

一般国道29号 津ノ井バイパス(広岡～西大路)に係る新規事業採択時評価

- ・交差点の立体化により通過交通と地域内交通の分離が図られ、交通混雑が緩和し、速達性及び定時性が向上。
- ・交通混雑の緩和により渋滞に起因した交通事故の削減が図られ、幹線道路の安全性が向上。
- ・第三次救急医療施設への速達性・定時性が向上し、地域の救急医療活動を支援。

1. 事業概要

- ・起終点：鳥取県鳥取市広岡～鳥取県鳥取市西大路
- ・延長等：2.8km(第3種第1級、立体部：暫定2車線、速度80km/h)
- ・全体事業費：約90億円
- ・計画交通量：14,200台/日～25,000台/日

乗用車	約21,100台/日
小型貨物	約2,800台/日
普通貨物	約1,100台/日



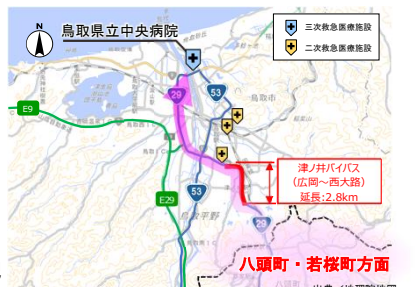
② 幹線道路の安全性

- ・対象区間では死傷事故が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。(写真3)
- ・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。(図4)



③ 三次救急医療施設への救急搬送の速達性

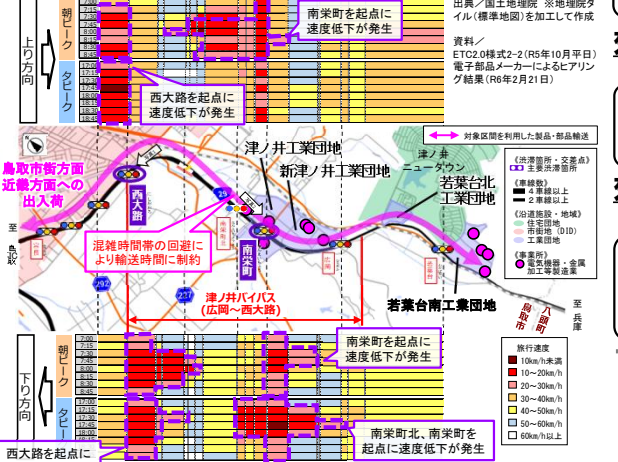
- ・鳥取県東部における第三次救急医療施設は鳥取県立中央病院のみ。(図5)
- ・八頭町・若桜町方面から、鳥取県立中央病院へは、国道29号が唯一の幹線道路であるが、交通混雑により、救急搬送の速達性を阻害(写真4)。



2. 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には複数の工業団地があり、日本を代表する電気機器メーカーや、オンリーワン技術を持つ企業が立地している。(図2、図3)
- ・これらの企業は、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いる。このため、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。(写真1、2)



3. 整備効果

効果1 混雑緩和による円滑な物流の確保

- ・当該区間の整備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・定時性が向上。
- 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)
- ※R3道路・街路交通情勢調査の混雑時速度より
- 【現況】現道(対象区間：平面構造)【整備後】現道+津ノ井バイパス(広岡～西大路)利用(津ノ井バイパス(広岡～西大路)間はR22将来交通量推計結果より算出)

効果2 幹線道路の安全性の向上

- ・混雑による旅行速度の低下が解消し、交通事故が減少。
- 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

効果3 救急医療活動の支援

- ・当該区間の整備により第三次救急医療施設への速達性・定時性が向上し、医療活動の円滑化に寄与
- 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)
- ※R3道路・街路交通情勢調査の混雑時速度より
- 【現況】現道(対象区間：平面構造)【整備後】現道+津ノ井バイパス(広岡～西大路)利用(津ノ井バイパス(広岡～西大路)間は規制速度60km/hで算出)

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	EIRR ^{※1}	総費用	総便益
(参考)	1.4			
	2.0 [2%] ※3	6.2%	75億円 ^{※2}	105億円 ^{※2}
	2.4 [1%] ※3			

※1: EIRR: 経済的内部収益率
 ※2: 基準年(R5年)における現在価値を記載
 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
 ※3: 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

一般国道29号 津ノ井バイパス(広岡～西大路)に係る新規事業採択時評価

