

群馬県内の高速道路の交通量に関する考察

群馬経済研究所 元 主任研究員 高橋 真澄

調査のポイント

群馬県内を通過する高速道路の交通量に着目して、県内の地域経済・産業の特性・特徴を考察してみた。

—要 約—

- インターチェンジ（以下、IC）を毎日乗り降りする車両台数（以下、交通量）について、群馬県内の25か所を比較すると、2024年度は、前橋ICが最も多く2万台を超え、次いで太田桐生IC、高崎IC、館林ICの順となった。
- 2024年度と2014年度を比較すると、設置からの期間が比較的短いスマートインターチェンジ（以下、SIC）の交通量が増加している一方、多くのICでは減少していた。県内全体の交通量も、10年間で0.5%減少している。
- 交通量に及ぼすコロナ禍の影響を計測するため、2020年度と2018年度を比較すると、減少幅が最も大きかったのが富岡ICで、次いで観光地に近い水上IC、碓氷軽井沢ICであった。コロナ後は、すべてのICで交通量は増加しているものの、2018年度の水準まで回復していないICが多い。
- 繁閑月が変化した沼田IC、世界遺産登録で利用者が増えた富岡IC、ここ数年増加が著しい駒寄SICなど、交通量の変化から地域経済の動向がうかがえる。
- IC間を走行する車両台数（以下、区間交通量）をみると、関越自動車道の上里SIC（埼玉県）と藤岡JCT間が県内で最も多く、同水上ICから湯沢IC（新潟県）間が最少であった。県内を通過する高速道路は、東京方面から離れるにつれて区間交通量が減少する傾向がみられる。