

第12回
群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会

平成25年6月19日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所
群馬県 県土整備部

目 次

1. これまでの検討経緯
2. 対応方針について
3. 今後の渋滞対策の検討(案)
4. 今後のスケジュールについて

1. これまでの検討経緯

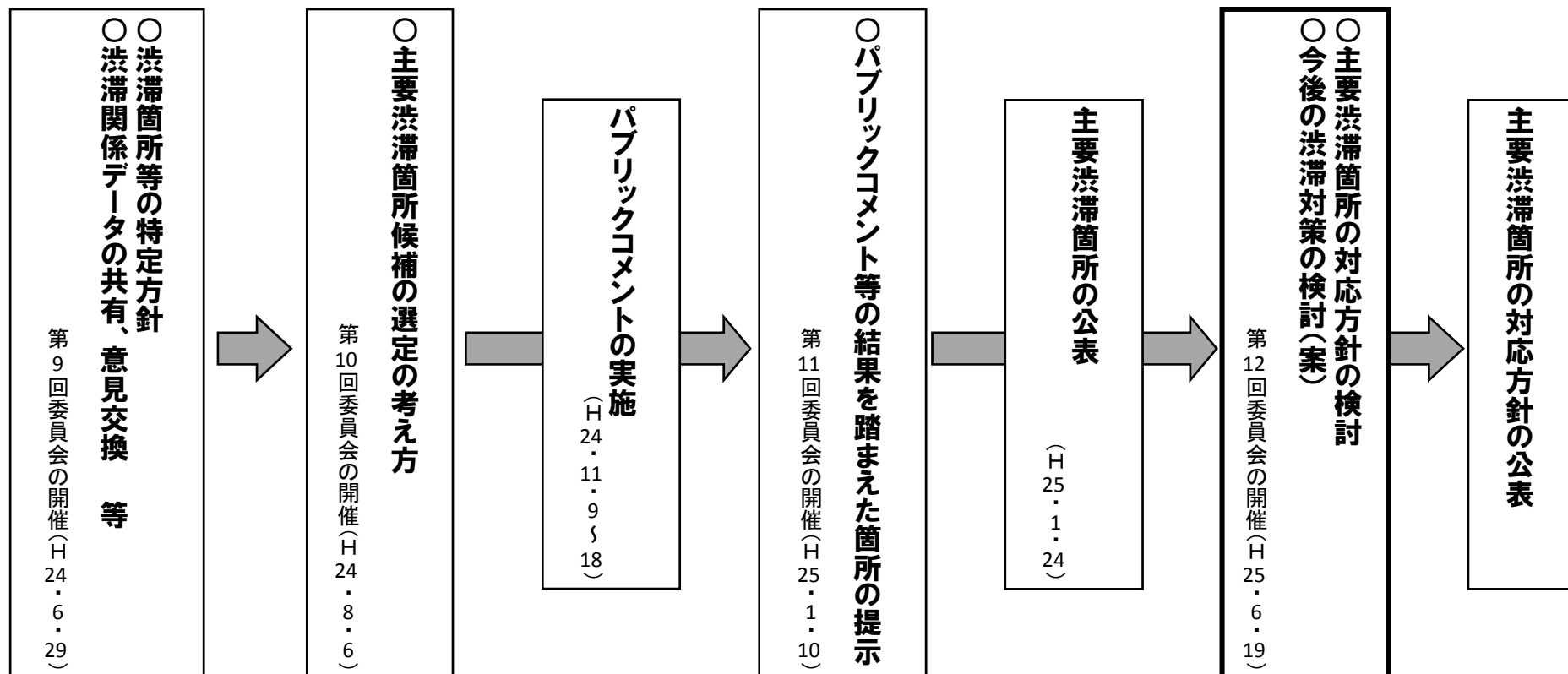
1. これまでの検討経緯

今後の渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

等を踏まえ、課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組むこととしました。

渋滞対策検討の経緯



2. 対応方針について

■対応方針の位置付け

○群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会にて、本年1月に公表した主要渋滞箇所(高速道路5箇所、一般道路382箇所(2エリア、54区間、113箇所))について、地域毎の概況や対策の方向性をとらえた上で、今後の渋滞対策の進め方について方向性を示すもの。

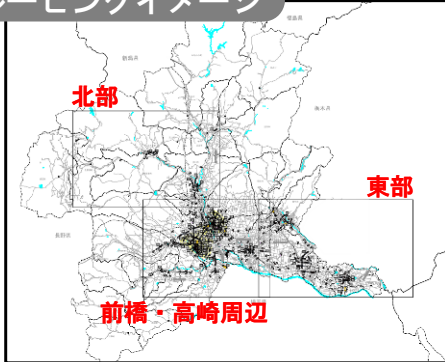


○今後、各道路管理者がこの対応方針に基づき、各主要渋滞箇所において、優先順位をつけつつ、渋滞要因を分析し、具体的な対策を検討。

■ 検討フロー

① 主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング

グルーピングイメージ



・地形、地勢的な状況
・ネットワークの状況

② 民間プローブデータにより渋滞状況を確認

③ 渋滞要因を概略的に確認

・周辺の施設の状況
(観光地・工場等)
・道路管理者の経験

④ 渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

■ 各地域の状況分析

前橋・高崎周辺地域

■ 地域の状況

- 地域の中央近くを南北に利根川が流れているため、前橋・高崎間の交通の流れが集中する渡河部において渋滞が発生(前橋～高崎間の移動において、渡河可能な箇所は3箇所(県道以上)に限られる)
- 鉄道やバスなどの公共交通網は整備されているものの、公共交通の利用は低く、郊外の住宅地から市内への通勤、通学時や買い物等の日常生活においては自動車への依存度が高い状況(平成21年度末の公共交通の旅客輸送分担率は4.1% 出典:「公共交通輸送分担率(はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022)」)
- 首都圏と群馬県、長野県、新潟県を繋ぐ高速道路ネットワークである関越自動車道は、休日や観光シーズンに交通需要が増加、集中するため、交通容量が不足する箇所では渋滞が発生(H17年度道路交通センサスより、休日/平日:1.08～1.40)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより平日ピーク時における速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・前橋・高崎地域は、人口や産業拠点が集積しているため、特に朝夕の通勤・通学時には主要な幹線道路や市街地を中心に交通が集中、特に南北方向の国道17号や東西方向の国道18号、国道50号等は都市間交通の主軸としても機能していることから、都市内交通と通過交通が混在し交通渋滞が発生
- ・前橋・高崎間の交通の流れが利根川渡河部に集中し交通渋滞が発生

東部地域

■ 地域の状況

- 鉄道やバスなどの公共交通網が整備されているものの利用率は低く、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高くなっており、自動車は地域の社会活動を支える重要な輸送手段となっている(平成21年度末の公共交通の旅客輸送分担率は4.1% 出典:「公共交通輸送分担率(はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022)」)
- 北関東自動車道の全線開通により高速交通網の東西軸が整備され、新たな企業進出・工場立地が進んでいる(H24年度上期立地件数は31件、うち県外企業は16件で全国1位 出典:「工場立地動向調査概況 群馬県産業経済部」)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより、主要都市内を中心に平日ピーク時における速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・国道122号、国道407号は南北方向、国道50号、国道354号等は東西方向の交通の基軸として機能するとともに、東部地域の主要都市内を通過することから、都市内交通と通過交通が混在、集中し交通渋滞が発生
- ・北関東有数の工業集積地であるため、大型車交通が多いことで走行性低下や交差点での滞留長不足による渋滞の発生

北部地域

■ 地域の状況

- 鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高く、自動車は地域の社会活動を支える重要な輸送手段となっている(平成21年度末の公共交通の旅客輸送分担率は4.1% 出典:「公共交通輸送分担率(はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022)」)
- 北部地域を中心に自然豊かな観光資源に恵まれており、休日や観光シーズン等には草津温泉をはじめとした温泉地等には多くの観光客が訪れる(草津温泉を有する草津町は観光消費額が県内1位 出典:「群馬県統計情報システム 平成23年度 市町村別観光消費額推計表」)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより、市街地内では平日ピーク時に、観光地へのアクセス区間において休日ピーク時に速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・国道17号、(主)高崎渋川線は南北方向、国道145号、国道353号は東西方向の交通の基軸として機能するとともに、渋川・吾妻地域の主要都市内を通過することから、都市内交通と通過交通が混在、集中し交通渋滞が発生
- ・草津温泉や浅間高原をはじめとする観光地へのアクセス道路は限られることから、休日や観光シーズンにはアクセス道路に交通が集中し、交通渋滞が発生

■群馬県の対応方針(案)

■群馬県全体における対応方針について(案)

検討経緯

- 群馬県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| ○学識経験者 | ○(社)群馬県商工会議所連合会 | ○(一社)日本自動車連盟群馬支部 |
| ○(一社)群馬県トラック協会 | ○(株)上毛新聞社 | ○群馬テレビ(株) |
| ○(株)JTB関東 法人営業群馬支店 | ○東日本高速道路(株)関東支社高崎管理事務所 | ○群馬県警察本部 |
| ○群馬県県土整備部 | ○国土交通省関東運輸局群馬運輸支局 | ○国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所 |

- H24.6 第9回委員会
- H24.8 第10回委員会
- H25.1 第11回委員会
- H25.6 第12回委員会
- 今後の対応方針について

1. 群馬県の概況

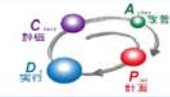
	概要
群馬県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県は、県土の約2/3を丘陵山岳地帯が占め、北・西部の県境には山々、南東部には関東平野が広がっており、県面積の約1/3の平野部に県人口の約7割が集中しています。 新幹線や高速道路などの高速交通網が整備されていますが、主要な都市以外は鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤・通学や買い物等の日常生活においては自動車への依存度が高く、人口当たりの自動車保有台数が全国第1位(869.5台/千人:平成23年)、また、旅客輸送における自家用車の分担率が全国第3位(94%:平成21年)となっています。 隣接する前橋市(人口約34万人)と高崎市(人口約37万人)は、県人口の3割余りを占める群馬県の中心都市で、南北方向・東西方向の高速道路や国道等が交わる交通の要衝となっています。 草津温泉(年間入込客数275万人(H24))等観光地が集中している吾妻地域を有する北・西部は、自然豊かな観光資源に恵まれており、休日や観光シーズン等には多くの観光客や買い物客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 限られた平野部に人口や産業拠点が集中しているため、主要な幹線道路で渋滞が発生しています。特に南北方向の交通軸である国道17号等や東西方向の交通軸である国道50号等において、都市内交通と通過交通が混在、集中し、朝夕の通勤、通学時に激しい渋滞が発生しています。 市街地を中心に渋滞箇所が集中しています。また、県の中央を南北に利根川が流れているため、交通の流れが集中している渡河部においても渋滞が発生しています。 県内の主要渋滞箇所の約5割が中心都市である前橋市、高崎市に集中しています。また、他の都市の中心部や都市間を結ぶ幹線道路でも主要渋滞箇所が存在しています。 吾妻地域をはじめとする観光地周辺では、観光地へのアクセス道路に限られており、利用者が集中する休日や観光シーズンに渋滞が発生しています。また、高速道路ネットワークである関越自動車道等においても渋滞が発生しています。

2. 方向性

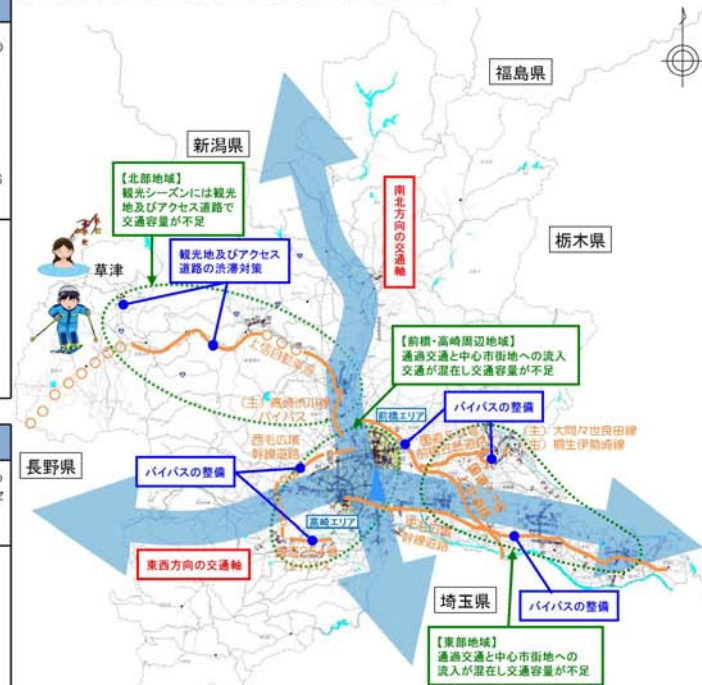
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 都市中心部、都市間を結ぶ幹線道路の主要渋滞箇所については、「7つの交通軸」の主軸の整備、混雑の要因である地域に滞留する交通を主軸に誘導するための軸間連絡道路等の整備、物流を担う大型車が市街地内を経由せずに高速道路のインターチェンジにアクセスできる道路整備により、交通容量の拡大や交差点の円滑化施策を図ります。 また、ソフト施策の検討も併せて行い、総合的に渋滞対策の推進を図ります。
道路整備	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離(前橋・高崎周辺地域、北部地域) <ul style="list-style-type: none"> 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 バイパスの整備(国道17号上武道路、東毛広域幹線道路、西毛広域幹線道路等) 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良(前橋・高崎周辺地域、東部地域) <ul style="list-style-type: none"> 円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します。 ②休日等における観光交通に起因する渋滞の対策について アクセス道路の渋滞対策(前橋・高崎地域、北部地域) <ul style="list-style-type: none"> 都心方向と群馬等を繋ぐ高速道路における渋滞について、交通容量の拡大策を検討・実施します。また、草津温泉等の観光地へのアクセス道路の渋滞について、交通容量の拡大や道路ネットワークの整備による広域交通の分散や交差点の円滑化を図るとともに、観光シーズンにおける工事抑制等のソフト対策を実施します。 →高速道路ネットワークの交通容量の拡大(関越自動車道(前橋IC付近)、ネットワーク道路の整備(上信自動車道))

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
 - 朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



3. 群馬県全体の交通ネットワークイメージ



■群馬県の対応方針(案)

■群馬県全体における対応方針について ~現在の対策等の例~(案)

参考① 7つの交通軸構想

■7つの交通軸構想

○「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」

道路は県民の日常生活や社会経済活動を支える最も基本的な社会資本です。「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」は、高速交通網の効果を県内すべての地域や産業の発展に活かせるよう高速交通網を補完する7つの交通軸の整備・強化を推進するものです。

具体的には、上武道路などの県央軸、東毛広域幹線道路・国道50号前橋笠懸道路・大間々世田線などの東毛軸及び渡良瀬軸、西毛広域幹線道路などの西毛軸、上信自動車道などの西毛軸、国道17号などの三国軸、国道120号などの尾瀬軸を7つの交通軸と位置づけています。



図表-33 群馬がはばたくための7つの交通軸構想



図表-34 7つの交通軸構想代表事業箇所

※「はばたく群馬・県土整備プラン2013-2022」(群馬県)より抜粋

■整備効果

渋滞が大幅に改善されます

「7つの交通軸」の整備が実現とともに、道路の一方で地域に属する交通を主軸とするための道路整備は従来の道路、特に地方道や市町村道内を軸に高速道路のインターチェンジにアクセスできる道路網により、渋滞が大幅に改善されます。



高速道路が利用しやすくなり、県内企業の競争力が高まります

アクセス道路の整備やスマートインターチェンジの新設などにより、工業団地などから高速道路までのアクセス時間が短縮されるとともに、沿道者の買い物や観光などが、地域産業の競争力の上昇に貢献する効果が期待されます。



観光地へのアクセシビリティ、農産物の輸送効率が向上します

道路整備が実現すると、観光地へのアクセスが向上し、観光客の利便性が向上します。また、農産物の輸送効率も向上し、産地から消費地までの輸送時間が短縮されます。



※「くまの道2013」(群馬県県土整備部)より抜粋

参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 ハンフレット等)

■国道17号上武道路



※国土交通省高崎河川国道事務所 事業ハンフレットより抜粋

■国道18号高崎安中拡幅



※国土交通省高崎河川国道事務所 事業ハンフレットより抜粋

■国道50号前橋笠懸道路



※国土交通省高崎河川国道事務所 事業ハンフレットより抜粋

■東毛広域幹線道路



※「くまの道2013」(群馬県県土整備部)より抜粋

■西毛広域幹線道路



※「くまの道2013」(群馬県県土整備部)より抜粋

■上信自動車道



※「くまの道2013」(群馬県県土整備部)より抜粋

■前橋・高崎周辺地域の対応方針(案)

■群馬県前橋・高崎周辺地域における対応方針について(案)

検討経緯

- 群馬県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」*(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| ○学識経験者 | ○(社)群馬県商工会議所連合会 | ○(一社)日本自動車連盟群馬支部 |
| ○(一社)群馬県トラック協会 | ○(株)上毛新聞社 | ○群馬テレビ(株) |
| ○(株)JTB関東 法人営業群馬支店 | ○東日本高速道路(株)関東支社高崎管理事務所 | ○群馬県警察本部 |
| ○群馬県県土整備部 | ○国土交通省関東運輸局群馬運輸支局 | ○国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所 |

- H24.6 第9回委員会
- H24.8 第10回委員会
- H25.1 第11回委員会
- H25.6 第12回委員会
- 今後の対応方針について

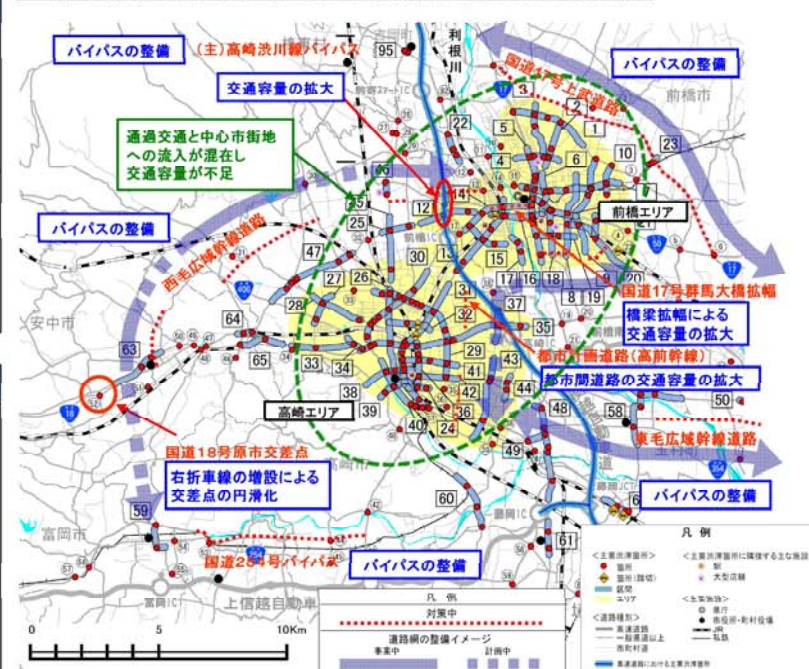
1. 群馬県前橋・高崎周辺地域の概況

	概要
群馬県前橋・高崎周辺地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県前橋・高崎周辺地域は、関東平野の北西端に位置し、行政の中心地である前橋市と商業の中心地である高崎市が隣接し、人口や産業等が集積する群馬県の中心地域となっています。両市ともに人口分布は郊外に広がる傾向が続いています。 南北方向の交通軸である関越自動車道、国道17号、東西方向の交通軸である上信越自動車道、北関東自動車道、国道18号、国道50号、国道354号等、主要な幹線道路が地域内を通過し、交通の要衝となっています。 鉄道やバスなどの公共交通網は整備されているものの、公共交通の利用は低く、郊外の住宅地から市内への通勤、通学時や買い物等の日常生活においては自動車への依存度が高い状況です。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 前橋・高崎地域は、人口や産業拠点が集積しているため、主要な幹線道路で渋滞が発生しており、特に南北方向の国道17号等や東西方向の国道18号、国道50号等において、都市内交通と通過交通が混在、集中し、特に朝夕の通勤・通学時に激しい渋滞が発生しています。 前橋・高崎地域は市街地を中心に渋滞が発生しています。また、この地域の中央近くを南北に利根川が流れているため、前橋・高崎間の交通の流れが集中する渡河部においても渋滞が発生しています。 首都圏と群馬県、長野県、新潟県を繋ぐ高速道路ネットワークである関越自動車道等において、休日や観光シーズンに交通需要が増加、集中するため、交通容量が不足する箇所で渋滞が発生しています。 主要渋滞箇所は、中心都市である前橋市、高崎市に県全体の約5割が集中しています。

2. 現在の対策等

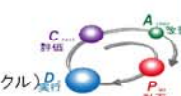
	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 <ul style="list-style-type: none"> 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →バイパスの整備(国道17号上武道路、東毛広域幹線道路、西毛広域幹線道路等) 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 <ul style="list-style-type: none"> →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します(国道18号原市交差点等)。 渡河部の渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> →渡河部の橋梁に交通が集中するために生じている渋滞については、橋梁拡幅等により交通容量の拡大を図ります(国道17号群馬大橋拡幅等)。 ②休日等における渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 高速道路の渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> →高速道路ネットワークを構成する関越自動車道の休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞箇所について、交通容量の確保を図る対策を検討・実施を行います。 <ul style="list-style-type: none"> →交通容量の拡大検討(関越自動車道(前橋IC付近))
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 交通流の変化に応じた信号機のサイクル調整や右折矢印信号の設置等を実施します。 道路利用者に渋滞情報を提供することにより迂回を促し、交通の分散を図ります。

3. 群馬県前橋・高崎周辺地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 一朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



■ 東部地域の対応方針(案)

■ 群馬県東部地域における対応方針について(案)

検討経緯

- 群馬県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」*(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| ○学識経験者 | ○(社)群馬県商工会議所連合会 | ○(一社)日本自動車連盟群馬支部 |
| ○(一社)群馬県トラック協会 | ○(株)上毛新聞社 | ○群馬テレビ(株) |
| ○(株)JTB関東 法人営業群馬支店 | ○東日本高速道路(株)関東支社高崎管理事務所 | ○群馬県警察本部 |
| ○群馬県県土整備部 | ○国土交通省関東運輸局群馬運輸支局 | ○国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所 |

- H24.6 第9回委員会
 - H24.8 第10回委員会
 - H25.1 第11回委員会
 - H25.6 第12回委員会
- 今後の対応方針について

1. 群馬県東部地域の概況

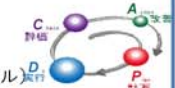
	概要
群馬県東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県東部地域は、利根川と渡良瀬川に挟まれた地域であり、人口や産業拠点が集積しています。国道17号上武道路、国道50号、国道122号、国道354号等主要な幹線道路が地域内を通過している伊勢崎市、桐生市、太田市、館林市では、都市内交通と通過交通が混在、集中している状況となっています。 太田市や伊勢崎市はいずれも人口20万人以上を擁する商工の中心都市であり、また館林市は南北方向・東西方向の高速道路や国道等が交わる交通の要衝となっています。 鉄道やバスなどの公共交通網が整備されているものの利用率は低く、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高くなっており、自動車は地域の社会活動を支える重要な輸送手段となっています。 北関東自動車道の全線開通により高速交通網の東西軸が整備され、新たな企業進出・工場立地が進んでいます。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 東部地域の主要都市では、南北方向である国道122号、国道407号等、東西方向の交通軸である国道50号、国道354号等において、都市内交通と通過交通が混在、集中し、特に朝夕の通勤、通学時に激しい渋滞が発生しています。また、都市間を結ぶ幹線道路で渋滞が発生しています。 東部地域は北関東有数の工業集積地であるため、大型車交通が多いことも渋滞発生の一因となっています。

2. 現在の対策等

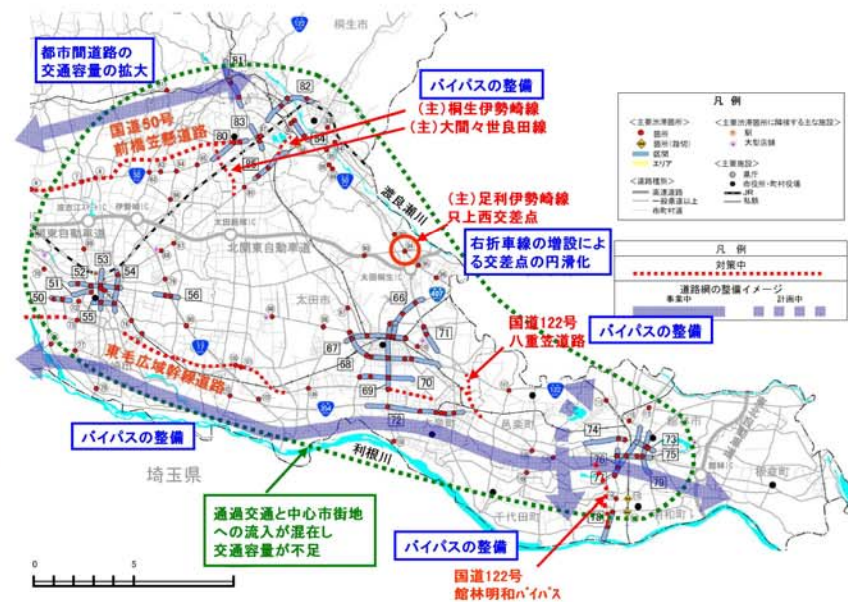
	概要
道路整備	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と主要都市間交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →バイパスの整備(東毛広域幹線道路、国道50号前橋笠懸道路、国道122号館林明和バイパス等) →交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します(主要地方道足利伊勢崎線 只上西交差点等)。
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 交通流の変化に応じた信号機のサイクル調整や右折矢印信号の設置等を実施します。 道路利用者に渋滞情報を提供することにより迂回を促し、交通の分散を図ります。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)進行



3. 群馬県東部エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



■北部地域の対応方針(案)

■群馬県北部地域における対応方針について(案)

検討経緯

- 群馬県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| ○学識経験者 | ○(社)群馬県商工会議所連合会 | ○(一社)日本自動車連盟群馬支部 |
| ○(一社)群馬県トラック協会 | ○(株)上毛新聞社 | ○群馬テレビ(株) |
| ○(株)JTB関東 法人営業群馬支店 | ○東日本高速道路(株)関東支社高崎管理事務所 | ○群馬県警察本部 |
| ○群馬県県土整備部 | ○国土交通省関東運輸局群馬運輸支局 | ○国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所 |

- H24.6 第9回委員会
 - H24.8 第10回委員会
 - H25.1 第11回委員会
 - H25.6 第12回委員会
- 今後の対応方針について

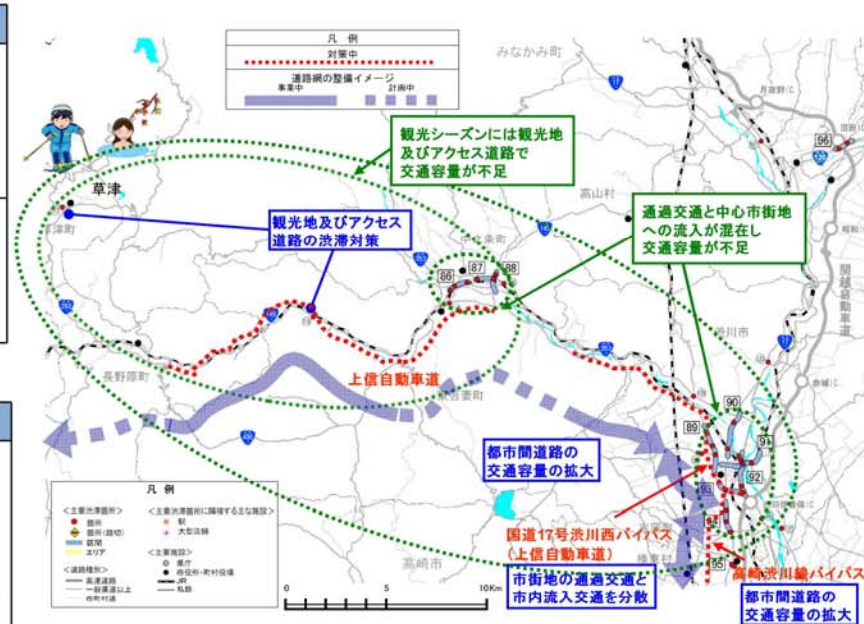
1. 群馬県北部地域の概況

	概要
群馬県北部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県北部地域は利根川や吾妻川流域の河岸段丘に人口と産業拠点が集中し、国道17号、国道145号、国道353号等主要幹線道路が地域内を通過しており、都市内交通と通過交通が混在している状況となっています。 鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高く、自動車は地域の社会活動を支える重要な輸送手段となっています。 吾妻・利根地域を中心に自然豊かな観光資源に恵まれており、休日や観光シーズン等には草津温泉をはじめとした温泉地等には多くの観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向の交通軸である国道17号、(主)高崎渋川線等で、東西方向の交通軸である国道145号、国道353号において都市内交通と通過交通が混在、集中し、特に朝夕の通勤、通学時に渋滞が発生しています。 主要渋滞箇所は渋川市街地と中之条市街地に集中しており、都市間を結ぶ幹線道路にも主要渋滞箇所が存在しています。 また、草津温泉や浅間高原をはじめとする観光地へのアクセス道路に限られるため、利用者が集中する休日や観光シーズンに渋滞が発生しています。

2. 現在の対策等

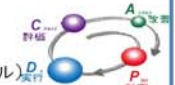
	概要
道路整備	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 →バイパスの整備(上信自動車道、高崎渋川線バイパス等) <p>②休日等における観光交通に起因する渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞対策 主要な観光地(草津温泉 年間入込客数275万人(H24)等)へのアクセス道路の渋滞について、交通容量の拡大や道路ネットワークの整備による広域交通の分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(上信自動車道)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 交通流の変化に応じた信号機のサイクル調整や右折矢印信号の設置等を実施します。 道路利用者に渋滞情報を提供することにより迂回を促し、交通の分散を図ります。 観光シーズン時における工事抑制を実施します。

3. 群馬県北部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 一朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



3. 今後の渋滞対策の検討(案)

3.今後の渋滞対策の検討(案)

■今後の群馬県における渋滞検討マネジメントサイクル

・今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。

現在

対応方針の策定

今後

P・D・C・Aサイクルの実現による確実な渋滞対策の実施

Plan (計画)

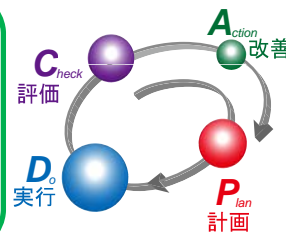
主要渋滞箇所の対策の立案

- ▶各主要渋滞箇所について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策を立案
- ▶各主要渋滞箇所の対策の検討にあたっては、各道路管理者が渋滞状況、対策の方針、今後の対策案、対策案の概要を整理

Action (改善)

主要渋滞箇所の見直し

- ▶道路管理者が、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、主要渋滞箇所の見直し案を作成
- ▶群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会において、主要渋滞箇所の見直しを議論



Do (実行)

円滑な渋滞対策の実現

- ▶各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- ▶他機関の実施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

Check (評価)

モニタリング等による検証・評価

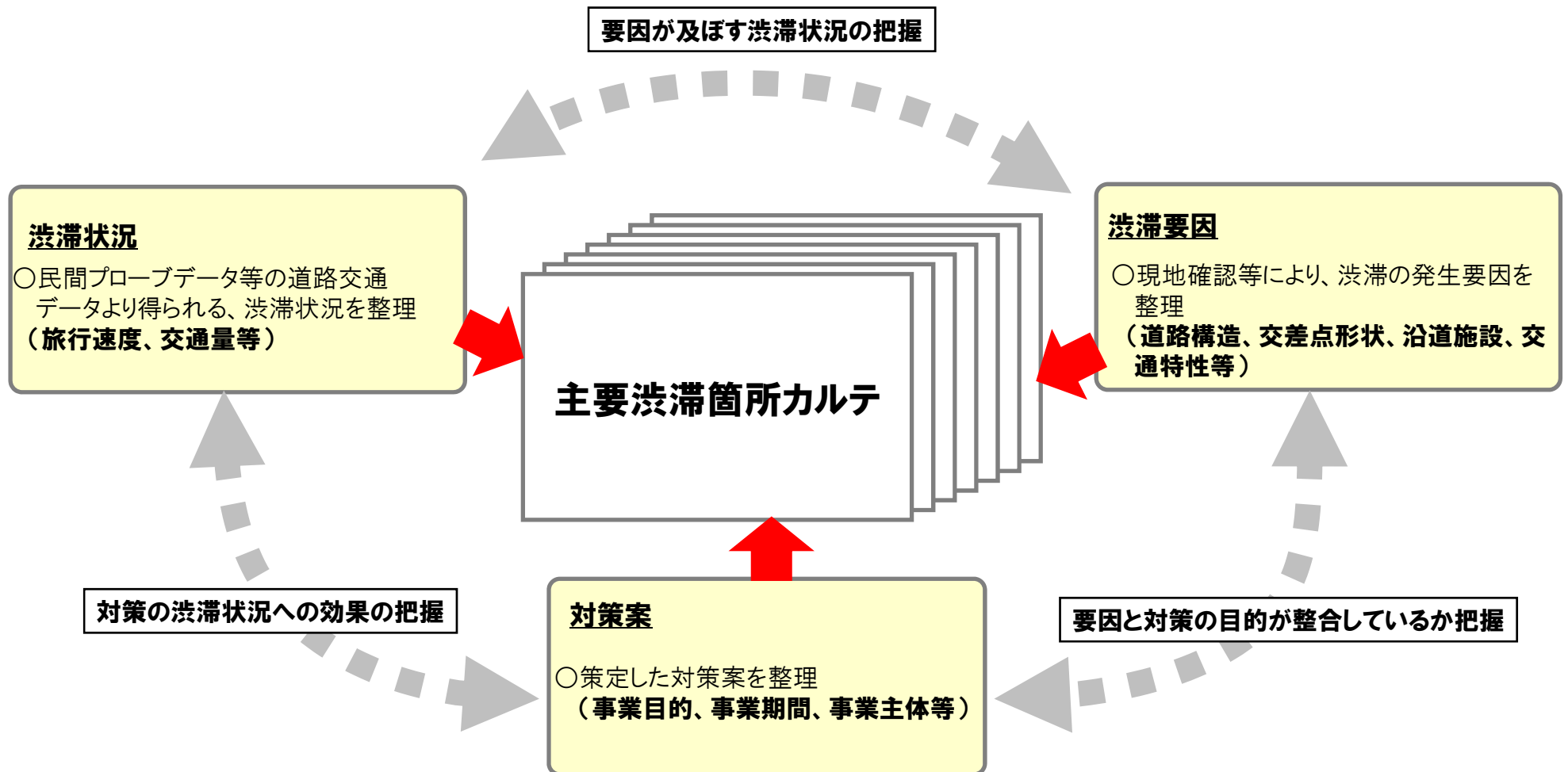
- ▶最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
- ▶実施した対策の効果について、道路利用者(バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等)の実感を確認

- ・一定期間選定要件以下 → 主要渋滞箇所の取り下げ(終了)
- ・対策終了後、一定期間選定要件以下 → 渋滞対策の終了
- ・対策終了後、選定要件以上 → 新たな渋滞対策の検討
- ・主要渋滞箇所以外の箇所が選定要件以上 → 主要渋滞箇所の追加

■ 主要渋滞箇所の渋滞対策の整理(案)

○ 主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案を1枚のカルテ形式で取りまとめ、それぞれの関連が一覧できるように整理します。

※ 各道路管理者が適切な方法により整理する。



■主要渋滞箇所カルテ(案) :天川大島町北交差点

主要渋滞箇所カルテ (案)

番号	主要渋滞箇所名	交差道路名
57	天川大島町北交差点	一般国道50号 (市)東部バイパス

主要渋滞箇所特定理由				
ピーク時積失時間が大きい	昼間12時間平均旅行速度が低い	平日ピーク時速度が低い	休日ピーク時速度が低い	ハブ/アクムト追加意見
○				

エリア名	区間番号	特定年度	市町村名
前橋	21	H24	前橋市

位置図

交差点図、交通状況

交差点状況写真

旅行速度

※H23民間プローブデータ

	交通量(台/24時間)	混雑度	交通量(台/昼間12時間)
一般国道50号	40,393	1.45	A方向 14,246
(市)東部バイパス	—	—	B方向 14,200
			C方向 —
			D方向 —

※交通量、混雑度:H22道路交通センサデータ

凡例
 交差点状況写真撮影方向

渋滞要因

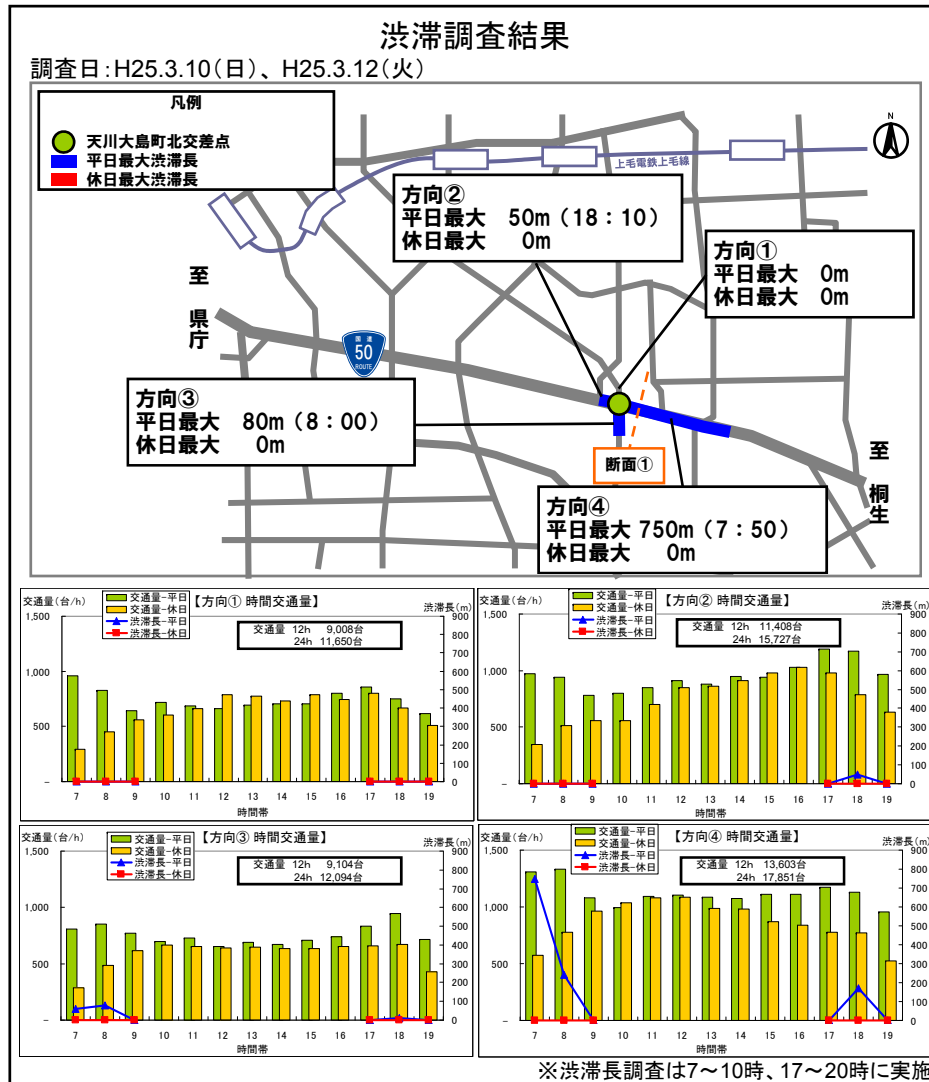
幹線道路で4車線同士の平面交差点であり、交通集中による渋滞が発生している。国道の交通量が容量を超過している。市道の交通量は未調査。

	対策方針	対策案
短期	交通容量の拡大	バイパスの整備(上武道路 暫定2車線)
中期	交通容量の拡大	バイパスの整備(上武道路 4車線化)
長期		

カルテ作成日：平成25年6月

3.今後の渋滞対策の検討(案)

■主要渋滞箇所の調査・対策状況:天川大島町北交差点



渋滞要因

断面①における流入交通量の内訳を見ると、直進方向(県庁方面)が約8割を占めており、国道50号の県庁方面を中心とした交通集中が発生している。特に朝夕の通勤時間帯の交通集中が著しい。

対策実施状況

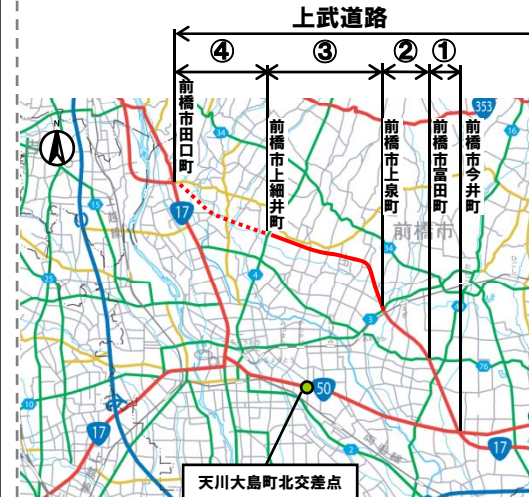
事業概要

国道17号上武道路は、地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に位置づけられており、東京圏と群馬県を結ぶ広域道路ネットワークを形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の混雑緩和と周辺地域の活性化を図ることを目的とする道路である。

位置図



対策の概要



国道17号上武道路の整備状況(国道50号以北)

- 供用区間(暫定2車線)
 - ①区間 平成17年 3月20日供用 L=2.0km
 - ②区間 平成20年 6月22日供用 L=2.9km
 - ③区間 平成24年12月22日供用 L=4.7km
- 未供用区間(暫定2車線)
 - ④区間 L=3.5km
- 未供用区間(4車線化)
 - ①~④区間 L=13.1km

期待される対策効果

上武道路の整備により、市街地を迂回する道路ネットワークが形成され、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散により、天川大島町北交差点の渋滞緩和が期待される。

4. 今後のスケジュールについて

4.今後のスケジュールについて

