

釜石港湾口防波堤の大水深下における機械化施工

受賞機関 運輸省第二港湾建設局釜石港湾工事事務所

はじめに

釜石港は岩手県の南東部沿岸に位置し、太平洋に湾口を開いた、風光明媚な景観を有する重要港湾である。

当地域では、古来より幾度となく大津波の被害を被り、尊い人命と貴重な財産を奪われてきたことから、津波災害に対する恒久的な対策として湾口防波堤の整備を行い、同時に防波堤によって生ずる広大な静穏海域を利用した、湾内の再開発に資するものである。

事業の概要

湾口防波堤の整備は、昭和53年度から建設に着手し、平成10年度までにケーソン式混成堤及び潜堤の全長1,960mのうち、約1,150mが概成している。

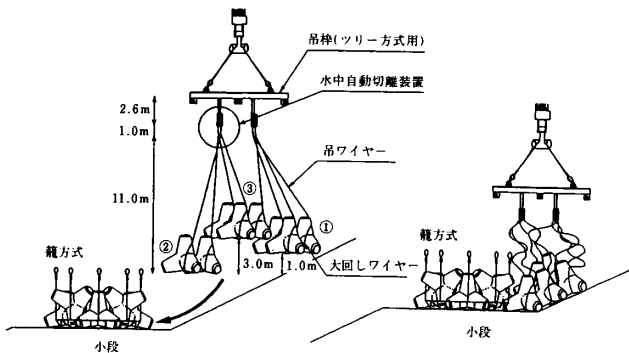
本防波堤は、最大水深-63mに建設する世界最大規模の防波堤であり、超大型（重量16,000t級）スリットケーソンを、主要区間に用いた構造となっているが、施工時において従来の潜土工による水中作業では安全性、施工性、また潜土工の確保等に問題が多いことから、基礎捨石マウンドの本均し及び被覆ブロック据付の機械化施工を行っている。

機械化施工の特徴

①基礎捨石マウンドの本均し

ケーソン据付マウンドの大部分は、水深20mより深いことから、人力均しの場合、潜水深度によって作業時間の制約を受けるが、機械均しで施工することにより、工程短縮、安全性の向上という面で多大な効果を上げている。

機械均し機は、重錘によるプレス機・着座型タンパ式



被覆ブロックツリー方式据付状況



基礎捨石マウンド均し機例（八脚歩行式）



被覆ブロック籠方式据付

均し機・八脚歩行式均し機等各種があり、いずれも母船を持っている。

②被覆ブロック据付

湾口防波堤は、北堤、開口部、南堤で構成されており、開口部へ約7,200個の被覆ブロック据付を、航路切替のため2カ年で完了させる必要があり、従来の単体での潜土工による据付工法では、工程上間に合わないため新たな機械化施工を採用した。

据付面は、-45mまでの法面になっており、施工は8個のブロックを1組とし籠にのせ、施工エリアの外周に据付する籠方式、また8個のブロックに1本ずつ大回しワイヤーを取付け、群体とし施工エリアの中央部に据付するツリー方式で行った。籠方式は群体の安定性が高く、据付後の形状変化が小さく堅固、またツリー方式は据付ワイヤーが少なく経済的という特徴があり、いずれも大量同時据付のため、従来に比べ大幅に施工工程を短縮し、効率的な施工を行うことができた。

施工管理は、GPSとジャイロコンパスにより据付位置を決定し、吊り枠に取り付けた2台の水中ビデオカメラにて確認しながら、据え付け間隔の微調整を行った。

受賞賛助会員

五洋建設(株)東北支店、国土総合建設(株)、(株)テトラ、東亜建設工業(株)東北支店、東洋建設(株)東北支店

ふしき とやまこう

伏木富山港(伏木地区)航路(-2.1~-10.0m)(埋没) 浚渫工事(管中混合固化処理工法)

受賞機関 運輸省第一港湾建設局伏木富山港湾工事事務所

はじめに

近年、港湾の浚渫工事により発生する軟泥土砂の有効利用が課題となっているが、一般的にこれらの土砂は含水比が高く埋立て利用する場合、土地利用や環境の観点から固化処理などの改良が必要であり、多額の費用と時間を要した。

最近、従来の工法に比べて簡易で経済的工法を目指し、浚渫した軟泥土砂を空気圧送工法を用いて土捨場まで管内圧送する過程で固化材を投入混合する工法（以下管中混合固化処理工法と呼ぶ）が開発されてきた。本事業はこの工法を採用し、浚渫した軟泥土を埋立て処理した事業である。

事業の概要

本事業の伏木富山港伏木地区は小矢部川河口にある河口港であるため、従来から航路の維持浚渫を行ってきたところである。平成10年度は維持浚渫を行った軟泥浚渫土約3万 m^3 を陸上部に埋立て処理する必要があり、今回の場合、将来の土地利用が緑地で地盤強度の問題がないことや、環境対策及び経済性等から有利と判断される管中混合固化処理工法を採用し埋立て処理した。

事業の特徴

①経済的合理化工法の採用

直轄港湾事業で初めて採用した新工法の管中混合固化処理工法は、運搬・固化処理を同時にできる工法で工期の短縮化を図ると共に、簡易な既存の機械の組み合わせで行える工法で、工事規模・場所に応じた機械の組み合わせ可能な工法で、工事の大小並びに水上・陸上共施工可能な工法である。更に固化材添加量を土質の変化に応じて自由に変化させることが可能な工法であり、コスト縮減に寄与できる工法である。

本工法を使用し、約3万 m^3 の軟泥浚渫土を全国で初めて約1kmの長距離圧送をし、効率的・効果的に埋立て処理した。

②環境に優しい工法の採用

本工法は、通常の建設機械と異なり機械を固定して使用可能であるため、低騒音の機械を使用し実施した結果低騒音で作業を行えた。更にセメント系固化材を



2台の圧送機設置状況



固化処理土吐出状況



固化処理土土捨て完了状況

添加するとアルカリ性が高くなるので、管路の洗浄水は直接排水せず、基本的に土厚30cm以上を通過させることによりアルカリ成分を緩和させることが可能であるので、それを実施し結果は良好であった。

受賞賛助会員 佐伯建設工業(株)北陸支店

清水港・みなと色彩計画

受賞機関 静岡県清水港管理局

はじめに

清水港は、日本を象徴する富士山や三保の松原を借景とする天然の美港として知られている。また、特定重要港湾として地域はもとよりわが国経済の発展を担っており、今年開港100周年を迎える歴史ある港である。近年経済成長とともに港湾機能の充実が進み、港湾が産業一辺倒の空間になり、港が人から遠い存在になったことも否定できない。このため、港湾を活力と潤いある場にするために美しく使いやすい空間づくりが求められている。清水港では、美しい自然景観に調和した港湾景観を創出することで、住む人、働く人、訪れる人にとって魅力ある港をすることを目標に「清水港・みなと色彩計画」が策定された。

事業の概要

「清水港・みなと色彩計画」は、約500haの港湾地域の建物や施設を対象とし、周辺環境と調和を図るようカラーコーディネートする、いわゆる港の環境計画である。地域の機能や将来の方向性に応じて8つのゾーンに分け、ベースカラー、アクセントカラー、アクセサリカラーを設置し、かつ、事業者の個性、独自性を尊重しながら個々の施設の配色計画を行っている。配色案については、清水港管理局が事務局となり、学、官、民で構成された「清水港・みなと色彩計画推進協議会」、「アドバイザー会議」で検討し、コンピューターグラフィックによるシミュレーションにより、周辺環境との調和を図るような取り組みをしている。10年度は新設のコンテナクレーンをはじめ、FAZ倉庫、県営上屋、企業の高層煙突等の多くの色彩事業を実施した。

事業の特徴

この事業は当初「費用がかかる」等の意見から民間事業者の計画に対する協力が得にくいことが想定されたため、清水港に対する住民や企業の意識調査を事前に行い、計画段階から地域の意識、意向を把握し、それらを取り入れた合意形成システムづくりを行った。また、他港における色彩計画との特徴的な違いは、シンボルカラーというホワイトとアクアブルーの設置である。清水港のアイデンティティを持つ色として赤白のコンテナクレーン



周辺環境と調和を図るカラーコーディネート



色彩事業の実施前



色彩事業の実施後

や高層煙突等の塗り替え等、ランドマーク的施設には積極的に使用し、洗練した構造物にリニューアルされている。このようなことから美しい風景を創造し、景観意識として地域にインパクトを与え、ライトアップや植栽計画等につながるように港湾景観全体の高質化に積極的な取り組みを促しており、美しい港づくりへの極めて大きな波及効果をもたらしている。

那覇空港ターミナル地域整備事業

受賞機関

沖縄総合事務局那覇港湾空港工事事務所
運輸省大阪航空局

はじめに

島嶼県である沖縄において航空輸送は必要不可欠な輸送手段である。中でも那覇空港は平成10年には乗降客数1,000万人を越える国内有数の利用を誇る空港である。

しかし、航空需要の増加に対しターミナル諸施設は取扱能力が限界にきており、また施設の老朽化、本土線・離島線ターミナル等が分散していることによる乗り継ぎの利便性が低下していた。

本事業は、国内年間旅客1,300万人と設定し、これらに対応した施設整備を図ったものである。



ターミナル地域（平成11年4月撮影）

整備の概要

	整備前	供用時
エプロン	(25スポット)	(38スポット)
大型機用	10スポット	16スポット
中型機用	4スポット	8スポット
小型機用	3スポット	12スポット
STOL用	8スポット	2スポット
一般駐車場	(1,540台)	(2,780台)
道路（高架含む）		(4.5km)

- ・複数の地主の了解
- ・神の島ならではの拝所移設

整備関係

- ・限られた敷地内でのフィンガー方式の採用
- ・道路は出発階と到着階に分離したダブルデッキ方式の採用、駐車場は立体駐車場
- ・道路線形に曲線を多く用い、伸びやかで、おらかな沖縄をイメージ
- ・歩道の素材を沖縄独自の壺屋焼き・琉球石灰岩を採用、植栽は沖縄の自生種を多く採用

以上のように、観光客等が初めて触れる沖縄を意識した景観性・利便性に配慮した。

整備事業の特徴

工事関係

- ・第2次大戦による不発弾調査及び爆破処理
- ・自衛隊供用空港のための自衛隊調整
- ・他事業との調整



那覇空港全景（平成9年撮影）

おわりに

新国内線ターミナル地域は、関係各位の協力を得、平成11年5月26日供用が開始された。利用面において混雑もなくスムーズな運航が行われ、利用客からも好評である。

受賞賛助会員

(株)浅沼組、(株)大城組、(株)大林組、(株)奥村組九州支店、大林道路(株)、川崎製鉄(株)、(株)國場組、五洋建設(株)、住友建設(株)、清水建設(株)、(株)錢高組、世紀東急工業(株)、大日本土木(株)九州支店、大成ロテック(株)、(株)竹中土木、戸田建設(株)、日本道路(株)、日本鉄塔工業(株)、日本舗道(株)、(株)ピー・エス、松尾建設(株)、前田道路(株)、(株)宮地鐵工所、三井道路(株)、(株)横河ブリッジ

長崎漁港修築事業

受賞機関 長崎県臨海開発局漁港課

はじめに

長崎漁港は、旧来長崎市街地に近接した長崎港奥部に位置し狭隘で、漁港機能、市場機能が低下したため、長崎市中心部から西へ20kmの郊外の三重地区に漁港機能のほとんどを移し、平成元年9月に全国最大規模の漁港として供用開始し同時に魚市場も移転したが、長崎市中心部からの交通アクセスと県外消費地への漁獲物の輸送が大きな課題であり、本事業は自動車専用道路と直結する全長6.9kmの臨港道路を整備したものである。

事業の概要

本事業は、全長6.9kmのうち昭和63年7月に供用開始した4kmを除く残り2.9kmの事業で、昭和62年に調査に着手し、事業費115億円をもって平成11年3月10日に完成した。

事業の特徴

当事業実施区間は、急峻な山や深い谷間を通るルートで軟弱な地盤も多く、施工延長に比して、トンネル3箇所(594m)、橋梁4基(632m)、盛土区間も急傾斜、軟弱地盤であり、擁壁は深礎杭基礎・テールアルメ工法や親



全景(起点側より望む)

杭方式アンカー付土留工・軽量盛土工法など多くの工法を採用しているのが特徴である。具体的内容は次のとおりである。

①トンネル区間

掘削工法は、3本のトンネルがNATOM工法で、兵頭トンネルにおいては、掘削面のすぐ上を国道が通っており、土かぶりが小さいため、安全なパイプルーフ工法を採用した。

②橋梁区間

4基ある橋梁の橋台や橋脚は、ほとんどが基礎に深礎杭を採用した。また、多以良大橋では、橋梁の下に他事業の公園整備計画もあることから高欄は、落下防止柵との一体式を採用し、周辺景観にも考慮した。

③高盛土区間

急峻な山すそを通るため、直壁の擁壁を採用したが、軟弱な地盤や地すべり地域であるため、基礎は深礎杭(最大で直径3m、深さ28m)工法を多用した。また一部区間では、土圧の軽減と工期短縮のため軽量盛土材を使用した。

④交通安全と情報の提供

本臨港道路は、漁獲物の輸送のみならず、長崎市北西部及び西彼半島地域にとっては、重要なバイパス道路としての位置付けもあり、臨港道路全区間(6.9km)を対象に、道路情報板を設置し、通行規制等の交通情報を一早く提供できるように整備した。



位置図

北九州港西海岸地区第一船溜まり周辺整備

受賞機関 北九州市港湾局建設部

はじめに

北九州港西海岸地区（門司港地区）は、明治22年の開港以来、九州の玄関口として、また大陸貿易の拠点として栄えた地域である。

北九州市は、昭和63年に『水辺と緑とふれあいの国際テクノロジー都市へ』を基調テーマとする北九州市ルネッサンス構想を策定し、そのプロジェクトのひとつとして「門司港駅」、「旧三井倶楽部」、「旧門司税関」等の歴史的建造物の保存と水辺を生かしたウォーターフロントの開発を行うとともに、これらの資源を生かした新しい街づくりを目指して「門司港レトロ事業」が進められている。

特に、第一船溜り周辺ではその長い歴史と関門海峡の優れた自然景観を生かし、快適で歴史と自然とが融合した観光拠点づくりのための整備を進めた。

事業の概要

第一船溜り周辺整備は、平成元年度より着手し、親水緑地、跳開式歩行者専用橋の整備や旧門司税関の改修を行うとともに民活によるホテル・複合商業施設が建設され、平成10年度末に、ほぼ船溜り周辺の整備は完成した。

事業の特徴

門司港地区の整備方針は、①歴史的な資産の継承と保存活用、②港を生かした美しい景観の創造、③快適な歩

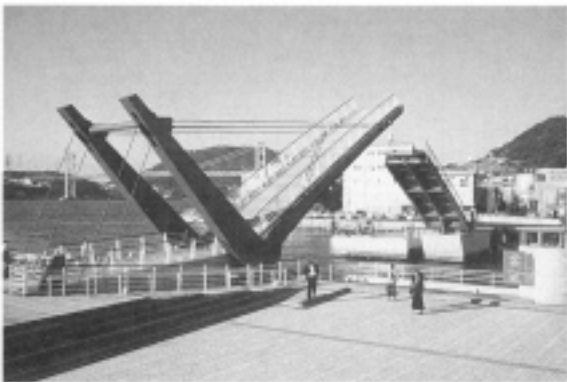


位置図

行者空間・水際の整備、④民活による新たな魅力施設の導入、である。歴史的な建造物・港湾施設等の環境資産と関門海峡を望む優れた景観資産を生かしたデザインを指向するとともに、素材も可能な限り歴史（時間の経過、時を刻む）に耐えうる、自然のものを使用する等、歴史と自然の調和に配慮した整備を行っている。

第一船溜り周辺では、公共で歴史的建造物の中でも数少ない明治時代に建造された赤レンガ造りの「旧門司税関」の保存・改修と雄大な関門海峡を眺望できる歩行者専用跳開式可動橋「ブルーウィングもじ」、潮の干満によって海水が出入りする親水緑地を整備し、また民活により門司港レトロ地区の核施設で、デザイン的にも歴史を感じさせる門司港ホテルや、複合商業施設『海峡プラザ』が建設されている。これらにあわせて、夜の水辺を淡い光で彩るガス灯を配置したプロムナードを整備し、観光資源豊かな第一船溜り周囲を回遊できるようになっている。

このように第一船溜り周辺は、歴史と自然とが調和した快適な都市空間が創出され、また観光・宿泊・ショッピング等の施設が複合・集約した門司港レトロ地区の中核を形成している。今後、より多くの観光客が訪れ、ますます賑わいのある地区となることが大いに期待されている。



はね橋「ブルーウィングもじ」

あいおいこう 相生港海岸高潮対策事業「ペーロン護岸」

相生市
受賞機関 兵庫県土木部港湾課
兵庫県上郡土木事務所

はじめに

相生湾は兵庫県の南西部、戦前から造船の町として栄えた相生市街地のほぼ中央部に位置し、湾内は奥行き約6km、幅約2kmで、南に向かって東西に海岸線が延びている。本事業実施箇所は、湾の奥まった所で相生市街地のメインストリートが海と出会う場所に位置し、毎年5月の最後の土曜日から「相生ペーロン祭」が開催されている。土曜日には花火大会、日曜日には本番のペーロン競漕を中心とした数多くの行事が行われているが、当箇所は絶好の観覧箇所であることから、通称「ペーロン護岸」と呼ばれている。この護岸の完成によって県民の生活を守り、地域住民の安らぎ、さらに「相生ペーロン祭」の中心的な場となり、多目的に利用され、地域の発展に大きく寄与することを期待している。

事業の概要

相生港海岸高潮対策事業（旭地区）として、平成3年度から着工し、総事業費約11億円をかけて平成10年4月に竣工した。5月には完成式典を行った。施工にあたっては、国道250号沿いの湾岸に延長380mにわたって老朽化した護岸の改良を進めてきたが、現場は軟弱地盤であったため、不等沈下しないよう沈下量の計測を行いながら護岸本体の施工を行った。

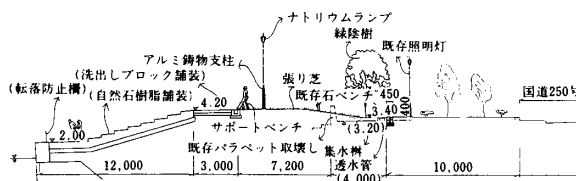
事業の特徴

①緩傾斜構造の採用

当護岸前の海面は例年ペーロン祭りのメインであるペーロン競漕のコースになっているため、護岸を緩やかな階段護岸にし、3カ所に半月形に張り出したベランダを設けて、ペーロン祭りの観覧席として利用できるようにした。また、高齢者や身体障害者の方でも水辺に近づけるように2カ所にスロープを配置してバリアフリー海岸の整備を行い、水際には荒波をデザインした転落防止柵を設置した。さらに、階段部には黒色タイル張りスタートラインの位置表示や、背後の緑地にはワシントンヤシを50m間隔で植栽するなど、ペーロン競漕の距離目標となるよう配慮した。

②修景の採用

護岸の修景においては、表法覆の一部にインターロ



利用断面図



ペーロン祭りの絶好の観覧箇所



階段護岸を観覧席として利用



スロープと転落防止柵

ッキングを用いて波のイメージを表し、水叩部にも同様にインターロッキングを用い、大きな矩形を組み合わせることでフランス式庭園のイメージを表している。また、デザイン平板を用いて市木の「椿」、「相生ペーロン祭」、県花の「ノジギク」を描いている。

③市街地公園との一体整備

当護岸の背後は「相生ポート公園」として別途整備を進めており、相生市とも連携して市により照明灯や彫刻が設置されている。ペーロン護岸の整備はこれらの公園整備と一体的に進めており、市街地に近いことから以前にも増して市民が水辺に親しみやすくなった。

受賞賛助会員 ㈱大本組

自然界と共存した海水浄化機能を付加した港湾施設

受賞機関 運輸省第三港湾建設局神戸調査設計事務所

はじめに

礫間接触酸化法は礫表面等に生息する微生物による生物的浄化及び礫との接触・沈殿による物理的浄化により、水中の無機性・有機性の懸濁固形物質等を除去する手法である。

この手法を港湾構造物に適用することは、防波や船舶係留などの機能に加え、低コストで海水浄化機能の付加が可能となり、環境共生型港湾施設という新しい港湾施設の姿として期待される。

調査の概要

平成5年度には、現地実験施設に関する基本計画を検討し、兵庫県尼崎市東堀運河に実験水路を建設した。平成6年度から7年度には、その水路において実海水を用いて浄化実験を実施し、平成8年度にはその結果を踏まえて「礫間接触酸化法を適用した施設の計画・設計の手引き」を取りまとめた。

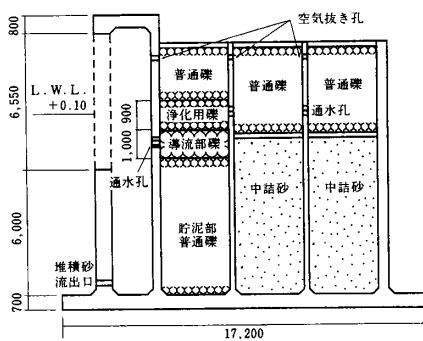
平成9年度には具体的な適地での港湾構造物の設置を想定した検討を行い、同法の実海域での適用に向けた準備を整えた。

検討の内容

①水路による浄化実験

流水形態、流量、滞留時間等の要素を変化させた実験を行い、各種条件下における浄化能、浄化における物質収支、浄化機能の維持等に関し以下に述べる成果を得た。

- ・濁度を最大で80%低下させることができる。



実海域での適用に向けた提案断面



実験水路の礫充填状況

- ・SSを60~70%除去できる。
- ・CODを10~30%減少させることができる。
- ・時間経過に伴う目詰まり対策として、大礫の使用、往復流の活用が有効である。

②港湾施設への適用に向けた検討

礫間接触酸化法を有効に作用させるためには、礫間に海水を充分通水させることが重要となる。そのため、港湾施設への適用にあたっては、適用場所の物理的条件、対象施設の構造形式等の条件から、岸壁・護岸においては往復流の検討、防波堤においては一方向流の検討等を行う必要がある。また、自然エネルギーの利用、メンテナンスフリー等によるコストの低減が重要である。今回、これらの対策として以下のことを検討した。

模型によりケーソン隔室内への水の挙動について検証し、最も効率よく海水の交換が行われ、死水域ができていく断面について検討した。さらに維持管理の面から導流部への大礫の配置、貯泥部の設置等を検討し断面を提案した。

おわりに

今後、これらの成果をもとに礫間接触酸化法を適用した構造物が施工され、環境共生型港湾施設としての機能を十分に果たすことを期待するものである。

愛媛県公共投資評価指標策定

受賞機関 愛媛県土木部

はじめに

近年の社会経済情勢の変化の中、公共事業のあり方について様々な観点から厳しい批判があり、本県においても公共事業の効率的・効果的な実施、公共事業に対する県民からの信頼性向上を図ることを目的に、平成10年度に「愛媛県公共投資評価指標」の策定を行った。

調査研究の概要

平成9年10月に松山大学の青野勝広教授を会長に、東北大学の森杉壽芳教授を副会長にして、学識経験者や専門家等の12名で構成した「愛媛県公共投資評価指標検討委員会」を設置し、約1年間で4回の委員会開催や、様々な試行を重ね、平成10年12月に本評価指標を策定したものである。

本調査研究の特徴

1. 対象事業

本評価指標の対象事業は、本県の農林水産部、土木部が所管する公共事業のうち、「小規模な事業」、「災害復旧事業」、「維持修繕事業」及び大規模プロジェクトなどを除く全ての県事業や県費負担のある市町村事業、県費負担はないが県を通じて国に申請を行う市町村事業である。

2. 基本的な考え方

本評価指標では、5つの視点に分類した評価軸のうち、「公共事業としての妥当性」を除く4つの評価軸の下にその目的を事業内容ごとに特徴的に表す18の評価項目を選定した。(表-1)

これらを分析シート(共通:表-2)とワークシート(各事業別)に事業箇所ごとに担当者が5段階で点数を記入し、合計点の高い事業箇所を優先させるという序列化手法に準じたシステムである。

特に、本県の多様な地域性を考慮し、項目の中に「地域間格差の是正」を設け、山村、離島といった条件不利地域振興の地域指定状況を盛り込む等配慮するとともに、費用便益分析も18項目のうちの一つとして取り扱っている。なお、本評価指標は、公共事業の再評価の審議資料としても利用している。

3. その他

本評価指標は、平成11年度当初予算における県単独事業から運用を始めており、現在、評価結果の公表について検討中である。

今後、県民の様々な意見やその時々の方針、社会経済情勢、新たな研究成果などを反映し、更により良いものへとフォローアップしていく必要があると考えている。

表-1 評価軸・評価項目の分類

評価軸	評価項目	説明	
公共事業としての妥当性	公共事業として実施することの妥当性	公共事業または民間事業のいずれで実施することが妥当か。また、公共事業として実施する場合、国、県、市町村のいずれが実施すべき事業であるか。	
I 地域と住民の状況	①地域の整備状況	県民生活を営む上で最低限必要な水準に達しているか。	
	②地域間格差の是正	県内他地域と比較して、社会資本整備状況などの面で支援すべき地域か。	
	③個人間格差の是正	身体的ハンディキャップや所得格差などの個人の社会的公平性を確保できるか。	
	④その他	事業実施にあたり考慮すべき事業箇所の地形や自然状況等	
II 事業の効果	⑤費用便益分析	最も適切な指標であるが、すべての事業に対して手法が確立しているわけではない。ここでは、様々な手法のうち、費用便益比を用いている。	
	⑥生産の向上	社会資本の利用者や企業の生産効率の向上に関連する効果	
	⑦輸送の向上	社会資本の利用者の移動や荷物の輸送の効率に関する効果	
	⑧安全性の向上	災害や事故の防止に関連する効果	
	⑨環境の向上	身近な生産環境や自然環境を改善する効果	
	⑩生活の向上	生活をする上での快適性の向上や地域文化の継承・創出に関する効果	
	⑪資源の創出	新たな資源を創出したり、リサイクルにより効率的な資源利用を行うことによる効果	
	⑫行政事務の効率化	行政事務にかかる費用を節減する効果	
	⑬受益者の広がり	必ずしも受益の大きさだけではなく、多くの受益者(住民・企業等)におよぼされる効果やその程度	
	⑭地域経済の活性化	地域の産業活動の生産増やこれに伴う住民の所得増加、雇用増加などの効果	
	III 上位計画・他計画との関連性	⑮関連計画における位置づけ	上位の計画に位置づけられているか。他のプロジェクトの効果を発揮する上で必要であるか。
		⑯効率的な事業実施	同時施工や一体的整備などにより効率的な整備が進められるか。
	IV 事業の円滑な実施	⑰計画の熟度	計画の熟度は高いか、用地の確保が期待できるか、地元や市町村の協力が可能か。
		⑱資金の状況	受益者からの財源の確保の状況

表-2 愛媛県公共投資評価指標分析シート

記入日	平成	年	月	日	No.1					
事業名	事業					継続・新規	事業種別	単独・補助		
工事番号										
事業地点・区間	着手		完了予定							
事業年度	平成		年度		～平成		年度			
事業概要										
事業費 (単位:千円)	H9以前		H10		H11以降		合計			
評価軸	項目別点数								合計	
	地域と住民の状況	① 地域の整備状況								点
		② 地域間格差の是正								
		③ 個人間格差の是正								
		④ その他								
	事業の効果	⑤ 費用便益分析								点
		⑥ 生産の向上								
		⑦ 輸送の向上								
		⑧ 安全性の向上								
		⑨ 環境の向上								
		⑩ 生活の向上								
		⑪ 資源の創出								
		⑫ 行政事務の効率化								
		⑬ 受益者の広がり								
		⑭ 地域経済の活性化								
	上位計画・他計画との関連性	⑮ 関連計画における位置づけ								点
		⑯ 効率的な事業実施								
	事業の円滑な実施	⑰ 計画の熟度								点
⑱ 資金の状況										
総得点									点	
その他特記事項										
備考										