

ぐんま・県土整備プラン2025

【 原 案 】

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
「ぐんま・県土整備プラン2020」策定から5年間の取組の成果	6
今後の群馬県社会資本整備の方向性	9
社会資本整備は新たなステージへ	14
20年後に目指す将来像	18
将来像の実現に向けた政策の方向性	20
政策・施策及び方策の体系	21
新たな富の創出に向けた未来への投資	22

第2部 基本計画編

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	24
施策1 オール群馬による水害対策の 加速化・高度化(流域治水の推進)	28
施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	32
施策3 「逃げ遅れゼロ」に向けた避難のサポート	36
政策2 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	42
施策2 効率的な維持管理	44
施策3 新技術を活用したインフラメンテナンス	48
政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	52
施策1 エリア価値を創造する未来投資	56
施策2 持続可能で暮らしやすいまちづくり	62
施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	66
施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	70
政策4 美しく良好な環境の保全	72
施策1 豊かで美しい自然環境の保全・再生	76
施策2 健全な水循環の維持・回復	78
施策3 地球温暖化対策の推進	80

社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成	82
方策1 建設産業の働き方改革	83
方策2 建設現場の生産性向上	84
方策3 建設産業の魅力の発信	85
計画の推進に当たって	87
方策1 地域毎の災害対応組織力の維持	87
方策2 選択と集中による効率的・効果的な事業の推進	88
方策3 社会資本の複合的な投資効果の追求	89
方策4 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5 県土整備プランの実効性の確保	90

第3部 地域計画編

前橋地域	92
北群馬渋川地域	94
佐波伊勢崎地域	96
高崎地域	98
安中地域	100
多野藤岡地域	102
甘楽富岡地域	104
吾妻地域	106
利根沼田地域	108
太田地域	110
桐生・みどり地域	112
邑楽館林地域	114
政策の目的を達成するための主な指標一覧	116
用語解説	120

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2025」とは

2045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7年度（2025年度）から令和16年度（2034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・見直しのポイント

「ぐんま・県土整備プラン2020(令和2年12月策定)」(以下、「県土整備プラン2020」という。)の策定から、概ね5年が経過しました。この間、県土整備プラン2020に位置付けた政策・施策や事業の進捗を図ってきました。この県土整備プラン2020の進捗と、「気候変動の影響等による気象災害の更なる頻発化・激甚化」、「切迫する大規模地震」や「コロナ禍を経た社会構造の変化」などの社会資本整備を取り巻く状況の変化の見通しを考慮しながら、「県民の幸福度向上」、「新群馬の創造」、「群馬モデルの発信」といった今後の群馬県の政策の方向性に基づき、あらゆる危機に対応できる「災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県」を実現するため、新たに「災害対応組織力の維持」という観点を踏まえ、新しい県土整備プランを策定するものです。

上記を踏まえた、県土整備プランの見直しのポイントは次のとおりです。

見直しのポイント

「ぐんま・県土整備プラン2020」を継承しつつ、「連携・共創による群馬ならではの未来につながる社会資本整備」を推進

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部から構成しています。

【基本構想編】・社会資本整備を取り巻く変化の見通しなどを踏まえ、20年後に目指す将来像を示します。
・将来像の実現に向けた課題に対し、今後10年間の政策の方向性を示します。

【基本計画編】・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】・地域毎に、主な取組方針と計画期間内に実施する主要事業、地域をリードする中心的事業を示します。

社会資本整備を取り巻く変化の見通し

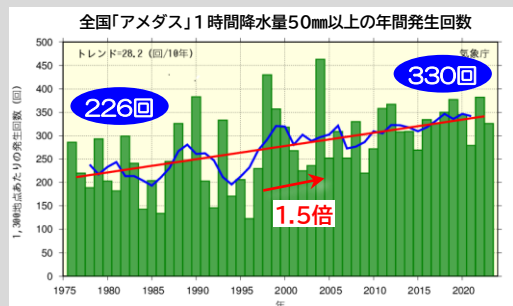
1 気候変動の影響等による気象災害の更なる頻発化・激甚化

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・激甚化し、毎年のように全国各地で多くの犠牲者を伴う甚大な被害が発生しています。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年平均約226回に対して、2014年から2023年の10年平均約330回と約1.5倍に増加しています。

群馬県では、2024年に大雨・洪水警報が75回発表されました。これは前年の4倍以上にのびります。また、記録的短時間大雨情報は直近5年間で最も多く、5回発表されました。

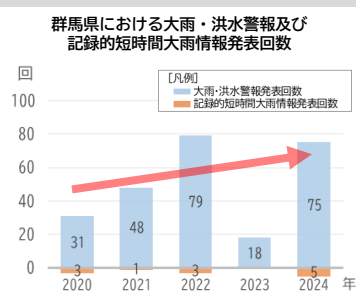
現在も、気候変動の要因とされる地球温暖化は進行しており、このままでは、強雨の発生頻度の増加など、気象災害のリスクがさらに高まると予測されています。

気候変動による異常気象



アメダス観測値を1,300地点に換算した値

出典：気象庁



出典：気象庁

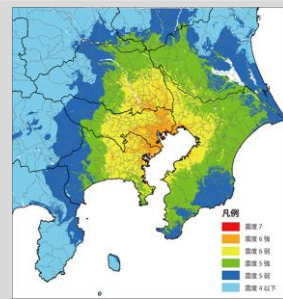
2 切迫する大規模地震

我が国は世界の大規模地震の約2割が発生する地震多発国であり、南海トラフ地震、首都直下地震や日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等の大規模地震の発生が切迫しています。地震が発生した際には、甚大な被害が想定されています（首都直下地震：想定死者数23万人、経済被害約95兆円）。

群馬県は震度4以上の地震回数が関東地方で最も少なく、首都圏とのアクセスも良いことから、近都県で地震が発生した際にバックアップできる体制を整えることが求められています。

令和6年能登半島地震では、住宅や建築物の倒壊などにより多くの人命と財産が失われるとともに、道路の寸断などにより甚大な被害が発生しました。群馬県で大規模な災害が発生した場合に備え、起こりうる危機ととるべき対策を事前にしっかりとシミュレーションしておくことが必要です。

首都直下地震（都心南部地震）の震度分布



出典：内閣府（震度分布（都心南部地震））

能登半島地震による被害状況



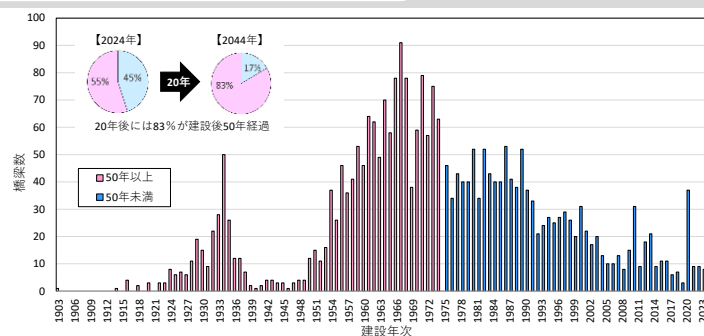
出典：国土交通省

3 加速する社会資本の老朽化

群馬県で管理している多様なインフラの多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みです。自然災害が頻発化・激甚化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平時からの維持管理が不可欠です。人口減少を見据えて将来にかかるコストを可能な限り抑制するようインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要です。

また、インフラメンテナンスに携わる担い手の不足も深刻な状況です。現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成とともに、メンテナンスに関する技術開発等を推進し、県内のメンテナンス産業の競争力を強化することは大きな課題となっています。

建設年次別橋梁数（令和6年3月末現在）

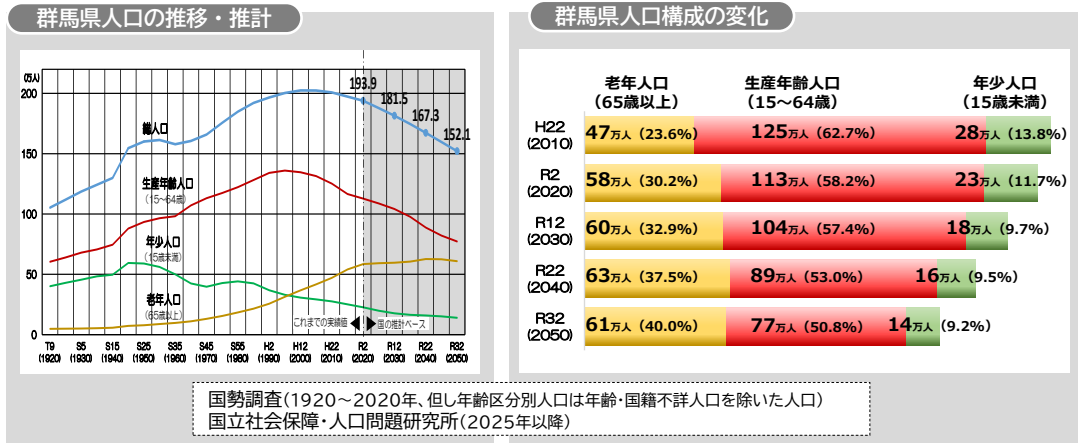


※群馬県の管理する橋梁の状況を示しています。

4 人口減少と高齢化の更なる進行

群馬県の人口は減少を続けており、今後加速度的に減少していくことが見込まれます。また、群馬県の出生数は減少、出生率は低下しており、高齢化率についても今後急速な上昇が見込まれます。

こうした人口減少や高齢化が加速すると、特に地方部において、生活サービス提供機能の低下や喪失のおそれがあります。人口減少や高齢化に対応したインフラ整備が求められるとともに、県民が安心して暮らし続けられるため、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される仕組みが求められています。



6 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であるとともに、県民生活の維持や、災害時の応急対応など地域の安全・安心の確保に向けて、欠くことのできない重要な産業です。

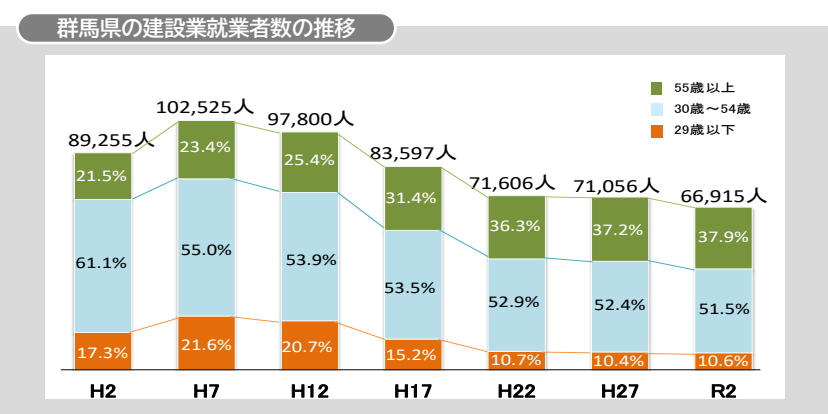
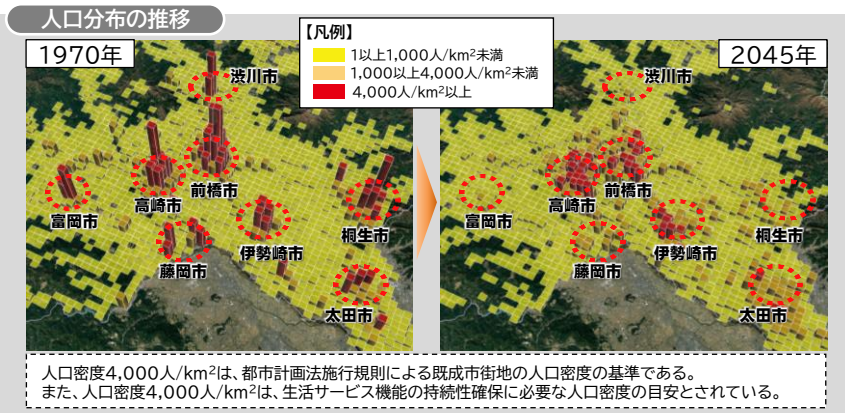
一方で、群馬県の建設業就業者数は、平成7年をピークに減少しており、また建設業の現場では担い手の高齢化が進んでいます。

今後、高齢従事者の大量離職に伴う担い手の減少が見込まれており、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていくためには、若者や女性、外国人など多様な担い手の確保・育成を図る必要があります。

5 市街地の拡散と低密度化

群馬県は、人口集中地区の人口密度が低く、またモータリゼーションの進展を背景として、公共公益施設や大規模集客施設などの郊外立地が進み、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。

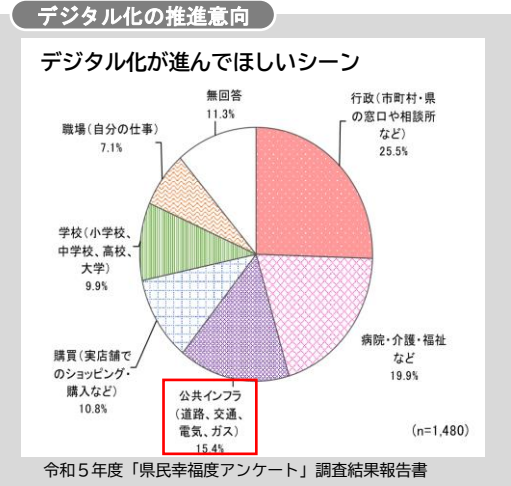
医療、商業等の生活サービス施設や公共交通の維持には、一定の人口集積が不可欠であり、このまま市街地の拡散と低密度化が進むと、これらのサービスの維持が困難となります。都市機能の衰退や地域コミュニティの希薄化を防ぐため、都市の拡散を防ぎ、市町村内の拠点への居住及び都市機能の誘導を図る必要があります。



7 デジタル革命の加速

近年、デジタル化は急速に進展しており、経済活動や一人ひとりのライフスタイルのあり方を抜本的に変化させてきました。今後、デジタル技術やデータのさらなる活用による生産性向上や新たなサービスの創出への期待がますます高まっていくことが予測されます。

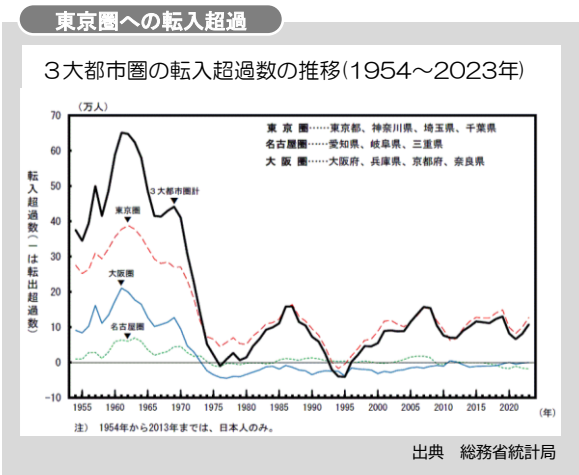
県民からの公共インフラのデジタル化推進の意向も強く、また建設産業の生産性向上の観点からも、県土整備分野のDXを推進する必要があります。



9 東京一極集中の脆弱性

地方圏の若者世代が東京圏へ流出する傾向は、コロナ禍において緩和されたものの、依然として流出が継続しており、今後もこの傾向は続くことが見込まれます。東京一極集中は、労働力や資本の集中等により、東京、そして我が国の国際競争力を高めている一方で、過度に人や機能が集中することは、大規模自然災害が発生した場合、膨大な建物被害や人的被害等が発生するリスクがあります。

自然災害が少ない群馬県の強みを生かし、首都圏のバックアップに向けた取組が求められています。

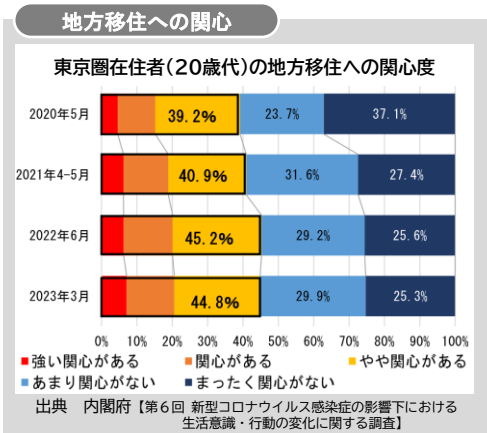


8 コロナ禍を経た社会構造の変化

コロナ禍における行動制約を背景として、テレワークをはじめとするデジタルを活用した暮らし方・働き方への転換が進行しています。

テレワークの普及は、個人個人の価値観に応じた暮らし方・働き方の選択可能性を高め、場所に縛られない暮らし方・働き方を可能にしたことから、二地域居住・地方移住に対する関心が高まるなど、暮らし方・働き方の多様化が加速することが予測されます。

群馬県に移住者を引きつけるため、暮らしやすく魅力的なまちづくりが求められています。



10 カーボンニュートラルに向けた機運の拡大

気候変動の社会経済活動への影響が生じている中、国においても温室効果ガスの排出削減など、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた機運が拡大しています。

群馬県においても、「2050年に向けた『ぐんま5つのゼロ宣言』」に「温室効果ガス排出量ゼロ」を掲げるなど、温室効果ガスの排出量削減、脱炭素化に向けた取組は急務となっています。

また、本県は「新・群馬県総合計画(ビジョン)」において、環境や地域の持続可能性を「ドーナツ経済学」による持続的成長で実現する、という方針を掲げています。カーボンニュートラルはその一環の取組であり、将来世代のため、社会資本整備の分野においても持続可能な社会の実現に向けた取組を推進する必要があります。



「ぐんま・県土整備プラン2020」策定から5年間の取組の成果

1 「災害レジリエンスNo.1の実現」に向けた防災・減災対策の着実な推進

本県を襲った令和元年東日本台風をはじめ、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・減災対策を着実に推進しました。

3か年緊急

令和元年東日本台風により越水・溢水が生じた河川の堤防高上げを実施しました。

8河川完了(R2~R4)



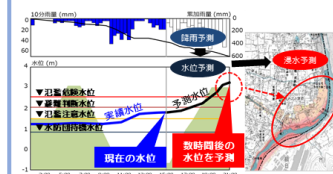
令和元年東日本台風により発生した土砂災害の再度災害を防止するため、土石流対策や地すべり対策を実施しました。

全4箇所完了(R2~R5)

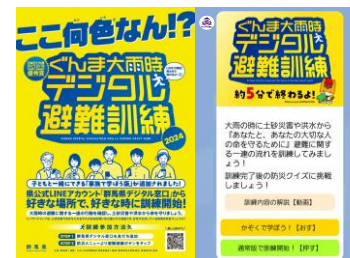


水害や土砂災害による「逃げ遅れゼロ」に向け、避難行動を促進するための対策を実施しました。

リアルタイム水害リスク
情報システムの構築



デジタル避難訓練の実施



5か年重点

住民の主体的な避難行動を促すため、危機管理型水位計や河川監視カメラを設置しました。

339河川完了
(R2~R6)

危機管理型水位計



河川監視カメラ



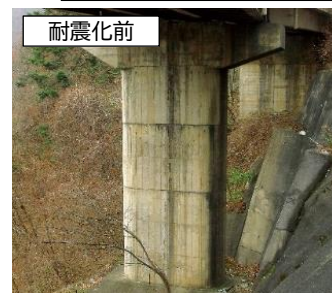
防災・物流拠点集積エリア間やエリア内の主要拠点を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築を推進するとともに、緊急輸送道路の落石対策や橋梁の耐震化を推進しました。

落石対策 31箇所対策(R2~R4)
⇒ 第1次緊急輸送道路全196箇所対策済



橋梁耐震化 6箇所対策(R2~R3)
⇒ 緊急輸送道路の橋梁のうち対策が必要な全153橋対策済

耐震化前



耐震化後



2 「誰もが安全で快適に移動できる社会」の 実現に向けた多様な移動手段の確保

人口減少と高齢化の更なる進行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、多様な移動手段を確保するための取組を推進しました。

物流の効率化や観光振興、市町村間の連携・交流機能の強化などに資する道路網の整備を推進しました。



渋滞箇所やすれ違い困難箇所の解消を図る道路整備を推進しました。



児童や中高生をはじめ、誰もが安全に移動できる環境の整備として、通学路の歩道整備や自転車通行空間の整備を推進しました。

通学路の歩道6.7km、自転車通行空間142km整備(R2~R5)



3 効率的で快適なまちづくりの促進に 向けた市町村のまちづくりの支援

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した。

まちのまとまりを維持するため、市町村の立地適正化計画策定を支援しました。

4市町村策定
(R2~R5)



健全な市街地の形成と快適な居住環境を整備するため、土地区画整理事業を推進しました。



4 「ぐんま・県土整備プラン2020」における主な中心的事業の進捗状況

R2	R3	R4	R5	R6
● 上信自動車道（金井IC～箱島IC） R2.6開通 ● 県道川原畑大戸線（大柏木川原湯トンネル） R2.12開通 ● 西毛広域幹線道路（安中工区） R3.3開通 ● 県道南新井前橋線バイパス（3期工区） R3.3開通 ● 榛名南麓2期地区（フルーツライン） R3.6開通 県道南新井前橋線バイパス（2期工区） R3.10開通 ● 烏川（下流工区）河川改修 R3.5完成 ● 井野川河川改修 R4.3完成 ●	県道伊勢崎深谷線（上武大橋）老朽橋架替 R4.3完成 利根川新橋（赤岩） R5.5整備方針公表 ● 寺沢川河川改修 R5.3完成 ● 山田川河川改修 R5.5完成 ●	● 県道伊勢崎深谷線（上武大橋）老朽橋架替 R4.3完成 ● 利根川新橋（赤岩） R5.5整備方針公表 ● 上信自動車道（吾妻西バイパス） R6.3開通 ● 西毛広域幹線道路（高崎西工区） R6.3開通 ● 渡良瀬幹線道路（笠懸藪塚工区） R6.3開通 ● （都）上矢島米岡線 R6.3開通 ● 石田川調節池 R6.3完成 ●	● 県道太田大間々線バイパス（新田藪塚工区） R6.5開通 ● 県道寺尾藤岡線バイパス（山名工区） R7.3開通予定 ● 県道前橋長瀬線バイパス（神田工区） R7.3開通予定 ● 県道桐生伊勢崎線現道拡幅（阿左美大原工区） R7.3完成予定 ● 大川（下流工区）河川改修 R7.3完成予定 ● 八瀬川河川改修 R7.3完成予定 ●	



今後の群馬県の社会資本整備の方向性

1 今後の社会資本整備はどうあるべきか

「災害レジリエンスNo.1」の実現に向けた防災・減災対策の推進など、これまでの取組の成果を検証するとともに、社会資本整備を取り巻く状況の変化等を見据えた上で、今後の社会資本整備の方向性を考える必要があります。更なる頻発化・激甚化が予測される気象災害や切迫する大規模地震など多くの災害リスクがある中で、全国各地で発生している水害、土砂災害や能登半島地震などの地震災害の状況を踏まえると、あらゆる危機に対応できる「災害対応力」が求められます。また、群馬県の基本政策に基づき、ワイズスペンディングと未来投資など、将来世代の幸福実現といった長期的な視点から、将来を見据えた社会資本整備の方向性を示す必要があります。

2 群馬県の基本政策（今後の群馬県の政策の方向性）

群馬県は「すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型社会の実現」を基本理念とし、「県民の幸福度向上」、「新群馬の創造」、「群馬モデルの発信」を基本政策として掲げ、様々な政策・施策に取り組んでいます。

群馬県の基本政策

政策

1

県民の
幸福度向上

誰一人取り残されない群馬 県民一人ひとりが輝き、幸福を実感できる群馬を実現するため、こども・子育て政策等を推進する。

幸福度指標の引き上げ 「群馬県幸福度レポート」を踏まえ、幸福度の指標として県民が重視する所得、健康等について目標を定め、社会全体の幸福度を引き上げる。

ワイズスペンディングと未来投資 劣化版東京に陥らず、先進投資を進めるとともに、「ワイズスペンディング」の考えに基づき、職員の知恵、官民の知恵を結集し、負担を抑えながら、最大の成果を追求していく。

政策

2

新群馬の
創造

リトリートの聖地 温泉や食、伝統文化などの魅力を活かし、心と身体を癒す滞在型観光の一大拠点を目指す。

クリエイティブの発信源 アートやコンテンツのみならず、イノベーション等も含めた価値の創出・発信を牽引する、企業集積県、人材輩出県を目指す。

レジリエンスの拠点 地震、水害、パンデミックなどに対し、自然条件としてレジリエンスの高い群馬県であるが、防災・減災の取組を進めることで、社会インフラのレジリエンスも高めていく。

政策

3

群馬モデル
の発信

群馬を開く 定住人口、関係人口、交流人口を増やすため、県の内外を問わず多様な人々を受け入れる。

群馬で創る 世界に先駆けて新たな課題に挑戦する課題解決先進県として、官民・内外の力を結集する。そこから独自のアプローチで「群馬モデル」を生み出し、課題の解決に当たる。

群馬が動かす こうした取組の成果を発信し、他の地方公共団体の政策をリードし、国政に影響を与え、時には海外の新たな動きまで誘発する。

3 あらゆる危機への対応に備えた「災害対応組織力の維持」

建設産業は、社会資本を整備し、維持管理を担う「県民生活の礎を築くプロフェッショナル」であるとともに、災害時には最前線に対応するなど、県民の安全・安心を確保するために欠かすことのできない「地域インフラマネジメント産業」です。そのため、「災害レジリエンスNo.1の実現」を目指す群馬県にとって、平常時から災害時までインフラを守る建設産業が持続的に発展できる環境を整備することは重要な課題です。

全国各地で発生している水害や土砂災害、令和6年1月に発生した能登半島地震等を教訓として、あらゆる危機に対応するためには、組織的に災害に対応できる力、つまり「災害対応組織力」が必要です。そこで本県では、この「災害対応組織力」を“災害発生時において、地域の実情を熟知した建設産業が、状況に応じて迅速かつ機動的に発揮する現場力”と定義し、あらゆる危機に対応できる災害に強い群馬県を実現するため、この災害対応組織力を維持していくことを目指します。ここでの現場力とは、建設産業の人員及び保有する建設機械のことです。災害発生時にまず災害応急対応人員が必要となります。しかし、人員がいても建設機械がなければ効率的な対応は困難となります。こうしたことから、人員と建設機械の両方を維持し、災害発生時に状況に応じて迅速かつ機動的に対応できることが重要となります。

① 災害発生直後の72時間を支える現地即応力

- ◆ 令和6年能登半島地震で、地元建設業者は自らも被災者でありながらも迅速な対応に従事した。例えば、奥能登地域の建設業者は、発災翌日から市町村の要請を受けて活動を開始し、避難所から駆けつけた社員を含め、限られた人員で道路啓開作業を進めた。このように、地域に密着した建設業者がいなければ、迅速な応急対応は実現できない。

② 現地の特殊な地形と状況を熟知した対応

- ◆ 能登半島地震で孤立状態にあった地域で、地元建設業者が地域特有の山沿いの道を把握していたため、図面などがなくても、効果的に道路啓開を進めることができた。外部支援を受けつつも、地元業者が地の利を活かし道路を切り開いたため、物資や救援チームの移動が大幅に効率化され、地域住民の生活基盤が早期に回復した。

③ 地域に根差す信頼と行動力

- ◆ 県内の測量設計業者や建設業者は、日頃から地元住民や自治体と信頼関係を築き、地域の状況を熟知している。災害発生時には「災害協定」に基づき迅速かつ円滑に連携が可能であり、この信頼に支えられた行動力が、災害時の初動対応での大きな強みとなる。

限界にある本県の災害対応組織力

- ◆ 本県の建設業許可業者数は、ピーク時(H11年度)から約3割減少し、減少率は全国ワースト3位。一業者あたりの道路管理延長も石川県の2倍であり、これ以上の建設業者の減少は、将来の災害への備えとして重大なリスク

災害対応組織力

定義

- ◆ 災害発生時において、地域の実情を熟知した建設産業が、状況に応じて迅速かつ機動的に発揮する現場力

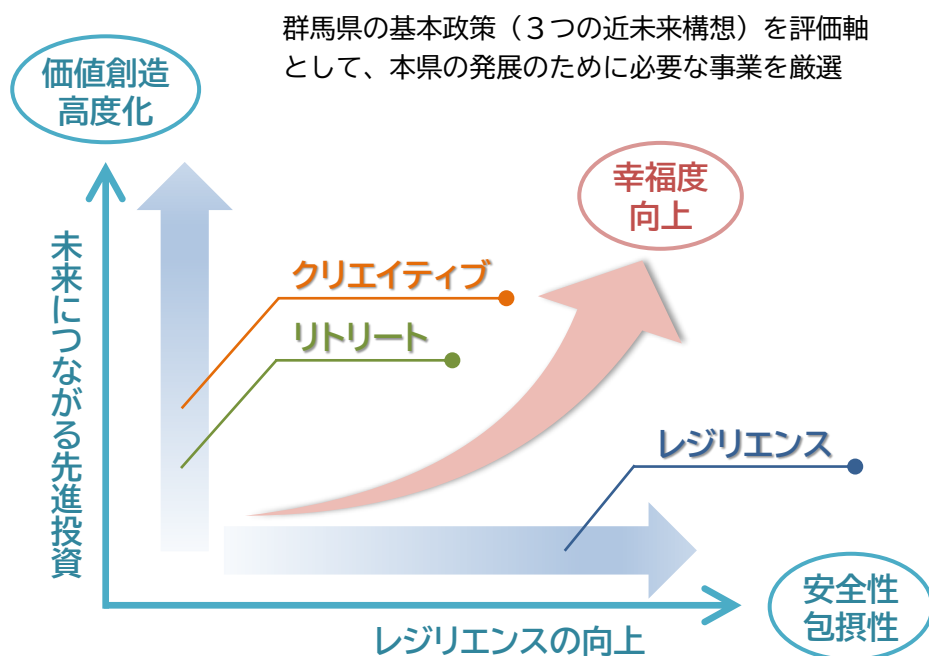
「災害レジリエンスNo.1の実現」に向け
地域毎の災害対応組織力の維持が不可欠

4 複合的な投資効果の追求によるワイズスペンディングと未来投資

今後も社会保障関係費の増加による厳しい財政状況が見込まれるとともに、多様化する行政需要にも対応する必要があります。財政の健全性を確保しつつ、県民の幸福度向上につながる取組を進めるためには、社会資本整備のあり方を長期的な視点で見据え、将来世代の幸福実現に向け、最も費用対効果の高い支出（ワイズスペンディング）と、未来につながる大胆な投資が必要です。

社会資本整備におけるワイズスペンディングの考え方として、本県では、複合的な投資効果を追求し、実施すべき事業を厳選します。例えば道路事業では、移動時間の短縮などの費用対効果（B/C）のほか、災害レジリエンスや医療アクセスの向上効果、にぎわいやまちの核となる空間としての効果、地域のまちづくりを支える効果、物流や産業振興を支える効果、県民の安全・安心を向上させる効果や観光振興を支える効果など、整備効果は多岐に渡ります。このような様々な効果を検証し評価することで、本県の発展のために必要な事業を厳選し、集中的に投資することが可能となります。

～ 社会資本整備におけるワイズスペンディング（複合的な投資効果の追求） ～



道路事業の複合的な投資効果



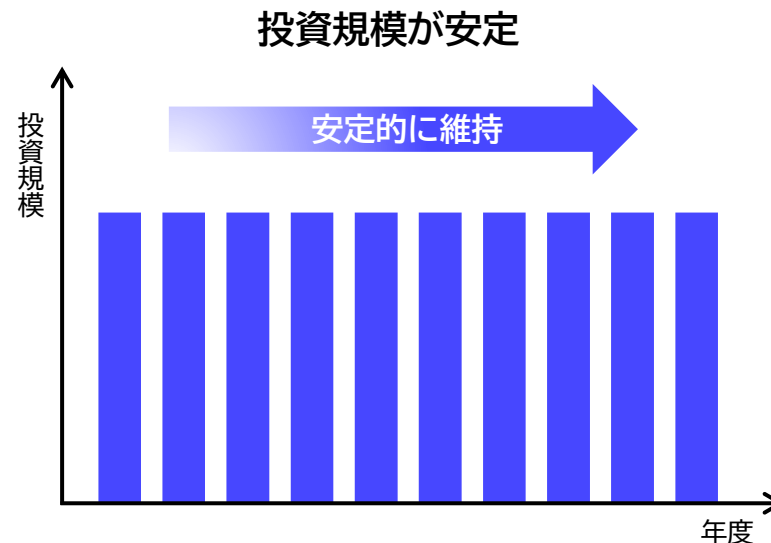
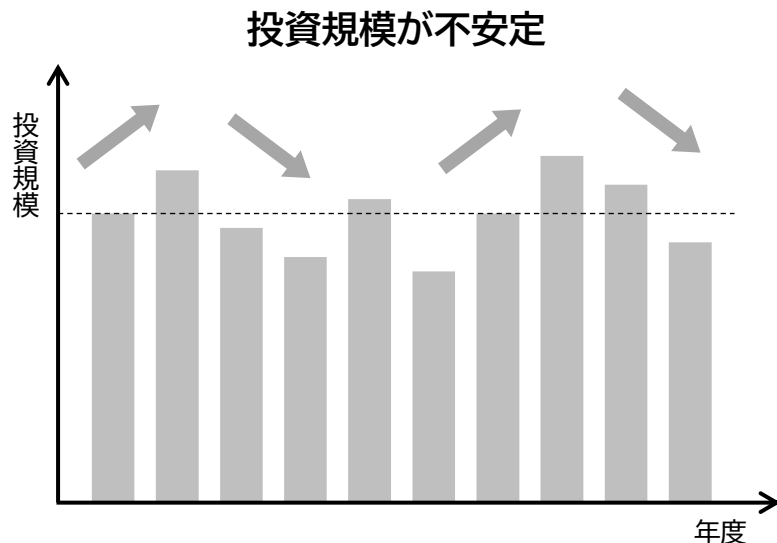
5 安定的な投資規模の維持と財政健全化に向けた総額管理

今後も更なる頻発化・激甚化が予測される気象災害や切迫する大規模地震、加速するインフラ老朽化などの課題に対応した、災害に強い群馬県をつくるためには、投資規模を将来に渡って安定的に維持しながら、必要な社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進する必要があります。今後も進行する人口減少や高齢化、コロナ禍を経た社会構造の変化などに対応するとともに、新群馬の創造に向けた新たな投資を行うためにも、投資規模の安定的な維持が必要です。

また、安定的かつ持続的に投資規模を維持することは、建設産業の人材確保・育成など、「災害対応組織力」を維持する観点からも重要です。

20年先を見据えて必要となる今後10年間の投資については、財政の健全性の確保を念頭に、投資総額を適切にマネジメントしつつ、投資規模を安定的かつ持続的に維持していくことで、将来を見据えた群馬の未来につながる社会資本整備を進めます。

～ 安定的な投資規模の維持（イメージ） ～



6 “選択と集中”による事業展開と好循環の創出

限られた投資規模の中で多数の事業を同時に進めた場合、集中的な投資が行えず、各事業の期間が長期化し、結果として事業効果の発現が遅延するとともに、投資効果の高い新たな事業への展開が困難となることが懸念されます。

このような状況を打開するため、県土整備プラン2020では、事業の“選択と集中”を基本方針とし、新規事業を最小限に抑えつつ、継続事業の早期完成を優先する取り組みを進めてきました。これにより、防災・減災対策を中心に事業効果の早期発現を図ることができました。

本計画では、過去の分散型投資から脱却し、多くの事業を計画的に完成させるとともに、“選択と集中”により投資効果の高い新たな事業を立ち上げる「好循環」を生み出す成果を得ることができました。

引き続き、“選択と集中”を堅持し、継続事業の早期完成と効果の発現を目指すとともに、投資効果の高い新たな事業への着手を進める方針です。

～ 選択と集中による事業展開と好循環の創出 ～

事業展開方針

県土整備プラン2020

“選択と集中”により、防災・減災対策をはじめとした継続事業を優先的に実施し、事業効果を早期に発現

⇒ 多くの継続事業が完成し、防災・減災対策を中心に一定の成果

県土整備プラン2025

- ✓ 限られた投資規模の中にあっても、未来につながる新たな事業を展開
- ✓ “選択と集中”の方針を継続し、継続事業の事業効果の早期発現や新規事業の着手などの「好循環」による事業を展開

事業展開の好循環（イメージ）

STEP3 効果発現

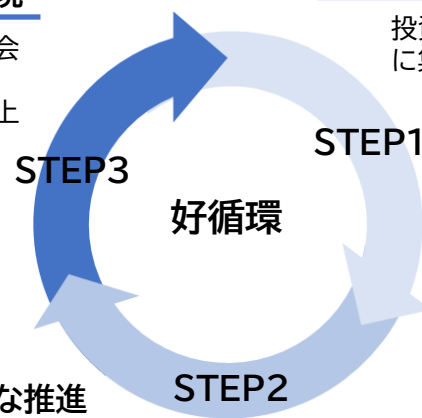
未来につながる社会資本整備により、県民の幸福度が向上

STEP1 選択と集中

投資効果の高い事業に集中投資

STEP2 計画的な推進

本計画に位置付けた事業を重点的かつ計画的に推進



社会資本整備は新たなステージへ

1 群馬の可能性を喚起し、未来へつながる社会資本整備の基本的考え方

「ぐんま・県土整備プラン2020」では、令和元年東日本台風を契機として「災害レジリエンスNo.1の実現」を目指し、防災・減災対策を着実に推進してきましたが、「気候変動の影響等による気象災害の更なる頻発化・激甚化」や「切迫する大規模地震」などの状況を踏まえると、これまでの対策を一層推進し、より災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県の構築を目指していく必要があります。

一方で、人口減少や高齢化が更に進行する中、「コロナ禍を経た社会構造の変化」などの状況を踏まえると、群馬ならではの未来につながる社会資本整備を進めていく必要もあります。

本県の基本理念である「すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型社会」を実現するため、これからの社会資本整備では、防災・減災対策の更なる推進により群馬県のレジリエンスを一層向上させるとともに、未来を見据えた投資を進めることが求められています。このように、本県の社会資本整備を次なる新たなステージへと移行していく必要があります。

ビルド・バック・ベターによる災害レジリエンスの加速化

「ぐんま・県土整備プラン2020」に基づき、防災・減災対策を着実に推進してきたことにより、令和元年東日本台風による被災箇所の対策をはじめとして、水害や土砂災害対策、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの整備など、様々なハード対策が完了しました。また、ハード対策だけでなく、水害や土砂災害による「逃げ遅れゼロ」に向け、住民主体の迅速な避難行動や市町村の避難情報発令判断の支援のため、リアルタイムで水害リスク情報を発信するシステムの構築やデジタルを活用した避難訓練の実施、危機管理型水位計や河川監視カメラの設置など、様々なソフト対策も実施しました。ハード対策とソフト対策を一体的に行うことで、本県のレジリエンスは着実に向上しています。

しかし、被災箇所をそのまま復旧させるだけ、これまでの防災・減災対策をそのまま継続するだけでは、未来につながるよりよい対策とは言えません。「災害レジリエンスNo.1の実現」のためには、能登半島地震の被災状況等も考慮した上で、ビルド・バック・ベター（Build Back Better）の考えに基づき、被災前よりも、より災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県の構築を目指していく必要があります。ビルド・バック・ベターとは、「よりよい復興」と訳されます。災害発生後の復興段階において、次の災害発生に備えて、より災害に対して強靱な地域づくりを行うという考え方です。2015年に仙台で開催された第3回国連防災会議で採択された国連文書である「災害リスク削減のための仙台枠組み2015-2030」で提唱された、防災の世界での世界標準の言葉です。

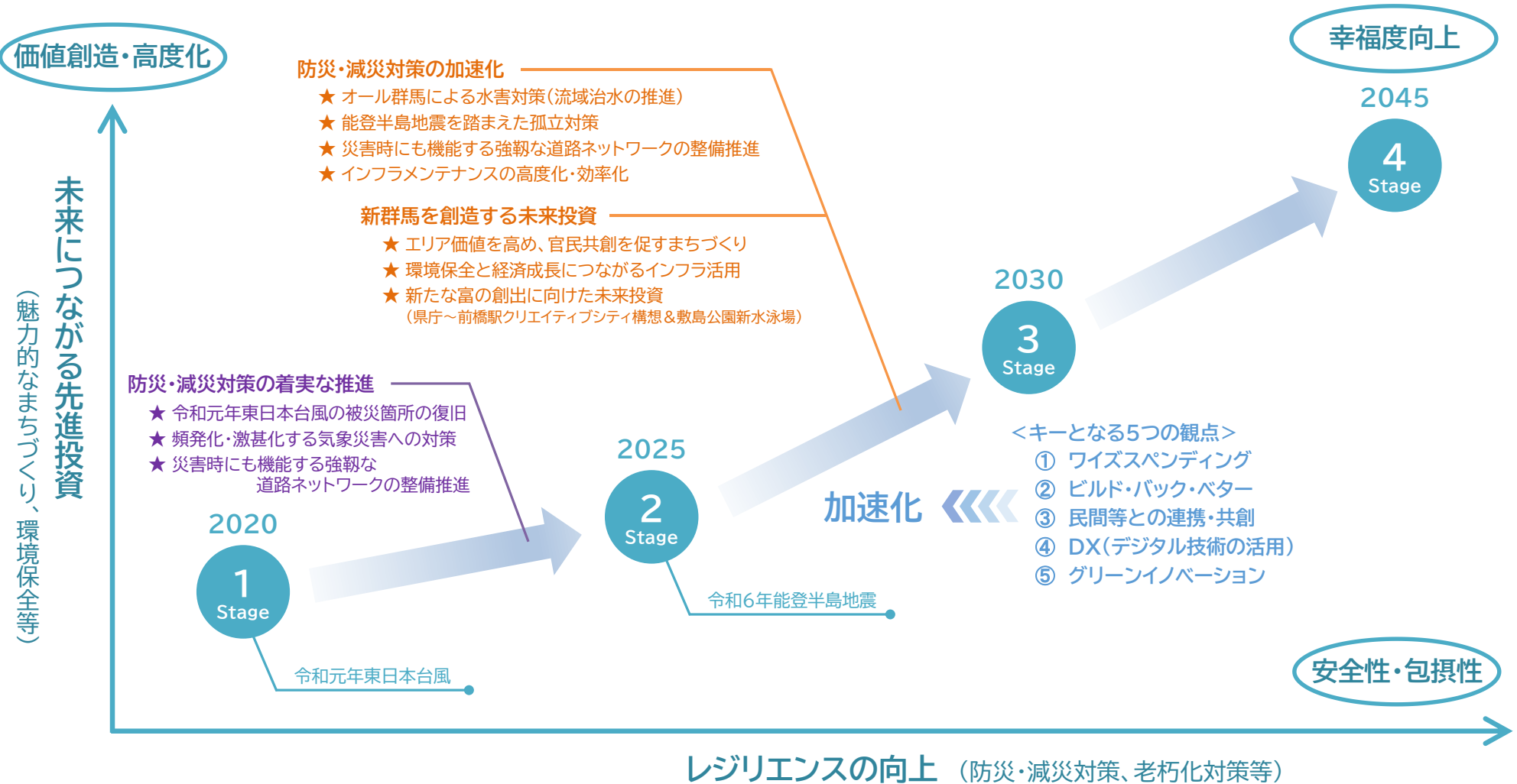
本県の防災・減災対策は、このビルド・バック・ベターの考えを取り入れ、単なる復旧・復興やこれまでの防災・減災対策を継続するのではなく、被災前よりも、より強靱な群馬県とするにはどうすべきか、その対策は未来につながる対策となっているか、このような視点を加えることで、災害レジリエンスの強化に向けた取り組みを一層加速化し、強みを活かした群馬県を構築していくこととします。

民間等との連携・共創やDX、GIによる未来投資

未来につながる投資を進めるためには、複合的な投資効果の追求など、ワイズスペンディングによりプライオリティが高く真に必要な事業に社会資本整備を厳選することが必要です。また、デジタル革命等の状況を踏まえつつ、市町村・民間等との連携・共創やグリーンイノベーションの推進により、県民の潜在的ニーズや群馬の可能性を喚起し、群馬ならではの社会資本整備を進める必要があります。

本県では、このような民間等との連携・共創、DX（デジタルトランスフォーメーション）やGI（グリーンイノベーション）といった観点を踏まえ、群馬ならではの未来につながる投資を進めていきます。

社会資本整備を新たなステージへ（イメージ）



2 取組を加速するための「5つの観点」

「ワイズスペンディング（複合的な投資効果の追求）」、「ビルド・バック・ベター」、「連携・共創」、「DX」、「GI」は、社会資本整備の取組を加速させ、本県の社会資本整備を新たなステージへと移行するために重要な観点です。この5つの観点に基づき、社会資本整備の様々な取組を展開します。

具体的には、「ワイズスペンディング（複合的な投資効果の追求）」により取組や事業を厳選した上で、「ビルド・バック・ベター」の考えに基づき、厳選した取組や事業について、よりよい未来の創造という観点から内容に磨きをかけます。その上で、さらに「連携・共創」、「DX」や「GI」の観点から群馬ならではの視点で捉え、特徴ある取組や事業を展開していきます。

この「連携・共創」、「DX」、「GI」の3つの観点は、本県の基本政策と一致するものであり、群馬ならではの取組や事業を実施する際に重要な視点となります。このため、この3つの観点をそれぞれ「横串の視点」として位置付け、本計画ではこの3つの「横串の視点」を踏まえて、様々な取組を横断的に展開していきます。

03 特徴ある取組・事業を展開

連携・共創、DX、GIの観点から、県民の潜在的ニーズや群馬の可能性を喚起し、群馬ならではの取組や事業を展開

連携・共創、DX、GI ⇒ 3つの「横串の視点」

02 取組・事業に磨きをかける

ビルド・バック・ベターの考えに基づき、能登半島地震やコロナ禍などの教訓を活かし、復旧にとどまらず、よりよい未来を創造するための先進投資を実施

01 取組・事業を厳選

ワイズスペンディングにより、県の基本政策との整合性を重視し、未来につながる取組や事業を厳選

① ワイズスペンディング（複合的な投資効果の追求）

財政の健全性を確保しつつ、県民の幸福度向上につながる取組を進めるためには、最も費用対効果の高い支出（ワイズスペンディング）の観点が必要です。社会資本整備におけるワイズスペンディングの考え方として、複合的な投資効果を追求し、実施すべき事業を厳選することで、本県の発展のために必要な事業に集中的に投資することが可能となります。複合的な投資効果の追求では、本県が掲げる3つの近未来構想（リトリートの聖地、クリエイティブの発信源、レジリエンスの拠点）など、本県の基本政策との整合性を重視します。

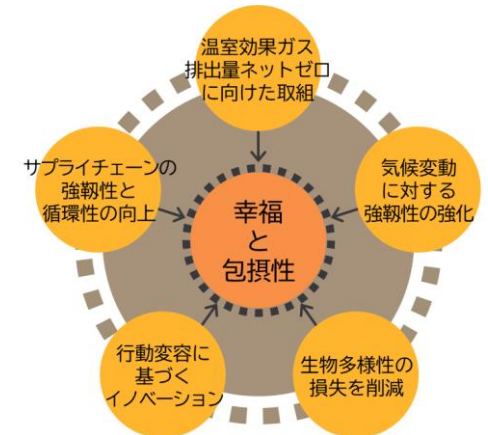
② ビルド・バック・ベター

「災害レジリエンスNo.1の実現」のためには、ビルド・バック・ベターの考えに基づき、被災前よりも、より災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県の構築を目指していく必要があります。このビルド・バック・ベターは「よりよい復興」のことですが、災害に対してだけでなく、コロナ禍などパンデミックに対しても適用できる概念です。

新型コロナウイルス感染症により、私たちの社会活動や経済活動は大きな影響を受けました。特に人が密集する都市部では、様々な活動が制限されました。社会・経済活動はコロナ禍以前に戻りつつありますが、単にこれをコロナ禍以前に戻すのではなく、コロナ禍を経て顕在化した新たな価値観などを踏まえ、持続可能で未来につながる新たな取組の展開に結びつけていくことが重要です。

新型コロナウイルス感染症の拡大により都市の脆弱性が明らかとなった今、都市のレジリエンスを高める必要があります。ビルド・バック・ベターは、都市のレジリエンスを高めるためにも必要な考え方です。

OECDのレポートによると、都市の



OECDレポートを基に群馬県で作成

レジリエンスが高まると、「ウェルビーイング」と「インクルーシブネス」の向上がもたらされると言われています。ビルド・バック・ベター の概念は、本県の目指す県民の幸福度向上につながる概念です。

③ 市町村や民間企業、県民等との連携・共創

これまでの社会資本整備は、行政主体で計画・整備し、維持管理されてきましたが、近年では、民間団体や県民と連携した計画策定や、民間企業の技術や資金を活用した整備・維持管理など、民間企業や県民との連携による取組も進んでいます。

民間企業等と連携することで、最新の技術や知見を取り入れることが可能となります。また県民と連携することで、現場の課題を的確に汲み取ることができま
す。県全域での取組を進めるためには、市町村との連携も重要です。

今後は、市町村、民間企業や県民等のあらゆる関係者との連携し、共創による群馬らしい新たな価値を創造していくことが重要です。

④ DX（デジタルトランスフォーメーション）

デジタル技術の活用は、新しい魅力や価値を生むことにつながります。近年、社会資本整備の分野でも様々なデジタル技術の活用が進められています。

本県は、「新・群馬県総合計画（ビジョン）」で掲げているとおり、日本最先端クラスのデジタル県を目指しています。コロナ禍を経たニューノーマルの社会の中で、デジタル技術の活用は一層重要性を増しています。

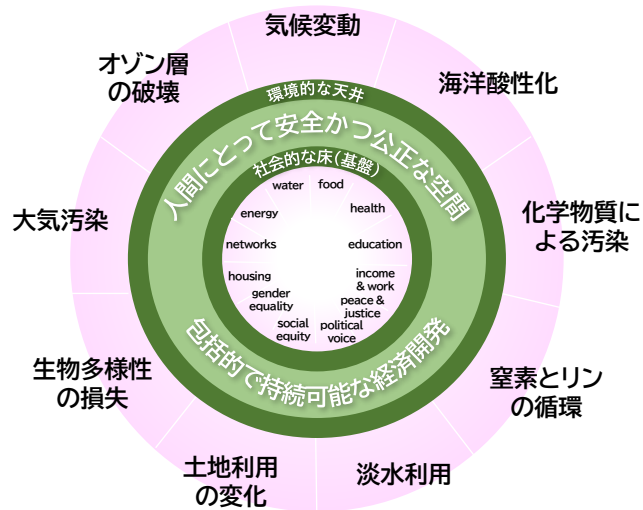
イノベーションや地域の魅力向上にもつながる、本県独自のデジタル技術の活用を進めることで、未来につながる社会資本整備を進めていきます。特に、インフラメンテナンスの分野において、DX(デジタルトランスフォーメーション)による高度化・効率化を進めます。

⑤ グリーンイノベーション（GI）

これまで、省エネルギーや再生可能エネルギーの推進、温室効果ガスの排出削減などに取り組んできましたが、これらの取組をさらに進め、未来につながる持続可能なものとするためには、グリーンイノベーションの観点が必要です。グリーンイノベーションとは、環境への影響を最小限に抑えつつ、持続可能性を向上させるための新しいアイデアや技術を導入することです。

これからの社会資本整備は、温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするカーボンニュートラルに向けた取組を進めるとともに、自然環境の機能を社会資本整備などに活用し、持続可能な県土や地域づくりを進めるグリーンインフラの考え方などを取り入れ、新たな取組を展開していく必要があります。

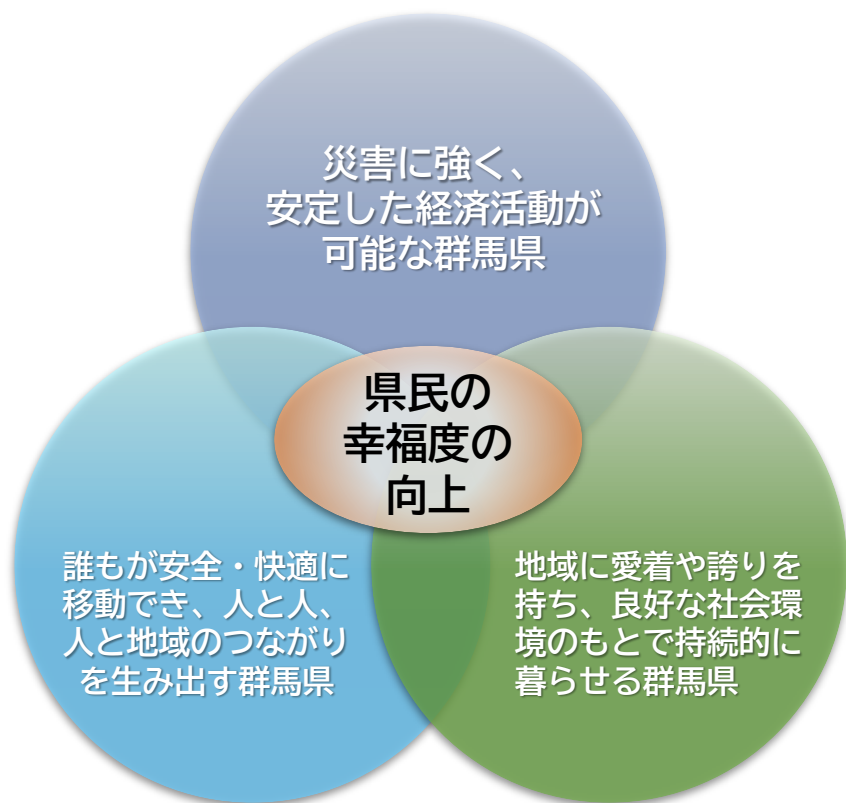
また、持続可能な未来をつくるための考え方として、イギリスの経済学者であるケイト・ラワース氏が提唱したドーナツ経済学という新しい経済の概念があります。ドーナツ経済学とは、自然環境を破壊することなく社会的正義（貧困や格差などがない社会）を実現し、全員が豊かに繁栄していくための経済の概念です。賢い成長と持続可能な社会の構築という2つの面を両立させようというドーナツ経済学の考え方は、本県が掲げる政策の方向性とも合致するものであり、特に群馬らしい良好な環境を保全する取組を進めるにあたっては、この考え方も重要な観点となります。資源の効率的な利用と循環を図り、廃棄を最小限にする社会経済システムであるサーキュラーエコノミー（循環経済）の観点も含め、未来につながる持続可能な社会の構築に向けた新たな取組を進める必要があります。



20年後に目指す将来像

本県の基本理念である「すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型社会」の実現に向け、社会資本整備分野が20年後（2045年）に目指す将来像を描きます。

20年後に目指す将来像



20年後に目指すぐんまの姿

災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県

- 防災インフラの整備が進み、災害時にも経済活動の継続性が確保され、企業の県内進出や移住・定住が進んでいます。
- 災害時の孤立集落の発生がなくなります。
- 水害や土砂災害からの逃げ遅れによる死者がいなくなります。
- 災害時においても地域の安全を守る体制が維持されています。

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

- 次世代モビリティの普及や移動手段がシームレスにつながり、誰もが安全、便利に移動できます。
- 移動時間が短縮するとともに、渋滞がなくなり、あらゆる産業の生産性や観光の周遊性が向上しています。
- 安全な道路空間が整備され、子どもたちが安心して通学しています。

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

- 居心地の良い歩きたくなる人中心のまちなか空間により、地域の魅力が高まり、周辺の民間投資が進んでいます。
- 群馬ならではの未来投資により、群馬が世界から注目される都市になります。
- 豊かで美しい自然環境が引き継がれています。
- 再生可能エネルギーの活用などにより、賢い成長と持続可能な社会が両立しています。

誰もが幸福を実感できる社会

※ 本ページは、P.18に記載する将来像の
イメージイラストを挿入する予定です。

将来像の実現に向けた政策の方向性

将来像の実現に向けた課題

- 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 切迫する大規模地震
- ③ 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 労務・資材単価の上昇により、維持管理水準を維持することが困難
- ③ インフラメンテナンスに携わる担い手不足

- ① 車中心から人中心の空間へと転換が進むまちづくりの新潮流
- ② 人口減少と市街地の拡散による低密度化
- ③ 人口減少の進行により、市町村単独では維持が困難になる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 失われつつある野生動植物の多様性
- 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】

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、市町村、民間企業や県民等との**連携・共創によるオール群馬での防災・減災対策を加速させるとともに**、能登半島地震を踏まえた**孤立集落対策などの事前防災を推進**します。

【持続可能で効率的なメンテナンス】

厳しい財政状況かつ物価高騰の中でも、**県民の安全・安心な生活を守るため、インフラメンテナンスに係るトータルコストの中長期的な縮減と平準化を図るとともに**、官民連携による新技術の活用などにより、**持続可能で効率的なメンテナンスを推進**します。

【未来につながる魅力的なまちづくり】

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、本県の強みを活かしたエリア価値を創造する未来投資を推進**することで、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。

【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、賢い成長と持続可能な社会の両立を目指し、**カーボンニュートラルの実現につながる地球温暖化対策を推進**します。

【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**します。

政策・施策及び方策の体系

今後10年間の政策の方向性を踏まえ、将来像を実現するための政策・施策や社会資本整備と維持管理の担い手の確保・育成のための方策、社会資本整備の進め方についての方策を推進します。将来像を実現するための政策・施策については、社会資本整備の取組を加速させる重要な観点である「連携・共創」、「DX」、「GI」の3つの観点を「横串の視点」とし、群馬ならではの取組を展開します。

○将来像を実現するための政策・施策

	共創	DX	GI
政策1 災害レジリエンスNo.1の実現 最重要 施策1: オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進) 施策2: 大規模災害を想定した事前防災の推進 施策3: 「逃げ遅れゼロ」に向けた避難のサポート	横串の視点①	横串の視点②	横串の視点③
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 施策3: 新技術を活用したインフラメンテナンス	連携・共創による持続可能な社会資本整備	県土整備分野のDXの推進	グリーンイノベーション(GI)の推進
政策3 未来につながる魅力的なまちづくり 施策1: エリア価値を創造する未来投資 施策2: 持続可能で暮らしやすいまちづくり 施策3: 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備 施策4: 誰もが安全に移動できる環境づくり			
政策4 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			

○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

○計画の推進に当たって

方策1: 地域毎の災害対応組織力の維持

方策2: 選択と集中による効率的・効果的な事業の推進

方策3: 社会資本の複合的な投資効果の追求

方策4: 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5: 県土整備プランの実効性の確保

新たな富の創出に向けた未来への投資

将来像の実現に向け、本計画全体をリードする中心的事業が必要です。ここでは、未来につながる社会資本整備として、連携・共創、DXやGIの横断的な視点などから、本県を牽引する2つの中心的事業を紹介します。

世界に誇れる 群馬のシンボルロード！



国際デザインコンペにより、
国内外から広く
デザインを募集

共創

国・県・市、沿道事業者、
交通事業者、住民との連携

自動運転などの
次世代モビリティの導入

DX

GI

緑が多く、ウォークラブルで
快適な道路空間の創出

※ 上図は前橋市アーバンデザインによる将来イメージ。
県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想では、歩行者と公共交通のみ通行可能なトランジットモール化を検討中。

群馬らしさ溢れるデザイン、 敷島エリアの象徴！



PFI方式による民間事業者の
創意工夫やノウハウの活用

共創

敷島エリアグランドデザインを
反映した交流スペースの創出

デジタル技術を活用した
泳法解析システムの導入

DX

GI

ZEB Orientedを達成
する省エネルギーの実現

BIMの活用

積極的な県産木材活用

第2部 基本計画編

災害レジリエンスNo.1の実現

10年後に目指すぐんまの姿

- ✓ 「レジリエンスの拠点」として首都圏機能をバックアップし、企業の県内進出や移住・定住が進んでいます。
- ✓ 災害時の孤立集落の発生がなくなります。
- ✓ 水害や土砂災害からの逃げ遅れによる死者がいなくなります。

10年後の姿の実現に向けた施策

施策 1

共創 DX GI

オール群馬による水害対策の 加速化・高度化（流域治水の推進）

- 水害に強いまちづくりを推進します。

河川管理者が主体となっていく水害対策に加え、国・県・市町村・住民や企業等の流域全体のあらゆる関係者が連携し、まちづくりや住まい方など、土地利用と一体となった水害対策を推進します。



指 標

水害リスクが軽減される家屋戸数
50,386戸（R16年度末）

施策 2

共創

大規模災害を想定した 事前防災の推進

- 能登半島地震等を踏まえた県土の強靱化を推進します。

落石や土砂災害等により、道路が寸断することがないように、落石対策や砂防施設の整備を推進し、孤立集落の発生を抑制します。



指 標

孤立の発生リスクが軽減される路線数
34路線（R16年度末）

※迂回路のない行き止まりの県管理道路を対象

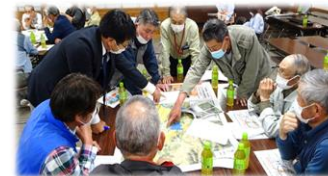
施策 3

共創 DX

「逃げ遅れゼロ」に向けた 避難のサポート

- 異常気象時の主体的な早期避難を促進します。

県民にわかりやすい防災情報を発信することで、異常気象時の主体的な避難行動を促進し、水害や土砂災害からの逃げ遅れによる死者「ゼロ」を目指します。



指 標

水害や土砂災害からの「逃げ遅れ」による死者数
0人／年の維持

※避難所などにおける災害関連死を除く

※ 本ページは現在作成中です。
（作成イメージを掲載しています。）

災害時にも機能する強靱な道路ネットワーク
（バイパス整備・現道拡幅）

孤立集落の発生を軽減
（落石対策、橋梁の耐震化）

孤立集落の発生を軽減
（土砂災害対策）

異常気象時の逃げ遅れによる死者をゼロ
（防災教育・避難訓練）

事前防災体制の構築
（道路啓開図上訓練等）

水害リスクを軽減
（調節池の整備）

レジリエンスの拠点
（県内への移住・定住が促進）

水害リスクを軽減
（雨水管の整備）

水害リスクを軽減
（排水機場の機能強化）

水害リスクを軽減
（河川改修）

レジリエンスの拠点
（県内への企業進出が促進）

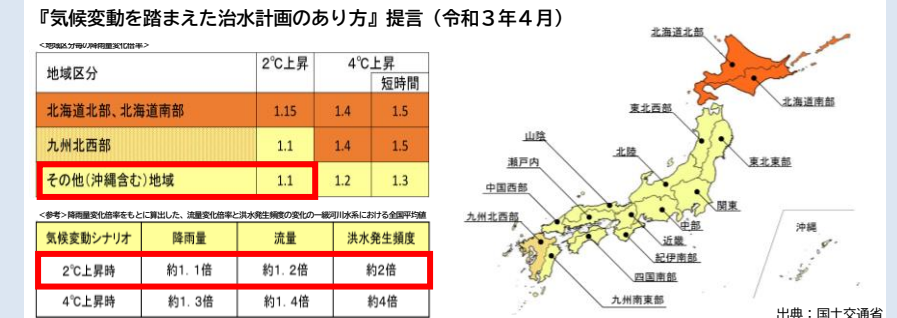
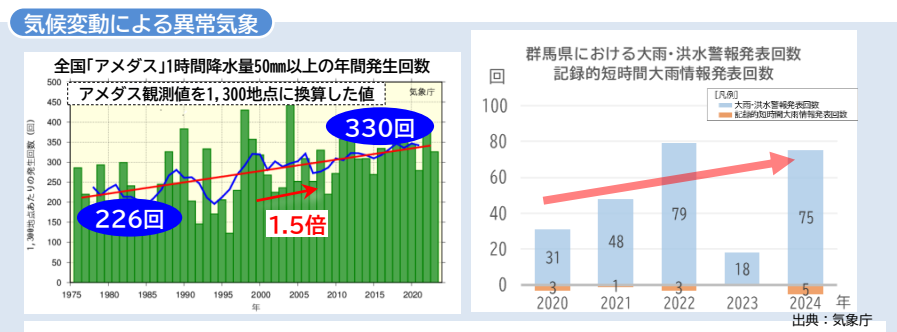
気候変動の影響等により頻発化・激甚化する異常気象

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か年平均約226回に対して、2014年から2023年の10か年平均約330回と約1.5倍に増加しています。

群馬県では、2024年に大雨・洪水警報が75回発表されました。これは前年の4倍以上にのびります。また、数年に一度程度しか発生しないような短時間の大雨を周知する記録的短時間大雨情報も、直近5年間で最も多く、5回発表されました。

「『気候変動を踏まえた治水計画のあり方』提言（国土交通省）」によれば、気温の上昇をパリ協定で目標とする2℃に抑えられたとしても、2040年頃には、降雨量は約1.1倍、河川の流量は約1.2倍、洪水の発生頻度は約2倍に増加すると予測がされています。国土交通省では、こうした予測を踏まえ、利根川水系河川整備基本方針等の見直しを行い、降雨量の増加により、河川の流量が増加するなかにおいても、治水安全度を目減りさせることなく、目標とする治水安全度をしっかりと確保することとしています。

このように、気候変動影響等により、気象災害のレベルは新たな段階に移行しており、これに対応した、さらなる防災・減災対策が必要です。



異常気象により増大する災害リスク

令和元年東日本台風では、下仁田町で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、かけがえのない県民の命や財産が奪われました。特に、嬭恋村では、出水により、一級河川吾妻川に架かる国道144号の鳴岩橋が流出し、復旧までに約4年間を要するなど、甚大な被害が発生しました。

また、令和4年4月には、嬭恋村の国道144号嬭恋橋において、橋台前面斜面が崩落したことにより、国道144号が再び通行止めとなるなど、脆弱な現道区間における道路ネットワークの多重性の確保や防災機能の更なる強化の必要性が改めて浮き彫りになりました。



本県においても、気候変動の影響等により、令和元年東日本台風と同規模以上の豪雨が毎年のように発生することも想定しておく必要があります。

切迫する首都直下地震などの大規模地震

頻発化・激甚化する気象災害だけでなく、首都直下地震や南海トラフ地震のような大規模地震の発生も懸念されています。

「首都直下地震」については、今後30年以内に発生する確率が70%以上と予測されており、前橋市、高崎市、伊勢崎市など県内16市町村が、震度6弱以上の地震が想定される「首都直下地震緊急対策区域」に指定されています。

また、群馬県内及び群馬県周辺には数多くの断層（帯）が存在し、特に、深谷断層帯、太田断層や片品川左岸断層は、県内に大きな被害を与えることが予想されています。

これまで、群馬県は、関東近県を含む首都圏で震度4以上の地震が最も少なく、比較的安全であると言われてきましたが、このような今後起こりうる大地震に対する備えが重要となります。



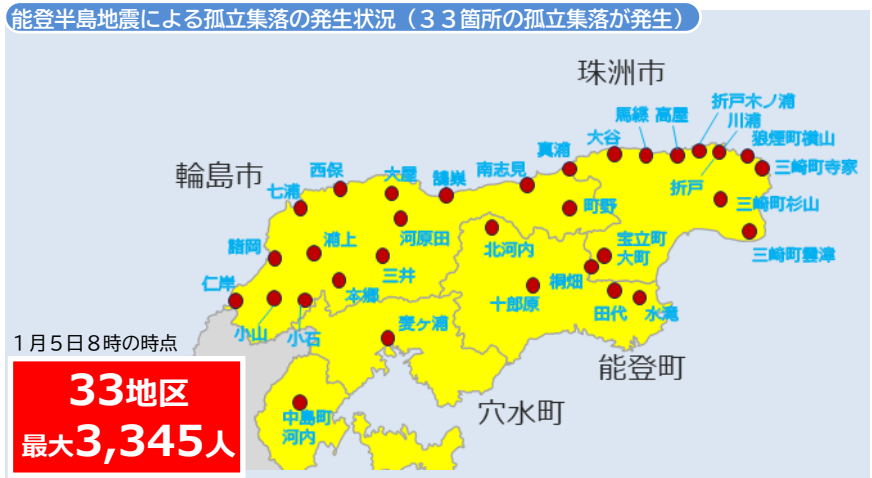
出典：内閣府資料をベースに群馬県で作成

重要交通網の寸断による社会的・経済的損失リスク

大規模地震時には、緊急輸送道路などの重要な交通網が寸断されることで、迅速な救命・救助活動や被災地への支援物資輸送が滞り、県民の安全・安心な暮らしや企業の経済活動に大きな影響を及ぼすことが懸念されます。

令和6年1月の能登半島地震では、石川県内において、被害の大きかった地域につながる緊急輸送道路などの重要な交通網が寸断され、33箇所の孤立集落が発生し、迅速な救命救助活動や被災地への支援物資輸送が滞などの被害が連鎖的に発生しました。

さらに、同年9月の能登半島北部豪雨では、線状降水帯が発生し、輪島市・珠洲市で観測史上1位の記録的な降雨となり、再び多くの道路が寸断され、115箇所の孤立集落が発生しました。また、地震により被災した箇所の復旧が完了する前に、再び被害を受ける複合災害となりました。



序論 流域治水を推進する背景

気候変動の影響等により、気象災害が頻発化・激甚化しています。県内においても、令和元年東日本台風で、かけがえのない生命や財産が失われたことを踏まえ、「ぐんま・県土整備プラン2020」を策定し、緊急水害アクション（3か年緊急レジリエンス戦略）による堤防高上げや重点水害アクション（5か年重点レジリエンス戦略）による河川改修など、水害対策を緊急的かつ重点的に実施してきました。

緊急水害アクションの事例



重点水害アクションの事例



一方で、令和元年東日本台風以降も、全国各地で毎年のように、施設能力を上回る規模での気象災害が発生するなど、気象災害のレベルは新たな段階に移りつつあります。

気候変動の影響等による水害リスクの更なる増大により、施設能力を超過した洪水が発生することも念頭に置いた対策を進める必要があります。河川管理者が主体となって行う水害対策に加え、流域全体のあらゆる関係者が協働する「流域治水」を推進し、県民の生命・財産を守るとともに、社会経済活動の継続性を確保します。

そのため、国・県・市町村・住民や企業等のあらゆる関係者の協働により、1. 河川改修や雨水貯留浸透施設の整備等による氾濫対策（水をながす・ためる・しみこませる）、2. まちづくりとの連携等による被害対象を減らす対策（安全なまちづくり）、3. わかりやすい防災情報の発信や防災教育、マイ・タイムラインの作成支援等、被害軽減及び早期復旧に資する対策（備える、逃げる、復旧する）を推進します。



出典：国土交通省

取組1 氾濫対策の推進

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活動を有する地域等において、河川改修、調節池整備や雨水管の整備等を国や市町村と連携し、氾濫対策を計画的に推進します。

氾濫対策の推進にあたっては、適切に水を流すための対策（水をながす）、河川へ流入する水の量を調整するための対策（水をためる）や河川へ流入する水の量を減らすための対策（水をしみこませる）を行います。

（1）「水をながす」ための対策

基本的な水害対策として、河川改修や堆積土除去等を行い、河川における流下断面を確保します。

急峻な地形を有する本県の中山間部では、土砂・洪水氾濫対策として砂防施設を設置することで、上流域から流出する土砂を抑制し、河床の急激な上昇や河道閉塞による土砂や泥水の氾濫を防止します。

また、勾配の緩い都市部では、河川改修や堆積土除去等の推進とともに、雨水管整備や排水機場の機能強化等を促進し、氾濫リスクを軽減します。

「水をながす」ための対策のイメージ



河川改修



堆積土除去



雨水管整備（市町村）

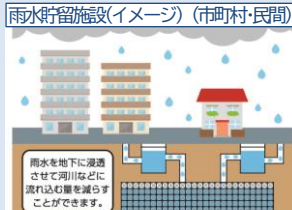
（2）「水をためる」ための対策

ダムや調節池（外水対策）などの洪水調節機能や特定都市河川流域などでの市町村や企業と連携した雨水貯留施設（内水対策）、営農者と連携した「田んぼダム」等を活用し、雨水の貯留機能を向上することで、氾濫リスクを軽減します。

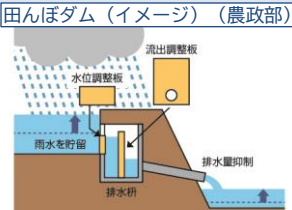
「水をためる」ための対策のイメージ



調節池整備



雨水貯留施設（イメージ）（市町村・民間）

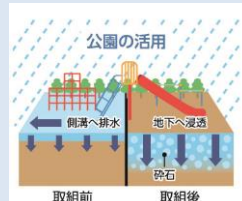


田んぼダム（イメージ）（農政部）

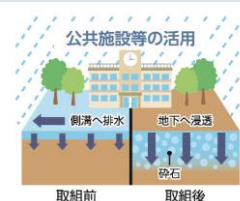
（3）「水をしみこませる」ための対策

グラウンドや公園の緑化、森林の保全による保水機能の維持・向上など、降った雨を地下にしみこませる対策により、河川への流出量を減らし、氾濫リスクを軽減します。

「水をしみこませる」ための対策のイメージ



公園の活用



公共施設等の活用



森林の整備・保全（環境森林部）

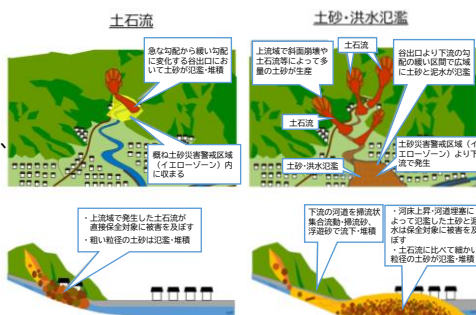
土石流 と 土砂・洪水氾濫

コラム Column

土石流と土砂・洪水氾濫の違いは、発生の仕組みと被害の範囲です。

土石流は山や谷の土砂や岩石などが、大雨などでくずれ、水とまじってどろどろになり、もの凄い勢いでふもとに向かって流れてくる現象です。流れの速さは規模によって異なりますが、時速20～40kmという速度で一瞬のうちに人家や畑などを壊滅させてしまいます。流れの急な溪流や、扇状地などで発生することが多いのが特徴です。

一方、土砂・洪水氾濫は豪雨によって上流域から流出した土砂が河道で堆積し、河床上昇や河道閉塞を起こして土砂と泥水の氾濫が発生する現象です。勾配の緩い市街地付近で被害が拡大しやすいのが特徴で、下流の水害リスクを軽減するために河川・砂防が一体となった対策が求められます。



土石流と土砂・洪水氾濫の違い
（出典：国土交通省）

取組２ 被害対象を減らす対策の推進

頻発化・激甚化する気象災害による浸水被害を軽減し、効率的・効果的な防災・減災対策を推進するため、立地適正化計画による水害リスクの低い区域への誘導や水害リスクの高い区域の土地利用のあり方、特定都市河川・流域の指定等を検討し、安全なまちづくりを推進します。

安全なまちづくり

市町村の作成する立地適正化計画（防災指針）の作成支援を行い、リスクの低い区域への居住・都市機能の誘導を促進します。また、災害ハザードエリアにおける開発抑制等により、水害対策と連携した安全なまちづくりを目指します。

立地適正化計画防災指針の概要

■災害リスク分析と都市計画情報の重ね合わせ

各種災害リスク情報 (洪水の場合)

- 浸水想定区域
- 浸水継続時間
- 家屋倒壊等氾濫想定区域
- 発生頻度ごとの情報
- 過去の浸水実績の情報
-



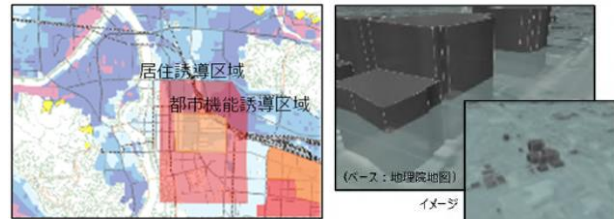
防災まちづくりの 将来像と目標の設定

災害リスクを踏まえた居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定し、災害に強いまちづくりと都市のコンパクト化を併せて進めることが重要です。

居住誘導区域における災害リスクを出来る限り回避あるいは低減させるため、必要な防災・減災対策を計画的に実施していくことが求められます。

出典:国土交通省

■都市の災害リスクの高い地域の抽出



ハザードエリアの分布状況の把握

浸水しない建物の確認

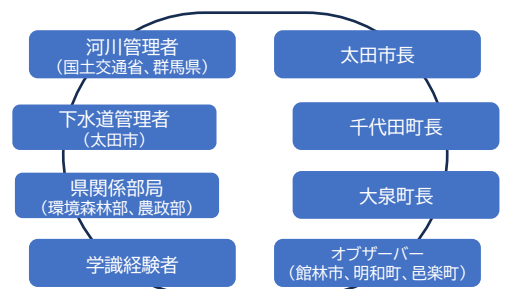
【県内初】 休泊川流域 「特定都市河川」及び「特定都市河川流域」の指定について

- ◆ 国・県・市町・企業等のあらゆる関係者の協働による流域治水の本格的な実践に向けて、本県では、令和3年5月に改正された特定都市河川浸水被害対策法に基づき、令和5年12月15日に一級河川利根川水系休泊川、新谷田川及び新谷田川放水路とその流域を、特定都市河川及び特定都市河川流域に指定しました。
- ◆ 休泊川等では、河川管理者、流域の市町の長（太田市、千代田町、大泉町）、下水道管理者等からなる流域水害対策協議会にて、河川改修等のハード整備に加え、流域における貯留・浸透機能の向上、水害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくり等について取りまとめた「休泊川流域水害対策計画」に基づき、流域一体で浸水被害対策の実施を進めていきます。
- ◆ 休泊川流域水害対策計画は、関連する既存計画（河川、下水道、まちづくり）の計画期間を考慮し、概ね20年とし、都市浸水の発生を防ぐべき計画降雨を流域で大規模な浸水被害が発生した令和元年東日本台風降雨とした上で、河川対策だけでなく、流域全体での浸水被害対策を実施することにより、床上浸水の解消を目標とします。

休泊川、新谷田川及び新谷田川放水路を「特定都市河川」及び「特定都市河川流域」に指定しました。（令和5年12月15日 指定）



〈休泊川流域水害対策協議会の構成〉



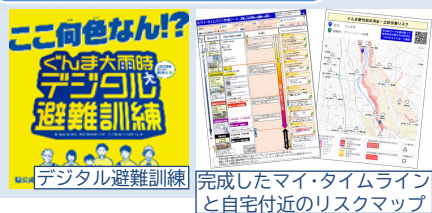
取組3 被害軽減及び早期復旧に資する対策

気候変動の影響等により、頻発化・激甚化する水害等に対処するため、河川改修等のハード対策に加え、施設能力を超過した洪水が発生することも念頭に、平時からの水害への備え（水害に備える）、適時・適切な情報発信による早期避難行動の促進（早めに逃げる）や社会資本ストックが被災を受けた場合の早期復旧を可能とする関係機関との体制構築（迅速に復旧する）が必要です。

（１）「水害に備える」ための対策

タブレットやアプリなど、デジタル新技術を活用した防災教育や避難訓練の実施に加え、マイ・タイムライン作成支援の動画配信など、県民一人ひとりの水害への備えを支援します。また、市町村や水防団などと連携した水防訓練等を実施し、効果的な水防体制の強化に取り組みます。

「水害に備える」対策のイメージ



（２）「早めに逃げる」ための対策

市町村としっかりと連携し、住民が「自ら逃げる」という主体的行動を促すため、河川水位情報の提供や河川監視カメラの画像配信など、わかりやすい防災情報を発信し、早期避難を促します。

「早めに逃げる」対策のイメージ



（３）「迅速に復旧する」ための対策

施設能力を超過した洪水が発生した際には、関係団体と連携し、排水ポンプ車を活用した排水作業やその他必要な応急作業を速やかに実施するほか、ドローン等をはじめとする新技術を活用して被害状況の早期把握や情報発信を行います。

このように、大規模災害時に地域の建設産業の方々が、機動的に活動するためには、平時からの連携を強化し、災害対応組織力を維持していくことが重要です。

「迅速に復旧する」対策のイメージ



指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指標	現状	目標
水害リスクが軽減される家屋戸数	16,301戸 (R5年度末)	50,386 戸 (R16年度末)

進捗状況の管理項目	現状	目標
河川整備計画に基づく河川整備延長	48.4km (R5年度末)	70.4km (R16年度末)
防災指針の策定市町村数	13市町村 (R5年度末)	23市町村 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 河川の氾濫対策の推進									
「水をながす」ための対策									
利根川（伊勢崎・玉村工区）ほか 河川改修									
流域水害対策計画に基づく対策の推進									
都市部の内水対策を軽減する雨水管整備（市町村）									
「水をためる」ための対策									
井野川 調節池整備									
取組2 被害対象を減らす対策の推進									
安全なまちづくり									
市町村の防災指針策定支援									
特定都市河川・特定都市河川流域の指定に向けた検討及び調整									
取組3 被害軽減及び早期復旧に資する対策の推進									
「水害に備える」ための対策									
マイ・タイムラインの作成支援									
教材作成による防災教育の支援									

令和6年能登半島地震では、石川県内において、被害の大きかった地域間をつなげる緊急輸送道路などの重要な交通網が寸断され、33箇所の孤立集落が発生するなど、迅速な救命救助活動や被災地への支援物資輸送が滞るなどの被害が連鎖的に発生しました。また、同年9月の能登半島北部豪雨では、線状降水帯が発生し、輪島市・珠洲市で観測史上1位の記録的な降雨となりました。この大雨により、再び多くの道路が寸断され、115箇所の孤立集落が発生するなど、地震により被災した箇所がさらに被災を受ける複合災害となりました。

このような状況下で、地域の地形や地盤の特性を熟知し、住民の生活や顔をよく知る地元の建設業者の方々は、自らも被災者でありながらも迅速に現場へと駆け付け、人命救助におけるタイムリミットの目安とされる「72時間の壁」を強く意識しながら、24時間体制で道路啓開作業に尽力しました。

本県では、能登半島地震等におけるこのような教訓を踏まえ、道路寸断による孤立集落の発生を防ぐための土砂災害対策、落石対策や道路啓開マニュアルの実践的な運用など、大規模災害を想定した事前防災を推進します。

大規模災害時に直接被害を受ける人家を保全するとともに、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、道路防災事業と連携し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重点的に推進します。

土砂災害特別警戒区域内（レッドゾーン）に人家がある箇所や市町村地域防災計画上の重要施設等を守るハード対策を実施します。

土砂災害警戒区域内（イエローゾーン）に多くの人家がある箇所を守るハード対策を実施します。

迂回路が無く、土砂災害によって集落の孤立が発生するおそれのある箇所について、ハード対策を実施します。

緊急輸送道路や鉄道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ハード対策を実施します。

土砂・洪水氾濫により大きな被害のおそれのある流域を抽出し、対策について検討します。



取組２ 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築

本県では、山間部を中心に事前通行規制区間や大雪時の予防的通行規制区間が多く存在します。また、浅間山付近では、火山災害警戒地域が存在するなど、広域な範囲で災害時の脆弱区間が広がっています。これらの脆弱区間や上信自動車道などのミッシングリンクについては、ネットワークの多重性・代替性を高めることが重要となります。

大規模災害時における、孤立集落の発生リスクを軽減するため、落石対策、土砂災害対策や橋梁の耐震化等の孤立集落対策を重点的に行い、円滑な避難や迅速な救命救助、復旧復興を可能にするとともに、無電柱化対策の推進や道の駅などの防災拠点の整備・強化、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築を推進します。

（１）孤立集落の発生リスクを軽減する強靱な道路ネットワークの構築

大規模災害時における集落の孤立リスクを軽減させるため、孤立集落が発生するおそれのある路線において、落石対策、土砂災害対策や耐震補強などを重点的に推進し、上信自動車道や西毛広域幹線道路等の広域道路ネットワークへのアクセスを強化します。

（２）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、被災地への支援物資輸送や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。

（３）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とともに、企業の経済活動の継続性を確保するため、主要拠点（役所・病院・消防・自衛隊、大型倉庫等）間を結ぶ強靱な道路ネットワークを構築します。

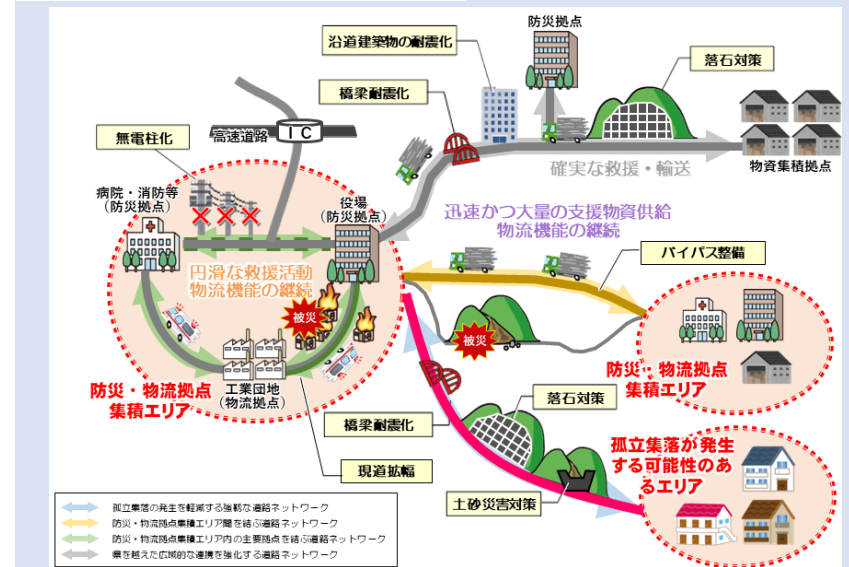
（４）県を越えた広域的な連携を強化する強靱な道路ネットワークの構築

県内外の防災・物流拠点を結ぶ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。

（５）道の駅における防災拠点機能の強化

大規模災害時の避難住民の受け入れや被災地支援の前線基地としての防災機能に加え、広域的な復旧・復興活動の拠点としての機能を備えた「防災道の駅」の設置に向け、国、県、市町村の連携により、ハード・ソフトが一体となった防災機能の強化を促進します。

災害時にも機能する強靱な道路ネットワークのイメージ



能登半島地震を踏まえた新たな視点

孤立対策を推進します！

土石流、がけ崩れ、落石などから道路を保全



取組3 機動性と持続可能性を備えた事前防災体制の構築

令和6年能登半島地震を踏まえ、道路崩落や土砂災害などにより道路が寸断した結果、孤立集落が発生し、救命・救急活動が滞るといった、連鎖的な災害の発生を想定した、道路啓開マニュアルを事前に準備しておくことが重要です。また、図上訓練等を通じた関係機関との連携や対応の迅速性など、災害対応の実効性を向上させておく必要があります。

なお、災害時に機動的に道路啓開活動等の応急作業を実施できる体制を構築し、これを持続可能にするためには、平時からの建設産業界との更なる連携強化が重要です。

(1) 道路啓開に関する訓練を通じた実効性の向上

本県では、平成30年3月に、道路啓開マニュアルを策定したところですが、関係機関や関係企業との役割分担や必要な手続きなどについては、能登半島地震等における災害対応からの教訓を踏まえ、適宜必要な見直しを行います。

また、本県の道路啓開マニュアルは、地震だけでなく、水害や土砂災害等のあらゆる自然災害を対象としていることが特徴的ですが、毎年度、関係機関による災害図上訓練を実施しており、実効性の向上に繋げていることも特徴です。

道路啓開のイメージ

出典：国土交通省

東日本大震災による瓦礫撤去(岩手県)



啓開前



啓開後

道路啓開における図上訓練の様子



(2) 建設産業界との更なる連携強化

道路啓開を含む緊急作業、資機材の調達・搬送、緊急支援物資の運搬などを起動的に対応するためには、地域の地形や地盤の特性を熟知し、住民の生活や顔をよく知る地元の建設業者をはじめとする建設産業界との連携を日頃から強化しておくことが重要です。

これは、平常時から災害時まで地域のインフラを自らの手で守る「地域インフラマネジメント産業」としての役割が期待され、これらの建設業が地域の基幹産業として持続的に発展できる環境の構築が重要です。

取組4 住宅・建築物の耐震化・減災化の促進

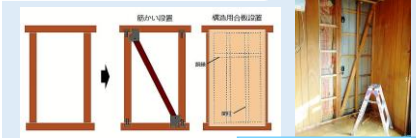
災害時でも安全な居住空間を確保するため、住宅・建築物の耐震化や減災化を促進します。

また、不特定多数の人が利用するホテル・旅館等や自力避難が困難な人が利用する就寝福祉施設等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。

(1) 木造住宅の耐震化促進

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。

木造住宅耐震化のイメージ



木造住宅耐震化の例

(2) 大規模建築物の耐震化促進

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。

大規模建築物耐震化



大規模建築物耐震化の例

【県内全域】盛土規制法による盛土等の安全性の確保について

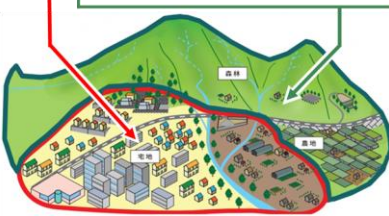
【規制区域のイメージ】

宅地造成等工事規制区域

市街地や集落など、人家等がまとまって存在し、盛土等がされれば人家等に危害を及ぼしうるエリア

特定盛土等規制区域

市街地や集落からは離れているものの、地形等の条件から、盛土等がされれば人家等に危害を及ぼしうるエリア



出典：国土交通省資料に一部加筆

令和3年7月に静岡県熱海市で発生した土石流災害等を踏まえ、「宅地造成等規制法」を抜本的に改正した「宅地造成及び特定盛土等規制法」（盛土規制法）が、令和5年5月26日に施行されました。

これを受け、本県では、県内全域を宅地造成等工事規制区域又は特定盛土等規制区域に指定し、宅地だけでなく、森林や農地等、土地の用途にかかわらず危険な盛土等を包括的に規制し、盛土等の安全性の確保を推進します。

また、危険な盛土等に対しては、関係機関と連携した監視体制を構築し、盛土等による災害から県民の生命と財産を守ります。

指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指標	現状	目標
孤立の発生リスクが軽減される路線数 ※迂回路のない行き止まりの県管理道路を対象	14路線 (R5年度末)	34路線 (R16年度末)

進捗状況の管理項目	現状	目標
孤立集落が発生するおそれのある路線における 落石等対策の進捗	54箇所 (R5年度末)	77箇所 (R16年度末)
孤立集落が発生するおそれのある路線における 土砂災害対策の進捗	30箇所 (R5年度末)	46箇所 (R16年度末)
孤立集落が発生するおそれのある路線における 橋梁の耐震補強の進捗	5橋 (R5年度末)	15橋 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 土砂災害リスクを軽減させる防災インフラ整備									
著しい人家等への被害、多くの人家等を保全する施設整備									
迂回路のない道路を保全する施設整備（孤立対策）									
重要交通網（緊急輸送道路、鉄道）を保全する施設整備									
取組2 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築									
孤立集落の発生を軽減する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間を結ぶ強靱な道路ネットワークの構築									
上信自動車道 吾妻東バイパス ほか4路線（5区間）									
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									
県道 前橋玉村線 朝倉工区ほか4路線（5区間）									
渡良瀬幹線道路 新里笠懸工区ほか1路線（2区間）									
取組3 機動性と持続可能性を備えた事前防災体制の構築									
道路啓開に関する訓練を通じた実効性の向上									
取組4 住宅・建築物の耐震化・減災化の促進									
木造住宅、耐震診断義務付け対象建築物の耐震化の促進									

社会資本整備におけるフェーズフリー

コラム Column

フェーズフリー（Phase Free）とは、平常時と災害時という社会のフェーズ（時期、状態）を取り払い、普段利用している商品やサービスが災害時に適切に使えるようにする価値を表した概念です。

この概念は、社会資本整備においても応用することができ、「災害レジリエンス No. 1」の実現に向けて、大変重要な考え方です。

（1）道路におけるフェーズフリー

上信自動車道や西毛広域幹線道路などの、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築を行うことは、平常時における物流の効率化や地場産業振興など、数多くの社会経済の好循環に寄与します。

今後は、こうした災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築に加え、自動運転や電気自動車など新たなモビリティの普及を見据えた道路空間を再編・構築していくことが重要です。

例えば、太陽光発電を路面に設置することで、平常時は電気自動車が充電することでき、災害時には非常用バッテリーとしての活用も期待できます。



（2）河川におけるフェーズフリー

河川には、洪水を安全に流すための「治水機能」と、農業・工業・家庭用などで水を利用する「利水機能」などのほか、水に親しむ「親水機能」があります。

平常時における「親水機能」により、県民にとって河川が身近な存在となり、その身近な存在となった河川の維持管理を、地域住民の方々や企業に御協力いただくことで、良好な河川環境の保全・創出が期待できます。



（3）公園におけるフェーズフリー

県民の憩いとレクリエーションの場として、県立公園を維持・運営していくことは重要ですが、広大な面積を有する県立公園は平常時としての利用だけでなく、災害時における一時避難場所や救援物資の集積・集配などの防災拠点としての利用も期待できます。



【自衛隊、消防隊が公園内の各施設に集結】

出典：国土交通省

序論 災害時の「逃げ遅れゼロ」に向けて

これまでも、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、気候変動の影響等による気象災害の頻発化・激甚化により、施設の規模を超える災害が発生するおそれもあります。

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に伝わっていないことや伝わっていても逃げない、または逃げられないという何らかの要因があると考えられます。

水害や土砂災害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つけるようにするためには、住民が平時から防災ハザードマップ等を確認し、河川水位情報等の入手先を把握しておくなど、自ら水害・土砂災害リスクなどに真正面から向き合い、「自らの命は自らが守る」「家族の命も自らが守る」との考えのもと、主体的な避難行動ができる「行動する人」への変化を促す取組が重要です。

取組1 水害・土砂災害に対する避難行動の促進

(1) 個人の避難行動計画「マイ・タイムライン」の作成支援

住民一人ひとりの避難行動計画である「マイ・タイムライン」を作成しておくことで、いざという時に落ち着いて行動することができ、自分や家族の命を守ることにつながります。災害リスクのある地域において、市町村が実施する講習会の支援やデジタルツールの提供を通じ、住民が適切な避難行動を取れるよう支援します。

マイ・タイムラインのイメージ



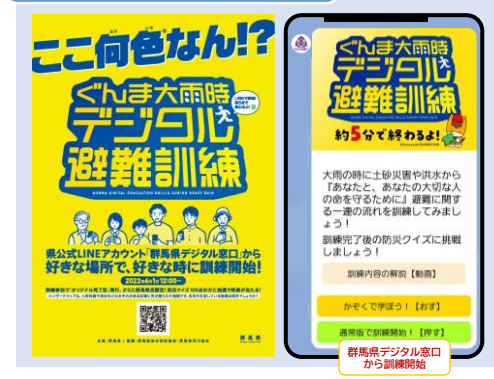
完成したマイ・タイムラインと自宅付近のリスクマップ

(2) ぐんま大雨時デジタル避難訓練の継続的な運用

ぐんま大雨時デジタル避難訓練は、スマートフォンを使って、大雨や台風時に必要な情報を収集し、避難に関する一連の訓練を行うものです。

この訓練は、日々の忙しさや社会情勢から集合型の避難訓練に参加できない人でも、自分の生活している地域にどんな危険が潜んでいるか、避難をするためにどのような情報が必要かなどを確認することができ、社会情勢の変化に応じてアップデートしていきます。

ぐんま大雨時デジタル避難訓練



(3) 防災教育の支援

小中学生を対象とした防災教育の教材を作成し、県内の学校での活用を図り、主体的に避難する力を育む防災教育を支援します。

防災教育教材を使った授業の様子



(4) 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ています。

その後の社会状況の変化や昨今の激甚化する気象災害に対応するため、デジタル技術を活用した詳細調査も実施し、区域の追加指定や指定解除など必要な区域の見直しを行います。

土砂災害警戒区域等の指定イメージ



(5) 住民主体の防災マップの作成 や避難訓練の支援

地域住民が自らの意思で適切な避難行動がとれるよう、自主避難計画（自主避難ルール、防災マップ）の作成及び避難訓練を支援します。また、要配慮者利用施設の避難確保計画の作成及び避難訓練を支援します。

防災マップ作成支援



東吾妻町

指標 指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指標	現状	目標
水害や土砂災害からの「逃げ遅れ」による死者数	0人 (R5年度末)	0人 (毎年度0人の維持)
進捗状況の管理項目		
進捗状況の管理項目	現状	目標
水害に係るマイ・タイムライン作成支援の進捗率	36% (R5年度末)	100% (R11年度末)
主体的に避難する力を育むための防災教育の支援	0市町村 (R5年度末)	35市町村 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 水害に対する避難行動の促進									
マイ・タイムラインの作成支援									
ぐんま大雨時デジタル避難訓練の継続的な運用									
防災教材作成による防災教育の支援									
土砂災害警戒区域等の見直し									
住民主体の防災マップ作成、避難訓練の実施支援									

より実効性のある広域避難に向けて

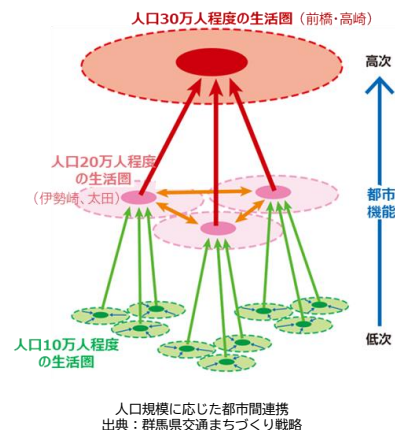
コラム Column

本県において、人口減少が顕著となる2040年を展望すると、多くの市町村が人口10万人を下回り、これまでの都市機能を維持することが困難となることが想定されます。

こうした人口減少社会においても、持続的かつ快適に住み続けるためには、デジタルによる都市サービスの補完を前提としつつ、市町村界にこだわらない人の移動範囲に着目した生活圏を形成し、都市間相互間の連携と高次の都市機能を有する生活圏へのアクセスを確保することが重要です。

この考え方は、平常時における都市機能の享受という観点からも重要ですが、災害時における都市間連携（広域避難）においても重要です。

また、姉妹都市連携のように、都道府県を跨ぐ広域的な都市間交流を平常時から行うことは、都市間相互に縁が生まれ、自発的な広域避難に寄与することも考えられます。



世田谷区と川場村の平時からの交流
「区立小学校の移動教室」
出典：世田谷区ホームページ

持続可能で効率的なメンテナンス

10年後に目指すぐんまの姿

- ✓ インフラ長寿命化計画に基づくメンテナンスサイクルが確立し、インフラの健全性が次世代へと確実に引き継がれています。
- ✓ 効率的な維持管理により、誰もが安全で快適に過ごせる生活基盤を維持しています。
- ✓ ぐんま独自の新技术が創出され、社会実装が進むことで、持続的なメンテナンス体制が構築されています。

10年後の姿の実現に向けた施策

施策 1

予防保全に基づく長寿命化

- 将来を見据えたインフラの長寿命化を推進します。

長寿命化計画に基づく、予防保全型の計画的な維持管理を推進し、トータルコストの縮減と平準化を図ります。



指標

道路橋における老朽化に伴う劣化に起因した
全面通行止め件数 0件／年の維持

施策 2

共創

効率的な維持管理

- 官民連携で、安全で快適な生活基盤を維持します。

日常点検や除草、除雪等の維持管理において、前例にとられない手法や民間活力を積極的に取り入れ、効率的な維持管理を行います。



施策 3

共創

DX

新技术を活用した インフラメンテナンス

- 持続的なインフラメンテナンス産業の創出を支援します。

ICT、AIなどのデジタル技術を活用したメンテナンスを推進するとともに、持続的な維持管理のため、新技术導入促進の場を設けるなど、インフラメンテナンス産業の創出を支援します。



インフラストックの更なる増加

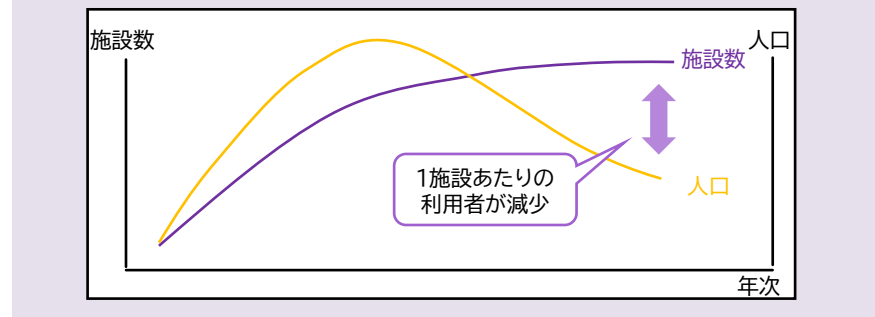
群馬県では、道路、河川や公園等、膨大かつ多種多様な社会資本を管理しています。これらのインフラは、県民の暮らしや社会経済活動を支える重要な役割を果たしています。

種別	施設（規模：令和5年度末）
道路	道路（288路線・実延長3,370km）、橋梁（3,665橋）、トンネル（65箇所）、横断歩道橋（119橋）等
河川	河川（3水系・6湖沼・428河川）、河川延長（2,712km）、ダム（7施設）、排水機場（8施設）、堰（9施設）、水門・樋門・樋管（13施設）、浄化施設（2施設）、除塵機（1施設）、陸こう（2施設）、調節池（21池）、堤防（413km）
砂防	砂防堰堤（1,224基）、床固工（238基）、渓流保全工（1,421箇所）、地すべり防止施設（68箇所）、急傾斜地崩壊防止施設（639箇所）、雪崩防止施設（6箇所）
公園	修景施設（18施設）、休養施設（78施設）、教養施設（12施設）、運動施設（290施設）、管理施設（378施設）、便益施設（68施設）、遊戯施設（94施設）、園路広場（184施設）
下水	処理場（6処理場）、管渠（250km）、ポンプ場（9施設）
住宅	県営住宅（9,987戸）

インフラは社会経済活動の上で必要不可欠であり、特に道路、河川や砂防施設は、災害レジリエンスNo.1に向け、着実な整備を推進しているところであり、将来に渡っては、更なるインフラストックの増加が見込まれます。

一方で、人口減少は加速度的に進むことで利用者は減少し、1施設あたりの利用者が減少していきと考えられます。

道路、河川、砂防施設等のインフラストックの増加と人口減少のイメージ

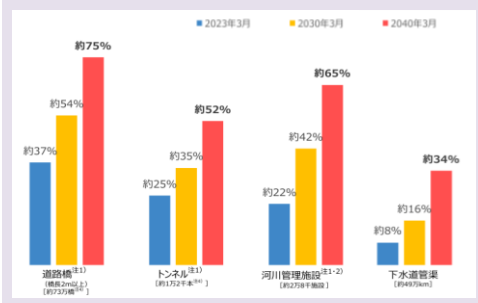


加速するインフラの老朽化

群馬県で管理している多様なインフラの多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みです。

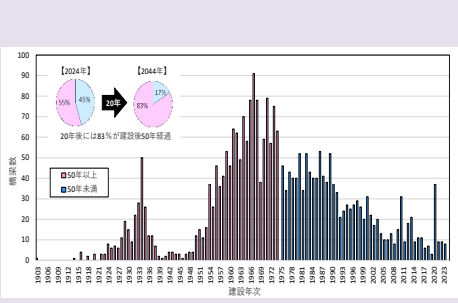
近い将来に一齐にインフラが老朽化することで、維持管理・更新費用の増大、老朽化や劣化に起因する事故の発生が懸念されるため、インフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

建設後50年以上経過するインフラの割合



出典：国土交通省（インフラメンテナンス情報）
※河川管理施設：堰（ゲート有り）、閘門、水門、樋門・樋管、陸開等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。

建設年次別橋梁数（令和6年3月末現在）



※群馬県の管理する橋梁の状況を示しています。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平素からの適切な維持管理が不可欠となります。人口減少を見据えて将来にかかるコストを可能な限り抑制するようインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要です。

橋梁における床版腐食の例



能登半島地震による橋梁被害



出典：国土交通省

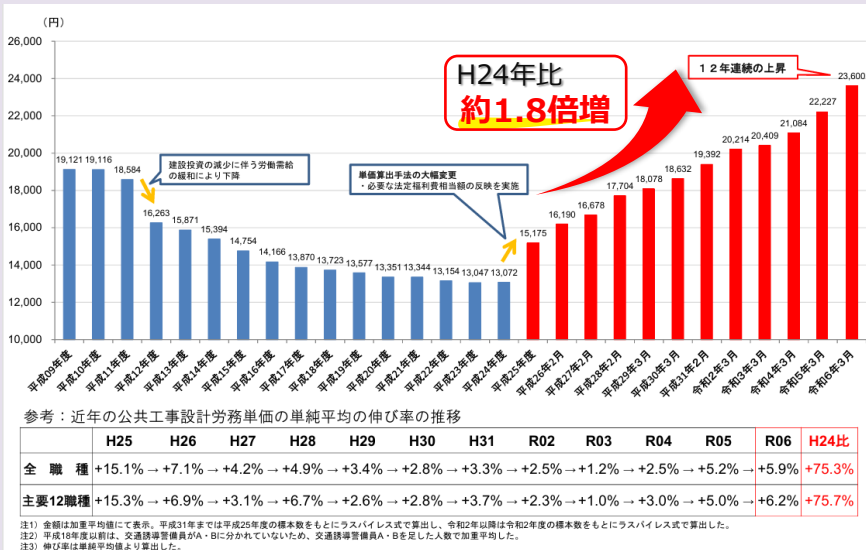
労務単価及び資材単価の上昇

道路、河川や公園といったインフラは、県民の暮らしに密接に関わっており、必要不可欠な存在です。長期にわたり健全性を維持して、インフラのストック効果を発揮し続けるためには、限られた人員・予算の中で膨大なインフラを適切に維持管理する必要があります。

一方で、近年は労務単価及び資材単価の上昇が著しく、今後も維持管理水準を維持していくためには、効率的な維持管理手法を導入する必要性が高まっています。

今後もインフラ整備の推進により、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、除草や除雪等の日常的な維持管理に係る予算額の増大が懸念されています。

労務単価の推移（全国全職種平均値）

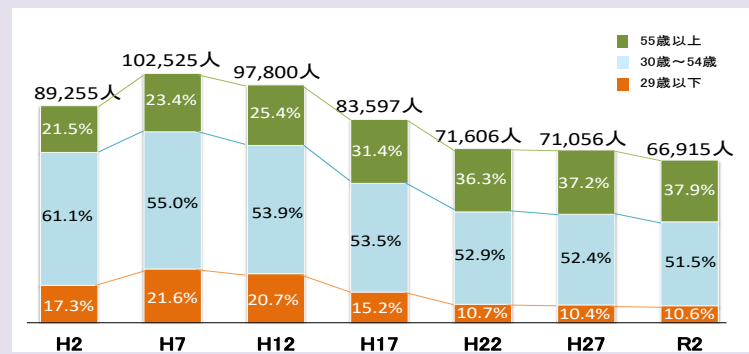


出典：国土交通省（令和6年3月から適用する公共工事設計労務単価について）

インフラメンテナンスに携わる担い手不足

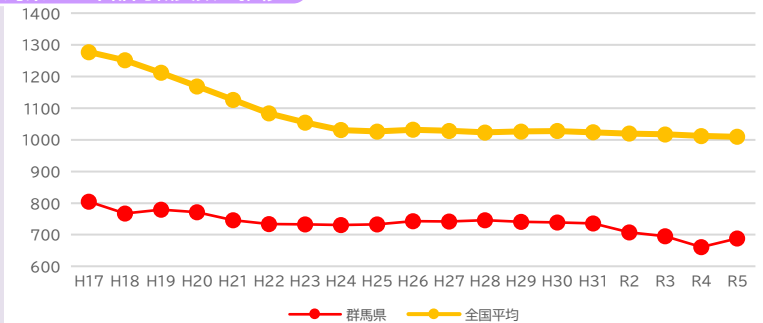
インフラメンテナンスを担う技術者や作業員の高齢化と人材不足が深刻化しています。特に土木・建設業界では若手の人材確保が困難であり、熟練者の退職によって技術や知識の継承が進まないことが懸念されています。現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成とともに、メンテナンスに関する技術開発等を推進し、県内のメンテナンス産業の競争力を強化することは大きな課題となっています。

群馬県の建設業就業者数の推移



また、行政職員の人手不足も深刻な状況となっています。群馬県では、土木部門の職員数が全国平均と比べ約3割少ない状況にあります。パトロールや日常的な職員点検など、維持管理に携わる職員1人あたりの業務負担は大きく、効率的な維持管理手法が求められています。

群馬県の土木部門職員数の推移



出典：総務省（地方公共団体定員管理関係）を基に群馬県で作成

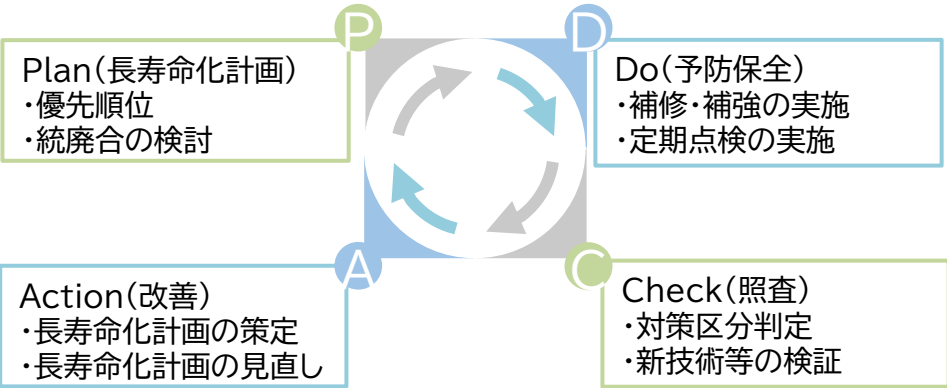
序論 長生きできるインフラのためには

今後、加速するインフラの老朽化に対して、限られた財源でインフラの管理水準を維持していくためには、予防保全型の計画的な維持管理が必要不可欠です。群馬県でも施設ごとにインフラ長寿命化計画を策定し、これに則った効率的な維持管理を行います。

取組1 計画的な長寿命化の推進

インフラの長寿命化に当たっては、各施設が有する機能や設置環境、事故による破損等の利用に伴う変状を把握するために日常的な巡視・パトロール、数年に1回の専門的な点検・診断を行います。

さらにその点検結果を受け、補修したあとも、施設のモニタリングを行うことで、適時適切な維持管理につなげています。

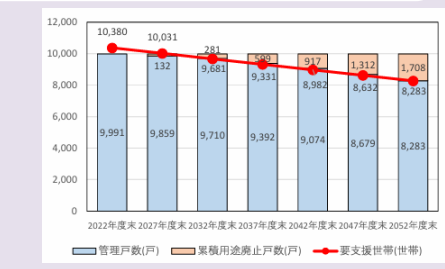


◇インフラの集約・再編

将来の人口減少等の社会情勢の変化、利用者ニーズやまちづくり計画等との整合性を踏まえ、今後はインフラの集約・再編が必要となっていくことが想定されます。

県営住宅では、将来的な県営住宅需要は減少すると推計されることから、集約・再編等を図りながら管理戸数を削減していきます。

県営住宅の管理戸数と要支援世帯数の推移



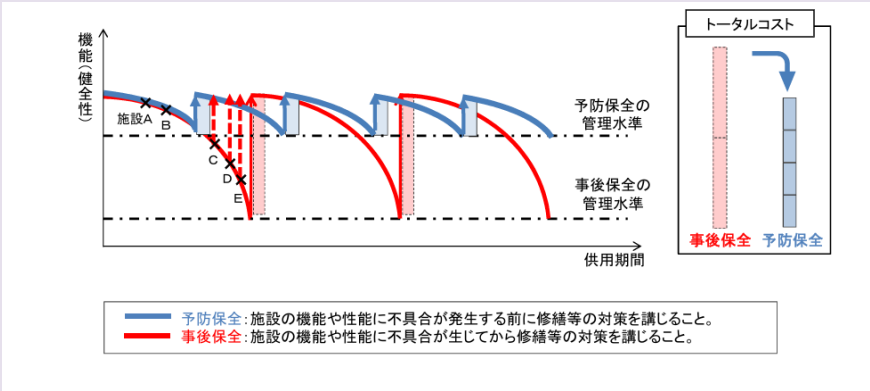
◇ 県土整備部所管の長寿命化計画リスト（令和5年度末時点）

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	R4	30年間	横断歩道橋	119橋
			トンネル	65箇所
			舗装	3,270km
			道路照明	8,689基
			自転車道橋梁	32橋
			地下歩道	22箇所
			カルバート	39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)	4,601箇所
			土工構造物 擁壁(路側、土留)	5,749箇所
			法面(切土、法枠、コンクリート吹付、盛土)	380箇所
			張出歩道	8箇所
			門型標識	3,473箇所
			大型標識	175基
			情報板	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	8施設
			水門・堰等	27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	R3	50年間	砂防設備(砂防堰堤・床固工・溪流保全工)	2,883施設
			地すべり防止施設	68区域
			急傾斜地崩壊防止施設	639区域
			雪崩防止施設	6箇所
群馬県公園施設長寿命化計画	R4	30年間	修景施設	18施設
			休養施設	78施設
			炊養施設	12施設
			運動施設	290施設
			管理施設	378施設
			便益施設	68施設
			遊戯施設	94施設
			園路広場	184施設
			処理場	6施設
			管渠	250km
群馬県下水道施設長寿命化計画	R5	50年間	ポンプ場	9施設
群馬県営住宅長寿命化計画	R4	10年間	県営住宅	9,987戸
群馬ヘリポート長寿命化計画	R5	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

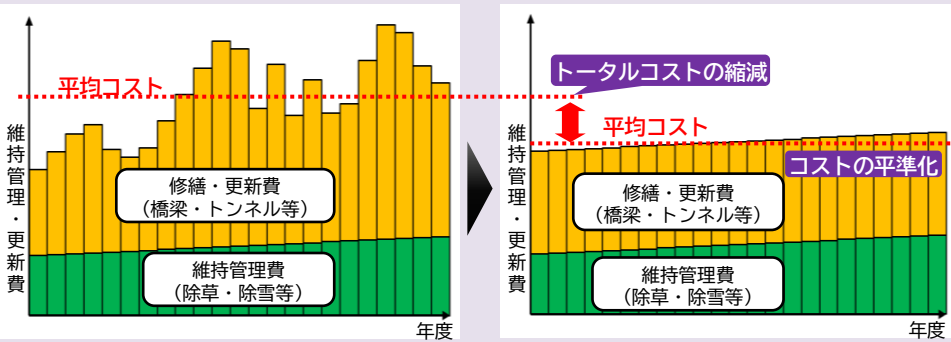
長寿命化計画に基づき、予防保全型の維持管理・更新を推進することで、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストを縮減することが可能となります。また、維持管理・更新に係る費用を計画的に投資することで、年当たりのコストの平準化を図ります。

事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル



出典：国土交通省（第74回基本政策部会資料より）

トータルコストの縮減と平準化のイメージ



指標 指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指 標	現 状	目 標
道路橋における老朽化に伴う劣化に起因した全面通行止め件数	0件 (R5年度末)	0件 (毎年度0件を維持)

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
道路施設の健全率	95% (R5年度末)	95% 以上の維持 (R16年度末)
舗装の健全率	95% (R5年度末)	95% 以上の維持 (R16年度末)
河川構造物の健全率	99% (R5年度末)	99% 以上の維持 (R16年度末)
砂防施設の健全率	92% (R5年度末)	92% 以上の維持 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 計画的な長寿命化の推進										
取組2 トータルコストの縮減と平準化										
道路施設長寿命化計画										
橋梁長寿命化計画										
河川構造物長寿命化計画										
砂防関係施設長寿命化計画										
都市公園長寿命化計画										
下水道施設長寿命化計画										
県営住宅長寿命化計画										
ヘリポート長寿命化計画										

序論 安全で快適な生活基盤は維持管理から

誰もが安全で快適に日常生活を過ごすために、生活に密着しているインフラの維持管理を適切に行います。インフラ維持管理は日常点検、除草、除雪、街路樹管理や舗装修繕など多岐にわたり、作業にあたる職員、作業員も多く必要になります。予算的な面でも、効率的な維持管理手法が必要とされており、前例にとられない手法を積極的に検討していきます。

取組1 行政が実施する維持管理

(1) 着実な点検・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、インフラ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、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、インフラの機能の維持・回復に努めます。

また、ICT技術などの導入を進め、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

ドローンを活用した橋梁点検

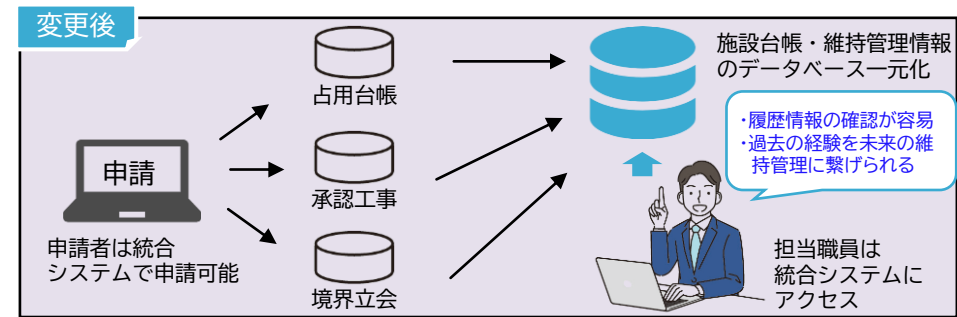
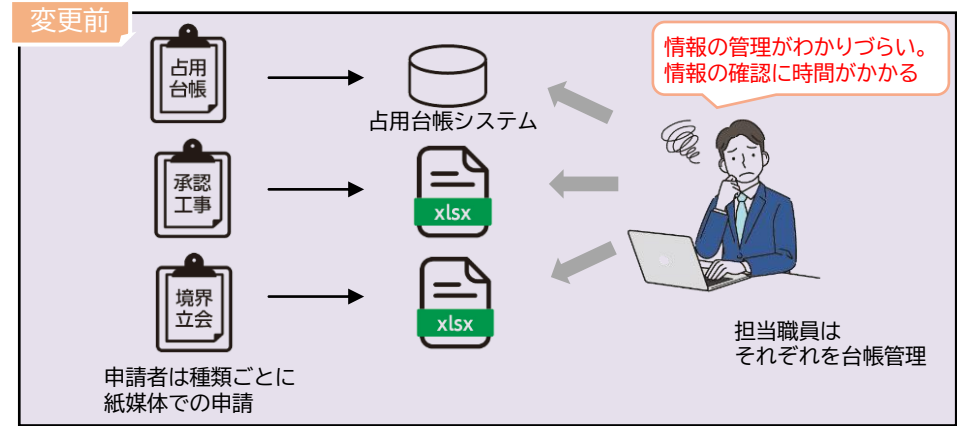


ドローンにより撮影した画像

(2) 施設台帳・維持管理情報のデータベース一元化

これまで紙媒体で管理していた施設台帳のデータベース化を推進します。さらに、すでにデータベース化されている情報でも、各々管理されているものについては、履歴の確認・入力にかかる時間と労力を削減できるよう、システム統合によるデータベース一元化に取り組みます。

道路維持管理情報のデータベース化（イメージ）



○ 新たな除草方法を試行しています！！

インフラの維持管理において、最も身近で厄介な問題の一つが「雑草」です。道路では、通行空間を妨げたり、交差点の視界を遮るなど、安全で快適な通行環境に支障をきたしています。

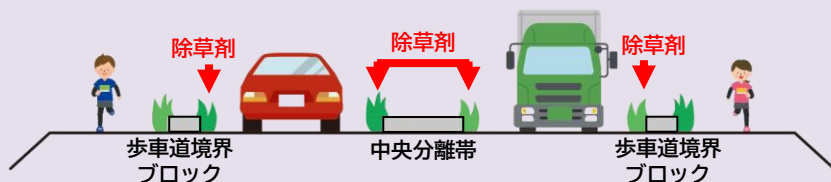
これまで群馬県では、主に草刈り機を用いた除草対策を行ってきましたが、今後は除草剤を活用した道路除草の有効性について検討します。試行を実施した後、除草効果や周辺環境への影響などを効果検証を行い、実用化に向けた検討を進めていきます。

※道路上の、ゴミを走行しながら収集・運搬できる車両

除草剤の活用イメージ

Point

- 周辺住民の合意が得られた地域で使用。
- 特に歩道部では、地域の意見を聞きながら慎重に導入。



○ より効率的に樹木を管理していきます！

近年、全国的に通行空間を妨げる街路樹が問題となり、安全で快適な通行環境に支障をきたしています。そのため、群馬県では、日頃の道路巡視に加え、安全な通行に支障を与えないか、樹種や生育状況に応じた適切なサイクルで剪定が行われているかなどの観点で現況調査を行い、優先度を判断しながら、街路樹管理の適正化を進めています。また、樹木医による診断で腐朽が進行している樹木については、撤去を実施します。

街路樹だけでなく、県立都市公園においても、日常点検に加え、樹木医による点検も適宜行いながら、適切な樹木の維持管理を行い、来園者の安全性・快適性を確保します。

安全な通行に支障となる街路樹(例)



樹木医による点検状況(公園)



取組２ 地域住民主体の維持管理

不法投棄の抑制、道路や河川のアプローチ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



施設利用者による維持管理

コラム Column

居住している地域での住民参加型維持管理手法はこれまでも行われてきました。今後は県外からの利用者に対して、施設の愛護活動に参加いただいた方にインセンティブとして施設利用の優待など、居住者に限らないインフラ愛護活動の啓発が考えられます。

例えば、『ぐんまふるさと納税』では、寄付金を赤城山や榛名山で行われるヒルクライムのコースの道路環境整備費用として活用しております。

他にも、キャンプ場利用者に隣接する道路や河川の除草、ゴミ拾いなどの愛護活動をやっていただいた場合、施設利用費を割引するなどが考えられます。



取組3 民間の力を活用した維持管理

(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

指定管理者制度導入済の県立都市公園



敷島公園(前橋市)



金山総合公園(太田市)

(2) Park-PFI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)」の導入を推進しています。

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。

Park-PFIのイメージ



出典：国土交通省

敷島公園の事例(スターバックスコーヒー)

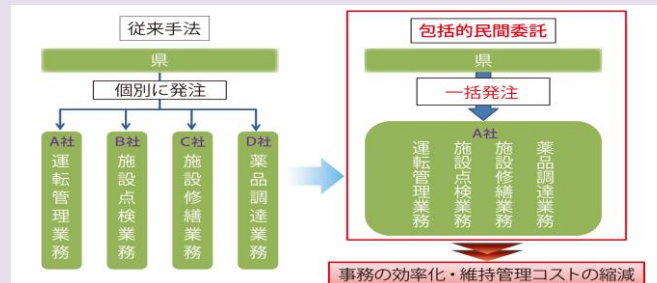


(3) 包括的民間委託の導入

これまで、個別に実施していた施設の点検・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の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。

※ 奥利根、県央、桐生、西邑楽の各水質浄化センターで導入

包括的民間委託のイメージ(水質浄化センター)



(4) ウォーターPPPの導入可能性を検討

ウォーターPPPは、下水道等の分野において、10年間の長期契約を原則とし、維持管理と更新を一体的にマネジメントする取組です。

人口減少に伴う使用料収入の減少や老朽化施設の増大などの環境変化を踏まえ、下水道施設の更なる効率的な維持管理を目指して、包括的民間委託の契約期間延長と更新の一体的マネジメントを含めた、「ウォーターPPP」の導入可能性の検討を進めていきます。

ウォーターPPPのイメージ



管理者の枠を超えた広域的なインフラマネジメント

コラム Column

インフラの維持管理・更新費用の人口1人あたりコストは増加しており、人口減少やインフラの老朽化の進展に伴い、今後さらに増加する見込みとなっています。

インフラ維持管理・更新費用の人口1人あたりコスト



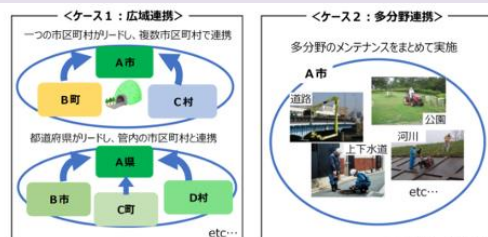
出典：財務省（財政制度分科会資料）より

●地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）

コストの抑制、効果的な維持管理に向けた手法として、国土交通省は既存の行政区域や管理者にこだわらない広域的な視点でのインフラマネジメント導入に着目しています。

広域的、分野横断的な維持管理に取り組むことで発注業務や維持管理コストの効率化を進めることが重要で、秋田県では流域下水道を核とした「施設の広域化・共同化」等に取り組んでおり、広島県では県と市が共同で道路維持管理全般を行う取り組みを推進しています。

群マネの導入イメージ



出典：国土交通省資料より

下水道事業における広域化・共同化の効果(秋田県)



出典：国土交通省資料より

指標 指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
地域住民参加による維持管理プロジェクトへの参加団体数	1083団体 (R5年度末)	1083団体 以上の維持 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 行政が実施する維持管理									
道路パトロール及び道路の伐木・除草、除雪									
河川巡視及び河川の伐木・除草									
施設台帳・維持管理情報のデータベース化									
取組2 地域住民主体の維持管理									
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									
花と緑のクリーン作戦による道路・河川除草、公共施設の花緑の植栽									
取組3 民間の力を活用した維持管理									
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									

序論 一歩先のインフラマネジメント

インフラの老朽化が進展し、技術者の減少が進む中で、インフラが長期にわたり健全性を維持してストック効果を発揮し続けるためには、限られた人員で膨大なインフラを適切に維持管理する必要があります。

そのためには、維持管理業務の質を維持したうえで、業務効率をこれまで以上に向上させる必要があり、そのための課題整理と解決策の整理・実行が求められているところです。このうち、解決策の一つとして、新技術の導入が期待されています。

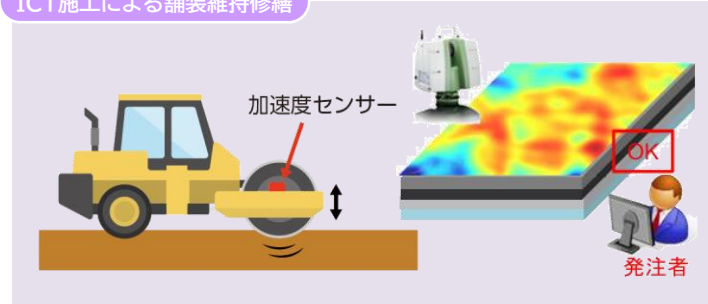
新技術の導入は、それ自体が目的ではなく、業務高度化・効率化のための手段です。したがって、新技術導入を検討する際には、普及が進んでいない最新の技術だけでなく、実用化に近い技術や既に普及している技術も含め、試行・効果検証・実証実験を経た上で、群馬県にとって有効な手段であるかを確認する必要があります。

●これまでに群馬県で取り組んできたメンテナンス技術

本県では、平成28年度よりICT活用工事の試行、令和元年度からドローンの本格導入を行うなど、着実に普及を図ってきました。

これらは本格運用され、現在では「当たり前」の技術として日々のインフラ維持管理に活かされています。今後は更なる、効率的な技術の導入を検討していきます。

ICT施工による舗装維持修繕



ドローンを用いた橋梁点検

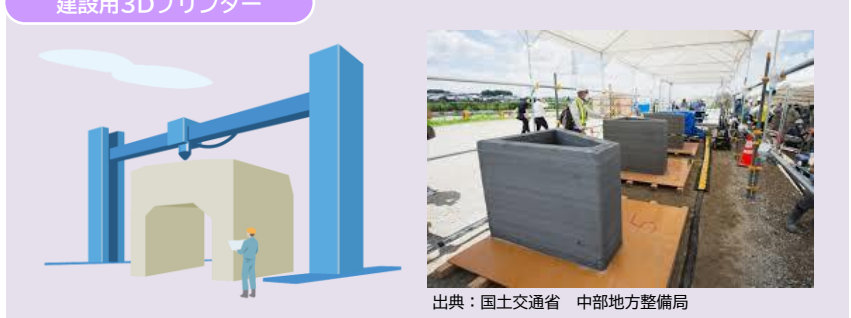


●全国で試行されている先進的な技術

製造技術の進歩やIoTの技術革新により、これまででは考えられなかった技術が全国各地で試行されています。

本県でも、これまでの維持管理手法にとらわれない、革新的な技術も積極的に取り入れることを検討する必要があります。

建設用3Dプリンター



自己治癒コンクリート



取組1 デジタル技術を活用した点検・モニタリング

インフラの効率的、効果的な維持管理のためには、対象となる構造物、施設の現状を正確に把握する必要があります。そのためには、日々のモニタリングや専門的な定期点検が必要不可欠で、固定的に人手と費用を必要とします。

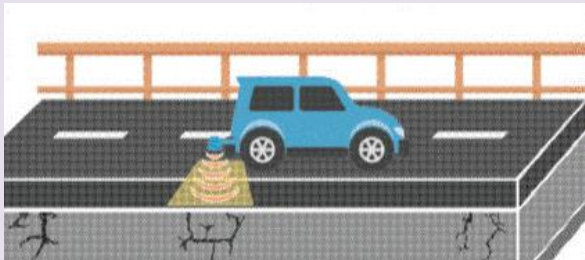
一方で、点検・モニタリング分野には、業務効率化、コスト削減の余地が多くあることになり、デジタル技術の積極的な活用を推進していきます。

(1) デジタル技術を活用した橋梁の点検とモニタリング

これまでの橋梁点検における、外観目視・打音のみでの点検評価では、直接確認できない箇所があることから、電磁波、センサー、AIなどを活用した点検、モニタリングの必要性が顕在化しています。このほかにも配置人員削減、幅広い状況の把握のためにデジタル技術を積極的に活用していきます。

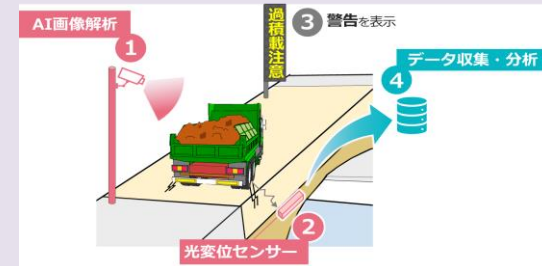
車両から電磁波を使った橋梁点検

電磁波を使って、路面などから直接確認できなかった床版の劣化状況が点検できるようになり、走行しながら点検するため通行規制も不要となります。



光変位センサーを用いた橋梁モニタリング

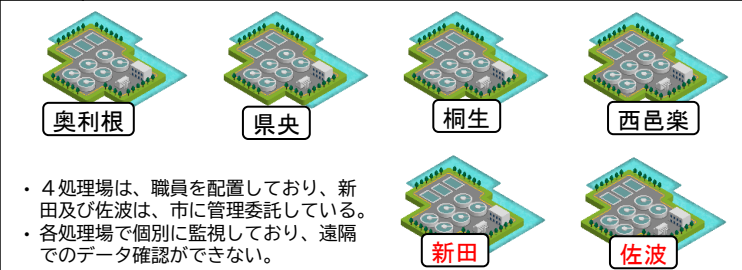
光変位センサーを用いて、橋梁の劣化を早めてしまう過積載車両をモニタリングし、劣化の抑制につなげます。



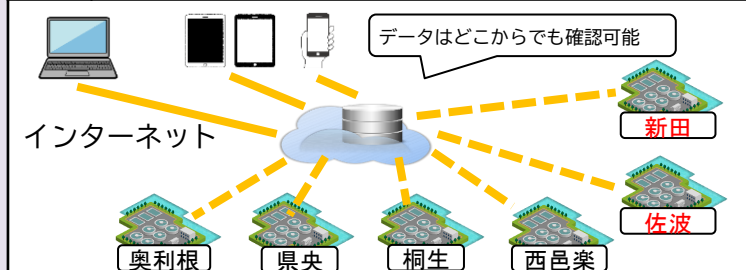
(2) 下水処理場の遠隔監視システムの構築

県が管理する6つの流域下水処理場で遠隔監視システムを構築し、職員が常駐している4処理場は、県央に職員を集約します。また、クラウド化することで、施設の管理者がスマートフォンやインターネットで監視データを常時確認できるようになることから、業務効率化によるリスクマネジメントの向上を図ります。

従来 各処理場を個別に監視



導入後 遠隔監視システムによる複数施設の同時監視



取組２ デジタル技術を活用した維持管理

人材不足が深刻化する中、県民のニーズに対して、適切なインフラの維持管理や持続的な公共サービスの提供には、インフラ分野においてもデータとデジタル技術を活用することが必須となります。

ICT技術、ロボットの活用などを検討し、効果的な手段を積極的に検討します。

（１）GPSを活用した除雪作業の効率化

除雪車にGPS端末を搭載することで、除雪作業に関する事務処理や視認できない構造物を検知することで、オペレータによる作業の負担軽減を図ります。



（２）新たな技術を用いた河川除草

河川の堤防除草では、傾斜地かつ足場の悪い中での作業となり、除草作業に多くの負担と労力がかかります。

作業員の負担を軽減するため、無人または遠隔操縦等の新たな技術を用いた河川除草の試行を行い、有効性を検討します。

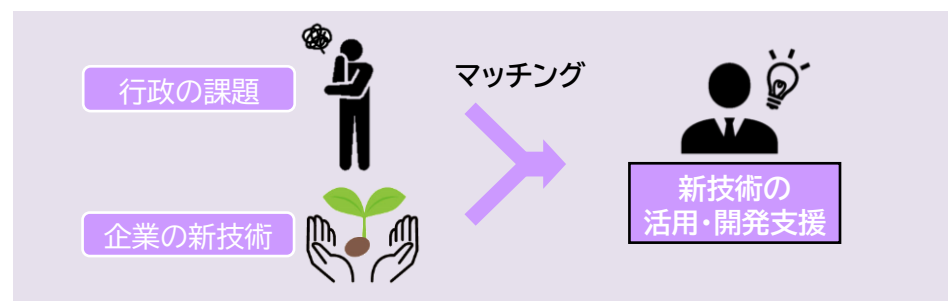
なお、国土交通省では大型除草機械の自動化の実証実験に取り組んでおり、現場条件への適合性を試行しております。

リモコン式機械による除草

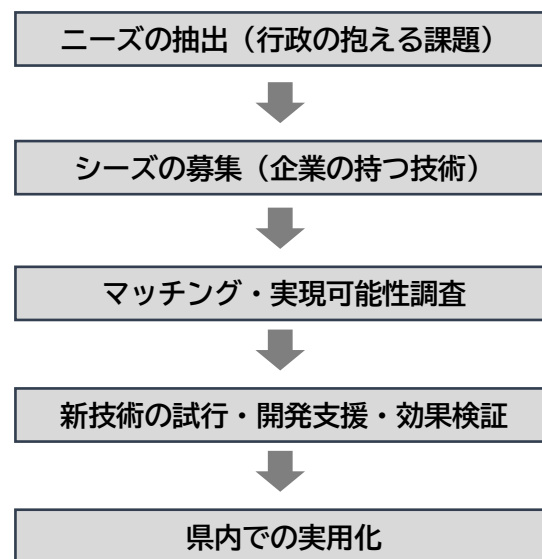


取組３ 官民連携による新技術の活用・開発支援

将来にわたって、持続的にインフラメンテナンスを実施できる体制を構築し、県民の安全・安心を確保するため、「インフラメンテナンスの産業化」を目指し、県内企業の技術力を活用した、官民連携による新たなインフラメンテナンス産業の創出を図ります。行政の抱える課題（ニーズ）と企業の持つ新技術（シーズ）をマッチングさせ、更なる効率的、持続的な維持管理を目指します。



取組フロー



デジタルツインでインフラモニタリング

コラム Column

(1) 行政によるデジタルツインの取組事例

全国的に仮想空間にまちを再現するデジタルツインの実装プロジェクトが行われています。

東京都の「デジタルツイン実現プロジェクト」静岡県の「VIRTUAL SHIZUOKA構想」など、まちを仮想空間に再現することで、現実世界ではできないようなシミュレーションを行うことができ、様々なイノベーションに活用することができます。

デジタルツインのイメージ図



出典：東京都（デジタルツイン実現プロジェクト）

(2) インフラへの活用アイデア

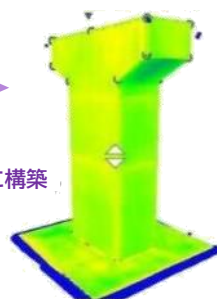
本県でも取り組みの進んでいるBIM/CIMによる3次元測量データ、橋梁の光変位センサーのデータなどを蓄積していくことで、インフラの変状をリアルタイムモニタリングでき、故障やメンテナンスが必要な箇所を迅速に特定し、修復作業を効率化できます。

また、インフラのデジタルモデルを作成し、仮想空間でシミュレーションを行うことで、将来の劣化予測やメンテナンスの最適化が期待できます。

一方で、膨大なデータ処理やそのネットワーク環境整備など課題は多くありますが、未来につながる取組としての可能性を秘めています。



UAV, TLSの
3次元測量データで
構造物を仮想空間に構築



指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
官民連携による新技術の試行件数	2件 (R6年度末)	24件 (R11年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 デジタル技術を活用した点検・モニタリング									
デジタル技術を活用した橋梁の点検とモニタリング									
下水処理場の遠隔監視システムの構築									
取組2 デジタル技術を活用した維持管理									
GPSを活用した除雪作業の効率化									
新たな技術を用いた河川除草									
取組3 官民連携による新技術の活用・開発支援									
ニーズとシーズの官民マッチング									
新技術の試行、実証実験									

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賑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

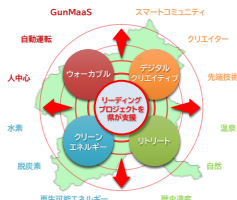
施策 1

共創 GI

エリア価値を創造する 未来投資

- 地域のリーディングプロジェクトを一体となって支援します。

空間デザインやインフラ整備支援等のモデル事業を通じて、群馬ならではの未来につながるまちづくり構想の実現を目指します。



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

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
60人/ha以上を維持
(R16年度末)

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って、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120.2万人時間
(R16年度末)

施策 4

共創

誰もが安全に 移動できる環境づくり

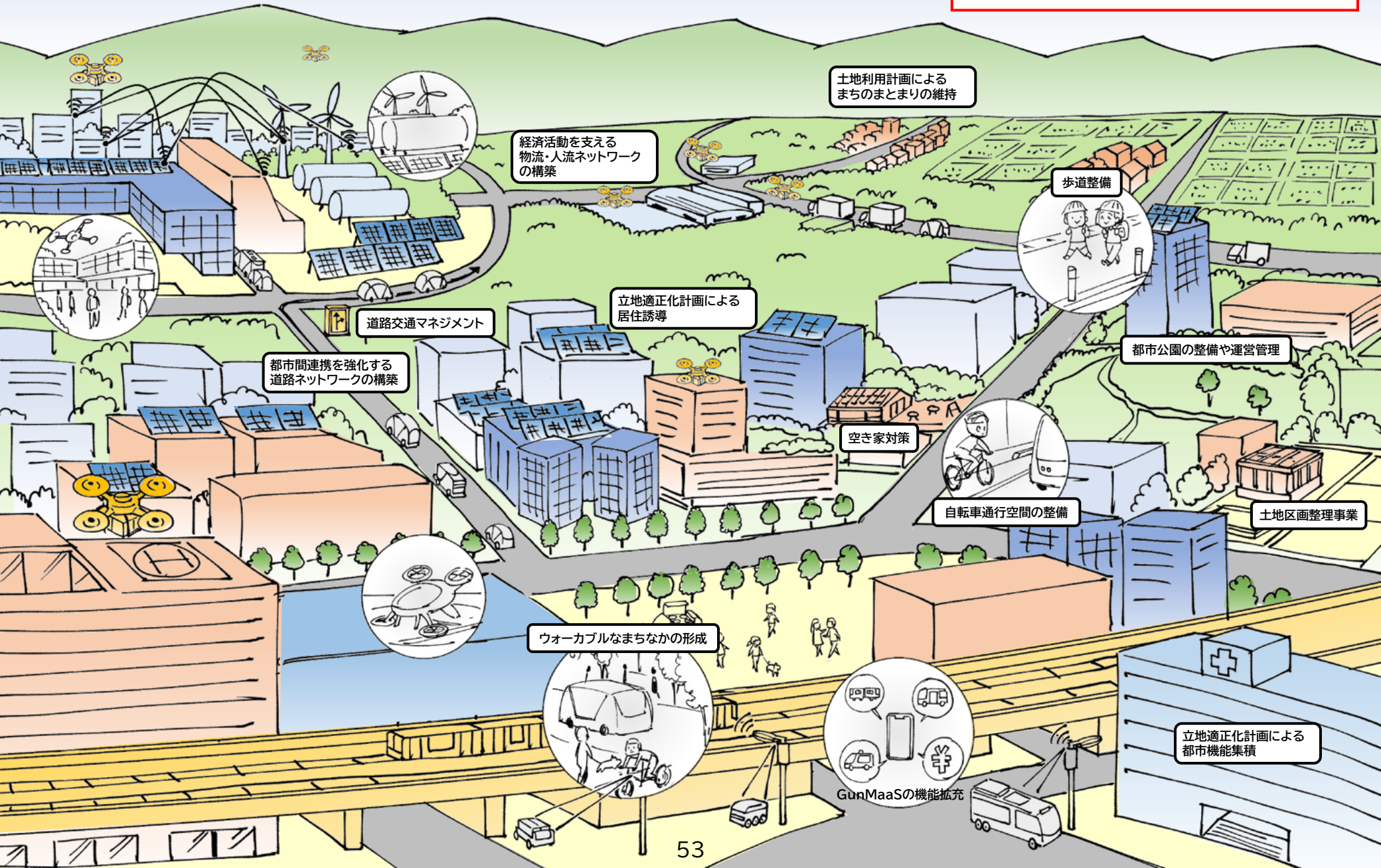
- 安全で快適な歩道や自転車通行空間の整備を進めます。

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
95% (R16年度末)

※ 本ページは現在作成中です。
（作成イメージを掲載しています。）



土地利用計画による
まちのまとまりの維持

経済活動を支える
物流・人流ネットワーク
の構築

歩道整備

道路交通マネジメント

立地適正化計画による
居住誘導

都市間連携を強化する
道路ネットワークの構築

都市公園の整備や運営管理

空き家対策

自転車通行空間の整備

土地区画整理事業

ウォーカブルなまちなかの形成

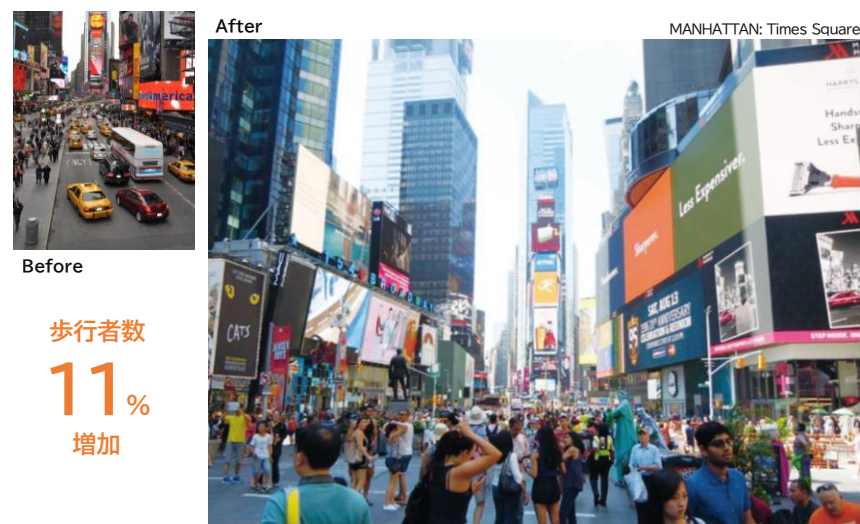
立地適正化計画による
都市機能集積



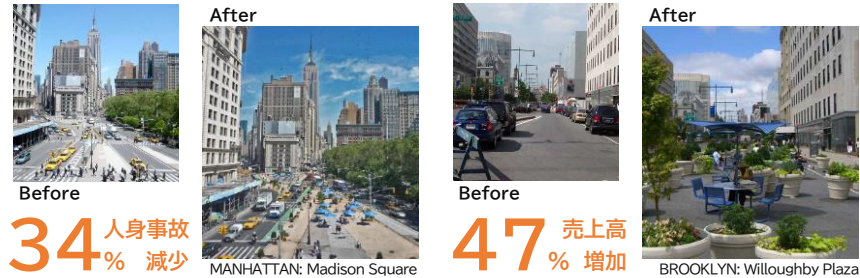
まちづくりの新潮流 ～車中心の道路から人中心の空間へ～

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」にかじを切り、国内でも事例の蓄積が進んでいますが、過度な自動車依存が進む本県では、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。



Before
歩行者数
11%
増加



Before
34% 人身事故
減少

Before
47% 売上高
増加

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

本県は、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、空き家や空き地の増加による都市のスポンジ化の進行も懸念されています。

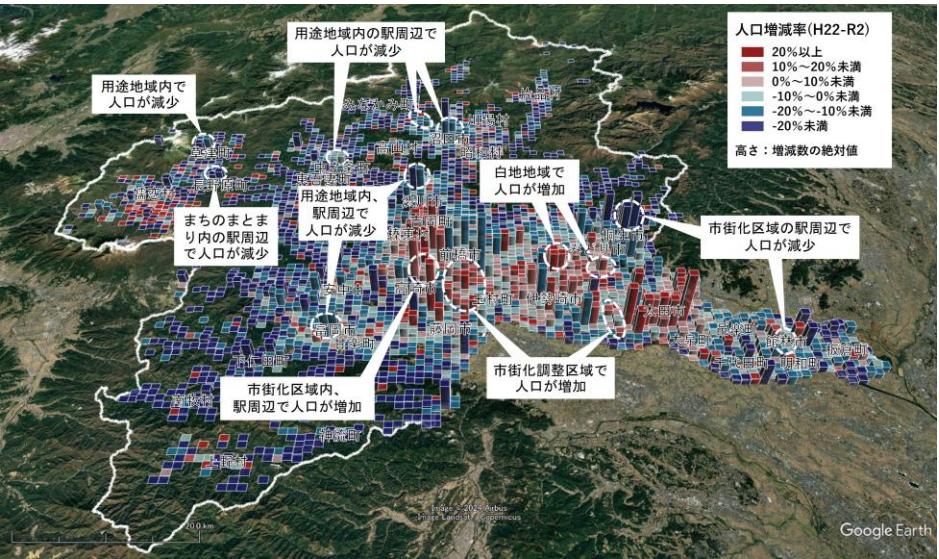
さらに、自治体の財政状況が厳しさを増している中、郊外部において無秩序な宅地開発や幹線道路沿道での商業開発が進むことで、新たに道路や下水道等のインフラ整備への投資が必要になるとともに、維持管理が困難になることも懸念されています。

都道府県DID人口密度順位
(1km²当たり)

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」

土地利用上の広域的な課題

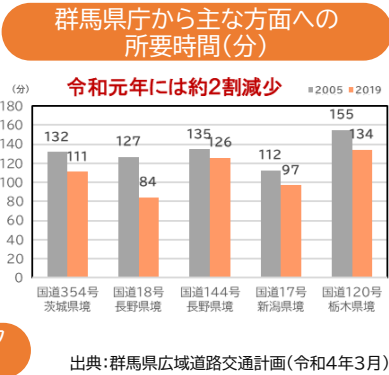


道路ネットワークの整備効果と都市間連携の強化

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、自動車交通の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。気象災害が頻発化・激甚化し、大規模地震の発生も切迫する中、引き続き本県の交通結節性の高さを活かして「人・モノ・サービス」の集積を促進し、国内外の活力を県内に取り込むためには、定時性・速達性等のサービスレベルの確保と共に、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築が重要となります。

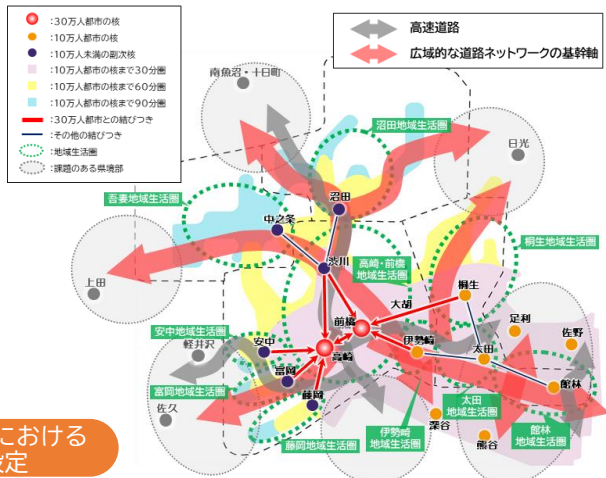


広域的な道路ネットワークの開通状況



さらに、人口減少社会では市町村単独で全ての都市機能を担いきれなくなり、地域生活圏で都市機能を補完する必要が生じることが想定されるため、地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り、結びつきを強化することが求められます。

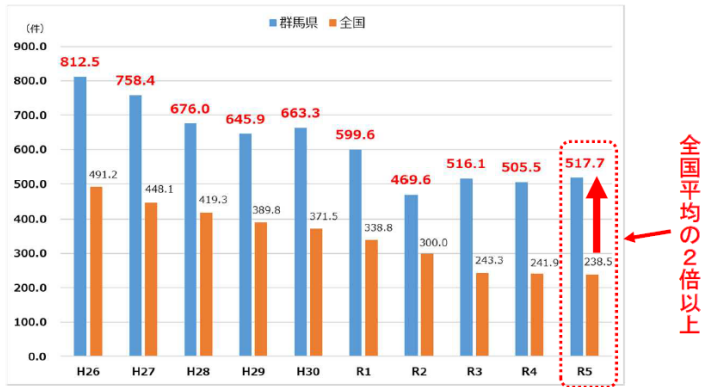
広域道路ネットワークにおける拠点と基幹軸の設定



全国ワースト上位の交通人身事故発生状況

群馬県の人口10万人当たりの交通人身事故発生件数は全国平均の2倍以上あり、また高校生の通学時1万人当たりの自転車事故件数が全国ワースト1位であるなど、これらを減少させることが重要な課題となっています。

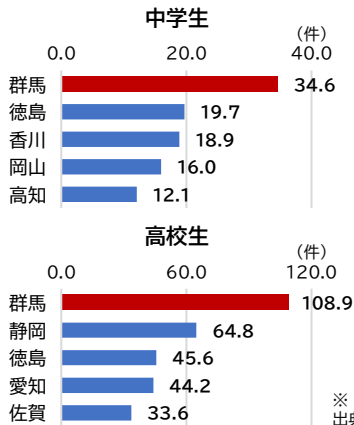
人口10万人当たりの交通人身事故発生状況



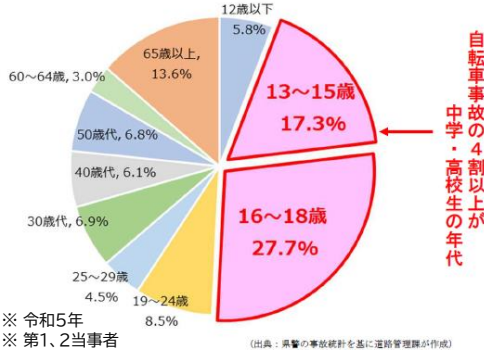
年	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
群馬県の全国順位	5位	6位	6位	5位	4位	4位	2位	2位	2位	1位

(出典:県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

1万人当たりの自転車事故件数



自転車事故当事者の構成率(年齢階層別)



※ 令和5年
※ 第1、2当事者

(出典:県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

※ 令和5年ランキング
出典:「自転車の安全利用促進委員会」資料を基に作成

序論Ⅰ 官民共創を促すまちづくりの進め方

人口増加社会では、土地利用の「規制」によって開発圧力をコントロールし、不足するインフラの整備を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徴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できるのか、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。

本県では、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。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方式で新水泳場の整備が進められています。

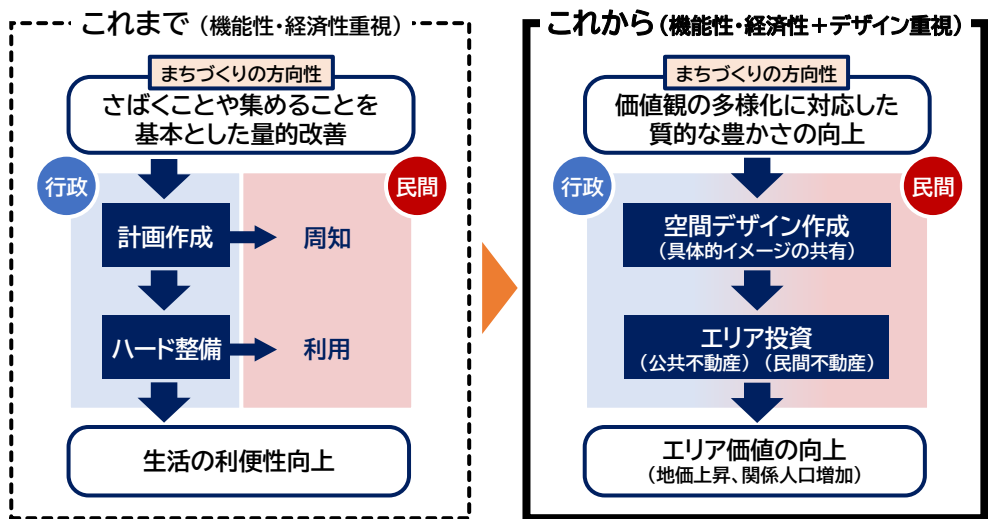


敷島エリアグランドデザイン



敷島公園新水泳場の完成イメージ

まちづくりのリーディングプロジェクトにおける取組概念



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おこなわれてきました。モデルプロジェクトの一つである馬場川通りでは、民間の資金による公共空間の高質化整備と併せて、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、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（上：白井屋ホテル、下：まえばしガレリア）



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

県は未来につながる先進投資として、「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推進します。その狙いは、これらのまちづくり施策を市町村・民間等との連携・共創によって実施することにより、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ていくことにあります。

まちづくりの主体は市町村ですが、県の政策的視点と共鳴する世界に誇れるまちづくり構想を持ち、市町村だけでは解決できない課題について、県が将来像を共有しながらリーディングプロジェクトの一体的な支援を行うことで、群馬をリードする各地域の独自性を持ったまちづくり構想の実現を図ります。そして、これらの支援をモデル事業として展開する取組を通じて、群馬をリードするまちづくりの考え方を県内の市町村へ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

ウォーカブル

長期的なビジョンを官民で共有しながら、車中心から人中心の道路空間への転換を図るなど、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを目指す視点

デジタルクリエイティブ

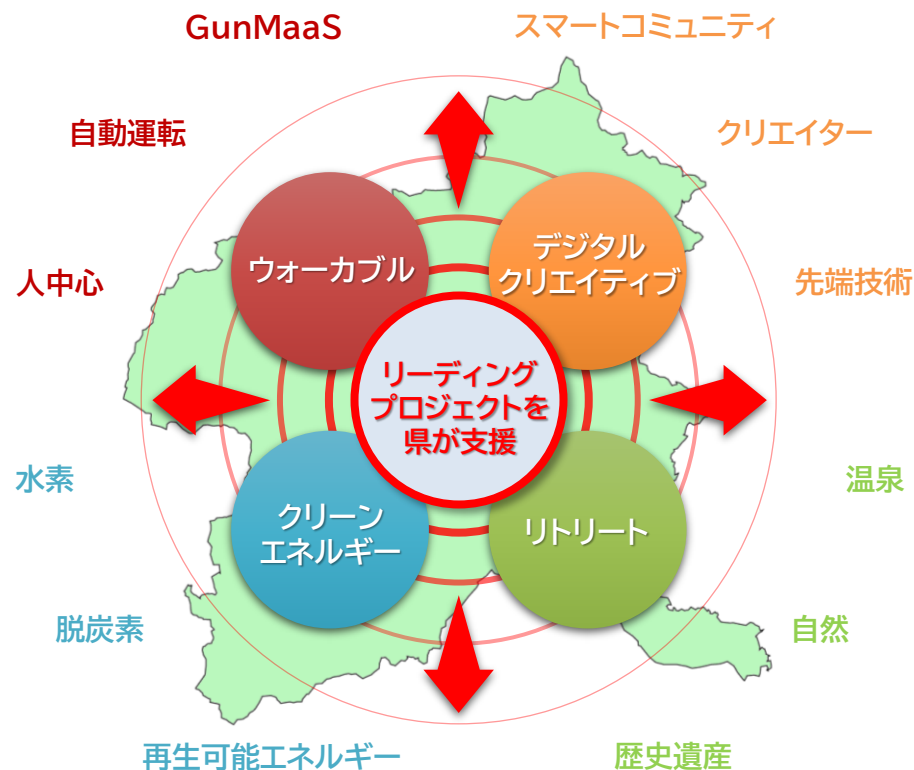
近未来構想で掲げる「クリエイティブの発信源」の実現に向けて、クリエイターやクリエイティブ企業が活躍し続けることができる環境や産業拠点づくりを目指す視点

クリーンエネルギー

2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」で掲げる「温室効果ガス排出量ゼロ」の実現に向けて、クリーンエネルギー産業拠点づくりを道路等のインフラ整備で後押しする視点

リトリート

近未来構想で掲げる「リトリートの聖地」にふさわしい公共空間を創出するため、アクセス環境や道路景観の改善、景観形成の誘導、歴史的なまちなみの形成などを行う視点



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支援

(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、車中心の道路を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り組みを進めます。

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との連携拡大や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。

*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。

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で、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、市町村が目指すウォーカブルで賑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。

公共空間の民間活用

沿道の賑わいづくりとして、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)

◎ 海外の先進事例

クリエイティブシティ構想では、デザイン方針として2つの事例を参考にしています。



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。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る。



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。単なる公園にとどまらず、庭園やアート展示、パフォーマンス、さまざまな飲食店が並び。

県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想



※ 上図は前橋市アーバンデザインによる将来イメージ。県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想では、歩行者と公共交通のみ通行可能なトランジットモール化を検討中。

敷島公園新水泳場整備



● GunMaaSや自動運転等の技術革新を見据えた、沿道のまちづくりと一体となった道路空間再構築

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本県においては、大きな課題となっております。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た施策として、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。

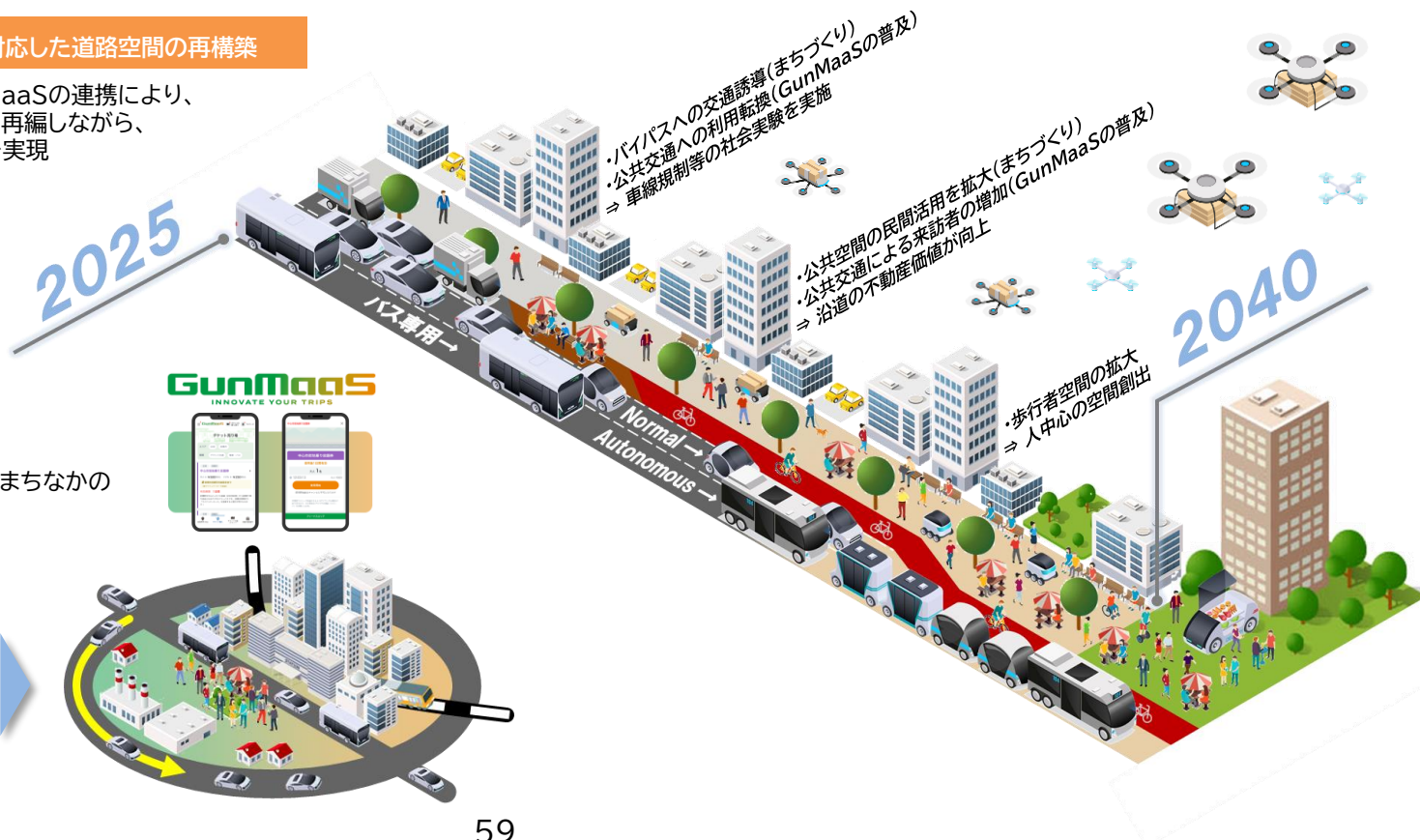
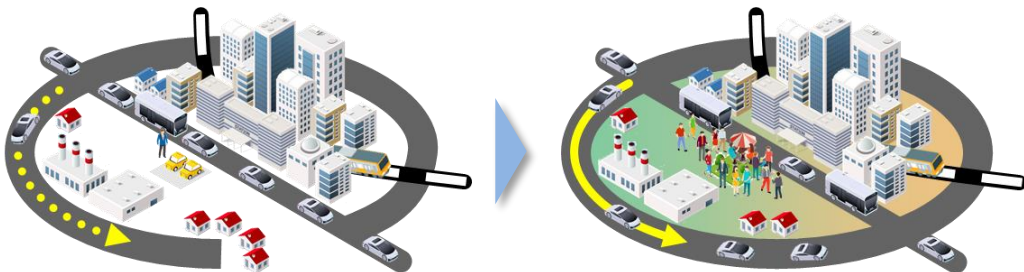
～ 次世代モビリティへの対応など、公共交通と連携した公共投資ビジョン ～

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、まちなかの賑わい創出を実現



(2) デジタルクリエイティブ産業の拠点づくり

新たな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、本県ではデジタルクリエイティブ産業の集積を図り、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）の構築を目指しています。これら高付加価値型企業の誘致活動と並行して、県は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

群馬県のものづくり産業の強みが最先端のデジタル技術と結びつき、より付加価値のついた産業に発展できるよう、県と高崎市が連携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。ビジョンやまちづくりの方針をまとめた基本構想の策定にあたって、県と高崎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



出典：NPO法人大丸有エリアマネジメント協会

(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



※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

(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



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メッセ群馬に撮影スタジオ機能として、国内最大級のグリーンバックを整備しました。これにより、スタジオ機能が強化され、スケールの大きなデジタル映像制作に対応することが可能になりました。



さらに、デジタルクリエイティブ人材育成の拡充・発展を図るため、国際的に評価の高いTUMOの優れたプログラムを導入し、「TUMO Gunma」*の開設に向けた改修工事を進めています。



展望ラウンジ



フリーアクセスエリア

* TUMOはアルメニアの若者たちに、自分たちの才能を伸ばす機会を提供することを目的として、海外在住のアルメニア人の協力を得て設立されました。世界レベルのデジタル技術や芸術に関する学習プログラムやワークショップを中高生に対して無料で提供しています。

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？

国立社会保障・人口問題研究所が令和5年に発表した「日本の地域別将来推計人口」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、高齢者人口のピークが来るとみられています。このような社会では、健康で活動的なライフスタイルを通じて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資すると考えられます。

取組1 適正な土地利用による「まちのまとまり」づくり

将来にわた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。

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、周辺に居住機能の誘導を進めます。そのため、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」の指定を促進します。特に、影響が広域に及ぶ水害対策等を考慮した居住誘導区域の指定を促進するため、市町村が居住誘導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

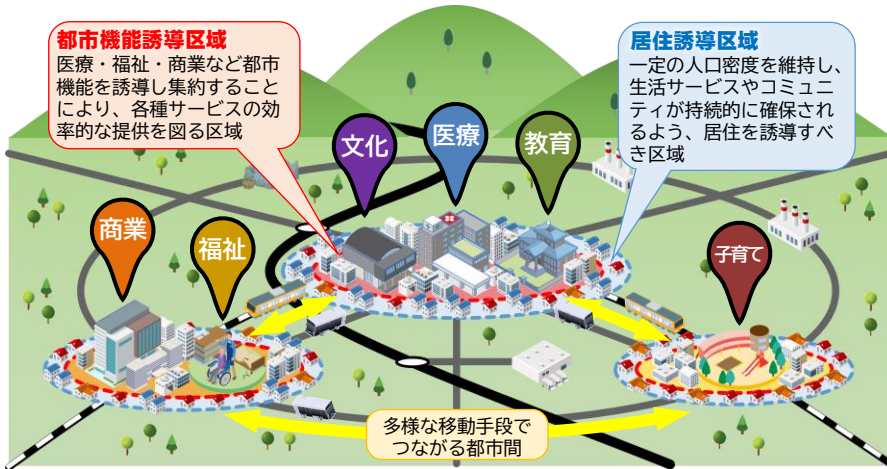
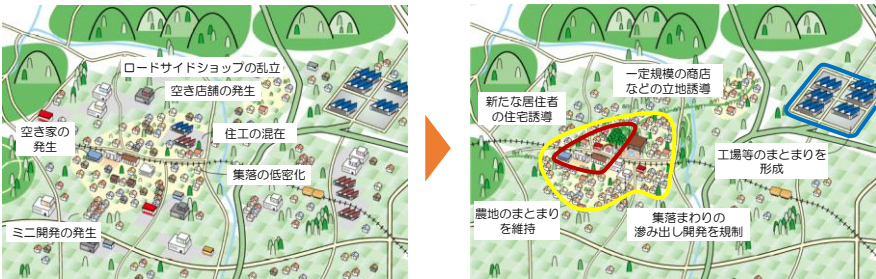
規制緩和された一部の市街化調整区域や、土地利用規制の緩い非線引き都市計画区域における郊外部では、依然として無秩序な宅地化や建物用途の混在が進んでいます。人口密度の低いまちが広がることで、道路や下水道など社会インフラの維持管理が課題となるため、「市街化調整区域の地区計画」や特定用途制限地域などの土地利用制度を活用し、合併前旧役場周辺や既存集落などを中心に「まちのまとまり」を維持するよう市町村を支援します。また、郊外部でも「まちのまとまり」へ計画的に住宅等を誘導することで、工業団地等の将来の地域振興に資する、まとまった土地の確保にもつなげます。

住民の幸福感・暮らしやすさ

経済的な豊かさ (経済的価値)	自分らしい生活 (市民的価値)	公正性・公平性 (公共的価値)	環境との共生 (環境的価値)
地域経済 都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されているまち	生活利便性 歩いて行ける範囲に、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足したまち 健康・福祉 住民の多くが歩いて回遊する環境の形成により、健康に暮らすことのできるまち	安全・安心 災害や事故等による被害を受ける危険性が少ないまち 行政運営 住民が適切な行政サービスを受けよう、自治体財政が健全に運営されているまち	エネルギー/低炭素 エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ないまち
経済(Economy)	社会(Society)	環境(Environment)	

一般社団法人スマートシティ・インスティテュート資料、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）

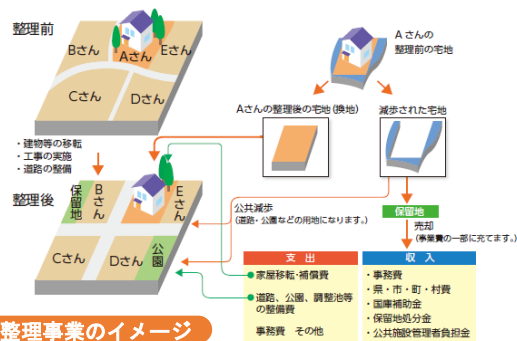


取組2 誰もが暮らしやすい居住環境づくり

(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した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。



土地区画整理事業のイメージ

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。

都市公園



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います(空き家率16.7%)。少子高齢社会の進行により空き家数の増加が続いており、空き家を放置することで、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ます。そのため、空き家の抑制に向けて、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。

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等につなげるため、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、チームの活動により古民家の再生・活用を進めています。

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おり、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

空き家の除去



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リーディングプロジェクトの一体的な支援など、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

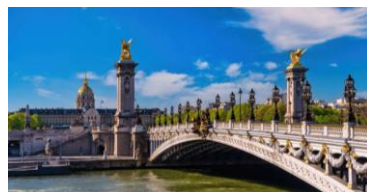


敷島エリアグランドデザイン



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
(マルゼルブ通り沿道のカフェ/パリ)

② 景観計画の策定支援

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。また、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。

(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、観光地や主要エリアでは、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周辺道路の沿線地域等において、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(上信自動車道の例)

指標 指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指標	現状	目標
市街化区域内人口密度	67.3 人/ha	60 人/ha以上の維持

進捗状況の管理項目	現状	目標
立地適正化計画策定市町村数	13市町村 (R5年度末)	23市町村 (R16年度末)
土地区画整理完了率	85% (R5年度末)	93% (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

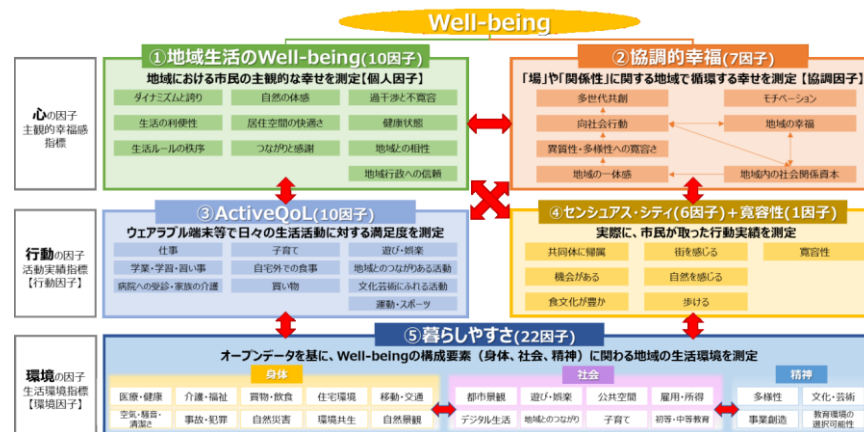
R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 適正な土地利用によるまちのまとまりづくり									
立地適正化計画による居住と都市機能集積の促進									
立地適正化計画の策定									
郊外部の「まちのまとまり」を維持する計画的な土地利用									
土地利用規制(用途地域・地区計画等)の導入									
取組2 誰もが暮らしやすい居住環境づくり									
快適な生活空間の整備									
土地区画整理事業の推進									
空き家対策の総合的な推進									
取組3 地域の誇れる景観づくり									
景観まちづくりの支援									
ぐんまの風景を魅せる施設整備と規制誘導									

参考指標の設定

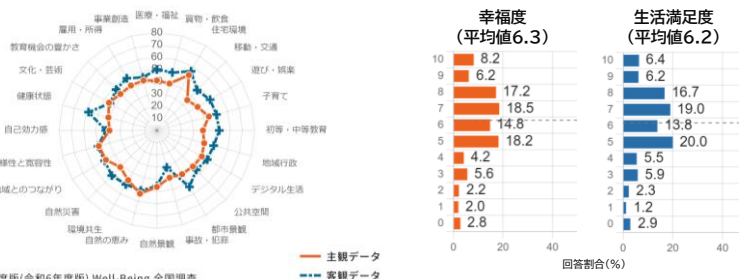
外的要因が大きく指標に適さないが、政策的意義を持った項目として、デジタル庁が提供する地域幸福度(Well-Being)指標の値(群馬県全域)の「幸福度」と「生活満足度」の平均値を参考指標としてチェックします。現在の状態を把握する健康診断を目的として活用するため、目標値は設定しません。

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	—

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公道、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。



カテゴリ別



群馬県(全域)の地域幸福度(Well-Being)指標(2024年度版)

序論 ぐんまの広域道路ネットワーク計画

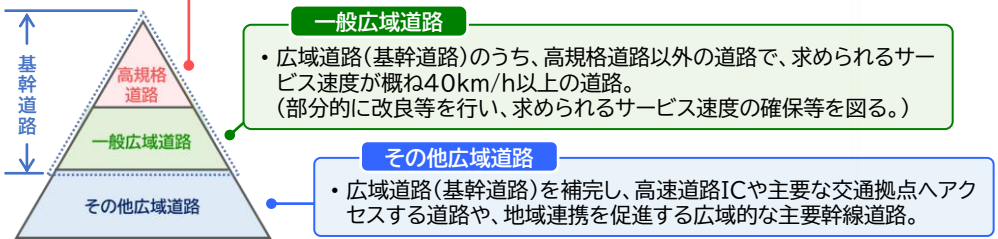
20年後を展望すると、多くの市町村が人口10万人を下回り、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されます。人口減少社会にあっても、持続的かつ快適に住み続けるためには、市町村界にこだわらない人の行動範囲に着目した地域生活圏を形成し、各拠点への都市機能の集約化とアクセスの確保を図ることが必要と考えられます。

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、各拠点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。

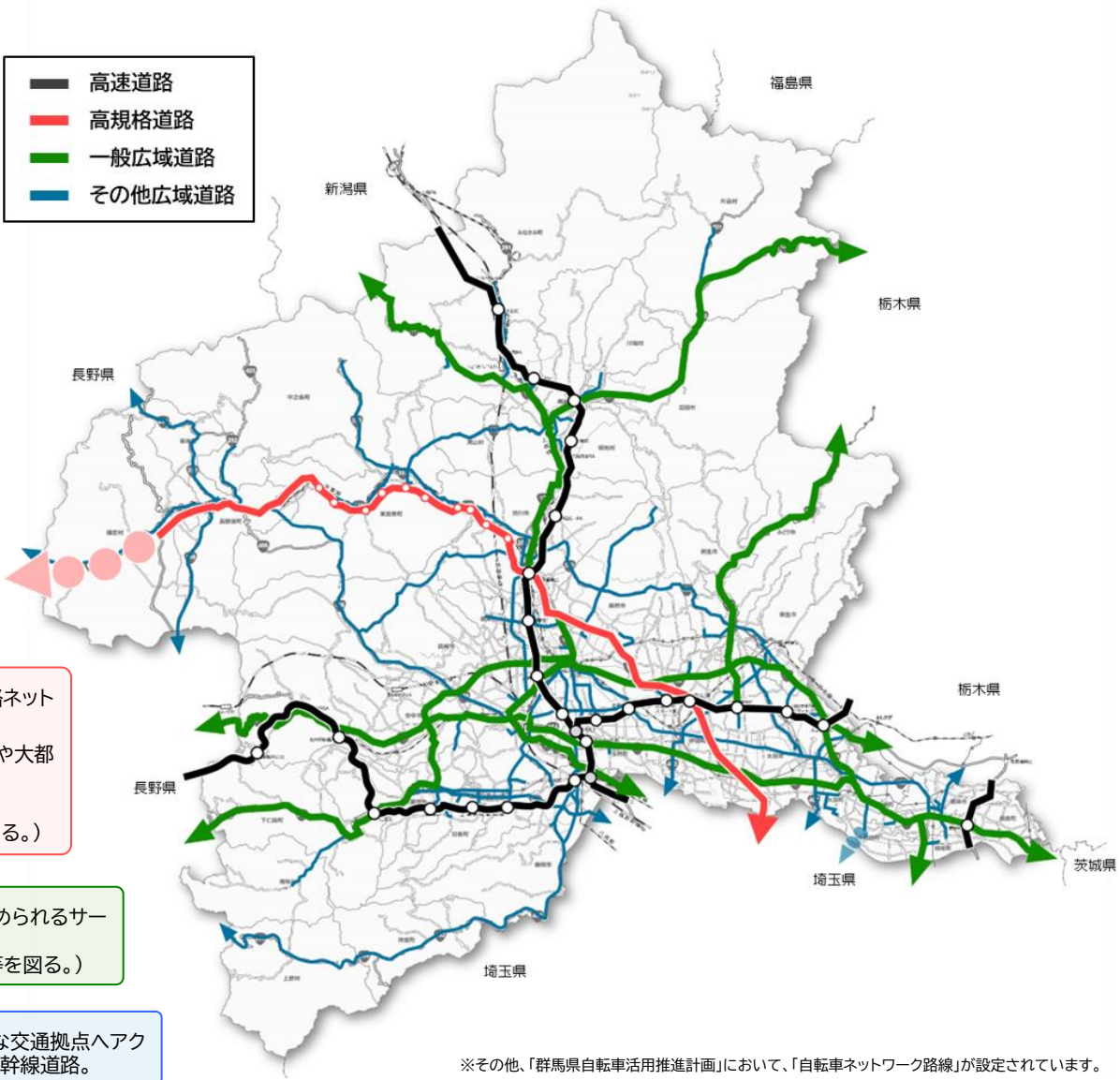
そして、県内を十字に貫く高速道路等の基幹道路及びそれらを補完する主要幹線道路（其他広域道路）によってぐんまの広域道路ネットワークの機能を最大限に発揮することで、物流と観光が地域経済を牽引できる基盤を整備するとともに、誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できる社会を構築します。

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。)



広域道路ネットワークの階層と要件



※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。

広域道路ネットワーク計画図

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、交通量は維持が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、道路新設、バイパス整備、現道拡幅を進めます。

(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。

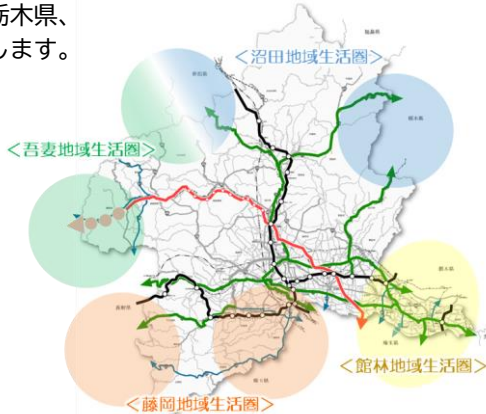
(3) 隣接県とのネットワークの整備・強化

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

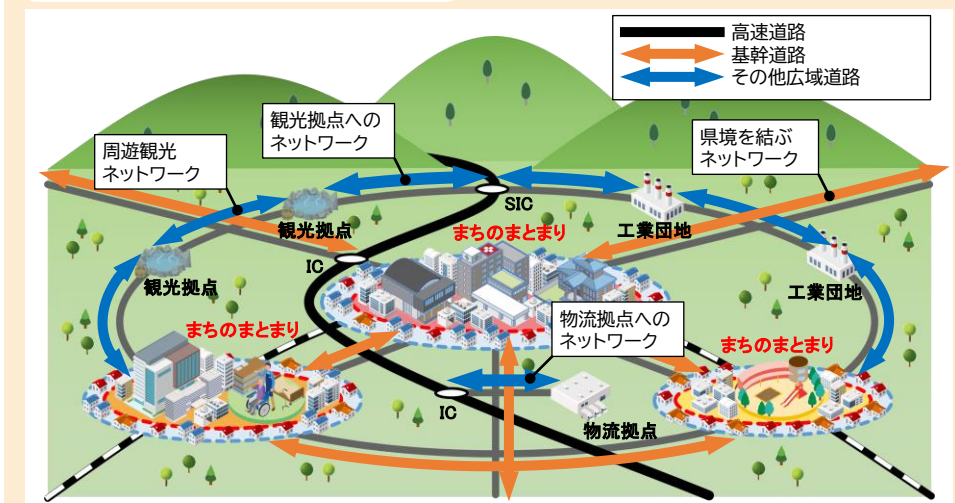
- ① 館林地域生活圏（埼玉県・栃木県）
利根川及び渡良瀬川を越えた、3県にまたがる地域間連携の強化
- ② 藤岡地域生活圏（長野県・埼玉県）
物流・観光の促進や災害時の機能確保
- ③ 吾妻地域生活圏（長野県・新潟県）
物流・観光の促進や災害時の機能確保
- ④ 沼田地域生活圏（栃木県・新潟県）
冬の安全な通行確保、豊富な観光資源を活かした広域観光振興、災害時の機能確保、日本海側港湾との物流促進



(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

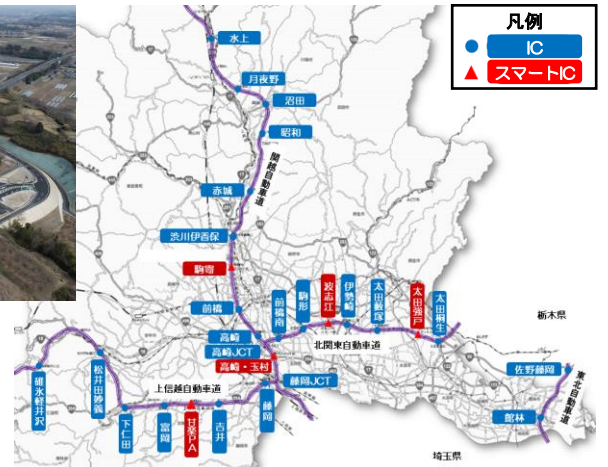


県内のスマートICの整備状況



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



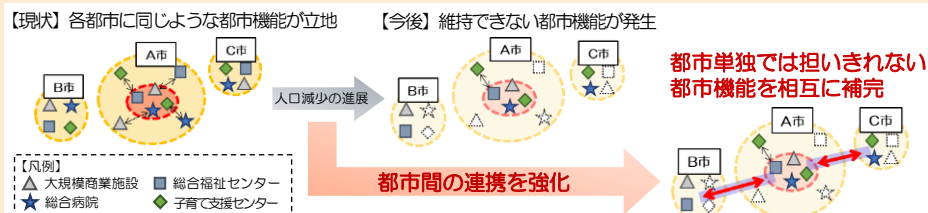
取組2 まちのまとまりをつなぐ都市間連携ネットワークの構築

都市間連携を強化する道路ネットワークの構築

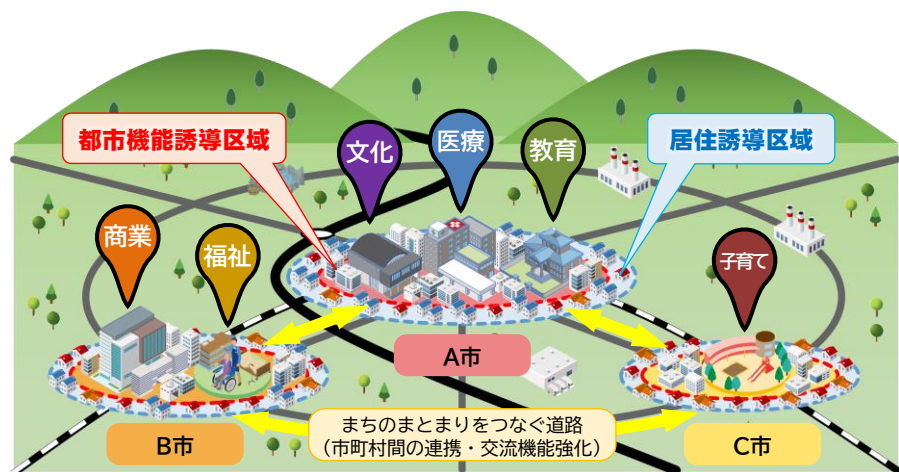
商圏人口の減少と人口密度の低下により、病院や商業施設など生活に必要な都市機能を市町村単独では担いきれなくなることが想定されることから、将来にわたって誰もが生活に必要なサービスを持続的に享受できるよう、市町村間で都市機能を相互に利用・補完できる社会基盤を構築する必要があります。

このため、地域生活圏の中心となる都市と隣接市町間や、医療・福祉・商業等の都市機能の集約を促す「都市機能誘導区域」間をつなぐなど、バイパス整備や現道拡幅を通じて、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



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

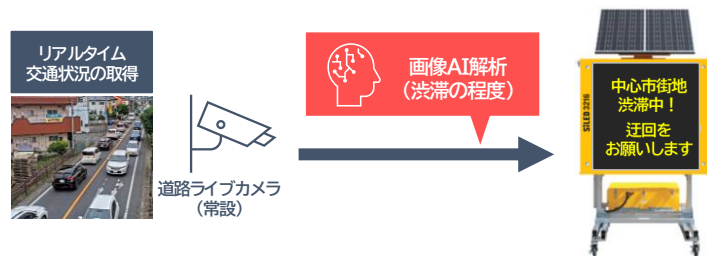
市町村内における生活に必要な機能が集積している「都市機能誘導区域」へ安全で快適に移動できるよう、渋滞解消を目的として交差点へ右折レーンを設置する交差点改良や、通行車両のすれ違いを容易にするための現道拡幅を推進します。

交差点改良



(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、市街地の通過交通を迂回させるため、監視カメラの画像からリアルタイムの渋滞情報を発信し、道路利用者の行動変容を促す取組みを実施します。



道路交通マネジメントのイメージ図

指標 指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指標	現状	目標
渋滞損失時間の削減量	年間0人時間	年間120.2万人時間

進捗状況の管理項目	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	88% (R5年度末)	96% (R16年度末)
主要渋滞箇所の対策率	20% (R5年度末)	35% (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
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									
上信自動車道 吾妻東バイパスほか13路線(14区間) 西毛広域幹線道路 高崎工区ほか2路線(3区間)									
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									
県道渋川下新田線 小野子工区ほか12路線(13区間) 国道122号 館林バイパスほか2路線(3区間)									
交差点改良(県道太田大間々線 阿左美岩宿交差点ほか 5路線5箇所)									
デジタル技術を活用した道路交通マネジメント									

時間短縮だけじゃない道路事業の多様な効果

コラム Column

能登半島地震では、土砂崩れや落石、液状化など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シャルネットワークの早期確立等と併せて、「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の貨幣換算化に取り組んでいる例があります。

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

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



CO2排出削減の効果

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

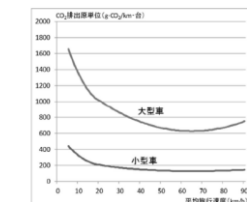
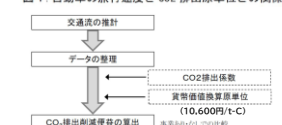
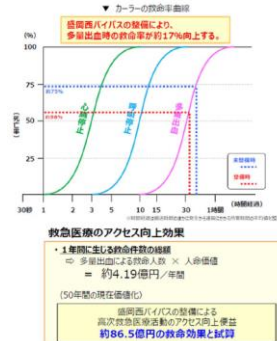


図1 自動車の旅行速度とCO2排出単位との関係



救急医療アクセス向上の効果

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める効果



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、高齢者が加害者となる事故の割合が増加傾向にあり、交通事故死者のうち半数以上が高齢者となっています。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

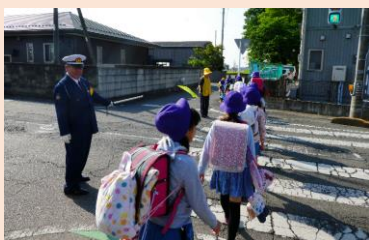
こどもたちが安心して通学できる環境をつくるため、学校や警察等の関係機関や地域住民と連携し、利用実態を踏まえた通学路の合同点検を行います。

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、混合交通に起因する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



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、自動車ドライバー及び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ており、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



注意喚起看板の設置



(2) ヘルメット着用の促進や交通安全教育の実施

「GME T*」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・実践型の教育手法を積極的に活用します。

ヘルメット着用の促進



*GME T(ジームエット)・・・県職員によるヘルメット着用啓発チーム。

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



G M E T の活動

コラム Column

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、県職員啓発チーム「G M E T」による活動を実施しています。駅や大型店舗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「G M E T」

指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指 標	現 状	目 標
安全な通学環境の整備率	77 %	95 %

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
通学路の歩道整備延長	606.6km (R5年度末)	676.5km (R16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延長	163.8km (R5年度末)	277.6km (R16年度末)
自転車用ヘルメットの着用率	全国3位 (R5年度末)	全国ベスト3 の維持 (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 こどもたちが安心して通学できる環境づくり									
通学路の歩道整備									
歩道整備(国道353号 北牧工区ほか 19路線20区間)									
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									
中高生の通学経路(県道高崎渋川線ほか 46路線63.8km)									
高校から半径3km圏内(県道総社石倉線ほか 42路線47.6km)									
ヘルメットの着用促進									
着用に関する啓発(自転車マナーアップ啓発運動、「G M E T」活動など)									
中高生を対象とした交通安全教育									
スケアード・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									
高齢者を対象にした交通安全教育									
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									

美しく良好な環境の保全

10年後に目指すぐんまの姿

- ✓ 環境共生、生物多様性が回復し、豊かで美しい自然環境が引き継がれています。
- ✓ 誰もが安心して利用・活用できるような水環境に改善されています。
- ✓ 賢い成長と持続可能な社会の両立に向け、再生可能エネルギーの活用や資源の循環利用が進んでいます。

10年後の姿の実現に向けた施策

施策 1

GI

豊かで美しい自然環境の 保全・再生

- 未来につながる群馬ならではの自然環境を形成します。

生物の生息地・生息環境の保全や再生に配慮した多自然川づくりを行うほか、地域住民等と協力し、自然再生に向けた取組を進めます。



施策 2

健全な水循環の維持・回復

- 下水道等と合併処理浄化槽のベストミックスにより、健全な水循環を形成します。

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、効率的・効果的な污水处理施設の整備を推進します。



施策 3

GI

地球温暖化対策の推進

- カーボンニュートラルに向けたインフラの有効活用を推進します。

環境負荷の少ない資材や木材の利用や、水力発電をはじめとした再生可能エネルギーによる発電を導入します。



指標

県内温室効果ガス排出量
9,808千トン-CO₂ (R12年度末)

※ 本ページは現在作成中です。
（作成イメージを掲載しています。）

再生可能エネルギーの導入

ダムや砂防堰堤を活用した水力発電

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・効果的な水循環の形成

木材利用による森林機能の正しい循環

多自然川づくり

地域固有の生態系の保全・復元

失われつつある野生動植物の多様性

群馬県では2022（令和4）年に絶滅のおそれのある野生動植物種の一覧を改訂し（以下2022年レッドリスト）、解説を加えて報告書（以下レッドデータブック2022年度版）を作成しました。このレッドデータブックによると、絶滅危惧種は前回評価（2012年（平成24年））で対象となっていた動植物種の総計は1,162種から1,235種と73種が増加となっています。

※1,235種のうち植物が684種、動物が551種。

環境の変化により生息域の脅かされる植物の例



ハナハタザオ（絶滅）



ヒメビシ（絶滅危惧ⅠA類）

河川沿いの低茎の草本群落に生育していたと考えられる。絶滅要因は大型の外来植物などによる被陰と考えられる。

分布が平野部の池沼や湿田に限定されるため、水質汚濁や開発の影響を受けやすい。

環境の変化により生息域の脅かされる動物の例



コガタノゲンゴロウ（絶滅）



タナゴ（絶滅）

池沼周辺の管理放棄による樹林化や開発に伴う環境変化により、絶滅したと推測される。

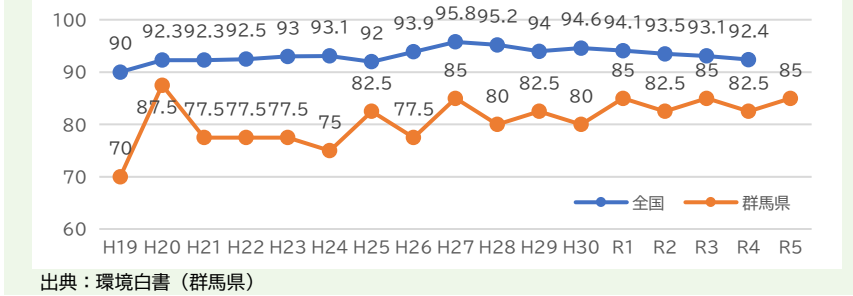
水質汚濁のために個体が減ったと記録されている。生活雑排水等を原因とした、湖沼の水質悪化により絶滅したものと推定される。

遅れている水質環境の改善

(1)群馬県の水質の現状

本県の河川の公共用水域環境基準値達成率（BOD75%値）は85.0%（令和4年度末）と、全国平均の92.4%（平成4年度末）を下回っています。家庭からの污水が直接川や湖に流れ込んでいることが水質悪化の原因の一つであり、水質環境改善のためには、污水处理人口普及率を向上させる必要があります。

河川の水質環境基準達成率の推移

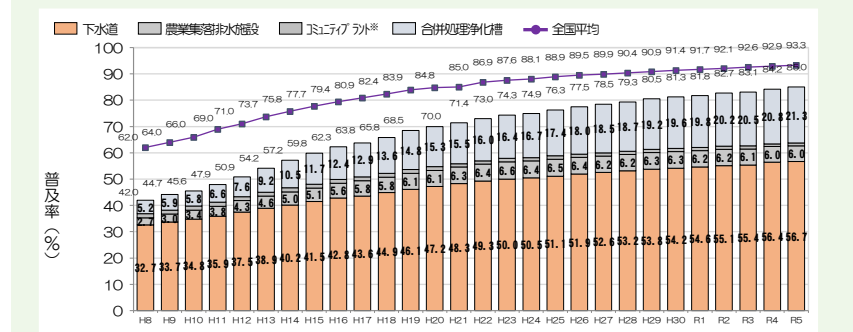


(2)汚水人口普及率の現状

これまで、污水处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、本県の污水处理人口普及率は85.0%（令和5年度末）まで向上しましたが、全国平均93.3%（令和5年度末）を8ポイント程度下回っている状況です。

トイレの污水だけでなく、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。

汚水人口普及率の推移



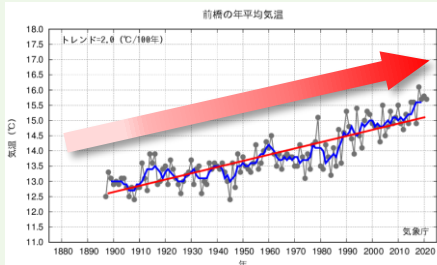
地球温暖化の進行

本県ではこれまでも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、令和3年度における排出量は14,268千tとなっており、目標排出量である9,808千t（令和12年度）に到達していません。

世界的な課題となっている地球温暖化やヒートアイランド現象の影響等により、本県においても、平均気温が長期的に上昇しており、今後も、さらに上昇すると予想されています。

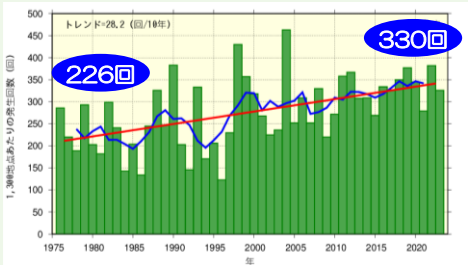
また、近年では地球温暖化の影響とみられる短時間強雨の発生回数の増加や大型台風の影響など、気候変動の影響による水害、土砂災害等の発生リスクは年々増加しています。

前橋市の年間平均気温の推移



出典：気象庁

全国「アメダス」1時間降水量50mm以上の年間発生回数



出典：気象庁

災害の発生リスクが上昇

令和元年東日本台風



国道144号 鳴岩橋(婦恋村)



内水氾濫(太田市)

地球環境を守り、経済を成長させるインフラ活用

インフラ整備は、経済成長や生活の質の向上を支える重要な役割を担っています。一方で、過剰な経済成長を追求するのではなく、限られた資源や財源を有効活用し、次世代に負担を残さないインフラ整備の必要性が顕在化しています。

資源の効率的な利用と循環を図り、廃棄を最小限にする社会経済システムであるサーキュラーエコノミー（循環経済）の観点も含め、未来につながる持続可能な社会の構築に向けた新たな取組を進める必要があります。

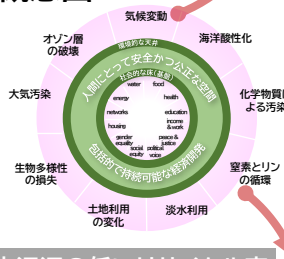
建設資材製造過程でのCO₂排出(例:コンクリート)

コンクリートの主な材料であるセメントは、日本のCO₂総排出量の約5%を占めており（2017年）、製造業で最も多い鉄鋼に次ぐ状況です。

建設工事において、コンクリートは必須の基礎資材であり、今後の利用において、環境への配慮が必要となっています。



ドーナツ経済学の概念図



ドーナツ経済学

イギリスの経済学者であるケイト・ラワース氏が提唱した経済モデルで、環境の限界（地球の環境上限）と社会的な基礎（人々が必要とする最低限の生活基準）の間で成長を目指す考え方

※概念図は『ドーナツ経済学(K・ラワース)』を基に群馬県で作成

下水汚泥の低いリサイクル率

肥料成分「リン」は、農産物の育成に必要不可欠にもかかわらず、そのほとんどを海外輸入に依存しています。

下水汚泥には、窒素やリンが含有されており、肥料活用のポテンシャルを秘めておりますが、国内での肥料へのリサイクル率は約14%と低い状況となっています。



序論 ぐんま本来の自然環境を守るインフラ整備

群馬県は、県のシンボルである「上毛三山（赤城山、榛名山、妙義山）」や、ラムサール条約湿地である尾瀬、渡良瀬遊水地や芳ヶ平湿地群のほか、流域面積日本一を誇る利根川をはじめとした豊富な水資源、県土の3分の2を占める森林など、地域の特性に応じた自然環境のもとで多様な生態系が育まれています。

こうした、群馬県の持つ自然環境のポテンシャルを生かし、保全していくことのできるインフラ整備を推進しています。

取組 1 良好な河川環境の保全・形成

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



瀬や淵を保全した河川整備(神流川 神流町)

（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、緩傾斜護岸、階段護岸などにより、水辺にアクセスしやすい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



緩傾斜護岸(男井戸川 伊勢崎市)



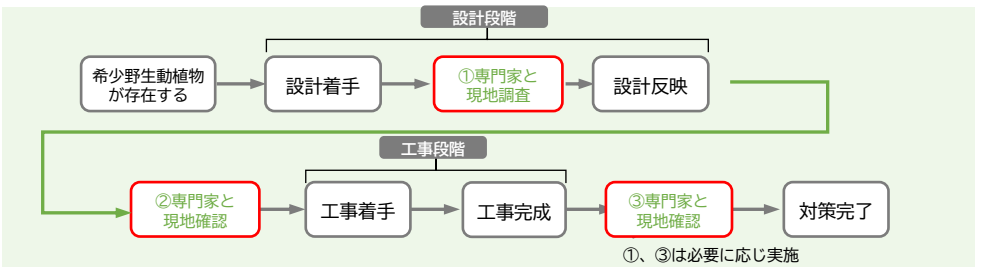
階段護岸(三波川 藤岡市)

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インフラ整備

希少野生動植物の生息・生育・繁殖する場の再生など自然環境の保全・創出を図るインフラ整備を行います。

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。



（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。

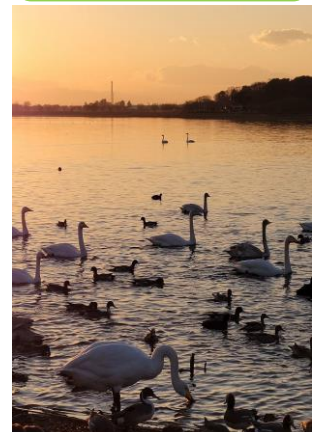
また、河川内における魚の移動の妨げとなる構造物は極力設置せず、現場条件に鑑み、移動に配慮した形状も検討することで、魚類をはじめ、生物が生育しやすい環境を保全します。

魚の移動に配慮した河川整備



碓氷川（安中市）

多々良沼公園における白鳥

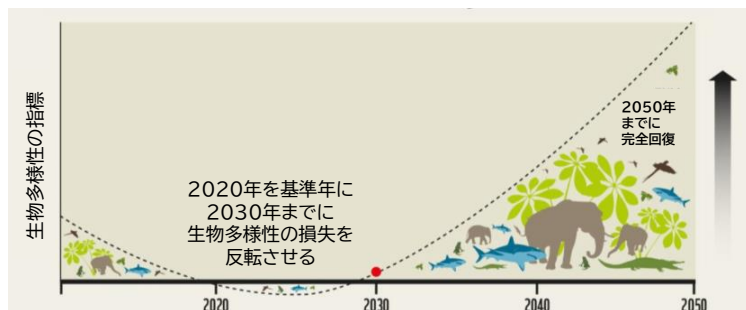


ネイチャーポジティブ（自然再興）

コラム Column

『ネイチャーポジティブ』とは、生物多様性の損失を止めることから一歩前進させ、損失を止めるだけでなく回復に転じさせるという強い決意を込めた考え方です。COP15（生物多様性条約第15回締約国会議）でも2030年までにネイチャーポジティブな社会を実現することが国際社会の使命とされ、そのための世界目標が定められました。

ネイチャーポジティブ概念図



出典：<https://www.naturepositive.org/>から作成

群馬県内では、令和6年6月14日にみなかみ町がみなかみユネスコエコパーク登録7周年にあわせて、ネイチャーポジティブ宣言をしました。みなかみ町には、上信越高原国立公園の谷川岳をはじめ、イヌワシや高山植物など日本を代表する貴重な自然が多く存在しています。こうした地域固有の自然環境を保全・再生するために国内初となる企業版ふるさと納税を活用したみなかみ町・三菱地所・日本自然保護協会の3者連携のネイチャーポジティブに向けた取組を行っています。

3者連携による活動の例



◀ 「かいぼり」イベントの様子

みなかみ町内の小中学生を中心に、里山とため池の文化や生物多様性の価値を学びながら、外来種を駆除し、生物多様性を回復させる取組です。

指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
多自然川づくりに取り組んだ河川整備延長	48.4km (R5年度末)	70.4km (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 良好な河川環境の保全・形成									
多自然川づくりの推進									
取組2 多様な生態系の保全・復元									
希少野生動植物に配慮したインフラ整備、自然再生に向けた取組									

序論 貴重な水資源を活かした水循環の形成

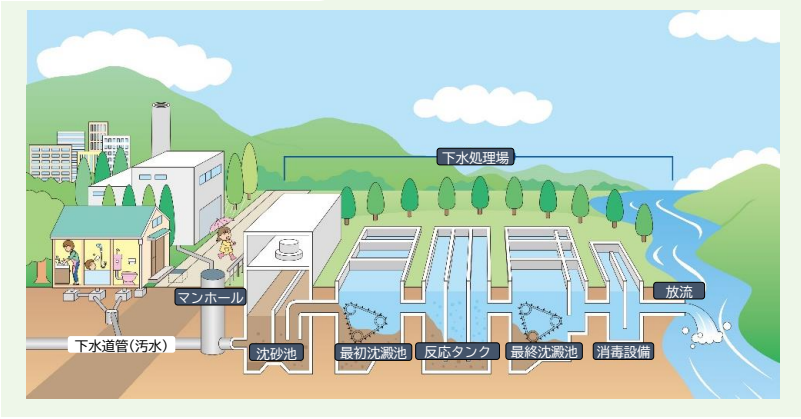
群馬県は、利根川の源流の地であり、多くのダムを有し、豊富な水資源に恵まれていることから、「首都圏の水がめ」として重要な役割を担っています。

この水環境を保全し、群馬の美しい自然環境を守るとともに、首都圏に良質な水資源を供給するため、「下水道」、「農業集落排水」、「合併処理浄化槽」等の污水处理施設を、地域に合った配置計画に基づき整備することが重要となります。

取組1 地域の特性を踏まえた污水处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、污水处理施設整備を推進し、污水处理人口普及率の向上を目指します。

下水道による污水处理のイメージ



(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、污水处理施設の最適な配置計画への見直しを行い、効率的・効果的な污水处理施設整備を推進します。

整備計画のイメージ



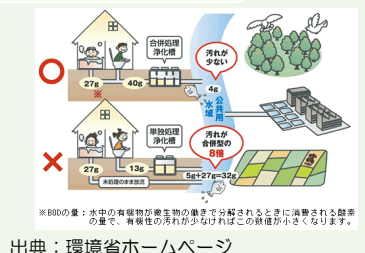
ベストミックスのイメージ



(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



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、合併処理浄化槽への転換を促すための広報等を積極的に行います。



(3) 広域化・共同化による污水处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污水处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、污水处理施設の維持管理費の負担軽減を図ります。

施設統廃合の事例(吉岡町)



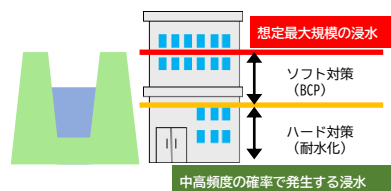
下水道の耐水化

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、浸水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道機能を維持します。

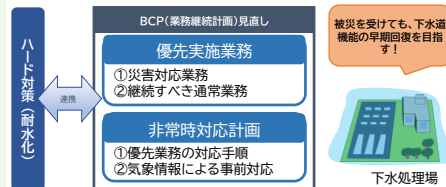
下水道施設の耐水化の考え方



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。

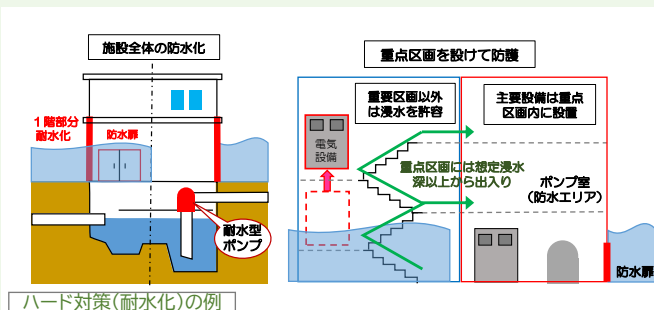
ソフト対策(BCPの見直し)



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、建物全体の防水化、重要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。

具体的には、防水扉の設置・マンホール蓋を耐水蓋へ交換するなどの対策を実施します。



ハード対策(耐水化)の例

指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

進捗状況の管理項目	現 状	目 標
污水处理人口普及率	85% (R5年度末)	92% (R14年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 地域特性を踏まえた污水处理人口普及率の向上									
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									
流域下水道幹線管渠整備(佐波処理区)									
污水处理施設整備									
合併処理浄化槽への転換促進のため周知イベント									
広域化・共同化による污水处理施設の維持管理費の負担軽減な整備の推進									
農業集落排水の統合(吉岡町)									
污水处理施設の統廃合									
下水道機能維持のための下水道施設の耐水化等の推進									
受変電設備、ポンプ設備等	下水道施設耐水化(沈殿設備等)								

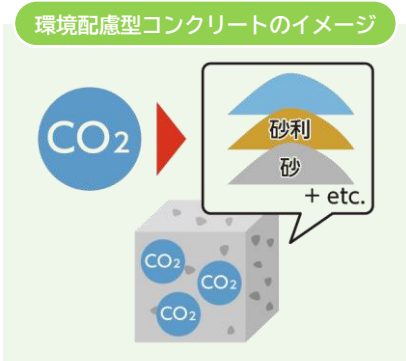
序論 インフラから地球温暖化対策へのアプローチ

地球温暖化の加速は、世界的な課題となっています。インフラ整備においては、整備過程、整備後のインフラ利活用など地球温暖化対策に寄与できる可能性を多く秘めています。技術の進歩により、これまでできなかったエネルギー転換や資源のリサイクルなど、サーキュラーエコノミーを目指したインフラ整備、活用を積極的に検討していきます。

取組1 カーボンニュートラルの推進

(1) 環境負荷の少ない資機材の活用

インフラ分野におけるカーボンニュートラル推進に向けて、製造過程におけるCO₂の排出抑制や、大気中のCO₂の固定や吸収などが可能な環境に配慮したコンクリート等のエコな建設資材の活用を検討します。



(2) 木材利用による森林機能の正しい循環

公共施設における積極的な木材利用により、人工林の好循環に寄与することで、CO₂の吸収や災害から守るといった森林のもつ多くの働きを発揮できます。
敷島公園新水泳場では、約4,500m²の純木造屋根架構を採用し、内装を含め県産木材を約1,000m³利用します。



取組2 再生可能エネルギー等の利活用の推進

(1) 県営ダム及び砂防堰堤を活用した水力発電

水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。



(2) 下水道の有する再生可能エネルギーの利活用

現在、下水道では、排出される汚泥を肥料やセメント原料等に100%再利用しているほか、熱やバイオマ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。



インフラを活用した再生可能エネルギーの可能性

コラム Column

(1) 路面太陽光発電

カーボンニュートラルに向けた取組として、既存の道路空間を活用した発電技術が開発されています。例えば、道路の路面に太陽光パネルを設置し、道路管理用電力へ活用することが国内外で進められています。

路面太陽光設置例（オランダ：歩道）



出典：国土交通省

(2) インフラ維持管理による木材活用

近年、国による再生可能エネルギー利用推進の一環として木質バイオマス燃料とする発電所が多く稼働してきており、燃料材の需要が急増し、その確保が課題となっています。

例えば、河川内樹木やダム流木を廃棄物として処分せず、バイオマス資源として活用することができれば、管理のコスト削減が可能となり、さらに化石燃料と代替することにより、地球温暖化対策に貢献します。

河川内樹木のバイオマス利用



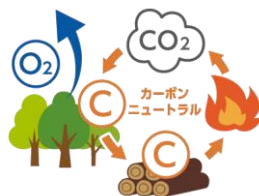
出典：国土交通省



？バイオマスとは？

「生物資源(bio)の量(mass)」を表す概念で、木材などの有機資源そのものを指しますが、主にエネルギー資源としての意味で使用されています。

樹木は、空気中のCO₂を吸収して成長します。そのため、燃料として燃やしても、地中に貯蔵されていた化石燃料を地上で燃焼させたときと異なり、長期的な視点でみた地上のCO₂量は増えません。



指標

指標と進捗状況の管理項目

施策の目的を達成するための主な指標

指 標	現 状	目 標
県内温室効果ガス排出量	14,268 (千トン-CO ₂) (R3年度末)	9,808 (千トン-CO ₂) (R12年度末)



進捗状況の管理項目	現 状	目 標
県営ダム及び砂防堰堤を活用した水力発電の実施件数	2件 (R5年度末)	4件 (R8年度末)
下水道汚泥のリサイクル率	100% (R5年度末)	100% (R16年度末)

将来像の実現に向けたロードマップ

R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
取組1 カーボンニュートラルの推進									
環境負荷の少ない資機材の活用（環境配慮型コンクリートなど）									
敷島公園新水泳場における木材利用									
取組2 再生可能エネルギー等の利活用の推進									
県営ダム及び砂防堰堤を活用した水力発電									
霧積ダム									
砂防堰堤での小水力発電									
小水力発電のフィールド拡大									
下水道の有する再生可能エネルギーの利活用（下水汚泥の100%リサイクル）									

方策1 建設産業の働き方改革

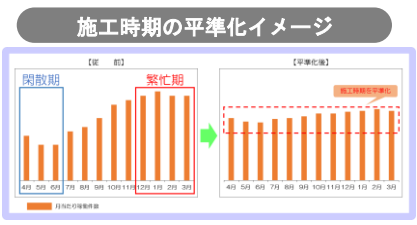
取組1 長時間労働の是正

- (1) 建設現場の週休2日促進
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、建設現場における週休2日を促進し、働く環境の改善に向けた取組を支援します。
- (2) 書類作成に関する業務負担の軽減
建設産業の働き方改革を進め長時間労働を是正するため、工事書類等の書類の簡素化・ペーパーレス化・統一化を推進し、書類作成に関する業務負担の軽減を図ります。
- (3) 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（猛暑日、降雨、降雪）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。
- (4) 施工時期の平準化
年間を通した計画的な工事の受注や人員配置、資機材調達など、建設業者の経営安定化に向けて、施工時期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」や「余裕工期」の活用により、受注者の観点からの平準化を支援します。
- (5) ウィークリースタンスの実施
現場環境の改善を図ることで、計画的な業務執行による仕事の効率化、品質向上につなげるとともに、より一層、ワーク・ライフ・バランスの推進、魅力ある仕事、現場の創造に努め、担い手の育成及び確保を目的として、ウィークリースタンスに取り組めます。

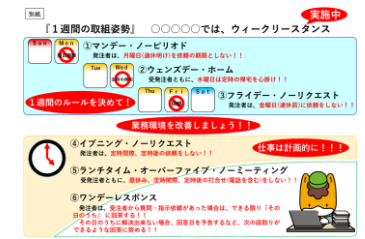
(一社)群馬県建設業協会
行動指針2024



紙書類のペーパーレス化



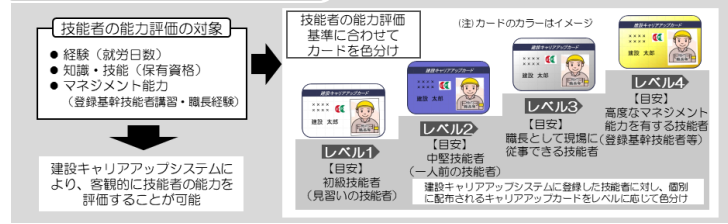
ウィークリースタンスパンフレット



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) 働きやすい環境の整備
女性環境パトロール等により働きやすい職場にすることで、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確保・育成につなげる現場環境の改善に取り組みます。
- (3) 外国人材の活用
建設分野の深刻な人材不足を解消するため、今後増加が見込まれる外国人材受入促進に向けた取組を進めるとともに、企業向けセミナー等を実施し、企業の外国人材受入への理解促進を図っていきます。
- (4) 適正な労務費の確保と行き渡り
国土交通省による労務費の見積り実態や価格交渉の実情など、請負契約の実態を把握する建設Gメンの実地調査や書面調査を踏まえ、必要に応じて立入検査を実施するなど、建設工事の適正な施工の確保を図ります。

キャリアアップシステムのイメージ



建設業取引適正化推進ポスター



取組1 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。



(2) リモート型の働き方の転換

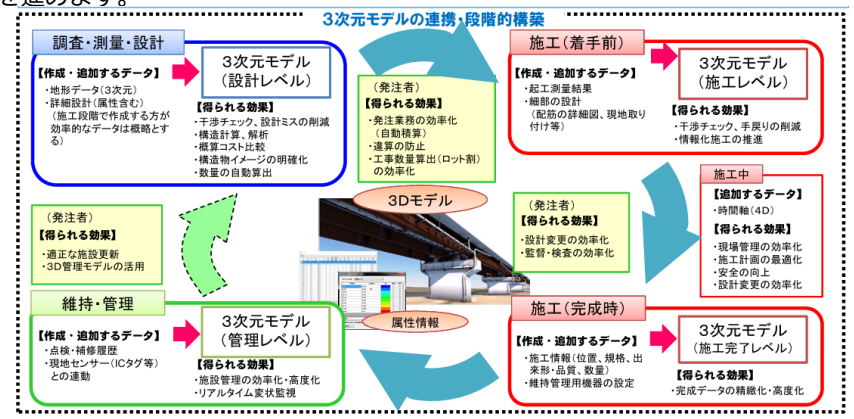
受発注者双方の業務効率化による更なる建設現場の生産性向上を図るため、現場で撮影した映像や音声をインターネットによりリアルタイムで配信し、遠隔で現場確認などを行う「建設現場のWeb監督」を促進します。



【出典：国土交通省のホームページより（一部写真等を加工）】

(3) CIMを活用した業務の効率化の取組

受発注者双方の業務効率化・高度化による建設現場の生産性向上を図るため、3次元モデルを活用し、社会資本の計画、調査、設計段階から整備、管理までを行うCIM（Construction Information Modeling, Management）の導入に向けた取組を進めます。



方策3 建設産業の魅力の発信

取組1 効果的な広報の展開

(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、建設系高校・大学生・高専生等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(左官体験)

高校生のインターンシップ



企業実習(測量実習)

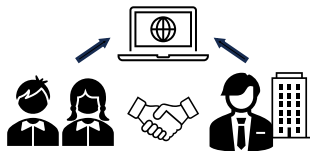


学校実習(鉄筋・型枠実習)

(2) インターネットやSNSを活用した 就職情報の発信・マッチング支援

大学生や高校生等の県内建設関連企業への就職を支援するため、インターネットやSNSを活用して建設関連企業の就職情報を発信します。あわせて、学生と企業が交流できる場を提供し、マッチングを支援します。

学生と企業のマッチング支援



(3) 建設産業の魅力伝える動画の配信

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動画を配信し、建設産業の役割や魅力を広く伝えます。

建設産業の魅力伝える動画



(4) 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、県内建設系学科等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校生との意見交換会



(5) 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。

建設産業の魅力を伝えるイベント



建設機械乗車体験



デリネーター作成ワークショップ



開通前の道路にお絵かき

取組2 技術者の活躍・定着支援

(1) 若手チャレンジ現場の導入

若手技術者がやりがいを実感し、定着率の向上に繋げるため、若手技術者の現場の配置を入札条件とする「若手チャレンジ現場」を導入します。

若手チャレンジ現場



(2) 若手技術者向け研修の実施

若手技術者の技術力向上を支援することでモチベーションの向上を図り、定着率の向上に繋げるため、若手技術者向け研修を実施します。

若手技術者向け研修



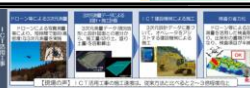
(3) 若手技術者活躍・定着支援セミナー の実施

若手技術者が活躍・定着できる環境をつくるため、経営者等を対象とした職場環境改善セミナーや先輩技術者を対象としたコーチングスキル習得研修等を実施します。

活躍・定着支援セミナー



世代別の取組

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	先輩技術者・経営者
			
	女性技術者と女子高校生との意見交換会 	若手技術者向け研修 	
	就職情報の発信・マッチング支援 	若手チャレンジ現場の導入 	若手技術者定着支援セミナー 
インターンシッププログラム 		建設現場の週休2日促進 書類作成に関する業務負担の軽減、適正な工期  	
建設産業の魅力を伝える動画の配信 		施工時期の平準化 ウィークリースタンスの実施 	
建設産業の魅力を伝えるイベントの開催 		ICT技術の活用促進 	 

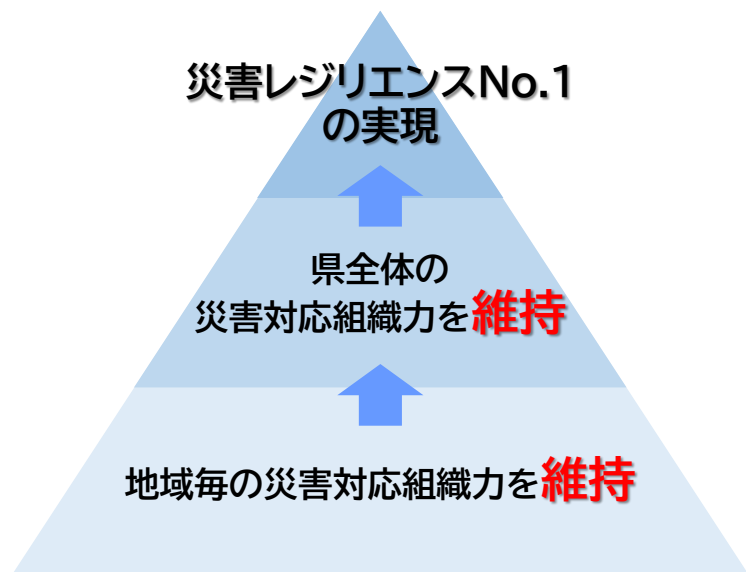
86

計画の推進に当たって

方策1 地域毎の災害対応組織力の維持

地域毎の災害対応組織力の維持による「災害レジリエンスNo.1」の実現

災害対応組織力の維持の必要性については「第1部 基本構想編」で述べたとおりですが、将来に渡ってあらゆる危機に対応できる災害に強い群馬県とするためには、どのように災害対応組織力を維持していくかが課題となります。また、災害はいつどこで発生するかわかりません。そのため、災害発生時において、地域の実情を熟知した建設業が、状況に応じて迅速かつ機動的に現場力を発揮するためには、災害対応組織力を県内各地域で維持していく必要があります。そこで、本県では「地域毎の災害対応組織力」を維持し、これにより県全体の災害対応組織力を維持することで、「災害レジリエンスNo.1」の実現を目指していく考えです。



「地域毎の災害対応組織力の維持」のためには、投資規模を安定的に維持していくことが重要です。そのためには、地域毎に公共事業規模を安定的に確保していくことが必要であり、各地域をリードする中心的事業と、能登半島地震を踏まえた孤立対策などの地域密着型事業を県内各地域で実施していきます。

中心的事業

事業規模が大きく、また複合的効果が高い、各地域をリードする事業

地域密着型事業

孤立対策や地域要望を踏まえた安全・安心などに資する事業

孤立対策

落石や崩落土砂、土石流、がけ崩れなどから道路や鉄道、避難所等を保全

落石対策



土石流対策



がけ崩れ対策



河川改修(中小規模)



歩道整備



交差点改良



選択と集中による計画的かつ効率的・効果的な社会資本整備の推進

限られた予算の中で、2045年に目指す将来像の実現に向けて、4つの政策を着実に推進し、さまざまな地域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・効果的に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
(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

施策3：新技術を活用したインフラメンテ
ナンス

ステップ2 災害レジリエンスNo.1の実現

頻発化・激甚化する気象災害に
しっかりに対応するため
流域全体のあらゆる関係者が協働する
「流域治水」を推進

災害レジリエンスNo.1の実現
(政策1)

施策1：オール群馬による水害対策の
加速化・高度化（流域治水の推進）

施策2：大規模災害を想定した事前防災の
推進

施策3：「逃げ遅れゼロ」に向けた避難の
サポート

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、地域毎で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]

未来につながる魅力的なまちづくり
(政策3)

美しく良好な環境の保全
(政策4)

12地域別に地域の課題解決に向け、4つの政策に基づく主要事業を展開

方策3 社会資本の複合的な投資効果の追求

複合的な投資効果の追求によるワイズスペンディング

「第1部 基本構想編」でも本県の取組方針を述べたとおり、財政の健全性を確保しつつ、県民の幸福度向上につながる取組を進めるためには、ワイズスペンディングが必要です。複合的な投資効果の追求により、実施すべき事業を厳選することで、ワイズスペンディングを進めます。

複合的な投資効果の追求とは、事業の様々な効果を検証し、評価することです。あらゆる面から事業効果を検証することで、未来につながる効果的な事業に集中的に投資することが可能となります。このことは、行政としての県民に対する事業の必要性の説明責任にもつながります。特に本県の社会資本整備をリードする中心的事業は、この複合的な投資効果が求められます。

これまで

主に費用対効果（B/C）や最も効果の大きいもので評価

道路 移動時間の短縮 など

河川・砂防
人命、被害額の減少 など

これから

費用対効果（B/C）のほか、防災（レジリエンス）、まちづくり（地域振興）、産業振興、地域間連携、リトリートなど、様々な面から効果を検証

「事業の必要性」の説明・公表

方策4 わかりやすい情報発信による県土整備行政の見える化

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。



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



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



成果の検証と継続的な取り組み方の改善

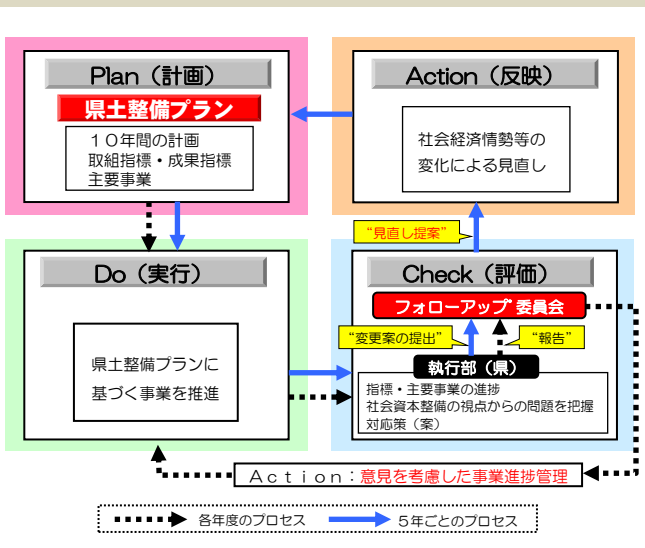
(1) 1年ごとの点検

2045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」した上で、県土整備プランの「見直し」を行います。

フォローアップのイメージ

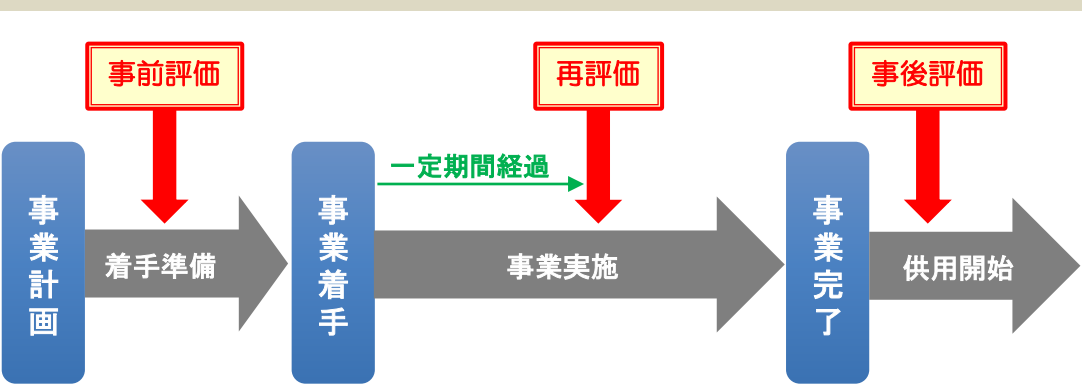


公共事業評価の実施

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。

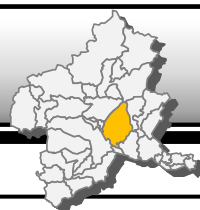
- ① 事前評価
新たに事業を実施する箇所について、県民ニーズや社会情勢の観点から、必要性、緊急性や費用に見合った効果が得られるかなどの評価を行い、事業実施の採否、優先度を決定します。
- ② 再評価
事業採択後一定期間を経過した事業について、その進捗状況や社会情勢の変化等の観点から再評価を行い、必要であれば、計画の見直しや事業を中止します。
- ③ 事後評価
事業完了後、一定期間経過後に、当初目的の実現状況を評価し、改善が必要な事項は、以後の事業計画立案に反映させます。

公共事業評価の流れ



第3部 地域計画編

前橋地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川利根川の河川改修に着手します。
- ・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前橋玉村線のバイパス整備等を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・将来にわたって魅力的なまちづくりを進めるため、敷島エリアの価値を高める敷島公園新水泳場の整備を推進します。
- ・自動運転など将来を見据えた持続可能なまちづくりを進めるため、(都)前橋駅通線の道路空間再編に着手します。
- ・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。

前橋地域の中心的事業

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

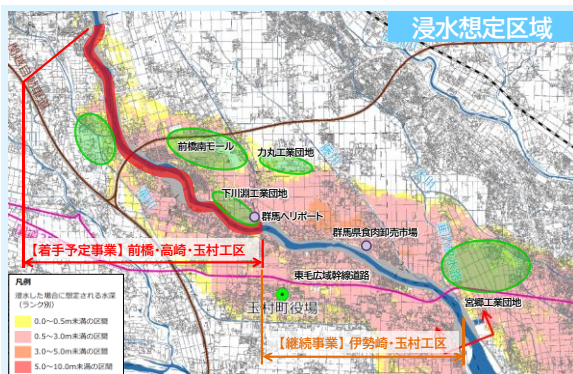
一級河川利根川（前橋・高崎・玉村工区）河川改修事業

どのような未来につながるのか

水害発生時の浸水戸数や重要公共施設浸水範囲が大幅に減少します！
新たな産業拠点の形成や企業誘致を促進します！

どのような事業を行うのか

利根川の流下能力を確保するため、築堤や河道掘削を行います。



出水時の様子



※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。
【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策	No.	事業名	所在地
1	施策1 オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)	1 一級河川利根川 堤防強化	前橋市小島町～上泉町
		2 一級河川荒砥川 堤防強化	前橋市二之宮町～今井町
		3 一級河川竜の口川 河川改修	前橋市富士見町皆沢
	施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	4 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
		5 県道前橋箕郷線(国領町工区) 電線共同溝	前橋市国領町
		6 県道前橋玉村線(朝倉工区) バイパス整備	前橋市朝倉町～下佐島町
3	施策1 エリア価値を創造する未来投資	7 敷島公園 新水泳場整備	前橋市敷島町
		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
		9 県道大胡赤城線(赤城温泉1工区) 現道拡幅	前橋市苗ヶ島町
	施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	10 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
		11 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
		12 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
	施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	13 県道前橋赤城線(時沢工区) 歩道整備	前橋市富士見町時沢
		14 (都)赤城山線 歩道整備	前橋市北代田町～上細井町
		15 (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

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

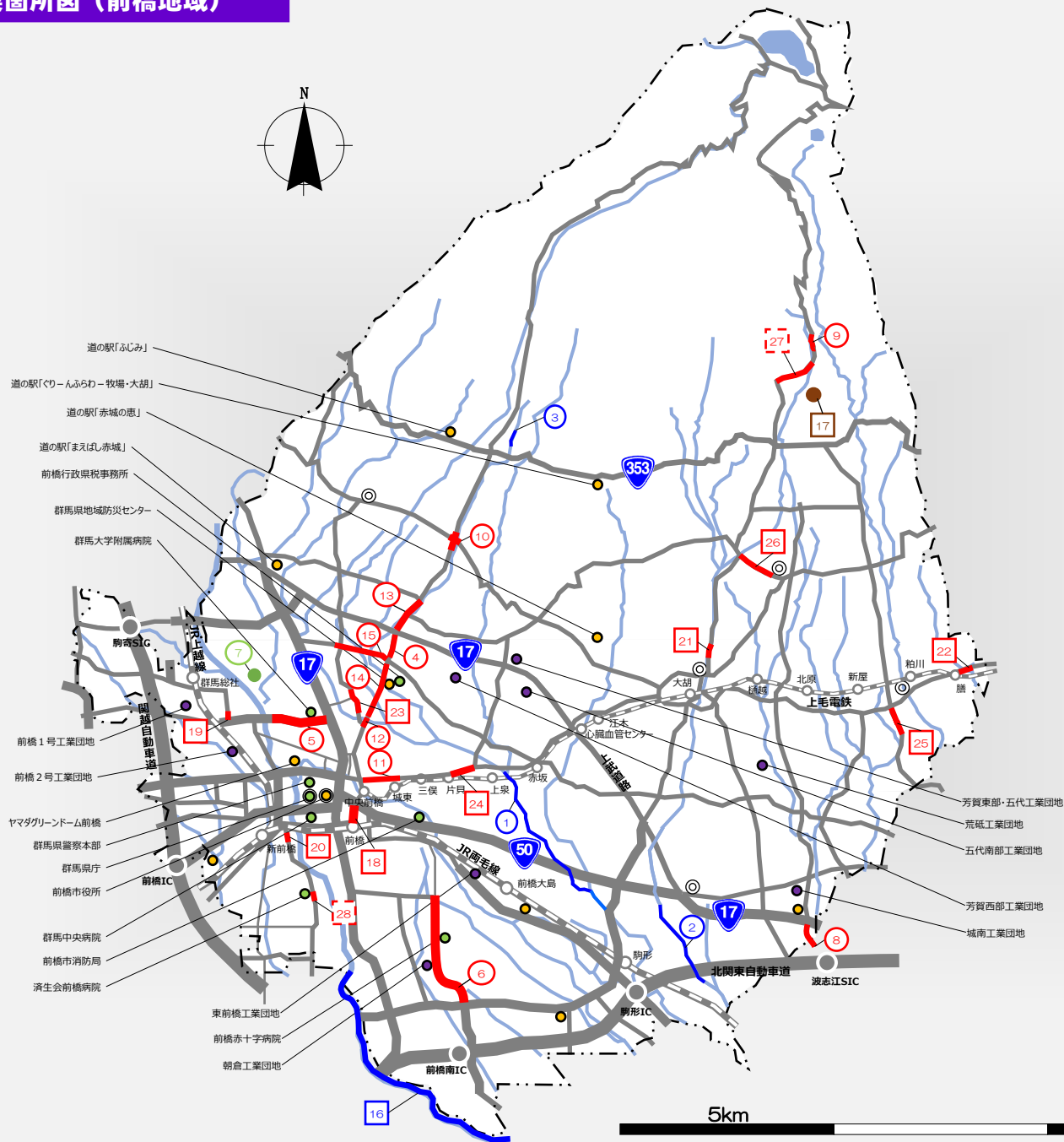
1	施策1 オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)	16 一級河川利根川(前橋・高崎・玉村工区) 河川改修	前橋市下阿内町～公田町
		17 東沢イ-1地区 かけ崩れ対策	前橋市苗ヶ島町
	施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	18 (都)前橋駅通線 道路空間再編	前橋市本町二丁目ほか
3	施策1 エリア価値を創造する未来投資	19 県道前橋伊香保線(総社町総社交差点) 交差点改良	前橋市総社町総社
		20 県道前橋長湊線(下石倉町交差点) 交差点改良	前橋市下石倉町
		21 県道大胡赤城線(河原浜町工区) 歩道整備	前橋市河原浜町
	施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	22 県道前橋大間々桐生線(膳工区) 歩道整備	前橋市粕川町膳
		23 県道津久田停車場前橋線(北代田町工区) 歩道整備	前橋市北代田町
		24 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
	施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	25 県道三夜沢国定停車場線(女淵工区) 歩道整備	前橋市粕川町女淵
		26 県道四ツ塚原の郷前橋線(鼻毛石町工区) 歩道整備	前橋市鼻毛石町

3. 着手に向けて検討する事業

3	施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	27 県道大胡赤城線(苗ヶ島1期工区) 現道拡幅	前橋市三夜沢町
		28 県道前橋長湊線(上新田町交差点工区) 交差点改良	前橋市上新田町

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（前橋地域）



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、住宅等）
【継続事業・着手予定事業の区分】	
○	継続事業
□	令和11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】	
●	主要な防災拠点（第1次防災拠点）
●	主要な防災拠点（第1次防災拠点以外）
●	主要な物流拠点（産業団地）

※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

北群馬渋川地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川利根川の河川改修を推進します。
- ・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、県道南新井前橋線のバイパス整備を推進します。
- ・土砂災害リスクを軽減するため、尻谷沢の土石流対策や上中尾地区の地すべり対策等を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・地域の暮らしや経済活動を支えるため、県道渋川下新田線の線形改良を推進します。
- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、国道353号の歩道整備等を推進します。
- ・新たな産業団地へのアクセス向上など、クリーンエネルギーの拠点形成に寄与する県道前橋伊香保線（吉岡バイパス）のバイパス整備に着手します。

北群馬渋川地域の中心的事業

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

県道前橋伊香保線（吉岡バイパス）バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

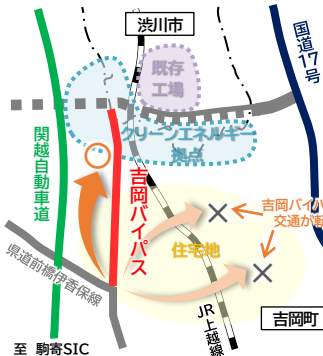
クリーンエネルギー拠点となる新たな産業団地へのアクセスが向上します！
こどもたちが安心して通学できる生活空間を確保します！

どのような事業を行うのか

新たな産業団地へのアクセスの向上に寄与するバイパスを整備します。

新たな産業団地や既存工場の
高速SIC等へのアクセスが向上

クリーンエネルギー構想（吉岡町）



【現状】通過交通が流入し
生活道路が危険な状況



バイパス整備により通過交通が
減少し、安全な道路空間を確保

主要事業一覧

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
未来につながる魅力的なまちづくり

政策4
美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	1	一級河川利根川(半田工区) 河川改修	渋川市半田
	2	県道南新井前橋線(4期工区) バイパス整備	榛東村新井
	3	尻谷沢 土石流対策	渋川市行幸田
	4	下町の沢 土石流対策	渋川市金井
	5	袋沢-2 土石流対策	渋川市渋川
	6	上中尾地区 地すべり対策	渋川市村上
3 政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	7	県道渋川下新田線(小野子工区) 線形改良	渋川市小野子
	8	県道前橋伊香保線(大久保工区) 歩道整備	吉岡町大久保
	9	県道高崎安中渋川線(八木原工区) 歩道整備	渋川市八木原
	10	県道前橋伊香保線(上野田工区) 歩道整備	吉岡町上野田
	11	国道353号(北牧工区) 歩道整備	渋川市北牧
	12	(都)渋川高崎線(街中工区) 歩道整備	渋川市石原

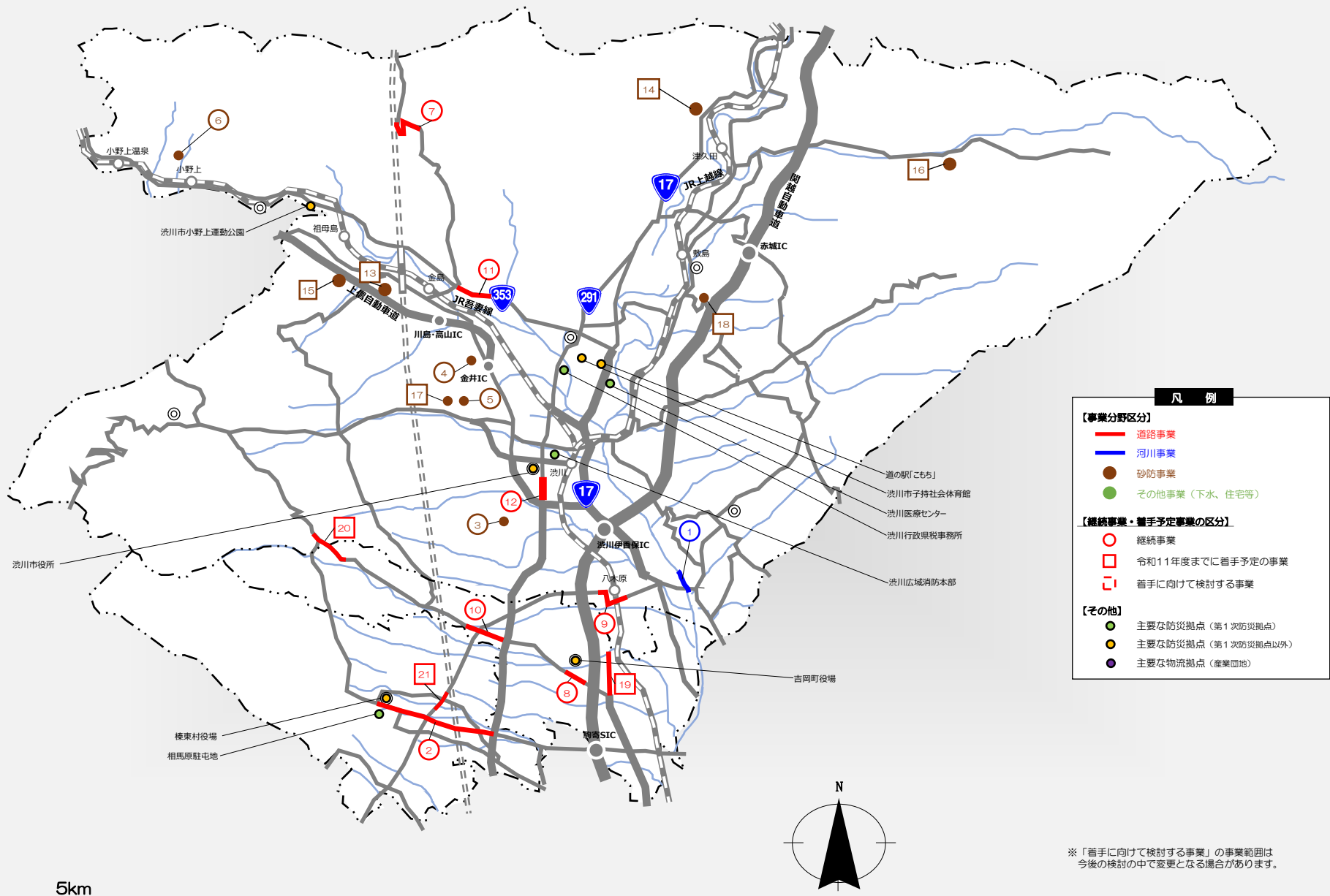
2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	13	不動沢2 土石流対策	渋川市川島
	14	滝沢 土石流対策	渋川市上白井
	15	地理沢 土石流対策	渋川市祖母島
	16	前林沢 土石流対策	渋川市赤城町深山
	17	御蔭(D)-2地区 かけ崩れ対策	渋川市渋川
	18	北の沢 土石流対策	渋川市赤城町宮田
3 政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	19	県道前橋伊香保線(吉岡バイパス) バイパス整備	吉岡町大久保
	20	県道前橋伊香保線(上野田工区) 現道拡幅	吉岡町上野田～渋川市伊香保町水沢
	21	県道高崎安中渋川線(山子田工区) 歩道整備	榛東村山子田

※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

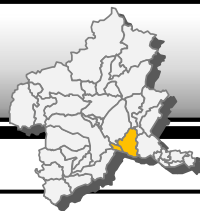
【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。



※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

佐波伊勢崎地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川利根川の河川改修等を推進します。
- ・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号の電線共同溝の整備等を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・物流の効率化による地域経済の活性化を図るため、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。
- ・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。
- ・まちなかの渋滞を緩和し、伊勢崎市の目指すウォーカブルで賑わいのあるまちづくりに寄与する、県道桐生伊勢崎線（（都）北部環状線）のバイパス整備に着手します。

佐波伊勢崎地域の中心的事業

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

県道桐生伊勢崎線（（都）北部環状線）バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

伊勢崎市街地の慢性的な渋滞が緩和され、ウォーカブルで賑わいのあるまちなかが創出されます！

どのような事業を行うのか

まちなかの渋滞緩和に寄与するバイパスを整備します。

バイパス整備により市街地の渋滞を緩和し、伊勢崎市の魅力あるまちづくりを支援



※（仮称）伊勢崎市新保健センター・子育て世代包括支援センター【令和7年4月供用開始予定】

※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。
〔道路事業〕群馬県道路整備アクションプログラム 〔道路、河川、砂防事業等〕群馬県国土強靱化地域計画

主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	1	一級河川男井戸川 河川改修	伊勢崎市日乃出町～豊城町
	2	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
	3	一級河川蜷川 堤防強化	伊勢崎市境小此木
	4	一級河川広瀬川 堤防強化	伊勢崎市境中島～新栄町
	5	国道462号(今泉町工区) 電線共同溝	伊勢崎市今泉町
3 政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	6	県道前橋館林線(東本町工区) 電線共同溝	伊勢崎市東本町
	7	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
	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
	9	県道綿貫篠塚線(上新田・下新田工区) 歩道整備	玉村町上新田～下新田
	10	県道藤岡大胡線(角洲南工区) 歩道整備	玉村町角洲
4 政策4 美しく良好な環境の保全	11	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
	12	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
	13	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
	14	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
	15	流域下水道(県央処理区) 処理場整備	玉村町上之手
	16	流域下水道(佐波処理区) 処理場整備	伊勢崎市境平塚ほか

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

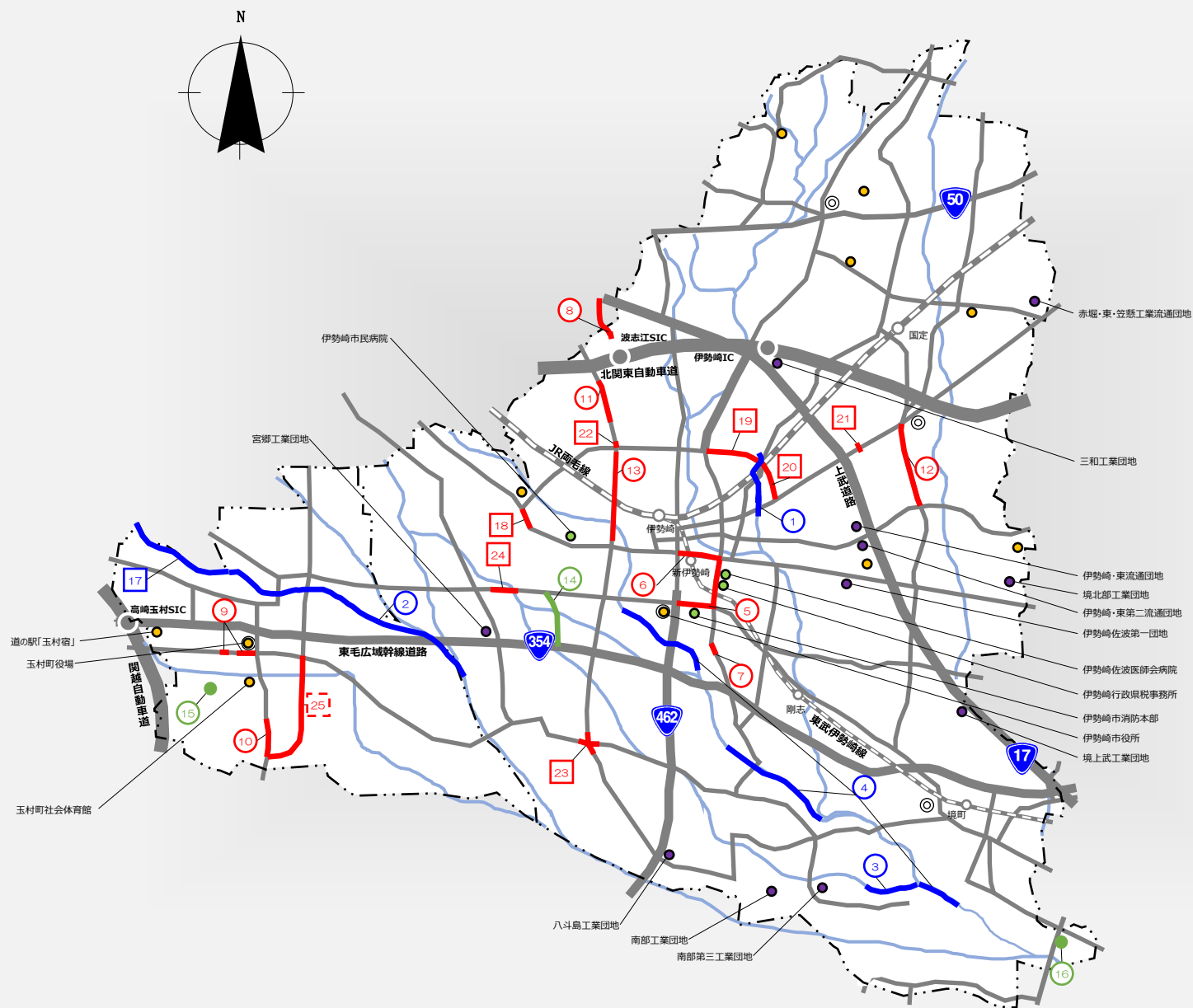
1 政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	17	一級河川利根川(前橋・高崎・玉村工区) 河川改修	玉村町斎田～板井
	18	県道前橋館林線(田中島町工区) 電線共同溝	伊勢崎市田中島町
3 政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	19	県道桐生伊勢崎線((都)北部環状線 道路区間) バイパス整備	伊勢崎市上植木本町～鹿島町
	20	県道桐生伊勢崎線((都)北部環状線 街路区間) バイパス整備	伊勢崎市上諏訪町～上植木本町
	21	県道桐生伊勢崎線(西小保方町交差点) 交差点改良	伊勢崎市西小保方町
	22	県道伊勢崎大胡線(波志江町三丁目交差点) 交差点改良	伊勢崎市波志江町
	23	県道伊勢崎本庄線(堀口町交差点) 交差点改良	伊勢崎市堀口町
	24	県道高崎伊勢崎線(田中町工区) 歩道整備	伊勢崎市田中町

3. 着手に向けて検討する事業

3 政策3 未来につながる魅力的なまちづくり	25	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
------------------------------	----	----------------------	-----------

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（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、住宅等）
- 【継続事業・着手予定事業の区分】**
- 継続事業
 - 令和11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】**
- 主要な防災拠点（第1次防災拠点）
 - 主要な防災拠点（第1次防災拠点以外）
 - 主要な物流拠点（産業団地）

※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

高崎地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川井野川の調節池整備等を推進するほか、一級河川利根川の河川改修に着手します。
- ・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、西毛広域幹線道路の整備等を推進します
- ・土砂災害リスクを軽減するため、房坂川の土石流対策やはるな郷A地区のかけ崩れ対策等を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・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するとともに、交通渋滞箇所の緩和に向けた検討を行います。
- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道元島倉賀野線の歩道整備等を推進します。

高崎地域の中心的事業

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

西毛広域幹線道路 バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

災害時の広域的な救命救助や
支援物資輸送などが確保されます！

どのような事業を行うのか

前橋市～高崎市～安中市～富岡市を結ぶ
バイパスを整備します。

完成イメージ (上越新幹線交差部)



事業箇所図



主要事業一覧

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
未来につながる魅力的なまちづくり

政策4
美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 政策1 オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)	1	一級河川碓氷川(高崎工区) 河川改修	高崎市乗附町・鼻高町
	2	一級河川烏川 河川改修	高崎市町屋町～下室田町
	3	一級河川井野川 調節池整備	高崎市綿貫町～大八木町
	4	一級河川鑓川(池工区) 河川改修	高崎市吉井町池
	5	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
	6	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
	7	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
	8	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
	9	花見町1 土石流対策	高崎市下室田町
	10	はるな郷A地区 かけ崩れ対策	高崎市箕郷町松之沢
	11	房坂川 土石流対策	高崎市上里見町
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	12	(都)前橋長瀬線(高崎工区) 現道拡幅	高崎市綿貫町～岩鼻町
	13	(都)高崎前橋線 現道拡幅	高崎市江木町～芝塚町
	14	国道254号(下長根工区) 歩道整備	高崎市吉井町下長根
	15	県道井野停車場線(井野町工区) 歩道整備	高崎市井野町
	16	県道高崎東吾妻線(浜川町工区) 歩道整備	高崎市浜川町
	17	県道元島倉賀野線(倉賀野町工区) 歩道整備	高崎市倉賀野町

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 政策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	18	一級河川利根川(前橋・高崎・玉村工区) 河川改修	高崎市中島町～萩原町
	19	県道高崎神流秩父線(新後閑町工区) 電線共同溝	高崎市新後閑町
	20	県道高崎神流秩父線(東谷工区) 孤立対策	高崎市吉井町東谷
	21	国道354号(台町工区) 電線共同溝	高崎市台町
	22	県道藤木高崎線(片岡町工区) 電線共同溝	高崎市片岡町
	23	相間-1地区 かけ崩れ対策	高崎市倉沢町水沼
	24	県道前橋長瀬線(柳瀬橋工区) 老朽橋梁架替	高崎市岩鼻町～藤岡市中島
2 政策1 予防保全に基づく長寿命	25	東毛広域幹線道路(綿貫町北交差点) 渋滞対策	高崎市綿貫町
	26	県道前橋高崎線(井野町交差点) 交差点改良	高崎市井野町
	27	県道前橋箕郷線(金古町工区) 歩道整備	高崎市金古町
	28	県道前橋安中富岡線(下大島町工区) 歩道整備	高崎市下大島町
	29	県道高崎安中渋川線(箕郷町西明屋工区) 歩道整備	高崎市箕郷町西明屋

3. 着手に向けて検討する事業

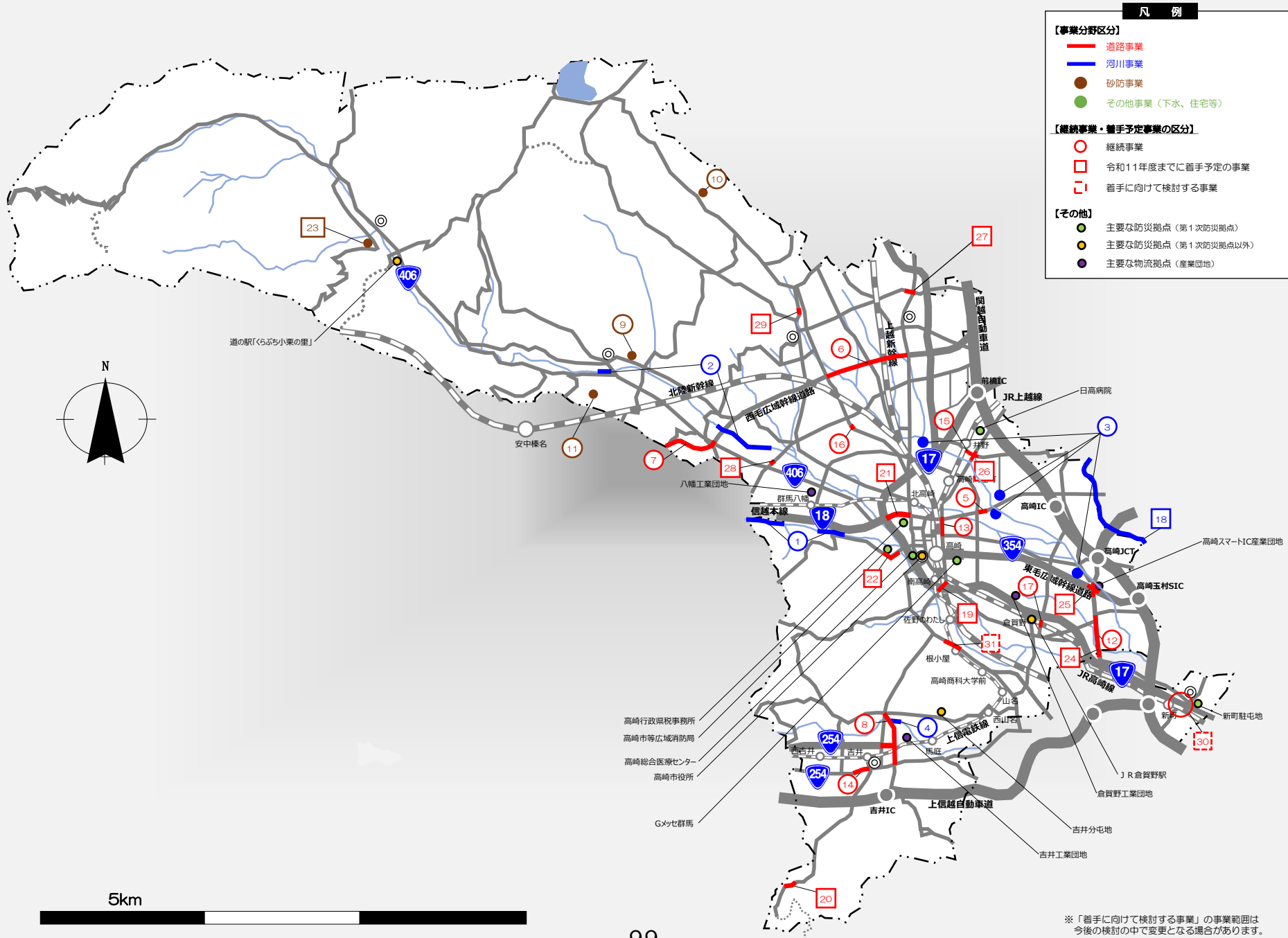
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	30	新町駅周辺 渋滞対策等	高崎市新町
	31	県道寺尾藤岡線(寺尾根小屋工区) 歩道整備	高崎市寺尾町～根小屋町

※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

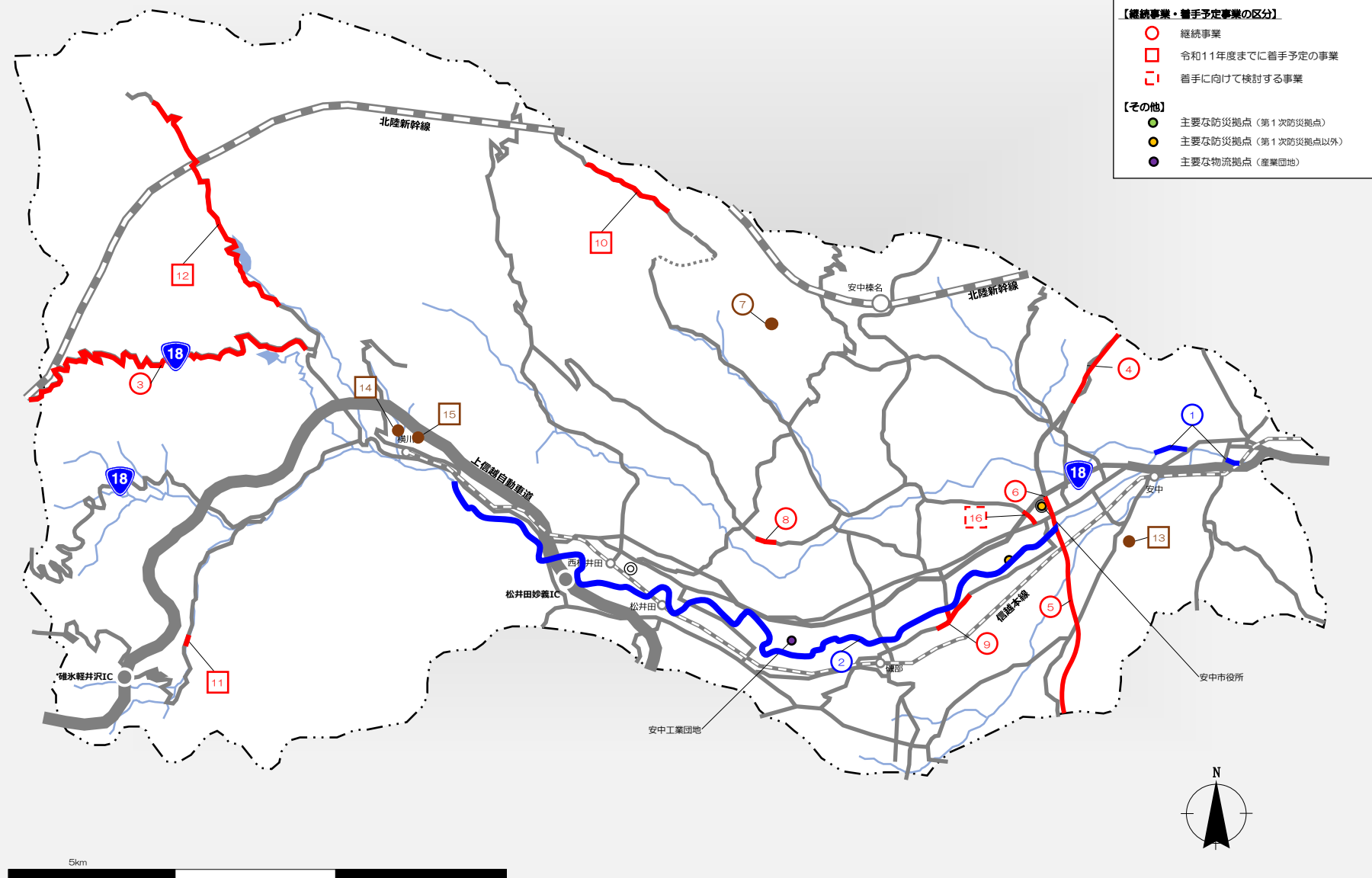
〔道路事業〕群馬県道路整備アクションプログラム 〔道路、河川、砂防事業等〕群馬県国土強靱化地域計画

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（高崎地域）

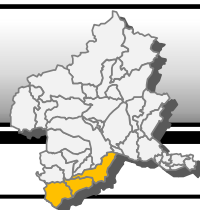


※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。



※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

多野藤岡地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・土砂災害リスクを軽減するため、森戸沢の土石流対策や大板1-1地区のかけ崩れ対策、駒留地区の地すべり対策等を推進します。
- ・能登半島地震を踏まえ、災害時に道路の寸断により孤立集落が発生するおそれのある県道会場鬼石線の孤立対策等に着手します。

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

- ・安全・安心な通行を確保するとともに、河川断面の確保による水害リスクを低減するため、完成から90年以上が経過し、老朽化した県道前橋長瀬線の柳瀬橋の架け替えに着手します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道前橋長瀬線の歩道整備を推進します。

多野藤岡地域の中心的事業

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

県道前橋長瀬線（柳瀬橋工区）老朽橋梁架替事業

どのような未来につながるのか

老朽橋の架け替えにより、安全・安心な橋梁に更新します！
鳥川の河川断面の確保により、水害リスクが低減します！

どのような事業を行うのか

老朽化した柳瀬橋を架け替えます。

老朽橋の様子



※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。
【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 政策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	1	大板1-1地区 かけ崩れ対策	藤岡市坂原
	2	駒留地区 地すべり対策	藤岡市下日野
	3	向屋2地区 かけ崩れ対策	上野村新羽
	4	乙母地区 かけ崩れ対策	上野村乙母
	5	塩之沢9地区 かけ崩れ対策	上野村檜原
	6	三岐(C)地区 かけ崩れ対策	上野村檜原
	7	森戸沢 土石流対策	上野村乙父
	8	沢口沢 土石流対策	藤岡市高山
	9	野栗4地区 かけ崩れ対策	上野村新羽
	10	保美濃山地区 地すべり対策	藤岡市保美濃山
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	11	県道藤岡本庄線(中栗須藤岡境交差点) 交差点改良	藤岡市中栗須
	12	県道下仁田上野線(上野工区) 現道拡幅	上野村檜原
	13	県道上日野藤岡線(黒石工区) バイパス整備	藤岡市下日野
	14	県道前橋長瀬線(中神田工区) 歩道整備	藤岡市神田
政策4 誰もが安全に移動できる環境づくり			

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 政策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	15	県道会場鬼石線(三波川工区) 孤立対策	藤岡市三波川・上日野
	16	国道299号(神ヶ原工区) 孤立対策	神流町神ヶ原
	17	国道299号(檜原工区) 孤立対策	上野村檜原
	18	県道富岡神流線(塩沢工区) 孤立対策	神流町塩沢
	19	県道上野小海線(檜原工区) 孤立対策	上野村檜原
	20	県道藤岡本庄線(藤岡第二工区) 電線共同溝	藤岡市藤岡
	21	松葉沢-1,2 土石流対策	藤岡市上日野
	22	鹿島7地区 かけ崩れ対策	藤岡市上日野
	23	会場地区 かけ崩れ対策	藤岡市上日野
	24	塩平沢 土石流対策	藤岡市下日野
2 政策1 予防保全に基づく長寿命化	25	県道前橋長瀬線(柳瀬橋工区) 老朽橋梁架替	高崎市岩鼻町～藤岡市中島
	26	県道下仁田上野線(上野2工区) 現道拡幅	上野村檜原
	27	県道寺尾藤岡線(藤岡工区) 歩道整備	藤岡市藤岡
	28	県道藤岡大胡線(岡之郷工区) 歩道整備	藤岡市岡之郷
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	29	県道寺尾藤岡線(篠塚工区) バイパス整備	藤岡市篠塚
	30	(都)新町駅南通り線 道路新設	藤岡市岡之郷

3. 着手に向けて検討する事業

3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	29	県道寺尾藤岡線(篠塚工区) バイパス整備	藤岡市篠塚
	30	(都)新町駅南通り線 道路新設	藤岡市岡之郷

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（多野藤岡地域）

凡 例

【事業分野区分】

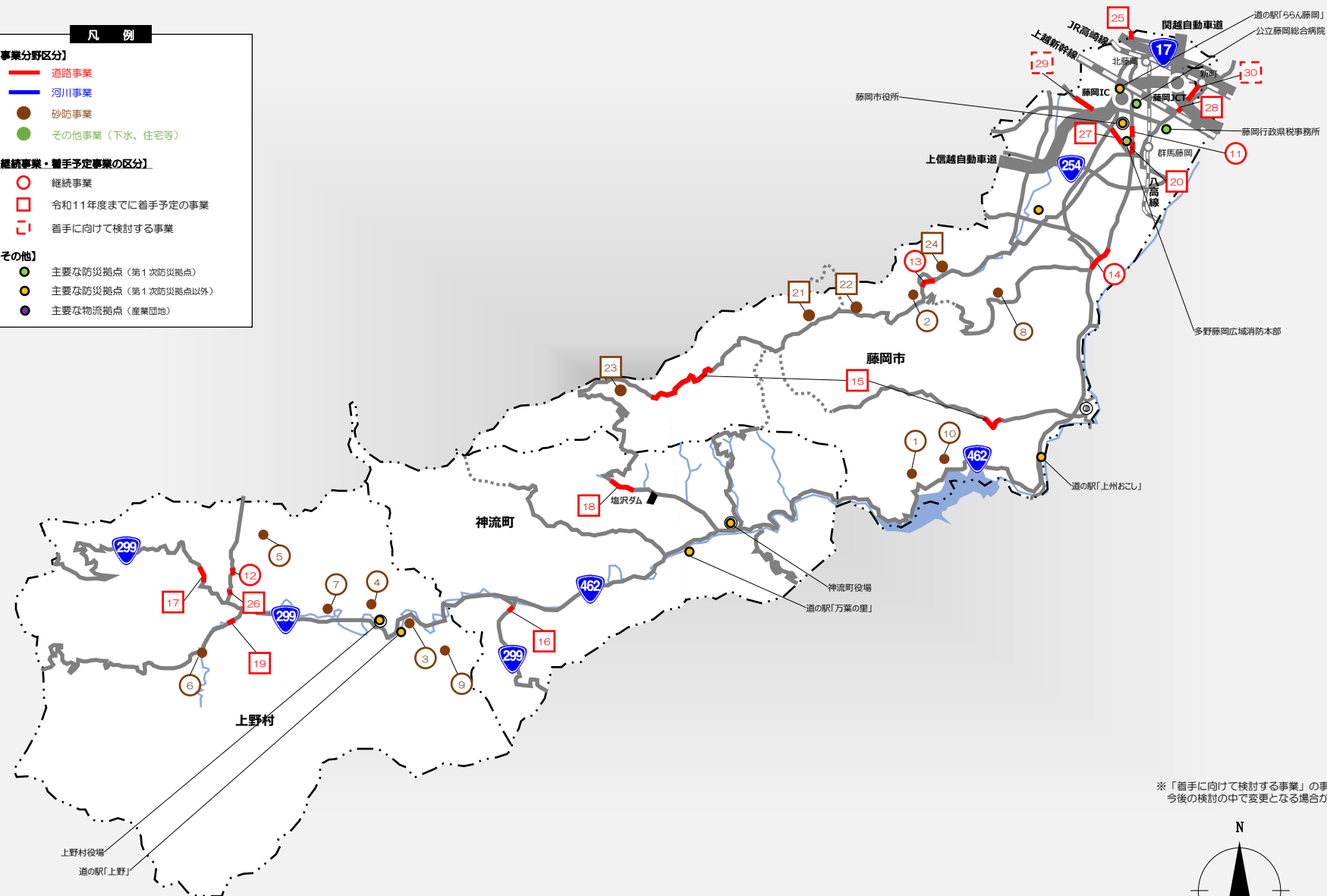
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水、住宅等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

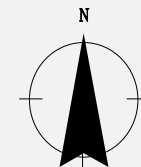
- 継続事業
- 令和11年度までに着手予定の事業
- 着手に向けて検討する事業

【その他】

- 主要な防災拠点（第1次防災拠点）
- 主要な防災拠点（第1次防災拠点以外）
- 主要な物流拠点（産業団地）



※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は
今後の検討の中で変更となる場合があります。



104 ※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（甘楽富岡地域）

凡 例

【事業分野区分】

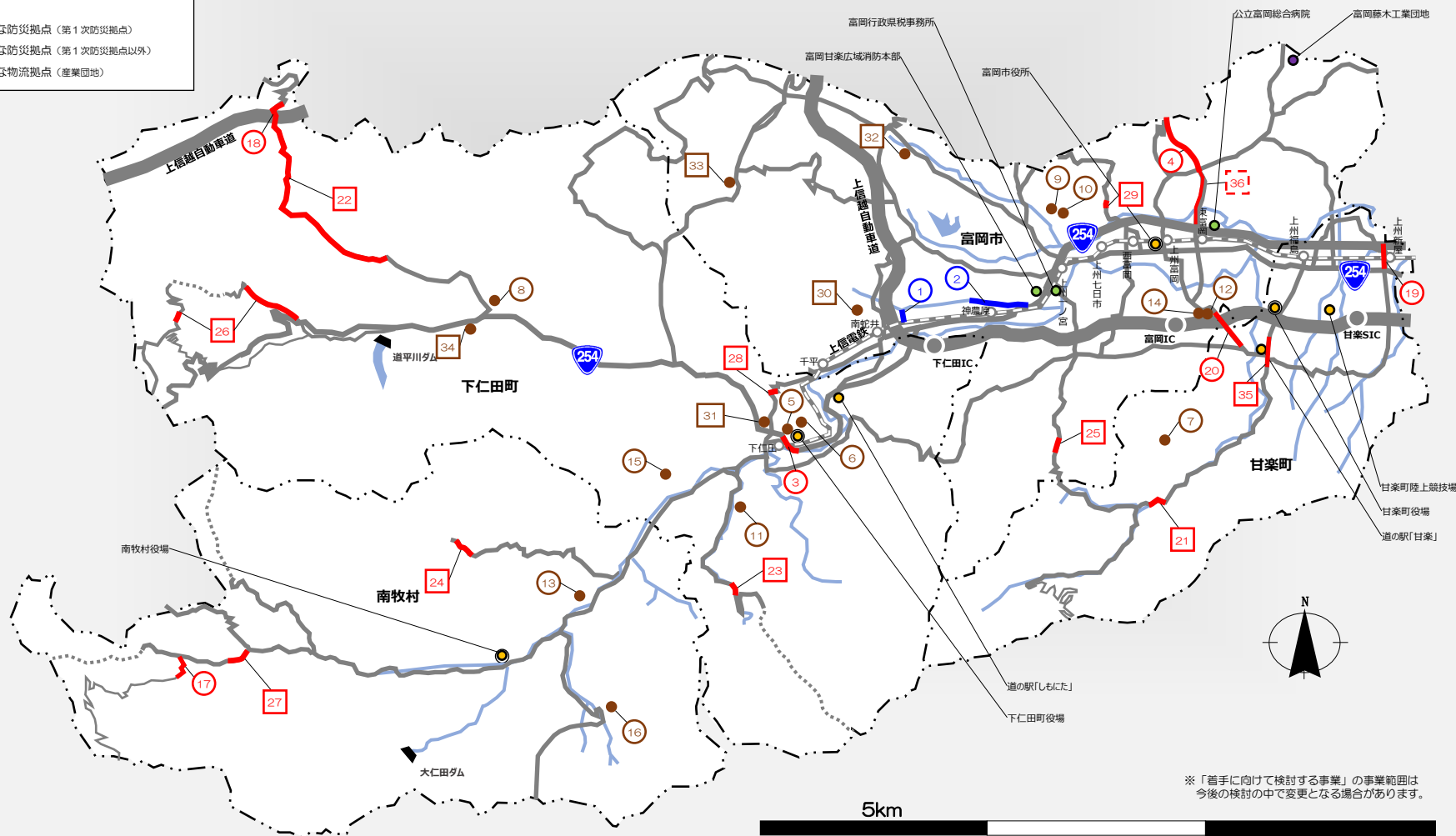
- 道路事業
- 河川事業
- 砂防事業
- その他事業（下水、住宅等）

【継続事業・着手予定事業の区分】

- 継続事業
- 令和11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】

- 主要な防災拠点（第1次防災拠点）
- 主要な防災拠点（第1次防災拠点以外）
- 主要な物流拠点（産業団地）



吾妻地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・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号の落石対策や上信自動車道の整備等を推進します。
- ・土砂災害リスクを軽減するため、与喜屋沢の土流対策、神前地区のかけ崩れ対策、生須地区の地すべり対策等を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・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。
- ・物流の効率化や観光振興への効果を検証し、上信自動車道の県境区間については、国や長野県と連携して整備の検討を行います。

吾妻地域の中心的事業

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

上信自動車道 バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

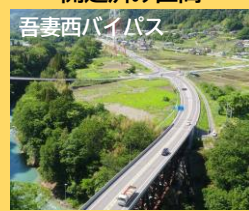
災害時にも機能する、ネットワークの多重性を確保します！
速達性の向上により、迅速な救急医療の提供範囲が拡大します！

どのような事業を行うのか

地域の防災機能を向上させるため、バイパスを整備します。



開通済み区間



主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	1	国道292号(草津工区) 落石対策	草津町草津
	2	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
	3	県道植栗伊勢線 現道拡幅	東吾妻町植栗～中之条町伊勢町
	4	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
	5	上信自動車道(長野原端恋バイパス) バイパス整備	長野原町与喜屋～端恋村鎌原
	6	与喜屋沢 土流対策	長野原町与喜屋
	7	生須地区 地すべり対策	中之条町生須
	8	橋横倉沢 土流対策	東吾妻町箱島
	9	熊野沢地区 地すべり対策	中之条町蟻川
	10	諏訪前地区 かけ崩れ対策	東吾妻町原町
	11	判形5区1地区 かけ崩れ対策	高山村中山
	12	鳴瀬沢 土流対策	東吾妻町大戸
	13	神前地区 かけ崩れ対策	端恋村大前
3 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	14	国道292号(洞口工区) 登坂車線	長野原町大津
	15	国道406号(大戸工区) 現道拡幅	東吾妻町大戸
	16	県道大笹北軽井沢線(鎌原工区) 現道拡幅	端恋村鎌原
	17	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
	18	県道下沢渡原町線(原町工区) 現道拡幅	東吾妻町原町
施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	19	国道353号(伊勢町工区) 歩道整備	中之条町伊勢町

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	20	上信自動車道(端恋バイパス) バイパス整備	端恋村鎌原～田代
	21	県道大前須坂線(干俣工区) 孤立対策	端恋村干俣
	22	県道牧干俣線(干俣工区) 孤立対策	端恋村干俣
	23	国道353号(四万工区) 孤立対策	中之条町四万
	24	諏訪ノ久保沢 土流対策	東吾妻町箱島
	25	坪井1地区 かけ崩れ対策	長野原町大津
	26	御堂入沢 土流対策	長野原町大津
	27	三原(C)地区 かけ崩れ対策	端恋村三原
	28	沢尻沢 土流対策	東吾妻町三島
	29	寺裏沢 土流対策	中之条町四万
3 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	30	国道292号(赤岩立出工区) 現道拡幅	中之条町赤岩
	31	県道下沢渡原町線(中之条工区) 現道拡幅	中之条町山田

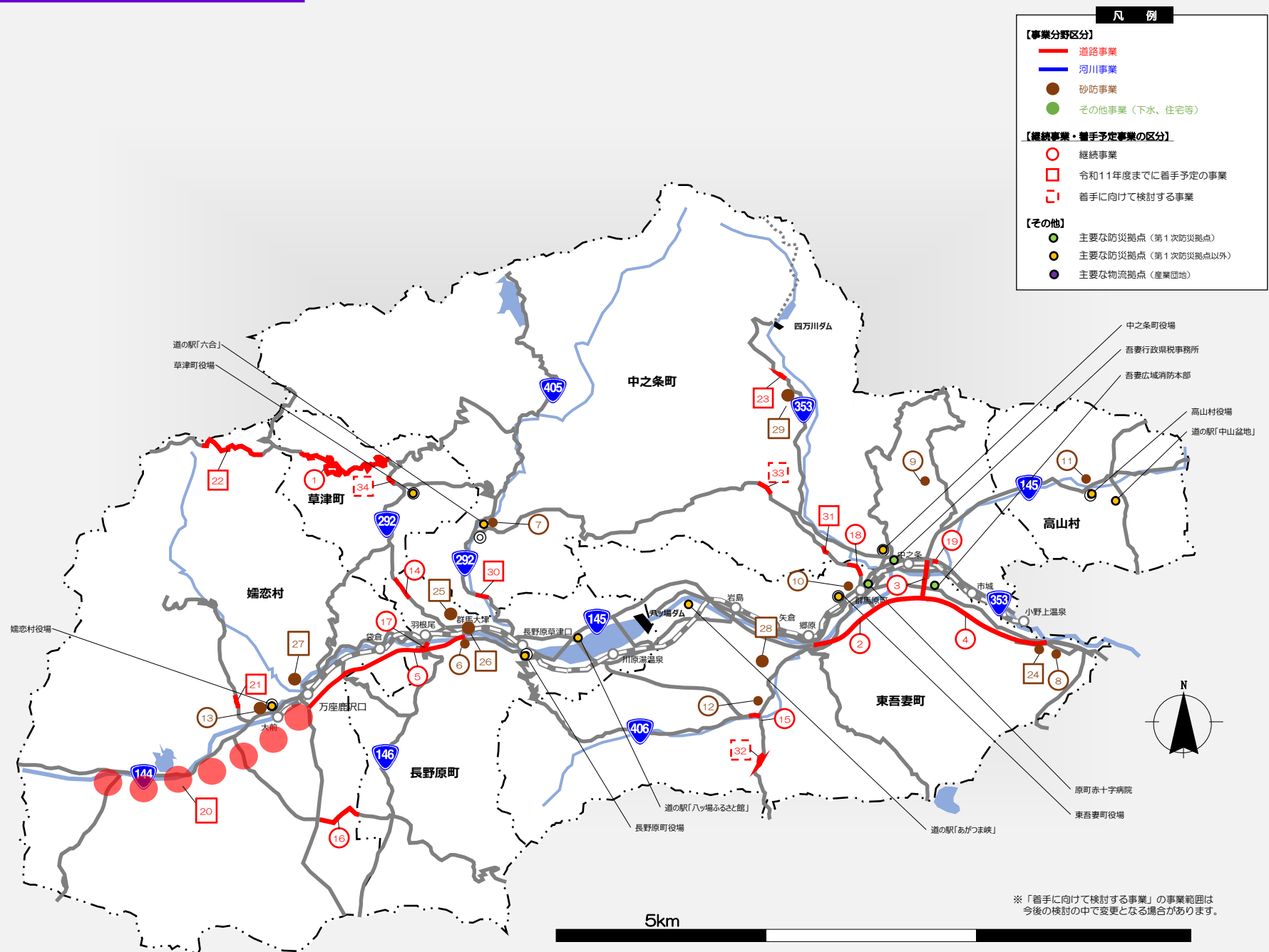
3. 着手に向けて検討する事業

3 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	32	国道406号(秋生2期工区) バイパス整備	東吾妻町秋生
	33	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
施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	34	国道292号(草津工区) 歩道整備	草津町草津

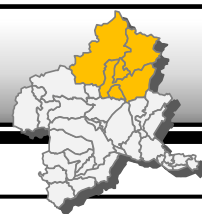
※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。



利根沼田地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・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、県道平川横塚線の落石対策や県道水上片品線でスノーシェットの整備を推進します。
- ・土砂災害リスクを軽減するため、大芦沢の土石流対策や伊香原1-2地区のかけ崩れ対策等を推進します。

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

- ・安全・安心な通行を確保するため、完成から約90年が経過し、老朽化した県道戸鹿野下之町線の戸鹿野橋や完成から約60年が経過する県道沼田大間々線の赤城根橋の架け替えを推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・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り、円滑な移動を可能にするなど、周遊性を向上させます。
- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道平川横塚線の歩道整備を推進します。

利根沼田地域の中心的事業

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

県道戸鹿野下之町線 戸鹿野橋 老朽橋梁架替事業

どのような未来につながるのか

老朽橋の架け替えにより、大型車でも安全に通行できます！
救急医療機関へのアクセスが向上します！

どのような事業を行うのか

橋梁の健全性確保、重量制限（14t）の解消のため、戸鹿野橋を架け替えます。



完成イメージ



※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。
〔道路事業〕群馬県道路整備アクションプログラム 〔道路、河川、砂防事業等〕群馬県国土強靱化地域計画

主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

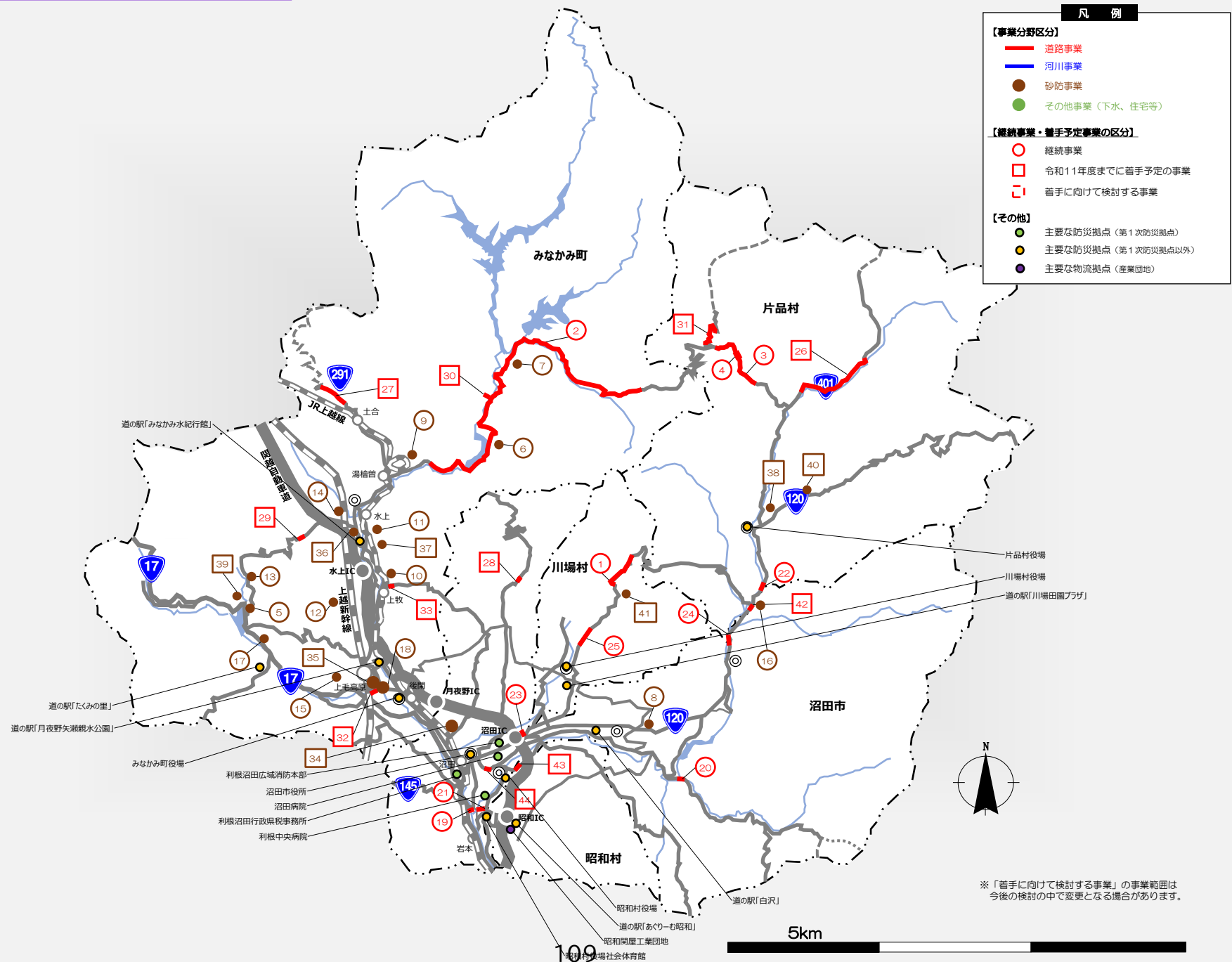
政策 施策	No.	事業名	所在地
1	施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	1 県道平川横塚線 落石対策	川場村川場湯原
		2 県道水上片品線(みなかみ工区) 落石対策	みなかみ町藤原ほか
		3 県道水上片品線(片品工区) 落石対策	片品村戸倉
		4 県道水上片品線(戸倉4工区) スノーシェット整備	片品村戸倉
		5 葦ノ沢 土石流対策	みなかみ町相模
		6 平出沢 土石流対策	みなかみ町藤原
		7 大芦沢 土石流対策	みなかみ町藤原
		8 夏保沢 土石流対策	沼田市白沢町生枝
		9 下西ノ沢 土石流対策	みなかみ町綱子
		10 奈女沢 土石流対策	みなかみ町奈女沢
		11 小日向1地区 かけ崩れ対策	みなかみ町小日向
		12 堀沢 土石流対策	みなかみ町小川
		13 赤谷3地区ほか かけ崩れ対策	みなかみ町相模
		14 阿能川地区 かけ崩れ対策	みなかみ町阿能川
		15 東神楽沢 土石流対策	みなかみ町羽場
		16 伊香原1-2地区 かけ崩れ対策	沼田市利根町平川
		17 十二河原沢ほか 土石流対策	みなかみ町新巻
		18 町並地区 かけ崩れ対策	みなかみ町月夜野
2	施策1 予防保全に基づく長寿命化	19 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
		20 県道沼田大間々線(赤城根橋) 老朽橋梁架替	沼田市利根町園原
3	施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	21 県道昭和インター線(森下工区) バイパス整備	昭和村森下
		22 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
		23 県道富士山横塚線(横塚工区) 現道拡幅	沼田市横塚町
		24 国道120号(追貝工区) 現道拡幅	沼田市利根町追貝
		25 県道平川横塚線(川場湯原工区) 歩道整備	川場村川場湯原
		施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1	施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	26 国道401号(戸倉工区) 孤立対策	片品村戸倉
		27 国道291号(湯掛管工区) 孤立対策	みなかみ町湯掛管
		28 県道上発知村木町線(上発知工区) 孤立対策	沼田村上発知町
		29 県道相模湯原線(阿能川工区) 孤立対策	みなかみ町阿能川
		30 県道宝川久保線(藤原工区) 孤立対策	みなかみ町藤原
		31 県道尾瀬ヶ原土出線(戸倉工区) 孤立対策	片品村戸倉
		32 県道小日向沼田線(上津工区) 孤立対策	みなかみ町上津
		33 県道道木佐山沼田線(上牧工区) 孤立対策	みなかみ町上牧
		34 井土上(下)地区 かけ崩れ対策	沼田市井土上町
		35 上組1地区 かけ崩れ対策	みなかみ町月夜野
		36 湯原地区 かけ崩れ対策	みなかみ町湯原
		37 天神腰沢 土石流対策	みなかみ町小日向
		38 半瀬-2地区 かけ崩れ対策	片品村鎌田
		39 新田浦1地区 かけ崩れ対策	みなかみ町猿ヶ京温泉
		40 大沢川 土石流対策	片品村東小川
		41 ふなくぼ沢 土石流対策	川場村川場湯原
		42 国道120号(平川交差点) 交差点改良	沼田市利根町平川
3	施策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	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

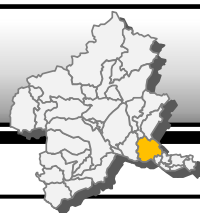
108 ※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（利根沼田地域）



※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

太田地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化する異常気象による水害リスクを軽減するため、一級河川大川の河川改修等を推進します。
- ・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を推進します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・市街地等の円滑な交通を確保するため、国道407号等の交差点改良等を推進します。
- ・安全な道路・交通環境を確保するため、県道大原境三ツ木線の歩道整備等を推進します。
- ・高速道路や防災拠点へのアクセス強化や桐生市との医療連携を強化するため、県道太田桐生線のバイパス整備に着手します。

太田地域の中心的事業

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

県道太田桐生線 バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

防災拠点となる高速PAへのアクセスが向上します！
2.5次保健医療圏の連携が強化されます！

どのような事業を行うのか

太田市と桐生市を結ぶバイパスを整備します。

強みを活かした医療分野の連携強化

災害時の活動拠点となる
太田強戸PAへのアクセスが向上



連携



太田・館林保健医療圏

太田記念病院

主要事業一覧

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
未来につながる魅力的なまちづくり

政策4
美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 施策1 オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)	1	一級河川聖川 河川改修	太田市細谷町
	2	一級河川大川 河川改修	太田市中根町～新田市野井町
	3	一級河川休泊川(太田工区) 河川改修	太田市内ヶ島町
2 施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	4	県道前橋館林線(本町工区) 電線共同溝	太田市本町～東本町
3 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	5	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
	6	国道407号(追分交差点) 交差点改良	太田市東金井町
	7	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
	8	県道大原境三ツ木線(新田工区) バイパス整備	太田市新田下田中町～小角田町
	9	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
	10	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
	11	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
	12	県道妻沼小島太田線(福沢町工区) 歩道整備	太田市福沢町
	13	県道前橋館林線(西本町工区) 電線共同溝	太田市西本町
3 施策2 持続可能で暮らしやすいまちづくり 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	14	県道太田大間々線(大島町工区) 電線共同溝	太田市大島町
	15	浜町県営住宅 建替	太田市浜町
	16	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	太田市北金井町～桐生市広沢町
	17	県道妻沼小島太田線(岩瀬川交差点) 交差点改良	太田市岩瀬川町
	18	県道妻沼小島太田線(下浜田交差点) 交差点改良	太田市下浜田町
	19	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
	20	県道前橋館林線(竜舞西交差点) 交差点改良	太田市龍舞町
	21	県道前橋館林線(新田金井十字路口交差点) 交差点改良	太田市新田金井町
	22	県道竜舞足利線(植木野町工区) 歩道整備	太田市植木野町
	23	(都)太田西部幹線 道路新設	太田市 西野谷町

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 施策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	13	県道前橋館林線(西本町工区) 電線共同溝	太田市西本町
3 施策2 持続可能で暮らしやすいまちづくり 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	14	県道太田大間々線(大島町工区) 電線共同溝	太田市大島町
	15	浜町県営住宅 建替	太田市浜町
	16	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	太田市北金井町～桐生市広沢町
	17	県道妻沼小島太田線(岩瀬川交差点) 交差点改良	太田市岩瀬川町
	18	県道妻沼小島太田線(下浜田交差点) 交差点改良	太田市下浜田町
	19	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
	20	県道前橋館林線(竜舞西交差点) 交差点改良	太田市龍舞町
	21	県道前橋館林線(新田金井十字路口交差点) 交差点改良	太田市新田金井町
	22	県道竜舞足利線(植木野町工区) 歩道整備	太田市植木野町
	23	(都)太田西部幹線 道路新設	太田市 西野谷町

3. 着手に向けて検討する事業

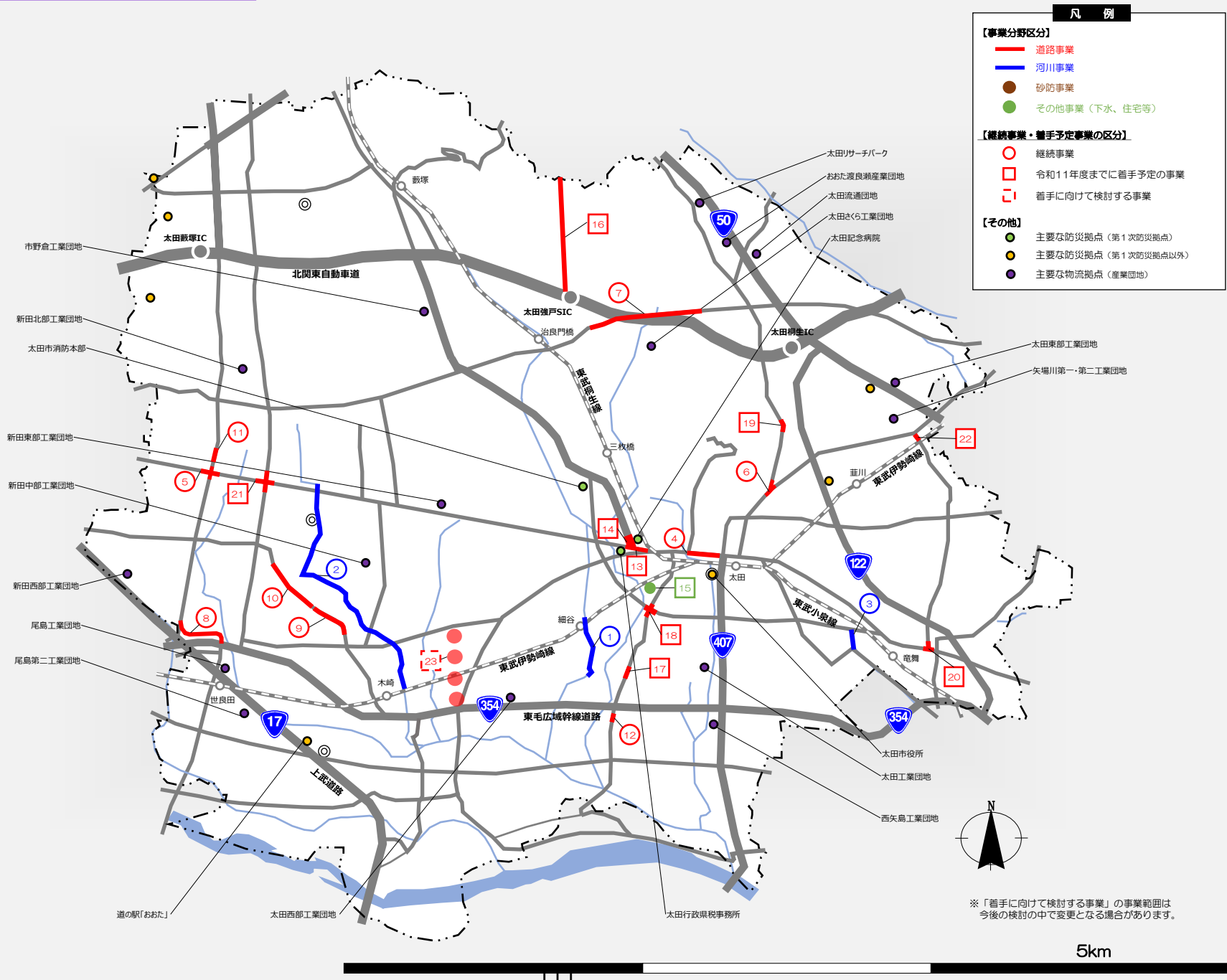
3 施策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	23	(都)太田西部幹線 道路新設	太田市 西野谷町
--------------------------------	----	----------------	----------

※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（太田地域）



桐生・みどり地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・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、渡良瀬幹線道路のバイパス整備を推進します。
- ・土砂災害リスクを軽減するため、仙ヶ沢の土石流対策や北中裏(B)地区のかけ崩れ対策等を推進します。
- ・能登半島地震を踏まえ、災害時に道路の寸断により孤立集落が発生するおそれのある県道沢入桐生線の孤立対策等に着手します。

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、(都)赤岩線の歩道整備や県道西桐生停車場線の電線共同溝の整備等を推進します。
- ・高速道路や防災拠点へのアクセス向上や太田市との医療連携を強化するため、県道太田桐生線のバイパス整備に着手します。

桐生・みどり地域の中心的事業

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現 渡良瀬幹線道路 バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

災害時にも機能する
安全な道路が確保されます！
高速ICへのアクセスが向上します！

どのような事業を行うのか

太田市～桐生市～みどり市を結ぶバイパスを整備します。

完成イメージ



政策3 未来につながる魅力的なまちづくり 県道太田桐生線 バイパス整備事業

どのような未来につながるのか

防災拠点となる高速PAへの
アクセスが向上します！
2.5次保健医療圏の連携が
強化されます！

どのような事業を行うのか

桐生市と太田市を結ぶバイパスを整備します。

完成イメージ



主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1	2	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
		渡良瀬幹線道路(新里笠懸工区) バイパス整備	みどり市大間々町桐原～笠懸町鹿
		北中裏(B)地区 かけ崩れ対策	桐生市平井町
		童神沢 土石流対策	みどり市東町花輪
		深山沢 土石流対策	桐生市梅田町
		細貝戸沢 土石流対策	みどり市大間々町浅原
		西久方町一丁目4-2地区 かけ崩れ対策	桐生市西久方町
		仙ヶ沢 土石流対策	桐生市梅田町
3	3	県道太田大間々線(阿左美岩宿交差点) 交差点改良	みどり市笠懸町阿左美
		県道小平塩原線(滝ノ上工区) バイパス整備	みどり市大間々町浅原～塩原
		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
		県道大間々世良田線(鹿工区) 歩道整備	みどり市笠懸町鹿
		県道小俣桐生線(菱町工区) 歩道整備	桐生市菱町
		(都)赤岩線 歩道整備	桐生市宮前町～堤町

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1	2	県道沢入桐生線(梅田工区) 孤立対策	桐生市梅田町
		県道大間々上白井線(黒保根工区) 孤立対策	桐生市黒保根町
		県道上藤生大州線(梅田工区) 孤立対策	桐生市梅田町
		県道根利八木原大間々線(八木原工区) 孤立対策	桐生市黒保根町
		県道沢入桐生線(草木工区) 孤立対策	みどり市東町草木
		県道沢入桐生線(沢入工区) 孤立対策	みどり市東町沢入
		堤町一丁目4地区 かけ崩れ対策	桐生市堤町
		荒神山地区 かけ崩れ対策	桐生市梅田町
		宮本町四丁目2地区 かけ崩れ対策	桐生市宮本町
		宮本町四丁目5地区 かけ崩れ対策	桐生市宮本町
		岡ノ上団地地区 かけ崩れ対策	桐生市広沢町
		大門1-1地区 かけ崩れ対策	桐生市梅田町
		麦生小路3地区 かけ崩れ対策	桐生市川内町
		中ノ沢 土石流対策	みどり市東町花輪
		下折ノ内ノ沢 土石流対策	みどり市大間々町小平
		境沢 土石流対策	みどり市東町草木
3	3	上境沢 土石流対策	みどり市東町草木
		後山沢 土石流対策	桐生市梅田町
		赤地1地区 かけ崩れ対策	桐生市川内町
		沢ノ入沢 土石流対策	桐生市川内町
		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	太田市北金井町～桐生市広沢町
		県道桐生田沼線(天神町工区) 歩道整備	桐生市天神町

3. 着手に向けて検討する事業

1	2	渡良瀬幹線道路(大間々工区) バイパス整備	みどり市大間々町桐原
		県道太田大間々線(諸町交差点) 交差点改良	みどり市大間々町大間々
		国道122号(大間々6丁目交差点) 交差点改良	みどり市大間々町大間々
		国道122号 景観整備	みどり市大間々町大間々
3	3	県道桐生岩舟線(境野町工区) 歩道整備	桐生市境野町
		県道太田大間々線(阿左美工区) 歩道整備	みどり市笠懸町阿左美

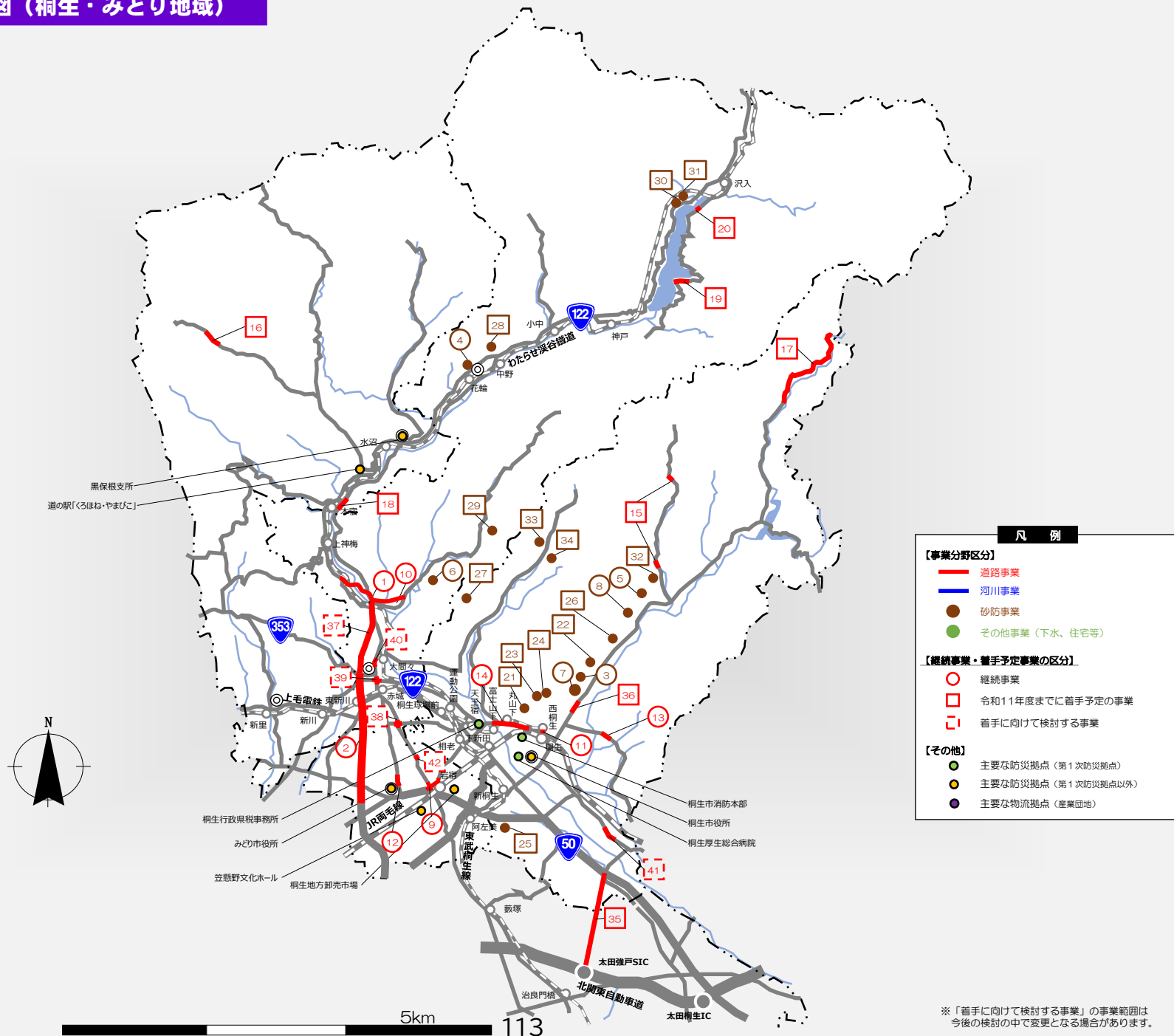
※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

〔道路事業〕群馬県道路整備アクションプログラム

〔道路、河川、砂防事業等〕群馬県国土強靱化地域計画

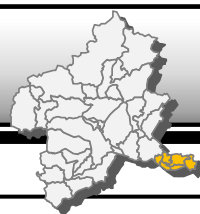
※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（桐生・みどり地域）



※「着手に向けて検討する事業」の事業範囲は今後の検討の中で変更となる場合があります。

邑楽館林地域



主な取組方針

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

- ・近年、頻発化・激甚化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)の河川改修等を推進します。
- ・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号の電線共同溝の整備を推進します。
- ・利根川を渡る幹線道路の渋滞緩和による物流の効率化と大規模災害発生時の新たな広域避難・輸送支援ルートの確保のため、県道熊谷館林線(利根川新橋)のバイパス整備に着手します。

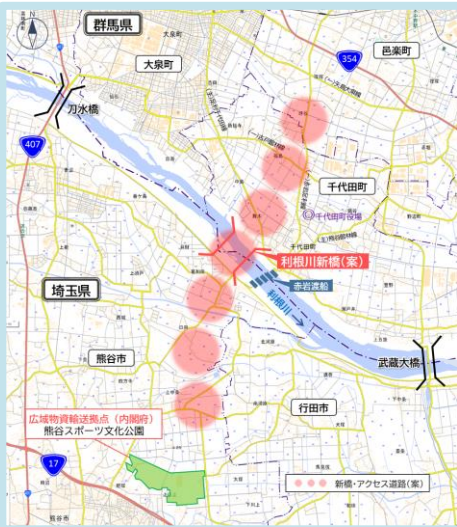
政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

- ・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。
- ・歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、県道麦倉川俣停車場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。

邑楽館林地域の中心的事業

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

県道熊谷館林線(利根川新橋) バイパス整備



どのような未来につながるのか

**周辺道路(渡河部)の渋滞が緩和します！
災害時にも機能する強靱な
道路ネットワークが構築されます！**

どのような事業を行うのか

利根川に新たな橋梁を架け、千代田町と埼玉県熊谷市を結ぶバイパスを整備します。



「利根大堰」交差点 渋滞長360m

主要事業一覧

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 未来につながる魅力的なまちづくり

政策4 美しく良好な環境の保全

1. 継続事業 ※1

政策 施策	No.	事業名	所在地
1 政策1 オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)	1	一級河川多々良川 河川改修	邑楽町中野～石打
	2	一級河川利根川(大泉工区) 河川改修	大泉町西小泉～太田市内ヶ島町
	3	一級河川新堀川導水路 河川改修	明和町須賀～入ヶ谷
	4	一級河川新堀川 河川改修	館林市入ヶ谷町～邑楽町赤堀
	5	国道354号(小桑原町工区) 電線共同溝	館林市小桑原町
	6	国道354号(緑・美園町工区) 電線共同溝	館林市緑町
2 政策1 予防保全に基づく長寿命化	7	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
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	8	県道山王赤生田線(楠工区) バイパス整備	館林市楠町
	9	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
	10	県道麦倉川俣停車場線(中谷工区) 歩道整備	明和町中谷
	11	県道足利邑楽行田線(光善寺工区) 歩道整備	邑楽町光善寺
	12	県道綿貫篠塚線(東小泉工区) 電線共同溝	大泉町東小泉
	13	県道佐野行田線(大手町工区) 電線共同溝	館林市大手町
	14	(都)中央通り線 歩道整備	館林市本町
	15	国道354号(東美園町工区) 電線共同溝	館林市東美園町
1 政策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	16	国道122号(栄町工区) 電線共同溝	館林市栄町
	17	県道熊谷館林線(利根川新橋) バイパス整備	千代田町赤岩
	18	県道足利邑楽行田線(中野工区) 歩道整備	邑楽町中野
3 政策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	19	県道古戸館林線(赤土工区) 歩道整備	館林市赤土
	20	県道赤岩足利線(蛭沼工区) 歩道整備	邑楽町中野

2. 令和11年度までに着手予定の事業 ※2

1 政策2 大規模災害を想定した事前防災の推進	15	国道354号(東美園町工区) 電線共同溝	館林市東美園町
	16	国道122号(栄町工区) 電線共同溝	館林市栄町
	17	県道熊谷館林線(利根川新橋) バイパス整備	千代田町赤岩
3 政策4 誰もが安全に移動できる環境づくり	18	県道足利邑楽行田線(中野工区) 歩道整備	邑楽町中野
	19	県道古戸館林線(赤土工区) 歩道整備	館林市赤土
	20	県道赤岩足利線(蛭沼工区) 歩道整備	邑楽町中野

3. 着手に向けて検討する事業

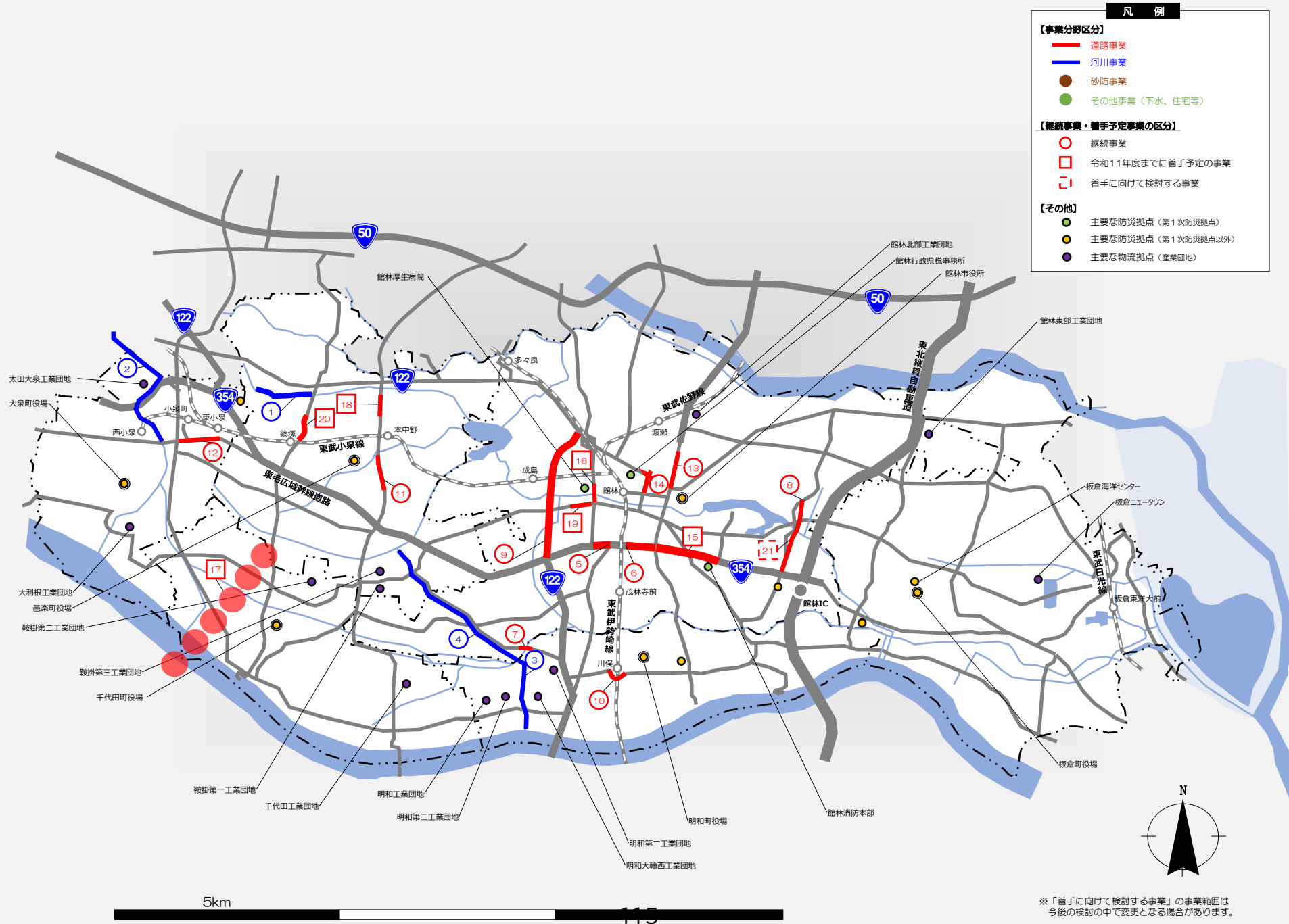
3 政策3 地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備	21	県道山王赤生田線(楠2期工区) バイパス整備	館林市楠町～羽附町
--------------------------------	----	------------------------	-----------

※1 継続事業の完成予定年度は、次の計画に掲載しています。詳しくは、P.123をご覧ください。

【道路事業】群馬県道路整備アクションプログラム 【道路、河川、砂防事業等】群馬県国土強靱化地域計画

※2 着手時期は目標であり、地元合意形成や関係者との調整状況、資材価格・労務単価の高騰等の影響により、変更となる可能性があります。

主要事業箇所図（邑楽館林地域）



政策の目的を達成するための主な指標一覧

政策の目的達成に向けて、県が主体となって取組成果を上げやすく、県民にとっても効果を実感しやすい指標を選定しました。また、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するため、進捗状況の管理項目を設けています。ここに掲載されない成果目標についても、各施策・取組を所管する個別計画等の中で進捗管理し、本計画の実効性を高めていきます。

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現

指標

指 標	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】オール群馬による水害対策の加速化・高度化(流域治水の推進)			
水害リスクが軽減される家屋戸数	16,301戸 (R5年度末)	50,386戸 (R16年度末)	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家屋戸数の累計値
【施策2】大規模災害を想定した事前防災の推進			
孤立の発生リスクが軽減される路線数	14路線 (R5年度末)	34路線 (R16年度末)	孤立集落の発生要因となる箇所における、落石等対策、土砂災害対策、耐震補強が完了し、孤立の発生リスクが軽減される路線数の累計値 ※迂回路のない行き止まりの県管理道路を対象とする
【施策3】「逃げ遅れゼロ」に向けた避難のサポート			
水害や土砂災害からの「逃げ遅れ」による死者数	0人 (R5年度末)	0人 (毎年度0人を維持)	各年度における水害・土砂災害を要因とする死者数 ※避難所などにおける災害関連死を除く

進捗状況の管理項目

管 理 項 目	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】オール群馬による水害対策の加速化・高度化（流域治水の推進）			
河川整備計画に基づく河川整備延長	48.4km (R5年度末)	70.4km (R16年度末)	河川整備計画に基づく河川整備延長の累計値
防災指針の策定市町村数	13市町村 (R5年度末)	23市町村 (R16年度末)	これまでに防災指針を策定した市町村の合計数
【施策2】大規模災害を想定した事前防災の推進			
孤立集落が発生するおそれのある路線における落石等対策の進捗	54箇所 (R5年度末)	77箇所 (R16年度末)	孤立集落が発生するおそれのある路線を対象として、道路防災総点検に基づく要対策箇所のうち、対策が完了した箇所数
孤立集落が発生するおそれのある路線における土砂災害対策の進捗	30箇所 (R5年度末)	46箇所 (R16年度末)	孤立集落が発生するおそれのある路線を対象として、土砂災害対策推進計画に基づく要対策箇所のうち、対策が完了した箇所数
孤立集落が発生するおそれのある路線における橋梁の耐震補強の進捗	5橋 (R5年度末)	15橋 (R16年度末)	孤立集落が発生するおそれのある路線を対象として、橋梁の耐震化が未着手である橋梁のうち、耐震化が完了した箇所数
【施策3】「逃げ遅れゼロ」に向けた避難のサポート			
マイ・タイムラインの作成支援の進捗率	36% (R5年度末)	100% (R11年度末)	水害リスクのある全ての地区のうち、マイ・タイムライン作成支援を行った地区の割合
主体的に避難する力を育むための防災教育の支援	0市町村 (R5年度末)	35市町村 (R16年度末)	水害や土砂災害による「逃げ遅れゼロ」に向け、主体的な判断で適切な避難行動をとれる児童を育成するために支援を実施した市町村の合計数

政策2 持続可能で効率的なメンテナンス

指標

指 標	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】予防保全に基づく長寿命化			
道路橋における老朽化に伴う劣化に起因した全面通行止め件数	0件 (R5年度末)	0件 (毎年度0件を維持)	老朽化に伴う劣化に起因した全面通行止めの件数 (災害、交通事故等に起因する通行止めは含まない)
【施策2】効率的な維持管理			
—	—	—	—
【施策3】新技術を活用したインフラメンテナンス			
—	—	—	—

進捗状況の管理項目

管 理 項 目	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】予防保全に基づく長寿命化			
道路施設の健全率	95% (R5年度末)	95% 以上の維持 (R16年度末)	法定点検施設数のうち、健全度評価が予防保全段階の施設数の割合
舗装の健全率	95% (R5年度末)	95% 以上の維持 (R16年度末)	全舗装延長のうち、健全度区分がⅠ判定(健全)とⅡ判定(表層機能保持段階)の舗装延長の割合
河川構造物の健全率	99% (R5年度末)	99% 以上の維持 (R16年度末)	全管理河川延長のうち、措置段階(対策が必要な状態)以外の河川延長の割合
砂防施設の健全率	92% (R5年度末)	92% 以上の維持 (R16年度末)	砂防堰堤、がけ崩れ防止施設、地すべり防止施設のうち、健全度がA判定(対策不要)とB判定(経過観察)の施設数の割合
【施策2】効率的な維持管理			
地域住民参加による維持管理プロジェクトへの参加団体数	1083団体 (R5年度末)	1083団体 以上の維持 (R16年度末)	自治会除草及び花と緑のクリーン作戦の参加団体数の合計
【施策3】新技術を活用したインフラメンテナンス			
官民連携による新技術の試行件数	2件 (R6年度末)	24件 (R11年度末)	「インフラメンテナンスの産業化」に向けた官民マッチングにおける新技術試行の発注件数 ※試行: 施工実績支援、実施検証

政策3 未来につながる魅力的なまちづくり

指標

指 標	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】エリア価値を創造する未来投資			
リーディングプロジェクトエリアの地価	84千円/m ² (R5年度末)	84千円/m ² 以上 (R16年度末)	モデル事業として県が支援する市町村のリーディングプロジェクトエリア、及びその周辺の公示地価の平均値
【施策2】持続可能で暮らしやすいまちづくり			
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)	可住地面積あたりで集計した市街化区域内の人口密度
【施策3】地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備			
渋滞損失時間の削減量	年間 0 人時間 (R5年度末)	年間 120.2万人時間 (R16年度末)	主要渋滞箇所の対策により削減される年間の渋滞損失時間
【施策4】誰もが安全に移動できる環境づくり			
安全な通学環境の整備率	77% (R5年度末)	95% (R16年度末)	法指定通学路の歩道整備と中高生の通学経路及び高校半径3km圏内の自転車通行空間整備が完了した割合

参考指標	現状値	目標値	指標の説明
地域幸福度 (Well-Being)指標	6.3	—	デジタル庁が提供する地域幸福度(Well-Being)指標における群馬県(全域)の「幸福度」「生活満足度」の平均値。

進捗状況の管理項目

管 理 項 目	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】エリア価値を創造する未来投資			
市町村のリーディングプロジェクトと連携した県支援策の完了数	0件 (R5年度末)	4件 (R16年度末)	市町村と連携した県の支援策が完了した数
【施策2】持続可能で暮らしやすいまちづくり			
立地適正化計画策定市町村数	13市町村 (R5年度末)	23市町村 (R16年度末)	これまでに立地適正化計画を策定した市町村の合計数
土地区画整理完了率	85% (R5年度末)	93% (R16年度末)	土地区画整理事業の計画面積に対する施工済(換地処分公告)面積の割合
【施策3】地域の暮らしや経済活動を支えるインフラ整備			
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% (R5年度末)	96% (R16年度末)	広域道路交通計画の広域道路(基幹道路)に位置づけられている「高規格道路」及び「一般広域道路」のうち、整備が完了した延長の割合
主要渋滞箇所の対策率	20% (R5年度末)	35% (R16年度末)	「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」(R5)で特定された主要渋滞箇所等県事業で対策する箇所(260箇所)のうち、対策事業が完了した箇所の割合
【施策4】誰もが安全に移動できる環境づくり			
通学路の歩道整備延長	606.6km (R5年度末)	676.5km (R16年度末)	法指定通学路延長のうち、歩道もしくはグリーンベルト等簡易整備により対策済みの延長
中高生の通学経路における自転車通行空間の整備延長	163.8km (R5年度末)	277.6km (R16年度末)	自転車ネットワーク路線における中高生の学校指定通学経路及び高校半径3km圏内延長のうち、自転車通行空間の整備済み延長 ※ 高校半径3km圏内は自動車交通量1万台/12h以上かつ自転車事故が多い区間
自転車用ヘルメットの着用率	全国3位 (R5年度末)	全国ベスト3の維持 (R16年度末)	警察庁が発表している自転車用ヘルメット着用率の全国順位

政策4 美しく良好な環境の保全

指標

指 標	現状値	目標値	指標の説明
【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			
県内温室効果ガス 排出量	14,268 千トン-CO ₂ (R3年度末)	9,808 千トン-CO ₂ (R12年度末)	群馬県環境基本計画 における地球温暖化対 策の推進の数値目標

進捗状況の管理項目

管 理 項 目	現状値	目標値	指標の説明
【施策1】豊かで美しい自然環境の保全・再生			
多自然川づくりに取り組ん だ河川整備延長	48.4km (R5年度末)	70.4km (R16年度末)	多自然川づくりに取り組ん だ河川整備延長の累計値
【施策2】健全な水循環の維持・回復			
污水处理人口普及率	85% (R5年度末)	92% (R14年度末)	污水处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
【施策3】地球温暖化対策の推進			
県営ダム及び砂防堰堤を 活用した水力発電の実施 件数	2件 (R5年度末)	4件 (R8年度末)	部で所管する県営ダム、砂防 堰堤を活用した水力発電の 件数
下水道汚泥のリサイクル率	100% (R5年度末)	100%の維持 (R16年度末)	県で管理する流域下水道施 設から排出される下水道汚 泥の発生重量に対してリサ イクルされた割合

用語解説

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。現実世界のさまざま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。

い

◆ 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。

◆ 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。

か

◆ 河川整備計画

河川整備基本方針に沿って、中期的な計画として概ね20年から30年間で実施する河川整備の目標や具体的な内容を定めるもの。本県では全10圏域で策定済み。

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。河川氾濫のおそれがある箇所の水位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。

◆ 居住誘導区域

立地適正化計画に定めるもので、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

◆ 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

社会におけるさまざま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）を活用しようとする考え方のこと。

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、安中市、みどり市、下仁田町、甘楽町、中之条町、長野原町、嬬恋村、草津町、高山村、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町、玉村町、板倉町の計22団体。（令和6年12月末現在）

◆ 景観誘導地域

観光地へ向かう道路沿道等で、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。

◆ 建設キャリアアップシステム（CCUS）

建設業に従事する技能者の現場における就業履歴や保有資格、社会保険加入状況などを、技能者に配布するICカードに登録し、現場に配置したカードリーダーにタッチすることで、日々の仕事の履歴を蓄積できるシステムのこと。

こ

◆ 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。

し

◆ 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。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を目的とする。

◆ 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。

◆ 小水力発電

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

◆ 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的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。一方、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。

せ

◆ 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。

た

◆ 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

◆ 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。

て

◆ DID（ディーアイディー）

人口が集中している地区のことで、人口密度が1km²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。

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。

◆ 都市機能誘導区域

立地適正化計画に定めるもので、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

◆ 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）

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。

は

◆ 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。

ひ

◆ 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。

◆ BCP (ビーシーピー)

Business Continuity Plan (ビジネス コンティニューティティー 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。

◆ 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。

◆ BIM/CIM (ビム・シム)

Building / Construction Information Modeling, Management (ビルディング コンストラクション インフォメーション モデリング マネジメント) の略。計画・調査・設計段階から、3次元モデルを導入することにより、その後の施工・維持管理・更新の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化をはかるもの。

ふ

◆ フレックス工期

発注者があらかじめ設定した全体工期（余裕期間と実工事期間を合わせた期間）内で、受注者が工事の開始日と完成日を柔軟に設定できる契約方式のこと。

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。

◆ 防災拠点

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防災拠点といい、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を第1次防災拠点という。

◆ 防災ハザードマップ

災害時に住民等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。

ま

◆ マイ・タイムライン

台風などの接近に合わせて、いつ、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避難行動計画のこと。

み

◆ みお筋

水深が他の部分に比べて相対的に低い、平常時の河川の流路。

や

◆ 矢羽根型路面表示

車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す路面に描かれた表示のこと。

ゆ

◆ 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、嬬恋村)

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。

◆ 余裕工期

出水期や支障物件の移転に要する期間などにより、工事の始期が限定される工事において、準備期間を含めた適切な工期を確保するため、発注者があらかじめ設定した全体工期（余裕期間と実工事期間を合わせた期間）内で、発注者が工事の開始日と完成日を指定する契約方式のこと。

ら

◆ 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)
- ・芳ヶ平湿地地群(中之条町、草津町)

り

◆ 立地適正化計画

居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全体を見渡し、持続可能な都市構造を目指すための包括的なマスタープラン。

※ 主要事業一覧に掲載している継続事業については、以下の個別計画で完成予定年度を明記しています。

■ 群馬県道路整備アクションプログラム

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計画です。「第2部 地域計画編」において、継続中の道路事業の完成予定年度を掲載しています。

群馬県道路整備アクションプログラムは、以下のURLまたは二次元バーコードからアクセスしてください。

【URL】 <https://www.pref.gunma.jp/page/●●●●●●●.html>

二次元
バーコード

■ 群馬県国土強靱化地域計画

群馬県の国土強靱化を推進するための指針となる計画です。完成予定年度は、計画本文ではなく別冊（国土強靱化のために実施する主な事業一覧）に掲載しています。

群馬県国土強靱化地域計画は、検索サイトから「群馬県国土強靱化地域計画」で検索し、アクセスしてください。

群馬県国土強靱化地域計画

検索



裏表紙