

# 三橋中央通線(国道17号~新大宮BP)事業概要

## 事業位置図



## 路線概要

三橋中央通線は大宮駅西口(大宮区桜木町1丁目)から西区飯田までを東西に結ぶ路線です。平成31年3月に国道17号から新大宮バイパスまでの約1.6kmを4車線で供用を開始し、大宮駅西口のアクセスが強化されました。

本区間の整備後、以下の整備効果がみられました。

- ① 並行する周辺道路において交通量の減少が確認され、交通負荷が軽減しました。
- ② 渋滞長の減少とともに、交差点通過時間が短縮しました。
- ③ 平均旅行速度が向上し、所要時間が短縮しました。
- ④ 歩行者・自転車の交通量が大幅に増加しました。
- ⑤ 都市防災機能の向上が期待されます。

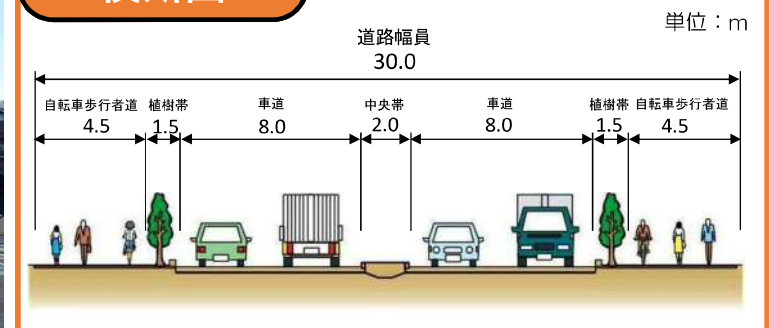
📷 整備前



📷 整備後



## 横断図



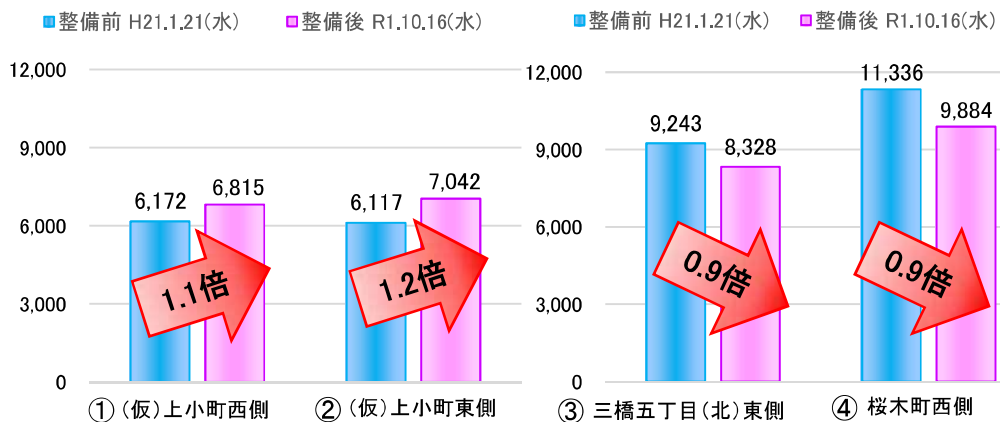
# 三橋中央通線(国道17号~新大宮BP)整備効果①

## 東西方向のアクセス向上(自動車交通の負荷軽減)

- ・車線数の4車線化により、交通量は、整備前の約1.1~1.2倍増加しました。
- ・並行するさいたま春日部線の交通量は、整備前の約0.9倍となり、自動車交通の負荷が軽減しました。



### ■自動車交通量(台/12h)



### ■現地写真



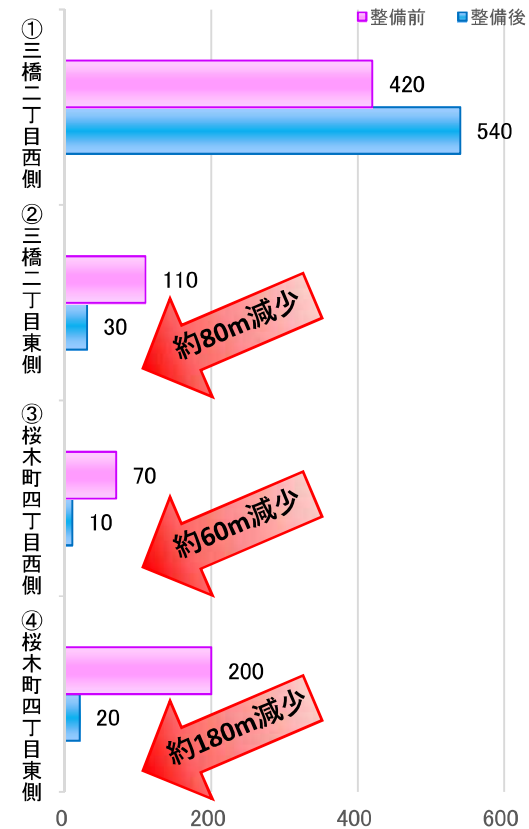
# 三橋中央通線(国道17号~新大宮BP)整備効果②

## 東西方向のアクセス向上(渋滞の緩和)

- ・三橋中央通線の交差点では、渋滞長の減少とともに、交差点通過時間の短縮が確認されました。
  - ・三橋二丁目交差点の西側については、今後整備予定です。
- ※「さいたま市道路整備計画(第3期)」着手予定路線



■渋滞長(m)



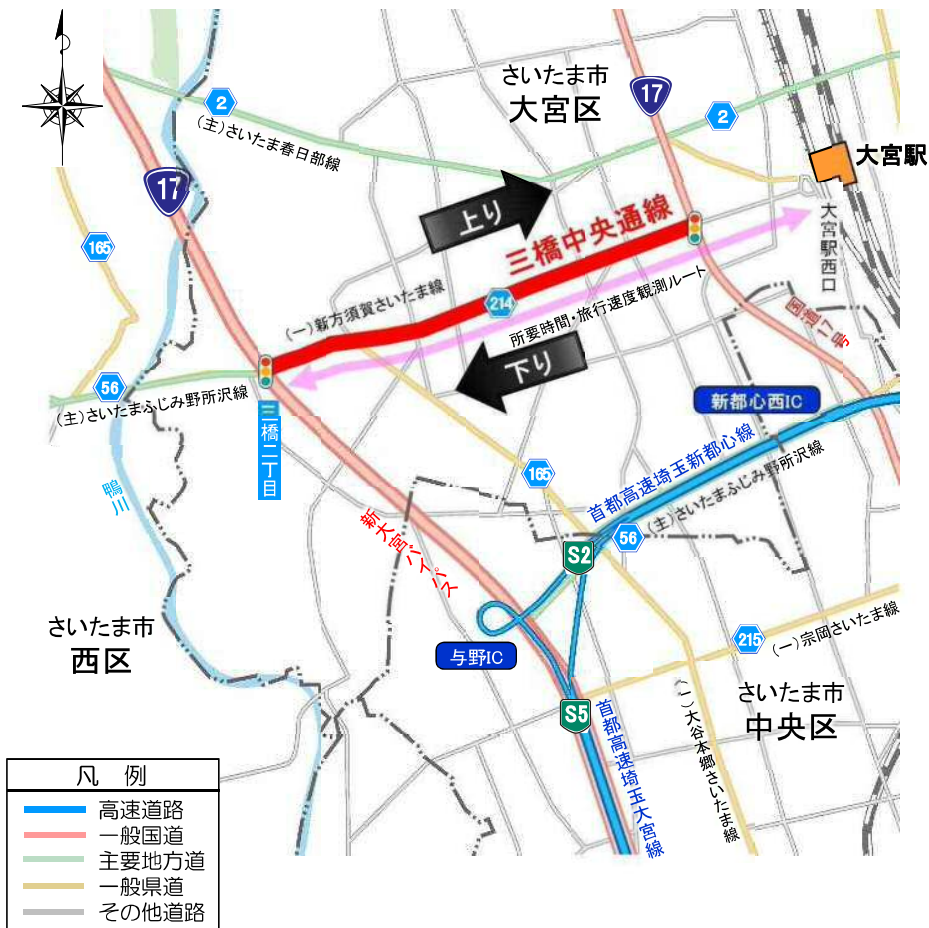
■通過時間(分:秒)



# 三橋中央通線(国道17号~新大宮BP)整備効果③

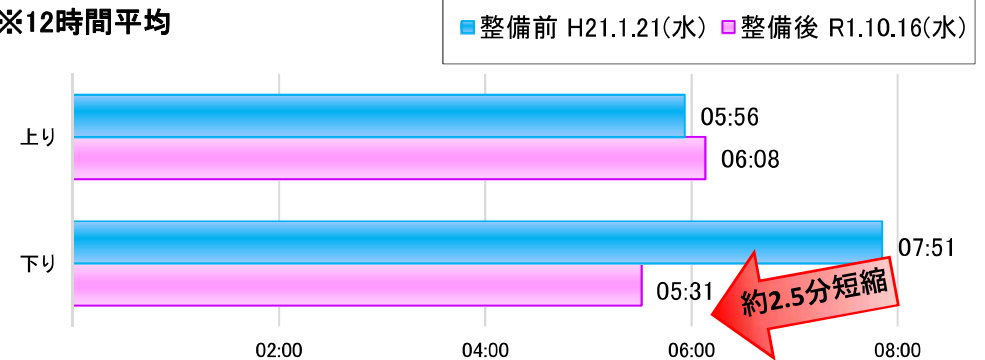
## 東西方向のアクセス向上(所要時間の短縮、旅行速度の上昇)

- ・大宮駅西口から三橋二丁目交差点(下り方向)では、所要時間が約2.5分短縮し、平均旅行速度が約7km/h増加しました。



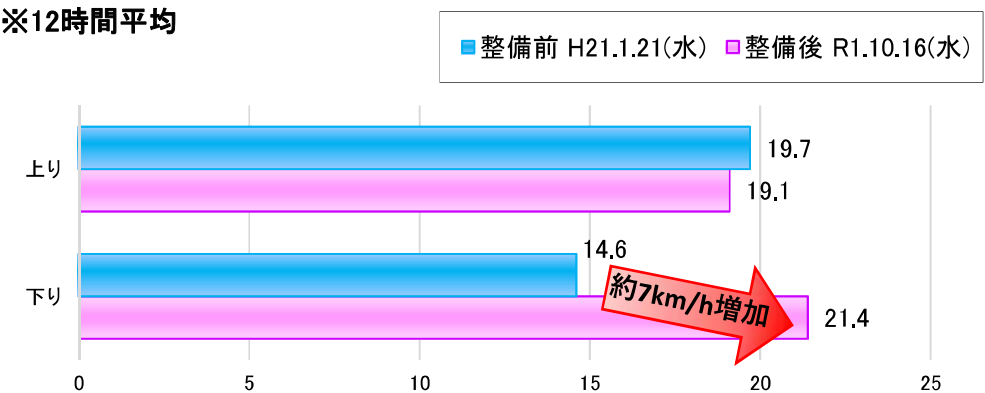
### ■所要時間(分:秒)

※12時間平均



### ■旅行速度(km/h)

※12時間平均



※旅行速度とは、移動に要した時間で、道路の一定区間距離を旅行時間で除した値のことです。  
 なお、信号待ちや交通渋滞による停止を含みます。

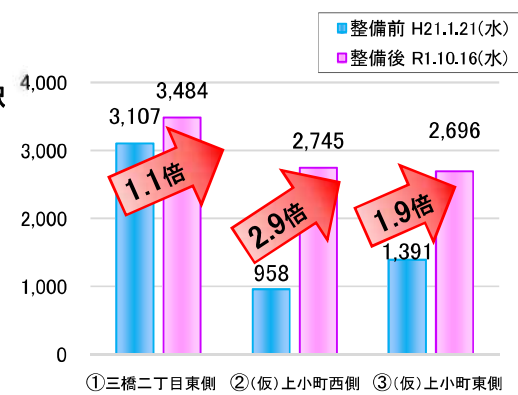
# 三橋中央通線(国道17号～新大宮BP)整備効果④

## 歩行者・自転車の快適・安全な利用環境の創出

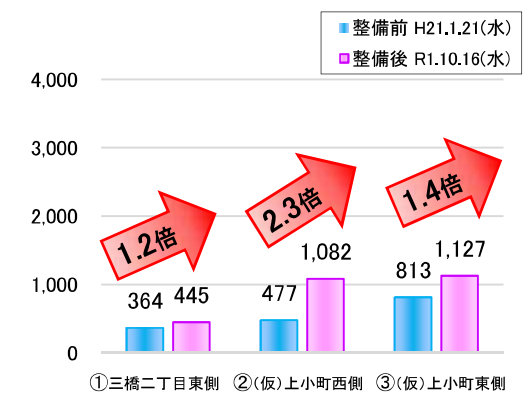
- ・ 自転車交通量は、整備前の約1.1～2.9倍増加しました。
- ・ 歩行者交通量は、整備前の約1.2～2.3倍増加しました。
- ・ 自転車歩行者道の整備を実施し、自動車と分離したことで、自転車と歩行者が安全・快適に通行できる環境に創出しました。



■ 自転車交通量(台/12h)



■ 歩行者交通量(人/12h)



# 三橋中央通線(国道17号~新大宮BP)整備効果⑤

## 都市防災機能の向上(延焼防止、無電柱化)

- ・整備前の三橋中央通線沿線は、住宅が密集しているため大規模地震発生時には燃え広がる「延焼リスク」があるほか、建築物等が倒壊して道路をふさぐ「避難困難リスク」もあり、災害時の避難経路に課題がありました。幅員を30mで整備した結果、延焼遮断帯としての役割が期待されます。
- ・無電柱化を進め、大規模地震発生時に電柱が倒壊する恐れが無くなることで、緊急輸送道路としての機能が強化され、緊急物資などの円滑な輸送が可能となりました。

### ■延焼リスクと避難困難リスク



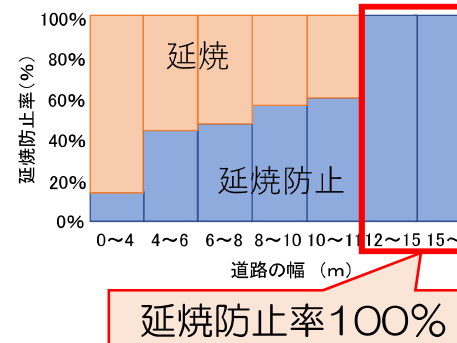
出典:「防災まちづくり情報マップ H29延焼リスク+H29避難困難リスク」より作成

### ■幅員確保による延焼遮断帯

- ・幅員確保により、延焼防止に期待。
- ・兵庫県南部地震では、幅員12m以上で延焼が皆無。



【参考】道路幅員と延焼防止率の関係  
(兵庫県南部地震の事例)



出典:「道路構造令の解説と運用」  
((公社)日本道路協会 H27年6月,p91)

### ■無電柱化の推進

- ・無電柱化で緊急時に円滑な輸送

