

道路事業

再評価原案準備書

- 1 一般国道12号 峰延道路
- 2 遠軽北見道路(一般国道333号)生田原道路
- 3 一般国道40号 音威子府バイパス
- 4 一般国道278号 尾札部道路

令和3年度
北海道開発局

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道12号 <small>みねのぶ</small> 峰延道路	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：北海道岩見沢市岡山町 至：北海道美唄市進徳町			延長	6.3 km		
事業概要							
<p>国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。 峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢・美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。</p>							
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地補償着手	H23年度工事着手				
全体事業費	約164億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	83%	供用済延長	2.1 km		
計画交通量	22,900～24,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.04	総費用 (残事業/事業全体)	54/194億円	総便益 (残事業/事業全体)	162/202億円	基準年 令和3年
	(残事業)	3.0	事業費：42/173億円 維持管理費：12/21億円	走行時間短縮便益：159/193億円 走行経費減少便益：2.8/8.1億円 交通事故減少便益：0.05/1.1億円			
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施							
<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.1（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.7～3.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.02～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=2.8～3.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.0～3.1（事業期間±20%）</p>							
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の2車線区間は、前後の4車線区間と比較して混雑度が高く、交通混雑が発生している状況であり、交通混雑緩和による走行環境改善の観点から、当該道路の整備が期待される。 <p>②冬期異常気象時の走行性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する有料高速道路の三笠IC～美唄ICの通行止め時間は、道内のIC間平均通行止め時間の約3倍発生しており、異常気象時の幹線道路機能確保の観点から、当該道路の整備が期待される。 <p>③道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過年度の4車線整備済区間では、死傷事故全体で約7割の減少を確認しており、当該道路の整備によって、道路交通の安全性向上が期待される。 <p>④救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美唄市から岩見沢市への救急搬送件数の約4割が一刻を争う心疾患・脳疾患の搬送であり、救急搬送の安定性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。 <p>⑤日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美唄市の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活は、岩見沢市を含む周辺地域に依存している状況であり、日常生活の利便性向上の観点から当該道路の整備が期待される。 							
関係する地方公共団体等の意見							
<p>地域から頂いた主な意見等： 岩見沢市を始めとする10市14町の首長等で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」から早期整備の要望を受けている。</p>							
知事の意見							
<p>「一般国道12号 峰延道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。当該事業は、現道の4車線化による交通混雑の緩和や冬期異常気象時の走行性の確保が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト削減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。</p>							

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年 3月 市町村合併により、岩見沢市、栗沢町及び北村が「岩見沢市」となる
- ・平成23年12月 国道12号 美唄拡幅全線開通
- ・平成25年 3月 深川・留萌自動車道 留萌幌糠IC～留萌大和田IC開通
- ・平成27年 8月 道央自動車道 砂川SAスマートIC開通
- ・平成28年 1月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・平成30年11月 シーニックバイウエイ北海道「空知シーニックバイウエイ -体感未来道-」候補ルート登録
- ・令和元年 5月 「炭鉄港」が日本遺産に認定
- ・令和元年11月 一般国道12号 峰延道路部分4車線供用
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 中央ランプ～南長沼ランプ開通
- ・令和 2年 3月 深川・留萌自動車道 留萌大和田IC～留萌IC 開通
- ・令和 3年 5月 一般国道12号 峰延道路部分4車線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率99%、事業進捗率83%となっている。
(令和3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

不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

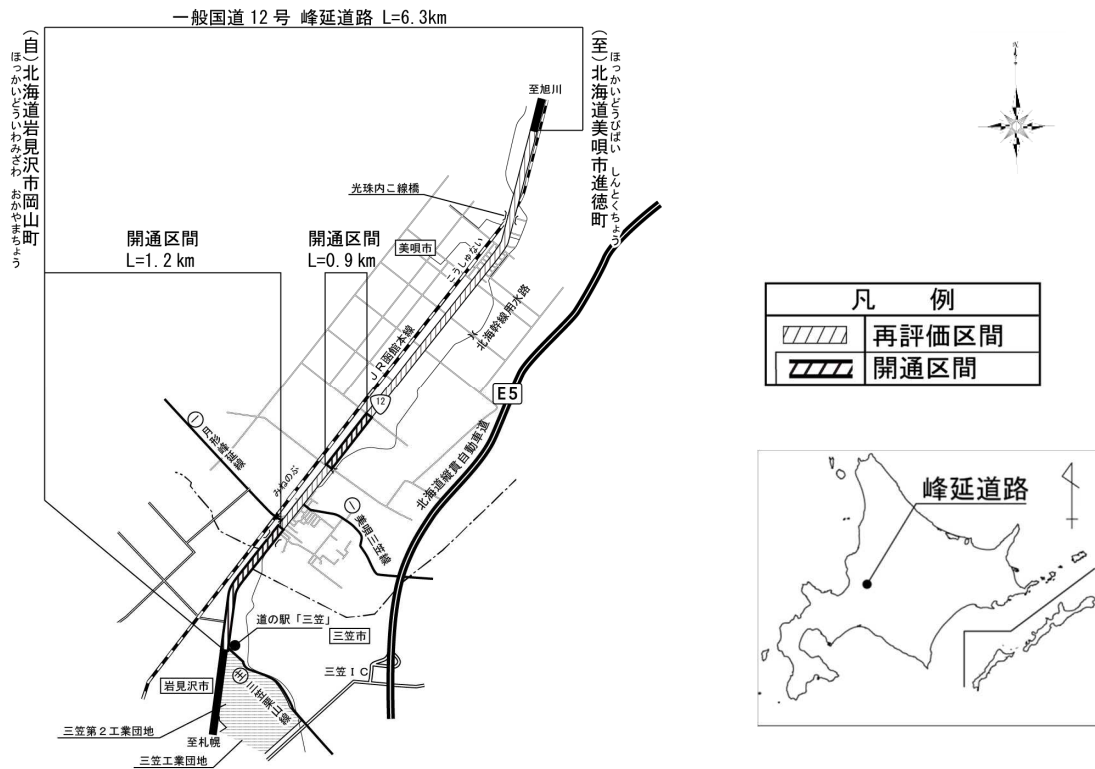
不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、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。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 遠軽北見道路（一般国道333号） 生田原道路	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：北海道紋別郡遠軽町生田原水穂 至：北海道紋別郡遠軽町生田原旭野			延長	5.7 km
事業概要 遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。 生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業である。				
H19年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H20年度用地補償着手	H21年度工事着手	
全体事業費	約167億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約61%	供用済延長 0.0 km
計画交通量 7,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 81/173億円 (事業費：64/157億円 維持管理費：17/17億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 223/223億円 (走行時間短縮便益：189/189億円 走行経費減少便益：26/26億円 交通事故減少便益：7.4/7.4億円)	基準年 令和3年
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2~1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=2.4~3.2（交通量±10%） 事業費：B/C=2.6~3.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.7~2.8（事業期間±20%）				
事業の効果等 事業の必要性及び効果 <ol style="list-style-type: none"> ① 主要都市間の連絡性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道6圏域中心都市である北見市は、道央圏と高規格道路で接続されていない状況であり、主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化の観点から、当該道路の整備が期待される。 ② 水産品物流ルートของ安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク圏の全魚種漁獲量は全道1位であるが、並行する現道区間は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、走行性及び安全性に課題があるため、広域交通と生活交通の機能分担による、物流ルートの安全性向上が期待される。 ③ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・遠紋地域からの搬送ルートである並行現道は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、安定走行による患者負担軽減の観点から、当該道路の整備が期待される。 ④ 日常生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・遠紋地域の日常生活は、北見市に依存している状況であるが、経路となる並行現道は、走行性及び安全性に課題があり、地域住民の生活利便性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。 ⑤ 周遊観光の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク圏は、遠紋地域を周遊する花観光、流水関連の冬期観光、国立・国定公園など、観光資源が豊富な地域であり、遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして、当該道路の整備が期待される。 				
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： 北見市を始めとする1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。				

知事の意見：

「遠軽北見道路 生田原道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。
 当該事業は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流効率化の支援が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年 3月 国道333号 新佐呂間トンネル開通
- ・平成21年10月 市町村合併により、上湧別町及び旧湧別町が「湧別町」になる
- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成25年 3月 北海道横断自動車道網走線 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成25年 6月 シーニックバイウェイ北海道「層雲峡・オホーツクシーニックバイウェイ」候補ルート登録
- ・平成27年 6月 広域観光周遊ルート「アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道」に認定
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道網走線 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年 3月 旭川・紋別自動車道 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道網走線 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 4月 北海道横断自動車道網走線 端野高野道路事業化
- ・令和 1年12月 旭川・紋別自動車道 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 3年 4月 旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路事業化

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、用地進捗率約55%、事業進捗率約61%となっている。
 （令和3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

土工計画、立入防止柵の見直し等による変更。
 引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

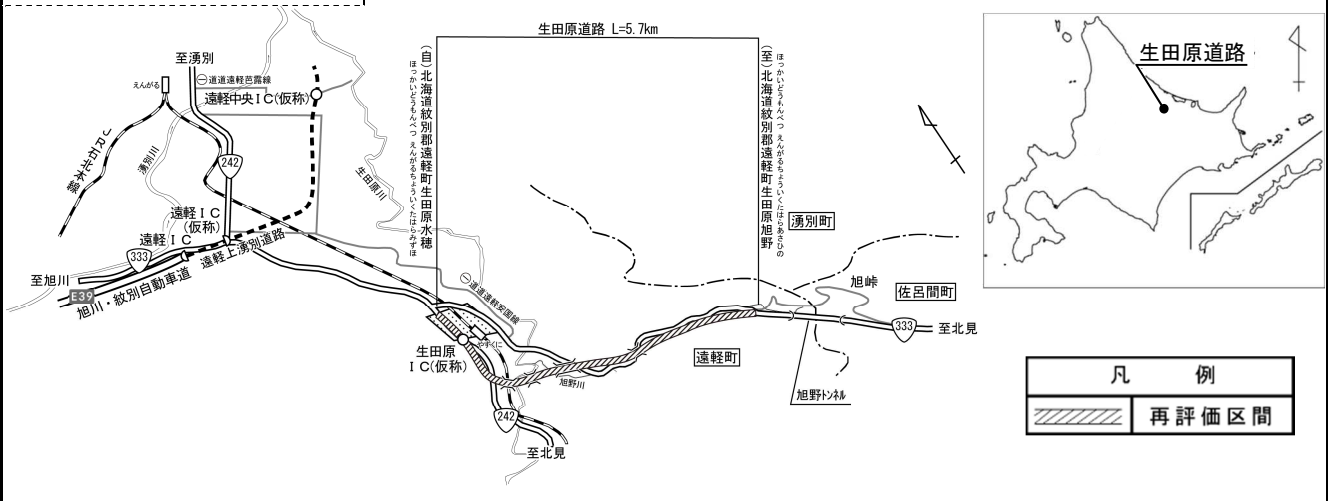
土工計画、立入防止柵の見直し等による変更。
 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、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。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道40号 音威子府バイパス		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：北海道中川郡音威子府村字音威子府 至：北海道中川郡中川町字誉			延長	19.0km	
事業概要						
<p>国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。</p>						
H5年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H19年度用地補償着手		H19年度工事着手	
全体事業費	約1,407億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約87%	供用済延長	0.0km	
地域の防災面の課題						
<ul style="list-style-type: none"> 平成11年度には、雪崩により21日間にわたり通行止めが発生。 当該区間の防災面の課題は、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町（人口：1,907人）などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。 現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が7箇所（落石・崩壊：6箇所、地吹雪：1箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が1区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水及び土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） 現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発していることから、早急な対策が必要。（同委員会（H25.10）） 現道は、急カーブ2箇所と事故危険区間1箇所が存在し、過去10年間（H15～24）で30件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。（同委員会（H25.10）） 音中トンネルで変状が発生した蛇紋岩区間において、天端地山の崩落及び崩落に伴うゆるみ域を確認。（同委員会（H29.7）） 音中トンネルの内空変位測定において、対策の実施が必要となる変位、切り羽上部の抜け落ち及び切り羽崩落を確認。（同委員会（H29.7）） 当該事業切土予定区間の表層の変状を受け実施した調査ボーリングの歪み観測から、深部での累積歪変動を確認。（同委員会（H29.7）） 琴平川の氾濫により当該事業盛土部が浸水し、盛土洗掘が危惧されることを確認。（同委員会（H29.7）） 当該事業道路形状概成部の雪況調査により、雪崩の痕跡、雪庇、雪しわ、クラック等を確認。（同委員会（H29.7）） トンネルの掘進に伴い、想定よりも地山が脆弱であることを確認。（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11）） 						

課題を踏まえた対策・事業内容

- ・想定される地すべり（必要抑止力4,000KN/m）や岩盤崩壊（落石エネルギー5,000KJ）の外力が大きく、また、災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去、周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））
- ・バイパスを整備することにより課題箇所を回避。
- ・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、天端崩落の再発を防止するためのゆるみ域の調査及び地山改良の追加並びに地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・法面工において、深部で累積歪変動が見られた地すべり層（縞状泥岩（泥岩・砂岩互層）破碎部）の対策工として周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、グラウンドアンカー工、地下水排除工及び押え盛土工に見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・琴平川氾濫時の盛土洗掘防止対策として、琴平川の流域に基づき、浸水範囲及び高さを算出し、盛土構造を見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））
- ・雪況調査を踏まえ抽出された雪崩発生危険斜面に基づき、雪崩予防柵の設置計画を見直すことは妥当。また、トンネル坑門部で確認された雪庇落下を防止する対策を追加見直しすることは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11））

事業の効果等

○道路事業3便益	
走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少	（423億円）
○救急医療改善効果	（232億円）
○余裕時間の短縮による効果	（24億円）
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（走行車両）	（94億円）
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（地域住民）	（7.6億円）
○冬期視程障害の解消効果	（1.2億円）
○日本海側津波時の代替路確保効果	（54億円）
○大規模豪雨時の代替路確保効果	（122億円）
○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）	（485億円）
○事業による地域経済の活性化効果	（323億円）
○CO ₂ 排出削減による効果	（3.1億円）

費用（残事業）/（事業全体）

255 / 1,758 億円
 （事業費：188/1,692 億円
 維持管理費：66/66 億円）

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：

名寄市など上川管内4市17町2村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

「一般国道40号 音威子府バイパス」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、雪崩による特殊通行規制区間の解消や冬期広域交通のリダンダンシーの向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、更なる工夫による一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 15 年 10 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 開通
- ・平成 16 年 11 月 豊富バイパス 豊富サロベツ I C～豊富北 I C 開通
- ・平成 22 年 3 月 幌富バイパス 幌延 I C～豊富サロベツ I C 開通
- ・平成 25 年 3 月 名寄美深道路 名寄 I C～美深北 I C 開通
- ・令和元年 9 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 間
暫定 2 車線区間における 4 車線化の優先整備区間に選定
- ・平成 17 年 9 月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる
- ・平成 28 年 6 月 広域観光周遊ルート形成計画「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定
- ・平成 29 年 10 月 シーニックバイウェイ北海道「天塩川シーニックバイウェイ」登録

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 19 年度に工事着手して、用地進捗率 100%、事業進捗率約 87%となっている。
(令和 3 年 3 月末時点)

残事業の内容（音中トンネル 4、686m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

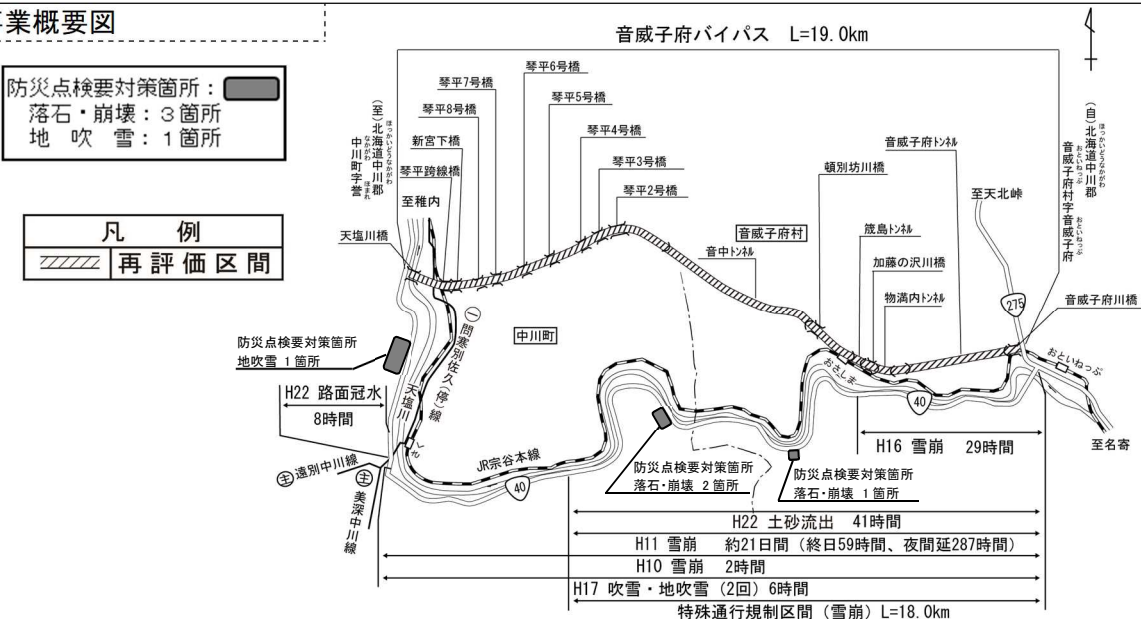
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

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。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道278号 <small>おまつべ</small> 尾札部道路	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</small> 北海道函館市尾札部町 至： <small>ほっかいどうはこだて</small> 北海道函館市大船町	延長	14.8 km		
事業概要					
<p>国道278号は、函館市を起点とし渡島半島沿岸の漁港地域を經由して森町に至る115kmの幹線道路である。</p> <p>尾札部道路は、落石・岩盤崩落等の危険箇所、現道隘路区間、津波浸水区域の回避による、道路の安全性向上及び地域の安全確保を目的とした、延長14.8kmの1次改築事業である。</p>					
S61年度事業化		H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		S63年度用地補償着手	
H元年度工事着手					
全体事業費	約276億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約88%	供用済延長	11.9 km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道には、津波浸水想定区域が14.2kmの内13.5kmが存在し、早急な対策が必要。 ・現道には、車道幅員5.5m以下の狭隘区間が全体の約8割、歩道の未設置区間が全体の約8割、急カーブが15箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。 ・現道には、防災上の対策必要箇所2箇所（落石・崩壊：1箇所、岩盤崩壊：1箇所）存在し、下部露出斜面に崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面に転石が法面全体に点在し、併せてオーバーハング部も見られ、予想災害規模は高さ35mからの落石（最大φ0.8m）、高さ20mの表層崩壊（V=10m3程度）となっており早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） ・切土工事を実施したところ法面から湧水を確認（国道278号尾札部道路技術検討会（R3.10）） 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、津波浸水想定区域の回避及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する整備が妥当。別線を整備することにより課題箇所を回避。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）） ・湧水による法面安定度の低下が大きいと判断した区間では、法面对策工を法枠工（吹付枠工）に変更し、湧水による法面表層部の浸食や土砂流出を防止するため、一部区間の法面对策工を特殊ふとんかごへ変更することは妥当（国道278号尾札部道路 技術検討会（R3.10）） 					
事業の効果等				費用	
<ul style="list-style-type: none"> ○道路事業3便益 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少（189億円） ○救急医療改善効果（11億円） ○余裕時間の短縮による効果（70億円） ○CO₂排出削減による効果（0.7億円） ○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）（346億円） ○津波浸水時の人命損失軽減効果（59億円） 				（残事業） / （事業全体） 66 / 482億円 （事業費：56/448億円） （維持管理費：9.9/35億円）	
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>現函館市など、2市9町の首長で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等から早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>「一般国道278号 尾札部道路」事業を「継続」とした「対応方針(原案)」案について、異議はありません。当該事業は、バイパス整備による災害時の緊急輸送ルートの強化や道路交通の安全性向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層、徹底したコスト削減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。</p>					

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 24 年 3 月 函館・江差自動車道 北斗富川 I C～北斗茂辺地 I C 開通
- ・平成 24 年 11 月 北海道縦貫自動車道 森 I C～大沼公園 I C 開通
- ・平成 25 年 3 月 国道 278 号 鹿部道路全線開通
- ・令和 3 年 3 月 函館新外環状道路 函館 I C～函館空港 I C 開通
- ・平成 28 年 3 月 北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業
道南いさりび鉄道開業
- ・平成 28 年 3 月 道の駅「しかべ間歇泉公園」開業
- ・平成 30 年 3 月 道の駅「なないろ・ななえ」開業
- ・令和 2 年 1 月 北海道内 7 空港民間運営開始
- ・平成 30 年 10 月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・令和 3 年 7 月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産登録
史跡「垣ノ島遺跡」一般公開

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率 100%、事業進捗率 88%となっている。
(令和 3 年 3 月末時点)

- 平成 10 年度：函館市尾札部町～同市川汲町間 延長 4.8 km (2/2) 部分開通
- 平成 14 年度：函館市川汲町～同市安浦町間 延長 1.2 km (2/2) 部分開通
- 平成 23 年度：函館市安浦町～同市豊崎町間 延長 5.9 km (2/2) 部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

不良土対策の追加、法面対策工の見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

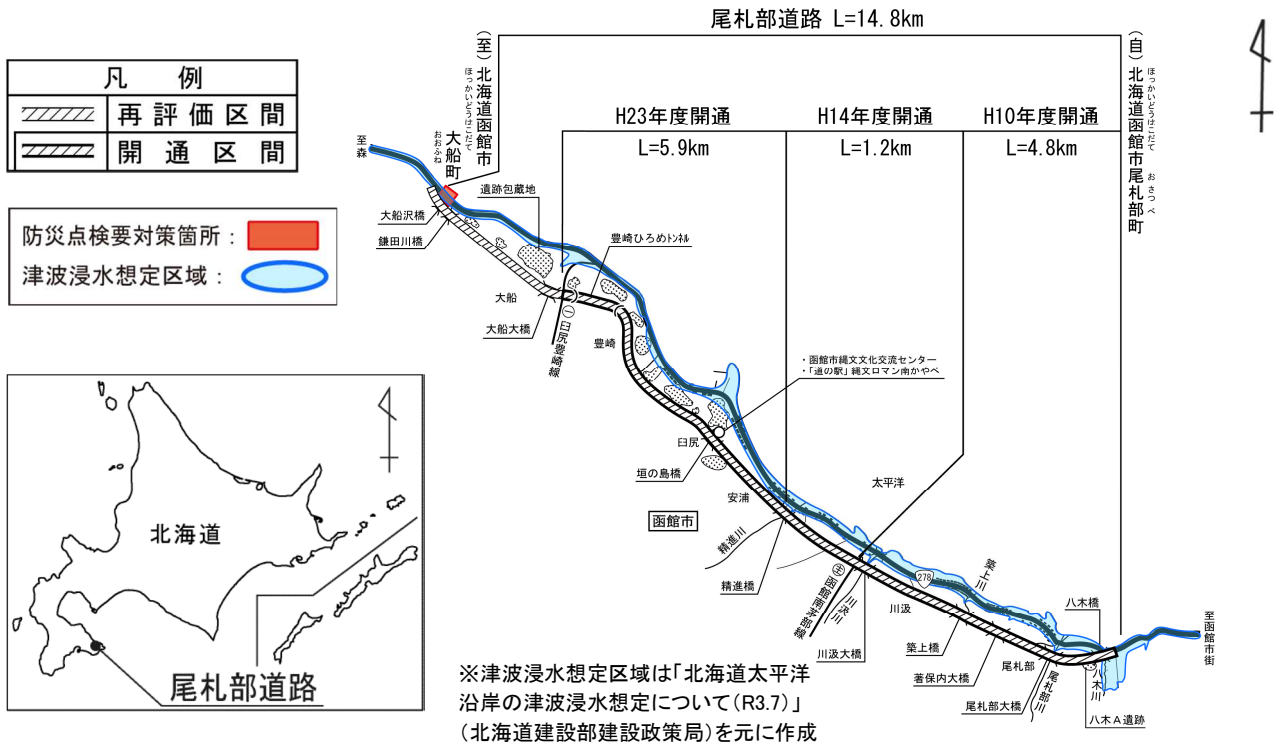
不良土対策の追加、法面対策工の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

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。