■群馬県全体における対応の基本方針について

参考資料2

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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・安全性向上検討委員会」の構成員

○学識経験者	○(一社)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
H25.1　主要渋滞箇所の特定
H25.6　第１２回委員会
対応の基本方針の公表

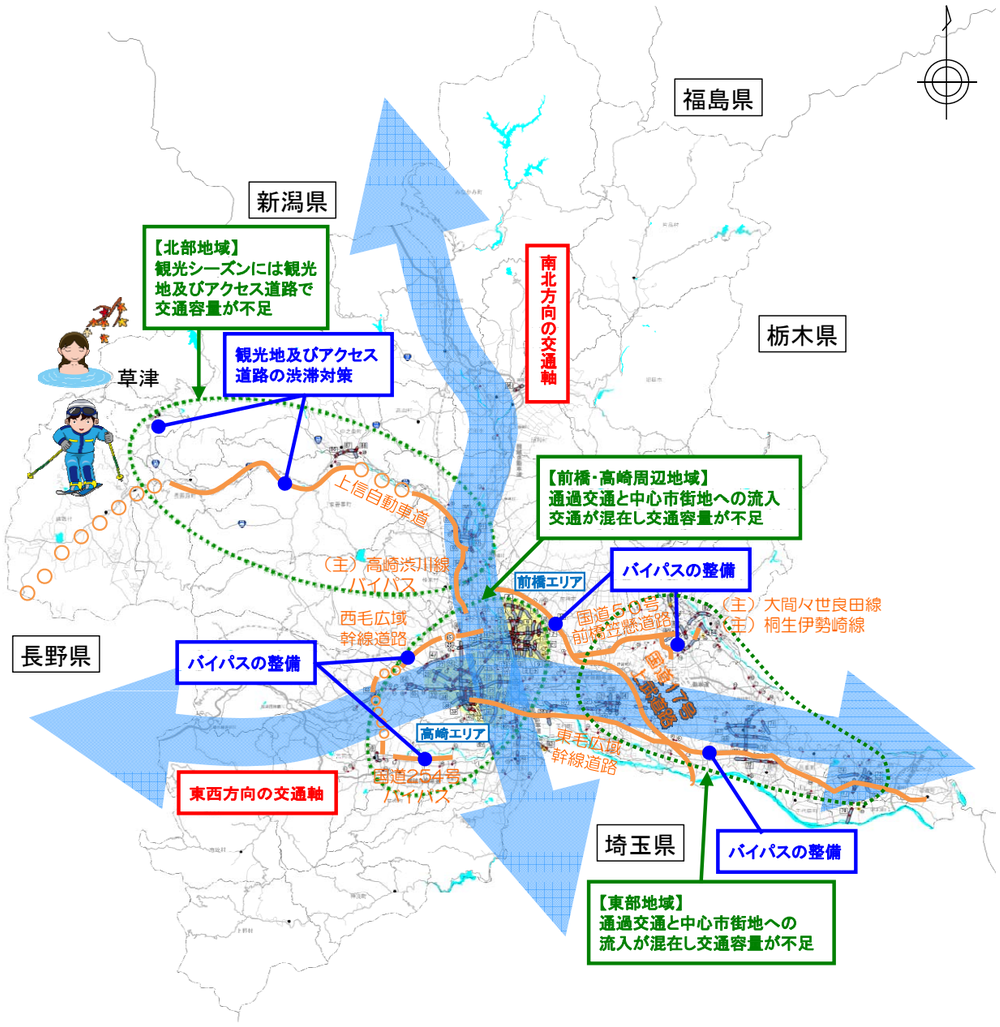
1. 群馬県の概況

	概　要
群馬県の状況	• 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	• 限られた平野部に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が限られており、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. 対策の方向性

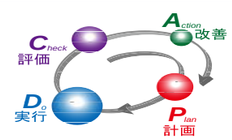
	概　要
総合対策等	・都市中心部、都市間を結ぶ幹線道路の主要渋滞箇所については、「7つの交通軸」の主軸の整備、混雑の一因である地域に滞留する交通を主軸に誘導するための軸間連絡道路等の整備、物流を担う大型車が市街地内を経由せずに高速道路のインターチェンジにアクセスできる道路整備により、交通容量の拡大や交差点の円滑化を図ります。 ・また、ソフト施策の検討も併せて行い、総合的に渋滞対策の推進を図ります。
道路整備等	①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について •都市内交通と通過交通の分離(前橋・高崎周辺地域、東部地域、北部地域) 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を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) →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) 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、休日等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)

3. 群馬県全体の交通ネットワークイメージ



今後の対応方針

・各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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)



■群馬県全体における対応の基本方針について　～現在の対策等の例～

参考①　7つの交通軸構想

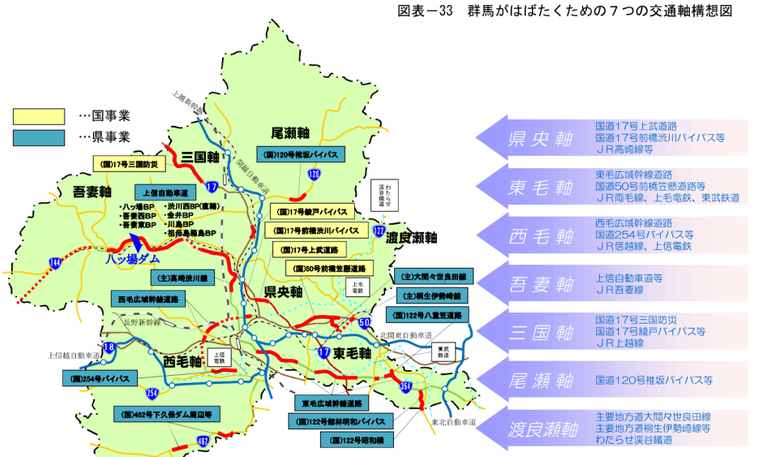
■ 7つの交通軸構想

○「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・大間々世良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吾妻軸、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



図表－34　７つの交通軸構想代表事業箇所図

※『はばたけ群馬 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

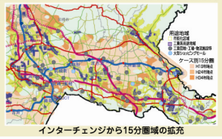
「7つの交通軸」の主軸の整備とともに、混雑の一因である地域に滞留する交通を主軸に誘導するための軸間連絡道路等の整備、物流を担う大型車が市街地内を経由せずに高速道路のインターチェンジにアクセスできる道路整備により、渋滞が大幅に改善されます。

観光地へのアクセス性、農産物の輸送効率が向上します

国際観光地や高原キャベツの一大生産地である吾妻地域の利便性向上のため、高速交通網の空白地帯を解消する地域高規格道路（上信自動車道）や、栃木県日光市と本県沼田地域を結び観光ルートとして重要な国道120号椎坂バイパスをはじめとする吾妻軸、尾瀬軸及び三国軸の整備を推進します。

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の短縮が図られるとともに、消費者の買い物圏域も広がり、地域間競争力の向上と開発可能性エリアが広がります。



医療機関への所要時間が短縮します

7つの交通軸などの整備により、県内4箇所（前橋赤十字病院、高崎総合医療センター、群馬大学病院、太田記念病院）の救命救急を担う三次救急医療機関へのアクセスが強化され、所要時間が短縮します。

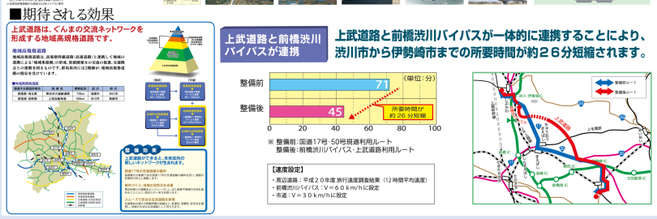
※『ぐんまの道2013」群馬県県土整備部）より抜粋

参考②　各事業箇所の概要（国土交通省　パンフレット等）

■国道 17号上武道路

■路線図

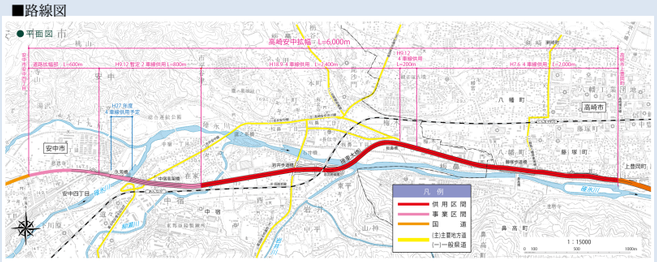
■期待される効果



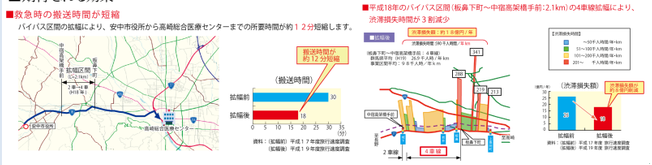
※国土交通省高崎河川国道事務所　事業パンフレットより抜粋

■国道 18号高崎安中拡幅

■路線図



■期待される効果



※国土交通省高崎河川国道事務所　事業パンフレットより抜粋

■国道 50号前橋笠懸道路

■路線図

■期待される効果

※国土交通省高崎河川国道事務所　事業パンフレットより抜粋

■東毛広域幹線道路

※『ぐんまの道2013」群馬県県土整備部）より抜粋

■西毛広域幹線道路

※『ぐんまの道2013」群馬県県土整備部）より抜粋

■上信自動車道

※『ぐんまの道2013」群馬県県土整備部）より抜粋

■群馬県前橋・高崎周辺地域における対応の基本方針について

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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・安全性向上検討委員会」の構成員

○学識経験者	○(一社)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
H25.1　主要渋滞箇所の特定
H25.6　第１２回委員会
対応の基本方針の公表

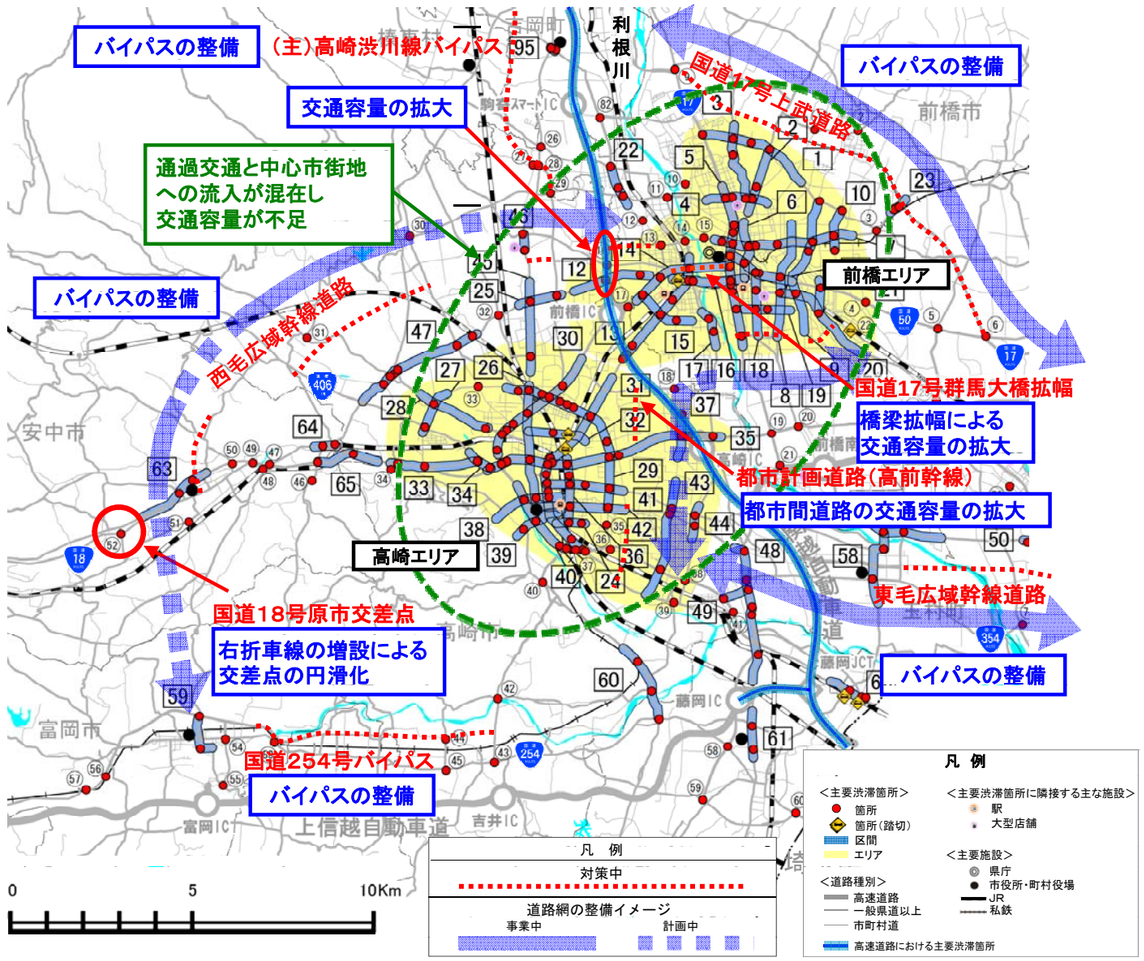
1. 群馬県前橋・高崎周辺地域の概況

	概　要
群馬県 前橋・高崎 周辺地域 の状況	• 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	• 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. 対策の方向性

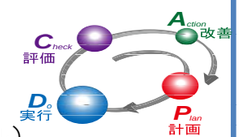
	概　要
道路 整備等	①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について •都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 →バイパスの整備(国道17号上武道路、東毛広域幹線道路、西毛広域幹線道路等) •交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します(国道18号原市交差点等)。 •渡河部の渋滞対策 →渡河部の橋梁に交通が集中するために生じている渋滞については、橋梁拡幅等により交通容量の拡大を図ります(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 •高速道路の渋滞対策 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・実施します。 →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	• 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、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等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、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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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)



■群馬県東部地域における対応の基本方針について

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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・安全性向上検討委員会」の構成員

○学識経験者	○(一社)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
↓
H25.1　主要渋滞箇所の特定
↓
H25.6　第１２回委員会
↓
対応の基本方針の公表

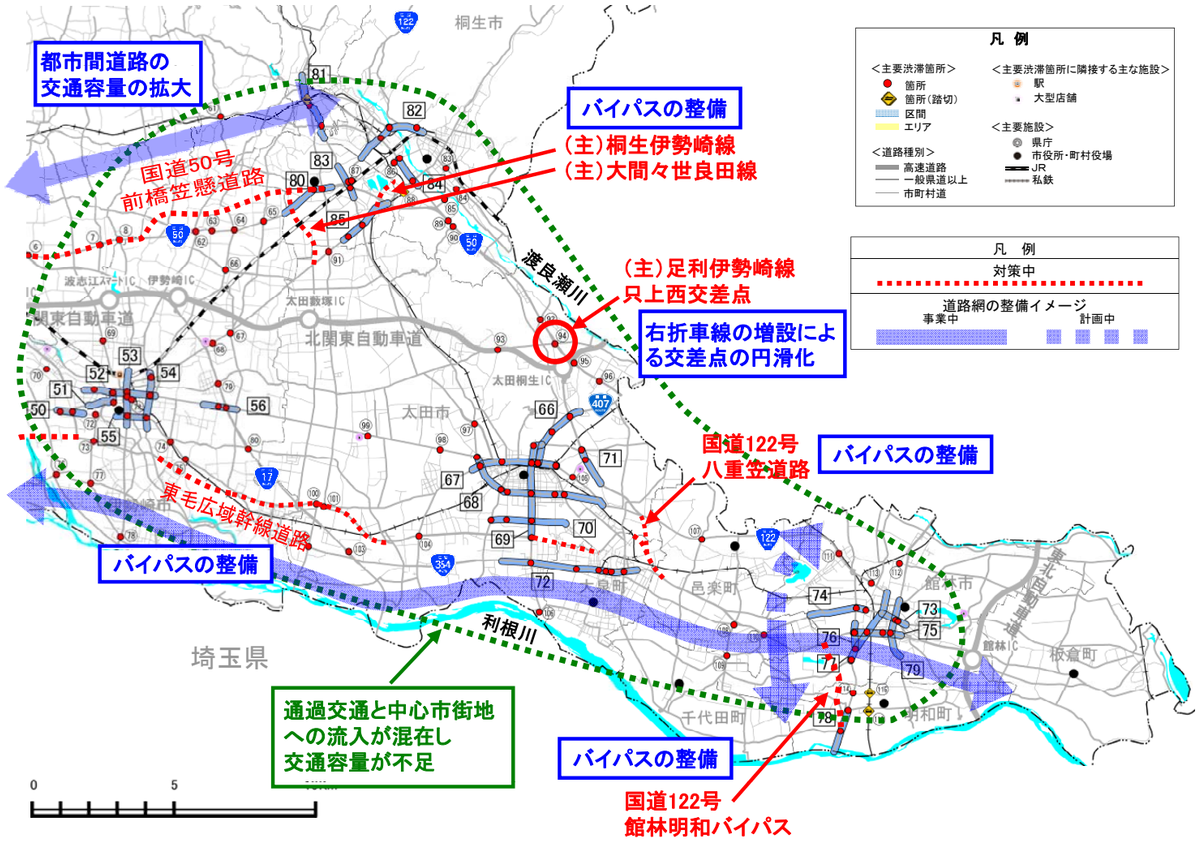
1. 群馬県東部地域の概況

	概　要
群馬県 東部地域 の状況	• 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	• 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. 対策の方向性

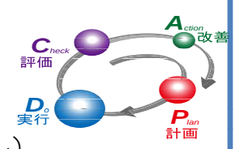
	概　要
道路 整備等	①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について •都市内交通と主要都市間交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。また、都市間を結ぶ道路の交通容量の拡大を図ります。 →バイパスの整備(東毛広域幹線道路、国道50号前橋笠懸道路、国道122号館林明和バイパス等) •交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します(主要地方道足利伊勢崎線　只上西交差点等)。
ソフト施策	• 交通流の変化に応じた信号機のサイクル調整や右折矢印信号の設置等を実施します。 • 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. 群馬県東部エリア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、既存道路ネットワークの有効利用に取り組みとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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)



■群馬県北部地域における対応の基本方針について

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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「群馬県域移動性(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・安全性向上検討委員会」の構成員

○学識経験者	○(一社)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
↓
H25.1　主要渋滞箇所の特定
↓
H25.6　第１２回委員会
↓
対応の基本方針の公表

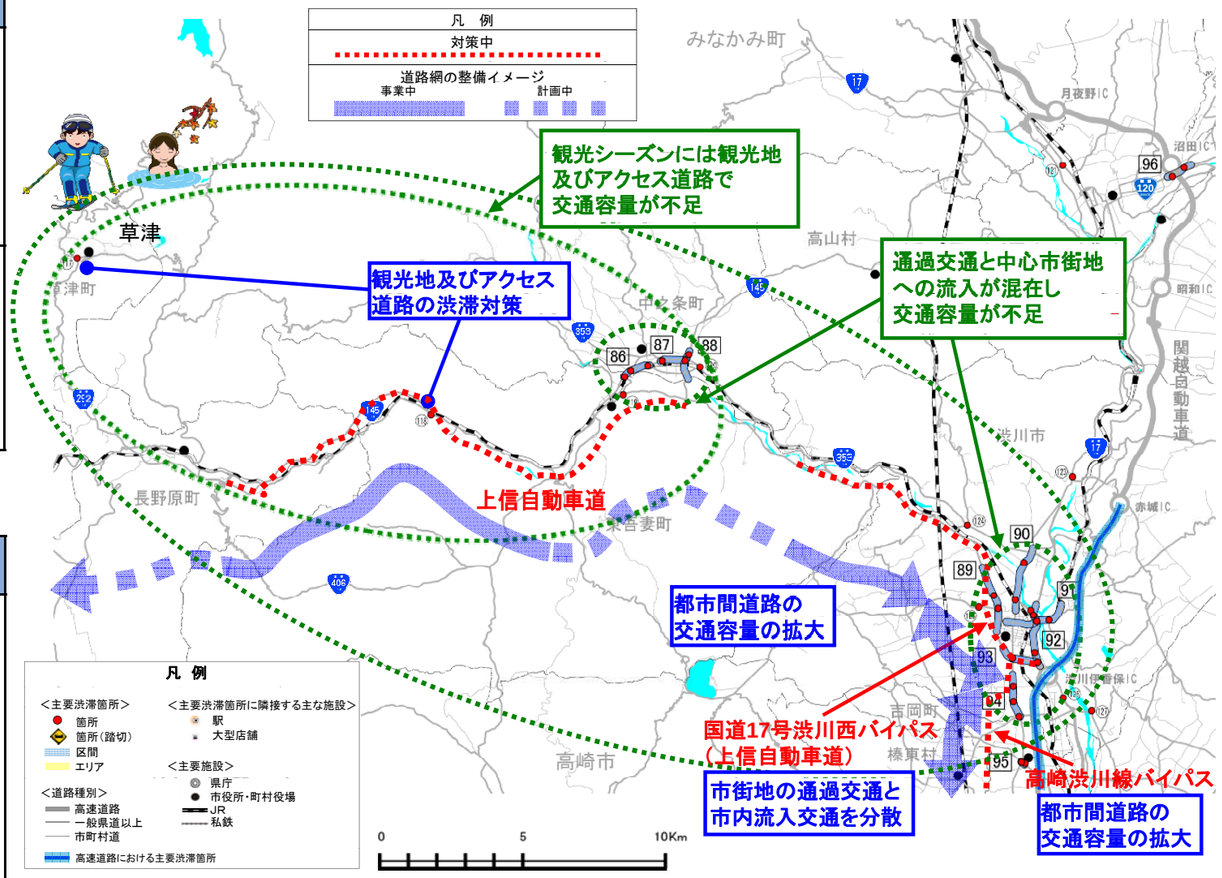
1. 群馬県北部地域の概況

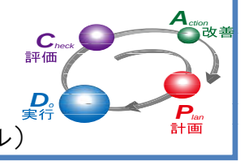
	概　要
群馬県 北部地域 の状況	• 群馬県北部地域は利根川や吾妻川流域の河岸段丘に人口と産業拠点が集中し、国道17号、国道145号、国道353号等主要な幹線道路が地域内を通過しており、都市内交通と通過交通が混在している状況となっています。 • 鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤･通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高く、自動車は地域の社会活動を支える重要な輸送手段となっています。 • 吾妻･利根地域を中心に自然豊かな観光資源に恵まれており、休日や観光シーズン等には草津温泉をはじめとした温泉地等には多くの観光客が訪れています。
道路 交通 状況	• 南北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が限られるため、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. 対策の方向性

	概　要
道路 整備等	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 •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) 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 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	• 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。 • 休日等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、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等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、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(ﾓﾋﾞﾘﾃｨ)・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)