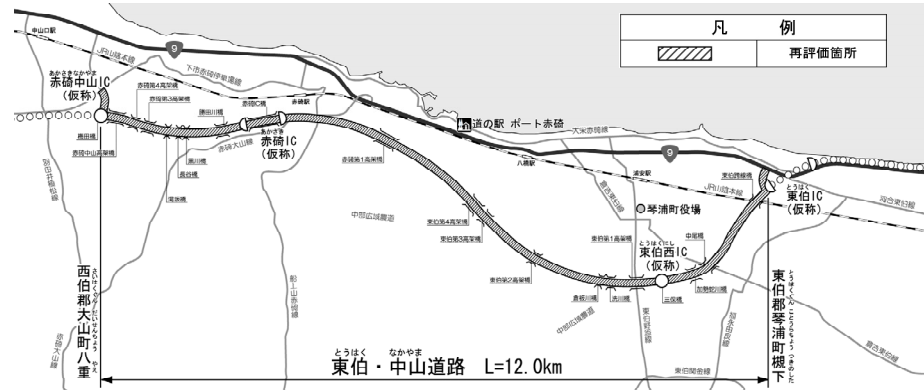


道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 東伯・中山道路		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：鳥取県東伯郡琴浦町槻下 至：鳥取県西伯郡大山町八重				延長	12.0km
事業概要						
一般国道 9 号は、京都市から下関市に至る延長約 730km の主要幹線道路である。 東伯・中山道路は、一般国道 9 号の混雑緩和、安全・円滑な交通の確保、災害時の緊急輸送道路の代替路としての機能を果たすとともに、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する延長 12.0km の自動車専用道路である。						
H11 年度事業化		H9 年度都市計画決定		H12 年度用地着手		H15 年度工事着手
全体事業費		約 590 億円		事業進捗率		71% 供用済延長
計画交通量		22,600 ~ 23,300 台/日				
費用対効果 分析結果		B/C (事業全体) 3.1 (残事業) 8.3		総費用 (残事業)/(事業全体) 218 / 590 億円 事業費：186 / 559 億円 維持管理費：31 / 31 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,814 / 1,814 億円 走行時間短縮便益：1,485 / 1,485 億円 走行費用減少便益：220 / 220 億円 交通事故減少便益：108 / 108 億円
						基準年 平成 20 年
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 = 8.6 (交通量+10%) B/C = 8.1 (交通量-10%) 事業費変動：B/C = 7.7 (事業費+10%) B/C = 9.1 (事業費-10%)						
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（混雑解消による路線バスの定時性確保が見込まれる） ・国土・地域ネットワークの構築（倉吉市と米子市を最短時間で連絡する）他 17 項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見 東伯・中山道路は、国道 9 号の混雑緩和、災害時における緊急輸送路としての代替路としての機能等の重要な役割を果たすことが期待されており、沿線首長で構成される「一般国道 9 号東伯淀江間高規格改築促進協議会」により、一層の建設促進について要望を受けている。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 国道 9 号の市街地は、朝夕を中心に交通渋滞が発生しており、交通事故による通行止めも発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成 19 年度末時点で、用地買収については完了。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 平成 20 年代前半の全線暫定供用を目指し、事業を推進する。						
施設の構造や工法の変更等 発生材の有効利用、少数桁橋梁の導入等によりコスト削減を図っている。						
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、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。

とうはく なかやま
一般国道9号 東伯・中山道路
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9号 東伯・中山道路

◆東伯・中山道路は、山陰の地方都市間の連携を強化するとともに、環日本海交流の基幹軸の一翼を担う高規格幹線道路である。



2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

◆東伯・中山道路は、交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、災害時の緊急輸送路の代替路線としての機能分担などを目的とした自動車専用道路である。

事業の目的

○交通混雑の緩和

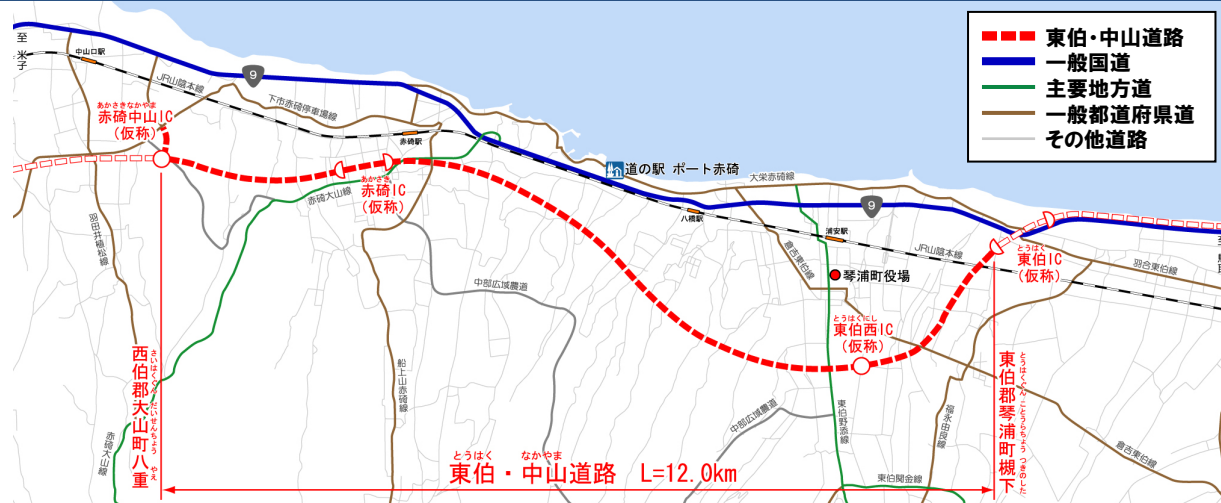
国道9号の交通が東伯・中山道路に転換し、八橋東交差点の渋滞が緩和

○安全・円滑な交通の確保

大型車をはじめとする国道9号の減少(東伯・中山道路への転換)により、交通事故が減少

○災害時の緊急輸送道路の代替機能確保

国道9号は災害・交通事故などによる通行止めが発生した場合、線形・幅員など厳しい条件の迂回路しかなく、災害時の緊急輸送道路の代替路としての機能確保

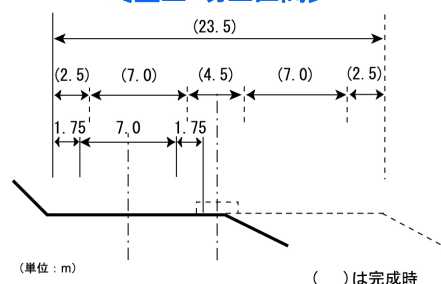


計画概要

区 間	とうほく ぐん ことらちよう つきのした (起点) 東伯郡琴浦町槻下 さいはく ぐん だいせんちよう やえ (終点) 西伯郡大山町八重
延 長	L = 12.0km
道路規格	第1種 第2級
設計速度	V = 100km/h
計画幅員	W = 23.5m
車 線 数	4車線

標準断面図

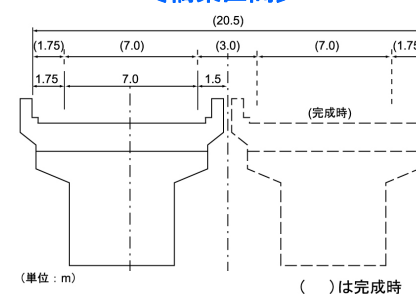
〔盛土・切土区間〕



(単位: m)

()は完成時

〔橋梁区間〕



(単位: m)

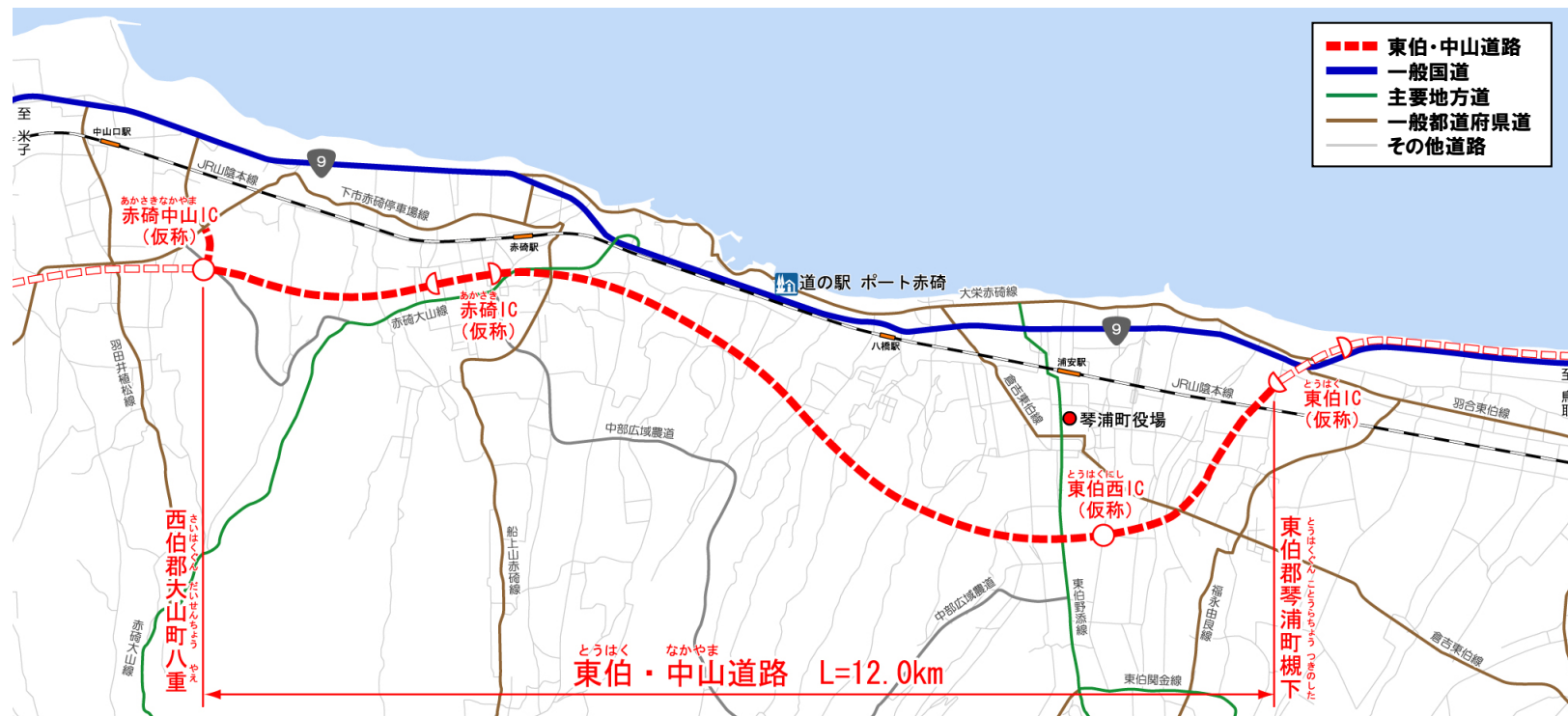
()は完成時

2. 事業概要及び経緯

一般国道9号 東伯・中山道路

(2)事業の経緯

◆平成11年度に事業着手し、現在、工事を推進中。



区間	とうはく 東伯IC(仮称)～赤崎中山IC(仮称)
平成10年3月	都市計画決定
平成11年度	事業着手
平成12年度	用地着手
平成15年度	工事着手

2. 事業概要及び経緯

一般国道9号 東伯・中山道路

(3) 工事の進捗状況

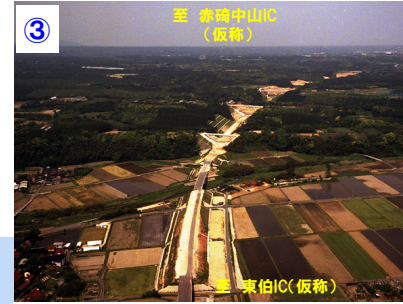
◆平成20年代前半の供用に向け、工事を推進中。



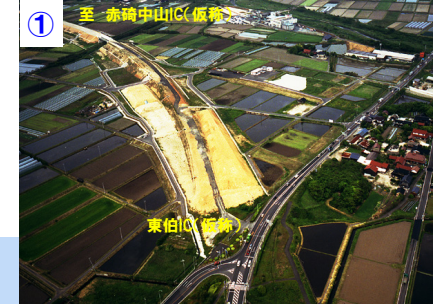
⑦赤碕中山IC（仮称）付近[米子方面を望む]



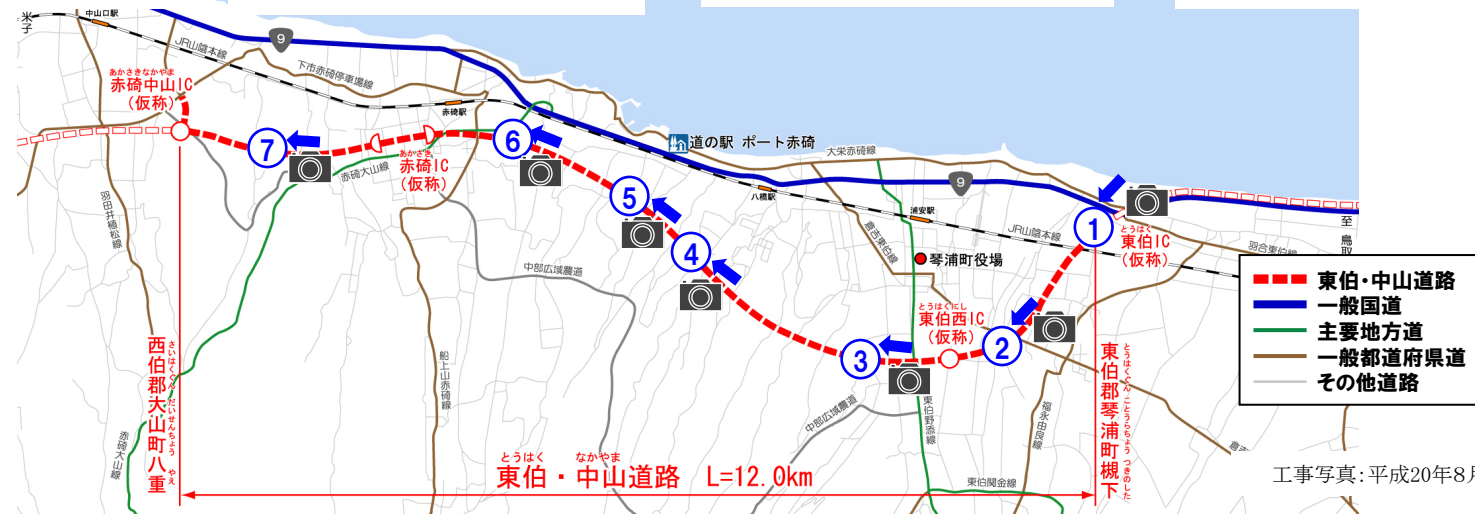
⑤赤碕第1高架橋付近[米子方面を望む]



③洗川橋付近[米子方面を望む]



①東伯IC（仮称）[米子方面を望む]



工事写真：平成20年8月の状況



⑥赤碕IC（仮称）付近[米子方面を望む]



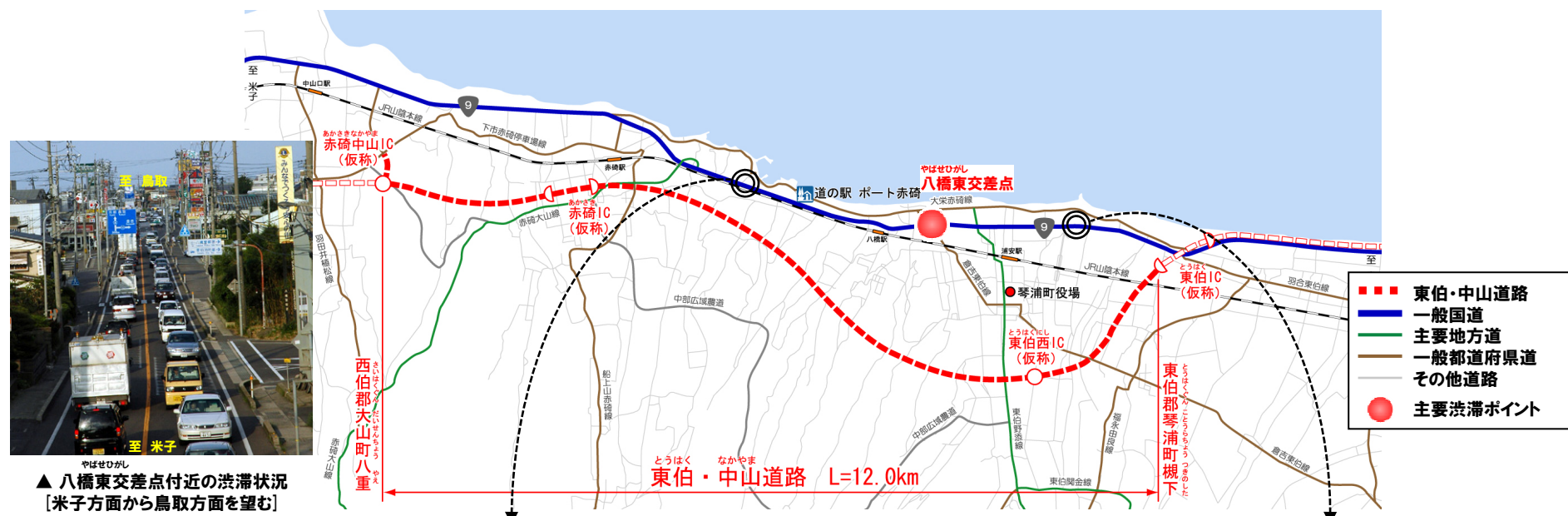
④赤碕第4高架橋付近[米子方面を望む]



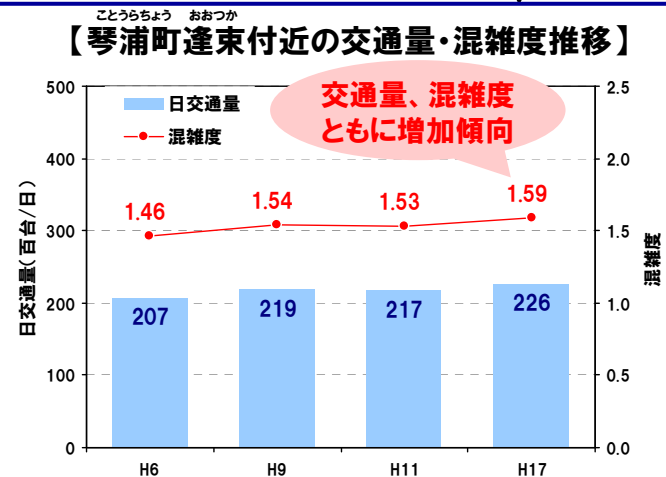
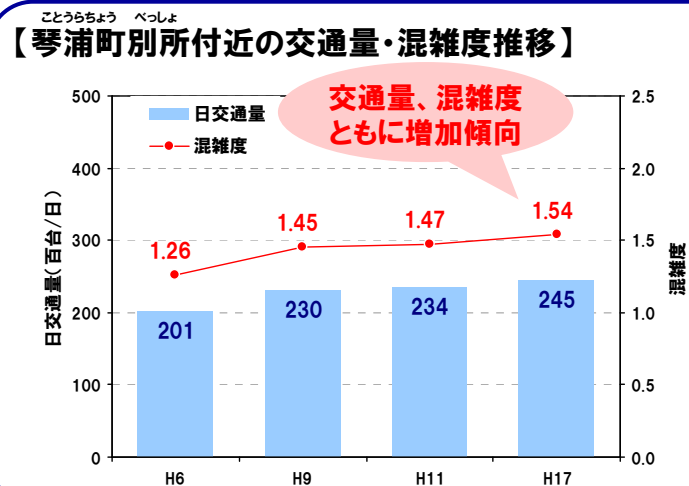
②加瀬蛇川橋付近[米子方面を望む]

(1) 渋滞の発生状況

◆国道9号の琴浦町内では、主要渋滞ポイント「八橋東交差点」を中心に渋滞が発生。交通量・混雑度ともに増加傾向である。



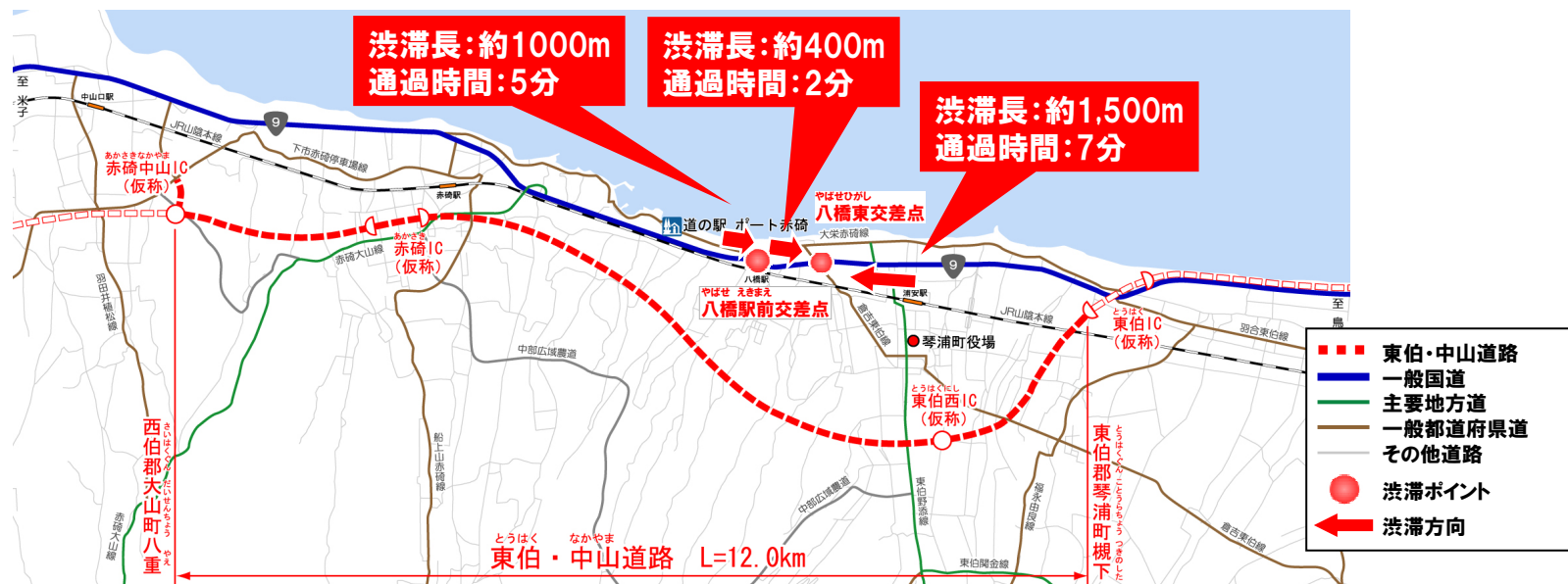
▲ 八橋東交差点付近の渋滞状況
[米子方面から鳥取方面を望む]



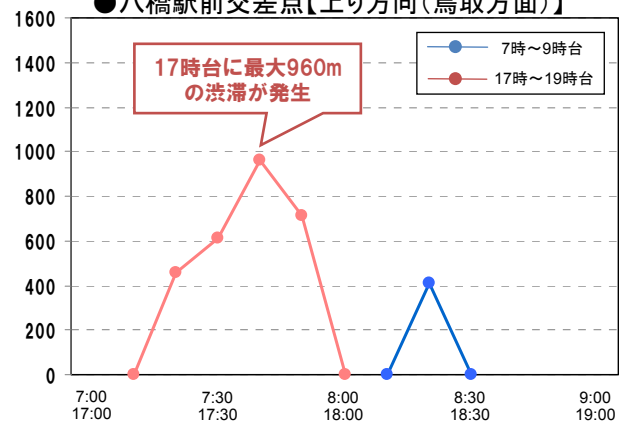
3. 交通の状況

(2) 主要渋滞ポイントにおける渋滞長の状況

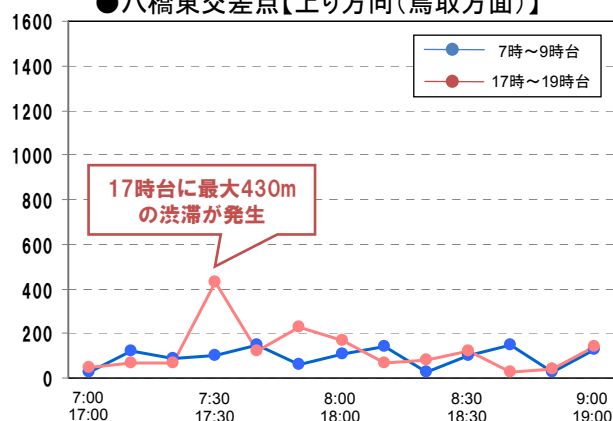
- ◆八橋東交差点では、帰宅交通などの集中により、タピーク時に米子方面に最大約1.5kmの渋滞が発生。
- ◆鳥取方面へは、八橋東交差点及び八橋駅前交差点で連続して渋滞が発生し、先頭からの最大渋滞長は約1.4 kmに及び。



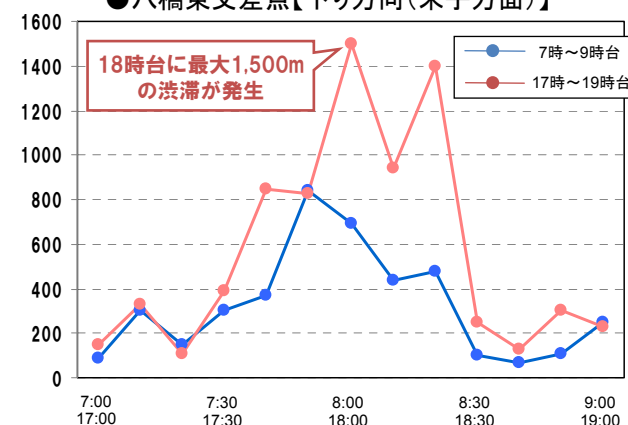
●八橋駅前交差点【上り方向(鳥取方面)】



●八橋東交差点【上り方向(鳥取方面)】



●八橋東交差点【下り方向(米子方面)】



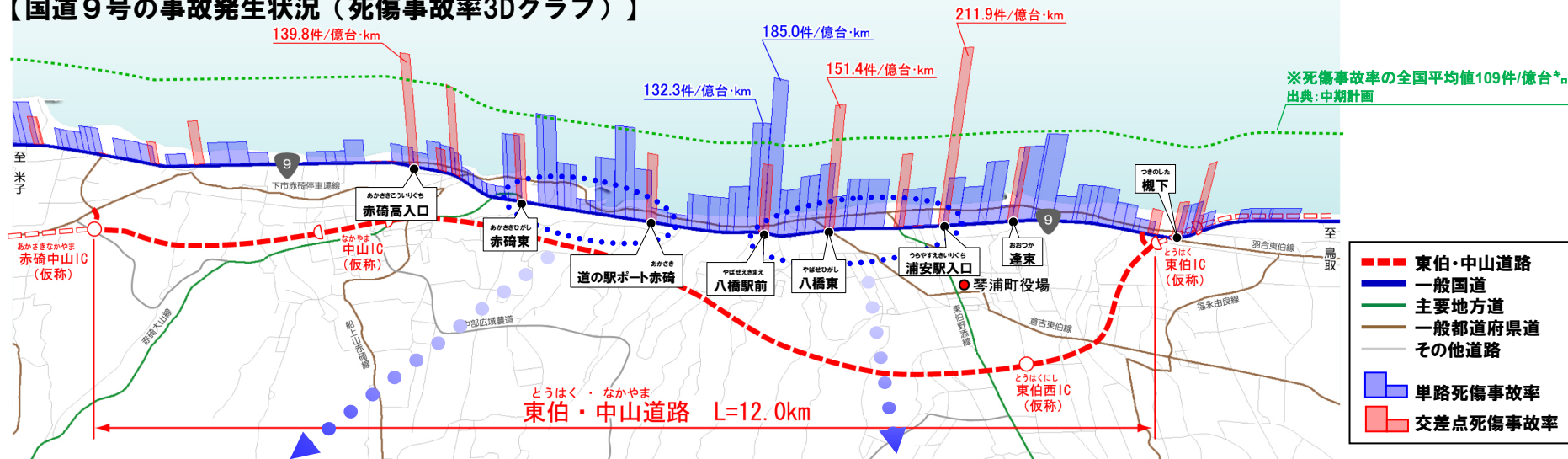
3. 交通の状況

一般国道9号 東伯・中山道路

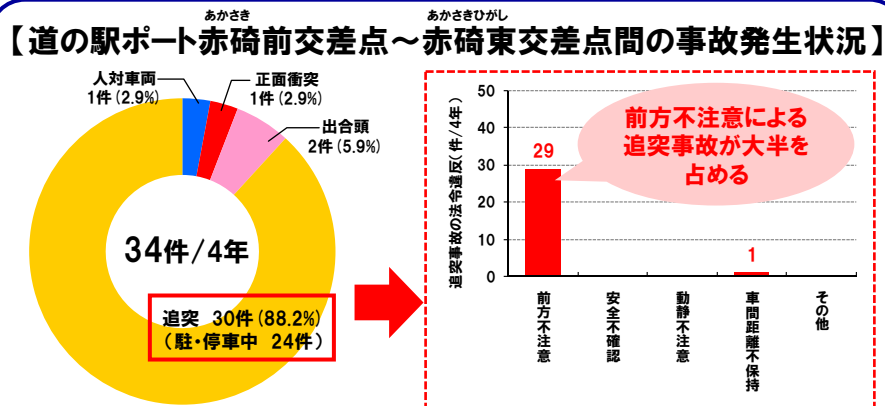
(3)事故の発生状況

- ◆国道9号の死傷事故率は、浦安駅入口交差点～八橋駅前交差点間や道の駅ポート赤碕～赤碕東交差点間で、死傷事故率の全国平均値約109件/億台^{*}を上回る。
- ◆両区間ともに追突事故が8～9割を占める。八橋東交差点付近は、渋滞・信号待ち車両への追突事故が多い。

【国道9号の事故発生状況（死傷事故率3Dグラフ）】

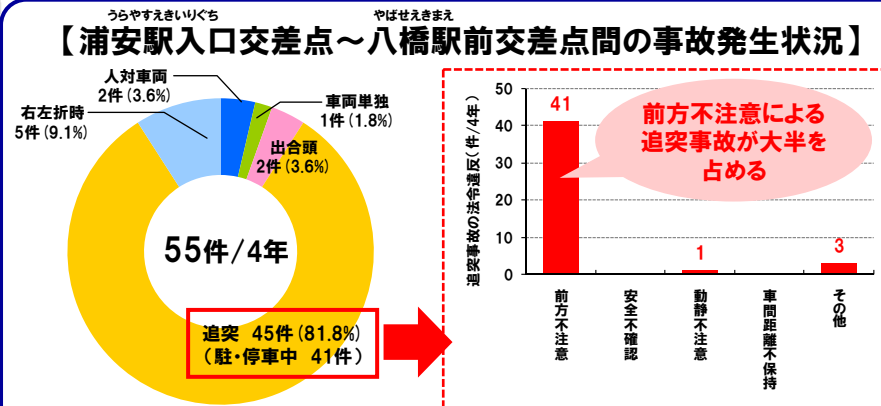


【道の駅ポート赤碕前交差点～赤碕東交差点間の事故発生状況】



- 道の駅ポート赤碕～赤碕東交差点間の単路部で、事故率が高い区間が存在。
- 追突事故が約9割を占めており、そのほとんどは前方不注意によるもので、駐停止中車両への追突事故が多い。

【浦安駅入口交差点～八橋駅前交差点間の事故発生状況】



- 安浦駅入口交差点～八橋駅前交差点間で、連続して事故率が高い区間が存在。
- 追突事故が約8割を占めており、そのほとんどは前方不注意によるもので、駐停止中車両への追突事故が多い。

3. 交通の状況

(4) 通行規制による迂回状況

- ◆ 国道9号琴浦町内では、事故による通行規制が過去5年間で10件発生しており、通行規制時には大きな迂回を強いられる。(時間迂回率2.0・距離迂回率2.2)
- ◆ 迂回発生時、国道9号を利用する長距離交通が不慣れな迂回路を走行することで、混雑や事故が懸念されている。

【国道9号の事故による通行規制実績】



大型車事故による通行止状況

【広域農道等の誘導標識
(八橋警察署設置)】

大型車同士衝突
4時間通行止め
や足なかに懸けが、事故の影響で現場は約四時間におたつて全面通行止めになり、東西約二、三十日後にようやく通行が回復した。八橋署の調べによると、東田さんのトラックが西進中、凍結した路面に滑り、対向車と正面衝突した。二人は重傷を負った。

平成16年1月27日(火) 日本海新聞

日付 通行止め時間(引き続きの片側交互通行時間)

全面通行止め

片側交互通行

資料/中国地方整備局 倉吉河川国道事務所
※平成13年4月1日～平成18年3月31日の通行規制実績

【国道9号通行止め時の迂回状況】



	距離	時間
国道9号	約8km	約15分
迂回路	約18km	約30分
迂回率	2.2	2.0

通行止めが発生した場合、大きな迂回が必要
⇒通常時の2倍の時間を要す

通常ルート(国道9号利用)
迂回路
通行止め想定箇所

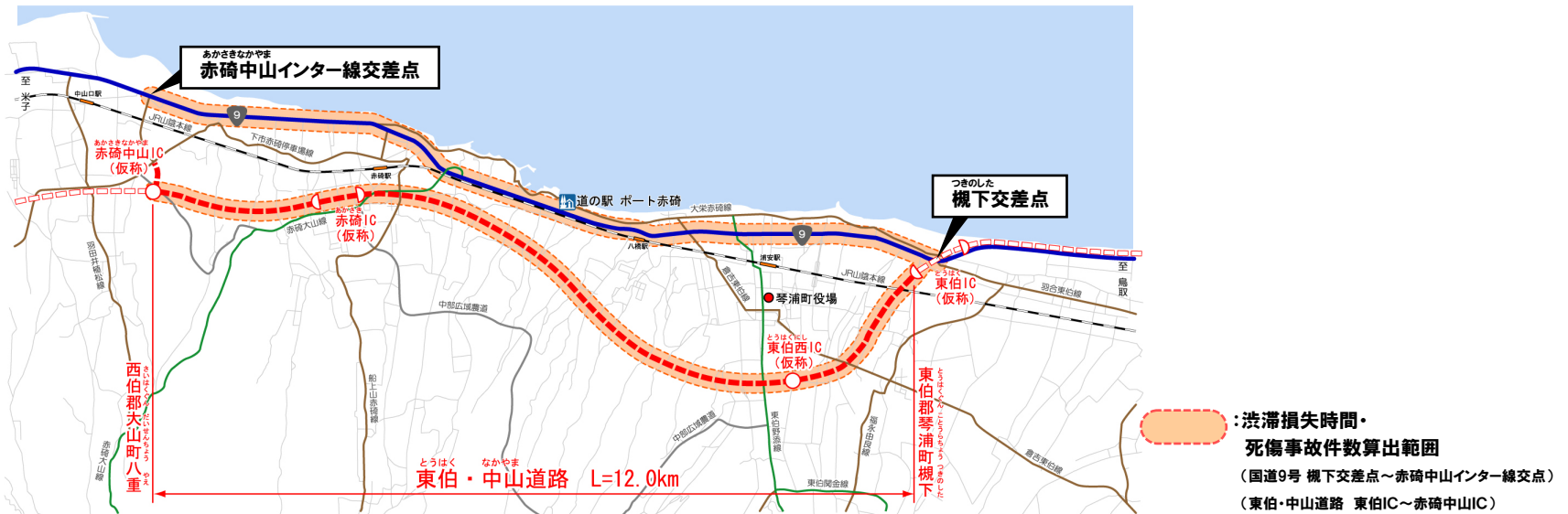
道路の状況
走りやすい
走りにくい
※図は走りやすさマップより

資料/H17道路交通センサス、道路の走りやすさマップ ※所要時間・距離は概下交差点～赤崎駅入口交差点間で算出

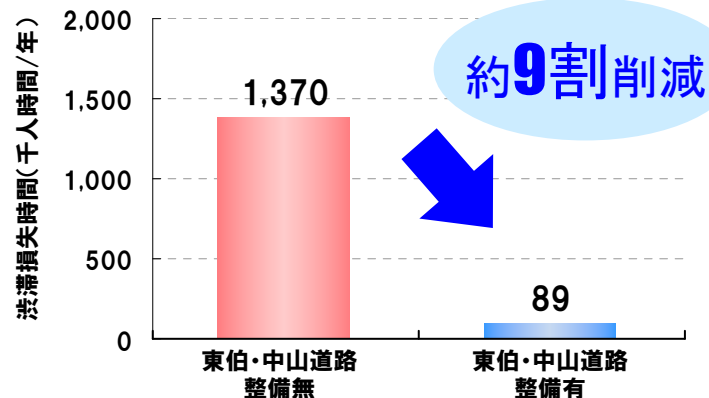
4. 事業効果

(1)円滑で安全なモビリティの確保

- ◆渋滞緩和効果（渋滞損失時間が約9割削減）、事故削減効果（死傷事故件数が約4割削減）が期待される。
- ◆これにより、円滑で安全な交通流の確保が期待される。

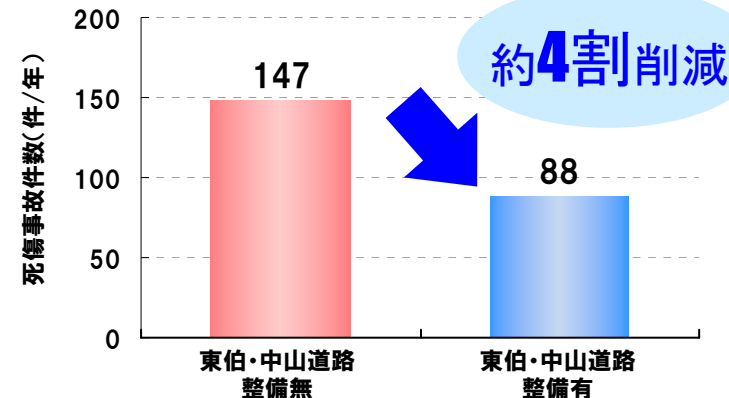


渋滞損失の削減量



※H42交通量配分結果をもとに、東伯・中山道路の整備有無のケースの交通量・旅行速度を用いて算出

死傷事故件数の削減量



※H42交通量配分結果をもとに、東伯・中山道路の整備有無のケースの交通量を用いて算出[交通事故減少少益の原単位の算出方法、平成20年11月、国土交通省]

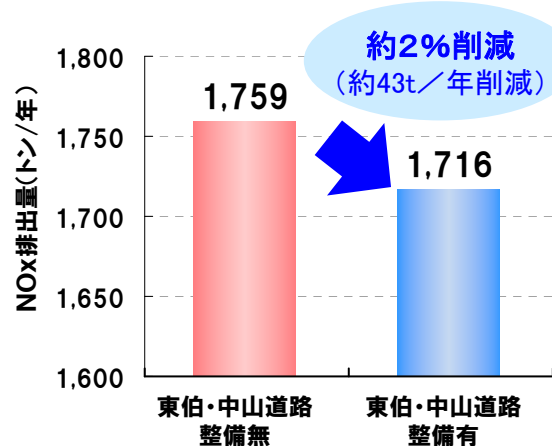
4. 事業効果

一般国道9号 東伯・中山道路

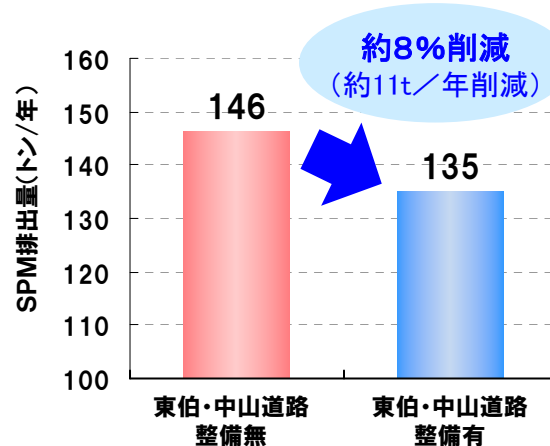
(2)沿道環境の改善

◆道路整備により、NO_x・SPM・CO₂の排出量が減少。

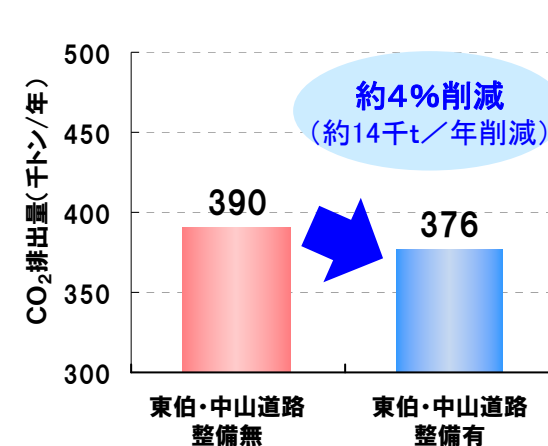
NO_x(窒素酸化物)排出量



SPM(浮遊粒子状物質)排出量



CO₂(二酸化炭素)排出量



■排出量算出範囲
費用便益分析の範囲（北栄町・琴浦町・大山町の全域、
倉吉市の国道313号以西、湯梨浜町の一部地域）

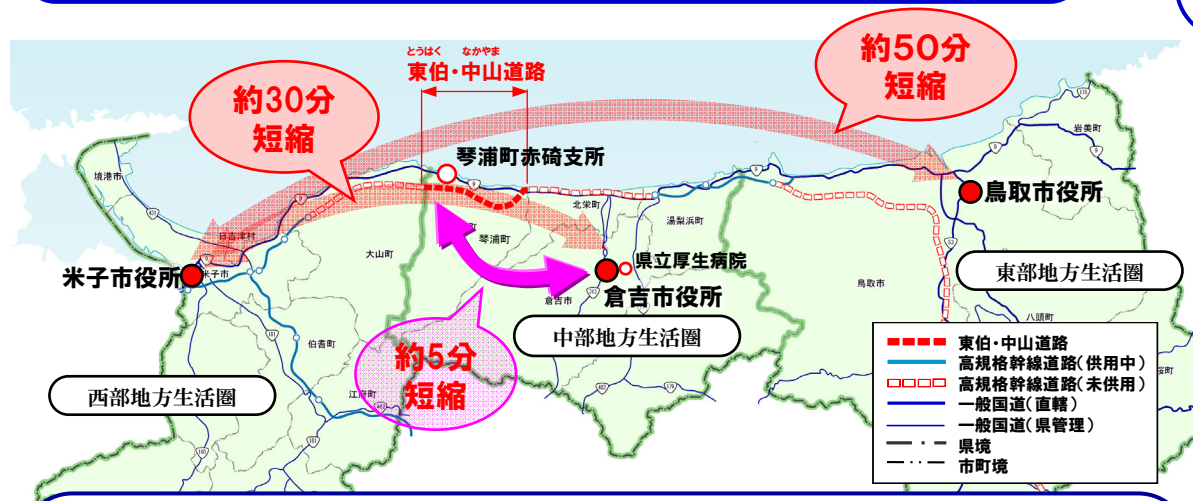
■算出方法
資料／客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案），H15.11.25

4. 事業効果

(3)地域連携ネットワークの形成(将来)

- ◆山陰自動車道が全線供用すると、生活圈中心都市間の所要時間が短縮。
(米子市と鳥取市が約50分短縮、米子市と倉吉市が約30分短縮)
- ◆琴浦町赤碕支所(旧赤碕町)から二次救急医療施設「鳥取県立厚生病院」への所要時間が5分短縮。

生活圈中心都市間の時間短縮効果



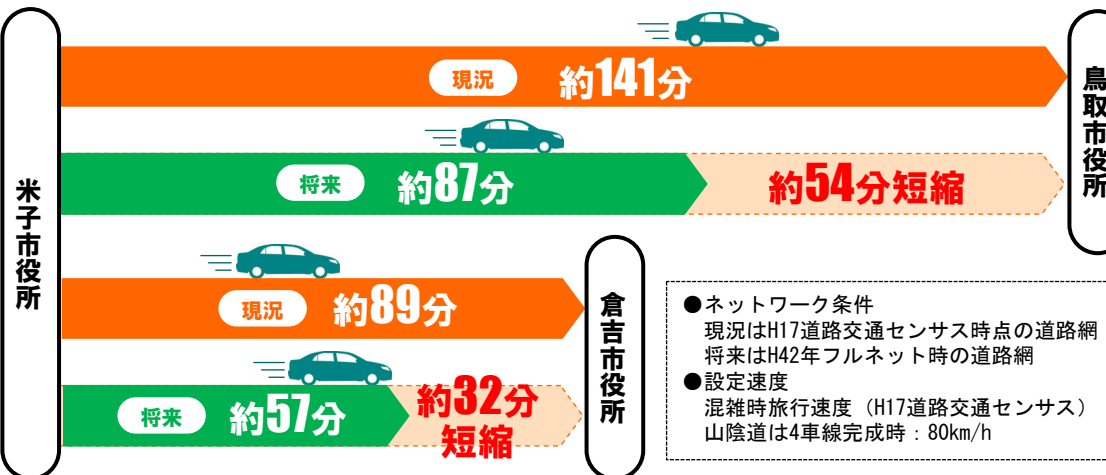
琴浦町赤碕支所(旧赤碕町)から二次救急医療施設「鳥取県立厚生病院」の時間短縮効果

【東伯・中山道路暫定2車】※現況はピーク時



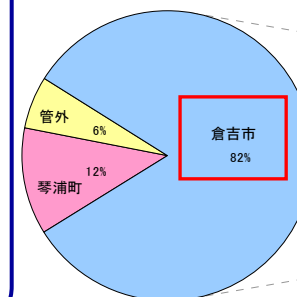
- ネットワーク条件
現況はH17道路交通センサス時道路網、将来はH20年代
- 設定速度
現況はH17センサス混雑時旅行速度、東伯・中山道路暫定2車70km/h

【山陰道全線開通時】※現況はピーク時



琴浦町の救急搬送の約82%は倉吉市へ

【H19救急搬送人員1,031人】



鳥取県立厚生病院
資料/鳥取県立厚生病院HP

資料/鳥取中部ふさと広域
連合東伯消防署

■ 発生材の有効利用（ネッコチップ工法）

- ## ■ 鋼橋の防錆処理技術の導入

- 工事に発生した
伐採木をチップ化し

法面の吹付材に
有効利用

■ 少数桁橋梁の導入（P Cコンポ橋）

- 処理材塗布** → **大気腐食** → **最終安定さび**
-
- ウエザーアクト処理剤
耐候性鋼材 (Cr,Cu,P)
ウエザーアクト処理直後
- ウエザーアクト処理剤
耐候性鋼材 (Cr,Cu,P)
大気腐食 1~数年
- ウエザーアクト処理剤
最終安定さび
耐候性鋼材 (Cr,Cu,P)
大気腐食 数年
- 最終安定さび
耐候性鋼材 (Cr,Cu,P)
処理剤消失後

防錆処理技術：特殊な処理材を塗布することにより、1～2年の短い期間で安定錆を促進形成させる技術。通常の裸使用では無理とされている塩分環境下での採用も可能。



6. 投資効果

一般国道9号 東伯・中山道路

◆東伯・中山道路の費用便益比（B／C）は、8.3（残事業）、3.1（事業全体）となり、便益が費用を上回っている。

◆投資効果

項 目	事業全体	残事業
費用（C）	590	218
事業費	559	186
維持管理費	31	31
便益額（B）	1814	1814
走行時間短縮便益	1485	1485
走行経費減少便益	220	220
交通事故減少便益	108	108
費用便益比	3.1	8.3

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測する。
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。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
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。交通事故の社会的損失には運転者、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造物に関する物的損害額、交通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：「費用便益分析マニュアル」

（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センサスペースOD表）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

費用及び便益額等については、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
円滑なモビリティの確保	特急停車駅へのアクセス向上 西伯郡大山町から倉吉駅への所要時間が 約8分短縮 （45分→37分）
物流効率化の支援	港湾へのアクセス向上 倉吉市から境港への所要時間が 約8分短縮 （106分→98分）
安全で安心な暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上 倉吉市から鳥取大学医学部付属病院への所要時間が 約8分短縮 （90分→82分）
沿道環境の改善	CO2削減率 約4%削減 （約14千t/年）
	NOx削減率 約2%削減 （約43t/年）
	SPM削減率 約8%削減 （約11t/年）

※所要時間はH17道路交通センサスの混雑時旅行速度をもとに算出

※沿道環境改善はH42将来交通量配分結果（整備あり・なし）をもとに算出

7. 今後の対応方針

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇国道9号の市街地は、朝夕を中心に交通渋滞が発生しており、交通事故による通行止めも発生している。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)=3.1(事業全体) 8.3(残事業)。

3) 事業の進捗状況

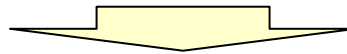
◇平成19年度末時点で、用地買収については完了。

②事業の進捗見込み

◇平成20年代前半の全線暫定供用を目指し、事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇発生材の有効利用、少数桁橋梁の導入等によりコスト縮減を図っている。



【今後の対応方針】

- ・上記①②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、今後とも継続が妥当
- ・今後の事業実施にあたっては、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。

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 9 号 東伯・中山道路
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	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B／C）＝3. 1 （経済的純現在価値（B－C）＝1,224億円、経済的内部収益率（E I R R）＝11.8%） 残事業：費用便益比（B／C）＝8. 3 （経済的純現在価値（B－C）＝1,596億円、経済的内部収益率（E I R R）＝64.8%）

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：1,789千人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,425千人・時間/年（1,789千人・時間/年⇒364千人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（東伯郡琴浦町槻下～西伯郡大山町八重） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：整備なし1,370千人・時間/年、整備あり89千人・時間/年） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：9割削減
		□ 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 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	日ノ丸バスの路線バス32便/日（倉吉駅～赤碓駅）が運行しており、混雑解消により定時性が確保
		■ 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	特急停車駅 倉吉駅へのアクセス性が向上[大山町中山～倉吉駅、45分⇒37分（8分短縮）]
		■ 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	共用飛行場米子空港へのアクセス性が向上[倉吉市～米子空港、105分⇒97分（8分短縮）]
1. 活力	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	重要港湾境港へのアクセス性が向上[倉吉市～境港、106分⇒98分（8分短縮）]
		■ 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	大山町、旧東伯町（梨、白ねぎ、肉用牛、鶏卵などを関西方面や中国・四国方面に出荷）
		□ 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	
		☐ 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	
		☐ 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	
		☐ 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	■ 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	山陰自動車道
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり	
		■ 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	倉吉市と米子市を連絡
		■ 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	倉吉市と米子市を連絡
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	
		☐ 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	琴浦町から米子市へのアクセス性が向上[63分⇒59分（4分短縮）]
	個性ある地域の形成	☐ 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	
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	米子市方面から「とっとり梨の花温泉郷周辺」へのアクセス性が向上、H19観光入込み客数1,525千人／年
		☐ 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	
		☐ 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	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/日以上の全て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
			☐ 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	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
			☐ 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 三次医療施設：鳥取大学医学部附属病院 倉吉市～鳥取大学医学部附属病院：90分⇒82分（8分短縮）

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 ☐ 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児童、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	
		☒ 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	国道9号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている
		☐ 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）	
		☐ 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	
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		☐ 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	
		☐ 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	☒ 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：14千t/年（整備なし 390千t/年、整備あり376千t/年）
	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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域 無指定 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（費用便益分析の対象範囲におなじ） NOx排出削減量：43t/年（整備なし1,759 t/年⇒整備あり1,716t/年）
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域 無指定 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（費用便益分析の対象範囲におなじ） 排出削減量：11t/年（整備なし146t/年⇒整備あり135t/年）
		☐ 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	他のプロジェクトとの関係	☐ 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	
		☒ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	国道9号中山・名和道路
		☒ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	鳥取県将来ビジョン
		☐ 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	