

施策名：地域生活交通システムの形成

事業名	担当課・局・室名	ページ
離島航路対策費	観光・地域局交通政策課	2 / 8
地方バス路線維持対策費	観光・地域局交通政策課	3 / 8
生活交通路線支援事業	観光・地域局交通政策課	4 / 8
設計VE推進事業	建設政策課	5 / 8
暮らしの道再生事業	道路保全整備室	6 / 8
道路改良事業	道路保全整備室	7 / 8
(公)連続立体交差事業	都市計画課	8 / 8

事業名	離島航路対策費	事業期間	昭和 48 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	離島住民	現状・課題	離島航路では、離島の急速な過疎化や少子・高齢化による人口減少に伴って航路利用者が減少しており、その一方で、島民減少を補うほどの交流人口の増加は望めない状況にある。このため、毎期大きな欠損額を計上している各航路の運営は容易に改善せず、航路事業者は苦しい経営を強いられている。
	意図	生活航路の維持を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	21年度	22年度	23年度	24(予算)
離島航路事業費補助	国と県による合同監査後の査定後純欠損額から国庫補助金を差し引いた額の3/4を補助(残り1/4は市町村が補助) ・姫島～国見航路(姫島村) ・津久見～保戸島航路(津久見市) ・大島～佐伯航路(佐伯市) ・蒲江～深島航路(佐伯市)	直接補助	離島航路事業者	総コスト	69,377	50,309	64,471	54,334
				事業費	67,377	48,309	62,471	52,334
				うち一般財源	67,377	48,309	62,471	52,334
				人件費	2,000	2,000	2,000	2,000
				職員数(人)	0.20	0.20	0.20	0.20

[事業の成果等]

事業の成果	国及び市町村と協調して離島航路を支援することにより、離島航路が維持され、離島地域の振興及び離島住民の安定的な生活の維持を図ることができた。					活動指標	指標名(単位)	事業の実績		最終目標		
							補助航路数(航路)	22年度	23年度	目標値	目標年度	
							4	4	4			
成果指標	指標名(単位)	達成度	21年度	22年度	23年度	24年度	最終達成(年度)	評価	備考			
			目標値	4	4	4						4
			実績値	4	4	4						4
			達成率	100.0%	100.0%	100.0%						100.0%
	維持航路数(航路)						達成					

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	離島航路整備法 大分県離島航路事業費補助金交付要綱	離島航路は、高齢化等による島民の減少により苦しい経営を続けており、支援制度がなくなればその存続だけでなく、離島地域の振興及び離島住民の安定的な生活の維持がおびやかされる。島民の生命や生活を守る唯一の公共交通機関としての離島航路を維持するために、引き続き県としても支援する必要がある。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	23年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	一部図っている(拡大可能)	・平成22年度までは「航路改善協議会」、平成23年度は「航路運営協議会」を設置し、航路改善策を検討するとともに、各改善策の実施状況を確認して指導 ・国の調査事業費補助を活用して航路改善計画を策定し、これに基づいた改善の取組を実施(H21蒲江～深島、H22大島～佐伯、H23津久見～保戸島)	21年度	23年度	総コスト / 成果指標の実績値
			17,344 千円/航路	16,118 千円/航路	

[総合評価]

方向性	現状維持	方向性の判断理由	航路運営が改善しない現状で航路を維持するためには、現在の支援を継続する必要があるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年4月の制度改正で、国庫補助が事前内定方式になったため、予め国庫補助金額が分かった状態で航路運営を行えるので、県及び市町村の負担を極力抑えるために、事業遂行状況の把握を徹底し、航路事業者に対する収益増、費用減の指導を実施 今後航路欠損額が大幅に増加した場合、県と市町村の負担割合の見直しの検討が必要 		

事業名	地方バス路線維持対策費	事業期間	昭和 47 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	県民	現状・課題	利用者の減少に伴って、バス事業者による公共交通の維持が難しくなっており、高齢者や運転免許を持たない県民が日常生活を送るうえで必要な交通手段としての公共交通路線の維持が求められている。
	意図	生活交通の確保を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト				
				21年度	22年度	23年度	24(予算)	
生活交通路線維持費補助	補助対象系統ごとに運行欠損額に対して補助 (5乗合バス事業者 17系統)	直接補助	バス事業者	総コスト	116,886	95,258	112,773	112,470
生活交通路線車両購入減価償却費等補助	車両購入に係る減価償却費に対して補助 (2乗合バス事業者 新規1台、継続3台)			事業費	109,886	91,258	108,773	108,470
				うち一般財源	109,886	91,258	108,773	108,470
生活交通路線合理化促進補助	事業者の経常費用が標準経常費用を下回っている場合かつ事業者の経営が前年度より改善している場合に補助			人件費	7,000	4,000	4,000	4,000
				職員数(人)	0.70	0.40	0.40	0.40

[事業の成果等]

事業の成果	生活交通路線として広域的・幹線的なバス路線に係る経費を、国と協調して支援することで、県民の生活交通を確保することができた。加えて、バリアフリー法適合ノンステップバスを1台導入し、県民の円滑な移動の一助となった。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
			22年度	23年度	目標値	目標年度		
			補助路線数(路線)	18	17			
			ノンステップバス導入台数(台)	2	1			

成果指標	指標名(単位)	達成度	21年度	22年度	23年度	24年度	最終達成(年度)	評価	備考
	公共交通機関(バス)の利用者数(千人)	目標値		21,700	19,900	19,900			23年度の実績値は平成25年3月頃九州運輸局から公表される予定
		実績値	20,387	19,884					
		達成率		91.6%					

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	バス運行対策費補助金交付要綱(地域公共交通確保維持改善事業費国庫補助金交付要綱)	複数の市町村にまたがる広域的・幹線的な路線の維持確保のための事業であるため、県として維持確保に努める必要がある。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	23年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	・運行欠損額の大きな系統では収支改善計画を策定 ・利用拡大や収支改善に資するため、補助対象路線の運行実態調査を実施	21年度	23年度	総コスト / 補助路線数(H21:19系統)
			6,152 千円/系統	6,634 千円/系統	

[総合評価]

方向性	見直し(24年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の補助制度変更への対応、路線を安定的に維持するために運行効率の向上を図る必要があるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後は国との協調補助ではなくなったことから、県としての支援基準について主体的に検討していくことが必要→補助制度の見直しについて検討 ・ 23年度実施の調査事業の結果に基づき、利用拡大や運行効率向上を図るための運行の見直しに向けて、乗合バス事業者と一緒に検討 ・ 生活交通路線車両購入減価償却費等補助の対象車両については、引き続きバリアフリー法適合ノンステップバス車両を優先し導入 		

事業名	生活交通路線支援事業	事業期間	平成 21 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	県民	現状・課題	利用者の減少に伴って、バス事業者による公共交通の維持が難しくなっており、高齢者や運転免許を持たない県民が日常生活を送るうえで必要な交通手段としての公共交通路線の維持が求められている。
	意図	生活交通の確保を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト				
				21年度	22年度	23年度	24(予算)	
生活交通路線維持費補助	市町村が運行するコミュニティバス等運行補助 (13市町 230系統) 市町村が運行補助する民間路線バス (8市町 86系統)	直接補助	市町村	総コスト	12,592	77,936	91,826	93,520
				事業費	5,592	71,936	85,826	87,520
				うち一般財源	5,592	71,936	85,826	87,520
				人件費	7,000	6,000	6,000	6,000
				職員数(人)	0.70	0.60	0.60	0.60

[事業の成果等]

事業の成果	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
		22年度	23年度	目標値	目標年度		
コミュニティバス等の運行に係る経費を市町村に助成することで、地域の状況に応じた、生活に欠かせない移動手段である公共交通を確保することができた。	補助対象民間バス路線数(系統)	86	86				
		補助対象コミュニティバス路線数(系統)	226	230			

成果指標	指標名(単位)	達成度	21年度	22年度	23年度	24年度	最終達成(年度)	評価	備考	
		目標値								
		実績値								
		達成率								

指標が設定できないのは、対象系統の多くは路線バス廃止に伴う代替交通であり、系統数や利用者数の拡大が必ずしも本県の公共交通の充実を意味するものではないため

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	なし	バス路線は、マイカー等の移動手段を持たない県民にとって、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を送るうえで必要不可欠なものであることから、県としても市町村と連携してバス路線の確保維持に努めることが必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	23年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
			21年度	23年度	
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	・市町村を対象に、収支の改善に向けた取組を支援する研修会を開催 ・運輸支局と一緒に市町村へ出向き、相談や助言を行う意見交換会を個別に開催	242 千円/系統	292 千円/系統	総コスト/ 補助路線数 (H21:52、H23:316)

[総合評価]

方向性	見直し(24年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の補助制度の活用やコミュニティバス等の運行効率の向上を図り、路線を安定的に維持するため
改善計画等			<ul style="list-style-type: none"> 国の地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持事業の対象となり得る系統については、同事業の積極的活用を指導 利用者拡大を目指した利用者ニーズに合ったルートやダイヤの見直しへ誘導するための補助制度の見直し(段階的に3年程度かけて見直し実施) 利用者の少ない系統については、より効率的運行が可能なデマンド運行への移行誘導

事業名	設計VE推進事業	事業期間	平成 18 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	建設政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	土木建築部の技術職員	現状・課題	公共事業予算が削減されていくなかでも、社会資本整備に関する県民の要望は強いいため、コスト削減の効果が高く、地元のニーズを反映することができる設計VE*の考え方の定着が求められている。 (*設計VE(Value Engineeringの略)とは、事業の設計段階において、その事業が果たすべき「役割」と、そのために費やされる「コスト」との関係を分析し、その事業の「価値」を高める手法のこと)
	意図	設計VEの考え方を定着させる		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	21年度	22年度	23年度	24(予算)
設計VE実務者研修 チームリーダー養成研修 監理・監督者研修 設計VE推進連絡会議 設計VEワークショップ支援	設計VEの基礎技術習得のための研修(2日間×2回) ワークショップのリーダーを務める人材の育成(2日間) 所属長などの幹部職員に対し、設計VEの研修(1日間) 設計VEに関する活動などについて検討(2回) ワークショップの運営方法などを学ぶ研修(1回) 委託先：民間コンサルタント	一部委託	県	総コスト	5,000	4,918	4,952	5,000
				事業費	4,000	3,918	3,952	4,000
				うち一般財源	4,000	3,918	3,952	4,000
				人件費	1,000	1,000	1,000	1,000
				職員数(人)	0.10	0.10	0.10	0.10

[事業の成果等]

事業の成果	VE実務者研修により、42名の職員がVEの基礎技術を習得し、土木建築部内に設計VEの考え方を浸透できた。また、設計VEワークショップ支援においても目標を達成した。					活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
									22年度	23年度	目標値	目標年度
							VEリーダー認定試験合格者(人)		1	2		
							研修回数(回)		5	5		
成果指標	指標名(単位)		達成度	21年度	22年度	23年度	24年度	最終達成(年度)	評価	備考		
	設計VEワークショップ支援におけるコスト削減率(%)		目標値	25	5	15			達成			
			実績値	44	46	15						
			達成率	176.0%	920.0%	100.0%						

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	なし	年々減少を続ける公共事業予算に対して、住民のニーズを把握した社会資本をより安く県民に提供するため、公共事業を担当する職員が設計VEの手法を活用していくことが必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	23年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	一部図っている(拡大可能)	・設計VE推進連絡会議において、より効率的な設計VEの活動について検討 ・設計VE対象業務の選定基準を明確化	21年度	23年度	総コスト / 成果指標の実績値
			114 千円/%	330 千円/%	

[総合評価]

方向性	現状維持	方向性の判断理由	公共事業費が減少していく中、今後ますますVEの考え方が重要になっていくため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 土木建築部の職員に対して、VE基本試行とVEテクニックの習得をより組織的に実施 VE活動の核となるチームリーダーの育成 設計VEワークショップを行った業務に対する評価手法を検討 		

事業名	(単) 暮らしの道再生事業 (※旧 生活道路改繕事業)	事業期間	平成 23 年度～平成 24 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
	担当課・局・室名			道路保全整備室	

[目的、現状・課題]

目的	対象	生活道路として利用される国県道	現状・課題	県民からの生活道路に関する要望が依然として多く寄せられており、また安全安心に関する新たな要望もありその対応が急務である。
	意図	良好な道路環境を確保する		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト				
				21年度	22年度	23年度	24(予算)	
暮らしの道再生事業	路肩拡幅(28件)既設側溝蓋掛け(14件)蓋付側溝新設(19件)による離合スペースや歩行者などの通行空間の確保や、防草工など視距改良(22件)による常時安全な見通しの確保、舗装補修(28件)、交通安全施設の新設・修繕(8件)による良好な道路環境の確保などの道路改繕工事を実施	直接実施	県	総コスト			762,000	862,000
				事業費			700,000	800,000
				うち一般財源			190,000	294,000
				人件費			62,000	62,000
				職員数(人)			6.20	6.20

[事業の成果等]

事業の成果	23年度は県民から要望のあった、国道10路線、県道62路線、総実施箇所119箇所の道路改繕工事を実施し、低コストかつ短期間に生活道路の安全性や利便性の向上を図った。また地元小規模業者の受注率を高め、地域雇用創出など景気対策に貢献した。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
			22年度	23年度	目標値	目標年度		
			対応が完了した要望箇所数(箇所)		119	220	24	

成果指標	指標名(単位)	達成度	21年度	22年度	23年度	24年度	最終達成(24年度)	評価	備考
	対応が完了した要望箇所数(箇所)	目標値			100	120	220	達成	
		実績値			119				
		達成率			119.0%				

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	道路法 第12・13条(国道) 同法 第16条(都道府県道)	道路法では、改築、修繕、管理は道路管理者である都道府県が行う旨定められている。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	23年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	・一律の道路構造・規格を適用せず、地域の実情に即した工法・構造でコストを削減	21年度	23年度	総コスト / 成果指標の実績値
				6,403 千円/箇所	

[総合評価]

方向性	見直し(24年度)事業内容の拡充	方向性の判断理由	安全・安心に関する新たな要望があり、事業メニューを追加するため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 側溝蓋の老朽化によるがたつき・凹凸による歩行者の転倒が懸念されることから、安全な歩行空間の確保を新たなメニューに追加 24年度は、県民ニーズによりきめ細やかに応えることができるように、対策内容の検証を実施 		

事業名	道路改良事業	事業期間	平成 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	道路保全整備室

[目的、現状・課題]

目的	対象	一般国道、主要地方道、一般県道	現状・課題	幹線道路網を構成する国道・県道及び市町村道において、多様化する県民の要望に応え、地域の実情に応じた様々な施策を支援するために、「おおいたの道構想21（大分県中長期道路整備計画）」を基本計画として、体系的な道路整備を進める。
	意図	整備を促進する		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名		執行形態	事業主体	コスト	21年度	22年度	23年度	24(予算)	
(単)道路改良事業	主要地方道両子山武蔵線ほか	全 98箇所	直接実施	県	総コスト	6,389,334	4,866,776	4,613,957	6,659,213
(単)地方特定道路整備事業	一般県道弓立上戸次線ほか	全 36箇所							
(単)橋梁整備事業	主要地方道日之影宇目線長湫橋ほか	全 4橋							
					事業費	6,389,334	4,866,776	4,613,957	6,659,213
					うち一般財源	360,751	133,091	402,359	922,816
					人件費				
					職員数(人)				

[事業の成果等]

事業の成果	「おおいたの道構想21」の具体的整備プログラムである「大分県版ちやく2プロジェクト(豊ちやく)」の達成に努めた結果、一般県道成仏杵築線明治工区が完成し供用開始するなど、県内の道路整備は着実に進んでおり、今後も引き続き、「選択と集中による事業効果の早期発現」を目標に、道路整備を推進していく。成果については、下記の表のとおり。
-------	--

[路線別事業の実施状況]

主要地方道	現在45路線あり、一次改築を基本に整備を図っている。
一般県道	現在193路線あり、整備に当たっては未改良区間及び交通危険箇所を積極的に改良し、市町村間及び生活圏の道路網としての整備を図っている。

平成24年4月1日現在道路状況

道路種別	実延長	改良		舗装		橋梁		トンネル	
		改良済延長(km)	改良率(%)	舗装済延長(km)	舗装率(%)	箇所数	延長(km)	箇所数	延長(km)
一般国道	1,062.7	1,000.2	94.1	1,062.5	100.0	943	49.7	135	37.6
指定区間	359.6	359.6	100.0	359.6	100.0	352	20.0	39	9.1
指定区間外	703.1	640.6	91.1	702.9	100.0	591	29.7	96	28.5
県道	2,521.4	1,681.5	66.7	2,487.6	98.7	1,683	47.2	147	32.5
主要地方道	996.4	748.5	75.1	983.2	98.7	730	21.6	66	16.0
一般県道	1,525.0	933.0	61.2	1,504.4	98.6	953	25.6	81	16.5
合計	3,584.1	2,681.7	74.8	3,550.1	99.1	2,626	96.9	282	70.1

注)旧道を含み、高速自動車国道、自転車道を除く。改良済延長は幅員5.5m以上のもので、舗装済延長は簡易舗装を含む。

事業名	(公) 連続立体交差事業	事業期間	平成 8 年度～平成 25 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	都市計画課

[目的、現状・課題]

目的	対象	大分駅周辺地区	現状・課題	大分駅周辺地区における、鉄道による南北市街地の分断、踏切による交通渋滞の発生など産業経済活動の支障となっている。
	意図	連続立体交差化による南北市街地の一体化を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	21年度	22年度	23年度	24(予算)
(公) 連続立体交差事業	大分駅付近の高架化 踏切除却 13箇所	直接実施	大分県	総コスト	2,961,000	3,111,475	4,492,193	1,437,961
				事業費	2,961,000	3,111,475	4,492,193	1,437,961
				うち一般財源		1,442	3,823	6,194
				人件費	0	0	0	0
				職員数(人)				

[事業の成果等]

平成23年度は、大道陸橋の撤去工事を完了し、JR日豊本線の高架開業を実施した。
成果については、下記の表のとおりである。

(単位：百万円)

事業費進捗率

	平成19年度まで	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	備考
事業費計	45,000	4,145	2,358	3,546	3,379	JR負担金含む
事業費進捗率(%)	75.0	81.9	85.8	91.8	97.4	