

## 事業評価（案）

評価時点：事後評価

計画名称：単独事業

- ・一般国道122号蓮田岩槻バイパス整備事業

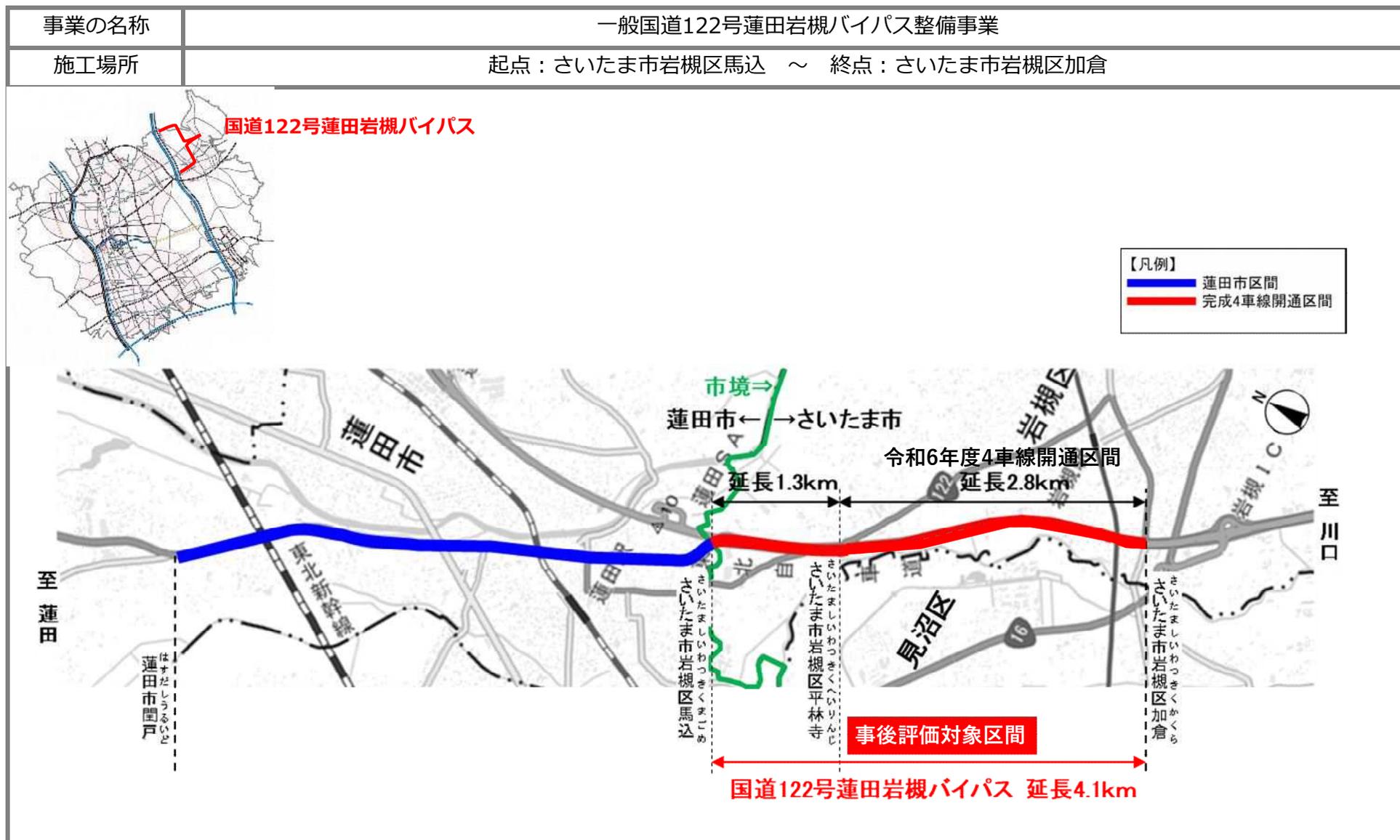
《建設局土木部道路計画課》

公共事業評価調書《事後・単独事業》

事業名	一般国道122号蓮田岩槻バイパス整備事業			
施工場所 (起終点・延長)	起点：さいたま市岩槻区馬込 ～ 終点：さいたま市岩槻区加倉 延長4.1km			
完了年度	令和6年度	経過年数	57年 20年（さいたま市）	
目的及び事業概要	【事業の目的及び概要】 一般国道122号は、栃木県日光市を起点とし東京都豊島区に至る延長約164kmの幹線道路である。このうち一般国道122号蓮田岩槻バイパスは、蓮田市閩戸からさいたま市岩槻区加倉までの9.1kmであり、当該事業の計画延長はさいたま市岩槻区馬込からさいたま市岩槻区加倉までの4.1kmである。 当該路線の整備は、国道122号の慢性的な交通混雑及び渋滞の解消と、東北自動車道岩槻ICへのアクセス強化、緊急輸送道路としてのネットワーク強化を目的とした、全線片側2車線で整備する4車線バイパス事業である。			
	変更内容	※事業の変更を行っている場合には、その変更内容について記載する。 特になし		
	上位計画等	総合振興計画実施計画 まち・ひと・しごと創生総合戦略 さいたま市道路網計画 さいたま市道路整備計画（令和6年4月）		
	関連事業	加倉（北）交差点へ接続する一般国道122号（加倉工区）の右折レーン設置・歩道拡幅事業を実施している。		
	事業費		用地補償費（千円）	工事費等（千円）
	全体事業費	4,752,857	10,491,081	15,243,938
事業の効果の 発現状況	令和6年度の全線4車線開通後に2車線区間端部であった加倉（北）交差点および平林寺橋交差点のくいちがい交差点が解消され、蓮田岩槻バイパスの渋滞状況が大きく改善された。最大の所要時間は約19分短縮し、所要時間のばらつきが低下した。蓮田岩槻バイパスに接続する路線においても渋滞状況が改善した。 蓮田岩槻バイパスの整備により、都心・副都心など主要拠点や、工業団地・産業集積拠点候補地など産業関連拠点における、近隣自治体や高速自動車道インターチェンジへのアクセス性が向上した。 埼玉県地域防災計画における第一次特定緊急輸送道路のうち唯一の2車線区間が解消され、災害時の輸送能力が向上した。			
	費用対効果 分析結果	費用便益比は1を上回っており、事業投資効果が認められる。 費用便益比：5.5 総便益：約2,399億円 総費用：約434億円		
事業を巡る 社会情勢の変化	特になし			
その他	特になし			

担当部局	建設局土木部道路計画課 TEL：048-829-1499 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7年度)

# 一般国道122号 蓮田岩槻バイパス

令和8年1月26日

建設局 土木部 道路計画課

# 目次

1. 事業の目的・概要	.....	1
2. 事業の経緯と周辺状況等	.....	2
3. 事業目的の達成状況	.....	3
4. まとめ	.....	8

# 1. 事業の目的と概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- ・一般国道122号蓮田岩槻バイパスは、蓮田市閨戸を起点としてさいたま市加倉に至る延長約9.1kmの幹線道路であり、そのうち対象区間は、さいたま市境(馬込)から加倉までの延長約4.1kmの区間。
- ・国道122号の混雑状況の解消、東北自動車道へのアクセス強化、緊急輸送道路のネットワーク強化を目的とする、4車線のバイパス道路。

### 目的

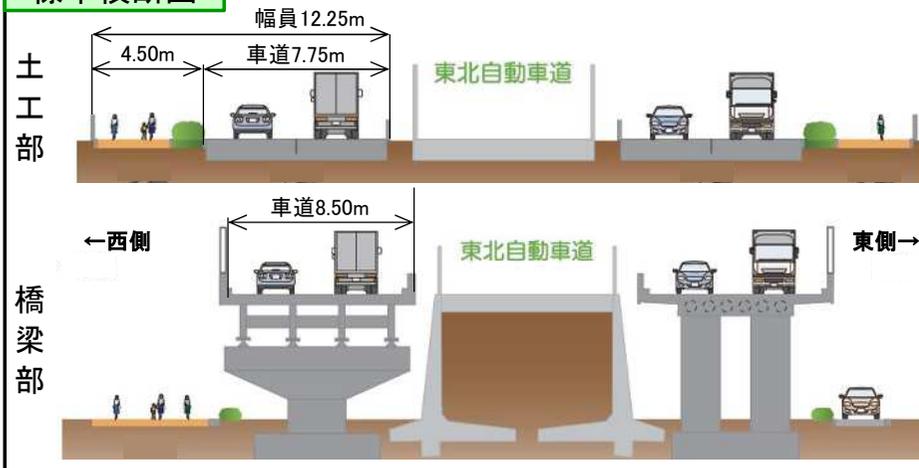
- ・国道122号の慢性的な交通混雑及び渋滞の解消
- ・東北自動車道岩槻ICへのアクセス強化
- ・緊急輸送道路としてのネットワーク強化

### 計画の概要

さいたまけん さいたまし いわつきく まごめ  
事業区間：自) 埼玉県さいたま市岩槻区馬込  
さいたまけん さいたまし いわつきく かくら  
至) 埼玉県さいたま市岩槻区加倉

計画延長・幅員： 4.1km・12.25m×2  
車線数： 4車線  
計画交通量： 34,600台/日  
事業化： 昭和43年  
事業費： 152億円

### 標準横断図



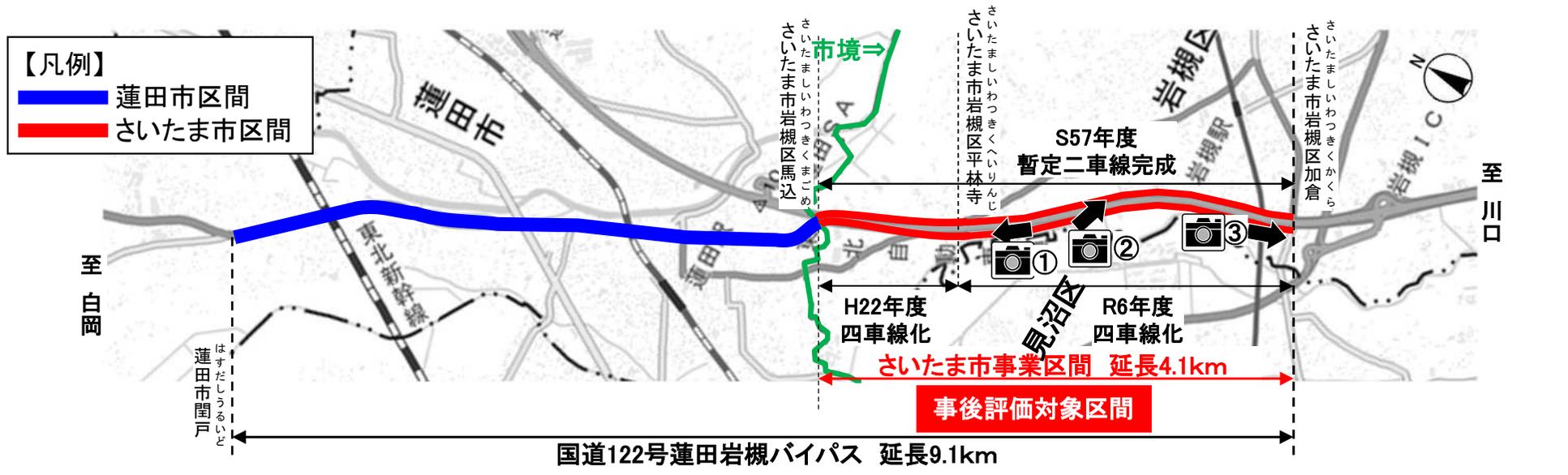
### 位置図



# 2. 事業の経緯と周辺状況

## (1) 事業の経緯

- ・昭和43年度 埼玉県により事業化、用地着手
- ・昭和44年度 工事着手
- ・昭和57年度 東北自動車道東側の2車線の整備が完了
- ・平成17年度 岩槻市合併に伴い、さいたま市にて事業を引継ぎ
- ・平成22年度 さいたま市区間の馬込から平林寺で4車線の供用を開始
- ・令和6年度 4車線で供用開始

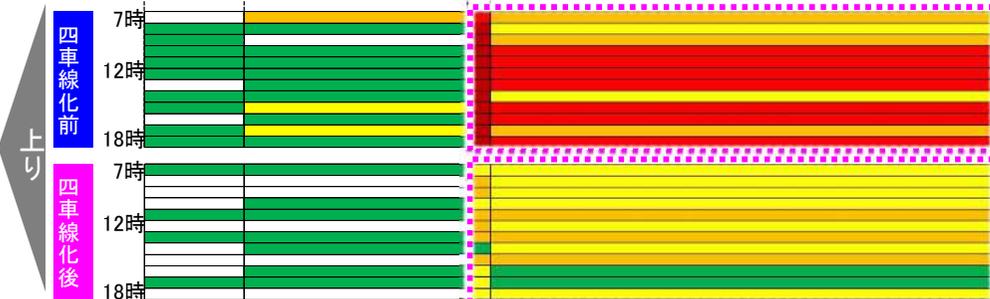
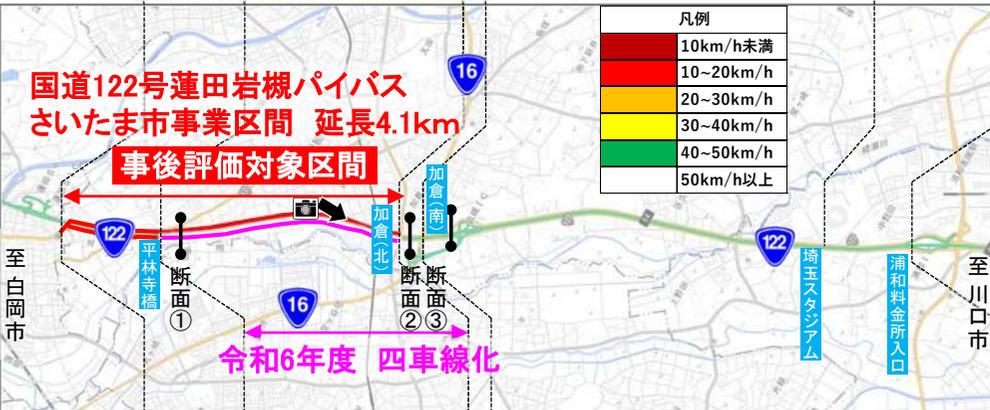
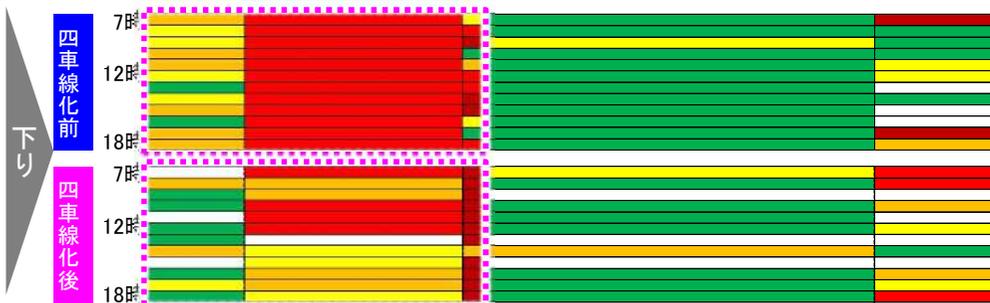


# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-1 国道122号の慢性的な交通混雑及び渋滞の解消

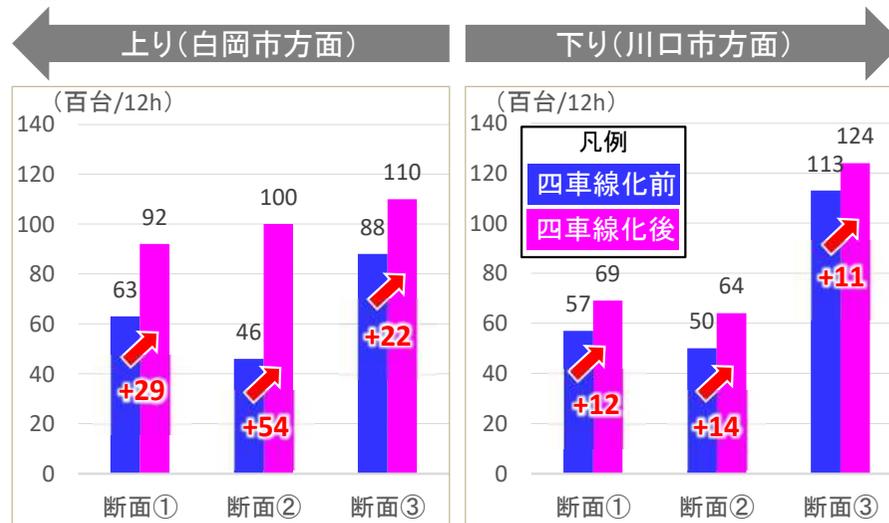
- ・R6年度の蓮田岩槻バイパスの四車線化により、下りでは平林寺橋交差点～加倉(北)交差点間の旅行速度が大きく向上した。上りでは浦和料金所入口～加倉(北)交差点間の旅行速度が大きく向上した。
- ・交通量は、上りでは22～54百台/12h、下りでは11～14百台/12h増加した。

旅行速度状況の変化



出典：旅行速度調査結果(四車線化前：R4.11.1(火)、四車線化後：R7.9.30(火))

交通量の変化



出典：交通量調査結果(四車線化前：R4.11.1(火)、四車線化後：R7.9.30(火))

渋滞状況の変化



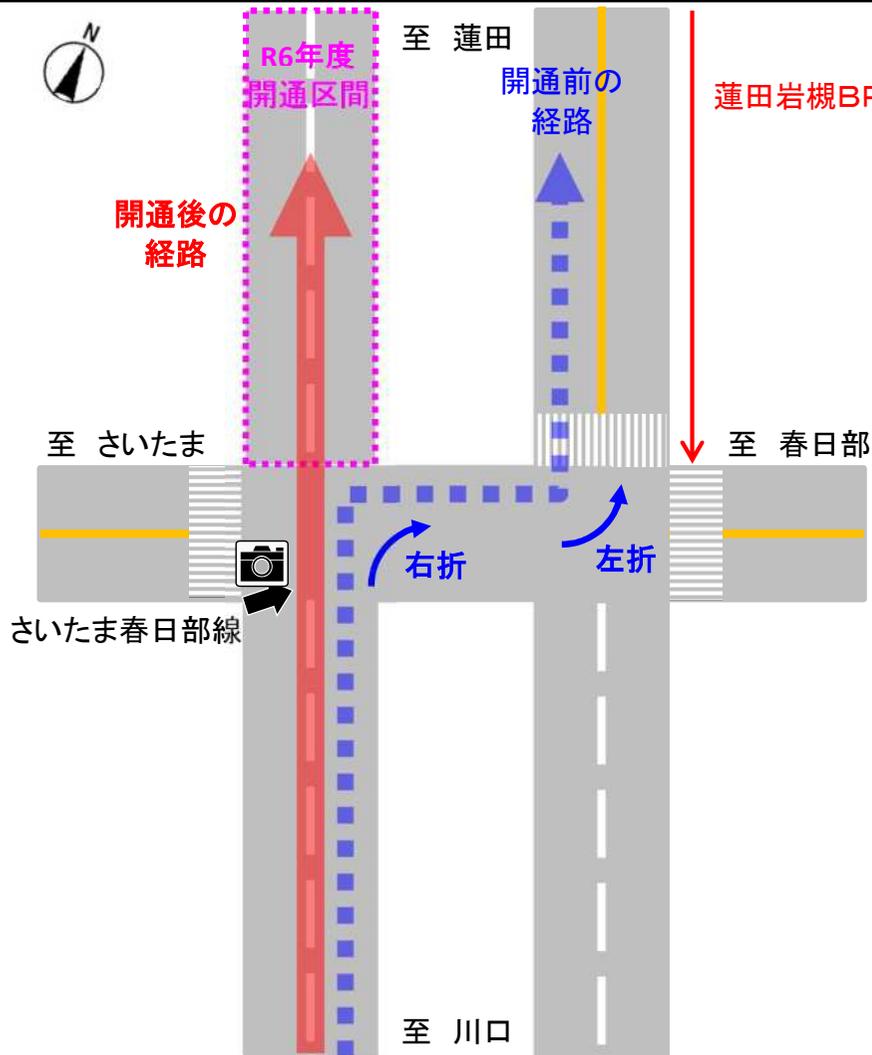
写真撮影日：R5.2

写真撮影日：R7.11

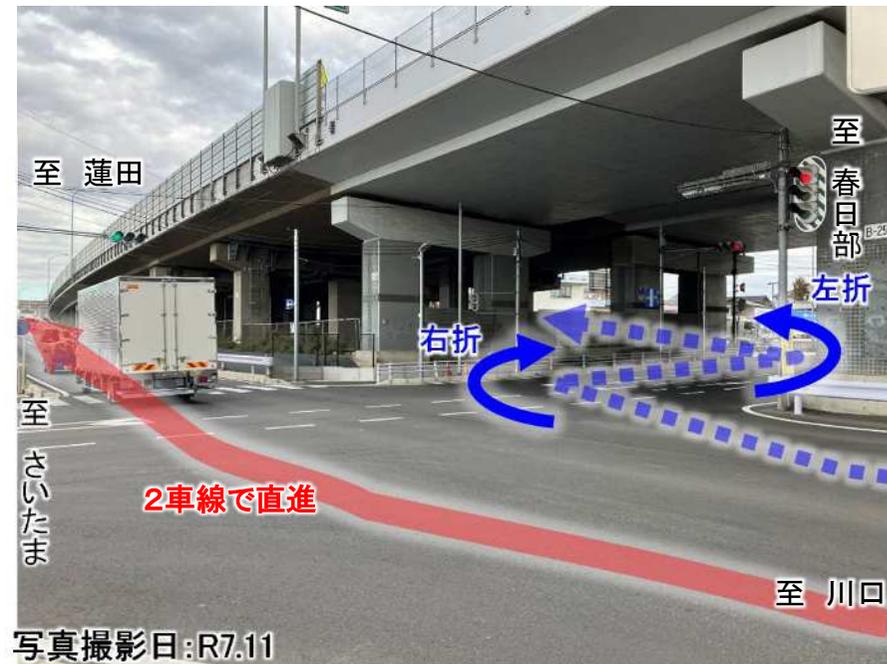
# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-1 国道122号の慢性的な交通混雑及び渋滞の解消

- ・加倉(北)交差点は「首都圏渋滞ボトルネック協議会」により主要渋滞箇所特定されている。
- ・川口方面から蓮田方面に向かう上り方向の直進車両が、交差点内で右折と左折を繰り返して直進する、くいちがい交差点となっており、交差点の交通容量を低下させる一因となっていた。
- ・R6の4車線開通後には、2車線での直進が可能となり、交差点の交通容量が増加した。



▲加倉(北)交差点概略図



# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-2 東北自動車道岩槻ICへのアクセス強化

- ・道路整備計画において、「都市の機能強化を図る道路整備」を基本方針の1つとしているが、岩槻IC周辺道路では深刻な渋滞が発生しており、市内の各拠点からインターチェンジへのアクセス性に課題があった。
- ・蓮田岩槻バイパスの四車線化により、岩槻IC周辺の渋滞状況が改善され、市内の主要拠点における近隣自治体や高速自動車道インターチェンジへのアクセス性が向上した。



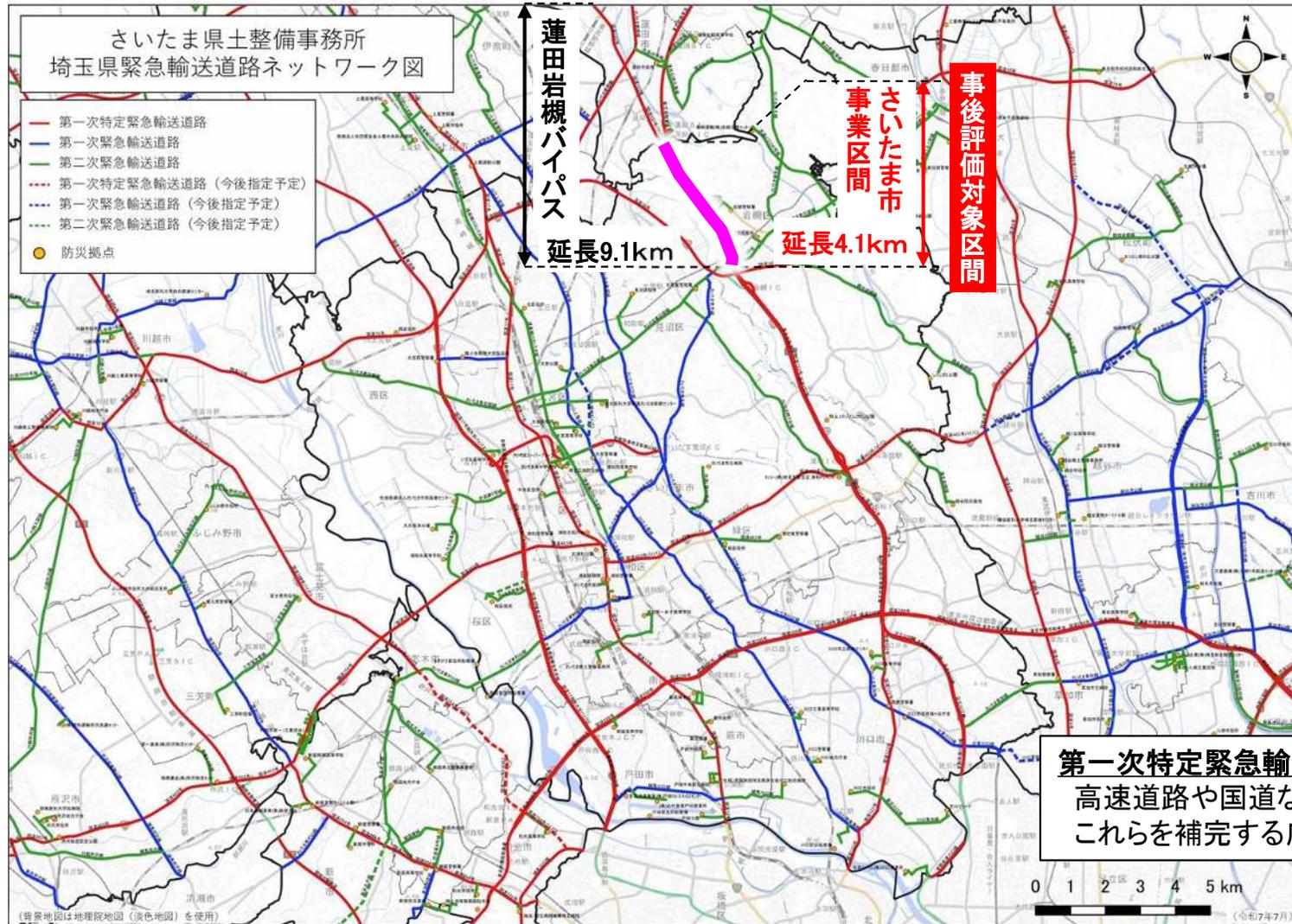
出典:さいたま市HP  
(企業誘致の取り組みについて)

出典:渋滞長・旅行速度調査結果  
(四車線化前:R4.11.1(火)、四車線化後:R7.9.30(火))

# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-3 緊急輸送道路としてのネットワーク強化

- ・埼玉県地域防災計画において、蓮田岩槻バイパスは第一次特定緊急輸送道路に指定されている。
- ・蓮田岩槻バイパスには、県内唯一の2車線区間が存在していた。(他区間は4車線)
- ・蓮田岩槻バイパス整備により、埼玉県内の国道122号が全線4車線となり、災害時の輸送能力が向上した。



出典: 埼玉県HP

# 3. 事業目的の達成状況

## (2) 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (2019(R元)年度)	事後評価時 (2025(R7)年度)	変化の要因
事業費	約144億円(税込)	約152億円(税込)	・資材費および労務費の増加により工事費等が増加し、約8億円増
計画交通量	30,000~35,900台/日 <sup>※1</sup>	30,900~35,900台/日 <sup>※1</sup>	・変更なし
事業期間	1968(昭和43)年度~ 2022(令和4)年度 (55箇年)	1968(昭和43)年度~ 2024(令和6)年度 (57箇年)	・地元調整および関係機関協議に年数を要したため、 2年延伸
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

※1 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査に基づくR12推計交通量

### [再評価(R元)]

- ・分析対象期間：供用後50年間
- ・総便益：約1,722億円(約4,283億円<sup>※2</sup>)
- ・総費用：約322億円(約146億円<sup>※2※4</sup>)
- ・費用便益比：5.3

### 参考)2025(令和7)年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間：供用後50年間
- ・総便益：約2,399億円(約5,156億円<sup>※2※3</sup>)
- ・総費用：約434億円(約155億円<sup>※2※4</sup>)
- ・費用便益比：5.5

※2 基準年次における現在価値化前を示す。

※3 費用便益分析マニュアル 令和7年8月(国土交通省 道路局 都市局)を参考に算出

※4 維持管理費含む

# 4. まとめ

## ■ 対応方針(案)

### (1) 今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性

・本事業の実施により、事業目的である現道の慢性的な交通混雑及び渋滞の解消、東北自動車道岩槻ICへのアクセス強化、緊急輸送道路としてのネットワーク強化等の様々な整備効果が発現しており今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられます。

### (2) 同種事業の計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性

・本事業は、事業化および一部区間の開通の後に引継いだ事業であり、事業効果把握のための事前調査について本市による実施が事実上不可能であったが、引継いだ事業内容の範囲で計画的かつ確実に交通状況を計測したり、事業費の履歴等を確実に引継ぐことで、事業完了後に可能な範囲で事業効果の計測を実施することができた。  
・事業完了後の事後評価における事業効果の把握を見据え、計画的かつ確実に必要データの収集・蓄積を図ることが必要である。