

事業概要及び事業評価

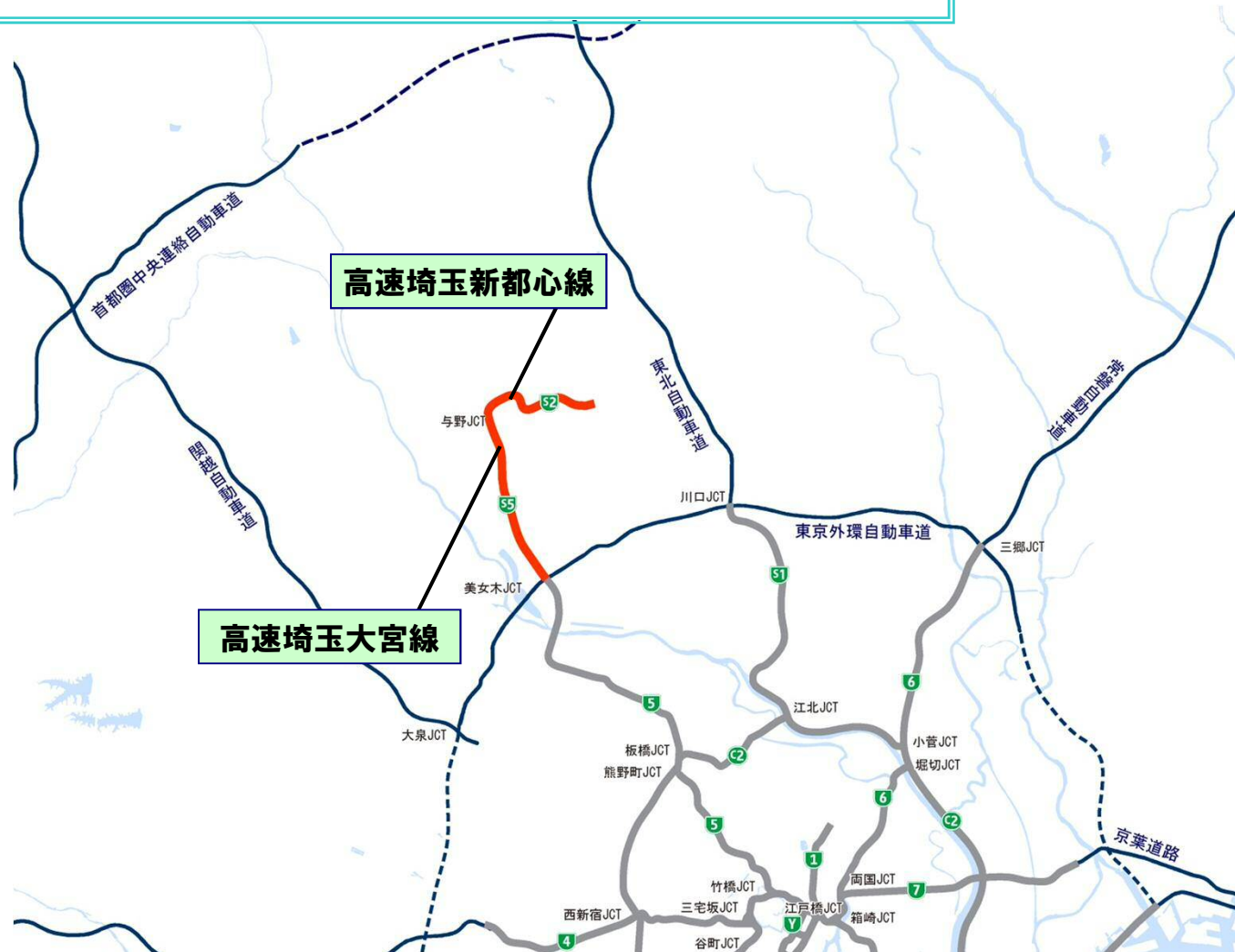
【事後評価】

— 高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線 —

1. 事業の位置づけ

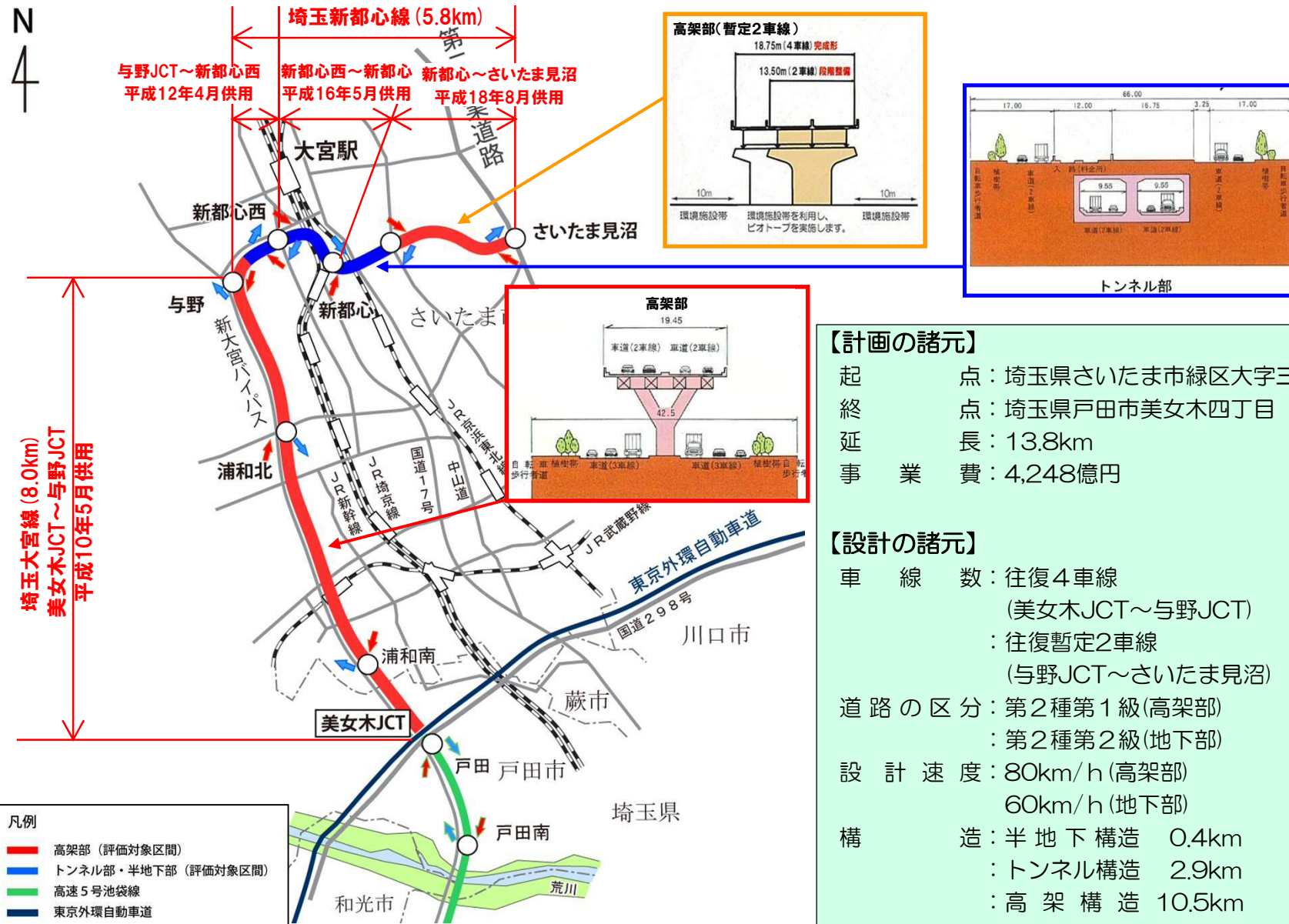
高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

- ①さいたま新都心と東京都心部の連絡強化
- ②東西方向の一般道路の渋滞緩和
- ③さいたま新都心等との一体整備による良好な都市空間創出



2. 対象路線の概要

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線



3. 事業の経緯

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線



- 平成元年12月22日 都市計画決定
- 平成3年2月15日 工事実施計画書認可
- 平成10年5月18日 美女木JCT～与野出入口供用
- 平成11年度 事業再評価実施
「事業継続、部分開通により早期事業効果の発現を図る」
- 平成12年4月17日 新都心西出入口供用
- 平成16年5月26日 与野～新都心出入口供用
- 平成16年度 事業再評価実施
「事業継続、事業を推進し、早期整備を図る」
- 平成18年8月4日 新都心出入口～さいたま見沼出入口供用

3. 事業の経緯

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■事業再評価時の条件等との比較

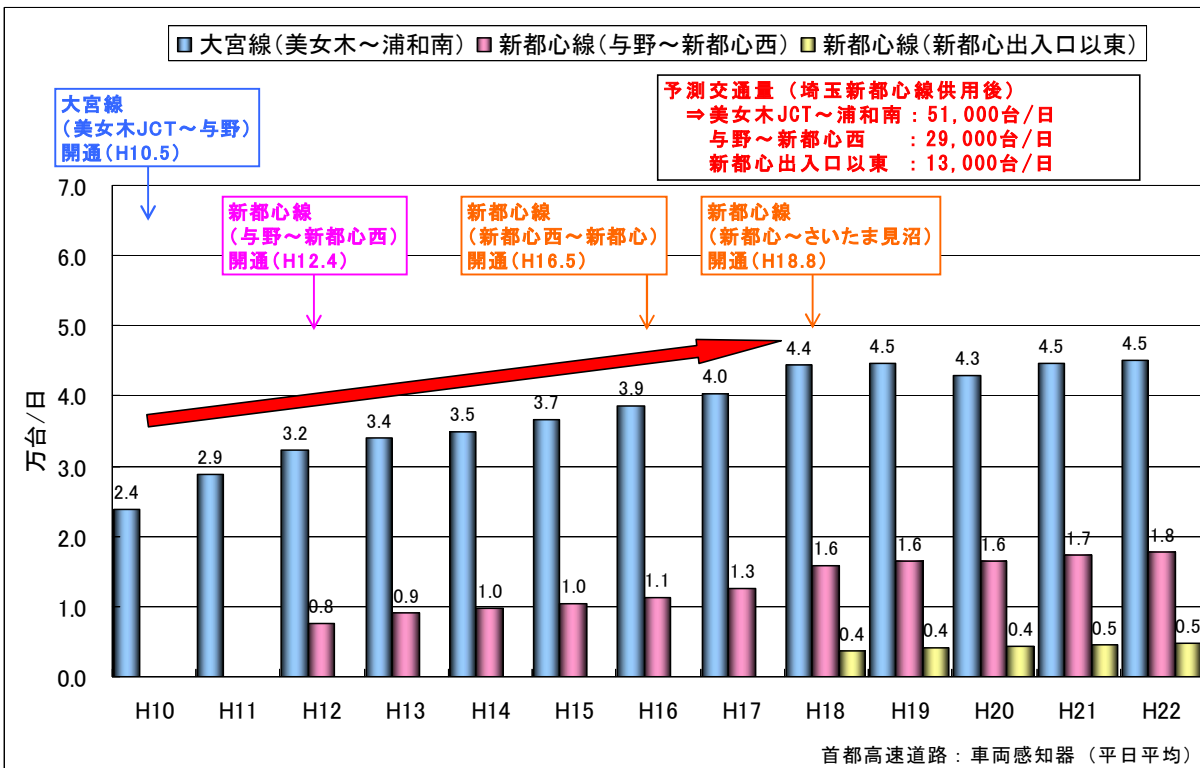
	再評価時 (H16年度)	事後評価	変化及びその原因等	再評価 からの変化
事業費	4,502億円	4,248億円	・暫定2車線での段階整備等によるため。	-254億円
事業期間	平成2年度 ～平成18年度	平成2年度 ～平成18年度	—	—
供用年	平成18年度	平成18年度 (平成18年8月4日開通)		—
利用交通量	13,000台/日～ 51,000台/日	5,000台/日～ 45,000台/日 (平成22年平日平均)	・当初の開発計画が未整備のため。 ⇒さいたまタワー(電波塔)等の計画中止。	-62%～ -12%

4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■利用交通量の推移

- 開通以来、利用交通量は着実に増加。
- 当初見込み値に対して、高速埼玉大宮線は約9割、高速埼玉新都心線は約4～6割の発現状況。
- 今後、リダンダンシーの確保や事業の効果を高めるために、東北道・圏央道と一体となったネットワークのさらなる拡充が必要。



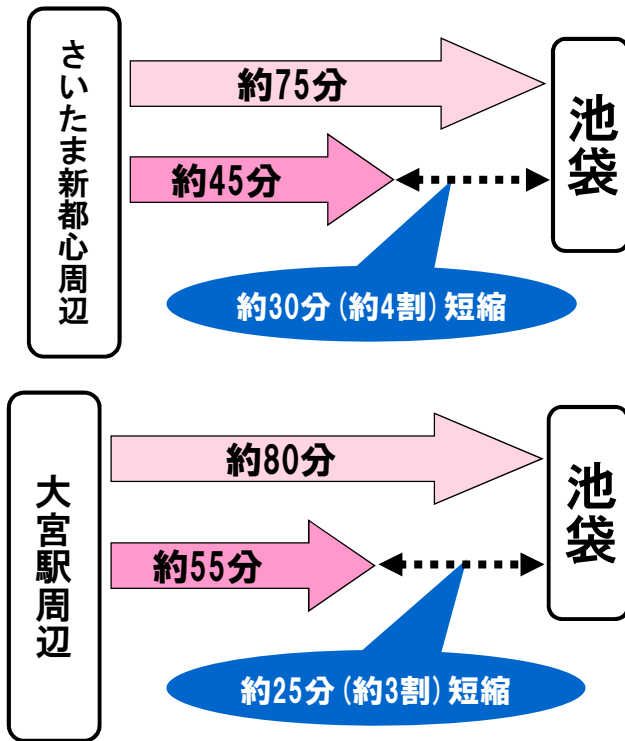
4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■拠点間のアクセス改善（1）

「東京」と「さいたま新都心」を直結

大宮線・新都心線の整備により、さいたま新都心と東京が直結し、東京～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



開通前：H9センサス 開通後：H22センサス



4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

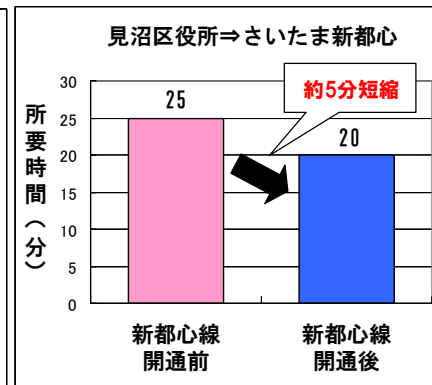
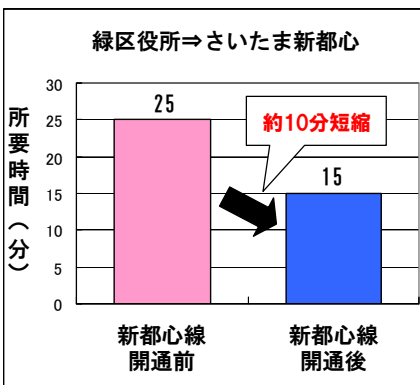
■拠点間のアクセス改善（2）

さいたま市内のアクセス向上

- ・さいたま市東部（緑区、見沼区）と新都心間の所要時間が短縮
- ・一般道の混雑緩和、交通安全にも寄与。

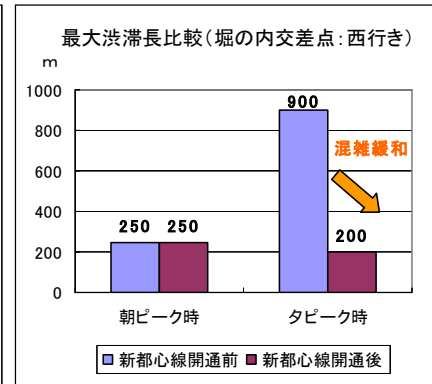
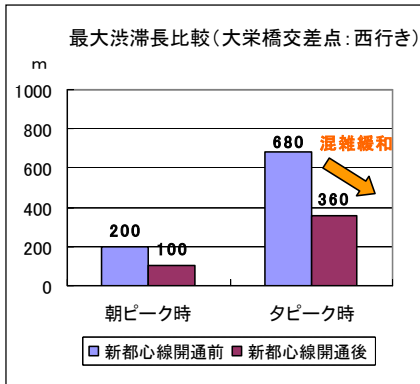


■所要時間の変化



開通前：H17センサス 開通後：H22センサス

■最大渋滞長の比較



開通前：H18. 7. 26(水) 開通後：H18. 11. 8(水)

4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■「さいたま新都心」との一体的な整備

「さいたま新都心」のオープン

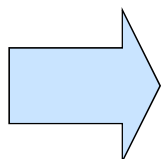
- 民間および官公庁の施設等が多数建設されるとともに、「さいたま新都心駅」が開業。
- 平成12年5月に「さいたま新都心」の街開きが行われた。
- さいたま新都心地区においては、立体道路制度を活用して建築物と高速道路を一体的に整備。
- 病院の移転等、広域防災拠点として、一層の機能強化が期待されている。



- 8年5月 「さいたま広域合同庁舎（高さ・154m）」の起工
- 9年1月 「さいたまスーパーアリーナ」の起工
- 10年1月 「けやきひろば」の着工
- 12年2月 国の18機関の移転開始
- 12年4月 「さいたま新都心駅」開業
- 12年5月 さいたま新都心街びらき記念式典

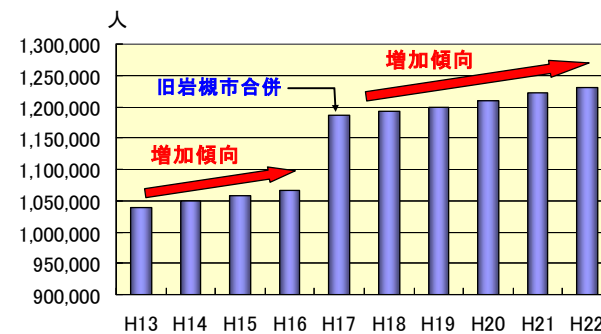
「さいたま市」の誕生と発展

- 旧浦和・大宮・与野の3市合併により、「さいたま市」が誕生（平成13年5月1日）。
- 全国で13番目の政令指定都市へと移行した（平成15年4月1日）。



まちづくりとの関連から、大宮線の重要性は更に増加

人口の推移(さいたま市)



出典：さいたま市統計書(各年10月1日現在)

4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■地域経済の活性化

- 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26日（月）に新設。
- さいたま新都心駅周辺は、イベント施設の外、県内有数のビジネスエリアとなっており、新路線の設定により更なる速達性と利便性の向上が図られる。

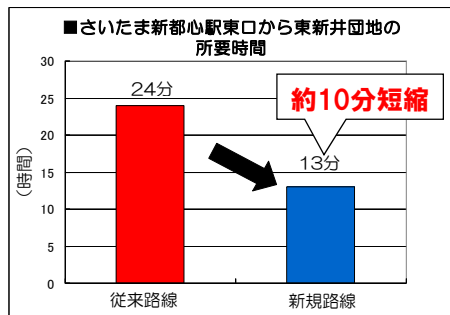


1日に23便運行!

	東新井団地 発		さいたま新都心駅東口 発	
	平日(月~金)	土休日	平日(月~金)	土休日
5				
6	23 40			
7	00 23 58	01 32	04 17 40	17 47
8	17 38	03 33	00 18 34 56	18 48
9	41	36	59	51
10	44	32	59	
11	29 49			46
12		20	06	36
13	55	20	19	35
14	55	37	19	52
15	52	45	19	
16	57	50	13	04
17	50	30	12 58	05 45
18	23 48	01 35	07 40	19 51
19	03 29 48	07 39	48	23 55
20	00 45	56	06 41	24
21		27		11 42
22				

2011.11.21改正

※出典：東武バス(株)発表資料に基づく



※出典：東武バス(株)発表資料に基づく

■バス利用者の声

- 渋滞がひどい時は25分以上かかっていたのに、早ければ9分、渋滞時でも13分ぐらいで非常にスムーズ。朝は大違いなので、とても助かっています。
- 朝の時間を有意義に使い、美しい田園風景で爽やかな気分になれる。

※出典：asahi.com 記事（2010年11月6日）より作成



▲ さいたまスーパーアリーナ



▲ 新都心ビジネスエリア

4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

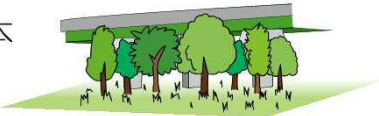
■環境改善（自然環境、生態系の維持）

- 首都高初の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。
- 現在、モニタリングを踏まえながら自然環境の育成が進行中。

◇ビオトープの整備ポイント

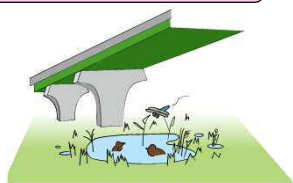
見沼たんぼ周辺に生えている木を植える

周辺に生えている樹木の種子を集め、2万本以上の苗木を栽培し、高速道路北側に配置。



池や湿地をつくる

本来、湿地帯であった見沼たんぼ地域の特性を生かし、地下水と雨水のみで水域を確保。



草原をつくる

芝川の堤防の自然と一体化させるため、チガヤを主とした草地を創出。



※チガヤ…堤防や砂れき地にまとまって生えているイネ科の植物。ほかの植物も生えるため、多様性の高い草原になる。



見沼たんぼより首都高さいたま見沼出入口を望む
H21.9撮影

【整備概要】

延長：約1.7km

面積：6.3ha

- ◆池 沼：8ヶ所
- ◆止まり木：11ヶ所
- ◆巣 箱：6ヶ所
- ◆植栽樹木：高木：10種
中木：9種
低木：14種
計21,466本

■見沼たんぼのビオトープではさまざまな生き物が育っています



フタモンアシナガバチ
(スズメバチ科)



ベニシジミ
(シジミチョウ科)



アジアイトトンボ
(イトトンボ科)



ショウリョウバッタ
(バッタ科)



アマガエル
(アマガエル科)



ナガメ
(カメムシ科)

Topics

見沼たんぼ首都高ビオトープの取組みが表彰されました。

平成23年4月 第12回 さいたま環境賞
(事業者部門)

平成23年5月 平成22年度 土木学会環境賞

4. 整備効果の発現状況

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■周辺環境への配慮

◆既存空間との調和に配慮した構造、色彩を採用

見沼たんぼの風景との調和を考慮し、橋桁はなるべく滑らかに低く、かつ背景の常緑樹の斜面林をイメージした濃緑色の塗装を採用。



◆周辺の生き物たちに配慮した照明方法を採用

照明は、農作物や動植物への影響を与えないように低位置に設置し、ライトを箱に入れて車の後方から路面だけを照らす方法を採用。



■光の漏れ出しの少ない照明



※出典：首都高速株式会社

5. 事業の投資効果

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

■費用対効果分析結果

●便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値 (B)	11,636億円	2,424億円	860億円	14,920億円

●費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値 (C)	6,328億円	806億円	7,134億円

●算定結果

費用便益比 (B/C) = 2.1

基準年：平成23年度

- ※・費用及び便益は整数止めとする。
- ・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

6. 今後の事業評価及び改善措置の必要性

高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線

●事業効果の発現状況

- ・ 高速埼玉大宮線・高速埼玉新都心線の開通により、
 - (1) 一般道路の渋滞緩和
 - (2) 所要時間の短縮
 - (3) 地域経済の活性化
 - (4) 自然環境、生態系の維持などの効果が発現された。

●対応方針(案)

- ・ 本事業については、渋滞緩和、所要時間の短縮等の効果が発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないものとする。

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。