

| | | |
|---|---|--------------|
| 事業遅延による コスト増 | 費用増加額 -億円 | 便益減少額 -億円 |
| 事業遅延の理由 - | | |
| 交通量変動の理由 - | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（渋滞緩和・事故減少） 都市の再生（沿線地域の工事地価・地方税収入などへの効果） 個性ある地域の形成（高速・路線バスの利便性向上による効果） <p style="text-align: right;">他6項目について効果の発現が見られる。</p> | | |
| その他評価すべきと判断した項目 特になし | | |
| 事業による 環境 変化 | 環境影響評価に対応する項目 【大気質】 ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2：13万トン/年削減 NOX：312トン/年削減 SPM：30トン/年削減 | |
| | その他評価すべきと判断した項目 特になし | |
| 事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）のとおり対応方針を了承 | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 H28 東海環状自動車道（新四日市JCT～東員IC）開通 H29 新名神高速道路（城陽JCT～八幡京田辺JCT、高槻JCT～川西IC）開通 H30 新名神高速道路（川西IC～神戸JCT）開通 H31 東海環状自動車道（東員IC～大安IC）開通 | | |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。 | | |
| 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 事業評価監視委員会の付帯意見のとおり | | |
| 特記事項 特になし | | |

※ 事前は平成27年に実施した四日市JCT～菰野の再評価、及び平成28年度に実施した菰野～亀山西Jの再評価の結果をもとに記載。

※ 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。