

令和 7 年度  
第 1 回鳥取県公共事業評価委員会  
【評価対象事業概要説明資料】

	頁
・令和 7 年度 評価対象一覧	2
・令和 7 年度 評価対象箇所位置図	3
・現地調査 行程	4
・説明資料	5

【再評価事業】

○一般国道 179 号道路改築事業（はわいバイパス）

## 令和7年度 公共事業評価対象箇所（事前評価・再評価）

## 1 事前評価

(事業費:百万円)

管内	担当課	市町村	事業名	事業の概要	着手予定期限	完成予定期限	延長、幅員等	全体事業費	事前評価の対象事業
			該当なし						

※事前評価は、境港管理組合を除く。

## 2 再評価

(事業費:百万円)

管内	担当課	市町村	事業名	事業の概要	着手年度	完成年度	延長、幅員等	全体事業費	残事業費	進捗率	再評価の対象事業
中部	道路建設課	湯梨浜町	一般国道179号道路改築事業(はわいバイパス)	道路改築	H31	R9	L=2,510m W=6.5(11.0)m	5,100	2,000	56.5%	事業採択後5年を経過している継続中の事業であって、進捗状況、社会情勢等から再評価が必要であると判断される事業

## 令和7年度 烏取県公共事業評価対象箇所 位置図



**令和7年度 第1回鳥取県公共事業評価委員会 行程  
【令和7年8月19日(火)開催】**

«現地調査» (1) 一般国道179号道路改築事業(はわいバイパス)

移動経路(場所)	イベント	到着 (開始) 時刻	説明等 時間	出発 (終了) 時刻	バス 移動 時間	備考
① 鳥取県庁	委員・職員乗車 5名			8:30		
					0:20	
② 鳥取大学前バス停 (南側)	委員乗車 4名	8:50	0:04	8:54		
					0:08	
③ 青島公園バス停	委員乗車 1名	9:02	0:02	9:04		
					0:40	
④ 中部総合事務所	委員・職員降車 10名	9:44	0:16	10:00		会場到着 
	開会	10:00	2:00	12:00		事業説明
	委員・職員乗車 13名	12:00	0:10	12:10		会場出発
					0:06	
⑤ ホテルセントパレス倉吉	食事・休憩	12:16	1:04	13:20		食事・休憩 
					0:10	
⑥ はわいバイパス	現地調査	13:30	0:50	14:20		説明・調査 30分
					0:13	
⑦ 中部総合事務所	委員・職員降車 3名	14:33	0:27	15:00		閉会 
					0:40	
⑧ 青島公園バス停	委員降車 1名	15:40	0:03	15:43		
					0:08	
⑨ 鳥取大学前	委員降車 4名	15:51	0:10	16:01		
					0:20	
⑩ 鳥取県庁	委員・職員降車 5名	16:21	0:19	16:40		解散 

## 事業の概要及び再評価に係る資料

事業実施担当部署 県土整備部道路局道路建設課

事業名	イッパンコクドウ ゴウ ドウロ カイチク ジギョウ 一般国道179号道路改築事業(はわいバイパス)		
事業種別	補助 交付金 県単独		
事業箇所	トウハクゲンユリハマチョウタジリ 東伯郡湯梨浜町田後～はわい長瀬 ナガセ		
事業概要	計画延長:2.51km 幅員:6.5(11.0)m 全体事業費:51.0億円(見直し前:31.0億円) 事業期間:平成31(2019)年度～令和9(2027)年度(見直し前:令和8(2026)年度)		
再評価の理由	鳥取県公共事業評価実施要綱第6条(1) :事業採択後5年を経過している継続中の事業であって、進捗状況、社会情勢等から再評価が必要であると判断される事業(国庫補助事業採択から5年が経過し、事業費の増加及び事業期間の延伸があることから再評価が必要であると判断されるため)		
未着手又は事業が長期化している理由			
評価の実施経緯	事前評価	平成30年度 (2018年度)	再評価
評価年度	平成30年度、事前評価		
事業概要	計画延長:2.51km、全体事業費:31.0億円 事業期間:平成31(2019)年度～令和8(2026)年度		
諮問理由	鳥取県公共事業評価実施要綱第4条(1) :全体事業費が概ね10億円以上の事業		
答申結果	妥当		
前回評価の概要等	審議の概要	当事業計画の合目的性、適切性、コスト縮減の取り組み、費用対効果等について検証した結果、当事業計画は妥当と判断した。	
	付帯意見	なし	
	付帯意見の対応状況	該当なし	

## 1 事業の概要

(1)事業目的	<p><b>【前回評価時】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・慢性的な混雑の発生及び交通事故の多発箇所となっている現在の国道179号における通過交通を分散し、安全で円滑な交通を確保する。</li><li>・現在建設中の山陰道はわいICと周辺市町とを結ぶアクセス機能を強化する。</li></ul> <p><b>【前回評価時点からの変更点及びその要因等】</b></p> <p>変更点なし</p>
(2)必要性	<p><b>【前回評価時】</b></p> <p><b>【路線の機能】</b></p> <p>一般国道179号は、兵庫県姫路市を起点とし、岡山県、そして鳥取県三朝町、倉吉市を経由し、終点となる湯梨浜町において山陰道及び国道9号と接続する主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路にも指定されている。</p> <p>また、倉吉市から湯梨浜町の間は、沿道開発が進んでおり、地域住民の生活の基軸となっている。</p> <p><b>【現道状況】</b></p> <p>当該区間(田後西交差点から湯梨浜町役場入口交差点間)は2車線道路として整備済みであるが、通過交通と沿道利用の生活交通が混在し、14,000台/日を超える交通量がある。これは道路構造令に規定される2車線道路の設計基準交通量(9,000台/日)を大幅に超えており、ピーク時のみならず日中においても連続的に混雑が生じる区間となっている。</p> <p>また、沿道に店舗、住宅が建ち並び、沿道利用車両の輻輳から交通事故の多発区域となっている。</p> <p><b>【事故状況】</b></p> <p>当該区間で発生した人身事故38件(H24(2012)～H29(2017)) うち、死亡事故1件(H29.5.24)</p> <p><b>【前回評価時点からの変更点及びその要因等】</b></p> <p><b>【現道状況】</b>…最新の道路交通センサスに基づき見直し 14,000台/日を超える交通量 →約13,000台/日の交通量</p> <p><b>【事故状況】</b>…現時点の事故件数に更新 当該区間で発生した人身事故38件(H24(2012)～H29(2017)) →62件(H24(2012)～R6(2024))</p>
(3)効果	<p><b>【前回評価時】</b></p> <p><b>【交通の分散】</b></p> <p>現在建設中のはわいICから湯梨浜町田後(田後西交差点)間の通過交通を当バイパスに転換させ、現道の安全性を向上させる。</p> <p><b>【地域の発展】</b></p> <p>当バイパスは湯梨浜町都市計画マスターplanにおいて「都市間連携軸」と位置づけられており、当バイパスの整備により湯梨浜町内のみならず中部圏域の幹線道路網が強化され、地域の発展に大きく寄与する。</p> <p><b>【前回評価時点からの変更点及びその要因等】</b></p> <p>変更点なし</p>

**(4)事業内容**

項目	H30(2018) 前回評価時点	R7(2025) 今回再評価時点	増減
道 路 規 格	第3種第2級	変更なし	-
設 計 速 度	60km/時	変更なし	-
計 画 延 長	2, 510m	変更なし	-
計 画 幅 員	有効幅員 6. 5m 全体幅員 11. 0m	変更なし	-
計 画 交 通 量	7,100台/日 (H22(2010) センサスペース、 R12(2030)推計)	9,400台/日 (H27(2015) センサスペース、 R22(2040)推計)	+2,300台/日
現 況 交 通 量	14,108台/日 (H27(2015) センサス)	12,979台/日 (R3(2021) センサス)	-1,129台/日
財 源 内 訳	国62%、県38%	国55%、県45%	-

**【前回評価時点からの変更点及びその要因等】**

計画交通量を最新の交通量推計基礎データに基づき見直し。  
現況交通量を最新の道路交通センサスに基づき見直し。  
財源内訳を平成31(2019)年度に採択された交付金事業のものから令和3(2021)年度に採択された補助事業のものに見直し。

**(5)根拠法令、関連事業、特記事項等****【事業根拠法令】**

道路法

**【関連事業】**

・山陰道「北条道路」

**【特記事項】**

景観評価該当事業

## 2 再評価のための資料

### (1)事業進ちょく状況等

項目	H30(2018) 前回評価時点	R7(2025) 今回再評価時点	増減
事業採択年度	H31(2019)	変更なし	-
着工年度	H31(2019)	変更なし	-
完了予定期間	R8(2026)	R9(2027)	+1年
事業期間	8年	9年	+1年
全体事業費	31.0億円	51.0億円	+20.0億円
投資事業費	-	28.8億円 (R7(2025)年度末見込)	+28.8億円
進ちょく率	-	56.5% (R7(2025)年度末見込)	+56.5ポイント
うち用地進ちょく率	-	98.3% (R6(2024)年度末時点)	+98.3ポイント
うち工事進ちょく率	-	47.3% (R7(2025)年度末見込)	+47.3ポイント

#### 【前回評価時点からの変更点及びその要因等】

事業期間の延伸、全体事業費の増  
※要因は「(3)費用対効果分析の要因の変化」参照

### (2)事業を巡る社会情勢等の変化

#### 【現状での課題】

山陰道「北条道路」のうち、東側区間(はわいIC～北条IC(仮称))の開通が令和8(2026)年度予定と公表されていることから、はわいICへのアクセス道路となる当事業においても令和8(2026)年度に開通させる必要がある。

#### 【地域の協力体制】

令和7(2025)年3月 用地買収98.3%(面積ベース)

#### 【関連事業との整合性の変化】

[山陰道「北条道路」関連]

令和元(2019)年12月 開通時期公表(令和8(2026)年度全線開通予定)  
令和6(2024)年11月 一部区間開通時期見直し(ただし、当バイパスと直結するはわいICを含む東側区間(はわいIC～北条IC(仮称))の開通は令和8(2026)年度予定で変わらず)

#### 【地域の事業に対する社会的評価】

山陰道「北条道路」はわいICから湯梨浜町田後間の通過交通を、交通事故が多発している現道から当バイパスに転換させることで、現道周辺の安全性向上に寄与する。

山陰道「北条道路」の東側区間(はわいIC～北条IC(仮称))の令和8(2026)年度開通に合わせた一体的な開通への期待が高まっている。

#### 【その他】

なし

### (3)費用対効果分析の要因の変化

【費用の変化】以下の理由により、増額する必要が生じた。

【土質区分の変更に伴う土工数量の増加】

地質調査の結果、土質区分の変更(土砂→砂)が発生し、切土勾配の変更が必要となり、掘削土量が増となったことによる増額

【路床入替の追加】

地質調査の結果、在来路床が規定値を満たさなかったため、構築路床が必要となったことによる増額

【地下水対策の追加】

農地部において地下水位が高いことが判明したため、地下水対策が必要となったことによる増額

【労務・資材単価の高騰】

前回評価時においては予想できなかった各種労務費や主要資材価格の急激な上昇や各種諸経費等の改定(週休2日工事実施に伴う諸経費補正等)による増額

### 【事業期間】

当事業に付帯する工損調査及び工損補償等をバイパス開通後に行う必要が生じたことから、事業期間を1年延伸する。(供用目標は令和8年度から変更なし。)

### 【費用対効果分析の結果】

費用便益比B/C 2.25(前回H30(2018)評価時3.42)

※「鳥取県道路事業評価マニュアル(案)」及び「費用便益分析マニュアル(令和7(2025)年2月国土交通省道路局都市局)」により算定

### 【費用便益比の計算】

- 社会的割引率 : 4%
- 便益算定期間 : 50年

項目	H30(2018) 前回評価時点	R7(2025) 今回再評価時点
費用項目		
事業費	23.5億円	47.2億円
維持修繕費	1.7億円	2.2億円
総費用(C)	25.2億円	49.4億円
便益項目		
走行時間短縮便益	54.2億円	67.8億円
走行経費減少便益	1.7億円	2.7億円
交通事故減少便益	0.6億円	1.9億円
基本便益(B1)	56.5億円	72.4億円
冬期速度低下解消便益	1.0億円	2.1億円
CO2排出量削減便益	0.04億円	0.1億円
救急アクセス向上便益	0.7億円	0.8億円
拡張便益(B2)	1.8億円	3.0億円
総便益(B)	86.0億円	111.2億円
費用便益比		
基本便益 B1/C	2.24	1.46
総便益 B/C	3.42	2.25

<p><b>(4)コスト縮減の取り組み</b></p>	<p><b>【実績】</b></p> <p>①再生資材(碎石・アスファルト等)を使用する。      ②盛土材料は可能な限り流用土とし、建設費用を抑える。      ③現地発生土を他の公共工事に流用し、処分費用を抑える。</p>
	<p><b>【今後の見込み】</b></p> <p>今後も上記①～③によるコスト縮減を図る。</p>
<p><b>(5)環境への影響・配慮</b></p>	<p><b>【想定される影響】</b></p> <p>①工事中の騒音・振動による影響      ②工事中の濁水による影響      ③建設副産物の処理</p> <p><b>【影響を回避又は軽減する方法】</b></p> <p>①低騒音・低振動工法、同建設機械の採用による対策を実施      ②沈砂池等の濁水対策を実施      ③建設発生土の有効利用、再生資源の利用促進、廃棄物の発生抑制、分別の徹底、再資源化、適正処理を推進</p>
	<p><b>【前回評価時点からの変更点及びその要因】</b></p> <p>変更なし</p>

## 令和7年度 第1回公共事業評価委員会

# 一般国道179号道路改築事業 (はわいバイパス)

令和7年8月19日

鳥取県 県土整備部道路局 道路建設課

## 1. 事業概要（位置図）



## 1. 事業概要（航空写真）

令和7年6月4日撮影



## 1. 事業概要（事業内容と再評価理由）

事業内容：慢性的な混雑、交通事故が多発する国道179号の安全対策 及び 山陰道「北条道路」はわいICへのアクセス強化を図るためのはわいバイパスの整備

計画延長：2.51 km

幅員：6.5 (11.0) m

事業費：31.0億円 → 51.0億円 (+20億円)

事業期間：令和元年度～令和9年度 (+1年)

※供用目標は令和8年度から変更なし。

### 【再評価の理由】

鳥取県公共事業評価実施要綱第6条（1）

：事業採択後5年を経過している継続中の事業であって、進捗状況、社会情勢等から再評価が必要であると判断される事業

（補助事業化から5年経過し、事業費の増加と事業期間の延伸が必要であるため）

## 2. 評価の実施経緯

【事前評価】 平成30年度（2018年度）

### ●審議の概要

当事業計画の合目的性、適切性、コスト縮減の取り組み、費用対効果等について検証された結果、当事業計画は妥当と判断された。

### ●付帯意見

なし

#### 【事前評価の理由】

鳥取県公共事業評価実施要綱第4条（1）  
：全体事業費が概ね10億円以上の事業

## 3. 事業目的 交通分散による安全・円滑な交通の確保、山陰道と周辺市町のアクセス機能強化

- 慢性的な混雑の発生及び交通事故の多発箇所となっている現在の国道179号における通過交通を分散し、安全で円滑な交通を確保する。
- 現在建設中の山陰道「北条道路」はわいICと周辺市町とを結ぶアクセス機能を強化する



#### ○現道の安全・円滑な交通の確保

現道の交通量が減少することで、交通事故減少、交通渋滞緩和が期待される。

#### ○アクセス機能強化

はわいICから田後西交差点間をバイパスで接続することで、速達性、定時性が向上し、周辺市町からのアクセス機能を強化する。

#### 4-①. 整備の必要性 国道179号が持つ機能と役割

- 国道179号は中部圏域において山陰道及び国道9号と周辺市町をつなぐ主要幹線道路の一つであり、第一次緊急輸送道路に指定されている。
- 当事業地周辺では国道179号沿道に商業施設、金融機関、住宅地等が発展しており、**地域住民の生活の基軸**となっている。



#### 4-②. 整備の必要性 国道179号現道の交通状況

- 現況交通量は12,979台/日 (R3センサス) で、道路構造令に規定される2車線道路の設計基準交通量を大幅に超過。
- 当該区間では、H24～R6の13年間で62件の人身事故が発生 (うち死亡事故1件)。
- 現道では、通過交通と地域内交通が輻輳することから、交通渋滞及び交通事故が頻繁に発生している。



## 5. 整備により期待される効果 交通の円滑化及び現道の安全性向上

- はわいICから湯梨浜町田後（田後西交差点）間の通過交通を当バイパスに転換させることで、現道の交通負荷が下がり、渋滞の緩和、交通事故の減少が期待できる。



## 6. 事業内容

- 前回評価時（平成30年度）からの変更点は、計画交通量、現況交通量の時点更新、事業期間の延伸（+1年）、総事業費の増（+20億円）

- 計画延長 :  $L = 2.51 \text{ km}$
- 計画幅員 :  $W = 6.5 \text{ (11.0) m}$  ※ 2車線部  
 $W = 13.0 \text{ (21.75) m}$  ※ 4車線部

評 価 年 度	H 3 0	R 7
道 路 規 格	第3種第2級	第3種第2級
設 計 速 度	60 km/h	60 km/h
計 画 交 通 量	7,100 台/日 H22センサスベース R12年計画交通量	9,400 台/日 H27センサスベース R22年計画交通量
現 況 交 通 量	14,108 台/日 (H27センサス)	12,979 台/日 (R3センサス)

- 事業期間 : 令和元年度～令和8年度 ⇒ ~令和9年度  
※供用目標は令和8年度から変更なし
- 総事業費 : 31.0 億円 ⇒ 51.0 億円

## 7. 事業進捗状況

令和7年6月4日撮影



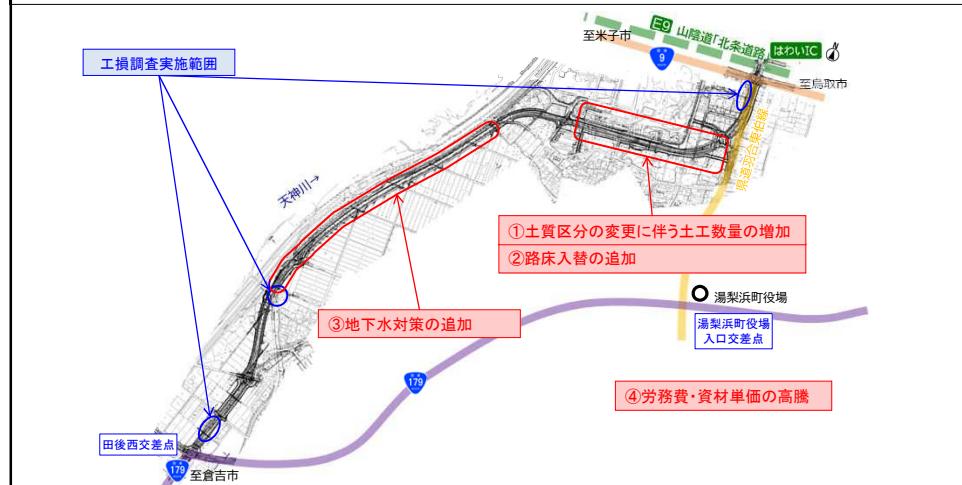
## 7. 事業進捗状況

令和7年6月4日撮影



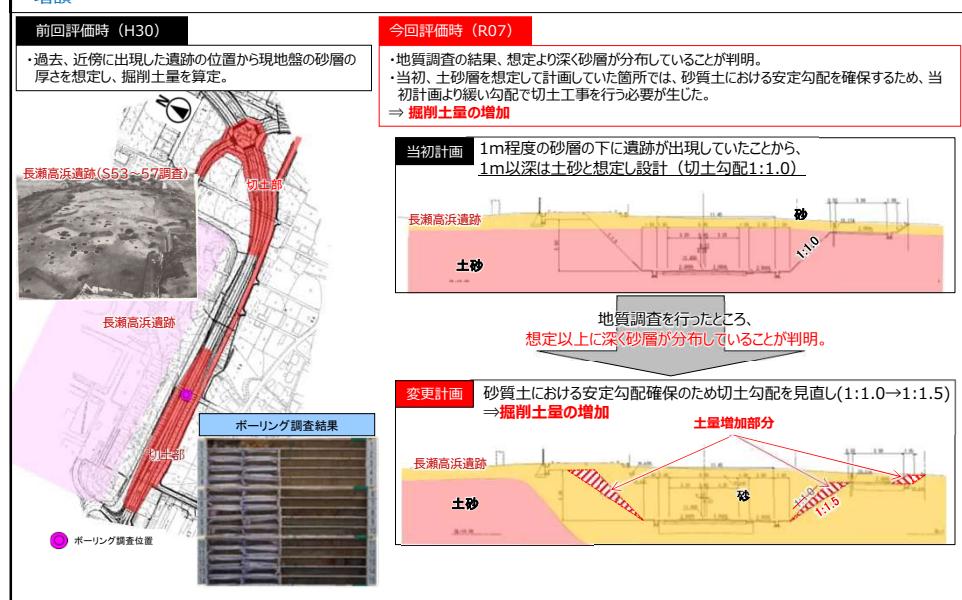
## 8. 変更内容 H30年度評価時からの変更点

- 平成30年度事前評価以降の現場条件の変更等を踏まえた結果、以下の理由により事業費が増額する。
  - ①土質区分の変更に伴う土工数量の増加
  - ②路床入替の追加
  - ③地下水対策の追加
  - ④労務・資材単価の高騰
- 当事業に付帯する工損調査補償等をバイパス開通後に行う必要が生じたことから、事業期間を1年延伸する。  
(供用目標は令和8年度から変更なし)



## 9. 変更理由① 土質区分の変更に伴う土工数量の増加

- 地質調査の結果、土質区分の変更（土砂→砂）が発生し、切土勾配の変更が必要となり、掘削土量が増となったことによる増額



## 9. 変更理由② 路床入替の追加

### ●地質調査の結果、在来路床が規定値を満たさなかったため、構築路床が必要となったことによる増額

#### 前回評価時 (H30)

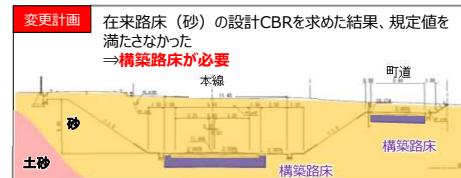
- ・切土部については現地盤が土砂であることを想定し、構築路床は不要としていた。

#### 今回評価時 (R07)

- ・地質調査の結果、想定より深く砂層が分布していることが判明。
- ・在来路床（砂）の設計CBRを求めた結果、規定値を満たさなかったことから**構築路床が必要**となった。



地質調査を行ったところ、想定以上に深く砂層が分布していることが判明。



## 9. 変更理由③ 地下水対策の追加

### ●農地部において地下水位が高いことが判明したため、地下水対策が必要となったことによる増額

#### 前回評価時 (H30)

- ・施工に影響する高さに地下水が存在することは想定していなかった。

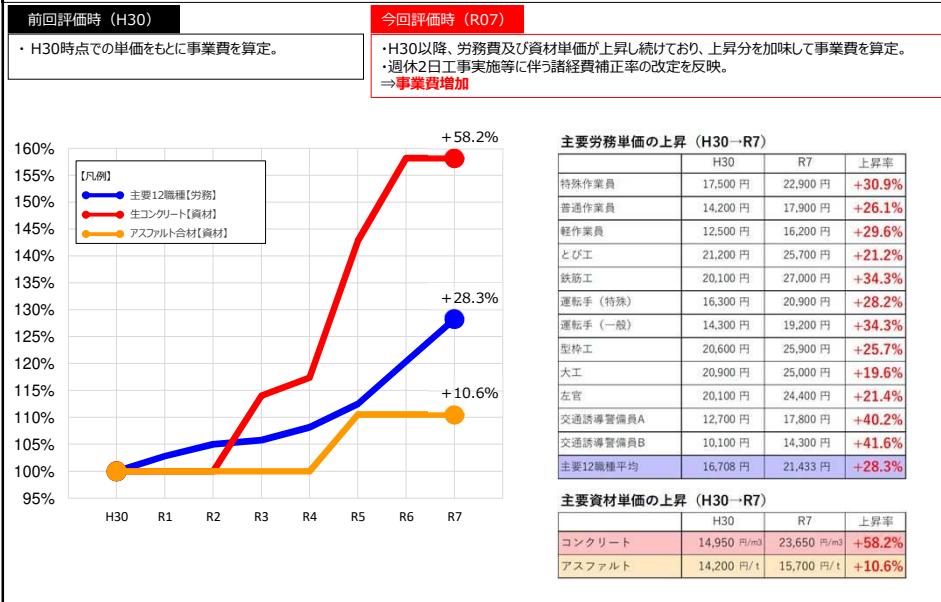
#### 今回評価時 (R07)

- ・農地地帯を掘削したところ、地質調査時よりも高い位置に地下水が存在していることが判明。
- ・地下水の影響により盛土下面の地盤が非常に軟弱な状態となっていた。
- ⇒**地下水対策が必要**（施工時のポンプ排水、地下水排除のための排水層（碎石）の設置）

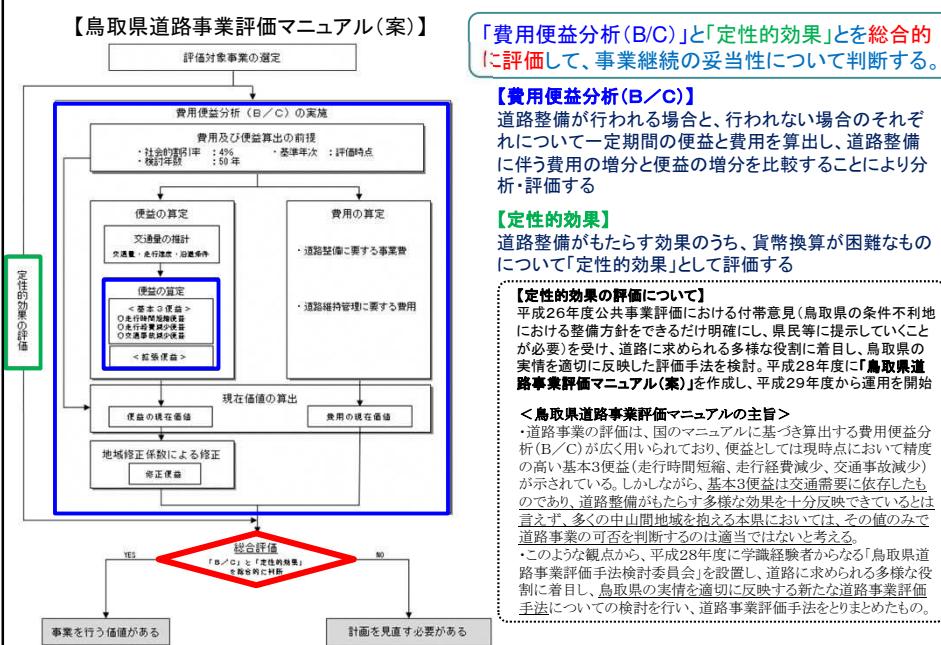


## 9. 変更理由④ 労務・資材単価の高騰

- 前回評価時においては予想できなかつた各種労務費や主要資材価格の急激な上昇や各種諸経費等の改定（週休2日工事実施に伴う諸経費補正等）による増額



## 10. 総合評価（基本的な考え方）



## 10. 総合評価（総合評価算定シート 評価様式）

総合評価算定シートを用いて、定量的評価（費用便益比）と定性的効果の評価を組み合わせ、総合的に評価して事業の効果を判断する。

### 【定量的評価】

費用便益比（B/C）	評価区分
0 ≤ B/C < 0.3	E
0.3 ≤ B/C < 0.6	D
0.6 ≤ B/C < 0.8	C
0.8 ≤ B/C < 1.0	B
1.0 ≤ B/C	A

### 【定性的効果】

定性的効果の評価項目	評価区分
0個～6個	e
7個～8個	d
9個～11個	c
12個～14個	b
15個～	a

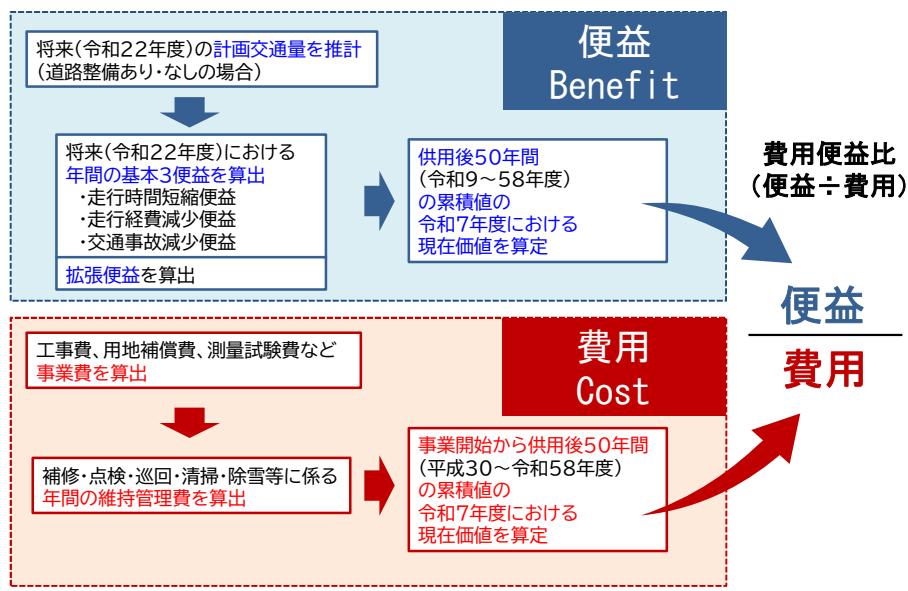
### 【総合評価】

		定量的評価				
		E	D	C	B	A
定性的効果	a	○	○	○	○	○
	b	×	○	○	○	○
	c	×	×	○	○	○
	d	×	×	×	○	○
	e	×	×	×	×	○

○：事業を行う価値がある

×：計画を見直す必要がある

## 11. 定量的評価（費用便益分析）の基本的な考え方



## 12. 定量的評価（費用便益分析）の結果（1/2）

効果項目		概要	便益	
			前回	今回
便益（Benefit） 基本3便益	走行時間短縮便益	道路整備なしの走行時間費用（時間価値原単位×走行時間×交通量） -）道路整備ありの走行時間費用（時間価値原単位×走行時間×交通量）	54.18 億円	67.75 億円
		時間価値原単位 = 自動車1台の走行時間が1分短縮された場合のその時間の価値を貨幣換算したもの（単位：円/台・分）		
		人の時間価値 車両の時間価値 貨物の時間価値		
便益（Benefit） 拡張便益	走行経費減少便益	道路整備なしの走行経費（走行経費原単位×走行距離×交通量） -）道路整備ありの走行経費（走行経費原単位×走行距離×交通量）	1.73 億円	2.75 億円
		走行経費原単位 = 自動車1台が1km走行した場合の走行経費（単位：円/台・km）（燃料費、オイル費、タイヤ・チーピー費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等）		
便益（Benefit） 拡張便益	交通事故減少便益	道路整備なしの交通事故損失額（事故1件当たり損失額×事故件数） -）道路整備ありの交通事故損失額（事故1件当たり損失額×事故件数）	0.61 億円	1.88 億円
		事故一件当たり損失額 運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額		

## 12. 定量的評価（費用便益分析）の結果（2/2）

効果項目		概要	便益	
			前回	今回
便益（Benefit） 拡張便益	休日(季節変動)交通便益	観光目的の交通量が増大するなど、休日交通を考慮した便益	-	-
	通行規制箇所解消便益	災害に伴う通行止め等による社会的損失が解消される便益	-	-
	冬期速度低下解消便益	積雪・凍結等による速度低下を考慮した場合と通常時の便益の差分を計上	1.01 億円	2.06 億円
	CO <sub>2</sub> 排出量削減便益	地球環境の保全効果として、車両の通行に伴うCO <sub>2</sub> の減少分を便益として計上	0.04 億円	0.12 億円
	救急医療アクセス向上便益	道路整備によって救命措置が施されるまでの経過時間が短縮することにより救われる人命価値を便益として計上。	0.74 億円	0.85 億円
効果項目		概要	費用	
			前回	今回
費用（Cost）	事業費	工事費、用地費、補償費、間接経費等	23.46 億円	47.23 億円
	維持修繕費	橋道路構造物の補修・点検にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等（間接経費を含む）	1.72 億円	2.22 億円

## 12. 定量的評価（費用便益分析）の結果（まとめ）

			前回評価	今回評価	増減
基準年			H30	R7	
全体事業費			31.0億円	51.0億円	+20.0億円
便 益	基本便益	走行時間短縮便益	54.18億円	67.75億円	13.57億円
		走行経費減少便益	1.73億円	2.75億円	+1.02億円
		交通事故減少便益	0.61億円	1.88億円	+1.27億円
	基本便益 計 (B1)		56.51億円	72.38億円	+15.87億円
	拡張便益	休日（季節変動）交通便益	—	—	—
		通行規制解消便益	—	—	—
		冬期速度低下解消便益	1.01億円	2.06億円	+1.05億円
		CO <sub>2</sub> 排出量削減便益	0.04億円	0.12億円	+0.08億円
		救急アクセス向上便益	0.74億円	0.85億円	+0.11億円
	拡張便益 計 (B2)		1.79億円	3.03億円	+1.24億円
	地域修正係数		1.475	1.475	—
	総便益 [(B1+B2)×地域修正係数] (B)		85.99億円	111.23億円	+25.24億円
費 用	事 業 費		23.46億円	47.23億円	
	維持修繕費		1.72億円	2.22億円	
	計 (C)		25.18億円	49.45億円	+24.27億円
費用便益比	基本便益 (B1/C)		2.24	1.46	
	総便益 (B/C)		3.42	2.25	

(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。

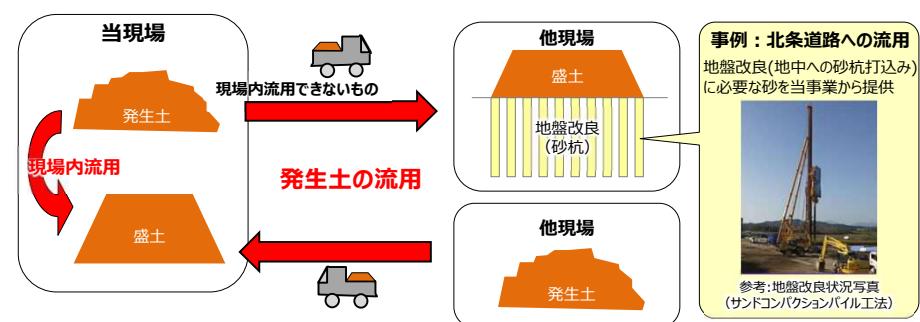
## 13. コスト縮減の取り組み

- 「鳥取県土整備部公共工事建設副産物活用実施要領」に基づき、建設工事に伴って副次的に発生する土砂、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材などの建設副産物について、その発生の抑制、再使用、再資源化等を行い、資源の有効な利用に努める。
  - 再生資材（碎石・アスファルト等）を使用して廃棄物の削減を図る。
  - 盛土材料は可能な限り流用土とし、建設費用を抑える。
  - 現地発生土は他の公共工事に流用し、処分費用を抑える。（事例：北条道路工事（国交省）への砂の流用）

### ◆再生資材の使用



### ◆流用土の使用



## 14. 環境への影響・配慮

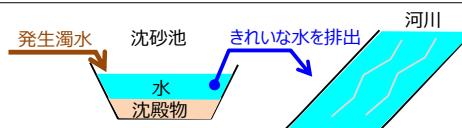
### ◆騒音振動への対策

- 建設工事に伴う騒音、振動の発生をできる限り抑制することにより、生活環境の保全と円滑な工事の施工を図る。
- 低騒音型建設機械を使用して周辺環境への配慮を図る。



### ◆濁水の対策

- 建設工事で発生する濁水に対して濁水処理を行い、周辺水域の生活環境の保全を図る。
- 沈砂池を設置して濁水の流出を抑制する。



### ◆建設副産物の処理

- 前頁と同様に建設発生土の有効利用、再生資源の利用促進、廃棄物の発生抑制、分別の徹底、再資源化、適正処理を推進

## 15-①. 定性的効果の評価結果一覧 (1/2)

効果の 構成	評価項目	配点	評価基準		評価 理由
			前回	今回	
道路ネットワーク	渋滞ポイントの解消	○○	渋滞度1.0以上かつ渋滞状況が説明できること	○○	現道(田後西交差点～はわい温泉入口交差点)の混雑度が1.25以上でランシュ時間帯以外でも混雑が発生しているが、当事業によるバス区間(新設)と現道区間へ交通分散することにより、渋滞が解消する。
	道路ネットワークの構築	○○	整備後、一定区間にて概ね改良済となること (道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可)	○○	山陰道はわいから倉吉市街地、三朝温泉付近を経由、岡山県境に至るまでのネットワークがはわいバスの整備により改良済みとなる。
	商業地域や都市交通拠点等へのアクセスの改善	○	商業施設・各市駅・空港を結ぶ主たる路線であること	✗	倉吉市・三朝町方面と、山陰道はわいICを直結する道路であり、高速道路ICへのアクセス機能が強化される。
	高速道路IC、空港、港湾へのアクセス向上	○	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線 (アクセス道としての事業目的が明確なもの)	○	県立美術館・倉吉パークスクエア(倉吉未来中心等)、中部総合事務所及び倉吉市役所等と山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各施設へのアクセスが向上する。
産業振興・地域活性化	公共施設等へのアクセス向上	○	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること (公共施設の他、福祉施設、教育施設等公益性のある施設を含む)	○	白壁土蔵群・赤瓦、鳥取二十世紀梨記念館及び三朝温泉と山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各観光地へのアクセスが向上する。
	観光地等へのアクセス向上	○	観光地等への主たる経路であること ※観光地等、観光入込客数が年間概ね1万人以上の箇所	○	白壁土蔵群・赤瓦と鳥取二十世紀梨記念館は、観光入込動調査で主要観光施設として位置づけられ、三朝温泉は温泉地入湯客数調査が行われる主要な温泉地のひとつである
	主要観光地等へのアクセス向上	○	上記観光地等が、観光入込動調査(観光戦略課HP)で主要観光施設、主要観光地等として位置づけられている、又はそれと同等であると認められること	○	国道179号ははわいバスの整備は、湯梨浜町の総合戦略「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、基本目標のひとつである「町民みんなが創るまち」の具体的な事業の中で、「山陰道からのアクセス道推進」として位置付けられている。また、湯梨浜町都市計画マスター・プラン(H29.12策定)においても、当該区間の「慢性的な交通渋滞と多発する交通事故の解消」が課題とされ、整備方針として「通過交通を分散させる新たな道路網(ハイバス整備)を検討」することとされている。
	工業団地等へのアクセス向上	○	農業施設、工業団地、流通団地等への主たる経路であり、アクセス道としての事業目的が明確なもの	✗	
	土地利用の促進の支援	○	区画整理事業、都市再生整備計画事業等が実施されている又は計画が検討されている場合	✗	
地域振興	地域振興計画等の支援	○○	県又は各市町村の総合戦略等各種計画及び他の道路利用計画等と関連性があること	○○	
	地域間交流の促進	○	事業により新たな地域間交流の機会が創出されるもの(県町境等)	✗	
小計(1/2)			10	10	

## 15-①. 定性的効果の評価結果一覧 (2/2)

効果の視点	評価項目	記点	評価基準		評価 理由
			前回	今回	
安全安心な道路交通空間	走行快適性の向上(線形・視距不良・狭隘箇所の解消)	○	構造令を満足しない曲線半径等があり不良状況が説明できること	×	×
	車両すれ違い困難区間の解消	○	離合困難状況が説明できること	×	×
	公共交通機関の運行環境の改善	○	高速バス、路線バス、生活バス等の路線であること	○	現道は、高速バス(広島～鳥取線)及び路線バス(橋津線)の路線になっているが、当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞が解消し、運行時間の定時性が確保される。
	交通事故減少(事故多発箇所の解消)	○	過去5年間で3件以上の事故(物損含む)が発生していること	○	現道区間では、令和2年から令和6年までの5年間で236件の事故が発生している(物損含む)。当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞等に起因する事故発生の減少が期待される。
	パリアフリーによる安全性の確保	○	パリアフリー対策が実施されるもの	×	×
	通過交通の転換による安全性の確保	○	通過交通の転換がはかられ、生活道路の安全性が向上するもの	○	通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上する。
	通学路の安全性の確保	○	通学路指定または、通学時の利用が確認できること	×	×
防災・減災	事前通行規制区間等の解消	○○	事前通行規制区間・冬期閉鎖区間・通行規制区間(高さ、幅、重量、大型等)が解消されること	×	×
	風水害等における通行止め及び路面冠水の解消	○	過去に通行止め又は路面冠水の事例があること	×	×
	迂回路・代替路による防災機能の強化	○	事業により、迂回路・代替路としての機能が強化されるもの	○	バイパスを整備することで、現道が通行不能となった場合の迂回路・代替路としての機能が強化される。さらに、国道313号(北条湯原道路)や県道倉吉青谷線が通行不能となった際の広域的な迂回路としての機能が強化される。
	緊急時の輸送機能の改善	○○	緊急輸送道路(1次～3次)であること	○○	現道およびバイパスは第1次緊急輸送道路に指定されている。
	緊急施設へのアクセスの改善	○	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること緊急施設:避難地、防災拠点等に位置付けられているもの	○	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること緊急施設:避難地、防災拠点等に位置付けられているもの
	小計(2/2)			7	7
	合計			17	17 ⇒ 【評価区分】a

## 15-②. 定性的効果の評価理由①

効果の視点	評価項目	評価基準	評価										
道路ネットワーク	渋滞ポイントの解消	混雑度1.0以上かつ渋滞状況が説明できること	○○										
○評価理由													
現道の混雑度は最大で1.78となっており、現道では渋滞が発生しているが、当バイパス区間(新設)と現道区間へ交通分散することにより、現道国道179号の混雑度は1.0を下回る見通し。													
	<p>混雑度…道路の混み具合を表す指標 (混雑度の目安)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>混雑度</th> <th>交通状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.0未満</td> <td>道路が混雑することなく、円滑に走行できる。</td> </tr> <tr> <td>1.0～1.25</td> <td>道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。</td> </tr> <tr> <td>1.25～1.75</td> <td>ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。</td> </tr> <tr> <td>1.75以上</td> <td>慢性的混雑状態</td> </tr> </tbody> </table>	混雑度	交通状況	1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。	1.0～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。	1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。	1.75以上	慢性的混雑状態		
混雑度	交通状況												
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。												
1.0～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。												
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。												
1.75以上	慢性的混雑状態												

## 15-②. 定性的効果の評価理由②

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
道路ネットワーク	道路ネットワークの構築	整備後、一定区間について概ね改良済みとなること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくて可)	○○

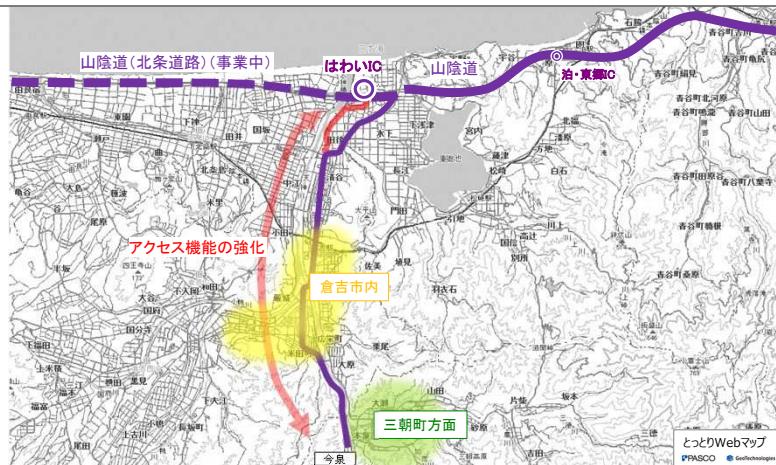
○評価理由  
山陰道はわいICから倉吉市街地、三朝温泉付近を経由し、岡山県境に至るまでのネットワークがはわいバイパスの整備により改良済みとなる。



## 15-②. 定性的効果の評価理由③

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
道路ネットワーク	高速道路IC、空港、港湾へのアクセス向上	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線 (アクセス道としての事業目的が明確なもの)	○

○評価理由  
倉吉市・三朝町方面と、山陰道はわいICを直結する道路であり、高速道路ICへのアクセス機能が強化される。

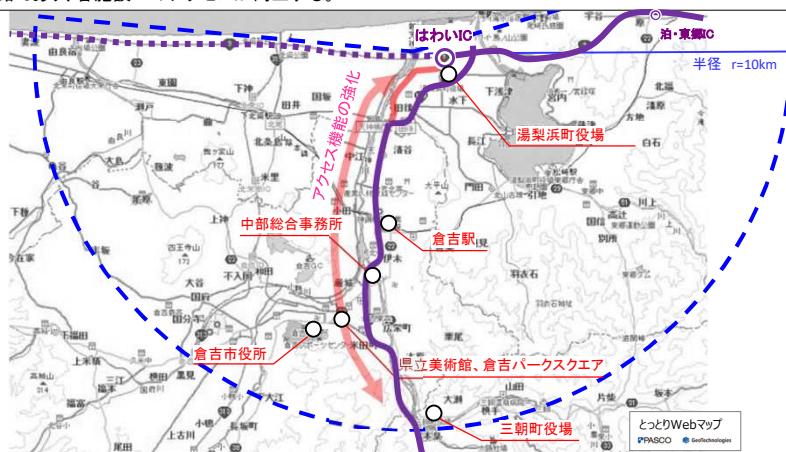


## 15-②. 定性的効果の評価理由④

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	公共施設等へのアクセス向上	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること(公共施設の他、福祉施設、教育施設等公益性のある施設を含む)	○

### ○評価理由

県立美術館、倉吉パークスクエア(倉吉未来中心等)、中部総合事務所及び倉吉市役所等と山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各施設へのアクセスが向上する。



## 15-②. 定性的効果の評価理由⑤⑥

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	観光地等へのアクセス向上	観光地等への主たる経路であること ※観光地等:観光入込客数が年間概ね1万人以上の箇所	○
	主要観光地等へのアクセス向上	上記観光地等が、観光入込動態調査(観光戦略課HP)で主要観光施設・主要観光地等として位置づけられている、又はそれと同等であると認められること	○

### ○評価理由

白壁土蔵群・赤瓦、鳥取二十世紀梨記念館及び三朝温泉と、山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各観光地へのアクセスが向上する。

また、白壁土蔵群・赤瓦と鳥取二十世紀梨記念館は、観光入込動態調査で主要観光施設として位置づけられ、三朝温泉は温泉地入湯客数調査が行われる主要な温泉地のひとつである。



## 15-②. 定性的効果の評価理由⑦

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	地域振興計画等の支援	県又は各市町村の総合戦略等各種計画及び他の道路利用計画等と関連性があること	○○

○評価理由

国道179号はわいバイパスの整備は、湯梨浜町の総合戦略「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、基本目標のひとつである「町民みんなが創るまち」の具体的事業の中で、「山陰道からのアクセス道推進」として位置付けられている。また、湯梨浜町都市計画マスタープラン（H29.12策定）においても、該地区間の「慢性的な交通渋滞と多発する交通事故の解消」が課題とされ、整備方針として「通過交通を分散させる新たな道路網（バイパス整備）を検討」することとされている。

【湯梨浜町都市計画マスタープラン】  
羽合地域の整備方針図

出典: 湯梨浜町都市計画マスタープラン(H29.12策定)

○評価理由

（まちのまわり）創出や拠点の形成  
（具体的な施設）  
①災害に強いまちづくりを進めため、地盤住民が主体的、直接的に取り組む防災災害対策を推進  
②ついでに、誰もが憩える拠点を整備するためパブリックなまち構成づくりを推進  
③分散している様々な生活サービスや地域活動の拠点などをつなぐ「まちの拠点」づくりを推進する  
ほか、企業等と連携した移動販売や買い物支援など多機能なサービスの充実を図る  
④山陰自動車道（歩道道）の整備、企業誘致への活用及び緊急時、福祉、健康対応のためのユニークなサードプレイスによる道路などの基盤整備を推進  
⑤地域に伝統文化活動や文化資産の活用による地域振興  
⑥C丁の急峻な連続がたら社会への対応  
⑦地域資源を効率的に使ったまちづくりの推進  
⑧県県、風力、太陽光など自然エネルギーの利用活用による  
⑨環境、健康づくり、福祉、教育等様々な分野における团体の育成を図り、自助・共助を推進する  
ほか、住民連絡による行動推進を旨とする  
⑩最先端技術の道路などの基盤整備を推進

（重要な実績評価指標（KPI））

指標	基準値	目標値
新規自立災害避難施設数	6.5件	7.5件 (H27~31)
集会所バリアフリー一件数	0件	2.5件 (H27~31)
小さな拠点の数	0施設	1地域 (H27~31)
道筋拠点エネルギー利用施設数	0施設	4施設 (H27~31)
NPO法人、ボランティアグループの数	3.6団体	3.7団体

（具体的な事業）  
■地域ごとに協力隊事業  
■地域にぎわい、まちづくりを創出する事業への支援  
■防災対策特別強化事業  
■小地域拠点整備会員会パブリックアリー事業  
■いのち市民の労働事業  
■まちの拠点事業の推進  
■山陰道からのアクセス道及びヨーナーバルーデザインによる基盤整備事業の推進  
■温泉熱を活用した農業、観光分野の2次利用への展開（再開）  
■C丁連携事業  
■福井側開辺の道路などの基盤整備事業

出典: 湯梨浜町「まち・ひと・しごと創生総合戦略」

## 15-②. 定性的効果の評価理由⑧

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
安心安全な道路空間	公共交通機関の運行環境の改善	高速バス、路線バス、生活バス等の路線であること	○

○評価理由

現道は、高速バス（広島～鳥取線）及び路線バス（橋津線）の路線になっているが、当事業によるバイパス区間（新設）と現道区間への交通分散により、渋滞が解消し、運行時間の定時性が確保される。

現道区間 国道179号バス停

路線図

令和7(2025)年 03月29日現在  
出典: 日本交通株式会社HPより

## 15-②. 定性的効果の評価理由⑨

効果の視点	評価項目	評価基準	評価																																													
安全安心な道路空間	交通事故減少(事故多発箇所の解消)	過去5年間で3件以上の事故(物損含む)が発生していること	○																																													
<p>○評価理由 現道区間では、令和2年から令和6年までの5年間で236件の事故が発生している(物損含む)。当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞等に起因する事故発生の減が期待される。</p>  <p>死亡事故発生(H29.5.24)</p> <p>平成29年5月25日 日本海新聞</p> <p>交通事故数 田後西交差点～湯梨浜町役場入口交差点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人身</td> <td>9</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>6</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>物損</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>46</td> <td>52</td> <td>37</td> <td>46</td> <td>37</td> <td>40</td> <td>42</td> <td>48</td> <td>45</td> <td>436</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典: とっとりWebマップ 及び 倉吉警察署への聞き取り結果をもとに集計 5年間で236件</p>					H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	計	人身	9	3	2	5	11	12	0	2	6	2	3	3	4	62	物損	-	-	-	-	46	52	37	46	37	40	42	48	45	436
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	計																																		
人身	9	3	2	5	11	12	0	2	6	2	3	3	4	62																																		
物損	-	-	-	-	46	52	37	46	37	40	42	48	45	436																																		

## 15-②. 定性的効果の評価理由⑩

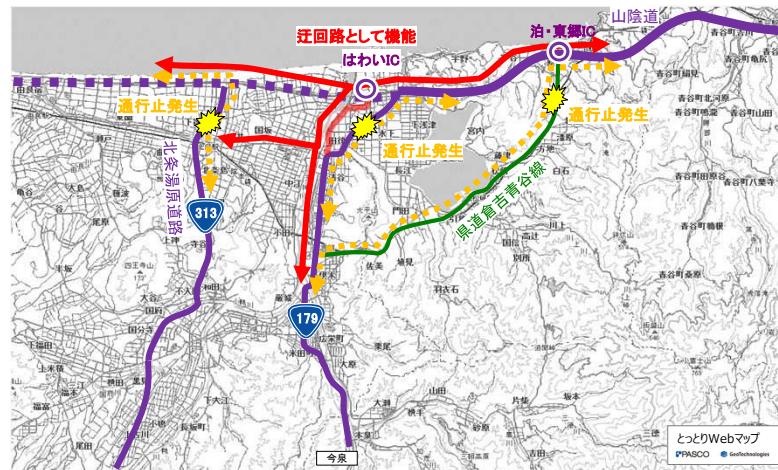
効果の視点	評価項目	評価基準	評価
安全安心な道路空間	通過交通の転換による安全性の確保	通過交通の転換がはかられ、生活道路の安全性が向上するもの	○
<p>○評価理由 通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上する。</p>  <p>渋滞発生状況 R6.7.30 18時頃撮影</p>			

## 15-②. 定性的効果の評価理由⑪

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	迂回路・代替路による防災機能の強化	事業により、迂回路・代替路としての機能が強化されるもの	○

### ○評価理由

バイパスを整備することで、現道が通行不能となった場合の迂回路・代替路としての機能が強化される。さらに、国道313号(北条湯原道路)や県道倉吉青谷線が通行不能となった際の広域的な迂回路としての機能が強化される。

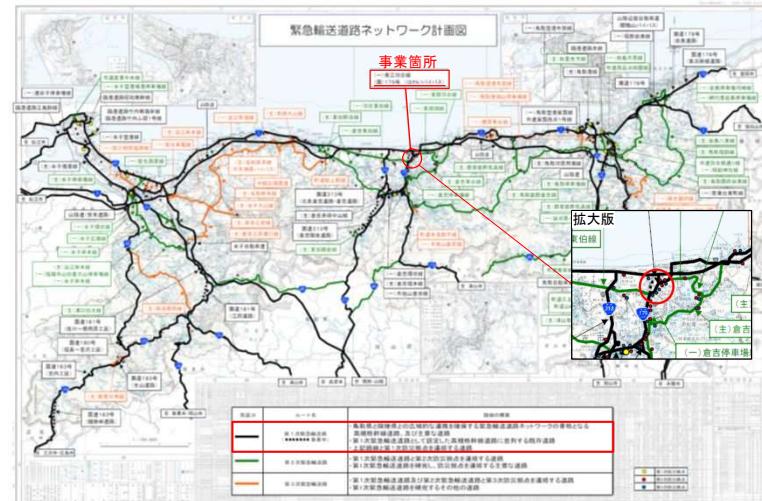


## 15-②. 定性的効果の評価理由⑫

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	緊急時の輸送機能の改善	緊急輸送路(1次～3次)であること	○○

### ○評価理由

現道およびバイパスは第1次緊急輸送道路に指定されている。



## 15-②. 定性的効果の評価理由⑬

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	緊急施設へのアクセス改善	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること。緊急施設：避難地、防災拠点等に位置づけられているもの	○

○評価理由  
概ね10km圏内の国道179号付近に防災拠点（湯梨浜町役場、倉吉市役所等）や災害医療拠点（厚生病院）があり、当事業によるバイパス整備により、第1次緊急輸送道路である山陰道はわいICから各拠点へのアクセス改善が図られる。

## 15. 評価結果

【定量的評価】 2.25(1.46)

費用便益比 (B/C)	評価区分
0 ≤ B/C < 0.3	E
0.3 ≤ B/C < 0.6	D
0.6 ≤ B/C < 0.8	C
0.8 ≤ B/C < 1.0	B
1.0 ≤ B/C	A

【定性的効果】 17個

定性的効果の評価項目	評価区分
0個～6個	e
7個～8個	d
9個～11個	c
12個～14個	b
15個～	a

【総合評価】

		定量的評価				
		E	D	C	B	A
定性的効果	a	○	○	○	○	○
	b	×	○	○	○	○
	c	×	×	○	○	○
	d	×	×	×	○	○
	e	×	×	×	×	○

○：事業を行う価値がある  
×：計画を見直す必要がある

## 16. 山陰道「北条道路」との一体整備の必要性

- 山陰道「北条道路」の東側区間(はわいIC～北条IC(仮))は令和8年度開通予定  
→ 交通課題を抱えたままの現道では北条道路の整備効果が十分に発現されない  
→ **北条道路とはわいバイパスを一体的に開通することが重要**

