

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

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。 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、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1,083億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約66%	供用済延長	-km
計画交通量		11,000台/日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	事業全体(個別)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		令和6年
	1.5 (0.9)		438/5,167億円		1,046/7,620億円		
	1.8 (1.3) [2%]	6.7% (3.5%)	事業費: 339/4,440億円 維持管理費: 90/661億円 更新費: 8.3/66億円		走行時間短縮便益: 753/6,412億円 走行経費減少便益: 241/949億円 交通事故減少便益: 52/259億円		
	2.0 (1.6) [1%]						
	残事業(個別)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.4 (2.4)			交通量	B/C=1.3～1.6 (±10%)	交通量	B/C=2.1～2.7 (±10%)
	3.1 (3.2) [2%]	13.2% (13.2%)		事業費	B/C=1.5～1.5 (±10%)	事業費	B/C=2.2～2.6 (±10%)
3.5 (3.7) [1%]		事業期間	B/C=1.5～1.5 (±20%)	事業期間	B/C=2.3～2.4 (±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の削減 (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 (にかほ市～酒田港 現況43分⇒将来36分)							
③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 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

- 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、国土強靱化のための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。

○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

- ・山形県、秋田県、秋田県議会、由利本荘市、由利本荘市議会、鶴岡市、鶴岡市議会、酒田市
- ・東北日本海沿岸市町村議会協議会、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会
- ・本荘由利交通体系整備促進協議会、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
- ・庄内開発協議会、庄内地区道路協議会、東北六県商工会議所連合会
- ・秋田県議会建設振興議員連盟、秋田県建設業協会、秋田県議会建設委員会、山形県商工会議所連合会
- ・東北中央自動車道建設促進秋田・山形・福島三県議会協議会
- ・日本海沿岸東北自動車道建設促進青森・秋田・山形・新潟四県議会協議会

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年度新規事業化、事業進捗率約66%(うち用地進捗率約90%)(令和6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

- ・(仮)小砂川IC～象潟ICが令和7年度、遊佐鳥海IC～(仮)吹浦ICが令和8年度の供用を目指して事業を実施中。

施設の構造や工法の変更等

- ・防草対策や水平排水材の見直し、管渠工のプレキャスト化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・雇用拡大支援等のため、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)