

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名 <small>はこだてしんそとかんじょう</small> 函館新外環状道路（一般国道278号） <small>くうこう</small> 空港道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自： <small>ほっかいどうはこだて ききょう</small> 北海道函館市桔梗町 至： <small>ほっかいどうはこだて かみゆのかわ</small> 北海道函館市上湯川町	延長 10.0km				
事業概要 函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 このうち空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした、函館インターチェンジから空港インターチェンジに至る延長10kmの事業である。					
H19年度事業化	H18年度都市計画決定 (H-年度変更)	H20年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約639億円	事業進捗率	25%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,300~29,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/ (事業全体) 356/565億円 (事業費：334/542億円) (維持管理費：22/22億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,037/1,037億円 (走行時間短縮便益：840/840億円) (走行経費減少便益：129/129億円) (交通事故減少便益：69/69億円)	基準年 平成25年	
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.8~2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7~2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.7~2.0（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.9~3.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.7~3.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.7~3.1（事業期間±20%）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果					
①交通混雑の緩和 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通ずる交通の転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消など交通混雑の緩和が期待される。					
②道路交通の安全性向上 ・産業道路を通ずる交通が事故発生確率の低い自動車専用道路（空港道路）への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。					
③拠点空港函館空港への利便性向上 ・北斗市から函館空港までの所要時間が夏期で18分（冬期は32分）短縮され、函館空港までの90分圏が3町（江差町、乙部町、八雲町）拡大するなど、函館空港への利便性向上が期待される。					
④救急搬送の安定性向上 ・七飯町から最も遠距離にある函館市の渡辺病院までの所要時間が夏期で11分（冬期は20分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。					
⑤水産品の流通利便性向上 ・拠点空港函館空港から東京方面に空輸される水産品（ウニ約48t/年）の流通利便性向上が期待される。					
⑥主要な観光地への利便性向上 ・市内の道路からの交通転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消などによる交通混雑の緩和が図られることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。					
⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・住民の避難路を確保するとともに、津波により浸水した現道を回避することで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。					

⑧バスの利便性向上

- ・産業道路を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、バス運行の定時性及び安全性が確保され、バスの利便性向上が期待される。

⑨CO<sub>2</sub>排出量の削減

- ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量3, 884 (t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

函館市など2市9町の首長等で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等が図られ、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成18年4月4日付け都計第2号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書の知事意見について」において送付した平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1・4・3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するなど環境に配慮するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が七飯藤城IC～函館ICまで開通
- ・函館・江差自動車道が函館IC～北斗茂辺地ICまで開通
- ・北海道縦貫自動車道が八雲IC～大沼公園ICまで開通
- ・一般国道278号鹿部道路が全線開通
- ・市町村合併により、「函館市」「森町」「八雲町」「北斗市」が誕生
- ・シーニックバイウェイ北海道の指定ルート「函館・大沼・噴火湾ルート」に認定
- ・平成27年度末の完成を目指し北海道新幹線 新青森駅～（仮称）新函館駅間整備中

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率55%、事業進捗率25%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成26年度 函館IC～赤川IC L=2.4km (2/4) 開通予定。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

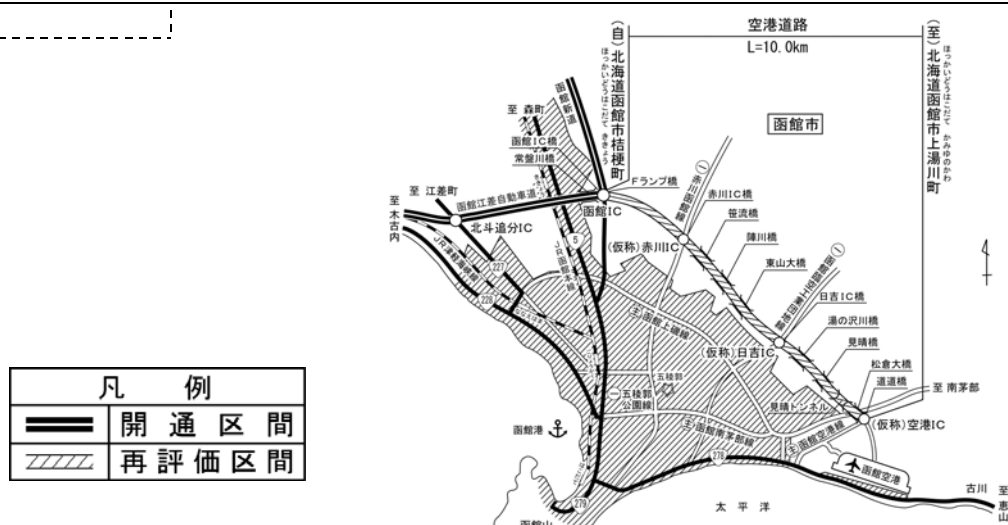
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 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。