

第21回

群馬県域移動性(モビリティ)向上検討委員会

令和3年3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 交通政策課

目 次

- 1. これまでの検討経緯と今回の審議事項・報告事項・・・・・・・・・・ 2
- 2. 緊急事態宣言後における交通状況分析・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 3. コロナ禍における主要渋滞箇所の交通分析・・・・・・・・・・・・ 10
- 4. 具体的な箇所の紹介、今後の取り組み・・・・・・・・・・・・・・ 28

1. これまでの検討経緯と 今回の審議事項・報告事項

(1) これまでの検討経緯と今回の審議事項・報告事項

主な検討経緯

平成24年度	主要渋滞箇所の公表(382箇所)(第9～11回委員会)	
平成25年度	「対策方針」について公表(第12回委員会)	
	(382箇所について、今後の渋滞対策の進め方の方向性を提示)	
平成26～29年度	渋滞対策の効果確認・進捗状況 最新の交通状況による分析	(第13～17回委員会)
平成30年度	民間プローブからETC2.0への移行 主要渋滞箇所の見直し(2箇所解除)	(第18回委員会)
令和元年度	主要渋滞箇所の見直し(2箇所解除) 新たな課題への対応方針	(第19回委員会)
令和2年度	最新データ(ETC2.0)による交通状況分析 緊急事態宣言中における群馬県交通状況の分析	(第20回委員会(前回))

審議事項・報告事項

【報告事項1】 緊急事態宣言後における交通状況分析

【審議事項1】 コロナ禍における主要渋滞箇所の交通分析

令和2年度
(今回)

【報告事項2】 具体的な箇所の紹介、今後の取り組み

引き続き、PDCAサイクルの実践

地域と連携し、群馬県域の移動性向上を図る

2. 緊急事態宣言後における 交通状況分析

(1) 群馬県の新型コロナウイルスに係わる主な経緯

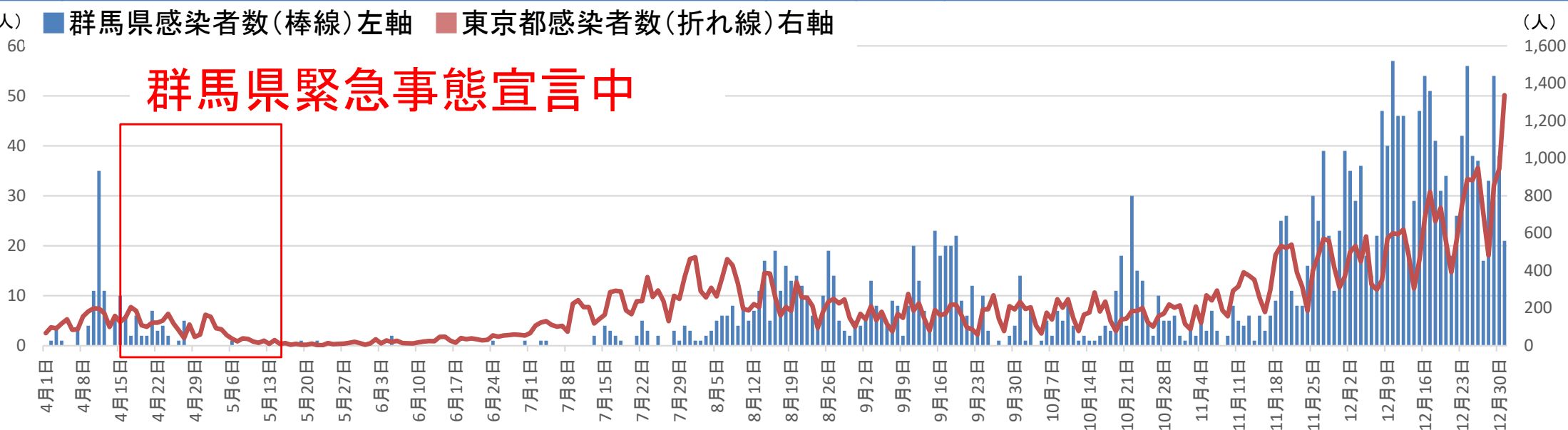
○昨年4／16～5／14 群馬県緊急事態宣言中。

○その後、6月に群馬県警戒度1まで改善したが、12／19に群馬県警戒度4へ移行。

4月	4/7: 7都府県に緊急事態宣言 「人の接触最低7割極力8割削減」 4/16: 「緊急事態宣言」全国に拡大。 13都道府県は「特定警戒」		10月	10/12: ヨーロッパで感染急拡大
5月	5/4: 政府「緊急事態宣言」を5月31日まで延長 5/14: 8道府県以外の緊急事態宣言解除 5/16: 群馬県「社会経済活動再開に向けたガイドライン」公表（警戒度3） 5/30: 群馬県警戒度2に移行	...	11月	11/9: 政府分科会が緊急提言 11/21: 政府は「Go To トラベル/イート」の新規予約・発行の一時停止検討を都道府県知事に要請 11/28: 群馬県警戒度3に移行
6月	6/1: 政府「首都圏・北海道以外の県を跨ぐ移動の自粛要請を解除」 6/13: 群馬県警戒度1に移行 6/19: 政府が県をまたぐ移動の自粛要請を解除		12月	12/8: 防衛省、旭川市に看護師など10人の派遣 12/15: 営業時間の短縮要請 12/19: 群馬県警戒度4に移行 1/25まで自粛要請 12/28: 全国一斉に「Go To トラベル」の運用停止

(人) ■ 群馬県感染者数(棒線)左軸 ■ 東京都感染者数(折れ線)右軸

群馬県緊急事態宣言中



(2) 群馬県内の直轄国道の交通量推移(前年比・緊急事態宣言後の状況)

○緊急事態宣言中：小型車が最大で約2割(4割)減少、大型車は約1割(1割)程度の減少。

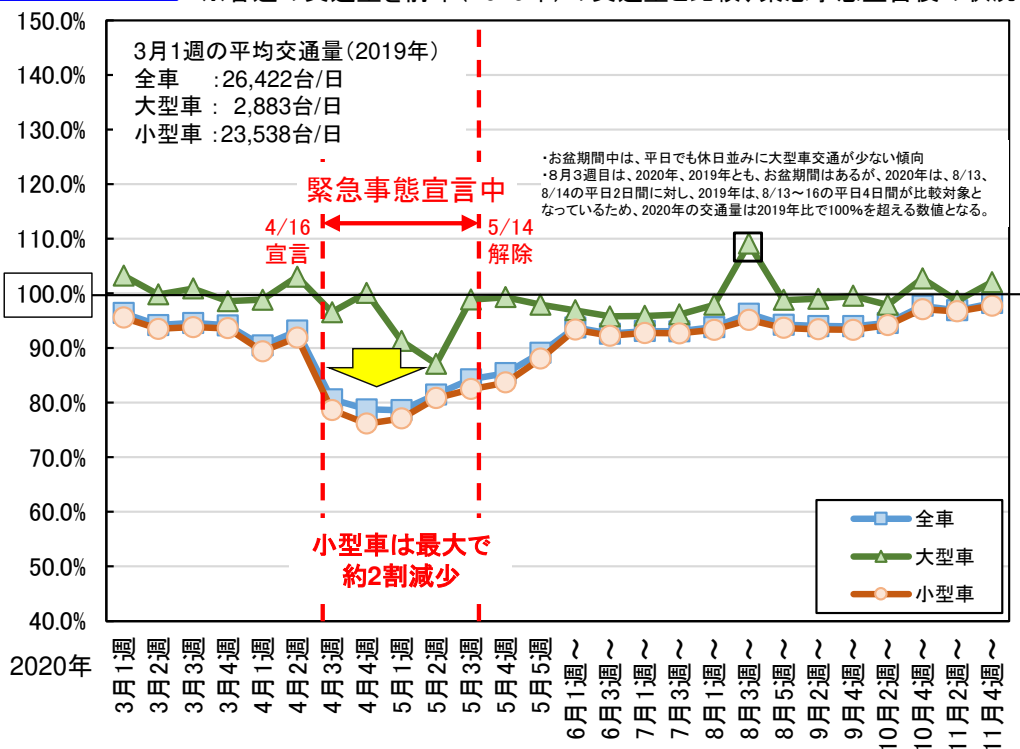
○緊急事態宣言後：平日の交通量は、緊急事態宣言前まで、ほぼ回復。

休日も週ごとの変動は見られるものの、回復傾向にある。

※()内は、休日

<平日>

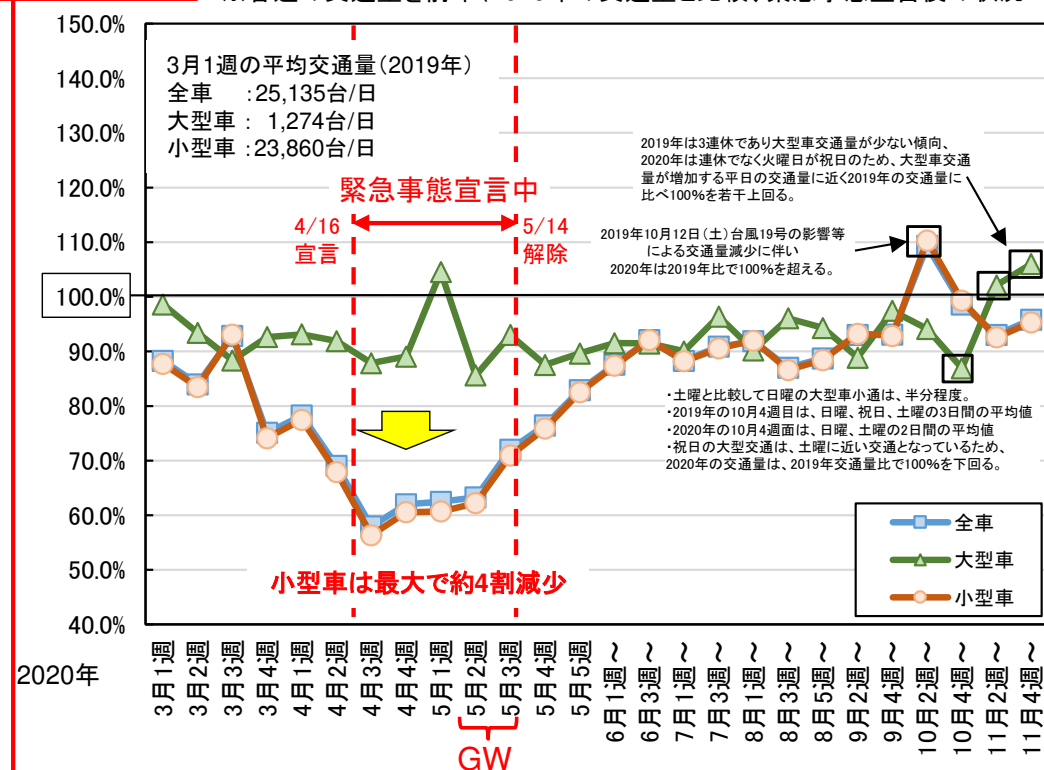
※各週の交通量を前年(2019年)の交通量と比較、緊急事態宣言後の状況



※2019年、2020年ともに第3週は祝日が1日あるため4日間となる。
※2019年は5月1週目に平日が無いため、5月2週目の平日平均を採用(2019年のGWは10連休だった関係から5月1週目に平日が無かった)
※高崎(君ヶ代橋)の8月3週～5週はデータ欠損のため集計対象外

<休日>

※各週の交通量を前年(2019年)の交通量と比較、緊急事態宣言後の状況



※高崎(君ヶ代橋)の8月3週～5週はデータ欠損のため集計対象外

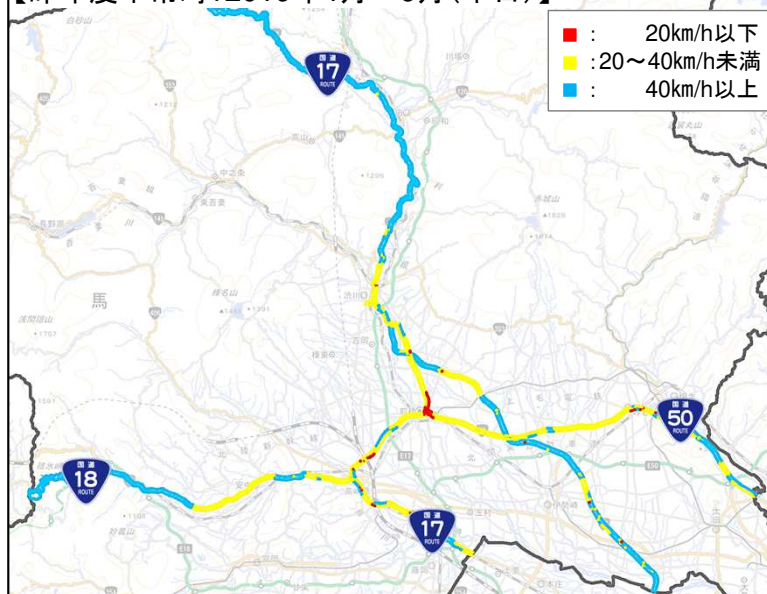
出典 交通量:群馬県内の国道17号、国道18号、国道50号の日平均交通量(トラフィックカウンター(道路に備えつけの自動計測装置)によるデータ)

(3) 群馬県内の直轄国道の平均旅行速度の変化(平日)

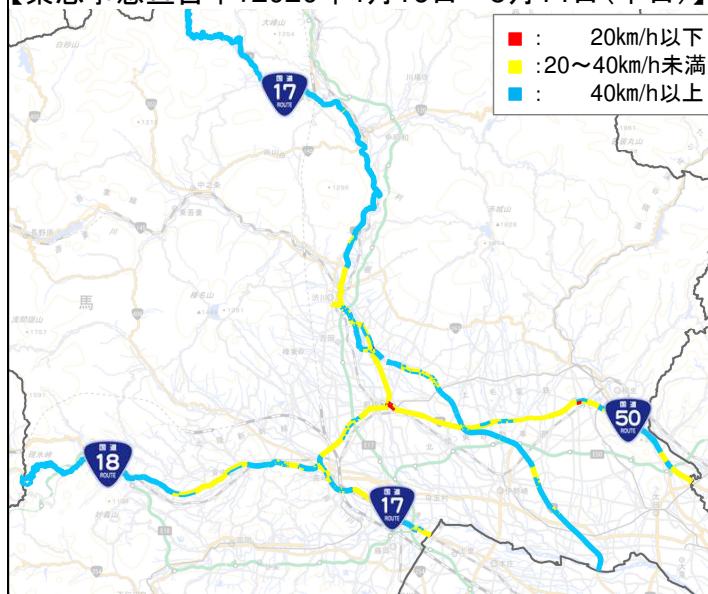
○緊急事態宣言後の平日の平均旅行速度帯は、昨年度と同水準に戻る。

<昼間12時間平均旅行速度状況>

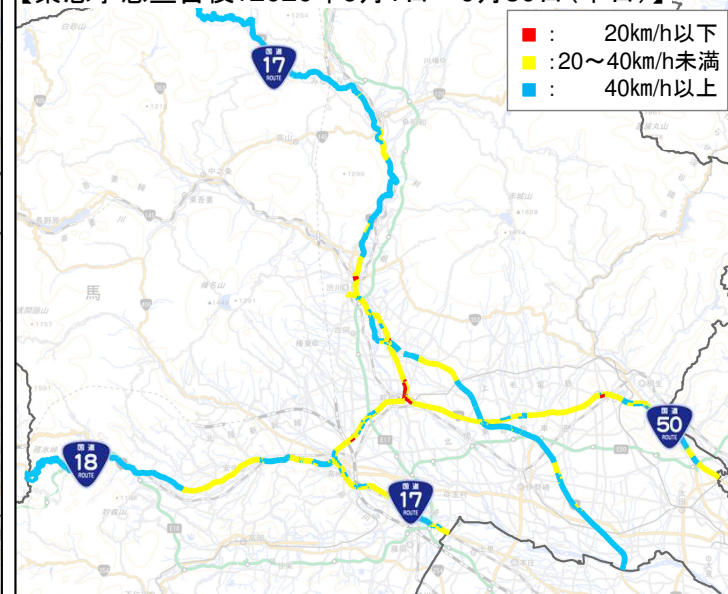
【昨年度平常時:2019年4月～6月(平日)】



【緊急事態宣言中:2020年4月16日～5月14日(平日)】



【緊急事態宣言後:2020年6月1日～9月30日(平日)】

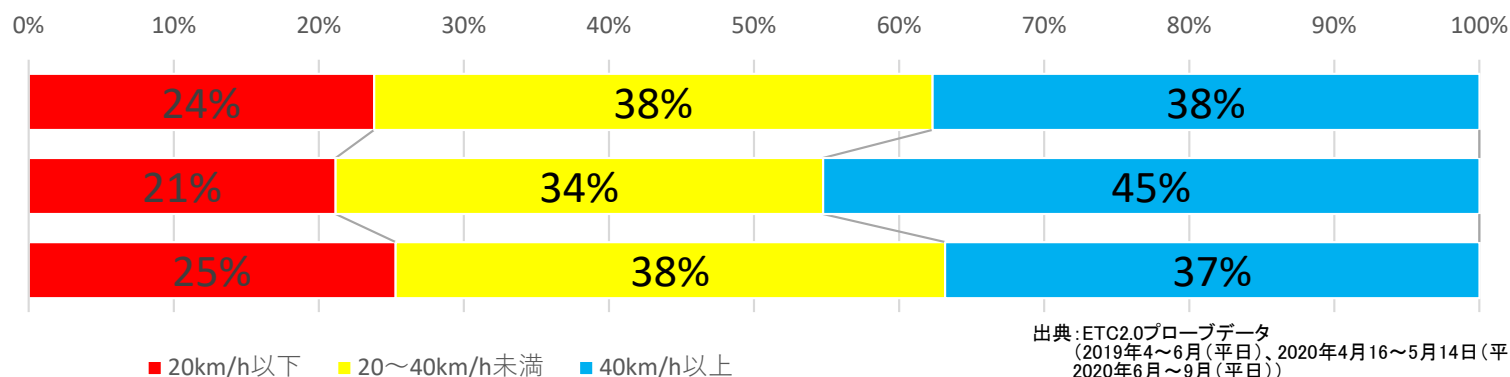


<速度ランク別の区間数構成比(平日)>

昨年度平常時:2019年4～6月(平日)

緊急事態宣言中:2020年4月16日～5月14日(平日)

緊急事態宣言解除後:2020年6月～9月(平日)



出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4～6月(平日)、2020年4月16～5月14日(平日)、
2020年6月～9月(平日))
国土地理院「地理院地図」

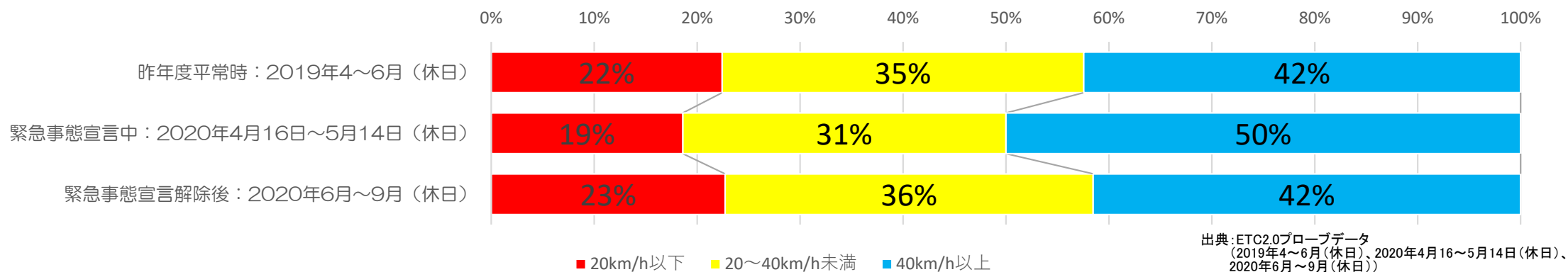
(3) 群馬県内の直轄国道の平均旅行速度の変化(休日)

○緊急事態宣言後の休日の平均旅行速度帯も、昨年度と同水準に戻る。

<昼間12時間平均旅行速度状況>



<速度ランク別の区間数構成比(休日)>



出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4～6月(休日)、2020年4月16～5月14日(休日)、
2020年6月～9月(休日))
国土地理院「地理院地図」

(4) 緊急事態宣言前後における主要渋滞箇所への影響(指標別)

- 緊急事態宣言中は、改善したものの、宣言後は、もとの状況にまで増加(指標1～3、指標すべてに該当)。
○渋滞緩和箇所は緊急事態宣言中の31箇所から22箇所へ減少。

<主要渋滞箇所選定指標該当状況>

主要渋滞箇所選定指標		モニタリング結果 (H31.1～R1.12)	増 減	緊急事態宣言中 (R2.4.16～5.14)	増 減	緊急事態宣言後 (R2.6.1～9.30)
指標1 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/以下		220	→	205	→	220
指標2 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下		304	→	289	→	316
指標3 休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下		360	→	343	→	348
渋滞残存	指標全てに該当	220	→	205	→	220
	指標一つでも該当	141	→	140	→	134
渋滞緩和	該当なし	15	→	31	→	22
合計		376	—	376		376

※休日ピーク時平均速度:休日5%マイル速度

3. コロナ禍における主要渋滞箇所の 交通分析

(1) 前回委員会での審議結果から交通状況进行分析

- 前回委員会で、コロナ禍においても渋滞が解消されなかった箇所について分析を行い、交通状況等を検討した上で、3指標によるデータだけでなく、交差点状況等を踏まえた分析を実施するよう了解を頂いたところ。
- 今回の委員会では、データの取得が多い直轄管理の主要渋滞箇所に着目し、交差点毎に指標の該当状況及び速度変化を把握し、交通状況の分析を実施。

■前回委員会での審議結果

緊急事態宣言中における交通量減少下での交通実態を確認

- 群馬県内直轄国道の平・休日別交通量(大型車/小型車)、速度変化の把握
- 主要渋滞箇所における3指標への該当状況の確認



■今回の委員会での検討分析事項

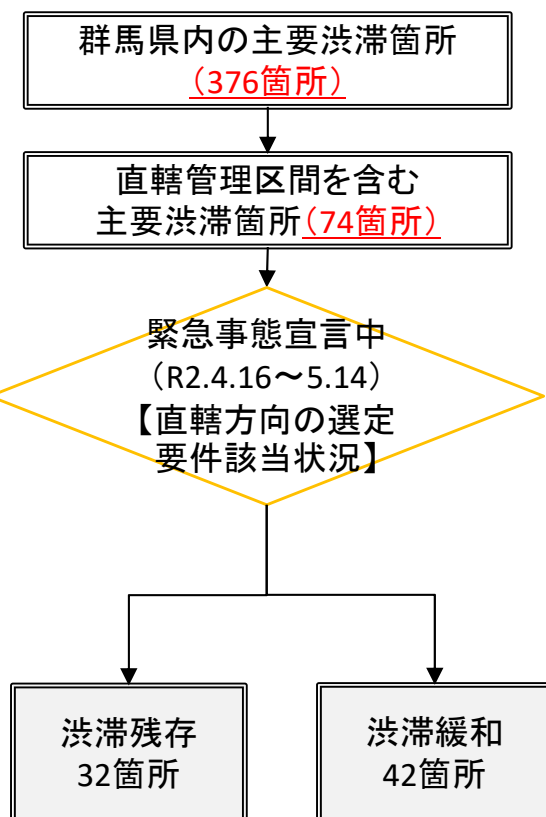
直轄管理の主要渋滞箇所に着目し交通状況进行分析

- 緊急事態宣言中の3つの指標による渋滞残存箇所、渋滞緩和箇所を確認
- サンプル数が少ない指標3(休日5%マイル速度)の検証を実施
- 検証結果により、指標1, 2による渋滞残存箇所を対象に交通状況进行分析

(2) 緊急事態宣言中における主要渋滞箇所への影響

- 直轄管理の主要渋滞箇所(74箇所)を対象に分析。
- 主道路のモニタリングの結果、緊急事態宣言中における渋滞緩和箇所は42箇所となったが、32箇所は依然として渋滞が残存。

<主要渋滞箇所(直轄管理関連)>



主要渋滞箇所選定指標		モニタリング結果 (H31.1～R1.12)	増減	緊急事態宣言中 (R2.4.16～5.14)
指標1	平日昼間12時間 平均旅行速度が20km/以下	6	→	3
指標2	平日ピーク時 平均旅行速度が20km/h以下	21	→	9
指標3	休日5%タイル速度が20km/h以下	46	→	32
渋滞残存	指標全てに該当	6	→	3
	指標一つでも該当	44	→	29
渋滞緩和	該当なし	24	→	42
合計		74	—	74

32箇所は
依然として
渋滞残存

(2) 緊急事態宣言中における主要渋滞箇所への影響

<主要渋滞箇所の指標該当状況(渋滞残存):32箇所>

主要渋滞箇所		指標の該当状況					
		R2モニタリング			緊急事態宣言中		
国道番号	箇所名	指標1	指標2	指標3	指標1	指標2	指標3
国道17号	荒牧町交差点	●	●	●	●	●	●
	表町一丁目交差点		●	●			●
	住吉町一丁目交差点		●	●			●
	住吉町交番前交差点			●			●
	元総社町南交差点			●			●
	上並榎町北交差点			●		●	●
	並榎町交差点			●			●
	自衛隊前交差点		●	●		●	●
	吾妻新橋南交差点	●	●	●		●	●
	東町交差点(渋川市)		●	●			●
	中村交差点			●			●
	今井町交差点	●	●	●	●	●	●
	田口町南交差点	●	●	●	●	●	●
	前橋IC東交差点			●			●
	下之城町交差点			●			●
	新柳瀬橋北交差点			●			●
	大國神社東交差点						●
	道の駅「おおた」交差点		●	●			●
	伊熊交差点			●			●
国道18号	少林山入口交差点			●			●
	上豊岡町交差点						●
	君が代橋西交差点			●			●
	板鼻下町交差点			●			●
	安中駅入口交差点	●	●	●		●	●
	下野尻交差点			●			●
	城下交差点			●			●
	原市交差点			●			●
国道50号	本町二丁目交差点(五差路)		●	●		●	●
	中川小学校前交差点		●	●			●
	鹿交差点						●
	野中町交差点			●			●
	曲沢町交差点	●	●	●		●	●

【選定要件】

- ・選定要件①：平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・選定要件②：平日ピーク時平均速度20km/h以下
- ・選定要件③：休日5%マイル速度20km/h以下

出典:ETC2.0プローブデータ

※R2モニタリング:H31.1~R1.12

※緊急事態宣言中:R2.4.16~5.14

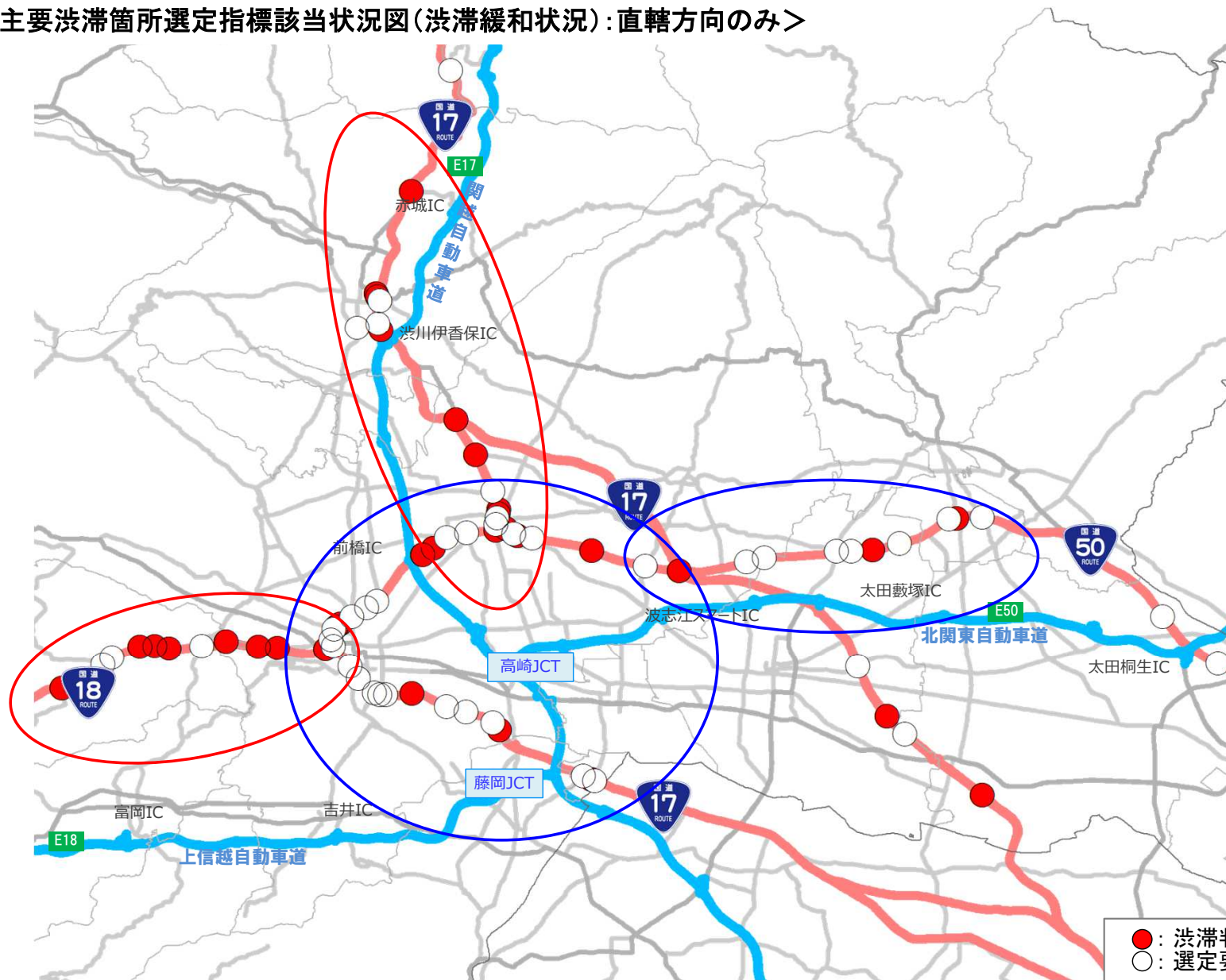
<主要渋滞箇所の指標該当状況(渋滞緩和):42箇所>

主要渋滞箇所		指標の該当状況					
		R2モニタリング			緊急事態宣言中		
国道番号	箇所名	指標1	指標2	指標3	指標1	指標2	指標3
国道17号	群大病院東交差点						
	千代田町三丁目交差点		●	●			
	本町一丁目交差点		●	●			
	石倉三丁目交差点						
	元総社町東交差点			●			
	下小島町交差点						
	緑町交差点						
	上並榎町交差点			●			
	問屋町入口交差点						
	(仮称)上並榎町南交差点		●	●			
	和田橋交差点						
	聖石橋交差点		●	●			
	城南交差点						
	城南大橋交差点						
	宮原町交差点		●				
	金属工業団地交差点						
	笹木町交差点			●			
	(仮称)自衛隊前東交差点		●	●			
	下郷交差点			●			
	中村三差路交差点			●			
	石原交差点						
	上佐野西交差点						
	倉賀野町交差点		●				
	流通団地前交差点		●				
	新田西部工業団地入口交差点						
	岩本町交差点			●			
国道18号	君が代橋東交差点						
	安中市役所入口交差点			●			
	高別当交差点			●			
	岩井交差点						
国道50号	朝日町西交差点						
	本町三丁目交差点			●			
	笠懸小学校交差点						
	岩宿交差点						
	小島田町交差点						
	東大室町西交差点						
	東大室町交差点						
	西久保町一丁目交差点			●			
	西久保(東)交差点			●			
	間野谷町(西)交差点			●			
	原宿南交差点						
	東部工業団地交差点						

(2) 緊急事態宣言中における主要渋滞箇所への影響

○高崎・前橋の中心部、伊勢崎・桐生等では渋滞緩和箇所が多く、国道17号(渋川～前橋付近)、国道18号で渋滞残存箇所が多い傾向。

＜直轄管理関連の主要渋滞箇所選定指標該当状況図(渋滞緩和状況):直轄方向のみ＞



(3) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～休日5%タイル速度の検証～

○R2モニタリング時(休日121日間1,449サンプル)と緊急事態宣言中(休日12日間143サンプル)の時間帯別平均速度の分布を整理し比較検証した。

○平均速度は、R2モニタリング時と緊急事態宣言中とでは、同程度。

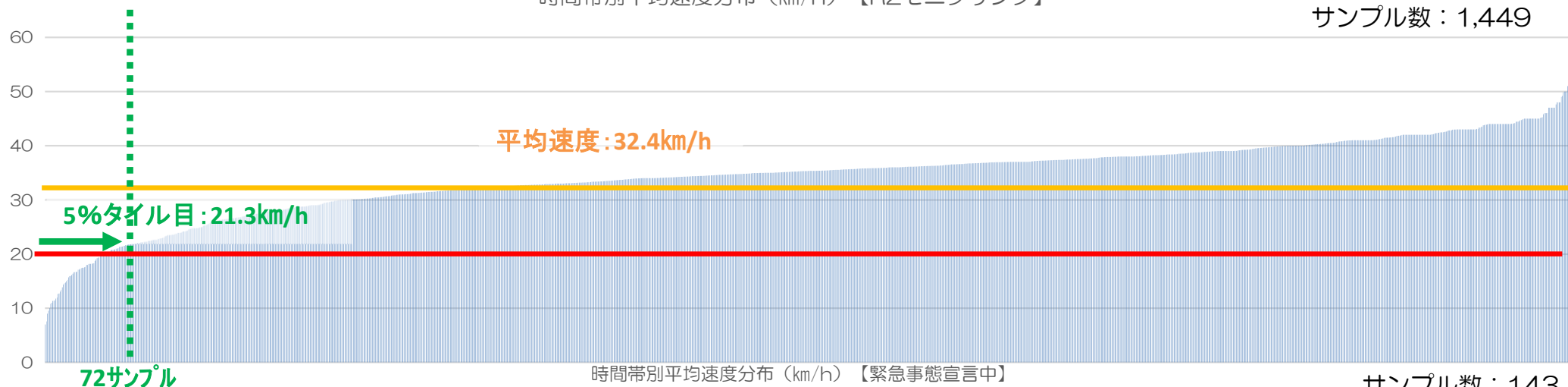
○一方、指標3である緊急事態宣言中の休日5%タイル目の速度では、R2モニタリング時の21.3km/hに対し、緊急事態宣言中では、15.9km/hと大きく違っている結果となった。

⇒指標3はサンプル数の影響もあるため、指標1、2に該当している箇所の分析を実施

■時間帯別平均速度分布(鯉沢交差点)

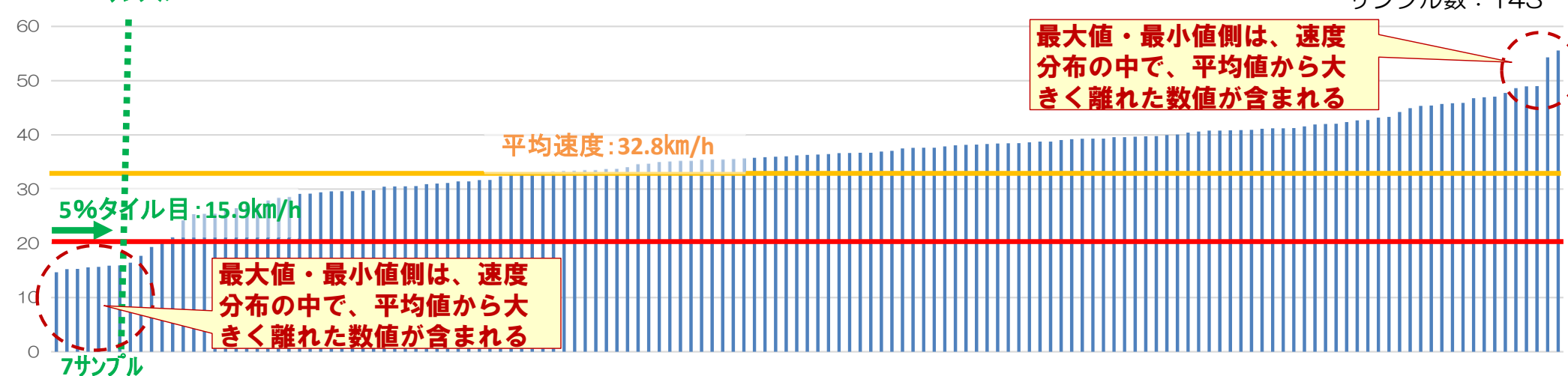
時間帯別平均速度分布(km/h)【R2モニタリング】

サンプル数：1,449



時間帯別平均速度分布(km/h)【緊急事態宣言中】

サンプル数：143



(4) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～指標1・2に該当している箇所～

- 緊急事態宣言中においても、依然として指標1又は指標2が該当している箇所は9箇所である。
- 特にピーク時間(指標2に該当)において、渋滞が残存。
- 緊急事態宣言中においても渋滞が残存している9箇所について、交通状況进行分析。

■速度変化状況

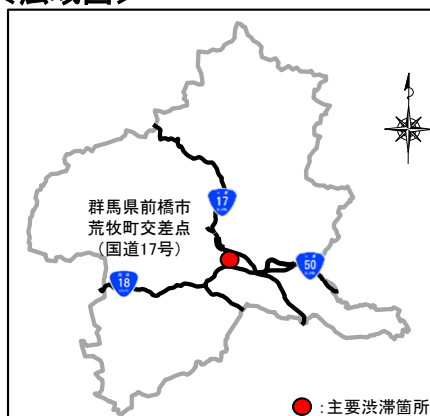
番号	箇所名	流入方向	路線名	指標1の速度		速度差分	指標2の速度		速度差分	交通状況の分析(速度変化)
				R2モニタリング	緊急事態宣言中		R2モニタリング	緊急事態宣言中		
4	あらまきまち 荒牧町交差点	2	国道17号	19.0	19.0	→ 0.0	17.7	16.4	↓ -1.3	指標1：変化無し 指標2：若干低下
21	ほんまち 本町二丁目交差点（五差路）	1	国道50号	20.9	22.2	↑ 1.3	17.6	17.2	↓ -0.4	指標1：若干向上 指標2：ほとんど変化なし
87	かみなみえまち 上並榎町北交差点	2	国道17号	23.7	23.0	↓ -0.7	21.1	19.5	↓ -1.6	指標1：ほとんど変化なし 指標2：速度が低下し、指標に該当
169	自衛隊前交差点	2	国道17号	20.6	22.1	↑ 1.5	18.8	19.7	↑ 0.9	指標1：若干向上 指標2：ほとんど変化なし
244	あがつましんばし 吾妻新橋南交差点	2	国道17号	19.5	23.5	↑ 4.0	15.0	17.7	↑ 2.7	指標1：速度が向上し、指標非該当 指標2：速度が向上したが、指標には該当
261	いまいまち 今井町交差点	3	国道50号	14.4	17.5	↑ 3.1	12.7	15.3	↑ 2.6	指標1：速度が向上したが、指標には該当 指標2：速度は向上したが、指標には該当
264	たぐちまち 田口町南交差点	3	国道17号	18.2	19.9	↑ 1.7	16.9	11.3	↓ -5.6	指標1：速度が向上したが、指標には該当 指標2：速度が大きく低下
304	まがりさわちょう 曲沢町交差点	1	国道50号	19.3	20.5	↑ 1.2	16.9	18.7	↑ 1.8	指標1：速度が向上し、指標に非該当 指標2：速度が向上したが、指標には該当
329	安中駅入口交差点	2	国道18号	19.3	20.7	↑ 1.4	17.3	17.7	↑ 0.4	指標1：速度が向上し、指標に非該当 指標2：ほとんど変化なし

※速度：ETC2.0プローブデータ(R2モニタリング：H31.1～R1.12、緊急事態宣言中：R2.4.16～5.14)

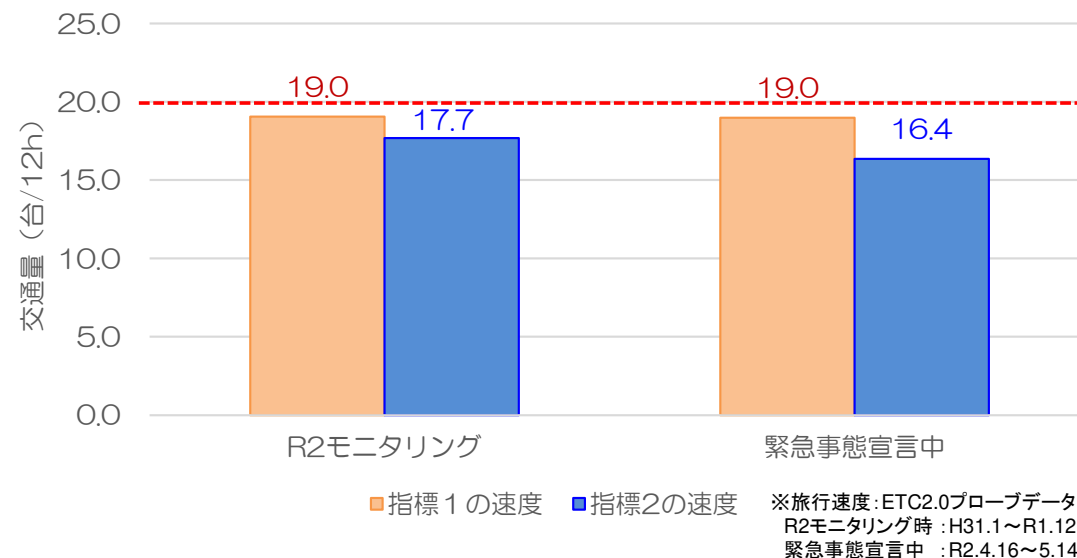
(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道17号 荒牧町交差点～

- 荒牧町交差点の速度変化は小さく、流入2が選定要件に該当。
- 指標1、指標2ともに指標に該当しており、緊急事態宣言中においても、この傾向に変化は見られなかった。

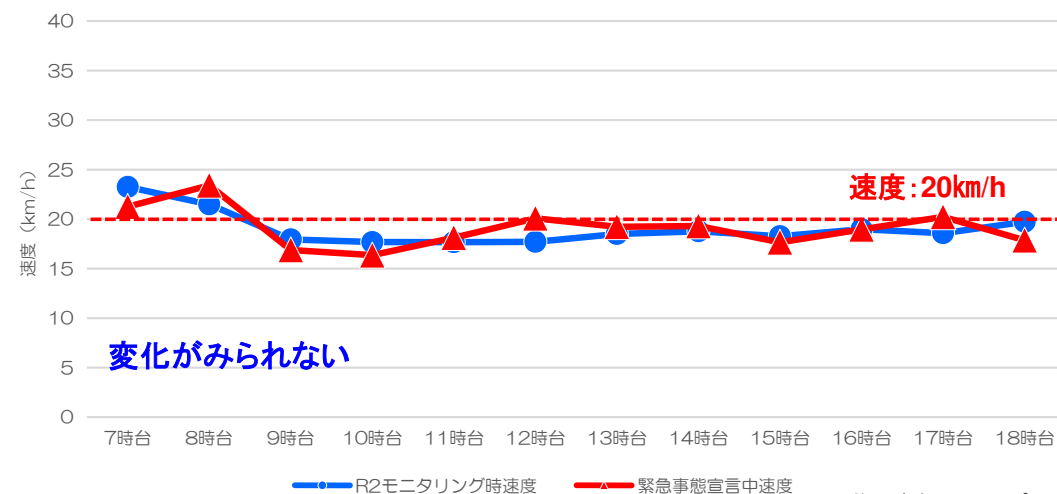
<広域図>



<指標の該当状況>



<時間帯別旅行速度>



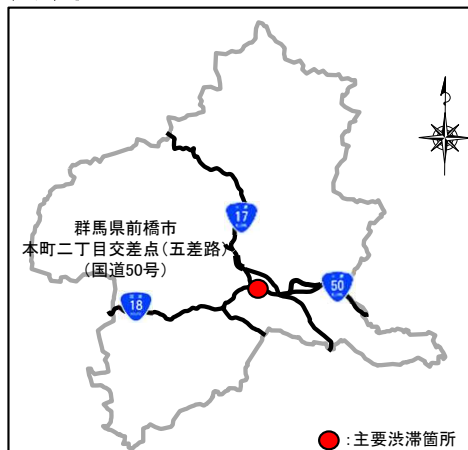
<主要渋滞箇所の位置関係>



(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道50号 本町二丁目交差点(五差路)

- 本町二丁目交差点(五差路)は、速度変化は小さく、流入1が選定要件に該当。
- 緊急事態宣言中においても速度変化は小さく、渋滞解消には至っていない。

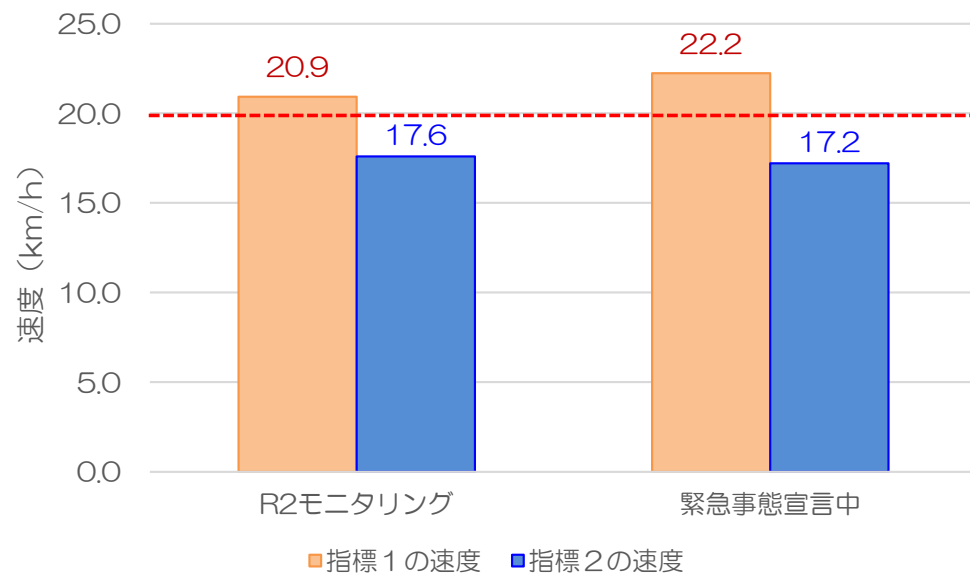
<広域図>



<主要渋滞箇所の位置関係>



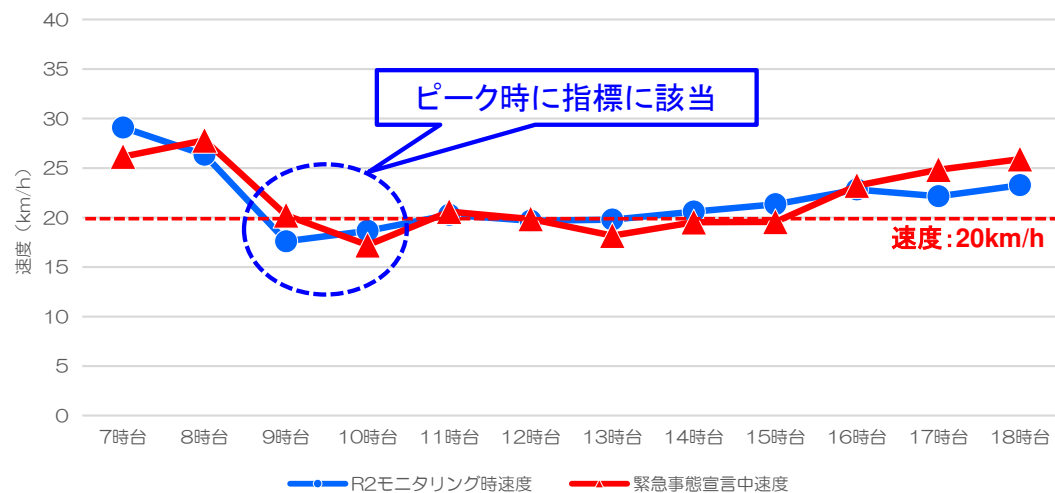
<指標の該当状況>



※旅行速度:ETC2.0プローブデータ

R2モニタリング時 : H31.1～R1.12、緊急事態宣言中 : R2.4.16～5.14

<時間帯別旅行速度>



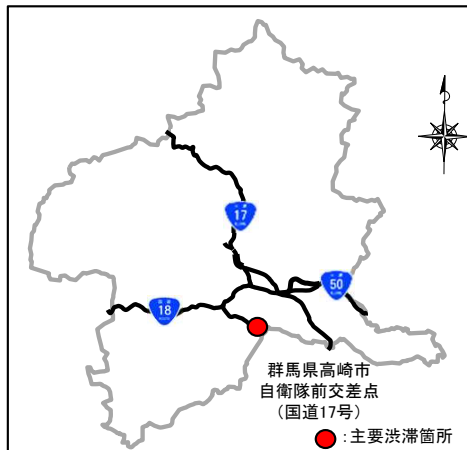
※旅行速度:ETC2.0プローブデータ

R2モニタリング時 : H31.1～R1.12、緊急事態宣言中 : R2.4.16～5.14

(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道17号 自衛隊前交差点～

- 指標1で速度が若干向上しているものの、指標2でほとんど変化が見られない。
- 流入2で指標2が選定要件に該当。

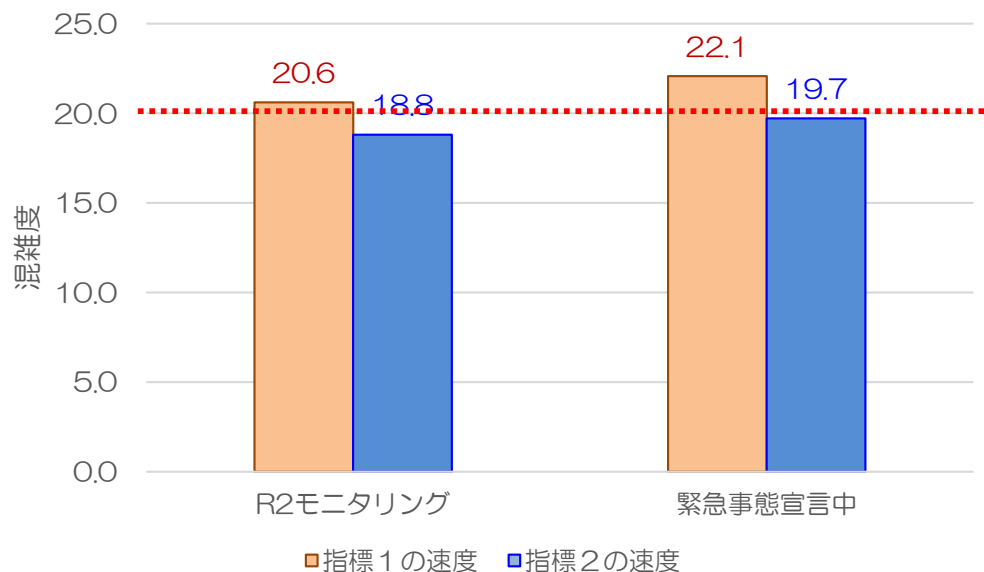
<広域図>



<主要渋滞箇所の位置関係>

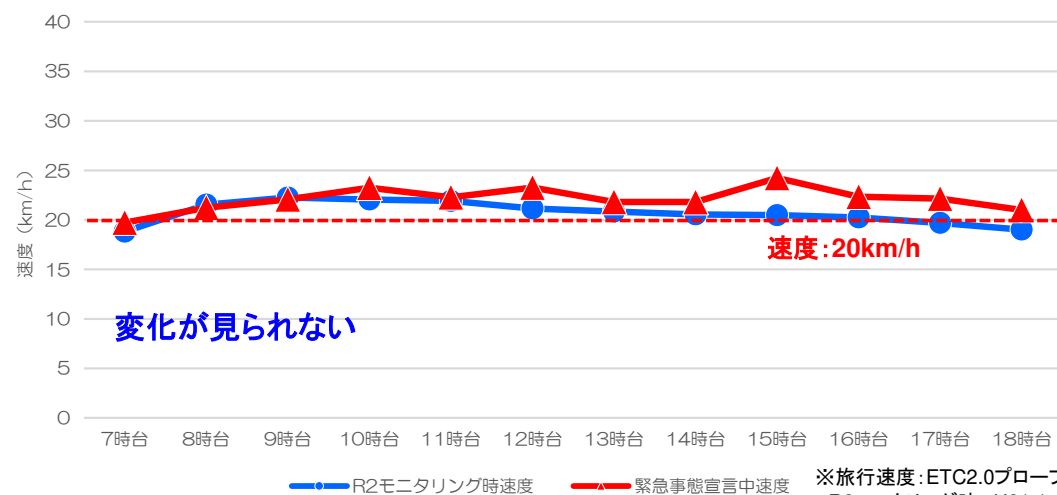


<指標の該当状況>



※旅行速度:ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時 :H31.1~R1.12
 緊急事態宣言中 :R2.4.16~5.14

<時間帯別平均旅行速度>

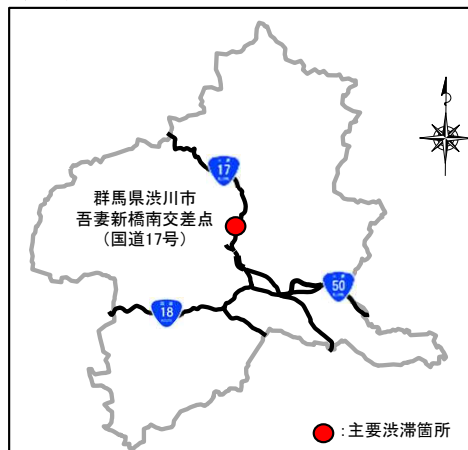


※旅行速度:ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時 :H31.1~R1.12
 緊急事態宣言中 :R2.4.16~5.14

(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道17号 吾妻新橋南交差点～

- 速度が向上し、指標1において、20km/h以上となり非該当となった。
- 一方、指標2でも速度が向上しているものの選定要件に該当。

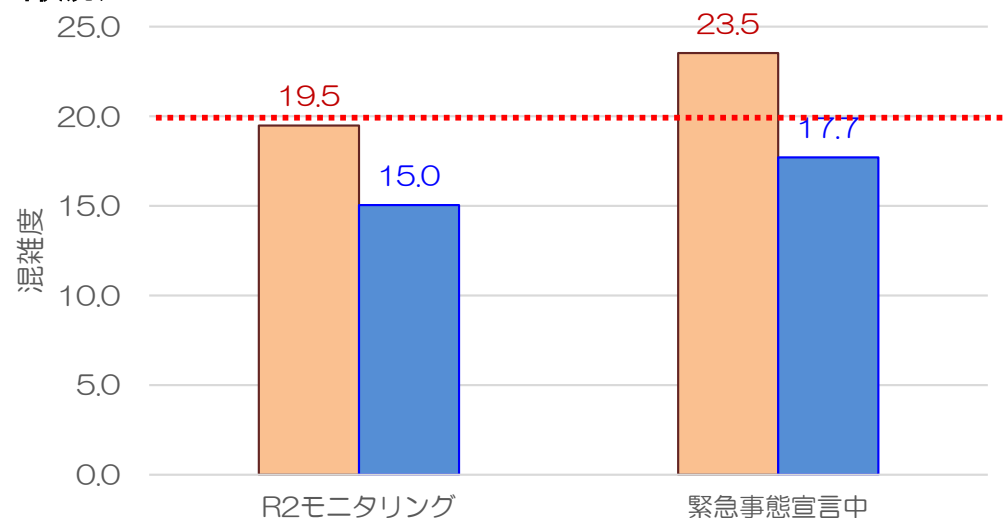
<広域図>



<主要渋滞箇所の位置関係>



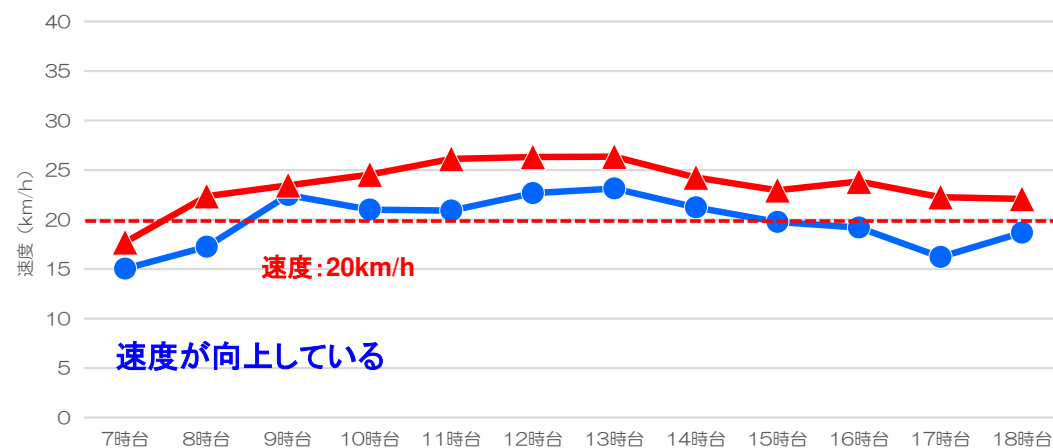
<指標の該当状況>



■ 指標1の速度 ■ 指標2の速度

※旅行速度:ETC2.0プローブデータ
R2モニタリング時 : H31.1～R1.12
緊急事態宣言中 : R2.4.16～5.14

<時間帯別旅行速度>



● R2モニタリング時速度

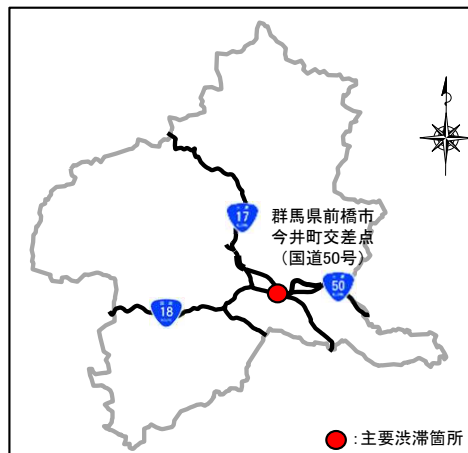
▲ 緊急事態宣言中速度

※旅行速度:ETC2.0プローブデータ
R2モニタリング時 : H31.1～R1.12
緊急事態宣言中 : R2.4.16～5.14

(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～①国道50号 今井町交差点～

○速度は向上しているものの、指標1、2とも20km/h以下であり、渋滞解消には至っていない。

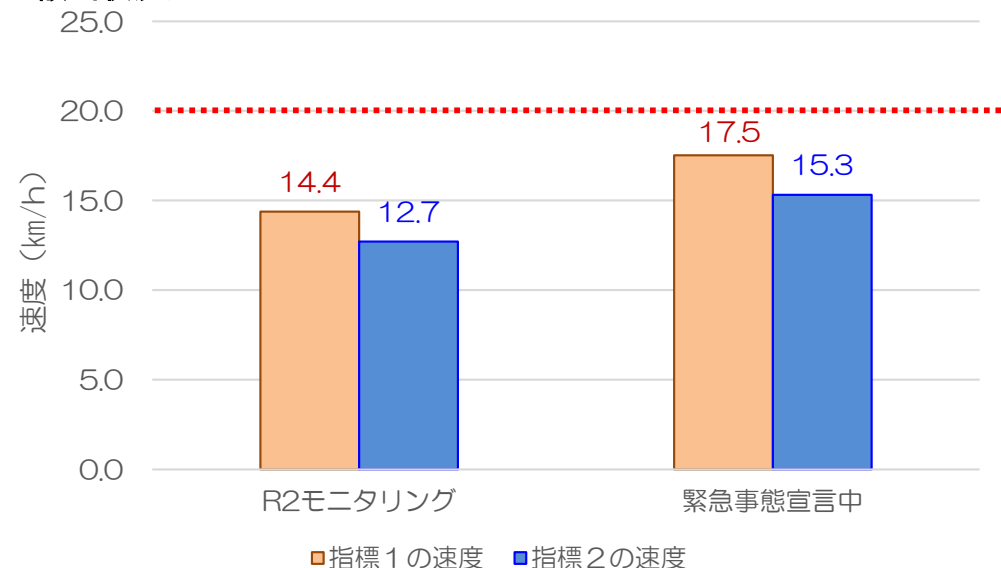
<広域図>



<主要渋滞箇所の位置関係>

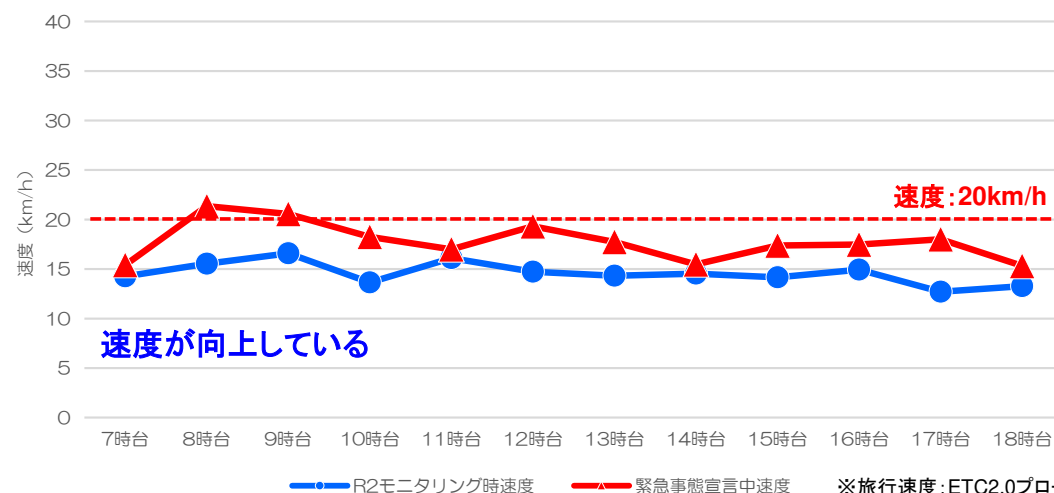


<指標の該当状況>



※旅行速度: ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時: H31.1～R1.12
 緊急事態宣言中: R2.4.16～5.14

<時間帯別平均旅行速度>



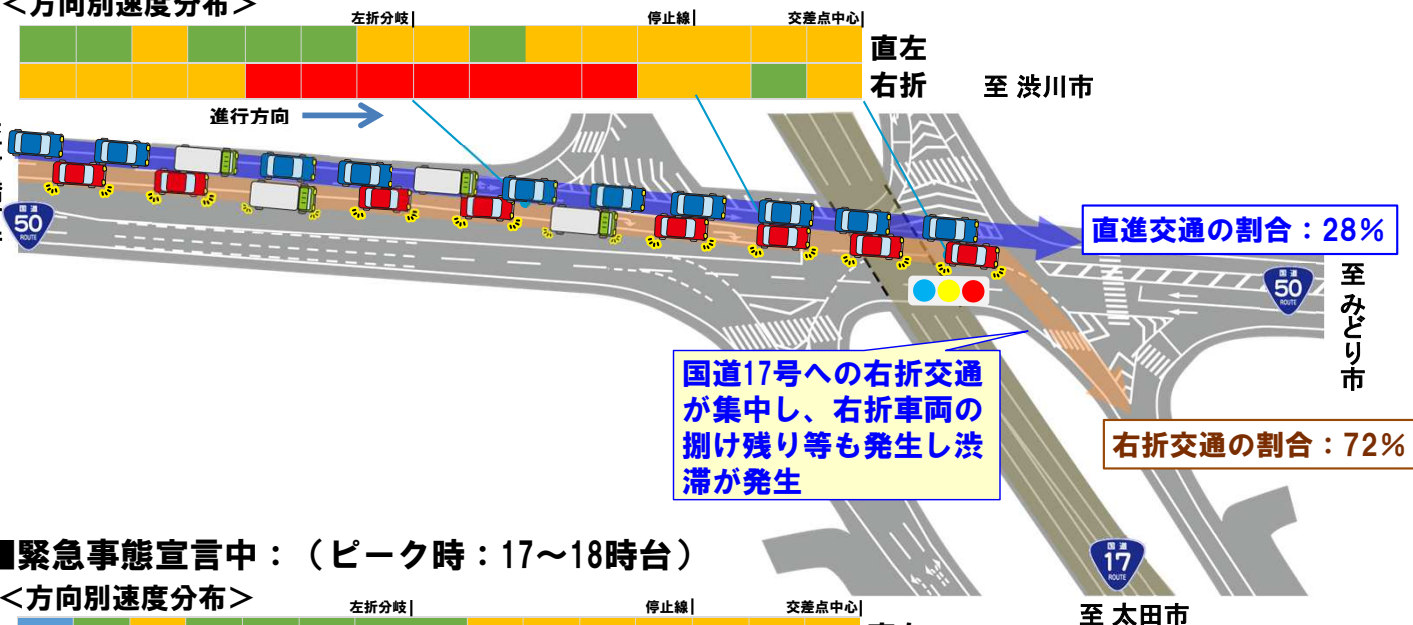
※旅行速度: ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時: H31.1～R1.12
 緊急事態宣言中: R2.4.16～5.14

(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～②国道50号 今井町交差点～

○国道50号から国道17号へアクセスする右折交通が集中するため、依然として右折車両が滞留(捌け残り)し、速度低下が発生。

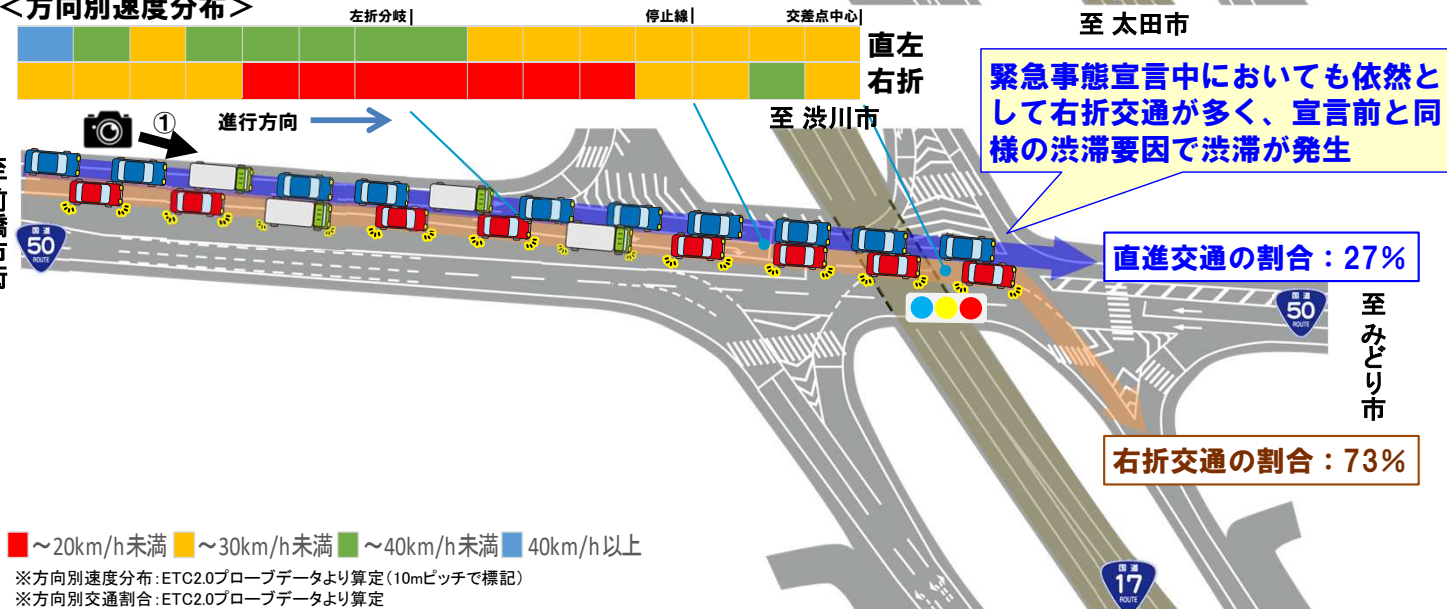
■平常時：(ピーク時：17～18時台)

<方向別速度分布>



■緊急事態宣言中：(ピーク時：17～18時台)

<方向別速度分布>



<現地状況：右折の捌け残り>



※撮影日：2021年2月16日(火) 18時台

■～20km/h未満 ■～30km/h未満 ■～40km/h未満 ■40km/h以上

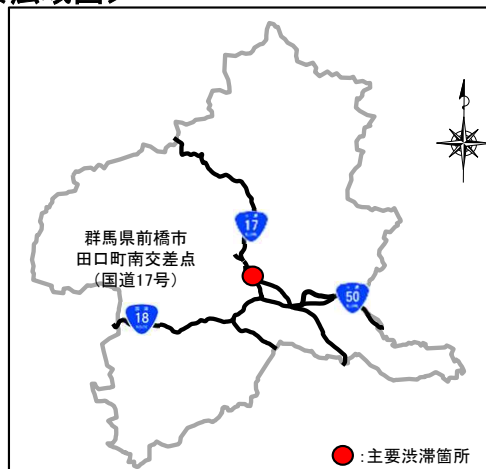
※方向別速度分布:ETC2.0プローブデータより算定(10mピッチで標記)

※方向別交通割合:ETC2.0プローブデータより算定

(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～①国道17号 田口町南交差点～

○緊急事態宣言中において、指標1、2ともに選定要件に該当しており、指標2では、速度が大きく低下。

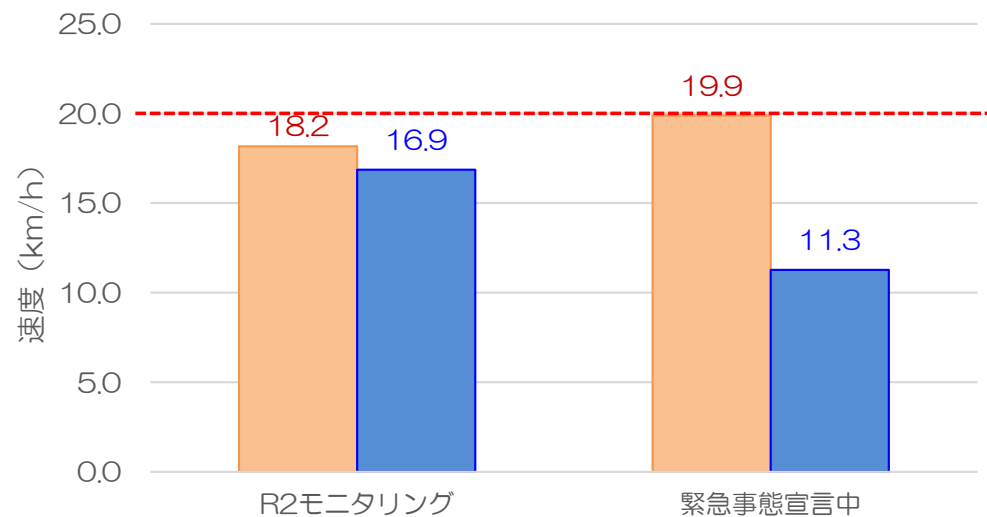
<広域図>



<主要渋滞箇所の位置関係>



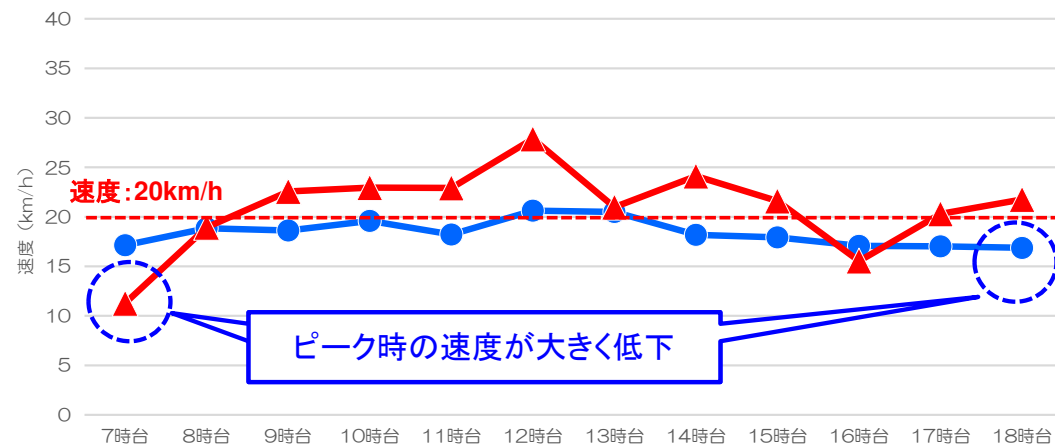
<指標の該当状況>



■ 指標1の速度 ■ 指標2の速度

※旅行速度: ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時: H31.1～R1.12
 緊急事態宣言中: R2.4.16～5.14

<時間帯別旅行速度>



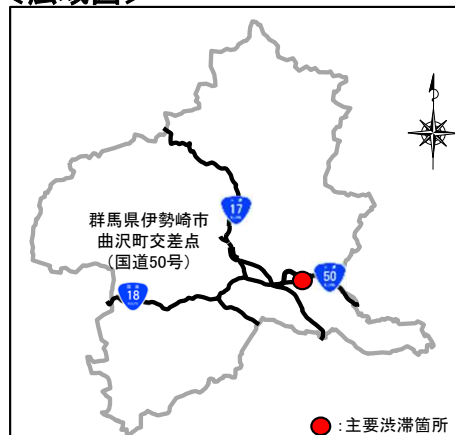
● R2モニタリング時速度 ▲ 緊急事態宣言中速度

※旅行速度: ETC2.0プローブデータ
 R2モニタリング時: H31.1～R1.12
 緊急事態宣言中: R2.4.16～5.14

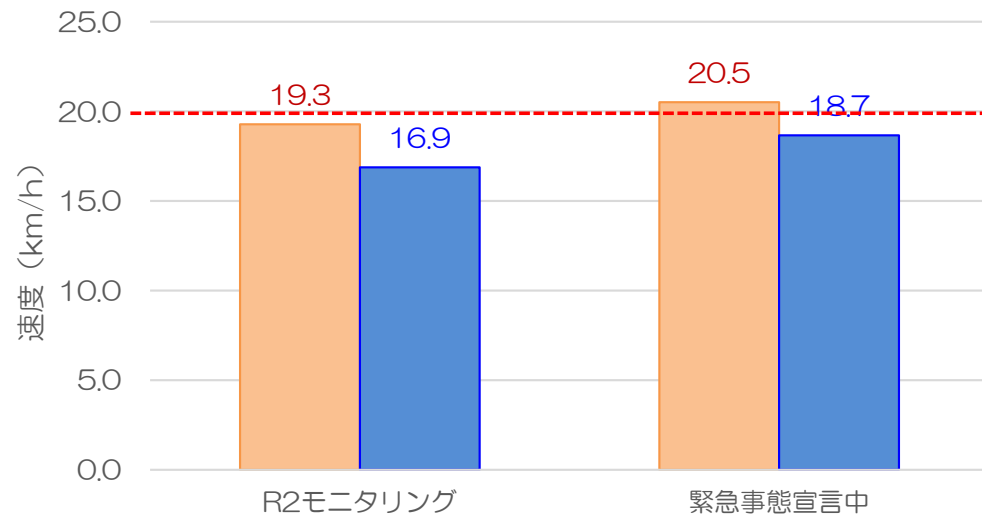
(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道50号 曲沢町交差点～

- 速度が向上し、指標1において、20km/h以上となり非該当となった。
- 一方、指標2でも速度が向上しているものの選定要件に該当。

<広域図>

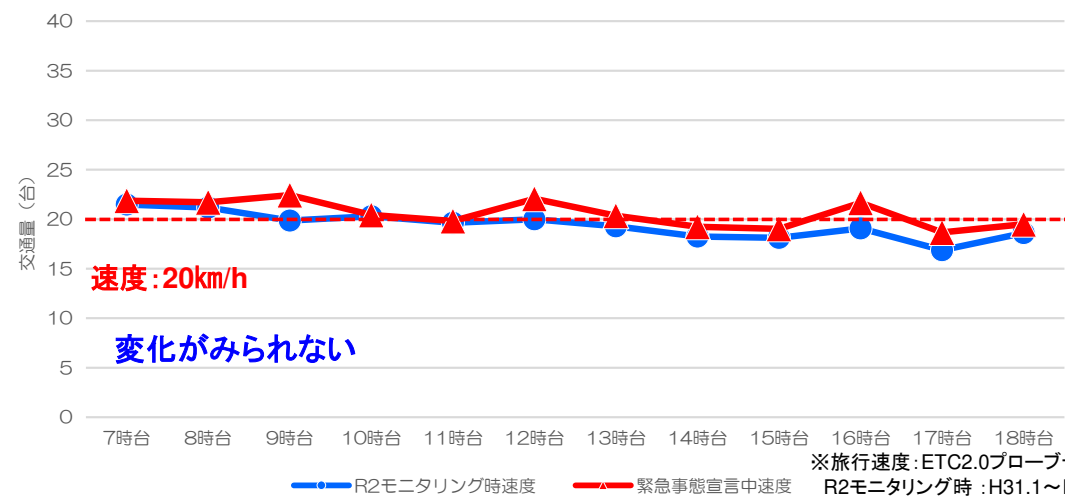


<指標の該当状況>



※旅行速度: ETC2.0プローブデータ
R2モニタリング時: H31.1～R1.12
緊急事態宣言中: R2.4.16～5.14

<時間帯別旅行速度>



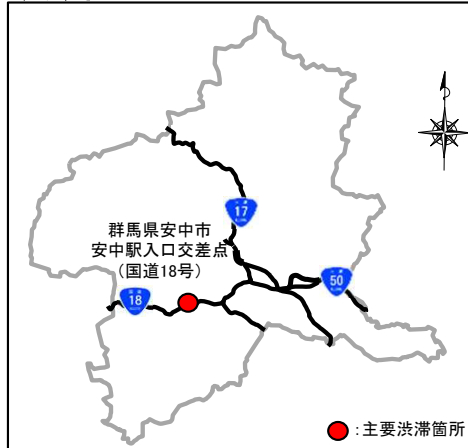
<主要渋滞箇所の位置関係>



(5) 渋滞が解消されていない箇所の交通分析 ～国道17号 安中駅入口交差点～

- 指標1において速度が向上し、選定要件をクリア。
- 指標2においては、ほとんど変化が見られず、渋滞解消には至っていない。

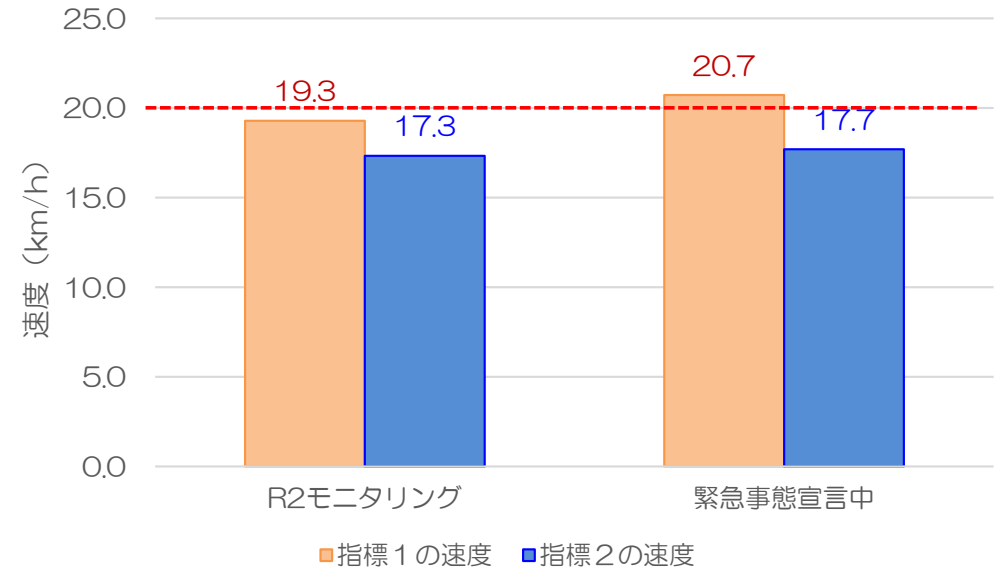
<広域図>



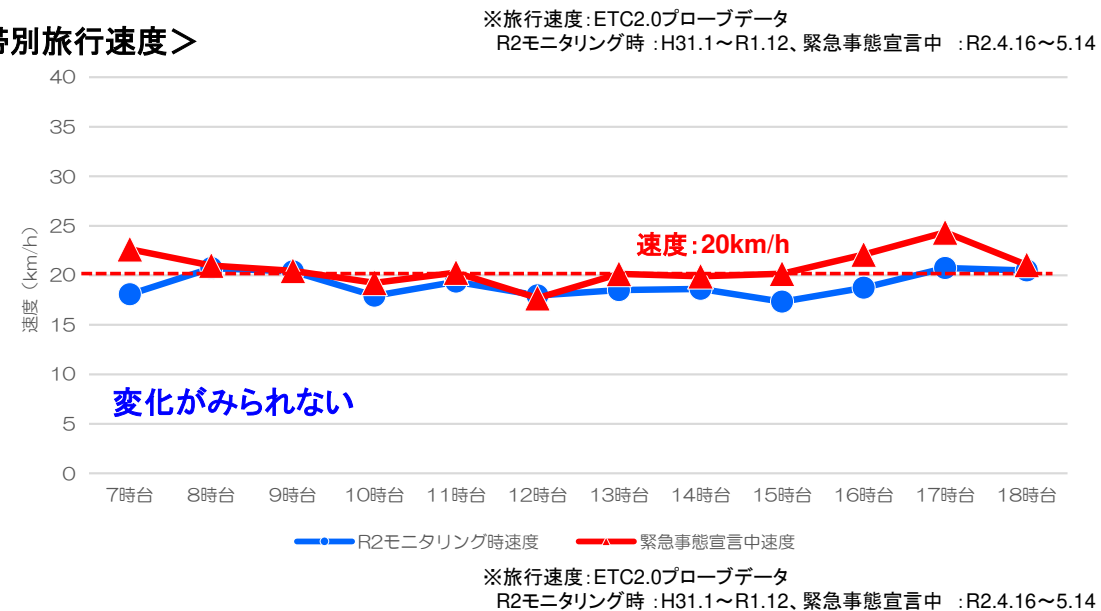
<主要渋滞箇所の位置関係>



<指標の該当状況>



<時間帯別旅行速度>



4. 具体的な箇所を紹介

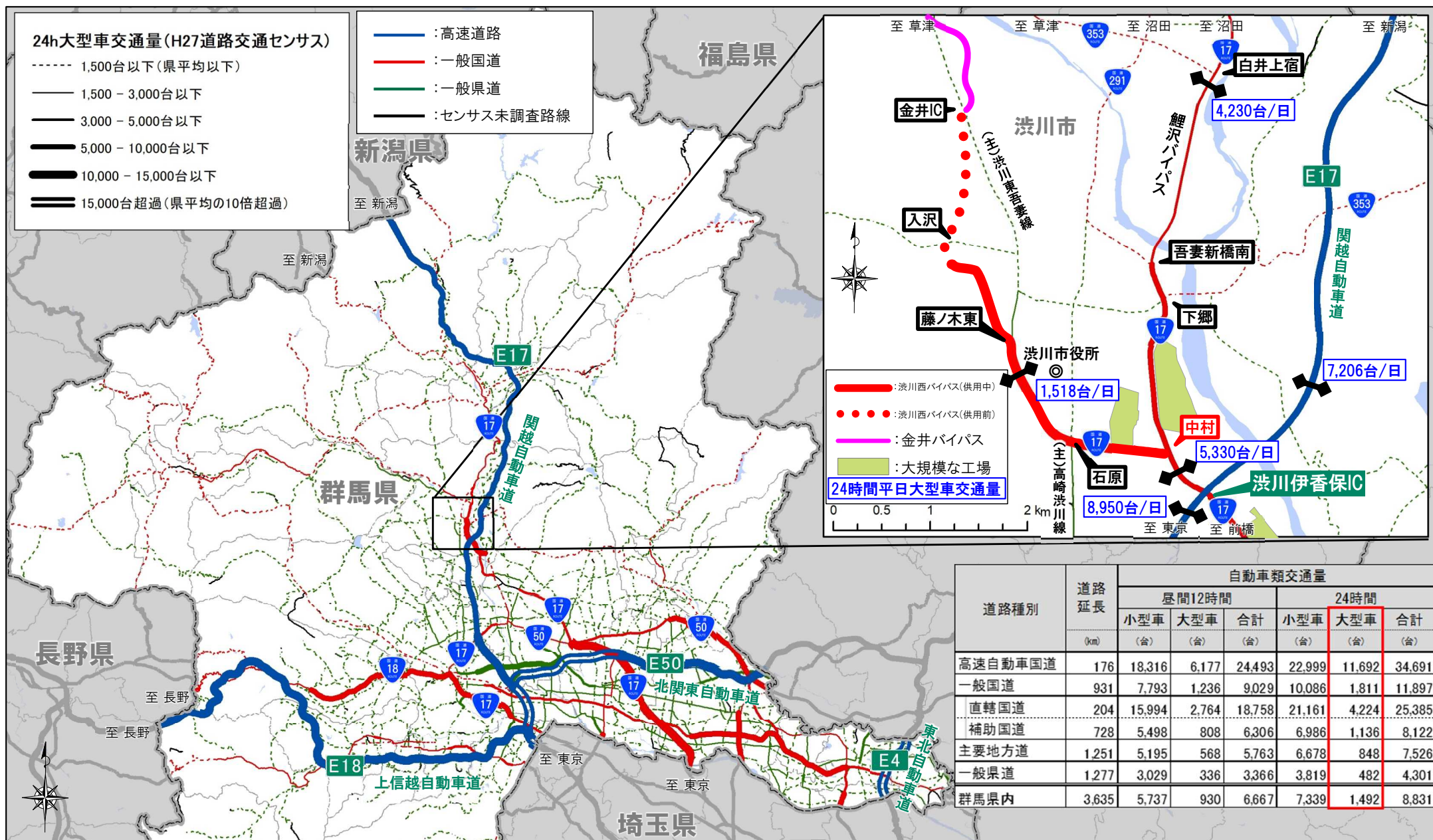
今後の取り組み

①国道17号 中村交差点 概要

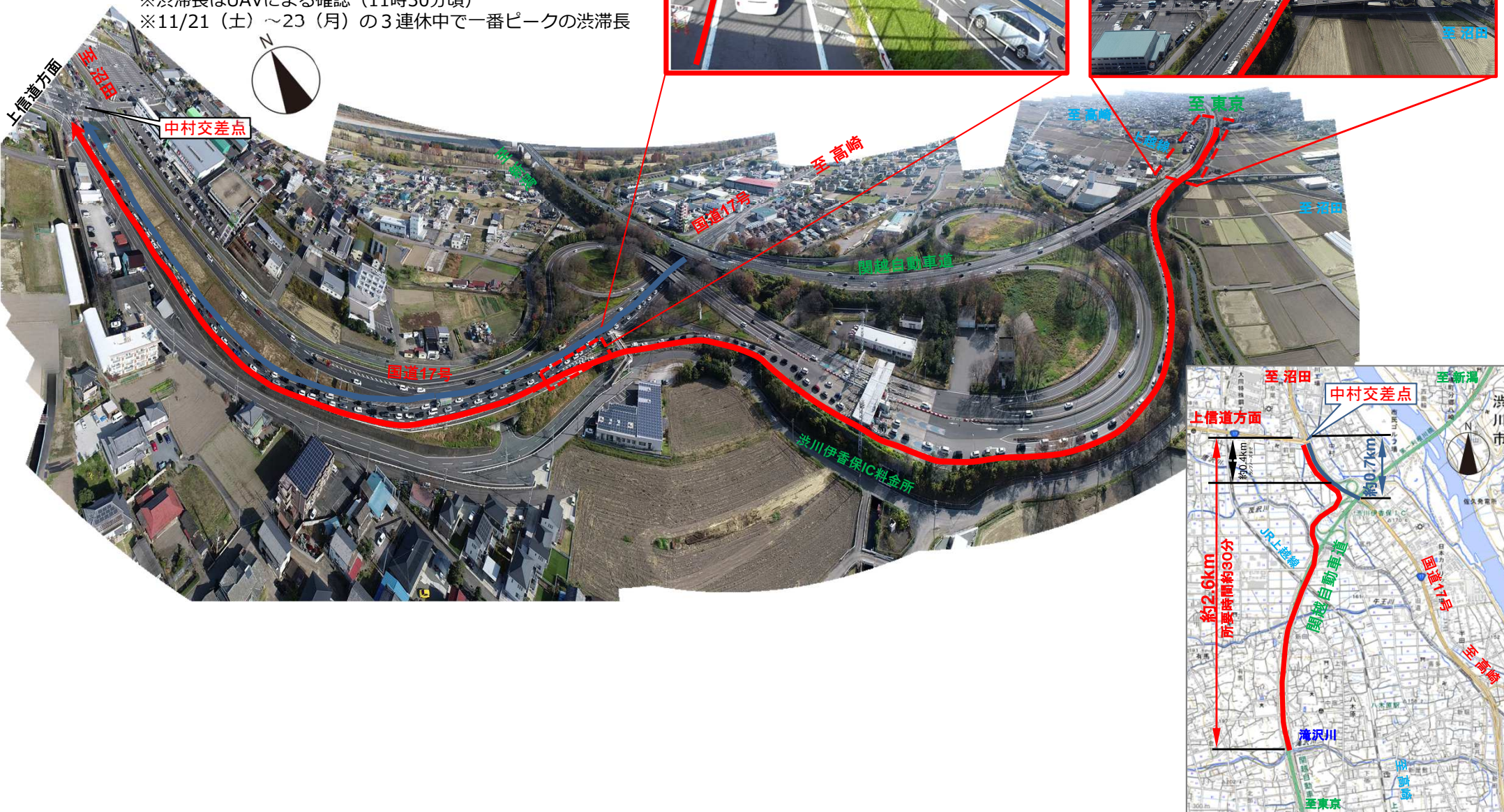
○国道17号中村交差点は、関越道渋川伊香保ICに近接し、物流や観光を担う関東と北陸を結ぶ重要な交差点

○周辺には、大規模な工場が複数立地し、大型車交通が多い。(群馬県平均1,492台/日※1に対し5,330台/日※1)

※1:H27道路交通センサス

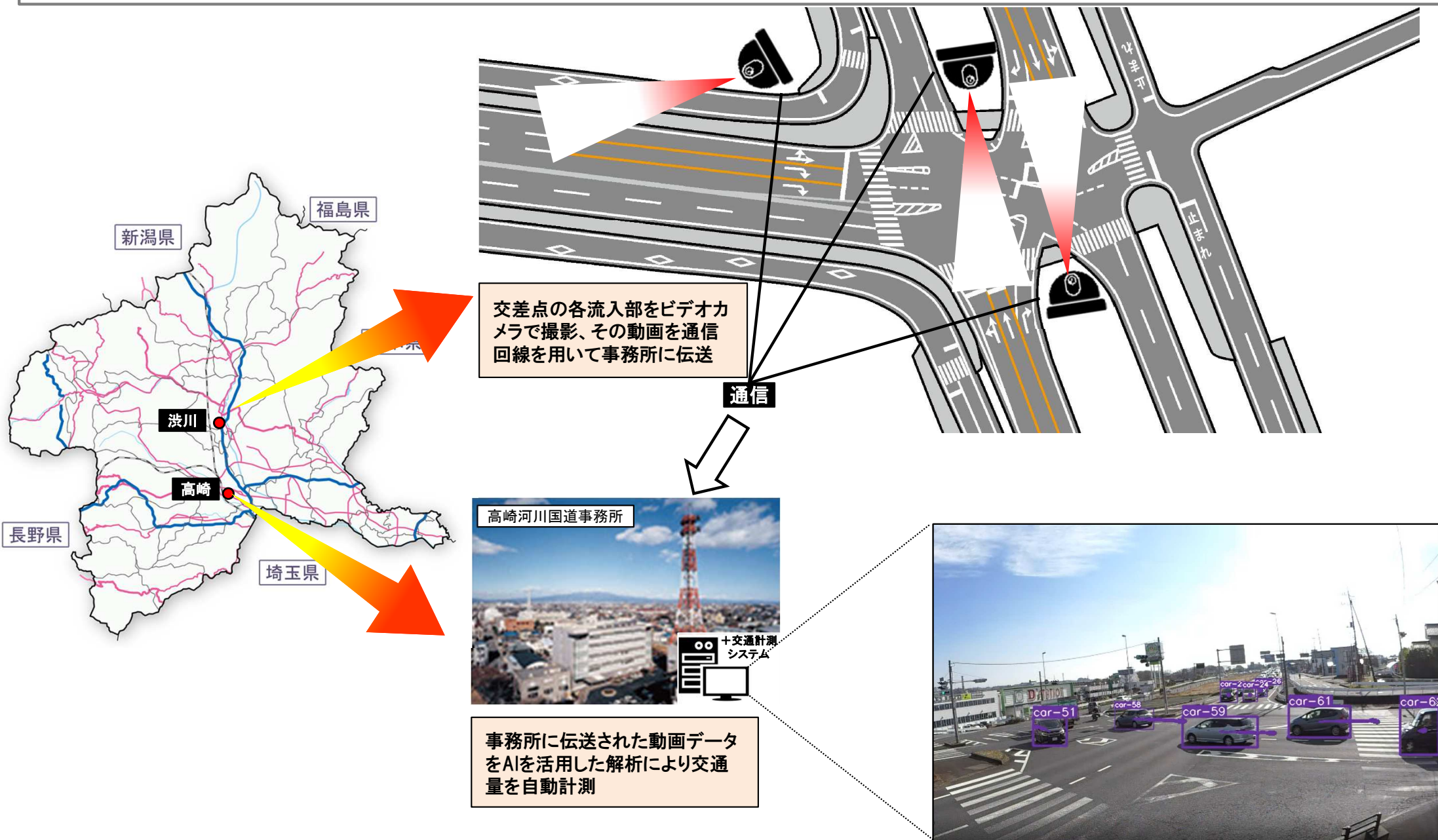


※11/21（土）～23（月）の3連休中で一番ピークの渋滞長



【参考】 国道17号 中村交差点 ビデオカメラ自動計測(案)

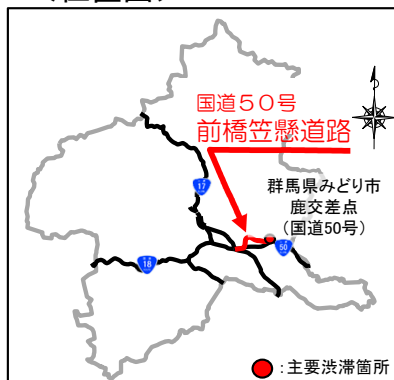
- 国道17号中村交差点周辺における渋滞発生箇所を中心にビデオカメラを設置し、継続的な観測を実施予定。
- 映像は通信回線を用いて事務所に伝送、AI解析により交通量を自動計測。



②国道50号鹿交差点(ピンポイント対策効果)

- 急な車線変更や合流車両による急ブレーキ、車線減少による速度低下が発生。
- 対策後は強い急挙動($-0.4G$ 以上)の割合は減少。速度低下箇所では速度向上を確認。

<位置図>

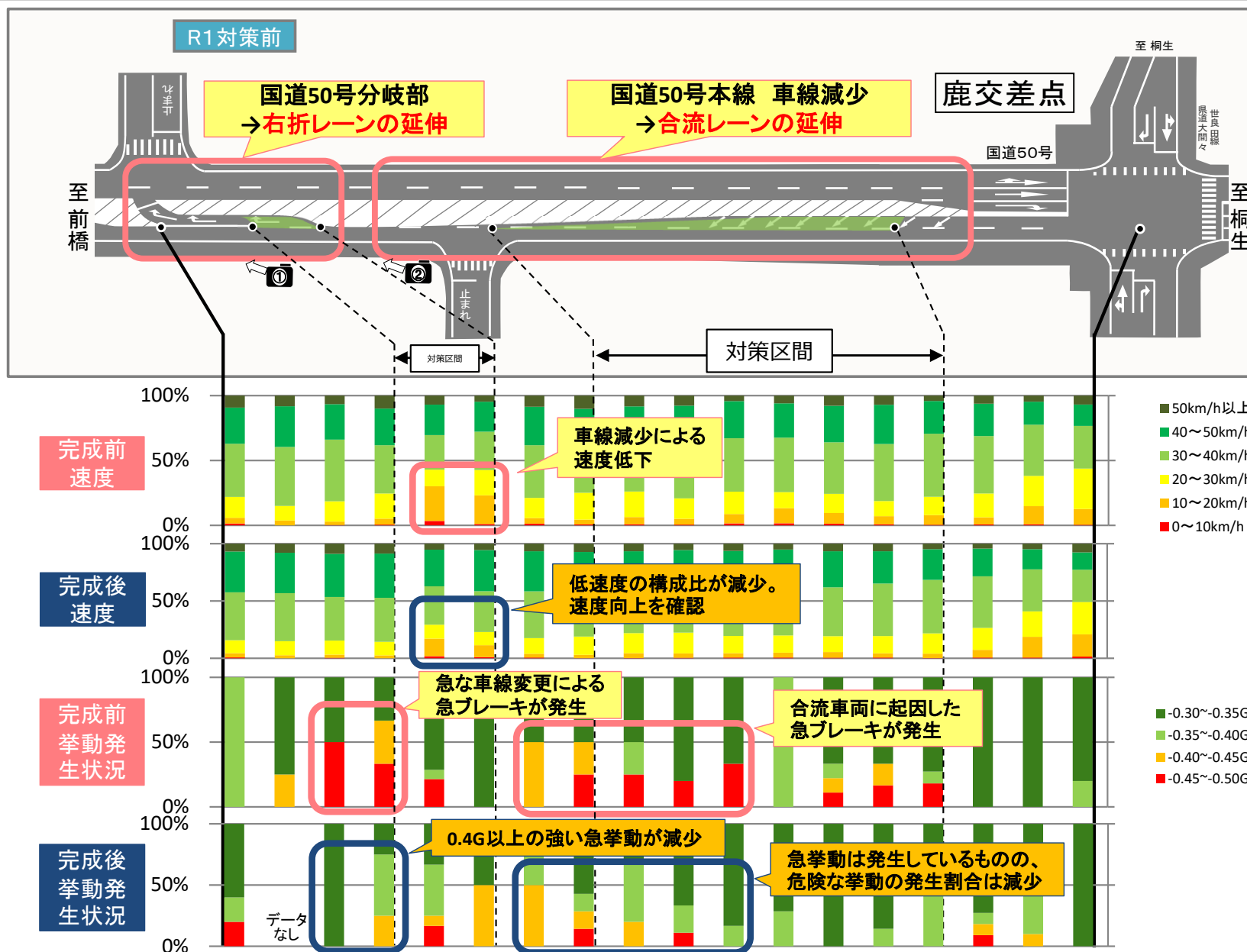


<対策前後の状況>

【対策前①】鹿交差点(7時台)



【対策後②】鹿交差点(7時台)

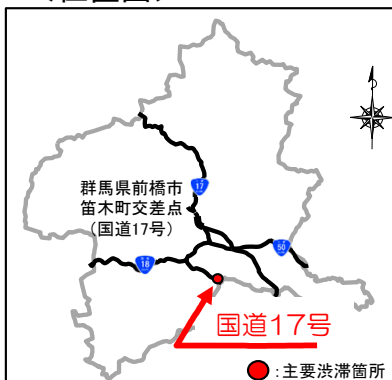


※ETC2.0プローブデータ
2019年10月1日~31日(平日)7時~18時台、2020年10月1日~31日(平日)7時~18時台
10m間隔の地点速度、前後加速度の構成比を集計

②国道17号笛木町交差点(ピンポイント対策予定箇所)

○前橋方面から藤岡方面に向かう上り車線で右折車線長不足に伴う渋滞が発生。中央ゼブラ帯の一部を右折レーンに転用し、右折待ち車両による直進阻害の解消を図る。

<位置図>

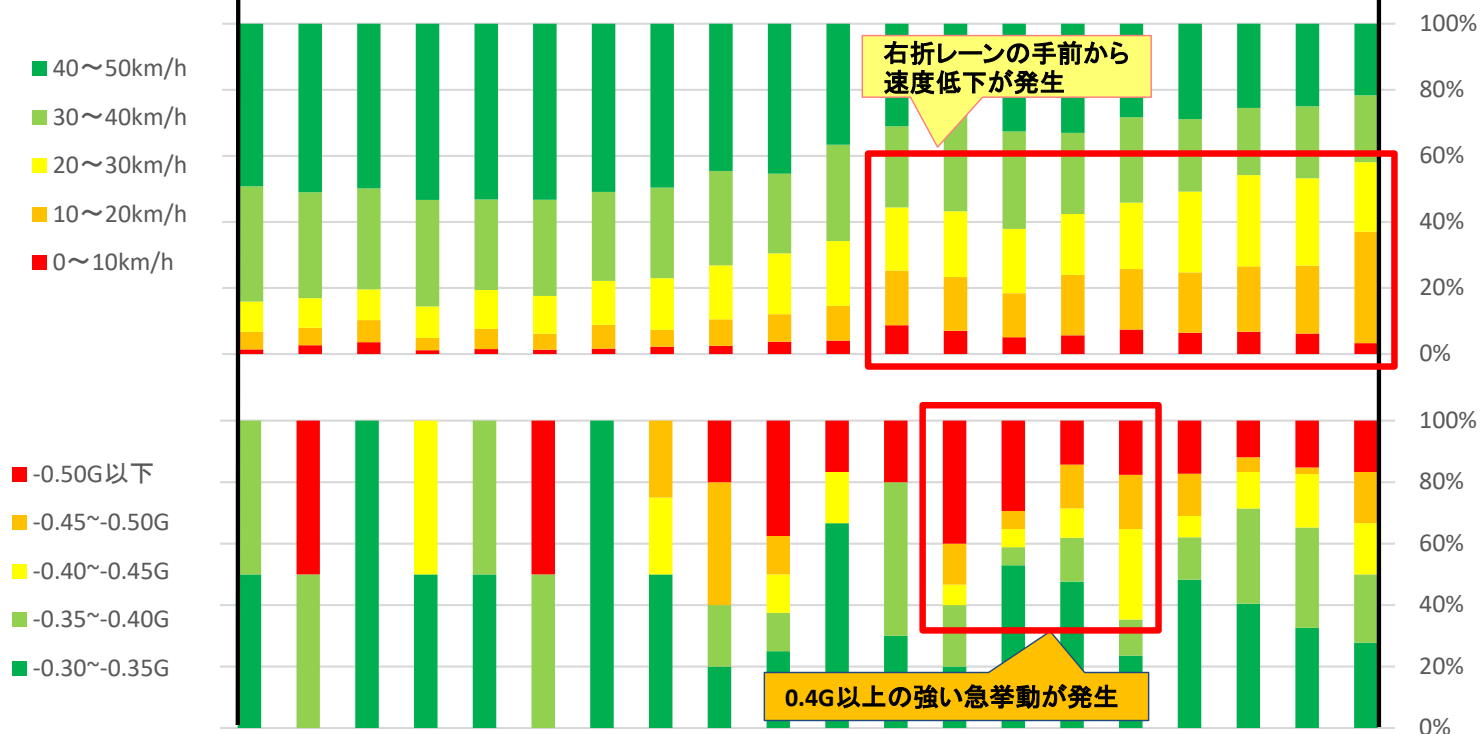


<写真>

【①】笛木町交差点(17時台)



<<広域図>>

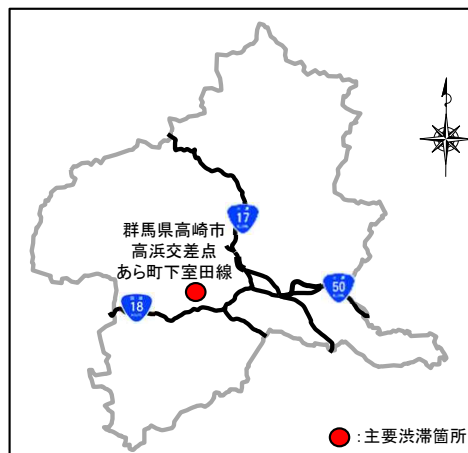


※ETC2.0プローブデータ
2019年10月1日~31日(平日) 7時~18時台、2020年10月1日~31日(平日) 7時~18時台
10m間隔の地点速度、前後加速度の構成比を集計

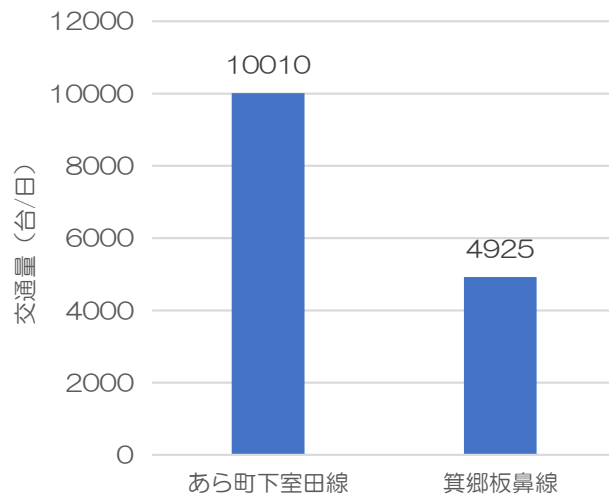
③県道あら町下室田線(高浜交差点)

- 信号交差点が連坦しており、先交差点(鳥居沢交差点)の先詰まりによる渋滞が発生。
 ○また、あら町下室田線の交通量が多いため、青時間比を多く与える必要があり、箕郷板鼻線の青時間比を十分に取れないため、捌け残り等が発生。

<位置図>



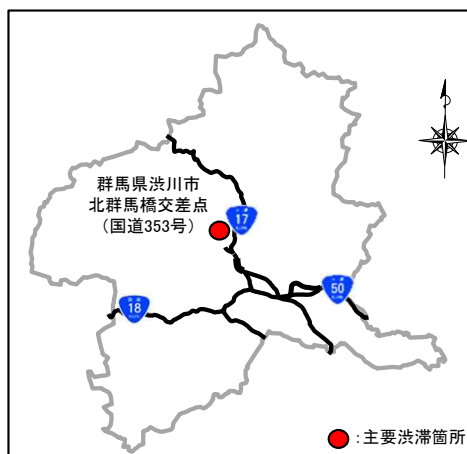
<交通量(台/日)>



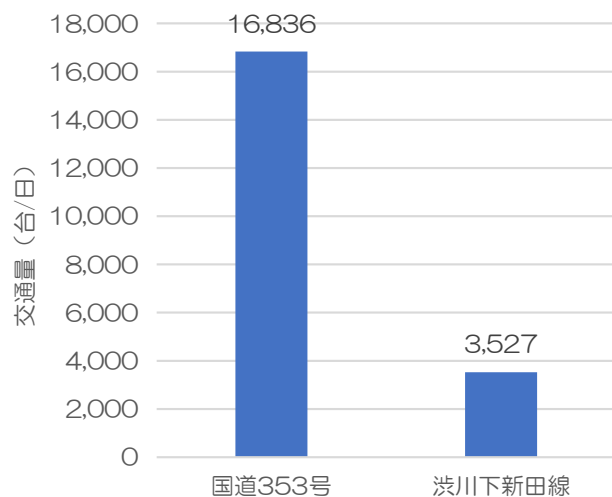
④国道353号線(北群馬橋交差点)

○H25年以降に交差点改良(右折レーン設置)が実施されたことにより国道353号の渋滞は緩和されているが、依然として、国道353号の交通量が多く、青時間比を多く与える必要があり、渋川下新田線の青時間比を十分に取れないため、捌け残り等が発生。

<位置図>



<交通量(台/日)>



<至 中之条町>



※R2モニタリング時速度: ETC2.0プローブデータ H31. 1~R1.12

⑤課題解決に向けた対応方針(案)

・国土交通省では、ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント（TDM）により、全国で主要渋滞箇所100箇所の解消を目指すことを公表

■群馬県内での取り組み

・交通量減少により、速度改善が見込まれる主要渋滞箇所を対象に、TDM実施を検討していく

■渋滞緩和箇所

主要渋滞箇所

376箇所

◆モニタリング指標（従来通りの指標で実施）

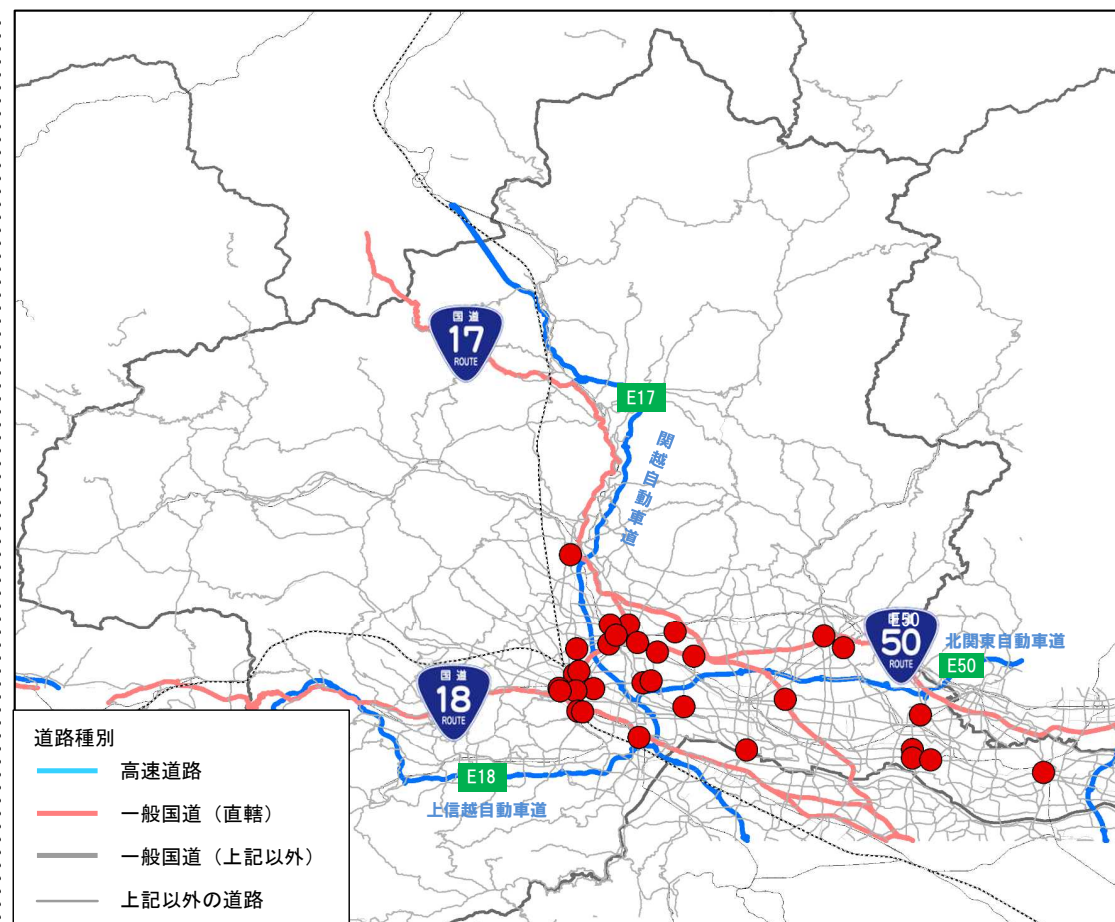
- ①平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- ②平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下
- ③休日5%タイル速度が20km/h以下

緊急事態宣言時で
速度が改善

31箇所

TDMの例

- ・ 交通手段の変更
パークアンドライド・公共交通の利便性向上・自転車利用環境整備 等
- ・ 交通需要の時間帯平準化
時差出勤・フレックスタイム 等
- ・ 交通分散を図る経路変更
ホームページ・デジタルサイネージ等による交通情報提供 等
- ・ 自動車交通の発生量調整
在宅勤務・ロードプライシング 等
- ・ 自動車の効率的利用
相乗り・カーシェアリング・共同集配 等



● 緊急事態宣言中に指標の基準を上回る（速度が速い）箇所 31箇所

※TDM(Transportation Demand Management)

TDM(交通需要マネジメント)とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取り組み

審議事項・報告事項のまとめ

- 今回の委員会では、直轄管理の主要渋滞箇所に着目し、「緊急事態宣言中において渋滞解消されなかった箇所での交通状況の分析」を報告。
- 次回以降の委員会では、「継続的に主要渋滞箇所のモニタリング」を実施するとともに、地方部における県道等の交通分析やコロナ過による影響が継続する中、TDM施策も含めた検討等についての議論を予定。

緊急事態宣言中・後の交通状況、主要渋滞箇所のモニタリング

- 交通量**は平日・休日ともに**緊急事態宣言前と同水準に回復**。
- 速度**は昨年度平常時に近い状況に戻る。
- 選定要件に該当しない箇所**は、31箇所から22箇所へ。

直轄管理の主要渋滞箇所に着目し交通状況进行分析

- 緊急事態宣言中においても**以前として指標1又は2が該当している主要渋滞箇所が9箇所**。
- 特に**ピーク時間**(指標2に該当)において**渋滞が残存**。

今後の方針

- 緊急事態宣言中においても**渋滞が解消されなかった箇所において、引き続きモニタリングを実施**。
- 地方部における県道等についても最新のデータによる交通分析を行い、モニタリングを実施。
- 緊急事態宣言中、3指標の基準を上回った渋滞緩和箇所について、**TDM施策も含め検討を実施**。

今後の予定

令和3年夏頃

第22回 群馬県域移動性(モビリティ)向上委員会

- ①緊急事態宣言中においても渋滞が解消されなかった箇所における交通状況分析
- ②地方部における渋滞箇所の交通状況分析
- ③コロナ禍による影響が継続する中、TDM施策も含めた対策等について議論

令和3年度内

第23回 群馬県域移動性(モビリティ)向上委員会