

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事業	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				
				22年度	23年度	24年度	25(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	50,309	64,471	52,643	61,862
				事業費	48,309	62,471	50,643	59,862
				うち一般財源	48,309	62,471	50,643	59,862
				うち繰越額				
				人件費	2,000	2,000	2,000	2,000
職員数(人)	0.20	0.20	0.20	0.20				

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[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)	4	4	4	4	

成果指標	指標名(単位)	達成度	22年度	23年度	24年度	25年度	最終達成(年度)	評価	備考
	維持航路数(航路)	目標値	4	4	4	4		達成	
		実績値	4	4	4	4			
達成率	100.0%	100.0%	100.0%	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	離島航路整備法	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	24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)	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年度までは「航路改善協議会」、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 国の事業を活用して航路改善計画を策定し、これに基づいた取組を実施(H21蒲江～深島、H22大島～佐伯、H23津久見～保戸島) 	22年度	24年度	総コスト
			12,577	13,161	/
			千円/航路	千円/航路	成果指標の実績値

[総合評価]

方向性	見直し(25年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	航路運営を維持改善するためには、さらに市村の積極的な関与が必要であるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 制度改正により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、航路事業者に対する収益増、費用減の指導を実施 25年度から収支比率が悪化している航路について、過去3か年度の収支比率の平均値と当該年度の収支比率との差分の率の1/2で県補助金をカットするとともに船舶減価償却費の負担割合を調整 25年度は国の事業を活用して、姫島-国見間の航路改善計画を策定 		

事業名	地方バス路線維持対策事業	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	22年度	23年度	24年度	25(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 19系統)	直接補助	バス事業者	総コスト	95,258	112,773	119,119	125,698
生活交通路線車両購入減価償却費補助	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	91,258	108,773	114,119	120,698
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			うち一般財源	91,258	108,773	114,119	120,698
				うち繰越額				
				人件費	4,000	4,000	5,000	5,000
				職員数(人)	0.40	0.40	0.50	0.50

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[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	
					23年度	24年度	目標値	目標年度
			補助路線数(路線)		17	19		
			ノンステップバス導入台数(台)		1	1		

成果指標	指標名(単位)	達成度	22年度	23年度	24年度	25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	19,900			24年度の実績値は平成26年3月頃九州運輸局から公表される予定
		実績値	19,884	19,149					
		達成率	91.6%	96.2%					

[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	24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)	・利用拡大や収支改善に資するため、H23～24年度にかけて補助対象路線の運行実態調査を実施	22年度 5,292 千円/系統	24年度 6,269 千円/系統 補助路線数(H22:18系統,H24:19系統) 総コスト /

[総合評価]

方向性	見直し(25年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の補助制度変更に伴う県費補助制度の見直しや、路線を維持するために運行効率を上げる必要があるため
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 ・H23～24年度にかけて実施した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	22年度	23年度	24年度	25(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 (12市町 199系統) 市町村が運行補助する民間路線バス (8市町 64系統)	直接補助	市町村	総コスト	77,936	91,826	83,061	103,182
				事業費	71,936	85,826	78,061	98,182
				うち一般財源	71,936	85,826	78,061	98,182
				うち繰越額				
				人件費	6,000	6,000	5,000	5,000
職員数(人)	0.60	0.60	0.50	0.50				

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	指標名(単位)	達成度	事業の実績				最終目標	
			23年度	24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。	活動指標							
	補助対象民間バス路線数(系統)		86	64				
	補助対象コミュニティバス路線数(系統)		230	199				

成果指標	指標名(単位)	達成度	22年度	23年度	24年度	25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	24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
			22年度	24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	250 千円/系統	316 千円/系統	総コスト / 補助系統数(H22:312、H24:263)

[総合評価]

方向性	見直し(25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(今後段階的に複数年かけて見直し実施) 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。コスト削減の効果が大きく、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」との関係性を分析し、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	22年度	23年度	24年度	25(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	4,918	4,952	4,866	5,000
				事業費	3,918	3,952	3,866	4,000
				うち一般財源	3,918	3,952	3,866	4,000
				うち繰越額				
				人件費	1,000	1,000	1,000	1,000
				職員数(人)	0.10	0.10	0.10	0.10

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	VE実務者研修により、20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、これまでの設計VEワークショップ支援では、原案に対して改善案を提案する手法としていたが、今回、原案を持たず、地域に要求される必要機能を追求し道路仕様を決定する開発設計段階での手法を習得することができた。					活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
							VEリーダー認定試験合格者(人)		23年度	24年度	目標値	目標年度
							研修回数(回)		2	2		
成果指標	指標名(単位)	達成度	22年度	23年度	24年度	25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縮減率(%)	目標値	5	15	10	10		達成				
		実績値	46	15	10							
		達成率	920.0%	100.0%	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	24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	22年度	24年度	総コスト / 成果指標の実績値
			107 千円/%	487 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	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	22年度	23年度	24年度	25(予算)
暮らしの道再生事業	離合スペースや歩行空間の確保 (路肩拡幅:21件、簡易歩道:4件、側溝整備(蓋掛含む):47件、防草工:5件) 常時安全な見通しの確保 (防草工:15件、植樹帯撤去:9件) 良好な道路環境の確保 (舗装補修:40件、交通安全施設新設・修繕:18件) 等	直接実施	県	総コスト		762,000	807,000	
				事業費		700,000	745,000	
				うち一般財源		190,000	279,000	
				うち繰越額				
				人件費		62,000	62,000	
職員数(人)		6.20	6.20					

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	24年度は県民から要望のあった、国道8路線、県道57路線、総実施箇所109箇所の道路改修工事を実施し、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		
			対応が完了した要望箇所数(箇所)	119	109	目標値	目標年度		
成果指標	指標名(単位)	達成度	22年度	23年度	24年度	25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	概ね達成	
		実績値		119	109		228		
		達成率		119.0%	90.8%		103.6%		

[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	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	24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	23年度	24年度	総コスト / 成果指標の実績値
			6,403 千円/箇所	7,404 千円/箇所	

[総合評価]

方向性	終了(24年度末)	方向性の判断理由	安全・安心に関する新たな要望に対応できるよう事業を組み替えるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路の安全確保など、新たな要望に対応した対策を加えた事業(単)身近な道改善事業)を創設 ・25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				
			22年度	23年度	24年度	25(予算)	
(単)道路改良事業	直接実施	県	総コスト	4,866,776	4,613,957	4,755,388	6,103,864
(単)地方特定道路整備事業			事業費	4,866,776	4,613,957	4,755,388	6,103,864
(単)橋梁整備事業			うち一般財源	133,091	402,359	1,883,312	643,862
			うち繰越額	1,097,739	1,116,001	1,577,713	1,905,284
			人件費				
			職員数(人)				

「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[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、主要地方道豊後高田安岐線森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25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	1,063.0	1,002.0	94.3	1,062.8	99.9	954	50.0	135	39.2
指定区間	359.6	359.6	100.0	359.6	100.0	356	19.9	39	9.1
指定区間外	703.4	642.4	91.3	703.2	99.9	598	30.1	96	30.1
県道	2,529.0	1,695.9	67.1	2,495.5	98.7	1,689	47.5	149	32.7
主要地方道	1,000.1	753.5	75.3	987.1	98.7	735	21.8	66	16.0
一般県道	1,528.9	942.4	61.6	1,508.4	98.7	954	25.7	83	16.7
合計	3,592.0	2,697.9	75.1	3,558.3	99.1	2,643	97.5	284	71.9

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	22年度	23年度	24年度	25(予算)
(公)連続立体交差事業	大分駅付近の高架化 踏切除却 L = 5,570m 13箇所	直接実施	大分県	総コスト	3,111,475	4,492,193	1,295,841	671,280
				事業費	3,111,475	4,492,193	1,295,841	671,280
				うち一般財源	1,442	3,823	1,832	14,730
				うち繰越額	1,722,000	1,751,000	260,267	139,800
				人件費				
職員数(人)								

[事業の成果等]

大分駅付近の全線高架化を完了し、関連する踏切を撤去したことにより、大分市中心部の交通円滑化が図られた。
成果については、下記の表のとおりである。

事業費進捗率

(単位：百万円)

	平成20年度まで	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	備考
事業費計	49,145	2,358	3,546	3,379	1,354	J R 負担金含む
事業費進捗率(%)	81.9	85.8	91.8	97.4	99.6	