

# 第42回（平成28年度第3回） 大分県事業評価監視委員会

資 料

報道関係・一般傍聴者

平成29年2月24日(金)  
トキハ会館 5階 ローズの間

# 第42回（平成28年度第3回）大分県事業評価監視委員会

## 次 第

日時：平成29年2月24日（金） 10時00分～

場所：トキハ会館 5階 ローズの間

### 1. 開会の辞 10:00～

- (1) 土木建築部長挨拶
- (2) 委員長挨拶

### 2. 対象事業説明 10:10～

(1)	事後	高潮対策事業	国東港海岸 富来（富来浦）地区	港湾課
(2)	再	港湾改修事業	臼杵港 下り松地区	港湾課
(3)	再	道路改築事業	八石荷戸2号線	別府市

《休憩》 11:10～

(4)	再	広域営農団地農道整備事業	宇佐第2地区	農村基盤整備課
(5)	再	水産生産基盤整備事業	灘内漁港	漁港漁村整備課

《昼食・休憩》 12:00～

13:00～

(6)	再	総合流域防災事業	高山川	河川課
(7)	事前	交通安全事業	国道197号 昭和通り工区	道路保全課
(8)	事前	道路改築事業	色宮港木立線 浦代浦～木立工区	道路建設課

《休憩》 14:00～

(9)	事前	道路改築事業	中津高田線 江須賀～金屋工区	道路建設課
(10)	再	道路改築事業	国道213号・糸原杵築線 大分空港道路4車線区間延伸	道路建設課
(11)	事後	道路改築事業	国道212号 本耶馬溪～耶馬溪道路	道路建設課

### 3. 事務局説明

- (1) 委員会の効率的な運営について

### 4. 閉会の辞

- (1) 事務局長挨拶

# 資料目次

## 1. 総括表

- |     |         |  |        |
|-----|---------|--|--------|
| (1) | 対象事業総括表 |  | P0-1 ~ |
| (3) | 箇所図     |  | P0-3 ~ |

## 2. 対象事業

### 土木建築部

- |     |      |        |                    |        |
|-----|------|--------|--------------------|--------|
| (1) | 【事後】 | 高潮対策事業 | 国東港海岸<br>富来（富来浦）地区 | P1-1 ~ |
| (2) | 【再】  | 港湾改修事業 | 臼杵港 下り松地区          | P2-1 ~ |

### 別府市

- |     |     |        |         |        |
|-----|-----|--------|---------|--------|
| (3) | 【再】 | 道路改築事業 | 八石荷戸2号線 | P3-1 ~ |
|-----|-----|--------|---------|--------|

### 農林水産部

- |     |     |              |        |        |
|-----|-----|--------------|--------|--------|
| (4) | 【再】 | 広域営農団地農道整備事業 | 宇佐第2地区 | P4-1 ~ |
| (5) | 【再】 | 水産生産基盤整備事業   | 灘内漁港   | P5-1 ~ |

### 土木建築部

- |      |      |          |                               |         |
|------|------|----------|-------------------------------|---------|
| (6)  | 【再】  | 総合流域防災事業 | 高山川                           | P6-1 ~  |
| (7)  | 【事前】 | 交通安全事業   | 国道197号<br>昭和通り工区              | P7-1 ~  |
| (8)  | 【事前】 | 道路改築事業   | 色宮港木立線<br>浦代浦～木立工区            | P8-1 ~  |
| (9)  | 【事前】 | 道路改築事業   | 中津高田線<br>江須賀～金屋工区             | P9-1 ~  |
| (10) | 【再】  | 道路改築事業   | 国道213号・糸原杵築線<br>大分空港道路4車線区間延伸 | P10-1 ~ |
| (11) | 【事後】 | 道路改築事業   | 国道212号<br>本耶馬溪～耶馬溪道路          | P11-1 ~ |

## 第42回（平成28年度第3回）大分県事業評価監視委員会 対象事業総括表

### 【事前評価】土木建築部

（単位：百万円）

番号	事業課名	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場 所	全体計画			評価結果		対応方針 (案)
						事業期間	事業費	事業概要	総合評価	ランク	
(1)	道路建設課	交付金	道路改築事業	色宮港木立線 (浦代浦～木立区)	佐伯市米水津大字浦代浦 ～佐伯市大字木立	10年	4,200	L=1.840m (バイパス+現道拡幅) W=6.0 (8.0)m トンネル (L=840m)	—	—	事業実施
(2)	道路建設課	交付金	道路改築事業	中津高田線 (江須賀～金屋工区)	宇佐市大字江須賀～宇佐市大字金屋	10年	5,400	L=2.800m (バイパス) W=6.5 (10.75)m 橋梁1橋 (315m)	—	—	事業実施
(3)	道路保全課	交付金	交通安全事業	国道197号 (昭和通り工区)	大分市勇町～舞鶴町	5年	1,100	L=1.700m W=19.5(36.0)m 自転車歩行者道W=6.3m(両側)	—	—	事業実施

### 【再評価】土木建築部

（単位：百万円）

番号	事業課名	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場 所	再評価 基準	採択 年度	完成年度		事業費		増減 率	B/C		H26迄 進捗 率	H29以降 年	事業費	最終の事業計画概要	対応方針 (案)
								当初	最終	当初	最終		前回	今回					
(4)	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道215号・(一)糸原村線 (大分笠港道路4車線区間延伸)	杵築市相原 ～ 国東市安城町大添	大幅な 計画変更	H28	当初	最終	前回	今回	前年	今年	前年	今年	1,819	L=4.900m W=14.0(20.5)m 橋梁2橋(L=100m, L=100m)	継続	
(5)	河川課	交付金	総合流域防災事業	高山川	杵築市大字杵築	再評価 後5年	S61	当初	最終	前回	今回	前年	今年	前年	今年	1,763	延長L=1,750m 築堤V=68.618m3 掘削V=92.528m3 護岸A=13.740m2	継続	
(6)	港湾課	交付金	港湾改修事業	臼杵港 下り松地区	臼杵市板知屋	再評価 後5年	H15	当初	最終	前回	今回	前年	今年	前年	今年	2,756	防波堤L=290m, 岸壁L=40m, 緑 地(護岸)L=298m, 道路L=250m 本護岸L=58m	継続	

## 第42回（平成28年度第3回）大分県事業評価監視委員会 対象事業総括表

### 【再評価】農林水産部

（単位：百万円）

事業課名 番号	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	再評価基準	採択年度	完成年度		事業費		増減率 最終/前回	B/C		H28迄		H29以降 年	最終の事業計画概要	対応方針 (案)			
							当初	最終	当初	前回		再	前	今年	今年				進捗率	事業費	年
(7)	交付金	広域営農団地農道整備事業	宇佐第2地区	宇佐市・豊後高田市	再評価後5年経過	H8	H17	H28	H35	3,380	3,120	1.01	1.38	1.33	21年	2,454	79%	666	7年	最終の事業計画概要 農道工L=7,130m,W=5,5(7.0)m うち改良工L=7,116m うち橋梁工L=14m	継続
(8)	補助	水産生産基盤整備事業	瀬内漁港	佐伯市蒲江大字森崎浦	再評価後5年経過	H13	H17	H28	H28	3,557	2,435	0.84	1.02	—	16年	2,055	100%	—	—	最終の事業計画概要 (須串地区) 護岸37m、物置棟120m (梶田尾地区) 防波堤=190m、護岸L=70m 岸壁L=120m	中止

### 【再評価】別府市

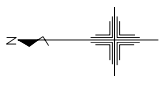
（単位：百万円）

事業課名 番号	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	再評価基準	採択年度	完成年度		事業費		増減率 最終/前回	B/C		H28迄		H29以降 年	最終の事業計画概要	対応方針 (案)			
							当初	最終	当初	前回		再	前	今年	今年				進捗率	事業費	年
(9)	補助	道路改築事業	八石荷戸2号線	別府市大字内電	社会経済情勢の要 化等(評 価必要)	H26	H30	—	H30	247	—	1.00	—	7.5	3年	49	20%	198	2年	L=640m(狭道拡幅),W=5.5(7.0)m	継続

### 【事後評価】土木建築部

（単位：百万円）

事業課名 番号	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	採択年度	完成年度		変動	完了 後経過 年	評価年度		事業費(百万円)		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
						当初	最終			再	前	当初	最終		
(10)	補助	道路改築事業	国道212号(本耶馬溪～耶馬溪道路)	中津市本耶馬溪町落合～中津市耶馬溪町大字山移	H8	H21	H23	1.14	5年	—	H17 H22	14,080	18,006	L=5,000m,W=7.0(12.0)m トンネルL=1,869m 橋梁7橋	再度の評価
(11)	交付金	高潮対策事業	国東港海岸(富来(富来浦)地区)	国東市国東町富来浦	H5	H17	H23	1.46	5年	—	H14 H19	3,080	3,267	護岸(改良)L=950m 離岸堤(落堤)L=150m 飛沫防止帯A=9500m2	評価の完了



第42回 (平成28年度第3回)  
大分県事業評価監視委員会 対象事業箇所図

11【事後】国東港海岸(富来(富来浦)地区)  
高潮対策事業

2【事前】中津高田線(江須賀~金屋工区)  
道路改築事業

7【再】宇佐第2地区  
広域営農団地農道整備事業

10【事後】国道212号(本耶馬溪~耶馬溪道路)  
道路改築事業

5【再】高山川  
総合流域防災事業

4【再】国道213号・糸原杵築線(大分空港道路4車線区間延伸)  
道路改築事業

9【再】八石荷戸2号線  
道路改築事業

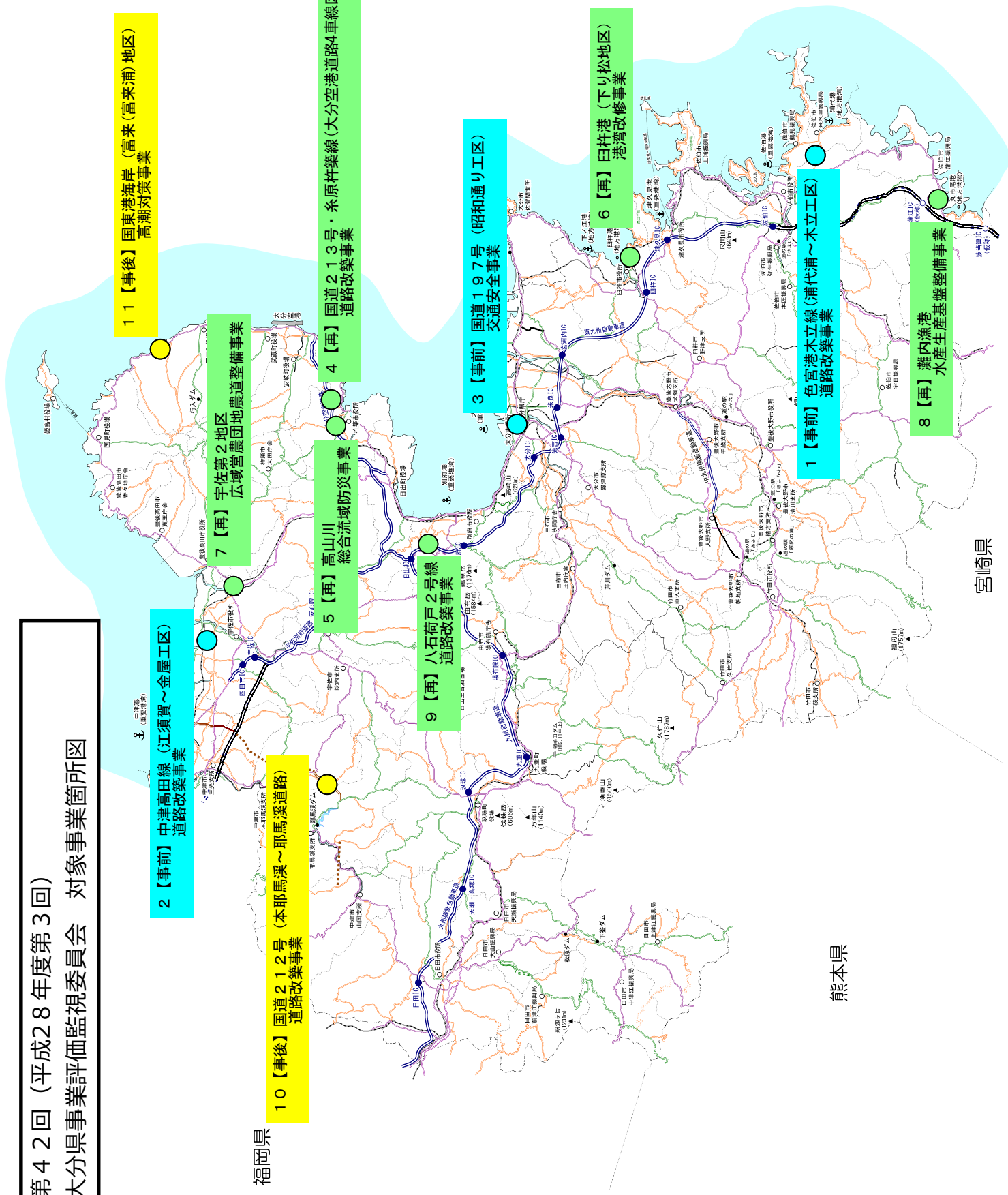
3【事前】国道197号(昭和通り工区)  
交通安全事業

6【再】臼杵港(下り松地区)  
港湾改修事業

1【事前】色宮港木立線(浦代浦~木立工区)  
道路改築事業

8【再】灘内漁港  
水産生産基盤整備事業

- 事前評価
- 再評価
- 事後評価



福岡県

熊本県

宮崎県

# 事後評価書

様式1

事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	高潮対策事業		国東港海岸 富来(富来浦)地区				
	所在地・工区名	国東市国東町富来浦						
	事業の目的	高潮、波浪等による災害を防除し、既設護岸の老朽化対策、さらに海浜へのアクセスを容易にするための良質で多面的な機能を備えた海岸保全施設を整備する。						
	事業採択年度	採択年度： 平成5年度	着工年度： 平成5年度					
	事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・護岸(改良) L=950m</li> <li>・離岸堤(潜堤) L=750m</li> <li>・飛沫防止帯 A=9,500m<sup>2</sup></li> </ul>						
	全体事業概要	事業計画の推移	当初計画	第2回変更(H19年)		最終精算(H23年)		
		計画期間	H5~H17		H5~H21		H5~H23	
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		護岸(改良)	950m	1,180.0	950m	1,439.2	950m	1,427.3
		離岸堤(潜堤)	750m	1,650.0	750m	1,623.8	750m	1,626.5
飛沫防止帯		9,500m <sup>2</sup>	250.0	9,500m <sup>2</sup>	189.0	9,500m <sup>2</sup>	213.6	
計			3,080.0		3,252.0		3,267.4	
変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費の増は、主に飛沫防止帯の事業費の増による。</li> <li>・計画期間の延伸は、計画通りの年度事業費を確保できなかったことによる。</li> </ul>							
社会・経済情勢の変化	・防護面積約15haは変更無し(前回:約15ha)							
事業の効果	必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区は、平成3年の台風19号により、越波や飛沫が民家まで及んだ。</li> <li>・既設護岸は老朽化が進んでおり、早急な整備が必要である。</li> </ul>						
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的防護方式による海岸保全施設の整備により、人命財産の安全性を確保。</li> <li>・既設護岸は老朽化が進んでいたが、新たに緩傾斜護岸を整備することにより機能を確保。</li> <li>・海へのアクセスが容易な階段状の緩傾斜護岸を採用し、親しめる環境を創出。</li> </ul>						
事業の実施状況	費用対効果分析	・費用便益分析比(B/C)=1.2(前回:1.2)						
	工法の妥当性	・当海岸の特性、地元要請等を踏まえ、海へのアクセスが容易にできる階段状の緩傾斜護岸を採用した。						
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既設の消波ブロックを離岸堤(潜堤)に流用し、コスト縮減を図った。</li> <li>・埋立土砂に公共残土を用いるとともに、再生クラッシュランを使用した。</li> </ul>						
	環境等への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公有水面の埋立に伴い、事前に環境影響評価を行い、環境への影響が少ないことを確認した。</li> <li>・埋立土砂は事前に検査を行い、環境保全上の有害物質が含まれていないことを確認した。</li> <li>・発生土は埋立土砂へ流用しており、残土は発生していない。</li> </ul>						
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元住民等関係者から理解が得られ、事業の推進に協力的であった。</li> <li>・海岸法に基づく海岸保全区域の指定を行った。</li> <li>・公有水面埋立法に基づく埋立免許を受けた。</li> </ul>						
事業の検証	当該事業の今後の課題	・当面の課題は無いが、定期的な点検を実施し、適宜、維持補修を行い機能の確保に努める。						
	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	・今後も本事業と同様に、背後地を防護する計画や調査だけでなく、景観や環境保全についての計画や調査を検討する必要がある。						
	その他特記事項	・特になし。						
対応方針	対応方針案	・評価の完了						
	理由	・事業完了後、越波や飛沫による被害は無く、効果が認められるため。						





港湾海岸(高潮対策)事業 事後評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	評価	具体的な内容
事業の効果	必要性	整備が必要な主たる理由	当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成3年の台風19号により、越波や飛沫が民家までおよび、多大な被害を被っている。</li> <li>既設護岸は老朽化が進んでおり、早急な整備が必要である。</li> </ul>
			津波・高潮等からの防護による人命財産の安全性の確保	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>面的防護方式による海岸保全施設の整備により、人命財産の安全性の確保。</li> </ul>
	整備効果	事業実施により得られた効果	侵食に対する防護による国土の保全	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>緩傾斜護岸の整備により、侵食からの防護。</li> </ul>
			海岸保全施設の機能確保	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設護岸は老朽化が進んでいたが、新たに緩傾斜護岸を整備することによる機能の確保。</li> </ul>
			海辺の利用空間の充実、親しめる環境の創出	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>海へのアクセスが容易な階段状の緩傾斜護岸を採用し、親しめる環境の創出。</li> </ul>
			利用者や地元住民の評価や意見等	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事完了後、越波や飛沫による被害が無い。</li> </ul>
			費用対効果分析	○	B/C(前回)1.24≧1.2 (最終)1.16≧1.2 事業費の増による
			工法の妥当性	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>当海岸の特性、地元要請等を踏まえ、海へのアクセスが容易にできる階段状の緩傾斜護岸を採用した。</li> </ul>
			コスト削減	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造形式や施工方法等の比較設計により、コスト削減を考慮した設計を行った。</li> <li>既設資材等を流用する事で、大幅なコスト削減を図った。</li> </ul>
			自然環境への影響	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>公有水面の埋立に伴い、事前に環境影響評価を行い、環境への影響が少ないことを確認した。</li> <li>埋立土砂は事前に検査を行い、環境保全上の有害物質が含まれていないことを確認した。</li> </ul>
事業の実施状況	環境等への影響	周辺の住環境への影響	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>低騒音、低振動型の建設機械を使用した。</li> </ul>	
		設置した構造物等が周辺景観と調和しているか	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>離岸堤(潜堤)を採用し、周辺の景観と調和するよう配慮した。</li> </ul>	
		残土処理の状況	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>発生土は埋立土砂へ流用しており、残土は発生していない。</li> </ul>	
		地元の協力状況	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元住民等関係者から理解が得られ、事業の推進に協力的であった。</li> </ul>	
		事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸法に基づく海岸保全区域の指定を行った。</li> <li>公有水面埋立法に基づく埋立免許を受けた。</li> </ul>	
		当該事業の今後の課題	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>当面の課題は無いが、定期的な点検を実施し、適宜、維持補修を行い機能の確保に努める。</li> </ul>	
		同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後も本事業と同様に、背後地を防護する計画や調査だけでなく、景観や環境保全についての計画や調査を検討する必要がある。</li> </ul>	
		その他特記事項	-	特になし	
		評価指標	評価が○の場合 → 事業の目標を達成し、事業効果が発現している。 評価に△がある場合 → 概ね事業の目標を達成しているが、課題等について今後も継続して対応が必要である。 評価に×がある場合 → 早急な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。		



再評価書

様式2-1

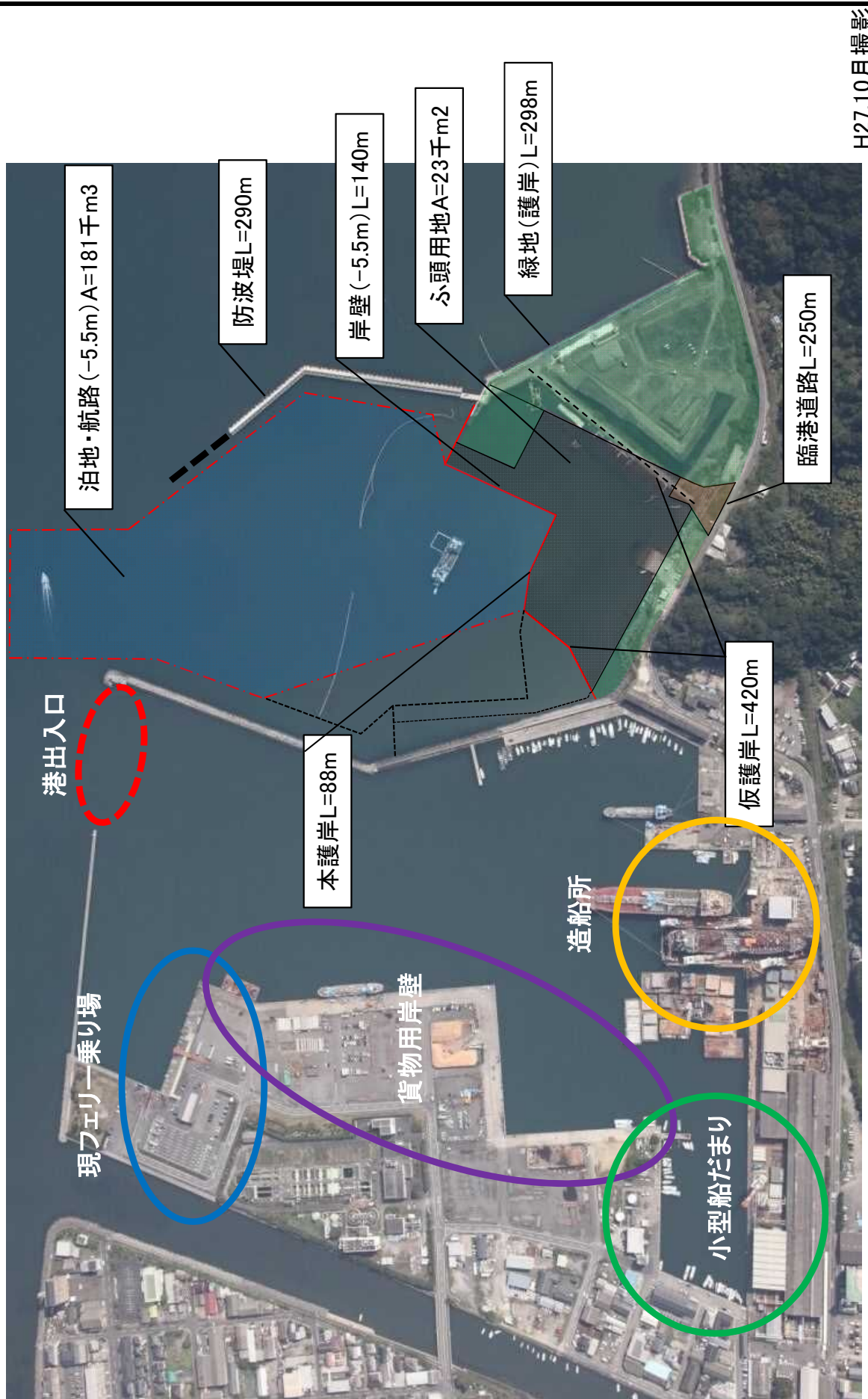
	事業名・路線河川港地区名等	港湾改修事業 ・ 地方港湾 臼杵港 下り松地区						
	所在地・工区名	臼杵市大字板知屋						
	事業の目的	フェリーターミナルの老朽化の解消及びフェリーと他の船舶を分離し、安全な航路を確保するため、また、災害発生時の緊急避難と緊急物資の輸送を行う拠点港の役割を果たすため、下り松地区に新しいフェリーターミナルと緑地の整備を行う。						
	再評価基準	再評価後5年経過						
	未着工・未完了の理由	平成15年度に事業化し事業促進を図ってきたが、全体的に公共事業費が縮減傾向の中、当該事業は事業規模が大きく長期化しているため現在も未完了となっている。						
	事業採択年度	採択年度： 平成15年度			着工年度： 平成19年度			
	事業実施予定期間	当初計画 :平成15年度～平成21年度 第1回再評価:平成15年度～平成29年度 第2回再評価:平成15年度～平成32年度						
事業の概要	全体事業概要	計画概要						
		【係留施設】 岸壁(-5.5m)L=140m、可動橋1基						
		【外郭施設】 防波堤L=290m、緑地護岸L=298m、本護岸L=88m、仮護岸L=420m						
		【水域施設】 航路(-5.5m)W=130m、泊地・航路(-5.5m)A=8.0ha、泊地(-5.5m)A=0.8ha						
		【土地造成】 埠頭用地A=2.3ha、緑地A=4.2ha						
			当初計画		第1回変更(H23年)		第2回変更(H28年)	
		計画期間	H15～H21		H15～H29		H15～H32	
		対象船舶	フェリー 2,500GT		フェリー 2,500GT		フェリー 4,000GT	
		岸壁諸元	L=130m(水深5.5m)		L=130m(水深5.5m)		L=140m(水深5.5m)	
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		緑地(護岸)	298m	1,374.0	298m	1,795.0	298m	1,795.0
		防波堤	290m	2,106.0	290m	1,994.0	290m	1,994.0
		岸壁	130m	2,454.0	130m	2,554.0	140m	3,282.0
		道路	250m	50.0	250m	50.0	250m	50.0
		泊地・航路	102,000m <sup>3</sup>	308.0	181,000m <sup>3</sup>	400.0	181,000m <sup>3</sup>	400.0
ふ頭用地	23,000m <sup>2</sup>	370.0	23,000m <sup>2</sup>	482.0	23,000m <sup>2</sup>	482.0		
仮護岸	120m	310.0	420m	769.0	420m	769.0		
本護岸					88m	1,473.0		
計		6,972.0		8,044.0		10,245.0		
	変更内容・理由	・事業費の増は、主に船舶の大型化による全体計画の見直し及び浚渫土の改良工追加による。 ・事業期間の延伸は全体事業費の増による。						
事業費の推移	事業進捗の状況	・平成15年度に事業採択された後、平成19年度より本工事に着手した。 ・平成27年度末までの進捗率は全体事業費で約67.2%であり、残事業費は約34億円となっている。						
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工 種	進捗率%	摘要	
		全体	10,245.0	単位:百万円				
		H22年度まで	3,305.0	3,305.0	防波堤 仮護岸	32.3%		
		H23	678.3	3,983.3	防波堤 仮護岸	38.9%		
		H24	779.6	4,762.9	岸壁 防波堤	46.5%		
		H25	707.9	5,470.8	岸壁 防波堤	53.4%		
		H26	706.7	6,177.5	防波堤 岸壁	60.3%		
		H27	707.7	6,885.2	岸壁 仮護岸	67.2%		
		H28	603.4	7,488.6	岸壁 仮護岸	73.1%		
		H29	748.9	8,237.5	岸壁 本護岸	80.4%		
		H30	718.9	8,956.4	岸壁 泊地・航路	87.4%		
H31以降残	1,288.6	10,245.0	岸壁 緑地(護岸)	100.0%				

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	利用状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震強化岸壁は東日本大震災を契機に、防災面での重要性が高まっている。</li> <li>平成28年4月に東九州自動車道が県内全線開通したことによって、九州東部の繋がりが強化され、物流ルートとして臼杵―八幡浜航路の重要度が増加している。(四国と南九州間の最短ルート)</li> <li>前回評価時からトラック台数および乗用車数は増加しており、物流に対してのニーズが増加している。 ※トラック台数: H23 102,728台 H27 104,738台(2%増) 乗用車台数: H23 92,778台 H27 97,271台(5%増)</li> <li>フェリー運航事業者はフェリーの大型化を検討している。</li> </ul>			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元や関係市からの要望も強く、事業実施への理解、協力は得られている。 ※H24.5～H28.5 市→県 事業進捗要望</li> <li>臼杵港の利活用を検討するため、県、市、地元による臼杵港利活用検討委員会を開催H26、H27)</li> </ul>			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のフェリーターミナルの老朽化が著しく(供用後28年経過)、また、港内ではフェリー、漁船、貨物船が輻輳しており危険な状況である。</li> <li>大分県において甚大な被害を与えることが予想される南海トラフの地震は、発生の確率が今後30年の間に70%程度と非常に高く、早急に緊急物資輸送施設(耐震強化岸壁)、緊急避難用地(緑地)の整備が必要である。</li> <li>対岸の八幡浜港の新フェリーバースがH32に供用開始を目標に現在整備中であり、臼杵港も同時期の供用が望まれている。</li> </ul>			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住民生活 <ul style="list-style-type: none"> <li>緑地の整備に伴う、地域住民及び港湾利用者の憩いの場の創造。</li> </ul> </li> <li>○地域経済 <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に伴う、物流コストの低減及び利便性向上による貨物量の増加。</li> </ul> </li> <li>○安全、安心 <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリーターミナルの移設に伴う、港内における船舶の輻輳の解消による事故リスク・乗務員の負担軽減等、輸送の安全性の確保。</li> <li>緊急物資輸送施設、緊急避難用地の整備による防災面の機能向上。</li> </ul> </li> <li>○環境 <ul style="list-style-type: none"> <li>他港利用に比べて陸上距離が短縮する区間においては、車両からのCO2やNOxの排出量が削減。</li> </ul> </li> </ul>			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	H23 再評価時	今回 再評価時
			—	2.1 (残事業 3.7)	1.4 (残事業 4.7)
	費用便益の分析	前回: 総費用C= 83.5億円、総便益B=176.3億円⇒B/C=2.1 今回: 総費用C=121.7億円、総便益B=166.7億円⇒B/C=1.4 ・費用便益比の減は、主に船舶の大型化による全体計画の見直し及び浚渫土の改良工追加による総費用の増による。			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>各港湾施設については、港湾法や、それに基づく港湾の施設の技術上の基準を定める省令によって設計を行っている。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【変更なし】</p>			
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>各港湾施設について構造形式の比較(重力式、杭式等)を行いコスト縮減を考慮した設計を行っている。</li> <li>埋立土の利用は、周辺の公共工事(臼杵川河床掘削等)の発生土を受入れてコスト縮減を図る。 (埋立土:288千m3、搬入土(公共残土等):57千m3)</li> </ul> <p style="text-align: right;">【変更なし】</p>			
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>埋立免許申請時に環境調査を行っており、希少種等は発見されていない。</li> <li>フェリーターミナルと住宅地の間に緑地の整備を行うことにより、空間の分離及び自然環境の保全、生活環境への配慮を行う。</li> <li>構造物は臼杵市景観形成ガイドラインを参考に計画を行う。</li> <li>低騒音、低振動の建設機械を使用することにより、生活環境に配慮する。</li> <li>施工時は汚濁防止膜を設置することにより、自然環境を保全する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【変更なし】</p>				
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元住民等の反対はなく、事業は順調に進んでいる。今後も特に支障はないと考えられる。</li> <li>埋立免許は平成17年3月に受けている。</li> <li>漁業補償や関係機関との調整は完了済みであり、今後も計画通り整備を推進していくことが可能である。(平成27年度末の事業進捗率は約67.2%)</li> <li>用地については全て取得済み。</li> <li>その他、特に問題はない。</li> </ul>			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>臼杵港の整備は、地方港湾審議会により決定された港湾計画に位置付けられている。 ※船舶の大型化による見直しについては一部変更済(H28.12月)</li> <li>臼杵港の整備は、地域再生法に基づき、地域再生計画「安全・安心で交流を促進するみなとづくり計画」として認定されている。</li> </ul>			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> <li>対岸の八幡浜港の新フェリーバースがH32に供用開始を目標に現在整備中であり、臼杵港も同時期の供用が望まれている。</li> </ul>			
対応方針	対応方針案	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続</li> </ul>			
	理由	地元要望が強く、事業実施により住民生活の向上、地域経済の発展、安全・安心の確保、環境の改善が見込まれることから、事業は継続としたい。			

# 事業箇所位置図



H27.10月撮影

## 費用便益内訳書

金額単位：億円

事業名 港湾改修事業 地方港湾 臼杵港 下り松地区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H15～H82	港湾整備費	岸壁140m、防波堤290m等	99.2	(残事業31.1億円)
	維持管理費		18.5	(残事業18.5億円)
				(残事業49.6億円)
		合 計		117.7
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H33～H82	陸上輸送費用コストの削減		388.6	(残事業388.6億円)
	旅客移動費用コストの削減		6.4	(残事業6.4億円)
	緊急物資等輸送コストの削減		0.05	(残事業0.05億円)
	一般貨物等輸送コストの削減		8.9	(残事業8.9億円)
	施設被害回避効果		7.0	(残事業7.0億円)
	利用環境の向上便益		14.4	(残事業14.4億円)
	交流機会の増加便益		20.8	(残事業20.8億円)
	供用期間終了後も残る施設の価値(土地等)		20.2	(残事業20.2億円)
				(残事業466.4億円)
	合 計		466.4	割引前の総便益
総費用額 (C)	121.7	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計(残事業35.6億円)		
総便益額 (B)	166.9	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計(残事業166.9億円)		
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{166.9}{121.7} = 1.4$ (残事業 $\frac{166.9}{35.6} = 4.7$ )			
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外				
<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主企業の販路拡大(新たなビジネスチャンスの創出) 南九州地方の材木、天然水等の農水産物を、四国、関西地域に販売</li> <li>税収や雇用機会の増加 荷主企業の生産・販売量や、物流関連企業の取扱貨物量の増加による事業活動の拡大</li> <li>安全性の向上 港内における船舶の輻輳の解消による事故リスク・乗務員の負担軽減等、輸送の安全性の確保 大規模地震災害時における緊急避難用地の確保</li> </ul>				

港湾改修・整備事業 再評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	前回	今回	状況（前回評価からの変化点及び現状）	
事業の必要性	整備が必要な主たる理由	地域産業の振興 防災機能の導入	■	■	■	貨物需要の増加、地域産業の活性化への貢献及び周辺環境の改善（変更無） 大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送等の対策（変更無）	
		緊急を要する現状の課題	重大な被災を受けた事があるか、災害の発生危険性が極めて高い フェリー航路の有無 現状の港湾活動に伴う周辺環境への悪影響の除去	■	■	南海トラフ巨大地震の発生により、臼杵市は最大、震度6弱、津波高7mの想定 大分県臼杵港・愛媛県八幡浜港 1日14便（変更無） 現在のフェリーターミナル（昭和63年供用開始）の老朽化の解消、フェリーと他の貨物船を分離し安全な航路を確保（変更無）	
	○整備効果	関連事業との進捗調整等	当該事業を早急に実施しなければ、他事業の進捗等に著しい影響が生じる	■	■	八幡浜港におけるフェリーターミナル改修（大型化）	
		事業実施により得られる効果	物流コストの低減、競争力の向上、背後圏地域の活性化 防災機能の向上 生活環境の保全、改善	■	■	船の大型化による物流コストの低減（変更有） 船舶の輻輳が解消されることにより事故リスク・乗務員の負担軽減等輸送の安全性確保に寄与（変更無） 大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送施設（変更無） 施設整備により、現在の環境が以前より良好、災害時の避難場所を提供、レクリエーション施設の提供等（変更無）	
	○費用対効果分析	費用対効果分析（B/C）等	B/C 1以上、もしくは償却化が困難な効果を考慮した場合に費用を超えた効果が見込まれるか	■	■	B/C = 2.1（前回） → 1.4（今回） ・港内における船舶の輻輳の解消による事故リスク・乗務員の負担軽減等輸送の安全性確保（変更無） ・大規模地震災害時における緊急避難用地の確保（変更無）	
			関係法令・技術基準等との適合 複数案の検討	関係法令、港湾施設の技術上の基準等に適合し、地勢条件等を勘案して妥当な工法を採用している 事業の効果と経済性において複数案の検討がされている	■	■	適用法令は港湾法、港湾施設の技術基準は港湾施設の技術上の基準であり、適合した工法を採用（変更無） 各構造物毎に、複数案の検討を行い決定している（変更無）
		○コスト削減	コスト削減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用	コスト削減に向けた工種・工法の導入 地域材の有効利用、地域内発生建設副産物の使用	■	■	臼杵川河川事業の河床掘削土を受け入れコスト削減を図る（変更無） 埋立土に現地発生の変質土を利用（変更無）
			○環境等への配慮	自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	環境に配慮した事業である 周辺の宅地等の住環境を悪化させない 設置施設が周辺景観と馴染むような対策を行う 残土処理量の低減対策と処理地での環境配慮を行う 文化財等の調査及び保護を行う	■	■
	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望の提出・陳情の有無、期成会等の地元組織の有無 地元漁協の了解があるか	■	■	■	地元からH24年5月から毎年、要望書が提出されている 地元で臼杵港利活用検討委員会を結成している 漁協の同意書を取得している（変更無）
			市町村の協力体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項	市町村の協力を得て用地取得に支障がある 地域地権者等の同意又は理解が得られている 法令等に基づく調整事項	■	■	■
○事業の成立性		上位計画等との関連 事業の根拠法令・採択要件 他事業との連携 施工時期、期間の制限 技術的難易度	耐震強化岸壁等の計画 港湾計画に位置付けられた事業である 地域防災計画等関連する計画への位置付けがある 事業実施に係る根拠法令（条項） 事業の採択要件を満たす 他事業との連携により整備効果が大きくなる 工事の時期や期間に制限がある（観光地等） 技術面からの事業の実現性	■	■	■	大分県地域防災計画に記載（変更無） 港湾計画に基づいた計画である（H28.12. 部変更） 地域防災計画、地震防災緊急事業五箇年計画計画に位置付けられている（変更無） 地域再生法に基づき実施（変更無） 地域再生法に既定された事業内容、採択基準の要件に適合している（変更無） 臼杵川河川事業の河床掘削土を受け入れコスト削減を図る（変更無） 対岸の八幡浜港の新フェリーパーパスが平成32年供用開始を目標に整備中
		事業実施環境		□	□		

\* 評価項目（小項目細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。  
\* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。





再評価書

様式2-1

事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 ・ その他市道 八石荷戸2号線						
所在地・工区名		別府市大字内竈			内竈工区			
事業の目的		・現在の別府湾スマートインターチェンジはハーフ(下り線のみ)運用であり、利用者および周辺施設の利便性が損なわれている状況にある。フルインター化(上り線建設)することにより、観光振興、利便性向上および防災機能の向上を図る。						
再評価基準		社会情勢の変化等(現時点において再評価を実施する必要がある。)						
未着工・未完了の理由		—						
事業採択年度		採択年度：平成26年度			着工年度：平成28年度			
事業実施予定期間		当初：平成26年度～平成30年度			変更なし			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=640m(現道拡幅)、W=5.5(7.0)m						
		【道路区分】 第3種第4級 【設計速度】 V=20km/h 【計画交通量】 420台/日(H42)(上り線)						
		当初計画		H28 事業評価時点(変更なし)				
		計画期間		H26～H30		H26～H30		
		工 種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		道 路 工	640m	214	640m	214		
		用地補償費	1式	12	1式	12		
		測量試験費	1式	21	1式	21		
	計		247		247			
	変更内容・理由		変更なし					
事業費の推移	事業進捗の状況	平成27年度末の進捗状況は8.9%(事業費ベース)である。						
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工 種	進捗率%	摘要	
	全体(当初)	247	単位:百万円					
	H26年度	8	8	測量設計	3.2%			
	H27	14	22	測量設計	8.9%			
	H28	27	49	用地取得・改良工事	19.8%			
	H29	101	150	改良工事	60.7%			
	H30	97	247	用地買収・改良工事	100.0%			

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	道路利用状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆交通量、利用形態については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・平成21年度のハーフ(下り線のみ)運用開始時より交通量は増加傾向にある。</li> <li>※交通量(下り線):(H21)290台/日 (H24)350台/日 (H27)380台/日</li> <li>※計画交通量(下り線):240台/日</li> </ul>			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地元情勢については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・商工会議所・観光協会・旅館ホテル組合等の要望を受けており、地元自治会も早期開通を望んでいる。</li> <li>【要望書の受理状況】『別府湾サービスエリア「スマートインターチェンジ」早期実現を目指す会』</li> </ul>			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆事業の必要性・緊急性については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・北部地域の観光地はハーフ(下り線のみ)運用のため、高速道路からのアクセス性が劣っている状況にある。</li> <li>・国際大学である、立命館アジア太平洋大学は、別府湾スマートICが隣接する立地条件にもかかわらず、ハーフ(下り線のみ)運用のため、利便性が損なわれている状況にある。</li> <li>・別府市地域防災計画では、南海トラフ等の大規模地震時に沿岸部を中心に甚大な被害が想定されている。国道10号をはじめ沿岸部の道路は津波により被災し、別府北部地域は孤立する恐れがあるため、緊急輸送道路の確保が急務である。</li> </ul>			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆整備効果については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・北部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高速道路を利用した新たな観光ルートの形成が期待できる。</li> <li>・観光交通の分散による渋滞解消が期待できる。</li> <li>・国際大学である、立命館アジア太平洋大学の利便性向上が見込まれる。</li> <li>・大規模災害時のリダンダンシーの確保が可能となる。</li> </ul>			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	H28 再評価時	—
			—	7.5(残事業9.6)	—
	費用便益の分析	総費用C=2.4億円、総便益B=18億円⇒B/C=7.5 ・総費用は事業費および維持管理費、総便益は交通量の転換・誘発による。			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆工法の妥当性については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・道路構造については、道路構造令を満足するものとなっている。</li> <li>・スマートIC設置候補地をアクセス性、事業効果、事業の容易性等の観点から適地の選定を行い、現計画で事業化している。</li> </ul>			
環境等への配慮	コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆コスト削減については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・ランプ部分の擁壁を直擁壁(軽量盛土工法)から盛土法面工法に変更した。</li> <li>・盛土に必要な搬入土を、他の公共事業より搬入(流用)する。</li> </ul>			
	環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆環境等への配慮については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・切土等による現場内発生土は盛土工区に流用するなど、自然環境への負荷の抑制に配慮する。</li> <li>・不足土については他の公共工事で発生する残土を有効活用する。</li> <li>・希少植物等の生育が確認された場合は、移植等を含め生育環境が損なわれないよう配慮する。</li> <li>・盛土法面部については、在来種を主体とし緑化を行い、景観・環境に配慮する。</li> <li>・別府湾サービスエリア休憩施設からの眺望を阻害しないよう、植樹等により配慮する。</li> <li>・低騒音・低振動対応の建設機械使用により、商業施設運営に影響を与えないよう配慮する。</li> </ul>			
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆事業の実効性については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・計画に対する地域の同意が得られており、協力体制も整っている。</li> <li>・用地取得に関しては別府市、西日本高速道路(株)、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 立命館アジア太平洋大学の4者のみであり、協議済みである。</li> </ul>			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆事業の成立性については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」に基づき、実施計画書を策定し、国土交通大臣より高速自動車国道法の連結許可を受け、事業を実施している。</li> <li>・社会資本整備総合交付金事業の交付要綱に基づき、事業を実施している。</li> <li>・平成29年度よりICアクセス道路補助制度に、スマートICのアクセス道路も補助対象として拡充された。</li> </ul>			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆事業の特殊性については下記のとおりであり、変更はない。</li> <li>・別府湾スマートIC(上り線)の供用開始予定時期は平成30年度であり、公表している。</li> <li>・本事業は一般的な道路改良(拡幅)であり、技術的に困難な工法を要していない。</li> </ul>			
対応方針	対応方針案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続</li> </ul>			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商工会議所等の経済界および地元自治会からの要望が強く、地域振興、防災機能強化等の面から、事業継続としたい。</li> </ul>			

# 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		道路改築事業 其他市道 八石荷戸2号線 内籠工区		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
	道路建設費	完成2車線	247,000	(残事業 198,000)
	維持管理費	其他市道	6,080	(残事業 6,080)
				(残事業 204,080)
		合計	253,080	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
	測定期間 H30～H79	走行時間短縮便益	3,593,000	(残事業 3,593,000)
		走行経費減少便益	475,000	(残事業 475,000)
		交通事故減少便益	595,000	(残事業 595,000)
				(残事業 4,663,000)
			合計	4,663,000
総費用額 (C)	239,510	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計(残事業 186,020)		
総便益額 (B)	1,785,000	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計(残事業 4,663,000)		
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{1,785,000}{239,510} = 7.45$ $\text{(残事業)} \frac{1,785,000}{186,020} = 9.60$			
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・北部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高速道路を利用した新たな観光ルートの形成が期待できる。</li> <li>・観光交通の分散による渋滞解消が期待できる。</li> <li>・国際大学である、立命館アジア太平洋大学の利便性向上が見込まれる。</li> <li>・大規模災害時のリダンダンシーの確保が可能となる。</li> </ul>				



道路事業・街路事業 再評価子チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	前回	今回	状況（前回評価からの変化点及び現状）
事業の必要性	○必要性・緊急性	整備が必要な主たる理由	現状の課題から事業が必要な主な理由	■	■	現在の別府湾スマートICはハーフ（下り線のみ）運用であり、フルインター化（上り線建設）することにより、観光振興、利便性向上および防災機能の向上を図る。（変更なし）
			路線現況	■	■	交通量（下り線）：(H21)290台/日、(H24)350台/日、(H27)380台/日 道路幅員4.0m、歩道未設置（変更なし） 縦断勾配20%×2箇所（基準i<12%）（変更なし） ハーフ（下り線のみ）運用であり、アクセス性が劣る。（変更なし）
			道路幾何構造	■	■	接続する東九州自動車道は第1次緊急輸送道路であり、フルインター化が急務である。（変更なし）
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	津波等により被災し孤立する恐れのある、別府市北部地域の緊急輸送道路の確保が急務である。（変更なし）
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	—
			交通事故発生状況	□	□	—
			通学路の指定状況	□	□	—
			渋滞状況	■	■	—
			関連事業との進捗調整等	■	■	—
			○整備効果	○費用便益分析（B/C）等	費用便益分析（B/C）等	B/C（H28）7.5（残事業B/C:9.6） 交通量の転換・誘発による。
事業手法・工法の妥当性	○工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合 極数案の検討	関係法令や技術基準等への適合状況	■	■	道路構造令に適合した幾何構造を採用する。（変更なし）
			事業効果及び経済性における極数案の検討状況	■	■	アクセス性、事業効果、事業の容易性等の観点から適地の選定を行い事業化している。（変更なし）
			コスト削減に向けた具体的施策	■	■	ラン部分の構造は盛土工法の採用により、軽量盛土工法よりコスト削減を図る。（変更なし）
			地域材、建設副産物の有効利用	■	■	他工事の建設発生土を盛土工材に利用、アスファルト・砕石は再生資材を利用する。（変更なし）
			自然環境への配慮	■	■	・切土等による現場内発生土は盛土工区に流用するなど、自然環境への負荷の抑制に配慮する。（変更なし） ・不足土については他の公共工事で発生する残土を有効活用する。（変更なし） ・希少植物等の生育が確認された場合は、移植等を含め生育環境が損なわれないよう配慮する。（変更なし）
			周辺の住環境への配慮	■	■	低騒音・低振動対応の建設機械使用により、商業施設運営に影響を与えないよう配慮する。（変更なし）
			景観への配慮	■	■	・盛土法面部分については緑化を行い、景観・環境に配慮する。（変更なし） ・別府湾サービシアリア体跡施設からの眺望を阻害しないよう、楕円等により配慮する。（変更なし） ・発生土量7,000m <sup>3</sup> は、現場内の盛土に流用する。（変更なし）
			残土処理の状況	■	■	—
			文化財の保護	■	■	—
			○事業の実効性	○事業の成立性	上位計画等との関連	地元要望、協力体制 市町村の協力体制
用地取得の難易度	□	□	—			
法令等に基づく調整事項	■	■	別府市、西日本高速道路（株）、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構、立命館アジア太平洋大学の4者のみであり、協議済みである。（変更なし）			
法令等に基づく調整事項	■	■	別府市景観計画に係る協議は、調整済みである。（変更なし）			
都市計画	□	□	—			
おおいたの道構想2.1	□	□	—			
交安法指定道路	□	□	—			
地域防災計画	■	■	別府市地域防災計画で、東九州自動車道が第1次緊急輸送道路として指定されている			
事業実施に係る根拠法令（条項）	■	■	高速自動車国道道法第11条の2第2項の規定に基づき、連結許可を受けて事業を実施している。（変更なし）			
事業の根拠法令・採択要件	■	■	社会资本整備総合交付金事業の交付金要綱に基づき、事業を実施している。（変更なし）			
他事業との関連	■	■	平成29年度よりICアクセス道路補助制度に、スマートICのアクセス道路も補助対象として拡充された。			
○事業の特殊性	○事業の実効性	工事の実施時期・期間の制限 技術的難易度	他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等 工事の実施時期・期間への制限 技術面からの事業の実現性	■	■	西日本高速道路（株）と、別府湾スマートIC（上り線）建設事業における工事の協定を締結している。（変更なし）
事業実施環境	○事業の実効性	技術的難易度	工事の実施時期・期間への制限	■	■	別府湾スマートIC（上り線）の供用開始予定時期は平成30年度であり、公表している。（変更なし）
			技術的難易度	■	■	一般的な道路改良（拡幅）であり、技術的に困難な工法を要していない。（変更なし）

\* 評価項目（小項目細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合があります。  
\* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。



再評価書

様式2-1

事業名・路線河川港地区名等		広域営農団地農道整備事業・宇佐第2地区							
所在地・工区名		宇佐市・豊後高田市							
事業の目的		本計画地域では、果樹、野菜、肉用牛の生産が盛んであるが、道路網の整備が遅れており、農産物の広域的な流通に支障をきたしている。このため本農道を整備することで、農産物集出荷体制を確立させ地域農業の発展を図る。							
再評価基準		・再評価後5年経過							
未着工・未完了の理由		<p>前回の再評価後に地元説明・実施設計・用地交渉を進めて行く中で、下記問題について調整に時間を要したため。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元集落への排水流末処理</li> <li>・鉄道に関する安全対策</li> <li>・農耕車等の安全確保</li> <li>・多数の関係相続人が存在する用地の買収交渉</li> </ul>							
事業採択年度		採択年度： H8			着工年度： H8				
事業実施予定期間		当初： H8 ～ H17			変更： H8 ～ H35				
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=7,130m(現道拡幅)、W=5.5(7.0)m 【道路区分】 第3種第4級 【設計速度】 V=40km/h 【計画交通量】 776台/日							
		当初計画		第2回変更(H23年)		第3回変更(H28年)			
		計画期間		H8 ～ H17		H8 ～ H28		H8 ～ H35	
		工種		数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		農道工		7,000m	2,387	7,130m	2,107	7,130m	2,115
		うち道路工		6,900m	2,197	7,116m	2,053	7,116m	2,060
		うち橋梁工		100m	190	14m	54	14m	55
		測量設計費等		一式	779	一式	779	一式	788
		用地買収補償費		一式	214	一式	214	一式	217
		計		3,380		3,100		3,120	
変更内容・理由		平成26年度に消費税が変更したことにより事業費が増となった。 上記諸問題の調整に期間を要したため、事業期間の延長が必要となった。							
事業進捗の状況		<p>・平成28年度までの完了延長はL=3,477m(進捗率49%)である。</p> <p>・上記問題の調整に期間を要している。</p> <p>・各関係集落間での意見統一を図るため、周辺自治体連絡協議会を設立し事業の推進を図っている。</p>							
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工種	進捗率%	摘要		
全体			3,120	単位:百万円	道路工(橋梁工)	測設・用地補償			
H22年度まで			2,248	2,248	道路工(橋梁工)	測設・用地補償	72		
H23			76	2,324		測量設計費	74		
H24			36	2,360	道路工	測設・用地補償	76		
H25			55	2,415	道路工		77		
H26			14	2,429	道路工		78		
H27			15	2,444	道路工		78		
H28			10	2,454	道路工	測量設計費	79		
H29			69	2,523	道路工	用地補償	81		
H30			198	2,721	道路工		87		
H31以降残			399	3,120	道路工(橋梁工)	測設・用地補償			

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	社会状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道が狭小であり、円滑な農産物輸送や大型農業機械の搬入に支障をきたしている。</li> <li>・地元の農道に対する期待も高まり、各関係集落間・地元での意見の統一を図るため、周辺自治区連絡協議会を設立して、積極的に事業の推進を図っている。</li> <li>・周辺の営農状況については、前回(H23)より大きな変更はない。</li> </ul>			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元の農道に対する期待も高いが、農作業時等の安全対策等について地元から強い要望があった。各関係集落間・地元での意見・要望等の統一を図るため、周辺自治区連絡協議会を設立し、各関係集落の承認を得ることができた。市の協力体制も整っている。</li> </ul>			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すでに完成している西国東広域農道(豊後高田市)と直結し国道10号を介して宇佐別府道路経至る最短路線であることから、地域間の通行時間の短縮、安全性、快適性が向上するとともに、北九州市場への物資輸送に役立つ。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区をはじめとする農道網の整備により、農産物の生産から集出荷に至る流通体系が確立され、農産物生産の拡大及び雇用の拡大が期待される。</li> <li>・広域的道路であり、災害時の緊急車両の到達時間短縮に寄与するとともに、国道10号の渋滞緩和が図られ事故防止に貢献できる。</li> <li>・西国東広域農道と接続するため、工業団地(大企業)の就業者の利便性を向上させる道路として活用され生活向上に寄与できる。また、全線開通時には宇佐神宮(宇佐市)を中心とした周辺文化遺産への訪問路としての活用が期待される。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	H23 再評価時	今回 再評価時
			1.31	1.38	1.33
	費用便益の分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比は1.0以上あり経済的効果を有している。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造令等の関係法令に適合する道路である。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・極力コンクリート構造物を削減し、ルート見直し・工法検討を行い、コスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業中に使用する建設作業機械については排気ガス対策型を使用する。またその他の機器についても低騒音、低振動等のもの使用を予定するなど、地域住民の生活環境面の配慮を行う。</li> <li>・掘削土の地区内流用、再生骨材の使用等、環境負荷の減と、法面保護工等については、極力、自然景観との調和を心がける。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>				
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域農道の必要性について地元の了解は得られている。また、周辺自治区連絡協議会を設立しており、さらなる事業推進を図る。</li> </ul>			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係市町村の地域振興計画に幹線道路として位置づけられている。</li> <li>・広域農道を中心として各種の農業農村整備事業が展開されている。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的な工法での施工が可能であり、特に問題ない。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(変更なし)</p>			
対応方針	対応方針案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続</li> </ul>			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の農道に対する期待も大きく協力が得られる。</li> </ul>			



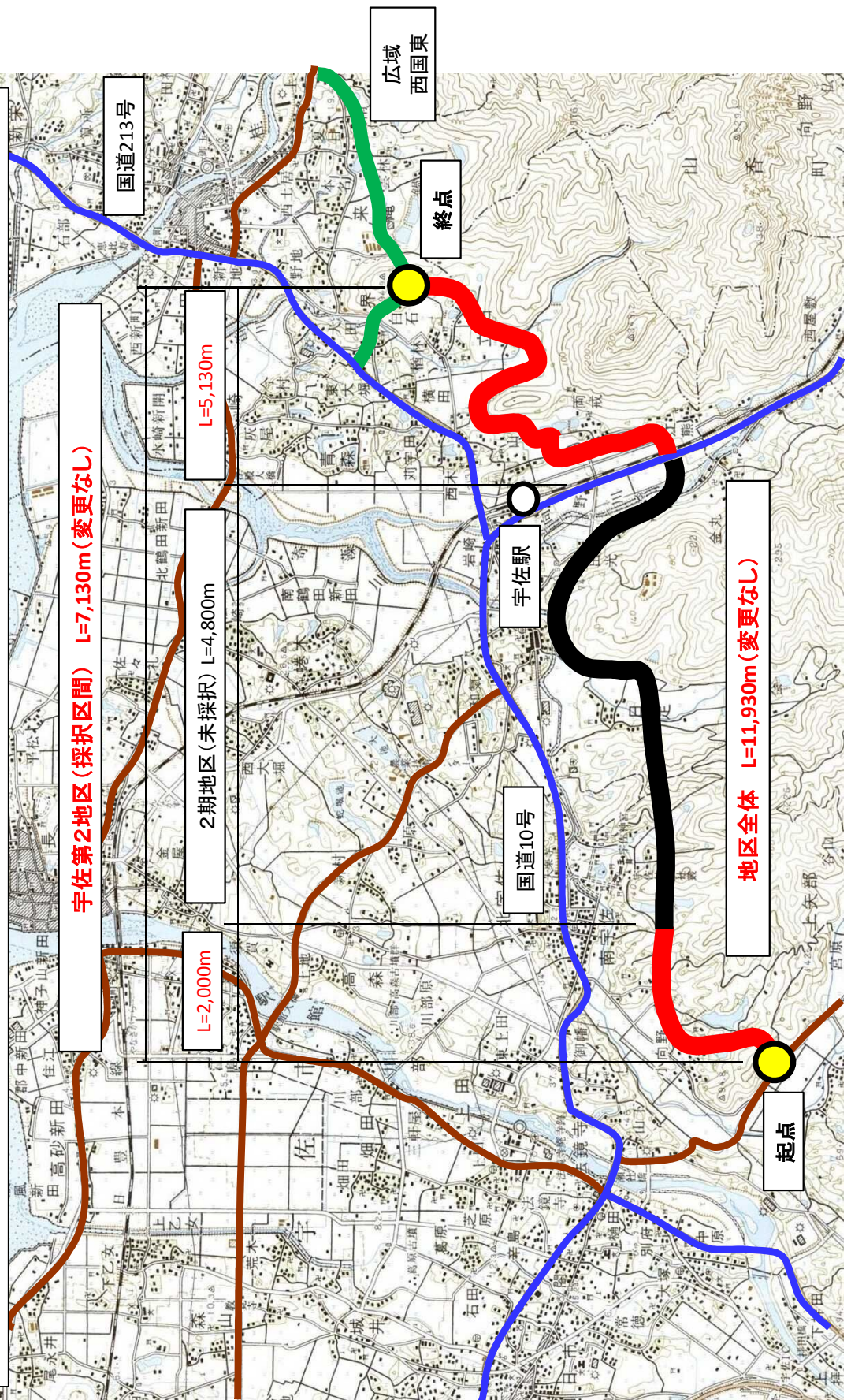
### 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		広域営農団地農道整備事業 宇佐第2地区		
総事業費 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H8～H75	事業費		5,570,000	宇佐第2地区
	事務費		334,200	7,130m
				3,120百万円
				宇佐第2・2期地区
				4,800m
	関連事業		4,616,000	2,450百万円
	事務費		250,000	
		合計		10,770,200
妥当投資額	評価項目		便益額	備考
	①維持管理費節減効果		△ 545	
	②走行経費節減効果		273,147	
	③一般交通経費節減効果		460,494	
	④年総効果額		733,096	①+②+③
	総合耐用年数		41	
	⑤資本還元率×(1+建設利息率)		0.0513	0.0500×(1+0.0260)
	⑥妥当投資額 (B)		14,290,370	④/⑤
		合計		14,290,370
総費用額 (C)	10,770,200			
総便益額 (B)	14,290,370			
費用便益比率 (B/C)	14,290,370 / 10,770,200 = 1.33			
(妥当投資額以外の整備効果)				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号の渋滞緩和および事故防止。</li> <li>・周辺文化遺産(宇佐神宮等)への訪問路としての活用。</li> </ul>				

# 事業箇所位置図 (変更なし)

## 県営 宇佐第2地区 広域営農団地農道整備事業 計画一般図



再評価チェックリスト(農道事業)

地区名 ( 宇佐第2 )

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	前回	今回	状況 (前回評価からの変化点及び現状)
事業の 必要性	整備が必要な主たる理由		現状の課題から事業が必要な主な理由	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	宇佐地域南部の流通体系を整備し、地域のアンバランスを解消する。(変更なし)
			路線現況	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	現況が狭小であり、大型車両や大型機械の進入が困難。(変更なし)
	必要性・緊急性	緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	幅員が狭く大型車の進入が困難。(変更なし)
			農業用大型機械の搬入状況	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	大型機械の搬入は困難であり、生産コストが割高となっている。(変更なし)
	整備効果	事業実施により得られる効果	農産物の輸送形態	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	軽トラックによる輸送であり、生産コストが割高となっている。(変更なし)
			関連事業との進捗調整等	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	広域農道西国東地区及び広域農道宇佐地区が完了し、本事業を実施することで地域農業の振興に大きく寄与する。(変更なし)
			輸送コストの削減	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	輸送車両の大型化や輸送距離の短縮により、輸送コストの削減となる。(変更なし)
			大型機械搬入による生産性の効率化	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	大型機械の搬入が可能となり、生産コストの削減となる。(変更なし)
			災害時の緊急車両の到達時間の短縮	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	広域的道路であり、災害時の緊急車両の到達時間短縮及び国道10号の渋滞緩和が図られ事故防止に貢献できる。(変更なし)
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-
事業手法 ・工法の 妥当性	費用対効果分析	費用便益分析(B/C)以上、もしくは価格化が困難な効果を考慮した場合に費用を超えた効果が見込まれる	費用便益分析(B/C)1以上、もしくは価格化が困難な効果を考慮した場合に費用を超えた効果が見込まれる	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B/C = (前回) 1.38、(今回) 1.33
			関係法令・技術基準等との適合	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	道路構造令に基づき、適合した工法を採用している。(変更なし)
	工法の妥当性	複数案の検討	効果と経済性における複数案の検討	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	地元要望を踏まえ、地域の条件に応じた工法等を検討し、経済的な工法としている。(変更なし)
			コスト削減に向けた工種・工法の導入	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	経済的なルートとなるよう比較検討を行い決定している。(変更なし)
	コスト削減	地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効利用、地域内発生建設副産物の使用	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-
			自然環境への配慮	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	低排出ガス型の建設機械を使用する。(変更なし)
			周辺の住環境への配慮	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	低騒音型の建設機械を使用する。(変更なし)
			景観への配慮	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	盛土部は張芝工を行い、切土部の法面保護工は植生マット工を行うなど配慮している。(変更なし)
	環境等への配慮	残土処理の状況	残土処理による環境の影響が抑えられている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	切盛のバランスを考慮し路線を計画している。(変更なし)
			文化財の保護	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	実施に先立ち、県の文化課へ計画を報告している。(変更なし)
事業の実効性	地元要望、協力体制 市町村の協力体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項 上位計画等との関連	地元要望(要望書等)、地元の協力体制がある	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法に基づく地元より申請された事業であり、周辺自治体連絡協議会を設立しており、さらなる事業推進を図る。	
		地元説明や用地取得に関して市町村の支援がある	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	地元説明や用地取得に関しては、市も一体となって説明・交渉等を行っている。(変更なし)	
		地域地権者等の同意又は理解が得られている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法手続きにより、受益者の同意を得ている。(変更なし)	
		法令等に基づく調整事項	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	道路協議・JIR協議が必要であるが、事前協議している。(変更なし)	
		農村振興基本計画に位置づけられている。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	宇佐市総合計画に関連計画とされている宇佐市農村振興基本計画に位置づけられている。(変更なし)	
		事業実施に係る根拠法令(条項)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法第2条第2項の1に基づき事業を実施。(変更なし)	
事業の成立性	事業の根拠法令・採択要件	事業の採択要件を満たしている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	受益面積 > 1,000ha (変更なし) 総延長 > 10,000m (変更なし) 車道幅員 > 5.0m (変更なし)	
		他事業との関連	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)	
事業の特殊性	施工時期・期間の制限 技術的難易度	施工時期・期間の制限	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)	
		技術的難易度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)	

\* 「小項目の細別」は、対象事業の内容により記述が異なる場合がある。

\* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

※  本幹着色部は、修正不可(様式統一項目)





再 評 価 書

様式2-1

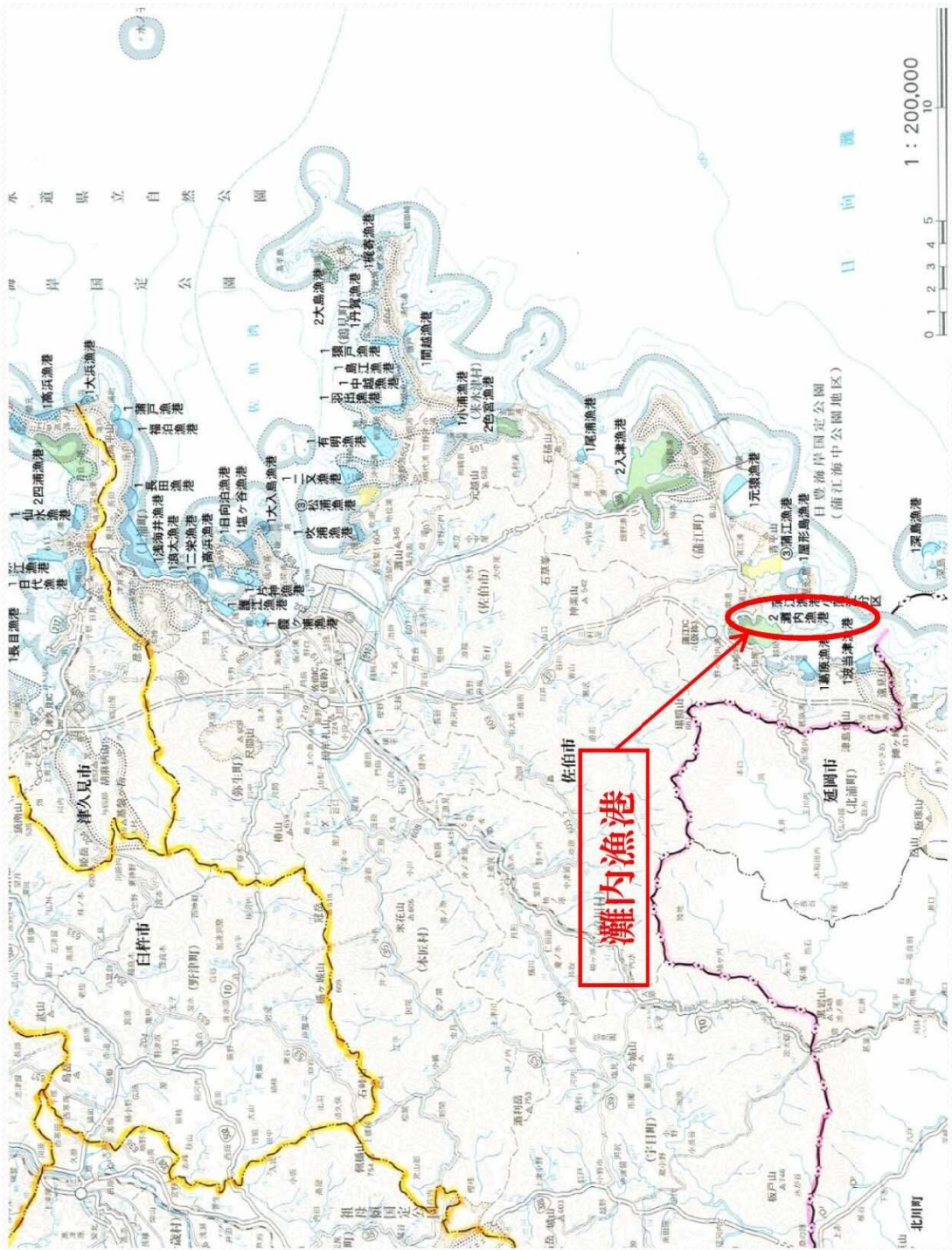
事業名・路線河川港地区名等		水産生産基盤整備事業 (旧事業名: 広域漁港整備事業)				なだうち 灘内 漁港		
所在地・工区名		佐伯市 蒲江 大字 <sup>もりきうら</sup> 森崎浦 <sup>いのし</sup> (猪串、 <sup>もりさき</sup> 森崎、 <sup>こえたお</sup> 越田尾 地区)						
事業の目的		<p>灘内漁港は、宮崎県と接する佐伯市の南部に位置し、猪串湾内に猪串地区、森崎地区及び越田尾地区の3地区からなる佐伯市管理の2種漁港であり、ブリ・ヒラメ・真珠等を対象にした海面養殖業が盛んなため、水産業の生産拠点漁港として、安全で効率的な漁業活動を行える環境を整えることにより、地域の基幹産業である水産業による地方活性化を図る。</p> <p>猪串地区については、真珠の養殖業が盛んだったため、物揚場、道路及び養殖業作業用地整備を行う。</p> <p>森崎地区についても、真珠の養殖業が盛んだったため、物揚場及び養殖業作業用地整備を行う。</p> <p>越田尾地区については、ブリやヒラメ等の養殖業が盛んなことから、養殖筏からの陸揚げのための物揚場、養殖業作業用地及び船揚場等の整備を行う。また、泊地内の静穏度を確保するための防波堤の整備も行う。</p>						
再評価基準		再評価後5年経過						
未着工・未完了の理由		未完了の理由は、越田尾地区の防波堤の延伸で、地元市及び漁協等との調整に時間を要したため。						
事業採択年度		採択年度: 平成13年度			着工年度: 平成13年度			
事業実施予定期間		当初: 平成13~17年度			変更: 平成13~28年度			
事業の概要	計画概要	当初計画		第1回変更(H22年)		第2回変更		
		計画期間		H13~H17		H13~H27		H13~H28
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
	(猪串地区)	護岸	30m	40	37m	46	37m	46
		物揚場	150m	177	120m	157	120m	157
		道路	330m	23	160m	6	160m	6
		用地	12,800m3	6	12,800m3	35	12,800m3	35
		用地(舗装)			2,500m2	9	2,500m2	9
		小計		246		253		253
	(越田尾地区)	防波堤	240m	502	230m	1,238	190m	1,208
		護岸	60m	108	70m	153	70m	153
		岸壁	120m	240	120m	372	120m	372
		船揚場	30m	45	30m	51	30m	51
		浚渫	3,000m3	6	3,000m3	1	3,000m3	1
		用地	23,000m3	12	23,000m3	17	23,000m3	17
	小計		913		1,832		1,802	
	(森崎地区)	防波堤	440m	1,187				
		護岸	120m	261				
		物揚場	350m	630	215m	310		
		物揚場(浮体式)	1基	72				
船揚場		40m	60					
道路		1,000m	70					
浚渫		26,500m3	53	5,000m3	20			
用地		120,000m3	65	28,000m3	20			
小計			2,398		350		0	
計			3,557		2,435		2,055	
変更内容・理由		<p>事業費の減 : 森崎地区において岩牡蠣養殖での整備計画を検討したが、商業ベースへの規模拡大が見込めず、施設整備の必要性が無くなったことから、その整備計画の取止めによる。</p> <p>計画期間の延長 : 越田尾地区において、内防波堤の延伸で地元漁協等との調整に時間を要したため。</p>						
事業費の推移	事業進捗の状況		<p>・平成19年度までは順調に事業進捗が図られていたが、越田尾地区内防波堤延伸への計画見直しの要望が地元漁協からあり、平成22年度に事業を休止した。</p> <p>その後も、越田尾地区防波堤整備計画の再検討及び地元市、漁協、漁業関係者間の調整・協議を重ねていた。</p>					
	事業年度	年度事業費	累計事業費	工 種	進捗率%	摘要		
	全体	2,055	-					
	H13年度	260	260	物揚場、護岸、埋立	12.7			
	H14	400	660	防波堤、護岸	32.1			
	H15	370	1,030	岸壁、物揚場、護岸	50.1			
	H16	400	1,430	防波堤、船揚場、道路	69.6			
	H17	340	1,770	防波堤、用地	86.1			
	H18	276	2,046	防波堤、岸壁、用地	99.6			
	H19	9	2,055	用地(舗装)	100.0			
	H20~H27	0	2,055		100.0			
	H28	0	2,055		100.0			
	H29以降	0	2,055		100.0			

再 評 価 書

様式2-2

事業環境の変化	港勢状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	<p>○当初計画時(H12年調査) 登録漁船数:219隻、当地区(漁港)組合員数:193名、属地陸揚げ量:1,726t</p> <p>○前回評価時(H20年調査) 登録漁船数:174隻、当地区(漁港)組合員数:155名、属地陸揚げ量:1,817t</p> <p>○今回評価時(H26年調査) 登録漁船数:143隻、当地区(漁港)組合員数:129名、属地陸揚げ量:1,924t</p>										
	地元情勢の変化	<p>・猪串地区…物揚場の一部を残して事業中止、・森崎地区…物揚場の一部完成後、事業休止。 この両地区は、真珠の養殖業が盛んであったが、平成8年頃から赤変病(ウイルス)が入り始め平成19年頃には、真珠養殖の事業者が皆無となった。 その際、森崎地区の漁業者は真珠養殖に変わるものとして、岩牡蛎(いわがき)養殖を立上げたが、現時点においても商業ベースまでの漁業活動には至らなかった。 ・越田尾地区…防波堤延伸を残して、事業休止 越田尾地区は、静穏度確保のため内防波堤の延伸を計画していたが、漁船の安全航行に支障が出ることに加え、養殖筏を泊地内に移動させ漁獲物を陸揚げする形態であるため、その養殖筏の移動ができなくなることから、再三にわたり漁業関係者と内防波堤の延伸について協議を重ねていたが、荒天時の漁船の避難状況の変化に伴い、当該泊地の静穏度の確保が急務ではなくなった。</p>										
事業の必要性	必要性・緊急性	<p>○整備の必要性 現在までに整備された漁港施設により、今後、自動車専用道を利用した水産物流通の効率化と一貫した品質管理が推進され、安全で快適な漁業生産地域が形成されている。更に、都市との交流が促進することにより、地域の活性化が図られ若者の定住等が見込まれている。</p> <p>○整備の緊急性 ・森崎地区の未整備施設である物揚場については、真珠養殖の事業者がいなくなってしまうことやその後の岩牡蠣養殖が新たな漁業活動として進展しておらず、施設利用の現状を踏まえ、早急に整備する必要性は著しく低下している。 ・越田尾地区の未整備施設である内防波堤の延伸については、依然、荒天時の港内泊地の静穏度が保たれていない状況であるが、灘内漁港全域では漁船数が減少しており、計画策定時においては、荒天時のために港外に避難していた漁船が、同漁港内の他の係留施設に一時避難できる状況となった利用実態等を踏まえ、早急に整備する必要性は漁船数の減少と伴い、年々低下している。</p>										
	整備効果	<p>現在まで整備された各種漁港施設の整備効果により、高速道の有効利用に伴う水産物流通の効率化と一貫した品質管理を推進し、安全で快適な漁業地域が形成されている。 更に、都市部との交流が促進されることにより、周辺漁港地域の活性化が図られ、今後、若者の定住促進等が期待される。 (変更なし)</p>										
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	H22 再評価時	今回 再評価時							
		費用便益の分析	1.12	1.02	—							
	工法の妥当性	<p>これまでの整備施設において漁業活動で必要とする機能を十分検討すると共に、経済性においても設計時に比較検討を行い、断面を決定している。 (変更なし)</p>										
	コスト削減	<p>漁港の施設整備計画を策定するに当たり、当該漁港における登録・利用漁船数及び漁獲物の陸揚げ量等を考慮し、適正な施設の規模を計画している。 また、各施設を設計するにあたっては、必要とする機能を検討すると共に、断面の比較検討等を行い、投資費用のコスト削減に努めている。 (変更なし)</p>										
環境等への配慮	<p>公有水面埋立にあたっては、事前に生態系・騒音及び振動等に関する環境調査を実施すると共に、事業実施期間中の予測も踏まえ検討し、環境への配慮を十分行いながら工事を施工している。 また、防波堤等の基礎工の施工に関しては、汚濁防止フェンス等を設置し、周囲の海域へ濁りの影響のないよう配慮し施工している。 各地区で発生する浚渫土については公共残土の有効利用を図るため、約8千m3の浚渫を行い、各地区の背後用地(埋立)に利用している。 (変更なし)</p>											
事業実施環境	事業の実効性	<p>既に整備済みである当漁港の整備計画の実施にあたっては、すでに地元自治体(佐伯市)及び漁港利用者である漁協並びに地元住民等との協力体制は確立されている。 ただし、越田尾地区の未整備施設である内防波堤の延伸については、漁船の安全航行に支障が生じることに加え海面養殖の陸揚げ形態の変更を余儀なくされることから、地元漁業者から疑義が生じた。</p>										
	事業の成立性	<p>漁港指定:昭和26年9月7日(農林水産省告示 第327号) 公有水面埋立(猪串、越田尾地区):既に竣工済み 広域漁港整備事業基本計画(H14.7.10承認) (変更なし)</p>										
	事業の特殊性	<p>特になし (変更なし)</p>										
対応方針	対応方針案	<p>灘内漁港全体として、「中止」</p> <p> <table border="0"> <tr> <td rowspan="3">                 {             </td> <td>猪串地区</td> <td>前回「中止」→今回「中止」</td> </tr> <tr> <td>森崎地区</td> <td>前回「休止」→今回「中止」</td> </tr> <tr> <td>越田尾地区</td> <td>前回「休止」→今回「中止」</td> </tr> </table> </p>				{	猪串地区	前回「中止」→今回「中止」	森崎地区	前回「休止」→今回「中止」	越田尾地区	前回「休止」→今回「中止」
	{	猪串地区	前回「中止」→今回「中止」									
森崎地区		前回「休止」→今回「中止」										
越田尾地区		前回「休止」→今回「中止」										
理由	<p>森崎地区においては、真珠養殖に替わる新たな漁業活動である岩牡蛎(いわがき)養殖の可否を見極めることとして、前回「事業休止」としていたが、岩牡蛎養殖は現在も商業ベースでの出荷に至らず、今後も養殖の規模拡大の見込みもない。このため当該事業での施設整備の必要がなくなったため、今回、事業の「中止」を行いたい。 また、越田尾地区においては、残工事である内防波堤の延伸について、漁船の航行に若干支障が生じることに加え養殖物の陸揚げ形態の変更を余儀なくされることから、市や漁協との協議を経るうちに、従来は荒天時に港外への避難を強いられていた状況が、漁港内の漁船数減少により同一港内での他の係留施設(猪串地区)へ避難が可能となり、施設整備の緊急性が急速に低下したので、今回、残事業の「中止」を行いたい。</p>											

# 事業箇所位置図



# 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		水産生産基盤整備事業 灘内漁港		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H〇～H〇			〇〇〇	
			〇〇	
		合 計		〇〇〇
総便益	評価項目	便益額		備考
測定期間 H〇～H〇		〇〇〇		
		〇〇		
	<b>今回は、中止のため該当なし</b>			
	合 計		〇〇〇	割引前の総便益
総費用額 (C)	〇〇〇	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計		
総便益額 (B)	〇〇〇	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計		
費用便益 比率 (B/C)	〇〇〇 / 〇〇〇 = 〇. 〇〇			
(その他の整備効果)・・・貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外				



前回 H22再評価時点

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 水産生産基盤整備事業 灘内漁港					
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考	
投資期間 H13～H27	⑧防波堤	L=50m	329,900	越田尾地区	
	⑨防波堤	L=140m	877,900	越田尾地区	
	⑩護岸	L=70m	153,300	越田尾地区	
	⑬護岸	L=37m	45,600	猪串地区	
	⑬-3.0m泊地浚渫	V=3,000m3	1,100	越田尾地区	
	⑭-2.5m物揚場	L=110m	146,600	猪串地区	
	⑳-1.5m物揚場	L=10m	10,000	猪串地区	
	㉑-3.0m岸壁	L=120m	372,100	越田尾地区	
	㉒船揚場	L=30m	51,200	越田尾地区	
	㉓道路	L=160m	6,000	猪串地区	
	㉔+3.1m埋立	V=12,800m3	35,000	猪串地区	
	㉕+3.0m埋立	V=23,000m3	17,300	越田尾地区	
	㉖用地(改良)	A=2,500m2	9,000	猪串地区	
	合計		2,055,000	割引前の総費用	
総便益	評価項目		便益額	備考	
測定期間 H16～H69	防波堤整備による漁船の耐用年数延長		1,472,650		
	岸壁及び用地整備によるイカダの網取換作業時間短縮		829,950		
	岸壁、用地整備による給油待ち時間の短縮		587,700		
	岸壁及び用地整備による生産性の向上		2,415,000		
	防波堤整備による激浪時の漁船避難時間及び経費の削減		29,600		
	防波堤整備による漁船の係留作業時間短縮		53,450		
	船揚場整備による他港への移動時間・経費削減		60,900		
	用地整備による網の補修作業時間の短縮		76,850		
	物揚場・用地・道路整備による荷運び時間の短縮		24,897		
	物揚場整備による労働環境改善		81,669		
	合計		5,632,666	割引前の総便益	
総費用額(C)	2,852,068	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計			
総便益額(B)	2,923,077	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計			
費用便益比率(B/C)	2,923,077 / 2,852,068 = 1.02				
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ・ 外郭施設(防波堤・護岸等)を整備することにより、背後の漁港集落を高潮・津波等から守る。					

再評価チェックリスト（水産生産基盤整備事業）

地区名（瀬内漁港）

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	前回	今回	状況（前回評価からの変化点及び現状）	
事業の 必要性	○必要性・緊急性	整備が必要な理由	現状の課題から事業が必要な理由	■	■	・防波堤等の整備に伴う漁船の耐用年数の延長（変更なし） ・防波堤等の整備に伴う泊地の静穏度の保持（変更なし） ・物揚場、用地整備に伴う労働時間の短縮（変更なし） ・[越田島地区] 防波堤の一部未整備（今回） ・[森崎地区] 防波堤、物揚場、用地（埋立）等、漁港施設の未整備（今回）	
		緊急を要する現状の課題	地域の特性による緊急性 水糧量の維持増進につながるか 漁民の担い手確保・高齢化対策につながるか	□	□	・特になし（変更なし）	
	○整備効果	関連事業との進捗調整等	当該事業を早急に実施しなければ、他事業の進捗等に著しい影響が生じる	□	□	・防波堤、物揚場等の整備に伴う安全な漁業活動の確保（変更なし） ・（陸揚げ用）物揚場の整備に伴う漁業就業環境の改善（変更なし）	
		事業実施により得られる効果	漁業生産効率の向上 防災機能の向上 労働環境改善 老朽化対策に係る効果等その他の効果	■	■	・準備・整備作業30分短縮（漁協間き取り）（費用対効果分析での単年度便益項目）（変更なし） ・特になし（変更なし） ・労働作業環境ランクB-C（変更なし） ・特になし（変更なし）	
	○費用対効果分析	費用対効果分析（B/C）等	B/C 1以上の効果が見込まれる	■	□	・総費用総便益費：（前回）1.02、（今回）：該当なし	
		○工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合 格納庫の検討	■	■	・整備施設の必要とする機能を十分検討すると共に、経済性においても比較検討を行い、断面を決定。（変更なし） ・各施設を設計するにあたっては、必要とする機能を検討すると共に、断面の比較検討等を行っている。（変更なし）	
		○コスト削減	コスト削減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用 自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	■	■	・各施設を設計するにあたっては、必要とする機能を検討すると共に、断面の比較検討等を行っている。（変更なし） ・各施設を設計するにあたっては、必要とする機能を検討すると共に、断面の比較検討等を行っている。（変更なし） ・床掘土や公共残土（林道工事）を背後用地（埋立）に使用（変更なし） ・公有水面埋立にあたり、事前に生態系・騒音及び振動等に関する環境調査を実施すると共に、事業実施期間中の予測も踏まえて検討し、環境への配慮を十分行いながら工事を実施している。（変更なし） ・各施設の基礎工の施工に関しては、汚濁防止フェンス等を設置し、周囲の海域へ濁りの影響のないよう配慮し施工している。（変更なし）	
		○環境等への配慮	周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	□	□	・特になし（変更なし） ・特になし（変更なし） ・特になし（変更なし） ・発生土は埋立てに利用（変更なし） ・特になし（変更なし）	
	事業 実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望書の提出、期成会等の地元組織がある	□	□	・特になし（変更なし）
			市町村の協力的体制	事業実施に対する関係市町村の同意状況	■	■	・漁港の利用実態（漁業の種類）等を踏まえ、地元漁協及び地元自治体と協議の上、整備計画を変更。（今回）
○事業の成立性		地元合意の難易度	事業実施に対する受益者の同意状況 法令に基づく調整事項がある	■	■	・漁港の利用実態（漁業の種類）等を踏まえ、地元漁協及び地元自治体と協議の上、整備計画を変更。（今回） ・海上工事を実施する際には、海上保安部との協議を実施（変更なし）	
		上位計画等との関連	水産庁の漁港漁場長期計画との整合 その他（長寿命化計画など）	■	■	・特定漁港整備事業計画（変更なし） ・漁港施設機能保全計画策定済み（今回）	
○事業の特殊性	事業の根拠法令・採択要件	事業実施に係る根拠法令（案項） 事業の採択基準、適合状況	■	■	・水産物供給基盤整備事業等実施要領の運用第1 ・事業実施要領、要領に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している。（変更なし）		
	他事業との関連	他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等	□	□	・特になし（変更なし）		
○事業の特殊性	施工時期、期間の制限	工事の時期や期間に制限がある（観光地等）	□	□	・特になし（変更なし）		
	技術的難易度	技術面からの事業の実現性	□	□	・特になし（変更なし）		

再評価書

様式2-1

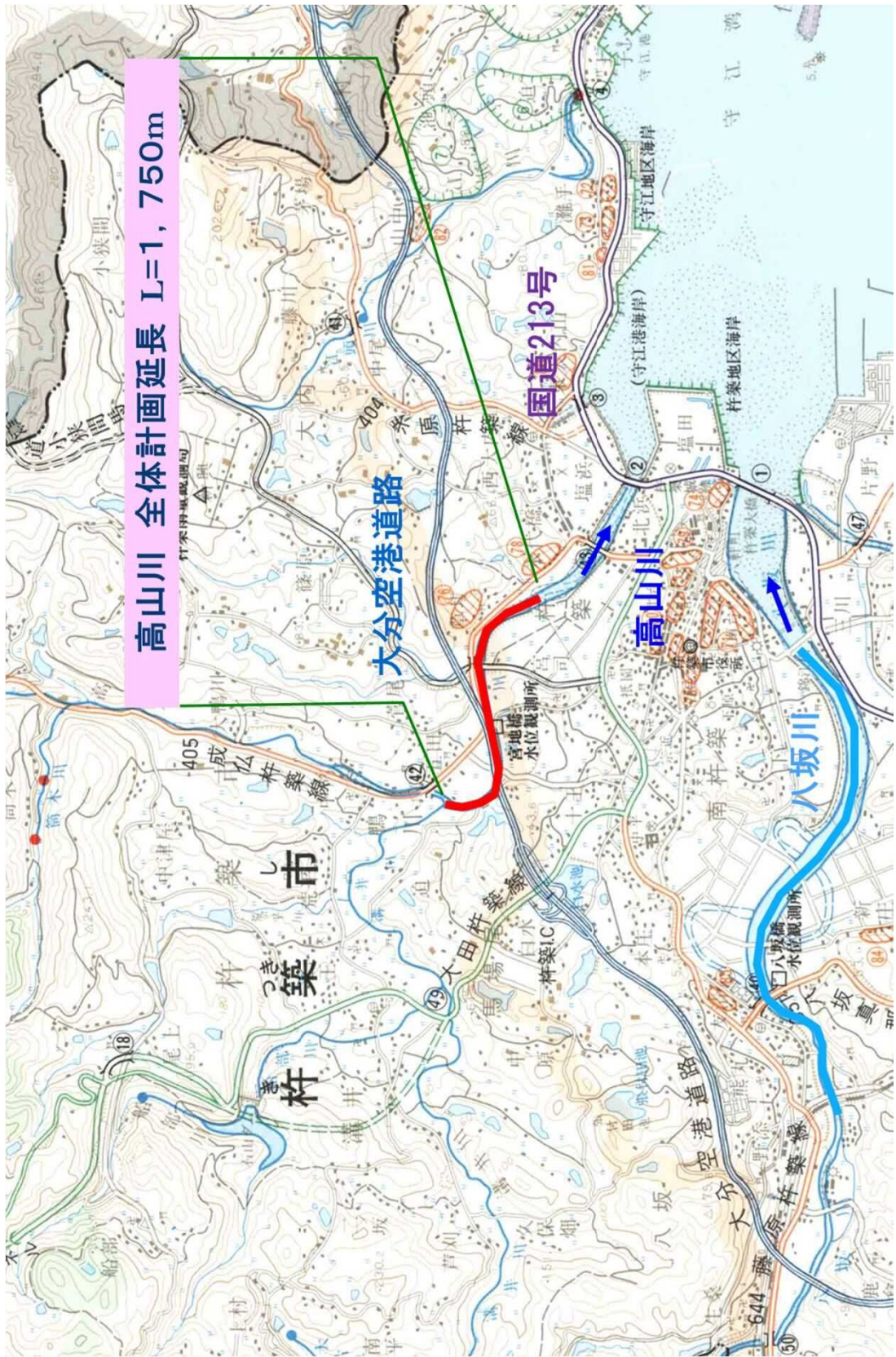
事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	総合流域防災事業					二級 河川 <small>たかやま</small> 高山川 水系 <small>たかやま</small> 高山川	
	所在地・工区名	大分県杵築市大字杵築 <small>きつき</small>						
	事業の目的	浸水被害の防止と住民の生命・財産を守るため、河川断面の拡大、ネックとなる堰・橋梁の改築をおこなうことにより、洪水被害を軽減し、家屋や田畑への浸水を防止し、民政の安定を図る。						
	再評価基準	再評価後5年経過						
	未着工・未完了の理由	・八坂川改修事業ならびに県道成仏杵築線改築事業との進捗調整による事業期間の延伸						
	事業採択年度	採択年度：昭和61年度			着工年度：平成元年度			
	事業実施予定期間	当初：昭和61年度～平成10年度			最終変更：昭和61年度～平成40年度			
	計画概要	L=1.75km、築堤V=68,618m <sup>3</sup> 、掘削V=92,528m <sup>3</sup> 、護岸A=13,740m <sup>2</sup> 、構造物等18基						
	事業費の推移		当初計画		第2回変更 (H23年)		第3回変更 (H28年)	
		計画期間	S61～H10		S61～H30		S61～H40	
工種		数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	
築堤		63,000m <sup>3</sup>	143	52,809m <sup>3</sup>	109	68,618m <sup>3</sup>	180	
掘削		80,000m <sup>3</sup>	56	84,669m <sup>3</sup>	65	84,669m <sup>3</sup>	65	
護岸		14,000m <sup>2</sup>	583	13,258m <sup>2</sup>	609	13,258m <sup>2</sup>	609	
構造物等		20基	848	18基	805	18基	921	
用補・測試		1式	576	1式	634	1式	808	
計			2,206		2,222		2,583	
変更内容・理由		・道路事業との費用負担の見直しに伴う事業量の増 ・県道成仏杵築線との事業進捗調整ならびに上記の事業量の増に伴う事業期間の延伸						
事業進捗の状況	・平成27年度末事業進捗率は31%であり、用地進捗率は約40%となっている(事業費ベース)。							
	事業年度	年度事業費	累計事業費	工種	進捗率%	摘要		
	全体(当初)	2,206	単位:百万円					
	全体(変更)	2,583						
	H22年度まで	763	763	築堤・護岸・橋梁・用地・測試等	30%			
	H23	6	769	測量	30%			
	H24	10	779	測量・設計・調査	30%			
	H25	10	789	用地補償	31%			
	H26	1	790	用地	31%			
	H27	0	790		31%			
	H28	30	820	調査・設計	32%			
	H29	60	880	設計	34%			
	H30	60	940	設計	36%			
	H31以降残	1,643	2,583		100%			

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	社会状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	◆社会状況の変化については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 平成10年以降大規模な浸水被害は発生していないが、水位上昇のたびに道路が冠水、通行止めになる等、早急な改修が望まれている。			
	地元情勢の変化	◆地元情勢の変化については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・平成18年度以降、市から事業促進について要望が毎年提出されている。			
事業の必要性	必要性・緊急性	草篠川合流地点より上流部の改修に未着手であることから、未だ浸水被害の軽減は図れていない。また、草篠川下流左岸側についても県道事業との調整が整ったことから、早期に着手したい。			
	整備効果	◆整備効果については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・事業により、沿川の家屋の浸水被害の軽減(61戸、田畑29ha)を図ることができる。 ・度重なる浸水被害を防ぐことにより、出水時における本地区の生活基盤の安定を確保する。 ・県道の浸水を防ぐことにより出水時の避難経路が確保され、水防活動の円滑化が図れる。			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	H23 再評価時	今回 再評価時
			—	1.56	1.34
	費用便益の分析	前回:総費用C=30.50億円、総便益B=47.70億円⇒B/C=1.56 今回:総費用C=38.74億円、総便益B=52.10億円⇒B/C=1.34			
	工法の妥当性	◆工法の妥当性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・ルートは現河道沿いとし、県道成仏杵築線の改良工事計画を考慮したものとなっている。コストや環境面からも本計画が最良の計画である。			
	コスト縮減	◆コスト縮減については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・既設河岸を有効利用し、片岸掘削に変更することでコスト縮減を図る。 ・堤防と道路を兼用工作物とすることでコスト縮減を図る。			
環境等への配慮	◆環境等への配慮は下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・大幅な河床掘削は行わず、片岸拡幅により現河畔形態の維持を図る。 ・河畔林は生物の生息環境を維持する重要な役割を果たしていることから、極力その保全に努める。 ・残土については、近隣工事への流用を図る等、適正に処理している。 ・守江湾の環境へ与える負荷を考慮し、八坂川との事業進捗調整を行いながら事業を行っている。				
事業実施環境	事業の実効性	◆事業の実効性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・地元住民、関係者に対しては、事業の説明を行い、事業に対する同意はとれており、用地買収についても住民とのトラブルは生じていない。			
	事業の成立性	・安心・活力・発展プラン2015:大分県長期計画 ・おおいた土木未来プラン2015:大分県土木建築部長期計画 ・河川法に基づく高山川水系河川整備計画の国土交通省九州地方整備局長認可(平成27年3月) ・道路改築事業 一般県道成仏杵築線(H28新規)			
	事業の特殊性	◆事業の特殊性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・当該事業は通常行われている事業と変わりなく、技術的な問題はない。			
対応方針	対応方針案	継続			
	理由	・宮司橋から下流左岸側については、特に家屋や資産が多いため、今後県道成仏杵築線と合わせて整備することにより、背後地の浸水被害解消を図る必要がある。			

# 事業箇所位置図



### 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 総合流域防災事業 二級河川高山川水系 高山川				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 S61~H90	河川改修費	W=1/30	2,690,200	
	維持管理費		871,800	
		合計		3,562,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 S61~H90	家屋被害額		136,139	
	家庭用品被害額		99,199	
	事業所償却被害額		2,761	
	事業所在庫被害額		916	
	農漁家償却被害額		1,340	
	農漁家在庫被害額		535	
	公共土木施設等被害額		408,068	
	農作物被害額		8,748	
	間接被害額(営業停止、家庭事務所応急対策)		21,800	
	残存価値		7,518	
	合計		687,024	割引前の総便益
総費用額 (C)	3,874,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計		
総便益額 (B)	5,209,918	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計		
費用便益 比率 (B/C)	5,209,918	/	3,874,000	=1.34
(その他の整備効果)・・・貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ・高山川沿川住民の精神的不安を解消することができ、生活基盤の安定に寄与することができる。 ・県道の浸水を防ぐことにより出水時の避難経路が確保され、水防活動の円滑化が図れる。 ・浸水家屋でのゴミ処理・清掃等の活動に伴う住民負担を解消することができる。				



河川改修事業 再評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の詳細	前回	今回	状況 (前回評価からの変化点及び現状)		
事業の 必要性	○必要性・緊急性	整備が必要な主たる理由	現状の課題から事業が必要な主な理由	■	■	昭和57年8月出水や平成9年9月出水と同規模降雨に対して、流域住民の生命・財産を守る (変更なし)		
		災害発生時の影響	重要な公共施設	■	■	県道成仏杵築線 (変更なし)		
		災害時要援護者関連施設	災害時要援護者関連施設	□	□	特になし		
		地域防災拠点・避難場所・避難経路等	地域防災拠点・避難場所・避難経路等	□	□	特になし		
		観光・地域振興	NPO・学校等	□	□	特になし		
		まちづくり・地域づくり等	まちづくり・地域づくり等	□	□	特になし		
		過去の災害履歴	浸水履歴	■	■	平成9年9月、平成10年10月浸水被害発生 (変更なし)		
		緊急を要する現状の課題	人家等浸水実績	■	■	床上浸水38戸、床下浸水93戸 (平成9年9月出水) 床上浸水25戸、床下浸水45戸 (平成10年10月出水) (変更なし)		
			浸水面積実績	■	■	田畑等47.3ha (平成9年9月出水) 田畑等35.0ha (平成10年10月出水) (変更なし)		
			重要な公共施設・災害時要援護者関連施設の浸水実績	□	□	特になし		
事業手法 ・工法の 妥当性	○費用対効果分析 ○工法の妥当性	関連事業との進捗調整等	関連事業の進捗等への影響	■	■	県道成仏杵築線と進捗を合わせて事業を進めていく必要がある。		
		整備効果	浸水被害軽減戸数	■	■	61戸		
			浸水被害軽減面積	■	■	2.9ha		
		事業実施により得られる効果	災害時要援護者関連施設	□	□	特になし		
			地域防災拠点・避難場所・避難経路等	■	■	県道成仏杵築線の浸水被害軽減 (変更なし)		
			費用便益分析 (B/C等)	■	■	(前回) 1.56 → (今回) 1.34		
			関係法令・技術基準等との適合	■	■	適用法令は河川法、技術基準は中小河川に関する河道計画の技術基準であり、適合した工法を採用している (変更なし)		
		事業実施 環境	○事業の実効性	複数案の検討	効果と経済性における複数案の検討	■	■	隣接する道路事業も含めた形で検討し、面で環境への影響が少ない河道拡幅案を採用 (変更なし)
				コスト削減に向けた具体的施策	コスト削減に向けた工種・工法	■	■	既設河岸を有効利用し、片岸拡幅で実施 (変更なし)
				地域材、建設副産物の有効活用	地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用等	□	□	特になし
自然環境への配慮	近隣住宅への配慮			■	■	環境調査を実施し、自然環境に影響の少ない計画とする (変更なし)		
	多自然川づくりとして遊川河川との関係等 (項目の移動)			■	■	希少種や良好な自然環境へ配慮するために片岸拡幅等により野河畔形態の維持を図る (変更なし)		
	周辺の住環境への配慮			■	■	工事にあたっては、騒音・振動・地盤沈下等を極力発生させない工法で実施する。 (変更なし)		
	景観への配慮			景勝地や観光資源との関係等	■	■	周辺の景観に配慮した工法に努める。また、国の景観ガイドラインや杵築市の景観計画の方針も参考にしながら事業を行っている。 (変更なし)	
	残土処理の状況			残土処理量の低減対策と処理地での環境配慮	■	■	近隣工事への流用を図る等、適正に処理している。 (変更なし)	
	文化財の保護			文化財等の調査及び保護	□	□	特になし	
事業の 成立性	○事業の成立性			地元要望、協力体制	地元の協力体制・要望	■	■	事業促進について市町村より要望を受けている (変更)
		市町村の協力体制	市町村の協力体制・要望	■	■	事業促進について地元より要望を受けている (変更)		
		用地取得の難易度	用地取得の難易度	■	■	地元同意は概ね取れている (変更なし)		
		法令等に基づく調整事項	環境影響評価法、自然公園法、景観法、文化財保護法等	□	□	特になし		
		上位計画等との関連	河川整備計画等 (項目の移動)	□	■	(前回) 未策定 → (今回) 高山川水系河川整備計画策定済 (平成27年3月)		
			水防計画 (項目の移動)	■	■	水防区域に指定済み (変更なし)		
			洪水ハザードマップ公表 (項目の移動)	■	■	公表済 (変更なし)		
			事業の根拠法令・採択要件	事業実施に係る根拠法令 (条項)	□	■	河川法第十六条ならびに第十六条第二項に基づき事業を実施	
			他事業との関連	当該事業における採択要件 (項目の移動)	■	■	河川局所管補助事業事務提議に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している (変更なし)	
		事業の 特殊性	○事業の特殊性	他事業との連携と効果	他事業との連携と効果	■	■	県道成仏杵築線道路改築事業を連携して事業を行い、浸水被害軽減に努める。
施工時期、期間の制限	施工時期・期間の制限			□	□	特になし		
技術的難易度	技術面からの事業の実現性			□	□	特になし		

\* 評価項目 (小項目細別) は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。  
\* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

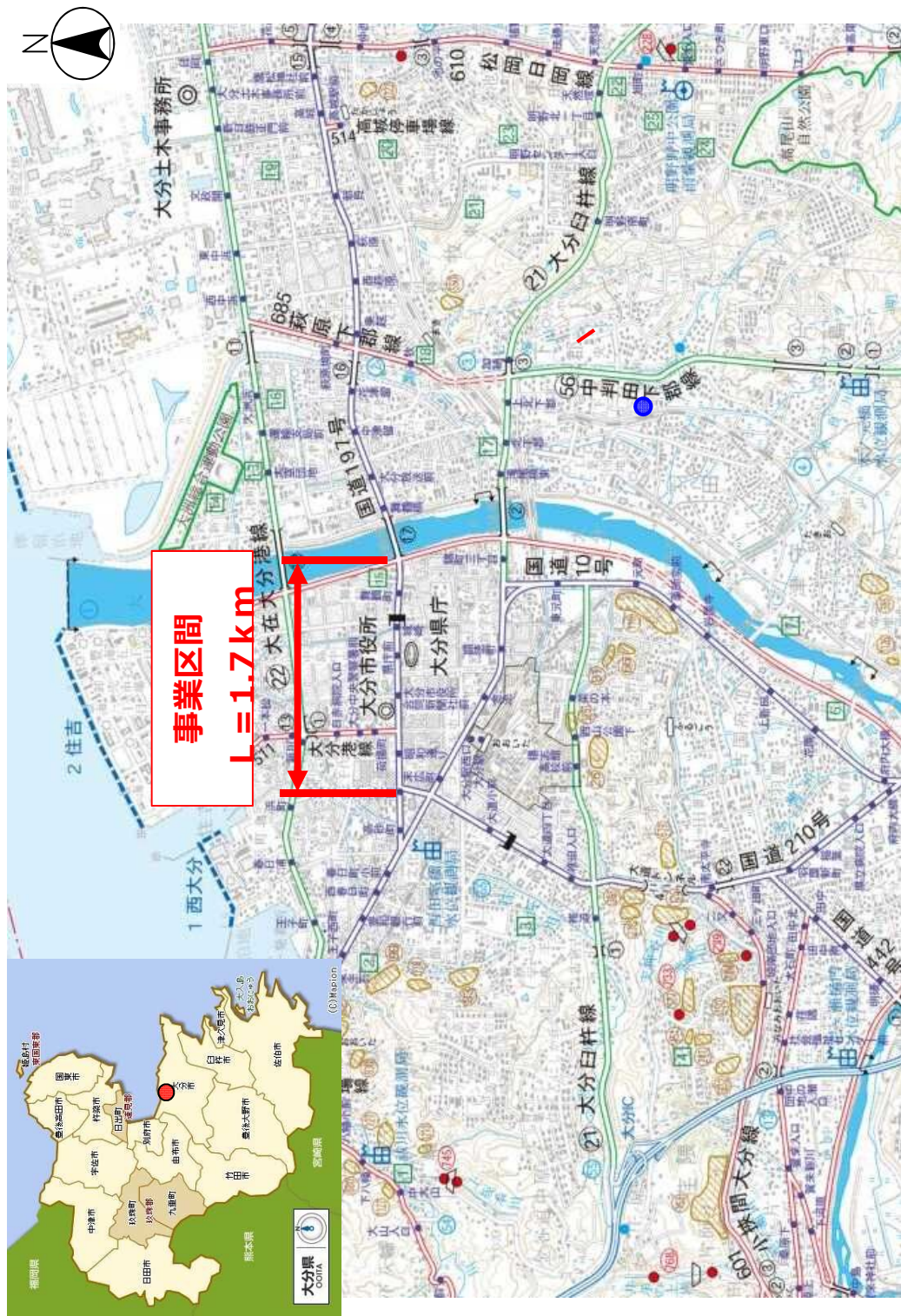




# 事前評価書

		年度	28
		整理番号	
事業名・路線名等		交通安全事業 国道197号 <small>しょうわどお こうく</small> 昭和通り工区	
所在地		<small>おおいたし こどもきまち まいづるまち</small> 大分市寿町～舞鶴町	
事業概要	事業の目的	自転車歩行者道の再整備により、歩行者・自転車及び高齢者・障害者の安全な通行空間を確保するとともに、景観に配慮し、統一感のある街路樹や道路付属物を設置することにより品格のある街並み整備を行う。	
	事業内容	【計画延長・幅員】 L=1,700m、W=19.5(36.0)m 自転車歩行者道 W=6.3m(両側) 【道路区分】 第4種第1級 【設計速度】 V=60km/h 【現況幅員】 自転車歩行者道 W=6.3m(両側) 【交通量】 自動車 36,545台/日(H22センサス) 歩行者交通量 2,107人/12h 自転車交通量 1,568台/12h(H27実測 大分市役所前)	
	事業費	C=1,100百万円	
事業の実施計画	完成予定年	着手から5年(平成33年度)	
	事業段階毎の実施計画	1年目 歩道改修工事(第一工区、昭和通り交差点4隅) 2年目 歩道改修工事(第一工区、第二工区、昭和通り交差点4隅) 3年目 歩道改修工事(第二工区) 4年目 歩道改修工事(第三工区) 5年目 歩道改修工事(第三工区) 完	
事業の必要性	必要性・緊急性	・事業区間は法指定通学路に一部指定されているが、歩行者と自転車の歩行空間が区分されておらず、歩行者・自転車の安全な空間が確保されていない。 ・上記の理由により、平成28年度の通学路合同点検の結果、危険箇所挙げられており、通学路の整備を行う必要がある。 ・死傷事故件数470件/10年(うち歩行者・自転車の事故95件) ・死亡事故 3件、死傷事故率176.2件/億台・キロ ・当該区間のうち、約1.3kmは、大分市バリアフリー構想における重点整備地区内の生活関連経路となっているが、歩道の段差・勾配や点字ブロックの整備が十分にされていない状況である。 ※生活関連経路・・・公共施設、文化施設等の生活関連施設相互を連絡する経路	
	整備効果	・自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の走行区分を明確に区分することで、安全な通行空間を確保する。 ・中低木類を撤去し、自動車運転手の視距を確保することで、歩行者・自転車利用者の安全性を高める。 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下:バリアフリー新法)」及び福祉のまちづくり条例に基づいた整備を行い、高齢者・障害者に配慮した構造とする。 ・昭和通り交差点の四隅を休憩スペースとして再整備をおこない、交流拠点として県民が憩える空間を創出する。 ・統一感のある街路樹や道路付属物を設置することで、落ち着いた品格のある空間を確保する。	
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	・自転車歩行者道整備のため費用便益比の算出は困難であり、現状の事故発生状況、歩道利用状況、交通の状況等から総合的に判断する。	
	工法の妥当性	・バリアフリー新法及び福祉のまちづくり条例に基づき、透水性舗装の設置や舗装材の色彩・材質により自転車・歩行者の通行を明確に区分し、安全性及び快適性の高い歩行空間を確保する。 ・道路付属物については、周囲の景観に配慮し、シンプルなデザインを用い品格のある通りの統一感を図る。	
	コスト削減	・アスファルト、砕石は再生材を使用。	
	環境等への配慮	・現道の再整備のため、地形改変による影響は少ない。	
事業実施環境	事業の実効性	・地元(荷揚町校区、長浜校区)より通学路合同点検時に事業要望が挙がっている。 ・学識経験者、地元自治会、小学校関係者、沿線企業担当者、関係機関・団体、大分市等で構成した「リポーン197協議会」を設置し、再整備に向けた課題や問題点を整理し、整備方針を取りまとめている。 ・上記の整備方針について、パブリックコメントを募集し多くの県民の意見を集めている。 ・道路の拡幅を伴わない事業であり、用地買収期間が必要なく、事業効果の早期発現が出来る。	
	事業の成立性	・法指定通学路(1号指定)に該当(荷揚町小学校通学路) ・道路法第13条に基づき事業を実施 ・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」にもとづく、「大分市バリアフリー基本構想」における重点整備地区に指定	
	事業の特殊性	-	
対応方針		・以上のとおり事業の必要性が認められることから、本事業を実施したい。	

# 事業箇所位置図



道路事業・街路事業 事前評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	該当及び適否 必須 優先	小項目の具体的な内容
事業の 必要性	○必要性・緊急性 整備が必要な理由 整備が必要な理由 緊急を要する現状の課題	○整備効果 関連事業との進捗調整等	現状の課題から事業が必要な理由	○	歩行者と自転車の通行空間が区分けおらず、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保が必要 自動車 36,545台/日 (H27センサス) 歩行者交通量 2,107人/12h 自転車交通量 1,568台/12h (H27実測大分市役所前)
			道路幾何構造	○	自転車歩行者道 W=19.5 (3.6.0)m 自転車歩行者道W=6.3m (高側)
			緊急輸送道路、啓開ルート	○	1次ネットワーク。最優先啓開ルートである。
			集落の孤立化の恐れ及び代替道路の確保状況	○	死傷事故件数470件/10年 (うち歩行者・自転車の事故95件)
			交通事故発生状況	○	荷揚町小学校及び長浜小学校の通学路に指定。法指定通学路 (1号基準) に該当
			通学路の指定状況	○	
			渋滞状況	○	
			関連事業との進捗調整等	○	
			防災・減災対策に係る効果	○	
			交通安全対策に係る効果	○	歩道の舗装材料を変える事により走り帯を分離し、歩行者・自転車の安全な通行空間を確保する。(法指定通学路500mを含む)
			都市空間整備に係る効果	○	統一感のある街路樹や道路付風物を設置することにより品格のある街並み整備。
			ネットワーキング整備に係る効果	○	街並み整備により、県立美術館、オアシス、城址公園等への周遊性を高める。
小規模集落対策に係る効果	○				
老朽化対策に係る効果等その他の効果	○				
事業手法 ・工法の 妥当性	費用便益分析 (B/C) 等 関係法令や技術基準等への適合 複数案の検討 コスト削減に向けた具体的な施策 地域材、建設副産物の有効利用 自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	B/C算出結果、もしくはB/Cによる評価を行わない場合の理由と評価の考え方 関係法令や技術基準等への適合状況 事業効果及び経済性における複数案の検討状況 コスト削減に向けた工種・工法の導入 地域材の有効活用、地域内発生建設副産物の使用 周辺の自然環境への影響と負荷軽減対策 周辺の住環境の状況と負荷軽減対策 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	交通安全事業のため費用便益比の算出は困難であり、道路利用状況等から総合的に判断する。	○	交通安全事業のため費用便益比の算出は困難であり、道路利用状況等から総合的に判断する。
			道路法、道路構造令、道路標示方書、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに適合した工法を採用	○	道路法、道路構造令、道路標示方書、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに適合した工法を採用
			アスファルト・砕石は再生資材を利用	○	アスファルト・砕石は再生資材を利用
			現道のため、地形改変による影響が少ない計画としている。	○	現道のため、地形改変による影響が少ない計画としている。
			低騒音、低振動型の建設機械を使用し、周辺の住環境の負担軽減を図る。	○	低騒音、低振動型の建設機械を使用し、周辺の住環境の負担軽減を図る。
			周辺の景観に配慮した、歩道舗装・植栽・横断防止柵等の選定を行う。	○	周辺の景観に配慮した、歩道舗装・植栽・横断防止柵等の選定を行う。
			歩行者・自転車については、他工事へ流用予定	○	歩行者・自転車については、他工事へ流用予定
			埋蔵文化財調査を行い、関係機関との協議のうえ文化財保護を図る。(府内城跡(史跡)、府内城・城下町(遺跡))	○	埋蔵文化財調査を行い、関係機関との協議のうえ文化財保護を図る。(府内城跡(史跡)、府内城・城下町(遺跡))
			荷揚町小学校、長浜小学校より要望あり (H28、H29通学路合同点検にて)	○	荷揚町小学校、長浜小学校より要望あり (H28、H29通学路合同点検にて)
			平成27年、28年に有識者、地元関係者等を含む、リポーン197協議会を実施しており、県・大分市にて協働で事務局を運営した。	○	平成27年、28年に有識者、地元関係者等を含む、リポーン197協議会を実施しており、県・大分市にて協働で事務局を運営した。
			交差点協議 (公安委員会)、文化財協議 (大分県文化課、大分市文化財課)	○	交差点協議 (公安委員会)、文化財協議 (大分県文化課、大分市文化財課)
			都市計画決定有、都市計画区域 (都市計画) マスタープランに位置づけられた路線。	○	都市計画決定有、都市計画区域 (都市計画) マスタープランに位置づけられた路線。
生活の安全・安心を高める道路整備 (交通安全対策)	○	生活の安全・安心を高める道路整備 (交通安全対策)			
地震津波編第2章第16節 応急復旧方針検討を実施する対象路線	○	地震津波編第2章第16節 応急復旧方針検討を実施する対象路線			
法指定通学路 (1号基準) に該当 (荷揚町小学校)	○	法指定通学路 (1号基準) に該当 (荷揚町小学校)			
道路法第13条・都市計画法に基づき事業を実施	○	道路法第13条・都市計画法に基づき事業を実施			
社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合	○	社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合			
事業 実施環境	○事業の特殊性 施工時期、期間の制限 技術的難易度	都市計画 おおいの道構想2015 地域防災計画・地域強靱化計画 その他 (交安法指定道路、長寿命化計画など) 事業実施に係る根拠法令 (案項) 事業の採択基準、適合状況 他事業との関連 工事の実施時期、期間への制限 技術的難易度	望望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	○	望望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況
			市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制	○	市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制
			地権者の同意、事業への理解の状況	○	地権者の同意、事業への理解の状況
			法令等に基づく調整事項	○	法令等に基づく調整事項
事業の 実施環境	○事業の成立性 上位計画等との関連	都市計画 おおいの道構想2015 地域防災計画・地域強靱化計画 その他 (交安法指定道路、長寿命化計画など) 事業実施に係る根拠法令 (案項) 事業の採択基準、適合状況 他事業との関連 工事の実施時期、期間への制限 技術的難易度	望望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	○	望望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況
			市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制	○	市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制
			地権者の同意、事業への理解の状況	○	地権者の同意、事業への理解の状況
			法令等に基づく調整事項	○	法令等に基づく調整事項

\* 評価項目 (小項目の細別) は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。  
 \* 「該当及び適否」の欄で該当して適であれば「○」、該当するが不適であれば「×」、該当しなければ「-」を記入する。  
 \* 「該当及び適否」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。



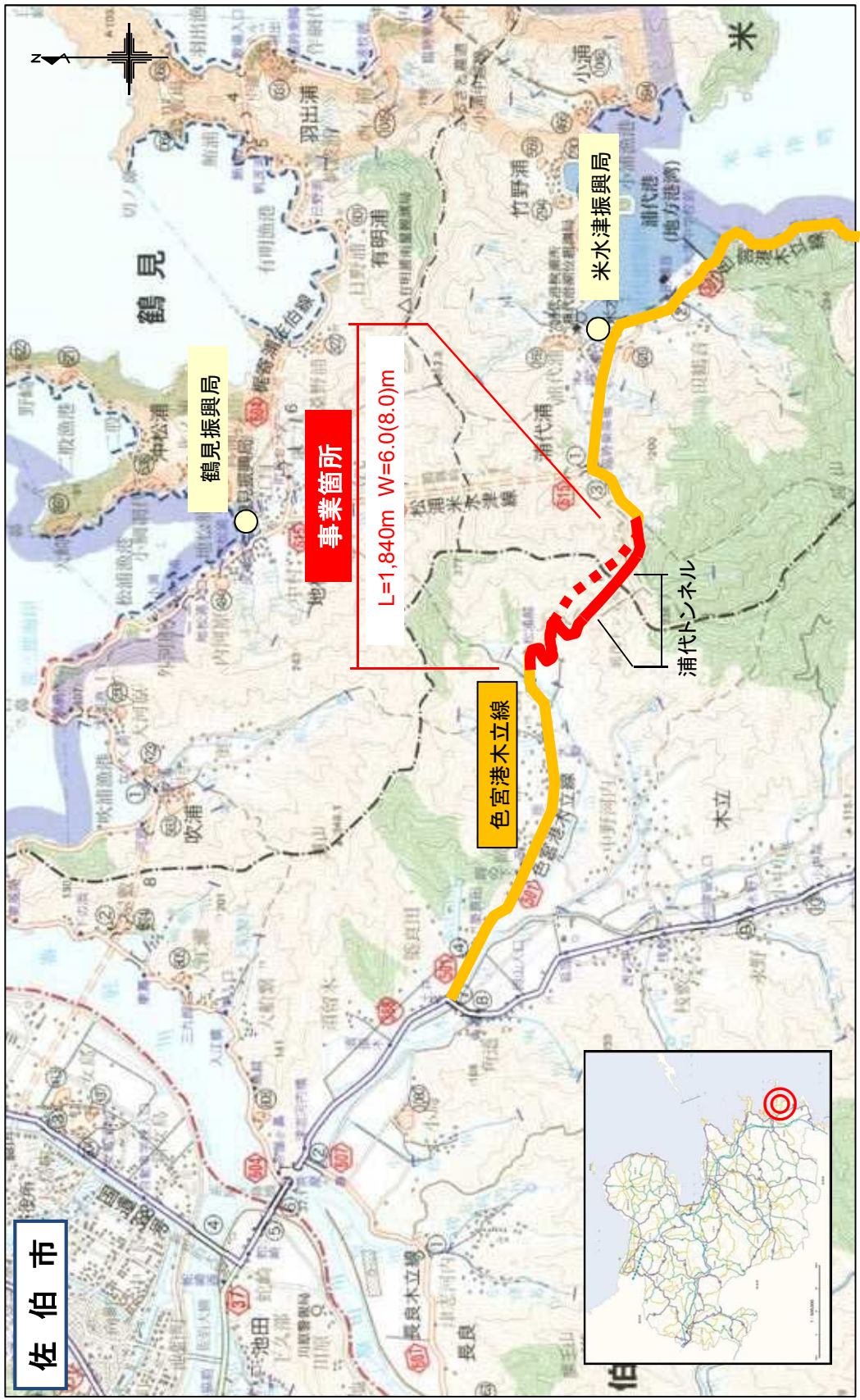
# 事前評価書

年度	28
整理番号	
事業主体	大分県

事業名・路線名等		道路改築事業 一般県道 色宮港木立線（浦代浦～木立工区）	事業主体	大分県
所在地		佐伯市米水津大字浦代浦～佐伯市大字木立		
事業概要	事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本区間の線形不良、幅員狭小、及び既設トンネル（浦代トンネル）の建築限界不足などの解消による安全性、走行性の向上を図る</li> <li>・水産業等の物流の効率化</li> <li>・緊急輸送道路としての機能確保・向上</li> </ul>		
	事業内容	<p>【計画延長・幅員】 L=1,840m(現拡+バイパス)、W=6.0(8.0)m</p> <p>【道路区分】 第3種第3級 【設計速度】 V=40km/h 【計画交通量】 4,200台/日 (H42)</p> <p>【現況幅員・交通量】 W=5.5m(最小幅員) 交通量 4,386台/日 (H23実測)</p> <p>【重要構造物】 第2浦代トンネル(仮称) L=840m</p>		
	事業費	C=4,200百万円		
事業の実施計画	完成予定年	着手から10年(平成38年度)		
	事業段階毎の実施計画	<p>1年目 路線測量、詳細設計</p> <p>2年目 用地測量、用地補償、トンネル詳細設計、地質調査</p> <p>3年目 道路改良工事、用地補償</p> <p>4年目 道路改良工事</p> <p>5年目 道路改良工事</p> <p>6年目 トンネル工事</p> <p>7年目 道路改良工事、トンネル工事</p> <p>8年目 道路改良工事、トンネル工事</p> <p>9年目 道路改良工事、トンネル工事(舗装・照明)</p> <p>10年目 道路改良工事</p>		
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良、幅員狭小、既設トンネルの建築限界不足による離合困難等により走行性、安全性が低い</li> <li>・自転車等の通行時における危険性</li> </ul>		
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者の安全性、走行性の向上</li> <li>・水産業等の物流の効率化</li> <li>・緊急輸送道路としての機能確保・向上</li> </ul>		
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	・B/C=0.8		
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法、河川法、道路構造令に適合した工法を採用</li> <li>・最も経済的であり地域を分断することのないバイパスを採用</li> </ul>		
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再生資材を利用</li> <li>・建設発生土を盛土材に利用</li> </ul>		
	環境等への配慮	・切土を極力避けると共に、トンネルを建設することで地形改変を少なくしている		
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治会から要望は強く、地元の協力体制は整っている</li> <li>・第二浦代トンネル建設促進期成会をH16に設立し、H28.11月を含め計13回要望書を提出</li> <li>・第二浦代トンネル建設促進期成会がH29年1月に早期建設を求める署名を提出(米水津地区1,508名)</li> </ul>		
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「安全・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、大分県長期道路整備計画「おおいたの道構想2015」に基づき事業を実施</li> <li>・道路法第15条及び第29条に基づき事業を実施</li> <li>・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合</li> </ul>		
	事業の特殊性	-		
対応方針		・以上のとおり事業の必要性が認められることから、本事業を実施したい。		



# 事業箇所位置図



### 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		道路改築事業 一般県道 色宮港木立線 浦代浦～木立工区		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H29～H88	道路建設費	完成2車線	3,995,000	
	維持管理費	一般県道	205,000	
		合 計		4,200,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H39～H88	走行時間短縮便益		6,872,000	
	走行経費減少便益		1,349,000	
	交通事故減少便益		84,000	
	合 計		8,305,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	3,142,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計		
総便益額 (B)	2,474,000	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計		
費用便益 比率 (B/C)	2,474,000 / 3,142,000 = 0.8			
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ・水産業等の物流の効率化 ・緊急輸送道路としての機能確保・向上				



道路事業・街路事業 事前評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	該当及び適否 必須 優先	小項目の具体的な内容
事業の 必要性	○必要性・緊急性	整備が必要な主たる理由	現状の課題から事業が必要な主なる理由 路線現況	○	幅員狭小及び線形不良の解消等による走行環境の改善 平日交通量4,386台/日（H23年11月交通量調査） 道路幅員6.0(8.0)m、歩道未設置で幅広路肩を採用 線形不良箇所（基準R>60m）、縦断勾配7%（基準1<7%） 緊急輸送道路かつ優先啓開ルートに位置づけられている中で、要法面対策箇所がある
		緊急を要する現状の課題	集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 緊急輸送道路、啓開ルートの状況	○	南海地震による津波被害が発生した場合は、唯一の米水津地区からの避難ルートとなる （迂回路は、海岸線となるため通行ができない可能性が高い） 交通事故が8件（H19～H27）
事業手法 ・工法の 妥当性	○整備効果	関連事業との進捗調整等	関連事業との進捗等への影響 防炎・減災対策に係る効果	○	緊急輸送道路かつ優先啓開ルートに位置づけられている中で、浦代トンネル抗口上部の法面対策必要箇所が回避される
		事業実施により得られる効果	交通安全対策に係る効果 都市空間整備に係る効果 ソーリスム支援に係る効果 ネットワーク整備に係る効果 小規模集落対策に係る効果 老朽化対策に係る効果等その他の効果	○	線形不良箇所の解消により事故危険箇所の改善 主要な観光地間を周遊する道路であり、主要な観光地へのアクセス道路が改善 佐伯市（合併前の佐伯市と旧米水津村）を結ぶ幹線道路、交通量が4千台/日を超える幹線道路である バイパスの整備により老朽化の著しい浦代トンネルの根本的な改善が図られる
		費用便益分析(B/C)等	B/C算出結果、もしくはB/Cによる評価を行わない 場合の理由と評価の考え方	○	B/C=0.8
		関係法令・技術基準等との適合 複数案の検討	関係法令や技術基準等への適合状況 事業効果及び経済性における複数案の検討状況	○	道路法、道路構造令、トンネル標準示方書に適合した工法を採用 現道を極力有効活用しながらトンネルの設置位置で3案比較し、最も経済的なルートを選定
		コスト縮減 地域材、建設副産物の有効利用	コスト縮減に向けた工種・工法の導入 地域材の有効活用、地域内発生する建設副産物の使用	○	他工事の建設発生土を盛土材に利用
		環境等への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	周辺の自然環境への影響と負荷軽減対策 周辺の住環境の状況と負荷軽減対策 周辺の景観への配慮 残土処理量の低減対策と処理地での環境配慮 文化財等の調査及び保護	○	切土による地形改変を極力抑えることで影響が小さい計画としている 低騒音、低振動型の建設機械を使用し、トンネル施工時は騒音・振動計を設置し観測を行う 切土による地形改変を極力抑え、盛土法面は植生を行い周辺景観との調和を図る 発生土量66,000m <sup>3</sup> は、区間内の盛土材に流用
		事業の実効性	地元要望、協力体制 市町村の協力体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項	○	地元自治会から要望書提出 第二浦代トンネル建設促進期成会をH16に設立し、H28年11月を含め計13回要望書を提出 旧道処理要領1号協議を終了している 第二浦代トンネル建設促進期成会がH29年1月に早期建設を求める署名を提出（米水津地区85%   1,508名） 土石流危険区域、保安林に係る調整事項
		事業の成立性	上位計画等との関連 事業の根拠法令・採択要件	○	3. 県土の発展を支える道路整備（2）地域ネットワークの整備 大分県地域強靱化計画・同アクションプランに位置付けあり 道路法第15条及び29条に基づき事業を実施 事務概要に規定された事業内容、採択基準の要件に適合
		事業の実施環境	事業との関連 施工時期、期間の制限 技術的難易度	○	道路法第15条及び29条に基づき事業を実施 事務概要に規定された事業内容、採択基準の要件に適合
		事業の実効性	事業の実効性	○	技術面からの事業の実効性

\* 評価項目（小項目の細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。  
 \* 「該当及び適否」の欄で該当すれば「○」、該当するが不適であれば「×」、該当しなければ「-」を記入する。  
 \* 「該当及び適否」の欄の「必須」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。

# 事前評価書

年度	28
整理番号	

事業名・路線名等		道路改築事業 主要地方道 中津高田線(江須賀 <sup>えすか</sup> ～金屋 <sup>かなや</sup> 工区)	事業主体	大分県
所在地		宇佐市大字江須賀 <sup>えすか</sup> ～宇佐市大字金屋 <sup>かなや</sup>		
事業概要	事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の現道は、「高い死傷事故率、重大事故の発生」「交通容量の不足」などの問題を抱えており、バイパス整備により北部沿岸地域の産業道路として高い道路交通機能の確保、現道の安全確保を図る。</li> <li>・九州の東の玄関口のひとつである竹田津漁港と東九州自動車道のアクセス強化</li> </ul>		
	事業内容	<p>【計画延長・幅員】 L=2,800m(バイパス)、W=6.5m(10.75m)</p> <p>【道路区分】 第3種第2級 【設計速度】 V=60km/h 【計画交通量】5,000～8,700台/日</p> <p>【現況幅員・交通量】 W=6.0m(9.0m) 交通量 14,552台/日(H27実測)</p> <p>【重要構造物】橋梁1橋(L=315m)</p>		
	事業費	C=5,400百万円		
事業の実施計画	完成予定年	着手から10年(平成38年度)		
	事業段階毎の実施計画	<p>1年目 路線測量、道路詳細設計</p> <p>2年目 用地測量、橋梁予備設計、用地補償</p> <p>3年目 橋梁詳細設計、用地補償、道路工事</p> <p>4年目 用地補償、道路工事</p> <p>5年目 用地補償、道路工事</p> <p>6年目 用地補償、道路工事、橋梁工事</p> <p>7年目 道路工事、橋梁工事</p> <p>8年目 道路工事、橋梁工事</p> <p>9年目 道路工事、橋梁工事</p> <p>10年目 道路工事、橋梁工事</p>		
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高い死傷事故率、重大事故の発生 【H19-26の8年間で115件、事故率97.7件/億台キロ(本事業区間)(県平均52.1件/億台キロ)】</li> <li>・交通容量の不足による交通混雑</li> <li>・東九州自動車道の高速交通ネットワークからの国東半島北西部へのアクセス機能が脆弱</li> </ul>		
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス整備による広域交通の転換により、現道の安全性・走行性向上</li> <li>・交通容量不足の解消による現道の混雑緩和</li> <li>・自動車関連企業等の物流効率化</li> <li>・九州の東の玄関口のひとつである竹田津漁港と東九州自動車道のアクセス強化</li> </ul>		
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	・費用便益比(B/C)=1.2		
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法、河川法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用</li> <li>・交差構造や横断構成等の比較を行い、最も地形変化量が少なく、需要に応じた経済的な案を採用。</li> </ul>		
	コスト縮減	・アスファルト・砕石は再生資材を利用		
	環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土工部は植生を行い、宇佐市景観計画に配慮した周辺景観との調和を図る。</li> <li>・現場発生土は現場内流用するとともに、県北地域の他の公共工事の発生土を盛土材に流用。</li> <li>・埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る。</li> </ul>		
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年6月に宇佐市および豊後高田市より要望書が提出されており、地元の協力体制は整っている。</li> <li>・宇佐市に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に図っている。</li> <li>・地元との意見交換会を宇佐市と共に開催し、事業への合意形成を図っている。</li> </ul>		
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線(優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間)</li> <li>・「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、「大分県長期道路整備計画『おおいたの道構想2015』」に基づき事業実施している。</li> <li>・道路法第15条及び第29条に基づき実施。</li> <li>・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合。</li> </ul>		
	事業の特殊性	・橋梁下部工の施工時期は、非出水期となる。		
対応方針		・以上のとおり事業の必要性が認められることから、本事業を実施したい。		



### 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		道路改築事業 主要地方道 中津高田線(江須賀～金屋工区)			
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考	
	投資期間 H29～H88	道路建設費	暫定2車線	5,137,000	
		維持管理費		476,000	
	合 計		5,613,000	割引前の総費用	
総便益	評価項目		便益額	備考	
	測定期間 H39～H88	走行時間短縮便益		13,322,000	
		走行経費減少便益		1,414,000	
		交通事故減少便益		2,117,000	
	合 計		16,853,000	割引前の総便益	
総費用額 (C)	4,143,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計			
総便益額 (B)	5,113,000	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計			
費用便益 比率 (B/C)	= 5,113,000 / 4,143,000 = 1.2				
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車関連企業等の物流効率化</li> <li>・九州の東の玄関口のひとつである竹田津漁港と東九州自動車道のアクセス強化</li> </ul>					

道路事業・街路事業 事前評価子チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	該当及び通過 必須 優先	小項目の具体的な内容（記載例）		
事業の 必要性	○必要性・緊急性	整備が必要な主たる理由	現状の課題から事業が必要な主な理由	○	・バイパス整備による現道の安全性・走行性向上。 ・交通容量不足の解消による現道の混雑緩和。 平日交通量14,600台/日、歩行者通行量52人/12h、自転車通行量550人/12h（H27実測）		
		緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	○	道路幅員6.0(9.0)m、歩道幅員(0~3.5m)：未設置・片側設置、両側設置区間が混在		
		○整備効果	事業実施により得られる効果	緊急性	緊急輸送道路、啓開ルート(ア)の状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。
				緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。
				緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。
				緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。
		緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。		
		緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。		
		緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。		
		緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。		
緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。				
緊急性	緊急輸送道路、啓開ルートの状態	○	緊急輸送道路(イ)の状態であり、啓開ルート(ア)の状態である。				
事業 実施環境	○事業の実効性	費用対効果分析	B/C算出結果、もしくはB/Cによる評価を行わない場合の理由と評価の考え方	○	B/C=1.2		
		関係法令・技術基準等との適合	関係法令や技術基準等への適合状況	○	道路法、河川法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用		
		複数案の検討	事業効果及び経済性における複数案の検討状況	○	現道拡幅案、バイパス案2案の3案比較、および交差構造や横断構成等の比較を行い、最も地形改変量が少なく、需要に応じた経済的な案を採用。		
		コスト削減に向けた具体的施策	コスト削減に向けた工種・工法の導入	○	現在想定される需要に基づき、都市計画幅員よりも小規模な形状で暫定整備予定。 アスファルト・砕石は再生資材を利用。		
		自然環境への配慮	周辺環境への影響と負荷軽減対策	○	地形改変による影響が小さい計画としている。		
		環境への配慮	周辺の住環境への配慮	○	低騒音、低振動型の建設機械を使用するとともに工事中の交通安全対策を行う。		
		残土処理の状況	周辺の景観への配慮	○	土工は植生を行い、宇佐市景観計画に配慮した周辺景観との調和を図る。		
		文化財の保護	残土処理の状況	○	現場発生土は現場内流用するとともに、中津日田道路(三光本那馬塚遺跡、日田山国道路)の発生土を盛土材に流用		
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護	○	埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る		
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護	○	埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る		
事業 実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望書の提出状況、期成会等の地元組織状況	○	H28年6月に宇佐市および豊後高田市より要望書提出		
		市町村の協力体制	市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制	○	宇佐市建設水道部都市計画課に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に図っている。		
		用地取得の難易度	地権者の同意、事業への理解の状況	○	地元との意見交換会を宇佐市と共に開催し、事業への合意形成を図っている。		
		法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	○	道路法、河川法、農振法、宇佐市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。		
		上位計画等との関連	都市計画	○	宇佐市計画に定める3.3.15黒川松崎崎(47.3.7、県告215号)であり、都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線(優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間)		
		○事業の成立性	事業の根拠法令・採択要件	○	県土の発展を支える道路整備(地域ネットワークの整備)		
		事業との関連	他事業との関連	○	・(都)柳ヶ浦上梓田線、(都)江須賀小松橋線との連携事業 ・JR柳ヶ浦駅周辺整備構想(宇佐市)の支援		
		施工時期、期間の制限	工事の実施時期、期間への制限	○	橋梁下部工の施工時期は、非出水期となる。		
		○事業の特殊性	技術的難易度	○	既設道路との交差工事及び橋梁新設時の交通規制・安全対策が必要。		

再評価書

様式2-1

事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 国道213号・(一)系原杵築線(大分空港道路 4車線区間延伸)						
所在地・工区名		杵築市相原 ~ 国東市安岐町大添						
事業の目的		・大分空港道路は、大分空港へのアクセス道路として、九州横断自動車道等と併せて広域ネットワークを形成するとともに、災害時は緊急輸送道路の役割を担う路線であるが、ほとんどの区間が暫定2車線である。4車線区間を延伸して追越車線と中央分離帯を整備することにより、大分空港への定時性の向上や交通事故の軽減、災害時の道路機能強化等を図る。						
再評価基準		・大幅な計画変更						
未着工・未完了の理由		平成28年度に事業採択され、測量設計等を実施している。 (特に問題なし)						
事業採択年度		採択年度: 平成28年度			着工年度: 平成29年度(予定)			
事業実施予定期間		当初: 平成28年 ~ 平成32年			変更: 平成28年 ~ 平成32年			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】(前回)L=3.9km、W=14.0(20.5)m (今回)L=4.9km、W=14.0(20.5)m 【道路区分】第1種第3級 【設計速度】V=80km/h 【計画交通量】 11,500~13,200台/日(H42) 【重要構造物】橋梁2橋(L=100m、L=100m)						
		当初計画(H27年)		第1回変更(H28年)				
		計画期間		H28年~H32年		H28年~H32年		
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		道路工	3,730m	660	4,700m	1,040		
		橋梁工	200m(2橋)	780	200m(2橋)	780		
		測量試験費	1式	160	1式	180		
			計		1,600		2,000	
変更内容・理由		・延長の増、及び事業費の増は、計画区間の一部変更(2工区)による。						
事業費の推移	事業進捗の状況	・平成28年度末の進捗状況は9.1%(事業費ベース)である。 ・現在、測量・調査・設計を実施中である。						
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工種	進捗率%	摘要	
		全体(変更)	2,000					
		H27年度まで		0				
		H28	181	181	測量・調査・設計	9.1%		
		H29	706	887	設計・改良工・橋梁工	44.4%		
		H30	720	1,607	改良工・橋梁工・舗装工	80.4%		
		H31	293	1,900	改良工・橋梁工・舗装工	95.0%		
		H32	100	2,000	改良工・橋梁工・舗装工	100.0%		

## 再評価書

様式2-2

事業環境の変化	交通量状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	◆交通量状況の変化については前回再評価時から変更はない。 日交通量8,539～13,860台/日(H27センサス)		
	地元情勢の変化	◆地元情勢については、前回評価時から変更はない。 地元は協力的であり、特に問題はなし。		
事業の必要性	必要性・緊急性	◆整備の必要性、緊急性については、前回評価時から変更はない。 ・低速車の影響で旅行速度の低下が発生している。 ・災害発生時や復旧工事の際に、通行止めや片側交互通行が必要。 ・維持工事や施設点検の際に夜間通行止めが必要。 ・4車線区間と比較して死傷事故率が高い。		
	整備効果	◆整備効果については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・低速車の追い越しが容易となって旅行速度が向上し、大分空港への定時性を確保。 ・災害発生時においても信頼性の高い道路として機能を発揮。 ・維持工事などの夜間通行止め等交通規制が減少し、利便性が向上。 ・剛性の高い中央分離帯の設置により正面衝突事故が減少し、重大事故を低減。 ・広域ネットワークの整備により産業・観光等県の発展を支援。		
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	今回 再評価時
			1.3	1.4
	費用便益の分析	前回:総費用C=14.64億円、総便益B=19.46億円⇒B/C=1.3 今回:総費用C=18.81億円、総便益B=27.24億円⇒B/C=1.4 ・総費用は工事費の増加による。総便益は事業延長の増による。		
	工法の妥当性	◆工法の妥当性については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・道路法、河川法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用。 ・早期事業効果を発現させるため事業期間や規模から適切な区間を選定。		
	コスト縮減	◆コスト縮減については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・橋梁の拡幅新設には経済性等を比較検討のうえ最適な工法を採用する。 ・碎石は再生資材を利用する。 ・建設発生土は本事業の他工区盛土へ流用する。		
環境等への配慮	◆環境等への配慮については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・ほとんどの区間で暫定的な施工が行われており、自然環境への影響が小さい。 ・工事中の騒音、振動対策を行い、住環境に配慮する。 ・支障する街路樹については、調査のうえ、移植可能なものは移植を行う。 ・杵築市景観計画に基づき、法面等については在来種による緑化を行い、周囲の景観との調和を図る。			
事業実施環境	事業の実効性	◆事業の実効性については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・4車線化に必要な用地は確保済みであり、ほとんどの区間で暫定的な工事が行われている。 ・事業に対する地域の同意が得られている。		
	事業の成立性	◆事業の成立性については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」に推進する事項として位置づけられている。 ・「おおいた土木未来プラン2015」、「おおいたの道構想2015」において、広域ネットワークの整備として推進が位置づけられている。 ・社会資本整備総合交付金交付要綱に基づき事業を実施。		
	事業の特殊性	◆事業の特殊性については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・ラグビーワールドカップ2019(H31.9.20～11.2)開催までに計画区間の一部を完成させて、大分空港への定時性確保と利便性の向上を図る。		
対応方針	対応方針案	◆継続		
	理由	◆事業実施により、大分空港への定時制、利便性の向上や災害時の道路機能の強化及び重大事故の低減などが図られることから、事業継続としたい。		





### 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		道路改築事業 国道213号・(一)系原杵築線(大分空港道路 4車線区間延伸)		
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H28～H82	道路建設費	1～4工区 4車線区間延伸	1,933,000	
	維持管理費	補助国道及び一般県道	187,000	
		合 計		2,120,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H33～H82	走行時間短縮便益		6,070,000	
	走行経費減少便益		-407,000	
	交通事故減少便益		1,632,000	
	合 計		7,295,000	割引前の総便益
総費用額(C)	1,881,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計		
総便益額(B)	2,724,000	割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計		
費用便益 比率(B/C)	2,724,000 / 1,881,000 = 1.4			
(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外				
・広域的なネットワーク整備による産業・観光等への支援				

道路事業・街路事業 再評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の詳細	前回	今回	状況（前回評価からの変化点及び現状）
事業の必要性	〇必要性・緊急性	整備が必要な主たる理由	現状の課題から事業が必要な主なる理由	■	■	・大分空港への定時確保、利便性向上、災害時の道路機能強化、交通事故の軽減（変更なし） ・H27センサス 8,539～13,860台/日（変更なし）
		緊急を要する現状の課題	道路幾何構造 緊急輸送道路・啓開ルート 集約の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	・道路幅員7.0(10.5) m（暫定2車）（変更なし） ・曲線半径340m（基準R>280m）、縦断勾配4%（基準i<4%）（変更なし） ・緊急輸送道路（広域ネットワーク）・啓開ルート（ストップ1）（変更なし） ・迂回が必要な場合は、国道213号線を通行し、21km、28分の迂回が必要（変更なし） ・死亡1件、重傷4件、軽傷19件の死傷事故が20件/6年発生、事故率が4.4件/億台・km
事業実施環境	〇整備効果	関連事業との進捗調整等	関連事業の進捗等への影響	□	□	・2019ラグビーワールドカップ（H31.9月～）（変更なし）
		事業実施により得られる効果	防災・減災対策に係る効果 交通安全対策に係る効果 都市空間整備に係る効果 ネットワーク整備に係る効果 小規模集落対策に係る効果 老朽化対策に係る効果等その他の効果	■	■	・2重線区間では、土砂災害等の復旧工事による交通規制や、積雪による通行確保が困難であり、4車線化により、被災時の道路機能の強化が図られる（変更なし） ・剛性の高い中央分離帯の設置により重大事故の発生を低減できる（変更なし） ・大分空港への定時制が確保されることにより、主要輸米地とのアクセス向上が図られる（変更なし） ・大分空港と大分県を結ぶ広域ネットワーク整備により産業等を支援（変更なし） ・国東、杵築圏内から第2次、第3次医療施設へのアクセス改善（変更なし） ・維持工事などの夜間通行止め等交通規制が減少し、利便性が向上（変更なし）
		費用対効果分析 (B/C) 等	B/C算出結果、もしくはB/C/1による評価を行わない場合の理由と評価の考え方	■	■	・B/C（前回）1.3（今回）1.4 整備区間の一部変更見直しにより改良延長の増加による
		〇工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合 複数案の検討	■	□	・道路法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用（変更なし）
		〇コスト削減	コスト削減に向けた具体的施策	■	■	・橋梁の拡張新設には経済性等を比較検討のうえ最適な工法を採用（変更なし） ・砕石は再生資材を利用（変更なし） ・ほとんどの区間で暫定的な施工が行われており、自然環境への影響は小さい（変更なし）
		〇環境等への配慮	地域材、建設副産物の有効利用 自然環境への配慮	■	■	・工事中の騒音、振動対策を行い、住環境に配慮する（変更なし） ・低騒音、低振動型の建設機械を使用するとともに工事中の交通安全対策を行う（変更なし） ・支障する街路樹については、調査のうえ、移植可能なものは移植を行う（変更なし） ・杵築市景観計画に基づき、法面等については在来種による緑化を行い、周囲の景観との調和を図る（変更なし）
		〇事業の実効性	地元要望、協働体制 市町村の協働体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項	■	■	・現場発生土は、管内の他公共工事の盛土材に流用するなど調整を行う（変更なし） ・文化財保護法等の手続を確認した結果、事業実施にあたり特に問題のない地区である（変更なし） ・文化財に対する地域の同意を得ており、特に問題なし（変更なし） ・国重市、杵築市及び日出町と連携し、地況調整を行う体制が整っている（変更なし） ・用地取得済み（変更なし） ・道路法、景観条例に係る関係機関調整を行う（変更なし）
		〇事業の成立性	上位計画等との関連	■	■	・都市計画道路日出杵築自動車専用道路として位置づけあり（1工区、2工区）（変更なし） ・県の発展を支える道路整備（広域ネットワークの整備）に該当（変更なし） ・地域強化計画・同アクションプランに位置づけあり（変更なし）
		〇事業の特殊性	事業の根拠法令・採択要件 他事業との関連 施工時期、期間の制限 技術的難易度	■	■	・道路法第12条、15条に基づき事業を実施（変更なし） ・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合（変更なし） ・ラグビーワールドカップ2019までに一部工区を完成させて、大分空港への定時確保と利便性の向上を図る（変更なし）

\* 評価項目（小項目細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。

\* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。



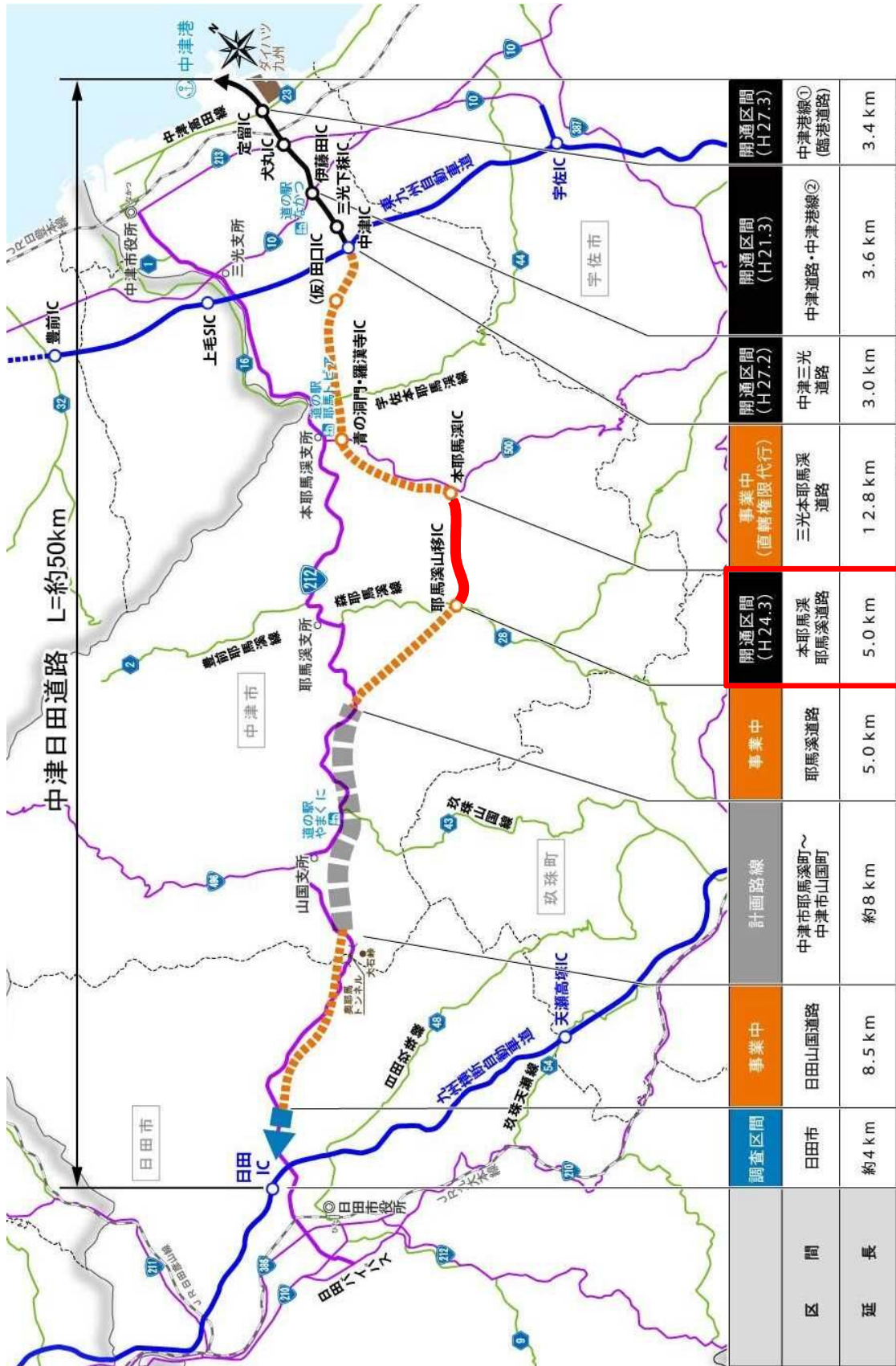
事後評価書

様式1

	事業名・路線河川港地区名等	道路改築事業 ・ 一般国道212号 本耶馬溪～耶馬溪道路						
	所在地・工区名	中津市本耶馬溪町落合～中津市耶馬溪町大字山移						
	事業の目的	本耶馬溪～耶馬溪道路は、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡強化する延長約50kmの地域高規格道路中津日田道路の一部を構成する道路である。中津・日田地域の連携が強化され、産業活動の活性化、観光シーズンの交通渋滞の緩和等に寄与するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。						
	事業採択年度	採択年度： 平成 8 年度			着工年度： 平成 11 年度			
事業の概要	事業の内容	【延長・幅員】L=5,000m W=7.0(12.0)m 【道路区分】第1種第3級 【設計速度】V=80km 【計画交通量】13,600台/日 【重要構造物】トンネル(L=1,869m)、橋梁7橋						
		事業計画の推移	当初計画		変更計画(H22年)		最終変更(H23年)	
	計画期間		H8～H21		H8～H23		H8～H23	
	全体事業概要	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		道路工	2,708.4m	4,990	2,708.4m	8,457	2,708.4m	8,602
		トンネル工	1箇所(1,869m)	5,500	1箇所(1,869m)	5,500	1箇所(1,869m)	5,500
		橋梁工	7橋(422.6m)	2,700	7橋(422.6m)	3,000	7橋(422.6m)	3,000
		用地補償費	1式	890	1式	904	1式	904
		計		14,080		17,861		18,006
		変更内容・理由	・事業期間の延伸については、大規模構造物の施工等に時間を要したことによる。 ・事業費の増は、計画交通量の見直しに伴い暫定2車線整備から追越車線を含む完成2車線整備への変更及び隣接工区(三光本耶馬溪道路及び耶馬溪道路)の事業化に伴い、本耶馬溪IC及び耶馬溪山移ICの形状を暫定施工から完成施工(フルIC)を見通した施工へ変更したこと等による。					
社会・経済情勢の変化	・本耶馬溪～耶馬溪道路への一部交通量の転換が図られている。 現道交通量 11,535台/日(H22センサス)→10,012台/日(H27センサス速報値) 本耶馬溪～耶馬溪道路交通量 1,925台/日(H27センサス速報値) ・平成25年5月にダイハツ九州の久留米エンジン工場が生産能力を増強。平成26年1月より中津港から県西部の木材を県外へ移出を開始し、さらに平成26年8月より中国等海外へ輸出を開始。 ・平成26年2月に中津三光道路、3月に県内の東九州自動車道が全線開通し、東九州自動車道(中津IC)と中津港が直結した。また、平成27年度から日田山国道路に事業着手している。							
事業の効果	必要性	・本バイパス区間の現道は、防災点検要対策箇所が12箇所存在しており、脆弱な道路である。 ・現道は線形が悪く、走行性に劣る。 ・秋の行楽シーズンには、現道で渋滞が発生。						
	整備効果	・災害時等の代替路の確保。(H24九州北部豪雨災害の際に、現道(国道212号)が全面通行止めとなったが、本工区が迂回路として機能) ・自動車専用道路の整備により、定時性の確保。 ・本工区の整備により、観光地(深耶馬溪)へのアクセス向上。【時間短縮 約8分】 ・道路利用者の安全性向上。【死傷事故率(件/億台キロ):32.0(R212現道)→14.2(本耶馬溪～耶馬溪道路)】 ・企業及び地元からの声「H24豪雨災害では、本工区が迂回路となり大変助かった」、「カーナビでも中津方面から一目八景(深耶馬溪)への経路として選ばれ、スムーズにアクセスできるようになった」						
事業の実施状況	費用対効果分析	・B/C=1.5(※現在事業中の区間が完成した場合の計画交通量13,600台/日で算出)						
	工法の妥当性	・地形状況、集落の配置など、施工性・経済性・走行性等を考慮し、最適なルートを採用している。						
	コスト縮減	・構造物選定時に比較検討を実施し、コスト縮減が図れるものについては橋梁形式ではなく、ボックス構造を採用。						
	環境等への影響	・環境アセスを平成9年に実施し、ハイタカ等の希少種が確認されたが、山地部はトンネル構造とするなど、地形の改変を極力少なくすることで環境の保全を行っている。 ・景観計画を策定している中津市と協議を行い、防護柵等については、景観に配慮した色とした。						
	事業の実効性の確認(事業採択時からの変化の状況)	・「中津日田間地域高規格道路促進期成会」との連携により、用地交渉等も概ねスムーズに行われた。						
事業の検証	当該事業の今後の課題	・今回は中津日田道路のうち部分供用であり、完全な交通の転換が図られていない。今後、関連区間(三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路)の整備を行うことで、事業効果の更なる発現が見込まれるため、円滑な事業展開を行うことが重要である。						
	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	・当初から施工区分を明確にし費用に計上することで、事業費の当初見積もり精度を上げる必要がある。						
	その他特記事項	・特になし。						
対応方針	対応方針案	・「再度の評価」						
	理由	・今回は部分供用であり、整備効果の確認が不十分なため、関連区間(三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路)の整備後に再度評価を行いたい。						



# 事業概要図



※ 調査区間とはルート選定、環境調査、等の調査を進める区間のこと。

道路事業 事後評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	評価	具体的な内容		
事業の効果	必要性	整備が必要な主たる理由	当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由	-	・中津日田地域の生活・産業・観光をはじめとした地域づくりの支援 ・災害に強い信頼性の高いネットワークの構築		
			防災・減災対策に係る効果	○	・平成24年の九州北部豪雨の際に迂回路として機能(防災機能の向上) ・緊急輸送道路(1次ネットワーク)の整備		
	整備効果	事業実施により得られた効果	交通安全対策に係る効果	○	○	現道の線形不良箇所を回避することで道路利用者の安全性向上 死傷事故率が現道に比べて約6割低減。R212現道32.0(牛/億台キロ)→本耶馬溪→耶馬溪道路14.2(牛/億台キロ)	
			都市空間整備に係る効果	-	-		
			ツーリズム支援に係る効果	○	○	○	主要な観光地へのアクセス道路が改善(深耶馬溪へのアクセス 約8分の時間短縮)
			ネットワーク整備に係る効果	○	○	○	日田市と中津市を結ぶ広域ネットワークの整備による産業・観光の活性化及び災害時の救援活動や救急医療活動への支援。
			小規模集落対策に係る効果	-	-	-	
			老朽化対策に係る効果等その他の効果	-	-	-	
			利用者や地元住民の評価や意見等	○	○	○	・企業及び地元住民の声「H24豪雨災害では、本耶馬溪耶馬溪道路が迂回路となり大変助かった」 ・地元観光関係者の声「カーナビでも中津方面から一目八景(深耶馬溪)への経路として選ばれ、スムーズにアクセスできるよ うになった」
			費用対効果分析(B/C)等	○	○	○	B/C(当初) - (H22再評価)1.8 (最終)1.5 交通量・事業費の変動等による。
事業の実施状況	工法の妥当性	費用対効果分析(B/C)等	B/C算出結果、もしくはB/Cによる評価を行わない場合の理由と評価の考え方	○			
			工法・ルートの妥当性	○	○	○	計画交通量の見直しによる暫定2車線整備から追越車線を含む完成2車線整備への変更や隣接工区(三光本耶馬溪道路及び耶馬溪道路)の事業化に伴い、本耶馬溪IC及び耶馬溪ICの形状を暫定施工から完成施工(フルIC)を見通した施工へ変更した。
	コスト削減	自然環境への影響	コスト削減に向けた工種・工法の取組状況	○	○	・構造物選定時に比較検討を実施し、コスト削減が図れるものについては橋梁形式ではなく、ボックス構造を採用。	
			自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか	○	○	○	・環境アセスを平成9年に実施し、ハイタカ等の希少種の希少種が確認されたが、山地部はトンネル構造とすることで、地形の改変を極力 少なくすることで環境の保全を行っている。
	環境等への影響	周辺の住環境への影響	周辺の住環境への負荷軽減対策が適切であったか	○	○	○	低騒音、低振動型の建設機械を使用した。
			景観への影響	○	○	○	・景観計画を策定している中津市と協議を行い、防護柵等については、景観に配慮した色とした。 ・法面部は植生を行い周辺景観との調和を図った。
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	当該事業の今後の課題	残土処理の状況	○	○	○	発生土は工区内に流用し、不足土については他の公共工事発生土等を流用。
			地元の協力状況	○	○	○	・地元は当初から協力的であり、継続的に「中津日田間地域高規格道路促進期成会」からの整備要望があった。 自然公園法(耶馬日田英彦山国定公園)及び文化財保護法等の必要手続きを実施した。
	事業の検証	当該事業の今後の課題	法令等に基づく調整事項・手続き	○	○	○	自然公園法(耶馬日田英彦山国定公園)及び文化財保護法等の必要手続きを実施した。
			同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	△	△	△	今回は部分供用であり、交通の転換が完全ではないため、今後 関通区間(三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路)の整備を行う ことで、事業効果の更なる発現が見込まれるため、円滑な事業展開を行うことが重要である。
その他の特記事項			-	-	-	当初から施工区分を明確にし費用に計上することで、事業費の当初見積もり精度を上げる必要がある	
評価指標	評価が○の場合 → 事業の目標を達成し、事業効果が発現している。 評価に△がある場合 → 概ね事業の目標を達成しているが、課題等について今後も継続して対応が必要である。 評価に×がある場合 → 早急な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。						





## 大分県事業評価監視委員会傍聴要領

(趣旨)

第1条 この要領は、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第4項の規定に基づき、大分県事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員会の開催の周知)

第2条 委員会の開催は公開とし、所定の方法により周知するものとする。周知後に公表内容の変更が生じた場合も同様とする。

2 周知の内容は、委員会の名称、開催日時、場所、議題、傍聴の可否、傍聴人の定員、傍聴手続き、問い合わせ先、その他必要な事項とする。

(傍聴人)

第3条 傍聴人とは、委員長の許可を得て、委員会を傍聴する者をいう。ただし、次の各号のいずれかに該当する者は除く。

- 一 他人に危害を加え、又は迷惑を及ぼすおそれのある物品を携帯している者
- 二 酒気等を帯びていると認められる者
- 三 その他議事を妨害することを疑うに足りる顕著な事情が認められる者

(一般傍聴席の傍聴人の定員)

第4条 一般傍聴席の傍聴人の定員は20人以内とし、議場の大きさによりあらかじめ決定する。ただし、委員長が特別の事情があると認める場合は、委員長は別に定員を決めることができる。

(一般傍聴の受付)

第5条 一般傍聴を希望する者は、委員会当日の会場受付にて先着順で一般傍聴受付簿に氏名、住所を記入する。受付を終了した者は一般傍聴券、資料、傍聴要領の交付を受け、入場することができる。なお、一般傍聴の受付は受付時間内であっても傍聴希望者が定員となり次第終了する。

(一般傍聴券の携帯及び提示)

第6条 一般傍聴者は、一般傍聴券の交付を受け、これを携帯し、事務局員から要求があったときは、これを提示しなければならない。

(一般傍聴券の通用期限)

第7条 一般傍聴券は、交付当日限り通用する。

(一般傍聴人の会議室における遵守事項)

第8条 一般傍聴人は、次の事項を守らなければならない。

- 一 委員長及び事務局員の指示に従うこと。
- 二 静粛にし、拍手その他の方法により賛成、反対の意向を表明しないこと。
- 三 飲食又は喫煙をしないこと。
- 四 みだりに席を離れないこと。
- 五 はち巻、腕章、たすき、ゼッケン、ヘルメットの類を着用したり、張り紙、旗、垂れ幕の類を掲げる等示威的行為をしないこと。
- 六 携帯電話、PHS、ポケットベル等これらの類について会場内での使用は禁止とし、受信音等についても鳴らないようにすること。
- 七 写真撮影、録画、録音等を許可なく行わないこと。
- 八 その他会場の秩序を乱し、又は会議の支障となる行為をしないこと。

(報道関係者の会議室における遵守事項)

第9条 報道関係者は、節度ある取材を行うとともに、委員長及び事務局員の指示に従うこと。

(委員会の一時非公開)

第10条 会議の内容が、大分県情報公開条例（大分県条例平成12年条例第47号）第7条各号に規定する情報に該当する場合、又は会議を公開することにより、公平かつ円滑な審議が著しく阻害され、会議の目的が達成できないと明らかに予想されるとき、委員長は非公開であることを宣言し、委員会を一時非公開とすることができる。

(傍聴人の退場)

第11条 傍聴人は、次の各号に掲げる場合には、速やかに退場しなければならない。

- 一 前条の規定により委員長が非公開であることを宣言したとき。
  - 二 傍聴人がこの要領に違反し、委員長が注意した後もなおこれに従わずに委員長が退場を命じたとき。
- 2 前項第二号の規定により退場を命ぜられた者は、当日再び会議室に入ることはできない。

(その他)

第12条 この要領に定めるもののほか、傍聴に関して必要な事項は別に定める。

附 則

この要領は、平成15年 4月 1日から施行する。