

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

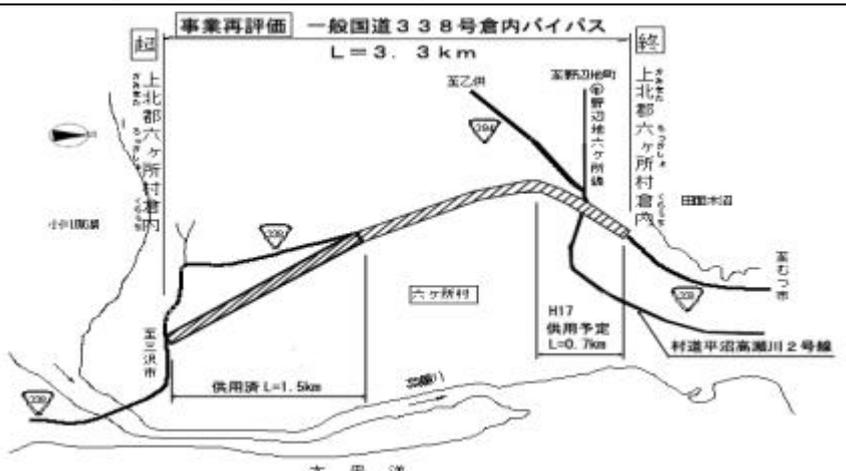
| | | | | | | |
|--------------------------|--|---|---|--------------|-------|---------|
| 事業名 | 一般国道58号 恩納南バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 沖縄総合事務局 |
| 起終点 | 自：沖縄県恩納村字南恩納 至：沖縄県恩納村字仲治 | | | 延長 | 6.5km | |
| 事業概要 | <p>一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、沖縄海岸国定公園に指定されている美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチ等が集中している本県有数のリゾート地であり、恩納村内の夏季観光シーズンにおける交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。</p> | | | | | |
| H2年度事業化 | 都市計画決定 不用 | H5年度用地着手 | H7年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 約250億円 | 事業進捗率 | 4.4% | 供用済延長 | 0.4km | |
| 計画交通量 | 39,200台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C （絶対）10.5 （相対）23.9 | 総費用 （絶対）119/271億円 （事業費）98/249億円 （維持管理費）22/22億円 | 総便益 （絶対）2,854/2,854億円 （走行時間短縮便益）2830/2830億円 （走行費用減少便益）27/27億円 （交通事故減少便益）-2/-2億円 | 基準年 平成16年 | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（並行する現道区間の渋滞損失時間がする） 物流効率化の支援（農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる） | | | | | 他6項目に該当 |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>恩納村を含む北部12市町村で構成される北部市町村会及び北部振興会等より、整備促進要望を受けている。 （平成16年11月29日）</p> | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <p>国道58号現道部については交通量が増加しており、一層の整備促進が求められている。 （交通量$T=85=14,960$台/日$\rightarrow T=99=22,086$台/日 混雑度$K=1.67$） 恩納南バイパス沿線に沖縄科学技術大学院大学の建設が決定している。</p> | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <p>全体事業費での進捗率は40%、用地買収の進捗率が59%である。 今後は、残事業の橋梁工事（6橋梁中残り3橋）及び改良工事（2.0Km）について事業進捗を図る。</p> | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | <p>用地買収及び地元協議等が難航し、工事進捗が遅れが生じている。 今後、用地買収及び地元協議を進め工事の進捗を図る。</p> | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | <p>幅員構成の見直し及び建設残土の再利用等により、コスト縮減を図る。</p> | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

| 事業名 | | 一般国道338号 倉内バイパス | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 青森県 | | | | | | | | | | |
|--|-------|--|---|--|--------|---|-----|---------|-------|---------|-------|--|--|--|--|--|--|
| 起終点 | | 自：青森県上北郡六ヶ所村倉内 至：青森県上北郡六ヶ所村倉内 | | 延長 | 3.3 km | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道338号は、北海道函館市を起点とし、青森県上北郡下田町に至る延長約22.9 kmの幹線道路である。倉内バイパスは、人家連担部で幅員狭小な交通の隘路区間を解消し、加えて堆雪帯の設置により冬期間においても、安全で円滑な交通確保を目的とした、延長3.3 kmの4車線（暫定2車線）道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S55年度事業化 | | S61年度都市計画決定 （年度変更） | | S55年度用地着手 | | S59年度工事着手 | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | | 25億円 | | 事業進捗率 | | 75% | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | | 8,100台/日 | | 供用済延長 | | 1.5 km | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | | B/C （事業全体） 5.4 （残事業） 5.1 | | 総費用 （残事業）/（事業全体） 7/34億円 事業費：5/30億円 維持管理費：2/4億円 | | 総便益 （残事業）/（事業全体） 36/185億円 走行時間短縮便益：36/180億円 走行費用減少便益：0/6億円 交通事故減少便益：0/-1億円 | | | | | | | | | | | |
| 基準年 | | 平成16年 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ・安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設（八戸市民病院）へのアクセス向上） ・個性ある地域の形成（主要な観光地である下北半島国定公園へのアクセス向上） 他9項目に該当 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 一般国道338号は、地域交流の促進、下北半島周遊観光の拡大等の重要な役割を果たすことが期待されており、十和田市、三沢市をはじめとする関係2市9町2村の首長で構成する上北地方行政連絡協議会より、早期整備の要望（平成16年10月13日）を受けている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 新幹線八戸駅開業に伴う下北半島国定公園への観光の観点から、道路整備の必要性は高まっている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 現在までに起点側1.5 kmを供用済みである。残る1.8 km区間については、一部用地補償交渉が難航し長期間を要したが、平成17年度には終点側0.7 km区間について部分供用を図る予定である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後は、未供用区間の用地買収の進捗に努め、早期に全線供用を図る予定である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 再生砕石、再生合材を積極的に利用し、コスト縮減を図っている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | | 事業継続 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要図  | |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>凡</th> <th>例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>■</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>■ ■ ■ ■</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>▨ ▨ ▨ ▨</td> <td>再評価箇所</td> </tr> <tr> <td>▨ ▨ ▨ ▨</td> <td>うち供用中</td> </tr> </tbody> </table> | | 凡 | 例 | ■ | 供用中 | ■ ■ ■ ■ | 事業中 | ▨ ▨ ▨ ▨ | 再評価箇所 | ▨ ▨ ▨ ▨ | うち供用中 | | | | | | |
| 凡 | 例 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■ | 供用中 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■ ■ ■ ■ | 事業中 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ▨ ▨ ▨ ▨ | 再評価箇所 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ▨ ▨ ▨ ▨ | うち供用中 | | | | | | | | | | | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木克宗

| | | |
|---|--|---|
| 事業名 一般国道294号 稲沢拡幅 | 事業区分 一般国道 | 事業主体 栃木県 |
| 起終点 自：栃木県那須郡黒羽町寒井 至：栃木県那須郡那須町稲沢 | 延長 | 5.2 km |
| 事業概要 一般国道294号は、千葉県柏市を起点として、本県東部を縦断し、福島県白河市を經由し会津若松市に至る幹線道路である。また、八溝地域をはじめとする沿線地域の観光産業や、地域の人々の日常生活を支える重要な路線でもある。稲沢拡幅は、黒羽町寒井から那須町稲沢に至る5.2 kmの区間で、道路の幅員が狭くカーブがきつい箇所があること、歩道が未整備であること、現道の余笹川に架かる余笹橋が老朽化していることなどから、通過車両の円滑な交通や歩行者自転車等の安全確保を目的とし延長5.2 kmの2車線道路である。 | | |
| H2年度事業化 | 都市計画決定なし | H3年度用地着手 |
| H4年度工事着手 | | |
| 全体事業費 48.0億円 | 事業進捗率 88% | 供用済延長 4.0 km |
| 計画交通量 5,100～9,900台/日 | | |
| 費用対効果分析結果 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 7/18 億円 (事業費：5/16 億円 維持管理費：2/2 億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 111/111 億円 (走行時間短縮便益：93/93 億円 走行費用減少便益：15/15 億円 交通事故減少便益：3/3 億円) |
| 基準年 平成16年 | | |
| 事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（JR那須塩原駅や福島空港等へのアクセスが向上する） ・物流効率化の支援（常陸那珂港へのアクセス向上及び農林業の流通の利便性が向上する） 他16項目に該当 | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 稲沢拡幅は、通過車両の円滑な交通、地域交流の促進等に重要な役割を果たすことが期待されており、黒羽町をはじめとする関係9市10町5村の首長で構成される国道294号建設期成同盟会より早期整備の要望（平成16年8月5日）を受けている。 | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 特になし。 | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 那須町側の約3 kmを平成11年4月に供用をし、さらに約1.0 kmを平成15年1月までに供用を図ったところである。残事業区間は屈曲した現道を迂回する1.2 kmのバイパスであり、橋梁・トンネルが含まれている。 | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 トンネル坑口部の、1名の地権者の協力が得られなかったことによる。今後、任意交渉を進めるとともに、収用の手続きも進め、平成17年度にトンネル工事に着手し、平成18年度に供用を図る。 | | |
| 施設の構造や工法の変更等 ・トンネル掘削や他工区からの発生土を盛土材に使用しコスト縮減を図る。 ・那須黒羽橋上部工に耐候性鋼材を使用し維持管理費のコスト縮減を図る。 | | |
| 対応方針 | | |
| 対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | |
| 事業概要図 | | |
| | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | |
|---|------------------------------------|---|---|---------------------|------|
| 事業名 | 一般国道354号 <small>おおた</small> 太田バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 群馬県 |
| 起終点 | 自：群馬県太田市大字細谷町 至：群馬県太田市大字福沢町 | 延長 | 0.7 km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| 一般国道354号は群馬県高崎市を起点とし、埼玉県を経て茨城県鹿島郡大洋村に至る延長206kmの幹線道路である。太田バイパスは、群馬県高崎市栄町を起点とし同県邑楽郡板倉町板倉に至る「東毛広域幹線道路」の一部であり、現道354号の交通渋滞解消と沿線市街地の生活環境改善を目的としたバイパスである。 | | | | | |
| H7年度事業化 | S53年度都市計画決定 (H10年度変更) | H9年度用地着手 | H13年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 24億円 | 事業進捗率 | 65% | 供用済延長 | 0 km |
| 計画交通量 | 36,300台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 6.2 (残事業) 31.1 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 5/25億円 (事業費：4/24億円) (維持管理費：1/1億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 155/155億円 (走行時間短縮便益：152/152億円) (走行費用減少便益：4/4億円) (交通事故減少便益：0/0億円) | 基準年 平成16年 | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(整備により現道の路線バスの利便性が向上する) ・災害への備え(第2次地震防災緊急事業5箇年計画での位置づけ路線) <p style="text-align: right;">他4項目(定量的評価項目を含む)</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| 太田バイパスは、東毛広域幹線道路の一部であり、伊勢崎市をはじめとする関係13市町で構成する広域幹線道路建設促進連絡協議会より早期整備の要望(平成16年11月10日)を受けている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | |
| 事業着手後においても、現道付近の渋滞は解消されていない。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | | | | |
| 一部において用地補償交渉が難航したが、現在は、全面的に改良工事に着手できる状況となっている。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | |
| 本線にかかる用地買収は平成16年度に完了する見込みであり、来年度は改良工事を促進し、平成17年度の供用開始を目指す。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | | | | | |
| 対応方針 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | | | | | |
| 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | |
| | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
担当課長名：鈴木 克宗

| 事業名：一般国道419号梅坪 ^{うめひら} 拡幅 | 事業区分：一般国道 | 事業主体：愛知県 | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|--------------|-------|--|------|--|--|--|--|--|--|
| 起終点：自：愛知県 ^{あいち} 豊田 ^{とよた} 市上原 ^{じやまはら} 町 至：愛知県 ^{あいち} 豊田 ^{とよた} 市陣中 ^{じんちゆう} 町 | | 延長：2.3 km | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道419号は、岐阜県瑞浪市を起点とし、愛知県高浜市に至る延長約62kmの主要幹線道路である。このうち、豊田市中心地に隣接する梅坪拡幅は、豊田市北部の開発に起因して増加する中心市街地への大量の交通を処理する延長2.3kmの4車線化事業である。 | | | | | | | | | | | | | |
| H2年度事業化 | H元年度都市計画決定 (H年度変更) | H2年度用地着手 | H7年度工事着手 | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約96億円 | 事業進捗率 | 52% | 供用済延長 | 0.7km | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 26,300台/日 | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 3.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 36/69 億円 (事業費：35/68 億円 維持管理費：1/1 億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 219/219 億円 (走行時間短縮便益：213/213 億円 走行費用減少便益：5/5 億円 交通事故減少便益：1/1 億円) | 基準年 平成16年 | | | | | | | | | |
| | (残事業) 6.1 | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ・災害への備え（緊急輸送道路としての位置づけあり） ・都市の再生（区画整理の沿道まちづくりとの連携あり） | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 一般国道419号梅坪拡幅は、交通渋滞の緩和、豊田市と藤岡町、小原村を結ぶ南北方向の広域アクセス支援、東海環状自動車道（仮）藤岡ICへのアクセス支援に重要な役割を果たすことが期待されており、豊田市及び地元経済界等から構成される豊田市幹線道路整備促進協議会より早期整備の要望（平成16年5月）を受けている。 | | | | | | | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 一部供用区間においては土地区画整理事業の進捗に伴い沿道開発が進んでおり、交通渋滞はますます深刻化している。 | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 土地区画整理事業関連区間においてはH15年度に用地買収が完了し、その内0.8kmが供用済み、0.5kmをH17年度に供用予定である。また、残る1.5kmにおいては、H17年度に事業着手予定である。 | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 補償形態等の交渉に時間を要した土地区画整理事業の遅れに伴い、梅坪拡幅も全線供用予定年度を平成24年度に見直している。 | | | | | | | | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 新工法による大規模なコスト縮減は無いが、路床安定処理の採用、再生砕石・再生As等の使用によりコスト縮減を図っている。 | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性が増大していると考えられる。 | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="2">凡 例</th></tr> <tr><td>供用中</td><td style="background-color: #cccccc; width: 20px;"></td></tr> <tr><td>再評価箇所</td><td style="background-color: #e0e0e0; width: 20px;"></td></tr> <tr><td>内供用中</td><td style="background-color: #f0f0f0; width: 20px;"></td></tr> </table> | 凡 例 | | 供用中 | | 再評価箇所 | | 内供用中 | | | | | | |
| 凡 例 | | | | | | | | | | | | | |
| 供用中 | | | | | | | | | | | | | |
| 再評価箇所 | | | | | | | | | | | | | |
| 内供用中 | | | | | | | | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | | |
|---|--|---------------------------------|--|-------|---------------|-------|
| 事業名 | 一般国道477号 四日市湯の山道路（延伸） <small>よっかいちゆのやまどうろ（えんしん）</small> | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 三重県 |
| 起終点 | 自：三重県三重郡菟野町潤田 <small>みえ こもの うるた</small> 至：三重県度会郡菟野町音羽 <small>みえ こもの おとわ</small> | | | 延長 | 1.9 km | |
| 事業概要 国道477号は、三重県四日市市を起点とし、滋賀県、京都府を経て大阪府池田市へ至る202 kmの幹線道路で、県内では菟野町と四日市市を連絡し、地域の東西軸を構成する道路です。 三重県北勢地域においては、第二名神高速道路や東海環状自動車道などの高速道路網の整備が進むなか、当路線は、第二名神高速道路、東名阪自動車道の2つの高速道路と四日市の市街地を結び新たな広域ネットワークの構築をはかります。 四日市湯の山道路「延伸工区」は、バイパスとして現在事業化されている9 kmの区間のうち、国道306号から菟野IC（仮称）までの1.9 kmの区間です。 当該工区の整備により、第二名神高速道路の菟野IC（仮称）と接続することから北勢地域の道路利用者の利便性の向上、産業の生産性の向上をはかるとともに、社会生活圏の拡大をはかり、地域の発展に大きく寄与するものと期待されています。 | | | | | | |
| H12年度事業化 | | H6年度都市計画決定 | | 用地未着手 | | 工事未着手 |
| 全体事業費 | | 約70億円 | | 事業進捗率 | 1% 供用済延長 0 km | |
| 計画交通量 | | 11,588 台/日 | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C | 総費用 | 総便益 | | 基準年 | |
| | 7.3 | 51億円 （事業費：49億円 維持管理費：2億円） | 371億円 （走行時間短縮便益：347億円 走行費用減少便益：18億円 交通事故減少便益：5億円） | | 平成16年 | |
| 事業の効果等 ・物流効率化の支援...特定重要港湾四日市港へのアクセスが見込まれる。 ・個性ある地域の形成...主要な観光地へのアクセス 他5項目に該当 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会（構成：四日市市、菟野町）、国道477号（四日市～竜王間）整備促進期成同盟会（構成：四日市市、菟野町、他滋賀県沿道市町村）が結成されており、事業促進が強く望まれている。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 当事業と併走、接続するため、事業調整が必要な第二名神高速道路の状況は、高速道路整備について、平成13年度から建設見直し議論があるなか未着手の状況である。 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 本年度末で事業進捗1%であり基礎調査を実施中。今後も第二名神と整合させながら着工に向けた調査の必要がある。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 第二名神高速道路の事業遅延に伴う影響。現在、今後の高速道路整備手法が整理されつつあり、また、平成16年6月には暫定2車線から暫定4車線の位置づけとなったことなどから、着工に向けた環境が整いつつある。 | | | | | | |
| 対応方針 | | 事業継続 | | | | |
| 対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | | |
|--------------------------|--|---|---|--------------|------------|--|
| 事業名 | 一般国道269号 天満バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 宮崎県 | |
| 起終点 | 自：宮崎県宮崎市大坪町 至：宮崎県宮崎市松橋 | 延長 | 2.1km | | | |
| 事業概要 | 一般国道269号は、鹿児島県指宿市を起点とし、宮崎県宮崎市に至る延長約170kmの幹線道路である。天満バイパスは、宮崎市街地の交通混雑を解消し、安全で円滑な交通の確保を目的とした延長2.1kmの4車線道路である。 | | | | | |
| H7年度事業化 | S50年度都市計画決定 (H8年度変更) | H8年度用地着手 | H10年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 219億円 | 事業進捗率 | 93% | 供用済延長 | 0.3km(2/4) | |
| 計画交通量 | 43,500台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 10.1 (残事業) 161.5 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 15/241億円 (事業費：15/239億円) (維持管理費：0/2億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 2,439/2,439億円 (走行時間短縮便益：2334/2334億円) (走行費用減少便益：65/65億円) (交通事故減少便益：40/40億円) | 基準年 平成16年 | | |
| 事業の効果等 | ・円滑なモビリティの確保（現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善） ・歩行者・自転車のための生活空間の形成（歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上） 他17項目に該当 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 本路線は、宮崎市街地の交通混雑の解消等に重要な役割を果たすことが期待されており、宮崎市をはじめとする関係1市4町の首長で構成される国道269号早期整備促進期成同盟会より、早期完成の要望（平成16年9月1日）を受けている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 国道269号の交通量は増加しており、交差点での交通渋滞は深刻化している。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 全区間で工事に着手しており、長大橋である天満橋についても橋面工に着手したところである。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 市街地部の事業であり、補償対象物件が多数あることから用地買収に時間を要したが、平成16年度迄にすべて終了しており、平成17年度の全線供用に向け着実に事業は進展する。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 有識者からなる「天満橋周辺景観検討委員会」を設置し、都市景観に配慮した歩道整備等を行っている。 | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。