

（再評価）

一般国道278号

尾札部道路

再評価原案準備書説明資料

令和元年度
北海道開発局

目 次

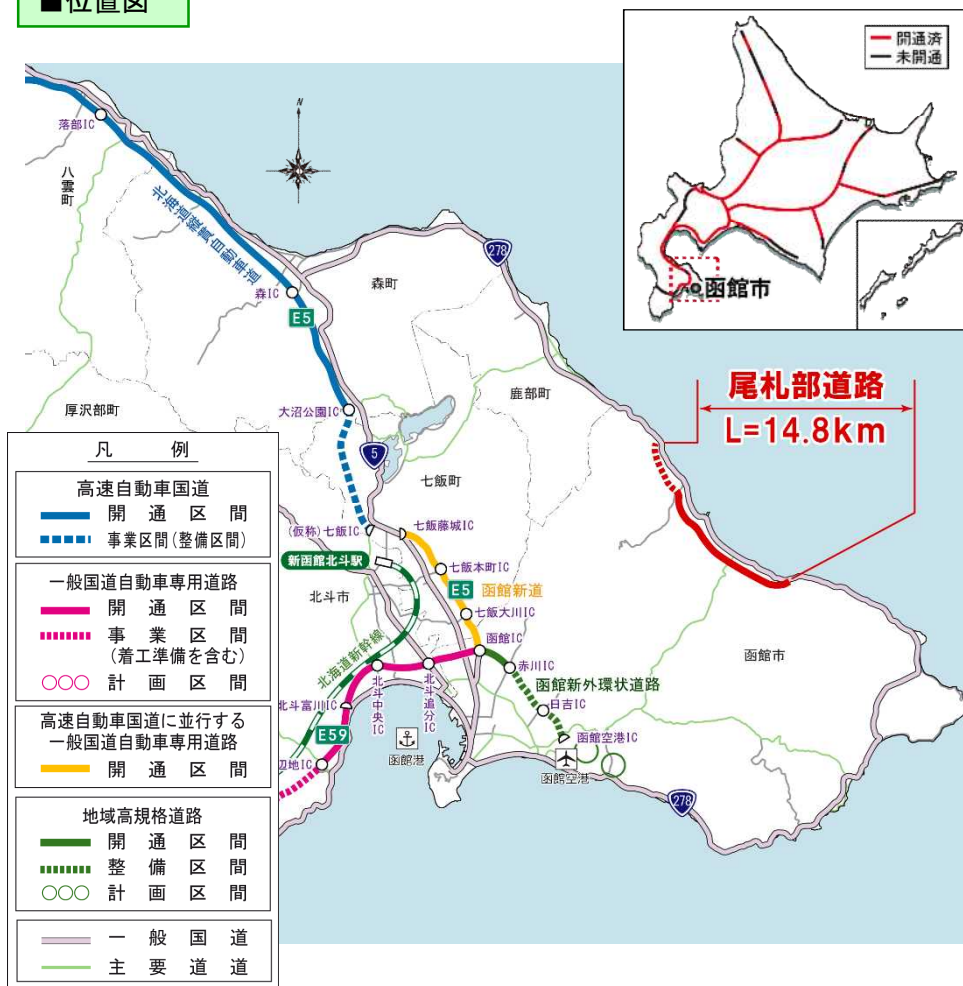
1.事業の概要	3
2.事業の必要性等	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	
(2) 事業の整備効果	
(3) 事業の投資効果	
3.事業進捗の見込み	13
4.関係自治体の意見	14
5.対応方針(案)	15

1.事業の概要

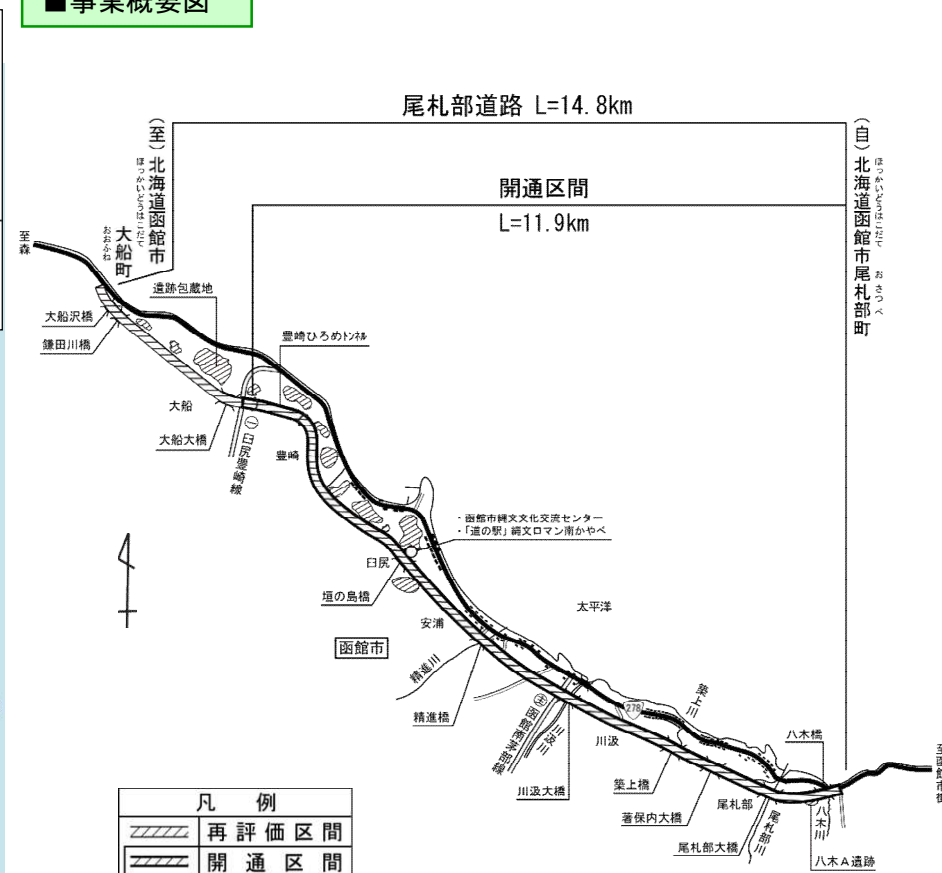
(1)事業の目的

- ・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。
- ・尾札部道路は、落石・岩盤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。

■位置図



■事業概要図

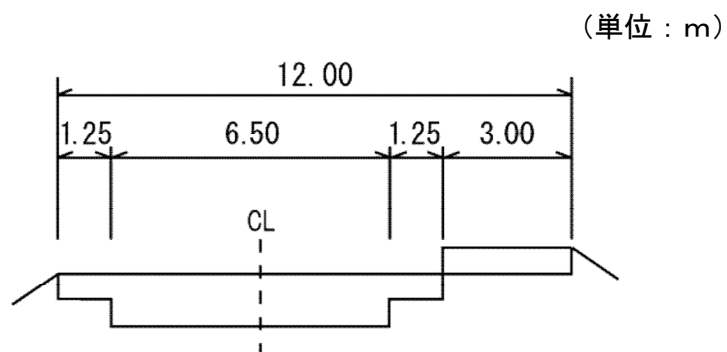


1.事業の概要

(2)計画の概要

- ①起点 ……ほっかいどうはこだて お さつ べ北海道函館市尾札部町
終点 ……ほっかいどうはこだて おおふね北海道函館市大船町
- ②計画延長……14. 8km
- ③幅員 ……12. 0m
- ④構造規格……3種2級
- ⑤設計速度……60km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体……北海道開発局

■横断面図



(3)事業の経緯

昭和61年度	事業化
昭和63年度	用地補償着手
平成 元年度	工事着手
平成7～14年度	開通区間 L=6. 0km
平成15年度	事業再評価
平成20年度	事業再評価
平成22年度	事業再評価
平成23年度	開通区間 L=5. 9km
平成25年度	事業再評価
平成28年度	事業再評価
令和 元年度	事業進捗率84%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(H31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

[高速交通ネットワークの整備状況]

- ・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23年11月 北海道縦貫自動車道
落部IC～森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
- ・平成24年11月 北海道縦貫自動車道
森IC～大沼公園IC開通
- ・平成27年 3月 函館新外環状道路
函館IC～赤川IC開通

[周辺道路の整備状況]

- ・平成25年 3月 一般国道278号 鹿部道路
鹿部町大岩～鹿部町本別
全線開通

[その他]

- ・平成23年10月 道の駅「縄文ロマン南かやべ」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 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

2.事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

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25年3月
一般国道278号 鹿部道路
鹿部町大岩～鹿部町本別
全線開通

平成28年3月
道の駅
「しかべ間歇泉公園」
開業
写真：函館開発建設部

平成23年10月
道の駅
「縄文ロマン南かやべ」
開業
写真：函館開発建設部

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



写真：函館市教育委員会

平成27年3月
函館新外環状道路
函館IC～赤川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
写真：函館開発建設部



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
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



写真：函館開発建設部

シーニックバイウェイ北海道
函館・大沼・噴火湾ルート
構成地域
どうなん・追分
シーニックバイウェイルート
構成地域



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強化)

- ・並行現道区間は、延長の95%が東北地方太平洋沖地震を踏まえた検討による津波浸水想定区域に該当。
- ・当該道路の開通区間沿線では、「函館市津波避難計画」による津波避難場所の指定や緊急避難階段等の整備により防災体制の強化を推進。
- ・当該道路の整備により、津波避難場所への避難経路の確保、救急搬送や救援物資の輸送が可能となり、地域の防災体制強化が期待。

【津波による現道の浸水状況及び復旧・復興ルート】



出典: 函館市HP

H24.6北海道総務部危機対策局危機対策課津波シミュレーション及び被害想定調査

【尾札部道路開通前後における大船小学校の避難行動の変化】



【東日本大震災時の最大避難者数(人)】

尾札部中学校	磨光小学校	南茅部 総合センター
9	115	97
臼尻小学校	南茅部スポーツ センター	臼尻中学校
59	40	53

出典: 函館市

【尾札部道路・現道・津波の高さ】



出典: 北海道地域防災計画(地震・津波防災計画編)(R1.5)

■地域の声 (R1.7 函館市立大船小学校職員)

- ・尾札部道路が延伸することで、函館市で指定している避難場所など大船遺跡からさらに高い所に避難しやすくなりますし、尾札部道路により南北方向の移動も可能になるなど避難場所です孤立することがなくなります。

■地域の声 (R1.7 地元町内会会長)

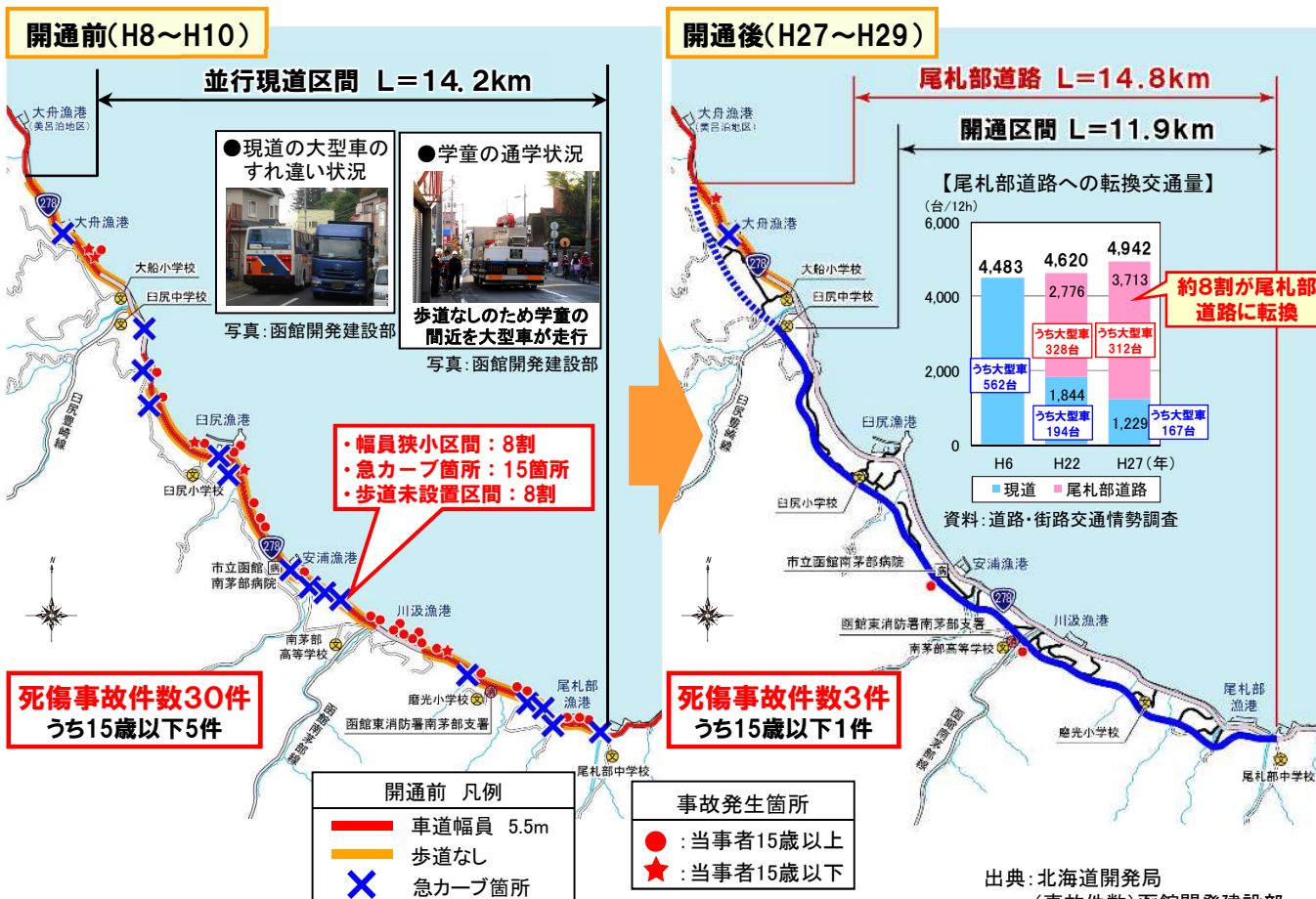
- ・東日本大震災時には、開通部分に相当数の住民が避難していました。町内会長という立場上、避難状況を見て回りましたが、尾札部道路のおかげで安全に避難しやすくなったと思います。消防署も当時は旧道沿いにありましたが、震災後に津波被害を受けない役場の隣に移転し、震災時も適切な活動ができるようになりました。

2.事業の必要性等

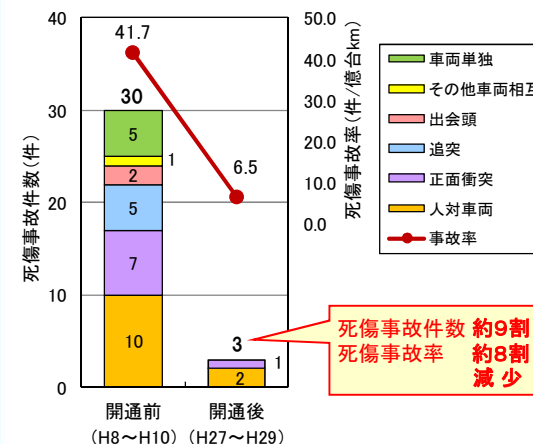
(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上:現道通過交通の転換)

- ・並行現道区間は、幅員狭小、急カーブ、事故危険区間及び通学路緊急合同点検による対策必要箇所が存在するなど、交通事故発生危険性が高くなっており安全性の確保が課題。
- ・当該道路の部分供用により、交通量の約8割が当該道路に転換し、死傷事故件数が約9割減少。
- ・当該道路の全線整備により、更に交通の転換が見込まれ、死傷事故件数が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待。

【尾札部道路および並行現道区間における死傷事故発生状況】



【当該区間の死傷事故件数の変化】



■地域の声(R1.7 地元の小学校職員)

- ・本校は、現道が通学路となっており、生徒達はいくつかのグループでまとまって通学しています。
- ・現道には歩道がなく、道路の幅も狭いですが、尾札部道路が開通してからは、現道の交通量が大幅に減少し、通学時の安全性が向上しました。

※急カーブ箇所:道路構造令で定められた基準を満足しないカーブ箇所

2.事業の必要性等

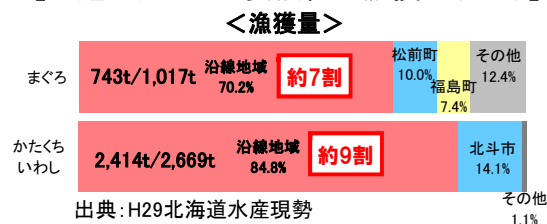
(2) 事業の整備効果(防災上の要対策箇所の回避・水産品の流通利便性向上)

- ・国道278号は、渡島東部の太平洋沿岸地域を連絡する唯一の幹線道路であるが、現道区間には防災上の要対策箇所が2箇所存在し、通行止めになると距離にして約2倍の迂回を余儀なくされ、地域の産業経済及び住民生活に多大な影響が発生。
- ・国道278号の沿線地域における漁獲量はまぐろで約7割、かたくちいわしで約9割もの全道シェアを占め、その多くが森町砂原などの水産加工場等を経由し道内外に出荷。
- ・当該道路の整備により、安全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の向上が期待。

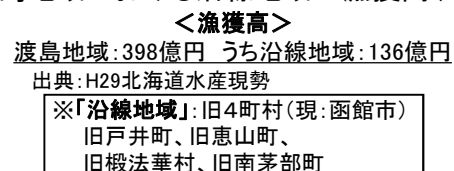
【水産品の森町や旧函館市への主な流通ルート】



【全道における主要魚種の漁獲量(H29)】



【渡島地域における沿線地域の漁獲高(H29)】



◆函館(旧尻)地域マリンビジョン

・課題：水産物搬出入等に対応できる道路体系確立

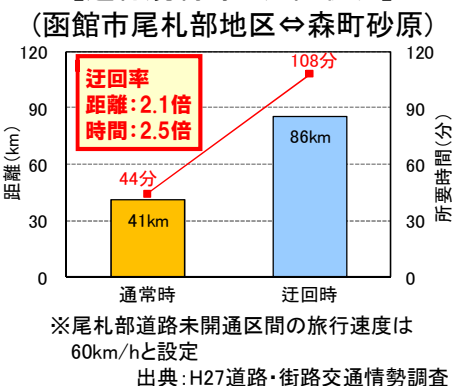
◆北海道 砂原地域マリンビジョン

・課題：漁獲物の安定供給

尾札部道路の整備による漁獲物など水産物流通の確実性・安定性向上

地域マリンビジョンの円滑な推進を支援

【通行規制時の迂回状況】



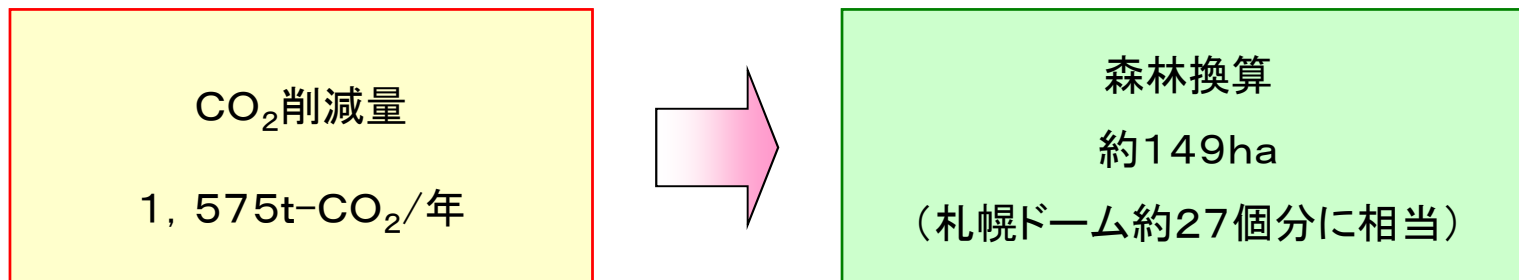
■地域の声(R1.7 漁業協同組合職員)

- ・水揚げした魚は、主に森町砂原や鹿部などにある水産加工場に運んでいます。
- ・現在の輸送ルートである国道278号が通行止めとなった場合は、大幅に迂回しなければならず、加工場への到着時間が遅れます。また、場合によっては大量の水で漁港内で鮮度を保持したまま一次的に保管したり、他の出荷先を探すことになり、営業上大きな支障が出ます。
- ・尾札部道路利用により、輸送の確実性や円滑性はもちろんのこと、安全性の向上にも繋がっていると考えています。

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、542, 152(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、540, 577(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、1, 575(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。



※対象地域: 渡島総合振興局

※令和12年将来交通量推計を基に算出

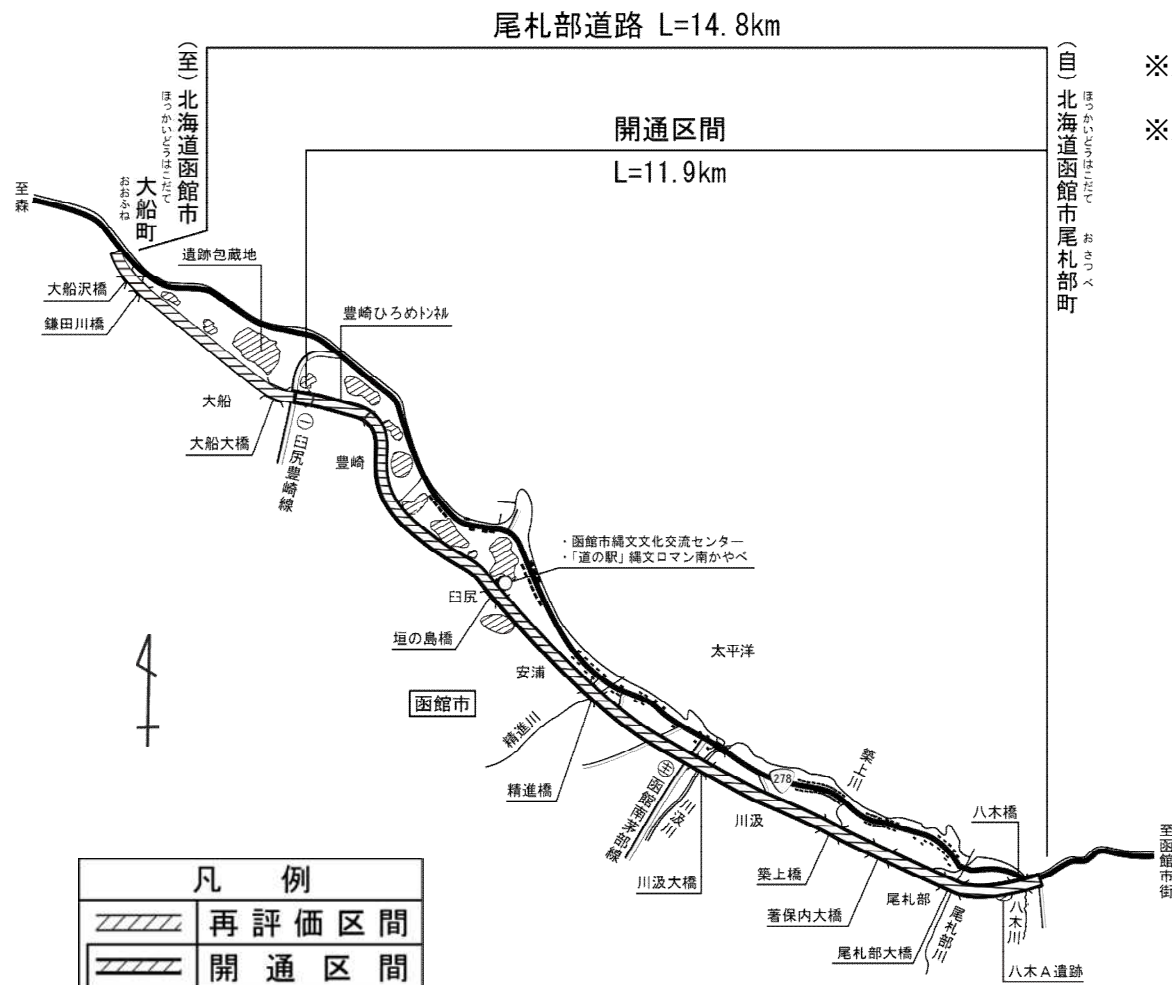
※森林のCO₂吸収量は10. 6t-CO₂/ha・年として試算

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

3.事業進捗の見込み

- ・当該事業は昭和61年度に事業化、平成元年度に工事着手。
- ・用地進捗率99%(99%)、事業進捗率84%
- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進めます。



※用地進捗率及び事業進捗率は、平成31年度
北海道における事業計画(H31年4月)ベース
※用地進捗率は面積ベース
()内は用地補償費投入ベース
(平成31年3月末時点)

4.関係自治体の意見

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	国道278号は道南圏の物流、観光、生活を支える重要な路線であるが、沿岸部を通過する区間が多いため、波浪や大雨の影響を受けやすい状況にある。このため、地域住民の安全確保における道路網の整備が不可欠であり、尾札部道路の整備促進を要望
北海道渡島管内商工会連合会	北斗市商工会長	函館市(函館東・函館市亀田)、北斗市、七飯町、福島町、鹿部町、木古内町、知内町、松前町、森町(砂原)、八雲町、長万部町の各商工会会長	観光や水産業など地域産業の振興や、災害時の代替・救援ルートなど住民の日常生活における安全で安心な暮らしの実現に向け本路線の整備を要望
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、七飯町、鹿部町、森町、厚沢部町の首長	地域産業の要となっている水産・観光等の振興、発展はもとより、住民の安全で安心な暮らしを守るため、本路線の整備と開通は必要不可欠であることから、整備促進を要望
函館市・函館市議会	函館市長	函館市長及び議会議長、副議会議長	地域住民が安全・安心な生活を営むうえで欠くことのできない道路であり、道路整備に伴い、地域の農水産品の輸送機能の向上が図られることから、整備促進を要望
北海道・北海道市長会・北海道町村会・北海道高速道路建設促進期成会・北海道道路利用者会議・北海道道路整備促進協会	北海道知事等	北海道等	広域分散型社会の本道において、高規格幹線道路をはじめとする道路ネットワークは、地域の活性化、救急搬送や災害時における代替路となるなど安全安心な暮らしに不可欠であり、整備促進が必要
尾札部道路建設促進地域協議会	臼尻町内会長	古部町内会、木直町内会、尾札部町内会、川汲町内会、安浦町内会、臼尻町内会、大船町内会、磯谷町内会、函館東商工会の各会長 南かやべ漁業協同組合専務理事、函館市南茅部支所長	函館市南茅部地域における災害時の避難路の確保や日常生活における安全・安心な暮らしに向け、本路線の整備促進を要望

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

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。

5.対応方針(案)

- ・一般国道278号尾札部道路は、落石・岩石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に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の実施により、防災面の効果が見込まれるとともに、地域からも事業効果の早期発現を強く望まれていることから、事業継続とします。
- ・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。

【防災面の効果が大きい事業】

防災面の効果については、一定の仮定、条件設定の下、貨幣換算化した便益や定量的・定性的に整理した算定が可能な一部の効果について試算しています。

項目	細目	内容	
		事業全体	残事業
費用便益(B)	災害時の迂回解消を含む 走行時間の短縮等 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B = 191億円	B = 31億円
地域の特殊性を 考慮した便益の検討	救急医療の改善効果	B = 11億円(※)	B = 0.3億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B = 28億円(※)	B = 6億円(※)
	CO2排出削減による効果	B = 0.7億円(※)	B = 0.1億円(※)
	津波浸水時の人命損失の軽減	B = 60億円(※)	B = 10億円(※)
	地域住民の不安感の解消 (通行止め解消等)	B = 343億円(※)	B = 343億円(※)
事業の整備効果	活力 観光地への利便性向上	・観光施設へのアクセス性が向上し、地域を巡る周遊観光の利便性向上が期待	
	安全	災害時の緊急輸送ルートの強化	・津波避難場所への避難経路の確保、救急搬送や救援物資の輸送が可能となり、地域の防災体制強化が期待
		防災上の要対策箇所の回避・水産品の流通利便性向上	・安全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の向上が期待
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量1,575(t-CO2/年)の削減が期待
	その他	道路交通の安全性向上： 現道通過交通の転換	・安全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の向上が期待
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・平成31年3月末時点で、用地進捗率99%、事業進捗率84%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値