



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

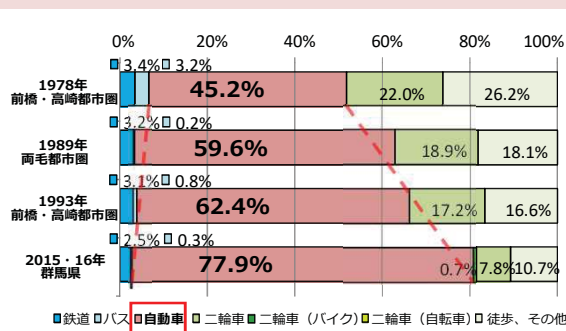
1 公共交通の衰退など自動車を使えない県民の移動手段の減少

(1) 過度な自動車依存

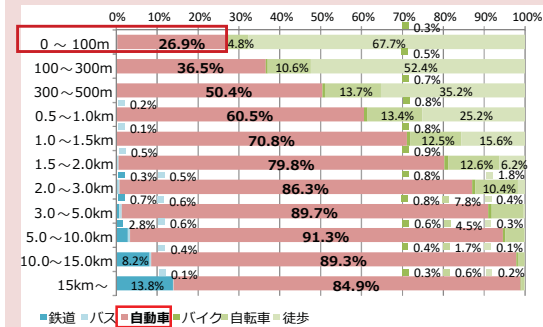
本県の代表交通手段の構成比は、最新のパーソントリップ調査※（平成27、28年度）によれば、約78%が自動車となっている一方、鉄道は2.5%、バスは0.3%といずれも比率が低く、移動距離別にみると、100m未満の移動でも4人に1人が自動車を使う、過度な自動車依存社会となっています。

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



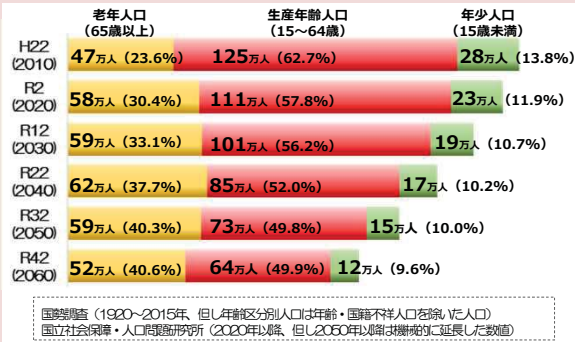
距離帯別の代表交通手段構成比



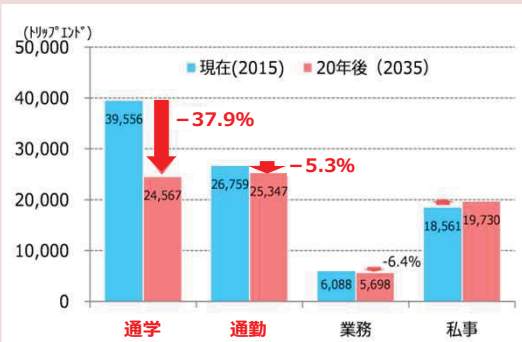
(2) 公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下への懸念

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。

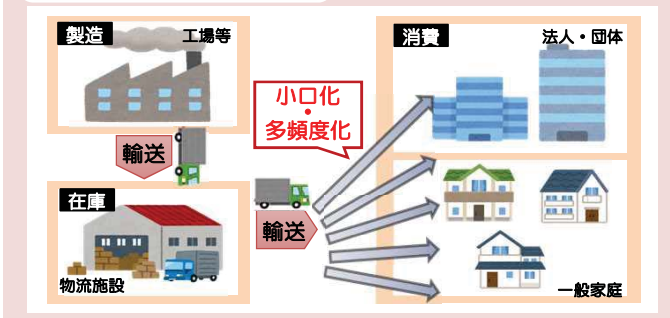
## 2 物流ニーズの変化と周遊性の低い広域観光

### (1) 変化する物流ニーズへの対応

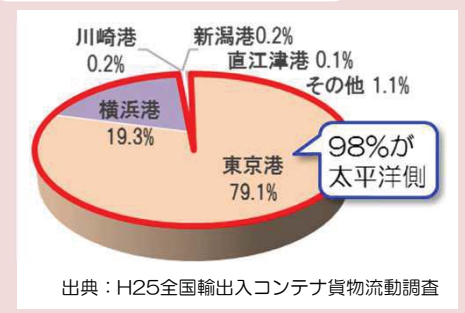
サプライチェーン\*のグローバル化が進み、国際海上コンテナ輸送の取扱いが増加している中、県内で取り扱われるコンテナの多くは、県央・東毛地域の発着拠点から太平洋側港湾への輸送となっています。しかし、近年のアジア・ユーラシアダイナミズム\*への対応や首都直下型地震\*、南海トラフ地震\*等の太平洋側での大規模災害を踏まえると、日本海側港湾への輸送も視野に入れた物流ネットワークの構築が必要です。

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。

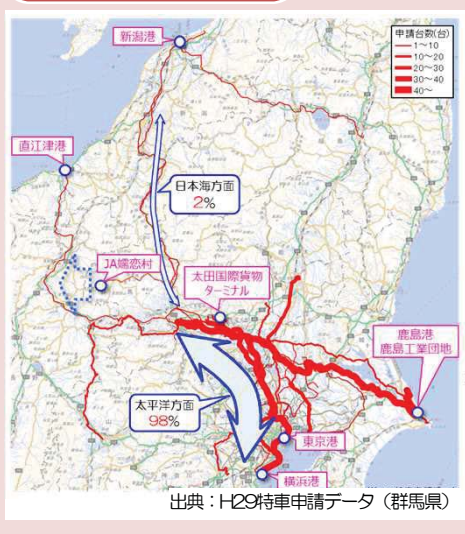
#### 輸送形態の小口化・多頻度化



#### 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

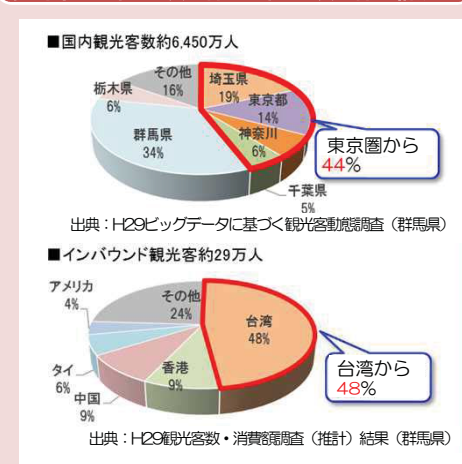


### (2) 周遊性の低い広域観光

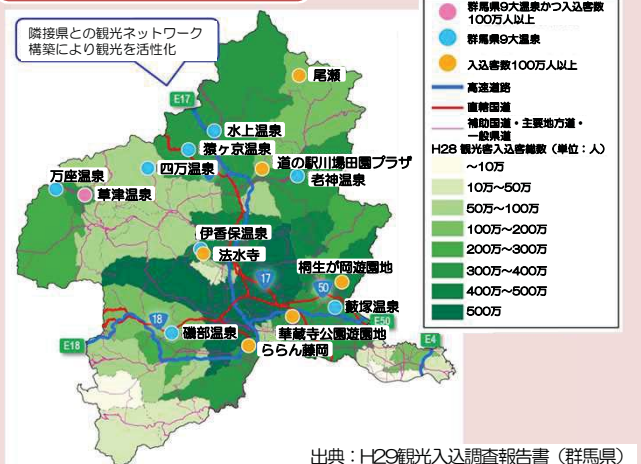
県内の国内観光客数は約6,450万人(平成29年)を超え、この5年間で約500万人増加しており、外国人観光客(インバウンド観光客)も約29万人となり台湾からの来県客を中心に増加傾向にあります。

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。

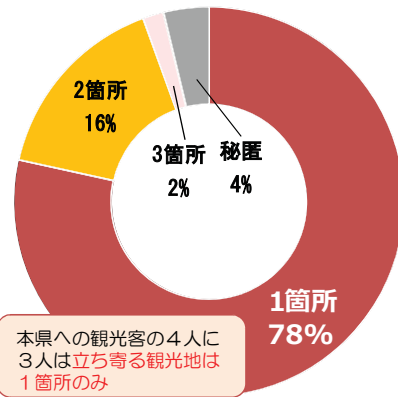
観光客の交通手段



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

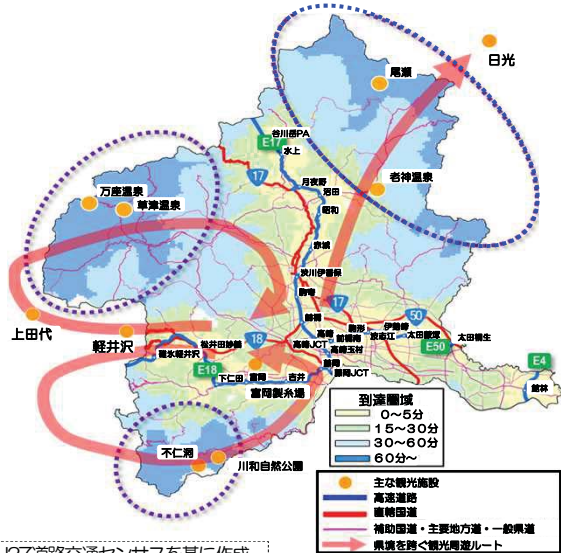
出典：じゃらん宿泊旅行調査2015

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

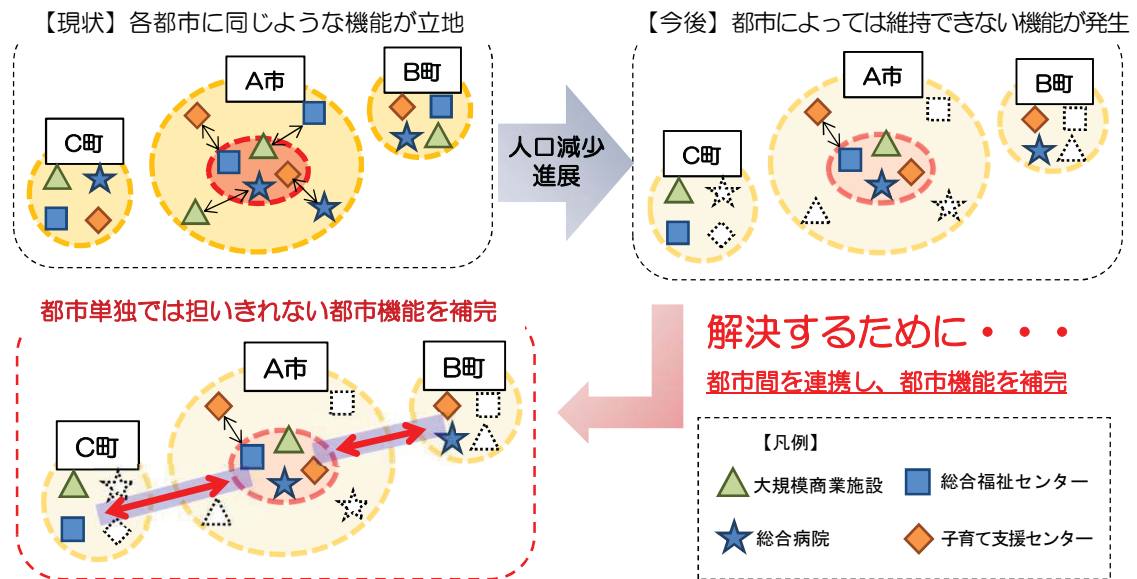


3 人口減少の進展により市町村単独では維持が困難になる医療、福祉、商業などの生活に必要な都市機能

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

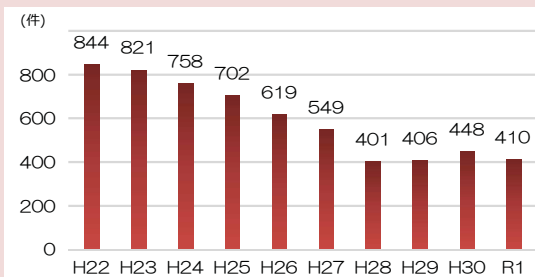
#### ① 中学生1万人当たりの自転車関連事故件数 ⇒ 全国ワースト1位 (H30)

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）



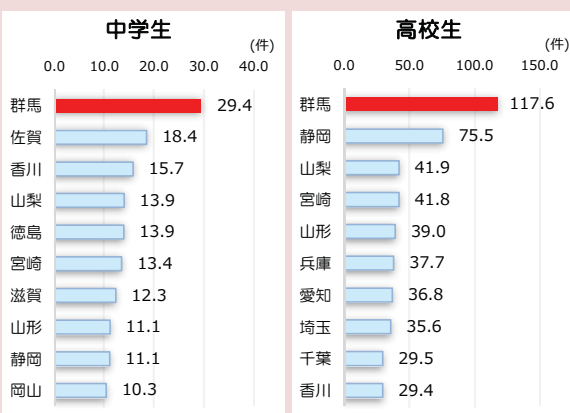
子ども：中学生以下

出典：群馬の交通事故統計

### 【高校生の自転車事故が多い要因】

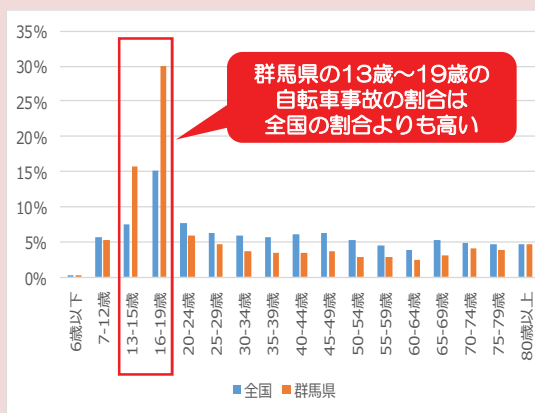
群馬県における高校生の自転車事故が多い要因としては、昭和55年～60年にかけて高校の郊外化が進展したことで、自転車による遠距離の通学機会が増加したことが考えられます。

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）

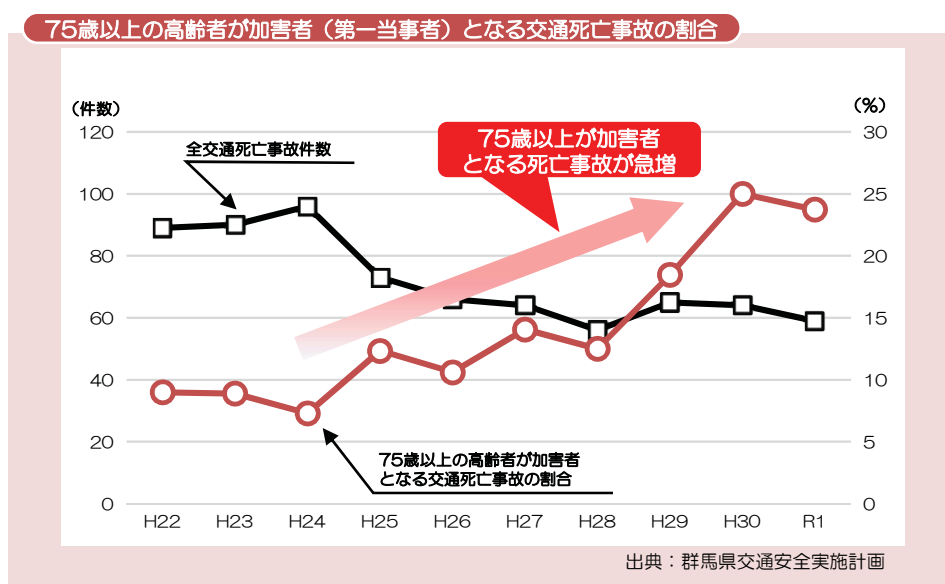
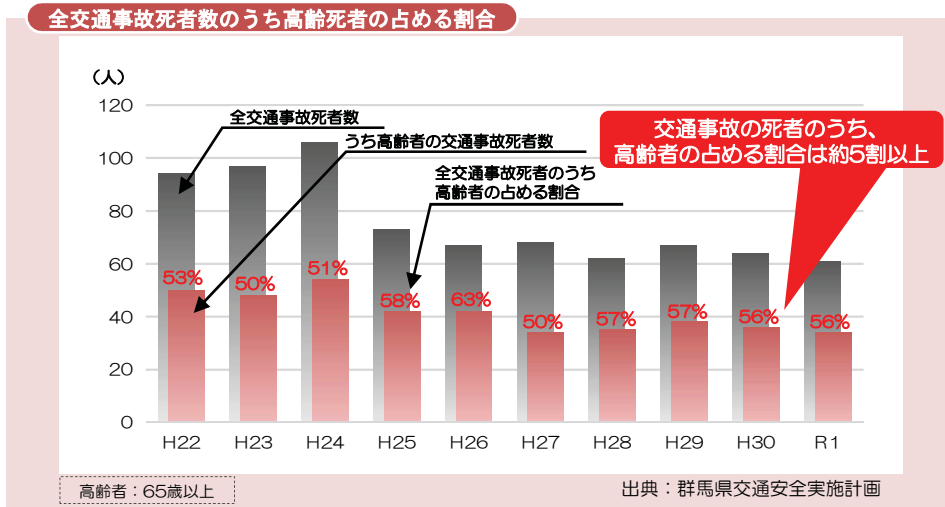


自転車事故は第一及び第二当事者

出典：群馬県警察本部

### (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。

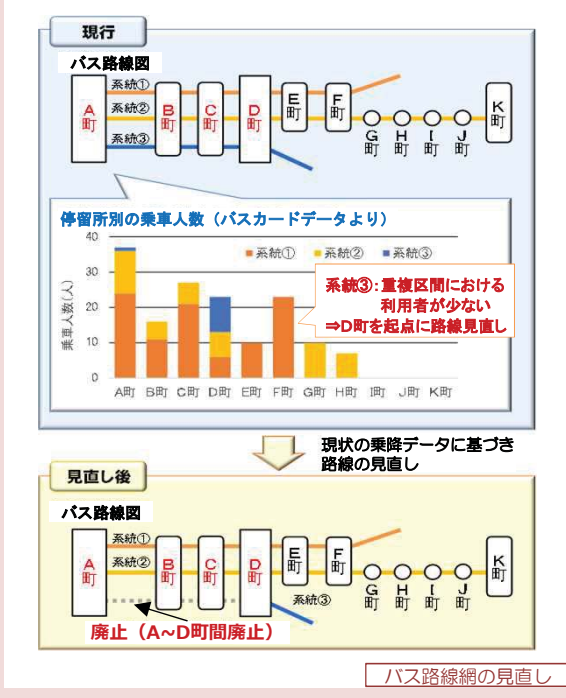
**新たな広域バス路線網の検討**

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事がなく、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手段の確保

今後の高齢化の進展による交通弱者の移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 (ベトナム文化ホール：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



9  
産業と技術革新の  
基盤をつくらう

### 【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。



11  
住み続けられる  
まちをつくらう

### 【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

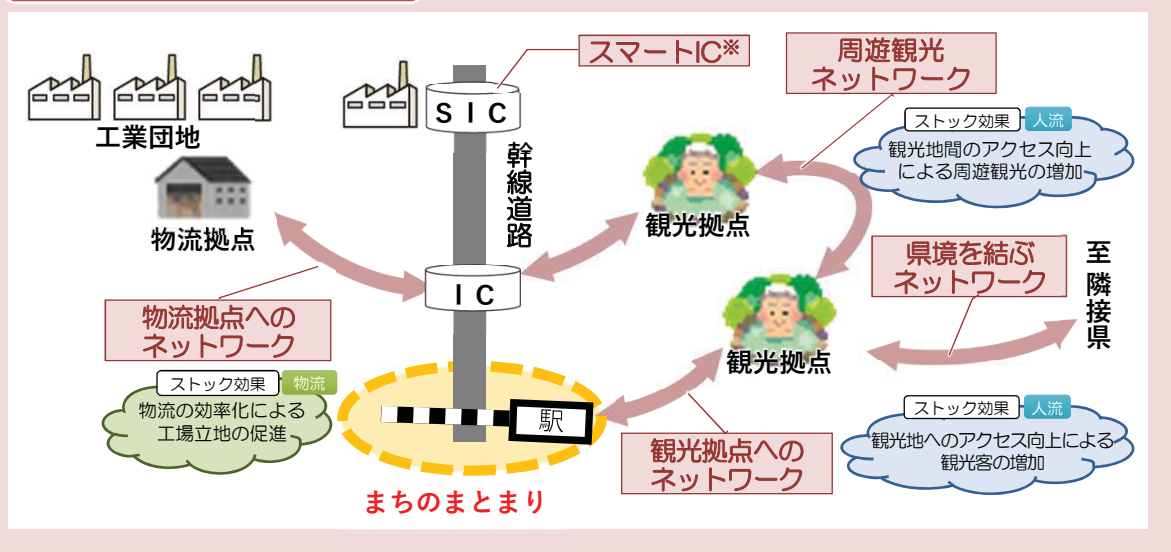
### 取組1 物流の効率化と観光振興を支える道路ネットワークの構築

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。

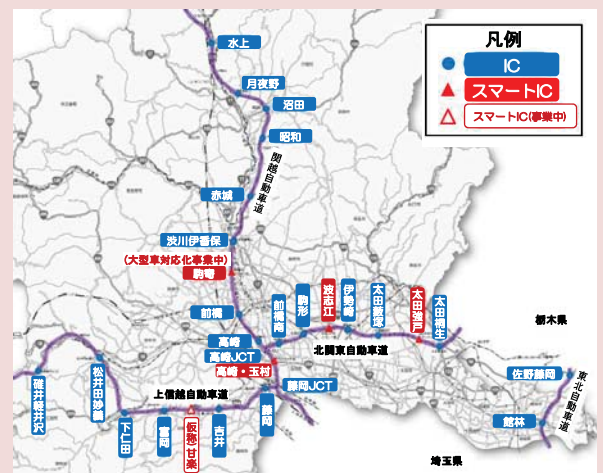
#### 新たなスマートIC整備検討箇所

- 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】

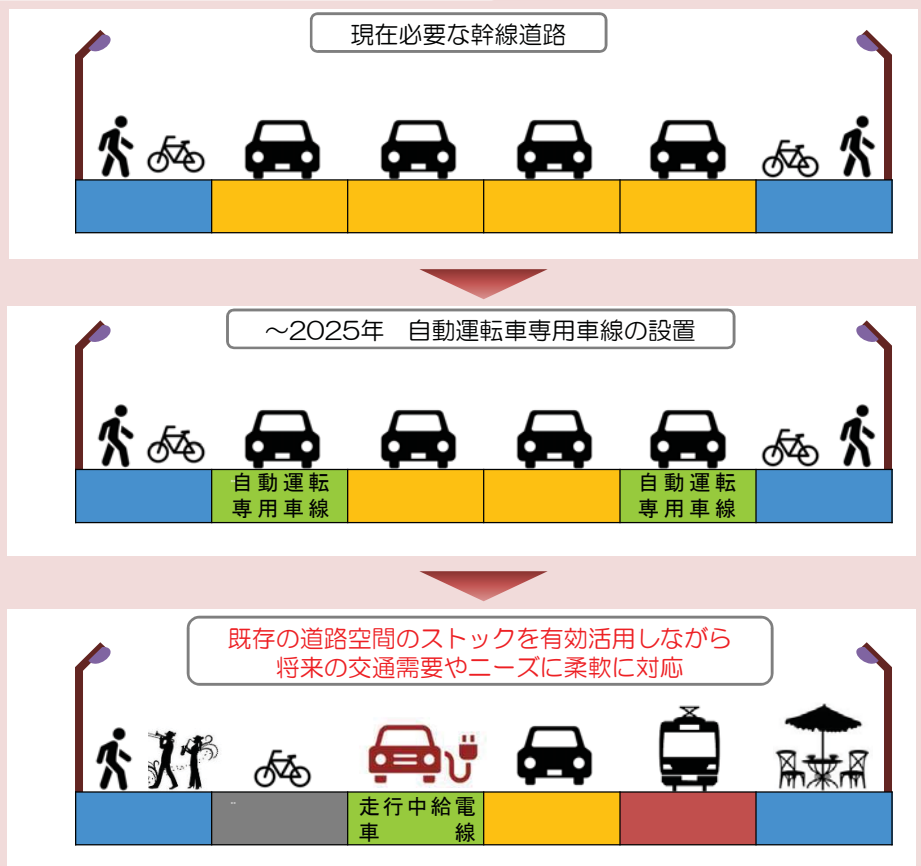
- ①「埼玉県」・「栃木県」と邑楽館林地域  
利根川及び渡良瀬川を越えた地域間連携の強化
- ②「長野県」・「埼玉県」と多野藤岡地域  
物流・観光の促進や災害時の通行ルートの確保
- ③「長野県」・「新潟県」と吾妻地域  
物流・観光の促進や災害時の通行ルートの確保
- ④「栃木県」・「新潟県」と利根沼田地域  
冬期の安全な通行確保、豊富な観光資源を活かした観光振興、災害時の通行ルートの確保、日本海側港湾との物流促進



○ 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。

自動運転の普及に対応した道路空間の活用のあり方



出典：自動運転に対応した道路空間のあり方「中間とりまとめ」(案)



## 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）



群馬県が  
こんなに  
良くなるよ!

### 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。



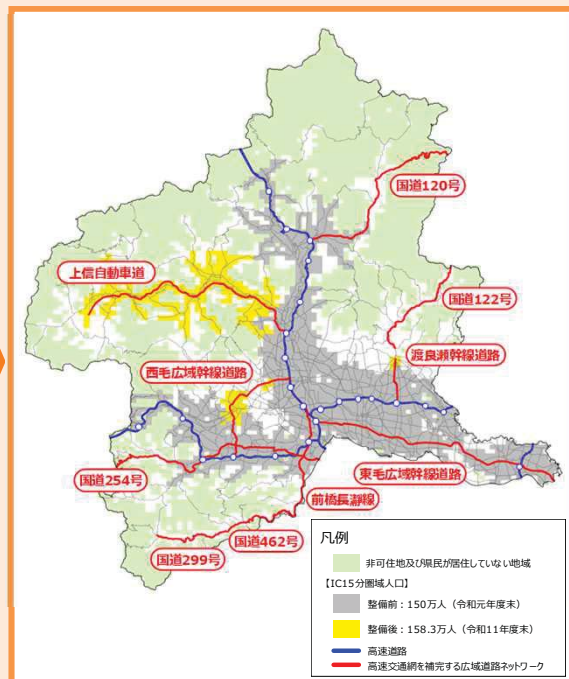
### 【関連ターゲット】

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94号)

旧鹿沢温泉から県道東御嶽線を通り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、西堀栄三郎氏(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(チヨイナチヨイナ)」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。