

第43回（平成29年度第1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8月4日(金)
トキハ会館 5階 ローズの間

第43回（平成29年度第1回）大分県事業評価監視委員会

次 第

日時：平成29年8月4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 10:05～

(1)	再	道路改築事業	国道388号 畑野浦～楠本バイパス	道路建設課
(2)	事後	道路改築事業	別府庄内線（南立石工区）	道路建設課
(3)	再	都市計画道路	銭淵大宮線	都市・まち づくり推進課

《休憩》

11:05～

(4)	再	農山漁村地域整備交付金事業	三宅山線	林務管理課
-----	---	---------------	------	-------

3. 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 ~ |
| (2) | 箇所図 | P0-2 ~ |

2. 対象事業

土木建築部

- | | | | | | |
|-----|------|----------|--------|------------|--------|
| (1) | 【再】 | 道路改築事業 | 国道388号 | 畑野浦～楠本バイパス | P1-1 ~ |
| (2) | 【事後】 | 道路改築事業 | 別府庄内線 | 南立石工区 | P2-1 ~ |
| (3) | 【再】 | 都市計画道路事業 | 銭淵大宮線 | | P3-1 ~ |

農林水産部

- | | | | | | |
|-----|-----|---------------|------|--|--------|
| (4) | 【再】 | 農山漁村地域整備交付金事業 | 三宅山線 | | P4-1 ~ |
|-----|-----|---------------|------|--|--------|

第43回（平成29年度第1回）大分県事業評価監視委員会 対象事業総括表

【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		H29迄		H30以降		最終の事業計画概要	対応方針(案)
								当初	前回	最終	当初	前回	今回	最終/前回	今回	前回	今回	年	事業費	進捗率	年		
(1)	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道388号 佐伯市溝江大字畑野浦 畑野浦～楠本バイパス	佐伯市溝江大字畑野浦 畑野浦河内	再評価後5年	H5	H15	H31	H36	8,000	11,400	11,750	1.03	0.6	0.6	25年	7,130	61%	7年	4,620	L=7,400m,W=6,0(9,75)m トノンネルの箇所(L=1,662m) 橋梁2橋	継続
(2)	都市・まちづくり推進課	交付金	都市計画道路事業	銭淵大宮線	日田市大字高瀬	用地取得前	H27	-	H35	H35	1,900	-	2,150	1.13	0.3	0.3	3年	180	8%	6年	1,970	L=1,067m,W=6,0(12,0)m (現道拡幅)	継続

【再評価】農林水産部

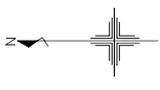
(単位：百万円)

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		H29迄		H30以降		最終の事業計画概要	対応方針(案)
								当初	前回	最終	当初	前回	今回	最終/前回	今回	前回	今回	年	事業費	進捗率	年		
(3)	林務管理課	交付金	農山漁村地域整備交付金事業	三宅山線	竹田市直入町大字長湯～豊後大野市朝地町餅地	再評価後5年	H20	H30	H40	H40	1,530	1,530	1,530	1.00	1.5	1.4	10年	873	57%	11年	657	林道開設 L=11,580m,W=4.0m	継続

【事後評価】土木建築部

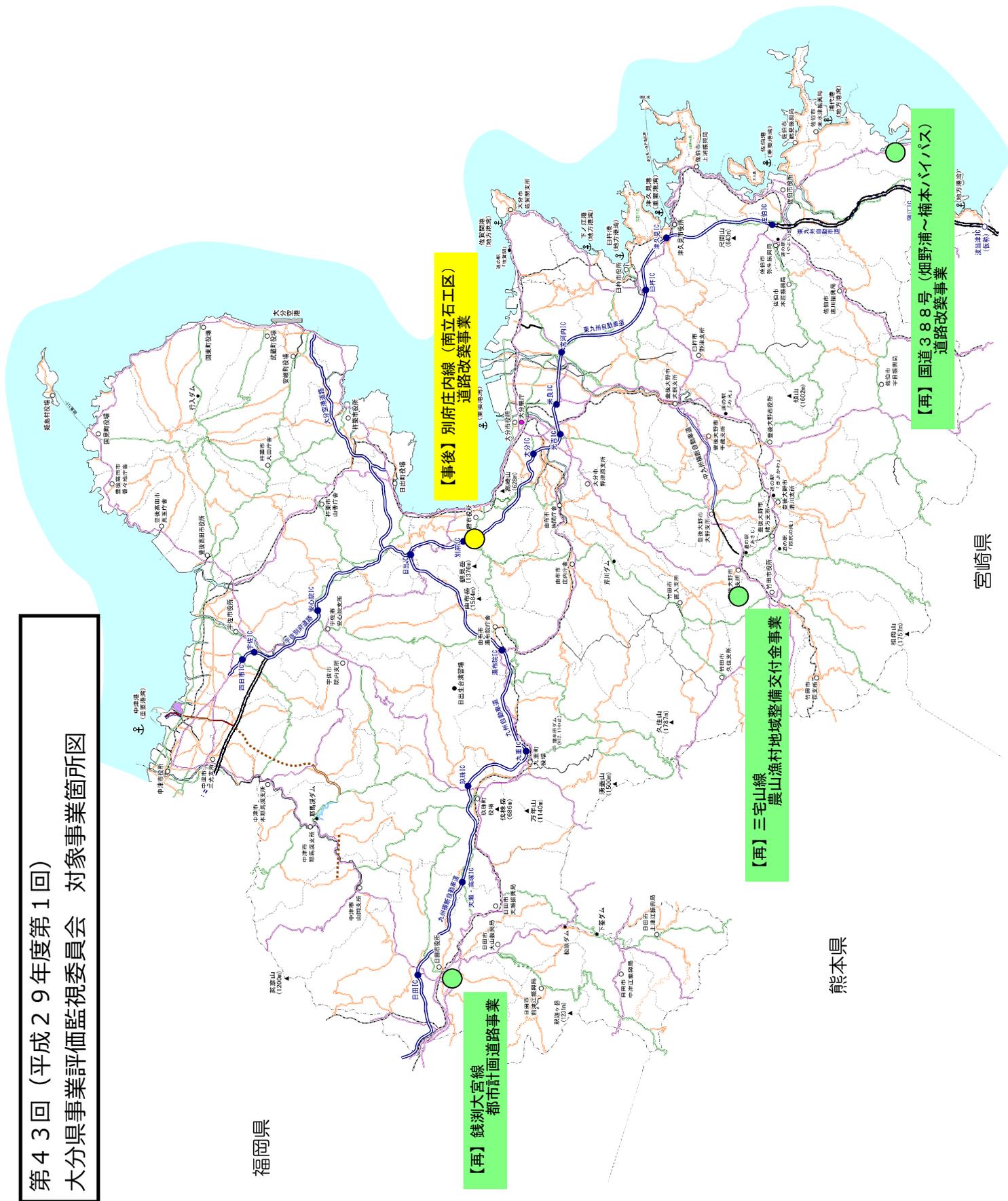
(単位：百万円)

番号	事業課名	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	採択年度	完成年度		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		事前	再	当初	最終	変動	変動	
(4)	道路建設課	交付金	道路改築事業	別府庄内線 (南立石工区)	別府市南立石	H7	H12	H24	5年	H7	H16 H21	3,079	3,529	1.15	L=960m,W=13.0(25.0)m	評価の完了



第43回（平成29年度第1回）
大分県事業評価監視委員会 対象事業箇所図

- 事前評価
- 再評価
- 事後評価



【再】銭別大宮線
都市計画道路事業

【事後】別府庄内線（南立石区）
道路改築事業

【再】三宅山線
農山漁村地域整備交付金事業

【再】国道388号（畑野浦～楠本バイパス）
道路改築事業

福岡県

熊本県

宮崎県

再評価書

様式2-1

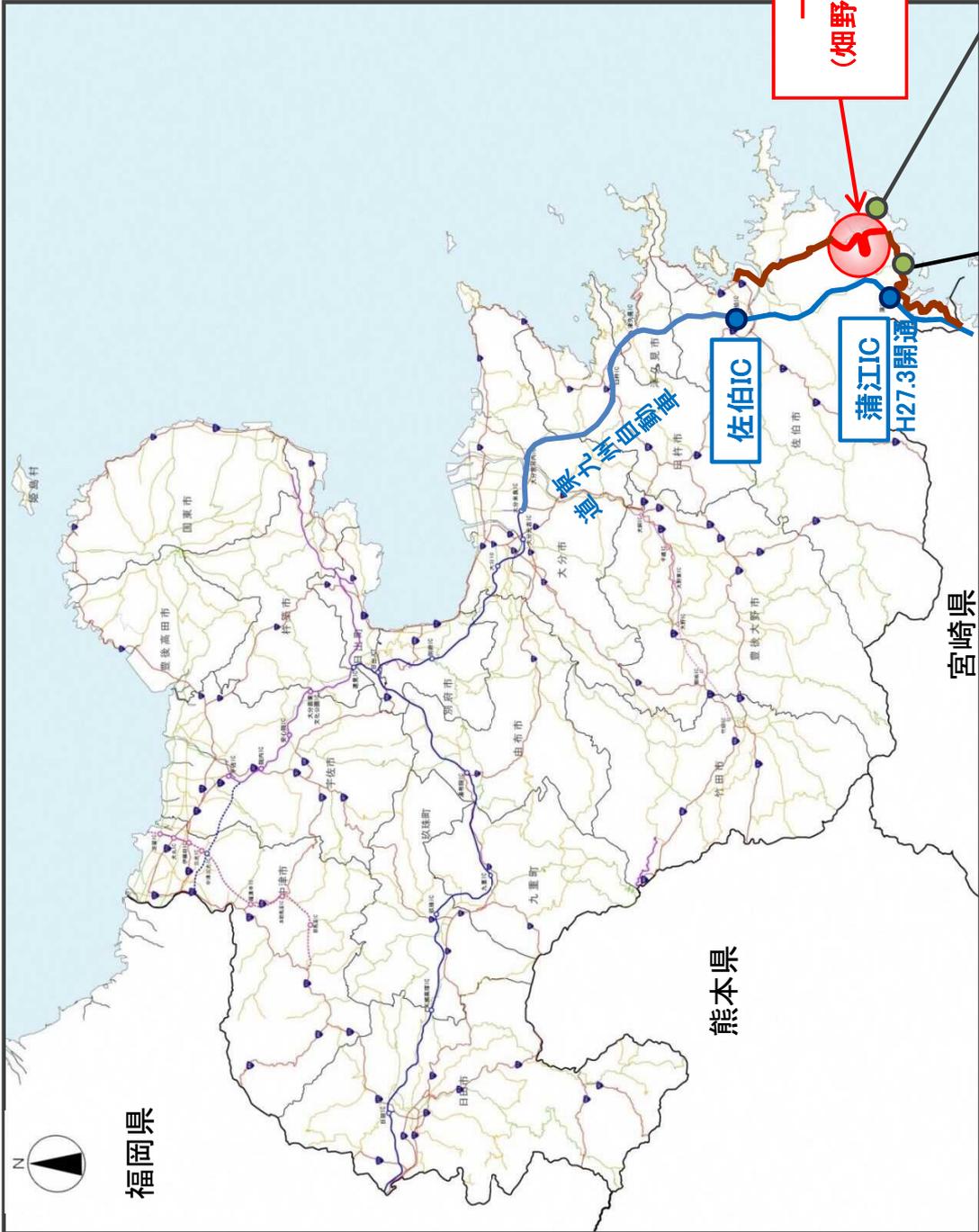
事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	道路改築事業 一般国道388号 ^{はたのうら} 畑野浦 ^{くすもと} 楠本バイパス																																																																											
	所在地・工区名	佐伯市 蒲江 大字 ^{はたのうら} 畑野浦 ~ ^{たけのうらごうち} 竹野浦河内																																																																											
	事業の目的	本路線は、佐伯市中心部と旧蒲江町中心部を結び、地域における産業や観光、生活を支える幹線道路である。計画区間には線形不良や幅員狭小箇所が多く、歩道が未整備であり、防災点検対策箇所があるなど課題があるため、改築事業の実施により、道路交通の円滑化と安全性向上、防災機能の向上を図るものである。																																																																											
	再評価基準	再評価後5年未完成																																																																											
	未着工・未完了の理由	・調査・設計業務、及び関係機関との調整に期間を要した。																																																																											
	事業採択年度	採択年度 平成5年度		着工年度：平成9年度																																																																									
	事業実施予定期間	当初：平成5年～平成15年度		最終変更：平成5年度～平成36年度																																																																									
	計画概要	<p>【延長・幅員】L=7,400m 改良済区間：L=3,684m W=6.5(11.5)m 未改良区間：L=3,716m W=6.0(9.75)m 【道路区分】改良済区間：第3種第2級 未改良区間：第3種第3級 【設計速度】改良済区間：設計速度V=60km/h 未改良区間：設計速度V=50km/h 【計画交通量】計画交通量2,400(H42) 【重要構造物】入津トンネル(L=624.0m)、愛宕トンネル(L=256.0m)、小浦ヶ浜トンネル(L=81.7m) (仮)楠本第一トンネル(L=270m)、(仮)楠本第二トンネル(L=430m)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画</th> <th colspan="2">当初計画</th> <th colspan="2">第3回変更(H24)</th> <th colspan="2">第4回変更(H29)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長</td> <td colspan="2">L=5,000m</td> <td colspan="2">L=7,400m</td> <td colspan="2">L=7,400m</td> </tr> <tr> <td>計画期間</td> <td colspan="2">H5～H15</td> <td colspan="2">H5～H31</td> <td colspan="2">H5～H36</td> </tr> <tr> <td>幅員</td> <td colspan="2">W=6.5(11.5)m</td> <td colspan="2">W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m</td> <td colspan="2">W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m</td> </tr> <tr> <td>工種</td> <td>数量</td> <td>金額 (百万円)</td> <td>数量</td> <td>金額 (百万円)</td> <td>数量</td> <td>金額 (百万円)</td> </tr> <tr> <td>道路工</td> <td>3,339m</td> <td>1,471</td> <td>5,648m</td> <td>4,592</td> <td>5,628m</td> <td>4,642</td> </tr> <tr> <td>トンネル工</td> <td>1,111m</td> <td>2,130</td> <td>1,662m</td> <td>4,000</td> <td>1,662m</td> <td>4,000</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>550m</td> <td>3,050</td> <td>90m</td> <td>393</td> <td>110m</td> <td>693</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>1式</td> <td>1,349</td> <td>1式</td> <td>2,415</td> <td>1式</td> <td>2,415</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>8,000</td> <td></td> <td>11,400</td> <td></td> <td>11,750</td> </tr> </tbody> </table>					計画	当初計画		第3回変更(H24)		第4回変更(H29)		延長	L=5,000m		L=7,400m		L=7,400m		計画期間	H5～H15		H5～H31		H5～H36		幅員	W=6.5(11.5)m		W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m		W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m		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	3,339m	1,471	5,648m	4,592	5,628m	4,642	トンネル工	1,111m	2,130	1,662m	4,000	1,662m	4,000	橋梁工	550m	3,050	90m	393	110m	693	用地補償費	1式	1,349	1式	2,415	1式	2,415	計		8,000		11,400		11,750	
	計画	当初計画		第3回変更(H24)		第4回変更(H29)																																																																							
	延長	L=5,000m		L=7,400m		L=7,400m																																																																							
計画期間	H5～H15		H5～H31		H5～H36																																																																								
幅員	W=6.5(11.5)m		W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m		W=6.0(9.75)m、6.5(11.5)m																																																																								
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	3,339m	1,471	5,648m	4,592	5,628m	4,642																																																																							
トンネル工	1,111m	2,130	1,662m	4,000	1,662m	4,000																																																																							
橋梁工	550m	3,050	90m	393	110m	693																																																																							
用地補償費	1式	1,349	1式	2,415	1式	2,415																																																																							
計		8,000		11,400		11,750																																																																							
変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の増は、調査・設計業務、及び関係機関との調整に期間を要したため。 ・事業費の増は、地質調査結果による橋梁下部工の基礎工追加等の増による。 																																																																												
事業進捗の状況	<p>・平成28年度末の事業進捗率は60.3%(事業費ベース)であり、用地取得率は88.1%(面積ベース)である。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>年度事業費 (百万円)</th> <th>累計事業費 (百万円)</th> <th>工種</th> <th>進捗率%</th> <th>摘要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体</td> <td>11,750</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H23迄</td> <td>6,579</td> <td>6,579</td> <td>測量・設計、用地買収、 道路工事、トンネル工事</td> <td>56.0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>181</td> <td>6,760</td> <td>測量・設計、用地買収、道路工事</td> <td>57.5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>55</td> <td>6,815</td> <td>測量・設計、用地買収、道路工事</td> <td>58.0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>126</td> <td>6,941</td> <td>測量・設計、用地買収、道路工事</td> <td>59.1%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>70</td> <td>7,011</td> <td>測量・設計、道路工事</td> <td>59.7%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>76</td> <td>7,087</td> <td>測量・設計</td> <td>60.3%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>43</td> <td>7,130</td> <td>測量・設計</td> <td>60.7%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>54</td> <td>7,184</td> <td>測量・設計</td> <td>61.1%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H31</td> <td>368</td> <td>7,552</td> <td>用地買収</td> <td>64.3%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H32以降</td> <td>4,198</td> <td>11,750</td> <td>用地買収、 道路工事、トンネル工事</td> <td>100.0%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					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	11,750					H23迄	6,579	6,579	測量・設計、用地買収、 道路工事、トンネル工事	56.0%		H24	181	6,760	測量・設計、用地買収、道路工事	57.5%		H25	55	6,815	測量・設計、用地買収、道路工事	58.0%		H26	126	6,941	測量・設計、用地買収、道路工事	59.1%		H27	70	7,011	測量・設計、道路工事	59.7%		H28	76	7,087	測量・設計	60.3%		H29	43	7,130	測量・設計	60.7%		H30	54	7,184	測量・設計	61.1%		H31	368	7,552	用地買収	64.3%		H32以降	4,198	11,750	用地買収、 道路工事、トンネル工事	100.0%	
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	11,750																																																																												
H23迄	6,579	6,579	測量・設計、用地買収、 道路工事、トンネル工事	56.0%																																																																									
H24	181	6,760	測量・設計、用地買収、道路工事	57.5%																																																																									
H25	55	6,815	測量・設計、用地買収、道路工事	58.0%																																																																									
H26	126	6,941	測量・設計、用地買収、道路工事	59.1%																																																																									
H27	70	7,011	測量・設計、道路工事	59.7%																																																																									
H28	76	7,087	測量・設計	60.3%																																																																									
H29	43	7,130	測量・設計	60.7%																																																																									
H30	54	7,184	測量・設計	61.1%																																																																									
H31	368	7,552	用地買収	64.3%																																																																									
H32以降	4,198	11,750	用地買収、 道路工事、トンネル工事	100.0%																																																																									
事業費の推移																																																																													

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"> ◆道路利用状況については、前回評価から大幅な変更はない ・平成17年の佐伯市と旧蒲江町の合併により、両地域を結ぶ当路線の重要度が高まる中、本路線は平成19年11月に「日豊海岸シーニックバイウェイ」の認定を受け、広域的な観光交流を支える役割が期待されている。 ・平成27年3月に、東九州道佐伯IC～蒲江IC間が開通し、大分県と宮崎県が高速道路で直結。 			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◆地元情勢については、前回評価から変更はない。 ・地元及び沿線自治体から継続して要望を受けており、計画に対する地域の同意も得ている。 【要望書の受理状況】かまき道路整備促進期成同盟会(H28年10月)、佐伯市(H29年5月) 			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ・本路線は、佐伯市～蒲江～宮崎県延岡市方面を結び、水産業など地域の経済活動や観光交流を支える幹線道路であるとともに、蒲江地域の生活道路である。 ・本区間は、路線における佐伯市～旧蒲江町中心部間のうち唯一残された未改良部であり、線形不良や幅員狭小箇所や落石などの恐れがある防災点検要対策箇所が多く、通行車両の安全性、信頼性に課題がある。 ・法指定通学路であるが歩道が未整備であり、通学児童など歩行者が危険な状況である。 			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ・幅員4.0m以下の幅員狭小区間や、R<100mの線形不良28箇所が解消され、安全性・走行性が向上する。この走行性向上により佐伯市街地への緊急医療搬送時間の短縮が図られる。〔9.19分(19.05分→9.86分)〕また、歩道整備により、歩行者の安全性が向上する。 ・防災点検要対策箇所9箇所において、対策実施やトンネルによる迂回により、防災機能が向上する。 ・緊急輸送道路(1次ネットワーク)としての機能が確保・向上する。 ・水産業関連企業等の物流の効率化が図られる。 ・本区間は、「日豊海岸シーニックバイウェイ」に位置づけられており、狭隘部を解消して、観光客が安心して快適に通行出来るようにし、広域的な観光交流を支援する。 			
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	H24 再評価時	今回 再評価時
			—	0.6	0.6
	費用便益の分析	前回:総費用C=139億円、総便益B=86億円 ⇒ B/C=0.6(残事業B/C=1.1) 今回:総費用C=167億円、総便益B=94億円 ⇒ B/C=0.6(残事業B/C=1.2) ・総費用は工事費の増加による			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ・道路構造については、道路構造令を満足するものとする。 ・当該工区から発生する残土は、佐伯市中心部方面への残土処理(L=30km)が想定されるため、極力山側の掘削を抑えて海側を拡幅するなど、残土発生量の抑制を図る。 ・地形状況、集落の配置など、施工性・経済性等を考慮してルートを検討する。 			
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> ◆コスト縮減については、下記のとおりであり前回評価から大幅な変更はない。 ・トンネル残土などの発生土については、本工区の埋立箇所(護岸工)など可能な限り現場内流用に努め、コスト縮減を図る。 			
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ◆環境等への配慮については、前回評価から変更はない。 ・低騒音・低振動対応の建設機械使用により、生活環境に配慮する。 ・トンネル計画を採用して地形改変を極力少なくし、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する。 ・トンネル等の発生土は、埋立箇所など可能な限り工区内の盛土に利用し、残土については他の公共工事流用に努める。 				
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業の実効性については、前回評価から大幅な変更はない ・計画に対する地域の同意が得られており、協力体制も良好である。 			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業の成立性については、前回評価から大幅な変更はない ・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。 ・「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、地域ネットワークの整備として事業推進が位置づけられている。 ・防災・安全交付金事業の交付要綱に基づき事業を実施。 			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業の特殊性については、前回評価から大幅な変更はない ・一部区間においてトンネルの築造が必要となるものの、施工済み区間におけるトンネル工事の施工状況から一般的な工法が想定されており、特に技術的な問題は無い。 			
対応方針	対応方針案	継続			
	理由	・本区間は線形不良や幅員狭小箇所や落石など危険箇所が多く、安全性、防災機能に課題があり、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。			

事業箇所位置図



たかひら展望公園



●標高280mの山の上の駅の駅であり、キャンプサイト、サイクリングロード、遊歩道などの施設を備えている。
年間利用者数：18,740人/年(H27実績)

道の駅かまえ



●国道388沿いの道の駅。食事処では新鮮な魚を使った料理が堪能できる。
年間利用者数：320,000人/年(H27実績)

一般国道388号
(畑野浦～橋本バイパス)
L=7,400m

たかひら展望公園

道の駅かまえ

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388号 畑野浦～楠本工区				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H26～H82	道路建設費		11,800,000	(残事業：4,591,000)
	維持管理費		2,000,000	(残事業：1,250,000)
				(残事業：5,841,000)
		合計		13,800,000
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		12,908,000	(残事業：12,763,000)
	走行経費減少便益		3,938,000	(残事業：1,675,000)
	交通事故減少便益		235,000	(残事業：235,000)
	地域産業への活性化効果		—	
	自然・景観・地域文化保全への効果		—	
				(残事業：14,673,000)
		合計		17,081,000
総費用額(C)	16,700,000	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)	9,386,000	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)	$\frac{9,386,000}{16,700,000} = 0.56 \approx 0.6$ $\frac{5,010,000}{4,207,000} = 1.19 \approx 1.2$			
(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"> ・防災点検要対策箇所解消等により、道路の防災機能が向上 ・緊急輸送道路としての機能確保・向上 ・幅員狭小箇所の大型車離合困難解消等による水産業等の物流が効率化 ・観光地へのアクセス強化による広域的な観光振興の向上 				

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たる理由	■	■	■	■	
		緊急を要する現状の課題	緊急を要する現状の課題	■	■	■	■	
事業の実地環境	○整備効果	関連事業との進捗調整等	関連事業との進捗調整等	□	□	□	□	
		事業実施により得られる効果	防災・減災対策に係る効果	防災・減災対策に係る効果	■	■	■	■
			交通安全対策に係る効果	交通安全対策に係る効果	■	■	■	■
		都市空間整備に係る効果	都市空間整備に係る効果	□	□	□	□	
		ツーリズム支援に係る効果	ツーリズム支援に係る効果	■	■	■	■	
		ネットワーク整備に係る効果	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	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	老朽化対策に係る効果等その他の効果	■	■	■	■	
		費用便益分析(B/C)等	費用便益分析(B/C)等	■	■	■	■	
		○工法の妥当性	関係法令や技術基準等への適合	関係法令や技術基準等への適合	■	■	■	■
事業手法の妥当性	○コスト削減	種別案の検討	種別案の検討	■	■	■	■	
		コスト削減に向けた具体的な施策	コスト削減に向けた工種・工法の導入	■	■	■	■	
		地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効活用、地域内産物の建設副産物の使用	■	■	■	■	
		○環境等への配慮	周辺の自然環境への配慮	周辺の自然環境への影響と負担軽減対策	■	■	■	■
		周辺の住環境への配慮	周辺の住環境の状況と負担軽減対策	■	■	■	■	
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	■	■	
		残土処理の状況	残土処理量の削減対策と処理地での環境配慮	■	■	■	■	
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	■	■	
		○事業の乗効性	地元要望、協力体制	要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	■	■	■	■
		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	■	■	■	■	
用地取得の難易度	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	■	■	■	■			
事業の成立性	○事業の成立性	上位計画等との関連	都市計画	□	□	□	□	
		事業の根拠法令・採択要件	おおいの道構想2015	おおいの道構想2015	■	■	■	■
			地域防災計画・地域強靱化計画	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）	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）	事業実施に係る根拠法令（案項）	■	■	■	■
○事業の特殊性	事業の実地状況、期間への制限	事業の実地状況、期間による効果、進捗状況等	■	■	■	■		
施工時期、期間への制限	施工時期、期間への制限	■	■	■	■			
技術的難易度	技術面からの事業の実現性	技術面からの事業の実現性	■	■	■	■		

* 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。

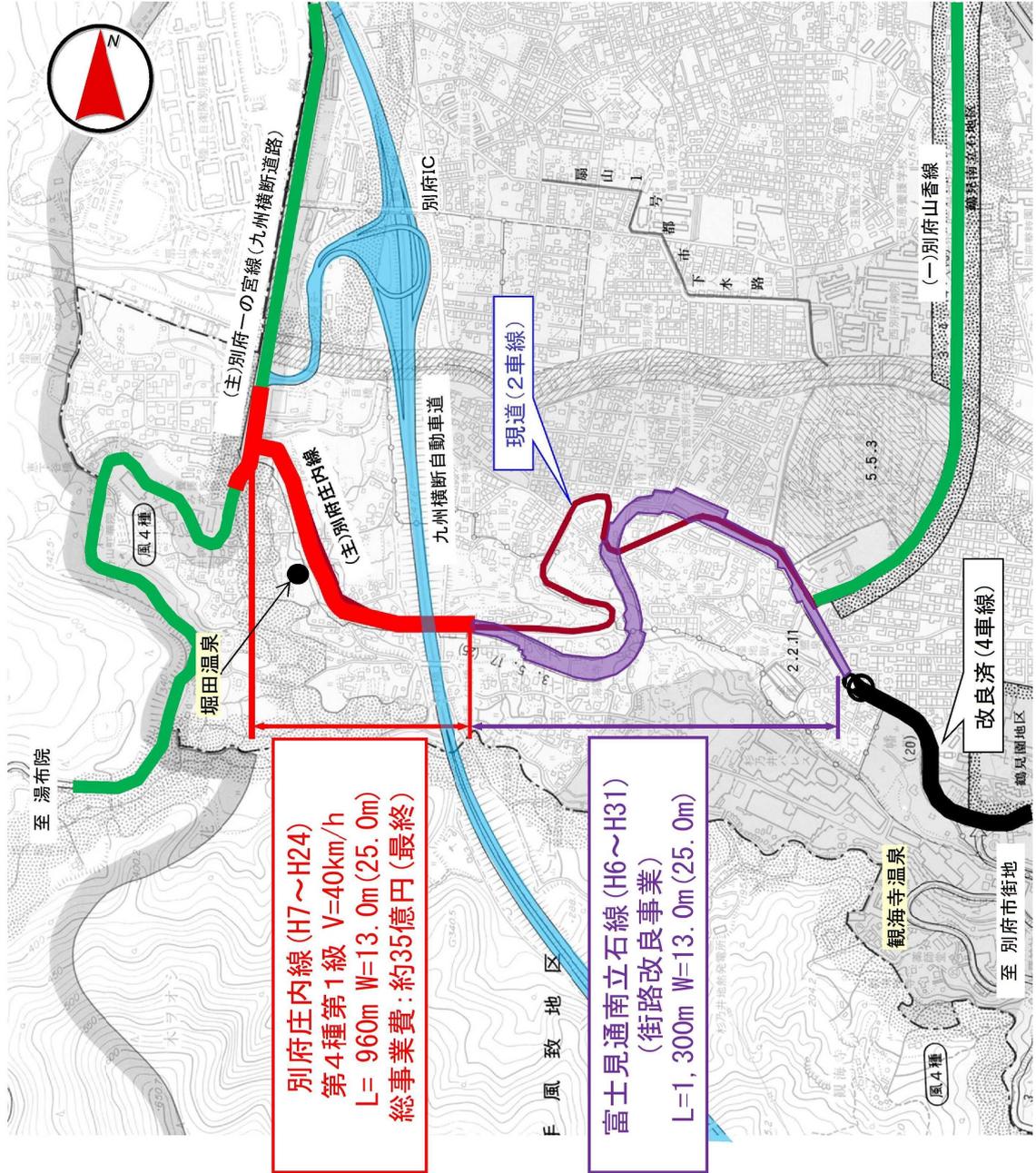
* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

事後評価書

様式1

事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	道路改築事業 (主)別府庄内線									
	所在地・工区名	別府市南立石 (南立石工区)									
	事業の目的	本路線は延長L=0.96kmの区間において別府一宮線との交差点改良、及び4車線化を行うことにより、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の機能強化、別府ICへのアクセス強化を図ることを目的としている。									
	事業採択年度	採択年度：平成7年度				着工年度：平成7年度					
	事業の内容	【延長・幅員】 L=960m、W=13.0(25.0)m 【道路区分】 第4種第1級 【設計速度】 V=40km/h 【計画交通量】 13,900台/日(H42)									
	事業計画の推移	全体事業概要		当初計画		第1回変更(H16再評価)		第2回変更(H21再評価)		最終精算	
			計画期間	H7～H12		H7～H19		H7～H23		H7～H24	
			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)
			道路工	960m	862	960m	862	960m	1,213	960m	1,256
			用地補償費	1式	2,217	1式	2,217	1式	2,240	1式	2,273
計				3,079		3,079		3,453		3,529	
変更内容・理由	事業期間の延伸については、用地交渉(共同墓地の移転)が難航したことによる。事業費の増は、建設発生土の搬出先が変更となったこと、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等の理由による。										
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17,034台/日)→今回(H27センサ:交通量18,564台/日)										
事業の効果	必要性	・別府市中心市街地から大分自動車道別府ICへのアクセス道 ・緊急輸送道路(1次ネットワーク) ・大分県道路啓開計画(啓開ルート)									
	整備効果	・交差点改良及び4車線化により交通混雑の緩和が図られた。 ・側道を整備する区間は、電柱を側道に配置することにより、緊急輸送道路としての機能強化が図られた。 ・別府ICへのアクセスが強化され、観光振興・地域活性化に寄与している。									
事業の実施状況	費用対効果分析	・費用便益比は事業全体で2.6であり、事業の効果は確認された。									
	工法の妥当性	・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、自然環境への配慮等を考慮した。									
	コスト縮減	・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	・両側の歩道内にW=1.5mの植樹帯を設置し、良好な道路交通環境の整備及び沿道の良好な生活環境の確保を図った。 ・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。 ・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。									
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	・一部用地交渉に時間を要したが、地区は概ね協力的であった。									
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	・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。 ・事業効果に係るデータ(渋滞長等)については事前調査を十分に行い、事後評価に備えることが必要である。									
	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	・当初の事業目的は達成できているため。									

事業概要要図



別府庄内線(H7~H24)
 第4種第1級 V=40km/h
 L= 960m W=13.0m(25.0m)
 総事業費:約35億円(最終)

富士見通南立石線(H6~H31)
 (街路改良事業)
 L=1,300m W=13.0m(25.0m)

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	-	交通混雑の緩和や緊急輸送道路の機能強化、別府ICへのアクセス強化を図ることを目的としている。
			防災・減災対策に係る効果	○	側道を整備する区間は、電柱を側道に配置することにより、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確保
			都市空間整備に係る効果	○	景観に配慮し植樹帯を整備した。
			ツーリズム支援に係る効果	○	広域的な観光振興促進、地域の活性化
			ネットワーク整備に係る効果	○	別府ICへのアクセス強化
			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	○	安全に通行できる等の意見をいただき、事業としての一定の効果がある。
			費用対効果分析(B/C)等	○	B/C(H21再々評価)2.8 (最終)B/C=2.60≧2.6となった。(事業費増による変化)
事業の実施状況	工法の妥当性	工法・ルート上の妥当性	当初計画からの見直し状況、経済性等の検討状況	○	当初の計画通りに事業完了
			コスト削減に向けた工種・工法の取組状況	○	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	-	
			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。
			設置した構造物等が周辺景観と調和しているか	○	補強土壁について、景観に配慮し化粧型枠での施工を行い、周辺景観と調和する工夫をおこなっている。
			残土処理の状況	○	建設発生土については公共工事間で流用を行った。
	事業の実効性の確認(事業採択時からの変化の状況)	地元の協力状況	地元の協力体制や当初計画時からの地元要請の変化等への対応状況	○	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・手続の状況	-	
			当該事業の今後の課題	-	特になし
			今後の計画や調査のあり方	○	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。適切な事業期間の設定を行うことが重要である。事業効果に係るデータ(渋滞長等)については事前調査を十分に行い、事後評価に備えることが必要である。
評価指標	評価に△がある場合 評価に×がある場合	その他の特記事項	その他の課題や改善提案等	-	特になし
		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。	→	

再評価書

様式2-1

事業名・路線河川港地区名等		都市計画道路事業 銭淵大宮線							
所在地・工区名		日田市大字高瀬 (高瀬工区)							
事業の目的		・沿線の小中学校の通学路であるため、道路幅員を確保することで安全・安心な都市空間の形成を図る。 ・日田市役所と前津江振興局を結ぶ緊急輸送道路として、防災機能の向上を図る。							
再評価基準		用地取得前							
未着工・未完了の理由		H26年に事前事業評価を受け、H27年に測量(地形、路線)、H27、H28に設計(道路詳細)、H27、H28に測量(用地)等を実施しており、H29年度から用地買収に着手する計画である。							
事業採択年度		採択年度: 平成27年度			着工年度: (未着手)				
事業実施予定期間		当初: 平成27年度～平成33年度			変更: 平成27年度～平成35年度				
事業の概要	全体事業概要	計画概要 【延長・幅員】 延長L=1,067m 幅員W=6.0(12.0)m 【道路区分】第4種第3級 【設計速度】V=40km/h 【計画交通量】2,856台/日(H30～H49平均) 【重要構造物】なし							
		当初計画(H26事前評価)		第1回変更(H29再評価)					
		計画期間		H27～H33		H27～H35			
		工種		数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		街路改良費		1,067m	300	1,067m	300		
		用地補償費		一式	1,425	一式	1,675		
		測量試験費		一式	90	一式	90		
		事務費			85		85		
		計			1,900		2,150		
		変更内容・理由		①境界確定(字図混乱地域)の遅れに伴う計画期間の延伸 ②補償費算定に関する通知に基づいた用地補償費の見直し ・事業費の増については、②の理由による					
事業費の推移	事業進捗の状況	平成28年度末の事業進捗率は3%(事業費ベース)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	2,150	単位:百万円					
		H26年度まで	0	0		0.0%			
		H27	45	45	測量、設計	2.1%			
		H28	10	55	測量	2.6%			
		H29	120	175	測量、用地取得	8.2%			
		H30	74	916	用地取得	42.6%			
		H31	336	1,252	用地取得	58.3%			
		H32	400	1,652	用地取得、工事	76.9%			
H33以降	498	2,150	用地取得、工事	100.0%					

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	事業環境の変化	◆道路状況については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 交通量 3,418台/日(H22調査)、歩行者通行量 325人/12h(H22調査) 高瀬小学校の通学路に指定		
	地元情勢の変化	◆地元情勢については下記のとおりであるが、前回評価時からの【変更なし】。 ・県道小畑日田線道路拡幅整備促進期成会が組織されており、平成18年から毎年要望がある。 ・期成会が地元調整を積極的に行うなど非常に協力的で、事業促進に対する地権者の同意書も提出されている。 ・日田市管内国県道整備促進期成会連合会の要望にも含まれている。		
事業の必要性	必要性・緊急性	◆必要性・緊急性については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 ・沿線は高瀬小学校、南部中学校の通学路となっているが、現道は歩道が無い状況であり、特に登校時には自動車の通行も多く、通学の児童をはじめとした歩行者等が危険な状態である。 ・警察、教育委員会等の関係者で行った通学路の緊急合同点検で、歩道等の設置により児童の安全を確保するための対策が必要な箇所となっている。 ・日田市役所と前津江振興局を結ぶ路線として緊急輸送道路に指定されているが、幅員が十分とれておらず、交差点部においても危険な状況となっている。		
	整備効果	◆整備効果については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 ・歩道の整備により、通学の児童をはじめとした歩行者等の安全確保を図る。 ・車道の整備により、自動車の安全性、走行性の向上を図る。 ・緊急輸送道路(2次ネットワーク)の整備により、防災機能の向上を図る。		
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 0.3	今回 再評価時 0.3
		費用便益の分析	※本事業は交通安全を主目的としているため、B/Cの算出は不要であるが、参考値として下記のB/Cを算出 事前評価時 B/C=0.3 今回再評価時 B/C=0.3(残事業 B/C=0.3)	
	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、前回評価時からの【変更なし】。 ・道路法・道路構造令等に適合した工法を採用。 ・都市計画決定に基づいたルートである。		
	コスト縮減	◆コスト縮減については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 ・アスファルト・コンクリート・砕石は再生資源を利用する。 ・土砂は現場内流用を行い、建設発生土を抑制する。		
	環境等への配慮	◆環境への配慮については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 ・日田市全域が景観計画区域に定められているため、周辺との調和に配慮する。 ・周知遺跡内(銭淵遺跡、条里跡(高瀬条里))であるため、文化財調査の手続きを行う。		
	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、前回評価時からの【変更なし】。 ・県道小畑日田線道路拡幅整備促進期成会が組織されており、平成18年から毎年要望がある。 ・期成会が地元調整を積極的に行うなど非常に協力的で、事業促進に対する地権者の同意書も提出されている。 ・日田市管内国県道整備促進期成会連合会の要望にも含まれている。 ・都市計画決定 (当初)S44.4.24 (最終)H28.10.18		
事業実施環境	事業の成立性	◆事業の成立性については下記のとおりであり、前回評価時からの【変更なし】。 ・日田都市計画区域マスタープラン及び、日田市都市計画マスタープラン ・おおいたの道構想2015 ・交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令第4条に基づき指定された通学路 ・地域防災計画の避難場所(高瀬小学校・南部中学校)までの避難路 ・都市計画法第59条第2項に基づく路線		
	事業の特殊性	特になし。		
対応方針	対応方針案	継続		
	理由	・通学路の安全確保及び通行車両の走行性向上 ・緊急輸送道路(2次ネットワーク)の改善 ・地域間のアクセス強化 以上のことから、計画変更を行った上で、事業継続としたい。		

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 (都) 銭湊大宮線				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H27~H85	道路建設費	2車線	2,107,000	
	維持管理費		100,000	
	合 計		2,207,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H27~H85	走行時間短縮便益		35,000	
	走行費用短縮便益		0	
	交通事故減少便益		1,000	
	地域産業への活性化効果		0	
	自然・景観・地域文化保全への効果		0	
	合 計		36,000	割引前の総便益
総費用額(C)	1,775,000	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)	556,000	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)	556,000 / 1,775,000 = 0.31 ≒ 0.3			
(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"> ・歩道の整備により、通学の児童をはじめとした歩行者等の安全確保 ・緊急輸送道路の整備により、防災機能の向上 				

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	○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たる理由	■	■	【変更なし】通学の児童をほしめとした歩行者等の安全確保および安心・安全な都市空間の形成など	
		緊急を要する現状の課題	路線状況	■	■	【変更なし】平日交通量3,418台/日(H22調査)、歩行者通行量325人/12h(H22調査)	
	○整備効果	緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	道路幾何構造	■	■	【変更なし】道路幅員4.0(5.1)m、歩道未設置で路肩幅0.5mと狭小 曲線半径45m(基準R>60m)、縦断勾配9.6%(基準i<7%)
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	【変更なし】2次ネットワーク
		関連事業との進捗調整等	交通安全発生状況	交通安全発生状況	■	■	【変更なし】県道日田鹿本線未改良のため 接触事故が5件/5年(H21~H25)発生 H26、H27接触事故が5件発生(鎌瀬交差点内4件、事業区間内1件)
			通学路の指定状況	通学路の指定状況	■	■	高瀬小学校の通学路に指定、児童220人中165人が当該区間を利用(H26時点) 高瀬小学校 児童数200人、南郡中学校 生徒数179人(H28時点)
		事業実施により得られる効果	関連事業との進捗調整等	関連事業との進捗調整等	□	□	
			防災・補償対策に係る効果	防災・補償対策に係る効果	■	■	【変更なし】緊急輸送道路の整備により防災機能向上
			都市空間整備に係る効果	交通安全対策に係る効果	■	■	【変更なし】車道幅員の拡張、歩道の設置による死傷事故対策、通学路の安全確保
			ソーリスム支援に係る効果	都市空間整備に係る効果	■	■	【変更なし】遊歩路としての空間・火災時の延焼遮断空間の確保
○費用対効果分析	費用対効果分析(B/C)等	ネットワーク整備に係る効果	ネットワーク整備に係る効果	■	■	【変更なし】日田市役所と前妻江橋園局を結ぶネットワークの整備による地域産業の活性化	
		老朽化対策に係る効果等その他の効果	老朽化対策に係る効果等その他の効果	□	□		
	○工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合	B/C算出結果、もしくはB/C/0による評価を行わない場合の理由と評価の考え方	B/C算出結果、もしくはB/C/0による評価を行わない場合の理由と評価の考え方	■	■	※本事業は交通安全を主目的としているため、B/Cの算出は不要であるが、参考値として下記のB/Cを算出 【前回】B/C=0.3、【今回】B/C=0.3
			関係法令や技術基準等への適合状況	関係法令や技術基準等への適合状況	■	■	【変更なし】道路法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用
	○コスト削減	コスト削減に向けた具体的施策	事業効果及び経済性における複数案の検討状況	事業効果及び経済性における複数案の検討状況	■	■	【変更なし】都市の総合的な将来像を見据えた都市計画決定に基づいたルートである
			コスト削減に向けた工種・工法の導入	コスト削減に向けた工種・工法の導入	■	■	【変更なし】歩道の現場内流用を行う
○環境等への配慮	地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効活用、地域内発生建設副産物の使用	地域材の有効活用、地域内発生建設副産物の使用	■	■	【変更なし】アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用	
		自然環境への配慮	周辺の自然環境への影響と負担軽減対策	■	■	【変更なし】地形変化による影響が小さい計画としている	
	周辺の住環境への配慮	周辺の住環境への配慮	周辺の住環境への影響と負担軽減対策	■	■	【変更なし】低騒音、低振動型の建設機械を使用する	
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	【変更なし】日田市全域が景観計画区域に定められているため、周辺との調和を配慮する	
○事業の実効性	地元要望、協力体制	地元要望、協力体制	地元要望、協力体制	■	■	【変更なし】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	
		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	■	■	【変更なし】県道小畑日田線道路拡幅整備促進期成会より、平成18年度から毎年要望を受けている	
	用地取得の難易度	用地取得の難易度	用地取得の難易度	■	■	【変更なし】日田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	
		法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	■	■	【変更なし】地権者の事業の促進に対する同意書がある 都市計画決定、文化財保護法等に係る調整事項 詳細設計に伴う都市計画決定の変更(H28、10)	
	○事業の成立性	上位計画等との関連	都市計画	都市計画	■	■	【変更なし】日田市都市計画区域マスタープラン及び、日田市都市計画マスタープランに位置づけられた路線
			おおいとの道構想2015	おおいとの道構想2015	■	■	【変更なし】2次ネットワーク
事業の根拠法令・採択要件		地域防犯計画	地域防犯計画	■	■	【変更なし】交通安全指定道路3号線当区間(沿線に高瀬小学校、南郡中学校がある)	
		事業の根拠法令・採択要件	その他(交安法指定道路、長寿命化計画など)	■	■	【変更なし】鎌瀬地区・誠和地区から南郡中・高瀬小(市指定避難場所)までの遊歩路	
○事業の特殊性	他事業との関連	事業の実地状況、進捗による効果、進捗状況等	事業の実地状況、進捗による効果、進捗状況等	■	■	【変更なし】都市計画法第59条第2項に基づき事業を実施 【変更なし】補助事務提案に規定された事業内容、採択基準の要件に適合	
		施工時期、期間の制限	工事の実地時期、期間への制限	□	□		
事業 実施環境	技術的難易度	技術的難易度	技術面からの事業の実現性	□	□		
				□	□		

* 評価項目(小項目詳細)は対象事業の内容により記述が異なる場合は口で記載。

* 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

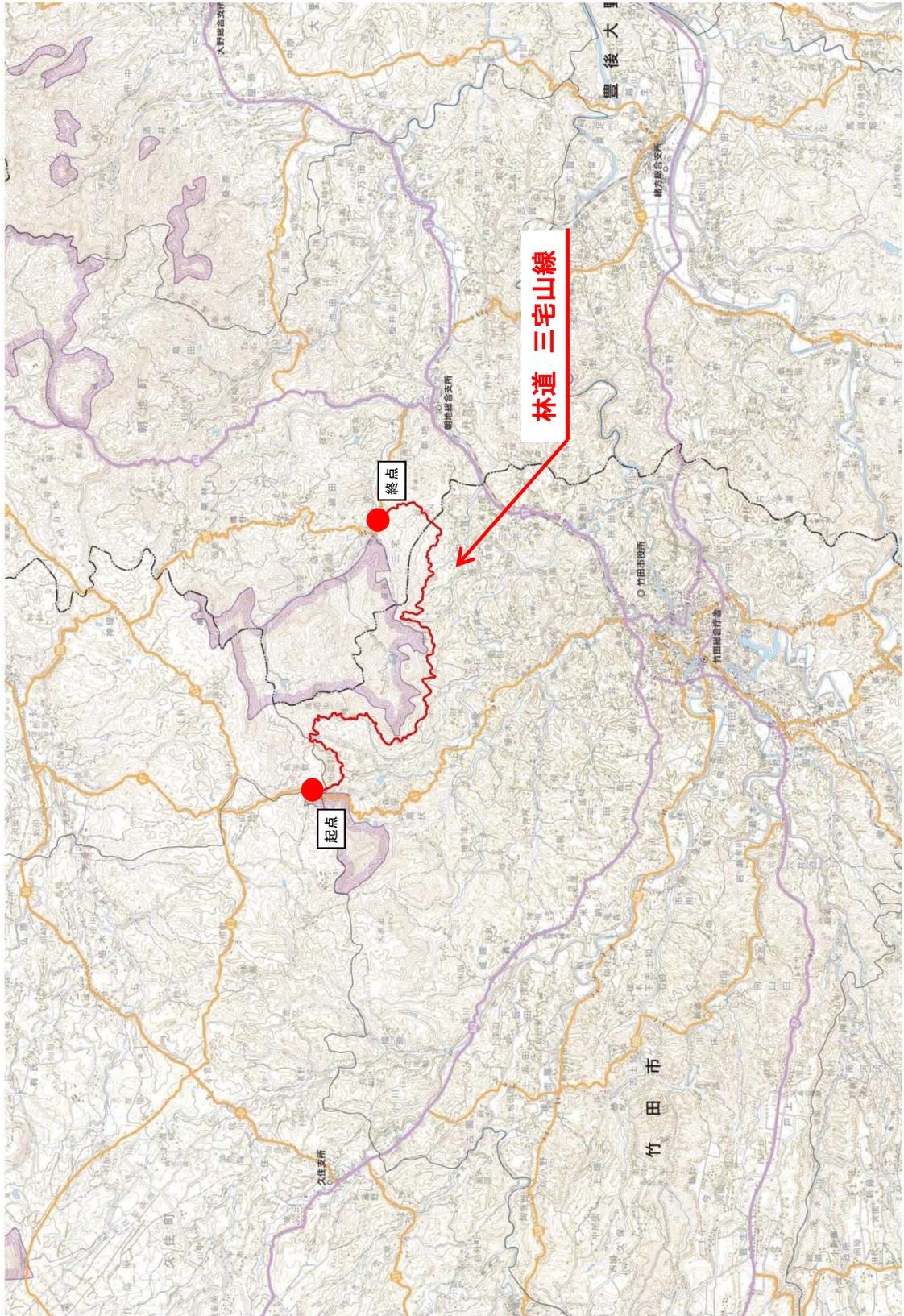
事業名・路線河川港地区名等		農山漁村地域整備交付金 三宅山線						
所在地・工区名		竹田市直入町大字長湯～豊後大野市朝地町朝地						
事業の目的		<p>林道は森林地域の路網の骨格をなすもので、森林資源の適正な管理及び保全を図り、併せて林産物搬出コストの低減や機械化を促進し、効率的な林業経営を行うため、必要な施設である。</p> <p>当該地域は、大野川(1級河川)上流の竹田市東部及び豊後大野市西部に位置する森林地帯であり、拡大造林や機関造林の積極的な取り組みにより、人工林率が概ね70%に達するなど、森林資源は充実している。</p> <p>また、下流域(大分市など)の重要な水源地域でもあり、保安林も多く、県土保全においても重要な地域となっている。</p> <p>しかしながら路網整備が遅れているため、適正な森林の維持管理や林業生産活動が行われず森林の荒廃が進行している状況にある。</p> <p>これらの手入れが必要な森林への適正な森林施業を促進するため、林道を整備することにより、既設の市道を横断的に連結した林内路網ネットワークを構築することで、高性能林業機械による低コスト作業システムの推進が図られ、健全な森林の育成や適正な森林の集約的施業管理が期待される。</p>						
再評価基準		再評価後5年経過						
未着工・未完了の理由		本路線は、地形、地質条件が不良な区間を多く通過するため、開設延長が伸びていない。 国の公共林道事業予算の減少により、当初計画していた年度毎の予算が確保できず、開設が進まないことで未完成となっている。						
事業採択年度		採択年度 : H20			着工年度 : H21			
事業実施予定期間		当初 : H20～H30			変更 : H20～H40			
事業の概要	全体事業概要	計画概要		<p>本路線は竹田市直入町大字長湯の「県道竹田直入線」を起点とし、豊後大野市朝地町朝地の「市道長谷線」に至る延長11.6km、利用区域面積407haの林道である。</p> <p>構造(林道規定) 自動車道2級 延長 11,580m 幅員 4.0m</p>				
			当初計画		前回中間評価(H24年)		今回評価(H29年)	
		計画期間	H20～H30		H20～H30		H20～H40	
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		林道開設	11,580	1,530	11,580	1,530	11,580	1,530
		計						
変更内容・理由		<p>・計画期間の延伸</p> <p>国の公共林道事業予算の減少により、当初計画していた年度毎の予算が確保できず、開設が進まないことで予定年度での完成が困難となっている。</p>						
事業進捗の状況		<p>・平成28年度末の事業進捗率は54%である。 (用地は土地使用承諾により実施しており、全員から承諾を得ている。)</p>						
事業費の推移	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
	H23年度まで		421	421			28%	
	H24		128	549			36%	
	H25		94	643			42%	
	H26		103	746			49%	
	H27		24	770			50%	
	H28		49	819			54%	
	H29		54	873			57%	
	H30		60	933			61%	
	H31		60	993			65%	
H32以降残		537	1,530			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)	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年に豊後大野市で木質バイオマス発電所が稼働開始したことにより、山林未利用材(林地残材、支障木材等)の利用価値が高まっており、林道を整備することで、林地残材の搬出が可能となり、森林資源の有効活用及び林内環境の改善が図られる。 		
	地元情勢の変化	(変更なし) ・計画当初から、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。 H20に「森林管理道三宅山線開設推進協議会」を立ち上げ、地元、市、県の三者で毎年協議をしている。		
事業の必要性	必要性・緊急性	(変更なし) ・現状の課題 本路線の利用区域には、豊富な森林資源が存在するが、地形が急峻であることや、ネットワークとなる道路がないため路網整備が不十分であり、適正な森林管理及び森林資源の有効活用がされていない。 ・整備の必要性 森林整備の推進、林業経営の収益性の向上、労働安全・担い手の確保には、高性能林業機械を中心とした効率的な施業システムの導入が不可欠であり、その基盤である路網の整備が重要である。 このため、本林道を林内路網の骨格として整備することで、林内路網整備の促進を図り、適正な森林管理及び森林資源の有効活用を推進する必要がある。		
	整備効果	(変更なし) ・これまで搬出が出来ていなかった区域が搬出可能となるため、森林整備が促進される。 ・就労環境の改善や、林産物搬出の基盤が整備されることで、林業生産活動が活性化し、就労機会の増加や後継者の確保にも寄与する。 ・適正な森林の維持管理が促進されることで、林地崩壊等を未然に防ぐことができるなど国土の保全が図られる。 ・集落間を連絡することで、地元住民の移動経路の縮減(移動時間の縮減)が図られる。 ・林野火災時に消防車の乗り入れが容易になる。また、防火帯としての機能も期待できることから、延焼を防止できる。 ・尾根部や急傾斜地等の木材生産に適さない地域では、広葉樹林化により多面的機能(土砂流出の防止等)を重視した森林への転換が図られる。		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比(B/C)	事業採択時	H24 再評価時	今回 再評価時
		1.6	1.5	1.4
	費用便益の分析	・費用対効果算定システムが改定(H28.5)された。 ・事業期間が長くなり、費用を現在価値化した際に過去費用は4%割増しするため、費用対効果算定上の事業費が高くなったことで、効果が下がっている		
	工法の妥当性	・林道のルートは、地形・地質・周辺環境・経済性等を総合的に比較し、決定している。 ・主要構造物については、各工法の経済比較を行い、採用している。 ・適用法令は森林法、技術基準は林道規定等であり、適合した工法を採用している。		
コスト縮減	・切土・盛土量の最適化を図るとともに、路側構造物には安価なL型擁壁を採用している。 ・土工量・構造物の設置が最小限となるよう線形を選定している。 ・L型側溝を路肩内に設置することで、掘削断面を縮小している。 ・間伐材を有効利用した柵工等を盛土法面に設置することで、法面浸食の防止を図っている。			
	環境等への配慮	・掘削土の現場内処理(林業作業用施設の構築)に努め、周辺環境への影響の縮減を図っている。 ・既設作業道の有効利用による切土、盛土量の低減 ・工事の使用機種に「排ガス対策型」を指定し、二酸化炭素排出の抑制に努めている。 ・法面については植生による緑化を図ることで自然環境への負荷を軽減し、間伐材を柵工等として利用するなど、木材利用及び景観配慮に努めている。		
事業実施環境	事業の実効性	・地元関係者の承諾は得ており、工事に対する協力も得られている。 ・完成区間は、供用を開始し、竹田市及び豊後大野市がそれぞれ管理している。		
	事業の成立性	・大分中部地域森林計画に搭載されている。 ・木材価格が低迷しており、生産経費の低減が課題となっているため、林道の整備が必要となっている。 ・林業従事者の高齢化・不足が問題となっており、重労働の軽減等就労条件の改善が課題となっているため、高性能林業機械を中心とした効率的な施業システムの導入するために、林道の整備が必要となっている。		
	事業の特殊性	・一般的な技術を使っており、特に問題はない。		
対応方針	対応方針案	・「継続」		
	理由	・本路線は適正な森林管理のための骨格となる道路として、地域からの強い要望により整備を図っているものである。また、費用便益比は、1.0以上であり、適正な事業効果を有している。		

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		農山漁村地域整備交付金 林道開設事業(森林管理道) 三宅山線		
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H20～H80	道路建設費	1車線 W=4.0	1,530,000	林道開設に要する事業費
	維持管理費		25,363	林道の維持管理に要する経費
	森林整備費		675,948	林道開設に伴う森林整備(下刈り、保育)に要する経費
	伐採経費		623,433	林道開設に伴う主伐・間伐に要する経費
		合 計		2,854,744
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H20～H80	木材生産等便益		1,034,325	主伐・間伐による木材生産の増進によるもの
	森林整備経費縮減等便益		5,859,261	森林の多面的機能(土砂流出防止等)の促進によるもの
	一般交通便益		177,884	一般車両の走行距離・時間の短縮によるもの
	森林の総合利用便益		716	山菜等の収穫量増大によるもの
	災害等軽減便益		843,877	災害時の迂回路機能によるもの
	維持管理費縮減便益		9,375	林道の維持管理の軽減によるもの
	合 計		7,925,438	割引前の総便益
総費用額(C)	2,255,576	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)	3,076,449	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)	3,076,449 / 2,255,576 = 1.36 ≒ 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				

再評価チェックリスト(森林環境保全整備事業)

地区名 (三宅山線)

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たる理由	■	■	■	森林施業の効率化及び適正な森林整備を図る。(変更なし)		
		被害地等の早期復旧を行うもの。	□	□	□	該当無し		
	必要性・緊急性	緊急を要する現状の課題	■	■	■	■	沿線集落へのアクセスは狭大な市道のみであり、災害対応、緊急車両の通行など生活改善が望まれる。(変更なし)	
		森林内路網が整備されておらず、森林の適正な管理が必要な地域である。	■	■	■	■	森林の有する公益的機能を高度に発揮させるため、基盤となる林道を開設し、森林施業の効率化及び適正な森林整備を図る。(変更なし)	
	整備効果	関連事業との進捗調整等	□	□	□	□	該当無し	
		被害地の早期復旧	□	□	□	□	該当無し	
		災害時等の迂回路としての位置づけ	■	■	■	■	林道沿線の各集落への市道 (小高野線他) が被災した場合の迂回路として利用できる。(変更なし)	
		森林の適正な管理	■	■	■	■	道路網の未整備による管理阻害による森林荒廃防止が図られる。(変更なし)	
	費用対効果分析 (B/C) 等	関係法令・技術基準等との適合	山村住民の生活道としての利便性向上など	■	■	■	■	林道沿線の各集落への市道が狭大なため、車両通行の利便性を高める。(変更なし)
			老朽化対策に係る効果等その他効果	□	□	□	□	該当無し
事業手法 ・工法の 妥当性	費用対効果分析 (B/C) 等	費用便益分析 (B/C) 1 以上、もしくは貨幣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	■	■	■	■	B/C = (前回) 1.5、(今回) 1.4	
		関係法令・技術基準等との適合	■	■	■	■	適用法令は森林法、技術基準は林道規定等であり、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	■	■	■	■	複数ルート比較により経済性、実現性、開路効果の最大化を図るとともに、主要工種は類似工法と経済性、耐久性等と比較し最適化している。(変更なし)	
		コスト削減に向けた工種・工法の導入	■	■	■	■	切土、盛土量の最適化や、路側構造物には安価な型枠壁を採用している。(変更なし)	
	環境等への配慮	コスト削減	地域材の有効利用、地域内発生建設副産物の使用	■	■	■	■	路側に再生資材を使用する、法面保護工に間伐材を使用する。(変更なし)
			自然環境への配慮	■	■	■	■	法面の緑化や既設作業道を利用した切土・盛土の低減等の地域の景観や野生動物の生息・生育環境等に配慮した工種・工法が採用されている。(変更なし)
		環境等への配慮	周辺の住環境への配慮	■	■	■	■	集落の沿線付近を工事する際には、住民と連絡調整を図る。また、低騒音型重機を使用する。(変更なし)
			景観への配慮	■	■	■	■	切取法面、盛土法面は、可能な限り緑化工を施工することにより景観に配慮している。(変更なし)
	事業の実効性	地元の要望 (要望書等)、地元協力の体制 (期成会等) がある	残土処理による環境の影響が抑えられている	■	■	■	■	切土、盛土量を最適化することにより残土量を減らすとともに、残土はすべて路線内に処理することで周辺環境への影響を最小限に抑えている。(変更なし)
			文化財の保護	□	□	□	□	該当無し
事業の実効性		地元要望、協力体制	■	■	■	■	「森林管理道三宅山線開設推進協議会」が結成され、協力体制が整っている。(変更なし)	
		市町村の協力体制	■	■	■	■	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)	
		用地取得の難易度	■	■	■	■	土地所有者、関係者の同意は、得られている (変更なし)	
		法令等に基づく調整事項	■	■	■	■	接続道路の管理者 (県道・竹田市木事務所、市道・竹田市及び豊後大野市) と協議済みである。(変更なし)	
事業の成立性	上位計画等との関連	市町村森林整備事業計画に位置付けられた事業である	■	■	■	■	竹田市及び豊後大野市森林整備事業計画に開設すべき林道として搭載されている。(変更なし)	
		地域森林計画等関連する計画への位置付けがある	■	■	■	■	大分中部地域森林計画に登録され、開設すべき林道として位置づけられている。(変更なし)	
	事業の成立性	地域防災計画・地域強靱化計画	□	□	□	□	該当無し	
		その他 (長寿命化計画など)	□	□	□	□	該当無し	
事業の特殊性	事業の実効性	事業実施に係る根拠法令 (条項)	■	■	■	■	森林法第 5 条第 2 項に基づき事業を実施 (変更なし)	
		事業の根拠法令・採択要件	■	■	■	■	森林環境保全整備事業実施要領等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	他事業との関連	■	■	■	■	県道、市町村道、農道等と連絡調整を行っている。(変更なし)	
		施工時期・期間の制限	□	□	□	□	該当無し	
事業の特殊性	技術的難易度	工事の実施時期、期間への制限	□	□	□	□	該当無し	
		技術的難易度	□	□	□	□	該当無し	

※ 「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。

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。