

事後評価結果（平成15年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：高松 泰

事業名	一般国道37号 白鳥新道 <small>はくちょう</small>	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：北海道室蘭市陣屋町 <small>むらん じんや</small> 至：北海道室蘭市祝津町 <small>むらん しゅくづ</small>	延長	3.9 km		

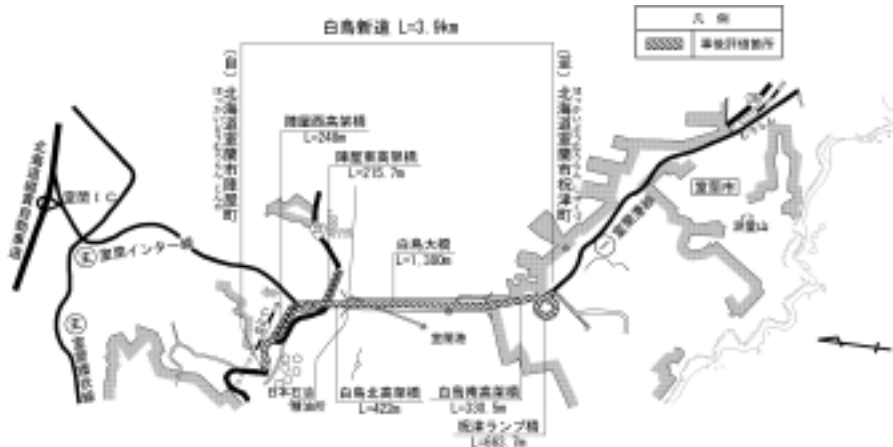
事業概要

白鳥新道は、室蘭市の重工業地帯・特定重要港湾室蘭港と北海道縦貫自動車道（室蘭IC）とを連結することにより、広域的な幹線ネットワークを形成するほか、室蘭市内の幹線道路を環状化することにより、交通混雑の解消、地域プロジェクトの支援等に寄与する延長3.9 kmの二次改築事業である。

事業の目的・必要性

白鳥新道は、室蘭市内の環状道路網を形成し、港湾機能の強化、都市施設の有効利用、観光等新産業育成等不況地域の活性化に大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: S56年度 都市計画決定: S56年度	用地着手: S59年度 工事着手: 昭和60年度	供用年: (当初) H9年度 (暫定/完成) (実績) H10年度	変動: 1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) / 887.9億円 (暫定/完成) (実質値) / 911.9億円	実績 (名目値) / 896.7億円 (暫定/完成) (実質値) / 917.9億円		変動: 1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時	実績		変動: %
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) : (供用直前年次) H10年度	31.9	43.6 km/h (供用後年次) H15年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道) : (供用直前年次) H8年度	51
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 1.5	総費用 : 1,204 億円 (事業費: 1,153 億円 維持管理費: 51 億円)	総便益 : 1,790 億円 (走行時間短縮便益: 1,607 億円 走行経費減少便益: 142 億円 交通事故減少便益: 41 億円)	基準年 : H15年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額 :	9億円	便益減少額 :	17億円	

事業遅延の理由

白鳥新道の内、白鳥大橋は、積雪寒冷地で初の海上に架かる長大吊橋であることから、事業実施において新工法・新技術を検討しながらの施工及び港湾・海事関係者との協議などに時間を要した。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

現道などの年間渋滞損失時間及び削減率
室蘭市の国道36号、国道37号、道道室蘭港線の削減時間及び削減率
1,333.9 589.0千人・時間/年 56%削減

特定重要港湾へのアクセス向上状況
道南や西胆振方面から室蘭港へのアクセス向上
北海道縦貫自動車道 室蘭ICまでの短絡ルートが形成され、伊達市・長万部町から室蘭港へ約18分の短縮が図られている。

日常活動圏中心都市へのアクセス向上状況
伊達市など西胆振地区から通勤通学者数約17,000人。供用後交通の分散が図られ伊達市～室蘭市中央町間48分 36分 約12分短縮、登別市～室蘭市中央町間37分 27分 約10分の短縮

	<p>が図られている。</p> <p>拠点プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 「室蘭港祝津絵鞆地区土地利用構想」「室蘭市レインボープロジェクト」など地域振興が図られる事業に貢献している。また、「北海道ポリ塩化ビフェニル廃棄物事業」によるPCB処理施設が室蘭市に立地予定であり、北海道内のPCB無害化処理を行う予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「みたら室蘭」など周辺施設（入込数約40万人）のアクセス向上。 ・室蘭駅周辺に、商業圏域拡大により大型店舗の進出がみられる。 <p style="text-align: right;">その他8項目</p>																							
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>伊達市地域プロジェクトへの貢献 白鳥新道供用により、室蘭市の病院への利便性が向上などにより、伊達市にて行われている「プライムヘルシータウン」への支援が図られている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宅地分譲数（H10～H14）378件 ・土地価格の上昇 中央地区 H9 15,500円 H15 18,500円/m² 																							
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価対象外事業である。</p>																							
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>白鳥新道供用前後の国道36・37号沿道環境基準（騒音値）の改善が図られている。</p> <table border="1"> <tr> <td>室蘭市輪西</td> <td>昼間 77dB (H8)</td> <td>74dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> <tr> <td></td> <td>夜間 71dB (H8)</td> <td>69dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> <tr> <td>室蘭市中島本町</td> <td>昼間 76dB (H8)</td> <td>73dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> <tr> <td></td> <td>夜間 72dB (H8)</td> <td>68dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> <tr> <td>室蘭市東町1丁目</td> <td>昼間 76dB (H8)</td> <td>72dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> <tr> <td></td> <td>夜間 70dB (H8)</td> <td>66dB(H14)</td> <td>要請限度改善</td> </tr> </table>	室蘭市輪西	昼間 77dB (H8)	74dB(H14)	要請限度改善		夜間 71dB (H8)	69dB(H14)	要請限度改善	室蘭市中島本町	昼間 76dB (H8)	73dB(H14)	要請限度改善		夜間 72dB (H8)	68dB(H14)	要請限度改善	室蘭市東町1丁目	昼間 76dB (H8)	72dB(H14)	要請限度改善		夜間 70dB (H8)	66dB(H14)
室蘭市輪西	昼間 77dB (H8)	74dB(H14)	要請限度改善																					
	夜間 71dB (H8)	69dB(H14)	要請限度改善																					
室蘭市中島本町	昼間 76dB (H8)	73dB(H14)	要請限度改善																					
	夜間 72dB (H8)	68dB(H14)	要請限度改善																					
室蘭市東町1丁目	昼間 76dB (H8)	72dB(H14)	要請限度改善																					
	夜間 70dB (H8)	66dB(H14)	要請限度改善																					
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>人口・産業の社会的状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・室蘭市人口については、事業化当時150,199人（S55国勢調査）開通後103,278（H12国勢調査）人口は、減少傾向にある。伊達市の人口については、供用時35,380人（H10）現在36,080人に増加している。 ・室蘭市の工業出荷額は、事業化当時（S56）に比べて、基幹産業の製鉄・製鋼業の衰退により、平成2年度までには34%減少している。その後は、ほぼ横倍であるが、近年では電気機械機器製造業が伸び等により、増加傾向である。 ・室蘭圏（室蘭市、伊達市、登別市）の観光入込み客数は、昭和60年からほぼ横ばいで推移。供用前（S60）590万人 供用後（H14）560万人 ・高速道路事業（北海道縦貫自動車道）の変化については、昭和61年登別室蘭IC、平成3年室蘭IC供用、平成4年伊達IC供用、平成13年国縫IC供用まで北海道縦貫自動車道の整備が進んでいる。 伊達IC～室蘭IC間 H6：3,800台/日 H15：4,350台/日 室蘭IC～登別室蘭IC間 H6：4,240台/日 H15：5,100台/日 																							
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>白鳥新道の供用より、室蘭市幹線道路の環状道路網が形成されたことにより、交通の分散化が図られ、渋滞の緩和、旅行速度の改善が図られている。また、社会経済情勢が衰退傾向の中、周辺プロジェクトを支援し地域活性化に貢献している。大きな社会情勢や交通量の変化がない限りにおいては、今後の事後評価の必要は生じないと思われる。また、改善措置については、これからも計画的な維持管理を推進し、維持管理費用のコスト低減に努める。</p>																							
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特に同種事業の計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</p>																							
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>																							

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。