

第50回（令和元年度第2回） 大分県事業評価監視委員会

資 料

令和元年11月25日（月）
大分センチュリーホテル 3階 桐の間

第50回（令和元年度第2回）大分県事業評価監視委員会

次 第

日時：令和元年11月25日（月）10時30分～

場所：大分センチュリーホテル 3階 桐の間

1. 開会の辞 10:30～

- (1) 土木建築部長挨拶
- (2) 委員長挨拶

2. 対象事業説明 10:40～

(1)	事後	大分都市計画都市高速鉄道 大分駅付近連続立体交差事業	日豊本線・久大本線 豊肥本線	都市・まちづくり 推進課	20分
(2)	再	重要港湾改修事業	中津港（田尻地区）	港湾課	20分
(3)	報告	港湾環境整備事業	佐伯港（大入島東地区）	港湾課	20分

《昼食・休憩》

12:00～ 13:00

60分

(4)	再	道路改築事業	国道212号中津日田道路 （耶馬溪道路）	道路建設課	20分
(5)	再	道路改築事業	国道217号 （平岩松崎バイパス）	道路建設課	20分

《休憩》

13:40～ 13:50

10分

(6)	再	基幹農道整備事業	大原野第2地区	農村基盤整備課	20分
(7)	再	中山間地域総合整備事業	杵築大田地区	農村基盤整備課	20分

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)	庁内判定会議対象事業総括表	P0-2 ~
(3)	箇所図	P0-3 ~

2. 対象事業

土木建築部

(1)	【事後】	大分都市計画都市高速鉄道 大分駅付近連続立体交差事業	日豊本線・久大本線・豊肥本線	P1-1 ~
(2)	【再】	重要港湾改修事業	中津港（田尻地区）	P2-1 ~
(3)	【報告】	港湾環境整備事業	佐伯港（大入島東地区）	P3-1 ~
(4)	【再】	道路改築事業	国道212号中津日田道路 （耶馬溪道路）	P4-1 ~
(5)	【再】	道路改築事業	国道217号（平岩松崎パァス）	P5-1 ~

農林水産部

(6)	【再】	農地整備事業 通作条件整備	大原野第2地区	P6-1 ~
(7)	【再】	中山間地域総合整備事業	杵築大田地区	P7-1 ~

第50回（令和元年度 第2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 今回/前回	B/C	R1迄		R2以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)	
								当初	今回	当初	今回			年	事業費	年	事業費			
(1)	道路建設課	補助	道路改築事業	一般国道212号 中津日田道路 （耶麻溪道路）	中津市耶麻溪町 大字山移～大島	社会経済情勢の变化等	H20	H27	R2	17,000	21,600	22,200	1.0	1.1	1.1	12年	20,127	91%	L=5,000m W=7.0(12.0)m トンネル、橋梁7橋	継続
(2)	道路建設課	交付金	道路改築事業	一般国道217号 （早岩松崎ハイパス）	津久見市上菅江～ セメント町	再評価後5年 大規模な計画変更	H22	H29	R1	4,300	4,700	6,300	1.34	1.0	1.0	10年	4,321	69%	L=1,650m W=6.5(11.25)m 橋梁2橋	継続
(3)	港湾課	補助	重要港湾改修事業	中津港（田原地区）	中津市大字田尻	再評価後5年	H8	H16	R4	15,659	37,063	37,063	1.00	1.5	1.2	24年	36,965	100%	L=3,225m(現道拡張) W=6.0(8.0)m トンネル1基 橋梁7橋	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	R1迄		R2以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)	
								当初	今回	当初	今回			年	事業費	年	事業費			
(1)	農村基盤整備課	交付金	農地整備事業 通件条件整備	大原野第2地区	玖珠町大字山浦	大幅な 事業費 増	H24	H29	R4	281	281	492	1.75	1.9	1.4	8年	260	53%	L=2,199m W=4.0(5.0)m 延長 幅員	継続
(2)	農村基盤整備課	交付金	中山間地域総合 整備事業	梓築大田地区	梓築市梓築・大田地区	再評価後3年	H22	H27	R2	1,223	1,223	1,403	1.15	1.5	1.4	10年	1,210	83%	農業用排水施設 L=2,199m L=1,461m 農道整備 富農飲雑用水 L=4,595m L=22.217m 鳥獣侵入防止柵 農業用真落道 L=5,270m	継続

【事後評価】土木建築部

（単位：百万円）

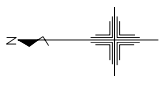
番号	事業課名	事業区分	事業名	路線・河川・港・地区名等	場所	採択年度	完成年度		完了 後経過 過年	評価年度		事業費（百万円）		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
							当初	H25		事前	再	当初	最終		
(3)	都市・まちづくり推進課	交付金	大分都市計画 都市高速鉄道 大分駅付近 連続立体 交差事業	白豊本線・久米線・豊肥線	大分市石上～大分	H7	H20	H25	5	-	H21	55,000	60,346	高架延長 L=5.57km 除去踏切数：13カ所 大分駅：4面8線	評価の完了

令和元年度 第2回庁内判定会議 対象事業総括表

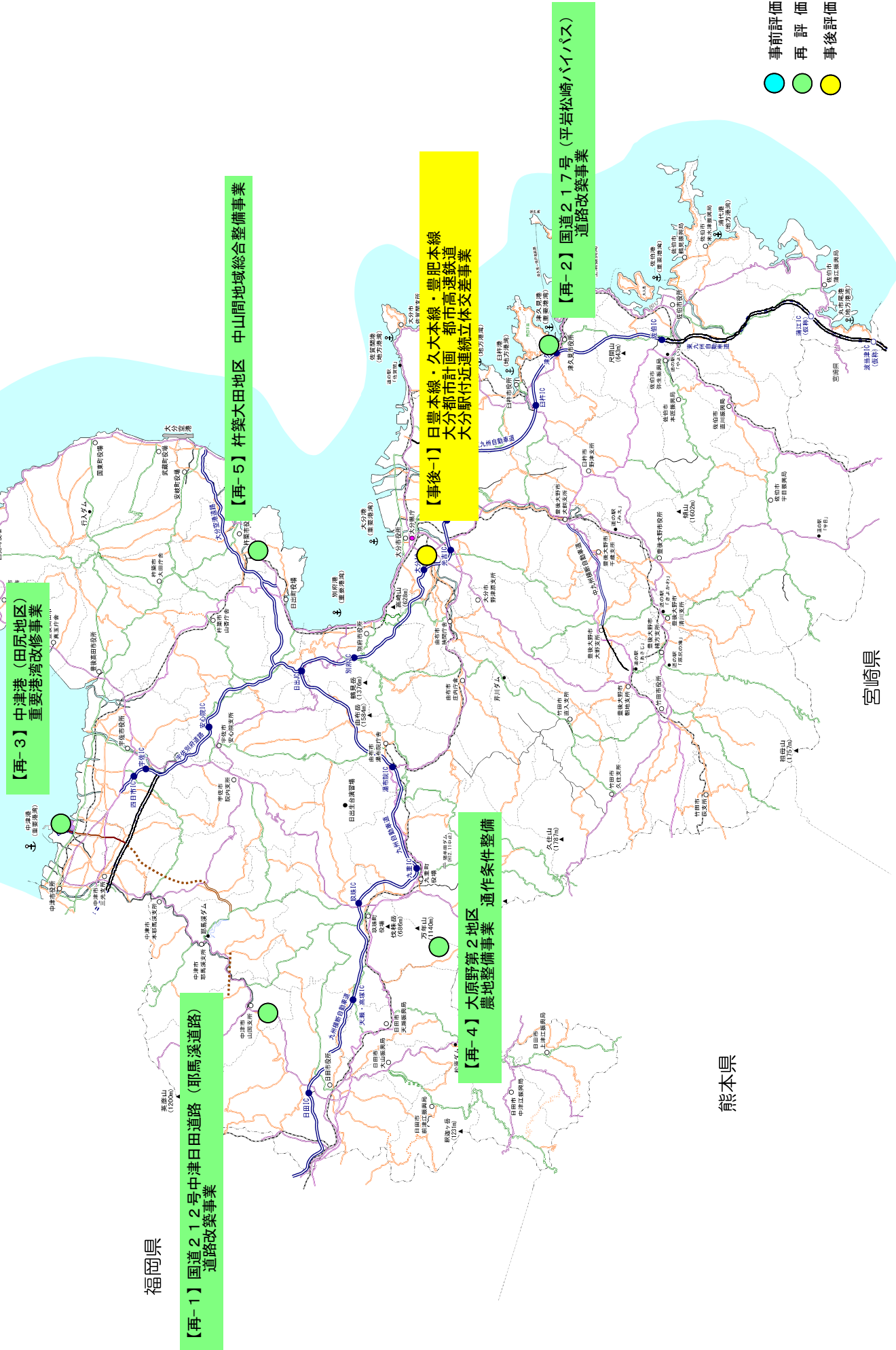
【再評価】土木建築部

(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 今回/前回	B/C		R1迄		R2以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)	
								当初	今回	前回	当初	前回	今回		前回	今回	前回	今年	前年	今年			前年
(1)	道路建設課	交付金	道路改築事業	伊予川 一般国道217号 (平岩松崎バイパス)	伊予川 津久見市大字上青江～ セメント町	再評価 後5年 大幅な 事業費 の増	H22	H29	R1	R7	4,300	4,700	6,300	1.34	1.0	1.0	10年	4,321	68%	1,979	6年	L=1,650m W=6.5(11.25)m 橋梁2橋	継続



第50回（令和元年度 第2回）
大分県事業評価監視委員会 対象事業箇所図



福岡県

【再-1】国道212号中津日田道路（耶馬溪道路）道路改善事業

【再-3】中津港（田原地区）重要港湾改修事業

【再-5】杵築大田地区 中山間地域総合整備事業

【再-4】大原野第2地区 農地整備事業 通作条件整備

【事後-1】日豊本線・久大本線・豊肥本線 大分都市計画 都市高速鉄道 大分駅付近連続立体交差事業

【再-2】国道217号（平岩松崎バイパス）道路改善事業

- 事前評価
- 再評価
- 事後評価

熊本県

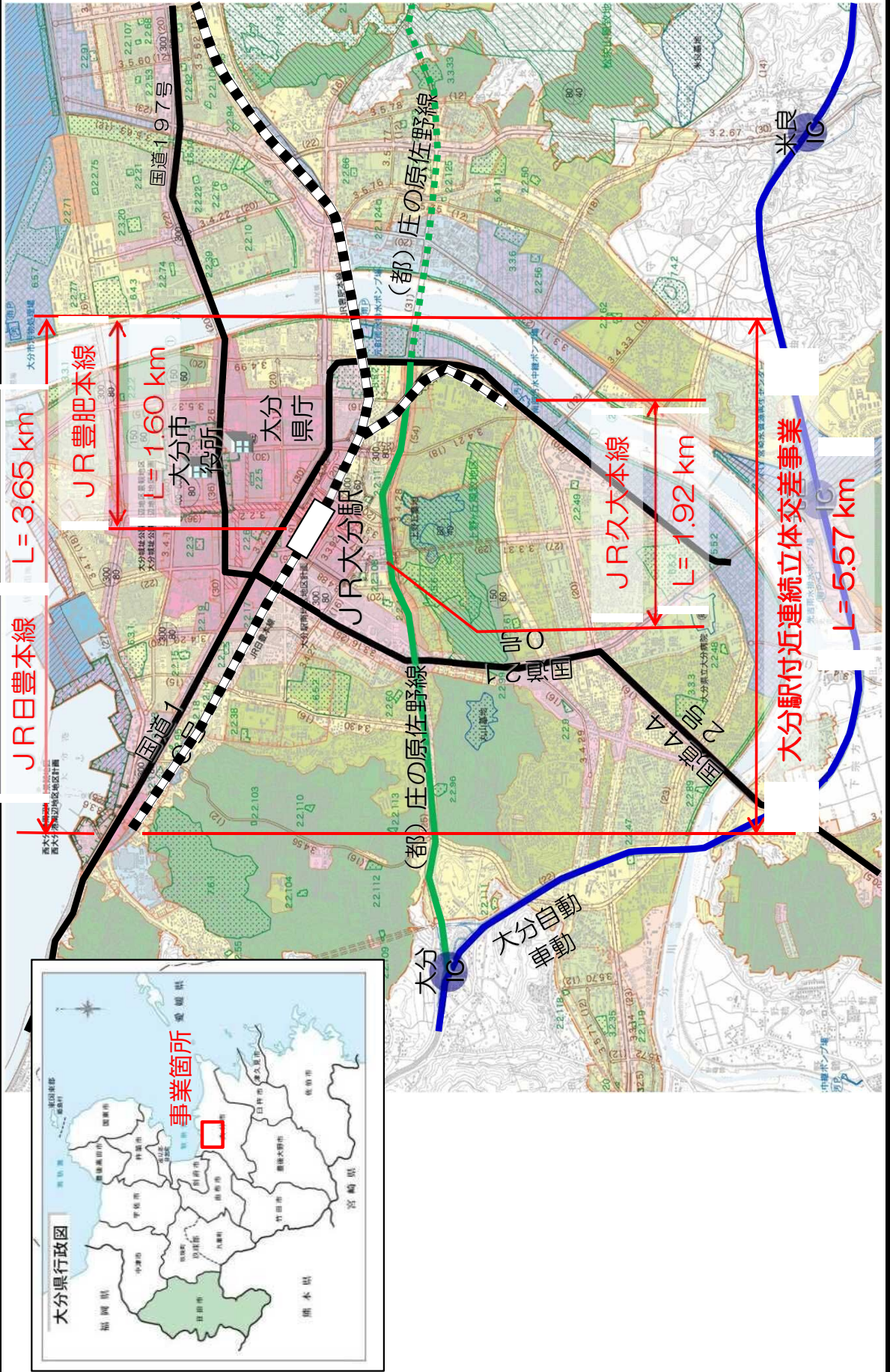
宮崎県

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	大分都市計画 都市高速鉄道 大分駅付近連続立体交差事業						
	所在地・工区名	日豊本線:西大分駅東側中島踏切付近～大分川左岸 豊肥本線:大分駅～大分川左岸 久大本線:元町(古国府堂前の1踏切付近)～大分駅						
	事業の目的	本事業は、道路を鉄道と立体交差化することにより、13箇所の踏切を除去し、都市交通の円滑化と踏切事故解消を図るとともに関連する都市計画道路の整備により、南北市街地の一体化を図ることを目的とする。						
	事業採択年度	採択年度: 平成7年度			着工年度: 平成8年度			
	事業の内容	【高架延長】日豊本線(L=3.65km、豊肥本線L=1.60kmを含む)久大本線(L=1.92km) 【除去踏切数】13箇所【駅部】大分駅(4面8線)						
	全体事業概要	事業計画の推移	当初計画		第1回変更(H20年)		最終変更(H25年)	
		計画期間	H8～H20		H8～H25		H8～H25	
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		本工事費	L=5.57km	35,620	L=5.57km	38,712	L=5.57km	38,516
		用地補償費	A=51,154m ²	15,074	A=51,154m ²	14,972	A=51,154m ²	15,245
測量試験費		1式	2,830	1式	4,934	1式	5,188	
事務費		1式	1,476	1式	1,382	1式	1,397	
計			55,000		60,000		60,346	
変更内容・理由	事業計画の大幅な変更なし							
社会・経済情勢の変化	・前回評価時から幹線道路の交通量は減少している 国道210号新町付近 前回:高架化前(H16.7)・・・約50,000台 → 今回:高架化後(H25.1)・・・約38,000台							
事業の効果	必要性	・大分市は、JR大分駅を中心として、その周辺に都市の機能が集積し、発展してきた。しかし、中心市街地である大分駅周辺地区の現状は、鉄道により南北に分断されており、市街地の一体的発展を妨げ、踏切の遮断による交通渋滞の発生など、様々な弊害が生じていた。						
	整備効果	・南北市街地の一体化と新しい大分のまちづくりが行われた ・渋滞緩和と南北交通円滑化・安全性向上が図られた ・沿線の騒音や振動の軽減が行われた ・駅舎や自由通路の整備により利便性が向上した						
事業の実施状況	費用対効果分析	前回: B/C=1.4(総便益:1,340億円、総費用:950億円) 今回: B/C=1.5(総便益:2,031億円、総費用:1,380億円) ・総費用、総便益の増加は評価基準年のスライド(H21→R1)による						
	工法の妥当性	・軌道構造基準、経済性、施工性、周辺環境への影響等を総合的に比較検討し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定した。						
	コスト縮減	・高架橋形式について比較検討の結果、桁式に比べ経済的となるラーメン構造を採用しコスト縮減を図った。						
	環境等への影響	・自動車もたらす渋滞による騒音や踏切停車・渋滞時における発進時の排気ガスの軽減、列車騒音の軽減等、環境問題解消などによる良好な生活環境の保全・改善に寄与した。 ・連続立体交差事業とあわせ、都市計画道路の整備や土地区画整理事業等の市街地開発事業を一体的に行うことにより、「大分の顔」にふさわしい質の高い魅力ある都心を形成した。						
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	・地域の同意:地元住民、関係者等との調整、合意形成を随時行った。 ・手続の状況:都市計画決定や環境影響評価等、事業実施に必要な法手続を完了した。						
事業の検証	当該事業の今後の課題	・用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要である。						
	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	・大分駅付近連続立体交差事業は土地区画整理事業、関連街路事業と一体となった事業であるため、計画及び施工時における関係機関や地元住民等の綿密な調整が重要である。 ・一般交通に多大な影響を及ぼす事業であるため、「大道陸橋」及び「春日陸橋」の撤去工事の際の渋滞対策を参考に、官民一体となった取組が必要である。						
	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。						

事業概要図



費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 大分駅付近連続立体交差事業 日豊本線(豊肥本線含む)・久大本線					
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考	
	投資期間 H8～R45	建設費	連続立体交差	81,137,000	周辺街路整備費も含む
		維持管理費	一般県道	870,000	
	(期間の内訳)				
		事業期間 H8～H25			
		維持管理期間 H26～R45			
	合 計			82,007,000	割引前の総費用
	総便益	評価項目		便益額	備考
		測定期間 H26～R45	移動時間短縮便益(自動車)		312,464,000
移動時間短縮便益(歩行者・自転車)			2,238,000		
走行経費減少便益			19,859,000		
交通事故減少便益(自動車)			2,108,000		
交通事故減少便益(歩行者・自転車)			4,914,000		
(期間の内訳)					
		事業完了後 H26～R45			
合 計			341,583,000	割引前の総便益	
総費用額(C)	138,025,000	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)	203,096,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計			
費用便益 比率(B/C)	203,096,000 / 138,025,000 = 1.47 ≒ 1.5				
(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					

街路事業 事後評価チェックリスト

大項目	中項目	小項目	小項目の詳細	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	整備が必要な主たる理由	○	大分市は、JR大分駅を中心として、その周辺に都市の機能が集積し、発展してきた。しかし、中心市街地である大分駅周辺地区の現状は、鉄道により南北に分割されており、市街地の一体的発展を妨げ、踏切の遮断による交通渋滞の発生など、様々な弊害が生じていた。
			防災対策に係る効果	○	緊急輸送道路(国道10号、国道210号)の逆立立体切替、拡幅により、防災機能向上。鉄道による市街地分割の解消と新設道路の整備により、避難路が確保され、災害時に発生する人的、物的な直接的な被害を軽減した。
			交通事故対策に係る効果	○	踏切事故が解消され、自動車・歩行者の安全性向上に寄与した。
			小規模集落対策に係る効果	○	単独立体交差道路の縦断勾配に起因する速度超過の解消により、自動車交通の安全性向上。
			ネットワーク整備に係る効果	○	鉄道で分割された南北市街地に対して、鉄道高架化、交差道路整備により、都心周辺のネットワーク機能の向上、市街地の一体化、交流人口の増加、土地利用の高度化が進展。
			都市空間整備に係る効果	○	踏切撤去により、鉄道遮断に起因する渋滞解消。
			その他の効果	○	・高架下空間の創出により新たな商業施設や駐車場、サイクルポート等の開発が見込める。 ・鉄道跡地の活用により緑道や生活道路の確保が見込める。
			利用者や地元住民の評価	○	・以前はトキハなど中心街が遠くに感じていたのですが、いまはすばるに近く感じるようになりました(駅南地区住民) ・今では、南口を「上野の森口」という愛称で呼ばれるようになり、緑豊かな開放感あふれるエリアとして、北口の商業・オフィスエリアと対をなしながら素晴らしい駅周辺エリアとなりました。(駅南地区住民)
			費用対効果分析(B/C)等	○	前回:B/C=1.4(総便益:1,340億円、総費用:950億円) 今回:B/C=1.5(総便益:2,031億円、総費用:1,380億円) ・総費用、総便益の増加は評価基準年のスライズ(H21→R1)による
			工法の妥当性	○	・軌道構造標準、経済性、施工性、周辺環境への影響等を総合的に比較検討し、都市計画審議会の審議をもつて都市計画決定した。
事業の実施状況	環境等への影響	コスト削減に向けた工種・工法の取組状況	○	・高架橋形式について比較検討の結果、桁式に比べ経済的となるラーメン構造を採用しコスト削減を図った。	
		自然環境への影響	○	・自動車がもたらす渋滞による騒音や踏切停車・渋滞時における発進時の排気ガスの軽減、列車騒音の軽減等、環境問題の解消などによる良好な生活環境の保全・改善に寄与した。	
		周辺の住環境への影響	○	・当地域は市街地内であるが、周辺土壌、水辺環境などを考慮した。	
		景観への影響	○	・専断立体交差事業とあわせ、都市計画道路の整備や土地区画整理事業等の市街地開発事業を一体的に行うことにより、「大分の顔」にふさわしい質の高い、魅力ある都心を形成した。	
		残土処理の状況	○	・発生土量32,390m ³ は、他公共工事(大分港6号地内具有地)へ流用し、処理地では排水溝の整備により周辺区画への土砂流出の防止を図った。	
		地元の協力状況	○	【国道10号穿道際の逆立立体化工事に伴う住民・事業者の協力】 ・トラック環境通動:通動手段の転換(マイカー利用者との協力)公共交通・自転車(変更) ※パーク&ライド車庫整備 ・スライズ環境通動:通動時間帯の変更(マイカー利用者の協力)→渋滞ピーク時の回避を促進 ・通学児童の安全対策:交通誘導員の配置(保護者・地域交通指導員の協力)→迂回通学路上の安全管理	
		法令等に基づく調整事項・手続き	○	・大分県環境配慮推進要綱に係る協議・手続きを行った。 ・大分市景観計画に係る協議・手続きを行った。	
		当該事業の今後の課題	△	・用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要である。	
		同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	○	・大分駅付近逆立立体交差事業は土地区画整理事業、関連街路事業と一体となった事業であるため、計画及び施工時における関係機関や地元住民等の綿密な調整が重要である。 ・一般交通に多大な影響を及ぼす事業であるため、「大道階橋」及び「春日階橋」の撤去工事の際の渋滞対策を参考に、官民一体となった取組が必要である。	
		その他特記事項	○	その他の特記事項	
評価指標	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。		
	評価に×がある場合	→	早急な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。		

再評価書

様式2-1

事業	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	<ul style="list-style-type: none"> 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	前回再評価後5年未完成											
	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、用地買収を鋭意進めてきたものの、価格、残地補償、相続や行政不信などの理由により一部地権者の同意が得られず、起業地内で道路として必要な用地の全てを取得できていないため。											
	事業採択年度	採択年度：平成8年度		着工年度 平成8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4年度									
全体事業概要	計画概要	<ul style="list-style-type: none"> 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。 第1回再評価時事業費・計画期間・工種 事業費：C=29,688,100千円、H8～H20、岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成 等 第2回再評価時事業費・計画期間・工種 事業費：C=34,234,700千円、H8～H20、岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成、臨港道路① 等 第3回再評価時事業費・計画期間・工種 事業費：C=38,236,500千円、H8～H24、岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成、臨港道路① 等 第4回再評価時事業費・計画期間・工種 事業費：C=37,062,900千円、H8～H31、岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成、臨港道路① 等 今回再評価時事業費・計画期間・工種 事業費：C=37,062,900千円、H8～R4、岸壁(-11m)、ふ頭内道路、ふ頭用地造成、臨港道路① 等 											
		当初計画 (H8年)		第1回変更 (H11年)		第2回変更 (H17年)		第3回変更 (H22年)		第4回変更 (H26年)		第5回変更 (R1年)	
		計画期間 H8～H16		H8～H20		H8～H20		H8～H24		H8～H31		H8～R4	
		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)	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	260m	1,775.9
		国	泊地(-11m)	34.5千m2	700.0	117千m2	6,488.5	351千m2	10,679.4	351千m2	10,679.4	351千m2	10,679.4
		国	航路(-11m)	740千m2	800.0	1,383千m2	9,019.2	1,383千m2	9,019.2	1,383千m2	12,771.0	1,383千m2	11,754.7
		国+県	防波堤	400m	1,750.0	920m	2,563.0	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	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	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	7,684.0	44.0ha	7,684.0
		県	臨港道路①					6.5m×1,600m	620.6	6.5m×1,600m	876.1	6.5m×1,600m	1,018.8
			計(国+県)		15,659.0		29,688.1		34,234.7		38,236.5		37,062.9
			計(県)		9,759.0		10,737.6		12,033.2		12,283.2		12,125.9
			変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> 事業内容の変更はない。 用地の取得状況及び近年の事業費の推移から事業期間を延伸するもの。 関連する直轄事業が完了済、残事業は県の臨港道路のみ。 									
事業費の推移	事業進捗の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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、用地買収を鋭意進めてきたものの、価格、残地補償、相続・行政不信などの理由により一部地権者の同意が得られず、起業地内で道路として必要な用地の全てを取得できず現在に至っている。 臨港道路①の用地の取得状況は、平成30年度末で約91%(面積ベース)。 平成30年度末での進捗率は、全体事業費で96.3%、県事業費96.6%であり、残事業費は、県事業のみで約1億円となっている。 											
		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%					
		全体(第3回変更)	38,236.5	単位:百万円		12,125.9	単位:百万円			H22再評価			
		H24年度まで	36,595.8	36,595.8	95.7%	11,758.8	11,758.8	97.0%	防波堤、臨港道路 他				
		H25	153.9	36,749.7	96.1%	53.9	11,812.7	97.4%	臨港道路、航路				
		第4回変更	37,062.9			12,125.9				H26再評価			
		H26	53.9	36,803.6	99.3%	53.9	11,866.6	97.9%	臨港道路				
		H27	85.7	36,889.3	99.5%	85.7	11,952.3	98.6%	臨港道路				
		H28	21.7	36,911.0	99.6%	21.7	11,974.0	98.7%	臨港道路				
		H29	21.7	36,932.7	99.6%	21.7	11,995.7	98.9%	臨港道路				
		H30	16.3	36,949.0	99.7%	16.3	12,012.0	99.1%	臨港道路				
		第5回変更	37,062.9			12,125.9				R1再評価			
		R1	16.3	36,965.3	99.7%	16.3	12,028.3	99.2%	臨港道路				
		R2	16.3	36,981.6	99.8%	16.3	12,044.6	99.3%	臨港道路				
R3以降残	81.3	37,062.9	100.0%	81.3	12,125.9	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)	<ul style="list-style-type: none"> ・H24に中津港背後地の大手自動車メーカーの年間生産台数が45万台と過去最高を記録(H16.11月操業開始以来、9年3ヶ月で自動車生産累計460万台を突破) ・県施工の臨港道路を除き関連事業の施設整備が完了 			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 R1.8 事業促進要望 県←中津市 ほか 			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ・関連事業の施設整備が完了したことで中津港で扱われる完成自動車などが増え、それに携わる従事者達の港湾車両が増加することが予想される。 ・中津港にアクセスする道路は、沿線住民の生活道路としても利用されている既設臨港道路(2号線)しかない。主要施設の完成に伴い、既設臨港道路(2号線)の交通混雑の悪化が懸念されるため、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	<ul style="list-style-type: none"> ・中津港の整備により背後に進出してきた大手自動車メーカーの物流効率化の向上。 ・中津市、宇佐市、豊後高田市に40の自動車関連企業が立地し、中津市の製造業関連従業員が約3,600人増加(H16-H28)している。 ・中津市の製造品出荷額が約3,666億円増加(H16-H28)している。 ・バイパス部の臨港道路①(1号線)を整備することで、生活道路として利用されている既設臨港道路(2号線)の混雑の緩和や騒音、振動、粉じんなどの軽減が図られ、生活環境や利便性が向上する。 			
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	H26 再評価時	今回 再評価時
			—	1.5	1.2
	費用便益の分析	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 			
	工法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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量な構造形式であり、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	<ul style="list-style-type: none"> ・整備が完了していない臨港道路は、価格・残地補償・相続・行政不信などの理由により一部地権者の同意が得られず、事業進捗が思わしくないが、令和元年度交渉難航者のうち1名と土地売買契約締結した。今後も他の残り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	<ul style="list-style-type: none"> ・中津港の整備は、地方港湾審議会により決定された港湾計画に位置付けられている。 			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> ・従来工法のため、技術面の問題から事業費が大幅に増大する恐れなどの可能性はない。 			
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"> ・平成8年度から補助事業の地方港湾改修事業として始まった中津港の整備は、中津港が平成10年度に重要港湾に格上げされた後、平成11年度から一部直轄事業として整備が進められてきた。 ・平成16年度に主要施設の-11m岸壁が完成、平成26年度には直轄で整備してきた施設が全て完了し、残す整備は、県で実施中の臨港道路のみとなっている。 ・令和元年度末での進捗率は、全体事業費ベースで約99%、県事業費ベースで約99%であり、残事業費は約1億円と少ない。 ・費用便益比(B/C)は 1.2 である。 			

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 H8～R36	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	35,288,047	直轄工事分を含む全体
	維持管理費		537,829	
		合 計		35,825,875
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 (H17～R36)	陸上輸送コスト削減		120,885,000	
	輸送費用コスト削減		143,008	
	輸送時間コスト削減		665,408	
	事故損失コスト削減		103,840	
	供用期間終了後も残る施設の価値(土地等)		5,324,000	
		合 計		127,121,256
総費用額(C)	81,661,629	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)	94,692,822	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)	94,692,822/81,661,629=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 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。	
		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、災害の発生危険性が極めて高い フェリー航路の有無	□	□	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・粉じんの解消のために臨港道路を整備（R4年度完了予定）	
		関係事業との進捗調整等	現状の港湾活動に伴う周辺環境への悪影響の除去	□	□	関連事業は全てH26までに完了済	
		○整備効果	当該事業を早急に進捗調整等 看し影響が生じる	■	■	船舶の大型化への対応や貨物の陸上輸送距離の短縮。 臨港道路の整備により、周辺地域の混雑の緩和、騒音・振動・粉じんの解消が図られ、生活環境や利便性が向上する。	
	○費用対効果分析	費用便益分析（B/C）等	費用便益分析（B/C）等	B/C= 1.2（H26評価時B/C=1.5） ・輸送の信頼性向上 ・地域経済への寄与（従業員数（H16→H28）：約3,600人） ・振動騒音などの軽減	■	■	
			関係法令・技術基準等の適合	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。
		○工法の妥当性	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
		○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	■	■	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、トータルコストの削減を図る。
			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ュラン、再生石等を使用
		○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。
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。		
事業実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力的体制	要望書の提出・傾情の有無、期成会等の地元組織の有無	■	■	R1年8月に中津市から要望書が提出されている。	
		市町村の協力的体制	地元漁協の了解があるか	■	■	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。	
		用地取得の難易度	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。	
		法令等に基づく調整事項	地域地権者等の同意又は理解が得られている 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	□	□	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。 港湾計画に基づいた計画である。	
	○事業の成立性	上位計画等との関連	地域防災計画等関連する計画への位置付けがある	□	□		
		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 他事業との連携により整備効果が大きくなる	■	■	港湾法第43条に基づき事業を実施。 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。 主要地方道中津高田線（臨港道路差支点部の整備は完了）	
	○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）	■	■	現地在田圃の中を縦貫する臨港道路工事なので、工事時期は稲作を避け、11月～翌年3月になる。また、漁協から、海苔漁に影響が出ないよう、9月～翌年3月は海上工事をしないように要望されている。しかし本工事は陸上の臨港道路工事であり、施工区間の流末に沈砂設備を設けるなどして、海への汚濁拡散防止を図る。	
		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ります。
* 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

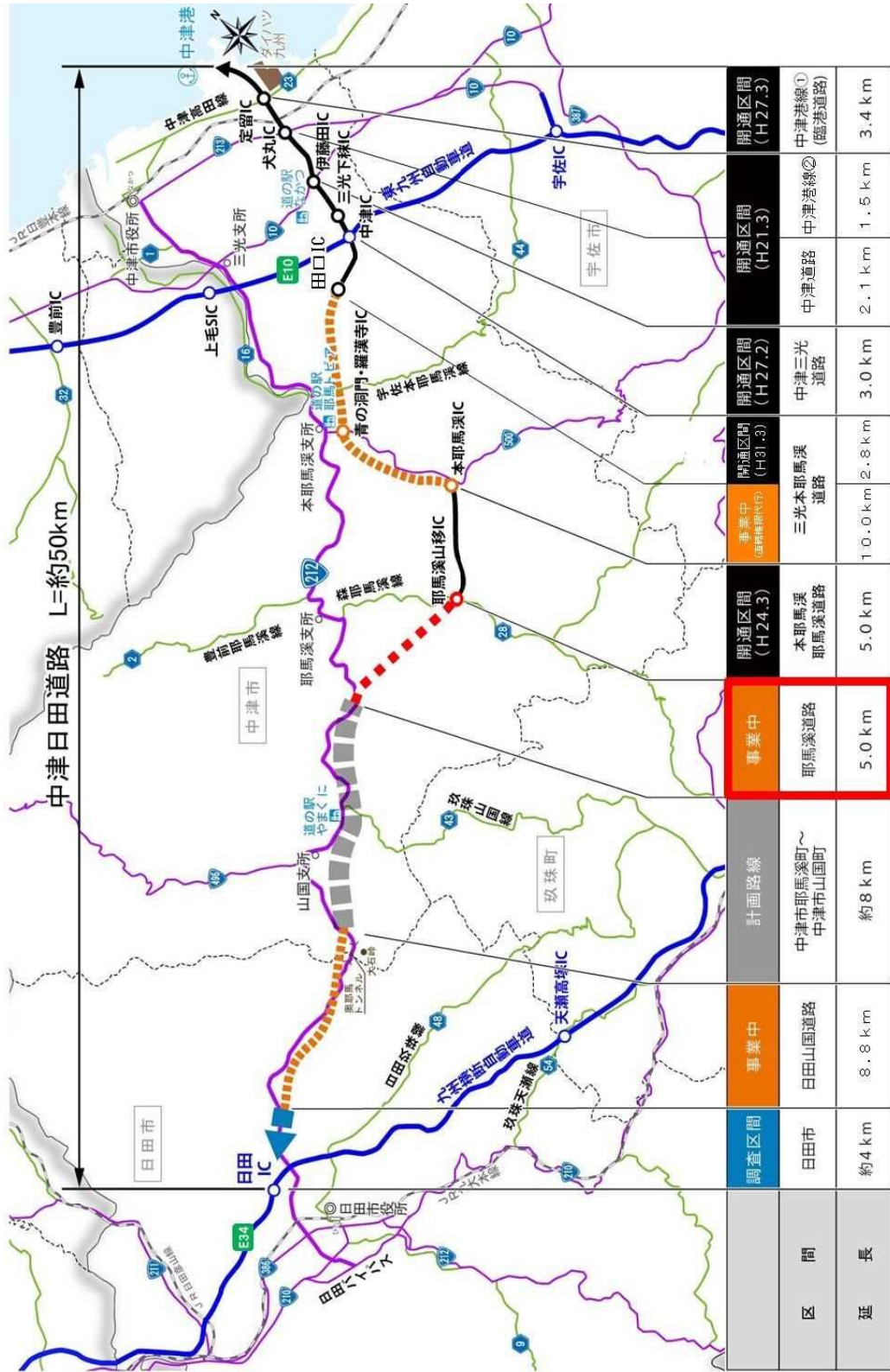
事業名・路線名		道路改築事業 ・ 一般国道212号 耶馬溪道路						
所在地・工区名		中津市耶馬溪町大字山移～大島						
事業の目的		耶馬溪道路は、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する延長約50kmの地域高規格道路中津日田道路の一部を構成する道路である。広域的な道路ネットワークを形成して中津・日田地域の連携が強化され、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。						
再評価基準		社会経済情勢の急激な変化等により再評価必要						
未着工・未完了の理由		・一部用地取得に時間を要したため。 ・工事に係る現道交通の安全対策工追加による工程遅延のため。						
事業採択年度		採択年度： 平成20年度			着工年度： 平成23年度			
事業実施予定期間		当初：平成20年度～平成27年度			変更：平成20年度～令和2年度			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=5,000m, W=7.0(12.0)m 【道路区分】第1種第3級, 【設計速度】V=80km/h, 【計画交通量】10,300台/日 【重要構造物】(仮)中津3号トンネルL=2,986m, 橋梁 7橋(458m)						
		当初計画		第2回変更(H29年)		第3回変更(R1年)		
	計画期間	H20～H27		H20～H32		H20～R2		
	延長	L=5,000m		L=5,000m		L=5,000m		
	幅員	W=7.0(12.0)m		W=7.0(12.0)m		W=7.0(12.0)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	1,235m	3,475	1,556m	6,650	1,556m	7,250	
	トンネル工	1本(2,975m)	9,282	1本(2,986m)	11,370	1本(2,986m)	11,370	
	橋梁工	8橋(790m)	4,001	7橋(458m)	3,160	7橋(458m)	3,160	
	用地補償費	1式	242	1式	420	1式	420	
	計		17,000		21,600		22,200	
	変更内容・理由	・事業費の増は、法面補強工、転石破碎工及び交通安全施設の追加等による。						
	事業費の推移	事業進捗の状況	・令和元年度末の事業進捗率は90.7%(事業費ベース)であり、用地取得率は100%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(当初)		22,200	単位:百万円					
H23年度まで		865	865	測量・調査・設計・用地買収 改良工、橋梁工	3.9%			
H24		920	1,785	測量・調査・設計・用地買収 改良工、橋梁工	8.0%	再評価		
H25		500	2,285	測量・調査・設計・用地買収 改良工、橋梁工	10.3%			
H26		1,688	3,973	測量・調査・設計 改良工、トンネル工	17.9%			
H27		2,550	6,523	測量・調査・設計 改良工、橋梁工、トンネル工	29.4%			
H28		3,410	9,933	測量・調査・設計・用地買収 改良工、橋梁工、トンネル工	44.7%			
H29		3,950	13,883	測量・調査・設計 改良工、橋梁工、トンネル工	62.5%	再評価		
H30		2,694	16,577	測量・調査・設計 改良工、橋梁工、トンネル工	74.7%			
R1		3,550	20,127	測量・調査・設計 改良工、橋梁工、トンネル工	90.7%	再評価		
R2		2,073	22,200	調査 改良工、橋梁工、トンネル工	100.0%	開通		

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	道路利用状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	<p>◆平成24年7月および平成29年7月の豪雨災害により国道212号が至るところで寸断され通行止めとなった。その一方で平成24年3月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路が迂回路として活用され、災害時に役立つ「命をつなぐ道」として中津日田道路の重要性が高まっている。</p> <p>◆平成25年5月にダイハツ九州の久留米エンジン工場が生産能力を増強。平成26年1月より中津港から県西部の木材を県外へ移出を開始し、さらに平成26年8月より中国等海外へ輸出を開始。</p> <p>◆平成27年2月に中津三光道路、3月に県内の東九州道が全線開通し、東九州自動車道(中津IC)と中津港が直結した。また、平成27年度から日田山国道路に事業着手している。</p>				
	地元情勢の変化	<p>◆要望状況等については、下記のとおりであり前回評価時から大幅な変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>要望書の受理状況：中津日田間地域高規格道路整備促進期成会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度に用地取得完了済みである。 				
事業の必要性	必要性・緊急性	<p>◆事業の必要性・緊急性については、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、中津市を起点とし日田市を經由して熊本県阿蘇市を結ぶ幹線道路であり、地域住民の生活や経済活動、広域的な観光交流を支える重要な路線である。 ・現道は平成24年・平成29年九州北部豪雨災害において全面通行止めになるなど、災害に対して脆弱であり、信頼性の高い道路ネットワークの構築が急務。 ・本耶馬溪～耶馬溪周辺では、観光シーズンに著しい渋滞が発生。 				
	整備効果	<p>◆整備効果については、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津日田道路の整備により、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港が直結して広域的な道路ネットワークを形成し、北部九州に集積する自動車関連産業などの産業活動の支援が期待される。 ・広域観光ルートを形成して観光交流を支援するとともに、観光シーズンの交通渋滞の緩和される。 ・災害に強く安全性・信頼性の高い道路ネットワークが確保される。 				
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	H29 再評価時	今回 再評価時	
		費用便益の分析	1.6	1.1(残事業3.1)	1.1(残事業10.2)	
			<p>前回：総費用C=218.6億円、総便益B=249.0億円⇒B/C=1.14 今回：総費用C=242.4億円、総便益B=269.6億円⇒B/C=1.11 ・総費用の増は工事費の増加による。総便益の増は基準年の見直しによる。</p>			
	工法の妥当性	<p>◆工法の妥当性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地形状況、集落の配置など、施工性・経済性・走行性等を考慮し、最適なルートを採用している。 				
	コスト削減	<p>◆コスト削減については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネルや長大橋については路肩の縮小を行うなど、道路構造令の縮小規定を採用した。 ・トンネル掘削土などの発生土については、可能な限り効率的な現場内流用を行う。 				
環境等への配慮	<p>◆自然環境への配慮は下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル計画の採用により、景観と自然環境への負荷をできる限り抑制。 ・建設発生土については、工区内の盛土に流用するとともに、他の公共事業への流用に努める。 ・河川付替箇所については、瀬や淵の復元などにより、動植物の生息環境の復元に努める。 ・法面部は植生を行い、周辺環境との調和を図る。 ・埋蔵文化財については、工事前に試掘調査を行うなど他部局と調整し文化財の保護に努める。 ・防護柵の色等は景観に配慮する。 					
事業実施環境	事業の実効性	<p>◆事業の実行性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津日田間地域高規格道路整備促進期成会や沿線自治体より毎年強い要望を受けている。 ・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。 ・用地買収が完了している。 				
	事業の成立性	<p>◆事業の成立性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路法第29条に基づき、道路管理者として安全かつ円滑な交通を確保できる構造とすべく事業を実施。 ・「安心・活力・発展プラン2015」、「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、広域交通ネットワークの整備推進が位置づけられている。 ・補助事業における採択要件に適合。 				
	事業の特殊性	<p>◆事業の特殊性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県管理道路では最長(L=2,986m)となる(仮)中津3号トンネルの工事は、事故防止の観点から安全対策に十分留意する必要がある。 				
対応方針	対応方針案	<p>・継続</p>				
	理由	<p>・平成24年・平成29年九州北部豪雨災害時に本耶馬溪耶馬溪道路が代替路として機能したことや、東九州自動車道の北九州市～大分～宮崎市間が開通し、中津日田道路に対する地元や経済界の期待が高まっており、費用便益費も1.1と事業効果が確保されているため、事業継続としたい。</p>				

事業箇所位置図



区間	調査区間	事業中	計画路線	事業中	開通区間 (H24.3)	事業中 (5.0km/年以内)	開通区間 (H27.2)	開通区間 (H21.3)	開通区間 (H27.3)	
区間	日田市	日田山国道路	中津市耶馬溪町～中津市山国町	日田山国道路	本耶馬溪耶馬溪道路	三光本耶馬溪道路	中津三光道路	中津道路	中津港線①(臨港道路)	
延長	約4km	8.8km	約8km	5.0km	5.0km	10.0km	3.0km	2.1km	1.5km	3.4km

※ 調査区間とはルート選定、環境調査、等の調査を進める区間のこと。

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 一般国道212号 耶馬溪道路					
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考	
投資期間 H20～R52 (期間の内訳) 事業期間 H20～R2 維持管理期間 R3～R52	道路建設費	完成2車線	21,079,000	(残事業 1,936,000)	
	維持管理費	補助国道	1,874,000	(残事業 1,874,000)	
				(残事業 3,810,000)	
		合 計		22,953,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考	
測定期間 R3～R52 (期間の内訳) 事業完了後 R3～R52	走行時間短縮便益		49,952,000	(残事業 49,952,000)	
	走行経費減少便益		9,511,000	(残事業 9,511,000)	
	交通事故減少便益		5,298,000	(残事業 5,298,000)	
				(残事業 64,761,000)	
			合 計	64,761,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	24,243,000	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 2,636,000)			
総便益額 (B)	26,958,000	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 26,958,000)			
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{26,958,000}{24,243,000} = 1.11 \approx 1.1$ $\frac{26,958,000}{2,636,000} = 10.23 \approx 10.2$				
(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"> ・広域的な道路ネットワークの整備により、自動車産業や林業などをはじめとした地域産業の活性化や広域観光の振興を支援する。 ・現道(国道212号)は、平成24年、平成29年九州北部豪雨の被災により長期間通行止めが発生するなど脆弱であり、災害時のリダンダンシーを確保し、救援活動や救急医療活動等を支援する。 					

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	■	■	東九州自動車道、大分自動車道と重要港湾中津港を連結し、広域的な道路ネットワークを形成することで、自動車産業をはじめとした各種産業活動や広域的な観光交流を支援するとともに、災害に強く安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保する(変更なし)			
			路線現況	■	■	交通量 9,956台/日 (H27年推定) (変更なし)			
			道路幾何構造	■	■	道路幅員 6.0~7.0m、曲線半径 100m未満: 2箇所 (基準下≧100m (50km/h)) (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: 啓開ルートの指定状況 [現道] (変更なし)			
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	災害時等通行止めの場合には、県道森耶馬溪線~国道210号~国道387号~国道212号を通行し、約50km、約50分の迂回が必要(変更なし)			
			交通事故発生状況	■	■	前回: 死傷事故が15件/10年 (H19~H28) 発生 今回: 死傷事故が16件/10年 (H21~H30) 発生			
			通学路の指定状況	■	■	下郷小学校の通学路に指定 [現道] (変更なし)			
			洪滞状況	■	■	観光シーズンは、青の洞門~耶馬溪ダム周辺に著しい洪滞が発生(変更なし)			
			関連事業との進捗調整等	■	■	中津日田道路のうち、本耶馬溪耶馬溪道路がH24供用済み、三光本耶馬溪道路 (直轄権限代行) 中津~田口10間がH31.3供用開始			
			○整備効果	■	■	信頼性の高い高規格道路の整備により緊急輸送道路 (1次ネットワーク) としての機能向上、 防災点検対策箇所3箇所を回避 (変更なし) 自動車専用道路の整備による交通事故の減少、現道の通過交通転換による歩行者等の安全性向上 (変更なし)			
事業手法 ・工法の 妥当性	○費用対効果分析	費用対効果分析 (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	■	■	今回: B/C=1.14≧1 今回: B/C=1.11≧1 総費用の増は工事費の増加による。総便益の増は基準年の見直しによる。			
			関係法令・技術基準等との適合	■	■	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)			
			極数案の検討	■	■	現道拡幅案、バイパス案についてルート比較を行い、最も経済的なルートを選定 (変更なし)			
			コスト削減に向けた具体的施策	■	■	トンネルや長大橋については路肩を縮小 (変更なし)			
			地味材、建設副産物の有効利用	■	■	建設発生土は他の公共工事の盛土材に利用、コンクリート・砕石は再生資材を利用 (変更なし)			
			自然環境への配慮	■	■	トンネルの発生土は現場内流用を基本とし、搬出する場合は他の公共工事への流用(変更なし) 在来植生群を復元するよう法面緑化に努める (変更なし)			
			周辺の住環境への配慮	■	■	低騒音、低振動型の建設機械を使用し周辺環境へ配慮する (変更なし)			
			景観への配慮	■	■	法面には補生を行い周辺景観との調和を図る (変更なし)			
			残土処理の状況	■	■	前回: 発生土量 35万m ³ は、他公共工事へ13万m ³ 、民間工事間流用 (農地) へ22万m ³ 搬出。 今回: 発生土量 35万m ³ は、他公共工事へ11万m ³ 、民間工事間流用 (農地) へ24万m ³ 搬出。 民間工事間流用 (農地) は、盛土法面を緑化して景観に配慮するとともに、排水工を設置して周辺に土砂の流出防止を図る (変更なし)			
			事業の実効性	○事業の実効性	文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	理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)
地元要望、協働体制	■	■				沿線自治体等と組織する整備促進期成会より継続して要望を受けている (変更なし)			
市町村の協働体制	■	■				中津市に事業の窓口があり、地元調整を積極的に行っている (変更なし)			
用地取得の難易度	■	■				用地買収が完了しており、地元の協力が得られている (変更なし)			
法令等に基づく調整事項	■	■				耶馬日田英彦山国定公園、県環境配慮推進要綱に係る手続きについて、県環境部局と調整し事業を実施している (変更なし)			
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	□	□	1 県土の整備を支える道路整備 (1) 広域ネットワークの整備 ③中津日田道路 (変更なし)
						おおいの道構想2015	■	■	地域強靱化計画: 第3地域強靱化の推進方針 2- (5) 交通・物流 地域高規格道路の整備推進 (変更なし)
						その他 (交安法指定道路、長寿命計画など)	■	■	交通安全指定道路3号該当区間 (変更なし)
						事業の根拠法令・採択要件	■	■	道路法第29条に基づき事業を実施 (変更なし)
						他事業との関連	■	■	補助事業における採択要件に適合 (変更なし)
			事業の実効性	○事業の実効性	施工時期・期間の制限	工事の要請時期・期間への制限	■	■	河川区間 (橋梁下部、付設等) の工事は、非出水期の施工を要す (変更なし)
						技術的難易度	■	■	県管理最長 (2,986m) となる (仮) 中津3号トンネルの工事は安全対策に十分な配慮が必要 (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ります。
* 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

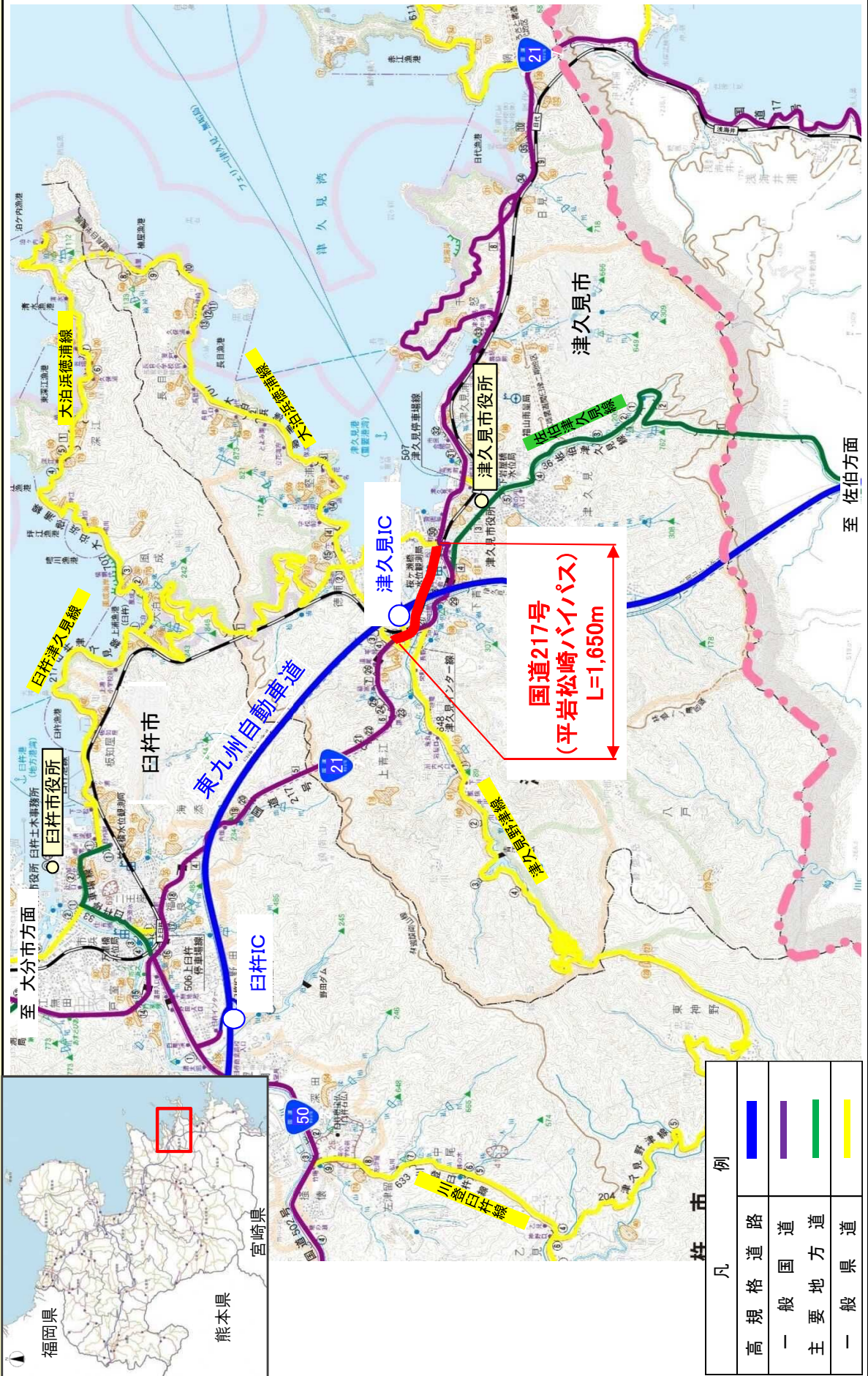
事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 ・ 一般国道217号 平岩松崎バイパス						
所在地・工区名		津久見市大字上青江 ～ 津久見市セメント町						
事業の目的		・本区間にはJR松崎踏切や歩道未整備箇所、線形不良箇所があり、交通渋滞や交通安全上の問題があることから、バイパス整備により、道路交通機能の確保を図る。						
再評価基準		・再評価後5年 ・大幅な事業費の増加						
未着工・未完了の理由		・軟弱地盤対策の検討やその対策工事の増工、平成29年度の台風18号の被災、切り直し施工等により期間を要しているため。						
事業採択年度		採択年度： 平成22年度			着工年度： 平成26年度			
事業実施予定期間		当初： 平成22年度 ～ 平成29年度			変更： 平成22年度 ～ 令和7年度			
事業の概要	全体事業概要	計画概要						
		【延長・幅員】L=1,650m W=6.5(11.25)m						
		【道路区分】第3種第2級 【設計速度】V=50km/h 【計画交通量】9,913台/日(R12)						
		【重要構造物】橋梁 2箇所(L=210m, 60m)						
			当初計画(H21)		第1回変更(H26)		第2回変更(R元)	
		計画期間	H22～H29		H22～R元		H22～R7	
		延長	L=1,650m		L=1,650m		L=1,650m	
		幅員	W=6.5(11.25)m		W=6.5(11.25)m		W=6.5(11.25)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	1,380m	630	1,380m	630	1,380m	1,680
		橋梁工	270m	1,650	270m	1,650	270m	1,650
		測量試験費	1式	370	1式	370	1式	550
		用地補償費	1式	1,650	1式	2,050	1式	2,420
		計		4,300		4,700		6,300
変更内容・理由		・事業期間の延長は、軟弱地盤対策の検討や平成29年の台風18号の被災(3年)、軟弱地盤対策による増工(2年)、切り直し施工による延伸(1年)によるものである。 ・事業費の増額は、軟弱地盤対策、JR近接施工対策、法面対策等によるものである。						
事業進捗の状況		・平成30年度末の事業進捗率は60%(事業費ベース)であり、用地取得率は63%(面積ベース)である。						
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)	6,300	単位:百万円					
	H25年度まで	1,002	1,002	測量・設計、用地買収		15%		
	H26	556	1,558	測量・設計、用地買収、道路工事		24%	再評価	
	H27	534	2,092	測量・設計、用地買収、道路工事		33%		
	H28	577	2,669	測量・設計、用地買収、道路工事、橋梁工事		42%		
	H29	752	3,421	道路工事、橋梁工事		54%		
	H30	400	3,821	道路工事、橋梁工事		60%		
	R元	500	4,321	測量・設計、用地買収、道路工事		68%	再評価	
	R2	400	4,721	測量・設計、用地買収、道路工事		74%		
	R3	300	5,021	測量・設計、用地買収、道路工事		79%		
	R4以降残	1,279	6,300	道路工事、橋梁工事		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"> ◆道路利用状況は下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・本路線は、津久見市の中心を通る主要な幹線道路であり、市の基幹産業を支える重要な道路である。 ・交通量：H26再評価(H22センサス：16,200台/日)→R元再評価(H27センサス：16,293台/日) ・平成28年4月に、東九州道自動車道椎田南IC～豊前IC間が開通し、北九州～大分～宮崎が高速道路で直結。 		
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◆地元情勢については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・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。 H18.5 津久見市→県 事業着手要望 R元.6 津久見市→県 事業進捗要望(H22年度より継続要望事項) 		
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、津久見市街地の都市軸であり、臨海工業地区や水産業等地域の経済活動、観光交流を支える幹線道路であるとともに生活道路である。 ・本区間は、線形不良やJRとの踏切交差部では交通渋滞が発生しており、通行車両の走行性・安全性、大型車両の通行に支障があるなどの課題がある。 ・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。 ・現道踏切遮断による、緊急車両の走行に影響を与えており安全、防災上、支障をきたしている。 		
	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。 ・飽和状態となっている交通量を分散することによる沿道の安全性向上。 ・通行支障箇所である踏切・変則交差点を解消することで、津久見市中心部への円滑な流入を実現。 ・津久見ICと津久見市街地・重要港湾津久見港へのアクセス性の向上 ・踏切部の平面交差解消により、緊急車両の通行に制限が無くなり、防災への早期対応が可能となる。 		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比(B/C)	事業採択時	H26 再評価時	今回 再評価時
		1.4	1.0	1.0
	費用便益の分析	<ul style="list-style-type: none"> 事業採択時(H22)：総費用C=35.5億円、総便益B=51.1億円 ⇒ B/C=1.44 前回再評価(H26)：総費用C=44.4億円、総便益B=45.1億円 ⇒ B/C=1.02 今回再評価(R元)：総費用C=67.9億円、総便益B=68.7億円 ⇒ B/C=1.01 ・軟弱地盤対策、JR近接施工対策、法面対策等による事業費の変更により費用が増。 ・基準年の変更(H26→R1)や将来ODの変更により便益が増。 		
		<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。 ・現道拡幅やバイパス案など複数案を施工性、経済性、周辺環境への影響など総合的に比較・検討し、市道の整備計画と連携するバイパス案を最適ルートとして選定。 		
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。 ・都市計画道路であるが、周辺の土地利用形態を勘案し、片側歩道を採用。 			
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。 ・現場発生土については可能な限り現場内流用とし、残土については他の公共工事間流用を行う計画としている。 ・低騒音低振動の施工機械を採用し、振動騒音対策を実施。 			
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。 ・事業に対する地域の同意は概ね得られており、補償等に伴う諸条件を整理しながら進捗を図っている。 ・接続する市道の構造等については、管理者(津久見市)と協議済みである。 ・工事に際して支障となる埋設物等(電気・ガス・水道等)の移転について、関係者と協議済みである。 ・必要な法手続は完了しており、変更が生じた場合は、適宜協議を実施する。 		
	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。 ・都市計画決定変更H22.3。 ・「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。 ・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。 ・津久見市の実施する市道徳浦松崎バイパスと協議し事業実施している 		
	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。 ・1号橋と2号橋が日豊本線に近接しているため、九州旅客鉄道(株)との協議が必要である。 ・送電線の鉄塔補償について、九州電力(株)との協議が必要である。 ・東九州道との立体交差について、西日本高速道路(株)との協議が必要である。 		
対応方針	対応方針案	・「継続」		
	理由	<ul style="list-style-type: none"> ・以上のとおり事業の必要性が認められ、地元要望も強く協力体制が整っていることから、事業継続としたい。 		

事業箇所位置図



凡 例	
高規格道路	
一般国道	
主要地方道	
一般県道	

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217号 平岩松崎バイパス				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H22～R52	道路建設費		6,139,000	(残事業 1,904,000)
	維持管理費		588,000	(残事業 588,000)
				(残事業 2,492,000)
		合計		6,727,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 R3～R52	走行時間短縮便益		14,704,000	(残事業 14,704,000)
	走行経費減少便益		1,194,000	(残事業 1,194,000)
	交通事故減少便益		1,039,000	(残事業 1,039,000)
				(残事業 16,937,000)
		合計		16,937,000
総費用額(C)	6,790,000	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 1,888,000)		
総便益額(B)	6,872,000	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 6,872,000)		
費用便益比(B/C)	全事業 6,872,000 / 6,790,000 = 1.01 ≒ 1.0 残事業 6,872,000 / 1,888,000 = 3.64 ≒ 3.6			
(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"> ・緊急輸送道路としての機能確保、向上 ・水産業関連企業等の物流が効率化 ・線形不良・幅員狭小箇所解消及び歩道設置により事故危険箇所の改善、通学路の安全性の向上 ・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 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	■	■	交通容量不足の解消等による走行環境の改善（変更なし） （前回）平日交通量16,200台/日（H22セガサ）、歩行者通行量25人/12h（H17セガサ） （今回）平日交通量16,293台/日（H27セガサ）、歩行者通行量 未調査・未調査（H27セガサ） 幅員狭小：最小幅員7.1m<計画幅員11.25m（変更なし） 曲線半径：最小半径半徑100m未満 5箇所（基準V=50km/h、R>100m）（変更なし） 曲線半径：最小半径半徑100m未満 5箇所（基準V=50km/h、R>100m）（変更なし） 緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	
		緊急を要する現状の課題	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 遊歩状況 関連事業との進捗調整等	■	■	通行止め時は、県道日村津久見線、市道徳浦松崎線を経由し631m、約1分の迂回が必要（変更なし） 交通事故発生状況 52件/10年発生、事故率が2.69件/年・km（県管理路線平均0.70件/年・km） 青江小学校・第二中学校の通学路に指定（H30.2時点）で97人が対象事業相当の通学者数（変更なし） 松崎路切通しにおいて遊歩が発生（変更なし） 遊歩する市事業（市道徳浦松崎ハイパス）に合わせた整備が必要（変更なし）	
事業手法 ・工法の 妥当性	○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	□	□	線形不良・幅員狭小箇所の解消及び歩道設置により事故危険箇所の改善、通学路の安全性の向上（変更なし） 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）	
		事業実施により得られる効果	ツリーズム支障に係る効果 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 老朽化対策に係る効果等その他の効果	■	■	保戸島・無垢島航路、つくみカカ島、高浜海水浴場、保戸島等の観光地振興の向上（変更なし） 東九州道（津久見10）と津久見市街地・重要港湾津久見港とのアクセス改善による産業・医療等の支障（変更なし）	
		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=1.02 今回：B/C=1.01	
		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	■	■	現道拡幅案、ハイパス案2案の3案比較を行い、最も経済的かつ市道整備と連携可能なルートを選定（変更なし）	
		○コスト削減	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	■	■	都市計画道路であるが、周辺の土地利用形態を勘案し、片側歩道を採用（変更なし） 現場発生土は現場内流用し、資材を原則再生材を利用（変更なし） 自然環境の着し改変を伴う計画を避けて、周辺基盤整備状況との整合を図る（変更なし） ハイパスルートとして、家屋移動を最小限とし、地域コミュニティを確保（変更なし） 低騒音・低振動対応の建設機械を確保し、生活環境に配慮する（変更なし） 法面部は植生を行う周囲量との調和を図る（変更なし） 現場発生土は現場内流用することにも、残土については他の公共工事間流用を行う。（変更なし）
		○環境等への配慮	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 自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護	コスト削減に向けた工種・工法の導入 地域材の自然環境、地域内発生建設副産物の使用 周辺の自然環境への影響と負担軽減対策 周辺の住環境の状況と負荷軽減対策 周辺の景観への配慮 残土処理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	■	■	近隣に周知遺跡があり、用地買収後、教育庁文化課による試掘調査、ならびに埋蔵文化財発掘調査（本年度以降は毎年、津久見市から整備要望提出（変更なし） 津久見市土地対策課に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に行っている（変更なし） 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）
		○事業の実効性	地元要望、協力体制 市町村の協力体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項	地元要望、期成会等の地元組織状況 市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制 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	■	■	H19年10月に津久見市から事業着手要望、H18年7月に津久見市長及び青江外5地区から要望書提出、H22年度以降は毎年、津久見市から整備要望提出（変更なし） 津久見市土地対策課に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に行っている（変更なし） 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）
		○事業の成立性	上位計画等との関連 事業の根拠法令・採択要件 他事業との関連	都市計画 おおいたの道構想2.0.1.5 地域防災計画・地域強靱化計画 その他（交安法指定道路、長寿化計画など） 事業実施に係る根拠法令（案項） 事業の採択基準、適合状況	■	■	都市計画決定変更H22.3（変更なし） 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 津久見市地域防災計画（緊急輸送道路ネットワーク（幹線路線）に位置づけ 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 交通安全指定道路1号（平岩～門前町）・3号（門前町～松崎）該当区間（変更なし） 道路法第12条に基づき事業を実施（変更なし） 道路局所管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） H21～R元で実施している津久見市道徳浦松崎B事業と連携を図り、水畠山跡地の活用を支援することとも し、通学路の歩道整備による児童の安全を確保する（変更なし）
		○事業の特殊性	施工時期、期間の制限 技術的難易度	他事業との関連 施工時期、期間への制限 技術的難易度	■	■	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） 橋梁部を含む道路工はJR日豊本線に近接しており、管理者との協議を進めている（変更なし）

*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		農地整備事業 通作条件整備 大原野第2地区						
所在地・工区名		玖珠郡玖珠町大字山浦						
事業の目的		農村地域の基幹となる農道を整備することにより、輸送距離・輸送時間の短縮や農業生産物の流通の合理化を図り、併せて地域の道路ネットワークが構築されることによる利便性向上など、農村環境の改善を図る。(変更なし)						
再評価基準		社会経済情勢の急激な変化等により、再評価を実施する必要が生じた事業(大幅な事業費の増)						
未着工・未完了の理由		計画路線の一部に字図混乱箇所があったため、用地測量に費用と時間を要した。						
事業採択年度		採択年度: H24			着工年度: H24			
事業実施予定期間		当初: H24 ~ H29			変更: H24 ~ R4			
事業の概要	計画概要	<ul style="list-style-type: none"> ・路線延長 L=2,198m, 幅員 W=4.0(5.0)m ・道路区分 3種5級, 設計速度30km/h 						
			当初計画		前回再評価(H28年)		今回再評価(R1年)	
		計画期間	H24~H29		H24~H29		H24~R4	
		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	2,100 m	212.9	2,100 m	212.9	2,198 m	362.6
		測量試験費	一式	45.4	一式	45.4	一式	94.5
		用地補償費	一式	22.7	一式	22.7	一式	34.9
		計		281.0		281.0		492.0
事業の概要	変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> ・計画路線の一部区間で用地買収困難となったため、一部路線の位置を変更したい。 ・平成29年度に九州北部豪雨が発生した。その際現地調査をしたところ、当初計画路線に隣接する沢の水量が多く、計画している道路が浸水する危険性が高いことが判明したため、一部路線の位置を変更したい。 ・路線変更に伴い、構造物の設置や土工量が増大したため、事業費を変更したい。 ・計画路線の一部に字図混乱箇所があったため、用地測量に費用と時間を要した。 						
		延長 L=2,100m → L=2,198m						
事業費の推移	事業進捗の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・用地測量等への対応に時間を要した。 ・H30年度末の事業進捗状況は47% 						
		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)	492	単位:百万円				
		H25年度まで	83	83	測量・設計	用地買収	17	
		H26	6	89	用地測量		18	
		H27	20	108	用地買収		22	
		H28	35	144	道路工	用地買収	29	
		H29	63	207	道路工		42	
		H30	23	230	道路工	用地測量	47	
		R1	30	260	道路工	用地買収	53	
		R2	80	340	道路工		69	
		R3	100	440	道路工		89	
		HR4以降残	52	492	道路工		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"> ・大原野地区における認定農業者(担い手)の数 6経営体(H24) → 9経営体(H30) (※大原野地区以外の経営体1者を加えると10経営体) ・うち、農業参入した企業の数 1経営体(H24) → 2経営体(H30) 			
	地元情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年度に養鶏場が完成したことにより大型車の通行が増加し、離合困難な事態が頻発したため地元や玖珠町から強い道路の改善要望があがった。 ・平成23年度に養鶏場第2農場が造成されたことで更に大型車の通行が増加し、新たに第1農場と第2農場間の往来も発生。通行に支障を来す回数が増えたことから、要望がより一層強くなった。 			
事業の必要性	必要性・緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ・大原野地区との一体的な整備により広域道路ネットワークが形成され、農畜産物の集出荷における走行経費の節減、輸送車両の大型化による輸送の効率化等が図られる。本地区の更なる農業振興の発展のためにも当該事業が必要である。 			
	整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の営農は、第一大原野集落と第二大原野集落の間で通作が行われているが、養鶏場第1、第2農場間での往来が多く、特に出荷の際には搬出する大型車両と営農車両との離合が大きな障害となっている。当該路線が開通することにより、スムーズな走行と安全な輸送体系の確保することができる。 ・当該路線の整備により輸送車両の大型化が期待でき、参入企業など経営体の規模拡大が期待される。また、規模拡大による新たな雇用の創出も期待できる。 ・林道大原野線が全線開通予定であり、本地区を整備することで、スカイファームロード沿いにある日田郡森林組合への木材輸送の効率化が図られる。 ・養鶏場は既設道路に面して接して用地が造成されている。鳥インフルエンザ等が発生した際には、被害拡大防止のため既設道路は通行止めとなる。当該事業により農道を整備することで、有事の際の迂回路としての効果も期待される。 			
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	H28再評価時	今回再評価時
		費用便益の分析	1.9	1.9	1.4
		工事費や用地補償買収費・測量試験費の増による事業費増のため費用(C)の数値が大きくなり、費用便益比(B/C)は小さくなるが、養鶏や農作物の流通における効果を見込んでいるため、費用便益比(B/C)は1を超えている。 $1,979,839 / 1,453,078 = 1.4$			
工法の妥当性		<ul style="list-style-type: none"> ・土地改良法等の関係法令及び土地改良事業計画設計基準「農道」、道路構造令に準拠している。 			
コスト縮減		<ul style="list-style-type: none"> ・建設発生土については、現場内流用を行い残土の発生を最小限に抑える。 ・発生した残土については、盛土として集落内の農地へ搬入することで地権者と合意しており、運搬距離の短縮となる。 			
環境等への配慮		<ul style="list-style-type: none"> ・豪雨による沢の水位上昇で道路浸水の恐れがあることが判明したため、路線の一部線形を山側へシフトさせることでリスクを回避する措置をとる予定。 ・残土は現場内流用や集落内の農地に搬入する計画としており、地域外へ搬出することはない。 ・環境情報協議会による指摘について、適切に対応を行い地域の環境に配慮する。 			
事業実施環境	事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> ・土地改良法に基づき地元から申請された事業であり、地元関係者の事業同意が得られている。 ・玖珠町農林課は地元説明会や立会のほか、要望・苦情処理の対応や報告が迅速であり、事業推進体制が整備されている。 ・用地については、買収が93%完了しており、残る用地も買収の同意が得られている。 			
	事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ・大分県農林水産業振興計画、大分県農業農村整備長期計画との整合が図られている。 ・玖珠町農村振興基本計画との整合が図られている。 ・土地改良法に基づく事業である。 			
	事業の特殊性	<ul style="list-style-type: none"> ・土地改良事業計画設計基準「農道」、道路構造令に準拠し設計を行い、特殊性は要していない。 			
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"> ・平成29年度の九州北部豪雨による沢の水位上昇により道路の浸水の危険性があることから、路線変更はやむを得ない。また、養鶏場や農業への企業参入など地域の変化が見られ、更なる農業振興の発展が期待されることから継続としたい。 			

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 農地整備事業 通作条件整備 大原野第2地区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H24～R44 (期間の内訳) 事業期間 H24～R4 維持管理期間 R5～R44	道路建設費	1車線 B=4.0(5.0)m	950,919	事業費(用補、テスト含む)
	維持管理費		1,411,134	建設した農道の維持費
		合計		2,362,053
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 H24～R44 (期間の内訳) 事業期間 H24～R4 維持管理期間 R5～R44	維持管理費節減効果		-5,157	舗装等による維持管理費
	走行経費節減効果		3,723,965	営農に係る搬出経費の縮減便益
	一般交通等経費節減効果		136,272	一般車両における経費の縮減便益
	合計		3,855,080	割引前の総便益
総費用額 (C)	1,453,078	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)	1,979,839	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)	1,979,839 / 1,453,078 = 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				
<ul style="list-style-type: none"> ○鳥インフルエンザ等、有事の際の迂回路としての効果 ○木材の効率的な輸送 ○災害発生時の迂回路 				

再評価チェックリスト(農道事業)

地区名 ()

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る理由	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	大原野地域の流通体系を整備し、流通高能率化を図る。(変更なし)
		緊急を要する現状の課題	路線状況	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	地区内道路網で県道704号線に接続する。(変更なし)
		農産物の輸送形態	道路幾何構造	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	道路幅員4.0m(変更なし)、道路延長98m増加する。
		代替路の有無	農業用大型機械の搬入状況	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	大型機械の搬入は困難であり、生産コストが割高となっている。(変更なし)
		関連事業との進捗調整等	農産物の輸送形態	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	軽トラックによる輸送であり、生産コストが割高となっている。(変更なし)
		関連事業との進捗調整等	代替路の有無	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	災害時等に町道大原野線が寸断された場合に、代替路がなく地域が孤立する。(変更なし)
		輸送コストの縮減	関連事業との進捗調整等	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)
		事業実施により得られる効果	輸送コストの縮減	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	生産拠点からの輸送距離が短縮し、輸送コストの縮減となる。(変更なし)
		整備効果	事業実施により得られる効果	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	大型機械の搬入が可能となり、生産性が向上する。(変更なし)
		整備効果	代替路としての位置づけ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	町道大原野線が寸断された場合に、代替路としての機能を果たす。(変更なし)
事業手法・工法の妥当性	費用対効果分析	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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B/C= (前回) 1.9、(今回) 1.4 (少数第1位)
		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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良設計基準に基づき、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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	地元要望を踏まえ、地域の条件に応じた工法等を検討し、経済的な工法としている。(変更なし)
		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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	工法の比較検討を行い、経済的な工法を採用している。(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、地域内発生建設副産物の使用	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	発生土は地区内で有効活用する計画である。(変更なし)
		自然環境への配慮	自然環境の配慮をされている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	キスゲの移植、環状配産型圃場を使用する。(変更なし)
		周辺住環境への配慮	周辺の住環境への配慮をされている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	低騒音型の建設機械を使用する。(変更なし)
		景観への配慮	景観への配慮をされている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	切土部の法面保護工は植生を行うなど配慮している。(変更なし)
		残土処理の状況	残土処理の状況	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	切盛のランスを考慮し路線を計画している。(変更なし)
		文化財の保護	文化財の保護	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	実施に先立ち、県の文化課へ計画を報告している。(変更なし)
事業の実効性	事業の実効性	地元要望(要望書等)、地元協力の体制(期成会等)がある	地元要望(要望書等)、地元の協力体制(期成会等)がある	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法に基づき、地元より申請された事業である。(変更なし)
		市町村の協力の体制	市町村の協力の体制	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	地元説明や用地取得に関しては、市一体となって説明・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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法手続きにより、受益者の同意を得ている。(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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	道協議が必要であるが、事前協議済みである。(変更なし)
		上位計画等との関連	農村振興基本計画に位置づけられている。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	玖珠町農村環境計画に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)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	土地改良法第2条第2項の11に基づき事業を実施。(変更なし)
		他事業との関連	事業の採択要件を満たしている	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	受益面積 > 88.6ha > 50.0ha(変更なし) 総事業費 > 9.25億円 > 1億円以上(2.11億円増) 車道幅員 > 4.0m > 4.0m(変更なし)
		施工時期・期間の制限	他事業との関連	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)
		技術的難易度	工事の実施時期・期間への制限	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(該当なし)
		事業の特殊性	技術面からの事業の実現性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(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		中山間地域総合整備事業		杵築大田地区			
所在地・工区名		杵築市					
事業の目的		農業の生産条件等が不利な中山間地域において、農業生産基盤とともに、農村生活環境等の整備を併せて総合的に行うことにより、農業農村の振興を図る。					
再評価基準		事業採択後、長期間が経過し、なお継続中の事業					
未着工・未完了の理由		集落道の用地取得において、相続者多数により、協議調整に時間を要しており、未了となっている。					
事業採択年度		採択年度： H22		着工年度： H22			
事業実施予定期間		当初： H22 ～ H27		変更： H22 ～ R5			
全体事業概要	計画概要	<p>生産基盤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業用排水施設整備（4路線）L=2,199m 開水路 ・農道整備（2路線）L=1,461m ・ほ場整備（1地区）A=4.6ha 整地、道路、用水路、排水路 ・暗渠排水（3地区）A=31.7ha ・鳥獣侵入防止施設（6地区）L=22,217m <p>生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業集落道整備（10路線）L=5,276m 幅員 W=4.0m(5.0m) ・営農飲雑用水（2地区）L=4,595m ・農業集落防災安全施設整備（4箇所） 					
		当初計画		前回評価時(H26)		今回評価時	
	計画期間	H22～H27		H22～R2		H22～R5	
	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
	農業用排水施設整備	3路線 2,060m	33	3路線 2,060m	33	3路線 2,199m	40
	農道整備	2地区 1,270m	69	2地区 1,270m	69	2地区 1,461m	152
	ほ場整備	1地区 4.8ha	66	1地区 4.8ha	66	1地区 4.6ha	146
	暗渠排水	3地区 33.7ha	96	3地区 33.7ha	96	3地区 31.7ha	78
	鳥獣侵入防止施設	10地区 55,760m	249	10地区 55,760m	249	6地区 22,217m	134
	農業集落道	10路線 5,276.1m	334	10路線 5,276.1m	334	10路線 5,276m	431
	営農飲雑用水	2地区 4,595m	148	2地区 4,595m	148	2地区 4,595m	151
	農業集落防災安全施設整備	4箇所	17	4箇所	17	4箇所	25
	測量及び試験費	一式	189	一式	189	一式	187
	用地及び補償費	一式	24	一式	24	一式	59
	計		1,223		1,223		1,403
変更内容・理由		集落道において、相続多数により用地取得に時間を要しているため、工事着手時期が令和2年度以降となったもの。なお、用地取得について地権者から内諾を得ており、順調に推移すると令和5年度には事業完了する予定。					
事業費の推移	事業進捗の状況	平成30年度末の事業進捗状況は83%(変更後事業費ベース)。関係機関との調整を行いながら、計画的に事業を進めている。					
		事業年度	年度事業費(百万円)	累計事業費(百万円)	工種	進捗率%	摘要
		全体(当初)	1,403				
		H25年度まで	951	951	ほ場、農道 外 営農飲雑、鳥獣柵	68%	
		H26	49	1,000	農業用排水 外 鳥獣柵	71%	
		H27	75	1,075	農業用排水 外 営農飲雑用水	77%	
		H28	30	1,105	農業集落道 鳥獣柵	79%	
		H29	39	1,144	農業集落道	82%	
		H30	26	1,170	農業集落道	83%	
		R1	40	1,210	農業集落道	86%	
		R2	60	1,270	農業集落道	90%	
		R3	60	1,330	農業集落道	95%	
	R4以降	73	1,403	農業集落道	100%		

再評価書

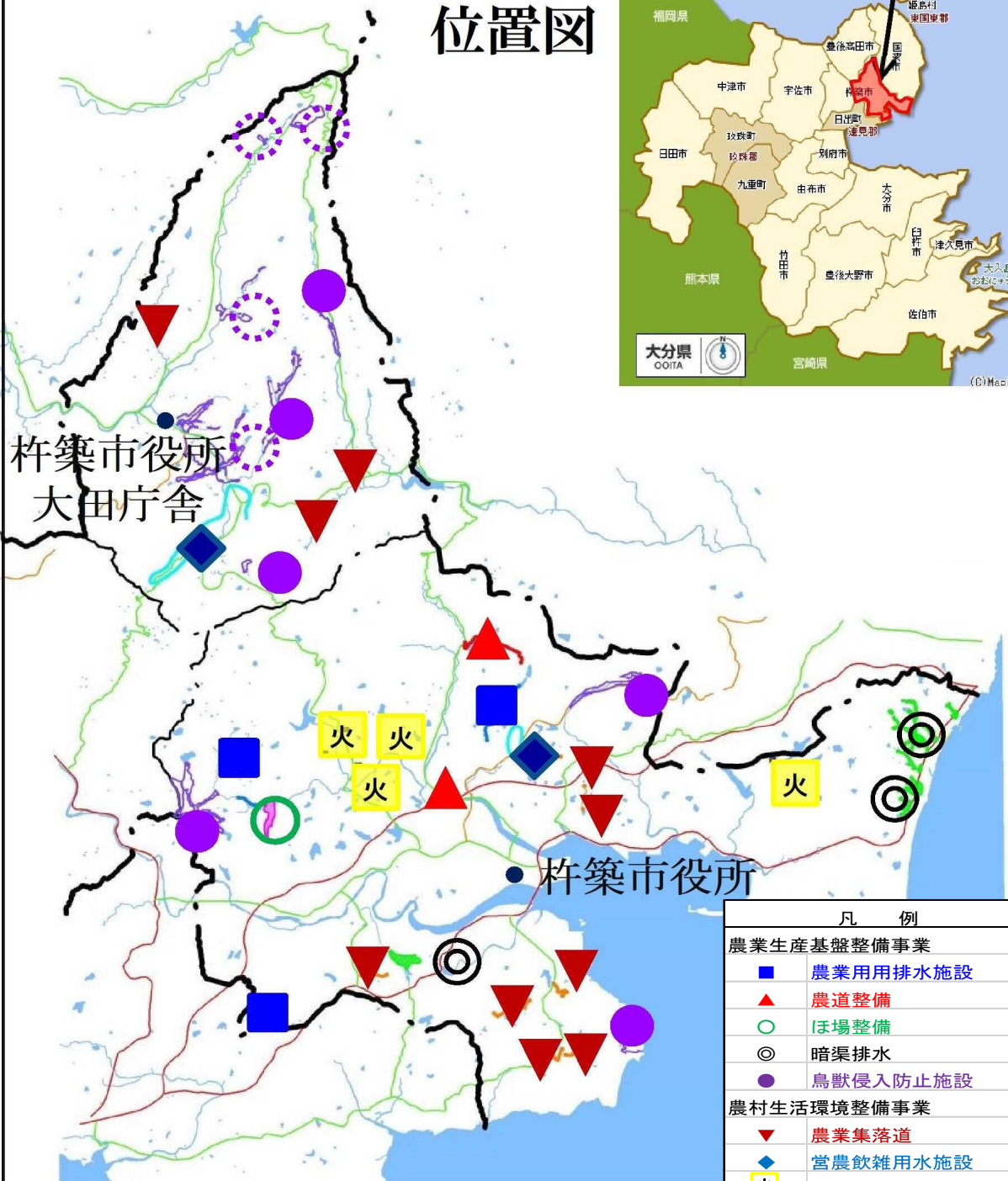
様式2-2

事業環境の変化	社会状況の変化 (社会・経済情勢の変化)	古くより水稲を主体とした農業を行ってきたが、近年では園芸作物の振興に力を入れている。杵築地区ではハウスみかんを中心とした果樹、イチゴ・小ネギ等の野菜や花き・茶・肉用牛の生産を、大田地区では白ネギ等の野菜、椎茸、肉用牛の生産等を行っている。			
	地元情勢の変化	地元や関係市からの要望も強く、事業実施への理解、協力は得られている。			
事業の必要性	必要性・緊急性	本地域は、農業をめぐる生活環境の変化や農業者の高齢化と担い手不足が顕在化しているため、農業生産の効率化や組織等によって高付加価値や高収益性を実現することが求められている。また、農業施設の老朽化等により施設の維持管理等にも多大な労力を費やしている。 以上のことから、本地区の農業経営の安定、農業所得の向上や営農環境の改善を図るため、農業水利施設の整備やほ場整備、農業集落道等の整備を実施する必要がある。			
	整備効果	【生産基盤】 農業用排水施設整備について漏水の解消、用水量の安定供給、維持管理費の軽減が実現し、農業生産の向上と農業経営の安定化につながる。ほ場整備についても、営農に対する労働時間の大幅な減、農地の汎用化、農地利用集積、用排水の分離等が可能となる。 【生活環境】 農業集落道整備について農村住民の日常生活における利便性の向上とともに、防災上の観点からも安心して暮らせる地域となり生活環境の改善に貢献できる。また、道路沿線における農業生産・流通の効率化も期待できる。			
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	H26 再評価時	今回R1 再評価時
			1.5	1.5	1.4
	費用便益の分析	前回評価時(H26)に対して、事業量・事業費の増により費用が増となったため、費用便益比は低下したものの、1.0以上あり十分に経済効果を有している。			
	工法の妥当性	・土地改良事業計画設計基準「農業用水(水田)」「ほ場整備(水田)」「暗渠排水」「農道」に基づき、適正な工法を採用している。 ・大規模な切土及び盛土を最大限に抑え、地域の条件に応じた工法等を採用し、経済的施工としている。			
	コスト縮減	・工法等の比較検討を行い、経済的な工法を採用している。 ・建設発生土について、現場内流用を行い、残土の発生を極力抑えるように努力している。 ・やむを得ず、発生した残土は、県道工事へ流用している。			
環境等への配慮	・建設発生土は現場内流用に努めている。 ・排出ガス対策型の建設機械を使用している。 ・低騒音型の建設機械を使用している。 ・事業箇所が広範囲にわたるため、建設発生土を遠方の事業箇所まで運搬し、流用する際はその地域の植生など環境について、専門家と協議し、工事を行う。				
事業実施環境	事業の実効性	・土地改良法に基づき、地元から申請された事業であり、地元の同意を得ている。 ・地元自治会と調整を図り、事業推進をしている。 ・杵築市耕地水産課内に市担当者が配置されており、市の事業推進体制が整っている。			
	事業の成立性	・大分県農林水産業振興計画、大分県農村整備長期計画との整合が図られている。 ・杵築市総合計画との整合が図られている。 ・土地改良法に基づく事業である。			
	事業の特殊性	・事業箇所が広範囲にわたるため、地元農家の営農時期や地元住民や関係機関と工事時期の調整を図りながら工事を行う必要がある。 ・事業箇所が広範囲にわたるため、建設発生土を遠方の事業箇所まで運搬し、流用する際はその地域の植生など環境について、専門家と協議し、工事を行う必要がある。			
対応方針	対応方針案	継続			
	理由	・生産基盤の整備による農家の農業生産の向上、農業経営の安定化、また生活基盤の整備による農家・地元住民の日常生活の利便性向上が図られる。 ・市や地元からの要望が強く、理解・協力は得られている。 以上の理由から、事業継続としたい。			

杵築大田地区

縮尺 1 : 25,000

位置図



凡 例	
農業生産基盤整備事業	
■	農業用排水施設
▲	農道整備
○	ほ場整備
◎	暗渠排水
●	鳥獣侵入防止施設
農村生活環境整備事業	
▼	農業集落道
◆	営農飲雑用水施設
火	防災安全施設

杵築市(旧杵築市、旧大田村)を対象

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 中山間地域総合整備事業・杵築大田地区				
総費用(A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 H22～R45 (期間の内訳) 事業期間 H22～R5 維持管理期間 R6～R45	事業費	総合整備	1,459,815	事業費(用補、测试含む)
	維持管理費		2,336,536	整備した施設の維持費
		合計		3,796,351
総便益	評価項目	便益額	備考	
測定期間 H22～R45 (期間の内訳) 事業期間 H22～R5 維持管理期間 R6～R45	作物生産効果	2,073,778	作物生産の量的増減	
	営農経費節減効果	550,677	作物生産に要する労働費、機械経費	
	維持管理費節減効果	-146,691	老朽化、機能低下の著しい施設の改築費用	
	生活環境改善効果	1,671,237	日常生活の安全性や快適性の維持・向上	
	品質向上効果	115,398	生産物の単価、品質、商品価値の変動	
	営農に係る走行経費節減効果	396,534	農産物の輸送や通作などの農業交通に係る経費	
	一般交通等経費節減効果	240,775	一般交通の走行経費	
	生活用水確保効果	1,003,079	営農飲雑用水施設整備による生活用水確保	
	災害時応急対策効果	197,796	災害時に貯水池を雑用水として利用	
	災害防止効果 (農業関係資産)	431,082	洪水、土砂流出等の災害に伴う作物や農用地の被害	
	災害防止効果 (公共資産)	136,890	洪水、土砂流出等の災害に伴う公共施設の被害	
		合計	6,670,555	
総費用額(C)	2,637,912	割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計		
総便益費(B)	3,624,045	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)	3,624,045千円 / 2,637,912千円 = 1.37 ≒ 1.4			
(その他の整備効果) 集落営農組織の経営の安定化が図られ、組合員の拡大に繋がる。 作物運搬における荷傷み防止が図られた。 緊急車両の侵入が可能になり、安心安全な生活が送れるようになった。				

再評価チェックリスト(中山間地域総合整備事業)

地区名(梓桑大田)

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	当初	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	整備が必要な理由	現状の問題から事業が必要な主な理由	■	■	本地域は、農業をめぐり生活環境の変化や高齢者の高齢化と担い手不足が顕在化しているため、農業生産の効率化や組織等により高付加価値や高収益性を獲得することが求められている。また、農業施設の老朽化等により施設の維持管理等にも多大な労力を要している。以上から、本地域の農業経営の安定、農業所得の向上や営農環境の改善を図るため、農業水利施設の整備や作付調整、農業集落集約等の整備を実施する必要がある。(変更なし)		
		緊急を要する現状の問題	機能低下	■	■	用水路の老朽化が著しく漏水等により安定した用水供給が困難になっている。また、区画が狭く耕作地が分散していることから灌漑効率が悪い状況である。灌漑においても、幅員狭小及び未舗装のため作物の運搬に支障を来している。そのため、用排水整備、ほ場整備、農道整備を行うことで、安定した用水確保や大型機械化による高効率の向上を目指し、灌・水灌等の作付拡大を図られる。(変更なし)		
			緊急性を要する現状の問題	耐用年数経過	■	■	既存農業用排水施設は、S30年代に設置されており60年以上経過している。(変更なし)	
				維持管理費の削減	□	□	該当なし	
				関連事業との連携調整等	□	□	該当なし	
				農業生産性の維持向上	■	■	作物生産効果、営農経費削減効果、維持管理費削減効果(変更なし)	
			○整備効果	事業実施により得られる効果	■	■	生活環境改善効果(変更なし)	
				(※その他細項目記入)	□	□		
				費用便益分析(B/C)等	■	■	B/C = (前回) 1.5、(今回) 1.4 (少数第1位)	
				関係法令・技術基準等との適合	■	■	土地改良設計基準に基づき、適合した工法を採用している。(変更なし)	
事業手法・工法の妥当性	○工法の妥当性	複案の検討	事業効果及び経済性における複案の検討状況	■	■	地域の条件に応じた工法等を採用し、経済的工法としている。(変更なし)		
			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	■	■	工法等の比較検討を行い、経済的な工法を採用している。(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、地域内産品の建設副産物の使用	■	■	各工場の残土は、近隣の他工区工事と調整を図ることで運搬距離の短縮によるコスト削減に努める。(変更なし)	
			自然環境への配慮	周辺の自然環境への配慮	■	■	低排出ガス型の建設機械を使用する。(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	■	■	低騒音型の建設機械を使用する。(変更なし)	
			景観の配慮	周辺の景観への配慮	■	■	盛土工事に、コンクリート擁壁等の使用を控え、周辺景観との調和を図っている。(変更なし)	
			残土処理の状況	残土処理土量の削減対策と処理地での環境配慮	■	■	各工場の残土を低減し、近隣の他工区工事と調整を図ることで環境配慮に努める。(変更なし)	
			文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	実施に先立ち、県の文化課へ計画を報告している。(変更なし)	
			地元要望、協力体制	要望書の提出、事業実施に対する推進体制がある	■	■	土地改良法に基づき、地元から申請された事業である。土地改良区等と調整を図り事業推進をしている。(変更なし)	
			市町村の協力体制	地元説明や用地取得(用地使用承諾)に関して市町村の支援がある	■	■	市に農事業の地元調整担当の職員がいる。(変更なし)	
事業の実効性	○事業の実効性	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	■	■	土地改良法手続により、受益者の同意を得ている。(変更なし) 集約整備において、相続者多数により、協議調整に時間を要している。		
			法令に基づく調整事項	法令に基づく調整事項がある(国立公園等)	■	■	河川協議、道路協議が必要であり、事前協議済みである。(変更なし)	
			上位計画等との関連	活性化の重点地区として位置づけられている。	■	■	・地域活性化構想が策定されている。(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)	■	■	土地改良法第2項に基づき事業を実施。(変更なし)	
			○事業の成立性	事業実施要綱・要領に規定された事業内容、採択基準の要件への適合状況	■	■	・受益面積 200.4ha > 60ha (変更なし) ・生産基盤整備 5工種 > 2工種 (変更なし) ・五法指定の過疎地域(HI2.4)に該当している(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	□	□	該当なし
				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)	■	■	地元農家と営農時期等との調整を図り工事実施を行う。(変更なし)
				技術的難易度	地形、地質、水利状況等からみて、当該事業の施工の技術的実現性	■	■	大規模な切土及び盛土の地区もなく、難工事等は予想されない。(変更なし)

* 「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。

※ 大特着色等は、修正不可(様式統一項目)