資料２－３（１）

（事後評価）

はこだてこうほんこうちく

函館港本港地区
幹線臨港道路（Ⅱ期工区）整備事業

事後評価結果準備書説明資料

令和３年度
北海道開発局

目　次

１．事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

２．社会経済情勢の変化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

３．事業の効果の発現状況　・・・・・・・・・・・・・・・・　４

４．費用対効果分析の要因の変化　・・・・・・・・　９

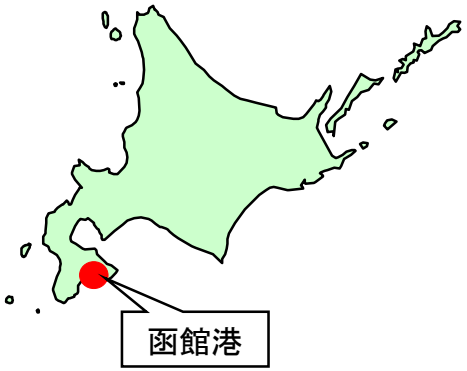
５．今後の事後評価の必要性等　・・・・・・・・・・・・１０

1. 事業の概要

(1)事業の目的

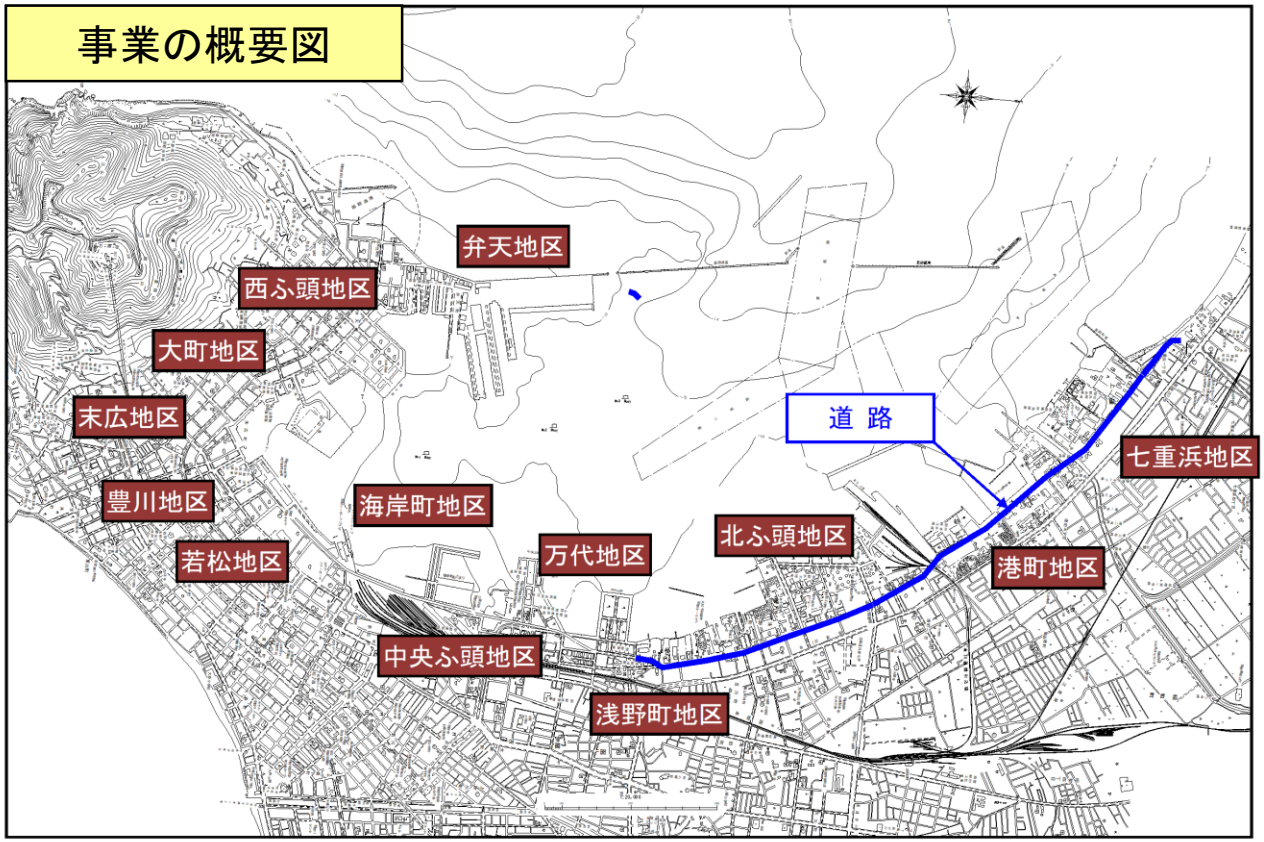
○函館港は、北海道渡島半島の南端に位置し、函館市が管理する重要港湾。
○本事業の目的は、臨港道路の整備による港湾貨物の輸送円滑化及び道路交通の安全性向上。

位置図・航空写真



函館港　全景　（R2.8撮影）

事業の概要図



1. 事業の概要

（2）計画の概要

事業主体	施設名	規模	整備期間
国	道路	3,953m	H9～H28

（3）経緯

1997（平成9）年度　事業採択、現地着工

2006（平成18）年度　再評価の実施

2011（平成23）年度　再評価の実施

2014（平成26）年度　再評価の実施

2016（平成28）年度　事業完了

2021（令和3）年度　事後評価の実施

〇総事業費　149億円

〇整備期間　平成9年度～平成28年度

2. 社会経済情勢の変化

（1）事業を巡る社会情勢等の変化

【対象港湾周辺の動向】

平成30年3月
道の駅「なないろ・ななえ」開業

写真：七飯町役場HP

令和3年7月
「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界遺産登録

写真：函館市HP

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：北斗市HP

【函館・江差自動車道】
平成15年3月
函館IC～北斗茂辺地IC開通
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～北斗中央IC開通

【函館新外環状道路】
平成27年3月
函館IC～赤川IC 2車線開通
令和3年3月
函館IC～赤川IC 4車線開通
令和3年3月
赤川IC～函館空港IC 開通

平成28年3月
道南いさりび鉄道開業

令和3年度 開通予定
函館・江差自動車道
茂辺地木古内道路

平成28年1月
道の駅「みそぎの郷 きこない」開業

平成29年3月
北ふ頭フェリー岸壁供用開始

平成30年10月
函館港若松地区旅客船岸壁暫定供用

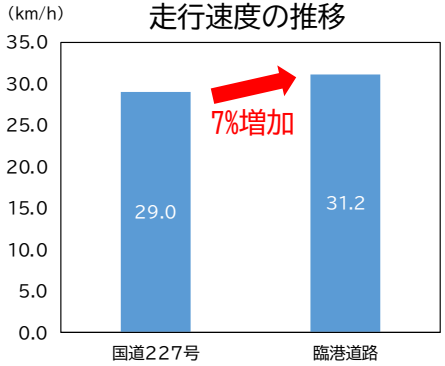
3. 事業の効果の発現状況

(1)事業の効果の発現状況(港湾貨物の輸送円滑化)

○函館港は、原木、鉄スクラップ等の一般貨物に加え、フェリーやコンテナといったユニットロードが取り扱われており、物流施設、工場、倉庫群等が臨港道路周辺に立地している。
○幹線臨港道路Ⅱ期工区の整備により、港湾貨物の輸送円滑化が図られており、全国1位の生産量を誇る水産加工品の流通を支えている。
○また、道路の供用後には周辺に企業立地が見られるなど、新規投資を誘発している。

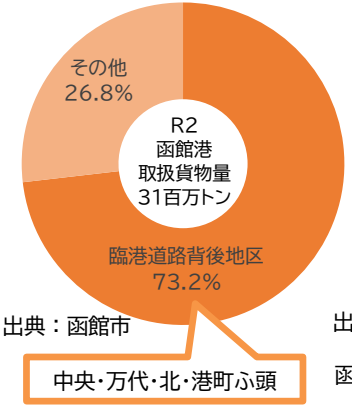
函館港　港湾関連施設立地状況

Ⅱ期工区整備による
走行速度の推移



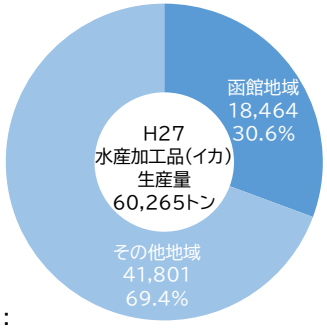
出典：北海道開発局調査（R3）

函館港
地区別貨物取扱内訳



出典：函館市

水産加工品（イカ）
生産量（トン）



出典：
全国）水産物流通調査（農林水産省）
函館地域）函館特産食品工業協同組合

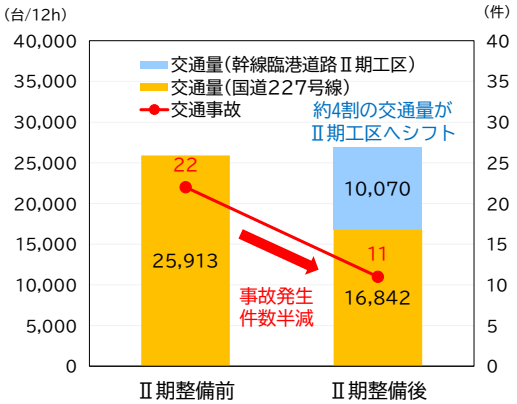
■地域の声(R3:函館特産食品工業協同組合)
・臨港道路の整備により、冷凍イカの搬入時や、北斗市や函館方面のスーパーへの出荷スピードが上がり、大変助かっています。

3. 事業の効果の発現状況

(2)事業の効果の発現状況(道路交通の利便性及び安全性向上)

○国道227号線は市内交通の大動脈であり、地域住民の日常生活や観光等を目的とした一般車両に加え、港湾貨物を輸送する大型車等により慢性的な交通渋滞を招いていた。
○幹線臨港道路Ⅱ期工区の整備により、国道の混雑が大幅に緩和し、走行車両の利便性・快適性が向上している。
○また、国道の混雑解消により事故発生件数が減少し、緊急輸送車両の搬送時間の短縮も図られるなど、地域の安心・安全にも寄与している。

Ⅱ期工区整備による
交通量と事故発生件数(国道)の推移



出典：【交通事故】ITARDAデータ
【交通量】道路交通センサス及び北海道開発局交通量調査（H30）

国道227号線の混雑状況

Ⅱ期整備前

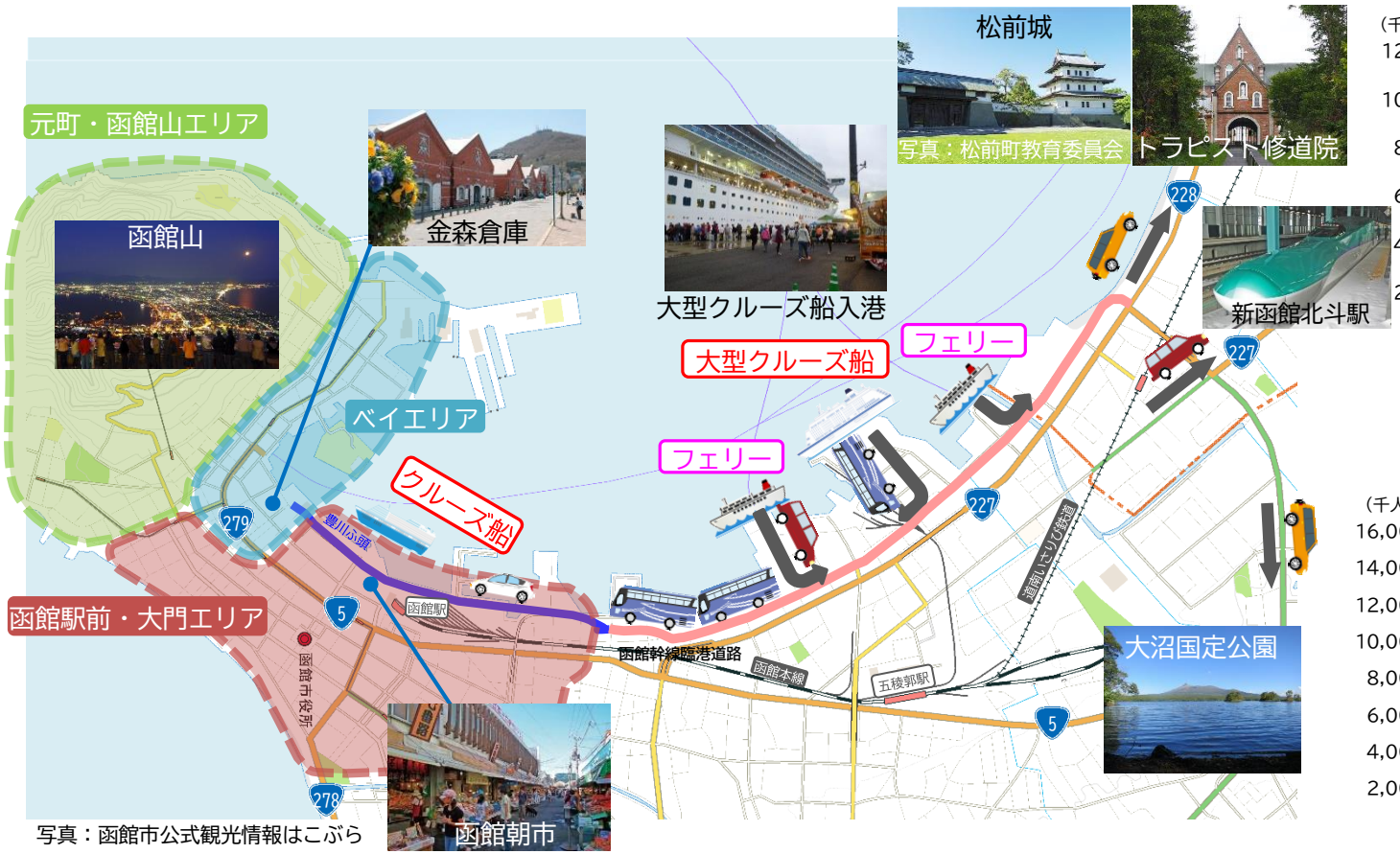
Ⅱ期整備後

■利用者の声(R3:函館市消防本部)
・国道227号線の混雑が緩和されたため、緊急車両の走行がスムーズになり、救助活動等が円滑に行えるようになりました。
■地域の声(R3:臨港地域立地企業)
・北斗市から臨港地区への朝や夕方の通勤時間が短縮し、利便性が向上しました。

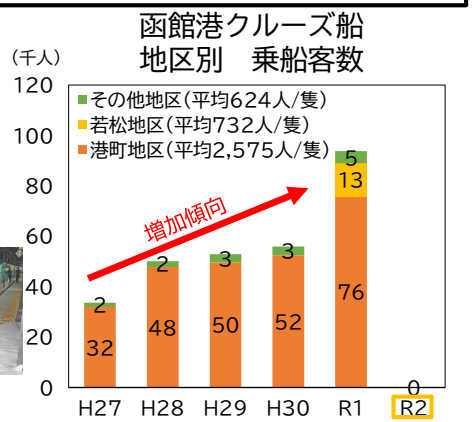
3. 事業の効果の発現状況

(3)事業の効果の発現状況(旅客のアクセス性向上と観光振興)

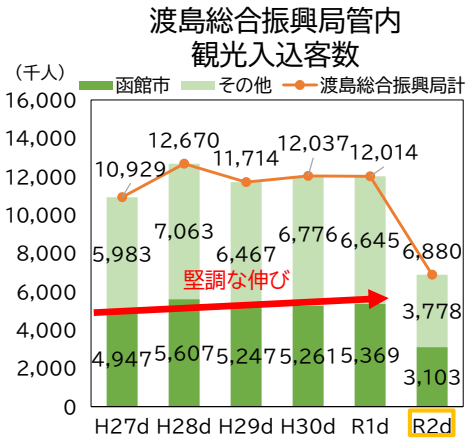
○函館市は道内屈指の観光地であり、様々な交通手段により、年間500万人を超える観光客が道内外より来訪している。
○幹線臨港道路Ⅱ期工区の整備により、フェリーやクルーズ船の乗客が市内観光を行う際のアクセス性が向上したほか、道南地域への周遊も容易となり、広域的な観光振興に寄与している。



写真：函館市公式観光情報はこぶら



※R2はコロナウイルスの影響による旅客減
出典：函館市



※R2dはコロナウイルスの影響による旅客減
出典：北海道観光客入込客数調査報告書

■地域の声(R3:函館市観光協会)
・港町地区に寄港した大型クルーズ船の乗客が市街地へ 移動する際、JR線路の迂回が解消され、移動時間短縮に伴い観光に費やす時間が増えております。

3. 事業の効果の発現状況

（4）事業の投資効果（総事業費・事業期間の変更）

1)道路：現地調査の結果、排水構造物の施工条件を変更する必要が生じたことから、経路及び規格の見直しが必要となったため、事業費が増加（7.7億円）

	前回評価(H26)	今回評価（R3）	増減
総事業費	141.1億円	148.8億円	＋7.7億円
事業期間	平成9年度～平成28年度	平成9年度～平成28年度	変更なし

3. 事業の効果の発現状況

(4)費用対効果の算定結果

○プロジェクトの投資効果

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{耐用期間(50年)の道路整備効果}}{\text{建設費＋耐用期間(50年)の管理運営費}}$$

$$= \frac{303.7\text{億円}}{273.7\text{億円}} = 1.1$$

4. 費用対効果分析の要因の変化

（1）事業の投資効果（費用便益分析　前回評価との比較）

		前回評価 （H26再評価）	今回評価 （R3事後評価）	備　考 （前回評価からの主な変更点）
総事業費 （億円）		141	149	現地調査の結果、排水構造物の経路及び道路の規格の見直しが必要となったことによる増
事業期間		平成9年度～ 平成28年度	平成9年度～ 平成28年度	変更なし
需要予測	計画交通量	5,372台／日	13,115台／日	供用後の実績を踏まえた増
総費用（C） （億円）		179億円	274億円	基準年度変更による増
総便益（B） （億円）		222億円	304億円	基準年度変更による増
B／C		1.2	1.1	

５．今後の事後評価の必要性等

（１）今後の事後評価及び改善措置の必要性

本事業の実施により、港湾貨物の輸送円滑化や道路交通の安全性向上など、当初の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、本事業は適切な事業であったと考えます。

よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えますが、引き続き利用状況の把握に努めて参りたいと考えています。

（２）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

本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はないものと考えます。

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保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。