

# 令和6年度 新規事業候補箇所説明資料

## 一般国道29号

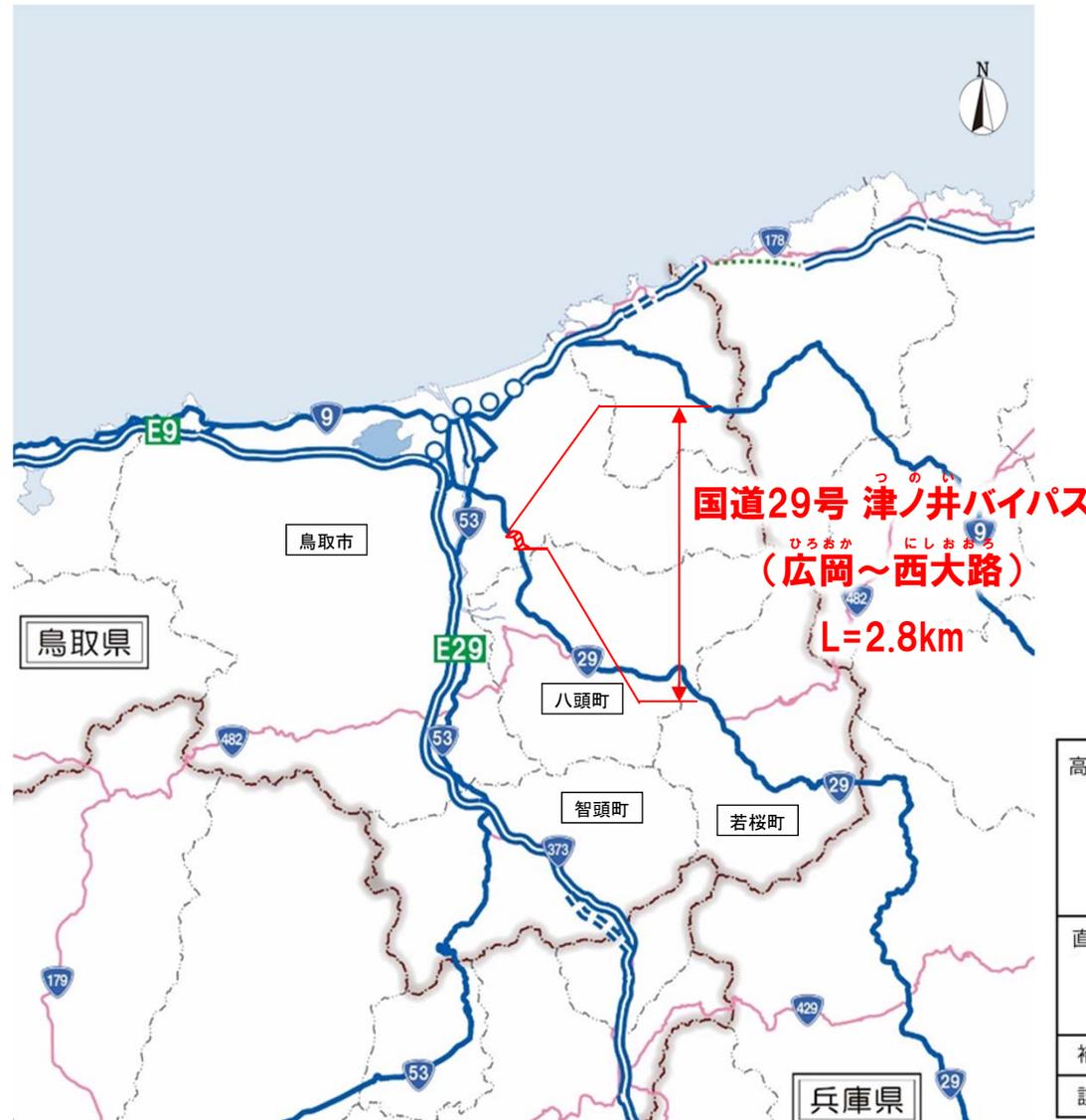
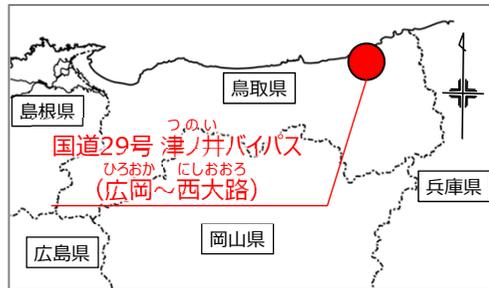
### 津ノ井<sup>つ</sup><sup>の</sup><sup>い</sup>バイパス(広岡<sup>ひろ</sup><sup>おか</sup>～西大路<sup>にし</sup><sup>おお</sup><sup>ろ</sup>)

令和6年3月7日

国土交通省 中国地方整備局

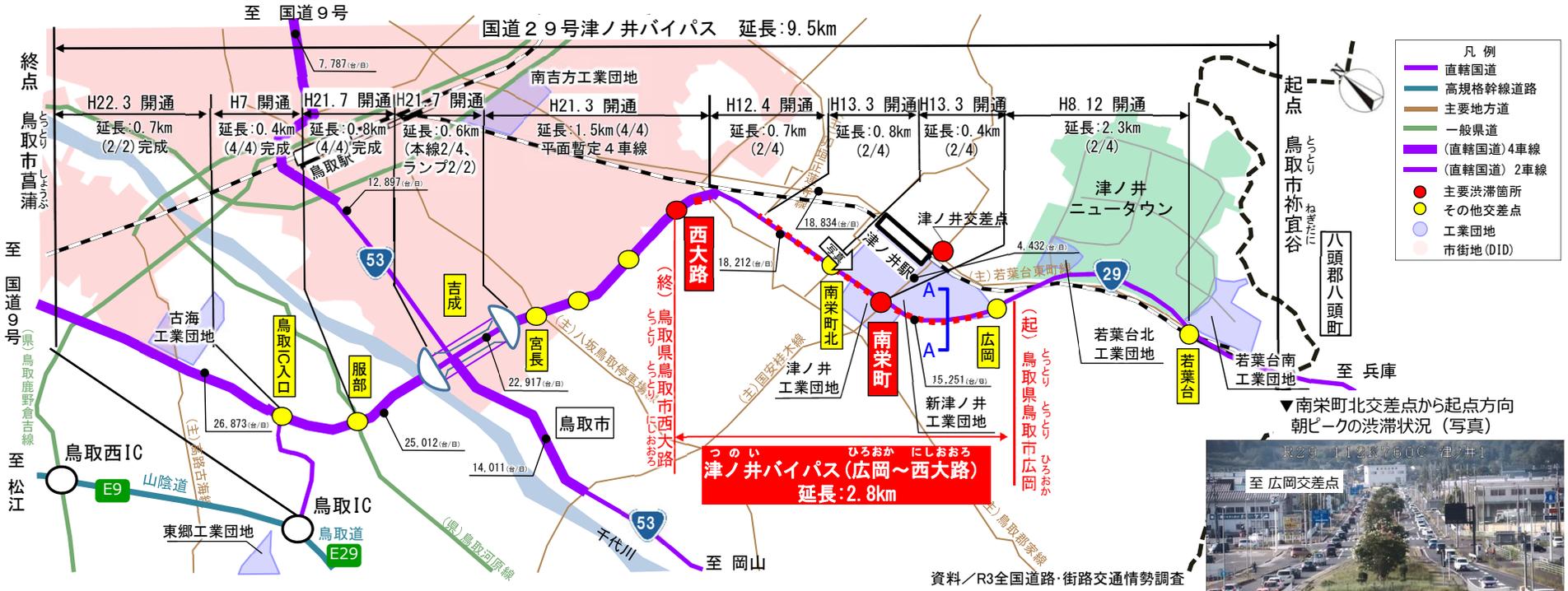
# 1. 位置図

- ・一般国道29号は、兵庫県姫路市から鳥取県鳥取市に至る延長約120kmの主要な幹線道路である。
- ・一般国道29号津ノ井バイパス(広岡～西大路)は鳥取市東部に位置する延長2.8kmの道路である。

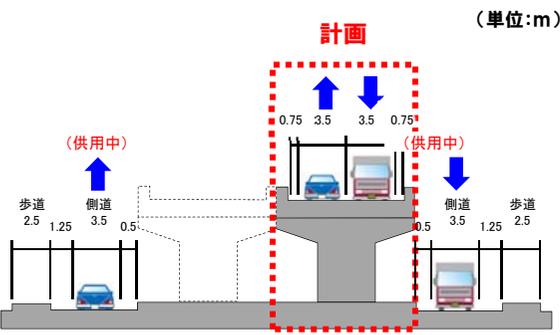


# 2. 事業概要

- ・国道29号津ノ井バイパス(広岡～西大路)は、延長2.8km、設計速度80km/h、4車線で事業費約90億円である。
- ・昭和60年1月に都市計画決定され、平成6年7月に一部都市計画変更されている。



断面図 (A-A)



計画概要

起終点	自：鳥取市広岡 至：鳥取市西大路
計画延長	L=2.8km
車線数	4車線 (立体部暫定2車線)
道路規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
計画交通量	14,200 ~25,000台/日
事業費	約90億円

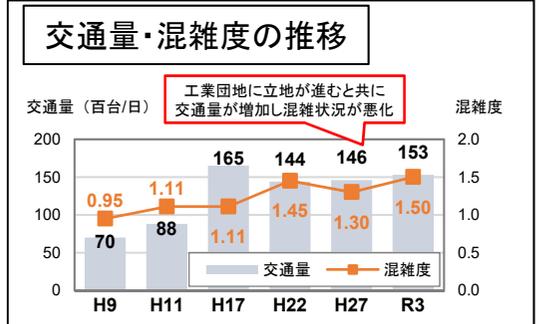
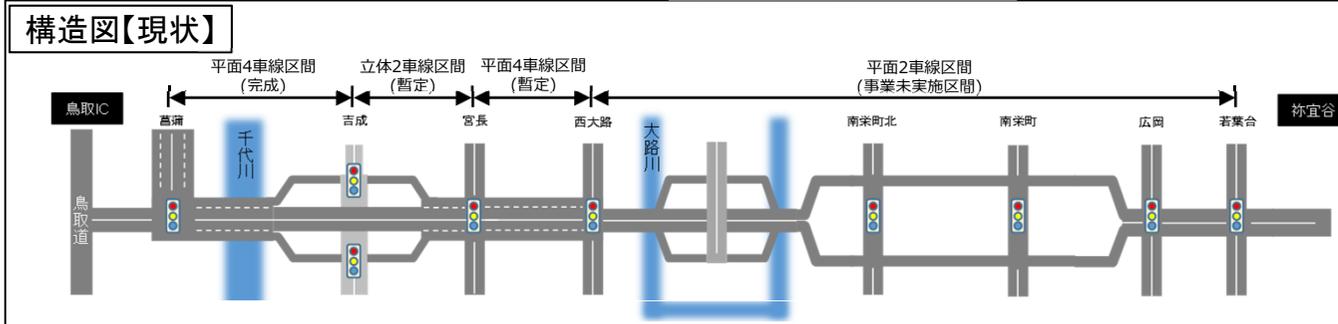
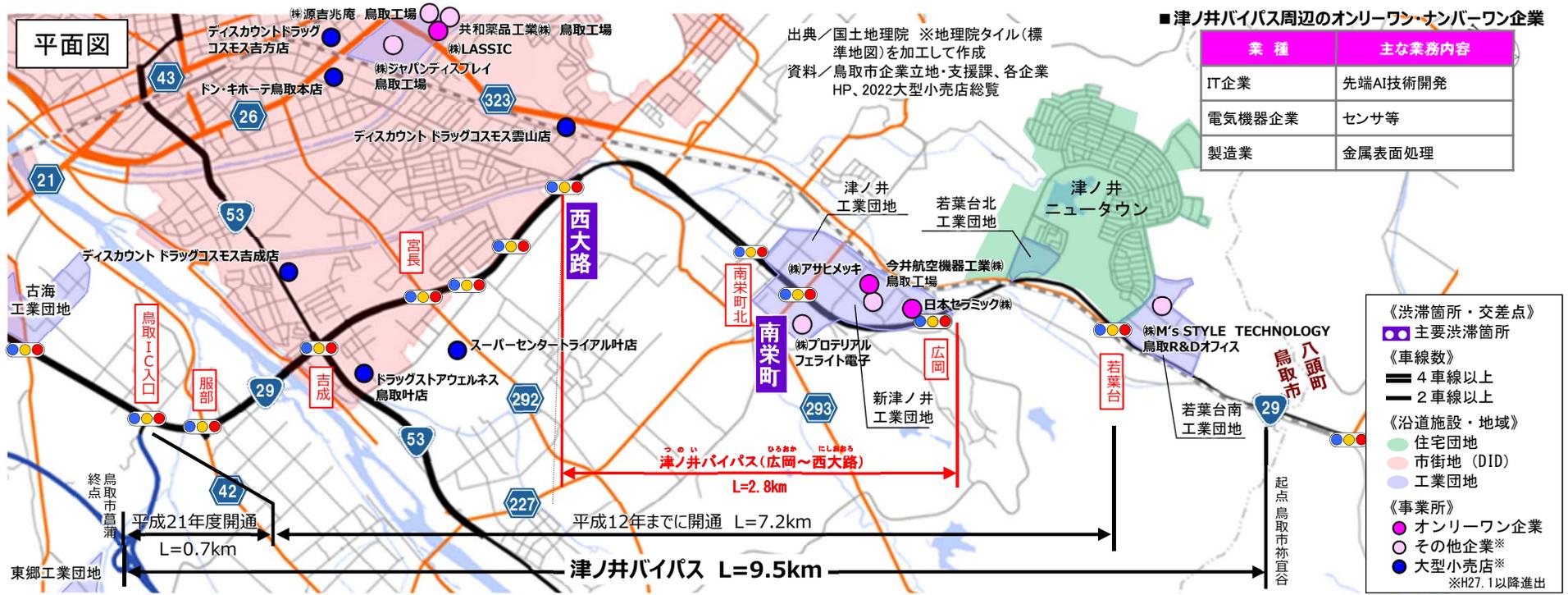
地元調整の経緯等

- 概略ルート構造の検討、都市計画手続きの状況
  - ・S60年1月 都市計画決定
  - ・H 6年 7月 都市計画決定(変更)
- 地域の要望等
  - ・R 5年11月 鳥取県知事・鳥取市長・八頭町長・若桜町長が国土交通省に早期事業化を要望
  - ・R 6年 2月 鳥取県知事が国土交通省に早期事業化を要望

# 3. 現状と課題

## 現状 開発が進む沿線地域の交通処理を円滑化するために必要な道路

- ・津ノ井バイパス周辺には、新津ノ井工業団地、若葉台南工業団地、若葉台北工業団地等複数の工業団地が立地しており、国内シェア70%を誇る電機機器メーカーをはじめとしてオンリーワン・ナンバーワン企業が多数進出している。
- ・工業団地に立地が進むとともに交通量が増加し、混雑状況が悪化。



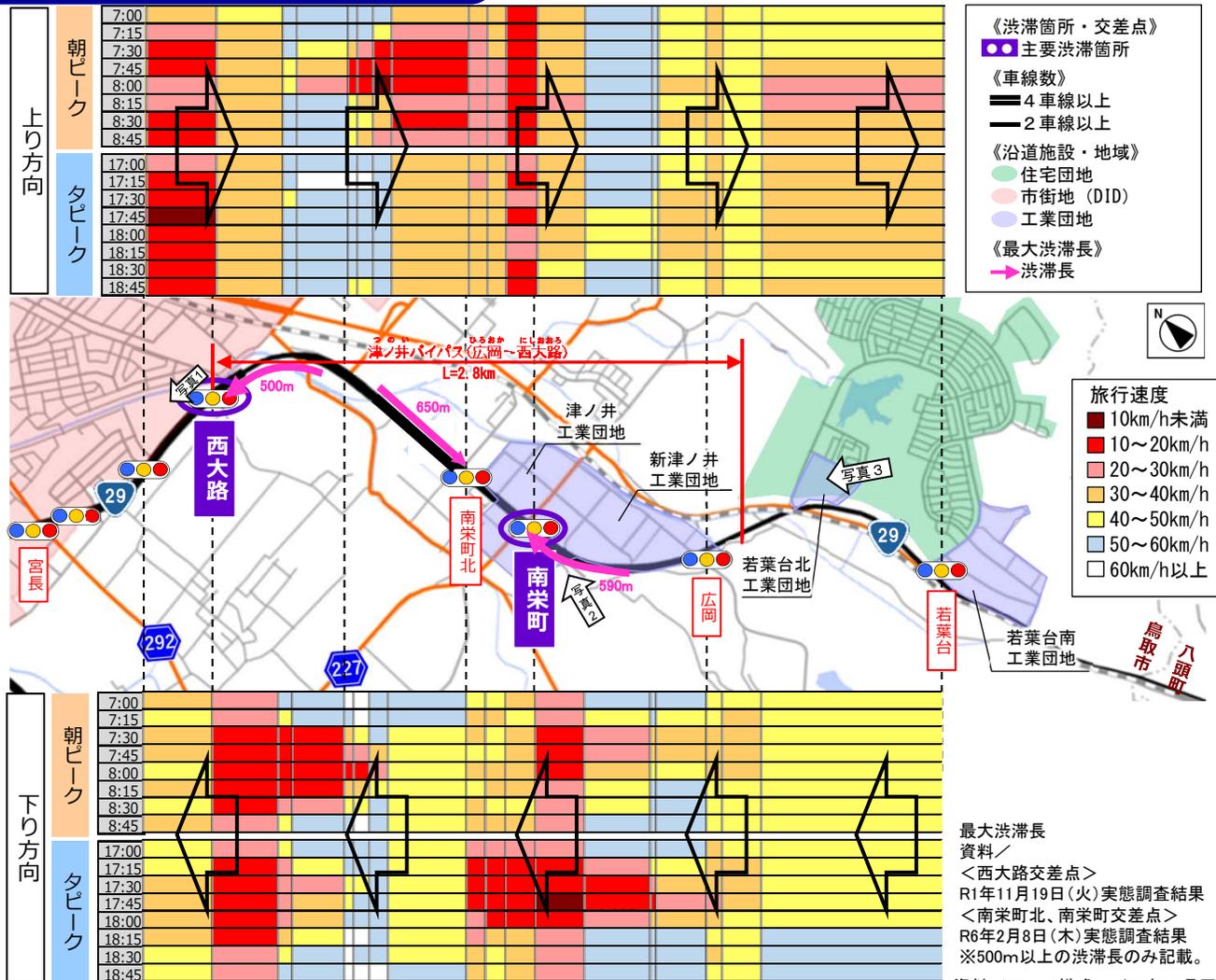
※南栄町交差点を含む区間に隣接する2車線区間の状況 資料/道路交通センサス(H6~H22)、全国道路・街路交通情勢調査(H27、R3)

# 3. 現状と課題

## 課題① 地域産業における物流の円滑性

- ・津ノ井バイパス周辺は沿道の開発が進み、店舗や工場等が進出し、複数の工業団地が立地している。
- ・国道29号を利用して製品・部品の輸送を行っているが、津ノ井バイパスの朝・夕における交通混雑時を避けた輸送を余儀なくされており、輸送時間帯の制約を受けており、物流効率が低下している状況。

### 国道29号津ノ井バイパスの旅行速度



出典/国土地理院 ※地理院タイル(標準地図)を加工して作成

資料/ETC2.0様式2-2(R5年10月平日)

▼西大路交差点上り方向の夕ピークの渋滞状況 (写真1)



▼南栄町交差点下り方向の夕ピークの渋滞状況 (写真2)



▼津ノ井工業団地、新津ノ井工業団地 付近の航空写真 (写真3)



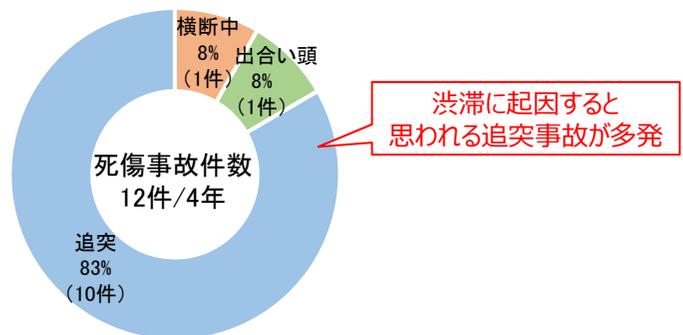
# 3. 現状と課題

## 課題② 幹線道路の安全性

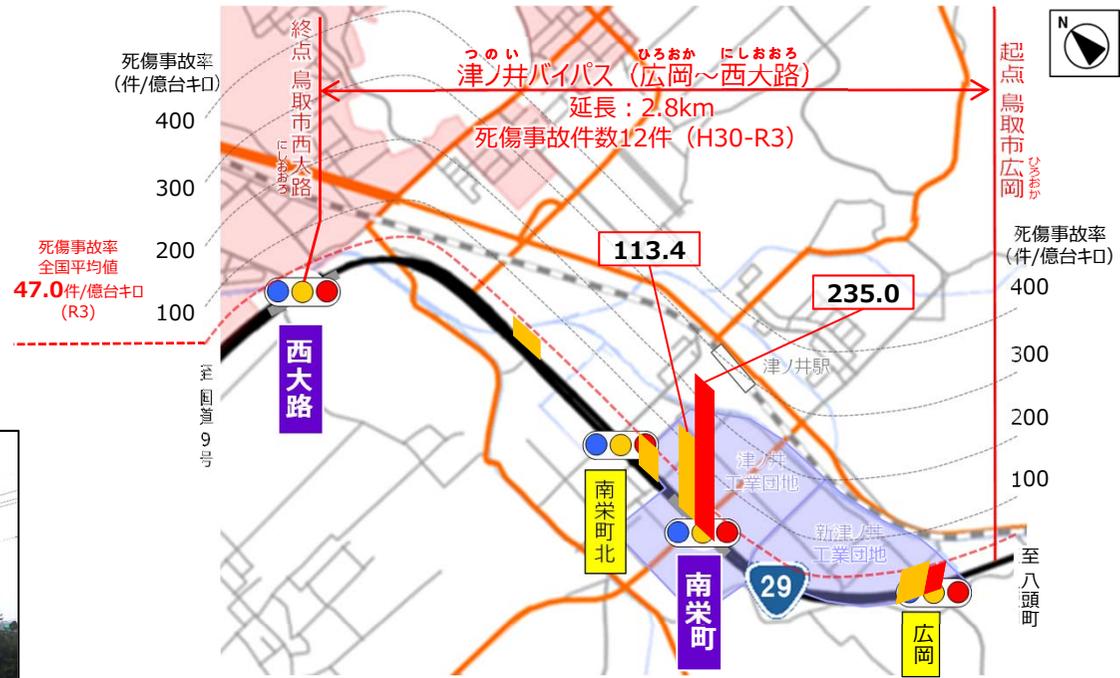
- ・津ノ井バイパスでは、死傷事故が12件（H30～R3の4年間）発生しており、渋滞に起因する追突事故をはじめ、歩行者横断中、出会い頭による事故が発生。
- ・南栄町交差点においては、死傷事故率が235件/億台キロと高く、安全性に課題。

### 国道29号津ノ井バイパスの交通事故発生状況

<事故類型別事故発生割合>



<イタルダ区間別死傷事故率>



<南栄町交差点での事故発生状況>



《交通事故発生状況》

- 交差点
- 単路

《渋滞箇所・交差点》

- 主要渋滞箇所

《沿道施設・地域》

- 市街地 (DID)
- 工業団地
- 死傷事故率全国平均値

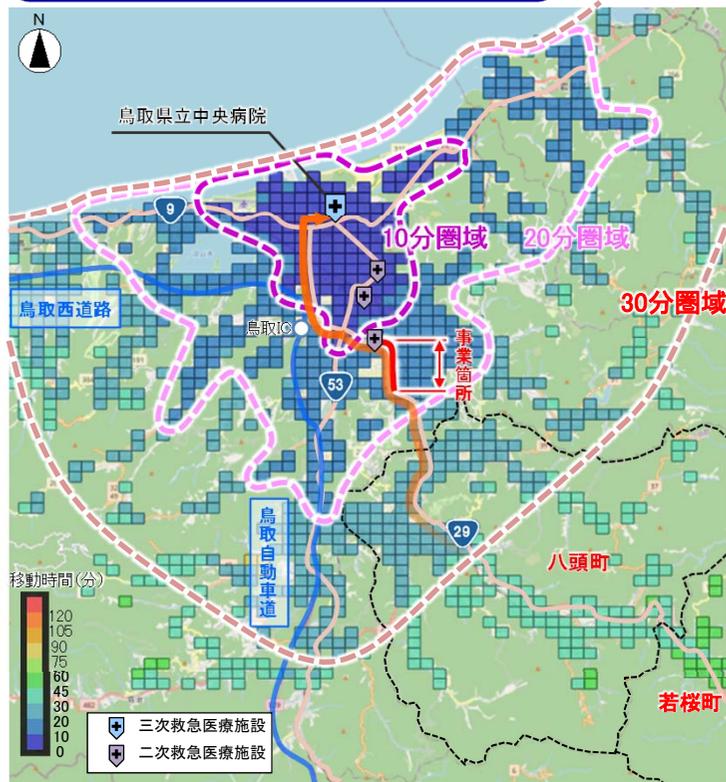
資料/事故類型別事故発生割合・死傷事故率: イタルダデータ (H30~R3)、死傷事故率全国平均値: R4版 交通統計

# 3. 現状と課題

## 課題③ 三次救急医療施設への救急搬送の速達性

- ・鳥取県東部では、第三次救急医療施設は鳥取県立中央病院のみ。年間救急患者の取扱人数は約1.6万人である。
- ・八頭町、若桜町方面から鳥取県立中央病院間までは、国道29号が唯一の幹線道路であり、交通混雑により救急医療施設への速達性を阻害している。

### 三次救急医療施設の到達時間圏域



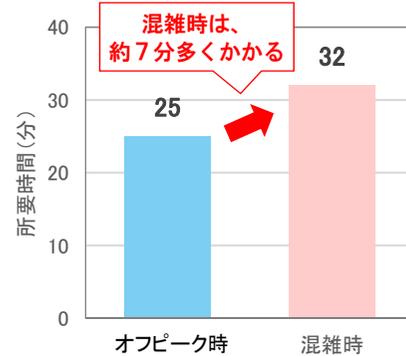
### 地域の声(消防)

救急車両通過時には、前方車両に避けてもらいながら走行しているが、道路幅が広いほど、広いスペースを確保でき安心感がある。赤信号では、交差点の状況を確認しながら慎重に進まなければならない、高架で交差点を通過できると非常に良い。

資料/ 鳥取県東部広域行政管理組合ヒアリング結果(R6.2)

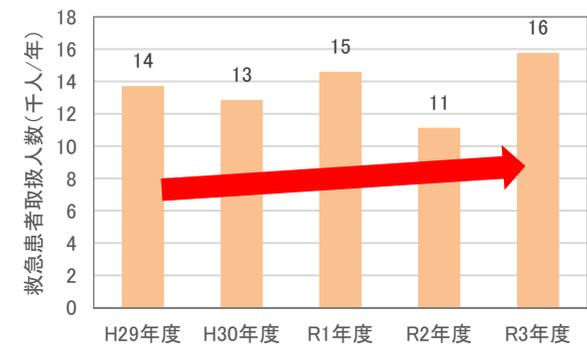


### 所要時間(八頭町境～県立中央病院)



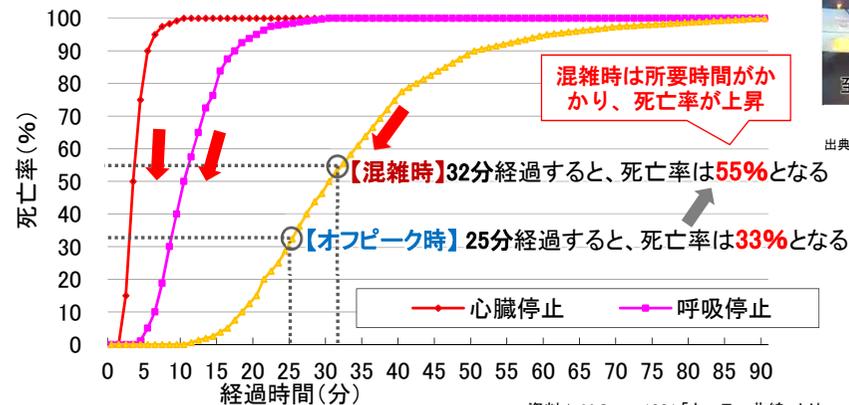
資料/ R3全国道路・街路交通情勢調査(上下平均)  
オフピーク時: 昼間12時間の平均  
混雑時: 朝ピーク(7, 8時)と夕ピーク(17, 18時)の平均

### 県立中央病院の救急患者取扱状況



出典: 令和3年度病院年報

### 経過時間と死亡率の関係



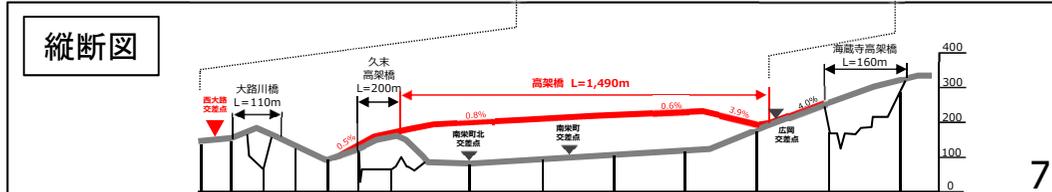
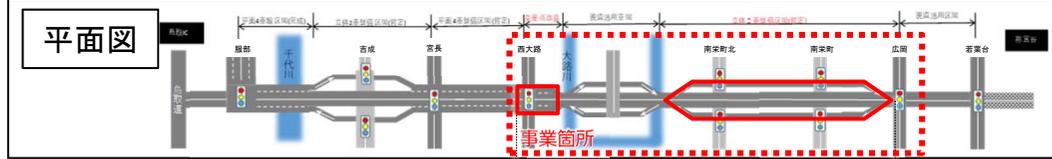
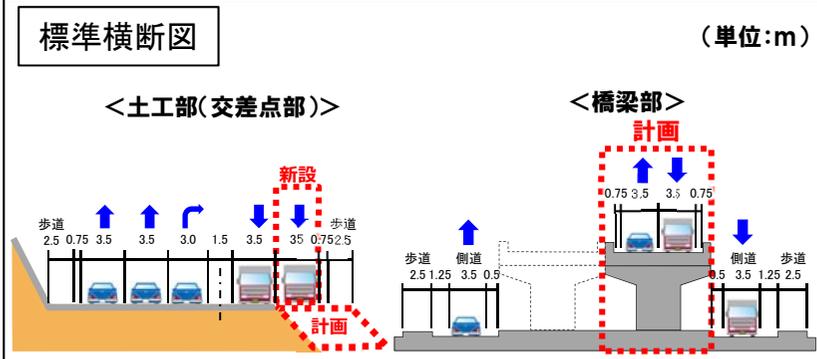
資料/ M.Cara 1981.「カーラー曲線」より



救急車通過時の状況  
出典/ 鳥取消防署提供(救急車ドライブレコーダー映像)

# 4. 事業計画

・円滑な物流の確保、幹線道路の安全性の工場や救急医療活動の支援に寄与するため、広岡交差点～西大路交差点間を高架2車整備とした。



# 5. 整備効果

・混雑の緩和による円滑な物流の確保、幹線道路の安全性の向上、救急医療活動の支援。

## 事業位置図



## 整備効果

### 【円滑な物流の確保】

当該路線の整備(立体化)により、  
交通混雑が緩和される

立体化することにより、交通混雑が緩和され、若葉台南工業団地～鳥取ICの速達性が向上する。

【所要時間短縮】  
現況 約17分→整備後 約13分(約4分短縮)  
【平均旅行速度】  
現況 約27km/h → 整備後 約35km/h(約8km/h向上)  
※【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出  
【整備後】対象区間: R22将来交通量推計結果より算出、  
対象区間外: R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出

### 【幹線道路の安全性の向上】

当該路線の整備(立体化)により、  
混雑による旅行速度の低下が解消し、  
交通事故が減少する

立体化することにより幹線道路の安全性が向上する

【死傷事故件数】  
現況 12件/4年 → 整備後 約9件/4年(約2割削減)  
※【現況】ITARDAデータ(H30-R3)、対象区間で算出  
【整備後】近隣の直轄国道改築事業における死傷事故件数の減少率を用いて算出

### 【救急医療活動の支援】

当該路線の整備(立体化)により、  
第三次救急医療施設へのアクセスが向上する

立体化することにより、第三次救急医療施設への速達性が向上し、救急医療活動の円滑化に寄与する。

【鳥取県立中央病院～鳥取市・八頭町境の所要時間】  
現況 約32分 → 整備後 約28分(約4分短縮)  
※【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出  
【整備後】上記のうち対象区間は規制速度60km/hで算出

# 6. 事業の効果

つのい  
・津ノ井バイパスにおける総費用は75億円、3便益による総便益は105億円で費用便益比は1.4である。

## ▶投資効果(3便益による費用便益比)

(億円)

項目	全体事業
<b>費用 (C)</b>	<b>75</b>
<b>事業費</b>	67
<b>維持管理費</b>	8.4
<b>便益額 (B)</b>	<b>105</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	69
<b>走行経費減少便益</b>	29
<b>交通事故減少便益</b>	7.0
<b>費用便益比</b>	<b>1.4<sup>※1</sup></b> <b>2.0[2%]<sup>※2</sup></b> <b>2.4[1%]<sup>※2</sup></b>

<b>経済的内部収益率 (EIRR)</b>	<b>6.2%</b>
------------------------	-------------

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、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等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

※総費用、総便益については、基準年(R5年)における現在価値を記入。

総便益は、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)

※1 現在価値算出のための社会的割引率:4%

※2 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率