



令和7年2月7日

東日本高速道路株式会社

さいたま工事事務所

国土交通省関東地方整備局

北首都国道事務所

C4 首都圏中央連絡自動車道4車線化（久喜白岡JCT～大栄JCT）の 一部が令和7年3月14日に完成します ～圏央道（埼玉県区間）が全線4車線で運用開始～

東日本高速道路株式会社 さいたま工事事務所（埼玉県さいたま市）、及び国土交通省 関東地方整備局 北首都国道事務所（埼玉県草加市）が整備を進めてまいりました、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」）4車線化（久喜白岡（くきしらおか）ジャンクション（以下「JCT」）～大栄（たいえい）JCT）のうち、幸手（さって）インターチェンジ（以下「IC」）～五霞（ごか）IC間が令和7年3月14日から4車線で運用開始となり、併せて、当該区間の最高速度が70km/hから80km/hに変更となります。

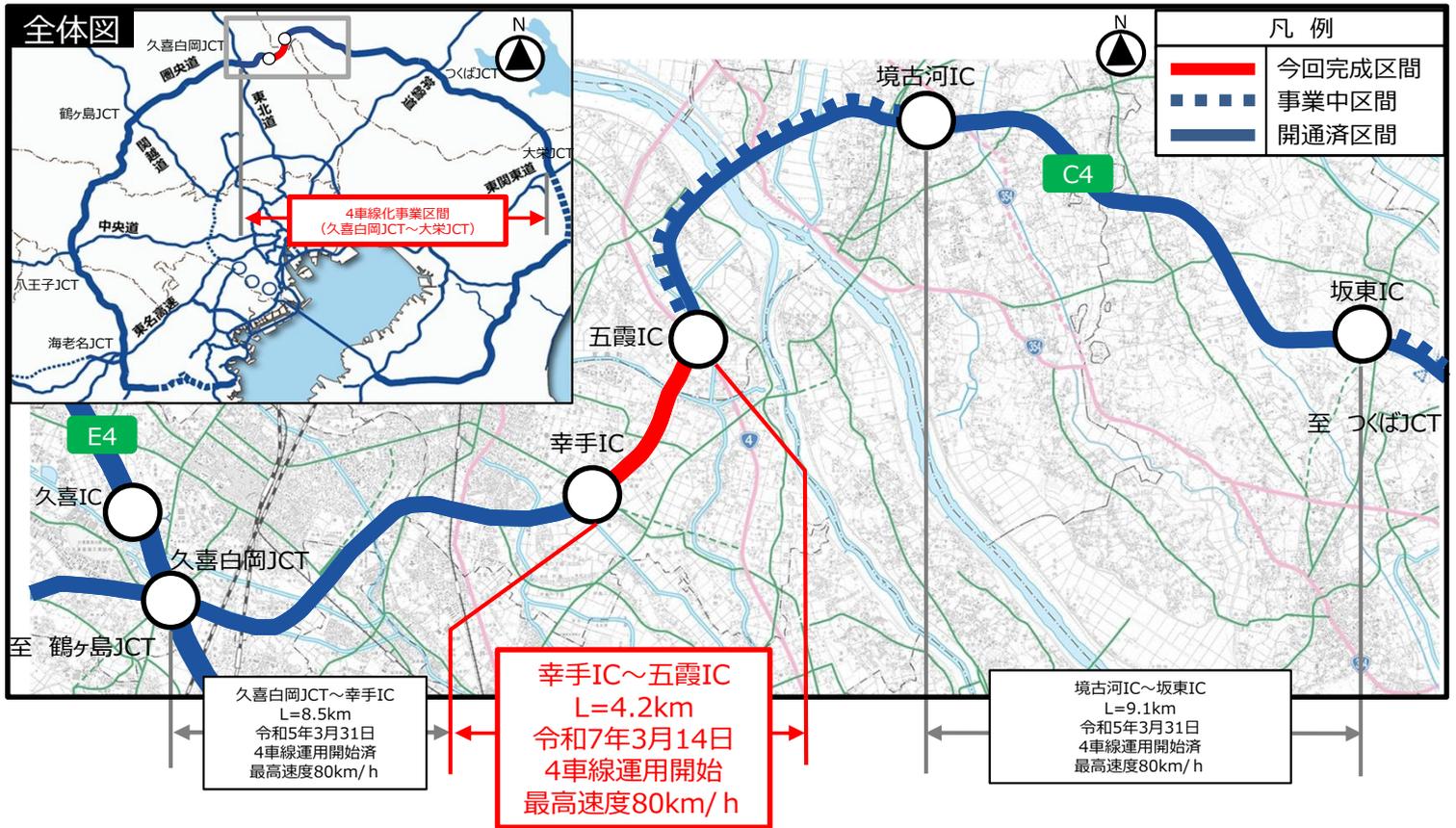
今回の運用開始に伴い、埼玉県区間の圏央道4車線化が完成します。

残る茨城県・千葉県区間については、引き続き、安全を最優先に整備を進めてまいります。

【完成概要】

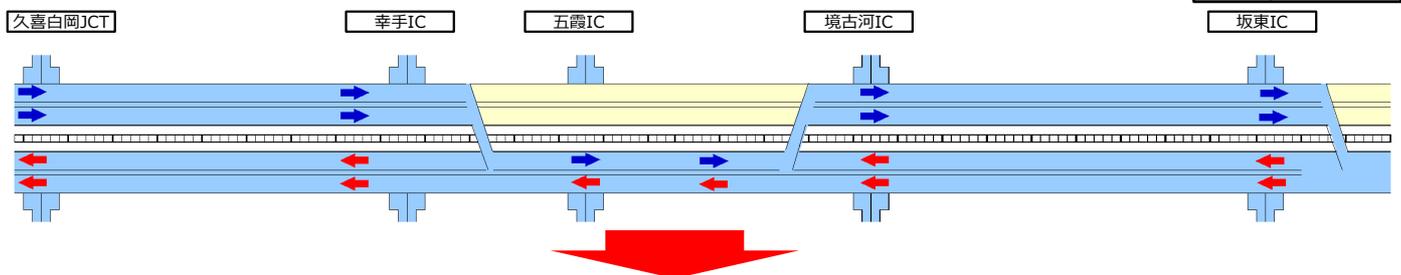
- 4車線運用開始日時：令和7年3月14日（金）6時
- 4車線運用開始区間：幸手IC～五霞IC（延長4.2km）
- 最高速度の変更：当該区間の最高速度が70km/hから80km/hに変更されます。

■ 今回完成区間の位置図

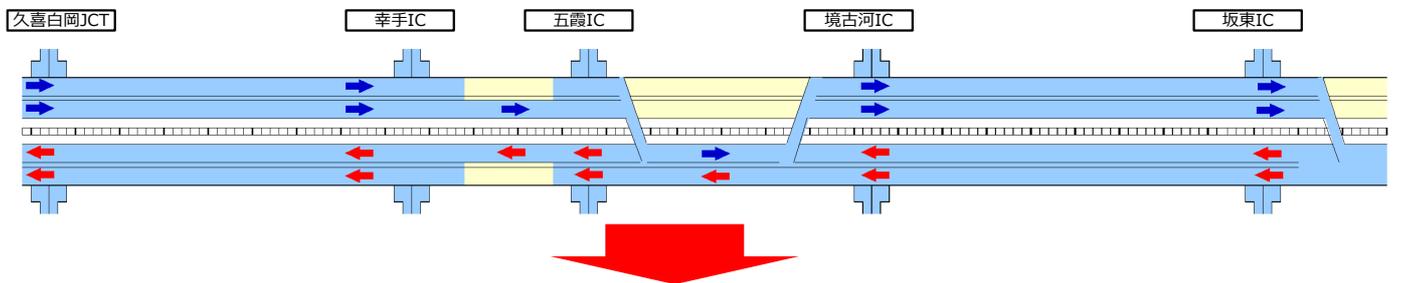


■ 4車線化運用区間の概要

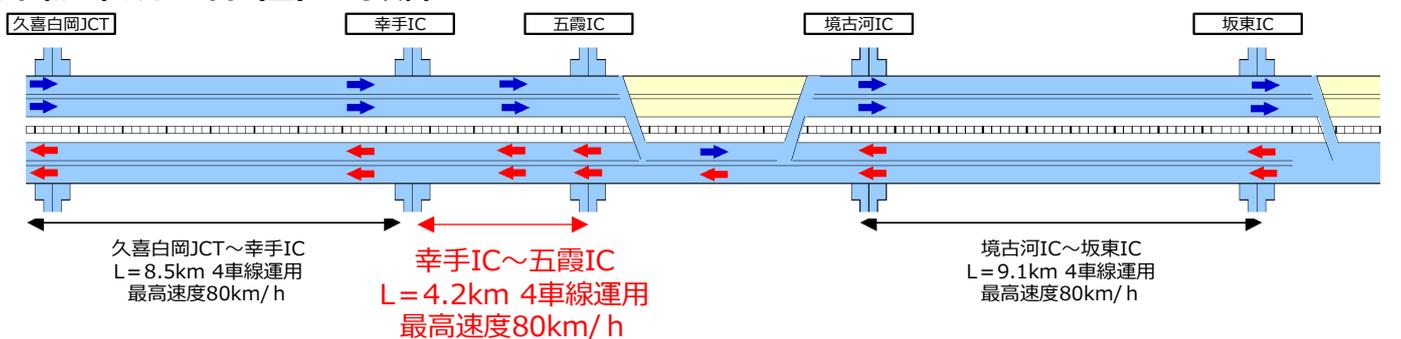
① 令和5年3月31日（金）以降



② 令和7年2月7日（金）現在



③ 令和7年3月14日（金）6時以降



C4

圏央道(埼玉県区間)の事業・交通量の変遷

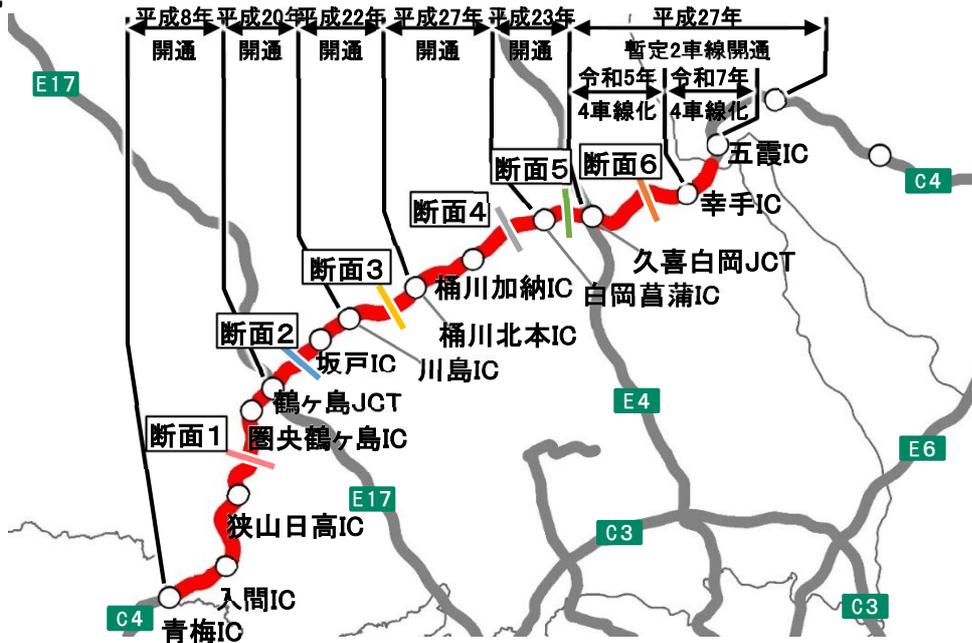
- 平成8年3月に圏央道（青梅IC～鶴ヶ島JCT）が埼玉県区間では初めて開通し、その後順次整備を進めてきた。令和7年3月には幸手IC～五霞ICの4車線化が完了し、これにより圏央道埼玉県区間全線の4車線整備が完了しました。
- 圏央道の順次整備により、交通量は年々増加しております。

■ 埼玉県内の圏央道の事業経緯

昭和60年度	都県境～関越道間が事業化	平成 9年 2月 5日	整備計画決定(国道254号～埼玉・茨城県境)
昭和61年 3月28日	都県境～国道254号の都市計画決定	平成10年 4月 7日	坂戸IC(仮称)の都市計画決定
平成 元年度	関越道～国道254号間が事業化	平成20年 3月29日	鶴ヶ島JCT～川島IC間が開通
平成 元年 8月 8日	基本計画決定・整備計画決定(都県境～国道254号)	平成22年 3月28日	川島IC～桶川北本IC間が開通
平成 2年11月 1日	基本計画決定(国道254号～埼玉・茨城県境)	平成23年 5月29日	白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間が開通
平成 3年10月 1日	圏央鶴ヶ島ICの都市計画決定	平成27年 3月29日	久喜白岡JCT～埼玉・茨城県境間が開通
平成 5年 4月 1日	国道468号に指定	平成27年10月31日	桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が開通
平成 6年度	国道254号～埼玉・茨城県境間が事業化	平成29年 2月26日	(境古河IC～つくば中央IC間が開通)※茨城県区間
平成 8年 3月26日	青梅IC～鶴ヶ島JCT間が開通	令和 5年 3月31日	久喜白岡JCT～幸手IC間が4車線運用開始
平成 8年 4月 5日	国道254号～埼玉・茨城県境の都市計画決定	令和 7年 3月14日	幸手IC～五霞IC間が4車線運用開始

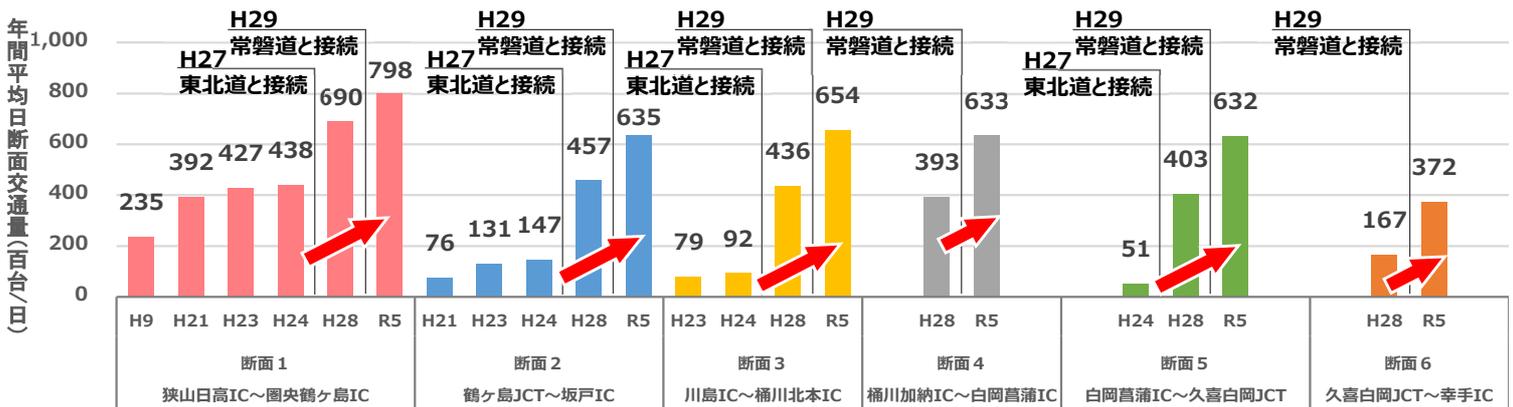
■ 圏央道の開通状況

→平成27年に東北道への広域的な接続が可能になりました。



■ 圏央道の年間平均日断面交通量の推移

東北道や常磐道との広域的な行き来が円滑になるとともに、全区間で交通量が大きく増加



地域経済の好循環～圏央道の整備に併せ企業立地が促進

■ 埼玉圏央道の完成により、さらなる企業立地の促進、産業の活性化が期待される。

■ 企業立地を促進し、雇用や投資が増加

平成27年10月
圏央道埼玉県内全線開通



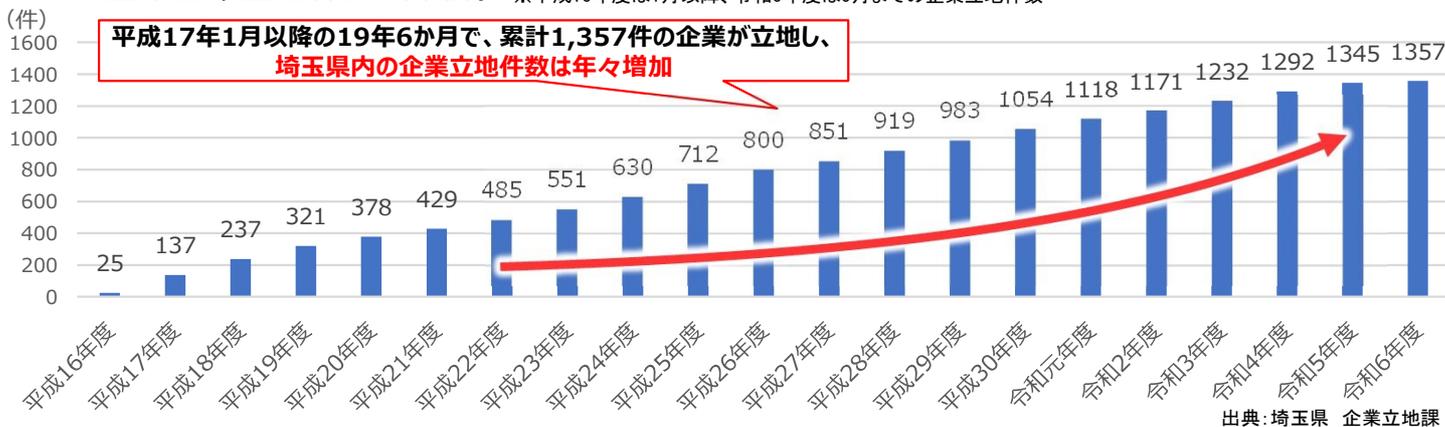
県内産業の振興と雇用の創出、税収の確保を図るため、企業誘致に取り組み、平成17年1月以降、令和6年6月末までの19年6か月で**1,357件の企業が立地**
この内、**圏央道沿線地域に5割以上の企業が立地**

新規立地により、
新規雇用者 約42,167人
投資総額 約2兆3,565億円を創出

※新規雇用者・投資総額は企業の計画ベースの数値

出典：埼玉県 企業立地課

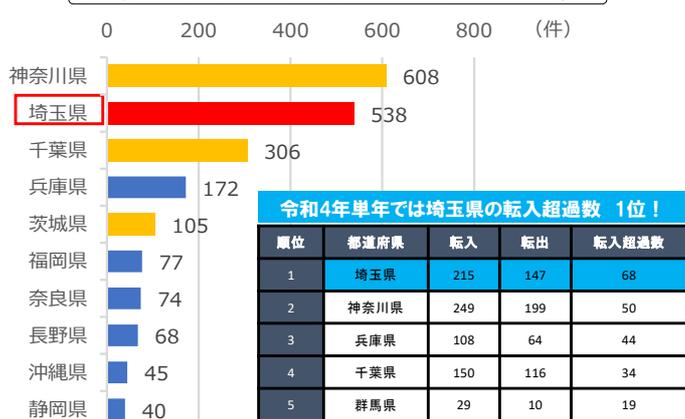
■ 埼玉県企業立地件数（累計） ※平成16年度は1月以降、令和6年度は6月までの企業立地件数



■ 地域ポテンシャルの高さが多くの企業に好評価

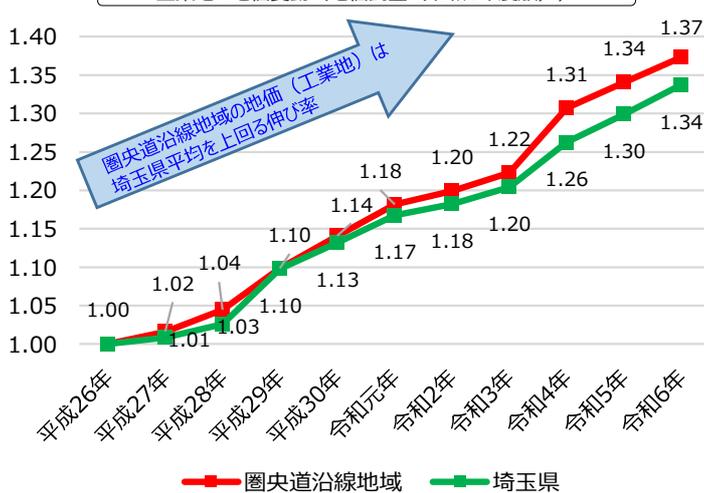
交通インフラが充実し、企業誘致上のポテンシャルが高く、
圏央道沿線への転入超過数が全国トップクラス

企業本社の転入超過数（平成26年～令和5年の10年間）



■ 土地の需要が増加

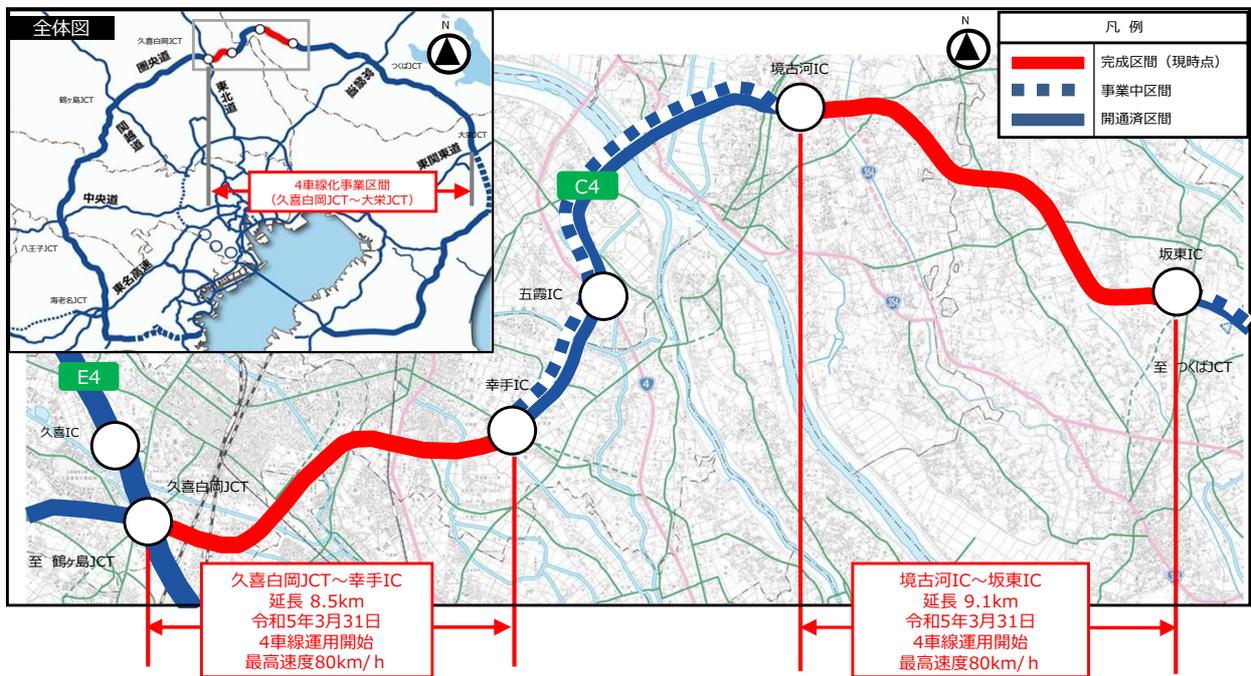
工業地の地価変動（地価調査（令和6年度版））



概要

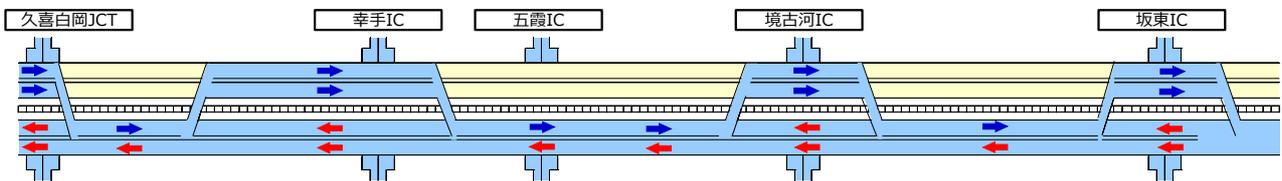
- 令和5年3月31日（金）に次の2区間の4車線化運用を開始しました。
 - ・ 久喜白岡JCT～幸手IC間
 - ・ 境古河IC～坂東IC間
- 当該区間の最高速度を引き上げ（70km/h → 80km/h）

完成区間の位置図

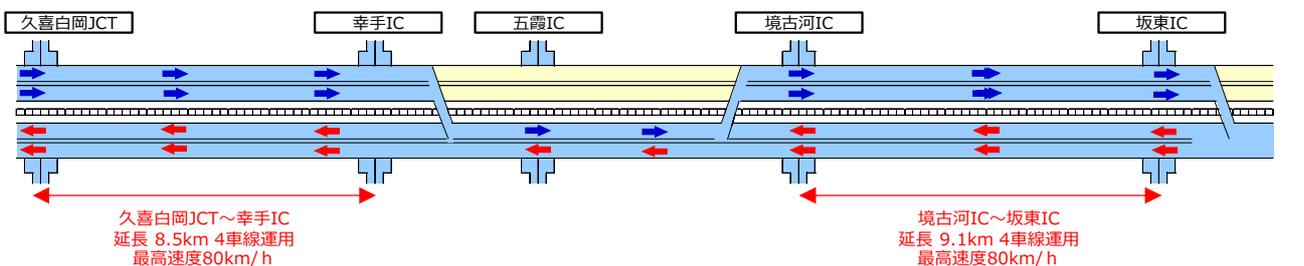


4車線化運用区間の概要

4車線化前



4車線化後（令和5年3月31日（金）15時以降）



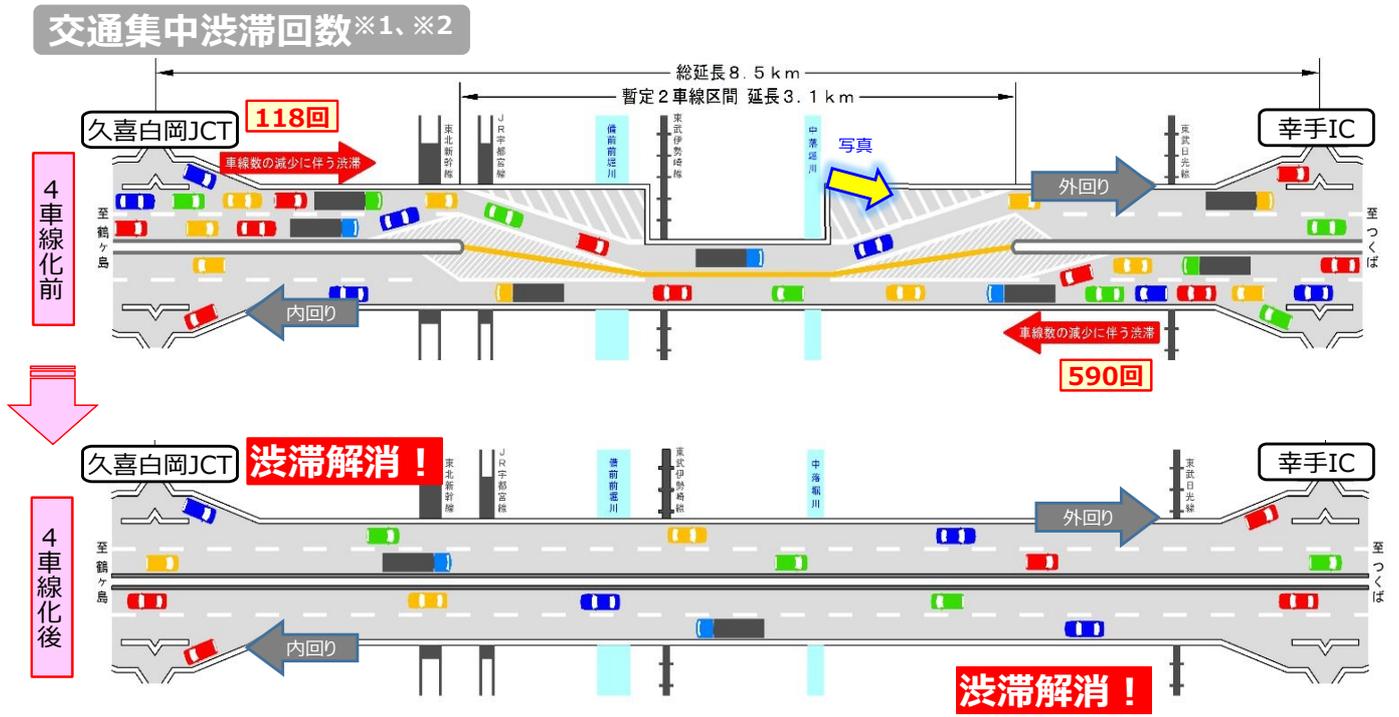
C4

圏央道 4 車線化による交通状況

渋滞の緩和（渋滞回数）

■ 久喜白岡JCT～幸手IC間に生じていた交通集中による慢性的な渋滞が解消しました。

外回り：118回 → 0回
 内回り：590回 → 0回



※1 渋滞回数の定義：時速35km以下で低速あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態における回数
 ※2 4車線化前：令和4年4月1日（金）～令和5年3月30日（木）の交通集中渋滞発生回数
 4車線化後：令和5年4月1日（土）～令和6年3月31日（日）の交通集中渋滞発生回数

■ 4車線化前 渋滞状況写真



【写真】 久喜白岡JCT～幸手IC（外回り）渋滞状況

■ 4車線化後 状況写真



【写真】 久喜白岡JCT～幸手IC 状況

円滑な交通の確保①

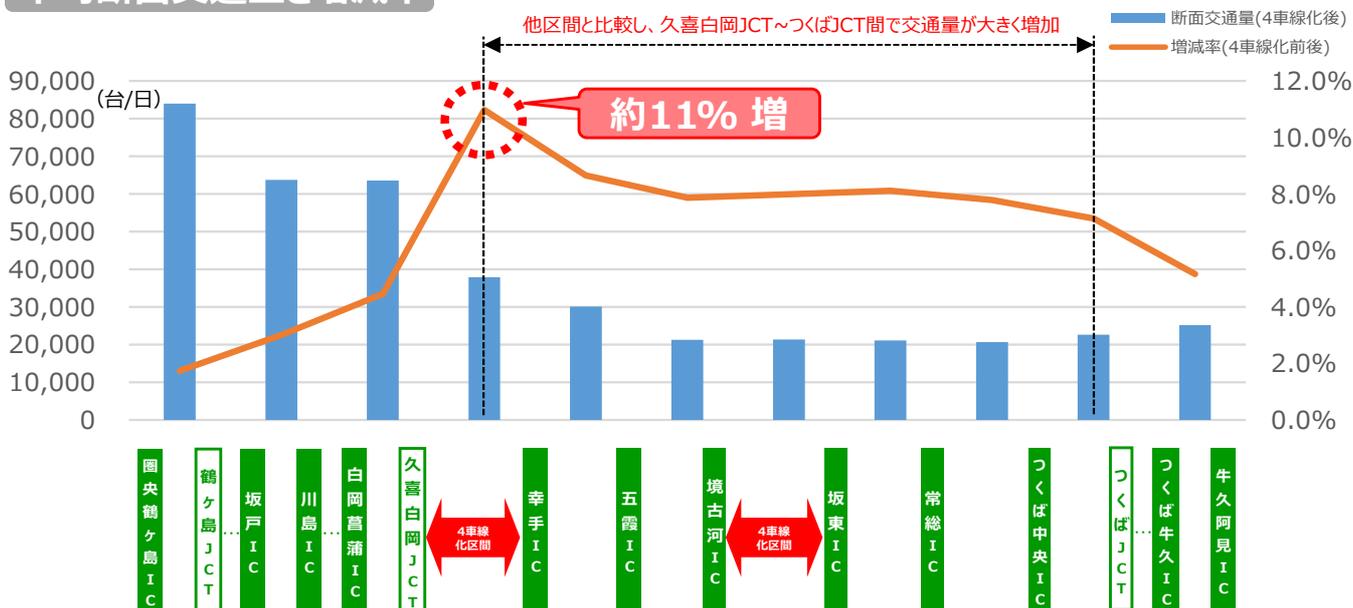
<参考> 平均断面交通量が最大約11%まで増加しました。

久喜白岡JCT～幸手IC : 37,900台/日 (+3,700台/日) ※括弧内の数値は、前年同時期比較

境古河IC～坂東IC : 21,400台/日 (+1,600台/日) ※括弧内の数値は、前年同時期比較

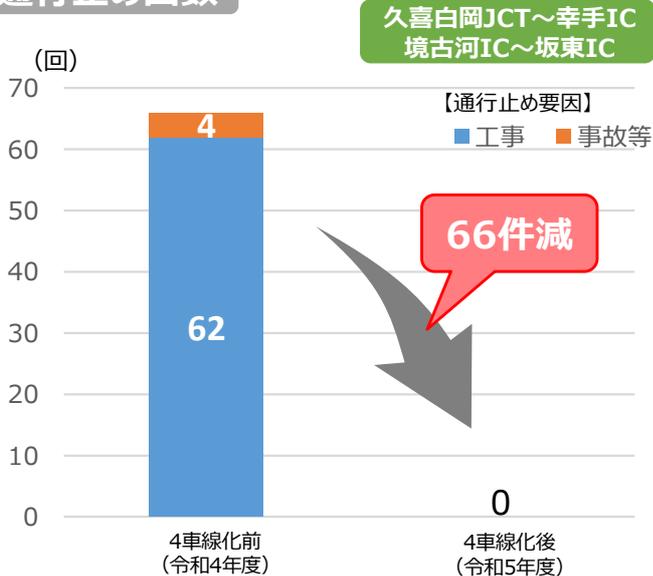
■ 4車線化により、通行止めが大幅減 (通行止め回数 : 66 → 0 件/年)

平均断面交通量と増減率



【出典：NEXCO東日本】
 4車線化前(令和4年度)：令和4年4月1日(金)～令和5年3月30日(木)
 4車線化後(令和5年度)：令和5年4月1日(土)～令和6年3月31日(日)

通行止め回数



【出典：NEXCO東日本】
 4車線化前(令和4年度)：令和4年4月1日(金)～令和5年3月30日(木)
 4車線化後(令和5年度)：令和5年4月1日(土)～令和6年3月31日(日)



【写真】久喜白岡JCT～幸手IC 車線規制状況

4車線化により、通行止めすることなく、
車線規制による工事対応が可能に！

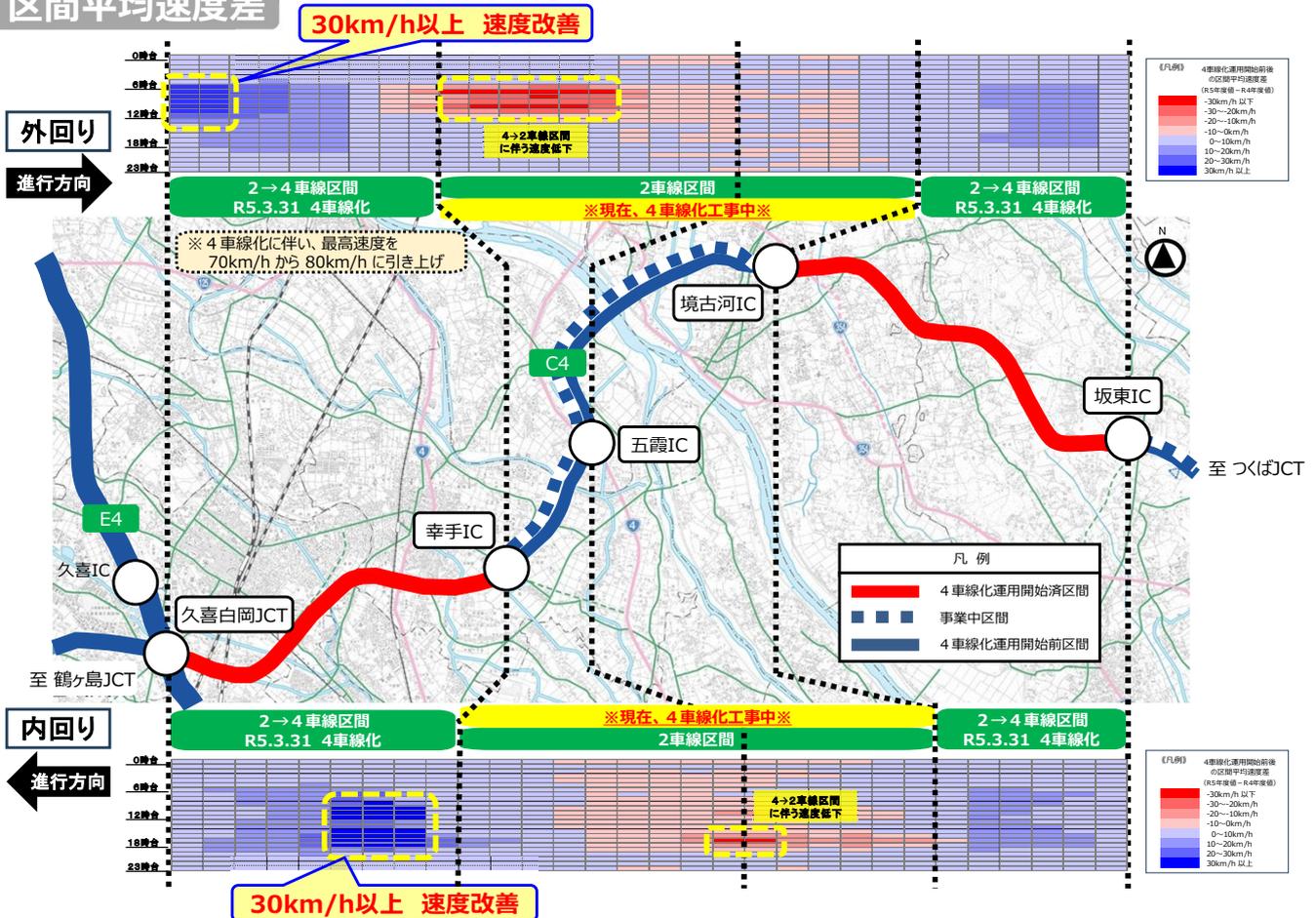
C4

圏央道 4 車線化による交通状況

円滑な交通の確保②

- 区間平均速度が、最大30km/h以上 改善しました。(久喜白岡JCT~幸手IC)
※速度が低下している区間は、現在4車線化工事中です。(幸手IC~境古河IC)
- 平均所要時間が、内回りで約6分短縮し、時間信頼性が向上しました。(外回り：約1分短縮)

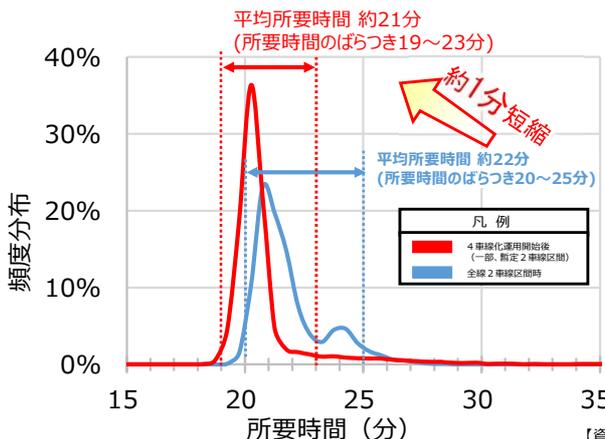
区間平均速度差



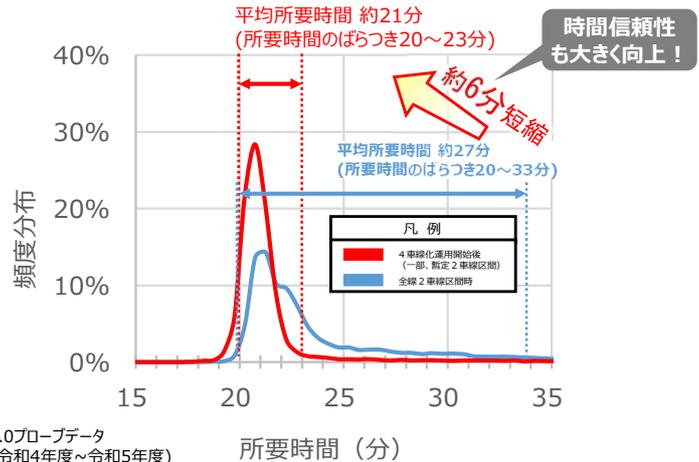
所要時間と時間信頼性※の変化

※ 時間信頼性(所要時間のばらつき)は、所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価 (事故等が発生し、移動に極端に時間がかかった場合などを除外する考え方)

【 外回り (久喜白岡JCT → 坂東IC) 】



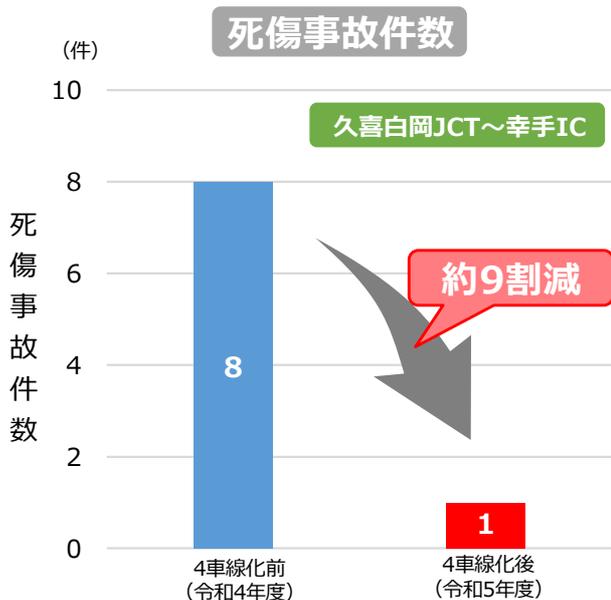
【 内回り (坂東IC → 久喜白岡JCT) 】



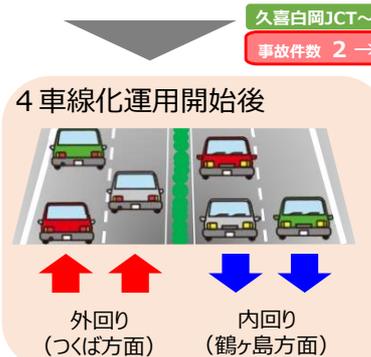
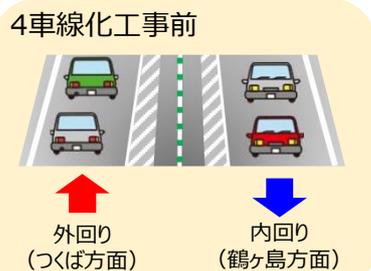
【資料】ETC2.0プローブデータ
平日(令和4年度~令和5年度)

重大事故の減少

- 総事故件数が、約7割減少しました。(久喜白岡JCT~幸手IC間)
- 死傷事故件数が、約9割減少しました。(久喜白岡JCT~幸手IC間)
- 対向車線への飛出し・はみ出し事故のリスクが解消 (2→0件) (久喜白岡JCT~幸手IC間)



対向車線への飛出し・はみ出し事故



中央分離帯に防護柵が設置されたことで、反対車線に飛び出す重大事故リスクが解消しました！

