

(再評価)

北海道縦貫自動車道

なな え おおぬま
七飯～大沼

再評価原案準備書説明資料

令和4年度
北海道開発局

目 次

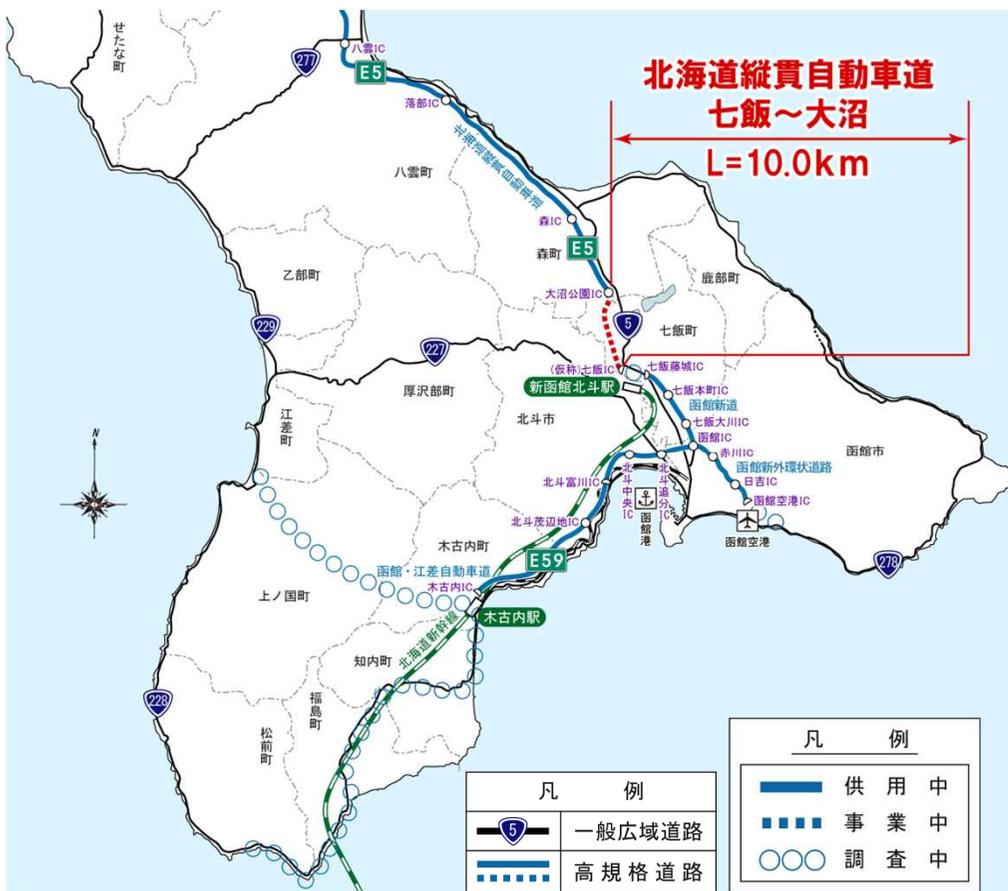
1.事業の概要	.....	3
2.事業の必要性等	.....	5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み	.....	24
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	25
5.対応方針(案)	.....	26

1.事業の概要

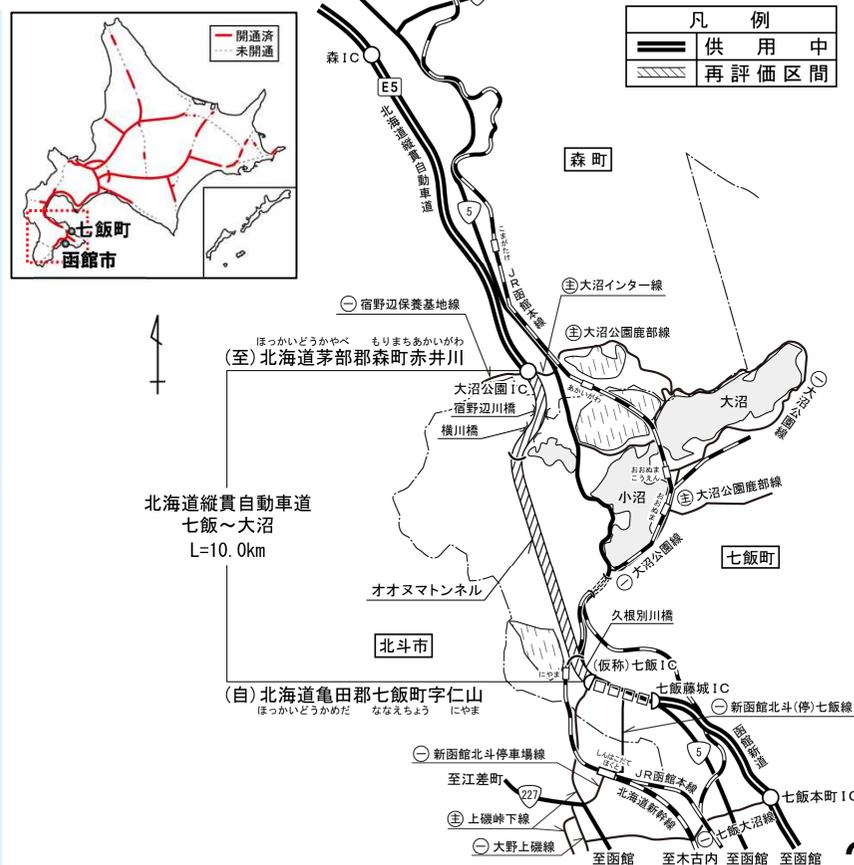
(1)事業の目的

- ・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。
- ・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10.0kmの事業。

■位置図



■事業概要図

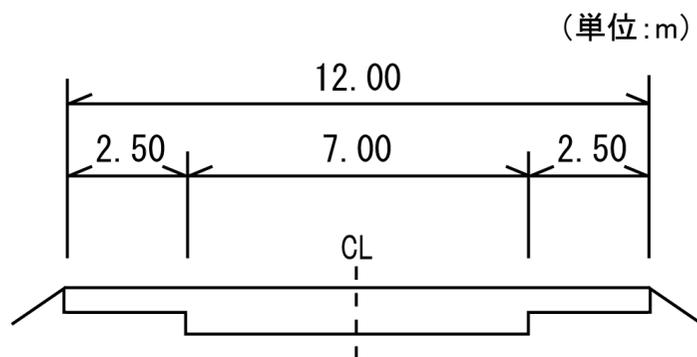


1.事業の概要

(2)計画の概要

- ①起点 ……北海道ほっかいどう亀田郡かめだ七飯町ななえちょう字仁山にやま
- 終点 ……北海道ほっかいどう茅部郡かやべ森町もりまち赤井川あかいがわ
- ②計画延長 ……10.0km
- ③幅員 ……12.0m
- ④構造規格 ……1種2級
- ⑤設計速度 ……100km/h
- ⑥車線 ……暫定2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

■横断面



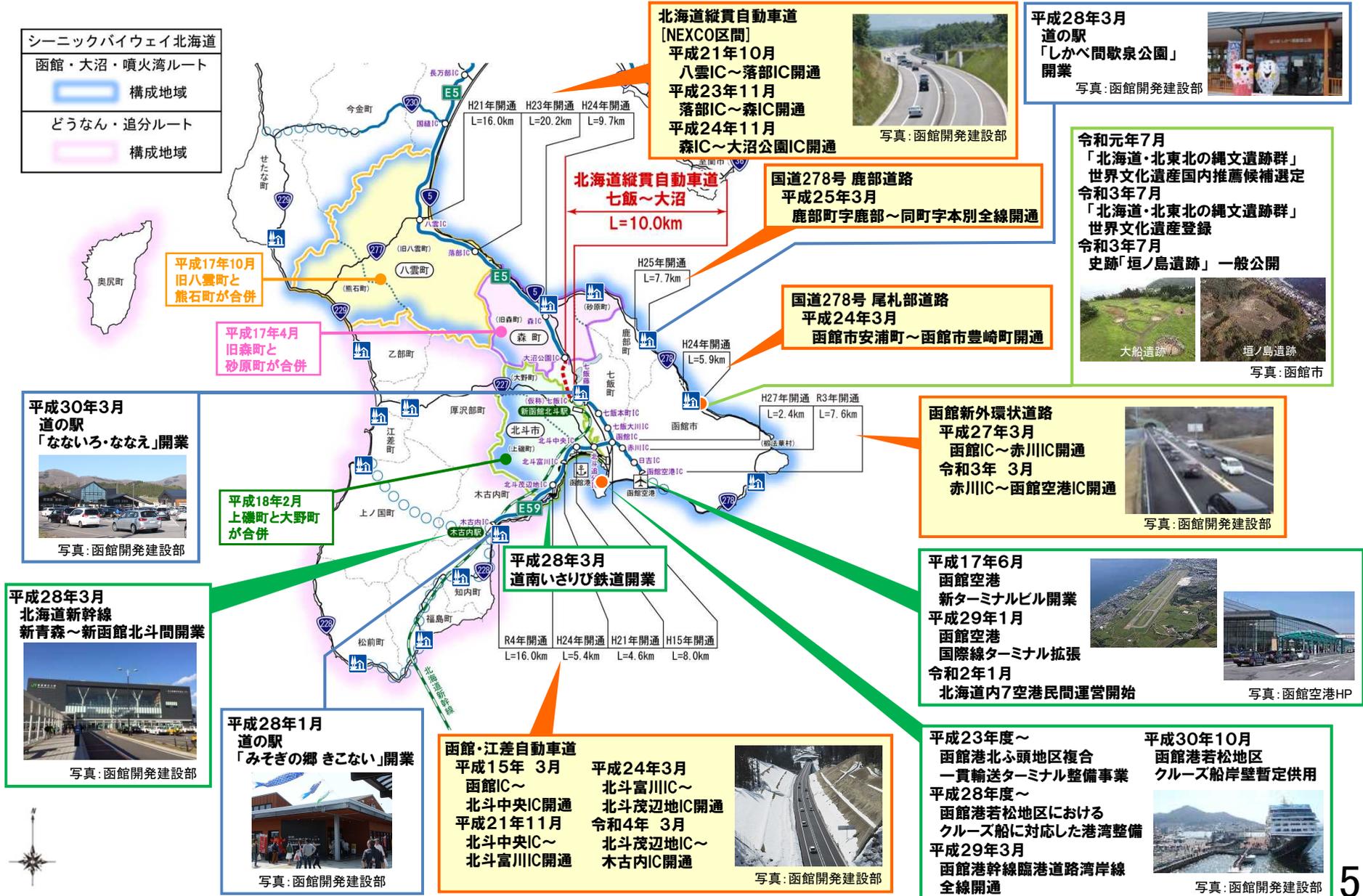
(3)経緯

昭和63年度	整備計画 (北海道亀田郡七飯町～ 北海道山越郡長万部町間)
平成5年度	施行命令
平成17年度	整備計画変更 (新直轄方式へ切替)
	事業化
	用地補償着手
平成20年度	事業再評価
平成23年度	事業再評価
平成26年度	事業再評価
平成27年度	工事着手
平成29年度	事業再評価
令和4年度	事業進捗率23%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和4年3月末時点)

2.事業の必要性等

(1)事業を巡る社会情勢等の変化



2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果

○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。

○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。

○広域周遊観光の利便性向上

- ・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。

○救急搬送の速達性・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。

○災害時の緊急輸送ルートの強化

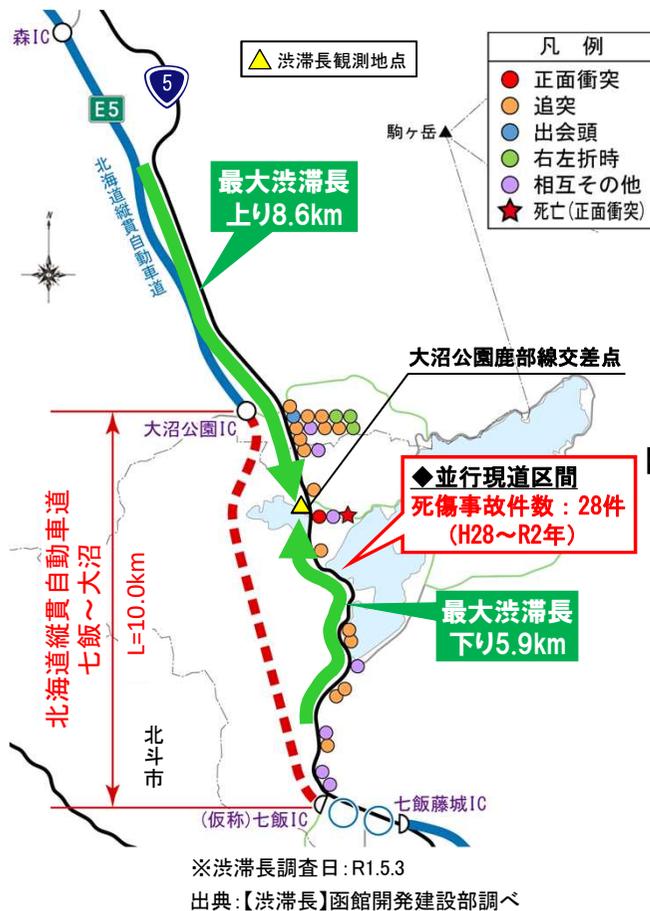
- ・国道5号の代替路が確保され、救命・救助活動や緊急物資支援など、復旧・復興に寄与する緊急輸送ルートの強化が期待される。

2.事業の必要性等

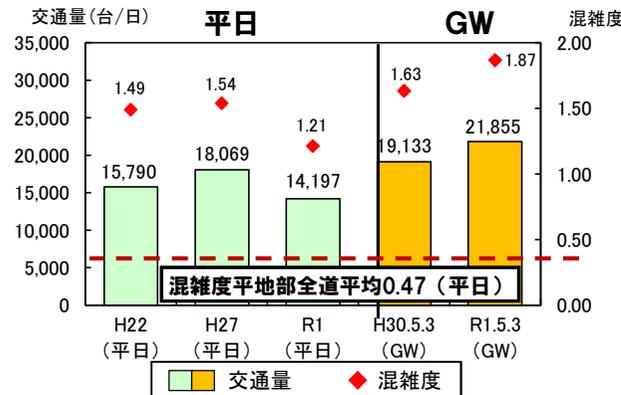
(2)事業の整備効果(交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上)

- ・当該道路と並行する国道5号は、道央圏と道南圏を結び、物流・人流の基幹となる主要な幹線道路。
- ・主要渋滞箇所が2箇所存在し、観光シーズンのみならず平日も激しい交通混雑が発生し、平日の混雑度は全道平均の約3倍。また、5年間で死亡事故1件を含む28件の交通事故が発生するなど、生活交通等に影響を与えており、定時性及び安全性の向上が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

【当該道路と並行する国道5号の交通混雑状況】



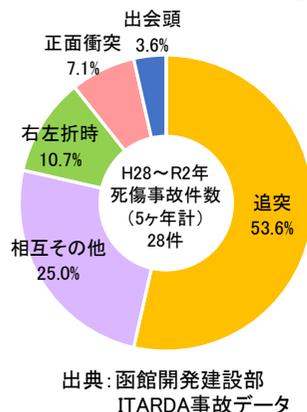
【並行現道区間の交通量・混雑度】



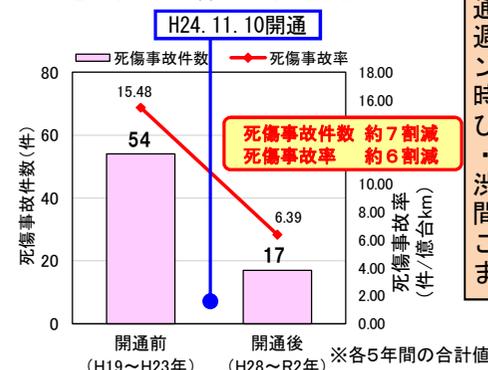
【当該道路と並行する国道5号の渋滞状況】



【当該道路と並行する国道5号の事故類型別割合】



【高規格道路開通前後における国道5号の死傷事故件数の変化】 (大沼公園IC～森IC並行区間)



■地域の声 (R4.5 観光バス会社職員)

- ・国道5号は平日も非常に交通量が多く混雑しています。週末はもとより特にゴールデンウィークやお盆などの観光時期は混雑が激しく、たびたびバスが大幅に遅れます。
- ・観光バスのドライバーは、渋滞に巻き込まれ飛行機の時間に間に合うかハラハラすることも多く、早期の開通が望まれます。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(広域周遊観光の利便性向上)

- ・道南地域は、函館市を中心とした道内有数の観光地であり、国内外からの観光入込客は増加傾向にあり、その内の約7割が自動車利用による来訪。
- ・高規格道路ネットワーク延伸により、札幌～函館間を結ぶ都市間高速バスの直行便が増加しており、更に広域観光周遊を支援する速達性・安定性の高い周遊観光ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、広域観光の周遊性が向上し、更なる観光の活性化が期待。

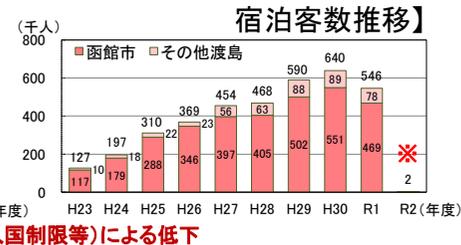
【周遊観光バスツアー事例及び都市間高速バスの運行状況】



【渡島管内の観光入込客数推移】

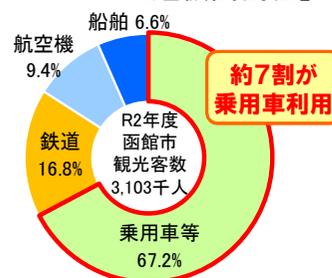


【渡島管内の訪日外国人宿泊客数推移】



出典: 北海道観光入込客数調査

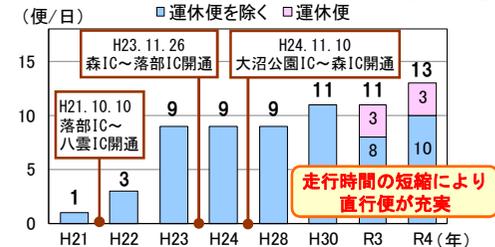
【函館への来訪観光客の交通機関割合】



※乗用車等: バス含む

出典: 来函観光入込客数推計(R2年度)

【札幌～函館間の都市間高速バス直行便数の変化(札幌発)】



※H30年8月より週末限定便2便(往復/週)、R4年4月より直行便2便増便。
 ※1日あたりの片道最大運行便数(曜日により発着便数に変動あり)

※R4.4.1現在、週末限定便2便(往復/週)及び深夜便1便(往復/日)運休中
 出典: 北海道中央バスHP、北海道バスHP(R4.4.1 現在)

■地域の声(R4.5 都市間高速バス会社職員)

- ・高速道路が延伸され、利用者の直行便に対するニーズが増加したため、直行便の便数を増やしてきました。
- ・大沼公園以南が延伸されれば、都市間バスの速達性や安全性がさらに向上するため、函館観光もさらに活性化すると期待しています。

2.事業の必要性等

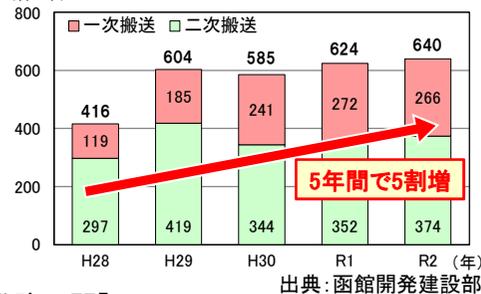
(2)事業の整備効果(救急搬送の安定性向上)

- ・国道5号沿線4町から高次医療施設のある函館市への救急搬送は増加傾向。二次搬送についても特に森町や八雲町では9割以上が函館市へ搬送。また、心疾患や脳血管疾患の死亡率は全道平均を超過。
- ・当該道路と並行する国道5号には、急カーブや急勾配の区間があり、函館市への更なる速達性・安定性の高い救急搬送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

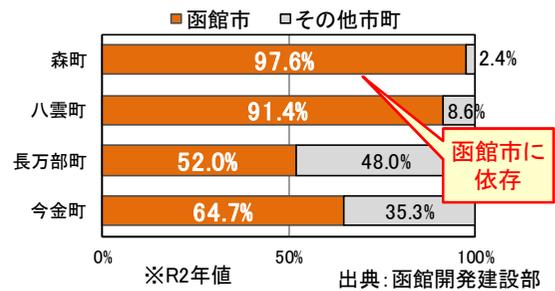
【沿線4町から函館市への救急搬送状況】



【森町・八雲町・今金町・長万部町から函館市への救急搬送件数の推移】



【森町・八雲町・今金町・長万部町の函館市への二次搬送割合(依存度)】



【並行現道の隘路区間】



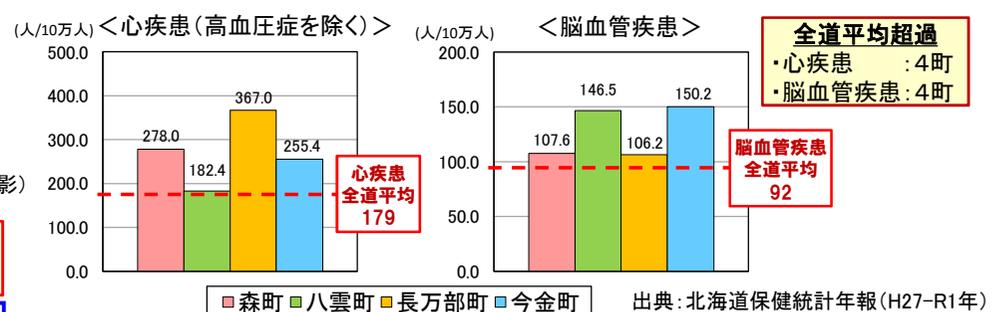
道南の三次医療施設は「市立函館病院」のみ

＜第三次医療施設＞
市立函館病院

●診療科目数: 30科
●病床数: 648床

出典: 道内の病院一覧(R3.10.1)

【森町・八雲町・今金町・長万部町の要因別死亡率(H27-R1年平均)】



■地域の声 (R4.5 八雲消防署職員)

- ・救急搬送時は一刻を争うため高速で走行していますが、高速道路は現道に比べ患者への負担が非常に少ないです。
- ・函館市への救急搬送時は高速道路を利用しています。七飯～大沼が整備された場合は、函館への搬送時間が短縮されますし、患者への負担も更に軽減されるため必ず利用するようになります。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(災害時の緊急輸送ルートの強化)

- ・当該道路周辺には、過去に噴火を繰り返している常時観測対象である活火山の駒ヶ岳が存在。
- ・噴火時には、国道5号及び国道278号の通行止めによる大規模な迂回が課題。
- ・当該道路の整備により、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課題。

【災害発生時の復旧・復興ルート強化のイメージ】



【駒ヶ岳の噴火履歴】

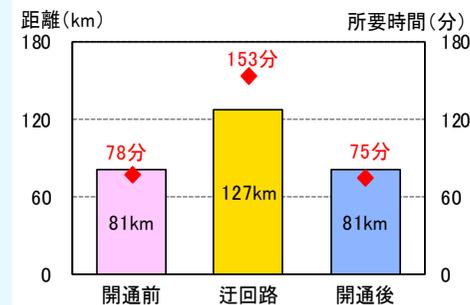
時期	規模	噴火の内容
1929年(昭和4年)	大噴火	駒ヶ岳周辺地域に多大な被害
1937年(昭和12年)	小噴火	小規模な噴火活動
1942年(昭和17年)	中噴火	噴火による降灰、山頂に大きな亀裂
1996年(平成8年)	小噴火	新たな火口が出現
1998年(平成10年)	小噴火	新たな火口が出現
2000年(平成12年)	小噴火	3か月間に6回の小規模な噴火

【駒ヶ岳噴火の状況】



写真：函館開発建設部

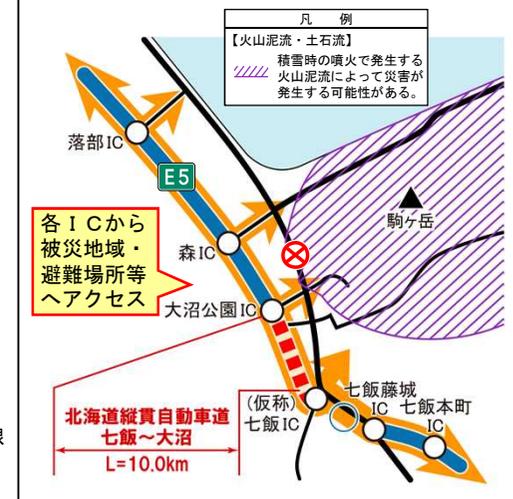
【駒ヶ岳噴火時における当該道路
開通前・迂回時・開通後の八雲町～
函館市間の距離と所要時間】



※開通前：縦貫道(八雲IC～大沼公園IC)～R5～函館新道～R5利用
迂回時：R277～R229～R227～R5利用
開通後：縦貫道(八雲IC～七飯IC)～上磯峠下線～R5～函館新道～R5利用

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

【北海道縦貫自動車道による
復旧・復興イメージ】



出典：駒ヶ岳火山防災ハンドブック(H22.3)、北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書(R3.3)

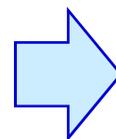
2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7,333,225(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7,323,409(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、9,815(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

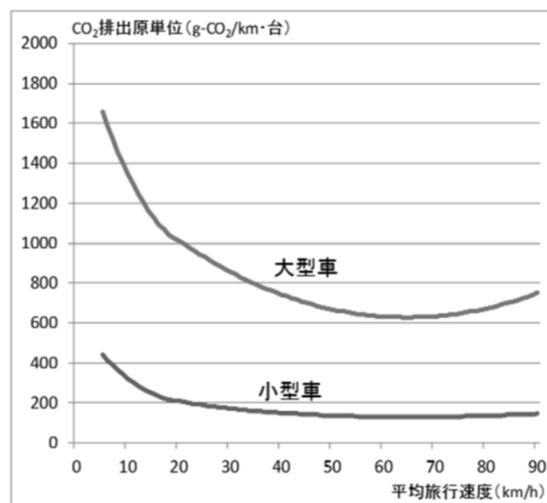
CO₂削減量
9,815t-CO₂/年



森林換算
約926ha
(札幌ドーム約168個分に相当)

※対象地域:北海道全域
※令和22年将来交通量推計を基に算出
※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/ha・年として試算
出典:『土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)』
※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012)

2.事業の必要性等

(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

- 平成29年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計及び施工計画を見直した結果、全体事業費が約90億円増加。
- 引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更結果

【七飯～大沼】

全体事業費		増減額
(H29再評価)	(R4再評価)	
914億円	1,004億円	90億円
事業期間 [※]		増減年数
(H29再評価)	(R4再評価)	
19年	24年	5年

※ 費用便益比算定上設定した事業期間

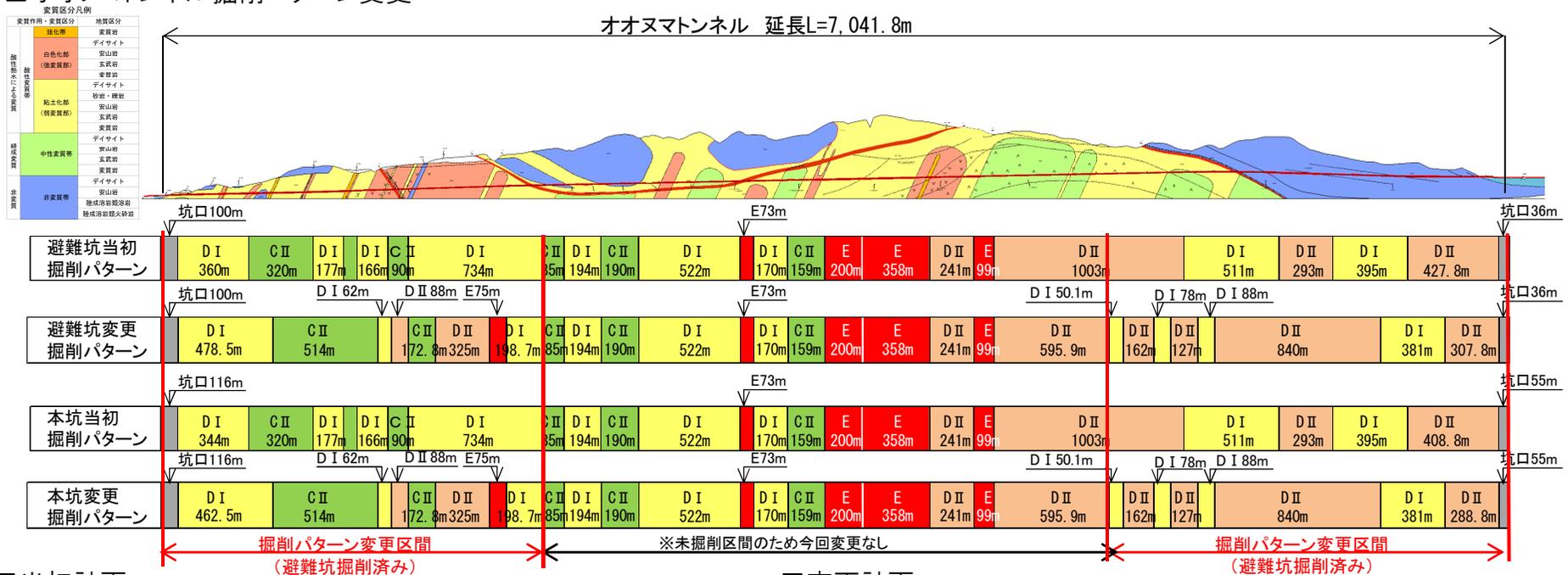
2.事業の必要性等

(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

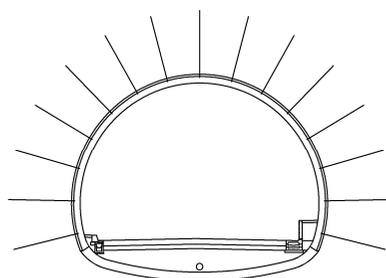
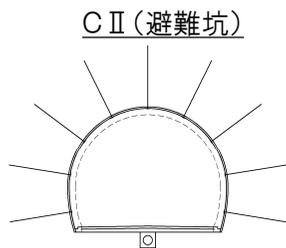
①トンネル掘削パターンの見直し(約12.4億円増)

- 当初、オオヌマトンネル（本坑及び避難坑）では、地表地質踏査・鉛直ボーリング・弾性波探査の結果を踏まえ、トンネル掘削パターンをCⅡ～Eパターンにて計画。
- 先行掘削中である避難坑の先進ボーリング及び掘削面の状況から、亀裂の発達した岩盤や脆弱な地質区間が確認されたため、避難坑及び今後掘削する本坑も含め、掘削パターンを見直し。

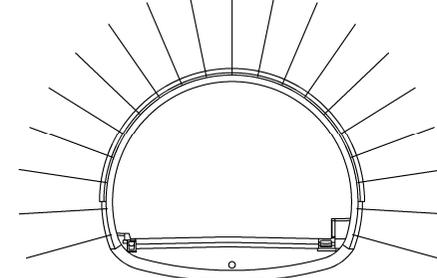
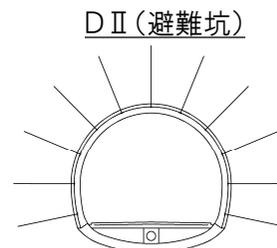
■オオヌマトンネル掘削パターン変更



■当初計画



■変更計画

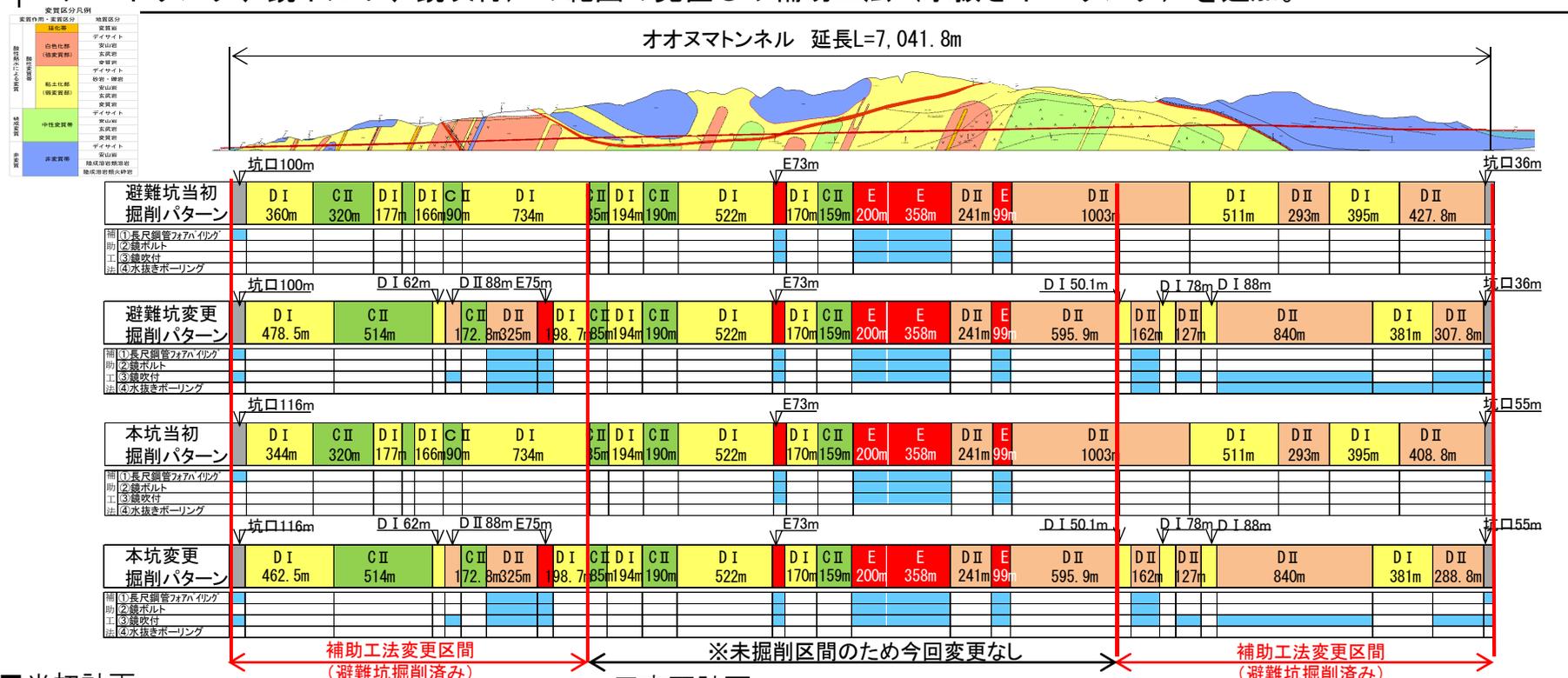


2.事業の必要性等

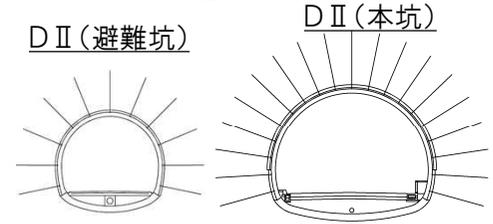
(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

②トンネル掘削補助工法の見直し(約44.1億円増)

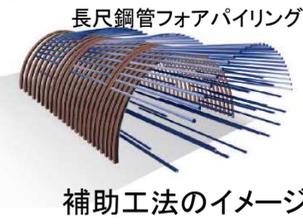
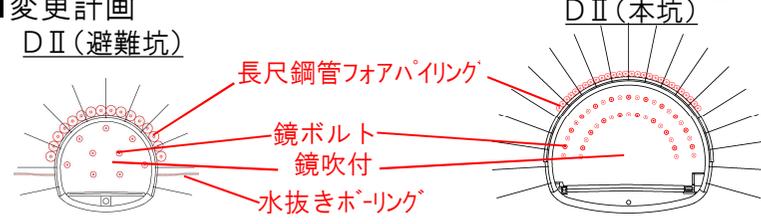
- ・当初、オオヌマトンネル（本坑及び避難坑）では、地表地質踏査・鉛直ボーリング・弾性波探査の結果を踏まえ、トンネル坑口部の脆弱な区間において、トンネル掘削補助工法（長尺鋼管フォアパイリング）を設定。
- ・先行掘削中である避難坑の先進ボーリング及び掘削面の状況から、亀裂の発達した岩盤や脆弱な地質区間が確認され、掘削面の不安定化による崩落事故等を防止するため、避難坑及び今後掘削する本坑も含め、補助工法（長尺鋼管フォアパイリング、鏡ボルト、鏡吹付）の範囲の見直しや補助工法（水抜きボーリング）を追加。



■当初計画
補助工法なし



■変更計画
補助工法あり



補助工法のイメージ 15

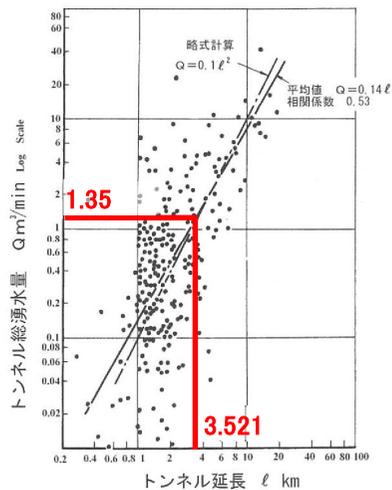
2.事業の必要性等

(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

③濁水処理施設の見直し(約5.1億円増)

- 当初、オオヌマトンネル（本坑及び避難坑）は、「トンネル施工に伴う湧水濁水に関する調査研究」に基づき、濁水処理施設の規模を100m³/hで計画。
- トンネル掘削に伴い、最大310m³/h程度の湧水が発生したことから、濁水処理施設の規模を見直し。

■トンネルの延長と湧水量の関係



トンネル施工に伴う湧水濁水に関する調査研究(その2)報告書
[1983.2 (社)日本トンネル技術協会]

$$Q = 1.35(\text{m}^3/\text{min}) \times 60\text{min} = 81.0(\text{m}^3/\text{h})$$

$$L: \text{トンネル延長(両掘のため1/2)} \\ 7,042/2 = 3,521\text{m}$$

■湧水発生状況(七飯町側)



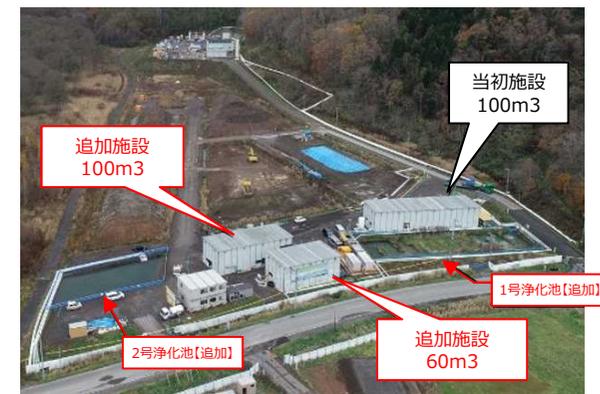
■湧水発生状況(森町側)



■仮設備配置の変化(七飯町側)



■仮設備配置の変化(森町側)



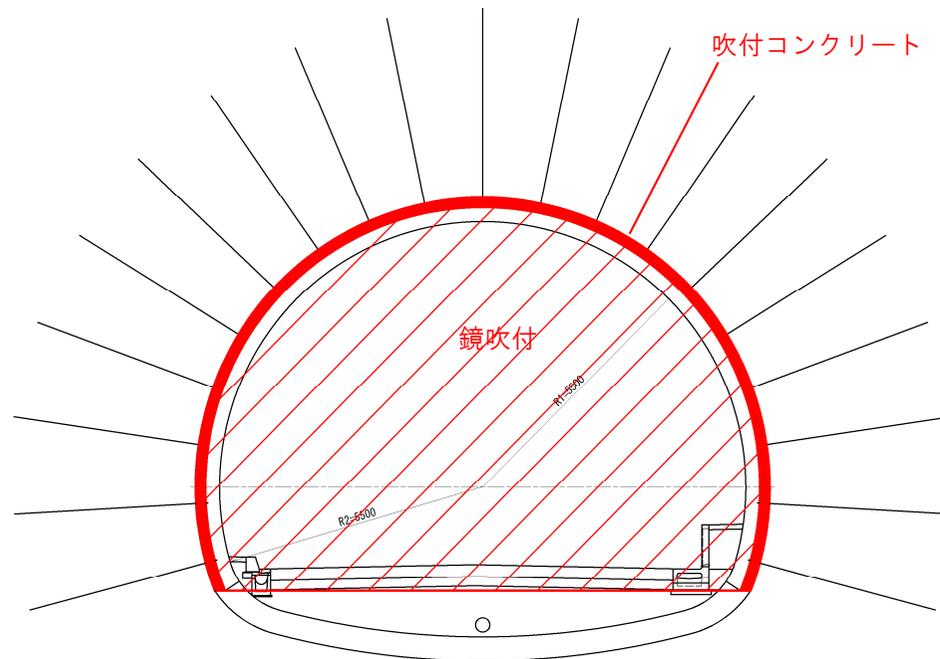
2.事業の必要性等

(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

④トンネル施工に係わる基準類の見直し(約28.6億円増)

- オオヌマトンネル（本坑及び避難坑）では、吹付コンクリート材料に含まれている『二酸化アルミニウムナトリウム』が厚生労働省において毒物及び劇物指定されたことを受け、当該成分を含まない吹付コンクリート材料へ見直し。
(17.2億円)
- 山岳トンネル工事の最先端部（切羽）にて、岩石の落下等（肌落ち）による労働災害がたびたび発生したことから、「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」に基づき、50m²以上のトンネル断面となるオオヌマトンネル（本坑）掘削時に切羽監視責任者を追加。
(11.4億円)

■トンネル断面図(本坑)



■吹付コンクリート施工状況 及び 切羽監視責任者

2.事業の必要性等

(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

⑤中央分離構造の見直し(約2.0億円増)

- 当初、自動車専用道路の暫定2車線整備において、標準的なラバーポールによる簡易分離構造を採用。
- 重大事故につながりやすい正面衝突事故の緊急対策について、国土交通省の方針に基づき、土工部や中小橋（50m未満）において、ワイヤロープによる分離構造へ見直し。



[当初工法] ラバーポールによる簡易分離構造



[変更工法] ワイヤロープによる分離構造



《イメージ》

2.事業の必要性等

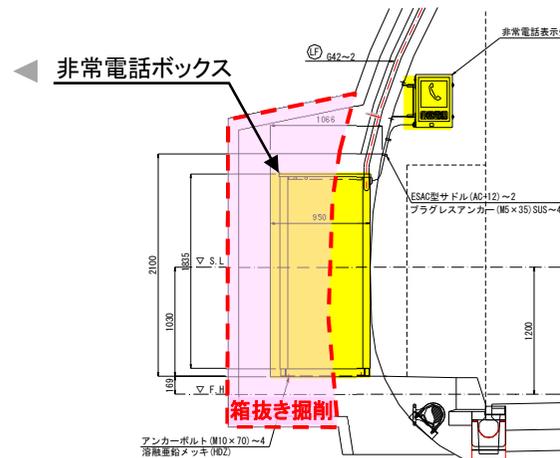
(2)事業の投資効果（全体事業費の変更）

⑥コスト削減(トンネル非常用施設の見直し)(約2.2億円減)

- 当初、オオヌマトンネル（本坑）内の非常用施設として、トンネル側面を箱抜きした非常電話ボックスを計画。
- 電話ボックスと同等の騒音低減効果が期待できる壁掛け式の電話機（骨伝導タイプ）を採用し、電話ボックスの箱抜きを廃止。



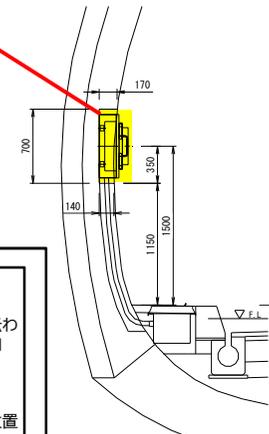
■当初計画



■変更計画



非常電話収納箱



<骨伝導の特徴>
■優れた耐騒音性
 周りの「音(騒音や雑音)」は頭蓋骨に伝わりにくいため、騒音を低減(通話品質向上)できます。
■自由度の高いマイク位置
 頭蓋骨の振動をひろうため、マイク位置は口周辺に限定されません。

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -事業全体-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,004億円	14,600	令和4年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,086億円	140億円	24億円	1,250億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3	5.3%
	915億円		25億円	939億円		

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	14,600	±10%	1.1~1.5
事業費	919億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	24年	±20%	1.3~1.4

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -残事業-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,004億円	14,600	令和4年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,086億円	140億円	24億円	1,250億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.1	8.9%
	580億円		25億円	604億円		

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	14,600	±10%	1.8~2.4
事業費	666億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	6年	±20%	2.0~2.1

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 前回評価との比較)

	H29再評価時点	R4再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=10.0km	L=10.0km	
計画交通量	10,600台/日	14,600台/日	・将来交通需要推計の見直し H29再評価時:H17全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) R04再評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
総事業費	約914億円	約1,004億円	・トンネル掘削パターンの見直しによる増 ・トンネル掘削補助工法の見直しによる増 ・濁水処理施設の見直しによる増 ・トンネル施工に係わる基準類の見直しによる増 ・中央分離構造の見直しによる増 ・トンネル非常用施設の見直しによる減
総費用 C	約702億円 (基準年H26)	約939億円 (基準年R4)	・総事業費の変更による増 ・基準年の変更による増
総便益 B	約843億円 (基準年H26)	約1,250億円 (基準年R4)	・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増 ・計画交通量の増 ・事業期間の延伸に伴う減
費用対効果 B/C	1.2	1.3	

※総費用・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)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

※計画交通量は、R22将来交通量の推計値

2.事業の必要性等

(3)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)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=939億円	C=604億円
	総便益 B	B=1,250億円	B=1,250億円
	B/C	B/C=1.3	B/C=2.1
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=283億円	B=283億円
	救急医療改善効果	B=170億円	B=170億円
	余裕時間の短縮による効果	B=108億円	B=108億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=4.7億円	B=4.7億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.6	B/C=2.5

※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

※費用・便益については、基準年における現在価値後の値

4.関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会、函館・江差自動車道早期建設促進期成会、松前半島道路建設促進期成会、函館広域幹線道路整備促進期成会	函館市長	函館市、北斗市、松前町、福島町、知内町、木古内町、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町、江差町、上ノ国町、厚沢部町、乙部町、奥尻町、今金町、せたな町の首長	道南と道央を結ぶ高速交通体系の基軸路線として、南北海道地域の産業、経済の振興発展はもとより、災害時の代替、避難ルート、緊急物資の輸送路確保、函館市内の高度医療施設への搬送時間の短縮など、地域住民の安全で安心な暮らしを守るうえで非常に重要な役割を担っている路線であることから早期整備を要望
北海道渡島総合開発期成会	北斗市長	函館市、北斗市、松前町、福島町、知内町、木古内町、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町の首長及び議会議長	南北海道地域で生産される農林水産品や商工業品等の輸送機能の向上はもとより、函館市に集中する高度医療施設への搬送時間の短縮や活火山「駒ヶ岳」噴火時における国道5号の代替路や避難路の確保など、地域住民の日常生活にとって必要不可欠な路線であることから早期整備を要望
北海道渡島管内商工会連合会	北斗市商工会長	函館市、北斗市、松前町、知内町、木古内町、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町の商工会の会長	地域の高速交通体系の確立により、住民の安全で安心な暮らしはもとより、道内他都市圏との連携が強化され交流人口の増加など、地域の産業、経済の振興、発展に大きく寄与することから早期整備を要望
北海道道路整備促進協会、北海道道路利用者会議、北海道高速道路建設促進期成会、北海道、北海道市町村会、北海道町村会			北海道は、圏域の中心都市である函館市などの人口10万人以上の都市が高規格道路で結ばれていないなど、ネットワークとして脆弱であることから、物流の効率化、各観光地へのアクセス向上、救急搬送の安定性向上などのため、また、大規模災害発生時の代替性確保や脱炭素社会の形成のためにも、高規格道路網(七飯～大沼)の早期整備を要望

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「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。

5.対応方針(案)

- ・北海道縦貫自動車道七飯～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に寄与する事業と考えられます。
- ・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ことから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。

項目	細目	内容	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	3便益によるB/C ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B/C=1.3	B/C=2.1
地域の特殊性を 考慮した便益の検討 (※)	救急医療改善効果	B=170億円(※)	B=170億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=108億円(※)	B=108億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B=4.7億円(※)	B=4.7億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.6(※)	B/C=2.5(※)
事業の整備効果	活カ	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。
		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。
		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。
	暮らし	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。
	安全	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。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量9,815(t-CO ₂ /年)の削減が見込まれる。
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和4年3月末時点で、用地進捗率100%、事業進捗率26%	

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