資料２－１

第22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】

令和3年8月30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報告事項・提案事項　・・・・・2

２．コロナ情勢に伴う交通状況分析　・・・・・・・・・・・・・・・4

３．主要渋滞箇所の見直し　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18

４．具体的な箇所の紹介　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32

1. これまでの検討経緯と今回の報告事項・提案事項

これまでの検討経緯と今回の報告事項・提案事項

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 （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）	（第12回委員会）
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）
	コロナ禍における主要渋滞箇所の交通分析	（第21回委員会（前回））

報告事項 提案事項

令和3年度（今回）

【報告事項1】 コロナ情勢に伴う交通状況分析

・緊急事態宣言中に渋滞が解消されなかった箇所の交通状況の分析

【提案事項1】 主要渋滞箇所の見直し

・主要渋滞箇所の見直しフローの検討

【報告事項2】 具体的な箇所の紹介

・ピンポイント渋滞対策の実施状況、群馬県内におけるTDM施策の事例

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

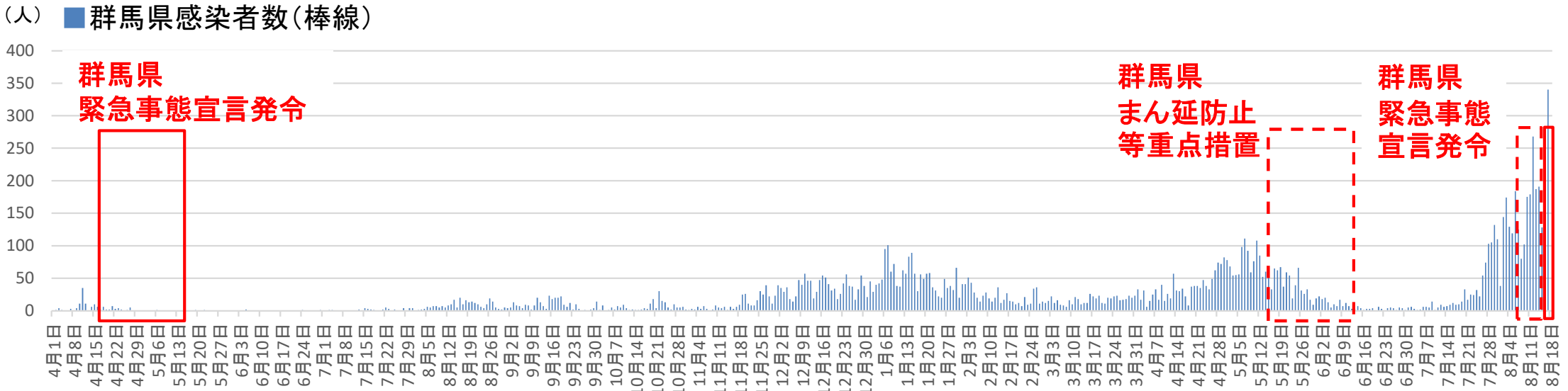
【報告事項1】

2. コロナ情勢に伴う交通状況分析

（1）群馬県の新型コロナウィルスに係わる主な経緯

○ 昨年（R2）の4/16～5/14に群馬県において緊急事態宣言が発令。
○ それ以降、今年の5/16～6/13にまん延防止等重点措置、今月の8/20に緊急事態宣言が再発令。

2021年1月	1/7：営業時間短縮要請の対象地域拡大
2月	2/19：26市町村の警戒度3へ引き下げ 2/23：26市町村の「Go To イート」既存のポイント・クーポンの利用の再開
3月	3/1：「Go To イート」クーポン全県新規発行再開 伊勢崎市/大泉町の営業時間の短縮要請の解除 3/9：7市町の警戒度を3に引き下げ 2市町以外の「Go To イート」クーポンの利用再開 3/23：太田市を除く全市町村の警戒度を一段階引き下げ 2市町の不要不急の外出自粛要請の解除 全市町村で「Go To イート」クポーン利用再開 3/26：愛郷ぐんまプロジェクト第2弾「泊まって！応援キャンペーン」開始
4月	4/3：伊勢崎市の警戒度2へ引き下げ 4/12：高齢者向けワクチン接種開始 4/17：4市町を警戒度3に引き上げ 4/28：全県警戒度3に引き上げ 「Go To イート」全県新規発行停止 4/29：愛郷ぐんまプロジェクト第2弾「泊まって！応援キャンペーン」中止
5月	5/4：全県警戒度を「4」に引き上げ 5/8：営業時間の短縮要請 5/16：まん延防止等重点措置の要請（6月13日まで）
6月	6/14：まん延防止等重点措置解除、営業時間の短縮要請 6/21：全県警戒度3に引き下げ 営業時間の短縮要請の解除
7月	7/5：全県警戒度2へ引き下げ
8月	8/2：全県警戒度3へ引き上げ 8/4：全県警戒度4へ引き上げ 8/8：まん延防止等重点措置の要請（8月19日まで） 8/20：群馬県緊急事態宣言の発令（9月12日まで）

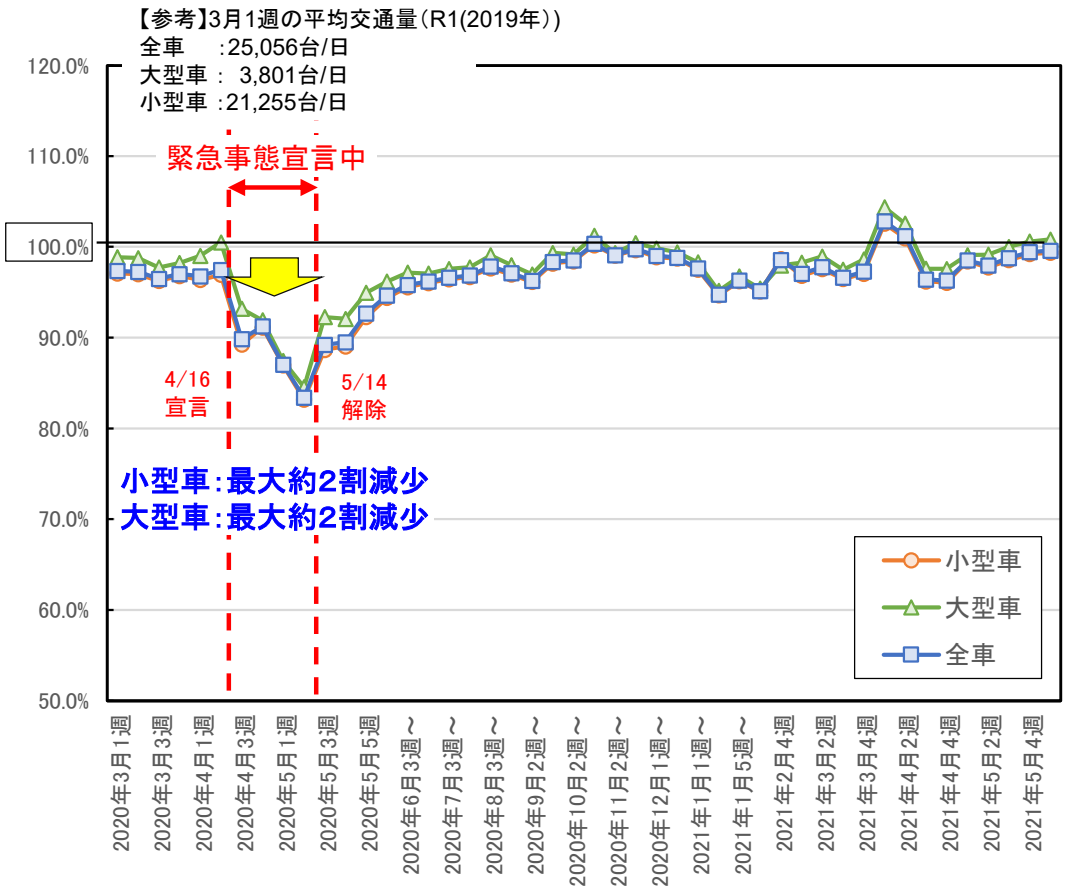


出典　東京都：東京都HP　新型コロナウイルス対策サイト　群馬県：群馬県HP　新型コロナウイルス対策サイト

(2)緊急事態宣言後の交通量推移(直轄国道) ※コロナ禍前(R1)との比較

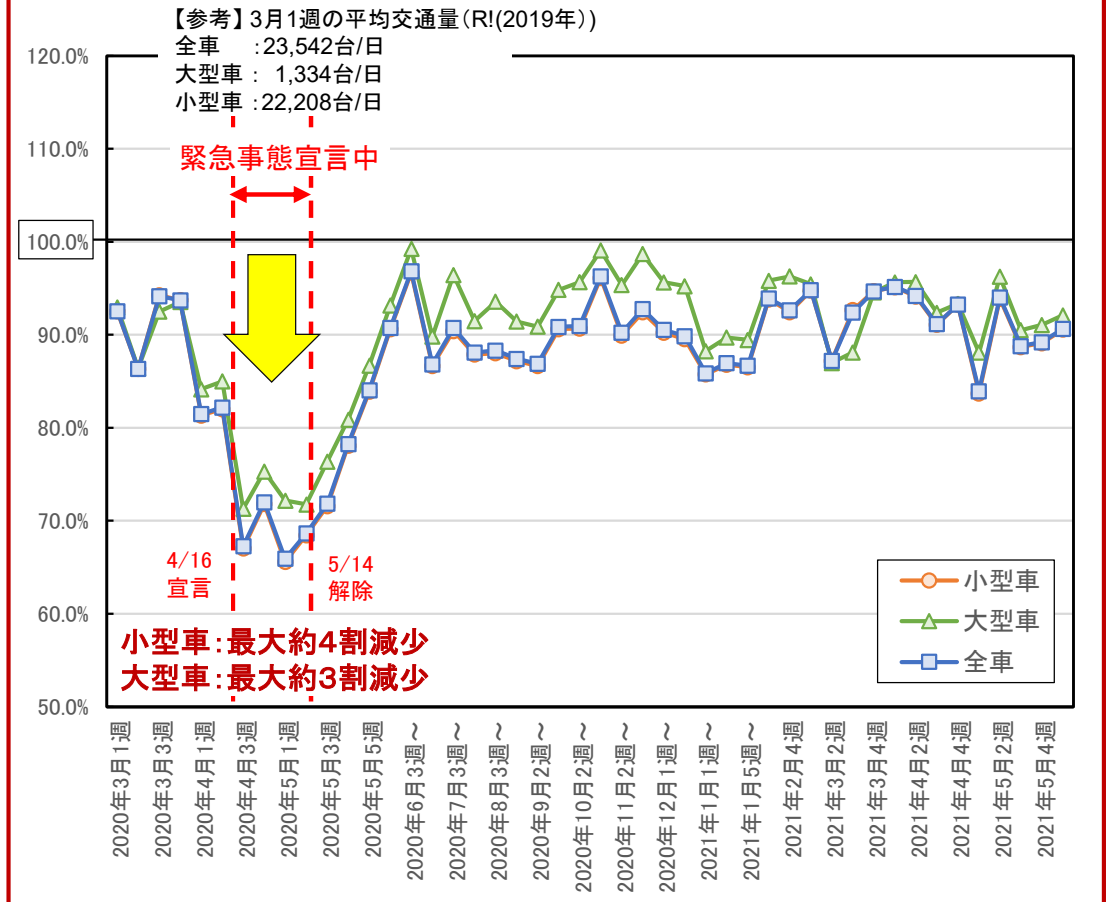
○ 緊急事態宣言中 :平日は小型車・大型車とも最大2割減少、休日は小型車が4割減少、大型車が3割減少。
○ 緊急事態宣言後 :宣言後交通量は徐々に回復し、最近の平日はコロナ禍前(R1(2019年))程度まで回復。
休日も徐々に回復。最近はコロナ禍前の9割程度まで回復し推移。

＜平日＞ 各週のR2交通量をコロナ禍前(R1)の交通量と比較(R2/R1)



※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R2交通量をコロナ禍前(R1)の交通量と比較(R2/R1)



※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)による計測データ)

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼速度状況のモニタリング

○ 前回(第21回)委員会において、緊急事態宣言中に渋滞が解消されなかった箇所(指標1又は指標2に該当する直轄管理:9箇所)を提示。この9箇所の速度状況をモニタリング。

○ R3モニタリング(③)において、緊急事態宣言前(①)よりも速度低下している箇所があり、引き続き分析を継続。

■ 速度状況のモニタリング

【凡例】①:R2モニタリング(緊急事態宣言前)、②:緊急事態宣言中、③:R3モニタリング(宣言後)

番号	箇所名	流入方向	路線名	[1]指標1の速度			[2]指標2の速度※			[3]緊急事態宣言中の速度の変化		[4]緊急事態宣言後の速度の変化	
				①R2モニタリング	②緊急事態宣言中	③R3モニタリング	①R2モニタリング	②緊急事態宣言中	③R3モニタリング	指標1 ②/①	指標2※ ②/①	指標1 ③/①	指標2※ ③/①
4	荒牧町(あらまきまち)交差点	2	国道17号	19.0	19.0	19.2	17.7	16.4	15.9	1.00	0.93	1.01	0.90
21	本町(ほんまち)二丁目交差点(五差路)	1	国道50号	20.9	22.2	14.0	17.6	17.2	16.0	1.06	0.98	0.67	0.91
87	上並榎町北(かみなみえまち)交差点	2	国道17号	23.7	23.0	31.9	21.1	19.5	27.1	0.97	0.92	1.35	1.28
169	自衛隊前交差点	2	国道17号	20.6	22.1	19.2	18.8	19.7	14.4	1.07	1.05	0.93	0.77
244	吾妻新橋南(あがつましんばし)交差点	2	国道17号	19.5	23.5	17.7	15.0	17.7	11.8	1.21	1.18	0.91	0.79
261	今井町(いまいまち)交差点	3	国道50号	14.4	17.5	13.8	12.7	15.3	10.1	1.22	1.20	0.96	0.80
264	田口町(たぐちまち)南交差点	3	国道17号	18.2	19.9	12.3	16.9	11.3	10.3	1.09	0.67	0.68	0.61
304	曲沢町(まがりさわちょう)交差点	1	国道50号	19.3	20.5	18.3	16.9	18.7	14.5	1.06	1.11	0.95	0.86
329	安中駅入口交差点	2	国道18号	19.3	20.7	18.9	17.3	17.7	16.0	1.07	1.02	0.98	0.92

指標1:平日昼間12時間平均速度(渋滞:20km/h以下)
指標2:平日ピーク時平均速度(渋滞:20km/h以下)
指標3:休日ピーク時平均速度(渋滞:20km/h以下)
(指標3(休日ピーク時平均速度)は、休日5%タイル速度)

注1)交通データ
①R2モニタリング(緊急事態宣言前):ETC2.0(H31.1～R1.12)
②緊急事態宣言中:ETC2.0(R2.4.16～5.14)
③R3モニタリング(宣言後):ETC2.0(R2.10.1～12.31)
(③は、コロナによる影響を大きく受けていない期間で、詳細は後述)

注2)速度の変化
赤字:増加
黒字:無変化
青字:減少
※:ピーク時は、①～③で異なる場合がある

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼交通状況の分析(交通量変化と渋滞変化との関係性の整理)

○ 前述の9箇所について、緊急事態宣言中の交通状況の変化を整理し、渋滞変化(速度変化)との関係性を整理。

○ 交通量が減少し、速度が上昇した箇所は5箇所。(自衛隊前、吾妻新橋南、今井町、曲沢町、安中駅入口)

○ 速度の遅い大型車の混入率が増加(交通の質的変化)し、速度が低下した箇所が2箇所。(上並榎町北、田口町)

○ 交通量及び大型車混入率が減少したにも関わらず、速度が低下した箇所が2箇所。(荒牧町、本町二丁目)

⇒ 引き続き主要渋滞箇所の交通状況の分析を継続

番号	箇所名	流入方向	路線名	12時間交通量(指標1)(平日)			ピーク時(指標2)※(平日)			大型車混入率(平日:ピーク時※)		
				緊急事態宣言前	緊急事態宣言中	増減率	緊急事態宣言前	緊急事態宣言中	増減率	緊急事態宣言前	緊急事態宣言中	増減率
4	荒牧町(あらまきまち)交差点	2	国道17号	11,848	10,805	-8.8%	1,003	845	-15.8%	6.4	6.3	-1.6%
21	本町(ほんまち)二丁目交差点(五差路)	1	国道50号	10,873	9,127	-16.1%	883	669	-24.2%	9.6	8.3	-13.5%
87	上並榎町北(かみなみえまち)交差点	2	国道17号	18,492	15,574	-15.8%	1,369	1,173	-14.3%	4.9	7.4	51.0%
169	自衛隊前交差点	2	国道17号	10,095	9,141	-9.5%	1,163	1,080	-7.1%	8.5	9.4	10.6%
244	吾妻新橋南(あがつましんばし)交差点	2	国道17号	13,262	12,094	-8.8%	1,379	1,257	-8.8%	5.3	5.3	0.0%
261	今井町(いまいまち)交差点	3	国道50号	11,028	9,257	-16.1%	1,157	942	-18.6%	3.3	2.2	-33.3%
264	田口町(たぐちまち)南交差点	3	国道17号	8,090	7,377	-8.8%	735	681	-7.3%	8.4	16.6	97.6%
304	曲沢町(まがりさわちょう)交差点	1	国道50号	7,405	6,882	-7.1%	668	640	-4.2%	10.3	9.2	-10.7%
329	安中駅入口交差点	2	国道18号	2,537	2,182	-14.0%	177	140	-20.9%	19.8	17.3	-12.6%

注1)交通データ
トラフィックカウンターによる計測データ
・宣言前:H31.4.18～5.15
・宣言中:R2.4.16～5.14

注2)交通量、大型混入率の変化
赤字 :増加　水字 :減少(10%未満)
黒字 :無変化　青字 :減少(10%以上)

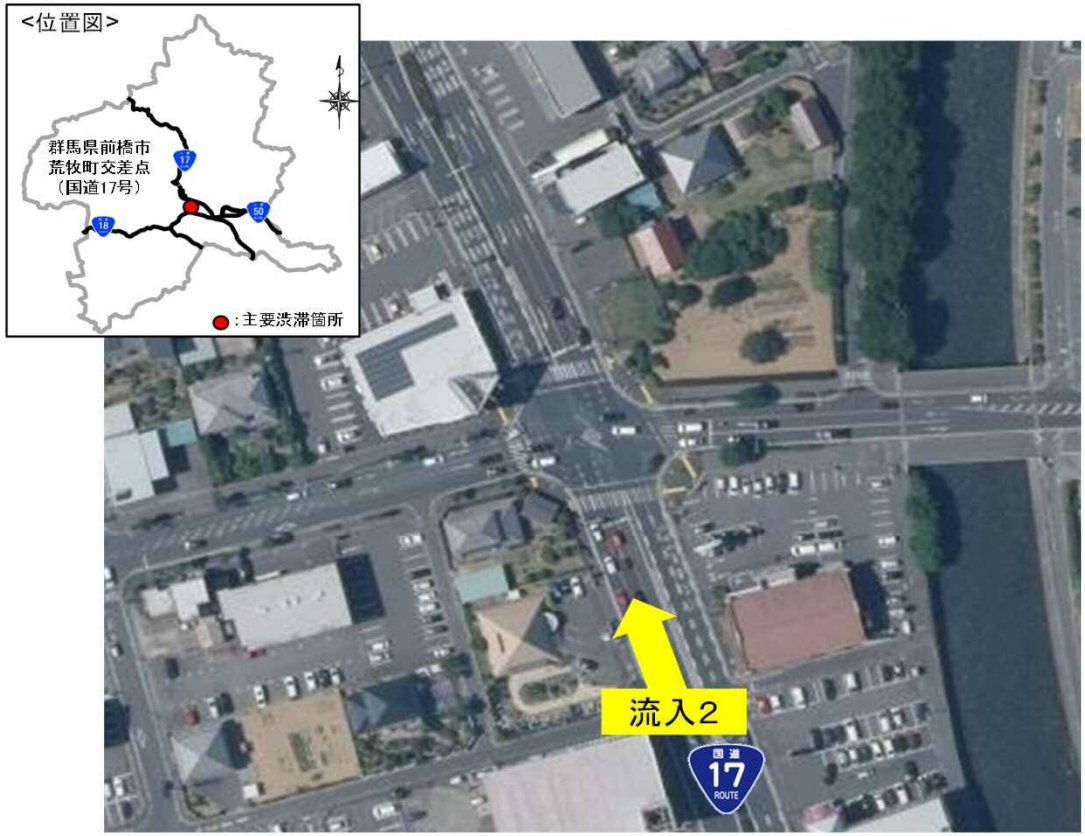
注3)速度の変化
:増加
:無変化
:減少

※:ピーク時は、宣言前と宣言中で異なる場合がある

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼荒牧町交差点(国道17号)
- ○ 交通量の変化(国道17号下り(流入2)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
- ○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.00倍、平日ピーク時平均速度:0.93倍。
- ○ 交通・渋滞状況:交通量が減少したにも関わらず、ピーク時は速度が低下。

■荒牧町交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14

航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

■時間帯別大型車混入率

単位:%

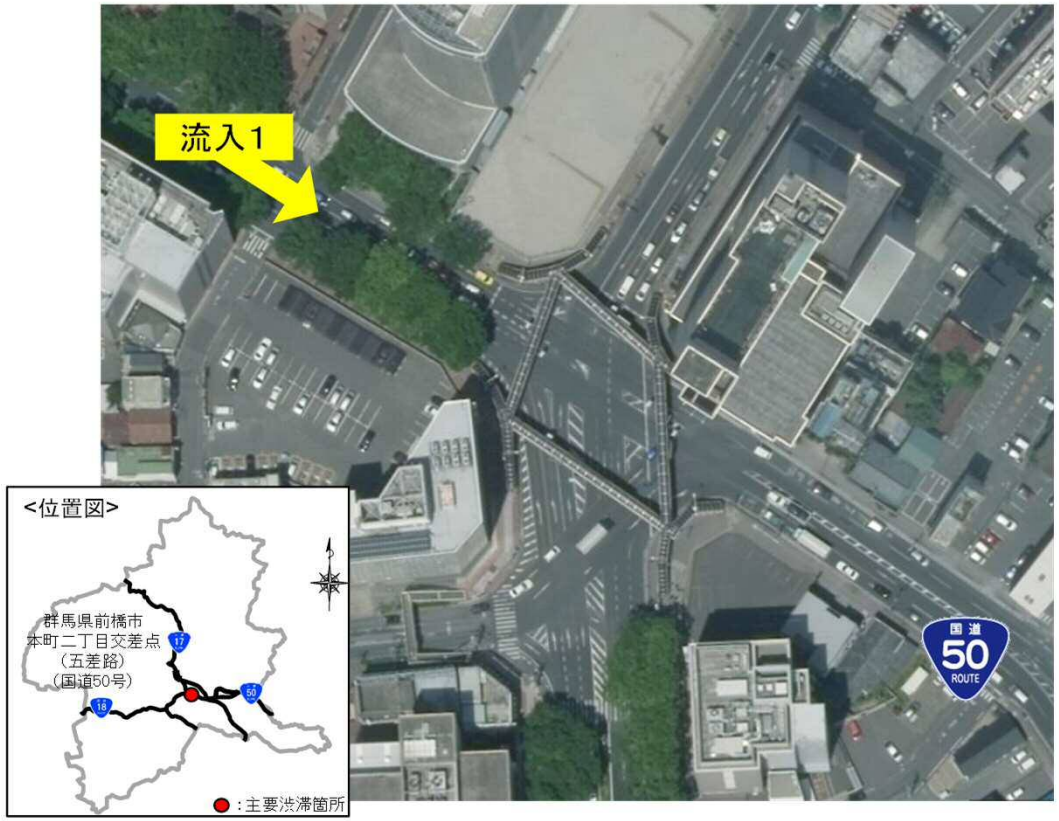
		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	5.6	5.9	7.6	6.3	6.4	4.9	4.7	4.5	4.5	3.8	3.7	4.5
	宣言中	5.6	5.9	7.6	6.3	6.4	4.9	4.8	4.5	4.5	3.8	3.7	4.5
休日	宣言前	6.7	7.3	6.7	5.1	5.1	5.6	6.3	6.0	5.8	5.5	4.9	5.3
	宣言中	6.2	7.1	6.3	5.1	5.0	5.5	6.1	5.9	5.8	5.5	4.9	5.0

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼本町二丁目交差点(五差路)(国道50号)

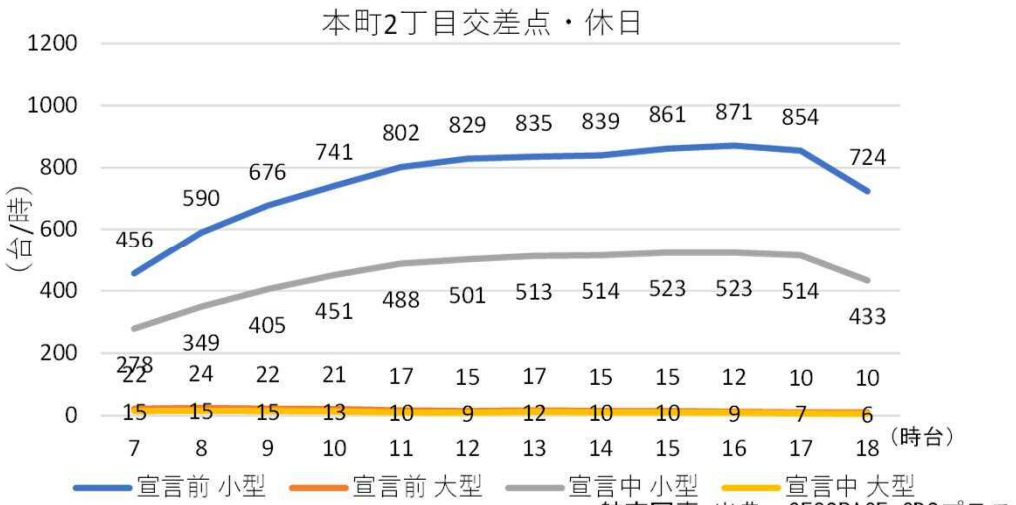
○ 交通量の変化(国道50号下り(流入1)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.06倍、平日ピーク時平均速度:0.98倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少したにも関わらず、ピーク時の速度が低下。

■本町二丁目交差点(五差路)の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14



航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	5.6	6.2	9.6	8.4	8.1	7.3	8.4	8.1	6.8	5.3	3.9	2.7
	宣言中	5.7	6.2	9.6	8.3	8.1	7.2	8.4	8.0	6.8	5.3	3.9	2.7
休日	宣言前	4.5	3.9	3.1	2.7	2.1	1.7	2.0	1.7	1.7	1.4	1.1	1.3
	宣言中	5.0	4.2	3.5	2.8	2.0	1.7	2.2	1.9	1.9	1.6	1.3	1.3

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

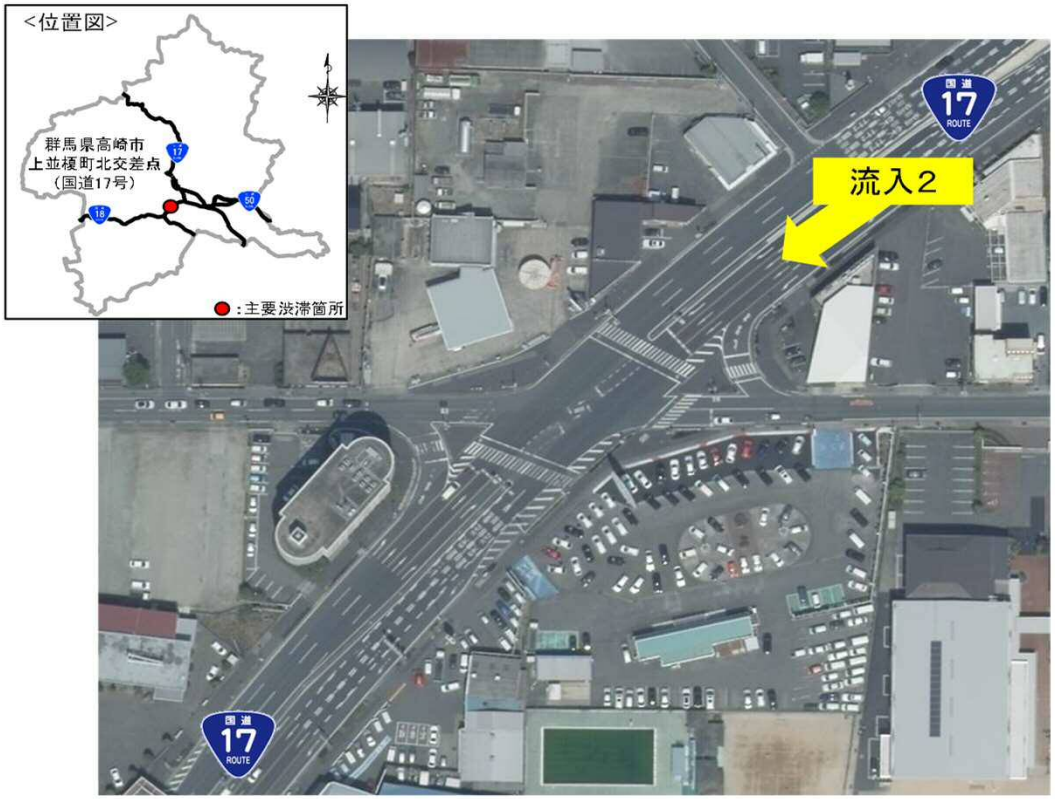
▼上並榎町北交差点(国道17号)

○ 交通量の変化(国道17号上り(流入2)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。大型車混入率は増加傾向。

○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:0.97倍、平日ピーク時平均速度:0.92倍。

○ 交通・渋滞状況:交通量は減少したが、大型車混入率が増加、速度が低下。

■上並榎町北交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14

■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	4.9	5.3	7.4	6.8	6.2	4.9	5.8	5.6	4.3	3.7	2.2	1.6
	宣言中	5.1	5.8	7.9	7.4	6.3	5.1	6.2	5.7	5.0	3.8	2.1	1.6
休日	宣言前	4.2	3.4	3.2	2.5	2.0	1.7	1.8	1.6	1.6	1.4	1.1	1.2
	宣言中	6.9	6.2	4.5	3.9	3.0	2.2	2.8	2.6	2.4	2.0	1.5	1.7

航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

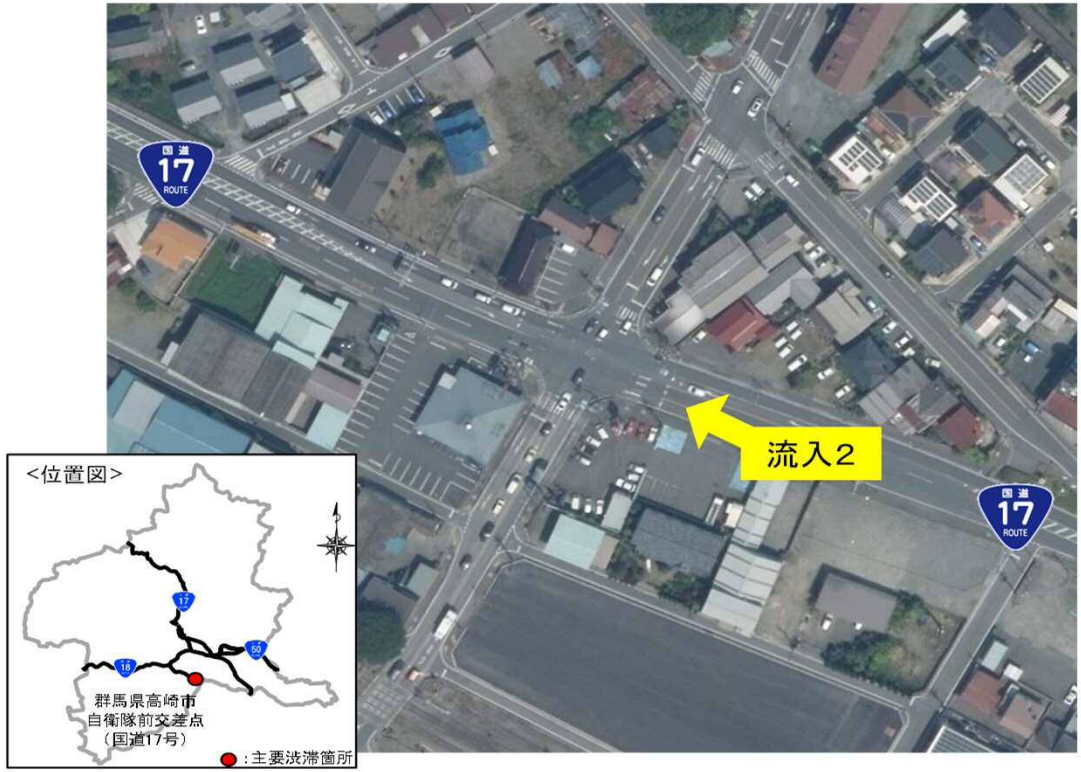
▼自衛隊前交差点(国道17号)

○ 交通量の変化(国道17号下り(流入2)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。大型車混入率は増加傾向。

○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.07倍、平日ピーク時平均速度:1.05倍。

○ 交通・渋滞状況:交通量が減少し、大型車混入率は増加したが、速度が上昇。

■自衛隊前交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14

■時間帯別大型車混入率

単位:%

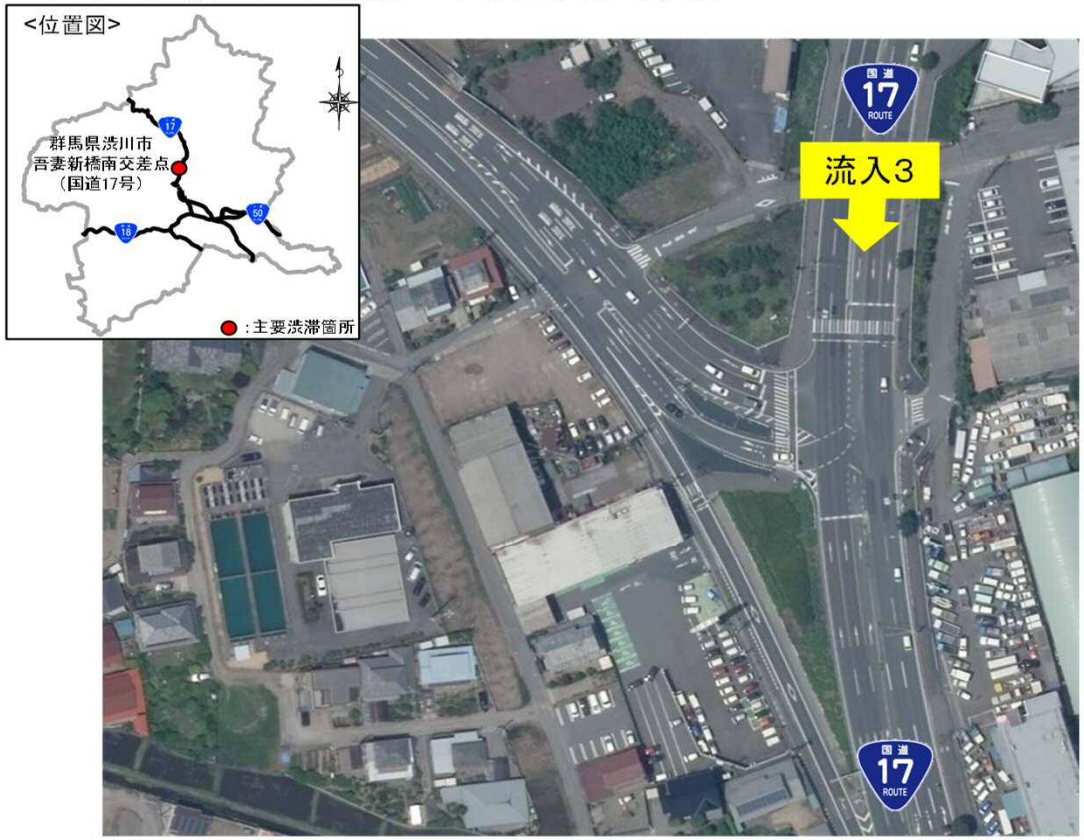
		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	8.5	13.3	17.1	18.6	19.0	17.0	20.1	21.0	18.1	13.6	6.4	5.4
	宣言中	9.4	13.9	18.5	19.9	20.5	17.7	20.7	21.3	18.4	13.4	6.7	5.3
休日	宣言前	7.3	6.8	5.7	5.0	5.2	4.7	5.3	5.2	4.6	3.6	3.2	2.7
	宣言中	11.1	10.5	8.8	7.4	7.2	6.6	6.6	6.4	5.1	4.8	4.9	3.4

航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

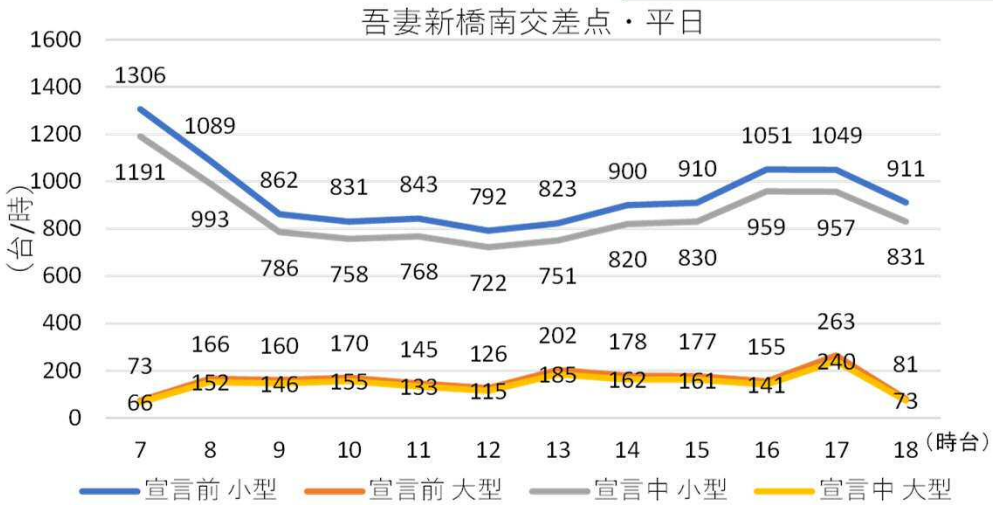
▼吾妻新橋南交差点(国道17号)
○ 交通量の変化(国道17号上り(流入3)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.21倍、平日ピーク時平均速度:1.18倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少し、速度が上昇。

■吾妻新橋南交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14



■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	5.3	13.2	15.6	17.0	14.7	13.7	19.7	16.5	16.3	12.8	20.1	8.1
	宣言中	5.3	13.2	15.6	17.0	14.7	13.7	19.7	16.5	16.2	12.8	20.1	8.1
休日	宣言前	6.2	5.7	6.3	4.6	4.6	4.6	5.4	6.2	5.9	6.2	6.5	8.0
	宣言中	5.8	5.8	5.9	4.6	4.5	4.5	5.4	6.4	5.9	6.6	6.6	7.9

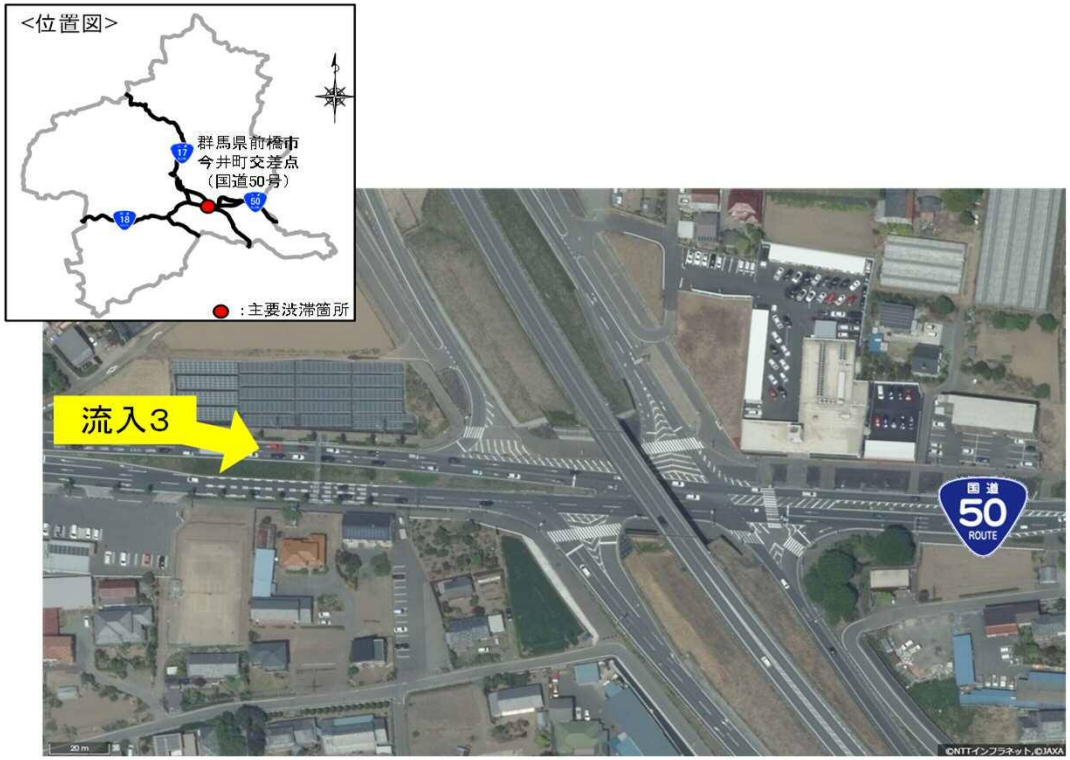
航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼今井町交差点(国道50号)

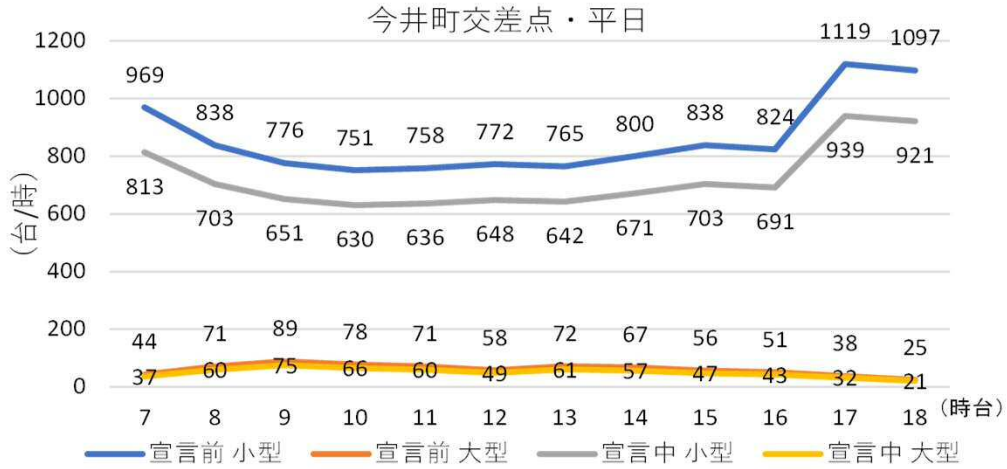
○ 交通量の変化(国道50号下り(流入3)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:.1.22倍、平日ピーク時平均速度:1.20倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少し、速度が上昇。
○ 想定渋滞要因(前回(第21回)委員会資料より):国道50号から国道17号への右折車の捌け残りが一因。

■今井町交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14



■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	4.3	7.8	10.3	9.4	8.6	7.0	8.6	7.8	6.3	5.9	3.3	2.2
	宣言中	4.3	7.9	10.3	9.4	8.6	7.0	8.6	7.8	6.3	5.9	3.3	2.2
休日	宣言前	3.9	3.3	3.2	3.0	2.5	1.7	1.9	1.9	1.8	1.8	1.6	1.0
	宣言中	3.9	3.5	3.1	2.9	2.7	1.7	1.8	1.9	1.8	1.8	1.7	1.0

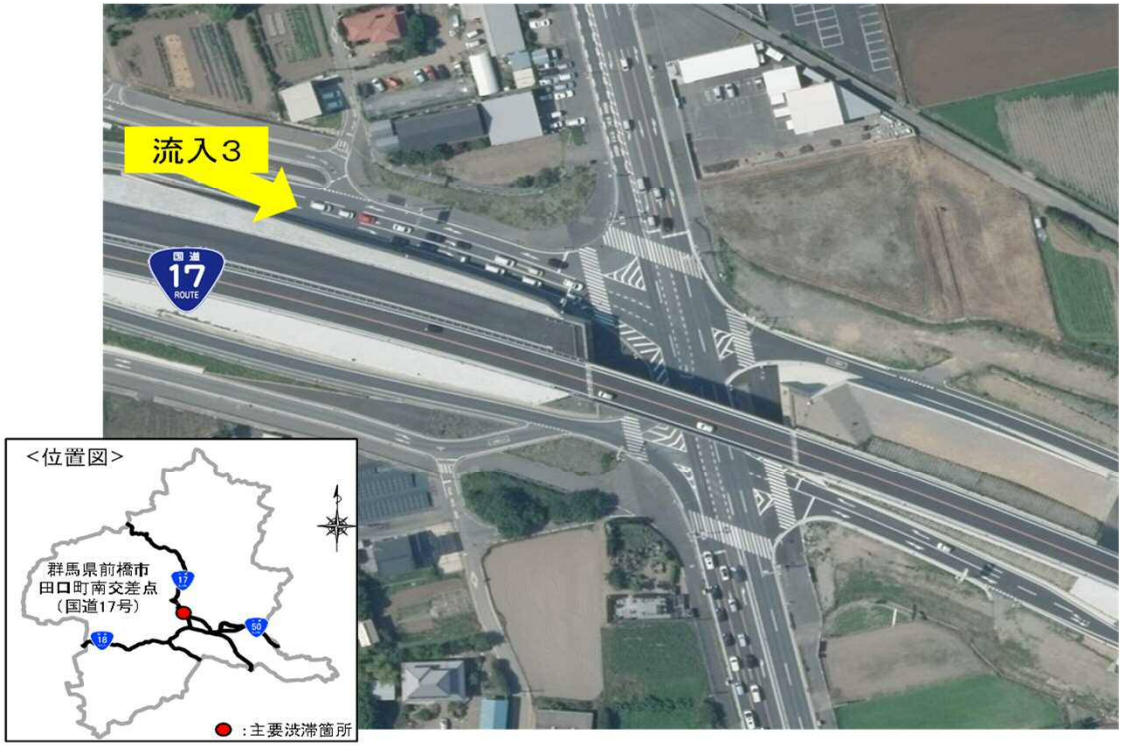
航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼田口町南交差点(国道17号)

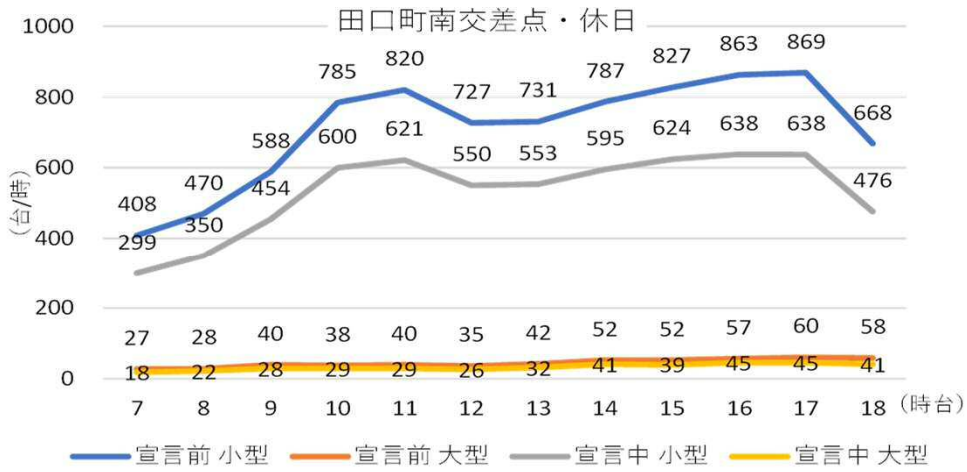
○ 交通量の変化(国道17号上り(流入3)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:.1.09倍、平日ピーク時平均速度:0.67倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少したにも関わらず、ピーク時の速度が低下。
○ 想定渋滞要因(前回(第21回)委員会資料より):流入3は、国道17号の側道部であり、右折車線に交通が集中し速度が低下(なお、側道部は、速度データ数が少なく、サンプル的な影響の可能性もあり)。

■田口町南交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14



■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	16.6	18.3	35.8	26.5	23.0	20.2	18.6	23.7	14.6	12.2	7.1	8.4
	宣言中	16.6	18.3	35.8	26.5	23.0	20.2	18.6	23.7	14.6	12.2	7.0	8.4
休日	宣言前	6.2	5.7	6.3	4.6	4.6	4.6	5.4	6.2	5.9	6.2	6.5	8.0
	宣言中	5.8	5.8	5.9	4.6	4.5	4.5	5.4	6.4	5.9	6.6	6.6	7.9

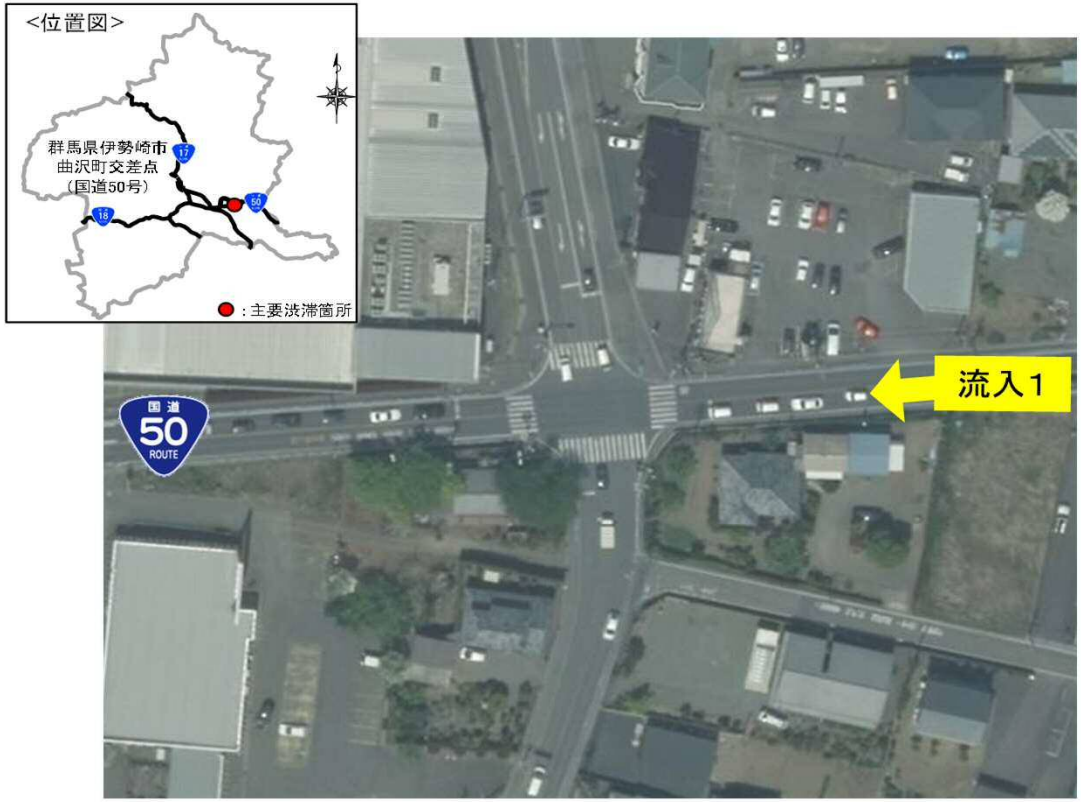
航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼曲沢町交差点(国道50号)

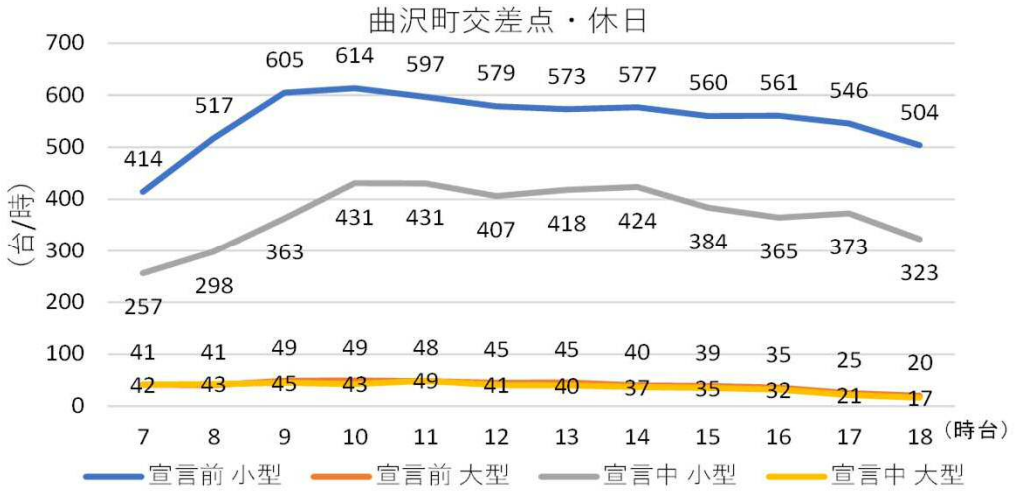
○ 交通量の変化(国道50号上り(流入1)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.06倍、平日ピーク時平均速度:1.11倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少し、速度が上昇。

■曲沢町交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14



■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	12.2	14.4	19.5	22.0	22.0	20.6	22.3	22.5	21.1	18.0	10.3	8.1
	宣言中	14.1	17.6	21.5	22.2	23.6	21.4	22.9	22.8	22.1	19.2	9.2	8.0
休日	宣言前	9.0	7.3	7.4	7.4	7.5	7.2	7.3	6.5	6.5	5.9	4.4	3.9
	宣言中	13.9	12.5	11.0	9.0	10.1	9.1	8.7	8.0	8.3	8.0	5.4	4.9

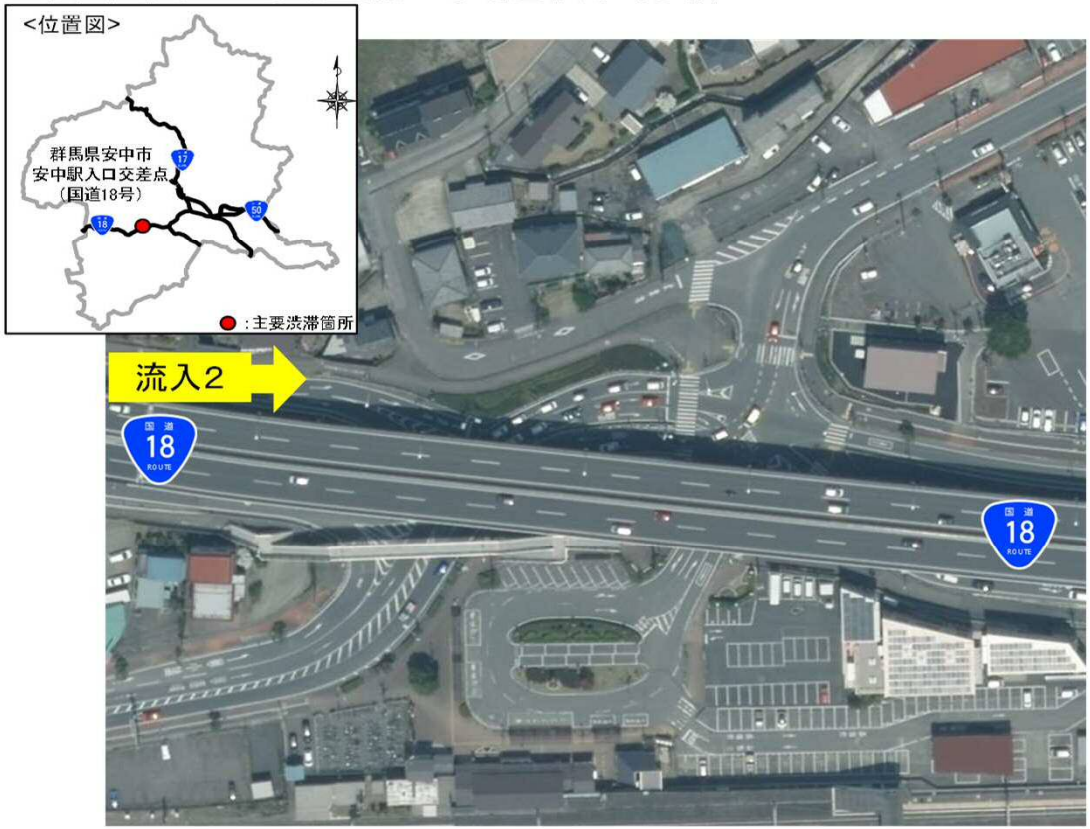
航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

(3)緊急事態宣言中に渋滞が解消しなかった箇所の交通分析

▼安中駅入口交差点(県道18号)

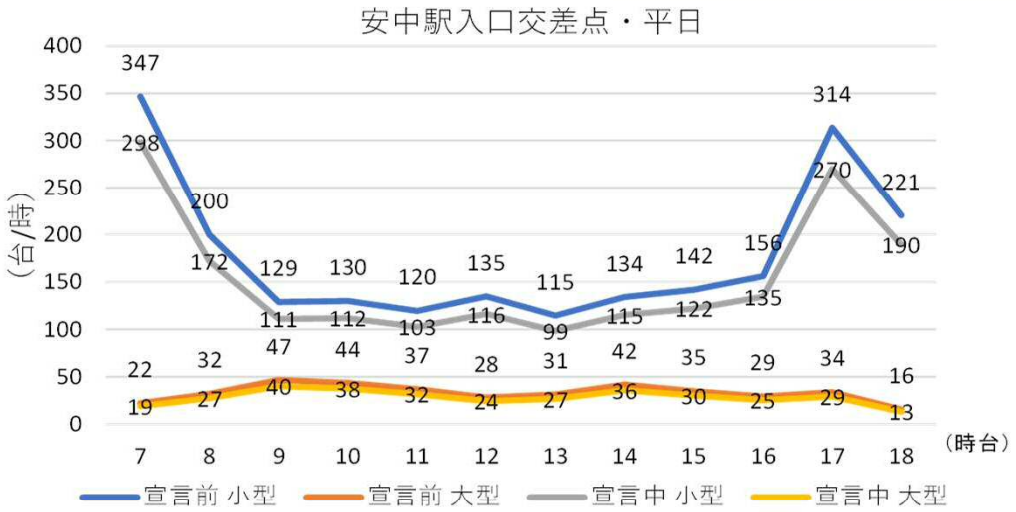
○ 交通量の変化(県道18号(側道)下り(流入2)):緊急事態宣言中は、宣言前に比べ、各時間帯の交通量が減少。
○ 速度の変化(宣言中/宣言前):平日昼間12時間平均速度:1.07倍、平日ピーク時平均速度:1.02倍。
○ 交通・渋滞状況:交通量が減少し、速度が上昇。

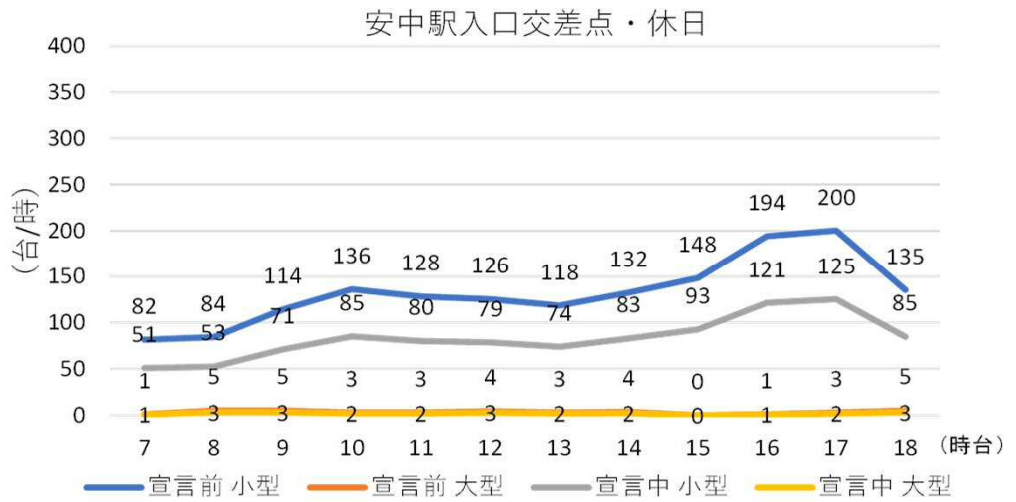
■安中駅入口交差点の交通状況分析



■時間帯別交通量

宣言前:2019/04/18～05/15
宣言中:2020/04/16～05/14





■時間帯別大型車混入率

単位:%

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
平日	宣言前	6.0	13.8	26.5	25.2	23.6	17.3	21.4	23.8	19.8	15.7	9.8	6.6
	宣言中	6.0	13.7	26.5	25.1	23.6	17.3	21.3	23.7	19.8	15.8	9.8	6.5
休日	宣言前	1.2	5.8	4.4	2.1	2.2	3.3	2.4	2.6	0.0	0.5	1.4	3.7
	宣言中	1.8	5.8	4.4	2.2	2.3	3.6	2.5	2.5	0.0	0.7	1.5	3.7

航空写真 出典:GEOSPACE CDSプラス

【提案事項1】

3. 主要渋滞箇所の見直し

（1）ETC2.0のモニタリング実施時期について

○ 緊急事態宣言以前（H31年）でのモニタリングにおいては、年間データ（1月～12月）を使用。
○ 今年度、R2年のデータを用いモニタリングを実施するにあたり、緊急事態宣言による交通量の変動の影響を考慮する必要あり。
○ 群馬県内の直轄トラカン7箇所についてR2年の交通量を分析し、緊急事態宣言による交通量の変動が少ない時期を、モニタリング実施時期と設定。分析の結果、モニタリング実施時期をR2年10月～12月に設定。

■モニタリング実施時期の決定にあたり実施したトラカン交通量の分析内容

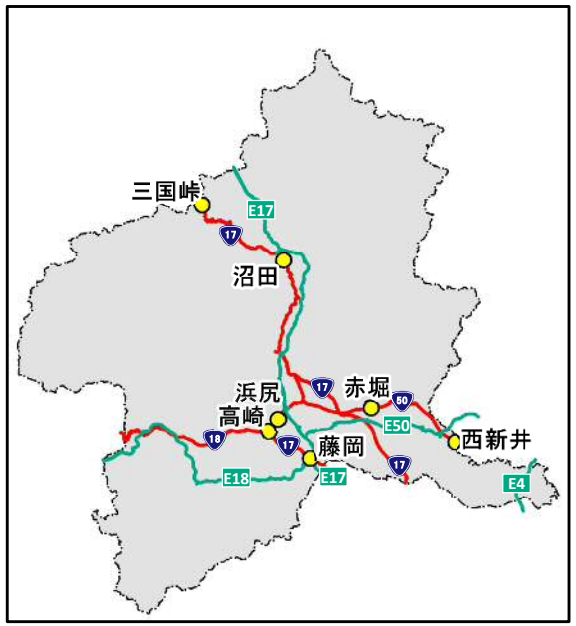
分析の概要		内容	対応ページ
1	R2平日交通量の年間12ヶ月の状況（昼間12時間、全車種）	群馬県内の直轄トラカン7箇所の平日12時間平均交通量の対前年比（R2/R1比）を算出	P20
2	R2休日交通量の年間12ヶ月の状況（昼間12時間、全車種）	群馬県内の直轄トラカン7箇所の休日12時間平均交通量の対前年比（R2/R1比）を算出	P21
3	R2大型車混入率の年間12ヶ月の状況（昼間12時間）	群馬県内の直轄トラカン7箇所の大型車混入率の対前年差（R2 - R1差）を算出	P22
4	年間平均交通量と10月～12月平均交通量との比較（昼間12時間、全車種）	群馬県内の直轄トラカン7箇所の平均交通量／年間平均交通量比（R1）を算出	P23

（1）ETC2.0のモニタリング実施時期について

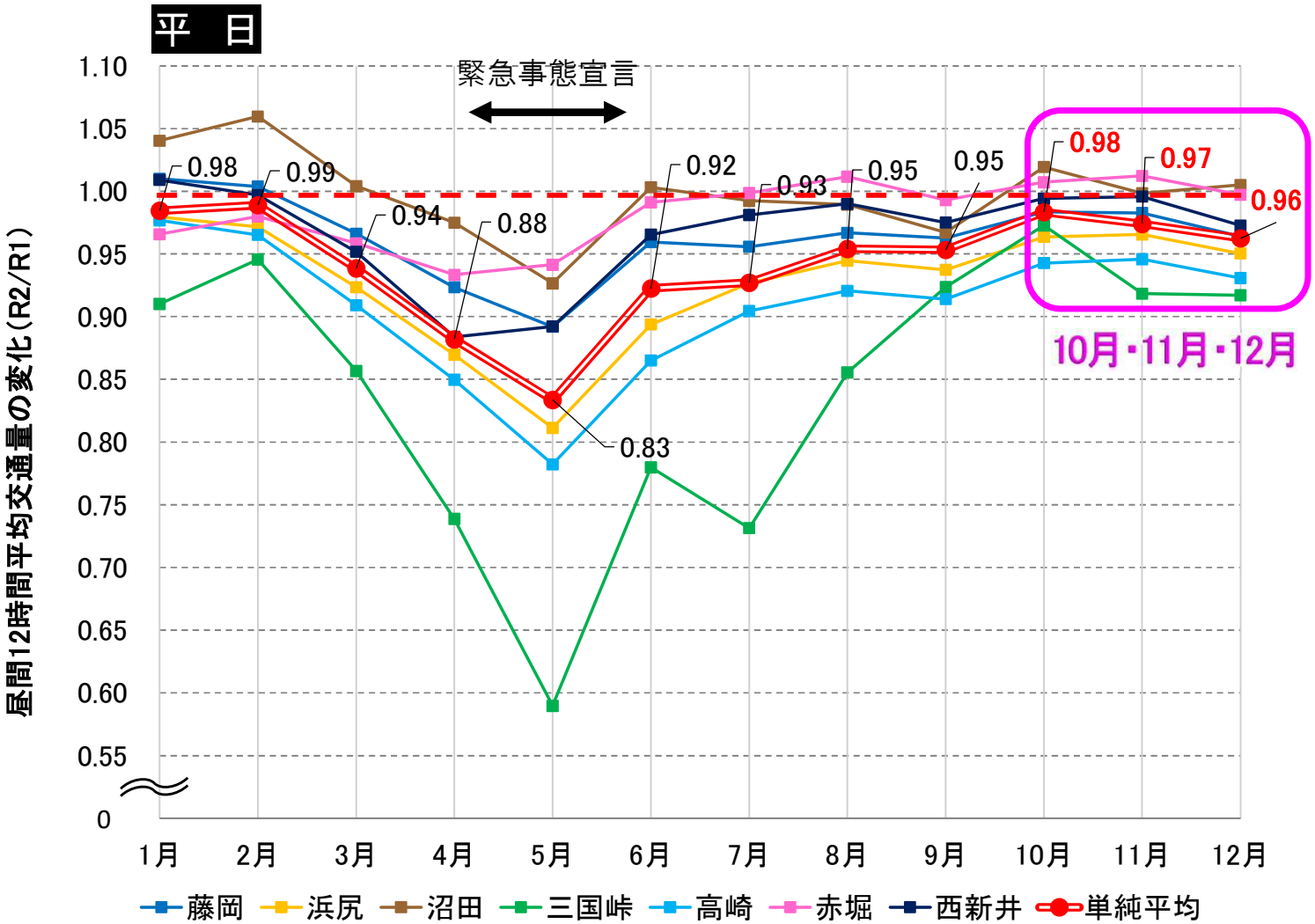
○ R2.10月～12月の平日交通量は、緊急事態宣言後、高崎と三国峠を除いた5箇所すべてにおいて、前年度（R1）の±5%未満の状況。⇒ R2.10月～12月の平日の交通状況は、前年程度に回復。平日のモニタリングにはこの期間のデータが最も適切と判断される。

R2平日交通量の年間12ヶ月の状況（昼間12時間、全車種）

■ 直轄トラカン設置位置（7箇所）



■トラカン7箇所の平日12時間平均交通量の対前年比（R2/R1比）



注）H31.1～R1.12、R2.1～R2.12の直轄トラカンデータ(祝日を除く月～金)より

新型コロナウィルス感染症の経過

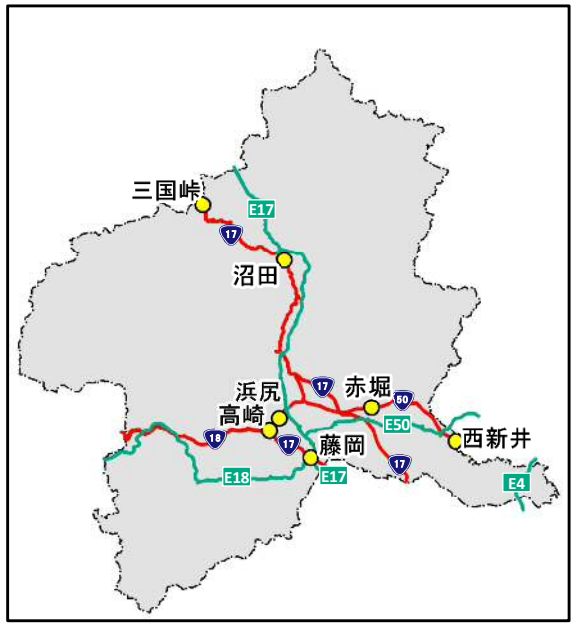
R2.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
R2.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡
R2.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
R2.5.14	群馬県を含む39県で宣言を解除
R2.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
R2.7.22	GoToトラベルを開始 ※R2.10.1～：地域共通クーポン追加
R2.8.1	イベント開催制限を延長
R2.12.28	GoToトラベルを中断
R3.1.14	11都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉は1.8発令

（1）ETC2.0のモニタリング実施時期について

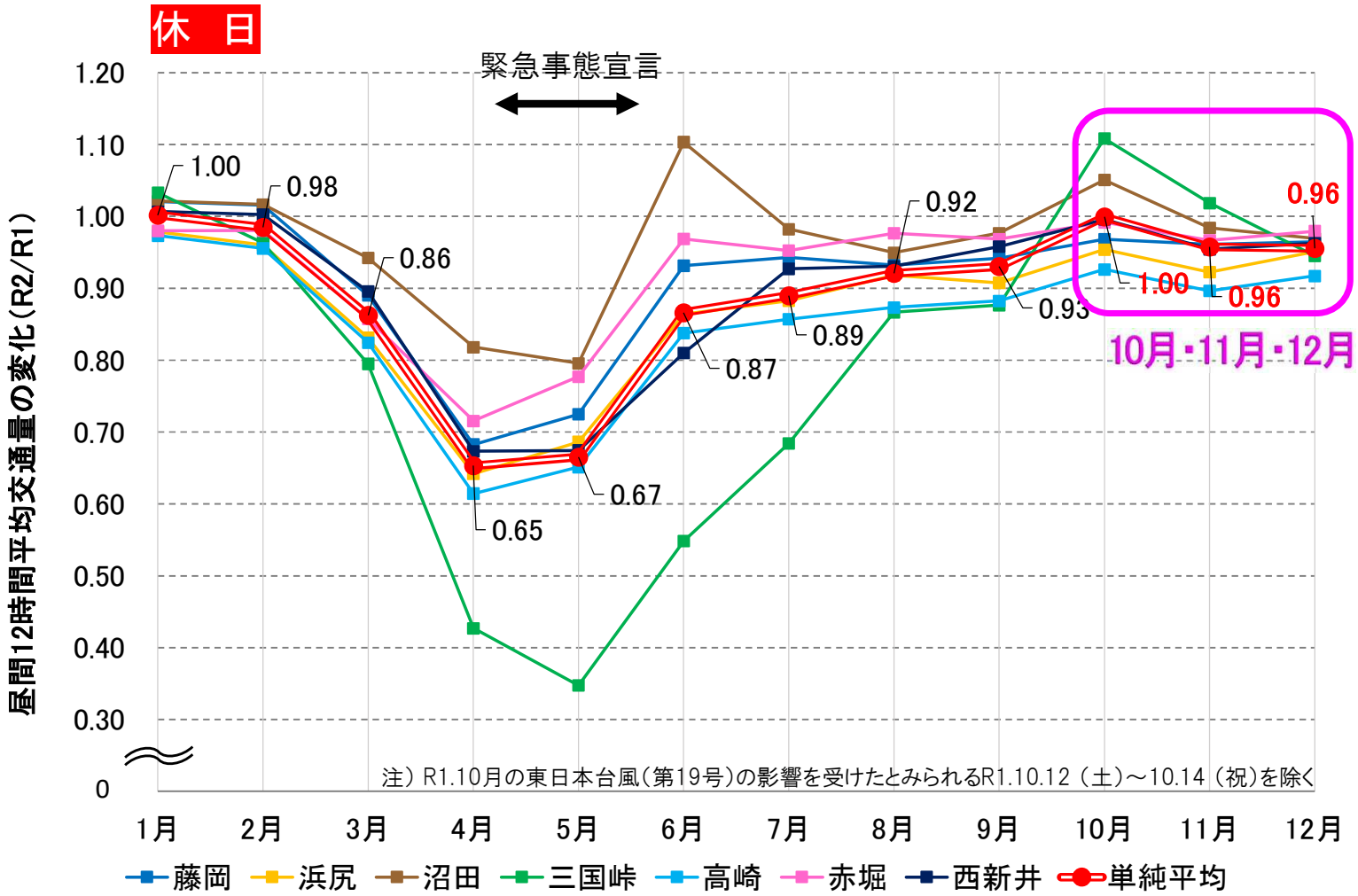
○ 平日と同じ期間（R2.10月～12月）の休日交通量も、高崎と三国峠を除いた5箇所は前年度（R1）の±5%未満の状況。⇒ R2.10月～12月の休日の交通状況も、前年程度にほぼ回復。休日のモニタリングもこの期間のデータが使用可能と判断される。

R2休日交通量の年間12ヶ月の状況（昼間12時間、全車種）

■ 直轄トラカン設置位置（7箇所）



■トラカン7箇所の休日12時間平均交通量の対前年比（R2/R1比）



注）H31.1～R1.12、R2.1～R2.12の直轄トラカンデータ(土日・祝日)より

新型コロナウィルス感染症の経過

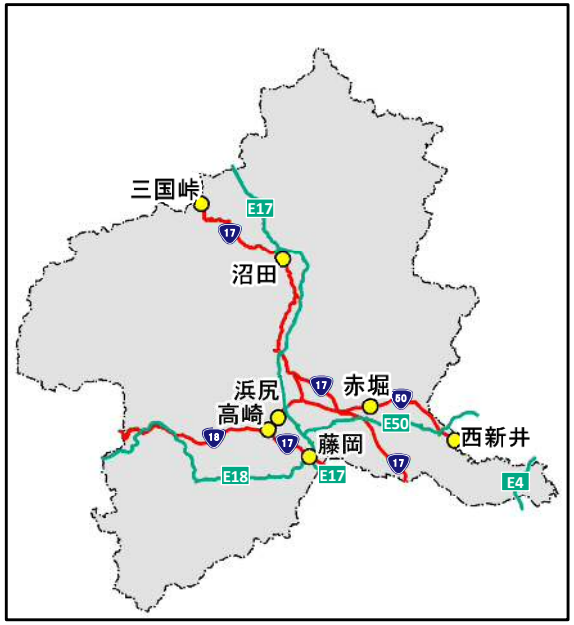
R2.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
R2.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡
R2.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
R2.5.14	群馬県を含む39県で宣言を解除
R2.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
R2.7.22	GoToトラベルを開始 ※R2.10.1～：地域共通クーポン追加
R2.8.1	イベント開催制限を延長
R2.12.28	GoToトラベルを中断
R3.1.14	11都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉は1.8発令

（1）ETC2.0のモニタリング実施時期について

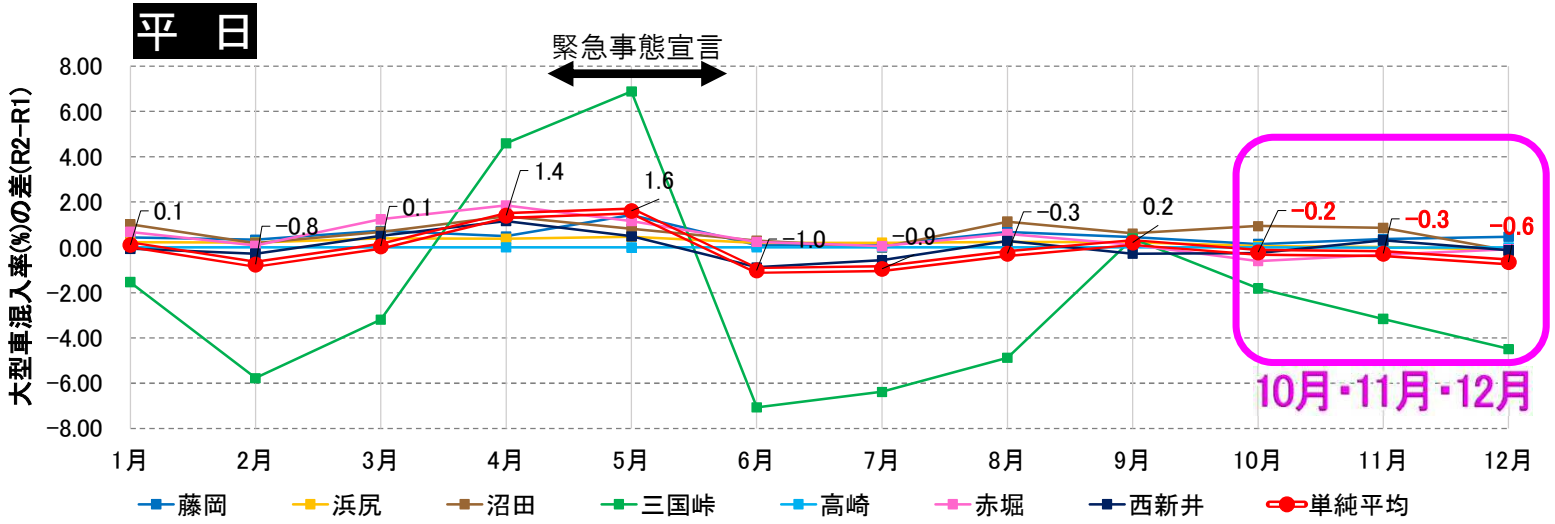
○ 緊急事態宣言時（R2）には、乗用車交通等の大きな減少により、平日・休日とも、R2の大型車混入率が増加。
○ 緊急事態宣言時以降のR2の大型車混入率は、10月～12月も含め、三国峠以外は概ね前年の±1%前後以内の状況。 ⇒ R2.10月～12月の車種別交通状況は前年程度にほぼ回復。

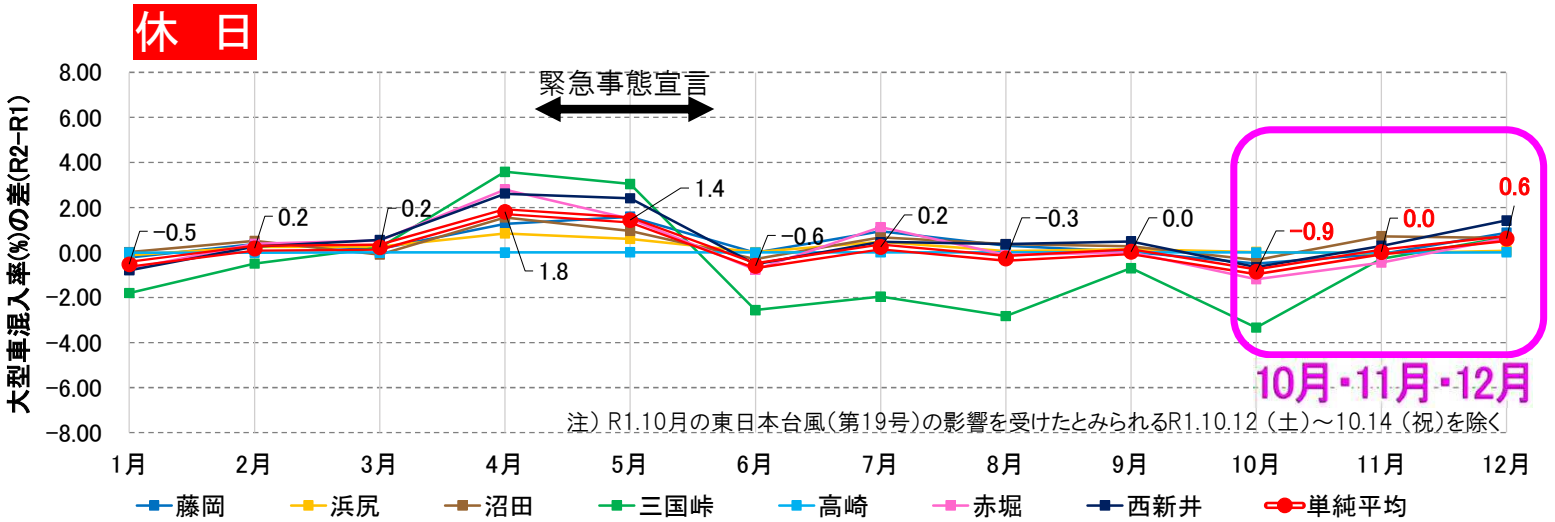
R2大型車混入率の年間12ヶ月の状況（昼間12時間）

■ 直轄トラカン設置位置（7箇所）



■トラカン7箇所の大型車混入率の対前年差（R2 － R1差）





【参考】R1.11月とR2.11月の大型車混入率（%）

	平日		休日	
	R1.11	R2.11	R1.11	R2.11
藤岡	13.4	13.8	5.2	5.2
浜尻	4.8	4.8	2.2	2.1
沼田	12.8	13.7	5.7	6.4
三国峠	23.6	20.4	6.6	6.3
高崎	10.9	10.9	5.4	5.4
赤堀	17.3	17.0	7.2	6.8
西新井	21.8	22.1	8.4	8.7
単純平均	14.9	14.7	5.4	5.5

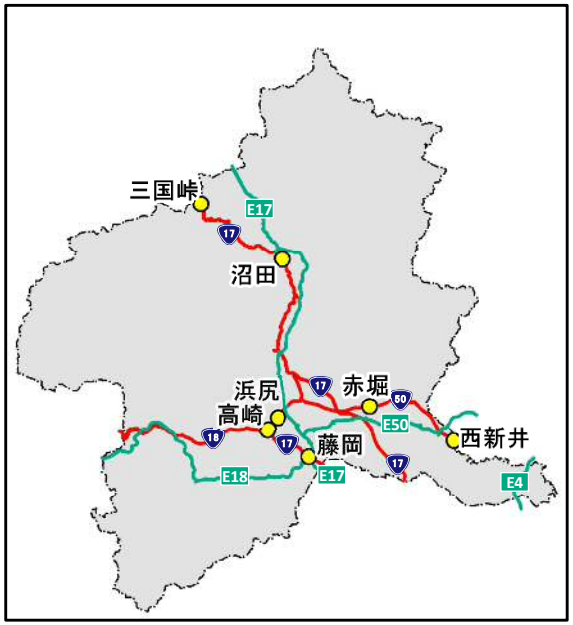
注）H31.1～R1.12、R2.1～R2.12の直轄トラカンデータ（平日は祝日を除く月～金）、休日は土日・祝日）より

（1）ETC2.0のモニタリング実施時期について

○ 通常期（R1）における10月～12月の平日・休日の平均交通量は、トラカン7箇所のうち、三国峠以外は年間平均交通量の±5%未満の状況。 ⇒ 10月～12月の交通状況は、年間の平均的な交通状況とほぼ同じであり、ほぼ同質と判断される。

年間平均交通量と10月～12月平均交通量との比較（昼間12時間、全車種）

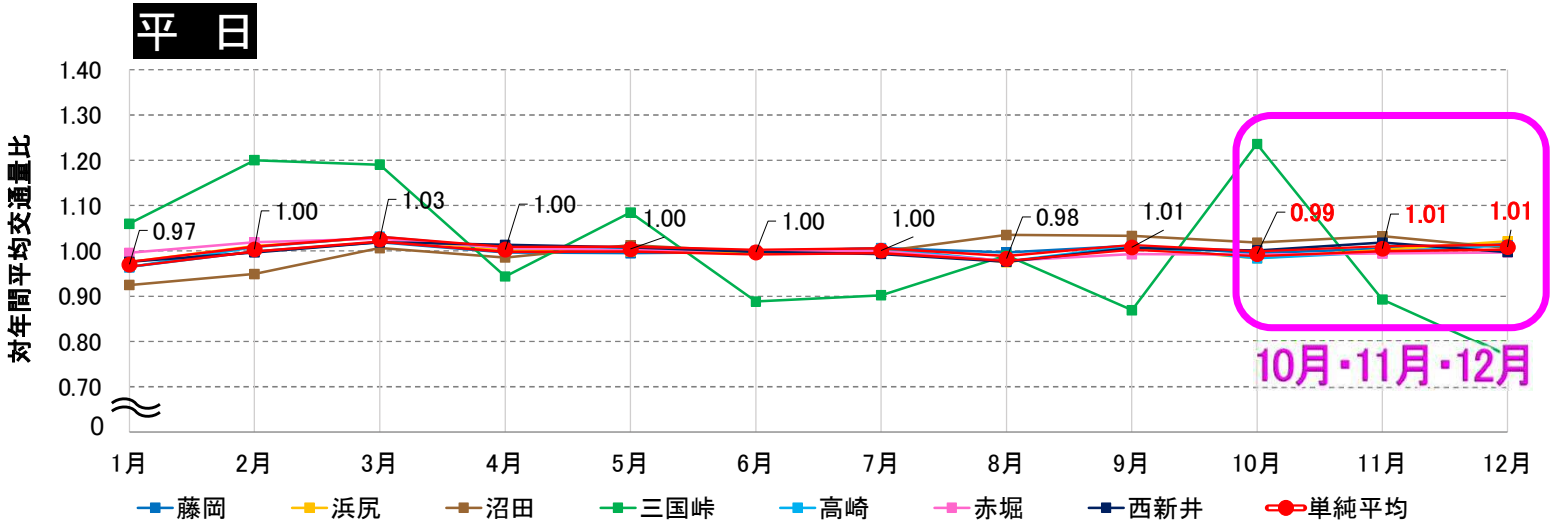
■ 直轄トラカン設置位置（7箇所）

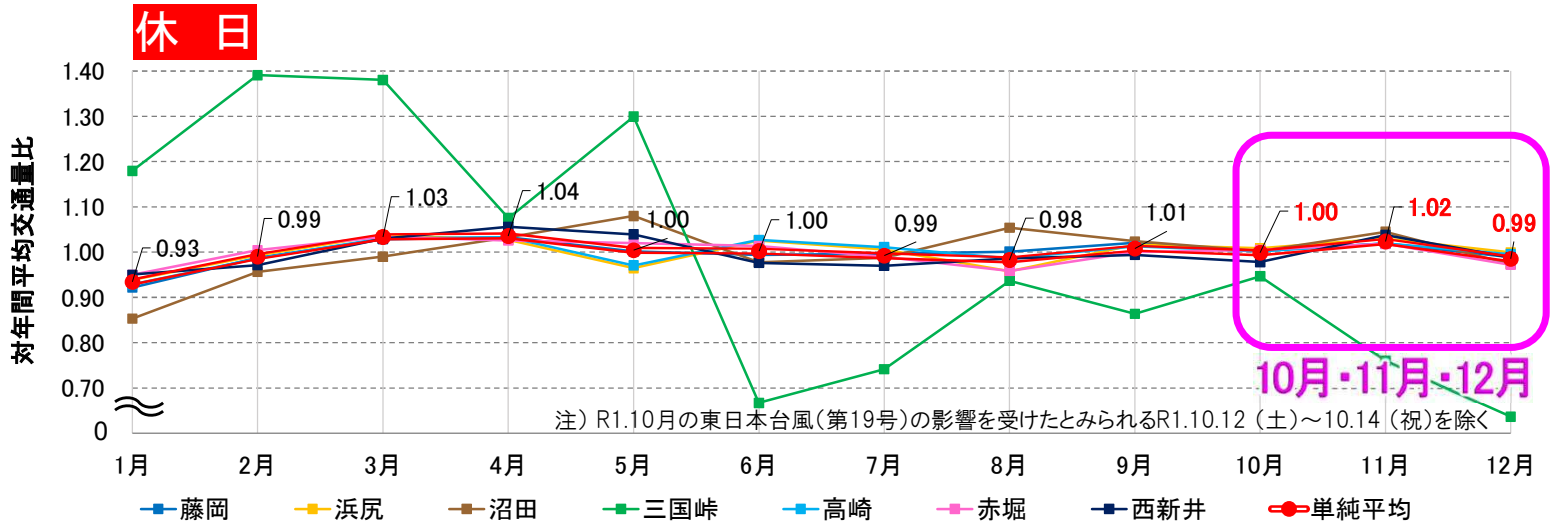


【参考】R1.11月と年間の平均交通量(台/12h)

	平日		休日	
	R1.11	R2.11	R1.11	R2.11
藤岡	18,800	18,700	17,400	17,100
浜尻	36,800	36,700	33,800	32,900
沼田	11,300	11,000	11,400	10,900
三国峠	1,000	1,100	1,500	2,000
高崎	41,400	41,500	36,700	36,000
赤堀	14,200	14,300	14,100	13,900
西新井	31,000	30,400	27,700	26,700
単純平均	22,100	22,000	20,400	19,900

■トラカン7箇所の平均交通量／年間平均交通量比（R1）





注）H31.1～R1.12の直轄トラカンデータ（平日は祝日を除く月～金）、休日は土日・祝日）より

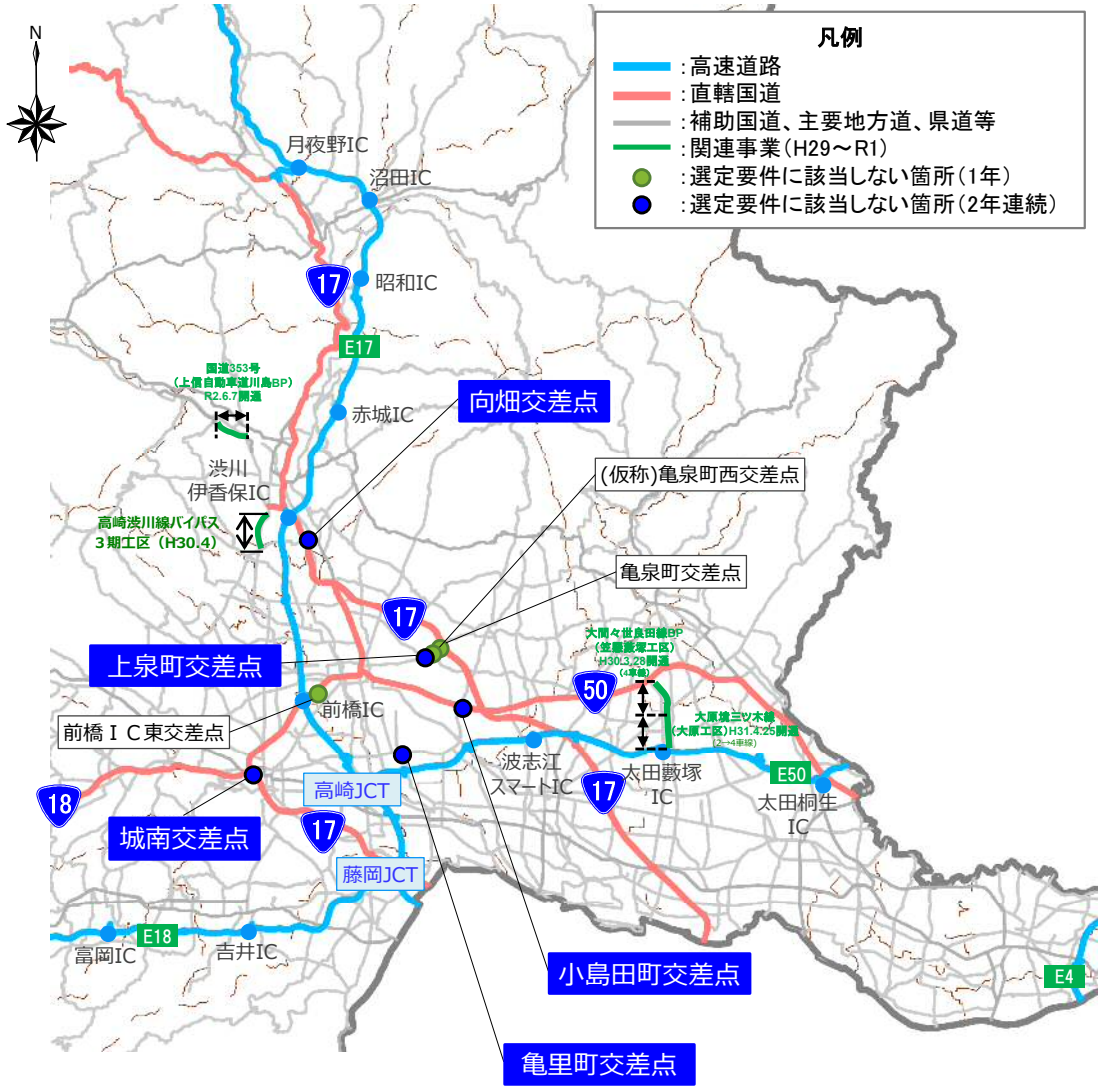
（2） 最新データ（ETC2.0）に基づいた主要渋滞箇所の効果検証

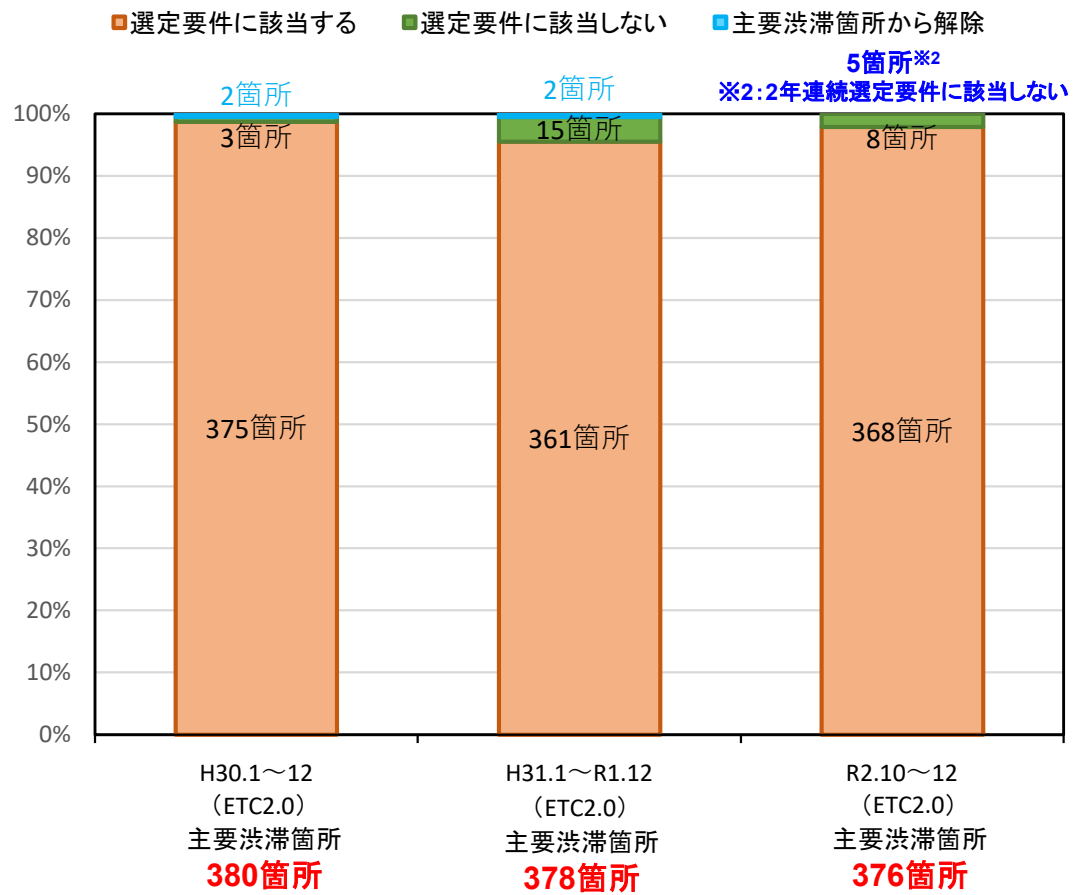
○ 一般道路の主要渋滞箇所376箇所について、最新のETC2．0プローブ（R2.10～12）にてモニタリングした結果、選定要件に該当しない箇所は8箇所（左下図●）。
○ そのうち、選定要件に2年連続で該当しない箇所は5箇所（左下図●）。
○ なお、当該の5箇所について関連事業との関連性を確認できないことから、解除候補箇所とならない。⇒【課題】

■選定要件に該当しない8箇所（そのうち、選定要件に2年連続で該当しない箇所は5箇所）

【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：休日ピーク時平均速度20km/h以下※1

※1:休日ピーク時平均速度：休日5%タイル速度





※H30は380箇所、R1は378箇所、R2年は376箇所の主要渋滞箇所をモニタリング
主要渋滞箇所から解除された箇所は、翌年度のモニタリング対象からは除外

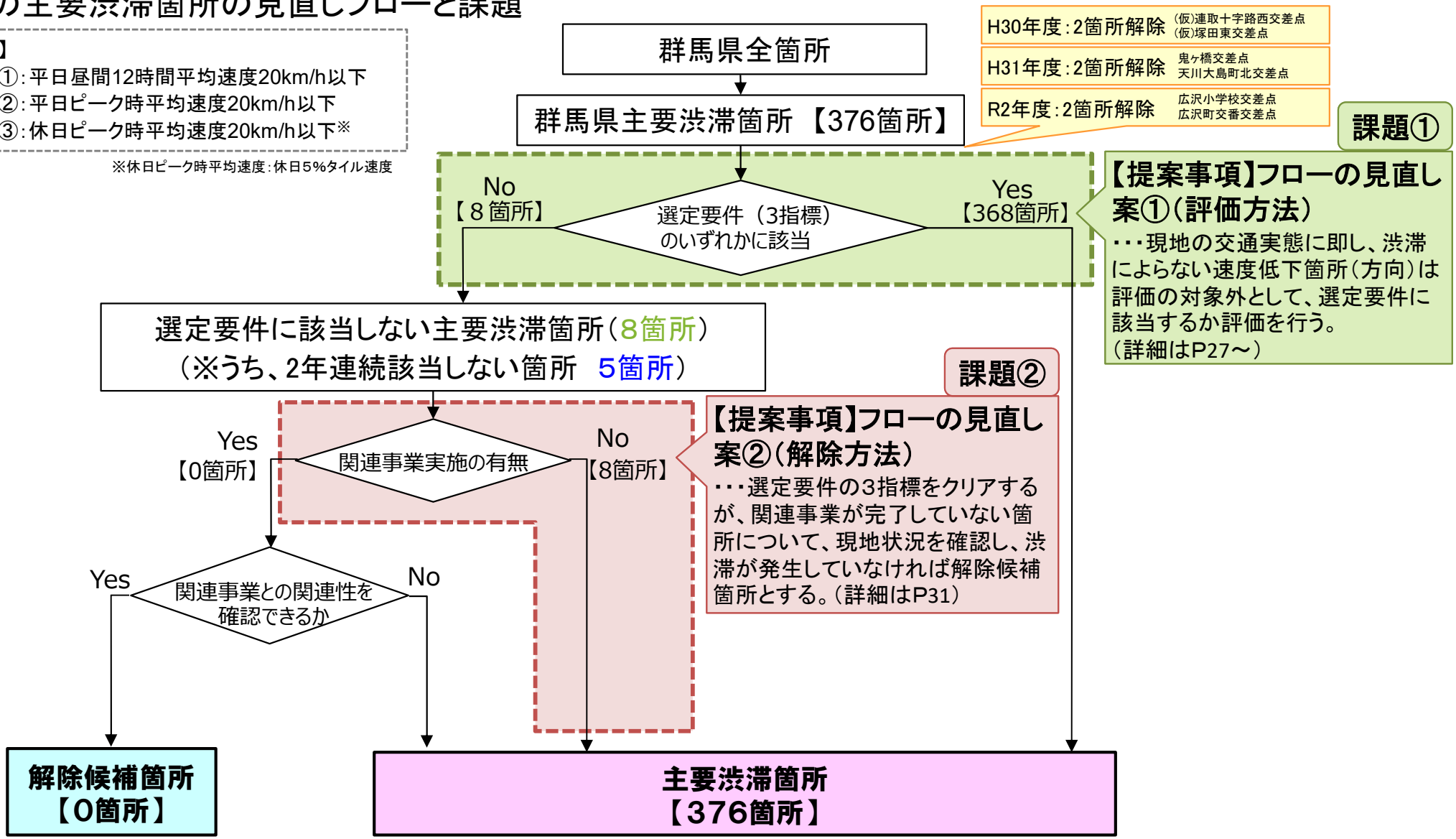
（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ①現行フローによる見直し

○ 選定要件（3指標）に該当しない主要渋滞箇所8箇所について、2年連続で該当しない箇所は5箇所。
（城南交差点、上泉町交差点、小島田町交差点、亀里町交差点、向畑交差点）
○ 5箇所のうち、関連事業が実施済みの箇所は無し。**⇒次頁にて、現行フローの見直しを検討【提案事項】**

■現行の主要渋滞箇所の見直しフローと課題

【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：休日ピーク時平均速度20km/h以下※

※休日ピーク時平均速度：休日5%タイル速度



（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ 現行のフローについて、下記の課題があると考えられる。
① **評価方法**：現行フローでは全方向の渋滞を評価の対象としているが、箇所毎に見ると、交通渋滞以外の要因により速度低下が発生している箇所（方向）がある。
② **解除方法**：主要渋滞箇所選定時に定めた関連事業実施の有無だけでは、現在の現地および周辺状況の変化を考慮できていない。
○ それぞれの課題に対応した、現行フローの見直しを検討。

■現行フローの課題および見直し案の対応

フローにおける位置付け	現行フローでの対応	見直し案での対応（案）
課題①評価方法	主要渋滞箇所の全方向を対象として、選定要件（3指標）のいずれかに該当しないかモニタリングを実施。	渋滞によらない速度低下箇所（方向）は評価の対象外として、モニタリングを実施。（**見直し案①**）
課題②解除方法	主要渋滞箇所選定時に定められた関連事業実施が完了していれば、事業による効果の発現を確認して、解除候補箇所とする。	関連事業が実施されていない場合、現地踏査にて渋滞が発生していない状況を確認できれば、道路管理者へのヒアリングを踏まえ、解除候補箇所とする。（**見直し案②**）

（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ 現行フローの評価方法に関する見直し案①について、現状を整理。
○ 渋滞によらない速度低下のパターンとして（1）無信号交差点、（2）アクセス機能に特化する箇所、（3）規制速度30km/h該当箇所（ゾーン30） の3分類が考えられる。
○ 該当する方向は評価の対象外することを提案。

■見直し案①：渋滞によらない速度低下箇所（方向）の概要

（1）無信号交差点

無信号交差点の優先道路でない流入部では、全車一時停止による速度低下が発生する可能性あり。

（2）アクセス機能に特化する箇所

バイパスの側道や停車場線等のアクセス機能に特化する方向は、低速走行がやむを得ない道路で、速度低下が発生する可能性あり。

（3）規制速度30km/h該当箇所（ゾーン30）

群馬県警の定める、ゾーン30実施箇所に該当する主要渋滞箇所は、低速走行が求められており、速度低下がやむを得ない道路で、速度低下が発生する可能性あり。

（1）～（3）に該当する、渋滞によらない速度低下箇所（方向）は評価の対象外とし、<u>該当しない方向についてのみ「選定要件（3指標）のいずれかに該当」するかを確認</u>

（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ 見直し案①の該当箇所の3分類について、分類ごとの具体な箇所を例示。
○ 無信号交差点の優先道路でない流入部では、全車一時停止による速度低下が発生する可能性あり。

■見直し案①の該当箇所＜無信号交差点＞

例：(仮称)稲荷台東交差点（県道10号）

例：(仮称)三光町南交差点（伊勢崎市道）

※ETC2.0プローブデータ：R2年10月～12月
出典：GEOSPACE CDSプラス

（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ バイパスの側道や停車場線等のアクセス機能に特化する方向は、低速走行がやむを得ない道路で、速度低下が発生する可能性あり。

■見直し案①の該当箇所＜アクセス機能に特化する箇所＞

例：田口町南交差点（国道17号）

例 ： 安中駅入口交差点（県道171号）

※ETC2.0プローブデータ：R2年10月～12月
出典 ： GEOSPACE CDSプラス

（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ 群馬県警の定める、ゾーン30実施箇所に該当する主要渋滞箇所は、低速走行が求められており、速度低下がやむを得ない道路で、速度低下が発生する可能性あり。

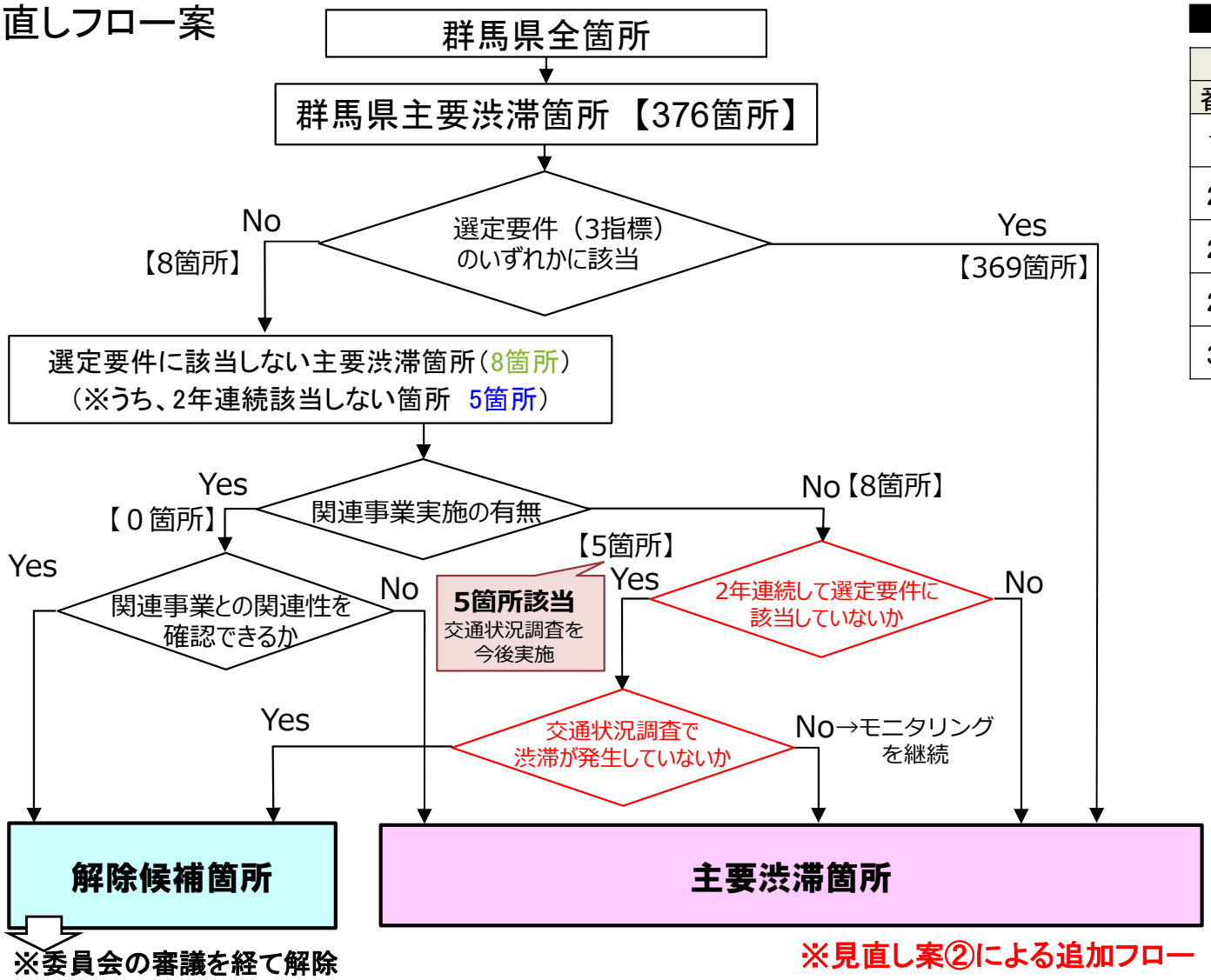
■見直し案①の該当箇所＜規制速度30km/h該当箇所（ゾーン30）＞

例：(仮称)上大類町北交差点

（3） 主要渋滞箇所の見直し方針 ②現行フローの見直し案の検討

○ 見直し案②「関連事業が実施されていない場合も、現地状況を確認し、渋滞が発生していなければ解除候補箇所とする」によるフローを追加。
○ 見直し案①を踏まえ、該当する箇所は、渋滞によらない速度低下方向を除く評価をフローに追加。
○ フローより抽出された箇所は、現地踏査及び道路管理者ヒアリングを実施し、渋滞発生が見られなかった場合、解除候補箇所とし、解除候補報告した次の委員会にて解除を審議する。

■見直しフロー案



■現地踏査予定箇所

主要渋滞箇所		主要路線名
番号	箇所名	
121	城南交差点	国道17号
258	上泉町交差点	前橋大間々桐生線
260	小島田町交差点	国道50号
275	亀里町交差点	前橋玉村線
381	向畑交差点	国道17号

- 交通状況調査は現地踏査及び道路管理者へのヒアリングを実施。
- 渋滞発生が確認できた場合、継続してモニタリングを行う。
- 渋滞発生が見られなかった場合、解除候補箇所とし、次回の委員会にて解除を審議する。

【報告事項2】

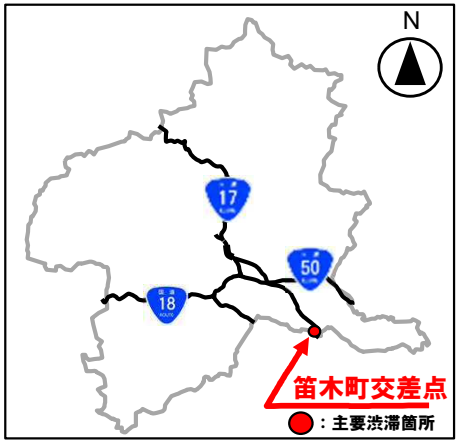
4. 具体的な箇所の紹介

（1） ピンポイント渋滞対策の実施状況

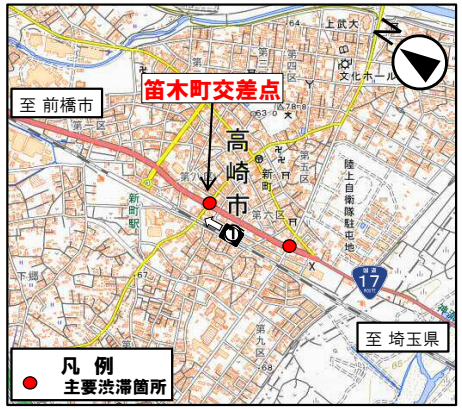
○ 国道17号　笛木町交差点において、ピンポイント渋滞対策を実施中。
○ 対策前、国道17号上り線側において、右折レーン滞留車両による直進車両の阻害が発生していたため、右折レーンを50mから70mに延長。⇒**阻害を解消し、交通の円滑性確保を図る**
○ 今後優先検討箇所については、検討を進めていく。

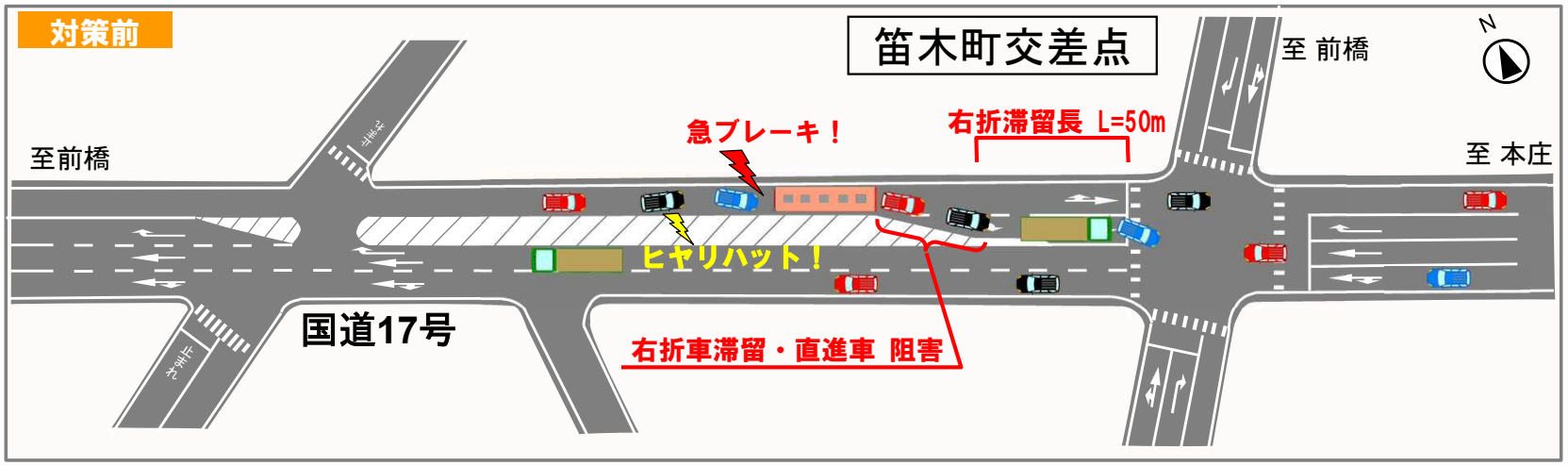
■笛木町交差点　ピンポイント渋滞対策の実施状況

＜位置図＞

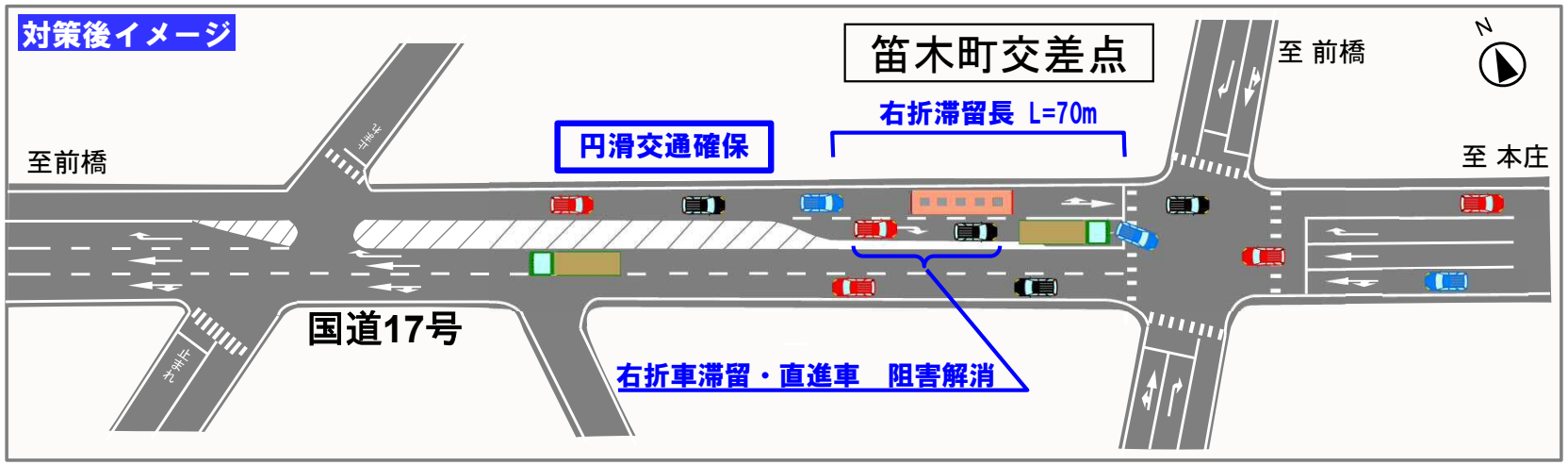


＜広域図＞





中央ゼブラ帯の一部を右折レーンに転用

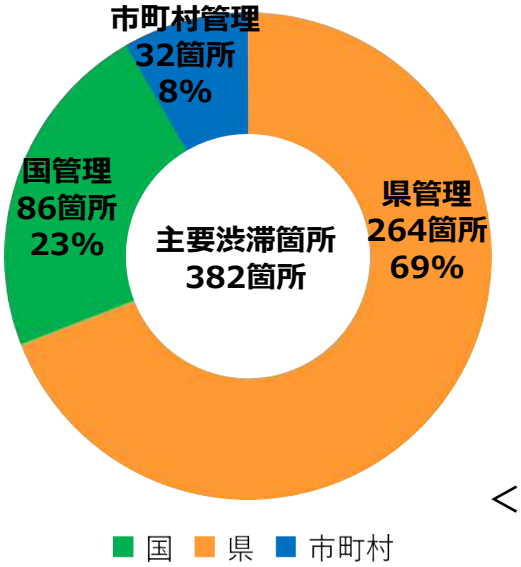


(2)主要渋滞箇所の対策実施状況

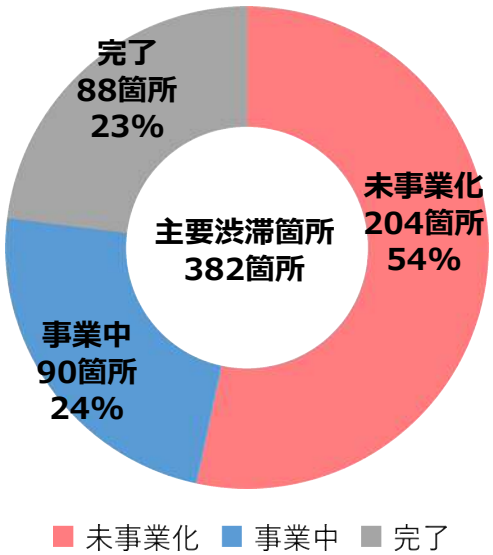
○ 各箇所の主道路管理者別に見ると、県管理箇所が約7割を占めている。
○ 群馬県内の全主要渋滞箇所382箇所について、対策事業進捗状況を見ると、未事業化箇所が54%、事業中箇所が24%、完了箇所が23%である。

■主要渋滞箇所位置図

＜管理者別＞



＜事業進捗状況別＞



（3）群馬県内におけるTDMの事例

○ 群馬県内において、県や自治体が実施しているTDM施策を整理。次頁に県内で実施中の施策の概要を記載。
○ 渋滞対策としてのTDMの取り込みについては、今後、県等と協議を進める予定。

■群馬県内において実施中のTDM施策の事例

TDMの分類	TDMのメニュー	群馬県内において実施中のTDM事例
時間帯の変更	・時差出勤、フレックスタイム ・道路交通情報の提供	・交通情報提供システム：AMIS（群馬県警）
手段の変更	・バスや鉄道の利用促進 ・パーク＆ライド ・通勤や勤務における自転車の活用 ・観光におけるサイクルシェアリングや小型モビリティの利用	・シェアサイクルアプリ：cogbe（前橋市） ・Maas実証実験：MaeMaas（前橋市） ・ぐんま乗り換えコンシェルジュ ・パーク&ライド駐車場の整備
経路の変更	・高速道路やバイパスへの転換（道路交通情報の提供）	・交通情報提供システム：AMIS（群馬県警）
自動車の効率的利用	・相乗り ・共同輸配送 ・宅配ボックス、置き配	・予約制デマンド型乗り合いタクシー：愛タク（富岡市） など

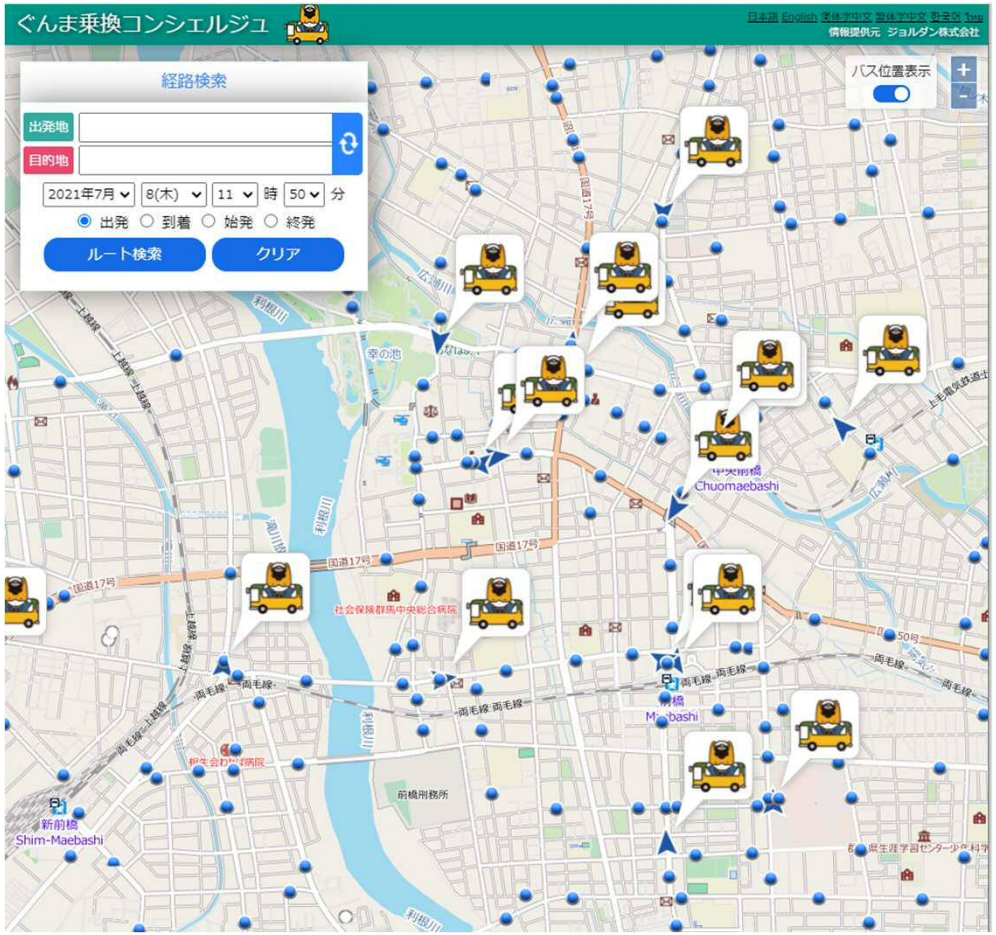
（3）群馬県内におけるTDMの事例

○ 県が実施中のTDM施策として、経路検索やバスの位置情報を併せて表示できるアプリの提供や、「パーク＆ライド」駐車場の整備のような取組みが行われている。

■群馬県内において実施中のTDM施策の概要

「ぐんま乗り換えコンシェルジュ」：群馬県

県内の全鉄道/路線バスに対応する経路検索や地図の表示、時刻表確認に加え、バスの現在位置や鉄道番線・バス乗り場を表示、共有（SNS・メール）できるアプリを提供。



「パーク＆ライド」駐車場の整備：群馬県

上毛電気鉄道では鉄道利用者向けの無料駐車場を設置。

今後の予定

今後の予定

令和3年度末

第23回　群馬県域移動性（モビリティ）向上委員会

①主要渋滞箇所の現行フロー見直しについて
②緊急事態宣言中において渋滞が解消しなかった箇所における交通状況分析（継続）
③地方部における渋滞箇所の交通状況分析
④渋滞対策としてのTDMの可能性検討への取組み報告