

再評価結果（令和5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	東北中央自動車道 東根～湯沢 (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	白：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	<p>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高規格道路である。</p> <p>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3.7 kmの自動車専用道路である。</p>					
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215億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約59%	供用済延長	— km	
計画交通量	7,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (0.8)	579/6,945億円		794/7,810億円		令和4年
	(残事業) 1.4 (1.9)	事業費:457/5,949億円 維持管理費:119/957億円 更新費:3.4/39億円		走行時間短縮便益:679/6,270億円 走行経費減少便益:83/1,220億円 交通事故減少便益:32/320億円		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1～1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=1.2～1.6(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.1(事業期間±20%) B/C=1.3～1.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減及び削減率 (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) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 					
関係する地方公共団体等の意見	他9項目に該当					
○秋田県知事の意見	<p>国の対応方針(原案)(案)については、異議ありません。</p> <p>本県では、今年度から新たな県政運営の指針である「新秋田元気創造プラン」をスタートさせ、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機能強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。</p> <p>当該路線は、東北中央自動車道の山形・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、近年の激甚化、頻発化する災害時においては、国道13号とのダブルネットワークの構築による交通機能の確保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、可能な限りコスト縮減に努め、「横堀道路」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、「真室川雄勝道路」については一層の事業促進により、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。</p>					

○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
- ・秋田県南高規格幹線道路建設促進期成同盟会、新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、東北中央自動車道新庄・湯沢間建設促進フォーラム実行委員会
- ・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
- ・東北中央自動車道建設促進同盟会

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27年度新規事業化、用地進捗率約47%、事業進捗率約59%（令和4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

- ・路側防護柵構造の見直しを行い、コスト縮減を図っている。

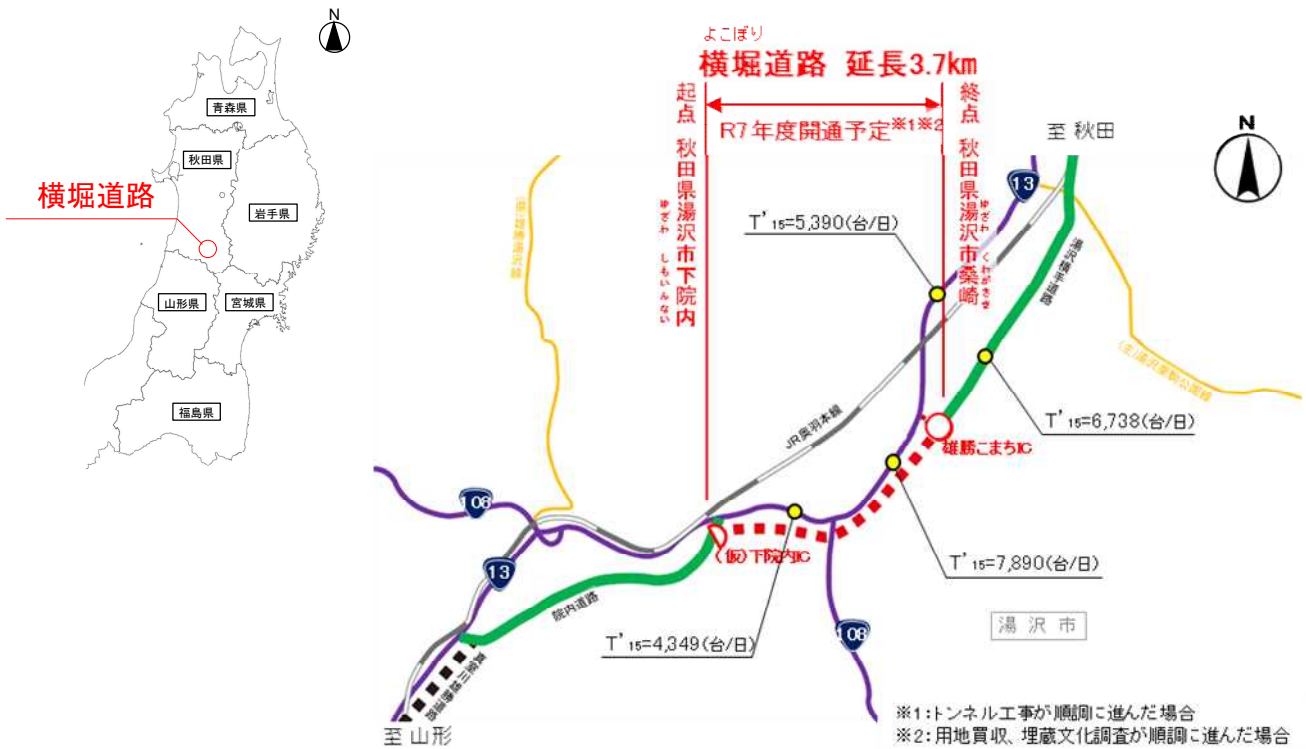
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・医療機関への速達性・安定性の向上、自動車部品製造業の連携支援、周遊観光の支援、冬期の信頼性の確保等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> — : 開通済 ⋯ : 事業中 □□□□ : 未事業化 	<p>その他道路凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路種別 — (Red): 評価対象区間 — (Green): 高規格幹線道路 — (Blue): 地域高規格道路 — (Purple): 一般国道 — (Yellow): 主要地方道・県道 	<p>車線数</p> <ul style="list-style-type: none"> — (Black): 2車線 <p>その他凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● (Yellow): 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。