

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道29号 津ノ井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局																								
起終点	自：鳥取県鳥取市称宜谷 至：鳥取県鳥取市菟浦	延長	9.5 km																										
事業概要	<p>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り、沿線地域の産業・観光や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</p> <p>津ノ井バイパスは、鳥取市における国道29号の交通混雑の緩和、安全で円滑な交通確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.5kmの道路である。</p>																												
S59年度事業化	S42・S59・H8年度都市計画決定 (H6・H8年度変更)	S60年度用地着手	S61年度工事着手																										
全体事業費	約560億円		事業進捗率	66%	供用済延長	7.5 km																							
計画交通量	7,900~33,500台/日																												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>B/C</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.5</td> </tr> </table>	B/C	1.8	(事業全体)		(残事業)	1.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/ (事業全体)</td> </tr> <tr> <td>145 / 702 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：130 / 657 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：15 / 45 億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	145 / 702 億円		事業費：130 / 657 億円		維持管理費：15 / 45 億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/ (事業全体)</td> </tr> <tr> <td>217 / 1,286 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：165 / 1,077億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益：30 / 153億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：22 / 57億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	217 / 1,286 億円		走行時間短縮便益：165 / 1,077億円		走行費用減少便益：30 / 153億円		交通事故減少便益：22 / 57億円		基準年	平成20年
B/C	1.8																												
(事業全体)																													
(残事業)	1.5																												
総費用	(残事業)/ (事業全体)																												
145 / 702 億円																													
事業費：130 / 657 億円																													
維持管理費：15 / 45 億円																													
総便益	(残事業)/ (事業全体)																												
217 / 1,286 億円																													
走行時間短縮便益：165 / 1,077億円																													
走行費用減少便益：30 / 153億円																													
交通事故減少便益：22 / 57億円																													
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施																												
交通量変動	B/C= 1.7 (交通量+10%)		B/C= 1.3 (交通量-10%)																										
事業費変動	B/C= 1.4 (事業費+10%)		B/C= 1.6 (事業費-10%)																										
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保：一般国道29号の渋滞緩和が見込まれる</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保：三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・個性ある地域の形成：主要観光施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p style="text-align: right;">他20項目に該当</p>																												
関係する地方公共団体等の意見	吉成交差点の渋滞対策が求められており、鳥取市、智頭町の首長で構成される「国道53号整備促進鳥取県期成会」において、立体交差化促進の要望を受けている。																												
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	H12年度までに暫定供用したことで、現道の渋滞緩和が図られた。しかし、津ノ井バイパスにおいては、工業団地への企業立地等、周辺状況の変化による交通量の増加、交通流動の変化により混雑が生じている。																												
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地買収については概成。平成19年度末現在でL=7.5 kmを供用している。																												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、現在は、H21年度の中国横断自動車道姫路鳥取線開通に合わせ、吉成交差点の立体化及び鳥取ICアクセス部の整備を推進している。																												
施設の構造や工法の変更等	橋梁上部工への耐候性鋼材（無塗装化）採用及び補強土壁への新工法採用等、コスト縮減を図っている。																												
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と考えられる。																												
事業概要図																													

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の。



# 一般国道29号 津<sup>っ</sup>ノ<sup>の</sup>井<sup>い</sup>バイパス

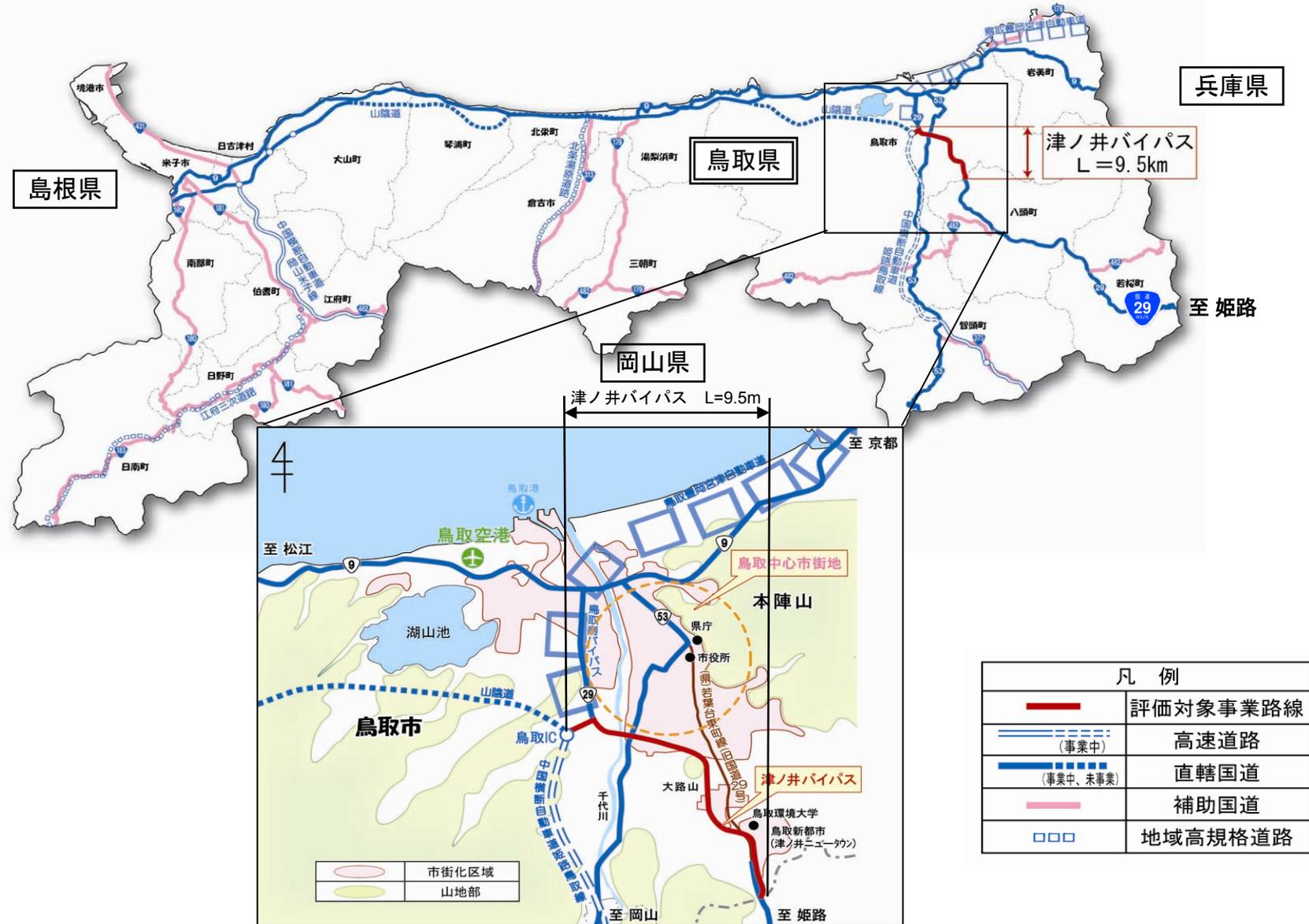
## 事業再評価

平成21年3月

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。
- 津ノ井バイパスは、鳥取市の南西部に構成される半環状道路の一部を構成する延長9.5kmの道路である。



# 2. 事業概要及び経緯

## (1) 事業概要

・津ノ井バイパスは、鳥取市における国道29号の交通混雑の緩和、安全で円滑な交通確保、地域間の連携を図ることを目的とした道路である。また、鳥取市の半環状道路の一部を構成するとともに、鳥取ICへのアクセスの整備を目的としている。

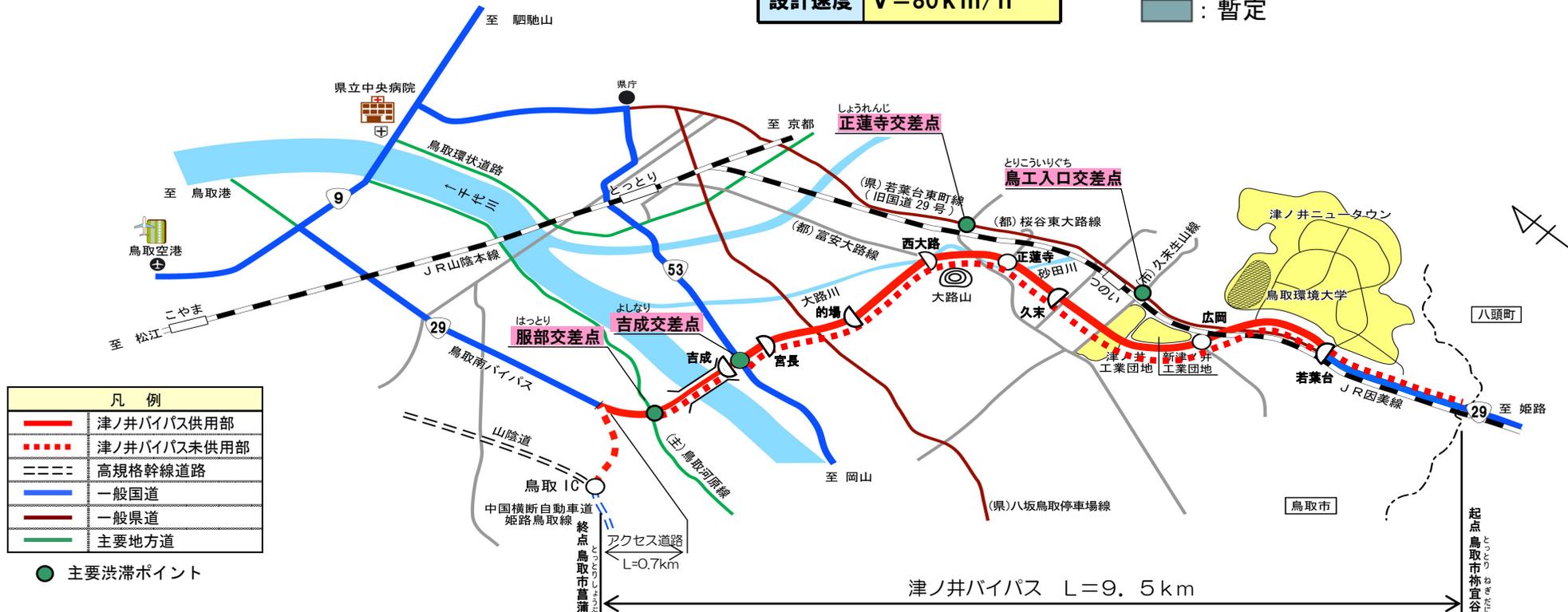
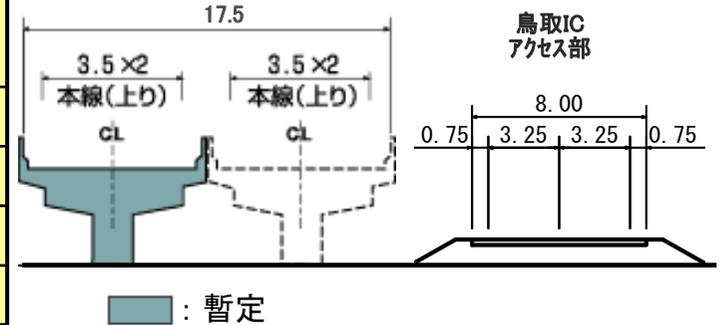
### 事業の目的

- ①交通渋滞の緩和（円滑なモビリティの確保）  
主要渋滞ポイント「吉成交差点」及び「服部交差点」の交通渋滞の緩和
- ②交通安全の確保（安全な生活環境の確保）  
交通の分散により交通事故の減少
- ③地域連携ネットワークの構築  
周辺地域との交流連携の強化、空港、港湾、医療施設や主要な観光施設などへの移動アクセス向上

### 計画概要

起 終 点	自：鳥取市柵宜谷 至：鳥取市菟蒲
計画延長	L = 9.5km
車線数	4車線
道路規格	第3種第1級
設計速度	V = 80 km/h

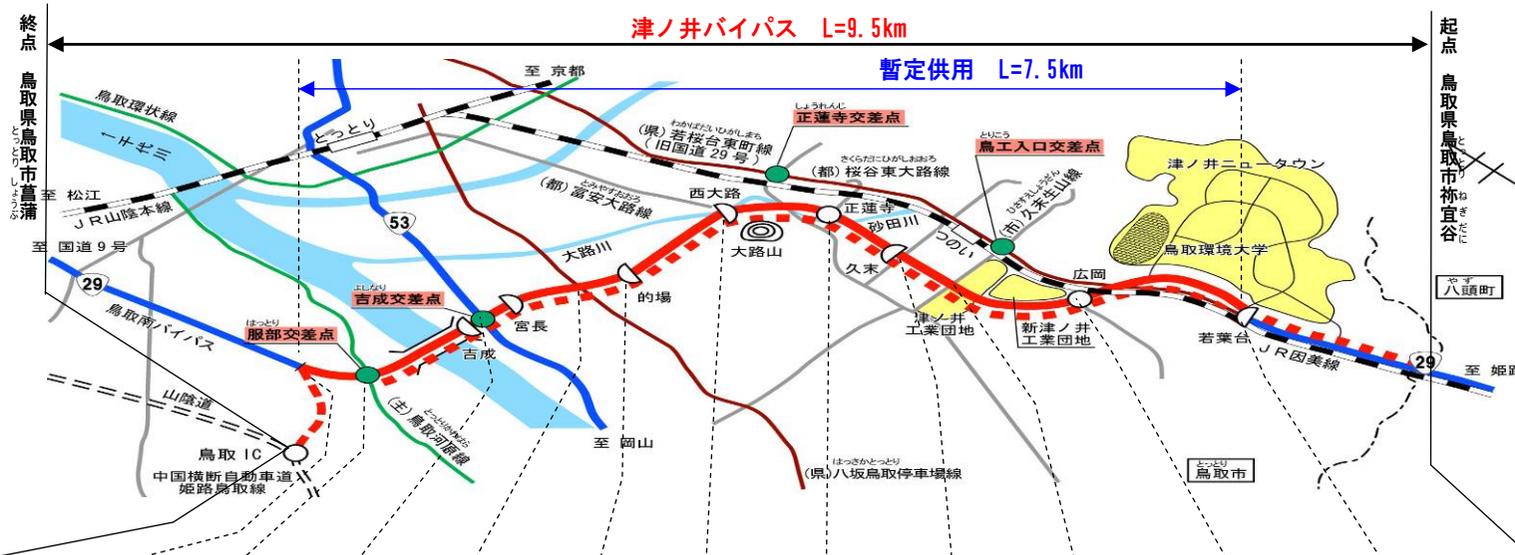
### 標準断面図



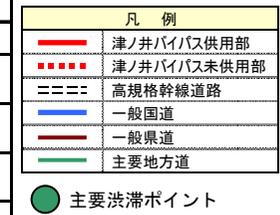
# 2. 事業概要及び経緯

## (2) 事業の経緯

- ・昭和59年に事業着手し、平成12年度までに7.5kmを暫定供用。
- ・現在、吉成交差点の立体化、鳥取ICのアクセス道路の工事を推進中。



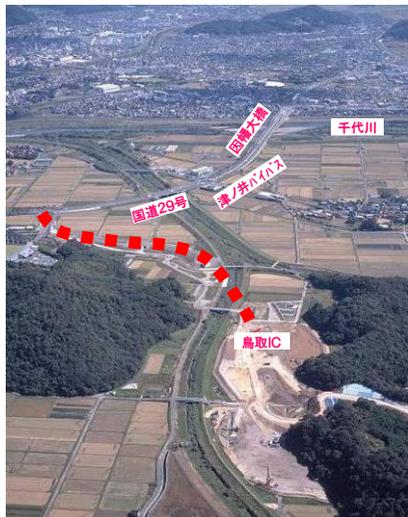
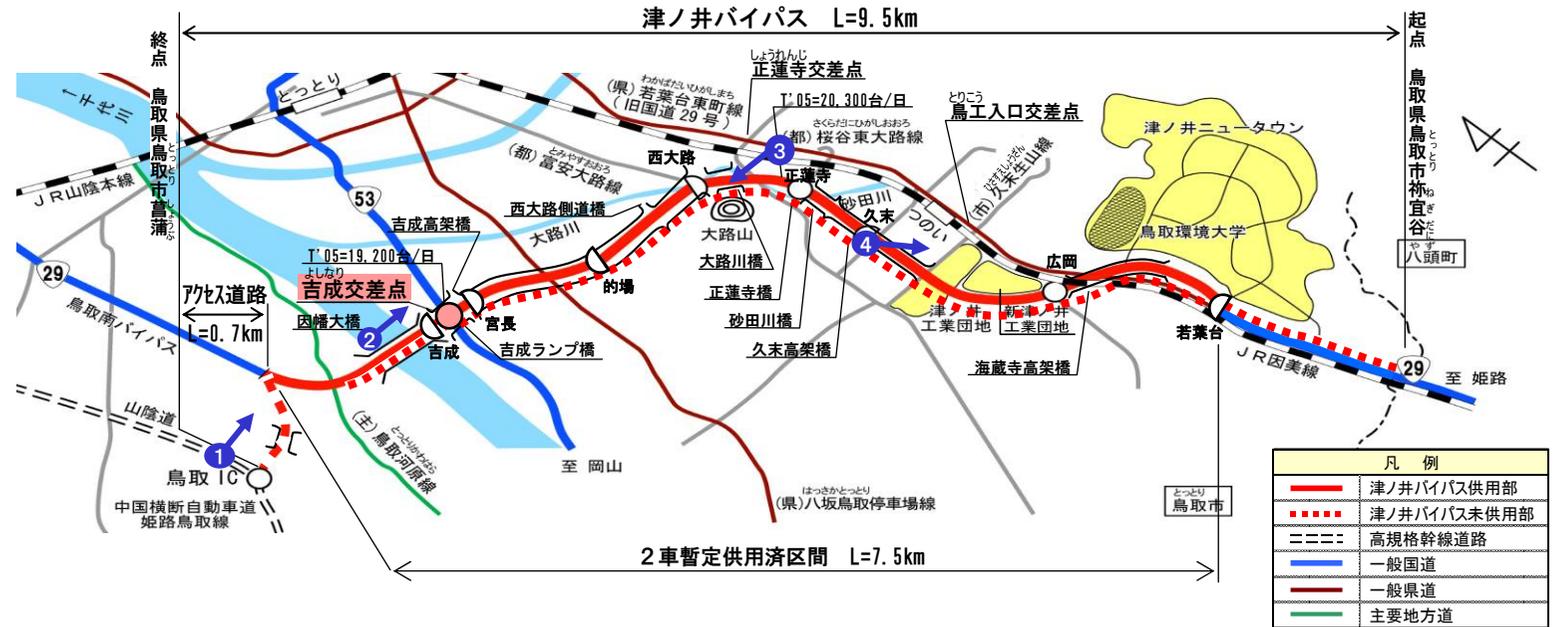
事業経緯	区間	区間											
		0.7km	0.4km	0.9km	0.8km	0.2km	1.0km	0.7km	0.8km	0.4km	1.1km	1.2km	1.3km
昭和42年度		都市計画決定 (昭和42年10月)											
昭和59年度		都市計画決定 (昭和60年1月) ・ 事業着手											
昭和60年度		用地着手											
昭和61年度		工事着手											
平成6年度						平成7年3月 2/4車供用							
平成8年度	都市計画決定 (平成8年11月)				平成8年4月 2/4車供用						平成8年12月 2/4車供用		
平成10年度		事業着手				平成10年3月 2/4車供用							
平成12年度							平成12年4月 2/4車供用		平成13年3月 2/4車供用				
平成13年度		用地着手		用地着手									
平成14年度		工事着手		工事着手									
平成15年度		中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施											



# 2. 事業概要及び経緯

## (3) 事業の進捗状況

・段階的な整備を進め、H12年度までに7.5kmを暫定供用しており、吉成交差点の立体化、鳥取ICのアクセス道路の工事を推進中。



① 鳥取IC(終点)から因幡大橋付近を望む



② 因幡大橋から吉成交差点付近を望む



③ 大路山から因幡大橋方面を望む



④ 津ノ井工業団地付近から起点を望む

# 3. 現道の状況

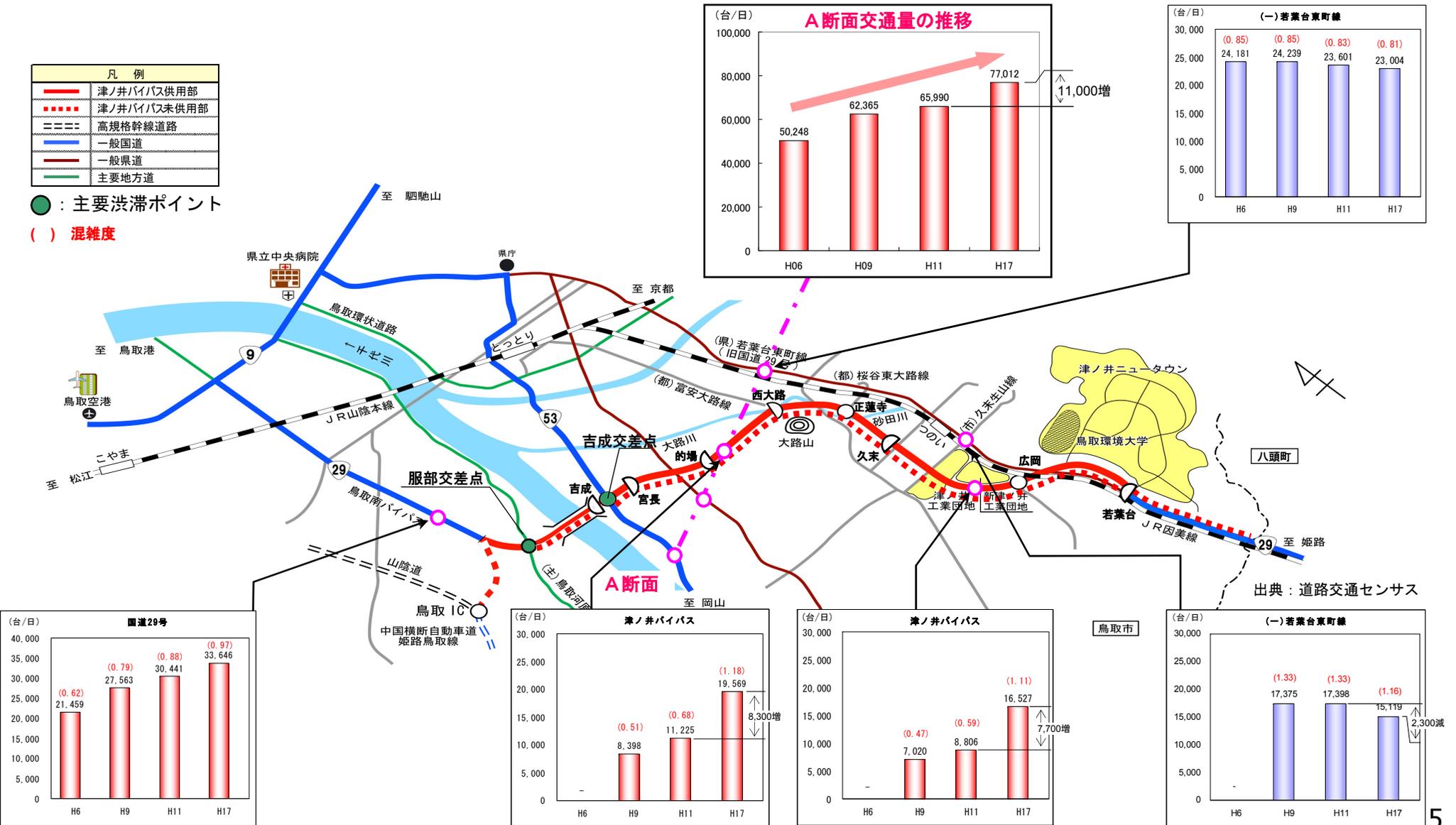
## (1) 道路交通状況

- 津ノ井バイパスがH12年度までに暫定供用したことにより、現道（若葉台東町線）の交通量は約1割減少。
- 鳥取市南東からの流入断面交通量は、増加傾向にある。

凡 例	
<span style="color: red;">——</span>	津ノ井バイパス供用部
<span style="color: red;">- - - -</span>	津ノ井バイパス未供用部
<span style="color: black;">= = = =</span>	高規格幹線道路
<span style="color: blue;">——</span>	一般国道
<span style="color: brown;">——</span>	一般県道
<span style="color: green;">——</span>	主要地方道

● : 主要渋滞ポイント

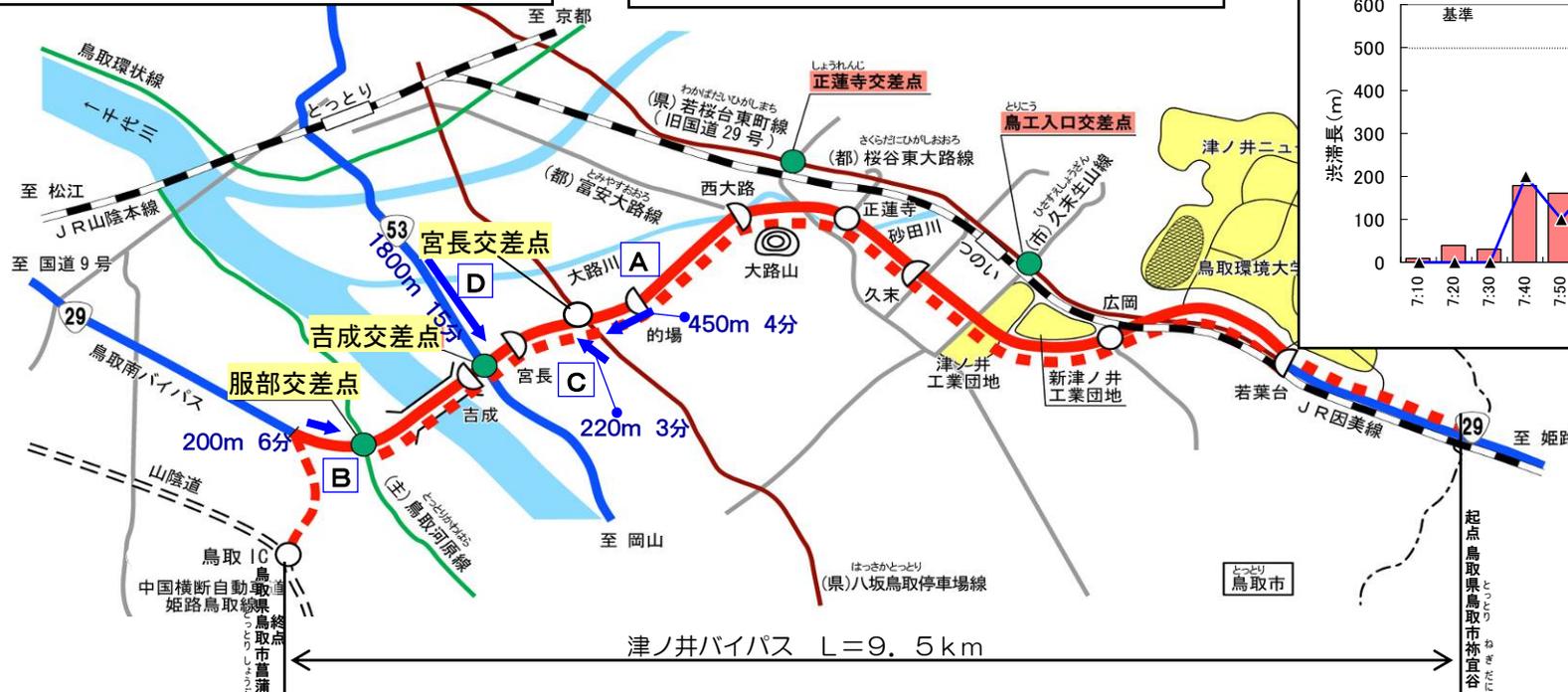
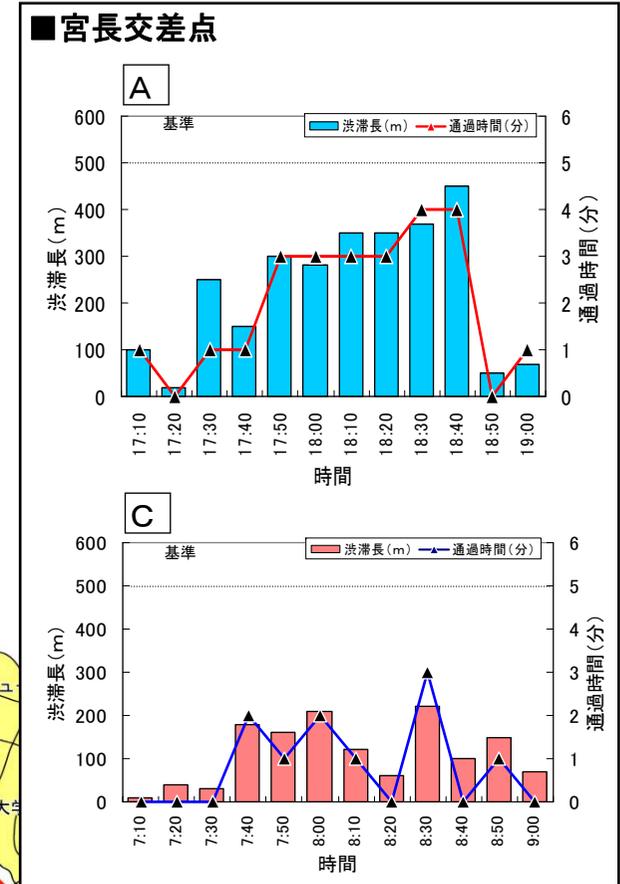
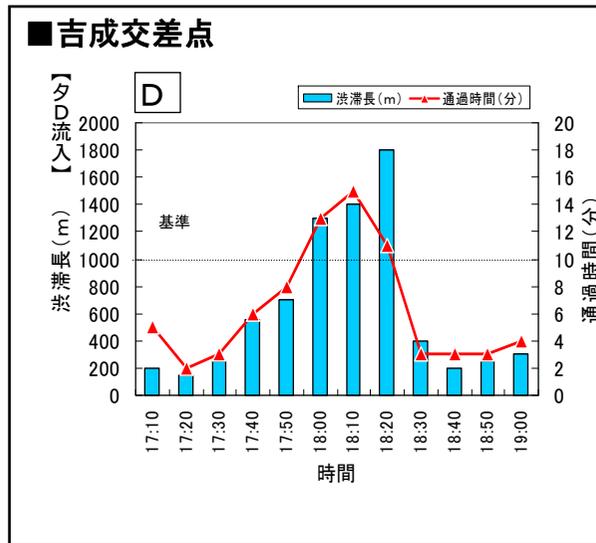
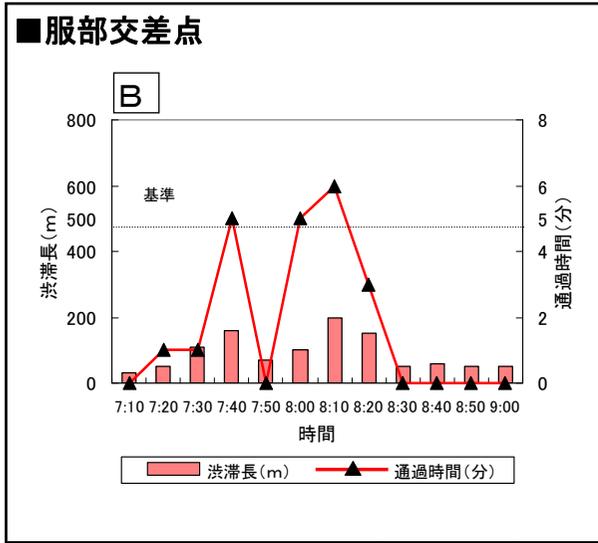
( ) : 混雑度



# 3. 現道の状況

## (2) 渋滞発生状況

・津ノ井バイパスと国道53号の交差点である吉成交差点等で渋滞が発生している。



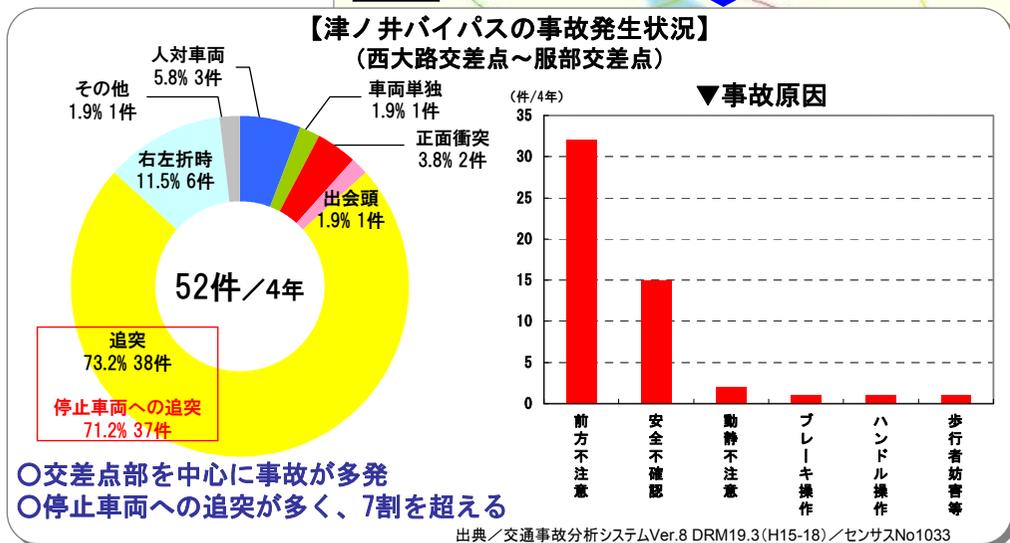
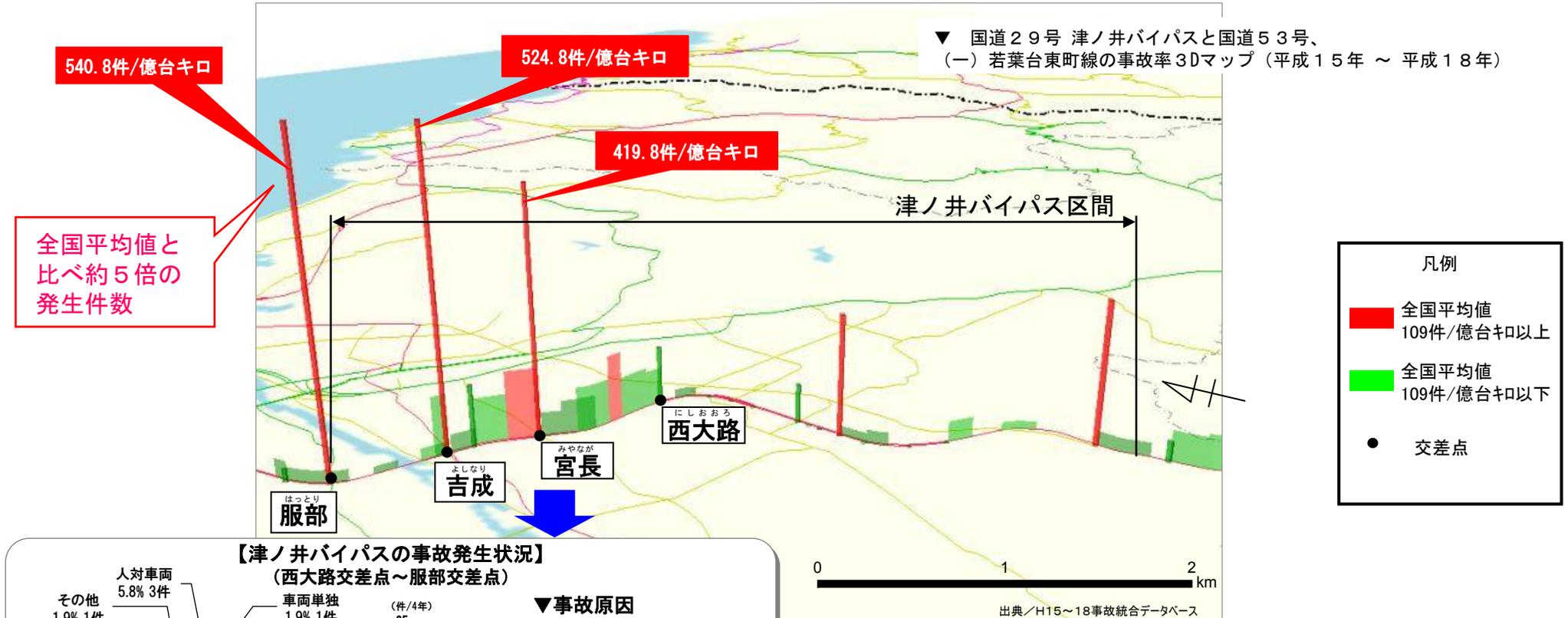
凡例	
<span style="color: red;">—</span>	津ノ井バイパス供用部
<span style="color: red;">- - -</span>	津ノ井バイパス未供用部
<span style="color: blue;">—</span>	高規格幹線道路
<span style="color: blue;">- - -</span>	一般国道
<span style="color: black;">—</span>	一般県道
<span style="color: green;">—</span>	主要地方道

- 主要渋滞ポイント
- A : 渋滞方向
- m : 最大渋滞長
- 分 : 最大通過時間

# 3. 現道の状況

## (3) 交通事故の発生状況

・現在、暫定2車線で供用している区間の交差点で、停止車両への追突事故が多く発生している。

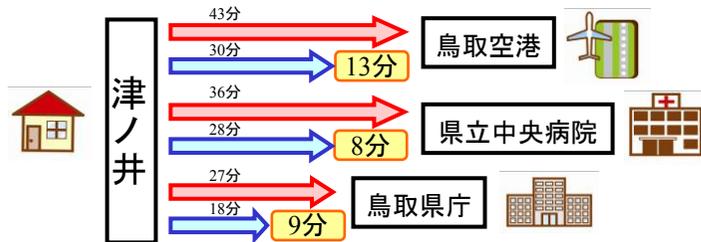


国道29号において交通事故件数が多い交差点は服部、吉成、宮長交差点となっており、特定区間で事故が集中している。  
また、全国平均値(109件/億台キロ)と比較しても約5倍と多くなっている。

# 4. 事業効果(暫定供用)

## (1)円滑な交通の確保(所要時間の短縮)

- 平成12年度までに津ノ井バイパスが暫定供用することにより、現道(旧国道29号)の主要渋滞ポイントの渋滞が緩和された。
- 津ノ井ニュータウンから鳥取空港や県立中央病院までのピーク時の所要時間が短縮した。

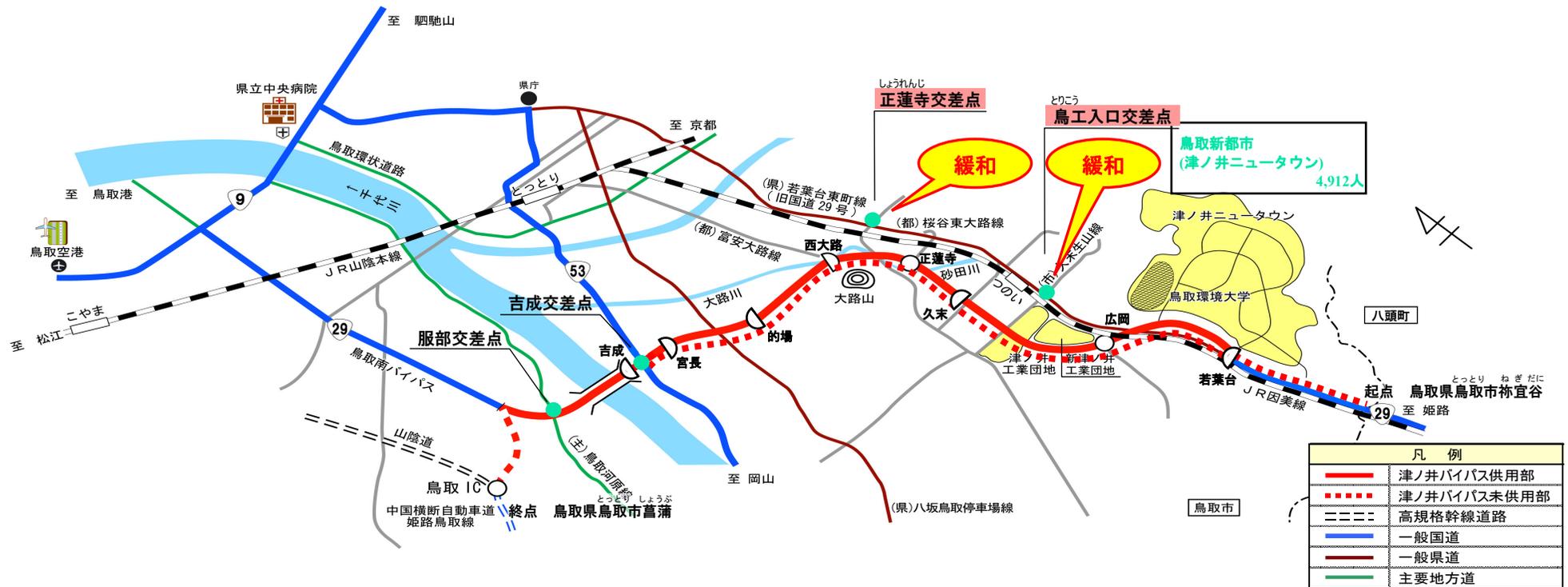


出典：道路交通センサス(H11,H17)  
ピーク時旅行速度より算出

○正蓮寺交差点  
最大渋滞長: 1250m → 170m 通過時間: 4分 → 1分

○鳥工入口交差点  
最大渋滞長: 680m → 200m 通過時間: 4分 → 1分

注)津ノ井BP供用前はH9.5.20の調査結果。供用後はH15.7.10の調査結果



凡例	
<span style="color:red">---</span>	津ノ井バイパス供用部
<span style="color:red">---</span>	津ノ井バイパス未供用部
<span style="color:blue">---</span>	高規格幹線道路
<span style="color:blue">---</span>	一般国道
<span style="color:red">---</span>	一般県道
<span style="color:green">---</span>	主要地方道

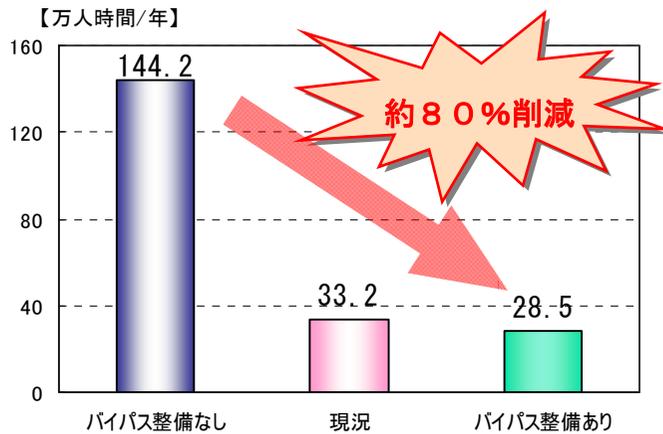
● : 主要渋滞ポイント

# 5. 事業効果

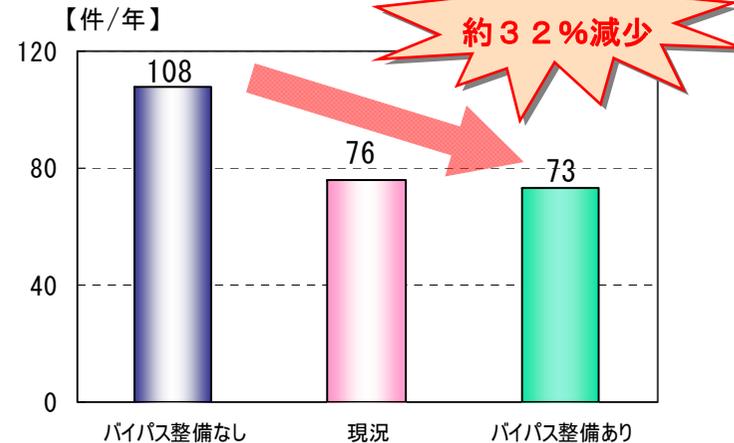
## (1) 渋滞、交通事故の改善

- ・津ノ井バイパスの供用により、交通渋滞が緩和され、渋滞損失時間が約80%削減される。
- ・交通渋滞が緩和し、交通の円滑化がはかれることにより、交通事故減少が期待される。(死傷事故件数が約30%減少)

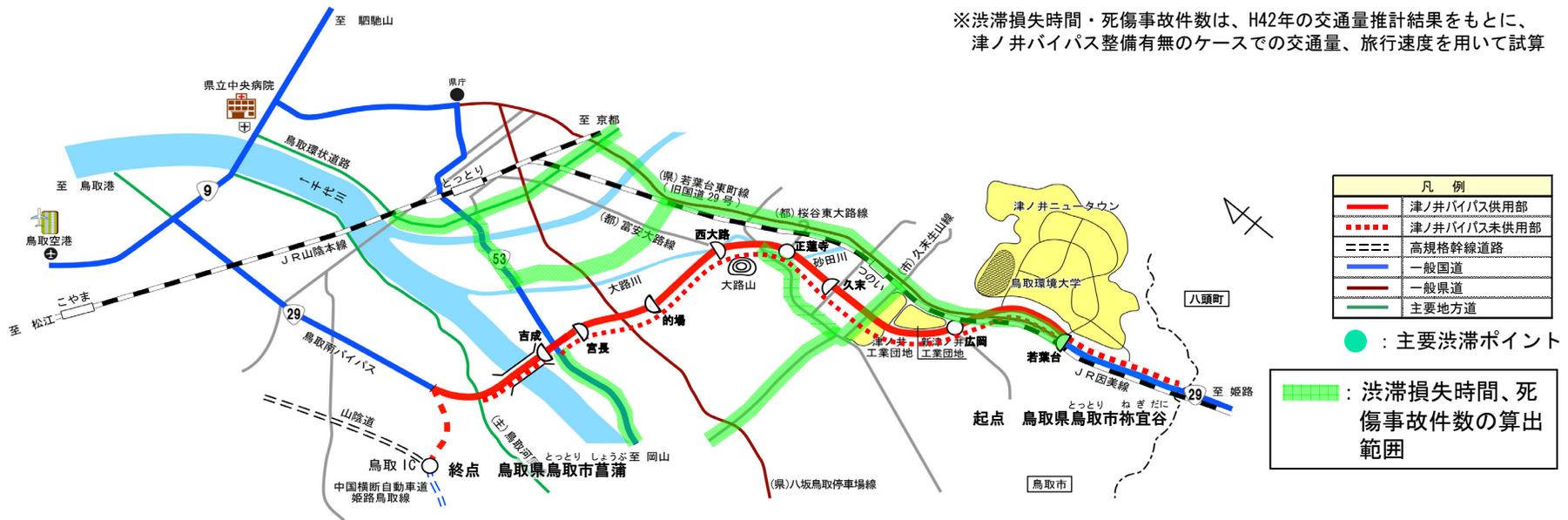
渋滞損失時間の削減量



死傷事故件数の削減量



※渋滞損失時間・死傷事故件数は、H42年の交通量推計結果をもとに、津ノ井バイパス整備有無のケースでの交通量、旅行速度を用いて試算

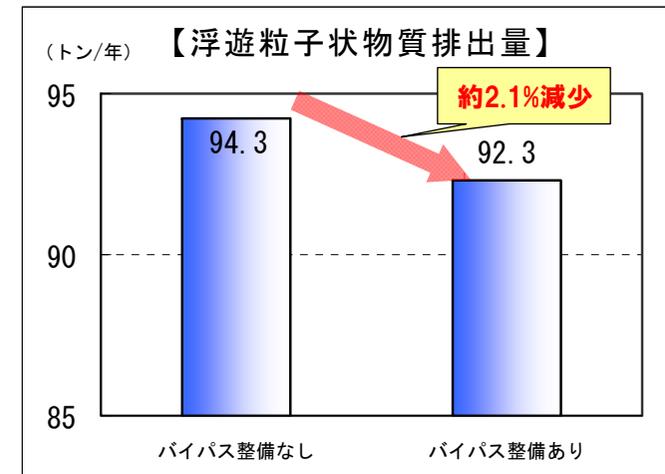
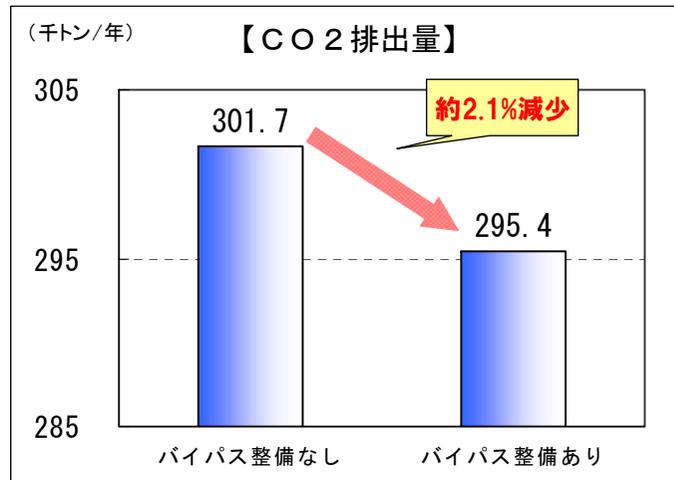


# 5. 事業効果

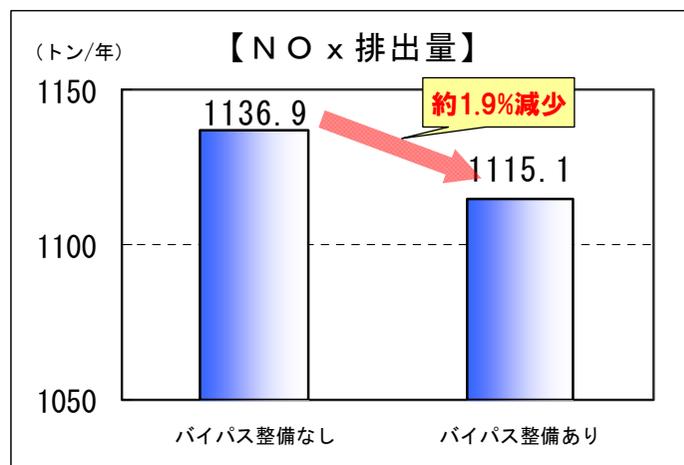
## (2) 沿道環境の改善

・津ノ井バイパスにより交通の円滑化が図られ、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの排出量が減少し、沿道環境の改善が期待される。

### 地球環境の改善



### 沿道環境の改善



■各指標はH42交通量推計結果を用いて算出

■各指標の算出対象範囲

鳥取市、岩美郡岩美町、八頭郡八頭町

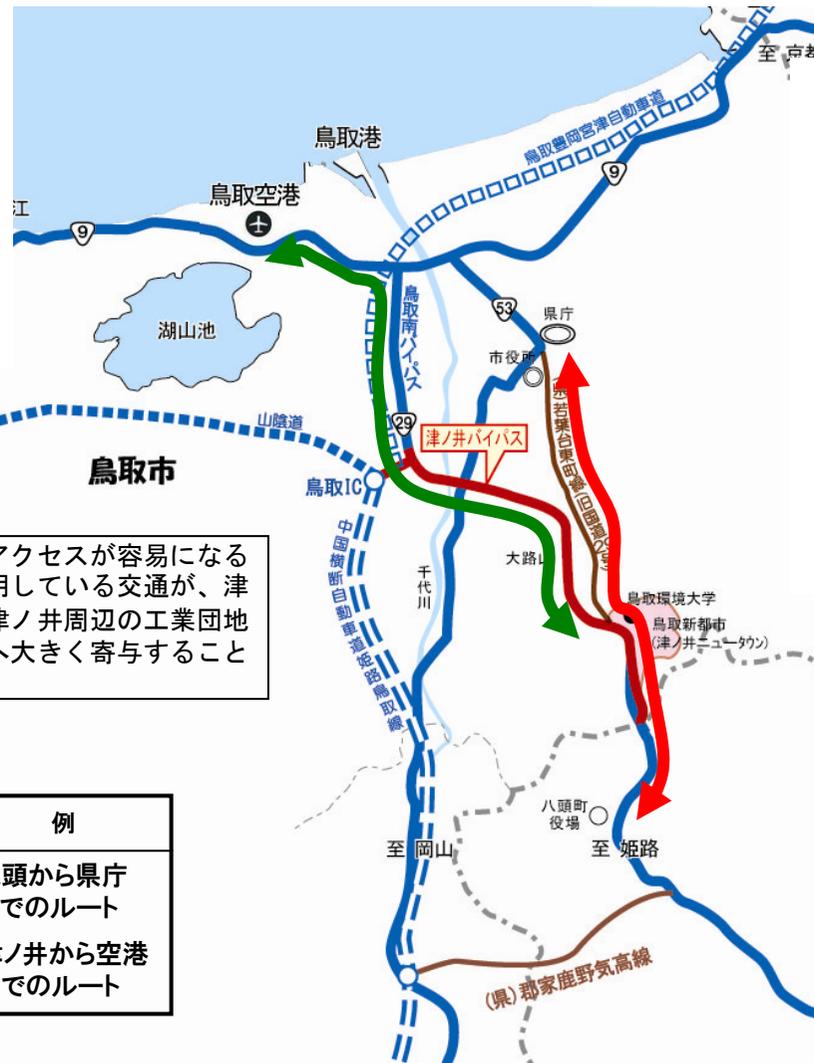
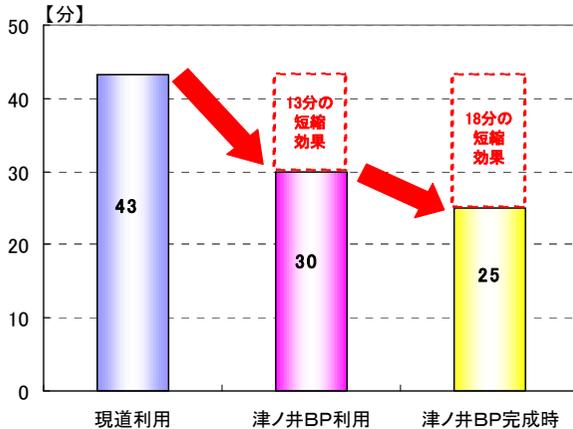
(資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案))

# 5. 事業効果

## (3)円滑なモビリティの確保(主要施設への所要時間短縮)

- ・津ノ井から鳥取空港までのアクセス性が向上する。(ピーク時で約18分の短縮)
- ・交通の分散が図られ、八頭町から鳥取県庁(日常活動圏中心)までのアクセスが向上する。(ピーク時で約11分の短縮)

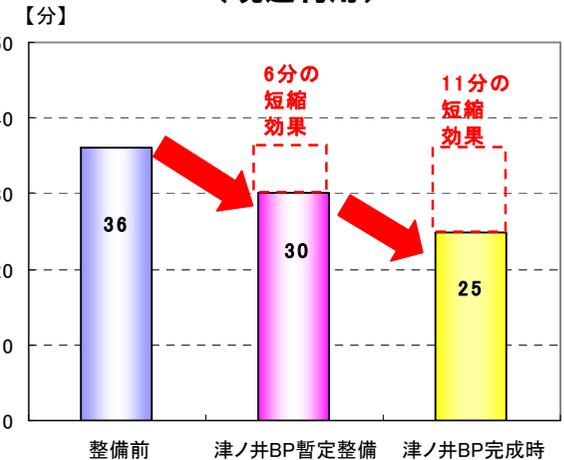
所要時間【津ノ井～鳥取空港】



津ノ井バイパスの整備により、鳥取ICへのアクセスが容易になることから、これまで姫路方面へは国道29号を使用している交通が、津ノ井バイパス経由へと変更される。これにより津ノ井周辺の工業団地から関西方面への時間短縮が図られ、地域産業へ大きく寄与することが期待される。

凡 例	
	八頭から県庁までのルート
	津ノ井から空港までのルート

所要時間【八頭町役場～鳥取県庁】(現道利用)



注) 所要時間は津ノ井バイパス整備前 (H11)、津ノ井バイパス暫定整備 (H17) は道路交通センサスのピーク時旅行速度をもとに算出を行い、完成時は交通量推計による速度変化率を乗じて算出している。

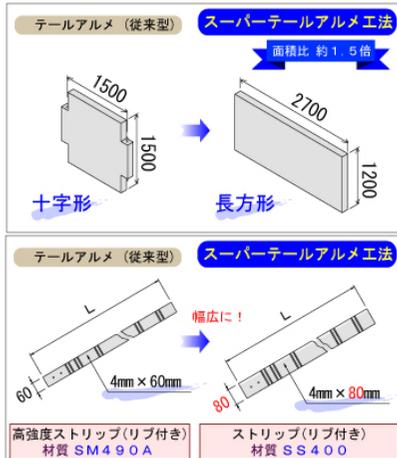
# 6. コスト縮減に関する取り組み

## (1) 新工法の導入

- ・補強土壁への新工法採用等により、コスト縮減を図った。
- ・橋梁上部工への耐候性鋼材（無塗装）採用等により、ライフサイクルコストの低減を図った。

### 新工法活用によるコストの縮減

#### 【補強土壁にスーパーテールアルメ工法を採用】



#### 【スーパーテールアルメ工法の特徴】

- ① 大型長方形パネルを採用し、壁面設置手間を削減
- ② 幅広スプリットを採用し、最適配置により取付手間を削減  
など

※対象箇所: 吉成高架橋

#### ■ 吉成高架橋の補強土壁工の直接工事費

- ・テールアルメ工法【従来工法】 : 22.4百万円
- ・スーパーテールアルメ工法【新工法】 : 20.9百万円

**約200万円のコスト縮減**

### ライフサイクルコストの低減

#### 【橋梁に耐候性鋼材を採用】



#### 【耐候性鋼材の特徴】

- ① 鋼材に発生するサビ層が塗装に変わって腐食を防ぐ
- ② 塗装作業とその塗り替え作業が不要となることで、  
維持管理費を削減  
など

※対象箇所: 吉成高架橋

#### ■ 吉成高架橋の初期投資と50年間の維持管理費

- ・通常塗装【従来工法】 : 63.5百万円
- ・耐候性鋼材【新工法】 : 42.0百万円

**約2,200万円のコスト縮減**

# 7. 投資効果 費用便益(B/C)

・津ノ井バイパスの費用便益比は、1.5(残事業)、1.8(事業全体)であり、投資効果を確認。

## 費用便益比

項目	残事業	事業全体
費用(C:億円)	145	702
事業費	130	657
維持管理費	15	45
便益額(B:億円)	217	1,286
走行時間短縮便益	165	1,077
走行経費減少便益	30	153
交通事故減少便益	22	57
費用便益比(B/C)	1.5	1.8

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で一致しない場合がある。

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計算する。
走行経費減少便益	道路整備によって、混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行費用には、燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損傷を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

## 費用便益比の算出条件

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

適用マニュアル:「費用分析マニュアル」

(平成20年11月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次:平成20年

検討年数:供用後50年

事業費:現在価値事業費=単純価値事業費×割引率

便益:道路整備前後における、

①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差

上記金額は、OD(H17センサス)、

H17実測交通量により推計した交通量を用いて算出

部分供用時に発生する便益も含めて算出

費用便益等については平成20年度の価値に換算

(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

## 客観的評価指標

指標		整備効果
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上	津ノ井工業団地から鳥取港まで約25分短縮
円滑なモビリティの確保	空港へのアクセス向上	津ノ井ニュータウンから鳥取空港まで約18分短縮
安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上	津ノ井ニュータウンから県立中央病院まで約16分短縮
地球環境の保全	自動車からのCO2排出量	自動車からのCO2排出量が2%削減

### ①事業の必要性の視点

#### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇H12年度までに暫定供用したことで、現道の渋滞緩和が図られた。しかし、津ノ井バイパスにおいては、沿道開発等、周辺状況の変化による交通量の増加、交通流動の変化により混雑が生じている。

#### 2) 事業の投資効果

◇費用便益比 (B/C) = 1.8 (事業全体) 1.5 (残事業)

#### 3) 事業の進捗状況

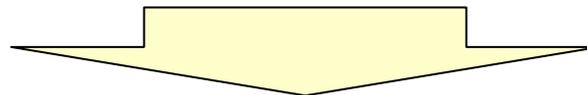
◇用地買収については概成している。  
◇平成19年度末現在でL=7.5kmを供用している。

### ②事業の進捗見込み

◇現在、吉成交差点の立体化及び鳥取ICアクセス部の供用を目指し事業を推進している。

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性

◇橋梁上部工への耐候性鋼材（無塗装化）採用及び補強土壁への新工法採用等、コスト縮減を図っている。



### 【今後の対応方針（原案）】

- ・上記①、②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成15年)	今回評価時 (平成20年)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=9.5km	L=9.5km	
計画交通量	8,400~34,600 台/日	7,900~33,500 台/日	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し
総事業費	約560億円	約560億円	
総費用 (C)	701億円	702億円	「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更 基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益 (B)	1,781億円	1,286億円	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し 「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更
費用対効果 (B/C)	2.5	1.8	総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道29号 津ノ井バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益費 (B/C) = 1.8 経済的純現在価値 (B-C) = 584億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 7.6% 残事業：費用便益費 (B/C) = 1.5 経済的純現在価値 (B-C) = 71億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 6.3%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	年間渋滞損失時間が80%削減 整備前 144.2万人・時間/年 整備後 28.5万人・時間/年 削減量 115.7万人・時間/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	旧道の旅行速度が改善 13.1→36.5km/h (鳥取市海蔵寺) 現道の旅行速度が改善 17.4→45.0km/h (鳥取市市場)
		<input type="checkbox"/> 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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	鳥取市内の各路線バス、及び鳥取発着便の高速バス(吉成交差点を通過)の所要時間が短縮され、利便性が向上
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	鳥取空港(第三種空港)へのアクセスが向上 津ノ井ニュータウン→鳥取空港 整備前:43分、整備後:25分(約18分の短縮)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	鳥取港(重要港湾)へのアクセスが向上 津ノ井工業団地→鳥取港 整備前:47分、整備後:22分(約25分の短縮)
1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 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が向上	鳥取市公設地方卸売市場への利便性が向上 市場から中国自動車道へのアクセス性が改善され、京阪神市場等への出荷の利便性が向上
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	鳥取都市圏を取り囲む環状道路の一部を形成 (広域道路整備基本計画の交流促進型)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	本格的区画整理事業、新津ノ井工業団地
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input checked="" 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	DID区域内に路線の一部あり

		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	津ノ井ニュータウン (305ha：地域振興整備公団)
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<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	
		<input 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	
		<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	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	八頭町～日常生活圏中心都市（鳥取市）へのアクセスが向上 八頭町役場→鳥取県庁 整備前：36分、整備後：25分（約11分の短縮）
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	
		■ 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	鳥取県東部地方拠点都市、基盤的技術産業集積活性化計画（鳥取地域） 全国緑化フェア（H19、鳥取市湖山池周辺）などを支援
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	鳥取砂丘、白兎海岸、浜村温泉、浦富海岸 等
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		■ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	鳥取環境大学、テクノロジーパーク等へのアクセス道路
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
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/日以上に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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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）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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	鳥取市内の第三次医療機関（県立鳥取中央病院）へのアクセスが向上 津ノ井ニュータウン一病院 整備前：36分、整備後：20分（約16分の短縮）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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在する場合において、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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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5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あり
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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）	
	■ 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	旧道：防災対策箇所（落石・擁壁2箇所）、震災対策箇所（杉崎橋・面影橋・吉方橋）	

		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	自動車からのCO2排出量が2.1%削減 整備前：301.6千t-c/年、整備後：295.4千t-c/年、削減量：6.2千t-c/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	自動車からのNO2排出量が1.9%削減 整備前 1137t/年 整備後 1115t/年 削減量 22t/年
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	自動車からのSPM排出量が2.1%削減 整備前 94t/年 整備後 92t/年 削減量 2t/年
		<input type="checkbox"/> 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	事業実施前の平行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（騒音レベル、箇所数・延長）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる延長）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定の状況
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	現道の交通混雑の緩和、通過交通の排除等により沿道住民の生活環境が改善
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</li> </ul>	中国横断自動車道・姫路鳥取線、山陰自動車道・鳥取青谷線との一体的整備（鳥取ICにおけるアクセス）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	鳥取新都市開発整備事業（津ノ井ニュータウン）
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 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見込まれる	