資 料 9－2

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）

・一般国道7号　遊佐象潟（ゆざきさかた）道路

令和7年12月22日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の概要　日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘(1／2)

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の高規格道路である。

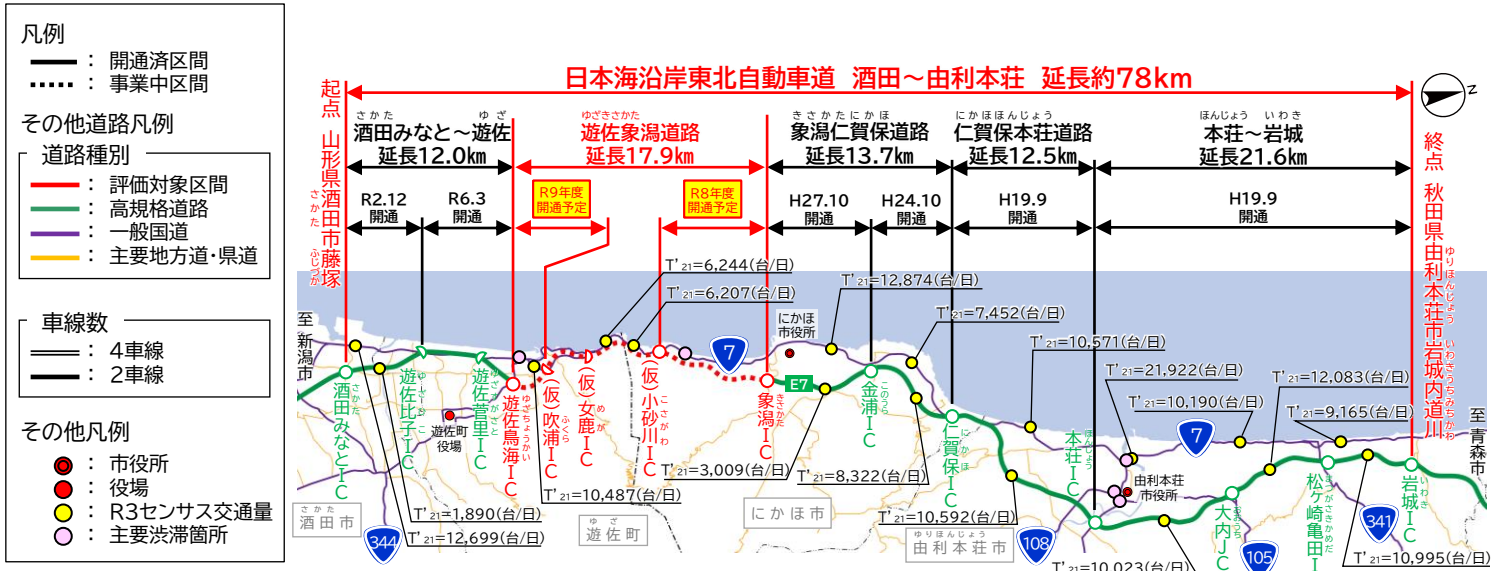
□事業の目的・必要性

・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の確保、地域産業支援・物流支援、救急医療支援等を目的に計画された道路である。

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



1. 事業の概要　日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘(2／2)

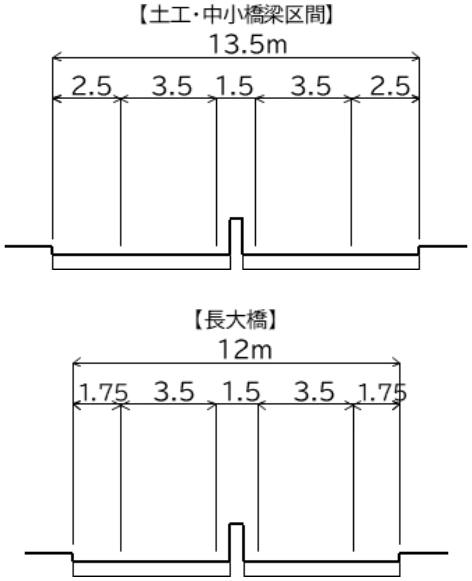
社会情勢の変化等

□計画概要

	一般国道7号　遊佐象潟道路
区間	(起)山形県飽海郡遊佐町北目 (終)秋田県にかほ市象潟町小滝
延長(開通済)	17．9km(　－　km)
道路規格	第1種第3級、V＝80km/h
計画交通量	11，000台／日
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
全体事業費(前回評価時)	1,308億円(1,083億円)
全体進捗率(用地進捗率)	約63%(約99%)

※全体及び用地進捗率はR7年3月末時点

標準横断図



□事業の進捗



①吹浦高架橋



②吹浦IC周辺



③川袋地区



④大砂川橋

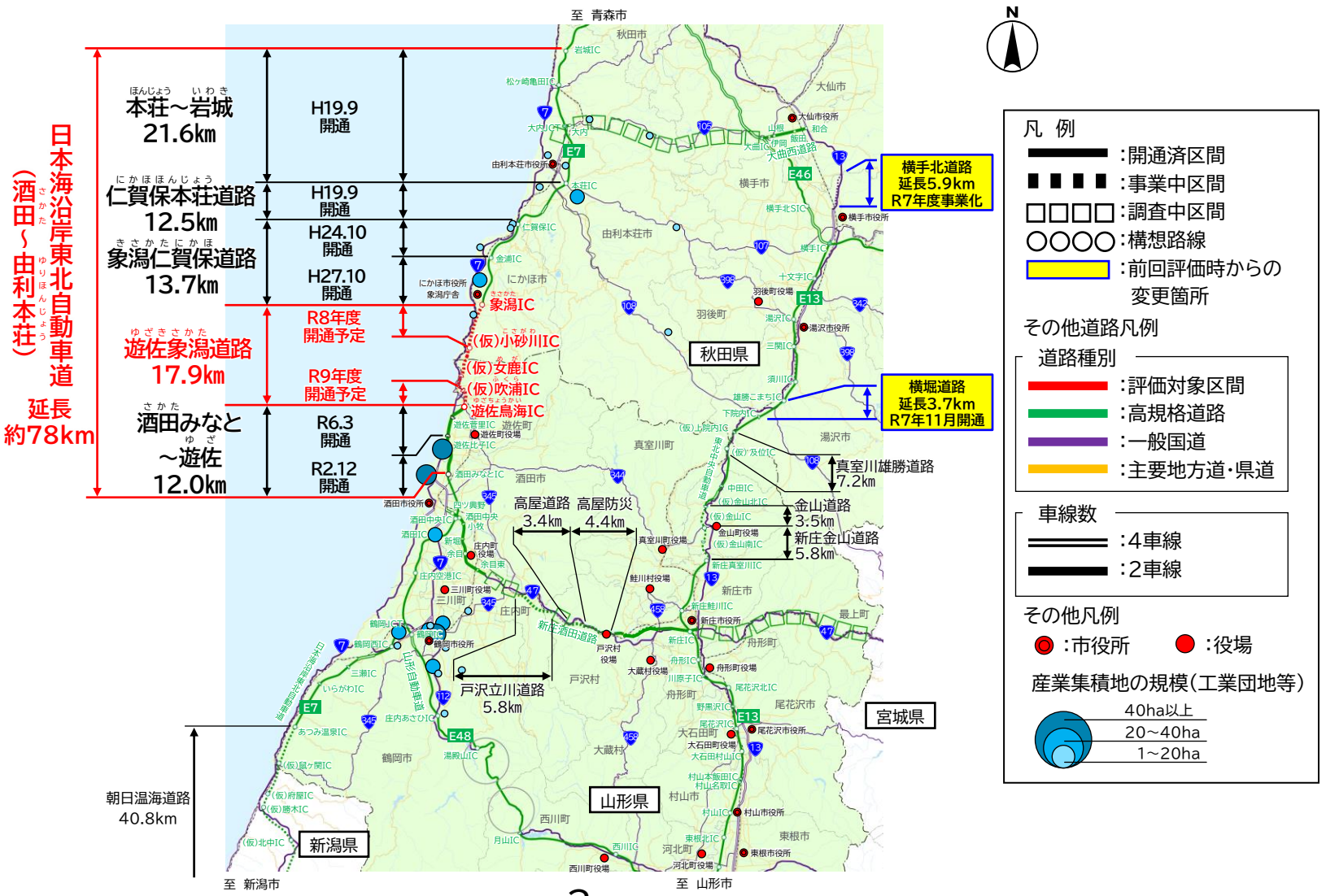


⑤館森地区



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

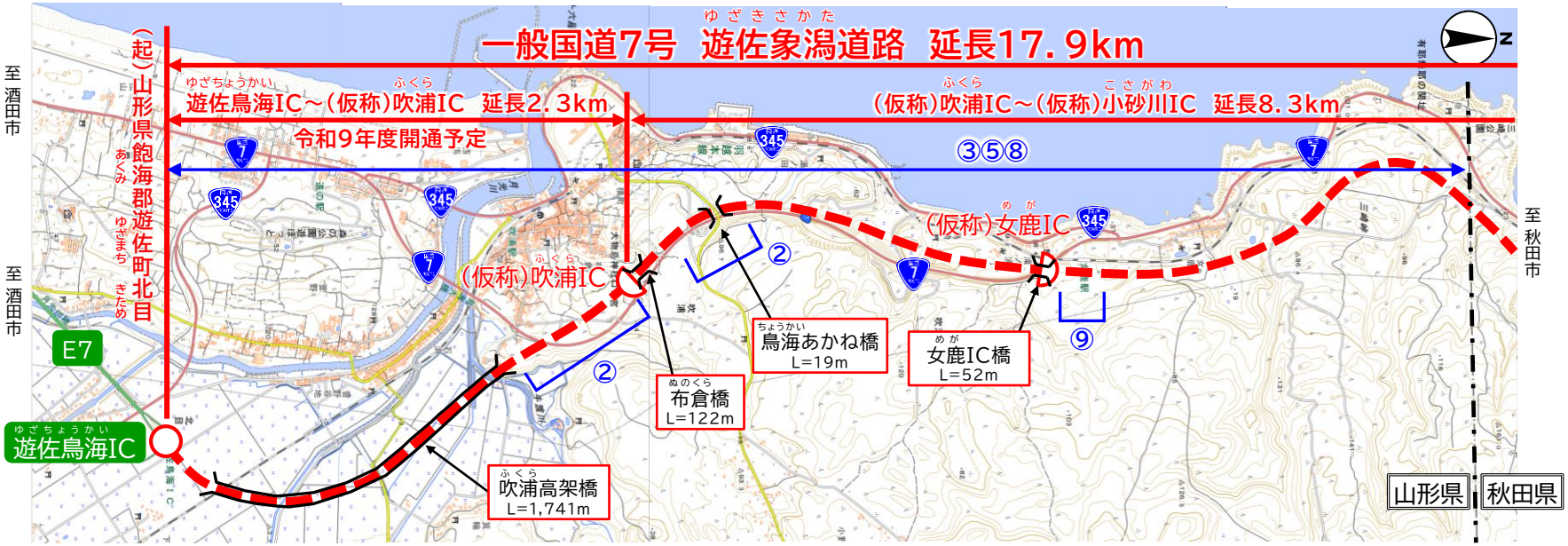
- ◆ 令和7年度に国道13号 横手北道路が事業化。
- ◆ 令和7年11月に国道13号 横堀道路が開通。
- ◆ 事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

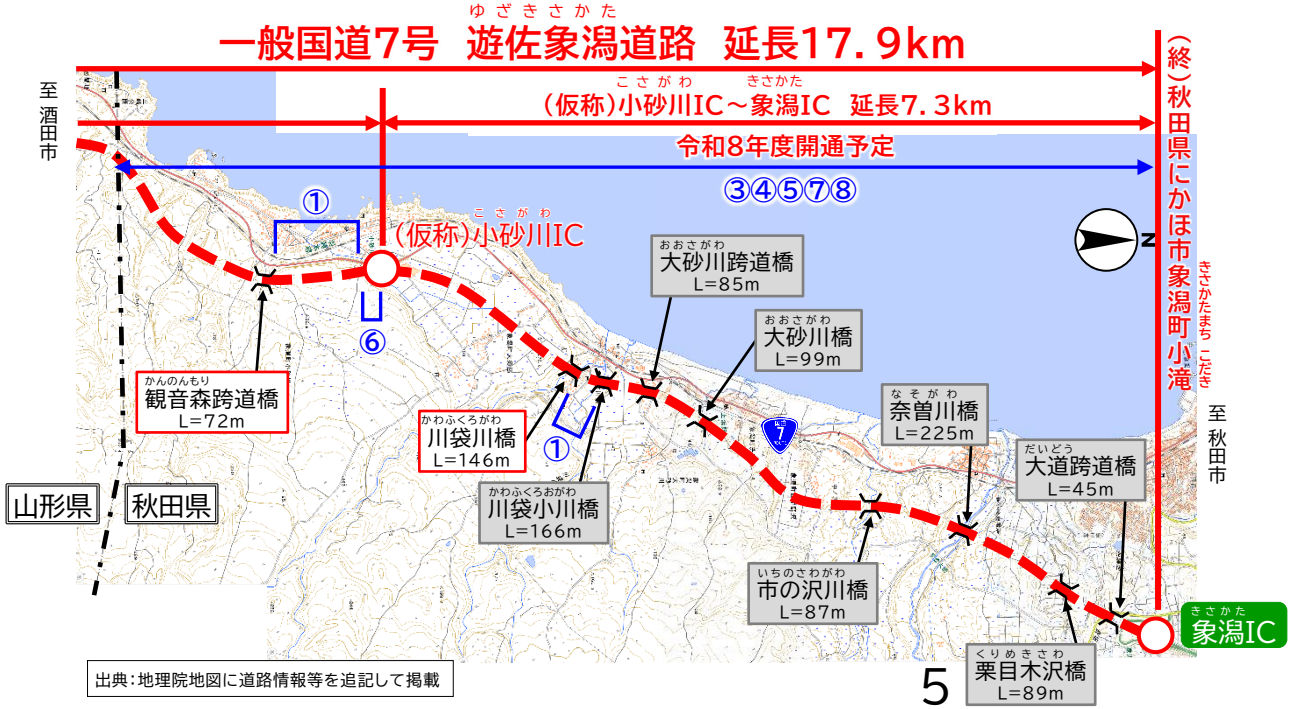


3. 事業計画の変更内容

変更要因	項目	増減		合計
		（山形県側）	（秋田県側）	
地質・土質条件	①岩掘削量の増加・岩掘削工法の変更		＋115億円	＋115億円
	②転石処理の増加による変更	＋20億円		＋20億円
	③転石処理方法の見直し	＋6億円	＋35億円	＋41億円
	④盛土調達計画の見直し		＋5億円	＋5億円
設計熟度	⑤舗装構造の見直し	＋5億円	＋12億円	＋17億円
	⑥除雪転回場の追加		＋8億円	＋8億円
関連計画の変更	⑦使用材料（砕石）の見直し		＋3億円	＋3億円
物価上昇	⑧物価等上昇による増	＋9億円	＋7億円	＋16億円
コスト縮減	⑨工事用道路の構造見直しによる減	－0.5億円		－0.5億円
総額　計		＋40億円	＋185億円	＋225億円

3. 事業計画の変更内容





出典：地理院地図に道路情報等を追記して掲載

凡例

R7.12月現在	構造物名は仮称
施工中	施工済み
着工前	

凡　例

①岩掘削量の増加･岩掘削工法の変更
②転石処理の増加による変更
③転石処理方法の見直し
④盛土調達計画の見直し
⑤舗装構造の見直し
⑥除雪転回場の追加
⑦使用材料(砕石)の見直し
⑧物価等上昇による増
⑨工事用道路の構造見直しによる減

3. 事業計画の変更内容 ①岩掘削量の増加・岩掘削工法の変更（小砂川①地区）

地質・土質条件

経　緯【小砂川①地区】

○前回評価時迄は、地質調査結果を基に、土質区分を算出し掘削に必要な事業費を計上。
○小砂川①地区において、令和6年度に着手し掘削を進めたところ、前回評価時に推定していた軟岩層において、多数の転石を確認。追加地質調査（弾性波探査）を実施したところ転石群であることが確認され、岩掘削量（転石量）が増加。
○また、岩掘削時の周辺環境への影響を精査したところ、ブレーカー掘削時の騒音が基準値を超過することが判明したため、静的な破砕工法併用掘削に見直し。

①－1　岩掘削量の増加・岩掘削工法の変更　：（＋91億円）

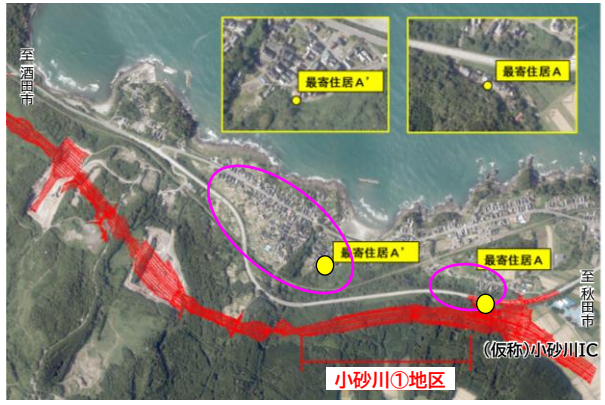
□前回評価時　：　17億円
・地質調査結果を基に、土質区分（土砂、軟岩、中硬岩）と想定。

□今　　回　：　108億円
・工事結果より、軟岩層が転石群であることが確認されたことから岩掘削量（転石量）が増加。
・岩掘削時の騒音が基準値を超過することから、掘削工法を見直し。

	変動	前回評価時	今　回
ブレーカー掘削	－17億円	17億円	0億円
静的な破砕併用掘削	＋108億円	0億円	108億円
〔所要額〕	＋91億円	17億円	108億円

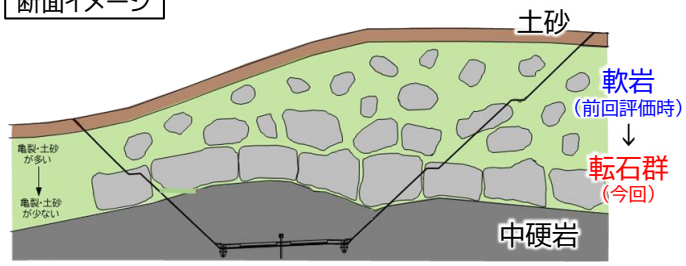
■位置図





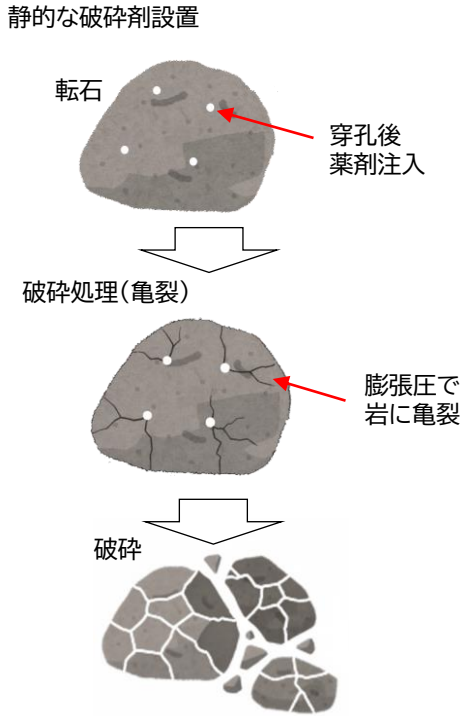
■岩質の状況

断面イメージ





■工法変更の概要



3. 事業計画の変更内容 ①岩掘削量の増加・岩掘削工法の変更（川袋地区）

地質・土質条件

経　緯【川袋地区】

○前回評価時迄は、地質調査結果および工事結果を基に、土質区分を算出し掘削に必要な事業費を計上。
○川袋地区において、掘削工事を進めていたところ、前回評価時に推定していた中硬岩層において、想定しなかった硬い岩盤（硬岩）が出現。
○これまでブレーカーにより容易に掘削できていたが、非常に硬いため、複数台のブレーカーを投入し掘削を進めているものの、想定以上の掘削日数を要し掘削費用が増加。

①－2 岩掘削工法の変更 ：（＋24億円）

□前回評価時 ： 9億円
・標準的なブレーカー掘削。

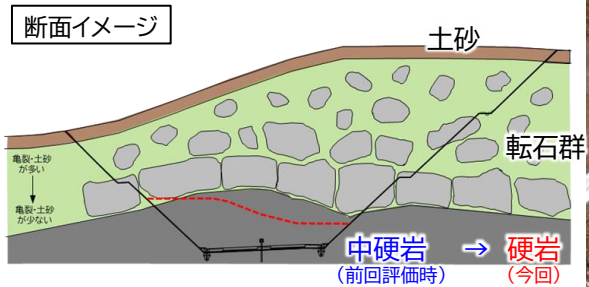
□今　　回 ： 33億円
・想定していなかった硬い岩盤（硬岩）が出現したことから、複数台のブレーカーによる掘削に見直し。

	変動	前回評価時	今　回
岩掘削工法の変更【複数台のブレーカーによる掘削】	＋24億円	9億円	33億円
〔所要額〕	＋24億円	9億円	33億円

■位置図



■岩質の状況





■工法変更の概要







■硬岩の硬さと施工量

		前回評価時	今回
岩盤	硬さ（弾性波速度）	約2000～3000m/s	3000m/s以上
	施工量	約250m^3/日（ブレーカー1台）	約150m^3/日（ブレーカー5台）

3. 事業計画の変更内容 ②転石処理の増加による変更

経　緯

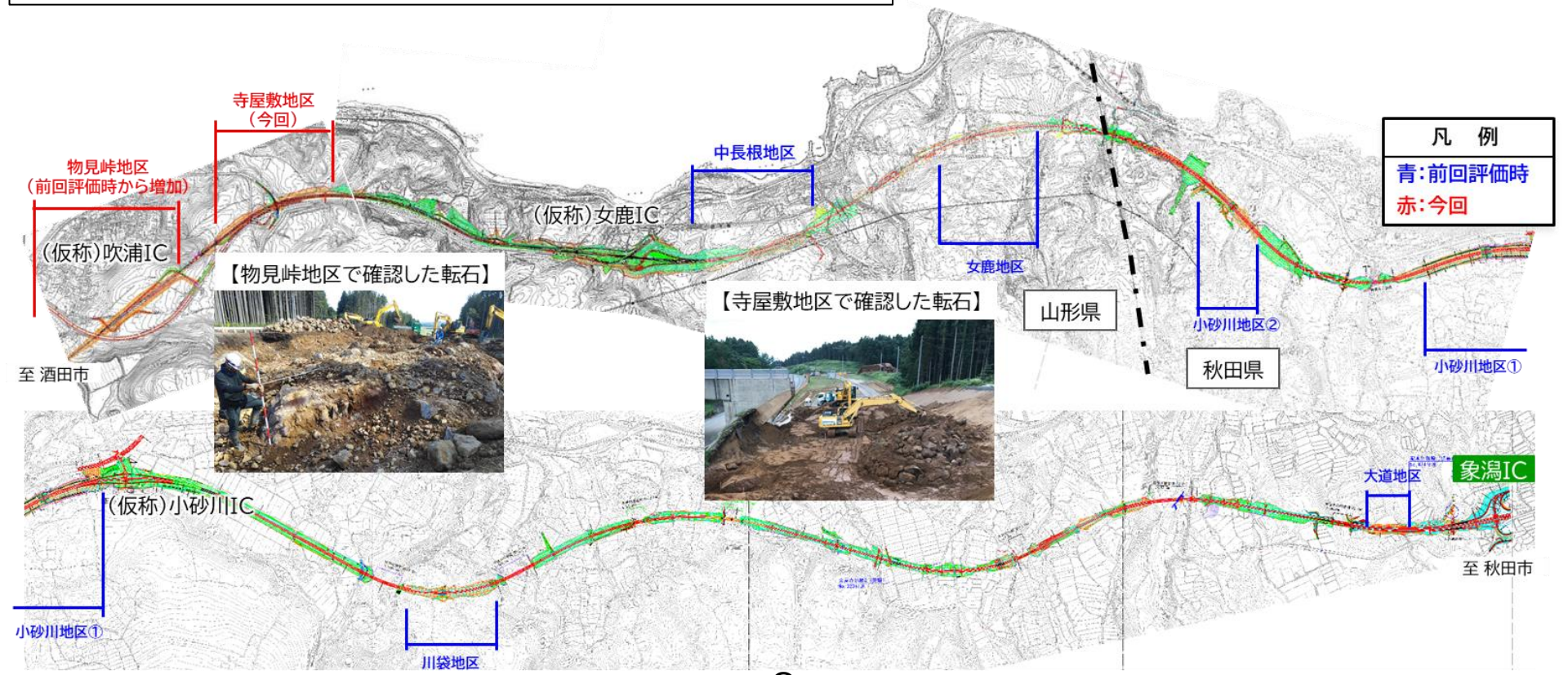
○前回評価時迄は、令和5年度まで掘削を開始した物見峠地区、中長根地区、女鹿地区、小砂川地区、川袋地区及び大道地区において転石が発生したため、転石処理費用を計上。
○その後、掘削を進めていた物見峠地区において、地山から想定以上の転石が出現。また、令和7年度より掘削開始した寺屋敷地区においても、新たに転石が確認されたため、転石処理費用が増加。

②　転石処理の増加による変更　：（＋20億円）

□前回評価時　：　74億円
・地質調査及び施工実績を踏まえ、転石処理費用を計上。

□今　　回　：　94億円
・物見峠地区において、想定以上の転石が出現。
・寺屋敷地区において、新たに転石が出現。

	変動	前回評価時	今　回
転石処理の増加	＋20億円	74億円	94億円
〔所要額〕	＋20億円	74億円	94億円



経　緯

○前回評価時迄は、掘削に伴い発生した転石は、直接本線盛土箇所へ運搬後に破砕処理を行い盛土に流用する計画。
○転石量の増加および盛土施工の進捗に伴い、破砕処理ヤードの確保が困難となったことから、本線外へ一次運搬後に破砕処理し、本線盛土箇所へ二次運搬後に盛土に流用する計画に見直し。

③ 転石処理方法の見直し ：（＋41億円）

□前回評価時 ：　4億円
・直接本線盛土箇所へ運搬後に破砕処理を行い盛土に流用。

□今　　回 ：45億円
・本線外へ一次運搬後に破砕処理し、本線盛土箇所へ二次運搬後に盛土に流用する計画に見直し。

		変動	前回評価時	今　回
本線内破砕処理	山形県側	－1億円	1億円	0億円
	秋田県側	－3億円	3億円	0億円
本線外破砕処理	山形県側	＋7億円	0億円	7億円
	秋田県側	＋38億円	0億円	38億円
	〔所要額〕	＋41億円	4億円	45億円

前回評価時



今　回



3. 事業計画の変更内容 ④盛土調達計画の見直し

経　緯

○遊佐象潟道路は、掘削発生土を盛土材へ流用する計画。
○小砂川①地区において、前回評価時に推定していた軟岩層が転石群であることが確認され、転石量が増加。
○転石破砕量が増加するため、土量配分計画を見直した結果、必要となる購入土量が増加。

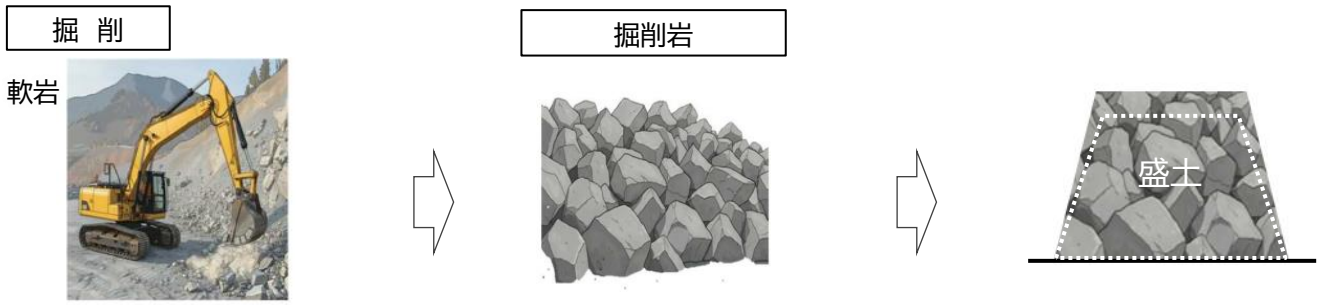
④　盛土調達計画の見直し　：（＋5億円）

□前回評価時　：　8億円
・土質区分に基づき、土量配分を計画。

□今　　回　：　13億円
・転石破砕量が多くなり、破砕後に流用した場合を精査した結果、必要となる購入土量が増加。

	変動	前回評価時	今　回
盛土調達計画の見直し	＋5億円	8億円	13億円
〔所要額〕	＋5億円	8億円	13億円

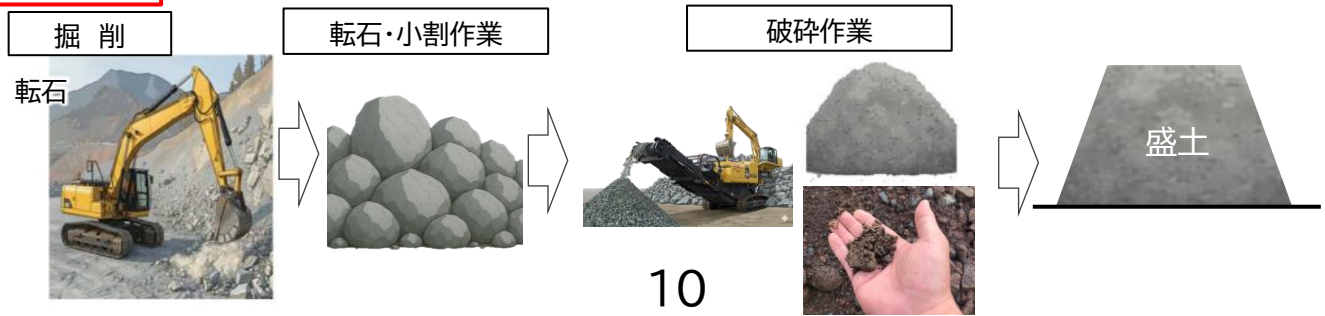
前回評価時



【前回評価時】

○必要盛土量	68万m³
○流用土	61万m³
土砂	1万m³
岩・転石	60万m³
○購入土	7万m³

今　回



【今　　回】

○必要盛土量	68万m³
○流用土	57万m³
土砂	2万m³
岩・転石	55万m³
○購入土	11万m³

3. 事業計画の変更内容 ⑤舗装構造の見直し

設計熟度

経　緯

○事業化時は、隣接事業実績を基に、標準的なアスファルト舗装を計画。
○施工に関する情報や地盤情報、沿道の土地利用状況を踏まえ、本線土工部の舗装種別選定を精査した結果、高耐久で長期的なライフサイクルコストに優位なコンクリート舗装に舗装構造を変更。

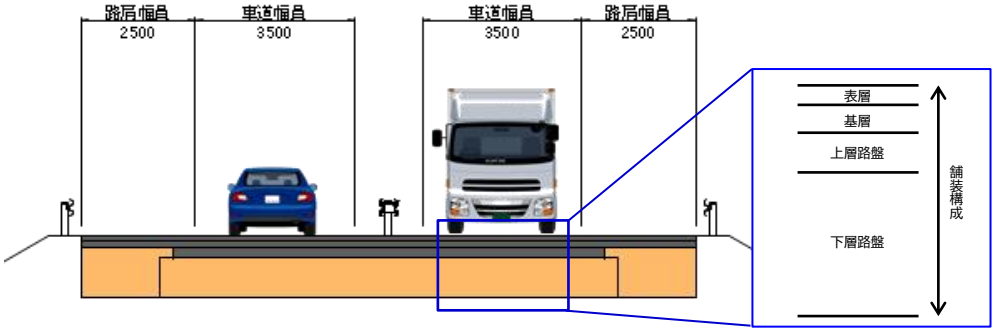
⑤　舗装構造の変更　：（＋17億円）

□事業化時　：　24億円
・標準的なアスファルト舗装を計画。

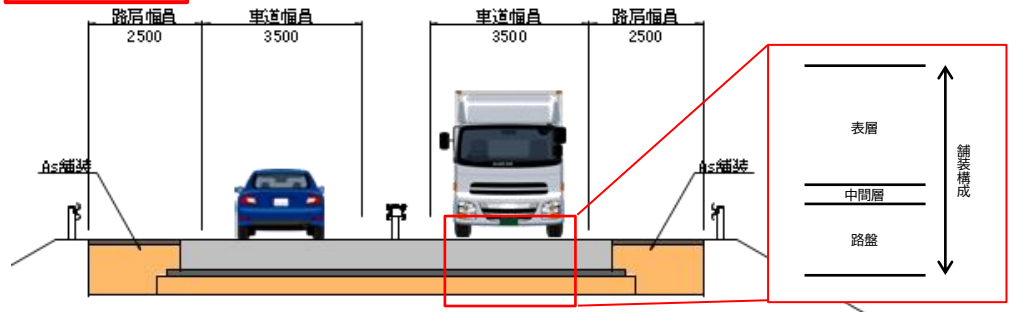
□今　　回　：　41億円
・高耐久で長期的なライフサイクルコストに優位なコンクリート舗装に舗装構造を変更。

		変動	事業化時	今　回
アスファルト舗装	山形県側	**－11億円**	11億円	0億円
	秋田県側	**－13億円**	13億円	0億円
コンクリート舗装	山形県側	**＋16億円**	0億円	16億円
	秋田県側	**＋25億円**	0億円	25億円
〔所要額〕		**＋17億円**	24億円	41億円

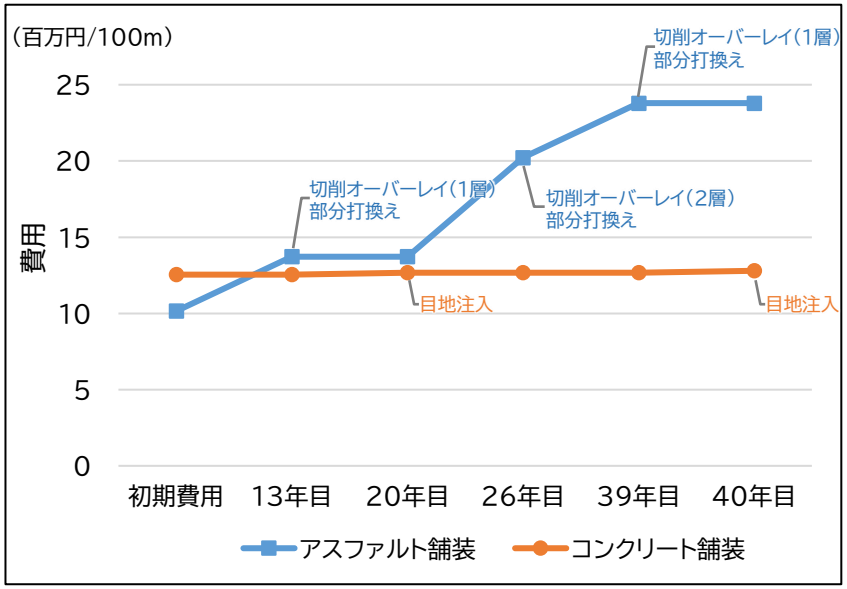
事業化時　アスファルト舗装



今　　回　コンクリート舗装



▼ライフサイクルコスト比較



3. 事業計画の変更内容 ⑥除雪転回場の追加

設計熟度

経　緯

○事業化時は、安全で円滑な冬期道路交通の確保が図られるよう、除雪車は(仮称)小砂川IC付近の既存道路を利用し転回することを計画。
○秋田県では令和6年および令和7年に大雨被災があり、異常気象による災害が頻発していることを鑑み、大雪時の交通障害や交通事故発生時においても円滑な除雪が可能となるよう、IC直近に除雪転回場を追加。

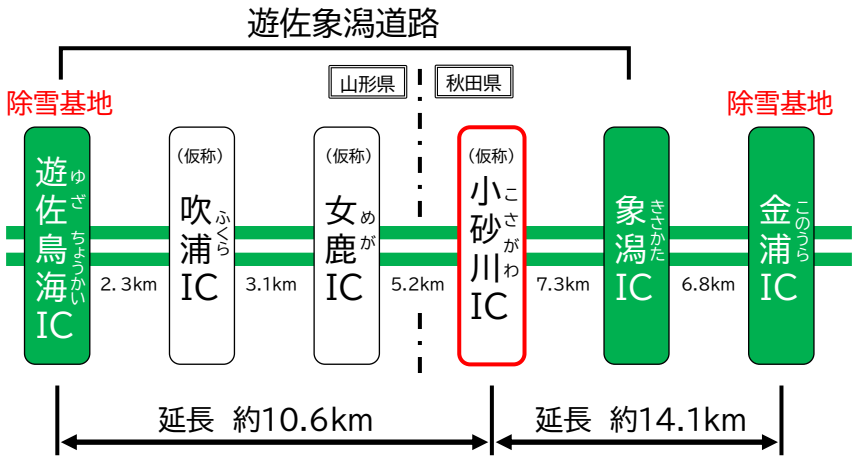
⑥　除雪転回場の追加　：（＋8億円）

□事業化時　：　0億円
・既存道路を利用して転回する計画。

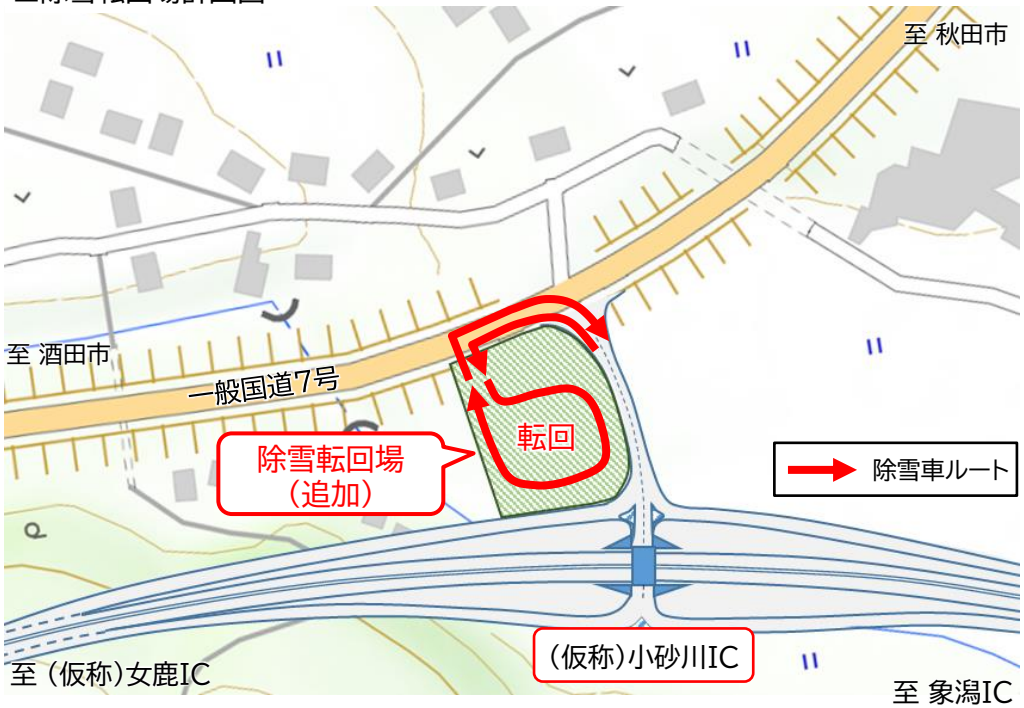
□今　　回　：　8億円
・転回時に支障が発生しないIC直近に除雪転回場を追加。

	変動	事業化時	今　回
除雪転回場の追加	＋8億円	0億円	8億円
〔所要額〕	＋8億円	0億円	8億円

■各IC間の距離と除雪時間



■除雪転回場計画図



3. 事業計画の変更内容 ⑦使用材料(砕石)の見直し

関連計画の変更

経　緯

○事業化時は、建設資材のリサイクルやコスト縮減の観点から、基礎材や路盤材等については再生砕石の使用を標準として計画。
○事業着手後は、再生砕石を使用していたが、由利本荘・にかほ地区において再生砕石の供給が不足。
○代替として新材の砕石を活用していたが、供給不足について今後も解消が見込まれないことから、新材の砕石使用を標準とすることに見直し。

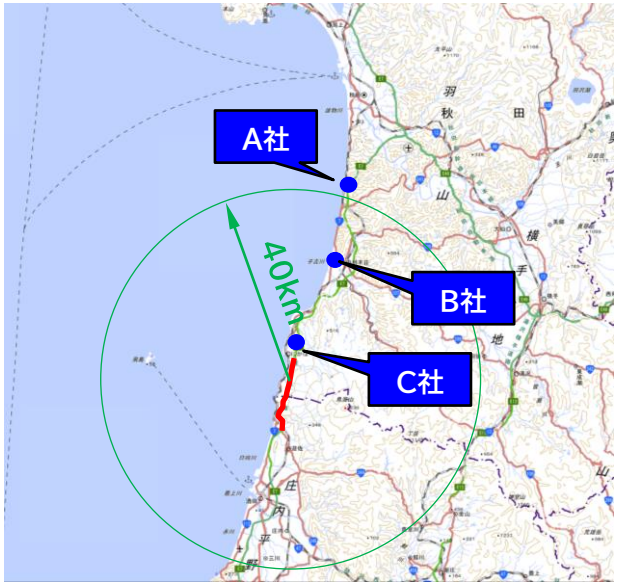
⑦　使用材料(砕石)の見直し　：　(＋3億円)

□事業化時　：　4億円
・再生砕石の使用を標準として計画。

□今　　回　：　7億円
・由利本荘・にかほ地区において、再生砕石の供給不足が生じたため、新材の砕石使用を標準とすることに見直し。

	変動	事業化時	今　回
再生砕石	**－4億円**	4億円	0億円
砕石(新材)	**＋7億円**	0億円	7億円
〔所要額〕	**＋3億円**	4億円	7億円

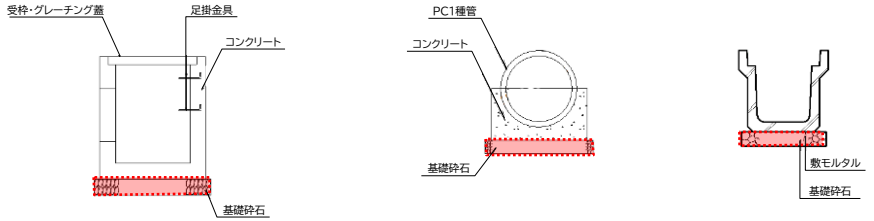
▼ 由利本荘・にかほ地区の再生砕石出荷業者



再生資源利用原則化より
現場から約40km範囲以内の由利本荘・にかほ地区において在庫不足のため供給不可

▼ 砕石使用箇所

排水工:基礎砕石





再生砕石のストック不足状況



新材の砕石ストック状況

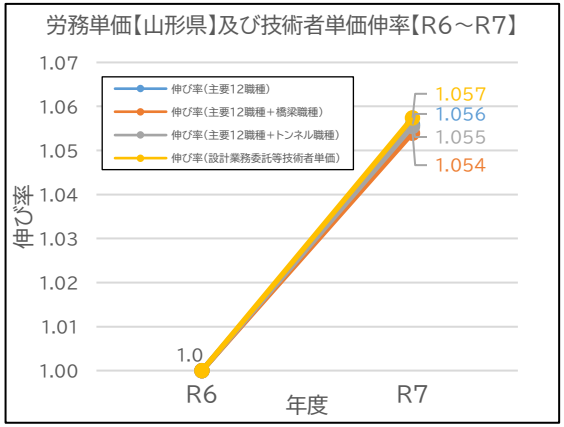
3. 事業計画の変更内容　⑧物価等上昇による増

物価上昇

物価等上昇による労務費及び材料費の増（＋16億円）

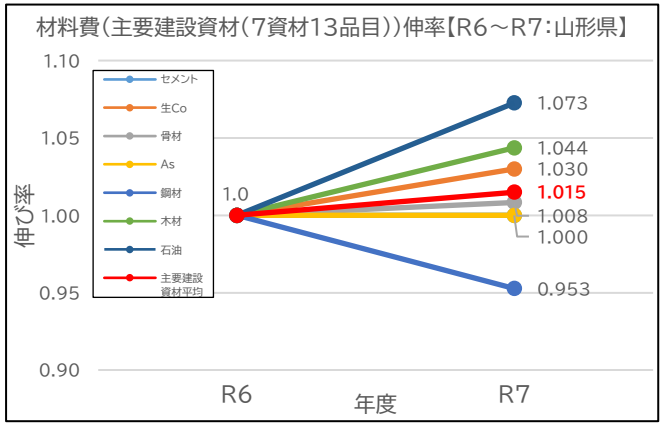
・労務費及び材料費の上昇によって事業費の増額の必要が生じた。

▼労務費の伸び率
【山形県】（R6=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】（R6=1.0とした場合）

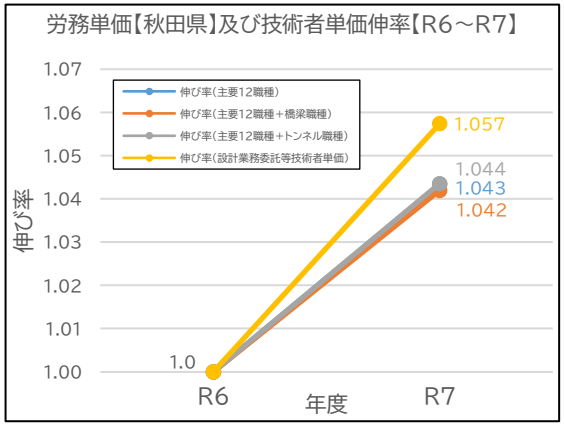


材料費　出典：積算資料、建設物価

■計算方法

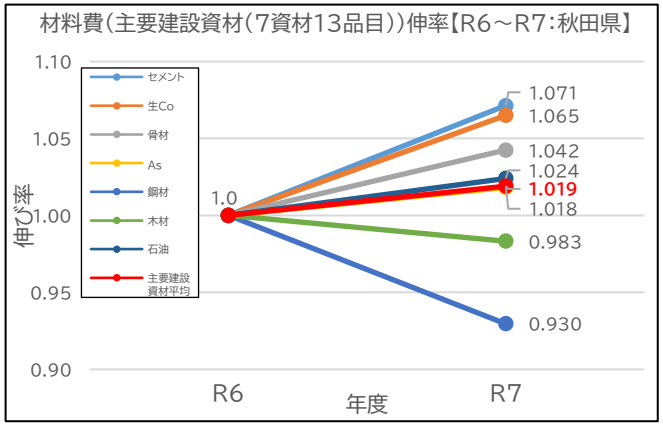
○工種毎に労務費・材料費の割合を考慮した上で、それぞれの各年度の上昇率を乗じることにより、物価等上昇による事業費の増額を算出。

▼労務費の伸び率
【秋田県】（R6=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】（R6=1.0とした場合）



材料費　出典：積算資料、建設物価

■物価等上昇による増額の内訳

事業名	県名	R7年度以降	合計
遊佐象潟	山形	9.24億円	9.24億円
	秋田	6.99億円	6.99億円
合計		16.23億円	16.23億円

※上表は労務分と材料分の合計値

3. 事業計画の変更内容 ⑨工事用道路の構造見直しによる減

コスト縮減

経　緯

○工事用道路について、土砂等運搬車両の走行が困難な箇所においては敷鉄板により養生することで走行を確保。
○敷鉄板の代替として、掘削において発生した転石破砕材を敷くことで、土砂等運搬車両の走行を確保でき、盛土の代用ともなることからコスト縮減が可能。

⑨　工事用道路の構造見直しによる減　：（－0.5億円）

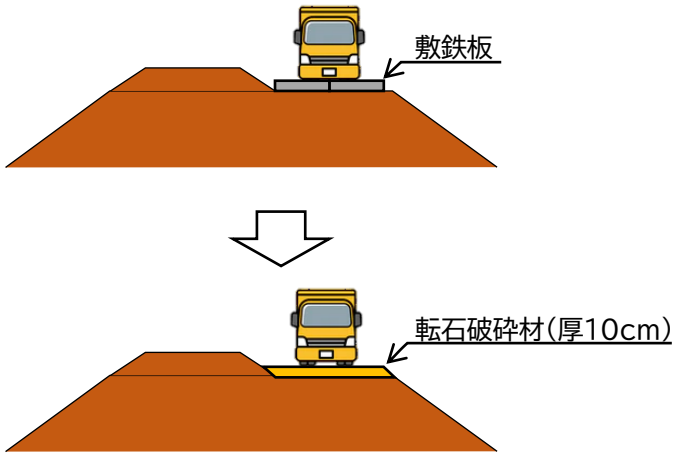
□前回評価時　：　0.6億円
・工事用道路を敷鉄板により、工事用車両の走行を確保。

□今　　回　：　0.1億円
・工事用道路を掘削において発生した転石破砕材を敷くことにより、工事用車両の走行を確保。

	変動	前回評価時	今　回
敷鉄板	**－0.6億円**	0.6億円	0億円
転石破砕材	**＋0.1億円**	0億円	0.1億円
〔所要額〕	**－0.5億円**	0.6億円	0.1億円



工事用通路（イメージ）



4. 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	9,099億円	11,369億円	13,241億円
費用便益分析に含まれない多様な効果	時間信頼性の向上	約75億円	約122億円	約160億円
	CO_2排出量の削減	約30億円	約49億円	約65億円
	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、広域迂回を解消し、山形県～秋田県間における日本海沿岸部の広域交通を確保 【酒田市～由利本荘市間の広域迂回時の所要時間：171分（現況）⇒73分（整備後）】		
	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より、地域産業を支援 【航空機産業の参入企業数：14社（H24）⇒45社（R6）】		
	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 【にかほ市～日本海総合病院間の所要時間：46分（現況）⇒40分（整備後）】		
計		約9,204億円	約11,540億円	約13,465億円

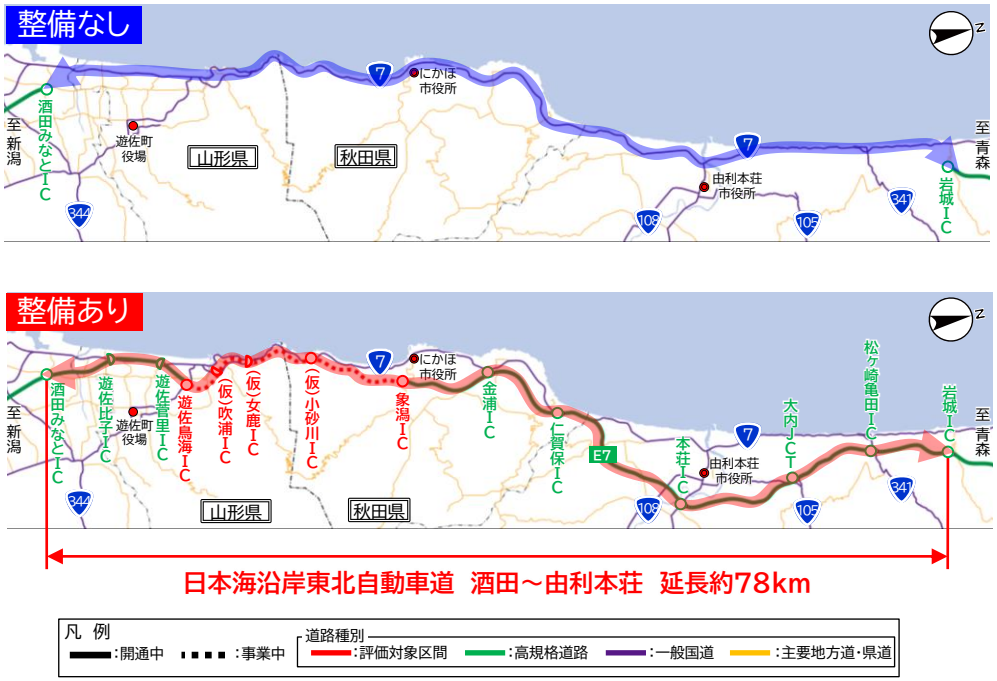
費用便益比（B／C）	3便益	全体	1.6	1.9	2.2
		残事業	2.5	3.2	3.7
	3便益＋多様な効果		1.6	2.0	2.2

※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。

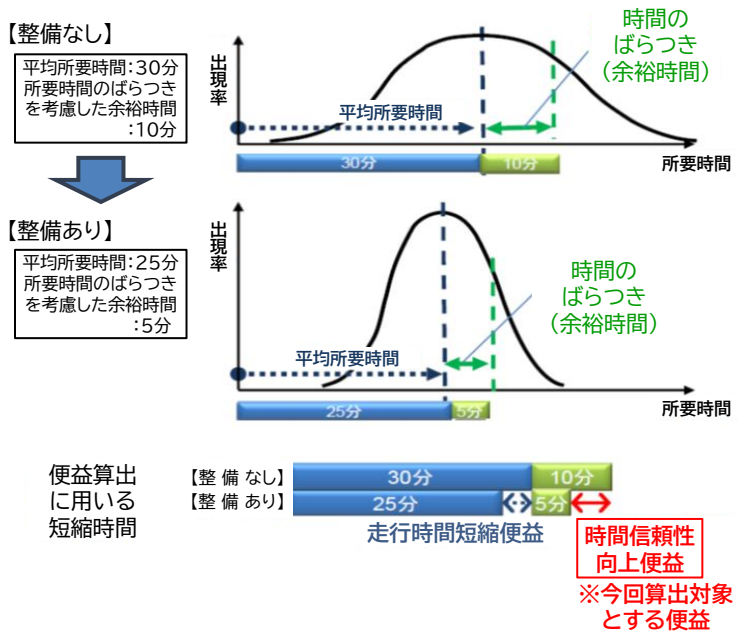
4. 事業の投資効果(費用便益分析に含まれない多様な効果)・・・時間信頼性の向上

関連SDGs

◆ 日本海沿岸東北自動車(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75億円/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)
	整備なし	整備あり		
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘	1,298.4	1,293.9	4.5	215

◎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

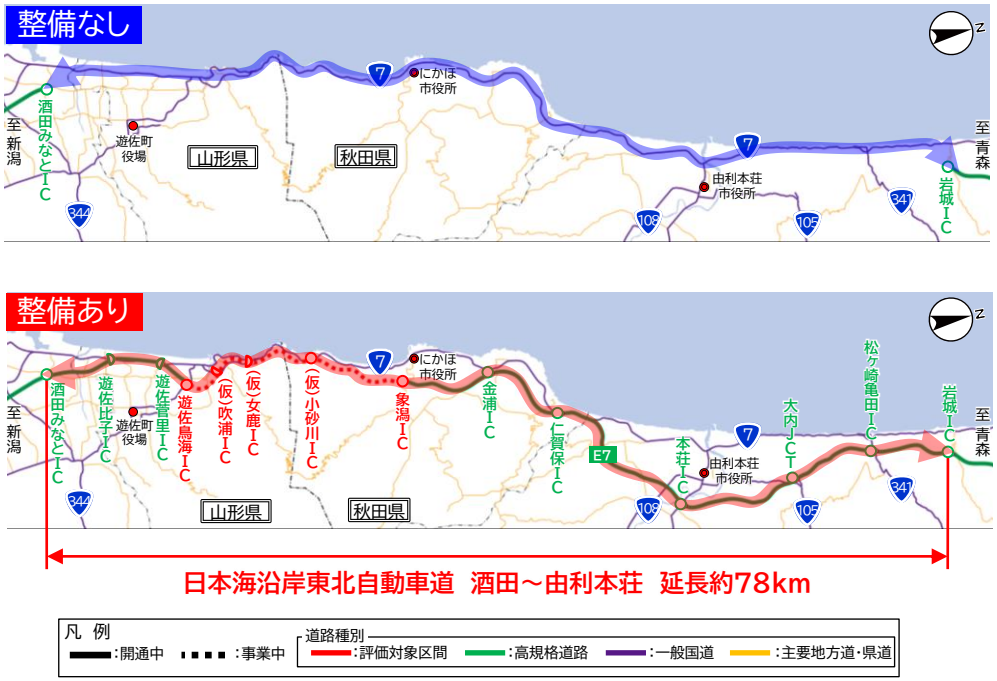
社会的割引率		
4%	2%※	1%※
約75億円	**約122億円**	**約160億円**

※: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

4. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果）・・・CO_2排出量の削減

関連SDGs

- 日本海沿岸東北自動車（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**61,205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30億円/50年**の効果が見込まれる。



▼CO_2排出量削減効果

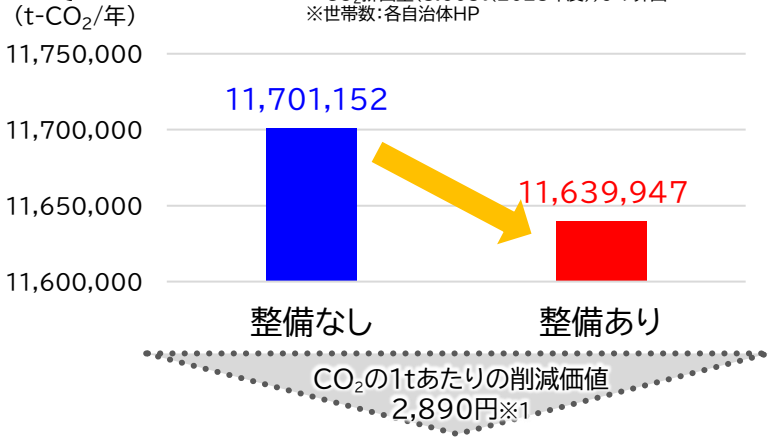
「外部効果の便益計測手法の手引き・案」の排出係数に基づきCO_2排出削減量を算定した結果、

61,205トン/年の削減効果が見込まれる

【目安】
約17,000世帯分のCO_2排出量に相当

酒田市	約30,200世帯
遊佐町	約 4,900世帯
にかほ市	約 9,300世帯
由利本荘市	約30,900世帯【R7.9月末時点】

※排出削減量の目安：（国研）国立環境研究所における世帯あたりCO_2排出量（3.608t(2023年度)）より算出
※世帯数：各自治体HP



◎ CO_2排出量削減効果　**1.8億円/年**

▼CO_2排出量削減効果の試算結果

	CO_2排出量（t-CO_2/年）		削減量（t-CO_2/年）	CO_2排出量削減効果（億円/年）	CO_2排出量削減効果（億円/50年）
	整備なし	整備あり			
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘	11,701,152	11,639,947	61,205	**1.8**	**88**

※四捨五入により合計値が一致しない場合がある

▸「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CO_2排出量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30億円	**約49億円**	**約65億円**

※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CO_2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-CO_2）
※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

5. 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 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・連携を図ることを目的とした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、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画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。

〇秋田県知事の意見

1 「対応方針（原案）」案については、事業継続の方針に同意いたしますが、更なるコスト縮減に努めるようお願いいたします。

2 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、高規格道路の未整備区間の解消や暫定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、医療支援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・秋田県境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、広域周遊観光の拡大など、多様な整備効果が期待されております。

また、本県では、記録的な大雨による災害が4年連続して発生しており、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構築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間における令和8年度内の出来る限り早期の完成と、（仮）吹浦IC～（仮）小砂川IC間における早期の開通見通し公表をお願いいたします。

併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、毎年度における投資的経費を公債費の発行額と実負担額の両面で管理していることから、事業の実施にあたっては、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく予算の優先的な充当などにより、今回の増額により生じる県負担の軽減を図るようお願いいたします。

〇以下の団体等から、遊佐象潟道路の整備促進について要望あり

・秋田県、にかほ市、遊佐町、その他沿線市町村等
・日本海沿岸東北自動車道早期建設期成同盟会
・日本海沿岸東北自動車道山形・秋田県境区間建設促進期成同盟会
・日本海沿岸東北自動車道建設促進新潟地区期成同盟会
・日本海沿岸東北自動車道建設促進庄内地区期成同盟会
・日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田地区期成同盟会
・高速道路3同盟会（東中道、日沿道、山形道）

6. 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・物流支援、医療支援等のため、早期整備の必要性が高い。