

第60回（令和4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5年2月10日（金）
トキハ会館 5階 ローズの間

第60回（令和4年度第3回）大分県事業評価監視委員会 次 第

日時：令和5年2月10日（金） 10時00分～

場所：トキハ会館 5階 ローズの間

1. 開会の辞

- (1) 土木建築部長挨拶
- (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
1	都市・まちづくり推進課	交	都市計画道路事業	都市計画道路 銭淵大宮線	日田市大字高瀬	再
2	都市・まちづくり推進課	補	都市計画道路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (元町・下郡工区)	大分市六坊南町 ～大字下郡	事後
3	都市・まちづくり推進課	補	都市計画道路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (大道金池上野工区)	大分市大道町 ～六坊北町	事後

＜休憩＞

4	道路建設課	補	道路改築事業	国道442号 宗方拡幅	大分市大字上宗方 ～大字市	再
5	道路建設課	交	道路改築事業	国道388号 畑野浦 ～楠本バイパス	佐伯市蒲江 大字畑野浦 ～竹野浦河内	再

《昼食休憩》

6	農村基盤整備課	補	経営体育成 基盤整備事業	高練木地区	竹田市荻町高練木	再
7	農村基盤整備課	補	経営体育成 基盤整備事業	水崎地区	豊後高田市水崎	再
8	河川課	交	広域河川改修事業	八坂川	杵築市大字八坂	再
9	港湾課	交	重要港湾改修事業	津久見港 堅浦地区	津久見市堅浦	事後

3. 閉会の辞

資料目次

1. 総括表

(1)	対象事業総括表	P0-1 ~
(2)	箇所図	P0-3 ~

2. 対象事業

(1)	土木建築部 【再】	都市計画道路事業	都市計画道路 銭湊大宮線	P1-1 ~
(2)	土木建築部 【事後】	都市計画道路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (元町・下郡工区)	P2-1 ~
(3)	土木建築部 【事後】	都市計画道路事業	都市計画道路 庄の原佐野線 (大道金池上野工区)	P3-1 ~
(4)	土木建築部 【再】	道路改築事業	国道442号 宗方拡幅	P4-1 ~
(5)	土木建築部 【再】	道路改築事業	国道388号 畑野浦～楠本バイパス	P5-1 ~
(6)	農林水産部 【再】	経営体育成 基盤整備事業	高練木地区	P6-1 ~
(7)	農林水産部 【再】	経営体育成 基盤整備事業	水崎地区	P7-1 ~
(8)	土木建築部 【再】	広域河川改修事業	八坂川	P8-1 ~
(9)	土木建築部 【事後】	重要港湾改修事業	津久見港 堅浦地区	P9-1 ~

第60回（令和4年度 第3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		R4迄			R5以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
								当初	前回	今回	当初	前回	今回		前年	今年	年	事業費	進捗率	年	事業費		
1	道路建設課	補助	道路改築事業	国道442号 宗方拡幅	おおいだ 大分市大字上宗方 ～大字市	大幅な 事業費増	平成 26年度	令和 3年度	令和 6年度	令和 10年度	4,490	6,520	9,850	1.51	1.2	0.8	9年	5,811	59%	6年	4,039	L=1,665m (4車線整備区間：L=235m 2車線整備区間： L=1,430m) 幅員W 4車線整備区間 ：W=13.0m(26.0m) 2車線整備区間 ：W=6.5m(20.5m)	事業継続
2	道路建設課	交付金	道路改築事業	国道388号 畑野浦～楠本バイパス	さいき 佐伯市蒲江 はたのうら 大字畑野浦 ～竹野浦河内	再評価 後5年	平成 5年度	平成 15年度	令和 6年度	令和 14年度	8,000	11,750	14,250	1.21	0.6	0.4	30年	9,314	65%	10年	4,936	L=7,400m 畑野浦・竹野浦工区： L=3,684m W=6.5(11.5)m 楠本浦工区： L=3,716m W=6.0(9.75)m トンネル5基	事業継続
3	河川課	交付金	広域河川改修事業	やさか 八坂川	きつき 杵築市大字八坂	大幅な 計画変更	昭和 39年度	昭和 44年度	令和 4年度	令和 23年度	984	12,405	16,955	1.37	1.4	4.5	59年	12,225	72%	19年	4,730	L=6,600m 築堤 V=264,000m ³ 掘削 V=1,324,000m ³ 護岸 A=61,000m ² 構造物7基（橋梁4基、堰3基）	事業継続
4	都市・まちづくり推進課	交付金	都市計画道路事業	都市計画道路 銭瀧大宮線	ひた 日田市大字高瀬	再評価 後5年	平成 27年度	令和 3年度	令和 5年度	令和 9年度	1,900	2,150	2,280	1.06	-	-	8年	1,663	73%	5年	617	L=1,067m 幅員W=6.0(12.0)m	事業継続

【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		R4迄			R5以降		最終の事業計画概要	対応方針 (案)
								当初	前回	今回	当初	前回	今回		前年	今年	年	事業費	進捗率	年	事業費		
5	農村基盤整備課	補助	経営体育成基盤整備事業	たかやかり 高練木地区	たけた 竹田市狹町高練木	大幅な 事業費増	令和 元年度	令和 6年度	令和 9年度		820		1,220	1.49	1.3	1.4	4年	590	48%	5年	630	区画整理 53.4ha 他	事業継続
6	農村基盤整備課	補助	経営体育成基盤整備事業	みずさき 水崎地区	ぶんごたかだ 豊後高田市水崎	大幅な 事業費増	平成 30年度	令和 5年度	令和 8年度		1,153		1,841	1.60	1.3	1.1	5年	1,021	55%	4年	820	区画整理 54.3ha	事業継続

第60回（令和4年度 第3回）大分県事業評価監視委員会 対象事業総括表

【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		変動	完了 後経 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	最終			事前	再	当初	最終	変動		
7	港湾課	交付金	重要港湾改修事業	つぐみ かつらら 津久見港 堅浦地区	つぐみ かつらら 津久見市堅浦	平成18 年度	平成23 年度	平成29 年度	6年	5年	平成17 年度	平成23 年度	2,155	2,126	0.99	岸壁（-7.5m） 130m 道路 289m 緑地 6,000m ² ふ頭用地 17,070m ²	評価の完了
8	都市・まちづくり推進課	補助	都市計画道路事業	都市計画道路 しょう ほんの 庄の原佐野線 もとまち しごおり （元町・下郡工区）	おおいた ろく ぼうみなみまち 大分市 六坊南町～ 大字下郡	平成20 年度	平成28 年度	平成29 年度	1年	5年	平成19 年度	平成28 年度	13,000	14,523	1.12	延長L=1,200m 幅員W=31.3～56.0m 宗麟大橋 L=349.9m 万寿橋 L=66.0m 観音殿陸橋L=110.0m	評価の完了
9	都市・まちづくり推進課	補助	都市計画道路事業	都市計画道路 しょう ほんの 庄の原佐野線 おおみちかないけうえの （大道金池上野工区）	おおいた おおみちまち 大分市 大道町 ろく ぼうきたまち ～六坊北町	平成5年 度	平成18 年度	平成20 年度	2年	14年	-	平成19 年度	40,400	34,085	0.84	延長L=1,895m 幅員W=54.0m 橋梁工（跨道橋）	評価の完了

【再-6】 経営体育成基盤整備事業
水崎地区

【再-3】 広域河川改修事業
八坂川

【事後-2】 街路事業
都市計画道路 庄の原佐野線（元町・下郡工区）

【事後-3】 街路事業
都市計画道路 庄の原佐野線（大道金池上野工区）

【再-4】 都市計画道路事業
都市計画道路 銭淵大宮線

【再-1】 道路改築事業
国道442号 宗方拡幅

【事後-1】 重要港湾改修事業
津久見港 堅浦地区

【再-5】 経営体育成基盤整備事業
高練木地区

【再-2】 道路改築事業
国道388号 畑野浦～楠本バイパス

- 事前評価
- 再評価
- 事後評価

再評価書

様式2-1

事業名・路線河川港地区名等		都市計画道路事業		・ 銭淵大宮線			
所在地・工区名		日田市大字高瀬		(高瀬工区)			
事業の目的		<ul style="list-style-type: none"> 沿線の小中学校の通学路であるため、道路幅員を確保することで安全・安心な都市空間の形成を図る。 日田市役所と前津江振興局を結ぶ緊急輸送道路として、防災機能の向上を図る。 					
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)					
未着工・未完了の理由		平成26年度に新規事業評価を受け、平成29年度に用地着手前の再評価基準で再評価を受けている。工事箇所の日田市の上下水道工事が必要となり、用地取得もコロナの影響で時間を要したことから現時点で未完成である。					
事業採択年度		採択年度：平成27年		着工年度：平成29年			
事業実施予定期間		当初：平成27年度～令和3年度		変更：平成27年度～令和9年度			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】延長L=1,067m 幅員W=6.0(12.0)m 【道路区分】：第4種第3級 【設計速度】V=40km/h 【計画交通量】2,856台/日(H30～R19平均) 【重要構造物】なし					
		当初計画 (平成26年度)		第1回変更 (平成29年度)		第2回変更 (令和4年度)	
	計画期間	平成27年度～令和3年度		平成27年度～令和5年度		平成27年度～令和9年度	
	工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
	街路改良費	1,067m	300	1,067m	300	1,067m	430
	用地補償費	一式	1,425	一式	1,675	一式	1,675
	測量試験費	一式	90	一式	90	一式	90
	事務費		85		85		85
	計		1,900		2,150		2,280
	変更内容・理由	<ul style="list-style-type: none"> 事業費の増は、路床改良工の追加と物価上昇による工事費の増額によるもの 事業期間の延長は、上下水道工事の追加及び用地取得に時間を要したため 					
事業費の推移	事業進捗の状況	<ul style="list-style-type: none"> 事業進捗率：62% (事業費ベース 令和3年度末時点) 用地取得率：56% (面積ベース 令和3年度末時点) 					
		事業年度	年度事業費	累計事業費	工種	進捗率%	摘要
	全体	2,280	単位：百万円				
	平成27年度	45	45	測量・設計	2%		
	平成28年度	10	55	測量	2%		
	平成29年度	205	260	測量・用地買収	11%	再評価	
	平成30年度	196	456	用地買収	20%		
	令和元年度	298	754	用地買収	33%		
	令和2年度	315	1,069	用地買収	47%		
	令和3年度	340	1,409	用地買収・道路工事	62%		
	令和4年度	254	1,663	用地買収・道路工事	73%	再評価	
	令和5年度	200	1,863	用地買収・道路工事	82%		
	令和6年度	140	2,003	用地買収・道路工事	88%		
令和7年度	138	2,141	用地買収・道路工事	94%			
令和8年度	110	2,251	道路工事	99%			
令和9年度	29	2,280	道路工事	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)	◆前回評価時からの変更はない 交通量 3,418台/日 (H22調査)、歩行者通行量 325人/12h (H22調査) 高瀬小学校の通学路に指定		
	地元情勢の変化	◆前回評価時からの変更はない ・県道小畑日田線道路拡幅整備促進期成会が組織されており、平成18年から毎年要望がある。 ・期成会が地元調整を積極的に行うなど非常に協力的で、事業促進に対する地権者の同意書も提出されている。 ・日田市管内国道整備促進期成会連合会の要望にも含まれている。		
事業の必要性	必要性・緊急性	◆前回評価時からの変更はない ・沿線は高瀬小学校、南部中学校の通学路となっているが、現道は歩道が無い状況であり、特に登校時には自動車の通行も多く、通学の児童をはじめとした歩行者等が危険な状態である。 ・警察、教育委員会等の関係者で行った通学路の緊急合同点検で、歩道等の設置により児童の安全を確保するための対策が必要な箇所となっている。 ・日田市役所と前津江振興局を結ぶ路線として緊急輸送道路に指定されているが、幅員が十分とれておらず、交差点部においても危険な状況となっている。		
	整備効果	◆前回評価時からの変更はない ・歩道の整備により、通学の児童をはじめとした歩行者等の安全確保を図る。 ・車道の整備により、自動車の安全性、走行性の向上を図る。 ・緊急輸送道路(2次ネットワーク)の整備により、防災機能の向上を図る。		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比 (B/C)	事業採択時	令和元年度 再評価時	今回 再評価時
		-	-	-
	費用便益の分析	◆前回評価時からの変更はない 交通安全を主目的とした事業のため、費用便益比の算出は困難であり、現状の道路利用状況等から総合的に判断する		
	工法の妥当性	◆前回評価時からの変更はない ・道路法・道路構造令等に適合した工法を採用。 ・都市計画決定に基づいたルートである。		
	コスト縮減	◆前回評価時からの変更はない ・アスファルト・コンクリート・砕石は再生資源を利用する。 ・土砂は現場内流用を行い、建設発生土を抑制する。		
環境等への配慮	◆前回評価時からの変更はない ・低騒音低振動の施工機械を採用し、周辺住環境に配慮 ・現場発生土について、可能な限り現場内流用とし、余剰分については他公共事業等への流用を行う計画			
事業実施環境	事業の実効性	◆前回評価時からの大幅な変更はない ・県道小畑日田線道路拡幅整備促進期成会が組織されており、平成18年から毎年要望がある。 ・期成会が地元調整を積極的に行うなど非常に協力的で、事業促進に対する地権者の同意書も提出されている。 ・日田市管内国道整備促進期成会連合会の要望にも含まれている。 ・都市計画決定 (当初) S44.4.24 (最終)H30.11.6		
	事業の成立性	◆前回評価時からの大幅な変更はない ・都市計画法第59条第2項に基づく路線 ・日田都市計画区域マスタープラン及び、日田市都市計画マスタープラン ・交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令第4条に基づき指定された通学路 ・大分県長期道路整備計画「おおいたの道構想2015(改訂)」 ・地域防災計画の避難場所(高瀬小学校・南部中学校)までの避難路		
	事業の特殊性	特になし。		
対応方針	対応方針案	・継続		
	理由	・通学路の安全確保及び通行車両の走行性向上 ・緊急輸送道路(2次ネットワーク)の改善 ・地域間のアクセス強化 以上のことから、事業継続としたい。		

事業箇所位置図



交通安全を主目的とした事業であるため、B/Cは算出しない

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名 都市計画道路事業 (都) 錢淵大宮線				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
	合 計		0	割引前の総費用
総便益	評価項目	便益額	備考	
	合 計		0	割引前の総便益
総費用額 (C)		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)		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)				
(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"> ・歩道の整備により、通学の児童をはじめとした歩行者等の安全確保 ・緊急輸送道路の整備により、防災機能の向上 				

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な理由	■	■	【変更なし】通学の児童をはじめとした歩行者等の安全確保および安心・安全な都市空間の形成など	
			路線現況	■	■	【変更なし】 前回：平日交通量3,418台/日（H22調査）、歩行者通行量325人/12h（H22調査）	
			道路幾何構造	■	■	【変更なし】 道路幅員 4.0（5.1）m、歩道未設置で路肩幅0.5mと狭小 曲線半径45m（基準R>60m）、縦断勾配9.6%（基準i<7%）	
			緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況	■	■	【変更なし】2次ネットワーク	
			集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況	■	■	【変更なし】県道日田鹿本線未改良のため	
			交通事故発生状況	■	■	接触事故が7件/10年（H24～R4）発生 ※前回評価時5件（H21～H25） H25、H26、H27、H30接触事故が7件発生（高瀬交差点内 5件、事業区間内 2件）	
			通学路の指定状況	■	■	高瀬小学校の通学路に指定、児童192人中133人が当該区間を利用（R4時点） ※前回評価時220人中165名利用（H26） 高瀬小学校 児童数192人、南部中学校 生徒数133人（R4時点） ※前回評価時 高瀬小学校 200人、南部中学校179人（H28）	
			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	■	■
交通安全対策に係る効果	■	■			【変更なし】車道幅員の拡幅、歩道の設置による死傷事故対策、通学路の安全確保		
都市空間整備に係る効果	■	■			【変更なし】避難路としての空間・火災時の延焼遮断空間の確保		
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	■	■			【変更なし】日田市役所と前津江振興局を結ぶネットワークの整備による地域産業の活性化		
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	□	□			—		
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	□	□	※本事業は交通安全を主目的としているため、B/Cの算出は不要	
			○工法の妥当性	関係法令・技術基準等との適合	■	■	【変更なし】道路法、道路構造令、道路橋示方書に適合した工法を採用
	○コスト削減	コスト削減に向けた具体的施策	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	■	■	【変更なし】都市の総合的な将来像を見据えた都市計画決定に基づいたルートである
			地域材、建設副産物の有効利用	地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	【変更なし】発生土の現場内流用を行う。
			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	■	■	【変更なし】アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用
			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	■	■	【変更なし】地形改変による影響が小さい計画としている
			景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	【変更なし】低騒音、低振動型の建設機械を使用する
			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	■	■	【変更なし】日田市全域が景観計画区域に定められているため、周辺との調和を配慮する
			文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	【変更なし】発生土は現場内流用を行い、建設発生土を抑制する 銭測遺跡、条里跡（高瀬条里）内。令和4年1月27日調査実施。大分県立埋蔵文化財センターより埋蔵文化財への影響なしの回答。 ※前回評価時：銭測遺跡、条里跡（高瀬条里）内。埋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
			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	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	■				■	【変更なし】地権者の事業の促進に対する同意書がある
法令等に基づく調整事項	法令等に基づく調整事項	■				■	【変更なし】地権者の事業の促進に対する同意書がある
都市計画決定、文化財保護法等に係る調整事項	都市計画決定、文化財保護法等に係る調整事項	■				■	都市計画決定、文化財保護法等に係る調整事項 詳細設計に伴う都市計画決定の変更（H28.10） 都市計画変更（H30）により、都市計画道路銭測大宮線の全体延長の減。
○事業の成立性	都市計画	都市計画				■	■
上位計画等との関連		おおいの道構想2015		■	■	【変更なし】2次ネットワーク	
地域防災計画・地域強靱化計画		■		■	【変更なし】交通安全指定道路3号該当区間（沿線に高瀬小学校、南部中学校がある）		
その他（交安法指定道路、長寿命化計画など）		■		■	【変更なし】銭測地区・誠和地区から南部中・高瀬小（市指定避難場所）までの避難路		
○事業の特殊性	事業の根拠法令・採択要件	事業の実施に係る根拠法令（条項）		■	■	【変更なし】都市計画法第59条第2項に基づき事業を実施	
		事業の採択基準、適合状況		■	■	【変更なし】補助事務提要に規定された事業内容、採択基準の要件に適合	
		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	□	□	—	
		○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	□	□	—	

* 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。

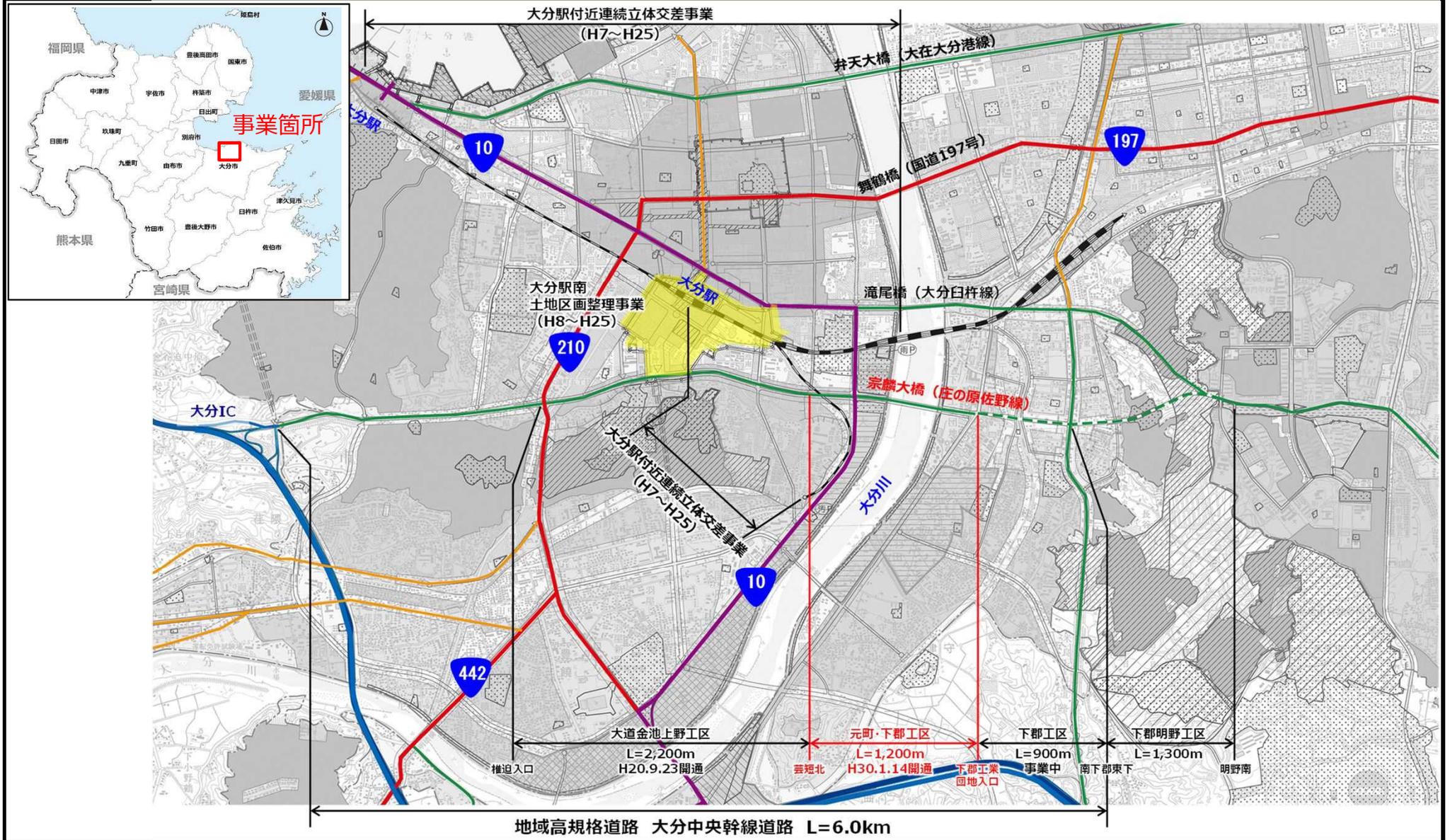
事後評価書

様式1

R4事後評価:庄の原佐野線(元町下郡工区)

事業名・路線河川港地区名等	大分都市計画 都市計画道路事業 庄の原佐野線							
	所在地・工区名 大分市六坊南町～大字下郡 (元町・下郡工区)							
事業の目的		市街地の再編、基盤施設の整備等を総合的に実現し、利便性の高い都市街地の形成を目指すとともに、以下の機能を併せ持つ都市計画道路を整備するものである。 ・広域幹線道路とネットワークの強化を図り、地域連携・大分市の拠点性を高める。 ・中心市街地と東西方向のアクセス向上を図り、都市内交流軸を形成する。 ・大分市内の幹線道路の慢性的な交通渋滞の緩和。						
事業採択年度		採択年度: 平成20年度			着工年度: 平成21年度			
事業の概要	事業の内容		【延長・幅員】延長L=1,200m 幅員W=31.3～56.0m 【道路区分】第4種第1級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】35,500台/日 (R17) 【重要構造物】宗麟大橋 L=349.9m、万寿橋 L=66.0m、観音殿陸橋L=110.0m					
	事業計画の推移		当初計画		第2回変更(H28再評価)		最終変更	
	計画期間		H20～H28		H20～H29		H20～H29	
	工種		数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
	街路改良費		850m	2,154	674m	1,544	674m	1,491
	橋梁費		一式	4,653	一式	6,726	一式	6,721
	用地補償費		23,670m ²	5,349	23,971m ²	5,292	23,971m ²	5,280
	測量試験費		一式	815	一式	1,017	一式	1,010
	事務費			29		21		21
	計			13,000		14,600		14,523
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		平成20年度に国道210号の推迫入口交差点から国道10号の東元町交差点までの2.2kmが供用されたことで、大分市中心部の通行車両の分散や渋滞緩和に効果を発揮している。しかしながら、滝尾橋東交差点などでは、いまなお、交通渋滞が発生している。 大分臼杵線滝尾橋交通量 H17センサ38,581台/日、H22センサ43,503台/日、H27センサ54,011台/日						
事業の効果	必要性		・大分駅周辺総合整備事業により再編された中心市街地へ東部からのアクセス向上の為に必要である。 ・市内中心部の主な幹線道路の交通を分散し、不足している交通容量を補うとともに、広域幹線道路網とのアクセス性向上のため必要である。					
	整備効果		・東九州自動車道の米良ICと大分市中心市街地のアクセス性が向上し、大分県南域や宮崎県等との交流人口の増加を促進。 ・大分市臨海部等に位置する企業群に対して、北部九州方面へアクセスする際の定時性及び迅速性が向上するなど、産業競争力強化を促進。 ・東西方向の幹線道路を延長することで、中心市街地へ流入する交通量が分散され、大分臼杵線(滝尾橋)や国道10号などの幹線道路の渋滞緩和を促進。					
事業の実施状況	費用対効果分析		前回:B/C=1.7(総費用C=152.97億円、総便益B=261.12億円) 今回:B/C=2.1(総費用C=199.24億円、総便益B=410.35億円) ・総費用の増加は評価基準年のスライド(H28→R4)、総便益の増加は基準年スライドおよび計画交通量増による					
	工法の妥当性		・道路法、道路構造令、H24道路橋示方書等に適合した工法を採用。 ・道路線形、施工性、経済性等の観点から総合的に判断し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定されたルートである。					
	コスト削減		・橋梁設計時において比較検討を行っており、経済的な橋種(耐候性鋼材使用)及び下部工を決定している。					
	環境等への影響		・周知遺跡内(蔭山万寿寺跡)であるため、文化財調査を実施した結果、重要な遺構が確認され保護が必要であったため構造変更等で配慮した。 ・建設残土について、本工事にて発生する土砂は本工区内にて処理(盛土)を行い、不足土については他工事から工事間流用にて対応した。 ・低騒音、低振動型の建設機械を使用して周辺の住環境の負荷軽減を図った。					
	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。 ・都市計画決定 庄の原佐野線:(当初)S36.12.25 (最終)H22.6.29 ・河川法 第24条、第26条申請(大分川渡河橋梁):(許可)H23.12.9					
事業の検証	当該事業の今後の課題		・段階的な効果発現となる場合は、当該事業終点部における交通処理について、暫定的な車線運用・交通制御等の更なる取組が必要である。					
	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方		・事前調査や現地調査を十分に行い、追加工法等の発生を極力抑え、当初段階から適切な事業期間や事業費の設定を行うことが重要である。					
	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		・当初の事業目的を達成していることが確認できたため。					

事業概要図



様式2-3

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名				
都市計画道路事業 庄の原佐野線 元町下郡工区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 平成20年度～ 令和49年度 (期間の内訳) 事業期間 平成20年度～ 平成29年度 維持管理期間 平成30年度～ 令和49年度	道路建設費	完成4車線	14,068,000	
	維持管理費	主要地方道	374,000	
	更新費		0	
		合 計		14,442,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 平成30年度～ 令和49年度 (期間の内訳) 事業完了後 平成30年度～ 令和49年度	走行時間短縮便益		65,825,000	
	走行経費減少便益		5,772,000	
	交通事故減少便益		3,675,000	
		合 計		75,272,000
総費用額 (C)	19,924,000	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)	41,035,000	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 比率 (B/C)	41,035,000 / 19,924,000 = 2.06 ≒ 2.1			
(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 事業に関する広報活動を通して、県民からの事業への理解や社会インフラの重要性、建設産業の魅力 発信に効果を発揮した。				

街路事業 事後評価チェックリスト

R4事後評価：庄の原佐野線（元町下郡工区）

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	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	当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由	○	・大分駅周辺総合整備事業により再編された中心市街地へ東部からのアクセス向上の為に必要である。 ・市内中心部の主な幹線道路の交通を分散し、不足している交通容量を補うとともに、広域幹線道路網とのアクセス性向上のため必要である。	
			防災対策に係る効果	○	・緊急輸送道路(1次ネットワーク)の整備により防災機能向上。 ・高架構造のバイパス整備により、本工区及び事業中工区と一体となって、浸水時における避難路を確保。	
	整備効果	事業実施により得られた効果	交通事故対策に係る効果	○	・交差点立体化による交通交錯機会が軽減、自動車・歩行者の安全性向上に寄与した。 ・平行現道の混雑軽減により、渋滞に起因する事故が軽減、自動車交通の安全性向上。	
			小規模集落対策に係る効果	—	—	
			ネットワーク整備に係る効果	○	・米良ICと中心市街地のアクセス性向上につながり、県南城や宮崎県等との交流人口増加に寄与 ・大分市臨海部等に位置する企業群に対して、北部九州方面へアクセスする際の定時性及び迅速性が向上するなど、産業競争力強化に寄与 ・東西方向の幹線道路を延長することで、都心部へ流入する交通量が分散され、国道10号などの幹線道路の渋滞緩和に寄与する。	
			都市空間整備に係る効果	○	・新たな東西の都市内交流軸であり、平行現道(大分臼杵線滝尾橋)等の渋滞緩和	
			その他の効果	○		
利用者や地元住民の評価	利用者や地元住民の評価や意見等	○	・大分臼杵線は、加納交差点、北下郡ガード西交差点、錦町2丁目交差点など、多数の車両が合流する交差点が多いが、並行する庄の原佐野線の整備より、交通の分散が図られ、沿道住民の利便性の向上などが期待される。			
事業の実施状況	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=1.7(総便益：152.97億円、総費用：261.12億円) 今回：B/C=2.1(総便益：199.24億円、総費用：410.35億円) ・総費用の増加は評価基準年のスライド(H28→R4)、総便益の増加は基準年スライドおよび計画交通量増による	
	工法の妥当性	工法・ルートの妥当性	当初計画からの見直し状況、経済性等の検討状況	○	・道路法、道路構造令、H24道路橋示方書等に適合した工法を採用。 ・道路線形、施工性、経済性等の観点から総合的に判断し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定されたルートで施工。	
	コスト縮減	コスト縮減に向けた具体的取組	コスト縮減に向けた工種・工法の取組状況	○	・橋梁設計時において比較検討を行っており、経済的な橋種(耐候性鋼材使用)及び下部工を決定している。	
	環境等への影響	自然環境への影響	自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか	自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか	○	・周知遺跡内(蔭山万寿寺跡)であるため、文化財調査を実施した結果、重要な遺構が確認され保護が必要であったため構造変更等で配慮した。 ・建設残土について、本工事にて発生する土砂は本工区内にて処理(盛土)を行い、不足土については他工事から工事間流用にて対応した。
			周辺の住環境への影響	周辺の住環境への負荷軽減対策が適切であったか	○	・低騒音、低振動型の建設機械を使用し、橋梁下部工施工時は振動計を設置し観測を行った。
			景観への影響	設置した構造物等が周辺景観と調和しているか	○	・大分市景観計画と適合を図り、周辺景観との調和に配慮した。
			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	○	・不足土量43,000m ³ は、市内の他公共工事からの流用
	事業の実効性の確認(事業採択時からの変化の状況)	地元の協力状況	地元の協力体制や当初計画時からの地元要請の変化等への対応状況	地元の協力体制や当初計画時からの地元要請の変化等への対応状況	○	事業採択時から、地元からの要望も強く、事業への理解、協力を得られていた。 ・H19庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会発足 ・H28年8月に同期成会が国道交通大臣あて早期完成を要望
法令等に基づく調整事項・手続き			法令等に基づく調整事項・手続きの状況	○	・都市計画決定 庄の原佐野線(当初) S36.12.25 (最終)H22.6.29 ・河川法 第24条、第26条申請(大分川渡河橋梁)：(許可)H23.12.9 (変更なし)	
事業の検証	当該事業の今後の課題	当該事業の今後の課題	今後の課題と改善措置	△	事業や公共工事に対する県民からの理解を得られるよう、事業に関する広報やイベント等について更なる工夫が求められる。	
	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方	今後の計画や調査のあり方	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方への提案	○	・段階的な効果発現となる場合は、当該事業終了点における交通処理について、暫定的な車線運用・交通管制等の更なる取組が必要である。 ・事前調査や現地調査を十分にを行い、追加工法等の発生を極力抑え、当初段階から適切な事業期間や事業費の設定を行うことが重要である。	
	その他特記事項	その他特記事項	その他の課題や改善提案等	—	特になし	
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。					

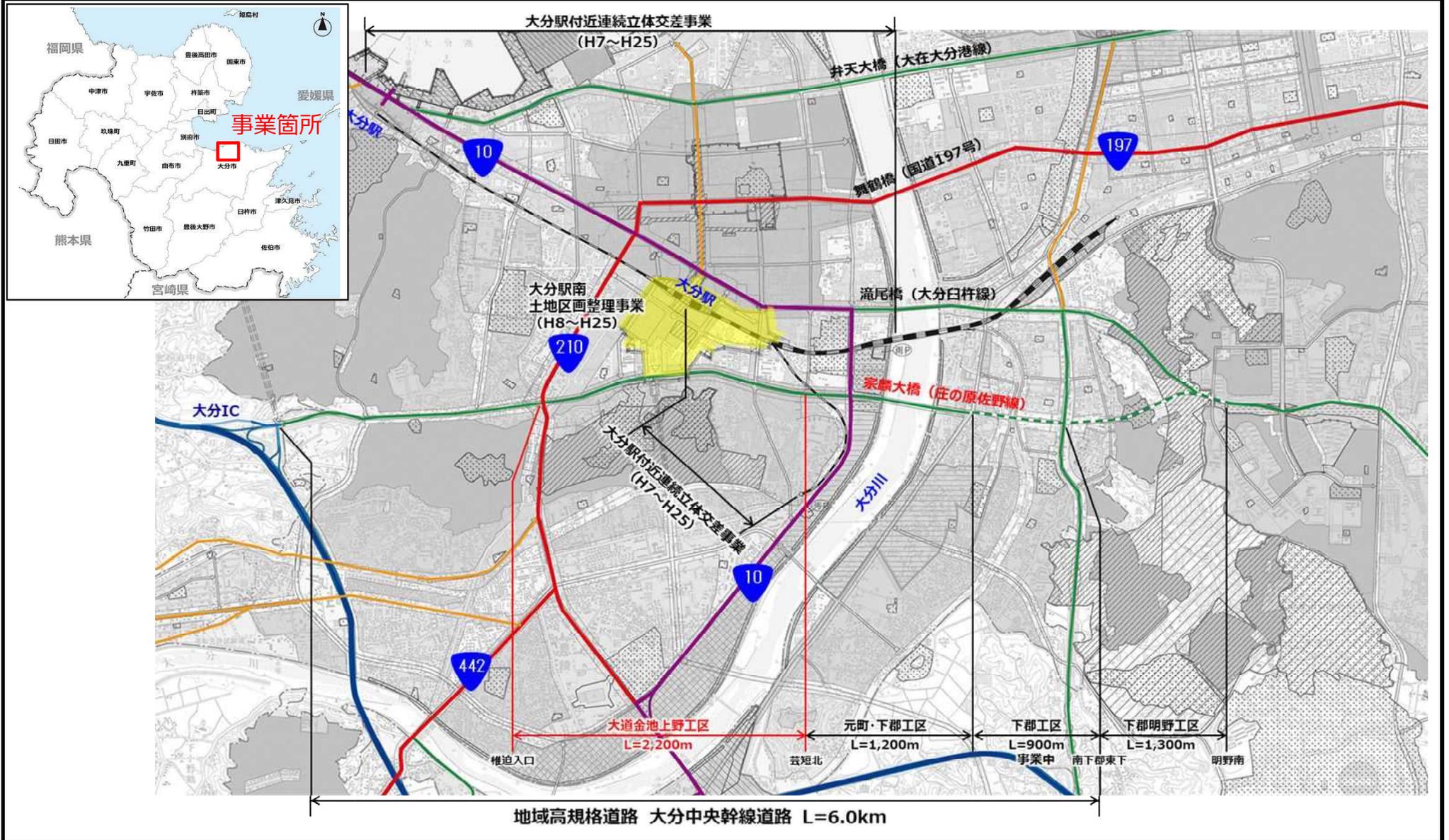
事後評価書

様式1

R4事後評価:庄の原佐野線(大道金池上野工区)

事業の概要	事業名・路線河川港地区名等	大分都市計画 都市計画道路事業 庄の原佐野線						
	所在地・工区名	大分市大道町～六坊北町 (大道金池上野工区)						
	事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・大分市街地の生産活動や都市活動を支え、新市街地の形成を支援する東西方向の都市軸道路 ・九州横断自動車道から市街地へのアクセス道路 ・大分駅付近連続立体交差事業における跨線橋撤去時の迂回路機能 						
	事業採択年度	採択年度: 平成5年度			着工年度: 平成15年度			
	事業の内容	【延長・幅員】延長L=1,895m 幅員W=54.0m 【道路区分】第4種第1級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】31,000台/日 (R12) 【重要構造物】橋梁工(跨道橋)						
	全体事業概要	事業計画の推移	当初計画		第2回変更(H19再評価)		精算	
		計画期間	H5～H18		H5～H20		H5～H20	
		工種	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)	数量	金額(百万円)
		街路改良費	1,895m	10,896	1,895m	3,077	1,895m	1,917
		用地補償費	86,940m ²	25,451	86,940m ²	30,895	87,000m ²	29,684
測量試験費		一式	2,864	一式	1,432	一式	2,082	
事務費			1,189		496		402	
計			40,400		35,900		34,085	
変更内容・理由	・詳細設計の完了による減(半地下構造から平面構造へ変更箇所) ・補償算定の結果による減							
社会・経済情勢の変化	2巡目国体の開催決定とともに、大分駅付近連続立体交差事業による大道陸橋撤去工事の交通迂回路としての機能を担う事となったため、本線は平面構造により、事業効果の早期発現を図った。							
事業の効果	必要性	市街地中心部の交通渋滞が慢性化しており、都市内交通の分散を図る必要がある						
	整備効果	市内中心部の交通渋滞緩和						
事業の実施状況	費用対効果分析	前回: B/C=1.3(総費用C=412.22億円、総便益B=522.05億円) 今回: B/C=1.5(総費用C=763.23億円、総便益B=1084.68億円) ・総費用、総便益の増加は基準年スライド(H25→R4)による						
	工法の妥当性	・道路法、道路構造令、H24道路橋示方書等に適合した工法を採用。 ・道路線形、施工性、経済性等の観点から総合的に判断し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定されたルートである。						
	コスト縮減	・各種構造物に対し工法比較を行い、最も低廉な工法を採用している。 ・路盤材に再生材を活用						
	環境等への影響	・植樹帯の設置や高木を植樹し、自然環境に配慮した。 ・本線から沿線住宅地まで隔離距離を設けたことにより、通過車両による騒音などを抑えた。 ・電線類の地中化を行い、景観に配慮した。						
	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: 大分駅高架・駅周辺総合整備促進期成会との連携を図った ・都市計画決定 庄の原佐野線 : (当初) S36.12.25 (最終) H17.1.18						
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	・段階的な効果発現となる場合は、当該事業終了点部における交通処理について、暫定的な車線運用・交通制御等の更なる取組が必要である。 ・事前調査や現地調査を十分に行い、追加工法等の発生を極力抑え、当初段階から適切な事業期間や事業費の設定を行うことが重要である。						
	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	・当初の事業目的を達成していることが確認できたため。						

事業概要図



様式2-3

費用便益内訳書

金額単位：千円

事業名				
都市計画道路事業 庄の原佐野線 大道金池上野工区				
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考
投資期間 平成5年度～ 令和37年度 (期間の内訳) 事業期間 平成5年度～ 平成20年度 維持管理期間 平成20年度～ 令和37年度	道路建設費	完成4車線	33,102,000	
	維持管理費	主要地方道	682,000	
		合 計		33,784,000
総便益	評価項目		便益額	備考
測定期間 平成20年度～ 令和37年度 (期間の内訳) 事業完了後 平成20年度～ 令和37年度	走行時間短縮便益		107,278,000	
	走行経費減少便益		15,524,000	
	交通事故減少便益		4,441,000	
		合 計		127,243,000
総費用額 (C)	70,323,000	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)	108,468,000	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 比率 (B/C)	108,468,000 / 70,323,000 = 1.54 ≒ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・沿道の市街化形成を誘導 ・景観を配慮した沿道環境の整備 				

街路事業 事後評価チェックリスト

R4事後評価：庄の原佐野線（大道金池上野工区）

大項目	中項目	小項目	小項目の細別	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	当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由	○	・大分市街地の生産活動や都市活動を支え、新市街地の形成を支援する東西方向の都市軸道路の形成。 ・九州横断自動車道から市街地へのアクセス道路。 ・大分駅付近連続立体交差事業における跨線橋撤去時の迂回路機能。	
			防災対策に係る効果	○	・緊急輸送道路(1次ネットワーク)の整備により防災機能向上。	
	整備効果	事業実施により得られた効果	交通事故対策に係る効果	○	・市内中心部に集中している通過交通の分散により、渋滞に起因する事故が軽減、自動車交通の安全性向上。	
			小規模集落対策に係る効果	-	-	
			ネットワーク整備に係る効果	○	・大分ICと中心市街地のアクセス性向上。 ・国道210号から国道10号を東西に結ぶ骨格道路。	
			都市空間整備に係る効果	○	・新たな東西の都市内交流軸であり、周辺道路(国道210号、国道10号等)の渋滞緩和。	
			その他の効果	○	大分駅南土地区画整理事業との相乗効果により、大分駅南側の人口増加や路線価の上昇。	
利用者や地元住民の評価	利用者や地元住民の評価や意見等	○	・大分駅をはじめとする大分市内中心部や高速道路へのアクセスが向上した。			
事業の実施状況	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=1.3(総費用C=412.22億円、総便益B=522.05億円) 今回：B/C=1.5(総費用C=763.23億円、総便益B=1084.68億円) ・総費用、総便益の増加は基準年スライド(H25→R4)による	
	工法の妥当性	工法・ルートの妥当性	当初計画からの見直し状況、経済性等の検討状況	○	・道路法、道路構造令、H24道路橋示方書等に適合した工法を採用。 ・道路線形、施工性、経済性等の観点から総合的に判断し、都市計画審議会の審議をもって都市計画決定されたルートで施工。	
	コスト削減	コスト削減に向けた具体的取組	コスト削減に向けた工種・工法の取組状況	○	・橋梁設計時において比較検討を行っており、経済性に優れた工法を採用した。	
	環境等への影響	自然環境への影響	自然環境への影響	自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか	○	植樹帯の設置や高木を植樹し、自然環境に配慮した。
			周辺の住環境への影響	周辺の住環境への負荷軽減対策が適切であったか	○	本線から沿線住宅地まで隔離距離を設けたことにより、通過車両による騒音などを抑えた。
			景観への影響	設置した構造物等が周辺景観と調和しているか	○	・大分市景観計画と適合を図り、周辺景観との調和に配慮した。
			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	○	他公共工事間での流用を図った
	事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況)	地元の協力状況	地元の協力状況	地元の協力体制や当初計画時からの地元要請の変化等への対応状況	○	大分駅高架・駅周辺総合整備促進期成会との連携を図った
法令等に基づく調整事項・手続き			法令等に基づく調整事項・手続きの状況	○	・都市計画決定 庄の原佐野線：(当初) S36.12.25 (最終)H17.1.18	
事業の検証	当該事業の今後の課題	当該事業の今後の課題	今後の課題と改善措置	△	・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	今後の計画や調査のあり方	同種事業に関する今後の計画や調査のあり方への提案	○	・段階的な効果発現となる場合は、当該事業終点部における交通処理について、暫定的な車線運用・交通管制等の更なる取組が必要である。 ・事前調査や現地調査を十分に行い、追加工法等の発生を極力抑え、当初段階から適切な事業期間や事業費の設定を行うことが重要である。	
	その他特記事項	その他特記事項	その他の課題や改善提案等	-	特になし	
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

事業名・路線河川港地区名等		道路改築事業 ・ 一般国道442号						
所在地・工区名		大分市大字上宗方～大分市大字市 (宗方拡幅)						
事業の目的		・本区間は全線にわたり車道幅員が狭小であり、また、右折車線、バス停車帯が未整備となっているため慢性的な渋滞が発生している。また、歩道が狭く、歩行者・自転車が錯綜しているため、児童・高齢者等交通弱者の安全が確保されていない状況である。よって、現道拡幅による車道幅員、歩行者・自転車通行空間の確保、右折車線、バス停車帯の整備を実施し、道路交通機能の向上を図る。						
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		・平成27年度から用地取得に着手し、令和元年度から一部工事に着手しているが、大型物件の補償調査・用地取得に時間を要しているため。						
事業採択年度		採択年度: 平成26年度			着工年度: 平成27年度			
事業実施予定期間		当初:平成26年度～令和3年度			変更:平成26年度～令和10年度			
事業の概要	計画概要	【延長・幅員】 L=1,665m うち、4車線整備区間:L=235m、2車線整備区間:L=1,430m 4車線整備区間:W=13.0m(26.0m)、2車線整備区間:W=6.5m(20.5m) 【道路区分】 第4種第1級 【設計速度】 V=50km/h 【計画交通量】 2車線区間:12,000台/日(R22) , 4車線区間:20,700台/日(R22) 【重要構造物】 なし						
		当初計画(平成25年度)		第1回変更(平成30年度)		第2回変更(令和4年度)		
	計画期間	平成26年度～令和3年度		平成26年度～令和6年度		平成26年度～令和10年度		
	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	1,665m	570	1,665m	570	1,665m	1,230	
	用地費	1式	1,120	1式	1,420	1式	1,420	
	補償費	1式	2,320	1式	2,600	1式	4,820	
	測試等	1式	480	1式	540	1式	700	
	電線共同溝(無電柱化)	-	-	1,665m	1,390	1,665m	1,680	
	計		4,490		6,520		9,850	
	変更内容・理由	・事業費の増は、工法変更・照明の追加、労務費・材料費等の上昇や詳細調査による補償費増によるもの ・事業期間の延長は、大型物件の補償調査・用地取得などに時間を要しているため						
	事業費の推移	事業進捗の状況	・用地取得率:80%(面積ベース) ・事業進捗率:50%					
			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)		9,850	単位:百万円					
平成28年度迄		1,040	1,040	測量・設計、用地買収	11%			
平成29年度		948	1,988	測量・設計、用地買収	20%			
平成30年度		715	2,703	測量・設計、用地買収	27%	再評価		
令和元年度		1,003	3,706	測量・設計、用地買収、道路工事	38%			
令和2年度		765	4,471	測量・設計、用地買収、道路工事	45%			
令和3年度		460	4,931	測量・設計、用地買収、道路工事	50%			
令和4年度		880	5,811	用地買収、道路工事	59%	再評価		
令和5年度		590	6,401	用地買収、道路工事	65%			
令和6年度		877	7,278	用地買収、道路工事	74%			
令和7年度以降		2,572	9,850	用地買収、道路工事	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)	<p>◆前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道442号は大分市を起点とし、豊後大野市、竹田市、熊本県阿蘇郡、日田市を経由し、福岡県大川市に至る延長約167kmの幹線道路で、瀬戸内海と有明海を結ぶ九州の東西を連結する主要な路線である。 本事業区間は、そのうち大分市野津原、由布市挾間町と大分市中心部を結ぶ交通の要衝に位置し、沿道には住宅や店舗が連担している。 無電柱化の推進に関する法律(H28.12)が施行され、道路事業と併せて「電線・電柱を撤去することができる」旨が明記された。上記により当該路線が九州地区無電柱化協議会の合意路線となり、無電柱化事業の事業化が可能になった。 		
	地元情勢の変化	<p>◆前回評価時から変更はない。</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。 地元で結成した国道442号「宗方・植田区間」整備促進期成会が現在まで継続して活動している。(毎年4月に総会開催) 		
事業の必要性	必要性・緊急性	<p>◆前回評価時から大幅な変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 本区間全線にわたり車道幅員が狭小であり、交差点部の右折専用車線やバス停車帯が未整備となっている。また、松ヶ丘団地入口～上宗方交差点の間においては交通容量を超過している。このため、右折待ち車両に起因する後続車の滞留等による交通混雑が深刻化し、旅行速度が著しく低下している。 近隣に小学校・中学校・高校が存在し通学路にも指定されており、歩行者904人/12h、自転車903台/12hと歩行者・自転車ともに多い道路であるにも関わらず、1.0m未満の歩道空間内に歩行者と自転車が錯綜するため、非常に危険な状況である。 事業区間の死傷事故件数は38件/5年(H28～R2)である。 緊急輸送道路1次ネットワーク、最優先啓開ルート(ステップⅠ)の該当路線であるが、災害時に電柱が倒壊し、通行不可能になる恐れがある。 		
	整備効果	<p>◆前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通容量不足及び車道幅員5.0m幅員狭小区間の解消、右折待ちやバス停車待ちによる渋滞が解消され、走行性が向上する。走行性向上により旅行速度の改善が図られる。〔17km/h→35km/h〕 歩道、自転車道の整備により歩行者、自転車の通行空間が確保される。 また、歩行者と自転車の分離により、安全性が向上する。 無電柱化により、災害時に救援活動や支援活動の輸送などの緊急輸送道路として機能向上 		
事業手法・工法の妥当性	費用便益比(B/C)	事業採択時	平成30年度 再評価時	今回 再評価時
		1.3	1.2(残事業B/C=2.6)	0.8(残事業B/C=1.5)
	費用便益の分析	<p>当初：総費用C=35.3億円、総便益B=45.7億円 ⇒ B/C=1.3 前回：総費用C=49.5億円、総便益B=60.1億円 ⇒ B/C=1.2 今回：総費用C=83.5億円、総便益B=64.2億円 ⇒ B/C=0.8</p> <ul style="list-style-type: none"> 総費用の増は、工法変更・照明の追加、労務費・材料費等の上昇や詳細調査による補償費増によるもの。 総便益の増は、計画交通量の増によるもの。 事業全体費用便益比は0.8(残事業費用便益比は1.5) ※無電柱化は防災が事業目的のため、B/Cの算定は困難であり、総費用に含めない。 ※前回評価から、4車線区間の部分供用による早期事業効果の便益増を考慮している。 残る2車線改良区間は歩道・自転車道の設置及び右折車線の設置が主な事業内容となっており、歩行者、自転車の通行区間確保による安全性の向上など、便益として数字としてあらわすことができない効果が大きい。 		
工法の妥当性	<p>◆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。 周辺住環境に与える影響が小さく、都市計画決定幅員に応じた現道拡幅案を採用 無電柱化は電線を地中に埋設するものであり一般的な工法 			
コスト削減	<p>◆前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> アスファルトコンクリート、砕石は再生材を利用 無電柱化の手法として共同溝を浅層埋設し、コスト削減を図る。 			
環境等への配慮	<p>◆前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道拡幅であり地形改変は小さい。 周辺の住環境に配慮して騒音の低減効果のある排水性舗装を採用 低騒音・低振動対応の建設機械使用により、生活環境に配慮する。 発生土は現場内流用、残土については他の公共事業へ流用する。 無電柱化による沿道景観の向上を図る。 			
事業実施環境	事業の実効性	<p>◆前回評価時から大幅な変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業着手後の平成27年に計6回の地元説明会を開催し、計画に関して同意が得られており、地元・地権者等の協力体制も良好である。 国道442号宗方・植田区間整備事業早期完成推進大会を開催、115名が参加(H29.11) 大分市としても、大分県土木建築委員会への市町村要望として毎年要望されており、協力体制は整っている。 4車線区間(235m)は、令和2年度供用。 用地取得率は面積ベースで80%(令和4年3月末時点) 		
	事業の成立性	<p>◆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、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 都市計画道路事業認可(H27.3.16) 電線共同溝の整備等に関する特別措置法により事業を実施 交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)要綱に基づき事業を実施 緊急輸送道路1次ネットワークに該当 おおいの道構想2015の最優先啓開ルート(ステップⅠ)に該当 法指定通学路(3号)に一部該当 自転車走行空間ネットワークに指定されており、重要性が高い路線に位置づけられている。(大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画) 九州地区無電柱化協議会合意(H30.8) 		
	事業の特殊性	<p>◆前回評価時から変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路工事は、起伏のない地形での現道拡幅であり、大きな構造物もないため事業の特殊性は無い。 既存埋設占有管(上下水道など)との配管の調整が必要。 		
対応方針	対応方針案	・継続		
	理由	<p>・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、費用便益比を含め、総合的に評価判断し、事業継続としたい。</p>		

事業箇所位置図



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442号 宗方拡幅			
総費用 (A)	施設名	整備規模	事業費	備考	
投資期間 平成26年度 ～令和52年度 (期間の内訳) 事業期間 平成26年度 ～令和10年度 維持管理期間 令和3年度 ～令和52年度	道路建設費	完成4車線	7,899,000	(残事業 2,916,000)	
	維持管理費	補助国道	534,000	(残事業 486,000)	
	更新費		0	(残事業 0)	
					(残事業 3,402,000)
		合 計		8,433,000	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3年度 ～令和52年度 (期間の内訳) 部分供用後 令和3年度 ～令和10年度 事業完了後 令和11年度 ～令和52年度	走行時間短縮便益		12,644,000	(残事業 9,792,000)	
	走行経費減少便益		1,442,000	(残事業 925,000)	
	交通事故減少便益		352,000	(残事業 277,000)	
					(残事業 10,994,000)
	合 計		14,438,000	割引前の総便益	
総費用額 (C)	8,354,000	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 2,705,000)			
総便益額 (B)	6,420,000	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 3,928,000)			
費用便益 比率 (B/C)	$\frac{6,420,000}{8,354,000} = 0.77 \approx 0.8$ $\frac{\text{残事業 } 3,928,000}{2,705,000} = 1.45 \approx 1.5$				
<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道、自転車道の整備により、安全で快適な通行空間を創出する。 ・無電柱化事業の実施による防災機能の強化。 <p>※無電柱化は防災が事業目的のため、B/Cの算定は困難であり、総費用に含めない</p> <p>※4車線化区間の早期部分供用による便益の増を考慮している。</p>					

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	■	■	車道幅員の狭小解消や右折車線、バス停車帯の確保による渋滞緩和 歩行者、自転車の通行空間確保による安全性の向上（変更なし）		
			路線現況	■	■	前回：平日交通量：9,149台/日（H17センサス）、歩行者：904人/12h、自転車：903台/12h（H22.12調査） 今回：平日交通量：9,149台/日		
			道路幾何構造	■	■	幅員狭小：（4車線区間）最小幅員9.0m<計画幅員26.0m（変更なし） （2車線区間）最小幅員9.0m<計画幅員20.5m（変更なし） 歩道幅員：最小幅員1.0m<歩道：2.0~2.5m+自転車道：2.0m（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次ネットワークに指定、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	□	□			
			交通事故発生状況	■	■	前回：死傷事故が59件/5年発生（H25~H29） 今回：死傷事故が38件/5年発生（H28~R2）		
			通学路の指定状況	■	■	法指定通学路（3号）に該当（変更なし） 沿線に宗方小学校、植田小学校、植田中学校、雄城台高校の通学路として利用されている。（変更なし）		
	○整備効果	事業実施により得られる効果	渋滞状況	■	■	右折車両待ち、バスの乗降待ちによる渋滞が見られる。（変更なし）		
			関連事業との進捗調整等	■	■	本事業と合わせて、無電柱化事業を実施（変更なし）		
			防災・減災対策に係る効果	■	■	緊急輸送道路、道路啓開最優先ルートの整備による防災機能向上（変更なし） 無電柱化による災害時の啓開ルートの確保（変更なし）		
			交通安全対策に係る効果	■	■	自転車、歩行者の通行空間の確保、歩行者と自転車の分離による安全性の向上（変更なし）		
			都市空間整備に係る効果	■	■	慢性的な渋滞の緩和（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	■	■	国道442号は大分市を起点とし熊本県阿蘇郡を経由し福岡県大川市に至る幹線道路である。 広域的なネットワーク整備による観光・産業への支援（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=1.2 今回：B/C=0.8 ※無電柱化は防災が事業目的のため、B/Cの算定は困難であり、総費用に含めない 4車線区間の早期供用による便益の増を考慮		
			○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 事業効果及び経済性における複数案の検討状況	■	■	道路法、道路構造令に適合した工法を採用（変更なし） 都市計画決定によるルート
	○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	地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用	■	■	無電柱化の手法として共同溝を浅層埋設し、コスト削減を図る（変更なし） アスファルトコンクリート、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	■	■	現道幅広であり地形変化は小さい（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担軽減対策	■	■	低騒音、低振動型の建設機械を使用（変更なし） 周辺の住環境に配慮して、騒音の低減効果のある排水性舗装を採用（変更なし）	
			景観への配慮	周辺の景観への配慮	■	■	無電柱化により沿道景観の向上を図る（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	■	■	（前回）発生土は現場内で流用する。残土については他の公共事業等へ流用する。 （今回）発生土は現場内で流用する。残土については他の公共事業等へ流用する。 搬出済土量800m ³ は、他公共工事へ200m ³ 、民間造成地へ600m ³ 流用。	
			文化財の保護	文化財等の調査及び保護	■	■	周知道跡内であるため、埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ、施工に着手する。（変更なし）	
	事業 実施環境	○事業の実効性	地元要望、協力体制	要望書等の提出状況、期成会等の地元組織状況	■	■	地元で期成会を設立し、継続的に活動している（変更なし） 国道442号宗方・植田区間整備事業早期完成推進大会を開催、115名が参加（H29.11） 大分市から大分県土木建築委員会に毎年、要望書が提出されている。（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	■	■	大分市が地元説明会、期成会に同行するなど、地元の支援体制が確立されている。（変更なし）
				用地取得の難易度	地元説明会の実施し、事業への理解の状況	■	■	地元説明会を実施し、事業に対する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	法令等に基づく調整事項	■	■	都市計画決定の変更、道路法、文化財保護法等に関わる関係機関調整を行う。（変更なし）
		○事業の成立性	都市計画	都市計画	都市計画	■	■	都市計画区域マスタープランに「特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする路線」に位置付けられている。都市計画事業認可を取得（H27.3.16）（変更なし）
				上位計画等との関連	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）	■	■	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（変更なし） 大規模災害時の緊急輸送路（大分市地域防災計画）（変更なし） 法指定通学路（3号）に一部該当（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） 事業の採択基準、適合状況	■	■	道路法第29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交付要綱に規定された事業内容、採択基準要件に適合（変更なし） 交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）要綱に規定された事業内容、採択基準要件に適合（変更あり）	
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	■	■	無電柱化事業を合わせて実施（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	□	■	特になし
技術的難易度				技術面からの事業の実現性	■	■	起伏のない地形での現道幅広であり、大きな構造物もないため特に技術的な問題はない。（変更なし） 既設占用管（上下水道など）との配管の調整が必要（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る。

* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。