

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目			延長	12.0km	
事業概要						
<p>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の高速自動車国道である。</p> <p>日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、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酒田市藤塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0kmの自動車専用道路である。</p>						
H21年度事業化		H21年度都市計画決定		H23年度用地着手		H24年度工事着手
全体事業費	約412億円		事業進捗率	約82%	供用済延長	5.5km
			(令和3年3月末時点)			
計画交通量	10,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	令和3年		
	1.1(1.2)	455億円/1,096億円	1,000億円/1,181億円			
	(残事業)	事業費：334億円/942億円	走行時間短縮便益：760億円/896億円			
	2.2(2.8)	維持管理費：121億円/154億円	走行経費減少便益：195億円/236億円			
			交通事故減少便益：45億円/49億円			
感度分析の結果						
【事業全体】交通量変動：B/C=0.90～1.3（交通量±10%）【残事業】B/C=1.8～2.7（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=1.05～1.1（事業費±10%） B/C=2.0～2.4（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=1.04～1.1（事業期間±1年） B/C=2.1～2.3（事業期間±1年）						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：5.6万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減)						
②物流効率化の支援						
・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況：41分→整備後：36分)						
③災害への備え						
・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ						
※整備後は一体評価区間である遊佐象潟道路区間の効果も含む						
						他10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 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、国土強靱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ことです。						
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、国土強靱化に向けた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いたします。						

○以下の団体等から、酒田みなと～遊佐の整備促進について要望あり
 庄内開発協議会（会長：酒田市長）、鶴岡市議会、酒田市議会
 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会
 山形県庄内地区道路協議会（会長：酒田市長）、山形県町村議会議長会（会長：三川町議会議長） 他

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21年度新規事業化、用地進捗率75%、事業進捗率82%（令和3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
 ・機能補償のボックスカルバートを集約化しコスト縮減を図っている。

対応方針

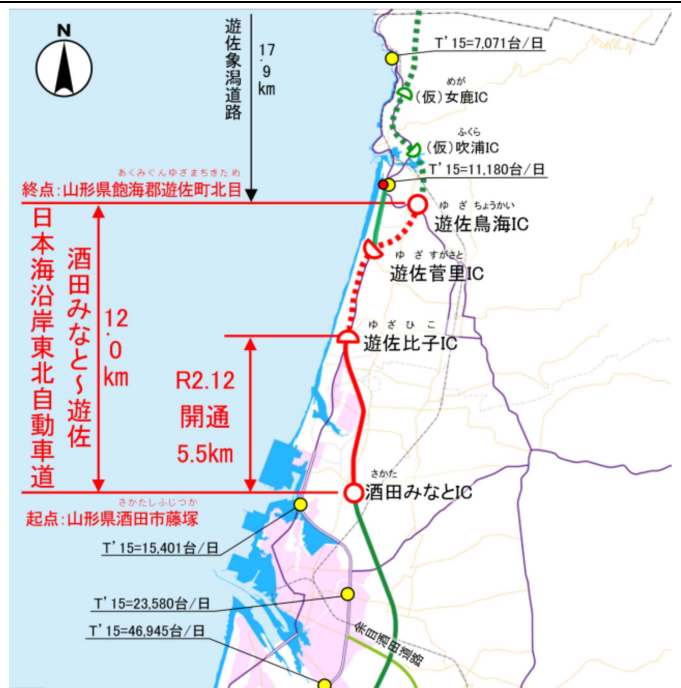
対応方針決定の理由
 山形県～秋田県間の災害時のリダンダンシーの確保、広域的な連携・交流の促進等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図

日本海沿岸東北自動車道
 酒田みなと～遊佐



- | | |
|----------|------------|
| 道路凡例 | 開通済 |
| | 事業中 |
| | 未事業化 |
| 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 | |
| 車線区分 | |
| | 4車線以上 |
| | 2車線 |
| その他凡例 | |
| | H27センサス交通量 |
| | 主要決滞箇所 |
| | 主要決滞区間 |
| | 市街化区域 |
| | 津波浸水想定区域 |



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。