

## 事業評価（案）

評価時点：事後評価

計画名称：社会資本整備総合交付金事業

主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の  
整備(第1期)

評価時点：事後評価

計画名称：防災・安全交付金事業

地域に密接した緊急病院のアクセス向上及び安  
全な道路空間の確保を図る道路整備

《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											
計画(事業)の期間		平成26年度 ～ 平成30年度 (5年間)											
計画の目標		幹線道路や高速道路のICアクセスを軸とした体系的な道路網の整備により、広域的な地域の連携強化および交通の円滑化を図る。											
計画の成果目標 (定量的指標)		<ul style="list-style-type: none"> <li>市内主要幹線道路と接続する高速道路等のインターチェンジまでのアクセス時間が10分未満のエリアの面積を増やす。</li> <li>市内主要渋滞箇所89箇所のうち、整備効果発現想定箇所(9箇所)における渋滞を緩和する。</li> </ul>											
定量的指標 の定義及び 算定式	指標①	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					
		(H26年度)			(H28年度)			(H30年度)					
		0%			1%			5%					
定量的指標 の定義及び 算定式	指標②	市内主要幹線道路と接続する高速道路等のインターチェンジまでのアクセス時間が10分未満の面積の伸び率			0%			1%			5%		
		主要渋滞箇所(9箇所)における渋滞の緩和率			0%			3%			10%		
		指標③											
全体事業費	合計(A+B+C)	13,359 (百万円)	A	13,270 (百万円)	B	0 (百万円)	C	89 (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		整備計画期間中に完了した要素事業はないが、整備計画の要素事業以外の路線として、大谷場高木線(道場工区)等が同期間中に完了しており、指標①の高速ICへのアクセス面積については拡大効果が発現している。一方で、指標②の主要渋滞箇所の渋滞長については悪化している状況にある。											
II 定量的指標の達成状況	指標①	最終目標値	5%	目標値と実績値に差が出た要因	用地取得の遅れにより、整備計画期間内に完成した事業箇所はないが、同期間に完成した周辺路線の効果により、目標値の約6割を達成している。今後、事業箇所の整備促進によりさらなる効果の発現が期待される。  用地取得の遅れにより、整備計画期間内に完成した事業箇所がなく、評価した主要渋滞箇所(9箇所)については、事業箇所の完成の影響が大きいことから効果はみられない。 ※渋滞長調査の事後調査結果については、新型コロナウイルスの影響により、特殊な状況下で実施しているため、平常時とは異なる可能性がある。								
		最終実績値	3%										
	指標②	最終目標値	10%										
		最終実績値	-24%										
	指標③	最終目標値	%										
		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)													
(3) 今後の方針													
本計画の事業箇所(7箇所)については、用地取得の遅れにより、計画期間内に事業を完了することができなかった。完了していない事業箇所については次期整備計画に位置付け、継続して橋梁工事やトンネル工事といった大規模工事等を推進し、高速道路ICへのアクセス圏域の拡大、広域的な連携強化による地域間交流の拡大、及び、市内の主要渋滞箇所における渋滞緩和を旨とし、成果目標の達成を実現していく。													

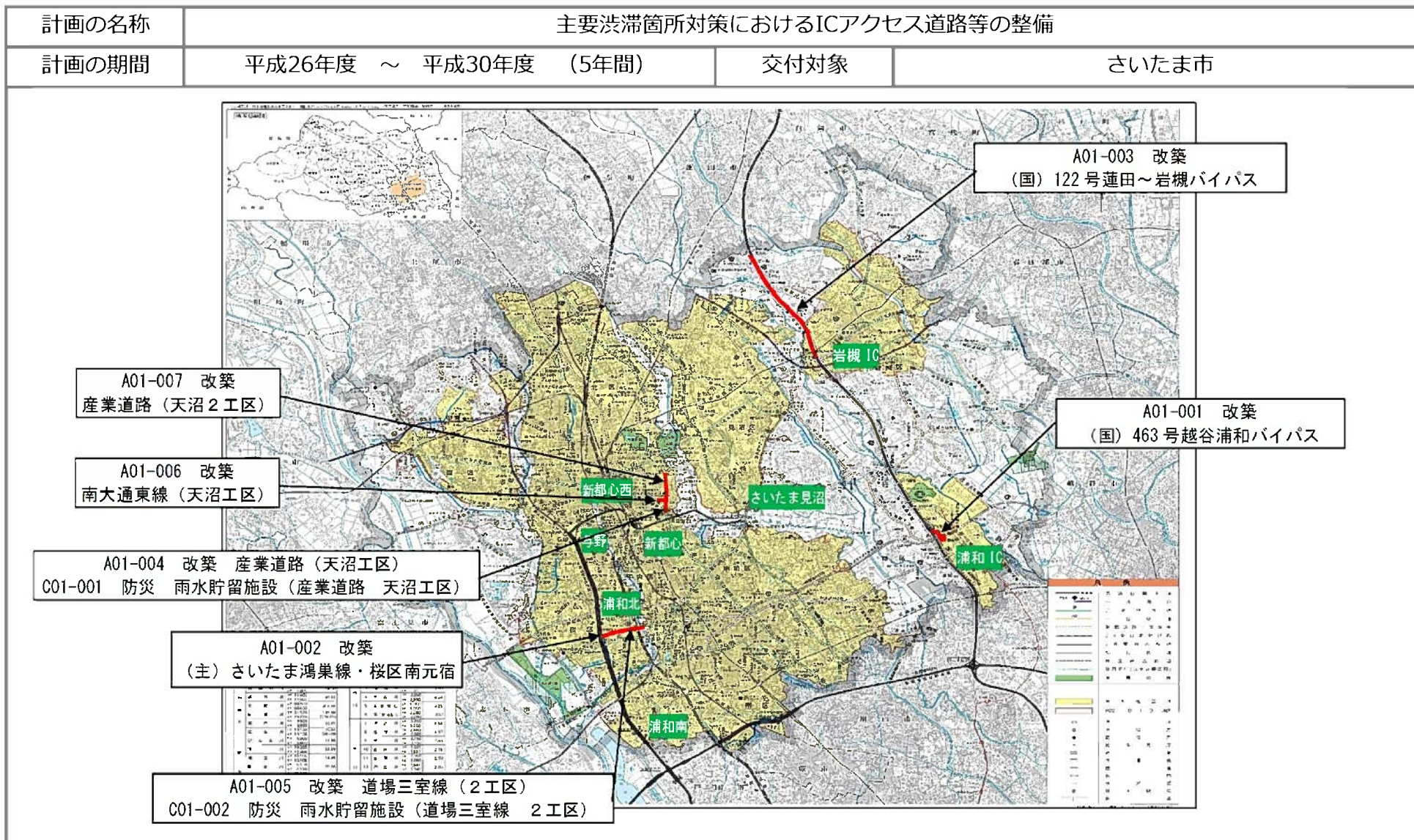
(様式2)

<b>(4) 交付対象事業の詳細</b>												
A 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	
				H26	H27	H28	H29	H30	-			
1	(国)463号越谷～浦和バイパス	国道 改築	7.9km ランプ1.2km	■	■	■	■	■	-	1,319		
2	(主)さいたま鴻巣線・桜区南元宿	都道府県道 改築	0.4km バイパス整備	■	■	■	■	■	-	465		
3	(国)122号蓮田～岩槻バイパス	国道 改築	4.1kmバイパス整備 ・0.7km環境施設 帯整備	■	■	■	■	■	-	2,180		
4	産業道路 (天沼工区)	S街路 改築	0.7km バイパス整備		■	■	■	■	-	806	他計画より移行	
5	道場三室線 (2工区)	S街路 改築	1.1km バイパス整備		■	■	■	■	-	2,030	他計画より移行	
6	南大通東線 (天沼工区)	S街路 改築	0.2km バイパス整備		■	■	■	■	-	1,058	他計画より移行	
7	産業道路 (天沼2工区)	S街路 改築	0.5km バイパス整備		■	■	■	■	-	5,412	他計画より移行	
8									-			
9									-			
10									-			
合計 (基幹事業)										13,270		
B 関連社会資本整備事業												
1										-		
2										-		
3										-		
合計 (〇〇〇〇事業)												
C 効果促進事業												
1	雨水貯留施設 (産業道路 天沼工区)	S街路 改築	雨水貯留 V=690m3		■	■				-	41	他計画より移行
2	雨水貯留施設 (道場三室線 2工区)	S街路 改築	雨水貯留 V=500m3		■	■				-	48	他計画より移行
3										-		
合計 (効果促進事業)										89		

担当部局

 さいたま市建設局 土木部 道路計画課  
 TEL : 048-829-1498 FAX : 048-829-1988 E-mail : doro-keikaku@city.saitama.lg.jp

参考図面



公共事業評価調書《事後評価・社会資本総合整備計画事業》

<b>(1) 概要</b>									
計画(事業)の名称		地域に密接した緊急病院へのアクセス向上及び安全な道路空間の確保を図る道路整備 (防災・安全)							
計画(事業)の期間		平成26年度 ～ 平成30年度 (5年間)							
計画の目標		地域医療の中心となる救急病院へのアクセス道路の体系的な道路ネットワークの整備により、災害などの緊急時に迅速かつ円滑な移動に資する道路整備の推進							
計画の成果目標 (定量的指標)		・ 地域に密接した緊急病院へのアクセス時間が10分未満のエリア面積を増やす。							
		・ 近年、多発する集中豪雨等による都市型水害の低減を図り都市防災機能の強化を図る。							
定量的指標 の定義及び 算定式			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			
			(H26年度)	(H28年度)		(H30年度)			
	指標①	さいたま市内における緊急指定病院へのアクセス時間が10分未満範囲の拡大率を計上する。	0%	5%		15%			
指標②	さいたま市内における5年間(1年平均)における道路冠水箇所を集計し低減率を計上する。	0%	5%		10%				
指標③									
全体事業費	合計(A+B+C)	26,018 (百万円)	A	25,687 (百万円)	B	0 (百万円)	C	331 (百万円)	
<b>(2) 事業効果の発現状況、目標値の達成状況</b>									
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		事業箇所である三橋中央通線(三橋工区)、与野東口三室線等の計画期間内の完了により、緊急指定病院へのアクセスエリア拡大が図られた。一方で、道路冠水箇所の低減率については計画期間内で完了した事業箇所が3箇所に限られていることや、近年の集中豪雨の増加等の影響もあり、計画全体としての効果発現には至っていない。							
II 定量的指標の達成状況	指標①	最終目標値	15%	目標値と実績値に差が出た要因	整備計画期間内に完了した3箇所により、緊急病院へのアクセスエリアは拡大している。また、同期間に完成した周辺路線の効果もあり、目標の約7割を達成している。しかし、計画期間内に病院施設の移転が生じたため目標値を下回った。				
		最終実績値	10%						
	指標②	最終目標値	10%	目標値と実績値に差が出た要因	用地取得の遅れにより、整備計画期間内に完了した事業が3箇所に限られていることや、近年の異常気象による集中豪雨の増加等の影響もあり、目標を達成できなかった。				
		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)		都市計画道路三橋中央通線は都心部である大宮駅と市内地域を連携する幹線道路である。三橋中央通線(三橋工区)の完成により、新大宮バイパスから大宮駅へのアクセス性の向上、また、広幅員の歩道が整備されたことにより、自転車と歩行者が安全・快適に通行できる環境を創出した。							
<b>(3) 今後の方針</b>									
本計画の事業箇所(12箇所)については、用地取得の遅れもあり、3箇所の完了に限られている。完了していない事業箇所については次期整備計画に位置付け、継続して用地買収・工事を推進し、救急医療施設へのアクセス圏域拡大、及び、緊急時の円滑な移動に資する道路ネットワークの構築を目指し、成果目標の達成を実現していく。									

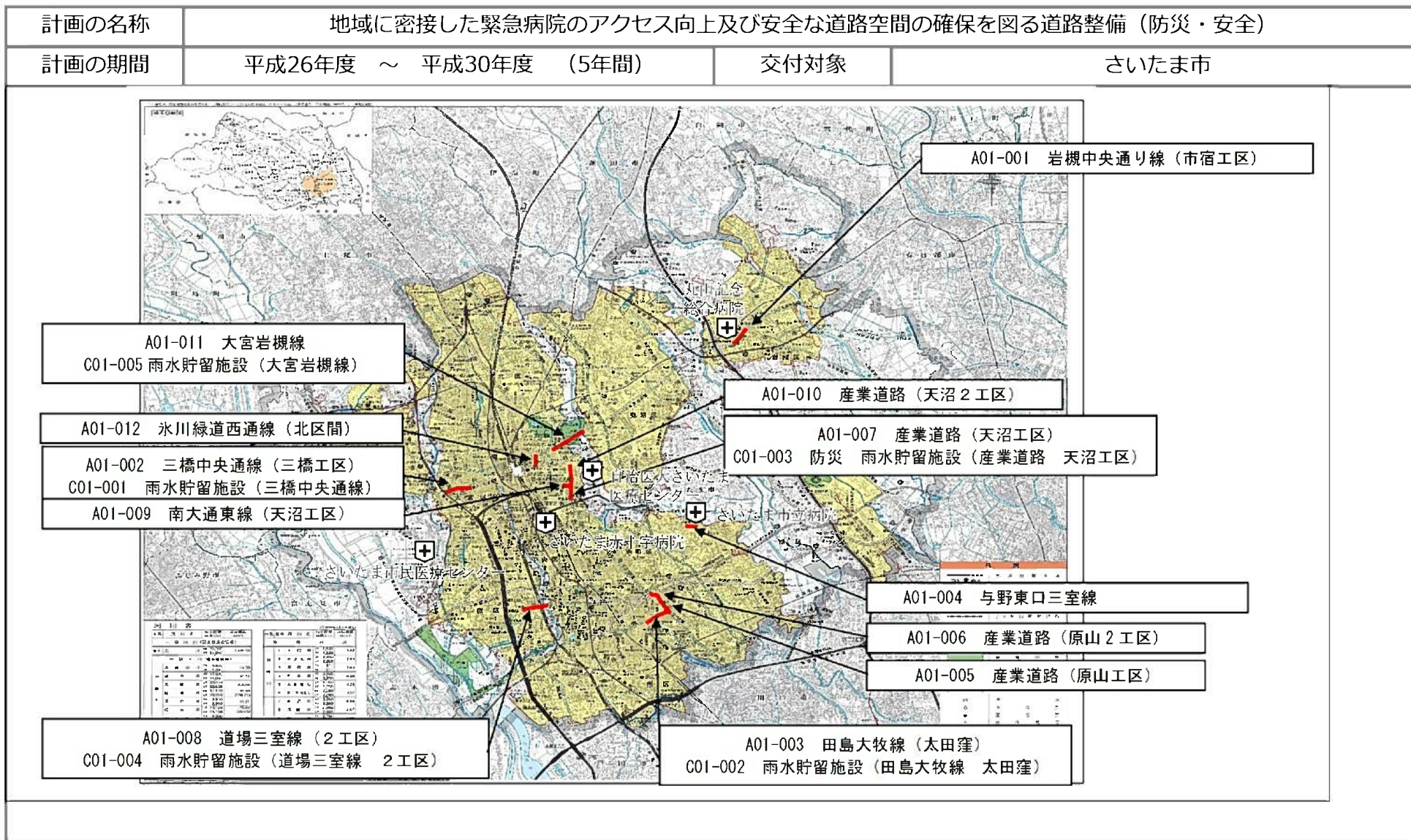
(様式2)

(4) 交付対象事業の詳細											
A 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
				H26	H27	H28	H29	H30	-		
1	岩槻中央通り線 (市宿工区)	S街路 改築	0.6km 現道拡幅	■	■	■	■	■	-	97	
2	三橋中央通線 (三橋工区)	S街路 改築	0.8km 現道拡幅	■	■	■	■	■	-	1,002	
3	田島大牧線 (太田窪)	S街路 改築	0.8km 現道拡幅	■	■	■			-	1,691	他計画へ移行
4	与野東口三室線	S街路 改築	0.3km バイパス整備	■					-	70	
5	産業道路 (原山工区)	S街路 改築	0.4km 現道拡幅	■	■	■	■	■	-	5,461	
6	産業道路 (原山2工区)	S街路 改築	0.6km 現道拡幅				■	■	-	2,900	
7	産業道路 (天沼工区)	S街路 改築	0.7km バイパス整備	■					-	130	他計画へ移行
8	道場三室線 (2工区)	S街路 改築	1.1km バイパス整備	■					-	167	他計画へ移行
9	南大通東線 (天沼工区)	S街路 改築	0.2km バイパス整備	■					-	78	他計画へ移行
10	産業道路 (天沼2工区)	S街路 改築	0.5km バイパス整備	■					-	0	他計画へ移行
11	大宮岩槻線	S街路 改築	1.1km 現道拡幅	■	■	■	■	■	-	2,091	
12	氷川緑道西通線 (北区間)	S街路 改築	0.3km 現道拡幅		■	■	■		-	12,000	他計画へ移行
合計 (基幹事業)										25,687	
B 関連社会資本整備事業											
1									-		
2									-		
合計 (〇〇〇〇事業)											
C 効果促進事業											
1	雨水貯留施設 (三橋中央通線)	S街路 改築	雨水貯留 V=1,400m <sup>3</sup>	■	■	■			-	145	
2	雨水貯留施設 (田島大牧線 太田窪)	S街路 改築	雨水貯留 V=850m <sup>3</sup>	■	■	■			-	90	
3	雨水貯留施設 (産業道路 天沼工区)	S街路 改築	雨水貯留 V=690m <sup>3</sup>	■					-	29	他計画へ移行
4	雨水貯留施設 (道場三室線 2工区)	S街路 改築	雨水貯留 V=500m <sup>3</sup>	■					-	0	他計画へ移行
5	雨水貯留施設 (大宮岩槻線)	S街路 改築	雨水貯留 V=567m <sup>3</sup>	■	■				-	67	
合計 (効果促進事業)										331	

担当部局

 さいたま市建設局 土木部 道路計画課  
 TEL : 048-829-1498 FAX : 048-829-1988 E-mail : doro-keikaku@city.saitama.lg.jp

参考図面



(事後評価)

説 明 資 料

さいたま市  
公共事業評価審議会  
(令和2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
- 地域に密接した緊急病院のアクセス向上及び  
安全な道路空間の確保を図る道路整備

令和2年11月24日

建設局 土木部 道路計画課



1. さいたま市の計画について .....	2
2. 社会資本総合整備計画の概要 .....	3
3. 社会資本整備総合交付金 .....	4
4. 防災安全交付金 .....	14
5. 今後の方針 .....	23

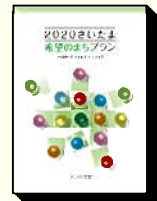
# 1. さいたま市の計画について

さいたま市総合振興計画  
2020さいたま 希望のまちプラン

## 市政運営の基本計画

### 施策展開

- ・幹線道路ネットワークの充実
- ・災害に強い都市基盤整備



さいたま市都市計画マスタープラン

## 分野別の方針

### 交通体系の方針

- ・活力ある都市活動を支える道路網形成

### 防災まちづくりの方針

- ・緊急輸送道路の整備
- ・水害に強いまちづくりの推進



さいたま市道路網計画

## 本市が目指す道路網計画の基本方針

### 都市計画の目標に対応する評価指標

- ・ボトルネック交差点の解消
- ・拠点間の連携強化
- ・救急医療施設へのアクセス性
- ・緊急輸送のためのネットワーク形成  
⇒道路網計画の策定



さいたまのみちづくり

## 道路網計画を実現するための実施計画

### 基本方針

- ・都市の機能強化を図る道路整備
- ・効果的・効率的な道路交通円滑化対策の推進
- ・安全・安心な都市生活に資する道路整備  
⇒優先順位を付け効果的・効率的に整備を進めていく



## 2. 社会資本総合整備計画の概要

3

- 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

従来

個別施設ごとに  
縦割りで補助採択

個々のハード整備に  
だけ使用可能

国が詳細に事前審査  
個々のアウトプットに着目

社会資本総合交付金 防災・安全交付金

計画全体をパッケージ化

計画に配分された国費を計画内の各事業(要素事業)へ  
自由に充当可能

期間のハード事業と一体的に行う他種の事業を自由に選択可  
地方の創意工夫を活かしたソフト事業も可

地方自らが目標を設定し、事後評価・公表  
計画全体としてのアウトカムに着目

【さいたま市】

### 社会資本整備総合交付金

主要渋滞箇所対策におけるICアクセス道路等の整備

### 防災・安全交付金

地域に密接した緊急病院のアクセス向上及び安全な道路空間の確保を図る道路整備

# 3. 社会資本整備総合交付金

## ■ 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」

## ■ 計画の目標

幹線道路や高速道路のICアクセスを軸とした体系的な道路網の整備により、広域的な地域の連携強化および交通の円滑化を図る。

## ■ 計画の期間

平成26年度～平成30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
					H26	H27	H28	H29	H30	
1 (国)463号越谷～浦和バイパス	A01-001	1.2	ランプ	1,319	■	■	■	■	■	
2 (主)さいたま鴻巣線・桜区南元宿	A01-002	0.4	バイパス	465 -	■	■	■	■	■	
3 (国)122号蓮田～岩槻バイパス	A01-003	4.1 (0.7)	バイパス (環境施設帯)	2,180 -	■	■	■	■	■	
4 産業道路 天沼工区 (効果促進事業)	A01-004 (C01-001)	0.7 (V=6.9百m <sup>3</sup> )	バイパス (雨水貯留施設)	806	-	■	■	■	■	他計画より移行
5 道場三室線 2工区 (効果促進事業)	A01-005 (C01-002)	1.1 (V=5百m <sup>3</sup> )	バイパス (雨水貯留施設)	2,030	-	■	■	■	■	他計画より移行
6 南大通東線 天沼工区	A01-006	0.2	バイパス	1,058	-	■	■	■	■	他計画より移行
7 産業道路 天沼2工区	A01-007	0.5	バイパス	5,412	-	■	■	■	■	他計画より移行

# 3. 社会資本整備総合交付金

## ■各要素事業の概要

【要素事業名】 (国)463号越谷～浦和バイパス(鶴巻ランプ)

### 【詳細位置図】



### 【整備後の完成イメージ】



### 【整備状況の写真(R2.3時点)】



## 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

【事業内容】 ランプ 1.2km

【全体事業費】 1,319百万円(交付対象事業費)

【事業進捗】 事業進捗率: 59%(平成31年3月末時点)  
用地買収率: 100%(平成31年3月末時点)

## 【事業概要】

- 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。

# 3. 社会資本整備総合交付金

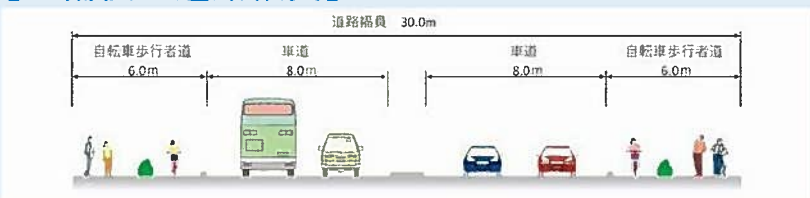
## ■ 各要素事業の概要

【要素事業名】 (主)さいたま鴻巣線・桜区南元宿

### 【詳細位置図】



### 【整備後の道路幅員】



### 【整備状況の写真(R2.3時点)】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

【事業内容】 0.4km バイパス整備

【全体事業費】 465百万円(交付対象事業費)

【事業進捗】 事業進捗率:83%(平成31年3月末時点)  
用地買収率:100%(平成31年3月末時点)

### 【事業概要】

- 主要地方道さいたま鴻巣線バイパスは、一般国道17号新大宮バイパスに接続する都市計画道路道場三室線の一部区間です。都市計画道路道場三室線は、市内を東西に結ぶ広域幹線道路であり、さいたま市内の交通のみならず、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。
- 本事業は、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る4車線の整備事業です。

### 【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。

# 3. 社会資本整備総合交付金

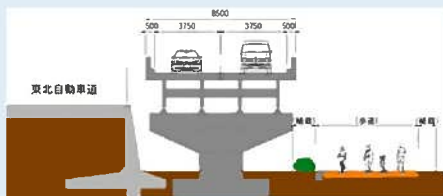
## ■ 各要素事業の概要

【要素事業名】 (国)122号蓮田～岩槻バイパス

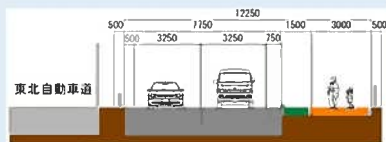
### 【詳細位置図】



### 【整備後の道路幅員】



【橋梁部】



【一般部】

### 【整備状況の写真R2.3時点】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

【事業内容】 4.1km バイパス整備

【全体事業費】 2,180百万円(交付対象事業費)

【事業進捗】 事業進捗率:57%(平成31年3月末時点)  
用地買収率:100%(平成31年3月末時点)

### 【事業概要】

- 一般国道122号蓮田岩槻バイパスは、市内を南北に結ぶ広域幹線道路であり、さいたま市内の交通のみならず、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。
- 災害対策基本法に基づき埼玉県が策定した「埼玉県地域防災計画」において、第一次特定緊急輸送道路に指定されている防災上重要な路線です。
- 本事業は、国道122号及び周辺道路の慢性的な交通混雑や渋滞の緩和、東北自動車道岩槻ICへのアクセス強化、緊急輸送道路のネットワーク強化を目的とした4車線のバイパス整備事業です。

### 【期待される効果】

- 交通の円滑化: 蓮田岩槻バイパスの整備により、現道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。
- 安全性の向上: 主要渋滞箇所である加倉(北)交差点の安全性の向上が期待できます。
- アクセス性向上: 主要拠点間や産業関連拠点のアクセス性が向上し、地域の活性化に寄与します。また、救急医療機関のアクセス性向上により、円滑な救急医療活動の支援に寄与します。
- 防災性の向上: 埼玉県内の国道122号が全線4車線となり、緊急輸送道路として災害時の輸送能力の向上が期待できます。

# 3. 社会資本整備総合交付金

## ■ 定量的指標について

**指標①** 市内主要幹線道路と接続する高速道路等の  
インターチェンジまでのアクセス時間が10分未満の面積の伸び率

$$\left\{ \frac{\text{整備完了時におけるアクセス時間が10分未満の面積}}{\text{未整備時におけるアクセス時間が10分未満の面積}} - 1 \right\} \times 100(\%)$$

◆条件

- ・R2.3時点の交通量推計結果における平均速度より算出
- ・「事前(未整備時)」は要素事業及び整備計画期間(H26-H30)に開通した事業を未整備として算出
- ・「事後(整備後)」は整備後における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

H26現況値	H28末中間値	H30末最終目標値
0%	1%	5%

**指標②** 主要渋滞箇所(9箇所)における渋滞の緩和率

$$\left\{ 1 - \frac{\text{整備完了時における主要渋滞箇所における最大渋滞長の平均}}{\text{未整備時における主要渋滞箇所における最大渋滞長の平均}} \right\} \times 100(\%)$$

渋滞長調査結果より算定

目標値

H26現況値	H28末中間値	H30末最終目標値
0%	3%	10%



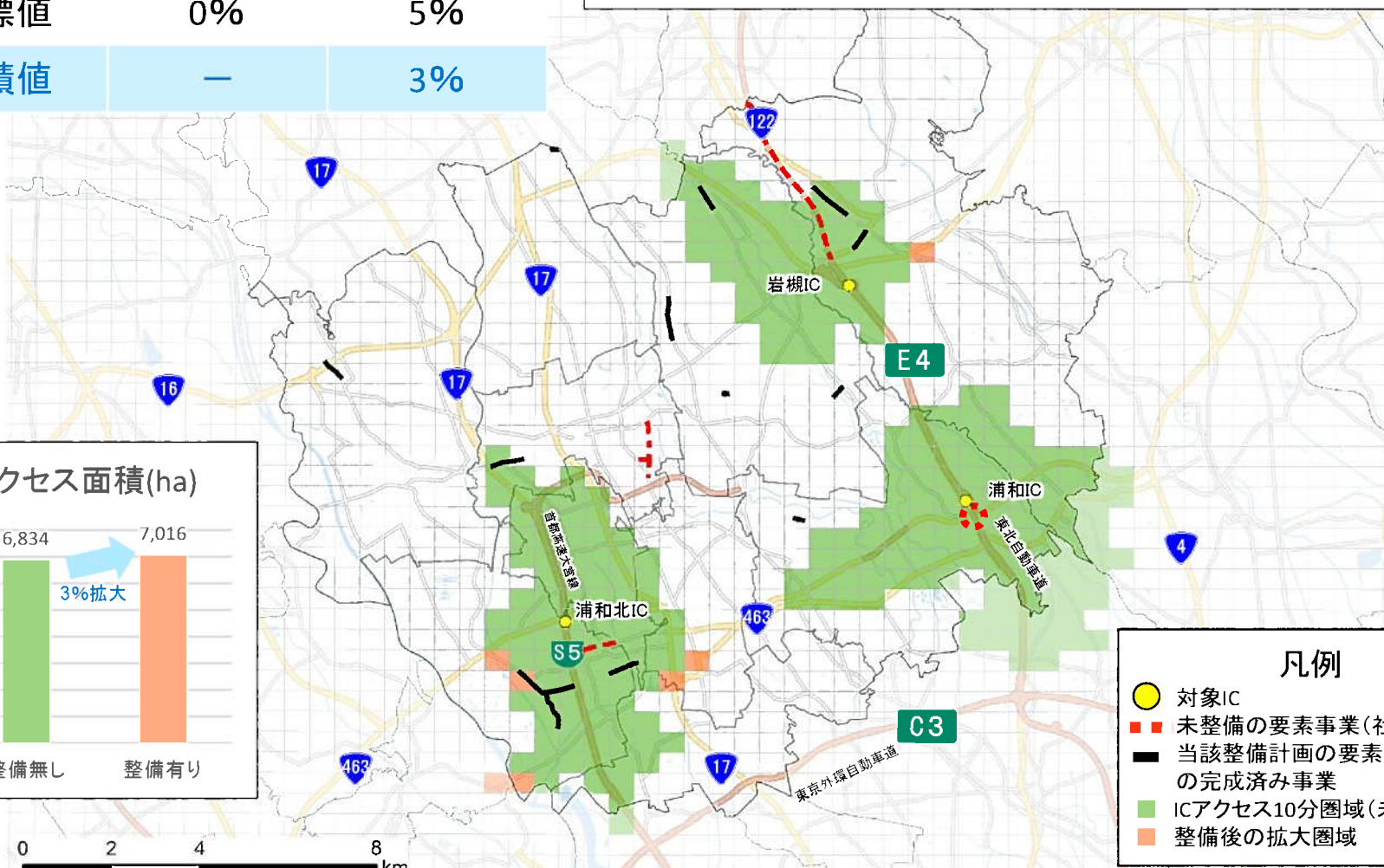
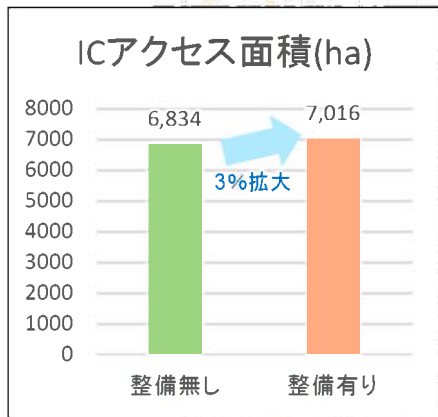
# 3. 社会資本整備総合交付金

## ■ 目標値の達成状況

### 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	0%	5%
実績値	—	3%

- 整備計画の期間(H26-H30)に完成した事業の整備有無による高速ICアクセスの10分圏域を算出。
- 要素事業以外の道路整備により、各高速ICにおいて圏域が拡大しており、最終実績値は3%。



### 凡例

- 対象IC
- 未整備の要素事業(社会資本)
- 当該整備計画の要素事業以外の完成済み事業
- ICアクセス10分圏域(未整備時)
- 整備後の拡大圏域



# 3. 社会資本整備総合交付金

- 社会資本整備総合交付金の要素事業整備に影響を受けることが想定される主要渋滞箇所9箇所において、整備計画の事前事後の渋滞長調査結果より緩和率を算定。
- 最終目標値は10%の最大渋滞長平均値の緩和であるが、整備計画期間に完成した要素事業がなく、評価対象の主要渋滞箇所は要素事業の完成の影響が大きいいため効果がでていないこと、調査日の周辺状況等の影響などにより実績値は24%の悪化。

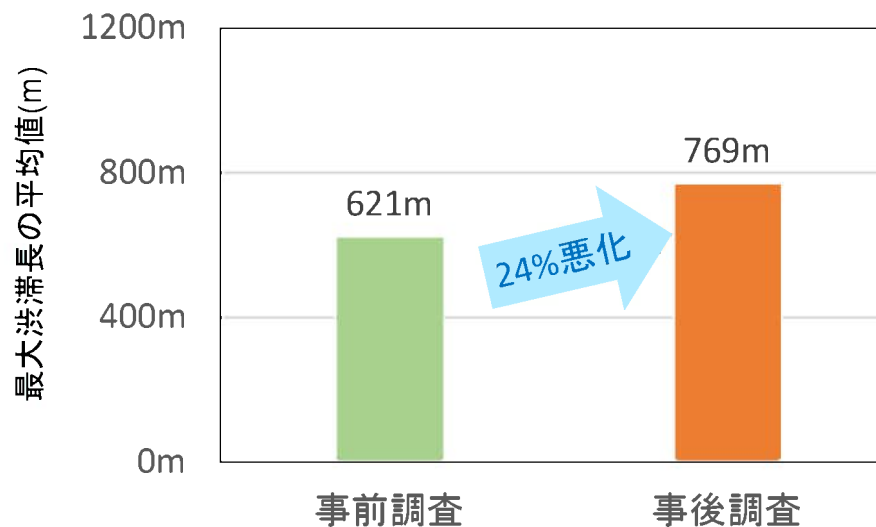
## 指標② 主要渋滞箇所(9箇所)における渋滞の緩和率

	策定時	最終値
目標値	0%	10%
実績値	—	-24%

### ◆渋滞長調査日

	事前調査	事後調査
宮ヶ谷塔交差点	平成25年 1月24日(木)	令和2年7月28日(火)
加倉北交差点	平成20年 5月27日(火)	令和2年7月28日(火)
加倉南交差点	平成20年 5月27日(火)	令和2年7月28日(火)
埼玉大前交差点	平成25年 1月23日(水)	令和2年7月28日(火)
埼玉大通り交差点	平成25年 1月23日(水)	令和2年7月28日(火)
鈴谷交差点	平成23年 3月 8日(火)	令和2年7月28日(火)
(仮)道場1丁目交差点	平成25年 1月23日(水)	令和2年7月28日(火)
町谷交差点	平成25年 1月23日(水)	令和2年7月28日(火)
大門交差点	平成23年 3月 8日(火)	令和2年7月28日(火)

### ◆主要渋滞箇所(9箇所)における整備前後の最大渋滞長の平均値

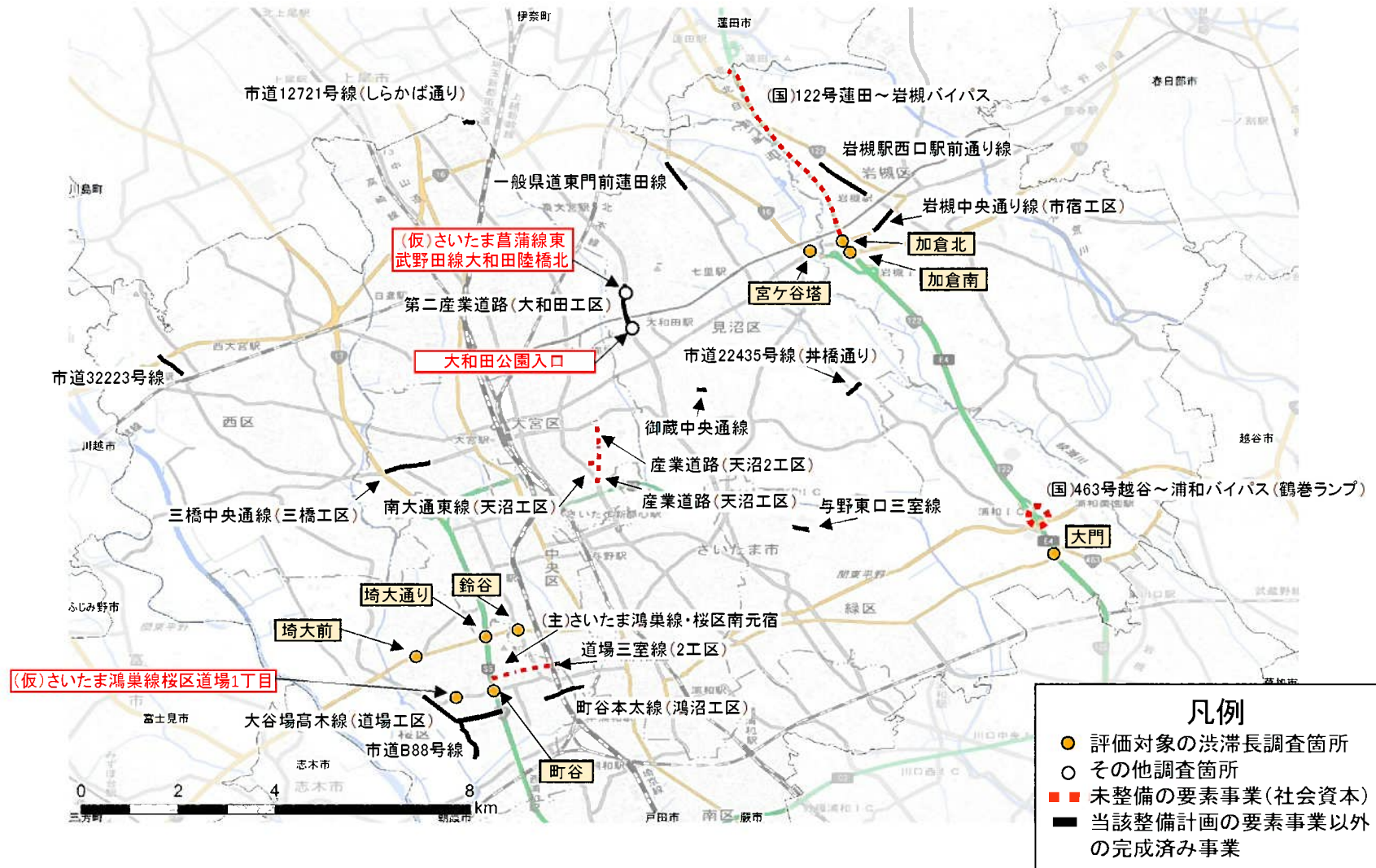


※渋滞長調査の事後調査結果については、新型コロナウイルスの影響により、特殊な状況下で実施しているため、平常時とは異なる可能性があります。

# 3. 社会資本整備総合交付金

## ◆ 渋滞長調査箇所及び要素事業等の位置図

- 社会資本整備総合交付金の要素事業と今回実施した渋滞長調査箇所は下図の通り。
- 参考として、整備計画期間中(H26-H30)に完成した大谷場高木線(道場工区)及び第二産業道路(大和田工区)の影響を受ける箇所について、渋滞長調査結果の比較を行った。

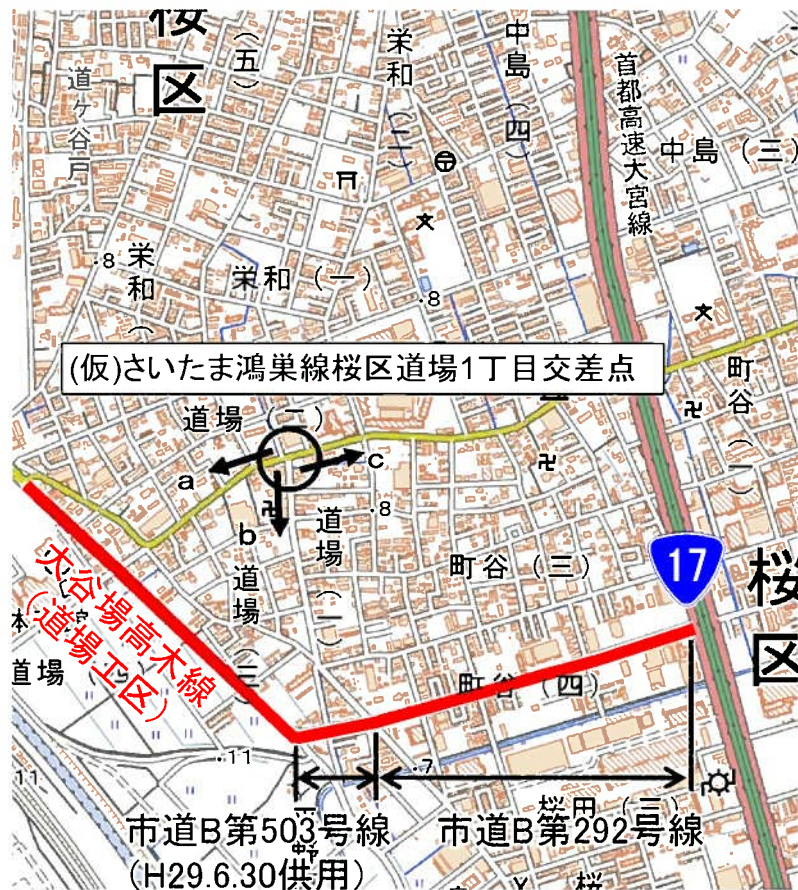


# 3. 社会資本整備総合交付金

【参考①】整備計画期間中(H26-H30)に完成した路線付近の渋滞長緩和

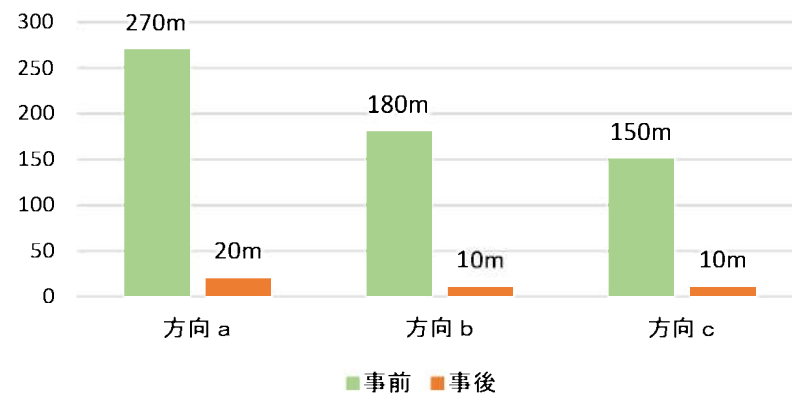
- 参考として整備計画の期間中(H26-H30)に完成した事業付近の渋滞長調査結果を比較。
- 平成31年3月に完成した大谷場高木線(道場工区)の近くに位置する(仮)さいたま鴻巣線桜区道場1丁目交差点では、各方向の最大渋滞長が改善し、交差点平均は整備前後で200mから13mと渋滞が緩和。

### ◆位置図



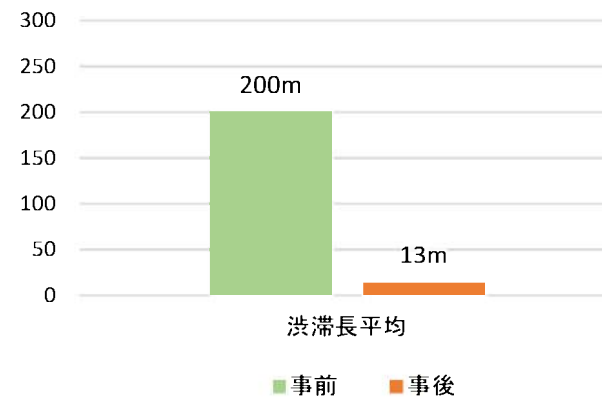
### ◆流入方向別

各流入方向の最大渋滞長



### ◆交差点平均

最大渋滞長の平均値

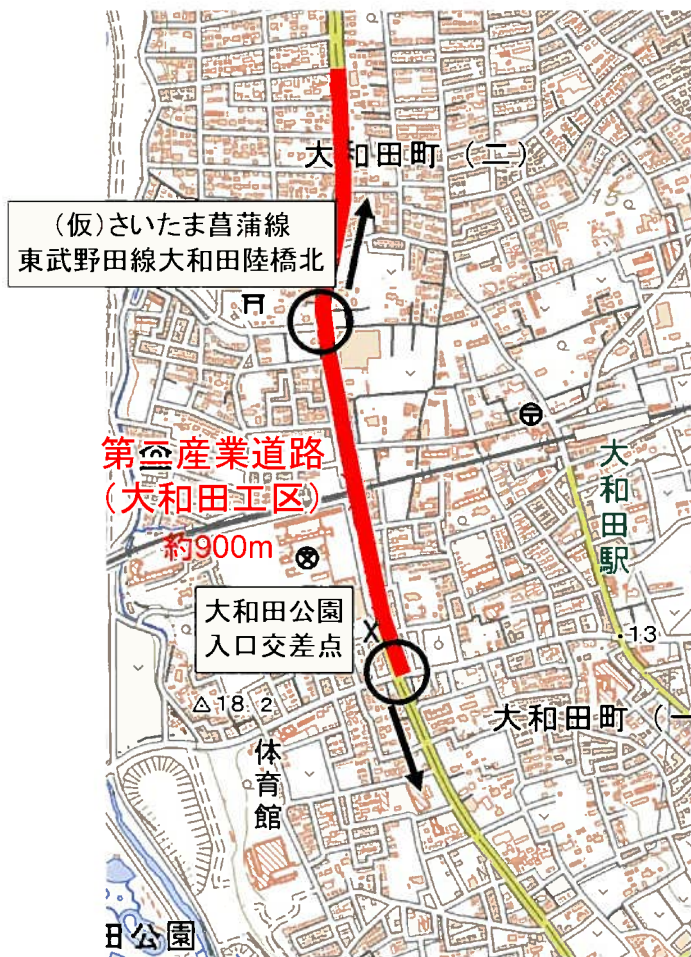


# 3. 社会資本整備総合交付金

【参考②】整備計画期間中(H26-H30)に完成した路線の渋滞長緩和

- 参考として整備計画の期間中(H26-H30)に完成した第二産業道路(大和田工区)における渋滞長調査結果を比較。
- 北側の交差点(川口市方面)で最大550mあった渋滞が解消。
- 南側の交差点(上尾市方面)で最大180mあった渋滞が10mに緩和。

## ◆位置図



## ◆(仮)さいたま菖蒲線東武野田線大和田陸橋北

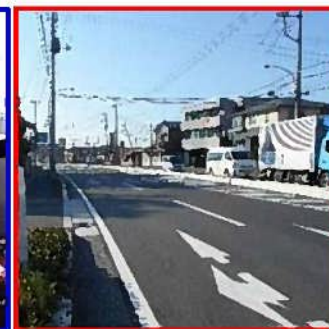
最大渋滞長の改良前後比較



写真(ア) (改良前)

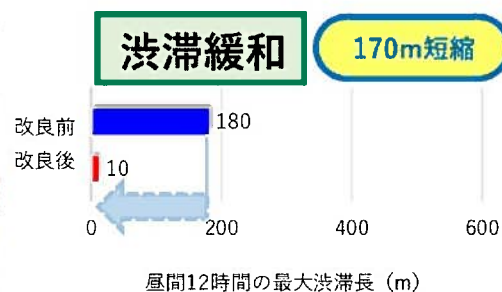


写真(イ) (改良後)



## ◆大和田公園入口交差点

最大渋滞長の改良前後比較



写真(ウ) (改良前)



写真(エ) (改良後)



# 4. 防災安全交付金

## ■ 計画の名称

「地域に密接した緊急病院のアクセス向上及び安全な道路空間の確保を図る道路整備」

## ■ 計画の目標

地域医療の中心となる救急病院へのアクセス道路の体系的な道路ネットワーク整備により、災害などの緊急時に迅速かつ円滑な移動に資する道路整備の推進

## ■ 計画の期間

平成26年度～平成30年度（5年間）

## ■ 要素となる事業

事業名(事業箇所)	防災・安全	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
					H26	H27	H28	H29	H30	
1 岩槻中央通り線 市宿工区	A01-001	0.6	現道拡幅	97	■	■	■	■	■	
2 三橋中央通線 三橋工区 (効果促進事業)	A01-002 (C01-001)	0.8 (V=14百m <sup>3</sup> )	現道拡幅 (雨水貯留施設)	1,002	■	■	■	■	■	
3 田島大牧線 太田窪 (効果促進事業)	A01-003 (C01-002)	0.8 (V=8.5百m <sup>3</sup> )	現道拡幅 (雨水貯留施設)	1,691	■	■	■	-	-	他計画へ移行
4 与野東口三室線	A01-004	0.3	バイパス	70	■	-	-	-	-	
5 産業道路 原山工区	A01-005	0.4	現道拡幅	5,461	■	■	■	■	■	
6 産業道路 原山2工区	A01-006	0.6	現道拡幅	2,900	-	-	-	■	■	
7 産業道路 天沼工区 (効果促進事業)	A01-007 (C01-003)	0.7 (V=6.9百m <sup>3</sup> )	バイパス (雨水貯留施設)	130	■	-	-	-	-	他計画へ移行
8 道場三室線 2工区 (効果促進事業)	A01-008 (C01-004)	1.1 (V=5百m <sup>3</sup> )	バイパス (雨水貯留施設)	167	■	-	-	-	-	他計画へ移行
9 南大通東線 天沼工区	A01-009	0.2	バイパス	78	■	-	-	-	-	他計画へ移行
10 産業道路 天沼2工区	A01-010	0.5	バイパス	0	■	-	-	-	-	他計画へ移行
11 大宮岩槻線 (効果促進事業)	A01-011 (C01-005)	1.1 (V=5.7百m <sup>3</sup> )	現道拡幅 (雨水貯留施設)	2,091	■	■	■	■	■	
12 氷川緑道西通線 北区間	A01-012	0.3	現道拡幅	12,000	-	■	■	■	-	他計画へ移行

# 4. 防災安全交付金

## ■各要素事業の概要

【要素事業名】 岩槻中央通り線(市宿工区)

### 【詳細位置図】



### 【整備後の状況】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

【事業内容】 0.6km 現道拡幅

【全体事業費】 97百万円(交付対象事業費)

### 【事業の概要】

- 都市計画道路岩槻中央通り線は、さいたま市の副都心として位置づけられている岩槻駅周辺地区を横断している幹線道路です。
- 災害対策基本法に基づき埼玉県が策定した「埼玉県地域防災計画」において、第二次緊急輸送道路に指定されている防災上重要な路線です。
- 本事業は、安心安全な歩行空間等の確保および防災機能の向上を図ります。

### 【期待される効果】

- 安心安全な歩行空間等の確保: 両側に歩道および自転車通行空間を整備することにより、安心安全な歩行空間および自転車通行空間が確保されます。
- 防災機能の向上: 無電柱化により、災害時における物流等の輸送路となる緊急輸送道路としての機能強化を図ります。
- 医療機関へのアクセス向上

# 4. 防災安全交付金

## ■各要素事業の概要

【要素事業名】 三橋中央通線(三橋工区)

### 【詳細位置図】



### 【整備後の状況】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

【事業内容】 0.8km 現道拡幅

【全体事業費】 1,002百万円(交付対象事業費)

### 【事業の概要】

- 都市計画道路三橋中央通線は、都心部である大宮駅と市内地域を連携する4車線の地区幹線道路です。
- 本事業は、安心安全な歩行空間等の確保および防災機能の向上を図り、大宮駅西口のアクセス強化を目的とした4車線整備事業です。

### 【期待される効果】

- 安心安全な歩行空間等の確保: 両側に自転車歩行者道を整備することにより、安心安全な歩行者・自転車の通行空間が確保されます。
- 防災機能の向上: 三橋中央通線(三橋工区)の整備により、都市防災機能の向上、災害時の被害軽減が図られます。
- アクセス性の向上: 車道の4車線化により、新大宮バイパスから大宮駅西口への東西方向のアクセスが向上します。
- 交通の円滑化: 三橋中央通り線の信号交差点では渋滞長が減少するとともに、交差点通過時間の削減が図られます。



# 4. 防災安全交付金

## ■ 各要素事業の概要

【要素事業名】 与野東口三室線

### 【詳細位置図】



### 【整備後の状況】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■				

【事業内容】 0.3km バイパス整備

【全体事業費】 70百万円(交付対象事業費)

### 【事業の概要】

- 都市計画道路与野東口三室線は、市内地域を連携する2車線の幹線道路です。
- 本事業は、安心安全な歩行空間等の確保および第2次救急医療機関であるさいたま市立病院へのアクセスの向上を図る事業です。

### 【期待される効果】

- 安心安全な歩行空間等の確保: 両側に歩道および自転車通行空間を整備することにより、歩行者及び自転車の安全確保や円滑な交通環境の確保が図られます。
- 救急医療アクセスの向上: 周辺に第2次救急医療機関であるさいたま市立病院があるため、災害時や緊急時における医療機関へのアクセスの向上が図られます。

# 4. 防災安全交付金

## ■ 定量的指標について

**指標①** さいたま市内における緊急指定病院へのアクセス時間が10分未満範囲の拡大率

$$\left\{ \frac{\text{整備後に10分未満でアクセスできる面積}}{\text{整備前に10分未満でアクセスできる面積}} - 1 \right\} \times 100(\%)$$



◆条件

- ・R2.3時点の交通量推計結果における平均速度より算出
- ・「事前(未整備時)」は要素事業及び整備計画期間(H26-H30)に開通した事業を未整備として算出
- ・「事後(整備後)」は整備後における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	H26現況値	H28末中間値	H30末最終目標値
	0%	5%	15%

**指標②** さいたま市内における5年間(1年平均)における道路冠水箇所の低減率

※要素事業から500m以内の範囲を対象とする。

$$\left\{ 1 - \frac{\text{整備後の道路冠水箇所数}}{\text{整備前の道路冠水箇所数}} \right\} \times 100(\%)$$



◆条件

- ・水害履歴情報より緯度経度が判別できるものをカウント
- ・整備後については、最新の5年間の箇所数をカウント

目標値	H26現況値	H28末中間値	H30末最終目標値
	0%	3%	10%

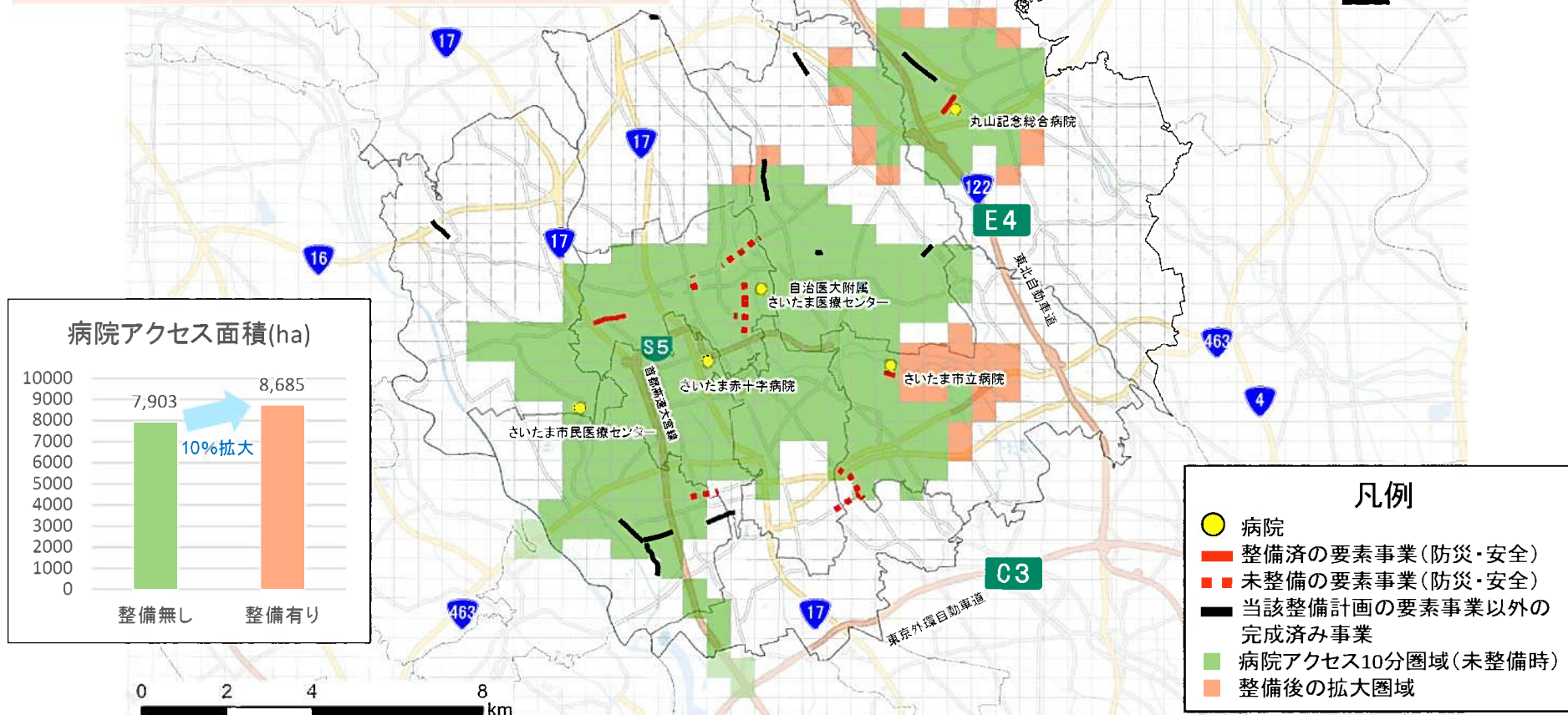
# 4. 防災安全交付金

## ■ 目標値の達成状況

指標①: 緊急指定病院アクセス面積の拡大率

	策定時	最終値
目標値	0%	15%
実績値	—	10%

- 整備計画の期間(H26-H30)に完成した事業の整備有無による緊急指定病院アクセスの10分圏域を算出。
- 整備により、緊急指定病院への10分圏域が拡大しており、最終目標値15%に対して実績値で10%の拡大。



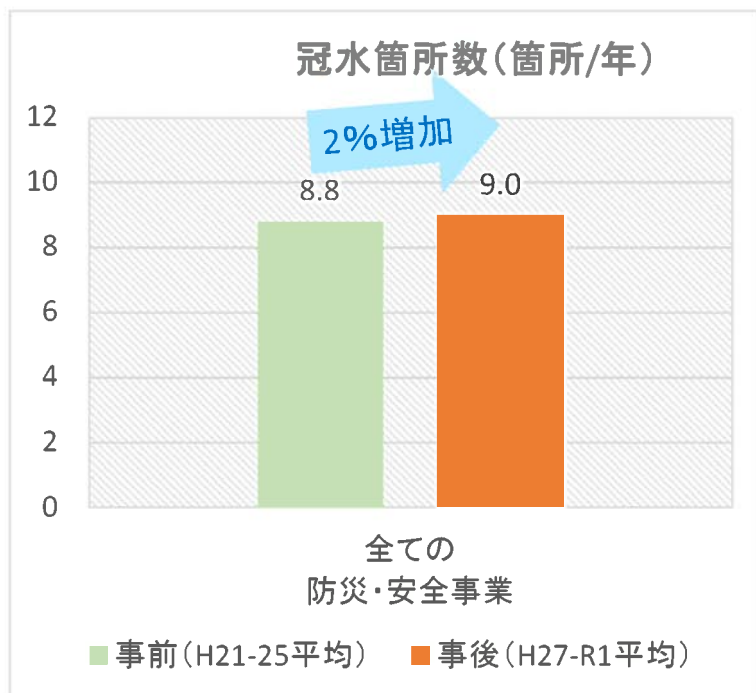
# 4. 防災安全交付金

- 水害履歴情報等より、整備計画策定前後におけるさいたま市内の道路冠水箇所数について整理・比較を実施。
- 全ての要素事業における冠水箇所数は事前・事後で2%増加しているが、完成済みの要素事業(3事業)から500m内の冠水箇所数は20%の低減となっており、引き続き事業の推進を図ることによるさらなる効果の発現に期待。

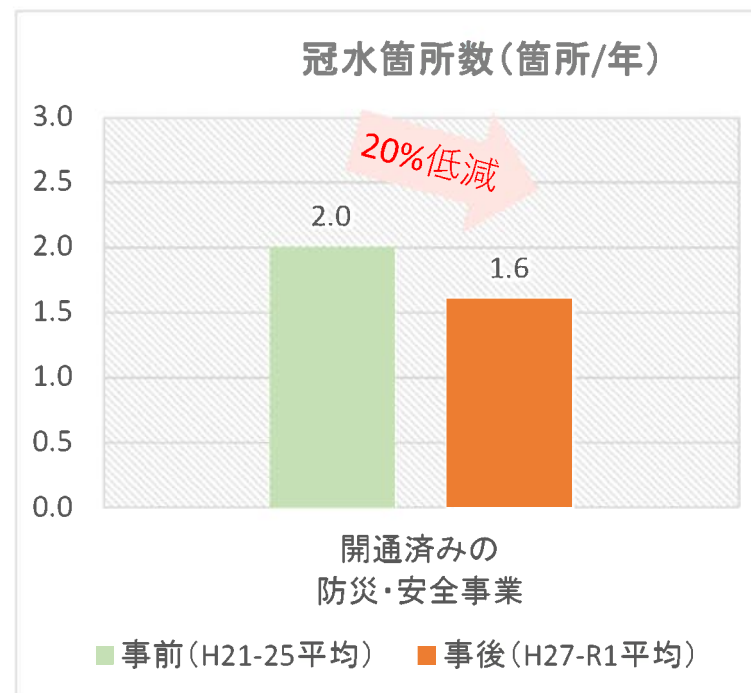
## 指標② 道路冠水箇所の低減率

	策定時	最終値
目標値	0%	10%
実績値	—	-2%

### ◆全ての要素事業から500m内の冠水箇所数



### ◆開通済みの要素事業から500m内の冠水箇所数



# 4. 防災安全交付金

## ■ 効果促進事業の概要

【要素事業名】 三橋中央通線(雨水貯留施設)

### 【詳細位置図】



### 【出来形図】



### 【出来形写真】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■		

【事業内容】 雨水貯留  $V=1,400\text{m}^3$

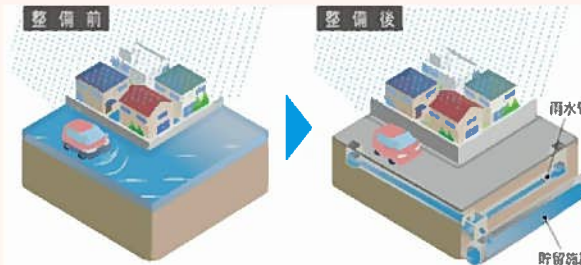
【全体事業費】 145百万円(交付対象事業費)

### 【事業の概要】

- 本事業は集中豪雨などによる雨水を一時的に貯留することで、短時間に多量の雨水が下水道や河川に流れ込むことを抑制し、浸水被害の軽減を図るものです。
- 河川や下水道への負担を軽減する為、河川管理者、下水道管理者との協議の元、流域全体で治水対策を推進します。

### 【期待される効果】

- 雨水貯留施設の整備による浸水被害の軽減により、災害時における救急医療等への円滑な移動を支援する。



都市化の進展や集中豪雨などにより浸水被害が発生

雨水管や雨水を一時的に貯留する施設の整備

# 4. 防災安全交付金

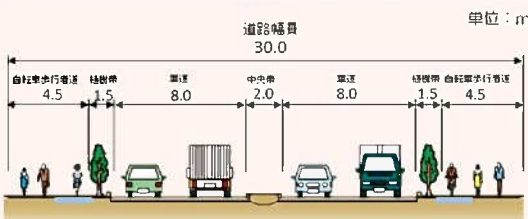
## ■ 定量的指標以外の効果

【要素事業名】 三橋中央通線(三橋工区)

### 【詳細位置図】



### 【標準横断面図】



### 【整備後の状況】



### 【事業実施期間】

年度	H26	H27	H28	H29	H30
	■	■	■	■	■

### 【定量的指標以外の効果】

- 新大宮バイパスから都心部である大宮駅へのアクセスが向上しました。
- 自転車歩行者道の整備を実施し、自動車と分離したことで、自転車と歩行者が安全・快適に通行できる環境に創出しました。

# 5. 今後の方針

- 社会資本整備総合交付金の整備計画では、完了した要素事業が無いものの、整備期間中に完成した他事業の効果によって指標①は目標のおよそ半分の達成状況である。一方で、指標②は策定時より悪化しており、要素事業の早期整備による改善に期待。
- 防災・安全交付金の整備計画では、要素事業は3事業のみ完成済みである。指標①・指標②のいずれも目標値は未達成となっており、引き続き未供用事業の整備促進によるさらなる効果の発現に期待。

## 社会資本整備総合交付金

完了した要素事業: 0 / 7事業 (基幹事業)

		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%	5%	未達成
	実績値	—	3%	
指標② 主要渋滞箇所(9箇所)における渋滞の緩和率	目標値	0%	10%	未達成
	実績値	—	-24%	

## 防災・安全交付金

完了した要素事業: 3 / 12事業 (基幹事業)

		策定時	最終値	
指標① 緊急指定病院へのアクセス面積の拡大率	目標値	0%	15%	未達成
	実績値	—	10%	
指標② 道路冠水箇所の低減率	目標値	0%	10%	未達成
	実績値	—	-2%	

今後の方針 未供用事業については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