

費用便益分析結果(事前) ※1	B/C 2.3	総費用 2,048億円 事業費: 1,757億円 維持管理費: 291億円	総便益 4,744億円 走行時間短縮便益: 3,939億円 走行経費減少便益: 561億円 交通事故減少便益: 244億円	基準年 平成23年
費用便益分析結果(事後)	B/C 2.6	総費用 2,425億円 事業費: 2,009億円 維持管理費: 415億円	総便益 6,377億円 走行時間短縮便益: 5,655億円 走行経費減少便益: 577億円 交通事故減少便益: 145億円	基準年 平成30年
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 —				
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 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 物流効率化の支援 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 都市の再生 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 個性ある地域の形成 IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 災害への備え 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 他15項目について効果の発現が見られる。 				
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: 約2.3万トン/年削減 NO2: 約50トン/年削減 SPM: 約5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				
<ul style="list-style-type: none"> 平成28年 東九州自動車道 北九州JCT~清武JCT間開通 平成30年 新名神高速道路 高槻JCT~神戸JCT間開通 				
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、本区間としては今後事後評価の必要性はないものとする。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
特になし				
特記事項				
特になし				

※1: 事前は平成23年度に実施した東九州自動車道 門川~西都の再評価(全体事業)を記載

※2: 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