

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

| | | | | |
|--|-----------|-------------------|--|------------------|
| 事業名 東北中央自動車道 新庄～横手 （一般国道13号 横堀道路） | 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：秋田県湯沢市下院内 至：秋田県湯沢市桑崎 | | | | 延長 3.7 km |
| 事業概要 東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| H27年度事業化 | | — 都市計画決定 | | H28年度用地着手 |
| H28年度工事着手 | | | | |
| 全体事業費 | 約145億円 | 事業進捗率 | 約36% | 供用済延長 |
| | | (令和2年3月末時点) | | — km |
| 計画交通量 | 5,400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) | |
| | 1.1 (0.9) | 676億円/961億円 | 1,088億円/1,088億円 | 令和2年 |
| | (残事業) | 事業費：529億円/813億円 | 走行時間短縮便益：849億円/849億円 | |
| | 1.6 (1.4) | 維持管理費：148億円/148億円 | 走行経費減少便益：194億円/194億円 交通事故減少便益：44億円/44億円 | |
| 感度分析の結果 【事業全体】 交通量変動：B/C=1.04～1.3(交通量±10%) 【残事業】 B/C=1.5～1.8(交通量±10%) 事業費変動：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) B/C=1.5～1.7(事業費±10%) 事業期間変動：B/C=1.1～1.2(事業期間±1.2年) B/C=1.5～1.7(事業期間±1.2年) | | | | |
| 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：2.7万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減） ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 （湯沢市院内～平鹿総合病院（横手市） 現況：37分⇒整備後：36分） ③災害への備え ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む <div style="text-align: right;">他9項目に該当</div> | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ○秋田県知事の意見 国の対応方針（原案）（案）について、異議ありません。 本県では、県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備を重点施策として位置づけており、人口減少社会であっても持続可能な地域づくりを進めるため、時間的距離を短縮し県土のコンパクト化を図るとともに、物流の効率化や交流人口の拡大を目指し、これまでも、高規格幹線道路の整備促進について強く働きかけてまいりました。 東北中央自動車道は、東北における産業の発展や観光の振興に大きく寄与するとともに、災害時における代替機能を有する重要な路線であり、本年2月には、「横堀道路」の開通見通しを公表されたところであります。 既に開通している「湯沢横手道路」の沿線には、自動車関連企業の進出が進み、地域の雇用の拡大が図られるなど、その整備効果が現れており、今後さらなる整備により、ヒトやモノの交流が一層活性化し、地域の活性化や地方創生の発展に寄与するものと考えております。 引き続き、コスト縮減に努めながら、事業期間内の完成に向けて、必要な予算を確保するとともに、「真室川雄勝道路」の開通見通しを早期に公表し、一層の事業推進をお願いいたします。 | | | | |

○以下の団体等から横堀道路の整備促進について要望あり

- ・秋田県知事
- ・新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道建設促進同盟会、秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会
- ・秋田国道協議会、最上開発協議会
- ・山形県町村議会議長会
- ・東北中央自動車道 新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会

事業評価監視委員会の意見

対応方針（原案）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27年度新規事業化、事業進捗率約36%（うち用地進捗率約23%）（令和2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。
- ・令和7年度の全線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

- ・雪崩予防柵の形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。

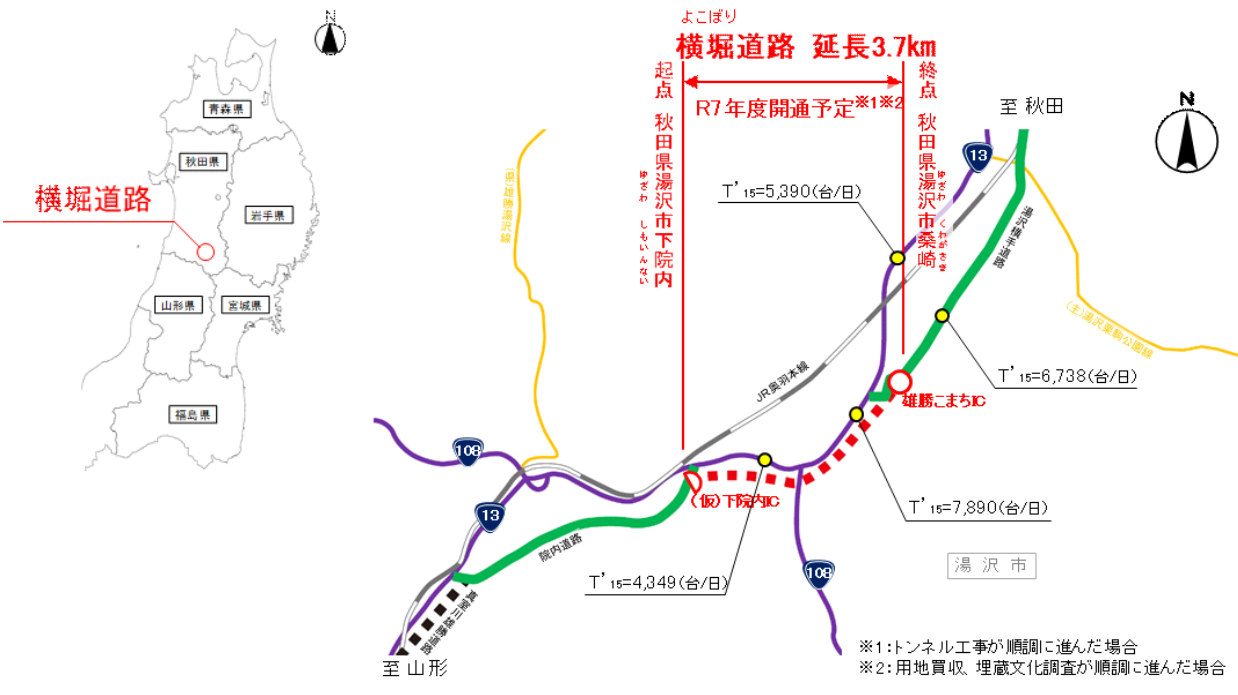
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

高規格ネットワークの形成による、山形県・秋田県を含む広域連携の強化とともに、冬期における信頼性確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



| | | | |
|------|--------|---------|--------------|
| 凡例 | | その他道路凡例 | |
| — | : 開通済 | — (赤) | : 評価対象区間 |
| ⋯ | : 事業中 | — (緑) | : 高規格幹線道路 |
| □□□□ | : 未事業化 | — (青) | : 地域高規格道路 |
| | | — (紫) | : 一般国道 |
| | | — (黄) | : 主要地方道・県道 |
| | | — (黒) | : 2車線 |
| | | ● | : H27センサス交通量 |

※ 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。