

③隣接する処理区域への接続などによるコスト縮減

下水道の整備計画について、効率的な視点により見直しを行い、市町村が支出する事業費を削減し、汚水処理整備の進行速度を高め更なる普及促進を図ります。

例えば、市町村が整備する公共下水道を県が整備した流域下水道に接続することにより、下水処理場の建設を取りやめるなど汚水処理施設整備費のコスト縮減施策を講じます。



図表－97 市町村への技術支援の改善事例

④群馬県汚水処理促進協議会の実施(市町村との連携)

県と市町村で効率的な汚水処理計画を具体的に協議する「群馬県汚水処理促進協議会」において、既存計画の見直しを行い、更なる汚水処理の進捗を図ります。

汚水処理の3事業(下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽)について、「隣接する処理区域への接続によるコスト縮減」や「集合処理から個別処理への見直し」など効率的・効果的な汚水処理整備手法について、関連市町村へ提案し、協議・検討を行います。



図表－98 協議会状況

⑤汚水処理施設への接続率向上(汚水処理の普及啓発)

汚水処理施設への接続率を向上させるため、県民に利用啓発活動を実施するとともに、単独処理浄化槽やくみ取り槽の利用者に対し、下水道・農業集落排水への接続や合併処理浄化槽への転換を働きかけていきます。

今後も、市町村が行っている汚水処理への接続支援制度(水洗便所改造資金助成策、合併処理浄化槽事業など)を「水よみがえれキャンペーン」などを通じて、積極的に周知していきます。また、併せてパンフレット配布なども行い、「汚水処理施設の普及啓発を行います。



図表－99 啓発活動状況(水よみがえれキャンペーン)

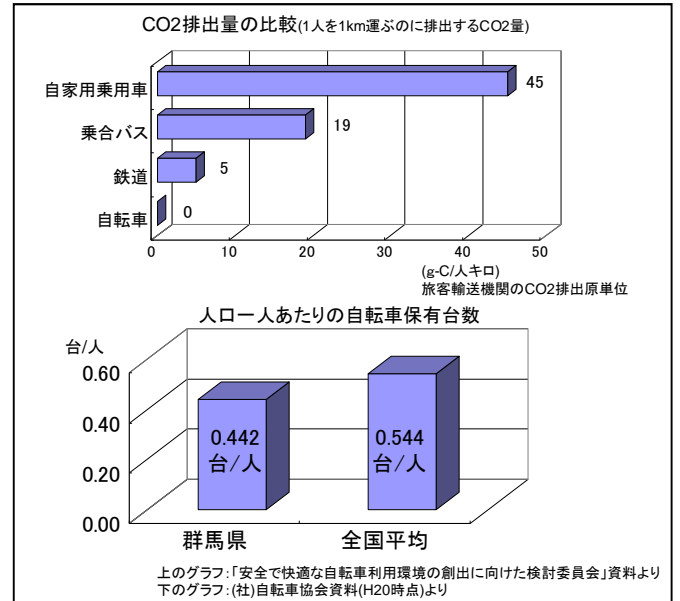
(2) 自動車利用からの転換による地球温暖化防止への貢献

① 自転車利用の促進

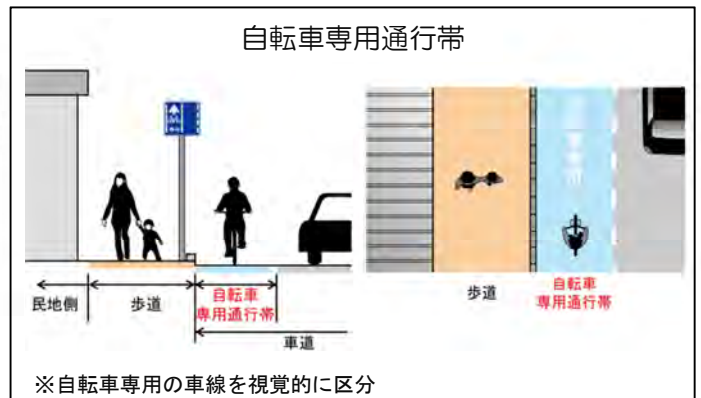
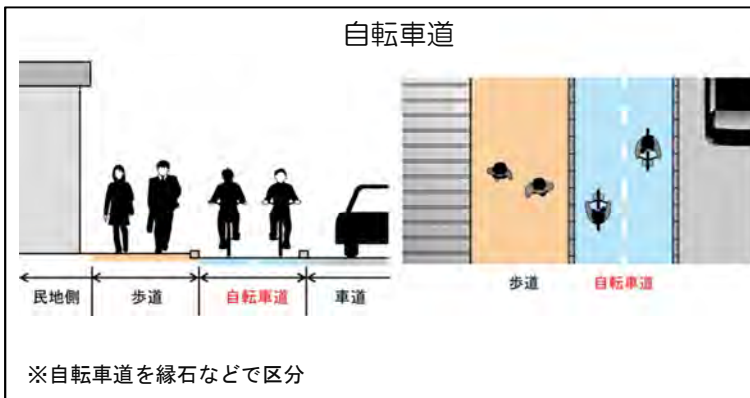
自転車は排気ガスを出さない環境にやさしい交通手段です。しかし、本県は一人当たりの自転車保有率が全国平均より低い状況にあるなど、自転車が十分に活用されているとは言えません。また、自転車が十分に活用されるためには、安全で快適な自転車通行環境を確保する必要があります。

このため、群馬県では、市町村等関係機関と調整を図りながら、自転車交通量の多い、駅と高校などを結ぶ道路を「自転車通行空間の整備路線」に指定し、整備を進めます。

整備に際しては、自動車交通量や走行速度などの交通環境に応じて、自転車道、自転車専用通行帯などの整備形態を決定した上で、安全で快適な自転車通行空間の確保に努めます。



図表-100 自転車利用による効果と自転車保有台数



図表-101 自転車通行空間の主な整備形態

② モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントとは、地域の交通手段を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などの多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みのことです。

本県では、第一に地域公共交通の維持・活性化へとつながることを目的として、エコ通勤推進事業や県内高校入学者に公共交通利用促進リーフレットの配布などを行っています。また、公共交通の利用支援情報^{*}をインターネットで情報提供することにより、県民の公共交通に対する意識の高揚に努めます。



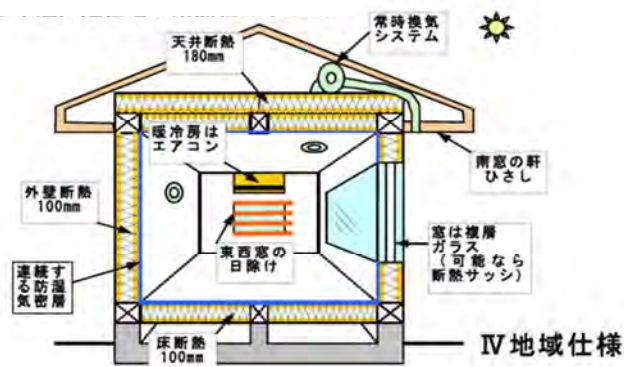
図表-102 モビリティ・マネジメントの普及促進

^{*} 公共交通情報 http://www.pref.gunma.jp/cate_list/ct00000800.html

(3) 廃棄物の排出抑制による環境負荷の低減

県営住宅をはじめとする県有建築物の断熱性能の向上による省エネルギー化と長寿命化対策による廃棄物の排出抑制を図ります。

民間建築物については、省エネルギーリフォーム講習会等を活用して既存住宅の省エネルギー化を支援します。また、長期優良住宅認定制度の活用推進による長寿命住宅の建設促進、「群馬県空き家活用・住みかえ支援事業」による空き家の活用促進による建築物の長寿命化を図ります。



図表-103 木造戸建住宅の断熱化のイメージ

(4) 再生可能エネルギーの有効活用

① クリーンエネルギーセンター構想

現在、下水処理場から排出される汚泥はセメント原料等に100%再利用されていますが、今後は新技術によるバイオガスとしての利用を目指します。また、太陽光等の再生可能エネルギーを有効利用し、限りある天然資源の消費を抑制します。



図表-104 太陽光発電（県央水質浄化センター）

② 建築物における自然エネルギーの活用

県営住宅をはじめとする県有施設に太陽光発電を設置し、再生可能エネルギーの活用を図ります。

また、民間建築物については、平成24年12月から開始された国の低炭素建築物認定制度による固定資産税の減免等の優遇措置や、自然エネルギー活用に対する国及び自治体による補助制度により、自然エネルギーの普及促進を図ります。

さらに、省エネルギーリフォーム講習会の開催を通じて、太陽光発電、風力発電、地中熱利用、太陽熱利用などの自然エネルギーの活用の周知を行い、民間建築物への利用拡充を促進します。



図表-105 県で設置した自然エネルギーの状況

取り組み指標の現状と将来の目標

指 標	現 在	➡	目 標 値
自転車通行環境整備路線の整備率	0% (H23年度)	➡	100% (H34年度)
住宅の省エネルギー対策	24% (H20年度)	➡	46% (H32年度)
汚水処理人口普及率	74.3% (H23年度)	➡	91.7% (H34年度)
汚水処理整備区域内の接続率	90.5% (H23年度)	➡	95% (H34年度)
建設副産物の再資源化率	84.1% (H20年度)	➡	94.0% (H27年度)

＜取り組み指標の現状と将来の目標一覧表＞

番号	第1節 元気の指標	単位	現在(H23)	将来(H34)
1	7つの交通軸の開通予定年度	区間	—	計画期間における主要道路の開通予定年度
2	宿泊客数	万人	875	928(H27)
3	企業誘致件数	件	33	50(H27)
4	幹線道路の混雑延長	km	330(H22)	150
番号	第2節 安全の指標		現在(H23)	将来(H34)
5	洪水による氾濫が想定される区域の面積	km ²	90.1	36.6
6	土砂災害対策推進計画に基づく対策箇所着手率	%	0	100(H31)
7	洪水ハザードマップの対象区域拡大等支援のための浸水想定区域図の拡充箇所数	箇所	0	19(H29)
8	土砂災害に備えた図上訓練の実施市町村数	市町村	12	27(H27)
9	住宅の耐震化率	%	76.4	90(H32)
10	被災建築物応急危険度判定士数	人	1,516	2,000(H32)
11	緊急輸送道路のうち県庁と地域の拠点を結ぶ路線の落石等危険箇所対策数	箇所	47	143
12	交通事故死者数	人	106(H24)	75以下(H27)
13	通学路の歩道整備率	%	73	93
14	1日当たり乗降客数3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率	駅	12/18	18/18(H32)
15	主要鉄道駅周辺歩道のバリアフリー化率	駅	10	14(H29)
16	乗合バスのノンステップバス導入率	%	28	40(H27)
17	歩道のバリアフリー化率	%	50	65
18	高齢者のいる住宅のバリアフリー化率	%	36(H20)	75(H32)
番号	第3節 魅力の指標		現在(H23)	将来(H34)
19	市街地の幹線道路の無電柱化率	%	12	22
20	景観行政団体数	市町村	14(H24)	35(H27)
21	市街地整備率(区画整理完了区域面積/市街化区域面積)	%	22.7	29.0
22	市街化区域内人口密度	人/ha	62.3	60人/haの維持
23	緊急対策踏切の未対策箇所数	箇所	3	0(H29)
24	乗合バス・中小私鉄3線の利用者数	万人	1,240	1,240万人の維持
25	「日本風景街道」に参加するNPO等の団体数	団体	25	50
番号	第4節 環境の指標		現在(H23)	将来(H34)
26	自転車通行環境整備路線の整備率	%	0	100
27	住宅の省エネルギー対策	%	24(H20)	46(H32)
28	汚水処理人口普及率	%	74.3	91.7
29	汚水処理整備区域内の接続率	%	90.5	95
30	建設副産物の再資源化率	%	84.1(H20)	94(H27)

※ 3、12については年(1月～12月)で算出し、その他の指標は年度で算出。

※ 現在値(H23)の欄は、平成23年または平成23年度のデータを記載。ただし、指標により最新数値の統計時期を()で記載。

第3章 プランの成果の検証と確認

○はばたけ群馬・県土整備プランを実効性のあるものにするために

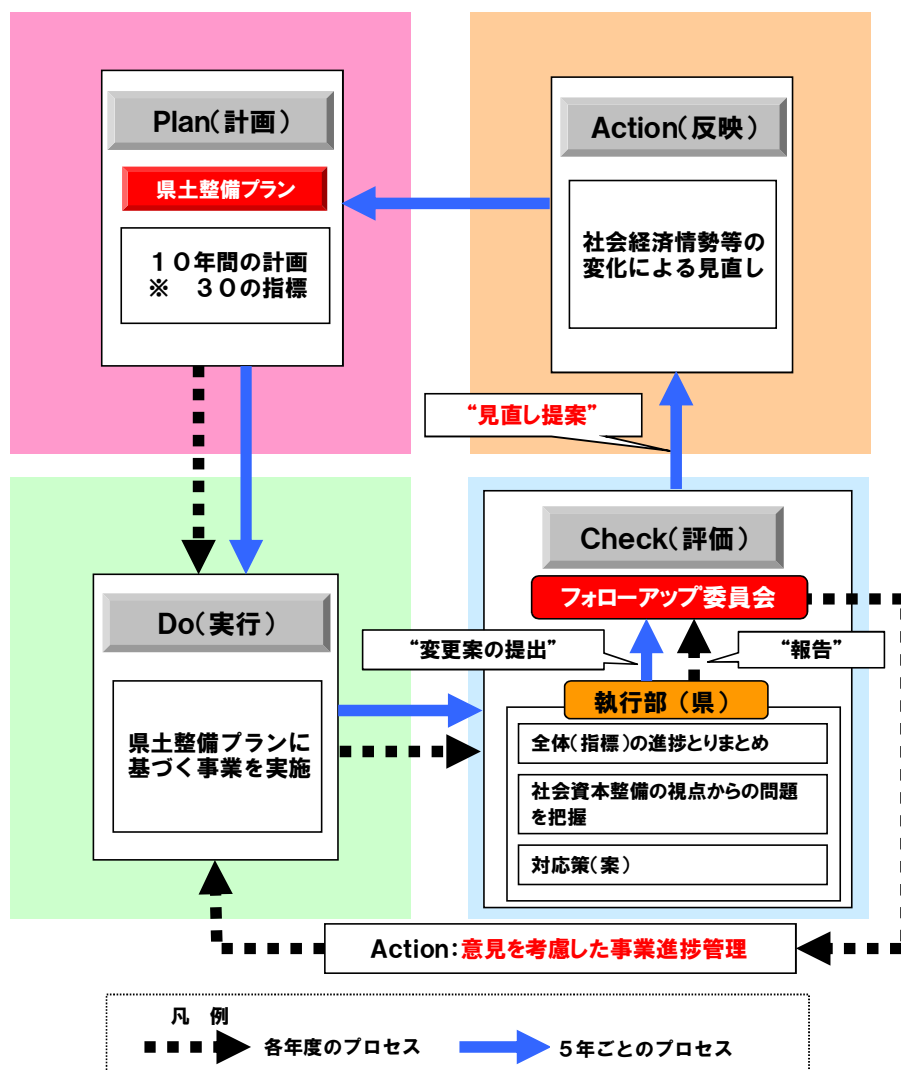
～ 計画-実行-評価-反映サイクルによる継続更新 ～

①1年ごとの点検

「はばたけ群馬・県土整備プラン」の取り組みが着実に実行されているか、外部有識者による「はばたけ群馬・県土整備プランフォローアップ委員会」を開催し、毎年「点検」していきます。

②おおむね5年ごとの検証(更新)

「はばたけ群馬・県土整備プラン」は、社会情勢の変化や県民ニーズの多様化等に対応するため、概ね5年間ごとに、その方向性が適切であったかどうかを「検証」し、必要に応じて「更新」します。



図表-106 県土整備プランフォローアップイメージ (PDCAサイクル)