

第66回（令和6年度第3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7年2月13日(木)
トキハ会館 5階 ローズの間

第 6 6 回（令和 6 年度第 3 回）大分県事業評価監視委員会 次第

日時：令和 7 年 2 月 1 3 日（木） 1 0 時 0 0 分～ 1 2 時 0 0 分

場所：トキハ会館 5 階 ローズの間

1. 開会の辞 10:00～

- (1) 土木建築部建設政策課長 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	時間
1	道路建設課	交付金	道路改築事業	(主)大分大野線 安藤工区	大分市安藤～ 豊後大野市大野町安藤	再	(25分)
2	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道 2 1 7 号 佐伯弥生バイパス	佐伯市駅前～ 佐伯市弥生大字小田	再	(25分)

〈休憩〉

3	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道 3 8 7 号 豆生野拡幅	日田市 上津江町大字川原	再	(25分)
4	港湾課	交付金	港湾改修事業	別府港 石垣地区	別府市大字南石垣	再	(25分)

3. 閉会の辞

- (1) 土木建築部長 挨拶
- (2) 閉会

資 料 目 次

1. 総括表

(1) 対象事業総括表	P0-1 ~
(2) 対象事業位置図	P0-2 ~

2. 対象事業

(1) 道路建設課	再	道路改築事業	(主) 大分大野線 安藤工区	P1-1 ~
(2) 道路建設課	再	道路改築事業	国道217号 佐伯弥生バイパス	P2-1 ~
(3) 道路建設課	再	道路改築事業	国道387号 豆生野拡幅	P3-1 ~
(4) 港湾課	再	港湾改修事業	別府港 石垣地区	P4-1 ~

第 6 6 回（令和 6 年度第 3 回）公共事業評価対象事業総括表

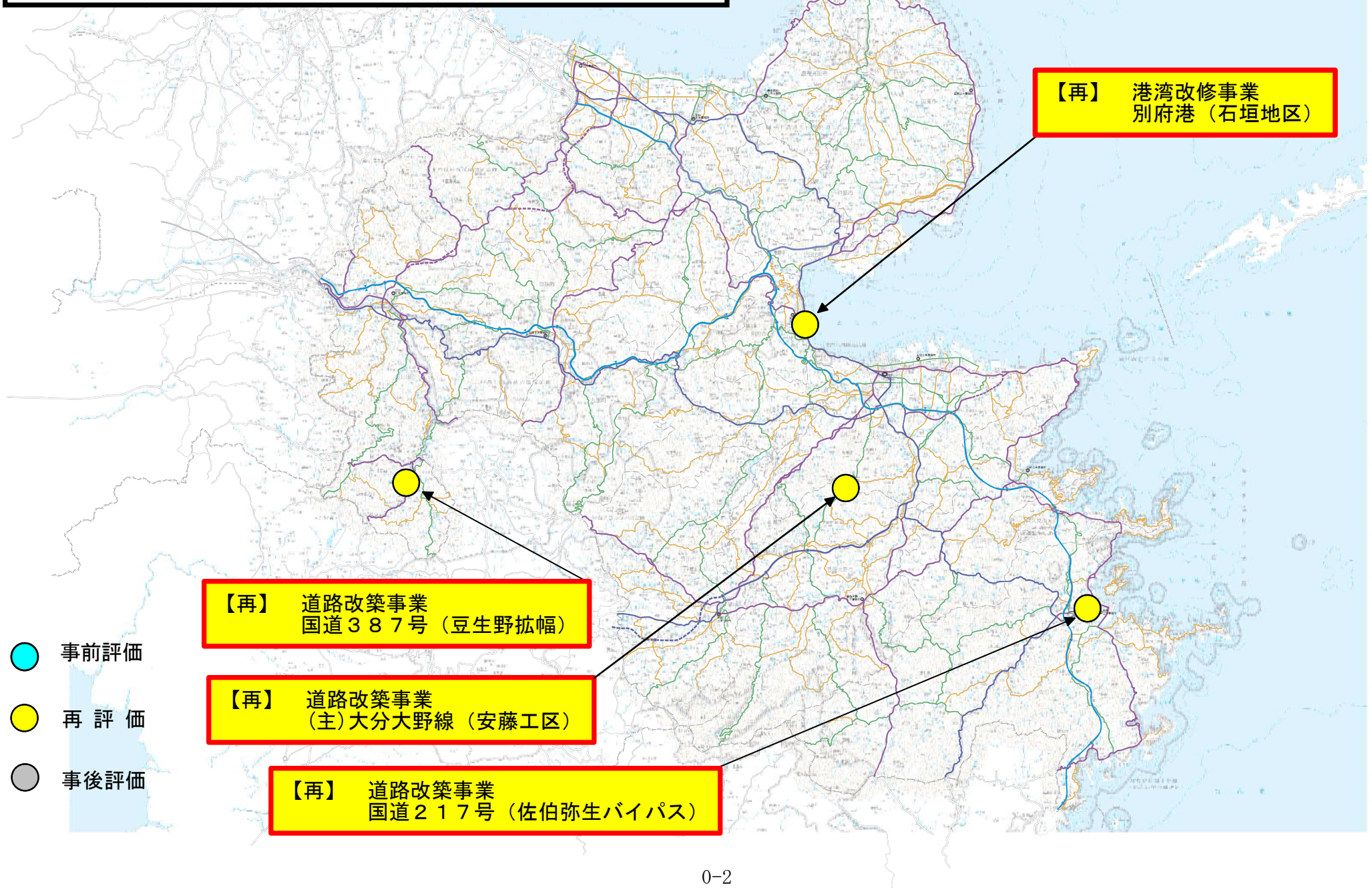
【再評価】土木建築部

（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		R5 迄			R6 以降		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		
(1)	道路建設課	交付金	道路改築事業	（主）おおいたおおの あんどう 安藤工区	あんどう 大分市安藤～豊後大 野市大野町安藤	再評価 後5年	平成 7 年度	平成 15 年度	平成 18 年度 から 休止	平成 18 年度 から 休止	7,010	6,375	6,375	1.0	-	-	30年	2,345	37%	休止	4,030	延長 L=3,225m 幅員 W=6.0(8.0)m トンネル1基、橋梁7橋	休止
(2)	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道217号 さいき やよい 佐伯弥生バイパス	えきまえ 佐伯市駅前～佐伯市 弥生大字小田	再評価 後5年	平成 9 年	平成 18 年度	平成 27 年度 から 休止	平成 27 年度 から 休止	14,000	22,714	22,714	1.0	1.6	-	28年	14,674	65%	休止	8,040	延長 L=6,380m 幅員 W=6.5(13.0)m 暫定時 W=13.0(27.0)m 完成時 トンネル6基、橋梁6橋	休止
(3)	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道387号 まめせいの かくふく 豆生野拡幅	かみつえまち 日田市上津江町大字 川原	大幅な 事業費 の増	平成 25 年度	平成 30 年度	令和 8 年度	令和 11 年度	1,298	2,000	3,100	1.6	0.9	0.7	12年	2,082	67%	6年	1,018	延長 L=1,720m 幅員 W=5.5(7.0)m 橋梁2橋	継続
(4)	港湾課	交付金	港湾改修事業	べっぴん こう ししがき 石垣地区	みなみししがき 別府市大字南石垣	事業採 択後5年	令和 2 年度	令和 9 年度	-	令和 11 年度	6,692	-	8,450	1.3	4.2	3.3	5年	1,236	15%	5年	7,214	【係留施設】 岸壁（-5.5m）L=130m（耐 震）可動橋 1基 【臨港交通施設】 臨港道路 L=920m 【土地造成】 埠頭用地 A=3.0ha 【付帯施設】 フェリー上屋 1棟、緑地 等	継続

第66回（令和6年度第3回）

大分県事業評価監視委員会 対象事業位置図



再評価書

様式2-1

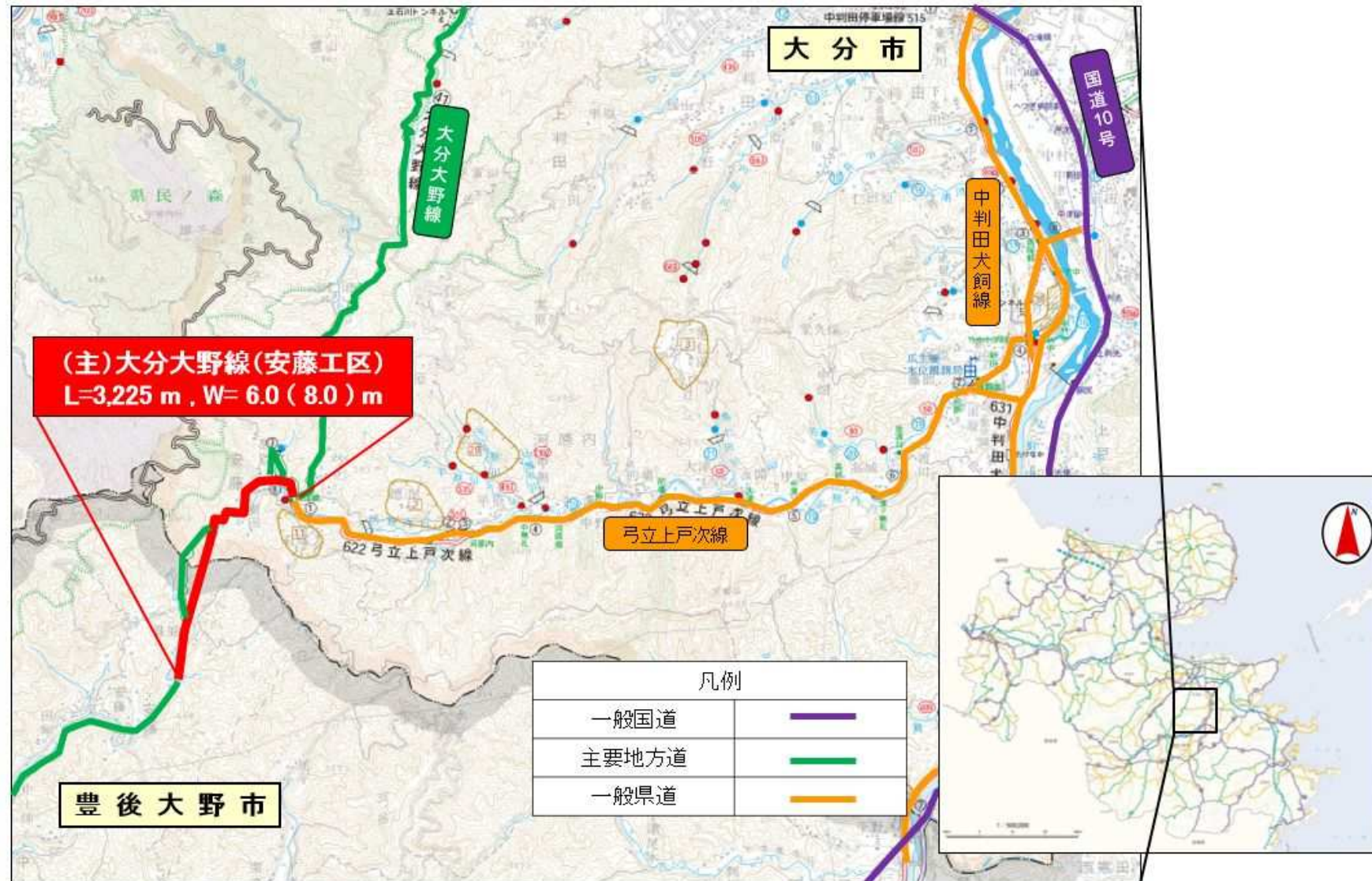
事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	道路改築事業・主要地方道 おおいたおの 大分大野線							
	所在地・工区名	あんどう 大分市安藤～豊後大野市大野町 あんどう 安藤(安藤工区)							
	事業の目的	本路線は、大分市から豊後大野市大野町を最短で結ぶ幹線道路であり、特に沿線地域の住民にとって欠くことのできない唯一の生活道路であるとともに、両市の交流・連携の強化を図る上で重要な路線となっている。本事業は、延長L=3. 225m区間の、線形不良及び幅員狭小箇所の解消を図ることを目的とする。							
	再評価基準	大分県公共事業評価実施要領第2条(2)エ(再評価実施後、一定期間経過している事業) 土木建築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	当路線は、弓立上戸次線と連携して安藤地区と大分市内を結ぶアクセス道路である。道路改良の早期効果発現を図るため、まずは、大分市街地側である弓立上戸次線を優先して整備することとし、本事業は平成18年度より休止中である。							
	事業採択年度	採択年度： 平成7年度 (1995)		着工年度： 平成8年度 (1996)					
	事業実施予定期間	当初： 平成7年度 ～ 平成15年度 (1995) (2003)		最終変更： 平成7年度 ～ (1995)					
	全体事業概要	計画概要	【延長・幅員】 L=3, 225m、W=6. 0(8. 0)m 【道路区分】 第3種第4級、設計速度：V=40km/h 【重要構造物】 トンネル工 L=778m 橋梁工 7橋						
				当初計画		第4回変更(令和元年度) (2019)		第5回変更(令和6年度) (2024)	
			計画期間	平成7年度～平成15年度 (1995) (2003)		平成7年度～(平成18年度休止)～ (1995) (2006)		平成7年度～(平成18年度休止)～ (1995) (2006)	
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, 161m	2,642	2, 300m	2,880	2, 300m	2,880	
トンネル工			778m	2,700	778m	2,700	778m	2,700	
橋梁工			8橋(348m)	1,573	7橋(147m)	673	7橋(147m)	673	
用地補償費			1.0式	95	1.0式	122	1.0式	122	
	計		7,010		6,375		6,375		
	変更内容・理由	数量・金額は、令和元年再評価時より変更なし。							
事業費の推移	事業進捗の状況	・令和5年度末の事業進捗状況は36.8%(事業費ベース) ・令和5年度末の用地取得率は42.0%(面積ベース)							
		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	6,375						
		平成15年度まで	2,235	2,235	用地買収・改良工・舗装工	35.1%			
		平成16(2004)	10	2,245	用地買収・改良工	35.2%	第1回再評価		
		平成17(2005)	100	2,345	用地買収、改良工、橋梁工	36.8%			
		平成18～令和5(2006) (2023)	-	2,345	休止	36.8%	第2～4回再評価(H21,H26,R元)		
		令和6(2024)	-	2,345	休止	36.8%	第5回再評価		
		令和7以降(2025)	4,030	6,375	改良工、トンネル工、舗装工	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)			・交通量の推移(減少傾向) 前回評価(H27センサス:交通量71台/日) 今回評価(R3センサス:交通量56台/日) ・豊後大野市と大分市を結ぶ中九州横断道路が開通。 (犬飼IC～竹田IC:H31開通済)		
	地元情勢の変化			◆前回評価時から変更はない。 ・安藤工区の事業再開について地元から根強い要望はあるが、弓立上戸次線の優先整備に理解を頂いている。 そのため、地元としては弓立上戸次線整備完了後の安藤工区再開に期待しているところである。		
事業の必要性	必要性・緊急性			◆前回評価時から変更はない。 ・幅員狭小・線形不良による車両同士のすれ違い困難等により交通の走行性・安全性に支障をきたしている。 ・現道は山間部の未改良道路であり、豪雨時等に落石・土砂流出が発生する可能性があるため、迂回路を必要とする。 ・平成18年度より事業を休止し、安藤地区から大分市街地へのアクセス道路として早期に効果を発現する(一)弓立上戸次線を優先して整備中。 ただし、本事業区間の中でも特に危険な箇所については、暫定処置として待避所を設置し、安全を確保している		
	整備効果			◆前回評価時から変更はない。 ・幅員狭小、線形不良箇所の解消による安全性・快適性の向上 ・安藤地区～戸次地区への生活道路確保 ・交流機能の強化による観光・物流等の支援		
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比 (B/C)	社会的割引率	事業採択時	令和元年度 再評価時 (2019)	今回 再評価時
			4%	—	—	—
			2%※	—	—	—
			1%※	—	—	—
	費用便益の分析			◆事業再開時期および今後の事業計画が未定のため、便益(B)及び費用(C)の算出が出来ず、現時点ではB/Cの算出不可能。 ただし、費用便益に代わる効果として ・幅員狭小、線形不良箇所の解消による安全性・快適性の向上 ・安藤地区～戸次地区への生活道路確保 ・交流機能の強化による観光・物流等の支援 などがあげられる。		
	工法の妥当性			◆前回評価時から変更はない。 ・河川横断位置、周辺家屋等のコントロールポイントを押さえたルート選定を行い、更に、平成15年度にルートの見直しを行い、現道を最大限に利用したルート及び工法としている。		
	コスト縮減			◆前回評価時から変更はない。 ・構造物等の比較検討を行い、最も経済的な工法を採用するとともに、現場発生土の工区内流用や近接工事で流用するための事前調整を積極的に行うことにより、コスト縮減を図っている。 また、幅員の見直しを行うことによりコストの縮減を図っている。		
環境等への配慮			◆前回評価時から変更はない。 ・山間地の集落を結ぶ路線であることから、家屋や田畑をなるべく避けることで、生活基盤の保全を図っている。 ・現道活用できる区間は最大限現道活用し、市境部では大規模土工を避けトンネルとすることで、自然環境の保全を図っている。 ・道路法面の緑化を積極的に行うことにより、周辺の自然環境との調和を図っている。			
事業実施環境	事業の実効性			◆前回評価時から変更はない。 ・供用済み区間では順調に用地取得となった経緯もあり、地元は事業に対して協力的である。		
	事業の成立性			◇前回評価時から大幅な変更はない。 ・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2005」、「おおいた土木未来プラン2005」、「大分県中長期道路整備計画『おおいたの道構想21』」において、令和2年度の改定に伴い、踏襲されている「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、「大分県長期道路整備計画『おおいたの道構想2015』」により事業実施している。 ・道路法第十五条および二十九条に基づき、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。		
	事業の特殊性			◆前回評価時から変更はない。 ・特になし		
対応方針	対応方針案			・「休止」		
	理由			・部分供用により大分市安藤地区および豊後大野市安藤地区の最深部へのアクセスは改善されており、特に危険な未改良箇所は、暫定処置として待避所を設置し当面の安全性を確保 ・本工区から大分市街地へのアクセス道路として早期に効果を発揮する弓立上戸次線の整備を優先 ・人口減少、中九州横断道路等の整備促進など社会情勢が変化し交通量は減少傾向にあるため、弓立上戸次線完了後に本工区の整備方針を検討したい		

位置図



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
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	■	■	幅員狭小・線形不良の解消による安全性・快適性の向上（変更なし）
			路線現況	■	■	（前回）平日交通量 71台/日（H27センサス） （今回）平日交通量 56台/日（R3センサス）
		緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	■	■	道路最小幅員3.0m、曲線半径30m以下が42箇所（変更なし）
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	□	□	
			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	■	■	死傷事故件数：1件/5年発生（H26-H30） 死傷事故件数：0件/5年発生（R元-R5）
			通学路の指定状況	□	□	
			渋滞状況	□	□	
		関連事業との進捗調整等		□	□	
	○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	■	■	幅員狭小区間の解消により、災害時に円滑な避難が可能（変更なし）
			交通安全対策に係る効果	■	■	車道幅員の拡幅により死傷事故対策（変更なし）
			都市空間整備に係る効果	□	□	
			ツーリズム支援に係る効果	□	□	
			ネットワーク整備に係る効果			
			小規模集落対策に係る効果	■	■	安藤地区（大分側：4世帯、大野側：25世帯）へのアクセスを確保
			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	■	■	事業再開時期および今後の事業計画が未定のため、便益及び費用の算出が出来ず、現時点でのB/Cの算出は不可能 ただし、費用便益に代わる効果として ・幅員狭小・線形不良箇所の解消による安全性・快適性の向上 ・安藤地区～大分市中心部への生活道路確保 ・交流機能の強化による観光・物流等の支援 等便益では計算することのできない様々な効果が期待される。（変更なし）
	○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、道路橋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	■	■	河川横断位置、周辺家屋等のコントロールポイントを押さえたルート選定を行い、更に、平成15年度にルートの見直しを行い、現道を最大限に活用したルート及び工法としている。（変更なし）
	○コスト縮減	コスト縮減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効活用	コスト縮減に向けた工種・工法の導入 地域材の有効活用、地域内発生建設副産物の使用	□	□	
	○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	■	■	現場発生土の工区内流用や近接工事で流用するための事前調整を積極的に行うことでコスト縮減を図る（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	■	■	地域改変による影響が小さい計画としている（変更なし）
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	低騒音、低振動型の建設機械を使用し周辺の住環境の負荷軽減を図る（変更なし）
		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	■	■	道路法面の緑化を積極的に行うことにより、周辺の自然環境との調和を図っている（変更なし）
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護	□	□	残土は工区内や近接工事に流用（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	■	■	大野町北部地区県道改良促進期成会より事業促進要望
		市町村の協力体制	市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制	□	□	
		用地取得の難易度	地権者の同意、事業への理解の状況	■	■	供用済み区間では順調に用地取得となった経緯もあり、地元は事業に対して協力的である（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	□	□	
	○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	■	■	第3次ネットワーク（県道以上の道路網）（変更なし）
			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）	□	□	
		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15条、第29条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	■	■	社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合（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	□	□	（一）弓立上戸次線の道路整備事業をH18～実施中であり、連携を図り円滑な交通の確保を図る（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

事業の概要	事業名・路線名	道路改築事業 一般国道217号 佐伯 ^{さいき} 弥生 ^{やよい} バイパス							
	所在地・工区名	佐伯市 ^{えきまえ} 駅前～佐伯市 ^{やよい} 弥生大字 ^{こだ} 小田							
	事業の目的	本区間には渋滞ポイントや歩道未整備箇所、冠水・高さ制限箇所があり、交通渋滞や交通安全および防災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	大分県公共事業評価実施要領第2条(2)エ(再評価実施後、一定期間経過している事業) 土木建築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	第1期工区の暫定2車線整備(H22.10完)及び第2期工区の整備(H25.3完)により、バイパス効果が発現され一定の効果が確認された。そのため、新たな工区への着手については、引き続き交通量等の変化を確認し、また都市計画マスタープランの実現性や進行度合いにも注視しながら、着手時期等を決定する必要があることから、休止としている。							
	事業採択年度	採択年度：平成9年度 (1997)		着工年度：平成9年度 (1997)					
	事業実施予定期間	当初：平成9年度～平成18年度 (1997) (2006)		変更：平成9年度～ (1997)					
	全体事業概要	計画概要	【延長・幅員】 L=6,380m、W=13m【暫定時】(27m【完成時】) 【道路区分】第4種第1級、【設計速度】V=60km/h、【計画交通量】5,500～18,000台/日(R22) 【重要構造物】 梶牟礼TN(L=642m)、鶴岡TN(L=797m)、臼坪TN(L=769m)、明神山TN(L=618m)等						
			当初計画		第4回変更(R1年) (2019)		第5回変更(R6年) (2024)		
			計画期間	平成9年度～平成18年度 (1997) (2006)		平成9年度～(平成27年度休止)～ (1997) (2015)		平成9年度～(平成27年度休止)～ (1997) (2015)	
延長			L=6,380m		L=6,380m		L=6,380m		
幅員			W=暫定時13m(完成時27m)		W=暫定時13m(完成時27m)		W=暫定時13m(完成時27m)		
工種			数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	
道路工			3,068m	2,898	3,240m	6,639	3,240m	6,639	
トンネル工			2,837m	7,092	2,826m	8,985	2,826m	8,985	
橋梁工			475m	1,510	314m	2,090	314m	2,090	
用地補償費			1式	2,500	1式	5,000	1式	5,000	
計				14,000		22,714		22,714	
変更内容・理由			数量・金額は、令和元年度再評価時より変更なし。						
事業費の推移			事業進捗の状況	・令和5年度末の進捗状況は64.6%(事業費ベース)となっている。 ・第1期工区暫定2車線開通(H22.10.5)・第2期工区完成2車線開通(H25.3.5)済み。					
				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)		22,714	単位:百万円				
	平成24年度まで (2012)	14,558		14,558	測量設計・用地買収・改良工事	64.1%			
	平成25年度 (2013)	60		14,618	改良工事	64.4%			
	平成26年度 (2014)	56		14,674	改良工事	64.6%	第3回再評価		
	平成27年度 ～令和5年度 (2015～2023)	0		14,674	休止	64.6%	第4回再評価 (R元)		
	令和6年度 (2024)	0		14,674	休止	64.6%	第5回再評価		
	令和7年度以降 (2025)	8,040		22,714	用地買収、改良工事	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)		◆前回評価時から変更はない ・平成22年10月5日までに第1期工区暫定2車線(延長3,240m)が開通。 ・平成25年3月5日に第2期工区(延長1,735m)が開通。 ・平成27年3月21日に東九州自動車道(佐伯IC～蒲江IC間)が開通。 ・平成26年度末に脇津留土地区画整理事業が完了。 ・第1期工区暫定2車線及び第2期工区の開通により、現道の課題は大幅に改善。			
	地元情勢の変化		◆前回評価時から変更はない ・第2期工区が開通した平成24年度以降、本事業区間に対する地元の要望活動は行われていない。 ・現道の課題は大幅に改善したという認識を得ている。			
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 第1期工区の暫定2車線及び第2期工区の開通により、現道の課題は概ね解消されており、交通量も減少傾向(H30→R6)にあることから、緊急性に高まりはない。しかしながら、依然として設計基準交通量を超過する区間が確認されるなど、残事業整備の必要性が認められる。 ・本路線は、佐伯市中心部と東九州自動車道佐伯ICとを結ぶ重要なアクセス道路である。 ⇒市役所を中心とする佐伯市中心部から佐伯ICまでのアクセス道路は整備済みである。 (市道曰坪女島線との連携) ⇒第2次佐伯市都市計画マスタープラン(R5.12)において、都市機能誘導区域へのアクセス改善につながる道路として「整備を促進する道路」として位置付けられている。 ・本路線は、佐伯市中心部を通過する幹線道路であるが、朝夕の交通混雑や交通事故が多発するなど危険な状況である。 ⇒H17大分県渋滞協議会で指定された脇排水機場前交差点の渋滞は、部分開通により緩和している。 また、自歩道整備により安全性が向上。交通量についても減少傾向(H30→R6)。 しかしながら、部分供用区間や平行する国道217号では、依然として設計基準交通量の超過が確認されている。 ・災害時の緊急輸送ルートであるが、現道に高さ制限箇所や冠水危険箇所が存在するなど円滑な交通が著しく阻害されている。 ⇒高さ制限箇所・冠水箇所は、部分開通により代替ルートが確保されている。			
	整備効果		◆前回評価時から変更はない 第1期工区暫定2車線及び第2期工区の開通により、一定の効果が得られている。 【全線整備による効果】 交通渋滞の緩和や交通事故の減少等、安全性の向上の効果が期待される。 ・走行時間の短縮:佐伯市駅前～佐伯市弥生大字小田間で13.3分→7.7分と約6分の短縮 【第1期工区(暫定2車線)＋第2期工区による効果】 交通渋滞の緩和や交通事故の減少等、安全性の向上の効果が期待される ・走行時間の短縮:佐伯市駅前～佐伯市弥生大字小田間で13.3分→9.2分と約4分の短縮 ・脇排水機場前交差点の渋滞は緩和(渋滞長1,500m→0m、550m→100m) ・交通事故件数の減少による安全性の向上 ・冠水、高さ制限箇所を回避し、代替ルートの確保による安全性の向上			
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比 (B/C)	社会的割引率	H23 再評価時	R1 再評価時	今回 再評価時
			4%	1.2(残事業1.9)	1.6(残事業1.1)	－
			2%※	－	－	－
		1%※	－	－	－	
	費用便益の分析		事業再開時期が未定のため、便益(B)及び費用(C)の算出が出来ず、現時点ではB/Cの算出不可能。 前回:総費用C=300.5億円、総便益B=486.3億円⇒B/C=1.6			
	工法の妥当性		◆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なっている。 ・都市計画決定手続きにより決定されたルートで事業を実施している。			
	コスト削減		◆前回評価時から変更はない ・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			
	環境等への配慮		◆前回評価時から変更はない ・低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、生活環境に配慮する。 ・トンネル計画の採用により、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する。 ・トンネル等の現場発生土は、可能な限り現場内流用し、残土については、他の公共工事などへ有効活用する。			
	事業の実効性		◆前回評価時から変更はない ・地元要望としては、H24以降、別事業の国道217号戸穴バイパス・床木海崎停車場線・色宮港木立線の優先的整備を要望する内容となっている。 ・佐伯市まちづくり懇談会において、第3期工区の必要性について意見が出ている。 ・佐伯市に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に図っている。			
	事業の成立性		◆前回評価時から変更はない ・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を実施。 ・都市計画決定変更H22.6 ・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)」,「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。 ・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。			
事業の特殊性		◆前回評価時から変更はない ・トンネルなどの構造物が主要部分を占めるが、特殊な工法を要していない。				
対応方針	対応方針案		休止			
	理由		・第1期工区暫定2車線及び第2期工区の整備により、現道の課題は大幅に改善されている。 ・東九州道の全線供用(平成27年3月)による佐伯市内交通量への影響は少ない。 ・対象事業の部分供用区間および平行する国道217号では、交通量は減少傾向(H30→R6)にあるものの、依然として設計基準交通量を超過している区間が確認されていることから事業の必要性は認められるため、引き続き、道路交通センサス等の交通量の変化や、都市計画マスタープランの実現性・進捗度合いを注視していきたい。			

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

2-2

[illegible]

道路事業・街路事業 再評価チェックリスト

国道217号佐伯弥生バイパス_R6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	■	■	現道の交通容量不足及び交通事故多発の現状に対して、バイパス整備による走行環境改善、交通安全性向上（変更なし）
			路線現況	■	■	（前回）平日交通量8,971台/日（H27セグ）、歩行者通行量412人/12h・自転車775台/12h（H17セグ） （今回）平日交通量7,591台/日（R3セグ）、歩行者通行量412人/12h・自転車775台/12h（H17セグ）
		緊急を要する現状の課題	道路幾何構造	■	■	道路幅員6.0（9.0）m、歩道幅員0.8m（片側）で路肩幅0.8mと狭小（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）、最優先啓開ルート【ステップ1】（変更なし）
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	佐伯弥生バイパス部分供用・佐伯弥生線（0.4km、0.8分の短縮） （バイパス未整備時の現道状況：H19.1.1～H22.10.5） 死傷事故件数44.4件/年、km当り6.4件/年・km（県管理路線平均0.8件/年km） （1工区暫定供用後の現道状況：H22.10.6～H25.3.5） 死傷事故件数29.0件/年、km当り4.2件/年km（県管理路線平均0.7件/年km） （2工区供用後の現道状況：H25.3.6～R4.12.31） 死傷事故件数13.7件/年、km当り2.0件/年km（県管理路線平均0.5件/年km）
			交通事故発生状況	■	■	
			通学路の指定状況	■	■	鶴岡小・佐伯城南中・佐伯小・佐伯東小・鶴谷中の通学路に指定（変更なし）
			渋滞状況	■	■	事業化時の渋滞ポイント（脇排水機場前交差点：渋滞長1,500m、通過時間7.0分）が解消（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	■	■	東九州自動車道（H26未供用）、脇津留土地区画整理事業（H26未完了）、床木海崎停車場線（海崎工区：H27未完了）市道臼坪女島線道路改良事業（H22.10.5供用）との連携については、現在の部分開通により達成済み。（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	■	■	信頼性の高いバイパス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（変更なし）
			交通安全対策に係る効果	■	■	バイパス整備による自動車交通の転換、歩行者・自転車ネットワークの拡充により、死傷事故対策、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	□	□	—
			ネットワーク整備に係る効果	■	■	東九州自動車道との連携により、大分市や延岡市と佐伯市を結ぶ広域ネットワークが形成され交流人口の増加（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	■	■	脇津留土地区画整理事業の都市軸道路として機能するなど新たな市街地開発の支援、港湾関連物流交通の支援等（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）1.6（今回）— ※休止中のため未算定
	○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との適合状況 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、道路標示方書に適合した工法を採用（変更なし） 都市計画決定手続きにより決定されたルートで事業を実施（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程・工法の導入 地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	各種構造物に關して工法比較を行い、最も低廉な工法を採用（変更なし） 当該事業による建設発生土を工区内の盛土材として利用、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	■	■	トンネル計画の採用により、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する。（変更なし） トンネル等の発生土は、可能な限り現場内流用するなど自然環境への負荷の抑制に配慮する。（変更なし） 生物多様性の観点から、残土については、佐伯市内で計画中である道路工事などの盛土へ有効活用する。（変更なし）
			周辺の住環境への配慮	■	■	低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、生活環境に配慮する（変更なし）
		景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	トンネル計画の採用により、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する（変更なし）
			残土処理の状況	■	■	搬出土量は、他公共工事等へ流用（変更なし）
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	文化財保護法等の手續を確認した結果、工事着手前には試掘の手續を行っている（変更なし） （埋蔵文化財調査の結果、遺跡等は確認されていない）
				■	■	
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	■	■	・H24以降は、別事業のR217戸穴バイパス・床木海崎停車場線の優先的整備を要望（変更なし） ・佐伯市まちづくり懇談会において、第3期工区の必要性について意見が出ている（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	■	■	・佐伯市に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に図っている（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	■	■	都市計画決定に準拠して事業を推進している（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	■	■	事業化当初、自然公園法の手続を確認した結果、手続不要箇所である。（変更なし）
	○事業の成立性	上位計画等との関連	都市計画	■	■	・都市計画決定変更H22.6（変更なし）
			おおいたの道構想2015～改訂～	■	■	・まちの魅力を高める活力ある地域づくりを支える道路整備（変更なし） ・県土の発展を支える道路整備（変更なし）
			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）	■	■	佐伯弥生バイパス沿線エリアに、避難地・避難所が分布している（変更なし） 交通安全指定道路1号基準該当区間（付近に鶴岡小・佐伯小・佐伯東小がある）（変更なし）
			事業の根拠法令・採択要件	■	■	道路法第12条に基づき事業を実施（変更なし） 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（変更なし）
		他事業との関連	事業の採択基準、適合状況	■	■	
			他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等	■	■	東九州自動車道（佐伯～蒲江：H27.3.21供用）：本事業はアクセス道路としての役割がある（変更なし） 脇津留土地区画整理事業（H26未完了）：本事業は開発区域の都市軸道路としての役割がある（変更なし） 市道臼坪女島線道路改良事業（H22.10.5供用）：佐伯中心市街地へのアクセス道路として連続している（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	□	□	—
		技術的難易度	技術面からの事業の実現性	■	■	トンネルなどの構造物が主要部分を占めるが、特殊な工法を要していない（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

事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	道路改築事業 ・ 一般国道387号 まめせいのかくふく 豆生野拡幅																																																																													
	所在地・工区名	日田市上津江町大字川原 かわばる																																																																													
	事業の目的	現道拡幅により、幅員狭小箇所ならびに線形不良箇所を解消し走行環境の改善を図るとともに、救急医療活動への寄与を含む、緊急輸送道路としての機能向上及び交流機能の強化による観光・林業等地域産業の支援を図る。																																																																													
	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)イ(大幅な事業費の増加)																																																																													
	未着工・未完了の理由	令和2年度に工事着手し、令和5年度末時点でL=540mを部分供用している。 残りの区間についても、令和5年度に用地取得が完了し、順次工事を進めている。																																																																													
	事業採択年度	採択年度： 平成25年度 (2013)		着工年度： 平成29年度 (2017)																																																																											
	事業実施予定期間	当初： 平成25年度～平成30年度 (2013) (2018)		変更： 平成25年度～令和11年度 (2013) (2029)																																																																											
	計画概要	【延長・幅員】L=1,720m、W=5.5(7.0)m 【道路区分】第3種第4級 【設計速度】V=40km/h 【計画交通量】1,700台/日(令和22年) 【重要構造物】橋梁 2橋(L=21m、49m) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">当初計画</th> <th colspan="2">第2回変更(令和2年度) (2020)</th> <th colspan="2">第3回変更(令和6年度) (2024)</th> </tr> <tr> <th>計画期間</th> <th colspan="2">平成25年度～平成30年度 (2013) (2018)</th> <th colspan="2">平成25年度～令和8年度 (2013) (2026)</th> <th colspan="2">平成25年度～令和11年度 (2013) (2029)</th> </tr> <tr> <th>工種</th> <th>数量</th> <th>金額(百万円)</th> <th>数量</th> <th>金額(百万円)</th> <th>数量</th> <th>金額(百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路工</td> <td>1,519m</td> <td>983</td> <td>1,650m</td> <td>1,081</td> <td>1,650m</td> <td>1,911</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>21m</td> <td>102</td> <td>70m</td> <td>578</td> <td>70m</td> <td>798</td> </tr> <tr> <td>測量試験費</td> <td>1式</td> <td>86</td> <td>1式</td> <td>230</td> <td>1式</td> <td>280</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>1式</td> <td>127</td> <td>1式</td> <td>111</td> <td>1式</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>1,298</td> <td></td> <td>2,000</td> <td></td> <td>3,100</td> </tr> </tbody> </table>							当初計画		第2回変更(令和2年度) (2020)		第3回変更(令和6年度) (2024)		計画期間	平成25年度～平成30年度 (2013) (2018)		平成25年度～令和8年度 (2013) (2026)		平成25年度～令和11年度 (2013) (2029)		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	1,519m	983	1,650m	1,081	1,650m	1,911	橋梁工	21m	102	70m	578	70m	798	測量試験費	1式	86	1式	230	1式	280	用地補償費	1式	127	1式	111	1式	111	計		1,298		2,000		3,100																
		当初計画		第2回変更(令和2年度) (2020)		第3回変更(令和6年度) (2024)																																																																									
	計画期間	平成25年度～平成30年度 (2013) (2018)		平成25年度～令和8年度 (2013) (2026)		平成25年度～令和11年度 (2013) (2029)																																																																									
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	1,519m	983	1,650m	1,081	1,650m	1,911																																																																									
橋梁工	21m	102	70m	578	70m	798																																																																									
測量試験費	1式	86	1式	230	1式	280																																																																									
用地補償費	1式	127	1式	111	1式	111																																																																									
計		1,298		2,000		3,100																																																																									
変更内容・理由	事業費の増 ・物価上昇等による影響や法面对策等の施工量増加によるもの 事業期間の延伸 ・用地の難航及び法面对策工の増加によるもの																																																																														
事業費の推移	事業進捗の状況	・令和5年度末の事業進捗率は約53%(事業費ベース)、用地進捗率は100%(面積ベース)である。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>年度事業費 (百万円)</th> <th>累計事業費 (百万円)</th> <th>工 種</th> <th>進捗率%</th> <th>摘要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体</td> <td>3,100</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成30年度まで (2018)</td> <td>304</td> <td>304</td> <td>測量・調査・設計・用地買収</td> <td>9.8%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和元年度 (2019)</td> <td>160</td> <td>464</td> <td>用地買収</td> <td>15.0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和2年度 (2020)</td> <td>153</td> <td>617</td> <td>道路工、用地買収</td> <td>19.9%</td> <td>第2回再評価</td> </tr> <tr> <td>令和3年度 (2021)</td> <td>314</td> <td>931</td> <td>道路工、用地買収</td> <td>30.0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和4年度 (2022)</td> <td>163</td> <td>1094</td> <td>道路工、用地買収</td> <td>35.3%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和5年度 (2023)</td> <td>517</td> <td>1611</td> <td>道路工、橋梁工、用地買収</td> <td>52.0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和6年度 (2024)</td> <td>471</td> <td>2082</td> <td>道路工、橋梁工</td> <td>67.2%</td> <td>第3回再評価</td> </tr> <tr> <td>令和7年度 (2025)</td> <td>338</td> <td>2420</td> <td>道路工、橋梁工</td> <td>78.1%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和8年度 (2026)</td> <td>224</td> <td>2644</td> <td>道路工、橋梁工</td> <td>85.3%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和9年度以降 (2027)</td> <td>456</td> <td>3100</td> <td>道路工、橋梁工</td> <td>100.0%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						事業年度	年度事業費 (百万円)	累計事業費 (百万円)	工 種	進捗率%	摘要	全体	3,100					平成30年度まで (2018)	304	304	測量・調査・設計・用地買収	9.8%		令和元年度 (2019)	160	464	用地買収	15.0%		令和2年度 (2020)	153	617	道路工、用地買収	19.9%	第2回再評価	令和3年度 (2021)	314	931	道路工、用地買収	30.0%		令和4年度 (2022)	163	1094	道路工、用地買収	35.3%		令和5年度 (2023)	517	1611	道路工、橋梁工、用地買収	52.0%		令和6年度 (2024)	471	2082	道路工、橋梁工	67.2%	第3回再評価	令和7年度 (2025)	338	2420	道路工、橋梁工	78.1%		令和8年度 (2026)	224	2644	道路工、橋梁工	85.3%		令和9年度以降 (2027)	456	3100	道路工、橋梁工	100.0%	
事業年度	年度事業費 (百万円)	累計事業費 (百万円)	工 種	進捗率%	摘要																																																																										
全体	3,100																																																																														
平成30年度まで (2018)	304	304	測量・調査・設計・用地買収	9.8%																																																																											
令和元年度 (2019)	160	464	用地買収	15.0%																																																																											
令和2年度 (2020)	153	617	道路工、用地買収	19.9%	第2回再評価																																																																										
令和3年度 (2021)	314	931	道路工、用地買収	30.0%																																																																											
令和4年度 (2022)	163	1094	道路工、用地買収	35.3%																																																																											
令和5年度 (2023)	517	1611	道路工、橋梁工、用地買収	52.0%																																																																											
令和6年度 (2024)	471	2082	道路工、橋梁工	67.2%	第3回再評価																																																																										
令和7年度 (2025)	338	2420	道路工、橋梁工	78.1%																																																																											
令和8年度 (2026)	224	2644	道路工、橋梁工	85.3%																																																																											
令和9年度以降 (2027)	456	3100	道路工、橋梁工	100.0%																																																																											

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	道路利用状況状況の変化 (社会・経済情勢の変化)			・国道387号は、地域の経済活動や観光交流を支える幹線道路であると同時に上津江地区の生活に不可欠な生活道路であり、本区間は日田管内で唯一の未改良区間である。 ・日田市の基幹産業である林業の木材運搬経路である。 ・現道の観測交通量は、事業化以降増加傾向にあり、中九州横断道路の事業化・整備により熊本県北部の半導体関連製造業において、経済拠点開発が活発化していることによるものと推定される。 ・国道387号は、林業や製造業等を主体とする物流の基盤として機能し、交通需要は今後も伸びていくと想定される。 平成24年度事前評価(交通量1,168台/日) 平成27年度再評価(交通量1,226台/日) 令和2年度再評価(交通量1,384台/日) 令和6年度再評価(交通量1,327台/日)		
	地元情勢の変化			◇前回評価時から大幅な変更はない ・地元自治体、上津江地区振興協議会、日田商工会議所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。 ・毎年開催している地元説明会には数多くの人が参加し、活発な意見交換が行われ早期改良を要望されている。		
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 ・当該工区は、木材運搬車等の大型車混入率(約16%)が高いうえに、未改良で幅員が狭く急カーブが連続しているため、車両の離合に支障が生じており、円滑な通行が著しく阻害されている。 ・緊急輸送道路・第2次ネットワークに指定されている路線でもあるが、幅員狭小・線形不良となっており安全性・利便性の向上が求められている。		
	整備効果			◆前回評価時から変更はない ・R<60mの線形不良7箇所及び幅員狭小(W=4.5m)の4箇所と川原橋(W=5.4m)をそれぞれ解消。 ・日田市街地と熊本とのアクセス改善による産業、観光等の支援。 ・救急医療・消防アクセスの向上(緊急輸送道路2次ネットワークに指定)		
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比 (B/C)	社会的割引率	事業採択時	令和2年度 再評価時 (2020)	今回 再評価時
			4%	0.8	0.9	0.7
			2%※	—	—	1.0
			1%※	—	—	1.2
	費用便益の分析			前回:総費用C=20.9億円、総便益B=18.5億円⇒B/C=0.9(残事業1.3) 今回:総費用C=33.75億円、総便益B=22.54億円⇒B/C=0.7(残事業1.4) ※総費用の増については、物価上昇等の変更や法面対策工の追加等によるもの。 ※総便益の増については、計画交通量の増、基準年の変更及び段階便益の採用によるもの。 ・通行困難区間の解消(一次改築)のため、防災面・交通安全の観点から評価		
	工法の妥当性			・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。 ・現道拡幅案・バイパス案について、計4案を再度比較し、最も経済的かつ最適なルートを選定。 ・川原橋の架け替えについて、計4案比較し、最も経済的なルート(現橋架替案)を選定。 ・地質調査を実施し、切り土勾配・擁壁構造等を決定している。 ・現地掘削に着手した結果及び追加の地質調査を行った結果、法面対策工を追加。		
	コスト縮減			・最も経済的かつ最適なルートを採用。 ・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			・大分県環境配慮推進要綱に基づき、調査を実施している。 ・当初計画よりも更に現道を活用するルートに見直したことで、より地形改変が小さい計画となっている。 ・発生土は可能な限り現場内流用し、余剰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			・上津江地区振興協議会から整備促進の要望が出ており、地域住民は非常に協力的である。 ・毎年開催している地元説明会には数多くの人が参加し、活発な意見交換が行われている。 ・必要な法手続(森林法・河川法・砂防法等)については、随時実施している。		
	事業の成立性			・道路法第12条に基づき事業を実施。 ・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、「大分県中長期道路整備計画『おおいたの道構想2015』」に基づき、事業実施している。 ・社会資本整備総合交付金の採択基準に基づき事業を実施している。		
	事業の特殊性			・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。また、現道拡幅のため、買収が完了した箇所から随時工事着手し早期効果発現を目指す。		
対応方針	対応方針案			継続		
	理由			・地元からの要望も強く、事業実施により線形不良箇所及び幅員狭小区間が解消による、走行環境の改善、防災・救急医療の機能向上、観光・林業等地域産業の振興支援等の効果が得られることから、事業継続としたい。		

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

事業箇所位置図



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 豆生野拡幅		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 平成25年度～令和56年度 (2013～2074)	道路建設費	完成2車線	2,987,000	(残事業 959,000)
	維持管理費	補助国道	512,000	(残事業 349,000)
	更新費		0	(残事業 0)
(期間の内訳)				
事業期間 平成25年度～令和11年度 (2013～2029)				
維持管理期間 令和7年度～令和56年度 (2025～2074)				(残事業 1,308,000)
	合 計		3,499,000	割引前の総費用
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 令和7年度～令和56年度 (2025～2074)	走行時間短縮便益		4,986,000	(残事業 3,293,000)
	走行経費減少便益		483,000	(残事業 434,000)
	交通事故減少便益		5,000	(残事業 4,000)
(期間の内訳)				
部分供用①完了後				
令和7年度～令和11年度 (2025～2029)				
事業完了後 令和12年度～令和56年度 (2030～2074)				
				(残事業 3,731,000)
	合 計		5,474,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	3,375,000	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 989,000)		
総便益額 (B)	2,254,000	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 1,366,000)		
費用便益 比率 (B/C)	2,254,000 / 3,375,000 = 0.67 ≒ 0.7 残事業 1,366,000 / 989,000 = 1.38 ≒ 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				
・ 日田市と熊本市を結ぶ幹線道路であるが、線形不良、幅員狭小区間の解消により走行性・安全性が向上するだけでなく、日田の林業、観光等産業活動の支援、緊急輸送時間の短縮等の効果が期待できる。 ・ 本事業区間が、災害・事故等により通行不能となった場合、30.3kmの迂回が必要となる。道路構造の安全性を高めることにより、林業・観光産業への影響もさることながら本事業区間より熊本県側で生活する川原集落の生活への影響を未然に防ぐ効果が期待できる。				

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	■	■	・大型車混入率が高いうえ、未改良で幅員が狭く線形不良のため車両の円滑な通行及び離合に支障が生じている（変更なし）
		緊急を要する現状の課題	路線現況	■	■	（前々回）平日交通量1,226台/日（H27.7.15実測）、歩行者数0・自転車数1人/12h（H27.7.15実測） （前回）平日交通量1,384台/日（R02.6.23実測）、歩行者数0・自転車数1人/12h（H27.7.15実測） （今回）平日交通量1,327台/日（R3センサス）、歩行者数0・自転車数1人/12h（H27.7.15実測）
			道路幾何構造	■	■	幅員狭小：最小幅員4.5m<計画幅員5.5(7.0)m（変更なし） 曲線半径：最小曲率半径R=60m未満 7箇所（基準V=40km/h、R≥60m）（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2次ネットワーク、優先啓開ルート【ステップⅡ】（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、県道天瀬阿蘇線～県道阿蘇公園菊池線を通行し、約30km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2件/10年発生（H21～H30）、 （今回）死傷事故が2件/10年発生（H25～R4）、 事故率0.11件/年・km（県管理路線0.48件/年・km）（H25～R4）
			通学路の指定状況	■	■	・起点部にスクールバス停があり、改良区間は運行経路に含まれている（変更なし）
			渋滞状況	□	□	—
	○整備効果	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（変更なし）
			交通安全対策に係る効果	■	■	・車道幅員の拡幅・線形改良により交通事故対策による効果向上（変更なし）
			都市空間整備に係る効果	□	□	—
			ツーリズム支援に係る効果	■	■	・菊池温泉及びフィッシングパーク、オートボリス等の観光地へのアクセス向上（変更なし）
			ネットワーク整備に係る効果	■	■	・日田市街地と熊本県菊池市を結ぶ広域ネットワークの整備による交流人口の増加（変更なし）
			小規模集落対策に係る効果	■	■	・路線の整備により、速やかな医療・福祉サービスの提供（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=0.9（残事業B/C=1.3） （今回）B/C=0.7（残事業B/C=1.4）
	○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、道路橋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	■	■	・詳細設計成果に基づき当初ルートの精査・見直しを行い、最も経済的かつ最適なルートを選定している（変更なし）
	○コスト縮減	コスト縮減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用	コスト縮減に向けた工種・工法の導入	■	■	・設計速度や道路線形を見直し、最も低廉な工法を選定している（変更なし）
			地域材の有効活用、地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	周辺の自然環境への影響と負担軽減対策	■	■	・大分県環境配慮推進要綱に基づき実施している（変更なし）
			周辺の住環境への配慮	■	■	・地形改変が最も小さい現道拡幅を採用している（変更なし）
		景観への配慮	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（変更なし）
			周辺の景観への配慮	■	■	・法面の植生には在来種を採用する（変更なし）
		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	■	■	・法面部は極力植生を行い周辺景観との調和を図る（変更なし）
						・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）
事業実施環境	○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	文化財の保護	□	□	・埋蔵文化財分布調査により、周知遺跡は無し（変更なし）
			文化財等の調査及び保護			
			要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	■	■	・上津江地区振興協議会、日田商工会議所から整備促進の要望が出ており、地域住民も非常に協力的である
			市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制	■	■	・日田市上津江振興局及び地元関係者でつくる国道387号改良促進協議会が、地元調整を積極的に行っている（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	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	■	■	・森林法（保安林）については関係機関と調整を行う（変更なし）
			都市計画	□	□	・河川法、砂防法について関係機関（国土交通省、大分県）と調整を行う（変更なし）
			おおいの道構想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）	■	■	3. 県土の発展を支える道路整備 (2) 地域ネットワークの整備（変更なし） ・大規模災害時の緊急輸送路として指定（日田市地域防災計画）（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	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（変更なし）
			事業の採択基準、適合状況	■	■	・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合（変更なし）
			他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等	□	□	（別途関連事業なし）
			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～5月）となる（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

事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	港湾改修事業 ・ 重要港湾 別府港 石垣地区 ^{いしがき}																																																																
	所在地・工区名	別府市 ^{みなみいしがき} 大字南石垣																																																																
	事業の目的	四国航路のフェリー岸壁の老朽化解消、災害発生時の幹線物資輸送、上屋や二次交通機能の統合及びにぎわい空間の創出等を図るため、四国航路のフェリーターミナルの整備を行う。																																																																
	再評価基準	大分県公共事業評価実施要領第2条(2)イ(事業採択後、長期間が経過し、なお継続中の事業) 土木建築部公共事業再評価実施要領第3条(2)(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	令和2年に事業採択された後、令和3年より本工事に着手した。フェリーの仮移転に関する調整及び岸壁構造の変更に伴う製作ヤードの再検討により2年間の事業期間の延伸が必要となったため、令和11年度に完了予定である。																																																																
	事業採択年度	採択年度： 令和2年 (2020年)		着工年度： 令和3年度 (2021年)																																																														
	事業実施予定期間	当初： 令和2年度～令和9年度 (2020年) (2027年)		変更： 令和2年度～令和11年度 (2020年) (2029年)																																																														
	計画概要	【係留施設】 岸壁(-5.5m) L=130m 【臨港交通施設】 臨港道路 L=920m 【土地造成】 埠頭用地 A=3.0ha、フェリー上屋、緑地等 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">当初計画</th> <th colspan="2">第1回変更(令和6年度) (2024年)</th> <th></th> </tr> <tr> <th>計画期間</th> <th colspan="2">令和2年度～令和9年度 (2020年) (2027年)</th> <th colspan="2">令和2年度～令和11年度 (2020年) (2029年)</th> <th></th> </tr> <tr> <th>工種</th> <th>数量</th> <th>金額(百万円)</th> <th>数量</th> <th>金額(百万円)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>岸壁(-5.5m)</td> <td>130m</td> <td>1,982</td> <td>130m</td> <td>2,430</td> <td></td> </tr> <tr> <td>臨港道路</td> <td>920m</td> <td>160</td> <td>920m</td> <td>210</td> <td></td> </tr> <tr> <td>埠頭用地</td> <td>3.0ha</td> <td>1,420</td> <td>3.0ha</td> <td>1,730</td> <td></td> </tr> <tr> <td>フェリー上屋、緑地</td> <td>1式</td> <td>3,130</td> <td>1式</td> <td>4,080</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>6,692</td> <td></td> <td>8,450</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						当初計画		第1回変更(令和6年度) (2024年)			計画期間	令和2年度～令和9年度 (2020年) (2027年)		令和2年度～令和11年度 (2020年) (2029年)			工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)		岸壁(-5.5m)	130m	1,982	130m	2,430		臨港道路	920m	160	920m	210		埠頭用地	3.0ha	1,420	3.0ha	1,730		フェリー上屋、緑地	1式	3,130	1式	4,080														計		6,692		8,450	
		当初計画		第1回変更(令和6年度) (2024年)																																																														
	計画期間	令和2年度～令和9年度 (2020年) (2027年)		令和2年度～令和11年度 (2020年) (2029年)																																																														
工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)																																																														
岸壁(-5.5m)	130m	1,982	130m	2,430																																																														
臨港道路	920m	160	920m	210																																																														
埠頭用地	3.0ha	1,420	3.0ha	1,730																																																														
フェリー上屋、緑地	1式	3,130	1式	4,080																																																														
計		6,692		8,450																																																														
変更内容・理由	事業費の増 ・物価上昇等による影響及び岸壁構造の変更による。 事業期間の延伸 ・工事に伴うフェリーの仮移転に関する調整及び岸壁構造の変更に伴う製作ヤードの再検討による。																																																																	
事業費の推移	事業進捗の状況	・令和2年に事業採択された後、令和3年より本工事に着手した。 ・令和5年度末の事業進捗率は11.8%(事業費ベース)となっている。																																																																
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工 種	進捗率%	摘要																																																											
		全体	8,450	単位: 百万円																																																														
		令和元年度 (2019)	0	0.0		0.0%																																																												
		令和2年度 (2020)	102.0	102.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	1.2%																																																												
		令和3年度 (2021)	435.5	537.5	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	6.4%																																																												
		令和4年度 (2022)	198.5	736.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	8.7%																																																												
		令和5年度 (2023)	260.0	996.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	11.8%																																																												
		令和6年度 (2024)	240.0	1,236.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	14.6%	第1回再評価																																																											
		令和7年度 (2025)	100.0	1,336.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	15.8%																																																												
		令和8年度 (2026)	100.0	1,436.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地	17.0%																																																												
		令和9年度以降残 (2027)	7,014.0	8,450.0	岸壁(-5.5m) 埠頭用地 臨港道路 フェリー上屋、緑地等	100.0%																																																												

再評価書

様式2-2

事業環境の変化	利用状況の変化 (社会・経済情勢の変化)			・平成27年3月に、東九州自動車道の分県内区間が全線開通。 ・平成28年4月に、東九州自動車道の北九州市～宮崎市間が開通。 ・2024問題により、物流に対してのニーズが増加している。 ・需要の増加に対応して、フェリー運航事業者はフェリーの大型化を検討している。		
	地元情勢の変化			地元別府市、商工団体および港湾利用者からの要望も強く、事業実施への理解、協力を得られている。		
事業の必要性	必要性・緊急性			◆前回評価時から変更はない ・平成28年には、東九州道が北九州市から宮崎市まで繋がり、陸路と海路の結節点として重要である。 ・四国航路の岸壁は築造約40年が経過し、老朽化が進行している。 ・災害発生後の幹線物資の輸送機能の確保が重要となっている。 ・2つの航路のフェリー上屋が分散し、老朽化している。 ・地元の有識者会議により、海の玄関口にふさわしいにぎわい空間の創出が求められている。		
	整備効果			◆前回評価時から変更はない ・フェリー岸壁の老朽化の解消が図られる。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害発生後も、幹線物資の輸送が可能となる。 ・2つの航路のフェリー上屋の統合や二次交通機能の集約により、旅客の利便性が向上する。 ・海の玄関口にふさわしいにぎわい空間の創出が図られ、多くの来訪者で賑わう。		
事業手法・工法の妥当性	費用便益分析	費用便益比 (B/C)	社会的割引率	事業採択時	今回 再評価時	
			4%	4. 2 (少数第1位)	3. 3 (少数第1位)	
			2%※	－	5. 0 (少数第1位)	
			1%※	－	6. 2 (少数第1位)	
	費用便益の分析		・前回:総費用C=50.3億円、総便益B=210.7億円 ⇒ B/C=4.2 ・今回:総費用C=70.9億円、総便益B=237.0億円 ⇒ B/C=3.3			
	工法の妥当性		・各施設については、港湾法やそれに基づく港湾の施設の技術上の基準、それを定める省令により設計を実施している。 ・詳細設計により耐震性能を評価した結果、岸壁構造を変更。			
	コスト縮減		◆前回評価時から変更はない ・各港湾施設は、構造形式の比較を行い、コスト縮減を考慮した設計を実施する。 ・埋立てについては、周辺の公共工事による発生土を受け入れることでコスト縮減を図る。			
環境等への配慮		◆前回評価時から変更はない ・別府港の再編整備にあたり、船社ヒアリング結果を反映した土地利用計画、気象海象を考慮した外郭・係留施設配置を検討する。 ・施工時は、低騒音・振動の建設機械を使用するほか、利用上の支障とならない手順を検討する。 ・埋立土砂は、県内の他の公共工事からの受入に向け、調整を図る。				
事業実施環境	事業の実効性		◆前回評価時から変更はない ・九州の東の玄関口としての拠点化戦略(H29.3)、別府港にぎわい施設構想(H30.2)を経たうえで、港湾計画を一部変更しており、事業を順調に進めるための関係者調整は実施済みである。 ・船社や来訪者からも別府港の再編を望む声は多く、計画通りに整備を進めることで新たなにぎわい創出が期待できる。			
	事業の成立性		◆前回評価時から変更はない ・別府港の整備は、地方港湾審議会及び交通政策審議会第74回港湾分科会(平成31年3月)において、港湾計画に位置付けられている。 ・関連する直轄事業の整備スケジュールと調整中。			
	事業の特殊性		◆前回評価時から変更はない ・フェリーの運航を継続しつつ、関連する直轄事業と調整しながら整備を進めていく必要があることから、計画通りに工事・供用することが望まれる。			
対応方針	対応方針案			・継続		
	理由			・九州東の東の玄関口としての人の流れの拠点化に向けて、フェリーターミナルの再編により、さらなる利便性の向上と賑わいの創出を図る必要があることから、事業を継続したい。		

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名		港湾改修工事 別府港石垣地区		
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 令和2年～令和11年 (2020年～2029年) (期間の内訳) 事業期間 令和2年～令和11年 (2020年～2029年) 維持管理期間 令和12年～令和61年 (2030年～2079年)	港湾整備費	岸壁(-5.5m)、ふ頭用地造成、臨港道路 等	7,802,000	(用補・測試含む)
	維持管理費	0.1億円／年	455,000	
		合 計		8,257,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 令和12年～令和61年 (2030年～2079年) (期間の内訳) 事業完了まで 令和2年～令和11年 (2020年～2029年) 事業完了後 令和12年～令和61年 (2030年～2079年)	陸上輸送コストの削減		17,541,000	
	震災後の輸送コスト増大回避		696,000	
	施設被害回避効果		82,000	
	交流機会の増加		48,554,000	
	合 計		66,873,000	割引前の総便益
総費用額 (C)	7,094,000	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)	23,700,000	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(B/C)	$23,700,000 \div 7,094,000 = 3.34 \approx 3.3$ (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 ・旅客の利便性向上 フェリー乗船時や二次交通乗り継ぎ時の滞留解消 ・民間収益施設の併設 一体的な賑わいと相乗効果				

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

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	■	■	老朽化に伴う岸壁の整備、大規模地震対策としての耐震化、分散・老朽化した上屋の集約化等。(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、災害の発生危険性が極めて高い	■	■	平成28年（2019年）4月の熊本地震時には、当該岸壁も目地の開きや埠頭用地のクラック等が発生。大分県地域防災計画においても、海溝型地震への対応が示されている。(変更なし)
			フェリー航路の有無	■	■	別府港-八幡浜港（愛媛県） 6便/日(変更なし)
			現状の港湾活動に伴う周辺環境への悪影響の除去	□	□	フェリーターミナルの老朽化の解消、利便性向上に向けた統合上屋の整備(変更なし)
	○整備効果	事業実施により得られる効果	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	■	■	フェリーの運航を継続しつつ、関連する直轄事業と調整しながら整備を進めていく必要があることから、計画通りに着手・供用することが必要。(変更なし)
			物流コストの低減、競争力の向上、背後圏地域の活性化	■	■	フェリーターミナルの老朽化の解消、民間収益施設の併設による賑わい効果の創出、来訪者の増加(変更なし)
			防災機能の向上	■	■	耐震強化岸壁（幹線貨物）(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 = 3.3 （少数第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、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。 ・詳細設計により耐震性能を評価した結果、岸壁構造を変更。
		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	■	■	各港湾施設は、構造形式の比較を実施している。(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	■	■	構造形式の比較検討結果から、コスト縮減を考慮して設計を実施している。(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	■	■	埋立てについては、周辺の公共工事による発生土を受け入れることでコスト縮減を図る。(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	■	■	港湾計画の変更にあたり、事前に騒音、水質、藻場等の調査を行っており、環境への影響が小さいことを確認している。施工に際しては、低騒音・振動の建設機械を使用するほか、海中でにがりが発生する作業の場合は、汚濁防止膜等の設置を行い、環境に配慮しながら、施工を行うこととする。(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	■	■	設置施設は住宅等と隣接していない。(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	■	■	周辺景観を含めた整備イメージを有識者会議にて検討済み(変更なし)
		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	■	■	当該事業による、残土発生はなし。(変更なし) 埋立土砂は、県内の他の公共工事からの受入に向け、調整を図る。(変更なし)
		文化財の保護	文化財等の調査及び保護を行う	■	■	文化財調査包蔵地内ではないが、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	■	■	R1.12月地元に、フェリー会社から要望書が提出されている。また、別府市の関係者で構成される「別府港にぎわい施設等検討会議」にて、埠頭再編計画について、了承をいただいている。(変更なし)
			地元漁協の了解があるか	■	■	別府港港湾計画の一部変更に伴う、地方港湾審議会（平成31年1月）にあたり、漁協より文章にて問題ない旨、回答をいただいている。(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	■	■	事業着手に向け、別府市及び関係者による協力体制が取れている。(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	□	□	用地買収箇所はなし。(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	■	■	都市計画法、環境影響評価法、自然公園法、景観法、文化財保護法当に係る調整事項(変更なし)
事業実施環境	○事業の成立性	上位計画等との関連	耐震強化岸壁等の計画	■	■	港湾計画（平成31年3月 一部変更）に基づいた計画である。(変更なし)
			港湾計画に位置付けられた事業である	■	■	港湾計画（平成31年3月 一部変更）に基づいた計画である。(変更なし)
			地域防災計画等関連する計画への位置付けがある	■	■	九州の東の玄関口としての拠点化戦略（平成29年3月）、別府港にぎわい施設構想（平成30年2月）、別府港再編計画（平成31年3月）に位置付けられている。(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） 事業の採択要件を満たす	■	■	港湾法第12条第3項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に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している。(変更なし)
	○事業の特殊性	他事業との連携	他事業との連携により整備効果が大きくなる	■	■	別府港石垣地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業（国）(変更なし)
		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）	■	■	フェリーの運航を維持しながらの工事となるため、フェリー船社との調整が必要。(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。