

一般国道42号
まつさか たき
松阪多気バイパス
(道路事業)

説明資料

平成23年10月7日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道42号 <small>まつさか た き</small> 松阪多気バイパスの事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 費用対効果分析	P 3
3. 前回評価時との比較表	P 4
4. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	
①交通渋滞の緩和	P 5
②交通事故の削減	P 6
③地域経済活性化の支援	P 7
(2) 事業の進捗の見込みの視点	P 8
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
6. 対応方針（原案）	P 1 0

1. 一般国道42号 松阪多気バイパスの事業概要

(1) 事業目的

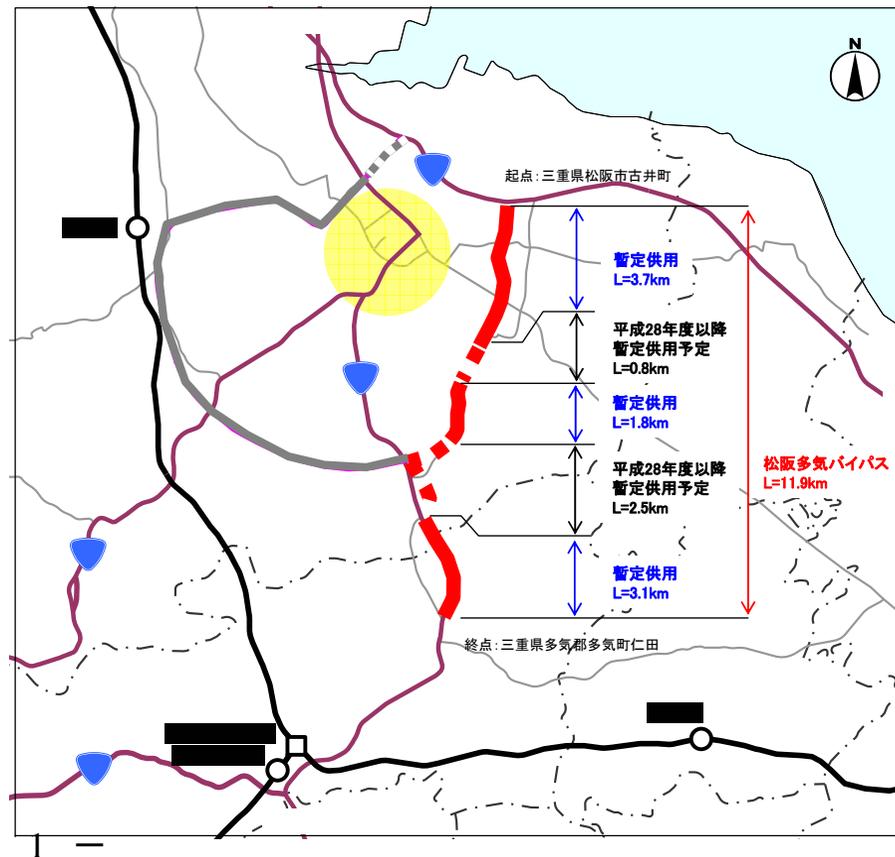
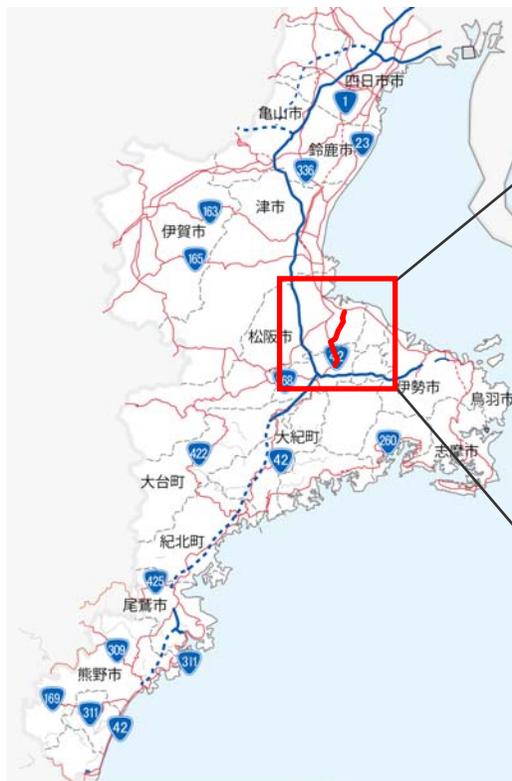
一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし三重県松阪市、尾鷲市、和歌山県新宮市等の主要な都市を経て和歌山市に至る延長約440kmの幹線道路です。

本事業の松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスであり、下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

- ①交通渋滞の緩和
- ②交通事故の削減
- ③地域経済活性化の支援

松 阪 多 気 バ イ パ ス の 全 体 位 置 図

■位置図

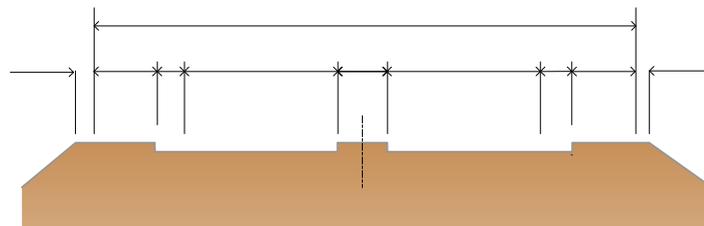


(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道42号 まつさか たき 松阪多気バイパス
- 起終点 : (起点) みえ まつさか こい 三重県松阪市古井町
(終点) みえ たき たき にた 三重県多気郡多気町仁田
- 延長 : 11.9 km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 4車線
- 都市計画決定 : 昭和59年度・昭和61年度
- 事業化 : 昭和62年度
- 用地着手年度 : 昭和63年度
- 工事着手年度 : 平成 3年度
- 前回の再評価 : 平成20年
(指摘事項なし : 継続)
- 全体事業費 : 420億円

標準断面図

■完成断面図



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	■ 走行時間短縮便益:	松阪多気バイパスの整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	■ 走行経費減少便益:	松阪多気バイパスの整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
	■ 交通事故減少便益:	松阪多気バイパスの整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
費用	■ 事業費:	松阪多気バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等)
	■ 維持管理費:	松阪多気バイパスを供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{1,187\text{億円} + 40\text{億円} + 0.32\text{億円}}{566\text{億円} + 50\text{億円}} = \frac{1,227\text{億円}}{616\text{億円}} = 2.0$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{279\text{億円} + 7.3\text{億円} + 1.2\text{億円}}{30\text{億円} + 16\text{億円}} = \frac{288\text{億円}}{46\text{億円}} = 6.2$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

- ・前回の再評価時 全体事業=1.2 残事業=3.9
- ・今回の再評価時 全体事業=2.0 残事業=6.2

【前回再評価からの主な変更点】

1. 将来交通需要推計手法の改善
 - ① 生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)
 - ② 需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H23)
3. 暫定供用を考慮

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考
全体事業費		420億円	420億円	
費用対効果(B/C)		1.2	2.0	
全体事業	総費用 (C)	554億円	616億円	基準年次の変更 暫定供用を考慮
	総便益 (B)	681億円	1,227億円	将来交通需要推計手法の改善 暫定供用を考慮
費用対効果(B/C)		3.9	6.2	
残事業	総費用 (C)	78億円	46億円	基準年次の変更 暫定供用を考慮
	総便益 (B)	308億円	288億円	将来交通需要推計手法の改善 暫定供用を考慮 事業進捗による部分供用
事業を巡る社会情勢等 の変化		松阪市の交通死亡事故 平成20年死者数:14人 10万人当たり死者数全国 ワースト7位	松阪市の交通死亡事故 平成22年死者数:23人 10万人当り死者数全国 ワースト1位	
事業の進捗状況		事業 87% 用地 98%	事業 89% 用地 99%	

4. 評価の視点

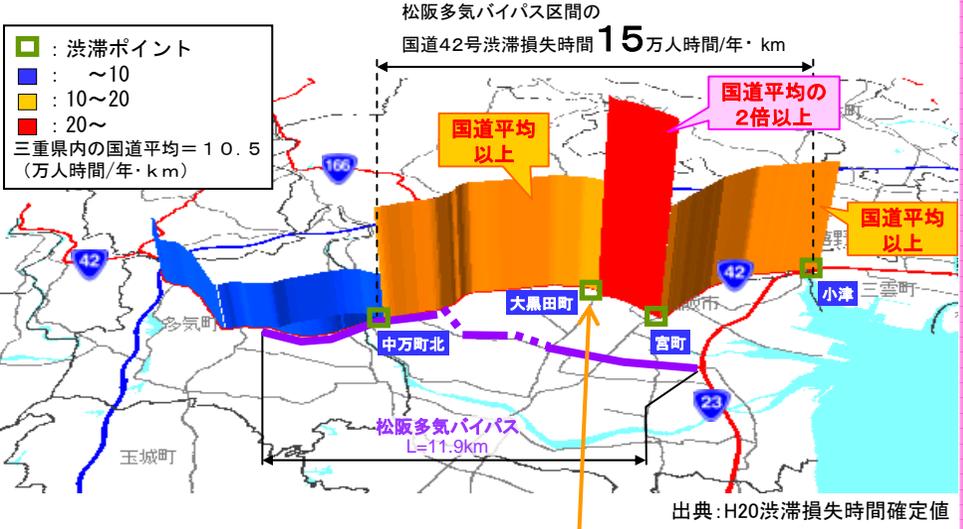
(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和

- 1) 事業を巡る社会情勢等の変化
 - 松阪市の幹線道路は、市街地を迂回する環状道路が未整備であり、国道42号への交通集中により中心市街地で走行速度が10km/h程度まで減少し、慢性的な渋滞が起きています。
- 2) 事業の投資効果
 - 松阪多気バイパスの整備により、交通の分散が図られ、松阪市内の交通集中が緩和されます。

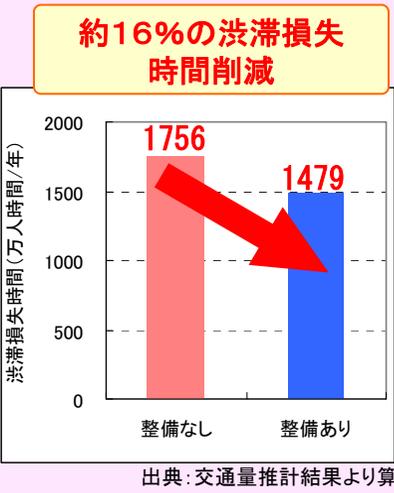
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【松阪市街地の渋滞状況の変化】

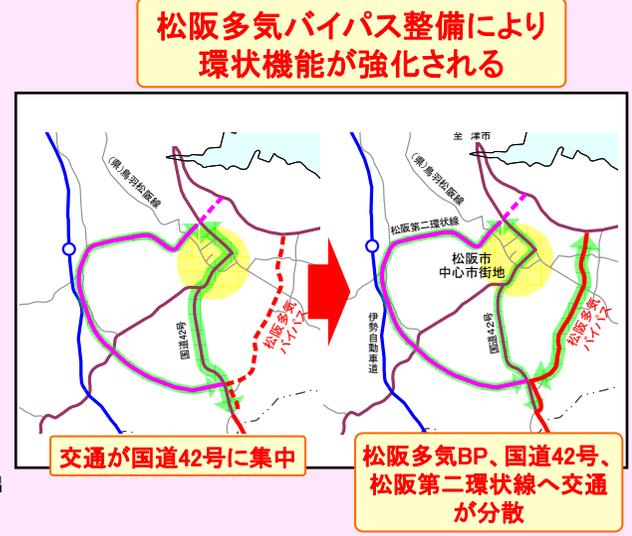


2) 事業の投資効果

【渋滞損失時間の削減】



【バイパス整備による交通分散イメージ】



●● 地域の声 ●●

- ・朝夕のピーク時には、松阪市中心部で大きな渋滞が発生し、通常の所要時間+30分程度の移動時間を見積もって行動しています。(松阪市役所)
- ・松阪市を通過するのに約10kmで50分の所要時間がかかる事があり松阪多気バイパスの供用による混雑緩和に期待しています。(多気町役場)

出典: 紀勢国道事務所調べ

4. 評価の視点

②交通事故の削減

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

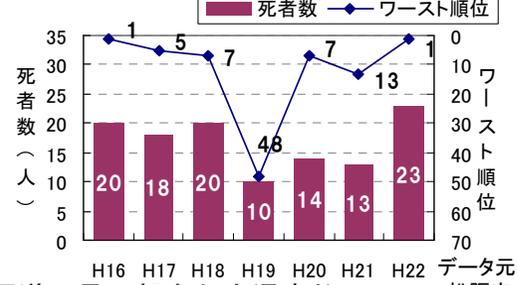
- 松阪市は、平成22年の交通事故死者数が23人となっており、人口10万人以上の都市における10万人当たり死者数が全国ワースト1位です。
- 松阪多気バイパスと並行する国道42号は、死傷事故率が高く、平成17～21年の5年間で9件の交通死亡事故が発生しています。

2) 事業の投資効果

- 松阪多気バイパスの整備により、通過交通や物流交通が松阪多気バイパスへ迂回されることにより、松阪市街地の死傷事故件数の減少が期待されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

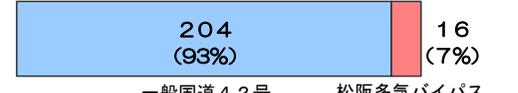
松阪市における事故死者数及び10万人当たり死者数順位の推移



国道42号で起きた交通事故 : 松阪市HP

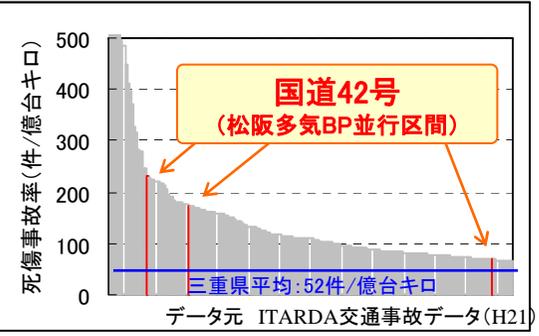


国道42号と松阪多気バイパスで起きた交通事故数の割合

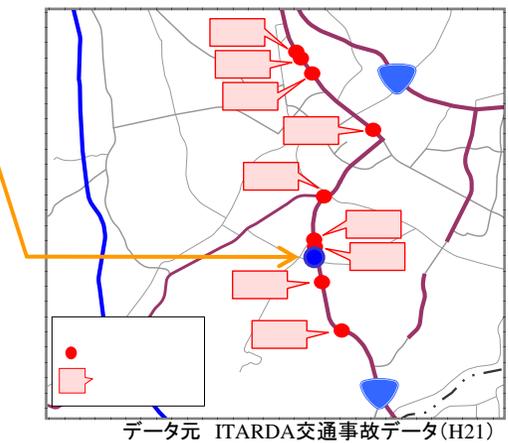


データ元 ITARDA交通事故データ(H18からH21平均)

三重県の死傷事故率



国道42号の交通死亡事故状況

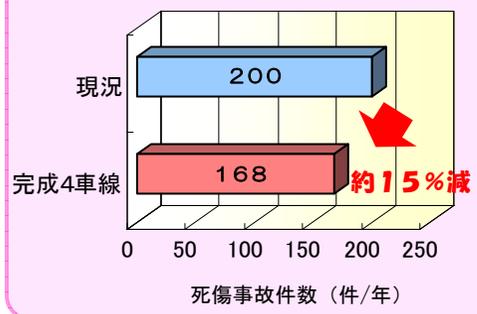


2) 事業の投資効果

【減少が期待される市街地内の死亡事故】



【死傷事故件数】



**松阪多気バイパス整備後
交通死傷事故件数が
約15%減少**

※交通事故統合データベースH8～H21、交通量推計データ
 ※事故件数の算定方法
 現況：交通事故統合データベースによる
 供用後：交通量推計により整備あり・なしにおける事故件数の変化率を求め、現況値に乗じて算定。

4. 評価の視点

③地域経済活性化の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■液晶パネルの出荷額が全国第1位である三重県において、松阪多気バイパス周辺には、液晶関連企業が多数立地しており、県内でも有数の集積地となっています。今後、渋滞緩和を図り、物流機能を強化するため、松阪多気バイパスの整備が必要です。

2) 事業の投資効果

■松阪多気バイパスの整備により、物流拠点へのアクセス性が向上（クリスタルタウン～小津町間 約23分短縮）し、更なる工場や企業誘致が促進されることが期待されます。

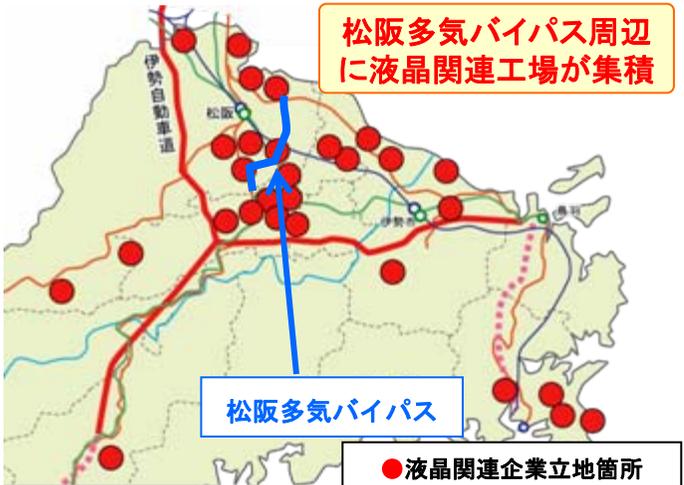
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【液晶パネル出荷額（H21）】



三重県は液晶パネルの出荷額が全国第1位

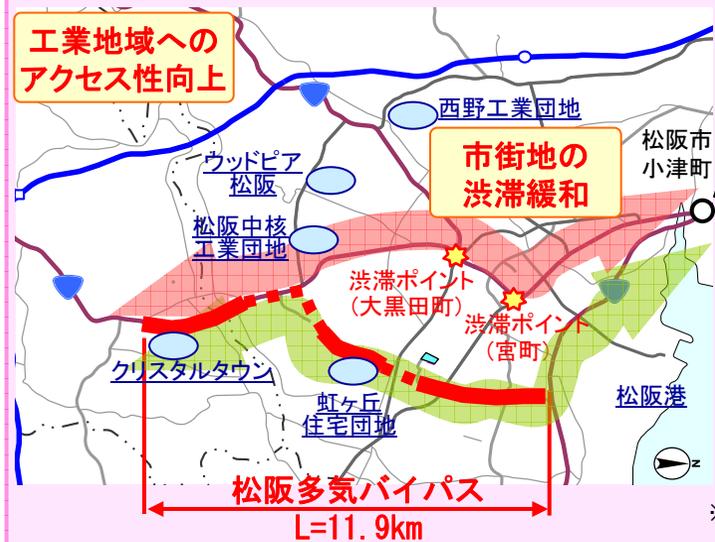
【松阪市周辺における液晶関連企業の集積状況】



松阪多気バイパス周辺に液晶関連工場が集積

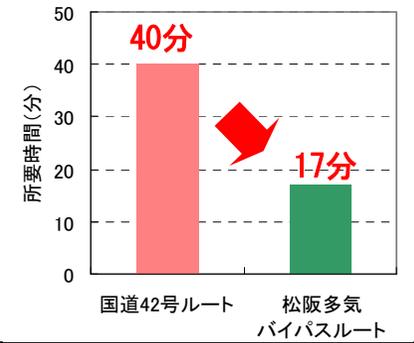
2) 事業の投資効果

【松阪市街地から各方面へのアクセス】



【クリスタルタウン～小津町間の所要時間】

松阪多気バイパスが全線供用されれば約23分の短縮



※松阪多気BP区間は設計速度で走行するとして算出
出典: H21プローブ調査データ

●● 地域の声 ●●

- ・海外貨物の取引港が四日市港なので、国道23号と接続する松阪多気バイパスの物流面の効果は大きいです。(松阪市役所)
- ・商業、工業の両方を備えた複合地域としてクリスタルタウンを整備しています。松阪多気バイパスが供用されれば、物流だけでなく人の流動も活発になると期待しています。(多気町役場)

出典: 紀勢国道事務所調べ

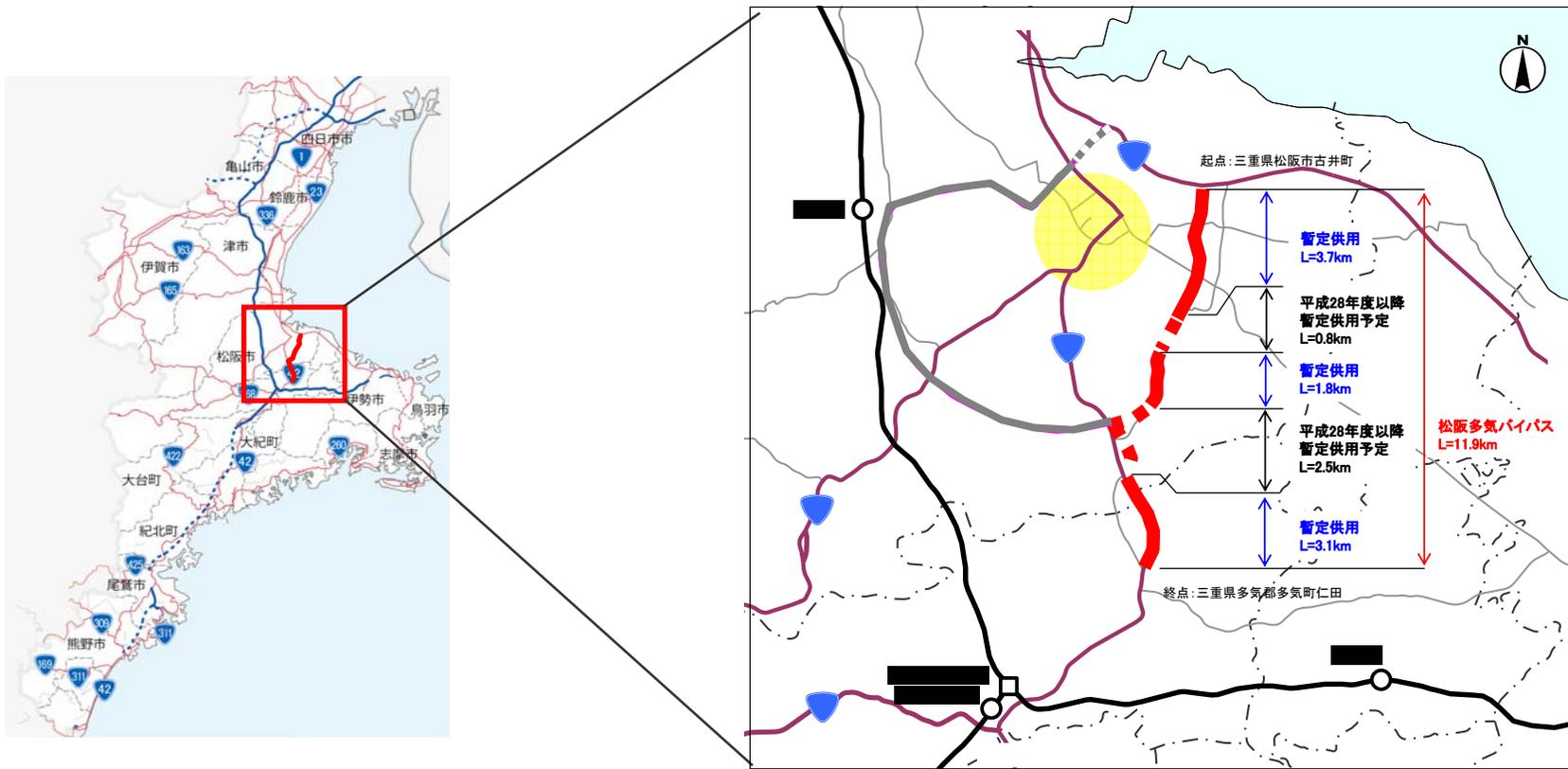
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は89%、用地取得率は99%に至っています（平成22年度末）。
- 松阪市古井町～上川町（L=3.7km）、松阪市上川町～下蛸路町（L=1.8km）、松阪市射和町～多気町仁田（L=3.1km）は暫定2車線供用済み
- （参考）前回評価時： 事業進捗率は87%、用地取得率は98%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 松阪市上川町（L=0.8km）、松阪市下蛸路町～射和町（L=2.5km）は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定しています。



4. 評価の視点

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

■技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

2) 代替案立案等

■松阪多気バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の削減や地域経済活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■三重県の意見

本事業は、慢性的な渋滞や交通事故が多い国道42号において、交通渋滞の緩和や交通事故の削減を図るため、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

平成20年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道42号への交通集中による松阪市街地の慢性的な交通渋滞
- 松阪市は交通死亡事故全国ワースト1位(全国10万人以上都市)であり、特に並行する国道42号で交通死亡事故が多発
- 松阪多気バイパス周辺に液晶関連企業が集積しており、更なる地域経済活性化のため、物流機能強化が必要

2) 事業の投資効果

- 松阪市街地の交通分散が起こり渋滞が緩和し、所要時間が短縮
- 通過交通、物流交通の松阪多気バイパス迂回による松阪市街部の死傷事故件数が減少
- 物流拠点へのアクセス性が向上し、更なる工場や企業誘致が促進される
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 2.0

3) 事業の進捗状況

- 全体の事業進捗率は89%(平成22年度末見込み)
- 用地取得率は99%(平成22年度末見込み)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 松阪市上川町(L=0.8km)、松阪市下蛸路町~射和町(L=2.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
- 松阪多気バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の削減や地域経済活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから一般国道42号 松阪多気バイパスの事業を継続する。