資　料　７－２

要点審議事業

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3年12月13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

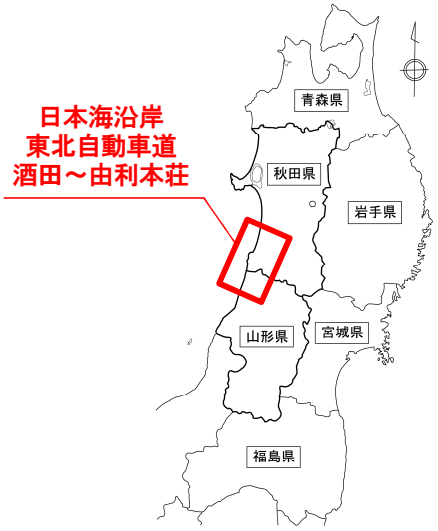
・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路。
・酒田～由利本荘間は、災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等に寄与。

○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　（３１．７km）
幅員　：１３．５m
　※象潟IC～本荘IC間は完成４車時２３．５m
道路規格　：第１種第２級（象潟IC～本荘IC間）
　第１種第３級（酒田みなとIC～象潟IC間）
設計速度　：８０km/h（酒田みなとIC～象潟IC間）、１００km/h（象潟IC～本荘IC間）

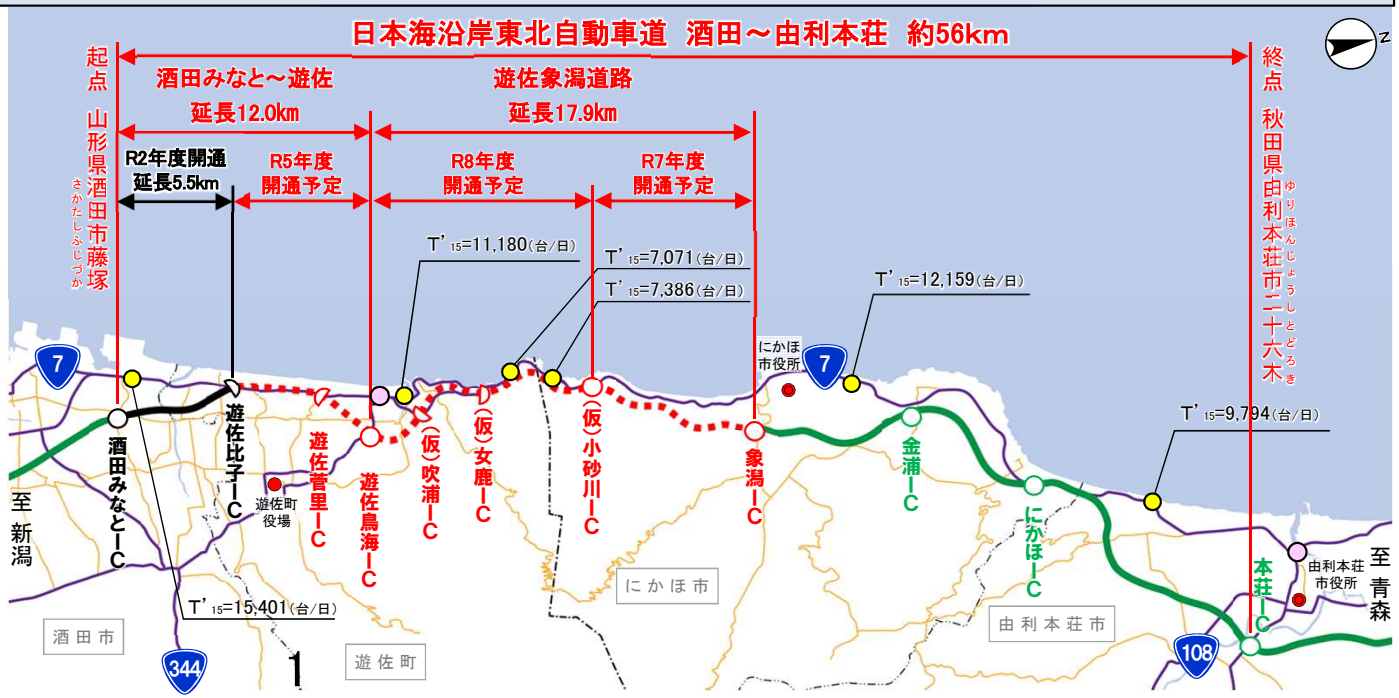
事業化　：平成２１年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２５年度（遊佐象潟道路）
用地着手：平成２３年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２７年度（遊佐象潟道路）
工事着手：平成２４年度（酒田みなと～遊佐）
　平成２８年度（遊佐象潟道路）

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

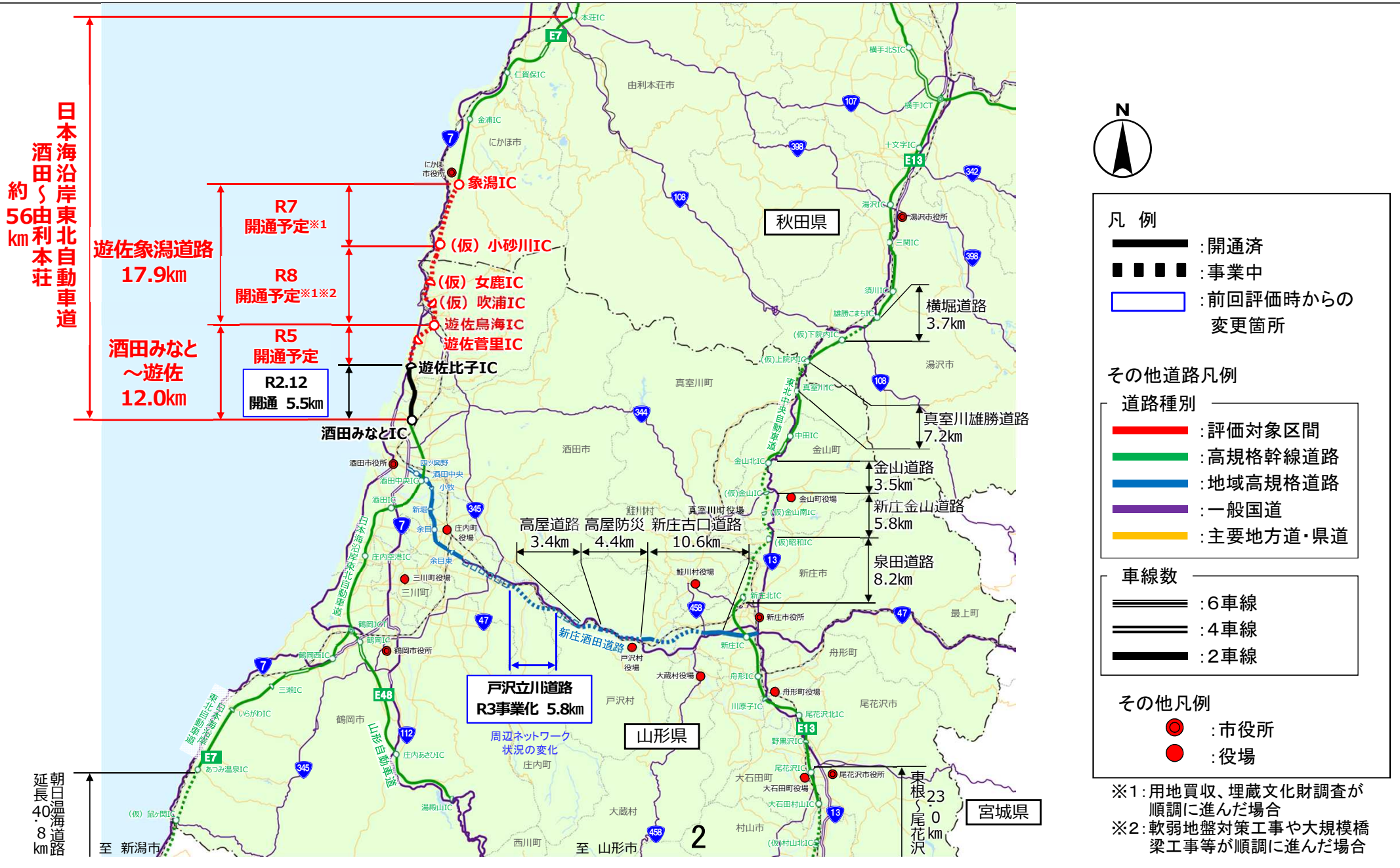
凡例
：開通済
：事業中
その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格幹線道路
：地域高規格道路
：一般国道
：主要地方道・県道
車線数
：4車線
：2車線
その他凡例
：市役所
：役場
：H27センサス交通量
：主要渋滞箇所



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

- ◆ 令和２年12月に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐比子）が開通
- ◆ 令和３年度に戸沢立川道路が新規事業化



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

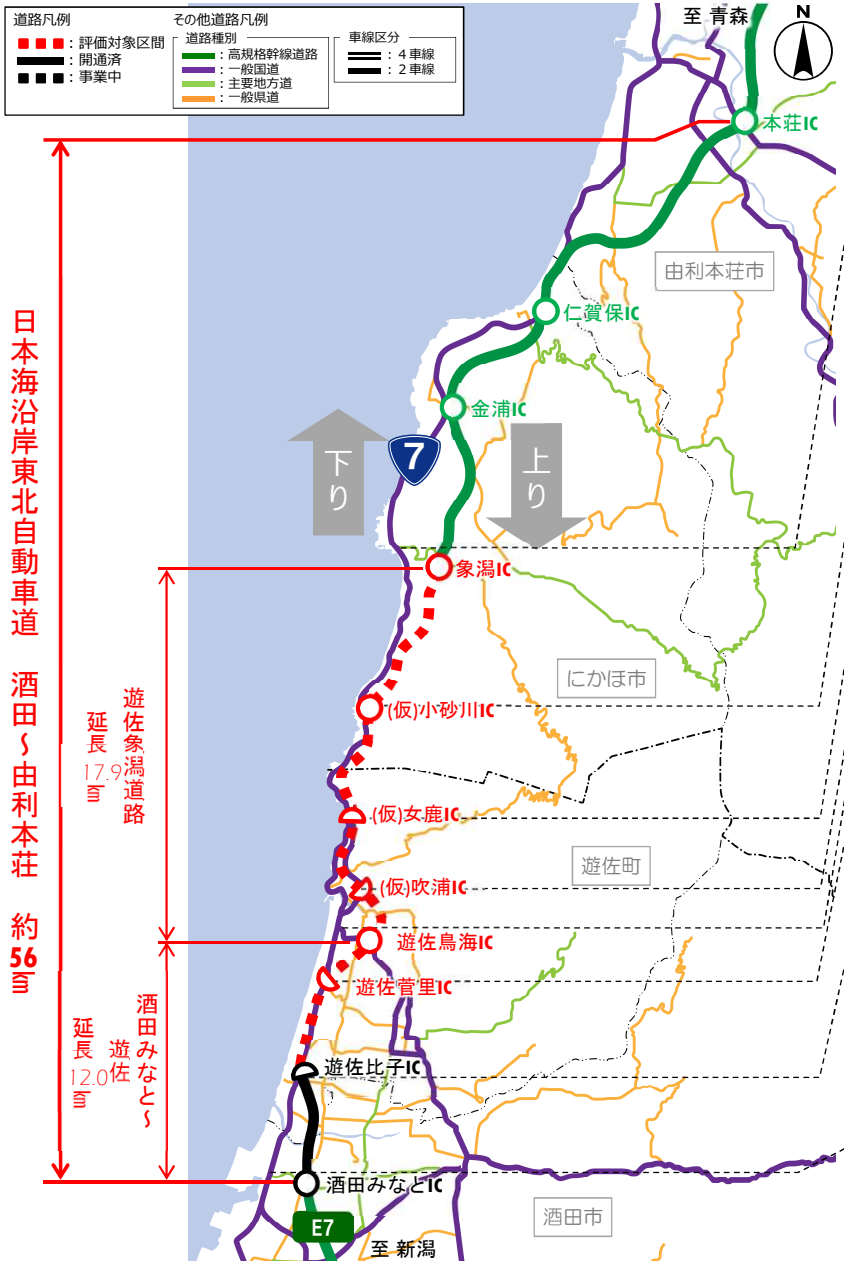
※1：用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
※2：軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事等が順調に進んだ場合

3. 事業の必要性 （1）道路交通環境の改善

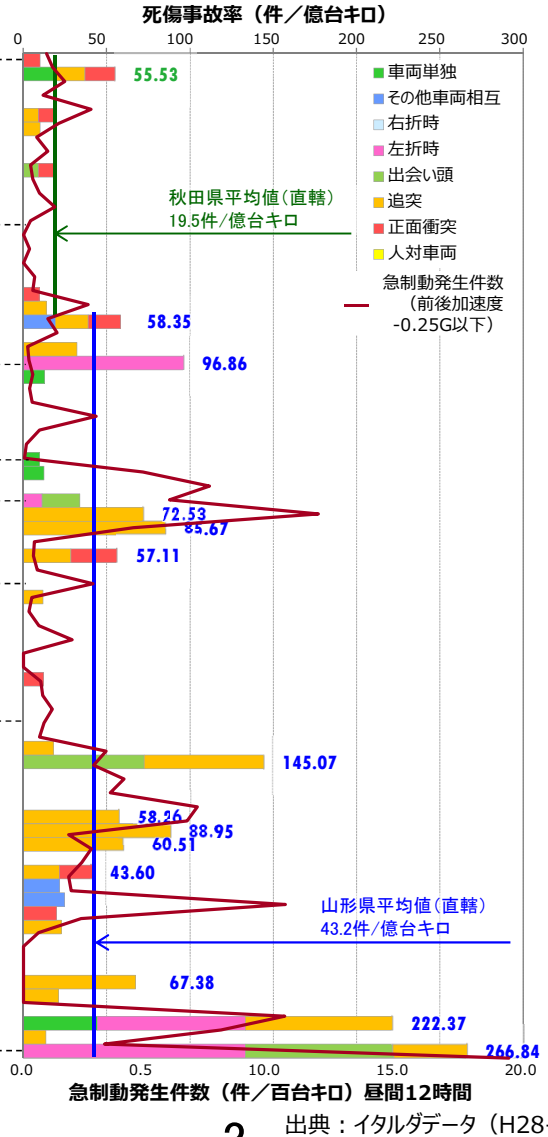
関連性の高い3便益：交通事故減少便益

関連SDGs

- ◆ 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。



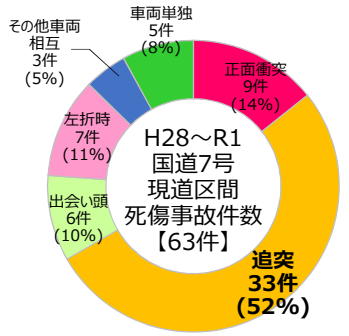
▼酒田みなと～象潟IC 並行路線の死傷事故率と急制動発生件数



▼交通事故状況（凍結）



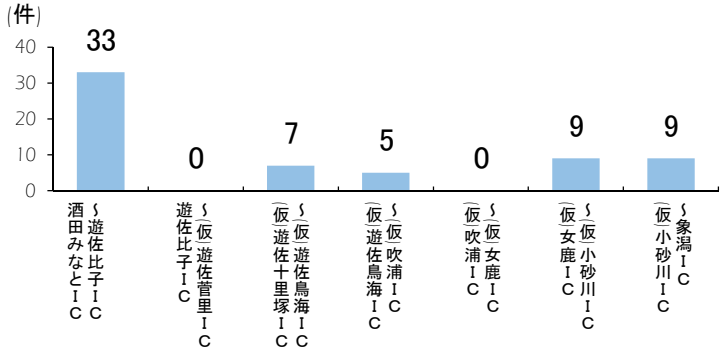
▼国道7号現道区間の死傷事故類型別発生状況



H28	H29	H30	R1	計
19件	13件	15件	16件	63件
年間平均　15.75件/年				

出典：イタルダデータ（H28-R1）

▼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（H28-R1）

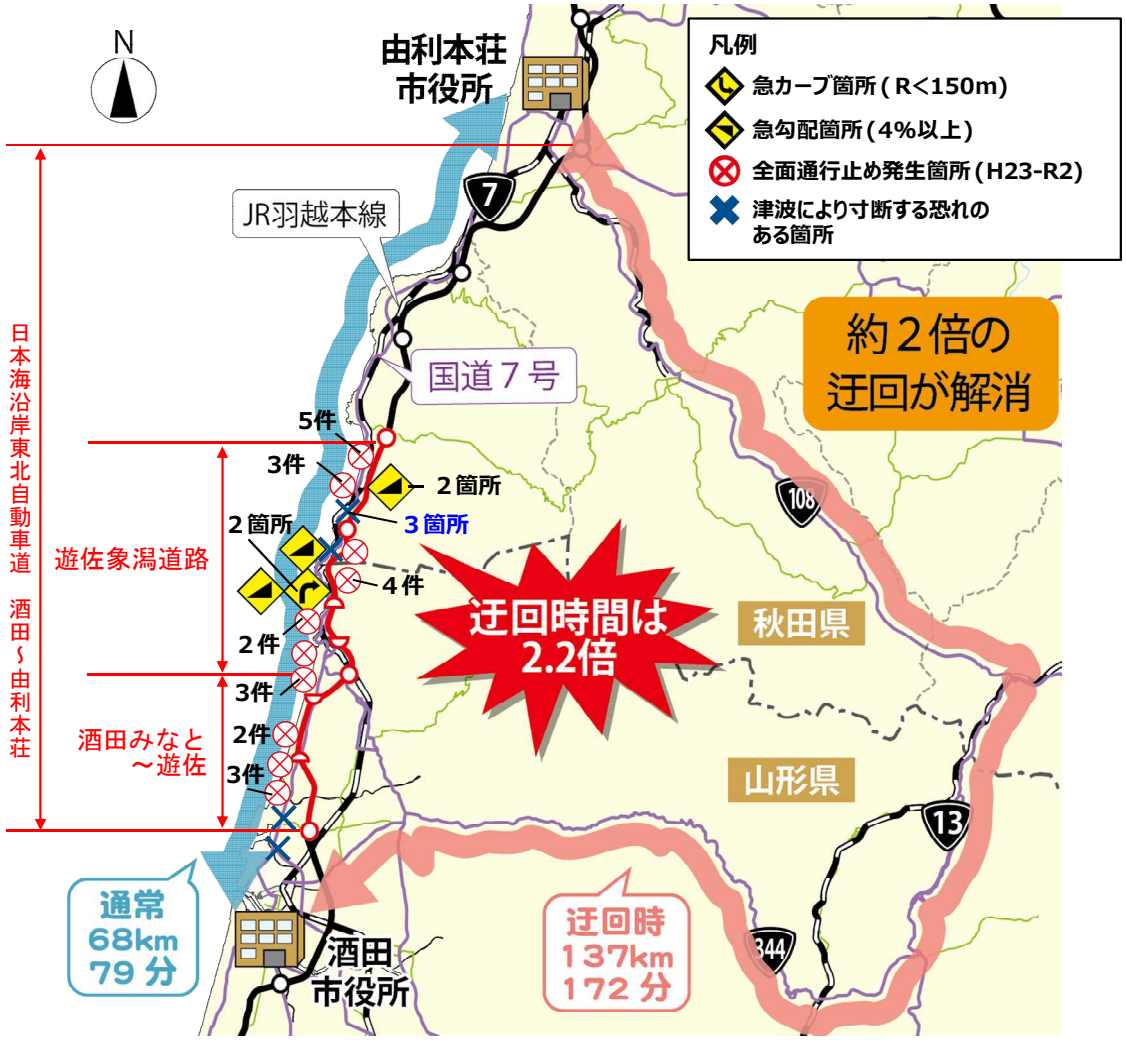
出典：イタルダデータ（H28-R1）
ETC2.0挙動履歴情報(R2.8～10平日)※±0.25G以上を取得

3. 事業の必要性 （2）地域間交流の促進とリダンダンシーの確保

関連SDGs

- ◆ 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）

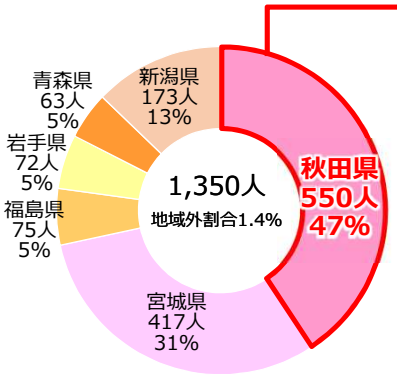
▼国道7号事故発生状況
（遊佐町吹浦地区）



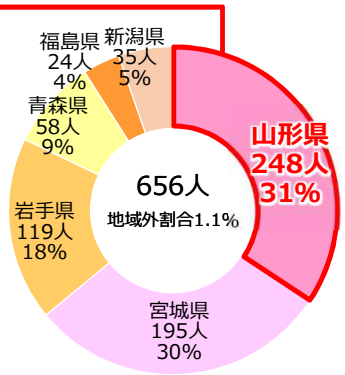
▼国道7号事故発生状況
（にかほ市象潟町）



▼酒田市の滞在人口（県外）



▼由利本荘市の滞在人口（県外）



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

資料：RESAS（2020.6 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」

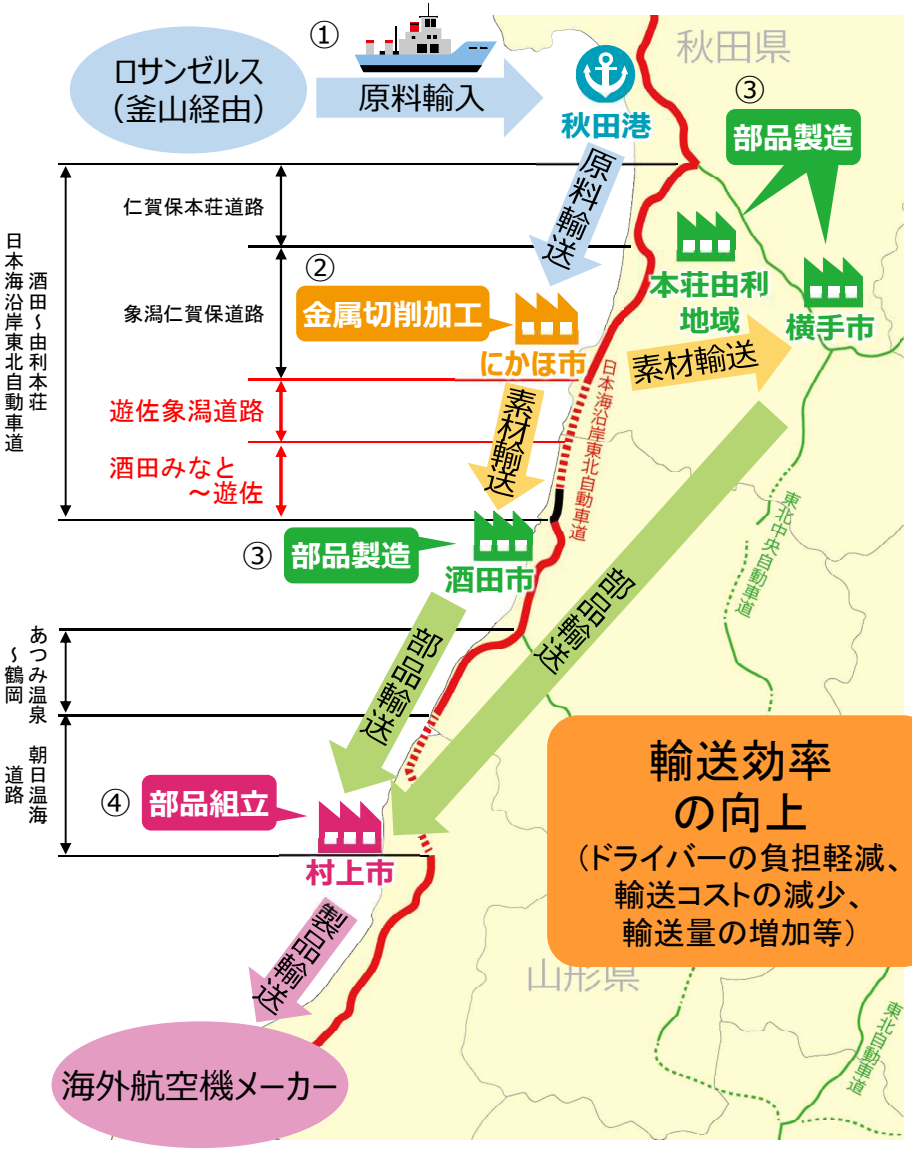
【注記】滞在人口とは、指定地域の指定時間（4時、10時、14時、20時）に滞在していた人数の月間平均値（平日・休日別）を表している。
滞在人口率は、滞在人口（株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」）÷国勢調査人口（総務省「国勢調査」夜間人口）で表される。

3. 事業の必要性 （3）産業支援及び物流機能強化

関連SDGs

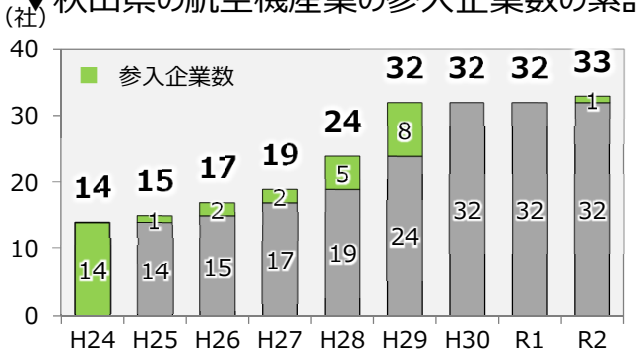
- ◆ 日沿道沿線地域には航空機関連の企業が多数立地し企業数・出荷額ともに増加傾向。
- ◆ 企業間取引が活発に行われ、企業間取引において日沿道を利用。
- ◆ 当該事業の整備により、航空機産業の進展が著しい新潟・山形の関連工場へのアクセスが向上し競争力が強化。

▼航空機内装品製造の流れ



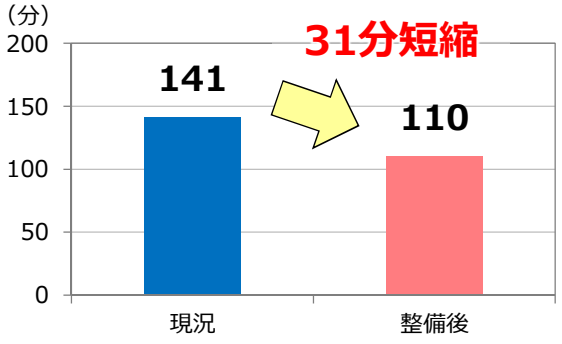
出典：企業ヒアリング結果（R2）

▼秋田県の航空機産業の参入企業数の累計



出典：秋田県資料

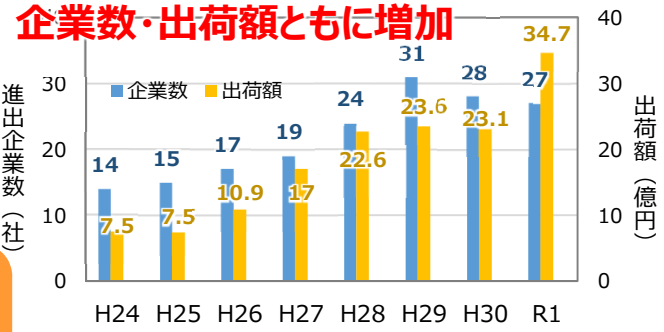
▼にかほ市～新潟県村上市の所要時間



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

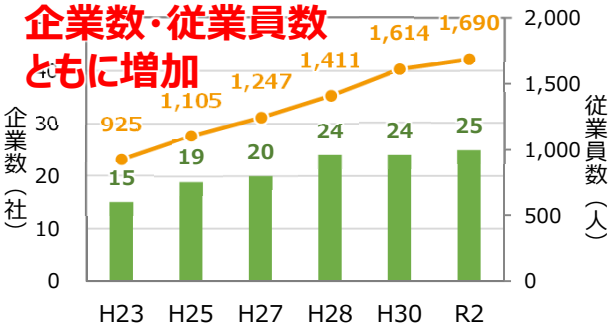
※整備時は日沿全線整備時の所要時間（日沿道利用区間は80km/hで算出）

▼秋田県の航空機関連企業数・出荷額



出典：秋田県産業労働部

▼村上市の航空機関連企業数・従業員数



出典：村上市地域経済振興課

《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 （4）地場産品の流通を支援

関連SDGs

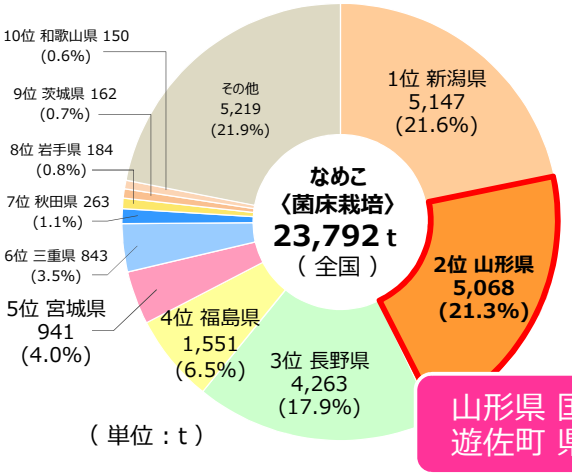
- ◆ 山形県は「なめこ（菌床）」の全国シェア第２位であり、遊佐町は県内第２位の生産量を誇る。
- ◆ 生なめこは傷みやすく鮮度管理が重要となっている。
- ◆ 当該事業の整備により、新潟の物流基地までの搬送時間が短縮され、鮮度を保ったまま出荷が可能に。

▼遊佐町産「なめこ」の輸送ルート



▼遊佐町産「なめこ〈菌床栽培〉」の生産量

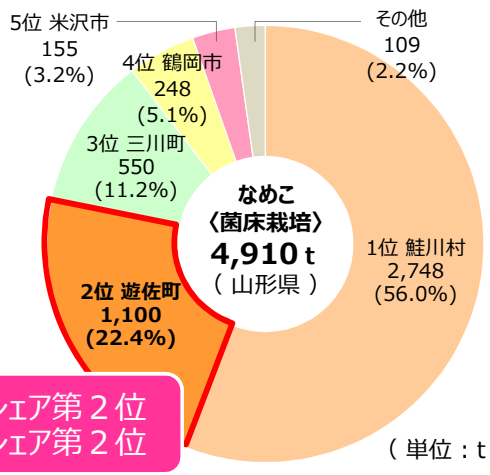
＜ 全国シェア ＞



（単位：ｔ）

出典：農林水産省（令和元年 特用林産物生産統計調査）

＜ 山形県内シェア ＞



（単位：ｔ）

山形県 国内シェア第２位
遊佐町 県内シェア第２位

出典：平成30年度 山形県林業統計

《生産者の声》

- 多い時には１日に24,000～30,000パックのなめこを出荷しています。
- 生なめこは傷みやすく温度管理をしながら早く運ぶなど鮮度管理が重要です。

（R2.11ヒアリング結果）

《なめこの輸送業者の声》

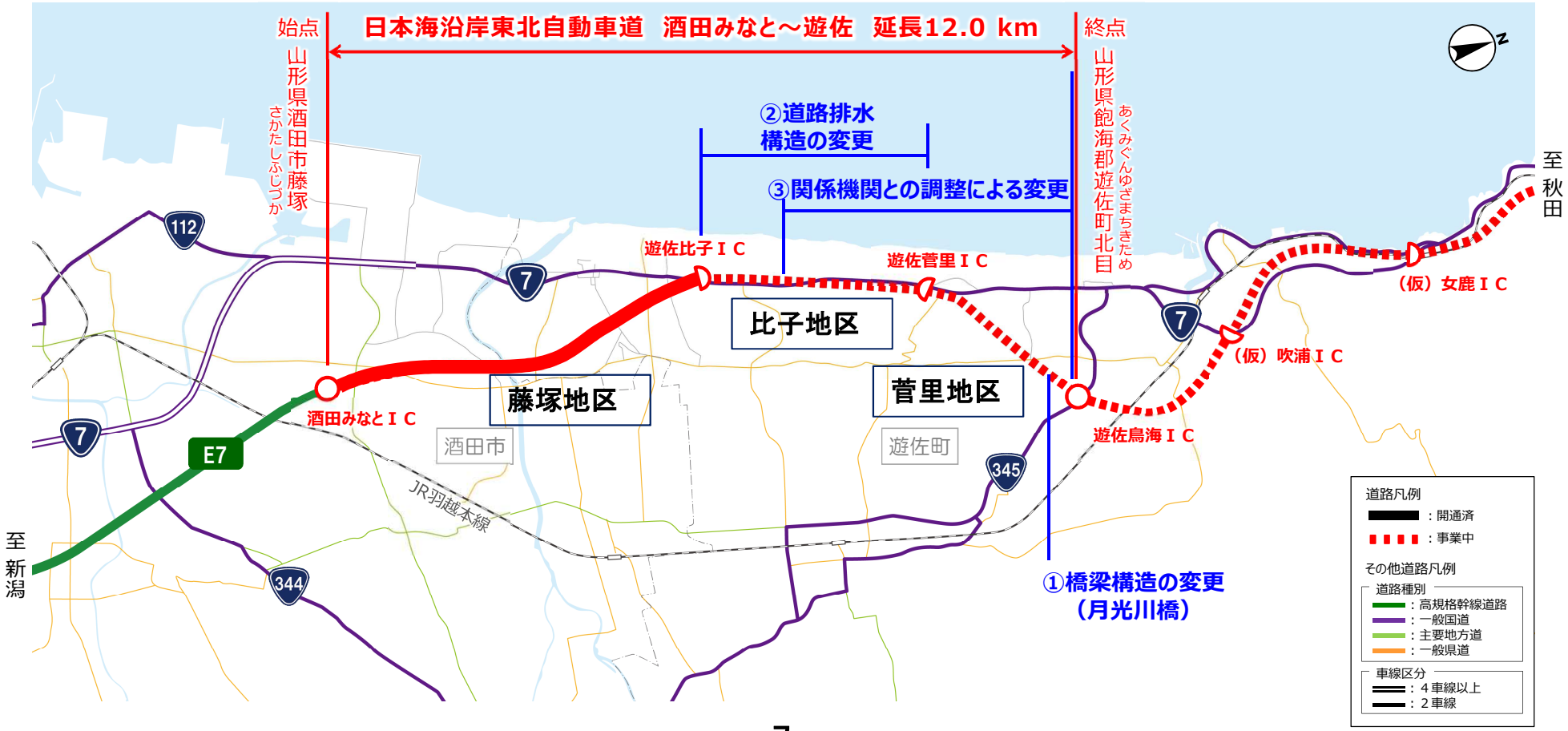
- 新潟から遊佐町まで集荷に行き、新潟の本社まで戻りそこから関東方面などに出荷しています。
- 主に国道７号と日沿道を利用していますが、日沿道は途切れているため乗り降りが発生し不便です。また、新潟・山形県境付近の国道７号は通行止めが多く輸送の際のネックになっています。

（R2.11ヒアリング結果）

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３６０億円→４１２億円）　＋１４％　（増５２億円）

項目	増額	増額要因	概要
① 橋梁構造の変更	４０億円	設計条件の変更	①道路橋示方書の改訂及び追加地質調査による橋梁構造の見直し
② 道路排水構造の変更	６億円	設計条件の変更	②道路排水の流末計画見直しによる構造の変更
③関係機関との調整による変更	６億円	現場条件の変更	③関係機関との調整による変更対応
増額計	５２億円		



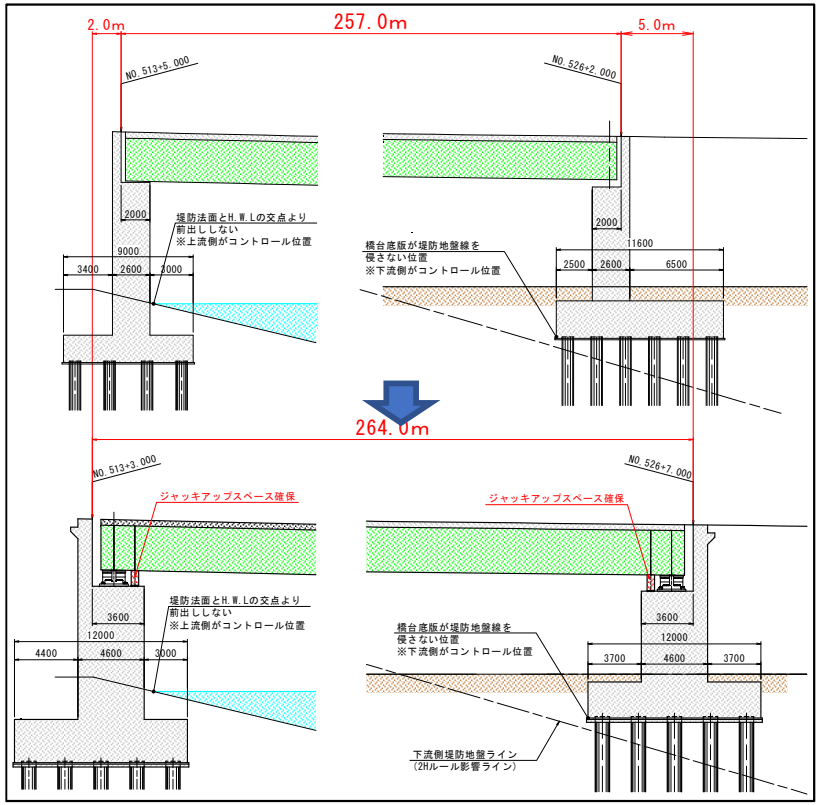
4. 事業計画の変更内容　①橋梁構造の変更（1／3）

設計条件の変更

○Ｈ２９道路橋示方書の改訂及び追加地質調査を踏まえ、Ｒ２に詳細設計を実施した結果、以下の内容へ変更
a. 橋梁上部工について、管理に必要なジャッキアップスペース確保のため橋長が変更
b. 舗装修繕等による死加重の考慮、大型車の荷重に配慮した主桁の配置、ブラケットの追加により鋼重が増加。
c. 橋台及び橋脚について、杭基礎の支持力算出式が変更となったことから、基礎の形式や杭径、本数を変更。
d. 追加地質調査結果による基礎構造の変更。
e. 橋台背面について、地震時挙動解析の結果、液状化対策を追加。

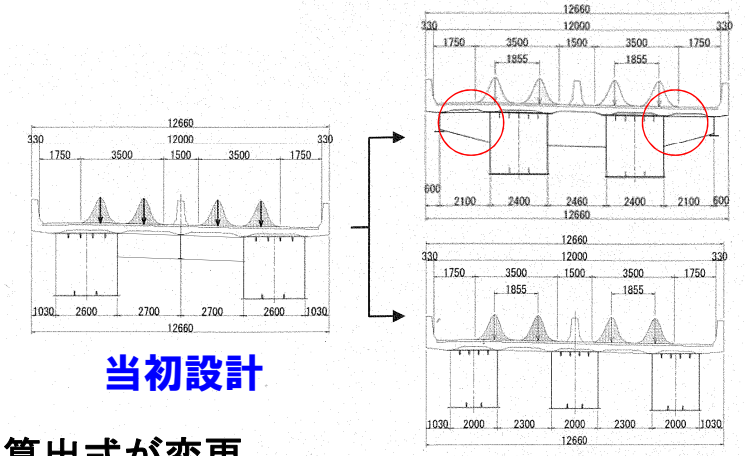
a. 橋長変更（257m→264m；＋7.0m）

示方書改訂により、支承の維持管理や有事の際の応急対策としてジャッキアップスペースを確保。



b. 鋼重増（1,300t→1,500t；＋200t）

示方書改訂により、維持管理の実態から舗装修繕等による死荷重を加味することや、大型車の荷重に配慮した主桁の配置へ変更する必要が生じ、ブラケットが追加となったため、鋼重が増。



c. 杭の支持力算出式が変更

示方書改定で杭の支持力算定式が変更（中堀工法の先端支持力度が前示方書時より「大」となり、打込工法が「小」となった）となったこと、鋼重増による下部工及び基礎工の構造が変更となったことから、再検討した結果、A1,A2は打込工法から中堀工法へ工法変更、杭の径・延長・本数も変更。P2はケーソン基礎から鋼管杭（中堀工法）に変更。

d. 地質調査結果による基礎構造の見直し

P1は、詳細設計にあたり、追加ボーリング結果と、示方書改訂による下部工及び基礎工の構造を再検討討した結果、ケーソン基礎から鋼管矢板基礎に変更

e. 橋台背面の地震時挙動解析

示方書改訂により、地震時挙動解析が必要となり、計算を実施した結果、液状化対策を追加。

4. 事業計画の変更内容　①橋梁構造の変更（2／3）

設計条件の変更

①設計条件変更による橋梁構造変更（＋33．0億円）(a,b,c,d)

○当初計画 ： 17．0億円

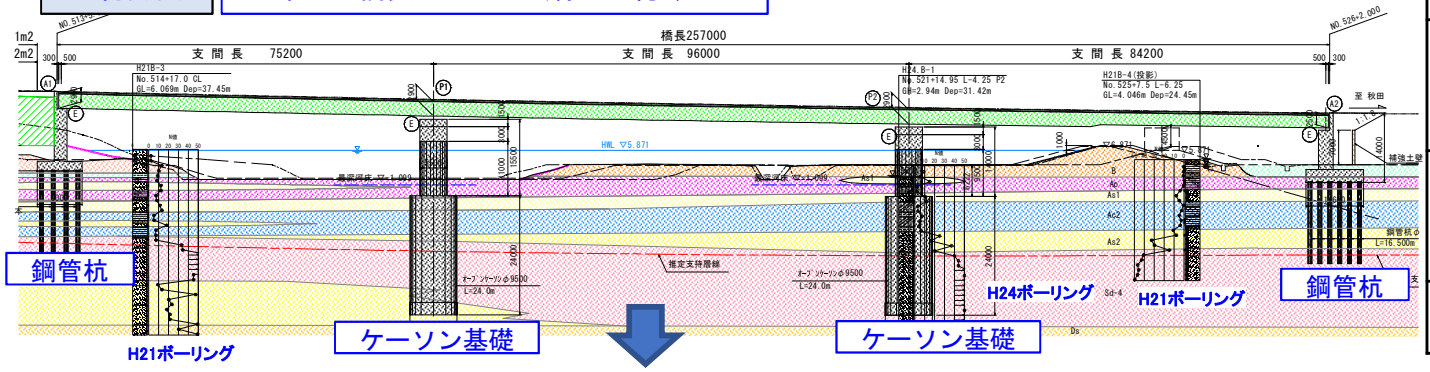
・当初計画はH24道路橋示方書に準拠し橋梁構造を決定

○変更計画 ： 50．0億円

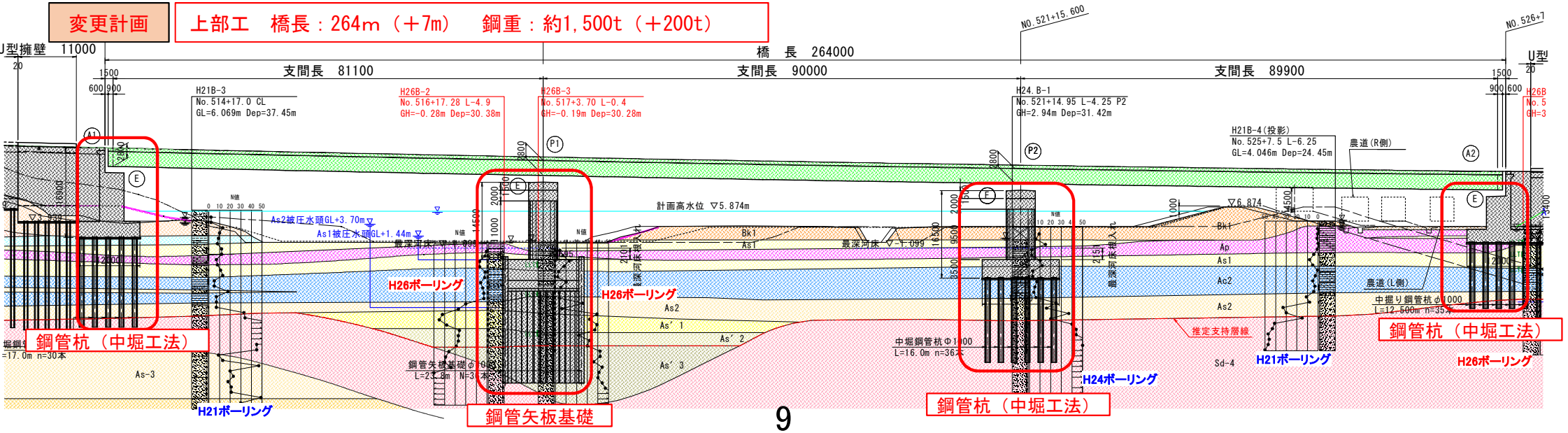
・H29道路橋示方書改訂（支持力算出式）及び地質調査により橋梁構造を見直し

		当初計画	変更計画	変動
上　部　工		12.0億円	22.0億円	＋10.0億円
A1	躯体	1.7億円	11.0億円	＋23.0億円
	基礎工	0.2億円	4.9億円	
P1	躯体	0.4億円	0.6億円	
	基礎工	0.8億円	4.7億円	
P2	躯体	0.3億円	0.8億円	
	基礎工	0.7億円	2.4億円	
A2	躯体	0.5億円	3.0億円	
	基礎工	0.4億円	0.6億円	
所要額（合計）		17.0億円	50.0億円	＋33.0億円

当初計画　上部工　橋長：257m　鋼重：約1,300t



変更計画　上部工　橋長：264m（＋7m）　鋼重：約1,500t（＋200t）



4. 事業計画の変更内容　①橋梁構造の変更（3／3）

設計条件の変更

②設計条件変更による橋梁背面構造変更（＋7．0億円）（e）

○当初計画 ： 2．0億円

・当初計画はH24道路橋示方書に準拠し構造を決定

○変更計画 ： 9．0億円

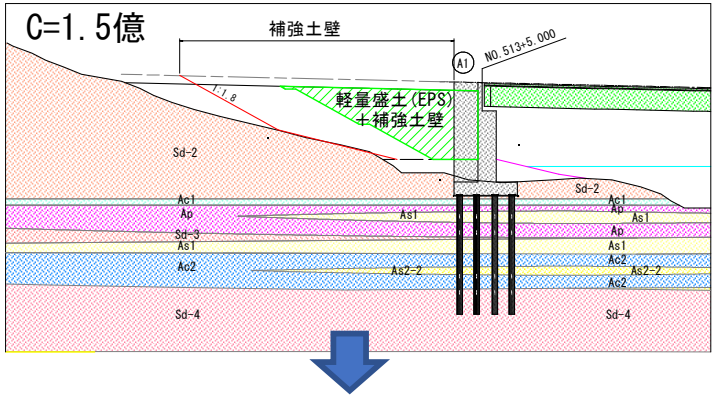
・地質調査結果及びH29道路橋示方書改訂により液状化対策を追加

	当初計画	変更計画	変動
構造変更（A1）	1.5億円	7.0億円	＋5.5億円
構造変更（A2）	0.5億円	2.0億円	＋1.5億円
所要額（合計）	2.0億円	9.0億円	＋7.0億円

◆Ａ１橋台背面

当初計画

軽量盛土（EPS）＋補強土壁

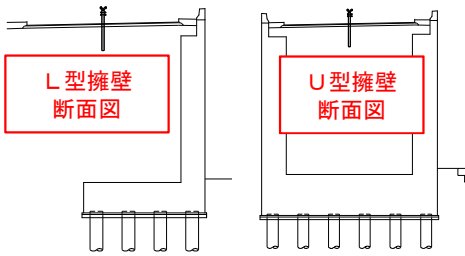


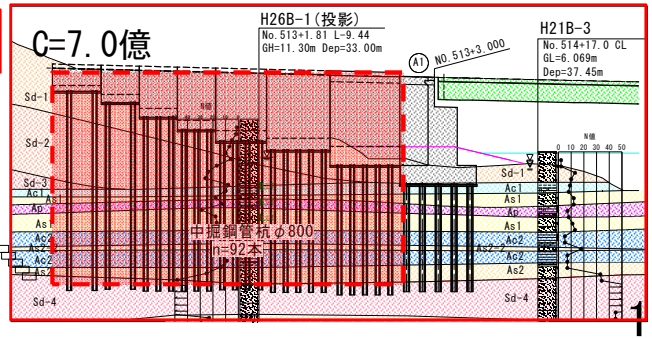
変更計画

液状化対策の構造の比較

	工事費
軽量盛土（FCB）＋鋼管杭	9.4億円
コンクリート擁壁＋鋼管杭	7.0億円
差　額	2.4億円

コンクリート擁壁＋鋼管杭

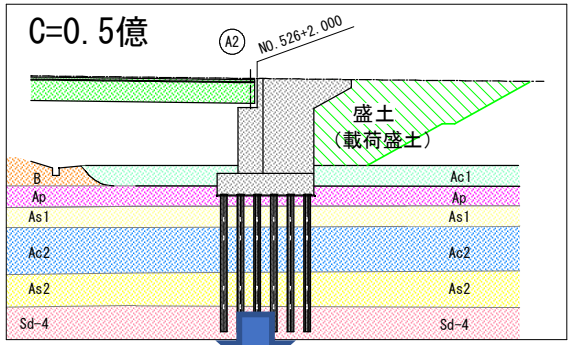




◆Ａ２橋台背面

当初計画

盛土（載荷盛土）



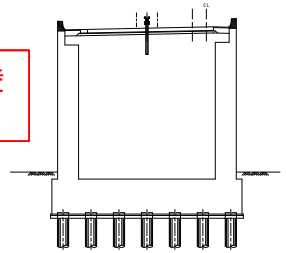
変更計画

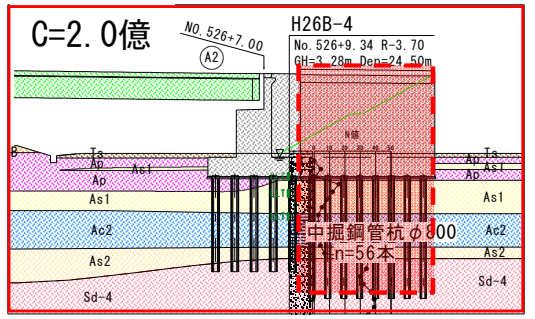
液状化対策の構造の比較

	工事費
軽量盛土（EPS）＋補強土壁＋地盤改良	2.2億円
コンクリート擁壁＋鋼管杭	2.0億円
差　額	0.2億円

コンクリート擁壁＋鋼管杭

U型擁壁
断面図





4. 事業計画の変更内容　②道路排水構造の変更（1／2）

設計条件の変更

経　緯

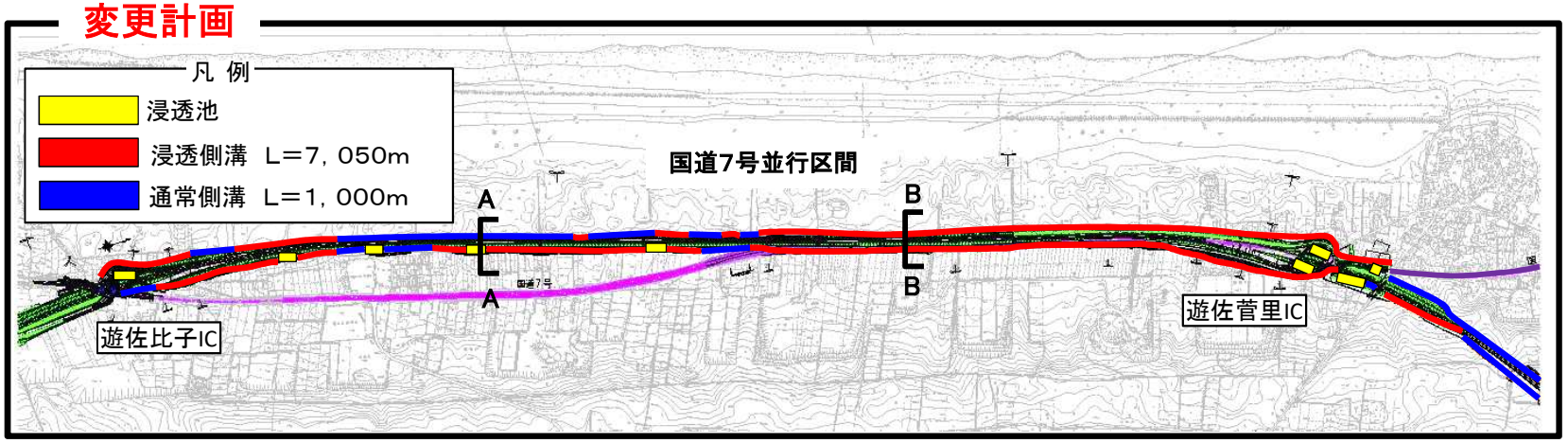
・国道7号に近接する区間の道路排水は、流末処理として浸透池を数箇所設置することで計画。（降雨強度3年確率　道路土工要綱より）

・近年のゲリラ豪雨等の影響により、並行する国道7号において冠水が確認されたことから、R2に日沿道の流末処理について、降雨強度を50年確率（防災調節池等技術基準）で再検討した結果、浸透池の配置、構造の変更及び、通常側溝から浸透側溝への変更を実施。

当初計画



変更計画





▲国道７号の冠水状況
（Ｈ３０．８．５）



▲浸透池設置イメージ



▲浸透側溝

4. 事業計画の変更内容　②道路排水構造の変更（2／2）

設計条件の変更

①道路排水構造の変更（＋6．0億円）

○当初計画 ：1．0億円

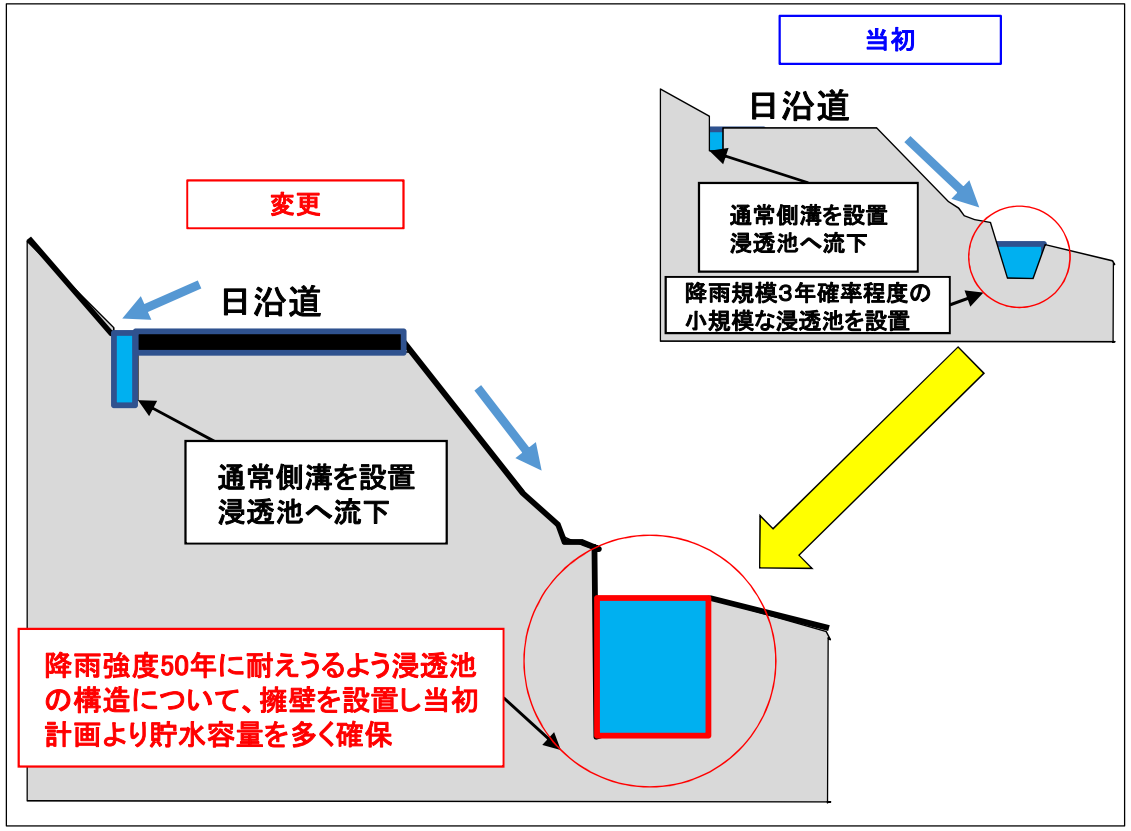
・当初は流末排水処理として「浸透池」のみを計画。

○変更計画 ：7．0億円

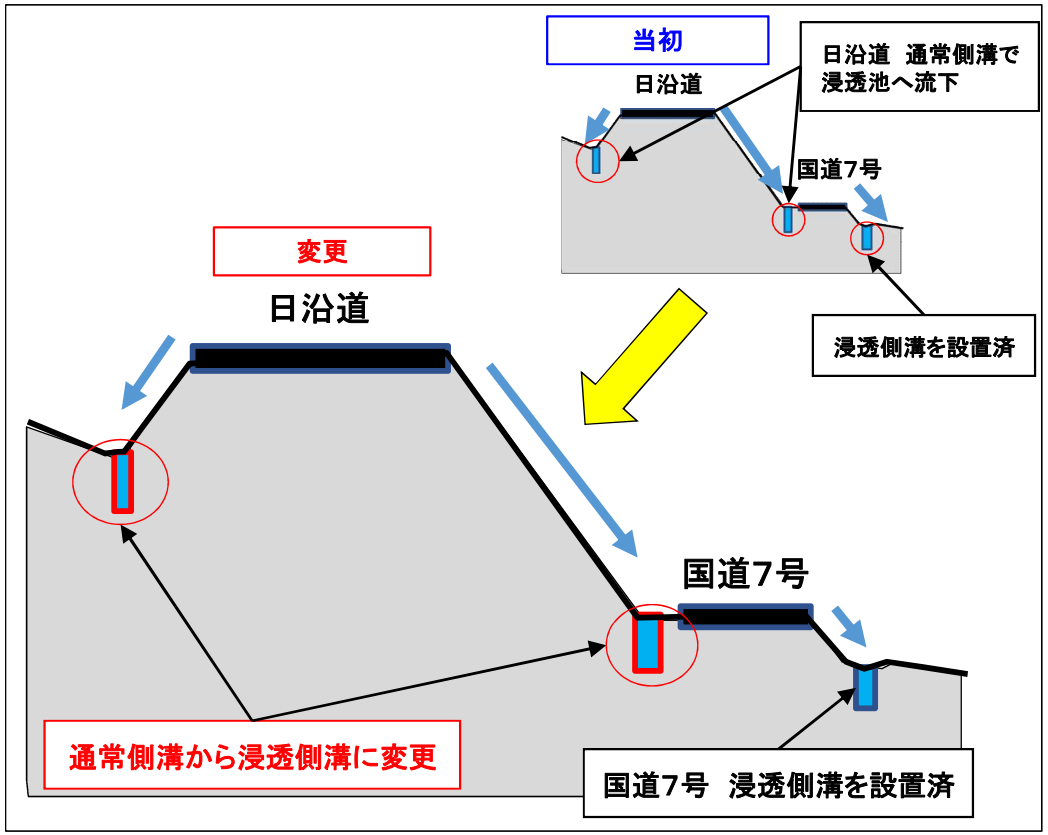
・近年の豪雨による並行する国道7号の冠水状況を踏まえ、排水処理計画の見直しを実施し「浸透池」の貯水容量を多く確保できるように修正するとともに「浸透側溝」を組み合わせた排水処理へ見直し。

	当初計画	変更計画	変動
浸透池設置	0．6億円	3．0億円	＋2．4億円
通常側溝設置	0．4億円	0．1億円	－0．3億円
浸透側溝設置	0億円	3．9億円	＋3．9億円
所要額（合計）	1．0億円	7．0億円	＋6．0億円

日沿道流末処理のための浸透池　A-A断面



国道7号並行区間の浸透側溝　B-B断面



4. 事業計画の変更内容　③関係機関との調整による変更

現場条件の変更

①関係機関との調整による変更（＋6．0億円）

○当初計画時：0．7億円

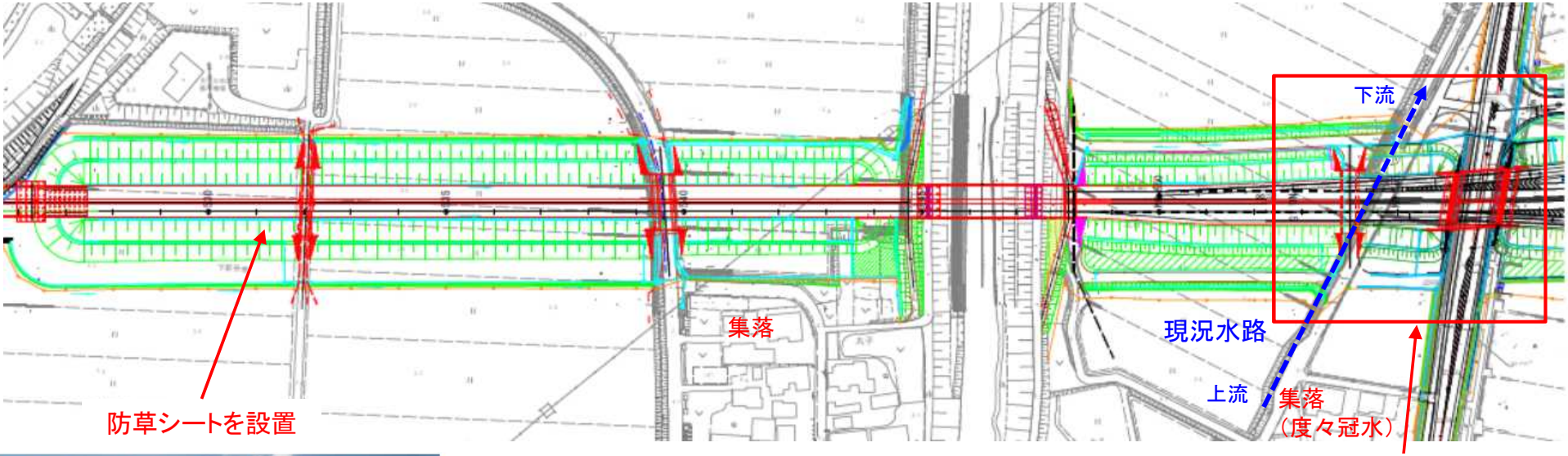
○計画見直し：6．7億円

工事着手にあたり、R3.5～6に関係機関と調整を踏まえた変更

・稲作の防虫対策としての法面処理として防草シートを設置。

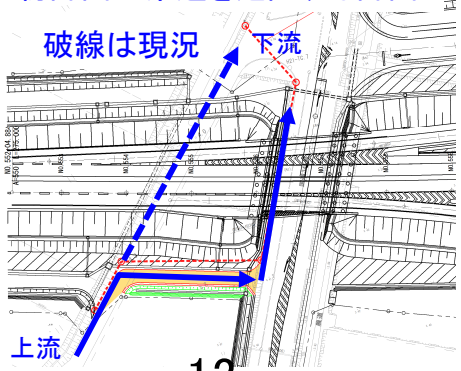
・横断水路構造の見直し（函渠を設置）。

	当初計画	変更計画	変動
防草シート設置	0．6億円	4．1億円	＋3．5億円
函渠設置	0．1億円	2．6億円	＋2．5億円
所要額（合計）	0．7億円	6．7億円	＋6．0億円

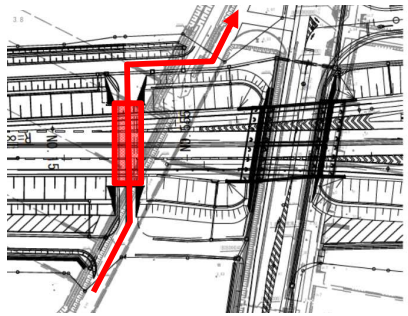




当初計画　県道を迂回する計画



変更計画　函渠を設置



流量の多い水路で、度々上流側であふれているため、極力水路経路を変更せず、スムーズに流下できるよう横断水路函渠を設置

5. コスト縮減への取組事例（機能補償のボックスカルバート集約）

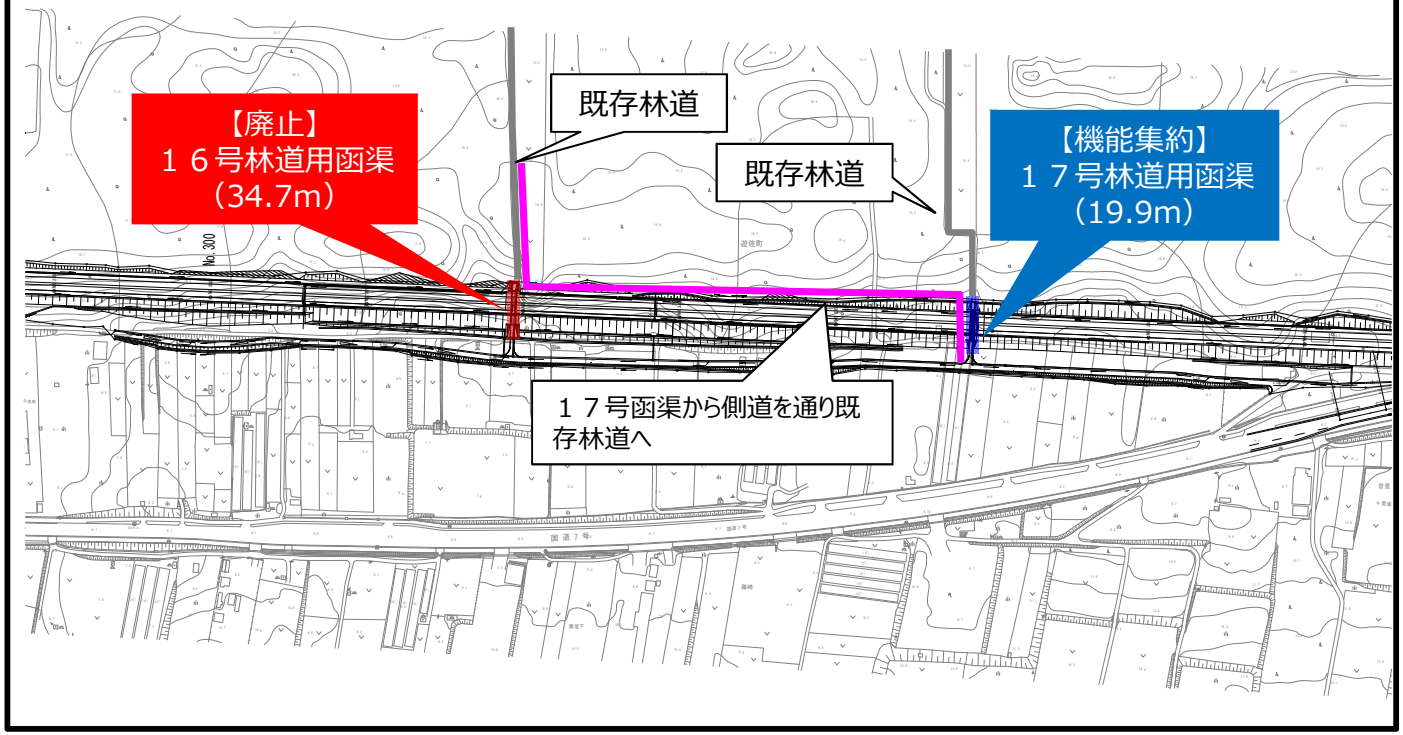
■機能補償のボックスカルバート集約（－0．8億円）

○当初計画：1．3億円
・当初は、交差する林道について、交差する箇所毎に機能補償の函渠を設けることで計画

○変更計画：0．5億円
・関係機関との調整により１箇所の林道函渠に機能を集約

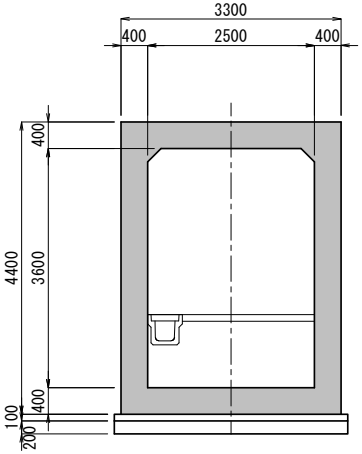
	当初計画	変更計画	変動
１６号函渠	0.8億円 （34.7m）	－ 【廃止】	－0.8億円
１７号函渠	0.5億円 （19.9m）	0.5億円 （19.9m）	0億円
所要額	1.3億円	0.5億円	－0.8億円

平面図

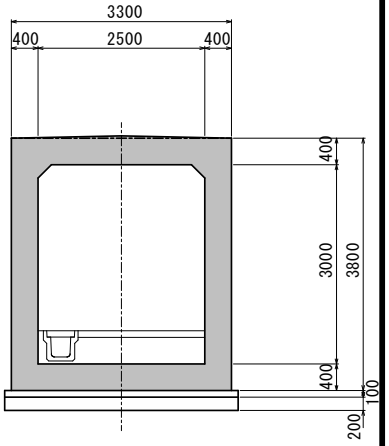


▼当初計画
既存林道２箇所に対し、それぞれ函渠による機能補償を計画
▼変更計画
近接している１７号函渠から側道を通るルートで横断箇所を集約することを了解いただき、１６号函渠を廃止

16号函渠



17号函渠



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）

○算出条件・費用便益分析の前回比較

※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場合がある。

			前回	今回	変化	変 更 概 要
基準年度（評価年度）			R2	R3	あり	・社会情勢の変化（事業費増）による
事業期間			H21～R8	H21～R8	－	
費用便益分析マニュアル			H30.2	H30.2	－	
計画交通量推計年度			R12		－	
計画交通量推計OD（フレーム）			H22OD	H22OD	－	
計画交通量（台／日）			10,200	10,300	＋100	・NW条件の変化：戸沢立川道路　R3新規事業化
事業費　億円			935（※）	987	+52	・6%増。事業計画の変更内容のとおり ※事業化時：酒田みなと～遊佐310億円、遊佐象潟道路520億円 R2再評価時：酒田みなと～遊佐50億円増、遊佐象潟道路55億円増
費用便益　億円	全体	総便益B（現在価値）	1,117	1,181	64	
		総費用C（現在価値）	992	1,096	104	
		費用便益比（B／C）	1.1	1.1	－	
	残事業	総便益B（現在価値）	946	1,000	54	・残事業費の減に伴うB/Cの増加
		総費用C（現在価値）	485	455	−30	
		費用便益比（B／C）	1.9	2.2	0.3	

○今回の費用便益分析

全　体（億円）	便益　B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		896	236	49	1,181
	費用　C	事業費		維持修繕費	総費用
		942		154	1,096
	B／C				1.1
残事業（億円）	便益　B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		760	195	45	1,000
	費用　C	事業費		維持修繕費	総費用
		334		121	455
	B／C				2.2

○今回の感度分析

【全　体】

交　通　量：	（−10%～+10%）	0.9 ～ 1.3
事　業　費：	（−10%～+10%）	1.1 ～ 1.1
事業期間：	（−1年～+1年）	1.1 ～ 1.04

【残事業】

交　通　量：	（−10%～+10%）	1.8 ～ 2.7
事　業　費：	（−10%～+10%）	2.4 ～ 2.0
事業期間：	（−1年～+1年）	2.3 ～ 2.1

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・交流の促進等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2.2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　R3.3末時点での進捗率は酒田みなと～遊佐 82%、遊佐象潟道路 31%。

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
・遊佐比子IC～遊佐鳥海ICが令和５年度に開通予定。
○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、遊佐鳥海IC～（仮）小砂川ICが令和８年度に開通予定。

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・ボックスカルバートの集約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

【酒田みなと～遊佐】
○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は、並行する国道７号とダブルネットワークを形成しながら、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の確保により、国土強靭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、観光客数の増加や災害時におけるダブルネットワーク機能の発揮など、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」、さらには本年７月策定の「新広域道路交通計画」において“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ます。
　このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靭化に向けた５か年加速化対策」などに基づく、通常予算とは別枠の予算・財源を安定的・計画的に確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和５年度までに確実に開通していただくようお願いします。
【遊佐象潟道路】
○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　一般国道7号「遊佐象潟道路」は、日本海沿岸東北自動車道を構成し、並行する国道７号とダブルネットワークを形成しながら、災害時のリダンダンシーの確保により、国土強靭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。
　本区間の整備により、観光客数の増加や災害時におけるダブルネットワーク機能の発揮など、多くの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」、さらには本年７月策定の「新広域道路交通計画」において“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ます。このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靭化に向けた５か年加速化対策」などに基づく、通常予算とは別枠の予算・財源を安定的・計画的に確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和８年度までに確実に開通していただくようお願いします。
○秋田県知事の意見
　国の対応方針（原案）（案）については、異議ありません。
　一般国道７号遊佐町～にかほ市間は、災害時等の通行止めの際に広域迂回を強いられる区間であり、代替路線の確保が課題となっております。
　当該事業は、現道の一般国道７号とほぼ平行する日本海沿岸東北自動車道の一部を整備するものであり、現道に対する代替路線の確保が可能となるほか、整備後のアクセス向上による県内の航空機関連産業の競争力強化や、秋田港・酒田港・新潟港の物流効率の向上と連携強化、「鳥海山・飛島ジオパーク」などの観光の活性化および高次医療機関への搬送時間短縮といった効果が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。

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を構成する事業
- 道路交通環境を改善
- 地域間交流とリダンダンシーを確保
- 産業支援及び物流機能強化
- 地場産品の流通を支援

○計画概要

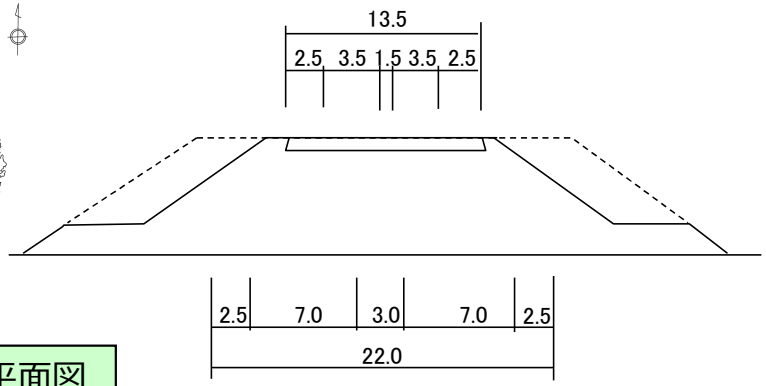
起終点　：自：山形県酒田市藤塚（さかたしふじづか）
　　至：山形県飽海郡遊佐町北目（あくみぐんゆざまちきため）

延長(開通済)：１２．０ｋｍ（５．５km）
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

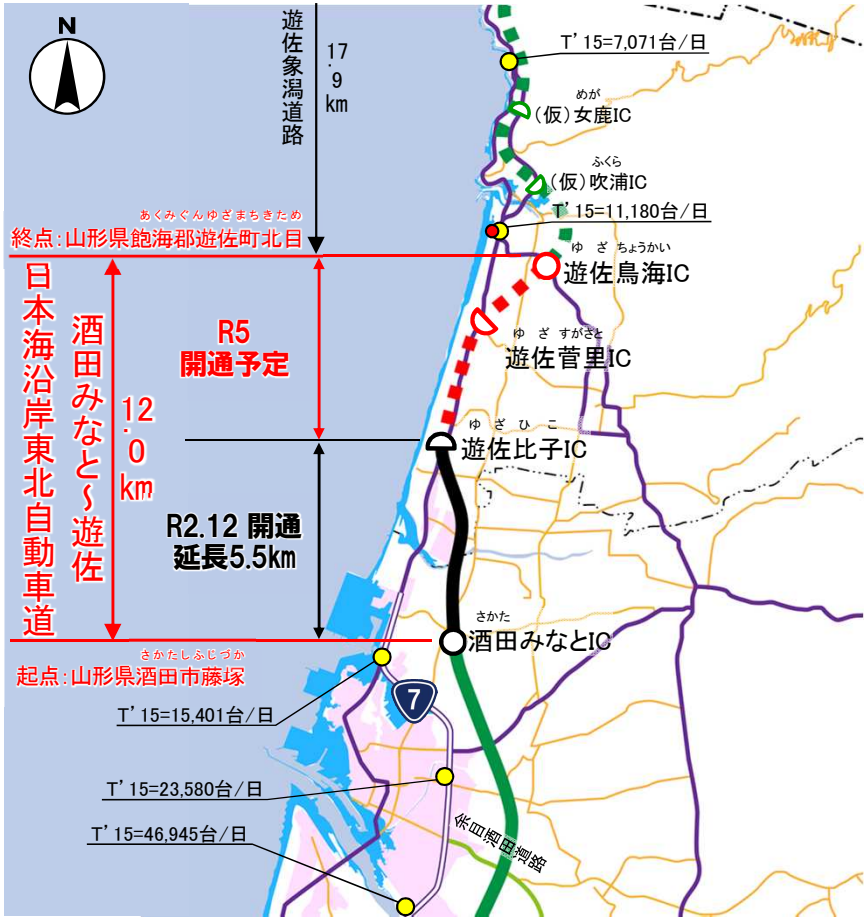
位置図

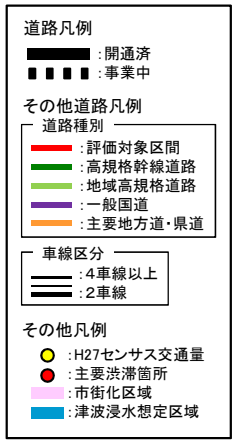


標準横断図



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）	R2再評価時（うち用地補償費）
完成	412億円（37億円）	294億円（28億円）	82%（75%）	360億円（37億円）

※進捗率は令和3年3月末時点

12－②. 一般国道7号　遊佐象潟道路

○事業目的

・日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路事業
・道路交通環境を改善
・地域間交流とリダンダンシーを確保
・産業支援及び物流機能強化
・地場産品の流通を支援

○計画概要

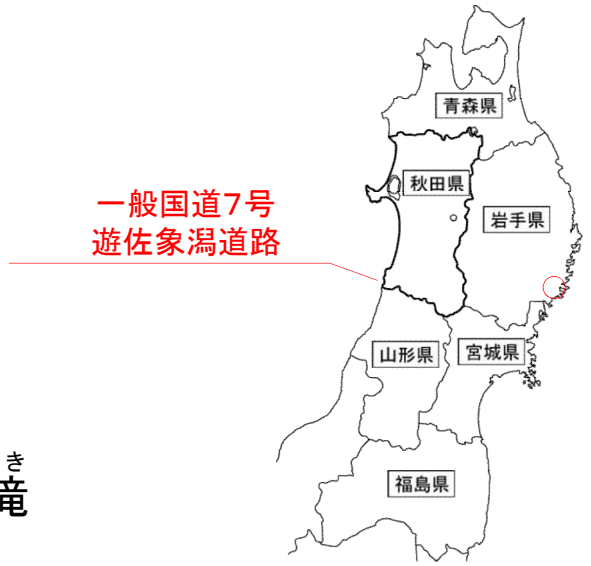
起終点　　：自：山形県飽海郡遊佐町北目
　　至：秋田県にかほ市象潟町小滝

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

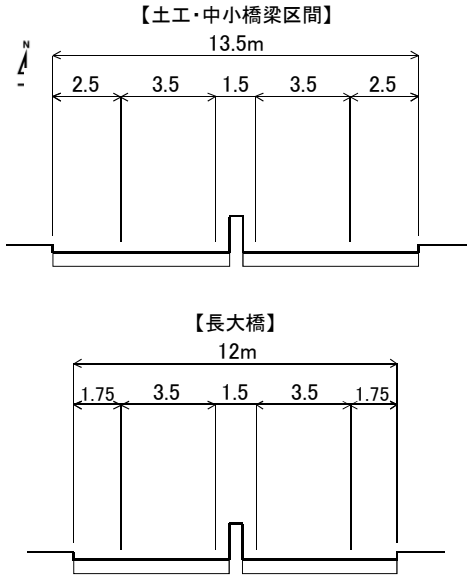
	全体事業費 （うち用地補償費）	執行済み額 （うち用地補償費）	全体進捗率 （用地進捗率）	R2再評価時 （うち用地補償費）
完成	575億円 （33億円）	181億円 （19億円）	31% （57%）	575億円 （33億円）

※進捗率は令和3年3月末時点

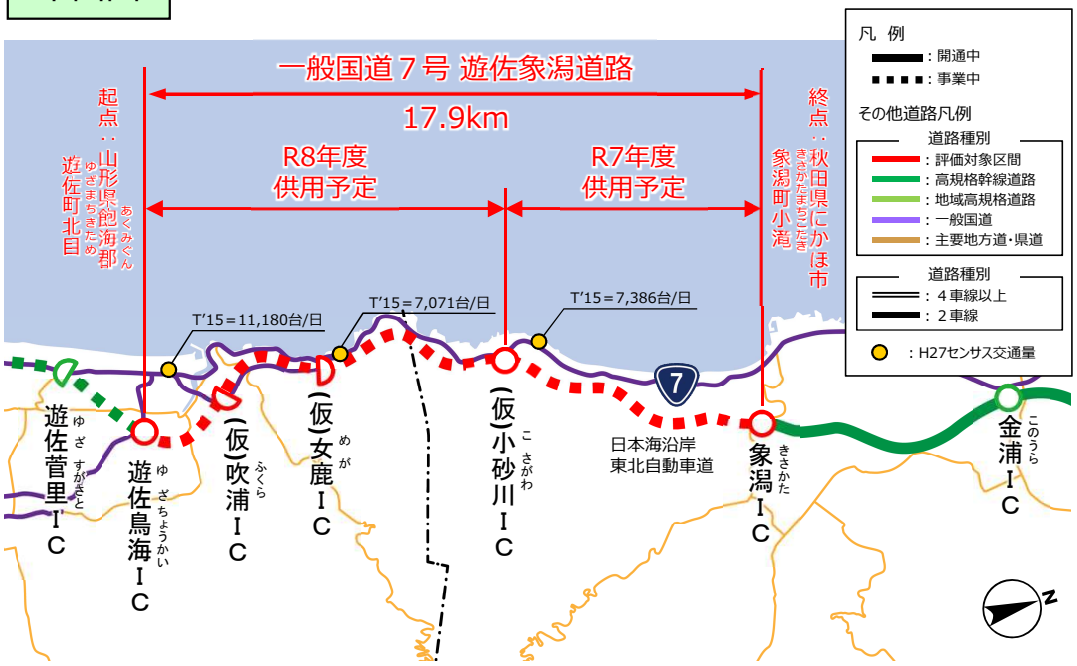
位置図



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）



はっとりこうや
①服部興野地区



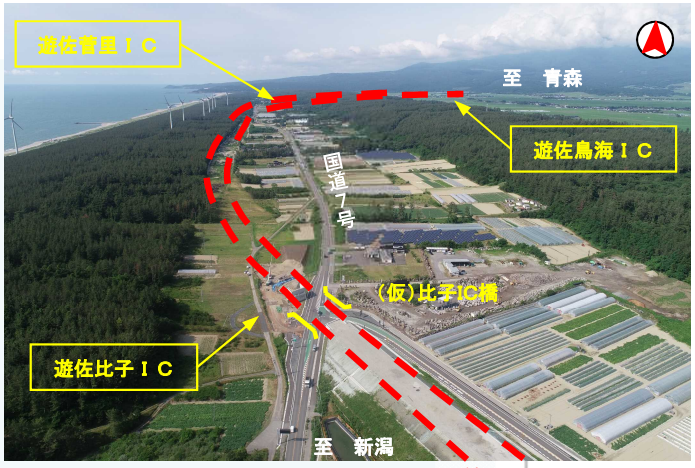
すがさと
②菅里地区

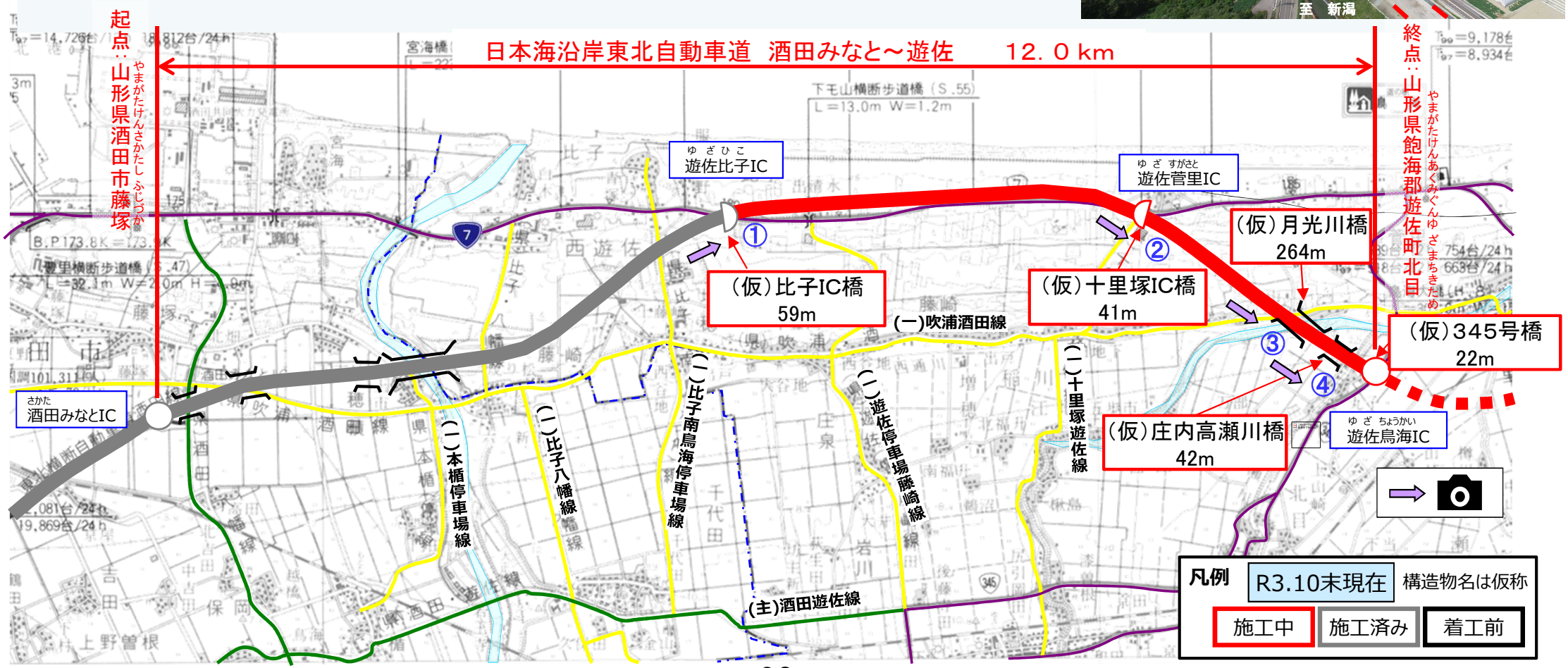


がっこうがわ
③（仮）月光川橋



きため
④北目地区





13－②. 事業の進捗状況　一般国道7号　遊佐象潟道路







