

事後評価結果（平成23年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：後藤 貞二

事業名	一般国道37号 虻田市街	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：北海道虻田郡洞爺湖町旭町 至：北海道虻田郡洞爺湖町入江	延長	3.7 km		

事業概要

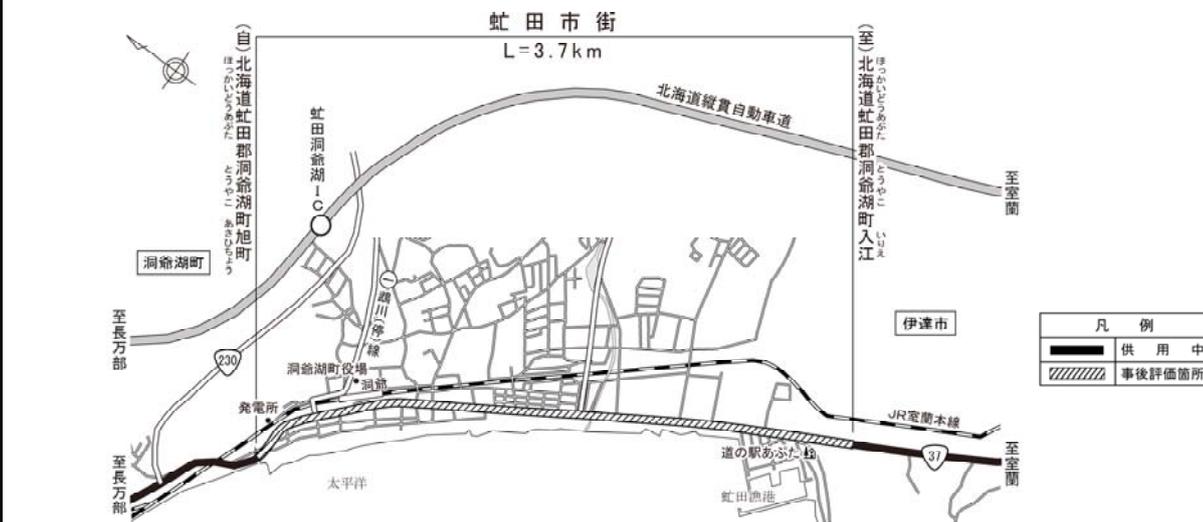
一般国道37号は、室蘭市を起点とし、伊達市、洞爺湖町を經由し、長万部町に至る延長約80kmの幹線道路である。

このうち、虻田市街は、洞爺湖町内における延長3.7kmの事業である。

事業の目的・必要性

虻田市街は、交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H1年度 都市計画決定	S63年度	用地着手	H1年度	工事着手	H5年度	供用年	(当初) — / H18年度 (実績) — / H18年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 71億円 (実質値) — / 66億円	実績	(名目値) — / 68億円 (実質値) — / 61億円	変動	1.0倍					
	交通量 (当該路線)	計画時	11,610 台/日		実績	12,017 台/日		変動	104%			
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	28.9 → 44.3km/h		(供用前年次) S63年 (供用後年次) H22年		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	61.0 → 41.1 件/億台キロ		(供用前年次) H1~3年平均値 (供用後年次) H19~21年平均値				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	—	総費用	— 億円	総便益	— 億円	基準年	— 年度				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	0.8	総費用	118億円	総便益	97億円	基準年	平成23年度				
事業遅延によるコスト増	費用増加額	—8.0億円	便益減少額	0.0億円								

事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

定性的な効果

①交通混雑の緩和

- 交通混雑の緩和により、定時性の確保や利便性の向上が図られた。

- ②歩道の整備による安全性の向上
 - ・安全な道路環境が確保され、歩行者の安全性向上が図られた。
- ③救急搬送の安定性向上
 - ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が図られた。
- ④地域プロジェクトの支援
 - ・地域プロジェクトと一体となって市街地整備を進めることで地域活性化を支援した。
- ⑤日常活動圏中心都市への連絡性向上
 - ・日常活動圏中心都市である伊達市・室蘭市への利便性向上が図られた。
- ⑥火山噴火時の円滑な避難に寄与
 - ・走行環境が改善され、有珠山噴火時の円滑な避難に寄与する。
- ⑦CO₂排出量の削減
 - ・自動車からのCO₂排出量459(t-CO₂/年)の削減が期待される。

なお、地域の特殊性を考慮した便益及び費用対効果（B/C）の試算値は以下のとおりである。

・救急医療の改善効果 【約10億円】

・余裕時間の短縮による効果 【約12億円】

走行時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益に加え上記便益を考慮したB/C 【1.00】

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業による環境変化
環境影響評価に対応する項目

環境影響評価、対象外事業である。

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。なお、今後は以下に留意されたい。

1. 今後の道路事業における事後評価にあたっては、地域の特殊性や広域的な視点での整備効果をなお一層考察するなど、評価内容を充実されたい。
2. 現在進められている道路事業については、事業効果の早期発現のため、事業期間が延伸しないよう工程の管理に努めること。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

●人口・産業等の社会経済情勢の変化

(対象地域：洞爺湖町)

- ・人口は、事業化当時約13.1千人(H2)→供用後10.1千人(H22)であり、減少傾向にある。(国勢調査)
- ・観光入込客数は、事業化当時約484万人(H2)→供用後約276万人(H21)であり、大きく減少している。(北海道観光入込客数調査)
- ・農業産出額は、事業化当時約372千万円(H2)→供用後約291千万円(H17)と減少しているが、近年は増加に転じてきている。(北海道農林水産統計年報)

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

虻田市街の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減等、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、地域プロジェクトの支援、日常活動圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。

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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。

また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方についても検討する。

特記事項

特になし

※ 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。