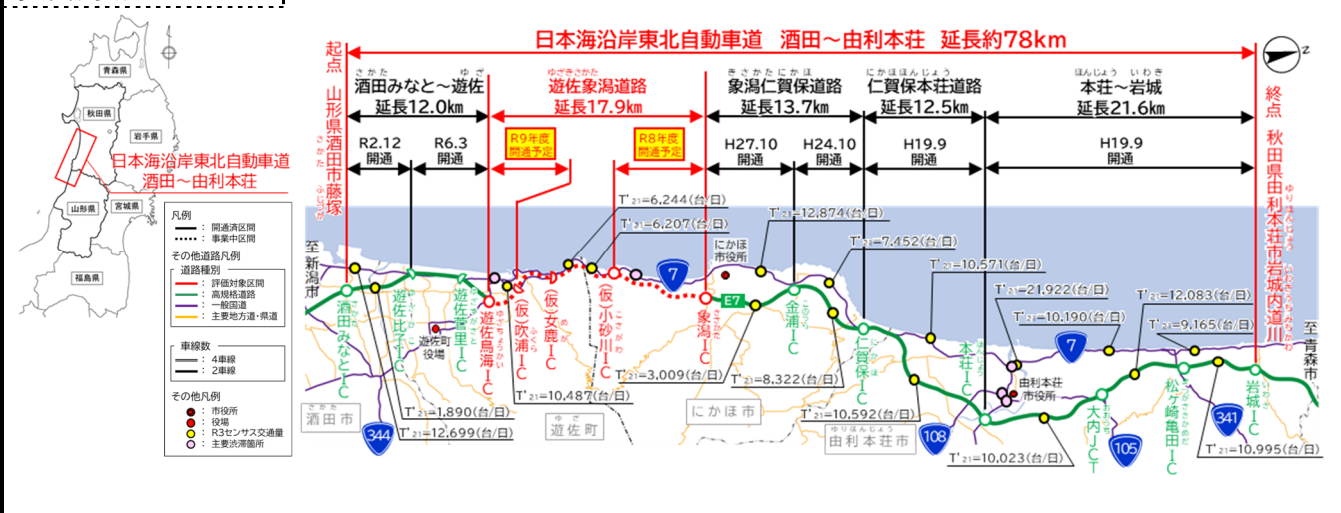


担 当 課:道路局 国道・技術課
担当課長名:西川 昌宏

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号 遊佐象潟道路)			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
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	17.9km
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に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。 一般国道7号遊佐象潟道路は、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9km、2車線の自動車専用道路である。							
H25年度事業化		H24年度都市計画決定		H27年度用地着手		H28年度工事着手	
全体事業費		約1,308億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約63%	供用済延長	—km
計画交通量		11,000台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年
	1.6(0.9)	7.3%	491/5,757億円		1,234/9,099億円		令和7年
	1.9(1.3) [2%]	(3.4%)	事業費: 389/4,964億円		走行時間短縮便益: 895/7,676億円		
	2.2(1.6) [1%]		維持管理費: 94/725億円		走行経費減少便益: 280/1,103億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 8.3/68億円		交通事故減少便益: 59/321億円		
感度分析	2.5(2.5)	15.1%	(事業全体)		(残事業)		
	3.2(3.3) [2%]	(15.1%)	交通量	B/C=1.5～1.7(±10%)	交通量	B/C=2.5～2.8(±10%)	
	3.7(3.8) [1%]		事業費	B/C=1.6～1.6(±10%)	事業費	B/C=2.3～2.7(±10%)	
			事業期間	B/C=1.6～1.6(±20%)	事業期間	B/C=2.4～2.5(±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間:13.7万人・時間/年、渋滞損失削減率:約6割削減) ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる (にかほ市～酒田港 現況43分⇒整備後36分) ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定 ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定							
他11項目に該当							

関係する地方公共団体等の意見	
○山形県知事の意見	
<p>1 「対応方針(原案)」案のとおり、「継続」で異議ありません。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
○秋田県知事の意見	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>引き続き、(仮)小砂川IC～象潟IC間については、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。</p> <p>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。</p>	
○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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	
事業評価監視委員会の意見	
・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・この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。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・平成25年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約63%(令和7年3月末時点)	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・事業の進捗に係る問題はない。	
施設の構造や工法の変更等	
・工事用道路の構造見直しにより、コスト縮減を図っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・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。	

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値

※B/Cの値は、日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。