

事業評価（案）

評価時点：事後評価

計画名称：社会資本総合整備計画事業

- ・ 主要渋滞箇所対策における IC アクセス道路等の整備（第2期）
- ・ 主要渋滞箇所対策における IC アクセス道路等の整備（第2期）（重点計画）（防災・安全）

《建設局土木部道路計画課》

公共事業評価調書《事後評価・社会資本総合整備計画事業》

(1) 概要												
計画(事業)の名称		主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備 (第2期)										
計画(事業)の期間		平成31年度～令和5年度 (5年間)										
計画の目標		広域的な地域の連携強化及び交通の円滑化を図るため、幹線道路から高速道路のICへのアクセスを強化する体系的な道路ネットワークの整備を推進する。										
計画の成果目標 (定量的指標)		<ul style="list-style-type: none"> ・市内主要幹線道路と接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下のエリアの面積を増やす。 ・市内主要渋滞箇所のうち、整備効果の発現が想定される「主要渋滞区間」6区間（主要渋滞箇所19箇所を含む）における渋滞を緩和する。 										
定量的指標 の定義及び 算定式	指標①	市内主要幹線道路と接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下の面積の伸び率（整備完了時におけるアクセス時間が5分以下の面積／（未整備時におけるアクセス時間が5分以下の面積）-1）×100			定量的指標の現況値及び目標値							
					当初現況値		中間目標値		最終目標値			
					(H31年度)		(R3年度)		(R5年度)			
		0%			-		3%					
	指標②	主要渋滞区間（6区間）における平均旅行時間の短縮率 〔1-（整備完了時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間／未整備時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間）〕×100			0%		-		7%			
指標③												
全体事業費	合計(A+B+C)	23,842 (百万円)		A	23,842 (百万円)		B	0 (百万円)		C	0 (百万円)	
(2) 事業効果の発現状況、目標値の達成状況												
I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況		<ul style="list-style-type: none"> ・ICまでのアクセス時間が向上することにより、物流の効率化が期待される。 ・主要渋滞区間の平均旅行旅行速度が向上することで、混雑の緩和に加え、騒音の緩和やCO2等の排ガスが抑制され、住環境の改善が期待される。 										
II 定量的指標の達成状況	指標①	最終目標値	3%	目標値と実績値に差が出た要因	要素事業8事業のうち4事業開通となっているため、目標値と実績値に差が出ている。							
		最終実績値	2%									
	指標②	最終目標値	7%	目標値と実績値に差が出た要因	要素事業8事業のうち4事業開通となっているため、目標値と実績値に差が出ている。							
		最終実績値	2%									
	指標③	最終目標値	%	目標値と実績値に差が出た要因								
		最終実績値	%									
III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 (必要に応じて記述)		<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設へのアクセスが向上により、地域安全保障の確保。 ・防災拠点施設へのアクセス性が向上や延焼遮断帯としての機能の確保による地域防災機能が向上。 ・自転車歩行者道の確保により、歩行者や自転車の快適な通行空間を創出し、安全性が向上。 										
(3) 今後の方針												
・未供用事業については、引き続き整備促進を図り目標の達成を実現												

(様式2)

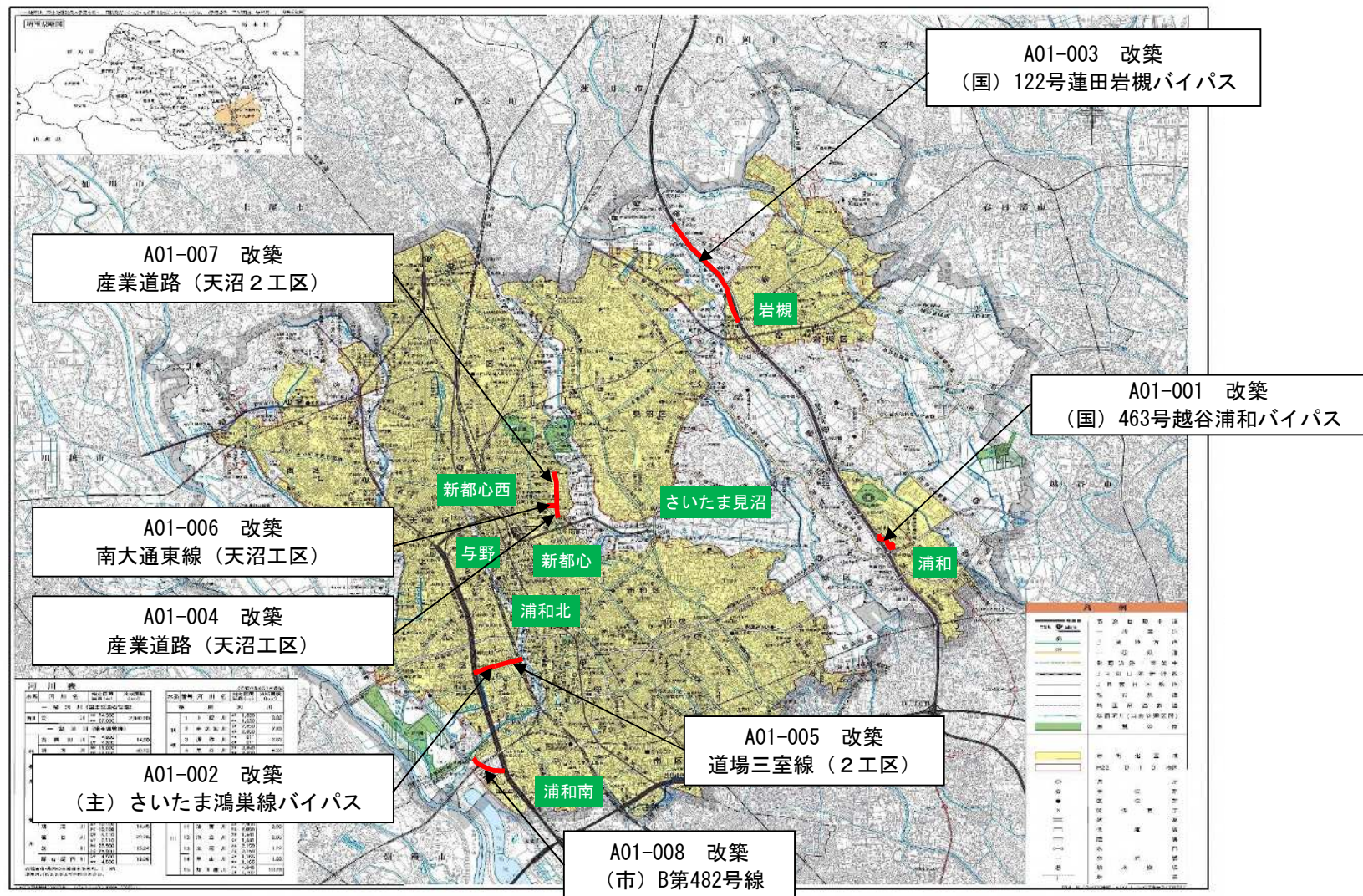
(4) 交付対象事業の詳細											
A 道路事業（基幹事業）											
番号	要素となる事業名 (事業箇所)	事業種別	事業内容 (延長・面積等)	事業実施年度						全体事業費 (百万円)	備考
				H31	R2	R3	R4	R5	R6		
1	(国) 463号越谷浦和バイパス	道路	ランプ L=1.2km	■	■	■	■			1,926	
2	(主) さいたま鴻巣線バイパス	道路	バイパス L=0.4km	■	■	■	■			528	
3	(国) 122号蓮田岩槻バイパス	道路	バイパス L=4.1km	■	■	■	■			4,437	
4	産業道路（天沼工区）	街路	バイパス L=0.7km	■	■	■	■	■		1,385	
5	道場三室線（2工区）	街路	バイパス L=1.1km	■	■	■	■	■		5,313	
6	南大通東線（天沼工区）	街路	バイパス L=0.2km	■	■	■	■	■		1,020	
7	産業道路（天沼2工区）	街路	バイパス L=0.5km	■	■	■	■	■		8,979	
8	(市) 第482号線	道路	バイパス L=0.8km		■	■	■	■		254	
9											
10											
合計（8事業）										23,842	
B 関連社会資本整備事業											
1											
2											
3											
合計（0事業）											
C 効果促進事業											
1											
2											
3											
合計（0事業）											

担当部局

 建設局土木部道路計画課
 TEL : 048-829-1499 FAX : 048-829-1988 E-mail : doro-keikaku@city.saitama.lg.jp

参考図面

計画の名称	主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備（第2期）		
計画の期間	平成31年度 ～ 令和5年度（5年間）	交付対象	さいたま市



(様式2)

公共事業評価調書《事後評価・社会資本総合整備計画事業》

(1) 概要									
計画(事業)の名称		主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備（第2期）（重点計画）（防災・安全）							
計画(事業)の期間		令和3年度～令和5年度（3年間）							
計画の目標		広域的な地域の連携強化及び交通の円滑化を図るため、幹線道路から高速道路のICへのアクセスを強化する体系的な道路ネットワークの整備を推進する。							
計画の成果目標 (定量的指標)		・市内主要幹線道路と接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下のエリアの面積を増やす。							
		・市内主要渋滞箇所のうち、整備効果の発現が想定される「主要渋滞区間」6区間（主要渋滞箇所19箇所を含む）における渋滞を緩和する。							
定量的指標 の定義及び 算定式	指標①	市内主要幹線道路と接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下の面積の伸び率（整備完了時におけるアクセス時間が5分以下の面積／（未整備時におけるアクセス時間が5分以下の面積）-1）×100		定量的指標の現況値及び目標値					
				当初現況値		中間目標値		最終目標値	
				(H31年度)		(R3年度)		(R5年度)	
		0%		-		3%			
	指標②	主要渋滞区間（6区間）における平均旅行時間の短縮率 〔1-（整備完了時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間／未整備時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間）〕×100		0%		-		7%	
指標③									
全体事業費	合計(A+B+C)	4,002（百万円）		A	4,002（百万円）		B	0（百万円）	
							C	0（百万円）	
(2) 事業効果の発現状況、目標値の達成状況									
I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況		<ul style="list-style-type: none"> ・ICまでのアクセス時間が向上することにより、物流の効率化が期待される。 ・主要渋滞区間の平均旅行旅行速度が向上することで、混雑の緩和に加え、騒音の緩和やCO2等の排ガスが抑制され、住環境の改善が期待される。 							
II 定量的指標の達成状況	指標①	最終目標値	3%	目標値と実績値に差が出た要因					
		最終実績値	3%						
	指標②	最終目標値	7%	目標値と実績値に差が出た要因		社会資本総合整備計画「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備（第2期）（重点計画）（防災・安全）」は、当初策定時（目標検討時）の要素事業（8事業）に対する対象IC・対象区間で設定された目標値となっているため目標値と実績値に差が出ている。			
		最終実績値	2%						
	指標③	最終目標値	%	目標値と実績値に差が出た要因					
		最終実績値	%						
III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 (必要に応じて記述)		<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設へのアクセスが向上により、地域安全保障の確保。 ・防災拠点施設へのアクセス性が向上や延焼遮断帯としての機能の確保による地域防災機能が向上。 ・自転車歩行者道の確保により、歩行者や自転車の快適な通行空間を創出し、安全性が向上。 							
(3) 今後の方針									
・次期整備計画にて引き続き整備促進を図り目標の達成を実現									

(様式2)

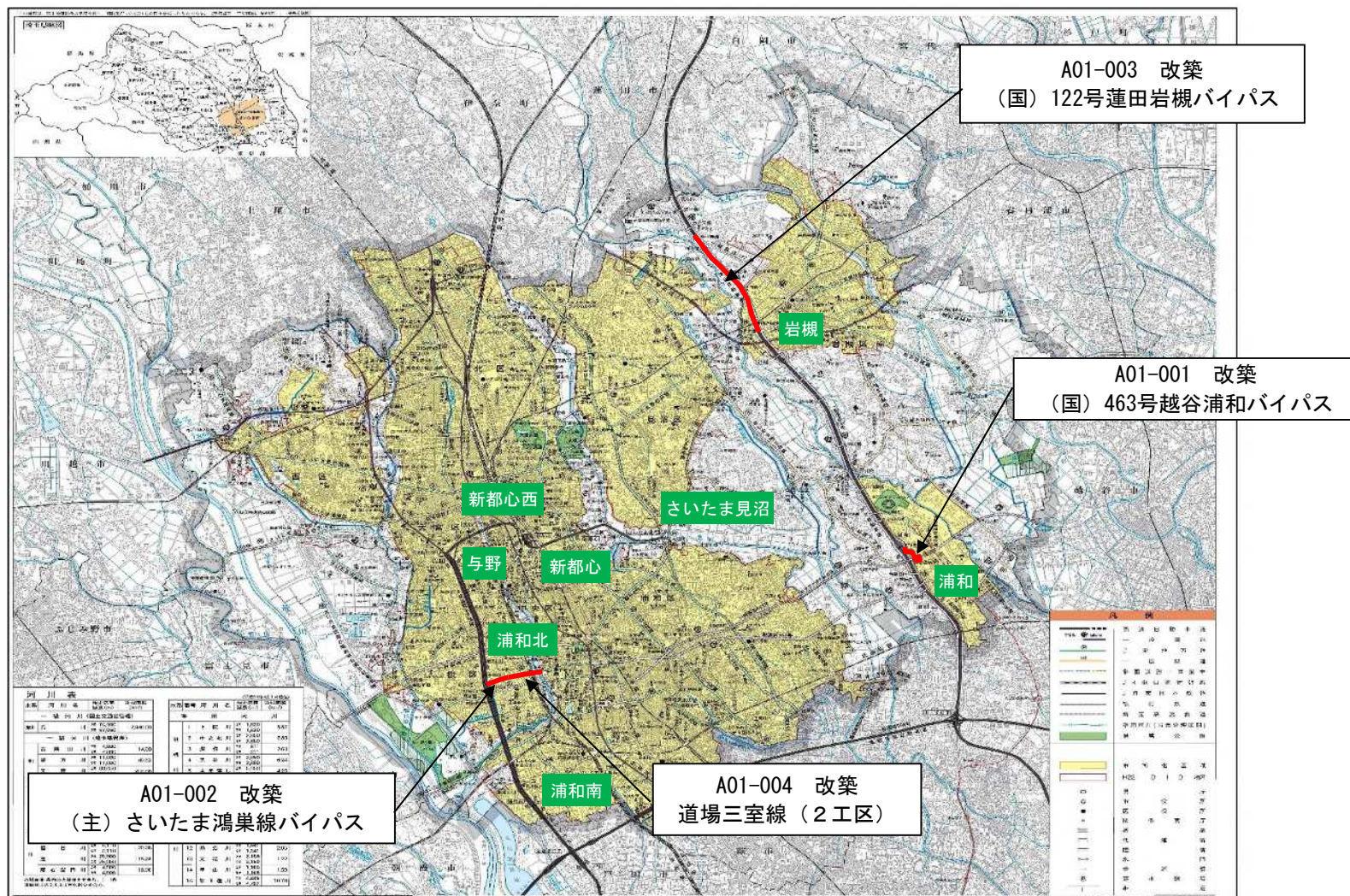
(4) 交付対象事業の詳細											
A 道路事業（基幹事業）											
番号	要素となる事業名 (事業箇所)	事業種別	事業内容 (延長・面積等)	事業実施年度						全体事業費 (百万円)	備考
				R3	R4	R5	R6	R7	R8		
1	(国) 463号越谷浦和バイパス	道路	ランプ L=1.2km	■	■	■				764	
2	(主) さいたま鴻巣線バイパス	道路	バイパス L=0.4km	■	■	■				170	
3	(国) 122号蓮田岩槻バイパス	道路	バイパス L=4.1km	■	■	■				1,015	
4	道場三室線 (2工区)	街路	バイパス L=1.1km	■	■	■				2,053	
5											
6											
7											
8											
9											
10											
合計 (4事業)										4,002	
B 関連社会資本整備事業											
1											
2											
3											
合計 (0事業)											
C 効果促進事業											
1											
2											
3											
合計 (0事業)											

担当部局

 建設局土木部道路計画課
 TEL : 048-829-1499 FAX : 048-829-1988 E-mail : doro-keikaku@city.saitama.lg.jp

参考図面

計画の名称	主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備（第2期）（重点計画）（防災・安全）		
計画の期間	令和3年度 ～ 令和5年度（3年間）	交付対象	さいたま市



(事後評価)

説 明 資 料

さいたま市
公共事業評価審議会
(令和6年度)

社会資本総合整備計画

- 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)
- 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)
(重点計画)(防災・安全)

令和7年1月24日

建設局 土木部 道路計画課

1. 整備計画の概要

- 社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。
- 防災・安全交付金は、地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、平成24年度補正予算において創設。

交付金の仕組み・特徴

社会資本整備総合交付金 防災・安全交付金

- ・ 地域が抱える政策課題を自ら抽出し、定量的な指標による目標を設定し、おおむね3～5年の整備計画を作成
- ・ 計画へ配分された国費の範囲内で、自由に計画内の各事業(要素事業)へ国費を充当可能
- ・ 地方公共団体が、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP等により公表

社会資本整備総合交付金

自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金

防災・安全交付金

地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援

1. 整備計画の概要

■ 2つの計画の関係性

「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)」の要素となる事業を一部「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」へ移行しており、同様の計画成果目標としている。

計画名称	主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)
計画期間	平成31年度～令和5年度
計画成果目標	<p>①市内主要幹線道路に接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下のエリアの面積を増やす。</p> <p>②市内主要渋滞箇所のうち、整備効果の発現が想定される「主要渋滞区間」6区間(主要渋滞箇所19箇所を含む)における渋滞を緩和する。</p>



計画名称	主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)
計画期間	令和3年度～令和5年度
計画成果目標	<p>①市内主要幹線道路に接続する高速道路のインターチェンジからのアクセス時間が5分以下のエリアの面積を増やす。</p> <p>②市内主要渋滞箇所のうち、整備効果の発現が想定される「主要渋滞区間」6区間(主要渋滞箇所19箇所を含む)における渋滞を緩和する。</p>

1. 整備計画の概要

■計画の名称

「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)」

■計画の目標

広域的な地域の連携強化及び交通の円滑化を図るため、幹線道路から高速道路のICアクセスを強化する体系的な道路ネットワークの整備を推進する。

■計画の期間

平成31年度～令和5年度（5年間）

■要素となる事業

事業名(事業箇所)	社会資本	計画区 間長(km)	事業内容	全体事業費 (百万円)	実施期間(年度)					備考
					H31	R2	R3	R4	R5	
1 (国)463号越谷浦和バイパス	A01-001	1.2	ランプ	1,926	■	■	■	■		
2 (主)さいたま鴻巣線バイパス	A01-002	0.4	バイパス	528	■	■	■	■		
3 (国)122号蓮田岩槻バイパス	A01-003	4.1	バイパス	4,437	■	■	■	■		
4 産業道路(天沼工区)	A01-004	0.7	バイパス	1,385	■	■	■	■	■	
5 道場三室線(2工区)	A01-005	1.1	バイパス	5,313	■	■	■	■	■	
6 南大通東線(天沼工区)	A01-006	0.2	バイパス	1,020	■	■	■	■	■	
7 産業道路(天沼2工区)	A01-007	0.5	バイパス	8,979	■	■	■	■	■	
8 (市)B第482号線	A01-008	0.8	バイパス	254		■	■	■	■	

1. 整備計画の概要

■計画の名称

「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」

■計画の目標

広域的な地域の連携強化及び交通の円滑化を図るため、幹線道路から高速道路のICアクセスを強化する体系的な道路ネットワークの整備を推進する。

■計画の期間

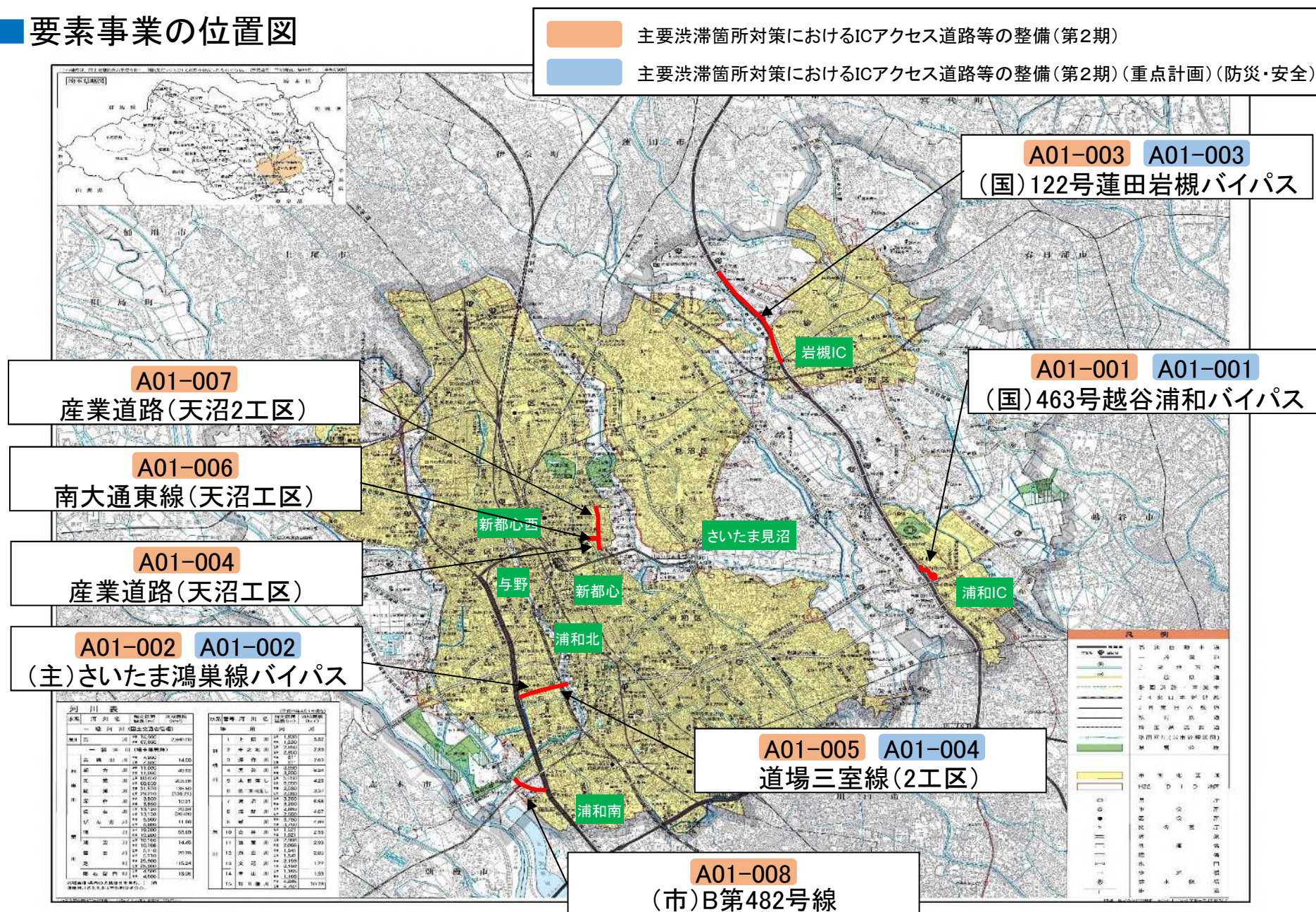
令和3年度～令和5年度（3年間）

■要素となる事業

事業名(事業箇所)	社会 資本	計画区 間長(km)	事業内容	全体事業費 (百万円)	実施期間(年度)					備考
					R3	R4	R5	R6	R7	
1 (国)463号越谷浦和バイパス	A01-001	1.2	ランプ	764	■	■	■			
2 (主)さいたま鴻巣線バイパス	A01-002	0.4	バイパス	170	■	■	■			
3 (国)122号蓮田岩槻バイパス	A01-003	4.1	バイパス	1,015	■	■	■			
4 道場三室線(2工区)	A01-004	1.1	バイパス	2,053	■	■	■			

1. 整備計画の概要

■要素事業の位置図



1. 整備計画の概要

■ 重点計画へ移行した事業

「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)」の要素となる4事業を、「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」へ移行している。その他に、3事業を個別補助金(無電柱化推進計画事業補助制度)へ移行している。

計画名称	主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)
1	(国)463号越谷浦和バイパス
2	(主)さいたま鴻巣線バイパス
3	(国)122号蓮田岩槻バイパス
4	産業道路(天沼工区)
5	道場三室線(2工区)
6	南大通東線(天沼工区)
7	産業道路(天沼2工区)
8	(市)B第482号線

「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」へ移行

個別補助金(無電柱化推進計画事業補助制度)へ移行

1. 整備計画の概要

■ 主要要素事業の概要

【要素事業名】 (国)463号越谷浦和バイパス

【詳細位置図】



【整備後の完成イメージ】



【整備状況の写真】



【事業実施期間】

年度	H31	R2	R3	R4	R5
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)	■	■	■	■	
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)			■	■	■

【事業内容】

ランプ 1.2km

【全体事業費】

	交付対象事業費
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)	1,926百万円
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)	764百万円

【事業進捗】

事業進捗率: 97%(令和6年3月末時点)※東側区間

【事業概要】

用地買収率: 100%(令和6年3月末時点)

- 一般国道463号越谷浦和バイパスの鶴巻ランプは、さいたま市緑区大門地内において、東北自動車道、国道122号、国道463号バイパスを立体交差により接続し、相互を連結する道路です。
- 本事業は、浦和IC周辺の交通混雑の緩和及び東北自動車道とのアクセス機能の強化、緊急輸送道路のネットワーク強化を目的としたランプ整備事業です。

【期待される効果】

- 交通の円滑化: 越谷浦和バイパス(鶴巻ランプ)の整備により、一般国道463号や周辺道路の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に寄与します。このため、渋滞損失時間の削減、環境負荷の軽減が見込まれます。
- アクセス性向上: さいたま市の主要拠点間である浦和駅周辺地区と岩槻駅周辺地区のアクセス性が向上し、地域の活性化に寄与します。
- 防災性の向上: 東北自動車道、国道122号、国道463号越谷浦和バイパスが接続されることにより、緊急輸送道路のネットワークが強化され、災害時の輸送能力の向上が期待できます。

1. 整備計画の概要

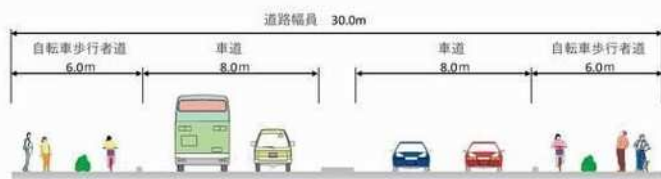
■ 主要要素事業の概要

【要素事業名】 道場三室線(2工区)

【詳細位置図】



【整備後の道路幅員】



【整備状況の写真】

R6.3月時点



R6.4月時点



【事業実施期間】

年度	H31	R2	R3	R4	R5
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)	■	■	■	■	■
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)			■	■	■

【事業内容】

1.1km バイパス整備

【全体事業費】

	交付対象事業費
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)	5,313百万円
■ 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)	2,053百万円

【事業進捗】

事業進捗率: 96% (令和6年3月末時点)

【事業概要】

用地買収率: 100% (令和6年3月末時点)

- 都市計画道路道場三室線は、都市計画道路大谷場高木線(桜区道場)から一般国道17号新大宮バイパスや第二産業道路を經由し、都市計画道路大間木丸ヶ崎線(緑区芝原)に至る市内を東西に結ぶ広域幹線道路であり、市内のみならず、さいたま市外の地域間を結ぶ広域道路ネットワークの一翼を担っております。
- 並行する一般国道463号や主要地方道さいたま鴻巣線は、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において「主要渋滞箇所」として特定されていることから迅速な対応が求められております。
- 本事業により、4車線の道路ネットワークを形成し、一般国道463号や主要地方道さいたま鴻巣線の慢性的な交通混雑や渋滞の緩和を図ります。

【期待される効果】

- 交通の円滑化: さいたま市内外の広域的なネットワークを形成し、慢性的な交通渋滞の緩和を図ります。
- 防災機能の向上: 無電柱化および4車線道路の整備により、災害時における物流等の輸送能力の向上が期待できます。
- 安心安全な歩行空間等の確保: 広幅員の自転車歩行者道が整備することにより、安心安全な歩行空間及び自転車通行空間が確保されます。

2. 事業の成果

■ 定量的指標及び目標値

- 「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)」の要素となる事業を一部「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」へ移行しており、同様の定量的指標及び目標値としている。

指標① 市内主要幹線道路と接続する高速道路の
インターチェンジからのアクセス時間が5分以下の面積の伸び率

$$\left\{ \frac{\text{整備完了時におけるアクセス時間が5分以下の面積}}{\text{未整備時におけるアクセス時間が5分以下の面積}} - 1 \right\} \times 100(\%)$$

目標値

H31現況値	R3末中間値	R5末最終目標値
0%	—	3%

指標② 主要渋滞区間(6区間)における平均旅行時間の短縮率

$$\left\{ 1 - \frac{\text{整備完了時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間}}{\text{未整備時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間}} \right\} \times 100(\%)$$

目標値

H31現況値	R3末中間値	R5末最終目標値
0%	—	7%

2. 事業の成果

■ 定量的指標及び目標値

指標① 市内主要幹線道路と接続する高速道路の
インターチェンジからのアクセス時間が5分以下の面積の伸び率

$$\left\{ \frac{\text{整備完了時におけるアクセス時間が5分以下の面積}}{\text{未整備時におけるアクセス時間が5分以下の面積}} - 1 \right\} \times 100(\%)$$

◆ 条件

- ・R6時点の交通量推計結果における平均速度より算出
- ・要素事業の整備区間の交通量を推計し、交通量推計のQV条件から算出

目標値

H31 現況値	R3末 中間値	R5末 最終目標値
0%	—	3%

【第2期整備計画】

対象IC(8箇所):

＜首都高＞浦和南IC、浦和北IC、与野IC、
新都心西IC、新都心IC、
さいたま見沼IC

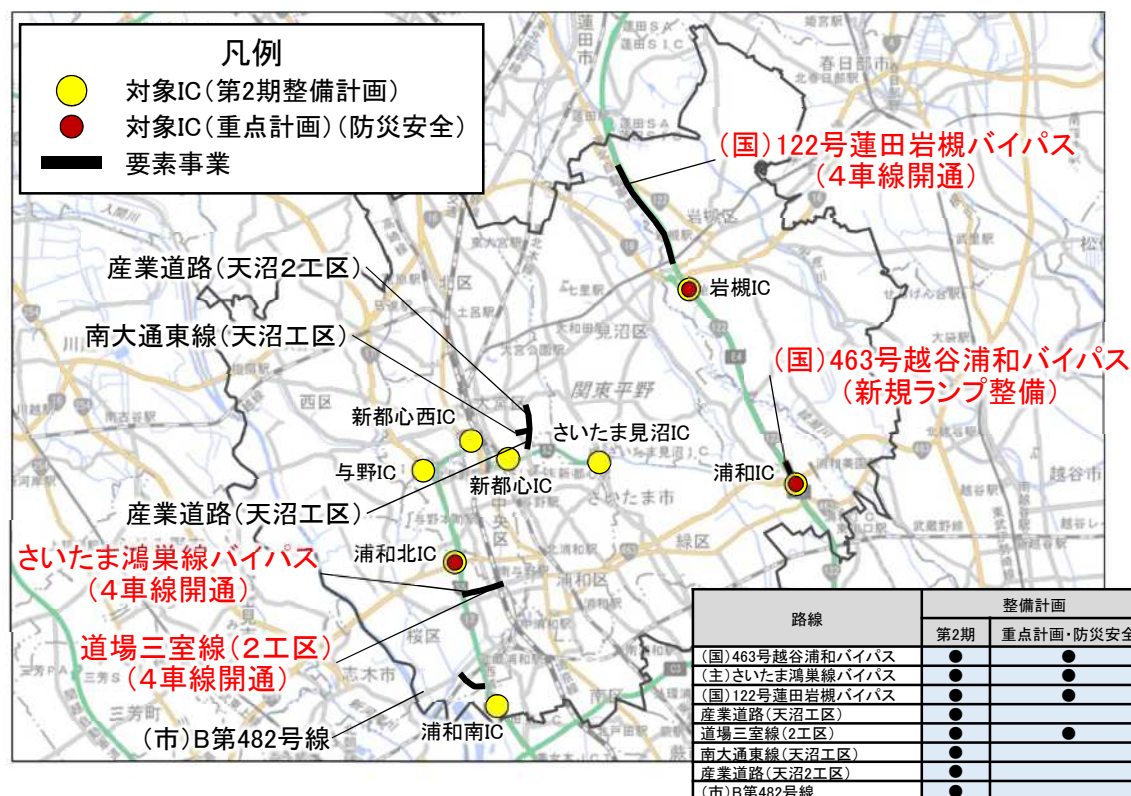
＜東北道＞浦和IC、岩槻IC

【第2期整備計画(重点計画)(防災・安全)】

対象IC(3箇所):

＜首都高＞浦和北IC

＜東北道＞浦和IC、岩槻IC



2. 事業の成果

■ 定量的指標及び目標値

指標② 主要渋滞区間(6区間)における平均旅行時間の短縮率

$$\left\{ 1 - \frac{\text{整備完了時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間}}{\text{未整備時における主要渋滞区間における昼12時間平均旅行時間}} \right\} \times 100(\%)$$

◆ 条件

- ・R6時点の交通量推計結果における平均速度より算出
- ・要素事業の整備区間の交通量を推計し、交通量推計のQV条件から算出

目標値

H31 現況値	R3末 中間値	R5末 最終目標値
0%	—	7%

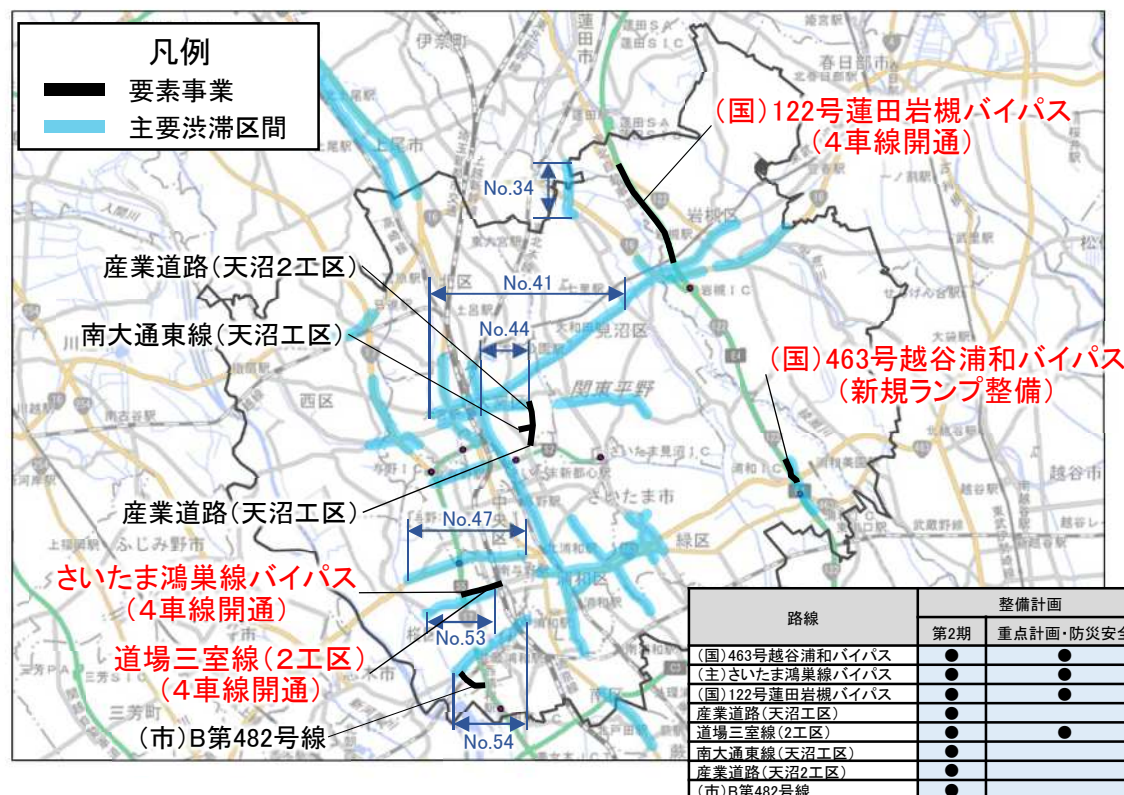
【第2期整備計画

- ・第2期整備計画(重点計画)(防災・安全)】

対象区間(主要渋滞区間)6区間

: No.34、41、44、47、53、54

対象区間については、首都圏ボトルネック対策協議会における主要渋滞箇所の集約区間のうち、「要素事業を含む区間」及び「要素事業によって所要時間の短縮が見込める区間」を指す。



2. 事業の成果

■ 目標値の達成状況(主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期))

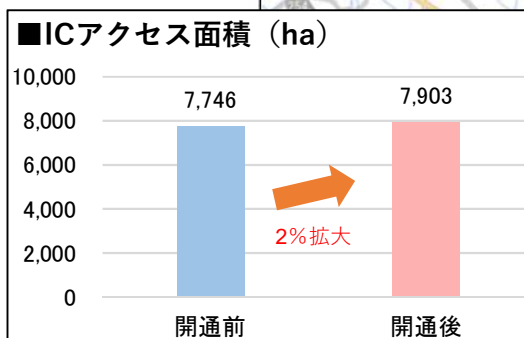
指標①: 高速ICアクセス面積の伸び率

	策定時	最終値
目標値	—	3%
実績値	—	2%

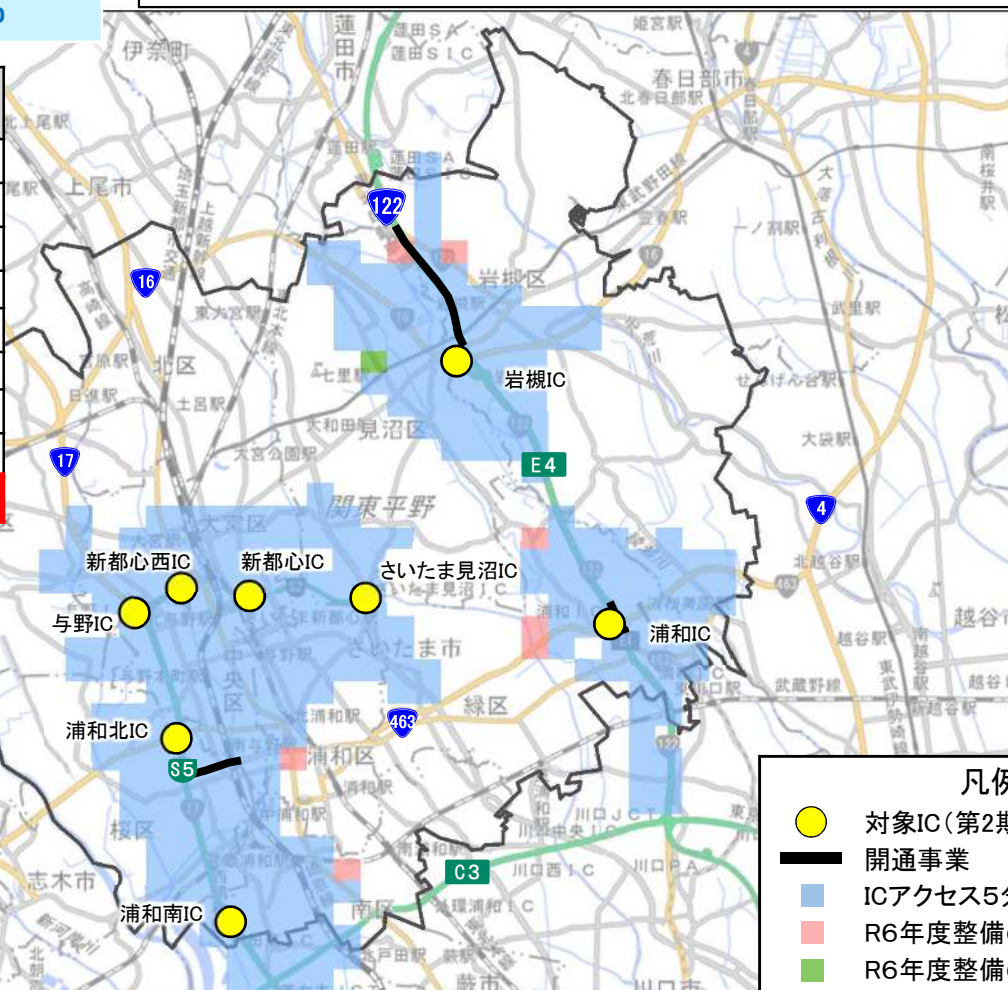
- 整備計画の期間(H31-R5)に整備した事業の整備有無によって効果が得られる高速IC(8箇所)からのアクセス5分圏域を算出。
- 要素事業の道路整備により、各高速ICにおいて圏域が拡大しており、最終実績値は2%。

ICへのアクセス圏域	整備前(ha)	整備後(ha)	伸び率
浦和南IC	1,279	1,331	4%
浦和北IC	1,800	1,826	1%
与野IC	1,669	1,669	0%
新都心西IC	1,617	1,617	0%
新都心IC	1,617	1,617	0%
さいたま見沼IC	1,017	1,017	0%
浦和IC	1,226	1,304	6%
岩槻IC	1,825	1,851	1%
合計	7,746	7,903	2%

※合計値は重複部分を除く。



※整備前後の面積は、さいたま市のみを対象。



2. 事業の成果

■ 目標値の達成状況(主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全))

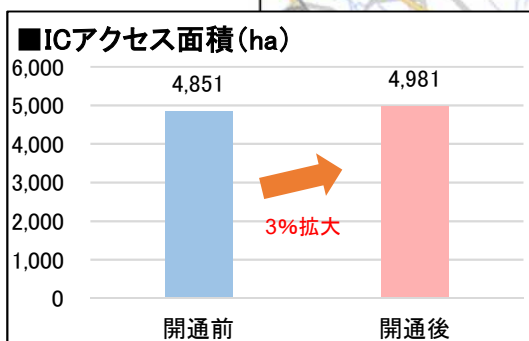
指標①: 高速ICアクセス面積の伸び率

	策定時	最終値
目標値	—	3%
実績値	—	3%

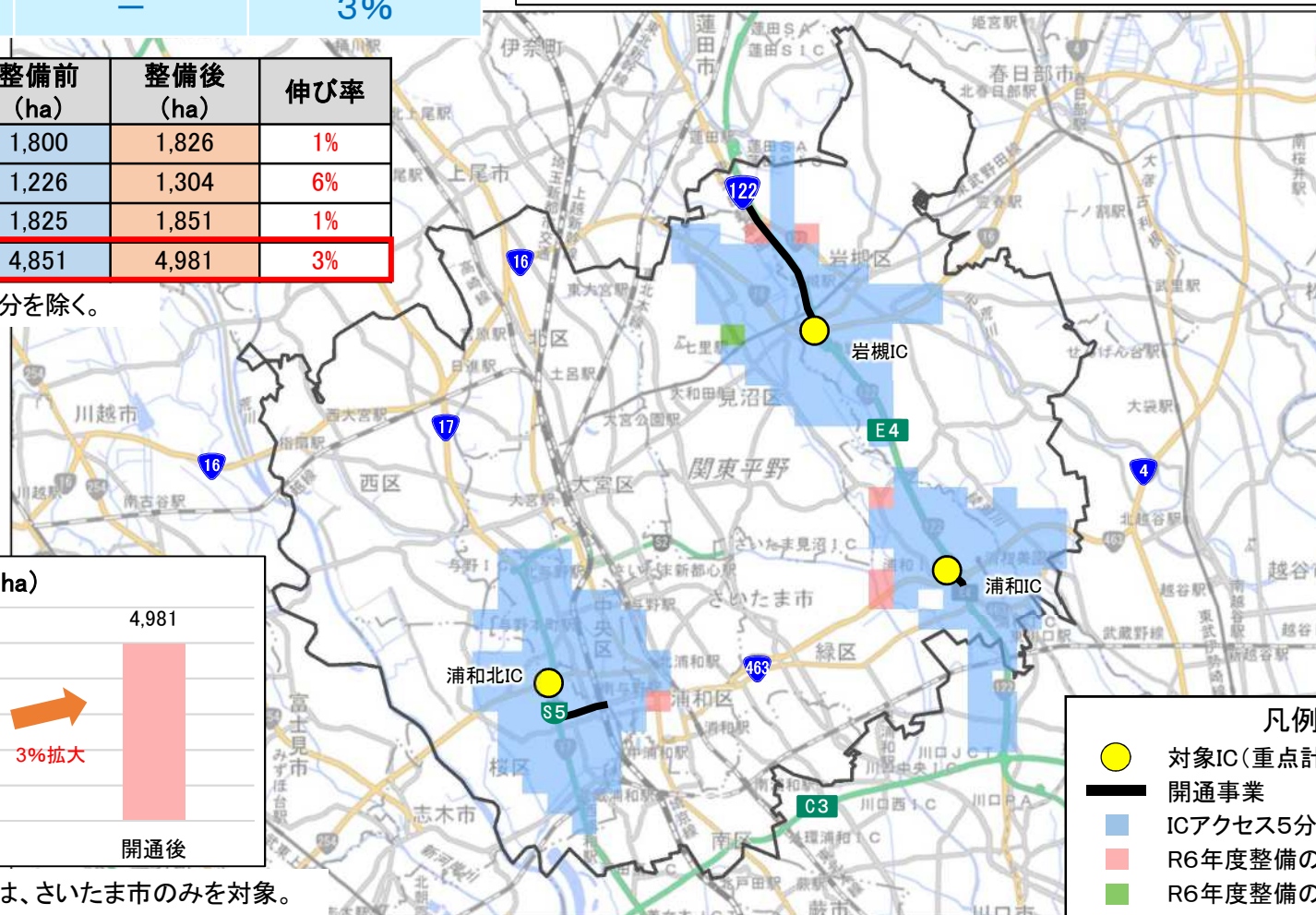
ICへの アクセス圏域	整備前 (ha)	整備後 (ha)	伸び率
浦和北IC	1,800	1,826	1%
浦和IC	1,226	1,304	6%
岩槻IC	1,825	1,851	1%
合計	4,851	4,981	3%

※合計値は重複部分を除く。

- 整備計画の期間(R3-R5)に整備した事業の整備有無によって効果が得られる高速IC(3箇所)からのアクセス5分圏域を算出。
- 要素事業の道路整備により、各高速ICにおいて圏域が拡大しており、最終実績値は3%。



※整備前後の面積は、さいたま市のみを対象。



2. 事業の成果

■ 目標値の達成状況

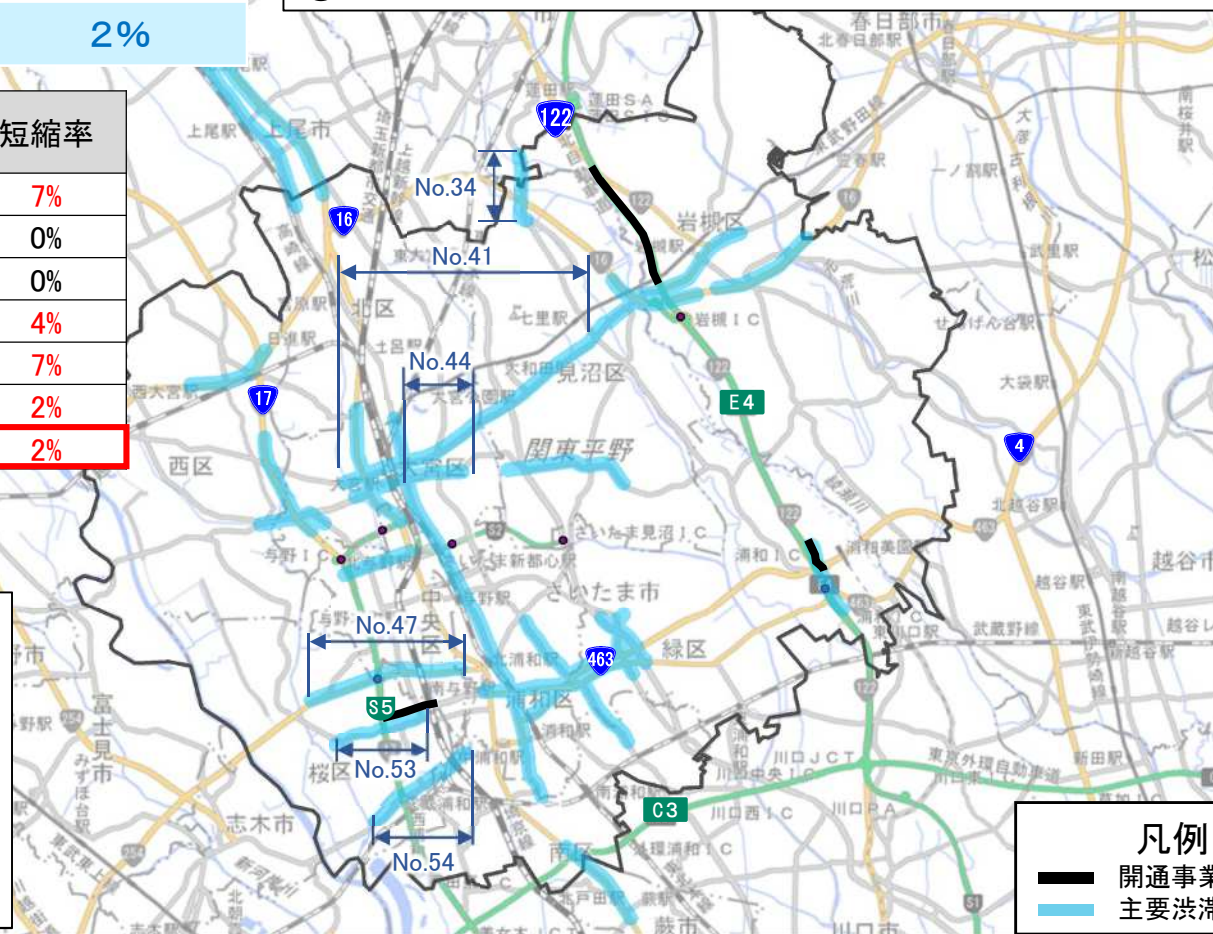
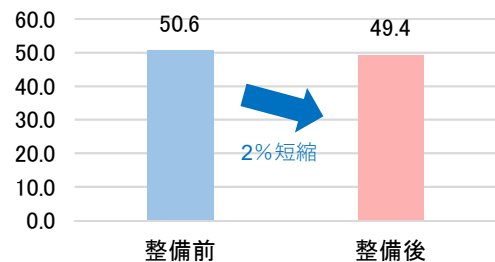
指標②: 主要渋滞区間(6区間)における
平均旅行時間の短縮率

	策定時	最終値
目標値	—	7%
実績値	—	2%

主要渋滞区間	整備前(分)	整備後(分)	短縮率
No34	7.3	6.8	7%
No41	17.4	17.4	0%
No44	3.7	3.7	0%
No47	9.4	9.1	4%
No53	4.1	3.8	7%
No54	8.8	8.6	2%
合計	50.6	49.4	2%

- 主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)及び主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)の期間(H31-R5)に整備した事業の整備有無によって影響を受けることが想定される主要渋滞区間6区間において、平均旅行時間の短縮率を算出。
- 要素事業の道路整備により、最終実績値は2%。

■ 平均旅行時間(分)



凡例

- 開通事業
- 主要渋滞区間

3. 今後の方針

- 「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)」の要素事業は4事業開通済みである。指標①・指標②のいずれも目標値は未達成となっている。
- 「主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)」の要素事業は4事業開通済みである。指標①は達成、指標②は未達成となっている。

■主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)

		策定時	最終値	
指標① 高速ICアクセス面積の伸び率	目標値	0%	3%	未達成
	実績値	—	2%	
指標② 主要渋滞区間(6区間)における平均旅行時間の短縮率	目標値	0%	7%	未達成
	実績値	—	2%	

※繰越事業も含む

■主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備(第2期)(重点計画)(防災・安全)

		策定時	最終値	
指標① 高速ICアクセス面積の伸び率	目標値	0%	3%	達成
	実績値	—	3%	
指標② 主要渋滞区間(6区間)における平均旅行時間の短縮率	目標値	0%	7%	未達成
	実績値	—	2%	

※繰越事業も含む

今後の方針

次期整備計画及び国土交通省所管の個別補助事業を活用し、引き続き整備推進に努める。