第３章　高速道路等の現状と課題

３－１　高速道路等の概要

計画内容

北海道縦貫自動車道をはじめとする高速交通網は、既存の幹線道路の交通混雑の解消はもとより、物流ネットワークの形成による地域の産業・経済の活性化や観光の振興、さらには医療・福祉など生活関連での利便性の向上等、災害時の代替ルート確保など多大な効果が期待されています。

環境面でも通行速度が向上することにより燃料消費量が少なくなり、二酸化炭素排出量の削減が図られます。

また、積雪寒冷地域である本道の冬期交通の安全を確保するため、高速道路を基軸とした幹線道路の着実な整備が必要です。

課　　題

平成２０年５月に道路特定財源を１０年間維持する改正道路整備費財源特例法が成立しました。また、政府は特例法を本年度（平成２０年度）限りで廃止し、平成２１年度から一般財源化する基本方針を閣議決定し、今後、一般財源化に向け政府・与党内の調整が本格化することになります。この地域の発展のために高速道路の整備は真に必要であり、道路建設に係る財源確保が喫緊の課題となります。

計画の実行方向

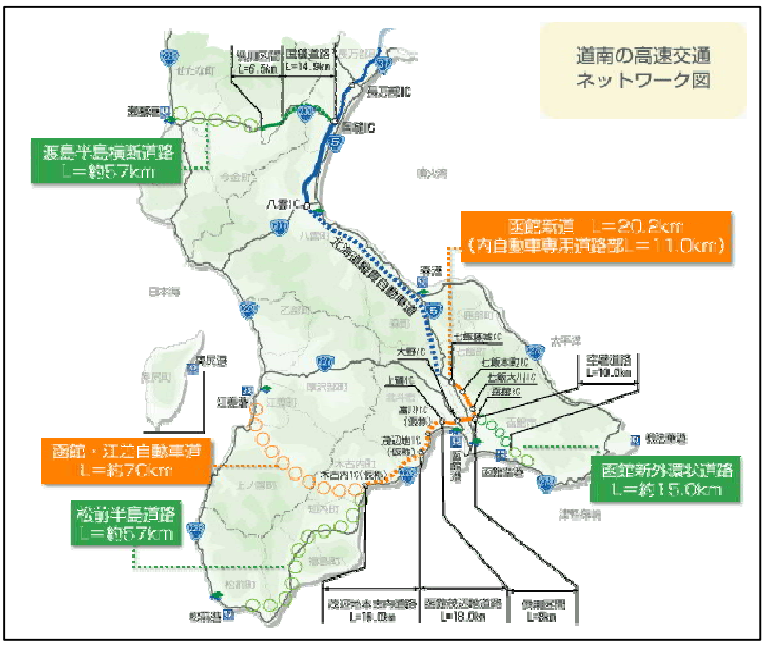
南北海道地域における高速交通ネットワークの形成に向け、北海道縦貫自動車道をはじめ函館・江差自動車道、函館新外環状道路の整備が中期計画に確実に盛り込まれ、必要な財源が安定的に確保されるよう関係機関に要請していきます。

３－２　高速交通ネットワークの整備状況

（１）北海道縦貫自動車道、新外環状道路等の計画

計画内容

◇高速自動車国道「北海道縦貫自動車道」



北海道縦貫自動車道は、道南と道央さらには道北とを結ぶ高速交通体系の基軸となる路線であり、現在、札幌ＪＣＴ以南では八雲ＩＣまでが開通されており、平成２２年度に落部ＩＣ、平成２４年度に大沼ＩＣまでの供用開始に向け事業が着実に進んでいます。

また、大沼ＩＣから七飯ＩＣ間は国が整備を行なう新直轄区間となり、現在、環境調査及び長大トンネルである大沼トンネル（約６．９km）に係る調査設計が行なわれています。この区間の完成後は通行料金が無料となることから、交通量の増加が見込まれます。

【事業主体：八雲 IC～大沼 IC　東日本高速道路㈱、大沼 IC～七飯 IC　函館開発建設部】

◇地域高規格道路「函館新外環状道路」

函館新外環状道路は、函館空港と函館新道、また一般国道２７８号を結ぶ延長１５．０km の地域高規格道路です。この内、函館空港～函館新道間の「空港道路」（約１０．０km）は、環境影響評価、都市計画に関する手続きが完了し、平成２０年３月に、事業主体である函館開発建設部が「函館ＩＣ～赤川ＩＣ」間について事業説明会を開催し、平成２０年代後半の開通に向け整備が進められています。

また、「古川道路」については、「整備区間」の指定昇格に向けて各種調査が行なわれています。

【事業主体：函館開発建設部】

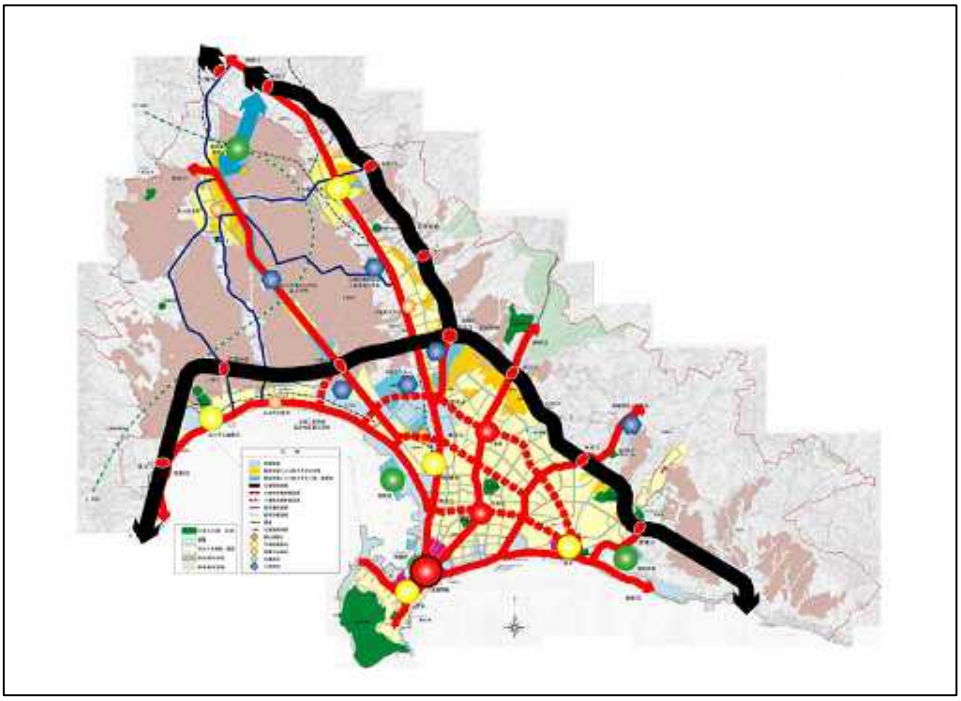
◇高規格幹線道路「函館・江差自動車道」

函館・江差自動車道は、北海道縦貫自動車道、函館新道等と一体となって高速交通ネットワークを形成する一般国道の自動車専用道路で、函館市、江差町を結ぶ延長７０km の高規格幹線道路です。

函館・江差自動車道は、函館ＩＣから茂辺地ＩＣ（仮称）までの延長１８．０㎞の函館茂辺地道路と茂辺地ＩＣ（仮称）から木古内ＩＣ（仮称）までの延長１６．０㎞の茂辺地木古内道路で現在事業が行われています。平成１５年３月に函館ＩＣから上磯ＩＣ間の約８㎞が暫定供用されています。また、大野ＩＣから一般国道２２７号までの区間が「大野インター線」として平成１３年１０月、道道認定され、現在事業化に向けた調査、協議が進んでいます。

【事業主体：函館開発建設部】

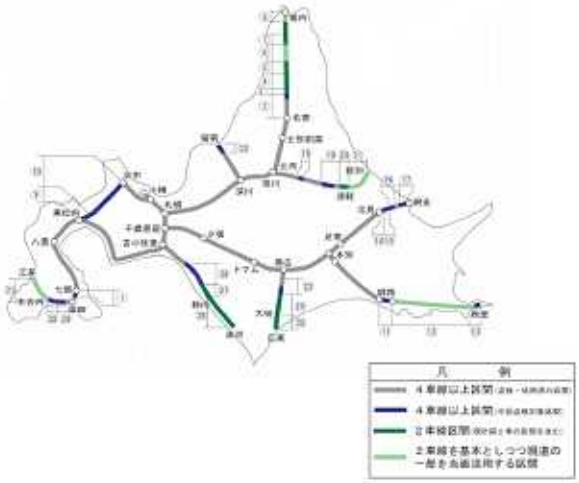
【主要幹線道路網図】



課　　題

上記で述べた各道路計画の開通と平成２７年度末の新駅開業を結びつけ、高速交通ネットワークを形成することが、道南地域の経済や観光の発展につながるため、新幹線開業時期と連動した整備が望まれます。

「道路の中期計画」ネットワークイメージ図



計画の実行方向

高規格道路は自動車交通への依存が高い本地域が経済の活性化や道央など他地域との交流のため重要な社会資本であることから、本町はもとより関連市町で組織する整備促進期成会などを中心に道路の必要性を強く要請します。

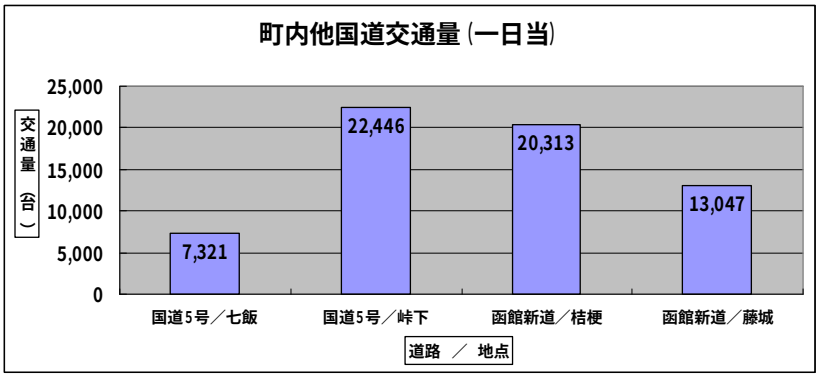
（２）函館新道の延伸について（七飯藤城ＩＣ～七飯ＩＣ間）

計画内容

北海道縦貫自動車道七飯ＩＣと函館新道の七飯藤城ＩＣを結ぶ約３㎞ の路線については、平成１９年１１月に国土交通省が策定した「道路の中期計画(素案)」の中に盛り込まれ、将来交通量も多くなることが想定される費用対便益が高い区間となっているため、大沼ＩＣ～七飯ＩＣ間の新直轄区間の進捗とともに具体化する可能性があります。

高規格道路が接続されることにより道央圏との交流が益々盛んになり、物流などで効果が期待されます。

現在、この区間を含めた大沼トンネルから函館新道までは町内を縦断する一般国道５号で唯一片側車線数が２車線の区間となっていますが、町内で一番交通量が多い場所でもあります。



課　　題

七飯ＩＣ～七飯藤城ＩＣ間の完成により、大沼ＩＣ～函館ＩＣ間を通じて通行料金が無料となり、この間の通行利用者の利便性は向上しますが、この区間内の一般国道５号の通行量の減少により、町内商業施設などの利用者の動向が懸念されます。

計画の実行方向

道南地域の高速交通網の形成や新幹線利用客の移動手段の多様化のため、七飯ＩＣ～七飯藤城ＩＣ間の整備促進について、函館広域幹線道路整備促進期成会を中心に関係機関へ要望します。

３－３　函館圏総合都市交通体系調査結果

新幹線利用客数と新駅の発生交通量について

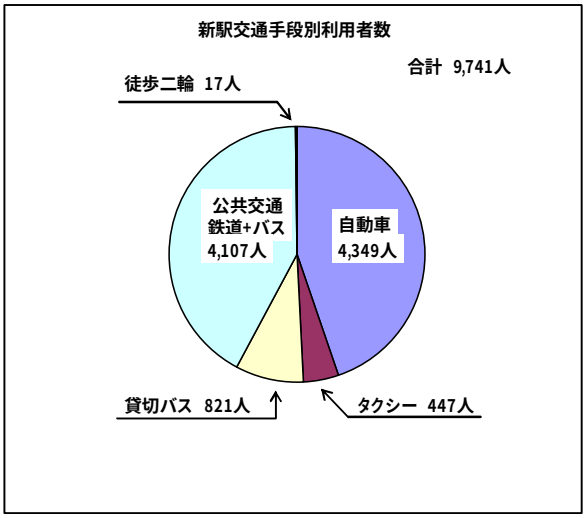
北海道では、函館都市圏（函館市、北斗市（旧上磯町・旧大野町）、七飯町）の圏域における都市交通需要を勘案し、社会経済情勢に対応した総合交通体系を確立するため、平成１１年度～１２年度で函館圏総合都市交通体系調査を実施しました。その後、平成１７年度に北海道新幹線の新青森～新函館間が着工され、平成２７年度末に開業される見通しとなったため、北海道新幹線の影響を考慮、また市町村合併、函館新道の無料化、北海道縦貫自動車道七飯ＩＣ～大沼ＩＣ間の無料化などの情勢変化による影響を考慮し、平成１８年度に交通体系調査の見直しを行っています。

見直し調査では、新幹線利用者数を将来人口の変化、所要時間の短縮による交流量の変化等を勘案し、新駅の１日あたり利用者数を９，７４１人と算出しました。

道南交流量駅別新幹線利用者配分結果（千人／日）

利用駅	道南居住者				道内･道外居住者					計
	仕事	観光	その他	計	仕事	道外観光	道内観光	その他	計	
八雲町	0.2	0.1	0.1	0.3	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6
新函館(仮称)駅	1.7	0.9	1.2	3.8	2.5	1.8	0.2	1.5	5.9	9.7
木古内町	0.2	0.1	0.1	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.4	0.8
合計	2.1	1.0	1.4	4.6	2.8	2.0	0.3	1.5	6.5	11.1
道南圏流動より長万部駅に按分した量										0.2

また、上記の新駅利用者が使用する駅からの交通手段別の自動車台数の算出では、３，７０６台とされ、新駅の南北に道路が整備された場合、北側ルートに２，４００台の交通量が配分され、この数値は新駅からの交通量の約６割になります。



新駅からの交通網については、北海道新幹線利用客数を想定した中で新駅からの発生交通量に対し、新駅周辺道路網がどうあるべきか検討され、新駅と一般国道５号を結ぶ駅北側（大沼口）ルート、ならびに一般国道２２７号を結ぶ駅南側ルートをそれぞれ確保すべきとの方向性が示されました。

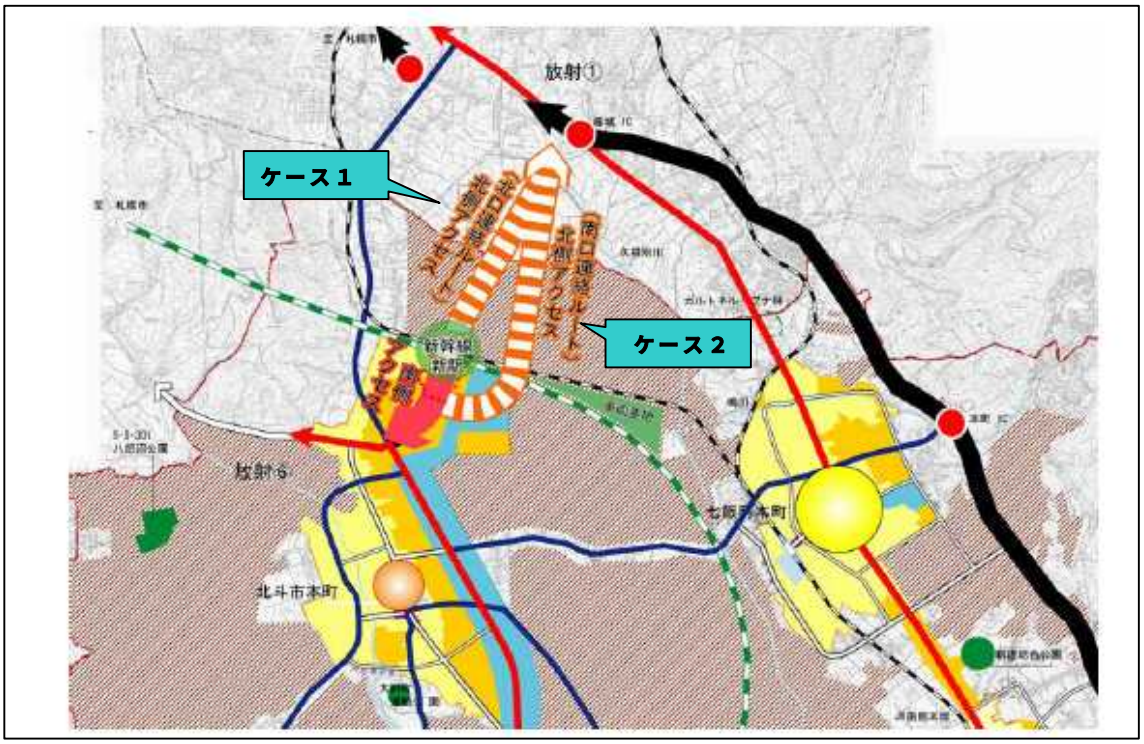
【新駅南北道路交通量】

北側ルート	南側ルート
2,400台	1,600台

駅北側ルートについては、駅南口を基点として一般国道５号と結ぶルート（ケース２）及び駅北口と一般国道５号を直接結ぶルート（ケース１）の両論併記となったが、高速交通体系との連携が、函館圏、道南圏の地域活性化のために非常に重要であり、新幹線利用者の高速交通体系利用者の向上、幹線道路としての交通機能が発揮されることが確認され、北側アクセス道路を整備することにより、新幹線開業効果を発揮する交通ネットワーク形成が図られるとされました。

ただし、実際の整備にあたっては、事業主体や事業手法、各ルートの費用対効果を含めた補助採択の検証など、より詳細な検討が必要であるとまとめられています。

○新幹線新駅周辺道路網の検討図（平成１８年度函館圏総合都市交通体系調査報告書）



３－４　新駅周辺の幹線道路整備

新駅のアクセス道路については、平成１８年度に実施された函館圏総合都市交通体系調査のなかでも、新幹線新駅が北斗市市街地や函館・七飯の市街地から離れていることを踏まえ、駅利用客の動向を見据えた交通動線を確保するため、これら市街地とのアクセス確保はもちろんのこと、大沼・森さらには江差・松前など道南地域全体の駅として広域性の確保や道央方面との交流促進から高速道路や空港との連携などといった視点から、新駅と一般国道２２７号を結ぶ駅南側のルートと一般国道５号を結ぶ駅北側の大沼口ルート、この両側ルートを確保するべきとの方向性が示されました。

このことから函館広域幹線道路整備促進期成会として、平成１９年１０月に南北ルートを道道として整備することについて、北海道知事に要望書を提出しました。その結果、北側幹線道路は、平成２０年１２月に道議会において新規路線として認定され、平成２１年１月には路線名を「新函館停車場七飯線」として告示しました。

課　　題

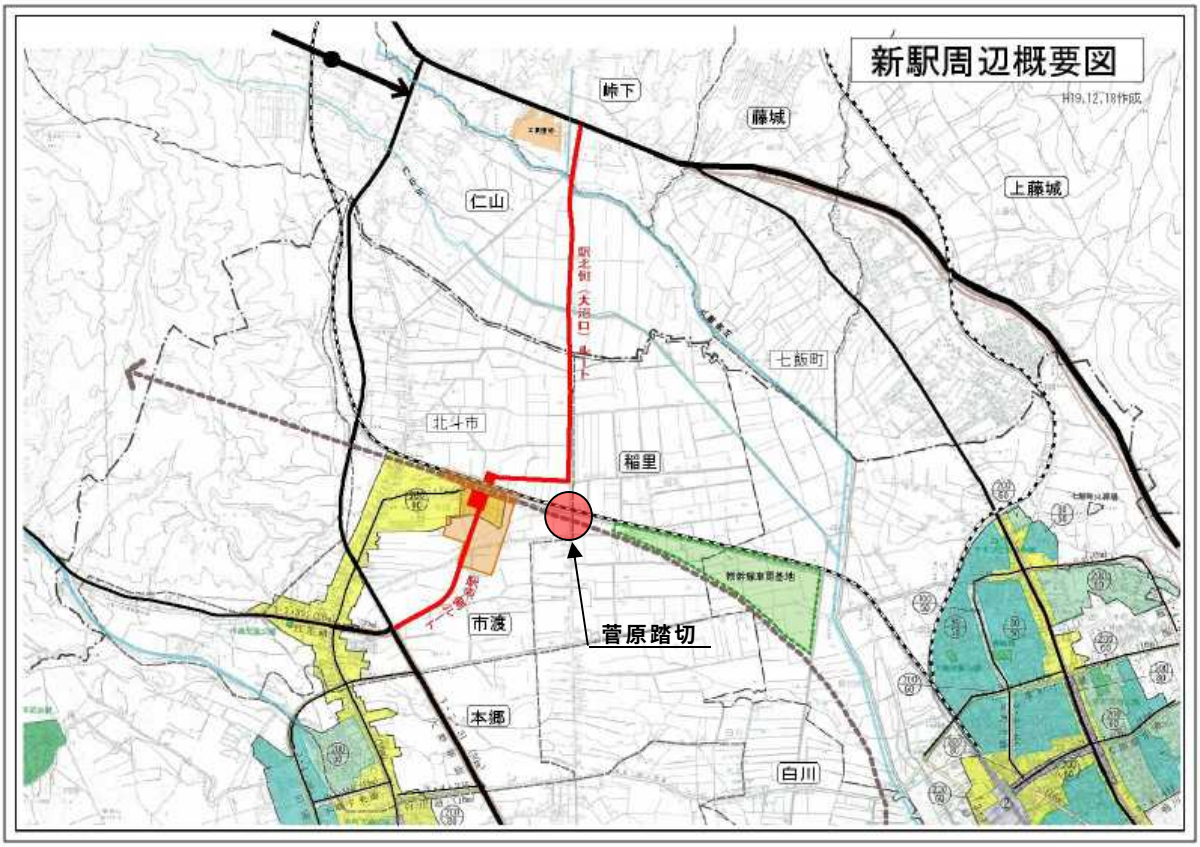
新駅への利便性を考慮すれば南北アクセス道路は必要不可欠な連絡道路であり、駅南側は新駅の正面として利便性と周辺イメージの向上が求められます。駅北側（大沼口）ルートは、函館新道（国道５号）を通行して新駅を利用する車両台数が多いことから駅周辺における車両交通の整理（駐車・停車）が重要となります。

また、この道路は既存の農道として整備された道路を利用することから、道路沿線の

農業者への配慮、また新幹線から降り立った観光客等に対して北海道の持つ広大さをアピールするため、道路の規格構造、新駅北側交通広場などの検討が必要です。

計画の実行方向

道道認定された新函館停車場七飯線（新駅北側幹線道路）は、今後の道路建設に当り北海道新幹線の開業１～２年前までの早期完成と農業車両への配慮や、都会にはないゆとりと安らぎを求めて周辺の緑豊かな農村地域で、その自然や美しい景観、土地の人々との交流を楽しんでもらうためのグリーンツーリズムの実践に伴う歩行者の誘導を図るため歩道の整備を含め、道路利用者の利便性に考慮した道路構成となるよう函館広域幹線道路整備促進期成会を中心として事業主体の北海道に対して協議、要望を進めます。

また、新駅周辺の道路利用者に対し国道等への道路案内（サイン）を設置し車両誘導を行い、交通渋滞、事故防止等に努めることが必要です。新駅周辺では利用する車両台数に応じた交通広場等の設置や駐車場の整備が必要となります。

○北海道新幹線新駅南北幹線道路ルート予想図