

(事後評価)

むろらんこう さきもりちく
室蘭港 崎守地区
道路整備事業

事後評価結果準備書説明資料

令和2年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	3
2. 社会経済情勢等の変化	6
3. 事業効果等の確認	8
4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性	14

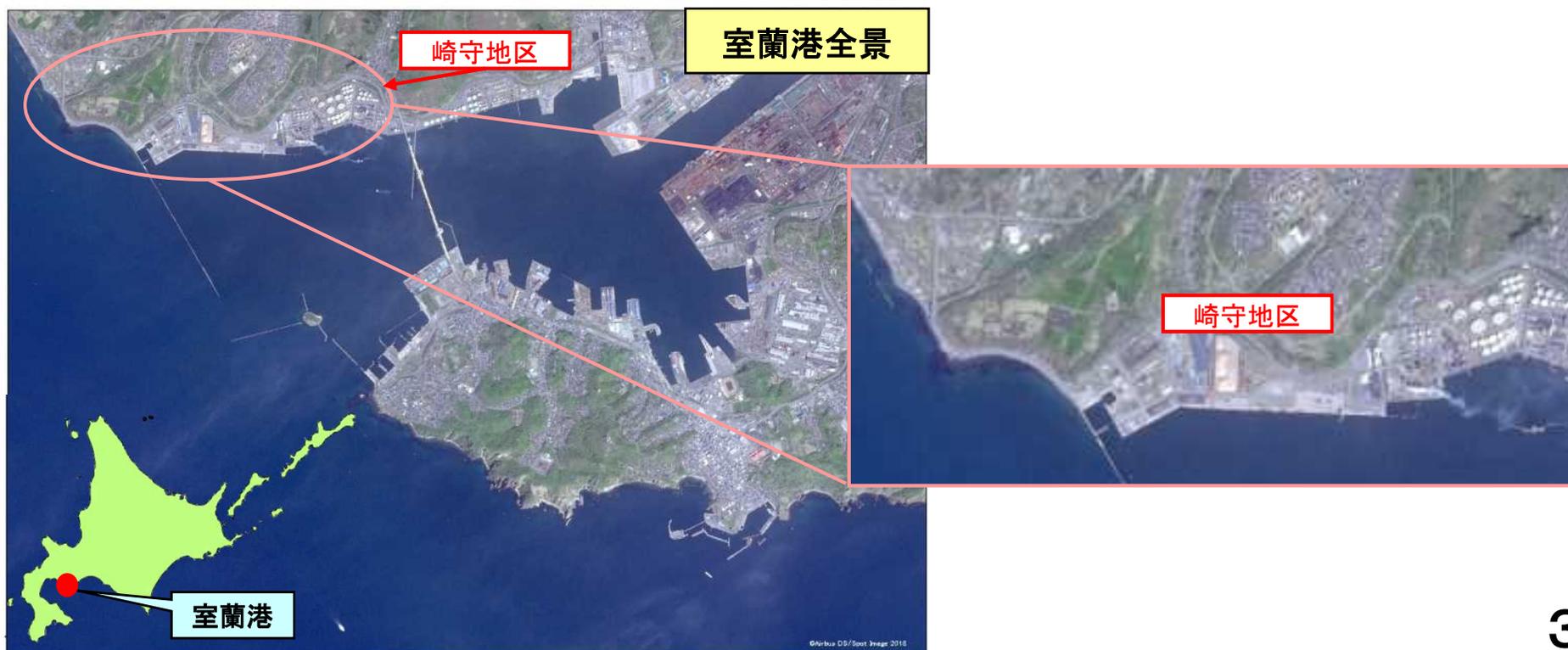
1. 事業の概要

(1) 室蘭港の概要

室蘭港は、北海道の南西部、内浦湾東端に位置する室蘭市が管理する国際拠点港湾です。

本港は、海陸交通の要衝、また道央地域を支える鉄鋼業等の産業拠点として、北海道経済にとって重要な役割を担っています。

崎守地区の臨港道路は、海岸沿いルートとして供用されていた旧国道37号線を臨港道路として改良整備した施設であり、コンテナや鋼材等の輸出、石油製品類の道内への供給、石材等の移出等のため、重要なアクセス道路として利用されています。



(2) 事業実施の必要性

- 臨港道路は供用から30年以上経過し劣化が著しく、沿道の山側法面部の崩壊に伴う通行止めにより国道へ迂回が発生するなど、走行車両の安全性や利便性が低下していました。
- このため、道路の改良により、隣接するふ頭でコンテナや石油製品、水産物や石材等を取り扱い、地域産業や経済活性化を支える港湾関連車両、一般車両の臨港道路の安全性・利便性の確保が求められておりました。

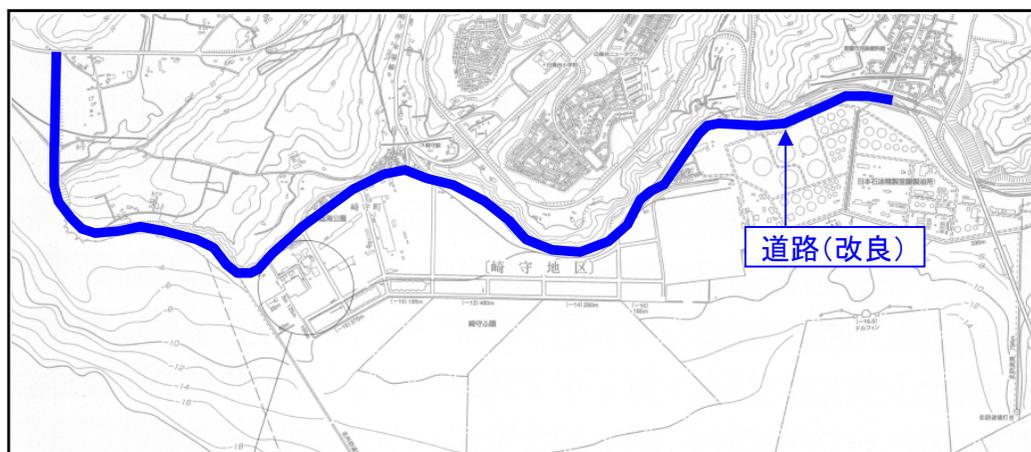


(3) 事業の概要

事業名	室蘭港崎守地区道路整備事業
-----	---------------

事業目的	崎守地区臨港道路の改良整備により、走行車両の安全性を確保するとともに、貨物車両や一般車両の交通の円滑化を図る。
------	---

○位置図



○事業の経緯

平成13年度	新規事業採択時評価の実施
平成14年度	事業採択・現地着工
平成22年度	再評価の実施
平成25年度	再評価の実施
平成27年度	事業の完了
令和 2年度	事後評価の実施

事業主体	施設名	前回評価	今回評価	増△減
国	道路(改良)	4,300m	4,300m	-

○総事業費 36億円

○整備期間 H14年度～H27年度

2. 社会経済情勢等の変化

(1) 木材チップヤードの廃止

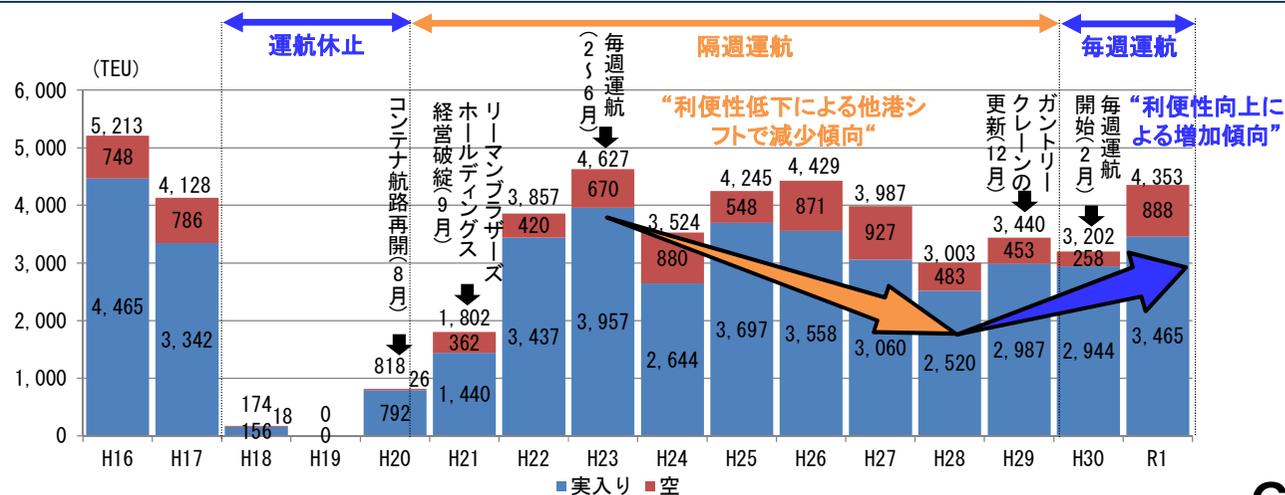
- 崎守ふ頭では、製紙の原材料である木材チップを年間約100万トン輸入、木材チップの運搬車両は臨港道路を利用
- 令和元年12月、木材チップヤードが廃止、木材チップの取扱いが他港へのシフトにより、現在、木材チップの運搬車両の臨港道路の利用なし

(2) 外貿コンテナ航路の毎週運航

- 崎守ふ頭では、平成12年、釜山港との間で製鉄関連貨物を主体とした国際コンテナ定期航路開設
- 取扱貨物量の減少から、平成18～20年は一時的に運航休止も、平成20年8月に航路再開
- コンテナ貨物需要の高まりや、ガントリークレーンの更新による処理能力の向上により、平成30年2月、隔週運航から毎週運航が実現し、コンテナ関連車両の利用機会が増加



木材チップ運搬車両



室蘭港における外貿コンテナ取扱貨物量の推移

(3) 事業期間の変更要因

	前回評価(H25)	今回評価(R2)	増減
事業期間	H14～H26	H14～H27	1年延伸

完成予定年度である平成26年10月15日に、本臨港道路のJR跨線橋(南黄金跨線橋)からコンクリート片が落下しました。

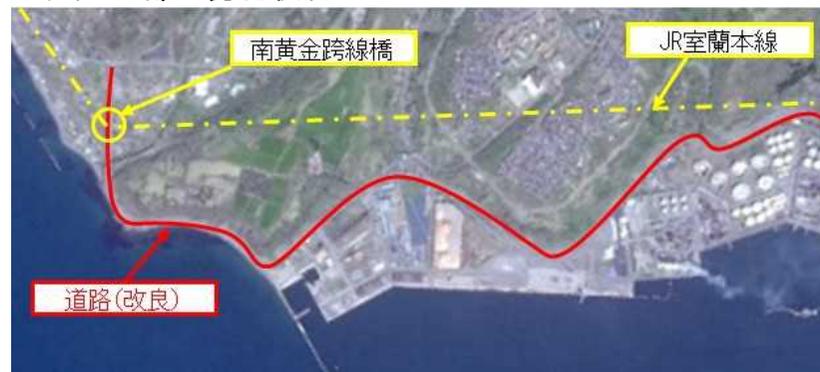
そのため、緊急点検を行った結果、PC桁コンクリート部の劣化が確認され、剥落防止対策が必要となったことから、事業期間を1年間延伸しました。



PC桁コンクリート部の劣化状況



剥落防止対策状況



3. 事業効果等の確認

(1) 事業の効果の発現状況

整備効果

① 基幹産業の競争力強化

- 地域のものづくり産業を支える貨物輸送
- 国内外に供給される水産物の安全な輸送

② 臨港道路による利便性と安全性の向上

③ 大型クルーズ客船の受入れによる観光振興

①地域基幹産業の競争力強化

○地域のものづくり産業を支える貨物輸送

- 主に室蘭港の立地企業を取り扱う鉄鋼や鋼材、陣屋地区にある事業所から出荷される灯油やガソリン等の円滑かつ安全な輸送を確保し、地域のものづくり産業を支えています。



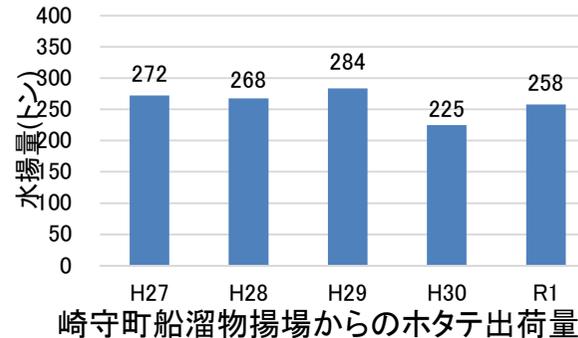
地域のものづくり産業を支える貨物輸送イメージ

○国内外に供給される水産物の安全な輸送

- 崎守町船溜物揚場から荷揚げされるホタテガイ等の安全な輸送を確保します。また、鮮度が保持された高品質なホタテガイは国内外に供給されています。



室蘭ブランドホタテ「蘭扇」

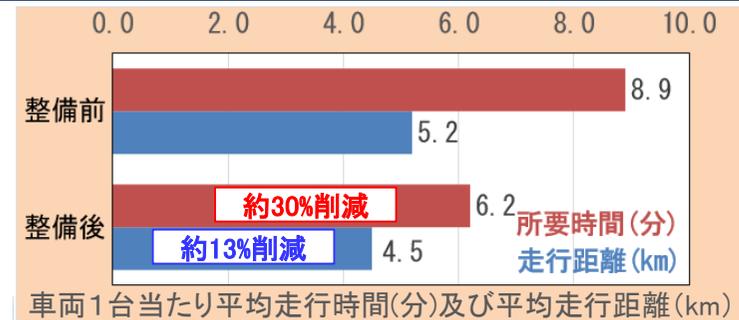


②臨港道路による利便性と安全性の向上

- 港湾関連車両が臨港道路を安全に走行できるため、迂回時にかかる走行距離と所要時間の削減が図られ、利便性が向上しました。
- 港湾関連交通と一般交通が分離され、国道の渋滞が緩和されることで交通事故の減少が図られ、港湾関連車両や一般車両の安全性が向上しました。



伊達方面→崎守ふ頭へ走行する場合の港湾関連車両の
with, without時の走行ルート



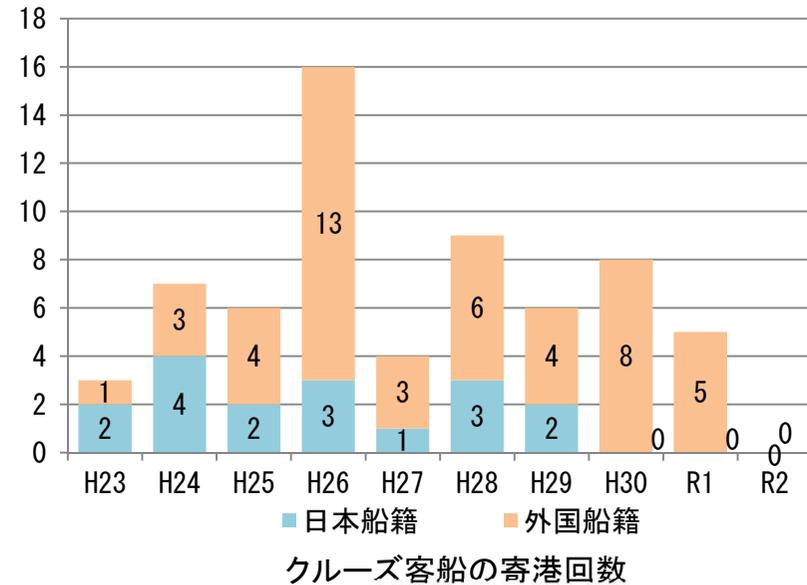
トレーラーによるコンテナ
輸送状況(令和2年12月)

③大型クルーズ客船の受入れによる観光振興

■ 崎守ふ頭への大型クルーズ客船の寄港により、乗船客が利用するバスやタクシー等の関連車両の安全・安心な走行を確保し、室蘭地域はもとより北海道内の観光振興に大きく貢献しています。



クルーズ船寄港時の崎守ふ頭における市民活動



洞爺湖



地球岬(室蘭市)



札幌時計台



登別温泉

大型クルーズ客船の寄港による周辺観光

(2)費用対効果の算定結果

○プロジェクトの投資効果

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{耐用期間(50年)の道路整備効果}}{\text{建設費+耐用期間(50年)の管理運営費}} \\ &= \frac{88.9 \text{ 億円}}{63.4 \text{ 億円}} = 1.4 \end{aligned}$$

※費用、総便益については、デフレーターや社会的割引率を考慮(現在価値化)して、算定している。

(3) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

		前回評価 (H25再評価)	今回評価 (R2事後評価)	備考 (要因等)
総事業費 (現在価値化前)		36億円	36億円	
事業期間		H14年度～H26年度	H14年度～H27年度	南黄金跨線橋のPC桁コンクリート部の剥落防止対策が必要となったため
計測 項目	臨港道路通過 計画交通量	6,459台/日	7,263台/日	R2年交通量調査にて、国道・道道から臨港道路への流出入割合が高くなったため
総費用(C)		43億円	63億円	
総便益(B)		62億円	89億円	
費用便益比(B/C)		1.4	1.4	

※総費用、総便益については、デフレーターや社会的割引率を考慮(現在価値化)して、算定している。

4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、本事業は適切な事業であったと考えます。

このため、今後の事後評価及び改善措置をさらに講ずることは不要と考えます。