

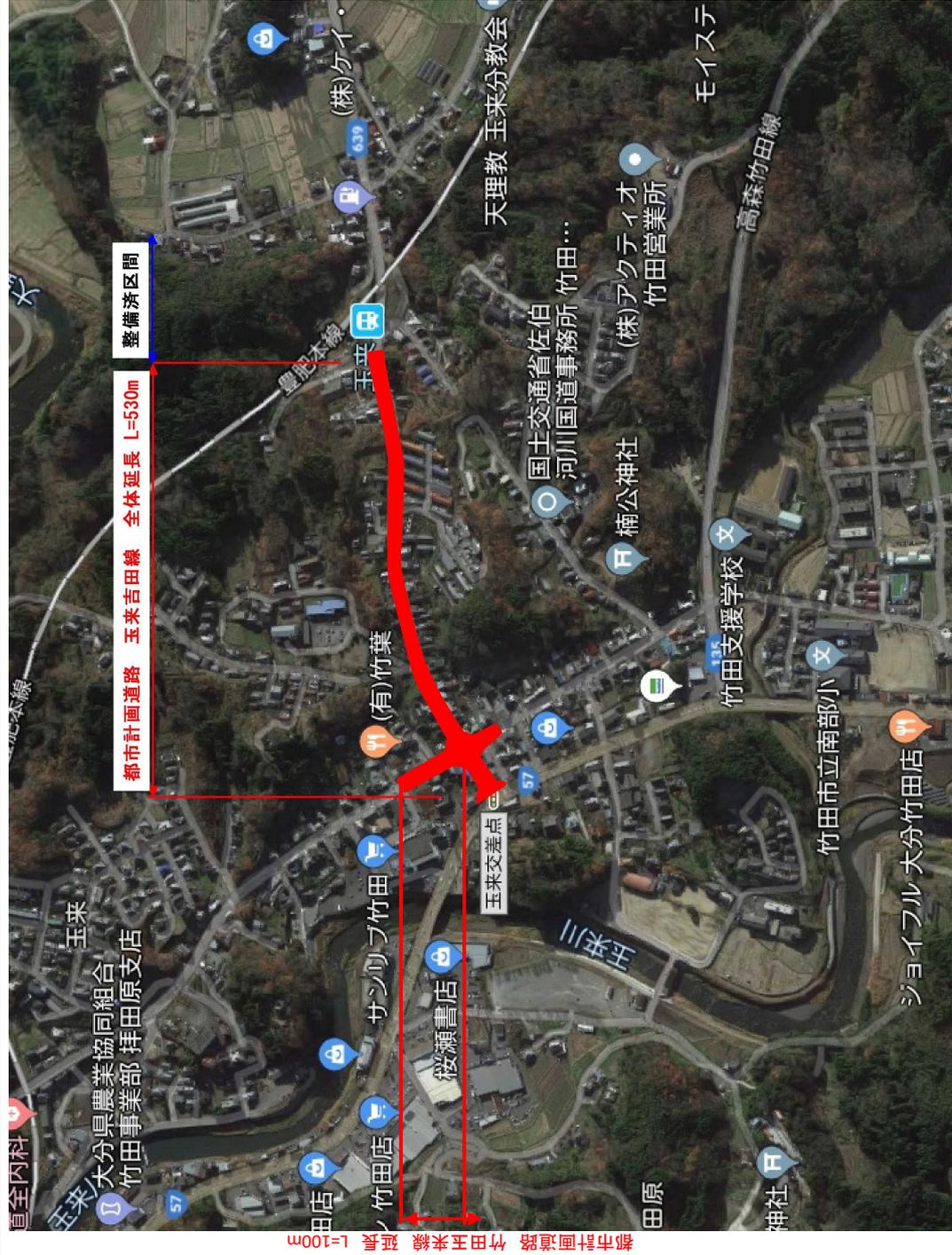
# 事前評価書

年度	元
整理番号	

事業名・路線名等		都市計画道路事業 玉来吉田線	事業主体	大分県
所在地		竹田市大字玉来		
事業概要	事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全、安心な都市空間の形成</li> <li>・地域内の交通アクセス機能の改善</li> </ul>		
	事業内容	<p>【計画延長・幅員】 L=530m(現拡)、W=6.0(12.0)m~9.0(15.0)m</p> <p>【道路区分】 第4種第2級 【設計速度】 V=40km/h 【計画交通量】 4,387台/日 (H42)</p> <p>【現況幅員・交通量】 W=5.5(6.5)m 交通量 4,501台/日 (H30調査)</p>		
	事業費	C=1,800百万円		
事業の実施計画	完成予定年	着手から9年(令和10年度)		
	事業段階毎の実施計画	<p>1年目 道路詳細設計、交差点詳細設計、用地測量、関係機関との協議</p> <p>2年目 建物調査、用地買収、建物補償</p> <p>3年目 用地買収、建物補償</p> <p>4年目 用地買収、建物補償</p> <p>5年目 用地買収、建物補償</p> <p>6年目 用地買収、建物補償、道路工事</p> <p>7年目 用地買収、建物補償、道路工事</p> <p>8年目 道路工事</p> <p>9年目 道路工事</p>		
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校の通学路であるが、歩道が整備されていないため、通学する児童・生徒等の歩行者が危険にさらされている。</li> <li>・交差点部の見通しが悪く、右折車線も設置されていないため、交通事故が多発している。</li> <li>・道路幅員が狭いため、幹線道路としての機能が不十分である。</li> </ul>		
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者等の安全確保</li> <li>・地域内の交通アクセス機能の改善</li> </ul>		
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	※交通安全を目的とした事業		
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法、道路構造令等に適合した工法を採用。</li> <li>・道路線形、施工性、経済性等の観点から総合的に判断し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定(変更)されたルートである。</li> </ul>		
	コスト縮減	・アスファルト、砕石は再生材を使用する。		
	環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅であり、地形改変による影響が少ない計画である。</li> <li>・低騒音、低振動型の建設機械を使用して、周辺の住環境の負担低減を図る。</li> </ul>		
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治会から毎年、早期改良事業にかかる要望が上がっている。</li> <li>・通学路合同点検における危険箇所であり、南部小学校校区関係者から早期対策の要望がある。</li> </ul>		
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・竹田市都市計画マスタープラン</li> <li>・交安法指定通学路(3号指定)</li> <li>・事業認可(都市計画法第59条第2項)</li> </ul>		
	事業の特殊性	・特になし。		
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 都市計画道路事業 玉来吉田線 玉来工区				
<b>総費用 (A)</b>	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H32～H90  (期間の内訳)  事業期間 R2～R10  維持管理期間 H41～H90				
		合 計		0
<b>総便益</b>	評価項目		便益額	備考
測定期間 H41～H90  (期間の内訳)  事業完了まで H32～H40  事業完了後 H41～H90				
	合 計		0	割引前の総便益
総費用額 (C)				
総便益額 (B)				
費用便益比 (B/C)				
(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 <input type="checkbox"/> 地域防災計画における避難場所までの通行空間の確保 <input type="checkbox"/> 地域内の交通アクセス機能の改善 <input type="checkbox"/> 車道幅員の拡幅、歩道の設置により死傷事故対策、通学路の安全確保 <input type="checkbox"/> 玉来駅、商業施設・学校・病院等の主要施設と地域内の住宅とのアクセス性向上 <input type="checkbox"/> 玉来交差点・玉来旧道交差点の改良により渋滞ポイントの解消 <input type="checkbox"/> バス路線の改善				



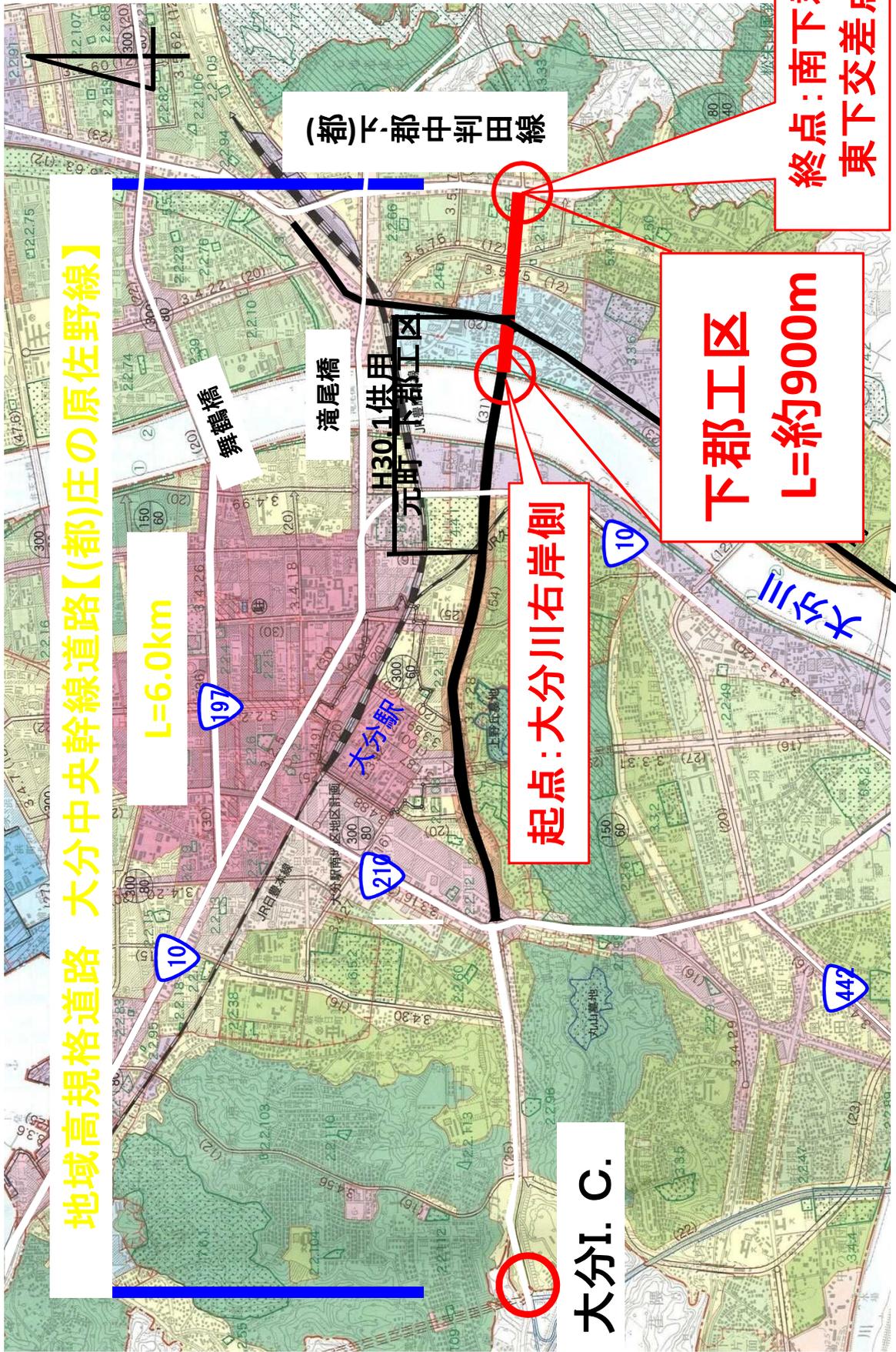
再評価書

様式2-2

事業環境の変化	社会状況の変化	市道東西大通り線 ・前回評価(H27実測:交通量13,800台/日) →今回(H30実測:交通量21,000台/日) ・中心市街地～広域防災拠点を結ぶ緊急輸送道路に指定		
	地元情勢の変化	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。 H28.6 地元期成会→国 事業採択要望 H29.12 地元期成会→県 事業進捗要望 H30.8 地元期成会→県 事業進捗要望		
事業の必要性	必要性・緊急性	・宗麟大橋の開通により滝尾橋周辺の渋滞緩和が図れたものの、引き続き県道大分臼杵線等の慢性的な交通渋滞の発生。 ・現道(市道)は緊急輸送道路に指定されているものの、JR豊肥本線との交差点がアンダーパスとなっており、大分市の洪水ハザードマップにおいて道路冠水危険箇所指定され防災上の弱点となっている		
	整備効果	◆整備効果について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・並行路線の県道大分臼杵線等の慢性的な交通渋滞の緩和 ・米良ICと大分市中心市街地のアクセス性向上につながり、県南域や宮崎県等との交流人口増加に寄与 ・大分市臨海部等に位置する企業群に対して、北部九州方面へアクセスする際の定時性及び迅速性が向上するなど、産業競争力強化に寄与 ・東西方向の幹線道路を延長することで、中心市街地へ流入する交通量が分散され、国道10号や210号などの幹線道路の渋滞緩和に寄与 ・中心市街地から広域防災拠点(大分スポーツ公園)へのアクセス性の向上に寄与		
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
			1.1	1.1
	費用便益の分析	前回:総費用C=127.09億円、総便益C=141.24億円 ⇒B/C=1.1 今回:総費用C=148.66億円、総便益C=165.73億円 ⇒B/C=1.1 ・総費用の増加は評価基準年のスライド(H27→R1)による。 ・総便益の増加は評価基準年のスライド(H27→R1)による。		
	工法の妥当性	◆工法の妥当性について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・道路法、道路構造令、H24道路橋示方書等に適合した工法を採用 ・将来交通量推計、防災面、道路線形、経済性等の観点から総合的に判断し、決定したルートである		
	コスト削減	◆コスト削減について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋種及び下部工を採用する ・現場発生土を本工区の盛土材や他工事へ流用 ・アスファルト・砕石は再生資材を利用		
環境等への配慮	◆環境等への配慮について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・高架道路を採用することで、地形改変による影響が小さい計画としている ・ルート選定において日照も考慮(高架道路を現道の南側へ配置) ・通学路の安全対策を実施する ・現道交通に配慮した施工計画を検討する ・低騒音、低振動型の建設機械を使用して周辺の住環境に配慮する ・沿線には住宅街が存在するため、遮音壁等による騒音低減対策を検討する ・大分市景観計画と適合を図り、周辺景観との調和に配慮する ・周知遺跡内(下郡遺跡群)であるため、関係機関と協議を行い、文化財の保護を図る ・本工事にて発生する土砂は本工区内にて処理(盛土)を行い、建設残土については他工事へ流用を行う			
事業実施環境	事業の実効性	◆事業の実効性について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・市町村の協力:都市計画事業のため大分市の負担金があるが、負担への了承を得ている。 ・用地取得の難易度:既成市街地を通過する路線となるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会より事業への理解を得ている。 ・法令等:都市計画決定の変更を令和元年度に実施。		
	事業の成立性	・安心・活力・発展プラン2015【H27.10】 ・おおいた土木未来プラン2015【H28.3改訂】 ・大分都市計画区域マスタープラン【H23.3改訂】 ・大分都市圏総合都市交通計画【H27.9】 ・大分県中長期道路計画『おおいたの道構想21』【H21.12改訂】 ・都市計画変更【H29.2.17、R1.5.17】 ・事業認可(都市計画法第59条第2項)【H29.8.22】 ・庄の原佐野線(元町・下郡工区)が供用済みであり、早期に本工区を完成させることで一体の効果が見込まれる		
	事業の特殊性	◆事業の特殊性について、下記のとおりであり前回評価時から変更はない ・大分市騒音防止条例及び振動規制法に該当する工種があるため、届出を行い、周辺住民に対して騒音、振動等の環境に配慮する ・本線とJR豊肥本線交差点の工事はJR委託工事となるため、事業進捗に影響の無いよう双方で密に協議を実施する		
対応方針	対応方針案	継続		
	理由	・以上のとおり事業の必要性が認められ、地元要望も強く協力的体制が整っていることから、事業継続としたい。		

# 事業箇所位置図

地域高規格道路 大分中央幹線道路【(都)庄の原佐野線】



L=6.0km

起点: 大分川右岸側

下郡工区  
L=約900m

終点: 南下郡  
東下交差点

(都)下郡中判田線

舞鶴橋  
滝尾橋

H301供用  
元町 下郡工区

大分駅

大分I. C.

# 費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡工区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H29～R58  (期間の内訳)  事業期間 H29～R8  維持管理期間 R9～R58	道路建設費	完成4車線	17,171,000	(用補・測試含む)(残事業 16,099,000)
	維持管理費	主要地方道	238,000	(残事業 238,000)
				(残事業 16,336,000)
		合 計		17,409,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 R9～R58  (期間の内訳)  事業完了後 R9～R58	走行時間短縮便益		37,286,000	(残事業 37,286,000)
	走行経費減少便益		7,585,000	(残事業 7,585,000)
	交通事故減少便益		3,381,000	(残事業 3,381,000)
	合 計		48,252,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	14,866,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 13,802,000)		
総便益額 (B)	16,573,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 16,573,000)		
費用便益比(B/C)	$\frac{16,573,000}{14,866,000} = 1.11 \approx 1.1$ $\frac{16,573,000}{13,802,000} = 1.20 \approx 1.2$			
(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>・交通容量の拡大による特に朝夕通勤ラッシュ時の交通渋滞の解消</li> <li>・中心市街地と広域拠点である米良ICのアクセス向上</li> <li>・生活道路と通過交通の分離による歩行者自転車の安全性確保</li> </ul>				

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

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・一般国道197号 <small>おおじゅうきかくふく</small> 大志生木拡幅					
所在地・工区名		大分市大字志生木 <small>しゅうき</small> ～大分市大字大平 <small>おおひら</small>					
事業の目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良箇所の改善、車道幅員の確保による走行環境の向上</li> <li>・歩道および自転車道設置による歩行者・自転車の安全性の向上</li> <li>・大分市中心部と佐賀関地区とのアクセス改善による産業・観光等の支援</li> </ul>					
再評価基準		・再評価後5年未完成					
未着工・未完了の理由		・用地買収の難航および工種の追加により期間を要するため					
事業採択年度		採択年度：平成23年度			着工年度：平成24年度		
事業実施予定期間		当初：平成24年度～令和元年度			変更：平成24年度～令和7年度		
全体事業概要	計画概要	<p>【延長・幅員】 L=1,650m うち、歩道のみ整備区間:L=1,200m、歩道+自転車道区間:L=450m 歩道のみ整備区間:W=6.5(10.25)m、歩道+自転車道区間:W=6.5(12.5)m</p> <p>【構造規格】 第3種第2級</p> <p>【設計速度】 V=60km/h 【計画交通量】 9,400台/日(H42)</p> <p>【重要構造物】 橋梁2橋(江ノ脇橋L=36m、小志生木橋L=24m)</p>					
		当初計画		第1回変更(H26年)		第2回変更(R元年)	
	計画期間	H24～R元		H24～R元		H24～R7	
	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	1,650m	1,485	1,650m	1,570	1,650m	1,890
	橋梁工	55m(2橋)	420	55m(2橋)	480	55m(2橋)	480
	測量試験費	1式	500	1式	500	1式	500
	用地補償費	1式	1,025	1式	940	1式	1,130
	計		3,430		3,490		4,000
	変更内容・理由	<p>事業期間の延長は、用地交渉の難航(4年)、支障物件の移設(1年)、既設橋梁撤去(1年)によるものである。</p> <p>事業費の増額は、主に以下の理由によるものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事費(道路工事、橋梁撤去費)</li> <li>・詳細な調査結果を反映させたことによる用地補償費の増</li> </ul>					
事業費の推移	事業進捗の状況	・平成30年度末の事業進捗率は27%(事業費ベース)であり、用地取得率は40%(面積ベース)である。					
		事業年度	年度事業費 (百万円)	累計事業費 (百万円)	工種	進捗率%	摘要
		全体	4,000				
		H24	50	50	路線測量、詳細設計	1%	
		H25	103	153	用地測量、詳細設計	4%	
		H26	152	305	用地買収	8%	再評価
		H27	262	567	用地買収	14%	
		H28	233	800	用地買収	20%	
		H29	160	960	用地買収	24%	
		H30	137	1,097	用地測量、用地買収	27%	
		R元	346	1,443	用地買収、道路工事	36%	再評価
		R2	400	1,843	用地買収、道路工事	46%	
		R3	300	2,143	道路工事、橋梁工事	54%	
		R4	300	2,443	道路工事、橋梁工事	61%	
	R5	300	2,743	道路工事、橋梁工事	69%		
	R6	650	3,393	道路工事、橋梁工事	85%		
	R7	607	4,000	道路工事、橋梁撤去	100%		

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>◆利用形態については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変化はない。</li> <li>・佐賀関地区には国道九四フェリー発着場という物流の結節点、関アジ、関サバブランドに代表される漁業、日豊海岸国定公園に選定される自然景観、道の駅、海水浴場などの観光地といった特長を有し、これらの交流を支える重要な路線である。</li> <li>・国道九四フェリーの旅客人員は10年間で約1.2倍増加(H19:44万人、H29:52万人)。令和元年12月には新ターミナルのオープンも予定されており、今後も利用者の増加が見込まれ、物流等で重要な路線に位置づけられている。</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・地元や沿線自治体からの要望も強く、事業実施への理解、協力は得られている。</li> <li>H12 事業着手要望 大志生木連合区及び大分市議2名</li> <li>H18.1 事業着手要望 大志生木国道整備促進期成会</li> <li>期成会はH12.7に発足</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・海岸線に沿った道路線形のため線形不良箇所があり、道路幅員が狭い区間もあり大型車のすれ違いに支障が生じている。</li> <li>・歩道が未整備で路肩も狭小のため、歩行者および自転車の通行に危険な状況である。</li> <li>・緊急輸送道路1次ネットワーク、最優先啓開ルート(ステップⅠ)の該当路線であるが、現況では災害時の救援、救命活動の阻害が懸念される。</li> <li>・事業区間の死傷事故件数は17件/5年(H16～20)から12件/5年(H25～29)と減少傾向にあるが、歩行者・自転車に関する事故が3件発生しており、早急な対策が必要である。</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・線形不良箇所の改善、車道幅員の確保による走行環境の改善を図る。</li> <li>・歩道、自転車道の整備により歩行者、自転車の安全な通行空間の確保を図る。</li> <li>・大分市中心部と佐賀関地区とのアクセス改善による産業・観光等の支援。</li> <li>・災害時の救援、救命活動の輸送などの緊急輸送道路としての機能向上。</li> <li>・本区間の前後が改良済みであるため、本区間も同規格まであげることで走行の快適性及び連続性を図る。</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	H26 再評価時	今回 再評価時
		費用便益の分析	1.5	1.5	1.4
		事業採択時(H23):総費用C=30.05億円、総便益B=44.95億円 ⇒ B/C=1.5 前回再評価(H26):前回評価時の結果を適用⇒ B/C=1.5 今回再評価(R元):総費用C=39.16億円、総便益B=55.11億円 ⇒ B/C=1.4			
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、前回評価時から変更はない。</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>・現道拡幅案、海岸埋立案、旧軌道敷案の複数案との比較検討により現ルートを選定している。</li> </ul>			
コスト縮減		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆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。</li> <li>・各構造物に関して工法比較を行い、最も最適な工法を採用している。</li> <li>・アスファルトコンクリート、砕石は再生材を利用</li> </ul>			
環境等への配慮		<ul style="list-style-type: none"> <li>・アカウミガメ(絶滅危惧ⅠB類)の産卵が確認されたが、学識経験者より「砂浜の大部分が残るため、ウミガメへの影響は小さい」との回答を得ている。継続して、学識経験者と協議を行いながら、現地ではウミガメに配慮した施工を行う。</li> <li>・仮締切、汚濁防止膜を設置することで濁水の発生を低減する計画としている。</li> <li>・土工部は植生を行い、大分市景観計画に配慮した周辺環境との調和を図る。</li> <li>・海岸の埋立による盛土量は多いが、他工事から発生土の流用を計画している。</li> <li>・低騒音・低振動対策の建設機械の使用により、生活環境に配慮する。</li> </ul>			
事業実施環境	事業の実効性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・H12事業着手要望(大志生木連合区及び大分市議2名)、H18には大志生木国道整備促進期成会から要望(期成会H12.7.23発足)</li> <li>・大分市としても、大分県土木建築委員会への市町村要望として毎年要望されており、協力体制は整っている。</li> <li>・事業に対する地権者、地域住民の同意が得られている。</li> <li>・用地取得率は面積ベースで40%(H31.3末時点)</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、前回評価時から大幅な変更はない。</li> <li>・緊急輸送道路1次ネットワークに該当</li> <li>・おおいたの道構想2015の最優先啓開ルート(ステップⅠ)に該当</li> <li>・法指定通学路(3号)に一部該当</li> <li>・自転車走行空間ネットワークに指定されており、重要性が高い路線に位置づけられている。(大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画)</li> <li>・道路法第29条に基づき、安全かつ円滑な交通を確保できる構造とするべく事業を実施</li> <li>・防災・安全交付金事業の交付要綱に基づき事業を実施</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・橋梁の施工時期は非出水期での施工となる。</li> <li>・海岸部での橋梁等鉄筋構造物施工時には塩害対策が必要である。</li> </ul>		
対応方針	対応方針案		・「継続」		
	理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>・以上のとおり事業の必要性が認められ、地元要望も強く協力体制が整っていることから、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 一般国道197号 大志生木拡幅				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H24～R52 (期間の内訳) 事業期間 H24～R07 維持管理期間 R03～R52	道路建設費	完成車線	3,898,000	(残事業 2,467,000)
	維持管理費	補助国道	567,000	(残事業 567,000)
				(残事業 3,034,000)
		合 計		4,465,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 R03～R52 (期間の内訳) 事業完了後 R03～R52	走行時間短縮便益		13,428,000	(残事業 13,428,000)
	走行経費減少便益		557,000	(残事業 557,000)
	交通事故減少便益		17,000	(残事業 17,000)
				(残事業 14,002,000)
		合 計		14,002,000
総費用額 (C)	3,916,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 2,327,000)		
総便益額 (B)	5,511,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 5,511,000)		
費用便益 比率 (B/C)	$\begin{array}{l} 5,511,000 \div 3,916,000 = 1.41 \approx 1.4 \\ \text{残事業 } 5,511,000 \div 2,327,000 = 2.37 \approx 2.4 \end{array}$			
(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>・大分市街地と旧佐賀関町とのアクセス改善による産業、観光等の支援</li> <li>・歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上</li> </ul>				

再評価書

R217佐伯弥生BP\_R1再評価

様式2-1

事業名・路線名		道路改築事業 一般国道217号 佐伯弥生バイパス					
所在地・工区名		佐伯市駅前～佐伯市弥生小田					
事業の目的		本区間には渋滞ポイントや歩道未整備箇所、冠水・高さ制限箇所があり、交通渋滞や交通安全および防災上の問題があることから、バイパス整備により、道路交通機能の確保を図る					
再評価基準		・再評価後5年未完成					
未着工・未完了の理由		・休止中					
事業採択年度		採択年度： 平成9年度			着工年度： 平成9年度		
事業実施予定期間		当初： 平成9年度～平成18年度			変更： 平成9年度～		
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=6,380m、W=13m【暫定時】(27m【完成時】) 【道路区分】第4種第1級、【設計速度】V=60km/h、【計画交通量】5,100～18,800台/日(H42) 【重要構造物】 梶牟礼TN(L=642m)、鶴岡TN(L=797m)、臼坪TN(L=769m)、明神山TN(L=618m)等					
		当初計画		第3回変更(H26年)		第4回変更(R1年)	
	計画期間	H9～H18		H9～(H27休止)～		H9～(H27休止)～	
	延長	L=6,380m		L=6,380m		L=6,380m	
	幅員	W=暫定時13m(完成時27m)		W=暫定時13m(完成時27m)		W=暫定時13m(完成時27m)	
	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	3,068m	2,898	3,240m	6,639	3,240m	6,639
	トンネル工	2,837m	7,092	2,826m	8,985	2,826m	8,985
	橋梁工	475m	1,510	314m	2,090	314m	2,090
	用地補償費	1式	2,500	1式	5,000	1式	5,000
	計		14,000		22,714		22,714
	変更内容・理由	数量・金額は、H26再評価時より変更なし。					
	事業費の推移	事業進捗の状況	・平成30年度末の進捗状況は64.6%(事業費ベース)となっている。 ・第1期工区暫定2車線開通(H22.10.5)・第2期工区完成2車線開通(H25.3.5)済み。				
		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)	22,714	単位:百万円			
		H24年度まで	14,558	14,558	測量設計・用地買収・改良工事	64.1%	
		H25	60	14,618	改良工事	64.4%	
		H26	56	14,674	改良工事	64.6%	H26再評価
		H27	0	14,674	休止	64.6%	
		H28～R1	0	14,674	休止	64.6%	
		R2以降	8,040	22,714	用地買収、改良工事	100.0%	

## 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>平成22年10月5日までに第1期工区暫定2車線(延長3,240m)が開通。</li> <li>平成25年3月5日に第2期工区(延長1,735m)が開通。</li> <li>平成27年3月21日に東九州自動車道(佐伯IC～蒲江IC間)が開通。</li> <li>平成26年度末に脇津留土地地区画整理事業が完了。</li> <li>第1期工区暫定2車線及び第2期工区の開通により、現道の課題は大幅に改善。</li> </ul>			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2期工区が開通した平成24年度以降、本事業区間に対する地元の要望活動は行われていない。</li> <li>現道の課題は大幅に改善したという認識を得ている。</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が、第1期工区暫定2車線及び第2期工区の開通により、現道の課題は概ね解消されている。</li> <li>本路線は、佐伯市中心部と東九州自動車道佐伯ICとを結ぶ重要なアクセス道路である。 ⇒市役所を中心とする佐伯市中心部から佐伯ICまでのアクセス道路は整備済みである。 (市道臼坪女島線との連携)</li> <li>本区間の現道は、佐伯市中心部を通過する幹線道路であるが、朝夕の交通混雑や交通事故が多発するなど危険な状況である。 ⇒H17大分県渋滞協議会で指定された脇排水機場前交差点の渋滞は、部分開通により緩和している。また、自歩道整備により安全性が向上。</li> <li>災害時の緊急輸送ルートであるが、現道に高さ制限箇所や冠水危険箇所が存在するなど円滑な交通が著しく阻害されている。 ⇒高さ制限箇所・冠水箇所は、部分開通により代替ルートが確保されている。</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、前回評価時から変更はないが、第1期工区暫定2車線及び第2期工区の開通により、一定の効果が得られている。</li> </ul> <p>【全線整備による効果】 交通渋滞の緩和や交通事故の減少等、安全性の向上の効果が期待される。 ・走行時間の短縮: 佐伯市駅前～佐伯市弥生大字小田間で13.3分→7.7分と約6分の短縮</p> <p>【第1期工区(暫定2車線)+第2期工区による効果】 交通渋滞の緩和や交通事故の減少等、安全性の向上の効果が期待される。 ・走行時間の短縮: 佐伯市駅前～佐伯市弥生大字小田間で13.3分→9.2分と約4分の短縮。 ・脇排水機場前交差点の渋滞は緩和(渋滞長1,500m→0m、550m→100m)。 ・交通事故件数の減少による安全性の向上。 ・冠水、高さ制限箇所を回避し、代替ルートの確保による安全性の向上。</p>			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比(B/C)	H23 再評価時	H26 再評価時	今回 再評価時
			1.2(残事業1.9)	1.1(残事業1.4)	1.6(残事業1.1)
	費用便益の分析	前回: 総費用C=247.3億円、総便益B=282.8億円⇒B/C=1.1 今回: 総費用C=300.5億円、総便益B=486.3億円⇒B/C=1.6 ・総費用の増加は、評価基準年のスライド(H26→R01)による。 ・総便益の増加は、暫定供用済み及び残事業の便益を段階的に算定したことによる。			
	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、前回評価時から変更はない。</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>都市計画決定手続きにより決定されたルートで事業を実施している。</li> </ul>			
	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、前回評価時から変更はない。</li> <li>各種構造物に関して工法比較を行い、最も低廉な工法を採用</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、生活環境に配慮する。</li> <li>トンネル計画の採用により、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する。</li> <li>トンネル等の現場発生土は、可能な限り現場内流用し、残土については、他の公共工事などへ有効活用する。</li> </ul>			
	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元要望としては、H24以降、別事業の国道217号戸穴バイパス・床木海崎停車場線の優先的整備を要望する内容となっている。</li> <li>・佐伯市まちづくり懇談会において経済界より第3期工区の早期必要性について意見が出ている。</li> <li>・佐伯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> </ul>			
事業実施環境	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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・道路法第12条に基づき、道路管理者として、安全かつ円滑な交通を確保できる構造とするべく事業を実施。</li> <li>・都市計画決定変更H22.6</li> <li>・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2015」、「おおい土木未来プラン2015」、「大分県長期道路整備計画『おおいの道構想2015』」に基づき、事業実施している。</li> <li>・社会資本整備総合交付金事業の採択基準に基づき事業を実施。</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、前回評価時から変更はない。</li> <li>・トンネルなどの構造物が主要部分を占めるが、特殊な工法を要していない。</li> </ul>			
対応方針	対応方針案	・休止			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1期工区暫定2車線及び第2期工区の整備により、現道の課題は大幅に改善されている。</li> <li>・東九州道の全線供用(平成27年3月)による佐伯市内交通量への影響は少ない。</li> <li>・残事業については、改訂が行われる見込みの佐伯市都市計画マスタープランで本路線の位置づけが明確にされた上で改めて検討したい。</li> </ul>			



費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 道路改良事業 一般国道217号 佐伯弥生バイパス				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H9～R44  (期間の内訳)  事業期間 H9～R10  維持管理期間 H25～R44	道路建設費	全線供用	21,713,000	(用補・テスト含む) (残事業 7,608,000)
	維持管理費	一般国道(補助国道)	2,224,000	(残事業 1,496,000)
				(残事業 9,104,000)
		合 計		23,937,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H25～R44  (期間の内訳)  事業完了まで H25～R10  事業完了後 R11～R44	走行時間短縮便益		73,064,000	(残事業 20,889,000)
	走行経費減少便益		6,544,000	(残事業 1,188,000)
	交通事故減少便益		3,264,000	(残事業 1,230,000)
				(残事業 23,307,000)
	合 計			82,872,000
総費用額(C)	30,050,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 6,753,000)		
総便益額(B)	48,625,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 7,534,000)		
費用便益比(B/C)	$\frac{48,625,000}{30,050,000} = 1.62 \approx 1.6$ $\frac{7,534,000}{6,753,000} = 1.12 \approx 1.1$			
(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>・自歩道設置、交通の分散、歩道幅員狭小箇所の回避による安全性の向上</li> <li>・冠水箇所、高さ制限箇所の回避による安全性の向上</li> <li>・佐伯市街地と佐伯ICとのアクセス改善による観光振興、地域間交流の促進</li> </ul>				

再評価書

様式2-1

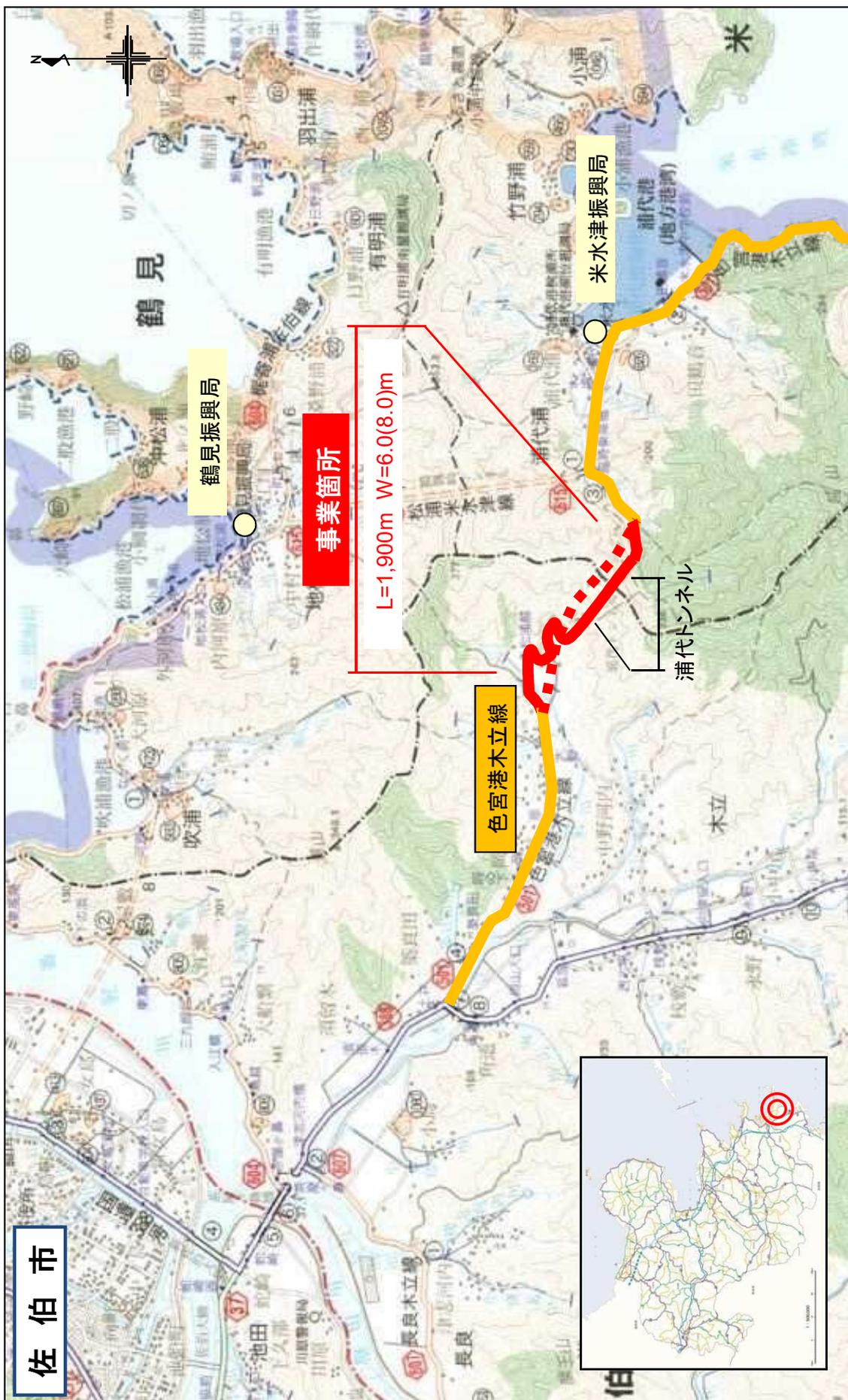
事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 ・ 一般県道 色宮港木立線				
所在地・工区名		佐伯市米水津大字浦代浦～佐伯市大字木立（浦代浦～木立工区）				
事業の目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>・区間の線形不良、幅員狭小、及び既設トンネル(浦代トンネル)の建築限界不足などの解消による安全性、走行性の向上を図る</li> <li>・水産業等の物流の効率化を図る</li> <li>・緊急輸送道路としての機能確保・向上を図る</li> </ul>				
再評価基準		・用地取得前、大幅な計画変更(計画区間の変更)				
未着工・未完了の理由		・平成28年度に新規事業評価を受け、平成29年度から測量設計等を実施しており、令和2年度より用地取得に着手する計画である。				
事業採択年度		採択年度： 平成29年度		着工年度： 未着工		
事業実施予定期間		当初：平成29年度～令和8年度		変更：平成29年度～令和10年度		
事業の概要 全体事業概要	計画概要	【計画延長・幅員】 L=1,900m(現拡+バイパス)、W=6.0(8.0)m 【道路区分】 第3種第3級級 【設計速度】 V=40km/h 【計画交通量】 4,200台/日 (H42) 【重要構造物】 第2浦代トンネル(仮称) L=910m、橋梁1橋				
		当初計画		第1回変更(R元年)		
	計画期間	H29～R8		H29～R10		
	延長	L=1,840m		L=1,900m		
	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	
	道路工	1,000m	1,050	990m	770	
	橋梁工			1橋(15m)	50	
	トンネル工	840m	2,900	910m	3100	
	測量試験費	1式	220	1式	320	
	用地補償費	1式	30	1式	60	
	計		4,200		4,300	
	変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間の延伸は、道路計画の見直しに時間を要しているため</li> <li>・事業費の増は、道路計画の見直しに伴う測量試験費および用地補償費の増額</li> </ul>				
	事業費の推移	事業進捗の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成30年度末の進捗状況は、2.4%(事業費ベース)</li> <li>・用地取得率0%(令和元年5月末時点)</li> </ul>			
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工種	進捗率%
全体			4,300	4,300		
H29			30.0	30	測量設計	0.7%
H30			71.5	102	測量設計	2.4%
R元(H31)			100.0	202	測量設計	4.7%
R2			100.0	302	測量設計・用地補償	7.0%
R3			50.0	352	用地補償	8.2%
R4			200.0	552	改良工・橋梁工	12.8%
R5			300.0	852	改良工・橋梁工	19.8%
R6			600.0	1,452	改良工・トンネル工	33.8%
R7			900.0	2,352	改良工・トンネル工	54.7%
R8			900.0	3,252	改良工・トンネル工	75.6%
R9		800.0	4,052	改良工・トンネル工	94.2%	
R10		248.5	4,300	改良工	100.0%	

## 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>・前回評価(H22センサ:交通量5471台/日)</li> <li>→今回(H27センサ:交通量4551台/日)</li> </ul>		
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元や佐伯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 (毎年度)佐伯市→大分県議会(土木建築委員会)事業進捗要望</li> <li>(毎年度)第二浦代トンネル期成会による事業進捗要望</li> </ul>		
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(H31トンネル内事故)</li> <li>・前回評価時から浦代トンネル抗口の落石事故が1件発生</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	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	今回 再評価時
			0.8	0.8
	費用便益の分析	前回:総費用C=31.42億円、総便益B=24.74億円⇒B/C=0.8 今回:総費用C=33.47億円、総便益B=25.12億円⇒B/C=0.8 上記の他、総費用については測量試験費および用地補償費の増による		
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法、河川法、砂防法、各種構造令に適合した工法を採用</li> <li>・最も経済的であるバイパス案を採用</li> </ul>		
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土を盛土材に利用し、アスファルト・コンクリート、砕石は再生資材を利用</li> </ul>		
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・切土や高盛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が最も少ない計画としている</li> <li>・建設発生土は盛土材に利用するほか、佐伯市が米水津地区で計画している津波避難高台への有効利用を計画している</li> </ul>			
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、H31.2を含め計15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H29.1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>・緊急輸送道路(2次)に指定</li> <li>・おおいたの道構想2015の第3次ネットワークに位置づけられている路線</li> <li>・道路法第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	対応方針案	・継続		
	理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元からの要望は強く、事業実施により、緊急輸送道路として災害時の道路交通機能の確保、集落の安全な生活道路の確保、安全性・快適性の向上等の効果が得られることから、事業継続としたい。</li> </ul>		

# 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～R60  (期間の内訳)  事業期間 H29～R10  維持管理期間 R11～R60	道路建設費	完成2車線	4,090,000	(用補・テスト含む)
	維持管理費	一般県道	274,000	
		合 計		4,364,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 R11～R60  (期間の内訳)  事業完了まで H29～R10  事業完了後 R11～R60	走行時間短縮便益		6,884,000	
	走行経費減少便益		938,000	
	交通事故減少便益		77,000	
	合 計		7,899,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	3,347,000	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)	2,512,000	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(B/C)	2,512,000 / 3,347,000 = 0.75 ≒ 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				
<ul style="list-style-type: none"> <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>				

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

再評価書

様式2-1

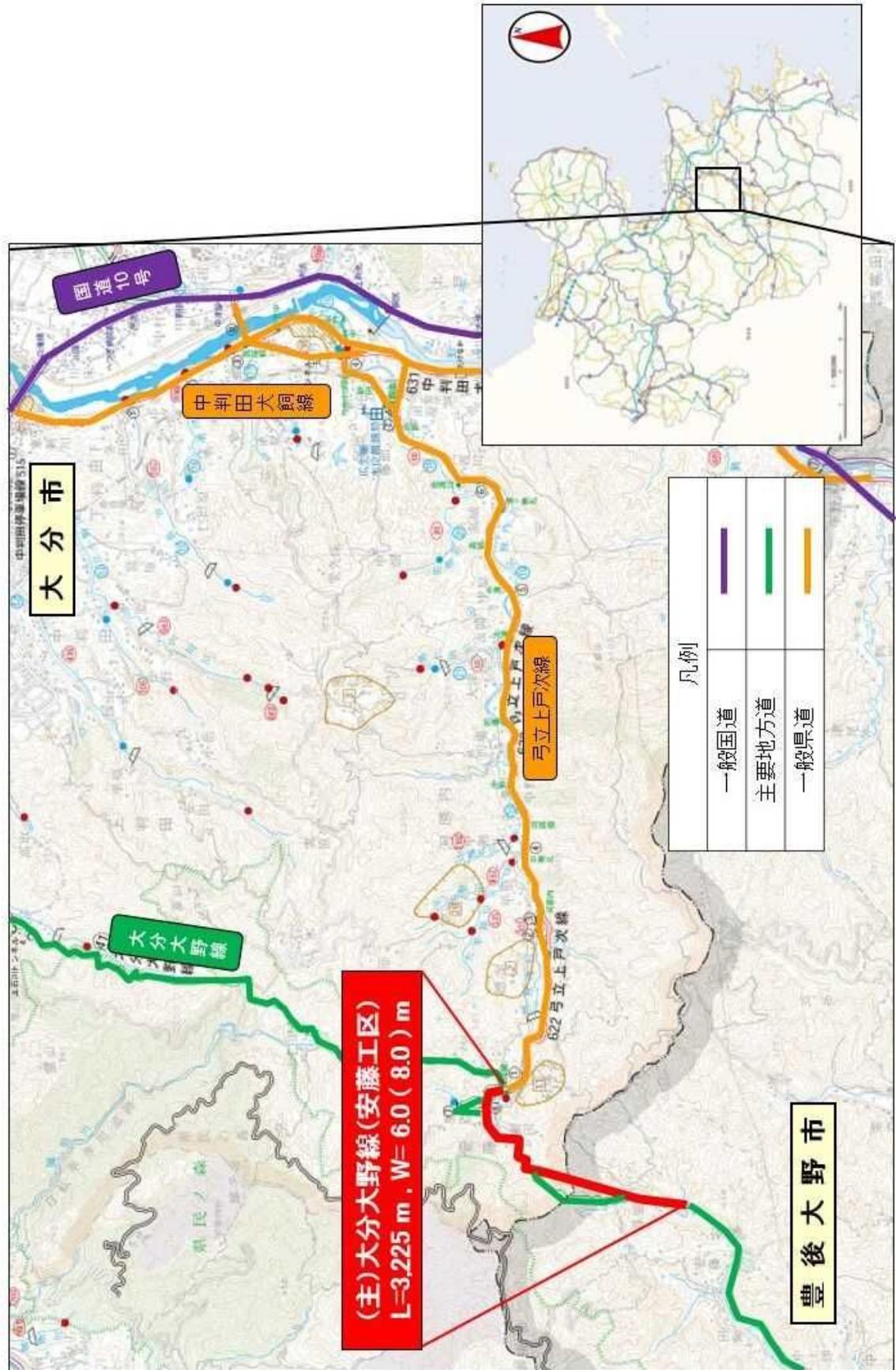
事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 ・ 主要地方道 大分大野線					
所在地・工区名		大分市安藤～豊後大野市大野町安藤(安藤工区)					
事業の目的		本路線は、大分市から豊後大野市大野町を最短で結ぶ幹線道路であり、特に沿線地域の住民にとって欠くことのできない唯一の生活道路であるとともに、両市の交流・連携の強化を図る上で重要な路線となっている。 本事業は、延長L=3. 225m区間の、線形不良及び幅員狭小箇所の解消を図ることを目的とする。					
再評価基準		再評価後5年未完成					
未着工・未完了の理由		本事業は、平成18年度より事業を休止し、安藤地区から戸次地区および大分市街地への道路ネットワーク機能として早期に効果を発現する(一)弓立上戸次線を優先して整備中である。 ただし、本事業区間の中でも特に危険な箇所については、暫定処置として1. 5車線の整備を実施済。					
事業採択年度		採択年度： 平成7年度			着工年度： 平成8年度		
事業実施予定期間		当初： 平成7年度 ～ 平成15年度			最終変更： 平成7年度 ～		
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=3, 225m, W=6. 0(8. 0)m 【構造規格】 第3種第4級、設計速度：V=40km/h 【重要構造物】トンネル工 L=778m 橋梁工 7橋					
		当初計画		前回変更(H16, 21, 26年)		今回変更(R01年)	
	計画期間	H7～H15		H7～(H18休止)～		H7～(H18休止)～	
	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, 161m	2,642	2, 300m	2,880	2, 300m	2,880
	トンネル工	778m	2,700	778m	2,700	778m	2,700
	橋梁工	8橋(348m)	1,573	7橋(147m)	673	7橋(147m)	673
	用地補償費	1.0式	95	1.0式	122	1.0式	122
	計		7,010		6,375		6,375
変更内容・理由		数量・金額は、H26再評価時より変更なし。					
事業費の推移	事業進捗の状況	平成30年度末の事業進捗状況は36. 8%(事業費ベース)で、用地取得率は42%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	6,375	単位:百万円				
	H15年度まで	2,235	2,235	用地買収・改良工・舗装工	35.1%		
	H16	10	2,245	用地買収・改良工	35.2%		
	H17	100	2,345	用地買収、改良工、橋梁工	36.8%		
	H18	-	2,345	休止	36.8%		
	H19～R1	-	2,345	休止	36.8%		
	R2以降	4,030	6,375	改良工、トンネル工、舗装工	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)	<p>◆交通量、利用形態については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変化はない。</p> <p>・交通量：(H11センサス：交通量94台/日)→(H17センサス：交通量139台/日)→(H22センサス：交通量60台/日)→(H27センサス：交通量71台/日)</p> <p>・本路線は安藤地区から大分市中心部への生活道路として利用されている。</p>		
	地元情勢の変化	<p>◆地元情勢については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。</p> <p>・安藤工区の事業再開について地元から根強い要望はあるが、弓立上戸次線の優先整備に理解を頂いている。</p> <p>そのため、地元としては弓立上戸次線整備完了後の安藤工区再開に期待しているところである。</p>		
事業の必要性	必要性・緊急性	<p>◆事業の必要性・緊急性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。</p> <p>・幅員狭小・線形不良により車両同士の離合や交通の安全性に支障をきたしている。</p> <p>・現道は山間部の未改良道路であり、豪雨時等に落石・土砂流出が発生する可能性があるため、迂回路を必要とする。</p> <p>・平成18年度より事業を休止し、安藤地区から戸次地区および大分市街地への道路ネットワーク機能として早期に効果を発現する(一)弓立上戸次線を優先して整備中。</p> <p>ただし、本事業区間の中でも特に危険な箇所については、暫定処置として1.5車線の整備を実施済</p>		
	整備効果	<p>◆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。</p> <p>・幅員狭小、線形不良箇所の解消による安全性・快適性の向上</p> <p>・安藤地区～戸次地区への生活道路確保</p> <p>・交流機能の強化による観光・物流等の支援</p>		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比(B/C)	事業採択時	H21 再評価時	今回 再評価時
		—	—	
	費用便益の分析	<p>◆事業再開時期および今後の事業計画が未定のため、費用(C)の算出が出来ず、現時点ではB/Cの算出不可能。</p> <p>ただし、費用便益に代わる効果として</p> <p>・幅員狭小、線形不良箇所の解消による安全性・快適性の向上</p> <p>・安藤地区～戸次地区への生活道路確保</p> <p>・交流機能の強化による観光・物流等の支援 等</p> <p>便益では計算することのできない様々な効果が期待される。</p>		
	工法の妥当性	<p>◆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。</p> <p>・河川横断位置、周辺家屋等のコントロールポイントを押さえたルート選定を行い、更に、平成15年度にルートの見直しを行って、現道を最大限に利用したルート及び工法としている。</p>		
	コスト削減	<p>◆コスト削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。</p> <p>・構造物等の比較検討を行い、最も経済的な工法を採用するとともに、現場発生土の工区内流用や近接工事で流用するための事前調整を積極的に行うことにより、コスト削減を図っている。</p> <p>また、幅員の見直しを行うことによりコストの削減を図っている。</p>		
	環境等への配慮	<p>◆環境等への配慮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。</p> <p>・山間地の集落を結ぶ路線であることから、家屋や田畑をなるべく避けることで、生活基盤の保全を図っている。</p> <p>・現道活用できる区間は最大限現道活用し、市境部では大規模土工を避けトンネルとすることで、自然環境の保全を図っている。</p> <p>・道路法面の緑化を積極的に行うことにより、周辺の自然環境との調和を図っている。</p>		
事業実施環境	事業の実効性	<p>◆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。</p> <p>・供用済み区間では順調に用地取得となった経緯もあり、地元は事業に対して協力的である。</p>		
	事業の成立性	<p>◆事業の成立性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。</p> <p>・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2005」、「おおいた土木未来プラン2005」、「大分県中長期道路整備計画『おおいたの道構想21』』において、平成27年度の改定に伴い踏襲されている「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』」により事業実施している。</p> <p>・道路法第十五条および二十九条に基づき、道路管理者として、安全かつ円滑な交通を確保できる構造とすべく事業実施している。</p>		
	事業の特殊性	<p>◆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。</p> <p>・特になし</p>		
対応方針	対応方針案	<p>・「休止」</p>		
	理由	<p>・部分供用により大分市安藤地区および豊後大野市安藤地区の最深部へのアクセスは改善されている</p> <p>・本工区と一体となって道路ネットワーク機能を発揮する弓立上戸次線の整備を優先</p> <p>・弓立上戸次線事業完了後に大分大野線の事業再開を検討することとした</p>		

# 位置图



# 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 大分大野線 安藤工区				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間	道路建設費			
	維持管理費			
		合 計		0
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間	走行時間短縮便益			
	走行費用短縮便益			
	交通事故減少便益			
		合 計		0
総費用額(C)	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)	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)	事業期間未定のため 算出不可。			
(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>・幅員狭小、線形不良箇所解消による安全性・快適性の向上</li> <li>・安藤地区～戸次地区への生活道路確保</li> <li>・交流機能の強化による観光・物流等の支援</li> </ul>				

# 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	道路改築事業 ・ 主要地方道 中津高田線								
	所在地・工区名	中津市大字東浜～中津市大字今津(大新田・諸田工区)								
	事業の目的	本事業は、延長5.3kmの区間を改良することにより、中津市街地の交通混雑を緩和を図るとともに、街路空間の十分な確保による人にやさしい道づくりを進め、魅力ある都市の形成に寄与することを目的とする。								
	事業採択年度	採択年度: H7	着工年度: H8							
	事業の内容	【延長・幅員】 L=5,320m、W=14.0(40.0)m 【道路区分】 第4種第1級 【設計速度】 V=60km/h 【計画交通量】 13,719台/日(H42)								
	事業計画の推移		当初計画	第1回変更(H15年)		第2回変更(H21年)		最終変更(H31年)		
			計画期間	H7～H15		H7～H25		H7～H26		
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
			延長	L=5,320 m		L=5,320 m		L=5,320 m		L=5,320 m
		幅員	14.0(40.0) m		14.0(40.0) m		14.0(40.0) m		14.0(40.0) m	
道路工		5,283m	5,338	5,283m	5,338	5,283m	6,649	5,283m	7,090	
橋梁工		1橋(37 m)	450	1橋(37 m)	450	1橋(37 m)	318	1橋(37 m)	313	
用地補償費		1式	7,367	1式	7,367	1式	6,188	1式	6,862	
計			13,155		13,155		13,155		14,265	
変更内容・理由		事業期間の延伸については、用地交渉件数が多く、移転先の選定等に時間を要したことによる。事業費の増の主な要因は、現地着手の結果、現道の路盤に鈎滓が使用されており、撤去処分が必要となったこと、土質が当初の想定よりも軟弱であり地盤改良工が必要となったことによる。								
社会・経済情勢の変化	・前回評価時から利用者数が増加している。、利用形態については大きな変更は無い。 前回(H21)評価(H17センサ:交通量14,086台/日)→今回(H30交通量調査:交通量21,010台/日)									
事業の効果	必要性	本路線は、中津市より宇佐市を經由して豊後高田市に至る主要幹線道路であり、県北の拠点都市間を結ぶ道路として重要な役割を果たす。また、地域高規格道路中津日田道路や重要港湾中津港と連携して物流ネットワークを強化する。								
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線化により近年の交通量増に対し、交通混雑の緩和が図られた。</li> <li>・広い歩道の整備により安全・安心な通行が可能となった。</li> <li>・4車線化により新たな企業の進出が図られ、地域の活性化に寄与した。</li> <li>・重要港湾・地域高規格道路へのアクセスが強化された。</li> </ul>								
事業の実施状況	費用対効果分析	前回:算定なし 今回:総費用C=248.8億円、総便益B=388億円⇒B/C=1.6								
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定に基づきルートを決定しており、最適な計画である。</li> <li>・現道を最大限に利用することを念頭に置き、道路線形、縦断勾配、施工性、経済性、自然環境へ配慮した。</li> </ul>								
	コスト削減	構造物に関して、工法比較を行い、最も低廉な工法を選択している。また、リサイクル材の活用に努め、コスト削減に努めている								
	環境等への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・両側の歩道内に植樹帯を設置し、良好な道路交通環境と沿道の生活環境を確保した。</li> <li>・低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、工事中の生活環境に配慮した。</li> <li>・現場内より発生する軟弱土は、安定処理工等により極力現場内利用に努めた。</li> </ul>								
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	平成11年に都市計画決定済み路線であり、事業に対して地元は協力的であった。								
事業の検証	当該事業の今後の課題	・特になし								
	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>・事業着手後に地質等の必要な調査を行い、事業費の制度を上げていくことが必要。</li> <li>・事前調査や現地調査を十分に行い、用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間の設定を行うことが重要である。</li> </ul>								
	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	・当初の事業目的は達成できているため。								

# 事業概要図



### 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 大新田・諸田工区				
<b>総費用 (A)</b> 投資期間 H7～R45 (期間の内訳) 事業期間 H7～H26 維持管理期間 H27～R45	施設名	整備規模	事業費	備考
	道路建設費	完成4車線	14,227,000	(用補・テスト含む)
	維持管理費	主要地方道	1,303,000	
		合 計		15,530,000
<b>総便益</b> 測定期間 H26～H75 (期間の内訳) 事業完了まで H7～H26 事業完了後 H27～R45	評価項目		便益額	備考
	走行時間短縮便益		64,621,000	
	走行費用短縮便益		1,948,000	
	交通事故減少便益		1,356,000	
	合 計			67,925,000
総費用額 (C)	24,876,000	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)	38,801,000	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(B/C)	38,801,000 / 24,876,000 = 1.56 ≒ 1.6			
(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>・歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上</li> <li>・4車線化による新たな企業進出に伴う地域の活性化</li> <li>・重要港湾、地域高規格道路へのアクセス強化</li> </ul>				

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

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 整備効果	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	-	企業進出に伴う交通量の増加によって発生する交通渋滞の解消、及び重要港湾・地域高規格道路へのアクセス強化による地域活性化を図る。
			防災・減災対策に係る効果	○	緊急輸送道路上の舞手橋の耐震化を実施。車線数、歩道及び路肩幅が広がることで、緊急輸送道路としての機能強化が図られた。
	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	○	車線数の増、歩道設置、縦断勾配の是正による安全性の向上が図られた。
			都市空間整備に係る効果	○	植樹帯を整備し、景観の改善が図られた。
			ソーリスム支援に係る効果	○	交通環境の改善による広域的な観光振興促進、地域の活性化が図られた。
			ネットワーク整備に係る効果	○	地域高規格道路である中津日田道路とのアクセス強化。東北(豊後高田市・宇佐市・中津市)を結ぶ幹線道路としての機能強化が図られた。
			小規模集落対策に係る効果	-	該当なし
			老朽化対策に係る効果等その他の効果	○	老朽化した旧橋梁(S43舞手橋)の掛け替えを行った。
			利用者や地元住民の評価	○	渋滞の緩和及び、快適かつ安全に通行できる等の意見をいただき、事業効果について評価を頂いている。
			費用対効果分析	○	(最終)B/C=1.6
事業の実施状況 環境等への影響	工法の妥当性	コスト削減に向けた具体的な取組	費用対効果分析(B/C)等	○	当初の計画通りに事業完了
			コスト削減	○	各種構造物に関して工法比較を行い、最も低廉な工法を採択した。
	環境等への影響	自然環境への影響	自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか	○	現道を最大限に利用することを念頭に置き、道路線形、縦断勾配、施工性、経済性、自然環境へ配慮した。
			周辺の住環境への影響	○	低騒音、低振動型の建設機械を使用した。
			景観への影響	○	植樹帯の整備や、照明柱や横断防止柵をダークブラウンにするなど、景観への影響を低減した。
			残土処理の状況	○	発生土量70,700m3のうち58,300m3を現場内盛土に流用し、残り12,400m3を管内他事業へ流用し、有効利用を図った。
			地元の協力状況	○	一部地権者の交渉に時間を要したが、地元は概ね協力的であった。
			法令等に基づく調整事項・手続き	-	河川法に関する手続きを行った。
			当該事業の今後の課題	-	特になし
			同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	○	事業着手後に地質等の必要な調査を行い、事業費の削減を上げていくことが必要。事前調査や現地調査を十分に行い、用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間の設定を行うことが重要である。
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、事業効果が現れている。 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。				