

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 <small>よなご</small> 米子道路	事業主体	中国地方整備局				
所在地	<small>とっとり さいはく だいせんちょうやすはら とっとり よなご いんだちょう</small> 鳥取県西伯郡大山町安原～鳥取県米子市陰田町						
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645kmの主要な幹線道路である。米子道路は、米子市内の交通渋滞の緩和および山陰の地方都市間との連携強化、地域の活性化を図ることを目的とした延長約14.2kmの4車線道路である。						
事業採択年度	昭和47年度（平成元年12月都市計画変更（L=9.4km：自動車専用道路への変更（無料）） （平成4年1月都市計画変更（L=4.5km：自動車専用道路への変更（有料））						
総事業費	約 957億円	既投資額	平成16年度末まで 約647億円（進捗率68%）				
再評価の視点	①事業の必要性に関する点	<p>ア)事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>当該路線は、郊外型ショッピングセンター等の商業施設や、工業団地等の開発により交通量が増加しており、米子市街地を中心として慢性的な交通混雑が生じている。また、観光面では境港や皆生温泉などへ訪れる年間約300万人の観光客のうち9割以上が自動車を利用している。</p> <p>H4. 12 中国横断道米子自動車道（米子一落合間）供用 H7. 3 境港がFAZ（輸入促進地域）に指定 H8. 3 米子空港2,000m滑走路完成 H16. 6 境港多目的国際ターミナル供用開始 H17. 3 旧米子市・旧淀江町合併</p> <p>イ)費用便益分析(平成17年度価値換算による) (残事業) 事業全体</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>本事業に要する費用(総費用)</th> <th>本事業による効果(総便益)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <b>■事業費</b>                      総事業費※1 (272) 957億円                      現在価値事業費※2 (198) 1,421億円①  <b>■維持管理費</b> (93) 172億円②    <b>■残存価値※3</b> (16) 16億円③                      総費用(C)                      ①+②-③= (276) 1,578億円                      ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。                      ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。                      ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。                 </td> <td> <b>■走行時間</b>                      短縮便益 (1,663) 3,240億円④  <b>■走行経費</b>                      減少便益 (167) 340億円⑤  <b>■交通事故</b>                      減少便益 (69) 122億円⑥                      総便益(B)                      ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円                 </td> </tr> </tbody> </table> <p>評価対象期間 = 整備期間+40年</p> <p>(残事業) 事業全体 費用便益分析の結果 今回評価 B/C = (6.9) 2.3</p> <p>「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H15.8.1付け国都街第39号、国道分評第15号通達)</p>		本事業に要する費用(総費用)	本事業による効果(総便益)	<b>■事業費</b> 総事業費※1 (272) 957億円 現在価値事業費※2 (198) 1,421億円① <b>■維持管理費</b> (93) 172億円②  <b>■残存価値※3</b> (16) 16億円③ 総費用(C) ①+②-③= (276) 1,578億円 ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。 ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。	<b>■走行時間</b> 短縮便益 (1,663) 3,240億円④ <b>■走行経費</b> 減少便益 (167) 340億円⑤ <b>■交通事故</b> 減少便益 (69) 122億円⑥ 総便益(B) ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円
	本事業に要する費用(総費用)	本事業による効果(総便益)					
	<b>■事業費</b> 総事業費※1 (272) 957億円 現在価値事業費※2 (198) 1,421億円① <b>■維持管理費</b> (93) 172億円②  <b>■残存価値※3</b> (16) 16億円③ 総費用(C) ①+②-③= (276) 1,578億円 ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。 ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。	<b>■走行時間</b> 短縮便益 (1,663) 3,240億円④ <b>■走行経費</b> 減少便益 (167) 340億円⑤ <b>■交通事故</b> 減少便益 (69) 122億円⑥ 総便益(B) ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円					

事業名	一般国道9号 <small>よなご</small> 米子道路	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>ウ) 事業の効果</p> <p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ・ ・ 現道部の主要渋滞ポイントである今津交差点、西原交差点、二本木交差点、新日野橋西詰交差点、陰田交差点の渋滞改善が見込まれる。</li> </ul> <p>安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ・ ・ 三次医療施設である鳥取大学附属病院へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ・ ・ CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM排出量の低減が見込まれる。</li> </ul> <p>地域づくりの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ・ ・ 地域連携プロジェクトを支援（鳥取県中海圏域地方拠点都市地域）</li> </ul> <p>エ) 事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <p>昭和47年度 事業化</p> <p>昭和50年2月 都市計画決定（米子市浦津～陰田町）</p> <p>昭和54年度 工事着手</p> <p>昭和56年8月 都市計画決定（西伯郡淀江町今津～米子市浦津）</p> <p>昭和60年9月 米子南ランプ～米子西国道9号接続部供用 L=3.2km</p> <p>平成元年12月 都市計画変更（米子市尾高～米子市陰田町） L=8.8km</p> <p>平成元年12月 赤井手交差点～米子南ランプ供用（暫定） L=4.5km</p> <p>平成3年3月 米子東IC～赤井手交差点供用（暫定） L=0.5km</p> <p>平成4年1月 都市計画変更（西伯郡大山町安原～米子市尾高） L=5.4km</p> <p>平成10年3月 淀江大山IC～米子東IC供用（暫定） L=5.4km</p> <p>平成17年8月 米子JCT Bランプ（松江→岡山方向）供用 L=0.6km</p> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>○工事の進捗状況</p> <p>現在、米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）について、平成18年度内の供用を目指し事業を進めている。 なお、平成16年度末までの工事進捗率は約69%である。</p> <p>○用地補償の状況</p> <p>進捗率100%（平成12年度完了）。</p>		

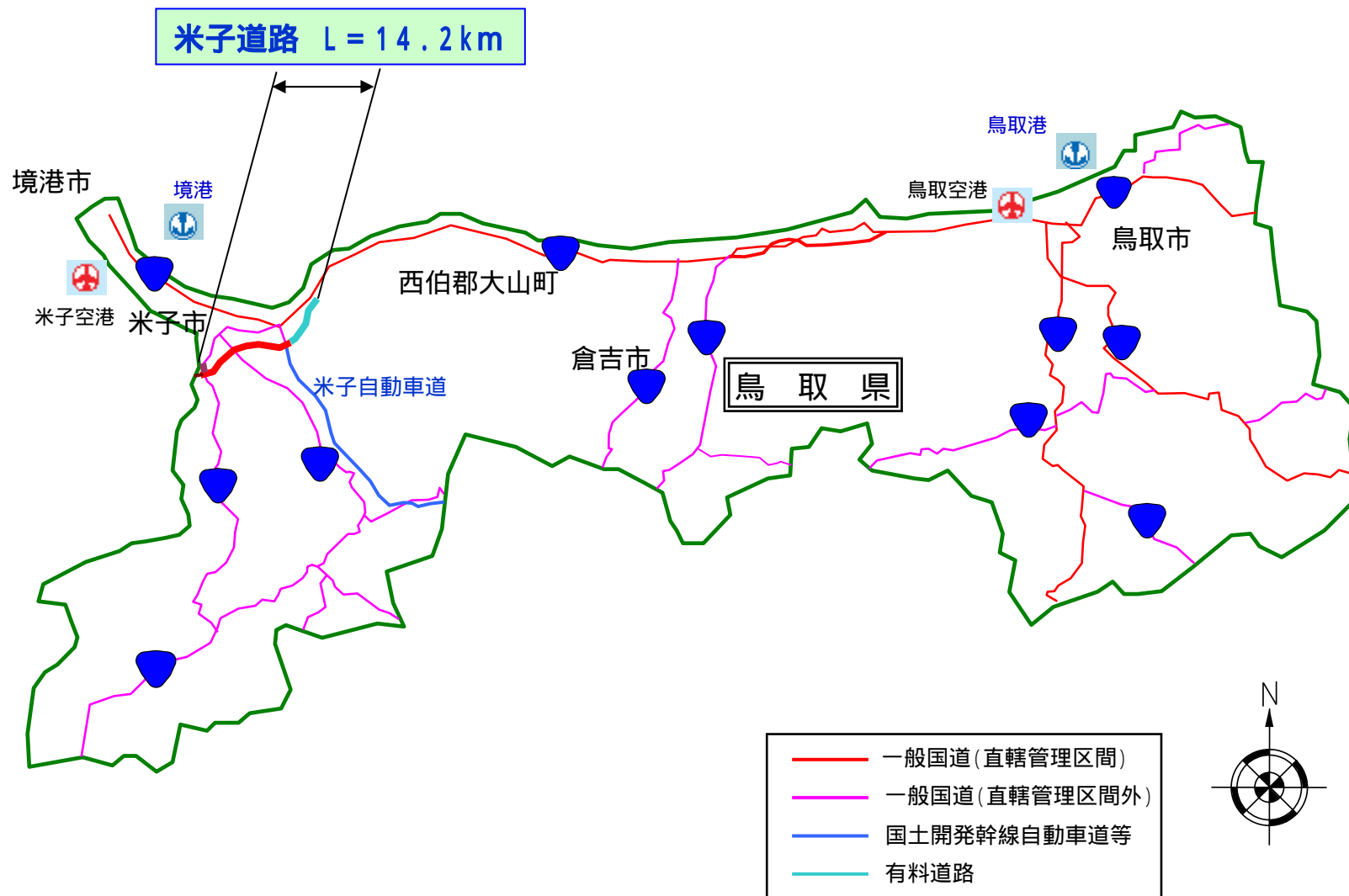
事業名	一般国道9号 <small>よなご</small> 米子道路	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	② 事業進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事の進捗見込み 米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）について、平成18年度内の供用に向け整備を促進しており、現在、上部工の架設を行っている。</li> </ul>	
	③ コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 米子JCTの施工にあたり、新工法（海浜海岸耐候性鋼材の使用、SS ケーソン）の導入によりコスト縮減を図った。</li> <li>・ 建設副産物の発生抑制や再生材利用等により、今後もコスト縮減に努めることとしている。</li> <li>・ また、平成10年の淀江大山IC～米子東IC間暫定供用により、当該路線は全線の暫定供用を行い米子市内の交通課題の改善に寄与してきたところであるが、米子市内では交通量の増加等による新たな交通課題が生じている。 米子道路は、この課題に対応するもので米子JCTの整備も進めており、再評価により代替案を検討する必要はないと考えている。</li> </ul>	
今後の対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業継続 平成18年度に米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）の供用に向け事業を推進。 また、現国道9号、米子道路及び周辺道路の交通状況、社会情勢の変化等を踏まえ、適切な時期に4車線化の必要性を検討するもので、今後も事業を継続する。</li> </ul>		

# 一般国道 9 号 よなご 米子道路

平成 17 年 12 月 6 日

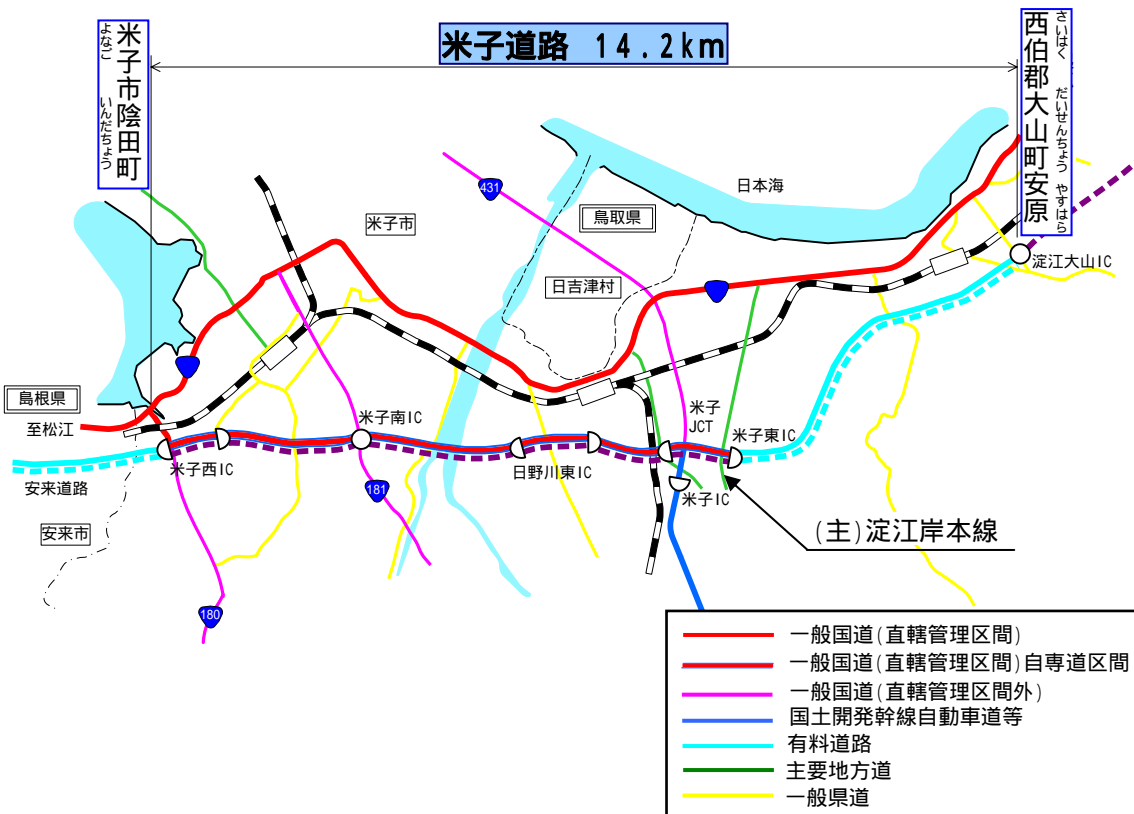
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図



## 2. 米子道路の概要

### (1) 事業概要



#### 起終点

起点 : 鳥取県西伯郡大山町安原

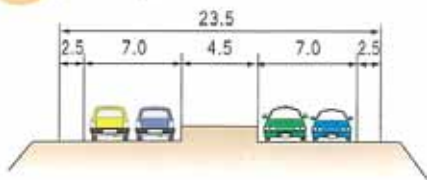
終点 : 鳥取県米子市陰田町

#### 計画延長

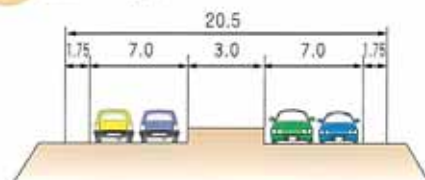
L = 14.2 km

#### 標準断面図(土工区間)

#### 1種2級 (有料道路区間)



#### 1種3級 (無料区間)

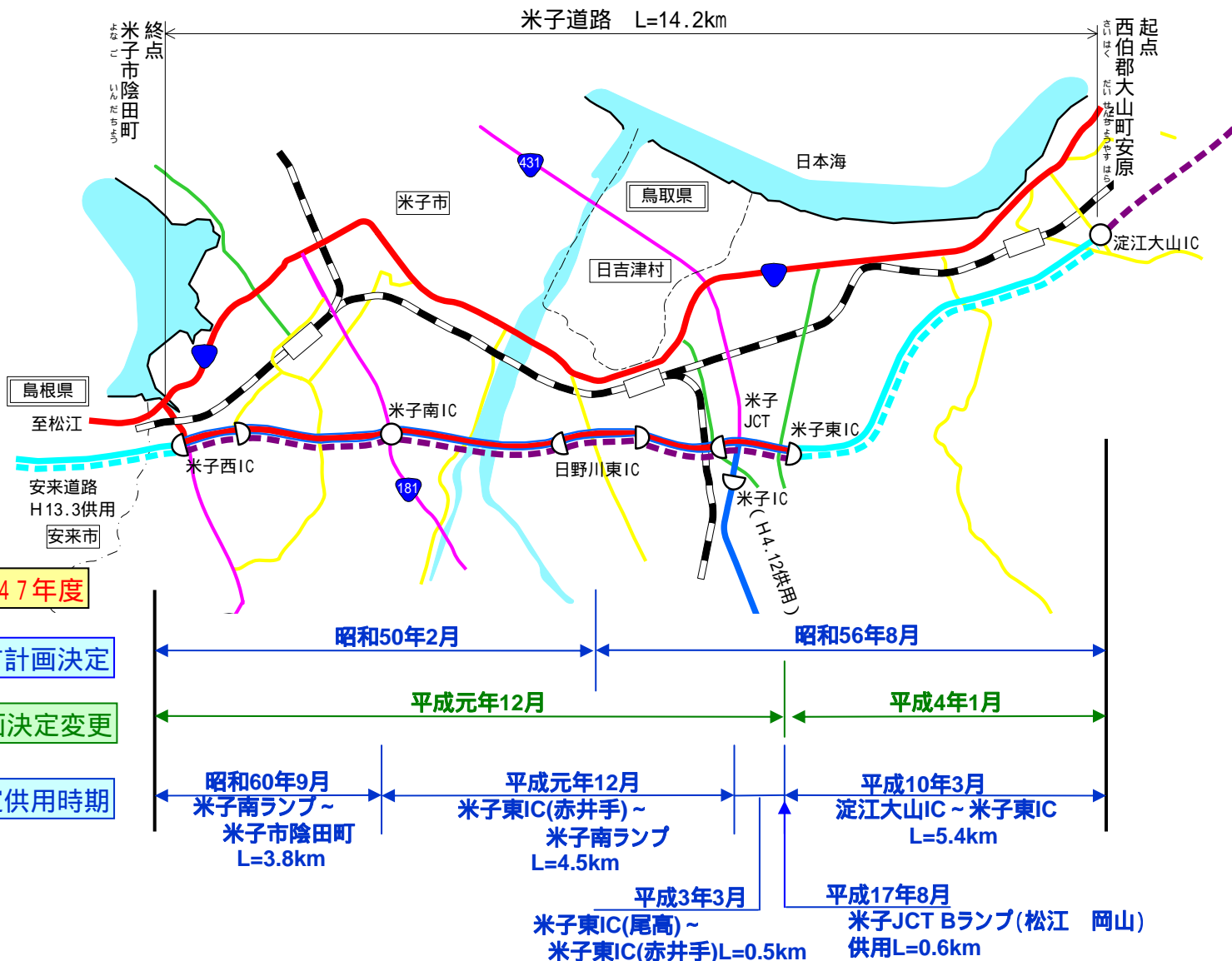


	ヨドエキシモト 淀江岸本線以東	ヨドエキシモト 淀江岸本線以西
道路規格	第1種第2級	第1種第3級
設計速度	100km/h	80km/h
計画幅員	23.5m	20.5m
車線数	4車線	4車線

現在の供用形態は暫定(2車線)整備

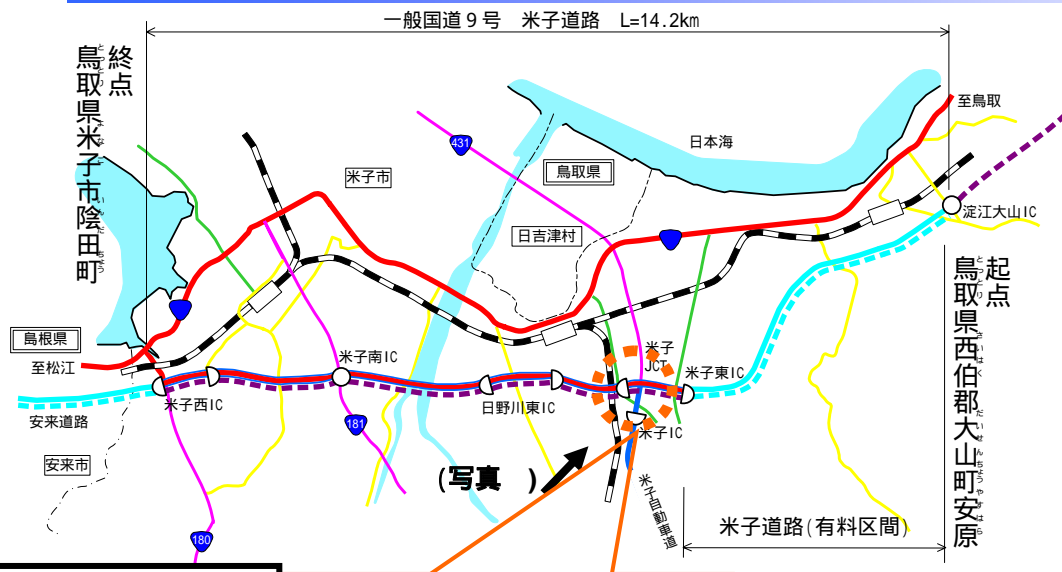
## 2. 米子道路の概要

### (2) 事業経緯(供用経緯)

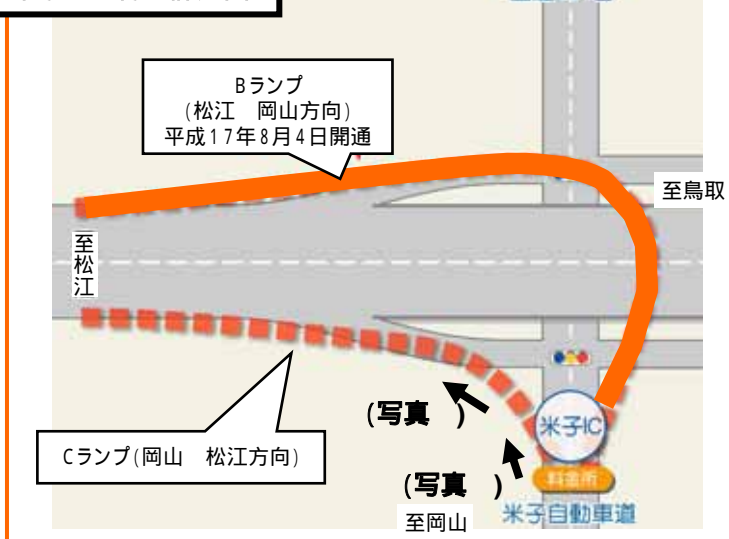


## 2. 米子道路の概要

### (2) 事業経緯 (現在の工事状況)



米子JCT付近詳細図





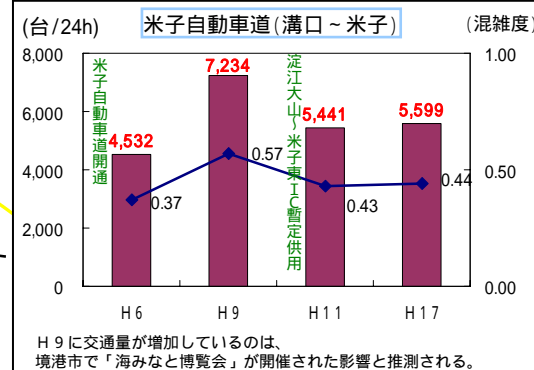
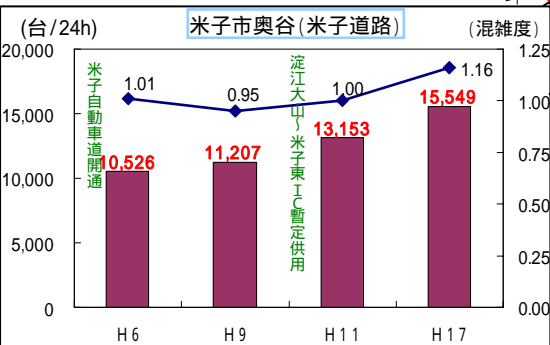
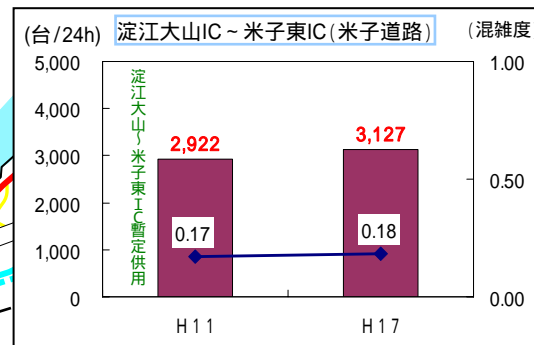
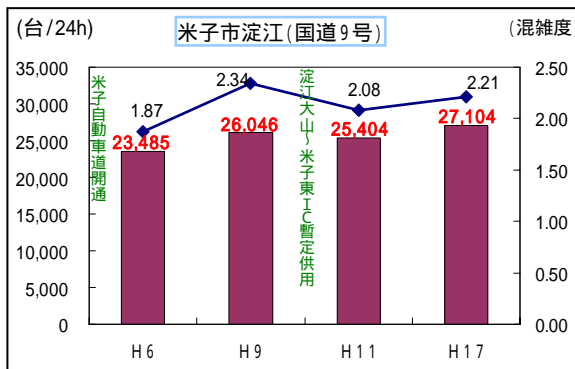
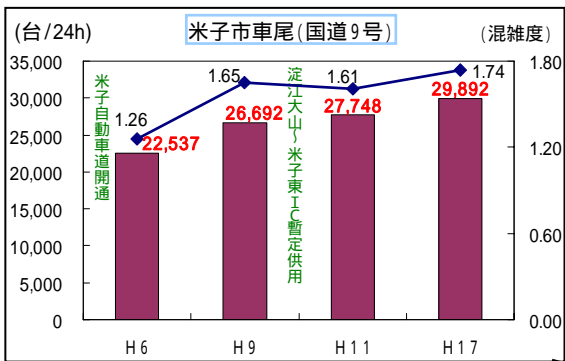
# 3. 現在の状況

## (1) 道路交通の状況 (交通量の変化)

米子道路は供用後、交通量が増加し続けている。また、現道部においても増加傾向にある。また、現道部の混雑度は多くの区間で1.5以上となっている。



米子道路における交通量は増加しており、合流部では、躊躇する車両が多く危険。

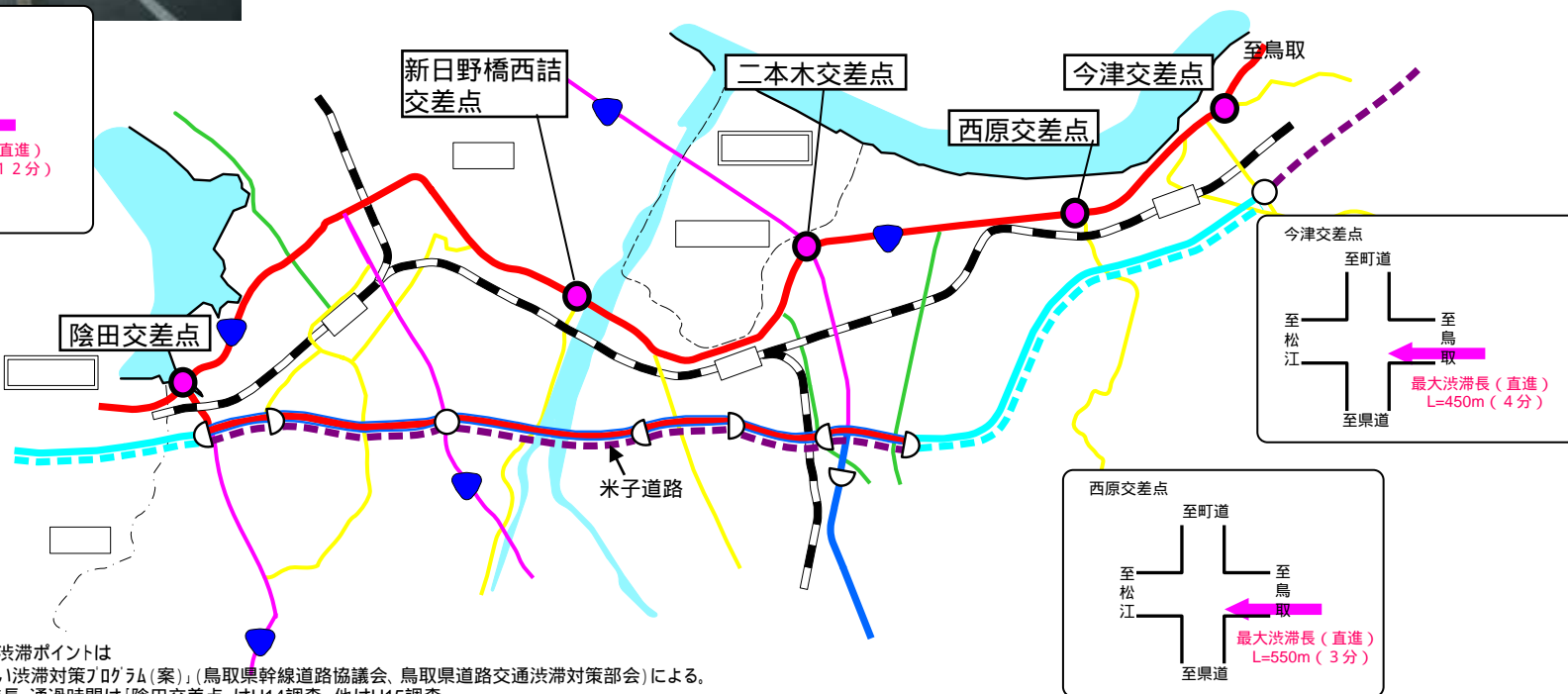
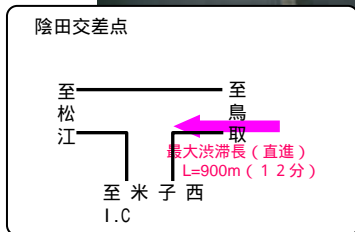
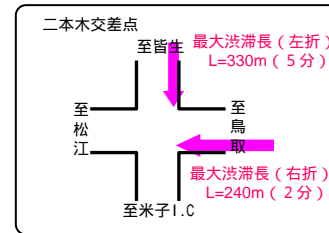
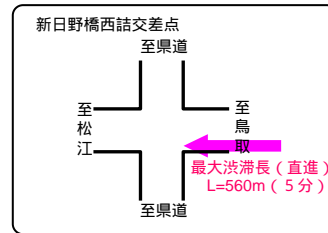


注) 交通量はH11センサス容量を採用、交通量はH11センサス値、H17は倉吉河川国道事務所、西日本高速道路株式会社調査結果による

# 3. 現在の状況

## (1) 道路交通の状況 (渋滞)

米子周辺地域には主要渋滞ポイントが5箇所存在している。



● 主要渋滞ポイント

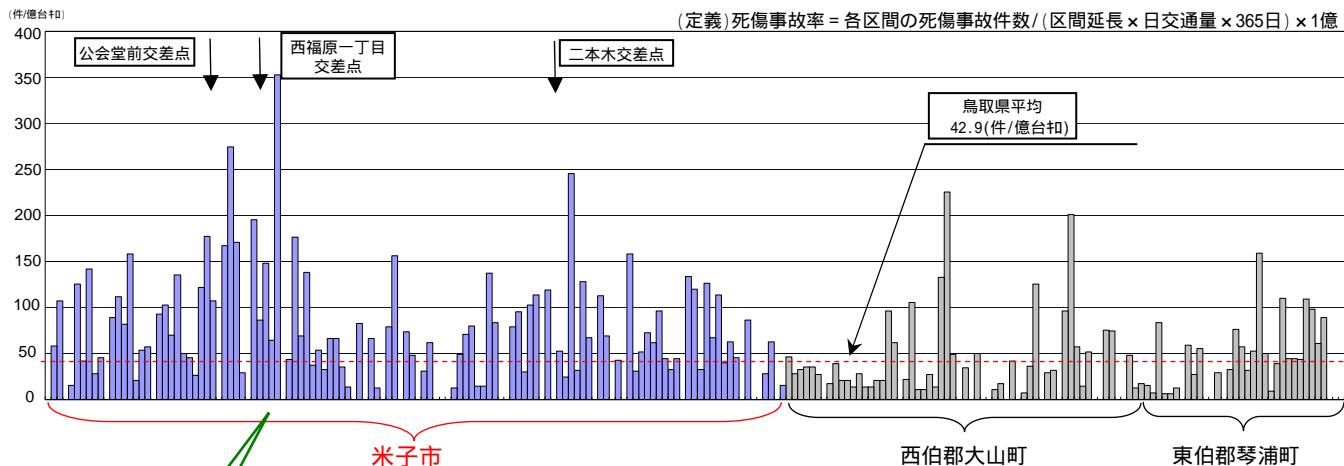
主要渋滞ポイントは「新しい渋滞対策プログラム(案)」(鳥取県幹線道路協議会、鳥取県道路交通渋滞対策部会)による。渋滞長・通過時間は「陰田交差点」はH14調査、他はH15調査。

# 3. 現在の状況

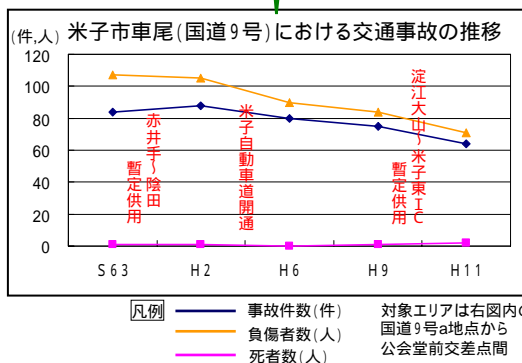
## (1) 道路交通の状況 (交通事故)

米子道路と並行する米子市内の現道部において交通事故が多発している。

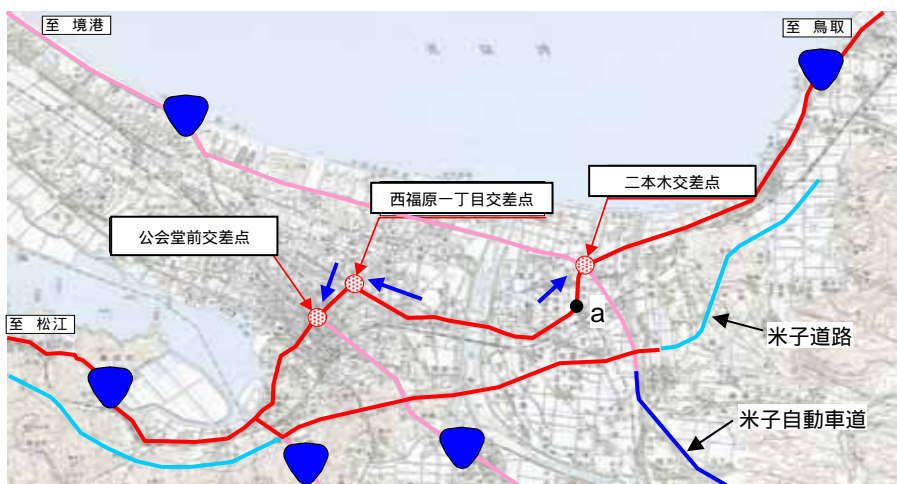
倉吉河川国道事務所管内国道9号の死傷事故率 (鳥取県東伯郡琴浦町～米子市陰田町)



米子道路の暫定供用に伴い、交通事故は減少傾向にあるものの依然、多くの事故が発生している。また、交通事故の傾向として**車両相互の追突事故**が多数を占める。



位置図

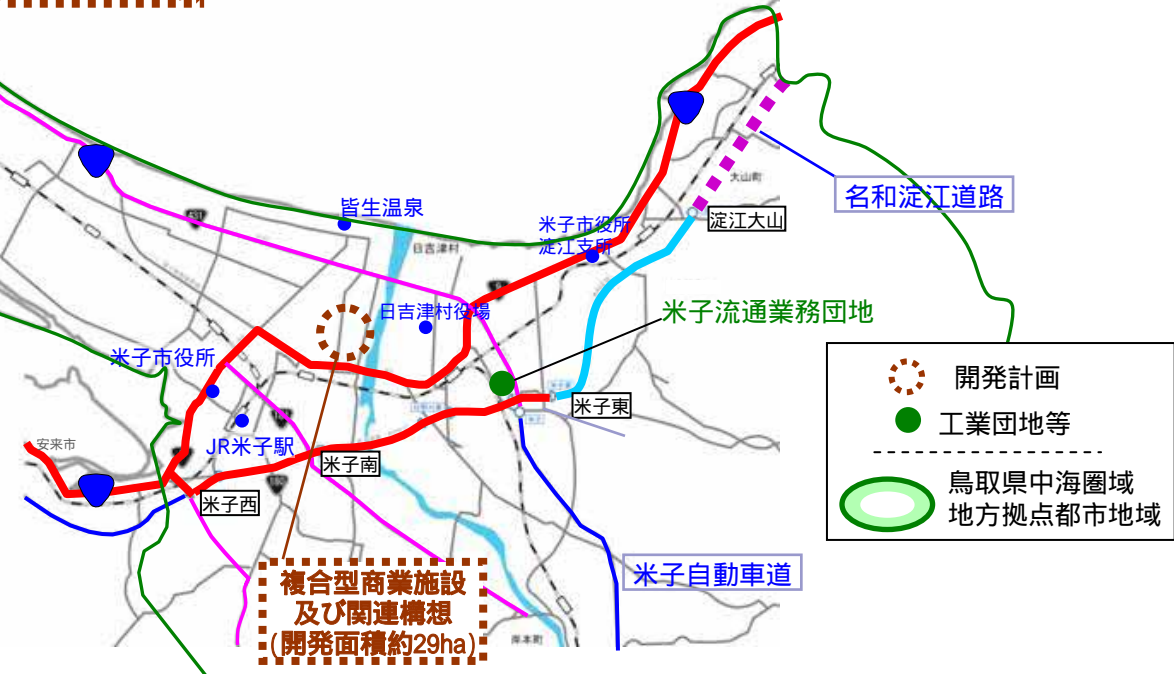
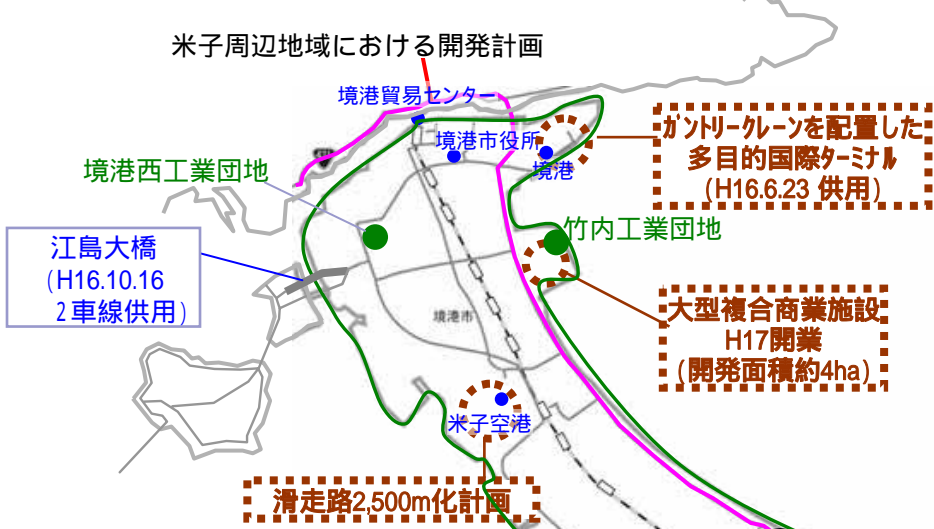


事故件数、負傷者数、死者数の数値は道路交通センサスより

# 4. 社会経済状況

## (1) 沿道地域の進展(開発計画)

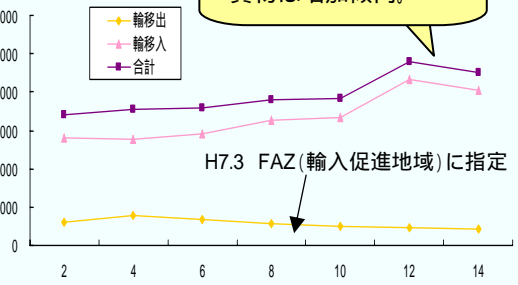
米子市、境港市において、港湾、空港、商業施設等の物流拠点整備計画が進められている。  
境港や米子空港における貨物量は増加傾向にある。



境港輸移出入貨物年次別実績

(千ト/年)

境港における輸移入貨物は増加傾向。



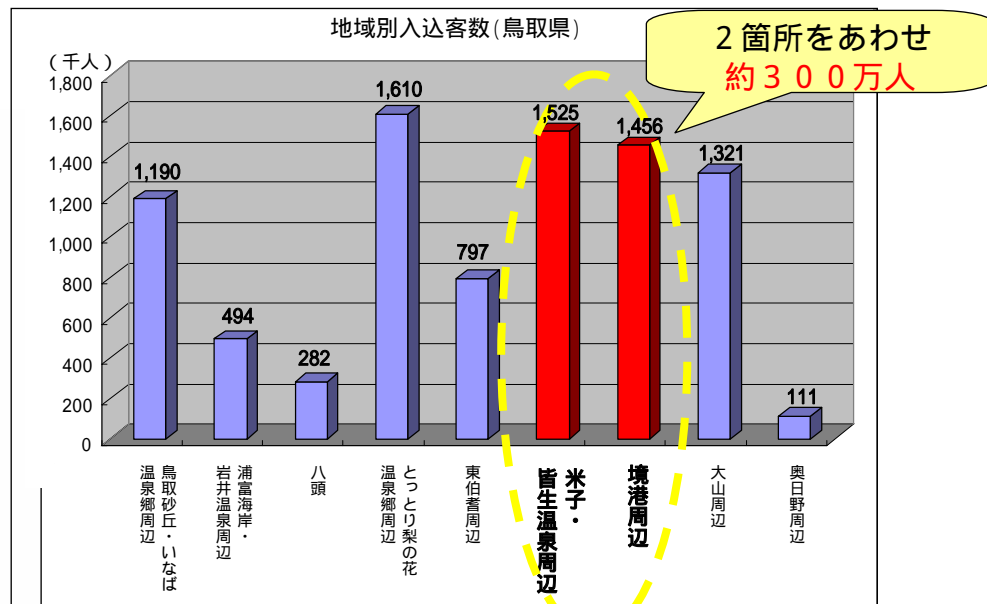
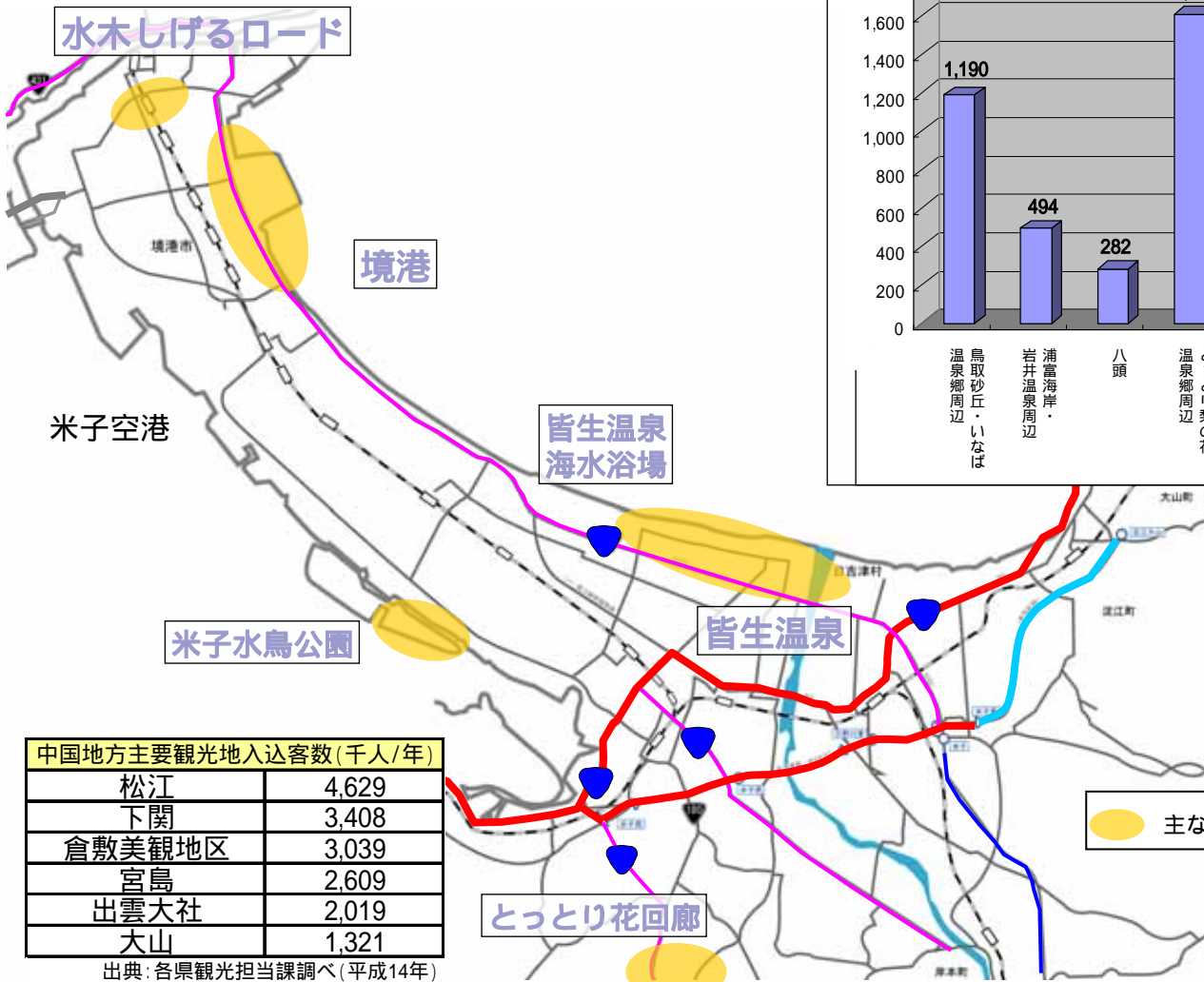
- 開発計画
- 工業団地等
- 鳥取県中海圏域地方拠点都市地域



# 4. 社会経済状況

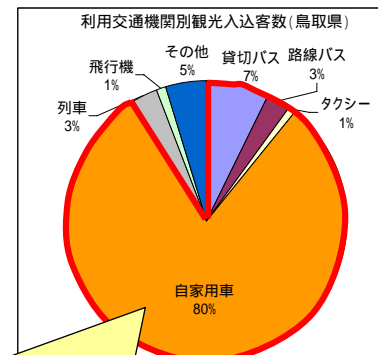
## (2) 沿道地域の進展(観光)

皆生温泉や境港があり、年間約300万人の観光客が訪れている。



中国地方主要観光地入込客数(千人/年)	
松江	4,629
下関	3,408
倉敷美観地区	3,039
宮島	2,609
出雲大社	2,019
大山	1,321

出典:各県観光担当課調べ(平成14年)



観光における自動車の利用率は9割を超える。

資料: H14観光客入込動態調査結果 (鳥取県企画部 H15)

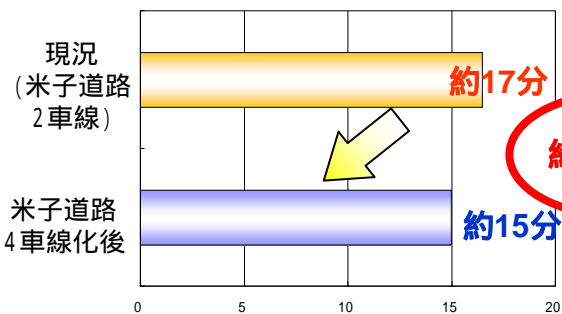
# 5. 事業効果

## (1) 円滑なモビリティの確保

米子道路(暫定2車線)を4車線化整備することにより、円滑な交通流を確保

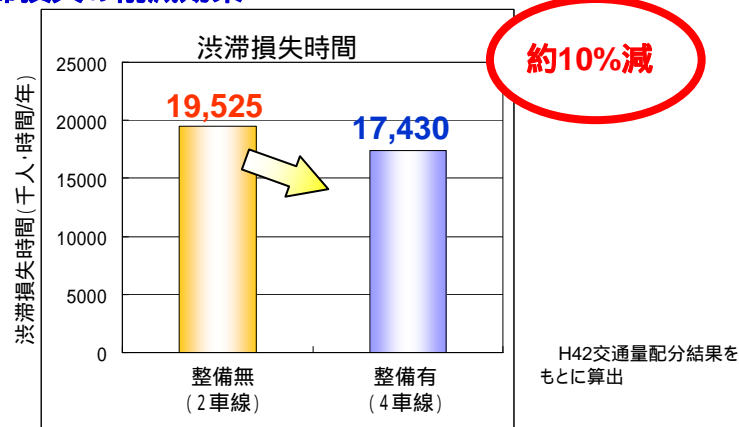


### 所要時間の短縮効果



所要時間は、淀江大山IC入口交差点から陰田交差点で算定。淀江大山IC～米子西ICまで米子道路を利用した場合を想定。現況所要時間はH11センサ混雑時旅行速度、将来所要時間は米子道路が4車線で整備された条件で算出

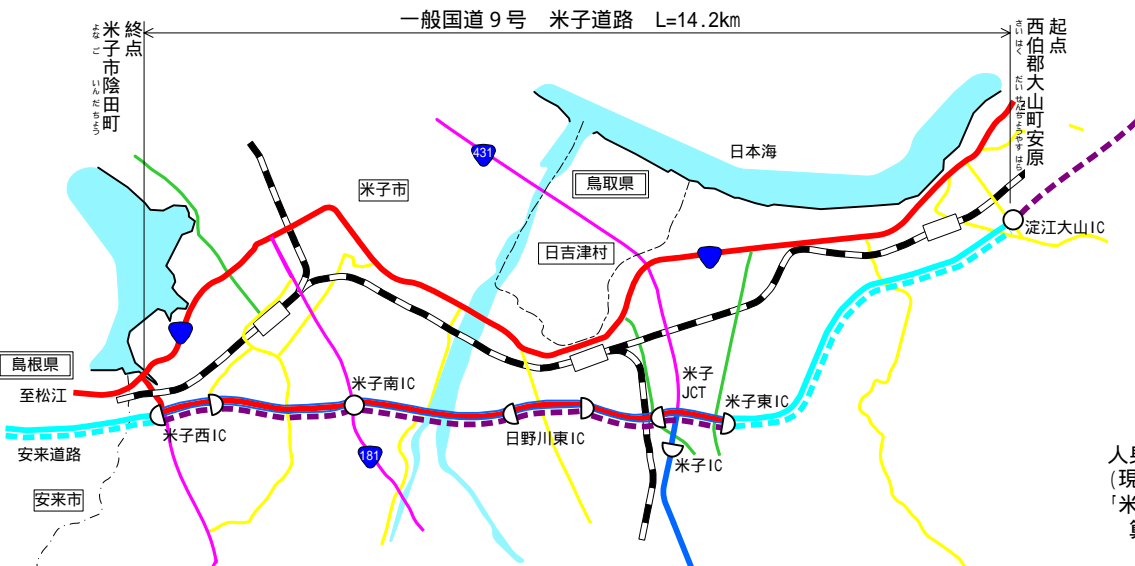
### 渋滞損失の削減効果



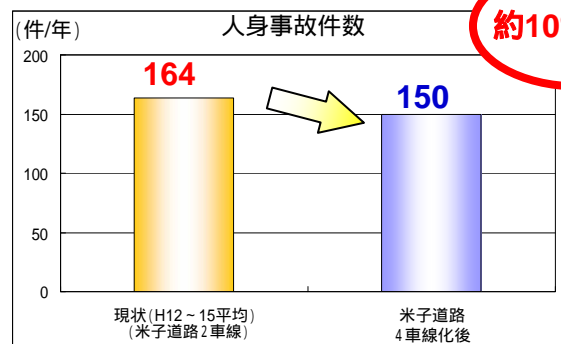
# 5. 事業効果

## (2) 安全性の向上

米子道路(暫定2車線)を4車線化整備することにより、現道から大型車などの通過交通等が、米子道路に転換するため現道の交通事故が減少



### 人身事故件数の削減効果



人身事故件数算定区間: 現道9号の米子道路に並行する区間 (現状はH12~H15の平均事故件数を「交通事故 統合データ」より算出、「米子道路4車線化後」は H42交通量配分結果をもとに算出) 算定式は「交通事故減少原単位の改定案について: H15.3国土交通省」による。

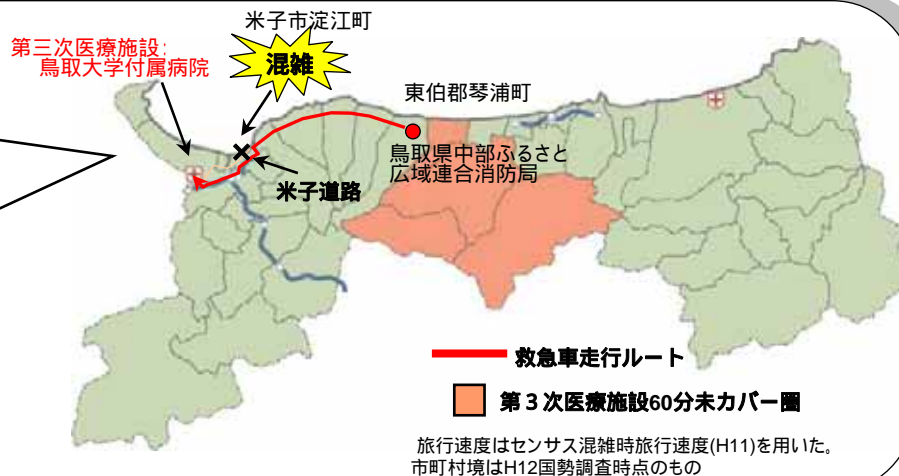
### 第三次医療施設へのアクセスの改善

#### 現場の声: 消防局

～ 東伯郡琴浦町から 米子市の鳥取大学付属病院まで～

東伯郡から出発した場合、米子道路を利用することで **約5分**の時間短縮ができます。  
国道9号の米子市淀江町付近が混雑するため、その区間を避けることができます。

「鳥取県中部ふるさと広域連合消防局」への聞き取り調査による (H17.11)

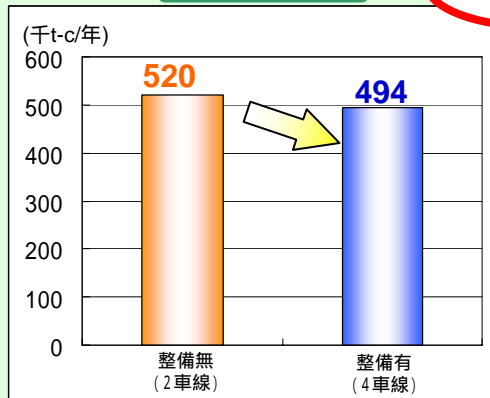


# 5. 事業効果

## (3) 沿道環境の改善

米子道路(暫定2車線)を4車線化整備することにより、米子周辺地域における環境が改善(Co2、Nox、SPM排出量が削減)

Co2排出量



約26千t-c削減

### 二酸化炭素(Co2)削減による効果

約24,070本のクスノキ

が1年間に吸収する  
二酸化炭素量に相当

また、1日ガソリン使用量で  
換算すると

約30,970ℓ/日

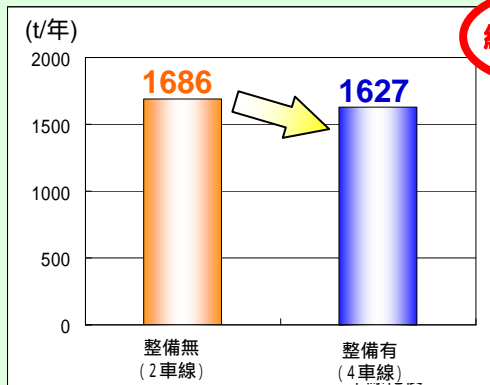
Co2排出量算定範囲は米子市、境港市、日吉津村、淀江町、岸本町、会見町、西伯町について算出(行政境はH12国勢調査)

H42交通量配分結果をもとに算出。  
(「客観的評価指標の定量的評価指標の算出  
方法について」H15による)

クスノキの総Co2吸収量=1.08t-C/年(1本あたり)  
出典:公害健康被害補償予防協会「大気浄化植樹マニュアル」  
平成15年3月

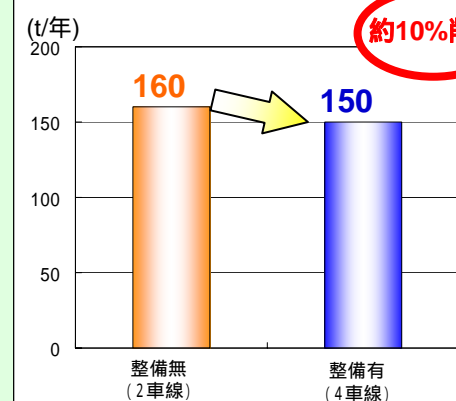
ガソリン1リットル=二酸化炭素量2.3kg  
出典:「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果」  
平成12年9月

Nox排出量



約5%削減

SPM排出量



約10%削減

H42交通量配分結果をもとに算出。  
(「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について」H15による)

Nox、SPM排出量算定範囲は米子市、境港市、日吉津村、淀江町、岸本町、会見町、西伯町について算出(行政境はH12国勢調査)



# 5. 事業効果

## (4) 米子JCT Bランプ供用による効果

米子JCT Bランプの供用(H17.8.4)により、渋滞が大幅に緩和

ゴールデンウィークや夏季など、帰省、観光シーズン時に発生していた渋滞が大幅に緩和

### 整備効果

松江方面から米子自動車道方面への交通がBランプを利用することにより交差点部における渋滞が大幅に緩和



H17.5.4調査結果



H17.8.14調査結果



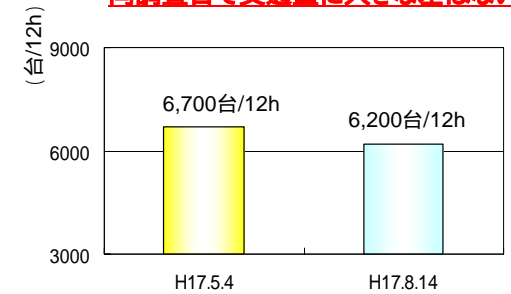
松江方面から岡山方面への渋滞状況(H17.5.4)



松江方面から岡山方面への渋滞状況(H17.8.14)

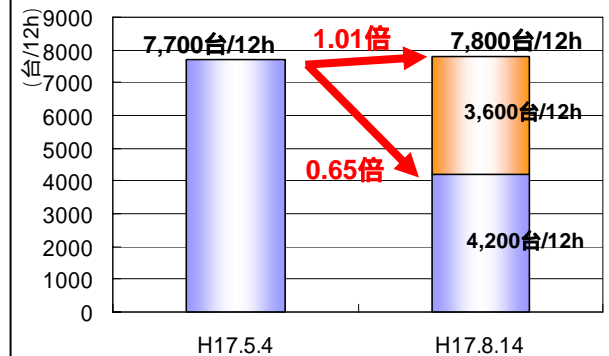
### 交通量の変化

両調査日で交通量に大きな差はない



米子自動車道(岡山方面)から米子自動車道入口交差点流入する交通量

3,600台/12hの交通量が米子JCT Bランプを利用



■ 松江方面から米子自動車道入口交差点に流入する交通量  
■ 米子JCT Bランプ利用交通量

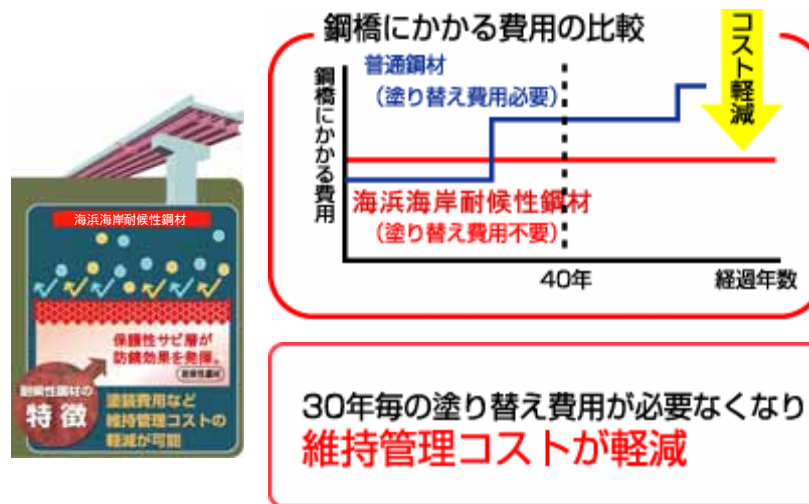
## 6. コスト縮減に関する取り組み

### (1) 新工法の導入(米子JCT B,Cランプ)

#### 海浜海岸耐候性鋼材の使用



**海浜海岸耐候性鋼材：**  
鋼材に発生するサビ層が塗装にかわって腐食を防ぎ、塗装作業とその塗り替え作業の省略により維持管理費が軽減する鋼材。



#### SSケーソン工法の採用



供用中道路に近接した橋脚の施工に「SSケーソン工法」を採用。

**従来の土留め工法に比べ**

- ・ 供用中の道路への影響が最小限に
- ・ 施工費用も安く

**SSケーソン工法：**

刃先を外側に広げた特殊な刃口金物を用い、ケーソン外周面と地山間隙に玉砂利を充填することで、周辺摩擦抵抗を低減し、ケーソン躯体の自沈のみによって沈設する工法。

新工法の導入による削減

海浜海岸耐候性鋼材の使用  
SSケーソン工法の採用

【コスト縮減額】

**1.4億円**

# 7. 投資効果

米子道路の費用便益比は6.9 (残事業) / 2.3 (事業全体)であり、投資効果を確認

項目	残事業	全体事業
費用 (C)	276	1,578
事業費	183	1,405
維持管理費	93	172
便益額 (B)	1,899	3,702
走行時間短縮便益	1,663	3,240
走行経費減少便益	167	340
交通事故減少便益	69	122
<b>費用便益比 (B/C)</b>	<b>6.9</b>	<b>2.3</b>

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

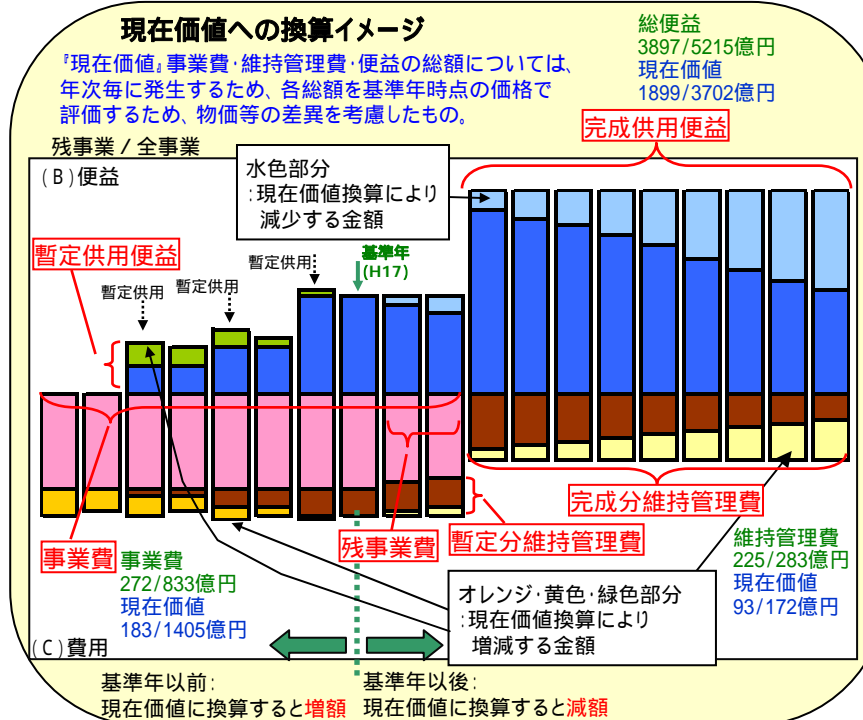
便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行費用減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行費用には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による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

## 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：「費用便益分析マニュアル」  
(平成15年8月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

- 基準年次：平成17年
  - 検討年数：供用後40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、走行時間の価値 走行経費 交通事故損失額 の差
  - \* 上記金額は、OD(H11センサス)、H11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
- 費用及び便益額等については、平成17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%)



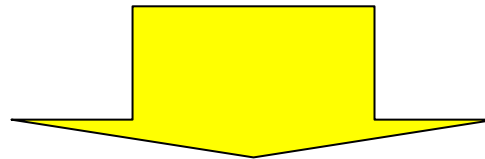
## 8. 今後の対応方針

米子道路は

米子周辺地域における経済活動の進展を支援する交通基盤。

国道9号における渋滞緩和、交通安全の確保及び沿道環境の改善に寄与。

米子道路整備の費用便益比は	6.9	(残事業)
	2.3	(事業全体)



米子道路は、今後も事業を継続する。

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 <sup>2</sup> 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	