資　料　４－１

重点審議事業

道路事業　再評価

日本海沿岸東北自動車道　酒田（さかた）～由利本荘（ゆりほんじょう）

・日本海沿岸東北自動車道（酒田（さかた）みなと～遊佐（ゆざ））

・一般国道7号　遊佐象潟（ゆざきさかた）道路

令和2年10月30日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の目的と概要　日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘

社会情勢の変化等

○事業概要

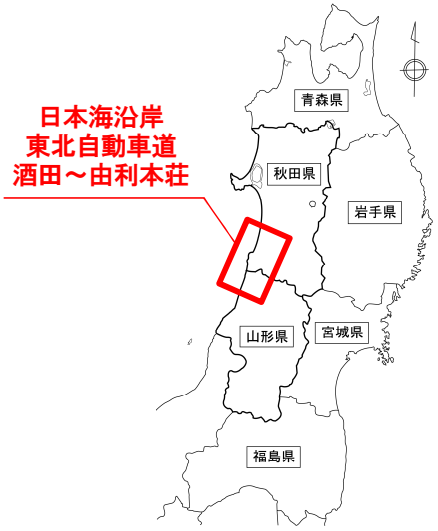
・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路。
・酒田～由利本荘間は、災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等に寄与。

○計画概要

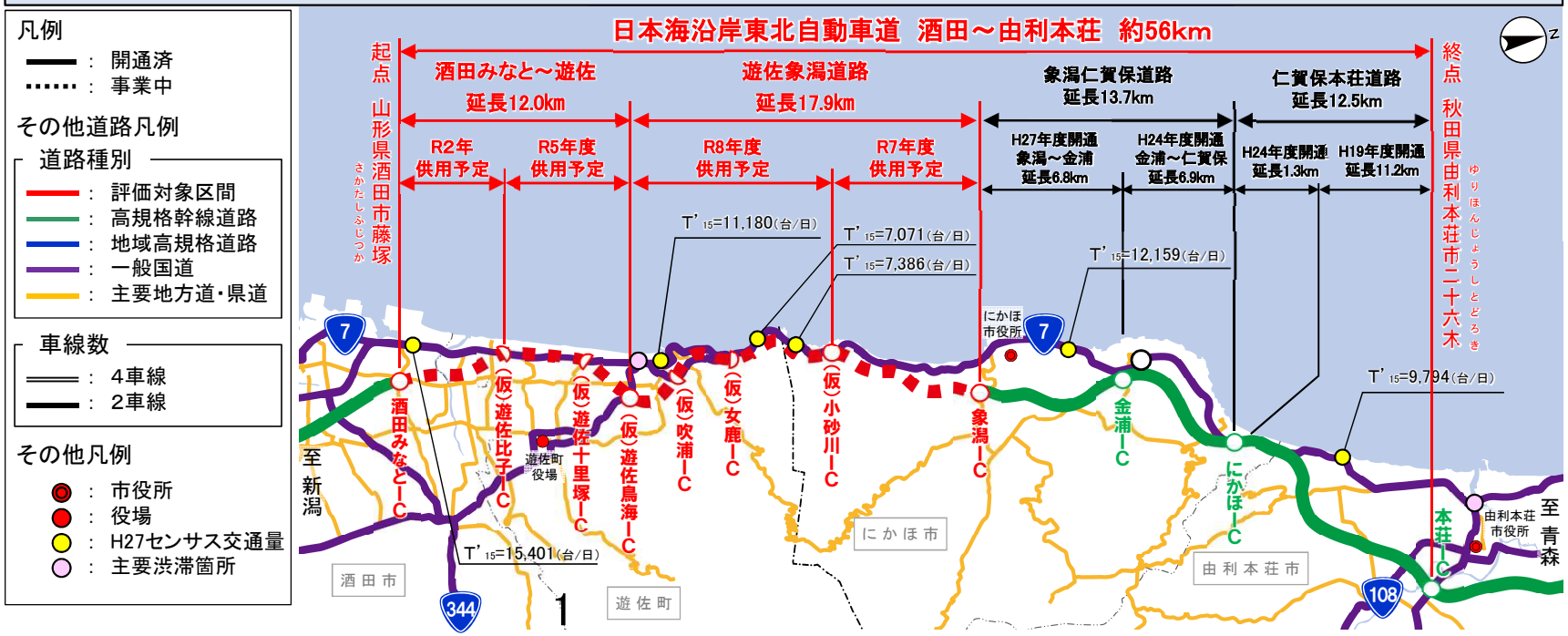
起終点　：山形県酒田市藤塚～秋田県由利本荘市二十六木
延長（開通済）：約５６km　（２６．２km）
幅員　：１３．５m
　※開通済区間については完成４車時２３．５m
道路規格　：（開通済区間）第１種第２級
　（事業中区間）第１種第３級
設計速度　：事業中区間：８０km/h、開通済区間：１００km/h

事業化　：平成２１年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２５年度（遊佐象潟道路）
用地着手：平成２３年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２７年度（遊佐象潟道路）
工事着手：平成２４年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２８年度（遊佐象潟道路）

位置図



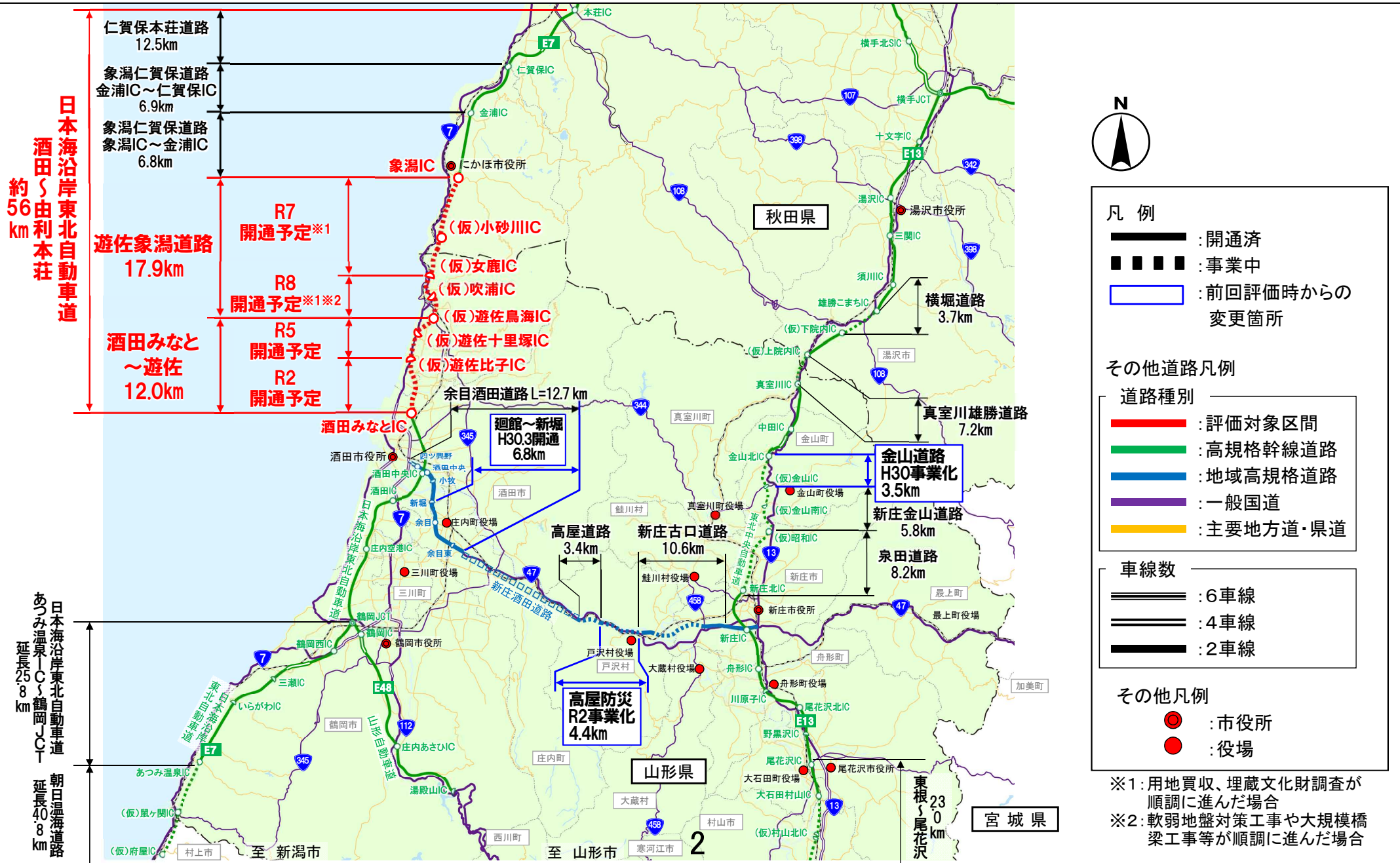
日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘　全体位置図



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

社会情勢の変化等

◆平成30年3月に余目酒田道路（庄内町廻館～酒田市新堀）が開通。
◆平成30年度に金山道路が新規事業化、令和2年度に高屋防災が新規事業化。



凡 例
- ：開通済
- ：事業中
- ：前回評価時からの変更箇所

その他道路凡例

道路種別
- ：評価対象区間
- ：高規格幹線道路
- ：地域高規格道路
- ：一般国道
- ：主要地方道・県道

車線数
- ：6車線
- ：4車線
- ：2車線

その他凡例
- ：市役所
- ：役場

※1：用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
※2：軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事等が順調に進んだ場合

3. 事業の必要性 （1）地域間交流の促進とリダンダンシーの確保

◆山形～秋田間は通勤・通学や買い物、通院などの交流が多く、日常的に県境を越えた交流が行われている。
◆秋田・山形県境沿岸部の主要幹線道路は国道7号のみであり、災害等で寸断された場合は多大な迂回が発生。
◆当該事業の整備により、広域迂回のリスクが解消されるとともに、県境を越える交流の促進に期待。

▼由利本荘市～酒田市間の迂回例



※現道課題については、1箇所、1件以上の場合該当数を併記
出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）

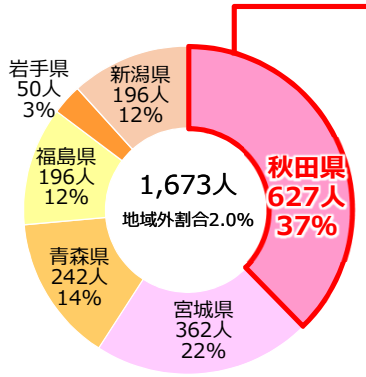
▼国道7号事故発生状況
（遊佐町吹浦地区）



▼国道7号事故発生状況
（にかほ市象潟町）



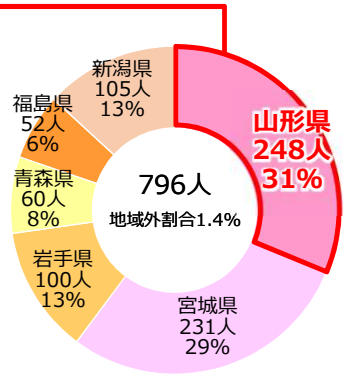
▼酒田市の滞在人口（県外）



山形～
東北・新潟間の
流動が卓越

日常的に
秋田⇒山形間
は県境を越えた
交流が行われている

▼由利本荘市の滞在人口（県外）

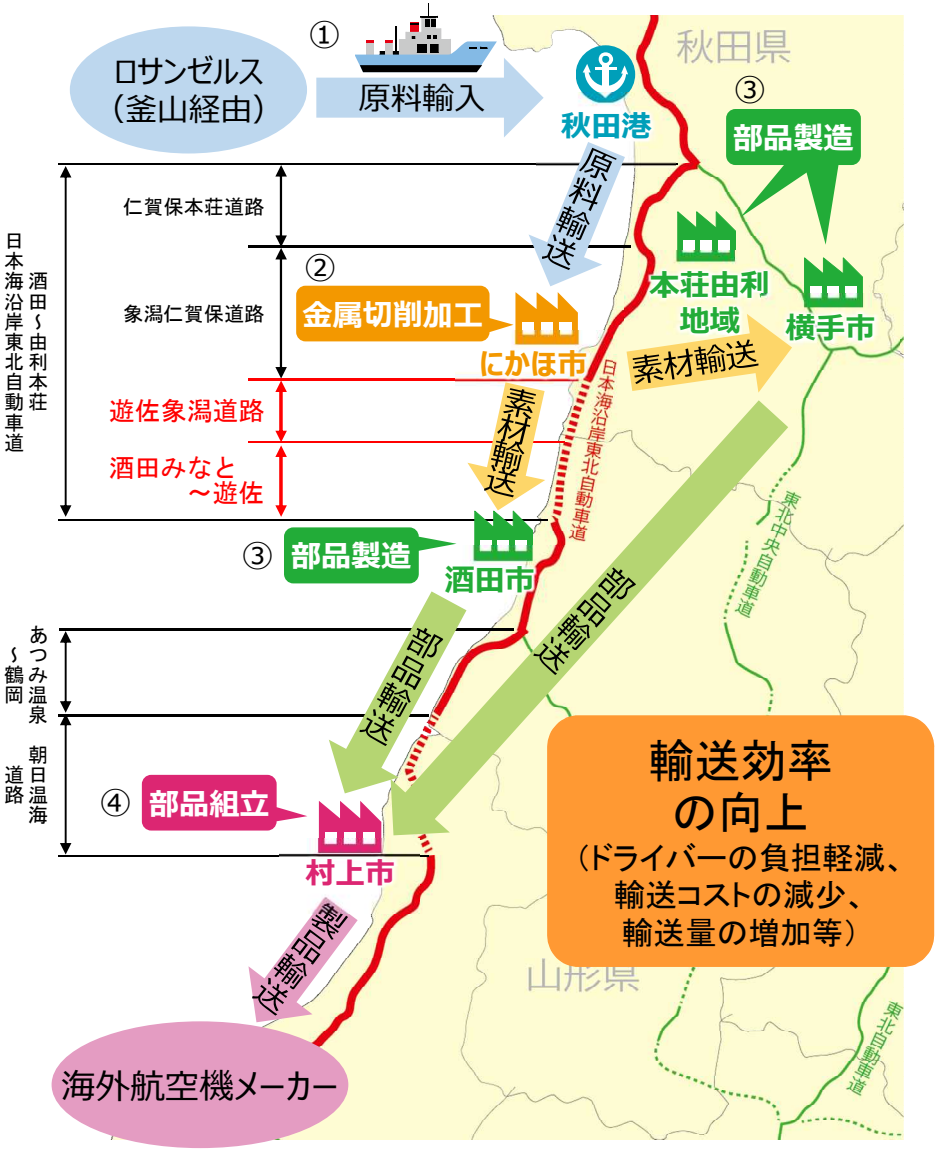


資料：RESAS（2019.6　平日　10時台を例示）※東北・新潟を集計
【出典】株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」 総務省「平成27年国勢調査」
【注記】滞在人口とは、指定地域の指定時間（4時、10時、14時、20時）に滞在していた人数の月間平均値（平日・休日別）を表している。
滞在人口率は、滞在人口（株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」）÷国勢調査人口（総務省「国勢調査」夜間人口）で表される。

3. 事業の必要性 （2）産業支援及び物流機能強化

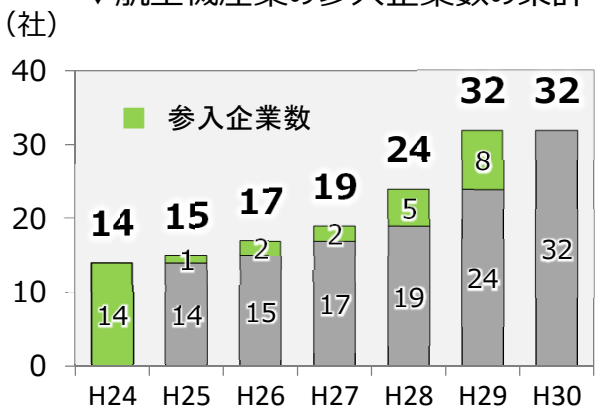
◆日沿道沿線地域には航空機関連の企業が多数立地、企業間取引が活発に行われ、企業間取引において日沿道を利用。
◆当該事業の整備により、航空機産業の進展が著しい新潟・山形の関連工場へのアクセスが向上し競争力が強化。

▼航空機内装品製造の流れ



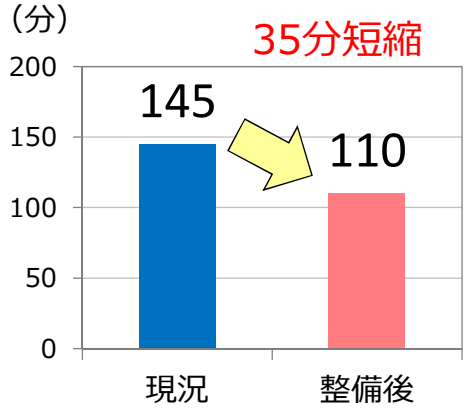
出典：企業ヒアリング結果（R2）

▼航空機産業の参入企業数の累計



出典：秋田県資料

▼にかほ市～新潟県村上市の所要時間



※整備時は日沿全線整備時の所要時間
（日沿道利用区間は80km/hで算出）

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

《地元企業の声》

- 航空機産業が進展している新潟県へ繋がることにより秋田県の航空機産業への効果は大きい。
- 輸送費の削減で価格競争力を向上し、新規取引先の開拓につなげたい。

※製造業者ヒアリング結果（R2）

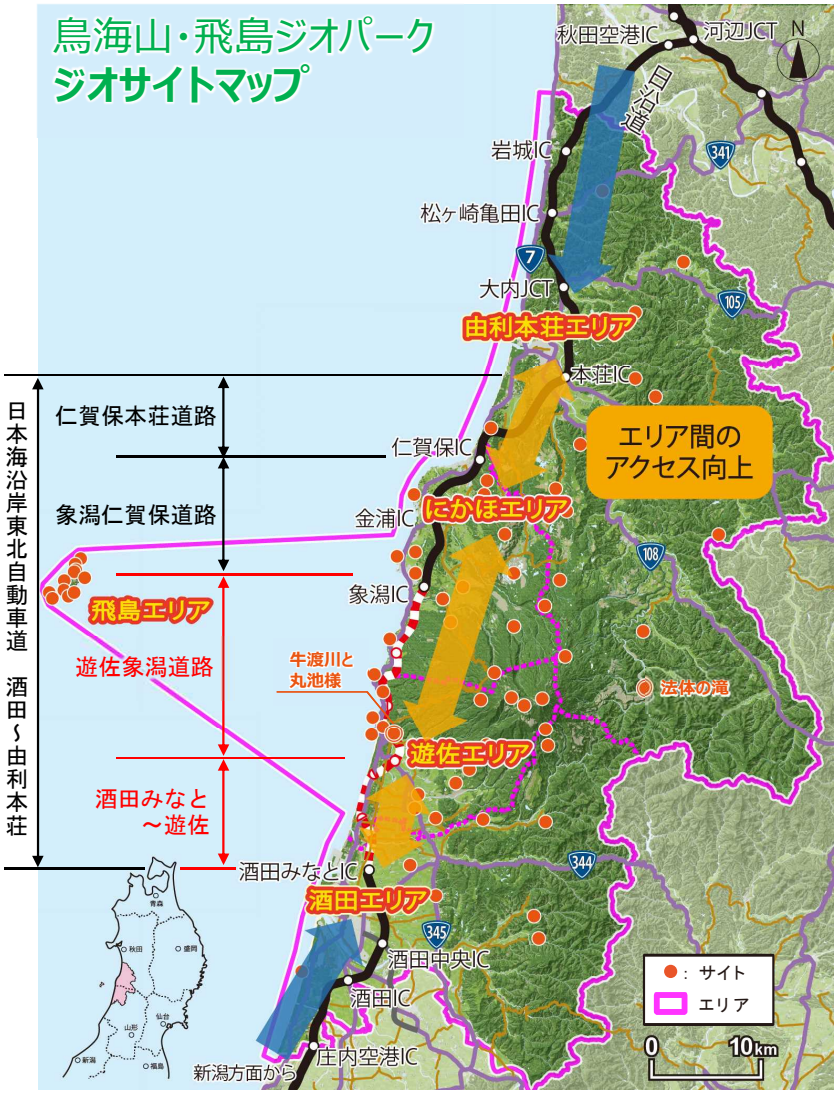
- 村上市の取引先へは、ほぼ毎日、周辺工場で製造した部品を自社便で運んでいる。
- 日沿道が繋がれば、往復で1時間半程の短縮が期待でき、新潟県内の顧客への訪問頻度が増える。

※製造業者ヒアリング結果（R1）

3. 事業の必要性 （3）周遊観光の促進

◆日沿道沿線は鳥海山・飛島ジオパーク（平成28年9月認定）が広がり、観光客誘致に向け機運が高まっている
◆ただし、秋田−山形県境部は他県間と比べ観光流動が少なく、観光入込客数も伸び悩んでいる
◆日沿道の整備により、県境を越えた高速道路ネットワークを形成、ジオパークへのアクセス向上、エリア間の周遊促進が期待され、年間を通じた観光活性化に期待

▼鳥海山・飛島ジオパークのジオサイト



▼代表的なジオサイト

由利本荘エリア

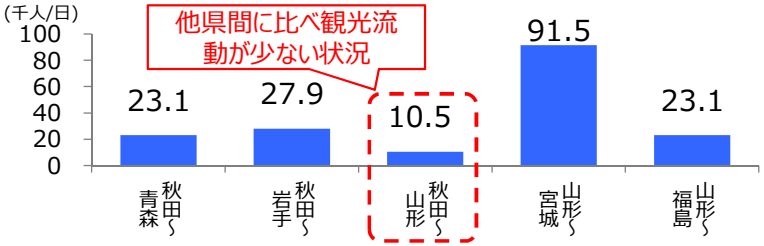


遊佐エリア



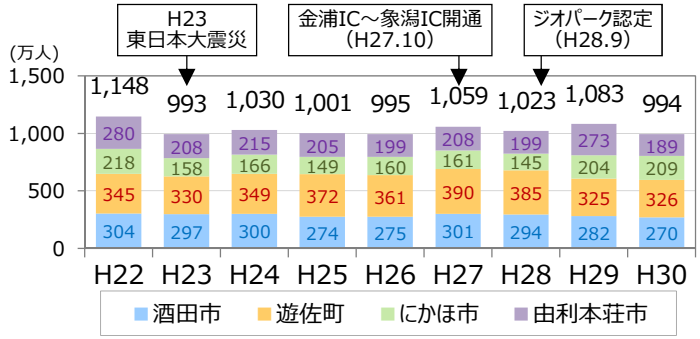
出典：鳥海山・飛島ジオパーク推進協議会

▼県境を越える観光流動状況（休日）



出典：全国幹線旅客純流動調査（2010）より休日の観光目的流動を集計

▼周辺市町村の観光入込客数の推移
（酒田市・遊佐町・にかほ市・由利本荘市）



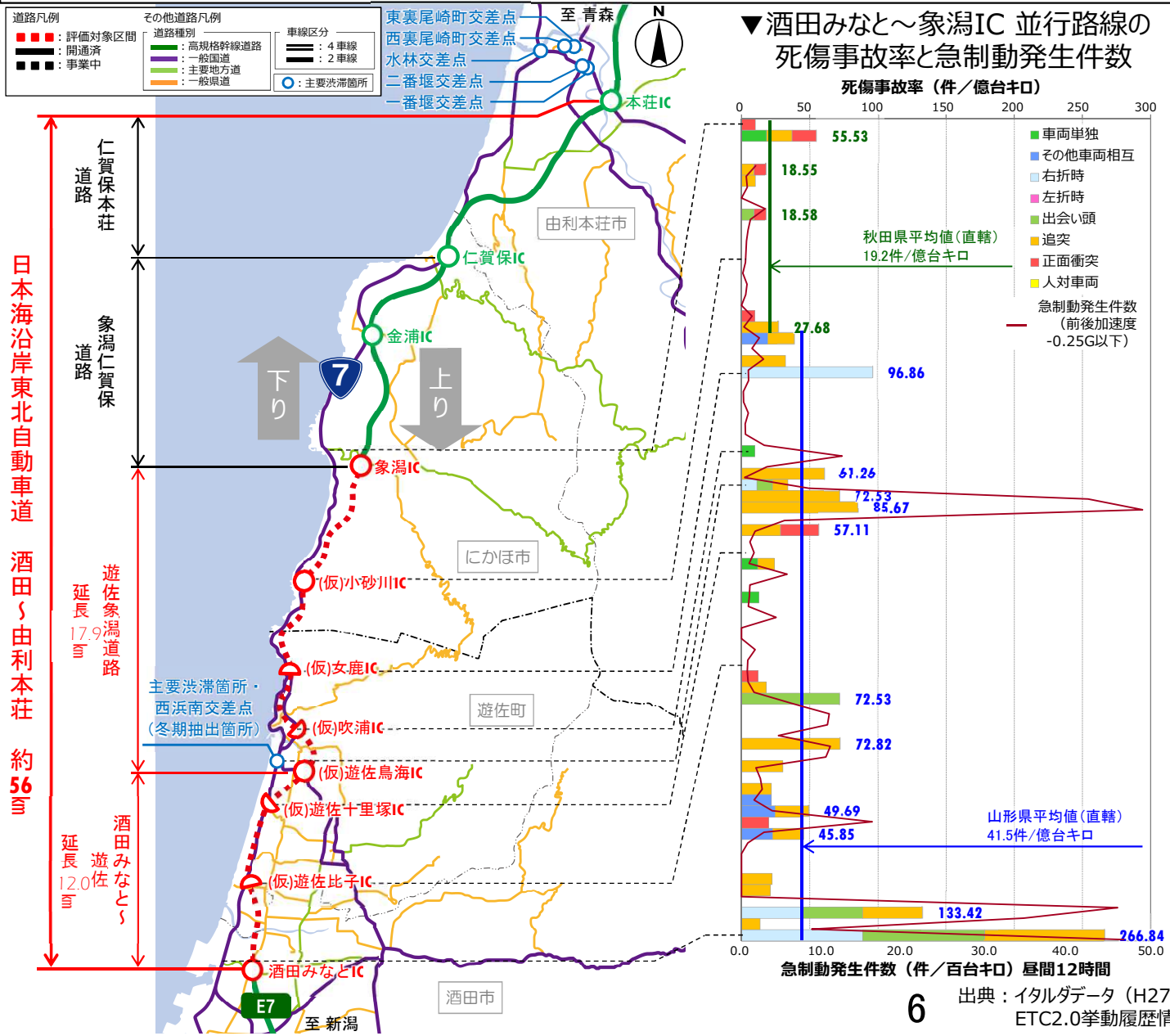
出典：秋田県観光統計、山形県観光者数調査

観光関連者の声

・鳥海ブルーラインの雪の回廊と観桜会をセットにしたツアーや花火師の競演で盛り上げる花火大会など新たなイベントを用意している。日沿道がつながれば山形県にも宣伝して誘客につなげたい。
（一般社団法人　にかほ市観光協会：R2.9ヒアリング）
・ツアー会社からはドライバーの安全管理、走行距離、運転時間などの制約により、仙台市からであれば遊佐町までがツアーの対象エリアであると聞いている。日沿道がつながることによって、運行可能エリアが秋田県にまで伸びてきてくれることに期待。
（鳥海山・飛島ジオパーク推進協議会：R2.9ヒアリング）

3. 事業の必要性 （4）道路交通環境の改善

◆当該事業区間に平行する現道7号では死傷事故率が高い区間が多数存在。
◆特に急制動が多発している主要渋滞箇所などで追突事故が多く、渋滞に起因した事故が発生していることが想定。
◆当該事業の整備により、通過交通の多くについて、高規格道路への転換が見込まれ、現道の安全性・走行性を確保。

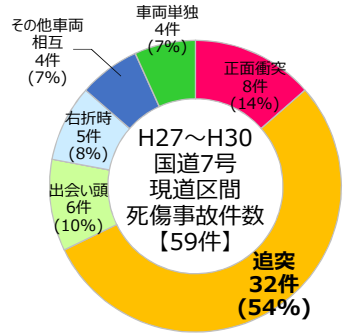


▼酒田みなと～象潟IC 並行路線の死傷事故率と急制動発生件数

▼交通事故状況（凍結）



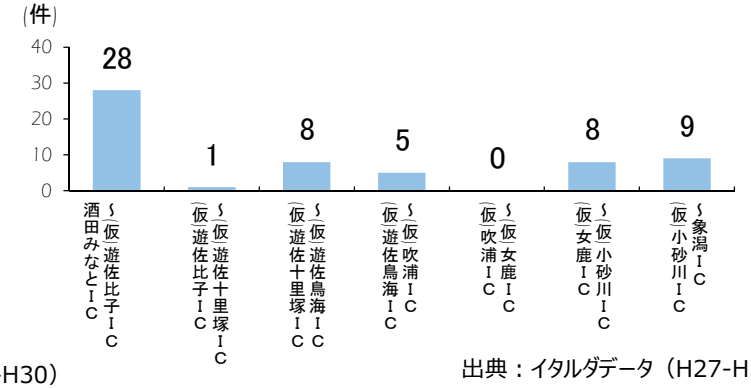
▼国道7号現道区間の死傷事故類型別発生状況



H27	H28	H29	H30	計
12件	19件	13件	15件	59件
年間平均　14.75件/年				

出典：イタルダデータ（H27-H30）

▼国道7号現道区間の死傷事故件数(IC区間別)



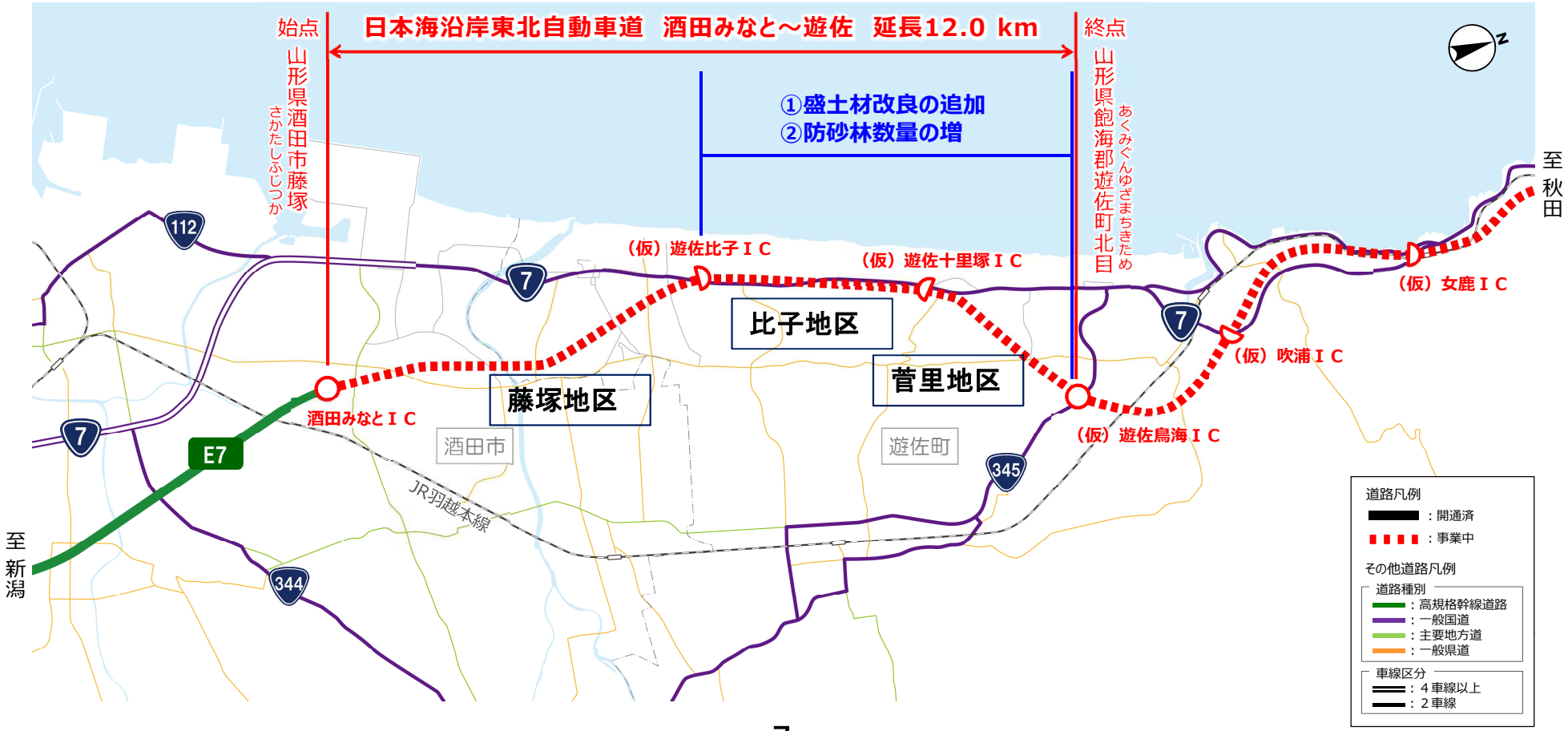
出典：イタルダデータ（H27-H30）

出典：イタルダデータ（H27-H30）
ETC2.0挙動履歴情報(R1.8～10平日)※±0.25G以上を取得

4. 事業計画の変更内容 （1）日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐

◆酒田みなと～遊佐の事業費（全体事業費310億円→360億円） ＋16．1% （増50億円）

項目	増額	増額要因	概要
① 盛土材改良の追加	４４億円	現場条件の変更	①比子（ひこ）地区～菅里（すがさと）地区における盛土材改良の追加
② 防砂林数量の増	６億円	現場条件の変更	②比子（ひこ）地区～菅里（すがさと）地区における防砂林植林数量の増
増額計	５０億円		



4. 事業計画の変更内容　①盛土材改良の増加(経緯)1／2

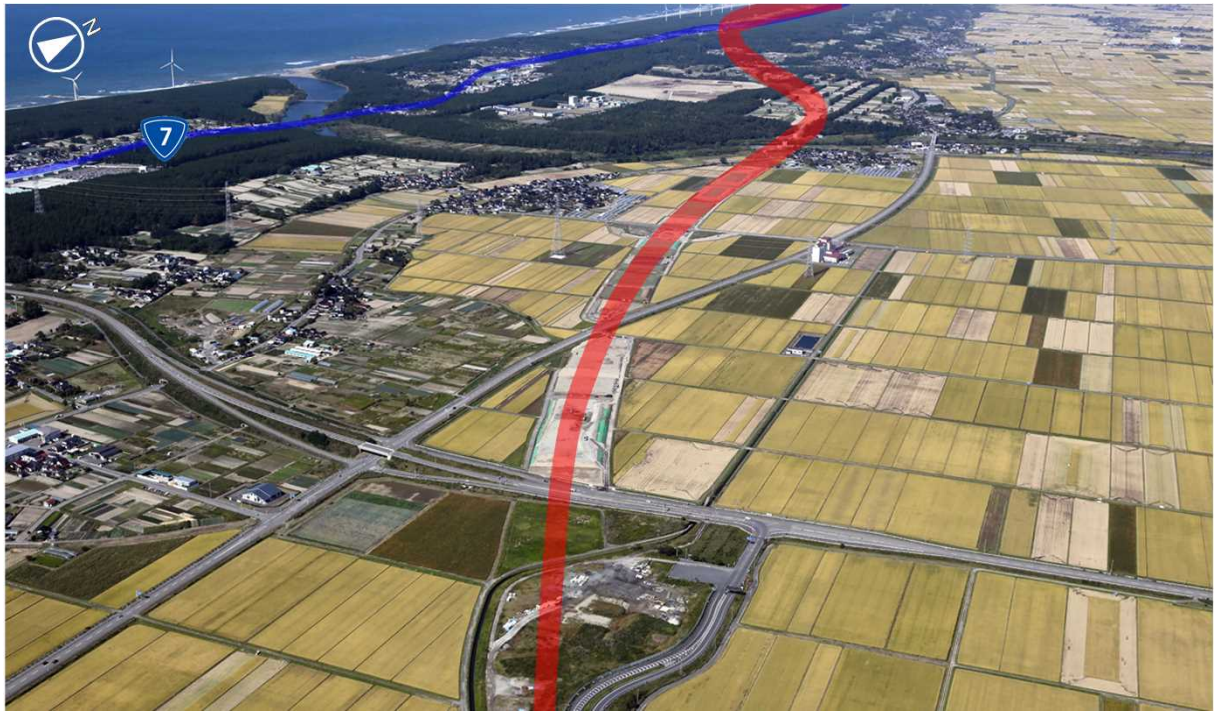
現場条件の変更

経　緯

○酒田みなと～遊佐は広大な庄内平野を縦貫することから、盛土量と切土量が不釣り合いな状況。

○不足する盛土材の土量160万m3については他事業から流用することで関係機関と調整を実施し、流用土を確保。

○流用土の大部分は直轄河川事業から調達することとし、過年度に土質試験にて盛土材として利用できることを確認していたが、下層部が高含水比な流用土となっていたことから、土質改良（セメント改良）が必要となった。



▲　庄内平野を縦貫するルート

箇　所　別	数　　量（m3）
自工区切土	250，000
酒田港浚渫土（無処理流用土）	250，000
最上川河道掘削土（土質改良土）	1，350，000

▲盛土量１８５万ｍ３の内訳（１６０万ｍ３が他事業からの流用土）



▲　当初土質状況確認時写真（砂質系土砂）



▲　施工途中確認の高含水比の土質状況（改良前）

4. 事業計画の変更内容　①盛土材改良の追加（対策）2／2

現場条件の変更

①盛土材改良の追加（＋44億円）

○当初計画 ： 18億円

・自工区の発生土及び他事業の流用土を無処理で流用する計画。（自工区切土：25万m3＋流用土160万m3）

○変更計画 ： 62億円

・流用土135万m3について、含水費が高い泥濘（でいねい）化した土砂であるため、セメント添加による盛土材の改良を実施。

※セメント改良土が軟弱でそのままの状態で使用出来ない場合、セメントを添加・攪拌し、土の強度、安定性、耐久性など向上させること。

	当初計画	変更計画	変動
流用土（自工区及び他事業）＋運搬	１８５万m3 （１８億円）	５０万m3 （３億円）	－１５億円
盛土材の安定処理（セメント改良）＋運搬	－	１３５万m3 （５９億円）	＋５９億円
所要額（合計）	１８億円	６２億円	＋４４億円

	案1）安定処理＋盛土材転用	案2）盛土材購入
購入土	転用のため不要	5，000円／m3
発生土 安定処理	2，500円／m3	安定処理せず利用可
土砂運搬費	1，900円／m3 （盛土区間への運搬）	
合計	4，400円／m3	5，000円／m3

▲発生土安定処理採用に係る経済比較

【盛土材単価比較　135万m3に対して】
セメント改良とした場合　：59億円
購入土とした場合　　：68億円（セメント改良の約1．2倍）



▲ 泥濘化土砂の掘削状況



▲ 泥濘化土砂の安定処理状況

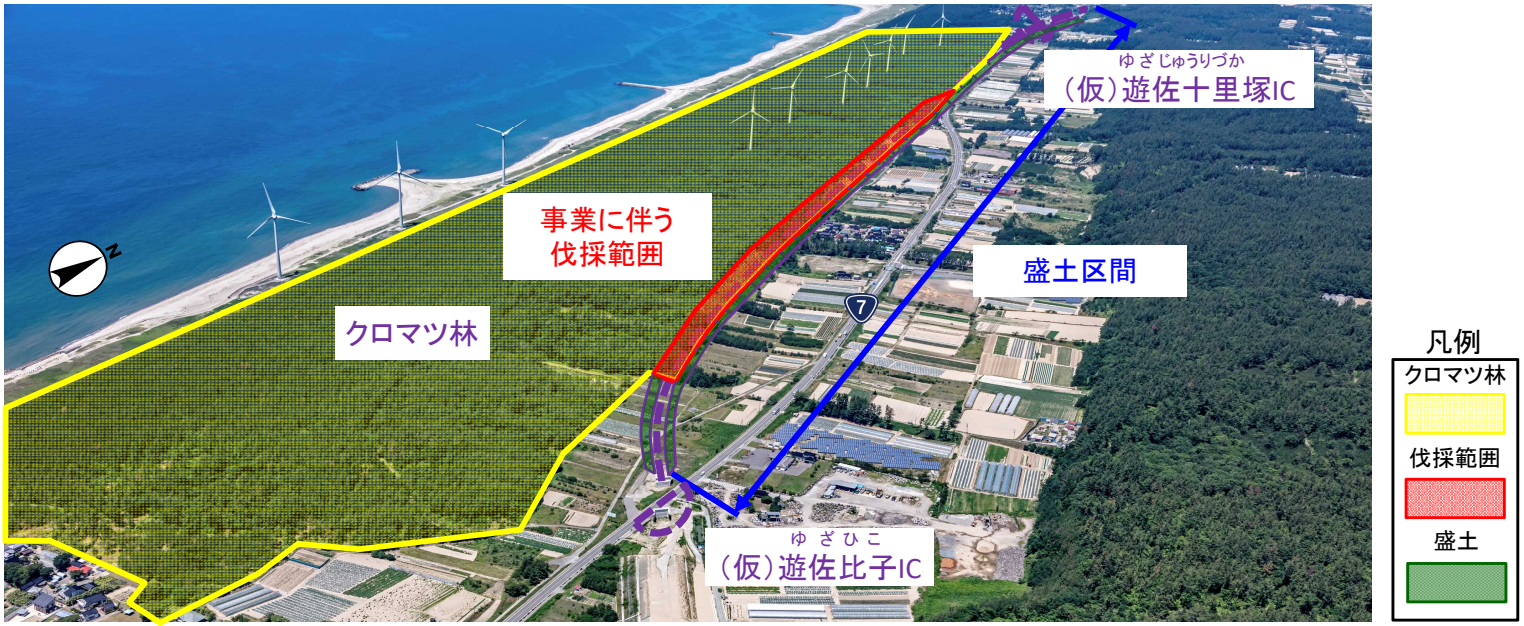
4. 事業計画の変更内容　②防砂林数量の増加（経緯）1／2

現場条件の変更

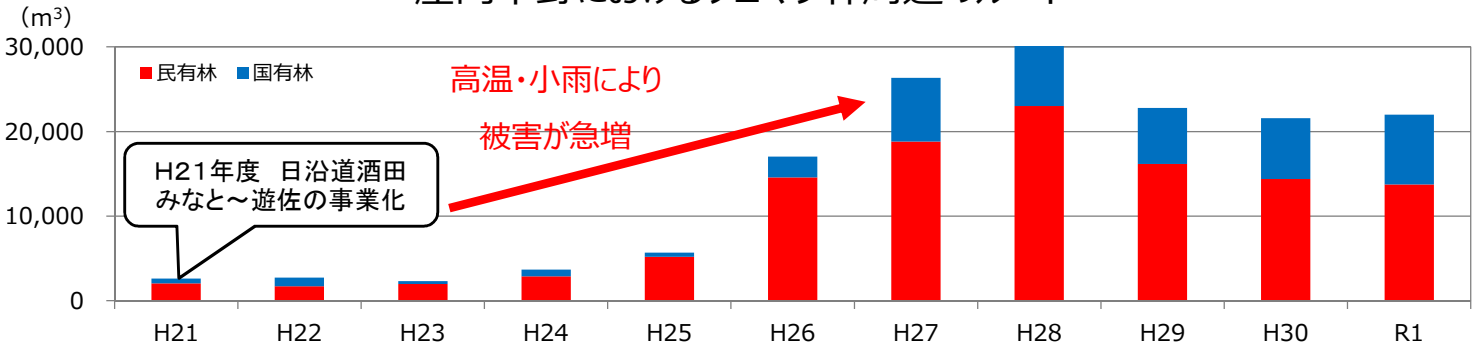
経　緯

○当該事業では、防砂林の一部を改変する計画であることから、環境影響評価の検討項目において、「周辺クロマツ林に対する影響を低減」するための保全を計画することとしており、盛土施工に伴い伐採した防砂林を補うため、伐採した区間の盛土法面へクロマツ植林を計画。

○しかし、平成20年代後半から樹勢の衰えや松食い虫による枯損が急増していることから、専門家と対策を検討した結果、確実なクロマツの生育を見込むため、苗には松食い虫対抗性のものを活用するとともに、クロマツの枯損を想定し植林割付の変更や伐採区間以外の道路法面へも植林することとなった。



▲庄内平野におけるクロマツ林周辺のルート



▲庄内地域の松くい虫被害発生状況について

出典：山形県資料

H28. 7. 20　山形新聞　3面



松くい虫被害 最悪

庄内地方 海岸林2万6345立方メートル

庄内地方の海岸林で松くい虫被害が深刻化している。2015年度の被害量は国有林・民有林合わせて14年度の約1・5倍に当たる2万6345立方メートルと過去最悪を更新した。県などは被害木を昨年12月から今月にかけて全量伐倒し、今年6月上旬から7月上旬にかけては無人ヘリや地上から約300ヘクタールに薬剤を散布したが、被害が収束するかどうかは不透明だ。

国内の松くい虫被害は1905（明治38）年に長崎県で確認されたのが始まりとされる。正式名はマツ材線虫病で、徐々に北上し、庄内地域では79（昭和54）年に発生。近年、庄内地域の被害は94年度の1万3030立方メートル、2002年度の1万1588立方メートルを境に減少傾向にあった。被害が収まらないことについて、県庄内総合支庁森林整備課は、降雨が少なく、高温と乾燥で樹勢が弱まっていることを要因に挙げる。

林野庁によると、国内の被害は79年度の243万立方メートルがピーク。北海道以外の全ての都府県で被害が出ており、ナラ枯れなどを大きく引き離し、最大の森林病害虫被害となっている。

県と庄内海岸の鶴岡、酒田、遊佐の3市町、森林組合やクロマツ林の保全団体の関係者が松くい虫被害の対策強化プロジェクト会議（議長・時田博機遊佐町長）を昨年発足させた。参加団体の一つ、遊佐町の「砂丘地砂防林環境整備推進協議会」の佐藤豊昭会長（71）は「海岸林は、強風や飛砂を和らげるために不可欠なもの。先人たちが残してくれたものを次の世代にしっかり残さなければならない」と話した。

松くい虫被害を防ぐため、業者による伐倒駆除が進む＝酒田市十里塚（県庄内総合支庁提供）

4. 事業計画の変更内容　②防砂林数量の増加（対策工）2／2

現場条件の変更

防砂林数量の増加（＋6億円）

○当初計画時 ：1億円

・当初は伐採した区間の盛土法面へクロマツ植林を計画。

（10,000本　1本/2m2）

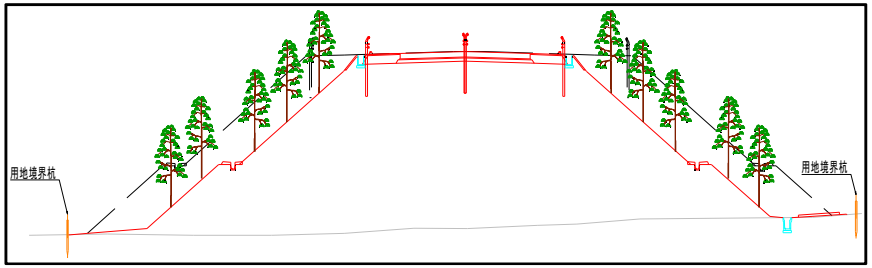
○計画見直し ：7億円

・松食い虫対抗性苗を活用するとともに、枯損による消失を想定し伐採区間以外にもクロマツ植林を実施することとした。

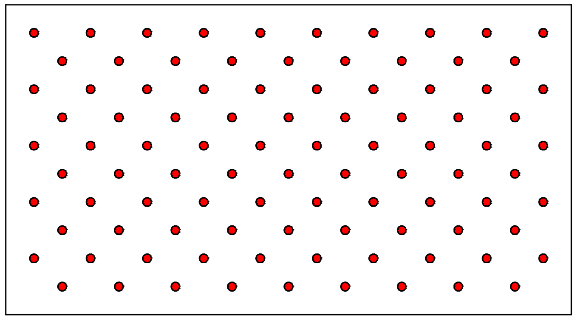
（50,000本　2本/2m2）

	当初計画	変更計画	変動
クロマツ植栽	10,000本 （１億円）	50,000本 （７億円）	＋６億円
所要額（合計）	１億円	＋７億円	＋６億円

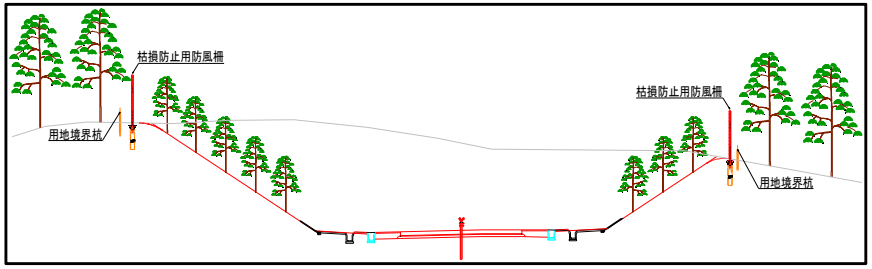
当初　伐採区間の盛土法面へ植林



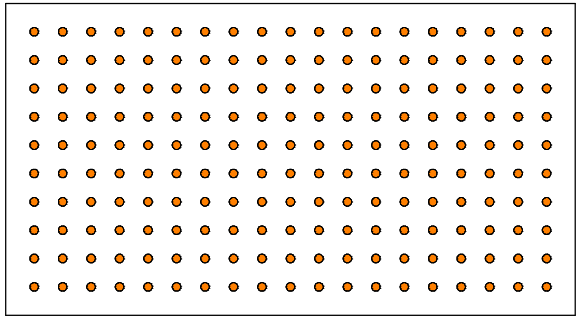
当初割付：1本/2m2程度



変更　伐採区間の盛土以外にも切土法面などへも植林



変更割付：2本/2m2程度





当初割付を想定したクロマツ植林状況（1本/2m2）



道路法面へのクロマツ植林状況（2本/2m2）

4. 事業計画の変更内容 （2）一般国道7号　遊佐象潟道路

◆遊佐象潟道路の事業費（520億円→575億円） ＋10．5% （増55億円）

項目	増額	増額要因	概要
①岩質の変化による工法の変更	35億円	現場条件の変更	小砂川地区～川袋地区における土質区分の変更に伴う掘削工法の見直し
② 仮 設 工 法 の 変 更	10億円	現場条件の変更	転石発生による仮設工法の変更 （（仮）奈曽川橋他７橋）
③ 転 石 処 理 の 追 加	10億円	現場条件の変更	転石発生による転石処理の追加 （（仮）奈曽川橋他７橋）
増 額 計	55億円		



4. 事業計画の変更内容　①岩質の変化による工法の変更（経緯）1／2

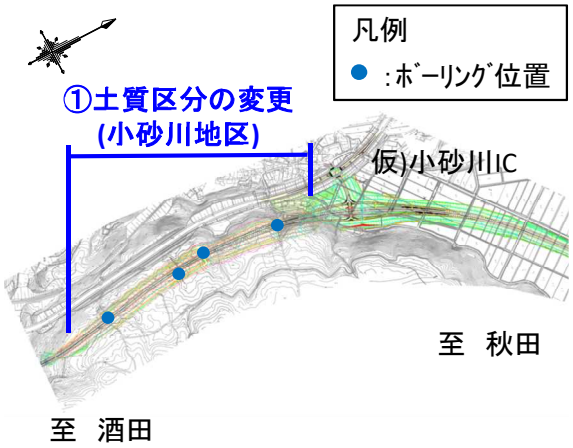
現場条件の変更

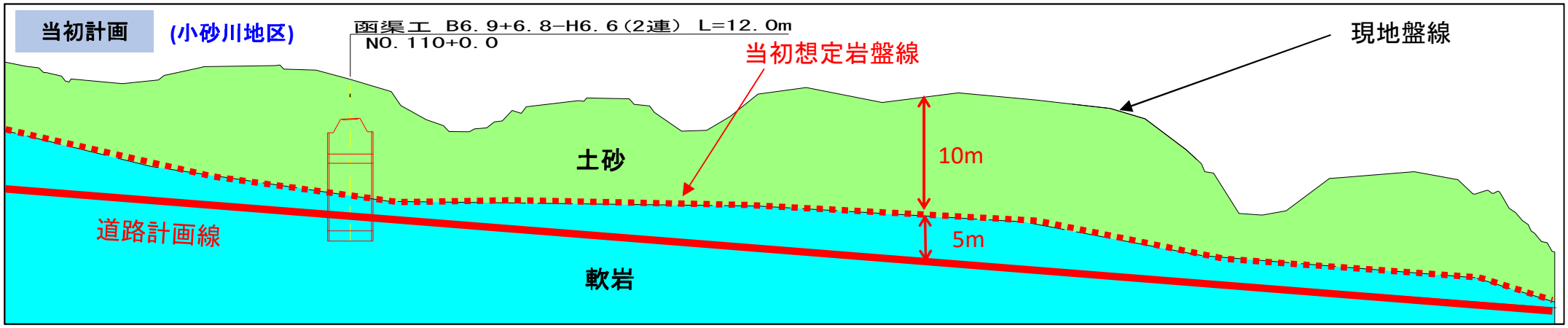
経　緯

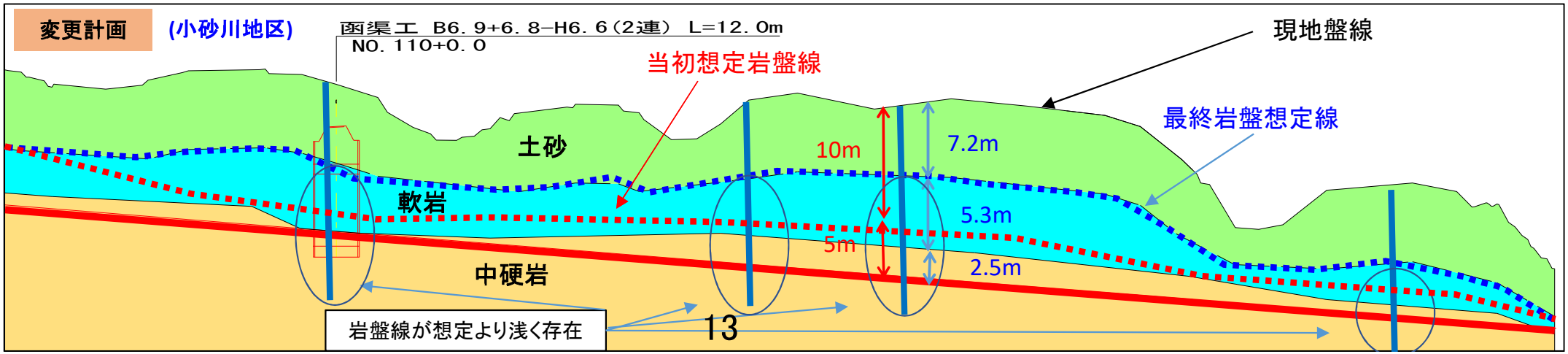
○当初、当該箇所の地盤状況については隣接事業箇所の地質調査結果を引用し、代表的な地層より岩盤線を想定。

○H29年度に実施した地質調査の結果、想定していた岩盤線よりも浅い位置から軟岩や中硬岩の岩盤が確認された。

○土砂掘削では、一般的にバックホウによる施工が主となるが、軟岩・中硬岩等の固い岩では、ブレーカー等による破砕作業が必要。







①岩盤掘削量の増加（＋35億円）

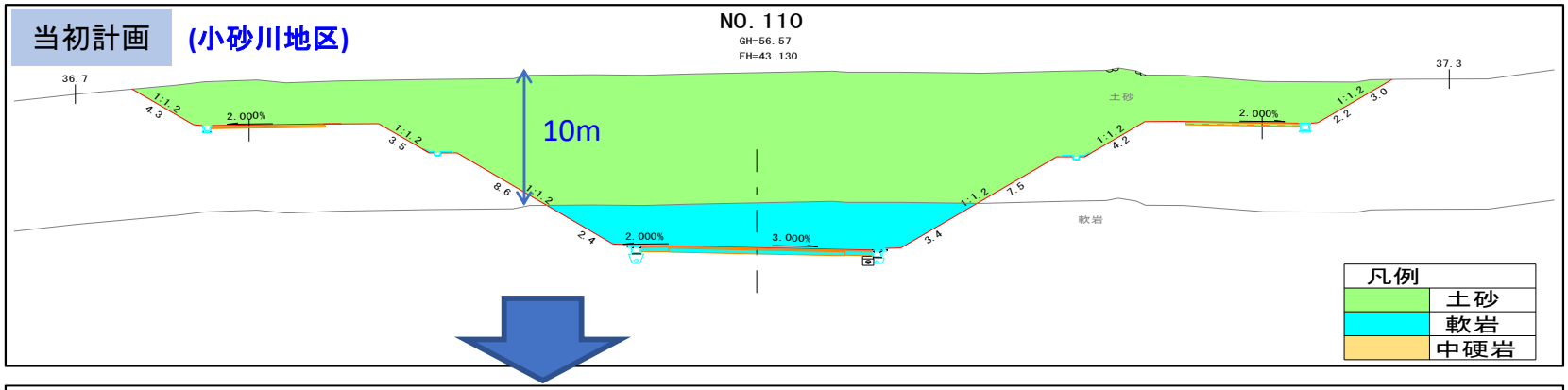
○当初計画：14億円

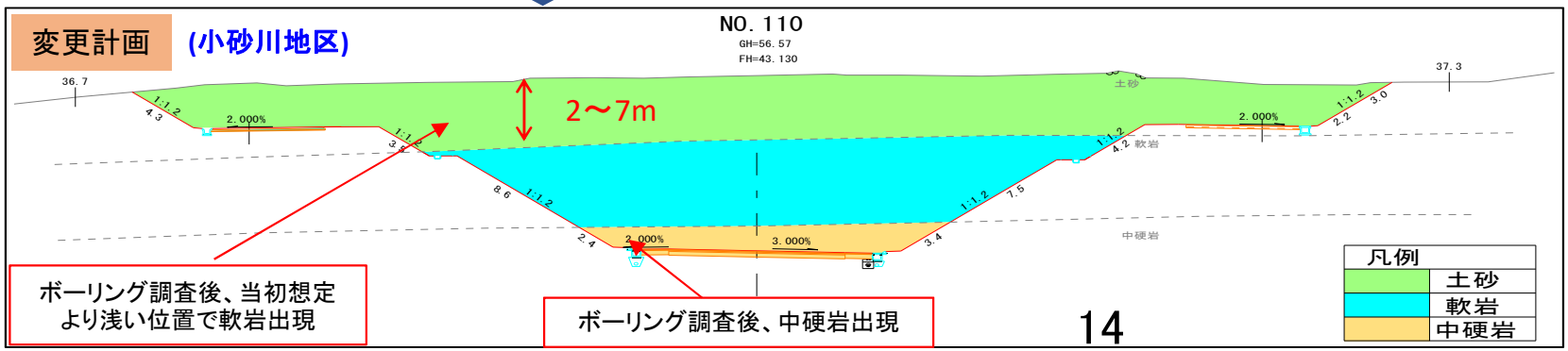
・過去に付近で実施した調査成果（象潟仁賀保道路）を参考に地表から約10m下部に岩盤（軟岩相当）層ラインを想定し土工を計画。

○変更計画：49億円

・ボーリング調査を実施したところ、浅い位置から岩盤（軟岩・中硬岩）が確認されたため、追加で地質調査（ボーリング調査、弾性波探査等）を実施したところ、別の切土箇所からも岩盤（軟岩・中硬岩相当）が確認されたため、掘削工法の見直しが必要となった。

		当初計画	変更計画	変動
掘削	土砂掘削	65万m3 (7億円)	26万m3 (3億円)	-4億円
	軟岩掘削	20万m3 (7億円)	47万m3 (17億円)	+10億円
	中硬岩掘削	0万m3 (0億円)	12万m3 (29億円)	+29億円
合計		85万m3 (14億円)	85万m3 (49億円)	+35億円





軟岩掘削(リッパ掘削)



中硬岩・硬岩掘削(ブレーカー掘削)



4. 事業計画の変更内容　仮設工法の変更、転石処理の追加（経緯）

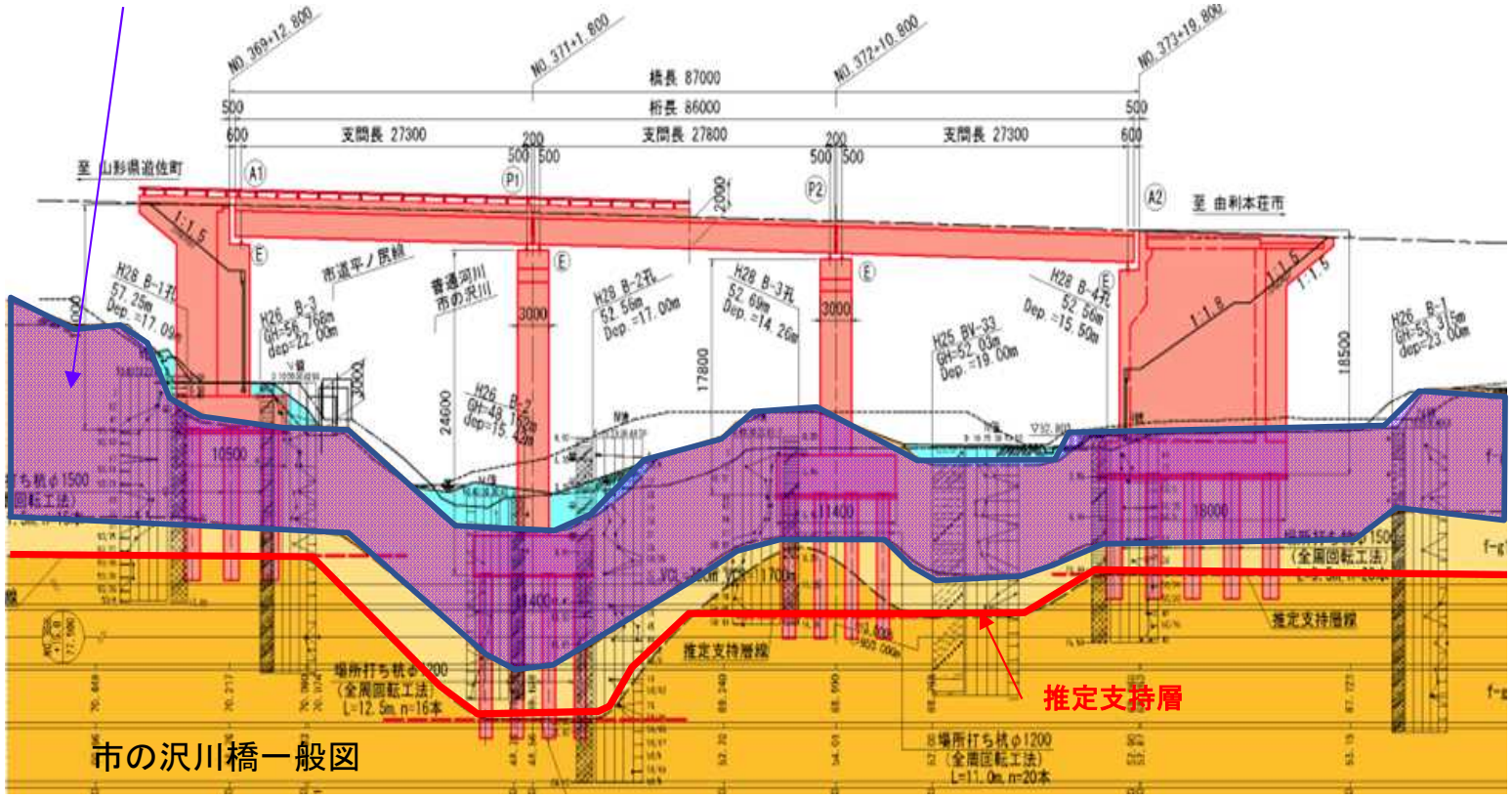
現場条件の変更

経　緯

〇工事着手前の地質調査では、玉石混じりの地層が含まれていることは確認されていたが、粒径まで把握することはできなかった。

〇H29年度より4箇所の橋梁下部工工事に着手したところ、掘削箇所の仮設工（土留締切矢板）の設置が著しく困難であったため、詳細調査をおこなったところ、直径2m以上の転石が確認されたことから、仮設工法や掘削方法、転石の処理等についての対応が必要となった。

直径2m以上の転石
が確認された地層



【転石状況】市の沢川橋



【転石状況】奈曽川橋



4. 事業計画の変更内容　②仮設工法の変更（対策工）

現場条件の変更

②仮設工法の変更による増（＋10億円）

○当初計画：1億円

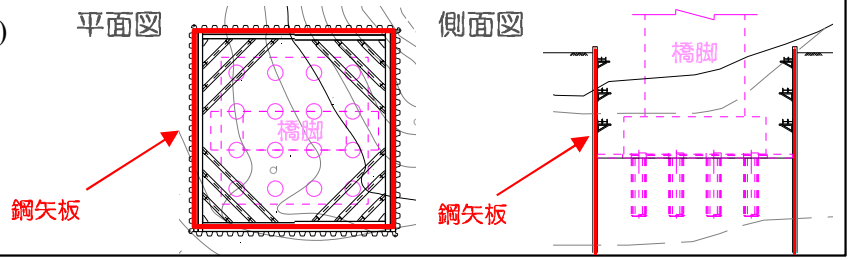
当初、橋梁下部工の仮締切は地質調査の結果より、バイブロハンマ工法として計上。

○変更計画：11億円

転石の発生により打設工法では、矢板を打ち込むことが困難であったことから、堅い地層を破砕しながら矢板を圧入する鋼矢板圧入工法に変更。

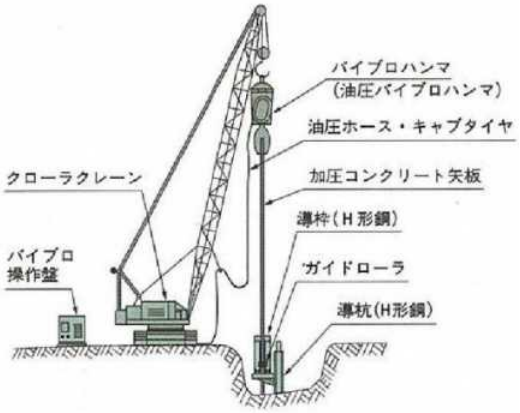
	当初設計	変更設計	変動
仮設工	8橋 (1億円)	8橋 (11億円)	+10億円
合計	8橋 (1億円)	8橋 11億円	+10億円

下部工の仮締切工(例)
市の沢川橋P3橋脚



当初





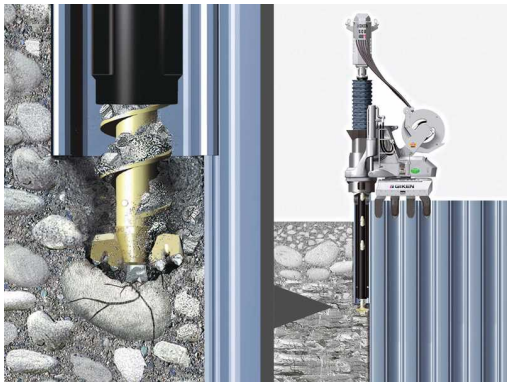
バイブロハンマ工法状況

○バイブロハンマ工法
振動式杭打機で強制振動を杭や鋼矢板に伝達することにより、先端の抵抗及び摩擦抵抗を急速かつ一時的に低減させ、打込みや引抜を行う工法

変更



鋼矢板圧入工法状況



破砕イメージ

○鋼矢板圧入工法
圧入機に補助工法として、オーガ掘削を併用し固い岩盤を破砕しながら圧入する施工方法を採用することにより、最大N値50以上の硬質地盤へも対応可能な工法

4. 事業計画の変更内容　③転石処理の追加（対策工）

現場条件の変更

③転石処理の追加による増（＋10億円）

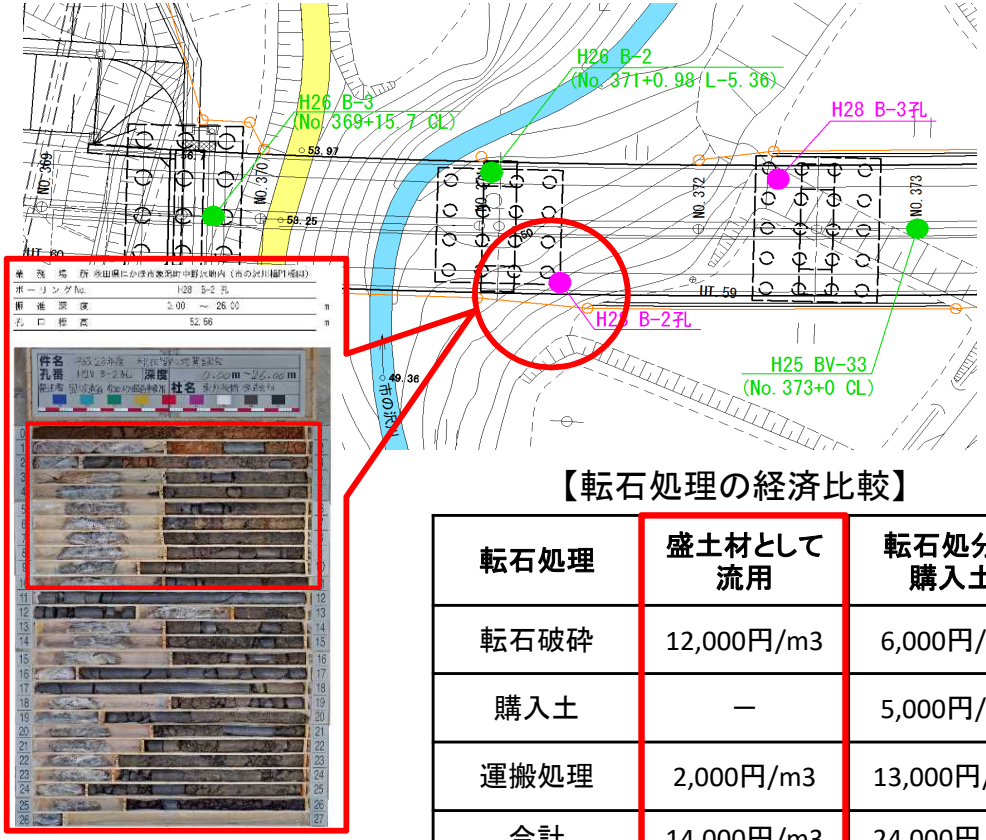
○当初計画：　0億円

当初、施工箇所の地盤を土砂と想定し、転石処理にかかる費用は未計上。

○変更計画：10億円

工事着手後、発生した転石について、再利用可能な大きさに処理する作業が発生。（処理後、盛土材に流用）

	当初計画	変更計画	変動
転石処理	0ｍ3 （0億円）	7万m3 (10億円)	+7万m3 ＋10億円
合計	0ｍ3 （0億円）	7万m3 (10億円)	+7万m3 ＋10億円



掘削箇所からは、数十cmの玉石は見受けられたが、転石までは確認されていない

【転石処理の経済比較】

転石処理	盛土材として流用	転石処分し購入土
転石破砕	12,000円/m3	6,000円/m3
購入土	ー	5,000円/m3
運搬処理	2,000円/m3	13,000円/m3
合計	14,000円/m3	24,000円/m3

転石を盛土に流用する場合、破砕作業を二回実施する必要があるが、土を購入するより経済的

【関地区で発生した転石】



【館森地区で発生した転石】



【西中野沢地区で発生した転石】



【転石破砕状況】



5. コスト縮減への取組み事例（法面保護工の形式の見直し） 酒田みなと～遊佐

■法面保護工の形式の見直し（コスト縮減額：減0.1億円）

橋台背面の法面保護工について、湧水の影響を考慮しコンクリートブロック張工を計画。しかし施工時に法面現地調査の結果、湧水は無く安定した法面であったため、簡易な吹付法枠工とした。

○当初計画　：1.1億円

・コンクリートブロック張工

○計画見直し　：1.0億円

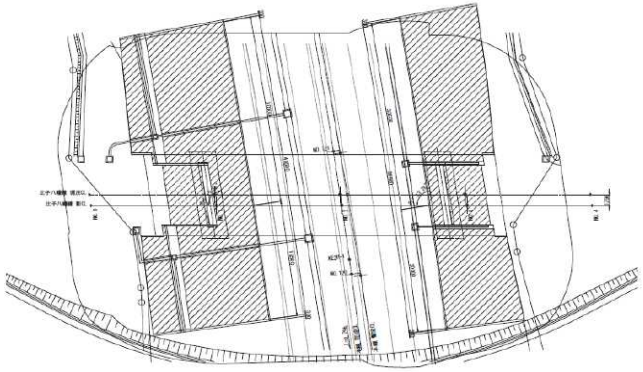
・簡易吹付法枠工

	当初計画	変更計画	変動
法面保護工形式の変更	1.1億円	1.0億円	－0.1億円
所要額（合計）	1.1億円	1.0億円	－0.1億円

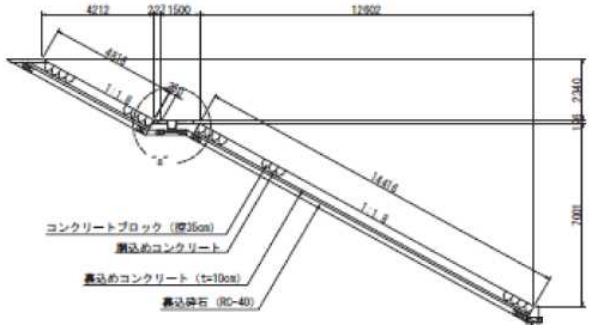
当初計画

コンクリートブロック張工

平面図



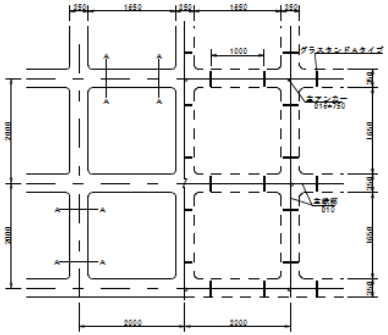
標準断面図



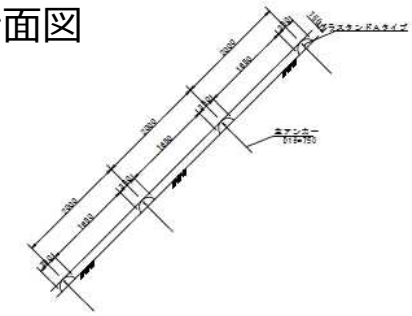
変更計画

簡易吹付法枠工

平面図



標準断面図





▲簡易吹付法枠施工状況



▲簡易吹付法枠

5. コスト縮減への取組み事例（事業調整による盛土材料の変更）　一般国道7号　遊佐象潟道路

■事業調整による盛土材料の変更（コスト縮減額：減0.2億円）

○当初計画　：2.0億円
・購入土による盛土

○計画見直し　：1.8億円
・他事業（河道掘削）からの発生土による盛土

	当初計画	変更計画	変動
盛土材料の変更	2.0億円	1.8億円	－0.2億円
所要額（合計）	2.0億円	1.8億円	－0.2億円

当初計画

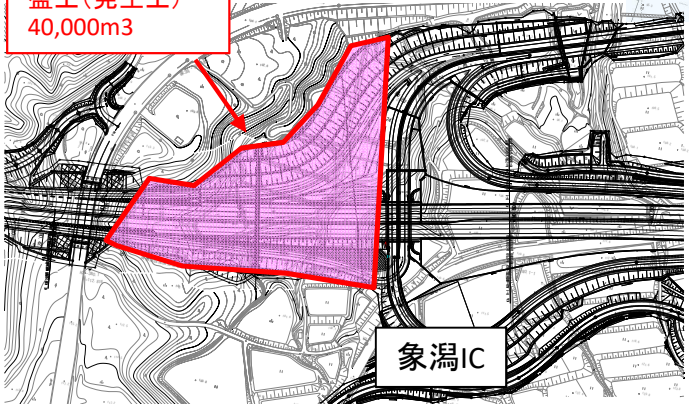
盛土（購入土）
V=40，000m3

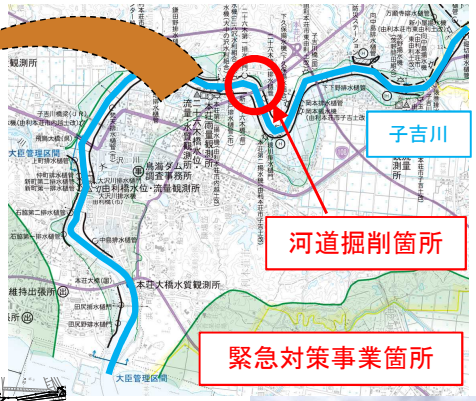


変更計画

◆H30年に発生した、7月豪雨、台風21号等、近年激甚化している災害に対応した、「防災・減災、国土強靱化のための３カ年緊急対策事業（H30.12.14）」で実施中の河川工事の発生土を有効活用。

発生土の再利用
V=40，000m3









事業調整による土砂の有効活用

6. 事業の投資効果（日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘の一体評価結果）

R2今回（全体）

●B/C＝1.1

○計画交通量（R12）　10,200台/日

（酒田みなと～遊佐と遊佐象潟道路の加重平均値）

○純現在価値（ENPV）　125億円

○経済的内部収益率（EIRR）　4.7%

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	**992**	992	992	1,030	954	983	1,004
事業費（億円）	858	858	858	896	820	858	862
維持修繕費（億円）	134	134	134	134	134	125	142
便益B（現在価値）	**1,117**	1,368	915	1,117	1,117	1,031	1,203
走行時間短縮便益（億円）	834	1,040	668	834	834	769	899
走行経費減少便益（億円）	234	271	205	234	234	216	250
交通事故減少便益（億円）	49	57	43	49	49	46	53
費用便益比　B/C	**1.1**	1.4	0.92	1.1	1.2	1.05	1.2

※基準年（令和2年度）における現在価値換算した金額

R2今回（残事業）

●B/C＝1.9

○計画交通量（R12）　10,200台/日

（酒田みなと～遊佐と遊佐象潟道路の加重平均値）

○純現在価値（ENPV）　460億円

○経済的内部収益率（EIRR）　9.6%

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	**485**	485	485	524	448	478	498
事業費（億円）	380	380	380	418	342	380	384
維持修繕費（億円）	106	106	106	106	106	98	113
便益B（現在価値）	**946**	1,184	758	946	946	867	1,031
走行時間短縮便益（億円）	721	916	568	721	721	662	786
走行経費減少便益（億円）	182	218	154	182	182	167	199
交通事故減少便益（億円）	43	50	36	43	43	39	46
費用便益比　B/C	**1.9**	2.4	1.6	1.8	2.1	1.8	2.1

※基準年（令和2年度）における現在価値換算した金額

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。

H29前回（全体）

●B/C ＝ 1.8

○計画交通量（R12）　12,300台/日

（酒田みなと～遊佐と遊佐象潟道路の加重平均値）

H29前回（残事業）

●B/C ＝ 2.3

○計画交通量（R12）　12,300台/日

（酒田みなと～遊佐と遊佐象潟道路の加重平均値）

7. 事業の必要性に関する視点

１）事業を巡る社会情勢等に関する視点
　事業目的である、災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進が必要な状況は変化していない。
２）事業の投資効果　B/Cが事業全体で１．１、残事業で１．９を確保。　※日沿道　酒田～由利本荘　の一体評価結果
３）事業の進捗状況　R2.3末時点での進捗率は酒田みなと～遊佐 約78%、遊佐象潟道路 約24%

8. 事業の進捗の見込みの視点

○日本海沿岸東北自動車道　酒田みなと～遊佐
・酒田みなとIC～（仮）遊佐比子ICが令和２年内、（仮）遊佐比子IC～（仮）遊佐鳥海ICが令和５年度開通の見通し。
○一般国道７号　遊佐象潟道路
・（仮）小砂川IC～（仮）象潟ICが令和７年度※、（仮）遊佐鳥海IC～（仮）小砂川ICが令和８年度開通の見通し※
※用地買収、埋蔵文化財調査、軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事等が順調に進んだ場合

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・法面保護工の形式見直しや盛土材料の変更によるコスト縮減を図るとともに、引き続きコスト縮減を検討しながら事業を推進していく。

10. 地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見
１　「対応方針（原案）」案のとおり、「継続」で異議ありません。
２　日本海沿岸東北自動車道、一般国道７号「遊佐象潟道路」は、日本海側を縦貫する大動脈として、災害時のリダンダンシーを確保し、国土強靱化に資するとともに、物流の効率化や産業の振興、観光交流の促進、救急医療活動への支援などに寄与する極めて重要な路線です。
　これまでの開通区間では、並行する国道７号の代替機能や観光客数の増加など多くのストック効果が確認されており、本区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待されるところです。
　本県では、「第４次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画２０２８」において、”高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性について盛り込んでいるところであり、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、事業期間である令和5年度（日本海沿岸東北自動車道　酒田みなと～遊佐）、令和８年度（一般国道７号遊佐象潟道路）までの供用に向け、着実な予算の確保をお願いします。
〇秋田県知事の意見
　国の対応方針（原案）（案）について、異議ありません。
本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策として位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離を短縮し県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまでも、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてきたところであります。
　現在、秋田・山形県境部における沿岸の幹線道路は、国道７号のみであり、全面通行止めが発生した場合には、大きな迂回を余儀なくされており、遊佐象潟道路の整備により、災害時の代替性確保や緊急医療施設へのアクセス性の向上が期待されるほか、航空機関連産業の競争力強化や、観光振興などの地域の活性化に大きく寄与するものと考えております。
　引き続き、コスト縮減に十分に配慮しながら、令和２年２月に公表された開通予定に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業促進をお願いいたします。

11. 対応方針（原案）

事業継続
　（理由）山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、早期整備の必要性が高い。

【参　考】

箇所別の「事業の目的と概要」・「事業の進捗状況」について

12－①. 日本海沿岸東北自動車道 （酒田みなと～遊佐）

○事業目的

・日本海沿岸東北自動車道の一部として、広域的な連携・交流を促進
・災害時のリダンダンシーの確保
・一般国道７号の交通事故の減少
・重要港湾酒田港へのアクセス強化

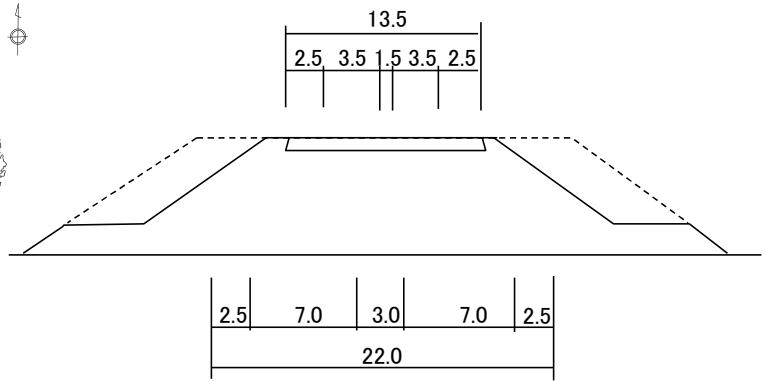
○計画概要

起終点　：自：山形県酒田市藤塚（さかたしふじつか）
　　至：山形県飽海郡遊佐町北目（あくみぐんゆざまちきため）
延長(開通済)：１２．０ｋｍ（ － ｋｍ）
幅員　：１３．５ｍ（暫定２車）２２．０ｍ（完成４車）
道路規格　：第１種第３級
設計速度　：Ｖ＝８０ｋｍ/ｈ
都市計画決定：平成２１年度
事業化　：平成２１年度
用地着手　：平成２３年度
工事着手　：平成２４年度

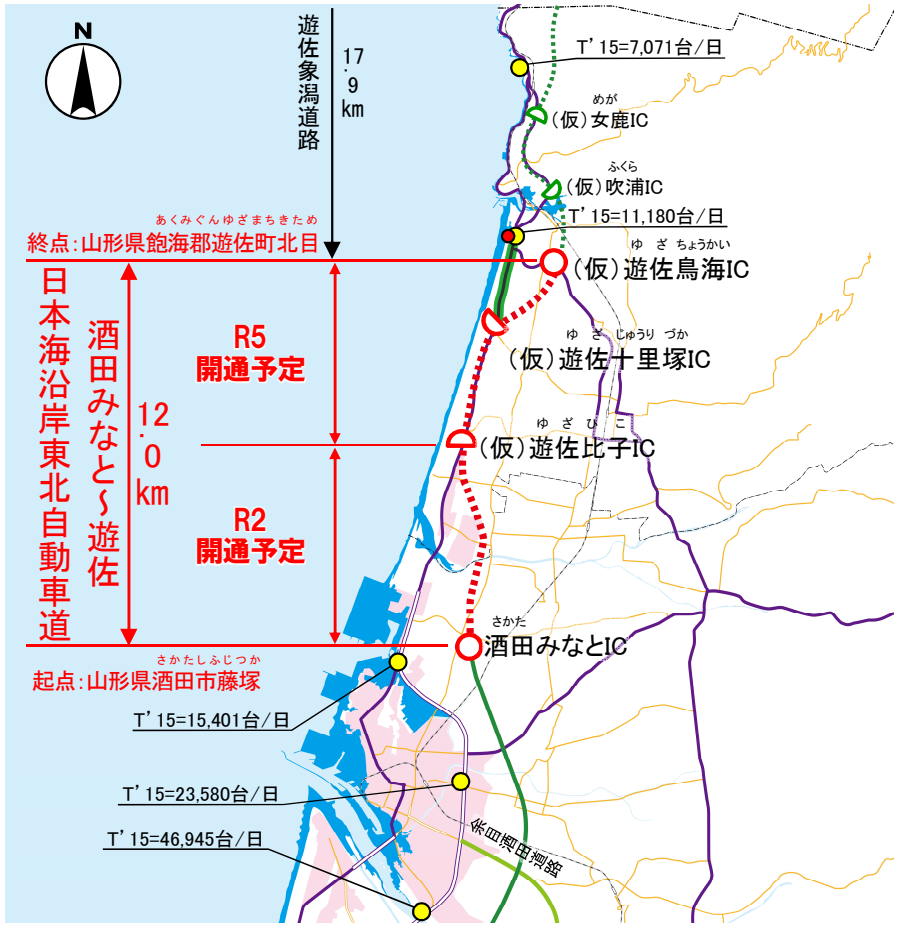
位置図



標準横断図



平面図



事業費・進捗率

	全体事業費（うち用地補償費）	執行済み額（うち用地補償費）	全体進捗率（用地進捗率）	H29再評価時（うち用地補償費）
完成	360億円（37億円）	240億円（27億円）	78%（73%）	310億円（37億円）

※進捗率は令和2年3月末時点

12－②. 一般国道7号　遊佐象潟道路

○事業目的

・災害時の緊急輸送道路や代替路の確保
・第三次救急医療施設への速達性向上
・地域産業の支援

○計画概要

起終点　：自：山形県飽海郡遊佐町北目
　　至：秋田県にかほ市象潟町小滝
延長(開通済)：１７．９ｋｍ（ － ｋｍ）
幅員　：１３．５ｍ
道路規格　：第１種第３級
設計速度　：Ｖ＝８０ｋｍ/ｈ
都市計画決定：平成２４年度
事業化　：平成２５年度
用地着手　：平成２７年度
工事着手　：平成２８年度

事業費・進捗率

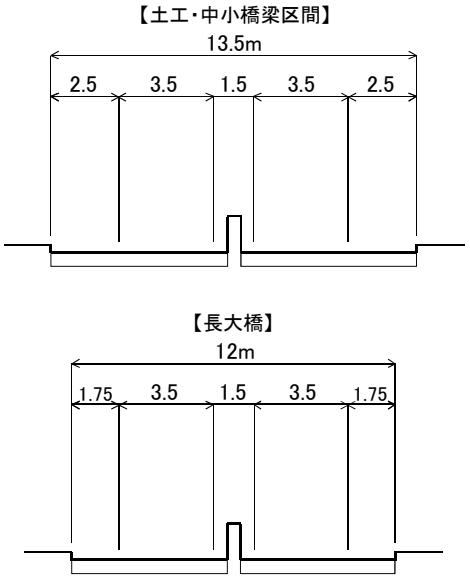
	全体事業費 （うち用地補償費）	執行済み額 （うち用地補償費）	全体進捗率 （用地進捗率）	H29再評価時 （うち用地補償費）
完成	575億円 （33億円）	127億円 （14億円）	24% （42%）	520億円 （33億円）

※進捗率は令和2年3月末時点

位置図



標準横断図



平面図



13－①. 事業の進捗状況　日本海沿岸東北自動車道　（酒田みなと～遊佐）



ふじづか
①藤塚地区



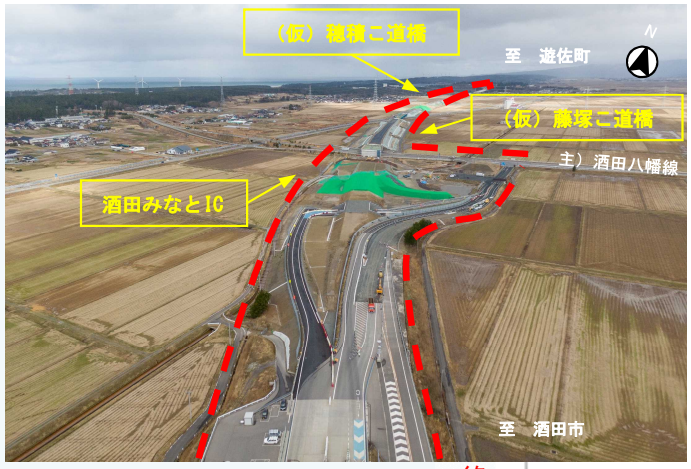
にっこうがわ
②（仮）日向川橋



ふじさき
③藤崎地区



すがさと
④菅里地区



起点…山形県酒田市藤塚（やまがたけんさかたしふじづか）

日本海沿岸東北自動車道　酒田みなと～遊佐　　12．0 km

終点…山形県飽海郡遊佐町北目（やまがたけんあくみぐんゆざまちきため）

（仮）藤塚こ道橋
47m

さかた
酒田みなとIC

（仮）穂積こ道橋
146m
上部工工事

（仮）日向川橋
294m
上部工工事

（仮）上市神こ道橋
50m
上部工工事

（仮）比子IC橋
59m
上部工工事

ゆざひこ
(仮)遊佐比子IC

ゆざじゅうりづか
(仮)遊佐十里塚IC

（仮）十里塚IC橋
41m

（仮）月光川橋
257m

（仮）345号橋
22m

（仮）庄内高瀬川橋
42m

ゆざちょうかい
(仮)遊佐鳥海IC

(一)吹浦酒田線

(一)比子八幡線

(一)比子南鳥海停車場線

(一)遊佐停車場藤崎線

(一)十里塚遊佐線

(主)酒田遊佐線

施工中

施工済

R2.9月現在

13－②. 事業の進捗状況　一般国道7号　遊佐象潟道路


①（仮称）遊佐鳥海IC


②吹浦地区


③（仮）大砂川橋


④（仮）市の沢川橋


⑤小滝地区

