

未来につながる魅力的なまちづくり

10年後に目指すぐんまの姿

- ✓ 先進的な技術や発想で、群馬をリードする拠点が新たな「群馬の未来」を拓いています。
- ✓ 商業、医療、福祉などの生活サービスが維持され、誰もが暮らしやすい居住環境が確保されています。
- ✓ 移動の利便性が高まり、企業集積や観光地のにぎわいが増すとともに、生活サービスを利用しやすくなっています。
- ✓ こどもたちが安全に通学できる環境の整備が進み、子育て世代も安心して住めるまちになります。

10年後の姿の実現に向けた施策

人口減少と高齢化が同時に進行する局面においても、誰もが生活に必要な都市機能を持続的に享受できるよう、広域的な観点から市町村のまちづくりを支援しながら、暮らしを支え安全で快適に移動できる環境を整備し、群馬の強みを活かしたエリア価値を創造する未来投資を進めることで、誰もが地域に魅力を感じ、幸福を実感できるまちづくりを推進します。

施策 1

共創 GI

エリア価値を創造する 未来投資

- 独自性を持った先進的なリーディングプロジェクトを推進します。

空間デザインやインフラ整備等を通じて、市町村が進める未来につながるまちづくり構想の実現を支援します。



指標 リーディングプロジェクト
エリアの地価
84千円/㎡(R5末) ▶ 84千円/㎡以上(R16末)

施策 2

共創

持続可能で暮らしやすい まちづくり

- 適正な土地利用と居住環境づくりで「まちのまとまり」を維持します。

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、土地利用計画、市街地整備、空き家対策等を通じて、「まちのまとまり」を維持します。



指標 市街化区域内人口密度
67.3人/ha(R5末) ▶
60人/ha以上の維持(R16末)

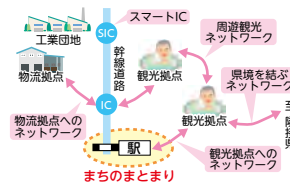
施策 3

DX

地域の暮らしや経済活動を 支えるインフラ整備

- 物流・人流を支える広域道路ネットワークの整備を進めます。

物流・人流ネットワークや都市間連携ネットワークの構築、現道拡幅等の域内道路整備により、円滑な移動環境を整備します。



指標 渋滞損失時間の削減量
年間 0 人時間(R6末)
▶ 年間 106.9万人時間(R16末)

施策 4

共創

誰もが安全に 移動できる環境づくり

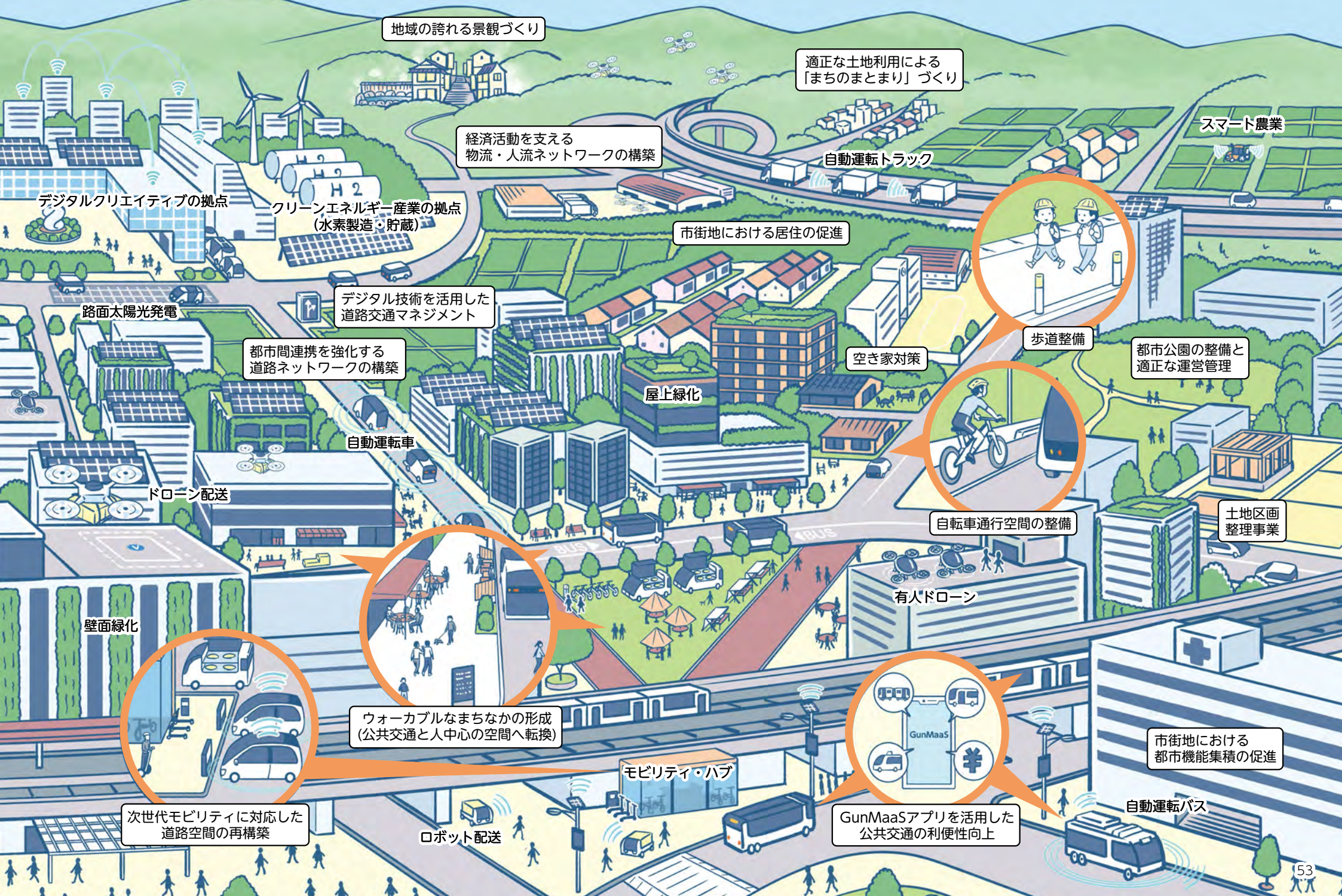
- 安全で快適な歩道や自転車通行空間の整備を進めます。

通学路の歩道整備、中高生の通学経路等の自転車通行空間整備を優先的に進め、こどもたちの安全な通学環境を整備します。



指標 安全な通学環境の整備率
77%(R6末) ▶ 95%(R16末)

将来イメージ（未来につながる魅力的なまちづくり）

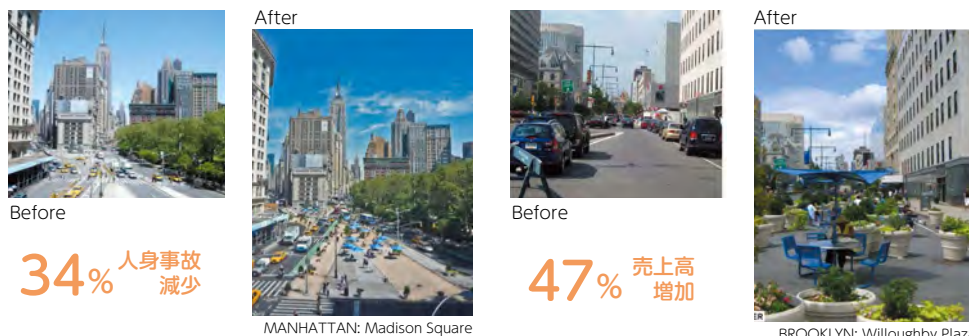


10年後の姿の実現に向けた課題

まちづくりの新潮流 ～車中心から人中心の空間へ～

近年、世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換することで、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。例えばニューヨークのタイムズ・スクエアでは、社会実験を経ながら自動車の行き交う道路を恒久的に広場化し、歩行者優先の空間へと大胆に転換することで、多くの効果を上げています。

国土交通省も道路活用に関する制度改革で「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に舵を切り、国内でも事例の蓄積が進んでいます。過度な自動車依存が進む群馬県では、まだ道路空間の転換に向けた議論が始まったばかりです。



出典（上段）：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」に加筆

出典（下段）：ニューヨーク市運輸局（New York City Department of Transportation）報告・研究資料に加筆

市街地の拡散による人口密度の低下

群馬県は、人口減少と高齢化が同時に進行するとともに、住宅地や通勤・通学、買物、通院などの県民生活の場となる市街地（まち）は、駅周辺等の中心部から郊外部に広がり続けており、中心部の空き家や空き地も増加し、人口密度も低下しています。

このまま市街地の人口密度がさらに低下すると、商業や医療、福祉施設など日常生活サービスが維持されなくなるだけでなく、空き家や空き地が多数発生し、スポンジのように都市の密度が低下する「都市のスポンジ化」の進行も懸念されます。

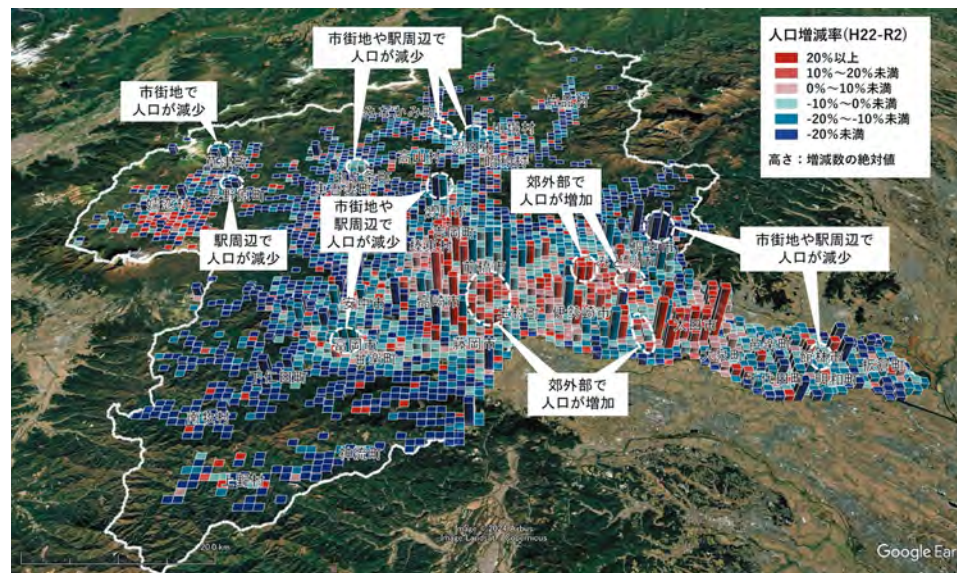
さらに、自治体の財政状況が厳しさを増す中、郊外部において無秩序な宅地開発や幹線道路沿道での商業開発が進むことで、新たに道路や下水道等のインフラ整備への投資が必要になるとともに、維持管理が困難になることも懸念されています。

▼ 都道府県DID人口密度順位 ▼ (1 km²あたり)

順位	都道府県	人
1	東京都	12,736
2	大阪府	9,174
3	神奈川県	9,124
26	栃木県	4,451
29	茨城県	4,302
44	群馬県	3,773
45	富山県	3,729
46	青森県	3,588
47	山口県	3,189
	全国平均	6,683

出典：国土交通省「令和5年都市計画現況調査」を基に群馬県で作成

▼ 土地利用上の広域的な課題 ▼



施策1 エリア価値を創造する未来投資

序論I 官民共創を促すまちづくりの進め方

これまでの人口増加社会では、土地利用の「規制」によって無秩序な開発を抑制し、不足する社会資本の整備を主軸にまちづくりを進めてきましたが、人口減少社会のまちづくりでは、エリア価値（地域の魅力）を高めることで、民間投資をエリアに「誘導」する視点が必要となります。

そのためには、まちづくりの長期的なビジョンとして、エリアが目指す将来の空間デザインを地域独自の特色を踏まえて描き出し、どのようなアクティビティが行われる場となるのか、また官民がどのような役割分担でそれを実現するのか、それらの具体的なイメージを関係者の間で幅広く共有することが重要となります。

群馬県では、独自性を持った先進的なまちづくりにおいて、将来の具体的なまちなみや空間のイメージを官民共創で作成・共有することにより、エリアへの民間投資を促すまちづくりの進め方をモデル的に試行しています。

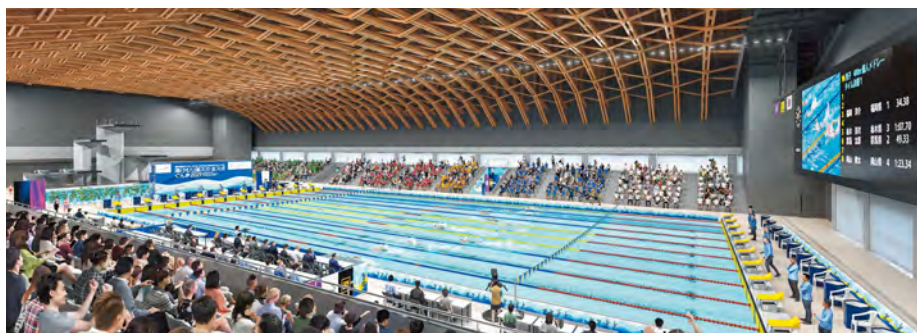
敷島エリアグランドデザインと新水泳場整備

敷島エリアでは、将来のエリア価値を向上させるための「あるべき姿」を示し、今後のまちづくりや公園の整備・保全の指針とすることを目的として、敷島エリアグランドデザインを策定しました。新水泳場は、このグランドデザインを踏まえ、民間事業者のノウハウを活用するPFI方式で整備が進められています。

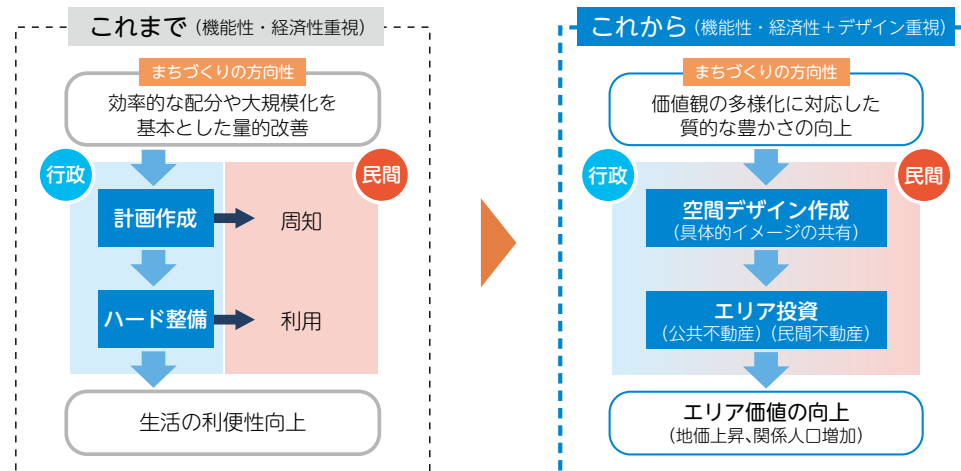
▼ 敷島エリアグランドデザイン ▼



▼ 敷島公園新水泳場の完成イメージ ▼



▼ 独自性を持ったまちづくりにおける試行的な取組概念 ▼



Topics

前橋市アーバンデザイン

前橋市では、官と民がまちづくりビジョンを共有する前橋市アーバンデザインの策定をきっかけに、様々な取り組みが行われてきました。モデルプロジェクトの一つである馬場川通りの再整備では、公共空間の活用を推し進めるため、まちづくり分野で全国初となるソーシャル・インパクト・ボンド方式を導入しており、民間の資金による公共空間の高質化整備など、民間主体のまちづくりが進められました。

▼ 視覚化された将来像 ▼



▼ 民間開発で誕生したアート拠点 ▼



▼ 馬場川通りの再整備 ▼





序論Ⅱ 群馬をリードするまちづくりの4視点とリーディングプロジェクト

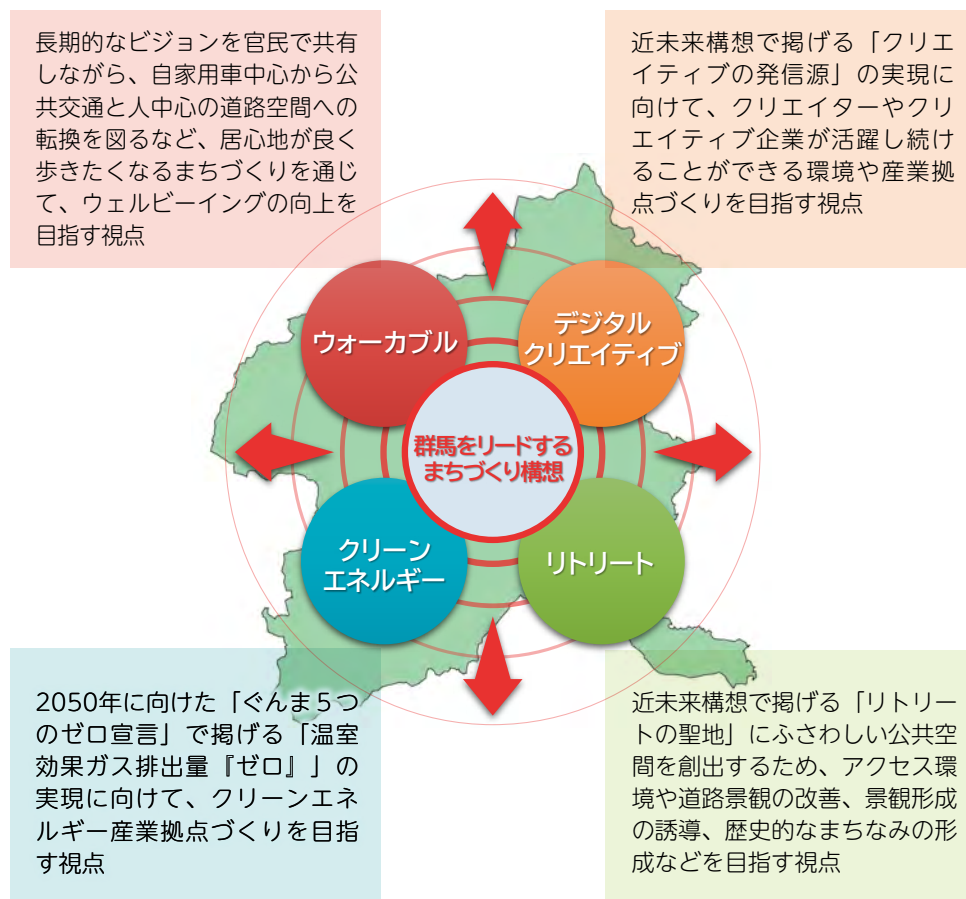
群馬県は、財政の健全性を確保しながら「群馬の未来につながる社会資本整備」への集中投資を高めるため、「ウォーカブル」「デジタルクリエイティブ」「クリーンエネルギー」「リトリート」の4つの視点から、価値創造・高度化といった複合的効果の高いまちづくりを支援します。

そのためには、市町村だけでは解決できない課題に対して、県・市町村・民間等の関係者が将来像を共有しながら連携・共創で取り組むとともに、まちづくりを社会資本整

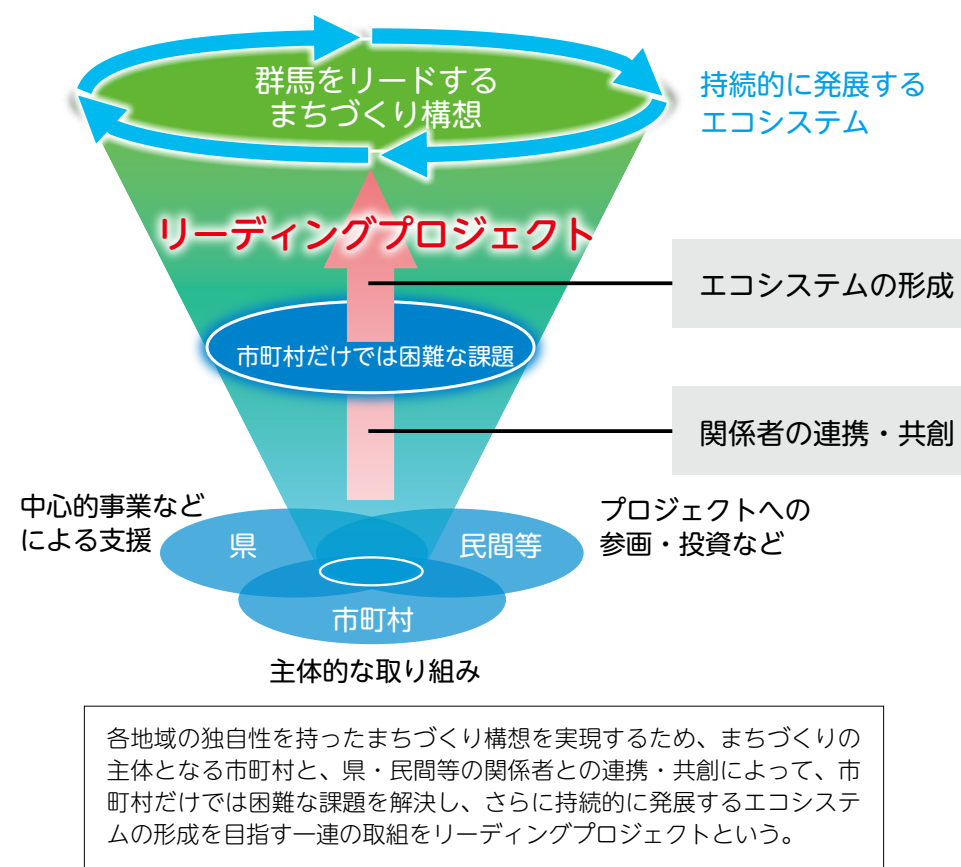
備で終わらずに、その先の持続的に発展するエコシステムの形成までつなげることが重要となります。

市町村が目指す先進的かつ独自性の高いまちづくり構想の実現に向け、この一連の取組を行うリーディングプロジェクトを推進し、本県の政策的視点と共鳴するまちづくりを県内市町村に幅広く波及させることを目指します。

▼ 群馬をリードするまちづくりの4視点 ▼



▼ リーディングプロジェクトのイメージ ▼



取組1 個性を活かした地域のリーディングプロジェクトの推進

1 ウォーカブルなまちなかの形成

長期的なビジョンを官民で共有しながら、自家用車中心の道路を公共交通と人中心の空間に転換するなど、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを目指す取組を進めます。

① GunMaaSや自動運転等の技術革新を見据えた道路空間の再構築

GunMaaSを通じたシェアリングサービスの連携拡大やEV普及等の新技術導入を見据えて、新たな道路インフラの可能性を検討するとともに、県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想において、自動運転実証実験の結果を踏まえた段階的な道路空間の再構築などの検討を進めます。

② 渋滞対策による公共交通の定時性・速達性の確保

市街地を運行するバス路線上に主要渋滞箇所があることは、路線バスの定時性・速達性を阻害する要因となっています。そこで、まちなかへの自家用車の交通流入を抑制するため、まちなかの通過交通を迂回させる道路整備を行い、渋滞を緩和することで、ウォーカブルでにぎわいのあるまちなかの創出を支援します。

③ 官民共創による公共空間を活用したまちづくり

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。

▼ 県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想 ▼



▼ 敷島公園新水泳場整備 ▼



公共空間の民間活用

沿道のにぎわいづくりとして、公共空間の民間活用が進むよう、公共空間利用の手続きガイドを作成しています。

▼ 沿道公共空間の民間活用のイメージ ▼ (前橋バルストリート)



Topics

海外の先進事例

エリア価値を上げる独自性を持ったまちづくりとして、海外では以下のような事例があります。



The Goods Line (シドニー)

古い鉄道を再利用した再開発プロジェクトです。歩道や自転車道、公園、卓球台、屋外の作業スペースや遊び場などが整備された都市のハブへ転換しています。



The High Line (ニューヨーク)

歴史的な高架鉄道を利用して作られた一直線上の空中公園です。単なる公園にとどまらず、庭園、アート展示、パフォーマンス、さまざまな飲食店が並んでいます。

※ GunMaaS… バスや鉄道のルート検索からチケットの予約・決済までの手続きを、スマートフォン上で一括して行える交通系アプリケーションサービスをMaaS (Mobility as a Service) といい、群馬県が提供する群馬版MaaSのことをGunMaaSという。

※ 県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想… 県庁から前橋駅に至るメインストリートで、GunMaaSや自動運転など新たなモビリティサービスに対応した、歩行者と公共交通を中心とするウォーカブル (居心地がよく、歩きたくなる) で賑わいのある道路空間を創出することにより、群馬らしい独自の価値を創造することを目指す構想のこと。

● 沿道のまちづくりと一体となった道路空間再構築の進め方

人口減少と高齢化が進行する中、公共交通の衰退によって高齢者や学生などの自動車を使えない県民の移動手段がなくなることが懸念されており、特に自動車保有率が全国でもトップクラスの群馬県においては、大きな課題となっています。そのため、本県では、過度な自動車依存から脱却し、多様な移動手段も選択できる社会の実現を目指して、GunMaaSアプリを活用した公共交通の利便性向上に取り組んでおり、県内全域の公共交通が便利に使えるよう機能の拡充などを進めています。

さらに、100年に一度のモビリティ革命時代と言われている現在においては、シェアリングサービスや公共交通の自動運転化等、交通システムの変化を展望する必要があります。まちに自動運転サービスなどの次世代モビリティが導入されることを前提として、公共交通やシェアリングサービス等の様々な移動手段が有機的に融合するまちづくりと一体となった道路空間の再構築が、新たな社会インフラとして期待されています。

～ 次世代モビリティへの対応など、公共交通と連携した公共投資ビジョン ～

次世代モビリティに対応した道路空間の再構築

- ・まちづくりとGunMaaSの連携により、段階的に道路空間を再編しながら、トランジットモールを実現

渋滞緩和による公共交通の定時性確保

- ・まちなかの通過交通を郊外へ迂回
- ・公共交通の定時性確保による利便性向上と、まちなかのにぎわい創出を実現



2 デジタルクリエイティブの拠点づくり

新群馬の創造に向けた3つの近未来構想の一つである「クリエイティブの発信源」を実現するため、群馬県ではデジタル・クリエイティブ産業を新たな産業の柱にすることを旨とし、クリエイターやクリエイティブ企業が活躍し続けることができる環境（エコシステム）の構築に取り組んでいます。

まちづくりに関する取組では、堤ヶ岡飛行場跡地活用として、土地利用上の関係機関調整やGunMaaSを活用したモビリティハブの検討などを通じて、デジタル・クリエイティブ産業拠点の実現を支援します。

堤ヶ岡飛行場跡地活用

群馬県では高崎市と連携し、デジタルを活用した最先端のまちづくりとして、堤ヶ岡飛行場跡地活用プロジェクトを進めています。まちづくりのビジョンや方針をまとめた基本構想の策定に当たって、県と市の若手職員で混成チームを組織し、若手ならではの柔軟な発想で多様な視点から議論を重ねるといった新しい連携の取組も行われています。

(1) 企業誘致の方針

最先端企業を誘致



(2) まちなみ形成の方針

デザインのあり方を工夫した
居心地の良い空間



(3) 教育・研究施設整備の方針

デジタルやクリエイティブの
人材育成の一大拠点



(4) 住宅環境整備の方針

ワークライフバランスのとれた
職住近接のまち



(5) 交通基盤整備の方針

モビリティハブを中心とした
快適な移動環境



(6) 再生可能エネルギー 活用の方針

再生可能エネルギーをまち全体で融通
スマートコミュニティシステムの構築



※イメージ画像は、まちづくりのビジョンや方針を踏まえて群馬県が生成AIにより作成

Topics

Gメッセ群馬のクリエイティブ拠点化



群馬コンベンションセンター（Gメッセ群馬）

「クリエイティブ人材」や「クリエイティブ企業」に選ばれる群馬県になることを目指し、コンベンション施設であるGメッセ群馬のクリエイティブ拠点化に取り組んでいます。カーアクションや大規模のセットを組んだ撮影が可能な屋外展示場に加え、展示ホールに国内最大級のグリーンバックを整備し、撮影機能を強化しています。



国内最大級のグリーンバック

また、人材育成に関して、令和4年3月には前橋市内にtsukurunを設置し、小中高校生を対象に「デジタルスキル」と「クリエイティブマインド」を併せ持つ人材の育成を行っています。この流れを更に加速させるため、2025年には、アルメニアで開発され国際的に評価の高い「TUMO」のデジタルクリエイティブ人材育成プログラムを導入し、アジア初となる「TUMO Gunma」をGメッセ群馬に開設します。これにより、中高生は世界標準のプログラムを無料で受けることができます。この「tsukurun」・「TUMO Gunma」の取組により、日本一のデジタルクリエイティブ人材輩出県を目指します。



展望ラウンジ／TUMO



フリーアクセスエリア／TUMO

3 クリーンエネルギー産業の拠点づくり

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、群馬県は「2050年に向けた『ぐんま5つのゼロ宣言』」において、「温室効果ガス排出量『ゼロ』」を掲げています。この宣言を実現するためには、脱炭素社会の実現に向けた取組を成長戦略と位置付け、環境と経済が好循環する持続的な社会を構築する必要があります。

本県の持つポテンシャルを最大限活用したクリーンエネルギーを供給・活用する拠点を県内に創出するため、市町村の取組を支援します。

「ぐんま5つのゼロ宣言」

宣言1 自然災害による死者「ゼロ」

宣言2 温室効果ガス排出量「ゼロ」

宣言3 災害時の停電「ゼロ」

宣言4 プラスチックごみ「ゼロ」

宣言5 食品ロス「ゼロ」

4 リトリートの聖地にふさわしい公共空間づくり

リトリートは、忙しい日常から離れ、心と身体が癒やされるゆったりとした時間を過ごし、自分をリセットする癒やしの過ごし方であり、群馬県では、長期滞在型観光を通じて、その豊かな温泉、自然、歴史遺産、食など、それぞれの望む方法で明日への活力を得ることができます。

新群馬の創造に向けた3つの近未来構想の一つである「リトリートの聖地」の実現に向けて、アクセス環境や道路景観の改善、景観形成の誘導、歴史的なまちなみ形成の支援など、リトリートの聖地にふさわしい公共空間づくりを市町村と連携して検討します。

▼ 温泉門（草津町） ▼



道路の立体交差化を通じて、草津温泉の玄関口にふさわしい道路空間を広場と一体で整備しています。

▼ 景観誘導地域（上信自動車道） ▼



沿道地域の屋外広告物の規制誘導により、温泉地へのリトリートに向かう、群馬らしい良好な景観を演出しています。

指標

指標と進捗状況の管理項目

▼政策の目的を達成するための指標

指標	現状	目標
[施策1] リーディングプロジェクトエリアの地価	84千円/㎡ (R5年度末)	84千円/㎡以上 (R16年度末)



進捗状況の管理項目	現状	目標
[A] リーディングプロジェクトで実施する 県支援策の完了件数	0件 (R6年度末)	4件 (R16年度末)

※ 県支援策として、以下の取組が完了することを目標に設定しています。

- ・「県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想」都市空間デザインに基づく基本設計公表完了
- ・敷島公園新水泳場の整備完了
- ・堤ヶ岡飛行場跡地活用対象区域の市街化区域編入告示完了
- ・上信自動車道（吾妻東バイパス・吾妻東バイパス2期）バイパス整備完了

▼施策の取組体系と関連する管理項目

	管理項目
	A
取組1 個性を活かした地域のリーディングプロジェクトの推進	●
ウォークアブルなまちなかの形成 県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想 敷島公園新水泳場の整備 県道桐生伊勢崎線（（都）北部環状線）バイパス整備	○
デジタルクリエイティブの拠点づくり 堤ヶ岡飛行場跡地活用	○
クリーンエネルギー産業の拠点づくり 県道前橋伊香保線（吉岡バイパス）バイパス整備	
リトリートの聖地にふさわしい公共空間づくり 上信自動車道（吾妻東バイパス・吾妻東バイパス2期）バイパス整備 上信自動車道（長野原嬬恋バイパス・嬬恋バイパス）バイパス整備	○

施策2 持続可能で暮らしやすいまちづくり

序論 一人ひとりが幸せを実感できる暮らしやすいまちとは？

令和5年に発表された「日本の地域別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、2040年の群馬県は65歳以上の高齢者が63万人（全人口の37.5%）に達し、高齢者人口がピークになると予測されています。このような社会では、地域社会の活力が高まるよう、心身ともに豊かに暮らせる仕組みづくりが不可欠となります。

AIやデジタル技術の活用により、生活の効率化や快適性の向上を目指すとともに、「医療機関、学校、公共交通、スーパーなど、日常生活に必要な施設やサービスにアクセスしやすい」「多様なライフスタイルや価値観が尊重され、住民一人ひとりが自分らしく暮らせる」「働きたい人が自分に合った働き方を選べる」など、ウェルビーイングを意識したまちづくりを進めることが、住民の健康や生活の質を高め、多様な人材の交流を促し、持続可能で活気ある地域社会の実現につながると考えられます。

取組1 適正な土地利用による「まちのまとまり」づくり

将来に渡って誰もが生活に必要なサービスを持続的に受けられるよう、「まちのまとまり」をつくり、それらをつなぐ多様な移動手段が選択できる都市構造の形成を目指し、鉄道や運行頻度が高いバス路線などの公共交通の軸を意識しながら、適正な土地利用を行います。

群馬県は、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、市町村単独の検討では限界がある課題の解決に取り組みます。

1 市街地における居住と都市機能集積の促進

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の集積・誘導を図り、周辺に居住機能を誘導するため、市町村の立地適正化計画策定を支援し、「都市機能誘導区域・居住誘導区域」の指定を促進します。また、水害や土砂災害のリスクが低い地域へ住居、店舗、病院、社会福祉施設等の立地を誘導し、近年の頻発化・激甚化する気象災害のリスクを軽減するため、市町村が立地適正化区域内の防災対策を定める「防災指針」の策定を支援します。

2 郊外部の「まちのまとまり」を維持する計画的な土地利用

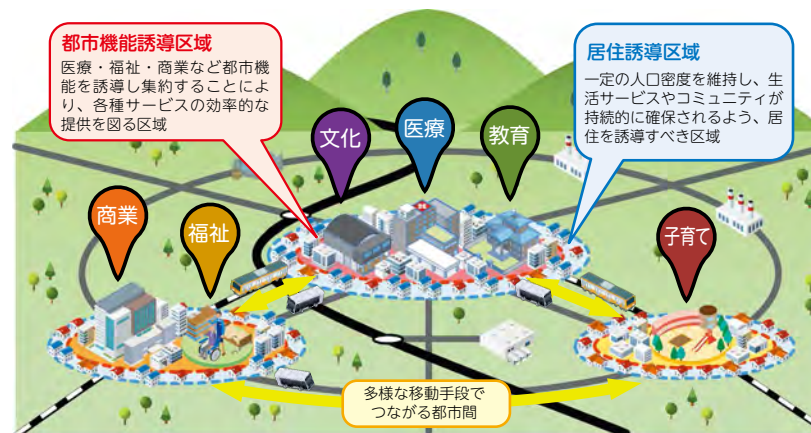
一部の市街化調整区域や、土地利用規制の緩い非線引き都市計画区域などの郊外部では、依然として無秩序な宅地化や建物用途の混在が進んでいます。人口密度の低いまちが広がることで、道路や下水道などのインフラの維持管理が課題となるため、「市街化調整区域の地区計画」や特定用途制限地域などの土地利用規制を活用し、合併前旧役場周辺や既存集落などを中心に「まちのまとまり」を維持するよう市町村を支援します。また、郊外部でも「まちのまとまり」へ計画的に住宅等を誘導することで、工業団地等の将来の地域振興に資する、まとまった土地の確保にもつなげます。

住民の幸福感・暮らしやすさ



出典：一般社団法人スマートシティ・インスティテュート資料及び国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」を基に群馬県で作成

▼「まちのまとまり」をつくるイメージ（上段）とつなぐイメージ（下段）▼

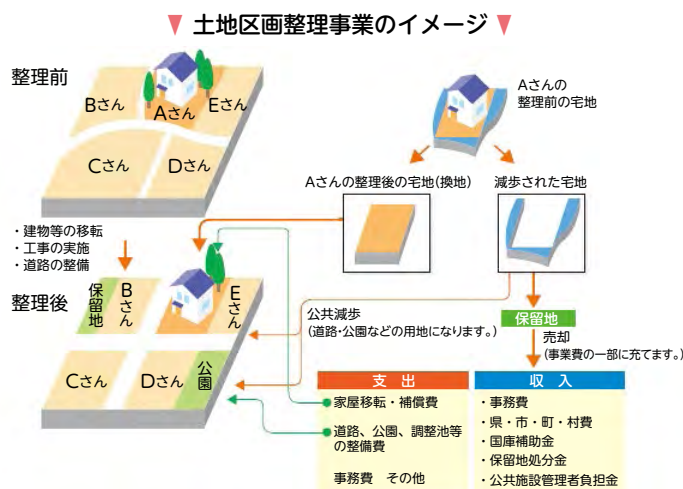


取組2 誰もが暮らしやすい居住環境づくり

1 快適な生活空間の整備

エリアの価値と持続可能性を高めつつ、快適な居住環境を形成するため、地域特性に応じて土地区画整理事業をはじめとする多様な手法による市街地整備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。

特に、土地区画整理事業では、道路等の公共空間の再構築と合わせた民有地の利用価値や快適性の向上を迅速かつ柔軟に実現するよう工夫していきます。



都市公園では、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。さらに、近年は、障害の有無などに関わらず誰もが遊べるインクルーシブな遊び場の整備が進められていることから、施設更新の際には、様々な関係団体からの意見を参考にしながら、インクルーシブ施設の導入も検討します。

▼ 都市公園の例 ▼



群馬の森（高崎市）



観音山ファミリーパーク（高崎市）



多々良沼公園（館林市・邑楽町）

2 空き家対策の総合的な推進

令和5年住宅・土地統計調査によると、群馬県内の総住宅数は967,400戸あり、このうち161,300戸が空き家となっており（空き家率16.7%）、少子高齢社会の進行により増加が続いています。空き家を放置することは、地域の治安や魅力の低下、生活環境の悪化、景観の阻害等につながる懸念があるため、空き家の増加抑制に向けて、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、関係者間の情報共有のほか、市町村への助言等の支援を行います。

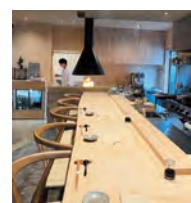
このほか、既存ストックの有効活用を地域の魅力創出や活性化につなげるため、古民家再生・活用推進事業（コミンカコナイカ事業）に取り組んでおり、県内各地に官民共創の古民家再生・活用チーム「コミンカコナイカ」を組織し、古民家の再生・活用を進めています。

▼ 空き家の除去 ▼



コミンカコナイカによる古民家再生

桐生・みどり、富岡、渋川、嬬恋、鬼石の5地域でコミンカコナイカのチームが組織されています。古民家活用までのハードルにワンストップで対応し、古民家所有者と活用希望者に活用までの道筋を提案するなど、地域ごとに古民家活用のマッチングに取り組んでいます。



日本料理店に改修されたマッチング事例



コミンカコナイカ事業のチームメンバー（桐生・みどりコミンカコナイカ）



webサイトによる古民家の活用事例紹介

取組3 地域の誇れる景観づくり

1 景観まちづくりの推進

① デザインを重視した公共空間の創出

地域の特性や歴史文化を反映しつつ、デザイン性と機能性を両立させた公共空間を創出するため、公共建築物のうち独創性が求められるプロジェクトについては、デザインを重視した設計の適用を検討します。例えば、敷島公園の競技施設の建替等については、「敷島エリアグランドデザイン」を踏まえた施設とし、群馬県全体の魅力向上を牽引していきます。

また、まちづくり構想の実現に向けた先進的なリーディングプロジェクトに対する支援など、市町村と連携したエリア単位の取組を進める際には、デザインを重視した空間イメージの作成を検討し、エリア価値を高める要素について官民で将来ビジョンの共有を図りながら、沿道のまちなみも含めた公共空間の全体的なデザインの誘導を目指します。

デザインを重視した設計の適用

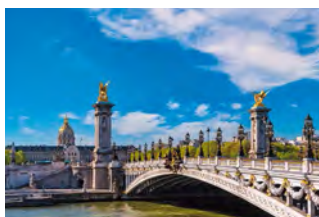


敷島エリアグランドデザイン



敷島公園新水泳場

エリア価値を高める要素の例

アートの要素を取り込んだ都市景観
(アレクサンドル3世橋/パリ)居心地が良く歩きたくなるまちなか
(マルゼン通り沿道のカフェ/パリ)

② 景観計画の策定支援

群馬県が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、市町村が「景観計画」を策定し、きめ細かな規制誘導方を展開できるよう、市町村の景観行政団体への移行を支援します。

2 ぐんまの風景を魅せる施設整備と規制誘導

① 地域の風景や景観に配慮した施設整備

地域の魅力を高めるため、道路を走りながら、山々や街並みなどの周囲の風景を魅せるよう、景観に配慮した道路施設等の整備を検討します。また、災害時に電柱が倒壊して道路が寸断されるのを防ぐ無電柱化においても、景観形成・観光振興を基本方針の一つとして推進します。

さらに「ぐんまの風景を魅せる公共サイン」ガイドラインに基づき、市町村との連携を通じて、都市サイン、ウェルカムサイン、広報サインのデザインを統一し、景観保全と調和を図ります。特に、観光地等では、地域の特色や文化を取り入れたデザインを採用し、わかりやすく効果的な情報提供を行います。

▼ 景観に配慮した舗装や照明 ▼



(都)コンベンション施設北口線

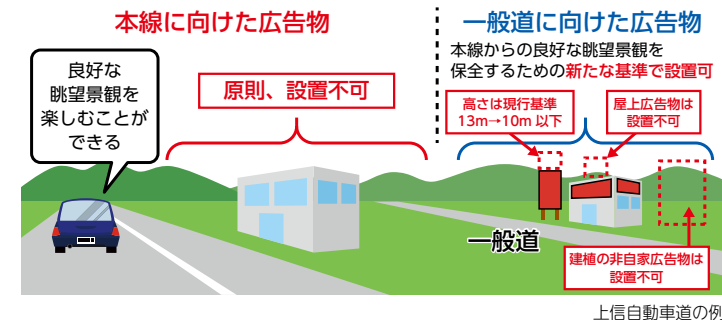
▼ 公共サインのデザイン例 ▼



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周辺道路の沿道地域等において、景観誘導地域を指定し、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。

▼ 沿道の屋外広告物を規制し、良好な眺望景観を保全するイメージ ▼



※景観誘導地域…観光地へ向かう沿道等で、特に良好な景観形成が必要な地域について、群馬県屋外広告物条例に基づき知事が指定する。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。

指標

指標と進捗状況の管理項目

▼政策の目的を達成するための指標

指標	現 状	目 標
[施策2] 市街化区域内人口密度	67.3人/ha (R5年度末)	60人/ha以上の維持 (R16年度末)

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
[A] 立地適正化計画策定市町村数	13市町村 (R6年度末)	23市町村 (R16年度末)
[B] 土地区画整理完了率	86% (R6年度末)	93% (R16年度末)

▼施策の取組体系と関連する管理項目

管理項目
A
B

取組1 適正な土地利用による「まちのまとまり」づくり

市街地における居住と都市機能集積の促進

立地適正化計画策定の支援

郊外部の「まちのまとまり」を維持する計画的な土地利用

土地利用規制（地区計画・特定用途制限地域等）の導入支援

取組2 誰もが暮らしやすい居住環境づくり

快適な生活空間の整備

土地区画整理事業の支援

空き家対策の総合的な推進

取組3 地域の誇れる景観づくり

景観まちづくりの推進

ぐんまの風景を魅せる施設整備と規制誘導

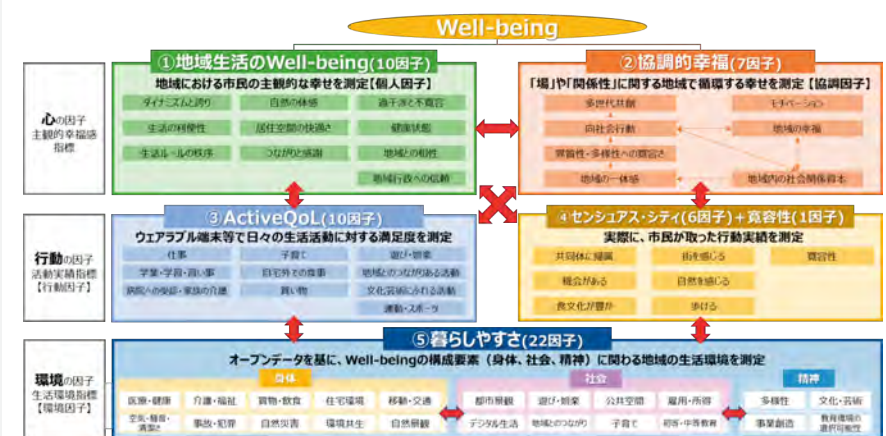
Topics

地域幸福度指標（参考指標の設定）

外的要因が大きく指標に適しません、政策的意義を持った項目として、デジタル庁が提供する地域幸福度（Well-Being）指標の値（群馬県全域）の「幸福度」と「生活満足度」の平均値を参考指標としてチェックします。現在の状態を把握する健康診断を目的として活用するため、目標値は設定しません。

参考指標	現 状	目 標
地域幸福度(Well-Being)指標（幸福度・生活満足度の平均値）	6.3 (R6年度末)	—

この指標は、主観的幸福感指標である心、活動実態指標である行動、生活環境指標である環境の大きく3つの領域に分類され、さらに全体として5つの項目（計56因子）で構成されています。



▼群馬県（全域）の地域幸福度（Well-Being）指標（2024年度版）▼



施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備

序論 群馬県の広域道路ネットワーク計画

20年後を展望すると、多くの市町村が人口10万人を下回り、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されます。人口減少社会にあっても、持続的かつ快適に住み続けるためには、市町村界にこだわらない人の行動範囲に着目した地域生活圏を形成し、「まちのまとまり」への都市機能の集約化とアクセスの確保を図ることが必要と考えられます。

将来に渡り維持・確保すべきエリアや路線を明らかにするため、「まちのまとまり」や地域生活圏相互間の結びつきから、高速道路と一体もしくは補完して機能する「高規格道路」及びサービス速度の確保を図る「一般広域道路」を基幹道路として設定し、県内道路ネットワークの骨格を形成します。

そして、県内を十字に貫く高速道路、これを補完する高規格道路や一般広域道路といった基幹道路、その他広域道路によって、本県の広域道路ネットワークの機能を最大限に発揮することで、物流と観光が地域経済を牽引できる基盤を整備するとともに、誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できる社会を構築します。

▼ 広域道路ネットワークの階層と要件 ▼

高規格道路

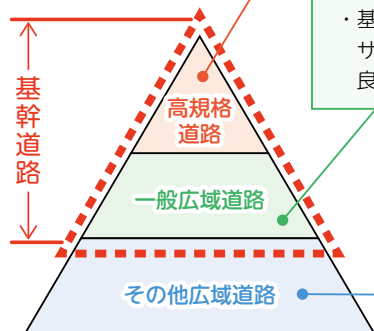
- ・高速道路と一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。
- ・地域の実情や将来像（20年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路。
- ・求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。
（交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロールを図る。）

一般広域道路

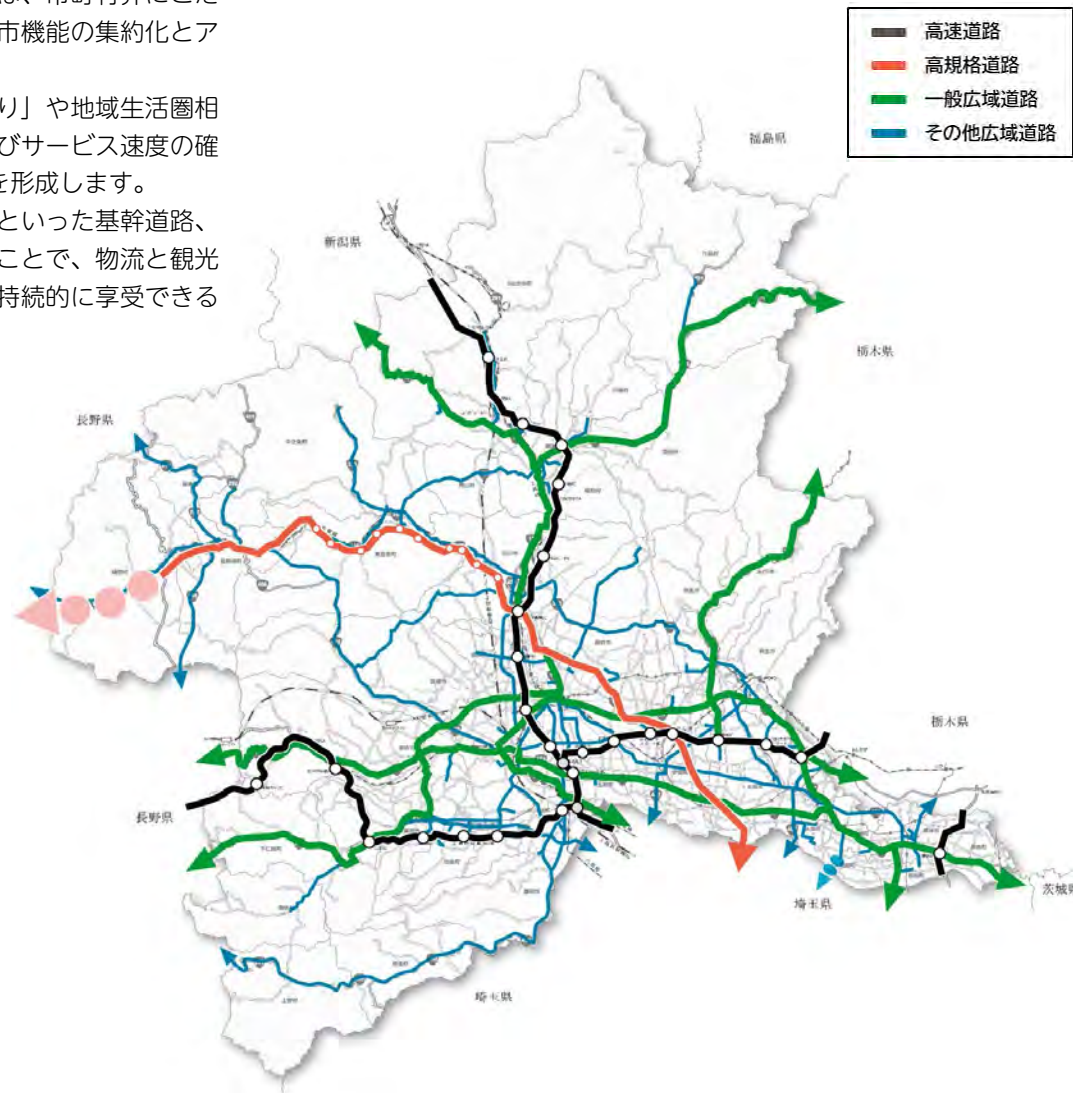
- ・基幹道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。（部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。）

その他広域道路

- ・基幹道路を補完し、高速道路ICや主要な交通拠点へアクセスする道路や、地域連携を促進する広域的な主要幹線道路。



▼ 広域道路ネットワーク計画図 ▼



※その他、「群馬県自転車活用推進計画」において、「自転車ネットワーク路線」が設定されています。

出典：群馬県広域道路交通計画2022

取組1 経済活動を支える物流・人流ネットワークの構築

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整備・強化

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、交通量は維持または微増していくことが想定されます。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、効果の高い箇所へ重点投資を行いながら、道路ネットワークを構築します。

2 スマートICの整備・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、NEXCO東日本、国、市町村と連携してスマートICの整備・機能強化を行うとともに、新たなスマートICの整備検討を進めます。

3 隣接県とのネットワークの整備・強化

広域的な地域間交流の促進による産業や観光の新たな需要の創出、輸送用車両の大型化、定時性・速達性が求められる広域的な物流の効率化に対応するため、周辺都県の道路整備の状況や計画を踏まえ、埼玉県、栃木県、長野県、新潟県へのアクセス強化を推進します。

▼ 県境部の課題検討箇所 ▼

県境部のネットワーク構築に関する課題

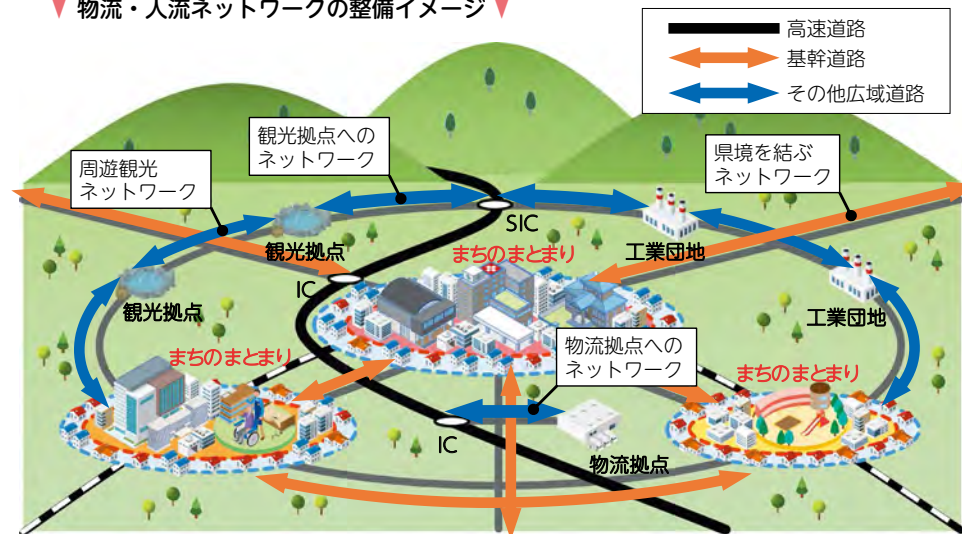
- ① 館林地域生活圏（埼玉県・栃木県）
利根川及び渡良瀬川を越えた、3県にまたがる地域間連携の強化
- ② 岡谷地域生活圏（長野県・埼玉県）
物流・観光の促進や災害時の機能確保
- ③ 吾妻地域生活圏（長野県・新潟県）
物流・観光の促進や災害時の機能確保
- ④ 沼田地域生活圏（栃木県・新潟県）
冬期の安全な通行確保、豊富な観光資源を活かした広域観光振興、災害時の機能確保、日本海側港湾との物流促進



4 自転車通行空間のネットワーク化

利根川自転車道を核としたサイクルツーリズム拡大に向けた他都県との連携を図るなど、県境を越えた広域サイクリングロードの利用を推進します。また、ナショナルサイクルルートの指定に向けて、関係者との連携を図りながら、モデルルートの登録に向けた検討を行います。

▼ 物流・人流ネットワークの整備イメージ ▼



甘楽スマートIC (R5.3開通)



▼ 県内のスマートICの整備状況 ▼



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 工業団地や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られる箇所等

取組2 「まちのまとまり」をつなぐ都市間連携ネットワークの構築

都市間連携を強化する道路ネットワークの構築

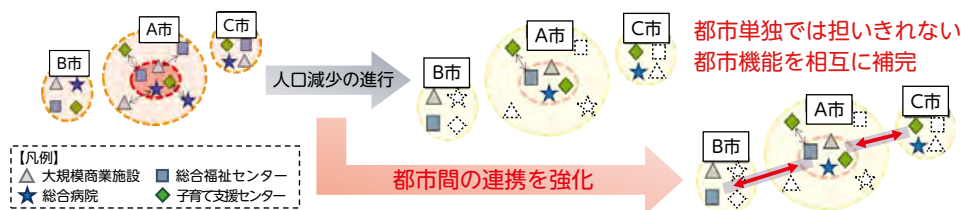
商圏人口の減少と人口密度の低下により、医療機関や商業施設など生活に必要な都市機能を市町村単独では担いきれなくなることが想定されることから、将来に渡って誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、市町村間で都市機能を相互に利用・補完できる社会基盤を構築する必要があります。

このため、都市機能を相互に補完し合う市町村間や、医療・福祉・商業等の都市機能の誘導を図る都市機能誘導区域間をつなぐなど、市町村間の連携・交流機能を強化する道路ネットワークの整備を推進します。

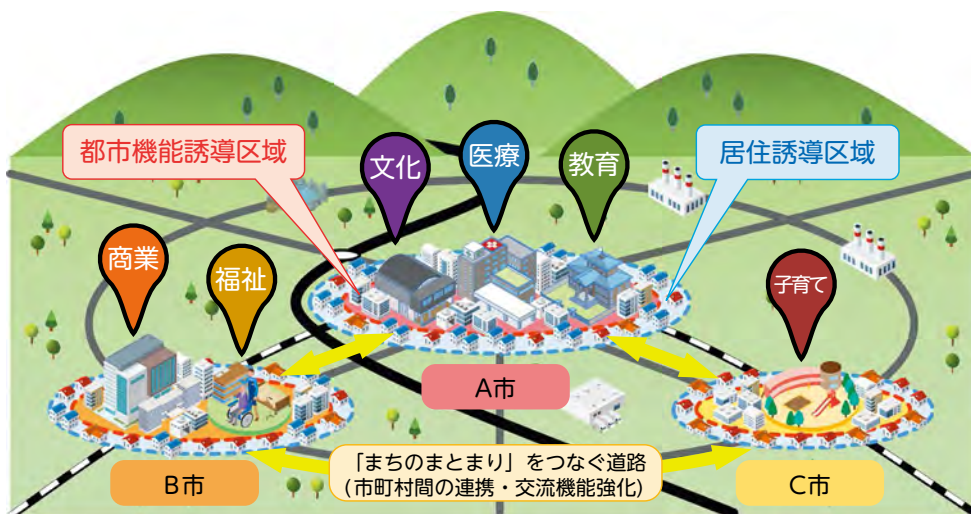
▼ 「まちのまとまり」間での都市機能の連携・補完イメージ ▼

【現状】各都市に同じような都市機能が立地

【今後】維持できない都市機能が発生



▼ 「まちのまとまり」をつなぐ道路 ▼



取組3 地域の暮らしを支える域内道路整備

1 渋滞やすれ違い困難を解消する道路整備

市町村内における生活に必要な機能が集積している「まちのまとまり」へ安全で快適に移動できるよう、渋滞解消を目的として交差点へ右折レーンを設置する交差点改良、通行車両のすれ違いを容易にするための現道拡幅等の道路整備を推進します。

▼ 交差点改良 ▼

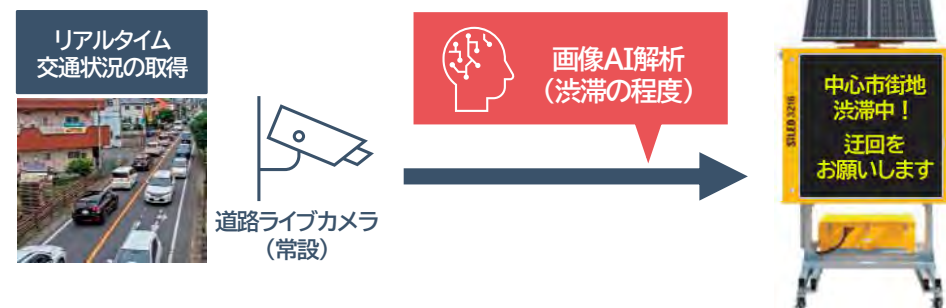


県道渋川東吾妻線（槻木交差点）

2 デジタル技術を活用した道路交通マネジメント

AIを活用して、道路に設置した監視カメラの画像から、交通量や混雑状況を把握することができます。渋滞対策にこの技術を活用し、監視カメラの画像をAIで解析してリアルタイムの渋滞情報を発信し、市街地の通過交通を迂回させるなど、道路利用者の行動変容を促す取組を実施します。

▼ 道路交通マネジメントのイメージ ▼



指標

指標と進捗状況の管理項目

▼政策の目的を達成するための指標

指 標	現 状	目 標
[施策3] 渋滞損失時間の削減量	年間0人時間 (R6年度末)	年間106.9万人時間 (R16年度末)

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
[A] 高速交通網を補完する広域道路ネットワークの整備率	88% (R6年度末)	96% (R16年度末)
[B] 主要渋滞箇所の対策率	21% (R6年度末)	34% (R16年度末)

▼施策の取組体系と関連する管理項目

管理項目

A	B
---	---

取組1 経済活動を支える物流・人流ネットワークの構築

物流の効率化と観光振興を支える道路ネットワークの整備・強化

県道昭和インター線（森下工区）バイパス整備ほか

スマートICの整備・強化

隣接県とのネットワークの整備・強化

自転車通行空間のネットワーク化

取組2 「まちのまとまり」をつなぐ都市間連携ネットワークの構築

都市間連携を強化する道路ネットワークの構築

（都）前橋長瀬線（高崎工区）現道拡幅、（都）高崎前橋線 現道拡幅

取組3 地域の暮らしを支える域内道路整備

渋滞やすれ違い困難を解消する道路整備

国道122号（館林バイパス）バイパス整備ほか

県道太田大間々線（阿左美岩宿交差点）交差点改良ほか

デジタル技術を活用した道路交通マネジメント

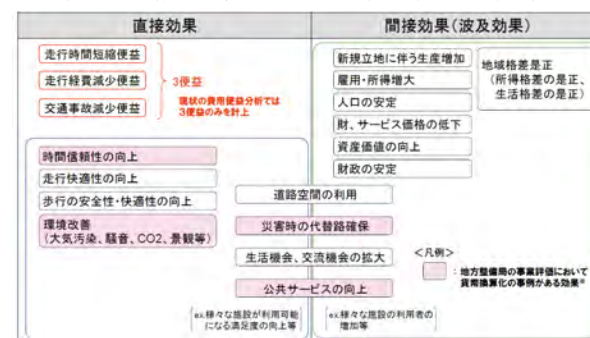
Column

▶ 時間短縮だけではない道路整備の多様な効果

能登半島地震では、土砂崩れや落石等によって道路ネットワークが寸断され、復旧活動に大きな影響を与えました。令和6年6月、国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会第65回国土幹線道路部会により「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」が公表され、地域安全保障のエッセンスネットワークの早期確立等と併せて、道路整備の「多様な価値に対応した評価」の必要性が指摘されています。

道路整備の費用便益分析では、便益として走行時間短縮便益等の3便益を計上していますが、道路の事業評価においては、このほかにも多様な効果を貨幣換算化し、複合的な投資効果を評価している例があります。

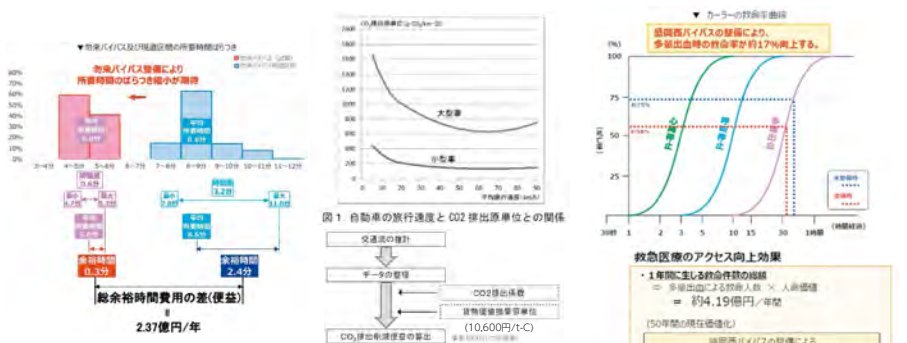
▼ 道路整備の多様な効果と貨幣換算化の事例 ▼



▼ 時間信頼性向上の効果 ▼

▼ CO₂排出削減の効果 ▼

▼ 救急医療アクセス向上の効果 ▼



所要時間の変動（ばらつき）が減少し、遅刻しないために見込む余裕時間が短縮される効果
旅行速度等の変化でCO₂排出量が削減され、温暖化による被害費用が減少する効果

出典：国土交通省「社会資本整備審議会道路分科会第25回事業評価部会」資料

医療機関への救急搬送時間が短縮されることにより、救命率の向上が見込まれる効果

施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり

序論 道路を利用する全ての県民を交通事故から守るために

交通人身事故の発生件数は減少傾向にありますが、人口10万人当たりの交通人身事故発生件数や自転車の関係する交通人身事故発生件数は、全国ワースト上位が続いており、歩行者や自転車が巻き込まれる事故は後を絶ちません。また、高齢者が関係する事故も多く、そのうち高齢者が加害者となる事故の割合も増加傾向にあるほか、交通事故

死者のうち半数以上が高齢者となっています。自動車だけでなく、歩行者や自転車も含めた道路を利用する全ての県民を交通事故から守るため、関係機関や地域住民と連携しながら、安全に通行できる道路空間づくり等の対策を進めます。

取組1 こどもたちが安心して通学できる環境づくり

1 関係者と連携した通学路合同点検や交通誘導員活動支援

こどもたちが安心して通学できる環境をつくるため、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。

また、こどもたちが安全に登下校できるよう、交通指導員の活動費の一部を補助するなどして活動を支援します。

▼ 合同点検 ▼



▼ 交通指導員活動支援 ▼



2 通学路等の歩道整備

通学路においては、合同点検結果を踏まえ、重点的に歩道整備を実施します。歩行者優先の考えのもと、歩行者の移動空間と自動車との分離を図ることで、接触の危険を排除し、安全な歩行空間へ改善していきます。

▼ 歩道整備 ▼



県道香林羽黒線（下植木町工区）

取組2 中高生が安心して通学できる環境づくり

1 自転車通行空間の整備や注意喚起看板の設置

主に通学時における中高生の自転車事故を減らすため、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を行い、自転車利用者の安全性向上を図ります。

また、自動車ドライバーや自転車利用者に向けて、自転車事故多発箇所に注意喚起看板を設置し、この効果検証を踏まえて、さらに効果的な対策の検討を行います。

▼ 自転車通行空間の整備 ▼



県道井野停車場線

▼ 注意喚起看板の設置 ▼



2 ヘルメットの着用促進や交通安全教育の実施

県職員による自転車活用推進啓発チーム「GMET」による啓発活動やSNSを活用した情報発信等を通じ、ヘルメットの着用や自転車保険の加入促進を図ります。

また、自転車を利用した参加・体験・実践型の交通安全教育手法を積極的に活用します。

▼ ヘルメットの着用促進 ▼



取組3 高齢者が安心して外出できる環境づくり

交通安全教育等の意識啓発

高齢者の交通事故死者数を減らすため、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めます。

また、高齢者が加害者になる交通事故を防止するため、運転経歴証明書の提示等により様々なサポート（タクシー料金の割引や、協賛店での割引など）を実施する市町村・事業所・団体等と連携し、運転免許証自主返納者へのサポート情報を紹介するなど、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めます。

▼ 高齢者交通安全教育 ▼



▼ 運転免許証自主返納サポート ▼



Column ▶ ジーメット GMETの活動

手軽に使えて、環境にも優しい「自転車」を、ルールやマナーを守って楽しく利用してもらうため、県職員による自転車活用推進啓発チーム「GMET」を編成しています。駅や大型店舗等でのヘルメット着用啓発や、民間企業と連携した自転車利用促進活動を実施しています。

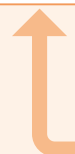


県職員啓発チーム「GMET」

指標 指標と進捗状況の管理項目

▼政策の目的を達成するための指標

指標	現 状	目 標
[施策4] 安全な通学環境の整備率	77% (R6年度末)	95% (R16年度末)



進捗状況の管理項目	現 状	目 標
[A] 通学路の歩道整備延長	617.2km (R6年度末)	676.4km (R16年度末)
[B] 中高生の通学経路における自転車通行空間の整備延長	172.4km (R6年度末)	301.3km (R16年度末)
[C] 自転車用ヘルメットの着用率	40% (R6年度末)	70% (R16年度末)

▼施策の取組体系と関連する管理項目

	管理項目		
	A	B	C
取組1 こどもたちが安心して通学できる環境づくり	●		
関係者と連携した通学路合同点検や交通誘導員活動支援	○		
通学路等の歩道整備			
歩道整備（国道353号 北牧工区ほか）			
取組2 中高生が安心して通学できる環境づくり		●	●
自転車通行空間の整備や注意喚起看板の設置		○	
中高生の通学経路（県道高崎渋川線ほか）			
高校から半径3km圏内（県道総社石倉線ほか）			
ヘルメットの着用促進や交通安全教育の実施			○
着用に関する啓発（自転車マナーアップ啓発運動、「GMET」活動など）			
スクエアード・ストレイトによる交通安全教育、高校生自転車交通安全動画コンテストなど			
取組3 高齢者が安心して外出できる環境づくり			
交通安全教育等の意識啓発			
反射材普及促進、高齢者・初心者しあわせドライブ、高齢者運転免許証自主返納サポート事業など			