

(事後評価)

一般国道36号
しら おい
白老拡幅

事後評価結果準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	3
(1) 事業の目的	
(2) 計画の概要	
(3) 経緯	
2. 社会経済情勢の変化	6
3. 事業の効果の発現状況	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	15
5. 今後の事業評価の必要性等	17

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

- ・国道36号は、札幌市を起点とし、室蘭市に至る幹線道路。
- ・白老拡幅は、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連結強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動の支援等を目的とした延長4.8kmの4車線拡幅事業。

■位置図



■事業概要図



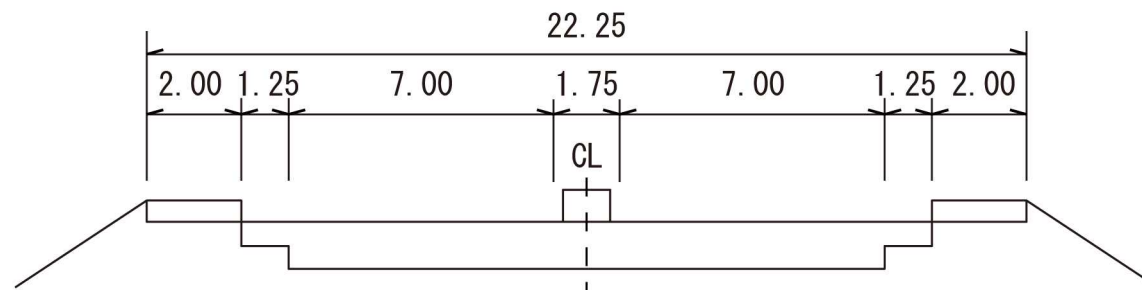
1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 …… 北海道ほっかいどう苫小牧市とまこまい樽前たるまえ
終点 …… 北海道ほっかいどう白老郡しらおい白老町しらおいちょう社台しゃだい
- ②計画延長 …… 4.8km
- ③幅員 …… 22.25m
- ④構造規格 …… 3種1級
- ⑤設計速度 …… 80km/h
- ⑥車線 …… 4車線
- ⑦事業主体 …… 北海道開発局

■横断図

(単位:m)



1. 事業の概要

(3) 経緯

平成29年度	事業化
平成29年度	工事着手
平成30年度	用地補償着手
令和元年度	開通 L=4.8km
	事業完了



■ 整備前



写真: 室蘭開発建設部(平成27年8月13日撮影)

■ 整備後



写真: 室蘭開発建設部(令和5年8月15日撮影)

2. 社会経済情勢の変化

(1) 事業周辺地域の状況

[高速交通ネットワークの整備]

- ・令和2年12月 北海道縦貫自動車道
苫小牧中央IC開通

[周辺道路の整備状況]

- ・令和2年 3月 道央圏連絡道路
泉郷道路 全線開通
- ・令和4年 3月 蟠溪道路 部分開通
- ・令和7年度 蟠溪道路 全線開通予定

[その他]

- ・令和2年 3月 白老町 ウポポイへのアクセス道路改善
- ・令和2年 7月 白老町 ウポポイ(民族共生象徴空間)開業
- ・令和3年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」が
世界遺産に登録
- ・令和4年 6月 白老港「にっぽん丸」初寄港
- ・令和5年 9月 白老港「にっぽん丸」寄港
- ・令和5年10月 室蘭港～青森港間フェリー就航
- ・令和6年 2月 苫小牧西部エリアにおける
国内最大規模のグリーン水素
サプライチェーン構築に向けた検討開始

令和3年7月
「北海道・北東北の縄文遺跡群」が
世界遺産に登録

写真: JOMON ARCHIVES
(伊達市教育委員会所蔵)



北黄金貝塚

令和2年3月
道央圏連絡道路
泉郷道路 全線開通

写真: 札幌開発建設部



令和4年3月
蟠溪道路 部分開通(0.7km)
令和7年度
全線開通予定



写真: 室蘭開発建設部

令和2年12月
北海道縦貫自動車道
苫小牧中央IC開通



令和6年2月
苫小牧西部エリアにおける国内
最大規模のグリーン水素サプラ
イチェーン構築に向けた検討開始

令和5年10月
室蘭港～青森港間
フェリー就航

写真: 室蘭市



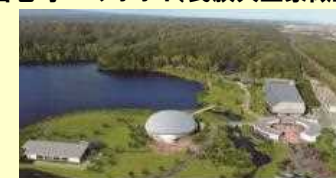
令和4年6月
白老港「にっぽん丸」初寄港
令和5年9月
白老港「にっぽん丸」寄港

写真: 白老観光協会



令和2年3月
白老町 ウポポイへのアクセス道路改善
令和2年7月
白老町 ウポポイ(民族共生象徴空間)開業

写真: 公益財団法人アイヌ民族文化財団

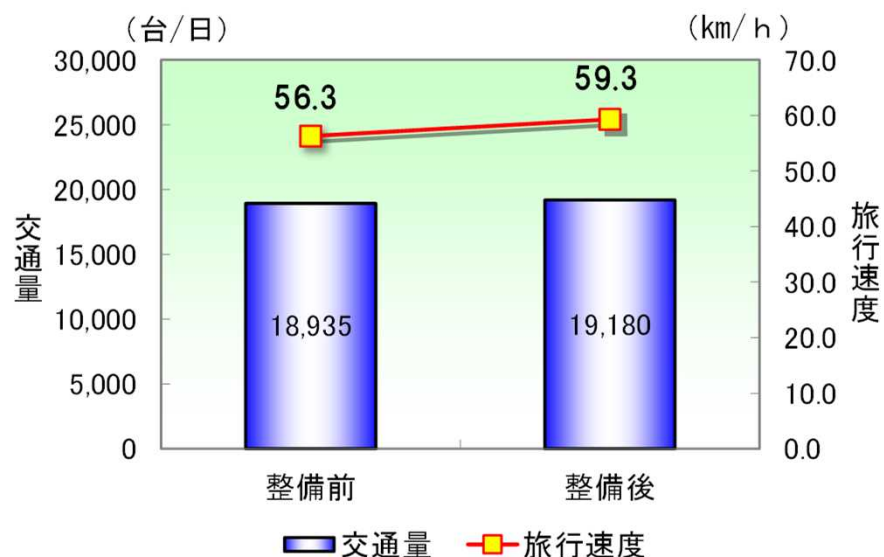


3. 事業の効果の発現状況

(1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・当該事業区間の整備後の自動車交通量は19,180台／日で、整備前と比較して微増傾向。
- ・当該事業区間の整備により、走行性が向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】



※整備前はH27調査

※整備後はR3調査

※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均走行速度を示す。
(本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義)

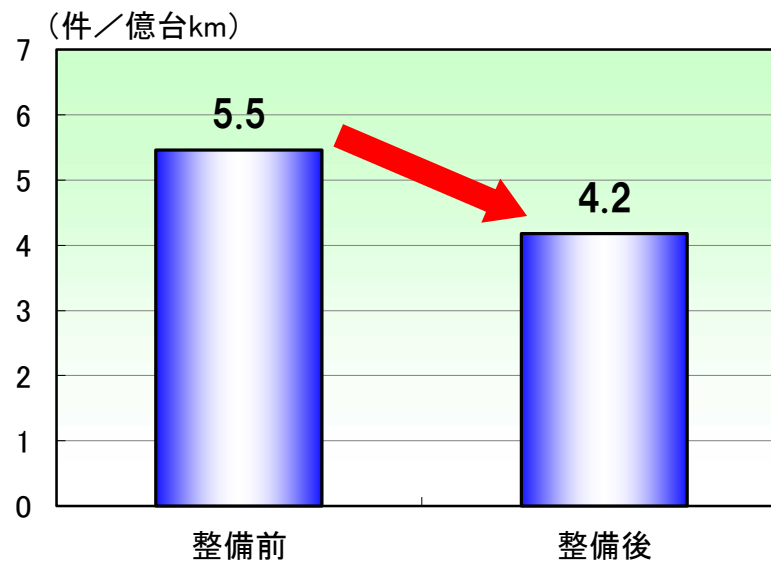
出典: 全国道路・街路交通情勢調査

3. 事業の効果の発現状況

(2) 交通事故の状況

・事業区間における整備前後の事故率は、整備前の5.5件／億台kmから4.2件／億台kmに減少。

【整備前後の事故率】



※整備前はH28～H30平均

※整備後はR2～R4平均

※R2は、R2.4～12月で算出

算出方法：（公財）交通事故総合分析センターのデータを基に、事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認

事後評価にて確認した主な整備効果

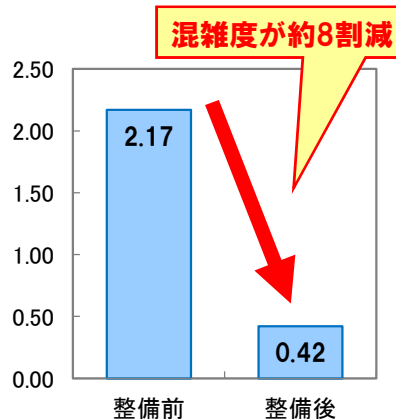
- ・交通混雑の緩和
- ・主要な観光地への利便性向上
- ・製造品の流通利便性向上
- ・救急搬送の安定性向上
- ・日常生活の利便性向上

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(交通混雑の緩和)

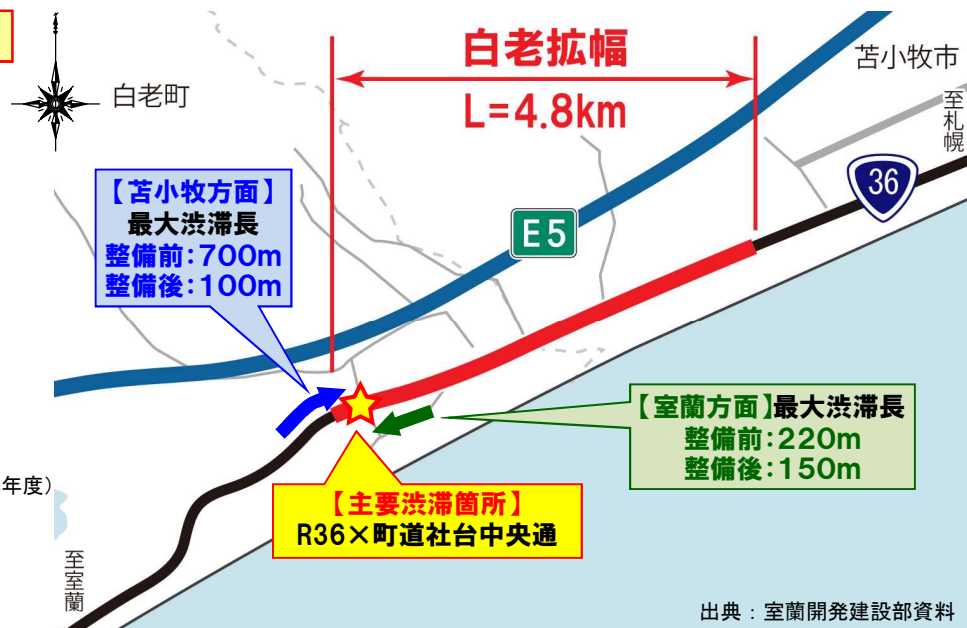
- ・事業区間内に位置する主要渋滞箇所では、混雑度が約8割減少したほか、苫小牧方面の最大渋滞長が600m減少するなど、交通混雑の緩和に寄与。
- ・平成28年に観測した旅行速度16.8km/hに対して拡幅後は62.4km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消。

【混雑度の変化】

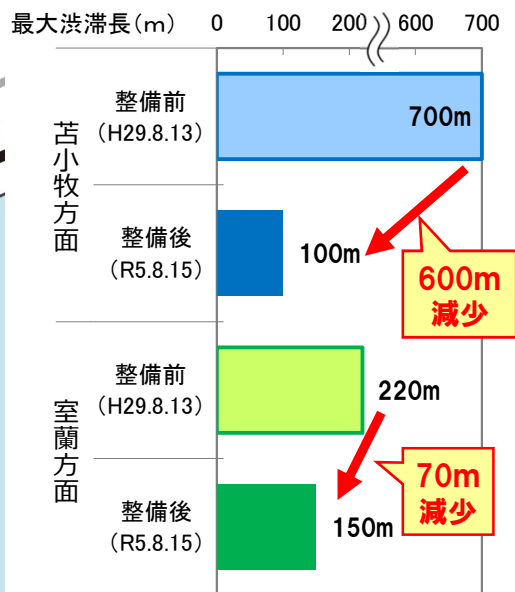


出典：全国道路・街路交通情勢調査
(整備前：平成27年度、整備後：令和3年度)

【主要渋滞箇所(一般国道36号×町道社台中央通)の交通混雑状況】



【最大渋滞長の変化】



出典：室蘭開発建設部資料

■整備前



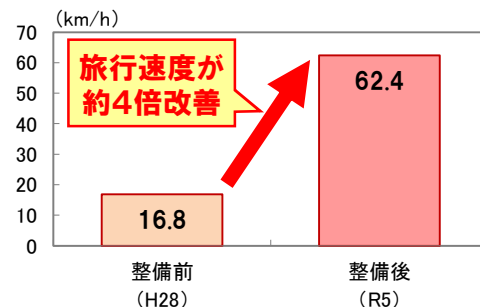
写真：室蘭開発建設部(平成27年8月13日撮影)

■整備後



写真：室蘭開発建設部(令和5年8月15日撮影)

【旅行速度の変化】



出典：室蘭開発建設部資料

■地域の声(R6. 8 白老町役場職員)

整備前は、GWやお盆のほか牛肉祭り等のイベント時に渋滞が発生していましたが、整備後は、こうした観光期の渋滞が大きく解消し、現在ではスムーズに走行できるようになりました。

3. 事業の効果の発現状況

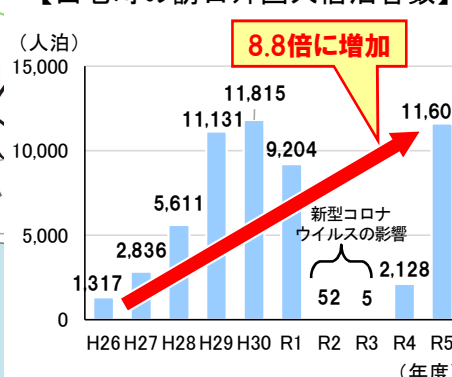
(3) 事業効果の確認(観光地間における周遊性向上)

- ・令和2年、白老町にウポポイ(民族共生象徴空間)が開業されたことで、新規宿泊施設の立地など町内の宿泊機能が強化され、訪日外国人宿泊客数は増加傾向。周辺地域の観光地間を周遊する新たなツアーが展開され、観光入込客数は過去10年で最大を記録。
- ・当該道路の整備により、観光地間における周遊性やアクセス性が向上し、白老・登別方面への訪問率・宿泊率の増加に寄与。

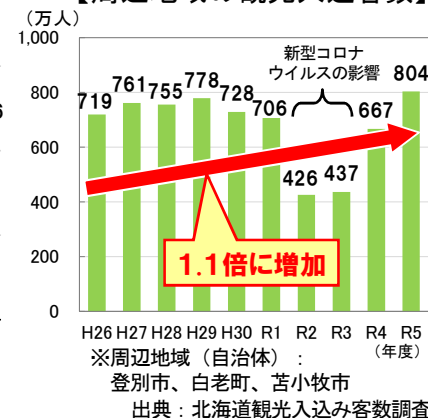
【当該道路周辺の主な観光拠点と周遊状況】



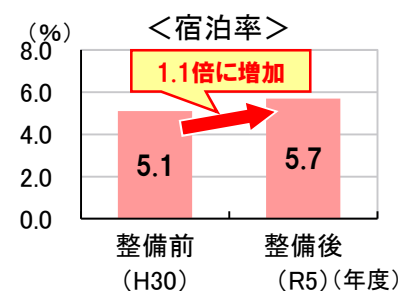
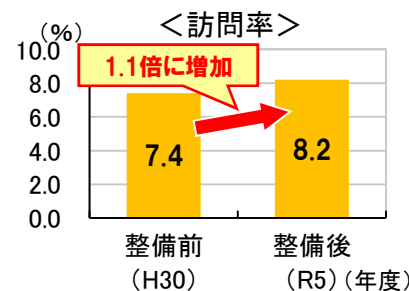
【白老町の訪日外国人宿泊客数】



【周辺地域の観光入込客数】



【白老・登別方面への訪問率・宿泊率】



■ 地域の声 (R6. 8 白老町職員)

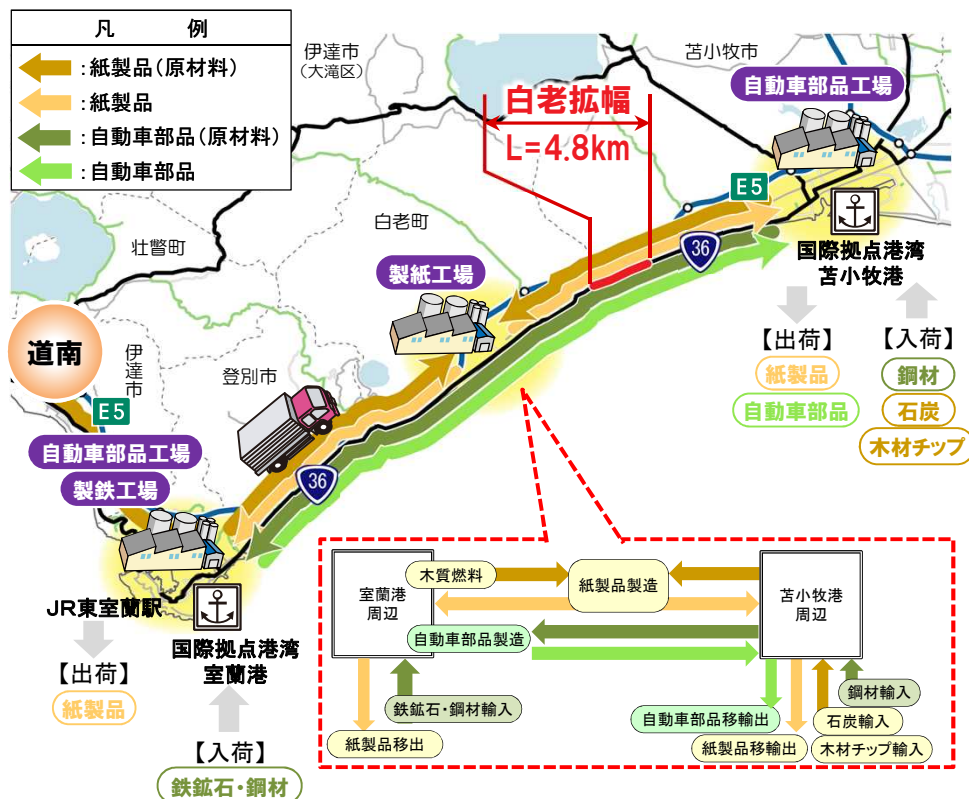
・白老拡張の整備により、苦小牧方面からのアクセスが便利になったほか、ウポポイ、登別の温泉街やテーマパーク等の観光地間における周遊性が高まり、観光入込や宿泊数の増加など、町内における観光経済の活性化に寄与しています。

3. 事業の効果の発現状況

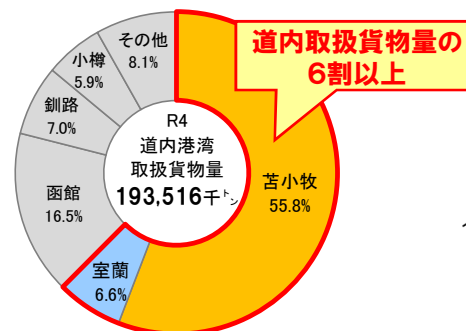
(3) 事業効果の確認(製造品の流通利便性向上)

- ・国際拠点港湾である苫小牧港と室蘭港は、道内の港湾取扱貨物量の6割以上を占める物流拠点であり、自動車部品、紙製品の原材料となる木材チップ等の取扱量が増加傾向。当該道路は、それら製造品や原材料が行き来する重要な物流ルート。
- ・当該道路の整備により、道路交通の安全性や安定性が向上し、製造品等の流通利便性向上に寄与。

【当該道路周辺の物流動向】

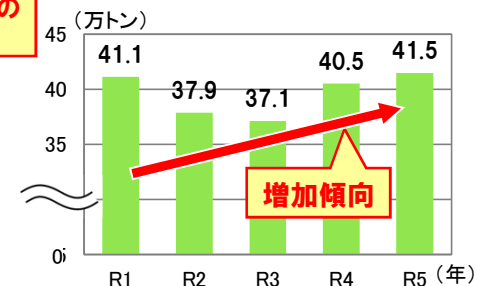


【道内港湾別取扱貨物量】



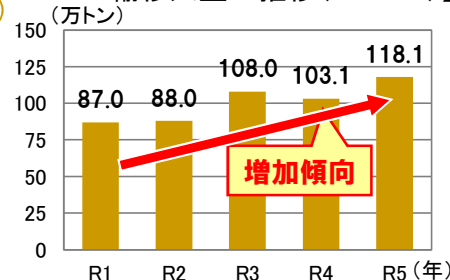
出典：港湾統計 (R4年)

【苫小牧港からの自動車部品輸移出量の推移(R1～R5)】



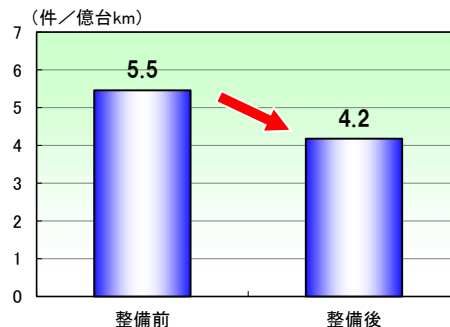
出典：苫小牧港統計年報

【苫小牧港への木材チップ輸移入量の推移(R1～R5)】



出典：苫小牧港統計年報

【当該区間の事故率の変化】



出典：(公財)交通事故総合分析センターデータ
※整備前はH28～H30平均、整備後はR2～R4平均
※R2は、R2.4～12月で算出 ※全車種

■地域の声(R6. 8 製紙工場関連職員)

- ・当工場(白老町)と苫小牧港間を結ぶ国道36号は、紙製品の出荷はもとより、原材料となる木材チップや石炭を毎日輸送(1日延べ200台程度)する通行頻度の高い道路ですが、当該区間で事故が発生した場合に迂回路がないことが大きなネックとなっていました。
- ・当該道路の4車線化により、事故のリスクが減少し配車計画通りの安定したトラック輸送ができるようになり、当該道路の整備効果を実感しています。

3. 事業の効果の発現状況

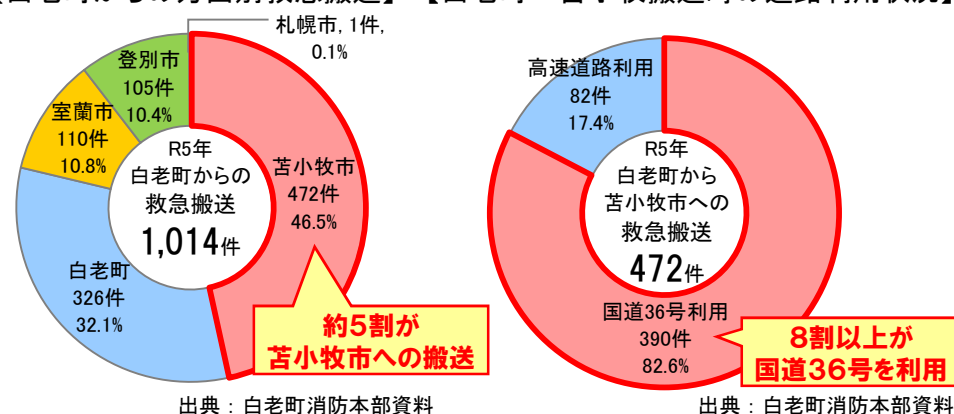
(3) 事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

- ・白老町では、診療できる科目が4科目しかなく専門的な救急医療が行えないため、救急搬送の約5割を苫小牧市内の高次医療施設に依存し、そのうち、当該道路を含め国道36号を利用する割合は8割以上。
- ・整備前は交通混雑により、救急搬送時の車両の追い越しや回避に課題があったが、道路の拡幅により交通混雑が緩和され、安全な救急搬送に貢献。
- ・当該道路の整備により、苫小牧市の高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。

【白老町から苫小牧市への救急搬送状況(R5)】



【白老町からの方面別救急搬送】 【白老町⇒苫小牧搬送時の道路利用状況】



【渋滞に巻き込まれる救急車両】



写真：室蘭開発建設部(平成28年8月13日撮影)

■地域の声(R6. 8 消防署職員)

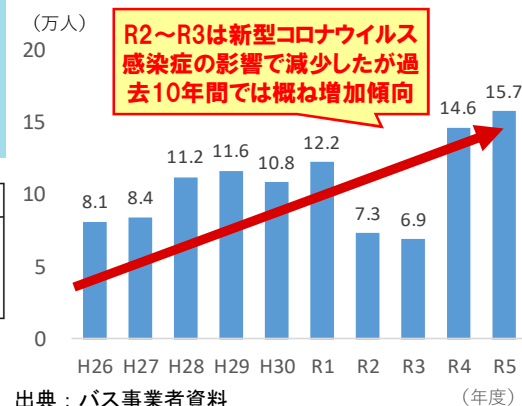
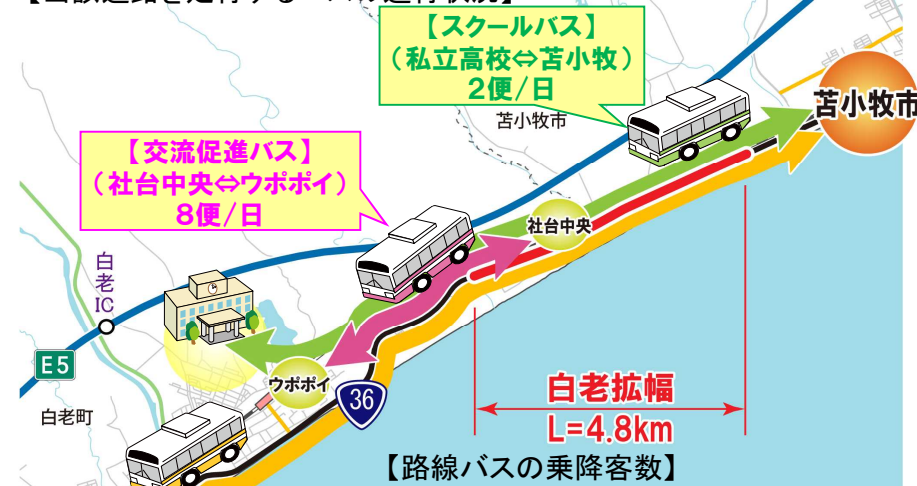
- ・整備前は、季節を問わず交通混雑が頻発していたほか、道路幅員が狭隘であったため、走行車線並びに対向車線の車両の追い越し・回避に苦慮していました。
- ・整備後は、整備前に頻発していた交通混雑が緩和されたと同時に、道路幅員が広くなり、通行しやすくなったことで、素早く安全に苫小牧へ救急搬送を行えるようになったほか、点滴注射など搬送中の医療行為を安全に実施することができるようになりました。

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(日常生活の利便性向上)

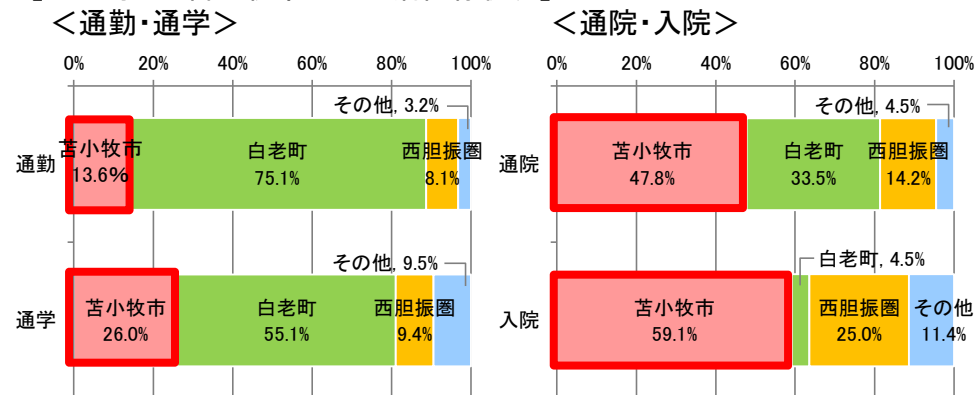
- ・白老町では、ウポポイを起点に町内の病院や学校等を経由する循環バスや私立高校のスクールバスが運行。また、通院、通学など日常生活の多くを隣接する苫小牧市に依存する中、登別～白老町～苫小牧市を結ぶ路線バスは地域住民の重要な移動手段となっており、利用者数は増加傾向。
- ・整備前は、交通渋滞による慢性的な遅延が発生していたが、道路の拡幅により交通混雑が緩和され、路線バスの利便性が向上。
- ・当該道路の整備により、地域住民の日常生活における利便性向上に寄与。

【当該道路を走行するバスの運行状況】



出典：白老町HP、私立高校HP
バス事業者HP

【白老町から苫小牧市への生活依存状況】



出典：国勢調査（R2年）

出典：北海道資料（令和4年度北海道国民健康保険・退職国保、後期高齢者医療制度レセプトデータ）
西胆振圏：室蘭市・登別市・伊達市・豊浦町・洞爺湖町・壮瞥町

【渋滞に巻き込まれる路線バス】



写真：室蘭開発建設部（平成28年8月13日撮影）

■地域の声(R6. 7 バス事業者職員)

- ・当該区間を運行する路線バスは、白老から苫小牧の高校・ショッピングセンター・病院等に通う高校生や高齢者が主に利用しています。
- ・整備前は、交通渋滞による3～5分程度の慢性的な遅延が発生していましたが、整備後はほぼ解消され、バス運行の走行性や定時性が向上したと実感しています。

4. 費用対効果分析の要因の変化

(1) 計画時との比較

	H28新規事業採択 時評価時点	R6事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
事業諸元	L=4.8km	L=4.8km	
計画交通量	22,200台/日	19,700台/日	・将来交通需要推計の見直し H28新規評価時：H17全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) R06事後評価時：H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
事業完了年度	平成31年度	令和元年度	
総事業費	約40億円	約40億円	
総費用 C	約45億円 (基準年H28)	約61億円 (基準年R6)	・基準年の変更による増
総便益 B	約69億円 (基準年H28)	約83億円 (基準年R6)	・基準年の変更による増 ・計画交通量の減少による減 ※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上
費用対効果 B/C	1.5	1.4	

※総費用・総便益は割引率を用いて基準年の価値に換算(現在価値化)したものであることから、増額等の要因がない場合でも、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(R6事後評価)の推計値。

4. 費用対効果分析の要因の変化

(2) 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)】

	各項目毎の便益額	
地域の特殊性 を考慮した便益 (※)	救急医療改善効果	4. 3億円
	余裕時間の短縮による効果	33億円
	CO ₂ 排出削減による効果	0. 6億円
	合 計	38億円

※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

※便益については、基準年における現在価値後の値

5. 今後の事業評価の必要性等

○今後の事後評価及び改善措置の必要性

白老拡幅の整備により、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連結強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動の支援など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。

なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。

○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

当初の事業計画から変更なく、事業を進めることができた。

今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めて行くことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。

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。