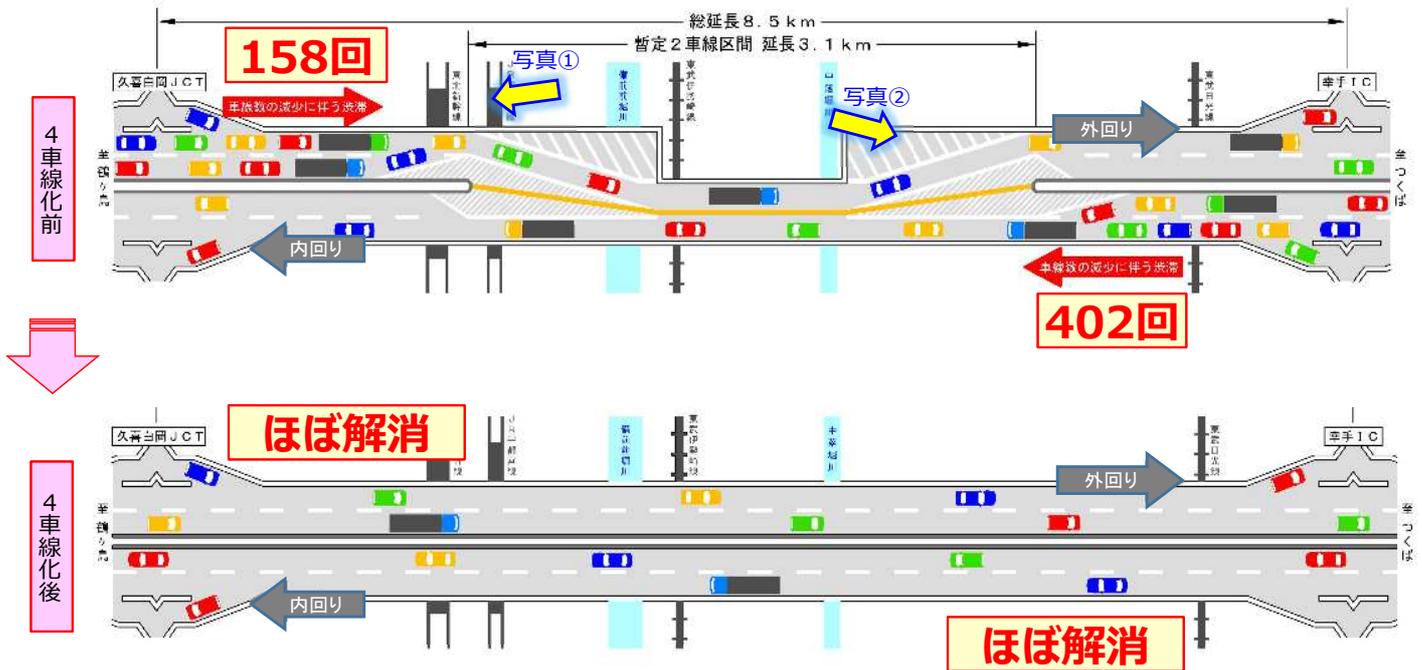


# 圏央道 4車線化による効果

## 渋滞の緩和

- ・車線が減少する場所や道路勾配が変化する場所で、交通集中に伴う渋滞が発生しています。特に久喜白岡JCT～幸手IC間では内回り、外回りともに慢性的な渋滞が発生しています。
- ・4車線化により、日常的な渋滞がほぼ解消することが見込まれます。

### 交通集中渋滞回数※1、※2



※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 令和元年における交通混雑期（GW・お盆・年末年始）を除いた渋滞回数をカウント

### 渋滞状況写真



写真①  
久喜白岡JCT～幸手IC（外回り）渋滞状況



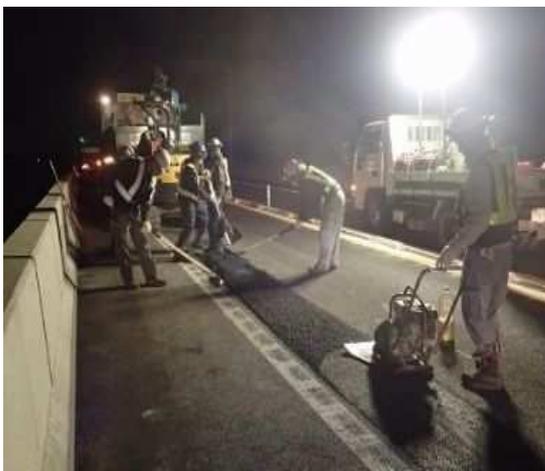
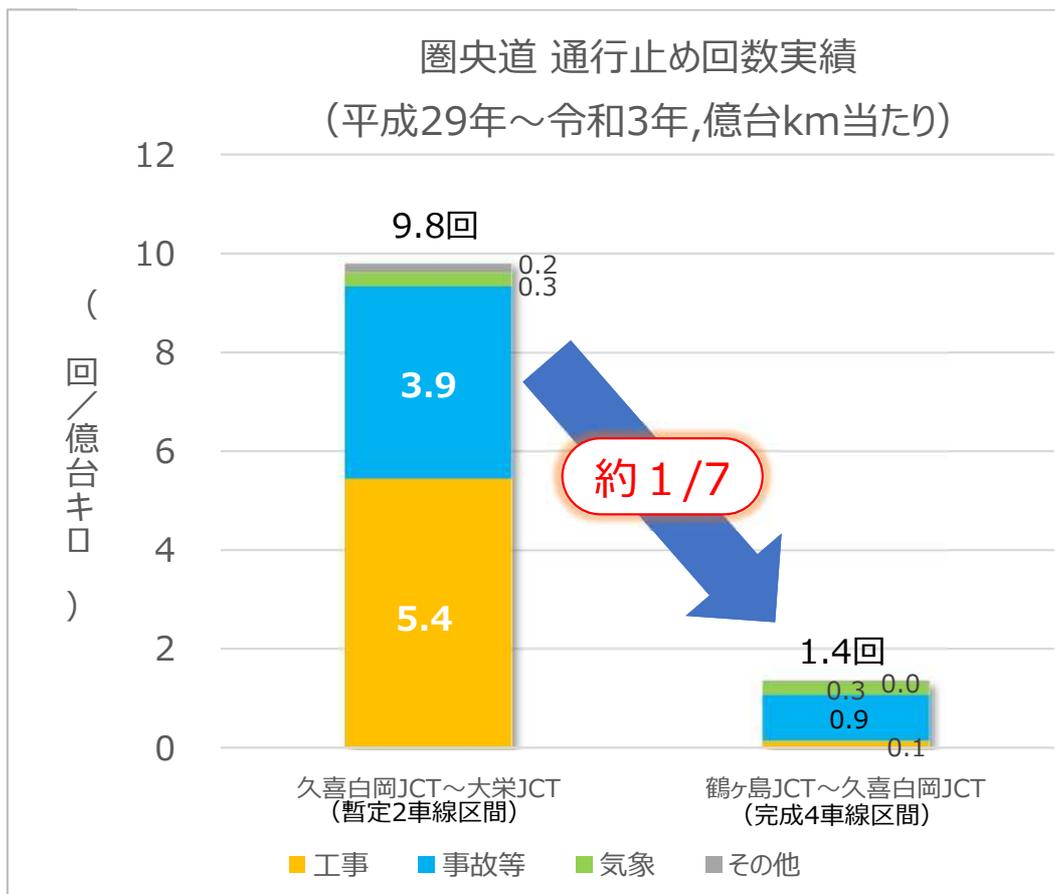
写真②  
久喜白岡JCT～幸手IC（内回り）渋滞状況

# 圏央道 4 車線化による効果

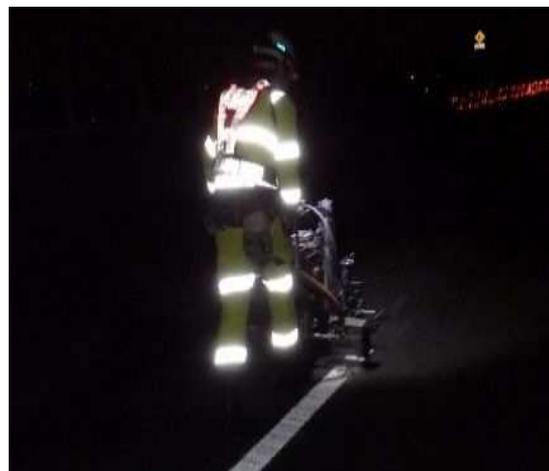
## 円滑な交通の確保

- ・久喜白岡JCT～大栄JCT間での、平成29年～令和3年（5年間）の通行止め要因は、交通事故や維持補修工事によるものが9割以上を占めています。
- ・4車線化により、通行止め回数の減少が見込まれます。

【圏央道の暫定2車線と4車線区間の比較（平成29年～令和3年）】



通行止めによる舗装補修工事



通行止めによる維持工事

# 圏央道 4車線化による効果

## 重大事故の減少

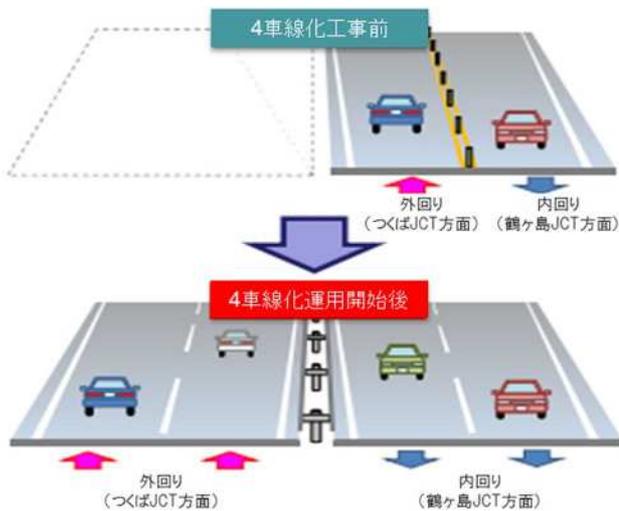
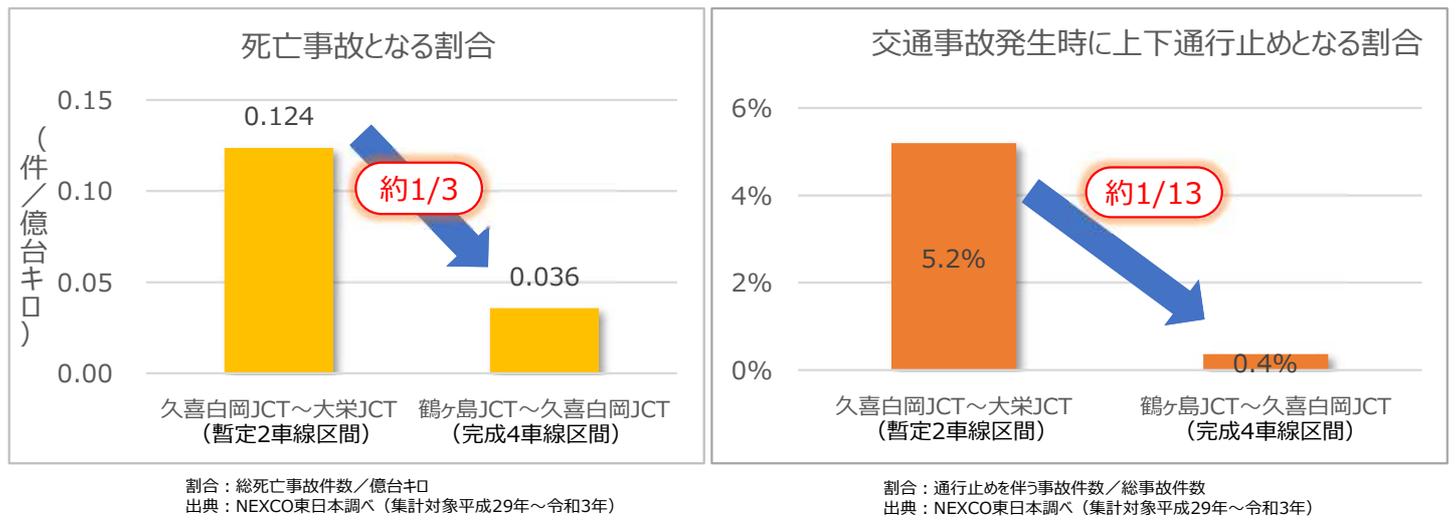
- ・平成29年の久喜白岡JCT～大栄JCT間の暫定2車線での開通以降、簡易中央分離帯（ラバーポール等）を突破し反対車線に飛び出す事故が発生しており、久喜白岡JCT～幸手IC間では5件、境古河IC～坂東IC間では4件、発生しています。（令和3年12月現在）
- ・4車線化により、対面通行が解消されることによって、反対車線に飛び出すような重大事故や事故発生時の通行止めの減少が見込まれます。

中央分離帯突破事故件数

久喜白岡JCT～幸手IC	境古河IC～坂東IC
5件	4件

出典：NEXCO東日本調べ（集計対象平成29年～令和3年）

【圏央道の暫定2車線と4車線区間の比較（平成29年～令和3年）】



4車線化のイメージ



中央分離帯に防護柵が設置されることで、反対車線に飛び出す重大事故が減少します。



中央分離帯突破事故発生状況