資料３－１

道路事業

再評価原案準備書

１　函館新外環状道路（一般国道278号） 空港道路
２　道央圏連絡道路（一般国道337号） 中樹林道路
３　一般国道38号　釧路新道
４　一般国道278号　尾札部道路

令和元年度

北海道開発局

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担　当　課：
担当課長名：

事業名	函館新外環状道路（一般国道２７８号） 空港道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道函館市桔梗町 至：北海道函館市上湯川町			延長	１０．０km

事業概要

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延長約１５ｋｍの地域高規格道路である。

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を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等による道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長１０．０ｋｍの事業である。

Ｈ１９年度事業化	Ｈ１８年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２０年度用地補償着手	Ｈ２１年度工事着手

全体事業費	約７３８億円	事業進捗率（平成31年3月末時点）	約７２％	供用済延長	２．４km

計画交通量（※1）　１４，０００～２９，４００台／日

費用対効果分析結果（※1）	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．５ (残事業) ４．８	２０７/７７３億円 事　業　費：170/736億円 維持管理費：37/37億円	９９２/１，１５３億円 走行時間短縮便益：839/968億円 走行経費減少便益：110/132億円 交通事故減少便益：43/52億円	平成３０年

感度分析の結果（※1）　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=1.3～1.7(交通量±10%)　【残事業】交通量：B/C=4.1～5.5(交通量±10%)
事業費：B/C=1.5～1.5(事業費±10%)　事業費：B/C=4.4～5.2(事業費±10%)
事業期間：B/C=1.4～1.6(事業期間±20%)　事業期間：B/C=4.6～5.0(事業期間±20%)

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①観光地への利便性向上
・函館市内はもとより松前方面や大沼国定公園等の観光への円滑で定時性の高いルートの確保による利便性向上が期待される。

②アクセス性の向上及び交通混雑の緩和
・救急搬送及び空港アクセスの向上や、通過交通の転換による市内の交通混雑緩和が期待される。

③道路交通の安全性向上
・生活道路に流入する交通からの転換が見込まれ、交通事故の低減など、沿線住民の安全性向上が期待される。

④工業団地の利便性向上
・部品の仕入れや製品の出荷における流通利便性向上が見込まれるとともに、生産性向上が期待される。

⑤拠点開発プロジェクトとの連携
・各拠点施設へのアクセス向上、新幹線駅と函館空港間の交通拠点を最短経路で結ぶなど、拠点開発プロジェクト支援を推進することができる。

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９町の首長等で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

函館新道や函館江差自動車道と接続し、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、重要港湾函館港、拠点空港函館空港、新幹線駅へのアクセス強化とともに、函館市内の交通混雑の緩和、道路交通の安全性の向上等が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、平成18年3月30日付け環政第1825号「函館圏都市計画道路1･4･3新外環状線環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、都市計画に沿って整備を図ること。また、より一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・函館・江差自動車道　北斗中央ＩＣ～北斗茂辺地ＩＣ間開通
・北海道縦貫自動車道　八雲ＩＣ～大沼公園ＩＣ間開通
・函館新外環状道路　函館ＩＣ～赤川ＩＣ間開通
・北海道新幹線　新青森駅～新函館北斗駅間開業
・函館アリーナ及び函館フットボールパーク開館
・福祉コミュニティエリア「コンテ日吉」開館
・函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
・北海道内国管理４空港特定運営事業等基本協定書締結

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２１年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率約７２%となっている。（平成３１年３月末時点）

平成２６年度：函館ＩＣ～赤川ＩＣ間　延長２．４ｋｍ（２／４）部分開通

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、早期開通に向けて事業を進める。

令和２年度：函館ＩＣ～赤川ＩＣ間　延長２．４ｋｍ（４／４）、
赤川ＩＣ～函館空港ＩＣ間　延長７．６ｋｍ（２／４）開通予定

施設の構造や工法の変更等

地山安定化対策の追加に伴う変更。

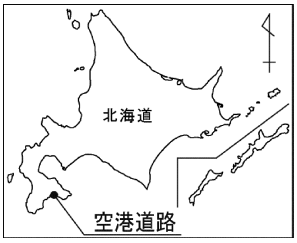
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

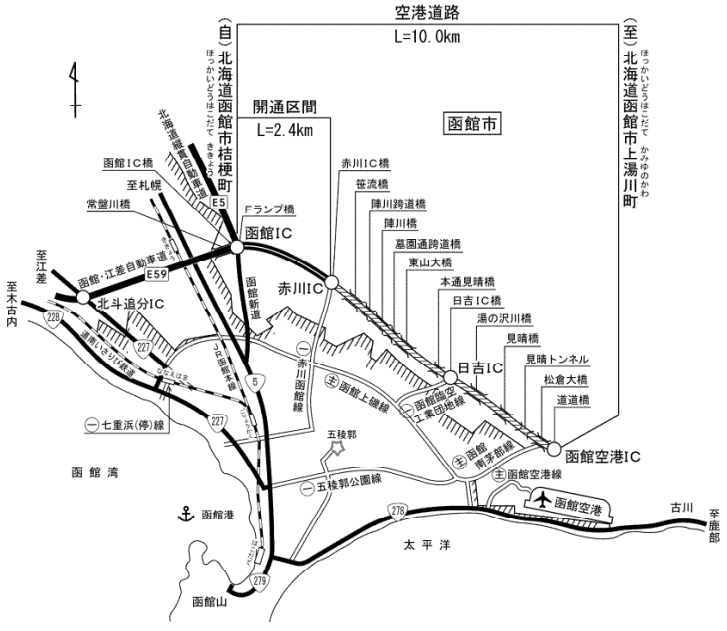
対応方針	事業継続

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	
═══	開通区間
//////	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。
※1　前回評価結果を用いて記載したもの。

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担　当　課：
担当課長名：

事業名	道央圏連絡道路（一般国道３３７号） 中樹林道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道空知郡南幌町 南１５線西 至：北海道江別市江別太			延長	７．３km

事業概要

道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約８０kmの地域高規格道路である。
中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ＩＣと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏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新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌ランプから江別東ＩＣに至る延長７．３kmの事業である。

Ｈ２１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ２５年度用地補償着手	Ｈ２５年度工事着手

全体事業費	約２９４億円	事業進捗率（平成31年3月末時点）	約５８％	供用済延長	０．０km

計画交通量	１４，３００台／日

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) １．３ (残事業) ２．４	１６６/３１４億円 事　業　費：129/276億円 維持管理費：37/37億円	３９６/３９６億円 走行時間短縮便益：309/309億円 走行経費減少便益：76/76億円 交通事故減少便益：11/11億円	令和元年

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 ～1.4（交通量±10%）
事業費：B/C=1.2 ～1.3（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.2 ～1.3（事業期間±20%）

【残事業】交通量：B/C=2.1 ～2.7（交通量±10%）
事業費：B/C=2.2 ～2.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=2.3 ～2.5（事業期間±20%）

事業の効果等

事業の必要性及び効果

①農産品の流通利便性向上
・全道各地と石狩湾新港地域、新千歳空港、苫小牧港等の物流拠点間の交通ネットワークが形成され、農産品等の流通利便性向上が期待される。

②物流拠点の利便性向上
・石狩湾新港地域と苫小牧港間の交通ネットワークが形成され、循環資源等の物流輸送の利便性向上が期待される。

③水産品の流通利便性向上
・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。

④道路交通の安全性向上
・現道の通過車両転換から、交通の円滑化によるドライバー負担軽減、大型車交通量減少による大型車事故の減少が見込まれ、道路交通及び周辺住民の安全性向上が期待される。

⑤冬期間走行環境の安全性向上
・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。

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：
江別市など５市３町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等から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江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港へのアクセス強化による物流の効率化とともに、道路交通の安全性向上等が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路長沼町～江別市間環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、より一層の徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・道央圏連絡道路　新千歳空港ランプ～中央ランプ間、豊栄ランプ～蕨岱ランプ間開通
・北海道横断自動車道　夕張ＩＣ～占冠ＩＣ間開通
・北海道縦貫自動車道　新千歳空港ＩＣ開通
・当別バイパス全線開通
・石狩湾新港　石狩ＬＮＧ基地運転開始
・北欧の風道の駅とうべつ開業
・新千歳空港　国際線ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
・石狩湾新港発電所（ＬＮＧ火力発電所）運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成２５年度に工事着手して、用地進捗率約９６％、事業進捗率約５８％となっている。（平成３１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

軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しによる変更。
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

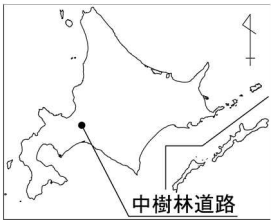
軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しによる変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針	事業継続

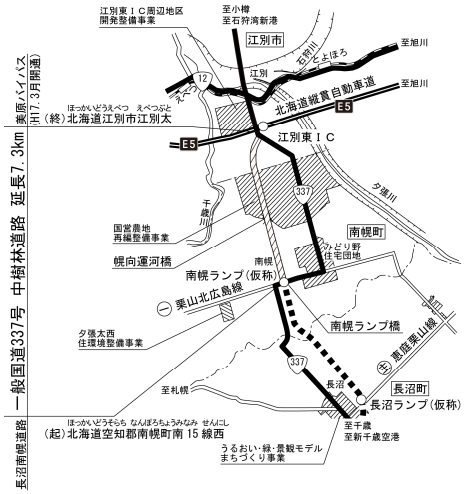
対応方針決定の理由

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	
═══	開通区間
■■■■■	事業中
//////	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。
※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和元年度評価時点。

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担　当　課：
担当課長名：

事業名	一般国道３８号　釧路新道（くしろしんどう）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路市新野（ほっかいどうくしろ　にいの） 至：北海道釧路市北園（ほっかいどうくしろ　きたぞの）			延長	８．８km

事業概要

一般国道３８号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約３００ｋｍの幹線道路である。

釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長８．８ｋｍの４車線整備事業である。

Ｈ４年度事業化	Ｓ５３年度都市計画決定（Ｈ－年度変更）	Ｈ４年度用地着手	Ｈ４年度工事着手

全体事業費	約４９８億円	事業進捗率（平成31年3月末時点）	約８１％	供用済延長	８．８km

計画交通量	１３，４００～２０，８００台／日

費用対効果分析結果	B／C	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)　１．３ (残事業)　１．５	８３/８２９億円 事　業　費：70/773億円 維持管理費：13/ 56億円	１２１/１，０６９億円 走行時間短縮便益：116/950億円 走行経費減少便益：3.1/ 97億円 交通事故減少便益：2.6/ 23億円	令和元年

感度分析の結果　　事業全体およ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=1.2～1.9（交通量±10%）
事業費　：B/C=1.3～1.3（事業費±10%）　事業費　：B/C=1.3～1.6（事業費±10%）
事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%）　事業期間：B/C=1.4～1.5（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

・釧路外環状道路の全線開通に伴い釧路新道の混雑度が上昇しているため、当該道路の４車線整備により、交通混雑の緩和が期待される。

②道路交通の安全性向上

・暫定２車線開通に伴い、死傷事故率が１００件/億台キロを上回る地点が４地点に減少したほか、死傷事故は約７割減少している。また、大型車の交通転換により、大型車事故も減少しているため、更なる道路交通の安全性向上が期待される。

③空港からの利便性向上

・釧路空港を起点とした観光ツアーの広域化や選択肢の拡大、空港から合宿地へのアクセス性が更に高まることが見込まれ、釧路空港からの利便性向上が期待される。

④水産品の流通利便性向上

・水産品加工工場や道内市場、釧路空港や苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。

⑤災害時の避難・輸送ルートの強化

・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の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：

釧路市など１市６町１村の首長等で構成される「北海道釧路地方総合開発促進期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

釧路外環状道路と一体となったバイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑の緩和や道路交通の安全性向上が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・北海道横断自動車道が池田ＩＣ～阿寒ＩＣまで開通
・国道３８号・４４号　釧路外環状道路　釧路西ＩＣ～釧路別保ＩＣ開通
・国道２７２号　上別保道路　開通（L＝７．８ｋｍ）
・市町村合併により、「釧路市」が誕生
・釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）、特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定、国際物流ターミナルが運営開始
・釧路空港を含む北海道内７空港特定運営事業等実施方針が策定、北海道内国管理４空港特定運営事業等基本協定書が締結

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成４年度に工事着手して、用地進捗率１００%、事業進捗率約８１%となっている。（平成３１年３月末時点）

平成２５年度：延長８．８ｋｍ（２／４）全線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

環境調査の結果に基づく施工計画の見直しによる変更。

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

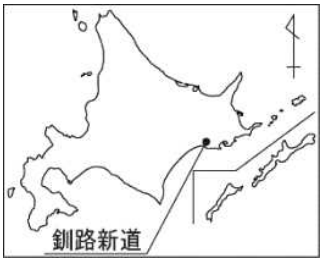
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

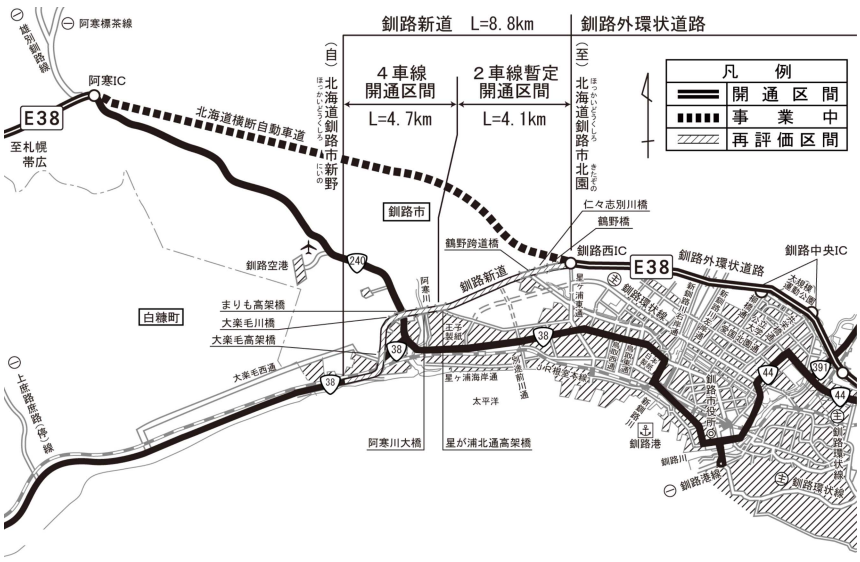
対応方針	事業継続

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





※ 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。
※ 費用対効果分析及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和元年度評価時点。

再評価結果（令和２年度事業継続箇所）

担　当　課：

担当課長名：

事業名	一般国道２７８号　尾札部道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道函館市尾札部町 至：北海道函館市大船町			延長	１４．８km

事業概要

一般国道２７８号は、函館市を起点とし、鹿部町を経由して森町に至る延長約１１５kmの幹線道路である。

尾札部道路は、落石、土砂崩落等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長１４．８kmの事業である。

Ｓ６１年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定 （Ｈ－年度変更）	Ｓ６３年度用地着手	Ｈ元年度工事着手

全体事業費	約２２１億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約８４％	供用済延長	１１．９km

地域の防災面の課題

・現道には、津波浸水想定区域が１４．２ｋｍの内１３．５ｋｍが存在し、早急な対策が必要。

・現道には、車道幅員５．５ｍ以下の狭隘区間が全体の約８割、歩道の未設置区間が全体の約８割、急カーブが１５箇所存在し、交通事故の危険性が高く避難復旧ルートとして脆弱であり、早急な対策が必要。

・現道には、防災上の対策必要箇所２箇所（落石・崩壊：１箇所、岩盤崩壊：１箇所）存在し、下部露岩斜面には、崩壊跡や落石が多く見られ、上部自然斜面には法面全体に転石が点在し、斜面全体に湧水が多く、湧水が要因と思われるオーバーハング部が見られ、予想災害規模は高さ３５ｍからの落石（最大Φ０．８ｍ）、高さ２０ｍの表層崩壊（Ｖ＝１０ｍ３程度）となっており、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

課題を踏まえた対策・事業内容

・現道は、津波浸水想定区域となるため、災害要因の解消、事故要因除去、現道交通への影響、埋蔵文化財の回避、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考量した結果、津波浸水想定区域及び線形幅員隘路区間を回避する別線ルートの整備が妥当。また、落石・崩壊箇所を解消する法枠＋グランドアンカー案の整備が妥当。（北海道開発局道路防災技術専門委員会（Ｈ２５．１０））

別線を整備することにより課題箇所を回避。

事業の効果等

○災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等
（１９１億円（残事業＝　３１億円））
○救急医療の改善効果　（　１１億円（残事業＝０．３億円））
○余裕時間の短縮による効果（　２８億円（残事業＝　６億円））
○CO2排出削減による効果　（０．７億円（残事業＝０．１億円））
○津波浸水時人命損失の軽減（　６０億円（残事業＝　１０億円））
○地域住民の不安感の解消　（３４３億円（残事業＝３４３億円））

費用　(残事業)/(事業全体)

３６／４０３億円

事　業　費：27/368億円
維持管理費：9.6/ 34億円

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９町の首長で構成される「北海道渡島総合開発期成会」等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

バイパス整備による、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の回避により、道路交通の安全性向上や災害時における緊急輸送ルートの強化が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・函館・江差自動車道　北斗中央ＩＣ～北斗茂辺地ＩＣ間開通 ・北海道縦貫自動車道　八雲ＩＣ～大沼公園ＩＣ間開通 ・一般国道２７８号　鹿部道路全線開通 ・函館新外環状道路　函館ＩＣ～赤川ＩＣ間開通 ・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 ・道の駅「縄文ロマン南かやべ」「しかべ間歇泉公園」開業 ・函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用 ・「北海道・北東北の縄文文化遺跡群」世界文化遺産国内推薦候補選定

事業の進捗状況、残事業の内容等
平成元年度に工事着手して、用地進捗率約９９％、事業進捗率約８４％となっている。（平成３１年３月末時点） 平成１４年度：函館市尾札部町～同市安浦町間　延長６．０ｋｍ（２／２）部分開通 平成２３年度：函館市安浦町～同市豊崎町間　延長５．９ｋｍ（２／２）部分開通

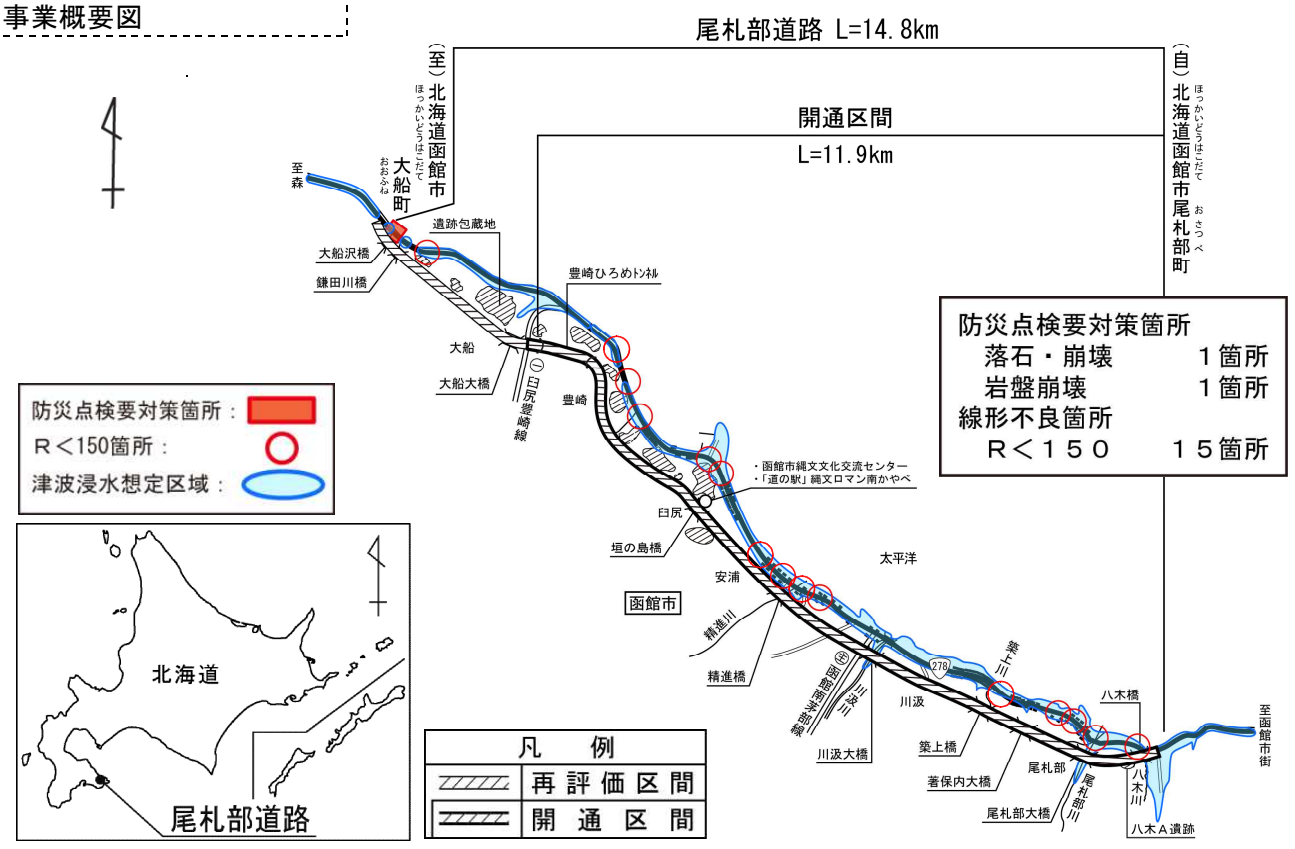
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
関係者協議結果に基づく施行計画の見直しによる変更 引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等
施設の構造、工法等に変更は無いが、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、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※１　事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後５０年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
※２　費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。