資 料 3−1

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）

・一般国道7号　遊佐象潟（ゆざきさかた）道路

令和6年12月23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高規格道路。
・日本海沿岸東北自動車道(酒田～由利本荘)は、通行止め時の信頼性確保、地域産業支援・物流支援、医療支援の効果が期待。

○計画概要

起終点　　:山形県酒田市藤塚～秋田県由利本荘市岩城内道川
延長(開通済):約78km（59.8km）　幅員:12.0～13.5m
※酒田みなとIC～遊佐鳥海IC間は完成4車時22.0m、
象潟IC～岩城IC間は完成4車時23.5m
道路規格　:第1種第2級/第1種第3級
設計速度　:80km/h～100km/h
計画交通量　:11,900台/日

事業化　：平成12年度(仁賀保本荘道路)
平成15年度(本荘～岩城)※新直轄事業着手
平成17年度(象潟仁賀保道路)
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12年度(本荘～岩城)
平成13年度(仁賀保本荘道路)
平成18年度(象潟仁賀保道路)
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12年度(本荘～岩城)
平成14年度(仁賀保本荘道路)
平成19年度(象潟仁賀保道路)
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



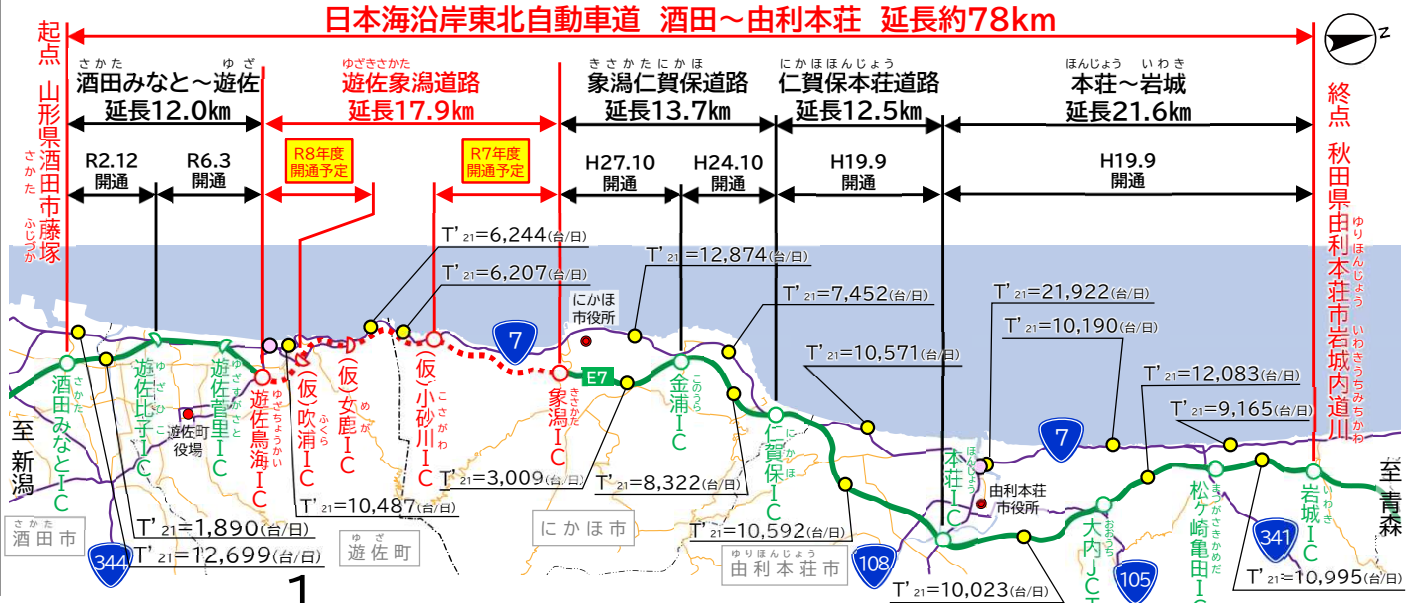
凡例
：開通済
：事業中

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
：R3センサス交通量
：主要渋滞箇所

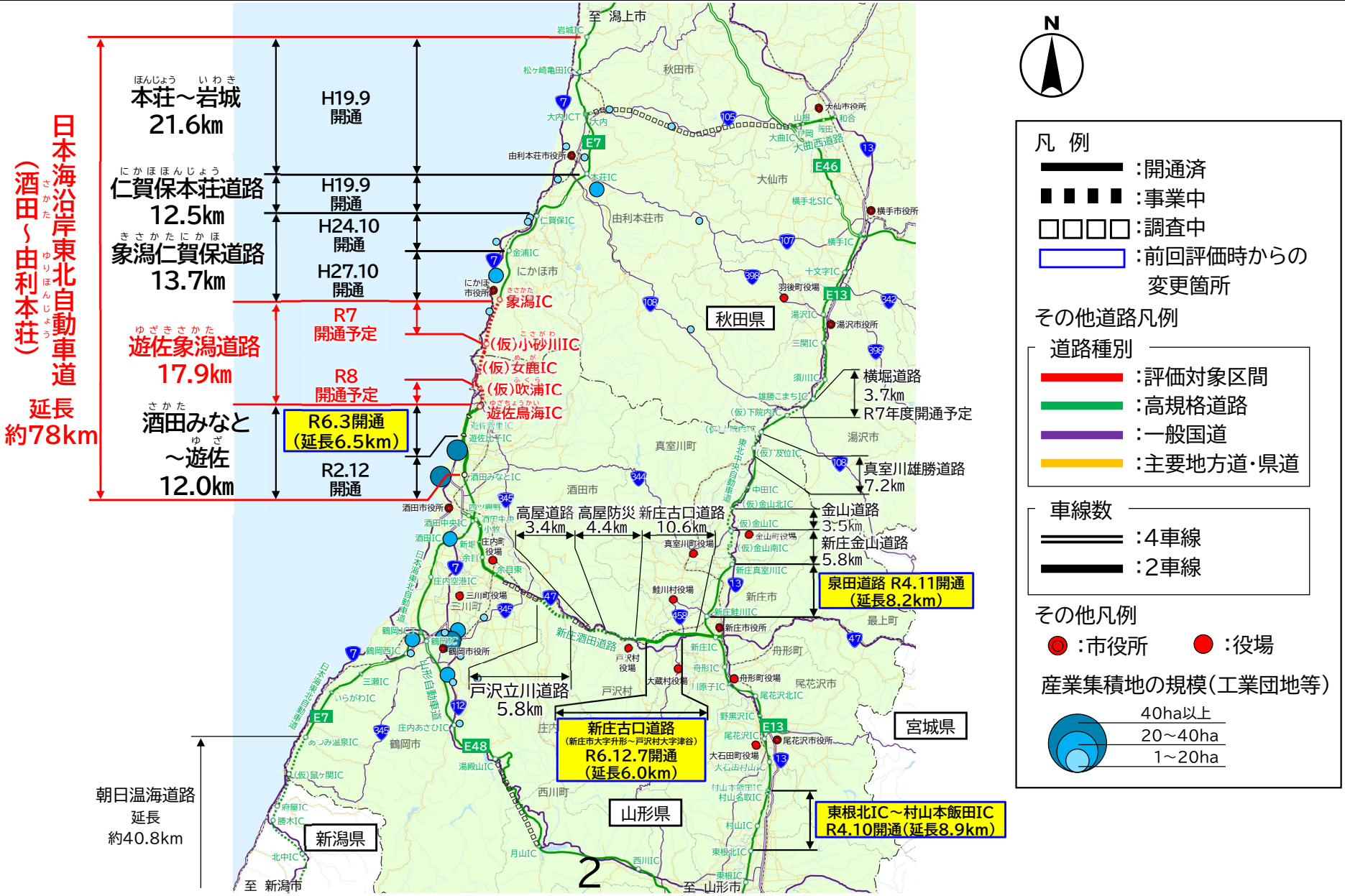
日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘　全体位置図



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

- ◆ 令和4年10月に東北中央自動車道(東根北IC～村山本飯田IC)、令和4年11月に泉田道路が開通。
- ◆ 令和6年3月に日本海沿岸東北自動車道(遊佐比子IC～遊佐鳥海IC)が開通。
- ◆ 令和6年12月7日に国道47号 新庄古口道路(新庄市大字升形～戸沢村大字津谷)が開通。



凡 例

- :開通済
- :事業中
- :調査中
- :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

産業集積地の規模(工業団地等)

- 40ha以上
- 20～40ha
- 1～20ha

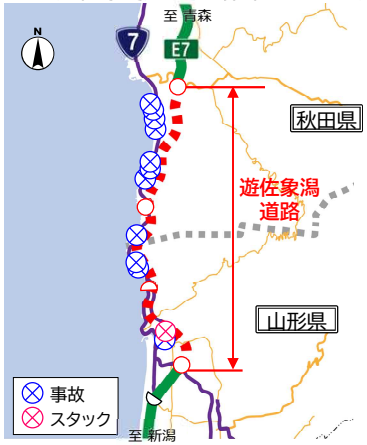
3. 事業の必要性

関連SDGs

遊佐象潟道路整備の必要性
⇒通行止め時の信頼性の確保（現道通行止め時の迂回時間は約2.3倍、遊佐象潟道路整備により迂回リスクが解消）
⇒地域産業支援・雇用拡大支援（遊佐象潟道路により通勤エリアが広がり、地域産業・雇用拡大を支援）
⇒救急医療支援（走行性の向上により患者への負担を軽減）

通行止め時の信頼性の確保

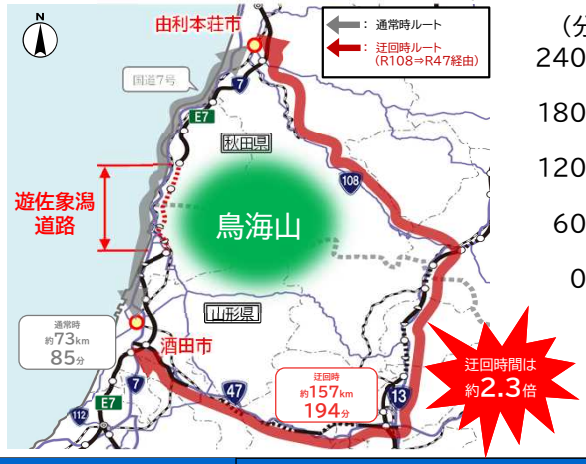
▼遊佐象潟道路並行区間における通行止め実績（H26年度～R5年度）



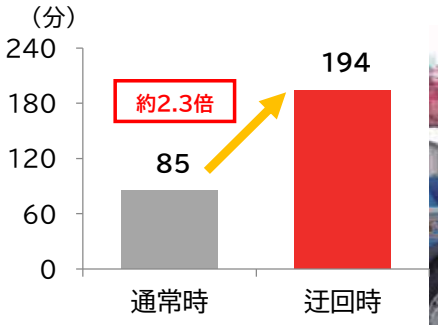
No.	年月日	通行止時間	原因
1	H26.8.8	2:00	事故
2	H26.8.9	1:52	事故
3	H28.2.24	0:21	スタック
4	H28.4.28	1:57	事故
5	H28.10.11	2:32	事故
6	H29.3.15	0:30	事故
7	H29.4.6	1:57	事故
8	H29.6.12	1:46	事故
9	H30.1.3	2:00	事故
10	H30.1.26	3:41	事故
11	R4.2.7	5:30	事故
12	R4.3.25	3:41	事故

資料：秋田河川国道事務所、酒田河川国道事務所
※不明はにかほ市象潟町関地内で発生した事象
※全面通行止めのみを記載

▼広域迂回ルート例（由利本荘市～酒田市）



▼所要時間の比較



出典：R3年全国道路・街路交通情勢調査
（昼間12時間旅行速度から算出）
通常時：国道7号・日沿道開通済み区間経由
迂回時：国道7号全面通行止め時の迂回ルート
（R108⇒R47経由）

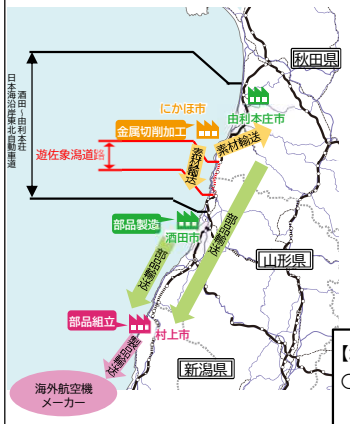
▼国道7号事故発生状況
（にかほ市象潟町）



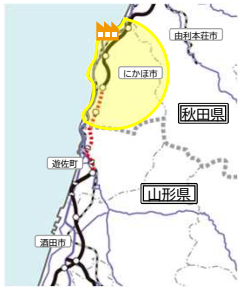
⇒遊佐象潟道路整備
により迂回リスクが解消

地域産業支援・雇用拡大支援

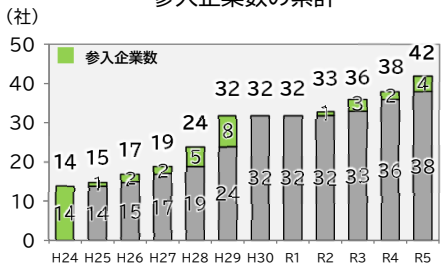
▼航空機内装品製造の流れ



▼地元航空産業企業の
通勤エリアイメージ



▼秋田県の航空機産業の
参入企業数の累計



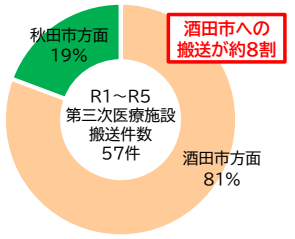
出典：秋田県資料

【地元航空産業企業の声】
○雇用拡大のため、従業員募集を行いたいが、通勤エリアが限定されるため、募集するのが難しい。
※R6ヒアリング結果より

救急医療支援

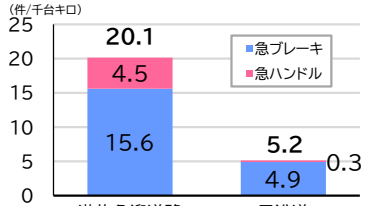


▼にかほ市象潟地区からの
三次救急医療施設への搬送状況



出典：にかほ市消防本部資料

▼遊佐象潟道路並行区間と
日沿道の急挙動発生頻度



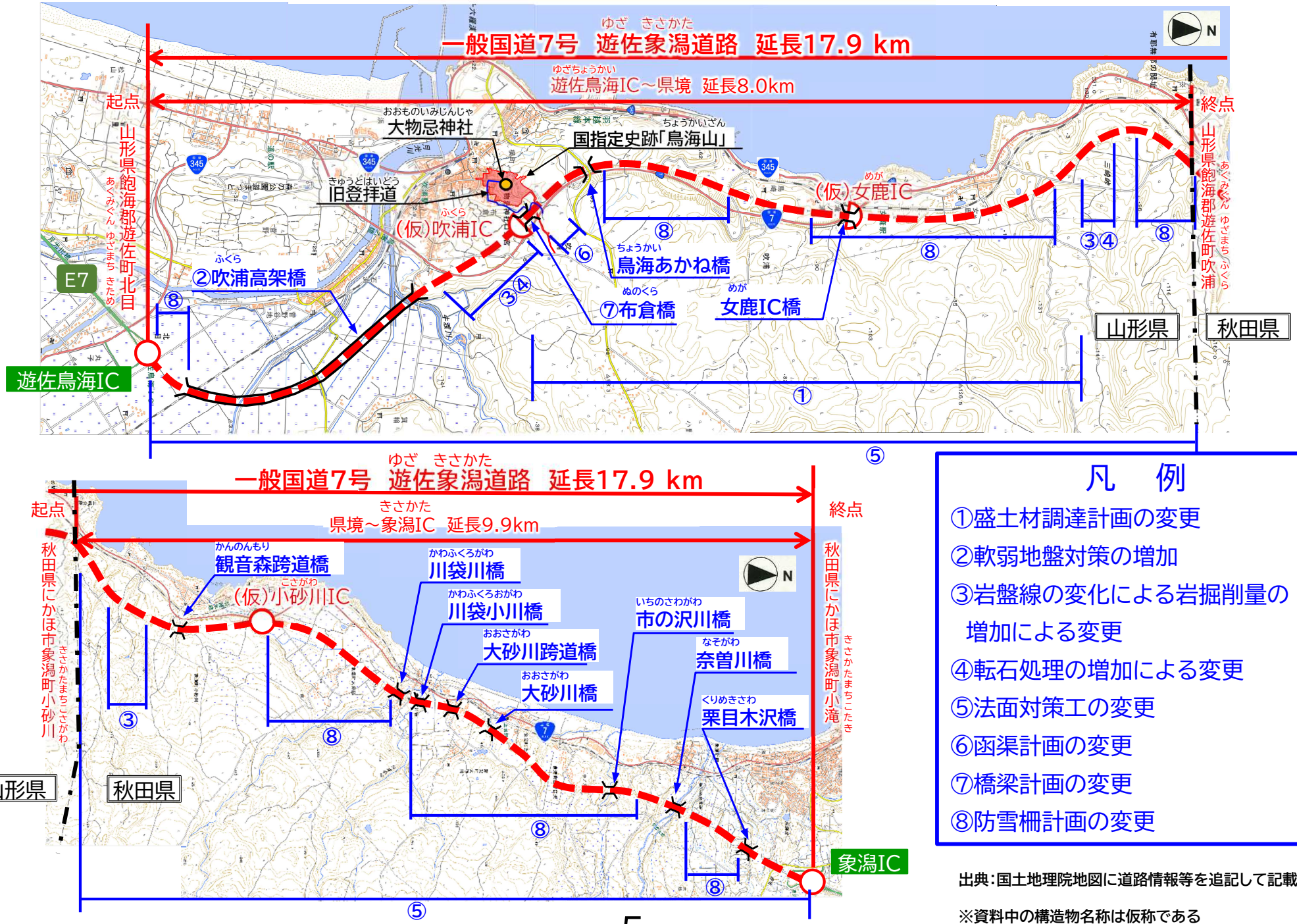
出典：ETC2.0プローブデータ（R4.9-11）
0.25G以上を対象に集計

【救急活動従事者の声 】
○山形県との往来は国道7号しかない状態のため、大規模災害発生時に国道7号が寸断された場合、全国から応援に来る消防隊が進出できないことが想定される。
○線形不良箇所での急挙動や急ブレーキ、信号交差点での減速により、傷病者への負担が懸念されています。
※R5ヒアリング結果より

4. 事業計画の変更内容

増額要因	項目	増減		合計
		（山形県側）	（秋田県側）	
地質・土質条件	①盛土材調達計画の変更	＋35億円		＋35億円
	②軟弱地盤対策の増加	＋27億円		＋27億円
	③岩盤線の変化による岩掘削量の増加による変更	＋72億円	＋18億円	＋90億円
	④転石処理の増加による変更	＋12億円		＋12億円
	⑤法面対策工の変更	＋9億円	＋12億円	＋21億円
関連計画の変更	⑥函渠計画の変更	＋5億円		＋5億円
設計熟度	⑦橋梁計画の変更	＋10億円		＋10億円
	⑧防雪柵計画の変更	＋8億円	＋20億円	＋28億円
単価・税率の変更	⑨物価等上昇による増	＋32億円	＋23億円	＋55億円
	総額　計	＋210億円	＋73億円	＋283億円

4. 事業計画の変更内容



凡　例

①盛土材調達計画の変更
②軟弱地盤対策の増加
③岩盤線の変化による岩掘削量の増加による変更
④転石処理の増加による変更
⑤法面対策工の変更
⑥函渠計画の変更
⑦橋梁計画の変更
⑧防雪柵計画の変更

出典：国土地理院地図に道路情報等を追記して記載

※資料中の構造物名称は仮称である

4. 事業計画の変更内容　①盛土材調達計画の変更

地質・土質条件

経　緯

○山形県側の遊佐象潟道路は、切土量約68万㎥に対し盛土量約115万㎥と多く、盛土材が不足する状況。
○不足する盛土材のうち、約43万m3については、当初直轄河川事業が運搬する河道掘削土を調達することで想定していた。
○その後、遊佐象潟道路よりも運搬距離が短くなる箇所の道の駅造成や工業団地造成などで河道掘削土の流用需要が生まれ、河川事業計画が変更されたため、発生土を受け入れることが困難となり購入土に見直すもの。

①盛土材調達計画の変更　：（＋35億円）

□当初計画時　：　2億円
・購入が必要な路床土（4万㎥）分のみ計上。

□今　　回　：　37億円
・河道掘削土の利用を予定していた不足土（43万㎥）は、購入土に変更。

	当初計画時	今回	変動
盛土工	2億円	37億円	＋35億円
〔所要額〕	2億円	37億円	＋35億円

※盛土施工費を含まない

▼最上川河道掘削土の受け入れ状況





出典：国土地理院地図に道路情報等を追記して記載

【当初計画】
○流用土（路体）
　最上川河道掘削土　43万m3
　自工区掘削土　68万m3
○購入土（路床）　4万m3
　計　115万m3

【今回】
○流用土（路体）
　自工区掘削土　68万m3

○購入土（路床＋路体）47万m3
　計　115万m3

4. 事業計画の変更内容　②軟弱地盤対策の増加

地質・土質条件

経　緯

○前回評価時は、既往地質調査結果を基に施工ヤードの軟弱地盤対策を検討し、地盤改良が必要であることから、文献をもとに地盤改良材の添加量を設定し地盤改良費用を計上していた。
○現場着手後、室内配合試験を実施し強度発現を確認したところ地盤改良材の添加量が増加したもの。

②軟弱地盤対策の増加　：（＋27億円）

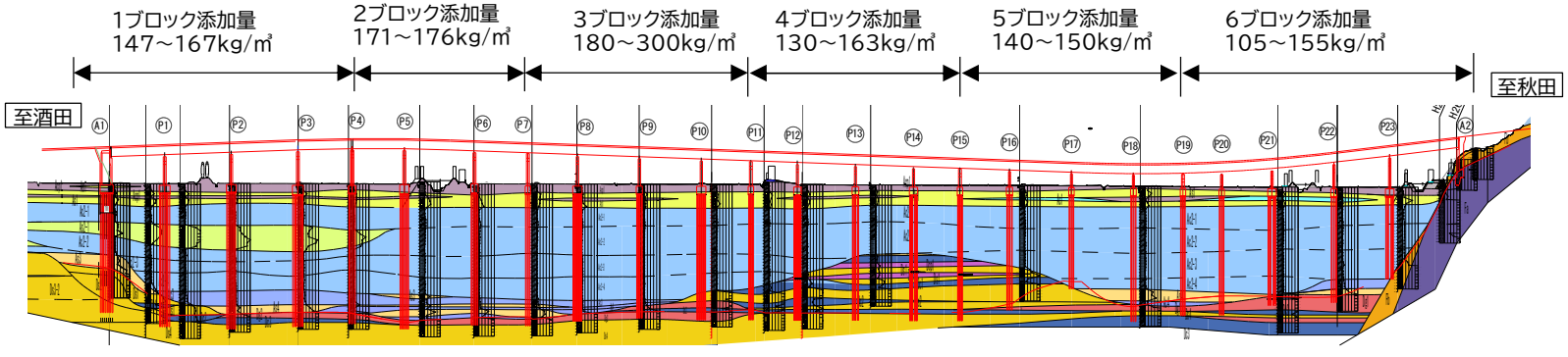
□前回評価時　：　31億円
・連続高架橋に必要な施工ヤードの地盤改良費用として80kg/㎥を計上。

□今　　回　：　58億円
・連続高架橋に必要な施工ヤードの地盤改良費用として最大300kg/㎥を計上。

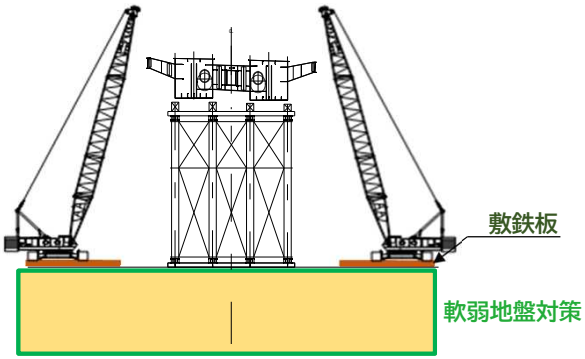
	前回評価時	今回	変動
連続高架橋	31億円	58億円	＋27億円
〔所要額〕	31億円	58億円	＋27億円

連続高架橋　1，741m

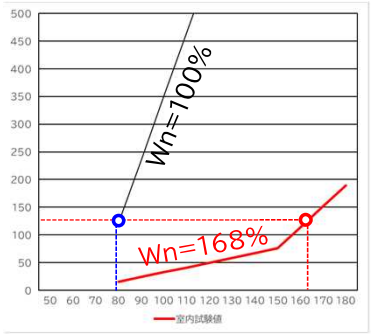
ブロック毎のセメント添加量の状況



▼地盤改良計画



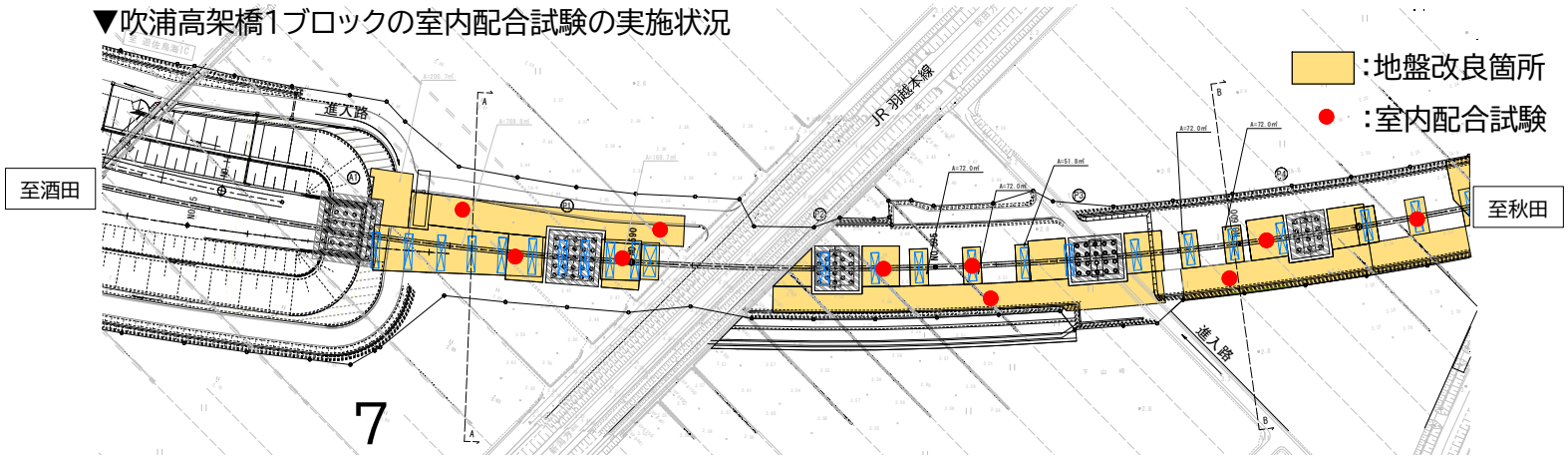
▼文献をもとにセメント配合量を決定



文献をもとにした
必要添加量は80kg／m3

室内試験をもとにした
必要添加量は167kg／m3

▼吹浦高架橋1ブロックの室内配合試験の実施状況



4. 事業計画の変更内容　③岩掘削量の増加による変更(1／5)

地質・土質条件

経　緯

○前回評価時は、事業開始後に実施したボーリング調査結果を基に、土質区分を算出しそれぞれの掘削に必要な事業費を計上していた。
○「中長根地区」、「物見峠地区」、「小砂川地区②」においては、令和4年度以降に掘削工事に着手したところ、前回評価時に推定していた岩盤線よりも浅い位置で岩盤が確認されたため、中硬岩掘削の割合が増加した。

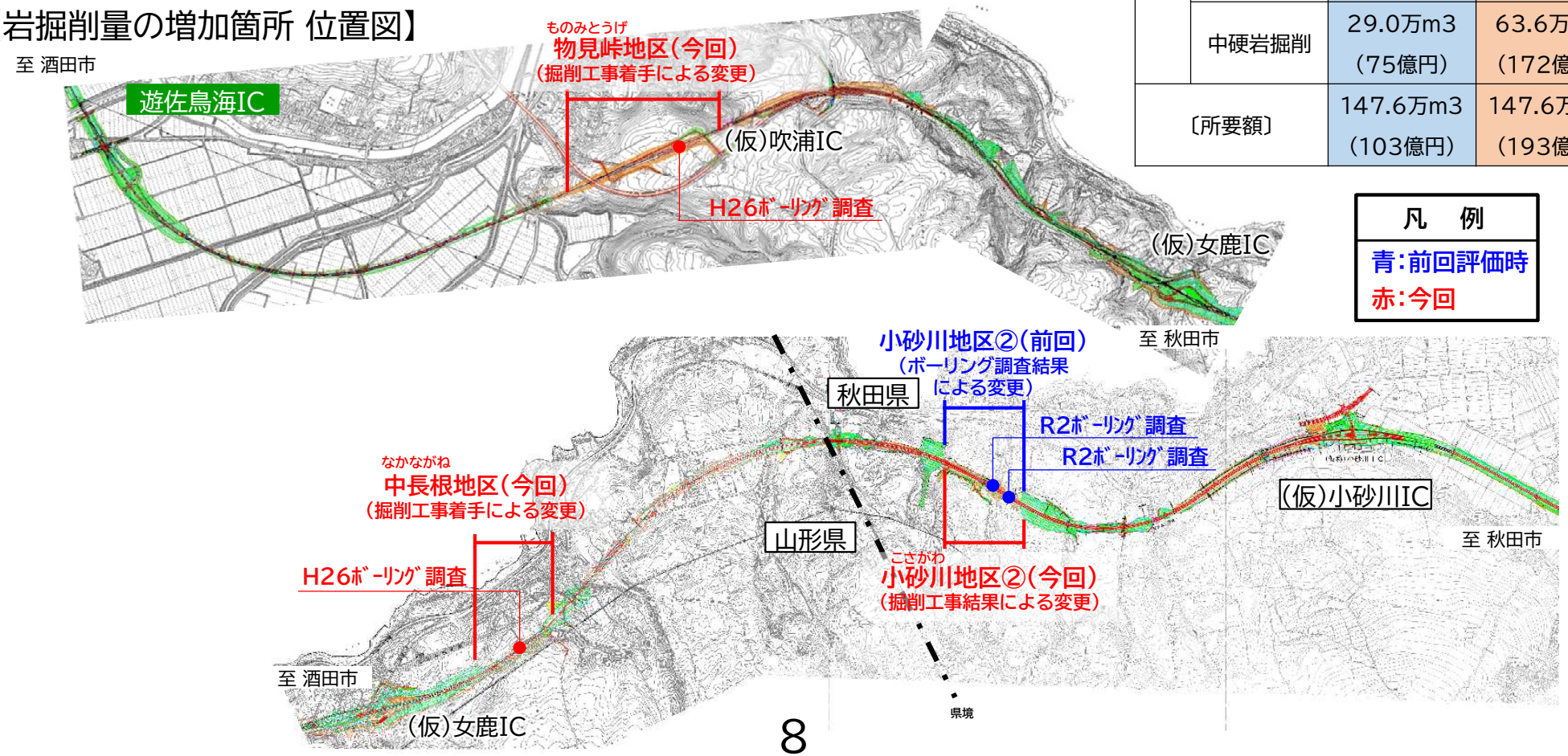
③岩掘削量の増加　：（＋90億円）

□前回評価時　：103億円
・前回評価時は、地質調査結果等を踏まえ、土砂約50%、軟岩30%、中硬岩20%と想定。

□今　　回　：193億円
・掘削工事を進めた結果、土砂34%、軟岩23%、中硬岩43%と判明し岩掘削量が増加。

		前回評価時	今回	変動
掘削	土砂掘削	74.2万m3（13億円）	50.5万m3（9億円）	-4億円
	軟岩掘削	44.4万m3（15億円）	33. 5万m3（12億円）	-3億円
	中硬岩掘削	29.0万m3（75億円）	63.6万m3（172億円）	+97億円
〔所要額〕		147.6万m3（103億円）	147.6万m3（193億円）	+90億円

【岩掘削量の増加箇所 位置図】



4. 事業計画の変更内容　④転石処理の増加による変更(2／5)

地質・土質条件

経　緯

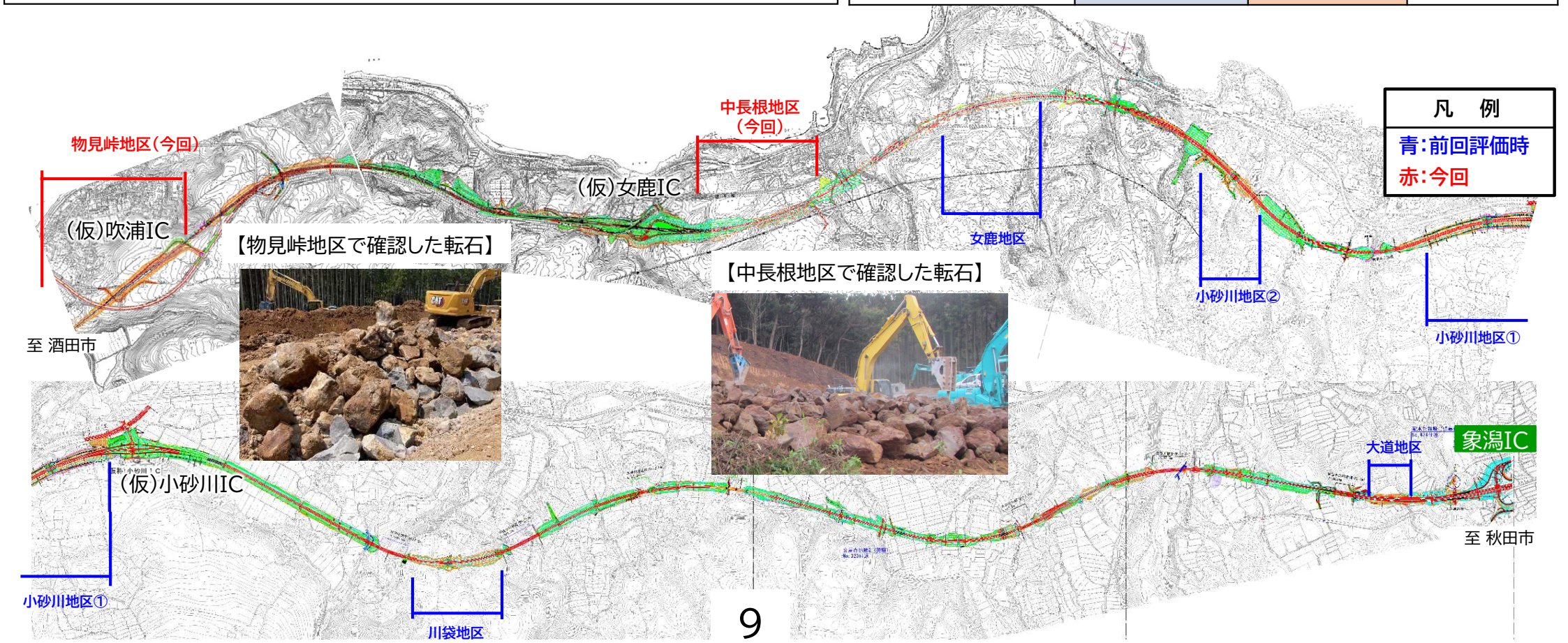
○前回評価時は、令和3年度より掘削を開始した女鹿地区、川袋地区等において転石が発生したため、当初見込んでいなかった転石処理費用を令和3年度末までの38万㎥計上した。
○その後、令和5年度より掘削を開始した物見峠地区、中長根地区においても新たに転石が確認されたため、処理費用が増加した。

④転石処理量の増加　：（＋12億円）

□前回評価時　：　62億円
・地質調査及び施工実績を踏まえ、転石処理費用38万㎥分を計上。

□今　　回　：　74億円
・物見峠地区・中長根地区の切土を進めたところ転石が確認されたため、転石処理費用6万㎥分を追加計上。

	前回評価時	今回	変動
転石処理量の増加	38万㎥ （62億円）	44万㎥ （74億円）	＋12億円
〔所要額〕	62億円	74億円	＋12億円



4. 事業計画の変更内容　③岩掘削量の増加及び④転石処理の増加による変更（3／5）

地質・土質条件

【物見峠地区】

岩質の状況



土砂部では転石が発生

物見峠地区		事業化時点	令和6年度計画	変動
掘削	土砂掘削	19.4万m3（3.2億円）	5.4万m3（0.9億円）	-2.3億円
	軟岩掘削	4.4万m3（1.0億円）	0.5万m3（0.2億円）	-0.8億円
	中硬岩掘削	0.0万m3（0.0億円）	17.9万m3（50.2億円）	+50. 2億円
	合計	23.8万m3（4.2億円）	23.8万m3（51.3億円）	+47.1億円
転石処理量		0.0万m3（0億円）	2.8万m3（5.8億円）	+5.8億円

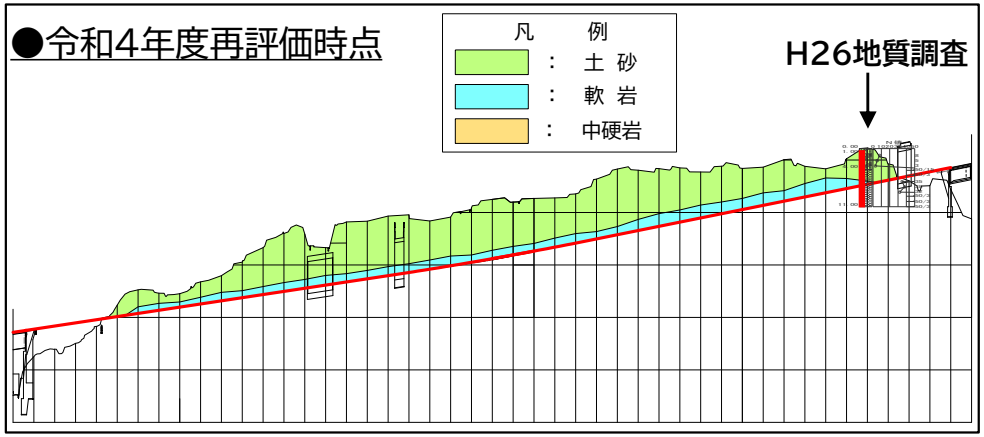
●事業化時点

・平成26年度の地質調査結果に基づき、ほとんどが土砂と想定

●令和2年度、4年度再評価時点

・掘削工事に未着手のため、事業化時から変更無し

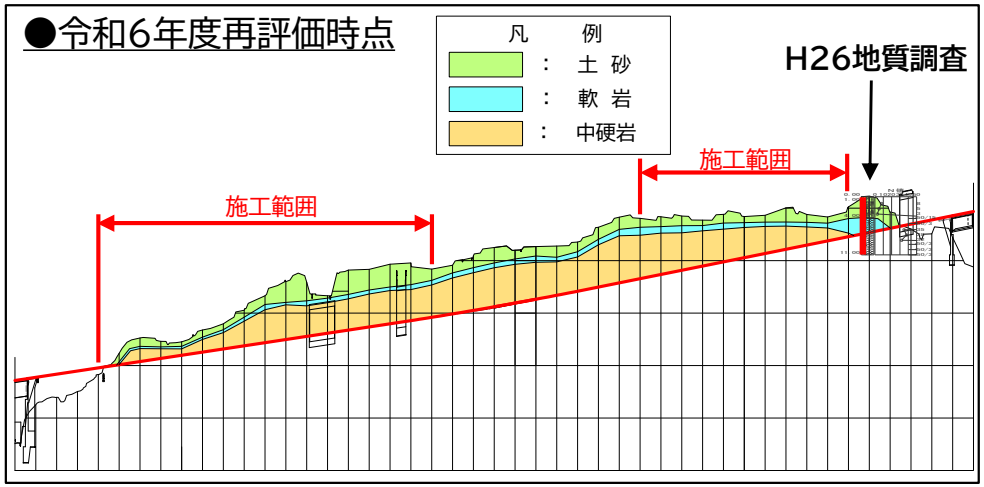
●令和4年度再評価時点



●令和6年度再評価時点

・令和5年度に、掘削工事着手した結果に基づき岩盤線の見直し

・土砂部から転石が出現。



4. 事業計画の変更内容　③岩掘削量の増加及び④転石処理の増加による変更(4／5)

地質･土質条件

【中長根地区】

岩質の状況



土砂部では転石が発生

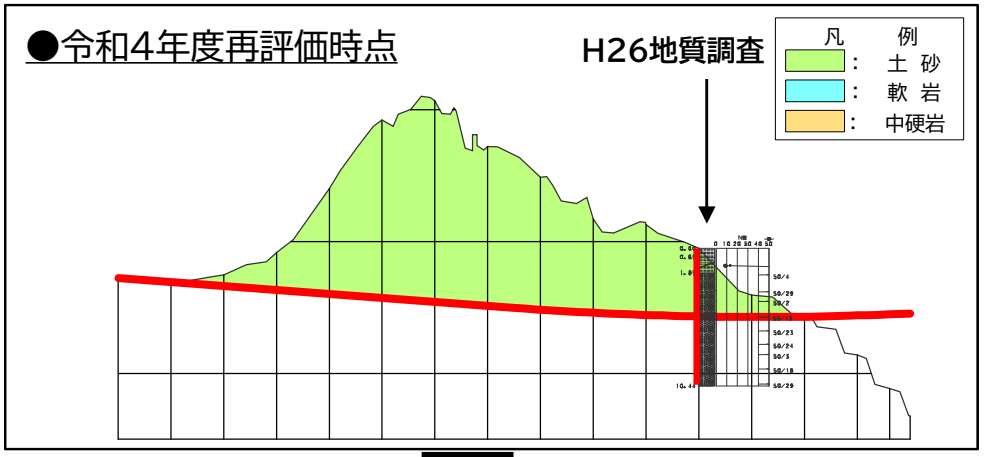
中長根地区		事業化時点	令和6年度計画	変動
掘削	土砂掘削	12.8万m3（2.1億円）	3.1万m3（0.5億円）	-1.6億円
	軟岩掘削	0.0万m3（0.0億円）	0.5万m3（0.2億円）	+0.2億円
	中硬岩掘削	0.0万m3（0.0億円）	9.2万m3（25.8億円）	+25.8億円
	合計	12.8万m3（2.1億円）	同左（26.5億円）	+24.4億円
転石処理量		0.0万m3（0億円）	2.8万m3（5.8億円）	+5.8億円

●事業化時点

・平成26年度の地質調査結果に基づき、ほとんどが土砂と想定

●令和2年度、4年度再評価時点

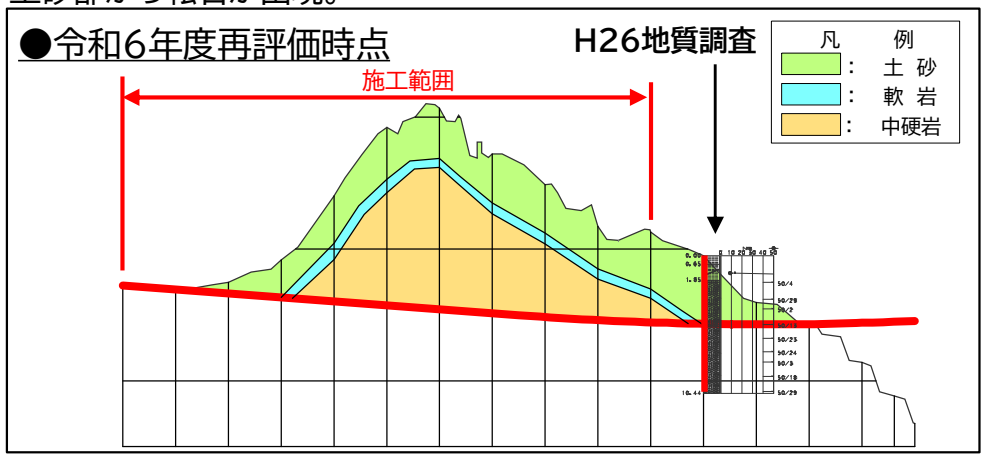
・掘削工事に未着手のため、事業化時から変更無し



●令和6年度再評価時点

・令和5年度に、掘削工事着手した結果に基づき岩盤線の見直し

・土砂部から転石が出現。



4. 事業計画の変更内容　③岩掘削量の増加による変更（5／5）

【小砂川地区②】

岩質の状況



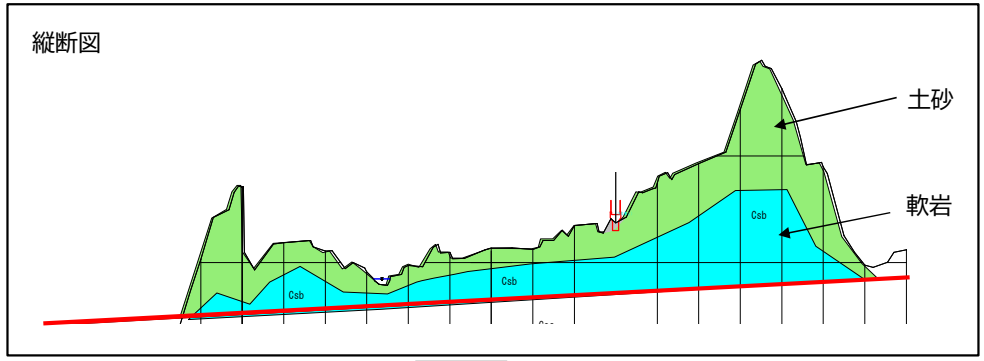
中硬岩 掘削状況



小砂川②地区		令和2年度再評価	令和4年度再評価	令和6年度計画	変動
掘削	土砂掘削	10.8万m3 （1.1億円）	6.0万m3 （1.0億円）	同左 （同左）	0.0億円
掘削	軟岩掘削	8.4万m3 （3.1億円）	9.7万m3 （3.6億円）	2.2万m3 （0.7億円）	−2.9億円
掘削	中硬岩掘削	0.0万m3 （0.0億円）	3.5万m3 （9.3億円）	11.0万m3 （30.5億円）	+21.2億円
掘削	合計	19.2万m3 （4.2億円）	同左 （13.9億円）	同左 （32.2億円）	+18.3億円
転石処理量		0.0万m3 （0億円）	5.75万m3 （9.4億円）	同左 （同左）	0.0億円

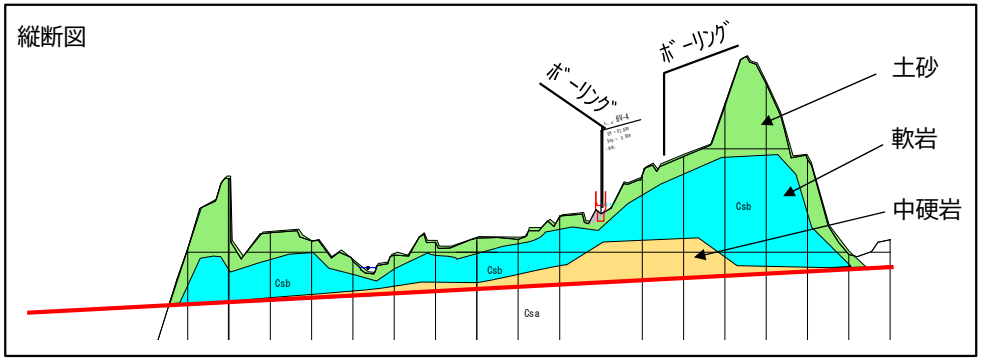
●令和2年度再評価時点

・隣接事業箇所の地質調査より岩盤線を想定



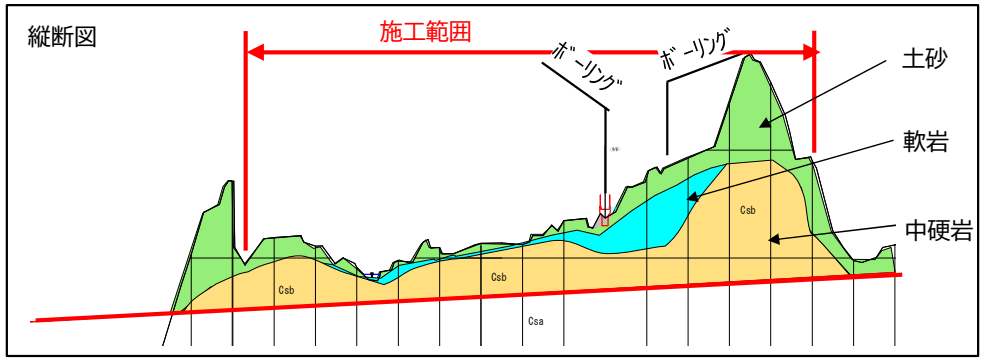
●令和4年度再評価時点

・地質調査の結果、想定していた岩盤線よりも浅い位置で中硬岩を確認。



●令和6年度再評価時点

・掘削工事に着手したところ、前回評価時（令和4年度）で見直した岩盤線よりもさらに浅い位置で軟岩や中硬岩の岩盤を確認。



4. 事業計画の変更内容　⑤法面対策工の変更

設計熟度

経　緯

○当初計画時は、地質調査結果より切土部は植生基材吹付工(3cm)、盛土部は一般的な土質(礫質土)と考え、種子散布工で計画。
○R5年度より法面工の施工に着手したが、切土部では転石処理面が露出したため植生基材吹付工(5cm)、盛土部では、盛土材に占める岩砕の混入率が高くなったため、植生基材吹付工(3cm)へ見直しを行った。

⑦法面対策工の変更　：（＋21億円）

□当初計画時　：　11億円
・切土部は植生基材吹付(3cm)、盛土部は種子散布を計画。

□今　　回　：　32億円
・事前調査結果を踏まえ、切土部は植生基材吹付(5cm)、盛土部は植生基材吹付(3cm)に変更。

		当初計画時	今回	変動
法面工	植生工（盛土部）	種子散布 31万m2 （1.0億円）	種子散布 18万m2 （0.7億円） 植生基材吹付(3cm) 13万m2 （13.5億円）	+13.2億円 未着手 25万m2
	植生工（切土部）	植生基材吹付(3cm) 15万m2 （10.0億円）	植生基材吹付(5cm) 15万m2 （18.0億円）	+8.0億円 未着手 15万m2
〔所要額〕		（11億円）	（32億円）	+21億円

【盛土部:岩砕混入無し】



【盛土部:岩砕混入有り】



【切土部:転石処理面の露出状況】



【切土部　工法比較】

工　法	植生基材吹付（5cm）	植生マット（植生基材封入ﾀｲﾌﾟ）
単　価	6,140円／m2 （採用）	6,850円／m2

【盛土部　工法比較】

工　法	土羽土＋種子散布	植生基材吹付工（3cm）
単　価	10，346円／m2	5，160円／m2 （採用）

4. 事業計画の変更内容　⑥函渠計画の変更

関連計画の変更

経　緯

○当初計画は、国指定史跡「鳥海山（ちょうかいざん）」の一部を通過することから、道路通過部の復元は函渠とし、上部は平場として保存することで関係機関協議により決定していた。

○道路設計にあたり、史跡としての価値が保全されるかどうか把握する必要があることから、山形県及び遊佐町（ゆざまち）の教育委員会が国指定史跡範囲外の「旧登拝道（とはいどう）」の痕跡を調査した結果、史跡「鳥海山」としての価値を構成するものとして評価された。

○これを踏まえ、事業用地が概ね取得できた令和4年度から現地確認を行いながら関係機関協議を実施し、史跡保存内容として函渠上部は旧登拝道を含む現況の山を復元して保全が必要となり、函渠の延長及び構造変更が必要となった。

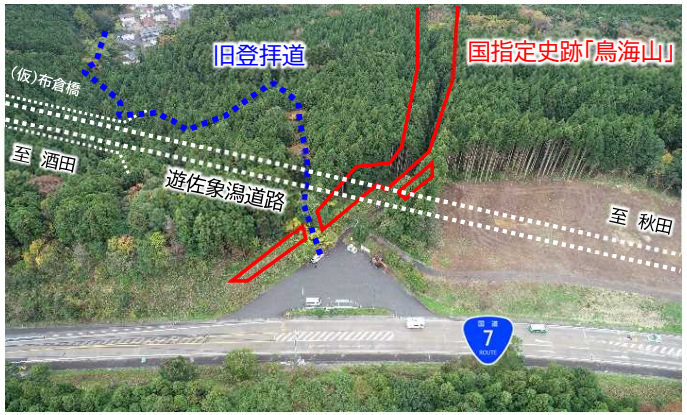
②函渠計画の変更　：（＋5億円）

□当初計画時　：　1億円

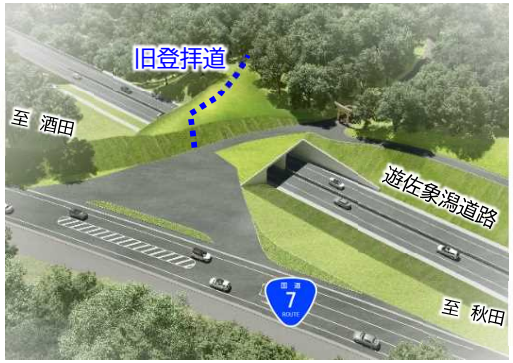
・国史跡指定地の復旧のため函渠工を計画。

□今　　回　：　6億円

・国史跡指定地等を包括する構造に変更。

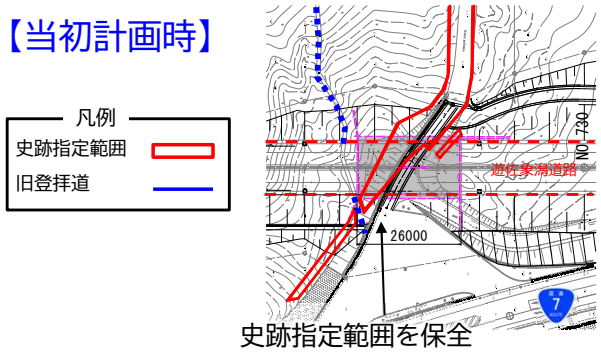


▼現況の山の形を復旧する計画に変更

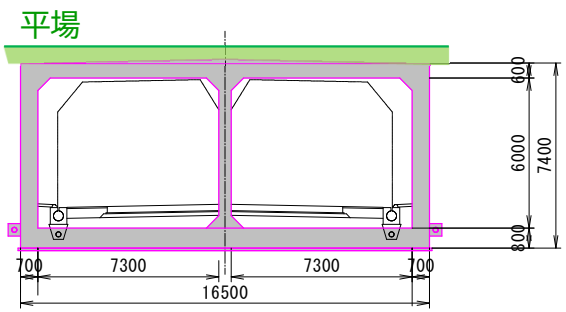


	当初計画時	今回	変動
函渠	1億円	6億円	＋5億円
〔所要額〕	1億円	6億円	＋5億円

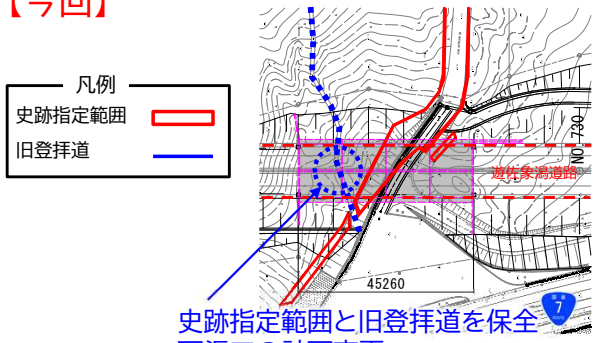
【当初計画時】



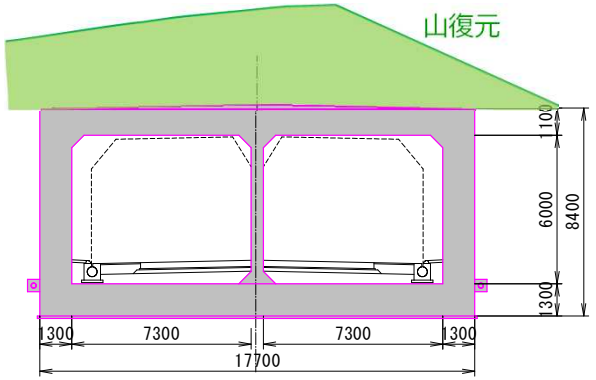
史跡指定範囲を保全



【今回】



史跡指定範囲と旧登拝道を保全
函渠工の計画変更



4. 事業計画の変更内容　⑦橋梁計画の変更

設計熟度

経　緯

○当初計画は既往の地質調査結果及び地形図をもとに橋梁を計画していた。
○道路設計にあたり、史跡としての価値が保全されるかどうか把握する必要があることから、山形県及び遊佐町の教育委員会が国指定史跡範囲外の旧登拝道の痕跡を調査した結果、史跡「鳥海山」としての価値を構成するものと評価され保全する必要が生じた。
○また、事業用地が取得できた令和4年度に地質調査及び現地測量を実施した結果、当初想定していた地形状況や支持層位置に違いがあることが判明した。
○上記結果を踏まえ、橋梁形式（橋長、下部構造、基礎形式）、施工計画（仮橋工の追加）の見直しを行う必要が生じた。

②橋梁計画の変更　：（＋10億円）

□当初計画時　：　10億円
・橋梁基礎は直接基礎と計画。

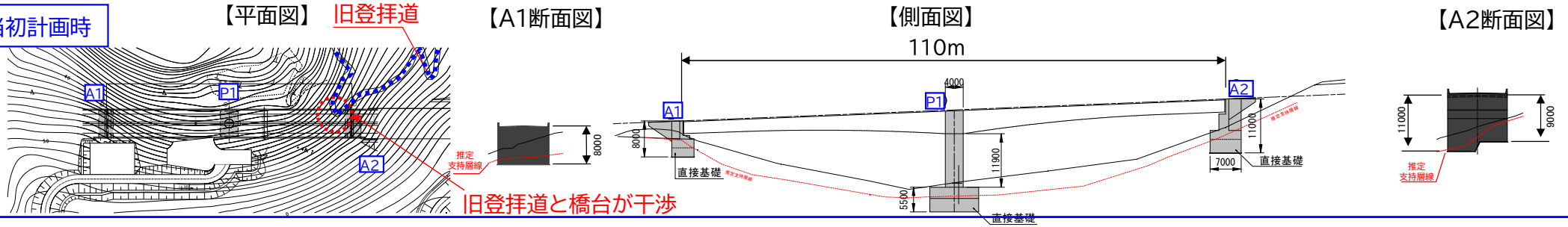
□今　　回　：　20億円
・橋梁延長及び下部構造の決定に伴う増加。



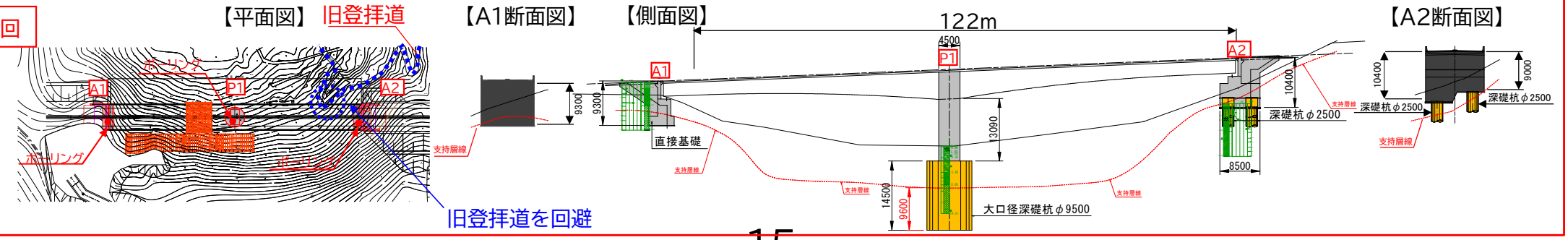
	当初計画時	今回	変動
上部工	8億円	11億円	＋3億円
下部工	1億円	2億円	＋1億円
基礎工	0億円	4億円	＋4億円
仮設工	1億円	3億円	＋2億円
〔所要額〕	10億円	20億円	＋10億円

【布倉橋】

当初計画時



今回



4. 事業計画の変更内容　⑧防雪柵計画の変更（1／2）

設計熟度

経　緯

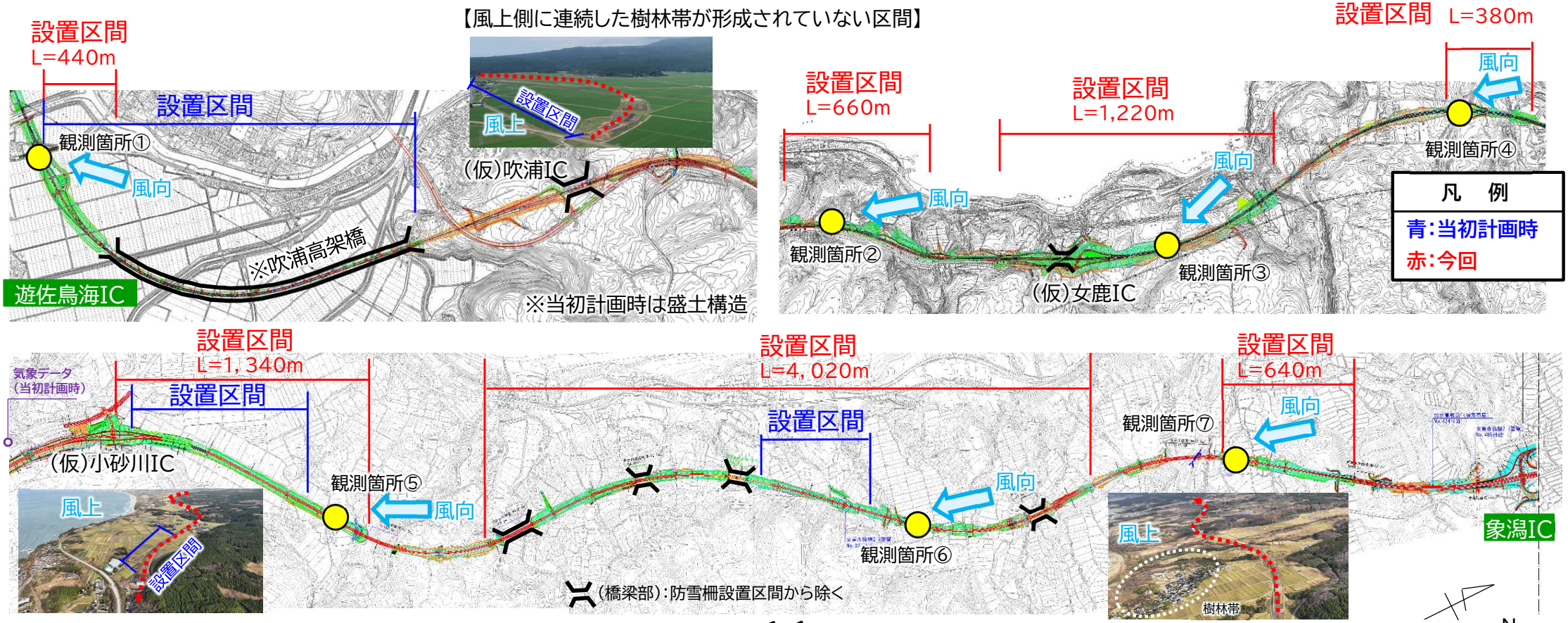
○当初計画時は気象データにもとづき、風上側に連続した樹林帯（家屋や市街地等含む）が形成されていない2．5km区間について防雪柵を計画。
○令和4年度に、概成した本線盛土上で気象観測を実施し、各々の区間で視程障害要因と吹きだまり要因について総合的に評価した結果、防雪柵必要区間が8.7kmに増加することとなった。また主風向が本線に対して鋭角となるため、斜風対応可能な規格に変更が必要となった。

⑧防雪柵計画の変更　：（＋28億円）

□当初計画時　：　3億円
・当初は防雪柵が必要な2.5km区間を計上。

□今　　回　：　31億円
・気象調査し、防雪柵設置区間を8.7kmに見直し及び規格変更。

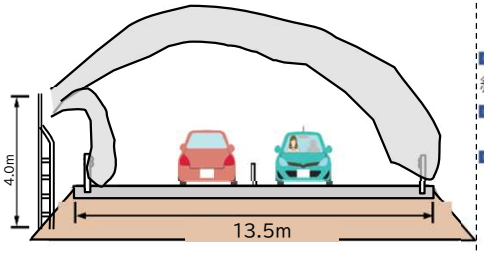
	当初計画時	今回	変動
防雪柵	2.5km （3億円）	8．7km （31億円）	＋28億円
〔所要額〕	3億円	31億円	＋28億円



4. 事業計画の変更内容　⑧防雪柵計画の変更（2／2）

設計熟度

吹止式防雪柵



※防雪柵に風角θ　35°で吹き付ける場合
※柵高4.0m

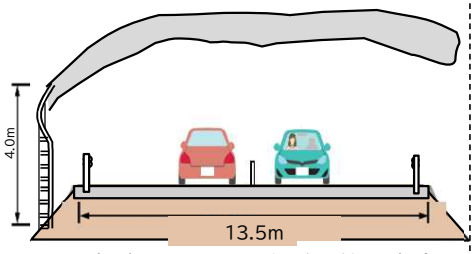
斜風が発生した場合



▼吹止式防雪柵の設置事例



斜風対応型防雪柵



※防雪柵に風角θ　35°で吹き付ける場合
※柵高4.0m

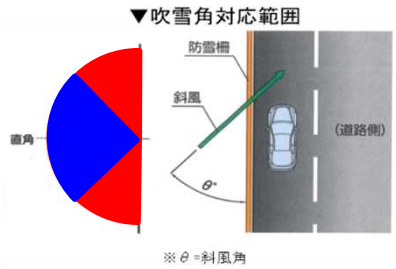
斜風が発生した場合



▼斜風対応型防雪柵の設置事例



▼各観測箇所の気象観測結果（主風向）

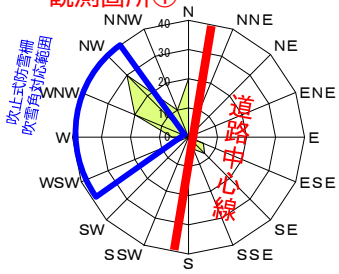


吹止式防雪柵は、45°までの範囲で効果。
斜風対応型防雪柵は、0°（道路の平行方向）まで効果を発揮する。

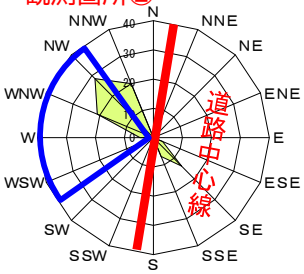
■ :吹止式の効果範囲

■ :斜風対応型にすることで広がる効果範囲

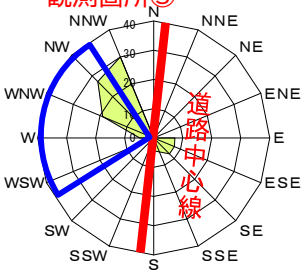
観測箇所①



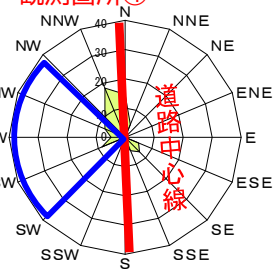
観測箇所②



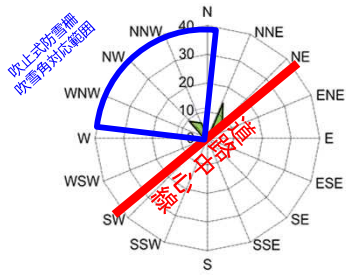
観測箇所③



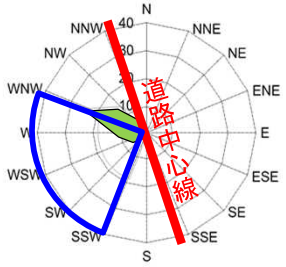
観測箇所④



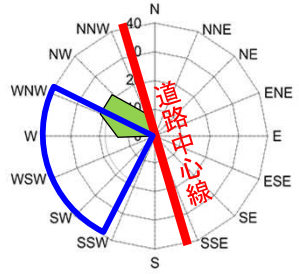
観測箇所⑤



観測箇所⑥



観測箇所⑦



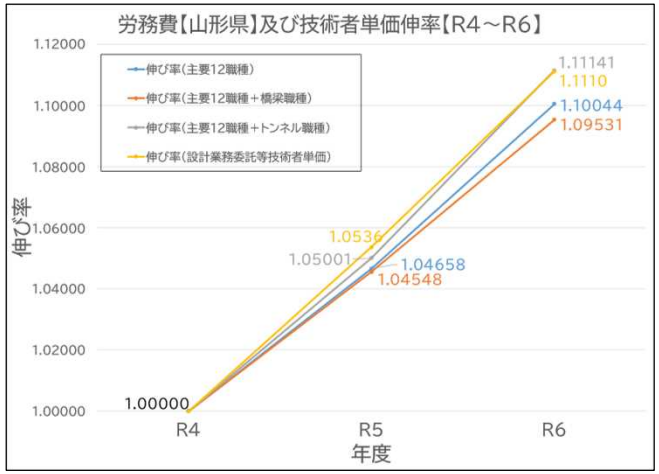
4. 事業計画の変更内容　⑨物価等上昇による増

単価・税率の変更

物価等上昇による労務費及び材料費の増（＋55億円）

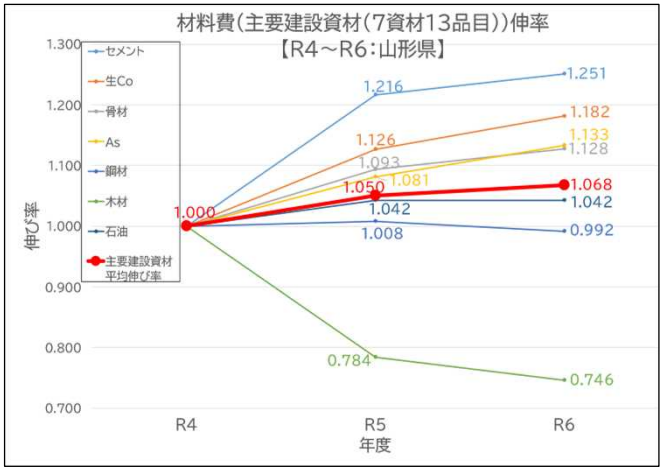
・労務費及び材料費の上昇によって事業費の増額の必要が生じた。

▼労務単価の伸び率【山形県】
（R4=1.0とした場合）



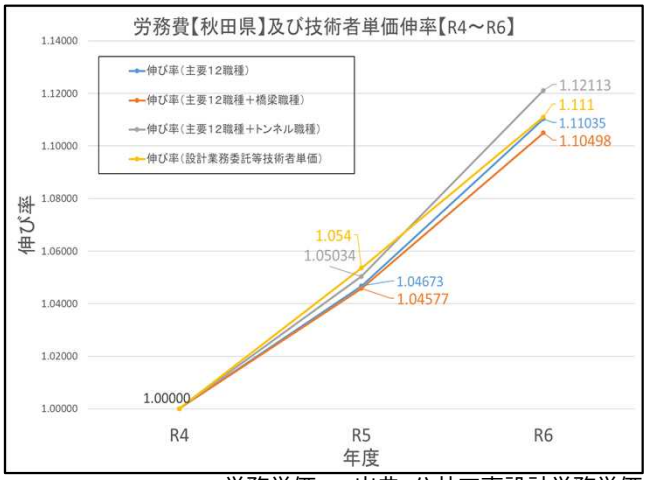
労務単価　出典:公共工事設計労務単価
技術者単価　出典:設計業務等技術者単価

▼材料費の伸び率【山形県】
（R4=1.0とした場合）



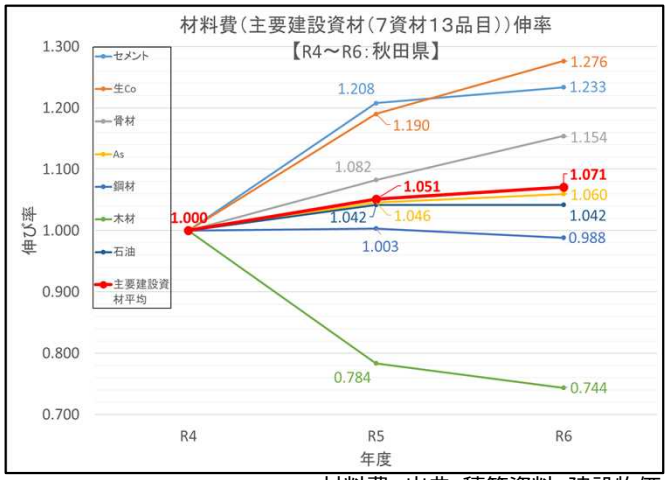
材料費　出典:積算資料、建設物価

▼労務単価の伸び率【秋田県】
（R4=1.0とした場合）



労務単価　出典:公共工事設計労務単価
技術者単価　出典:設計業務等技術者単価

▼材料費の伸び率【秋田県】
（R4=1.0とした場合）



材料費　出典:積算資料、建設物価

■計算方法

○工種毎に労務費・材料費の割合を考慮した上で、それぞれの各年度の上昇率を乗じることにより、物価等上昇による事業費の増額を算出。

■物価等上昇による増額の内訳

事業名	県名	R5年度	R6年度以降	合計
遊佐象潟	山形	3.98億円	28.39億円	32.37億円
	秋田	3.51億円	18.79億円	22.30億円
合計		7.49億円	47.18億円	54.67億円

※上表は労務分と材料分の合計値

5. コスト縮減の取組み事例　①防草対策の見直し

防草対策の見直し(－0．7 億円)

■当初計画:1．7億円

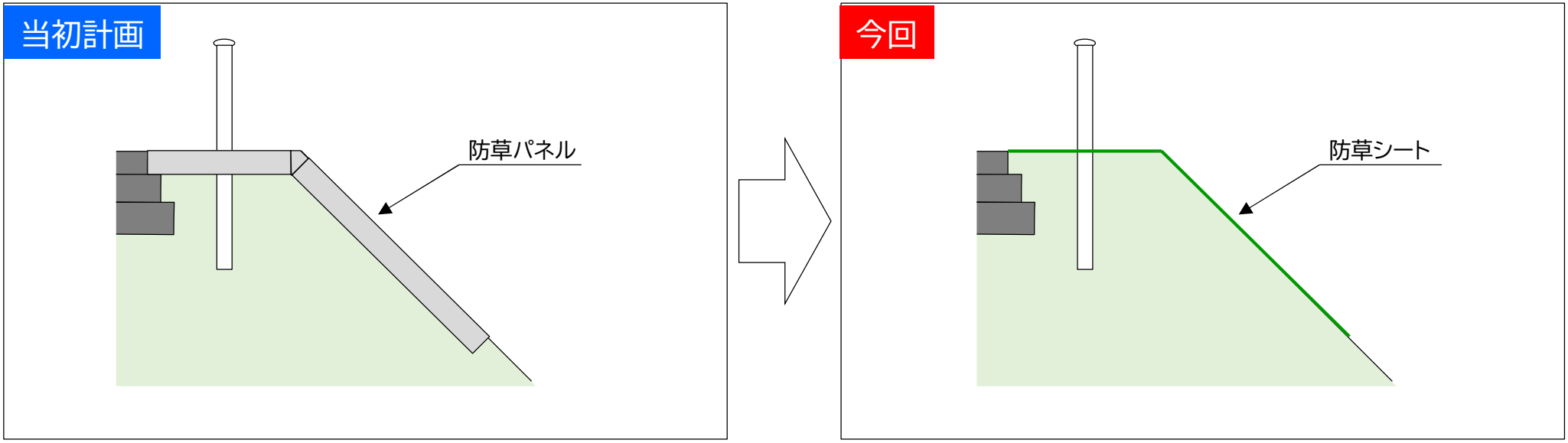
・ 盛土箇所の防草対策を防草パネルで計画

■今　　回:1．0億円

・ 盛土箇所の防草対策を防草シートに変更

	当初計画	今回	変動	備考
防草工	1.7 億円	1.0 億円	-0.7 億円	対象:盛土部
計	1.7 億円	1.0 億円	-0.7 億円	

・当初計画では、盛土箇所をセメント系の防草パネル設置による防草対策を計画していたが、新技術に登録されている高密度不織布の防草シートに変更することにより、コスト縮減が可能。



5. コスト縮減の取り組み　②水平排水層の見直し

経　緯

○前回評価時では、盛土内の浸透水を排除するために設ける水平排水層を砕石と吸い出し防止材で構築する計画。
○高い排水性能をもつ不織布への変更によりコスト縮減が可能。

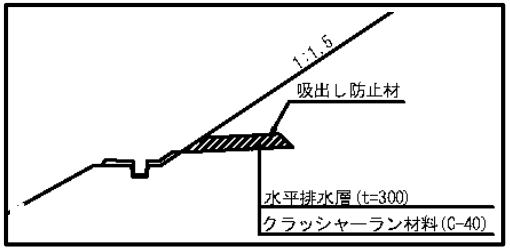
⑦水平排水層の見直し　：（－0.5億円）

□前回評価時　：　0.8億円
・砕石と吸い出し防止材で構築。

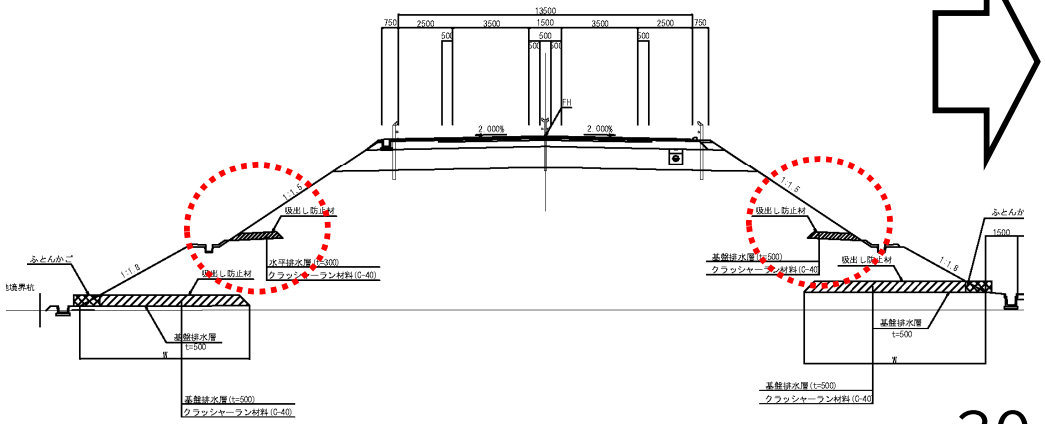
□今　　回　：　0.3億円
・不織布の敷設に変更。

	前回評価時	今回	変動
水平排水層	8,400m （0.8億円）	8,400m （0.3億円）	－0.5億円
計	（0.8億円）	（0.3億円）	－0.5億円

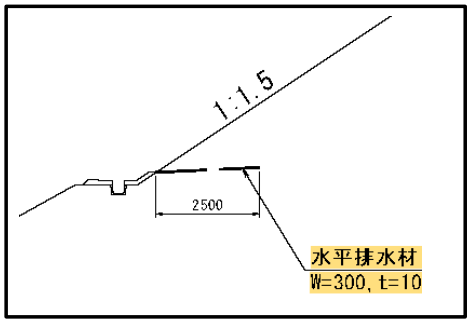
【前回評価時】
砕石と吸い出し防止材で構築



標準横断図　S=1:100



【今回】
不織布の製品を敷設



設置状況



5. コスト縮減の取り組み　③管渠工のプレキャスト化

経　緯

○前回評価時では、ヒューム管を生コンで360度巻きする計画。
○プレキャスト製品への変更により現場労力が軽減しコスト縮減が可能。

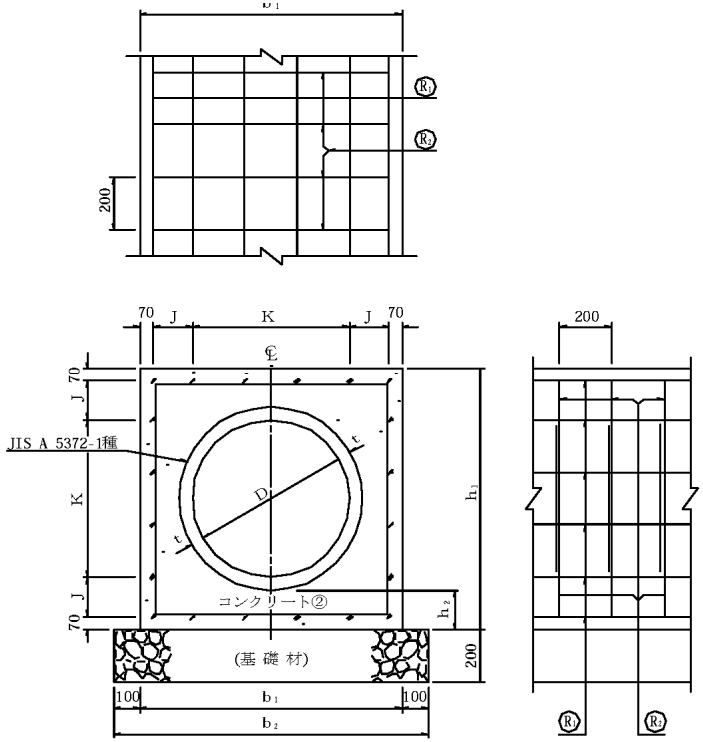
⑦管渠工のプレキャスト化　：（－0.1億円）

□前回評価時　：　0.9億円
・ヒューム管を鉄筋、現場打ちコンクリートで360度巻きする計画。

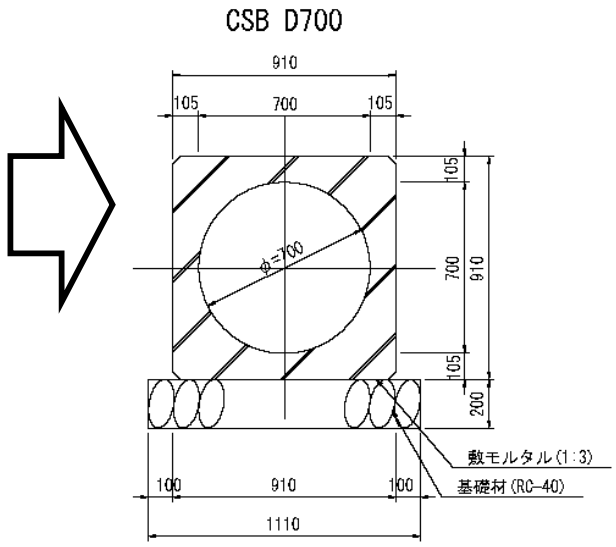
□今　　回　：　0.8億円
・プレキャスト製品に変更。

	前回評価時	今回	変動
管渠工	径400　253.4m 径500　664.6m 径700　88.2m （0.9億円）	径400　253.4m 径500　664.6m 径700　88.2m （0.8億円）	－0.1億円
計	（0.9億円）	（0.8億円）	－0.1億円

【前回評価時】
ヒューム管を鉄筋、現場打ちコンクリートで巻く構造



【今回】
プレキャスト製品を採用により、現場労力が軽減しコスト縮減



製品形状



据え付け状況



6. 事業の投資効果

		社会的割引率		
		4%	2% ※	1% ※
3便益	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	7,620億円	9,630億円	11,252億円
費用便益分析に含まれない多様な効果	❶時間信頼性の向上	約68億円	約108億円	約141億円
	❷地球環境の保全	約31億円	約51億円	約66億円
	❸通行止め時の信頼性の確保	国道7号で通行止めが発生した際に、日本海沿岸東北自動車道が迂回路として機能し、山形県～秋田県間における日本海沿岸部の広域交通確保に寄与		
	❹地域産業支援・物流支援	本荘由利地域の航空機関連企業の従業員募集範囲の広域化や、輸送コスト低減に寄与		
	❺医療支援	第三次救急医療機関への搬送時間短縮や搬送時の安定性向上により、傷病者の負担軽減に寄与		
計		約7,719億円	約9,789億円	約11,459億円

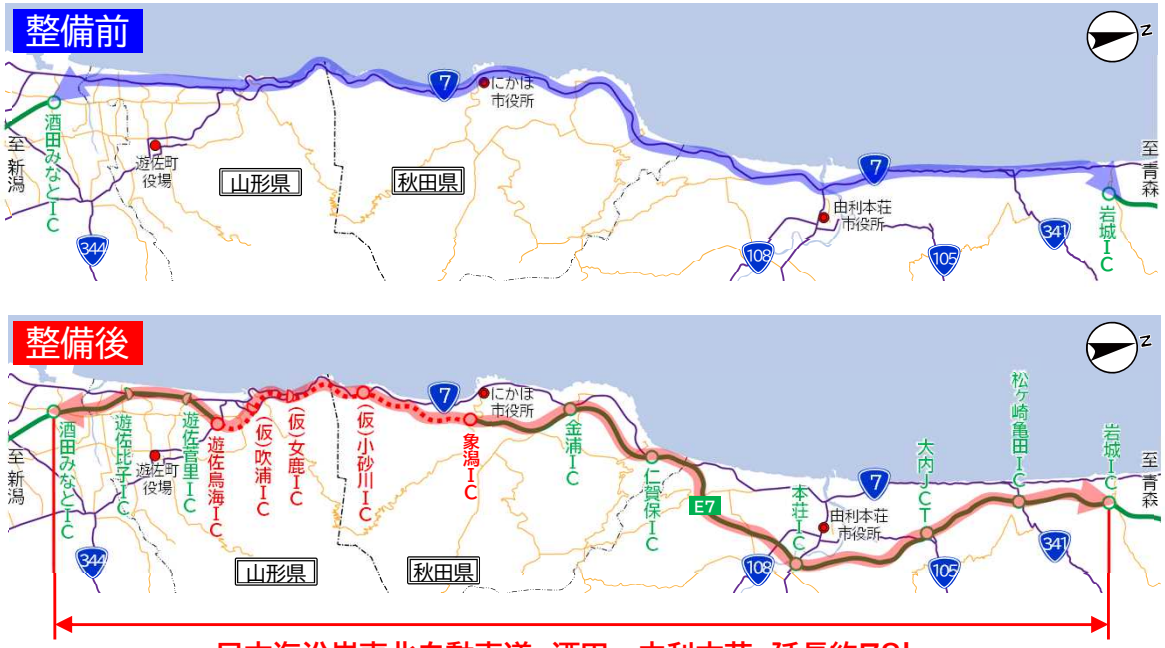
費用便益費（B／C）	3便益	全体	1.5	1.8	2.0
		残事業	2.4	3.1	3.5
	3便益＋多様な効果		1.5	1.8	2.1

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率。

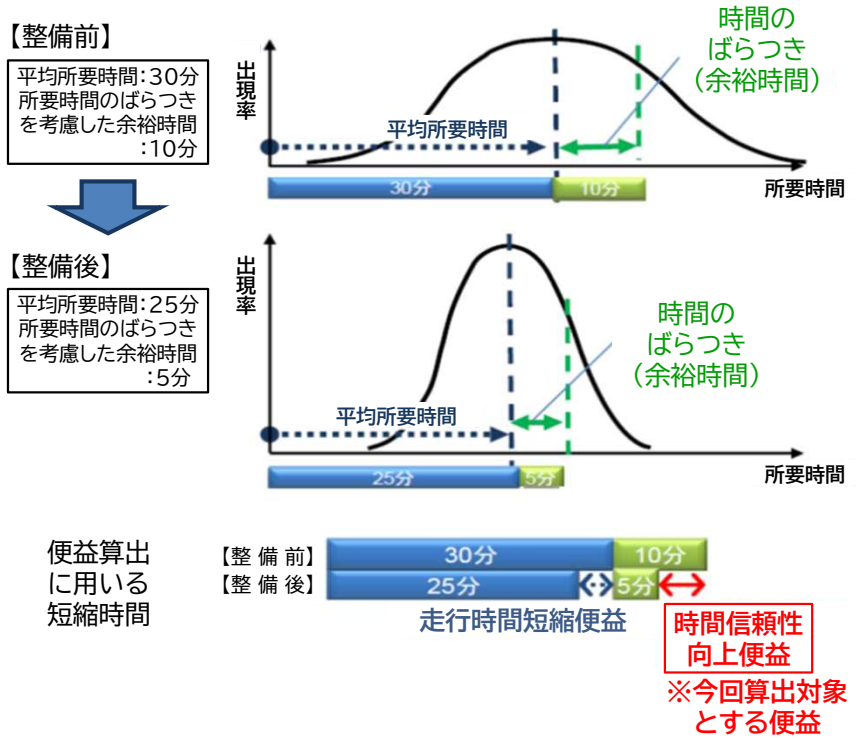
6. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果） ❶時間信頼性の向上

関連SDGs

◆日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘の整備により所要時間のばらつきを縮小する効果が見込まれる。
◆上記区間の整備による時間信頼性向上効果を貨幣換算（社会的割引率4%の場合）すると**約68億円/50年**の効果が見込まれる。



▼時間信頼性向上イメージ



▼時間信頼性向上効果の試算結果

	総余裕時間費用（億円/年）		時間信頼性向上効果（億円/年）	時間信頼性向上効果（億円/50年）
	整備前	整備後		
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘	1039.9	1035.9	**4.0**	**188**

◎時間信頼性向上効果

▸「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき
時間信頼性向上効果を試算した結果、50年（現在価値換算）で

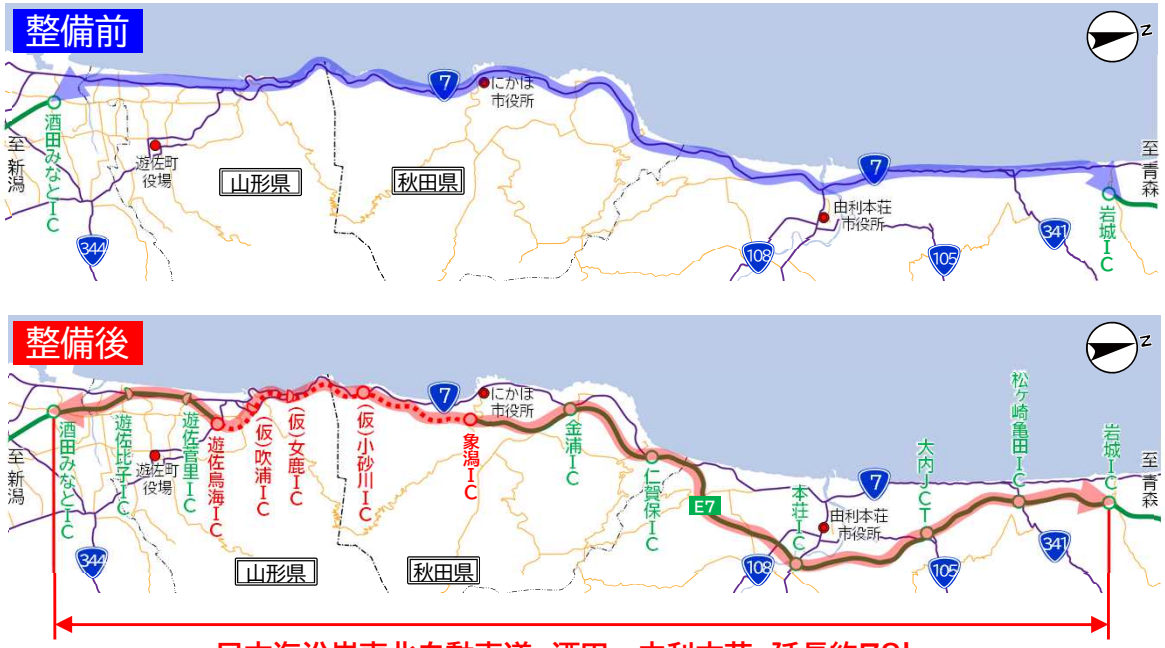
社会的割引率		
4%	2%※	1%※
約68億円	**約108億円**	**約141億円**

※：比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

6. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果） ❷地球環境の保全

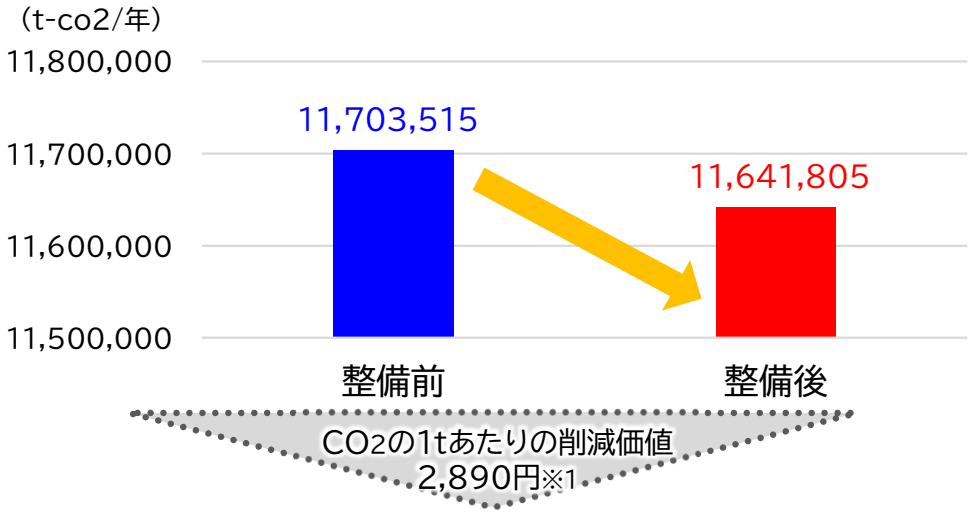
関連SDGs

◆日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘の整備による速度改善・走行距離短縮によって、CO_2排出量が**61,709トン/年**の削減が見込まれる。
◆上記区間の整備によるCO_2排出量の削減効果を貨幣換算（社会的割引率4%の場合）すると**約31億円/50年**の効果が見込まれる。



▼CO_2排出量削減効果

「外部効果の便益計測手法の手引き・案」の排出係数に基づき
CO2排出削減量を算定した結果、
61,709トン/年の削減効果が見込まれる



▼CO_2排出削減効果の試算結果

	CO2排出量 (t-CO2/年)		削減量 (t-CO2/年)	CO2排出削減効果 (億円/年)	CO2排出削減効果 (億円/50年)
	整備前	整備後			
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘	11,703,515	11,641,805	61,709	**1.78**	**89**

◎ CO_2排出削減効果

▸「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」に基づき
CO2排出削減効果を試算した結果、50年（現在価値換算）で

社会的割引率		
4％	2％※2	1％※2
約31億円	**約51億円**	**約66億円**

※1：R6.9「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」の炭素換算トンあたりCO2の貨幣評価原単位 10,600円/t-Cより算定（10,600円/t-C ×0.273（換算係数）＝2,890円/t-CO2）
※2：比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

6. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果） ❸通行止め時の信頼性の確保

関連SDGs

◆山形～秋田間は貨物輸送、買い物、通院など日常的に県境を越えた交流が行われている。
◆道路整備により、日本海沿岸東北自動車道が迂回路として機能し、山形県～秋田県間における日本海沿岸部の広域交通確保に寄与。

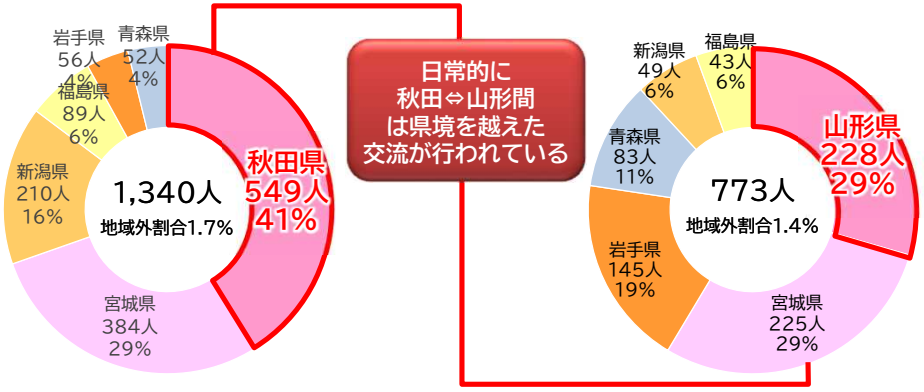
▼国道7号事故発生状況
（遊佐町吹浦地区）



▼国道7号事故発生状況
（にかほ市象潟町）



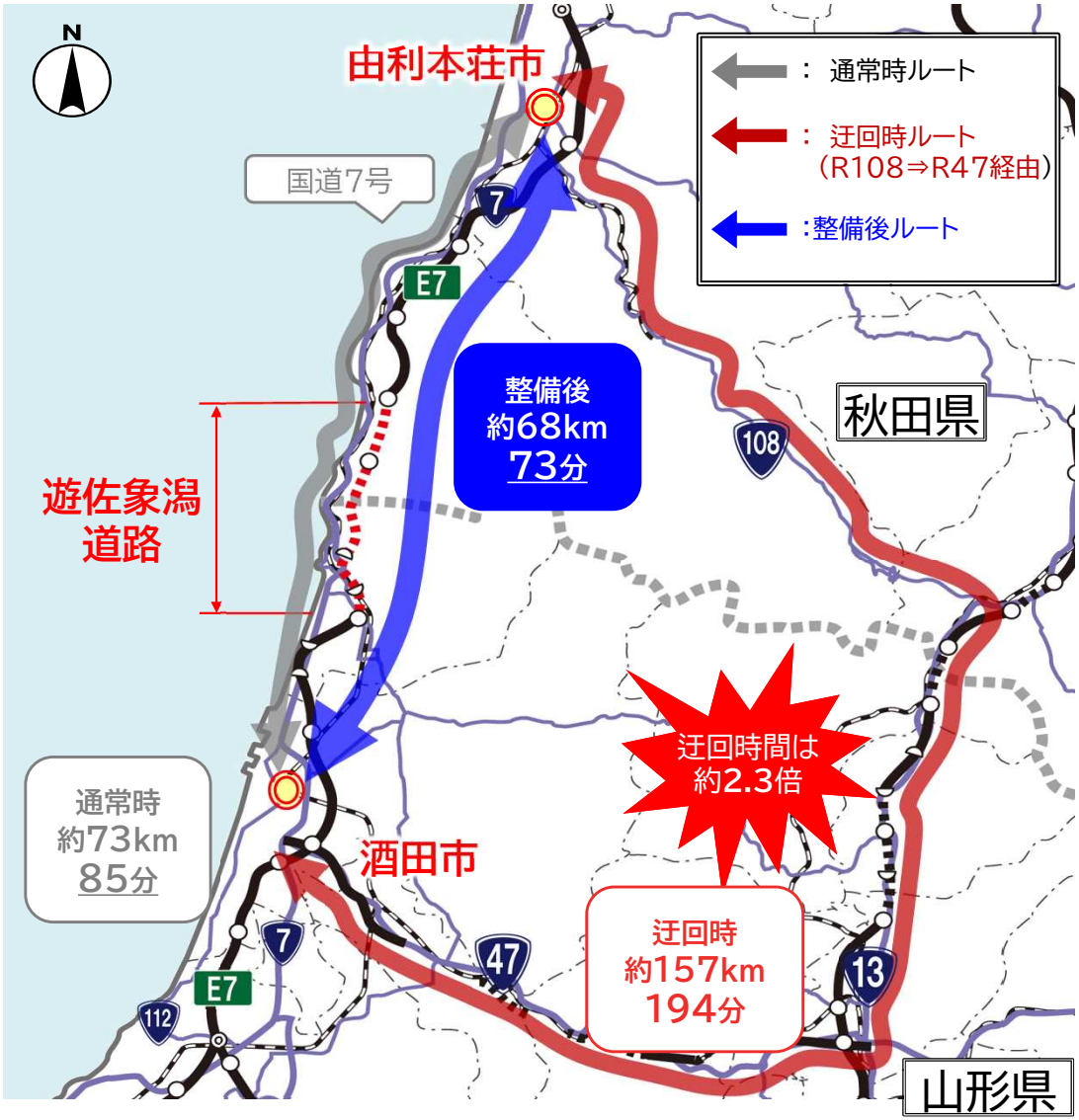
▼酒田市の滞在人口（県外）



▼由利本荘市の滞在人口（県外）

資料：RESAS（2023.6 平日 14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「令和2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。

▼由利本荘市～酒田市間の迂回例



《道路利用者の声》

- 7号通行止め時に運行の中止や大幅な迂回をせずに済むようになるので、県境部分がつながることに大いに期待する。
- 日沿道が全線開通すれば、国道7号とどちらかが通行止めになっても安定した輸送が可能となる。

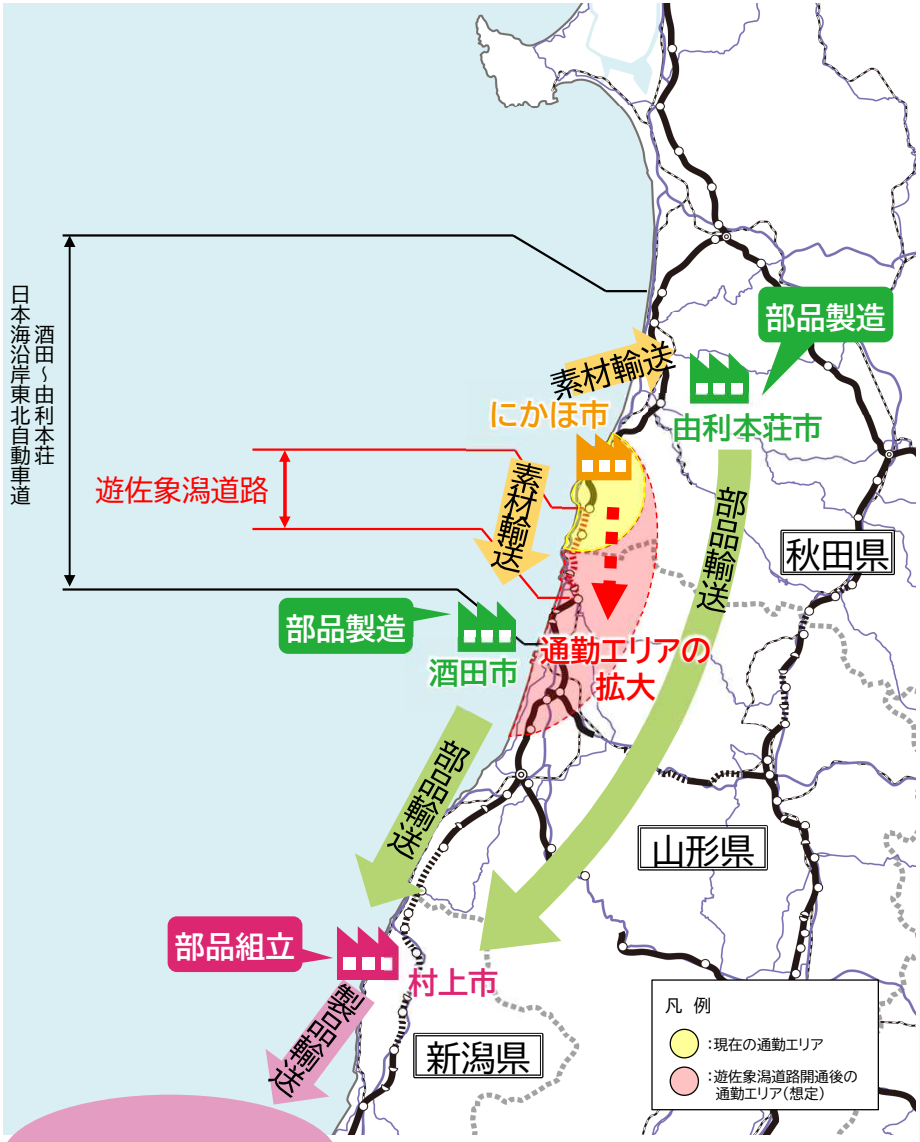
※R6ヒアリング結果より

6. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果） ④地域産業支援・物流支援

関連SDGs

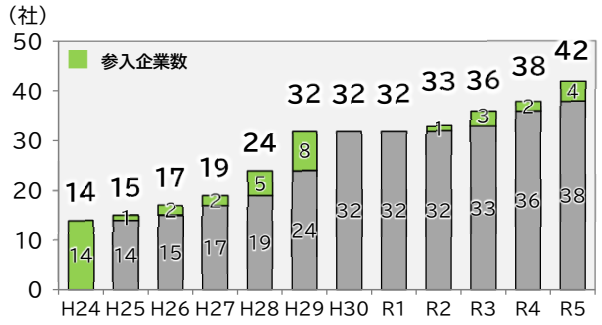
◆秋田県の本荘由利地域では、航空機関連企業の参入が着実に進んでおり、出荷額についても上昇傾向。
◆道路整備により、通勤エリアが拡大し従業員募集範囲の広域化や輸送時間短縮に伴う輸送コストの低減に寄与。

▼航空機部品輸送の流れと通勤エリアの拡大イメージ



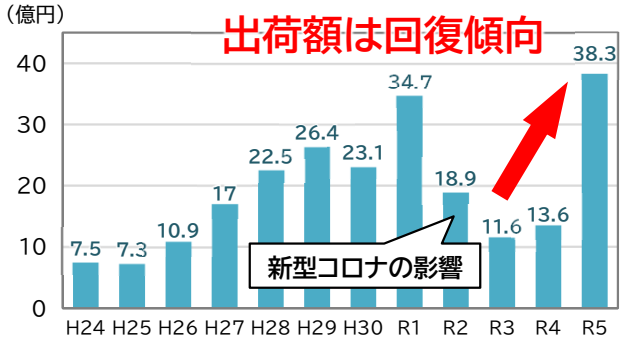
出典：企業ヒアリング結果（R6）

▼秋田県の航空機産業の参入企業数の累計



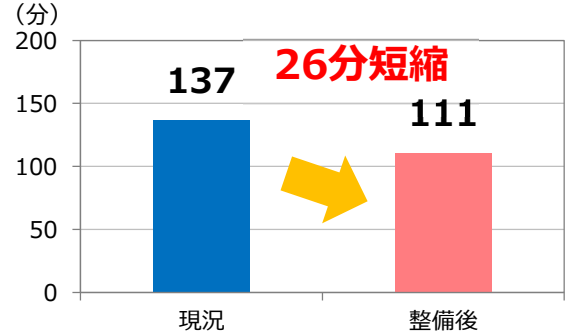
出典：秋田県資料

▼秋田県の航空機関連企業数の出荷額



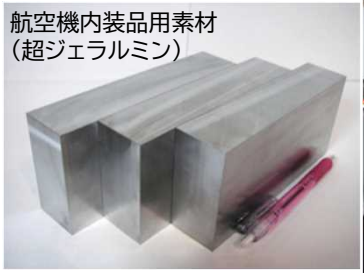
出典：秋田県産業労働部

▼にかほ市～新潟県村上市の所要時間



出典：R3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（データのない区間は80km/hで算出）

▼出荷製品例





《地元航空産業企業の声》

- 航空機産業が進展している新潟県へ繋がることは秋田県の航空機産業への効果は大きい。
- 全線開通により酒田方面へ通勤エリアが拡大することで、従業員募集範囲が広がり効果が大きい。
- 現在は部品の輸送（にかほ市～酒田市・由利本荘～村上市）は外部委託しているが、全線開通により自社で輸送を行う可能性があり、運送コストの低減やその後の新規市場の開拓などを展望している。

※R6ヒアリング結果より

6. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果） ⑤医療支援

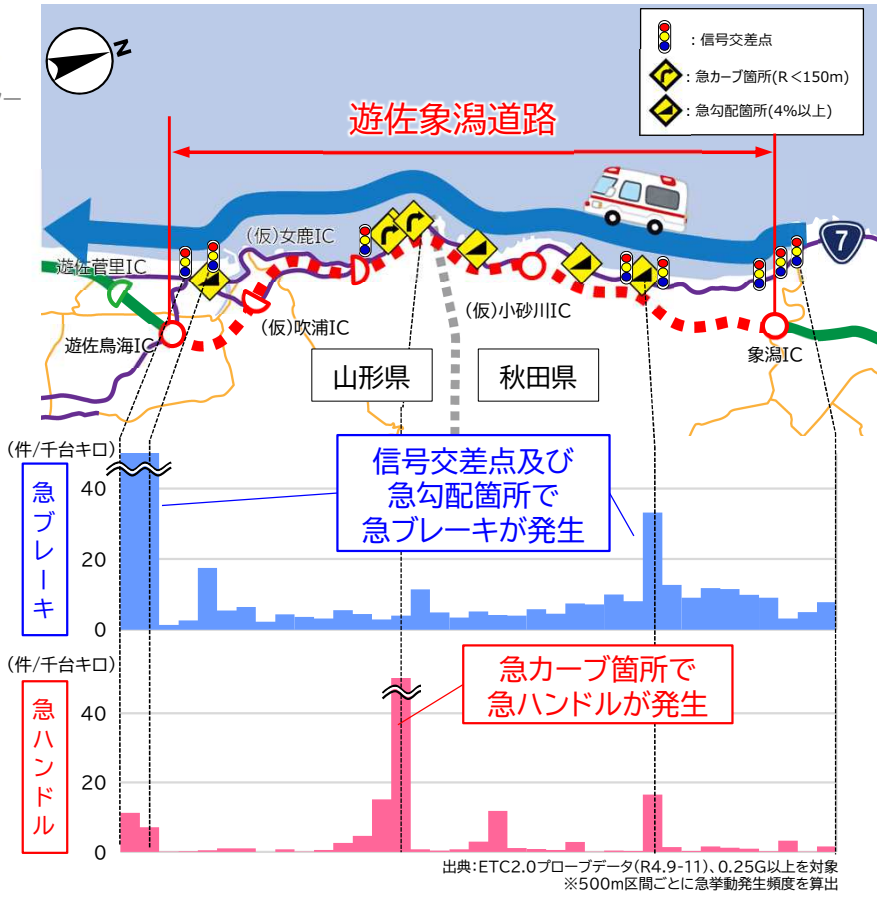
関連SDGs

◆道路整備により、第三次救急医療機関への搬送時間短縮や搬送時の安定性向上により、傷病者の負担軽減に寄与。

▼にかほ市象潟地区から第三次救急医療機関への救急搬送状況

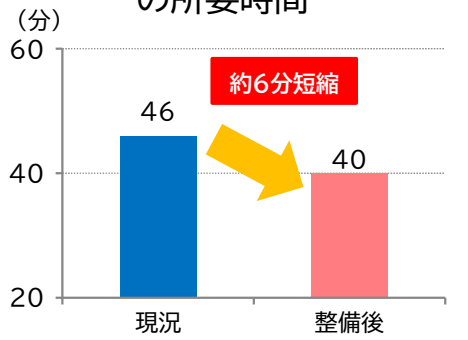


▼遊佐象潟道路並行区間の急挙動発生状況



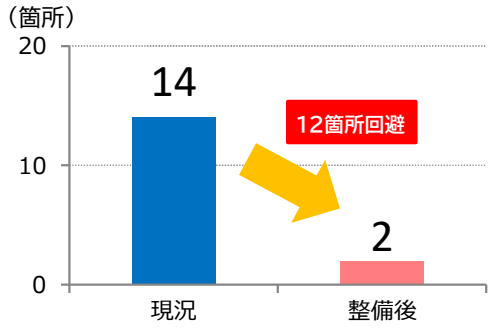
出典：ETC2.0プローブデータ(R4.9-11)、0.25G以上を対象
※500m区間ごとに急挙動発生頻度を算出

▼にかほ市～日本海総合病院間の所要時間



※にかほ市役所～日本海総合病院間
出典：R3全国道路・街路交通情勢調査
※整備後は日沿道全線開通時の所要時間
（データのない区間は80km/hで算出）

▼通過信号交差点数の変化
（にかほ市～日本海総合病院間）



▼日沿道を走行する救急車

《救急活動従事者の声》

- 国道7号は信号交差点で減速せざるを得ませんでしたが、日沿道は信号がないため、ドライバー及び患者への負担が少なくなります。
- 日沿道の整備により、救急搬送の時間短縮が期待されます。
- 遊佐象潟道路が開通すれば県境付近の線形不良箇所を回避できるので安定性の向上が図られ、傷病者への負担軽減が期待されます。

※R5ヒアリング結果より

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
　事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない。
2)事業の投資効果
　B/Cが事業全体で1.5【4%】、1.8【2%】、2.0【1%】 残事業で2.4【4%】、3.1【2%】、3.5【1%】(※日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘　の一体評価結果)
3)事業の進捗状況
　事業進捗率(R6年3月末時点)は、約66%

8. 事業の進捗の見込みの視点

○令和7年度に遊佐象潟道路 (仮)小砂川IC～象潟ICが開通予定。
○令和8年度に遊佐象潟道路 遊佐鳥海IC～(仮)吹浦ICが開通予定。
○遊佐象潟道路 (仮)吹浦IC～(仮)小砂川ICの開通時期については、構造物工事や切土工事の進捗を踏まえて精査。

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・防草対策の見直し、水平排水層の見直し、管渠工のプレキャスト化によるコスト縮減を図るとともに、引き続き更なるコスト縮減を検討しながら事業を推進する。

10. 地方公共団体等の意見

○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 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田・山形県境地域の第三次救急医療施設へのアクセス性向上、さらには災害時の代替路確保を図るとともに、高速ネットワークを形成し広域的な交流・連携が図られる極めて重要な路線です。
　このため、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(改訂版)」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。
　引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

○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。
　本県では、国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築を重点戦略として位置づけており、安全・安心で、快適な質の高い幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化に取り組むとともに、企業立地や観光振興につながる道路の整備を推進しております。
　当該路線は、日本海沿岸東北自動車道の山形・秋田県間の最後に残された区間を整備するものであり、産業集積の促進や物流の効率化、観光周遊エリアの拡大など、暮らしと地域経済を支えるストック効果の発現が期待されるほか、本県では3年連続で記録的な大雨による災害が発生しており、自然災害による脅威に対応していくためにも、国道7号とのダブルネットワークの強化が重要であることから、早期の整備が必要であります。
　引き続き、(仮)小砂川IC～象潟IC間については、令和7年度内の出来る限り早期の完成を図るとともに、(仮)吹浦(ふくら)IC～(仮)小砂川IC間については、更なるコスト縮減に努め、出来る限り早期に開通見通しを公表していただくようお願いいたします。

11. 対応方針(原案)

対応方針:事業継続
　(理由)通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・雇用拡大支援等のため、早期整備の必要性が高い。

【参考】

箇所別の「事業概要」・「事業の進捗状況」について

1. 一般国道7号　遊佐象潟道路

社会情勢の変化等

○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

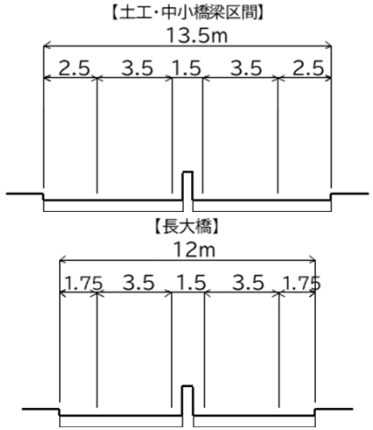
全体事業費（前回再評価時点）	※全体進捗率（用地進捗率）	全体事業費（今回）
800億円	約66%（約90%）	1,083億円

※進捗率は令和6年3月末時点

位置図



標準横断図



○事業の進捗状況

①直世地区



②女鹿地区



③(仮)川袋小川橋



④(仮)大砂川跨道橋



⑤(仮)栗目木沢橋



