

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道42号 <small>まつさか たき</small> 松阪多気バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県松阪市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田				延長	11.9 km
事業概要 一般国道42号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、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。						
S62年度事業化		S59年度都市計画決定 S61年度都市計画決定		S63年度用地着手		H3年度工事着手
全体事業費	550億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約88%	供用済延長	11.9 km	
計画交通量	27,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.9	134/1,019 億円 事業費：81/917 億円 維持管理費：53/102 億円		535/1,913 億円 走行時間短縮便益：503/1,798 億円 走行経費減少便益：26/108 億円 交通事故減少便益：5.4/6.8 億円		令和2年
(残事業) 4.0						
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.7~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.6~4.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.8~4.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.8~4.2(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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（三重交通飯南松阪高校線等）が存在する ②物流効率化の支援 ・重要港湾（津松阪港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 ④個性ある地域の形成 ・鉄道（JR紀勢線）により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見	
<p>地域から頂いた主な意見等： 一般国道42号松阪多気バイパス整備促進期成同盟会より立体工事の早期完成及び全線4車線化の早期実現の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 事業の継続について異存ありません。 本事業は、国道42号及び松阪市中心市街地部の交通渋滞緩和や交通事故の削減、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、当県と十分な調整をしていただき、朝田町南交差点立体化について着実に整備を推進するとともに、4車線化の整備推進をお願いいたします。</p>	
事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> 「事業継続」することは「妥当」である。 	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> 松阪市街地を迂回する松阪多気バイパスが、平成29年度に全線暫定2車線開通（現道拡幅区間含む）。 松阪多気バイパスの並行区間（旧国道42号）の死傷事故率は、県内直轄国道の約3倍と高い状況であったが、全線暫定2車線開通後には、整備前の5割以下となり大幅に減少。 多気町に、宿泊施設・温浴施設・飲食店・製造販売店・物販店・産直市場・農園等を有する「VISON」が2021年春に開業予定。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> 事業進捗率は約88%、用地進捗率は100%（令和2年3月末時点）。平成29年度に全線暫定2車線開通。 全線4車線化に向けて工事を推進。 	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<ul style="list-style-type: none"> 平成29年度に暫定2車線で全線開通し、全線4車線化に向けて工事を推進。 	
施設の構造や工法の変更等	
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。
事業概要図	
<p>至津市</p> <p>(起点)三重県松阪市古井町</p> <p>松阪市役所</p> <p>(主)鳥羽松阪線</p> <p>松阪市下鴨路町</p> <p>松阪市八木町</p> <p>松阪市朝田町</p> <p>多気町役所</p> <p>至尾鷲市</p> <p>(終点)三重県多気郡多気町仁田</p> <p>暫定2車線開通済 延長7.4km</p> <p>H30.3開通 1.1km</p> <p>H11.2 暫定2車線開通済 延長3.1km</p> <p>現道拡幅 1.4km</p> <p>暫定時現道活用区間</p> <p>一般国道42号松阪多気バイパス 延長11.9km</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道42号松阪多気バイパス 高速道路 一般国道 主要地方道 一般県道 JR線 近鉄線 市町村界 	

※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。