

第59回（令和4年度第2回）
大分県事業評価監視委員会

資 料

報道関係・一般傍聴者

令和4年11月14日（月）
トキハ会館 5階 ローズの間

第59回（令和4年度第2回）大分県事業評価監視委員会

次 第

日時：令和4年11月14日（月） 10時00分～

場所：トキハ会館 5階 ローズの間

1. 開会の辞

- (1) 土木建築部長挨拶
- (2) 委員長挨拶

2. 対象事業説明

番号	事業課	事業区分	事業名	路河川名等	場所	評価内容	資料目次
1	道路建設課	補	道路改築事業	国道387号 引治工区	九重町大字引治	事前	P. 1-1～
2	道路建設課	補	道路改築事業	国道212号 日田拡幅	日田市大字三和 ～渡里	再	P. 2-1～

<休憩>

3	林務管理課	補	森林環境保全 整備事業	三宅山線	竹田市直入町大字 長湯～豊後大野市 朝地町朝地	再	P. 3-1～
4	港湾課	補	重要港湾 改修事業	中津港田尻地区	中津市田尻	再	P. 4-1～

《昼食休憩》

5	都市・まちづくり推進課	補	街路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (下郡工区)	大分市大字下郡 ～下郡南	再	P. 5-1～
6	都市・まちづくり推進課	補	街路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (下郡・明野工区)	大分市下郡南 ～明野西	再	P. 6-1～

3. 閉会の辞

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

- | | | | | |
|-----|---------------|------------|---------------------------|--------|
| (1) | 土木建築部
【事前】 | 道路改築事業 | 国道387号 引治工区 | P1-1 ~ |
| (2) | 土木建築部
【再】 | 道路改築事業 | 国道212号 日田拡幅 | P2-1 ~ |
| (3) | 農林水産部
【再】 | 森林環境保全整備事業 | 三宅山線 | P3-1 ~ |
| (4) | 土木建築部
【再】 | 重要港湾改修事業 | 中津港田尻地区 | P4-1 ~ |
| (5) | 土木建築部
【再】 | 街路事業 | 都市計画道路庄の原佐野線
(下郡工区) | P5-1 ~ |
| (6) | 土木建築部
【再】 | 街路事業 | 都市計画道路庄の原佐野線
(下郡・明野工区) | P6-1 ~ |

第59回（令和4年度 第2回）大分県事業評価監視委員会 対象事業総括表

【事前評価】

（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			対応方針 (案)
						事業期間	事業費	事業概要	
1	道路建設課	補助	道路改築事業	国道387号 <small>ひまじ</small> 引治工区	九重町大字引治	8年	1,900	L=595m、W=6.5(10.5)m 橋梁2橋(1号橋梁L=73.4m 2号橋梁L=37.0m)	事業実施

【再評価】 土木建築部

（単位：百万円）

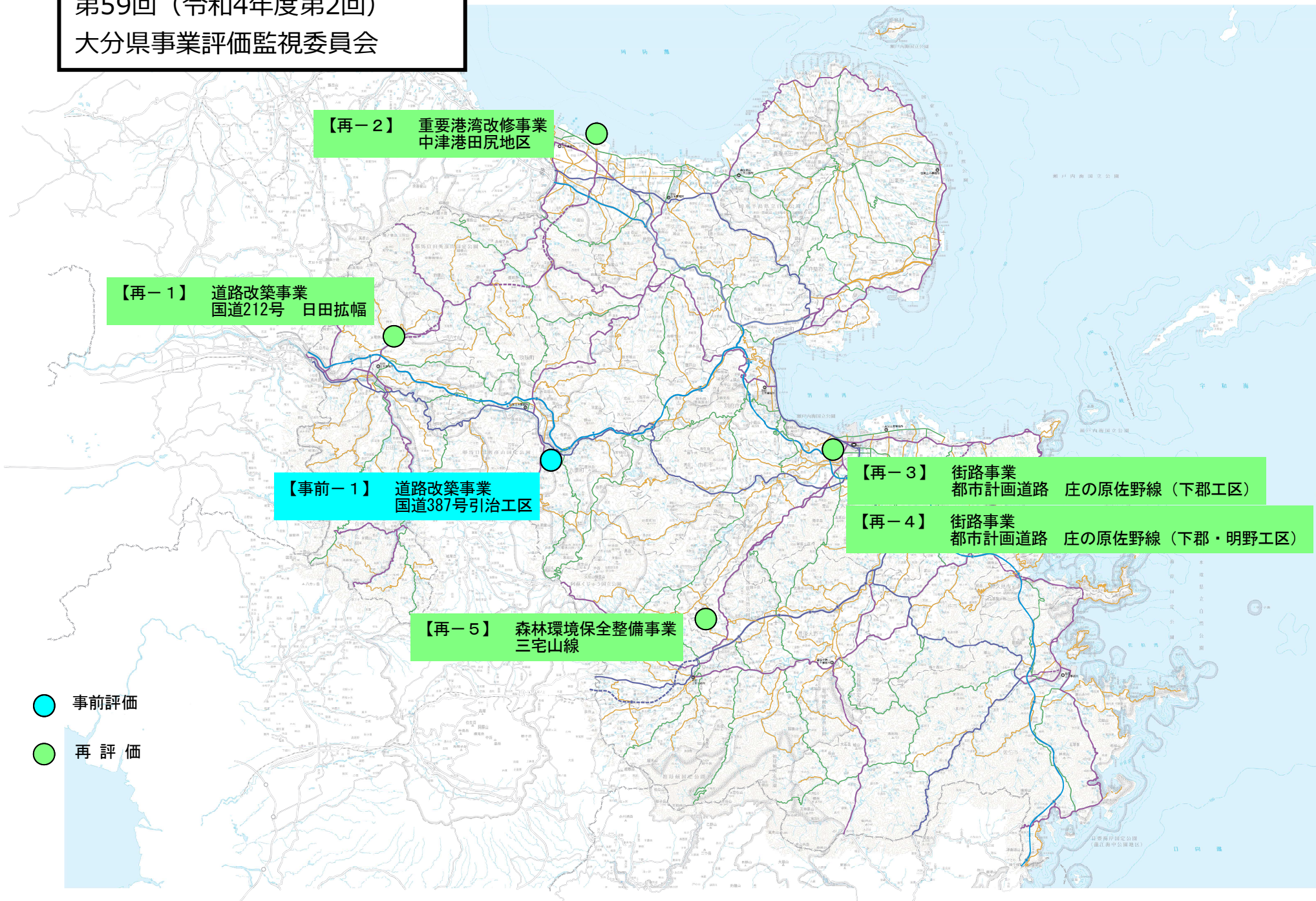
番号	事業課名	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	再評価基準	採択年度	完成年度			事業費			増減率 今回/前回	B/C		R4迄			R5以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
								当初	前回	今回	当初	前回	今回		前回	今回	年	事業費	進捗率	年	事業費		
2	道路建設課	補助	道路改築事業	国道212号 <small>ひた かくふく</small> 日田拡幅	日田市大字三和～渡里	再評価の必要が認められる	平成23年度	平成30年度	令和5年度	令和6年度	4,665	7,300	8,500	1.2	1.4	1.3	12年	6,652	78%	2年	1,848	L=2,850m W=13.0(24.0)m 橋梁2橋	事業継続
3	港湾課	補助	重要港湾改修事業	<small>なかつ たじり</small> 中津港田尻地区	中津市田尻	再評価の必要が認められる	平成8年度	平成16年度	令和4年度	令和8年度	15,659	37,063	37,594	1.0	1.2	1.2	27年	37,063	99%	4年	531	岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成、臨港道路① 6.5m×1,600m	事業継続
4	都市・まちづくり推進課	補助	街路事業	都市計画道路 <small>しやう はせの</small> 庄の原佐野 <small>しもごおり</small> 線(下郡工区)	大分市大字下郡～下郡南	大幅な計画変更	平成29年度	令和8年度	令和8年度	令和8年度	18,000	18,000	16,000	0.9	1.1	1.6	6年	6,960	44%	4年	9,040	L=900m(バイパス) W=14.0(16.0～16.5)m 連続高架橋L=496m	事業継続
5	都市・まちづくり推進課	補助	街路事業	都市計画道路 <small>しやう はせの</small> 庄の原佐野 <small>しもごおり</small> あけの <small>あけの</small> 線(下郡・明野工区)	大分市下郡南～明野西	大幅な計画変更	令和5年度(予定)	令和18年度		令和18年度	25,000		27,000	1.1	1.7	1.6	0年	0	0%	14年	27,000	L=1,600m(バイパス) W=13.0(22.0)m 連続高架橋L=714m	事業継続

【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 今回/前回	B/C		R4迄			R5以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
								当初	前回	今回	当初	前回	今回		前回	今回	年	事業費	進捗率	年	事業費		
6	林務管理課	補助金	森林環境保全整備事業	<small>みやけ やま</small> 三宅山線	竹田市直入町大字長湯～豊後大野市朝地町朝地	再評価後5年	平成20年度	平成30年度	令和10年度	令和10年度	1,530	1,530	1,930	1.26	1.4	1.2	15年	1,443	75%	6年	487	林道開設 延長 L=11,580m 幅員 W=4.0m	事業継続

第59回（令和4年度第2回）
大分県事業評価監視委員会



● 事前評価
● 再評価

事前評価書

		年度	令和4年度
		整理番号	
事業名・路線名等		道路改築事業 国道387号(引治工区)	
所在地		玖珠郡九重町大字引治	
事業概要	事業の目的	本事業区間は、道路幅員が狭小であり、また国道210号との交差点が変則形状であるため、車両の安全な通行に支障をきたしている。また、豪雨災害時には長期間の全面通行止めが生じるなど、緊急輸送道路としての機能不全に陥る期間もあった。このため、バイパス整備により、走行性・安全性の向上、重要路線としての道路機能及び防災機能の向上を図る。	
	事業内容	【計画延長・幅員】 L=595m、W=6.5(10.5)m 【道路区分】第3種第2級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】4,480台/日(R22推計) 【現況幅員・交通量】 W=4.0m(現道最小区間) 4,855台/日(H27センサス) 【重要構造物】1号橋梁 L=73.4m、2号橋梁 L=37.0m	
	事業費	C= 1,900百万円	
事業の実施計画	完成予定年	着手から8年(令和12年度)	
	事業段階毎の実施計画	1年目 測量・調査、設計 2年目 測量・調査、設計 3年目 測量・調査、設計、用地補償 4年目 調査、設計、用地補償、道路工事 5年目 調査、設計、用地補償、道路工事 6年目 道路工事 7年目 道路工事 8年目 道路工事	
事業の必要性	必要性・緊急性	1) 国道387号は大分・熊本をつなぎ、玖珠・九重地域の観光、産業、防災道路として役割を担う(緊急輸送道路2次ネットワークに指定) 2) 道路幅員の不足及び国道210号の変則交差点により、通行車両の走行性、安全性が確保されていない(車道最小幅員:W=4.0m) 3) 令和2年7月豪雨の被災により全面通行止めが生じるなど、緊急輸送道路としての防災機能が不十分である	
	整備効果	1) バイパス整備により、走行性が向上する 2) 交差点の新設により交通が転換し、事故が減少することで安全性が向上する 3) 道路縦断を上げることで、河川氾濫時の影響を回避することができ、緊急輸送道路としての道路機能・防災機能が向上する	
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	・費用便益比(B/C) = 1.1	
	工法の妥当性	・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 ・複数案の比較検討を行い、最も経済的なバイパス案を採用	
	コスト縮減	・現地の状況、沿道利用の状況を踏まえ、歩道は片側のみ ・橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式を採用 ・現場発生土を本事業区間の盛土材や他工事へ流用 ・アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用	
	環境等への配慮	・大分県自主的環境配慮指針により実施 ・法面は周辺環境に配慮した緑化に努める ・低騒音・低振動対応の建設機械の使用により、生活環境に配慮する	
事業実施環境	事業の実効性	・九重町から、毎年、大分県議会土木建築委員会への市町村要望の提出あり ・地元からの要望は強く、九重町の協力体制は整っている(旧道は町道へ移管)	
	事業の成立性	・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実施 ・「安心・活力・発展プラン2015～2020改訂版～」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、「おおいたの道構想2015～改訂～」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 ・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予定 ・緊急輸送道路(2次ネットワーク)に指定	
	事業の特殊性	・国道210号との新設交差点設置、玖珠川の橋梁渡河に際し、関係機関との協議が必要	
対応方針		・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、事業を実施したい	

事業箇所位置図



様式2-3

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		道路改築事業 国道387号 引治工区		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 <small>令和5年度～令和62年度</small>	道路建設費	完成2車線	2,005,000	
	維持管理費	補助国道	223,000	
(期間の内訳)				
事業期間 <small>令和5年度～令和12年度</small>				
維持管理期間 <small>令和13年度～令和62年度</small>				
	合 計		2,228,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 <small>令和13年度～令和62年度</small>	走行時間短縮便益		4,494,000	
	走行経費減少便益		914,000	
	交通事故減少便益		177,000	
(期間の内訳)				
事業完了後 <small>令和13年度～令和62年度</small>				
	合 計		5,585,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	1,707,000	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)	1,855,000	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)	1,855,000 / 1,707,000 = 1.09 ≒ 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"> ・緊急輸送道路としての機能確保・向上 ・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 事前評価チェックリスト

大項目	中項目	無電柱化事業 国道500号(石垣工区)	小項目の細別	該当及び適否		小項目の具体的な内容(記載例)	
				必須	優先		
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	○		道路幅員の不足、国道210号との変則交差点が原因の交通事故が多発、緊急輸送道路としての防災機能が不十分。	
			路線現況	○		平日交通量4,855台/日(H27センサス)、歩行者通行量12人/12h、自転車通行量3人/12h(H27.5月実施)	
			道路幾何構造	○		道路最小幅員4.0mと狭小 曲線半径不足5箇所(基準R>150m)	
			緊急輸送道路、啓開ルートの状況	○		緊急輸送道路(2次ネットワーク)	
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	-		該当無し	
			交通事故発生状況	○		交通事故件数 過去10年間に32件発生(死亡事故はない) 令和2年6月に、自衛隊車両が民家に突っ込む事故が発生	
			通学路の指定状況	-		該当無し	
			渋滞状況	-		該当無し	
	○整備効果	事業実施により得られる効果	防災・減災対策に係る効果	○		緊急輸送道路の整備により防災機能向上 指定避難所(南山田小学校、このえみつぼこども園)へのアクセスの向上	
			交通安全対策に係る効果	○		バイパス整備による道路幅員の確保、交差点新設による交通転換で事故が減少。	
			都市空間整備に係る効果	-		該当無し	
			ツーリズム支援に係る効果	○		広域観光へのアクセスの向上	
			ネットワーク整備に係る効果	○		大分県と熊本県を結ぶ広域ネットワークの整備により交流人口の増加	
			小規模集落対策に係る効果	-		該当無し	
老朽化対策に係る効果等その他の効果	-		該当無し				
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)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	○		費用便益比(B/C) = 1.1	
	○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	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、道路橋示方書に適合した工法を採用 ○ 現道利用案、バイパス2案等の比較を行い、最も経済的で施工・環境に配慮したルートを選定	
	○コスト削減	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	○		現地の状況、沿道利用の状況を踏まえ、歩道は片側のみとする 橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式を採用する	
	○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、地域内発生した建設副産物の使用	○		コンクリート・砕石・アスファルトは再生資材を利用。また、コンクリート二次製品は大分県リサイクル認定製品を使用する	
		自然環境への配慮	周辺の自然環境への影響と負荷軽減対策	○		地形変化による影響が小さい計画(橋梁バイパス案)としている。大分県自主的環境配慮指針により実施。	
		周辺の住環境への配慮	周辺の住環境の状況と負荷軽減対策	○		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	○		法面部は植生を行い周辺景観との調和を図る	
	残土処理の状況	残土処理土量の低減対策と処理地での環境配慮	○		当工事の発生土は他工事の盛土材に利用するよう調整する		
	文化財の保護	文化財等の調査及び保護	○		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	要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	○		九重町から、毎年、大分県議会土木建築委員会への市町村要望の提出あり
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	○		地元からの要望は強く、九重町の協力体制は整っている(旧道は町道へ移管)	
用地取得の難易度			地権者の同意、事業への理解の状況	○		現地の通行の危険度や事故の発生状況から地元要望の熱も高く、一刻も早い事業着手が望まれている	
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、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う	
○事業の成立性		上位計画等との関連	都市計画		-		該当無し
			おおいの道構想2015		○		3. 県土の発展を支える道路整備 (3)地域ネットワークの整備
			地域防災計画・地域強靱化計画		○		大分県地域強靱化計画(地域強靱化の推進方針): (5)交通・物流・国道の整備促進 大分県道路啓開計画(啓開ルートステップⅢ)
			その他(交安法指定道路、長寿命化計画など)		○		法指定通学路に指定(南山田小学校)
		事業の根拠法令・採択要件	事業実施に係る根拠法令(条項)	○		道路法第12条に基づき事業を実施	
		事業の採択基準、適合状況		○		道路局所管補助事務提要に規定された事業内容、採択基準の要件に適合	
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	-		該当無し			
○事業の特殊性	施工時期、期間の制限	工事の実施時期・期間への制限	-		該当無し		
	技術的難易度	技術面からの事業の実現性	-		該当無し		

* 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」の欄の「必須」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。

再評価書

様式2-1

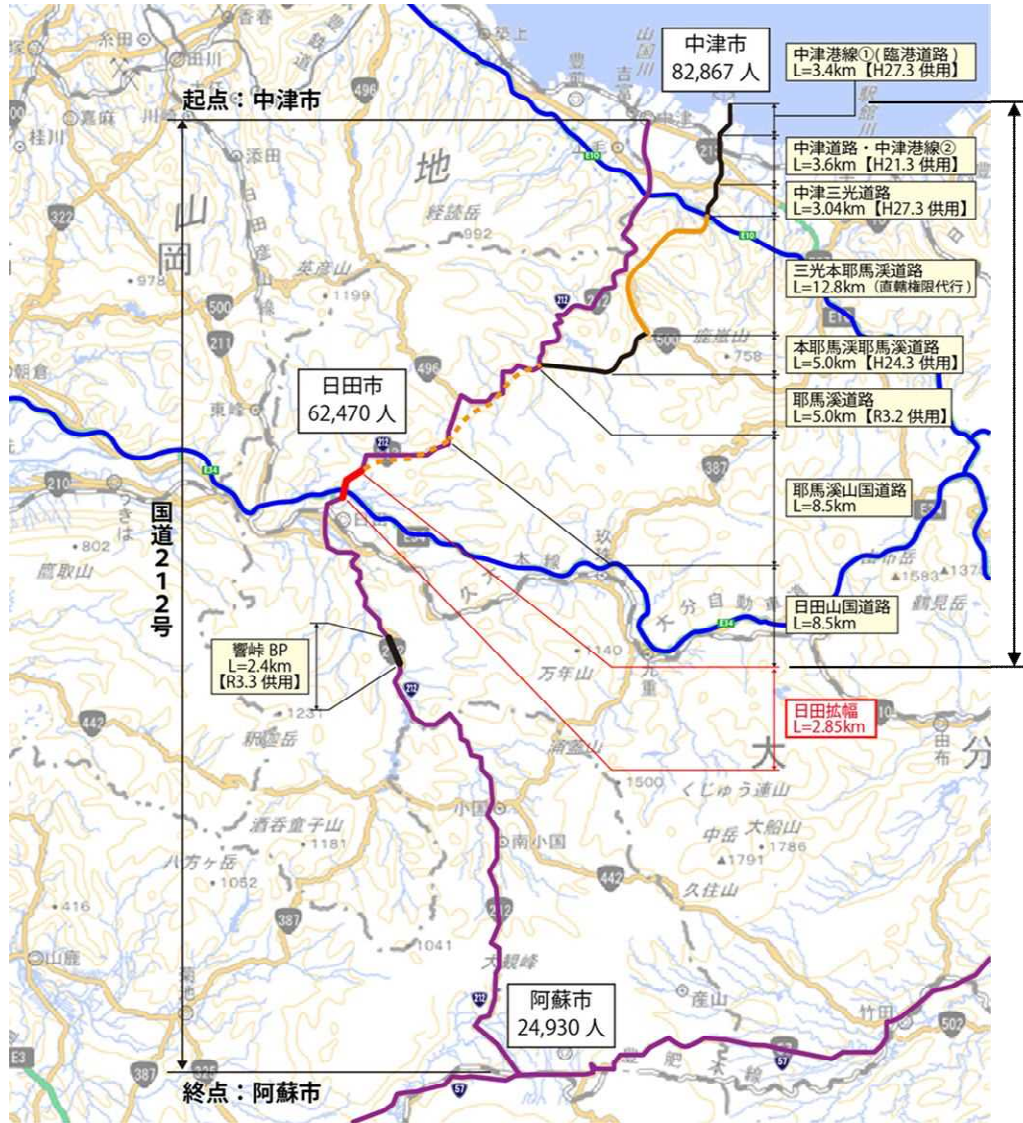
事業名・路線名		道路改築事業		一般国道212号 <small>ひた かくふく</small> 日田拡幅			
所在地・工区名		大分県日田市大字 <small>みわ</small> 三和		～ <small>わたり</small> 渡里			
事業の目的		国道212号日田拡幅は、日田市街地の北部において、4車線化による交通混雑の緩和、歩道の拡幅により、安全性の向上を図る事業である。また、地域高規格道路のうち日田山国道路と接続し、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する広域的な道路ネットワークの一部を構成し、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、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。					
再評価基準		<ul style="list-style-type: none"> ・大分県公共事業評価実施要領第2条(2)才(社会経済情勢の急激な変化等) ・土木建築部公共事業再評価実施要領第3条(5)(再評価を実施する必要があると認められる) 					
未着工・未完了の理由		・事業認定手続きに不測の期間を要したため					
事業採択年度		採択年度： 平成23年度		着工年度： 平成25年度			
事業実施予定期間		当初： 平成23年度～平成30年度		変更： 平成23年度～令和6年度			
全体事業概要	計画概要		<p>【延長・幅員】 L=2,850m、W=13.0(24.0)m</p> <p>【道路区分】第4種第1級、【設計速度】V=60km/h、【計画交通量】16,100～21,100台/日(R22)</p> <p>【重要構造物】橋梁 2橋(L=89.2m)</p>				
			当初計画(平成22年度)	第3回変更(平成30年度)	第4回変更(令和4年度)		
	計画期間		平成23年度～平成30年度	平成23年度～令和5年度	平成23年度～令和6年度		
	延長		2,850m	2,850m	2,850m		
	幅員		13.0(25.0)m	13.0(24.0)m	13.0(24.0)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	2,850m	1,358	2,850m	2,230	2,850m	2,900
	橋梁工	77m	684	77.3m	602	89.2m	702
	用地補償費	1式	2,623	1式	4,468	1式	4,898
	計		4,665		7,300		8,500
変更内容・理由	<p>事業期間の延伸は、事業認定に係る事前協議に不測の期間を要したためである。</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"> ・周辺環境への配慮(夜間施工の導入、仮舗装の追加) ・交通安全対策の追加(仮設ガードレールを設置) ・現場条件の変化(擁壁工の基礎地盤改良、既設舗装厚の変更による処分費の増) ・構造物設計による工法変更(函渠形式から橋梁形式への変更) ・用地補償費の増額(電柱移転先の変更による増、補償物件の詳細調査結果による増) ・物価上昇等、社会情勢の影響による工事費の増 						
事業費の推移	事業進捗の状況		<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度末の事業進捗率は約78%(事業費ベース)、用地取得率は約97%(面積ベース)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(変更)	8,500	単位:百万円				
	平成23年度	130	130	測量設計	1.5%		
	平成24年度	80	210	測量設計	2.5%		
	平成25年度	500	710	測量設計、用地買収	8.4%		
	平成26年度	700	1,410	測量設計、用地買収	16.6%		
	平成27年度	626	2,036	測量設計、用地買収、道路工	24.0%		
	平成28年度	1,300	3,336	測量設計、用地買収、道路工、橋梁工	39.2%		
	平成29年度	850	4,186	測量設計、用地買収、道路工、橋梁工	49.2%		
	平成30年度	640	4,826	測量設計、用地買収、道路工、橋梁工	56.8%		
	令和元年度	640	5,466	測量設計、用地買収、道路工、橋梁工	64.3%		
	令和2年度	506	5,972	測量設計、用地買収、道路工	70.3%		
	令和3年度	230	6,202	測量設計、用地買収、道路工	73.0%	令和3年度末部分供用	
令和4年度	450	6,652	測量設計、用地買収、道路工	78.3%	再評価		
令和5年度	946	7,598	測量設計、用地買収、道路工	89.4%			
令和6年度	902	8,500	測量設計、道路工	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)	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変化はない。 ・日田市中心部及び大分自動車道日田ICと中津市を結ぶ現道は、日田市中心部からの生活、産業、観光など様々な社会・経済活動の広域交流を支える重要な路線となっている。 ・本事業区間と接続する地域高規格道路中津日田道路の耶馬溪～山国間(耶馬溪山国道路)が令和2年度に事業採択され、将来的な交通量の増加が予想される。 			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・地元自治体、道路整備期成会等からの強い要望もあり、地元における事業への期待度は高い。また、同路線は都市計画決定が行われている。 			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・現道の混雑度は1.21(H27センサス)であり、交通容量が不足している。 ・朝夕を中心に交通混雑が発生している。 ・法指定通学路区間であるが歩道幅員が狭小な区間が存在し、歩行者等が安心して通行できない状況となっている。 ・死傷事故が、102件/10年(H23～R2)と多数発生している。(※61件/5年(H16～H20)) 			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・現道の交通容量の拡大による走行時間の短縮 ・朝夕通勤ラッシュ時の交通混雑の緩和 ・日田市街地と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援 ・歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上 			
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	H30 再評価時	今回 再評価時
			2.1	1.4(残事業:4.4)	1.3(残事業:5.9)
	費用便益の分析	<p>前回:総費用C=7,650百万円、総便益B=10,849百万円⇒B/C=1.4 今回:総費用C=10,055百万円、総便益B=13,098百万円⇒B/C=1.3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総費用の増は、工事費、用地補償費の増に伴うもの。 ・総便益の増については、主に耶馬溪山国道路が新規事業化され、便益発現範囲が拡大したことによる。 			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・都市計画決定に準じ、市道の整備計画と連携する現道拡幅案を最適ルートとして選定している。 ・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。 			
	コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・都市計画決定時の幅員(W=25.0m)を道路構造令に適合した必要幅W=24.0mに縮小し、コスト削減を図っている。 ・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している。 			
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・大分県環境配慮推進要綱に基づき、調査を実施しており、スナヤツメ等の生息を確認している。大型土のうで水の流入出を完全に遮断した施工方法の採用や、汚濁防止フェンスを設置する等の対策を実施した。 ・地形変化が最も小さい現道拡幅を採用している。 ・発生土は可能な限り現場内流用し、残土は他の公共工事に有効利用するなど自然環境負荷の軽減に努める。 				
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・一般国道212号改修促進期成会から整備促進の要望が出ており、地域住民は、概ね協力的である。 ・R3年度末時点で97%の用地取得が完了している。 ・必要な手続(都市計画法、河川法等)については、随時実施している。 			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・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実施している。 ・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2015～2020改訂版～」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、「おおいたの道構想2015～改訂～」に基づき、事業実施している。 ・補助事業における採択要件に適合。 ・都市計画道路平和通り線(日田市)、地域高規格道路中津日田道路(大分県)等と調整しながら事業実施している。 			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・橋梁工事については、施工時期が非出水期に限定されるが、それ以外の区間は現道拡幅による一般的な工法での施工が可能である。 			
対応方針	対応方針案	・継続			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> ・地元からの要望も強く、事業実施により交通混雑の解消、産業活動支援、交通の安全性向上等の効果が得られることから、事業継続としたい。 			

事業箇所位置図



中津日田道路
L=49.84km
注) 日田IC直結区間を除く



様式2-3

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名	道路改築事業 国道212号 日田拡幅			
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	完成4車線	8,231,000	(残事業 1,743,000)
	維持管理費	補助国道	999,000	(残事業 968,000)
平成23年度～令和54年度				
(期間の内訳)				
事業期間				
平成23年度～令和6年度				
維持管理期間				(残事業 2,711,000)
令和5年度～令和54年度				
	合 計		9,230,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間	走行時間短縮便益		26,902,000	(残事業 25,840,000)
	走行経費減少便益		2,628,000	(残事業 2,654,000)
	交通事故減少便益		583,000	(残事業 568,000)
令和5年度～令和54年度				
(期間の内訳)				
部分供用完了後				
令和4年度～令和6年度				
事業完了後				
令和7年度～令和53年度				(残事業 29,062,000)
	合 計		30,113,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	10,055,000	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 2,028,000)		
総便益額 (B)	13,098,000	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 12,026,000)		
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{13,098,000}{10,055,000} = 1.30 \approx 1.3$ $\frac{\text{残事業 } 12,026,000}{\text{残事業 } 2,028,000} = 5.93 \approx 5.9$			
(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				

道路事業・街路事業 再評価チェックリスト

国道212号日田拡幅_R4再評価

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	■	■	交通容量不足の解消による渋滞緩和（変更なし）
			路線現況	■	■	（前回）平日交通量18,400台/日、歩行者通行量165人/12h、自転車通行量320人/12h（H24.6実測） （今回）平日交通量18,350台/日、歩行者通行量137人/12h、自転車通行量209人/12h（R1.11実測）
			道路幾何構造	■	■	道路幅員6.0（12.5）m、歩道最小幅員0.8m（変更なし）
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	緊急輸送道路1次ネットワーク（変更なし）、優先啓開ルート【ステップⅡ】[現道]
			緊急を要する現状の課題	■	■	迂回が必要な場合は、県道宝珠山日田線～市道（日ノ出藤山線、平和通り線）を通行し、約3kmの迂回が必要（変更なし）
			交通事故発生状況	■	■	死傷事故が102件/10年発生（H23～R2） 事故率119.2件/億台キロ（県管理路線39.7件/億台キロ）（H23～R2）
			通学路の指定状況	■	■	三和小学校の通学路に指定、戸山中学校、北部中学校の通学路に利用（変更なし）
			渋滞状況	■	■	主要渋滞箇所1箇所（日ノ出第1交差点）、現況混雑度1.21（H27時点）（変更なし）
			関連事業との進捗調整等	■	■	日田拡幅は中津日田道路の事業中区間より先行供用が必要（中津日田道路のうち、本耶馬溪耶馬溪道路がH23未供用、耶馬溪道路がR2未供用、三光本耶馬溪道路（直轄権限代行、中津～田口10間がH30未供用）・耶馬溪山国道路・日田山国道路が事業中）
			○整備効果	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	■	■			自歩道整備により通学路の安全確保（変更なし）	
都市空間整備に係る効果	■	■			市街地の交通処理機能向上や災害時の避難路としての効果（変更なし）	
ツーリズム支援に係る効果	■	■			日田豆田・名勝耶馬溪・中津城等と結び、県西部のツーリズムに寄与（変更なし）	
ネットワーク整備に係る効果	■	■			大分自動車道（日田10）と東九州自動車道（中津10）、重要港湾中津港を結ぶ広域ネットワークの整備により、地域産業の活性化・救急医療施設へのアクセス向上・交流人口の増加（変更なし）	
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	○費用対効果分析	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	■	■	前回：B/C=1.4 今回：B/C=1.3
			関係法令・技術基準等との適合	■	■	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（変更なし）
	○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	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（変更なし）
			事業効果及び経済性における複数案の検討状況	■	■	都市計画決定に準じた現道拡幅案（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	コスト削減に向けた工種・工法の導入	■	■	都市計画変更により、道路幅員を25mから24mに縮小（変更なし）
			地域材の有効活用、域内発生品の建設副産物の使用	■	■	現場発生土は現場内流用および他の公共工事へ流用し、資材は原則再生材を利用（変更なし）
	○環境等への配慮	自然環境への配慮	周辺環境への配慮	■	■	・大分県環境配慮推進要綱に基づき環境調査を実施しており、スナヤツメ等の生息を確認している。大型土のうで水の流入出を完全に遮断した施工方法の採用や、汚濁防止フェンスを設置する等の対策を実施。 ・地形変化が最も小さい現道拡幅を採用（変更なし）
			周辺の住環境への配慮	■	■	・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） ・騒音低減効果のある排水性舗装を行い、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（変更なし）
			景観への配慮	■	■	日田市景観計画に配慮した周辺環境との調和を図る（変更なし）
			残土処理の状況	■	■	発生土について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に有効利用するなど自然環境負荷の軽減に努める（変更なし）
文化財の保護			■	■	近隣に周知遺跡があり、用地買収後には試掘調査を予定（変更なし）	
○事業の実効性			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	■	■
事業実施環境	○事業の実効性	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	■	■	日田市都市整備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（変更なし）
		用地取得の難易度	地権者の同意、事業への理解の状況	■	■	地元説明会を実施し、事業に対する地域の同意は概ね得られている（変更なし）
		法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	■	■	・都市計画決定変更（H24.12月）（変更なし） ・河川法、交差点協議等について関係機関と調整を行う（変更なし）
		○事業の成立性	都市計画	都市計画	■	■
	上位計画等との関連	おおいの道構想2015	おおいの道構想2015	■	■	2. まちの魅力を高め活力ある地域づくりを支える道路整備（2）快適な道路空間の形成（変更なし）
		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	■	■	地域強靱化計画：第3章地域強靱化の推進方針 2-（5）交通・物流 「広域交通網に接続し、地域の暮らしと産業を支える国、県道の整備を推進」（変更なし）
	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）	その他（交安法指定道路、長寿命化計画など）	■	■	交通安全指定道路3号該当区間（三和小学校）（変更なし）
		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）	■	■	道路法第29条（国道の新設又は改築）に基づき事業を実施（変更なし）
	他事業との関連	事業の採択基準・適合状況	事業の採択基準・適合状況	■	■	補助事業における採択要件に適合（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	■	■	H27.4月に事業化された地域高規格道路日田山国道路と接続し、日田市と中津市を結ぶ広域ネットワークの形成を図る（変更なし）
○事業の特殊性	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（11月～4月）となる（変更なし）	
		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

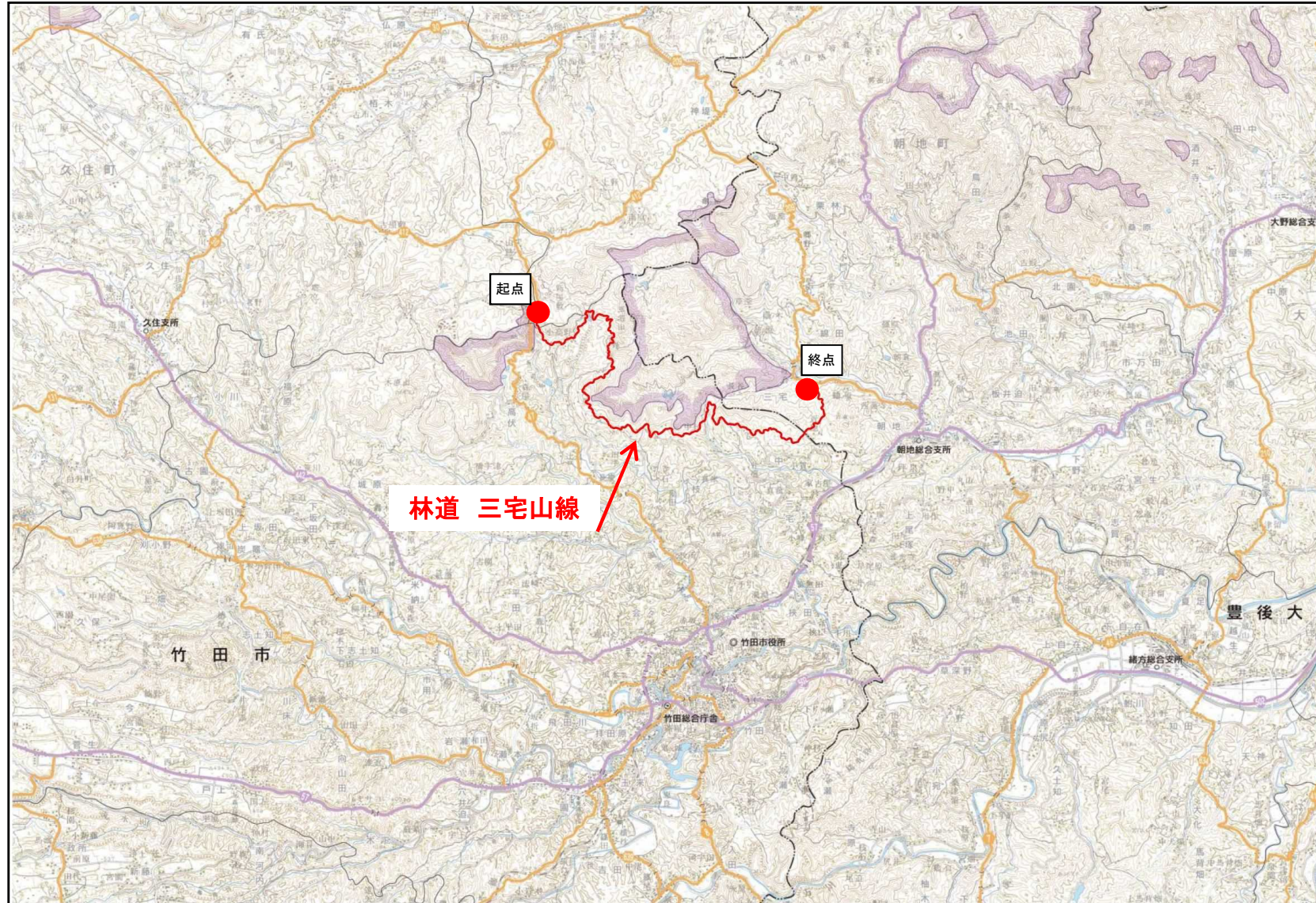
事業名・路線河川港地区名等		森林環境保全整備事業 ・ 三宅山線																																																																																									
所在地・工区名		竹田市直入町大字長湯～豊後大野市朝地町朝地																																																																																									
事業の目的		<p>林道は森林地域の路網の骨格をなすもので、森林資源の適正な管理及び保全を図り、併せて林産物搬出コス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>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		大分県公共事業評価実施要領 第2条 (2) 工 (再評価実施後、一定期間が経過) 農林水産部公共事業再評価実施要領 第3条 (4) 再評価実施後、更に5年目となる継続中の事業																																																																																									
未着工・未完了の理由		完了に向けて事業実施中																																																																																									
事業採択年度		採択年度: 平成20年			着工年度: 平成21年																																																																																						
事業実施予定期間		当初:平成20年～平成30年 前回:平成20年～令和10年 今回:平成20年～令和10年																																																																																									
事業の概要	全体事業概要	計画概要																																																																																									
		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11.58km、利用区域面積407haの林道である。																																																																																									
		構造(林道規定) 自動車道2級 延長 11,580m 全幅員 4.0m																																																																																									
			当初計画(平成19年度)		前回再評価(平成29年度)		今回再評価(令和4年度)																																																																																				
		計画期間	平成20年～平成30年		平成20年～令和10年		平成20年～令和10年																																																																																				
		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	11,580m	717	11,580m	717	11,580m	896																																																																																			
		林道法面	57,900㎡	200	57,900㎡	200	57,900㎡	250																																																																																			
		林道舗装	54,426㎡	463	54,426㎡	463	54,426㎡	596																																																																																			
		測量設計	1式	150	1式	150	1式	188																																																																																			
計		1,530		1,530		1,930																																																																																					
変更内容・理由		<p>・事業費の増額 物価上昇により増加することとなった。 また、令和3年度の林道規程の改定により舗装単価等も上がっている。</p>																																																																																									
事業進捗の状況		<p>・令和3年度末の事業進捗率は69%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> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>年度事業費</th> <th>累計事業費</th> <th colspan="2">工 種</th> <th>進捗率%</th> <th>摘要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体(当初)</td> <td>1930</td> <td>単位:百万円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成28年度まで</td> <td>776</td> <td>776</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道法面 林道舗装</td> <td>40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>98</td> <td>874</td> <td>林道開設</td> <td>林道法面 林道舗装</td> <td>45%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>93</td> <td>967</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道舗装</td> <td>50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>139</td> <td>1,106</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道舗装</td> <td>57%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>117</td> <td>1,223</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道舗装</td> <td>63%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>110</td> <td>1,333</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道法面</td> <td>69%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和4年度</td> <td>110</td> <td>1,443</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道舗装</td> <td>75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和5年度</td> <td>99</td> <td>1,542</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道法面 林道舗装</td> <td>80%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和6年度</td> <td>99</td> <td>1,641</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道法面 林道舗装</td> <td>85%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和7年度以降</td> <td>289</td> <td>1,930</td> <td>林道開設 測量設計</td> <td>林道法面 林道舗装</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						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)	1930	単位:百万円					平成28年度まで	776	776	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	40%		平成29年度	98	874	林道開設	林道法面 林道舗装	45%		平成30年度	93	967	林道開設 測量設計	林道舗装	50%		令和元年度	139	1,106	林道開設 測量設計	林道舗装	57%		令和2年度	117	1,223	林道開設 測量設計	林道舗装	63%		令和3年度	110	1,333	林道開設 測量設計	林道法面	69%		令和4年度	110	1,443	林道開設 測量設計	林道舗装	75%		令和5年度	99	1,542	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	80%		令和6年度	99	1,641	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	85%		令和7年度以降	289	1,930	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	100%	
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)	1930	単位:百万円																																																																																									
平成28年度まで	776	776	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	40%																																																																																						
平成29年度	98	874	林道開設	林道法面 林道舗装	45%																																																																																						
平成30年度	93	967	林道開設 測量設計	林道舗装	50%																																																																																						
令和元年度	139	1,106	林道開設 測量設計	林道舗装	57%																																																																																						
令和2年度	117	1,223	林道開設 測量設計	林道舗装	63%																																																																																						
令和3年度	110	1,333	林道開設 測量設計	林道法面	69%																																																																																						
令和4年度	110	1,443	林道開設 測量設計	林道舗装	75%																																																																																						
令和5年度	99	1,542	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	80%																																																																																						
令和6年度	99	1,641	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	85%																																																																																						
令和7年度以降	289	1,930	林道開設 測量設計	林道法面 林道舗装	100%																																																																																						
事業費の推移																																																																																											

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"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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で、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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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～「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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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、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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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為、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、災害時の迂回路として利用できる。 ・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	費用便益分析	費用便益比(B/C)	事業採択時	前回 再評価時	今回 再評価時
		費用便益の分析	1.6	1.4	1.2
		<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比は1.0以上あり、経済効果を有している。 前回 3,076百万円/2,255百万円=1.4 今回 4,364百万円/3,564百万円=1.2 			
工法の妥当性		<ul style="list-style-type: none"> ・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(令和3年度改定)等であり、適合した工法を採用している。 			
コスト縮減		<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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		<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・森林法第5条第2項に基づき事業を実施している。 ・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。 ・大分中部地域森林計画に搭載されている。 			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回から大幅な変更はなし ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「継続」 			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> ・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 森林環境保全整備事業 (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 <small>平成20年～令和50年</small>	道路建設費	1車線 W=4.0	1,786,243		
	維持管理費		27,075		
	森林整備費		1,181,646		
	伐採経費		1,111,169		
		合 計		4,106,133	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考	
測定期間 <small>平成20年～令和50年</small>	木材生産等便益		1,572,732		
	森林整備経費縮減等便益		5,918,707		
	一般交通便益		167,336		
	森林の総合利用便益		260		
	災害等軽減便益		585,713		
	維持管理費縮減便益		71,527		
		合 計		8,316,275	割引前の総便益
総費用額(C)	3,564,632	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)	4,364,215	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)	$\frac{4,364,215}{3,564,632} = 1.22 \approx 1.2$ (少数第2位計算結果を表記した後に四捨五入して、1位表示する。)				
(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					

※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	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	■	■	森林施業の効率化及び適正な森林整備を図る。(変更なし)	
		緊急を要する現状の課題	被害地等の早期復旧を行うもの。	□	□	該当なし	
			災害時等の緊急時には主要道路の迂回路となるもの。	■	■	沿線集落へのアクセスは狭隘な市道のみであり、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)	
				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)
	関連事業との進捗調整等	関連事業の進捗等への影響	□	□	該当無し		
	整備効果	事業実施により得られる効果	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放棄による森林荒廃防止が図られる。(変更なし)	
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隘なため、車両通行の利便性を高める。(変更なし)		
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)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) 1.4、(今回) 1.2 (小数第1位)	
	工法の妥当性	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	■	■	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)	
		複数案の検討	効果と経済性における複数案の検討	■	■	複数のルート比較により経済性、実現性、開設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、耐久性等を比較し最適化している。(変更なし)	
	コスト縮減	コスト縮減に向けた具体的施策	コスト縮減に向けた工種・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壁盤を採用している。(変更なし)	
		地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効利用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	路盤材に再生骨材を使用する、法面保護工に間伐材を使用する。(変更なし)	
	環境等への配慮	自然環境への配慮	自然環境への配慮	自然環境への配慮をしている	■	■	地域の景観や野生動植物の生息・生育環境等に配慮した工種・工法が計画されている。(変更なし)
			周辺の住環境への配慮	周辺の住環境への配慮をしている	■	■	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	景観への配慮をしている	■	■	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)	
		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	■	■	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	文化財の保護対策をおこなっている	□	□	該当なし	
	事業実施環境	事業の実効性	地元要望、協力体制	地元要望(要望書等)、地元の協力体制(期成会等)がある	■	■	「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市町村の支援がある	■	■	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			地域地権者等の同意又は理解が得られている	■	■	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			法令に基づく調整事項がある	■	■	接続道路の管理者(県道:竹田土木事務所、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)	
		事業の根拠法令・採択要件	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)	
事業の採択要件を満たしている		■	■	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)			
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	■	■	県道、市町村道、農道等と連絡調整を行っている。(変更なし)		
事業の特殊性		施工時期・期間の制限	工事の実施時期・期間への制限	□	□	該当なし	
	技術的難易度	技術面からの事業の実現性	□	□	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。

※ 太枠着色部は、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	重要港湾改修事業		中津港 田尻地区						
所在地・工区名	中津市 田尻								
事業の目的	・国際物流ターミナル(航路、泊地、岸壁、ふ頭内道路など)の整備により、自動車関連産業をはじめとする物流機能の高度化及び効率化を図る。 ・臨港道路の整備により、取扱貨物の増加に伴い発生する自動車交通の渋滞・騒音・振動・粉じんなどの解消を図る。								
再評価基準	・大分県公共事業評価実施要領第2条(2)才(社会経済情勢の急激な変化等) ・土木建築部公共事業再評価実施要領第3条(5)(再評価を実施する必要があると認められる)								
未着工・未完了の理由	・平成18年度から臨港道路①に事業着手し鋭意進めてきたものの、一部地権者の同意が得られず、用地取得が難航していることにより事業期間が延びている。								
事業採択年度	採択年度： 平成8年度	着工年度： 平成10年度							
事業実施予定期間	当初： 平成8年度～平成16年度	変更： 平成8年度～令和8年度							
事業の概要	計画概要	・事業計画の概要 中津港田尻地区の整備は、水深-11mの岸壁を中心とし、それに関連した埠頭用地、臨港道路を整備する。							
		当初計画(平成8年度)	第1回変更(平成11年度)	第2回変更(平成17年度)	第3回変更(平成22年度)	備考			
	計画期間	平成8年度～平成16年度	平成8年度～平成20年度	平成8年度～平成20年度	平成8年度～平成24年度				
	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)
	国 岸壁(-11m)	600m	3,850.0	260m	2,715.8	260m	1,775.9	260m	1,775.9
	国 泊地(-11m)	34.5千m ²	700.0	117千m ²	6,488.5	351千m ²	10,679.4	351千m ²	10,679.4
	国 航路(-11m)	740千m ²	800.0	1,383千m ²	9,019.2	1,383千m ²	9,019.2	1,383千m ²	12,771.0
	国+県 防波堤	400m	1,750.0	920m	2,563.0	920m	2,563.0	920m	2,563.0
	県 護岸(防波)	800m	1,200.0	470m	931.7	470m	931.7	470m	931.7
	県 ふ頭内道路	6.5m×2.150m	526.0	6.5m×2.750m	660.9	6.5m×2.750m	660.9	6.5m×2.750m	655.4
	県 ふ頭用地	30.4ha	6,833.0	30.4ha	7,309.0	44.0ha	7,984.0	44.0ha	7,984.0
	県 臨港道路①					6.5m×1,600m	620.6	6.5m×1,600m	876.1
	計(国+県)		15,659.0		29,688.1		34,234.7		38,236.5
	計(県)		9,759.0		10,737.6		12,033.2		12,283.2
			第4回変更(平成26年度)	第5回変更(令和元年度)	第6回変更(令和4年度)	備考			
	計画期間	平成8年度～平成31年度	平成8年度～令和4年度	平成8年度～令和8年度					
	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)		
	国 岸壁(-11m)	260m	1,775.9	260m	1,775.9	260m	1,775.9		
	国 泊地(-11m)	351千m ²	10,679.4	351千m ²	10,679.4	351千m ²	10,679.4		
	国 航路(-11m)	1,383千m ²	11,754.7	1,383千m ²	11,754.7	1,383千m ²	11,754.7		
国+県 防波堤	920m	2,563.0	920m	2,563.0	920m	2,563.0			
県 護岸(防波)	470m	931.7	470m	931.7	470m	931.7			
県 ふ頭内道路	6.5m×2.750m	655.4	6.5m×2.750m	655.4	6.5m×2.750m	655.4			
県 ふ頭用地	44.0ha	7,684.0	44.0ha	7,684.0	44.0ha	7,684.0			
県 臨港道路①	6.5m×1,600m	1,018.8	6.5m×1,600m	1,018.8	6.5m×1,600m	1,549.7			
計(国+県)		37,062.9		37,062.9		37,593.8			
計(県)		12,125.9		12,125.9		12,656.8			
変更内容・理由	・事業費の増は、交差点改良工の追加や盛土材採取場所の変更による。 ・事業期間の延伸は、用地の取得や残工事に要する期間の追加による。								
事業費の推移	事業進捗の状況	・平成8年度に事業採択された後、当年度から整備を開始し、平成16年度に岸壁(-11m)の供用を開始した。 ・平成18年度から臨港道路①に事業着手した。 ・令和3年度末での進捗率は、全体事業費で98.5%、県事業費95.7%であり、残事業費は県事業のみで約5億円となっている。 ・臨港道路①の用地の取得状況は、令和4年8月度末で約98%(面積ベース)。							
	事業年度	事業全体			県事業			工種(県事業)	摘要
		年度事業費	累計事業費	進捗率%	年度事業費	累計事業費	進捗率%		
	第4回変更	37,062.9	—	—	12,125.9	—	—		平成26年度再評価
	平成26年度まで	53.9	36,803.6	97.9%	53.9	11,866.6	93.8%	臨港道路	
	平成27年度	85.7	36,889.3	98.1%	85.7	11,952.3	94.4%	臨港道路	
	平成28年度	21.7	36,911.0	98.2%	21.7	11,974.0	94.6%	臨港道路	
	平成29年度	21.7	36,932.7	98.2%	21.7	11,995.7	94.8%	臨港道路	
	平成30年度	16.3	36,949.0	98.3%	16.3	12,012.0	94.9%	臨港道路	
	第5回変更	37,062.9	—	—	12,125.9	—	—		令和元年度再評価
	令和元年度	16.3	36,965.3	98.3%	16.3	12,028.3	95.0%	臨港道路	
	令和2年度	45.4	37,010.7	98.4%	45.4	12,073.7	95.4%	臨港道路	
	令和3年度	37.9	37,048.6	98.5%	37.9	12,111.6	95.7%	臨港道路	
	第6回変更	37,593.8	—	—	12,656.8	—	—		令和4年度再評価
令和4年度	14.1	37,062.7	98.6%	14.1	12,125.7	95.8%	臨港道路		
令和5年度	106.7	37,169.4	98.9%	106.7	12,232.4	96.6%	臨港道路		
令和6年度	158.5	37,327.9	99.3%	158.5	12,390.9	97.9%	臨港道路		
令和7年度以降	265.9	37,593.8	100.0%	265.9	12,656.8	100.0%	臨港道路		

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・平成16年11月に大手自動車メーカーが操業を開始。平成24年に年間生産台数が45万台と過去最高を記録。(令和3年は41万台を生産。) ・県施工の臨港道路を除き、平成26年までに関連事業の施設整備が完了。			
	地元情勢の変化	◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・関係する市や団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。 令和4年5月26日 事業促進要望 県←中津市 ほか			
事業の必要性	必要性・緊急性	◆前回評価時から大幅な変更はない。 (国際物流ターミナル) ・中津港背後に進出する企業による貨物量の増加に対応する物流機能の高度化、効率化を図る。 (バイパス部の臨港道路①) ・主要施設の完成に伴い増加が見込まれる港湾関連車両による既設臨港道路(2号線)への交通集中の分散を図る。 ・完成自動車などの取扱い貨物量の増、それに携わる従事者等による港湾車両が増加しており、生活道路として利用されている既設臨港道路(2号線)の交通混雑、騒音・振動・粉じんの発生など周辺環境への影響が生じているため、バイパス部の臨港道路①(1号線)の早期供用が求められている。			
	整備効果	◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・国際物流ターミナルの整備により、背後に進出してきた大手自動車メーカー等の物流の効率化が図られる。 ・バイパス部の臨港道路①(1号線)の整備により、中津港からの陸送の効率化が図られるほか、既設臨港道路(2号線)の交通混雑の緩和や騒音、振動、粉じんなどの軽減が図られ、生活環境の改善及び利便性の向上が図られる。			
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	令和元年度 再評価時	今回 再評価時
			—	1.2(残事業1.5)	1.2(残事業2.1)
	費用便益の分析	・便益については、取扱貨物実績と今後供用予定の臨港道路の推定交通量による。 総便益 B= 113,345 百万円、総費用 C= 97,501 百万円 ⇒ B/C = 1.2			
	工法の妥当性	◆前回評価時から変更なし。 ・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している。その内、臨港道路については、技術上の基準のほか道路構造令に基づき設計している。			
	コスト縮減	◆前回評価時から変更なし。 ・臨港道路に関して構造形式や施行方法などでコスト縮減を考慮した設計を行っている。 ・特に、土工については、盛土量の調整を行い残土を発生させず、周辺で発生した公共残土の受入を行うようにしている。			
環境等への配慮	◆前回評価時から変更なし。 ・整備が完了していない臨港道路は、住宅地から離れた平地部でのバイパス整備であり、騒音、振動、粉じんなど生活環境に与える影響は少ない。 ・切土などによる発生土より道路を構築する盛土の方が多し構造形式であり、周辺の公共工事で発生した公共残土を受け入れるため、残土処理は発生しない。 ・埋蔵文化財についても問題ないと調査結果が出ている。				
事業実施環境	事業の実効性	・整備が完了していない臨港道路は、一部地権者の同意 が得られず、用地取得は難航しているが、前回評価から複数の地権者と土地売買契約を締結しており、残りの少数となっている。今後も残りの地権者と交渉を続ける。 ・その他施設については、公有水面埋立法に関する諸手続など全て完了しており問題は無い。			
	事業の成立性	・港湾法第12条第1項第3号に基づき事業を実施。 ・中津港の港湾計画は、港湾審議会第170回(平成11年11月)の審議を経て策定されている。 ・九州の東の玄関口としての拠点化戦略(平成29年3月策定)において、物の流れの拠点化対象港として位置づけている。			
	事業の特殊性	◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・特になし。			
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ることから事業を継続したい。			

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 重要港湾改修事業 中津港(田尻地区)				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 平成8年度 ～令和36年度	港湾整備費	岸壁(-11m)、泊地(-11m)、航路(-11m) ふ頭用地造成、ふ頭内道路、臨港道路など	35,770,706	(残事業 482,727)
	維持管理費		528,011	(残事業 68,727)
				(残事業計 551,454)
		合 計	36,298,716	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 効果発現 以降50年間 平成17年度 ～令和36年度	陸上輸送コスト削減		132,443,000	(残事業 0)
	輸送費用コスト削減		137,200	(残事業 137,200)
	輸送時間コスト削減		1,820,000	(残事業 1,820,000)
	事故損失コスト削減		2,800	(残事業 2,800)
	供用期間終了後も残る施設の価値(土地等)		5,403,000	(残事業 0)
				(残事業計 1,960,000)
	合 計		139,806,000	割引前の総便益
総費用額(C)	97,500,978	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)	113,345,164	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)	113,345,164/97,500,978=1.2 (残事業 1,013,972/472,930=2.1)			
(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 バイパス整備による現道沿い集落の自動車騒音、粉塵被害の軽減。				

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	○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	■	■	大手自動車メーカーの進出と港湾施設の整備による取扱貨物の増加。それによる港湾関係交通量の増加。（変更なし）
		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、災害の発生の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	■	■	増加した港湾関係車両に対応し、周辺地域の混雑の緩和、騒音・振動・粉じん等の解消のために臨港道路を整備（令和8年度完了予定）	
		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	□	□	関連事業は全て平成26年までに完了済。（変更なし）
	○整備効果	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	■	■	船舶の大型化への対応や貨物の陸上輸送距離の短縮。（変更なし） 臨港道路の整備により、周辺地域の混雑の緩和、騒音・振動・粉じん等の解消が図られ、生活環境や利便性が向上する。（変更なし）
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）等	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か	■	■	B/C = 1.2 (R1評価時B/C=1.2) ・輸送の信頼性向上 ・道路の混雑緩和 ・振動騒音などの軽減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・地域経済への寄与(従業員数(H16→R2)：約4,251人)
	○工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合	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	■	■	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・解説等であり、適合した工法を採用している。その他、臨港道路については、道路構造令に基づき設計している。（変更なし）
		複数案の検討	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	■	■	既存の臨港道路の拡幅案と事業中のバイパスの臨港道路①(都市計画路線認定)での比較。（変更なし）
	○コスト縮減	コスト縮減に向けた具体的施策	コスト縮減に向けた工種・工法の導入	■	■	臨港道路の設計において、盛土構造により土砂の受入を行う構造にすることで、他の公共残土の受入を可能とし、トータルコストの縮減を図る。（変更なし）
		地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効利用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	現地発生材等を再利用 基礎砕石に近隣処理施設の再生クラッシャー、再生栗石等を使用。（変更なし）
	○環境等への配慮	自然環境への配慮	環境に配慮した事業である	■	■	臨港道路の施行箇所周辺は、耕作地であるため施工時の排水処理などに配慮し、周辺環境を保全する。（変更なし）
		周辺の住環境への配慮	周辺の宅地等の住環境を悪化させない	■	■	臨港道路は、住宅地から離れたバイパス整備であり、騒音・振動・粉じん等で石かつ環境に及ぼす影響は少ない。（変更なし）
		景観への配慮	設置施設が周辺景観と馴染むような対策を行う	□	□	
		残土処理の状況	残土処理土量の低減対策と処理地での環境配慮を行う	□	□	
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護を行う	■	■	起業地内の事前調査では、問題ないと結論が出ている。施工時に文化財が確認された場合は保護を優先させる。（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・陳情の有無、期成会等の地元組織の有無 地元漁協の理解があるか	■	■	令和4年5月に中津市から要望書が提出されている。 中津港整備事業において埋立てに関して漁協からの同意をもらっている。漁業補償も済んでいる。（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市町村の支援がある	■	■	市役所及び地元区長が適宜事業進捗の調整を図っている。（変更なし）
		用地取得の難易度	地域地権者等の同意又は理解が得られている	■	■	一部地権者から、用地取得に対する同意が得られていない。（変更なし）
		法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	□	□	
		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	■	■	港湾計画に基づいた計画である。（変更なし）
	○事業の成立性	事業の根拠法令・採択要件	事業実施に係る根拠法令（条項） 事業の採択要件を満たす	■	■	港湾法第43条に基づき事業を実施。（変更なし） 港湾関係補助金等交付規則実施要領など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）
		他事業との連携	他事業との連携により整備効果が大きくなる	□	□	主要地方道中津高田線（臨港道路交差点部の整備は完了）（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）	■	■
		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

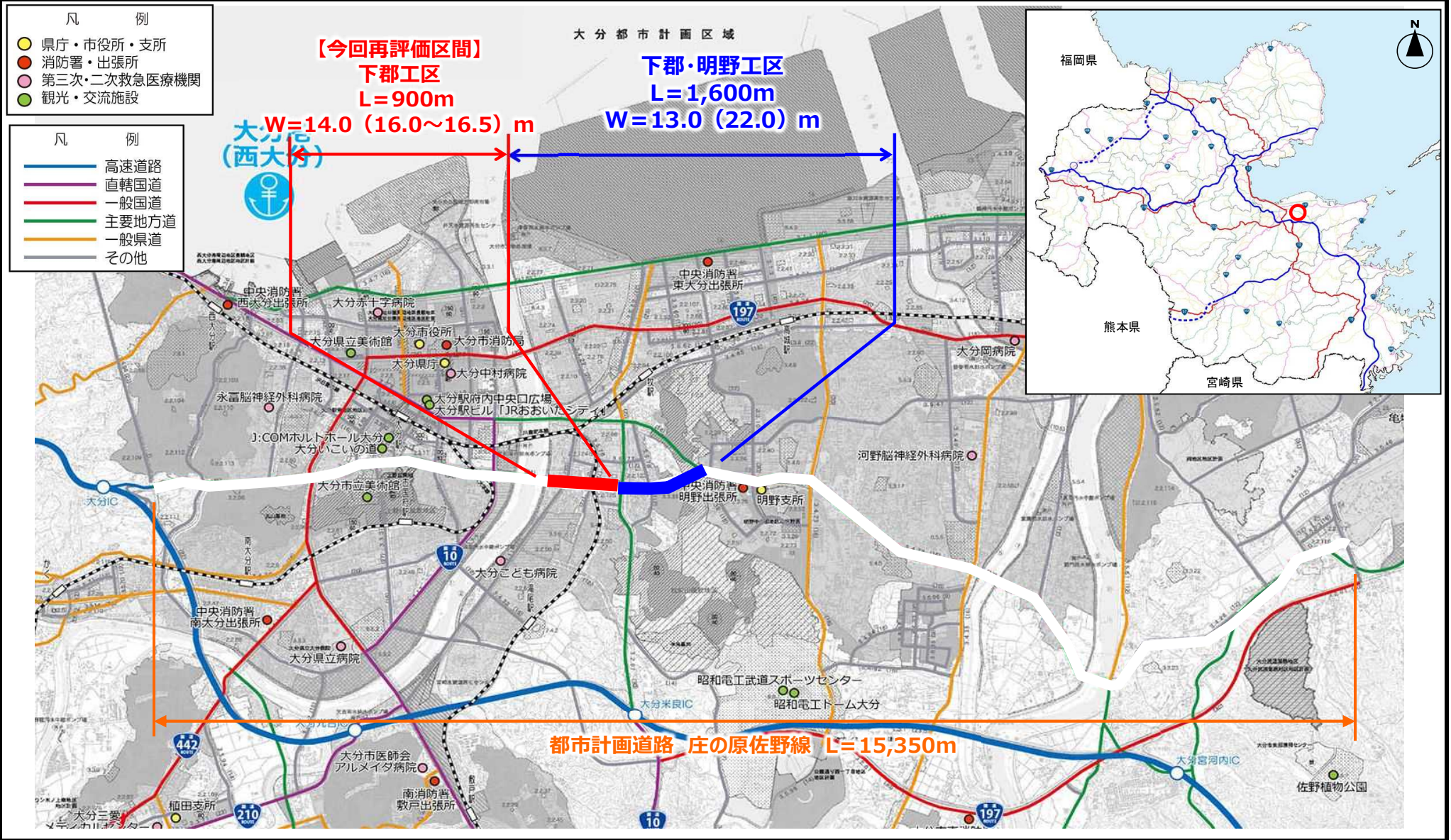
事業名・路線河川港地区名等		都市計画道路事業 ・ 庄の原佐野線					
所在地・工区名		大分市大字下郡～大分市下郡南 (下郡工区)					
事業の目的		市街地の再編、基盤施設の整備等を総合的に実現し、利便性の高い都市市街地の形成を目指すとともに、以下の機能を併せ持つ都市計画道路を整備するものである。 ・東九州道や中九州道などの広域幹線道路とのネットワークの強化を図ることで、地域連携を促し大分市の拠点性を高める。 ・大分市中心部と東西方向のアクセス性の向上を図り、東西の都市内交流軸を形成する。 ・大分市中心部を取り囲む幹線道路の交差点の慢性的な交通渋滞を緩和する。					
再評価基準		大分県公共事業評価実施要領第2条(2)オ(社会経済情勢の急激な変化等) 土木建築部公共事業再評価実施要領第3条(5)ウ(大幅な計画変更)					
未着工・未完了の理由		平成27年度に新規事業評価を受け、平成29年度から調査・測量・設計業務を行い、令和元年度より用地取得に着手した。また、令和4年度より一部工事に着手する予定であり、予定通り事業進捗している。					
事業採択年度		採択年度：平成29年度			着工年度：令和元年度		
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8年度		
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】L=900m(BP)、W=14.0(16.0~16.5)m ※事業範囲最大幅員55.0m 【道路区分】：第4種第1級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】37,500台/日(R22) 【重要構造物】連続高架橋 L=496m ※ランプ部除く					
		当初計画(平成27年度)		第1回変更(令和元年度)		第2回変更(令和4年度)	
	計画期間	平成29年度～令和8年度		平成29年度～令和8年度		平成29年度～令和8年度	
	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	900m	858	900m	858	900m	858
	橋梁工	740m	8,442	740m	8,442	496m	8,263
	用地補償費	1式	7,700	1式	7,700	1式	5,581
	測量設計費	1式	1,000	1式	1,000	1式	1,298
	計		18,000		18,000		16,000
事業の概要	変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費の減は本線起終点の変更に伴う橋梁工の減、及び詳細調査による用地補償費の減による。 <ul style="list-style-type: none"> 橋梁工(地質調査・詳細設計を踏まえた下部工費の増) : +1,821百万円 (事業区間の変更に伴う上下部工費の減) : -2,000百万円 用地補償費(補償物件数の減及び詳細調査の結果) : -2,119百万円 測量設計費(橋梁形式の確定に伴う橋梁数の増、ポーリング延長の増) : +298百万円 					
	事業進捗の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率：80% (面積ベース 令和4年8月末時点) ・事業進捗率：32% (事業費ベース 令和4年3月末時点) 					
事業費の推移		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)		16,000	単位：百万円			
	平成29年度		40	40	測量・調査・設計	0%	
	平成30年度		120	160	測量・調査・設計	1%	
	令和元年度		940	1,100	用地買収、調査・設計	7%	再評価
	令和2年度		2,020	3,120	用地買収、調査・設計	20%	
	令和3年度		1,920	5,040	用地買収、調査・設計	32%	
	令和4年度		1,920	6,960	橋梁工事、用地買収	44%	再評価
	令和5年度		2,300	9,260	橋梁工事、用地買収	58%	
	令和6年度		2,320	11,580	橋梁工事、道路工事	72%	
	令和7年度		2,240	13,820	橋梁工事、道路工事	86%	
	令和8年度		2,180	16,000	橋梁工事、道路工事	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"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・前回評価時から現況交通量は横ばいである。 ※現況交通量(市道下郡東西大通り線) <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価(H30実測:交通量21,009台/日)→今回(R3実測:交通量19,925台/日) ・R4.4.1 重要物流道路に指定(下郡工区は事業中区間として指定) 			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・地元及び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。 H28.8 地元期成会→国 事業採択要望 R4.8 地元期成会→国 早期完成要望 上記のほか、毎年、地元期成会→県へ事業推進の要望あり。 			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・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、宗麟大橋へ向かう市道下郡東西大通り線や、県道大分臼杵線等で慢性的な交通渋滞が発生。 ・現道(市道)は緊急輸送道路に指定されているものの、JR豊肥本線との交差部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に指定され防災上の弱点となっている。 			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・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と中心市街地のアクセシビリティ向上につながり、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)へのアクセシビリティの向上に寄与 			
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	令和元年度 再評価時	今回 再評価時
			1.1	1.1(残事業1.2)	1.6(残事業3.0)
	費用便益の分析	<p>当初:総費用C=12,709百万円、総便益B=14,124百万円 ⇒B/C=1.1 前回:総費用C=14,866百万円、総便益B=16,573百万円 ⇒B/C=1.1 今回:総費用C=14,620百万円、総便益B=23,241百万円 ⇒ B/C=1.6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総費用の減少は事業区間変更に伴う事業費の減少による。 ・総便益の増加は推計交通量の増加及び評価基準年のスライド(R1→R4)による。 			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・道路法、道路構造令、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。 			
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> ◆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、経済的な橋梁形式及び下部工形式を採用 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・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) ・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。 ・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。 ・本工事で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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・「庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会」より、毎年強い要望をうけている。 ・市町村の協力:大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている。 ・用地取得の難易度:既成市街地を通過する路線のため難易度が高いことが想定されたが、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の協力も得られ、用地取得は順調に進捗している。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・道路法第15条に基づき実施 ・国からの事業認可を受け県が事業を実施(都市計画法第59条第2項) ・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(特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間) ・「安心・活力・発展プラン2015(改訂)」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、「大分県長期道路整備計画『おおいたの道構想2015(改訂)』」に基づき事業実施している。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から大幅な変更はない。 ・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豊肥本線交差部の工事は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	・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。			

事業箇所位置図



様式2-3

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 <small>平成29年度～令和58年度</small>	道路建設費	完成4車線	15,088,000	(残事業 8,437,000)
	維持管理費	主要地方道	278,000	(残事業 278,000)
	更新費		0	(残事業 0)
(期間の内訳)				
事業期間 <small>平成29年度～令和8年度</small>				
維持管理期間 <small>令和9年度～令和58年度</small>				(残事業 8,715,000)
	合 計		15,366,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 <small>令和9年度～令和58年度</small>	走行時間短縮便益		49,508,000	(残事業 49,508,000)
	走行経費減少便益		6,627,000	(残事業 6,627,000)
	交通事故減少便益		4,179,000	(残事業 4,179,000)
(期間の内訳)				
事業完了後 <small>令和9年度～令和58年度</small>				
	合 計		60,314,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	14,620,000	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 7,757,000)		
総便益額 (B)	23,241,000	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 23,241,000)		
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{23,241,000}{14,620,000} = 1.59 \approx 1.6$ $\frac{\text{残事業 } 23,241,000}{\text{残事業 } 7,757,000} = 3.00 \approx 3.0$			
(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"> ・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 ・中心市街地と広域拠点である米良ICのアクセス向上 ・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 				

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な理由	■	■	並行路線の県道大分円杵線等の交通容量不足による交通渋滞の解消（変更なし）		
			路線現況	■	■	（前回）平日交通量21,009台/日、（H30.11実測） （今回）平日交通量19,925台/日、（R3.10実測）		
			道路幾何構造	■	■	現況道路幅員（市道）W=8.5m（片側1車線、JRアンダーパス）（変更なし）		
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	現道（市道）が緊急輸送道路に指定されているが、JR豊肥本線との交差部がアンダーパスとなっており、浸水被害等の際に防災上の弱点となっている（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	■	■	下郡工業団地入口交差点においてピーク時に渋滞が発生（交通集中及び先詰まりを起因とする交通混雑が発生） （前回）渋滞長490m（今回）渋滞長540m		
			関連事業との進捗調整等	■	■	庄の原佐野線元町・下郡工区供用後の交通集中が発生しているため、早急な事業化が必要		
			○整備効果	事業実施により得られる効果	防災・減災対策に係る効果	■	■	緊急輸送道路（1次ネットワーク）の整備により防災機能向上（変更なし）
交通安全対策に係る効果	■	■			生活道路と通過交通の分離により通学路の安全確保（変更なし）			
都市空間整備に係る効果	■	■			新たな東西の都市内交流軸であるため、並行路線の県道大分円杵線等の渋滞緩和（変更なし）			
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	■	■			・米良ICと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、都心部へ流入する交通量が分散され、国道10号などの幹線道路の渋滞緩和に寄与する。（変更なし）			
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	□	□			—			
○費用対効果分析	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（前回）1.1（今回）1.6（残事業B/C：3.0）	
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			関係法令や技術基準等への適合状況	■	■	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）
		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	■	■	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（変更なし）
	○コスト削減	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	■	■	橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式及び下部工形式を採用（変更なし）		
		地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	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（変更なし）		
	○環境等への配慮	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	■	■	高架道路を採用することで、地形変化による影響が小さい計画としている（変更なし）		
		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	■	■	・ルート選定において日照も考慮（高架道路を現道の南側に配置） ・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		
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	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（変更なし）		
事業実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	■	■	H28年8月、R4年8月に庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会が直接国交省へ要望書提出 上記の他にも毎年、期成会から県へ要望書が提出されている。（変更なし）		
		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	■	■	大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている。（変更なし）		
		用地取得の難易度	地権者の同意、事業への理解の状況	■	■	（前回）地元自治会代表者により組織される期成会より事業への理解を得ている。 （今回）地元自治会代表者により組織される期成会の協力も得られ、用地取得率80%		
		法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	■	■	都市計画変更（H29年2月、R1年5月）、事業認可（H29年8月）		
	○事業の成立性	上位計画等との関連	都市計画 おおいたの道構想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）	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	（前回）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】に位置付け （今回）都市計画区域マスタープラン【R3.3改訂】、大分都市圏総合都市交通計画【R3.3改訂】に位置付け 渋滞対策、快適な道路空間の形成、広域ネットワークの整備（変更なし） 大分県地域強靱化計画関係事業に位置付け		
		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	■ ■	■ ■	都市計画法第59条第2項に基づき事業を実施（変更なし） 補助事務提議に規定された事業内容、採択基準の要件に適合（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	■	■	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目に見える（変更なし）		
		○事業の特殊性	施工時期、期間の制限	工事の実施時期・期間への制限	■	■	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（変更なし）	
		技術的難易度	技術面からの事業の実現性	■	■	本線とJR豊肥本線交差部の工事は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（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。

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 ・ 庄の原佐野線					
所在地・工区名		大分市下郡南～大分市明野西 (下郡・明野工区)					
事業の目的		都市計画道路 庄の原佐野線は、大分市の東西骨格軸となる重要な路線であり、以下を目的として本事業区間の整備を行う。 ・ 大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮 ・ 安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・ 渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・ 浸水時における避難路の確保					
再評価基準		大分県公共事業評価実施要領第2条(2)オ(社会経済情勢の急激な変化等) 土木建築部公共事業再評価実施要領第3条(5)ウ(大幅な計画変更)					
未着工・未完了の理由		平成27年度に新規事業評価を受け、平成29年度から調査・測量・設計業務を行い、令和元年度より用地取得に着手した。また、令和4年度より一部工事に着手する予定であり、予定通り事業進捗している。					
事業採択年度		採択年度： 令和5年度(予定)		着工年度： 令和5年度(予定)			
事業実施予定期間		当初： 令和5年度～令和18年度		変更： 令和5年度～令和18年度			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】L=1600m(BP)、W=13.0(22.0)m ※事業範囲最大幅員61.0m 【道路区分】：第4種第1級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】28,300台/日(R22) 【重要構造物】連続高架橋 L=714m ※ランプ部除く					
		当初計画(令和3年度)		第1回変更(令和4年度)			
	計画期間	令和5年度～令和18年度		令和5年度～令和18年度			
	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)		
	道路工	630m	3,388	630m	3,388		
	橋梁工	670m(本線) 230m(ランプ)	14,663	914m(本線) 230m(ランプ)	16,663		
	用地補償費	1式	5,631	1式	5,631		
	測量設計費	1式	1,318	1式	1,318		
	計		25,000		27,000		
	変更内容・理由	・ 事業費の増は、事業区間の変更に伴う橋梁工の増による。 橋梁工(事業区間の変更) : +2,000百万円					
事業費の推移	事業進捗の状況	・ 用地取得率：0% ・ 事業進捗率：0%					
		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)	27,000	単位：百万円			
		令和4年度	0	0		0%	再評価
		令和5年度	210	210	橋梁工事、測量・調査・設計	1%	
		令和6年度	320	530	橋梁工事、測量・調査・設計	2%	
		令和7年度	400	930	用地買収、調査・設計	3%	
		令和8年度	400	1,330	用地買収、調査・設計	5%	
		令和9年度	2,070	3,400	用地買収、調査・設計	13%	
		令和10年度	2,250	5,650	道路工事、用地買収、調査・設計	21%	
		令和11年度	2,320	7,970	橋梁工事、道路工事、用地買収、調査・設計	30%	
		令和12年度	2,600	10,570	橋梁工事、道路工事、用地買収、調査・設計	39%	
		令和13年度以降	16,430	27,000	橋梁工事、道路工事、調査・設計	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"> ◆前回評価時から変更はない。 ・前回評価時から現況交通量は変更なし。 ※現況交通量(県道大分臼杵線_加納交差点東側断面) ・前回評価(R3実測:交通量24,270台/日)→今回変更なし 		
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・地元及び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。 R4.1 地元期成会→県 早期事業化要望 R4.8 地元期成会→国 新規事業化要望 上記のほか、H27から毎年、地元期成会→県へ早期事業化の要望あり。 		
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・主に明野地区からの交通が集中する加納西交差点では、700m超もの渋滞が発生 ・県道大分臼杵線の加納西～明野南間では、県平均(37.6件/億台km)の約2.7倍である、103件/億台kmの高い死傷事故率 ・交通渋滞に起因して、救急搬送や路線バスの運行に支障をきたしている。 ・大分市東西方向の主要幹線道路(県道大分大分港線、国道197号、国道10号、県道大分臼杵線)は、津波、及び大分川の洪水による浸水が想定される。 		
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮 ・安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・高架構造のバイパス整備により、浸水時における避難路の確保 		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比(B/C)	前回評価時	今回 再評価時	—
		1.7	1.6(残事業1.6)	—
	費用便益の分析	<p>前回:総費用C=15,679百万円、総便益B=27,108百万円 ⇒ B/C=1.7 今回:総費用C=17,833百万円、総便益B=28,769百万円 ⇒ B/C=1.6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総費用の増加は事業区間の変更に伴う総事業費の増による。 ・総便益の増加は評価基準年のスライド(R1→R4)による。 		
工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 ・下記を考慮し、複数ルートを検討の上、大分県都市計画審議会の審議をもって都市計画決定された最適なルートである。 (鉄塔を回避、周辺家屋への影響、土量バランス、これらを踏まえた整備コスト) 			
コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・現地の状況、沿道利用の状況を踏まえ、歩道は片側のみとする。 ・橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式を採用する。 ・現場発生土を本事業区間の盛土材や他工事へ流用 ・アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用 			
環境等への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・事業区間の約5割が高架構造であり、地形変化が少ない道路計画 ・ルートの決定においては、日照も考慮(高架道路を現道の南側に配置) ・低騒音低振動の施工機械を採用し、周辺住環境に配慮 ・現場発生土について、可能な限り現場内流用とし、余剰分については他公共事業等への流用を行う計画 			
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・「庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会」より、毎年強い要望をうけている。 ・市町村の協力:大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている。 ・用地取得の難易度:既成市街地を通過する路線であ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により事業への理解を得ている。 ・法令等:令和元年5月に現ルート及び幅員(道路幅)での都市計画決定済み(令和4年度に法面含めた変更予定) 		
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・道路法第15条に基づき実施 ・国からの事業認可を受け県が事業を実施(都市計画法第59条第2項) ・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(特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間) ・「安心・活力・発展プラン2015(改訂)」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、「大分県長期道路整備計画『おおいたの道構想2015(改訂)』」に基づき事業実施している。 ・庄の原佐野線(下郡工区)の事業を実施中であり、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	<ul style="list-style-type: none"> ◆前回評価時から変更はない。 ・現道(大分臼杵線)との合流部である明野南交差点付近においては、約24,000台/日の交通機能を維持し、切り替えを行いながら切土工事を実施するため、適切な施工計画・交通誘導・安全対策が必要 		
対応方針	対応方針案	・継続		
	理由	・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。		

様式2-3

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 下郡明野工区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 <small>令和5年度～令和68年度</small>	道路建設費	完成4車線	25,445,000	(残事業 25,445,000)
	維持管理費	主要地方道	494,000	(残事業 494,000)
	更新費		0	(残事業 0)
(期間の内訳)				
事業期間 <small>令和5年度～令和18年度</small>				
維持管理期間 <small>令和19年度～令和68年度</small>				(残事業 25,938,000)
	合 計		25,939,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 <small>令和19年度～令和68年度</small>	走行時間短縮便益		99,498,000	(残事業 99,498,000)
	走行経費減少便益		7,048,000	(残事業 7,048,000)
	交通事故減少便益		2,502,000	(残事業 2,502,000)
(期間の内訳)				
事業完了後 <small>令和19年度～令和68年度</small>				
	合 計		109,048,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	17,833,000	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 17,833,000)		
総便益額 (B)	28,769,000	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 28,769,000)		
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{28,769,000}{17,833,000} = 1.61 \approx 1.6$ $\text{残事業 } \frac{28,769,000}{17,833,000} = 1.61 \approx 1.6$			
(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"> ・大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和 ・安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・浸水時における避難路の確保 				

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な理由	■	■	大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮、渋滞緩和による自動車交通の安全確保及び救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上（変更なし）	
			路線現況	■	■	平日交通量 24,270台/日、（R3.10実測）（変更なし）	
		緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	■	■	道路幅員9.0（16.0）m、歩道幅員（両側）2.0m（大分臼杵線 加納交差点東側断面）（変更なし） 歩行者通行量、自転車通行量ともに多く、通勤時間帯に歩行者と自転車が錯綜（歩道内自転車通行可）	
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	緊急輸送道路【2次ネットワーク】、大分県道路啓開計画 啓開ルート【ステップⅢ】（大分臼杵線）（変更なし）	
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	迂回が必要な場合は、萩原下郡線、国道197号、松岡日岡線を通行し、約4.7km、約15分の迂回が必要（変更なし）	
			交通事故発生状況	■	■	死傷事故が129件/10年発生、死傷事故率が103件/億台・km（県管理路線平均37.6件/億台・kmの約2.7倍）（H22～R1）（変更なし）	
			通学路の指定状況	■	■	下郡小学校の通学路に指定、歩行者（通学児童）177人が当該区間を利用（R2）（変更なし）	
			渋滞状況	■	■	主要渋滞箇所指定（加納西、加納）、加納西交差点において朝ピーク時に700m超の渋滞が発生（R3.10.20実測）（変更なし）	
	関連事業との進捗調整等	関連事業の進捗等への影響	■	■	事業中である隣接工区「下郡工区」の事業完了後に本格的に用地買収、工事等着手予定であり、「下郡工区」への影響なし（変更なし）		
	○整備効果	事業実施により得られる効果	防災・減災対策に係る効果	■	■	大分市東西方向の主要幹線道路（県道大分大分港線、国道197号、国道10号、県道大分臼杵線）は、津波、及び大分川の洪水による浸水が想定される。本事業区間整備により、浸水時における避難路を確保（変更なし）	
			交通安全対策に係る効果	■	■	安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保（変更なし）	
			都市空間整備に係る効果	■	■	大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、自転車走行空間の構築（変更なし）	
			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	■	■	大分市の新たな東西骨格軸の整備により、大分市中心部へ流入する交通の分散化を図り、東西方向の通勤・生活交通、及び物流交通の円滑化に寄与（変更なし）	
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	○費用対効果分析	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（前回）1.7（今回）1.6（残事業B/C：1.6）	
	○工法の妥当性	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（変更なし）	
		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	■	■	下記を考慮し、複数ルートを検討の上、大分県都市計画審議会の審議をもって都市計画決定された最適なルートである。（鉄塔を回避、周辺家屋への影響、土量バランス、これらを踏まえた整備コスト）（変更なし）	
	○コスト削減	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	■	■	・現地の状況、沿道利用の状況を踏まえ、歩道は片側のみとする。 ・橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式を採用する。（変更なし）	
		地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	現場発生土を本事業区間の盛土材や他工事へ流用、アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用（変更なし）	
	○環境等への配慮	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	■	■	事業区間の約5割が高架構造であり、地形変化が少ない道路計画としている。（変更なし）	
		周辺の住環境への配慮	周辺の住環境の状況と負荷軽減対策	■	■	・ルートの決定においては日照も考慮（高架道路を現道の南側に配置） ・低騒音低振動の施工機械を採用、周辺住環境に配慮（変更なし）	
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	橋梁や防護柵等の色彩を調整し周辺景観との調和を図る。（変更なし）	
		残土処理の状況 文化財の保護	残土処理土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	■ ■	■ ■	現場発生土について、可能な限り現場内流用とし、余剰分については他公共事業等への流用を行う計画（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。（変更なし）	
	事業実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	■	■	「庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会」より、毎年強い要望をうけている。（変更なし）
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	■	■	大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている。（変更なし）	
用地取得の難易度			地権者の同意、事業への理解の状況	■	■	既成市街地を通過する路線であ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により事業への理解を得ている。（変更なし）	
○事業の成立性		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、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。（変更なし）	
		上位計画等との関連	都市計画	都市計画	■	■	都市計画区域マスタープラン【R3.3改訂】に位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間）（変更なし）
			おおいたの道構想2015	おおいたの道構想2015	■	■	「2.まちの魅力を高めた活力ある地域づくりを支える道路整備」「(2).快適な道路空間の形成」（変更なし）
			地域防災計画・地域強靱化計画	指定避難所（下郡小学校、明野西小学校）、津波避難所（希望ヶ丘公園）までのアクセスルート（大分臼杵線）大分県地域強靱化計画関係事業に位置付け	■	■	（変更なし）
		その他（交安法指定道路、長寿命化計画など）	交安法指定道路1号該当区間（付近に下郡小学校がある）（大分臼杵線）	■	■	（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（案項） 事業の採択基準、適合状況	■ ■	■ ■	道路法第15条、及び都市計画法第59条第2項に基づき事業を実施（変更なし） 補助事務提議に規定された事業内容、採択基準の要件に適合（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	■	■	庄の原佐野線（下郡工区）の事業を実施中（H29～R8）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（変更なし）	
○事業の特殊性	施工時期、期間の制限	工事の実施時期・期間への制限	□	□	—		
	技術的難易度	技術面からの事業の実現性	■	■	現道（大分臼杵線）との合流部である明野南交差点付近においては、約24,000台/日の交通機能を維持し、切り替えを行いながら切土工事を実施するため、適切な施工計画・交通誘導・安全対策が必要（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。