

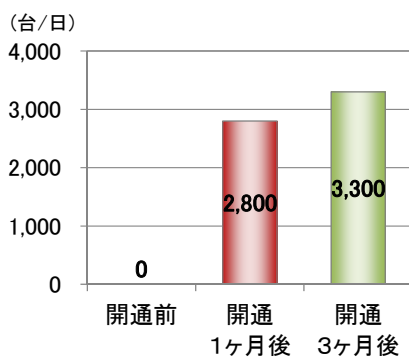
圏央道の交通量

- 圏央道（白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT）の利用がさらに増加、1 日あたり約 3,300 台が利用。

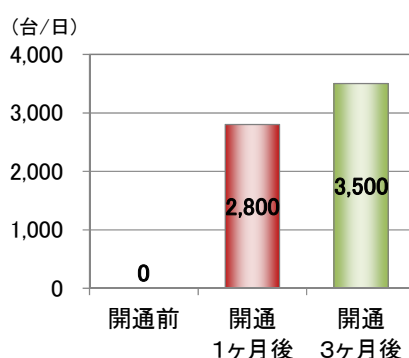
① 圏央道 白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT の開通後 3 ヶ月間の平均交通量は 3,300 台／日【全日】で順調に増加しています。

圏央道の交通量の変化

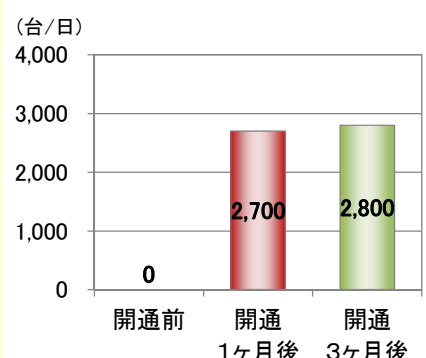
白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT
の平均交通量【全日】



白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT
の平均交通量【平日】



白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT
の平均交通量【休日】



※交通量は ETC 車以外も含む全車種合計の断面交通量(トラフィックカウンター[道路に備えつけられている交通量(概数)]の自動計測装置)による速報値。

開通前 : 平成 22 年 4 月 1 日～4 月 31 日の日交通量の平均値
 開通後 1 ヶ月後 : 平成 23 年 6 月 1 日～6 月 30 日の日交通量の平均値
 開通後 3 ヶ月後 : 平成 23 年 6 月 1 日～8 月 31 日の日交通量の平均値

周辺の交通状況（その1）

■ 開通区間に並行する一般道路の交通量もさらに減少。

② 白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT の開通前に比べて、並行する一般道路 4 路線の交通量が約 4,300 台/日（約 9%）減少しました。

圏央道に平行する一般道路の交通量

圏央道の並行路線の交通状況変化

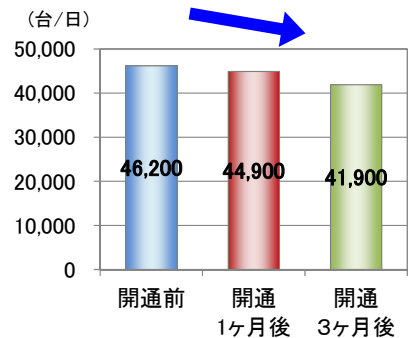


【調査日】

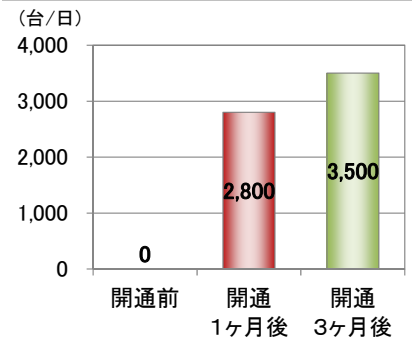
開通前 : 平成 23 年 2 月 16 日（水）7:00～2 月 17 日（木）7:00
 開通後 1 ヶ月後 : 平成 23 年 6 月 28 日（火）7:00～6 月 29 日（水）7:00
 開通後 3 ヶ月後 : 平成 23 年 9 月 7 日（水）7:00～9 月 8 日（木）7:00

並行 4 路線の断面交通量

約 9% 減少 (4,300 台/日)



圏央道（白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT）の平均交通量【平日】



【白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT の平日平均交通量】

以下の期間の平日交通量の平均値

開通前 : 平成 22 年 4 月 1 日～4 月 31 日
 開通後 1 ヶ月後 : 平成 23 年 6 月 1 日～6 月 30 日
 開通後 3 ヶ月後 : 平成 23 年 6 月 1 日～8 月 31 日

開 通 前

開 通 1 ヶ月 後

開 通 3 ヶ月 後

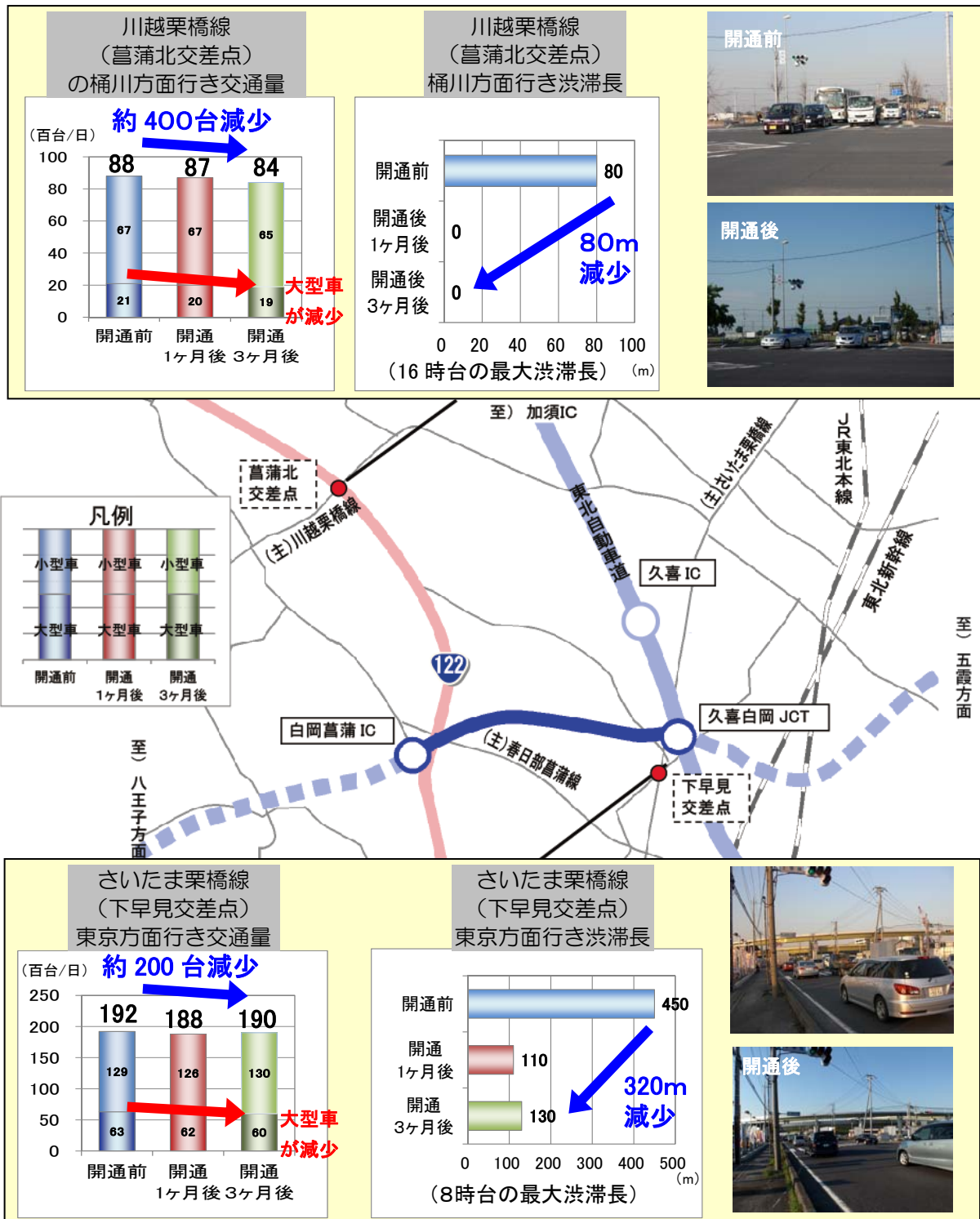
	開 通 前	開 通 1 ヶ月 後	開 通 3 ヶ月 後	
①(主)川越栗橋線	17,700 台/日	17,200 台/日	16,600 台/日	
②圏央道	2,800 台/日	3,500 台/日		1100 台(約 6%) 減少
③(主)春日部菖蒲線	9,500 台/日	9,100 台/日	8,900 台/日	600 台(約 6%) 減少
④南北埼玉域農道	13,600 台/日	13,300 台/日	10,500 台/日	3,100 台(約 23%) 減少
⑤(主)上尾久喜線	5,400 台/日	5,300 台/日	5,900 台/日	500 台(約 8%) 増加
並行 4 路線合計	46,200 台/日	44,900 台/日	41,900 台/日	4,300 台(約 9%) 減少

周辺の交通状況（その2）

■ 開通区間周辺の一般道路の渋滞が減少。

- ③ さいたま栗橋線の東京方面行きの大型車交通量が減少し、下早見交差点の渋滞長が320m減少しました（8時台）。

周辺道路の交通量・渋滞長の変化



【調査日】 開通前 : 平成23年2月16日（水）7:00~2月17日（木）7:00
 開通後1ヶ月後 : 平成23年6月28日（火）7:00~6月29日（水）7:00
 開通後3ヶ月後 : 平成23年9月7日（水）7:00~9月8日（木）7:00

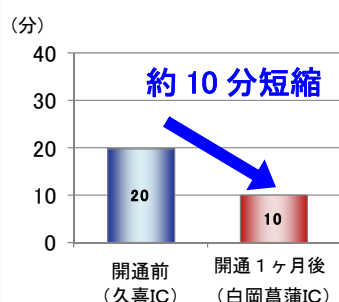
白岡菖蒲 IC を利用する周辺企業へのヒアリング結果

■ アクセス時間の短縮は企業活動にも貢献。

- ④ 白岡菖蒲 IC の開通により IC へのアクセス時間が短縮し周辺の企業では輸送の効率化やドライバーの負担軽減など企業活動の支援につながっています。

工業団地から IC へのアクセス時間の短縮

騎西藤の台工業団地から
IC までのアクセス時間



【調査日】

開通前 : 平成 23 年 2 月 16 日 (水)
(7 時台～18 時台の平均)

開通 1 ヶ月後: 平成 23 年 6 月 28 日 (火)
(7 時台～18 時台の平均)



工業団地内企業関係者へのヒアリング結果

騎西藤の台工業団地内企業 (A 社) 関係者のヒアリング結果



(運送会社)

開通前は、加須 IC まで約 30 分、久喜 IC まで約 40 分かかっていましたが、白岡菖蒲 IC まで 10～15 分程度で到着できるようになったので、大幅に時間が短縮しました。

トラックのドライバーは、1 日の運転時間や拘束時間の規定が定められているため、所要時間の短縮は、余裕をもった配車計画ができ、コスト削減 (余剰人員や外部委託の削減) やドライバーの負担軽減にもつながります。

白岡工業団地内企業 (B 社) 関係者のヒアリング結果



(運送会社)

開通前は、毎回久喜 IC を利用しましたが、さいたま栗橋線 (県道 3 号線) が時間帯によって渋滞をしています。白岡菖蒲 IC を使うことで、さいたま栗橋線の渋滞回避による移動時間の短縮が可能になりました。

菖蒲南部産業団地内企業 (C 社) 関係者のヒアリング結果



(運送会社)

白岡菖蒲 IC の開通前に比べて、久喜、羽生、加須、五霞、古河方面の工業団地からの新規顧客が増えています。今後は、五霞、古河方面からの受注増加に期待しています。

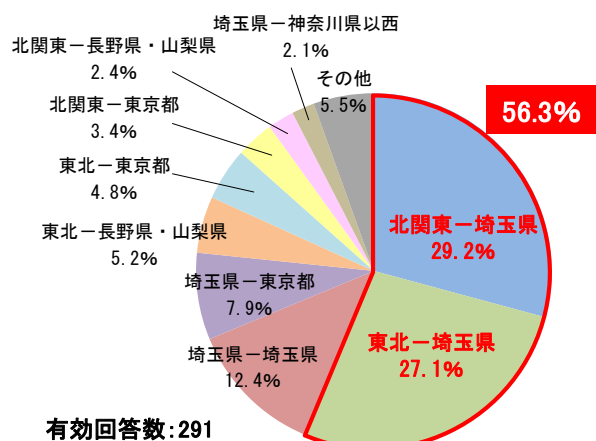
白岡菖蒲 IC 利用者アンケート

■ 利用された方へのアンケートを行った結果、利用者の移動範囲が拡大し、約8割の方が移動時間も短縮と回答

- ⑤ 白岡菖蒲 IC 利用車両は、東北や北関東方面の利用が約 6 割と多く、約 2 割の方は移動範囲が拡大しています。
- ⑥ 白岡菖蒲 IC から圏央道（桶川北本 IC）へ乗り継ぐことで、利用者の約 8 割は移動時間が短縮したと感じています。

利用者の移動範囲の拡大と移動時間の短縮

白岡菖蒲 IC を利用された方の発着地（開通後）



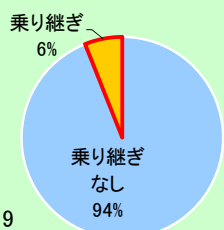
白岡菖蒲 IC を利用している車両は、東北・北関東-埼玉県の移動が多く、全体の約6割を占める

【白岡菖蒲 IC 開通後アンケート調査】

平成 23 年 8 月 27～28 日、8 月 30 日～9 月 2 日、9 月 10～11 日
白岡菖蒲 IC 料金所一般ブースにて配布
アンケート配布票数: 2,180、回収票数: 311、回収率: 14.3%

乗り継ぎ利用者の割合

白岡菖蒲 IC 利用台数のうち、6%が桶川北本 IC との乗り継ぎ

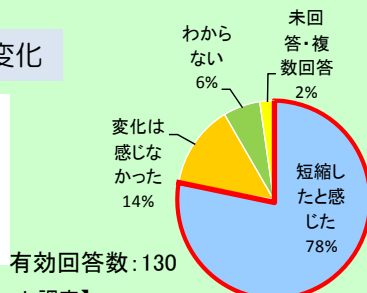


【ナンバープレート調査】

開通後 3 ヶ月後: 平成 23 年 9 月 7 日（水）【7:00～19:00】

乗り継ぎ利用による変化

桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC 間を乗り継いだことがある回答者の約8割は、移動時間の短縮を感じている

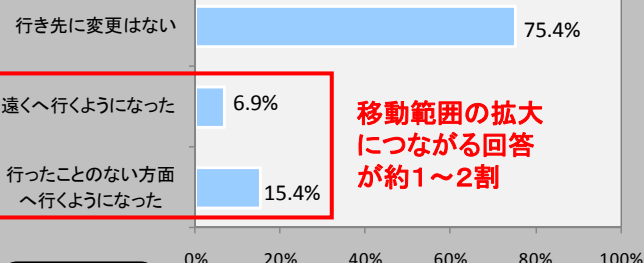


【白岡菖蒲 IC 開通後アンケート調査】

平成 23 年 8 月 27～28 日、8 月 30 日～9 月 2 日、9 月 10～11 日
白岡菖蒲 IC 料金所一般ブースにて配布
アンケート配布票数: 2,180、回収票数: 311、回収率: 14.3%

白岡菖蒲 IC 利用者の行き先の変化

【行き先について（複数回答）】有効回答数: 127



利用者の声



（東京都昭島市在住）

昭島市の自宅から山形の田舎へ帰省する際に使用しています。今年4回目の帰省ですが、すごく便利になりました。ありがとうございます。



（埼玉県入間市在住）

これまでは、埼玉から東北道方面へ行くのに、岩槻 IC から乗り継いだり、桶川北本 IC から一般道を利用したりしていましたが、白岡菖蒲 IC が開通し、東北道に出るのが近くなりました。

利用者の声



（埼玉県鴻巣市在住）

仕事で東北道、関越道、中央道をほぼ毎日利用しています。桶川北本 IC⇄白岡菖蒲 IC 間をより早く開通してください。



（福島県福島市在住）

原発事故の影響で、孫と子供たちが福島へ帰省できなくなりました。福島から孫たちが住んでいる青梅市へ行くことが多くなったため、できるだけ早く全線開通してほしい。

【参考】圏央道 開通区間の概要

●路線名：一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（圏央道）

●開通区間：しらおかしょうぶインターチェンジ 白岡菖蒲 IC から くきしらおかジャンクション 久喜白岡 JCT までの延長 3.3km

●開通 IC：しらおかしょうぶインターチェンジ 白岡菖蒲 IC

●アクセス道路：国道 122 号（騎西菖蒲バイパス）

●車線数：4 車線

位置図



標準横断面図

