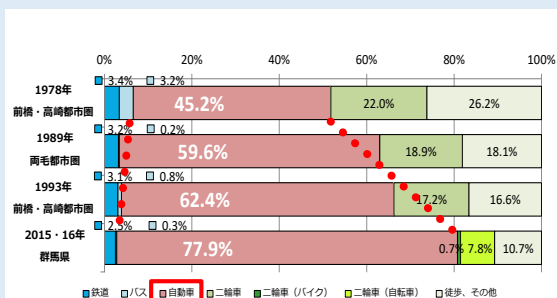


公共交通の低い利便性と自動車への過度な依存からの脱却

課題⑩ 利便性の高い自動車への過度な依存からの転換

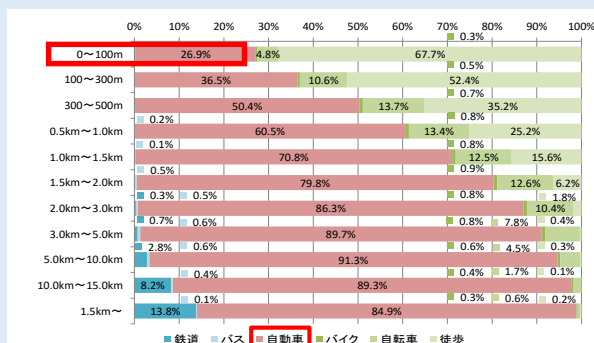
- ◆ 本県の代表交通手段の構成比は、最新のパーソントリップ調査※（2015・16年（平成27・28年））によれば、約78%が自動車となっている一方、鉄道は2.5%、バスは0.3%といずれも比率が低く、移動距離別にみると、100m未満の移動でも4人に1人が自動車を使う、過度な自動車依存社会となっています。
- ◆ また、過去からの推移をみると、自動車の割合が増加している一方、鉄道やバスだけでなく自転車やバイクなどの二輪車や徒歩についても減少傾向にあります。

代表交通手段構成比（経年変化）



出典：群馬県パーソントリップ調査（2015・16年）

距離帯別の代表交通手段構成比



出典：群馬県パーソントリップ調査（2015・16年）

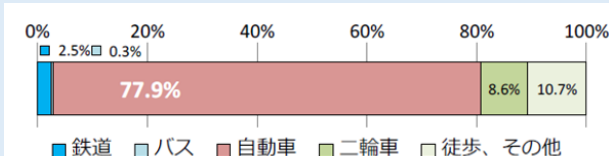
- ◆ 自家用乗用車の二酸化炭素排出量はバスや鉄道等の公共交通に比べて2倍以上であるにもかかわらず、群馬県では、県民の移動手段の大半を自動車が占めており、地球温暖化の緩和に向けて、「過度に自動車に依存した状況」から「公共交通や自転車、徒歩等の多様な移動手段を適度に利用する状態」に転換する取組が必要です。

移動手段別の二酸化炭素排出量（2018年度）



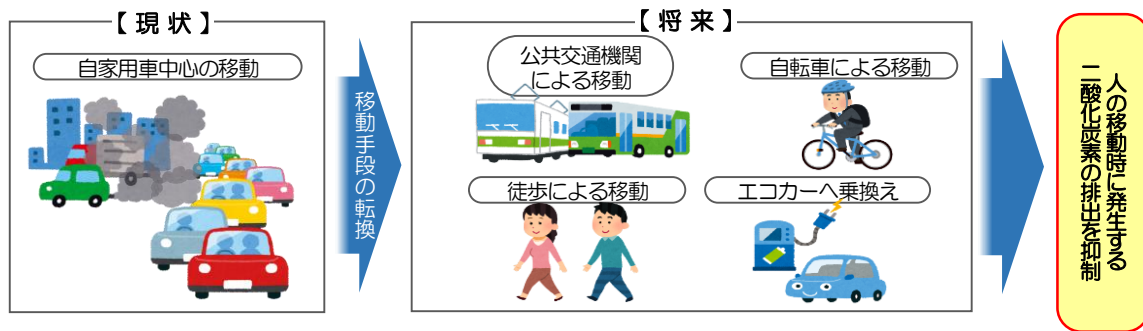
出典：国土交通省

群馬県における代表交通手段構成比



出典：群馬県パーソントリップ調査（2015・16年）

スマートムーブのイメージ

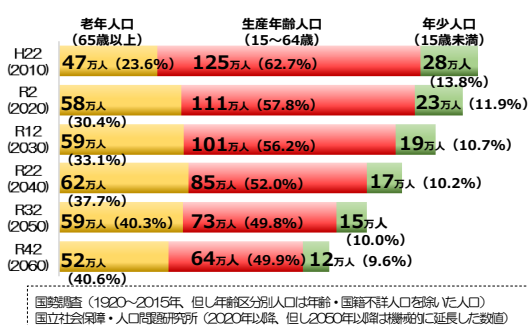


出典：ぐんま・県土整備プラン2020

課題⑪ 公共交通ネットワークの縮小やサービス水準低下の改善

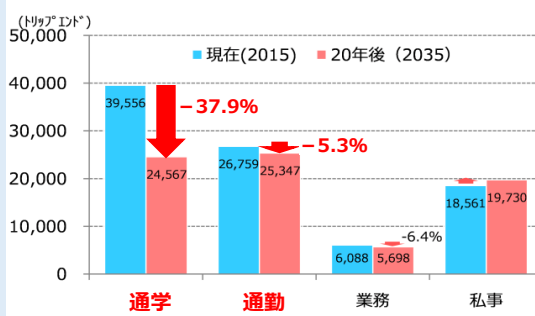
- ◆ 地域公共交通は特に自動車を運転できない学生、高齢者にとって必要不可欠な移動手段です。
- ◆ しかし、人口減少、少子高齢化が進展する中、特に地方部においては、通勤・通学などの公共交通機関の輸送人員の減少に加え、新型コロナウイルス感染症のまん延による利用者の減少が重なり、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されるとともに、公共交通の維持・確保が危ぶまれています。

群馬県人口構成の変化



出典：ぐんま・県土整備プラン2020

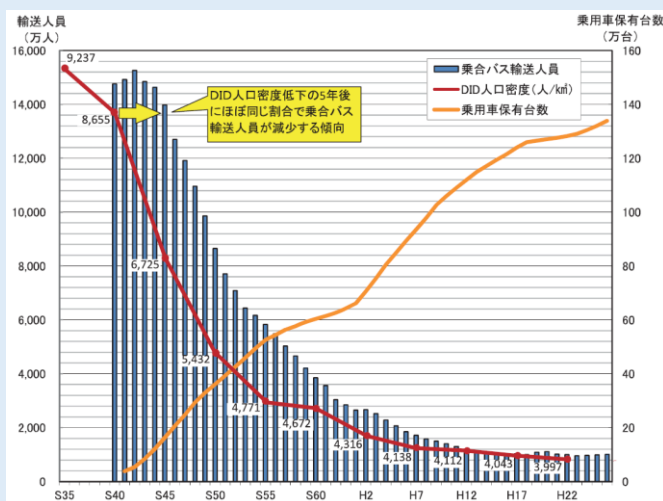
20年後の目的別鉄道利用者の減少率の推計 (2015→2035)



出典：ぐんま・県土整備プラン2020

- ◆ DID※の人口密度と乗合バス輸送人員の変化を比較すると、これまで、人口密度の低下に若干遅れた形で乗合バス輸送人員が減少しています。
- ◆ このまま、市街地の拡散と人口密度の低下が進むと、利便性の低下によるバス等の公共交通利用者のさらなる減少と、採算性の低下による公共交通の減便、撤退が懸念されます。

乗合バス輸送人員とDID地区人口密度



出典：ぐんま・県土整備プラン2020

新たな視点

コロナ後のニューノーマルへの対応

- ◆ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、改めて東京一極集中の是正とリスク分散の重要性が認識される中、東京都の人口が転出超過に移行するなど、分散型の新しい国の形、暮らし方が求められています。働き方の面では、企業におけるテレワーク、ローテーション勤務、時差出勤、自転車通勤の積極的な活用等の取組が促されています。
- ◆ また、このような事態にも対応可能な遠隔教育などICT※等を活用したリモート・サービスへのニーズの高さが改めて浮き彫りとなったことから、さまざまなサービスにおけるリモート化等によるDX（デジタルトランスフォーメーション）※が加速化すると見込まれます。さらに、マスク等の衛生用品も含めたサプライチェーン※の脆弱性が顕在化したことを踏まえ、強靱なサプライチェーンの構築が進むなど、このような社会の変化は感染収束後においても進行・定着していくことが想定されます。

- ◆ 新・群馬県総合計画においては、「快疎」（開放的で人口が密ではない疎である空間「開疎」に、他ではない価値、地域固有の価値、多様な暮らし方などが加わり、空間的にも精神的にもより安定した快適な地域社会）の形成を目指すこととしています。

群馬県が目指す2040年の姿

目指す姿

群馬県が目指す2040年の姿

年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型の社会

快疎
VISION
2040
新・群馬県総合計画



目指すは「快疎」な群馬県

ニューノーマルでは空間的に広く、密ではない地域へのニーズが高まりました。これは地方にとって長年の課題であった人口減少が「東京よりも魅力的」な要素となる可能性が高まったことを意味します。ゆとりのある生活空間が安全・安心のベースとなり、他にはない価値を持ち、安定した地域だけが、人々を惹きつける求心力を持ち、勝ち残る。群馬県が目指すのは、人々を惹きつけられる「快疎」と定義しました。

3つの幸福の実現が「快疎」をつくる

ビジョンでは、2040年を目指す姿として、「誰一人取り残されることがない」こと、「幸福を実感できる」こと、そして「自立分散型の社会」であることを描いています。幸福とは、

人によって異なります。そこでビジョンでは、群馬県が目指す社会の幸福とはどのようなものなのかを、誰にとっての幸福なのかという視点で考え、「一人ひとりの幸福」、「社会

全体の幸福」、「将来世代の幸福」という3つの幸福を目指すこととしました。2040年の群馬県はこの3つの幸福が調和した社会を目指します。

	20世紀の捉え方	幸福への疑問	目指す「幸福」
一人ひとりの幸福	型が定まった「幸福」 ● 画一的な仕事・暮らし ● 標準的な家族の形	● 堅固な経済指標のわりに実感のない幸福	● 多様な「幸福」 ● 一人ひとり異なる仕事・暮らし ● 良好な人間関係（コミュニティ）
社会全体の幸福（県民の共生）	固定的な「県民」 ● 県民＝居住者・出身者	● 多様化する地域社会の参加者 ● 変化の激しい時代の弱者	● 多様な「県民」 ● 県民＝+関係者・外国人・新たなマイノリティ
将来世代の幸福（持続可能性）	この時代の「県民」 ● いまを切り取った成長・配分の最大化	● 地域社会や環境の持続可能性への懸念	● 未来を含めた「県民」 ● 「ドーナツ経済学」による持続的成長

出典：新・群馬県総合計画（ダイジェスト版）

課題解決に向けた方向性 多様な移動手段の確保

コロナ後のニューノーマルを見据え、全ての県民がそれぞれの生活スタイルに合わせた快適な移動が可能となるよう多様な移動手段を整えます。

また、使用者が減少している鉄道や広域的な幹線バス路線網などの基幹公共交通軸を、将来にわたって確保するため、交通拠点の交通結節機能の強化や交通拠点へのアクセス機能の強化により、多様な交通モードの確保を図り、自動車以外の多様な移動手段の選択が可能な社会への転換を推進します。

計画的な社会資本の老朽化対策推進

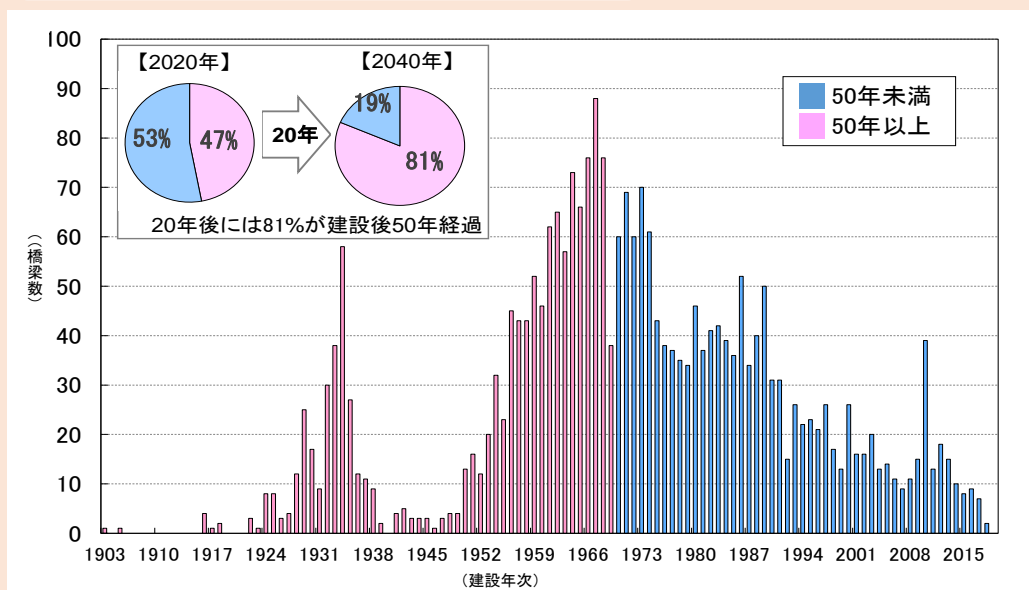
課題⑫ 加速する社会資本の老朽化への対応

- ◆ 群馬県では、道路等の膨大かつ多種多様な社会資本を管理しています。これらの社会資本は、県民の暮らしや社会経済活動を支える重要な役割を果たしています。

種別	施設（規模）
道路	道路（288路線・実延長3,350km）、橋梁（3,665橋）、トンネル（64箇所）、横断歩道橋（120橋）等

- ◆ 高度経済成長期以降に整備した大量の社会資本ストックの老朽化により維持管理・更新費用の増大、老朽化や劣化に起因する事故の発生が懸念されています。例えば、今後10年で建設後50年以上経過する道路橋（橋長2m以上）の割合は、約47%（2019年度（令和元年度）末）から約61%（2029年度（令和11年度）末）となり、さらに20年後には、約81%（2039年度（令和21年度）末）と、加速的に増加します。
- ◆ 今後も、社会資本を長期にわたって安全に使用し続けるために、維持管理・更新費用のトータルコストの中長期的な縮減と平準化を図っていくことが必要です。

県が管理する建設年次別橋梁数（2020年3月現在）



出典：ぐんま・県土整備プラン2020

課題⑬

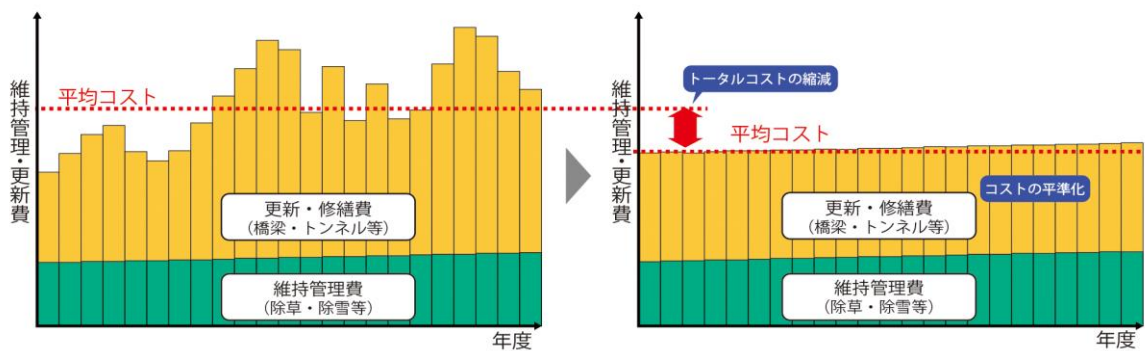
社会資本ストックの増加による点検・維持管理・更新業務の増大と担い手不足に対応するための効率化・高度化

（1）点検・維持管理・更新業務の増大

- ◆ 社会資本整備の推進により、県民生活の安全・安心の確保や利便性が向上する一方で、パトロール、清掃、除草、除雪等の日常的な維持管理に係る業務量や予算額の増大が懸念されています。
- ◆ また、県が管理する社会資本が増加するとともに、高度経済成長期以降に整備した大量の社会資本ストックの老朽化により、維持管理・更新費の増大や老朽化・劣化に起因する事故の発生が懸念されます。

- ◆ このため、既存の社会資本の機能を確保し長期にわたって使用できるよう、橋梁やその他道路施設などの構造物について「長寿命化計画」を策定し、定期的な点検や予防保全による修繕、老朽化の状況に応じた更新などを計画的に行うことで、維持管理・更新費用のトータルコストの中長期的な縮減と平準化を図る必要があります。
- ◆ 道路除草や街路樹管理などの日常的な維持管理についても、限られた予算の中で効率的に実施していくため、地域の特性を踏まえた維持管理水準の設定や、民間活力の導入、ICT[※]の導入などのDX[※]による効率的な維持管理を推進するとともに、コスト縮減を図る必要があります。

トータルコストの縮減とコストの平準化中長期的な縮減と平準化

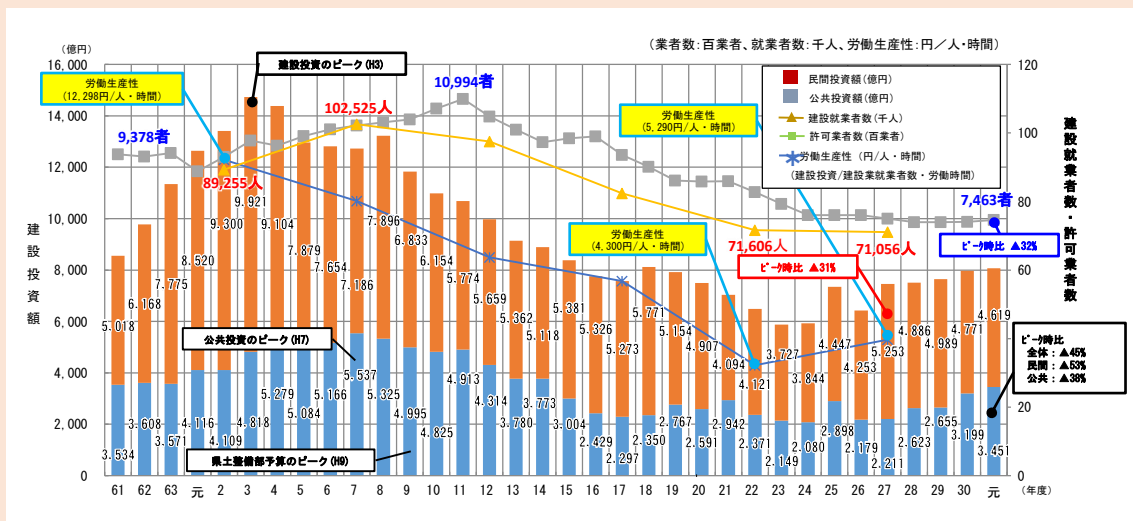


出典：ぐんま・県土整備プラン2020

(2) 社会資本整備や維持管理の担い手の減少

- ◆ 本県の建設投資額や建設業者数は、ピーク時から大幅に減少しており、建設業就業者数もピーク時（1995年度（平成7年度）国勢調査）から30%減少しています。また、全国平均よりも、就業者の高齢化率が高く、若者（29歳以下）の割合が低くなっています。
- ◆ 今後、生産年齢人口が減少する中で、限られた人材によって社会資本の効率的・効果的な整備や維持管理を図っていく必要があります。

本県の建設投資、建設業者数、就業者数の推移



出典：建設投資額 建設総合統計年度報（国土交通省）

新たな視点

AIやIoTなどの新技術の進展

- ◆ 近年の情報通信ネットワークの発達やAI[※]、IoT[※]、ビッグデータ[※]、ロボットの発展等により、Society5.0[※]の実現に向け、第4次産業革命とも呼ばれる大きなイノベーションが生まれています。
- ◆ 具体的には、相互接続された機械やシステムを通じて、人間や機械の位置や活動状況などのこれまでデータ化されていなかった情報も含めたビッグデータが利用可能になることで、AIによる機械学習の技術が一層発展するとともに、データ解析の結果をロボットにフィードバックすることで、機械による自動化の範囲が飛躍的に拡大しようとしています。
- ◆ 第4次産業革命の新たな技術革新は、人間の能力を飛躍的に拡張する技術（頭脳としてのAI、筋肉としてのロボット、神経としてのIoT等）であり、豊富なリアルデータ[※]を活用して、従来の大量生産・大量消費型のモノ・サービスの提供ではない、個別化された製品やサービスの提供により、個々のニーズに応え、さまざまな社会課題を解決し、大きな付加価値を生み出していくことが期待されています。

Society5.0のイメージ



出典：ぐんま・県土整備プラン2020

課題解決に向けた方向性

持続可能で効率的なメンテナンスの推進

今後も社会資本を長期にわたって安全に使用し続けるために、維持管理・更新費用の中長期的な縮減と平準化を推進するとともに、ICT[※]の導入などDX[※]を推進し、維持管理の効率化・高度化を図ります。

2-2 課題解決に向けた方向性

課題

**災害時における
道路ネットワークの機能維持**

- ① 気候変動の影響等により頻発化・激甚化する気象災害と増大する災害リスク
- ② 依然として気象災害の危機にさらされている多くの人命・財産
- ③ 重要交通網の寸断による社会的・経済的損失リスクの増大

**物流の効率化と周辺観光の促進や
都市間連携の強化**

- ④ ジャストインタイムや迅速な輸送への対応など、変化する物流ニーズへの対応
- ⑤ 日本海側港湾への輸送なども視野に入れた戦略的な物流ネットワークの構築
- ⑥ 渡河部や急峻な山岳地帯に位置する県境部の広域道路ネットワークの強化
- ⑦ インバウンド観光客^{*}の誘致に向けた、県を跨ぐ広域的な周遊観光の促進
- ⑧ 人口減少により維持が困難となる生活に必要な都市機能を相互利用・補完するための市町村間連携の強化
- ⑨ 自転車の活用による観光振興と地域の創生

**公共交通の低い利便性と
自動車への過度な依存からの脱却**

- ⑩ 利便性の高い自動車への過度な依存からの転換
- ⑪ 公共交通ネットワークの縮小やサービス水準低下の改善

計画的な社会資本の老朽化対策推進

- ⑫ 加速する社会資本の老朽化への対応
- ⑬ 社会資本ストックの増加による点検・維持管理・更新業務の増大と担い手不足に対応するための効率化・高度化

課題解決に向けた方向性

**災害時に機能する
道路交通ネットワーク構築**

大規模な災害に対して、円滑な避難や迅速な救命救助、復旧復興を可能にするため、道の駅を含む防災拠点の整備・強化と災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの整備を推進します。

**物流の効率化と
観光振興や都市間連携を支える
道路交通ネットワーク構築**

高速道路に及びスマートIC^{*}へのアクセス強化、都市部の渋滞や県境部の線形不良箇所などの脆弱な道路交通ネットワークの強化を図り、物流と観光が地域経済を牽引できる基盤を整備します。

安心して豊かな暮らしを持続できるよう、市町村と連携してまちのまとまりを維持するとともに、まちのまとまりをつなぐ都市間連携の強化を推進します。

多様な移動手段の確保

コロナ後のニューノーマルを見据え、全ての県民がそれぞれの生活スタイルに合わせた快適な移動が可能となるよう多様な移動手段を整えます。

また、使用者が減少している鉄道や広域的な幹線バス路線網などの基幹公共交通軸を、将来にわたって確保するため、交通拠点の交通結節機能の強化や交通拠点へのアクセス機能の強化により、多様な交通モードの確保を図り、自動車以外の多様な移動手段の選択が可能となる社会への転換を推進します。

持続可能で効率的なメンテナンスの推進

今後も社会資本を長期にわたって安全に使用し続けるために、維持管理・更新費用の中長期的な縮減と平準化を推進するとともに、ICT^{*}の導入などDX^{*}を推進し、維持管理の効率化・高度化を図ります。

取組