

客観的評価指標

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道 (二次改築)	根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	B/C=2.3(全事業) B/C=6.9(残事業)
	事業実施環境 (新規事業採択時)	□ ルート確定済	都市計画決定 昭和50年2月 (米子市浦津～陰田町) 都市計画決定 昭和56年8月 (西伯郡淀江町今津～米子市浦津) 都市計画変更 平成元年12月 L=9.4km 都市計画変更 平成4年1月 L=5.4km
		□ 円滑な事業執行の環境が整っている	
事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している		

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	現道の年間渋滞損失が削減 ・損失時間 現況：19,525千人・時間/年 整備：17,430千人・時間/年 ・損失時間削減率：約10%
		□ 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	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		□ 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が存在する	
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区からJR米子駅へのアクセス向上が見込まれる(42分⇒23分) ※現況所要時間はH11センサス混雑時旅行速度、将来所要時間は国道9号バイパスがすべて整備された条件で、規制速度等により算定
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区から米子空港へのアクセス向上が見込まれる(58分⇒44分) ※現況所要時間はH11センサス混雑時旅行速度、将来所要時間は国道9号バイパスがすべて整備された条件で、規制速度等により算定
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	西伯郡大山町名和地区から重要港湾境港へのアクセス向上が見込まれる(63分⇒61分) ※現況所要時間はH11センサス混雑時旅行速度、将来所要時間は国道9号バイパスがすべて整備された条件で、規制速度等により算定
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	東伯郡琴浦町特産の乳業及び西伯郡大山町特産農産品の流通利便性向上が見込まれる。
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
都市の再生		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 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	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		□ 中心市街地内で行う事業である	

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	山陰自動車道と並行する自専道
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限る)	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	西伯郡大山町と米子市を最短で連絡
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区と米子市へのアクセス向上が見込まれる(38分⇒24分) <small>※現況所要時間はH11センサス混雑時旅行速度、将来所要時間は国道9号バイパスがすべて整備された条件で、規制速度等により算</small>
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	鳥取県中海圏域地方拠点都市地域
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		皆生温泉や大山などへのアクセスの向上が見込まれる。	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	西伯郡大山町名和地区～国立鳥取大学付属病院約5分短縮 (鳥取中部ふるさと広域連合消防局への聞き取りによる。H17実施)

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	山陰自動車道と並行する自専道
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量： 26千t/年 (将来整備有無での削減量)
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	自動車からのNO2排出量が約5%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車からのSPM排出量が約10%削減
		□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクト	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	