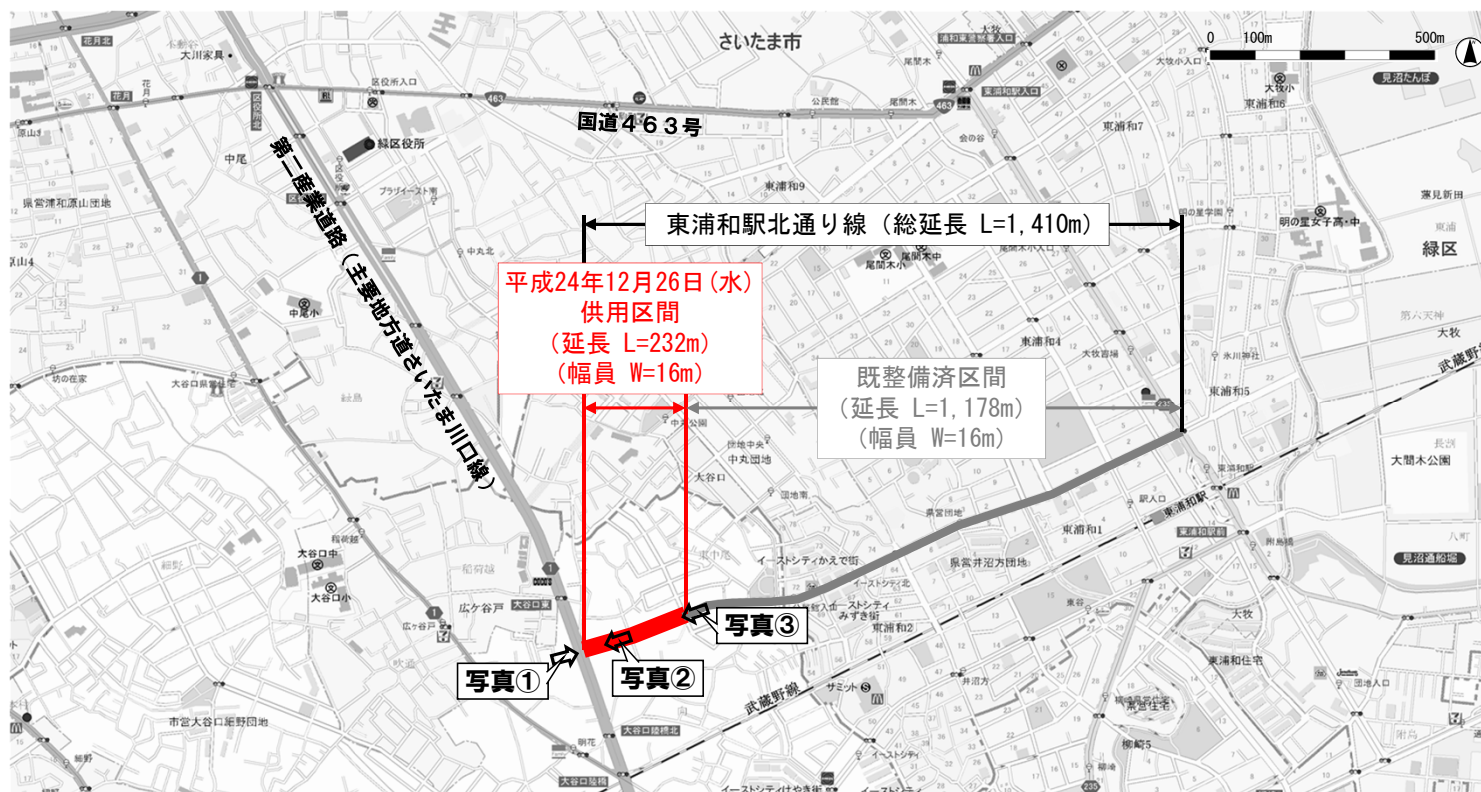


【東浦和駅北通り線】事業概要

- ・都市計画道路東浦和駅北通り線は、第二産業道路(主要地方道さいたま川口線)から都市計画道路大間木丸ヶ崎線(一般県道大間木蕨線)に至る**2車線の幹線道路**です。
- ・第二産業道路(主要地方道さいたま川口線)から土地区画整理事業区域境までの延長L=232mが完成し、**平成24年12月26日(水)午前10時から供用を開始**しました。なお、既に終点側の延長L=1,178mは土地区画整理事業で整備済みであり、起点側である第二産業道路から延長L=232mの整備が完了したことにより**全線供用**となりました。
- ・**周辺東西道路の渋滞緩和**や**市民生活の「安全・安心」の向上**、また、**道路交通の円滑化**に繋がることを期待しています。

(事業位置図)



(現地状況写真)



(都市計画決定状況)

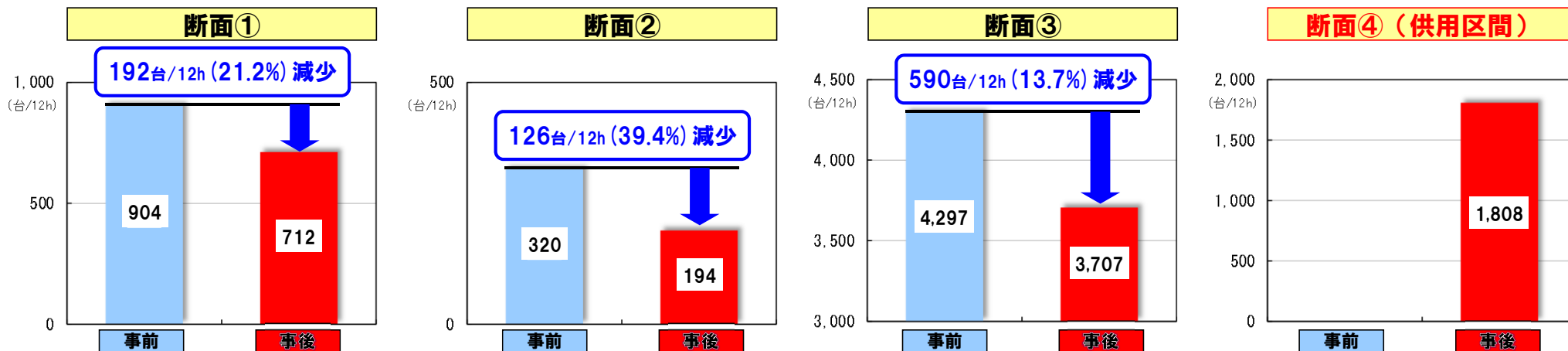
番号	路線名	起点位置	終点位置	延長(m)	幅員(m)	車線数	当初決定	最終決定
							告示年月日	告示年月日
3・4・35	東浦和駅北通り線	さいたま市南区大字大谷口字向	さいたま市緑区東浦和1丁目	1,410	16	2	H 14. 2. 1	H 16. 10. 26

※ 東浦和駅北通り線供用前後の交通状況等は、次ページ以降をご覧ください。

【東浦和駅北通り線】交通量の変化

- ・東浦和駅北通り線供用区間の平成25年2月14日(木)の昼間12時間交通量は**1,808台/12h(断面④)**となっています。
- ・一方、抜け道として利用されている周辺道路等の交通量(断面①,②,③)は、供用区間への交通転換等により**13.7%~39.4%減少**しています。

■東浦和駅北通り線供用区間及び並行する周辺道路の断面交通量(昼間12時間：7時～19時)の事前・事後比較

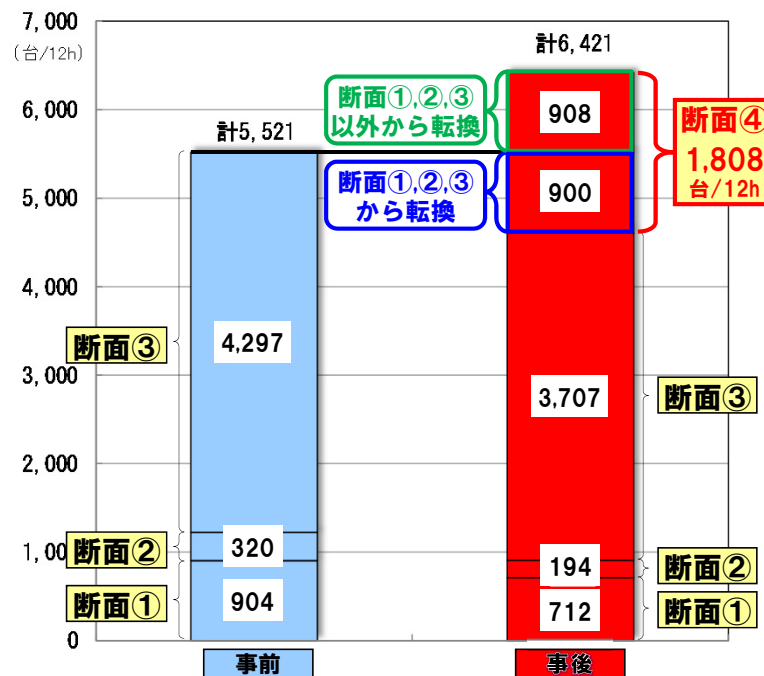


(調査位置図)



生活道路内を通過する交通の減少に寄与していることが伺えます。

(断面①・②・③・④の合計)



【東浦和駅北通り線】滞留長の変化

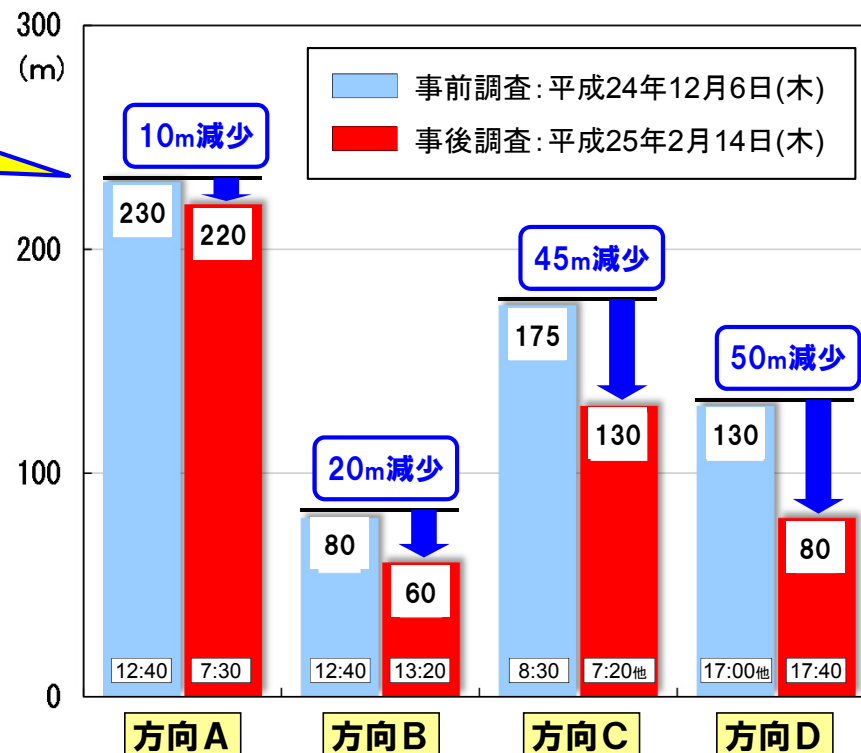
・東浦和駅北通り線供用後の大谷口陸橋交差点の最大滞留長は、**全方向で減少**しています。
 (最大滞留長とは、信号が青から赤に変わる瞬間の停止線から最後尾車両までの長さの最大値のことです。)

(調査位置図)



■大谷口陸橋交差点の最大滞留長の変化

※ ●●● は、7時～19時における最大滞留長の発生時間帯を示す。



(方向Cの状況写真)

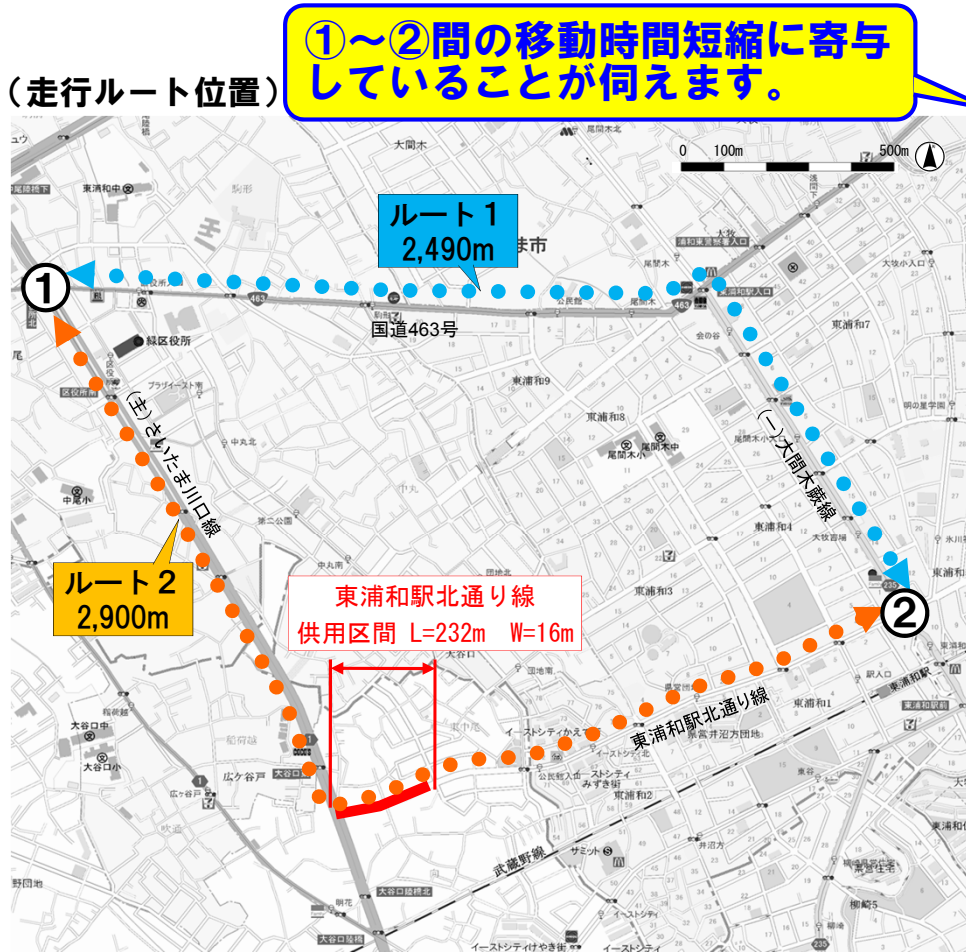


【東浦和駅北通り線】所要時間の変化

- ・東浦和駅北通り線供用後のルート1の所要時間は、17時台の②⇒①では最大50秒短縮しています。
- ・東浦和駅北通り線の全線開通により、①～②間の新たなルートとして形成されるルート2では、ルート1よりも区間距離が約400m長いものの、①⇒②の移動では最大60秒（17時台）も所要時間が短くなっています。

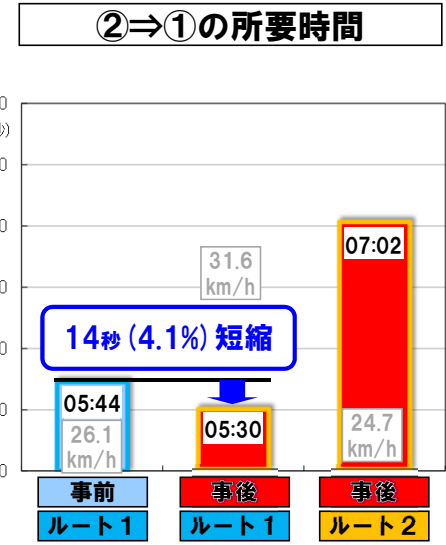
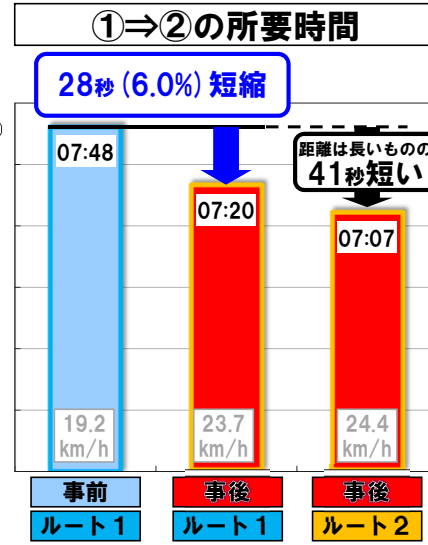
■所要時間の事前・事後比較（7時台、17時台）

※3回走行（信号待ち含む）の平均値をもとに整理
 ※交通量の多い7時台、17時台に着目



■ 事前調査：平成24年12月6日(木)
 ■ 事後調査：平成25年2月14日(木)

7時台



17時台

