

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 よっかいち 四日市JCT～菟野	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自)三重県四日市市伊坂町 よっかいち いさか 至)三重県三重郡菟野町菅羽 みえ こもの おとわ			延長	14km
事業概要	新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。				
H10年度事業化	H3年度都市計画決定(四日市JCT～四日市北JCT) H6年度都市計画決定(四日市北JCT～菟野)	H20年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	1,530億円	事業進捗率	32%	供用済延長	0km
計画交通量	40,400台/日～52,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C 事業全体) 4.0 残事業) 8.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 782/1,581億円 事業費：629/1,428億円 維持管理費：152/152億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,256/6,256億円 走行時間短縮便益：5,422/5,422億円 走行費用減少便益：615/615億円 交通事故減少便益：219/219億円	基準年	平成27年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	: B/C=8.8 (交通量 +10%)		B/C=7.2 (交通量 -10%)		
事業費変動	: B/C=7.4 (事業費 +10%)		B/C=8.7 (事業費 -10%)		
事業期間変動	: B/C=8.3 (事業期間 -1年)		B/C=7.6 (事業期間 +1年)		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保（現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する）</li> <li>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が見込まれる）</li> <li>個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他12項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>&lt;三重県&gt;「近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～菟野）」は、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーの確保、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、産業支援や地域の活性化に資する道路であるため、事業を継続し、早期完成されるようお願いいたします。また、平成27年9月に発生した法面崩落により、供用が遅延となった四日市JCT～新四日市JCT間についても安全を確保したうえで1日も早く開通できるようお願いします。合わせて、菟野～亀山西JCT間における（仮称）鈴鹿PAスマートIC及び亀山西JCTのフルジャンクション化が本線と同時供用されるようお願いいたします。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）のとおり了承。</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>・前回の再評価時以降、東名阪道四日市JCT～亀山JCTでは、交通量が増加している。また、東名阪道の渋滞対策として、前回の再評価時以降、2012年12月から、四日市JCT付近で暫定三車線運用を開始し、渋滞回数は昨年と比較して減少しているが、依然として渋滞が発生している。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得及び工事実施中</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>今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事着手する予定。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。</p>				
対応方針	<p>事業継続</p>				
対応方針決定の理由	<p>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。</p>				
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。