

事後評価結果(令和7年度)

担当課:北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名:村上 睦

事業名	函館新外環状道路(一般国道278号) 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:北海道函館市桔梗町 至:北海道函館市上湯川町	延長	10.0km		

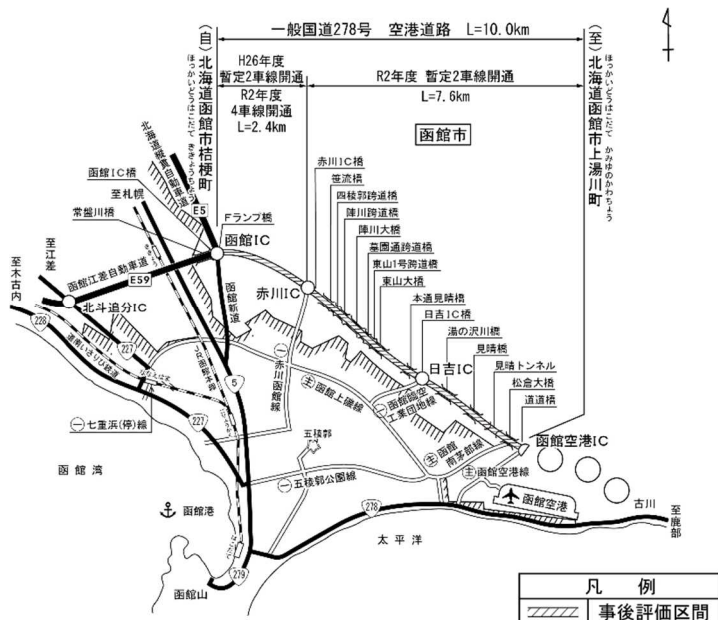
事業概要

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高規格道路である。
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拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長10.0kmの事業である。

事業の目的・必要性

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拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化等の支援を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	H20年度	供用年	(当初) H27年度/—	変動	1.6倍		
		都市計画決定	—	工事着手	H21年度	(暫定/完成)	(実績) R02年度/—				
	事業費	計画時	(名目値) 377億円/—	実績	(名目値) 677億円/—			変動	1.8倍		
		(暫定/完成)	(実質値) 373億円/—	(暫定/完成)	(実質値) 699億円/—						
	交通量 (当該路線)	計画時	15,000~19,600台/日/—	実績	7,700~29,100台/日/—			変動	51~148%		
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道/当該路線)		21.8 → 24.9/85.4km/h	交通事故減少	89.7 → 55.3/0.0件/億台km						
		(供用前年次)H22年	(供用後年次)R3年	(供用前現道→供用後現道/当該路線)	(供用前年次)H24~26年平均値		(供用後年次)R3~5年平均値				
	費用対 効果分析 結果 (当初)	B/C	3.4	EIRR	—	総費用	310億円	総便益	1,048億円	基準年	平成17年
						(事業費: 288億円 維持管理費: 22億円 更新費: -億円)		(走行時間短縮便益: 854億円 走行経費減少便益: 121億円 交通事故減少便益: 73億円)			
	費用対 効果分析 結果 (事後)	B/C	1.7	EIRR	6.8%	総費用	1,036億円	総便益	1,746億円	基準年	令和7年
						(事業費: 995億円 維持管理費: 41億円 更新費: -億円)		(走行時間短縮便益: 1,429億円 走行経費減少便益: 246億円 交通事故減少便益: 71億円)			

事業遅延による コスト増	費用増加額 372億円	便益減少額 548億円
事業遅延の理由 用地取得の遅延による事業期間の延伸		
交通量変動の理由 計画時(H17年度)は、暫定2車線・制限速度70km/h(函館IC～函館空港IC)であったが、R7年度事後評価時点では、4車線・80km/h(函館IC～赤川IC)、暫定2車線・80km/h(赤川IC～日吉IC)、暫定2車線・70km/h(日吉IC～函館空港IC)となったため。		
客観的評価指標に対応する事後評価項目 事業の整備効果 ① 空港アクセスの向上及び交通混雑の緩和 ・ 空港への速達性が向上したほか、函館市内の交通混雑の緩和に寄与。 ② 道路交通の安全性向上 ・ 当該道路へ交通が転換したことにより、並行する生活道路の交通量が減少し、安全性が向上。 ③ 観光地への利便性向上 ・ 周辺道路の交通混雑が緩和され、函館市内及び松前・七飯方面の主要観光地へのアクセス性が向上し、道南地域の観光振興に寄与。 ④ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・ 救急搬送の速達性及び安定性が大きく向上し、七飯町の救急医療体制の確保に寄与。 ⑤ 工業団地の利便性向上・拠点プロジェクトとの連携 ・ 工業団地からの速達性・安全性の高い輸送ルートが確保され生産品の流通効率が向上。空港などの交通拠点や交流施設へのアクセス性の改善による利用者の利便性向上により、沿線地域の企業立地の促進、拠点開発に大きく寄与。		
その他評価すべきと判断した項目 特になし		
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。	
	その他評価すべきと判断した項目 特になし	
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された事後評価結果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。		
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：函館市) ・ 人口は、事業化当時約29万人(H19)→開通後約24万人(R6)となっている。 (住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・ 自動車保有台数は、事業化当時約12.3万台(H19)→開通後約10.0万台(R6)となっている。 (北海道自動車統計)		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 空港道路の整備により、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拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化の支援等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。		

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現道の交通状況や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。
今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。

また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。

特記事項

特になし

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率(4%)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。