

新規事業採択時評価結果（平成 21 年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

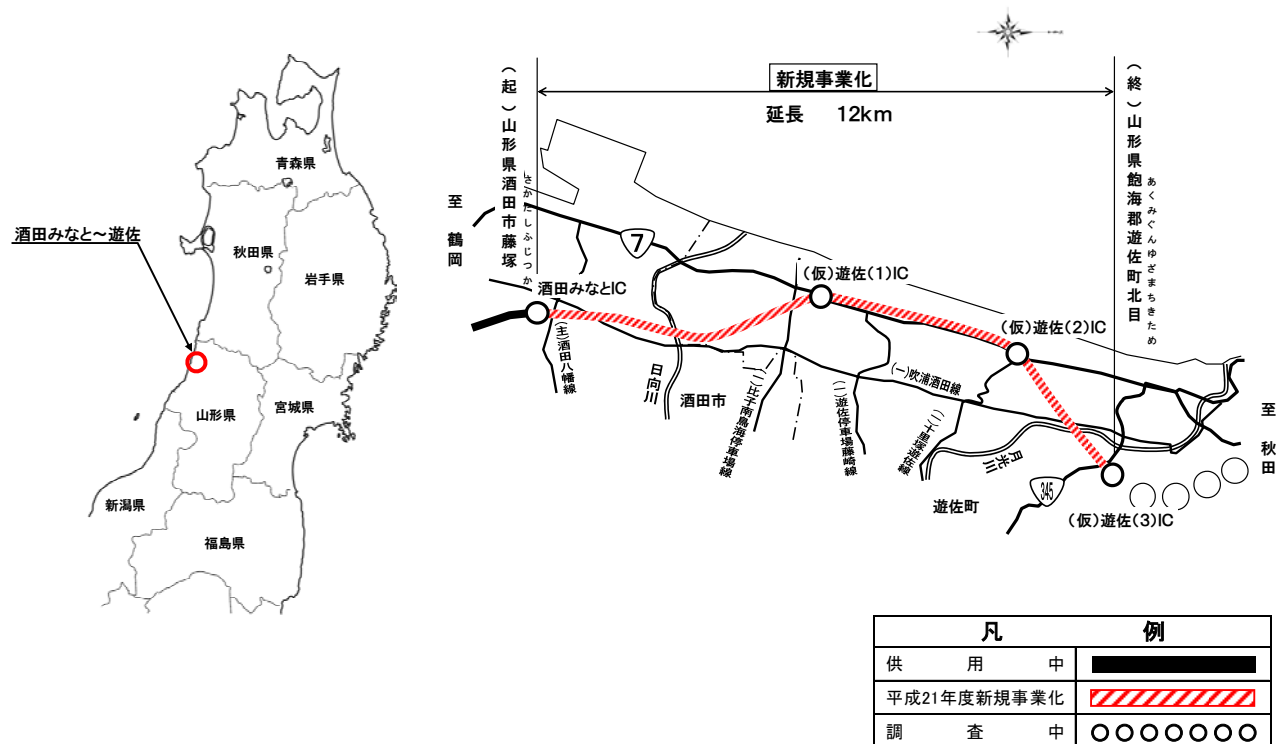
路線名	日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県酒田市藤塚 至：山形県飽海郡遊佐町北目			延長	12km	
事業概要						
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約 320km の高速自動車国道であり、現在までに約 137km を供用中である。 当区間（酒田みなと～遊佐）12km は、平成 21 年 4 月に都市計画決定され、第 4 回国土開発幹線自動車道建設会議（平成 21 年 4 月）を経て、整備計画が策定された。						
事業の目的、必要性						
日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）は、日本海総合病院（H23 年より三次救急医療施設）への搬送時間短縮、一般国道 7 号の交通事故の減少、重要港湾酒田港へのアクセス強化、災害時のリダンダンシーの確保、広域的な交流・連携による観光交流圏の形成等に寄与するものである。						
全体事業費	310 億円			計画交通量	10,900～15,100 台／日	
費用対効果 分析結果	B／C	総費用	総便益	基準年		
	1.8	250 億円 （事業費：228 億円 維持修繕費：22 億円）	458 億円 （走行時間短縮便益：338 億円 走行経費減少便益：65 億円 交通事故減少便益：54 億円）	平成 21 年		
感度分析の結果						
交通量変動：B/C=2.0（交通量 +10%） B/C=1.7（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=1.7（事業費 +10%） B/C=2.0（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=1.7（事業期間+20%） B/C=2.0（事業期間-20%）						
事業の効果等						
＜自動車や歩行者への影響＞						
・事故対策：並行する国道 7 号の死亡事故率は、全国平均の約 3.8 倍であり、通過交通が転換することにより当該区間の事故の減少が見込まれる。						
＜社会全体への影響＞						
・住民生活：日本海総合病院（H23 年より三次救急医療施設）への搬送時間短縮が見込まれる。 （遊佐町吹浦地区～日本海総合病院の所要時間約 32 分→約 19 分） （三次救急医療施設の 60 分カバー圏人口約 152 万人→約 156 万人） （※日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合）						
・地域経済：酒田港への 1 時間到達圏域は 1.5 倍に拡大、山形県の重要港湾である酒田港の利便性の向上が図られる。 （酒田港への 1 時間到達圏 1,760km ² →2,710km ² ） （※日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合）						
・災害：並行する国道 7 号県境部の線形不良箇所における通行止めによる広域迂回の回避が図られる。 （距離 100 km、所要時間 2 時間の増） （※日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合）						
・地域社会：酒田市～秋田市間、酒田市～新潟市間の所要時間の短縮が見込まれ、交流促進・連携強化が期待される。 （酒田市～秋田市の所要時間：約 120 分→約 70 分） （酒田市～新潟市の所要時間：約 210 分→約 110 分） （※日本海沿岸東北自動車道全線供用の場合）						

関係する地方公共団体等の意見

平成 21 年 5 月に整備計画について、山形県知事の同意を得ている。

日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）は、日本海総合病院（H23 年より三次救急医療施設）への搬送時間短縮、一般国道 7 号の交通事故の減少、重要港湾酒田港へのアクセス強化、災害時のリダンダンシーの確保、広域的な交流・連携による観光交流圏の形成等に寄与することが期待されており、庄内開発協議会（会長：酒田市長）より S59 年度以降 161 回の要望活動が行われているほか、日沿道建設促進庄内地区期成同盟会など、多くの団体等から同様の要望を受けている。また、日沿道沿線自治体で「日本海夕陽ライツアップ・ジウム」（S63 年度以降 21 回開催）を行うなど要望活動が活発に行われている。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。