

## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> 一般国道278号 <small>しかべ</small> 鹿部道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうかやべ</small> 北海道茅部郡鹿部町字大岩 至： <small>ほっかいどうかやべ</small> 北海道茅部郡鹿部町字本別	<b>延長</b> 7.7km	
<b>事業概要</b> 一般国道278号は、函館市から鹿部町を経由して森町に至る延長114kmの幹線道路である。 鹿部道路は、鹿部町市街を通過する国道278号の狭小幅員や線形不良区間を解消し、道路交通機能を改善するとともに、市街地の交通安全、火山噴火時の避難路の確保および物流の効率化を目的とした延長7.7kmのバイパス整備事業である。 なお、当該道路は、平成20年度に実施したB/Cの点検結果を踏まえて、平成21年度事業の執行を見合わせ、再評価を行ったものである。		
<b>H10年度事業化</b>		<b>H13年度用地補償着手</b>
<b>全体事業費</b>	約59億円	<b>事業進捗率</b>
<b>計画交通量</b>	3,400～3,600台/日	<b>供用済延長</b>
<b>費用対効果分析結果</b> (3便益)	<b>B/C</b> (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 1.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 55/75億円 (事業費：36/56億円) (維持管理費：18/18億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 80/80億円 (走行時間短縮便益：68/68億円) (走行経費減少便益：8.8/8.8億円) (交通事故減少便益：2.8/2.8億円)
		<b>基準年</b> 平成21年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.6 (交通量 +10%) B/C=1.3 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.4 (事業費 +10%) B/C=1.6 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.4 (事業期間+1年) B/C=1.6 (事業期間-1年)		
<b>事業の効果等</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療へのアクセス向上効果（救急医療アクセスが最大で27分→22分と約5分短縮したことにより、救急救命率が9%程度増加。【約3.4億円※】）</li> <li>・火山噴火後の交通機能の早期回復効果（鹿部道路では、現道と比較して火山噴火後の降灰除去作業が効率的に実施できることから、交通機能が20日間早期回復し、迂回損失時間が削減。【約1.1億円※】）</li> </ul> ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・児童・生徒の安全な通学路の確保が期待される。（鹿部町児童数：524人（H19））</li> <li>・狭小幅員や線形不良区間の解消で、走行環境の向上が期待される。（現道：車道幅員5.5m区間約8割）</li> <li>・火山噴火時の緊急避難路として、地域の安全・安心な暮らしに役立つことが期待される。（火山噴火に伴う避難時間：94分短縮）</li> <li>・水産品の道南、道東方面への流通の利便性向上が見込まれる。（鹿部町周辺地域のマグロ漁獲量：全道の約5割）</li> <li>・高次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・鹿部町のまちづくり計画は、鹿部道路を想定し策定されており、鹿部町のまちづくりに大きな影響を与えている。</li> <li>・地域の産業において利便性向上が見込まれる。</li> </ul>		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>		
地域からの頂いた主な意見等： 水産業・観光をはじめとした主要産業を支える産業経済道路として路線整備が期待されており、鹿部町をはじめとする関係2市9町の首長および議会議員で構成される北海道渡島総合開発期成会他より早期整備の要望を受けている。		
<b>事業審議委員会の意見</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当委員会に提出された事業に係る再評価については、事業継続が妥当と考える。</li> <li>・道路事業の事業評価において、3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映できるよう検討し、事業評価を充実されたい。</li> </ul>		

知事の意見：

鹿部道路の整備により、鹿部市街における幅員が狭小な区間や線形が不良な区間を迂回することで、円滑な交通の確保や交通安全が図られるものと認識しており、速やかにコスト縮減など事業内容の見直しの検討を行い、再評価を実施した後、事業の継続を要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成13年 3月、一般国道5号函館新道全線供用。
- 平成15年 3月、函館江差自動車道函館IC～上磯IC供用開始。
- 平成18年11月、北海道縦貫自動車道・国縫IC～八雲IC供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成14年度より工事着手し、用地進捗率63%、事業進捗率31%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

引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代中頃の事業完了を予定している。

施設の構造や工法の変更等

縦断勾配見直しによる土工量の削減により、約7億円のコスト縮減を図っている。

対応方針 ..... 見直し継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業審議委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。