

# ぐんま・県土整備プラン2020 (仮称)

【原案】

令和2年〇〇月  
群馬県県土整備部





# 目次

## 第1部 基本構想編

計画の基本情報	2
社会資本整備を取り巻く変化の見通し	3
2040年に目指す将来像	7
将来像の実現に向けた政策の方向性	9
将来像の実現に向けた新たな視点	10
政策・施策及び方策の体系	11
将来像の実現へのロードマップ	12

## 第2部 基本計画編

<b>政策1</b> 災害レジリエンスNo.1の実現	18
施策1 緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）	22
施策2 重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）	24
施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）	26
施策4 避難のサポート（中長期レジリエンス戦略）	33
<b>政策2</b> 持続可能で効率的なメンテナンス	38
施策1 予防保全に基づく長寿命化	39
施策2 効率的な維持管理	41
<b>政策3</b> 多様な移動手段の確保	43
施策1 公共交通網の整備・維持	48
施策2 自動車交通網の整備	52
施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	57
<b>政策4</b> 住み続けられるまちづくり	59
施策1 適正な土地利用によるまちのまとまりの維持	63
施策2 良好なまち並みと快適な住まいづくり	66
<b>政策5</b> 美しく良好な環境の保全	68
施策1 豊かで美しい自然環境の保全・再生	70
施策2 健全な水環境の維持・回復	72
施策3 地球温暖化対策の推進	75
社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成	77
方策1 建設産業の働き方改革	78
方策2 建設現場の生産性向上	79
方策3 建設産業の魅力の発信	81
計画の推進に当たって	83
方策1 選択と集中による効率的・効果的な事業の推進	83
方策2 社会資本のストック効果の最大化	84
方策3 県民等とのパートナーシップの強化	86
方策4 Society5.0の実現に向けたDX(デジタル・トランスフォーメーション)の推進	88
方策5 わかりやすい情報発信による県土整備行政の見える化	89
方策6 県土整備プランを実行性のあるものとするために	90

## 第3部 地域計画編

前橋地域	92
北群馬渋川地域	96
佐波伊勢崎地域	100
高崎地域	104
安中地域	108
多野藤岡地域	112
甘楽富岡地域	116
吾妻地域	120
利根沼田地域	124
太田地域	128
桐生・みどり地域	132
邑楽館林地域	136

政策の目標を達成するための主な指標一覧	140
用語解説	144



# 第1部

# 基本構想編

# 計画の基本情報

## 1 「ぐんま・県土整備プラン2020」とは

2040年に目指す将来像の実現に向けて、道路や河川、砂防施設、県立公園、下水道、県営住宅など、社会資本の整備や維持管理を「どのような考え方で、どのように進めていくか」を示す県土整備分野の最上位計画です。

## 2 計画の期間

令和2年度（2020年度）から令和11年度（2029年度）までの10か年計画

社会資本の整備は、事業完了後、その効果が発現されるまでに長期間を要するという特徴を有することから、20年先の群馬の将来を見据えた10年間の計画とします。

なお、県土整備プランは、概ね5年毎に次の20年先を見据えた10年間の計画として見直しを行います。

## 3 計画を見直した背景

令和元年東日本台風（台風第19号）では、中部、関東甲信越、東北の1都12県と極めて広範囲で未曾有の被害が発生しました。

本県においても、下仁田町では県内観測史上最大となる24時間雨量609ミリを観測するなど、西毛・吾妻地域を中心に水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が失われました。

今後も、気候変動の影響等により「同規模の気象災害は毎年のように発生するかもしれない」という危機感から、令和元年12月27日には都道府県として初となる「群馬・気象災害非常事態宣言」を発出しました。

この宣言を踏まえ、頻発化・激甚化する気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンスNo.1」の実現に向けて、「ハード」と「ソフト」が一体となった防災・減災対策をこれまで以上に一層加速させるため、県土整備プランを見直すこととしました。

「災害レジリエンス」とは・・・

想定外の災害時にも社会的機能を維持または速やかに回復できる強さとしなやかさのこと

## 4 計画の構成

本計画は、「基本構想編」と「基本計画編」、「地域計画編」の3部構成となっています。

### 【基本構想編】

- ・社会資本整備を取り巻く変化の見通しを踏まえ、2040年に目指す将来像を示します。
- ・将来像と現状のギャップと課題に対し、新たな視点を踏まえた今後の10年間の政策の方向性を示します。

### 【基本計画編】

- ・2040年に目指す将来像の実現に向け、計画期間内に取り組む政策・施策のほか、政策・施策を推進していくために必要な方策を示します。

### 【地域計画編】

- ・地域の優れた特性や現状と課題を解決するための主な取組方針を示します。
- ・取組方針に基づき、計画期間内に実施する主要事業と完成年度等を示します。

# 社会資本整備を取り巻く変化の見通し

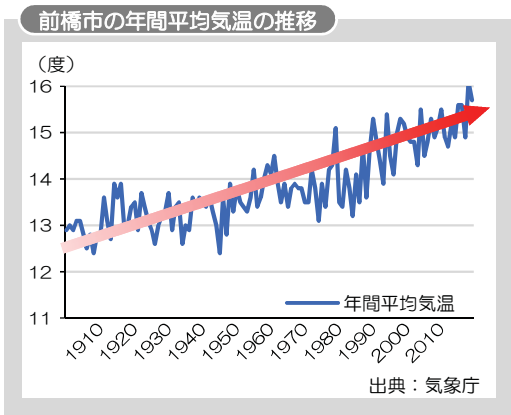
## 1 温室効果ガスによる地球温暖化（ぐんま5つのゼロ宣言）

本県の平成28年度における温室効果ガスの排出量は17,932千tとなっており、目標排出量（17,249千t：令和2年度）に到達していません。

これまでも平均気温は長期的に上昇しており、現在のように温室効果ガスを排出しつづけた場合は、今後も、更に上昇すると予想されます。

また、近年では地球温暖化の影響とみられるゲリラ豪雨などの短時間強雨の発生回数の増加や大型台風の発生などが顕著となっており、水害、土砂災害等の発生リスクは年々増加しています。

このため、地球温暖化の要因である温室効果ガス削減等の課題を解決し、災害に強く持続可能な社会を構築するとともに、県民の幸福度を向上させるため、令和元年12月に「ぐんま5つのゼロ宣言」を発出しました。



## 2 気候変動の影響等による気象災害の頻発化・激甚化（群馬・気象災害非常事態宣言）

全国の時間雨量50mm以上の年間発生回数は、1976年から1985年の10か年平均の約226回に対し、2010年から2019年の10か年平均の約327回と約1.4倍に増加しています。

また、群馬県においては、100年後、地球温暖化が最も進行した場合には時間雨量50mm以上、日雨量200mm以上の降雨の発生回数が2倍以上になると予測されています。

近年、気候変動の影響等により、日本の気象災害が頻発化・激甚化していることから、日本の気象災害のレベルが新たな段階に移行したことは間違いありません。

本県でも、令和元年東日本台風の際には、県内観測史上最大の降雨量を記録するなど、水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が失われました。今後は、同規模の気象災害が毎年のように起こることを想定しつつ、あらゆる対策を講じていく必要があります。

こうした事態を受け、令和元年12月に都道府県として初となる「群馬・気象災害非常事態宣言」を発出しました。

### 気候変動による異常気象

全国「アメダス」1時間降水量50mm以上の年間発生回数

226回 (1976-1985年平均) / 327回 (2010-2019年平均)

アメダス観測地を1,300地点に換算した値

出典：前橋地方気象台

### 滝のように降る雨の回数の将来変化 (20世紀末⇒21世紀末)【群馬県】

滝のように降る雨 ⇒ 1時間降水量50mm以上

将来気候の年平均発生回数 (約0.8回) vs 現在気候の年平均発生回数 (約0.2回)

出典：前橋地方気象台「群馬県の21世紀末の気候」

### 令和元年東日本台風による被害状況

内水氾濫 (太田市)

死者1名 人家損壊2戸 (土石流 (藤岡市))

死者3名 負傷者3名 人家損壊6戸 (地すべり (富岡市))

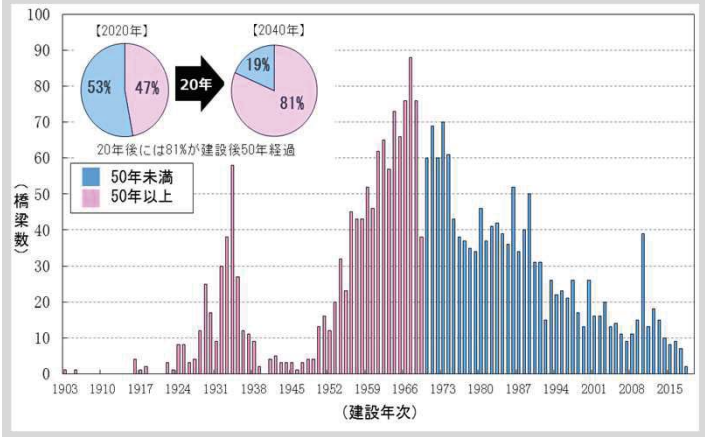
出典：国土交通省

### 3 加速する社会資本の老朽化

群馬県では、道路、河川、公園等、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。

橋梁を例に見ると、今後20年で建設後50年以上経過する道路橋の割合が80%を超えるなど、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。

建設年次別橋梁数（令和2年3月末現在）

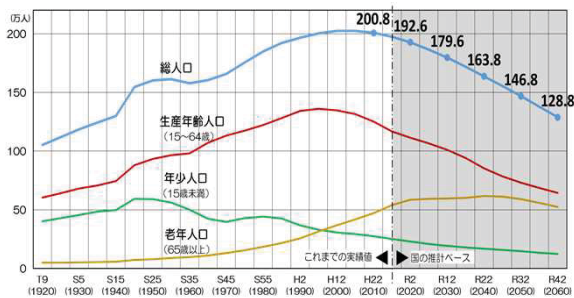


### 4 人口減少と高齢化の更なる進展

1960年代の高度経済成長期からほぼ一貫して増加し続けた本県の人口は、2000年代をピークに減少に転じ、令和2年から令和22年の20年で28.8万人減少し、高度成長期前に相当する163.8万人になると想定されています。さらに、その仮定を延長すると令和42年には128.8万人にまで加速度的に減少していくと見込まれます。

また、年少人口及び生産年齢人口は、さらに減少していく一方で、老年人口は令和22年まで増加を続けることから人口構成の変容が続くと見込まれており、県民生活や経済活動のあらゆる場面に影響を及ぼすことから、人口減少と高齢化に対応した社会システムの見直しやインフラ整備が求められています。

群馬県人口の推移・推計



群馬県人口構成の変化

	老年人口 (65歳以上)	生産年齢人口 (15~64歳)	年少人口 (15歳未満)
H22 (2010)	47万人 (23.6%)	125万人 (62.7%)	28万人 (13.8%)
R2 (2020)	58万人 (30.4%)	111万人 (57.8%)	23万人 (11.9%)
R12 (2030)	59万人 (33.1%)	101万人 (56.2%)	19万人 (10.7%)
R22 (2040)	62万人 (37.7%)	85万人 (52.0%)	17万人 (10.2%)
R32 (2050)	59万人 (40.3%)	73万人 (49.8%)	15万人 (10.0%)
R42 (2060)	52万人 (40.6%)	64万人 (49.9%)	12万人 (9.6%)

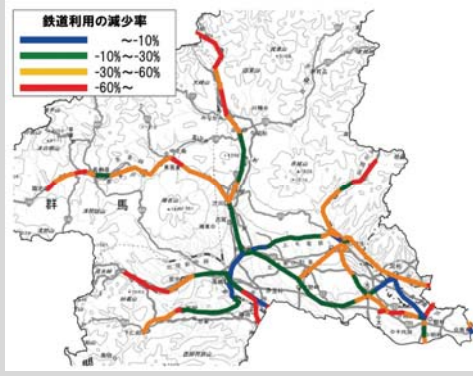
国勢調査（1920～2015年、但し年齢区分別人口は年齢・国籍不詳人口を除いた人口）  
 国立社会保障・人口問題研究所（2020年以降、但し2050年以降は機械的に延長した数値）

### 5 公共交通の衰退のおそれ

本県では、移動手段に占める自動車の利用分担率は年々増加しているとともに、100m以内の移動でも4人に1人は自動車を利用するなど、過度に自動車に依存した社会となっています。

本格的な人口減少社会を迎え、今後も人口減少と人口構成の大きな変化が見込まれる中、このままでは、令和17年には、主な鉄道利用者である通勤・通学利用者の減少により、鉄道利用者が17%以上減少すると推計されており、このままだと公共交通の維持・確保が困難になると想定されます。

将来の鉄道利用の推計（平成27年⇒令和17年度）



H27パーソントリップ調査\*より

※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

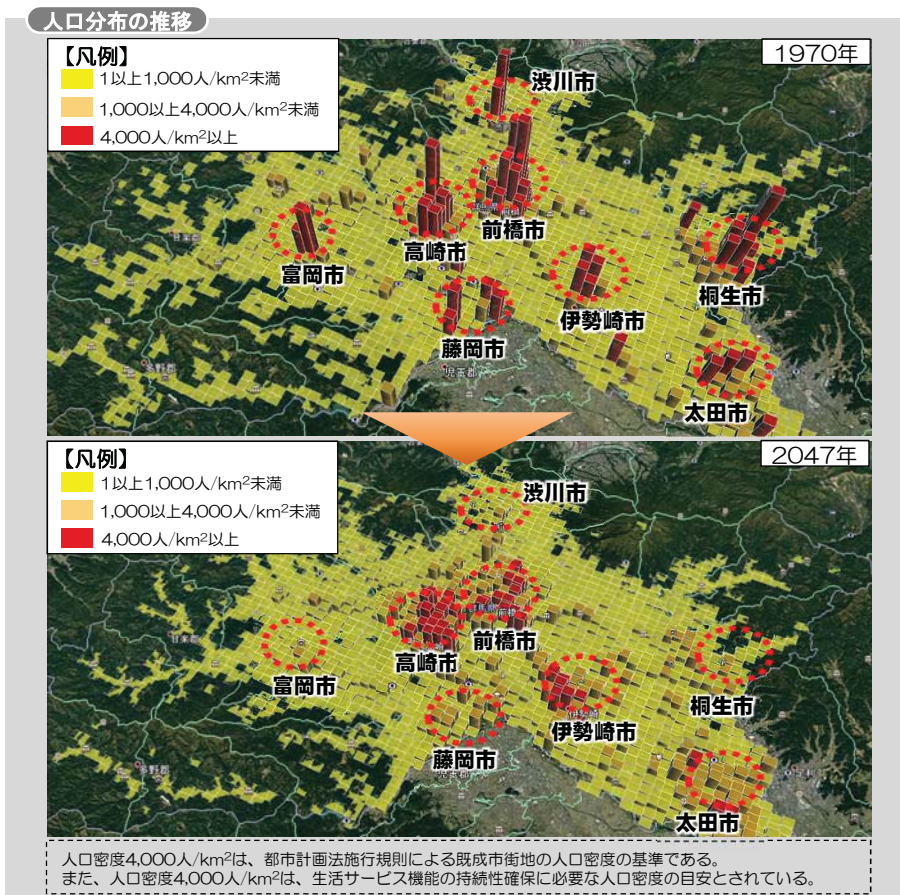


## 6 市街地の拡散と低密度化

本県は、人口集中地区（DID※）の人口密度（4,055人/km<sup>2</sup>）が全国44位（平成30年）と低く、また、通勤通学や買物、通院などの活動の郊外化が進むなど、人口密度が低く広範囲に拡散した都市構造となっています。

人が住んでいる範囲が大きく拡大してきた一方で、今後は主要都市の中心部の人口密度低下が進み、生活サービス機能（医療、福祉、商業など）の持続性を確保するために必要な人口密度の目安となる4,000人/km<sup>2</sup>を超える地域の縮小や消滅が想定されています。

1970年には4,000人/km<sup>2</sup>の区域が存在していた桐生市や渋川市などでは、2047年にはそれらの区域が消滅することが想定されており、将来を見据えたまちづくりの見直しが求められています。

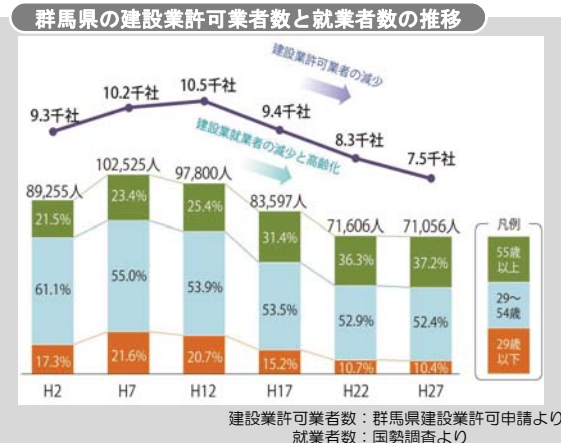


## 7 社会資本整備と維持管理の担い手の減少

建設産業は、社会資本整備と維持管理の担い手、自然災害発生時の緊急対応や迅速な復旧復興など、県民の安全・安心な暮らしの守り手として重要な役割を担っています。

一方で長期にわたる建設投資の減少等による「厳しい経営環境」や、新規入職者の減少、入職者定着率の低下、技術者の高齢化等による「技術者の不足」という構造的な課題を抱えています。

今後、生産年齢人口の更なる減少が想定される中、このままでは、人材不足などから建設業者の経営が困難になり、担い手の減少により、持続的な社会資本の整備と維持管理の実施が立ち行かなくなることが懸念されます。



※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

## 8 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、様々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。



## 9 コロナ後の「ニューノーマル」への移行

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、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ました。

また、このような事態にも対応可能な遠隔教育などICT\*等を活用したりリモート・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、様々なサービスにおけるリモート化等によるデジタル・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。

## 10 SDGs\*の理念に基づく、グローバルな視点からの地域課題の克服

平成27年9月に開催された「国連持続可能な開発サミット」において、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択されました。この中核を成すのが17のゴール（目標）と169のターゲットで構成された「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs）」です。

今、人類が直面する、貧困、紛争、気候変動、自然災害、資源の枯渇などの多くの課題を整理し、その解決方法を世界中の様々な立場の人々が話し合い、2030年までに世界全体で達成すべき具体的な目標を立てました。

本県においても、地方創生の推進にあたっては、SDGsの理念をしっかりと取り込みながら、県民や企業、NPOなどの地域づくりを担う多様な主体と目標を共有し、SDGsの達成に向けて様々な地域課題を克服することで、持続可能なまちづくりを実現していくことが不可欠となっています。



### 持続可能な開発目標の特徴

- 2030年までに世界全体で達成すべき事項を取りまとめた国際社会全体の開発目標
- 17のゴール（意欲目標）、169のターゲット（行動目標）、232のインディケーター（指標）の三層構造
- 先進国・途上国を問わず全ての国、地域に普遍的に適用
- 社会・経済・環境のバランスがとれた統合的な取り組み
- 特に、県民、企業、NPOや行政などの連携による自治体レベルの取組を重視

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 2040年に目指す将来像

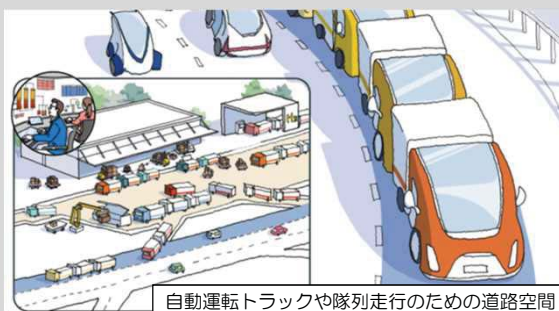
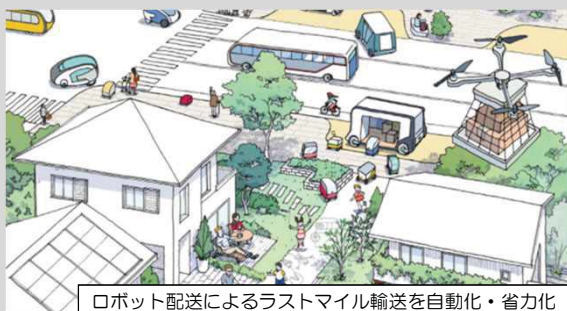
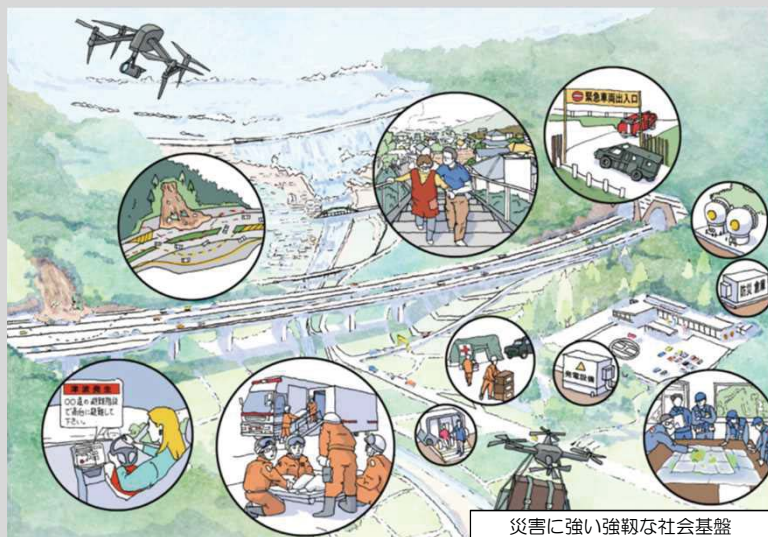
## 災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県

誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域の繋がりを生み出す群馬県  
地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

### 1 災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県

- ▶ 気候変動の影響等による頻発化・激甚化する気象災害を踏まえた防災インフラの整備が進み、経済活動の継続性が確保され社会的・経済的損失のリスクが低くなっている。
- ▶ 異常気象時にわかりやすい防災情報が発信されるとともに、県民一人ひとりの高い防災意識により、迅速かつ適切な避難行動がとられるようになり人的被害のリスクが低くなっている。
- ▶ 自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイル\*におけるロボット配送等により、自動化・省力化された物流が、平時や災害時を問わず県民の生活や経済活動を支えている。
- ▶ 防災のインフラ整備が進むことで、災害発生時の被害を最小限に抑えるとともに、災害発生直後から、ライフライン\*等の重要インフラの機能が維持され、迅速な救助や復旧・復興が可能な強靱な県土と経済社会システムが備わっている。
- ▶ 水害対策とまちづくりの連携が進み、水害リスクの低い区域への居住や開発の誘導が図られることで、危険にさらされる人命・財産が大きく減少している。
- ▶ 建設産業の魅力が高まり、若者を中心に就業者が増加し、災害時等においても地域の安全を守る体制が維持されている。

#### 将来像のイメージ



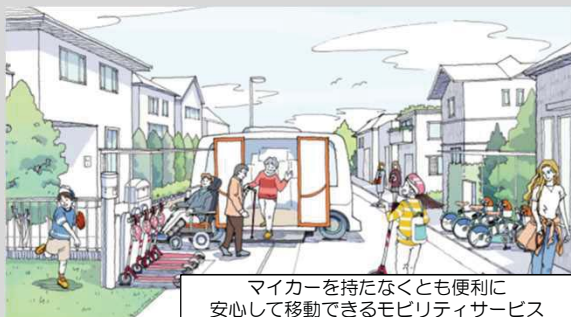
出典：国土交通省

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 2 誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域の繋がりを生み出す群馬県

- 自動運転車の普及や次世代型路面電車システムなど、様々な移動手段がシームレス※につながり、子どもから高齢者まで誰もが、マイカーを持たなくても安心して安全、便利に移動できるようになっている。
- 物流・人流における効率的・効果的な道路ネットワークが構築され、渋滞のない定時制が確保された快適な移動ができる社会になっている。
- 人と車両が道路空間を上手にシェアしながら、安全で快適な移動や滞在ができる交通事故のない道路空間が形成されている。
- まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間が創出されている。
- 医療・福祉・商業施設や居住地がコンパクトに集約され、子どもから高齢者まで誰もが安心して快適に生活しやすい社会基盤が形成されている。

### 将来像のイメージ

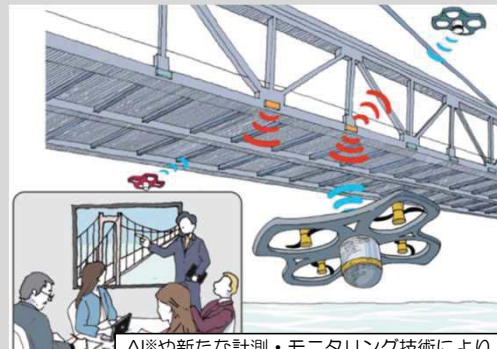


出典：国土交通省

## 3 地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

- 電気自動車や燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システム※が、地球温暖化の進行を抑制している。
- 既存インフラの疲労・劣化のリアルタイム監視やビッグデータ※処理による補修計画策定、小型ロボットによる自動計測・補修が行われており、省力化による効率的な点検・維持管理業務により、生活を支える社会資本が維持されている。
- 日本風景街道※、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内等きめ細かなサービスの提供により、外国人観光客や外国人定住者の利便性・満足度が向上し、県内各地で多様な国々の人々と地域の人々の交流が盛んになっている。
- テレワークの定着により、良好な自然環境・生活環境を持つ、県内への移住者が増加している。

### 将来像のイメージ



出典：国土交通省

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 将来像の実現に向けた政策の方向性

## 目指す将来像と現状のギャップと課題

- 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険にさらされている多くの人命・財産
- ③ 災害の危険が迫っても、自ら逃げない・逃げられない住民
- ④ 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

- ① 加速する社会資本の老朽化
- ② 社会資本ストックの増加による日常点検・維持管理更新業務の増大

- ① 公共交通の衰退など自動車を使えない県民の移動手段の減少
- ② 物流ニーズの変化と周遊性の低い広域観光
- ③ 人口減少の進展により市町村単独では維持が困難になる医療、福祉、商業などの生活に必要な都市機能
- ④ 全国ワースト上位の交通人身事故発生件数

- ① 市街地の拡散と低密度化による行政コストの増大とコミュニティの希薄化
- ② 空き家・空き地の増加などによる生活環境の悪化と地域の魅力の低下

- ① 失われつつある群馬の自然
- ② 遅れている水質環境の改善
- ③ 進行する地球温暖化

- ① 就業者の減少や高齢化が進行する建設産業

## 今後10年間の政策の方向性

### 【災害レジリエンスNo. 1の実現】

本県を襲った令和元年東日本台風をはじめ、近年、気候変動の影響等により、水害等の気象災害が頻発化・激甚化する中で、気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンスNo. 1」の実現に向け、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を加速させる

### 【持続可能で効率的なメンテナンス】

厳しい財政状況の中、社会資本の老朽化や劣化を原因とする事故を防ぎ、県民の安全・安心な生活を守るとともに、メンテナンスに係るトータルコストの中長期的な縮減、平準化を図るため、持続可能で効率的なメンテナンスを推進する

### 【多様な移動手段の確保】

人口減少と高齢化の更なる進展による交通需要の変化に対応した「誰もが安全で快適に移動できる社会」の実現に向けて、多様な移動手段を確保するための取組を推進する

### 【住み続けられるまちづくり】

人口減少と高齢化が同時に進行する局面でも、誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、効率的で快適なまちづくりの促進に向け広域な観点からの市町村のまちづくりを支援する

### 【美しく良好な環境の保全】

将来の県民に良好な環境を引き継ぐため、「自然環境の保全」や「健全な水循環の維持・回復」を推進するとともに、温室効果ガスの排出量実質「ゼロ」を目指し、地球温暖化対策を推進する

### 【社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成】

社会資本の整備と維持管理の担い手であるとともに、地域の安全・安心の守り手として欠くことができない建設産業の健全な発展に向け、働き方改革や現場の生産性の向上、さらには魅力の発信に取り組み、担い手の安定的かつ持続的な確保・育成を支援する

# 将来像の実現に向けた新たな視点

将来像の実現に向けては、「社会資本整備を取り巻く変化の見通し」とともに「ぐんま5つのゼロ宣言」や「群馬・気象災害非常事態宣言」、「SDGs※」などの本県の現状を踏まえ重点的に取り組むべき新たな視点も取り込みながら、社会資本整備を進めていきます。

## 1 2050年に向けた「5つのゼロ宣言」・「群馬・気象災害非常事態宣言」

2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」における自然災害による死者「ゼロ」、「群馬・気象災害非常事態宣言」を踏まえ、気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンスNo.1」の実現に向け、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策をこれまで以上に一層加速させます。

### 2050年に向けた『ぐんま5つのゼロ宣言』

#### 2050年に向け群馬県は『ぐんま5つのゼロ』を宣言します!!

気候変動の影響によると考えられる自然災害により、毎年大きな被害が発生し、本県も例外ではなく、温暖化の脅威は、私たちにとって遠い世界のことはなく、現実の問題である。

国際社会では、地球温暖化対策に関する枠組みとしてパリ協定が締結され、日本も目標を定めて温室効果ガスの削減に取り組んでいる。

エネルギーを巡っては、温室効果ガス削減のほか、災害による停電リスクへの対応、地域からの富（電気代）の流出が課題となっている。

また、生態系に深刻な被害をもたらす海洋プラスチックごみをなくすため、水資源ぐんまとしての役割を果たすことが求められている。

さらに、日本では毎日1人1杯のご飯に相当する食料が廃棄されているにもかかわらず、毎日の食事にも事欠く多くの人がいる。

群馬県では、これらの課題を2050年までに解決し、災害に強く、持続可能な社会を構築するとともに、県民の幸福度を向上させるため、ここに「ぐんま5つのゼロ宣言」(2050宣言)をする。

#### 2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」

- 宣言1 自然災害による死者「ゼロ」**  
県土の強靱化とともに、県民の防災意識を高め、自然災害による死者をゼロにする  
【主な取組】  
・「災害に強い県土づくり」に向け、ソフト・ハードの両面から取組を徹底  
・県民の「自らの命は自らが守る」という防災意識の徹底 など
- 宣言2 温室効果ガス排出量「ゼロ」**  
日照時間の長さや豊富な水資源・森林資源など本県の恵まれた再生可能エネルギー資源を最大限に活用して温室効果ガスの排出実質ゼロにする  
【主な取組】  
・「ぐんま再生可能エネルギープロジェクト」の推進  
(再生可能エネルギーのフル活用、エネルギーの自立・分散化(地産地消)の推進、水素社会の実現)  
・省エネ・節電対策のさらなる推進 など
- 宣言3 災害時の停電「ゼロ」**  
エネルギーの自立・分散化(地産地消)により、災害時にも電力供給を継続させる。さらに、地域外への富(電気代)の流出をなくし、地域内で資金循環させる。  
【主な取組】  
・「ぐんま再生可能エネルギープロジェクト」の推進 など
- 宣言4 プラスチックごみ「ゼロ」**  
環境中に排出されるプラスチックごみをなくす  
【主な取組】  
・プラスチックのライフサイクル全体を通じた資源循環の構築  
・ワンウェイプラスチックの使用削減、代替素材への転換促進 など
- 宣言5 食品ロス「ゼロ」**  
「MOTTAINAI」(もったいない)の心で食品ロスをなくす  
【主な取組】  
・食品ロス削減「MOTTAINAI運動」の展開  
・食品製造業や流通小売業者等食品ロスゼロの推進  
・フードバンク活動や子ども食堂の支援 など

### 群馬・気象災害非常事態宣言

#### 群馬・気象災害非常事態宣言

近年、気候変動の影響等により、日本の気象災害が激甚化、頻発化している。過去に経験したことのない大型の台風や豪雨が毎年のように発生し、日本列島全体に大きな被害をもたらしている。日本の気象災害のレベルが、新たな段階に入ったことは間違いない。

例えば令和元年10月、台風第19号の際には、本県でも県内観測史上最大の雨量を記録した。その結果、水害、土砂災害等で、かけがえのない県民の生命や財産が失われた。今後は、この規模の気象災害が毎年のように起こることを想定しつつ、あらゆる対策を講じていく必要がある。

こうした事態を受け、気象災害の新たな脅威に対応するため、ここに「群馬・気象災害非常事態」を宣言する。

本県の特徴として、自然災害が少ないことが挙げられる。事実、震度4以上の地震の頻度は関東甲信越地域で最も低く、水害と土砂災害による死者数も全国で最も低いレベルにある。さらに言うと、日照時間が長く、水資源・森林資源も豊富で水力発電量が全国トップクラスを維持するなど、自然条件に恵まれている県である。

本県では気象災害非常事態宣言と合わせ、「ぐんま5つのゼロ宣言」(2050宣言)も行った。5つのゼロ宣言では、①自然災害による死者ゼロ、②温室効果ガス排出量ゼロ、③災害時の停電ゼロ、④プラスチックごみゼロ、⑤食品ロスゼロ、を目標に掲げている。

今回の気象災害非常事態宣言を踏まえ、上述した群馬県の強みを最大限に活用しつつ、災害に強く、持続可能な群馬県を構築するため、ハード・ソフト両面の防災・減災対策を強力かつ集中的に推進する。具体的には「ぐんまNo.1レジリエンス強化実現計画」を策定し、県土強靱化を進めると同時に、「自らの命は自らが守る」という県民の防災意識を醸成する。

都道府県初の気象災害非常事態宣言、5つのゼロ宣言を契機に、災害へのレジリエンスNo.1の群馬県、すなわち、安全・安心で、かつ安定した経済活動が出来る群馬県の実現を目指していく。

令和元年12月27日

群馬県知事 山本一太

## 2 ぐんまSDGsイニシアティブ ～SDGs先進県に向けた決意宣言～

持続可能なまちづくりの実現に向け、県土整備プランに掲げた多様な政策や施策を、県民の皆さんをはじめとする地域づくりを担う多様な主体と連携しながら、SDGsの達成に向けて着実に推進していきます。

### ぐんまSDGsイニシアティブ ～SDGs先進県に向けた決意宣言～

SDGsの理念は、山本県政の目標である「県民の幸福度向上」を目指すことと軌を一にするものです。

また、SDGsは単なるコンセプトではなく、既に世界の潮流であり、民間企業でも、SDGsの理念に基づくESG経営※に取り組むことが一般的になってきています。

そこで、人口減少・超高齢化など社会的課題の解決と持続可能な地域づくりに向けて、市町村、企業、大学、NPO、県民等と一体となってSDGsを推進するため、「ぐんまSDGsイニシアティブ」を発信します。

### ぐんまSDGsイニシアティブ ～SDGs先進県に向けた決意宣言～

群馬県は、人口減少・超高齢化など社会的課題の解決と持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進め、SDGsを推進します。

①「誰一人取り残さない」というSDGsの理念のもと、女性、高齢者、障害者、外国人など、年齢、障害の有無や国籍などを問わず、誰もが居場所と役割を持ち活躍できる持続可能な地域社会の実現を目指します。

②県民をはじめ、市町村、企業、大学及びNPOなどのパートナーシップにより、県全体で持続可能な社会の実現に向けて取り組みます。



#### 【具体的な取組】

・次期総合計画の策定にあたっては、SDGsの理念を反映させるとともに、SDGsの17のゴールに各取組の主要事業を位置付けます。

・県として、SDGsの達成に向けた取組を推進し、内閣府が公表する2020年度の「SDGs実進都市」(自治体SDGs実進都市)への選定を目指します。

・県全体でSDGsの推進に取り組むため、市町村及び中小企業を対象としたセミナーを開催します。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 政策・施策及び方策の体系

## 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現 **最重点**

- 施策1：緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）
- 施策2：重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）
- 施策3：防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）
- 施策4：避難のサポート（中長期レジリエンス戦略）

### SDGs 関連目標



## 政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

- 施策1：予防保全に基づく長寿命化
- 施策2：効率的な維持管理

### SDGs 関連目標



## 政策3 多様な移動手段の確保

- 施策1：公共交通網の整備・維持
- 施策2：自動車交通網の整備
- 施策3：歩行者・自転車の安全な移動空間の整備

### SDGs 関連目標



## 政策4 住み続けられるまちづくり

- 施策1：適正な土地利用によるまちのまとまりの維持
- 施策2：良好なまち並みと快適な住まいづくり

### SDGs 関連目標



## 政策5 美しく良好な環境の保全

- 施策1：豊かで美しい自然環境の保全・再生
- 施策2：健全な水循環の維持・回復
- 施策3：地球温暖化対策の推進

### SDGs 関連目標



## 社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成

- 方策1：建設産業の働き方改革
- 方策2：建設現場の生産性向上
- 方策3：建設産業の魅力の発信

### SDGs 関連目標



## 計画の推進に当たって

- 方策1：選択と集中による効率的・効果的な事業の推進
- 方策2：社会資本整備の効果の最大化
- 方策3：県民等とのパートナーシップの強化
- 方策4：Society5.0\*の実現に向けたDX(デジタル・トランスフォーメーション\*)の推進
- 方策5：わかりやすい情報発信による県土整備行政の見える化
- 方策6：県土整備プランを実効性のあるものとするために

\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 将来像の実現へのロードマップ

## 政策1 災害レジリエンスNo. 1の実現

### 施策1 緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 越水・溢水※や内水被害が発生した地域などの安全性の向上</b>									
堤防嵩上げ (鏡川、八瀬川ほか7河川)									
排水ポンプ車配備									
休泊川総合内水対策計画策定									
<b>取組2 既存堤防の決壊防止</b>									
堤防強化(広瀬川、石田川ほか15河川)									
<b>取組3 ダム事前放流体制の構築</b>									
県営7ダム									
<b>取組4 住民の主体的な避難行動を促す情報の拡充</b>									
危機管理型水位計※設置			危機管理型水位計設置			越水・溢水により甚大な被害が想定される市街地の河川			
河川監視カメラ設置			河川監視カメラ設置			越水・溢水により甚大な被害が想定される市街地の河川			
リアルタイム水害リスク情報システム構築						本格運用			

### 施策2 重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 社会経済の壊滅的な被害を回避する河川整備の加速化</b>									
令和元年東日本台風により溢れそうになった河川や甚大な被害が想定される河川の整備									
利根川(伊勢崎・玉村工区) 河川改修(堤防嵩上げ等)							利根川(伊勢崎・玉村工区) 河川改修		
石田川 調節池※整備									
八瀬川 河川改修									
休泊川(下流工区) 河川改修					休泊川(上流工区) 河川改修				
烏川(下流工区) 河川改修			烏川(上流工区) 河川改修						
大川(下流工区) 河川改修					大川(上流工区) 河川改修				
<b>取組2 頻発化する豪雨に対応する河川やダムの機能の維持・回復</b>									
河川やダムの堆積土除去									
<b>取組3 住民の主体的な避難行動を促す情報の拡充</b>									
危機管理型水位計※設置			危機管理型水位計設置			越水・溢水により甚大な被害が想定される市街地の河川			
河川監視カメラ設置			河川監視カメラ設置			越水・溢水により甚大な被害が想定される市街地の河川			

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 水害リスクを軽減させる防災インフラ整備</b>									
「人口・資産が集中する地域」の水害リスクを軽減させる河川整備									
寺河川、丹生川（下流工区）、山田川 河川改修									
蚊沼川 放水路整備									
男井戸川 河川改修									
多々良川 河川改修									
烏川（下流工区） 河川改修									
烏川（上流工区） 河川改修									
休泊川（下流工区） 河川改修									
休泊川（上流工区） 河川改修									
碓氷川（高崎工区） 河川改修									
碓氷川（安中工区） 河川改修									
利根川（伊勢崎・玉村工区） 河川改修（堤防高上げ等）									
利根川（伊勢崎・玉村工区） 河川改修									
大川（下流工区） 河川改修									
大川（上流工区） 河川改修									
聖川（中流1工区） 河川改修									
聖川（中流2工区） 河川改修									
井野川 河川改修									
井野川 調節池*整備									
新堀川 導水路整備									
新堀川 河川改修									
堤防強化 決壊を防ぐための堤防強化 （広瀬川、石田川ほか15河川）									
都市部の内水被害を軽減する下水道施設整備									
<b>取組2 土砂災害リスクを軽減させる防災インフラ整備</b>									
土砂災害が発生した地域の再度災害防止（女塩淵沢、内匠地区 ほか2箇所）									
要配慮者利用施設*や避難所を守る施設整備（井土上沢、千石沢3 ほか73箇所）									
頻発化する豪雨に対する砂防堰堤等の機能の維持・回復									
著しい人家への被害、多くの人家への被害のおそれのある地域を守る施設整備（東ノ入沢、房坂川 ほか68箇所）									
重要交通網の寸断防止									
<b>取組3 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築</b>									
防災・物流拠点集積エリア間を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築									
吾妻西バイパス									
【上信自動車道】									
吾妻東バイパス									
吾妻東バイパス2期									
長野原嬭恋バイパス									
安中工区									
高崎西工区									
【西毛広域幹線道路】									
高崎工区、高崎安中工区、安中富岡工区									
防災・物流拠点集積エリア内の主要拠点を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築									
笠懸数塚工区									
【渡良瀬幹線道路】									
塩原工区									
新里笠懸工区									
3期工区									
2期工区									
【県道南新井前橋線バイパス】									
4期工区									
前橋玉村線バイパス 朝倉工区									
高崎神流株父線バイパス 矢田工区									
榎栗伊勢線 現道拡幅									
無電柱化									
県を越えた広域的な連携を強化する強靱な道路ネットワークの構築									
落石対策（第1次緊急輸送道路*）									
（第2次緊急輸送道路）									
（第3次緊急輸送道路）									
橋梁耐震化（緊急輸送道路）									

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

**施策4 避難のサポート（中長期レジリエンス戦略）**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 水害による「逃げ遅れゼロ」に向けた避難行動の促進</b>									
要配慮者利用施設※への避難支援									
個人の避難行動計画（マイ・タイムライン※）の作成支援									
広域避難計画の策定支援									
邑楽館林地区の検討 他地区へ展開（邑楽館林地区の検討を受けて、他地区へ展開）									
<b>取組2 土砂災害による「逃げ遅れゼロ」に向けた避難行動の促進</b>									
土砂災害警戒区域※等の見直し									
2巡目 3巡目 4巡目									
土砂災害警戒区域等の周知を図るための標識設置									
要配慮者利用施設への避難支援									
住民主体の防災マップの作成や実動避難訓練の支援									

**政策2 持続可能で効率的なメンテナンス**

**施策1 予防保全に基づく長寿命化**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 計画的な長寿命化の推進</b>									
道路施設長寿命化計画 （横断歩道橋、トンネル、舗装、自転車道橋梁、地下歩道、カルバート、防雪、防災、張出歩道、門型標識、大型標識、情報板、消雪雪）									
橋梁長寿命化計画（道路橋）									
河川構造物長寿命化計画（排水機場、水門・堰、県営ダム、堤防）									
砂防関係施設長寿命化計画（砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設、雪崩防止施設）									
都市公園長寿命化計画（遊具、建築物）									
下水道施設長寿命化計画（処理場、管渠、ポンプ場）									
県営住宅長寿命化計画（県営住宅）									
ヘリポート長寿命化計画（ヘリポート）									

**施策2 効率的な維持管理**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 行政が実施する維持管理</b>									
道路パトロール及び伐木・除草、除雪									
河川巡視及び伐木・除草									
<b>取組2 地域住民主体の維持管理</b>									
自治会、小学校等による道路除草									
自治会等による河川除草									
<b>取組3 民間の力を活用した維持管理</b>									
指定管理者制度※の導入 県立都市公園（敷島公園、群馬の森、金山総合公園、観音山ファミリーパーク、多々良沼公園）、群馬ヘリポート									
包括的民間委託※の導入 水質浄化センター（奥利根、県央、桐生、西邑楽）									
Park-PFI※の導入 県立都市公園（敷島公園・観音山ファミリーパーク） その他の都市公園において導入を検討									

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

**政策3 多様な移動手段の確保**

**施策1 公共交通網の整備・維持**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 地域的な暮らしの足の確保</b>									
新たな移動手段の確保									
<b>取組2 基幹公共交通軸の確保・維持</b>									
地域公共交通計画策定									
まちのまとまりをつなぐ公共交通の確保・維持（鉄道）									
まちのまとまりをつなぐ公共交通の確保・維持（バス）									
<b>取組3 新技術を活用した効率的で持続可能な移動手段の確保</b>									
自動運転技術の開発・普及									
広域的なバス路線網における定時性の確保									

**施策2 自動車交通網の整備**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 物流の効率化と観光振興を支える道路ネットワークの構築</b>									
経済活動を支える物流・人流ネットワークの構築									
高速道路ネットワークのストック効果を最大限に活用するスマートIC※整備・機能強化									
「人・モノ・情報」を呼び込む隣接県との道路ネットワークの整備・強化									
<b>取組2 まちのまとまりをつなぐ道路整備</b>									
まちのまとまりをつなぐ道路整備									
<b>取組3 生活を支える道路整備</b>									
生活を支える道路整備									

**施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備**

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 子どもたちが安心して通学できる環境の整備</b>									
学校関係者・地元住民による通学路の合同点検									
通学路の歩道整備									
<b>取組2 中高生が安心して通学できる環境の整備</b>									
自転車通行空間の整備									
ヘルメット着用の促進									
中高生を対象とした交通安全教育									
<b>取組3 高齢者が安心して外出できる環境づくり</b>									
高齢者を対象した交通安全教育									

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 政策4 住み続けられるまちづくり

### 施策1 適正な土地利用によるまちのまとまりの維持

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 居住と都市機能集積の促進</b>									
立地適正化計画*による「都市機能誘導区域・居住誘導区域」の指定促進									
頻発化・激甚化する気象災害に対応する安全な「まちのまとまり」づくり									
公共施設・空間の新たな活用による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出									
<b>取組2 公共交通を軸としたまちづくり</b>									
鉄道駅周辺や基幹バス路線沿線への立地誘導									

### 施策2 良好なまち並みと快適な住まいづくり

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 地域の誇れる景観づくり</b>									
景観まちづくりの支援									
地域の特性に応じた屋外広告物の規制誘導									
<b>取組2 安全で快適な居住環境づくり</b>									
快適な生活空間の整備									
空き家対策の総合的な推進									
災害に強い安全な住まいづくり									

## 政策5 美しく良好な環境の保全

### 施策1 豊かで美しい自然環境の保全・再生

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 良好な河川環境の保全・形成</b>									
多自然川づくりの推進									
<b>取組2 多様な生態系の保全・復元</b>									
希少野生動植物*に配慮した河川改修									
自然再生に向けた取組									

### 施策2 健全な水循環の維持・回復

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 地域の特性を踏まえた汚水処理人口普及率の向上</b>									
下水道と合併処理浄化槽のベストミックスによる効率的・効果的な整備の推進									
合併処理浄化槽への転換促進									
汚水処理における広域化・共同化									
下水道機能維持のための下水道施設の耐水化等の推進									
BCP見直し									
耐水化計画策定			下水道施設耐水化（受変電設備、ポンプ設備等）				下水道施設耐水化（沈殿設備等）		

### 施策3 地球温暖化対策の推進

R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
<b>取組1 スマートムーブ*の促進</b>									
自転車を利用しやすい通行空間の整備									
モビリティ・マネジメント*の推進									
<b>取組2 再生可能エネルギー等の利活用の推進</b>									
ダム水利放水を活用した小水力発電*									
下水道が有する再生可能エネルギーの利活用									

\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。





# 第2部



# 基本計画編

# 政策 1

# 災害レジリエンスNo.1の実現

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



## 今後10年間の政策の方向性

本県を襲った令和元年東日本台風をはじめ、近年、気候変動の影響等により、水害等の気象災害が頻発化・激甚化する中で、気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンスNo.1」の実現に向け、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を加速させます。

## 目指す将来像と現状のギャップと課題

### 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

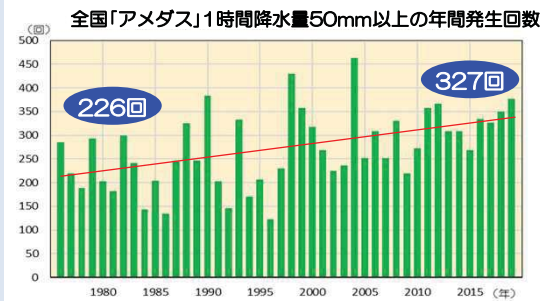
#### (1) 気候変動の影響等による異常気象

全国の時間雨量50mm以上の年間発生回数は、1976年から1985年の10か年平均に対し、2010年から2019年の10か年平均では約1.4倍に増加しています。

また、今後の気候変動により、世界の平均気温が産業革命以前と比較して2℃上昇すると仮定した場合、洪水発生頻度は2倍に増加すると予測されています。

#### 気候変動による異常気象

##### 既に発生していること



アメダス観測地を1,300地点に換算した値 出典：前橋地方気象台

##### 今後、予想されること

今世紀末時点での降雨量の変化倍率(2℃上昇※ケース)

<暫定値>

北海道北部、北海道南部、九州北西部	1.15
その他12地域	1.1



※パリ協定(気候変動に関する国際的枠組み)における将来の気温上昇を2℃以下に抑えるという目標を前提とした場合の算定結果

<参考>降雨量変化倍率をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化

気候変動シナリオ	降雨量	流量	洪水発生頻度
2℃上昇相当	約1.1倍	約1.2倍	約2倍
4℃上昇相当	(約1.3倍)	(約1.4倍)	(約4倍)

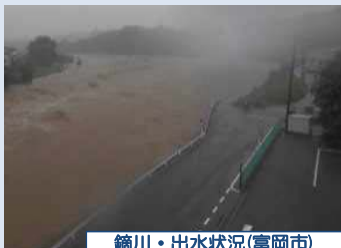
出典：気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言(令和元年10月)

#### (2) 令和元年東日本台風による甚大な被害

令和元年東日本台風では、下仁田町において県内観測史上最大となる24時間雨量609mmを記録するなど、西毛・吾妻地域を中心に水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が奪われました。

#### 令和元年東日本台風による被害状況(水害)

- 県管理河川のうち、18河川30箇所で堤防からの越水・溢水\*が発生したほか、内水氾濫により県内の広範囲で浸水被害が発生しました。



鏡川・出水状況(富岡市)



内水氾濫(太田市)



吾妻川・氾濫による被災状況(嬭恋村)

\*用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

令和元年東日本台風による被害状況（土砂災害）

- ・土石流・地すべり災害により、4名の尊い命が失われました。
- ・富岡市内匠地区では、住民が長期間の避難生活を余儀なくされました。



令和元年東日本台風による被害状況（道路寸断）

- ・県管理道路において雨量規制や土砂流出により87路線164区間が通行止めとなりました。
- ・国道144号（第1次緊急輸送道路\*）をはじめとする緊急輸送道路が34路線59箇所です断し、被災箇所への応急的な支援や復旧活動の大きな支障となりました。



(3) 増大する災害リスク

今後は、気候変動の影響等により、令和元年東日本台風と同規模の豪雨が毎年のように発生することが想定され、本県における甚大な被害が懸念されます。

甚大な被害が想定される主な河川

- ・利根川⇒ 人家10,800戸、宮郷工業団地、東部工業団地などの浸水
- ・石田川流域⇒ 人家5,600戸、太田西部工業団地などの浸水
- ・休泊川⇒ 人家4,700戸、工業団地や自動車工場などの浸水



2 依然として気象災害の危険にさらされている多くの人命・財産

これまで、水害対策や土砂災害対策などの施設整備を推進してきましたが、多大な時間と費用を要するため、十分な進捗が図られていない状況です。このため、依然として気象災害のリスクがある中で多くの県民が生活し経済活動が営まれています。

3 災害の危険が迫っても、自ら逃げない・逃げられない住民

令和元年東日本台風では、県内で避難勧告が発令された地域の住民のうち、避難所に避難したのはたった5%にとどまりました。これは、住民に防災情報の切迫性が十分伝わっていないことや伝わっていても逃げない、又は逃げられない何らかの要因があると考えられます。

4 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

大規模災害時には、緊急輸送道路などの重要な交通網が寸断することで、迅速な救命救助活動や緊急物資輸送などが滞るなど、県民の安心な暮らしや企業などの経済活動に大きな影響を及ぼしています。



県民の声

- ・急峻な地形に位置する道路は、通行時に落石等の危険性が高く不安。
- ・大雨時には道路の冠水や内水被害が発生しており、なんとかしてほしい。
- ・過去の被災地域や河川整備が進んでいない地域では大雨時の河川氾濫に不安を感じている。
- ・崖下に居住する住民から日常生活に不安を感じるのがある。
- ・転居先に求める要因として、男女問わず、若者層と高齢層で最も要望が多いのは、「自然災害や火災などの危険性が少ない地域」となっている。



今後の転居先で重視する項目(パーセントリップ調査)

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 令和元年度の6月豪雨と東日本台風

コラム Column

## 1. 令和元年度に発生した豪雨災害

近年、気象変動の影響等により、大規模な災害をもたらす豪雨や台風は、忘れる時間を与えず、毎年のように発生しており、平成27年9月の鬼怒川の堤防が決壊した関東・東北豪雨をはじめとして、平成28年の北海道、東北地方、平成29年の九州北部地方、平成30年には西日本地域など、全国各地で甚大な被害をもたらしました。

群馬県においても「令和元年6月豪雨」では、前橋地域で「群馬県記録的短時間大雨情報」が発表され、10月の「令和元年東日本台風」では、西毛・吾妻地域を中心に24時間雨量が300mmを超え、中でも下仁田、箕輪、万場等の雨量観測所では、県内観測記録を更新したほか、利根川、石田川等の7河川で観測史上最高水位を記録しました。

これにより土砂災害の発生で4名の尊い命が犠牲となったほか、河川氾濫により、多くの床上・床下浸水被害が発生しました。

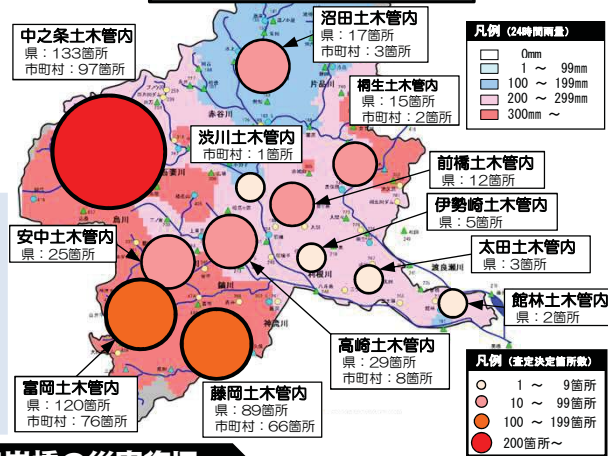
## 2. 昭和57年度に次ぐ、公共土木施設の被害

令和元年東日本台風による県及び市町村の公共土木施設の被害額は、703箇所所で約238億円に上るなど、令和元年度全体の被害総額は、昭和57年度に次ぐ約247億円にも上りました。

### 公共土木施設の被災状況



### 【令和元年東日本台風】 最大24時間雨量図と被害箇所数 (公共土木施設被害)



## 3. 令和元年東日本台風により被災した鳴岩橋の災害復旧

令和元年東日本台風により、嬭恋村大字大笹地内の一級河川吾妻川に架かる国道144号「鳴岩橋」が落橋するとともに、橋の前後区間において大規模な道路崩壊が発生しました。

鳴岩橋を含む前後区間の被災箇所の復旧は、地域の迅速な復旧を図る上で極めて重要であるとともに、大規模で高度な技術を要することから、大規模災害復興法の適用による国の権限代行により復旧事業が進められています。

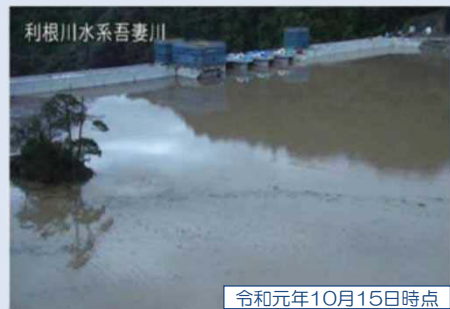


## 4. 令和元年東日本台風による洪水に対する利根川上流ダム群の治水効果

国土交通省は2019年11月、ハッ場ダムを含む利根川上流ダム群(矢木沢ダム、奈良俣ダム、藤原ダム、相俣ダム、菌原ダム、下久保ダム)の「令和元年東日本台風における治水効果」として、約1億4,500万m<sup>3</sup>の洪水を貯留したことにより、伊勢崎市八斗島地点で約1mの水位低下が推定されると公表しました。

当時、試験湛水を実施していたハッ場ダムでは、約7,500万m<sup>3</sup>の洪水を貯留し、下流地域の氾濫防止に貢献したと大きな話題を呼びました。

### ハッ場ダムの貯留状況



出典: 国土交通省

※ 用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

# 群馬県の地形特性と台風の経路による豪雨への影響

コラム Column

## 1. 群馬県の地形特性

群馬県は本州のほぼ中央に位置し全面積の約3分の2が丘陵山岳地であり、北部の三国山脈、東部の足尾山地、西部の関東山地等の高い山々によって3方向が取り囲まれ、南東部のみが関東平野に向かって開けている独特の地形となっています。

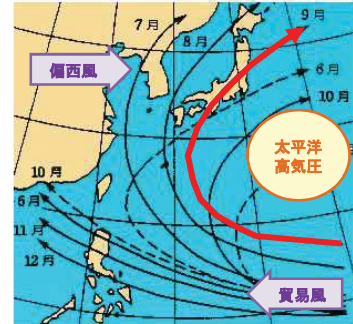
## 2. 台風経路の傾向

関東地方に被害をもたらすことの多い9月以降の台風については、太平洋高気圧や偏西風等の影響で、本州付近を西から東へ通過する経路が多い傾向となっています。

## 3. 群馬県の地形特性と台風経路による豪雨への影響

9月以降に多い「本州付近を西から東へ通過する経路」の台風では、主に大雨を漏らす気流は反時計回りのため、3方向を高い山々に囲まれ南東部のみが関東平野に向かって開けている群馬県の地形特性から、湿った空気が流れ込みづらい、あるいは流れ込む時間が短くなり、降雨量が比較的少なくなる傾向にあります。

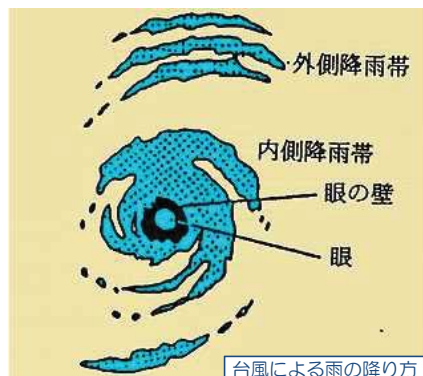
一方で、過去に群馬県に甚大な被害をおよぼした「カスリーン台風」や「平成19年台風第9号」、「令和元年東日本台風」のように、南側から接近する経路の台風は、距離が離れていても外側降雨帯の影響等により南東側から湿った空気が県内へ流れ込みやすくなるため、県内における降雨量が多くなる傾向となることが想定されます。



台風の月別の主な経路  
(実線は主な経路、破線はそれに準ずる経路)  
出典：気象庁



出典：国土地理院

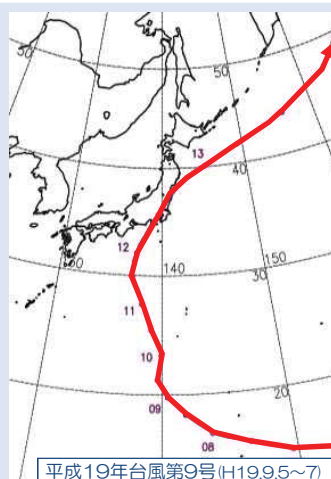


台風による雨の降り方  
出典：気象庁

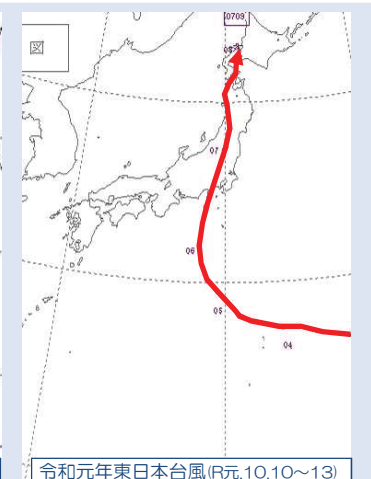
## 4. 群馬県に甚大な被害をもたらした主な台風の経路



カスリーン台風(S22.9.14~15)



平成19年台風第9号(H19.9.5~7)



令和元年東日本台風(R.元.10.10~13)

出典：気象庁

※ 用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。



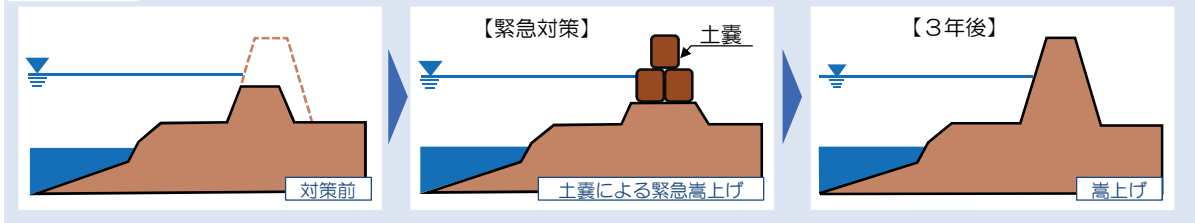
## 施策1 緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）

### 取組1 越水・溢水※や内水被害が発生した地域などの安全性の向上

令和元年東日本台風により溢れた河川を溢れないようにするため堤防の嵩上げを推進するとともに、内水氾濫のあった地域においては、排水ポンプ車を配備するなどの対策を推進します。

#### (1) 越水(溢水)が生じた河川の堤防嵩上げ

##### 堤防嵩上げ



##### 3か年(令和4年度末まで)の目標

鍮川（高崎市・富岡市）、八瀬川（太田市）ほか7河川の堤防嵩上げを完了  
利根川（伊勢崎市・玉村町）の土嚢による緊急嵩上げを完了

##### 排水ポンプ車



出典：国土交通省

#### (2) 内水被害が生じた流域における排水機能の強化

##### 3か年(令和4年度末まで)の目標

排水ポンプ車の配備完了、休泊川総合内水対策計画の策定

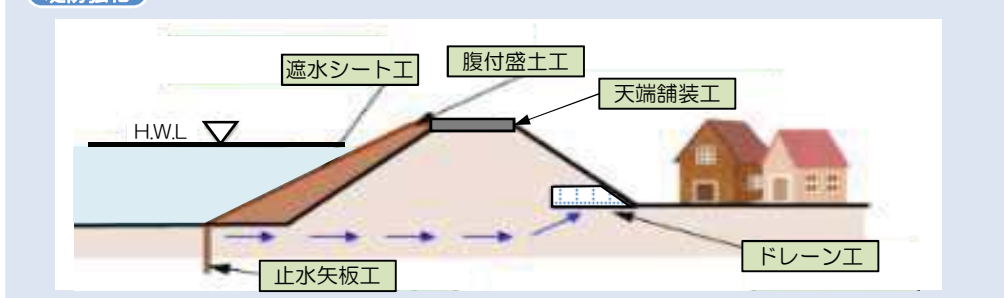
### 取組2 既存堤防の決壊防止

令和元年東日本台風では、千曲川（長野県）や阿武隈川（福島県）、令和2年7月豪雨の筑後川（大分県）などで、多くの堤防が決壊し甚大な被害が発生しました。このため、県内においても同様な被害が発生しないよう既存堤防の弱点を改善するための堤防強化を推進します。

##### 3か年(令和4年度末まで)の目標

広瀬川（前橋市・伊勢崎市）、石田川（太田市）ほか15河川の堤防強化を完了（全延長41km）

##### 堤防強化



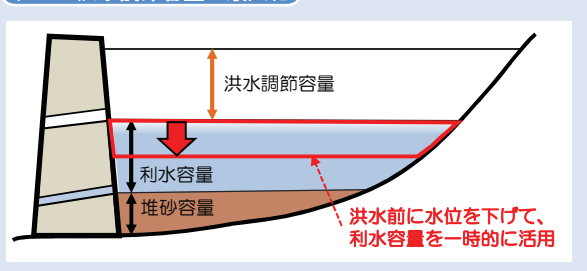
### 取組3 ダム事前放流体制の構築

水害の頻発化・激甚化に対応するため、緊急時において既存ダムの有効貯水容量を洪水調節に最大限活用できるよう、ダム事前放流体制を構築します。

##### 3か年(令和4年度末まで)の目標

県営ダムの7箇所ですり放流体制を構築

##### ダムの洪水調節容量の最大化



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 取組4 住民の主体的な避難行動を促す情報の拡充

市町村としっかりと連携し、住民が「自ら逃げる」という主体的行動がとれるよう、河川の水位情報やライブカメラの画像配信など、わかりやすい防災情報の発信手段を拡充します。特に、越水・溢水※により甚大な被害が想定される市街地の河川から重点的に実施します。

また、市町村の避難指示発令等を支援するため、気象庁による予測降雨データを取り込み、河川の水位や想定される浸水範囲の予測をリアルタイムで行うことが可能なシステムを構築します。

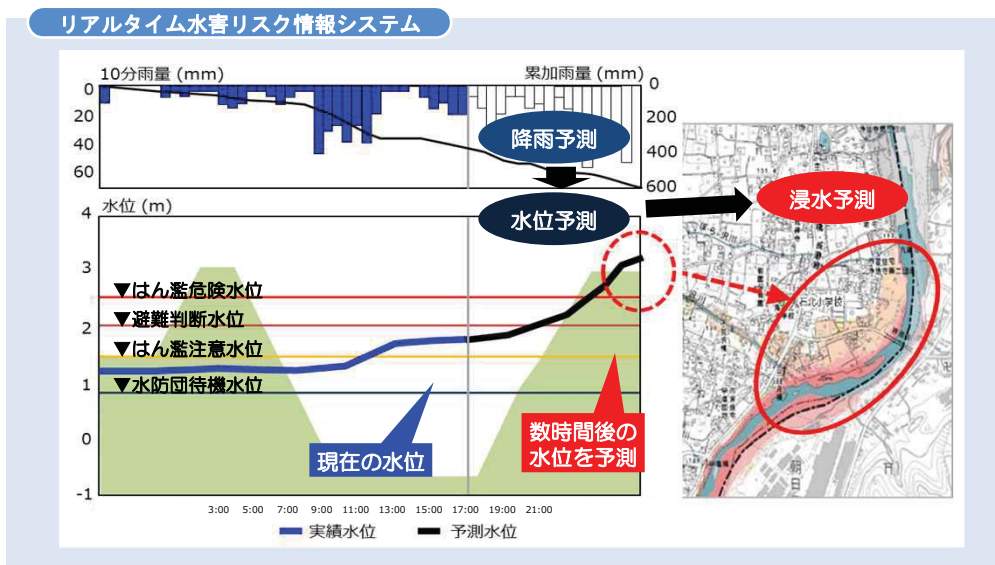
### (1) 住民にとって「わかりやすい」情報の発信 (2) 市町村の的確な避難勧告発令等を支援

#### 3か年(令和4年度末までの)目標

危機管理型水位計※の設置完了(202河川)  
河川監視カメラの設置完了(54河川)

#### 3か年(令和4年度末までの)目標

リアルタイム水害リスク情報システムを構築



### 3年後の姿(取組による効果)



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

## 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減!!

- ・ 令和元年東日本台風で溢れた河川の堤防嵩上げが完了
- ・ 出水時の水位状況や浸水範囲の迅速な予測により避難体制がさらに強化

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
令和元年東日本台風で越水・溢水が生じた河川の堤防嵩上げの進捗率	0% (R元年度末)	100% (R4年度末)

### SDGsの関連目標



#### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ(レジリエンス)を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



#### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性(レジリエンス)及び適応の能力を強化する。

※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

## 施策2 重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）

### 取組1 社会経済の壊滅的な被害を回避する河川整備の加速化

令和元年東日本台風により溢れそうになった河川や、気象災害の頻発化・激甚化により氾濫の危険性が高まり甚大な被害が想定される地域の河川改修を重点的に推進します。

#### 5か年(令和6年度末まで)の目標

- ・利根川（伊勢崎・玉村工区）の河川改修（堤防嵩上げ等）を完了
- ・石田川調節池※、休泊川（下流工区）ほか3河川の5区間の人口・資産が集中する区間の整備を完了  
⇒ 人家21,400戸、宮郷工業団地、東部工業団地、太田工業団地、自動車工場等の水害リスクが軽減

#### 利根川（伊勢崎・玉村工区）

堤防嵩上げ等により、人口密集地や工業団地の水害リスクが軽減されます。



#### 休泊川（下流工区）

河道を拡幅することで、人口密集地や自動車工場などの水害リスクが軽減されます。



### 取組2 頻発化する豪雨に対応する河川やダム機能の維持・回復

頻発化する豪雨による洪水に対応するため、令和元年東日本台風により河川やダムに異常堆積した土砂を除去することで、本来の河川やダムの流下・貯水能力を維持・回復させます。

#### 5か年(令和6年度末まで)の目標

令和元年東日本台風等により、河川やダムに異常堆積した土砂の除去を完了

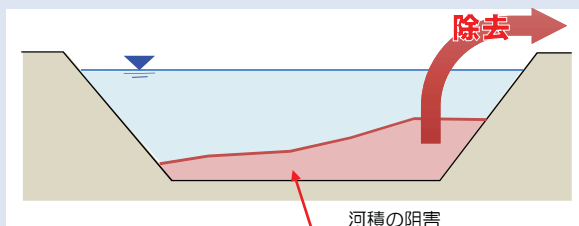
#### 河道の堆積土除去



実施前



実施後



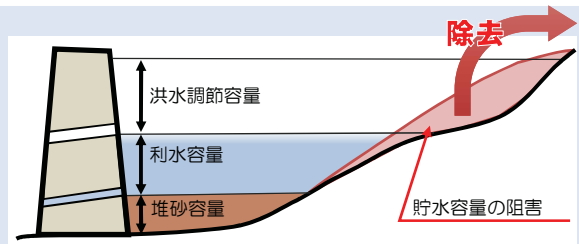
#### ダムの堆積土除去



実施前



実施後



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



### 取組3 住民の主体的な避難行動を促す情報の拡充

市町村としっかりと連携し、住民が「自ら逃げる」という主体的行動がとれるよう、河川の水位情報やライブカメラの画像配信など、わかりやすい防災情報の発信手段を拡充します。

#### 5か年(令和6年度末まで)の目標

危機管理型水位計※の設置完了(339河川)  
河川監視カメラの設置完了(339河川)

#### 情報配信イメージ(危機管理型水位計)



#### 危機管理型水位計



提供画面イメージ



#### 河川監視カメラ



提供画面イメージ



### 5年後の姿(取組による効果)



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

### 社会経済の壊滅的な水害リスクが軽減!!

- ・利根川の堤防嵩上げが完了
- ・石田川調節池※、休泊川等の人口・資産が集中する区間の整備が完了
- ・河川水位情報を必要とする全ての箇所に水位計・カメラを設置完了
- ・宮郷工業団地ほか10箇所の工業団地の水害リスクが軽減

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
甚大な被害が想定される利根川ほか5河川((6区間)の河川改修等の整備率	0%(R元年度末)	100%(R6年度末)
危機管理型水位計の整備率(県内全河川・339河川)	41%(R元年度末)	100%(R6年度末)
河川監視カメラの整備率(県内全河川・339河川)	11%(R元年度末)	100%(R6年度末)

### SDGsの関連目標



#### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ(レジリエンス)を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



#### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性(レジリエンス)及び適応の能力を強化する。

※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

## 施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）

### 取組1 水害リスクを軽減させる防災インフラ整備

近年被害が発生した地域や人口・資産が集中する地域、行政や経済活動の拠点機能を有する地域等において、河川改修や調節池\*整備、堤防強化等を国や市町村と連携し重点的に推進します。

#### (1) 「人口・資産が集中する地域」の水害リスクを軽減させる河川整備

10か年(令和11年度末まで)の目標

碓氷川（高崎市・安中市）、烏川（高崎市）ほか10河川の13区間の整備を完了

#### (2) 決壊を防ぐための堤防強化

10か年(令和11年度末まで)の目標

決壊した場合に被害が甚大となる堤防高3m以上の既設堤防の対策を完了

#### 水害対策のイメージ

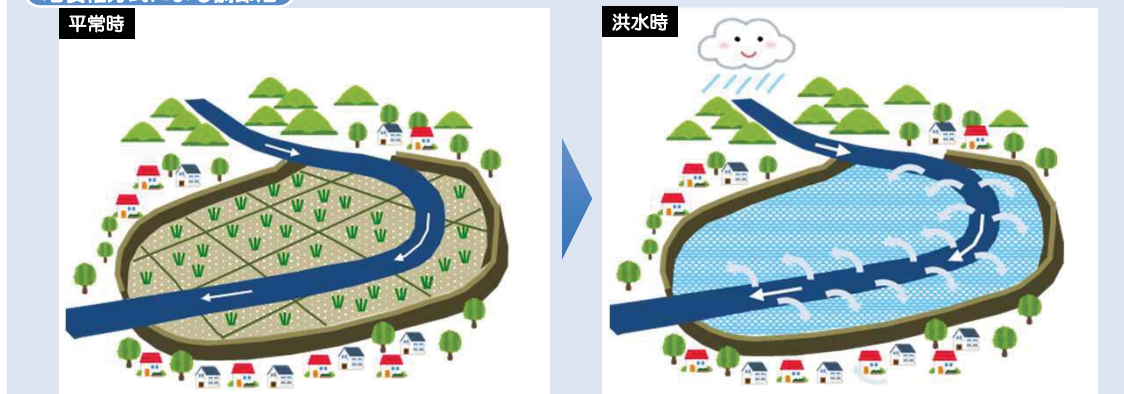


#### ◎ より一層、水害リスクの軽減効果を高めるための取組

##### 水田などを活用した調節池整備

地役権\*の設定により、普段は水田としての農業生産活動を行い、出水時には一時的に調節池として活用するなど、地域と連携した取組を検討していきます。

##### 地役権方式による調節池

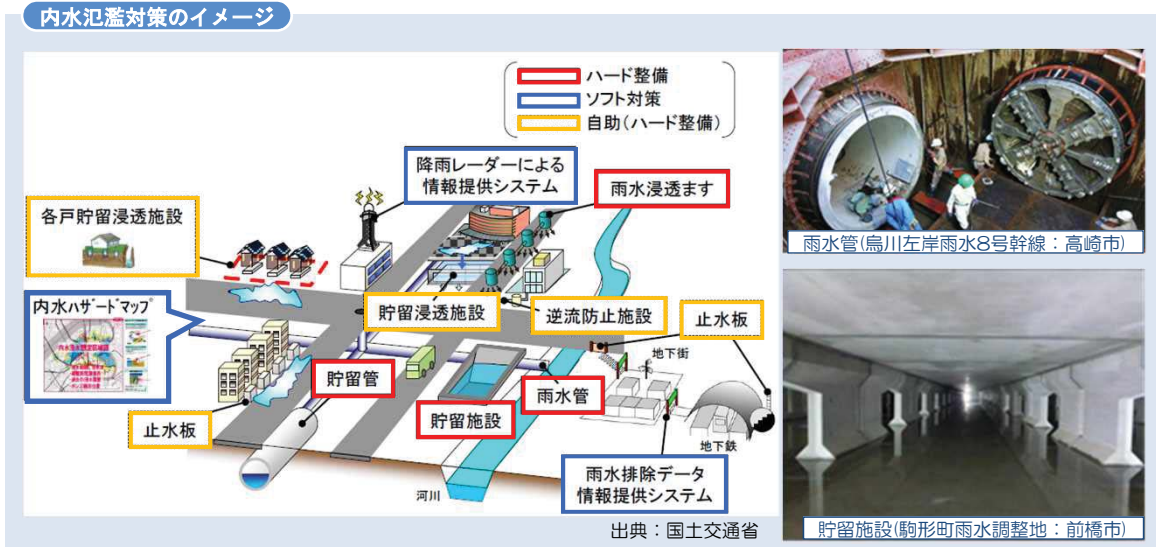


\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



### (3) 都市部の内水被害を軽減する下水道施設整備

都市化の進展による雨水流出量の増大、人口・資産の集中等により、都市部における水害リスクが増大しています。このため、県・市町村・関係住民等が一体となった都市部における内水対策を推進します。



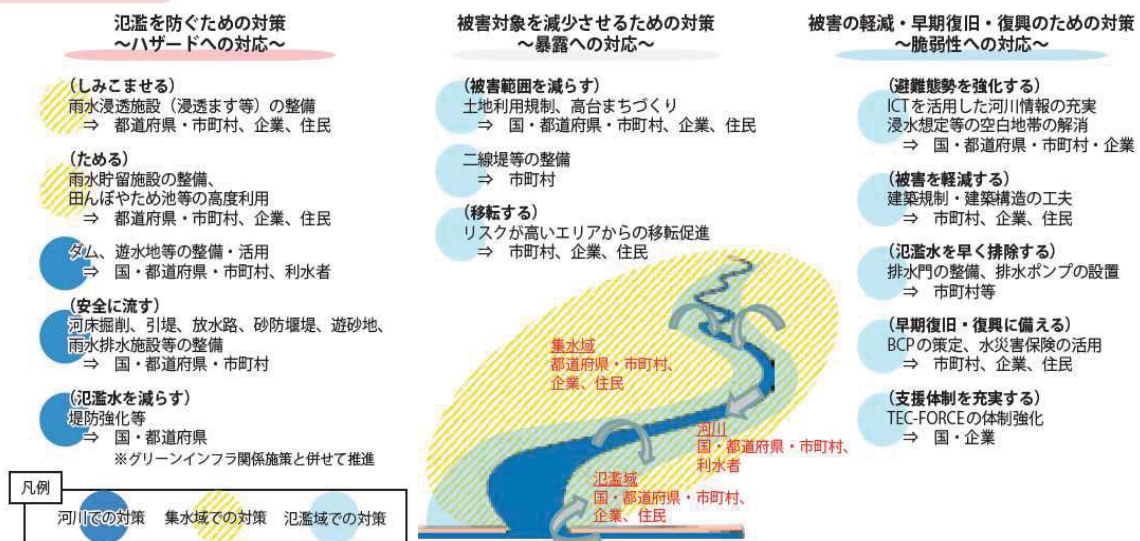
## 流域治水への転換

コラム Column

気候変動等による水害リスクの増大に備えるためには、治水計画等を「過去の降雨実績などに基づくもの」から「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直すとともに、河川、下水道、砂防、海岸等の管理者が主体となる治水対策に加え、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その河川の流域全体のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策、「流域治水」への転換を進めていくことが必要です。(図表 I-3-1-5)

本県においても、国、県、市町村だけでなく住民や企業など、流域のあらゆる関係者が取り組む対策を「流域治水プロジェクト」として取りまとめ、施策や手段を適切に組み合わせ、加速化させることによって効率的・効果的に治水安全度の向上させる取組を推進します。

図表 I-3-1-5 流域治水の概要



出典: 令和2年度 国土交通白書

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 取組2 土砂災害リスクを軽減させる防災インフラ整備

### (1) 土砂災害が発生した地域の再度災害防止

令和元年東日本台風により発生した土砂災害で、甚大な被害を受けた地域の再度災害を防止するために土石流対策や地すべり対策の施設整備を推進します。

#### 3か年(令和4年度末まで)の目標

土石流対策：女塩淵沢（婦恋村）、上平森沢（藤岡市）、前沢川（下仁田町）の対策が完了  
地すべり対策：内匠地区（富岡市）の対策が完了

#### 土石流対策



#### 地すべり対策



### (2) 要配慮者利用施設\*や避難所を守る施設整備

高齢者施設や児童福祉施設など、異常気象時に自力避難が困難な人が利用する施設や、異常気象時に住民が安全に避難するための地域防災計画に位置づけられた避難所の土砂災害リスクを軽減します。

#### 5か年(令和6年度末まで)の目標

井土上沢（みなかみ町）、千石沢3（渋川市）ほか73箇所の対策を全て完了  
⇒ 要配慮者利用施設45施設、避難所64施設の土砂災害リスクが軽減  
（全ての要配慮者利用施設（116施設）及び避難所（135施設）の土砂災害リスクが軽減）

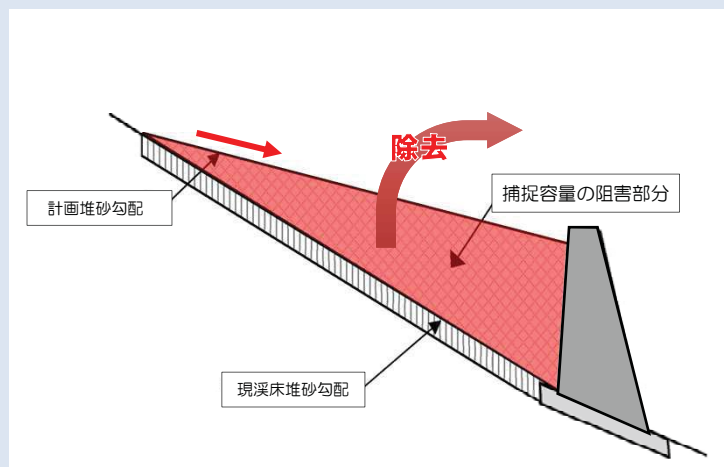
### (3) 頻発化する豪雨に対応する砂防堰堤等の機能の維持・回復

頻発化する豪雨による土石流に対応するため、令和元年東日本台風により砂防堰堤に異常堆積した土砂を除去することで、本来の砂防堰堤の捕捉能力を維持・回復させます。

#### 5か年(令和6年度末まで)の目標

令和元年東日本台風等により、砂防堰堤等に異常堆積した土砂の除去を完了

#### 砂防堰堤における堆積土除去



※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



#### (4) 著しい人家への被害、多くの人家への被害のおそれのある地域を守る施設整備

土砂災害により、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい被害が生じる恐れのある土砂災害特別警戒区域\*や人口や資産が集中する区域における土砂災害リスクを軽減させます。

**10か年(令和11年度末までの)目標**

約3,600戸の人家の対策が完了  
 ⇒ うち、著しい被害のおそれのある人家約600戸の土砂災害リスクを軽減  
 (対象約600戸 進捗率100%)

#### (5) 重要交通網の寸断防止(道路防災事業との連携)

大規模災害時に迅速な救命救助や被災地への支援物資輸送、経済活動の継続性を確保するために、緊急輸送道路\*などの重要な交通網が土砂災害により寸断することがないように砂防施設の整備を推進します。

**10か年(令和11年度末までの)目標**

渋川地域、吾妻地域、利根沼田地域の防災拠点集積エリアを結ぶ交通網の土砂災害による寸断リスクを軽減

**土砂災害対策のイメージ**

**火山噴火対策**

火山噴火により発生する融雪型火山泥流などに対して、国と連携し減災対策に取り組みます

**土石流対策(砂防堰堤)**

谷の出口に砂防堰堤をつくり、発生した土石流を受け止めます

**がけ崩れ対策(擁壁)**

待ち受け擁壁を設置し、がけ崩れによる土砂等を受け止めます

**地すべり対策(集水井)**

地中の水位を低下させ、地すべりを防ぎます

**主な保全対象**

緊急輸送道路

避難所

高齢者施設

児童福祉施設

**効率的・効果的な土砂災害対策推進の考え方**

効率的かつ効果的に土砂災害対策施設の整備を推進するために、「災害発生時の影響」(要配慮者利用施設\*、避難所及び人家等の保全対象)や「地形、斜面等の危険度」から評価し、事業実施の優先順位を決定しています。

**事業実施の優先順位の考え方**

**重要度の判定**

- 要配慮者利用施設
- 避難所
- 土砂災害特別警戒区域内に人家がある
- 土砂災害警戒区域内に人家50戸以上
- 重要交通網

保全対象による区分

**地形、斜面等の危険度**

高 (赤) → 低 (青)

優先整備 (赤)

危険度の判定

- 【土石流】
  - 流出土砂量
- 【急傾斜地の崩壊】
  - 下記項目を点数化
  - 斜面の高さ
  - 斜面勾配
  - 斜面状況
  - (湧水、オーバーハング、亀裂の有無等)

危険度による区分

■ 優先度 I (赤) □ 優先度 V (黄)

■ 優先度 II (橙) □ 優先度 VI (青)

■ 優先度 III (黄) □ 優先度 VII (緑)

■ 優先度 IV (黄緑)

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

### 取組3 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築（レジリエンスネットワーク）

#### (1) 防災・物流拠点集積エリア間を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築

広域的な救命救助や被災地への支援物資輸送、経済活動の継続性を確保するため、防災拠点や物流拠点が集積する防災・物流拠点集積エリア間を連携する強靱な道路ネットワークを構築します。

【対象路線：主要な重要物流道路※・代替補完路※】

##### 10か年(令和11年度末までの)目標

防災・物流拠点集積エリア間の2ルートが新たに開通 ⇒ 全15ルートが完成  
 上信自動車道（渋川市中村～東吾妻町松谷）、西毛広域幹線道路（全線）  
 ⇒ 大規模災害の初期におけるプッシュ型輸送※による迅速かつ大量の支援物資の供給が可能  
 ⇒ 企業の広域的な経済活動の早期再開や生産活動の継続を支援（サプライチェーン※の確保）

#### (2) 防災・物流拠点集積エリア内の主要拠点を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築

防災・物流拠点集積エリア内における早期の救命救助や被災地への支援物資輸送を可能にするため、重要な防災拠点（役所・病院・消防・自衛隊等）間を結ぶ強靱な道路ネットワークを構築します。

【対象路線：1次防災拠点※を結ぶ緊急輸送道路※】

##### 10か年(令和11年度末までの)目標

2路線（2区間）2.5kmの現道拡幅、2路線（4区間）7.4kmのバイパス整備、9.5kmの無電柱化が完成  
 ⇒ 防災・物流拠点集積エリア内における救命救助や被災地への支援物資輸送の速達性・確実性が大きく向上

防災・物流拠点集積エリア内における企業の経済活動の継続性を確保するため、重要な物流拠点（大型倉庫・道の駅等）間を結ぶ強靱な道路ネットワークを構築します。

【対象路線：大型車交通量 1,000（台/日）以上の重要物流道路・代替補完路】

##### 10か年(令和11年度末までの)目標

4路線（6区間）17.2kmの現道拡幅・バイパス整備が完成  
 ⇒ 防災・物流拠点集積エリア内における企業の物流への影響を最小限に抑え、経済活動の継続を支援

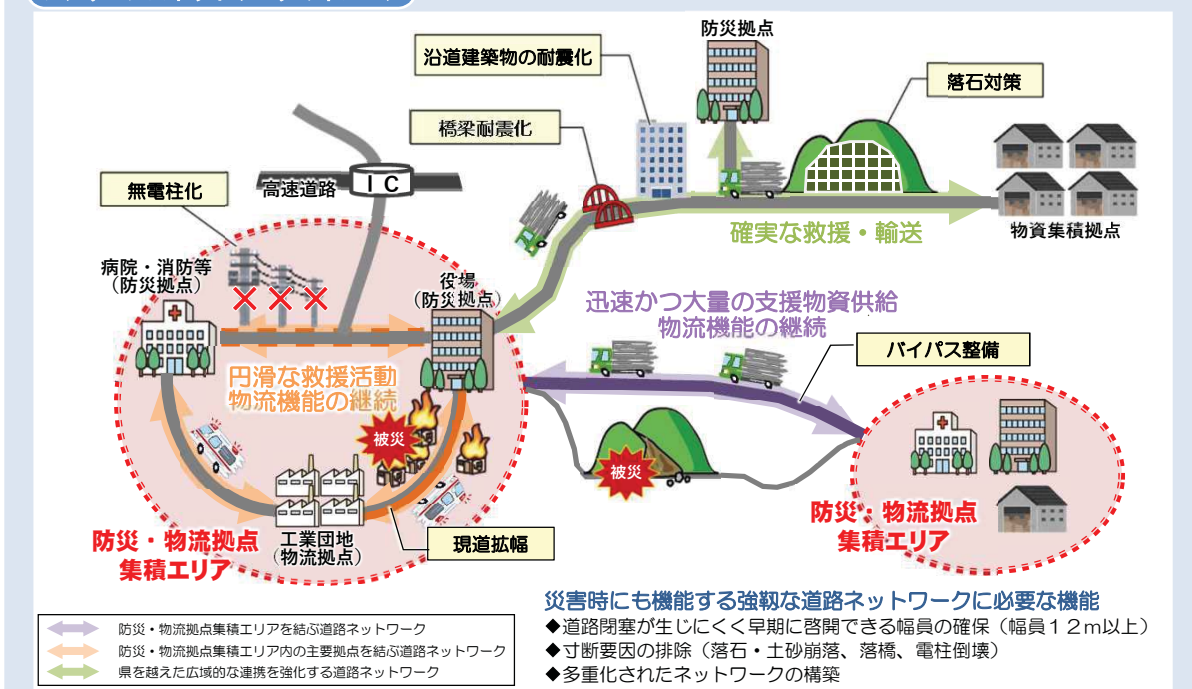
#### (3) 県を越えた広域的な連携を強化する強靱な道路ネットワークの構築

高速道路や国道など県内外を結ぶ幹線道路や緊急輸送道路の寸断に直結する落石及び落橋等のリスクを軽減することで強靱な広域道路ネットワークを構築します。

##### 10か年(令和11年度末までの)目標

緊急輸送道路における落石の危険箇所対策が全て完了  
 緊急輸送道路における橋梁耐震化が全て完了  
 ⇒ 防災拠点から中山間地域への救命救助や被災地への支援物資輸送の速達性・確実性が大きく向上

#### レジリエンスネットワークのイメージ



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



落石対策

斜面の保護等により、道路への落石や土砂崩落を未然に防止します。



法面保護工

無電柱化

電線類の地中化により、地震時における電柱の倒壊や電線の破断を未然に防止します。



電線共同溝(整備前)



電線共同溝(整備後)

バイパス整備

バイパス整備により、落石等の危険箇所回避やリダンダンシー\*を確保します。



現道拡幅

現道幅員の狭小区間を拡幅することで、沿道建築物等の倒壊時の閉塞リスクの軽減や閉塞後の迅速な啓開を可能にします。



整備前



整備後

橋梁耐震化

地震時においても、道路橋の落橋や倒壊を防止するため、橋梁の耐震化を推進します。



耐震化前



耐震化後

沿道建築物の耐震化

地震時に建築物が倒壊し、緊急輸送道路\*等を閉塞しないよう沿道建築物の耐震化を促進します。



出典：財団法人 消防科学総合センター

道路啓開\*

大規模地震や火山噴火などにより、重要交通網が寸断しても速やかに道路機能を復旧できる体制を構築することで、迅速な救命救助や被災地への支援物資輸送、経済活動の継続性の確保を支援します。



東日本大震災による瓦礫撤去(岩手県)

啓開前



啓開後

出典：国土交通省



火山噴火による降灰撤去(宮崎県)

出典：内閣府

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 10年後の姿（取組による効果）



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

### 企業の進出や移住・定住が促進!!

- ・ 人家 35,400戸の水害リスクを軽減
- ・ 宮郷工業団地、東部工業団地、大規模工場などの水害リスクを軽減

### 自力避難が困難な人々の安全・安心な生活を確保!!

- ・ 高齢者施設などの県内全ての要配慮者利用施設\*の土砂災害リスクを軽減

### 災害時にも迅速な救命救助や支援物資輸送が可能に!!

- ・ 大規模災害時にプッシュ型輸送\*による迅速な支援物資の供給が可能
- ・ 緊急輸送道路\*における落石による寸断のリスクが大きく軽減

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
河川整備計画に基づく河川整備延長	39.4km (R元年度末)	64.3km (R11年度末)
土砂災害対策推進計画に基づく重点要対策箇所の整備率	2% (R元年度末)	100% (R11年度末)
災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの整備率	85% (R元年度末)	95% (R11年度末)
緊急輸送道路における落石等対策の進捗率	77% (R元年度末)	100% (R11年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
水害リスクが軽減される人家戸数	8,819戸 (R元年度末)	35,400戸 (R11年度末)
水害リスクが軽減される産業団地数	1団地 (R元年度末)	11団地 (R11年度末)
土砂災害リスクが軽減される人家戸数	約18,000戸 (R元年度末)	約21,600戸 (R11年度末)
土砂災害リスクが軽減される要配慮者利用施設数	71施設 (R元年度末)	116施設 (R6年度末)
土砂災害リスクが軽減される避難所数	71施設 (R元年度末)	135施設 (R6年度末)
防災・物流拠点集積エリア間のネットワークの強靱化率	80% (R元年度末)	100% (R11年度末)

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 施策4 避難のサポート（中長期レジリエンス戦略）

### 取組1 水害による「逃げ遅れゼロ」に向けた避難行動の促進

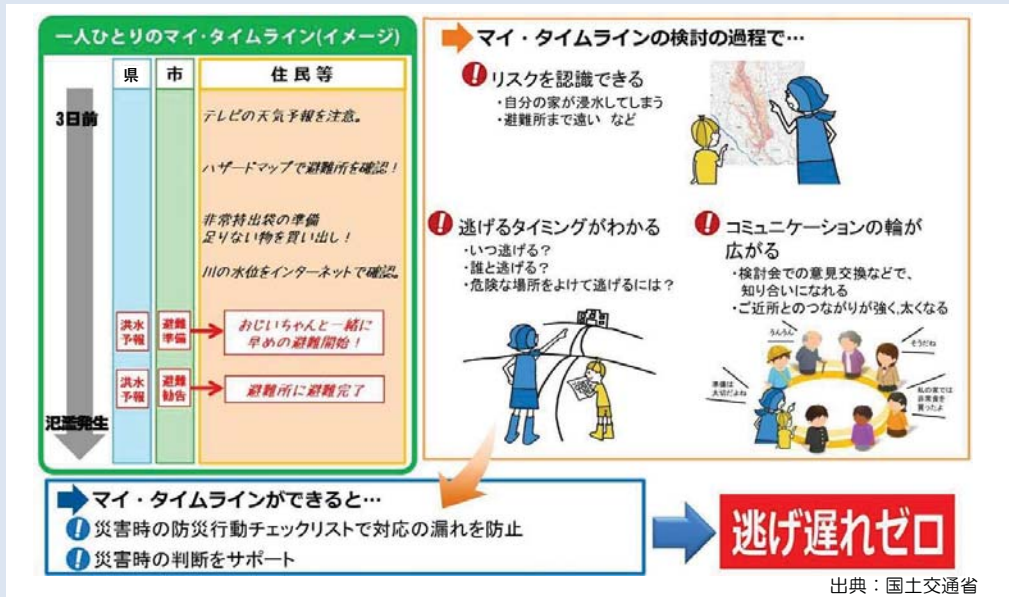
#### (1) 要配慮者利用施設\*への避難支援

洪水時に自力避難が困難な要配慮者の円滑な避難ができるよう、浸水想定区域内のある要配慮者利用施設を対象に、市町村と連携して避難確保計画の策定を支援します。

#### (2) 個人の避難計画（マイ・タイムライン\*）の作成支援

洪水発生のおそれがある場合に家族構成や生活環境に合わせ、台風などの接近に合わせ、いつ、だれが、何をするのかをあらかじめ時系列で整理した住民一人ひとりの防災行動計画である「マイ・タイムライン」の作成を支援します。

#### マイ・タイムラインのイメージ



#### (3) 広域避難計画の策定支援

大規模な水害が発生した場合に広範囲、長時間の浸水が想定され、一つの市町村内での避難の受け入れが困難となることが想定される地域においては、全ての住民が迅速かつ的確に隣接市町村などに避難行動ができるよう市町村を超えた広域的な避難計画の策定を支援します。

#### 邑楽館林圏域の広域避難のイメージ



(注) 上図はイメージであり実際の広域避難計画の内容とは異なります

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 自発的な避難行動を促す「マイ・タイムライン」※

コラム Column

水害の発生が切迫した状況下で、住民自らの判断による避難行動に結び付くようにするためには、住民が、平時より洪水ハザードマップ※を確認し、自らの洪水リスクに真正面から向き合い、「自分の命は自ら守る」「家族の命も自ら守る」との考えのもと、避難行動を自発的に行う「行動する人」への変化を促す取組が必要です。

マイ・タイムラインの作成を通じて、洪水ハザードマップに記載されている情報を「我がこと」として捉え、自分や家族の身を守るために、いつ、どのように行動すべきかを自ら考える必要があることから、住民の防災意識の向上に大きく寄与するものと期待されています。

## 「マイ・タイムライン」をつくってみよう！！

みんなが考えた、「台風が発生」してから「川の水が氾濫」するまでの備えが『マイ・タイムライン』だよ！

〇〇市・区・町・村
〇〇地区
〇〇家
マイ・タイムライン

参考となる水位観測所
〇〇観測所
緊急避難場所等
〇〇中学校
作成年月日
〇年〇月〇日

編みだすおおよその時間	雨や川の状況	防災気象情報 (気象庁、都道府県が発表)	避難情報等 (気象庁、市町村が発表)	主な備え	備えの(例)
3日前	<p>台風が発生</p> <p>自分がいるところで降っていないくても、上流で雨が降れば川の水は増えてくるよ。</p> <p>台風が近づいて、雨や風がだんだん強くなる</p>		<p>〇台風情報</p> <p>警戒レベル1</p> <p>〇早期注意情報</p>	<p>いつ、どんな備えをしたら良いか考えてみよう！</p> <p>今後の台風を調べ始める</p> <p>家族の今後の予定を確認する</p>	<p>〇避難する時に持って行く物を準備する</p>
2日前	<p>雨風が強くなると、お出かけは大変だね。</p>	<p>〇大雨警報・洪水警報</p> <p>警戒レベル3相当</p>	<p>〇大雨注意情報・洪水注意情報</p>	<p>避難するときを持っていくものを準備する(服用中の薬を忘れない)</p>	<p>〇買った物は、雨風が強くなる前にすませておこう。</p>
1日前	<p>雨が集まって、川の水がだんだん増える</p> <p>必要な情報は自分で調べる必要があるね。</p>	<p>〇大雨警報・洪水警報</p>		<p>住んでいる所と上流の雨量を調べ始める</p> <p>川の水位、通行止め情報等を調べ始める</p>	<p>〇住んでいる所と上流の雨量を調べ始める</p> <p>〇川の水位を調べ始める</p>
半日前	<p>激しい雨で、川の水がどんどん増えて、河川敷にも水が流れる</p>	<p>〇大雨特別警報(上流域において)</p> <p>〇氾濫警戒情報</p>	<p>危険な場所から高齢者等は避難！</p> <p>警戒レベル3</p> <p>避難準備・高齢者等避難開始</p>	<p>携帯電話を充電する</p> <p>ハザードマップで避難場所、避難路を再確認する</p> <p>避難しやすい服装に着替える</p>	<p>〇避難しやすい服装に着替える</p> <p>時間がかかるおじいちゃん、おばあちゃんは早めに避難しよう。</p>
5時間前	<p>このまま増え続けると、川の水があふれるかも。</p>	<p>〇大雨特別警報(上流域において)</p> <p>〇氾濫警戒情報</p>	<p>危険な場所から全員避難！</p> <p>警戒レベル4</p>	<p>団地内の近隣住民に避難を呼びかける</p> <p>安全な所へ移動を始める(垂直避難等も考慮する)</p>	
3時間前	<p>川の水がいついっはいであふれそう</p> <p>川の水があふれる前に、安全なところへ逃げなさい！</p>	<p>〇大雨特別警報</p> <p>〇氾濫発生情報</p>	<p>避難指示</p> <p>〇緊急速報メール(河川氾濫のおそれ)</p> <p>警戒レベル5</p>	<p>具体的な避難所、時間帯によっては避難所を確認しておく(例：職場からの避難所等)</p> <p>避難完了</p>	<p>〇安全な所へ移動を始める</p>
0時間	<p>川の水が一気に広がって、街中が水びたし。こうなると動けないぞ！</p>	<p>〇大雨特別警報</p>	<p>〇緊急速報メール(氾濫が発生)</p>		<p>〇直ちに命を守る行動を！</p>

国土交通省「マイ・タイムライン検討ツール」より作成

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 取組2 土砂災害による「逃げ遅れゼロ」に向けた避難行動の促進

### (1) 土砂災害警戒区域※等の見直し

土砂災害が発生するおそれがある箇所を明らかにし、警戒避難体制の整備促進や、一定の開発行為の制限や建築物の構造規制等を行うため、土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域※を指定します。本県では、平成26年度に県内全ての区域指定が完了しましたが、概ね5年毎に危険箇所の調査を行い、追加指定や指定解除など必要な区域見直しを行います。

3か年(令和4年度末まで)の目標

2巡目の見直しを完了

土砂災害警戒区域等の指定イメージ



### (2) 土砂災害警戒区域等の周知を図るための標識設置

土砂災害が発生するおそれのある箇所を住民等に知ってもらうため、現地に土砂災害警戒区域等を周知する標識を設置します。

3か年(令和4年度末まで)の目標

要配慮者利用施設※や避難所が存在する区域の設置を完了

土砂災害警戒区域等の周知標識



### (3) 要配慮者利用施設への避難支援

異常気象時に自力避難が困難な要配慮者が円滑に避難できるよう、「要配慮者利用施設における土砂災害警戒避難確保計画作成の手引き(平成29年7月 群馬県)」等を活用し、土砂災害警戒区域内の要配慮者利用施設を対象に、市町村と連携し避難確保計画の策定や避難訓練の実施を支援します。

3か年(令和4年度末まで)の目標

全ての要配慮者利用施設の避難確保計画の策定を完了

老人ホームにおける図上訓練



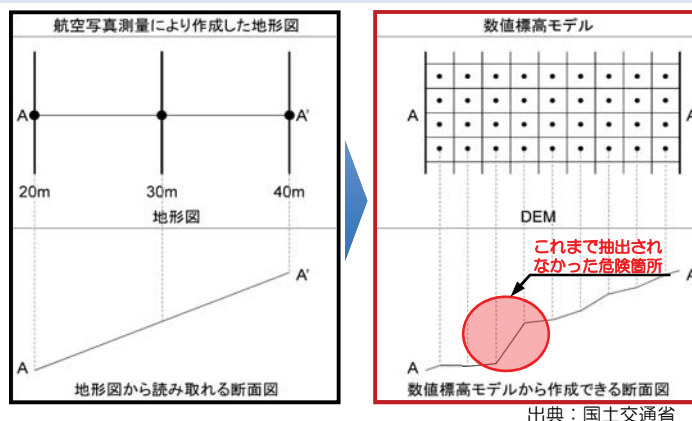
### (4) 精度の高い地形情報を活用した土砂災害警戒区域等の見直し

令和3年度から着手予定の土砂災害警戒区域等の3巡目の見直しにおける基礎調査では、より精度の高い地形情報となる数値標高モデル(DEM)※を活用することで、これまで航空写真測量により作成した地形図では抽出できなかった土砂災害が発生するおそれがある箇所を抽出することが可能となります。

10か年(令和11年度末まで)の目標

3巡目の見直しを完了

数値標高モデル(DEM)と従来手法の比較



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## (2) 住民主体の防災マップの作成や実働避難訓練の支援

地域住民が自らの意思で適切な避難行動がとれるよう、防災への意識向上や知識習得に向けた取組を進めます。

土石流を想定した避難訓練



高崎市榛名山町

防災マップ作成



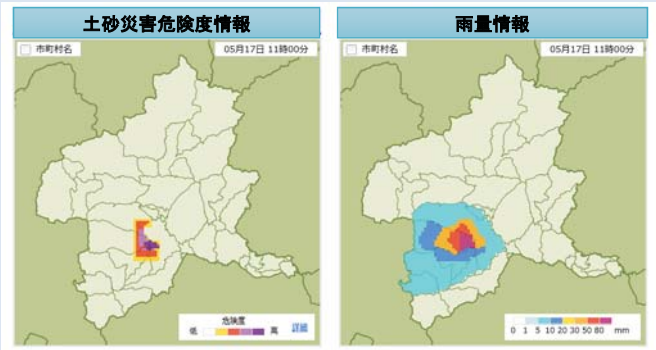
昭和村川額



## (3) 土砂災害警戒情報\*の発表

迅速かつ適切な避難行動を支援するため、よりわかりやすく、精度の高い防災情報を提供できるよう、引き続き、土砂災害警戒情報の検証を行い、情報提供システムの改良を行います。

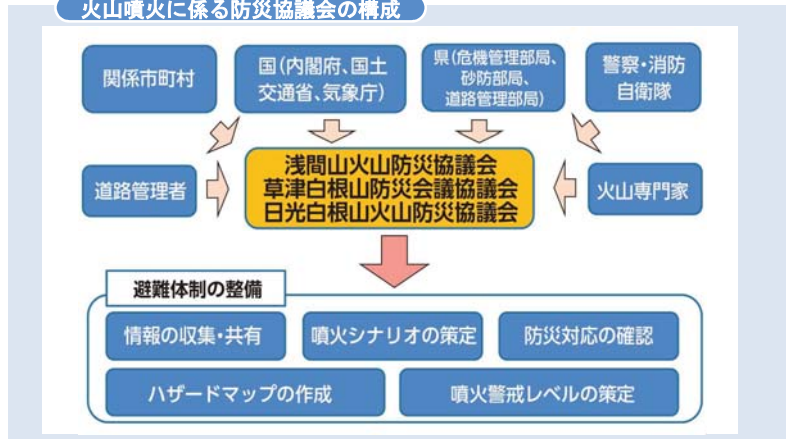
土砂災害警戒情報提供システム



## (4) 火山噴火に対する住民避難の支援

本県における活動的な火山である浅間山、草津白根山、日光白根山については、国、県、市町村などの関係機関で構成する「浅間山火山防災協議会」、「草津白根山防災協議会」、「日光白根山火山防災協議会」を通じて、噴火時における住民の円滑な避難をサポートするためのソフト対策に取り組みます。

火山噴火に係る防災協議会の構成



\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 10年後の姿（取組による効果）



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

### 水害や土砂災害からの逃げ遅れによる死者を「ゼロ」!!

- ・ 精度を高めた調査により、土砂災害のおそれがある箇所をもれなく周知
- ・ 全ての要配慮者利用施設※の避難確保計画を策定

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
水害に係る要配慮者利用施設の避難確保計画策定の進捗率	66% (R元年度末)	100% (R3年度末)
土砂災害警戒区域※等の見直し	2巡目 31% (R元年度末)	100% (R3年度末)
	3巡目 0% (R2年度末)	100% (R8年度末)
土砂災害に係る要配慮者利用施設の避難確保計画策定の進捗率	62% (R元年度末)	100% (R3年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
水害により人的被害が発生した要配慮者利用施設数	0施設 (R元年度)	0施設 (R11年度)
土砂災害による死者数	4人 (R元年度)	0人 (R11年度)

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

## 火山砂防事業（浅間山）

### コラム Column

火山砂防事業は火山噴火に伴う火山泥流、火砕流、溶岩流等による被害から下流部に存在する人家、耕地、公共施設等を守ることを目的としています。

中でも浅間山は、近年では平成24年、27年、令和元年に相次いで噴火するなど、非常に活動的な火山であり、噴火による社会的影響が甚大となる恐れがあることから、平成24年度より国土交通省による直轄火山砂防事業に着手しています。「ハード」と「ソフト」が一体となった総合的な対策を国土交通省・群馬県・長野県・関係市町村で連携を図りながら推進しています。



※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。





今後10年間の政策の方向性

厳しい財政状況の中、社会資本の老朽化や劣化を原因とする事故を防ぎ、県民の安全・安心な生活を守るとともに、メンテナンスに係るトータルコストの中長期的な縮減、平準化を図るため、持続可能で効率的なメンテナンスを推進します。

目指す将来像と現状のギャップと課題

1 加速する社会資本の老朽化

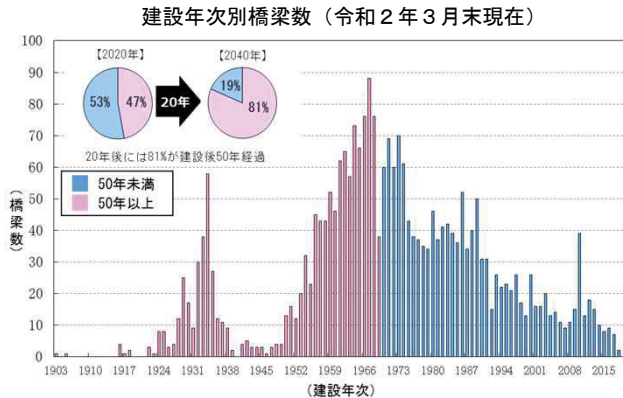
群馬県では、道路、河川、公園等、膨大かつ多種多様な社会資本を管理しています。これらの社会資本は、県民の暮らしや社会経済活動を支える重要な役割を果たしています。

種別	施設（規模：令和元年度末）
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
河川	河川（3水系・6湖沼・428河川）、流路延長（2,712km）、ダム（7施設）、排水機場（7施設）、堰（8施設）、水門・樋門・樋管（11施設）、浄化施設（2施設）、除塵機（1施設）、堤防（413km）
砂防	砂防堰堤（1,170基）、床固工（964基）、渓流保全工（1,402箇所）、地すべり防止施設（67箇所）、急傾斜地崩壊防止施設（610箇所）、雪崩防止施設（6箇所）
公園	遊具（10施設）、建築物（24施設）
下水	管渠（244km）、処理場（6処理場）、ポンプ（9施設）
住宅	県営住宅（10,104戸）

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%（令和元年度末）から約61%（令和11年度末）となり、さらに20年後には、約81%（令和21年度末）と、加速度的に増加します。

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。



2 社会資本ストックの増加による日常点検・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。



県民の声

- ・ 既存施設の老朽化が進んでおり、将来の安全性と維持管理費の増大が心配。
- ・ 河川内における立木の繁茂や堆積土による洪水被害が心配。
- ・ 防草対策等により、維持管理におけるコスト縮減に取り組んでほしい。
- ・ 大型車の通行が多く、舗装の損傷による振動が激しく困っている。
- ・ 快適な住環境を維持するためには、河川除草が必要。



# 施策1 予防保全に基づく長寿命化

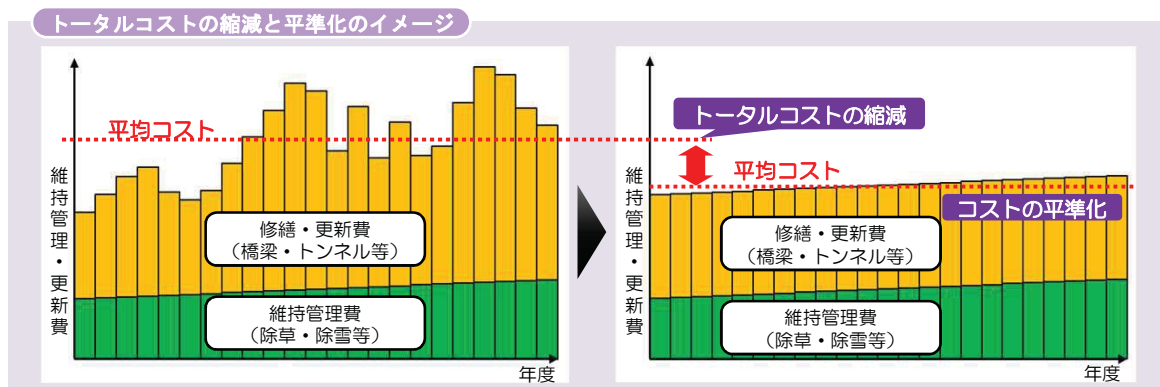
## 取組1 計画的な長寿命化の推進

社会資本を長期にわたって安全に使用し続けるために、損傷がひどくなる前に、予防的な補修を計画的に実施し施設の長寿命化を図るため、長寿命化計画に基づく戦略的な点検・維持管理・更新を推進します。

計画名	策定年度	計画期間	対象施設	施設規模
群馬県道路施設長寿命化計画	H30	30年間	横断歩道橋	120橋
			トンネル	64箇所
			舗装（自転車道を除く）	3,100km
			道路照明	10,000灯
			自転車道橋梁	32橋
			地下歩道	22箇所
			カルバート	24箇所
			防雪施設	64箇所
			防災施設 （グラウンドアンカー工、落石防護工、落石予防工）	4,599箇所
			土工構造物 擁壁（路側、土留）	5,658箇所
			法面（切土、法枠、コンクリート吹付、盛土）	
			張出歩道	380箇所
			門型標識	11箇所
			大型標識	3,373箇所
情報板	163基			
融雪施設	51箇所			
群馬県橋梁長寿命化計画	R1	100年間	道路橋	3,665橋
河川構造物長寿命化計画	R2	50年間	排水機場	7施設
			水門・堰等	22施設
			県営ダム	7施設
			堤防	413km
群馬県砂防関係施設長寿命化計画	H29	50年間	砂防設備（砂防堰堤・床固工・渓流保全工）	3,536施設
			地すべり防止施設	67区域
			急傾斜地崩壊防止施設	610区域
			雪崩防止施設	6箇所
都市公園長寿命化計画	H29	30年間	遊具	10施設
			建築物	24施設
群馬県下水道施設長寿命化計画	H30	50年間	処理場	6施設
			管渠	244km
			ポンプ場	9施設
群馬県営住宅長寿命化計画	H29	10年間	県営住宅	10,123戸
群馬ヘリポート長寿命化計画	H29	30年間	ヘリポート	1施設

## 取組2 トータルコストの縮減と平準化

長寿命化計画に基づき、予防保全型の維持管理・更新を推進することで、中長期的な、維持管理・更新に係るトータルコストを縮減することが可能となります。また、維持管理・更新に係る費用を計画的に投資することで、年当たりのコストの平準化を図ります。



## 10年後の姿（取組による効果）



### 社会資本の機能を維持し、安全で快適な生活基盤を提供!!

・長寿命化計画に基づいた計画的かつ効率的な社会資本の補修を実施

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状値	目標値
長寿命化計画に基づく横断歩道橋補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づくトンネル補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく舗装補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく道路橋補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく河川構造物補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく砂防関係施設補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく都市公園(遊具・建築物)補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく下水道施設補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)
長寿命化計画に基づく県営住宅補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (令和6年度末)

#### 【上記指標の説明】

長寿命化計画に基づき、令和2年度から令和6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合

## SDGsの関連目標



#### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



#### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

## 施策2 効率的な維持管理

### 取組1 行政が実施する維持管理

道路のパトロールや河川巡視などの日常点検を実施し、社会資本の異常箇所の早期発見に努めます。また、安全な道路空間を確保するための伐木や除雪、河川の流下能力を確保するための堆積土除去や伐木を適時適切に行うなど、社会資本の機能の維持・回復に努めます。

さらには、効率的な点検情報管理に向け、ICT※技術などの導入の検討を進めるとともに、ドローンや航空写真を有効活用した効率的な維持管理にも取り組んでいきます。

日常点検



道路パトロール



河川巡視

維持管理



道路除草



道路除雪

全国初

ICT技術を活用した道路除雪の試行

～【全国初】MCグレーダー（GNSS）※による道路除雪の実施～

施工者の声

降雪で縁石等がわからないので、損傷やかき残しが心配



除雪ブレード  
（手動制御）

従来の道路除雪のイメージ

施工者の声

路面や構造物を損傷させることなく安心して運転できるし、負担も軽減



除雪ブレード  
（自動制御）

ICT技術を活用した道路除雪のイメージ

ドローンを活用した河川巡視



ドローン操作状況



ドローンにより撮影した画像

### 取組2 地域住民主体の維持管理

不法投棄の抑制、道路や河川の愛護思想の普及啓発及び地域活動の活性化のため、自治会や学校など、地域の道路や河川等の愛護活動を実施している県民の皆さんの活動を支援します。

愛護活動の実施状況



自治会による河川除草



自治会による道路除草



小学校による道路除草

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 取組3 民間の力を活用した維持管理

多様化する県民ニーズに、より効率的・効果的に対応するため、公共施設の管理に民間の資金とノウハウを活用し、県民サービスの向上を図るとともに、維持管理コストの縮減等に取り組みます。

### (1) 指定管理者制度\*の導入

県が管理する施設について、県が指定した民間事業者等（指定管理者）が施設の管理主体として、施設の使用許可等の権限を含め、公共施設の管理を代行する「指定管理者制度」を導入しています。

県土整備部分野においては、県立都市公園（敷島公園、群馬の森、金山総合公園、観音山ファミリーパーク、多々良沼公園）と群馬ヘリポートで導入しています。

指定管理者制度導入済の県立都市公園

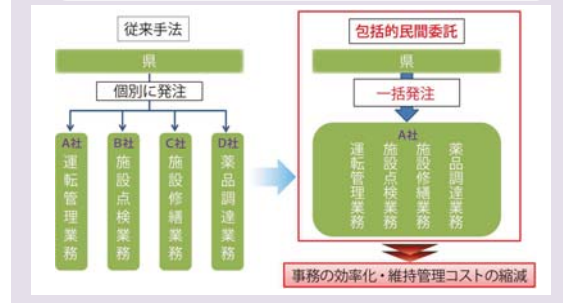


### (2) 包括的民間委託\*の導入

これまで、個別に行っていた施設の点検・修繕や運転管理などの業務を、包括的に委託することにより、受託した民間事業者が創意工夫やノウハウを活かしながら、効率的な運営を図る「包括的民間委託」を導入しています。

県土整備分野においては、奥利根、県央、桐生、西邑楽の各水質浄化センターで導入しています。

包括的民間委託のイメージ（水質浄化センター）



Park-PFIのイメージ



### (3) Park-PFI\*（パークピーエフアイ）の導入

都市公園における新たなニーズに対応するため、従来の官民連携制度では困難であった民間資金を活用した施設整備の実現に向け、「Park-PFI（公募設置管理制度）」の導入を推進します。県土整備分野においては、県立都市公園（敷島公園、観音山ファミリーパーク）で導入しており、このほかの公園においても導入を進めていきます。

敷島公園の事例（スターバックスコーヒー）



## 10年後の姿（取組による効果）



### 官民協働で安全で快適な生活基盤を維持!!

- ・ICT\*技術の導入や地域住民との協働
- ・民間の資金やノウハウの活用

### SDGsの関連目標



#### 【関連ターゲット】

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。



#### 【関連ターゲット】

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



今後10年間の政策の方向性

人口減少と高齢化の更なる進展による交通需要の変化に対応した「誰もが安全で快適に移動できる社会」の実現に向けて、多様な移動手段を確保するための取組を推進します。

目指す将来像と現状のギャップと課題

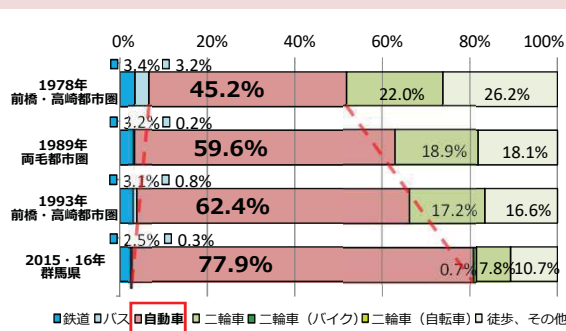
1 公共交通の衰退など自動車を使えない県民の移動手段の減少

(1) 過度な自動車依存

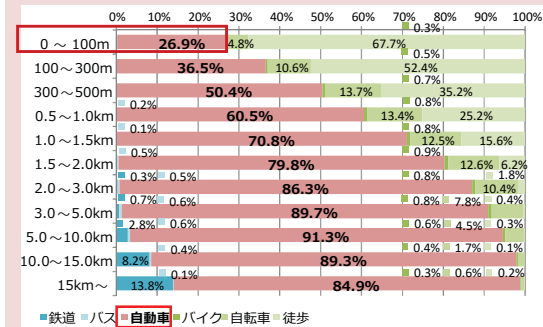
本県の代表交通手段の構成比は、最新のパーソントリップ調査※（平成27、28年度）によれば、約78%が自動車となっている一方、鉄道は2.5%、バスは0.3%といずれも比率が低く、移動距離別にみると、100m未満の移動でも4人に1人が自動車を使う、過度な自動車依存社会となっています。

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



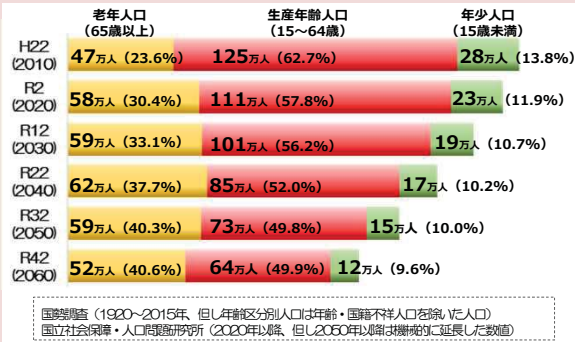
距離帯別の代表交通手段構成比



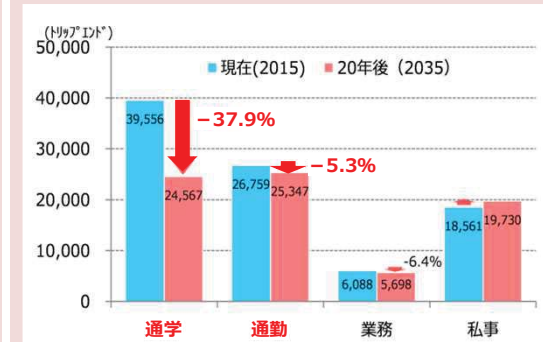
(2) 公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下への懸念

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あり、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ています。

群馬県人口構成の変化



20年後の目的別鉄道利用者の減少率の推計 (2015→2035)



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



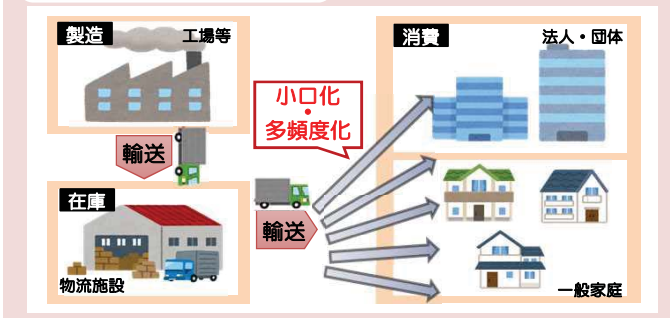
## 2 物流ニーズの変化と周遊性の低い広域観光

### (1) 変化する物流ニーズへの対応

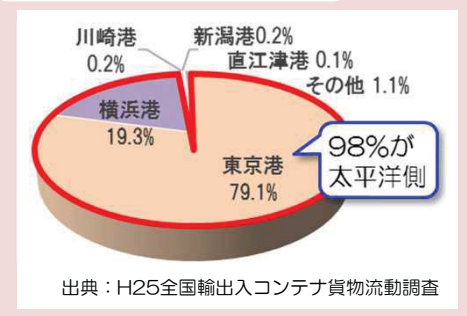
サプライチェーン\*のグローバル化が進み、国際海上コンテナ輸送の取扱いが増加している中、県内で取り扱われるコンテナの多くは、県央・東毛地域の発着拠点から太平洋側港湾への輸送となっています。しかし、近年のアジア・ユーラシアダイナミズム\*への対応や首都直下型地震\*、南海トラフ地震\*等の太平洋側での大規模災害を踏まえると、日本海側港湾への輸送も視野に入れた物流ネットワークの構築が必要です。

また、近年宅配等のEコマース\*の取扱いが急増しており、将来的には物流の輸送形態はより小口化・多頻度化していくと想定されます。さらに新型コロナウイルス感染拡大を踏まえたサプライチェーンの国内回帰や多元化も想定される中、県内における物流の効率化に向けた対応が求められています。

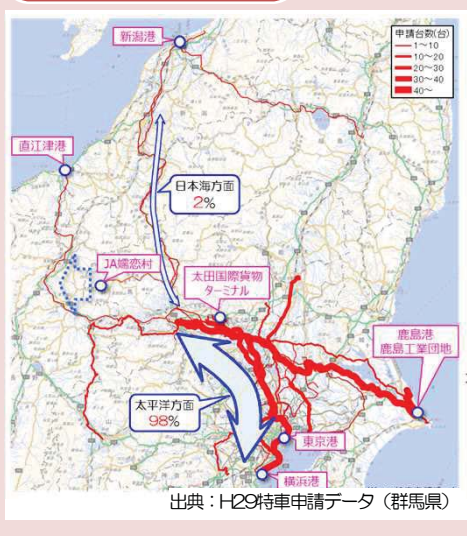
#### 輸送形態の小口化・多頻度化



#### 群馬県を発着する物流の利用港湾



#### 群馬県(東毛地域)を発着する40t背高コンテナ車の流動

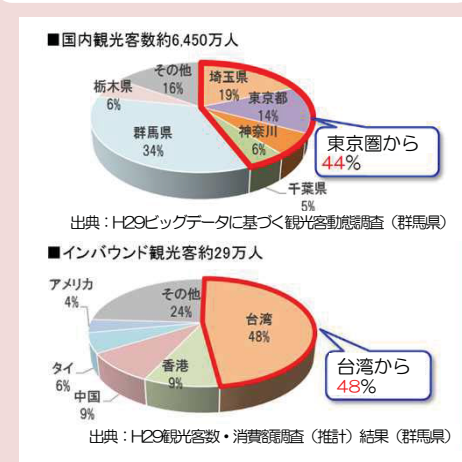


### (2) 周遊性の低い広域観光

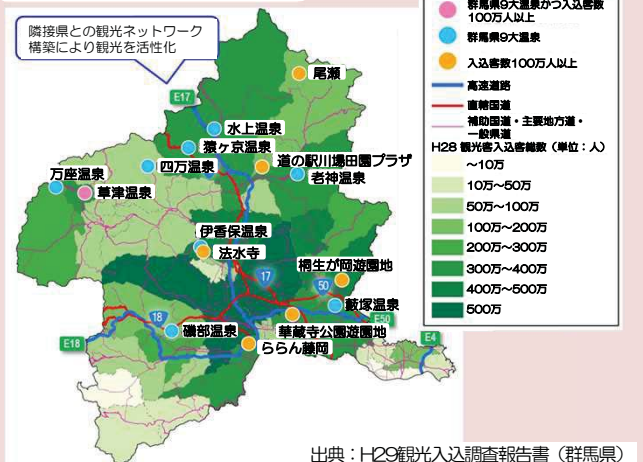
県内の国内観光客数は約6,450万人(平成29年)を超え、この5年間で約500万人増加しており、外国人観光客(インバウンド観光客)も約29万人となり台湾からの来県客を中心に増加傾向にあります。

一方で、本県への観光客の主な交通手段は自家用車が大半を占めていることや、高速ICから到達時間が長い県境部では、観光客の周遊性の少ない傾向が見られます。また、本県は数多くの観光地を有していますが、本県を訪れる観光客の4人のうち3人は、立ち寄る観光施設が1箇所のみとなっており、観光における周遊は限定的となっています。

#### 群馬県への国内観光客・外国人観光客の構成比



#### 市町村別観光入込客数(H29)



※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。



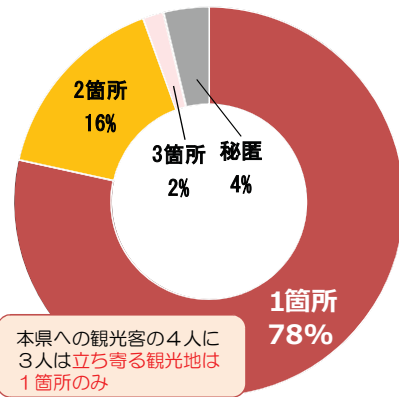
観光客の交通手段



関東ブロック：群馬県、栃木県、茨城県、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

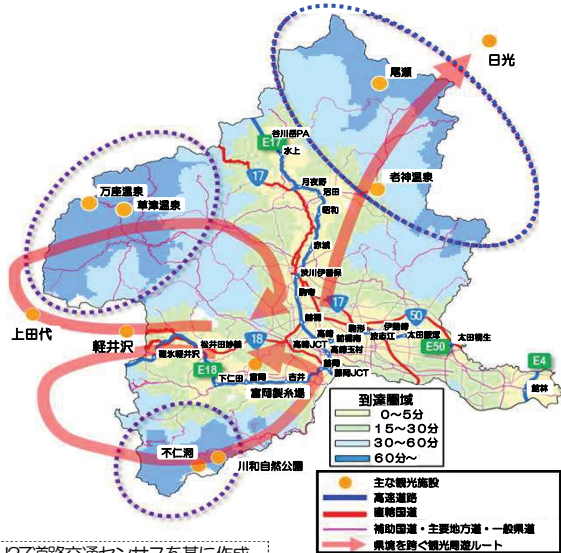
出典：じゃらん宿泊旅行調査2015

県内の主要観光地の立ち寄り数



出典：「混雑統計」ZENRIN

高速ICからの到達圏域

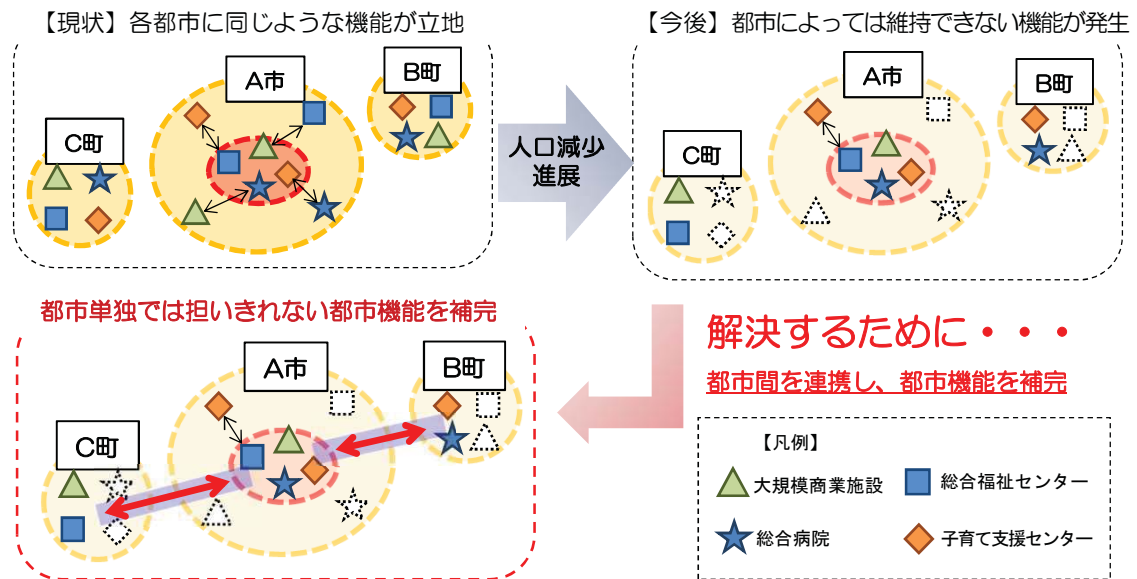


3 人口減少の進展により市町村単独では維持が困難になる医療、福祉、商業などの生活に必要な都市機能

今後の人口減少の進展により、都市の中心部における人口密度低下が進み、生活に必要な都市機能（医療、福祉、商業など）の持続性確保に必要な商圏人口を有する地域の縮小や消滅が想定されています。

このままでは、市町村単独では全ての都市機能を担いきれなくなることが想定されることから、隣接する市町村が連携して相互に補完しあう環境・仕組みを構築していく必要があります。

「まちのまとまり」間での都市機能の連携・補完イメージ



※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 4 全国ワースト上位の交通人身事故発生件数

本県における人口10万人当たりの交通人身事故発生件数は、全国平均の約2倍と高い水準で推移しています。また、歩行者及び自転車の交通人身事故についても、全国ワースト上位の発生件数となっています。

### (1) なくならない子どもの通学時の交通人身事故

通学路の歩道整備を着実に推進したことにより、子どもが関連した交通人身事故発生件数は年々減少しています。しかし、依然として登下校中の児童や生徒を巻き込む痛ましい交通事故が発生しています。

人口10万人当たりの交通人身事故発生件数

	H27	H28	H29	H30年	R元
交通人身事故発生件数	15,229	13,574	12,745	13,087	11,831
10万人当たり件数	758.4	676	645.9	663.3	599.1
全国ワースト順位	6位	6位	5位	4位	4位
歩行者の交通人身事故	956	872	903	962	848
10万人当たり件数	118.3	101.5	101.1	118.5	111.7
全国ワースト順位	4位	7位	6位	2位	2位
自転車の交通人身事故	2,334	1,996	1,981	2,313	2,169
10万人当たり件数	48.5	44.3	46.1	49.3	43.7
全国ワースト順位	9位	11位	10位	5位	6位

出典：群馬の交通事故統計

### (2) 全国で最も多い中高生の自転車事故

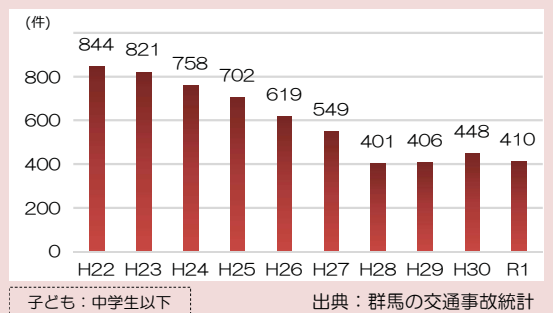
#### ① 中学生1万人当たりの自転車関連事故件数 ⇒ 全国ワースト1位 (H30)

全国と本県の中学生・高校生1万人当たりの自転車関連事故件数を比較すると、本県の中学生及び高校生の自転車関連事故件数はともに全国で最も多い状況です。

#### ② 自転車事故に占める高校生の割合 ⇒ 全国ワースト1位 (H30)

高校生の自転車事故件数は減少しているものの、県全体の自転車事故発生件数の減少幅が大きいいため、高校生の占める割合は増加しています。

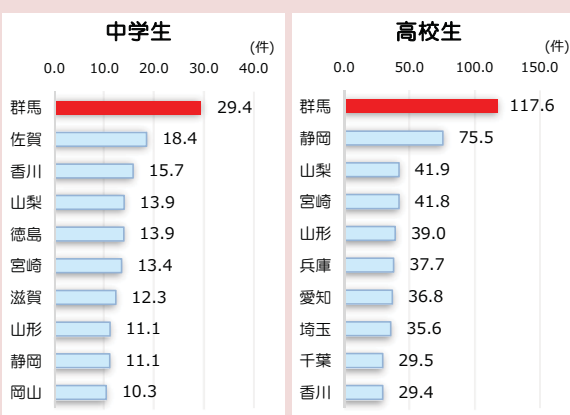
子どもが関係する交通人身事故発生状況 (過去10年)



### 【高校生の自転車事故が多い要因】

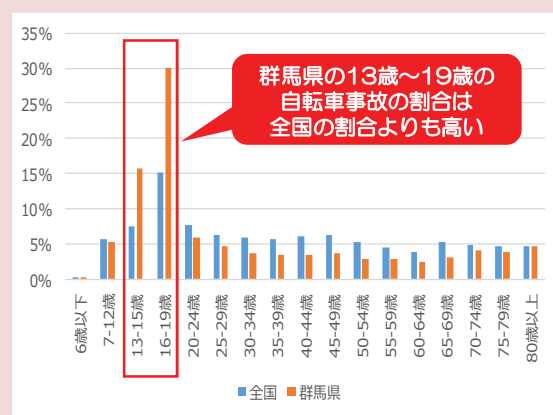
群馬県における高校生の自転車事故が多い要因としては、昭和55年～60年にかけて高校の郊外化が進展したことで、自転車による遠距離の通学機会が増加したことが考えられます。

都道府県別1万人あたりの交通事故件数 (平成30年)



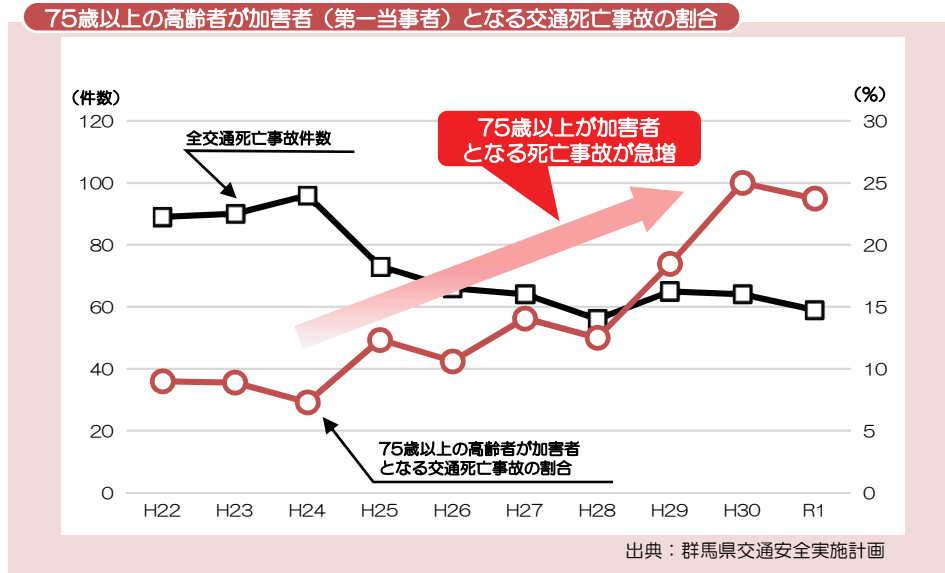
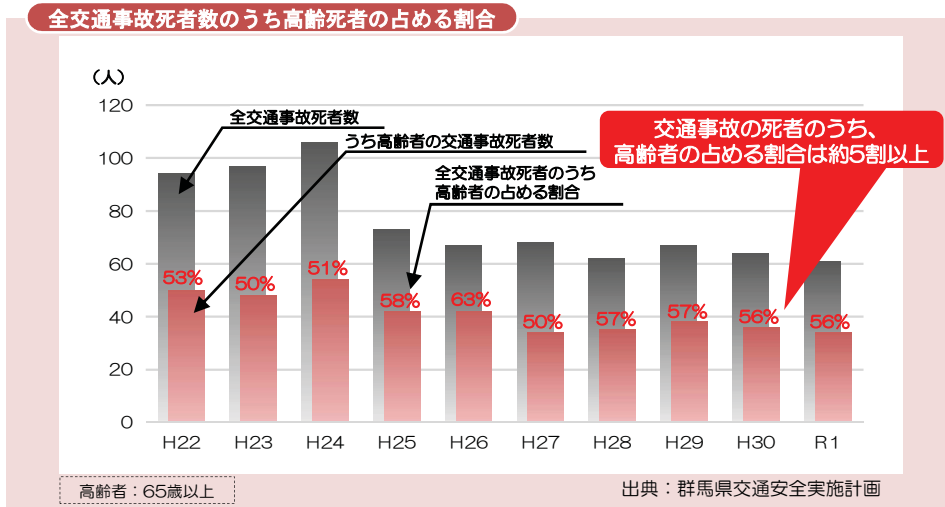
出典：「自転車の安全利用促進委員会」の資料

年齢層別 自転車事故当事者の構成率 (平成30年)



### (3) 増える高齢者の交通死亡事故

本県における交通死亡事故の件数及び交通事故死者数は、近年、減少を続けていますが、交通事故の死者のうち高齢者が約5割以上を占めています。また、近年は高齢者が加害者となる交通死亡事故が増加しており、高齢者を対象とした交通死亡事故対策が大きな課題となっています。



#### 県民の声

- ・路線バスの拡充や鉄道網強化（延伸や連結強化等）をしてほしい。
- ・電車やバスの本数が少なくて不便。
- ・路線バスが時間通りに来ない。
- ・車社会で車が無いと生活しにくい。
- ・目的地へ行くのにどの路線バスに乗ればよいかわからない。
- ・本県の若年女性が群馬に住み続けたくない主な理由として「公共交通の便が悪い」を挙げており、人口減少の観点からも、公共交通対策が重要となっている。
- ・吾妻地域及び桐生地域においては、幹線道路整備に関する県民満足度が低く、幹線道路の整備が求められている。
- ・観光振興のため、周遊できる道路ネットワークを整備してほしい。
- ・通学路の歩道未整備区間を早急に整備してほしい。
- ・4車線道路区間の児童・生徒の横断が危険。
- ・道路整備により自動車走行速度が向上し、事故の重大化や歩行者の危険性が增大している。
- ・自転車運転のマナーアップを含め、交通安全教育のための取組を進めてほしい。
- ・歩行者や自転車が安全で快適に通行できる道路空間の整備を進めてほしい。
- ・高齢化に伴い歩道の段差解消や拡幅などの歩道整備を求める声が依然として高くなっている。



## 施策1 公共交通網の整備・維持

### 取組1 地域的な暮らしの足の確保

高齢者や高校生などの自動車以外の移動手段を必要とする県民でも、生活スタイルに合わせていつでも気軽に移動ができる暮らしの足の確保に向けて、市町村、交通事業者、地域住民と協調し、環境整備に取り組みます。

#### 新たな移動手段の確保

新たな移動手段の導入可能性について検討し、配車アプリなどICT\*技術の活用も含めた実証実験を通じて市町村等への導入を支援します。



相乗りタクシー実証実験

#### 地域の実情に合わせた交通手段の見直し

パーソントリップ調査\*結果やバスロケーションシステム\*の運行データなどを活用して、地域の生活スタイルに合わせた路線網や移動手段の見直しを支援します。



ボランティア運送(安中市)

#### 市町村コミュニティバス\*・デマンドバス\*の支援

地域の暮らしの足を確保するため、地区を循環するコミュニティバスや、デマンドバス等を導入する市町村に対して運行費や車両購入費等の補助を行います。



コミュニティバス(前橋市)

#### バリアフリーへの対応

誰もが移動しやすい環境を整えるため、バリアフリー対応のノンステップバス\*や、ユニバーサルデザインタクシー\*の導入を支援します。



ノンステップバス



ユニバーサルデザインタクシー

### 取組2 基幹公共交通軸の確保・維持

鉄道や広域的な幹線バス路線網など、基幹公共交通軸を将来にわたって確保していくため、県内利用者だけでなく、県外からの観光客も使いやすいよう利用環境を改善するとともに、市町村と共同でまちづくりと連携した誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを再構築するなど、広域的な基幹公共交通軸の確保・維持に努めます。

#### (1) まちのまとまりをつなぐ公共交通の確保・維持(鉄道)

市町村を越えた広域的な基幹公共交通軸である鉄道を将来にわたって確保・維持していくため、バリアフリー化等の駅舎整備の支援や、乗換え抵抗の改善などの利用環境の向上に向けた検討、中小私鉄への運行支援等を行います。

#### 駅バリアフリー化・ステーション整備

誰もが鉄道を利用することができる環境整備のため、駅のバリアフリー化や駅舎整備を支援します。



エレベーター設置



高齢者・障害者対応トイレ

#### 中小私鉄への運行支援

広域的な移動を支える鉄道網を維持するため、中小私鉄3線などの鉄道事業者の運営の安定化と安全な運行の支援に取り組みます。



中小私鉄3線支援

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

**乗換抵抗の改善（相互乗り入れ、同一ホーム乗換え）**

パーソントリップ調査\*結果による需要予測等を踏まえて、相互乗り入れや同一ホームでの乗換え等による乗換抵抗の改善に向け、市町村・交通事業者とともに、引き続き検討していきます。

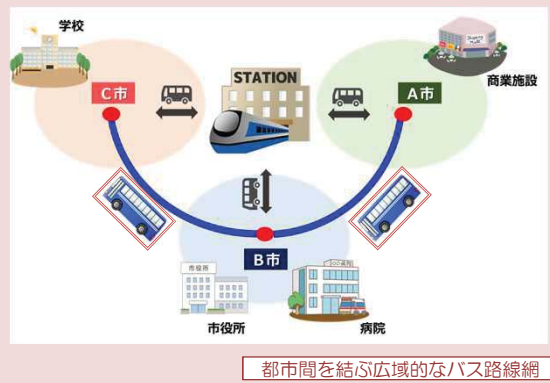


**(2) まちのまとまりをつなぐ公共交通の確保・維持（バス）**

県の役割として、市町村を越えた鉄道軸を補完する幹線バス路線網を確保・維持していくため、新たな広域バス路線網の検討や、パーソントリップ調査結果に基づく広域的な既存バス路線網の見直し、交通系ICカード\*・バスロケーションシステム\*等の導入による利便性の向上に取り組みます。

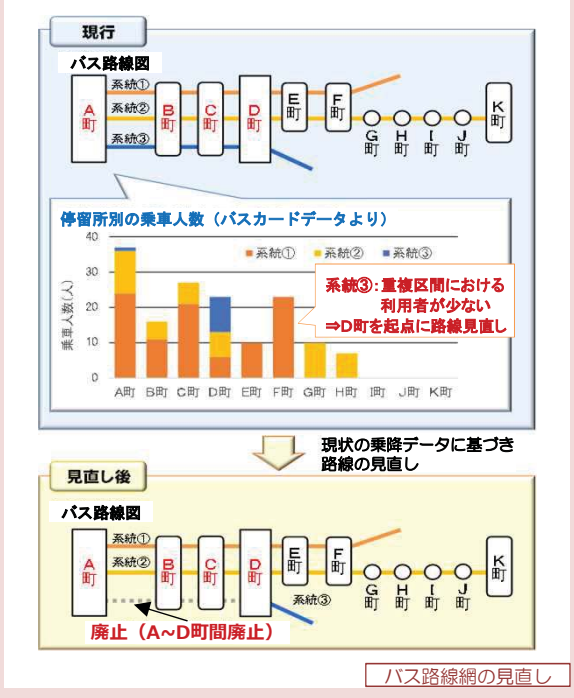
**新たな広域バス路線網の検討**

需要予測などを踏まえて、新たな交通システムの導入による都市間を結ぶ広域的なバス路線網の整備などについて、市町村・交通事業者とともに、引き続き検討していきます。



**広域的な既存バス路線網の見直し**

持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、パーソントリップ調査結果などを活用し、利用実態や需要等を考慮した路線網やダイヤの見直しを支援します。



**交通系ICカード導入**

初めてバスを利用する人でも、料金支払いに不安を感じることがなく、気軽に乗車できるよう、全国相互利用可能な「交通系ICカード」の導入を進めます。



**バスロケーションシステムの開発・普及**

運行中のバスの位置をリアルタイムで表示することで、利用者のバス待ち時間のイライラや不安等を軽減する「バスロケーションシステム」等の整備を推進します。



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



### 取組3 新技術を活用した効率的で持続可能な移動手段の確保

今後の高齢化の進展による交通弱者の移動手段の確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化等の観点から公共交通機関への利用転換を促進するため、新技術を活用した効率的で持続可能な移動手段の確保に向けた取組を推進します。

#### 自動運転技術の開発・普及

深刻化する運転手不足に対し、将来にわたってバス路線を確保・維持するため自動運転技術の開発・普及を促進します。



自動運転実証実験



県内における自動運転技術の取組(群馬大学)

#### 広域的なバス路線網における定時性の確保

広域的なバス路線網においては、定時性を確保するため、路線バスが前方の信号機で停止せず走行できるよう、信号機の制御を自動で行う「PTPS※」等の導入を検討します。



出典：西武バスホームページ

### 公共交通に対する意識啓発 ~モビリティ・マネジメント※の実施~

#### コラム Column

過度に自動車に依存した状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へ、県民1人ひとりの交通行動を変えていくため、公共交通を利用することによるメリットや公共交通の現状と必要性などを伝えるとともに、公共交通マップの作成・提供など公共交通の利用を促す取組を市町村や関係者と連携して実施します。



小学生を対象としたバスの乗り方教室



集客施設における公共交通の利用促進  
(ベシア文化ホール：社会実験)

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 10年後の姿（取組による効果）



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

### 自動車を使えない県民が安全で快適に外出することが可能に!!

- ・ 県内全市町村における「地域公共交通計画※」を策定
- ・ 公共交通利用者数を維持

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
地域公共交通計画の策定率	0% (R元年度末)	100% (R7年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
公共交通（鉄道・乗合バス）の利用者数	6,308万人 (H30年度末)	6,308万人の維持 (R11年度末)

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。



### 【関連ターゲット】

11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 施策2 自動車交通網の整備

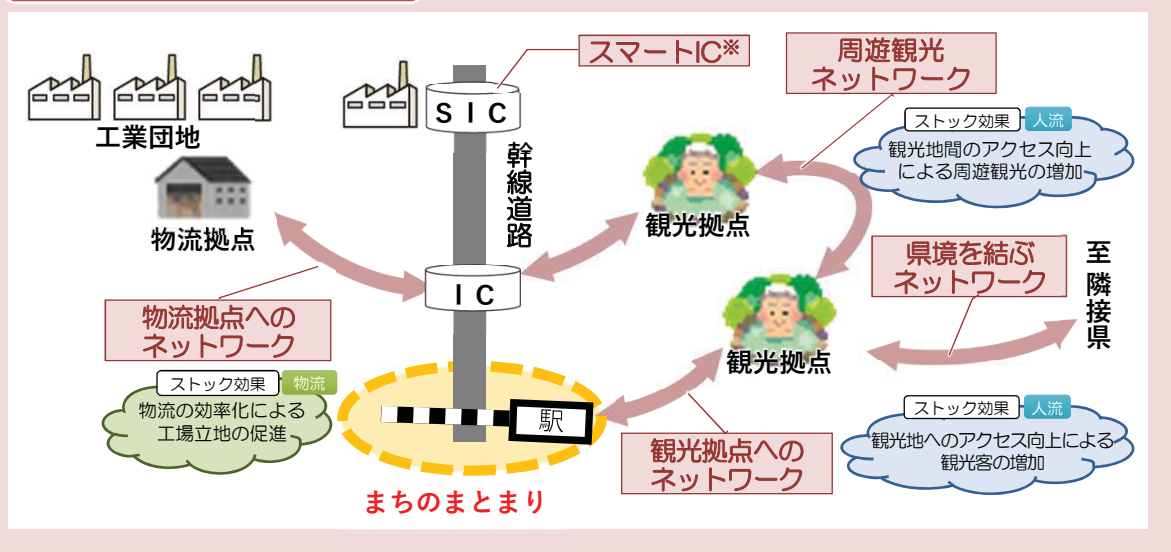
### 取組1 物流の効率化と観光振興を支える道路ネットワークの構築

製造業や観光業などの産業の発展とともに、新たな産業の創出を図り、本県経済の活性化を促進するため、生産性の向上と交流人口の拡大に寄与する「賢くつくる・賢くつかう」道路ネットワークの構築を推進します。

#### (1) 経済活動を支える物流・人流ネットワークの構築

人口減少社会にあっても、多頻度・小口配送等の増大により、交通量は維持か微増していくことが想定される中、物流の効率化による産業の発展や、観光地の周遊性向上による観光振興などを図るため、道路整備に伴うストック効果※を明確にした上で、将来を見据え、効果の高い箇所への重点投資を行う「賢い道路ネットワーク」の整備・強化を推進します。

#### 物流・人流ネットワークの整備イメージ



#### (2) 高速道路ネットワークのストック効果を最大限に活用するスマートIC整備・機能強化

既存の高速道路（関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道、東北自動車道）を有効活用することで、より効率的な物流の実現による生産性の向上や、交流人口の拡大による観光振興を図るため、市町村と連携してスマートICの整備・機能強化に向けた検討を行います。

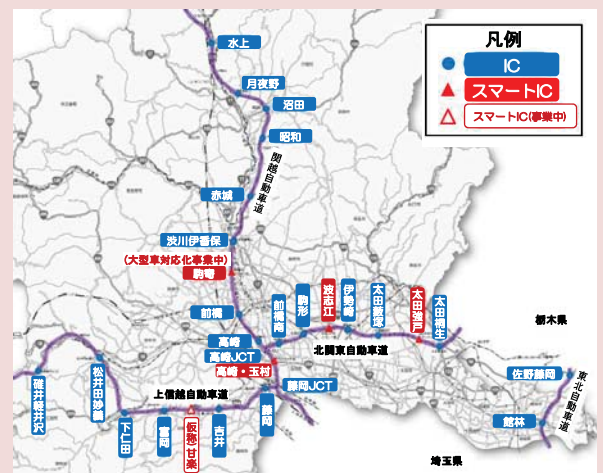
#### 新たなスマートIC整備検討箇所

- ① 幹線道路との交差箇所
- ② 物流拠点などが集積している箇所
- ③ 主要観光地へのアクセス向上が図れる箇所
- ④ 広域避難など防災機能向上に寄与する箇所等

太田強戸スマートIC(平成30年7月供用開始)



#### 県内のスマートICの整備状況



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

(3) 「人・モノ・情報」を呼び込む隣接県との広域道路ネットワークの整備・強化

「人・モノ・情報」を呼び込み、産業や主要観光地への新たな需要を創出していくため、隣接県との交流拡大に向けた広域道路ネットワークの整備・強化を図ります。

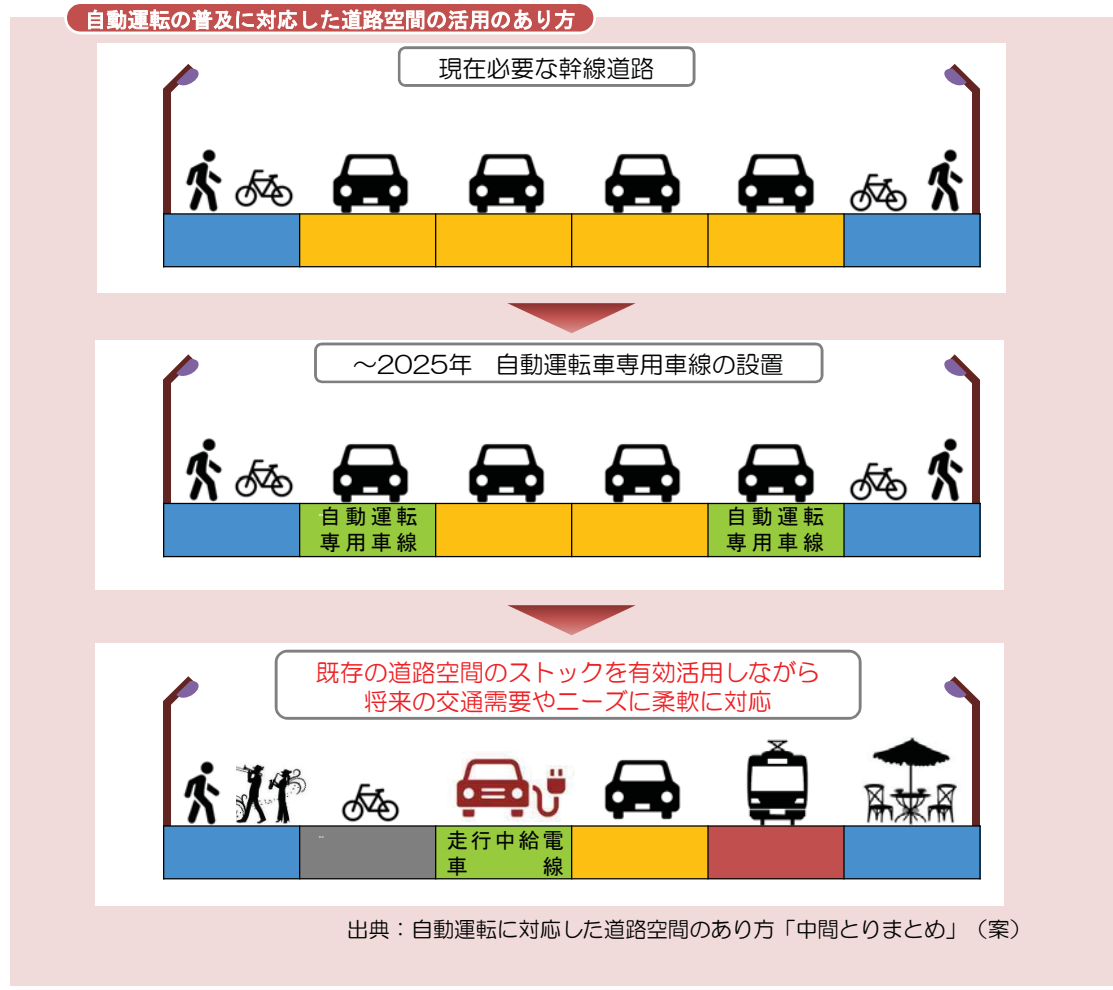
【県境部のネットワーク構築に関する課題】

- ① 「埼玉県」・「栃木県」と邑楽館林地域  
利根川及び渡良瀬川を越えた地域間連携の強化
- ② 「長野県」・「埼玉県」と多野藤岡地域  
物流・観光の促進や災害時の通行ルートの確保
- ③ 「長野県」・「新潟県」と吾妻地域  
物流・観光の促進や災害時の通行ルートの確保
- ④ 「栃木県」・「新潟県」と利根沼田地域  
冬期の安全な通行確保、豊富な観光資源を活かした観光振興、災害時の通行ルートの確保、日本海側港湾との物流促進



○ 将来の交通需要やニーズの変化に対応した道路空間の再編

完全自動運転の導入促進に向けた道路空間の再編など、将来の交通需要やニーズに柔軟に対応するため、既存道路の運用改善(幅員構成の変更)や小規模改良等により、その時々時代のニーズや求められる道路機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる道路整備を推進します。





## 取組2 まちのまとまりをつなぐ道路整備

商圏人口の減少と人口密度の低下により、病院や商業施設など生活に必要な都市機能を市町村単独では担いきれなくなることが想定されることから、将来にわたって誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、市町村間で都市機能を相互に利用・補完できる社会基盤を構築する必要があります。

このため、医療・福祉・商業等の都市機能を集約を促す「都市機能誘導区域」間をつなぐことで市町村間の連携・交流機能を強化する幹線道路網の整備を推進します。

### まちのまとまりをつなぐ道路



## 取組3 生活を支える道路整備

商業、行政、医療や教育等の経済活動や生活に必要な機能が集積している地域への安全で快適な移動を可能にするため、日常の生活を支える道路網の整備や主要渋滞箇所の解消、現道拡幅等によるすれ違い困難箇所の解消を図る道路整備を推進します。

### 現道拡幅

通行車両の安全なすれ違いを可能にし、歩行者の安全な通行空間を確保するため、現道拡幅を推進します。



### 交差点改良(付加車線)

渋滞を解消するため、交差点への右折レーンの設置等の交差点改良を推進します。



## 10年後の姿（取組による効果）



### 物流・人流を支える道路ネットワーク整備が前進!! 都市・地域間の連携が強化!!

- ・ 高速交通網を補完する広域道路の整備率が94%に進捗
- ・ 主要渋滞箇所の対策率が向上
- ・ インターチェンジから15分圏域の人口が県全体の8割をカバー

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
高速交通網を補完する広域道路ネットワークの整備率	80% (R元年度末)	94% (R11年度末)
主要渋滞箇所の対策率	29% (R元年度末)	51% (R11年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
インターチェンジから15分圏域の県人口カバー率	76% (R元年度末)	80% (R11年度末)

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。



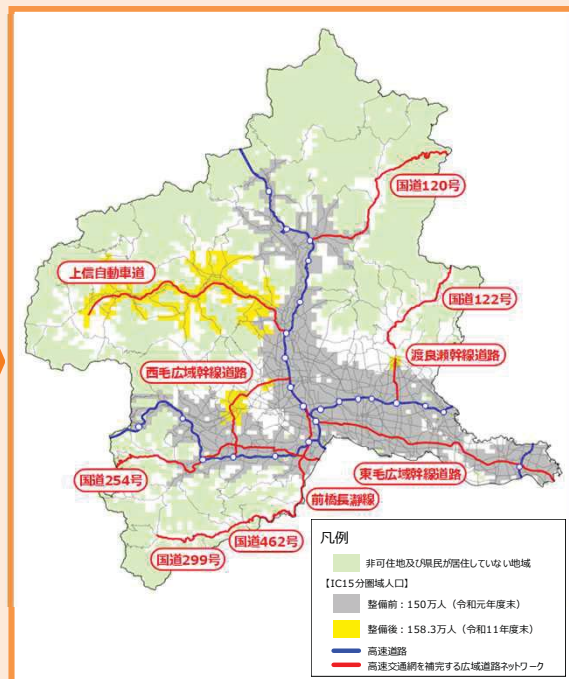
### 【関連ターゲット】

11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

## 令和元年現在【IC15分圏域人口】



## 令和11年度末【IC15分圏域人口】





# メロディーライン(音響道路)の数は群馬県が No.1

コラム Column

○メロディーラインとは

「メロディーライン」は、道路に溝を作り、その上を一定の速度(制限速度)で走ると、走行音がメロディーを奏できるようにした道路のことです。設置箇所は県内に10箇所あり、全国24箇所※のうち約4割が群馬県に設置されてます。あなたは何箇所を走行されましたか？

※都道府県管理道路上の音響道路(令和元年度聞き取り)

## メロディーラインの目的

### ▶スピード抑制

制限速度で走らないと聞こえないから、スピードダウン

### ▶居眠り防止

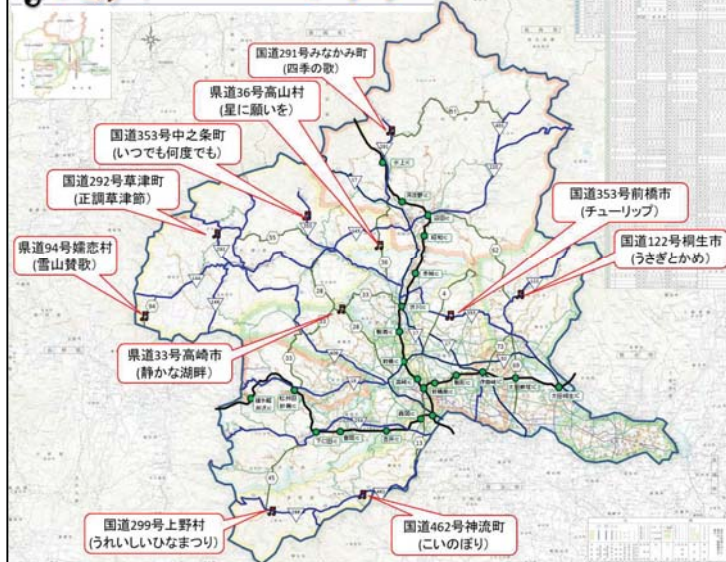
道路からメロディーが流れるので、ちょっとビックリ!

### ▶観光地を演出

地域にちなんだメロディーで、観光地をイメージアップ



## メロディーラインのマップ



## 選曲理由



### ♪いつでも何度でも(中之条町/国道353号)

中之条町の四万温泉に向かう国道353号に設置されたメロディーラインでは、「いつでも何度でも」が流れます。この曲は、長編アニメーション映画「千と千尋の神隠し」の主題歌です。四万温泉には、この映画の「油屋」のイメージモデルのひとつと言われている老舗旅館があります。



### ♪星に願いを(高山村/県道36号)

県立ぐんま天文台に向かう県道36号新田線に設置されたメロディーラインは、「星に願いを」が流れます。この曲は、長編アニメーション映画「ピノキオ」の主題歌です。県立ぐんま天文台もあり、美しい星空を守るために「光環境条例」を制定している高山村にふさわしいメロディーです。



### ♪四季の歌(みなかみ町/国道291号)

湯檜公園から谷川岳に向かう国道291号に設置されたメロディーラインは、「四季の歌」を奏でます。この曲は、荒木とよひさ氏が作詞・作曲した歌です。谷川岳などの雄大な自然美、スキーやラフティングなどのアウトドアスポーツ、水上温泉をはじめ、19を数える温泉郷・・・春夏秋冬、四季折々の情趣あふれるみなかみ町です。



### ♪うさぎとかめ(桐生市〜みどり市/国道122号)

道の駅くろほね・やまびこから国道122号を富弘美術館へ向かうと、メロディーラインから童謡「うさぎとかめ」が聞こえてきます。この曲の作詞者は、みどり市出身の石原和三郎(1865-1922)氏です。童謡作詞家としての石原氏の業績に対し、童謡ふるさと館が開館。資料は旧花輪小学校記念館にも展示してあります。



### ♪チューリップ(前橋市/国道353号)

群馬県畜産試験場から国道353号を道の駅くろほねから牧場・大畑へ向かうと、メロディーラインから「チューリップ」の曲が流れてきます。この曲は、芳賀村(現在は前橋市)出身の井上武士(1894-1974)氏が作曲しました。井上氏は「虫の声」「うみ」などの唱歌や童謡、校歌など、数多くの作品を遺しました。



### ♪静かな湖畔(高崎市/県道33号)

県道33号松井田線を伊香保温泉から榛名山に向かうと、榛名湖の手前に設置されたメロディーラインから「静かな湖畔」が流れます。「静かな湖畔」の森のかけからもう起きちゃいかかとカッコが鳴く・・・人と自然が触れ合える森と湖のロケーションと、イメージがとても良く合う曲として選ばれました。



### ♪こいのぼり(神流町/国道462号)

西上州の山々と神流川の織りなす景観美。その神流川の上空を800尾もの鯉のぼりが泳ぎ、五月の空を彩るのが全国に知られた「鯉のぼり祭り」です。神流川沿いに走る国道462号のメロディーラインから聞こえてくる「こいのぼり(作詞:近藤宮子)」は、まさに神流町にピッタリの曲です。



### ♪雪山讃歌(嬭恋村/県道東御嶽線)

旧鹿沢温泉から県道東御嶽線を新鹿沢温泉に向かうと、メロディーラインから「雪山讃歌」が聞こえます。これは、西畑栄三郎氏(第一次南極越冬隊長)から京大の学生達がスキー合宿で鹿沢温泉を訪れた際に、山岳部の歌を作ると「クレメンタイン(作曲:Percy Montrose)」に歌詞を付け、歌い継がれた曲です。



### ♪正調草津節(草津町/国道292号)

国道292号を大津から草津方面へ進むと、道の駅手前約500メートルの所に設置されたメロディーラインから、民謡「草津節」が流れます。「草津よいとこ一度はおいて(ハドッコイシヨ)お湯の中にもコリヤ花が咲く(チョイナチョイナ)」と、湯温を下げるために木の板で温泉をかき回す「湯もみ唄」として唄われています。



### ♪うれしいひなまつり(上野村/国道299号)

上野村の国道299号に設置されたメロディーラインでは、「うれしいひなまつり」が流れます。この曲は、上野村乙女地区に伝わる特色あるひなまつりの風習で、旧暦の三月三日に行なわれる「おひながゆ」にちなんで選曲しています。「乙女のおひながゆ」は共同飲食を伴うおひな祭りで神流川の河川敷で行なわれます。



## 施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備

### 取組1 子どもたちが安心して通学できる環境の整備

子どもたちが安心して通学できる環境を整備するため、学校や警察等の関係機関や地域住民と連携し、通学路等の点検や点検結果を踏まえた歩道整備を重点的に推進します。

また、児童が安全に登下校できるよう交通指導員活動を支援します。

#### 合同点検

学校や警察等の関係機関や地域住民と連携し、利用実態を踏まえた通学路の合同点検を行います。

#### 合同点検



#### 歩道整備

通学路においては、合同点検結果を踏まえ、重点的に安全な歩行空間への改善を行います。

#### 通学路の歩道整備



#### 交通指導員活動支援

交通指導員の活動費の一部を補助します。

#### 交通指導員活動状況



### 取組2 中高生が安心して通学できる環境の整備

主に通学時における中高生の自転車の交通事故を減らすため、自転車の走行位置を示す矢羽根型路面表示\*の設置や自転車通行帯の整備などによる安全な自転車通行空間整備などのハード整備とあわせて、自転車用ヘルメットの着用促進や交通安全教室などに取り組みます。

#### 自転車通行空間の整備

自転車専用の通行位置の路面表示や自転車通行帯を整備し、自転車利用者の安全性向上を図ります。



#### ヘルメット着用促進

#### 自転車マナーアップ運動



#### 中高生を対象とした交通安全教育

自転車を利用した参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用します。

自転車マナーアップ運動を通じ、ヘルメットの着用や自転車保険の加入促進を図ります。

#### 高校生交通安全教育



### 取組3 高齢者が安心して外出できる環境づくり

高齢者の交通死亡事故を減らすため、交通安全教育等の意識啓発や反射材の普及促進など夜間歩行中の視認性向上に取り組むとともに、交通事故が多発する危険箇所の改善を行います。

また、高齢者が加害者になる交通事故を防止するため、運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりに取り組みます。

#### 高齢者交通安全教育



\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 10年後の姿（取組による効果）



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ！

### 交通人身事故発生件数を大きく低減!!

～ 令和元年の発生件数から半減 ～

- ・小学生の通学路の歩道整備が全て完了
- ・中学生の通学路の自転車通行空間の整備が全て完了
- ・自転車で通学する全ての高校生がヘルメットを着用

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
通学路の歩道整備率	85% (R元年度末)	100% (R11年度末)
中高生の通学経路における自転車通行空間の整備率	13% (R元年度末)	100% (R11年度末)
高校生の自転車用ヘルメットの着用率	7% (R元年)	100% (R11年)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
交通人身事故発生件数	11,831件 (R元年)	50%以上減 (R11年)

## SDGsの関連目標



【関連ターゲット】

3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死者数を半減させる。



【関連ターゲット】

11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

11.7 2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。

## ビジョン・ゼロ

コラム Column

スウェーデンでは1970年、「交通事故をもっと減らせ」という国民的な運動が国内で広まり、交通事故削減のための法規制と道路の整備が進められました。これが「ビジョン・ゼロ」というプロジェクトです。

「長期的な目標はスウェーデンの交通システムによって、死亡し重傷を負う人をなくす、ゼロにする」という考えで、1995年からプロジェクトはスタート、1997年にスウェーデン議会で可決されました。このプロジェクトの結果、1965年には交通事故による年間死亡者数が1,300人だったものが、2014年には275人に減少しています。

ビジョン・ゼロでは、Mobility（機動性）よりもSafety（安全性）こそが、より重視すべき優先目標であると発想を転換し、機動性を多少犠牲にすれば、死者・重傷者を長期的にゼロにする方法が存在し、それは実現可能であるとし、国家事業として取り組まれています。具体的には、交差点を極力する少なくするために、ラウンドアバウト（円形交差点）の導入等が進められています。



今後10年間の政策の方向性

人口減少と高齢化が同時に進行する局面でも、誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、効率的で快適なまちづくりの促進に向け広域的な観点から市町村のまちづくりを支援します。

目指す将来像と現状のギャップと課題

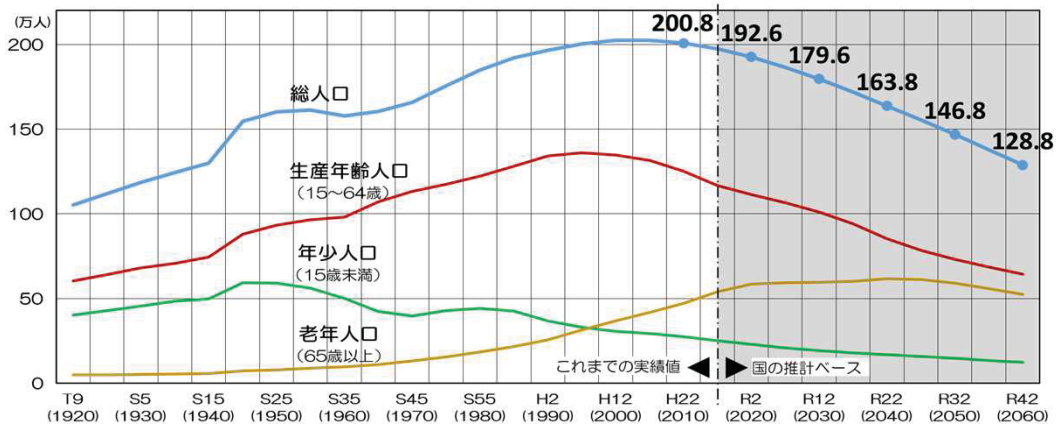
1 市街地の拡散と低密度化による行政コストの増大とコミュニティの希薄化

(1) 人口減少と人口構成の変化

1960年代の高度経済成長期からほぼ一貫して増加し続けた本県の人口は、2000年代をピークに減少に転じ、令和2年から令和22年の20年で28.8万人減少し、高度成長期前に相当する163.8万人になると想定されています。さらに、その仮定を延長すると令和42年には128.8万人にまで加速度的に減少していくと見込まれます。

また、年少人口及び生産年齢人口は、さらに減少していく一方で、老年人口は令和22年まで増加を続けることから人口構成の変容が続きます。

群馬県人口の推移・推計



国勢調査 (1920~2015年、但し年齢区分別人口は年齢・国籍不詳人口を除いた人口)  
 国立社会保障・人口問題研究所 (2020年以降、但し2050年以降は機械的に延長した数値)

群馬県人口構成の変化

	【老年人口 (65歳以上)】	【生産年齢人口 (15~64歳)】	【年少人口 (15歳未満)】
H22 (2010)	47万人 (23.6%)	125万人 (62.7%)	28万人 (13.8%)
R2 (2020)	58万人 (30.4%)	111万人 (57.8%)	23万人 (11.9%)
R12 (2030)	59万人 (33.1%)	101万人 (56.2%)	19万人 (10.7%)
R22 (2040)	62万人 (37.7%)	85万人 (52.0%)	17万人 (10.2%)
R32 (2050)	59万人 (40.3%)	73万人 (49.8%)	15万人 (10.0%)
R42 (2060)	52万人 (40.6%)	64万人 (49.9%)	12万人 (9.6%)

(出典) 上のグラフと同じ



## (2) 市街地の拡散と人口密度の低下

本県は、人口集中地区（DID<sup>※</sup>）の人口密度（4,055人/km<sup>2</sup>）が全国44位（平成30年）と低く、また、通勤通学や買物、通院などの活動の郊外化が進むなど、人口密度が低く広範囲に拡散した都市構造となっています。

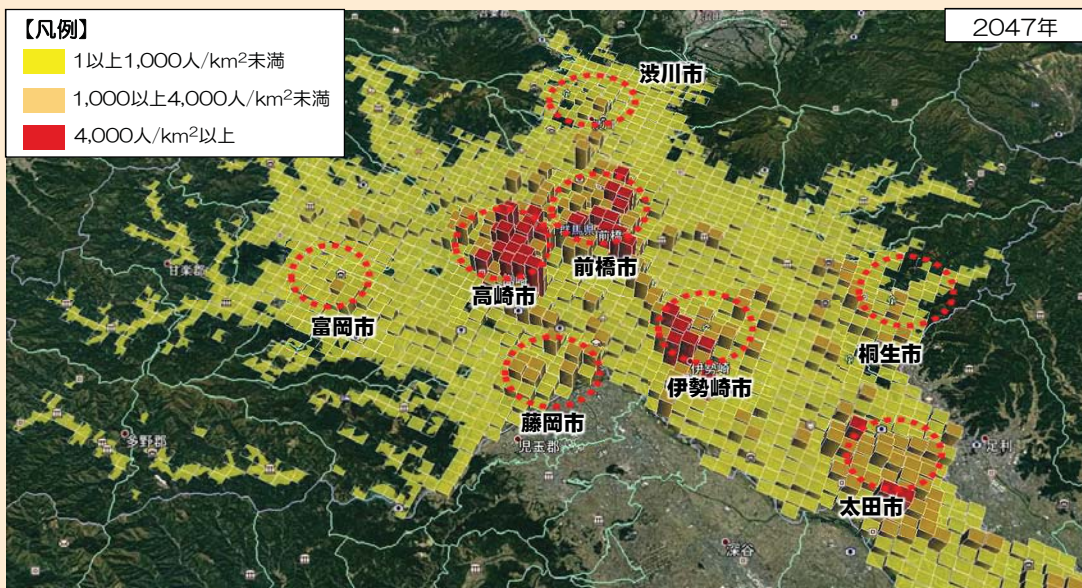
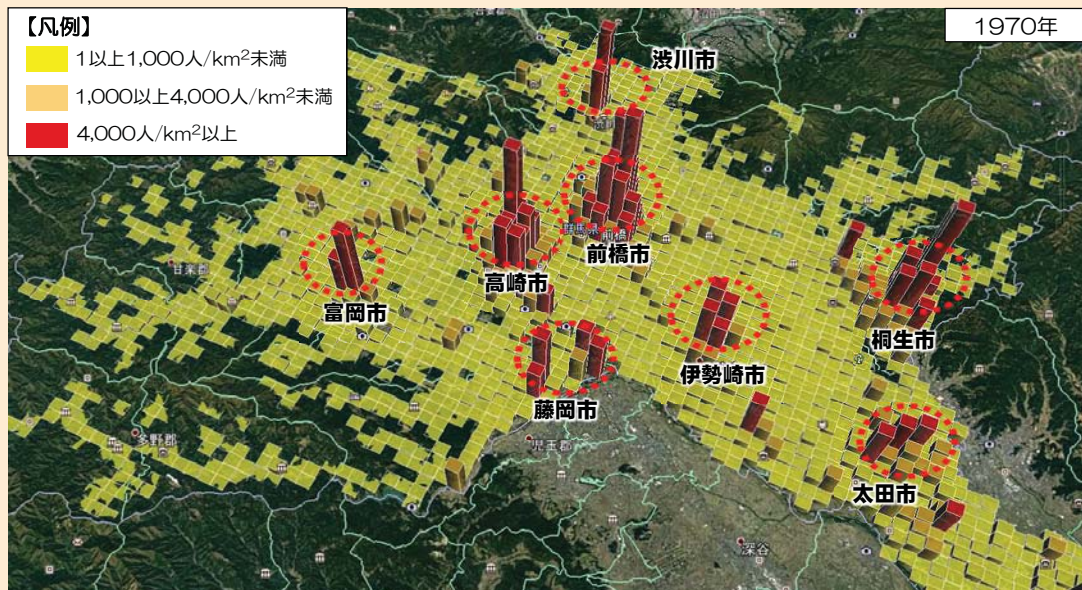
市街地の拡散と人口密度の低下がさらに進行すると、各地域において、商業施設や病院などのサービス産業が成立するための一定の商圈規模、マーケットが確保できなくなり、生活に必要な様々な都市機能の維持が困難になるとともに、高齢化が進行する中、住民同士のつながりが希薄化し、地域のコミュニティが衰退していくことが懸念されます。

都道府県DID人口密度順位  
(1km<sup>2</sup>当たり)

順位	都道府県	人
1	東京都	12,381
2	大阪府	9,354
3	神奈川県	9,018
27	茨城県	4,648
28	栃木県	4,641
44	群馬県	4,055
45	富山県	3,875
46	青森県	3,799
47	山口県	3,288
—	全国平均	6,798

出典：国土交通省「平成30年都市計画年報」

### 人口分布の推移



人口密度4,000人/km<sup>2</sup>は、都市計画法施行規則による既成市街地の人口密度の基準である。  
 また、人口密度4,000人/km<sup>2</sup>は、生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度の目安とされている。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



### (3) 依然として進む無秩序な郊外開発

依然として、土地利用規制が緩い郊外部などにおける無秩序な宅地化や開発が進んでいます。郊外部における開発が進むことで、新たに道路や下水道等の社会インフラの整備が必要となり、人口減少による税収の減少も懸念される中、社会インフラの維持管理が困難になることが懸念されます。

また、頻発化・激甚化する水害や土砂災害による被害が懸念される地域への開発が進むことで、災害による被害や新たな防災対策の増大が懸念されます。

浸水想定区域における住宅開発の状況

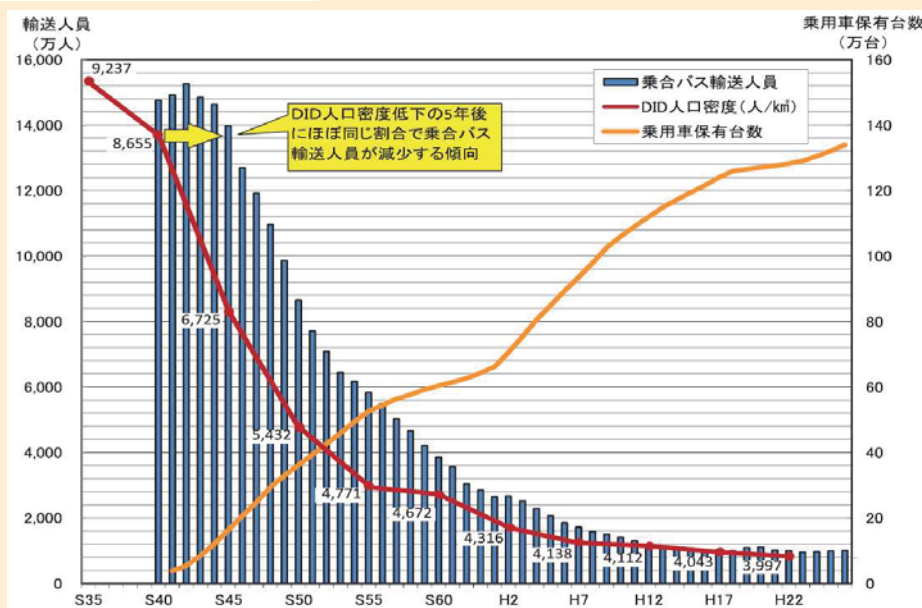


### (4) まちの拡散による公共交通利用者の減少

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：群馬県交通まちづくり戦略

\* 用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

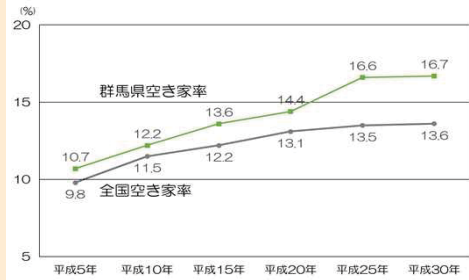


## 2 空き家・空き地の増加などによる生活環境の悪化と地域の魅力の低下

### (1) 空き地・空き家の増加による生活環境の悪化

本県は空き家率が16.7%（平成30年度）と全国平均13.6%（平成30年度）より高く、今後も空き家の増加が想定されています。放置された空き家においては、腐朽・破損が進行しているものも多く、地域における景観、防犯、衛生面などの問題を抱えています。

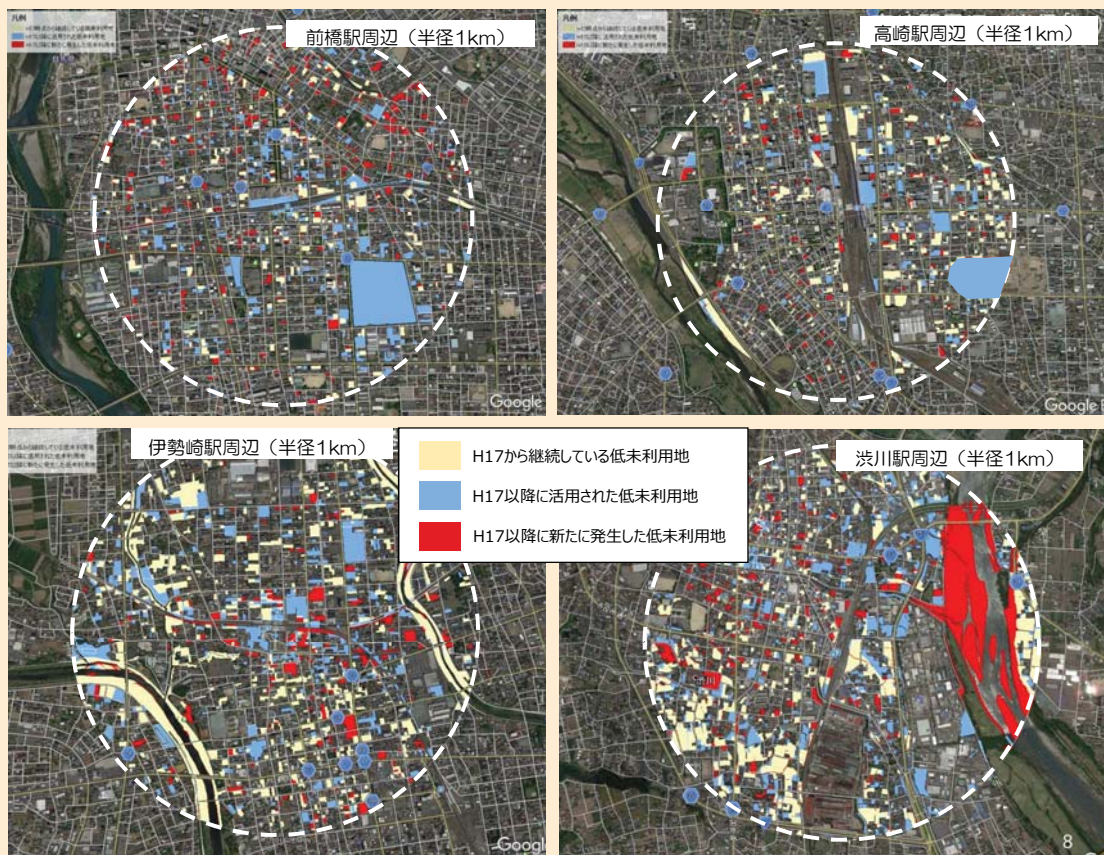
空き家率の推移



### (2) 拡大し続ける低未利用地\*

市街地中心部では、一旦発生した一定規模のまとまった低未利用地については、利活用が進む一方で、点在する小規模な低未利用地は10年間で利活用が進まず増え続けており、今後も人口減少の進展などにより、さらに都市のスポンジ化が拡大することが想定されます。

市街地中心部の低未利用地の状況（H27時点）



### (3) 道路景観の悪化による地域の魅力の低下への懸念

道路空間は住民の暮らしの中に密接に存在することから、道路景観は住民の心のありように大きな影響を与えます。しかし、屋外広告物や電柱・電線が道路景観の良好な形成を阻害しています。

国土交通省で調査した「子供たちに残したい&残したくないニッポンの道景色」によれば、残したくない景観は、「電柱・電線」が33%、「看板」が25%という結果となっています。

屋外広告物による道路景観の阻害の例



出典：国土交通省

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 施策1 適正な土地利用によるまちのまとまりの維持

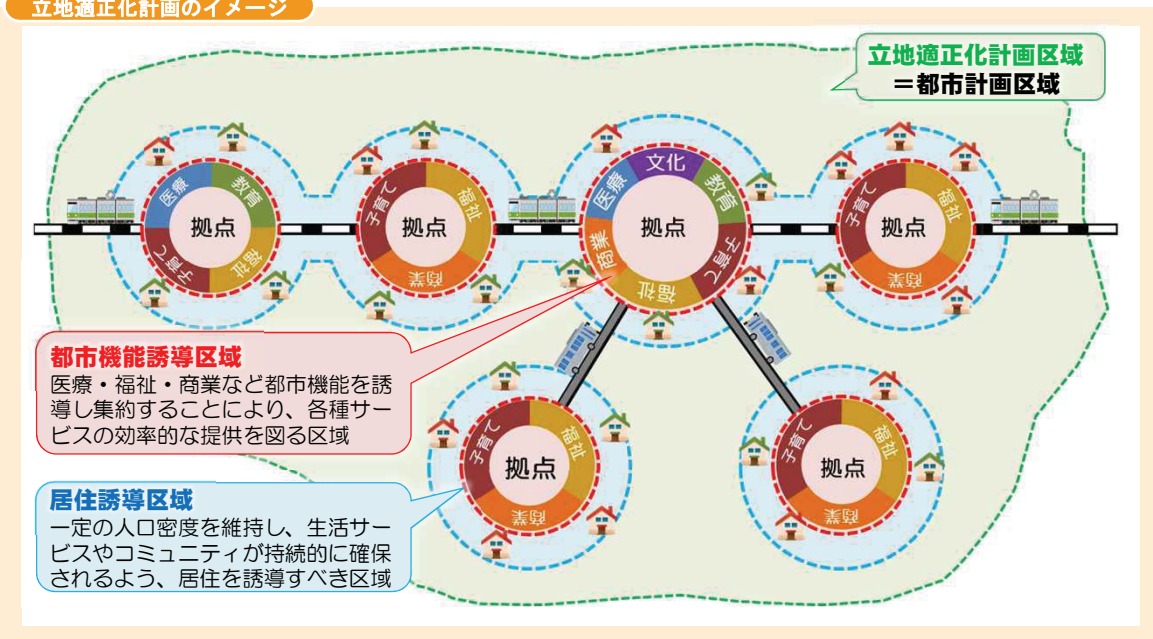
## 取組1 居住と都市機能集積の促進

### (1) 立地適正化計画※による「都市機能誘導区域・居住誘導区域」の指定促進

市街地の拡散や人口密度の低下による、都市機能の衰退や地域コミュニティの希薄化を防ぐため、駅周辺や市役所等の地域の拠点に公共施設や商業施設、医療機関などの都市機能の核となる施設を集積・誘導するとともに、周辺に居住機能を誘導することで、「まちのまとまり」の維持に努めます。

都市機能と住宅等の集積・誘導の促進に向けては、市町村の立地適正化計画策定を支援することで「都市機能誘導区域・居住誘導区域」の指定を促進するとともに、一体的な生活圏を有する市町村を越えた範囲における「まちのまとまり」の維持を図るため、県は広域的な観点から市町村間のまちづくりに関する各種調整を行います。

立地適正化計画のイメージ



### (2) 頻発化・激甚化する気象災害に対応する安全な「まちのまとまり」づくり

頻発化・激甚化する気象災害のリスクを軽減し、効率的・効果的な防災・減災対策を推進するため、水害や土砂災害等のリスクが高い地域への住居、店舗、病院、社会福祉施設等の立地を抑制するなど、防災・減災対策と連携した安全なまちのまとまりづくりに取り組みます。

取組のイメージ



※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

(3) 公共施設・空間の新たな活用による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出

にぎわいと活力のある、エリア価値の高い、持続可能なまちづくりを目指し、官民が連携して、公共空間の新たな活用方法の検討や、沿道との一体的な活用を前提とした街路整備などにより、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出を促進します。

公共施設・空間の新たな活用の事例



市街地の県道の活用事例(桐生市)

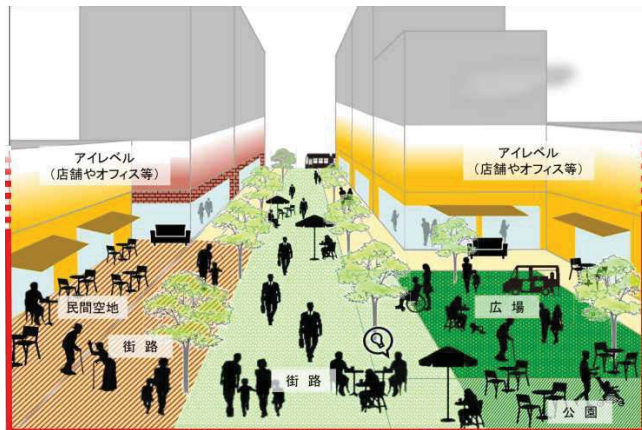


市街地の市道の活用事例(富岡市)

まちなかウォークアブルの推進

コラム Column

国土交通省では、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）を人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良くなる歩きたくなるまちなか」を形成する「まちなかウォークアブル」の取組を推進することとしています。



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。

Eye level

まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えれば、人は歩いて楽しくなる。

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存が生まれる。

Open

開かれた空間が心地よい

歩道や公園に、芝やカフェ、椅子があると、そこに居たい、留まりたい。

都市構造の改変等

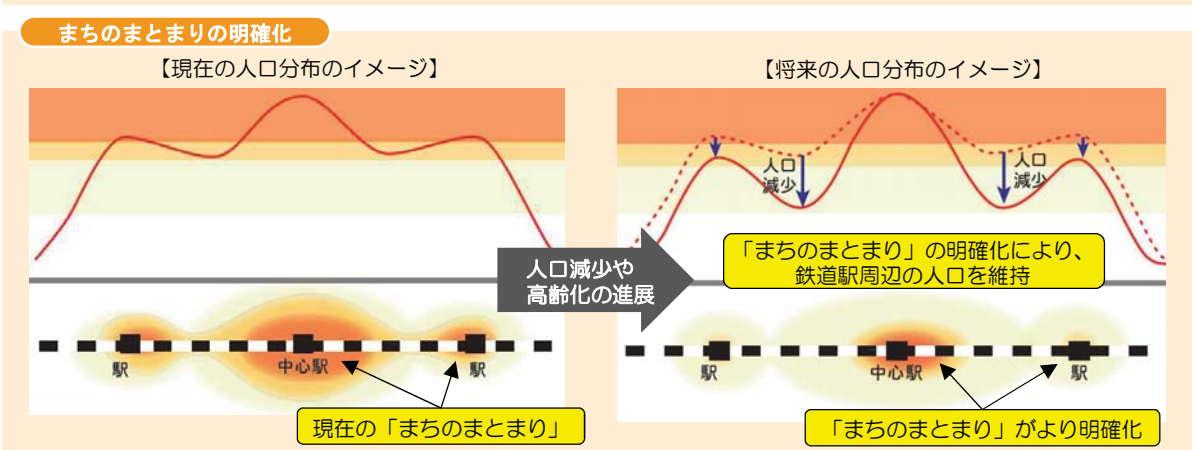
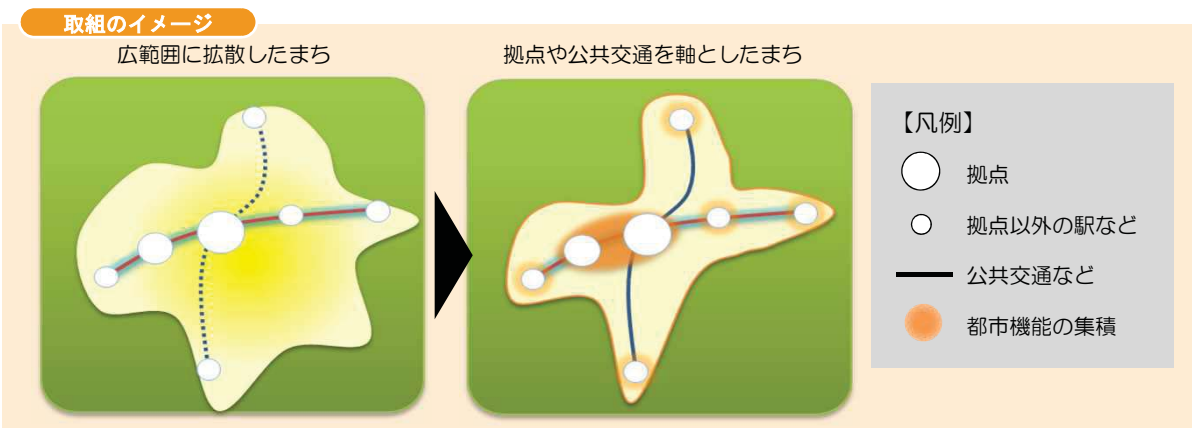
- **都市構造の改変**（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- **都市機能や居住機能の戦略的な誘導と地域公共交通ネットワークの形成**
- **拠点と周辺エリアの有機的連携**
- **データ基盤の整備**（人流・交流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

出典：国土交通省

## 取組2 公共交通を軸としたまちづくり

### (1) 鉄道駅周辺や基幹バス路線沿線への立地誘導

人口減少と高齢化が現状のまま推移しても、まちの活力を維持し公共交通が成り立つよう、まちの機能や住宅を公共交通の利便性が高い鉄道駅周辺等へ誘導することにより、まちのまとまりを維持します。



## 10年後の姿（取組による効果）

**まちの拡散がストップし、コンパクトでにぎわいのあるまちに!!**

- ・ 県内の18市町村で立地適正化計画※の策定が完了
- ・ まちのまとまりが保たれ、人が中心となったにぎわいのあるまちに

## 政策の目的を達成するための主な指標

**【取組指標】** 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
立地適正化計画策定市町村数	9市町村 (R元年度末)	18市町村 (R11年度末)

**【成果指標】** 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
市街化区域※人口密度	64.3人/ha (H28年度末)	60人/ha維持 (R11年度末)

**SDGsの関連目標**

**11 住み続けられるまちづくりを**

**【関連ターゲット】**

11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。

11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 施策2 良好なまち並みと快適な住まいづくり

### 取組1 地域の誇れる景観づくり

#### (1) 景観まちづくりの支援

本県の有する個性豊かで美しい景観を活かし、県民の郷土に対する誇りをはぐくむとともに、本県の風土に根ざした魅力を広く発信するため、市町村の「景観まちづくり」の取組を支援します。

##### 景観行政団体※への移行支援

地域の特性・風土を活かした景観づくりを促進するため、市町村が「景観計画」を策定し、きめ細かな規制誘導方針を展開できるよう、市町村の景観行政団体への移行を支援します。



景観行政団体の取り組み事例「草津温泉湯畑」(草津町)

#### (2) 地域の特性に応じた屋外広告物の規制誘導

観光ルート等における良好な景観形成を図り、ぐんまの魅力とブランド力を高めるため、県内の主要観光ルートや高速道路等のIC周辺道路の沿線地域等において、地域の特性に応じた屋外広告物の規制誘導を推進します。

##### 景観誘導地域※(県条例)

上信自動車道の良好な景観を確保するため、屋外広告物の設置等を規制します。



上信自動車道の例

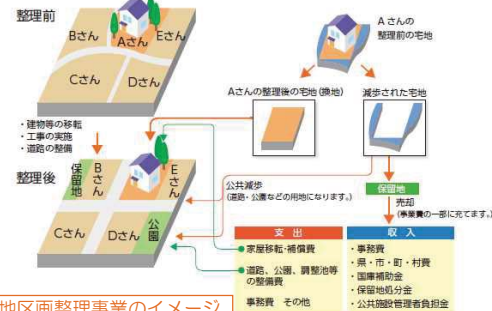
### 取組2 安全で快適な居住環境づくり

#### (1) 快適な生活空間の整備

市街地の秩序ある整備を図り、快適な居住環境を形成するため、土地区画整理事業に取り組むとともに、県民の交流、憩いの場を提供するため、都市公園の整備や運営管理を行います。

##### 土地区画整理事業

都市計画区域の土地について、道路・公園等の公共施設を整備し、健全な市街地の形成と快適な居住環境の整備を推進します。



土地区画整理事業のイメージ

##### 都市公園

県民に憩いとレクリエーションの場を提供するため県立都市公園の整備と適正な運営管理を行います。また、誰でも安全で安心して公園を利用できるよう、公園施設や樹木の適正な管理とともに、公園施設のバリアフリー化を推進します。



群馬の森(高崎市)



多々良沼公園(館林市)



観音山ファミリーパーク(高崎市)

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## (2) 空き家対策の総合的な推進

放置することで、地域の治安や魅力の低下、生活環境の悪化、景観の阻害等が懸念される空き家を抑制するため、空き家の除去とともに、県内外からの移住者の新たな生活や活動の拠点としての空き家の利活用促進を図ります。

また、市町村、不動産や法律の専門家団体からなる「群馬県空き家利活用推進協議会」を設置し、空き家対策の情報共有のほか、市町村への情報提供・助言等の支援を行います。



## (3) 災害に強い安全な住まいづくり

災害時でも安全な居住空間を確保するため、住宅・建築物の耐震化や減災化を促進します。

また、多くの人々が利用する社会福祉施設、ホテルや旅館を安心して利用できるように、建築基準法の防火・避難規定の適合状況の点検を実施します。

### 木造住宅耐震化

市町村と協調して、耐震改修費用の一部を補助することにより、木造住宅の耐震化を促進します。

### 大規模建築物耐震化

市町村と協調して、耐震改修費用の一部を補助することにより、耐震診断が義務付けられたホテル・旅館、店舗等の大規模建築物の耐震化を促進します。

### 10年後の姿（取組による効果）

**群馬県がこんなに良くなるよ!**

**景観や暮らしやすさが向上し、皆が誇りを持てる地域に!!**

- ・美しい景観の創出・保全により、魅力ある地域への愛着心が向上
- ・良好なまちなみの形成を図ることで、快適な居住環境を確保

### 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
土地区画整理完了率	82% (R元年度末)	91% (R11年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
住宅の耐震化率	87% (R元年度末)	算定中% (R7年度末)
多数の者が利用する建築物の耐震化率	90% (R元年度末)	算定中% (R7年度末)

### SDGsの関連目標

【関連ターゲット】

11.1 2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。

11.7 2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。



今後10年間の政策の方向性

将来の県民に良好な環境を引き継ぐため、「自然環境の保全」や「健全な水循環の維持・回復」を推進するとともに、温室効果ガス排出量実質「ゼロ」を目指し、地球温暖化対策を推進します。

目指す将来像と現状のギャップと課題

1 失われつつある群馬の自然

本県においては、これまでの急激な都市化等により、水辺や緑地等の自然環境が失われつつあり、絶滅のおそれのある野生動植物が平成24年度には1,162種と平成12年度の908種に比べ約30%増加するなど、生態系への影響がみられます。

将来にわたり、群馬の美しい自然環境を守るためには、豊かで美しい河川環境の形成や生物の多様性保全のための取組が必要となっています。

2 遅れている水質環境の改善

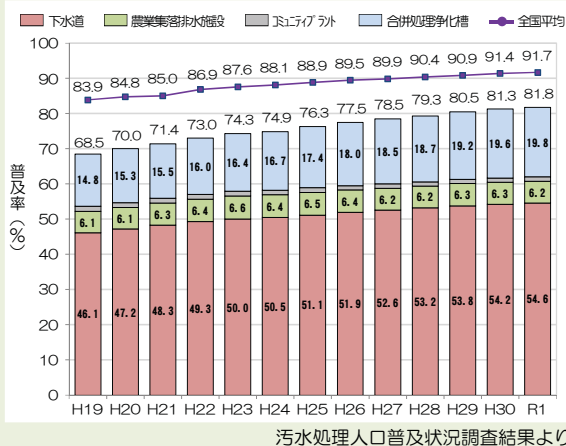
本県の河川の水質環境基準達成率は80.0%（平成30年度末）と、全国平均の94.6%（平成30年度末）を下回っています。家庭からの汚水が直接川や湖に流れ込んでいることが水質悪化の大きな原因の一つであり、水質環境改善のためには、汚水処理人口普及率を向上させる必要があります。

これまででも、汚水処理人口普及率の向上に向けて下水道等の整備を進めてきた結果、本県の汚水処理人口普及率は81.8%（令和元年度末）まで向上しましたが、全国平均91.7%（令和元年度末）を10ポイント程度、下回っている状況です。

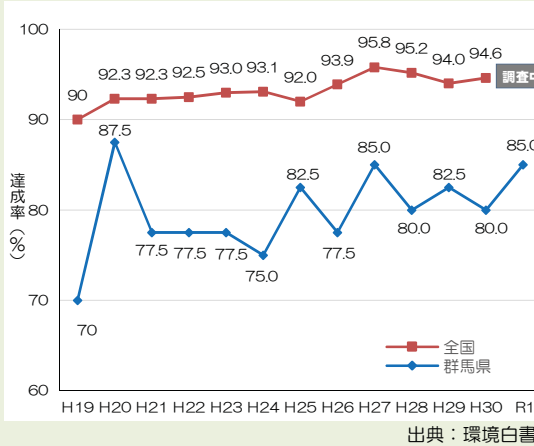
近年の下水道整備は、中心市街地から人口密度の低い郊外部へ移っており、整備効率が低下してきています。

浄化槽整備では、トイレの汚水だけを処理する単独処理浄化槽から、全ての生活排水を処理する合併処理浄化槽への転換を進めていますが、個人負担を伴うことなどから転換が進んでいない状況にあります。

汚水処理人口普及率の推移



河川の水質環境基準達成率の推移



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



### 3 進行する地球温暖化

#### (1) 進行する地球温暖化による気象災害のリスク

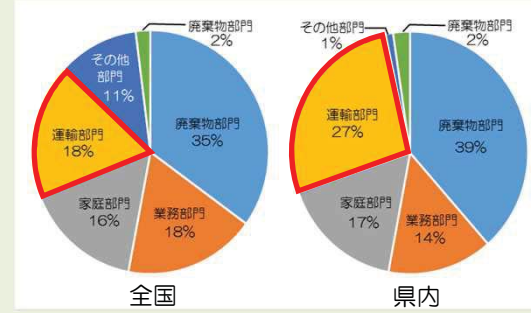
本県ではこれまで温室効果ガスの排出量の削減対策に取り組んできましたが、平成28年度における排出量は17,932千tとなっており、目標排出量である17,249千t（令和2年度）に到達していません。

二酸化炭素は温室効果ガスの約9割を占めており、自動車交通への依存が非常に高い本県においては、平成28年度における二酸化炭素排出量のうち運輸部門の割合が27%と、全国値18%に比べ10%程度高い状況となっています。

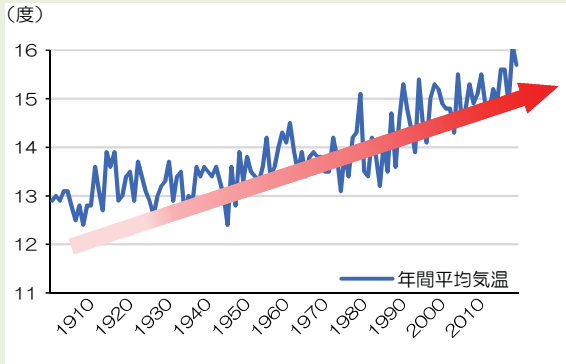
本県においても、地球温暖化やヒートアイランド現象\*の影響等により、平均気温が長期的に上昇しており、今後も、更に上昇すると予想されています。

また、近年では地球温暖化の影響とみられる短時間強雨の発生回数の増加や大型台風の発生など、環境の変化による水害、土砂災害等の発生リスクは年々増加しています。

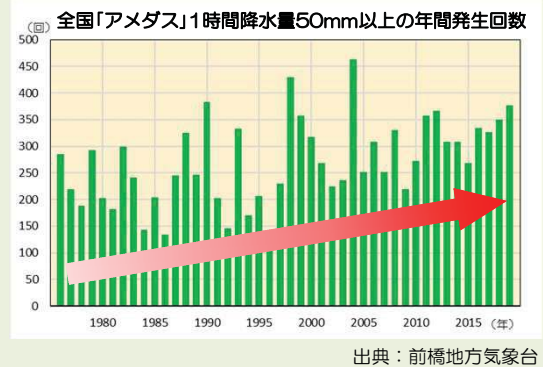
二酸化炭素の部門別排出量の割合（平成28年度）



前橋市の年間平均気温の推移



全国「アメダス」1時間降水量50mm以上の年間発生回数

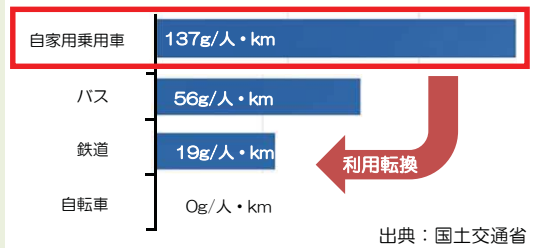


#### (2) 過度に自動車に頼る移動手段

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に占めており「過度に自動車に依存した状況」にあります。

地球温暖化の緩和に向け、この「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CO2排出量



群馬県における代表交通手段構成比



県民の声

- 魚や鳥や虫や草花の四季折々の風景が楽しめるよう、自然環境に配慮した社会資本整備をお願いします。
- 温暖化による異常気象等が現実になってきており、思い切った対策が必要である。
- リサイクルリユースの普及促進が求められています。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 施策1 豊かで美しい自然環境の保全・再生

## 取組1 良好な河川環境の保全・形成

### (1) 多自然川づくり※の推進

河川が本来有している生物の生息・生育環境の保全や再生に配慮するとともに、地域の暮らしや文化とも調和した川づくりを推進します。

#### ① 河川の生態系や風景を保全

瀬や淵などのみお筋※は、水生生物の生息と密接に関わっています。

河川の流れの変化、水際の再生、河畔林等を保全・創出することで生物の生息・生育環境や風景の保全・再生を図るため、河川整備の際には、瀬や淵などの「みお筋」の保全に配慮した計画とします。

生態系や風景を保全した河川整備



#### ② 親しみやすい河川環境の整備

身近な自然環境である河川に気軽にふれられるように、いつでも水辺に降りられる緩傾斜護岸、斜路や階段工などにより、魅力的な水辺空間を整備します。

親しみやすい河川環境整備



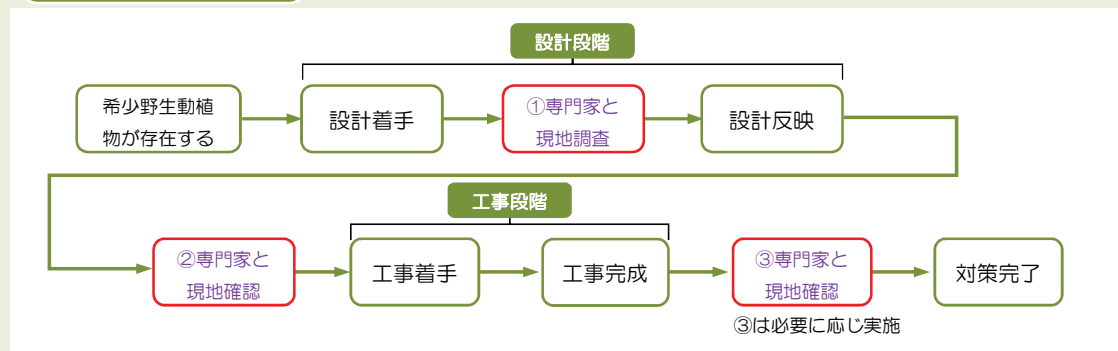
## 取組2 多様な生態系の保全・復元

### (1) 希少野生動植物※に配慮した河川改修

希少野生動植物の生息・育成・繁殖する場の再生など自然環境の保全・創出を図る河川改修を行います。

特に計画・設計策定段階から希少野生動植物の有無を確認し、希少野生動植物に配慮した整備を行います。

希少野生動植物対応フロー



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## (2) 自然再生に向けた取組

県立多々良沼公園では多様な生態系の保全・復元と美しい景観を創出することを目的に、地域住民やNPO、学識経験者等と協力し、自然再生に向けた取組を積極的に進めています。また、河川内における魚の遡上の妨げとなる段差を解消し、魚類をはじめ生物が成育しやすい環境への改善に取り組みます。



### 10年後の姿 (取組による効果)



**豊かで美しい自然を保全し、将来に引き継ぐことで、地域の愛着や誇りを醸成!!**

### SDGsの関連目標

**6** 安全な水とトイレを世界中に

【関連ターゲット】  
6.6 2020年までに、山地、森林、湿地、河川、帯水層、湖沼を含む水に関連する生態系の保護・回復を行う。

## グリーンインフラ<sup>※</sup> ~自然環境が有する機能を活かした社会資本整備の推進~

コラム Column

### ○グリーンインフラの考え

自然環境を単なる保全、守るものとして考えるのではなく、自然環境が有する多様な機能を利用することで、生物の多様性の保全や防災・減災、地域の魅力向上、気候変動への適応などの課題解決を図る概念です。この考え方を取り入れて、将来世代に自然の恵みを残しながら、地域の特性にあった社会資本整備を推進する取組が近年進められています。

**【防災・減災】**

- ・遊水池による洪水対策
- ・水害防災林
- ・雪崩防災林など

**【生物多様性】**

- ・湿地帯の保全による生態系の保全
- ・希少動植物に配慮した社会資本整備など

**【地域の魅力向上】**

- ・親水性を持たせた河川整備
- ・都市公園整備など

### ○事例：防災機能と良好な自然環境を兼ね備えたピオトープ ~男井戸川調節池<sup>※</sup>~

伊勢崎市街地を流れる一級河川男井戸川は、大雨時に浸水被害が頻発していたため、平成12年から河川整備の一環として最上流部に「男井戸川調節池」が整備され、大雨時には雨水を貯留することで、下流に流れ込む水量を減らし、浸水被害を軽減しています。

一方で、この調節池は、「殖蓮地区自然環境を守る会」や群馬大学環境科学研究室を中心に「男井戸川調節池ピオトープ」として、絶滅危惧種類の保護育成や自然環境再生調査等が行われており、調節池内には地域の自然景観が再生されつつあります。



※ 用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

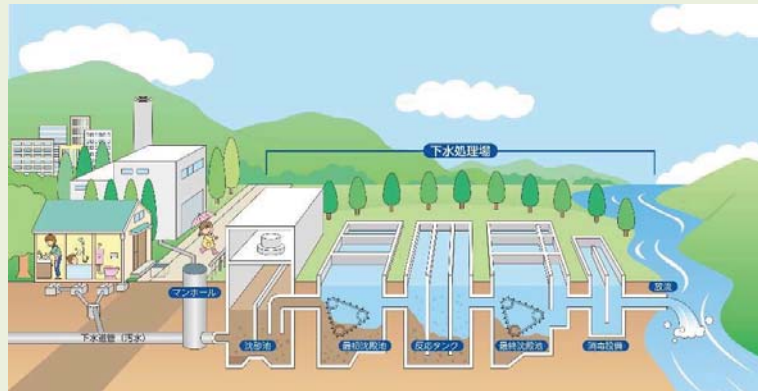


## 施策2 健全な水循環の維持・回復

### 取組1 地域の特性を踏まえた汚水処理人口普及率の向上

公共用水域の水質を保全し、県民の生活環境を守り、首都圏に良質な水資源を供給するため、県と市町村の連携により、汚水処理施設整備を推進し、汚水処理人口普及率の向上を目指します。

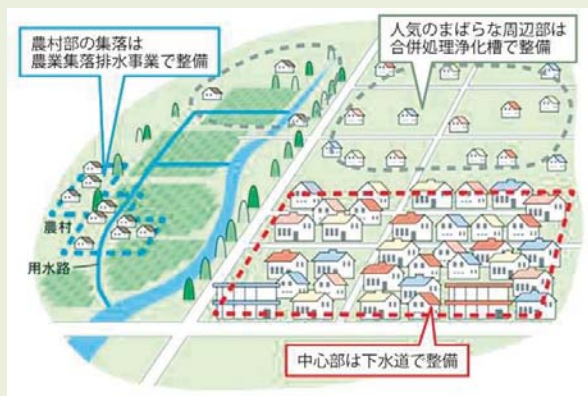
下水道による汚水処理のイメージ



#### (1) 下水道等と合併処理浄化槽のベストミックスによる効率的・効果的な整備の推進

下水道や農業集落排水による整備では非効率となった区域を合併処理浄化槽による整備区域に変更することで、汚水処理施設の最適な配置計画への見直しを行い、効率的・効果的な汚水処理施設整備を推進します。

整備計画イメージ



ベストミックスのイメージ



#### (2) 合併処理浄化槽への転換促進

市町村と連携して環境改善を図るために、合併処理浄化槽の整備を促進します。

合併浄化槽の効果



※BODの量：水中の有機物が微生物の働きで分解されるときに消費される酸素の量で、有機性の汚れが少なければこの数値が小さくなります。

出典：環境省ホームページ

積極的な広報

県と市町村に加え、浄化槽関係団体とも密接に連携し、合併処理浄化槽の設置、単独処理浄化槽等から合併処理浄化槽への転換に向けた広報等を積極的に行います。



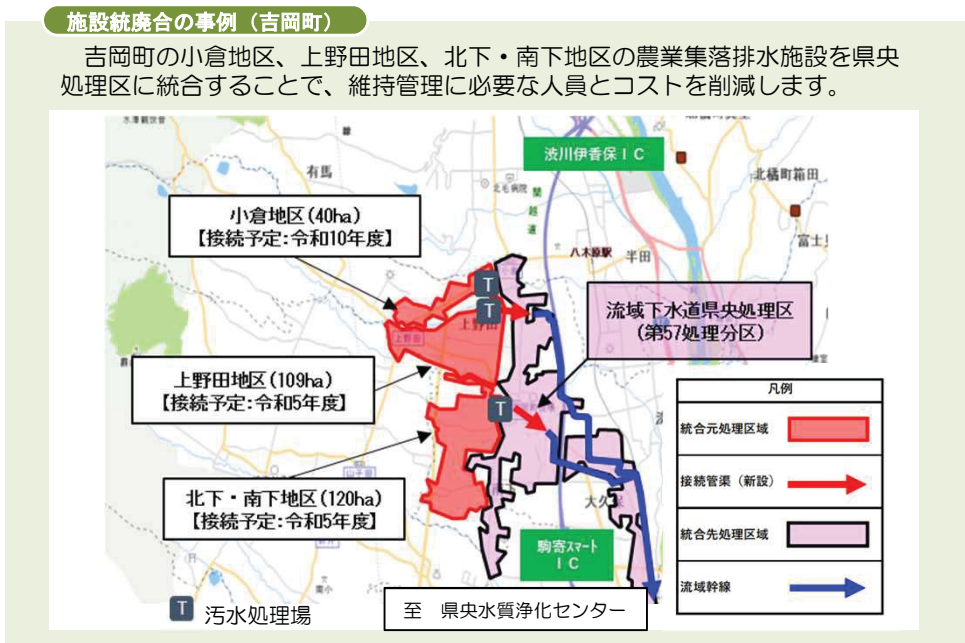
事例：ぐんまフェア

### (3) 市町村への支援

汚水処理人口普及率の向上には、市町村の汚水処理施設整備の推進が不可欠です。市町村と県で設置している「群馬県汚水処理促進協議会」において、整備の効率化、コスト縮減などを提案、検討するとともに、市町村の施設整備に対しての財政的支援を継続し、更なる汚水処理施設整備の促進を図ります。

### (4) 施設の統廃合による汚水処理施設の維持管理費の負担軽減

市町村が管理する老朽化した農業集落排水施設やコミュニティプラント※等の汚水処理施設の流域下水道施設等への効率的・効果的な接続を検討し、汚水処理施設の維持管理費の負担軽減を図ります。



### (5) 汚水処理における広域化・共同化

人口減少に対応した汚水処理施設の維持管理業務に係る人員の削減や維持管理コストの削減のため、市町村を越えた「広域化・共同化計画」を策定し、市町村間での処理施設の統合や、複数市町村による維持管理や事務の共同化を検討します。

**汚水処理施設の広域化**

近隣の処理施設を統合することで、処理施設の広域化を図り、施設更新や維持管理に係るコストを削減するとともに、従来より効率的な施設管理が可能となります。

汚水処理施設の広域化の例

・ A市農業集落排水処理場を廃止し、接続管の整備により流域下水道へ統合

**効果**

A市の処理場が不要 ▶ 建設、維持管理コストの削減  
 ▶ 処理場管理職員の削減

**維持管理の共同化**

複数市町村が、処理場の運転管理や日常保守点検等の業務を共同で事務処理することにより、維持管理に係るコスト削減を可能にします。

維持管理の共同化イメージ

・ A～D市が公的機関と共同で協定等を締結し、公的機関が民間事業者へ一括発注

**効果**

A～D市の維持管理、事務が共同化 ▶ 維持管理コストの削減  
 ▶ 処理場管理職員の削減

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

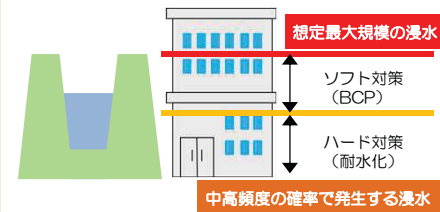
## (6) 下水道機能維持のための下水道施設の耐水化等の推進

近年の頻発化・激甚化する気象災害を踏まえ、重要なライフラインの1つである下水道施設については、河川氾濫等の災害時においても一定の下水道機能を確保し、下水道施設被害による社会的影響を最小限に抑制するため、耐水化等の対策を推進します。

### 下水道施設の耐水化の考え方

施設の供用期間等を踏まえた中高頻度の確率で発生する浸水に対するハード対策と、想定最大規模の浸水に対するソフト対策によって下水機能を維持します。

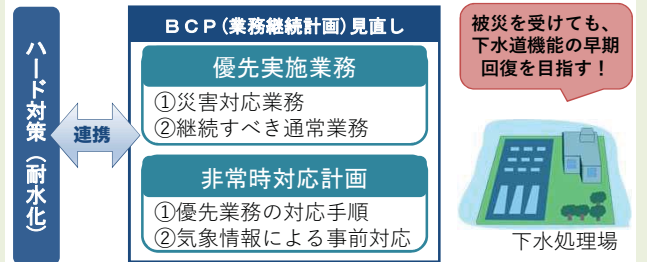
#### 下水道施設の耐水化の考え方



### ソフト対策 (BCP計画\*の見直し) の推進

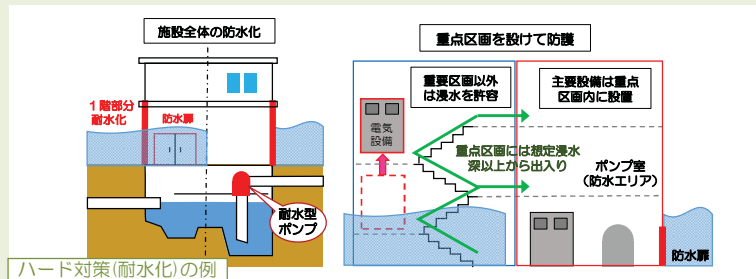
想定最大規模の浸水による処理場・ポンプ場の処理機能停止に備え、優先実施業務や非常時対応計画を策定しハード対策 (耐水化) と連携して下水道機能の早期回復を目指します。

#### ソフト対策 (BCP計画の見直し)



### ハード対策 (耐水化) の推進

浸水深や重要設備の配置等を踏まえ、電気設備の上階への移設や建物全体の耐水化、重点区画の耐水化等を適切に組み合わせ、下水道施設の耐水化を進めます。



## 10年後の姿 (取組による効果)



### 河川の水質改善により県民の生活環境を守るとともに、良質な水資源を首都圏へ供給!!

- ・ 汚水処理人口普及率が91.7%に向上 (9.9%増)
- ・ 河川の水質環境基準値達成率が90.0%に向上 (5.0%増)

## 政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】 政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
汚水処理人口普及率	81.8% (R元年度末)	91.7% (R9年度末)

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
公共用水域環境基準値達成率 (河川: BOD*75%値)	85.0% (R元年度末)	90.0% (R11年度末)

### 【上記指標の説明】

環境基準点を持つ県内40河川のうち、環境基準値を達成していない6河川 (荒砥川、粕川、早川、休泊川、谷田川、鶴生田川) が水質改善の対象。

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

- 6.1 2030年までに、全ての人々の安全で安価な飲料水の普遍的かつ衡平なアクセスを達成する。
- 6.3 2030年までに、汚染の減少、投棄の廃絶と有害な化学物・物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模で大幅に増加させることにより、水質を改善する。

※ 用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

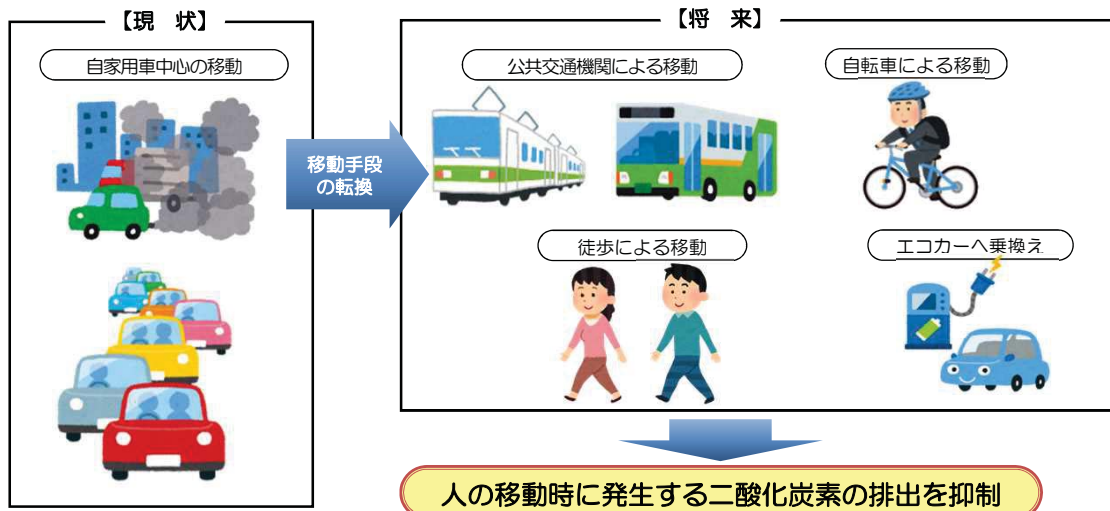


## 施策3 地球温暖化対策の推進

### 取組1 スマートムーブ\*の促進

自動車による移動手段の依存度が高い本県において、人の移動時に発生する二酸化炭素の排出を抑制するため、自動車から自転車や徒歩、公共交通による移動への転換や、自動車の利用方法の工夫など、県民が自らエコで賢い移動手段を選択する「スマートムーブ」の取組を推進するための環境整備を行います。

#### スマートムーブの取組



#### (1) 自転車を利用しやすい通行空間の整備

自転車の活用による環境への負荷の低減を図るため、自動車交通量の多い路線や、自転車利用者が多い施設へのアクセス路線などで、自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示\*による自転車通行空間の整備を「群馬県自転車活用推進計画」に基づき推進します。

#### 自転車通行空間の整備

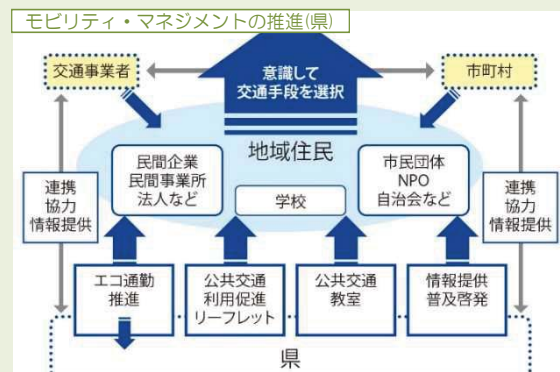


矢羽根型路面表示の事例

#### (2) モビリティ・マネジメント\*の推進

県民の交通手段を「過度に自動車に依存している状況」から「公共交通や自転車、徒歩の多様な交通手段を適度に利用する状態」へと、県民の交通行動を変えていく取組を市町村・交通事業者と連携して推進します。

#### モビリティ・マネジメントのイメージ



\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

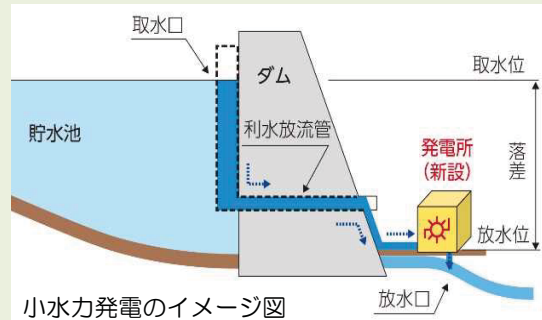
## 取組2 再生可能エネルギー等の利活用の推進

温室効果ガスの発生を抑えるとともに、災害時等に大規模発電所からの電力供給が途絶えたとしても地域のエネルギー供給を確保するため、本県の恵まれた資源を活かした再生可能エネルギー等の利活用を推進します。

### (1) ダムの利水放流を活用した小水力発電\*

水資源に恵まれた群馬県では、水資源による発電は貴重なエネルギー源となります。そのため、既設のダムや砂防堰堤の落差を利用した小水力発電の可能性を調査し、再生可能エネルギーの有効利用に向けた検討を行います。

ダムを利用した小水力発電



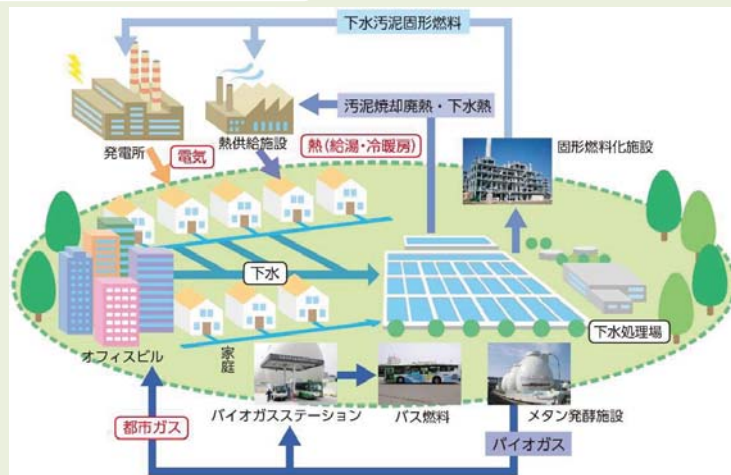
小水力発電のイメージ図

### (2) 下水道が有する再生可能エネルギーの利活用

現在、下水道では、排出される汚泥をセメント原料等に100%再利用しているほか、熱やバイオガス\*などの多くの利用できる資源・エネルギーを有しています。

そのため、下水道が有する資源やエネルギーの効率的な導入方法を積極的に検討し、再生可能エネルギーの利活用を推進します。

下水道を核とした都市のエネルギー循環



## 10年後の姿（取組による効果）



### 温室効果ガスの排出削減により、地球温暖化を抑制!!

・スマートムーブ\*の促進、再生可能エネルギーの利活用を推進

## 政策の目的を達成するための主な指標

【成果指標】 政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
公共交通（鉄道・乗合バス）の利用者数	6,308万人（H30年度末）	6,308万人の維持（R11年度末）

## SDGsの関連目標



### 【関連ターゲット】

13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。

13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成



## 今後10年間の取組の方向性

社会資本の整備と維持管理の担い手であるとともに、地域の安全・安心の守り手として欠くことができない建設産業の健全な発展に向け、働き方改革や現場の生産性の向上、さらには魅力の発信に取り組み、担い手の安定的かつ持続的な確保・育成を支援します。

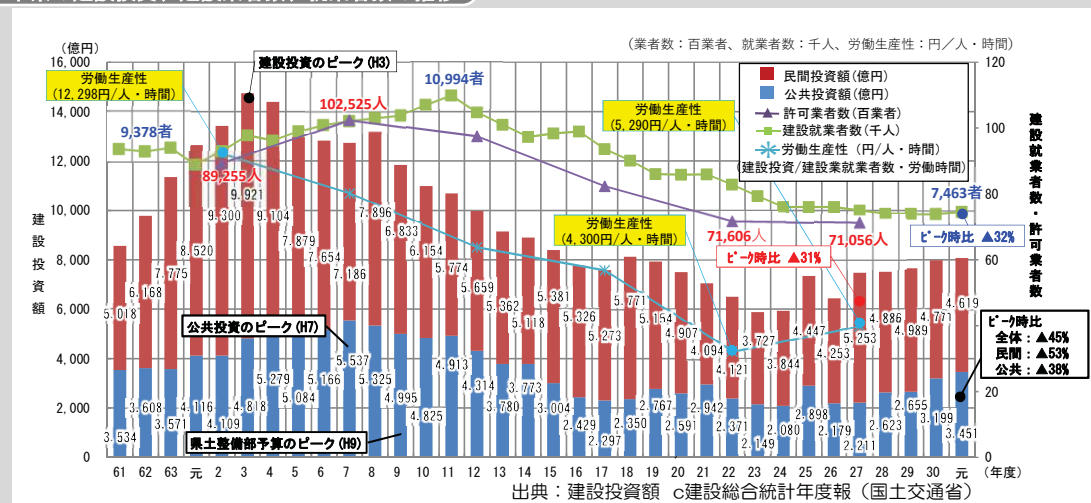
## 目指す将来像と現状のギャップと課題

### 1 就業者の減少や高齢化が進行する建設産業

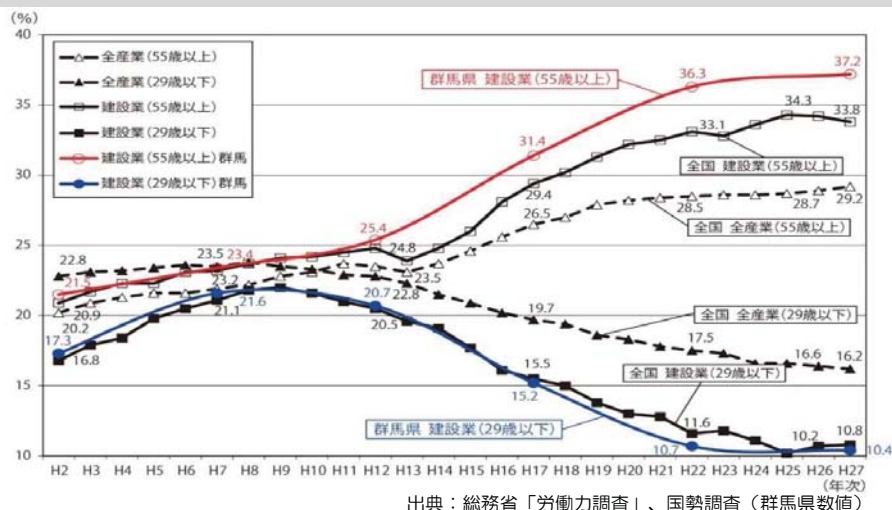
本県の建設投資額や建設業者数は、ピーク時から大幅に減少しており、建設業就業者数もピーク時（平成7年度国勢調査）から30%減少しています。また、全国平均よりも、就業者の高齢化率が高く、若者（29歳以下）の割合が低くなっています。

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



建設業就業者の年齢構成の推移





# 方策1 建設産業の働き方改革

## 取組1 長時間労働の是正

### (1) 週休2日制現場の導入

建設産業をより魅力あるものにし、将来の担い手となる若手技術者や女性技術者を確保するため、週休2日制モデル現場の試行など、労働環境の改善に向けた取組を支援します。

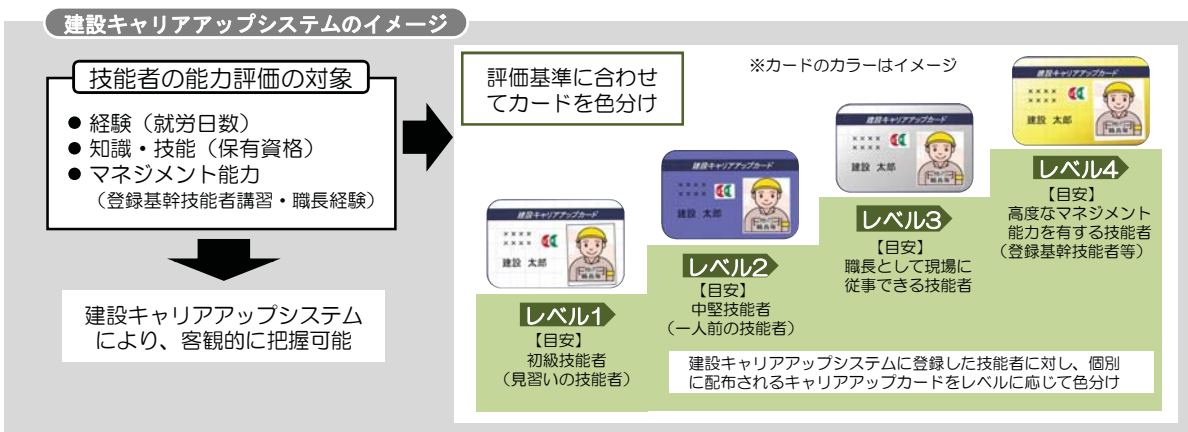
### (2) 適正な工期設定

現場技術者や下請けの社員、技能労働者などを含めた建設工事に従事する全ての人たちが工期に追われ、時間外労働上限規制に抵触するような長時間労働を行うことがないように、建設工事従事者の休日確保（週休2日等）や天候による作業不能日などを加味した適正な工期を設定します。

## 取組2 現場の処遇改善

### (1) 建設キャリアアップシステム※の活用促進

技能者が能力や経験に応じた処遇を受けられる環境を整備し、将来にわたって建設業の担い手を確保するため、技能者の資格、社会保険加入状況、現場の就業履歴等を業界横断的に登録・蓄積するシステムの活用を促進します。



### (2) 若手技術者・女性技術者の働きやすい環境の整備

若手技術者・女性技術者が働きやすい職場にしていくことで、現場の環境や建設産業のイメージ、仕事の進め方に変化をもたらし、性別・年齢を問わず意欲のある担い手の育成・確保につながる現場環境の改善に取り組みます。



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 方策2 建設現場の生産性向上

### 取組1 地域にあったICT\*技術の活用促進

#### (1) ICT活用工事による作業プロセスの効率化

公共工事における作業プロセスの効率化による、建設現場の生産性向上を図るため、ICT技術の積極的な活用を促進します。測量から施工・検査に至る全てのプロセスにおいて、ICT技術を全面的に活用する「ICT活用工事」などに取り組みます。

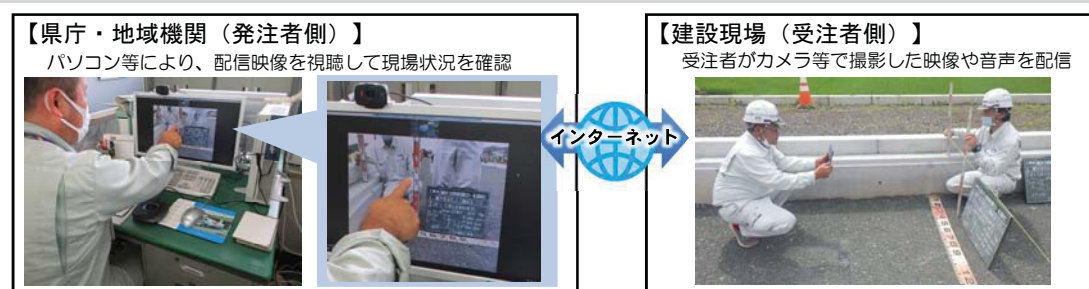
#### ICT活用工事のイメージ



#### (2) 対面主義にとらわれない働き方の推進

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止や、受発注者双方の業務効率化による更なる建設現場の生産性向上を図るため、現場で撮影した映像や音声をインターネットによりリアルタイムで配信し、遠隔で現場確認などを行う「建設現場のWeb監督」を新たに導入します。

#### 建設現場のWeb監督のイメージ



※用語の意味については、P144~P151の用語解説をご覧ください。

## 取組2 基準や施工方法の改善による生産性向上

コンクリートの流動性向上やコンクリート二次製品の活用など、コンクリート工事などの生産性向上に取り組み、作業員一人ひとりの作業負担の軽減や効率的な工法による現場作業の省力化・工期短縮を図ります。

また、群馬県型側溝承認制度を導入し、資材の品質確保を図るとともに、材料承認、検査業務や提出書類の簡素化による仕事の効率化を進めます。

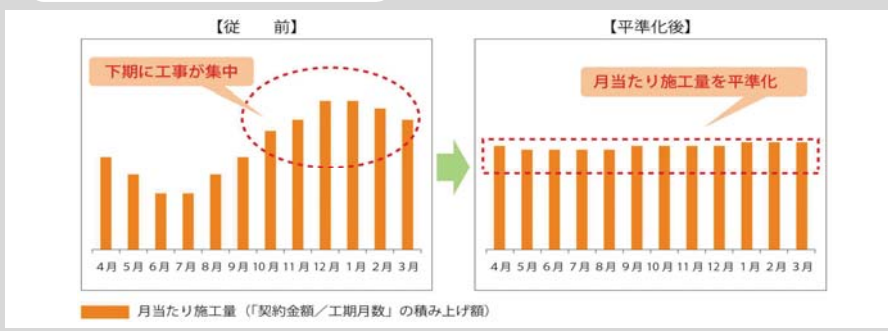
### 群馬県型側溝承認



## 取組3 施工時期の平準化

年間を通じた計画的な工事の受注や人員配置、資機材調達など、建設業者の経営の安定化に向けて、月当たり施工量が平準化されるよう発注計画の策定・公表を行います。あわせて、「フレックス工期※」の活用により、受注者の観点からの施工時期の平準化を支援します。

### 月当たり施工量の平準化イメージ



### 【参考】世代別・対象者別の主な取組

新規入職促進		定着促進	
小学生・中学生	高校生・大学生	若手技術者	女性技術者
<b>多様な広報の展開</b> インターンシッププログラム 		<b>長期間労働の是正</b> 週休2日制現場の導入・適正な工期設定	
生徒・保護者への説明会 		<b>現場の処遇改善</b> 建設キャリアアップシステム※の活用促進 快適トイレ※ 環境すみずみパトロール 	
女性技術者と女子高校生との意見交換会 		<b>地域にあったICT※技術の活用促進</b> ICT活用工事 	
体験型現場見学会 		<b>基準や施工方法の改善による生産性向上</b> 群馬県型側溝承認 	
企業・就職情報誌の作成・配布 		<b>施工時期の平準化</b> 発注計画の策定・公表、フレックス工期※の活用	
<b>リブランディングの推進</b>			
建設産業の魅力を伝える イベントの開催 動画の配信 		工事銘板設置 	

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 方策3 建設産業の魅力の発信

### 取組1 多様な広報の展開

#### (1) インターンシッププログラムの実施

建設産業の仕事の魅力ややりがいを伝えるため、土木系高校・大学生・高専生を対象とした学校実習や企業実習の取組、中学生を対象とした職場体験学習の取組を推進します。

##### 中学生のインターンシップ



職場体験学習(土嚢製作体験)

##### 高校生のインターンシップ



学校実習(鉄筋・型枠実習)



企業実習

#### (2) 生徒・保護者への説明会の開催

県内の建設業、測量設計業、公務員などの就業状況や仕事の魅力、やりがいを伝えるため、県内の土木系学科を有する高校において、2年生の生徒と保護者を対象に、県、建設業協会、測量設計業協会の3者で説明会を実施します。

##### 生徒・保護者への説明会



説明会開催状況

#### (3) 女性技術者と女子高校生との意見交換会の開催

女性でも建設産業で活躍できることを実感してもらい、卒業後の進路として建設産業で働くことを選択するきっかけとなるよう、県内建設系学科の女子高校生と建設産業で活躍している女性技術者との意見交換会を開催します。

##### 女性技術者と女子高生との意見交換会



意見交換会開催状況

#### (4) 企業情報誌、就職情報誌の作成・配布

大学生や高校生等が県内の建設関連企業への就職を支援するため、県内にどのような建設関連企業があるか、さらには、採用人数、職種、初任給などを掲載した情報誌「群馬県建設関連企業ガイドブック」を建設産業団体連合会等と連携し、作成・配布します。

##### 群馬県建設関連企業ガイドブック



#### (5) 体験型現場見学会の開催

園児から大学生までを対象に、社会資本の役割や重要性、建設業の魅力ややりがいを伝えるため、体験型の工事現場見学会を開催します。

##### 現場見学会の開催状況



ICT※建設機械見学(高校生)



建設機械操縦体験(保育園児)



ドローン操作体験(小学生)

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

## 取組2 リブランディング\*の推進

建設産業の「誇り」、「魅力」、「やりがい」の向上に向け、「社会資本の整備と維持管理の担い手」、「地域の安全・安心の守り手」として、建設産業の役割を関係者で共有するとともに、社会に対して提供する建設産業の新たな価値を明確化し、情報発信等に取り組みます。

### (1) 土木構造物への「工事銘板\*」の設置

構造物名や適用基準を記載し将来の維持管理を容易にするとともに、技術者の功績をたたえ、やりがいと意欲の向上を図るため、工事に携わった技術者名を記載した「工事銘板」を設置をします。



工事銘板設置状況

### (2) 建設産業の魅力を伝える動画の配信

将来を担う子どもたちや、その保護者にも興味を持ってもらうため、土木施設や建設現場で活躍する技術者を紹介するテレビ番組の制作・放映や動画配信を通じ、建設産業の役割や魅力を広く伝えます。



動画の配信

イベントの開催

動画イメージ  
(アッと驚くぐんまのヒミツ)

開催状況(土木の日)

### (3) 建設産業の魅力を伝えるイベントの開催

将来を担う子どもたちや、その保護者にも興味を持ってもらうため、建設産業の仕事や役割だけでなく、その楽しさや魅力を知っていただくイベントや活動を展開します。

## 10年後の姿(取組による効果)



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

**建設産業を持続的に発展!!**  
**社会資本の整備や維持管理体制と**  
**災害時に迅速な対応ができる体制を維持!!**

## SDGsの関連目標



4  
質の高い教育を  
みんなに

【関連ターゲット】

4.4 2030年までに、技術的、職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。



5  
ジェンダー平等を  
実現しよう

【関連ターゲット】

5.b 女性の能力強化促進のため、ICTをはじめとする実現技術の活用を強化する。  
5.c ジェンダー平等の促進、並びに全ての女性及び女子のあらゆるレベルでの能力強化のための適正な政策及び拘束力のある法規を導入・促進させる。



17  
パートナーシップで  
目標を達成しよう

【関連ターゲット】

17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 計画の推進に当たって

— これからの社会資本整備をどのような考え方で進めていくか —

## 方策1 選択と集中による効率的・効果的な事業の推進

限られた予算の中で、2040年に目指す将来像の実現に向けて、5つの政策を着実に推進し、様々な課題を解決するため、「選択と集中」により社会資本整備の効果の最大化を図りながら、計画的かつ効率的・効果的な社会資本整備を推進します。

### 選択と集中の基本的な考え方

ステップ  
1

#### 社会資本の機能の維持

既存の社会資本の機能を維持させながら、県民の命と暮らしを守るため  
**維持管理・更新に優先投資**

**持続可能で効率的なメンテナンス** (基本計画編：政策2)

施策1：予防保全に基づく長寿命化

施策2：効率的な維持管理

ステップ  
2

#### 災害レジリエンスNo. 1の実現

気象災害の新たな脅威にしっかりと対応するため  
**ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を加速**

**災害レジリエンスNo.1の実現** (基本計画編：政策1)

施策1：緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)

施策2：重点水害アクション (5か年重点レジリエンス戦略)

施策3：防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)

施策4：避難のサポート (中長期レジリエンス戦略)

ステップ  
3

#### 地域が抱える課題の解決

##### 地域の課題解決に向けた3つの視点

- ① 政策の推進に向けて、地域ごとに重点的に取り組むべき事業
- ② 地元意見ヒアリング等を踏まえた地域ニーズの高い事業
- ③ 地域の主要プロジェクトを推進する事業

持続可能な社会を構築するとともに、県民の幸福度を向上させるため  
**地域の課題解決に資する事業に重点投資**  
[着手した事業の完成を優先]

**多様な移動手段の確保** (基本計画編：政策3)

**住み続けられるまちづくり** (基本計画編：政策4)

**美しく良好な環境の保全** (基本計画編：政策5)

12地域別に地域の課題解決に向け、5つの政策に基づく主要事業を展開 (地域計画編)



## 方策2 社会資本のストック効果の最大化

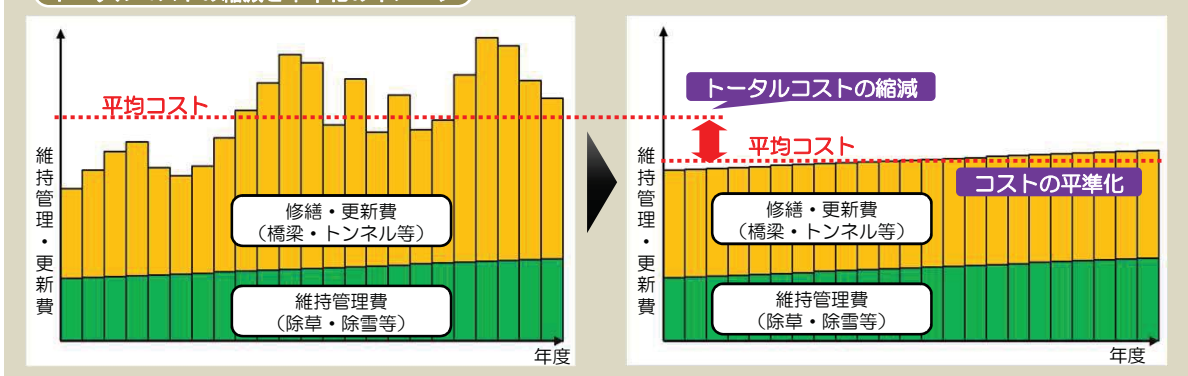
### 取組1 既存の社会資本の計画的な維持管理・更新（長寿命化）

今後、県が管理する社会資本が増加するとともに、高度経済成長期に整備した大量の社会資本の老朽化により、維持管理・更新費の増加や老朽化を原因と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、河川・砂防施設、公園や下水道施設、県営住宅などの構造物について、「長寿命化計画」を策定しました。この長寿命化計画に基づき、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ります。

道路や河川の伐木・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\*技術の導入などによる効率的な維持管理を推進するとともに、コスト縮減に努めます。

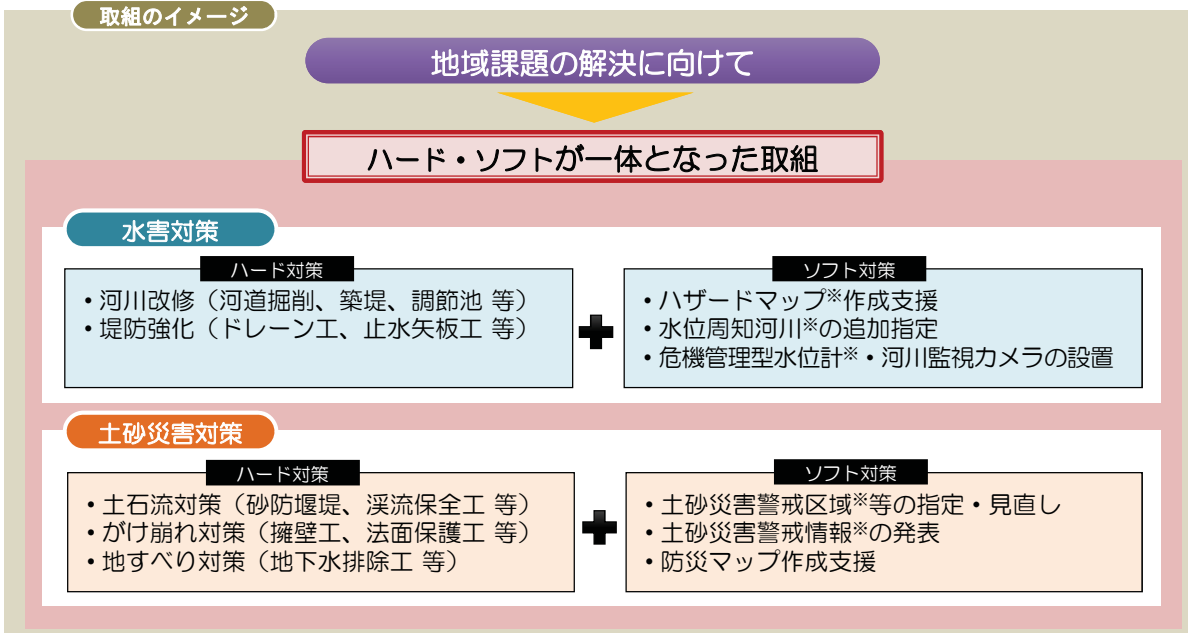
トータルコストの縮減と平準化のイメージ



### 取組2 ハード・ソフトが一体となった取組を推進

限られた予算の中で、社会資本の整備と維持管理を着実に推進していくため、社会資本の整備などのハード対策とともに、密接に関連する効果的なソフト対策を適切に組み合わせた効率的・効果的な取組を積極的に推進します。

取組のイメージ



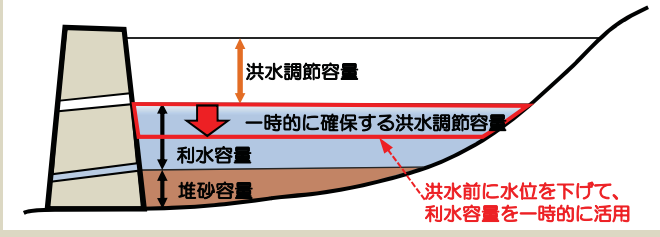
\* 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

### 取組3 既存インフラの多面的・複合的な利活用

これまで蓄積されてきた既存のインフラを多面的・複合的に利活用することで、インフラの新たな価値やストック効果\*を最大限に発現させます。

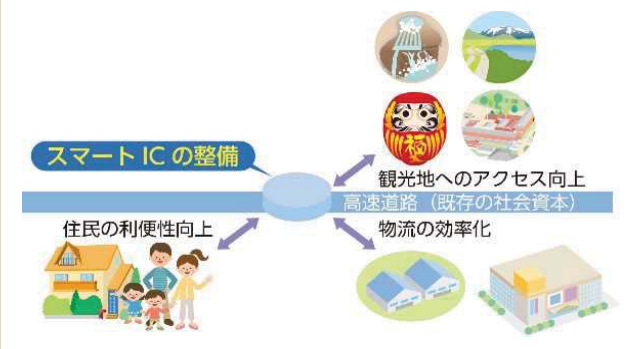
#### 既設ダムの調節能力の増強

降雨予測等の精度向上により、ダムの利水容量の一部を洪水調節容量に活用するダム事前放流体制を構築します。



#### 既存高速交通網の有効活用

既存の高速道路網を有効活用し、更なる地域の発展や利便性を向上させるICアクセス道路の整備やスマートIC\*整備に向けた検討などに取り組みます。



### 取組4 総合的なコスト縮減の取組

これまで、様々な創意工夫により、社会資本整備のコスト縮減に取り組んできましたが、厳しい財政状況の中で社会資本整備を計画的に進めていくためには、更なるコスト縮減に努めていく必要があります。

このため、計画・設計・施工の各段階における「工事コスト」、日常的な施設の「維持管理コスト」、長寿命化計画に基づく施設の維持管理・更新における「ライフサイクルコスト\*」など、社会資本整備の全てのプロセスにおける総合的なコスト縮減に取り組めます。

また、維持管理コストやライフサイクルコストを考慮した設計方針の策定や、使用者が必要とする機能を最適なコストで提供するための「設計VE\*」などの改善手法の導入により、計画・設計段階からのコスト縮減、質の高い社会資本整備に取り組めます。

#### 総合的なコスト縮減の取組

##### 工事コストの縮減

工事発注時におけるコストを縮減するため

- ・パーソントリップ調査\*による将来的需要予測を踏まえた都市計画道路等の見直し
- ・民間活力やICT\*技術の導入 など

##### 維持管理コストの縮減

効率的な維持管理を実施するため

- ・地域の状況に応じた維持管理水準の設定
- ・民間活力やICT技術の導入 など

##### ライフサイクルコストの縮減

中長期的なトータルコストの縮減と平準化を図るため

- ・長寿命化計画に基づく計画的な維持管理・更新
- ・ライフサイクルコストを考慮した計画・設計 など
- ・民間活力やICT技術の導入 など

【設計VE】  
【コスト縮減意識向上の取組】

### 取組5 成果指標と取組指標の設定

2040年に目指す将来像の実現に向け、政策や施策の効果をわかりやすく定量的に明示するとともに、指標の達成に向けた事業の進捗状況を県民にわかりやすく伝えるため、県土整備プランの指標を「成果指標」と「取組指標」に整理して社会資本整備の見える化を推進します。

【成果指標】政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標  
【取組指標】政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

\*用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

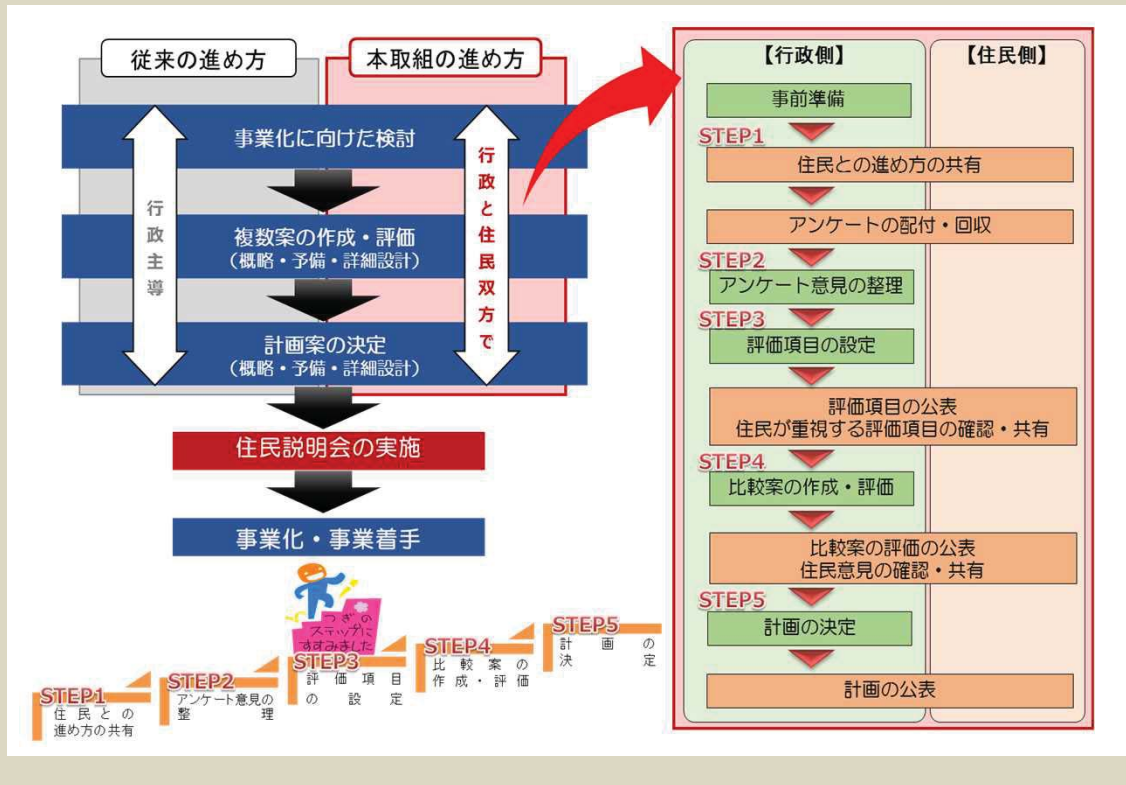
## 方策3 県民等とのパートナーシップの強化

### 取組1 地域ニーズを的確に反映した社会資本整備の推進

「より良い計画」を策定するためには、計画の決定プロセスの透明性の向上を図り、多様な地域ニーズを的確に反映する必要があります。そのため、計画案を県が決定する前にアンケートなどにより、地域ニーズを把握し、計画に反映させる「地域ニーズを反映した公共事業」に取り組みます。

また、厳しい財政状況下においても、質の高い社会資本の整備を推進するため、事業の実施にあたり、計画・設計段階において「設計VE※」の取組を推進します。

#### 地域ニーズを反映した公共事業の進め方



### 取組2 多様な主体との連携によるまちづくり

#### (1) 住民やボランティア団体との協働

地域コミュニティを再生・強化し、住民が主体となった持続可能な地域づくりを促進するため、地域住民やボランティア団体との協働により、施設の美化活動や景観形成などに取り組みます。

#### 取組事例



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## (2) 市町村との連携

地域特有の課題の解決や、地域の個性や魅力を活かしたまちづくりを促進するため、地域の実情をよく知る市町村との連携による取組を推進します。

### 多様な移動手段の確保

「自動車以外の移動手段」も選択できる社会の実現に向けて、新たな移動手段の導入検討や既存の公共交通の利便性向上などに資する市町村の取組に対し、実証実験の実施や先進事例の情報提供などの支援を行います。

### 豪雪時の道路除雪

豪雪時においては、「大雪時における群馬道路除雪行動計画」に基づき、道路管理者（国、県、市町村）の垣根を越えた効率的・効果的な道路除雪を実施します。

### 污水处理人口普及率の向上

污水处理人口普及率の向上に向けた市町村による污水处理施設等の整備や合併処理浄化槽への転換促進のため、財政的・技術的な支援を行います。

## (3) 民間活力の導入

多様化する県民ニーズに対応するため、民間の力を積極的に活用することで、県民サービスのより一層の向上に努めます。

### 民間活力の導入による公共施設・空間の有効活用

県有公共施設・公共空間において、民間による投資・活用を促すことで、使用料等の収入の増加や維持管理費の削減、新たな経済活動の創出により、地域の活性化につなげます。



### 都市公園における Park-PFI※（パーク ピーエフアイ）の導入

都市公園における新たなニーズに対応するため、従来の官民連携制度では困難であった民間資金を活用することでサービス水準を向上させる「Park-PFI（公募設置管理制度）」の導入を推進します。



### 民間活力の導入による県営住宅の整備

民間資金の活用による、県営住宅の整備・維持管理費用のトータルコストの縮減や、民間事業者のノウハウを活かした高齢者世帯や子育て世帯等へのより一層のサービス向上を図るため、民間活力の導入に向けた検討を実施します。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 方策4 Society5.0<sup>※</sup>の実現に向けたDX<sup>※</sup>（デジタル・トランスフォーメーション）の推進

## 取組1 I - Constructionの推進

### (1) 地域にあったICT<sup>※</sup>技術の活用促進

公共工事における作業プロセスの効率化による、建設現場の生産性向上を図るため、ICT技術の積極的な活用を促進します。

#### 建設現場におけるICT技術活用



### (2) 「建設現場のWeb監督」の導入

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止や、受発注者双方の業務効率化による更なる建設現場の生産性向上を図るため、「建設現場のWeb監督」を新たに導入します。

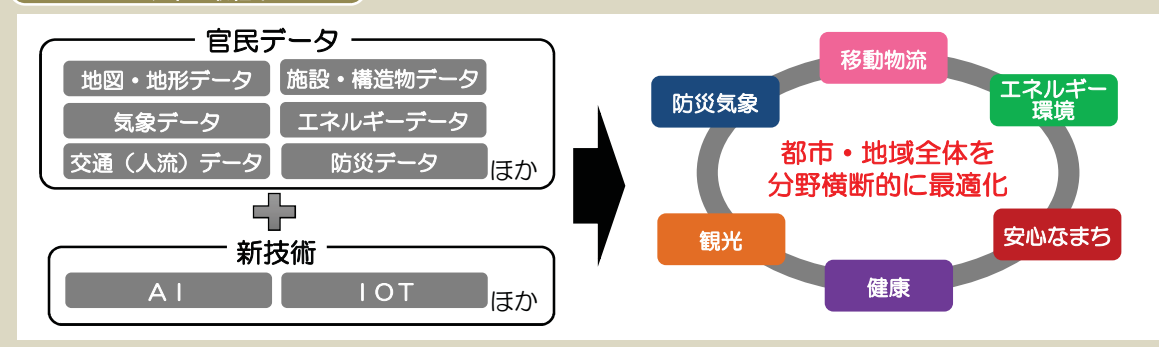
#### 建設現場のWeb監督のイメージ



## 取組2 スマートシティ<sup>※</sup>の促進

AI、IoT<sup>※</sup>等の新技術、ビックデータ<sup>※</sup>をまちづくりに取り込むことで、都市・地域が抱える課題の解決につなげるスマートシティの取組を促進します。

#### スマートシティの取組イメージ



#### 自動運転の開発・普及の促進

路線バスの運転手不足の解決や新たな移動手段の確保のため、自動運転技術の導入に向けた検討を行います。



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 方策5 わかりやすい情報発信による県土整備行政の見える化

## 取組1 社会資本整備の見える化

県民との信頼関係の構築や社会資本整備に対する理解促進を図るため、計画の策定から事業の実施、完成後の評価・検証に至るまでの、社会資本整備の全てのプロセスにおいて「見える化」を積極的に推進します。

### ストック効果※の見える化

「ストック効果事例」の作成により、社会資本の必要性や重要性をわかりやすく県民に「見える化」します。



### 事業の目的・進捗状況の見える化

「よくわかる公共事業」の作成により、主要事業の目的や完成予定年度、進捗状況等をわかりやすく県民に「見える化」します。

- 事業概要・完成予定年度
- 事業の目的
- 事業後は何が良くなるか
- 事業の進捗状況



## 取組2 わかりやすい広報の展開

現場見学会やインフラツーリズム※の実施、建設産業の魅力を伝える動画の配信など、建設産業や土木施設の魅力を広く県民に伝えることで、社会資本整備に対する理解促進と建設技術者を志す人材の拡大につなげます。

### 取組事例



## 取組3 事業の完成予定年度等の公表による民間投資や企業誘致の促進

地域間競争が激化する中、計画的な沿道利用や開発などを誘発し、民間投資や企業誘致を促進するためには、企業が本県への投資を検討する際の基礎データとして、今後の社会資本整備の計画をわかりやすく「見える化」する必要があります。このため、主要な事業の完成予定年度等を明示し、公表するとともに計画的な社会資本整備に取り組みます。

## 取組4 ぐんまのブランド力を向上させる社会資本整備 ～魅せる・賑わう・楽しむインフラ～

魅力ある社会資本を通じ、観光誘客や地域の活性化を促進するとともに、県民が地域の社会資本に愛着を持ち、誇りに思える県土を築くため、地域特性を踏まえたデザインの採用による「魅せるインフラ」や、にぎわいづくりに配慮した施設整備による「賑わうインフラ」、社会資本を活用したインフラツーリズムをはじめとする「楽しむインフラ」など、ぐんまの魅力やブランドイメージの向上につながる社会資本整備を推進します。

### 取組事例



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



## 方策6 県土整備プランを実効性のあるものとするために

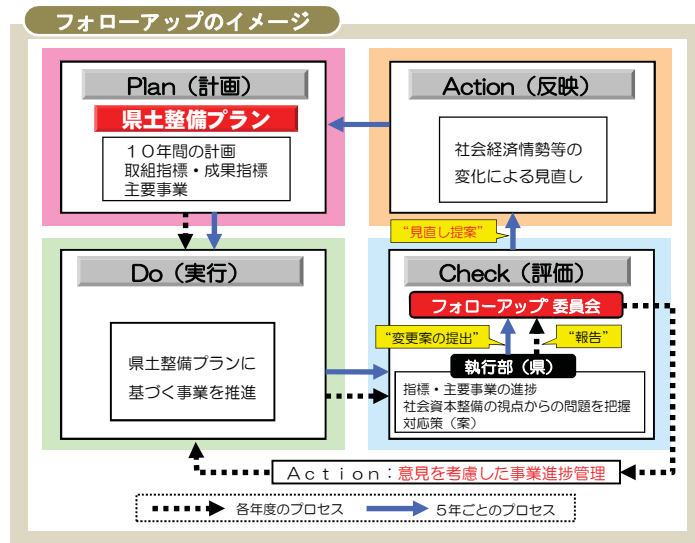
### 取組1 成果の検証と継続的な取り組み方の改善

#### (1) 1年ごとの点検

2040年に目指す将来像の実現に向けて、各政策・施策の取組が着実に実行されているか、外部有識者により構成するフォローアップ委員会を開催し、毎年度「点検」していきます。

#### (2) 概ね5年ごとの検証・見直し

社会情勢の変化や県民ニーズの変化等に対応するため、概ね5年ごとに、プランの方向性が適切であったかを「検証」したうえで、県土整備プランの「見直し」を行います。



### 取組2 公共事業評価の実施

公共事業の実施に当たり、事業実施過程の透明性向上、社会情勢や県民ニーズの反映、効率的で効果的な事業執行を行うため、各段階において事業評価を実施します。なお、事業評価にあたっては、客観性と透明性を確保するため評価の手法と結果を公表します。

#### ① 事前評価

新たに事業を実施する箇所について、県民ニーズや社会情勢の観点から、必要性、緊急性や費用に見合った効果が得られるかなどの評価を行い、事業実施の採否、優先度を決定します。

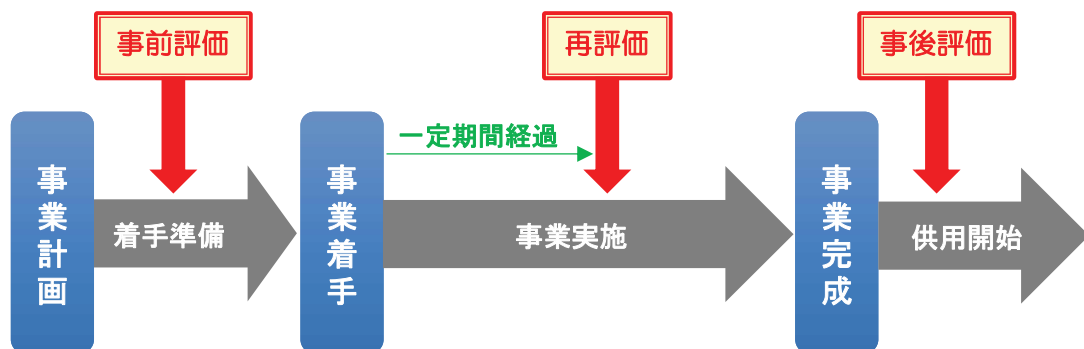
#### ② 再評価

事業採択後一定期間を経過した事業について、その進捗状況や社会情勢の変化等の観点から再評価を行い、必要であれば、計画の見直しや事業を中止します。

#### ③ 事後評価

事業完成後、一定期間経過後に、当初目的の実現状況を評価し、改善が必要な事項は、以後の事業計画立案に反映させます。

#### 公共事業評価の流れ



# 第3部

# 地域計画編

# 前橋地域



前橋地域は、赤城山、利根川など豊かな自然や歴史・文化資源に恵まれるとともに、農業や商工業がバランスよく発展しています。

本県の中核をなす行政、医療、教育・文化、スポーツ施設などの、高次都市機能が集積する地域であり、市制施行120年の歴史と伝統を誇る群馬の県都として、人々の暮らしを支えて行きました。

## 地域の優れた特性

- 赤城山の森林、利根川や広瀬川の水辺環境など、恵まれた自然環境が整っています。
- 正田醤油スタジアム群馬、上毛新聞敷島球場といったスポーツ関係施設が整っています。
- 関越自動車道・北関東自動車道が交差する交通結節機能の高さなどから、企業立地や首都機能のバックアップ適地として注目されています。

## 地域の現状と課題

- 護岸が未整備な箇所を中心に、水害リスクを軽減するための取組が求められています。
- 充実した医療機関や良好な住環境を活かし、住み慣れた地域で安心して暮らせる環境を整えるための取組が求められています。
- 交通結節機能の高さの優位性を活かした企業誘致の促進を図るため、高速道路へのアクセス道路の整備が求められています。
- 赤城山をはじめとする地域の観光振興を支援するため、観光地へのアクセス道路の整備が求められています。
- 市街地を中心に交通渋滞が発生していることから、市街地等の円滑な交通を確保するための取組が必要です。
- 交通事故死者数が他地域に比べて多く、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が必要です。



### 県民の声

- 河川が未改修で、台風や大雨の時に不安となる箇所が残っている。
- 住宅街や通学路でも歩道が整備されていないところが多くあり、歩行者の安全確保が重要。
- 観光地としての赤城山へ向かう道路を、大型バスなどが安全に通行できるよう道路整備を進めてほしい。
- 交差点に右折車線がなく、朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生しており、困っている。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川広瀬川や一級河川桃ノ木川の堤防強化等を推進します。
- ② 護岸の未整備箇所を中心に水害リスクを軽減するため、一級河川寺沢川の河川改修や堤防強化等を推進します。
- ③ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、県道前橋赤城線の電線共同溝や県道南新井前橋線のバイパス整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 交通結節機能の高さの優位性を活かした企業誘致の促進を図るため、高速道路へのアクセス道路として県道苗ヶ島飯土井線の整備等を推進します。
- ② 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、(都)赤城山線や県道前橋大間々桐生線の歩道整備、県道前橋赤城線の電線共同溝の整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 主要事業一覧（前橋地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定	
施策	目的					
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>						
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川広瀬川 堤防強化	前橋市駒形町ほか	R2	
		2	一級河川桃ノ木川 堤防強化	前橋市三俣町ほか	R2	
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	3	一級河川寺沢川 河川改修	前橋市亀泉町	R4	
		土砂災害リスクを軽減するため	4	東田地区 かけ崩れ対策	前橋市日輪寺町	R3
			5	県道前橋赤城線 落石対策	前橋市富士見町赤城山	R3
	6		県道前橋赤城線(上細井町工区) 電線共同溝	前橋市上細井町	R7	
	7		県道前橋箕郷線(国領町工区) 電線共同溝	前橋市国領町	R9	
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	8	県道南新井前橋線(2期工区) バイパス整備	吉岡町陣場～前橋市池端町	R3	
		9	県道前橋玉村線(朝倉工区) バイパス整備	前橋市朝倉町～下佐鳥町	R9	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>						
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備 <b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	交通結節機能の高さの優位性を活かした企業誘致の促進を図るため	10	県道苗ヶ島飯土井線(波志江スマートICアクセス) 道路新設	前橋市飯土井町～伊勢崎市波志江町	R6	
		11	県道伊勢崎大胡線(上大屋町工区) 歩道整備	前橋市上大屋町	R2	
		12	県道前橋西久保線(亀泉町工区) 歩道整備	前橋市亀泉町	R2	
		13	県道前橋大間々桐生線(西田面工区) 歩道整備	前橋市粕川町西田面～前皆戸	R4	
		14	県道三夜沢国定停車場線(深津工区) 歩道整備	前橋市粕川町深津	R5	
		15	(都)赤城山線 歩道整備	前橋市北代田町～上細井町	R9	
		16	(都)敷島公園大師線(2期工区) 歩道整備	前橋市青柳町～上細井町	R11	
		17	県道前橋大間々桐生線(三俣町工区) 電線共同溝	前橋市三俣町	R3	
		18	県道前橋赤城線(小暮交差点工区) 電線共同溝	前橋市富士見町小暮	R7	
		19	県道前橋大間々桐生線(城東町工区) 電線共同溝	前橋市城東町	R8	
20	県道前橋赤城線(北代田町工区) 電線共同溝	前橋市北代田町～若宮町	R9			
<b>政策4. 住み続けられるまちづくり</b>						
<b>施策2</b> 良好なまち並みと快適な住まいづくり	安心して暮らせる環境を整えるため	21	広瀬第二県営住宅 住戸改善	前橋市広瀬町	R4	

第3部 地域計画編  
前橋地域

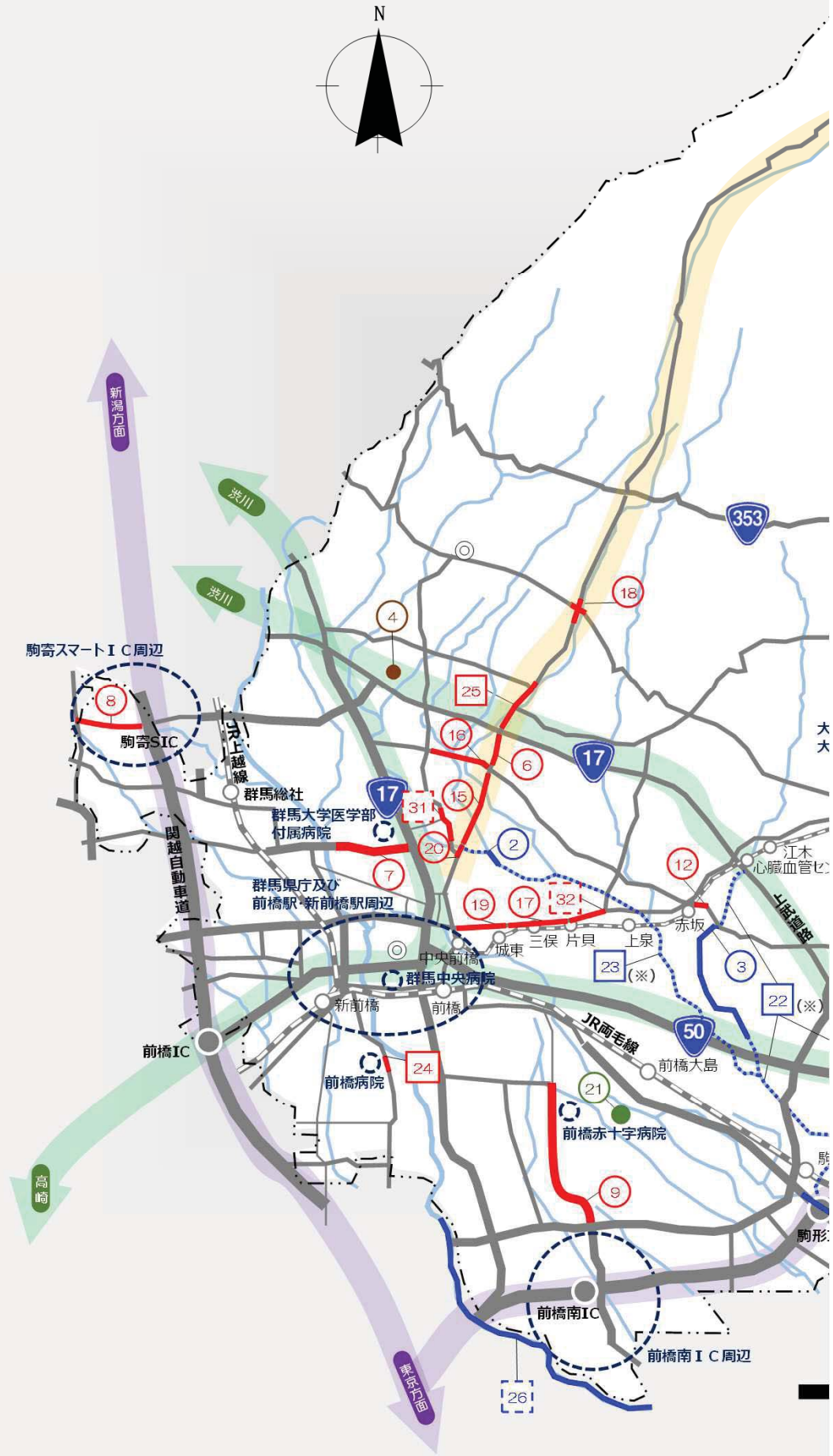
## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	22	一級河川寺沢川ほか 堤防強化	前橋市下増田町～女屋町	
		23	一級河川桃ノ木川ほか 堤防強化	前橋市女屋町～若宮町	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備 <b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	市街地等の円滑な通行を確保するため	24	県道前橋長瀬線(上新田町交差点工区) 交差点改良	前橋市上新田町	
		25	県道前橋赤城線(時沢工区) 歩道整備	前橋市富士見町時沢	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	26	一級河川利根川(前橋下流工区) 河川改修	前橋市下河内町～公田町	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備 <b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	地域の観光振興を支援するため	27	県道大胡赤城線(苗ヶ島1期工区) 現道拡幅	前橋市苗ヶ島町	
		28	県道苗ヶ島飯土井線(3期工区) 道路新設	前橋市鼻毛石町	
	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	29	県道大胡赤城線(河原浜町工区) 歩道整備	前橋市河原浜	
		30	県道前橋大間々桐生線(膳工区) 歩道整備	前橋市粕川町	
		31	県道津久田停車場前橋線(北代田工区) 歩道整備	前橋市北代田町	
32	県道前橋大間々桐生線(上泉町工区) 電線共同溝	前橋市上泉町			

# 主要事業箇所図（前橋地域）

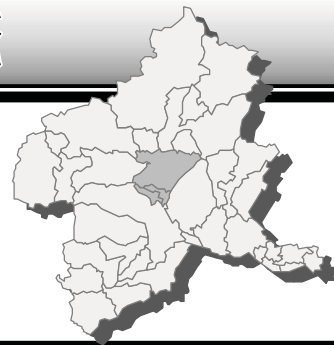






# 北群馬渋川地域

北群馬渋川地域は県の中央、関東平野が始まる位置にあり、伊香保温泉に代表される観光産業のほか、赤城山麓・榛名山麓に囲まれた農地では、標高差を生かした中山間地農業が行われ、観光農園でのフルーツ狩りも盛んです。また、首都圏方面から草津や嬭恋など県北西部への玄関口に当たる交通の要衝となっています。



## 地域の優れた特性

- 県内屈指の歴史と集客力を誇る伊香保温泉などの多彩な観光資源を有しています。
- 関越自動車道渋川伊香保インターチェンジは伊香保温泉のみならず、草津、四万、万座など県北西部観光地への玄関口となっています。
- 国道17号前橋渋川バイパスや県道高崎渋川線バイパス、国道17号上武道路等の整備により、県内各方面からのアクセスも格段に向上してきています。

## 地域の現状と課題

- 過去に被害があった箇所を中心に、土砂災害リスクを軽減するための取組が求められています。
- 山間地の多さから豪雨時や地震時等でも道路の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 伊香保温泉などの地域の観光振興を支援するための取組が求められています。
- 交通ネットワークの拠点としての優位性を高め、広域的な地域間連携の強化を図るための取組が求められています。
- 高速道路へのアクセス性の向上による、新たな企業誘致の促進や観光振興、周辺地域の連携強化を図るための取組が求められています。
- 歩道が未整備の通学路が多く、交通人身事故発生件数も多い地域のため、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が必要です。



### 県民の声

- 台風第19号など異常気象による水害が頻発しており、利根川やその支川の水害対策を実施してほしい。
- 過去に被害があった箇所の土砂災害対策を実施してほしい。
- 交通量が多いが、歩道が整備されていない箇所等における子どもの通学の安全性に不安がある。
- 駒寄スマートIC\*の大型車利用が可能になるので、渋川、榛東、吉岡の連携を踏まえた一層の観光振興が必要である。
- 伊香保温泉などの地域の観光資源の活用につながるアクセス道路等の整備を進めてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 近年、頻発する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川利根川の改修等を推進します。
- ② 過去に被害があった箇所を中心に土砂災害リスクを軽減するため、千石沢3の土石流対策等を推進します。
- ③ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道353号の落石対策や県道南新井前橋線のバイパス整備等を推進します。
- ④ 近年、頻発する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川吾妻川圏域の改修について検討します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 地域の観光振興を支援するため、県道渋川下新田線の線形改良等を推進します。
- ② 広域的な地域間連携の強化を図るため、県道高崎渋川線バイパス4車線化の整備等を推進します。
- ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道高崎安中渋川線や県道分郷八崎寄居線の歩道整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（北群馬渋川地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 （中長期レジリエンス戦略）	土砂災害リスクを軽減するため	1	尻谷沢 土石流対策	渋川市行幸田	R6
		2	千石沢3 土石流対策	渋川市赤城町津久田	R6
		3	下町の沢 土石流対策	渋川市金井	R7
		4	袋沢-2 土石流対策	渋川市入沢	R7
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	5	国道353号(村上工区) 落石対策	渋川市村上	R4
		6	県道南新井前橋線(2期工区) バイパス整備	吉岡町陣場 ～前橋市池端町	R3
		7	県道南新井前橋線(3期工区) バイパス整備	榛東村新井 ～吉岡町陣場	R2
		8	県道南新井前橋線(4期工区) バイパス整備	榛東村新井	R8
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	地域の観光振興を支援するため	9	県道津久田停車場前橋線(滝沢工区) バイパス整備	渋川市赤城町滝沢	R3
	広域的な地域間連携を強化するため	10	県道渋川下新田線(小野子工区) 線形改良	渋川市小野子	R9
11		県道高崎渋川線(2期工区) バイパス4車線化	榛東村新井 ～吉岡町小倉	R2	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備		歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	12	県道渋川松井田線(伊香保工区) 歩道整備	渋川市伊香保町伊香保
	13		県道前橋伊香保線(大久保工区) 歩道整備	吉岡町大久保	R4
	14		県道分郷八崎寄居線(真壁工区) 歩道整備	渋川市北橋町真壁	R5
	15		県道高崎安中渋川線(八木原工区) 歩道整備	渋川市八木原	R11
		16	県道前橋伊香保線(伊香保交差点) 交差点改良	渋川市伊香保町伊香保	R3

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

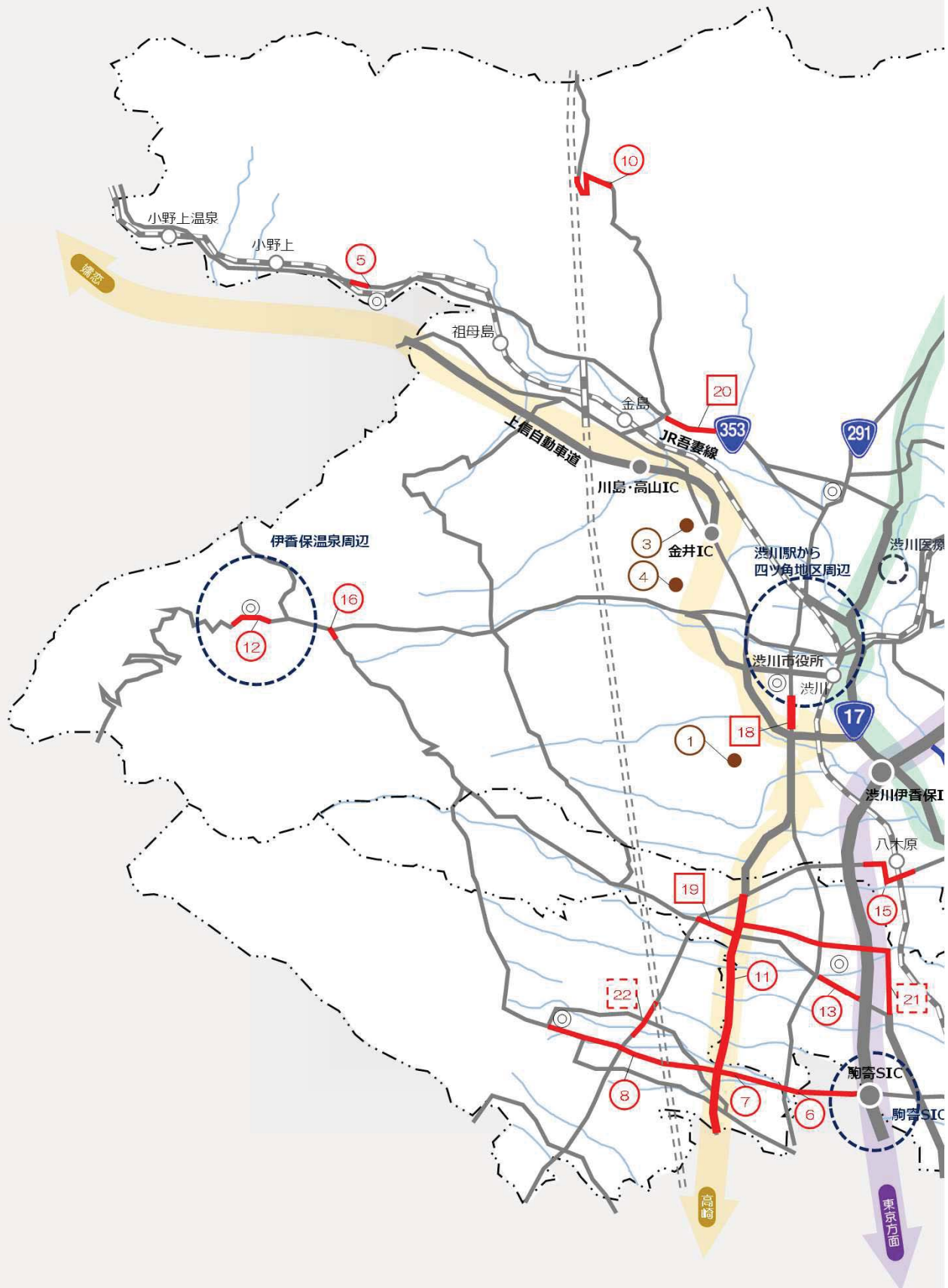
政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 （中長期レジリエンス戦略）	水害リスクを軽減するため	17	一級河川利根川(半田工区) 河川改修	渋川市半田ほか	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	18	(都)渋川高崎線(街中工区) 歩道整備	渋川市石原	
		19	県道前橋伊香保線(上野田工区) 歩道整備	吉岡町上野田	
		20	国道353号(北牧工区) 歩道整備	渋川市北牧	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	駒寄スマートICと周辺地域の連携強化を図るため	21	県道前橋伊香保線 バイパス整備	吉岡町大久保 ～上野田	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	22	県道高崎安中渋川線(山子田工区) 歩道整備	榛東村山子田	

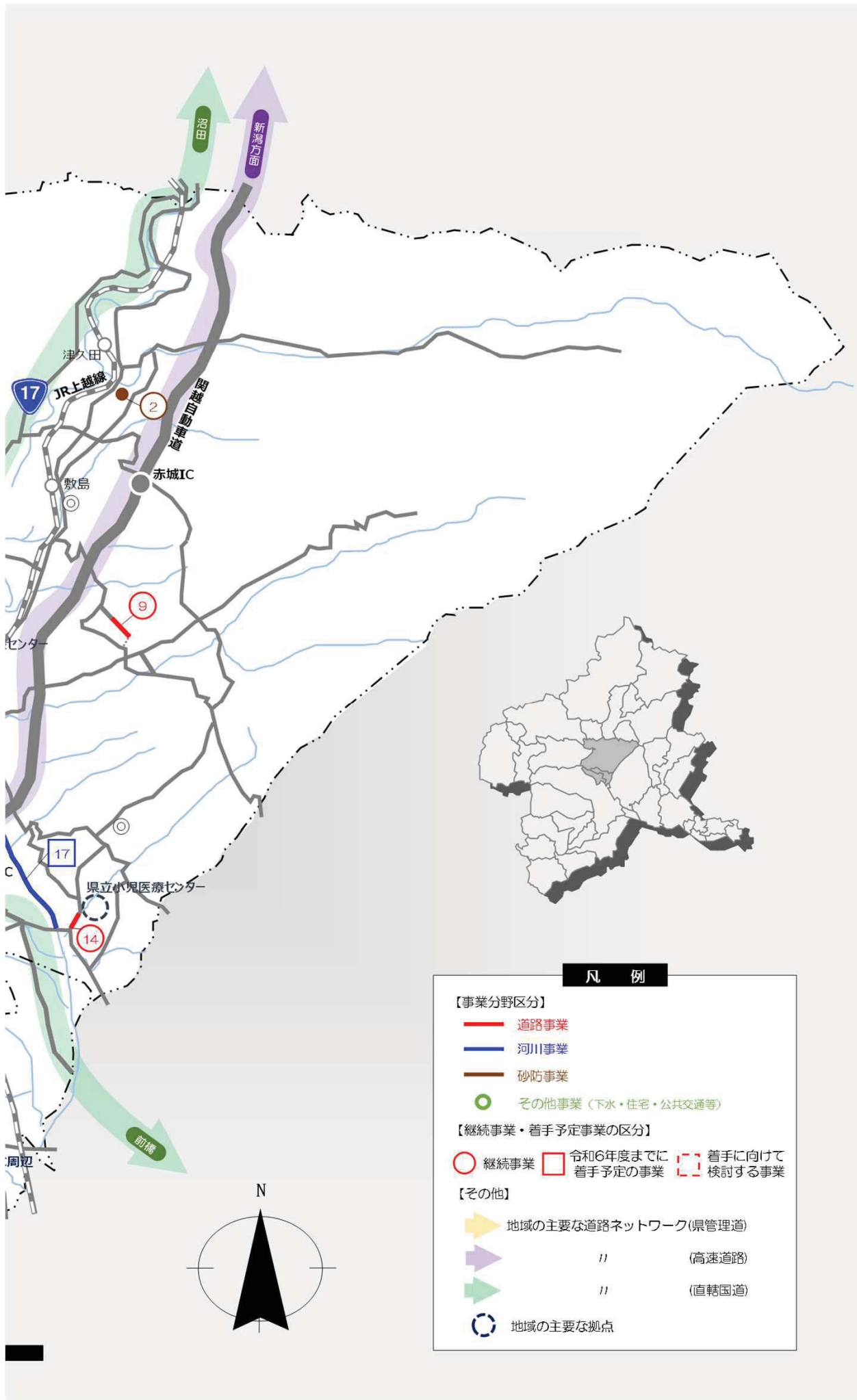
# 主要事業箇所図（北群馬渋川地域）

第3部 地域計画編  
北群馬渋川地域



5km





凡例

【事業分野区分】

- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

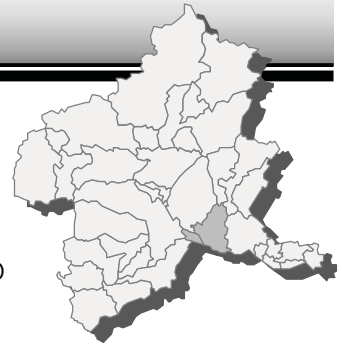
- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク（県管理道）
- ▶ // （高速道路）
- ▶ // （直轄国道）
- 地域の主要な拠点

# 佐波伊勢崎地域

佐波伊勢崎地域は、県の中南部に位置し、東京から100km圏内にあり、一部に丘陵地があるほかは、ほぼ平坦な地域です。年少人口と生産年齢人口の割合が高く、農業と商工業がバランス良く発展しています。また、埼玉県と接し、関越自動車道、北関東自動車道、東毛広域幹線道路等主要幹線道路が整備され、10km以内に多くのインターチェンジを有しています。鉄道においてもJR両毛線と東武伊勢崎線があり、交通の利便性が優れています。



## 地域の優れた特性

- 東京圏に近く、高速交通網の効果が地域全体に行き渡るなど交通の利便性が高く、輸送用機器や業務用機器等の製造業が盛んで製造品出荷額も多く、企業集積が進んでいます。
- 世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」の構成資産である田島弥平旧宅をはじめ、日光例幣使街道、華蔵寺公園や道の駅「玉村宿」などの魅力ある地域資源があります。

## 地域の現状と課題

- 過去に被害があった箇所を中心に、水害リスクを軽減するための取組や豪雨時・地震時でも道路の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 地域経済の更なる活性化につながるよう、地域間連携を強化するための取組が求められています。
- 既存の高速道路を有効に活用した、物流の効率化などの地域経済の活性化に向けた取組が求められています。
- 市街地等の交通渋滞を解消し、円滑な交通を確保するための取組が求められています。
- 通学路を中心に、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 快適な生活環境づくりに向け、汚水処理人口普及率の向上に向けた取組が求められています。



### 県民の声

- 過去に河川が氾濫して被害が発生した箇所について、再び、氾濫被害が発生しないように、河道拡幅等の整備を進めてほしい。
- 通学路となっているのに、歩道が無いところがあるため、通学するのに不安がある。
- 過去に道路が冠水し、通行止めや周辺家屋等への浸水被害が発生した箇所の対策をしてほしい。
- バランスのとれたまちづくりや積極的な都市間連携を進めてほしい。
- 市街地や交差点等での渋滞が発生しているため、渋滞対策を進めてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川広瀬川の堤防強化等を推進します。
- ② 社会経済の壊滅的な被害を回避するため、一級河川利根川の堤防嵩上げ等を推進します。
- ③ 過去に被害があった箇所を中心に水害リスクを軽減するため、一級河川男井戸川の河川改修等を推進します。
- ④ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、県道前橋館林線の電線共同溝の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 物流の効率化による地域経済の活性化のため、高速道路へのアクセス道路である県道苗ヶ島飯土井線の整備等を推進します。
- ② 市街地等の円滑な交通を確保するため、(都)上矢島米岡線のバイパス整備等を推進します。
- ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道駒形柴町線の歩道整備等を推進します。
- ④ 地域間連携を強化するため、交通渋滞箇所の緩和に向けた検討を行います。

### 政策5 美しく良好な環境の保全

- ① 汚水処理人口普及率を向上させるため、東毛流域下水道（佐波処理区）伊勢崎幹線の管渠整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（佐波伊勢崎地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川広瀬川 堤防強化	伊勢崎市宮子町ほか	R2
<b>施策2</b> 重点水害アクション (5か年重点レジリエンス戦略)	社会経済の壊滅的な被害を回避するため	2	一級河川利根川(伊勢崎・玉村工区) 河川改修(堤防嵩上げ)	伊勢崎市柴町～玉村町上福島	R6
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため  災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	3	一級河川男井戸川 河川改修	伊勢崎市日乃出町～豊城町	R7
		4	一級河川利根川(伊勢崎・玉村工区) 河川改修	伊勢崎市柴町～玉村町上福島	R12以降
		5	県道前橋館林線(連取町2期工区) 電線共同溝	伊勢崎市連取町	R3
		6	国道462号(今泉町工区) 電線共同溝	伊勢崎市今泉町	R5
<b>政策2. 持続的で効率的なメンテナンス</b>					
<b>施策1</b> 予防保全に基づく長寿命化	既存の社会資本の機能を維持させるため	7	県道伊勢崎深谷線(上武大橋) 老朽橋架替	伊勢崎市境平塚～埼玉県深谷市中瀬	R4
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	物流の効率化による地域経済の活性化のため 市街地等の円滑な交通を確保するため	8	県道苗ヶ島飯土井線(波志江スマートICアクセス) 道路新設	前橋市飯土井町～伊勢崎市波志江町	R6
		9	(都)上矢島米岡線 バイパス整備	伊勢崎市境東～境米岡	R11
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	10	県道香林羽黒線(下植木町工区) 歩道整備	伊勢崎市下植木町	R2
		11	県道綿貫篠塚線(下新田工区) 歩道整備	玉村町下新田	R3
		12	県道駒形柴取線(宮古町工区) 歩道整備	伊勢崎市宮古町	R3
<b>政策5. 美しく良好な環境の保全</b>					
<b>施策2</b> 健全な水循環の維持・回復	汚水処理人口普及率を向上させるため	13	流域下水道 佐波処理区 幹線管渠整備	伊勢崎市境平塚ほか	R8
		14	流域下水道 県央処理区 処理場整備	玉村町上之手	R12以降
		15	流域下水道 佐波処理区 処理場整備	伊勢崎市境平塚ほか	R12以降

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため  災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	16	一級河川葦川ほか 堤防強化	伊勢崎市境中島～宮子町	
		17	一級河川広瀬川ほか 堤防強化	伊勢崎市境中島～稲荷町	
		18	県道前橋館林線(東本町工区) 電線共同溝	伊勢崎市東本町	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	市街地等の円滑な通行を確保するため	19	県道伊勢崎深谷線(茂呂町二丁目交差点) 交差点改良	伊勢崎市茂呂町	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	20	県道綿貫篠塚線(下新田2期工区) 歩道整備	玉村町下新田	
		21	県道藤岡大胡線(角洲南工区) 歩道整備	玉村町角洲	
		22	県道伊勢崎大胡線(波志江町工区) 歩道整備	伊勢崎市波志江町	
		23	県道境木島大間々線(東小保方町工区) 歩道整備	伊勢崎市東小保方町	
		24	県道伊勢崎大胡線(太田町工区) 電線共同溝	伊勢崎市太田町	

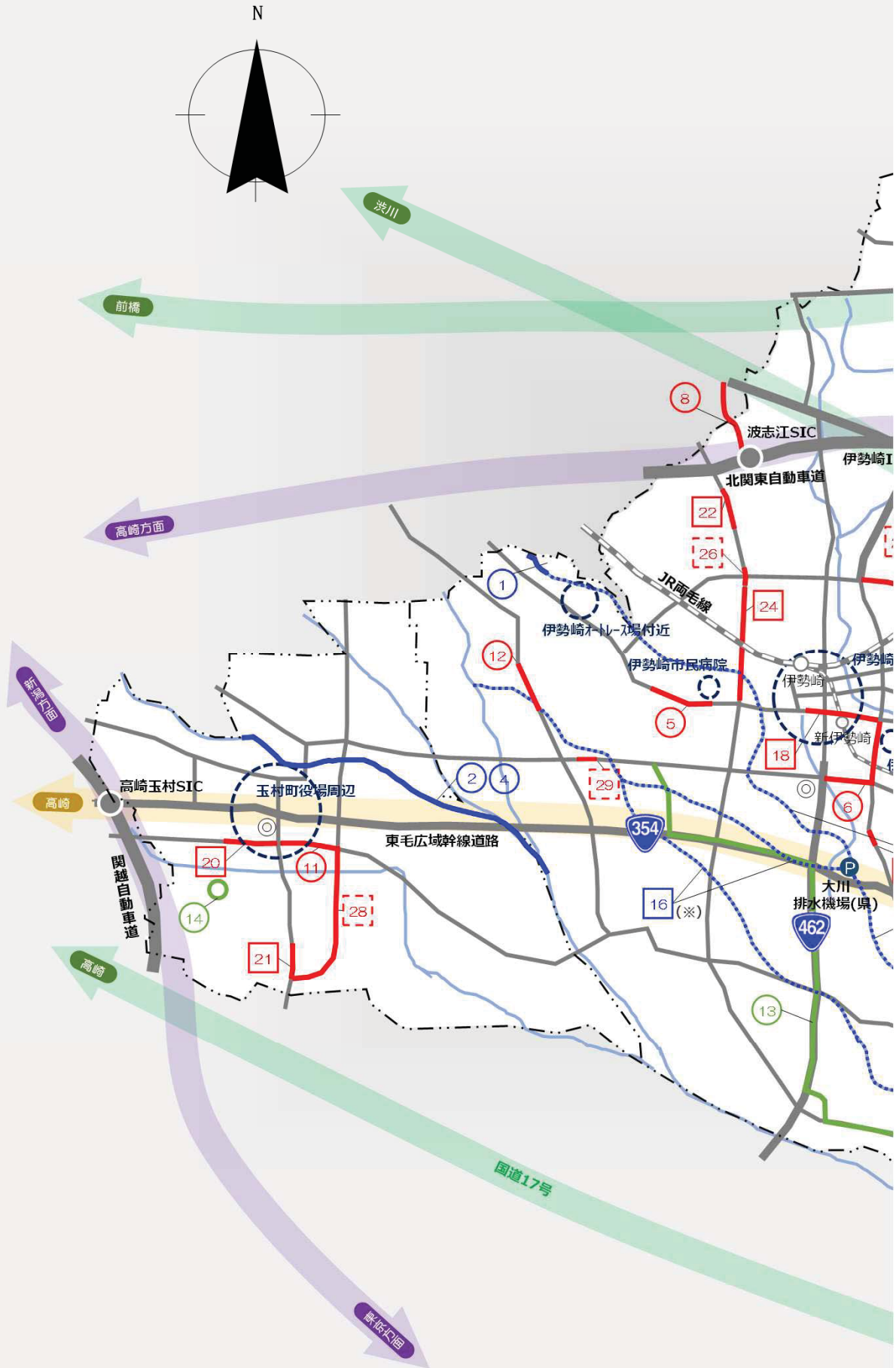
## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	市街地等の円滑な通行を確保するため	25	県道桐生伊勢崎線(西小保方町交差点) 交差点改良	伊勢崎市西小保方町	
		26	県道伊勢崎大胡線(波志江町三丁目交差点) 交差点改良	伊勢崎市波志江町	
		27	県道桐生伊勢崎線((都)北部環状線) バイパス整備	伊勢崎市上諏訪町～鹿島町	
		28	県道藤岡大胡線(角洲工区) バイパス整備	玉村町角洲～上飯島	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	29	県道高崎伊勢崎線(田中町工区) 歩道整備	伊勢崎市田中町	



# 主要事業箇所図（佐波伊勢崎地域）

第3部 地域計画編  
佐波伊勢崎地域



凡例

【事業分野区分】

- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点
- P 排水機場(県所管)



(※) 現在堤防の安全性を調査中であり、調査の結果、堤防決壊の危険性が高い箇所について、順次対策を実施



# 高崎地域



高崎地域は、商工業が発達している都市部と、農林業を主とした中山間地域を有し、都市観光から自然体験型レジャーなど多彩な魅力ある観光資源が多く存在します。

また、新幹線や高速道路網が充実し、東京圏からの群馬の玄関口として、高崎駅周辺地区における大規模商業施設や「Gメッセ群馬」などの新たな拠点施設が完成するなど、更なる発展が期待されています。

## 地域の優れた特性

- 西毛地域の中心地で、群馬を代表する北関東の中核都市です。高崎駅を中心に商業施設の集積やビジネス環境が整い、活力ある中心市街地を形成しています。集客力が高い魅力ある都市として、県全体の活性化への力強い牽引役が期待されています。
- 平成29年10月にユネスコ「世界の記憶※」に登録された「上野三碑」など、貴重な遺産が受け継がれています。

## 地域の現状と課題

- 過去に被害があった箇所を中心に、水害リスクを軽減するための取組が求められています。
- 通学路の歩道整備率が県内の他地域に比べ低く、交通人身事故発生件数も多いことから、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が必要です。
- 全国から人を呼び込む魅力あるまちづくりに向け、市街地の良好な都市景観や居住環境を確保するための取組が求められています。
- 物流の効率化による企業誘致の促進や地域間連携の強化を図るための取組が求められています。
- 市街地を中心に交通渋滞が発生しており、市街地の円滑な交通を確保し、鉄道駅や「Gメッセ群馬」へのアクセス性向上を図るための取組が求められています。
- 中山間地域では人口流出が続き、森林・里山の荒廃や耕作放棄地の増加が懸念されることから、農林業や観光業などの中山間地域における地場産業の振興を図るための取組が求められています。



### 県民の声

- 過去に溢れた箇所の水害対策を進めてほしい。
- 学校周辺の通学路の安全点検や歩道整備を進めてほしい。
- 地域間を結ぶ西毛広域幹線道路の早期整備をお願いしたい。
- 交通渋滞が著しい箇所の対策を進めてほしい。
- 農林業・観光振興の充実や地場生産品等のブランド化などによる産業振興が重要

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川鍬川の堤防嵩上げ等を推進します。
- ② 過去に被害があった箇所を中心に水害リスクを軽減するため、一級河川烏川の河川改修等を推進します。
- ③ 土砂災害リスクを軽減するため、向荒久沢の土石流対策やはるな郷A地区のがけ崩れ対策等を推進します。
- ④ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、県道渋川松井田線の落石対策や西毛広域幹線道路の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 農林業や観光業などの中山間地域における地場産業の振興を図るため、フルーツラインの整備等を推進します。
- ② 物流の効率化による企業誘致や地域間連携の強化を図るため、県道高崎渋川線バイパス4車線化整備等を推進します。
- ③ 地域間連携を強化するため、(都)前橋長瀬線の現道拡幅等を推進します。
- ④ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道井野停車場線の歩道整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 主要事業一覧（高崎地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定	
施策	目的					
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>						
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川鑄川 堤防嵩上げ	高崎市吉井町中島	R4	
<b>施策2</b> 重点水害アクション (5か年重点レジリエンス戦略)	社会経済の壊滅的な被害を回避するため	2	一級河川烏川(下流工区) 河川改修	高崎市中豊岡町	R3	
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	3	一級河川碓氷川(高崎工区) 河川改修	高崎市乗附町・鼻高町	R6	
		4	一級河川烏川(上流工区) 河川改修	高崎市町屋町～下室田町	R11	
		5	一級河川井野川 河川改修	高崎市岩鼻町～綿貫町	R3	
		6	一級河川井野川 調節池整備	高崎市綿貫町～大八木町	R12以降	
		土砂災害リスクを軽減するため	7	向荒久沢 土石流対策	高崎市乗附町	R4
			8	宅地地区 かけ崩れ対策	高崎市箕郷町松之沢	R4
	9		堀谷戸沢 土石流対策	高崎市倉淵町三ノ倉	R5	
	10		小高地区 かけ崩れ対策	高崎市倉淵町権田	R5	
	11		花見町1 土石流対策	高崎市下室田町	R7	
	12		上鼻高沢 土石流対策	高崎市鼻高町	R7	
	13		はるな郷A地区 かけ崩れ対策	高崎市箕郷町松之沢	R9	
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	14	県道渋川松井田線 落石対策	高崎市榛名湖町・榛名山町	R2	
		15	県道高崎駒形線(上大類町工区) 電線共同溝	高崎市上大類町	R5	
		16	西毛広域幹線道路(高崎西工区) バイパス整備	高崎市箕郷町下芝～下里見町	R5	
		17	西毛広域幹線道路(高崎工区) バイパス整備	高崎市棟高町～箕郷町下芝	R11	
		18	西毛広域幹線道路(高崎安中工区) バイパス整備	高崎市下里見町～安中市下秋間	R11	
		19	県道高崎神流秩父線(矢田工区) バイパス整備	高崎市吉井町岩崎～矢田	R11	
	<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
	<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	中山間地域の地盤産業の振興を図るため	20	榛名南麓2期地区(フルーツライン) 農道整備	高崎市中室田町～箕郷町矢原	R2
物流の効率化による企業誘致の促進や地域間連携の強化を図るため			21	県道高崎渋川線(2期工区) バイパス4車線化	高崎市金古町	R2
			22	県道箕郷板鼻線(富岡工区) 現道拡幅	高崎市箕郷町和田山～富岡	R2
			23	県道寺尾藤岡線(山名工区) バイパス整備	高崎市根小屋町～藤岡市篠塚	R6
地域間連携を強化するため			24	国道406号(権田工区) 現道拡幅	高崎市倉淵町権田	R6
			25	県道前橋長瀬線(綿貫工区) 現道拡幅	高崎市綿貫町	R6
		26	(都)前橋長瀬線(高崎工区) 現道拡幅	高崎市綿貫町～岩鼻町	R8	
市街地の円滑な交通を確保するため		27	(都)高崎前橋線 現道拡幅	高崎市江木町～芝塚町	R12以降	
		「Gメッセ群馬」へのアクセス性向上を図るため	28	(都)競馬場通り線 現道拡幅	高崎市双葉町～上中居町	R2
	29		国道406号(君が代橋西交差点) 交差点改良	高崎市中室田町	R2	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	30	県道安中榛名湖線(榛名山町八本松交差点) 交差点改良	高崎市上室田町	R2	
		31	(都) 笹木通り線 歩道整備	高崎市新町	R2	
		32	県道高崎神流秩父線(吉井町神保工区) 歩道整備	高崎市吉井町神保	R4	
		33	県道前橋箕郷線(足門町工区) 歩道整備	高崎市足門町	R4	
		34	国道406号(下室田町工区) 歩道整備	高崎市中室田町	R5	
		35	国道406号(三ノ倉工区) 歩道整備	高崎市倉淵町三ノ倉	R5	
		36	国道254号(下長根工区) 歩道整備	高崎市吉井町下長根	R5	
		37	県道井野停車場線(井野町工区) 歩道整備	高崎市井野町	R9	
		38	県道高崎渋川線(住吉町工区) 電線共同溝	高崎市住吉町	R3	
		39	県道高崎渋川線(大橋町工区) 電線共同溝	高崎市大橋町	R4	
<b>政策4. 住み続けられるまちづくり</b>						
<b>施策2</b> 良好なまち並みと快適な住まいづくり	市街地の良好な都市景観や居住環境を確保するため	40	中居県営住宅 住戸改善	高崎市中居町	R3	

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

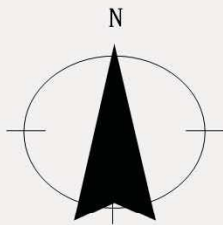
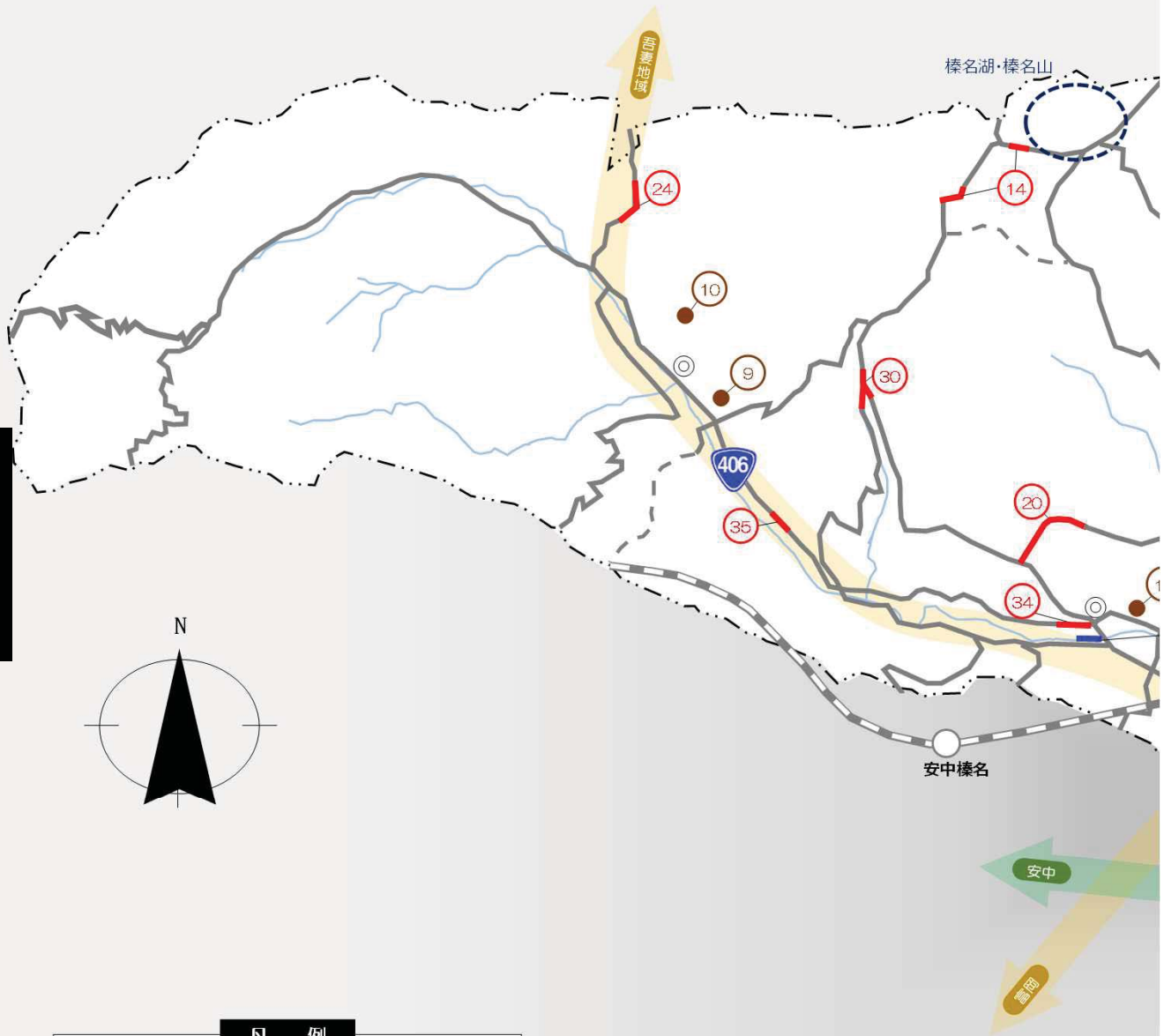
政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
該当する主要事業なし					

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	市街地の円滑な交通を確保するため	41	新町駅付近 鉄道高架化	高崎市新町	

# 主要事業箇所図（高崎地域）

第3部 地域計画編  
高崎地域



## 凡例

### 【事業分野区分】

- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

### 【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

### 【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点



5km





# 安中地域



安中地域は赤城・榛名・妙義の上毛三山を一望できる風光明媚な田園都市であり、かつては中山道の宿場、関所が置かれるなど交通の要衝でした。

現在も、新幹線駅や高速道路ICなどの高速交通網を有する交通・輸送の要衝として栄えています。また、磯部温泉や秋間梅林などの観光資源や碓氷関所跡・碓氷峠鉄道施設などの史跡等にも恵まれた地域です。

## 地域の優れた特性

- 旧中山道や日本最大の煉瓦造アーチ橋「めがね橋」を有する碓氷峠鉄道施設など交通の要衝であった地域を象徴する歴史的な観光資源を活用した地域振興が盛んな地域です。
- 紅葉で名高い妙義山や碓氷川沿いに関けた磯部温泉の他、秋間梅林などの観光資源が多数存在しています。

## 地域の現状と課題

- 水害や土砂災害から人命と財産を守るための取組が求められています。
- 豪雨時や地震時等でも、道路の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 物流の効率化による企業誘致の推進や地域間連携の強化を図るための取組が求められています。
- 軽井沢や富岡製糸場、伊香保温泉などの広域的な観光地との周遊性の向上を支援するための取組が求められています。
- 学校周辺や市街地等を中心に歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が求められています。



### 県民の声

- 増田川ダム中止を受け、代替措置としての水害対策を着実に進めてほしい。
- 道路の幅員が狭い区間や歩道未整備区間の道路整備を進めてほしい。
- 観光集客効果の向上につなげるための取組を進めてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 河川氾濫による水害リスクを軽減するため、一級河川碓氷川の河川改修等を推進します。
- ② 土砂災害リスクを軽減するため、中関地区の地すべり対策等を推進します。
- ③ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道18号の落石対策や西毛広域幹線道路の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 広域的な観光地の周遊性の向上を支援するため、県道恵宝沢原貝戸線のバイパス整備等を推進します。
- ② 学校周辺や市街地等を中心に歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道長久保郷原線の歩道整備や県道一本木平小井戸安中線の電線共同溝の整備等を推進します。

# 主要事業一覧（安中地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	1	一級河川碓氷川(安中工区) 河川改修	安中市板鼻～中宿	R11
	土砂災害リスクを軽減するため	2	中間地区 地すべり対策	安中市西上秋間	R5
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	3	国道18号 落石対策	安中市松井田町坂本	R6
		4	県道渋川松井田線 落石対策	安中市松井田町上増田	R9
		5	西毛広域幹線道路(安中工区) バイパス整備	安中市下秋間～安中	R2
		6	西毛広域幹線道路(高崎安中工区) バイパス整備	高崎市下里見町～安中市下秋間	R11
		7	西毛広域幹線道路(安中富岡工区(街路区間含む)) バイパス整備	安中市安中～富岡市上高尾	R11
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	観光地の周遊性の向上を支援するため	8	県道恵宝沢原貝戸線(池尻工区) バイパス整備	安中市中秋間	R5
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	9	県道長久保郷原線(上増田工区) 歩道整備	安中市松井田町上増田	R2
		10	県道長久保郷原線(松井田工区) 歩道整備	安中市松井田町国衙～小日向	R3
		11	県道長久保郷原線(原市工区) 歩道整備	安中市原市	R3
		12	県道一本木平小井戸安中線(安中工区) 電線共同溝	安中市安中	R4

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

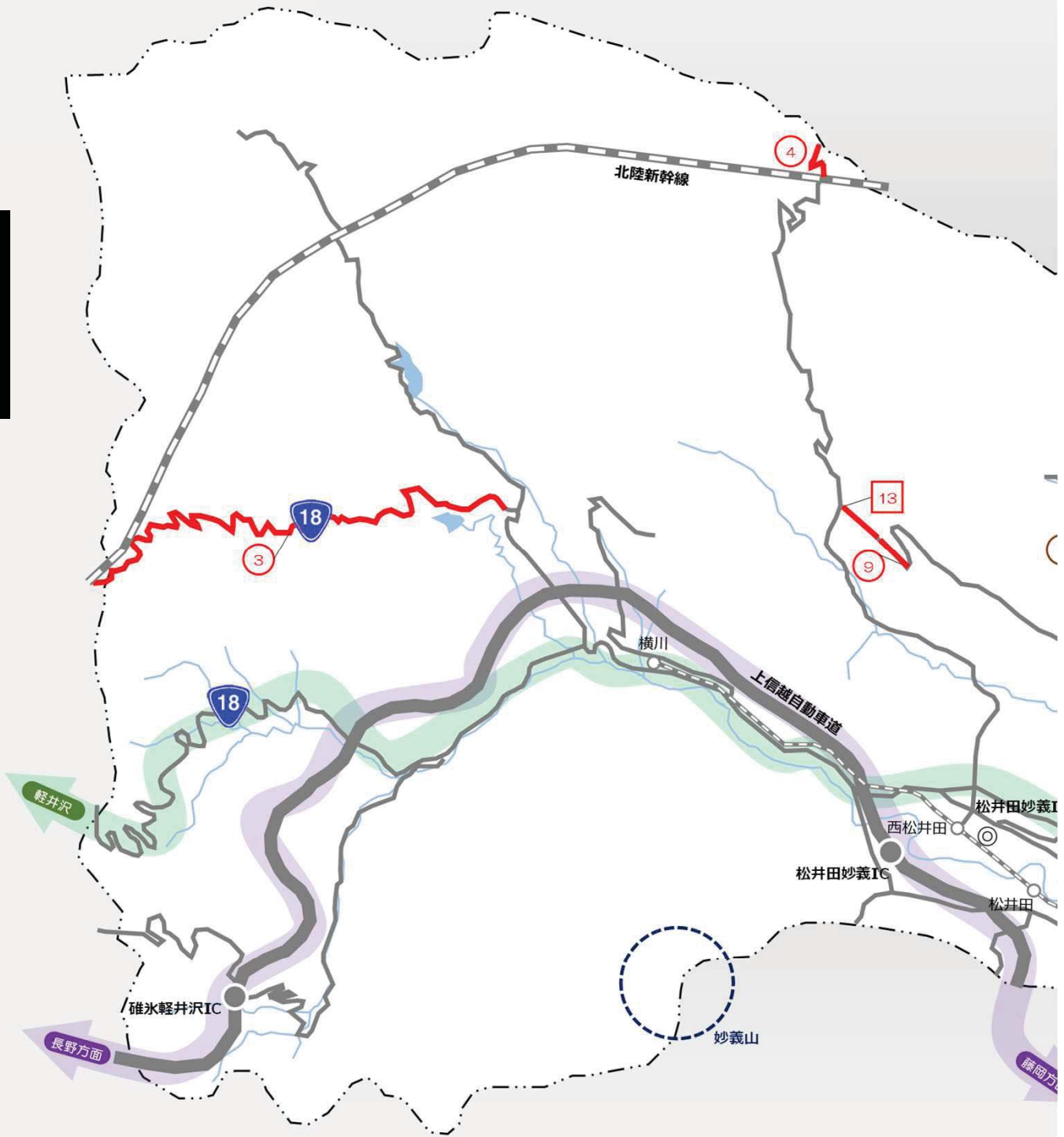
政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	13	県道長久保郷原線(上増田2期工区) 歩道整備	安中市松井田町上増田	
		14	県道長久保郷原線(小日向工区) 歩道整備	安中市松井田町小日向	
		15	県道磯部停車場上野尻線(下磯部工区) 歩道整備	安中市下磯部	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	16	県道前橋安中富岡線(野殿工区) 歩道整備	安中市野殿	

# 主要事業箇所図（安中地域）

第3部 地域計画編  
安中地域





凡例

【事業分野区分】

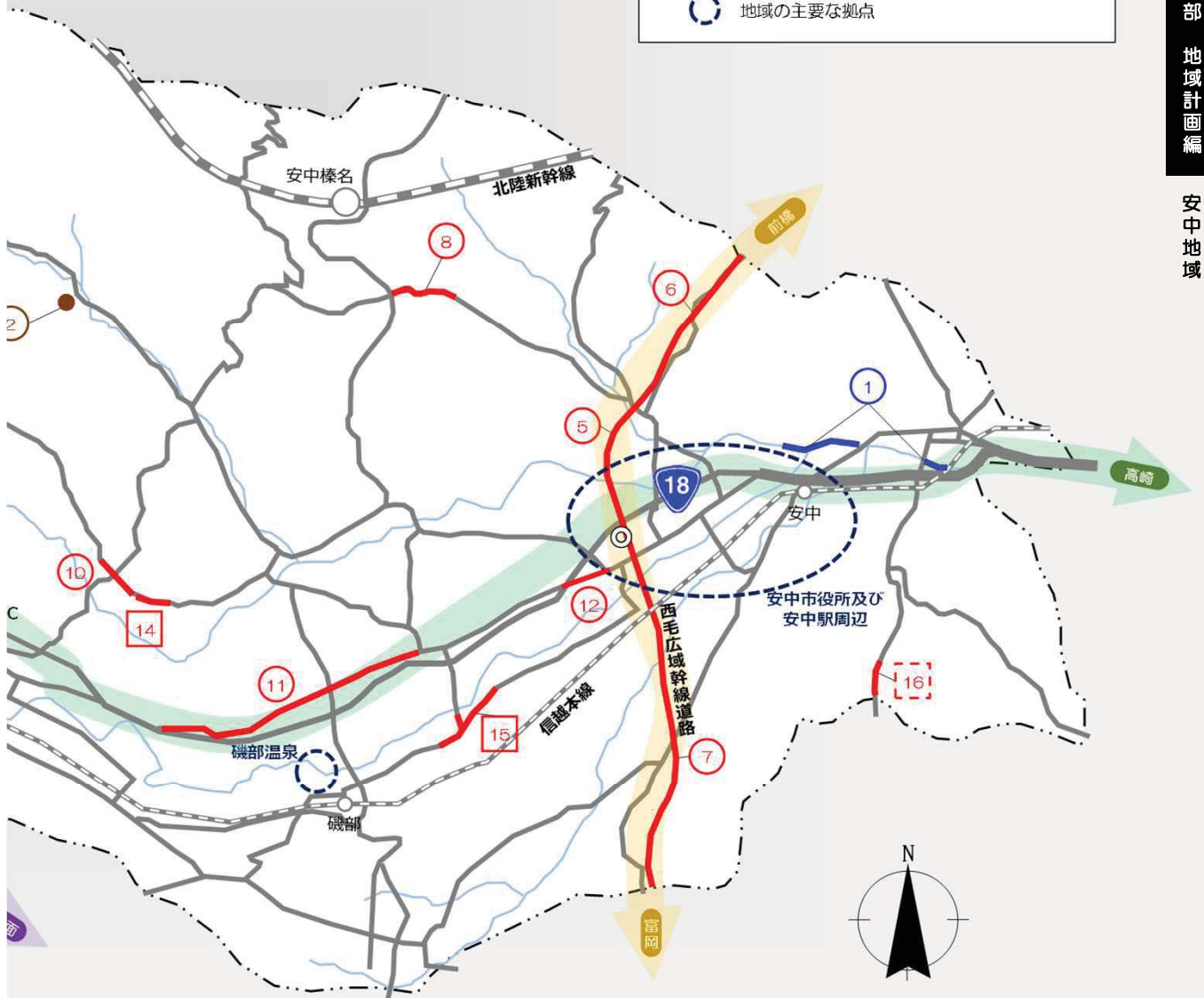
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点



# 多野藤岡地域

多野藤岡地域は県の南西部に位置し、藤岡市と多野郡上野村・神流町の1市1町1村で構成されています。総面積は県全体の約7.5%で、東西に約47km、南北に12kmと東西方向に細長い地形となっており、そのうち4分の1が平坦部、4分の3が山間部です。また、人口は県全体の約3.5%を占めていますが、藤岡市の平坦部に人口が集中しています。



## 地域の優れた特性

- 地域内の北東に位置する藤岡市の中心部は、本県の玄関口としての拠点性を活かした産業集積が進んでいます。
- 藤岡市の山間部や奥多野地域では、神流川・御荷鉾山などに代表される豊富な自然や森林資源、伝統文化等に恵まれた地域特性を活かした観光や地域活性化のための取組が進められています。

## 地域の現状と課題

- 山間地を多く抱えていることから、土砂災害対策が必要な箇所が多く残されており、土砂災害から人命と財産を守るための取組が必要です。
- 奥多野地域を中心に、緊急輸送道路※における落石対策が必要な箇所が多く残されており、豪雨や地震等による道路の通行制限や孤立の発生を防ぐための取組が必要です。
- 隣接県を含む地域の交流促進や地域活性化に資する、都市間や地域間交流を促進するための取組が求められています。
- 高速道路網へのアクセスが悪い地域が多く、物流の効率化や地域間連携を強化するための取組が求められています。



### 県民の声

- 自然災害の備えに対し重要と考える住民は多いが、満足度は低い。
- 災害時には、県や市町村の連絡調整を密にし、迅速な復旧活動に重点的に取り組む必要がある。
- 幹線道路を整備しても、生活に密着した道路網の利便性が向上しないと、そのメリットが生きてこない。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 土砂災害リスクを軽減するため、天神沢の土石流対策や山崎町1地区のがけ崩れ対策、駒留地区の地すべり対策等を推進します。
- ② 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道462号の落石対策や県道藤岡本庄線の電線共同溝の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 物流の効率化や地域間連携を強化するため、県道前橋長瀬線（神田工区）のバイパス整備等を推進します。
- ② 都市間や地域間交流を促進するため、県道寺尾藤岡線のバイパス整備等を推進します。
- ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道藤岡大胡線の歩道整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（多野藤岡地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定		
施策	目的						
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>							
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	1	天神沢 土石流対策	藤岡市上日野	R2		
		2	森沢 土石流対策	藤岡市下日野	R2		
		3	大柄1-2地区 かけ崩れ対策	藤岡市坂原	R4		
		4	山崎町1地区 かけ崩れ対策	藤岡市藤岡	R5		
		5	大柄1-1地区 かけ崩れ対策	藤岡市坂原	R6		
		6	駒留地区 地すべり対策	藤岡市下日野	R6		
		7	向屋2地区 かけ崩れ対策	上野村新羽	R8		
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	8	国道299号 落石対策	上野村勝山・乙母	R4		
		9	国道462号(柏木工区) 落石対策	神流町柏木	R4		
		10	国道462号(生利工区) 落石対策	神流町生利	R4		
		11	国道462号(藤岡工区) 落石対策	藤岡市坂原・保美濃山	R4		
		12	国道462号(魚尾工区) 落石対策	神流町魚尾	R4		
		13	県道藤岡本庄線(藤岡工区) 電線共同溝	藤岡市藤岡	R4		
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>							
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	生活に密着した道路網の利便性の向上のため	14	町道麻生小平線 現道拡幅(代行)	神流町森戸	R3		
		物流の効率化や地域間連携を強化するため	15	県道前橋長瀬線(神田工区) ハイパス整備	藤岡市矢場～神田	R6	
			16	県道下栗須馬庭停車場線(下栗須工区) 現道拡幅	藤岡市下栗須～中栗須	R5	
	都市間や地域間交流を促進するため	17	国道299号(古鉄橋上流工区) ハイパス整備	神流町神ヶ原	R5		
		18	県道寺尾藤岡線(山名工区) ハイパス整備	高崎市根小屋町～藤岡市篠塚	R6		
		19	県道下仁田上野線 現道拡幅	上野村楢原	R7		
		20	県道上日野藤岡線(黒石工区) ハイパス整備	藤岡市下日野	R9		
		<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	21	県道下日野神田線(神田工区) 歩道整備	藤岡市神田	R2
				22	県道藤岡大胡線(本郷工区) 歩道整備	藤岡市本郷	R3
23	県道上日野藤岡線(上日野工区) 歩道整備			藤岡市上日野	R3		
24	県道前橋長瀬線(浄法寺工区) 歩道整備	藤岡市浄法寺	R4				

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	25	乙母地区 かけ崩れ対策	上野村乙母	
		26	野栗4地区 かけ崩れ対策	上野村新羽	
		27	勝山1地区 かけ崩れ対策	上野村勝山	
		28	塩之沢9地区 かけ崩れ対策	上野村楢原	
		29	三岐(C)地区 かけ崩れ対策	上野村楢原	
		30	寺沢川 土石流対策	神流町万場	
		31	森戸沢 土石流対策	上野村乙父	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	32	県道前橋長瀬線(中神田工区) 歩道整備	藤岡市神田	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	都市間や地域間交流を促進するため	33	県道前橋長瀬線(柳瀬橋工区) 現道拡幅	藤岡市中島	
		34	県道寺尾藤岡線(篠塚工区) ハイパス整備	藤岡市篠塚	
	地域間連携を強化するため	35	(都)新町駅南通り線 道路新設	藤岡市岡之郷	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	36	県道寺尾藤岡線(藤岡工区) 歩道整備	藤岡市藤岡	
		37	県道藤岡大胡線(岡之郷工区) 歩道整備	藤岡市岡之郷	



# 主要事業箇所図（多野藤岡地域）

## 凡 例

【事業分野区分】

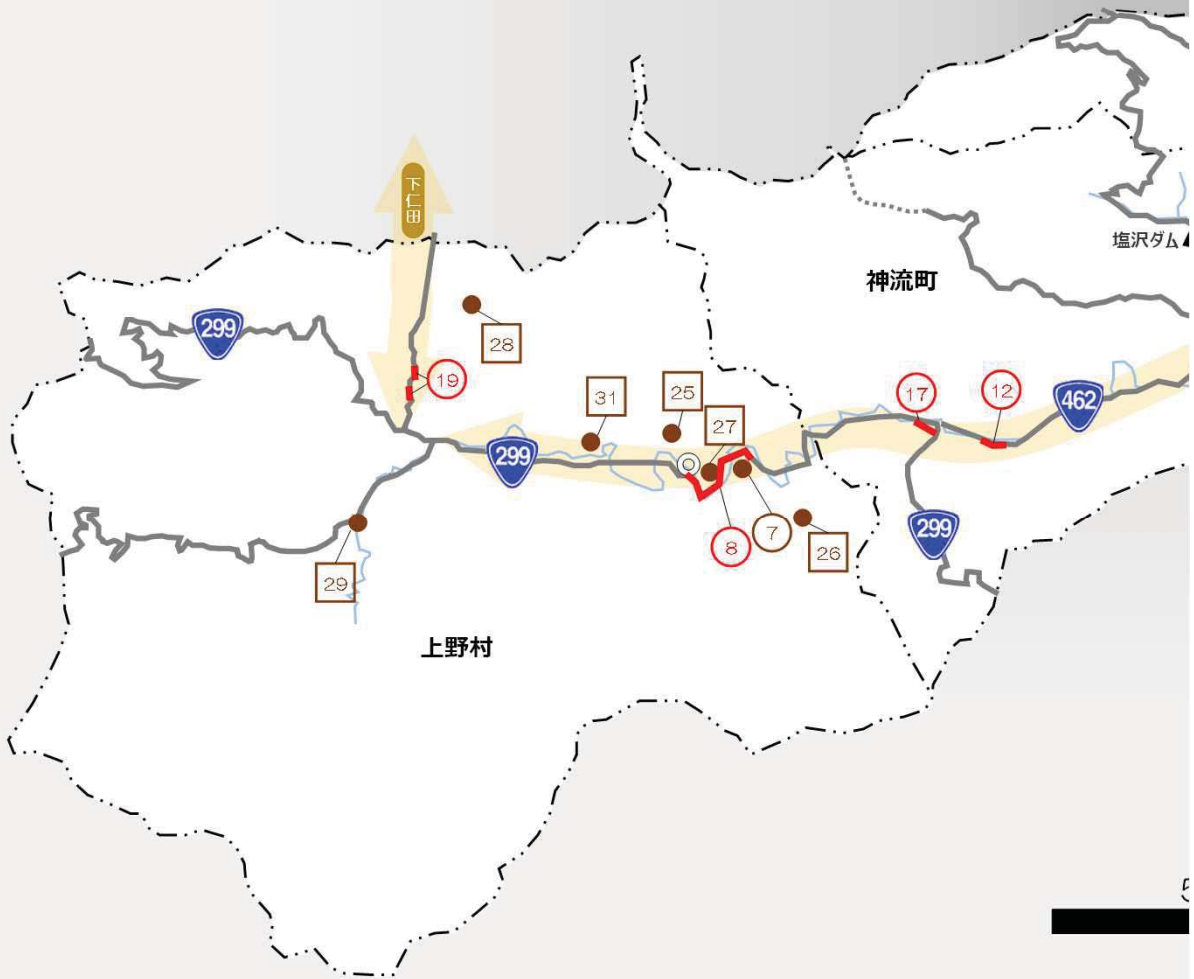
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

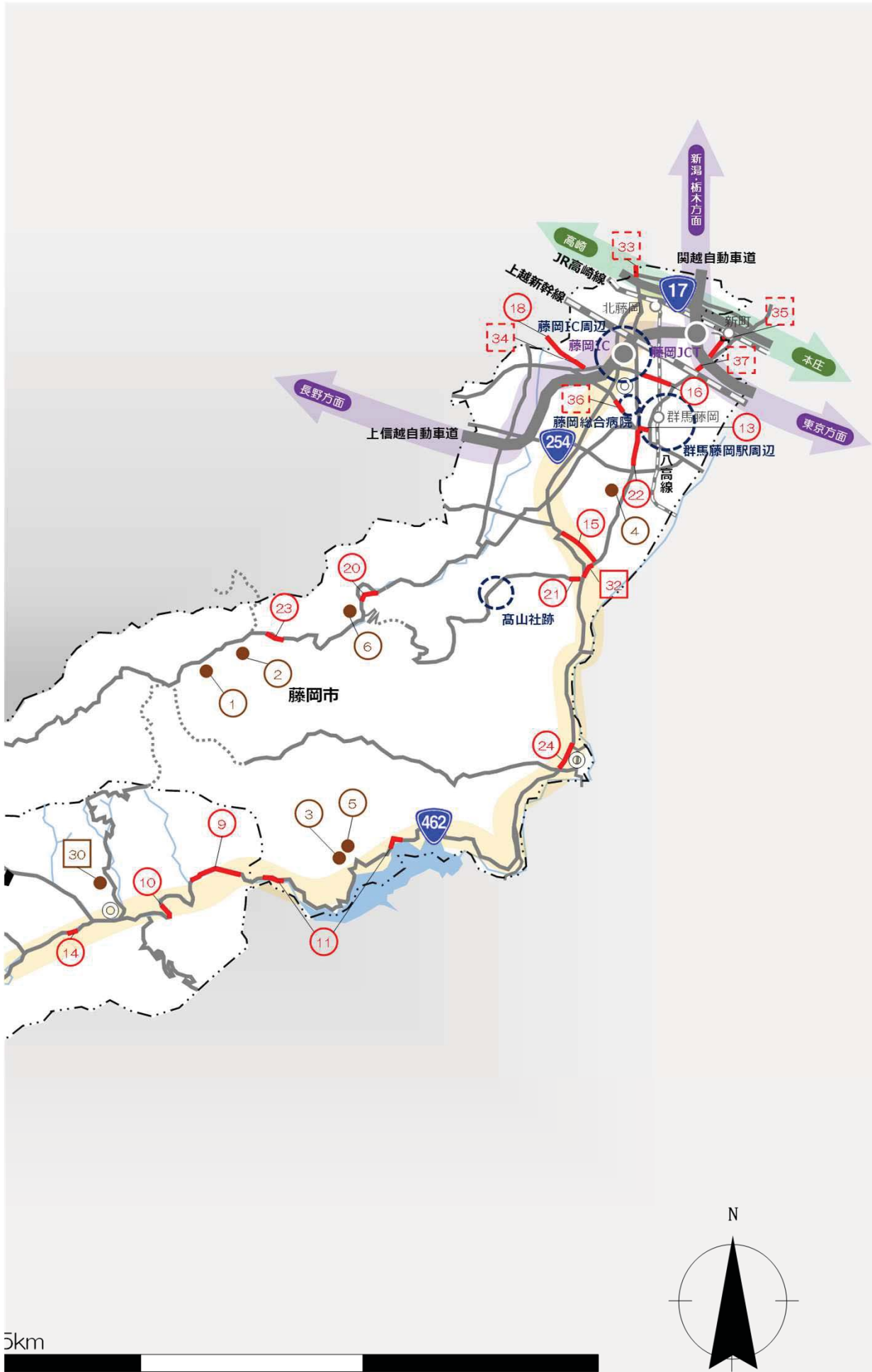
【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- 地域の主要な道路ネットワーク（県管理道）
- （高速道路）
- （直轄国道）
- 地域の主要な拠点





# 甘楽富岡地域

甘楽富岡地域は、県の南西部、鍬川の流域に位置しています。富岡市及び甘楽郡下仁田町、南牧村、甘楽町の1市2町1村からなり、面積は県全体の約7.7%、人口は約3.7%を占めています。都市部は、富岡製糸場の世界遺産登録によりにぎわいを見せていますが、山間部では過疎化、少子化、高齢化が著しい状況です。



## 地域の優れた特性

- 世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」の構成資産である富岡市の富岡製糸場（国宝）と下仁田町の荒船風穴や、甘楽町の日本遺産※「かかあ天下ーぐんまの絹物語ー」の旧小幡製糸シンガ造り倉庫などのぐんま絹遺産※など、歴史遺産や文化財に恵まれています。
- 下仁田町ジオパーク※は日本ジオパークに認定されています。

## 地域の現状と課題

- 土砂災害対策が必要な箇所が多く残されており、土砂災害から人命と財産を守るための取組が必要です。
- 緊急輸送道路における落石対策が必要な箇所が多く残されており、豪雨や地震等による道路の通行制限や孤立の発生を防ぐための取組が必要です。
- 地域内はもとより、安中・磯部地域など周辺地域との周遊性の向上を図るための取組が求められています。
- 前橋、高崎、安中などの周辺地域や隣接する長野県との連携を強化し、交流促進を図るための取組が求められています。
- 東京から100km圏に位置し、充実した高速道路網等を有する地域の特徴を背景に、上信越自動車道（仮称）甘楽PAスマートIC※等を活用した、新たな企業誘致の促進を図るための取組が求められています。
- 国道254号をはじめ、市街地等における円滑な交通を確保するための取組が求められています。
- 富岡製糸場を訪れる多くの見学者の地域内における周遊を促す、魅力的なまち並みの形成を図るための取組が求められています。



### 県民の声

- 幅員が狭小で防災対策が未整備な道路の防災対策を進めてほしい。
- 道路ネットワークの整備による周辺地域との連携強化が必要である。
- 国道254号バイパス等、高崎、藤岡など周辺地域につながる広域的な幹線道路の整備が必要である。
- 国道254号を中心に交通渋滞が発生しているため、渋滞対策を進めてほしい。
- （仮称）甘楽PAスマートICへのアクセス道路の整備が必要。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川鍬川の堤防嵩上げ等を推進します。
- ② 水害リスクを軽減するため、一級河川蚊沼川の河川改修等を推進します。
- ③ 土砂災害リスクを軽減するため、滝の入り沢の土石流対策や芹田地区のがけ崩れ対策等を推進します。
- ④ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、県道下仁田臼田線の落石対策や西毛広域幹線道路の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 周辺地域との周遊性の向上を図るため、県道宇田磯部停車場線のバイパス整備等を推進します。
- ② 周辺地域との連携を強化し交流促進を図るため、県道下仁田上野線の現道拡幅等を推進します。
- ③ 新たな企業誘致の促進を図るため、（仮称）甘楽PAスマートICとのアクセスを向上させる県道金井小幡線の現道拡幅等を推進します。
- ④ 市街地における円滑な交通を確保するため、国道254号の交差点改良等を推進します。

### 政策4 住み続けられるまちづくり

- ① 魅力的なまち並みの形成を図るため、県道富岡神流線（仲町通り）の電線共同溝の整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 主要事業一覧（甘楽富岡地域）

## 1. 継続事業

政策		号番	事業名	所在地	完成予定		
施策	目的						
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>							
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川鑛川 堤防嵩上げ	富岡市田篠	R4		
		<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	2	一級河川丹生川(下流工区) 河川改修	富岡市下丹生	R4	
			3	一級河川蚊沼川 放水路整備	富岡市中沢～蚊沼	R5	
			4	下町南沢 土石流対策	下仁田町下仁田	R2	
			5	田城沢 土石流対策	下仁田町馬山	R2	
			6	中井地区 かけ崩れ対策	下仁田町中小坂	R2	
			7	千原地区 かけ崩れ対策	南牧村千原	R2	
			8	西ノ沢 土石流対策	南牧村大日向	R3	
			9	芹田地区 かけ崩れ対策	富岡市下黒岩	R4	
			10	滝の入沢 土石流対策	下仁田町下仁田	R5	
			11	清泉寺沢 土石流対策	下仁田町下仁田	R6	
			12	大倉3地区 かけ崩れ対策	南牧村檜沢	R8	
			13	本宿3地区 かけ崩れ対策	下仁田町本宿	R8	
			14	県道松井田下仁田線 落石対策	下仁田町中小坂	R2	
			15	県道下仁田上野線 落石対策	南牧村裕沢	R3	
			16	県道下仁田臼田線(砥沢工区) 落石対策	南牧村砥沢	R4	
			17	県道下仁田臼田線(羽沢工区) 落石対策	南牧村羽沢	R5	
			18	国道254号(東町工区) 現道拡幅	下仁田町下仁田	R7	
			19	西毛広域幹線道路(安中富岡工区) ハイパス整備	安中市安中～富岡市上高尾	R11	
<b>政策2. 持続的で効率的なメンテナンス</b>							
<b>施策1</b> 予防保全に基づく長寿命化	既存の社会資本の機能を維持させるため	20	国道254号(金井橋) 老朽橋架替	甘楽町金井	R4		
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>							
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	地域内の周遊性向上のため 周辺地域との周遊性の向上を図るため 周辺地域との連携を強化し交流促進を図るため 新たな企業誘致の促進を図るため 市街地における円滑な交通を確保するため	21	村道大上線 現道拡幅(代行)	南牧村熊倉	R9		
		22	県道宇田磯部停車場線(富岡工区) ハイパス整備	富岡市妙義町下高田～安中市中野谷	R3		
		23	県道下高尾小幡線(庭谷工区) ハイパス整備	富岡市後賀～甘楽町白倉	R3		
		24	県道下仁田上野線(千原2工区) 現道拡幅	南牧村小沢～千原	R6		
		25	県道下仁田軽井沢線(和美峠工区) 現道拡幅	下仁田町西野牧	R6		
		26	県道金井小幡線(天引工区) 現道拡幅	甘楽町天引	R4		
		27	県道金井高崎線(金井工区) 現道拡幅	甘楽町金井～高崎市吉井町片山	R6		
		28	国道254号(富岡交差点) 交差点改良	富岡市富岡	R4		
		29	国道254号(福島西交差点) 交差点改良	甘楽町福島西	R5		
		30	県道富岡神流線(小幡第二工区) 歩道整備	甘楽町小幡	R2		
		<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	31	県道前橋安中富岡線(下高尾工区) 歩道整備	富岡市下高尾	R2
				32	県道下仁田安中倉淵線(丹生工区) 歩道整備	富岡市上丹生	R3
				33	県道前橋安中富岡線(別保工区) 歩道整備	富岡市別保	R5
<b>政策4. 住み続けられるまちづくり</b>							
<b>施策2</b> 良好なまち並みと快適な住まいづくり	魅力的なまち並みの形成を図るため	34	県道富岡神流線(仲町通り) 電線共同溝	富岡市富岡	R3		
		35	県道富岡神流線(宮本町通り) 電線共同溝	富岡市富岡	R4		

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		号番	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	36	裏根川 土石流対策	甘楽町秋畑	
		37	根小屋1地区 かけ崩れ対策	下仁田町西野牧	
		38	南蛇井勤学寺a 土石流対策	富岡市中沢	
		39	黒川A地区 土石流対策	富岡市黒川	
		40	黒川B地区 土石流対策	富岡市黒川	
		41	夏内沢 土石流対策	下仁田町青倉	
		42	大倉沢 土石流対策	下仁田町下郷	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	43	県道富岡神流線(善慶寺工区) 歩道整備	甘楽町善慶寺	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		号番	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>【政策4】住み続けられるまちづくり</b>					
<b>施策2</b> 良好なまち並みと快適な住まいづくり	魅力的なまち並みの形成を図るため	44	県道富岡神流線(小幡工区) 電線共同溝	甘楽町小幡	

# 主要事業箇所図（甘楽富岡地域）

## 凡例

### 【事業分野区分】

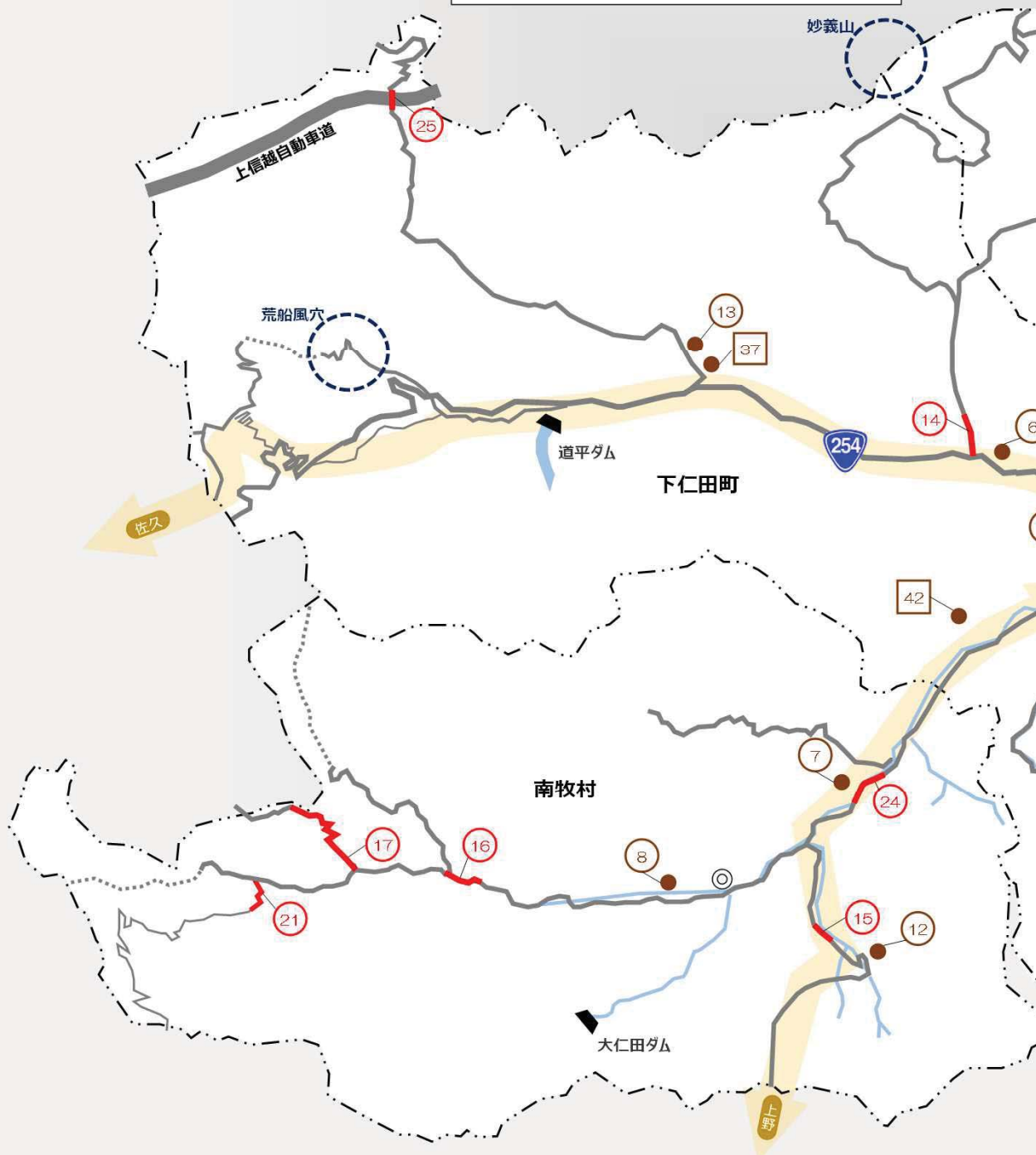
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

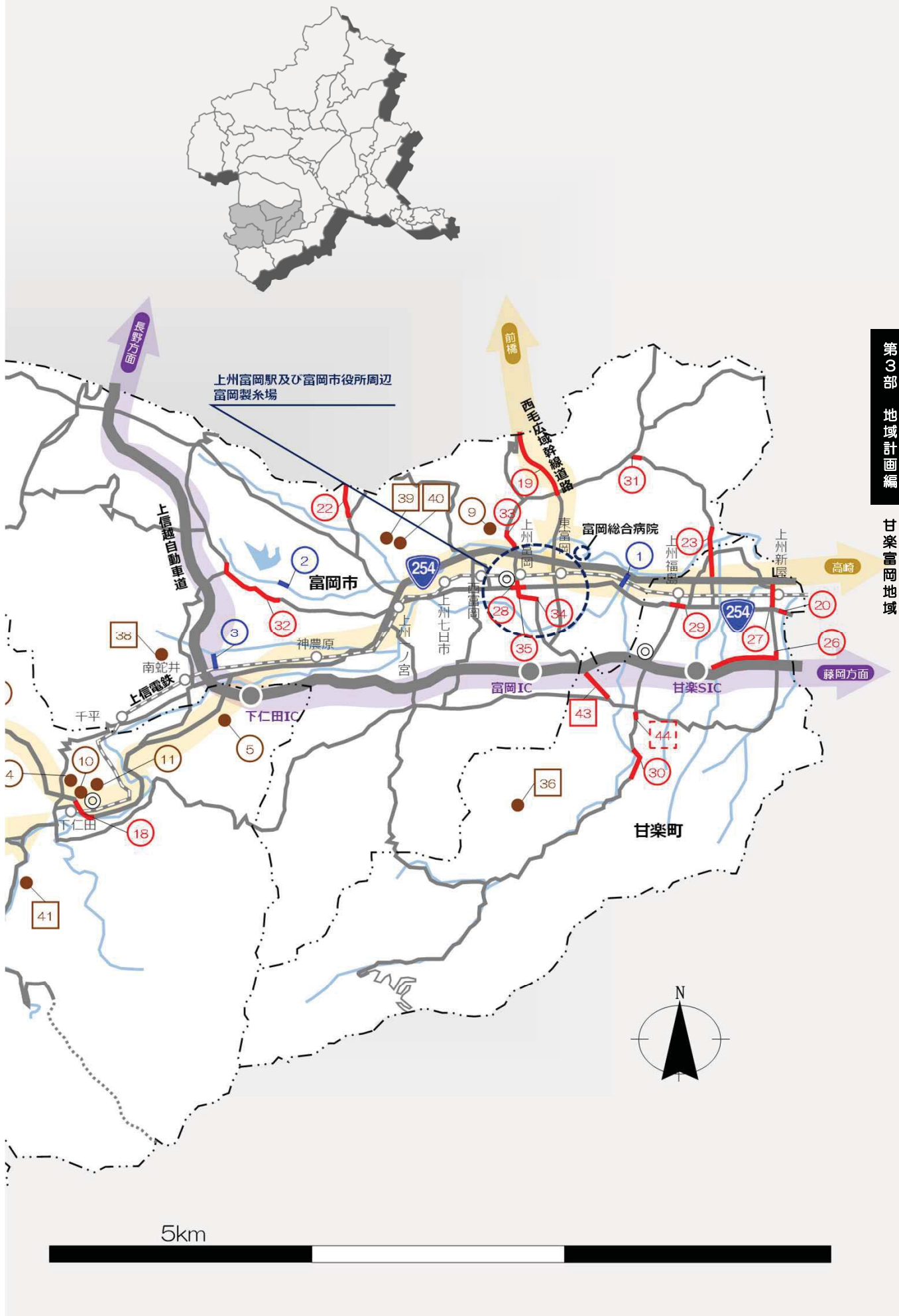
### 【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

### 【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点

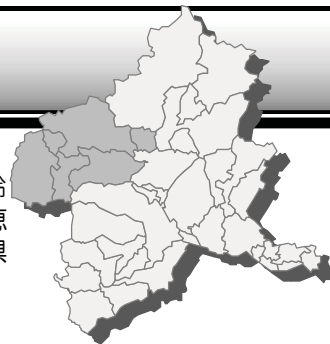






# 吾妻地域

吾妻地域は、県北西部の山間地に位置し、面積は県全体の約20%を占めていますが、人口は県全体の約3%で、近年は人口減少と少子高齢化が急速に進んでいます。一方で豊かな自然や温泉などの観光資源に恵まれ、古くからの伝統や文化、住民の絆が大切に受け継がれており、県内外からの多くの人々が訪れる魅力的な地域です。



## 地域の優れた特性

- 上信越高原国立公園、ラムサール条約\*登録「芳ヶ平湿地群」などの美しい自然景観や、自然湧出量日本一の草津温泉や四万温泉、万座温泉をはじめとした多くの名湯、日本ジオパーク\*に認定された「浅間山北麓ジオパーク」などがある県内屈指の観光資源王国です。
- 生産量日本一の「夏秋キャベツ」をはじめ、標高差や気候条件を活かした高原野菜などの栽培や酪農、養豚、養鶏などの畜産が盛んで、新鮮な農畜産物の一大産地となっています。

## 地域の現状と課題

- 土砂災害対策が必要な箇所が多く残されており、土砂災害から人命と財産を守るための取組が必要です。
- 緊急輸送道路\*の落石対策が必要な箇所が多く残されており、豪雨や地震等による道路の通行制限や孤立の発生を防ぐための取組が必要です。
- 県央部や首都圏から遠い立地条件と、高速交通網へのアクセス環境の悪さを克服し、地域の発展と住民の利便性向上に向けた取組が必要です。
- 草津温泉や四万温泉などの、県内外に誇れる観光地へのアクセスの強化を図るための取組が求められています。
- 通学路を中心に歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が求められています。



### 県民の声

- 避難経路の確保や消防活動が困難な区域の解消、災害弱者の避難対策の充実、土砂災害などの被害防止施設の整備が必要である。
- 通学路だが、歩道が無い区間の歩道整備をお願いしたい。
- 草津温泉街周辺の観光シーズンの渋滞緩和のための道路整備を進めてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 土砂災害リスクを軽減するため、大沢川や与喜屋沢の土石流対策、生須地区の地すべり対策等を推進します。
- ② 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道292号の落石対策や国道145号の電線共同溝、上信自動車道の整備等を推進します。
- ③ 水害リスクを軽減するため、一級河川吾妻川圏域の改修について検討を行います。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 地域の発展と住民の利便性向上のため、国道144号の線形改良等を推進します。
- ② 県内外に誇れる観光地へのアクセスの強化を図るため、国道146号の現道拡幅や国道292号の登坂車線整備等を推進します。
- ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、国道292号の歩道整備等を推進します。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（吾妻地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	1	奥田2地区 かけ崩れ対策	東吾妻町奥田	R2
		2	竹の沢 土石流対策	東吾妻町箱島	R4
		3	大沢川 土石流対策	東吾妻町岩下	R5
		4	糠塚沢1 土石流対策	嬭恋村田代	R5
		5	山根沢 土石流対策	東吾妻町原町	R6
		6	与喜屋沢 土石流対策	長野原町与喜屋	R7
		7	生須地区 地すべり対策	中之条町生須	R10
		8	(国)144号 落石対策	嬭恋村今井	R2
		9	(国)145号 落石対策	東吾妻町郷原	R2
		10	県道草津嬭恋線(前口工区) 落石対策	草津町前口	R4
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	11	県道草津嬭恋線(今井工区) 落石対策	嬭恋村今井	R4
		12	国道292号(草津工区) 落石対策	草津町草津	R6
		13	国道292号(嬭恋工区) 落石対策	嬭恋村千俣	R9
		14	県道中之条草津線 落石対策	中之条町上沢渡	R9
		15	国道145号(原町工区) 電線共同溝	東吾妻町原町	R5
		16	上信自動車道(吾妻西バイパス) バイパス整備	東吾妻町厚田～松谷	R5
		17	上信自動車道(吾妻東バイパス) バイパス整備	東吾妻町植栗～厚田	R8
		18	県道植栗伊勢線 現道拡幅	東吾妻町植栗 ～中之条町伊勢町	R8
		19	上信自動車道(吾妻東バイパス2期) バイパス整備	東吾妻町箱島～植栗	R9
		20	上信自動車道(長野原嬭恋バイパス) バイパス整備	長野原町与喜屋 ～嬭恋村鎌原	R11
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	地域の発展と住民の利便性向上のため	21	県道渋川東吾妻線(槻木交差点) 交差点改良	東吾妻町原町	R3
		22	県道川原畑大戸線(大柏木川原湯トンネル) トンネル整備	長野原町川原湯 ～東吾妻町大柏木	R2
		23	県道高崎東吾妻線(浄永橋工区) 現道拡幅	東吾妻町厚田	R2
		24	国道144号(大前工区) 線形改良	嬭恋村大前	R5
	観光地アクセスの強化を図るため	25	国道406号(大戸工区) 現道拡幅	東吾妻町大戸	R10
		26	県道大笹北軽井沢線(鎌原工区) 現道拡幅	嬭恋村鎌原	R6
		27	国道146号(古森3期工区) 現道拡幅(浜岩橋含む)	長野原町羽根尾～古森	R7
		28	国道292号(洞口工区) 登坂車線	長野原町大津	R9
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	29	国道144号(西窪工区) 歩道整備	嬭恋村西窪	R2
		30	国道292号(大津工区) 歩道整備	長野原町大津	R4

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

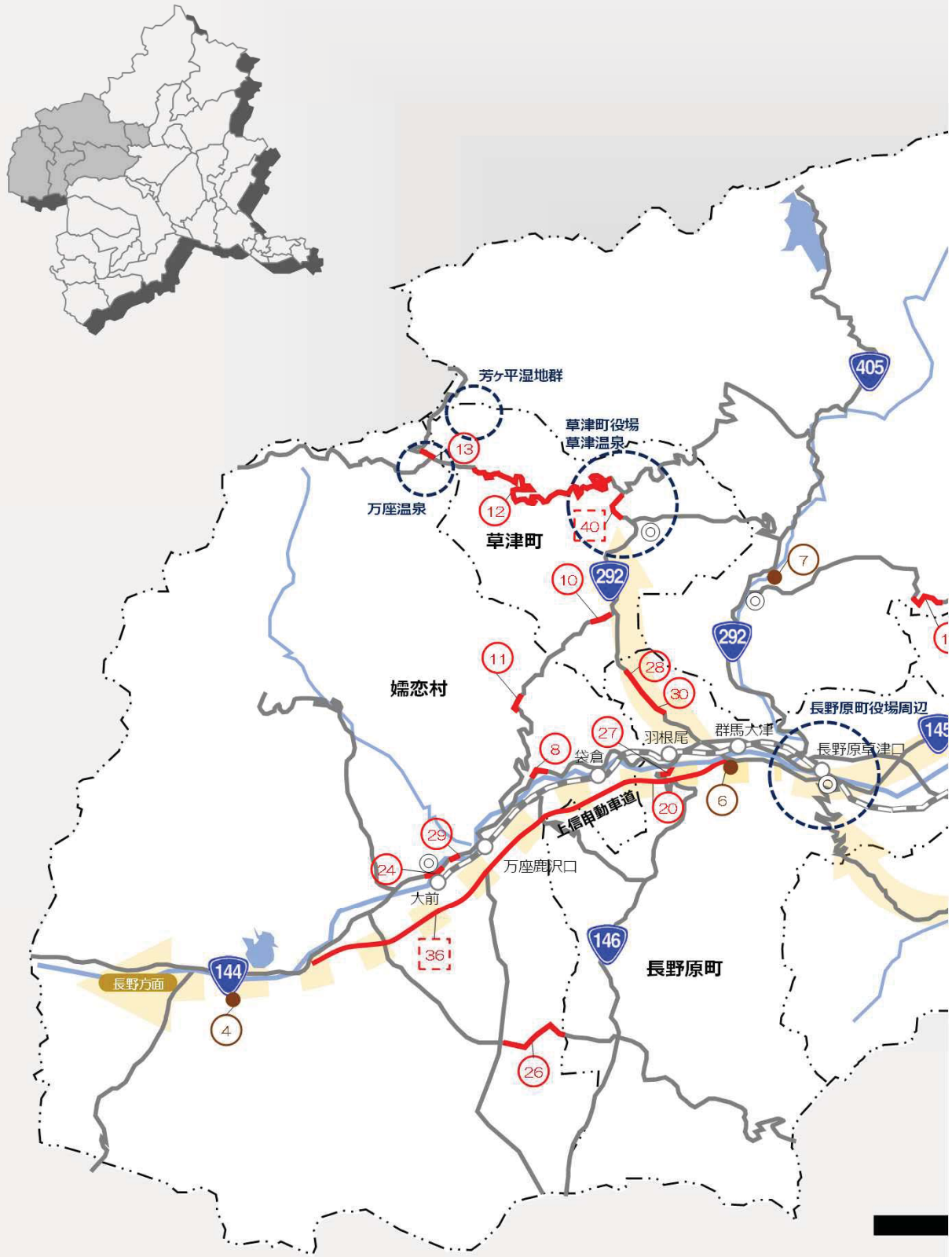
政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	31	諏訪ノ久保沢 土石流対策	東吾妻町箱島	
		32	橋横倉沢 土石流対策	東吾妻町箱島	
		33	大久保沢 土石流対策	東吾妻町岩下	
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	34	熊野沢地区 地すべり対策	中之条町蟻川	
		35	国道145号(高山工区) 落石対策	高山村中山	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	36	上信自動車道((仮称)嬭恋バイパス) バイパス整備	嬭恋村鎌原～田代	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	地域の発展と住民の利便性向上のため	37	国道406号(萩生2期工区) バイパス整備	東吾妻町萩生	
	観光地アクセスの強化を図るため	38	県道中之条草津線(湯原工区) バイパス整備	中之条町上沢渡	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	39	国道353号(伊勢町工区) 歩道整備	中之条町伊勢町	
		40	国道292号(草津工区) 歩道整備	草津町草津	

# 主要事業箇所図（吾妻地域）

第3部 地域計画編  
吾妻地域





凡例

【事業分野区分】

- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点



10km

# 利根沼田地域

利根沼田地域は、尾瀬に代表される3つの国立公園や谷川岳など8つの日本百名山、利根川など、豊かな自然環境に恵まれ、高原野菜の生産や観光農業が盛んな地域です。古くから温泉地が栄え、新幹線や高速道路などの高速交通網も整備され、年間1,100万人を超える人々を迎えています。近年では、アウトドアスポーツの新しい観光スポットとしても注目されています。



## 地域の優れた特性

- 東京から近距離にあって、数多くの山々、清流など、魅力的な大自然や、温泉やスキー場、全国に誇れる道の駅「川場田園プラザ」など、豊富な観光資源に恵まれています。
- 特に、みなかみ町においては、平成29年6月14日にユネスコエコパーク※に登録されるなど、豊かな自然環境を活用した地域の活性化が期待されています。
- 水源地域として多くのダムにより水資源を蓄え、はぐくみ、守り、首都圏の経済・生活を支えています。

## 地域の現状と課題

- 土砂災害対策が必要な箇所が多く残されており、土砂災害から人命と財産を守るための取組が必要です。
- 緊急輸送道路における落石対策が必要な箇所が多く残されており、豪雨や地震等による道路の通行制限や孤立の発生を防ぐための取組が必要です。
- 県内で最も降雪の多い地域であることから、冬期における車両の安全な通行を確保するための取組が必要です。
- 豊富な観光資源を活かした、更なる観光振興を促進するための取組が求められています。
- 住民の利便性や観光客の周遊性の向上に資する、地域間連携の強化を図るための取組が求められています。
- 通学路の歩道整備率が県内の他地域に比べ低いことから、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が必要です。



### 県民の声

- 豪雨時に土砂災害の危険性がある箇所において、地域住民の安全・安心の確保に向けた対策をしてほしい。
- 歩道が未整備の箇所においては交通事故の危険性が高いため、歩道整備を進めてほしい。
- 道路の見通しや線形が悪く、事故の危険性が高い箇所の改善をしてほしい。
- 観光シーズンにおいて渋滞が著しい箇所の改善をしてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 土砂災害リスクを軽減するため、井土上沢の土石流対策や塩井2地区のかけ崩れ対策等を推進します。
- ② 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道120号の落石対策や県道水上片品線の雪崩対策等を推進します。
- ③ 水害リスクを軽減するため、一級河川利根川圏域の改修について検討を行います。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 豊富な観光資源を活かした更なる観光振興を促すため、高速道路へのアクセス道路である県道昭和インター線や、県道富士山横塚線の整備による観光地への渋滞対策等を推進します。
- ② 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、国道120号の交差点改良や県道沼田赤城線の歩道整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（利根沼田地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	1	御座地区 かけ崩れ対策	沼田市利根町追貝	R3
		2	井土上沢 土石流対策	みなかみ町上牧	R4
		3	井戸沢 土石流対策	みなかみ町新巻	R4
		4	利根橋-3地区 かけ崩れ対策	みなかみ町月夜野	R4
		5	葦ノ沢 土石流対策	みなかみ町相俣	R6
		6	踏原沢 土石流対策	みなかみ町吹路	R6
		7	平出沢 土石流対策	みなかみ町藤原	R6
		8	大芦沢 土石流対策	みなかみ町藤原	R6
		9	夏保沢 土石流対策	沼田市白沢町生枝	R6
		10	塩井2地区 かけ崩れ対策	沼田市平出	R6
		11	下西ノ沢 土石流対策	みなかみ町綱子	R7
		12	奈女沢 土石流対策	みなかみ町奈女沢	R7
		13	西空掘沢 土石流対策	みなかみ町猿ヶ京	R7
		14	高萩沢 土石流対策	みなかみ町入須川	R7
		15	小日向1地区 かけ崩れ対策	みなかみ町小日向	R7
		16	塩沢 土石流対策	みなかみ町小川	R8
		17	赤谷3地区 かけ崩れ対策	みなかみ町相俣	R8
		18	阿能川地区 かけ崩れ対策	みなかみ町阿能川	R9
災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	19	国道120号(平川工区) 落石対策	沼田市利根町平川	R2	
	20	県道沼田大間々線 落石対策	沼田市利根町根利	R2	
	21	国道120号(東小川工区) 落石対策	片品村東小川	R4	
	22	国道120号(菅沼工区) 落石対策	片品村菅沼	R4	
	23	県道平川横塚線 落石対策	川場村川場湯原	R6	
	24	国道291号 落石対策	みなかみ町大穴	R11	
	25	県道水上片品線(片品工区) 落石対策	片品村戸倉	R11	
	26	県道水上片品線(みなかみ工区) 落石対策	みなかみ町藤原ほか	R11	
	27	県道水上片品線 スノーシエッド整備	片品村戸倉	R5	
<b>政策2. 持続的で効率的なメンテナンス</b>					
<b>施策1</b> 予防保全に基づく長寿命化	既存の社会資本の機能を維持させるため	28	県道戸鹿野下之町線(戸鹿野橋) 老朽橋梁架替	沼田市屋形原町	R11
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	豊富な観光資源を生かした更なる観光振興を促すため	29	県道上野知材木町線(透門橋工区) 現道拡幅	沼田市上野知町	R2
		30	国道120号(追貝工区) 現道拡幅	沼田市利根町追貝	R5
		31	県道昭和インター線(森下工区) バイパス整備	昭和村森下	R7
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	32	国道120号(下平工区) バイパス整備	片品村下平 ～沼田市利根町平川	R8
		33	県道富士山横塚線(横塚工区) 現道拡幅	沼田市横塚町	R11
		34	国道120号(大原交差点) 交差点改良	沼田市利根町大原	R5
		35	県道沼田大間々線(上久屋町第二工区) 歩道整備	沼田市上久屋町	R3
		36	国道120号(菅沼2工区) 歩道整備	片品村菅沼	R3
		37	県道沼田赤城線(貝野瀬工区) 歩道整備	昭和村貝野瀬	R4
38	県道渋川下新田線(下津工区) 歩道整備	みなかみ町下津	R5		
39	県道昭和インター線(川額工区) 歩道整備	昭和村川額	R5		

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため	40	東神楽沢 土石流対策	みなかみ町羽場	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	41	県道平川横塚線(川場湯原工区) 歩道整備	川場村川場湯原	

## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	42	国道120号(平川交差点) 交差点改良	沼田市利根町平川	
		43	県道沼田赤城線(中内出工区) 歩道整備	昭和村糸井	
		44	県道沼田大間々線(栄町工区) 歩道整備	沼田市栄町	



# 主要事業箇所図（利根沼田地域）

## 凡 例

### 【事業分野区分】

- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

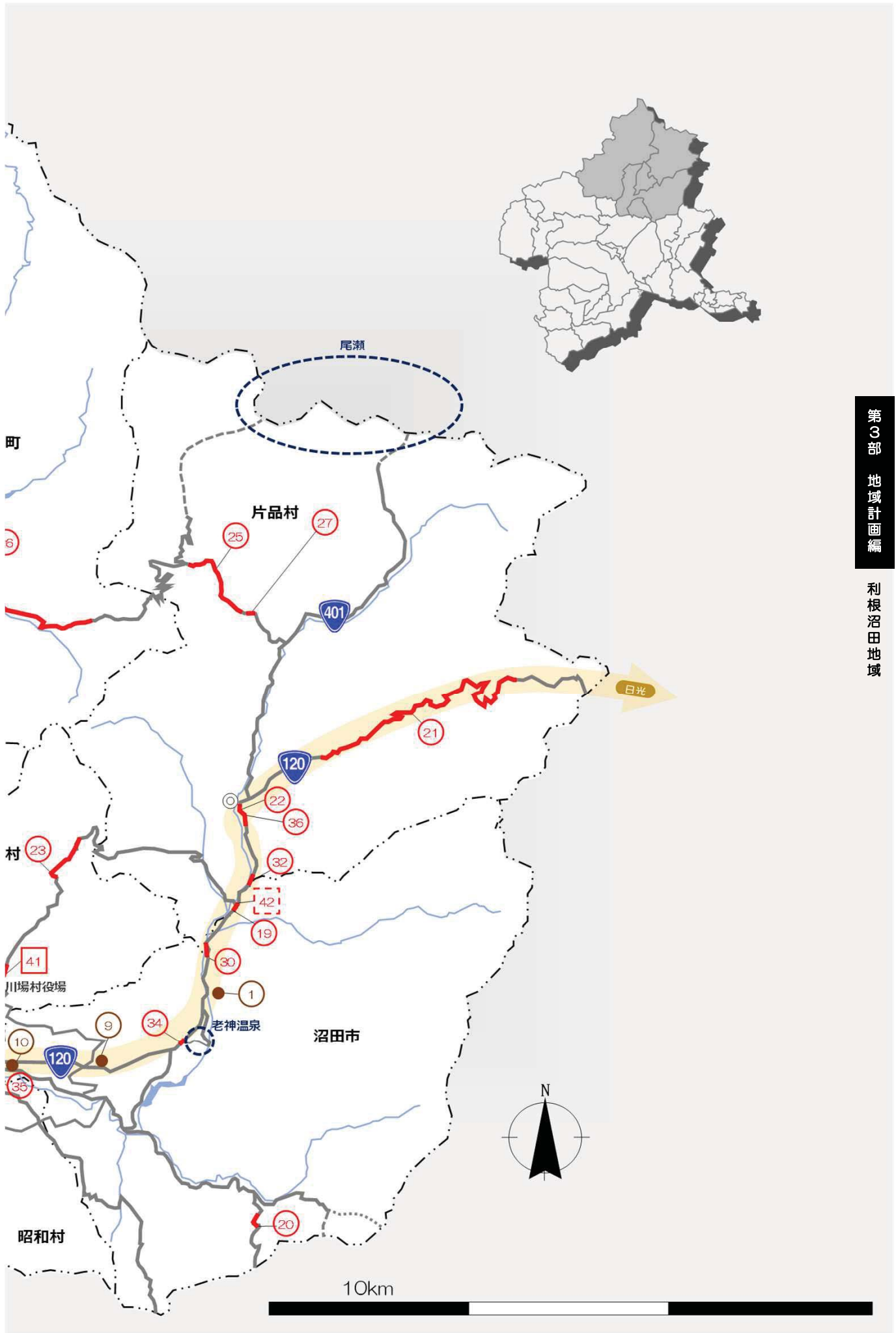
### 【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

### 【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ // (高速道路)
- ▶ // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点





# 太田地域

太田地域は、県の南東部に位置し、南は利根川、北は渡良瀬川が流れ、市街地北部に標高239mの金山と、それに隣接する八王子丘陵が走るほかは、概ね平坦です。また、北関東自動車道が北部地域を、東毛広域幹線道路が南部地域を通過して、関越自動車道、東北自動車道と接続し、さらに東武鉄道によって東京と接続しています。



## 地域の優れた特性

- 県内第1位の工業出荷額を誇り、自動車産業に代表される北関東屈指の企業集積拠点です。
- 近隣県との交流・連携面では、救急・災害医療、産業振興等における広域的な取組が進められています。また、首都圏に通勤・通学することが可能な便利な地域です。
- 2020年「住みよさランキング」（東洋経済新報社）で、太田市は県内12市の中で第1位となっています。

## 地域の現状と課題

- 河川氾濫から人命と財産を守るための取組が求められています。
- 豪雨時や地震時等でも道路の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 安心して子育てができ、医療や福祉サービスが受けられるなど、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる環境を整えるための取組が求められています。
- 産業活力の更なる向上に向け、北関東自動車道を有効に活用した物流の効率化を図るための取組が求められています。
- 市街地を中心に交通渋滞が発生していることから、市街地等の円滑な交通を確保するための取組が必要です。
- 交通事故死者数が県内の他地域に比べ多く、対策すべき事故危険箇所も多く残されていることから、安全な道路・交通環境の確保が必要です。



### 県民の声

- 豪雨時に住宅地が冠水する箇所について、河川整備とあわせて、道路冠水対策を進めてほしい。
- 通学路なのに歩道がないため、児童が安心して通学できない箇所の歩道整備を進めてほしい。
- 太田強戸スマートIC※へのアクセスのための道路ネットワークの整備を進めてほしい。
- 地域産業の発展に伴い発生する交通渋滞への対策が必要である。
- 街路や公園の整備、良好な住環境の一層の充実が必要である。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川石田川の堤防強化や一級河川八瀬川の堤防嵩上げ等を推進します。
- ② 社会経済の壊滅的な被害を回避するため、一級河川石田川の調節池整備や一級河川八瀬川の河川改修等を推進します。
- ③ 水害リスクを軽減するため、一級河川大川の河川改修等を推進します。
- ④ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道407号や県道前橋館林線の電線共同溝等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 物流の効率化を図るため、県道太田大間々線のバイパス整備等を推進します。
- ② 市街地等の円滑な交通を確保するため、県道古戸館林線の交差点改良等を推進します。
- ③ 安全な道路・交通環境を確保するため、県道足利伊勢崎線の歩道整備や県道鳥山竜舞線の電線共同溝の整備等を推進します。
- ④ 市街地の渋滞緩和や物流の効率化を図るため、(都)太田西部幹線等の環状線の整備効果について検討します。

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 主要事業一覧（太田地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定	
施策	目的					
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>						
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川石田川 堤防強化	太田市下田島町ほか	R2	
		2	一級河川八瀬川 堤防嵩上げ	太田市高林ほか	R4	
<b>施策2</b> 重点水害アクション (5か年重点レジリエンス戦略)	社会経済の壊滅的な被害を回避するため	3	一級河川石田川 調節池整備	太田市北金井町	R5	
		4	一級河川八瀬川 河川改修	太田市本町	R6	
		5	一級河川大川(下流工区) 河川改修	太田市下田島町～中根町	R6	
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため  災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	6	一級河川聖川(中流1工区) 河川改修	太田市細谷町	R6	
		7	一級河川聖川(中流2工区) 河川改修	太田市細谷町	R12以降	
		8	一級河川大川(上流工区) 河川改修	太市中根町～新田市野井町	R12以降	
		9	国道407号(西矢島町工区) 電線共同溝	太田市西矢島町	R6	
		10	県道前橋館林線(本町工区) 電線共同溝	太田市本町	R7	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>						
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	物流の効率化を図るため	11	県道太田大間々線(新田藪塚工区) ハイパス整備	太田市新田小金井町～山之神町	R5	
		12	県道桐生伊勢崎線(阿左美大原工区) 現道拡幅	みどり市笠懸町阿左美～太田市大原町	R6	
		13	県道足利伊勢崎線(強戸工区) 現道拡幅	太田市上強戸町～吉沢町	R6	
	市街地の円滑な交通を確保するため	14	県道大間々世良田線(世良田交差点) 交差点改良	太田市世良田町	R4	
		15	県道佐野太田線(東長岡交差点) 交差点改良	太田市東長岡町	R4	
		16	県道古戸館林線(古戸交差点) 交差点改良	太田市古戸町	R5	
		17	県道前橋館林線(新田大根町交差点) 交差点改良	太田市新田大根町	R7	
	<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	安心な道路・交通環境を確保するため	18	県道足利伊勢崎線(天良町工区) 歩道整備	太田市天良町	R4
			19	県道新田上江田尾島線(新田木崎町工区) 歩道整備	太田市新田木崎町	R6
			20	県道鳥山竜舞線(飯塚町第二工区) 電線共同溝	太田市飯塚町～下浜田町	R4

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	市街地の円滑な交通を確保するため	21	国道407号(熊野町交差点) 交差点改良	太田市熊野町	
		22	国道407号(追分交差点) 交差点改良	太田市東金井町	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	安心な道路・交通環境を確保するため	23	県道前橋館林線(新島町工区) 歩道整備	太田市新島町	
		24	県道新田上江田尾島線(新田木崎2期工区) 歩道整備	太田市新田赤堀町	
		25	県道大原境三ツ木線(新田大根町工区) 歩道整備	太田市新田大根町	

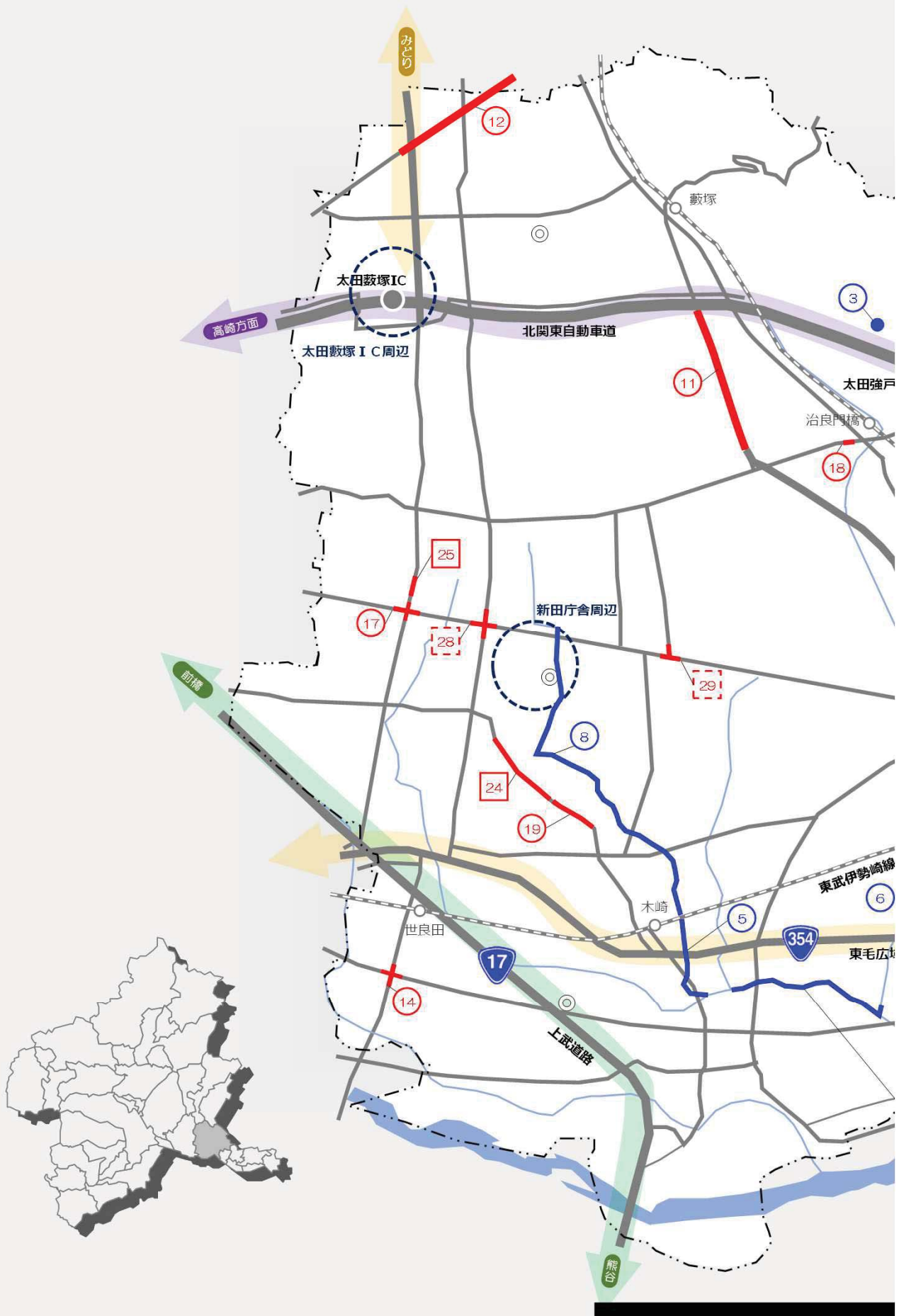
## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	物流の効率化を図るため	26	県道太田桐生線(太田強戸スマートICアクセス) ハイパス整備	桐生市広沢町～太田市北金井町	
		27	県道太田桐生線(松風峠交差点) 交差点改良	太田市東金井町	
	市街地の円滑な交通を確保するため	28	県道前橋館林線(新田金井十字路交差点) 交差点改良	太田市新田金井町	
		29	県道前橋館林線(新田村田町交差点) 交差点改良	太田市新田村田町	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	安心な道路・交通環境を確保するため	30	県道竜舞山前停車場線(植木野町工区) 歩道整備	太田市植木野町	

# 主要事業箇所図 (太田地域)

第3部 地域計画編

太田地域



凡 例

【事業分野区分】

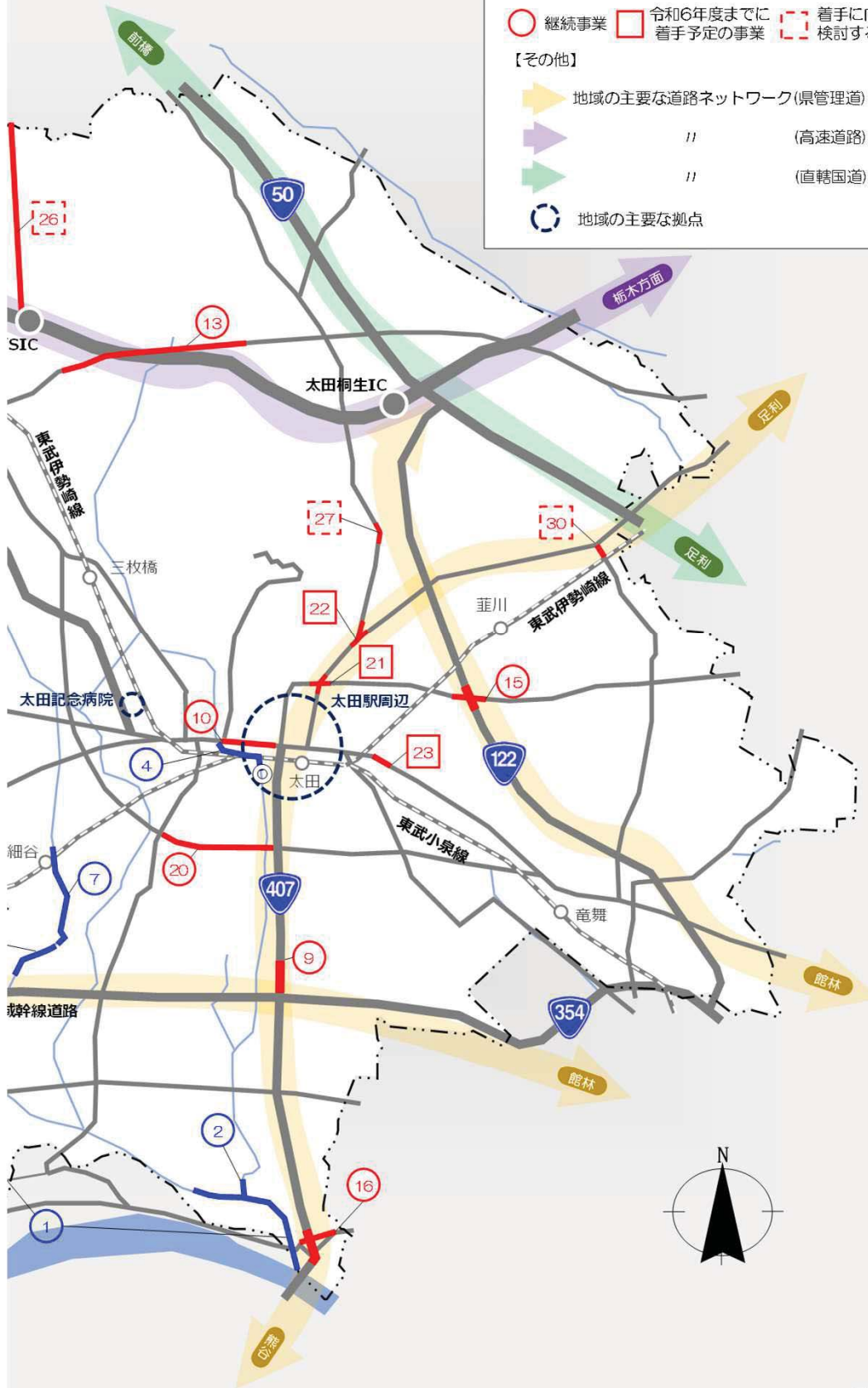
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- // (高速道路)
- // (直轄国道)
- 地域の主要な拠点





# 桐生・みどり地域



桐生・みどり地域は、日本を代表する織物の一大産地として長く繁栄し、県内最多の19のぐんま絹遺産※など近代化遺産の宝庫となっています。また、広い林野面積を有し、古くから農林業が盛んな地域で、鉄道4事業者が乗り入れ、3本の国道が走るなど交通の要衝であり、栃木県ともつながりが深い地域です。

## 地域の優れた特性

- 地域の面積の75.8%(366km<sup>2</sup>)を占める森林を有し、渡良瀬川、桐生川などの豊かな水辺を有しています。
- JR両毛線、東武鉄道桐生線、わたらせ渓谷鐵道、上毛電気鉄道が走り、この地域の駅数は25駅で県内最多です。
- 岩宿遺跡などの歴史遺産や、1,300年にわたる伝統を誇る絹に関わる日本遺産※・ぐんま絹遺産※などの文化財が多数あります。
- 豊かな自然に近接した住環境に恵まれています。

## 地域の現状と課題

- 土砂災害対策が必要な箇所が多く残されており、土砂災害から人命と財産を守るための取組が必要です。
- 豪雨時や地震時でも道路の安全な通行を確保するための取組が求められています。
- 太田市、伊勢崎市などの周辺地域との連携強化を図るための取組が求められています。
- 高齢者が増加する中、地域の公共交通の担う役割がますます高くなることから、公共交通の利便性を向上させ、県民の移動手段を確保するための取組が求められています。
- 高速道路網へのアクセスが悪いことから、高速道路を活用した広域的な地域間連携を強化するための取組が求められています。
- 市街地等を中心に円滑な交通を確保するための取組が求められています。



### 県民の声

- 桐生は山間部が多いことから、土砂災害対策の取組が必要である。
- 桐生に住んで太田で働くなど、都市間を結ぶ道路整備が必要である。
- 国道50号前橋笠懸道路、北関東自動車道ICのアクセス道路などの整備が必要である。
- 渋滞箇所の交差点改良等の対策が必要である。
- 重伝建地区等は観光の拠点であるため、魅力的なまち並みの形成が必要である。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 水害リスクを軽減するため、一級河川山田川の河川改修等を推進します。
- ② 土砂災害リスクを軽減するため、童神沢の土石流対策や楽山荘2地区のかけ崩れ対策等を推進します。
- ③ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道122号の落石対策や渡良瀬幹線道路の整備等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 公共交通の利便性を向上させ、県民の自動車以外の移動手段を確保するため、東武鉄道桐生線新桐生駅の駅前広場の整備等を推進します。
- ② 周辺地域との連携強化を図るため、県道桐生伊勢崎線の現道拡幅等を推進します。
- ③ 市街地等を中心に円滑な交通を確保するため、県道前橋大間々桐生線の交差点改良等を推進します。

### 政策4 住み続けられるまちづくり

- ① 重伝建地区を拠点とした魅力的なまち並みの形成を図るため、県道桐生田沼線の電線共同溝の整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（桐生・みどり地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	1	一級河川山田川 河川改修	桐生市川内町	R4
		2	上吾妻沢 土石流対策	桐生市川内町	R2
		3	寺ノ沢 土石流対策	みどり市東町花輪	R2
		4	中井沢 土石流対策	みどり市東町萩原	R2
		5	鍛冶ヶ入沢 土石流対策	桐生市広沢町	R2
		6	堂尻沢 土石流対策	桐生市黒保根町水沼	R2
		7	入道久保沢 土石流対策	桐生市梅田町	R2
		8	中曾根沢 土石流対策	みどり市大間々町浅原	R2
		9	すみれ保育園地区 かけ崩れ対策	桐生市相生町	R3
		10	西久方町一丁目1地区 かけ崩れ対策	桐生市西久方町	R3
	土砂災害リスクを軽減するため	11	町営住宅(B)地区 かけ崩れ対策	みどり市大間々町高津戸	R3
		12	泉竜院地区 かけ崩れ対策	桐生市菱町	R3
		13	下室ノ手四ノ沢 土石流対策	桐生市川内町	R4
		14	北中裏(A)-1地区 かけ崩れ対策	桐生市西久方町	R4
		15	楽山荘2地区 かけ崩れ対策	桐生市堤町	R4
		16	北中裏(B)地区 かけ崩れ対策	桐生市平井町	R4
		17	宮本町三丁目1-2地区 かけ崩れ対策	桐生市宮本町	R4
		18	童神沢 土石流対策	みどり市東町花輪	R5
		19	深山沢 土石流対策	桐生市梅田町	R6
		20	細貝戸沢 土石流対策	みどり市大間々町浅原	R7
		21	出合原1地区 かけ崩れ対策	桐生市黒保根町下田沢	R7
		22	国道122号 落石対策	みどり市東町萩原・草木	R3
		23	渡良瀬幹線道路(笠懸敷塚工区) バイパス整備	みどり市笠懸町鹿	R5
24	渡良瀬幹線道路(塩原工区) バイパス整備	みどり市大間々町下神梅～塩原	R7		
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策1</b> 公共交通網の整備・維持	県民の自動車以外の移動手段を確保するため	25	新桐生駅 駅前広場等整備	桐生市広沢町	R2
		<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	周辺地域との連携強化を図るため 市街地の円滑な交通を確保するため	26	県道桐生伊勢崎線(阿左美大原工区) 現道拡幅
27	県道前橋大間々桐生線(小林交差点) 交差点改良			桐生市新里町小林	R2
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	28	県道太田大間々線(岩宿交差点) 交差点改良	みどり市笠懸町阿左美	R9
		29	(都) 幸橋線 歩道整備	桐生市本町～東	R2
		30	県道上神梅大胡線(板橋工区) 歩道整備	桐生市新里町板橋	R3
		31	県道西桐生停車場線(宮前町工区) 電線共同溝	桐生市宮前町～末広町	R4
		32	(都) 赤岩線 歩道整備	桐生市宮前町～堤町	R11
		<b>政策4. 住み続けられるまちづくり</b>			
<b>施策2</b>	魅力あふれるまち並みの形成を図るため	33	県道桐生田沼線(本町工区) 電線共同溝	桐生市本町	R5

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	土砂災害リスクを軽減するため 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	34	西久方町一丁目4-2地区 かけ崩れ対策	桐生市西久方町	
		35	渡良瀬幹線道路(新里笠懸工区) バイパス整備	大間々町桐原～笠懸町鹿	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	市街地の円滑な交通を確保するため	36	国道122号(広沢一丁目交差点) 交差点改良	桐生市広沢町一丁目	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	37	県道大間々世良田線 歩道整備	みどり市笠懸町鹿	
		38	県道小侯桐生線 歩道整備	桐生市菱町	

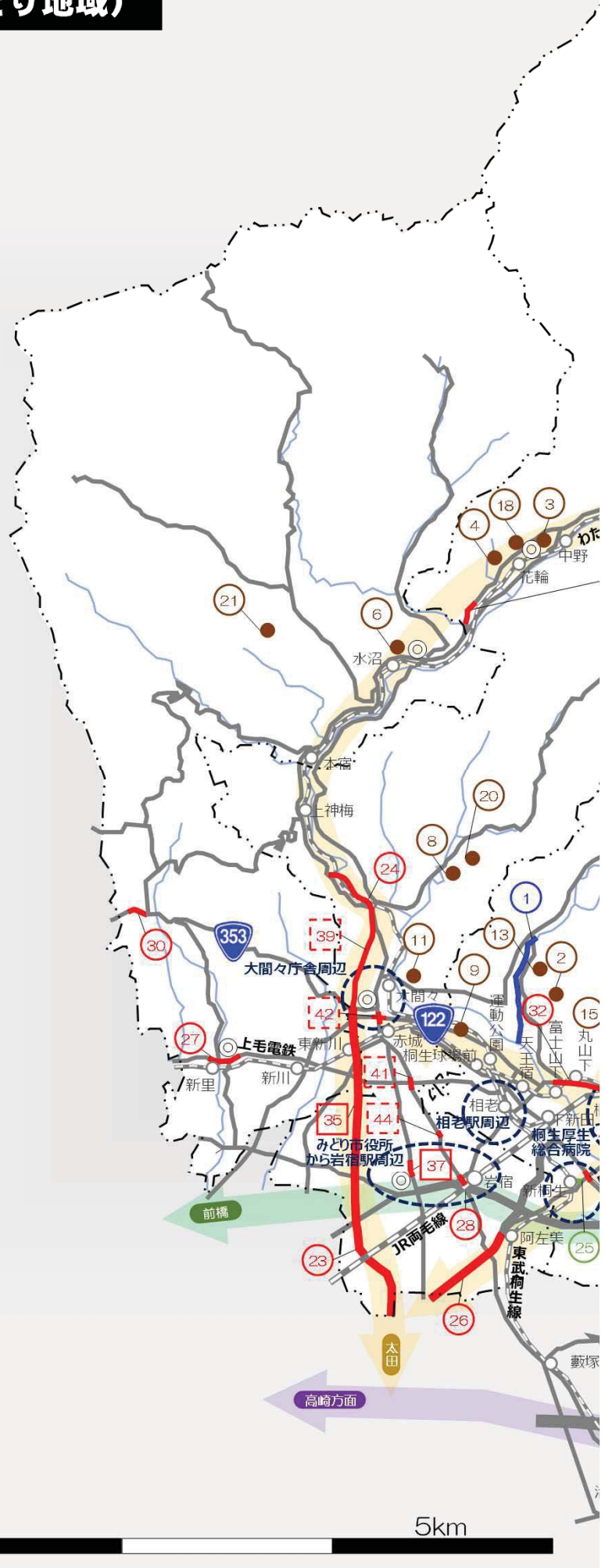
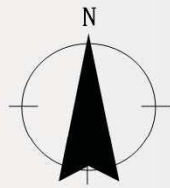
## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	39	渡良瀬幹線道路(大間々工区) バイパス整備	大間々町桐原	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	高速道路を活用した広域的な地域間連携を強化するため 市街地の円滑な交通を確保するため	40	県道太田桐生線(太田強戸スマートICアクセス) バイパス整備	桐生市広沢町～太田市北金井町	
		41	県道太田大間々線(諸町交差点) 交差点改良	みどり市大間々町	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	42	国道122号(大間々6丁目交差点) 交差点改良	みどり市大間々町	
		43	県道桐生岩舟線(境野町1工区) 歩道整備	桐生市境野町	
		44	県道太田大間々線 歩道整備	みどり市笠懸町阿左美	

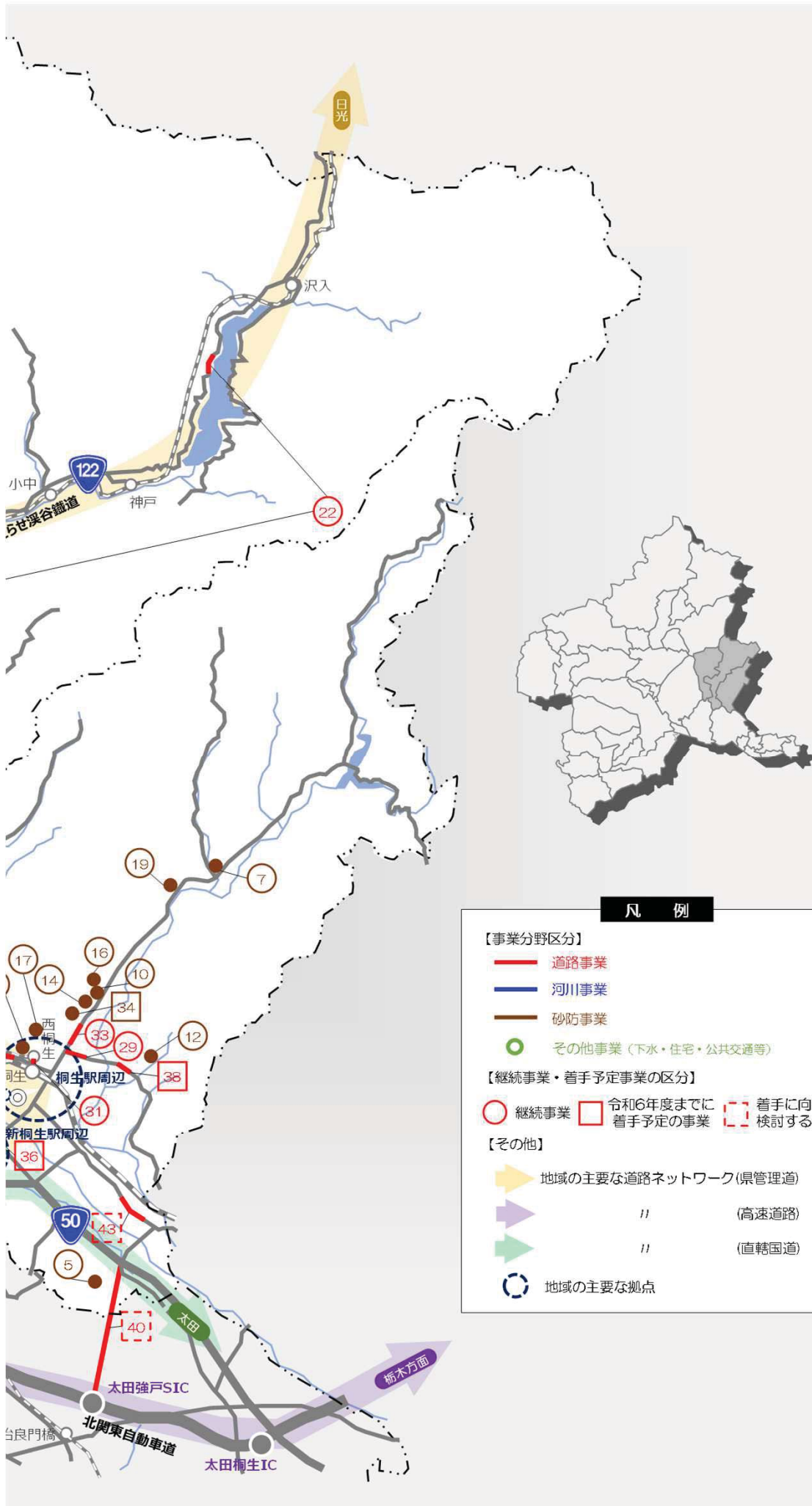
# 主要事業箇所図（桐生・みどり地域）

第3部 地域計画編

桐生・みどり地域

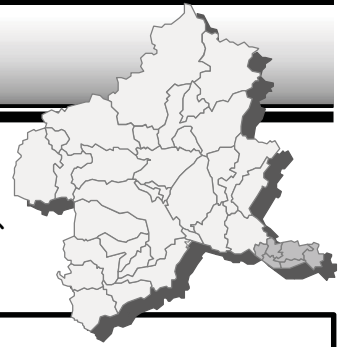






# 邑楽館林地域

邑楽館林地域は、全体がほぼ平坦地で、県内で最も東京に近い60～70km圏内に位置し、東北方面へのアクセスも良く、栃木・埼玉・茨城の各県とは、住民生活や産業面等で相互に深くつながっています。また、外国人住民の居住割合が高いことも、この地域の特徴です。



## 地域の優れた特性

- 栃木県南西部とは両毛地区として一体感があるほか、埼玉県や茨城県とも近く、県境を越えた交流が多くなっています。
- 東京圏からは東武鉄道や東北道・圏央道等の交通網でつながっており、製造業を中心に企業が進出しやすい立地条件にあります。
- 高速道路網が充実しており、食品企業等多くの企業が進出しています。

## 地域の現状と課題

- 河川氾濫から人命と財産を守るための取組が求められています。
- 利根川及び渡良瀬川などが氾濫した際には、地域のほぼ全域が浸水するとの想定がされており、市町村や県を越えた広域避難体制の構築が求められています。
- 豪雨時や地震時においても、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の取組が求められています。
- 市街地を中心に交通渋滞が発生しており、市街地等の円滑な交通を確保し、県境を越えた周辺地域との連携強化を図るための取組が求められています。
- 既存の高速道路を有効活用し、物流の効率化や地域経済の活性化等を促進するための取組が求められています。
- 通学路の歩道整備率が県内の他地域に比べて低く、交通人身事故発生件数も多いことから、歩行者や自転車の安全な通行を確保するための取組が必要です。



### 県民の声

- 関東・東北豪雨における鬼怒川の決壊を踏まえ、水害対策を拡充してほしい。
- 大雨時の道路冠水の対策や、避難経路となる道路の整備を進めてほしい。
- 歩道が整備されていない通学路の歩道整備をしてほしい。
- 交通量が多く、渋滞している箇所の対策をしてほしい。

## 地域の課題を解決するための主な取組方針

### 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ① 令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため、一級河川谷田川の堤防強化等を推進します。
- ② 「人口や資産が集中する地域」において、浸水による社会経済の壊滅的な被害を回避するため、一級河川休泊川の河川改修等を推進します。
- ③ 利根川及び渡良瀬川などの広域的な氾濫時に迅速かつ的確な避難行動ができるよう、市町の広域避難計画作成を支援します。
- ④ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、国道354号の電線共同溝等を推進します。

### 政策3 多様な移動手段の確保

- ① 市街地内の渋滞を解消するとともに、県境を越えた周辺地域との連携強化を図るため、地域の南北軸となる国道122号館林バイパスの整備等を推進します。
- ② 物流の効率化や地域経済の活性化、さらには利根川や渡良瀬川等における洪水時の広域避難体制構築に向け、東北自動車道の新たなスマートIC整備に向けた技術的な支援を行います。
- ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道今泉館林線の歩道整備や県道綿貫篠塚線の電線共同溝の整備等を推進します。

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

# 主要事業一覧（邑楽館林地域）

## 1. 継続事業

政策		番号	事業名	所在地	完成予定
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策1</b> 緊急水害アクション (3か年緊急レジリエンス戦略)	令和元年東日本台風と同規模の豪雨による水害リスクを軽減するため	1	一級河川谷田川 堤防強化	板倉町海老瀬ほか	R2
<b>施策2</b> 重点水害アクション (5か年重点レジリエンス戦略)	社会経済の壊滅的な被害を回避するため	2	一級河川林泊川(下流工区) 河川改修	大泉町西小泉～いずみ	R6
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	3	一級河川多々良川 河川改修	邑楽町中野～石打	R8
		4	一級河川林泊川(上流工区) 河川改修	大泉町いずみ～太田市内ヶ島町	R11
		5	一級河川新堀川導水路 河川改修	明和町須賀～明和町入ヶ谷	R8
		6	一級河川新堀川 河川改修	館林市入ヶ谷町～邑楽町大字赤堀	R12以降
	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	7	国道354号(小桑原町工区) 電線共同溝	館林市小桑原町	R6
		8	国道354号(緑・美園町工区) 電線共同溝	館林市緑町	R7
<b>政策2. 持続的で効率的なメンテナンス</b>					
<b>施策1</b> 予防保全に基づく長寿命化	既存の社会資本の機能を維持させるため	9	県道矢島大泉線(谷田川橋) 老朽橋梁架替	館林市入ヶ谷町～明和町入ヶ谷	R7
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	周辺地域との連携強化を図るため	10	県道山王赤生田線(楠工区) バイパス整備	館林市楠町	R9
		11	国道122号(館林バイパス) バイパス整備	館林市北成島町～苗木町	R12以降
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	12	県道館林藤岡線(除川工区) 歩道整備	板倉町除川	R2
		13	県道足利館林線(高根工区) 歩道整備	館林市高根	R2
		14	県道麦倉川俣停車場線(中谷工区) 歩道整備	明和町中谷	R5
		15	県道今泉館林線(上江黒工区) 歩道整備	明和町上江黒	R5
		16	県道足利邑楽行田線(光善寺工区) 歩道整備	邑楽町光善寺	R5
		17	(都)中央通り線 歩道整備	館林市本町	R11
18	県道綿貫篠塚線(東小泉工区) 電線共同溝	大泉町東小泉	R7		

## 2. 令和6年度までに着手予定の事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	水害リスクを軽減するため	19	一級河川逆川 河川改修	邑楽町大字赤堀～邑楽町鶉新田	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	20	県道佐野行田線(大手町工区) 電線共同溝	館林市大手町	

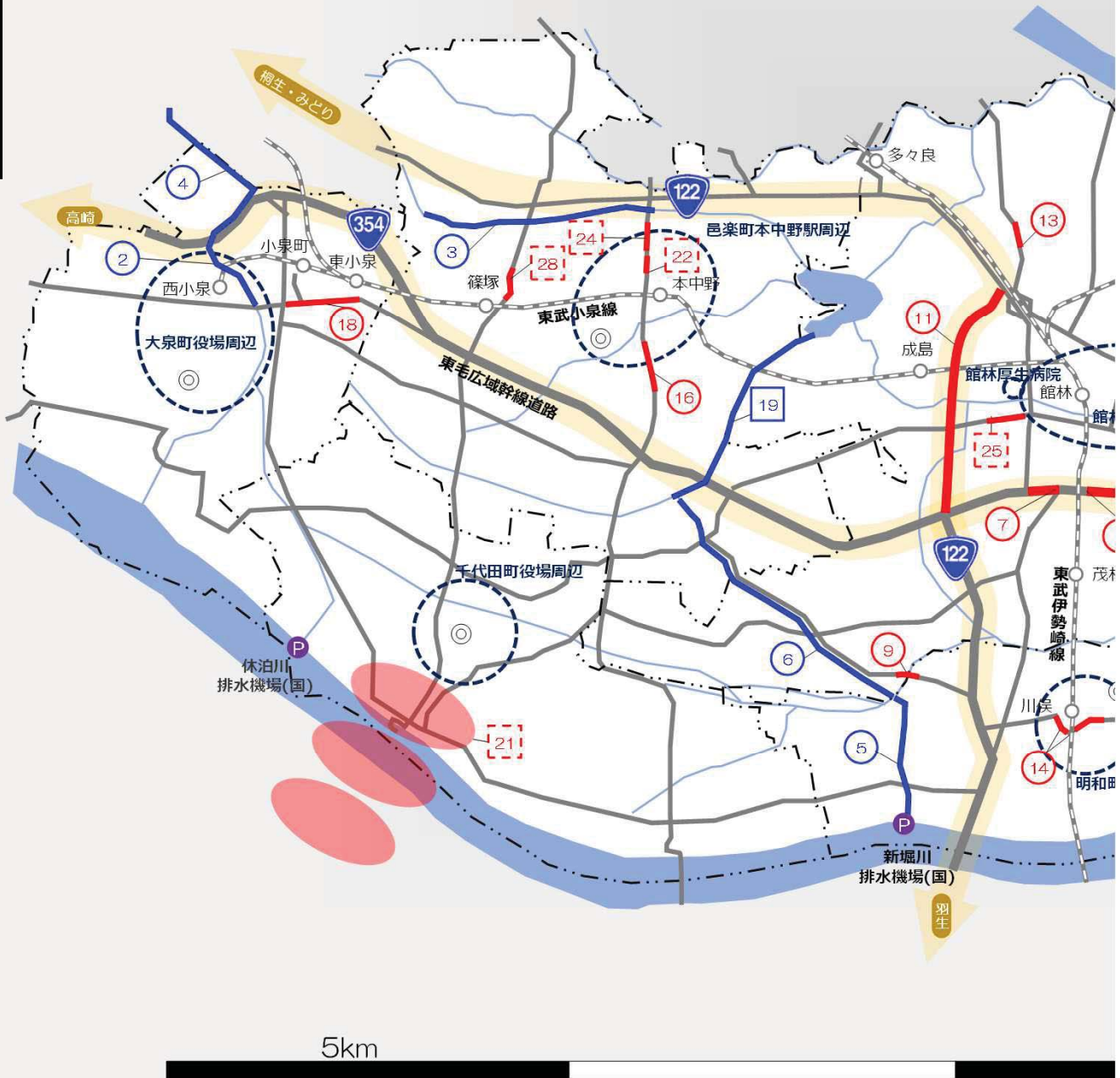
## 3. 着手に向けて検討する事業

政策		番号	事業名	所在地	備考
施策	目的				
<b>政策1. 災害レジリエンスNo.1の実現</b>					
<b>施策3</b> 防災インフラの整備 (中長期レジリエンス戦略)	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するため	21	県道熊谷館林線(利根新橋赤岩渡船) バイパス整備	千代田町赤岩	
<b>政策3. 多様な移動手段の確保</b>					
<b>施策2</b> 自動車交通網の整備	周辺地域との連携強化を図るため	22	県道足利邑楽行田線(中野上宿交差点) 交差点改良	邑楽町中野	
		23	県道山王赤生田線(楠2期工区) バイパス整備	館林市楠町	
<b>施策3</b> 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	24	県道足利邑楽行田線(中野工区) 歩道整備	邑楽町中野	
		25	県道古戸館林線(赤土工区) 歩道整備	館林市赤土	
		26	県道海老瀬飯野線(海老瀬工区) 歩道整備	板倉町海老瀬	
		27	県道除川板倉線(細谷工区) 歩道整備	板倉町細谷	
28	県道赤岩足利線(蛭沼工区) 歩道整備	邑楽町中野			



# 主要事業箇所図（邑楽館林地域）

第3部 地域計画編  
邑楽館林地域



凡例

【事業分野区分】

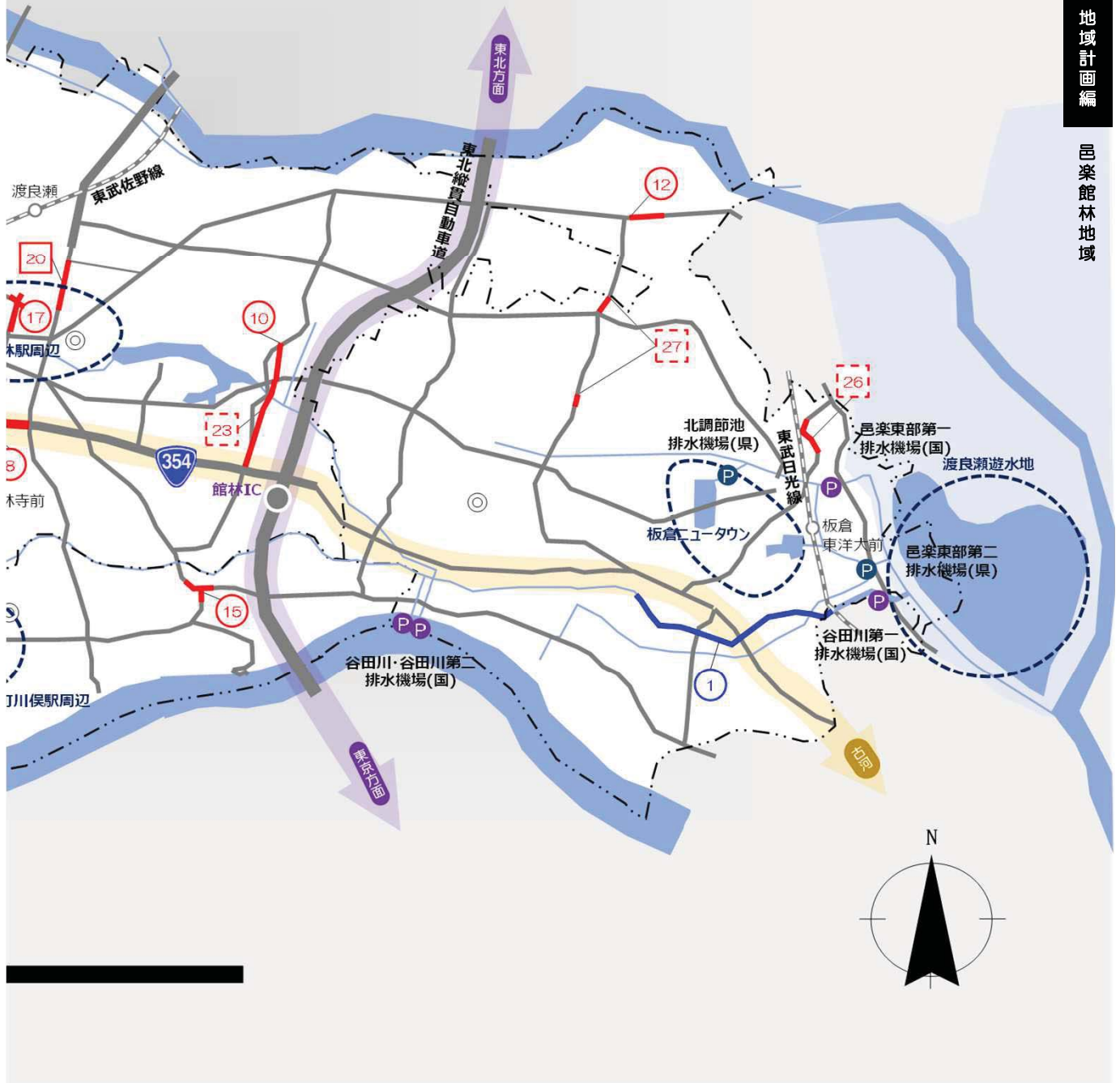
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水・住宅・公共交通等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和6年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- ▶ 地域の主要な道路ネットワーク(県管理道)
- ▶ " (高速道路)
- ▶ " (直轄国道)
- 地域の主要な拠点
- P 排水機場(国所管)
- P 排水機場(県所管)



# 政策の目標を達成するための主な指標一覧

番号	指標	現状値	目標値	指標の説明	目標値設定の考え方	SDGs 関連目標
<b>政策1 災害レジリエンスNo.1の実現</b>						
<b>施策1 緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）</b>						
1	取組指標 令和元年東日本台風で越水※・溢水が生じた河川の堤防嵩上げの整備率	0% (R元年度末)	100% (R4年度末)	令和元年東日本台風で越水・溢水により家屋浸水が生じた箇所のうち、堤防嵩上げが完了した割合	令和元年東日本台風で越水・溢水が生じた13箇所の堤防嵩上げを令和4年度までに完了させる目標値とした。	
<b>施策2 重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）</b>						
2	取組指標 甚大な被害が想定される利根川ほか5河川(6区間)の河川改修等の整備率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	甚大な被害が想定される利根川ほか5河川(6区間)における河川改修及び調整池整備区間数のうち、整備済区間数の割合	利根川、石田川、八瀬川、休泊川、烏川、大川の6河川(6区間)において、氾濫時に甚大な被害が想定される区間の河川改修及び調節池の整備を完了させる目標値とした。	
3	取組指標 危機管理型水位計※設置の整備率（県内全河川）	41% (R元年度末)	100% (R6年度末)	危機管理型水位計設置対象河川数のうち、設置完了した河川数の割合	水害リスクに伴う避難勧告が予想される全河川(339河川)に危機管理型水位計を設置する目標値とした。	
4	取組指標 河川監視カメラ設置の整備率（県内全河川）	11% (R元年度末)	100% (R6年度末)	河川監視カメラ設置対象河川数のうち、設置完了した河川数の割合	水害リスクに伴う避難勧告が予想される全河川(339河川)に河川監視カメラを設置する目標値とした。	
<b>施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）</b>						
5	取組指標 河川整備計画に基づく河川整備延長	39.4km (R元年度末)	64.3km (R11年度末)	計画期間内における河川整備計画に基づく河川整備延長の累積値	浸水被害が発生した地域や人口・資産が集中する地域等、事業効果の高い64.3kmの整備を完了させる目標値とした。	
6	取組指標 土砂災害対策推進計画に基づく重点要対策箇所の整備率	2% (R元年度末)	100% (R11年度末)	計画期間内における土砂災害対策推進計画の「優先度Ⅰ～Ⅲ」の要対策箇所に、土砂災害特別警戒区域内に人家が存在する箇所を加えた重点的に対策すべき箇所数のうち、整備済み箇所数の割合	約8,900箇所の土砂災害警戒区域のうち、土砂災害対策推進計画に基づく「優先度Ⅰ～Ⅲ」の要対策箇所の整備を完了させ、さらに土砂災害特別警戒区域内に人家が存在する箇所の整備を全て完了させる目標値とした。	
7	取組指標 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの整備率	85% (R元年度末)	95% (R11年度末)	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークに位置付けられる路線（レジリエンスネットワーク）延長のうち整備済延長の割合	災害時にも機能する強靱な道路ネットワークに位置付けられる路線（レジリエンスネットワーク）のうち概ね9割の整備を目標値とした。	
8	取組指標 緊急輸送道路※における落石等対策の進捗率	77% (R元年度末)	100% (R11年度末)	緊急輸送道路における防災点検に基づく要対策箇所のうち、対策完了箇所の割合	緊急輸送道路が落石や土砂崩落により寸断しないよう、沿線の落石等危険箇所の対策を全て完了させる目標値とした。	
9	成果指標 水害リスクが軽減される人家戸数	8,819戸 (R元年度末)	35,400戸 (R11年度末)	計画期間内における河川整備計画に基づく河川整備により、水害リスクが軽減される人家戸数の累積値	河川整備の進捗を踏まえ、水害リスクを軽減させる人家戸数を35,400戸とする目標値とした。	
10	成果指標 水害リスクが軽減される産業団地数	1団地 (R元年度末)	11団地 (R11年度末)	計画期間内における河川整備計画に基づく河川整備により、水害リスクが軽減される産業団地数の累積値	河川整備の進捗を踏まえ、水害リスクを軽減させる産業団地数を11団地とする目標値とした。	
11	成果指標 土砂災害リスクが軽減される人家戸数	約18,000戸 (R元年度末)	約21,600戸 (R11年度末)	計画期間内における砂防関係施設整備により土砂災害リスクが軽減される人家戸数の累積値	砂防関係施設整備の進捗を踏まえ、土砂災害リスクを軽減させる人家戸数を21,600戸とする目標値とした。	

※ 用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



番号	指標	現状値	目標値	指標の説明	目標値設定の考え方	SDGs 関連目標
12	成果指標 土砂災害リスクが軽減される要配慮者利用施設※数	71施設 (R元年度末)	116施設 (R6年度末)	計画期間内における砂防関係施設整備により土砂災害リスクが軽減される地域防災計画に位置付けられた要配慮者利用施設数の累積値	砂防関係施設整備の進捗を踏まえ、土砂災害リスクを軽減させる要配慮者利用施設数を116施設とする目標値とした。これにより、地域防災計画に位置付けられた県内全ての要配慮者利用施設の土砂災害リスクが軽減される。	 
13	成果指標 土砂災害リスクが軽減される避難所数	71施設 (R元年度末)	135施設 (R6年度末)	計画期間内における砂防関係施設整備により土砂災害リスクが軽減される地域防災計画に位置付けられた避難所数の累積値	砂防関係施設整備の進捗を踏まえ、土砂災害リスクを軽減させる避難所を135施設とする目標値とした。これにより、地域防災計画に位置付けられた県内全ての避難所の土砂災害リスクが軽減される。	
14	成果指標 防災・物流拠点集積エリア間のネットワークの強靱化率	80% (R元年度末)	100% (R11年度末)	防災・物流拠点集積エリア間を結ぶ道路ネットワーク（15区間）において、道路整備により安全性が向上した区間の割合	防災・物流拠点集積エリア間を結ぶ道路ネットワーク（15区間）において、全区間の安全性を向上させる目標値とした。	
<b>施策4 避難のサポート（中長期レジリエンス戦略）</b>						
15	取組指標 水害に係る要配慮者利用施設の避難確保計画策定の進捗率	66% (R元年度末)	100% (R3年度末)	地域防災計画に位置付けられている要配慮者利用施設のうち、避難確保計画を策定した市町村の割合	地域防災計画に位置付けられた全ての要配慮者利用施設における避難確保計画の策定を完了させる目標値とした。	 
16	取組指標 土砂災害警戒区域※等の見直し	2巡目 31% (R元年度末) 3巡目 0% (R2年度末)	100% (R3年度末) 100% (R8年度末)	土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域※のうち、見直しの完了区域数の割合	県内全域の土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域を概ね5年ごとに見直す目標値とした。	
17	取組指標 土砂災害に係る要配慮者利用施設の避難確保計画策定の進捗率	62% (R元年度末)	100% (R3年度末)	土砂災害警戒区域内に位置する要配慮者利用施設のうち、避難確保計画が策定済みの施設数の割合	土砂災害警戒区域内に位置する全ての要配慮者利用施設において避難確保計画を策定することを目標値とした。	
18	成果指標 水害により人的被害が発生した要配慮者利用施設数	0施設 (R元年度)	0施設 (R11年度)	地域防災計画に位置付けられている要配慮者利用施設のうち、各年度における水害により人的被害が発生した施設数	地域防災計画に位置付けられた全ての要配慮者利用施設において、逃げ遅れゼロにより人的被害をなくす目標値とした。	
19	成果指標 土砂災害による死者数	4人 (R元年度)	0人 (R11年度)	各年度における土砂災害を要因とする死者数	住民の迅速かつ適切な避難行動を促す取組により、土砂災害による死者をゼロとする目標値とした。	
<b>政策2 持続可能で効率的なメンテナンス</b>						
<b>施策1 予防保全に基づく長寿命化</b>						
20	取組指標 長寿命化計画に基づく横断歩道橋補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	 
21	取組指標 長寿命化計画に基づくトンネル補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
22	取組指標 長寿命化計画に基づく舗装補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
23	取組指標 長寿命化計画に基づく道路橋補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
24	取組指標 長寿命化計画に基づく河川構造物補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
25	取組指標 長寿命化計画に基づく砂防関係施設補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
26	取組指標 長寿命化計画に基づく都市公園(遊具・建築物)補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

番号	指標	現状値	目標値	指標の説明	目標値設定の考え方	SDGs 関連目標
27	取組指標 長寿命化計画に基づく下水道施設補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	定期点検結果に基づき、R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	11 13
28	取組指標 長寿命化計画に基づく県営住宅補修の進捗率	0% (R元年度末)	100% (R6年度末)	定期点検結果に基づき、R2～6年度の5年間で実施すべき補修箇所数のうち、補修済みの箇所数の割合	長寿命化計画に基づき5年間に実施する補修箇所を全て完了させる目標値とした。	
<b>政策3 多様な移動手段の確保</b>						
<b>施策1 公共交通網の整備・維持</b>						
29	取組指標 地域公共交通計画※の策定率	0% (R元年度末)	100% (R7年度末)	県内市町村のうち、地域公共交通計画の策定が完了した市町村の割合	まちづくりと連携した広域の公共交通ネットワークを構築するため、県内市町村において地域公共交通計画を5年以内に策定することを目標値とした。	9 11
30	成果指標 公共交通（鉄道・乗合バス）の利用者数	6,308万人 (H30年度)	6,308万人の維持 (R11年度)	県内の鉄道の乗車人員及び乗合バスの年間延べ利用者数の合計値	自動車以外の移動手段を確保できるよう、鉄道や乗合バスなどの公共交通を維持するため、平成30年度の利用者数を維持することを目標値とした。	
<b>施策2 自動車交通網の整備</b>						
31	取組指標 高速交通網を補完する広域道路ネットワークの整備率	80% (R元年度末)	94% (R11年度末)	高速道路を補完する広域道路ネットワークに位置づけられた路線延長のうち整備済延長の割合	高速交通網を補完する広域道路ネットワークに位置づけられる路線の整備延長の約9割を開通させる目標値とした。	9 11
32	取組指標 主要渋滞箇所の対策率	29% (R元年度末)	51% (R11年度末)	県管理道路における主要渋滞箇所のうち、対策完了箇所数の割合	主要渋滞箇所の対策を概ね半数程度完了させる目標値とした。	
33	成果指標 インターチェンジから15分圏域の県人口カバー率	76% (R元年度末)	80% (R11年度末)	県全体の人口のうち、高速道路等インターチェンジから自動車で15分以内に到達できる圏域の人口の割合	高速交通網を補完する広域道路を約9割開通させることにより、高速道路ICへのアクセス機能を向上させ、県全体のIC15分圏域人口を約8割に到達させる目標値とした。	
<b>施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備</b>						
34	取組指標 通学路の歩道整備率	85% (R元年度末)	100% (R11年度末)	法指定通学路延長のうち、0.75m以上の歩道もしくは、グリーンベルトにより対策済みの延長の割合	通学中の児童の交通事故を減少させるため、法指定通学路の歩道整備を全て完了させる目標値とした。	3 11
35	取組指標 中高生の通学経路における自転車通行空間の整備率	13% (R元年度末)	100% (R11年度末)	自転車ネットワーク路線における中高生の通学経路の延長のうち自転車通行空間の整備済延長の割合	群馬県の中高生1万人当たりの自転車関連事故数は全国ワースト1位であることから、中高生の通学経路における全ての自転車通行空間の整備を完了させる目標値とした。	
36	取組指標 高校生の自転車用ヘルメットの着用率	7% (R元年)	100% (R11年)	通学時に自転車を利用する全高校生のうち、自転車利用時の自転車用ヘルメット着用者数の割合	平成30年に実施した県民アンケートでは高校生の自転車用ヘルメット着用率が7%と低いことから、通学時に自転車を利用する全ての高校生が着用する目標値とした。	
37	成果指標 交通人身事故発生件数	11,831件 (R元年)	50%以上減 (R11年)	道路上において、車両等の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故件数における令和元年の件数に対する減少率	令和元年の人口10万人当たりの交通人身事故発生件数は、全国ワースト4位であることから、全国平均程度の件数まで減少させる目標値とした。	

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

番号	指標	現状値	目標値	指標の説明	目標値設定の考え方	SDGs 関連目標
<b>政策4 住み続けられるまちづくり</b>						
<b>施策1 適正な土地利用によるまちのまとまりの維持</b>						
38	取組指標 立地適正化計画※策 定市町村数	9市町村 (R元年度末)	18市町村 (R11年度末)	都市計画区域を有する市町村のうち、立地適正化計画を策定した市町村数の累計値	居住や都市機能集積を促進するため、都市計画区域を有する全ての市町村における立地適正化計画の策定を完了させる目標値とした。	
39	成果指標 市街化区域※内人口 密度	64.3人/ha (H28年度末)	60人/ha以上 の維持 (R11年度末)	県内各市町村の市街化区域内における人口密度	「まちのまとまり」を維持するため、市街地として望ましい人口密度（60人/ha以上）の維持を目標値とした。	
<b>施策2 良好なまち並みと快適な住まいづくり</b>						
40	取組指標 土地区画整理完了 率	82% (R元年度末)	91% (R11年度末)	土地区画整理区域面積のうち、土地区画整理が完了した面積の割合	快適な居住環境を形成するため、これまでの整備状況を踏まえ、令和11年までに、19地区（850ha）の土地区画整理事業を完了させる目標値とした。	
41	取組指標 住宅の耐震化率	87% (R元年度末)	算定中% (R7年度末)	県内住宅の総戸数のうち、耐震性があると判断される住戸数の割合	大規模地震時による被害を軽減するため、住宅の耐震化率を●%とする目標値とした。	
42	取組指標 多数の者が利用する建築物の耐震化率	90% (R元年度末)	算定中% (R7年度末)	学校、体育館、病院等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物のうち、耐震性があると判断される建築物の割合	大規模地震時による被害を軽減するため、多数の者が利用する建築物の耐震化率を●%とする目標値とした。	
<b>政策5 美しく良好な環境の保全</b>						
<b>施策1 健全な水循環の維持・回復</b>						
43	取組指標 汚水処理人口普及 率	81.8% (R元年度末)	91.7% (R9年度末)	汚水処理施設で生活排水の処理が可能な県民の県人口に対する割合	公共用水域の水質保全及び県民生活の環境改善のため、汚水処理人口普及率を91.7%まで向上させる目標値とした。	
44	成果指標 公共用水域環境基準 値達成率 (河川：BOD※75% 値)	85.0% (R元年度末)	90.0% (R11年度末)	環境基準点を持つ河川数のうち、BOD基準値を達成した河川数の割合	公共用水域の水質保全のため、環境基準点を持つ県内40河川のうち、公共用水域環境基準達成率を90%まで向上させる目標値とした。	
<b>施策2 地球温暖化対策の推進</b>						
再	成果指標 公共交通（鉄道・ 乗合バス）の利用 者数	6,308万人 (H30年度)	6,308万人 の維持 (R11年度)	県内の鉄道の乗車人員及び乗合バスの年間延べ利用者数の合計値	自動車以外の移動手段を確保できるよう、鉄道や乗合バスなどの公共交通を維持するため、平成30年度の利用者数を維持することを目標値とした。	

※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。



# 用語解説

本文中の※印をつけている用語の解説を記載します。

## あ

### ◆ IoT (アイオーティー)

Internet of Things(インターネット オブシングス)の略。現実世界の様々なモノがインターネットとつながること。

### ◆ ICT (アイシーティー)

Information and Communications Technology(インフォメーション アンド コミュニケーションズ テクノロジー)の略。コンピュータや通信ネットワークなど情報処理や通信に関連する技術、産業、サービス等の総称。

### ◆ アジア・ユーラシアダイナミズム

経済成長が著しいアジア・ユーラシア地域が有する大きなダイナミズム(活力、力強さ)のこと。

## い

### ◆ ESG経営 (イーエスジー)

Environment(エンバイロンメント)(環境)、Social(ソーシャル)(社会)、Governance(ガバナンス)(企業統治)の略。企業経営において長期的な成長を遂げるために重要となる3つの要素のこと。

### ◆ 溢水 (いっすい)

川などの水があふれ出ること。堤防がないところでは「溢水」、堤防のあるところでは「越水」という。

### ◆ 一次防災拠点

防災拠点とは、災害時における医療活動、支援活動などの拠点となる施設や場所のことをいい、第一次防災拠点とは、応急対策の活動体制の確立、救助・救急医療及び消火活動のための拠点となる施設や箇所のこと。

### ◆ Eコマース

Electronic Commerce(エレクトリック コマース)の略。商品やサービスをインターネット上で売買すること。

### ◆ インフラツーリズム

ダムや道路などの既存の社会資本(インフラ)、建設中の現場など対象としたツアーや現場見学会のこと。

## え

### ◆ MCグレーダー (GNSS)

Machine Control Grader(マシンコントロール グレーダー)の略で、人工衛星により建設機械(グレーダー)の位置情報を取得し、施工箇所の現地盤データ等に基づき、ブレードを自動制御できるもの。

### ◆ LRT (エルアールティー)

Light Rail Transit(ライト レール トランジット)の略。次世代型路面電車。小型軽量化した低床式車両の活用と都市景観に配慮した車体デザイン、低騒音など、最新技術を導入した、専用軌道上を走る交通システムのこと。

## か

### ◆ 快適トイレ

工事現場において、男女ともに快適に使用できる仮設トイレの総称。

## き

### ◆ 危機管理型水位計

河川における水位観測箇所の充実を図るための洪水時の水位観測に特化した低コストな水位計のこと。洪水のおそれがある箇所をきめ細かく把握するために全国で設置が進められている。

### ◆ 希少野生動植物

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に基づき、国内に生息・生育する絶滅のおそれのある野生生物のうち、人為の影響により存続に支障を来す事情が生じていると判断される動植物のこと。

## ◆ 緊急輸送道路

地震などの災害直後から、避難・救助や物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する道路のこと。

<

## ◆ グリーンインフラ

社会における様々な課題の解決に向け、自然環境が有する機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、道路や河川などの社会资本整備を行う手法のこと。

## ◆ ぐんま絹遺産

県内に残る養蚕、製糸、織物、流通に関わる建造物や施設、民族芸能等を対象に、群馬県が登録した文化財等のこと。

け

## ◆ 景観行政団体

景観に関するまちづくりを進める基本的な計画である景観計画の策定など、地域の景観行政を推進する地方公共団体のこと。本県の景観行政団体は前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市、藤岡市、富岡市、下仁田町、甘楽町、中之条町、長野原町、草津町、嬭恋村、高山村、川場村、昭和村、板倉町、片品村、みなかみ町、玉村町、安中市の計21団体。（令和2年8月末現在）

## ◆ 景観誘導地域

観光地へ向かう道路等、特に良好な景観形成が必要な地域。群馬県屋外広告物条例に基づき知事が指定し、指定された地域ではそれぞれの景観特性に応じて、屋外広告物（看板等）の設置の制限や、設置する場合の高さ、大きさ、色彩などの許可基準の特例を設けることが可能となる群馬県独自の取組のこと。

## ◆ 建設キャリアアップシステム

建設業で働く人の就業履歴や社会保険加入状況、保有資格などの情報について、働く人へ配布するICカードを通じ、建設業界統一の規格で蓄積するシステムのこと。

こ

## ◆ 工事銘板

土木施設の建設に関わった会社名と技術者名、構造物の名称や延長、高さや幅、工期などを記載し、土木施設に掲示するプレートのこと。

## ◆ 洪水浸水想定区域

川の水があふれた場合に水に浸かってしまうことが想定される区域のこと。

## ◆ 交通系ICカード

IC（集積回路）チップが埋め込まれたカード型の乗車券のこと。代表的なものとしてSuica（スイカ）やPASMO（パスモ）がある。繰り返しチャージ（入金）可能で、電子マネーとしても利用できる。

## ◆ コミュニティバス

高齢者、障害者などにも利用しやすい公共交通として、低運賃、短いバス停間隔、小回りの効く小型車両、わかりやすいダイヤなどを特徴とする地域密着型のバスシステムのこと。

## ◆ コミュニティプラント

住宅団地などの一定規模の計画人口の住宅等から排出される生活排水を処理する、市町村が設置・管理する小規模な污水处理施設のこと。

さ

## ◆ サプライチェーン

製品の原材料、部品の調達から製造、在庫管理、配送、販売、消費までの一連の流れのこと。

し

## ◆ ジオパーク

「地球・大地（ジオ：Geo）」と「公園（パーク：Park）」を組み合わせた言葉で「大地の公園」を意味する。地球活動の遺産（地層・岩石・地形・火山・断層等）の保護や、教育、観光に活かした活動を行うことを目的とし、日本ジオパーク委員会に

より認定される「日本ジオパーク」と、ユネスコが定める基準に基づいて認定される「ユネスコ世界ジオパーク」がある。本県においては以下の地域が日本ジオパークに登録されている。

- ・下仁田ジオパーク（下仁田町）
- ・浅間山北麓ジオパーク（嬭恋村・長野原町）

## ◆ 市街化区域

すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

## ◆ 市街化調整区域

原則、市街化を抑制すべき区域のこと。住宅地や大規模商業施設の整備などの開発行為は原則として行わず、道路や公園などの都市施設の整備も原則として行われない区域のこと。新たに建築物を建てることを極力抑える区域であるが、一定規模までの農林水産関連施設の建築等は可能である。都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」に区分することを「区域区分」又は「線引き」という。

## ◆ 指定管理者制度

地方公共団体等が指定した民間の会社や団体に、公園や文化施設などの地方公共団体等が管理している公の施設の管理を委任する制度のこと。公の施設の管理に民間のノウハウや技術力を活用することで、経費の節減等を図りつつ、住民サービスの向上を図ることなどを目的とする。

## ◆ シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や、交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

## ◆ 首都直下地震

東京湾北部を震源として発生すると推測されているマグニチュード7クラスの直下型地震のこと。

## ◆ 重要物流道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が指定する物流上重要な道路輸送網のこと。

## ◆ 小水力発電

一般河川、農業用水、砂防堰堤、上下水道などで利用される水のエネルギーを利用し、発電する方法のこと。

## す

## ◆ 水位周知河川

河川の水位が上昇した際に避難勧告等を発令する判断基準となる氾濫危険水位、避難判断水位等を定め、これらの水位に到達した際にその旨の周知を行う河川のこと。

## ◆ 数値標高モデル（DEM）

Digital Elevation Model（デジタル標高モデル）の略。地表面を等間隔の正方形に区切り、それぞれの正方形に中心点の標高値を持たせたデータのこと。

## ◆ ストック効果

整備された道路、河川、ダム、下水道などの社会資本が機能することで、完成直後から継続的かつ中長期にわたって得られる、移動時間の短縮や浸水被害の防止などの効果のこと。なお、公共事業自体により、短期的に経済全体を拡大させる効果を「フロー効果」という。

## ◆ スマートIC（スマートインターチェンジ）

高速道路本線やサービスエリア等から乗り降りができるようにETC搭載車の利用に限定したインターチェンジのこと。

## ◆ スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体



最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。

#### ◆ スマートムーブ

環境省が実施している地球温暖化対策の一つで、日常生活においてマイカー中心であった移動手段を見直し、二酸化炭素の排出量を削減する取組のこと。

### せ

#### ◆ 世界の記憶

手書き原稿、書籍、地図、音楽、写真、映画等の記録遺産を対象として、世界的重要性を有する物件をユネスコが認定・登録する事業のこと。本県においては「上野三碑（高崎市）」が登録されている。

#### ◆ 設計VE

道路、河川等の社会資本の整備にあたり、経済性を追求しつつ、利用者の求める必要な機能を確実に達成することを目的に、チーム活動により設計や計画等を検討する取組のこと。検討に当たっては、目的物の機能を低下させずにコストを低減する又は同等のコストで機能を向上させるなど、目的物の価値（機能／コスト）を高めることを原則とする。

### そ

#### ◆ Society5.0（ソサエティ・ゴーテンゼロ）

IoT（モノのインターネット）やAI（人工知能）等の先端技術を活用し、経済発展と社会的課題の解決を両立する新たな社会として、国が目指すべき未来社会のこと。

### た

#### ◆ 代替補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定する道路輸送網のこと。

#### ◆ 多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川の整備や維持管理を行うこと。

### ち

#### ◆ 地域公共交通計画

地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化し、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たす計画のこと。

#### ◆ 地役権（ちえきけん）

ある目的にしたがって、他人の土地を自己の便益に利用する権利のこと。

#### ◆ 調節池

河川を流れる水が溢れるおそれがある場合に、河川の水の一部を一時的に貯め、河川の水位上昇を抑えることにより水害リスクの軽減を図る施設のこと。

#### ◆ 丁張り

設計図などに基づき、土木工事を施工する際に、掘削や盛土、構造物の位置などを現場に仮設で再現した立体的な目印のこと。

### て

#### ◆ DID

人口が集中している地区のことで、人口密度が1km<sup>2</sup>あたり4,000人以上の地区が互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口の合計が5,000人以上となる地区のこと。

#### ◆ 低炭素道路交通システム

エネルギーの消費及び二酸化炭素排出量の少ない移動手段やそれらを構築する交通システムのこと。

## 用語解説

本文中の※印をつけている用語の解説を記載します。

### ◆ 低未利用地

適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。

### ◆ DX（デジタル・トランスフォーメーション）

「ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念のこと。

### ◆ デマンドバス

利用者の呼出しに応じて適宜ルートを変えて運行されるバスのこと。

## と

### ◆ 道路啓開

地震等により道路が瓦礫などでふさがってしまった際に、早急に最低限の瓦礫処理を行うとともに、簡易な段差の解消などを行い、救助や物資輸送を担う緊急車両等の通行を確保すること。

### ◆ 土砂災害警戒区域

土砂災害が発生した際に住民に危害が生じるおそれがある区域のこと。土砂災害から住民の命を守るため、危険の周知や警戒避難体制の整備が行われる。（通称 イエローゾーン）

### ◆ 土砂災害特別警戒区域

土砂災害警戒区域のうち、土砂災害が発生した際に建築物が損壊し、住民に著しい危害が生じるおそれがある区域のこと。一定の開発行為の制限及び居室を有する建築物の構造の規制が行われる。（通称 レッドゾーン）。

### ◆ 土砂災害警戒情報

気象庁による大雨警報（土砂災害）が発表されている状況で、土砂災害発生の危険度が更に高まったときに、市町村長の避難勧告や住民の自主避難の判断を支援するため、対象となる市町村を特定して警戒を呼びかける情報のこと。都道府県と気象庁が共同で発表する。

## な

### ◆ 南海トラフ地震

駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域として概ね100～150年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震のこと。

## に

### ◆ 日本遺産

文化財や伝統文化を通じた地域の活性化を図るため、歴史的経緯や地域風土に根ざした世代を超えて受け継がれている伝承や風習などを踏まえ、地域に点在する、建造物や遺跡、祭りなど有形・無形の様々な遺産（文化財・伝統文化等）を面的に活用・発信する取組で、文化庁により認定される。なお、本県においては、絹産業における女性の活躍に焦点を当てた「かかあ天下ぐんまの絹遺産」などが認定されている。

### ◆ 日本風景街道

道路の沿線地域における、地域住民やNPO、市町村、道路管理者などの協働による景観・自然・歴史・文化などの地域資源を活かした、美しい景観の形成や地域活性化、観光振興に向けた取組のこと。

## の

### ◆ ノンステップバス

乗降口の段差を解消し、乗降を容易にしたバスのこと。

## ◆ バイオガス

再生可能エネルギーであるバイオマスの一つで、有機性廃棄物（生ゴミ等）や家畜の糞尿、下水汚泥などを発酵させて得られる可燃性ガスのこと。

## ◆ Park-PFI(パーク ピーエフアイ)

公募により選定した民間事業者等が、国や地方公共団体が管理する都市公園内において、飲食店や売店等を整備し、その施設からの収益で、周辺の園路や広場などの公共部分を一体的に整備・維持管理する制度のこと。

## ◆ ハザードマップ

災害時に住民が円滑に避難できるよう、災害が起きそうな場所や想定される被害の程度、避難所等をわかりやすく表示した地図のこと。

## ◆ バスロケーションシステム

運行中の路線バスの位置情報を、バス停やスマートフォン等で閲覧や検索ができるシステムのこと。

## ◆ パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど、「人の平日1日の動き」を調べる調査のこと。本県では、過去に前橋・高崎都市圏で1977年と1993年に、両毛都市圏で1989年に実施した。また、直近では、県全域と栃木県の一部（足利市）を含む地域で2015～2016年に実施した。

## ◆ BOD (ビーオーディー)

Biochemical oxygen demand (バイオケミカル オキシジェン デマンド) の略。水中の汚濁物（有機物）が微生物によって分解されるときに必要な酸素の量のこと。河川水や排水、下水などの汚濁の程度を示すもので、数値が大きいほど水が汚れていることを示す。

## ◆ ビックデータ

ICTの進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータのこと。

## ◆ BCP計画

Business Continuity Plan（ビジネスコンティニューイティー プラン）の略。企業等が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

## ◆ PTPS (ピーティーピーエス)

Public Transportation Priority System（パブリック トランスポーター システム）（公共車両優先システム）の略。路上の車両感知器とバスに搭載している専用装置とが通信を行うことにより、バス等の公共車両に対して信号機を優先的に制御し、青信号の延長や赤信号の短縮を実施するシステムのこと。

## ◆ ヒートアイランド現象

都市部の気温が郊外に比べて高くなる現象のこと。都市部は郊外に比べ、アスファルトやコンクリートに覆われた地面が多く、日射による気温の上昇が大きくなることや、産業活動や社会活動による熱の排出が多いことなどが要因とされる。

## ◆ プッシュ型輸送

被災地からの具体的な要請を待たないで、避難所や避難者への支援を中心に必要不可欠と見込まれる物資を調達し、被災地に物資を緊急輸送すること。

## ◆ フレックス工期

発注者が定める一定の期間内で、受注者が工期を柔軟に設定できる契約方式のこと。



## 用語解説

本文中の※印をつけている用語の解説を記載します。

### ほ

#### ◆ 包括的民間委託

受託した民間事業者の創意工夫やノウハウを活用し、効率的・効果的に施設の運営や管理ができるよう、複数の関連業務や施設の管理を一体で委託すること。

### み

#### ◆ みお筋

川の流れの方向に、水深の最も深い点を結んだ線のこと。

### も

#### ◆ モビリティ・マネジメント

一般の人々や組織、地域を対象に、過度な自動車利用から公共交通や自転車などを適度に使う方向に、自発的な変化を促す取組のこと。公共交通を利用することのメリット・必要性・役割などを説明するための印刷物や時刻表の配付、子どもやお年寄りを対象としたバスの乗り方教室の実施などのコミュニケーション手法を中心とした取組などがある。

### や

#### ◆ 矢羽根型路面表示

車道内において、自転車の通行位置を示すとともに、自動車の運転手に自転車が混在することを注意喚起するための路面に描かれた表示のこと。

### ゆ

#### ◆ ユニバーサルタクシー

足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシー車両のこと。

#### ◆ ユネスコエコパーク

正式名を生物圏保存地域といい、自然の恵みを守り、かつ合理的かつ持続可能に利用するなど、自然と人間社会の共生を図ることを目的に、ユネスコが認定・登録する地域のこと。本県においては、以下の地域が登録されている。

- ・みなかみユネスコエコパーク  
(みなかみ町)
- ・志賀高原ユネスコエコパーク  
(中之条町、草津町、嬭恋村)

### よ

#### ◆ 要配慮者利用施設

高齢者施設や児童福祉施設、病院、幼稚園、特別支援学校など、災害時に自力避難が困難な人が利用する施設のこと。

### ら

#### ◆ ライフサイクルコスト

橋やダムなどの構造物の計画、設計から建設、維持管理、解体撤去、廃棄にかかる一連の費用のこと。

#### ◆ ライフライン

電気・ガス・水道、通信設備、交通網など、人々が日常生活を送る上で重要な施設のこと。

#### ◆ ラストマイル

モノやサービス、人の移動などに関する最終拠点から末端消費者や最終目的地を結ぶ区間のこと。

#### ◆ ラムサール条約

国際的に重要な湿地及びそこに生息・生育する動植物を保全することを目的とした国際条約のこと。本条約に基づき、本県では以下の湿地が国際的に重要な湿地として登録されている。

- ・尾瀬(片品村)
- ・渡良瀬遊水地(板倉町)
- ・芳ヶ平湿地群(中之条町、草津町)

**◆ リアルデータ**

個人や企業の活動や製品の稼働状況など  
の実世界から取得されるデータのこと。

**◆ リダンダンシー**

自然災害等による障害発生時に、一部の  
区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能  
不全につながらないように、予め交通ネッ  
トワークやライフライン施設を多重化し  
たり、予備の手段が用意されていること。

**◆ 立地適正化計画**

都市住民の生活を支えるサービスが維持  
された持続可能な都市の実現に向けて、居  
住機能や都市機能の立地誘導を通じて、都  
市構造のコンパクト化を図るための計画の  
こと。

**◆ リブランディング**

既存ブランドを時代の変遷などに合わせ  
て再構築して、より効果的なブランドとし  
て立ち上げること。