

(事後評価)

函館新外環状道路  
(一般国道278号)  
空港<sup>くうこう</sup>道路

事後評価結果準備書説明資料

令和7年度  
北海道開発局

# 目 次

1.事業の概要	.....	3
(1) 事業の目的		
(2) 計画の概要		
(3) 経緯		
2.社会経済情勢の変化	.....	6
3.事業の効果の発現状況	.....	7
4.費用対効果分析の要因の変化	.....	15
5.今後の事業評価の必要性等	.....	17

# 1.事業の概要

## (1)事業の目的

- ・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。
- ・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。

■位置図



■事業概要図



# 1.事業の概要

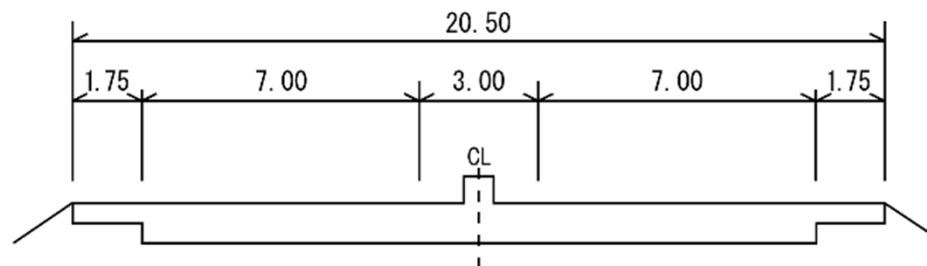
## (2)計画の概要

- ① 起点 ……ほっかいどうはこだて ききょうちょう北海道函館市桔梗町
- 終点 ……ほっかいどうはこだて かみゆのかわちょう北海道函館市上湯川町
- ② 計画延長 ……10.0km
- ③ 幅員 …… 20.5m (12.0m)
- ④ 構造規格 ……1種3級
- ⑤ 設計速度 ……80km/h
- ⑥ 車線 …… 4車線(暫定2車線)
- ⑦ 事業主体 ……北海道開発局

### ■横断面

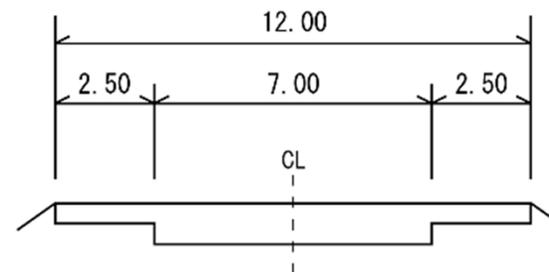
4車線

(単位:m)



(暫定2車線)

(単位:m)



# 1.事業の概要

## (3)経緯

平成13年度	着工準備
平成17年度	事業再評価
平成19年度	事業化
平成20年度	用地補償着手
平成21年度	工事着手
平成22年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成26年度	開通(暫定2車線) L=2.4km
平成28年度	事業再評価
平成30年度	事業再評価
令和元年度	事業再評価
令和2年度	開通(4車線) L=2.4km 開通(暫定2車線) L=7.6km 事業完了



■ 開通前 (道道函館上磯線)



写真: 函館開発建設部 (H17.9撮影)

■ 開通後 (空港道路)



写真: 函館開発建設部 (R5.8撮影)

# 2.社会経済情勢の変化

## (1)事業周辺地域の状況

[高速交通ネットワークの整備]

北海道縦貫自動車道

- ・平成21年10月 八雲IC～落部IC開通
- ・平成23年11月 落部IC～森IC開通
- ・平成24年11月 森IC～大沼公園IC開通

函館・江差自動車道

- ・平成21年11月 北斗中央IC～北斗富川IC開通
- ・平成24年 3月 北斗富川IC～北斗茂辺地IC開通
- ・令和 4年 3月 北斗茂辺地IC～木古内IC開通

函館新外環状道路

- ・平成27年 3月 函館IC～赤川IC開通
- ・令和 3年 3月 赤川IC～函館空港IC開通

[函館空港の状況]

- ・平成29年 1月 函館空港国際線ターミナル拡張
- ・平成30年 3月 北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定
- ・令和 元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
- ・令和 元年10月 北海道内国管理4空港特定運営事業等に係る公共施設等運営権実施契約締結
- ・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 民間企業の運営権者による空港運営事業開始

[その他]

- ・平成27年 8月 函館アリーナ開館  
函館フットボールパーク開館
- ・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30年10月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・令和 5年 3月 函館若松地区クルーズ船岸壁供用

平成21年10月  
北海道縦貫自動車道 八雲IC～落部IC開通  
平成23年11月  
北海道縦貫自動車道 落部IC～森IC開通  
平成24年11月  
北海道縦貫自動車道 森IC～大沼公園IC開通  
写真：函館開発建設部



平成27年3月  
函館新外環状道路  
函館IC～赤川IC開通  
令和3年3月  
赤川IC～函館空港IC開通  
写真：函館開発建設部



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  
写真：函館開発建設部



平成28年3月  
道南いさりび鉄道開業

平成21年11月  
函館・江差自動車道  
北斗中央IC～北斗富川IC開通  
平成24年3月  
函館・江差自動車道  
北斗富川IC～北斗茂辺地IC開通  
令和4年3月  
北斗茂辺地IC～木古内IC開通  
写真：函館開発建設部



平成30年10月  
函館若松地区クルーズ船岸壁暫定供用  
令和5年3月  
函館若松地区クルーズ船岸壁供用  
写真：函館開発建設部



平成29年1月  
函館空港国際線ターミナル拡張  
平成30年3月  
北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定  
令和2年1月  
民間企業の運営権者による空港ビル経営開始  
令和3年3月  
民間企業の運営権者による空港運営事業開始  
写真：函館空港HP

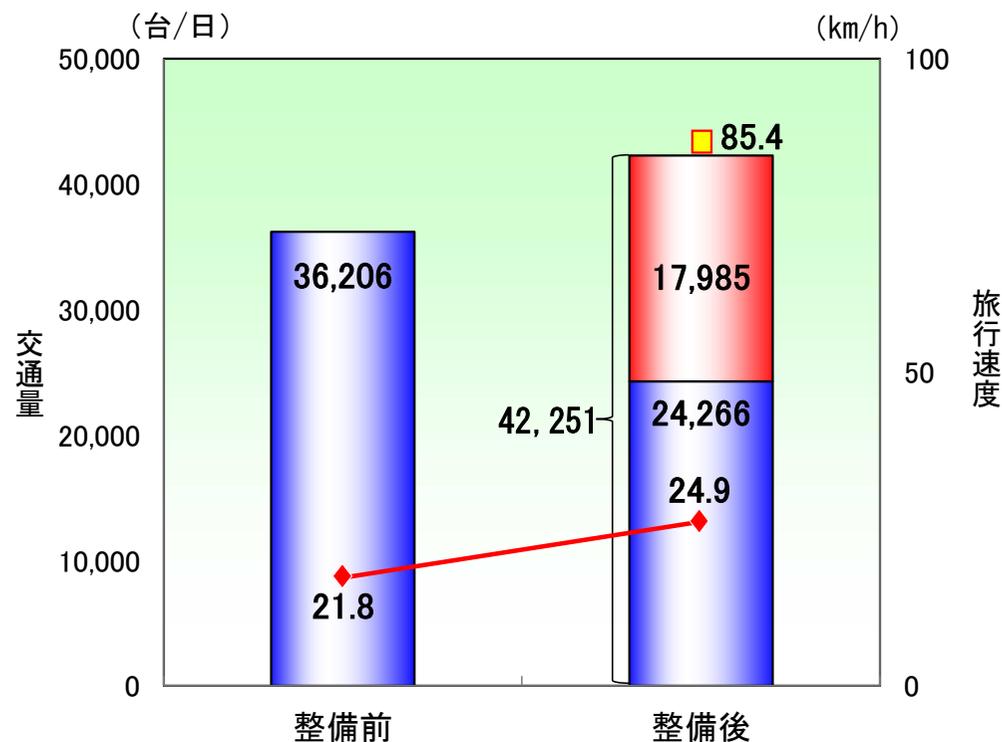


# 3.事業の効果の発現状況

## (1)交通量及び旅行速度の変化

- ・当該事業区間の整備後の自動車交通量は、並行する道道函館上磯線と当該道路を合わせて42,251台/日。
- ・当該事業区間の整備により交通転換が図られ、走行性が向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】



■ 交通量(道道函館上磯線) ■ 交通量(空港道路)  
◆ 旅行速度(道道函館上磯線) ◆ 旅行速度(空港道路)

※整備前はH22調査(24h)

※整備後はR3調査(24h)

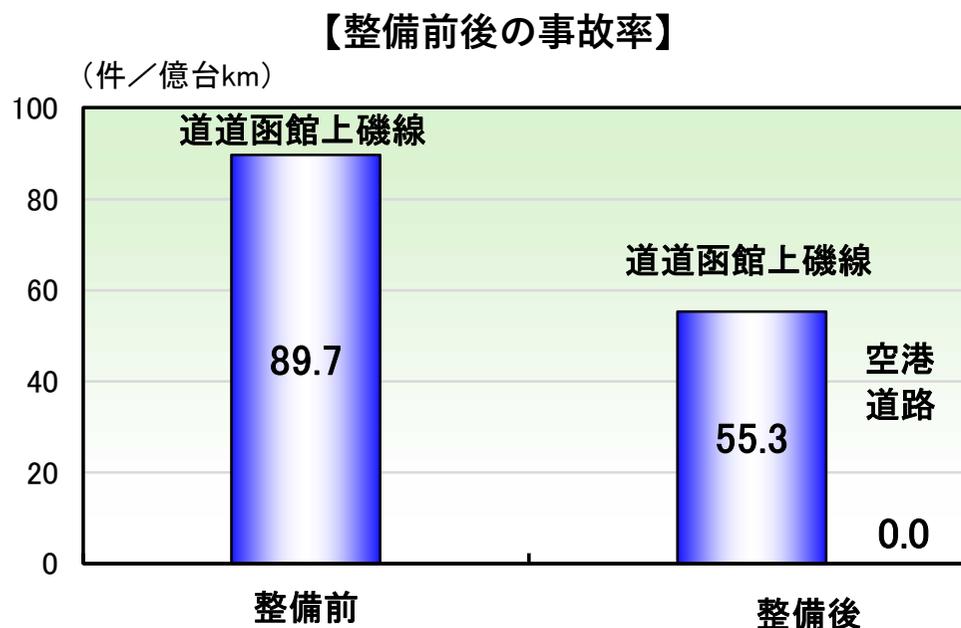
※本グラフの旅行速度とは、一般時に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均旅行速度を示す。  
(本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義)

出典:全国道路・街路交通情勢調査

# 3.事業の効果の発現状況

## (2)交通事故の状況

・事業区間に並行する道道函館上磯線の事故率は、整備前の89.7件／億台kmであったのに対し、整備後は55.3件／億台kmと約4割減少、当該道路での事故の発生はない。



※整備前はH24～H26平均

※整備後はR3～R5平均

算出方法:(公財)交通事故総合分析センターのデータを基に、  
事業区間における整備前後3年間の平均死傷事故率を算出

# 3.事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認

### 事後評価にて確認した主な整備効果

- ・空港アクセスの向上及び交通混雑の緩和
- ・道路交通の安全性向上
- ・観光地への利便性向上
- ・救急搬送の速達性・安定性向上
- ・工業団地の利便性向上・拠点プロジェクトとの連携

# 3.事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(空港アクセスの向上及び交通混雑の緩和)

- ・慢性的な渋滞がみられた道道函館上磯線は、当該道路の整備より、交通の転換が図られ、交通量が約3割減少し、主要渋滞箇所7箇所のうち6箇所で渋滞が解消。また、道南の拠点空港である函館空港へのアクセスが改善し、空港利用者の利便性が向上。
- ・当該道路の整備により、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。

【道道函館上磯線の渋滞箇所解除状況及び空港へのルート】



【空港道路整備前後の道道函館上磯線の状況】

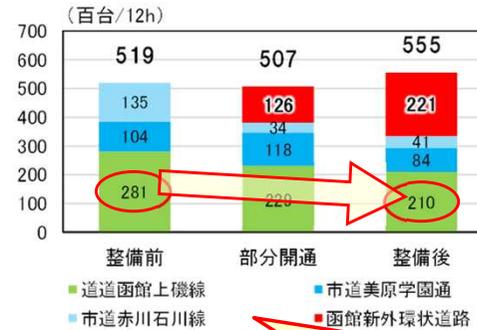


写真: 函館開発建設部



写真: 函館開発建設部

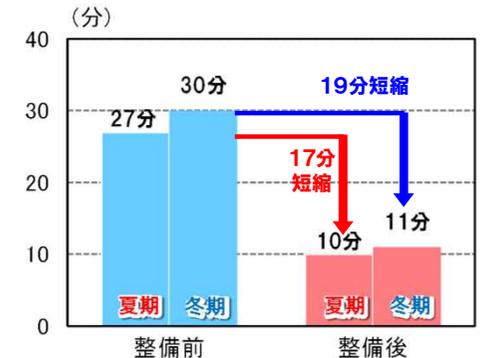
【交通量変化(図中A-A'断面)】



渋滞が激しい道道函館上磯線の交通量が71百台(約3割)減少

※整備前: H26.9.18(木)、部分開通後: H29.9.27(水)  
 整備後: R6.9.25(水) 出典: 函館開発建設部

【函館IC～函館空港の所要時間の変化】



※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路:0.910、一般道路:0.911)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出。)

出典: R3年度道路・街路交通情勢調査

### ■ 地域の声 (R7.6 バス会社職員)

- ・貸し切りバスで湯の川温泉に宿泊する方が大沼国定公園・洞爺湖・札幌市方面へ向かう際には、函館空港ICを利用しています。
- ・函館市内の混雑した道路を通過する必要がなくなったことで、20分程度の時間短縮となり、立ち寄り地が増えています。

# 3.事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(道路交通の安全性向上)

- ・当該道路に並行する道道函館上磯線は、当該道路の全線開通前と比べて事故件数56件/年から35件/年と約4割減少。交通量は約3割減少。
- ・市道は、事故件数15件/年から4件/年と約7割減少。交通量は約7割減少。
- ・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。

【並行道路の交通事故発生状況の変化】

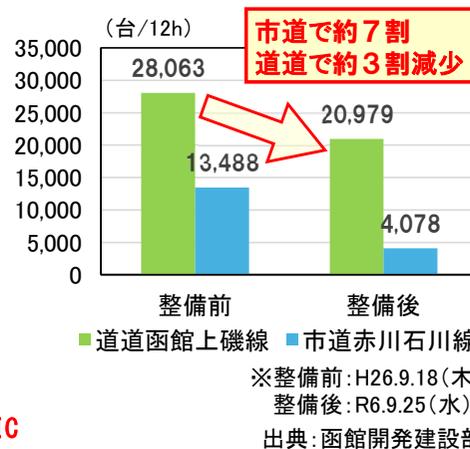


【空港道路整備前後の市道赤川石川線の状況】

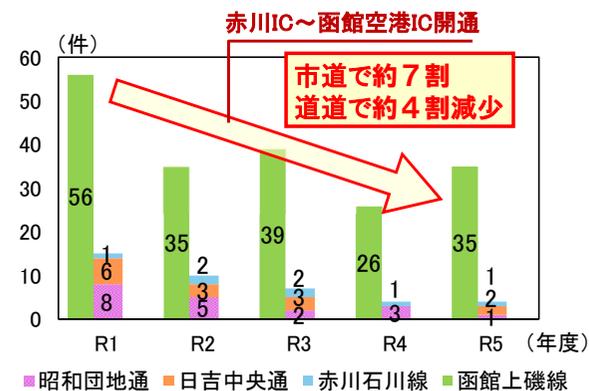


写真: 函館開発建設部

【並行道路の交通量の変化】



【並行道路の死傷事故件数の推移】



### ■ 地域の声 (R7.9 消防職員)

- ・当該道路に並行している市道や道道周辺には学校や住宅が多く立地しており、生活道路として多くの地域住民に利用されています。
- ・当該道路が整備されたことで、並行する市道や道道の交通量が減少し、交通の安全性が向上しています。

# 3.事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(観光地への利便性向上)

- ・函館市は市町村魅力度ランキング全国1位の人気都市であり、平成21年度以降の高速ネットワークの拡充により観光入込客数は年間約600万人、周辺自治体も約600万人。函館空港利用者数は約187万人とコロナ禍前の水準まで回復し、函館空港発着のレンタカー利用が増加傾向。
- ・当該道路の整備により、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。

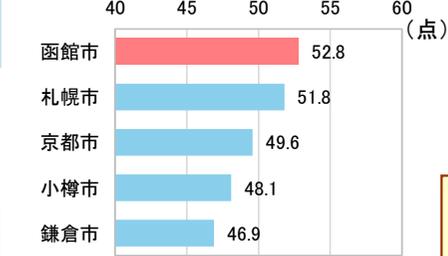
【函館空港からの主要観光ルート】



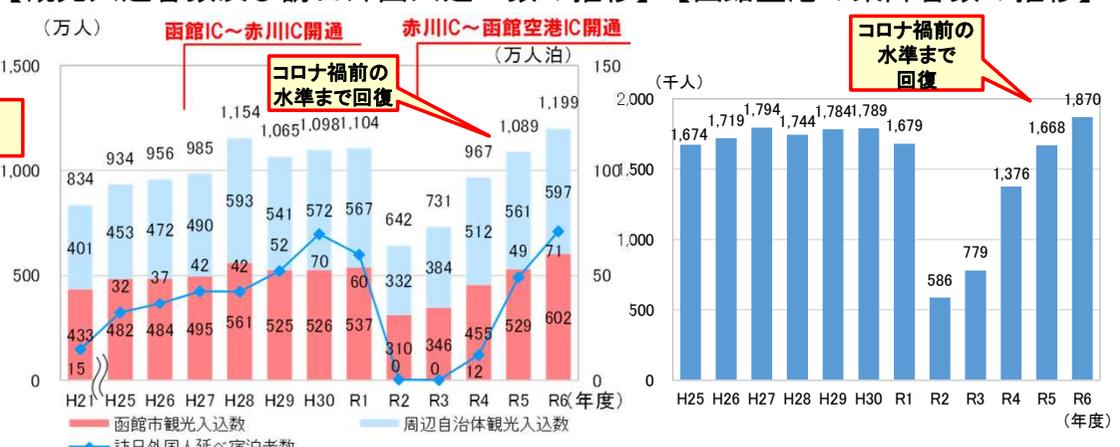
出典: 北海道観光入込客数調査 (R6)



【市町村魅力度ランキング2025】



【観光入込客数及び訪日外国人延べ数の推移】 【函館空港の乗降客数の推移】

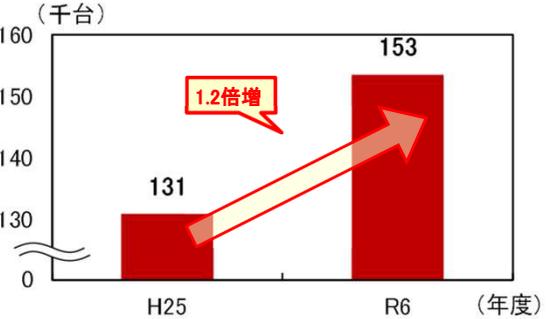


※周辺自治体: 北斗市、木古内町、知内町、福島町、松前町、七飯町、鹿部町、森町

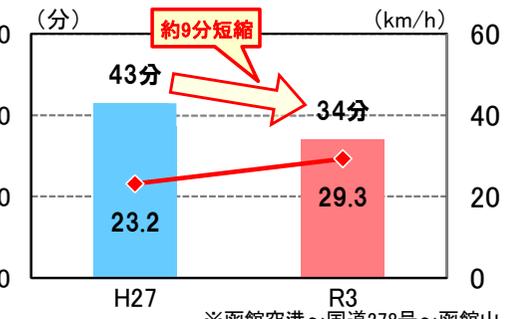
出典: 北海道観光入込客数調査

出典: 暦年・年度別空港管理状況調査

【函館空港でのレンタカー発着台数】



【函館空港から函館山までの所要時間と旅行速度の変化】



■地域の声 (R7.6 道の駅職員)

・当該道路が開通したことで、函館空港を利用する観光客や函館市に訪れた観光客が木古内町方面へアクセスしやすくなり、函館方面からの利用効果につながっています。

# 3.事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(救急搬送の速達性・安定性向上)

- ・七飯町には急性心筋梗塞の急性期医療機関がないため、函館市の函館医療センターなどの高次医療機関への救急搬送が年間約1,600件発生。
- ・当該道路の整備により、七飯町から函館市への搬送時間が夏期は6分、冬期は8分短縮されるなど、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。

【七飯町～医療機関へのルート】



【空港道路整備前後の状況】

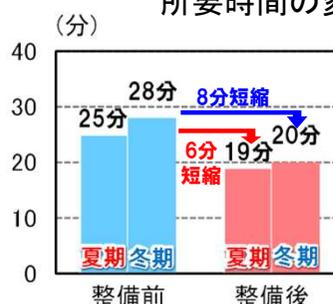


写真：函館開発建設部



写真：函館開発建設部

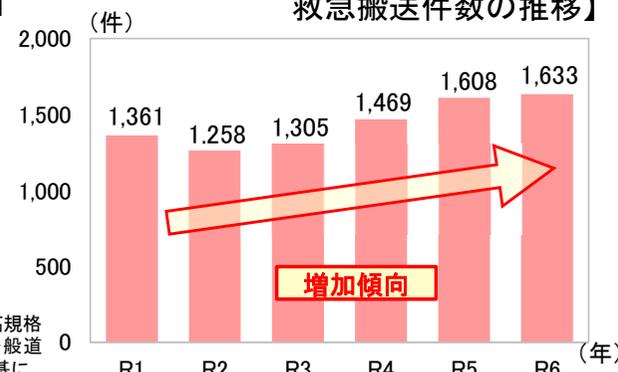
【七飯町～函館医療センターの所要時間の変化】



※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路:0.910、一般道路:0.911)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)。

出典：R3年度道路・街路交通情勢調査

【七飯町から函館市への救急搬送件数の推移】



※ドクターヘリ等除く

出典：函館開発建設部

■地域の声 (R7.7 消防職員)

・開通前は渋滞などで医療機関への搬送に時間がかかりましたが、空港道路の利用や並行現道の交通量減少により救急搬送時の速達性及び安定性が向上しています。

# 3.事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(工業団地の利便性向上・拠点プロジェクトとの連携)

- ・当該道路沿線では、函館臨空工業団地や函館アリーナなどの交流拠点が整備され、平成30年にはアクセス性の良さと津波浸水の影響回避を理由として産業・医療用ガス会社のガス充填所が新規立地。
- ・当該道路の整備により、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。

【函館臨空工業団地立地企業の空港道路開通前後における製造品等の輸送ルート】



**函館フットボールパーク** H27.8開館

【主要設備】

- ・サッカー2面、テニス5面
- ・多目的2面、フットサル3面
- ・ランニングコース、多目的広場
- ・夜間照明設備、クラブハウス等

写真: 函館市HP

**函館アリーナ** H27.8開館

【主要設備】

- ・メインアリーナ、サブアリーナ、武道館、多目的会議室、スタジオ
- ・トレーニングルーム等

【主な開催実績】

- ・バレーボールVリーグ公式戦、ふわふわアドベンチャーツアー、スポーツ教室等

写真: 函館市HP

凡例

▲	A社仕入・出荷ルート
▲ (緑)	整備前
▲ (青)	整備後
▲ (黄)	B社出荷ルート
▲ (赤)	整備前
▲ (橙)	整備後
■ (赤)	津波浸水区域

【函館臨空工業団地】

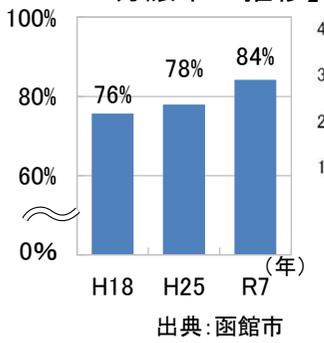


■面積  
工業団地面積: 56.9ha  
分譲面積: 27.3ha  
分譲済面積: 23.0ha

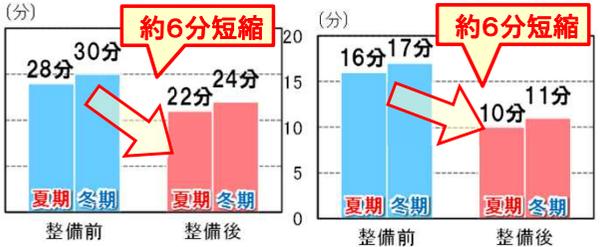
■主な立地企業の業種  
精密機器製造・販売、印刷会社、食品販売、産業・医療用ガス会社、電気・事務用機械器具製造販売等

出典・写真: 函館地域経済牽引事業促進協議会HP

【函館臨空工業団地の分譲率の推移】

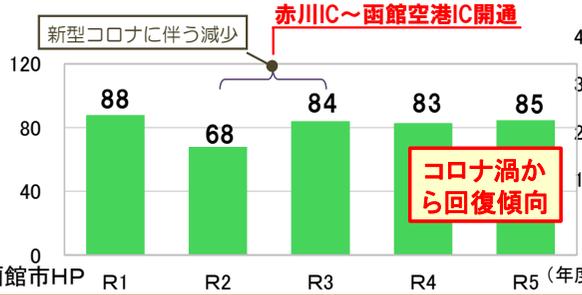


【函館臨空工業団地からの所要時間】

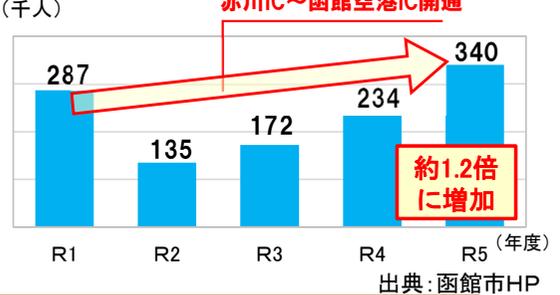


※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路:0.910、一般道路:0.911)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4~R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)。

【函館フットボールパーク利用者数の変化】



【函館アリーナの利用者数の変化】



■地域の声 (R7.6 産業・医療用ガス会社職員)

・津波浸水の影響を回避すること、空港道路の整備により周辺地域へのアクセス性がよくなることを視野に入れて平成30年に臨空工業団地内に充填所を整備しました。当該道路を利用することで速達性・安全性が向上しています。

■地域の声 (R8.1 函館市役所職員)

・函館フットボールパークは、日吉IC直近のアクセス性の良さも考慮し、現在の位置としています。また、広域的な利用促進やスポーツ合宿などの誘致の観点で優位性を感じています。

# 4.費用対効果分析の要因の変化

## (1)計画時との比較

	H17再評価時点 (計画時)	R7事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
延長	L=10.0km	L=10.0km	
計画交通量	15,000 ~19,600台/日	7,700台/日 ~29,100台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計 H17再評価時: H11全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R07事後評価時: H27全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット)</li> <li>・空港道路の車線数、速度の見直しによる変更 H17再評価時: 暫定2車線70km/h(函館IC~函館空港IC) R07事後評価時: 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)</li> </ul>
事業完了年度	平成27年度	令和2年度	・用地取得の遅延による事業期間の延伸
総事業費	約377億円	約677億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・函館IC~赤川IC間の4車線整備への見直しによる変更</li> <li>・用地補償費の見直しによる増</li> <li>・埋蔵文化財発掘調査の追加による増</li> <li>・トンネル工の見直しによる増</li> <li>・舗装工の見直しによる増</li> <li>・地山安定化対策による増</li> </ul>
総費用 C	約310億円 (基準年H17)	約1,036億円 (基準年R7)	※総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
総便益 B	約1,048億円 (基準年H17)	約1,746億円 (基準年R7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上</li> <li>※総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)</li> </ul>
費用対効果 B/C	3.4	1.7	・費用の増及び事業期間の増に伴う便益額の減

※計画交通量は、H17再評価時: R12、R07事後評価: R22将来交通量の推計値

## 4. 費用対効果分析の要因の変化

(2) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

	各項目毎の便益額	
地域の特殊性 を考慮した便益 (※)	救急医療改善効果	144億円
	余裕時間の短縮による効果	948億円
	CO <sub>2</sub> 排出削減による効果	3.1億円
	大気汚染低減による効果	20億円
	騒音低減による効果	37億円
	合 計	1,152億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値  
※便益については、基準年における現在価値後の値

# 5. 今後の事業評価の必要性等

## ○事業実施による環境の変化

評価対象区間については、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。

## ○今後の事後評価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。

## ○同種事業の計画・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。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確認されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。