

第2部

広域道路交通の基本構想（ビジョン）

第1章 地域の現状と将来像

1-1 群馬県の現状

【地勢】 東京都心から100km圏に位置 （地理的優位性）

本県は、日本列島のほぼ中央にあり東京都心から100km圏に位置しています。

【経済】 多くの工場が立地・首都圏の台所・ 豊富な観光資源

本県は、自動車関連産業をはじめとする多くの工場が立地するほか、きゃべつやきゅうりなどの野菜の生産高も多く首都圏の台所という側面も持っています。

全国的に知名度の高い草津温泉をはじめとする名湯・秘湯が多く、上毛三山や尾瀬などの自然、世界遺産登録された「富岡製糸場と絹産業遺産群」など、豊富な観光資源を持っています。

【交通】 高速交通網の結節点

県内では、1972年（昭和47年）の東北自動車道の開通を皮切りに、関越自動車道、上信越自動車道が整備され、2011年（平成23年）には、北関東自動車道が完成し、東西南北を十字に貫く高速道路網が完成しました。

また、上越新幹線・北陸新幹線が県土を貫くなど、全国の中でも極めて優れた高速交通ネットワーク環境にあると言えます。これにより、首都圏、信越地方、東北地方を結ぶ、全国でも有数の交通の結節性を備えています。

【人流】 地域間の人の動き

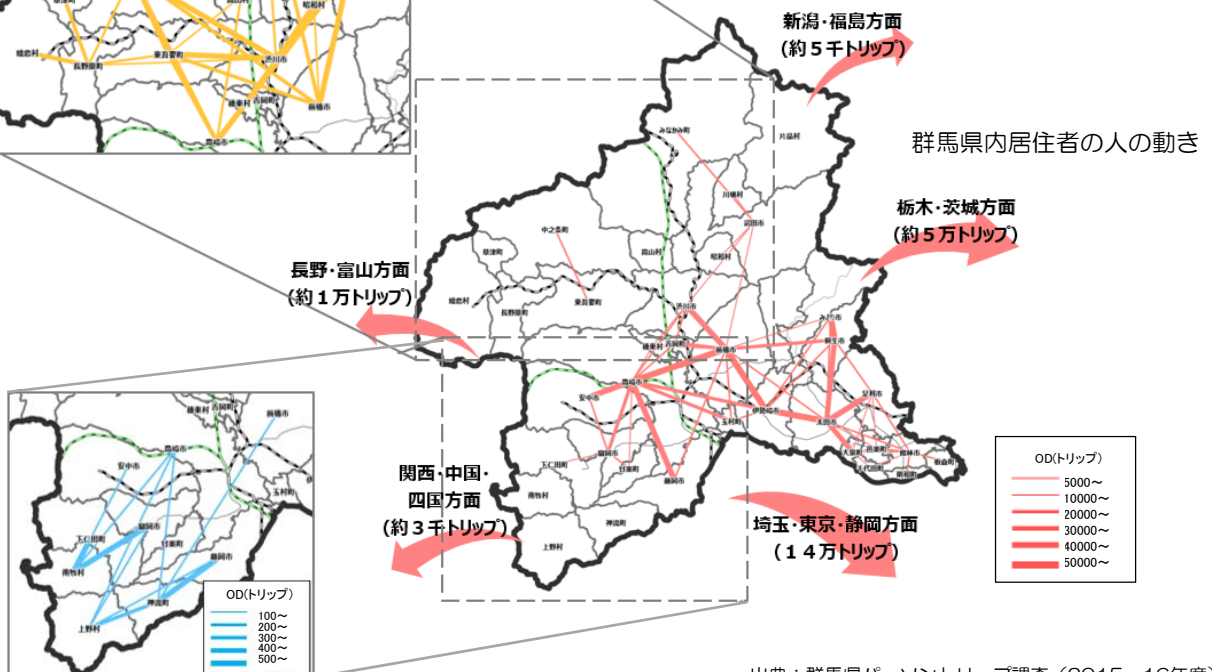
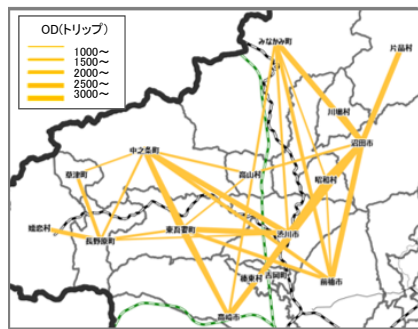
地域間の人の動きをみてみると、前橋市—高崎市間の移動が特に多く、他にも前橋市—伊勢崎市間、伊勢崎市—太田市間など、人口20～30万人程度の中規模な都市間の移動が多くなっています。

他県では、人口40～60万人程度の一つの都市を中心に人が移動することが多いです。群馬県は他県とは異なり、中規模な都市が横に結び付いた多極分散型の県土構造となっていることが特徴です。また、埼玉・東京方面との移動が非常に多くなっています。



群馬県の都市構造のイメージ

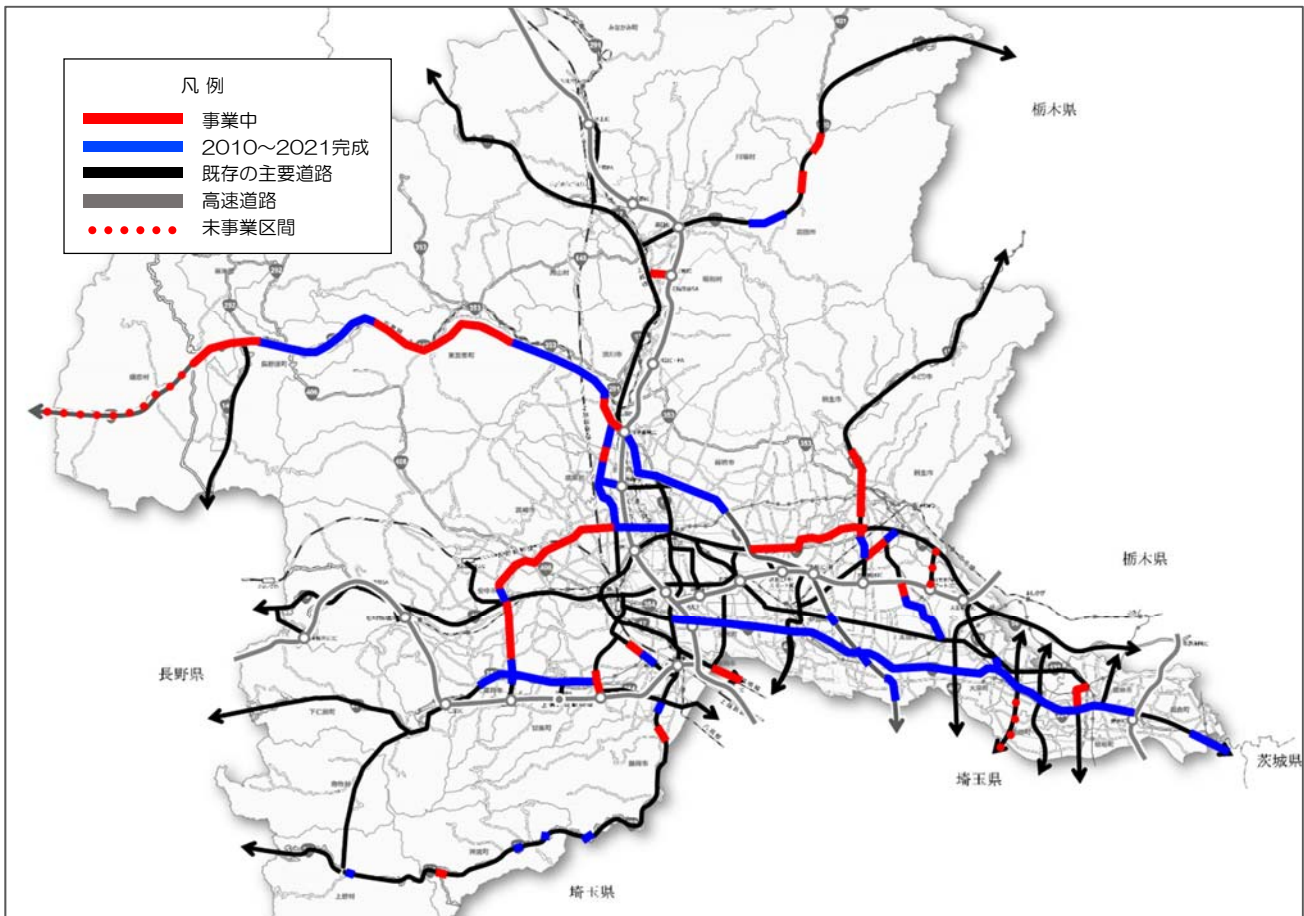
出典：群馬県交通まちづくり戦略



出典：群馬県パーソントリップ調査（2015・16年度）

広域的な道路ネットワークの開通状況

群馬県では、北関東自動車道の開通によって県内を十字に貫く高速交通網が完成し、あわせて主要な道路ネットワークの整備を重点的に進めてきたことで、自動車を「移手段」とする基盤が整いつつあり、物流の効率化や観光地へのアクセス向上など、地域経済の活性化に大きく貢献してきました。

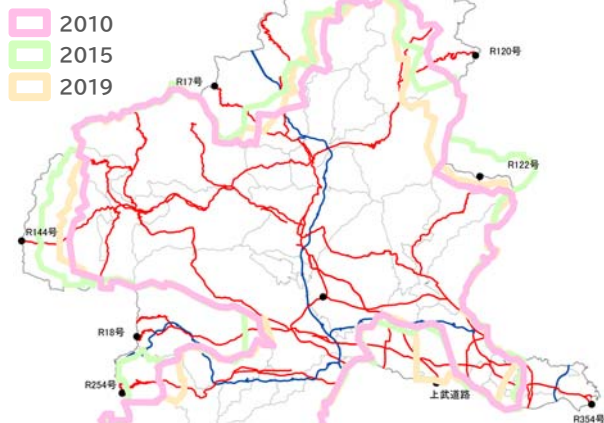


整備効果

道路ネットワーク整備による時間距離の変化

群馬県庁を拠点として各方面に至る所要時間は短縮され、時間距離面積^注は2005年（平成17年）から2019年（令和元年）にかけて約2割減少。

■群馬県の時間距離の変化

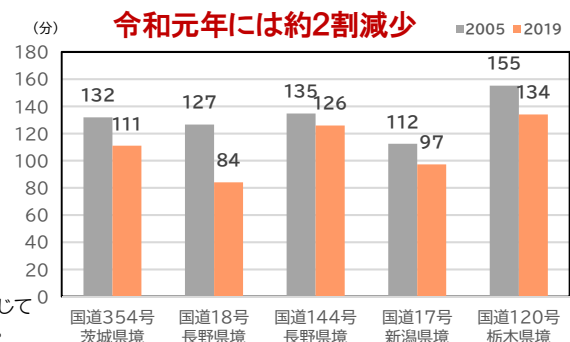


注 2地点間の隔たりを、空間距離ではなく所要時間で表す指標のこと。県境までの所要時間について、2005年に対する各年の時間距離の割合に応じて地図を縮小することで、県境までの所要時間の短縮を視覚的に表しています。

■群馬県庁から主な方面への所要時間（分）

方面	2005	2010	2015	2019
① 茨城県境(国道354号)	132	116	115	111
② 長野県境(国道18号)	127	87	92	84
③ 長野県境(国道144号)	135	126	131	126
④ 新潟県境(国道17号)	112	99	104	97
⑤ 栃木県境(国道120号)	155	148	143	134

出典 道路交通センサス



今後10年の展望からみる群馬県の可能性

今後の10年を展望すると、県内においては「上信自動車道の関越自動車道渋川伊香保IC付近からハツ場ダムまでの開通」や、「西毛広域幹線道路の全線開通」が予定されています。

また、広域的には、首都圏三環状道路など首都圏における高速道路網が概ね完成するとともに、北陸新幹線の敦賀延伸やリニア中央新幹線の東京～名古屋間開業が予定され（スーパーメガリジョン※）、更なる地域間競争が厳しさを増す中、本県の交通結節性の高さを活かして、「人・モノ・情報」の集積を促進し、国内外の活力を県内に取り込むことが重要です。



今後10年の展望からみる群馬県の可能性

1-2 群馬県の将来像

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・減災対策を加速します。**

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

将来像のイメージ

