

第28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7年9月10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 都市計画課

1. これまでの検討経緯と今回の報告事項・審議事項	2
2. 主要渋滞箇所の見直し	5
3. 渋滞対策の検討状況	15
4. TDM施策の実施状況	32
5. ゴールデンウィーク期間中の渋滞箇所の対策実施状況	53
今後の予定	57

1.これまでの検討経緯と 今回の報告事項・審議事項

1.これまでの検討経緯と今回の報告事項・審議事項

主な検討経緯

年度	委員会	内容
平成24年度	第9～11回委員会	主要渋滞箇所の公表(382箇所)
平成25年度	第12回委員会	「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)
平成26～29年度	第13～17回委員会	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
平成30年度	第18回委員会	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)
令和元年度	第19回委員会	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
令和2年度	第20回委員会	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21回委員会	コロナ禍における主要渋滞箇所の交通分析
令和3年度	第22回委員会	コロナ情勢に伴う交通状況分析 主要渋滞箇所の見直し
	第23回委員会	モニタリング指標及び解除フローの見直し
		道路ネットワーク変化に対応する定期的な主要渋滞箇所の見直し
令和4年度	第24回委員会	主要渋滞箇所の見直し
		TDM施策の可能性検討
令和5年度	第25回委員会	新指標による主要渋滞箇所の特定(337箇所)
		TDM施策の対策立案
	第26回委員会	主要渋滞箇所の対策方針 TDM施策の実施結果(速報)
令和6年度	第27回委員会	主要渋滞箇所の見直し(1箇所解除)
		TDM施策の対策立案

1. これまでの検討経緯と今回の報告事項・審議事項

報告事項・審議事項

令和7年度
(今回)

【審議事項】 主要渋滞箇所の見直し

- ・モニタリング指標による主要渋滞箇所の解除候補箇所の抽出

【報告事項1】 渋滞対策の検討状況

- ・主要渋滞箇所における対策事業の検討状況
(国道17号問屋町入口、国道17号上並榎町交差点、県道102号国定町2丁目交差点、県道152号大根村交差点)

【報告事項2】 TDM施策の実施状況

- ・渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導
- ・国道18号岩井交差点・前橋安中富岡線
- ・太田市街地TDMの効果検証

【報告事項3】 ゴールデンウィーク期間中の渋滞箇所の対策実施状況

- ・ゴールデンウィーク期間中の交通状況と対策の実施状況
(国道17号上武道路(前橋市))

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. 主要渋滞箇所の見直し

2. 主要渋滞箇所の見直し

(1) 主要渋滞箇所の解除フロー

- 第23回委員会です承された主要渋滞箇所の解除フローを設定。
- 下記の手順により、主要渋滞箇所のモニタリングを実施し、解除候補箇所の抽出を実施。
- 昨年度の第27回委員会では、解除箇所は1箇所(福島橋北)、主要渋滞箇所は336箇所となった。

モニタリング指標の見直し

H25特定時	R5特定時
【指標1】 平日12h平均速度 20km/h以下	【指標1】変更なし 平日12h平均速度 20km/h以下
【指標2】 平日ピーク時速度 20km/h以下	【指標2】閾値の見直し 平日ピーク時速度 15km/h以下
【指標3】 休日5%マイル速度 20km/h以下	【指標3】指標の見直し 休日 12h平均速度 20km/h以下

評価区間設定方法の見直し

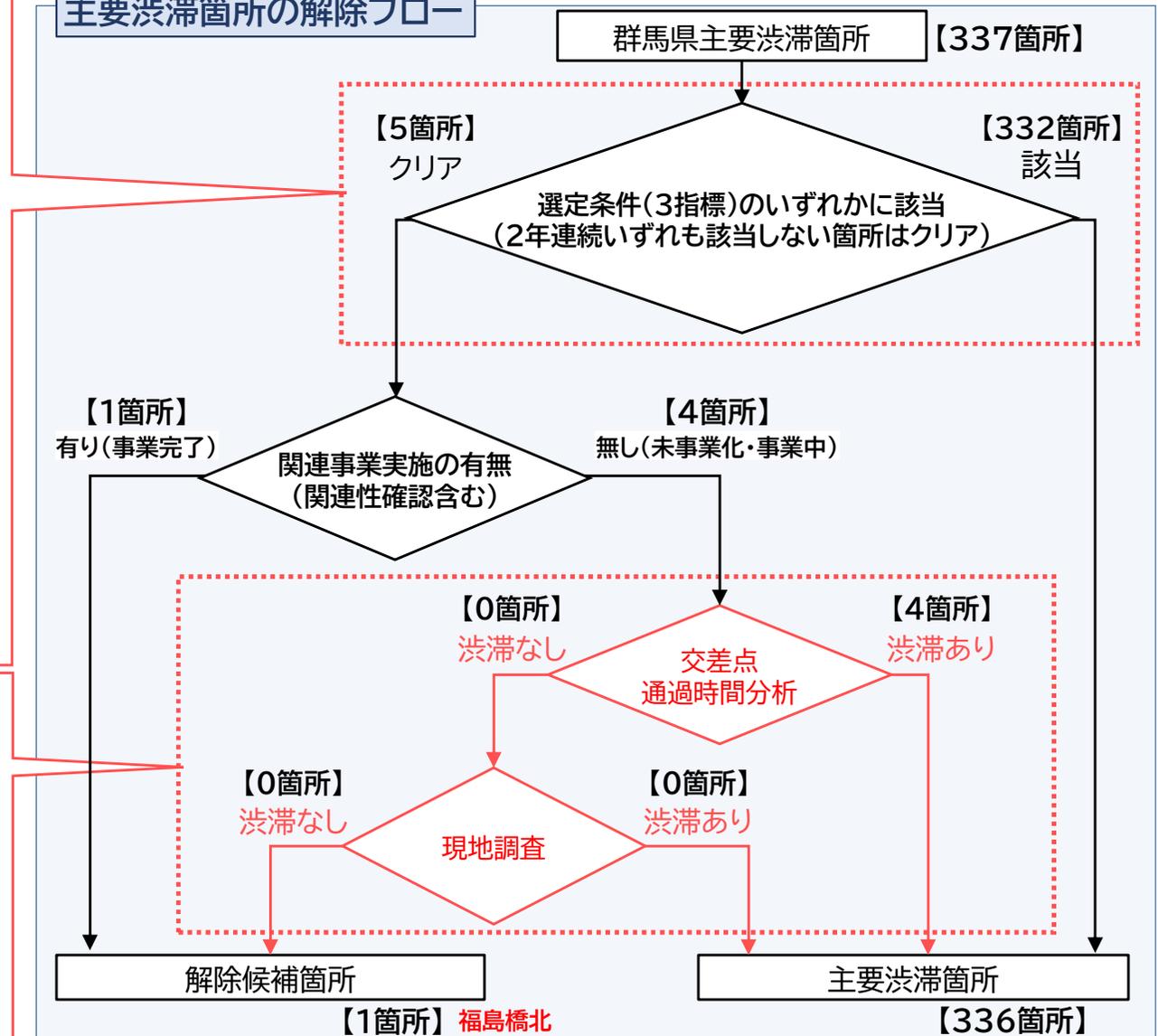
H25特定時	R5特定時
【素案箇所】 センサス区間	【R5特定時】 評価区間が 200m以上 となるようにDRM区間 を追加
【パブコメ箇所】 DRM区間	

交差点通過時間分析の追加

R6モニタリング以降実施

- ・ 選定条件(3指標)をクリアした箇所のうち、関連事業を実施していない箇所について、**交差点通過時間分析を実施**する。
- ・ 信号待ち2回以上となる車両が**20%未満**の箇所は**渋滞なし**と判断し、現地調査実施の上、解除候補箇所とする。

主要渋滞箇所の解除フロー

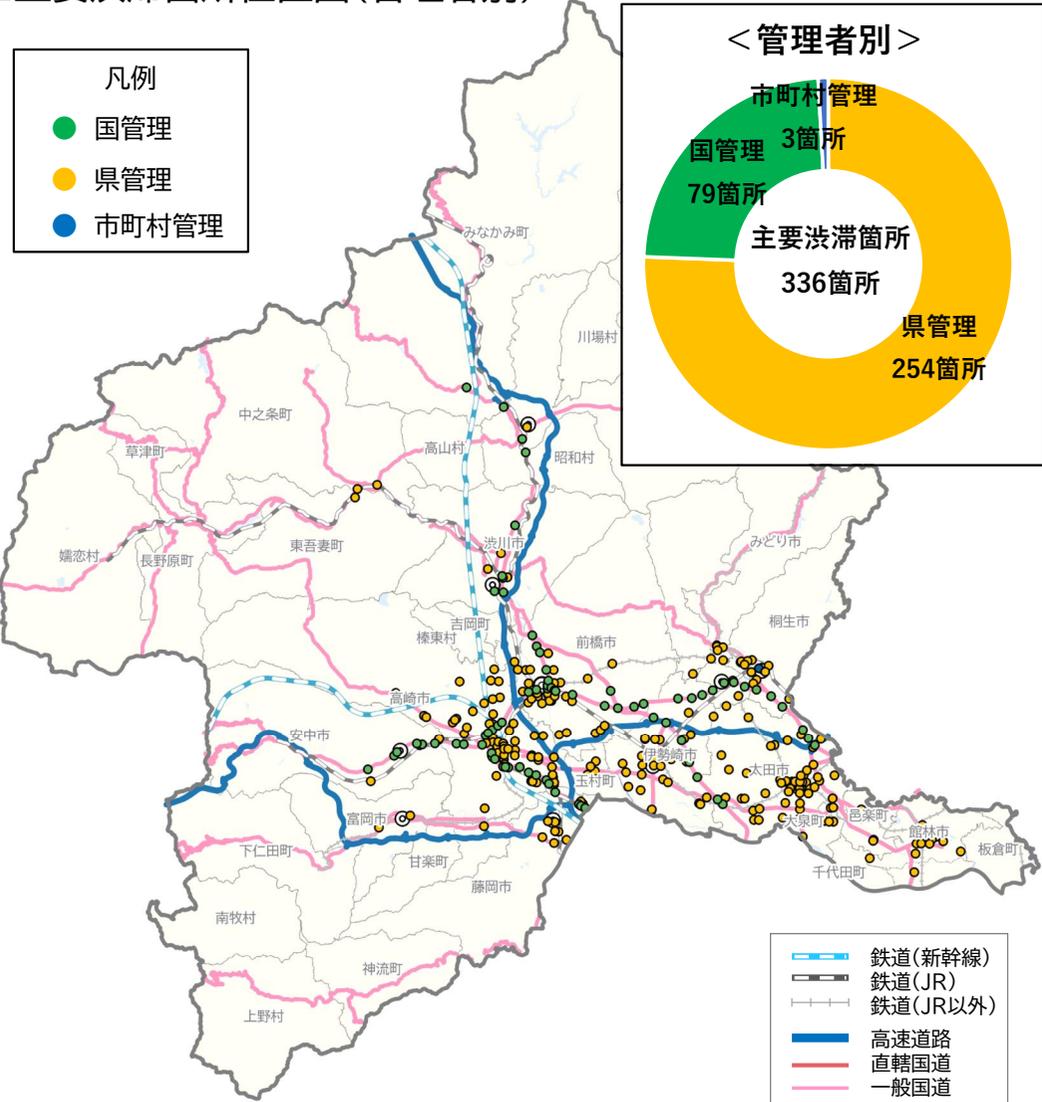


2. 主要渋滞箇所の見直し

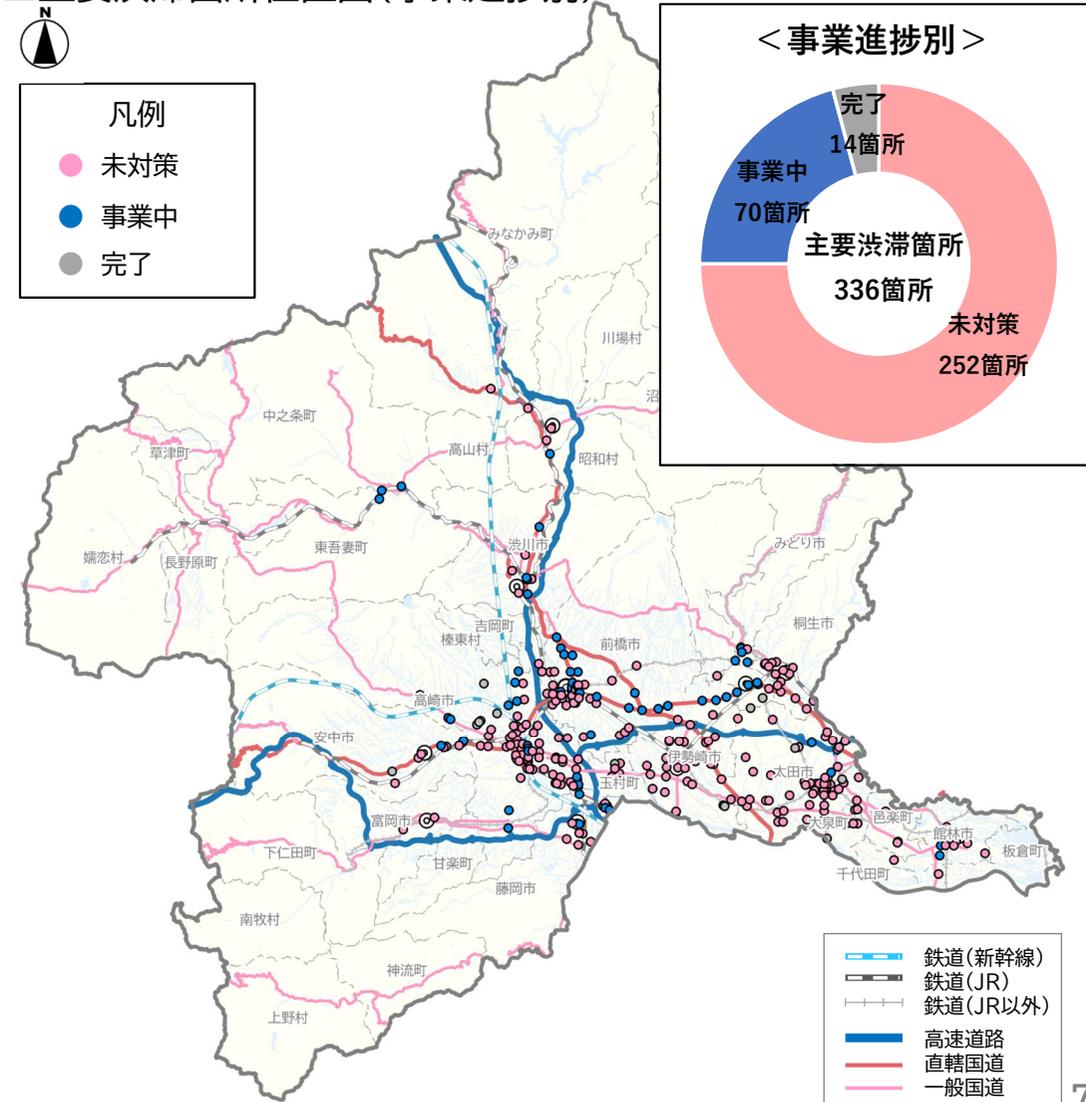
(2) 主要渋滞箇所の対策の進捗状況

- 県内の主要渋滞箇所336箇所のうち、県管理(左下図●)は254箇所、国管理(左下図●)は79箇所、市町村管理(左下図●)は3箇所となっている。
- 事業進捗別にみると、未対策(対策事業が検討中または未事業化)の箇所(右下図●)は252箇所、事業中の箇所(右下図●)は70箇所、対策が完了した箇所(右下図●)は14箇所となっている。

■ 主要渋滞箇所位置図(管理者別)



■ 主要渋滞箇所位置図(事業進捗別)



2. 主要渋滞箇所の見直し

(3) 主要渋滞箇所のモニタリング結果

- 一般道路の主要渋滞箇所336箇所について、最新のETC2.0プローブデータ(R6.1~12)にてモニタリングした結果、選定条件に該当しない箇所は7箇所、いずれも選定条件に2年連続(R5、R6)で該当しない箇所となっている(左下図 ●)。
- 上記の2年連続で該当しない7箇所について、関連事業との関連性を確認した(次頁)。

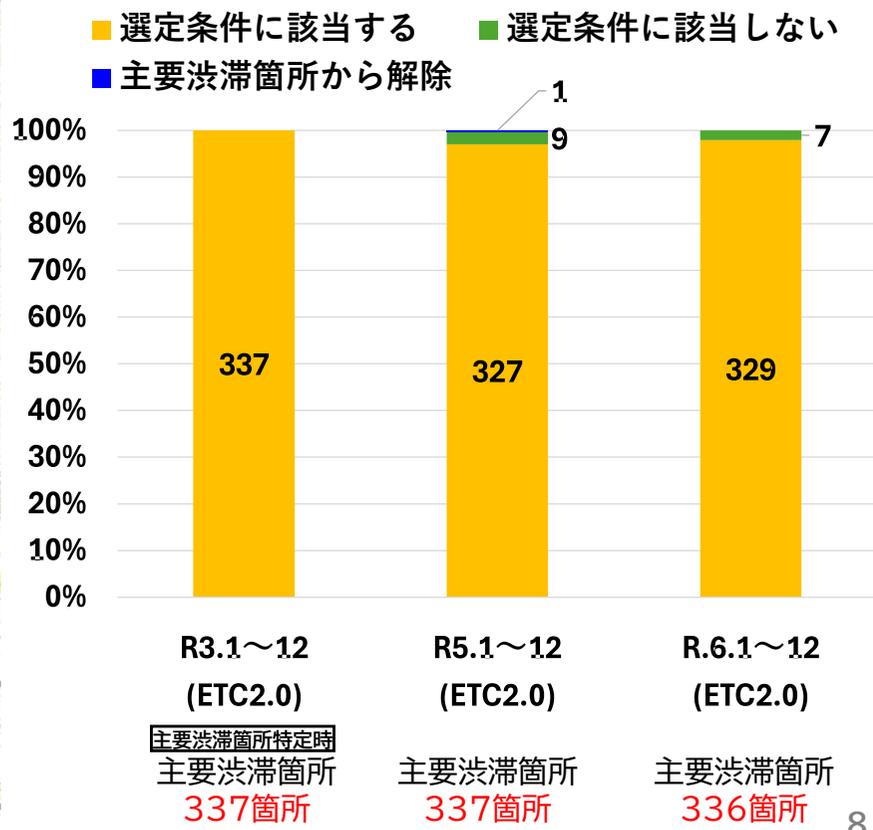
■ 選定条件に該当しない7箇所

凡例

- 選定条件に該当しない箇所(2年連続)
- R3特定時以降の解除箇所

【選定条件】

- ・指標①: 平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・指標②: 平日ピーク時平均速度15km/h以下
- ・指標③: 休日昼間12時間平均速度20km/h以下



国土地理院地図を加工して作成

2. 主要渋滞箇所の見直し

(4) 選定条件に2年連続で該当しない箇所の対策の実施状況

- 選定条件に2年連続(R5、R6)で該当しない箇所の対策の実施状況は以下のとおりである。
- このうち、対策事業が完了していない、または暫定開通していないにも関わらず2年連続で指標を上回った箇所は4箇所である。
- 対策事業が完了した綿貫町交差点および一部暫定開通した自衛隊前交差点・(仮称)自衛隊前東交差点について、次頁以降にてその効果を検証する。

【選定条件】
 ・指標①: 平日昼間12時間平均速度20km/h以下
 ・指標②: 平日ピーク時平均速度15km/h以下
 ・指標③: 休日昼間12時間平均速度20km/h以下

赤字: 選定条件に該当するモニタリング指標

No	箇所名	路線名(主道路)	市町村	R3.1-12 特定時指標			R5.1-12 モニタリング結果			R6.1-12 モニタリング結果			対策事業	進捗状況
				指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③		
14	吹屋	一般国道291号 一般国道353号	渋川市	21.3	19.2	19.7	22.1	19.2	20.6	22.0	19.8	20.5	-	未対策
109	(仮称)貴先神社北	太田境東線 桐生新田木崎線	太田市	17.0	12.4	20.9	26.2	19.4	29.8	26.1	17.8	29.5	-	未対策
214	綿貫町	前橋長瀬線 綿貫篠塚線	高崎市	11.0	4.9	15.5	22.4	18.9	24.4	22.6	18.8	24.4	(都)前橋長瀬線 (綿貫工区) 現道拡幅	完了
230	自衛隊前	一般国道17号	高崎市	20.1	10.3	22.0	21.4	16.8	21.8	21.3	16.7	21.7	国道17号 本庄道路	事業中 ※R4.12 一部暫定 開通
232	(仮称)自衛隊前東	一般国道17号 児玉新町線	高崎市	20.8	10.8	22.8	22.9	17.0	23.9	23.2	19.4	24.0		
258	富士見町東	館林藤岡線	館林市	21.4	14.3	25.1	20.9	15.1	24.9	21.2	15.5	24.7	-	未対策
274	中之条町小川	一般国道145号 中之条東吾妻線	中之条町	19.7	16.3	20.5	20.3	16.3	21.4	20.3	16.6	21.7	上信自動車道 (吾妻東バイパス)	事業中

2. 主要渋滞箇所の見直し

(5) 対策実施による効果検証(綿貫町交差点)

- 県道13号前橋長瀬線の綿貫町交差点では、交通容量の不足により慢性的な渋滞が発生していた。
- R4.8月およびR5.6月に前後区間の4車線化が完成した結果、双方向で走行速度が向上し、綿貫町交差点の渋滞が改善した。
- 2年連続で主要渋滞箇所の選定条件を満たしていないことから、解除候補箇所とする(要審議)。

位置図

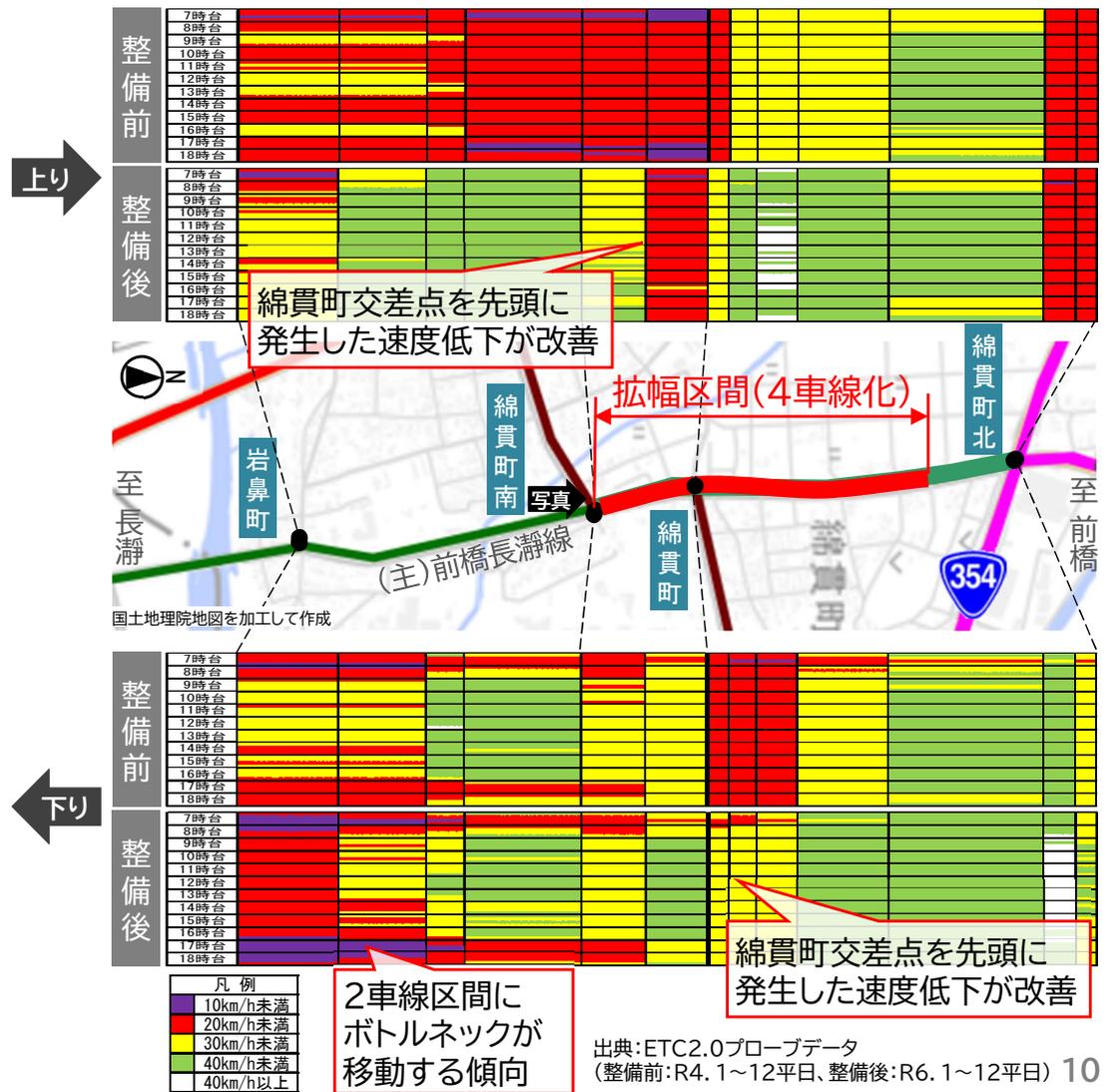


写真: 開通後の状況



撮影日: 令和7年6月19日(木)

走行速度の変化



2. 主要渋滞箇所の見直し

(5) 対策実施による効果検証(自衛隊前交差点、(仮称)自衛隊前東交差点)

- 国道17号の自衛隊前交差点および(仮称)自衛隊前東交差点では、神流川橋への交通集中による速度低下が発生していた。
- R4.12月に国道17号本庄道路(神流川橋)が暫定開通した結果、埼玉県側から連続して発生していた平日ピーク時の走行速度が向上し、自衛隊前交差点および(仮称)自衛隊前東交差点の渋滞が改善した。
- 2年連続で主要渋滞箇所の選定条件を満たしていないことから、これら2交差点を解除候補箇所とする(要審議)。

位置図



走行速度の変化

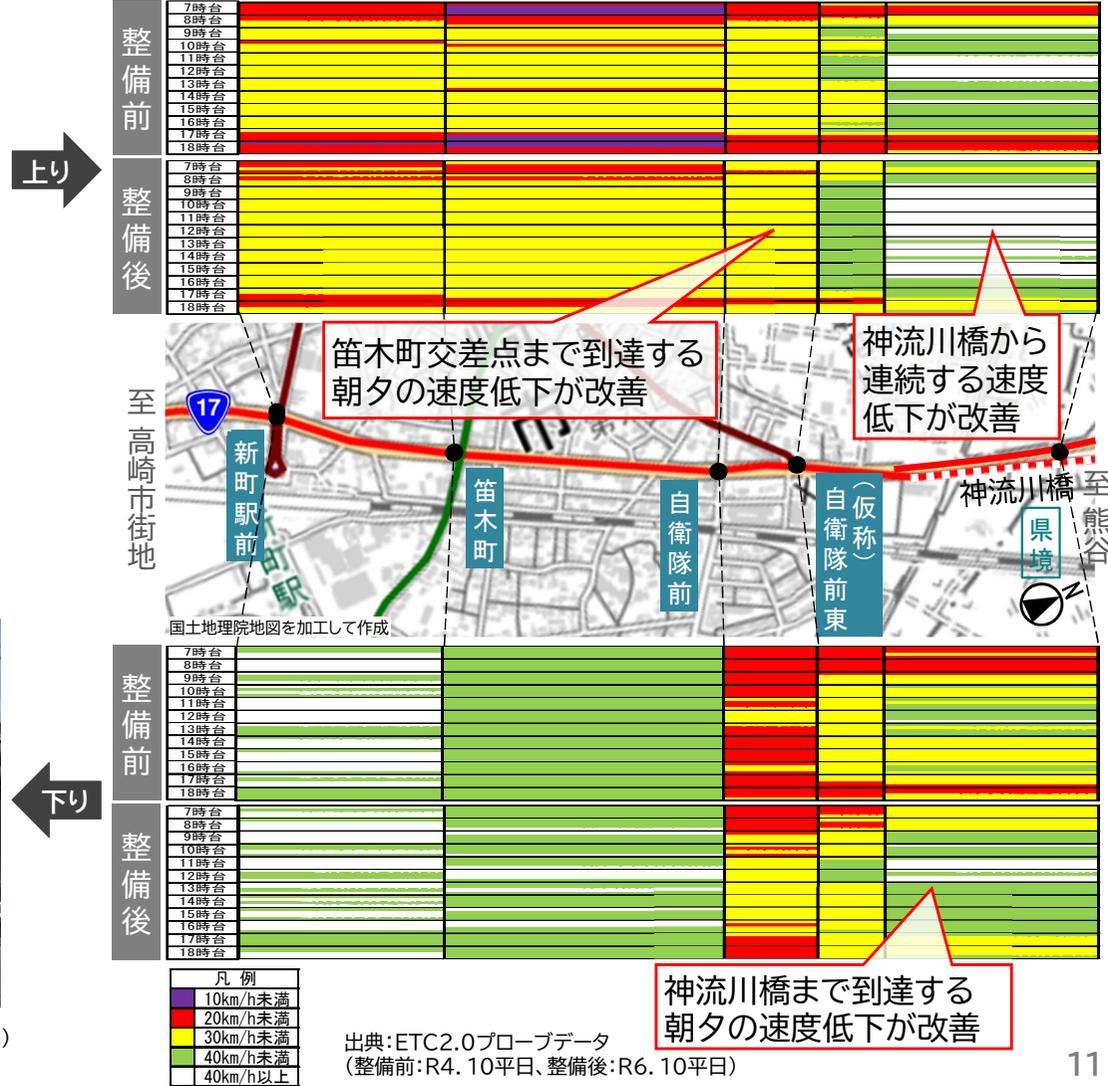


写真:交差点周辺の状況



撮影日:令和7年6月19日(木)



撮影日:令和7年6月19日(木)

2. 主要渋滞箇所の見直し

(6) 対策事業未実施箇所の渋滞状況分析 ① 分析方法

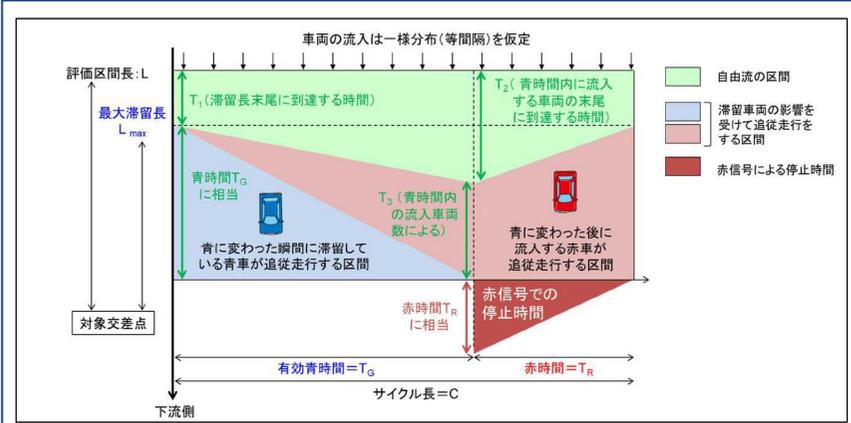
○ 対策が未完了にも関わらずモニタリングの選定条件を2年連続でクリアした4箇所について、交差点通過時間分析を実施した。交差点通過時間分析の概要は以下のとおり。

全ての車両が信号待ち1回で通過できると仮定した交通量を最大に設定した際の平均旅行速度(以下、「信号待ち1回平均速度」という。)を算出し、「実際の速度 > 信号待ち1回平均速度」の場合は信号待ち1回、「実際の速度 < 信号待ち1回平均速度」の場合、信号待ち2回以上と判定する。

○ 実際の速度として、平日休日昼間12hにおける日別15分帯別速度を用いた場合に、**全ての方向において信号待ち2回以上となる割合が20%以下の時※、渋滞なしと判定する。**(注※

※群馬県は、道路の渋滞対策レベルとして、昼間12時間のうち、1~2時間(ピーク時間)の道路の混雑(混雑度1.25以下)は、受忍の範囲と考えているため。昼間12時間のうち2時間(約20%)。

信号待ち1回平均速度の算出方法



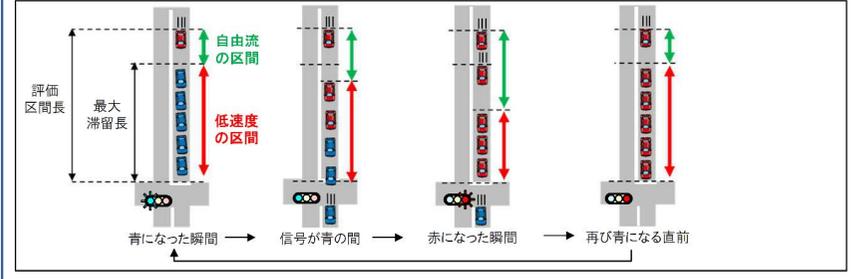
ここで、
 最大滞留長 $L_{max} = \frac{T_G}{T_S} \times S$

T_S : 平均車頭時間 (=2秒)
 S : 平均車頭間隔 (=7m)
 V : 規制速度

$$T_1 = \frac{L - L_{max}}{V}$$

$$T_2 = \frac{L - L_{max} \times \frac{T_G}{C}}{V}$$

$$T_3 = T_S \times \frac{L_{max} \times \frac{T_G}{C}}{S}$$



全ての車両が信号待ち1回以下で通過できると仮定した交通量を最大に設定した際の平均旅行速度

$$= \frac{L}{\frac{1}{2}(T_1 + T_2) + \frac{1}{2}(T_G + T_3) + \frac{1}{2} \cdot \frac{T_R^2}{C}}$$

信号待ち1回平均速度の算出例

評価区間長(m)	250						
サイクル長(秒)	120						
青時間(秒)	10	20	30	40	50	60	
赤時間(秒)	110	100	90	80	70	60	
青時間1回で捌ける滞留長 Lmax(m)	35	70	105	140	175	210	
信号待ち1回平均速度(km/h)	V= 30	10.8	11.5	12.1	12.5	12.7	12.7
	V= 40	11.7	12.5	13.0	13.3	13.4	13.2
	V= 50	12.4	13.2	13.7	13.9	13.9	13.5
	V= 60	12.9	13.7	14.2	14.3	14.2	13.7

↓ 実際の速度と比較

- ① 実際の速度 > 信号待ち1回平均速度
 → 信号待ちは1回と判定
- ② 実際の速度 < 信号待ち1回平均速度
 → 信号待ちは2回以上と判定

出典: R2年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料

日別15分帯別速度を用いて7時から19時までを対象に信号待ち2回以上割合を平日・休日別に算出
 → 全方向(モニタリング評価区間)で信号待ち2回以上となる割合が20%以下となった主要渋滞箇所を「渋滞なし」と判定

(注※ モニタリング評価区間を分析対象とし、道路規格が低い区間(中央線が無い、規制速度30km/h以下、交通量4000台/日未満)は分析対象に含んでいない。

2. 主要渋滞箇所の見直し

(6) 対策事業未実施箇所の渋滞状況分析 ②分析結果

- 選定条件に2年連続で該当しない4箇所の交差点通過時間分析を行った結果、いずれかの方向で信号待ち2回以上の割合が20%を超える結果となった。
- このため、交差点通過時間分析を行った4箇所については、次年度もモニタリングを継続し、速度状況を注視する。

■ 交差点通過時間分析の結果

赤字: 選定条件に該当する信号待ち2回以上割合及びモニタリング指標

No.	箇所名	方向	サイクル長 (s)	青信号時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号待ち1回平均速度 (km/h)	昼間12h 信号待ち2回以上割合		【参考】モニタリング結果 (R3特定時)		
								平日	休日	指標①	指標②	指標③
14	吹屋	方向①	100	38	40	536	22.6	44.5%	65.8%	22.9	19.8	19.7
		方向②	100	38	40	661	24.6	22.5%	41.0%	28.9	23.2	24.1
		方向③	100	36	50	281	17.1	18.7%	7.1%	21.3	19.2	24.0
		方向④	100	36	50	985	32.3	84.9%	71.7%	27.9	26.0	29.6
109	(仮称)貴先神社北	方向①	90	54	40	429	20.5	7.4%	1.8%	23.2	14.5	30.5
		方向②	90	54	40	326	17.7	4.7%	3.4%	17.0	12.4	20.9
		方向③	90	24	40	1,145	29.9	24.6%	12.1%	34.3	29.5	37.0
258	富士見町東	方向①	110	40	50	283	16.2	17.0%	6.4%	21.4	14.3	26.5
		方向②	110	40	50	468	22.1	47.5%	34.0%	21.8	17.6	25.1
274	中之条町小川	方向①	126	45	50	286	14.8	11.2%	6.6%	19.7	16.3	20.5
		方向②	126	45	50	758	26.4	22.3%	15.0%	29.5	21.9	31.9

【選定条件】
 ・指標①: 平日昼間12時間平均速度20km/h以下
 ・指標②: 平日ピーク時平均速度15km/h以下
 ・指標③: 休日昼間12時間平均速度20km/h以下

出典: ETC2.0プローブデータ R6.1~12
 信号データは、現地調査結果及を使用。



2. 主要渋滞箇所の見直し

(7) 主要渋滞箇所の見直し(解除)抽出結果

- 主要渋滞箇所336箇所のうち、選定条件に2年連続クリアした箇所は、7箇所。このうち、関連事業有りが3箇所、無しが4箇所。関連事業無しの4箇所のうち、交差点通過時間分析で渋滞なし判定は0箇所。
- よって、解除候補箇所は3箇所(綿貫町、自衛隊前、(仮称)自衛隊前東)、主要渋滞箇所は333箇所となる。

モニタリング指標の見直し

H25特定時	R5特定時
【指標1】 平日12h平均速度 20km/h以下	【指標1】変更なし 平日12h平均速度 20km/h以下
【指標2】 平日ピーク時速度 20km/h以下	【指標2】閾値の見直し 平日ピーク時速度 15km/h以下
【指標3】 休日5%マイル速度 20km/h以下	【指標3】指標の見直し 休日 12h平均速度 20km/h以下

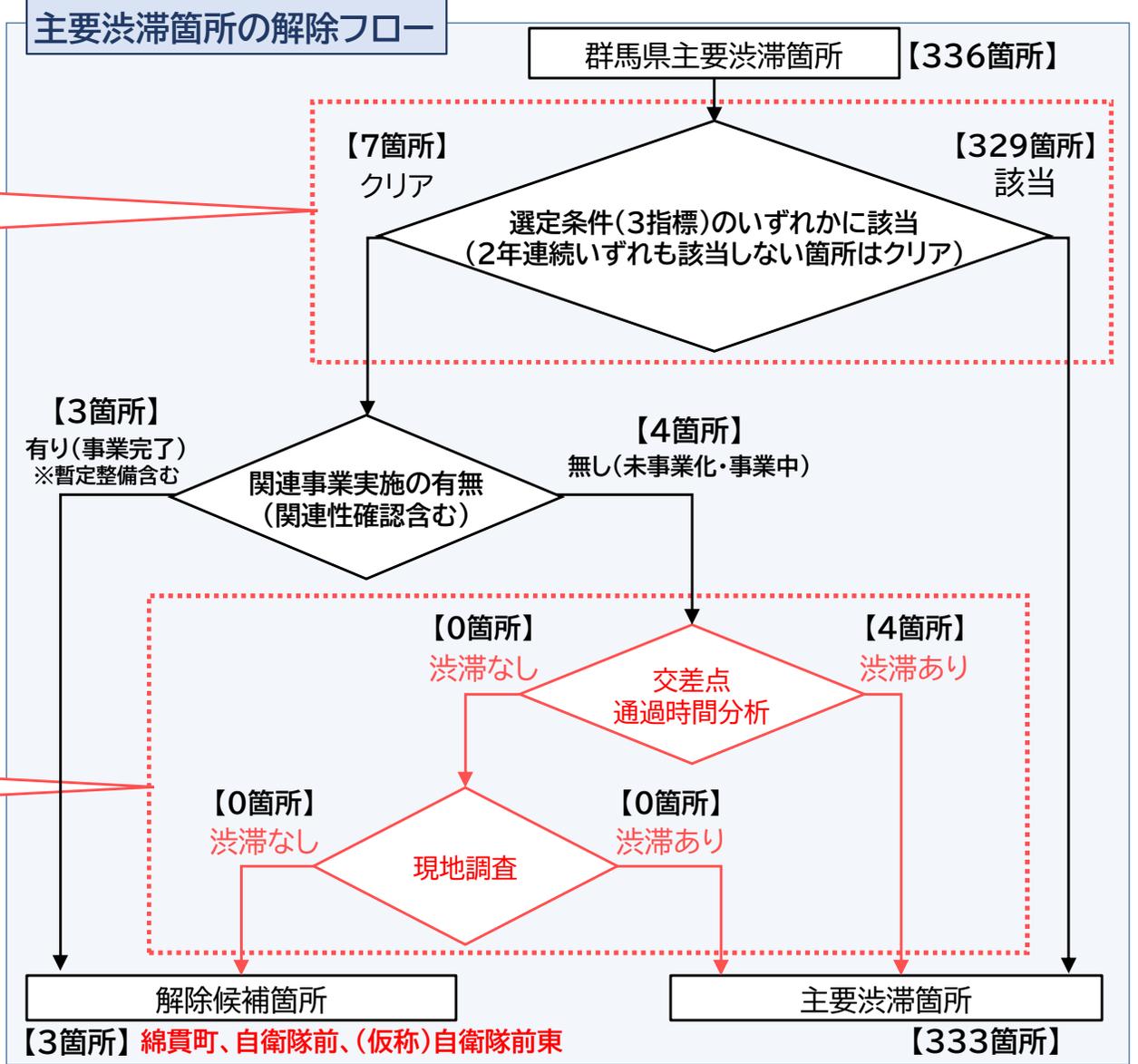
評価区間設定方法の見直し

H25特定時	R5特定時
【素案箇所】 センサス区間	評価区間が 200m以上 となるようにDRM区間 を追加
【パブコメ箇所】 DRM区間	

交差点通過時間分析の追加

R6モニタリング以降実施

- ・ 選定条件(3指標)をクリアした箇所のうち、関連事業を実施していない箇所について、**交差点通過時間分析を実施**する。
- ・ 信号待ち2回以上となる車両が**20%未満**の箇所は**渋滞なし**と判断し、現地調査実施の上、解除候補箇所とする。



3. 渋滞対策の検討状況

3. 渋滞対策の検討状況

(1) 群馬県全体における対策の基本方針

群馬県内の主要渋滞箇所の取り組み

- ・【主要渋滞箇所の位置づけ】群馬県の移動性等委員会では、道路交通状況の変化を踏まえるため、全国道路・街路交通情勢調査の実施時期に合わせて、主要渋滞箇所を特定し、定期的に見直し。よって、道路ネットワーク構築などの交通容量増大対策だけでなく、局所的であっても即時的に効果が期待できるピンポイント渋滞対策を検討・実施する。
- ・【主要渋滞箇所特定の経緯】第11回委員会(H25.1)では、群馬県内の主要渋滞箇所(382箇所)を特定、これの解除に向けて検討・対策実施を推進。第24回委員会(R4.9)には、主要渋滞箇所の解除箇所が少なく、渋滞の発生状況を適切に評価していない可能性があるため、モニタリング指標及び評価区間の見直しを実施し、第25回委員会(R5.9)にて、新たな主要渋滞箇所(337箇所)を特定。
- ・【主要渋滞箇所の解除に向けた進め方】渋滞要因の分析および対策を立案し、主要渋滞箇所の解除に向けて対策実施を推進。対策実施後の効果検証を通して、更なる検討を進める。

今回

※Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(改善)

年度	R3	R4	R5	R6	R7	R8	RO	RO	RO~
主要渋滞箇所の対策の進め方	対策実施(PDCA※)		新たな主要渋滞箇所の特定(337箇所)	対策実施(PDCA※)		主要渋滞箇所の特定	対策実施(PDCA※)		
	最新データによるモニタリング(毎年度)			最新データによるモニタリング(毎年度)			最新データによるモニタリング(毎年度)		
主要渋滞箇所の特定(道路交通状況を踏まえて見直し)	モニタリング指標等の見直し	候補箇所の抽出				モニタリング指標等の見直し	候補箇所の抽出		
	令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査				次期 全国道路・街路交通情勢調査※				
	準備・調査	データ集計	最新の道路状況を反映(基本交差点データベース)		準備・調査	データ集計	最新の道路状況を反映(基本交差点データベース)		
					※概ね5年に1度の調査				

群馬県内の概況

- ・【地域特性】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、県土の約1/3の平野部に県人口の約7割が集中。主要な都市以外は公共交通機関が少ない地域特性から、通勤・通学や買い物等の日常生活の自動車依存度が高く、県人口当たりの自動車保有台数が全国第一位(1.40台/人:R3)であり、年々増加の傾向。
- ・【道路交通特性】群馬県内では、これまで道路整備が着実に進められた結果、国道17号上武道路や東毛広域幹線道路など東西軸・南北軸の道路ネットワークが延伸し、通過交通が転換し、都市内の交通円滑化に寄与。一方、都市部や観光地にアクセスする道路上等にて局所的な渋滞が発生。

対策の基本方針

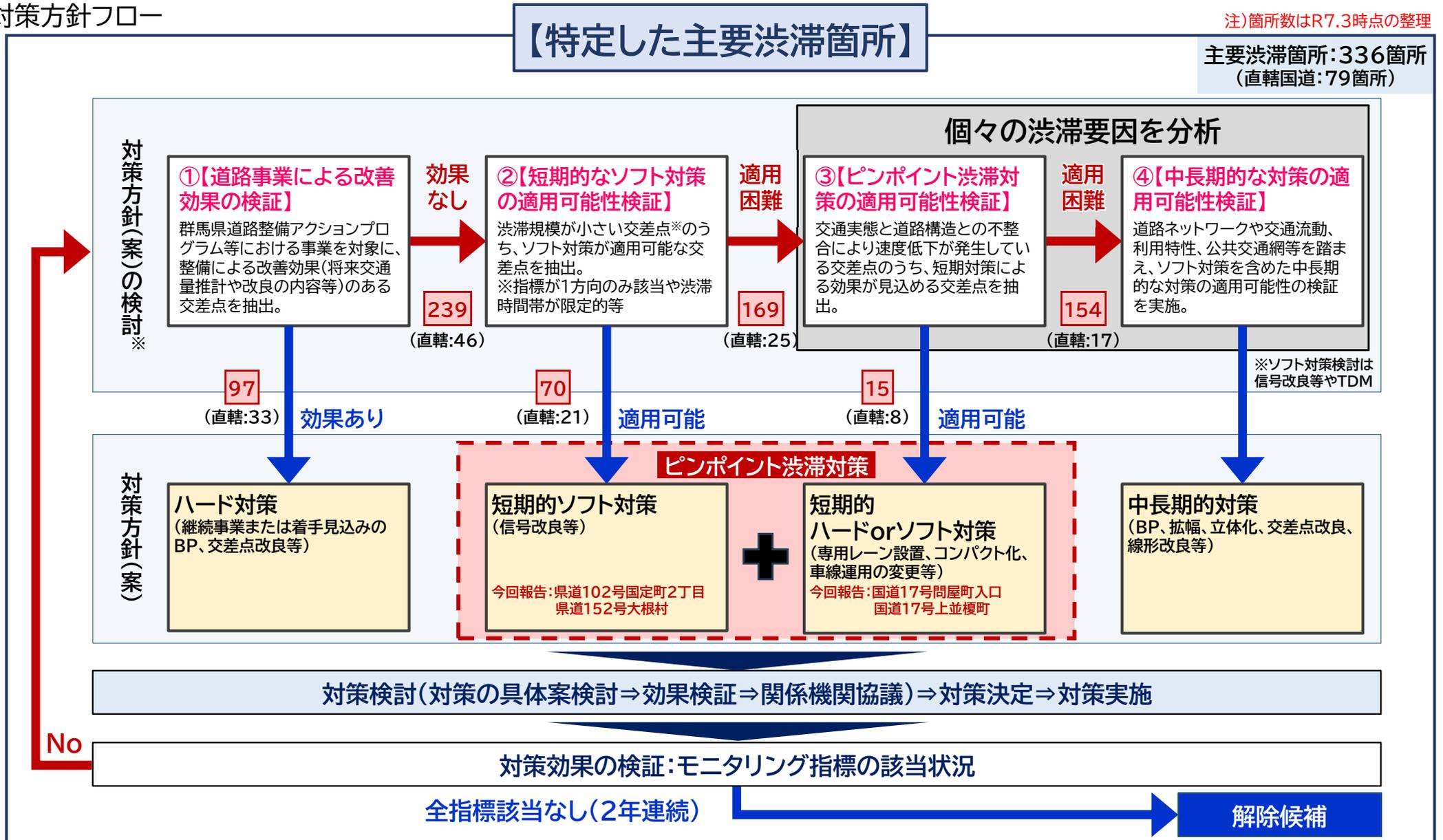
- ・【ハード対策】持続可能で強靱かつ安定した経済活動が可能となるように、通勤や物流、観光の分野に対応した道路ネットワークの整備(バイパス整備や現道拡幅、交差点改良などのハード対策)を引き続き進め、渋滞の緩和・解消に伴う主要渋滞箇所の解除を図る。
- ・【ピンポイント渋滞対策】短期的な対策で即時的な効果が期待できる箇所については、ETC2.0等によるデータの高度活用をもとにピンポイント渋滞対策(ソフト対策や小規模なハード対策)を検討し、“賢く道路を使う”ことにより、早期の主要渋滞箇所の解除を促す。

3. 渋滞対策の検討状況

(2) 群馬県全体における対策のすすめかた

- 群馬県内の新たに特定した主要渋滞箇所337箇所について、対策方針フローに従って分類を実施。短期対策によって改善が見込まれる箇所の中から、ピンポイント渋滞対策を実施する箇所を選定する。

■ 対策方針フロー



3. 渋滞対策の検討状況

(3) 短期的ハード対策の実施状況

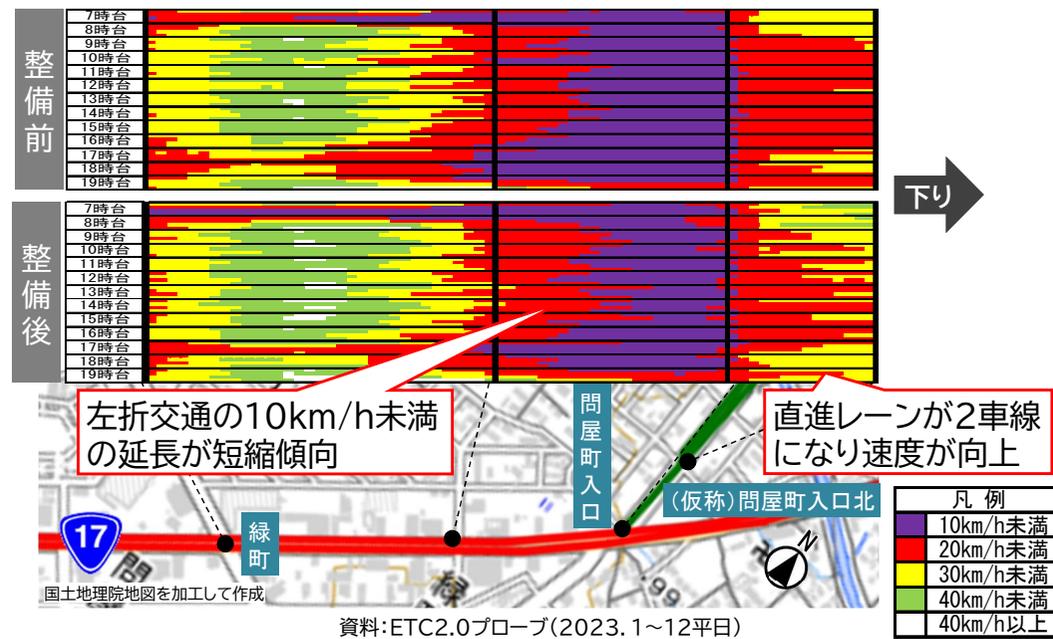
(国道17号問屋町入口交差点～県道25号(仮称)問屋町入口北交差点)

- 県道25号・(仮称)問屋町入口北交差点は、渋川方面に向かう交通が多い箇所であり、直進レーンの容量不足により渋滞が多発しており、主要渋滞箇所の国道17号問屋町入口まで影響を及ぼしていた。
- そこで、直進レーンの拡幅工事が令和7年4月に完了。
- 渋川方向の左折交通を中心に速度低下が緩和されており、次年度以降の主要渋滞箇所からの解除に期待。

■ 概要図



■ 混雑状況の変化(国道17号左折交通)



撮影日:令和7年6月19日(木)

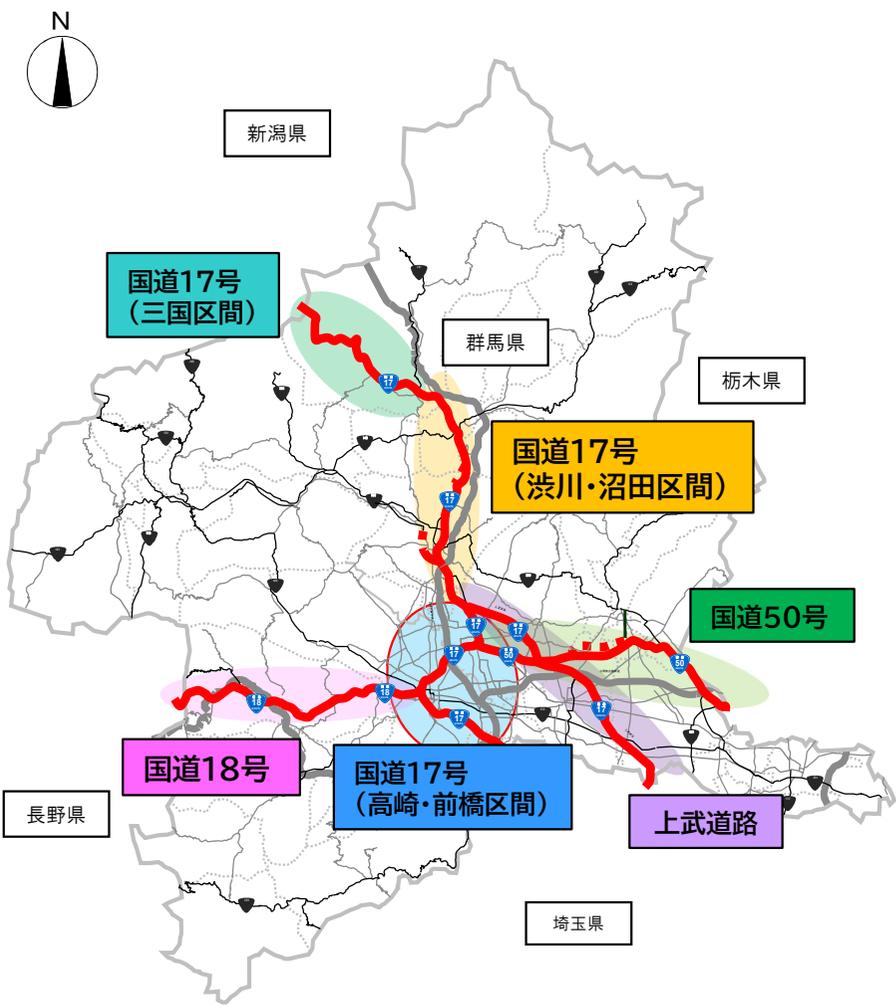
3. 渋滞対策の検討状況

(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点)

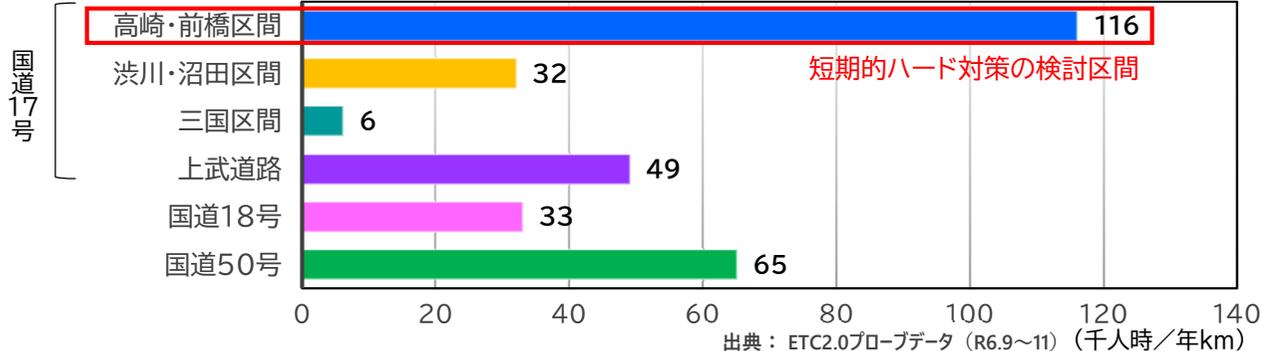
① 検討区間及びサービスレベルの設定

- 群馬県内の直轄国道を路線別・エリア別に6つの区間に分類。
- 区間別の渋滞損失時間を比較した結果、延長あたりの損失時間が最も大きい国道17号(高崎・前橋区間)を対策の検討区間に選定。
- 交通流動(OD)についても、高崎市・前橋市を発着する交通は群馬県全体の4割を占めており、県内の交通流動の中心となっている。

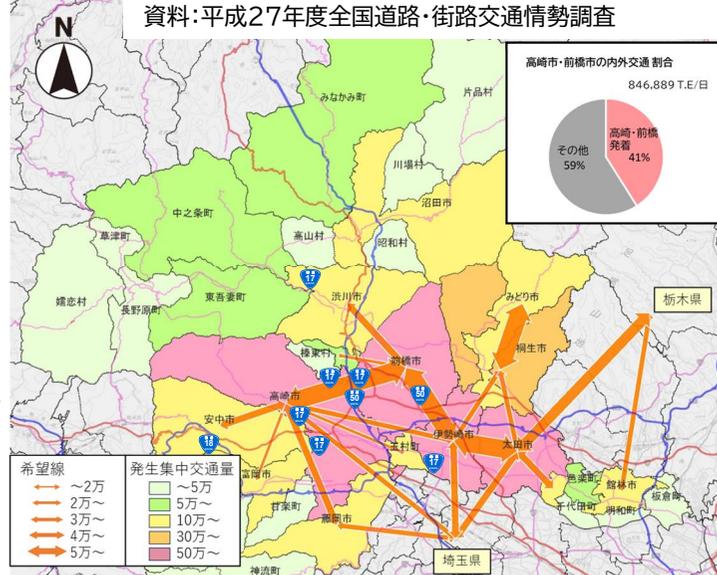
■ 直轄国道の区間設定



■ 区間別の渋滞損失時間



■ 群馬県発着OD(内外交通・TOP20)



■ サービスレベルの設定

- 《国道17号(高崎・前橋区間)》
- ・区間: 埼玉県境～前橋市田口
 - ・延長: 約30.4km(今回、検討区間)
 - ・交通量: 23,709～47,721台/日
 - ・設計速度: 40～80km/h
 - ・混雑時旅行速度: 11.2～58.1km/h
→サービス目標: 約40.0km/h※

※ 関東ブロック新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画(R3.7)より一般広域道路に求められるサービス速度を設定

3. 渋滞対策の検討状況

(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点)

② 区間内の優先対策箇所の検討

○ 主要渋滞箇所のうち、朝夕の時間帯に速度低下区間が延伸するなどの顕著な速度低下が発生している。

■ 国道17号(高崎・前橋区間)の速度状況



3. 渋滞対策の検討状況

(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点)

③ 区間内の優先順位の検討

- 主要渋滞箇所のモニタリング指標、速度低下の発生している延長を考慮して渋滞対策の優先対策箇所を選定。
- 平日・休日ともに速度低下が発生しており、速度低下の延長も長いことを踏まえ、上並榎町交差点を優先箇所として選定した。(休日のモニタリング指標が閾値を上回るが、モザイク図よりピーク時間帯において、顕著な速度低下を確認)

 : 閾値以下のモニタリング指標
 : 1,000m以上の速度低下延長

交差点名	モニタリング指標						速度低下延長(m) (20km/h以下・1,000m以上)			
	平日12h平均速度 (km/h) 閾値：20km/h以下		平日ピーク時速度(km/h) 閾値：15km/h以下		休日12h平均速度 (km/h) 閾値：20km/h以下		平日		休日	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
①新柳瀬橋北	26.4	28.6	22.3	14.7	26.8	37.4	200	1,200	200	150
②倉賀野町	21.9	37.7	15.9	23.2	24.2	42.3	350	400	250	150
③宮原町	30.2	18.0	12.7	13.0	35.9	21.8	950	1,200	150	250
④上佐野西	36.7	20.9	32.7	11.4	36.4	27.2	0	850	0	0
⑤聖石橋	14.9	23.0	11.2	12.8	17.7	32.3	1,150	2,100	550	200
⑥上並榎町	26.9	19.7	24.0	13.4	26.9	20.6	200	1,050	50	1,000
⑦緑町	14.8	17.2	8.8	11.9	16.2	17.6	1,100	200	350	150
⑧問屋町入口	21.4	12.3	18.3	9.3	22.8	12.6	550	750	200	400
⑨群大病院東	13.7	14.2	11.6	12.6	13.4	14.8	500	400	450	600

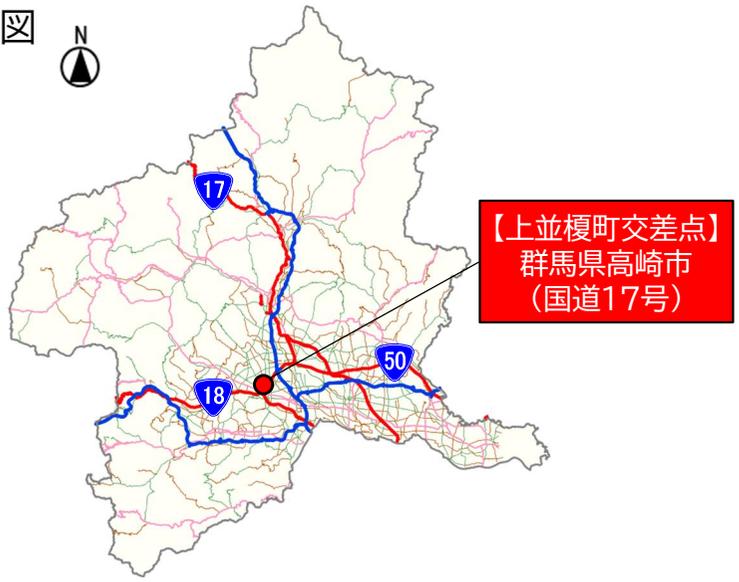
出典
 モニタリング指標：ETC2.0 (R5.1~12)
 速度低下延長：ETC2.0 (R5.11)

3. 渋滞対策の検討状況

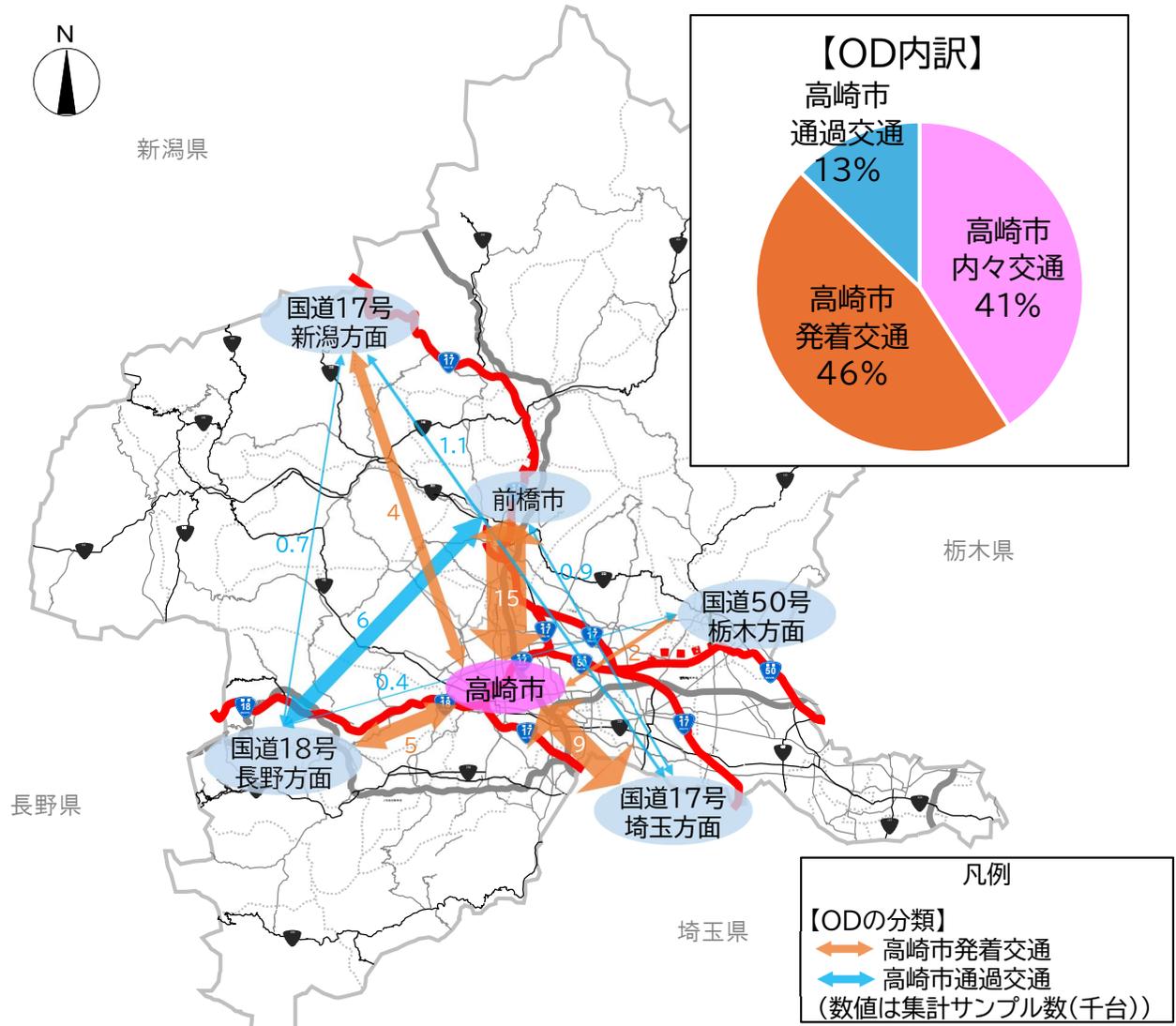
(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点) ④利用交通のOD

○ 国道17号上並榎町交差点は、高崎市内を移動する交通の他、高崎市から前橋市や埼玉方面・新潟方面・長野方面へ行き来する発着交通や、前橋市～長野方面・埼玉方面や国道17号を南北に通過する交通など、様々な交通が集まる要衝となっている。

■位置図



■上並榎町交差点を通行する交通の発着OD(内外交通・TOP10)



出典:ETC2.0プローブ(2024.10平日)

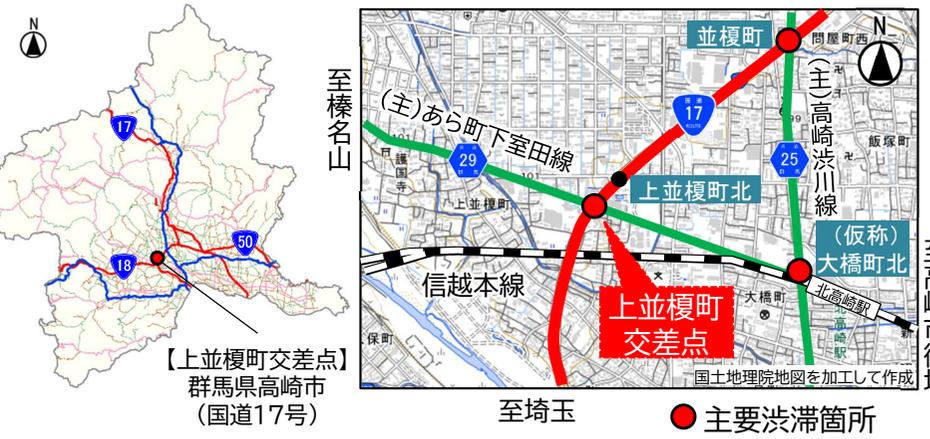
3. 渋滞対策の検討状況

(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点)

⑤ 速度低下の要因分析【県道29号】

○ 県道29号側では、上り方向(東行き)の交通容量の不足により、日中断続的に混雑が発生している状況である。

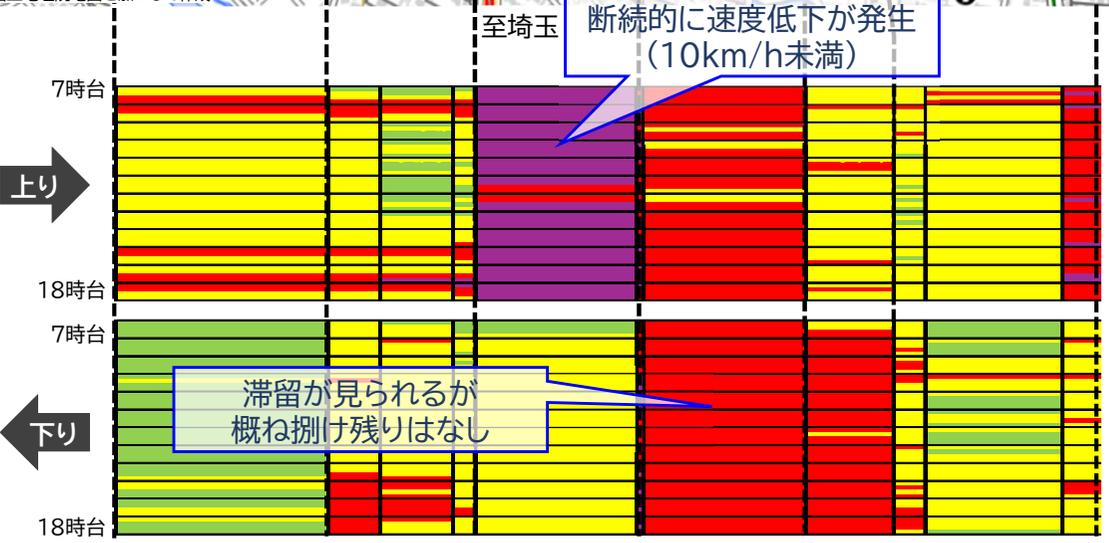
■ 位置図



■ 速度状況



■ 県道29号上り方向の滞留状況



撮影日: 令和7年8月27日(水)

出典: ETC2.0プローブデータ(R6.10平日)

3. 渋滞対策の検討状況

(4) 短期的ハード対策の検討状況(国道17号上並榎町交差点)

⑥ 現況の道路構造及び渋滞の発生状況

○ 今後は交通集中の影響や交通容量の不足等の速度低下要因を踏まえて、上並榎町交差点の下り方向(新潟方面)を対象に、通過交通の整流化や走行阻害の解消に資する渋滞対策について検討していく。

国道17号(下り)の状況



直進車両の交通集中に対する交通容量の不足や左折交通による直進阻害により渋滞が発生

県道29号(上り)の状況



交通容量の不足により渋滞が発生

国道17号(下り)の状況

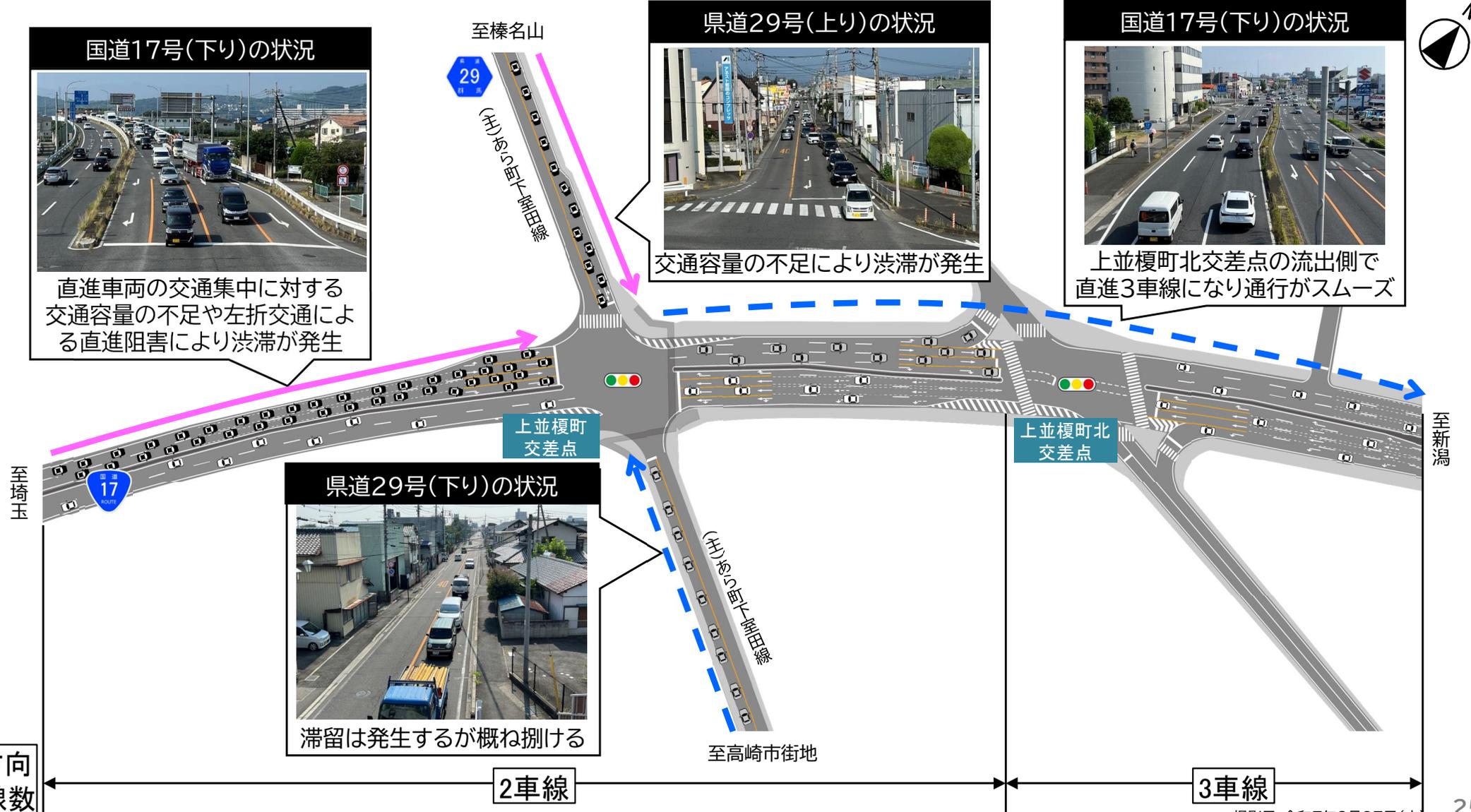


上並榎町北交差点の流出側で直進3車線になり通行がスムーズ

県道29号(下り)の状況



滞留は発生するが概ね捌ける



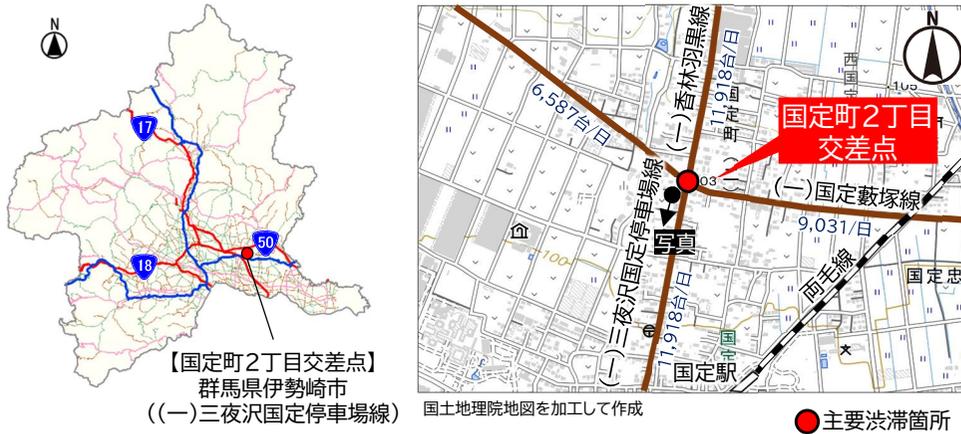
3. 渋滞対策の検討状況

(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道102号国定町2丁目交差点)

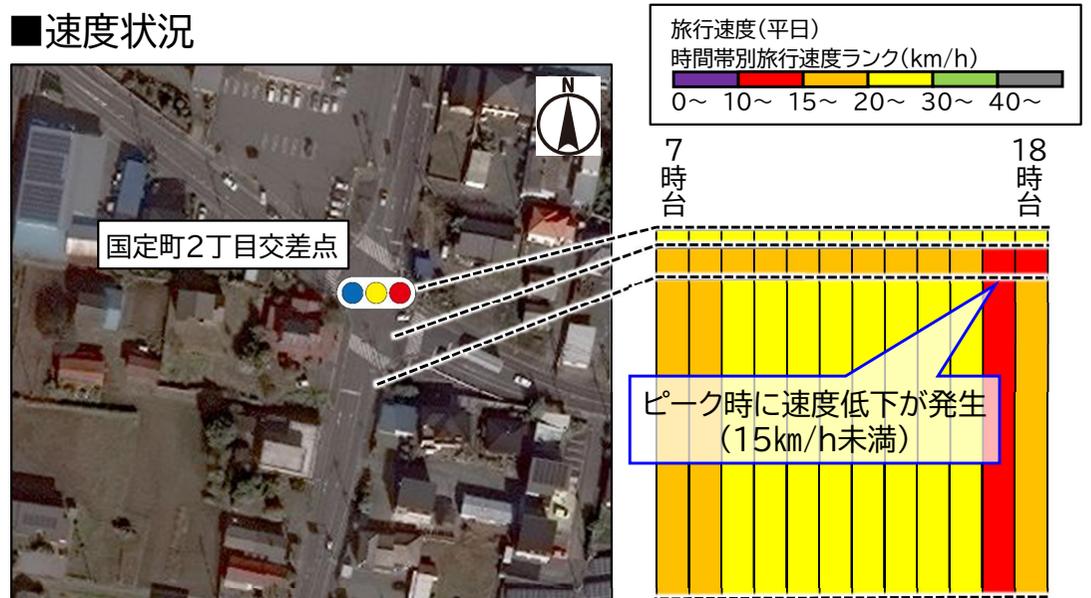
① 交通・速度状況

- 国定町2丁目交差点では、夕方ピーク時(17時台)に速度低下が発生しており、南方向で最大50mの渋滞が発生している。
- ピーク時の交通集中に加え、右折車の捌け残りが直進車両を阻害し、混雑が発生している状況である。

■ 位置図



■ 速度状況

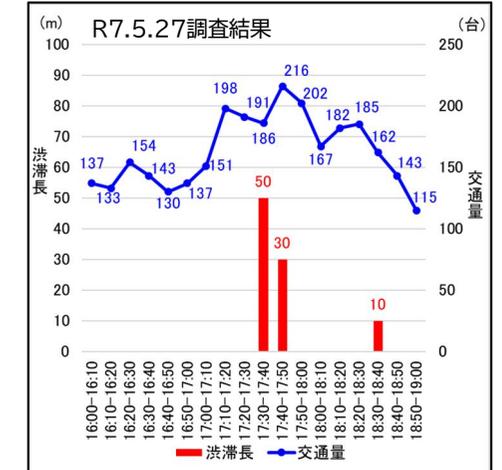


出典:ETC2.0プローブデータ
2023年1月~12月平日

■ 国定町2丁目交差点の渋滞状況



■ 交通状況



3. 渋滞対策の検討状況

(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道102号国定町2丁目交差点)

② 対策案

○交通円滑化のため、国定町2丁目交差点南北方向に右折専用現示を追加することで、右折車の捌け残りによる直進車両の走行阻害を解消し渋滞抑制を図る、局所対策を実施する。

■ 現況

現示	1φ	2φ
パターン		
青時間(秒)	40	48
黄時間(秒)	3	3
全赤時間(秒)	3	3
計(秒)	46	54
サイクル長(秒)	100	

■ 改良案

現示	1φ	2φ	3φ
パターン			
青時間(秒)	38 (-2秒)	42 (-6秒)	5 (+5秒)
黄時間(秒)	3	3	3 (+3秒)
全赤時間(秒)	3	0 (-3秒)	3 (+3秒)
計(秒)	44 (-2秒)	45 (-9秒)	11 (+11秒)
サイクル長(秒)	100		

東西及び南北流入部の交通量比に基づき、青時間を最適化

3. 渋滞対策の検討状況

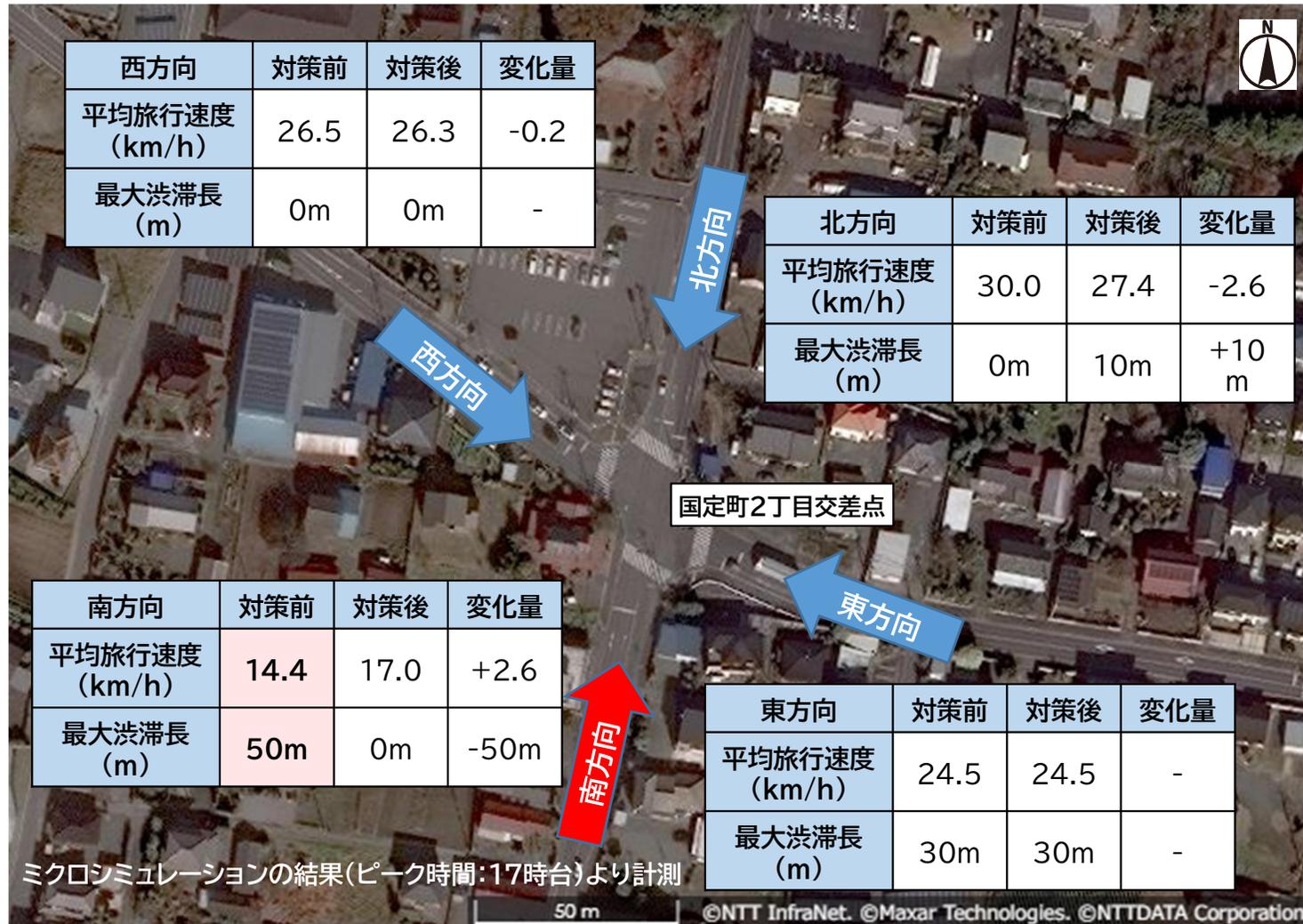
(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道102号国定町2丁目交差点)

③ シミュレーション結果

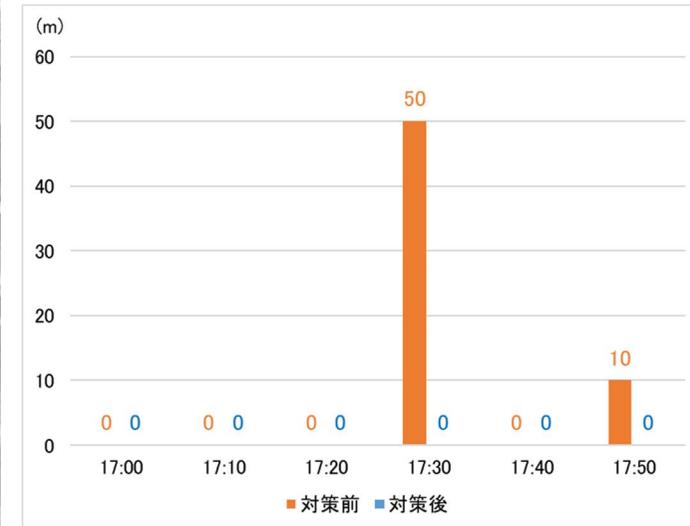
○対策案について交通マイクロシミュレーションを実施したところ、南方向の旅行速度(ピーク時:17時台)は、約2.6km/h向上し、主要渋滞箇所解除基準をクリアする結果となった。(他方向の旅行速度も、解除基準値内に収まっており、影響は軽微)

○また、南方向の渋滞長は、50mから0mに改善した。

➔ 今後は、交通管理者と連携し、検討結果を踏まえた対策の実施に向け、協議を進めていく。



■ 南方向ピーク時(17時台)の渋滞長



※対策前・後:マイクロシミュレーション結果より計測

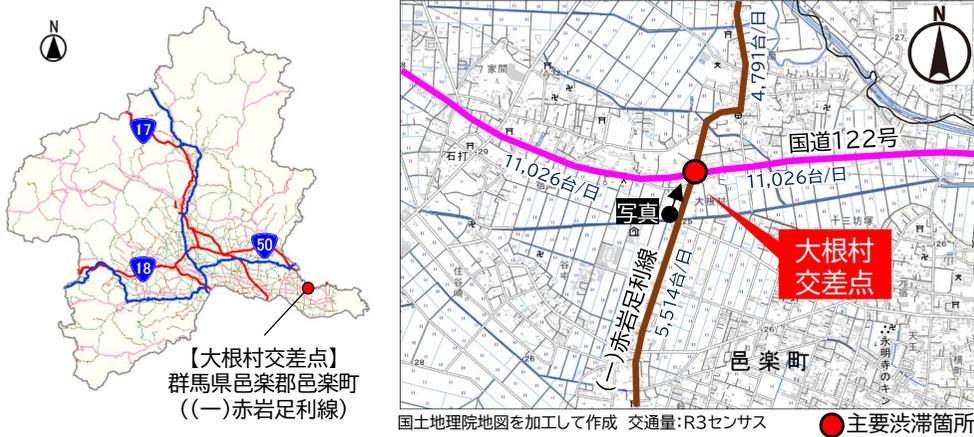
【対策前】最大50m→【対策後】0m

3. 渋滞対策の検討状況

(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道152号大根村交差点) ①交通・速度状況

- 大根村交差点では、日中連続的に速度低下が発生しており、南方向で最大100mの渋滞が発生している。
- 南方向からの流入交通量に対する青時間の不足により、混雑が発生している状況である。

■位置図



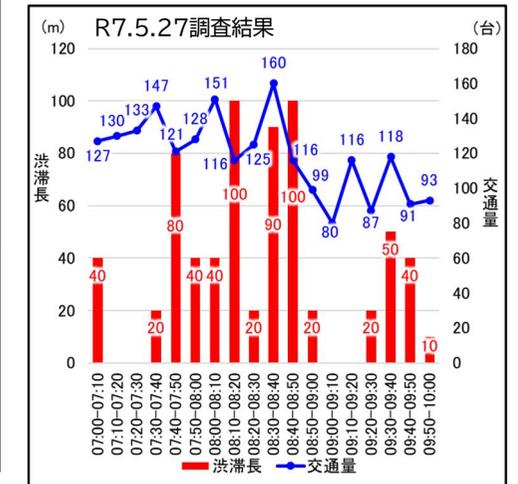
■速度状況



■大根村交差点の渋滞状況



■交通状況



3. 渋滞対策の検討状況

(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道152号大根村交差点) ②対策案

○交通円滑化のため、大根村交差点南北方向の青時間を増やすことで、捌け残りを解消し、渋滞抑制を図る局所対策を実施する。

■現況

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
パターン				
青時間(秒)	52	8	20	26
黄時間(秒)	3	2	7	3
全赤時間(秒)	0	3	3	3
計(秒)	55	13	30	32
サイクル長(秒)	130			

■改良案

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
パターン				
青時間(秒)	47 (-5秒)	5 (-3秒)	20	34 (+8秒)
黄時間(秒)	3	2	7	3
全赤時間(秒)	0	3	3	3
計(秒)	50 (-5秒)	10 (-3秒)	30	40 (+8秒)
サイクル長(秒)	130			

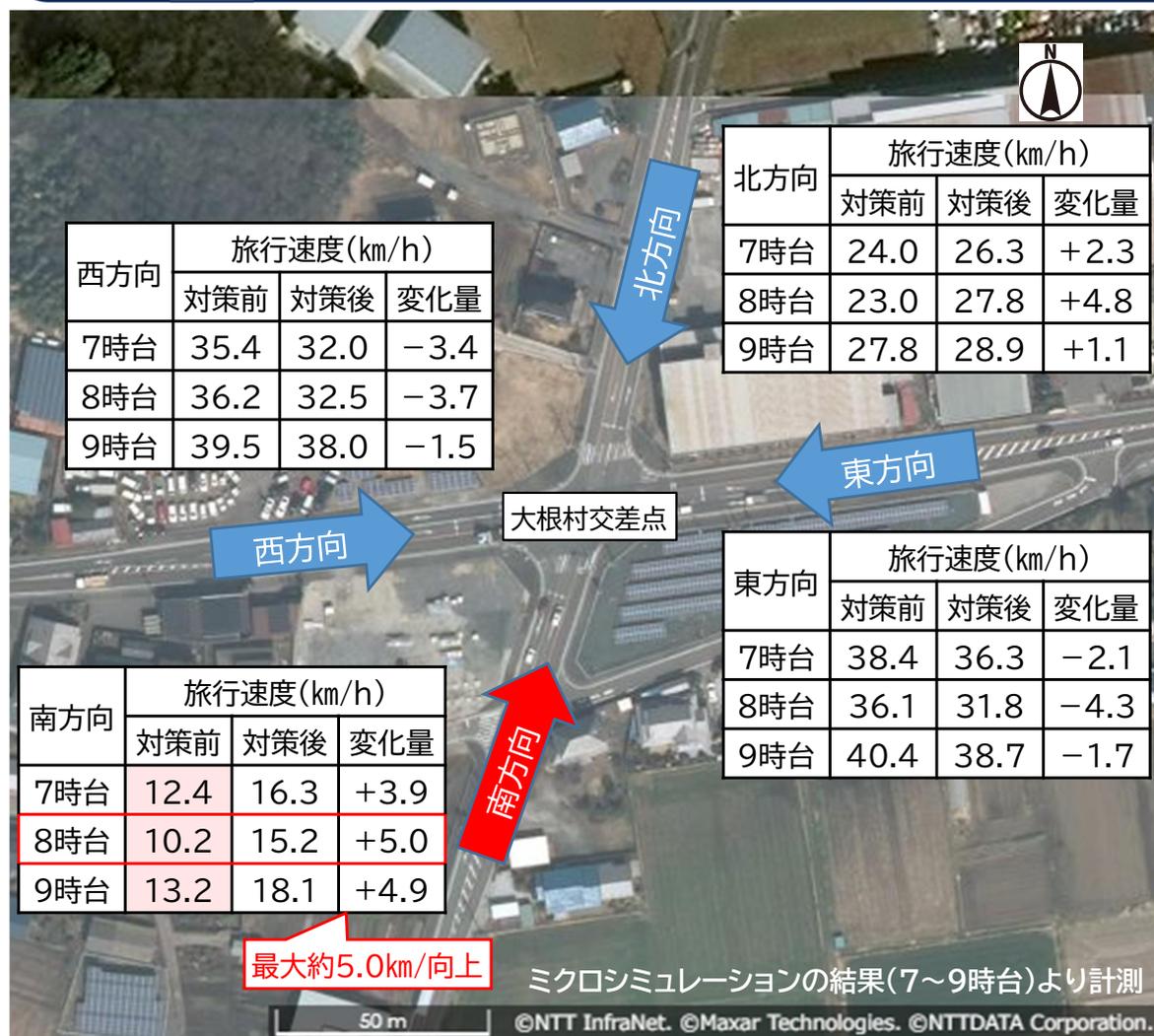
東西及び南北流入部の交通量比を基に青時間を最適化

3. 渋滞対策の検討状況

(5) 短期的ソフト対策の検討状況(県道152号大根村交差点)

③ シミュレーション結果

- 対策案について交通マイクロシミュレーションを実施したところ、**南方向の旅行速度(7時~10時)は、最大約5.0km/h向上し、主要渋滞箇所解除基準をクリアする結果となった。**(他方向の旅行速度も解除基準値内で影響は軽微)
 - また、**南方向の渋滞長は80mから30mに改善し、慢性的に発生していた渋滞も、20分間に短縮された。**
- ➔ 今後は、交通管理者と連携し、検討結果や主道路への影響を考慮しながら対策を実施し、効果を検証していく。

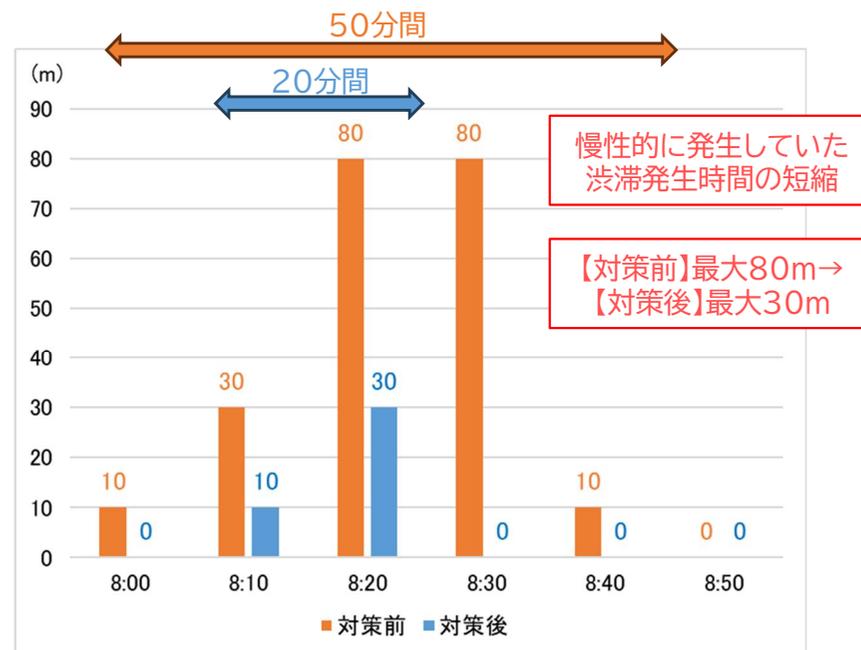


■ ピーク時(8時台)の方向別最大渋滞長

	南方向		北方向		東方向		西方向	
	対策前	対策後	対策前	対策後	対策前	対策後	対策前	対策後
8時台	80	30	50	0	40	60	10	30

主道路の渋滞長はやや悪化

■ 南方向ピーク時(8時台)の渋滞長



※対策前・後:マイクロシミュレーション結果より計測

4. TDM施策の実施状況

- 4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導
- 4-2 国道18号岩井交差点・前橋安中富岡線
- 4-3 太田市街地TDMの効果検証

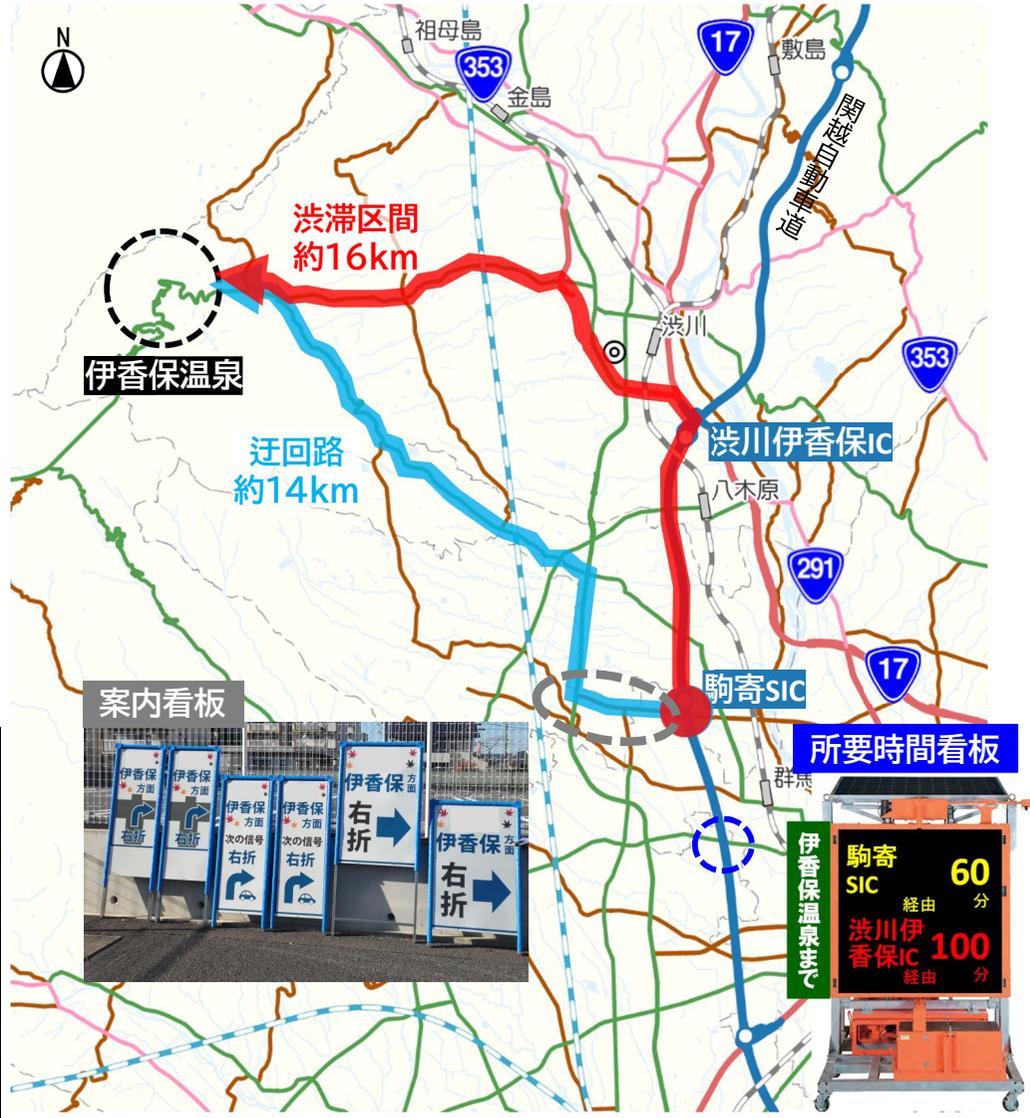
4. TDM施策の実施状況 <4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(1) R6秋季のTDM施策実施概要

- R6秋季繁忙期において、LED情報板とプローブデータの連動によるリアルタイム所要時間看板の設置、広報用Webサイトでのリアルタイム所要時間の提供を実施した。
- 駒寄SIC手前に、伊香保温泉までのリアルタイム所要時間を表示させる看板を設置し、渋滞区間(渋川伊香保IC経由、図中赤矢印)から迂回路(駒寄SIC経由、図中水色矢印)への誘導を図った。

実施概要

項目	内容
着目観光地	伊香保
実施期間	R6.10.5(土)~10.27(日)土日祝 7:00~19:00
実施主体	群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会
TDM	渋川伊香保IC利用⇒駒寄SIC利用の迂回誘導 ⇒渋川伊香保ICオフランプ、中村交差点に集中する観光交通の分散化
広報による情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・LED情報板とプローブデータの連動によるリアルタイム所要時間看板の設置 関越自動車道本線:1箇所 ※迂回路を選択した方が迷わないよう道中に案内看板を設置 ・広報用Webサイトでのリアルタイム所要時間の提供
効果把握のための調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量、渋滞長、利用特性(NEXCO提供資料、ETC2.0) ・観光客数(観光協会、草津町データを借用) ・WEBモニターアンケート



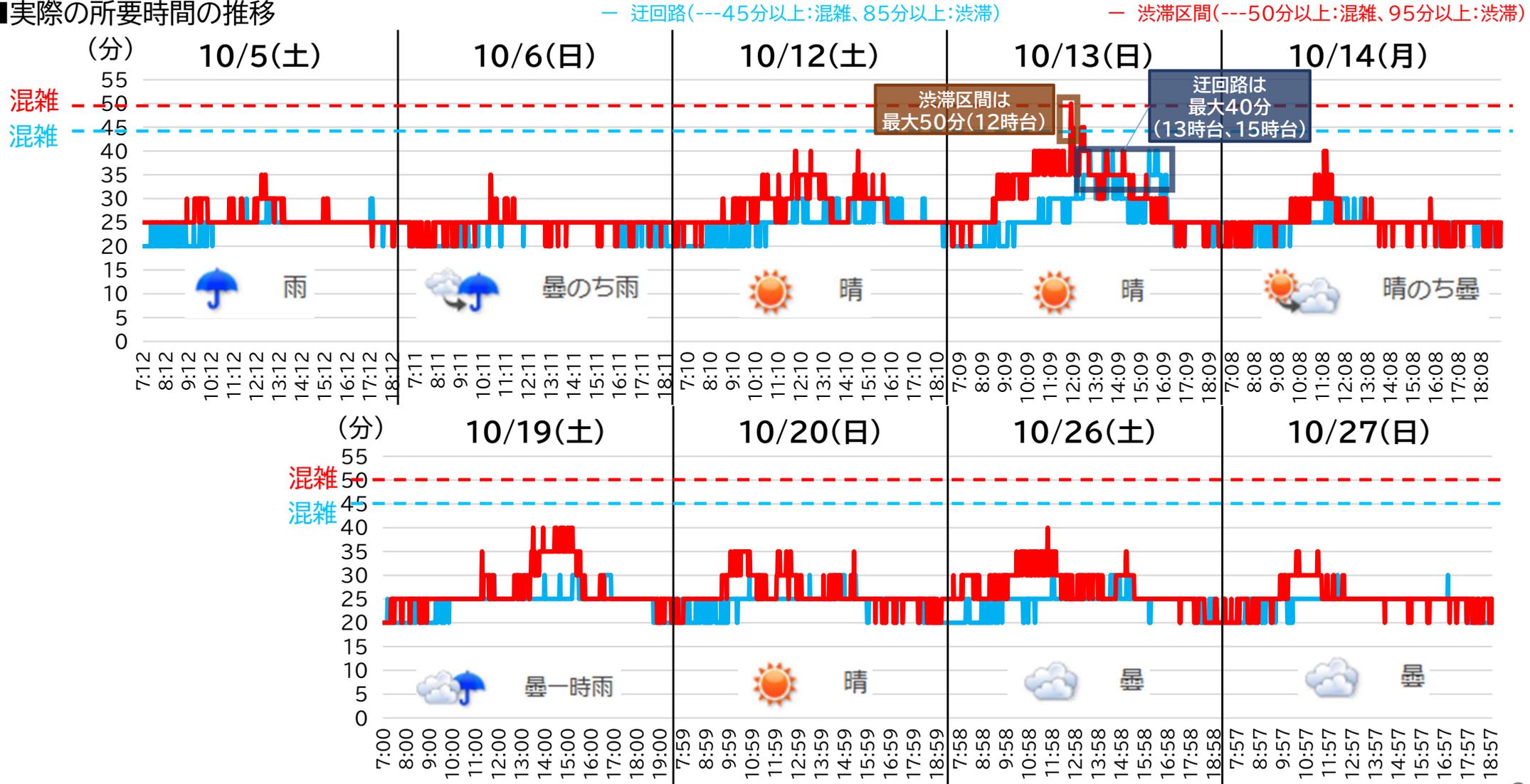
4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(2)所要時間表示板の情報提供状況

- 渋滞区間は、期間中、最大で混雑を示す50分を10/13(日)の12時台に表示した。
- 迂回路は、期間中、最大で40分(10/13:12時台,13時台,15時台)であり、混雑を示す45分(20km/h以下相当)に至ることはなく、渋滞区間に対する迂回路の優位性が確認できた。
- 迂回路と渋滞区間ともに、渋滞(迂回路:85分以上、渋滞区間:95分以上)に至ることはなかった。

■ 実際の所要時間の推移



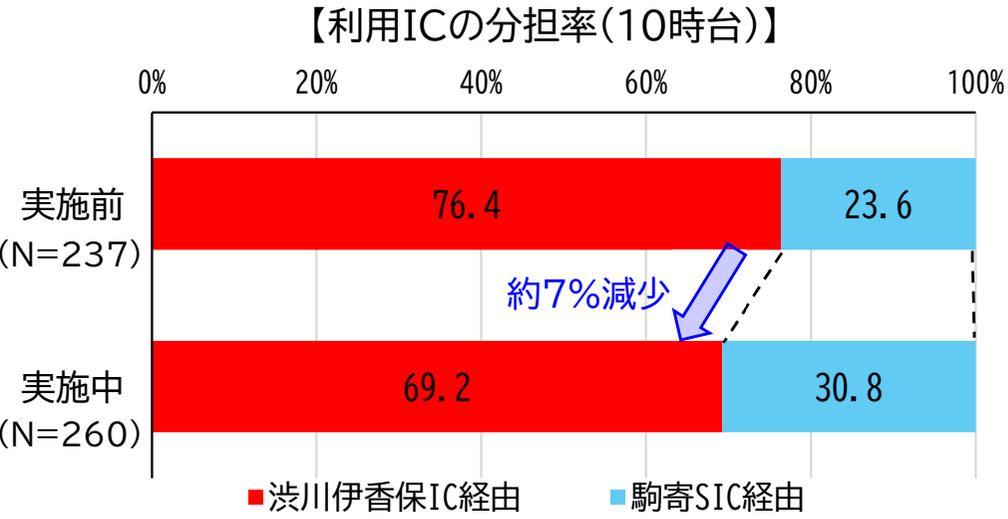
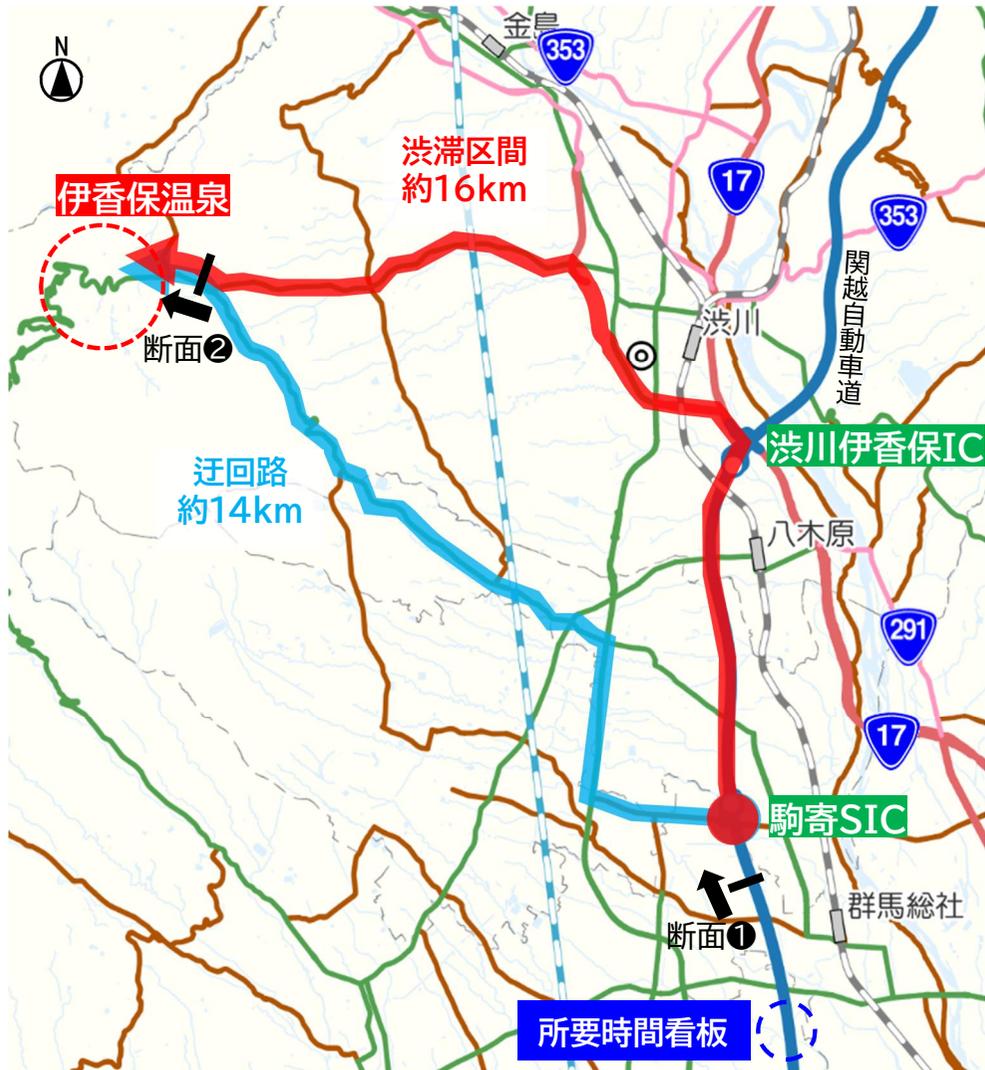
4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(3)交通状況の変化 ①移動経路:所要時間看板→伊香保温泉方面

○ 休日交通量のピーク時間帯となる10時台では、渋川伊香保ICを経由する割合は、TDM施策の実施前から実施中で約7%減少。
 (駒寄SICを経由する割合は、約7%増加)

■ 移動経路の集計結果:所要時間看板→伊香保温泉方面(10時台)



《使用データ》
 ・ETC2.0プローブデータ
 TDM施策 実施前:R4.10月休日、実施中:R6.10月休日

《分析手法》 日を跨がずに10時台に、関越道の前橋IC～駒寄SIC間(断面①)を通過したあとに、渋川伊香保ICまたは駒寄SICを経由してビジターセンター前交差点直後の道路(断面②)を通過した車両(R4.10月休日:N=237、R6.10月休日:N=260)を対象とし、利用経路の分担率を算出

4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

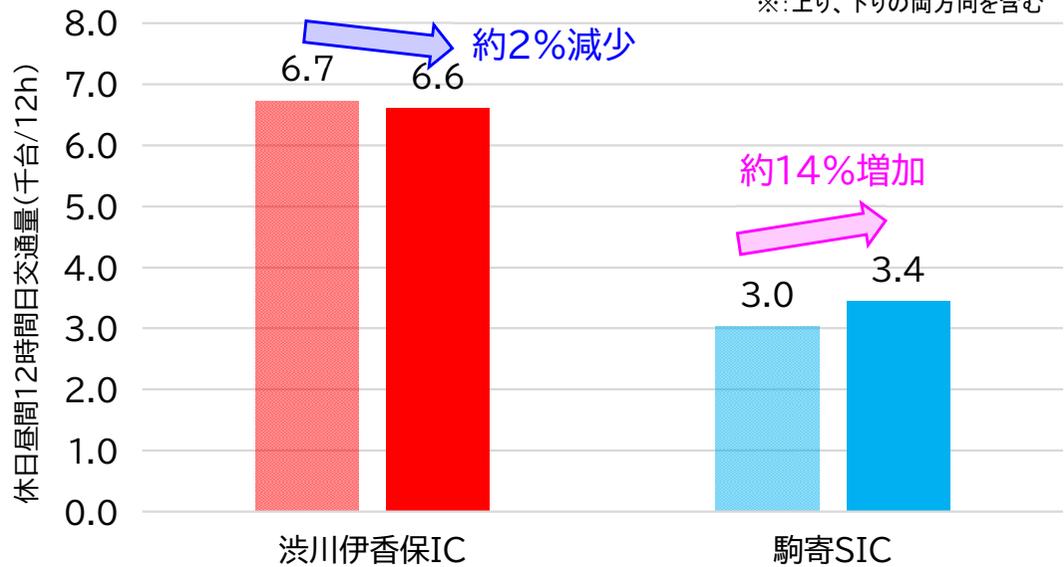
(3)交通状況の変化 ②交通量

- 【IC出交通量】実施前と比較して、渋川伊香保ICは約2%減少、駒寄SICは約14%増加。
- 【IC出時間帯別交通量】実施前と比較して、渋川伊香保ICは全体的に減少傾向、駒寄SICは全体的に増加傾向。
- また、ピーク時間帯は、渋川伊香保ICは10時台で変化なし、他方、駒寄SICは11時台から10時台に変化。

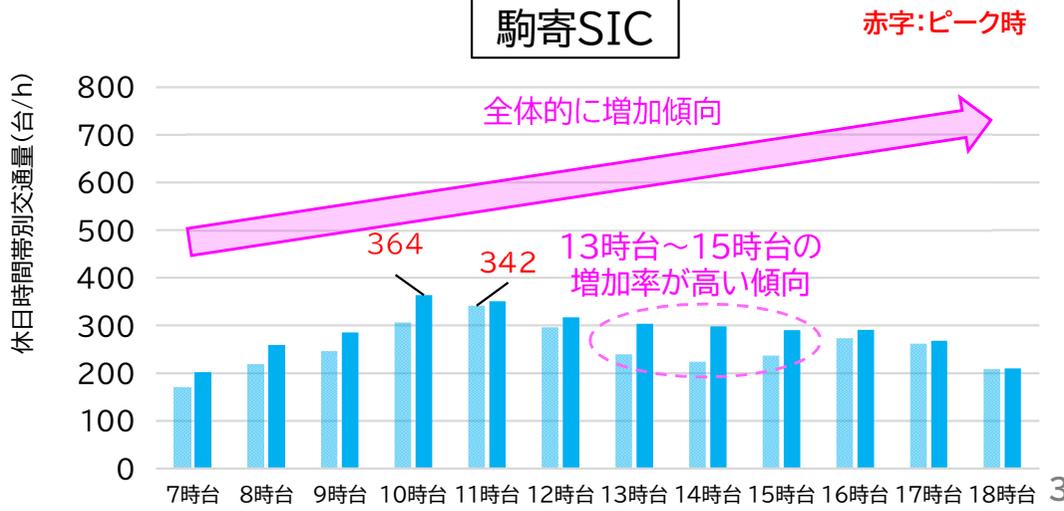
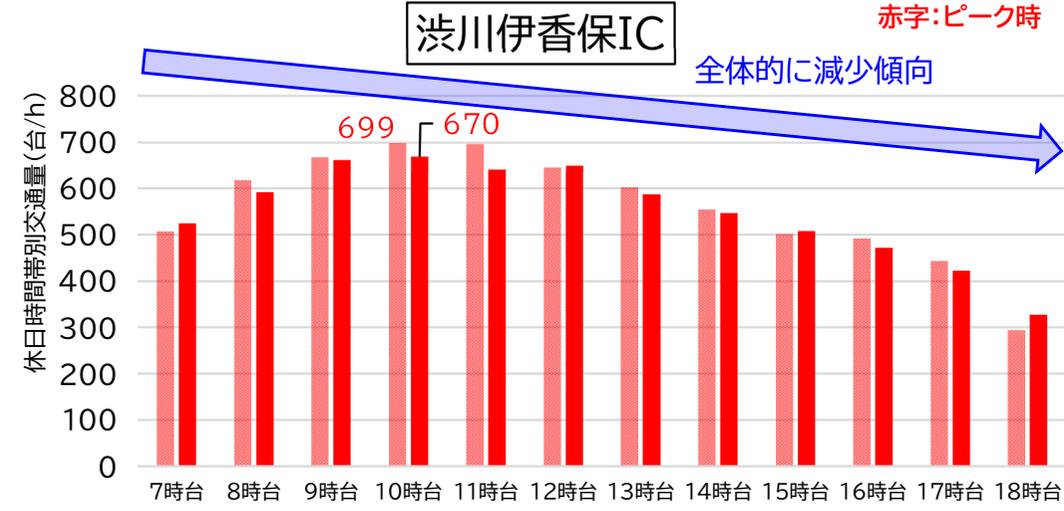
■IC出*交通量の変化 (10月休日、昼間12h)



出典:NEXCO東日本提供データ
 ※:上り、下りの両方向を含む



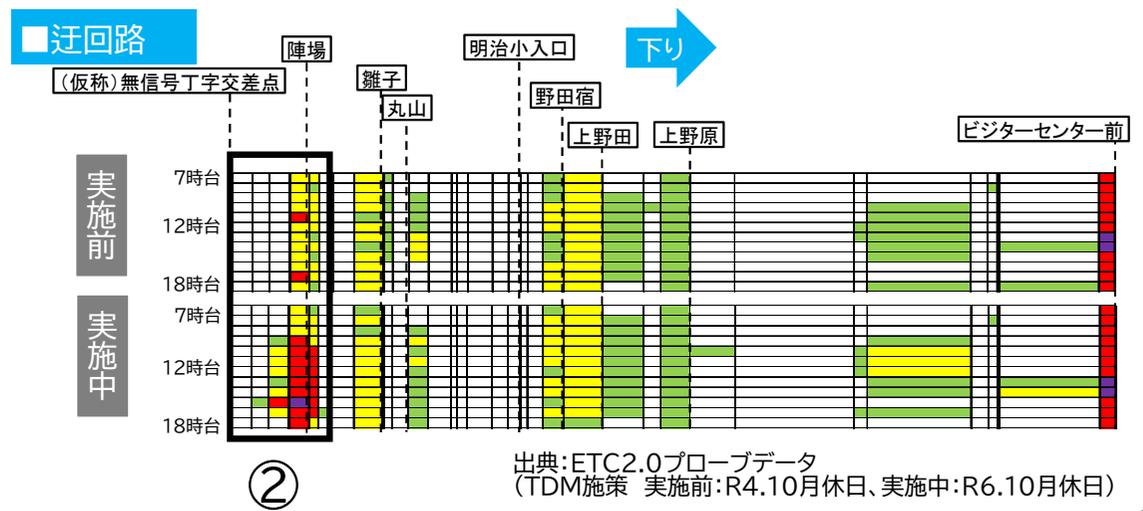
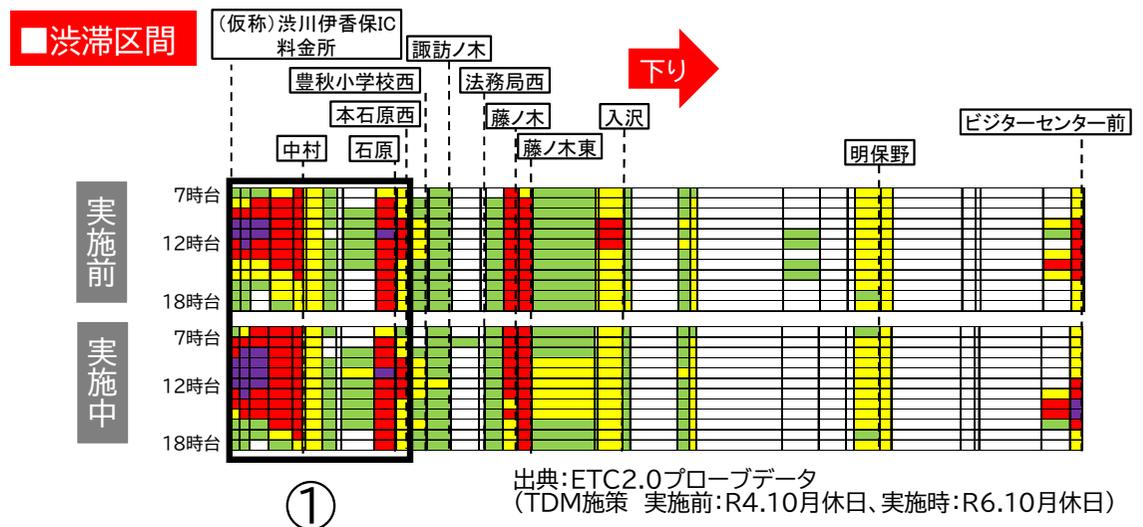
■IC出*時間帯別交通量の変化 (10月休日、昼間12h)



4. TDM施策の実施状況 <4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(3)交通状況の変化 ③走行速度

- 渋滞区間では、迂回誘導の実施前後ともに、①(仮称)渋川伊香保IC分岐部～石原交差点付近で速度低下が発生している。
- 迂回路では、②陣場交差点付近で信号の影響による速度低下が見られるが、渋滞区間と比較して顕著な交通課題は見られない。
- その他、両ルートが合流するまでの各経路上では速度低下の発生箇所は見られず、迂回誘導の実施前後ともに、速度低下区間の傾向に大きな差はない。



4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(4)アンケート結果 ①調査概要・回収サンプル数

- 調査時期は、令和6年11月20日(水)～令和6年11月21日(木)。
- 回収サンプル数は、265人(渋川伊香保IC(下り):216人、駒寄SIC(下り):49人)。渋川伊香保ICが約8割を占める。

■WEBモニターアンケートの概要

調査目的	令和6年10月5日(土)～27日(日)の土日祝7:00～19:00に実施した、渋川伊香保IC利用から駒寄SICへの利用を促すソフト施策の効果検証を行うため。
調査方法	WEB登録モニターアンケート(調査会社:楽天インサイト株式会社)
調査時期	配信開始:令和6年11月20日(水) 21:10～ 配信終了:令和6年11月21日(木) 21:53
調査対象者※1	関東地方※2に居住し、R6.10月の休日(土日・祝日)に、伊香保・榛名湖エリアへ、自動車で関越道の「渋川伊香保IC(下り)」または「駒寄SIC(下り)」を利用して、観光・旅行に出かけたWEB登録モニター。 ※2:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
調査内容	<p>■観光・移動状況 観光日、観光地、観光形態、利用IC、ICを出た時間 等</p> <p>■意識・行動 【全対象者】所要時間看板・Webサイトの認知・評価、渋滞への遭遇状況、インターチェンジの利用変更(行動変容)の有無、行動変容への影響要因、迂回路上の観光施設への立ち寄り 等</p> <p>【駒寄SIC利用者】案内看板の認知・評価</p>

※1: 11万人にスクリーニング調査を実施。

■回収サンプル数

	サンプル数	構成比
渋川伊香保IC利用者	216	81.5%
駒寄SIC利用者	49	18.5%
合計	265	100%

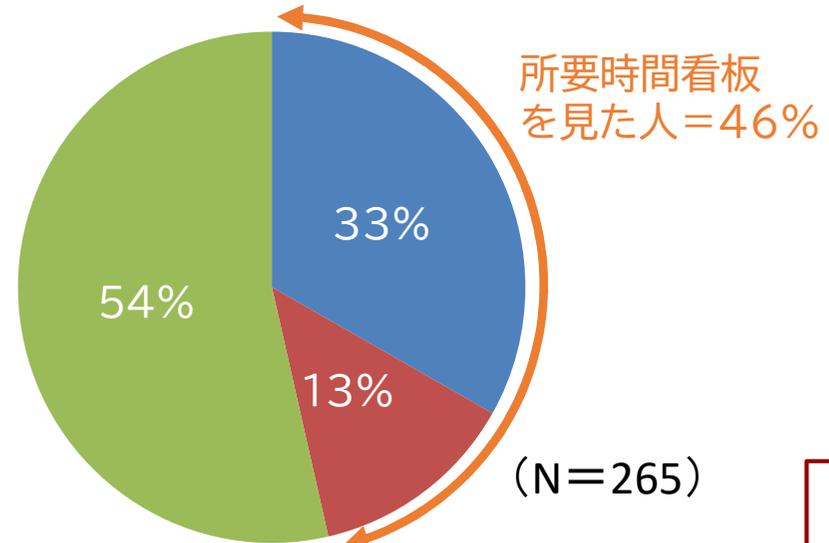
4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(4) アンケート結果 ② 調査結果(行動変容への影響)

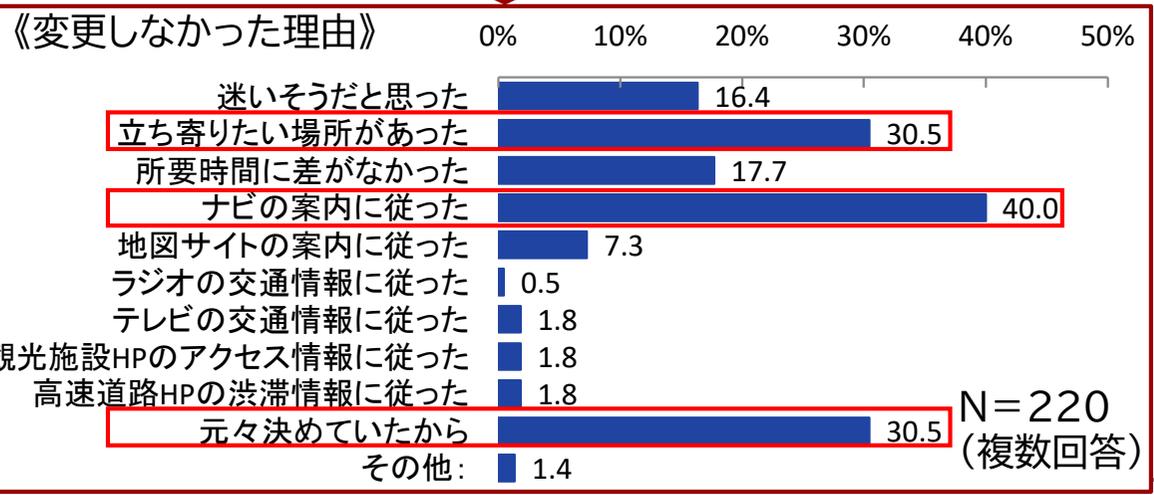
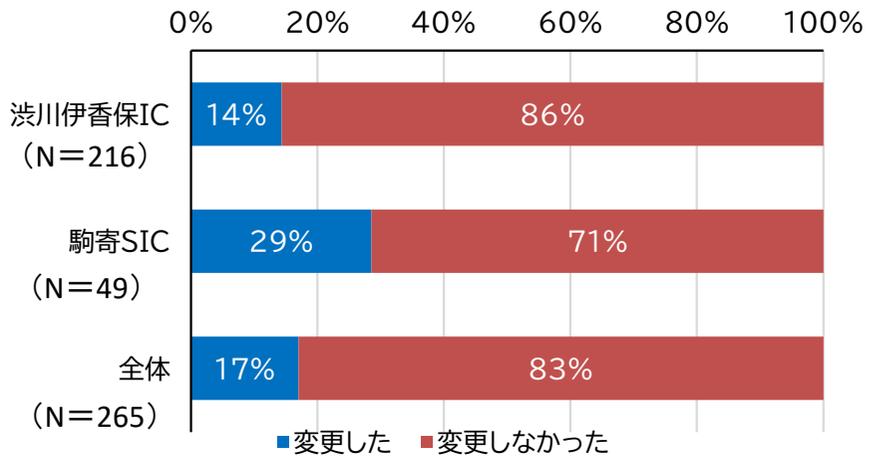
- 所要時間看板を見た人は約5割、そのうち、所要時間が短い移動経路を選択した人は約3割である。
- 当初予定していたICから変更した人は約2割、しなかった人は約8割。駒寄SICの利用者の方が経路変更する割合が高い。
- 全体では、利用ICを変更しなかった人の理由は、「ナビの案内に従った」が最も多く約4割、次いで「立ち寄りた場所があった」「元々決めていたから」がそれぞれ約3割と多い。

■ 所要時間看板の認知・選択経路



- 見た(所要時間が短い方を選択)
- 見た(所要時間が短い方を選択しなかった)
- 見なかった(気づかなかった)

■ 予定していた利用ICの変更の有無



4. TDM施策の実施状況 <4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(4) アンケート結果 ② 調査結果(案内看板の認知度)

- 駒寄SIC利用者のうち、案内看板(6枚)を見た人は各4割~5割程度、見なかった人は各5割~6割である。
- 最も見られた看板は「(1)駒寄SIC直後」で約5割、最も見られなかった看板は「(4)陣場交差点」「(5)雛子交差点手前」「(6)雛子交差点」で同率約6割である。
- 最も役に立った看板は「(1)駒寄SIC直後」「(3)無信号丁字交差点」で同率約4割、最も役に立たなかった看板は「(1)駒寄SIC直後」で約2割である。

案内看板の認知・評価(駒寄SIC利用者のみ)

	【見た】役に立った	【見た】役に立たなかった	見ていない(気づかなかった)
1. (1) 駒寄SIC直後(n=49)	36.7	16.3	46.9
2. (2) 無信号丁字交差点手前(n=49)	34.7	14.3	51.0
3. (3) 無信号丁字交差点(n=49)	36.7	8.2	55.1
4. (4) 陣場交差点(n=49)	28.6	10.2	61.2
5. (5) 雛子交差点手前(n=49)	28.6	10.2	61.2
6. (6) 雛子交差点(n=49)	30.6	8.2	61.2



4. TDM施策の実施状況

<4-1 渋川伊香保IC・駒寄SICの迂回誘導>

(5)実施結果まとめ

■TDM施策の実施結果

項目	実施結果	検証結果概要
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ログデータより、迂回路の優位性を確認 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 迂回路の所要時間:最大40分、渋滞区間:最大50分
交通量	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 渋川伊香保IC、駒寄SICともに増加 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TDM施策実施前と比較して、渋川伊香保ICは約2%減少、駒寄SICは約14%増加
旅行速度	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 速度上昇の効果は殆どなし 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 迂回路の一部時間帯では改善傾向であったが、その他時間帯や渋滞区間では悪化傾向
利用経路	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 迂回路利用割合が向上し、迂回への交通転換を確認 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 所要時間看板を通過し伊香保温泉方面に向かった車両の迂回路利用割合は、実施前の同時期と比べて約7%増加
行動変容	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 所要時間看板による交通転換の効果を確認 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 所要時間看板を見た人は約5割、そのうち約3割が短い時間の経路を選択
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報提供に基づく移動経路の変更について一定の効果を確認 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ アンケート結果より、当初予定していたICから変更した人は約2割 ➤ 行動変容しなかった人の多くは、ナビの案内に従っており、行動変容に最も必要な情報は、“走行中”での現在の所要時間や迂回路等の情報
案内看板の認知度	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 案内看板を見た人は約半数 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ アンケート結果より、案内看板を見た人は半数程度いたものの、各看板により、認知や役立ち具合に差があり

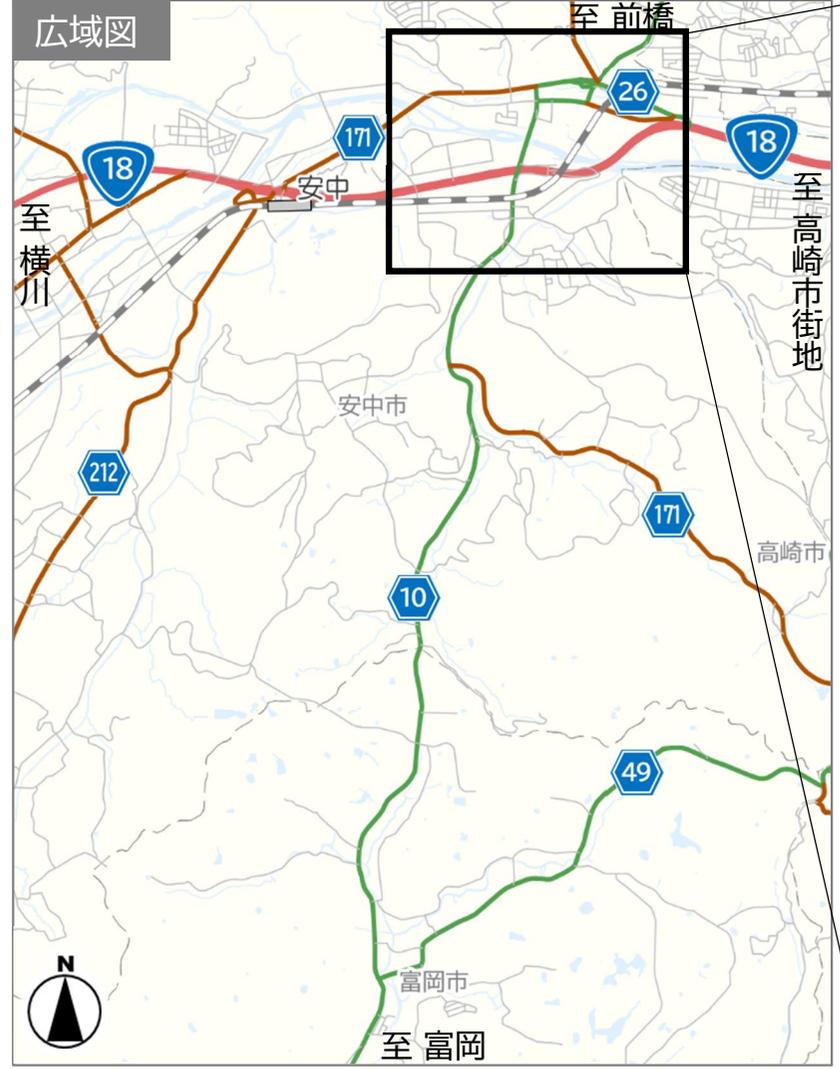
■今後の実施方針(案)

- 秋季繁忙期をはじめとした観光需要に起因する群馬県内の交通課題に対して、伊香保温泉に加えて草津温泉や道の駅等の周遊観光による移動の影響を考慮し、より広域的な迂回誘導に資する周遊ルートを検討する
- あわせて、WEBサイトを活用した観光協会とのタイアップ等による、周遊ルートの情報発信を検討する

(1) 検討対象地域

- 国道18号では、主要渋滞箇所岩井交差点を先頭にした渋滞が発生している。
- 本交差点では、交差する県道10号前橋安中富岡線における先詰まりの渋滞が発生しており、この渋滞が岩井交差点の渋滞に影響を及ぼしていることから、交差道路も含めた交通状況の把握と対策案の検討を行った。

■ 検討対象地域:位置図



4. TDM施策の実施状況

<4-2 国道18号岩井交差点・前橋安中富岡線>

(2) 旅行速度状況

② 前橋安中富岡線 岩井交差点南北方向

- 従道路である前橋安中富岡線は、上り方向は、朝7時台と夕方16時台・17時台で、岩井交差点を先頭に(仮称)薬師堂入口付近まで速度低下が連続して発生。
- 下り方向は、朝7時台で、(仮称)薬師堂入口を先頭に板鼻交差点まで速度低下が連続して発生。



■ 前橋安中富岡線の滞留状況



時間帯	至富岡	清水前(仮称)	薬師堂入口(仮称)	碓東小入口	岩井	石井橋	板鼻宿	板鼻	至前橋
5時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
6時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
7時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
8時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
9時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
10時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
11時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
12時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
13時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
14時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
15時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
16時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
17時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
5時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
6時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
7時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
8時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
9時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
10時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
11時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
12時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
13時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
14時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
15時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
16時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
17時台	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green

上り
岩井交差点～(仮称)薬師堂入口付近まで20km/h以下の速度低下が連続(朝・夕ピーク時)

下り
(仮称)薬師堂入口～板鼻交差点まで20km/h以下の速度低下が連続(朝ピーク時)

4. TDM施策の実施状況

<4-2 国道18号岩井交差点・前橋安中富岡線>

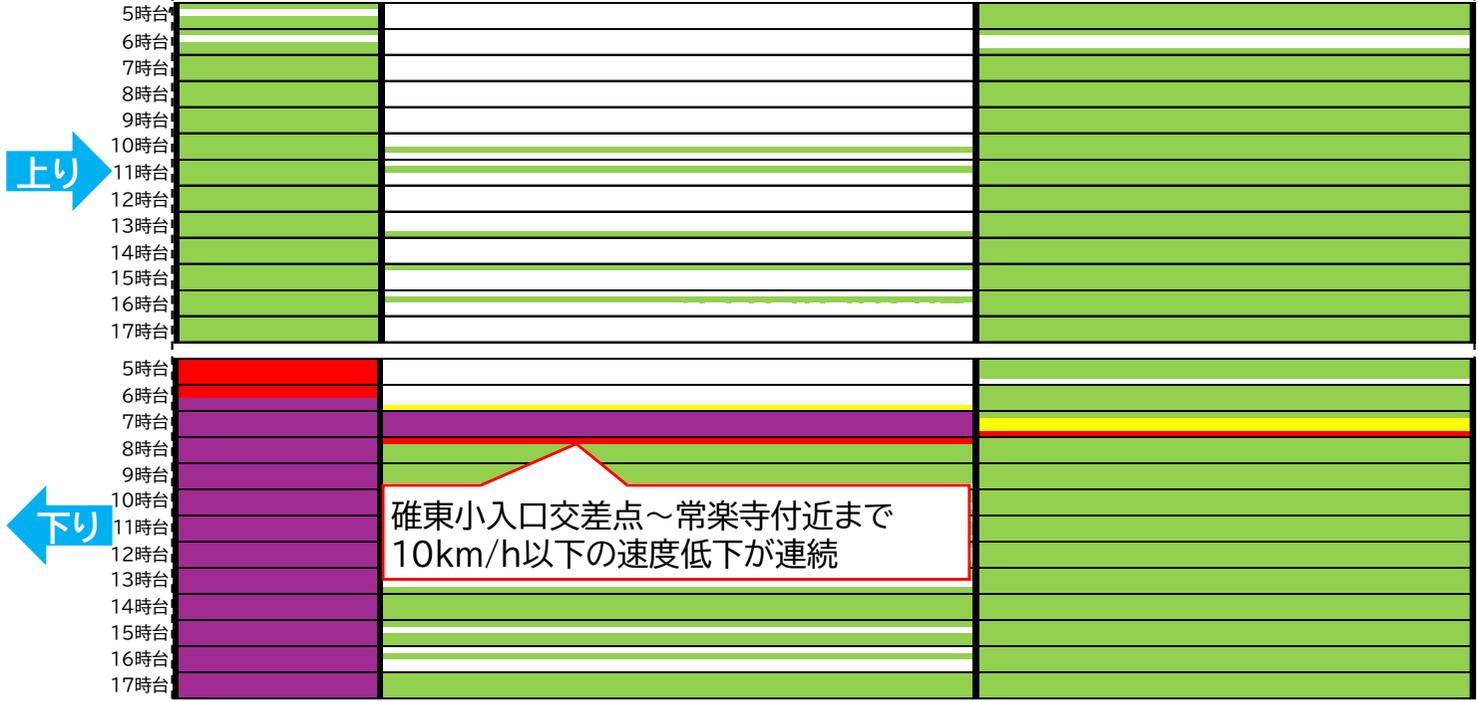
(2) 旅行速度状況

③ 安中市道 碓東小入口交差点東側

○ 碓東小入口交差点東側の市道では、下り方向において、朝7時台で、10km/h以下の速度低下が常楽寺付近まで見受けられる。



■ 碓東小入口交差点東側(下り)の滞留状況



出典：ETC2.0プローブ(R6.1~12平日)

(3) 渋滞の発生要因

- (仮称)薬師堂入口の右折車による直進車阻害の影響により、朝ピーク時を中心に下り方向(富岡方向)で先詰まりが発生し、国道18号側まで連続する渋滞の発生要因となっている。
- 上り方向(高崎・前橋方向)では、前橋安中富岡線において、岩井交差点を先頭にした先詰まりによる速度低下が発生。

■ 岩井交差点～(仮称)薬師堂入口交差点の交通状況



【朝ピーク時(7時台)の交通状況写真】

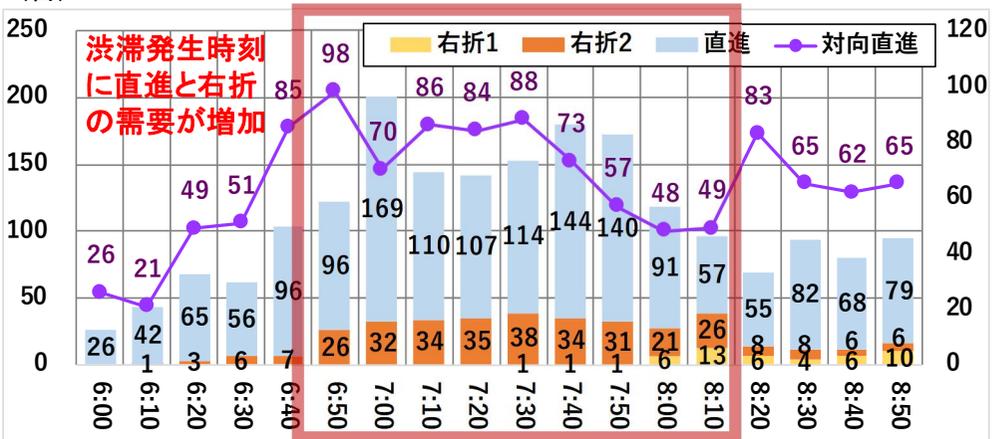
写真①(仮称)薬師堂入口の右折待機車両



写真②確東小入口の岩井からの先詰まり



【(仮称)薬師堂入口 直進・右折交通量】

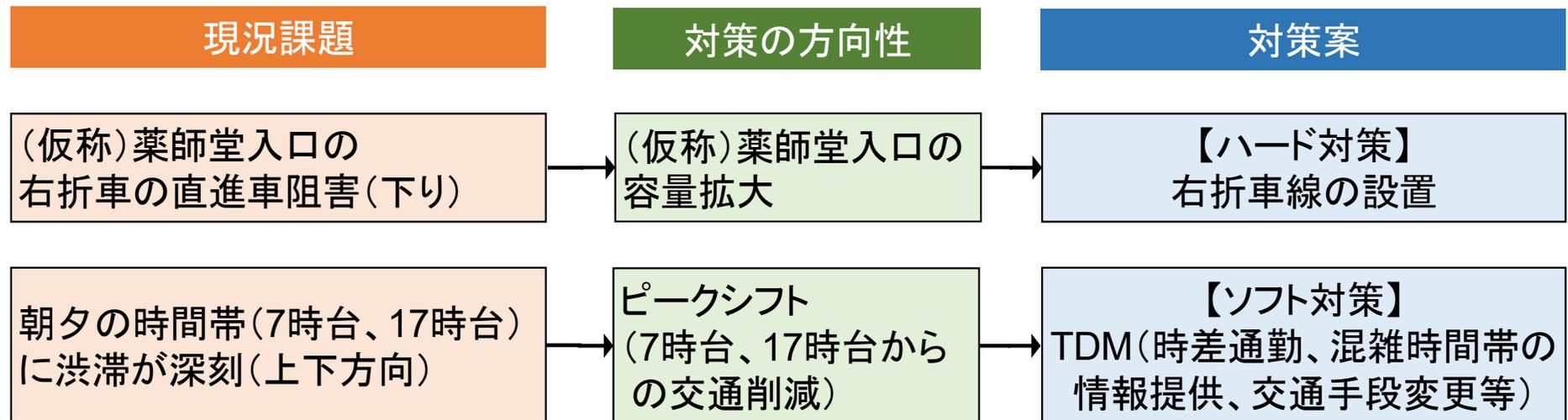


出典: R7.2.6調査結果

(4) 対策案の検討

- 国道18号岩井交差点～県道10号前橋安中富岡線の渋滞対策として、ハード／ソフトの面で以下の対策案を検討
 ハード対策: (仮称)薬師堂入口交差点の右折車線の設置・・・調査・設計・対策の実施に時間を要する
 ソフト対策: 時差通勤の実施・・・県道10号の沿線企業により実施

■ 岩井交差点～県道10号前橋安中富岡線の渋滞対策案



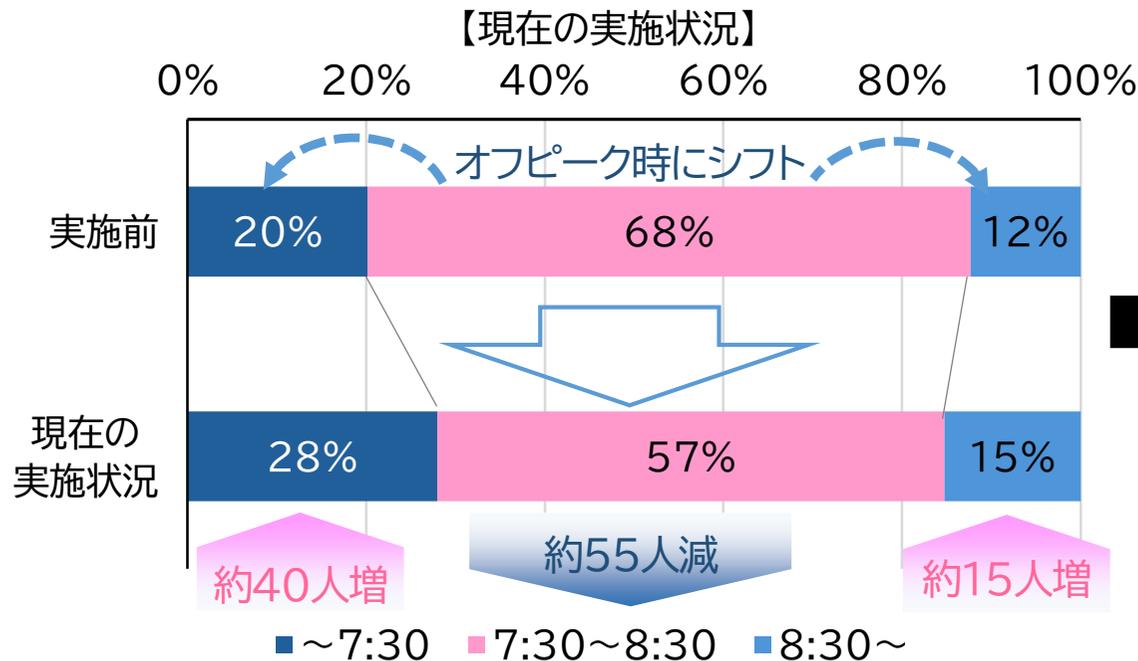
朝ピーク時を対象に、沿線企業により時差通勤の取組を実施

(5)TDM施策(時差通勤)の取組内容

- 沿線企業のA社にて、令和7年6月中旬から8月中旬に、時差通勤の取組みを実施
- 従業員のうち、フレックスタイムの利用により入社時刻が変更可能な従業員を対象に、時差通勤を実施。

■時差通勤の取組内容

	内容
対象者	フレックス利用が可能な従業員(事務系正社員、一部派遣社員)
実施内容	ピーク時刻の7:30~8:30に出社している従業員の入社時刻を、前後のオフピークの時間帯にシフト
実施時期	令和7年6月中旬から8月中旬



岩井交差点→(仮称)薬師堂入口のピーク時間交通量※の約10%に相当する従業員が時差通勤を実施

※(主)前橋安中富岡線の7時台の交通量(下り):574台/h
出典:R3道路交通センサス交通量

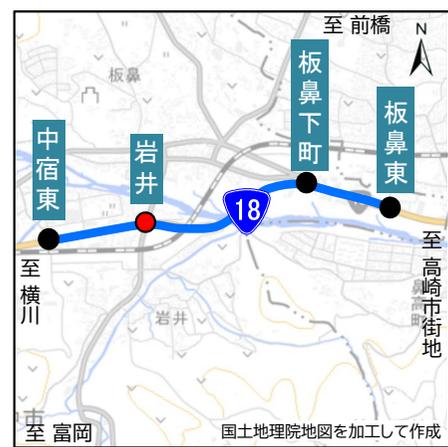
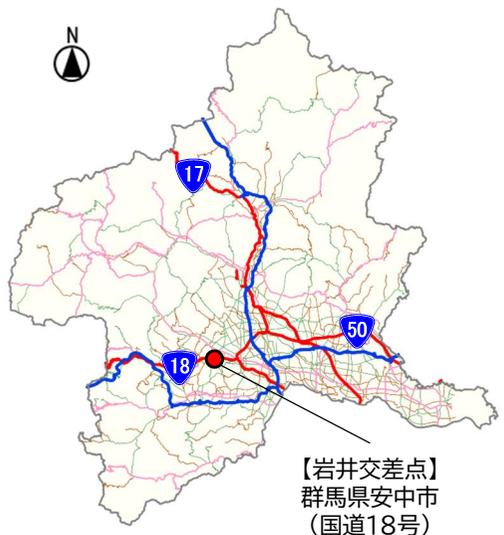
出典:A社提供資料をもとに作成
(令和7年7月1週目時点)

4. TDM施策の実施状況

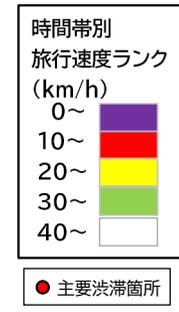
<4-2 国道18号岩井交差点・前橋安中富岡線>

(6)実施状況の調査結果(速報)

○ 国道18号では、岩井交差点の下り方向において、7時台を中心に若干の改善傾向が見られる。



■ 国道18号 岩井交差点東西方向の時間帯別旅行速度の変化



上り

下り

方向	時間帯	0~	10~	20~	30~	40~
上り (実施前)	6時台					
	7時台					
	8時台					
	9時台					
上り (実施中)	6時台					
	7時台					
	8時台					
	9時台					
下り (実施前)	6時台					
	7時台					
	8時台					
	9時台					
下り (実施中)	6時台					
	7時台					
	8時台					
	9時台					

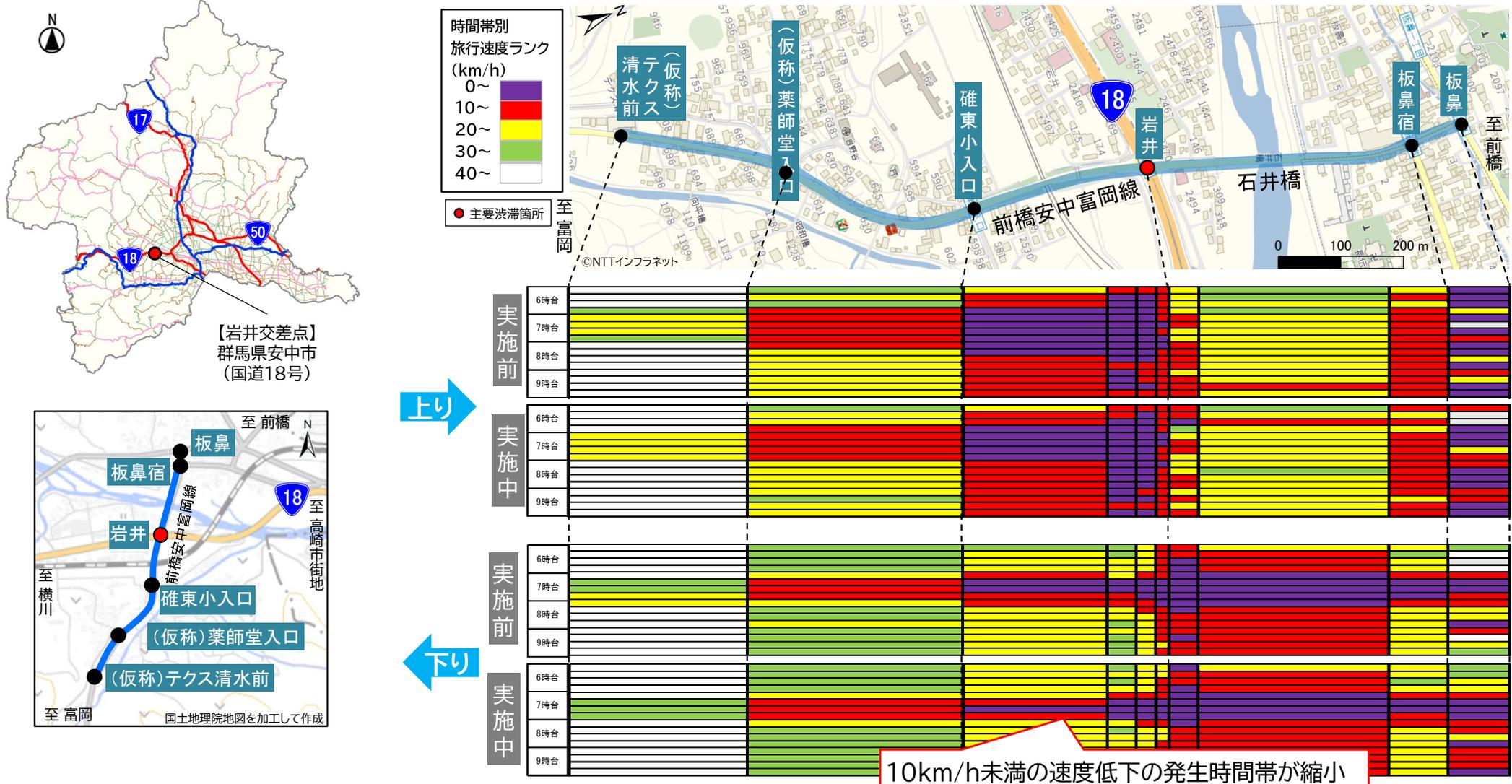
10km/h未満の速度低下の発生時間帯が縮小

出典:ETC2.0プローブ(実施前:R7.6月1週目~2週目の平日、実施中:R7.6月3週目~5週目の平日)

(6)実施状況の調査結果(速報)

○ 前橋安中富岡線では、時差通勤実施時において、大幅な速度変化は見られないが、7時台を中心に若干の改善傾向が見られる。

■前橋安中富岡線 岩井交差点南北方向の時間帯別旅行速度の変化



出典:ETC2.0プローブ(実施前:R7.6月1週目~2週目の平日、実施時:R7.6月3週目~5週目の平日)

4. TDM施策の実施状況

< 4-3 太田市街地渋滞対策実証実験の効果検証 >

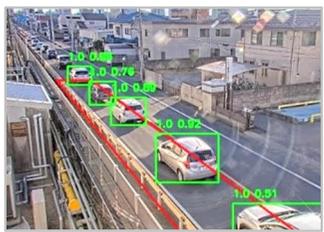
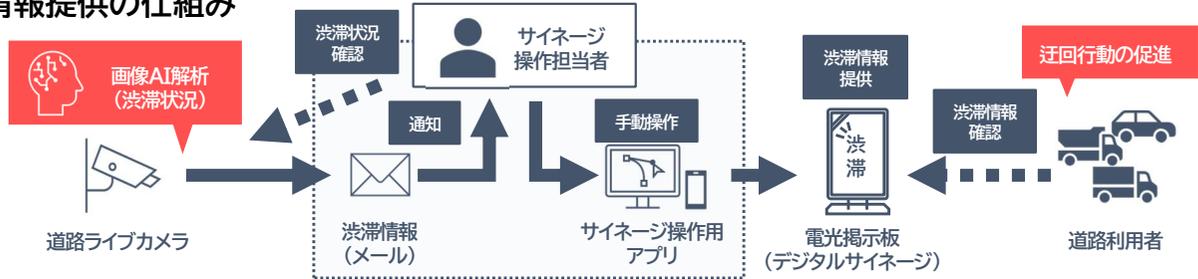
(1) 実証実験の概要

○太田市街地において、道路ライブカメラの画像をAI解析することで検知した渋滞状況を、電光掲示板(デジタルサイネージ)を活用してリアルタイムで道路利用者に提供することで、市街地を目的地としない車両に迂回を促し、中心市街地の渋滞緩和を図る実証実験を実施

■実施概要

目的	・リアルタイムの渋滞情報の提供による渋滞緩和効果の検証
実施期間	・令和7年4月7日(月)～令和7年4月25日(金)の平日(計15日間)
実施対象	・安良岡北交差点(国道122号と国道407号の交差点)から太田市街地に流入する車両
設置機器	・渋滞検知用道路ライブカメラ … 国道407号(東本町交差点付近)
設置箇所	・電光掲示板(デジタルサイネージ) … 国道122号・407号(安良岡北交差点付近)
実証実験 実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞検知用道路ライブカメラのカメラ画像をAI解析し、中心市街地の渋滞状況を検知 ・検知した渋滞状況を電光掲示板に表示し、渋滞情報をリアルタイムで道路利用者に提供 ・渋滞情報の提供により道路利用者の迂回行動を促し、市街地の渋滞緩和効果を検証

■情報提供の仕組み

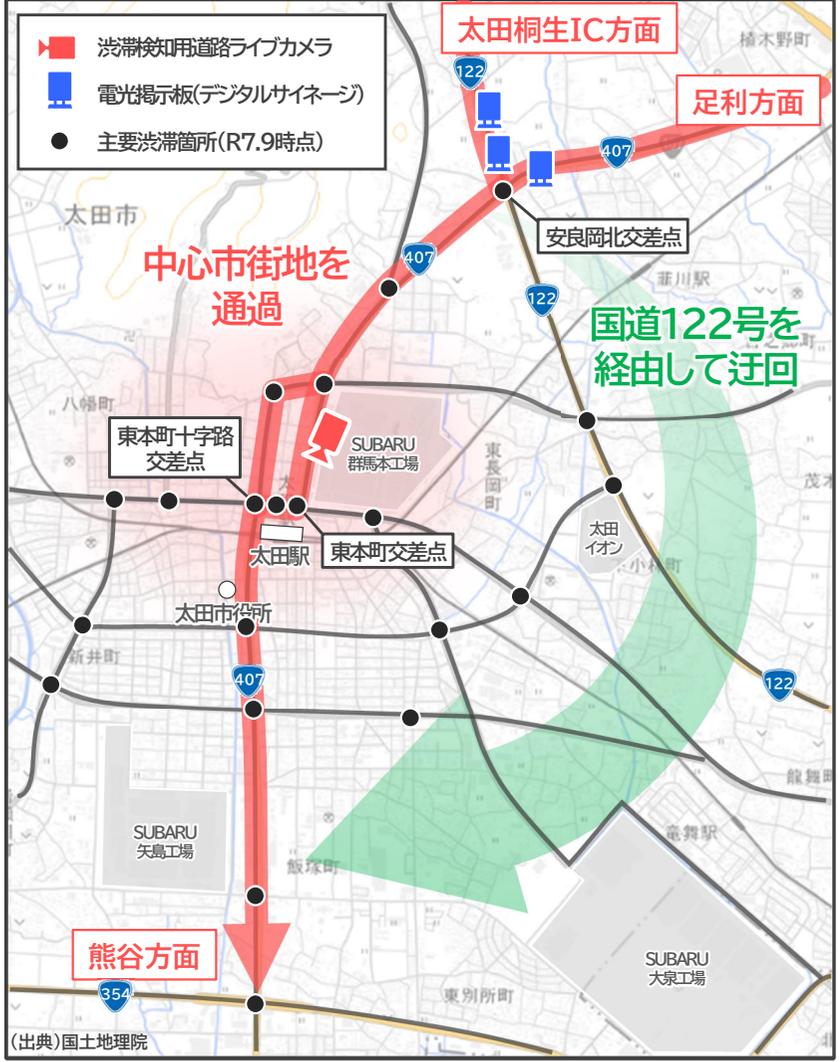


道路ライブカメラ(AI解析)



電光掲示板(デジタルサイネージ)

■位置図



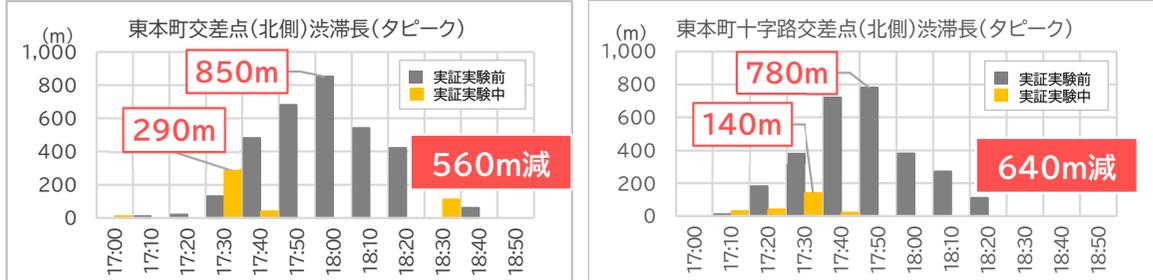
4. TDM施策の実施状況

< 4-3 太田市街地渋滞対策実証実験の効果検証 >

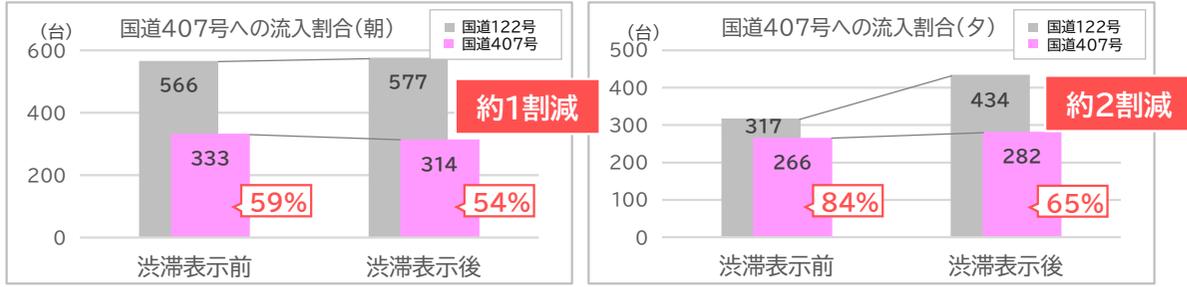
(2)交通状況の変化 (渋滞長・交通量) (3)今後の検討方針

○実証実験における渋滞情報の表示により、国道407号「東本町交差点」「東本町十字路口交差点」北側に発生していた渋滞長が約600m減少するなど、交通流の変化が確認された。

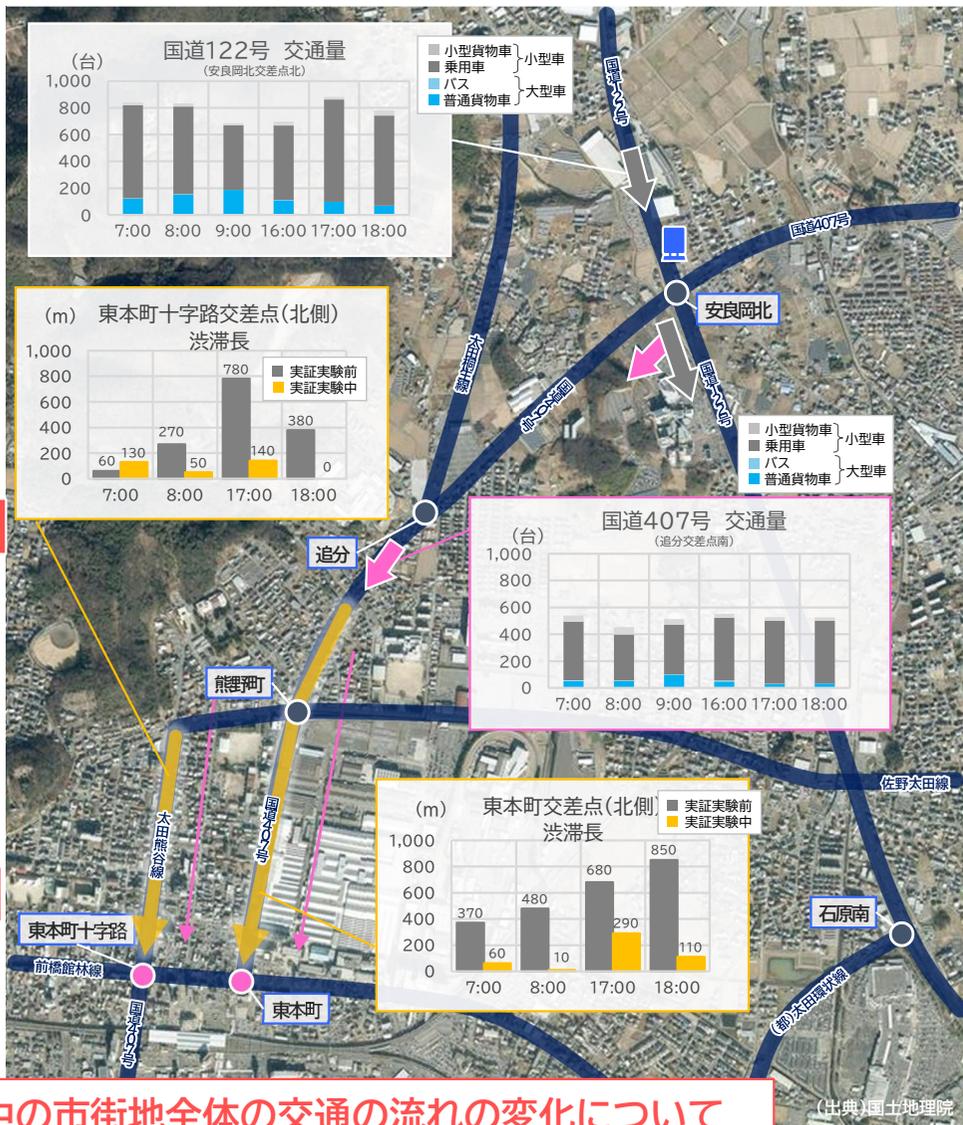
① 実証実験前後の主要交差点の2カ所の北側で渋滞長が減少



② 渋滞表示前後で、国道122号から国道407号への流入割合が減少



③ 渋滞表示前後で、国道407号へ流入した大型貨物車割合が減少



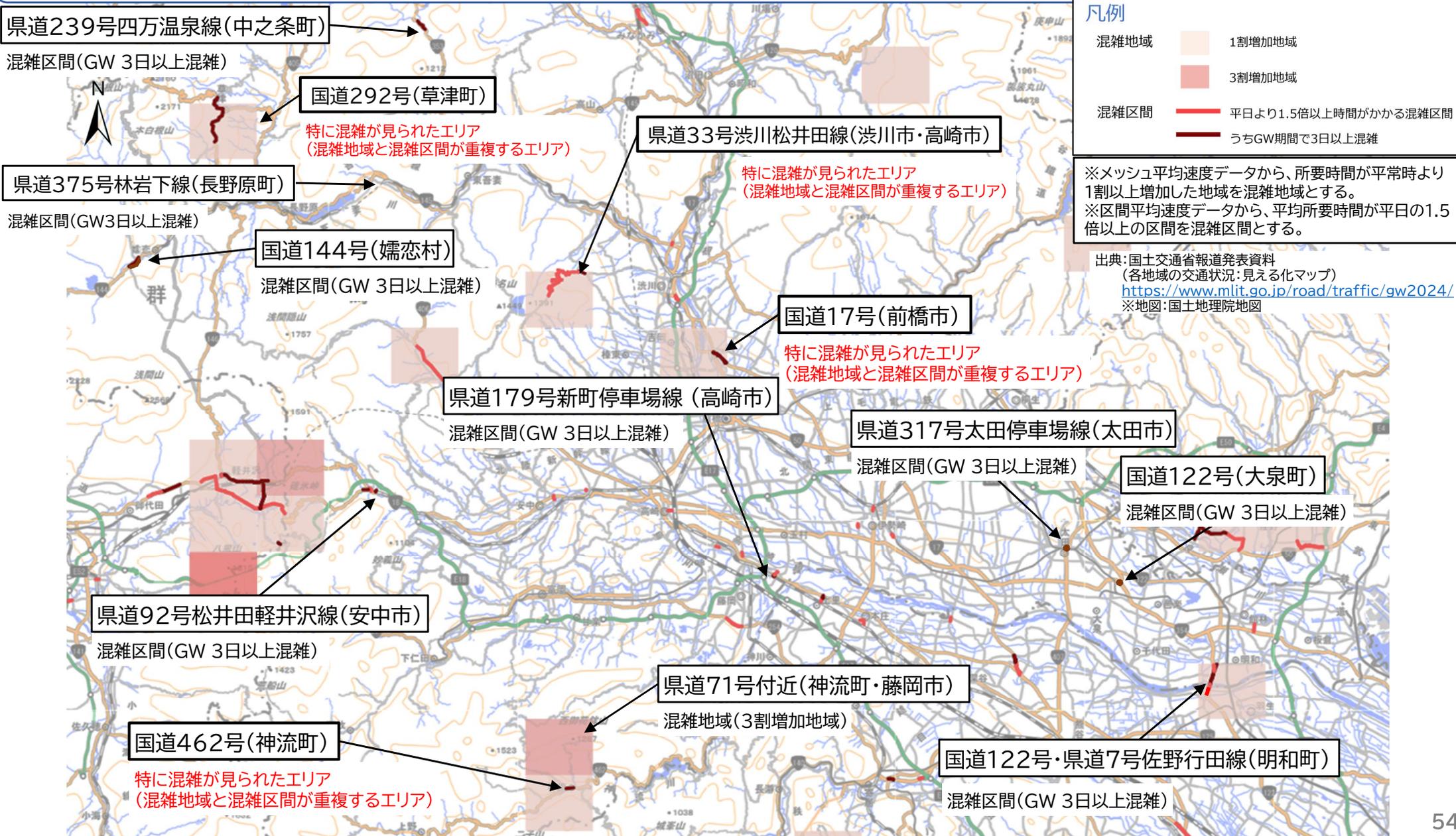
今後は、ETC2.0プローブデータを分析し、実証実験中の市街地全体の交通の流れの変化について掘り下げた検証を行い、実証実験で得られた効果や課題を整理する

5. ゴールデンウィーク期間中の 渋滞箇所の対策実施状況

5. ゴールデンウィーク期間中の渋滞箇所の対策実施状況

(1) 令和6年度ゴールデンウィーク期間中の交通状況(一般道)

- 令和6年度ゴールデンウィーク期間中の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果を本省にて公表(2024/7/10)。
- 混雑地域と混雑区間が重複するエリアを「特に混雑が確認されたエリア」としている。

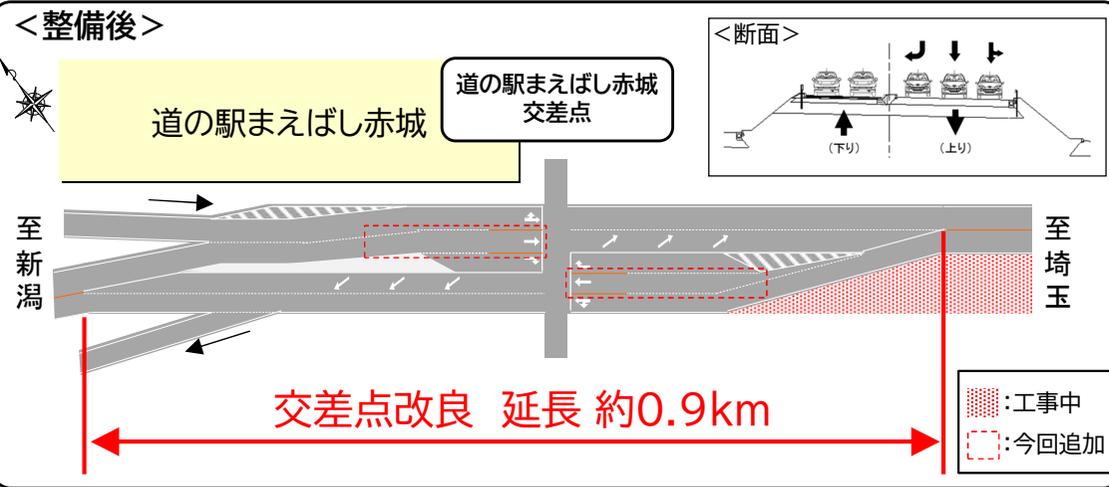
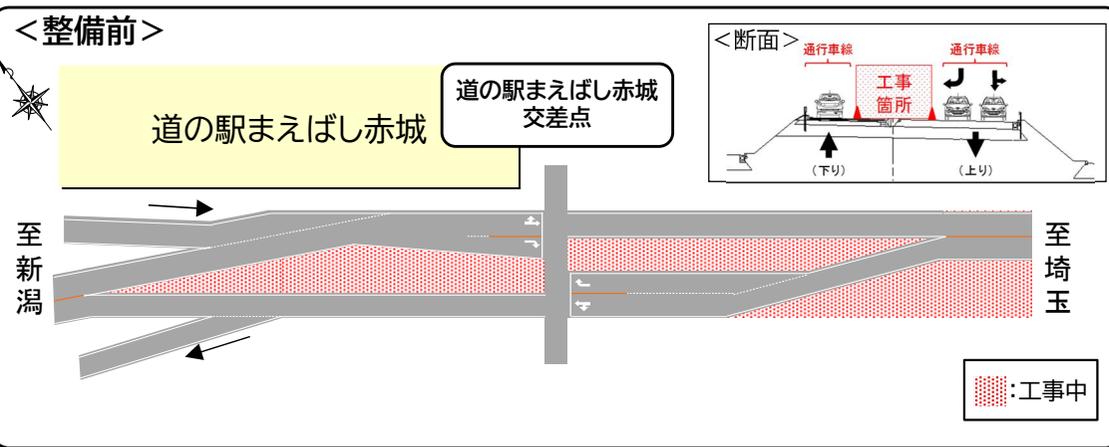


5. ゴールデンウィーク期間中の渋滞箇所の対策実施状況

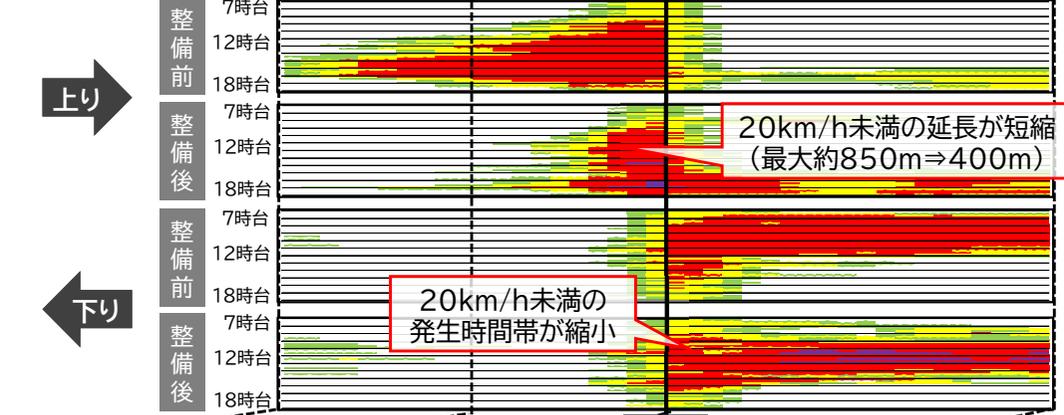
(2) 国道17号上武道路(前橋市)の渋滞箇所の対策実施状況

- 当該箇所は、道の駅まえばし赤城等の施設への交通集中による渋滞が発生。
- 国道17号上武道路「道の駅まえばし赤城交差点」の改良工事が令和7年3月に完成。
- 道の駅まえばし赤城交差点を起点とした速度低下が上下線ともに改善傾向(上り方向の速度低下の延長が最大で約450m短縮)。
- その他エリアについては現状の混雑状況を分析した上で、モニタリングを継続。

■概要図



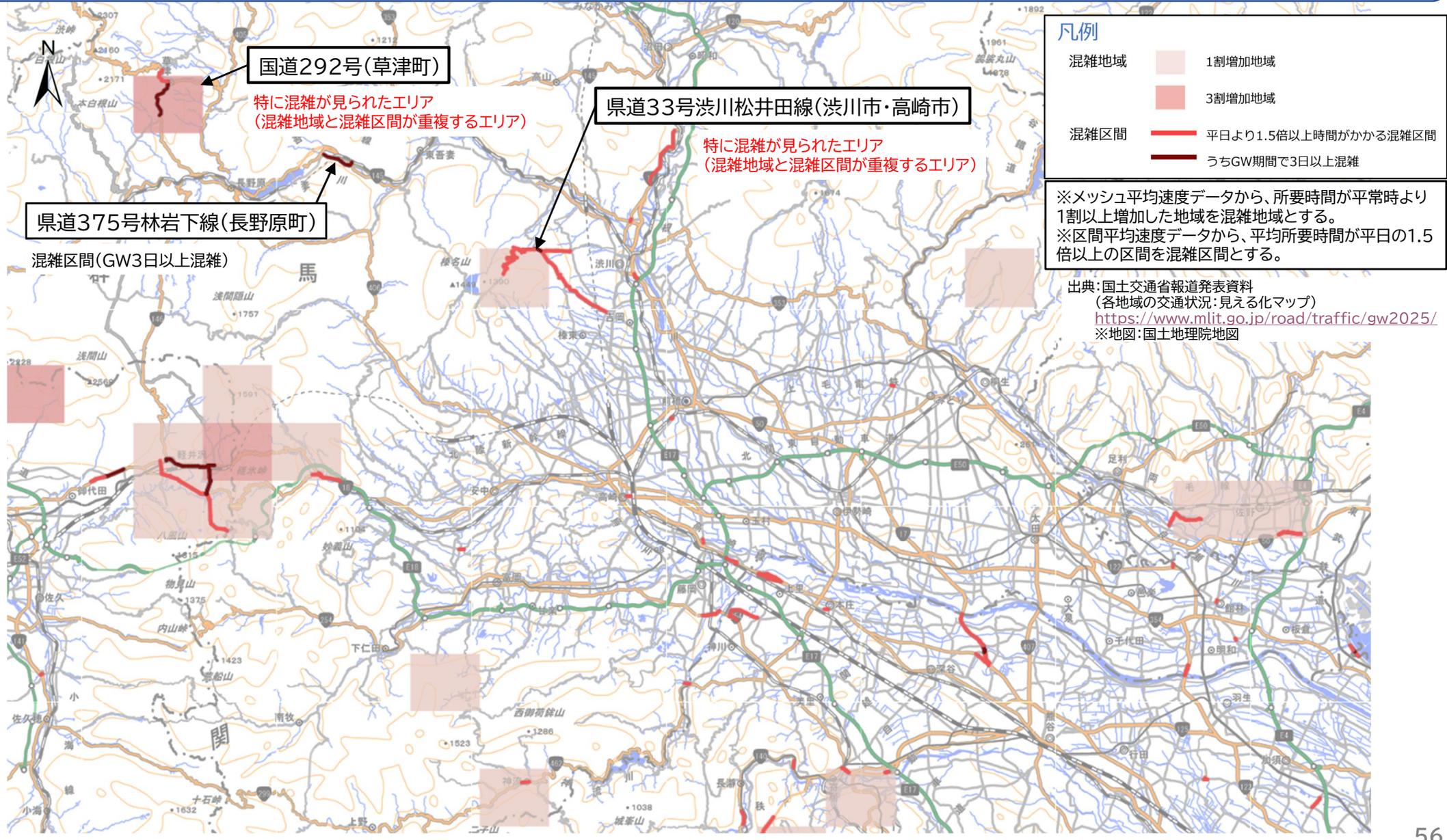
■混雑状況の変化(道の駅まえばし赤城交差点:前後1kmの状況)



5. ゴールデンウィーク期間中の渋滞箇所の対策実施状況

(3) 令和7年度ゴールデンウィーク期間中の交通状況(一般道)

○ 令和7年度ゴールデンウィークの交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果を本省にて公表(5/16)。群馬県内の状況は以下のとおり。※混雑地域(3割増加地域)、混雑区間(GW3日以上混雑)、特に混雑が見られたエリアを抜粋して掲載



次回

群馬県域移動性(モビリティ)向上委員会

- ①主要渋滞箇所のモニタリング(解除候補案の提案)
- ②主要渋滞箇所の対策の検討状況
- ③主要渋滞箇所のモニタリング指標等の見直し
- ④TDM施策の実施結果