

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	交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	離島住民	現状・課題	特に離島地域では、継続的に急速な過疎化や少子・高齢化により人口が減少し、住民が高齢化しているため、航路運営が容易に改善せず、航路事業者は苦しい運営を強いられている。
	意図	生活航路を維持する		

[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				
				20年度	21年度	22年度	23(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	64,820	69,377	50,387	47,839
				事業費	62,820	67,377	48,387	45,839
				うち一般財源	62,820	67,377	48,387	45,839
				人件費	2,000	2,000	2,000	2,000
				職員数(人)	0.20	0.20	0.20	0.20

[事業の成果等]

事業の成果	国及び市町村と協調して離島航路支援を行うことにより、離島航路の維持、離島地域の振興及び離島住民の安定的な生活を維持することができた。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
			補助航路数(航路)		21年度	22年度	目標値	目標年度
			4		4		4	

  

成果指標	指標名(単位)	達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(年度)	評価	備考	
	対象航路数(航路)	目標値		4	4	4	4		達成	
		実績値		4	4	4				
		達成率		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 大分県離島航路事業費補助金交付要綱	離島航路は島民の減少や高齢化により、支援制度が維持されなけ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。県としても島民の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支援が必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	22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)	・国、県、市町村、地元住民等からなる「航路改善協議会」を設置(平成21年度は蒲江～深島航路、平成22年度は大島～佐伯航路で実施)	20年度	22年度	総コスト / 成果指標の実績値
			16,205 千円/航路	12,597 千円/航路	

[総合評価]

方向性	現状維持	方向性の判断理由	航路運営が改善しない現状で航路を維持するためには現在の支援を継続する必要がある。
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度分(平成23年10月～平成24年9月)から国庫補助制度が大幅に変更となり県による補助制度についても検討が必要</li> <li>県の負担を軽減して航路事業者や市町村に負担増を求めることは困難</li> <li>24年度は、国庫補助制度の変更に伴い、県補助のあり方を検討</li> </ul>		

事業名	地方バス路線維持対策費	事業期間	昭和 47 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	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、特に、高齢者や子どもに生活に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					
				20年度	21年度	22年度	23(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バス会社 18系統)	直接補助	バス事業者	総コスト	108,311	116,886	95,258	102,262	
				事業費	101,311	109,886	91,258	98,262	
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バス会社 各1台)	直接補助	バス事業者	うち一般財源	101,311	109,886	91,258	98,262	
				人件費	7,000	7,000	4,000	4,000	
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	直接補助	バス事業者	職員数(人)	0.70	0.70	0.40	0.40	

[事業の成果等]

事業の成果	生活交通路線として広域的・幹線的なバス路線に係る経費を、国と協調して支援することで、県民の生活交通を確保することができた。加えて、バリアフリー法適合ノンステップバスを2台導入することができた。					活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
									21年度	22年度	目標値	目標年度
							補助路線数(路線)		19	18		
ノンステップバス導入台数(台)		2	2									
成果指標	指標名(単位)		達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(年度)	評価	備考 県民の生活交通として必要なバス路線を維持・確保し、移動の利便性を損なわないようにするのが目標であり、具体的な成果指標を設定することはできない。		
			目標値									
			実績値									
			達成率									

[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	生活交通路線維持費国庫補助金(バス運行対策費補助金交付要綱)	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、県として国と協調し、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	22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)	・収支改善計画の策定を義務づける路線を拡大(H19~)	21年度	22年度	総コスト(H21:116,886千円、H22:95,258千円)÷路線数(H21:19系統、H22:18系統)
			6,152千円/系統	5,292千円/系統	

[総合評価]

方向性	見直し(24年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の地域公共交通確保維持改善事業に対応するため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助金交付額の多い収支改善計画の策定を義務づけられた路線について、バス事業者が運行内容の改善を図り、大分県バス対策協議会において検証を実施</li> <li>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</li> <li>24年度は国の地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統確保維持事業に対応し補助制度の見直しを検討</li> <li>24年度は、国制度の動きに連動したスキームについて検討</li> </ul>		

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	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、特に、高齢者や子どもに生活に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				
				20年度	21年度	22年度	23(予算)	
生活交通路線維持費補助	市町村が自ら運行するコミュニティバス運行補助 (12市町 226系統) 民間路線バス等運行補助 (8市町 86系統)	直接補助	市町村	総コスト		12,592	77,936	97,742
				事業費		5,592	71,936	91,742
		間接補助	市町村	うち一般財源		5,592	71,936	91,742
				人件費		7,000	6,000	6,000
				職員数(人)		0.70	0.60	0.60

[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	
			21年度	22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助成することで、市町村の状況に応じ、生活に欠かせない移動手段である公共交通機関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)		24	86				
	補助対象コミュニティバス路線数(系統)		28	226				

  

成果指標	指標名(単位)	達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(年度)	評価	備考
		目標値							県民の生活交通として必要なバス路線を維持・確保し、移動の利便性を損なわないようにするのが目標であり、具体的な成果指標を設定することはできない。
		実績値							
		達成率							

[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	県が主体となって市町村と連携して公共交通機関の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	22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 総コスト/路線数 (H21:52系統、H22:312系統)
			21年度	22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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業主体である市町村向けに収支の改善に向けた取組を支援する研修会を開催</li> <li>22年度にコミュニティ交通支援事業と統合し事務を簡素化</li> </ul>	242 千円/系統	250 千円/系統	

[総合評価]

方向性	見直し(24年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の地域公共交通確保維持改善事業に対応するため
改善計画等			<ul style="list-style-type: none"> <li>24年度は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での補助対象となるよう働きかけを実施</li> <li>24年度は、国制度の動きに連動したスキームについて検討</li> </ul>

事業名	公共交通ＩＣカードシステム整備支援事業	事業期間	平成 22 年度～平成 23 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	交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	県民	現状・課題	都市部を中心にマイカー利用に伴う道路交通の渋滞の解消や排出ガスの抑制が課題となっていることから、公共交通機関のサービスを向上させ、利用促進に取り組む必要がある。
	意図	公共交通利用者の利便性向上、道路交通の円滑化		

[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				
				20年度	21年度	22年度	23(予算)	
公共交通ＩＣカードシステム導入に対する補助	大分・別府都市圏の路線バス416両及び営業施設等のＩＣカードシステム導入への補助 (補助率：国1/2、県1/10、市1/10)	直接補助	路線バス事業者等	総コスト			52,212	11,025
				事業費			52,212	11,025
				うち一般財源			33,101	11,025
				人件費			7,000	3,000
				職員数(人)			0.70	0.30

[事業の成果等]

事業の成果	大分・別府都市圏を中心に公共交通分野等における社会インフラとしてのＩＣカードシステムの導入により、公共交通利用者の利便性向上や道路交通の円滑化等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	
			21年度	22年度	目標値	目標年度		
			ＩＣカードシステム導入車両数(台)		416	416	22	

  

成果指標	指標名(単位)	達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(23年度)	評価	備考	
	ＩＣカード新規保有者数(人)	目標値				13,000	27,000	27,000	達成	
		実績値				13,909				
		達成率				107.0%				

[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	県内の路線バス事業者等は、経営基盤が弱く、公共交通の利便性向上や道路交通の円滑化等の公益性を高めるためには、県による補助が必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	22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
			20年度	22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)	・事業実施主体、県、市町村等で構成する委員会において低コストで最大効果をあげるよう協議・調整		3.8	総コスト / 成果指標の実績値
				千円/人	

[総合評価]

方向性	終了(23年度末)	方向性の判断理由	ＩＣカードシステムの導入が完了するため
改善計画等	・平成23年度は、導入されたＩＣカードシステムの効果的な活用方策を展開		

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

[目的、現状・課題]

目的	対象	土木建築部の技術職員	現状・課題	公共事業予算が削減されていくなかでも、社会資本整備に関する県民の要望は強いいため、コスト削減の効果が高く、地元のニーズを反映することができる設計VEの考え方の定着が求められている。
	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	20年度	21年度	22年度	23(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(3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	4,034	5,000	4,918	5,000
				事業費	3,034	4,000	3,918	4,000
				うち一般財源	3,034	4,000	3,918	4,000
				人件費	1,000	1,000	1,000	1,000
				職員数(人)	0.10	0.10	0.10	0.10

[事業の成果等]

事業の成果	VE実務者研修により、38名の職員がVEの基礎技術を習得し、土木建築部内に設計VEの考え方を浸透できた。また、設計VEワークショップ支援においては、目標を大きく上回るコスト削減を達成した。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
					21年度	22年度	目標値	目標年度
			VEリーダー認定試験合格者(人)	7	1			
			研修回数(回)	5	5			

  

成果指標	指標名(単位)	達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(年度)	評価	備考
	設計VEワークショップ支援におけるコスト削減率(%)	目標値		25	5			達成	
		実績値		44	46				
		達成率		176.0%	920.0%				

[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	22年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	一部図っている(拡大可能)	・設計VE推進連絡会議において、より効率的な設計VEの活動について検討 ・設計VE対象業務の選定基準を明確化	21年度	22年度	総コスト / 成果指標の実績値
			114 千円/%	107 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"> <li>土木区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</li> <li>VE活動の核となるチームリーダーの育成</li> <li>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</li> </ul>		

事業名	(単)生活道路改繕事業	事業期間	平成 21 年度～平成 22 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は数多く寄せられているが、通常の道路改良事業等でこれらの要望に全て応えるには多大な予算と期間を要することから限界がある。
	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				
				20年度	21年度	22年度	23(予算)	
生活道路改繕事業	路肩拡幅(33件)既設側溝蓋掛け(16件)蓋付側溝新設(43件)による離合スペースや歩行者などの通行空間の確保や、防草工など視距改良(17件)による常時安全な見通しの確保、舗装補修(20件)、交通安全施設の新設・修繕(29件)による良好な道路環境の確保などの道路改繕工事を実施	直接実施	県	総コスト		662,000	662,000	
				事業費		600,000	600,000	
				うち一般財源		139,000	149,000	
				人件費		62,000	62,000	
				職員数(人)		6.20	6.20	

[事業の成果等]

事業の成果	22年度は県民から要望のあった、国道8路線、県道41路線、総実施箇所78箇所の道路改繕工事を実施し、低コストかつ短期間に生活道路の安全性や利便性の向上を図った。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標		
			21年度	22年度	目標値	目標年度			
			道路改繕工事実施箇所数	99	78	150	22		
成果指標	指標名(単位)	達成度	20年度	21年度	22年度	23年度	最終達成(22年度)	評価	備考
	対応が完了した要望箇所数	目標値		75	75		150	達成	
		実績値		99	78		177		
		達成率		132.0%	104.0%		118.0%		

[県が実施する必要性]

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

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	22年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	・一律の道路構造・規格を適用せず、地域の実情に即した工法・構造でコストを削減	21年度	22年度	総コスト / 成果指標の実績値
			6,687 千円/箇所	8,487 千円/箇所	

[総合評価]

方向性	終了(22年度末)	方向性の判断理由	安全・安心に関する新たな要望があり、事業を組み替えるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・簡易な歩道整備や、植樹帯の移設による見通しの確保などの新たな要望に対応した事業((単)暮らしの道再生事業)を創設</li> <li>・24年度は、県民ニーズによりきめ細やかに応えることができるように、対策内容の検証を実施</li> </ul>		

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	道路課、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	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	20年度	21年度	22年度	23(予算)
(単)道路改良事業	主要地方道両子山武蔵線ほか	全	98箇所	総コスト	6,389,334	4,866,776	4,517,664	6,187,501
(単)地方特定道路整備事業	一般県道弓立上戸次線ほか	全	42箇所	事業費	6,389,334	4,866,776	4,517,664	6,187,501
(単)橋梁整備事業	一般県道宇佐インター線拜田橋ほか	全	3橋	うち一般財源	360,751	133,091	269,386	1,144,993
				人件費				
				職員数(人)				

[事業の成果等]

事業の成果	「おおいたの道構想21」の具体的整備プログラムである「大分県版ちやく2プロジェクト(豊ちやく)」の達成に努めた結果、主要地方道庄内久住線芹川2工区や一般県道大泊浜徳浦線清水2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23年4月1日現在道路状況(概算値)

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	1,060.8	1,000.0	94.3	1,060.6	100.0	937	49.2	132	36.0
指定区間	359.2	359.2	100.0	359.2	100.0	352	20.0	39	9.1
指定区間外	701.6	640.8	91.3	701.4	100.0	585	29.2	93	26.9
県道	2,530.2	1,687.2	66.7	2,510.2	99.2	1,684	47.5	146	31.9
主要地方道	1,001.5	754.2	75.3	993.2	99.2	732	21.9	65	15.4
一般県道	1,528.7	933.0	61.0	1,517.0	99.2	952	25.6	81	16.5
合計	3,591.0	2,687.2	74.8	3,570.8	99.4	2,621	96.7	278	67.9

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	街路事業	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	都市計画課

[目的、現状・課題]

目的	対象	市街地の都市計画道路	現状・課題	都市計画区域を有する14市2町のうち、5市の都市計画道路について、総合的な計画に基づいて整備を推進している。 大分県下の都市計画道路の整備率（整備済延長／都市計画決定延長）は59.2%（H21末）であり、九州平均（60.8%）より低い水準となっている。
	意図	良好な都市環境の形成と都市機能の増進を図る		

[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	20年度	21年度	22年度	23(予算)
(公) 都市計画街路事業	(都) 庄の原佐野線ほか1路線 橋梁工・道路改良工、用地補償	直接実施	県	総コスト	3,089,992	3,289,141	3,336,772	4,203,775
(公) 地域活力基盤街路改良事業	(都) 下郡中判田線ほか6路線 橋梁工・道路改良工、用地補償			事業費	3,089,992	3,289,141	3,336,772	4,203,775
(単) 街路改良事業	(都) 下郡中判田線ほか8路線 橋梁工・道路改良工、用地補償			うち一般財源	67,304	45,915	93,295	150,097
				人件費				
				職員数(人)				

[事業の成果等]

事業の進捗により、都市交通の円滑化が進むとともに、生活環境・沿道利用及び都市防災機能等の向上が図られた。  
成果については、下記の表のとおりである。

都市計画道路の改良率

(単位：km)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
計画延長	954.61	968.43	970.28	970.32	970.32	972.54	975.19	975.77	981.42	977.57	974.2
改良済延長	473.37	489.27	504.05	511.58	516.85	535.04	542.02	552.65	574.19	579.17	585.83
改良率	49.6%	49.6%	49.6%	49.6%	53.3%	55.0%	55.6%	56.6%	58.5%	59.2%	60.1%

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	20年度	21年度	22年度	23(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	県	総コスト	3,125,000	2,961,000	3,111,475	5,158,779
				事業費	3,125,000	2,961,000	3,111,475	5,158,779
				うち一般財源			1,442	779
				人件費				
				職員数(人)				

[事業の成果等]

平成22年度は、大道陸橋の撤去工事に着手し、日豊本線の高架工事を推進した。  
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18年度まで	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	備考
事業費計	39,065	5,935	4,145	2,358	3,546	JR負担金含む
事業費進捗率(%)	65.1	75.0	81.9	85.8	91.8	