

## ⑥住宅の耐震化率

目標：【H17】 68.5%→【H27】 85.0%

大規模な地震災害に備えて、生活基盤となる住宅の耐震化を示す指標です。

県は、市町村が個人に対して行う住宅耐震化工事の補助制度導入の働きかけや県民への知識の普及、啓発に努めてきたところですが、平成 23 年度末で 76.4%にとどまっています。

耐震化が遅れている原因については、住宅所有者が耐震化対策の必要性を実感していないことや、工事費等の個人負担に対する効果が十分に認識されていないことなどが原因としてあげられます。

## ⑦高齢者のいる住宅のバリアフリー化率

目標：【H15】 29%→【H27】 75%

高齢者（65 歳以上）が居住する住宅について、高齢者が安心して暮らせるように、トイレや浴室への手すりの設置や屋内の段差解消を図るバリアフリー化の進捗を示す指標です。平成 20 年度末で 36%にとどまっており、目標の達成は大変厳しい状況です。

この原因については、「住宅の耐震化率」と同様と考えられます。



図表-11 住宅のバリアフリー化の一例

## ⑧住宅の省エネルギー対策

目標：【H15】 18%→【H27】 40%

住宅の省エネルギー対策は、既存、新築のすべての住宅について、住宅の窓に二重サッシや複層ガラスを使用するなどの割合で、平成 23 年度末で 24%にとどまっています。

この原因については、「住宅の耐震化率」、「高齢者のいる住宅のバリアフリー化率」と同様と考えられます。

## ⑨観光客総数

目標：【H18】 6,215 万人→【H24】 7,000 万人

群馬県は、首都東京に近接する優位な条件を有するとともに、高速道路の十字軸の完成や草津に代表される温泉その他の観光資源など多くの魅力に恵まれています。

群馬県の観光客総数は、全国都市緑化フェアの開催などにより増加した年もありますが、平成 21 年度以降は減少傾向となっています。特に平成 23 年度前半は、東日本大震災による自粛ムード及び福島第一原子力発電所の事故による風評被害等で入込客数が大きく落ち込み、7 月から開催した群馬デスティネーションキャンペーンにより増加したものの、5,881 万人にとどまり、平成 22 年度の 5,981 万人を下回る結果となりました。

## ⑩まちうち再生への取り組み市町村数

目標：【H19】 16 市町村→【H29】 33 市町村

県の支援制度を活用し、中心市街地活性化などのまちづくりの取り組みを行った市町村数を表す指標であり、平成 23 年度末で 19 市町村にとどまっています。人口減少と高齢化が同時に進行する局面において、新たなまちづくりの方策が必要であると考えています。なお、平成 23 年度末で支援制度は終了しました。

# 第2章 社会資本整備を取り巻く状況

## 2-1. 社会・経済・自然環境の変化

### (1) 地域間競争の激化

本県は、日本列島のほぼ中央にあり、東京から100km圏に位置しています。平成23年3月、北関東自動車道が全線開通したことにより、県内の高速道路は100%整備が完了し、南北軸である関越自動車道と東西軸である上信越自動車道及び北関東自動車道による高速道路の十字軸が完成しました。この結果、群馬・茨城・栃木の主要都市と国際港である常陸那珂港が連絡し、東京から放射状に伸びる関越道・東北道・常磐道と接続されるなど、日本海から太平洋、東北から中京・関西を結ぶ高速道路網の結節点・物流拠点として、さらに大きな役割が期待されています。

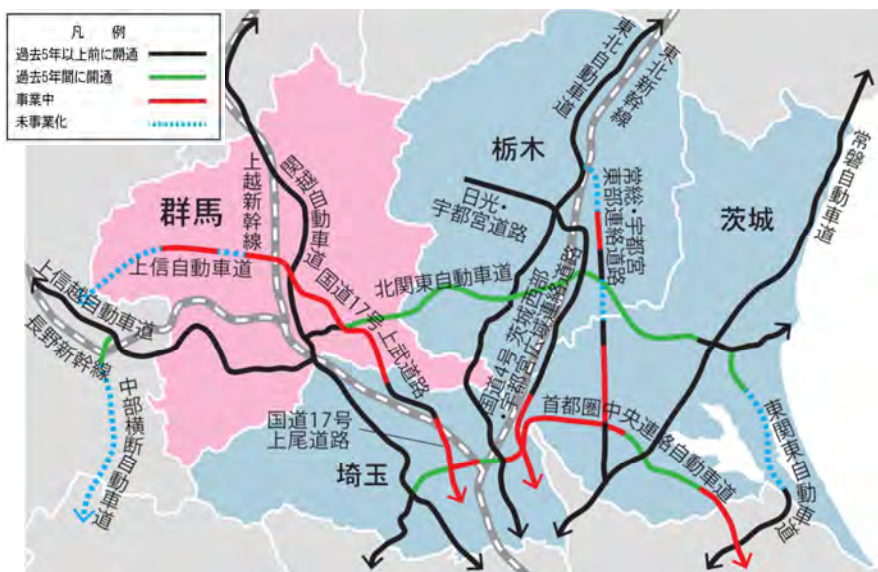
一方、この5年の間に、経済のグローバル化は一層進み、2008年9月に生じたリーマンショックやその後の欧州危機により本県の輸出産業も大きな影響を受けました。それに加え、圏央道、国道17号上尾道路(埼玉県)、常総・宇都宮東部連絡道路(茨城県、栃木県)など近県での地域高規格道路などの整備が進んでおり、ますます地域間競争が激化することが想定されます。

このような状況の中で、今後、企業誘致や観光客の誘客などにより本県の地域間競争力を高めていくためには、これまで進めてきた「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」(24ページ参照)の着実な推進が必要です。

さらに、7つの交通軸を有効に活用するため、これらの軸に接続する高速インターアクセス道路や主要な交差道路、軸間連絡道路の整備などにより高速交通と連携したネットワークを構築していく必要があります。



図表-12 高速道路の十字軸の整備完了



図表-13 近県における地域高規格道路などの整備状況

## (2)東日本大震災を踏まえた防災対策

平成23年3月に発生した東日本大震災では、国道354号の利根川に架かる「五料橋」において、橋桁と橋脚の取付け部材である「支承」が被災し、橋面上に4cmの段差が生じたため、全面通行止めとなりました。また、JR高崎駅では、鉄道の運休に伴い、駅前に多くの帰宅困難者が見られました。

県民の安全を確保するため、これまで実施してきた橋梁などの社会資本の耐震化を更に進めるとともに、東日本大震災を契機としてクローズアップされた警戒避難体制の整備などのソフト対策についても、市町村と連携しながら推進する必要があります。



震災直後  
東日本大震災により、橋桁の接続部に生じた段差

復旧後  
震災から約1ヶ月後、復旧完了。この間、車両は全面通行止め。



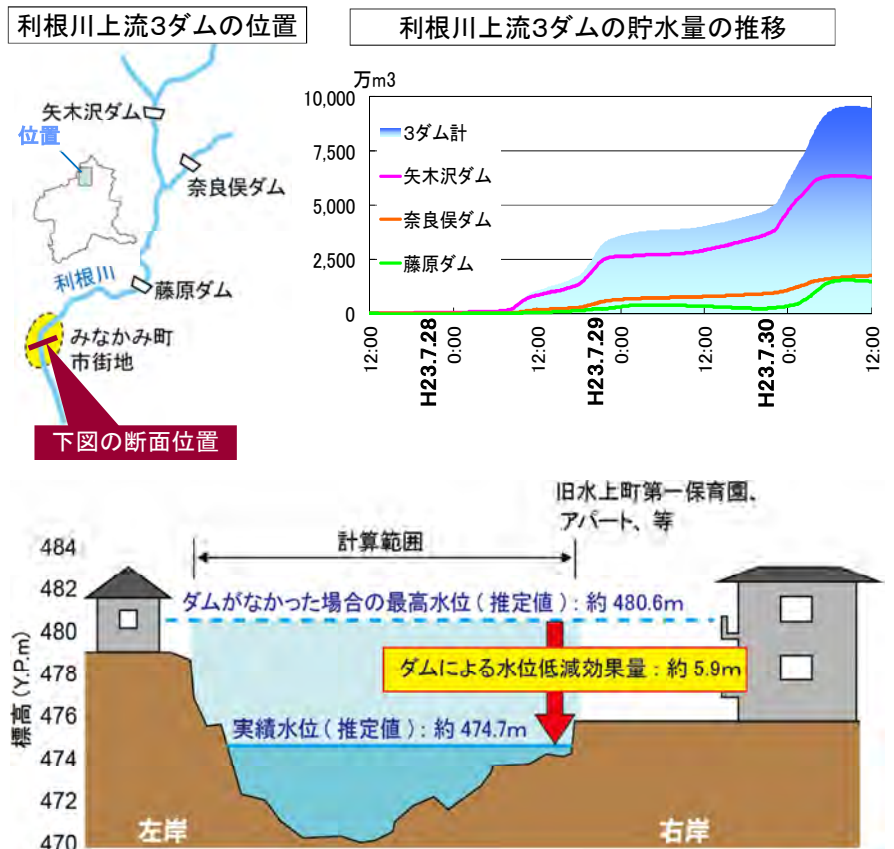
図表-14 東日本大震災で通行止めとなった五料橋 (伊勢崎市～玉村町)

## (3)甚大な被害をもたらす豪雨などへの対応

近年多発している局地的集中降雨(ゲリラ豪雨)対策として、ハード・ソフト両面からの総合的な治水対策が求められています。

平成23年7月に発生した新潟・福島豪雨では、県内の利根川最上流部で記録的な降雨量となりました。その際、矢木沢ダム、奈良俣ダム、藤原ダムなどで、流入する雨水を約1億トンの貯留することにより、下流域での河川の氾濫を抑止することができました。

今後、同様な豪雨が県内の他の地域でも発生する可能性もあるため、ハツ場ダム建設はもとより、洪水調節施設や河川改修の整備を計画的かつ着実に進め、治水安全度を高めていく必要があります。また、迅速な避難判断や避難行動を促すため、河川水位や雨量の情報提供など被害を軽減するためのソフト対策も進め災害に強い県土づくりが必要です。



※ 県河川課「平成23年度洪水記録」を基に建設企画課作成(みなかみ町湯原付近)

図表-15 新潟・福島豪雨における「利根川上流3ダム」の効果