

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 北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	事業区分 高速自動車国道 事業主体 国土交通省 北海道開発局				
起終点 自：北海道亀田郡七飯町字仁山 至：北海道茅部郡森町赤井川	延長 10.0 km				
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る高規格道路である。 七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏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、拠点空港函館空港等への物流の効率化等の支援を目的とした、七飯インターチェンジ（仮称）から大沼公園インターチェンジに至る延長10.0 kmの事業である。					
H17年度事業化 （新直轄方式）	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H17年度用地補償着手	H27年度工事着手		
全体事業費	約1,004億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約26%	供用済延長	0.0 km
計画交通量		14,600台/日			
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.3 <small>（残事業）</small> 2.1	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 604/939億円 事業費：580/915億円 維持管理費：25/25億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,250/1,250億円 走行時間短縮便益：1,086/1,086億円 走行経費減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：24/24億円	基準年 令和4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%）		【残事業】交通量：B/C=1.8～2.4（交通量±10%）		事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%）	
事業費：B/C=1.9～2.3（事業費±10%）		事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）		事業期間：B/C=2.0～2.1（事業期間±20%）	
事業の効果等 事業の必要性及び効果					
① 交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 ・交通転換が図られ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。 ② 物流の利便性向上 ・定時性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、物流の利便性向上が期待される。 ③ 主要な観光地への利便性向上 ・広域観光の周遊性が向上し、更なる観光の活性化が期待される。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・急カーブや急勾配が回避され、函館市の高次医療施設への速達性・安定性向上が期待される。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道5号の代替路が確保され、救命・救助活動や緊急物資支援など、復旧・復興に寄与する緊急輸送ルートの強化が期待される。					
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16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「北海道縦貫自動車道 七飯～大沼」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、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるほか、新函館北斗駅へのアクセスが強化されるなど、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、早期供用をお願いいたします。 なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、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。					

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

- ・平成17年 4月 市町村合併により、森町及び砂原町が「森町」となる
- ・平成17年 6月 函館空港新ターミナルビル開業
- ・平成17年10月 市町村合併により、八雲町及び熊石町が「八雲町」となる
- ・平成18年 2月 市町村合併により、上磯町及び大野町が「北斗市」となる
- ・平成18年11月 シーニックバイウェイ北海道「函館・大沼・噴火湾ルート」指定
- ・平成23年度～ 函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・平成24年 3月 国道278号 尾札部道路 函館市安浦町～函館市豊崎町開通
- ・平成24年11月 北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC開通
- ・平成25年 3月 国道278号 鹿部道路全線開通
- ・平成27年12月 シーニックバイウェイ北海道「どうなん・追分ルート」指定
- ・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28年度～ 函館港若松地区におけるクルーズ船に対応した港湾整備
- ・平成29年 1月 函館空港国際線ターミナル拡張
- ・平成29年 3月 函館港幹線臨港道路湾岸線全線開通
- ・平成30年 3月 道の駅「なないろ・ななえ」開業
- ・平成30年10月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・令和元年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産国内推薦候補選定
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 3年 3月 函館新外環状道路 函館IC～函館空港IC開通
- ・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
- ・令和 3年 7月 史跡「垣ノ島遺跡」一般公開
- ・令和 4年 3月 函館・江差自動車道 函館IC～木古内IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に工事着手し、用地進捗率100%、事業進捗率約26%となっている。

(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

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直し等。
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

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等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。

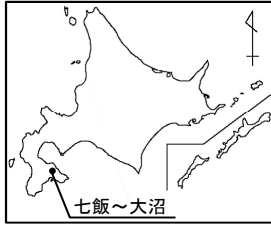
対応方針

事業継続

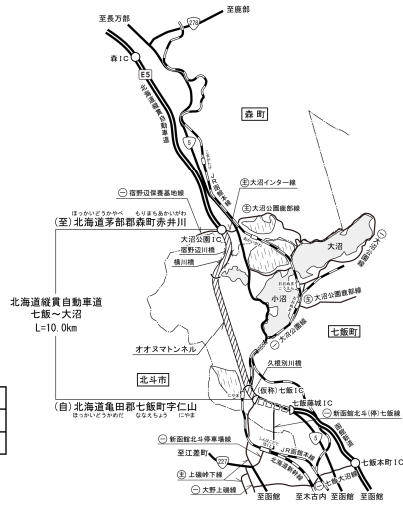
対応方針決定の理由

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



凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 区 間



- ※ 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。