



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 関係機関等との協議に時間を要したため。		
交通量変動の理由 完成4車線で計画交通量を推計したが、暫定2車線で供用中		
客観的評価指標に対応する事後評価項目		
① 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未満であった区間の旅行速度の改善状況 （白根交差点～白根日の出交差点）旅行速度 10.8km/h → 26.5km/h ② 物流効率化の支援 ・ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる 約2分短縮（約31分→約29分） ③ 地球環境の保全 ・ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 （整備なし）764.5千t-CO2/年 →（整備あり）762.2千t-CO2/年 約2.3千t-CO2/年削減 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 環境影響評価の対象外事業である。	
	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 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要 ないとした事業者の判断は妥当である。		
事業を巡る社会経済情勢等の変化 事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 費用便益比（B/C）は、1.1で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 本事業を主軸とした交通ネットワークの形成により、目的どおりの機能が発揮されており、今後も引き続き 事業効果の発現が見込まれるため、改善措置の必要性はないと考えられる。		
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた 詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意 した評価に努める。		
特記事項 特になし		

※ 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。