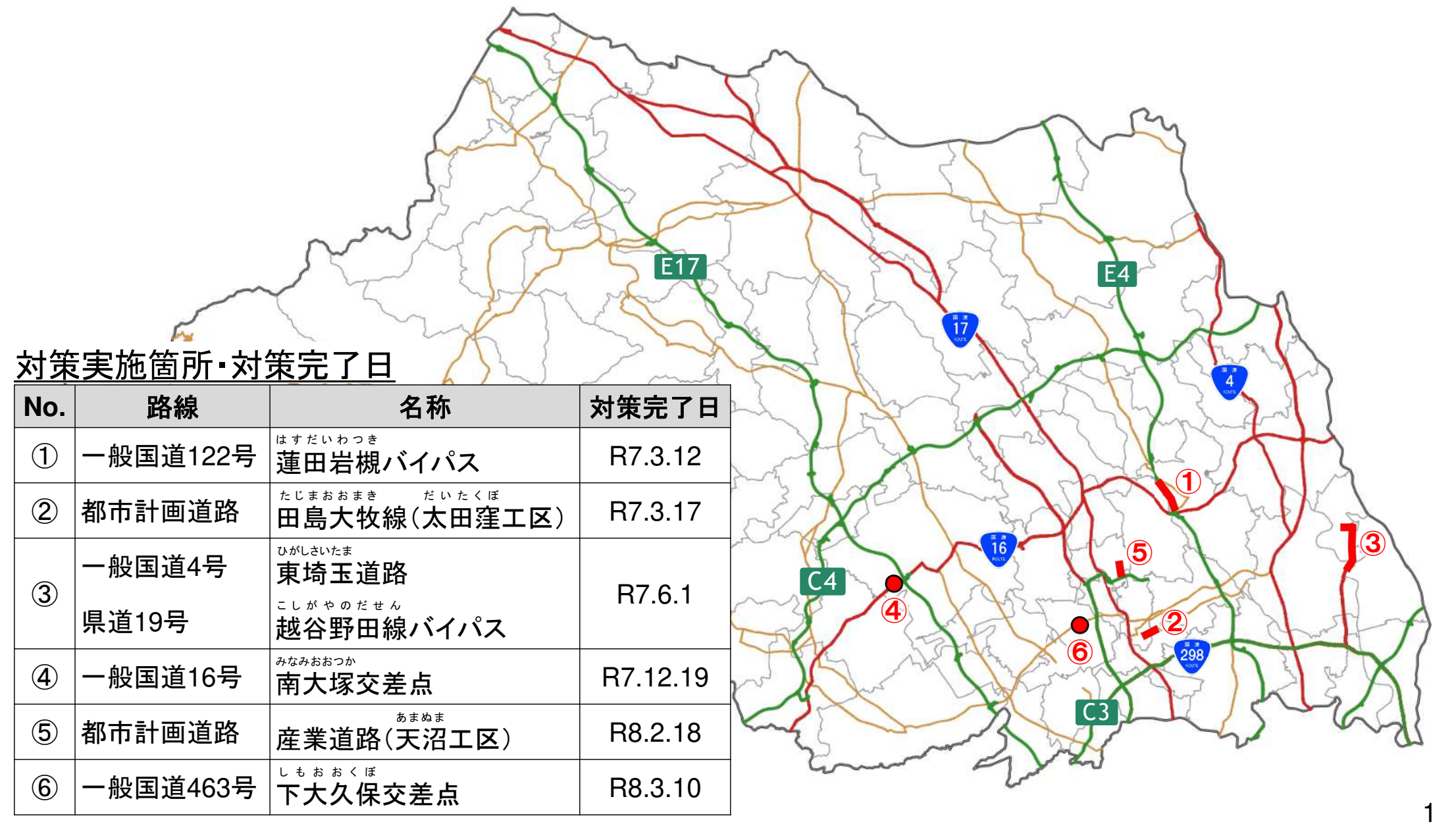


事業実施箇所の効果分析

令和8年9月30日

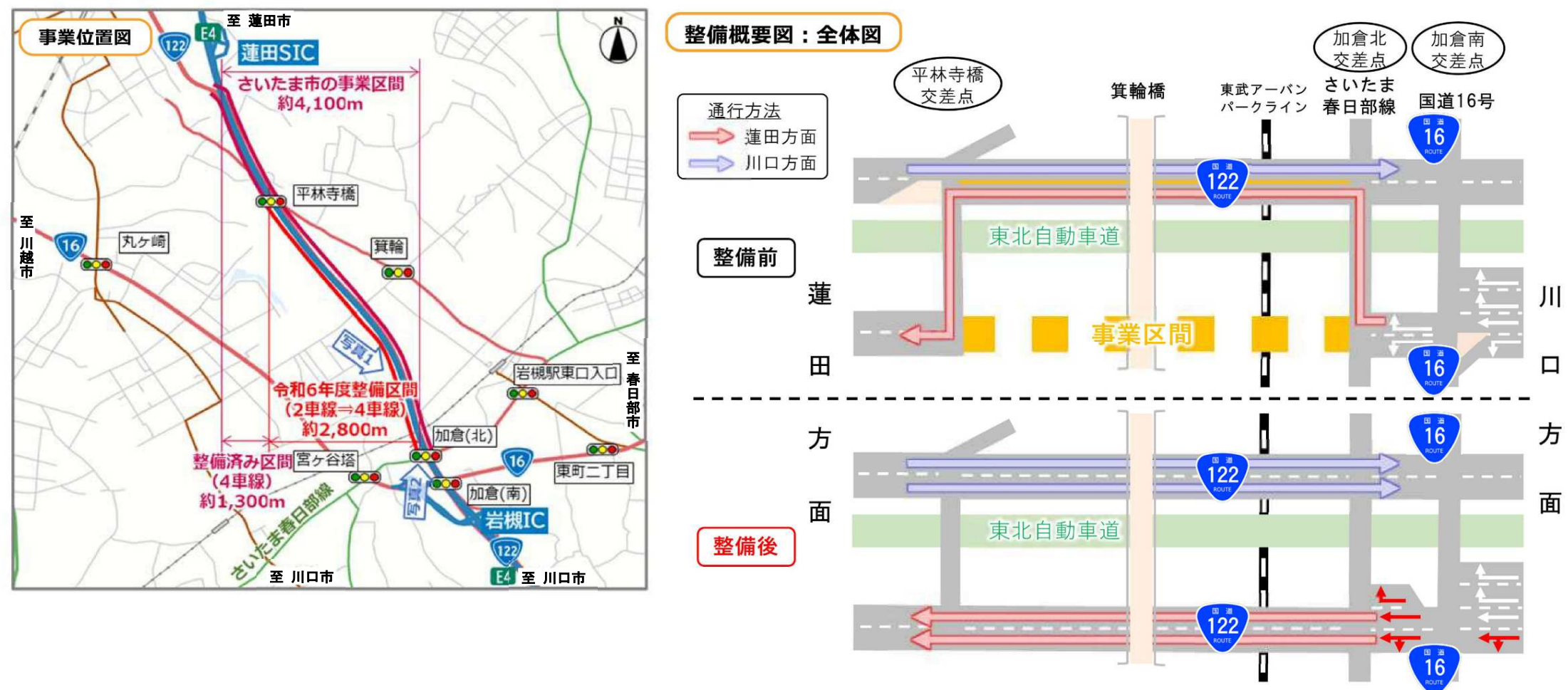
○令和6年度から令和7年度にかけて、対策を実施した箇所(6箇所)について、対策前後の速度・急減速発生状況等を分析し、事業効果を整理。



①一般国道122号 蓮田岩槻バイパス(岩槻区平林寺^{へいりんじ}～岩槻区加倉^{かくら})＜R7年3月12日全線4車線化＞

○令和7年3月12日に国道122号蓮田岩槻バイパスにおいて、岩槻区平林寺～岩槻区加倉間の延長約2.8kmが4車線化し、岩槻区馬込～岩槻区加倉までの全線(総延長約4.1km)が4車線化。

○蓮田方面は、加倉(北)交差点及び平林寺橋交差点においてクランク形状の交差点が解消され直進可能となった。

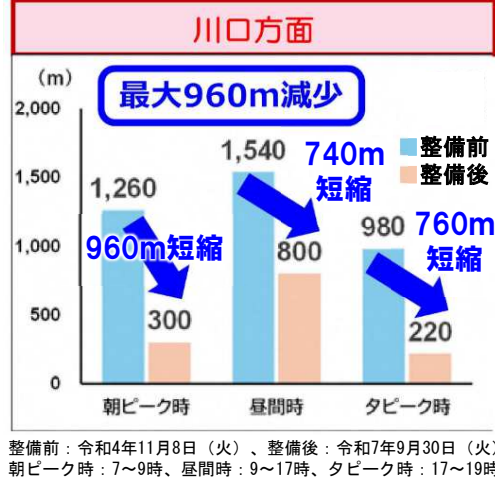
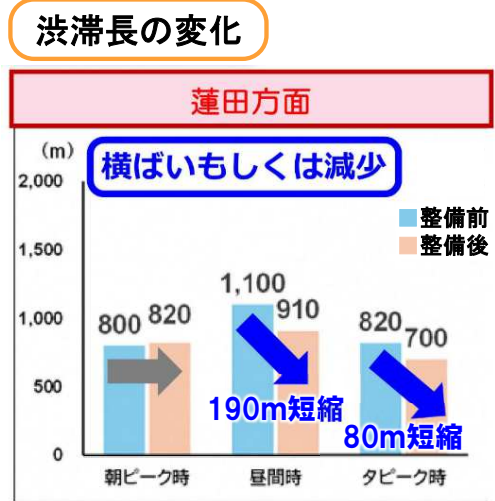
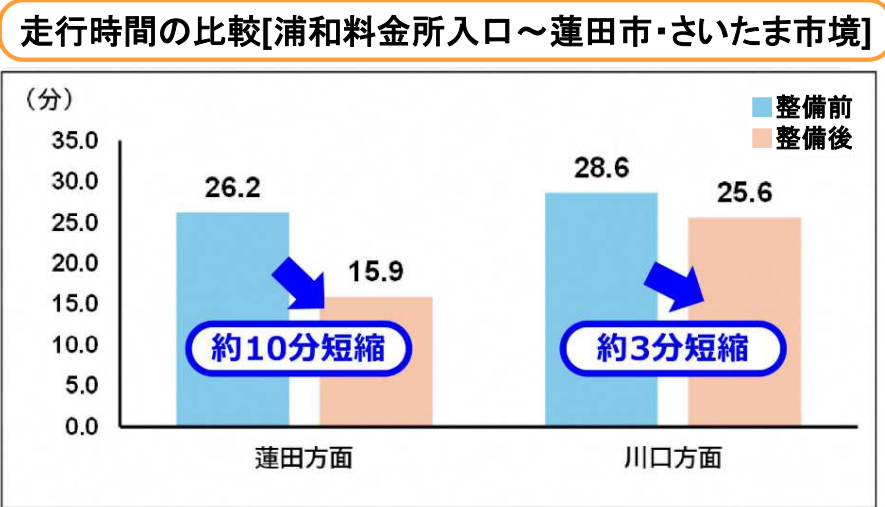
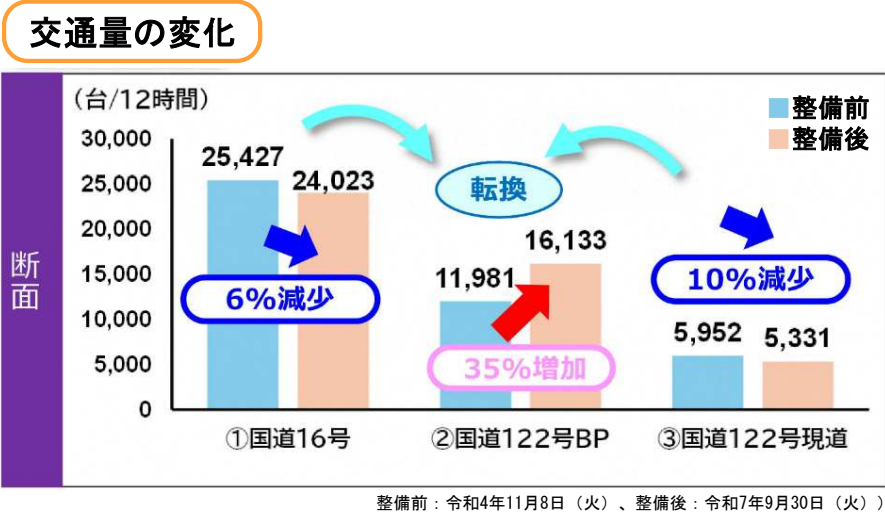
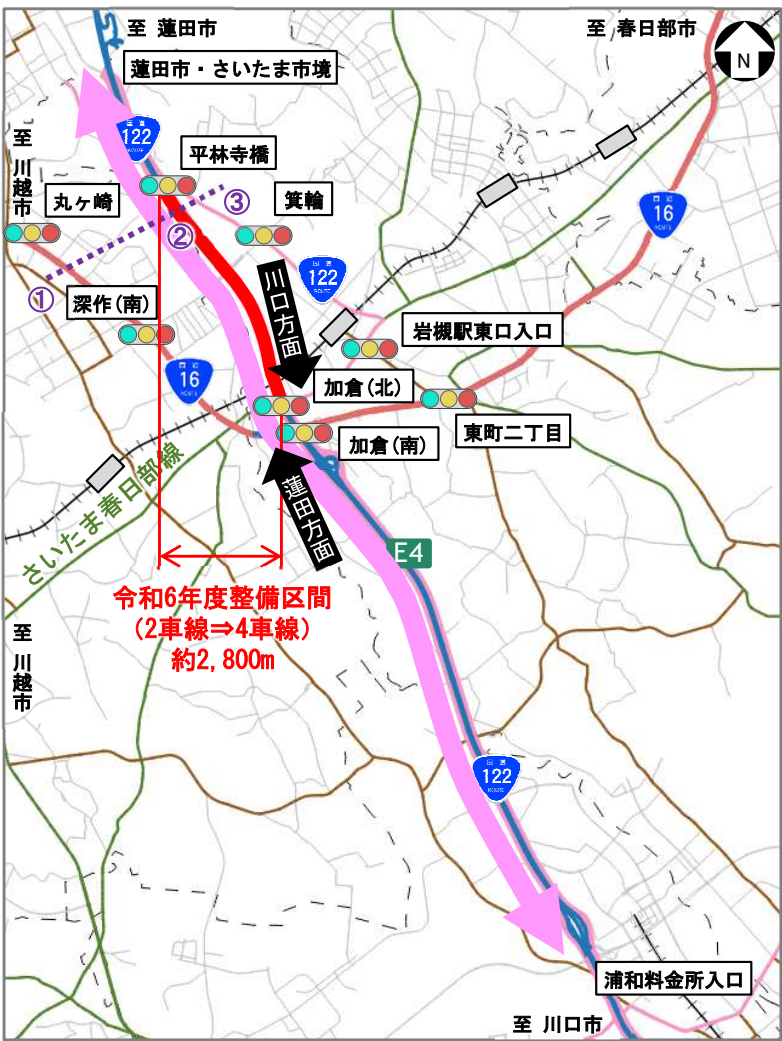


出典:さいたま市HP「道路の整備効果・ストック効果 一般国道122号蓮田岩槻バイパス整備効果・ストック効果(令和6年度)【集約版】」より抜粋・一部加工
(https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/018/007/006/005/p070038_d/fil/seibikouka_122bypass2.pdf)

①一般国道122号 蓮田岩槻バイパス(岩槻区平林寺～岩槻区加倉)＜R7年3月12日全線4車線化＞

○蓮田岩槻バイパスの全線4車線整備に伴い、並行する国道122号現道や国道16号の交通量が減少し、蓮田岩槻バイパスの交通量が増加。

○渋滞緩和に伴い、浦和料金所入口～さいたま市境(蓮田市・さいたま市境)の走行時間が短縮。



①一般国道122号 蓮田岩槻バイパス(岩槻区平林寺～岩槻区加倉)＜R7年3月12日全線4車線化＞

- 一般国道122号の4車線化以前は、上下線ともに加倉(北)交差点を先頭に終日10km/h以下の速度低下が発生。
- 上り線は、加倉(北)交差点のクランク形状の解消や4車線化により速度低下が改善。
- 交通容量増加や渋滞緩和により適正な車間距離の保持が可能となり、加倉(南)交差点で多く発生していた急減速が減少。

■位置図

一般国道122号蓮田岩槻バイパス

■詳細図

●：主要渋滞箇所

■現況写真

写真①

至 川口市

写真②

至 蓮田市

■評価路線・区間: 国道122号(平林寺橋～新妙見橋(陸橋))

●：主要渋滞箇所
○：周辺交差点
■：分析区間(2車線)
■：分析区間(4車線)

旅行速度(平日)

区間	対策前	対策後
上り	速度が改善	速度が改善
下り	速度が低下	速度が改善

急減速※発生件数(平日)

方向	対策前	対策後
上り	37.0	25.4
下り	44.8	16.4

データ: ETC2.0プローブデータ(平均旅行速度)
対策前: 令和5年10月 対策後: 令和7年10月(平日 7時～19時)

急減速発生件数
対策前: 令和5年10月 対策後: 令和7年10月(平日 24時間)

①一般国道122号 蓮田岩槻バイパス(岩槻区平林寺～岩槻区加倉)＜R7年3月12日全線4車線化＞

- 一般国道122号蓮田岩槻バイパスの4車線化完了後の国道16号の交通状況を確認。
- 国道16号において、加倉(南)交差点を先頭とした速度低下や急減速発生件数が改善しており、渋滞緩和が図られている。
- 内回りでは蓮田岩槻バイパスに向かう、右折車が増加したことで速度が低下したと思われる。

■位置図

■詳細図

■評価路線・区間: 国道16号(丸ヶ崎～南平野)

■現況写真

写真①

写真②

■速度改善状況

■急減速発生件数

②都市計画道路 田島大牧線(太田窪工区)(浦和区前地～緑区原山)＜R7年3月17日4車線化＞

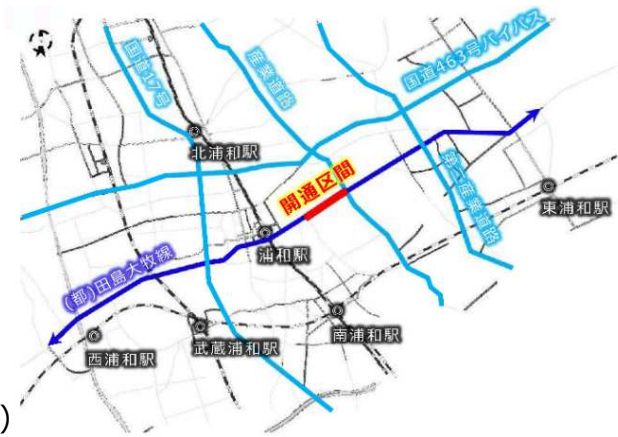
○都市計画道路 田島大牧線(太田窪工区)(延長約760m)が令和7年3月17日に2車線から4車線に拡幅。

■ 整備概要

都市計画道路田島大牧線は、桜区田島からさいたま市の都心部である浦和駅周辺地区を経由し、緑区大牧に至る市内を東西に結ぶ幹線道路です。

本事業により、4車線の道路ネットワークを形成し、交通の円滑化および浦和駅へのアクセス向上、防災機能の向上を図ります。

- 事業区間：浦和区前地3丁目～緑区原山1丁目
- 事業年度：平成21年度から令和7年度まで
- 延長：762m
- 幅員：25m(車道17m、自転車歩行者道4m両側)



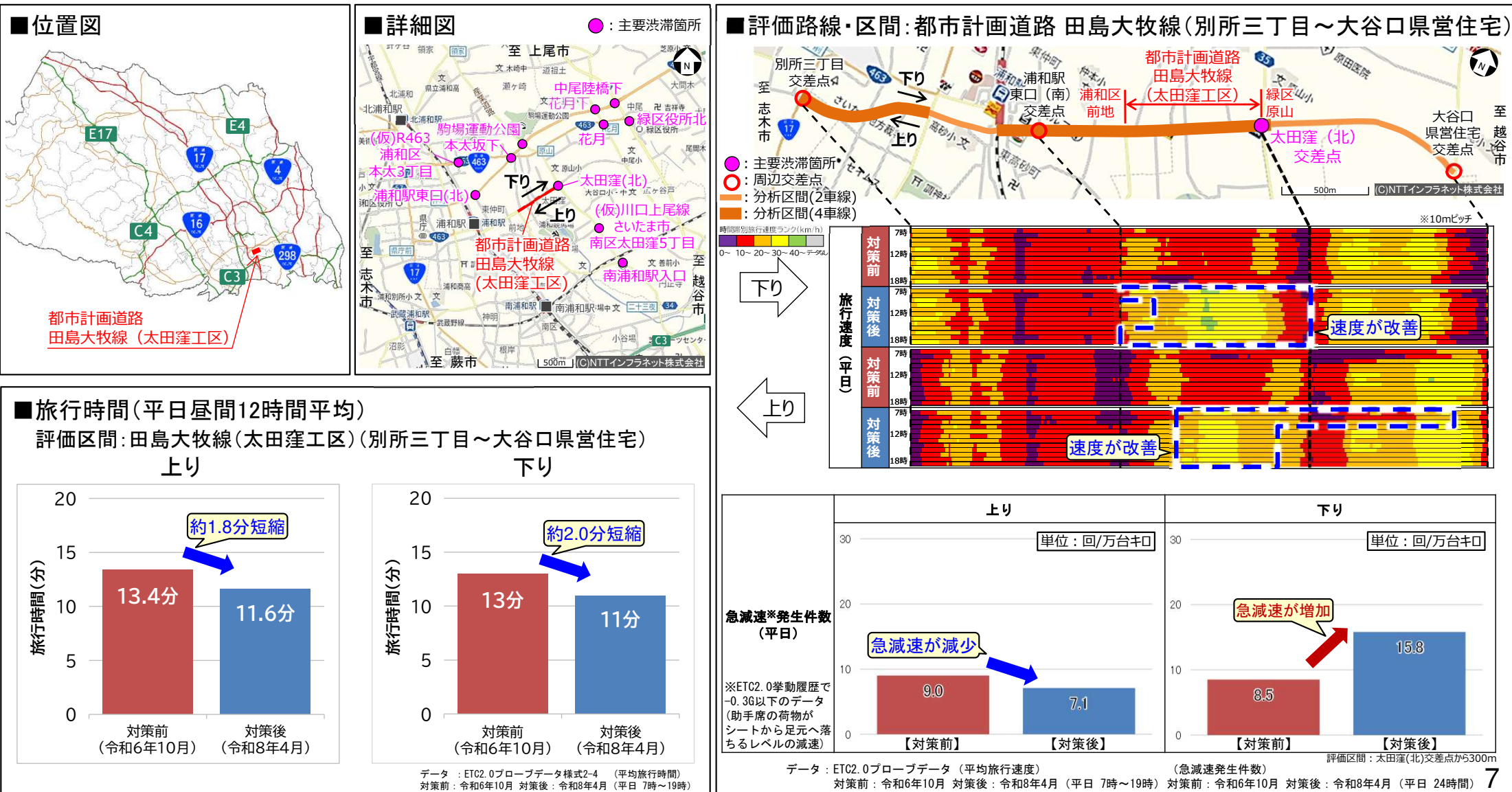


■ 整備概要



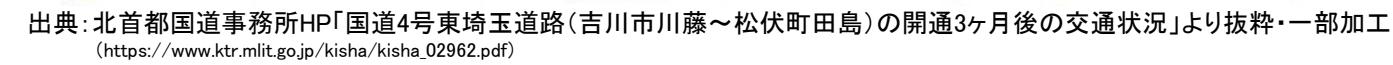
②都市計画道路 田島大牧線(太田窪工区)(浦和区前地～緑区原山)＜R7年3月17日4車線化＞

- 都市計画道路 田島大牧線(太田窪工区)の4車線供用前は、当該区間周辺で20km/h以下の速度低下が終日発生。
- 交通容量の拡大により、当該区間の20km/h以下の速度低下が解消し、旅行時間も上下線ともに2分程度短縮。
- 4車線化区間は交通流が改善したことで、上り線の急減速発生件数が減少。反対に車線が絞り込まれる下り線は大きく増加。



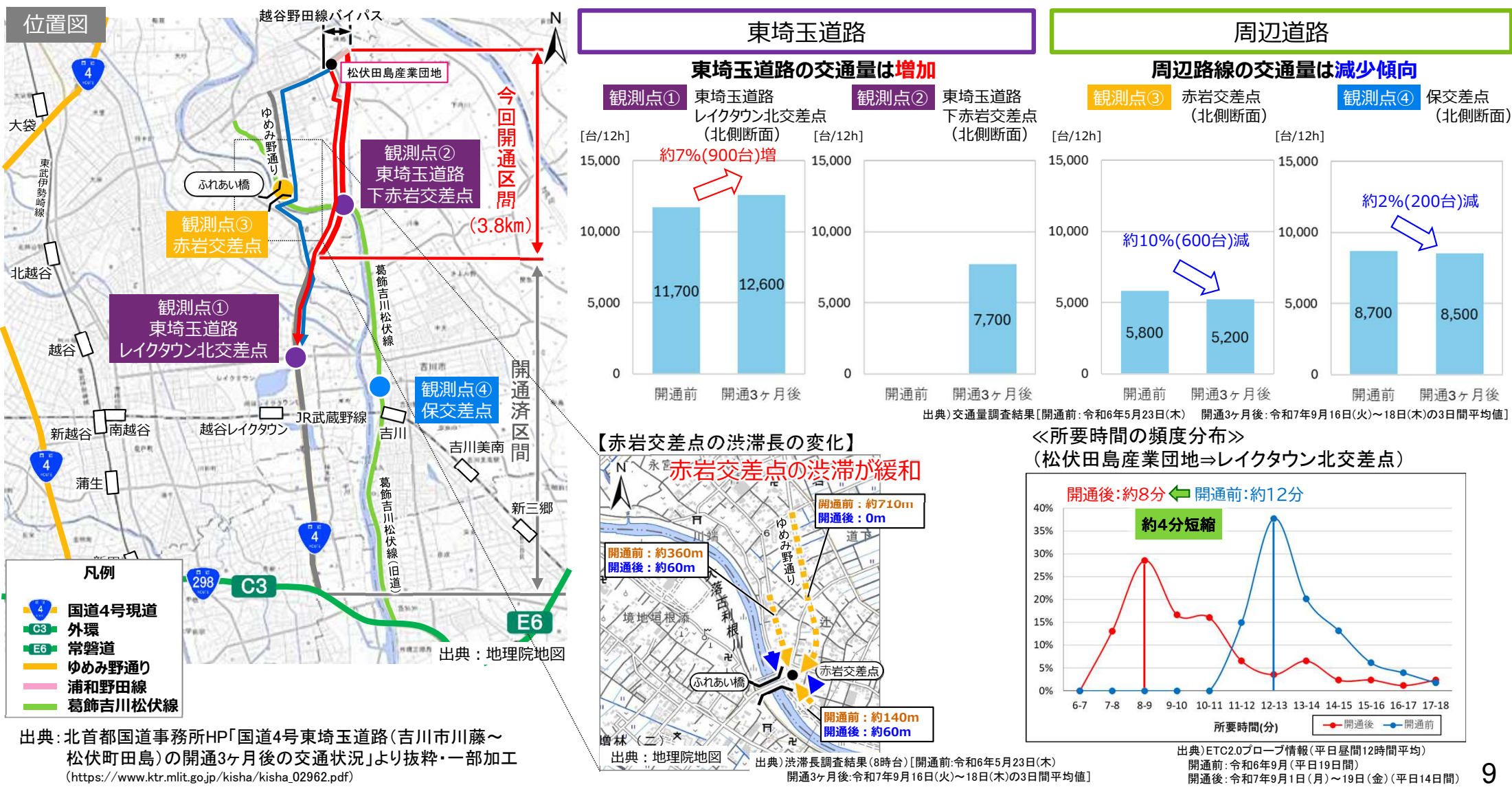
こしがやのだ なかいまつぶし たじま
越谷野田線バイパス(中井松伏線田島(南)交差点～東埼玉道路交差点)＜R7年6月1日開通＞

○令和7年6月1日に国道4号東埼玉道路(一般部)において吉川市川藤～松伏町田島間の延長約3.8kmが開通。
○それに合わせ、県道19号越谷野田線バイパスの中井松伏線田島(南)交差点～東埼玉道路交差点間の延長約0.4kmが4車線で部分開通。



③一般国道4号 東埼玉道路(吉川市川藤～松伏町田島) <R7年6月1日一般部開通>
越谷野田線バイパス(中井松伏線田島(南)交差点～東埼玉道路交差点) <R7年6月1日開通>

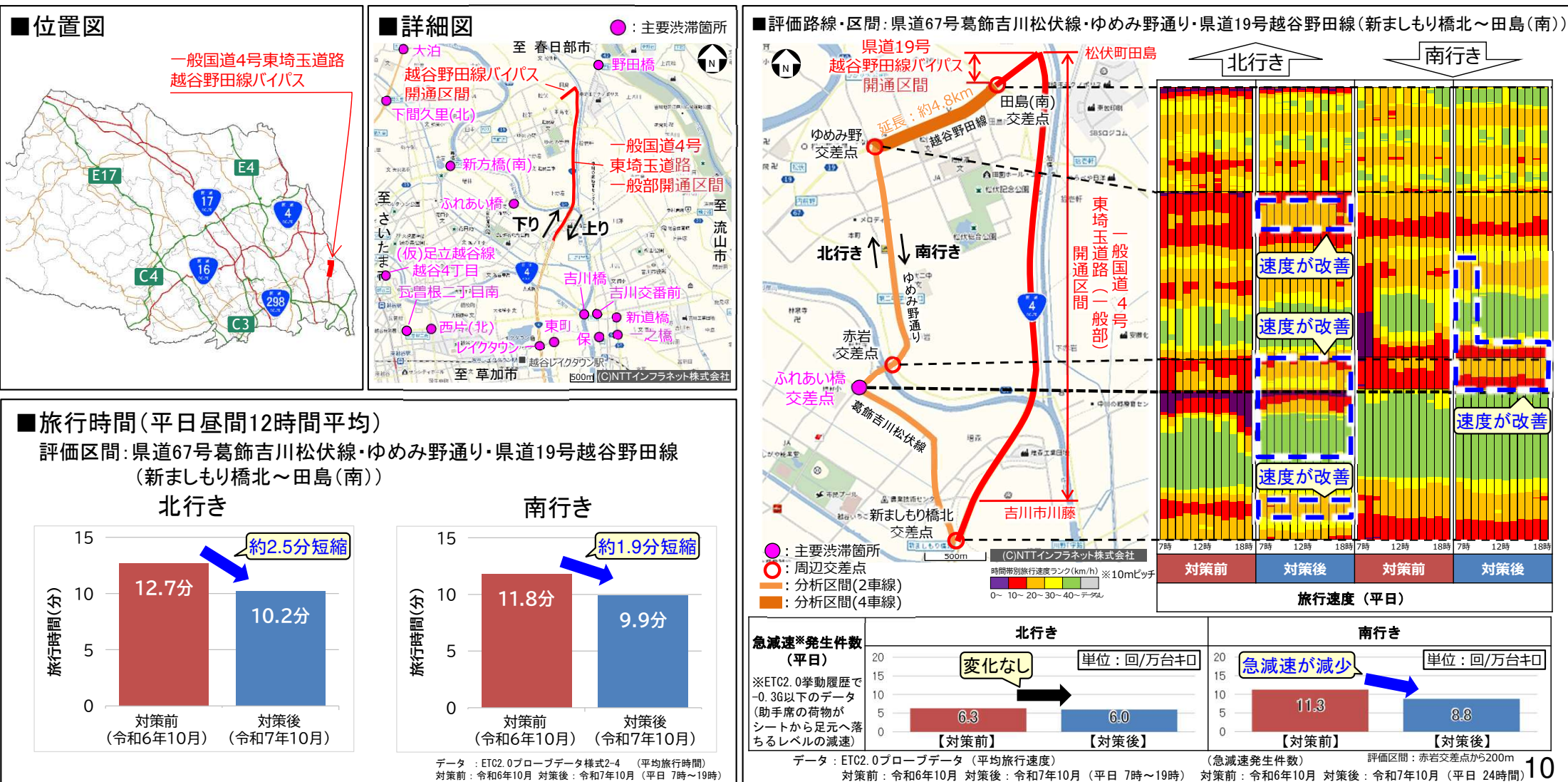
- 東埼玉道路一般部開通により、周辺道路の交通量が減少、赤岩交差点では最大710mの渋滞長が解消するなど渋滞が緩和。
○松伏田島産業団地⇒レイクタウン北交差点の所要時間の最頻値が約4分短縮。



③一般国道4号 東埼玉道路(吉川市川藤～松伏町田島) <R7年6月1日一般部開通>

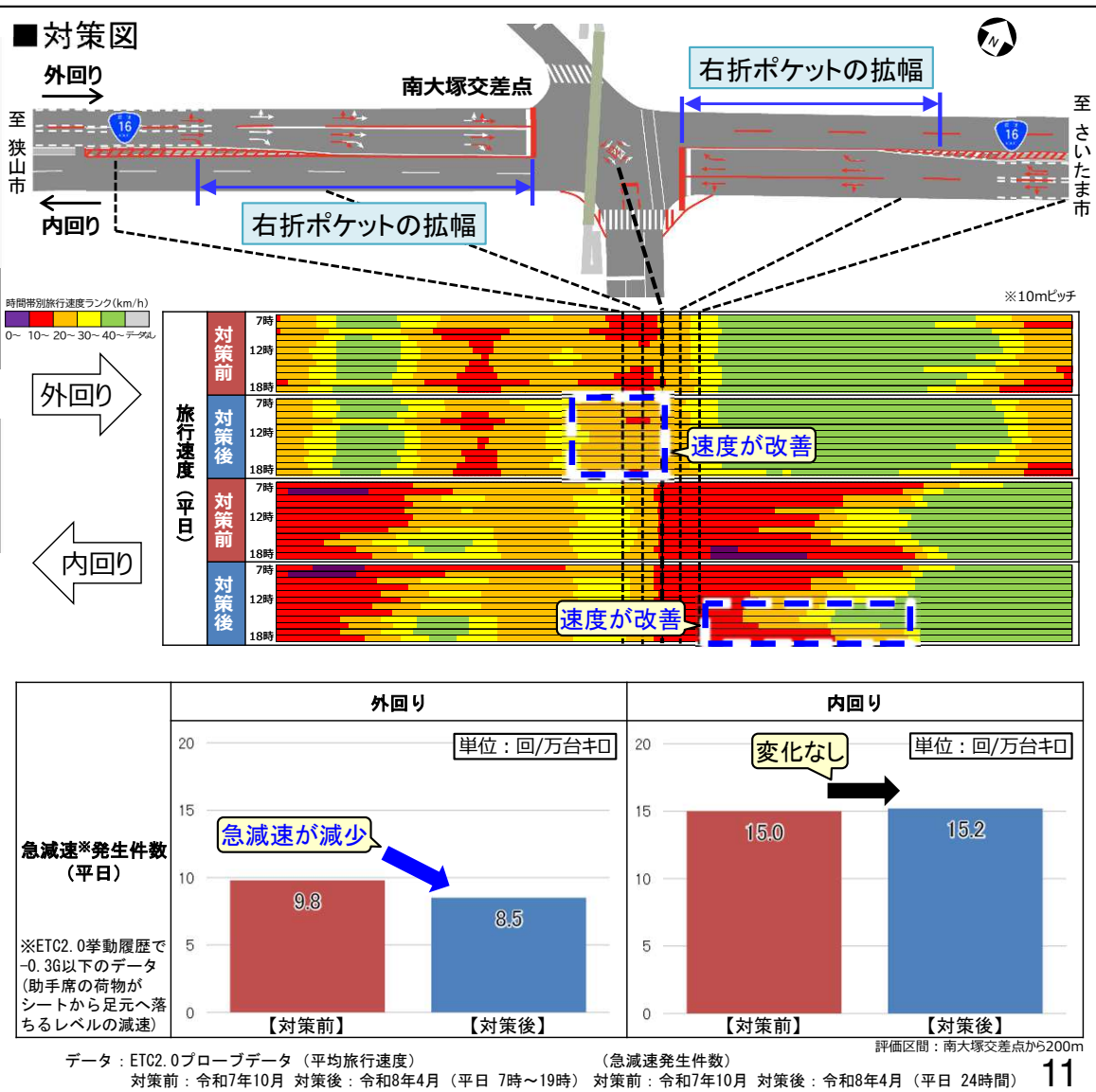
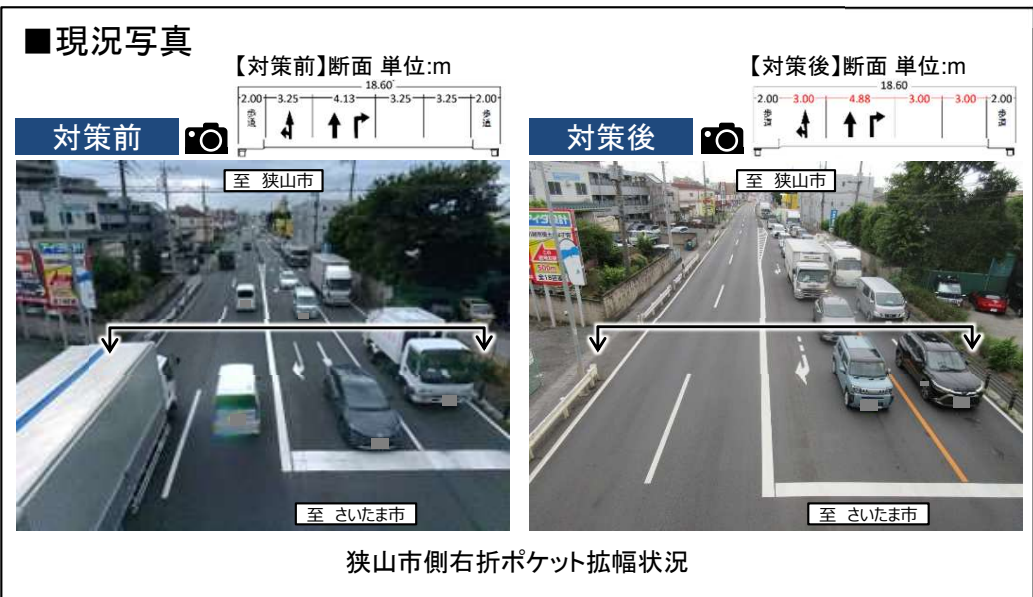
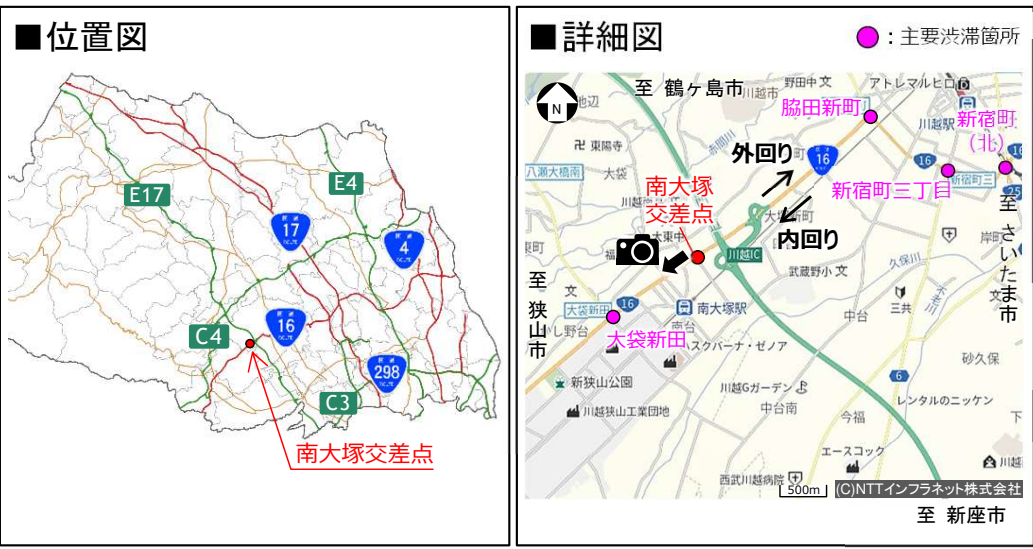
越谷野田線バイパス(中井松伏線田島(南)交差点～東埼玉道路交差点) <R7年6月1日開通>

- 東埼玉道路一般部の開通以前は、赤岩交差点～ふれあい橋交差点周辺で20km/h以下の速度低下が発生。
- 東埼玉道路への交通転換により、並行する葛飾吉川松伏線・ゆめみ野通り等で、赤岩交差点等を先頭とする速度低下が改善。
- 交通量が減少し、交通流の改善・適切な車間距離の保持が図られ、赤岩交差点で多く発生していた急減速の発生件数が減少。



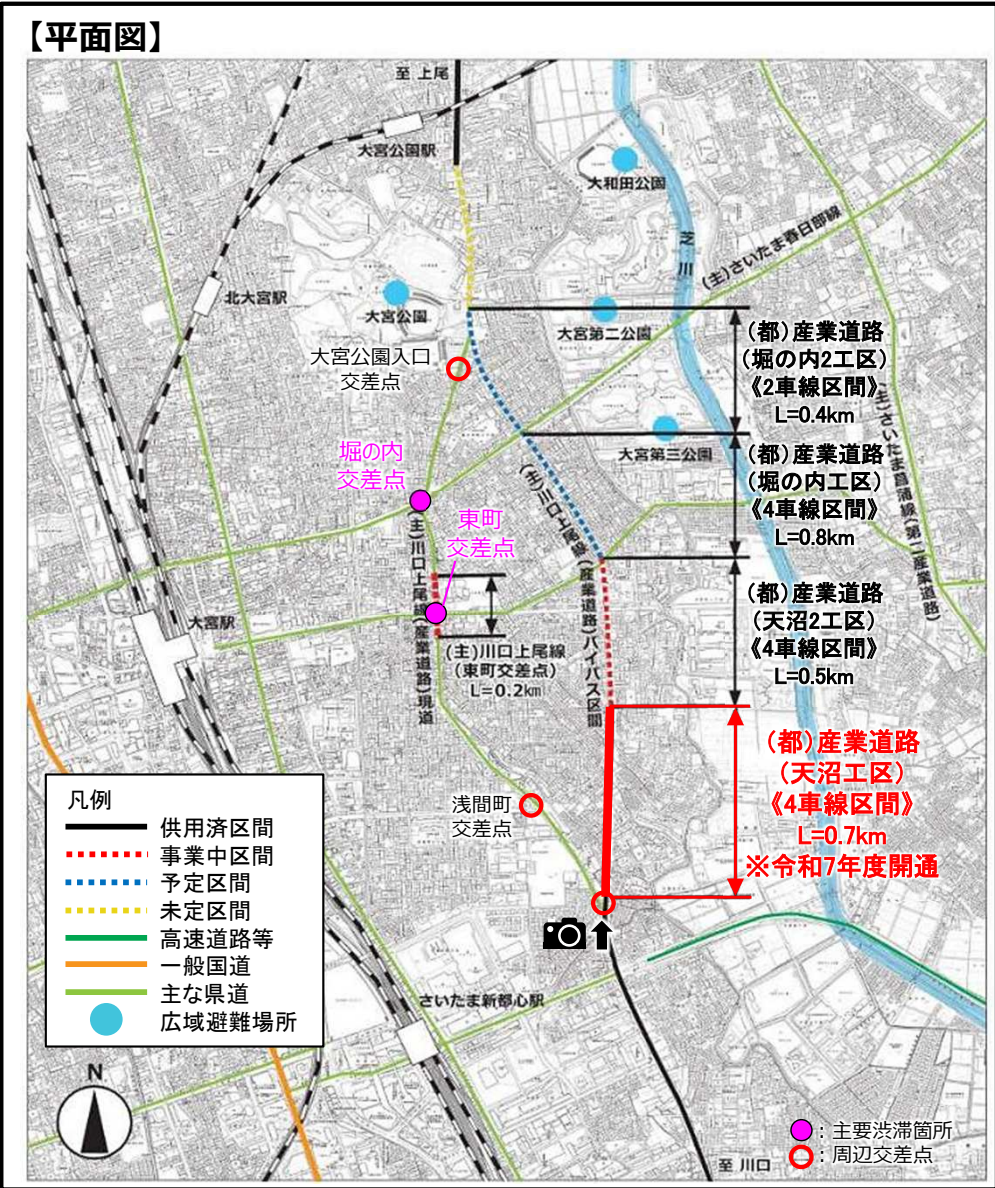
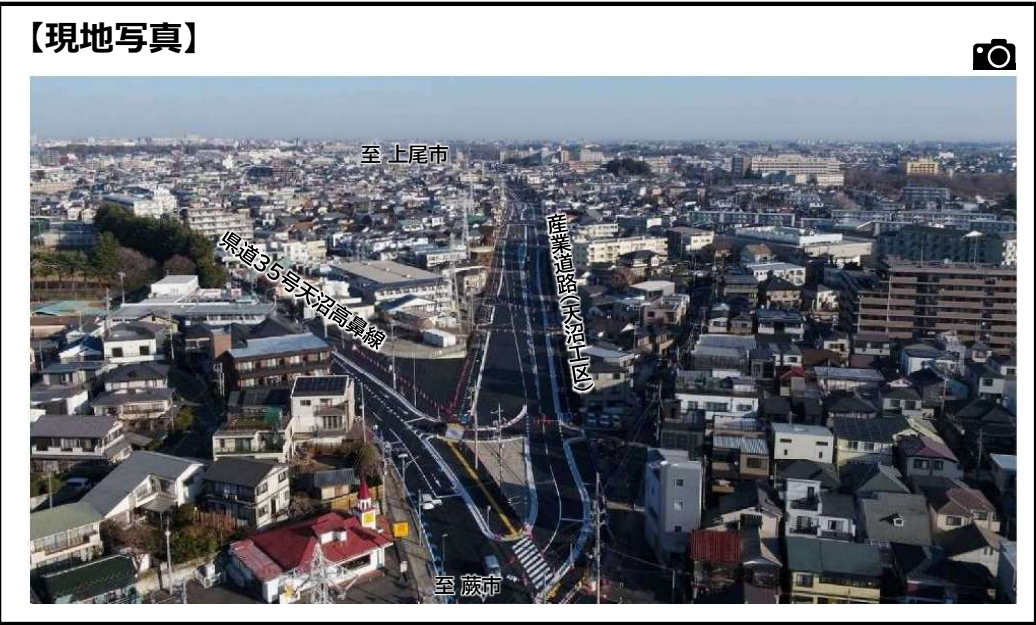
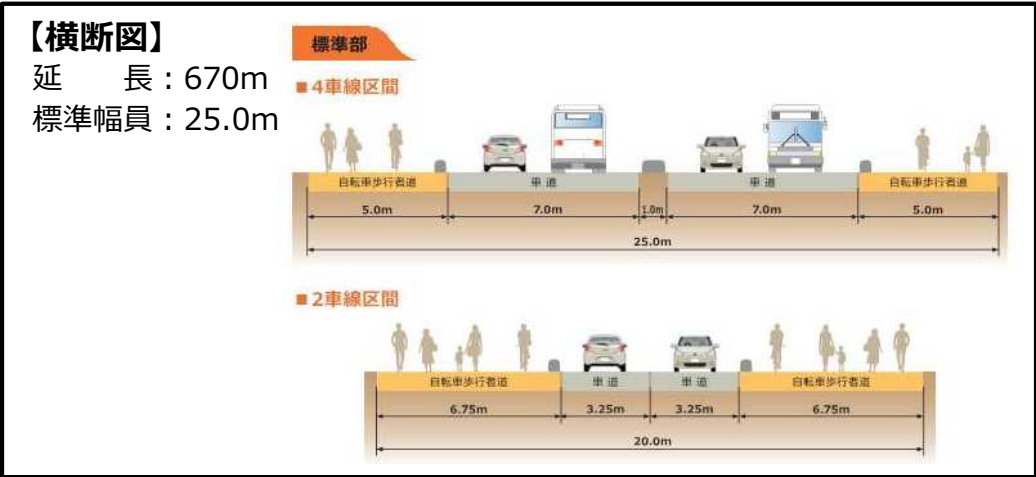
④一般国道16号 南大塚交差点(川越市)＜R7年12月19日対策完了＞

- 令和7年12月19日に対策完了。(対策メニュー:右折ポケットの拡幅)
- 右折車による直進車の障害が緩和されたことにより、ピーク時等に発生していた速度低下が改善。
- 外回りでは、右折ポケットの拡幅により右折車と直進車との側方間隔が離れたことで交通流が改善し、急減速発生件数も減少。



⑤都市計画道路 産業道路(天沼工区)(大宮区大原～大宮区天沼町)＜R8年2月18日開通＞

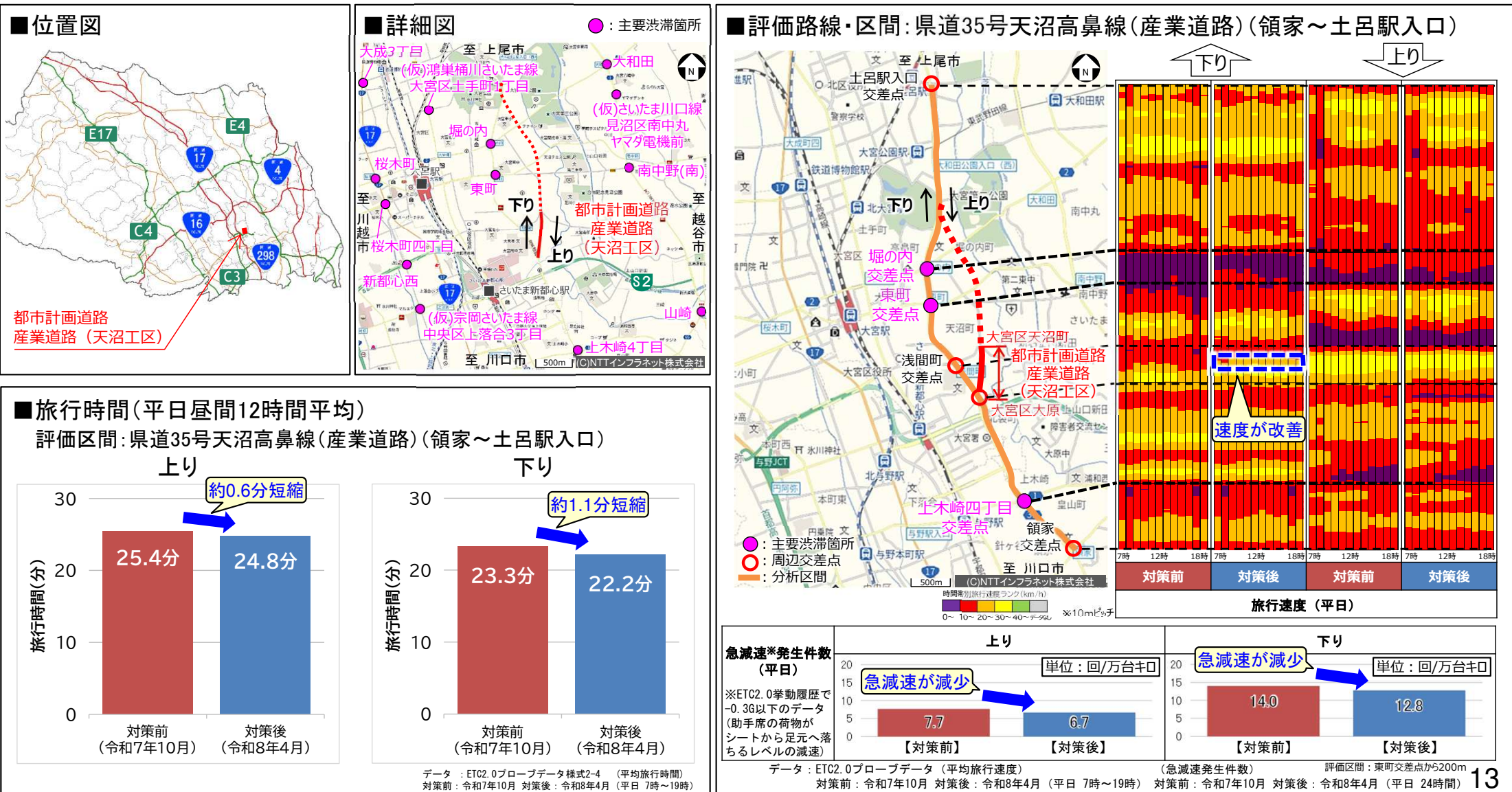
○都市計画道路 産業道路(天沼工区)(延長約670m)が令和8年2月18日に開通。
○現在、産業道路(天沼2工区)が事業中であり、用地取得や工事を実施中。



出典：都市計画道路 産業道路(天沼工区)の事業概要パンフレットより抜粋・一部加工
(https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/018/007/006/004/p069593_d/fil/jigyougaiyoupannfuretto.pdf)

⑤都市計画道路 産業道路(天沼工区)(大宮区大原～大宮区天沼町)＜R8年2月18日開通＞

○都市計画道路 産業道路(天沼工区)開通前は、東町交差点周辺で速度低下が発生。
○開通区間の周辺で速度低下や急減速発生回数が改善しているが、効果は限定的であることから、現在事業中の都市計画道路 産業道路(天沼2工区)の早期開通が求められる。



⑥一般国道463号 下大久保交差点(さいたま市桜区)＜R8年3月10日対策完了＞

- 令和8年3月10日に対策完了。(対策メニュー: 県道57号さいたま鴻巣線 右左折レーンの整備)
- 右左折レーンの延伸・設置により、後続直進車の障害が解消し、終日発生していた10km/h以下の速度低下が解消。
- 交通流改善による適切な車間距離の保持、直進車障害の解消により、急減速発生件数も減少。

■位置図

■詳細図

■対策図

■現況写真(整備後)

