

第15回

群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会

【移動性向上】

平成28年8月2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と今回の論点	2
2. 渋滞対策の進捗状況	5
3. 最新の交通状況による分析	9
4. 渋滞対策箇所の効果確認	15
5. 優先検討箇所の検討状況	22

1. これまでの検討経緯と今回の論点

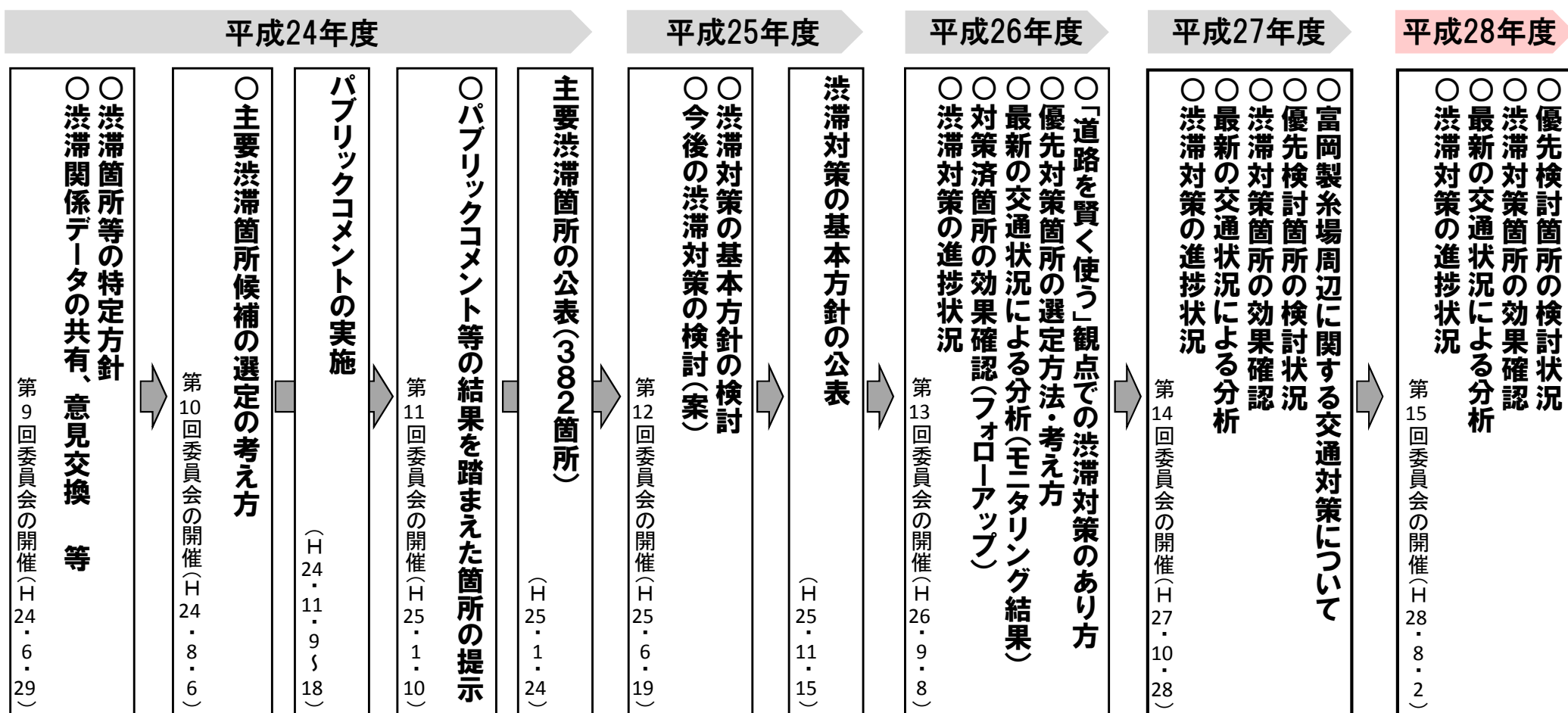
1. これまでの検討経緯と今回の論点

1-1 これまでの検討経緯

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た。

取組の流れ



1. これまでの検討経緯と今回の論点

1-2 今回の議事内容

○これまでの取り組みを踏まえて、以下の点について意見交換を実施していただきたい。

①渋滞対策の進捗状況

- ・群馬県内の主要渋滞箇所の対策進捗状況を確認

②最新の交通状況による分析

- ・最新の交通状況による選定要件との適合状況(モニタリング結果)
- ・対策により改善が見込まれる箇所についての見直しの方針

③渋滞対策箇所の効果確認

- ・前回委員会で効果確認した箇所の経過観察(東毛広域幹線道路)
- ・H27年度に開通した箇所の効果確認結果(西毛広域幹線道路、高崎安中拡幅)

④優先検討箇所の検討状況

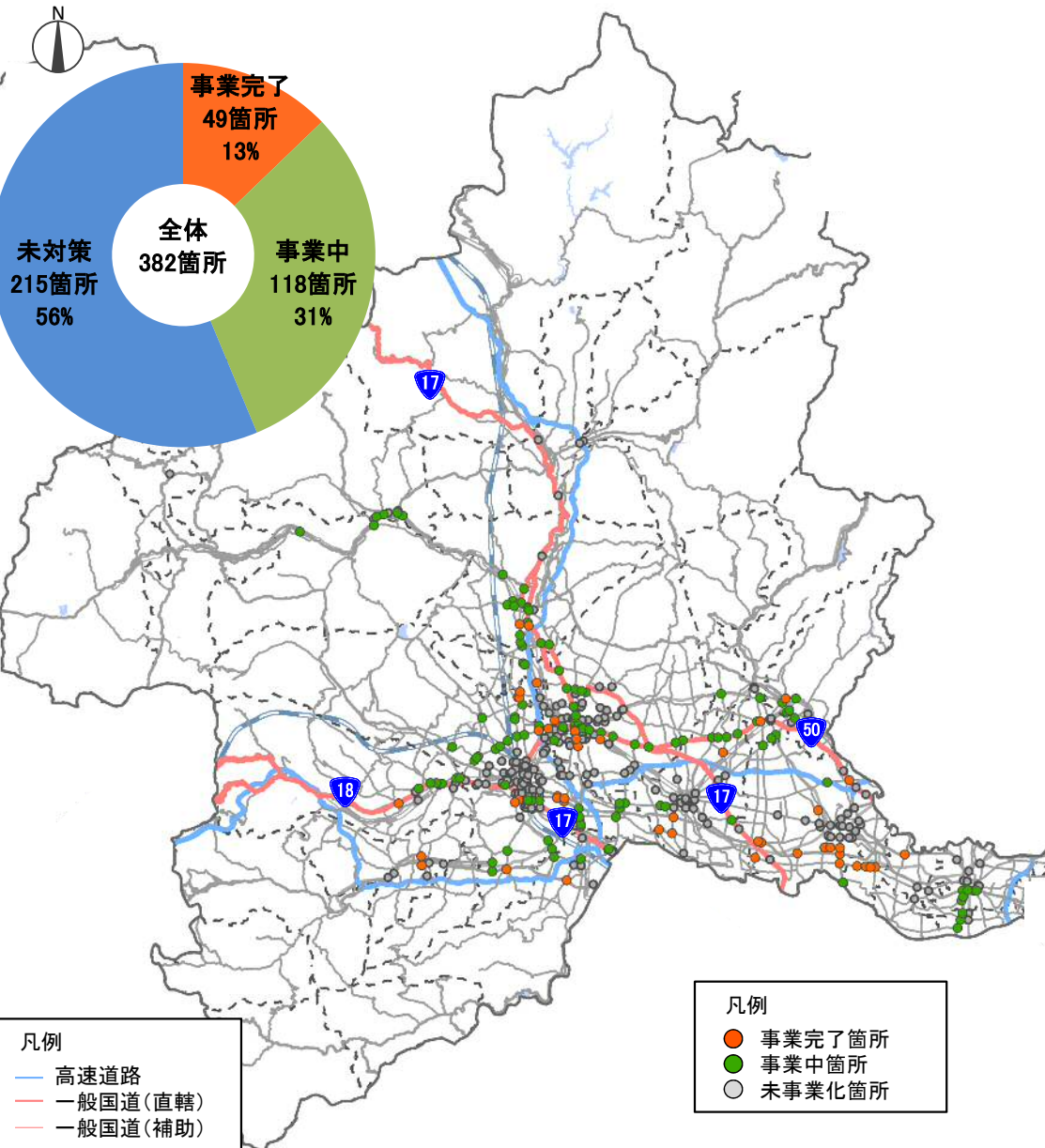
- ・優先検討箇所の絞り込み結果
- ・優先検討箇所における要因分析

2. 渋滞対策の進捗状況

2. 渋滞対策の進捗状況

2-1 既存対策事業の進捗状況確認

○平成25年1月に公表した主要渋滞箇所382箇所のうち、既存対策事業（バイパス整備・交差点改良など）の完了箇所は49箇所。（H28.6時点）



■事業完了箇所

事業主体	主な事業名	該当する主要渋滞箇所数	備考
国	国道17号 渋川西バイパス	2箇所	H25.12 中村(交)～石原(交)4車線化完了
	国道50号 前橋笠懸道路	1箇所	H25.12 鹿交差点前橋市街方面2車線化
	国道18号 原市他交差点改良	1箇所	右折車線設置済み
県	西毛広域幹線道路	3箇所	H27.9 元総社蒼海工区4車線開通
	東毛広域幹線道路	21箇所	H26.4 太田第二工区・東別所工区4車線開通
	その他の事業	21箇所	

計：49箇所

■事業中箇所

事業主体	主な事業名	該当する主要渋滞箇所数	備考
国	国道17号 上武道路	16箇所	
	国道17号 渋川西バイパス	9箇所	
	国道50号 前橋笠懸道路	8箇所	
	その他の事業	6箇所	
県	西毛広域幹線道路	17箇所	
	東毛広域幹線道路	6箇所	
	その他の事業	56箇所	

計：118箇所

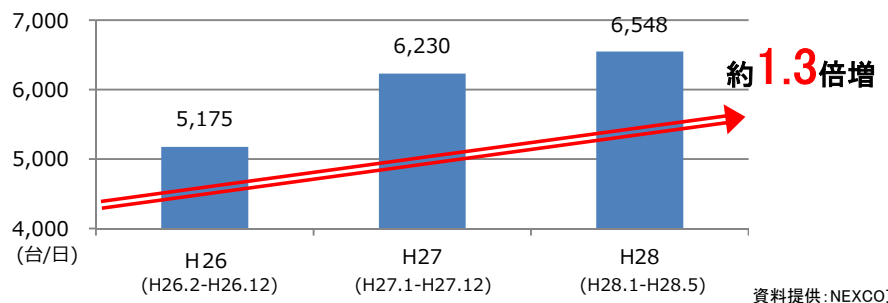
2. 渋滞対策の進捗状況

2-2 「道路を賢く使う」観点での渋滞対策

(1) 関越自動車道・高崎玉村スマートIC

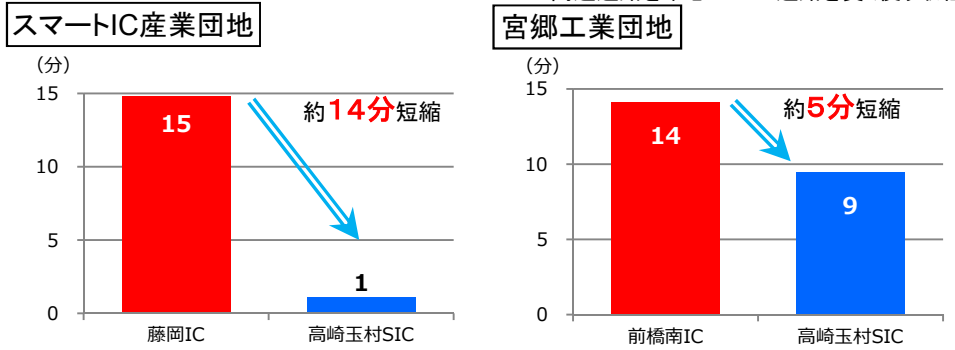
- 今ある道路の運用改善や小規模改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる「道路を賢く使う取組」を推進※するため、高崎玉村スマートICを設置し、関越自動車道の利用を推進。
- 利用交通量は開通以降、増加しており、平成28年は1日あたり6,548台が利用している。
- 高速ICから高崎市中心部へのアクセス性が向上したほか、工業団地から高速ICへの所要時間が短縮し、物流の効率化に寄与。

■高崎玉村スマートICの1日あたり利用交通量の推移

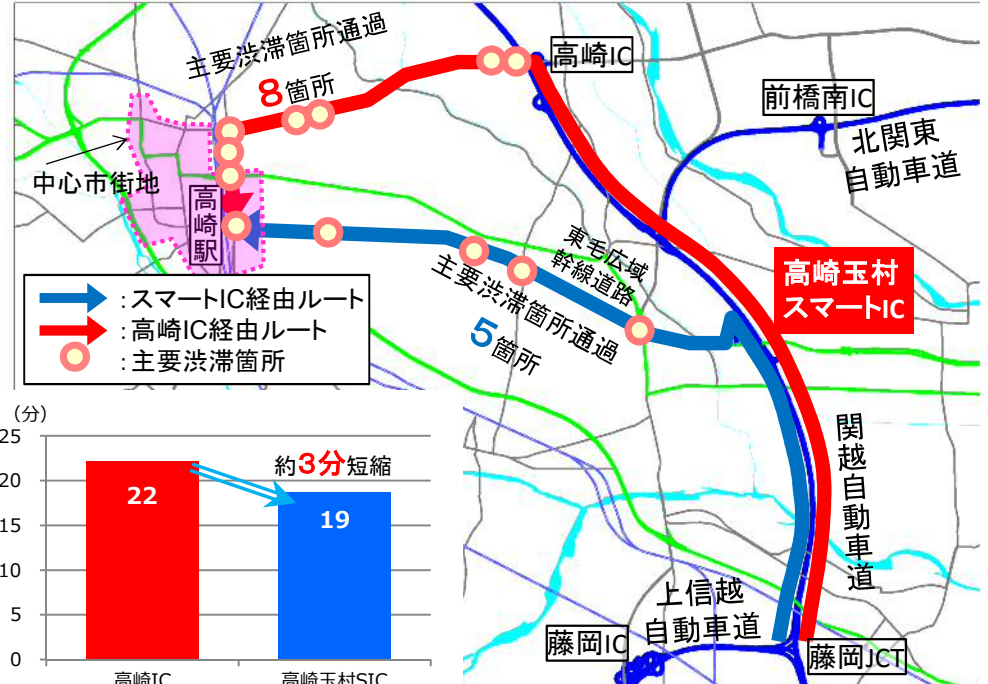


■周辺工業団地から高速ICまでの所要時間

※H27.1.27 社会資本整備審議会
高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針



■高速道路利用の利便性の向上 (藤岡JCT→高崎駅までの所要時間短縮効果)



所要時間はプローブデータ(H27.4~H28.3)の平日12時間平均旅行速度から算定



2. 渋滞対策の進捗状況

2-2 「道路を賢く使う」観点での渋滞対策

(2) 富岡製糸場周辺の交通案内誘導

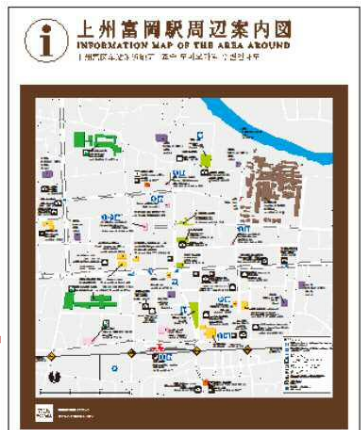
- 富岡市では、平成26年度の富岡製糸場の世界遺産登録を受け、平成27年度に「観光サイン整備計画」が策定された。
- 歩行者向けの観光サインを整備することで、観光経済効果の面的拡大を図る予定。
- 自動車に対しては、駐車場の満空情報提供など適切な観光サインを検討し、富岡製糸場来訪者の駐車場への適切な誘導を図るとともに、細街路への流入車両を減らし、歩行者の安全を確保するための方策を検討している。

■歩行者向けの観光サイン整備計画



[案内サイン]

地図を活用して、現在地や周辺施設などの位置関係を視覚的に把握しやすく提供



[誘導サイン]

目的の施設や地点に誘導するための進行方向や距離、時間等の情報を提供

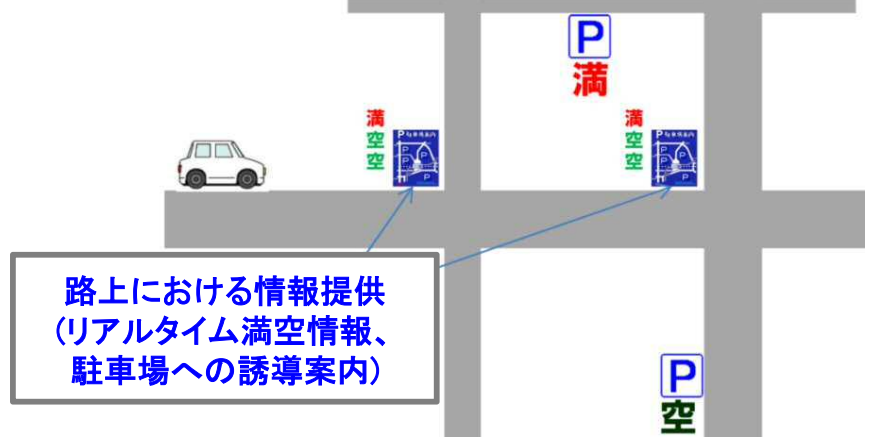


[記名サイン]

観光施設の名称や通り名等の現在地の情報を提供



■自動車に対する駐車場の満空情報の提供



資料: 観光サイン整備計画書(富岡市より貸与)

資料: 観光サイン整備計画書(富岡市より貸与)

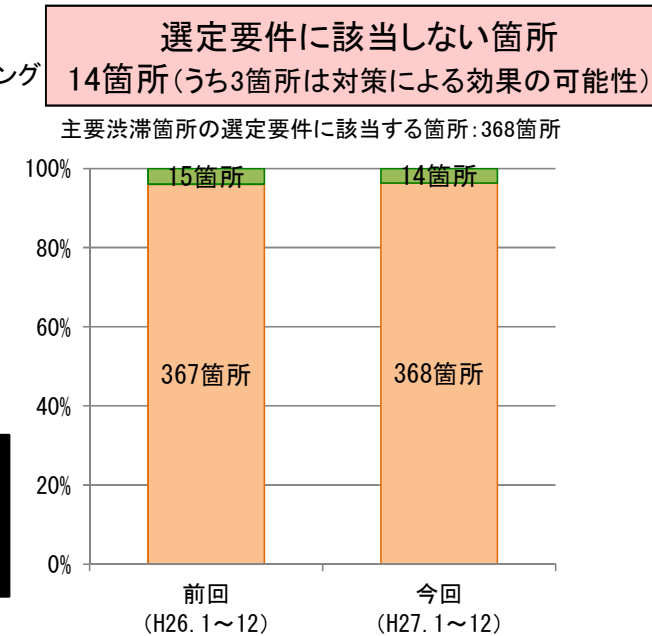
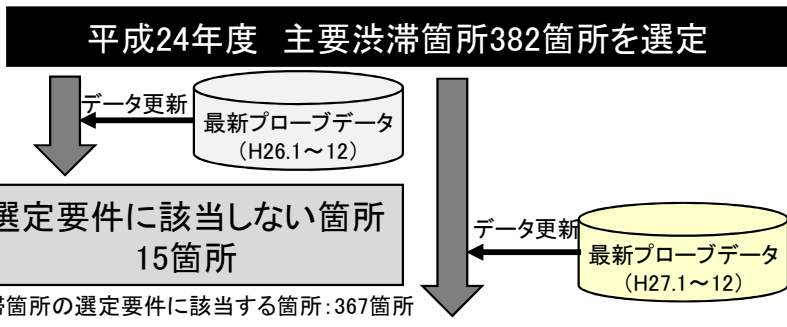
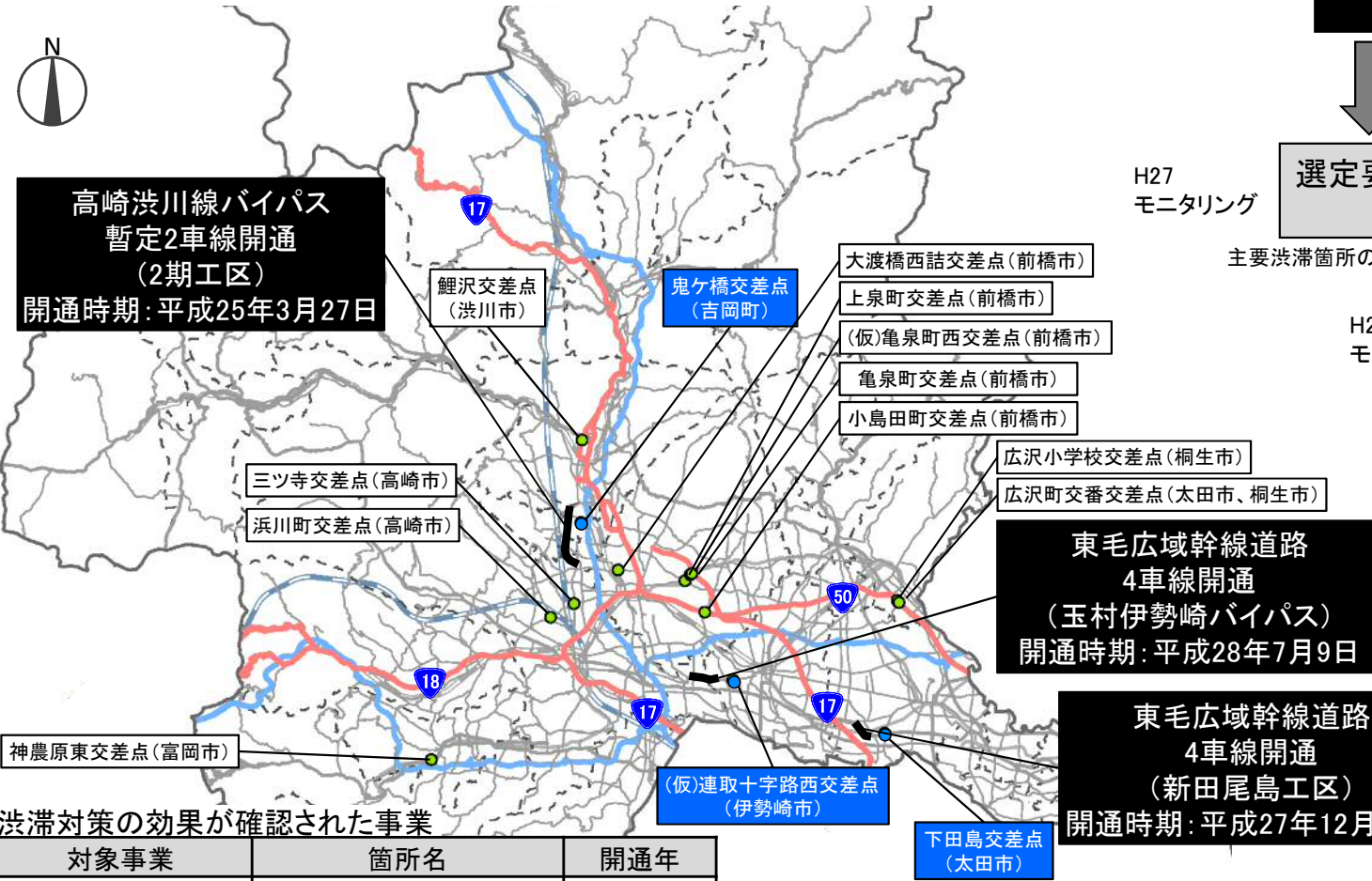
3. 最新の交通状況による分析

3. 最新の交通状況による分析

3-1 最新の交通状況による選定要件との適合状況(一般道路)

- 一般道路の主要渋滞箇所382箇所について、最新のプローブデータ(H27.1~12)にてモニタリングした結果、選定要件に該当しない箇所は14箇所。
- (仮)連取十字路西交差点、鬼ヶ橋交差点、下田島交差点の3箇所については、渋滞対策による効果の可能性が考えられる。

■H27モニタリングの結果、主要渋滞箇所の選定要件に該当しない箇所(14箇所)



※神農原東交差点について名称変更を行った
 名称変更前: (仮)施無畏寺西交差点
 名称変更後: 神農原東交差点

● H27モニタリングで選定要件に該当しない箇所
 ● うち対策事業による効果とみられる箇所(3箇所)

- 【主要渋滞箇所の選定要件】
- ①平日昼間12時間平均速度が ≥ 20 km/h以下の箇所
 - ②平日ピーク時平均速度が ≥ 20 km/h以下の箇所
 - ③休日ピーク時平均速度が ≥ 20 km/h以下の箇所

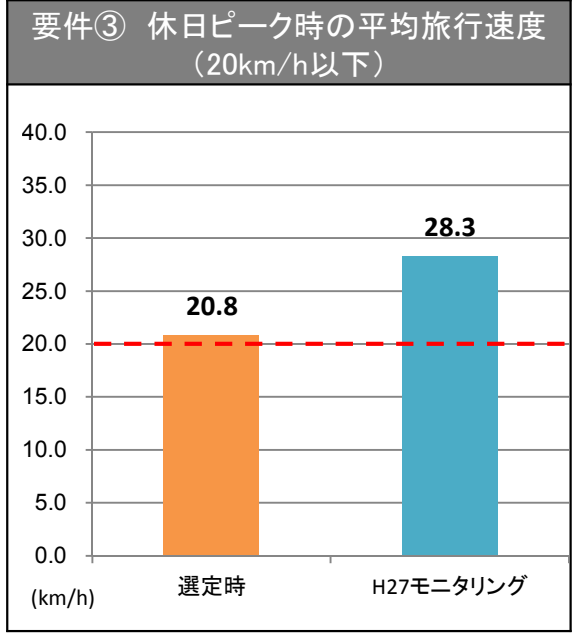
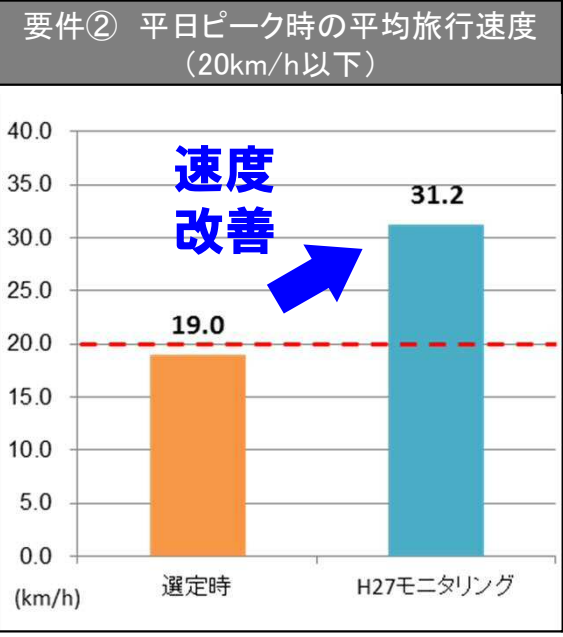
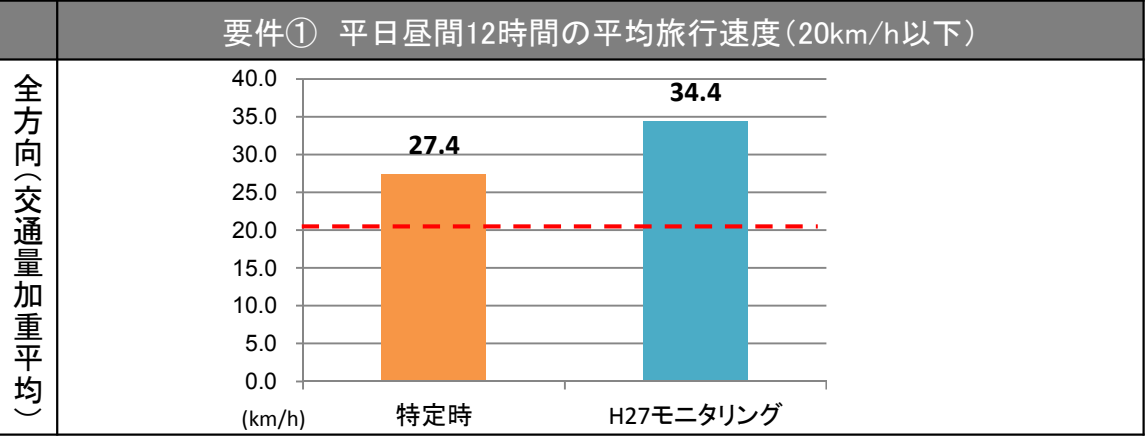
3. 最新の交通状況による分析

3-2 最新データによるモニタリング結果((仮)連取十字路西交差点)

- (仮)連取十字路西交差点は、平日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所を選定されていた。
- 今回のモニタリング(H27.1-12)においては、すべての指標を上回っている。
- 対策事業である東毛広域幹線道路(玉村伊勢崎バイパス)は平成28年7月に4車線化されたが、開通後1年分(H29.1~12)のプロブデータがないことから、経過観察とする。

■ (仮)連取十字路西交差点における渋滞対策の効果確認

○: 選定要件に該当		要件① 平日昼間12時間の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件② 平日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件③ 休日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)
適合状況 選定要件	特定時 (H22)	—	○ ↓ 速度改善	—
	モニタリング (H27.1-12)	—	—	—



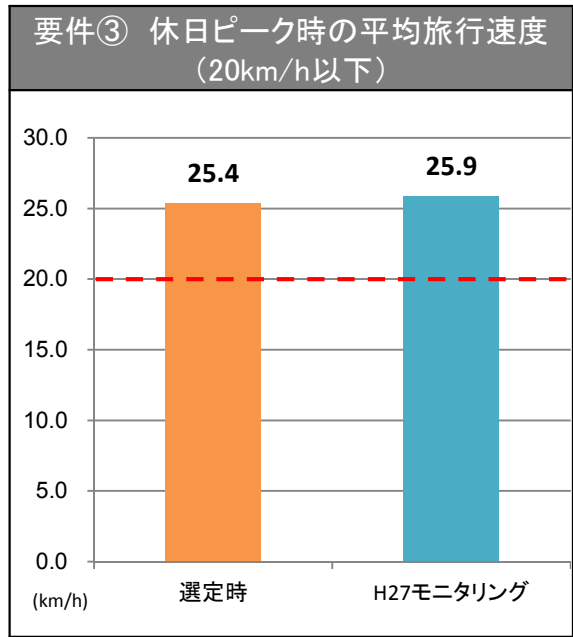
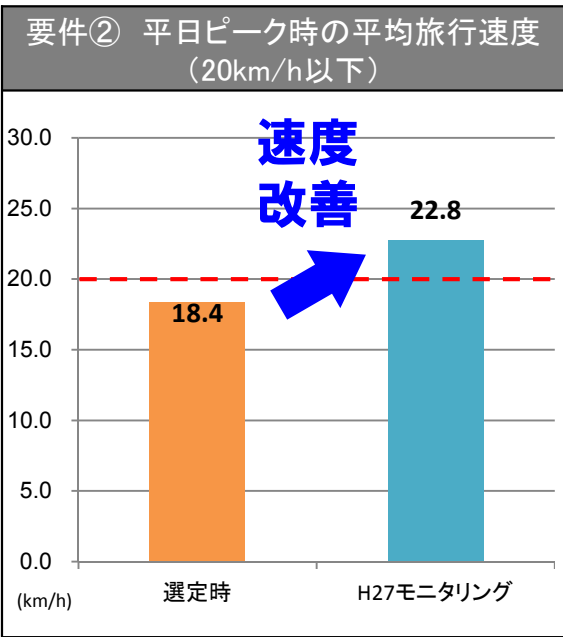
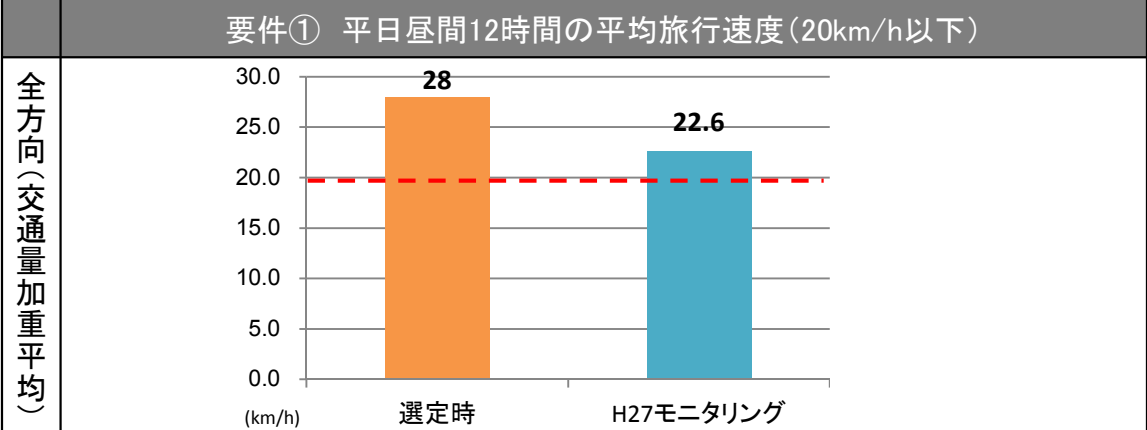
3. 最新の交通状況による分析

3-2 最新データによるモニタリング結果(下田島交差点)

○下田島交差点は、平日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所を選定されていた。
 ○今回のモニタリング(H27.1-12)においては、すべての指標を上回っている。
 ○対策事業である東毛広域幹線道路(新田尾島工区)は平成27年12月に4車線化されたが、開通後1年分(H28.1~12)のプロブデータがないことから、経過観察とする。

■ 下田島交差点における渋滞対策の効果確認

○: 選定要件に該当		要件① 平日昼間12時間の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件② 平日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件③ 休日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)
適合状況 選定要件 の	特定時 (H22)	—	○ ↓ 速度 改善	—
	モニタリング (H27.1-12)	—	—	—



3. 最新の交通状況による分析

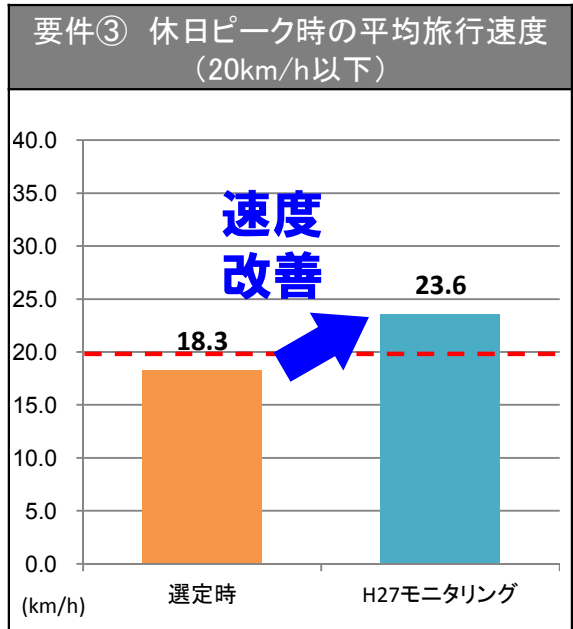
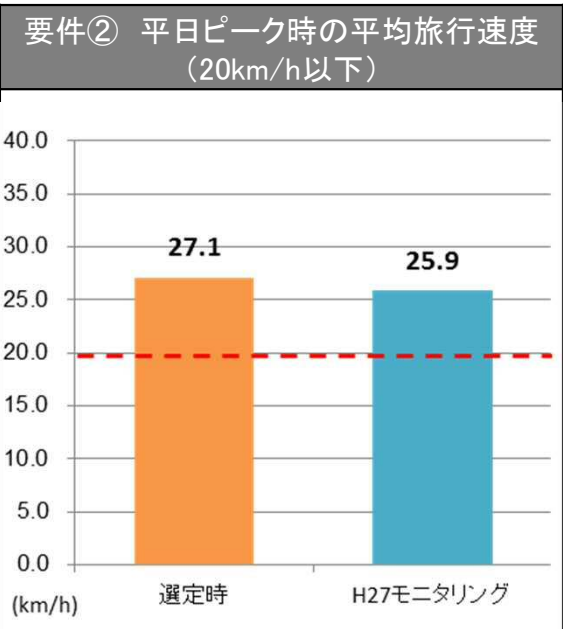
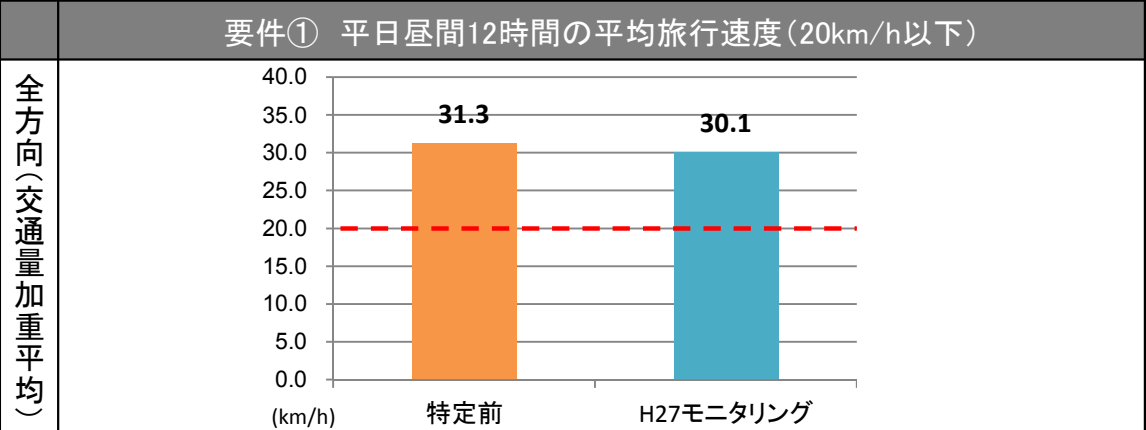
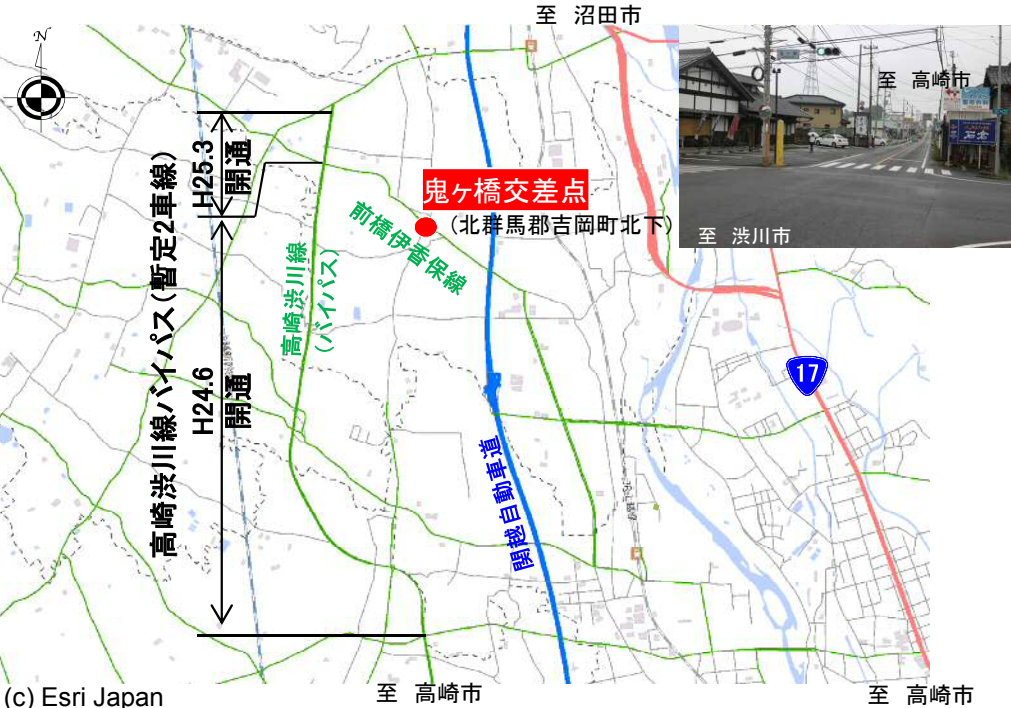
3-2 最新データによるモニタリング結果(鬼ヶ橋交差点)

- 鬼ヶ橋交差点は、休日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所を選定されていた。
- 今回のモニタリング(H27.1-12)においては、すべての指標を上回っている。
- 対策事業である高崎渋川線バイパス(2期工区)は平成25年3月に暫定2車線で開通したが、引き続き事業中であるため、経過観察とする。

■ 鬼ヶ橋交差点における渋滞対策の効果確認

○: 選定要件に該当		要件① 平日昼間12時間の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件② 平日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)	要件③ 休日ピーク時の 平均旅行速度 (20km/h以下)
選定要件 の 適合状況	特定時 (H22)	—	—	○
	モニタリング (H27.1-12)	—	—	—

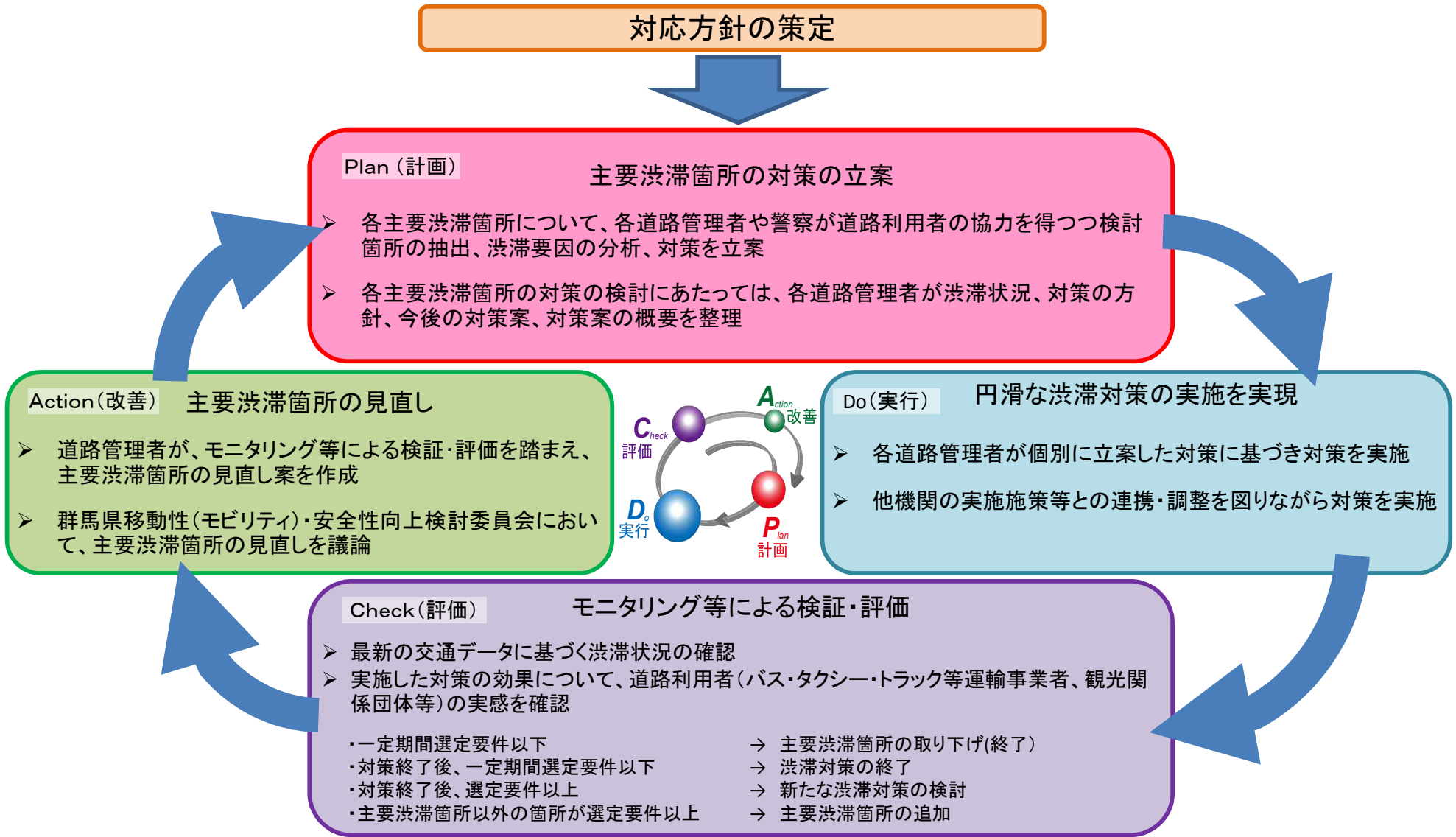
速度改善



3. 最新の交通状況による分析

3-3 主要渋滞箇所の見直し

○渋滞対策の効果確認結果より、PDCAサイクルに則り見直し箇所について検証した結果、今回は主要渋滞箇所の見直しの該当はなし。
○今後もモニタリングを継続し、交通状況の経過観察を行うと共に、要因分析を実施する。



4. 渋滞対策箇所の効果確認

4. 渋滞対策箇所の効果確認

4-1 対象とする渋滞対策箇所

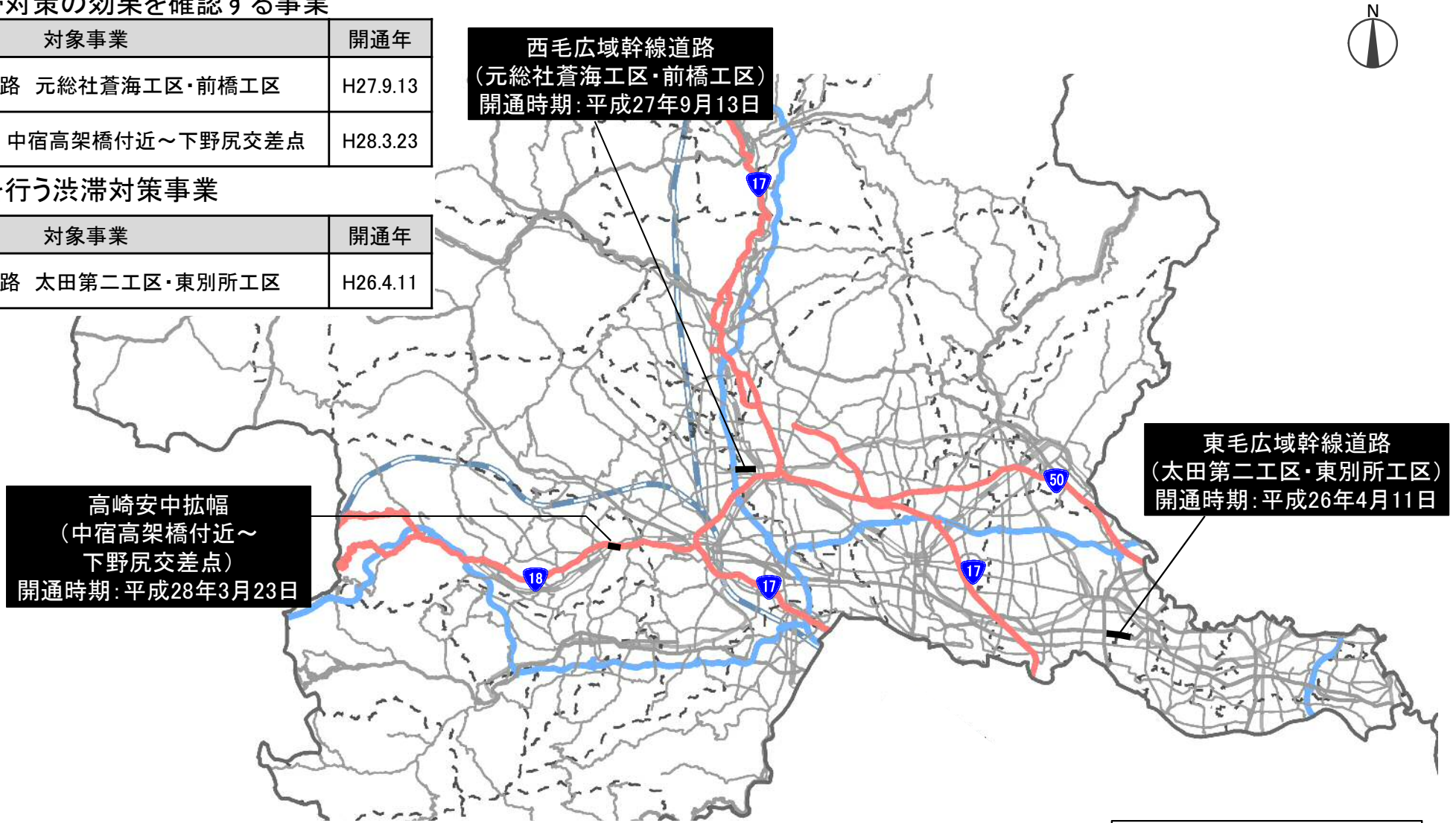
- 最新のプローブデータ(H27.1~12)を用いて、暫定開通している渋滞対策箇所の効果を確認。
- 昨年度、暫定開通した西毛広域幹線道路(H27.9.13開通)、高崎安中拡幅(H28.3.23開通)について、新たに渋滞対策の効果を確認。
- 東毛広域幹線道路(H26.4.11開通)は、前回委員会に引き続き、経過観察を実施。

■新たに渋滞対策の効果を確認する事業

対象事業	開通年
西毛広域幹線道路 元総社蒼海工区・前橋工区	H27.9.13
高崎安中拡幅 中宿高架橋付近～下野尻交差点	H28.3.23

■経過観察を行う渋滞対策事業

対象事業	開通年
東毛広域幹線道路 太田第二工区・東別所工区	H26.4.11

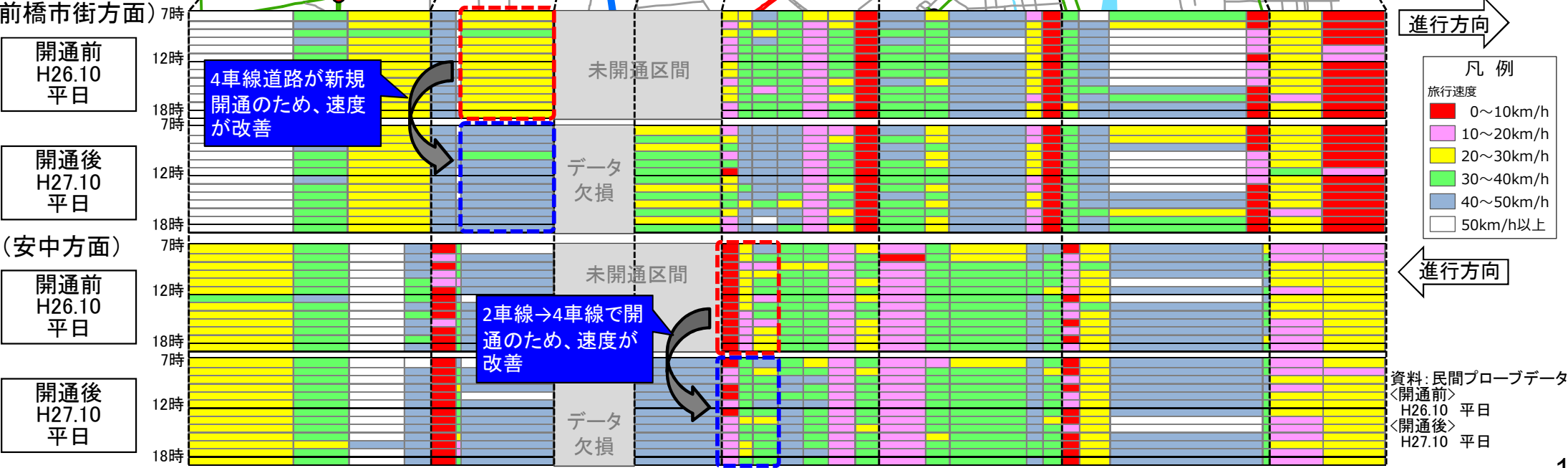


4. 渋滞対策箇所の効果確認(新規箇所)

4-2 西毛広域幹線道路(元総社蒼海工区・前橋工区)の開通による効果検証(西毛広域幹線道路)

- 平成27年9月13日に西毛広域幹線道路の元総社蒼海工区(1.1km)が4車線開通、前橋工区東側(0.7km)が2車線→4車線化。
- 「蒼海栄橋東交差点」、「(仮称)元総社中西交差点」において旅行速度が向上。
- 当該区間はH27.9開通のため、開通後1年分(H28.1~12)のプローブデータがないことから、引き続き現地状況を確認しながらモニタリングを実施。

◆位置図



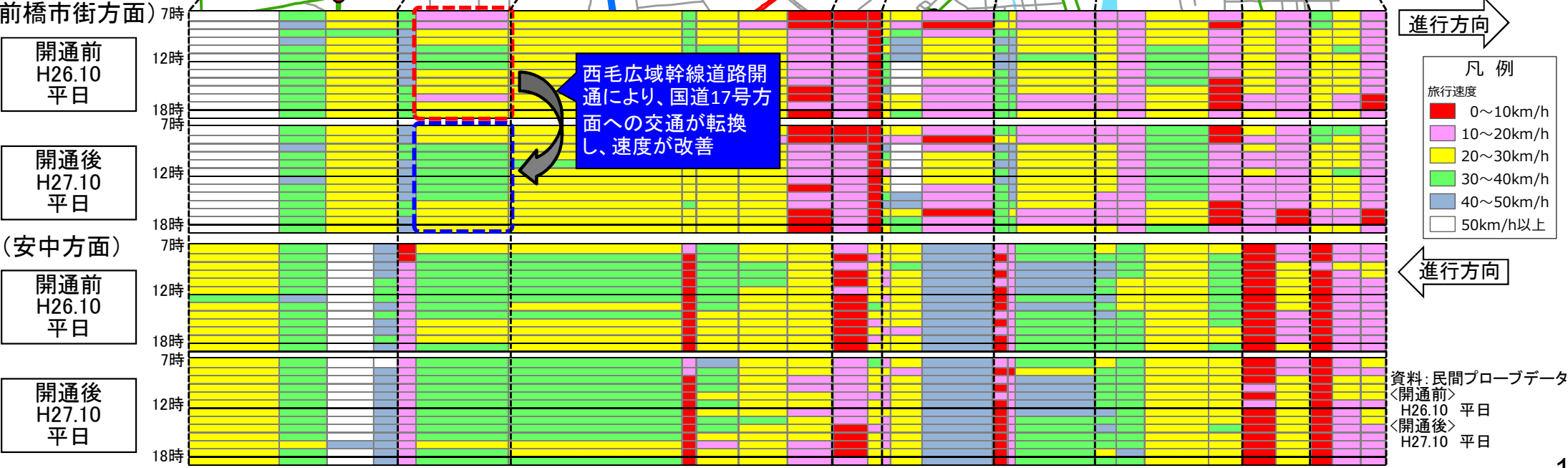
資料: 民間プローブデータ
 <開通前>
 H26.10 平日
 <開通後>
 H27.10 平日

4. 渋滞対策箇所の効果確認(新規箇所)

4-3 西毛広域幹線道路(元総社蒼海工区・前橋工区)の開通による効果検証(県道127号・国道17号)

- 平成27年9月13日に西毛広域幹線道路の元総社蒼海工区(1.1km)が4車線開通、前橋工区東側(0.7km)が2車線→4車線化。
- 「(仮称)染谷交差点」において旅行速度が向上。
- 当該区間はH27.9開通のため、開通後1年分(H28.1~12)のプローブデータがないことから、引き続き現地状況を確認しながらモニタリングを実施。

◆位置図

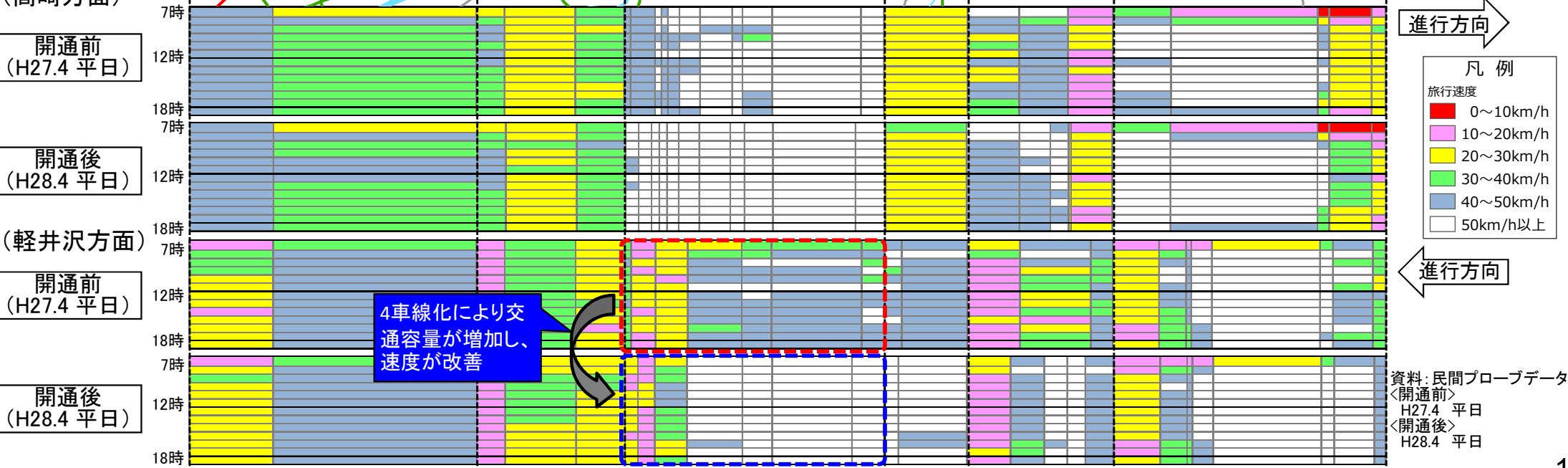
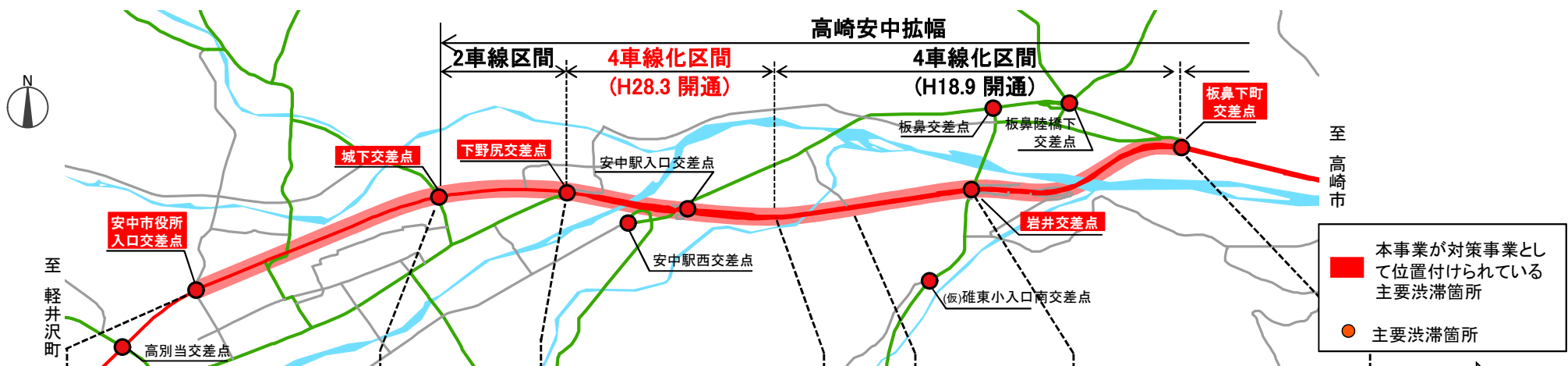


4. 渋滞対策箇所の効果確認(新規箇所)

4-4 国道18号・高崎安中拡幅による効果検証

○平成28年3月23日に、「中宿高架橋付近～下野尻交差点」(延長0.8km)間の4車線化が完了。
 ○軽井沢方面へ向かう下り線では、「下野尻交差点」を先頭とする速度低下が発生していたが、4車線化に伴い旅行速度が向上。
 ○当該区間はH28.3開通のため、開通後1年分(H29.1～12)のプローブデータがないことから、引き続き現地状況を確認しながらモニタリングを実施。

◆位置図

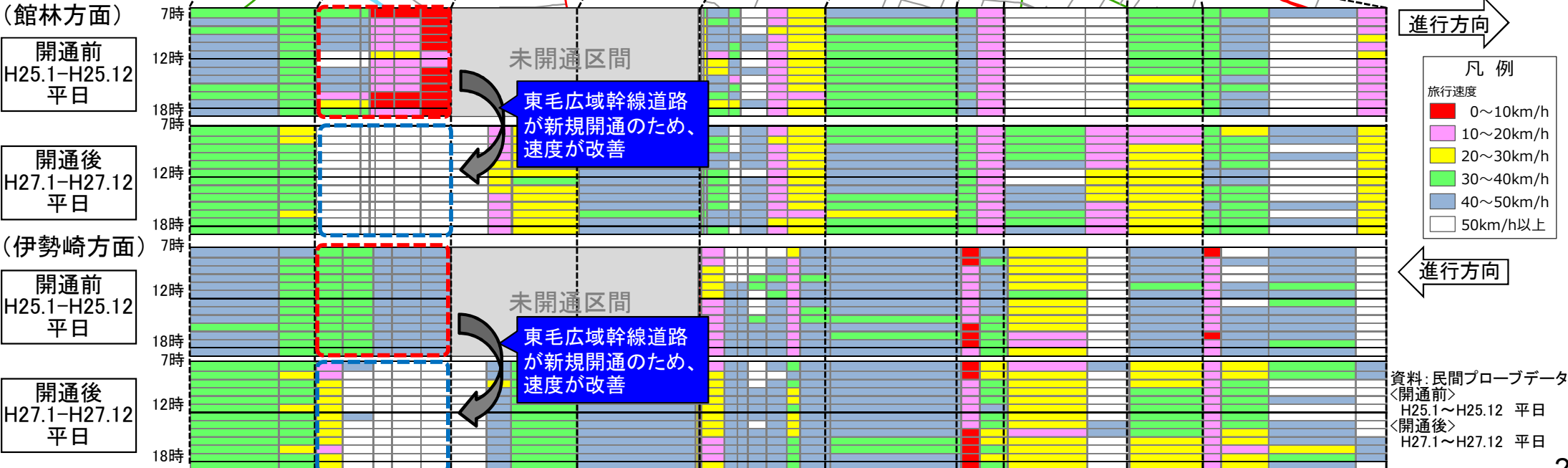
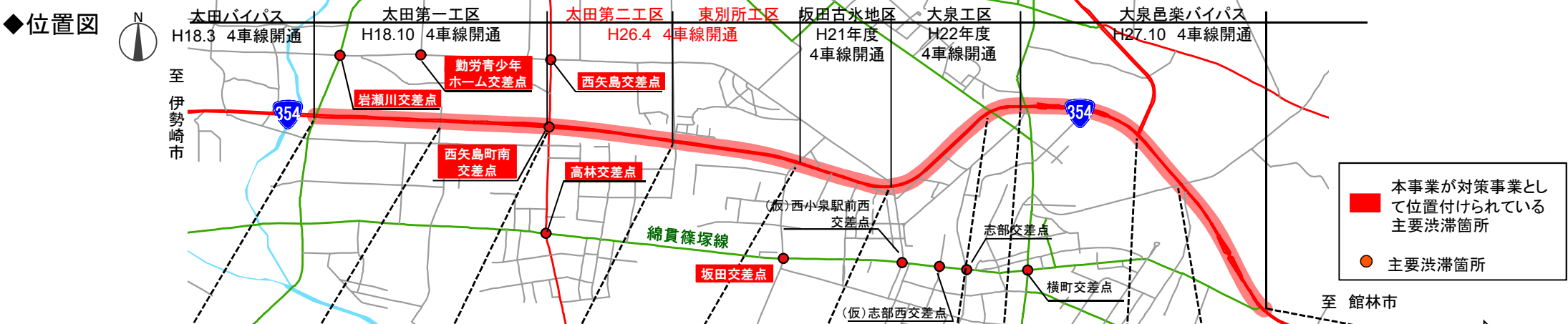


資料:民間プローブデータ
 <開通前>
 H27.4 平日
 <開通後>
 H28.4 平日

4. 渋滞対策箇所の効果確認(経過観察箇所)

4-5 東毛広域幹線道路(太田第二工区・東別所工区)の開通による効果検証(東毛広域幹線道路)

- 東毛広域幹線道路の太田第二工区(1.41km)、東別所工区(0.95km)区間は平成26年4月11日に完成4車線で開通。
(当該区間に近接する「大泉邑楽バイパス」は平成27年10月19日に4車線化)
- 昨年は7月のデータでの比較であったが、今回は開通後1年分(H27.1-12)のプローブデータを用いて、引き続き効果確認を実施。
- 昨年と同様、「西矢島町南交差点」において、当該区間開通後に旅行速度が大きく向上したことを確認。

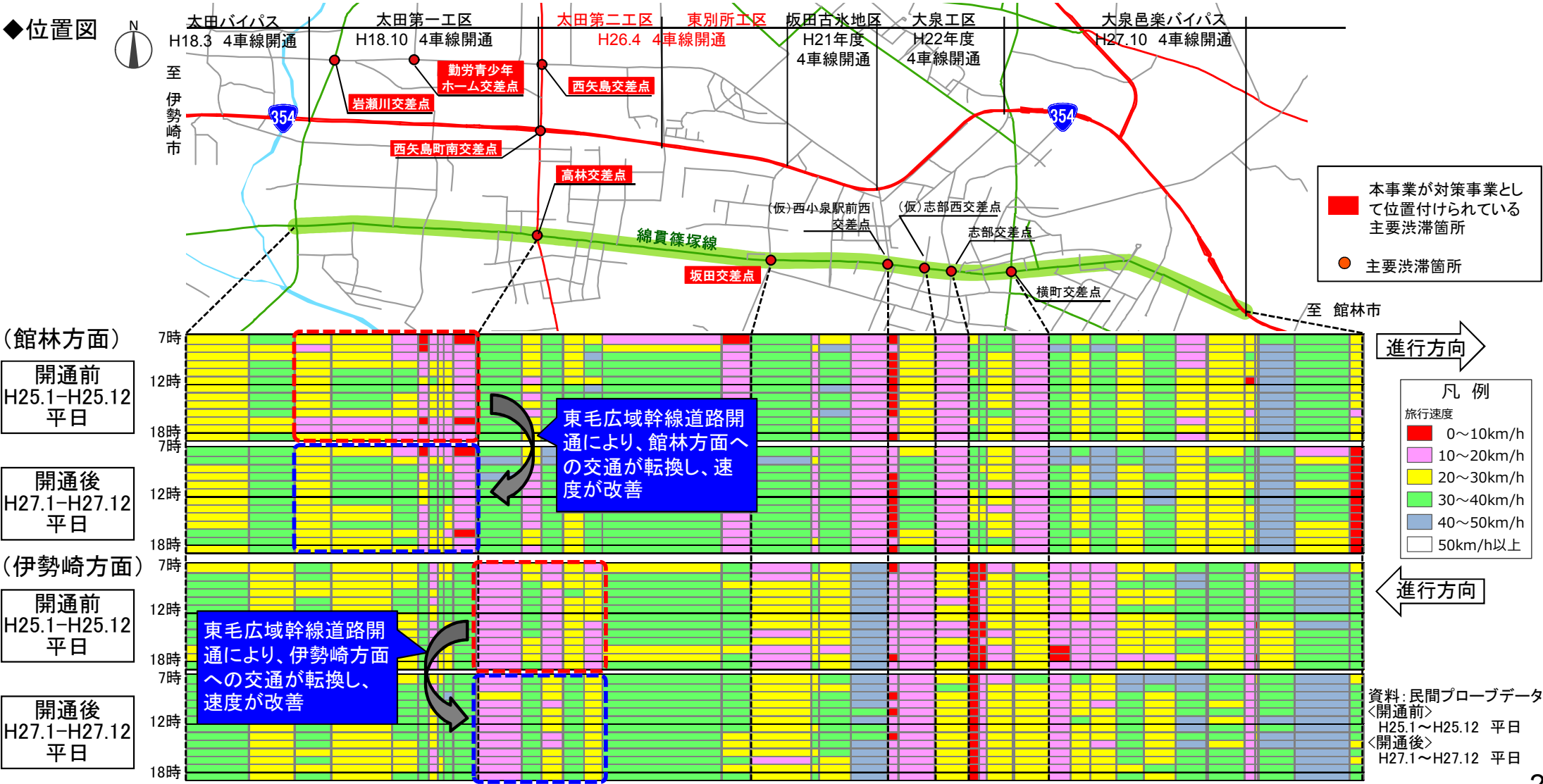


資料:民間プローブデータ
 <開通前>
 H25.1~H25.12 平日
 <開通後>
 H27.1~H27.12 平日

4. 渋滞対策箇所の効果確認(経過観察箇所)

4-6 東毛広域幹線道路(太田第二工区・東別所工区)の開通による効果検証(県道綿貫篠塚線)

- 東毛広域幹線道路の太田第二工区(1.41km)、東別所工区(0.95km)区間は平成26年4月11日に完成4車線で開通。
(当該区間に近接する「大泉邑楽バイパス」は平成27年10月19日に4車線化)
- 昨年は7月のデータでの比較であったが、今回は開通後1年分(H27.1-12)のプローブデータを用いて、引き続き効果確認を実施。
- 昨年と同様、「高林交差点」において、当該区間開通後に旅行速度が大きく向上したことを確認。

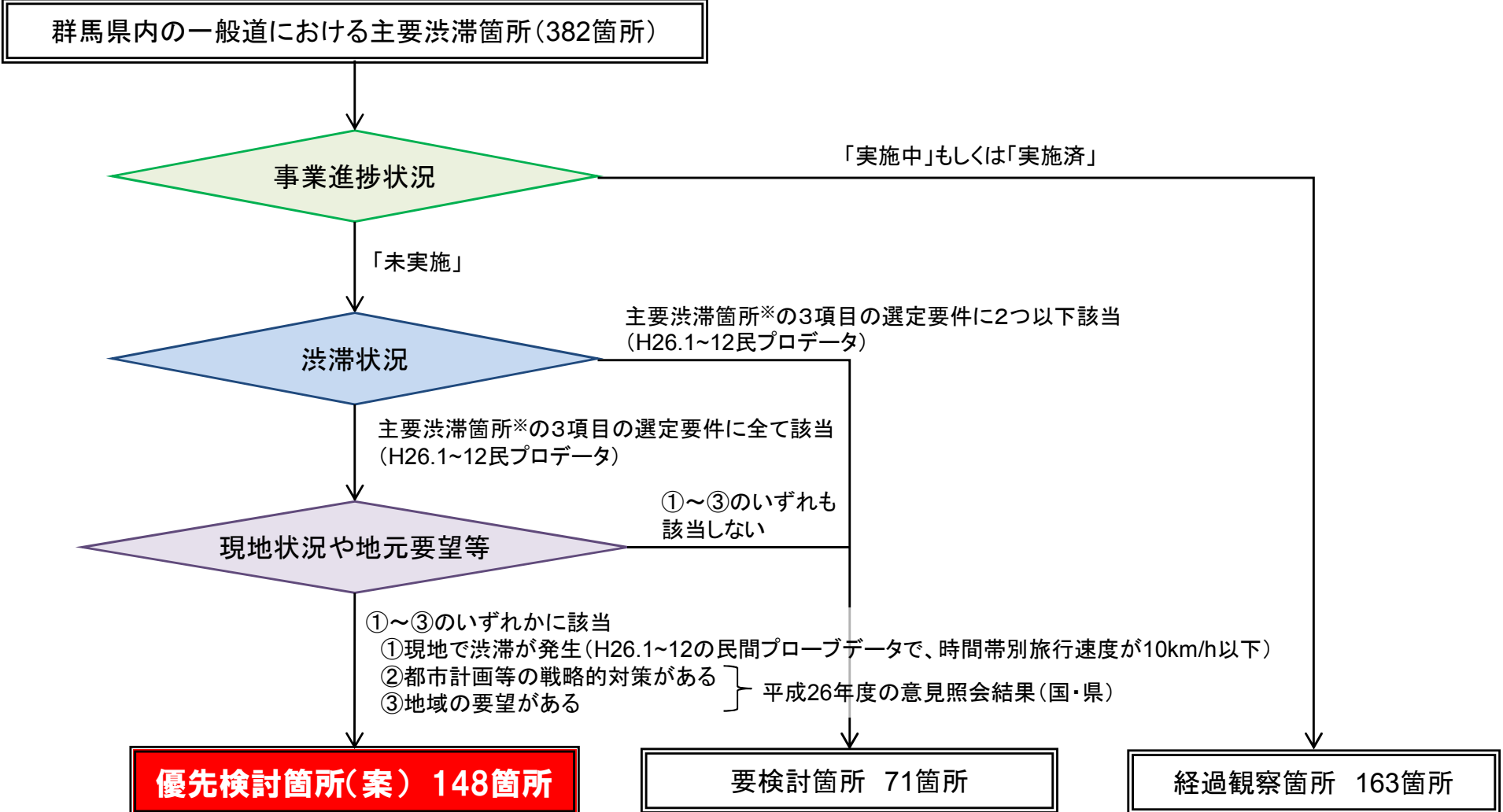


5. 優先検討箇所^①の検討状況

5. 優先検討箇所への検討状況

5-1 優先検討箇所への絞り込み状況(第14回委員会検討結果)

○群馬県内の一般道路における主要渋滞箇所(382箇所)から、事業の進捗状況、渋滞発生状況、現地状況や地元要望等を踏まえ、優先検討箇所を選定。(148箇所)



国管理道路 :22箇所⇒直轄国道について渋滞要因分析を試行
 群馬県管理道路:98箇所
 市町管理道路 :28箇所

【主要渋滞箇所の選定要件】
 ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下の箇所
 ②平日ピーク時平均速度が20km/h以下の箇所
 ③休日ピーク時平均速度が20km/h以下の箇所

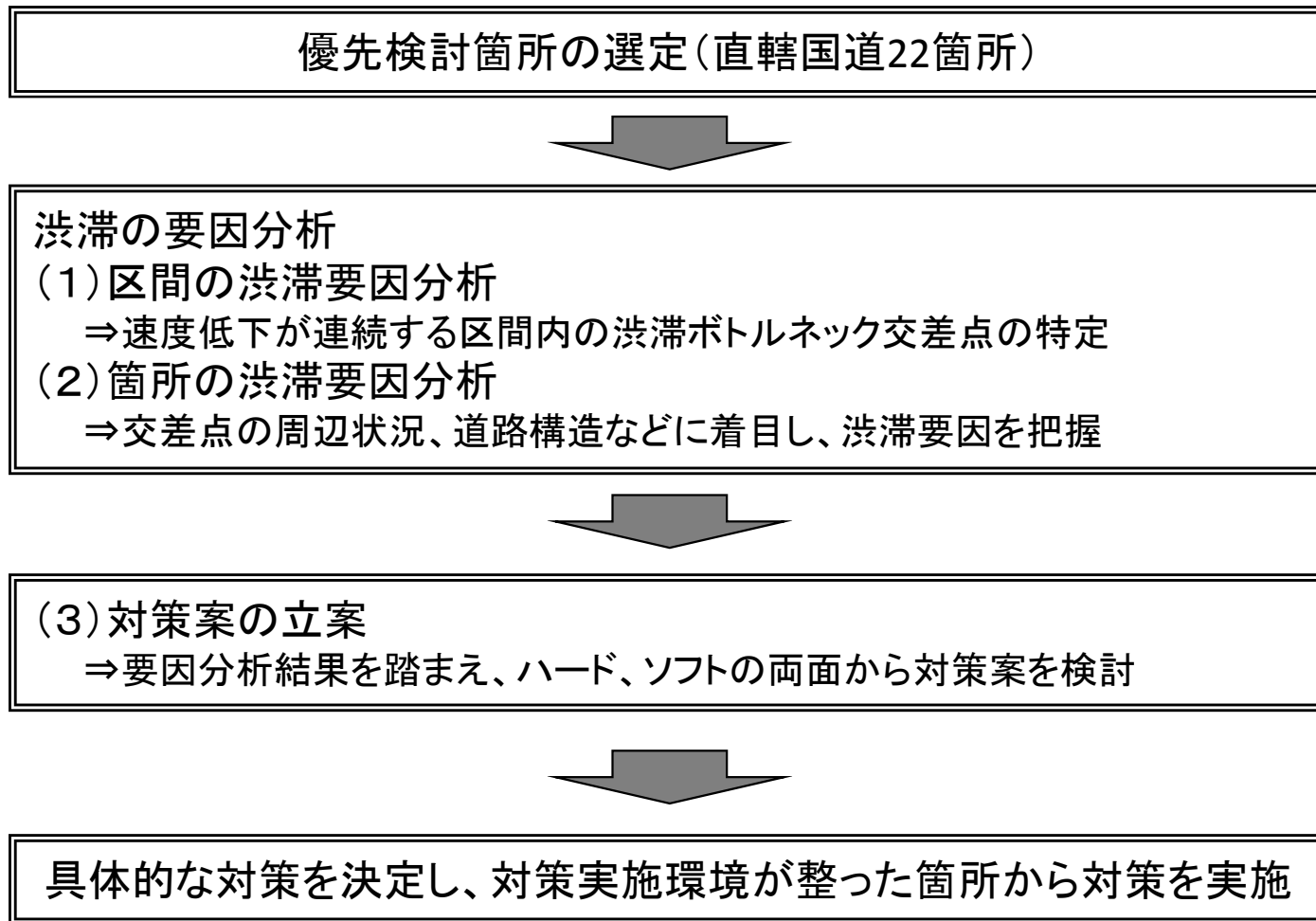
5. 優先検討箇所への検討状況

5-2 要因分析・対策立案の進め方

- 優先検討箇所のうち、直轄国道(22箇所)を対象に渋滞要因分析を実施。
- 現地状況、既存計画、渋滞要因の分析結果等を踏まえ、ハード・ソフトの両面から対策案を検討。

■直轄国道(22箇所)を対象とした要因分析・対策立案の試行(案)

【直轄国道の優先検討箇所(案) 22箇所】



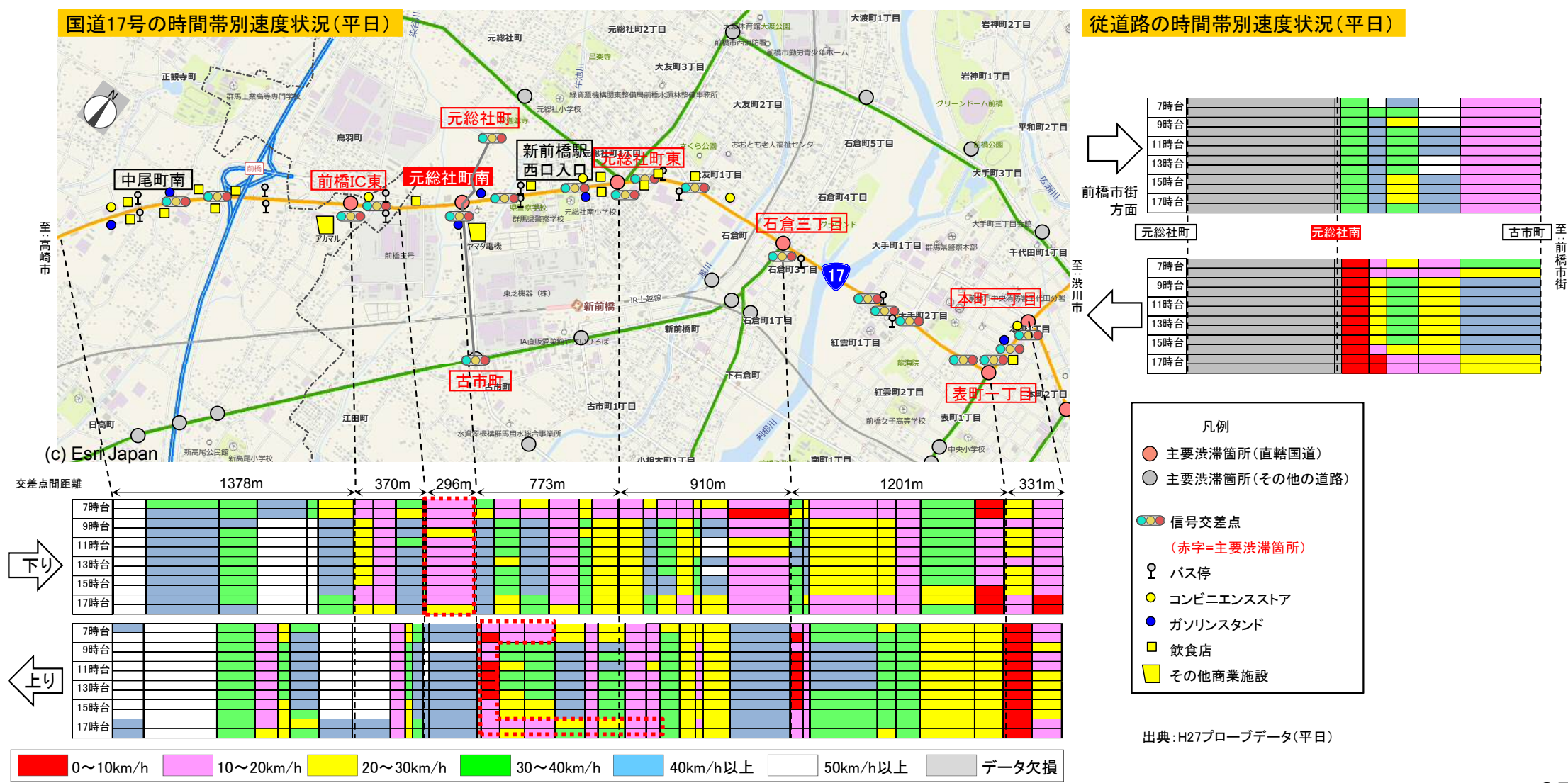
箇所名	路線	市町村名
元総社町東交差点	一般国道17号	前橋市
元総社町南交差点	一般国道17号	前橋市
緑町交差点	一般国道17号	高崎市
問屋町入口交差点	一般国道17号	高崎市
上並榎町北交差点	一般国道17号	高崎市
並榎町交差点	一般国道17号	高崎市
和田多中町交差点	一般国道17号	高崎市
(仮称)上佐野町北交差点	一般国道17号	高崎市
少林山入口交差点	一般国道18号	高崎市
宮原町交差点	一般国道17号	高崎市
金属工業団地交差点	一般国道17号	高崎市
上淵名上武道下交差点	一般国道17号	伊勢崎市
自衛隊前交差点	一般国道17号	高崎市
笛木町交差点	一般国道17号	高崎市
(仮称)自衛隊前東交差点	一般国道17号	高崎市
高別当交差点	一般国道18号	安中市
板鼻下町交差点	一般国道18号	安中市
下之城町交差点	一般国道17号	高崎市
新柳瀬橋北交差点	一般国道17号	高崎市
新田西部工業団地入口交差点	一般国道17号	太田市
東部工業団地交差点	一般国道50号	太田市
岩本町交差点	一般国道17号	沼田市

以下の2箇所を抽出し、対策案を検討
 [前回の委員会から短期対策を検討中の箇所]
 ・元総社町南交差点(国道17号)
 [交通安全対策事業に合わせて短期対策の実施を検討する箇所]
 ・新田西部工業団地入口交差点(上武道路)

5. 優先検討箇所への検討状況

5-3 元総社町南交差点の渋滞要因分析

- 国道17号下りは、元総社町南交差点の流入部で速度低下が発生している。
- 国道17号上りは、元総社町南交差点を先頭に速度低下が発生しており、夕ピーク時間帯には、元総社町東交差点付近まで速度低下が及んでいる。
- 従道路では、古市町交差点方面からの流入部で、朝夕のピーク時間帯に速度低下が発生している。



5. 優先検討箇所への検討状況

5-3 元総社町南交差点の渋滞要因分析

要因①: 国道17号(前橋IC方面①)から前橋市街方面(④)への右折交通が多く、右折待ち車列による渋滞が発生している。
 要因②: 元総社町方面(②)からの右折車の見通しが悪く、安全性・円滑性が低下している。
 ⇒ 国道17号から前橋市街方面への右折車線の2車線化について、西部第一落合土地区画整理事業との一体的な整備を検討中。

■ 現地状況(元総社町南交差点)



交通状況	
➢	当該交差点は、関越自動車道・前橋ICの直近に位置しており、交通が集中する交差点である。
➢	当該交差点は平行するJR上越線の跨線橋へ通じており、並行する国道17号下りからの交通集中が顕著である。
➢	そのため、流入部①で右折待ち車列による渋滞が発生している。

要因分析	
流入①	➢ 前橋市街方面への右折需要が多く、右折待ち車列による交通渋滞が発生している。
流入②	➢ 車道幅員が狭く、また道路線形も悪い。 ➢ 右折車は流入部④からの直進車の見通しが悪い。
流入③	➢ 滞留長は長いものの、渋滞は認められない。
流入④	➢ 右折車は流入部②からの直進車の見通しが悪い。

■ 渋滞要因チェックリスト(元総社町南交差点)

原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	チェック欄	原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	チェック欄
交通規制適用	信号現示	信号現示が不適切 信号機の不運転 信号機の視認性		沿道・交差点の環境	踏切	踏切による交通の停留 踏切と近接交差点の信号の不運転	
	右折車または対向直進車	右折専用車線の未整備 右折専用車線長の不足 右折車と対向直進車			橋梁	橋梁部と一般部の断面構成の相違 橋梁への交通の集中	
	左折車	左折車による直進車の阻害			沿道からの出入り	沿道施設への出入り 交差点及び直近の相隣路の出入り	
	横断	不適切な停止線位置 横断標示の不備			駅前広場の出入り	駅前広場の出入り 高速道路等のICオフランプからの出入り	
道路構造	車線	車線数の変化 車線の幅員の変化 変形交差点		その他	バス	バスによる速度の低下 バス専用・優先レーンによる車線減少	
	交差点形状	主道路が直角曲りの交差点 隅切り不足 道路施設の位置不備	○		路上駐車	路上駐車による車両走行の阻害	
	道路線形	急カーブ 急勾配			工事	工事による車線閉鎖	
	トンネル	トンネル坑口			先詰まり	先詰まり	
交通の規模	大型車	大型車による速度の低下		交通需要	交通容量超過	交差点における交通容量超過	○
	二輪車	二輪車による自動車の走行の阻害 自転車による自動車の走行の阻害			交通の集中	時間帯による交通の集中 沿道施設への特定時間・期間の交通の集中	○
	歩行者	歩行者による自動車の走行の阻害			行楽地における特定期間の交通の集中		

写真A【前橋市街方面への右折需要が多く、渋滞が発生】



写真B【従道路からの右折は見通しが悪い】



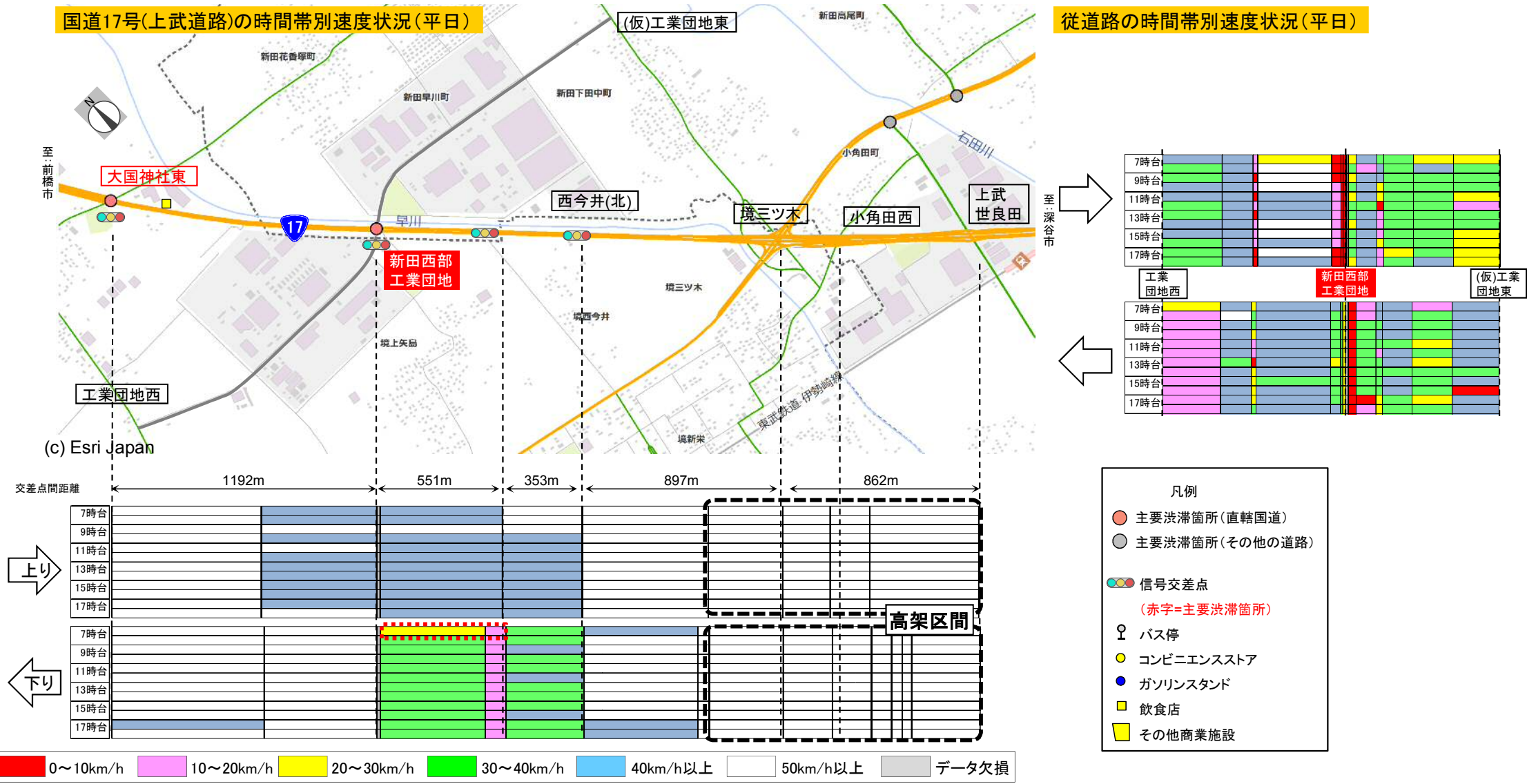
写真C【流入部②は車道幅員が狭く、線形も悪いため危険】



5. 優先検討箇所への検討状況

5-4 新田西部工業団地入口交差点の渋滞要因分析

- 国道17号(上武道路)下りは、新田西部工業団地の流入部で7時台に速度低下が発生している。
- 国道17号(上武道路)上りは、旅行速度が確保されている。
- 従道路においても、新田西部工業団地の流入部で朝夕ピーク時間帯に速度低下が発生している。



出典:H27プローブデータ(平日)

5. 優先検討箇所への検討状況

5-4 新田西部工業団地入口交差点の渋滞要因分析

要因①: 上武道路(熊谷方面①)から工業団地へ向かう右折交通が多く、右折待ち車列による渋滞が発生している。(朝ピーク時)
 要因②: 伊勢崎市街方面(②)から工業団地へ向かう交通も多く、従道路側でも渋滞が発生している。(朝ピーク時)
 ⇒ 上武道路(熊谷方面)の右折車線を延伸する対策等を検討予定。

■現地状況(新田西部工業団地入口交差点)



交通状況	
➤	当該交差点は、上武道路から新田西部工業団地にアクセスする交差点である。
➤	特に朝の通勤ピーク時間帯(7時台)は、上武道路、交差点道路とも通勤交通が集中する。
➤	そのため、流入部①で右折待ち車列が後続の直進車を阻害し、渋滞が発生している。

要因分析	
流入①	➤ 特に朝の通勤ピーク時間帯(7時台)に、日野自動車方面への右折需要が多く、右折待ち車列が後続直進車を阻害している。
流入②	➤ 特に朝の通勤ピーク時間帯(7時台)に、日野自動車方面への直進需要が多く、渋滞が発生している。
流入③	➤ 朝の通勤時間帯には、伊勢崎市街方面への右折待ち車列が発生するが、渋滞には至っていない。
流入④	➤ 当該交差点への流入交通は少なく、渋滞は発生していない。

■渋滞要因チェックリスト(新田西部工業団地入口交差点)

原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	チェック項目	原因区分	道路・交通状況を見るポイント	渋滞要因の種類	チェック項目
交通規制運用	信号現示	信号現示が不通切 信号機の不運転 信号機の視認性		沿道・交差点の環境	踏切	踏切による交通の停留 踏切と近接交差点の信号の不運転	
	右折車または対向直進車	右折専用車線の未整備 右折専用車線の不足 右折車と対向直進車	○		横断	横断車と一般車の断面構成の相違 横断車の交通の集中	
	左折車	左折車による直進車の阻害			沿道からの出入り	沿道施設への出入り 交差点及び近隣の相街路の出入り 駅前広場への出入り	
	縦列	不通切な停止線位置 縦列標示の不通			高速度道路等のICオフランプからの出入り	高速度道路等のICオフランプからの出入り	
道路構造	車線	車線数の変化 車線の幅員の変化		その他	バス 路面電車	バスによる速度の低下 バス専用・優先レーンによる車線減少 路面電車による道路空間の占有	
	交差点形状	変形交差点 主道路が直角曲りの交差点 隅切り不足			路上駐車	路上駐車による車両走行の阻害 工事 工事による車線閉鎖	
	道路線形	急勾配 急勾配			先詰まり	先詰まり	
	トンネル	トンネル出口			交通容量超過	交差点における交通容量超過 車路側における交通容量超過	○
交通の種類	大型車	大型車による速度の低下		交通の集中	沿道施設への特定時間・期間の交通の集中		
	二輪車	二輪車による自動車の走行の阻害 自転車による自動車の走行の阻害			行楽地における特定期間の交通の集中		
	歩行者	歩行者による自動車の走行の阻害					

写真A【工業団地方面への右折需要が多い】



写真B【右折需要が多いため、第2車線が混雑】



写真C【伊勢崎市街方面からの流入交通も多く渋滞発生】

