

令和7年度 第2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9月10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） ※第1回委員会資料



1. 事業概要（航空写真） ※第1回委員会資料

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） ※第1回委員会資料

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. これまでの委員会における質問事項及びチェックシートの意見・質問

【質問事項(第1回評価委員会)】

項 目	概 要	タイトル番号
浸水想定範囲	湯梨浜町のハザードマップで、浸水想定範囲を確認したい。	2-①

【チェックシートの意見・質問(第1回評価委員会)】

項 目	概 要	タイトル番号
事業内容	河川との兼ね合いと、地盤等の安全性についての詳しい資料があるとよい。	2-②
事業進捗	進捗率56%で間に合うのか。R8北条道路と同時供用とのことだが、工事等間に合わなかった場合はどうするのか。	2-③
費用便益分析	定性的評価では観光面を大きく評価しているが、定量的評価の便益として評価しないのは何故か。	2-④
環境への影響・配慮	思っていたより田が近いので、農作物への影響が心配。	2-⑤
	神社がとても近い。補償対象となるのか。	2-⑥
	時間の関係で説明があまりなく、よくわからなかった。	2-⑦

【その他ご意見】

- ・早期の開通が待たれる。
- ・今後の倉吉の発展への配慮が必要。
- ・車窓から全体を見られたのが、事業全体(路線)の理解に繋がった。

2-①. 第1回委員会における質問事項 浸水想定

項 目	概 要	タイトル番号
浸水想定	湯梨浜町のハザードマップで、浸水想定範囲を確認したい。	2-①

- 近年の台風等で中部地域で浸水が発生した際に、はわいバイパス周辺で外水・内水氾濫による浸水は発生していない。

近年の主な洪水

発生年月	発生原因	24時間連続雨量(mm/24h)
昭和62年10月 (既往最大)	台風	355mm
平成2年9月	台風	211mm
平成23年9月	台風	308mm
平成30年9月	台風	191mm
令和3年7月	前線	326mm

・令和3年7月の梅雨前線豪雨は、既往最大の昭和62年10月台風匹敵する雨量を記録したが、はわいバイパス周辺においては、外水・内水氾濫による浸水は発生していない。



外水氾濫・・・河川の水が堤防を越えたり、堤防が決壊したりして宅地や農地が浸水すること。
内水氾濫・・・宅地や農地に降った雨水が河川に排水できず、水路等で溢れて浸水すること。

2-①. 第1回委員会における質問事項 浸水想定

項 目	概 要	タイトル番号
浸水想定	湯梨浜町のハザードマップで、浸水想定範囲を確認したい。	2-①

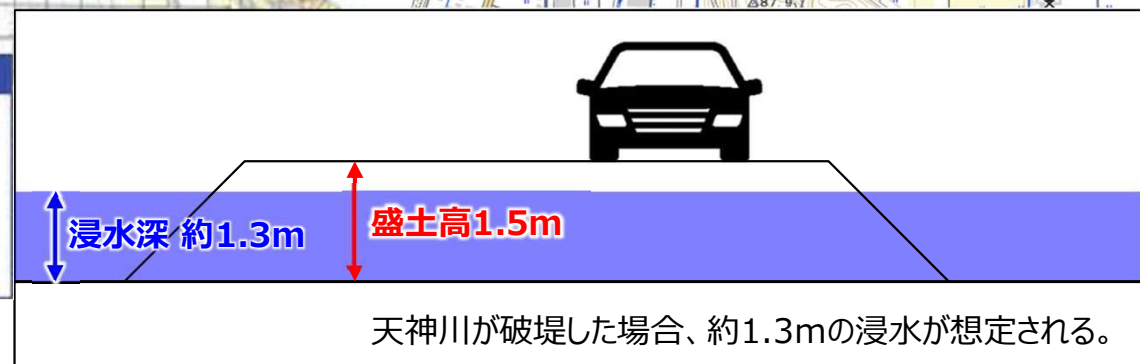
- 湯梨浜町防災マップに、天神川と東郷池の氾濫を想定した浸水想定区域図が示されている。
- はわいバイパス周辺の計画規模降雨時（1/100年確率規模程度）の浸水深は、概ね0.5m～3m未満である。（国のシミュレーション結果によると、はわいバイパス周辺での浸水深は概ね1.3m程度）※計画盛土高1.5m



はわいバイパスは現道よりも標高が高い位置に整備されるため、現道よりも冠水しにくい道路となる。



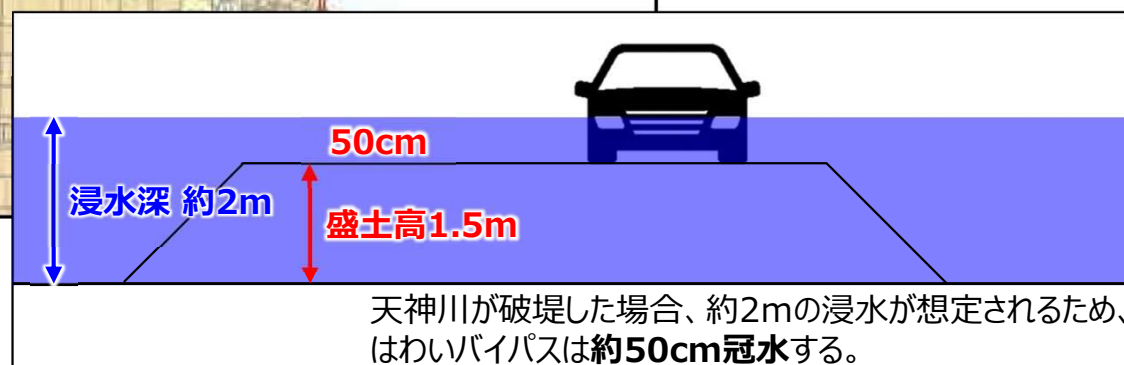
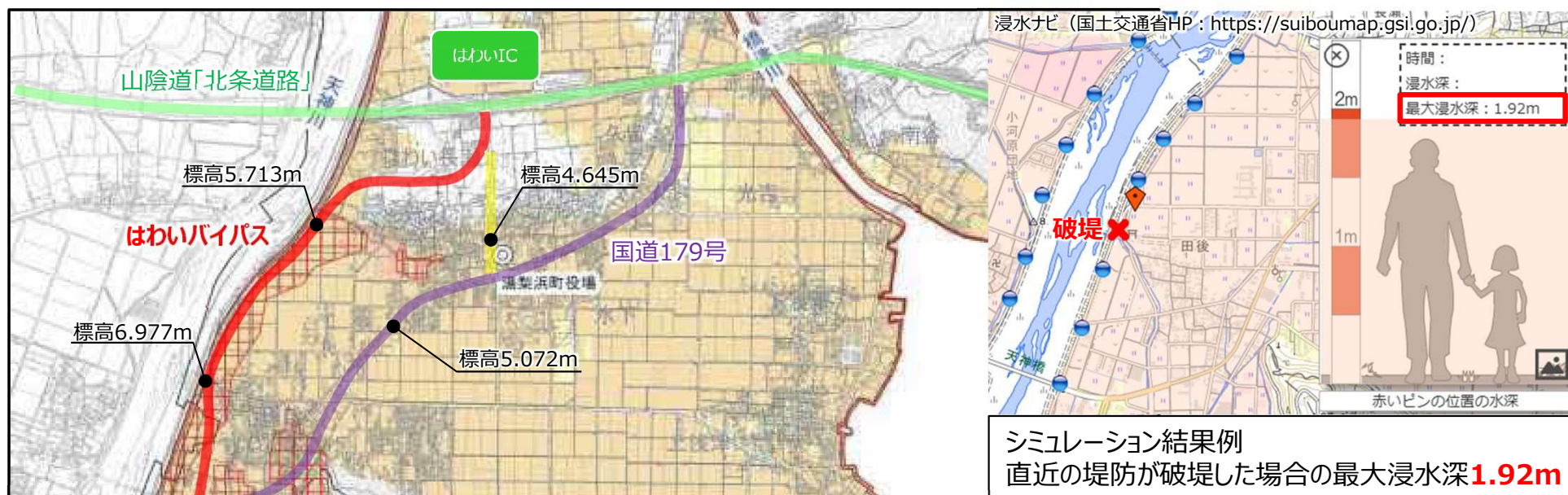
湯梨浜町防災マップ
(湯梨浜町HP：<https://www.yuribama.jp/soshiki/2/15995.html>)



2-①. 第1回委員会における質問事項 浸水想定

項 目	概 要	タイトル番号
浸水想定	湯梨浜町のハザードマップで、浸水想定範囲を確認したい。	2-①

- 湯梨浜町防災マップに、天神川と東郷池の氾濫を想定した浸水想定区域図が示されている。
- はわいバイパス周辺の想定最大規模降雨時（1/1000年確率規模程度）の浸水深は、概ね0.5m～3m未満である。（国のシミュレーション結果によると、はわいバイパス周辺での浸水深は概ね2.0m程度）※計画盛土高1.5m

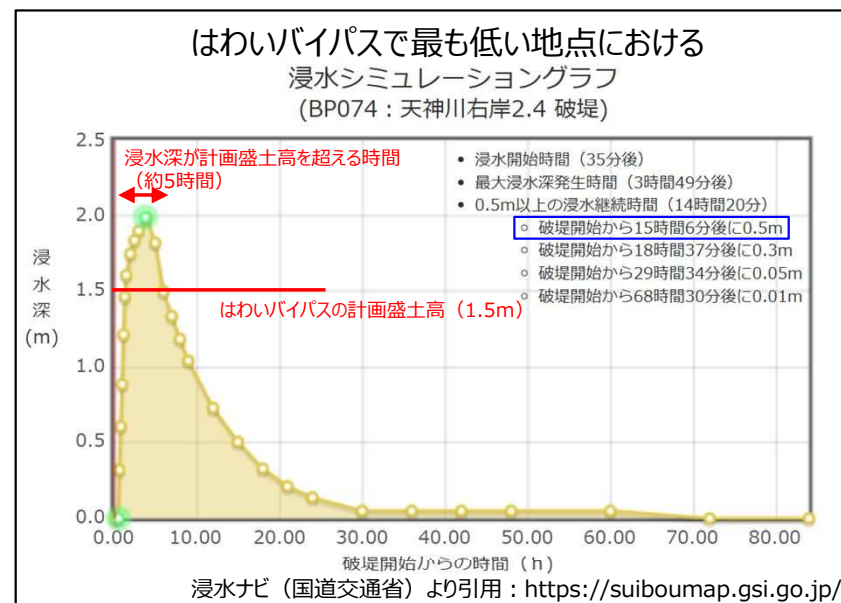
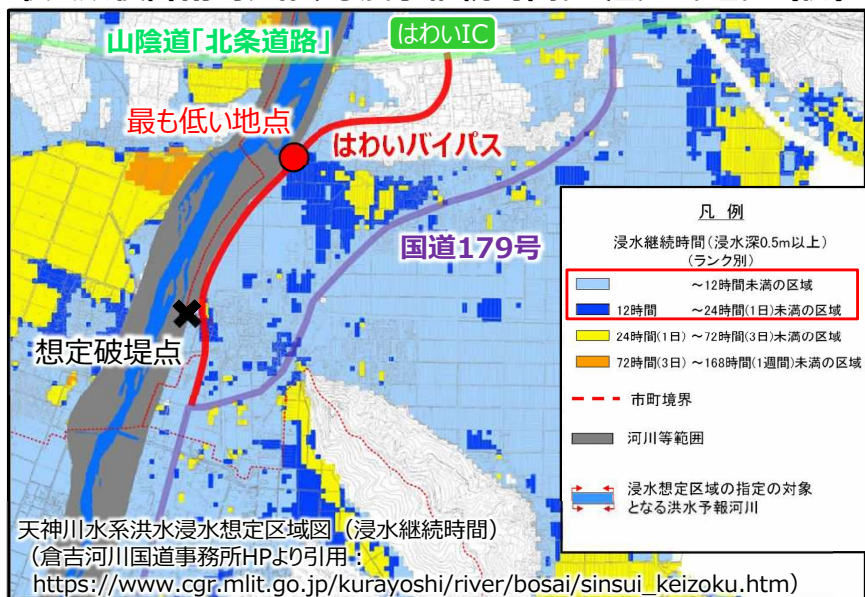


2-①. 第1回委員会における質問事項 浸水想定

項 目	概 要	タイトル番号
浸水想定	湯梨浜町のハザードマップで、浸水想定範囲を確認したい。	2-①

- 周辺の浸水継続時間（浸水深0.5m以上）は大半が12時間未満で、**はわいバイパスの盛土高を超える時間は約5時間程度。**（シミュレーション結果）
- 冠水で通行不能となる時間は短時間であり、**緊急輸送道路として洪水発生後の医療活動をはじめ、物資の輸送や復旧活動への影響は限定的**である。鳥取県地域防災計画では**24時間以内に概ね啓開完了すること**を目標としている。

【想定最大規模降雨時における浸水継続時間シミュレーション（例）】



- ・破堤開始から数時間で浸水深は急上昇し、はわいバイパスで最も標高が低い地点（図中赤丸地点）において、浸水深が計画盛土高を超えて**冠水するおそれのある時間は約5時間**である。
- ・その後、浸水深は下がり続け、**破堤開始から約15時間で、浸水深は0.5m未満となる。**
- ・国道179号の現道は盛土構造ではないため、浸水深が0.5m未満でも冠水するおそれがあるが、一方ではわいバイパスは盛土構造（計画盛土高1.5m）であることから、バイパス整備による**緊急輸送道路の冠水リスク及び冠水時間の減少効果が見込まれる。**
- ・鳥取県地域防災計画では、緊急輸送道路は被災により一時的に通行できなくなったとしても**24時間以内に概ね啓開を完了**することを目指すとしている。
啓開…災害時に漂着物やガレキを取り除き緊急車両の通行に必要な幅員を確保すること。

2-②. 第1回委員会における質問事項 事業内容

項 目	概 要	タイトル番号
事業内容	河川との兼ね合いと、地盤等の安全性について詳しい資料があるとよい。	2-②

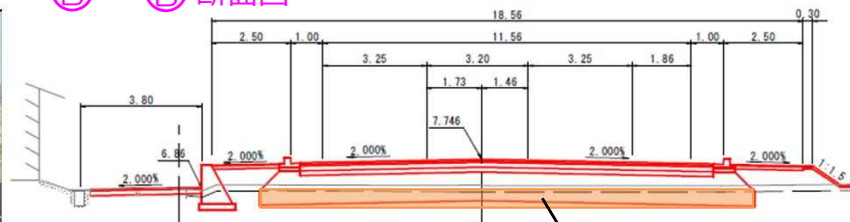
- はわいバイパスは天神川堤防下に盛土構造で整備される区間と丘を掘削して切土構造で整備される区間に分かれる。
- 元水田の軟弱な耕土は除去した上で盛土を造成。一部軟弱な地盤が出現した範囲では地盤改良を実施している。



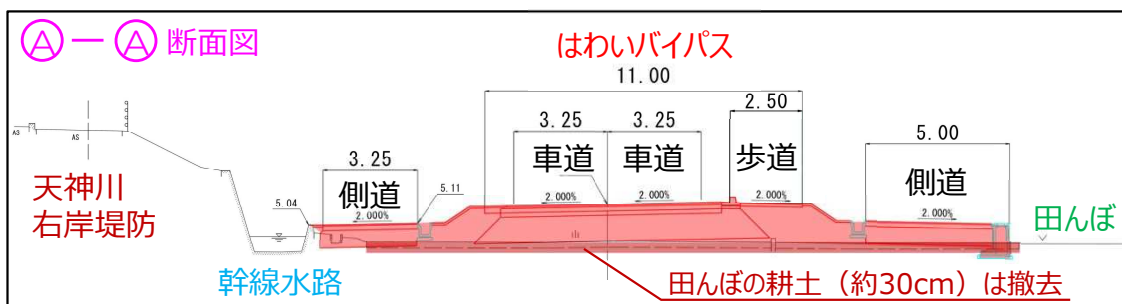
◆ 完成予想パース



③-③ 断面図



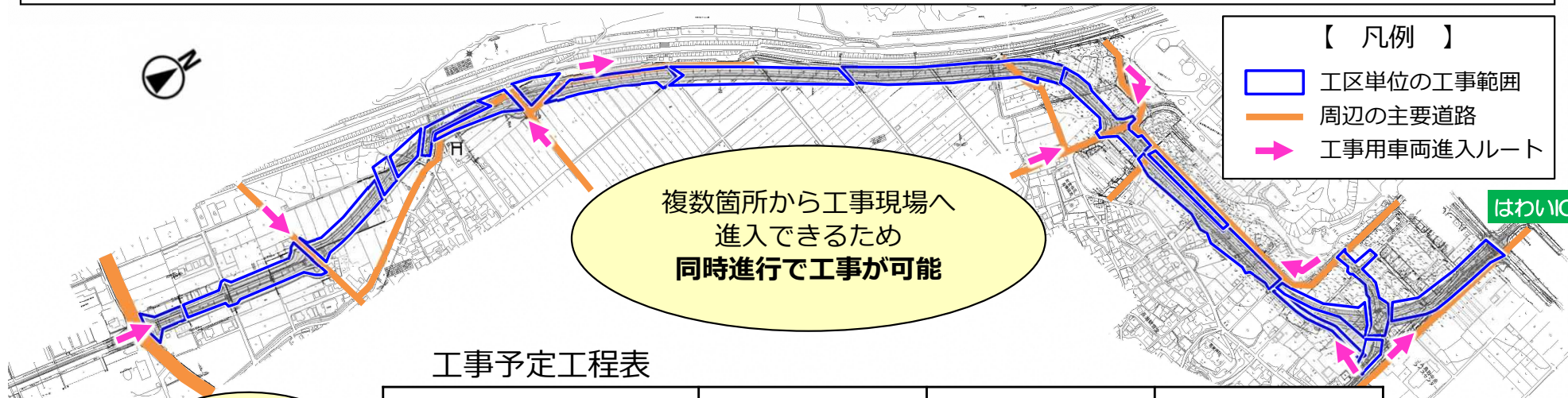
民家周辺で一部軟弱地盤が出現したことから、**沈下防止**と支持力確保のため**地盤改良**（セメント混合）を実施。



2-③. 第1回委員会における質問事項 事業進捗

項 目	概 要	タイトル番号
事業進捗	R8に間に合うのか。工事等間に合わなかった場合の対応は。	2-③

- はわいバイパス計画地周辺にはある程度広い道路が全体的に通っており、現場への進入が複数箇所でも可能なため、工区を細かく分け、同時進行で工事ができる。
- 工事が本格的に進行し始めたのは令和6年10月頃からで、令和8年3月末までの1年半で47.3%の見込み。
- 令和8年度に残す工事は舗装等がメインとなり、これらは改良工事よりも短期間で施工可能かつ不測の事態が起こりづらいため、順調に進行していくことが見込まれる。



工事予定工程表

主な工事	令和6年度				令和7年度				令和8年度			
	R6.4	R6.7	R6.10	R7.1	R7.4	R7.7	R7.10	R8.1	R8.4	R8.7	R8.10	R9.1
改良工事 盛土や掘削など												
標識等工事 標識や照明など												
舗装工事 舗装や区画線など												

橋やトンネルなど
大規模構造物がない
ため時間が
かからない

改良工事
に比べて
時間が
かからない

予定通り
工事が進められる
(不測の事態が
起こりづらい)

令和8年度中
供用目標

2-④. 第1回委員会における質問事項 費用便益分析

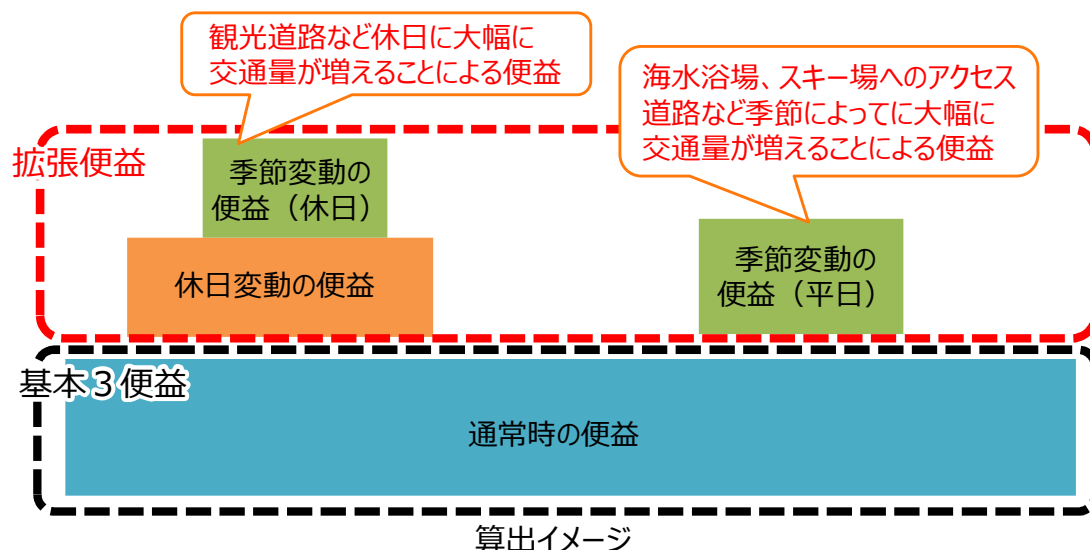
項 目	概 要	タイトル番号
費用便益分析	観光面での便益を定量的評価で計上しないのは何故か。	2-④

- 定量的評価（拡張便益）では休日（季節変動）交通便益を計上することができる。
- この便益は、観光シーズンのみ交通量が増えるような観光道路をその期間限定で便益を加算する。

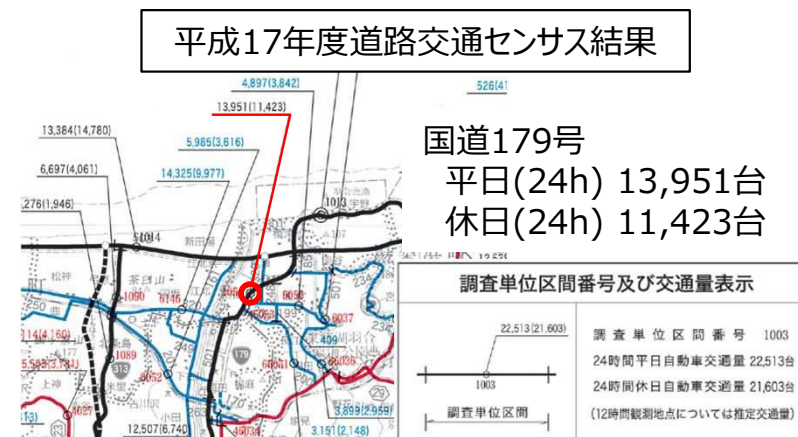
休日（季節変動）交通便益

- ・観光目的の交通量が増大するなど、**休日の交通状況が平日の交通状況と大きく異なる道路**については、平日の便益に休日と平日の交通量比（休日係数）を乗じ、休日交通を考慮した便益の増分を計上する。
- ・これらの便益は、休日係数または季節変動係数が1.0以上の場合において、各係数に対応する便益を計上する。

※休日係数：休日交通量/平日交通量



国道179号は通勤に利用される車両が多く、過去の交通量調査結果では、休日係数が1.0を下回っている。



休日（季節変動）便益は、**交通量が大幅に変動する場合に期間限定で便益を加算できる加点項目。**

そのため、交通量の変動は大きくないが、**観光に資する道路は定性的効果で評価することとしている。**

◎ 国道179号は物流・観光・通勤・生活交通など多種多様な目的、交通が混在しており観光目的の交通量の変動が顕著ではない。

2-⑤. 第1回委員会における質問事項 環境への影響

項 目	概 要	タイトル番号
環境への影響・配慮	思っていたより田が近いので、農作物への影響が心配。	2-⑤

- 当事業が周辺環境や自然環境に与える影響について予測評価を実施し、当事業が周辺環境に与える影響が小さいことを確認している。

調査概要

(1)調査方法

- ・現地調査を行い、動植物の生息状況や、現状での騒音・振動の状況等を確認。
- ・省令、基準等に定められた評価手法を用いて環境影響を評価。

(2)調査項目

生活環境に関するもの…騒音、振動、**大気質**
自然環境に関するもの…動物、**植物**、**生態系**
 その他景観、人と自然との触れ合いの活動の場

(3)調査時期

令和6年7月頃～令和7年5月頃

(4)調査結果

当事業が周辺環境に与える影響は小さく、また、可能な限り環境影響を低減させた計画であることを確認した。

大気質に関する評価項目

- 【工事中】 建設機械の稼働による粉じん
 工事用車両の運行による粉じん
 【完成後】 自動車走行による二酸化窒素（NO₂）
 自動車走行による浮遊粒子状物質（SPM）

【工事中の評価】

項目	基準値	予測結果	評価
建設機械の稼働	10t/km ² /月以下	0.7～1.4t/km ² /月	OK
工事用車両の運行	10t/km ² /月以下	1.8～5.5t/km ² /月	OK

【完成後の評価】

項目	基準値	予測結果	評価
NO ₂	0.06ppm以下	0.0128～0.0129ppm	OK
SPM	0.10mg/m ³ 以下	0.031mg/m ³	OK

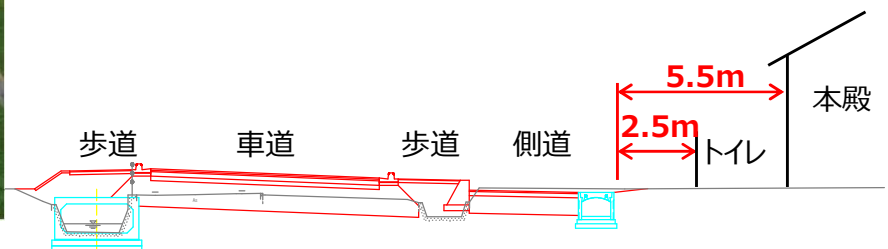


調査状況

2-⑥. 第1回委員会における質問事項 環境への影響

項 目	概 要	タイトル番号
環境への影響・配慮	神社がとても近い。補償対象となるのか。	2-⑥

- 堤防、水路（樋門）、神社の間に道路を整備することから道路が神社に近接。（田後神社には用地買収に協力いただき、一部木も伐採させていただいた。）
- 工事による振動等により損傷が発生した場合は、補償対象となる。（事前調査済）



2-⑦. 第1回委員会における質問事項 環境への影響

項 目	概 要	タイトル番号
環境への影響・配慮	時間の関係で説明があまりなく、よくわからなかった。	2-⑦

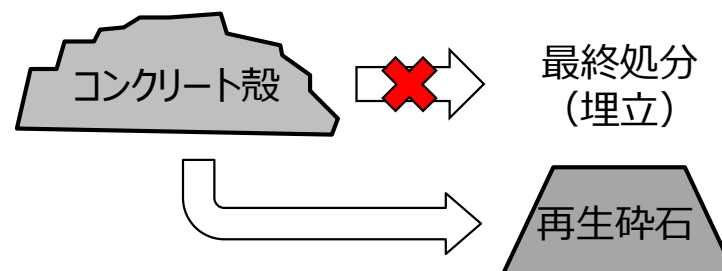
- 騒音・振動に配慮した建設機械を使用している。濁水対策として必要に応じて沈砂池やノッチタンクを利用する。
- 工事（取り壊し）によって発生するコンクリート塊などは可能な限りサイクルに努めている。

◆低騒音型建設機械

騒音、振動を防止し、周辺の生活環境を保全するため、騒音、振動対策がなされた建設機械を使用している。



◆再生砕石 ※公共工事で利用する砕石は、原則再生砕石



取り壊しによって発生するコンクリート塊を産業廃棄物として処分せず、砕いて再生砕石として建設工事にリサイクルする。

◆濁水対策

河川内の災害等スペースが確保できる場合は沈砂池、現場が狭い場合はノッチタンクを利用することが多い。



周辺農地へ濁水を流すことが無いよう、工事で濁りが発生する場合は、沈砂池、ノッチタンクを利用し濁水処理した水を排水する。



2-⑦. 環境への影響・配慮※第1回委員会資料

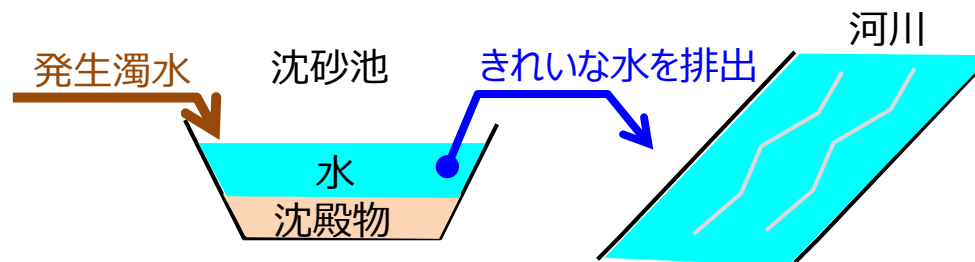
◆騒音振動への対策

- 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

3. 費用便益マニュアル（国土交通省）の訂正【R7.8.29記者発表】

- **R7.8.29に費用便益分析に利用している国土交通量のマニュアル（R7.2公表版）の数値に誤りがあったと発表。**
 - **修正された数値をもとに、はわいバイパスの費用便益分析を再計算中。※9/10（水）の委員会で説明予定。**
- なお、R7.2公表版を用いて費用便益分析を行ったものは、はわいバイパスのみであり、R6評価案件（森坪工区、大呂4工区など）には影響なし。



令和7年8月29日
道路局企画課
都市局街路交通施設課

「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び
「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」
における原単位及び算定式の訂正について

令和7年2月に公表した費用便益分析マニュアル及び費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞に記載した車種別の時間価値原単位、車種別の走行経費原単位及び交通事故損失額算定式（令和6年価格）について、一部の数値に誤りがあったため、訂正しましたのでお知らせします。

○ 訂正の概要

国土交通省では、車種別の時間価値原単位及び走行経費原単位を算出する業務を発注し、その単価を道路事業や街路事業等の事業評価の便益の算出に使用しています。今般、算出業務の受注者から提出された報告書に記載されている原単位の数値の一部に誤りがあることが判明しました。訂正後の原単位及び算定式については別紙1のとおりです。

また、本日付で訂正した「費用便益分析マニュアル」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞」を国土交通省ウェブサイトに掲載しました。

・費用便益分析マニュアル

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf

・費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/manual_2.pdf

なお、原単位及び算定式の訂正に伴う事業評価への影響については、別紙2のとおりです。

＜問合せ先＞

道路局企画課評価室 梶原

電話：代表 03-5253-8111（内線 37682）、直通 03-5253-8593

都市局街路交通施設課 本山

電話：代表 03-5253-8111（内線 32862）、直通 03-5253-8417

マニュアル修正箇所（抜粋・一部加工）

＜時間価値原単位＞

単位：円／分・台

車種	（正）	（誤）
乗用車	43.74	43.75
バス	386.79	396.96
乗用車類	48.89	49.06
小型貨物車	52.07	52.06
普通貨物車	101.93	101.94

＜走行経費原単位＞

一般道（市街地）

単位：円／台・km

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）
5	53.71	54.26	157.60	158.00	55.27	55.92	41.05	41.38	101.08	101.78
10	37.16	37.63	134.79	135.09	38.62	39.19	34.76	35.08	80.59	81.23
15	31.45	31.90	125.94	126.21	32.87	33.41	32.19	32.51	71.23	71.83
20	28.48	28.91	120.74	120.98	29.86	30.38	30.61	30.92	64.94	65.52
25	26.63	27.05	117.12	117.35	27.99	28.49	29.48	29.78	60.12	60.67
30	25.36	25.78	114.41	114.61	26.70	27.20	28.61	28.91	56.24	56.76
35	24.73	25.13	112.70	112.90	26.05	26.53	28.07	28.38	53.58	54.08
40	24.43	24.82	111.57	111.77	25.74	26.21	27.73	28.02	51.68	52.18
45	24.26	24.65	110.77	110.96	25.56	26.03	27.49	27.79	50.23	50.72
50	24.21	24.59	110.28	110.46	25.50	25.96	27.36	27.66	49.24	49.72
55	24.26	24.64	110.08	110.26	25.55	26.01	27.34	27.64	48.70	49.18
60	24.42	24.78	110.17	110.35	25.71	26.15	27.43	27.73	48.63	49.10

※下線部が訂正箇所

9/10（水）の第2回委員会までに再計算を完了し、修正後の費用便益分析についてご説明します。