

南大通東線事業概要



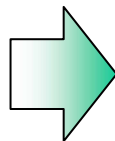
事業位置



事業概要

本路線は、国道17号バイパスと産業道路を結び、大宮駅およびさいたま新都心周辺へのアクセスや大宮駅周辺に集中する交通を分散し、大宮駅周辺の混雑緩和に寄与する東西方向の幹線道路である。

また、本路線の供用により、ボトルネックとなっていたJR横断部が4車線化され、主要渋滞ポイントである上落合、吉敷町の各交差点の渋滞解消が図られた。

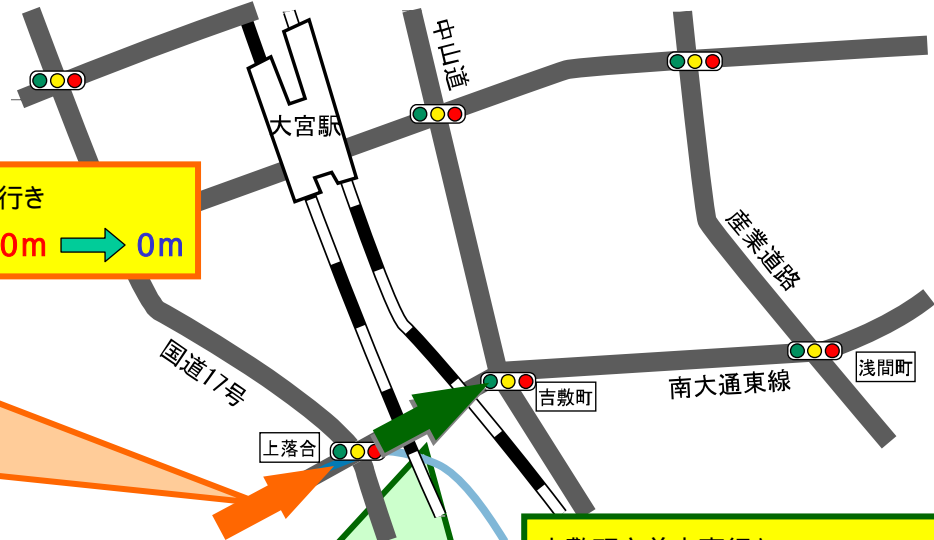
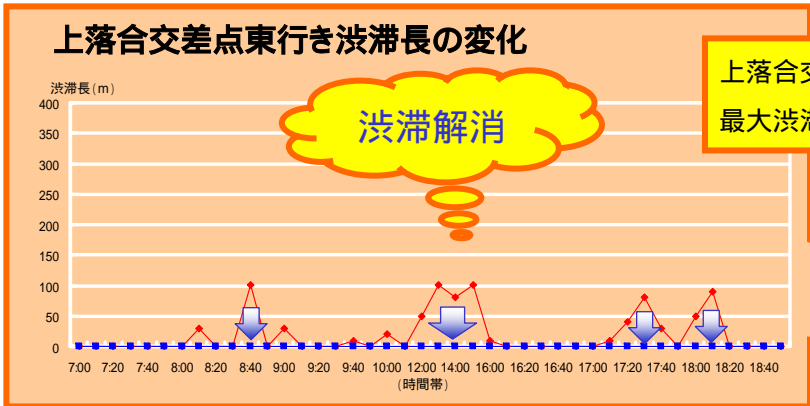


南大通東線整備効果

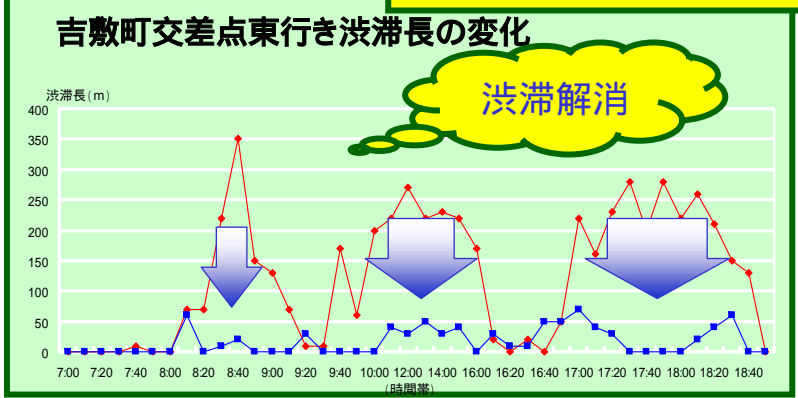


1 渋滞解消(上落合・吉敷町交差点の渋滞が解消)

主要渋滞ポイントの「上落合」、「吉敷町」交差点の渋滞がほぼ解消しました。

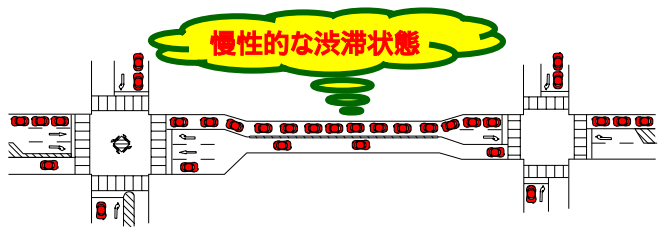


吉敷町交差点東行き
最大渋滞長: 350m → 70m

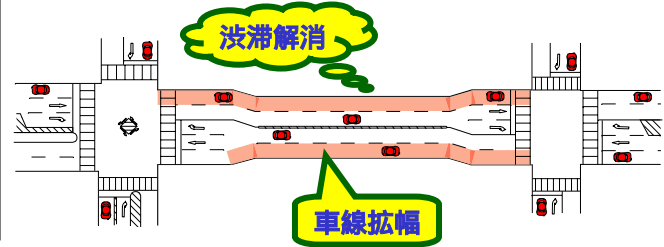


◆ 整備前
■ 整備後

南大通東線の渋滞状況



4車線に拡幅

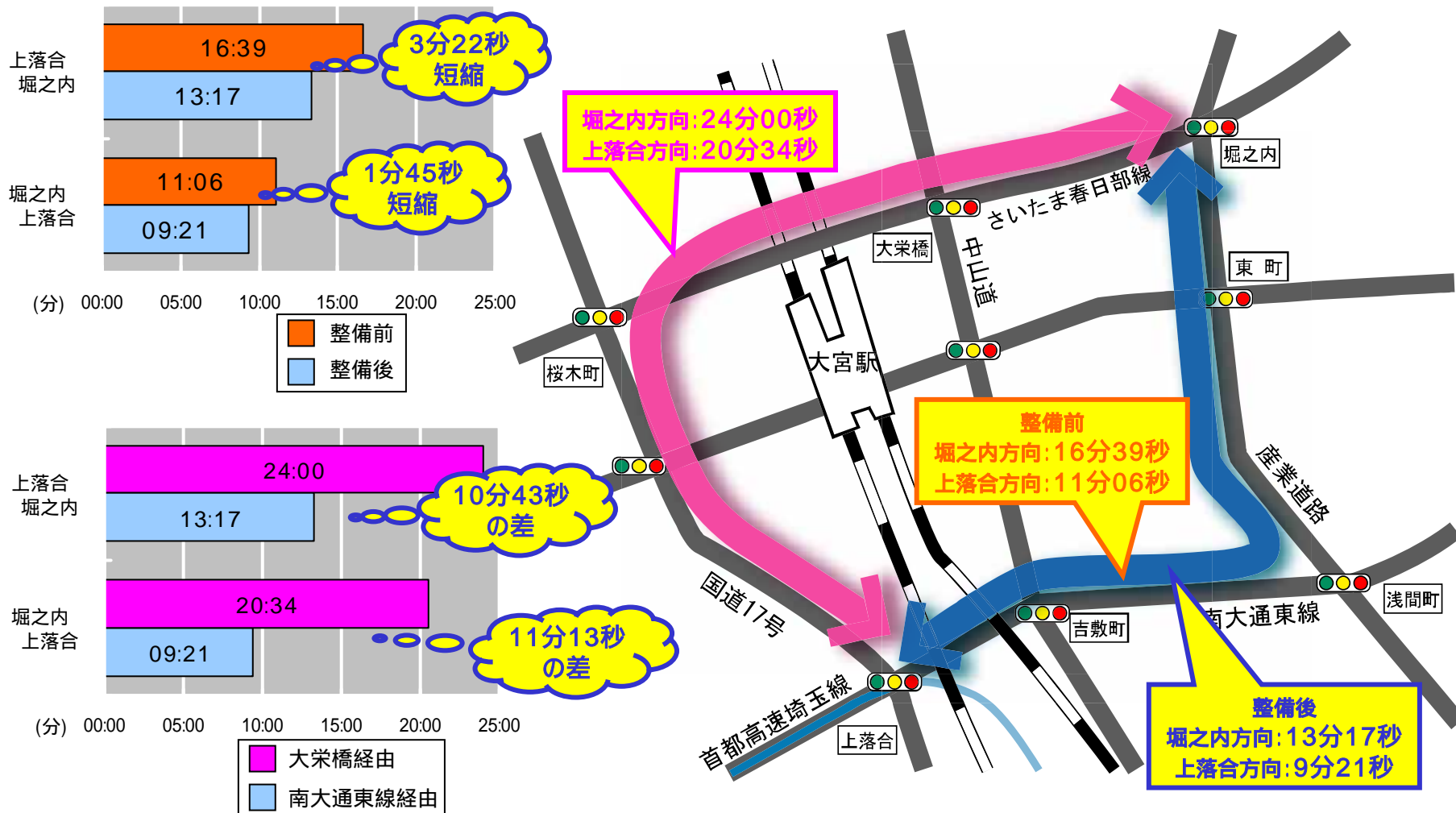


南大通東線整備効果



2 所要時間の短縮 (上落合～堀之内交差点間の所要時間が短縮)

上落合交差点から堀之内交差点までの所要時間が堀之内方向で約3分、上落合方向で約2分短縮しました。
南大通東線を利用すると大宮駅周辺を早く通過できます (大栄橋経由20～24分、南大通東線経由9～13分)。



南大通東線整備効果



3 渋滞損失時間・金額の削減(上落合～浅間町交差点間の渋滞解消による効果)

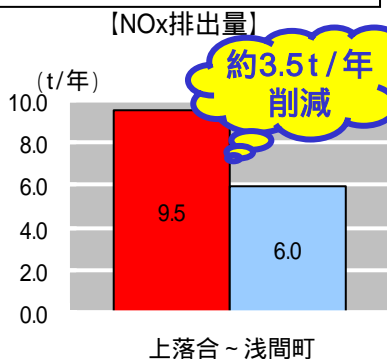
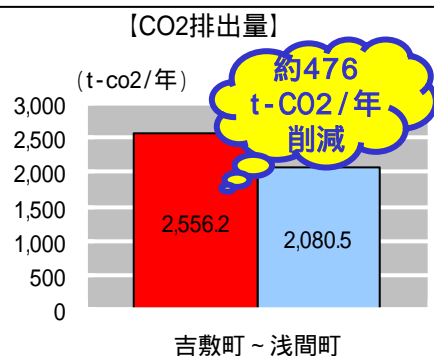
- ・「渋滞損失時間」とは、渋滞によって余分にかかった通過時間(渋滞がない場合の所要時間と実際にかかる所要時間の差)です。
- ・「渋滞損失金額」とは、渋滞によって余分にかかった通過時間をお金で表現したものです。

上落合～浅間町交差点間において、渋滞損失時間が約19万人時/年、渋滞損失金額が約11億円/年削減されました。



4 環境改善(上落合～浅間町交差点間の渋滞解消による環境負荷の軽減)

上落合～浅間町交差点間において、CO2排出量が約476t-CO2/年、NOx排出量が約3.5t/年削減されました。

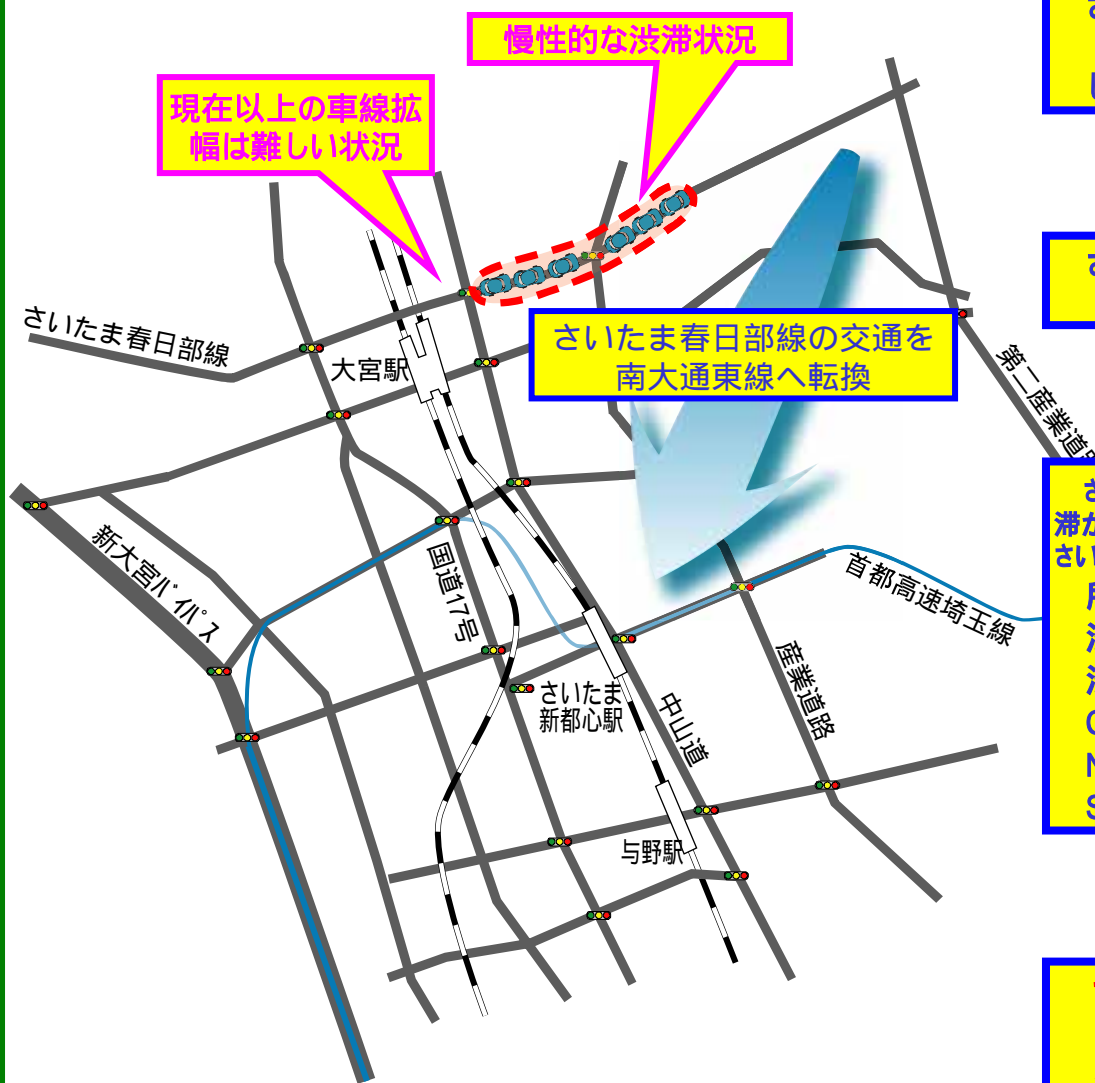


< 参考 > 南大通東線整備による波及効果試算



5

さいたま春日部線(桜木町～堀之内交差点間)の渋滞緩和効果



さいたま春日部線は現在も慢性的な渋滞状況が続いています。
しかし、現在以上の車線拡幅は難しい状況です。



さいたま春日部線の交通の一部を南大通東線へ転換できれば、さいたま春日部線の渋滞緩和に繋がります。



さいたま春日部線の交通(約3,000台)を南大通東線等に転換し、渋滞が緩和されると以下のような効果が期待されます。(以下の値は、さいたま春日部線交通量が約3,000台減少した場合の試算値)

- 所要時間が約2分短縮(7分 5分)
- 渋滞損失時間約33万人時/年削減
- 渋滞損失金額約14億円/年削減
- CO2排出量約1,820.6t-CO2/年削減
- NOx排出量約7.8t/年削減
- SPM排出量約0.7 t/年削減



さいたま春日部線の交通を南大通東線へ誘導するために「経路案内などの情報提供手段」を今後検討します。