

# 事後評価結果（平成23年度）

担当課：首都高速道路株式会社計画調整グループ  
 担当課長名：大塚 敬三

事業名	高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社
起終点	自：さいたま市緑区大字三浦 至：戸田市美女木四丁目	延長	13.8 km		

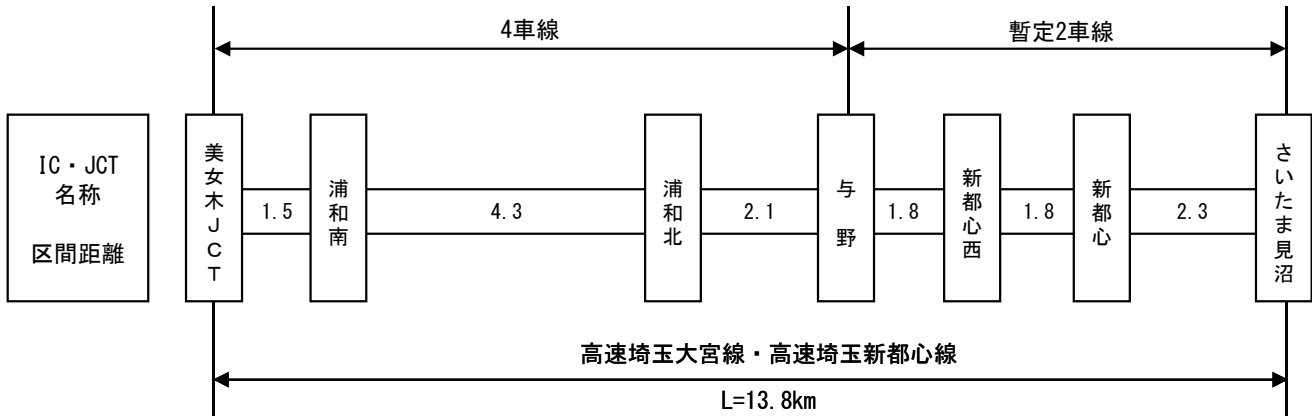
## 事業概要

本路線は、戸田市美女木から新大宮バイパス（国道17号）沿いを北進し、与野JCTから東進し第二産業道路に接続する延長13.8kmの路線である。美女木JCT～与野JCT間は往復4車線、与野JCT～さいたま見沼間は往復暫定2車線により整備した事業である。

## 事業の目的・必要性

本路線は、周辺街路の交通混雑を緩和するとともに、さいたま新都心とその周辺地域及び東京都心部との連絡強化により、さいたま市の発展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 都市計画決定	H2年度 用地着手	H2年度 工事着手	H2年度 供用年	(当初) H18 (実績) H18	変動	1.00 倍	
	事業費	計画時	(名目値) 4,502 億円 (実質値) 4,489 億円	実績	(名目値) 4,248 億円 (実質値) 4,235 億円		変動	0.94 倍	
	交通量	計画時 (H19年)	1.3万～5.1万台/日		実績 (H22年)	0.5万～4.5万台/日		変動	0.38～0.88
	旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)		58.9km/h (18.5km/h→77.4km/h)	交通事故減少	(供用前現道→供用後現道+当該路線)		76.5km/h (167.4件/億台km→90.9件/億台km)	
	費用便益 分析結果 (前回再評価)	B/C	2.0	総費用 5,797 億円 事業費: 5,459 億円 維持管理費: 338 億円	総便益 11,363 億円 走行時間短縮便益: 10,295 億円 走行経費減少便益: 777 億円 交通事故減少便益: 290 億円	基準年		平成 16 年	
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	2.1	総費用 7,134 億円 事業費: 6,328 億円 維持管理費: 806 億円	総便益 14,920 億円 走行時間短縮便益: 11,636 億円 走行経費減少便益: 2,424 億円 交通事故減少便益: 860 億円	基準年		平成 23 年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円		便益減少額		- 億円	
	事業遅延の理由	遅延なし							

	<p><b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常活動圏の中心都市へのアクセス性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま新都心と東京を直結し、池袋～さいたま新都心・大宮駅周辺の所要時間が約30分（約3～4割）短縮。</li> </ul> </li> <li>● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま市内の一般道の混雑緩和（供用後、「堀の内交差点」の渋滞が緩和（最大渋滞長900m→200m）。）</li> </ul> </li> <li>● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速埼玉新都心線を利用した乗合バス路線が、平成22年7月に新設。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">など他12項目に該当</p>
	<p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
<p>事業による環境変化</p>	<p><b>環境影響評価に対応する項目</b> （高速埼玉新都心線）</p> <p><b>【大気質】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一酸化炭素の日平均値は0.2～1.0ppm（環境基準：10ppm以下）、二酸化窒素の日平均値は0.008～0.047ppm（環境基準：0.04～0.06ppm以下）、浮遊粒子状物質の日平均値は0.002～0.067mg/m<sup>3</sup>（環境基準：0.10mg/m<sup>3</sup>以下）であり、全地点・全項目で四季を通じて環境基準を満足する結果となった。</li> </ul> <p><b>【騒音】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各時間区分の平均値は、幹線交通を担う道路に近接する空間においては、昼間で60～63dB（環境基準：70dB）、夜間で55～59dB（環境基準：65dB）であり、道路に面する地域以外のB地域においては、昼間で47dB（環境基準：55dB）、夜間で43dB（環境基準：45dB）であり、各地点とも環境基準を満足する結果となった。</li> </ul> <p><b>その他評価すべきと判断した項目</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビオトープを整備し、首都近郊に残された希少な緑地空間である見沼たんぼ地域の生態系を維持。</li> </ul>
	<p><b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま市の人口は、1万人/年の割合で増加。</li> <li>・平成15年4月に政令指定都市に移行。</li> </ul>
	<p><b>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</b></p> <p>一般道路の渋滞緩和、所要時間の短縮、地域経済の活性化等の効果が発現されており、さらなる事業評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。</p> <p>なお、埼玉大宮線・埼玉新都心線の事業効果をさらに高め、周辺地域におけるリダンダンシーの確保等、東北道・圏央道と一体となったネットワーク機能の充実のための方策の検討が必要。</p>
	<p><b>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
	<p><b>特記事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>

※ 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の。