資料５－４

皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業

海岸事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	皆生海岸 直轄海岸保全施設整備事業	事業主体	中国地方整備局
実施箇所	鳥取県米子市皆生から境港市		
該当基準	社会経済情勢等の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業		
事業諸元	事業範囲：L=10,220m 事業工種：沖合施設、施設改良、突堤、護岸、緩傾斜護岸、サンドリサイクル		
事業期間	昭和35年度～令和12年度		
総事業費（億円）	298	残事業費（億円）	17

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞

- 皆生海岸は、鳥取県西部に位置する弓ヶ浜半島の美保湾に面する海岸全体の総称であり、東は淀江漁港から日野川の河口を含み、西は境港までの範囲である。
- 白砂青松の景勝地であり、山陰を代表する温泉地「皆生温泉」を有するなど市民の憩いの場となっている。一方、海岸侵食の著しい海岸でもあり、台風や冬季風浪により浜崖の発生や温泉施設の倒壊などの被害が生じてきた。

＜達成すべき目標＞

- 今後は侵食の続いている富益工区では、沖合施設（人工リーフ）の改良を進める。併せて、堆積傾向のある境港工区から砂を富益工区に運搬し養浜するサンドリサイクルを実施するとともに、モニタリングにより整備の効果や影響について検証を行う。また、高波浪時の砂浜の損失が生じている皆生第１工区で、施設改良（開口部対策）を行う。

＜政策体系上の位置付け＞

- 政策目標：水害等災害による被害の軽減。
- 政策目標：津波・高潮・浸水等による災害の防止・減災を推進する。

便益の主な根拠

・侵食防止軽減面積：1.2km^2
・浸水防護軽減面積：2.5 km^2
・浸水防護軽減世帯数：3,624 世帯

事業全体の投資効率性

	B：総便益	（億円）	C:総費用	（億円）	B/C	B-C（億円）	EIRR（%）	基準年度
全体事業	総便益	7,340	総費用	1,651	4.4 (参考) 7.4[2%] 9.9[1%]	5,689 (参考) 10,442[2%] 14,358[1%]	6.3	R6
残事業	総便益	117	総費用	22	5.3 (参考) 6.9[2%] 7.9[1%]	95 (参考) 168[2%] 231[1%]	21.6	R6

感度分析

	残事業（B/C）	全体事業（B/C）
残事業費（+10%～-10%）	4.9 ～ 5.6	4.4 ～ 4.5

	残 工 期（+10%～−10%）	5.2 ～ 5.3	4.3 ～ 4.6
	資　　産（+10%～−10%）	5.8 ～ 4.7	4.9 ～ 4.0
事 業 の 効 果 等	・皆生工区、両三柳工区では、沖合施設（離岸堤・人工リーフ）、突堤等の整備を進めた結果、皆生工区ではトンボロ（陸繋砂州）の形成により砂浜が回復し、両三柳工区についても汀線が安定しており、侵食防止効果がみられる。 ・富益工区では、現在人工リーフの改良を進めているが、整備済み箇所の砂浜が回復するなど、侵食の緩和がみられる。		
社会経済情勢等の変化	・皆生海岸の背後地にある米子市の人口、世帯数は横ばいで推移している。 ・皆生温泉海水浴場は、年間約 6 万人が利用しており、近年は概ね横ばいである。 ・鳥取県及び米子市は、皆生海岸の侵食対策の促進を強く要望している。 ・冬季風浪により浜崖の発生頻度が増加している。 ・物価上昇に伴う資機材・労務費の高騰が顕著である。		
事業の進捗状況	・事業執行済額：約 281 億円（進捗率 94%） ・整備済施設　：離岸堤・人工リーフ 23 基（暫定形 1 基含む）、施設改良 2 基、突堤 42 基、護岸 2,322m、緩傾斜護岸 720m、サンドリサイクル		
事業の進捗の見込み	・現在実施中の事業についても、順調に進んでおり、施設効果も現れている。地域からの事業継続の要望が強いことや、関係機関との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。		
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・皆生第１工区の施設改良においては、効果・影響を確認しながら段階的に整備を行い、コスト縮減に努める。 ・サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト縮減に努める。		
対 応 方 針（原案）	継続		
対 応 方 針 理 由	・背後地の資産を防護する必要性、費用対効果、地元の協力体制等の観点から、事業継続が妥当と考えられる。 ・今後の施設整備にあたっては、更なるコスト縮減を図るとともに、環境にも配慮して事業を進め、より一層の事業効果の発現に努める。		
そ の 他	−		

皆生海岸　直轄海岸保全施設整備事業

【事業再評価　要点審議】

国土交通省 中国地方整備局

令和8年10月5日

① 費用対効果分析実施の判定

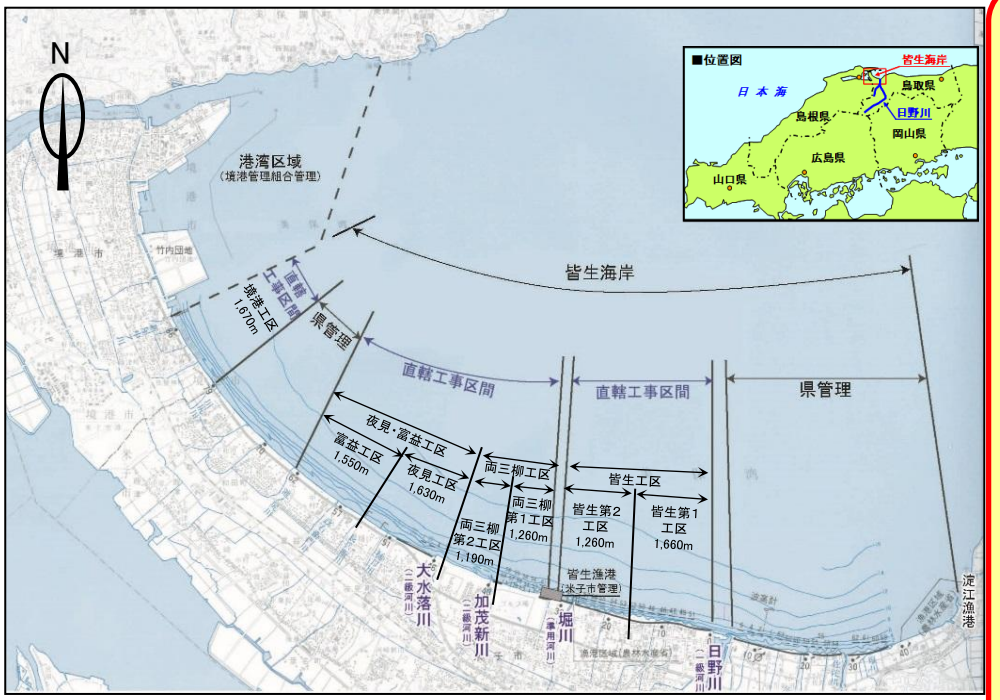
国土交通省

項　目	判　定			
	判断根拠	チェック欄		
（ア）前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合				
事業目的				
・事業目的に変更がない	皆生海岸海岸全体計画に基づき事業を実施中。 →事業目的に変更がない。	変更なし ■		変更あり □
外的要因				
・事業を巡る社会経済情勢等の変化がない **判断根拠[地元情勢等の変化がない]**	当該自治体（米子市）における各種数量の変化が少ない。 人　　口：147,317(R2)人→147,317人(R2)　　変化倍率　1.00倍 世 帯 数：62,134世帯(R2)→62,134世帯(R2)　　変化倍率　1.00倍 事業所数：7,176事業所(H28)→6,754事業所(R3)　　変化倍率　0.94倍 従業者数：74,278人(H28)→75,265人(R3)　　変化倍率　1.01倍 →地元情勢等の変化がない。（変化割合10%以内）	変更なし ■		変更あり □
内的要因＜費用便益分析関係＞				
1．費用便益分析マニュアルの変更がない **判断根拠[B／Cの算定方法に変更がない]**	・令和6年2月に「海岸事業の費用便益分析指針（改訂版）」が一部更新。 → B/Cの算定方法に変更はない。	変更なし ■		変更あり □
2．需要量等の変更がない **判断根拠[需要量等の減少が１０％以内]**	全体事業の年平均被害軽減期待額 （公共土木施設等被害額を除く）　今回／前回=100% 前回評価時(R06)：15,095百万円 今回評価時(R08)：15,107百万円 → 需要量等の減少が10%以内。	変更なし （10%以内） ■		変更あり （10%超） □
3．事業費の変化 **判断根拠[事業費の増加が１０％以内]**	全体事業の事業費：今回／前回=105 % 前回評価時：28,500百万円（税込） 今回評価時：29,800百万円（税込） → 事業費の増加10%以内。	増加なし □	増加 （10%以内） ■	増加 （10%超） □
4．事業展開の変化 **判断根拠[事業期間の延長が１０％以内]**	・事業期間 前回評価時：S35～R12（71年） 今回評価時：S35～R12（71年） → 事業期間の延長はない。	延長なし ■	延長 （10%以内） □	延長 （10%超） □
（イ）費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合				
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい **判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用１％以上]** または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	ケース1 事業費3ヶ年平均（R5～R7）：547百万円 事業評価に要する費用：15百万円 事業費に対する評価費用割合：3%＞1% → 事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ケース2 前回評価時の感度分析下位ケース：全体事業：4.0、残事業：4.7 →基準値1.0を上回っている ⇒ケース1,2とも満足する。	効果的ではないと判断できる ■		効果的ではないと判断できない □
前回評価で費用対効果分析を実施している	・実施している。	実施している ■		実施していない □

以上より、事業費の変化を踏まえ、費用対効果分析を実施しないものとする。

②-1　皆生海岸保全施設整備事業の経緯

国土交通省



▲皆生海岸位置図



▲大山と日野川と皆生海岸



▲波浪状況（皆生工区）
平成10年9月

◆直轄海岸事業化の背景

皆生海岸は、鳥取県西部に位置する弓ヶ浜半島の美保湾に面する海岸全体の総称であり、東は淀江漁港から日野川の河口を含み、西は境港までの範囲である。白砂青松の景勝地であり、山陰を代表する温泉地「皆生温泉」を有するなど市民の憩いの場となっている。

一方、海岸侵食の著しい海岸でもあり、台風や冬季風浪により浜崖の発生や温泉施設の倒壊などの被害が生じてきた。

昭和35年、建設省（現国土交通省）では、皆生海岸において全国で初めて直轄工事区域を指定し、侵食対策工事を進めてきた。

◆事業区域

米子市、境港市の各一部 （直轄区間10.22km ）

◆事業の内容

侵食対策として、離岸堤等の整備を実施

◆総事業費

285億円

◆事業評価の経緯

新規採択（昭和35年度）
再評価（平成10年度）
（再評価後5ヶ年：平成15年度）
（再評価後5ヶ年：平成20年度）
（再評価後3ヶ年：平成23年度）
（再評価後3ヶ年：平成26年度）
（再評価後3ヶ年：平成29年度）
（再評価後5ヶ年：令和4年度）
（再評価後2ヶ年：令和6年度）
今回（再評価後2ヶ年：令和8年度）

②-2 皆生海岸の主な被災事例

- 大正末期のかんな流しが終焉をむかえると土砂供給量が激減し、日野川に近い皆生温泉付近で侵食が始まった。
- 昭和35年4月の直轄工事区域の指定を受け、護岸、離岸堤などの海岸保全施設の整備を進め、一定の効果は出ているものの、近年においても、施設整備が進んでいない箇所については侵食被害が生じている。
- 東から西への漂砂により、漂砂下手にあたる富益工区への土砂供給量が減少しており、浜崖等の海岸侵食が進行している。
- 皆生第1工区では、人工リーフの開口部において、高波浪時に砂浜の損失が生じている。

【主な海岸保全施設の被災】

発生年月日	発生原因	海岸保全施設の被災
大正12年11月3日	冬季風浪	汀線約20m後退
昭和13年11月	冬季風浪	汀線約60m後退
昭和16年12月	冬季風浪	汀線約30m後退
昭和17年2月	冬季風浪	護岸前面洗堀、護岸被災
昭和30年8月	台風17号	海岸侵食
昭和36年1月26日	冬季風浪	護岸崩壊
昭和36年10月10日	第2室戸台風	護岸崩壊
昭和45年1月31日	冬季風浪	護岸崩壊、突堤沈下
昭和51年9月12日	台風17号	根固め工の沈下散乱
昭和59年11月19日	冬季風浪	海岸侵食、突堤沈下
昭和62年2月3日	冬季風浪	護岸決壊 L=90m
平成4年4月12日	低気圧	天然海岸 L=600m 侵食
平成10年9月16日	台風5号	皆生・夜見工区被災
平成15年5月31日	台風4号	夜見工区離岸堤被災
平成16年9月29日	台風21号	両三柳工区突堤被災
平成19年1月7日	冬季風浪	夜見工区護岸被災
平成23年9月7日	台風12号	皆生工区離岸堤被災、富益工区侵食
平成25年10月15日	台風26号	皆生・富益工区侵食
平成29年10月24日	台風21号	皆生・富益工区侵食
令和元年10月13日	台風19号	皆生工区侵食
令和3年8月9日	台風9号	皆生工区侵食
令和4年2月18日	冬季風浪	富益工区侵食
令和4年9月20日	台風14号	皆生工区侵食
令和5年1月25日	冬季風浪	皆生工区侵食
令和6年1月29日	冬季風浪	皆生工区侵食

海岸侵食の激しい富益工区（平成23年9月7日砂浜の損失）

平成23年3月



平成23年9月（台風12号の後）



皆生地区：高波浪時の侵食（令和5年1月25日砂浜の損失）



②-3 皆生海岸保全施設整備事業の概要

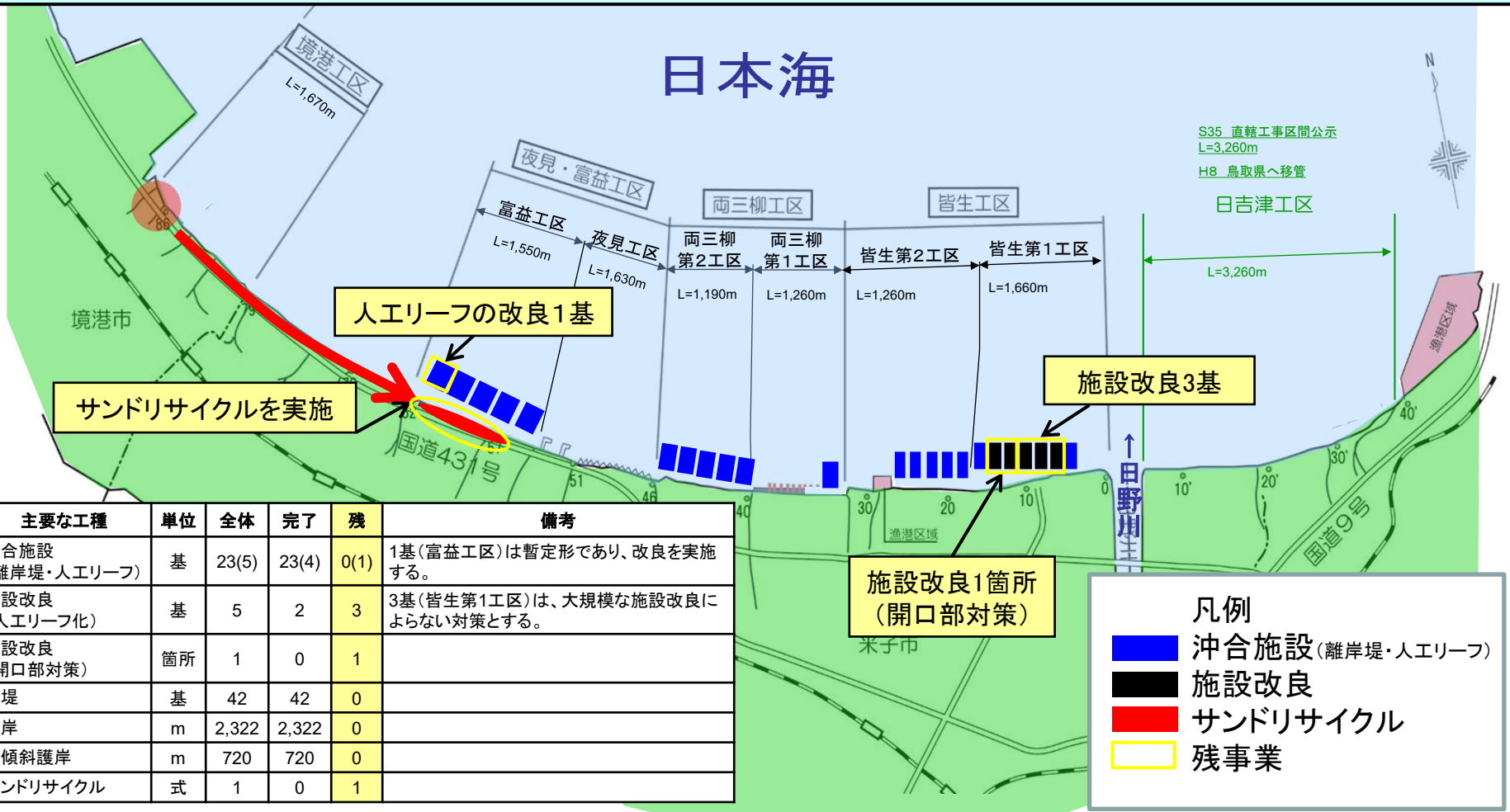
国土交通省

＜着手経緯＞

- 日野川上流におけるかんな流しの終焉により日野川からの流出土砂が減少し、海岸侵食が進行したため、鳥取県による護岸及び突堤の整備が行われ、一時的に砂浜が回復したが、侵食を食い止めるには至らなかった
- 昭和35年に全国で初めて建設省（現国土交通省）で施工する直轄工事区域として指定され、離岸堤、護岸等の侵食対策工事を進めている

＜整備の必要性＞

- 対策済箇所では汀線安定化や侵食の進行を防止・軽減したが、段階施工中である箇所では**依然として汀線が安定していない箇所がある**（富益工区）
- 対策済箇所では、長期的に汀線が安定したが、**高波浪時に砂浜の損失が生じており**、更なる施設改良が必要である（皆生第1工区）
- 今後は富益工区及び皆生第1工区の侵食対策を実施する



主要な工種	単位	全体	完了	残	備考
沖合施設（離岸堤・人工リーフ）	基	23(5)	23(4)	0(1)	1基（富益工区）は暫定形であり、改良を実施する。
施設改良（人工リーフ化）	基	5	2	3	3基（皆生第1工区）は、大規模な施設改良によらない対策とする。
施設改良（開口部対策）	箇所	1	0	1	
突堤	基	42	42	0	
護岸	m	2,322	2,322	0	
緩傾斜護岸	m	720	720	0	
サンドリサイクル	式	1	0	1	

②-3 皆生海岸保全施設整備事業の概要

国土交通省

実施事業の概要（人工リーフ改良）

人工リーフ改良（富益工区）の必要性

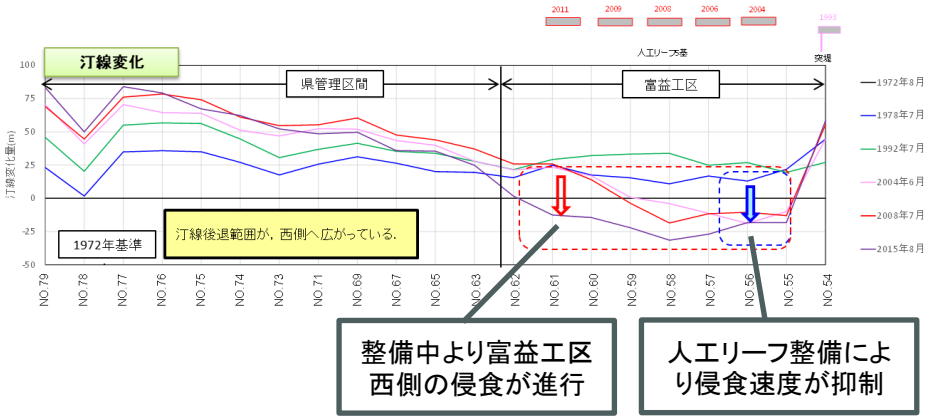
○富益工区ではH23年迄に人工リーフ5基が暫定形で整備された。整備により、汀線の後退速度が低下し、侵食抑制に一定の効果が出ているが、侵食傾向の解消に至らなかった。また、侵食域が富益工区西側へ拡大する傾向が見られている。
○背後地は、国道431号、工場が立地しており、侵食の進行により越波が発生し、交通への影響が懸念される。
○現状では、施設整備と並行して、約2万m³/年のサンドリサイクルを継続して実施している。
○富益工区全体の侵食防止（砂浜維持）対策として、人工リーフの漂砂制御機能を向上させるため、人工リーフ改良が必要。

整備概要

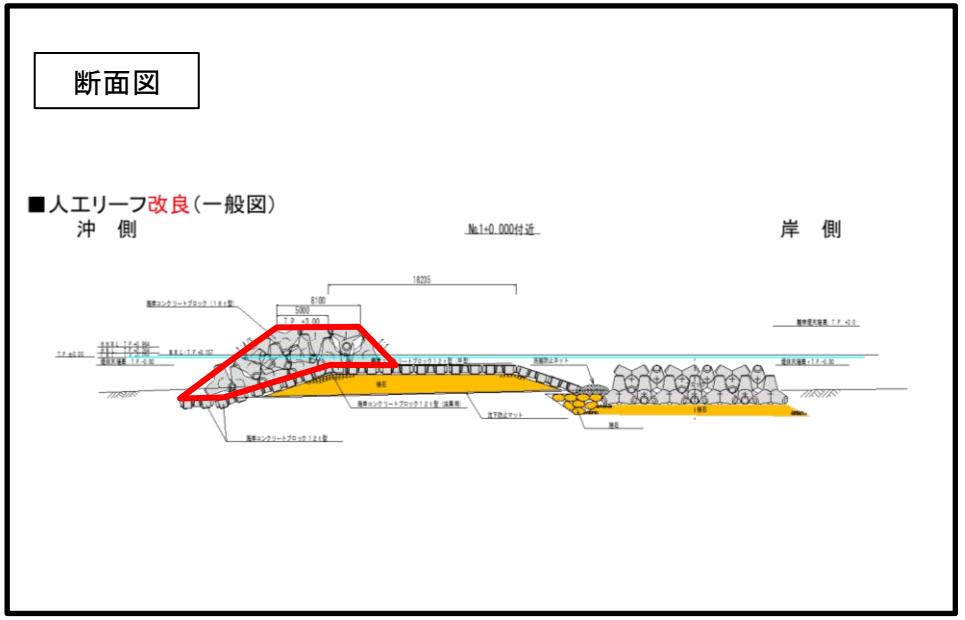
○人工リーフ改良5基：天端嵩上げ
○整備開始：H29～
（R7年度迄に4基完成、R8年度以降1基整備予定）



整備箇所



富益工区人工リーフ（暫定形）整備前後の汀線変化



整備イメージ

②-3 皆生海岸保全施設整備事業の概要

国土交通省

実施事業の概要（施設改良（開口部対策））

施設改良（開口部対策）（皆生工区）の必要性

○皆生工区人工リーフ背後では、近年、台風襲来や冬季風浪に伴う高波浪時に、汀線が後退し、約50mの浜崖が形成されている。特に開口部では、護岸前面の砂浜の損失が生じ、護岸基礎が露出する他、背後地への越波が発生している。
○護岸背後には皆生温泉街、住宅地が広がり、越波による浸水被害の防止が望まれる。
○現状の対策は、侵食が発生した後に都度、緊急的な養浜（2,000～4,000m^{3}程度）を実施することで対応している。
○恒久的な対策として、人工リーフ開口部からの侵入する高波浪の減衰および土砂の沖側流出の抑制のため、施設改良による開口部対策が必要。

整備概要

○施設改良１基
・人工リーフ開口部を一体化



整備イメージ

令和元年台風19号襲来後



2019.10.13撮影

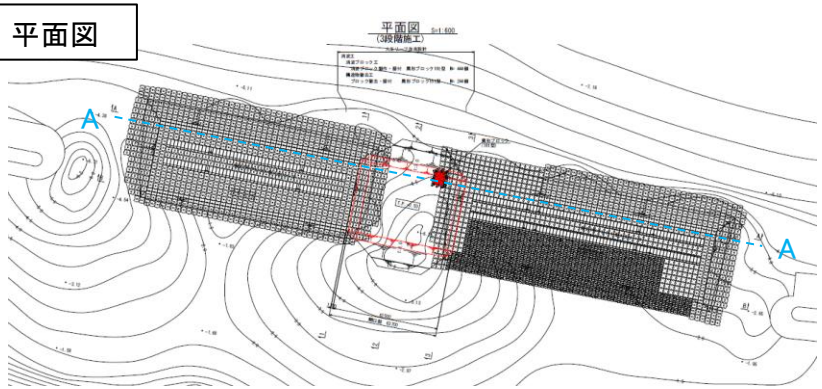
令和6年低気圧襲来後



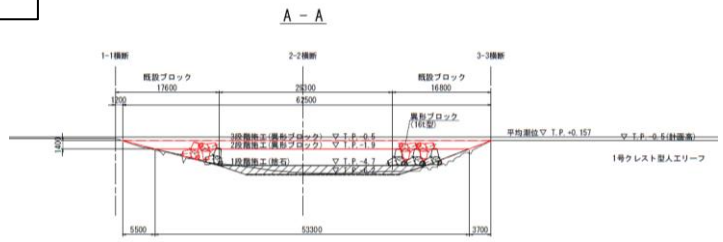
2024.1.29撮影

人工リーフ周辺の侵食被害状況

平面図



縦断図



整備イメージ

③-1　事業内容の変更（1）見直し後の事業計画

国土交通省

■　**全体事業費**

約285億円　→　約298億円　　【13億円増、5%増】

①労務費・材料単価の上昇　　約　2億円増額
②対策見直し（養浜）による増工　　約　9億円増額
③対策見直し（モニタリング）による増工　　約　2億円増額

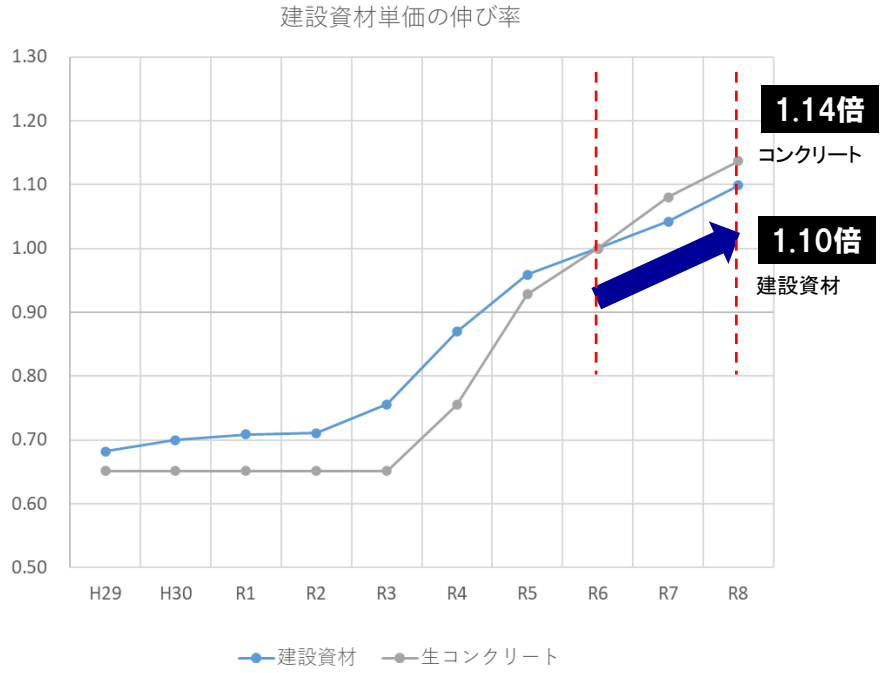
主な変更要因	増額	変更理由	
①社会的要因の変化によるもの	約　2億円増		
公共工事関連単価等の変動	約　2億円増		物価上昇に伴う資機材・労務費の見直しによる変更
②現場条件の変更等によるもの	約　11億円増		
②－1　地形条件の変化	約　9億円増	富益工区、皆生工区	養浜の計上
②－2　海象状況の把握	約　2億円増	皆生工区	モニタリング費用の計上
合計	約13億円増		

③-2 事業内容の変更（2） 事業費の変更

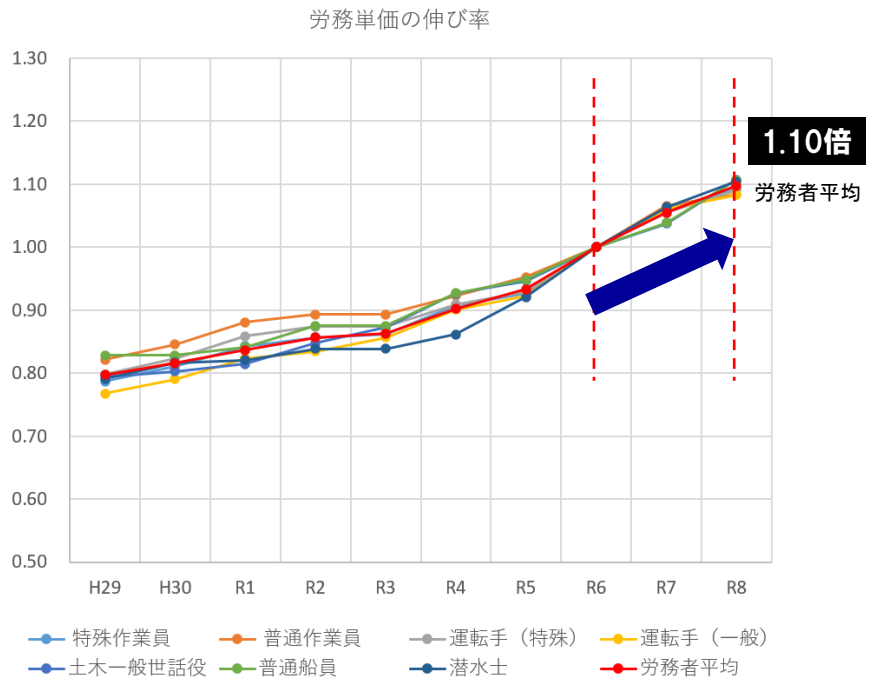
国土交通省

①社会的要因の変化によるもの
公共工事関連単価等の変動 【約2億円増】

■物価上昇に伴う資機材・労務費の見直しによる変更【約2億円増】
○ 現在の事業費での完了を予定していたが、近年の物価が上昇傾向であり、特にR6以降の資機材・労務費単価の上昇が顕著であるため、増額の必要が生じた。



データ出典：（一財）経済調査会、建設資材価格指数（鳥取県）
※R8年度は4-5月の平均単価（R8.6時点最新値）



データ出典：公共工事設計労務単価（鳥取県）

○建設資材単価上昇による増加額
約１．３億円

○労務単価による上昇増加額
約０．７億円

③-2 事業内容の変更（2） 事業費の変更

国土交通省

②現場状況の変更等によるもの
②－１ 地形条件の変化 【約9億円増】

■冬季風浪等により現地の状況が変化したことによる養浜（富益工区）
○富益工区における養浜については、計画量である8,000m³に対して、整備中の期間においては、汀線の維持を目的に、計画量を上回る養浜を実施。

■富益工区



注） 土砂投入位置



土砂投入量（陸上投入）

R6	22,000m³	実績
R7	23,000m³	実績
R8～R10	23,000m³ ※R7同等の養浜が必要と想定	予定
R11	15,000m³ ※改良完了後の必要量に向けた推定値	予定
R12	8,000m³ ※改良完了後の必要量（8,000m3）	予定

【計画量を超える養浜が必要な理由】
・人工リーフ改良整備中は西側への沿岸漂砂を抑制し砂浜を安定させる機能が十分でなく、汀線維持のため約2万m³／年程度の養浜が必要。
・人工リーフ整備完了後、汀線は安定するが、防護上必要な砂浜幅（人工リーフ背後30m、人工リーフ区間外40m）を確保するため、追加養浜（1.5～2.3万m³／年）が必要である。
・R12までには砂浜幅を確保し、改良完了後の必要量（8,000m3)となる予定である。

③-2 事業内容の変更（2） 事業費の変更

国土交通省

②現場状況の変更等によるもの
②－１ 地形条件の変化

■冬季風浪等により現地の状況が変化したことによる養浜（皆生工区）
〇人工リーフ改良後、砂浜幅が概ね安定していたが、令和４年度台風により侵食が激しく護岸位置で砂浜高が最大1.5m減少し、養浜を行った。以降も同様な事象が毎年発生しており、養浜を行っている。
〇令和８年度以降は、令和７年度と同等の養浜量を想定している。

■皆生工区





皆生工区においては以下のとおり養浜を実施

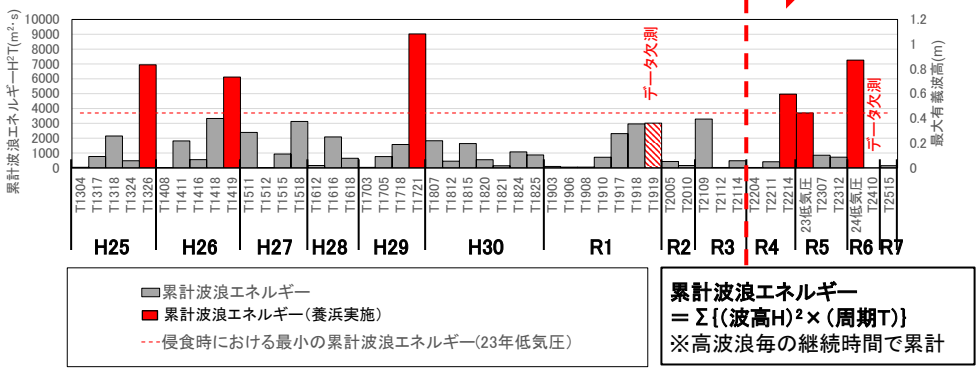
令和6年度　2,000m³
令和7年度　3,000m³

【養浜が必要な理由】
・養浜が必要となる侵食が発生する規模（波浪エネルギー：約3,700m²・s（過去の実績から閾値を設定））の高波浪の来襲頻度が以前より増しており、令和4年度以降は毎年来襲が確認され、侵食被害が発生している。
・越波、浸水被害の防止並びに護岸の安定性を確保するため、養浜が必要である。
・施設改良（開口部対策）整備完了後は、砂浜が安定するため、養浜が不要となる予定である。



R4以降、毎年大きな波浪エネルギーを持つ波浪が襲来し、毎年砂浜損失の被害が発生

高波浪時の波浪エネルギーと侵食被害発生の関係



累計波浪エネルギー
＝Σ{(波高H)²×(周期T)}
※高波浪毎の継続時間で累計

中国地方に接近した台風及び低気圧の波浪エネルギー
（波浪データ：日吉津波浪観測所）

③-2 事業内容の変更（2）事業費の変更

②現場状況の変更等によるもの
②－２ 海象等状況の把握 【約2億円増】

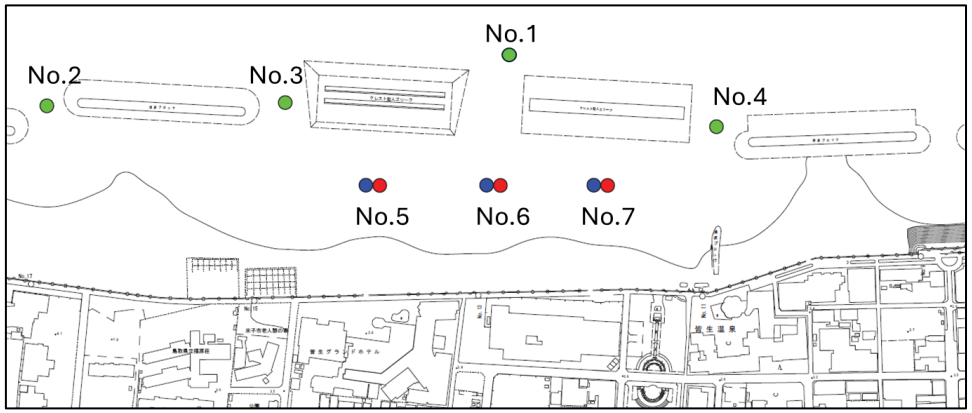
■海象等状況の把握【約2億円増】

○施工後の効果把握のため、台風期を含む長期的な波浪・流速観測、地形測量の実施が必要となったため、追加モニタリング分の増額の必要が生じた。

施工工程案

		R8	R9				R10				R11				R12			
対策内容		7~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3
施工																		
R6事業再評価時	汀線測量																	
	波浪・流速観測																	
今回変更	汀線・地形測量																	
	波浪・流速観測																	

○水中部の状況を確認するための地形測量として、施工前１回と施工後２回の計３回実施する必要が生じた。



約２億円増の内訳
波浪・流速観測 ：約１．２億円
地形測量 ：約０．８億円

凡例
：水圧式波高計
：電磁流速計
：超音波流速計

④-1　事業の実施状況（1）

■富益工区では、人工リーフの改良を進めている。
■併せて、堆積傾向にある境港工区の砂を、侵食している富益工区に運搬 し、養浜するサンドリサイクルを実施している。
■また、皆生海岸全体において、施設整備効果や影響把握のため、モニタリングを行っている。

〇富益工区
　暫定整備した人工リーフの波浪制御機能を増強するために改良



▲改良前



▲改良後（消波ブロックを沖側に設置）

〇境港工区から富益工区
　堆積傾向にある境港工区の砂を、侵食している富益工区に運搬し、養浜するサンドリサイクルを実施



▲施工中



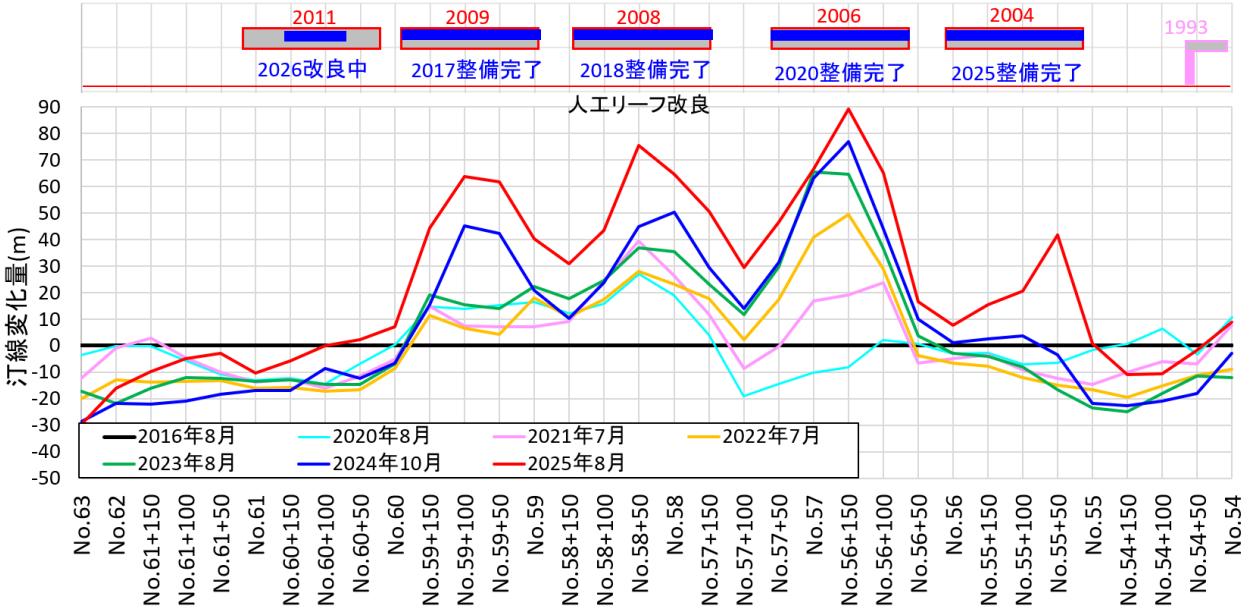
▲施工後

④-2 事業の実施状況（2）事業進捗による整備効果

国土交通省

【富益工区の事例】

■ 平成29年（2017年）に4号、平成30年（2018年）に3号、令和2年（2020年）に2号、令和7年（2025年）に1号人工リーフの整備が完了し、最新測量成果(赤線)では、4号、3号、2号人工リーフ改良背後の汀線が前進傾向にある。





④-3 事業の実施状況（3）事業進捗による整備効果

国土交通省

■保全された砂浜は、海水浴やマリンスポーツ、散策の場として多くの市民に活用されている。



▲皆生温泉と併設した皆生温泉海水浴場
（昭和53年に整備）年間約6万人が利用

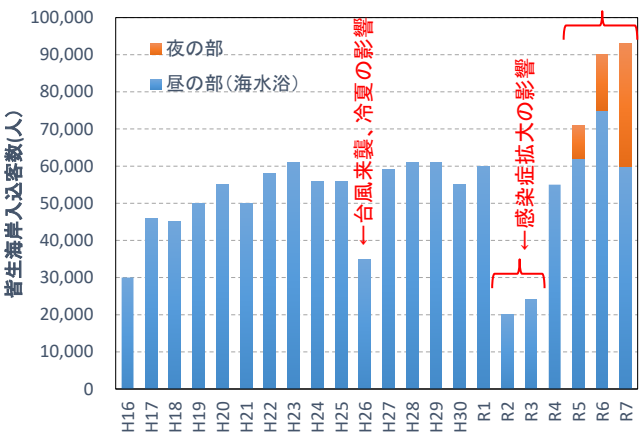
■アートイベントを米子市観光協会が開催（カイケジャンボリー）

冬の皆生海岸を有効活用するため、自然環境とのかかわり、そこに集う人々のかかわり、場と時間とのかかわりといった、『かかわり』を意識したイベントが開催されている。





KAIKE夜あそBEACH▲

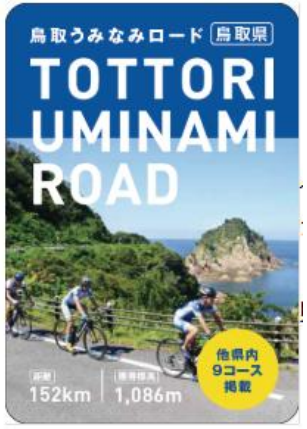


（データ出典：皆生温泉旅館組合、米子市観光協会）

▲皆生温泉海水浴場の利用者は、気象の影響、感染症拡大の影響を受けた年もあるが、近年も海水浴6万人以上であり、夜間イベントを含めた利用者数は増加傾向。

■「白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコース」の活用（鳥取県整備）

鳥取県内外のサイクリストに鳥取県で安心快適にサイクルツーリズムを楽しんでもらうため、サイクリスト受入環境の整備等を行い、令和8年7月23日にナショナルサイクルルートに指定された。





鳥取県HPより抜粋掲載

⑤ 今回の再評価の必要性と内容

①皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業は、昭和35年に全国で初めて建設省（現国土交通省）の直轄工事をする区域として指定され、海岸侵食対策を目的として、総事業費285億円で実施しており、令和6年度に再評価を実施し継続しているが、近年の物価上昇に伴う資機材・労務費の高騰に対応し、事業を進める必要がある。

②富益工区の対策箇所では、汀線の安定化及び侵食の防止・軽減に効果がみられたが、段階施工中の施設整備箇所では依然として汀線が安定していない箇所がある。また、皆生工区では人工リーフ改良後、砂浜幅が概ね安定していたが、令和4年度以降は台風等の影響により毎年養浜を実施しており、汀線を維持するため、引き続き実施する必要がある。

③皆生工区では、令和6年度の再評価において追加した開口部対策の効果を適切に把握するため、台風期を含む長期的かつ段階的なモニタリングを実施する必要がある。

【台風や冬季風浪の影響による浜崖の発生（富益工区）】

令和4年2月冬季風浪後



▲侵食による浜崖発生（富益工区）

【台風や冬季風浪の影響による侵食、浸水の発生（皆生工区）】

令和4年台風14号襲来後の地形変化状況



▲砂浜の損失(皆生工区)



▲令和4年台風14号襲来時の波浪状況

令和6年低気圧襲来後の地形変化状況

流出前（R6年1月15日）



▲被災前

流出後（R6年1月29日）



▲侵食による護岸法先の露出(皆生工区)

⑥ 対応方針（原案）

国土交通省

1. 再評価の視点

①事業の必要性等

1）事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇前回評価時（令和6年度）から大きな変更なし

2）事業の投資効果

◇費用便益（R6年時点） 全体事業(B/C)＝4.4、残事業(B/C)=5.3

3）事業の進捗状況

◇総事業費 298億円
◇残事業費 17億円
◇事業進捗率 94.3%

②事業の進捗見込み

◇2030年度（令和12年度）完了予定

③主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画、コスト縮減や代替案立案等の改善

◇サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト縮減に努める。

④県への意見照会結果

◇これまで実施された侵食対策事業により、砂浜が回復するなど事業効果が発現していますが、依然として汀線が安定しない箇所があり、引き続き事業の推進をお願いします。
また、事業実施にあたっては、皆生海岸全体の砂浜に配慮した対策とするため、モニタリングにより海岸保全施設整備の効果や影響を十分検証するようお願いします。

【今後の対応方針（原案）】

事業の投資効果が見込まれると判断できることから継続が妥当。

⑦ コスト縮減に関する取り組み事例

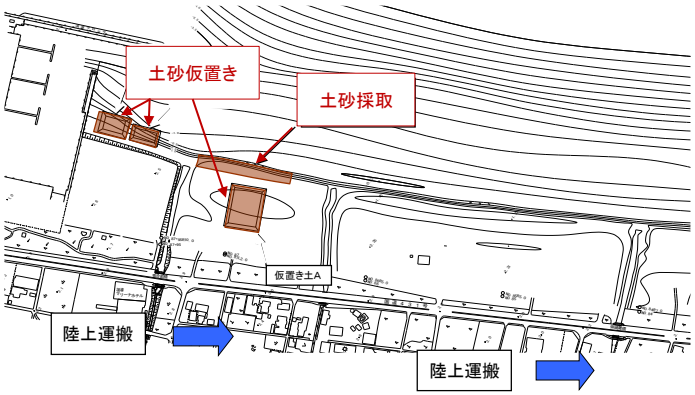
国土交通省

■サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト縮減に努める。

【サンドリサイクルに係る費用の削減を目指す取組】

境港工区での浚渫および陸上仮置きを境港管理組合（鳥取県・島根県）が行い、土砂の運搬および富益工区への投入を日野川河川事務所が実施することで、土砂採取分のコスト縮減を図る取組を実施している。

境港管理組合が浚渫土砂を陸上に仮置



管理組合が仮置きした土砂を運搬



◀陸上仮置き状況

皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業

［鳥取県への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０日

鳥取県知事　殿

国土交通省 中国地方整備局長
（　公　印　省　略　）

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（依頼）

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和８年１０月５日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を賜りたく依頼致します。

（別紙）

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業	継続	
一般国道１８３号　鍵掛峠道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■　ご意見の返信期限：令和８年　９月１４日（月）まで　（※様式自由）

■　返信・お問い合わせ先

〒730-8530　広島市中区上八丁堀６－３０　広島合同庁舎２号館
中国地方整備局　企画部　企画課
建設専門官　和田　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>
係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>
係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>
TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

第２０２６００１４０１４３号
令 和 ８ 年 ９ 月 ２ ８ 日

国土交通省中国地方整備局長　様

鳥 取 県 知 事
（公印省略）

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について(回答)

平素から当県の道路・海岸行政の推進につきまして、格別の御配慮をいただき厚くお礼申し上げます。

令和８年８月２０日付国中整企画第２３号及び国中整港計第６号で依頼のあった委員会に諮る対応方針（原案）については、異存ありません。

また、各対象事業の執行に際しては、別紙付帯意見に留意いただくとともに、できる限り経費の削減を図られるようお願いします。

担当　【皆生海岸関係】河　川　課　椎木、矢隅　電話　０８５７－２６－７３７４
【鍵掛峠道路関係】道路企画課　山中、山下　電話　０８５７－２６－７３５５

（別紙）

事業執行に関しての付帯意見

事業名	付帯意見	備考
皆生海岸 直轄海岸保全施設整備事業	これまで実施された侵食対策事業により、砂浜が回復するなど事業効果が発現していますが、依然として汀線が安定しない箇所があり、引き続き事業の推進をお願いします。 また、事業実施にあたっては、皆生海岸全体の砂浜に配慮した対策とするため、モニタリングにより海岸保全施設整備の効果や影響を十分検証するようお願いします。	
一般国道１８３号 鍵掛峠道路	過年度発生したトンネル湧水に対しての追加対策内容が決定したこともあり、全体事業工程を精査し、早期開通に向けて引き続き事業の推進をお願いします。	