

第1部

群馬県広域道路交通計画について

## 第1章 群馬県広域道路交通計画とは

本計画は、人口減少と高齢化の更なる進展による交通需要の変化や、グローバル化や国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に 대응するとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT<sup>\*</sup>等の進展を見据え、「誰もが安全で快適に移動できる社会」の実現に向けて、20年先のぐんまの将来を見据えた広域的な道路交通の方向性を定め、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本計画となるものです。

また、本計画は、群馬県県土整備分野の最上位計画である「ぐんま・県土整備プラン2020」と「関東ブロック 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画」とを踏まえ、策定したものです。

なお、この計画は高速道路、国管理道路、県管理道路など広域的な道路ネットワークに必要な道路を対象としています。

### 1-1 計画の背景と目的

2018年（平成30年）3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

重要物流道路等の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に 対応するとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要があることとされています。

このため、重要物流道路制度を契機として、20年先の群馬県が目指す将来像を見据えた広域的な道路交通の今後の方向性を定め、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等を推進するため、策定するものです。

### 1-2 計画の期間

『2022年（令和4年度）から2041年（令和23年度）までの20か年計画』  
概ね中間年で見直しを行うことを基本とします。

### 1-3 計画の柔軟な見直し

社会経済情勢の変動や首都圏広域地方計画、社会資本整備重点計画等の各種中長期計画の改定、上位計画の「関東ブロック 新広域道路交通ビジョン・計画」や「ぐんま・県土整備プラン2020」、関連計画となる「交通まちづくり戦略」等の見直し状況を踏まえ、適宜フォローアップを行う中で、本計画の見直しについても必要に応じて柔軟に実施するものとします。

1-4 本計画の位置付け

新・群馬県総合計画（2020年（令和2年）10月策定）

ビジョン（20年）

群馬県が目指す2040年の姿

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

基本計画（10年）

ビジョン実現に向けた7つの政策の柱

- 行政と教育のDXの推進
- 災害レジリエンスNo.1の実現
- 医療提供体制の強化
- 県民総活躍社会の実現
- 地域経済循環の形成
- 官民共創コミュニティの育成
- 教育イノベーションの推進と「始動人」の活躍

ぐんま・県土整備プラン2020（2020年（令和2年）12月改定）

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、人と地域のつな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

政策体系

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

政策3 多様な移動手段の確保

政策4 住み続けられるまちづくり

政策5 美しく良好な環境の保全

社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成

計画の推進に当たって

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り組み方針を示し、計画期間内に実施する主要事業と完成年度等を明示

関東ブロック 新広域道路交通計画

整合

各種関連計画

- ◆ 群馬県交通まちづくり戦略
- ◆ 群馬県緊急輸送道路ネットワーク計画
- ◆ 群馬県国土強靱化地域計画
- ◆ 県土整備プランDXアクション
- ◆ 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5ヵ年対策プログラム【関東ブロック版】など

反映

ぐんま・  
県土整備  
プラン  
2020  
を  
ベースに  
策定

（2021年（令和3年）3月策定）

群馬県道路整備アクションプログラム

2020-2029

今後10年間の具体的な道路整備の進め方  
国・県・市町村が実施する道路整備を今後10年間でどのように進めていくかを具体的に示したもの

群馬県広域道路交通計画 2022-2041

20年先の群馬の将来を見据えた広域的な道路交通の方向性

広域道路交通の基本構想  
（ビジョン）

- 地域の現状と将来像
- 将来像の実現に向けた課題と課題解決に向けた方向性
- 広域的な道路交通の基本方針と政策・施策

広域道路交通の基本計画  
（計画）

- 広域道路ネットワーク計画
- 交通、防災拠点計画
- ICT交通マネジメント計画

## 上位計画：「ぐんま・県土整備プラン2020」の概要

### 「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【計画の期間】令和2年度（2020年）から令和11年度（2029年）までの10か年計画

### 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、人と地域のつな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

#### 将来像の実現に向けた「新たな視点」

- ◆ 2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」
- ◆ 群馬・気象災害非常事態宣言
- ◆ ぐんまSDGsイニシアティブ  
～SDGs先進県に向けた決意宣言～

### 今後10年間の政策の方向性

#### 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）
- 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）

#### 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

#### 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

#### 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

#### 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

#### 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

#### 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 社会資本のストック効果の最大化
- 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

## コラム

2050年に向けた「ぐんま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、【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」や、「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・減災対策を進めています。

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



## 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なっている。温暖化の脅威は、私たちにとって遠い世界のことでなく、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、水源地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、毎日の食事に不足する人々がいる。

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」**  
県土の強靭化とともに、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する。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等の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

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、日本列島全体に甚大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もある。

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、県土強靭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も醸成する。

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す。

令和元年12月27日

群馬県知事 山本一太

出典：ぐんま・県土整備プラン2020

主要な関連計画：群馬県交通まちづくり戦略注

① 計画概要

(1) 交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）とは

20年後（2042年）の目指すべき将来像の実現に向け、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿を描き、公共交通とまちづくり、それぞれが担うべき役割や取組の方向性を明らかにするものです。

(2) 計画策定の背景（計画見直しのポイント）

新・総合計画ビジョンに示される、「ニューノーマル」、「DX※」、「2050年5つのゼロ宣言（自然災害死者『ゼロ』、温室効果ガス排出量『ゼロ』等）」や移動手段の技術革新などの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえた戦略の見直しが必要となったため、交通まちづくり戦略の見直しを行います。

(3) 計画対象区域

県内全域。（まちづくりと一体となった計画とするため、都市計画区域マスタープランと同様に4つの広域圏に分けて策定）

(4) 計画期間

令和5年度（2023年）から、令和9年度（2027年）までの5年間計画。[20年後を展望]

② 目指すべき将来像

(1) 県土形成（都市構造）の観点からの展望

- ・ 快疎な空間の形成、広域生活圏※内外を連携する広域的な交通軸の確保

(2) 移動手段の技術革新の観点からの展望

- ・ 移動手段の技術革新（CASE）、移動スタイルと交通システムの変革

(3) 暮らしやすさの観点からの展望

- ・ 日常生活を取り巻くあらゆる分野でのDXが進展
- ・ 多様な暮らし方・住まい方が実現



新たなモビリティのイメージ

ぐんまらしい「快疎」な空間の形成とそれを支える多様な移動手段が整った社会  
 ~多様なライフスタイルに合わせて、誰もが安全・快適に移動でき良質な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県~

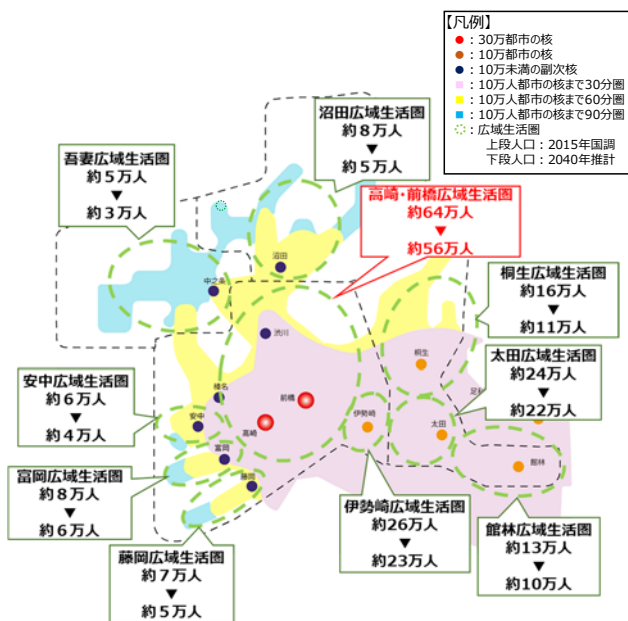
③ まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿

(1) 人口予測と広域生活圏

本県において、人口減少が顕著となる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、既存の都市機能を維持すること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、デジタル技術を活用した都市的サービスの補完(DX)を前提とした都市経営・まちづくりが必要になってくると想定されます。

そのためには、市町村界に拘らない人の行動範囲に着目した広域生活圏を形成し、デジタル技術（遠隔医療・テレワーク等）を活用しつつも、デジタル技術では担えない必要な都市機能を享受するためには、広域生活圏の各拠点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。



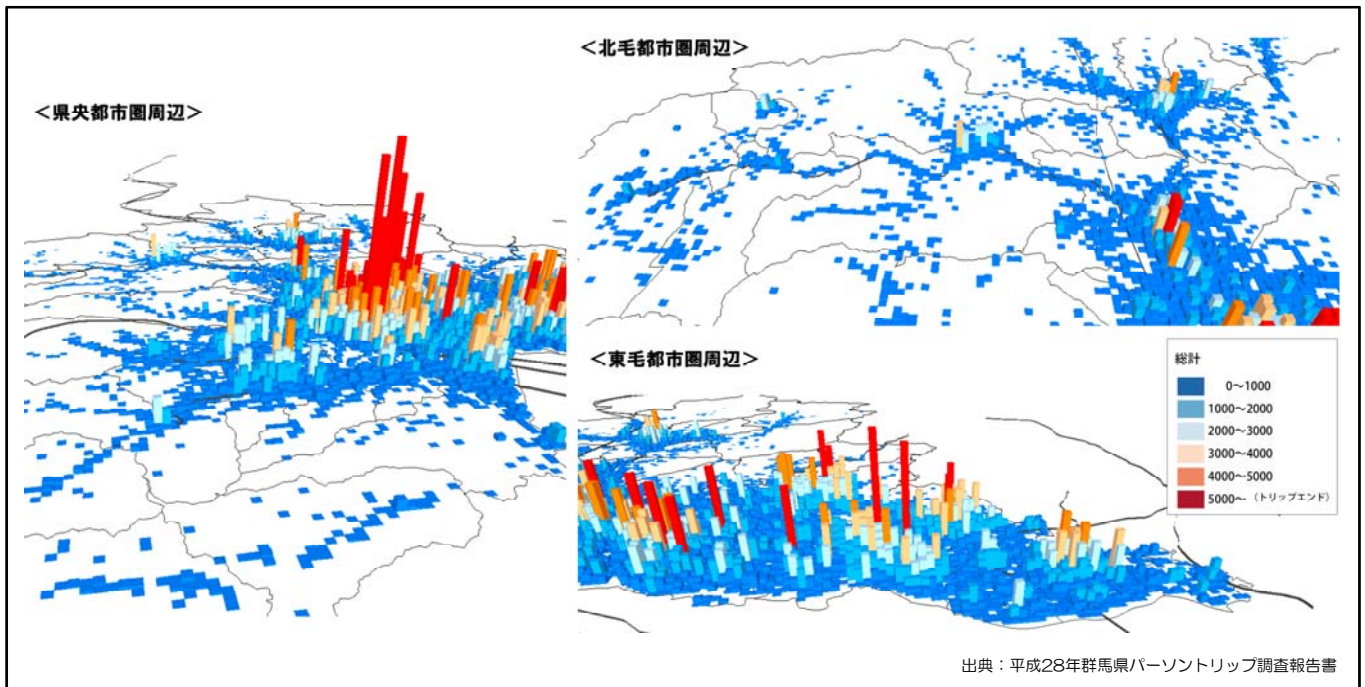
2040年の県内人口予測

注 令和4年度中に策定予定の「群馬県交通まちづくり戦略」の内容を掲載しています。

## (2) 拠点の設定

将来にわたり公共交通を維持・確保すべきエリアや路線を明らかにするため、人の動きや人口の集中量のデータ等に基づき、地域における各拠点を広域生活圏<sup>※</sup>毎に設定します。また、本計画における拠点は、今後、まちづくり・人口集積等の取組みを進めていく上で、公共交通の確保が特に求められるエリアを設定します。

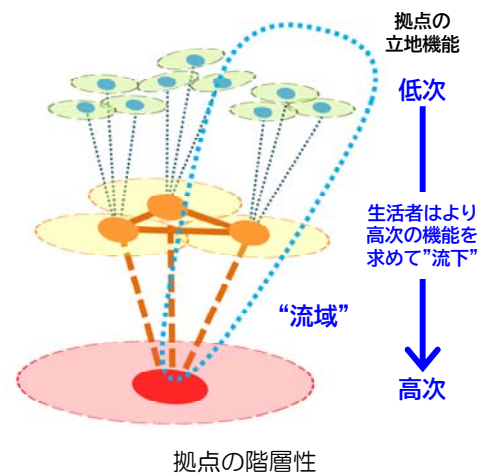
拠点には階層性があり、一般的に人は低次の都市機能で満たされない場合には、高次の都市機能を求めて移動します。高次の都市機能の提供を持続可能にするためには、商圏として成り立つような人口集積が求められています。



4次メッシュ別での全目的でのトリップの集中状況

拠点の区分と考え方

区分	拠点的考え方	都市機能
中枢拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>人の移動や人口の集中量が非常に多い主要拠点が近接して集まっている地区</li> <li>県外との広域圏拠点として重要な役割を担っている都市計画区域マスタープランにおいて、高ランクの拠点(中枢拠点)として位置付けられている地区(例:前橋駅や高崎駅の周辺など、県の中核的機能を有する地区)</li> </ul>	高次 ↑ ↓ 低次
主要拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>人の移動や人口の集中量が非常に多く、商業、業務、教育、文化、医療、行政、産業、観光等の広域的なまちの機能が複数集積している地区(例:主要駅や市役所周辺など、まちの機能が複数集積している地区)</li> </ul>	
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務、観光等の特定のまちの機能が強い地区(例:町木役場周辺や大型商業施設、主要観光地など、特定のまちの機能が強い地区)</li> </ul>	



## (3) 公共交通ネットワーク(軸)の設定

広域的に「幹」となる交通軸を将来にわたり、維持・確保すべきエリアや路線を明らかにするため、先に設定された拠点や広域生活圏相互間の結びつきを把握したうえで、幹線ネットワークを設定します。

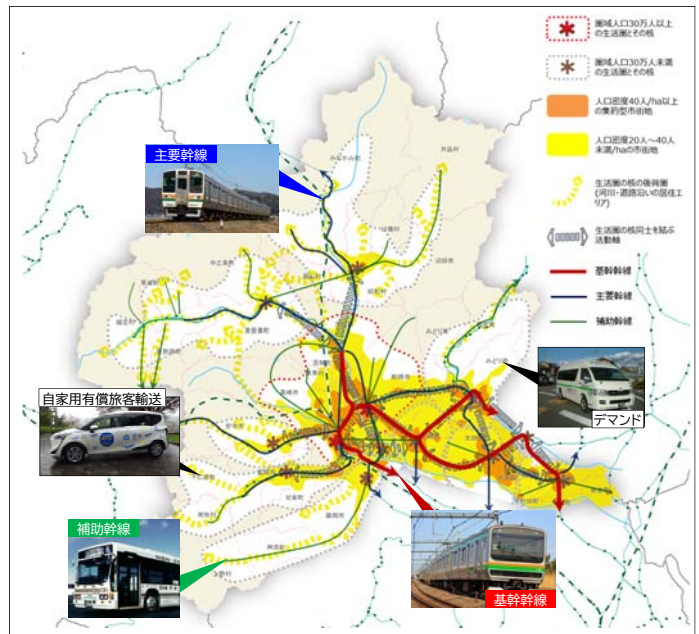
注 令和4年度中に策定予定の「群馬県交通まちづくり戦略」の内容を掲載しています。

幹線ネットワークを描くにあたっては、以下の考え方にに基づき、路線を選定します。

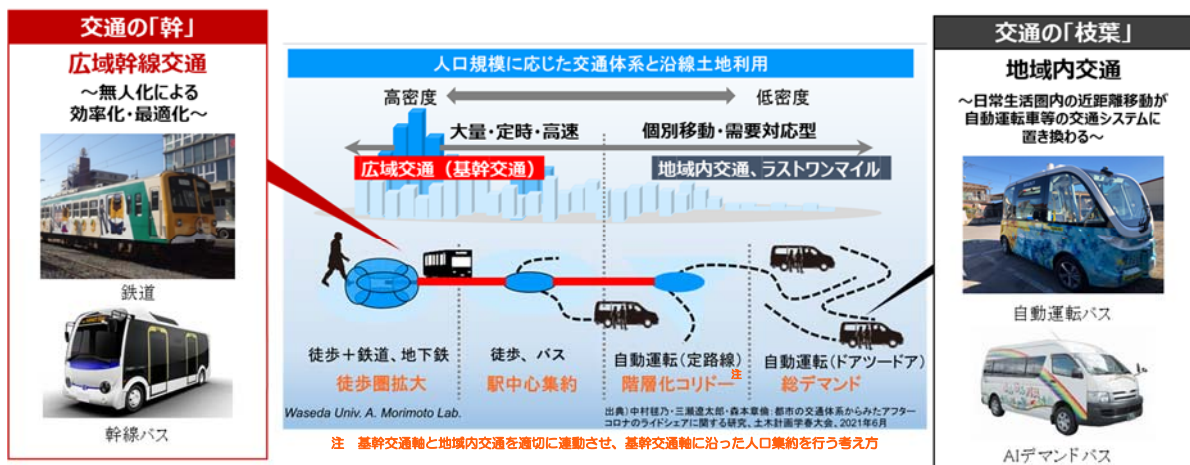
1. 高崎・前橋を核とした、放射状ネットワークの構築  
(高次の都市機能を有する高崎・前橋へのアクセスは将来的にも重要)
2. 移動需要を踏まえて、先に設定した拠点を効率的にカバーできる路線を選定【拠点カバー率：約9割】
3. 市町村の中心的機能を有する市町村役場（一部支所を含む）を結ぶ路線を選定
4. 県外からの需要の多い観光地への路線を選定

幹線毎の特性

区分	幹線の特性
基幹幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域生活圏※相互間を連絡し、一定の信頼性を持ち、高いサービス水準で結ぶ県の基幹交通軸となる公共交通路線</li> </ul>
主要幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要拠点間を連絡するなど、広域生活圏内の幹となる公共交通路線</li> <li>広域生活圏内の需要を集約し、一定水準の移動サービスを確保すべき路線</li> <li>自治体中心部や著名な観光地を結び、県民生活や来訪者の広域的な交流を中心的に支える路線</li> </ul>
補助幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要幹線を補完し、主要拠点と地域拠点を連絡する公共交通路線</li> <li>主要幹線には満たないが、県民生活を支える上で重要な公共交通路線</li> <li>交通結節点への連絡路線</li> </ul>



公共交通の幹線ネットワーク図



人口規模に応じた交通体系と沿線土地利用

出典：早稲田大学 森本教授  
提供資料を一部加工

#### ④ 将来像の実現に向けた基本方針

- 【基本方針1】 ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持
- 【基本方針2】 DX※・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化
- 【基本方針3】 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GX】
- 【基本方針4】 まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持(市町村域を越える広域的な公共交通)
- 【基本方針5】 まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持(市町村内における多様な移動手段)

注 令和4年度中に策定予定の「群馬県交通まちづくり戦略」の内容を掲載しています。