

第19回

群馬県域移動性(モビリティ)向上検討委員会

令和元年7月30日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所
群馬県 県土整備部 交通政策課

目 次

1.	これまでの検討経緯と今回の審議事項	2
2.	渋滞対策の進捗状況に伴う主要渋滞箇所の見直し	5
3.	社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応	
①	重要物流道路	13
②	物流	20
③	観光	31
④	公共交通	40
⑤	災害発生	47
⑥	道路利用者の意見	53
⑦	対応方針	56

1. これまでの検討経緯と今回の審議事項

(1) これまでの検討経緯と今回の審議事項

主な検討経緯

平成24年度	主要渋滞箇所の公表(382箇所)(第9～11回委員会)	
平成25年度	「対策方針」について公表(第12回委員会)	
	(382箇所について、今後の渋滞対策の進め方の方向性を提示)	
平成26～29年度	渋滞対策の効果確認・進捗状況 最新の交通状況による分析	(第13～17回委員会)
平成30年度	民間プローブからETC2.0への移行 主要渋滞箇所の見直し(2箇所解除)	(第18回委員会(前回))
	新たな課題への対応(社会情勢変化・災害発生等)	

審議事項

令和元年度
(今回)

【審議事項①】 渋滞対策の進捗状況に伴う主要渋滞箇所の見直し

平成30年のETC2.0データによるモニタリング結果から、主要渋滞箇所における渋滞対策の効果検証や選定要件の該当状況を整理。

【審議事項②】 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

重要物流道路、物流、観光、公共交通、災害発生 of 課題と道路利用者の意見を整理し、新たな課題箇所の検討に向けた方針を提案。

引き続き、PDCAサイクルの実践

地域と連携し、群馬県域の移動性向上を図る

(2) 今回の審議事項

審議事項

【審議事項①】 渋滞対策の進捗状況に伴う主要渋滞箇所の見直し

(1) 今年度の効果検討の全体像

(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証

(3) 最新データ(ETC2.0)に基づいた主要渋滞箇所の状況把握

【審議事項②】 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

① 重要物流道路

- ・重要物流道路の制度、供用中区間の指定について
- ・群馬県広域道路交通計画(2019～2038)、広域道路ネットワーク計画

② 物流

- ・全国と群馬県における工場立地と物流の動向
- ・群馬県における物流(施設・交通)の課題と取組
- ・群馬県の物流を取り巻く道路の特徴と課題、取組

③ 観光

- ・全国における観光の動向
- ・群馬県における観光の動向、道路の課題と取組

④ 公共交通

- ・全国における公共交通を取り巻く課題
- ・群馬県における公共交通を取り巻く課題と取組

⑤ 災害発生

- ・全国における災害発生に関する道路の課題
- ・群馬県における災害発生に関する道路の課題
- ・群馬県における災害対応に関連する道路の課題と取組

⑥ 道路利用者の意見

- ・群馬県トラック協会、群馬県観光協会、群馬県バス協会、群馬県タクシー協会からの主な意見

⑦ 対応方針

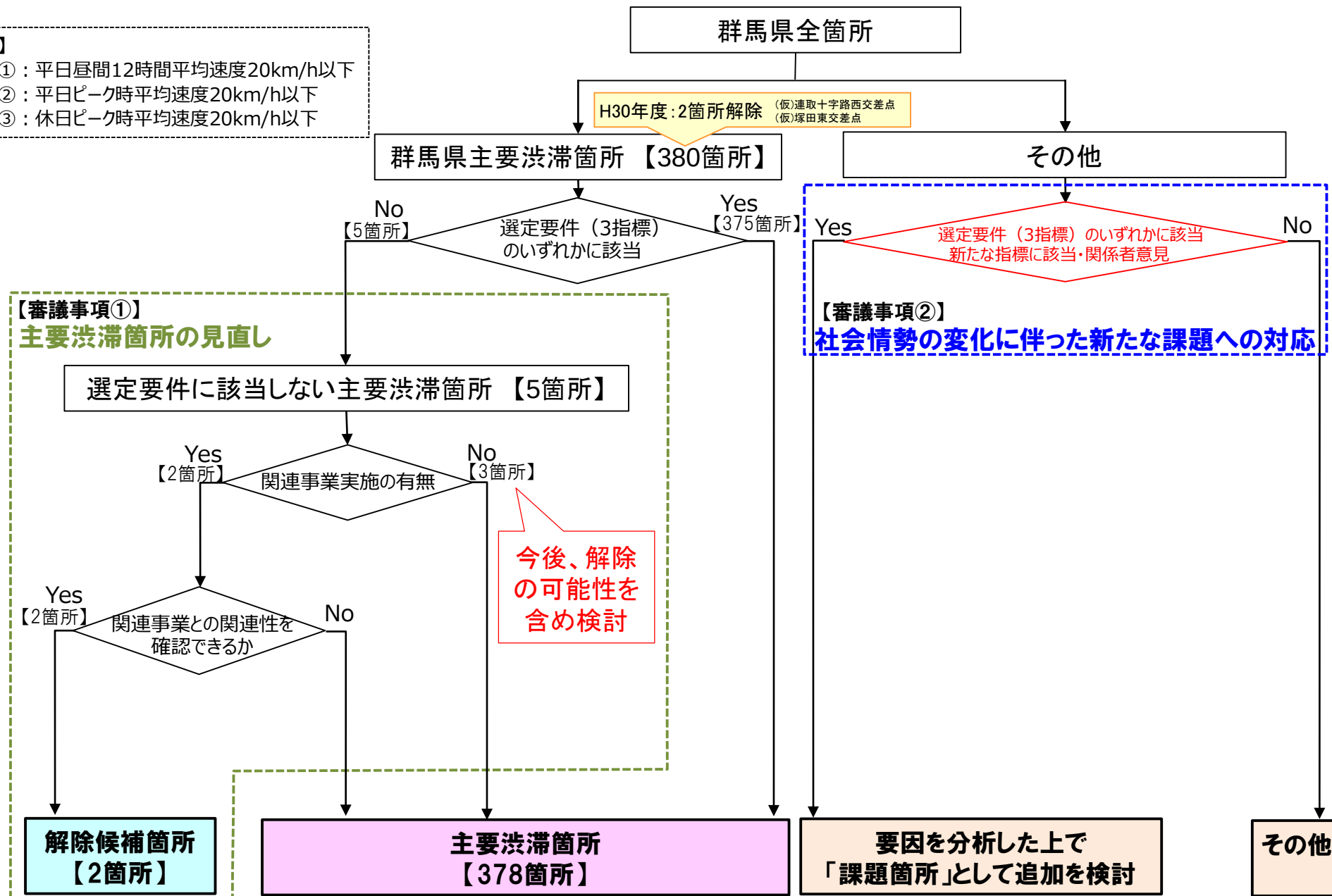
- ・新たな課題の検討・意見照会について
- ・新たな課題箇所の検討に向けた方針

2. 渋滞対策の進捗状況に伴う主要渋滞箇所の見直し

(1) 今年度の効果検討の全体像

【選定要件】

- ・選定要件①：平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・選定要件②：平日ピーク時平均速度20km/h以下
- ・選定要件③：休日ピーク時平均速度20km/h以下

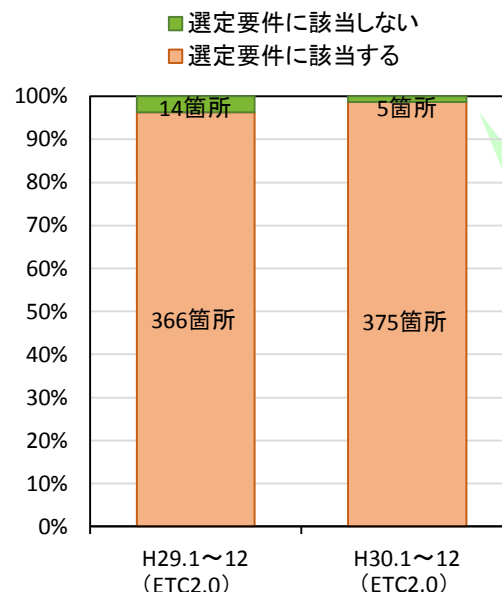
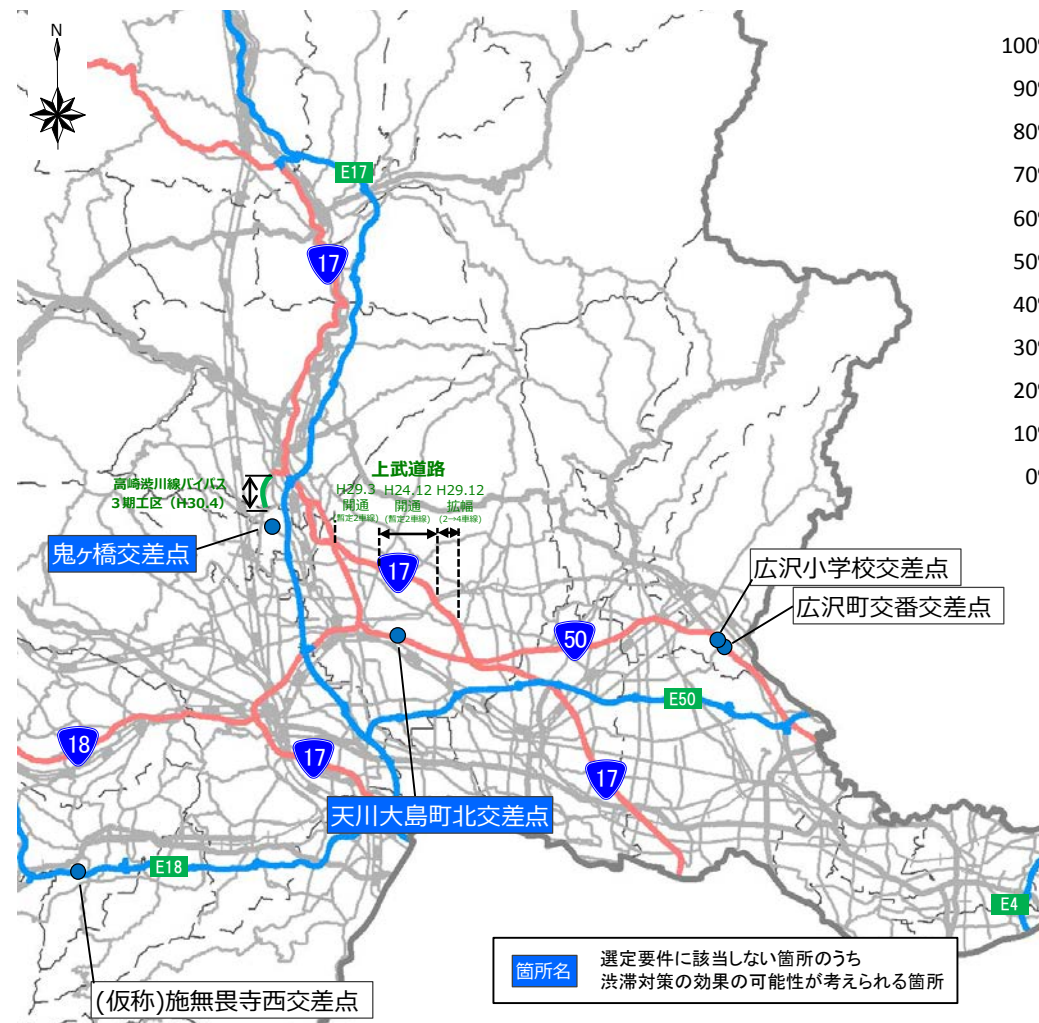


(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証

○一般道路の主要渋滞箇所380箇所について、最新のETC2.0プローブ(H30.1～12)にてモニタリングした結果、選定要件に該当しない箇所は5箇所。

○そのうち2箇所(鬼ヶ橋交差点、天川大島町北交差点)については、渋滞対策による効果の可能性があることから分析を実施。

■ H30モニタリングにて選定要件に該当しない5箇所



【選定要件】

- ・選定要件①：平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・選定要件②：平日ピーク時平均速度20km/h以下
- ・選定要件③：休日ピーク時平均速度20km/h以下

渋滞対策あり
2箇所

渋滞対策なし
3箇所

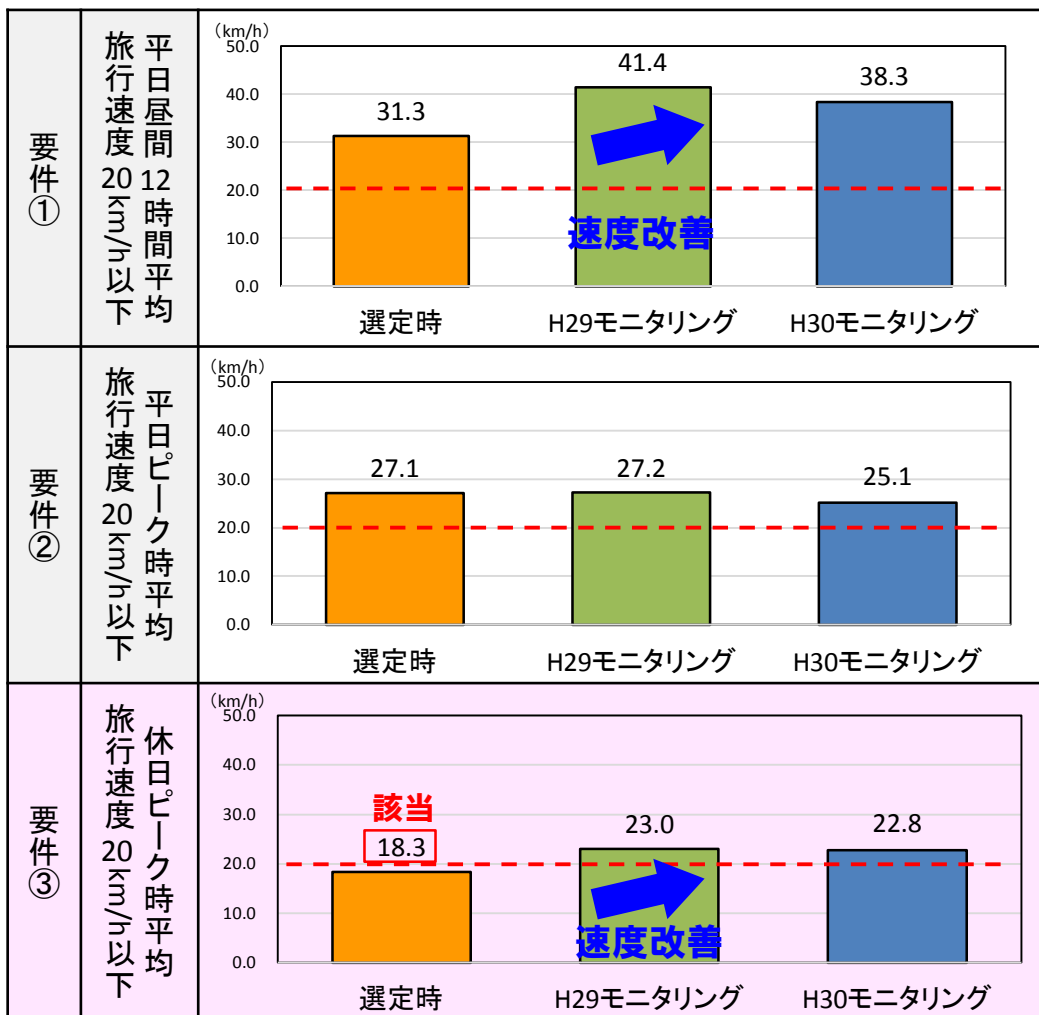
【渋滞対策の効果の可能性があると考えられる箇所】

箇所名	関連事業	開通年
おにがばし 鬼ヶ橋交差点	(主) 高崎渋川線バイパス(3期工区)	H30.4.27 (全線開通)
あまがわおしままちきた 天川大島町北交差点	国道17号上武道路	H24.12～ H29.12 (暫定2車線)

(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証【鬼ヶ橋交差点①】

- 対策事業である(主)高崎渋川線バイパスの3期工区が平成30年4月に開通し、(主)高崎渋川線バイパスが全線開通。
 ○休日ピーク時の平均旅行速度が指標に該当していたため、主要渋滞箇所を選定されていたが、今回のモニタリング(H30.1~12)及び前回のモニタリング(H29.1~12)では、全ての指標を上回っている。

■ 鬼ヶ橋交差点における渋滞対策の効果確認



出典: ETC2.0プローブデータ(H29.1~12、H30.1~12)



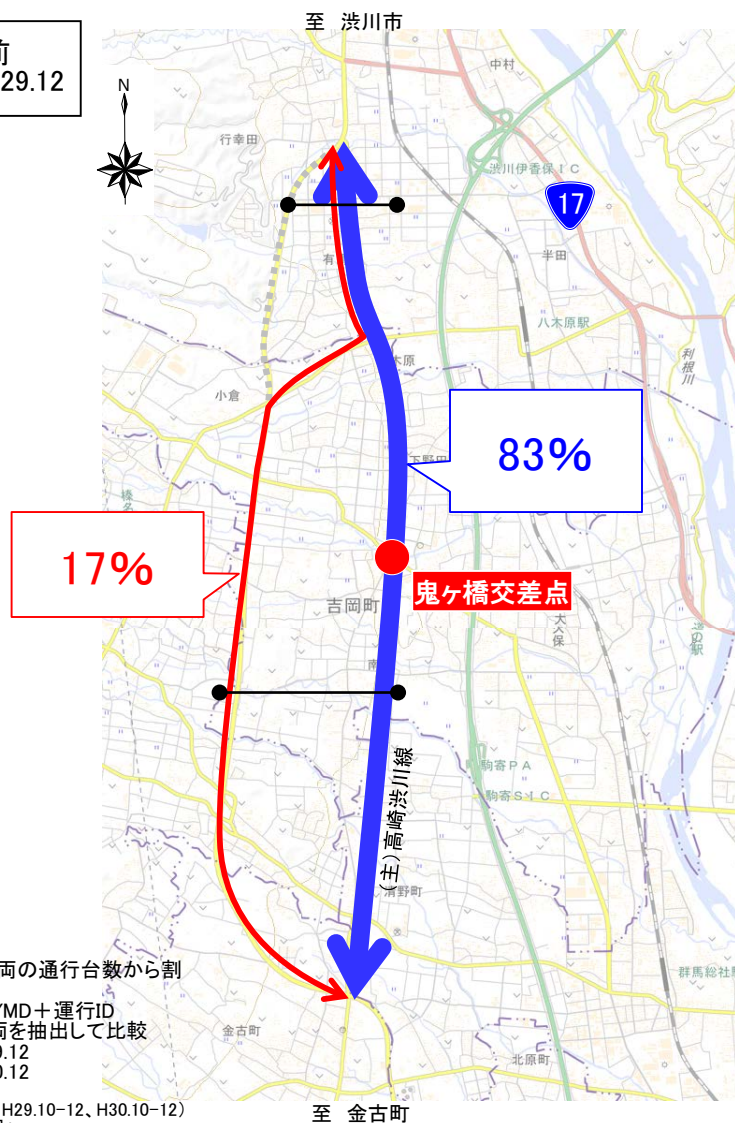
注) R1.6.25 17時撮影

(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証【鬼ヶ橋交差点②】

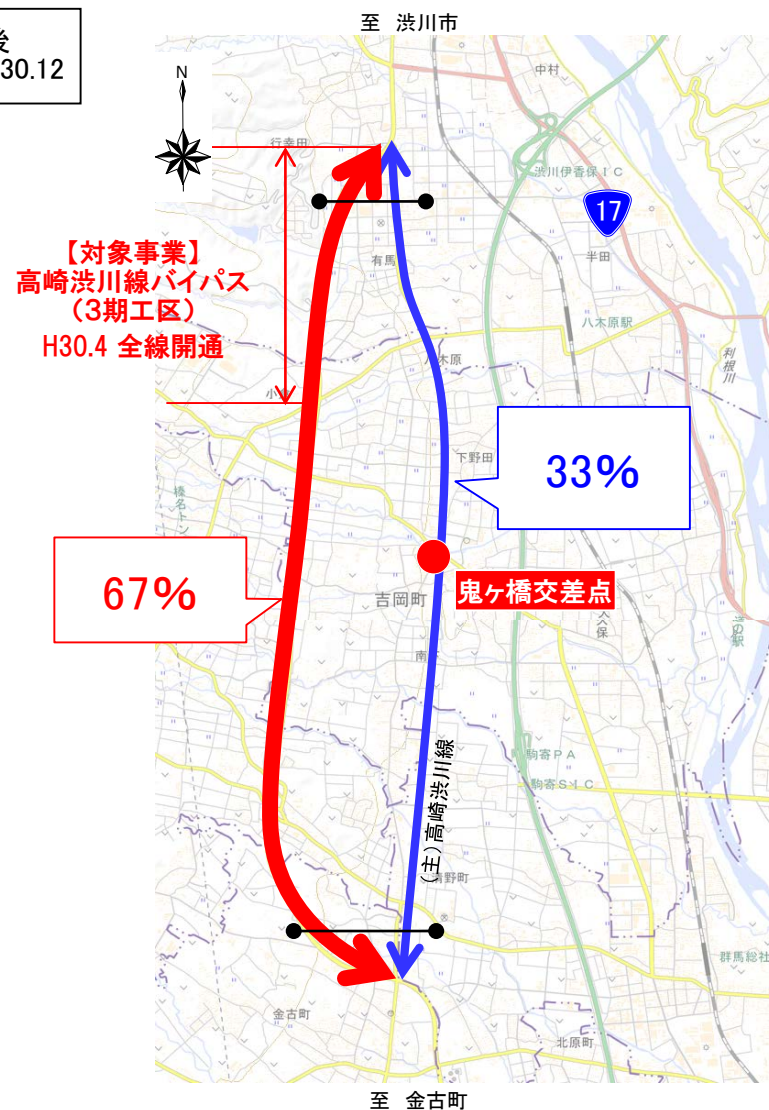
○ETC2.0プローブを活用した経路分析の結果、H30年4月に「(主)高崎渋川線バイパス(3期工区)」が開通したことに伴い、開通前は(主)高崎渋川線(現道)を通行していた交通が、開通後は(主)高崎渋川線バイパスに転換。

■ 鬼ヶ橋交差点における走行経路の変化の確認

開通前
H29.10～H29.12



開通後
H30.10～H30.12



注1) ETC2.0を搭載した車両の通行台数から割合を算出。
注2) 起終点リンクで同一YMD+運行ID+トリップ番号となる車両を抽出して比較
<開通前> H29.10～H29.12
<開通後> H30.10～H30.12

出典: ETC2.0プローブデータ(H29.10-12、H30.10-12)
国土地理院「地理院地図」

(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証

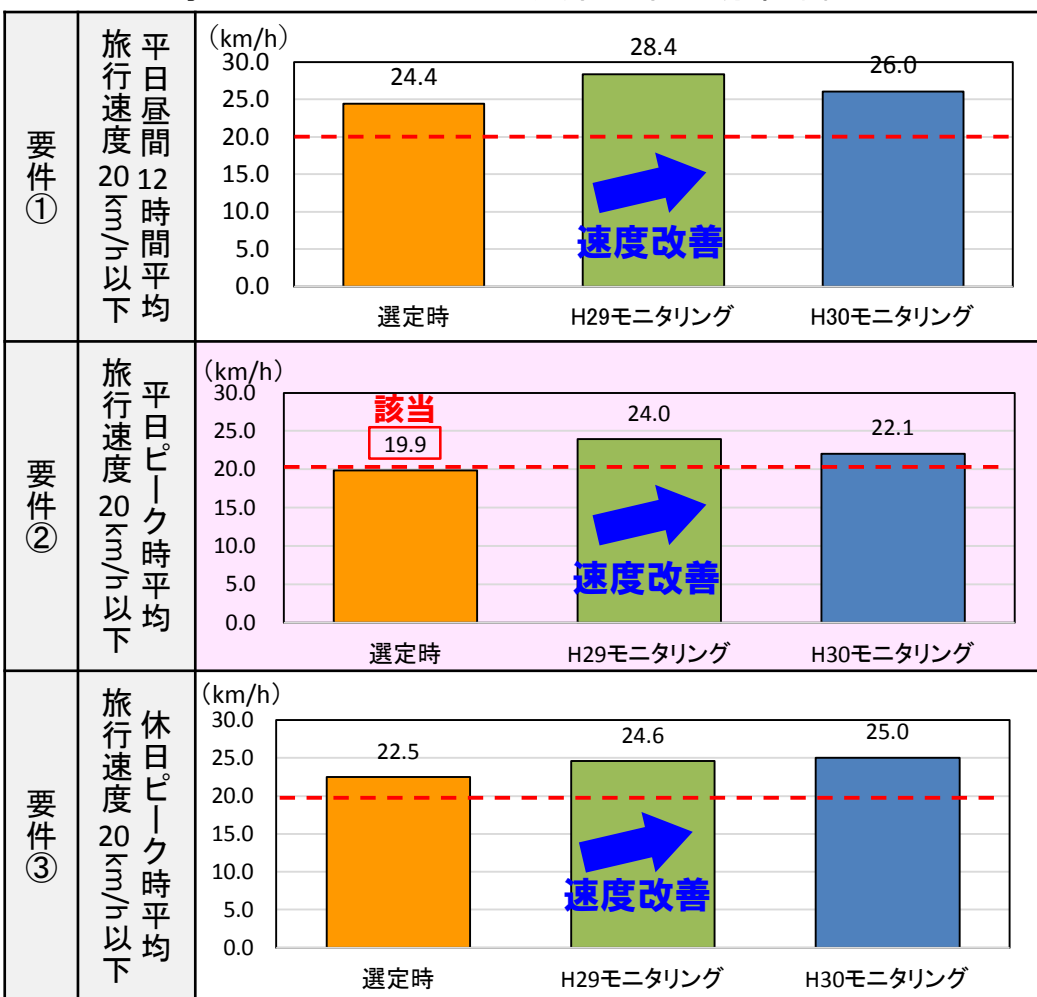
たぐちまち かみほそいまち

たぐちまち くまがや にしべつ

○H29年3月に国道17号上武道路田口町～上細井町間が開通。未だ暫定2車線区間があるものの、田口町～埼玉県熊谷市西別府が開通。

○、主要渋滞箇所を選定されていたが、今回のモニタリング(H30.1～12)及び前回のモニタリング(H29.1～12)では、全ての指標を上回っている。

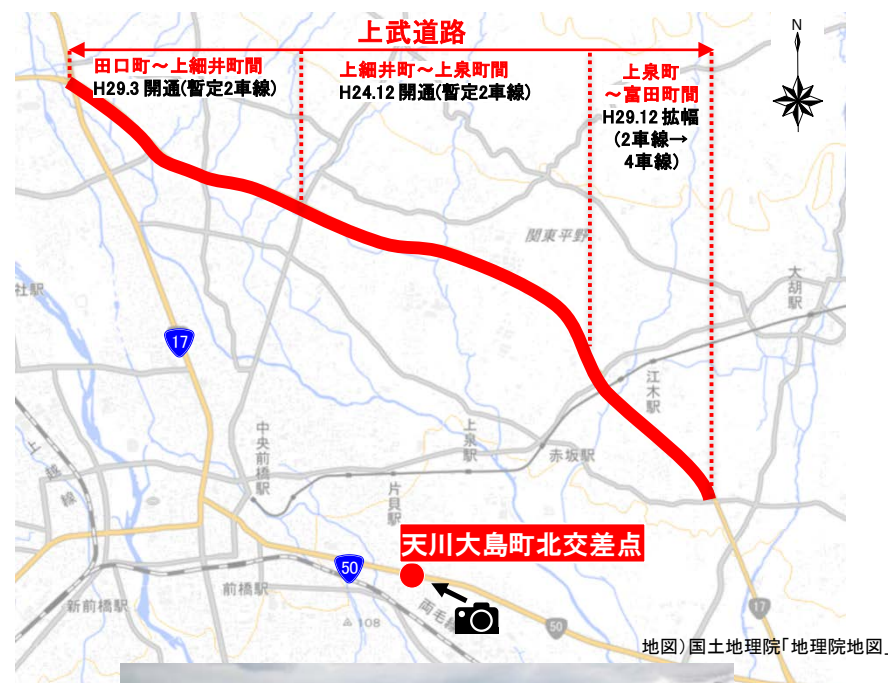
■天川大島町北交差点における渋滞対策の効果確認



注) 天川大島町北交差点は、渋滞損失時間の条件で選定。

出典: 選定時: H26民間ブローデータ

H29・H30モニタリング: ETC2.0ブローデータ(H29.1～12、H30.1～12)



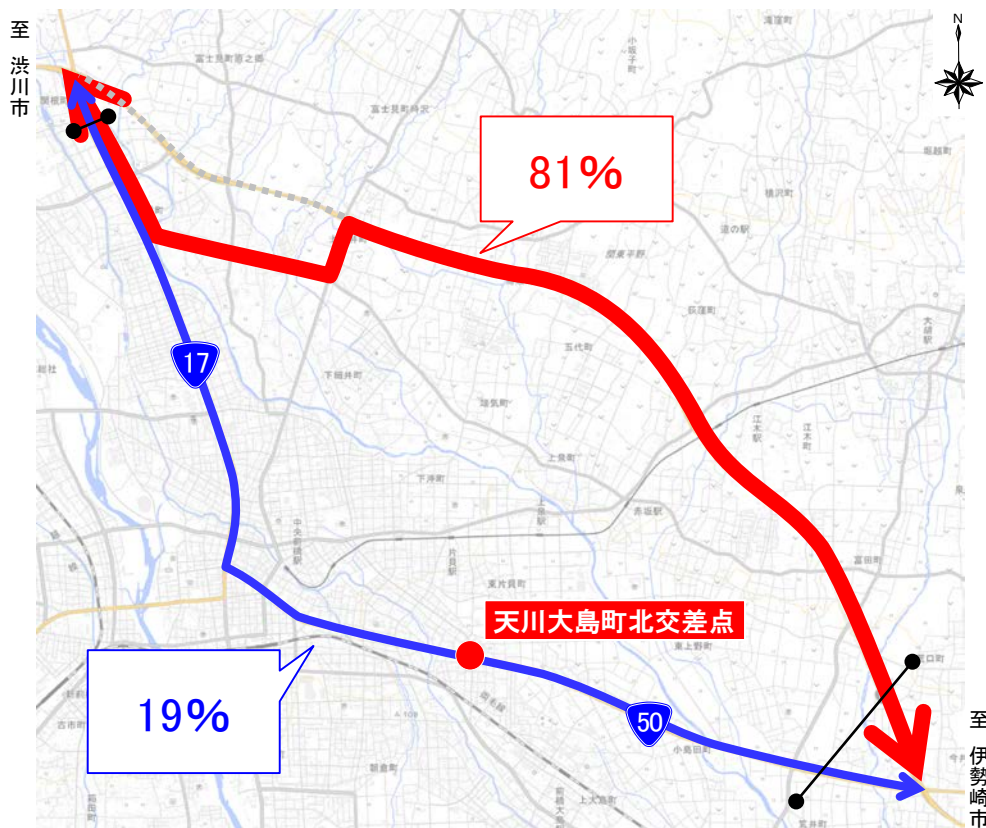
注) R1.6.28 17時撮影

(2) 最新データ(ETC2.0)に基づいた渋滞対策の効果検証【天川大島町北交差点②】

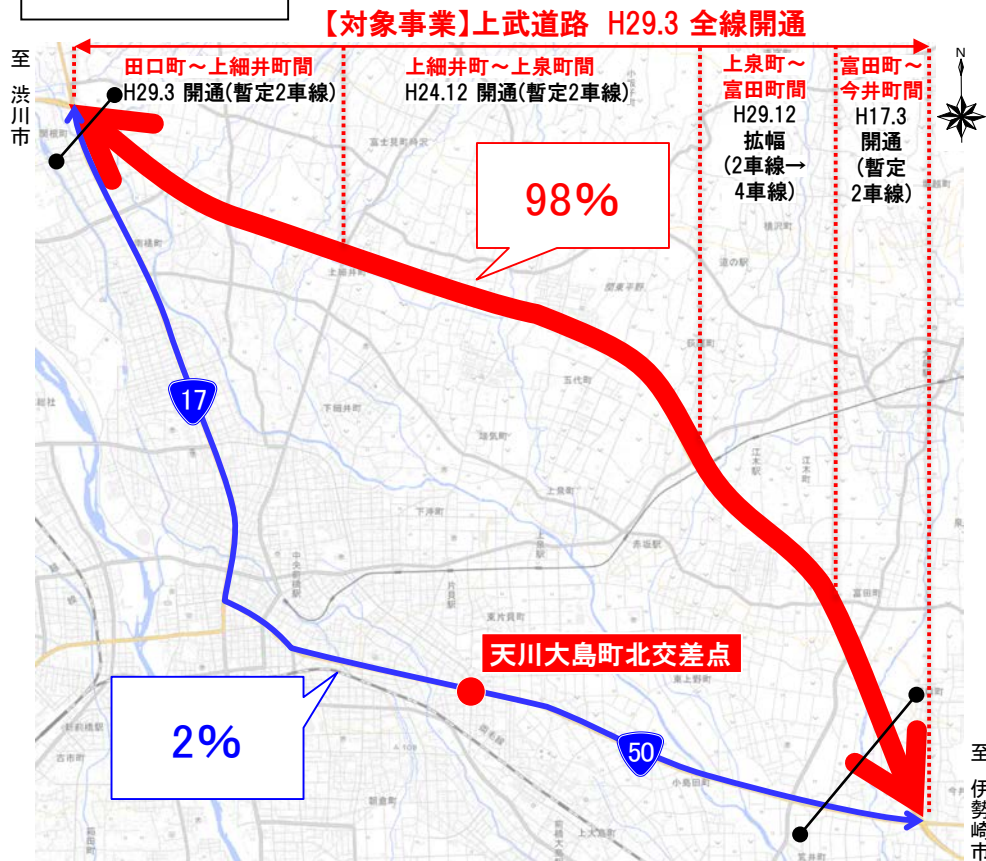
○ETC2.0プローブを活用した経路分析の結果、国道17号上武道路田口町～上細井町間が開通したことで、国道17号上武道路が通過する交通のほぼ全てを担うことになった。

■天川大島町北交差点における走行経路の変化の確認

開通前
H28.9.1～H28.9.30



開通後
H30.9.1～H30.9.30



注1) ETC2.0を搭載した車両の通行台数から割合を算出。
 注2) 起終点リンクで同一YMD+運行ID+トリップ番号となる車両を抽出して比較
 <開通前> H28.9.1～H28.9.30
 <開通後> H30.9.1～H30.9.30

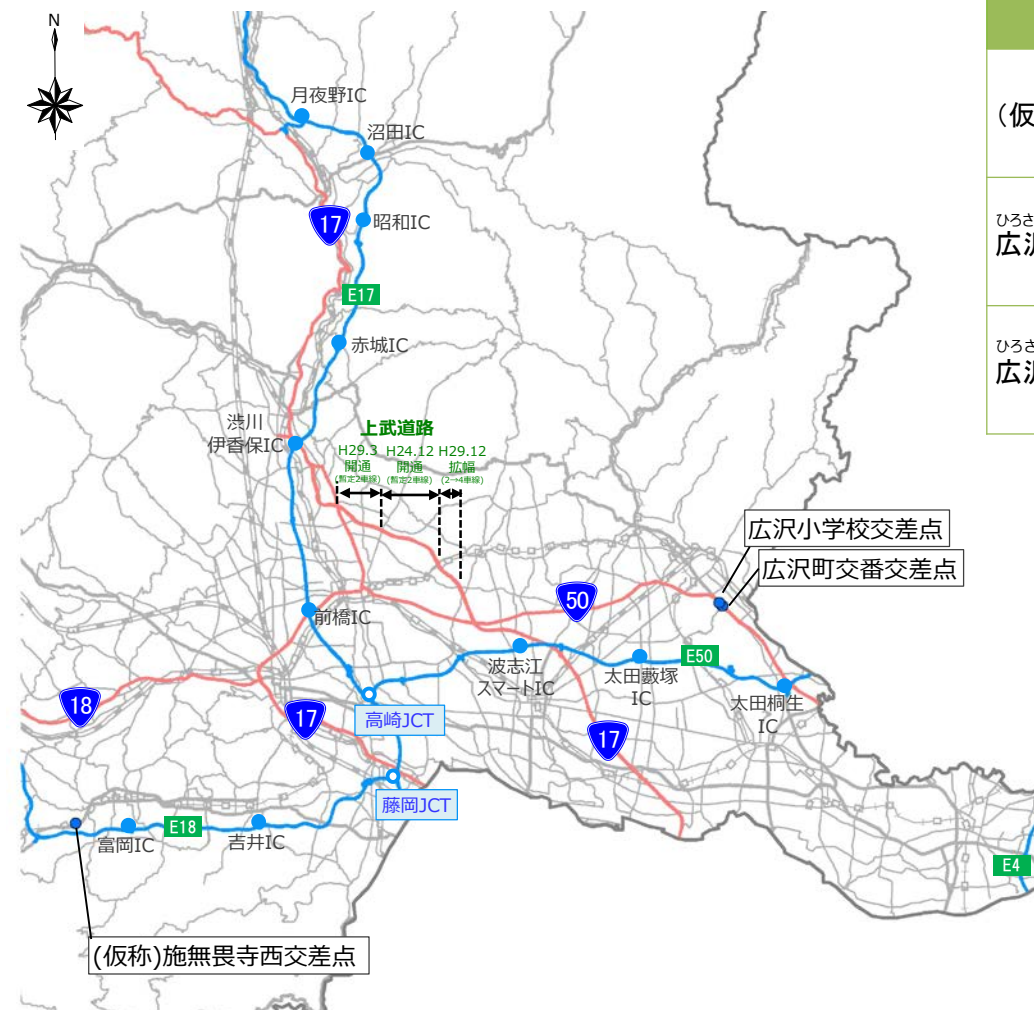
出典: ETC2.0プローブデータ(H28.9、H30.9)
 国土地理院「地理院地図」

(3) 最新データ(ETC2.0)に基づいた主要渋滞箇所の状況把握

○H29・H30の2年連続で選定要件に該当しなくなった箇所は、3箇所。

○上武道路等の広域的な幹線道路の整備や沿道立地施設の変化等によって、交通の流れが変化した可能性有り。

■H29・H30の2年連続で選定要件に該当しない箇所



箇所名	モニタリング結果		
	指標	H29	H30
せむいじにし (仮称)施無畏寺西交差点	①平日昼間12時間平均速度	35.5	32.4
	②平日ピーク時平均速度	26.0	21.6
	③休日ピーク時平均速度	29.4	25.8
ひろさわちよう 広沢町交番交差点	①平日昼間12時間平均速度	29.5	28.6
	②平日ピーク時平均速度	27.1	27.3
	③休日ピーク時平均速度	21.2	20.1
ひろさわしょうがっこう 広沢小学校交差点	①平日昼間12時間平均速度	34.9	31.0
	②平日ピーク時平均速度	25.4	20.4
	③休日ピーク時平均速度	24.9	21.8

今後、解除の可能性を含め検討

3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

① 重要物流道路

(1) 重要物流道路について

■重要物流道路制度の創設

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



■社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 第16～18回物流小委員会

- ・重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用について
- ・重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画について 等を審議



■新広域道路交通ビジョン案中間とりまとめ(H31.1)



■群馬県広域道路交通計画(2019-2038)策定(H31.3)



■重要物流道路の指定(H31.4)

- ・供用中区間を先行的に指定

―― 今 後 ――

■重要物流道路の指定

- ・計画路線を含めた重要物流道路を指定

(2) 重要物流道路の制度について

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別の構造基準を設定【道路法】
※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】
- 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行【道路法】

■重要物流道路制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化。
 - 国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加
(H24:約20万台→H28:約30万台(特車申請データ))
- 等

※ 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で開催止めが発生
 - 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加
(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府「道路に関する世論調査」)
- 等

重要物流道路

平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

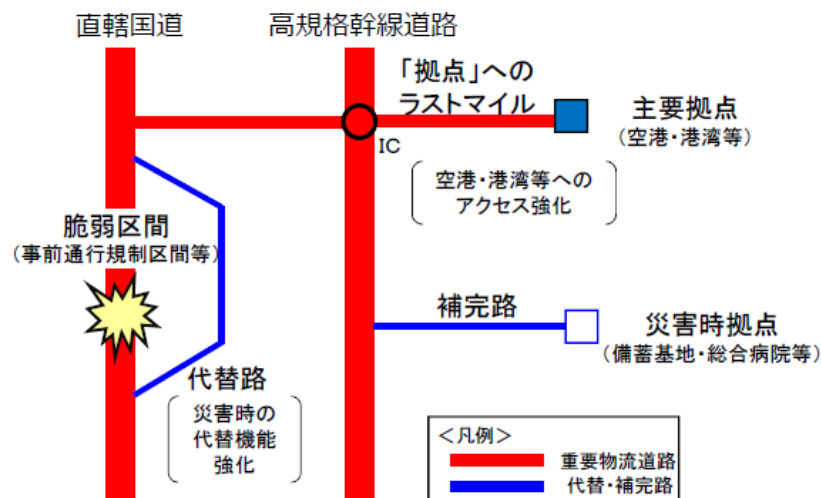
- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
 - ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
 - ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設
- 等

(3) 重要物流道路の供用中区間の指定について

○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。

○まずは、供用中区間を平成31年4月1日に指定し、今後、事業中・計画中を含めて指定していく予定。

■ネットワークのイメージ



■指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応)

【重要物流道路】

- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

【重要物流道路及び代替・補完路】

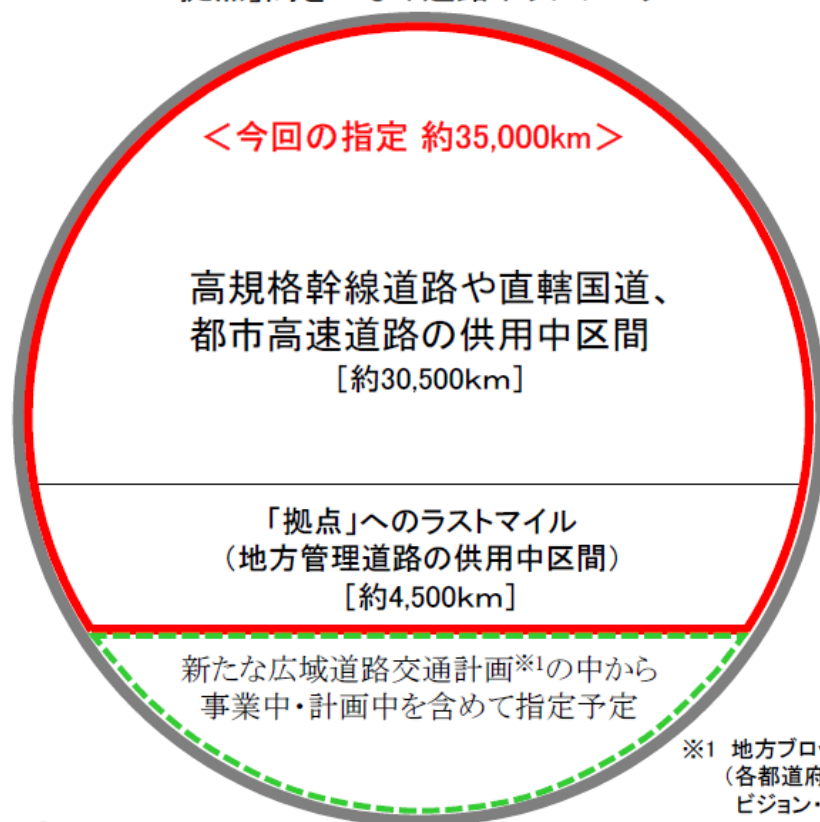


【国際海上コンテナ車(40ft背高)】

■今回の指定内容

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



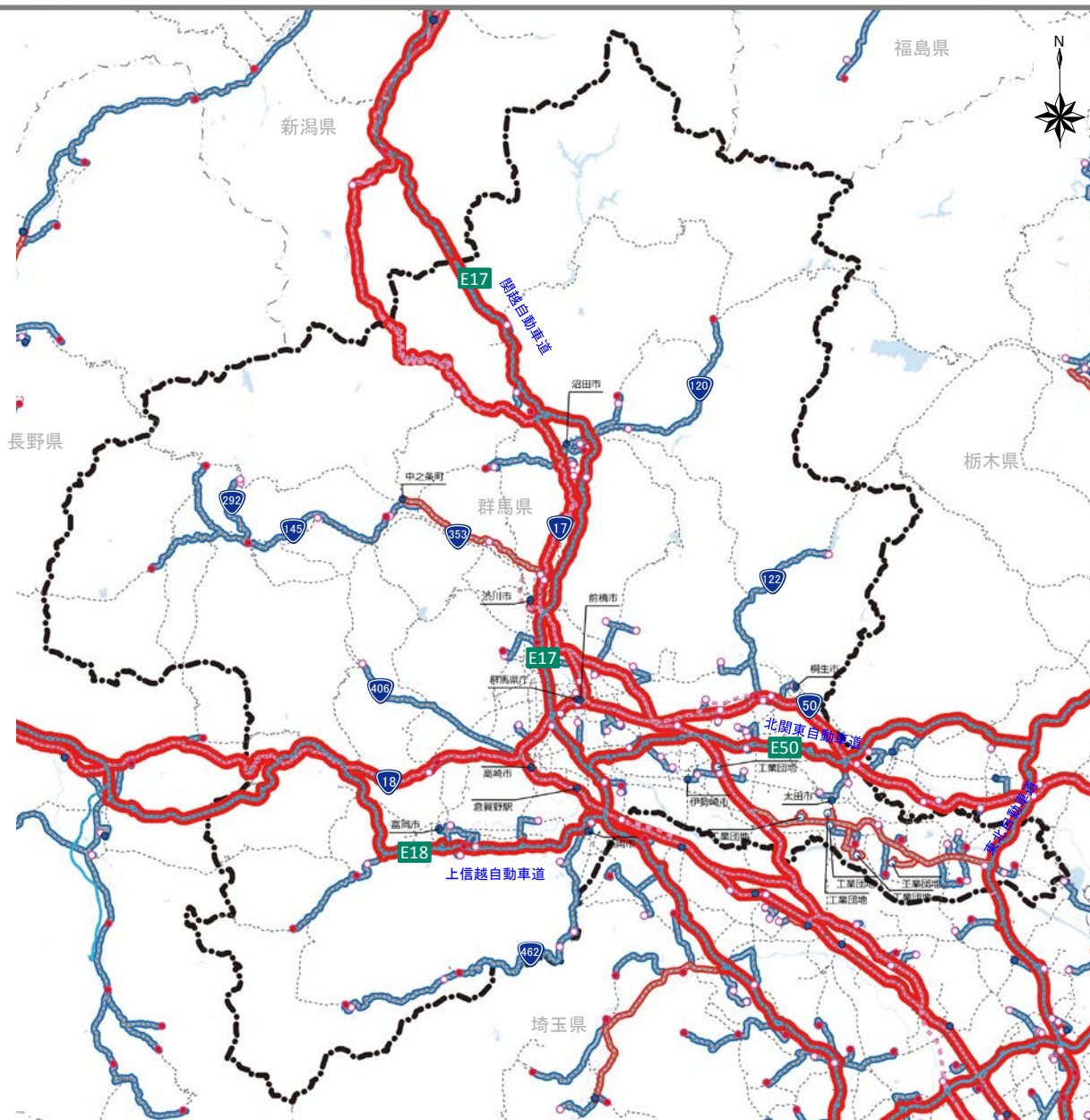
※1 地方ブロック単位で策定
(各都道府県単位で策定する
ビジョン・計画とも調整)

② 代替・補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

(4) 群馬県の重要物流道路の指定状況について

○群馬県では、供用中区間から、重要物流道路として438km、代替・補完路として356kmを指定。



重要物流道路	代替・補完路
438 km	356 km

(H31.4.1現在)

重要物流道路

代替・補完路

供用中

高規格幹線道路

直轄国道

補助国道、都道府県道、市町村道

その他の路線

< 連絡する拠点 >

重要物流道路	都市(地方中核都市等)	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等)	●
	物流拠点(トラックターミナル、工業団地等)	○
代替・補完路	都市(市区町村の役場)	●
	防災拠点(備蓄基地、総合病院等)	○

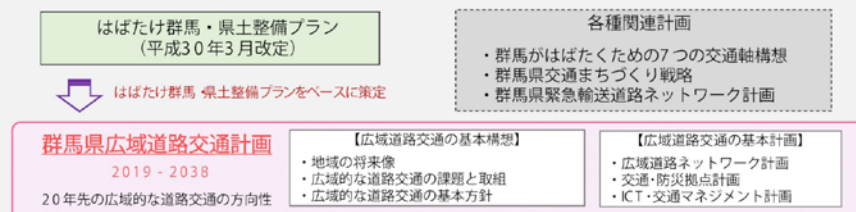
(5) 群馬県広域道路交通計画(2019-2038)について

1 群馬県広域道路交通計画とは

(1) 本計画の目的と位置付け

本計画は、グローバル化や国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT技術等の進展を見据え、20年先のぐんまの将来を見据えた広域的な道路交通の方向性を定め、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本計画となるものである。

また、本計画は、既存の高速交通網や群馬がはばたくための「7つの交通軸構想」を基に、周辺都県の道路計画や整備状況を踏まえて策定したものである。(高速道路、国管理道路等を含む)



(2) 計画の期間：『2019年(平成31年度)から2038年(平成50年度)まで』

(概ね中間年での見直しを基本とし、社会経済情勢変化や制度変更などが生じた場合は必要に応じ見直す)

2 広域道路交通の基本構想(ビジョン)

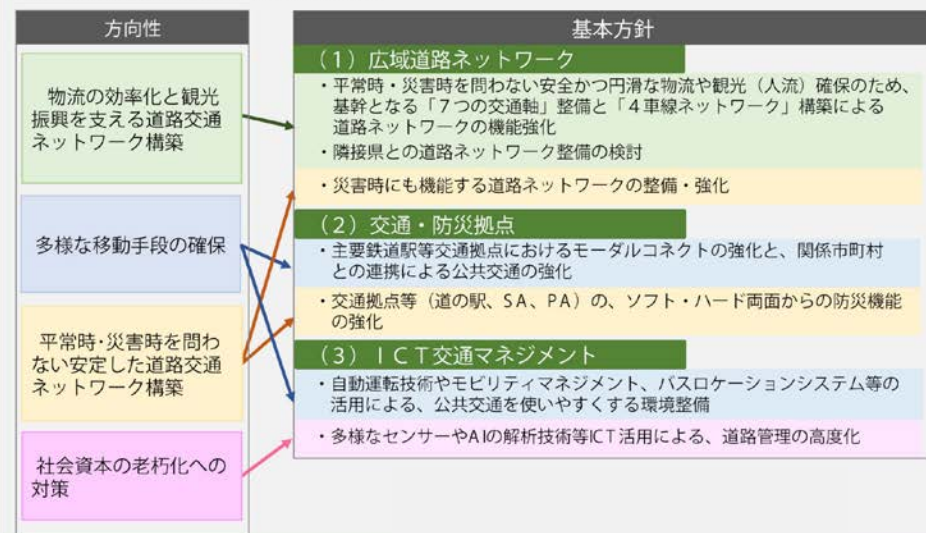
(1) 地域の将来像：「自然と共生し、未来に向けて、持続的にはばたける地域」

～「魅力あふれる群馬」を目指して～

(2) 広域的な交通の課題と取組

課題	課題解決に向けた方向性
物流の速達性・定時性、観光の移動性・周遊性 ① 物流ニーズに対応する渋滞ポイントや線形不良区間の解消 ② 日本海側港湾への輸送も視野に入れた戦略的な広域道路ネットワークの構築 ③ 観光経路上の渋滞ポイントや線形不良区間の解消 ④ 道路整備と公共交通を組み合わせた観光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構築
低い公共交通の利便性 ⑤ 二次交通を含む公共交通のネットワーク構築 ⑥ 自家用車依存から公共交通への転換とバス路線網の再編	多様な移動手段の確保
災害時にも機能する道路ネットワーク ⑦ 災害時にも機能する、防災拠点強化と道路ネットワークの構築 ⑧ 大規模地震発生時の迅速な復旧や復興に向けたサプライチェーンの早期構築のための、橋梁等道路施設の耐震化や老朽化対策 ⑨ 首都直下地震時にバックアップ機能を発揮するための、広域道路ネットワークの強化 ⑩ 広域的な浸水リスクに対応するため、渡河部等のボトルネックの解消など、既存道路も活用した円滑な避難支援	平常時・災害時を問わない安定した道路ネットワーク構築
加速する社会資本の老朽化 ⑪ 社会資本の長寿命化対策 ⑫ 効率的な社会資本の維持管理	社会資本の老朽化への対策

(3) 広域的な道路交通の基本方針



3 広域道路交通の基本計画(計画)

(1) 広域道路ネットワーク計画

政策1：道路ネットワークの整備強化

施策1：「7つの交通軸」の整備・強化
 ・上武道路の4車線化
 ・上信自動車道の整備 など

施策3：4車線道路ネットワークの構築
 ・上武道路の4車線化 など

施策2：隣接県とのネットワークの整備・強化
 ・県道熊谷館林線(利根新橋)の整備 など

施策4：スマートICTの整備・強化
 ・(仮称)甘楽スマートICTの整備 など

政策2：災害時に機能するネットワーク整備・強化

施策5：災害時に機能する道路ネットワーク整備・強化
 ・県道前橋玉村線(朝倉工区)バイパス整備 など

広域道路ネットワーク(計画)図

(2) 交通・防災拠点計画

政策3：交通拠点の整備と連携強化

施策1：交通モード間の接続強化(モダルコネク트의強化)
 ・駅前広場整備
 ・パークアンドライド駐車場整備
 ・東毛広域幹線道路へのBRT導入検討 など

政策4：防災拠点の整備と連携強化

施策2：防災活動拠点の整備・強化
 ・道の駅の整備・機能強化
 ・高速道路SAやPAの機能強化
 ・Gメッセージ群馬の整備 など

(3) ICT・交通マネジメント計画

政策5：多様な移動手段の確保

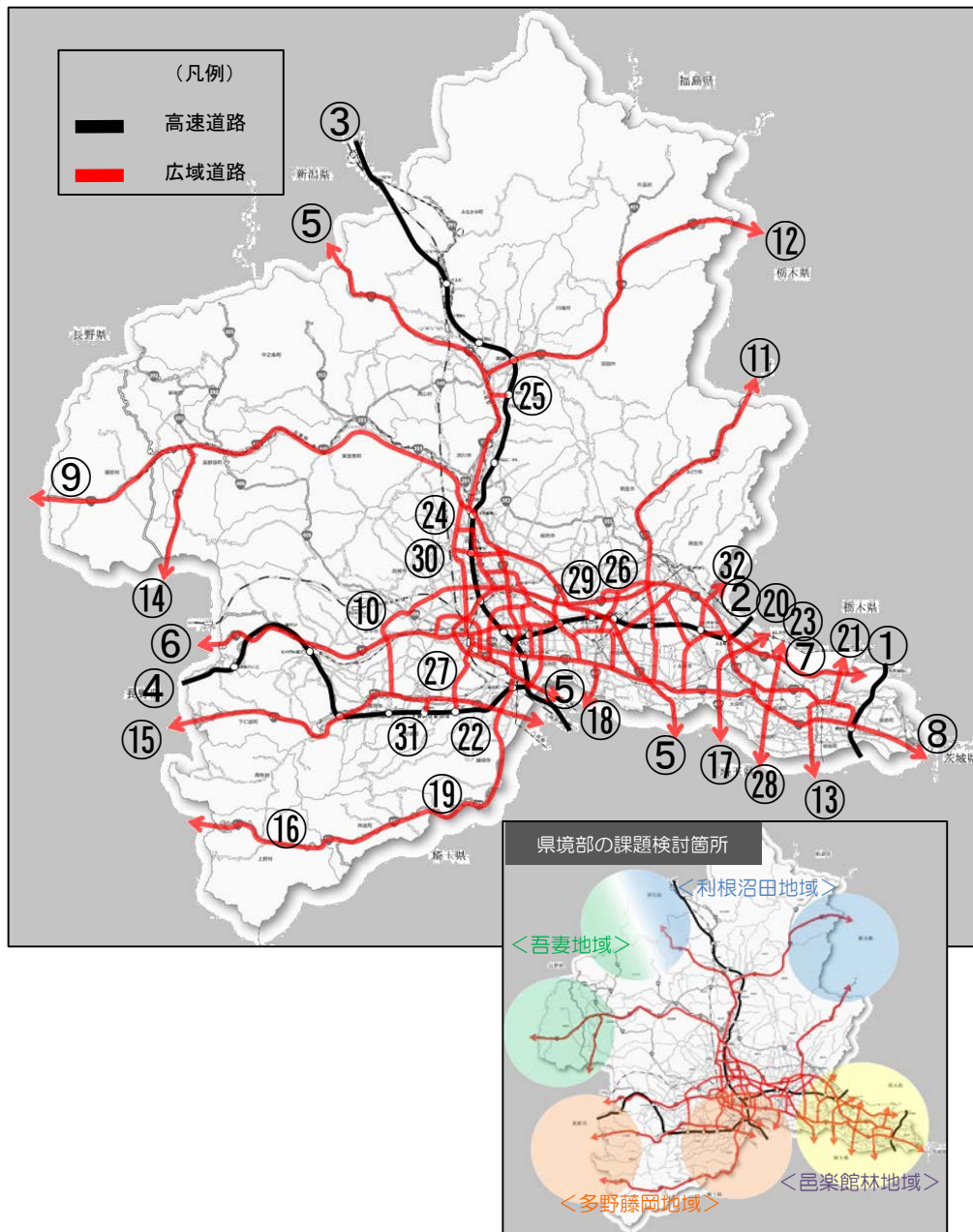
施策1：自動運転技術等の活用
 ・路線バス等の自動運転技術導入に向けた検討
 ・新たな移動手段導入に向けた社会実験 など
 施策2：ICTを活用した公共交通の利便性向上
 ・バスロケーションシステム導入による利便性向上
 ・公共車両優先システムの導入検討
 ・交通系ICカードの導入支援 など

政策6：維持管理の高度化

施策3：ICT活用による道路管理の高度化
 ・AI画像解析によるスタック車両の早期検出
 ・カメラ画像や各種センサーの構造物維持管理への活用検討
 ・ICT技術を活用した道路除雪 など

(6) 群馬県の広域道路ネットワーク計画

■ 広域道路ネットワーク計画図



■ 広域道路ネットワークの構成路線

施策 路線		高速道路	平常時			災害時
			7つの交通軸の整備・強化	県境部のネットワーク整備強化	ネットワーク構築4車線道路	道路ネットワーク整備強化 災害時にも機能する
①	東北自動車道	●		●	●	●
②	北関東自動車道	●		●	●	●
③	関越自動車道	●		●	●	●
④	上信越自動車道	●		●	●	●
⑤	国道17号(上武道路を含む)		●	●	●	●
⑥	国道18号		●	●	●	●
⑦	国道50号		●	●	●	●
⑧	東毛広域幹線道路(国道354号)		●		●	●
⑨	上信自動車道		●	●		●
⑩	西毛広域幹線道路		●		●	●
⑪	渡良瀬幹線道路(国道122号)		●		●	●
	渡良瀬幹線道路(県道大間々世良田線)		●			●
	渡良瀬幹線道路(県道大原境三ツ木線)		●		●	●
⑫	国道120号		●	●		●
⑬	国道122号(50号以南)			●	●	●
⑭	国道146号			●		●
⑮	国道254号		●	●		●
⑯	国道299号		●	●		●
⑰	国道407号			●	●	●
⑱	国道462号(伊勢崎市～本庄市)			●	●	●
⑲	国道462号		●	●		●
⑳	県道足利太田線			●	●	●
㉑	県道佐野行田線			●		●
㉒	県道前橋長瀬線		●		●	●
㉓	県道足利邑楽行田線				●	●
㉔	県道高崎渋川線バイパス		●		●	●
㉕	県道昭和インター線バイパス		●	●		●
㉖	県道桐生伊勢崎線		●		●	●
㉗	県道高崎神流秩父線バイパス		●			●
㉘	県道熊谷館林線			●		●
㉙	県道苗ヶ島飯土井線		●			●
㉚	県道南新井前橋線バイパス		●			●
㉛	県道金井高崎線		●			●
㉜	県道太田桐生線バイパス		●			●

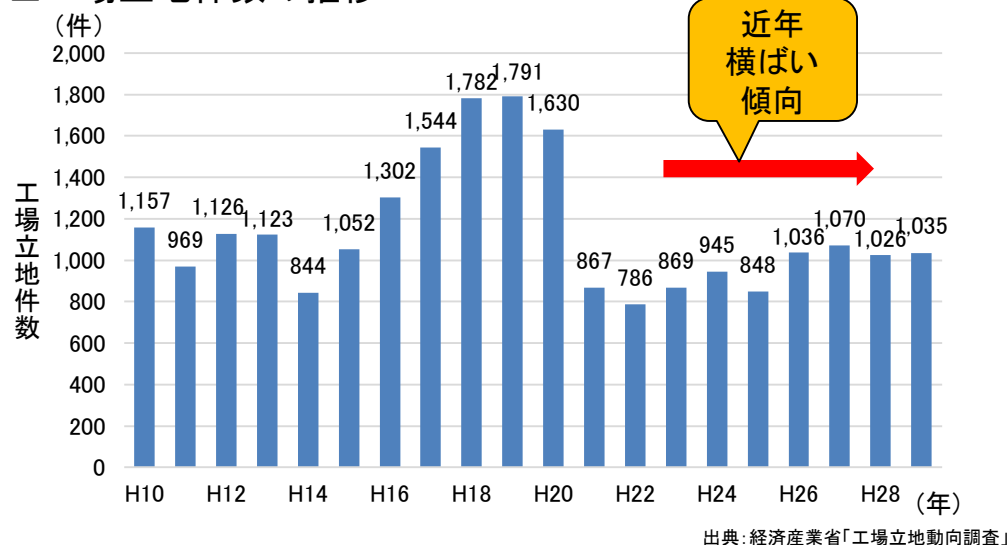
3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

②物流

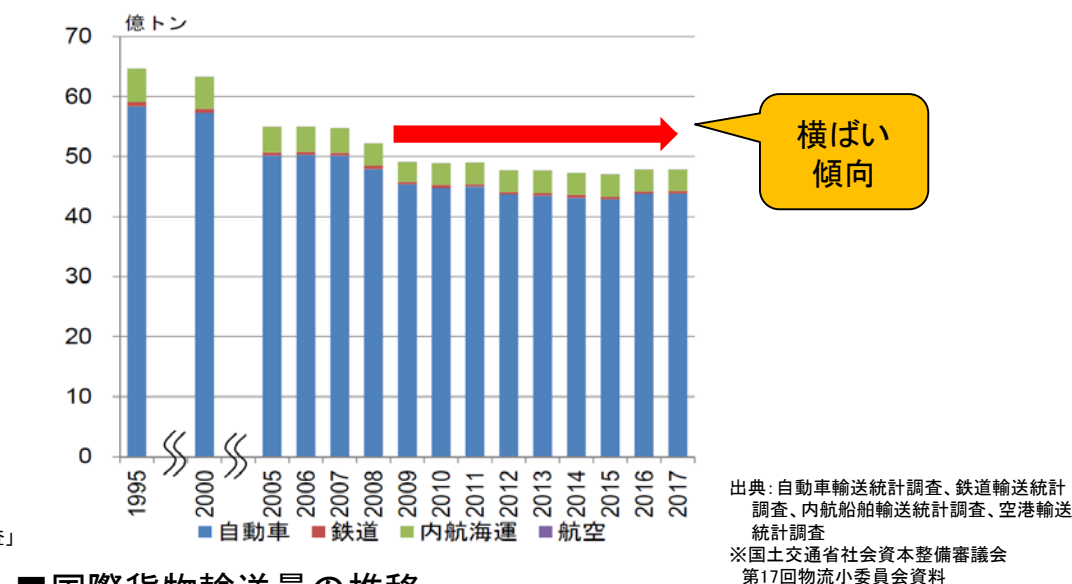
(1) 全国における工場立地と物流の動向

- 全国における工場立地件数は近年横ばい傾向。工場の立地箇所はICの近傍の需要が年々高まってきている。
- 国内貨物輸送量は長期的に減少傾向にあったが近年は横ばい。国際貨物輸送量は、景気の影響があるものの増加傾向。

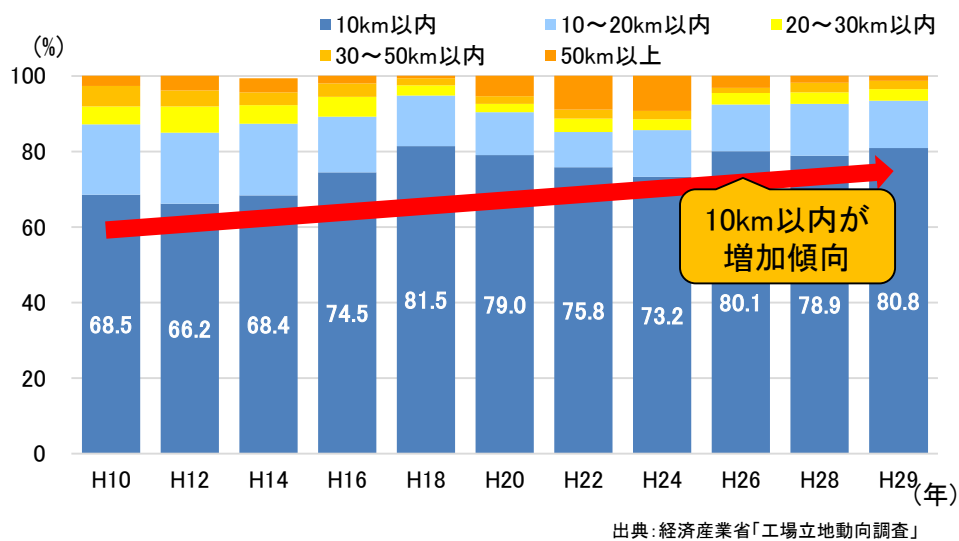
■工場立地件数の推移



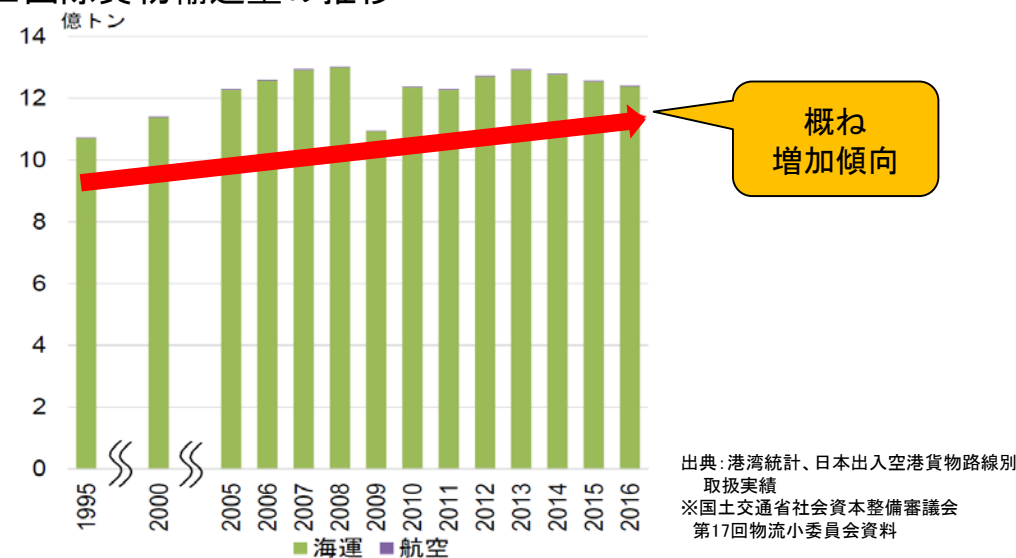
■国内貨物輸送量の推移



■ICからの距離帯別の工場立地件数の推移



■国際貨物輸送量の推移



(3) 群馬県における物流施設の特徴

○太田国際貨物ターミナルでは、平成25年4月、市内緑町に海上コンテナ貨物を専門に取扱う海上コンテナターミナルを竣工し、インランドポートとして機能強化。空コンテナ輸送や待ちトラックの削減によって、海上コンテナ輸送を効率化。

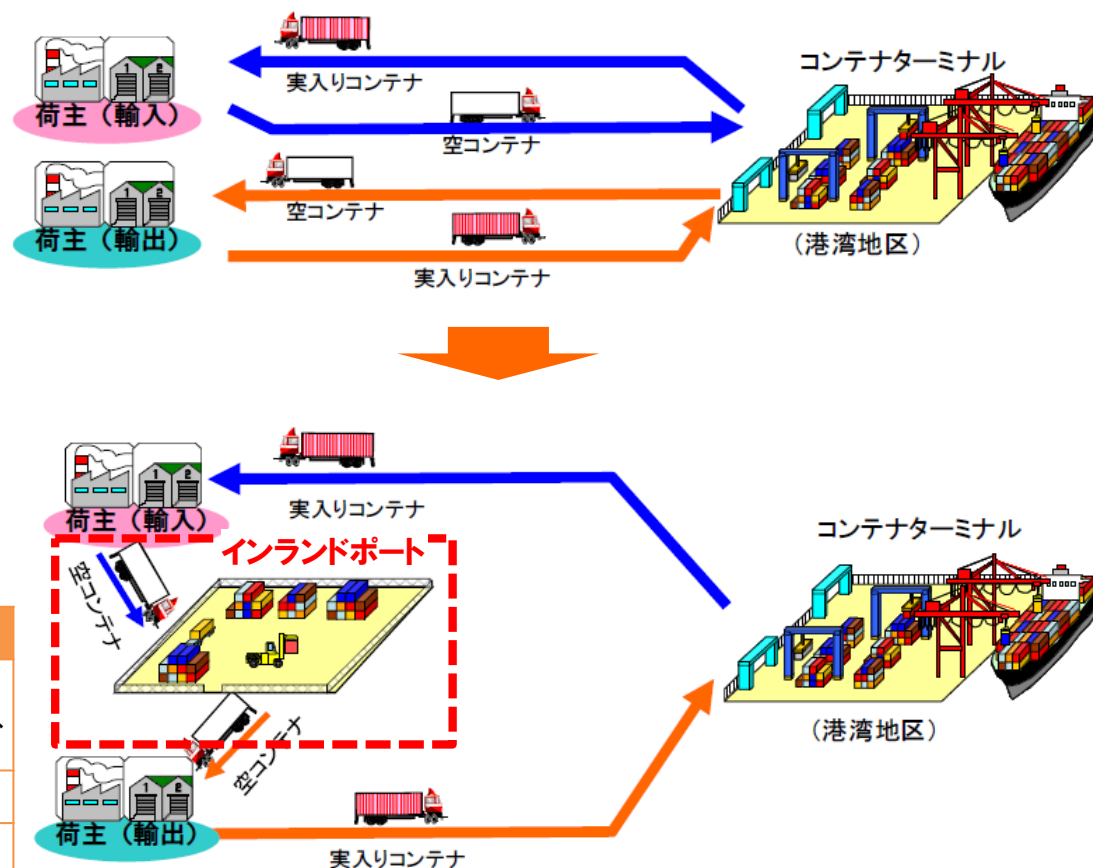
■太田国際貨物ターミナル 海上コンテナターミナルの概要



敷地面積 54,455m²
(うち保税地域 5,038m²)

番号	施設名	設備内容(規模)
②③	倉庫併設事務所(保税蔵置場)	倉庫:床面積(1,650m ²)、検量機(5t) 事務所:床面積(631m ²)、会議室(150名)、 テナント事務所(4室)
④	コンテナホーム	コンテナ用(2基)、長尺貨物専用(1基)
⑦	トラクター、社用車・社員用車駐車場	トラクター(25台)、乗用車(30台)
⑧	コンテナチェックゲート	鉄骨造平屋(600 m ²)
⑩	バンプール	バンプール(17,880m ²)、トップリフター(2 基)、リーチスタッカー(1基)

■インランドポートによる貨物車交通量削減

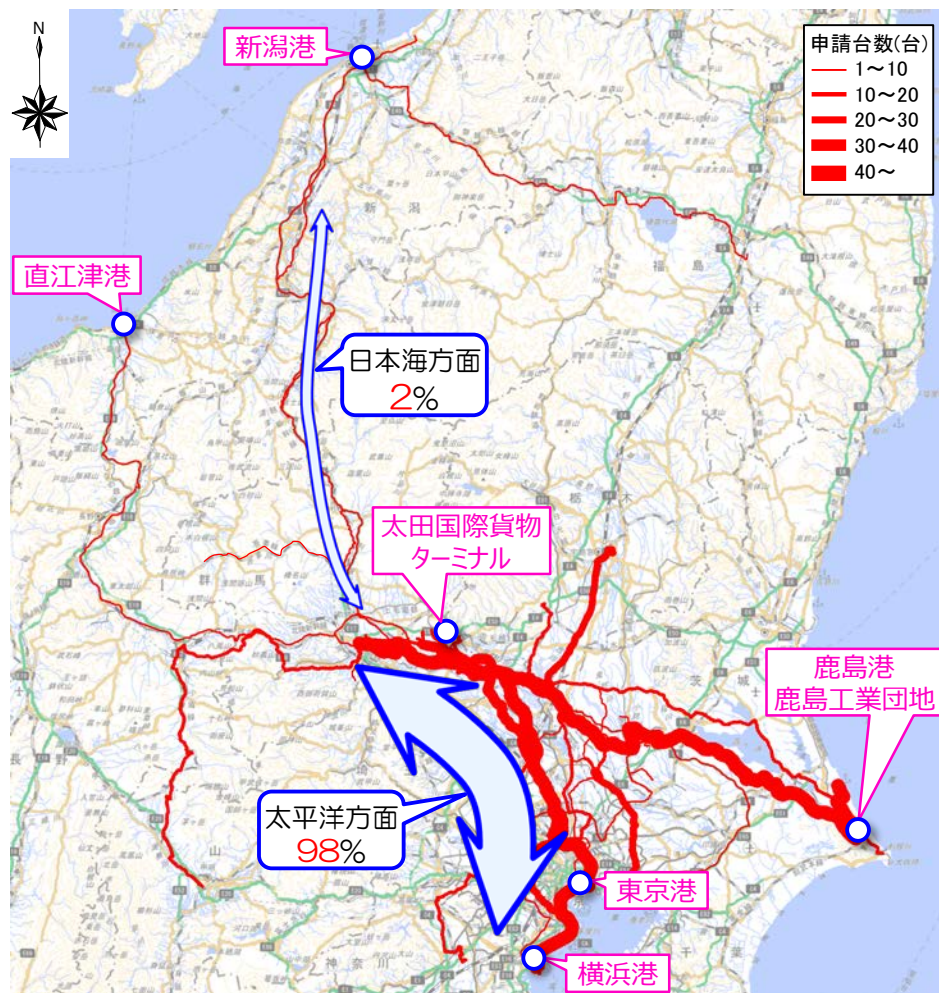


出典:経済産業省 CRU推進協議会に向けた準備委員会資料

(3) 群馬県における物流施設の特徴

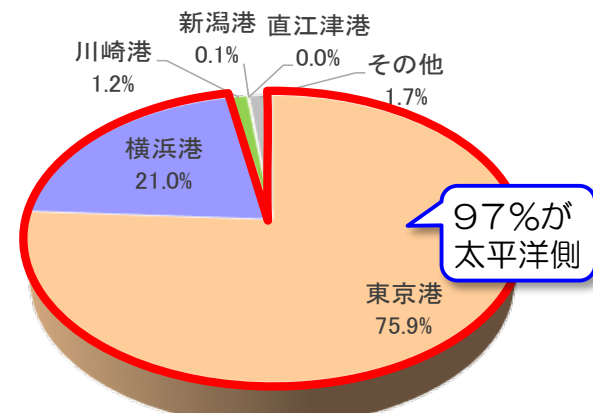
- 群馬県内で取り扱われるコンテナの多くは、太田国際貨物ターミナル等の東毛地域の発着拠点から太平洋側港湾へ輸送。
- 太田国際貨物ターミナルの取扱量は、北関東で多くのシェアを占有。

■群馬県(東毛地域)を発着する40ft背高コンテナ車の流動



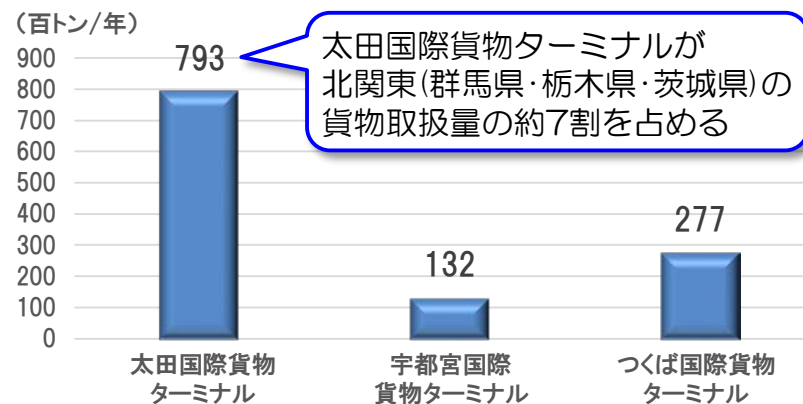
出典: H29特車申請データ
国土地理院「地理院地図」

■群馬県を発着する輸出貨物の利用港湾



出典: 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H30)」

■北関東の国際貨物ターミナルの貨物取扱量



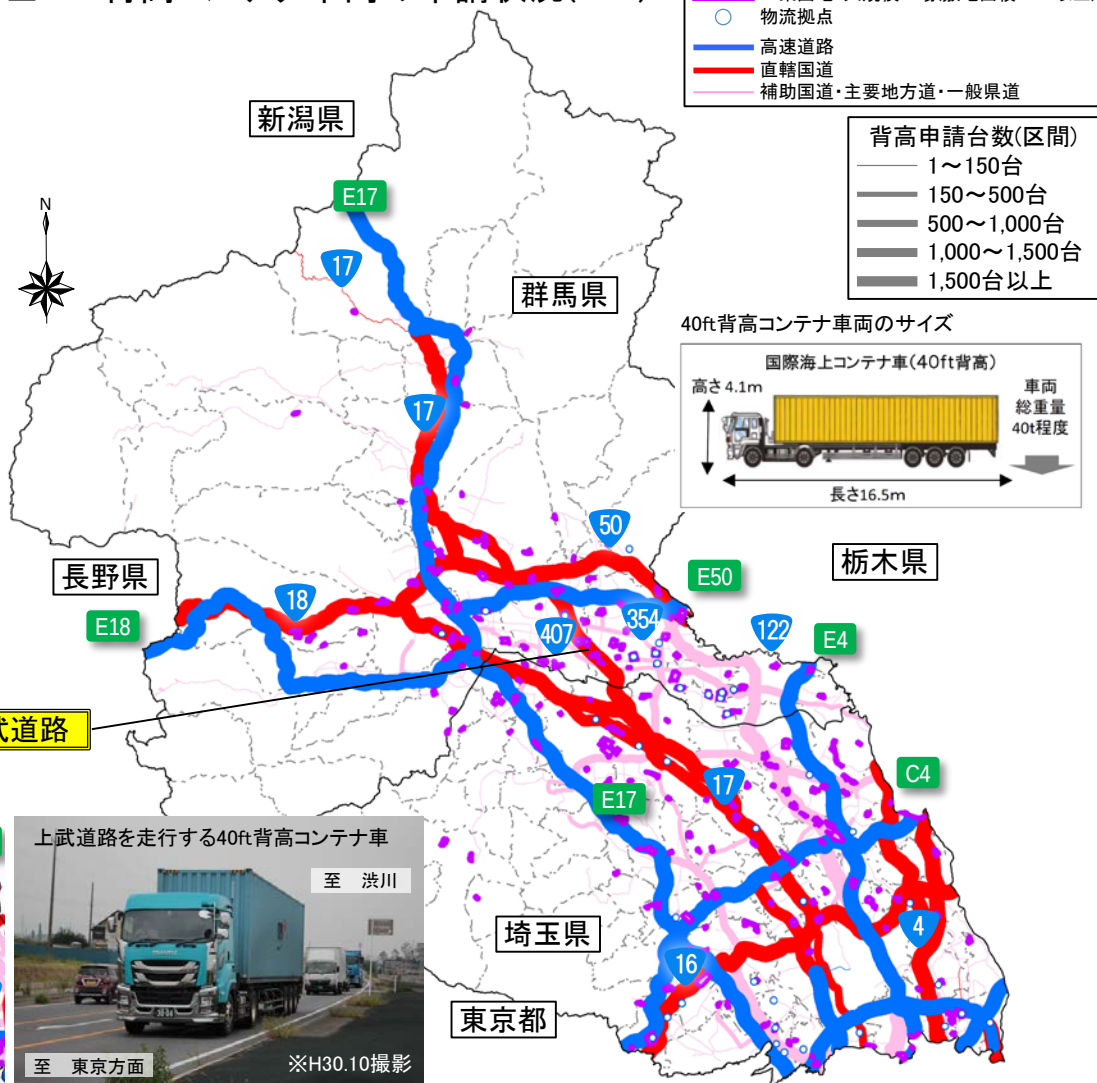
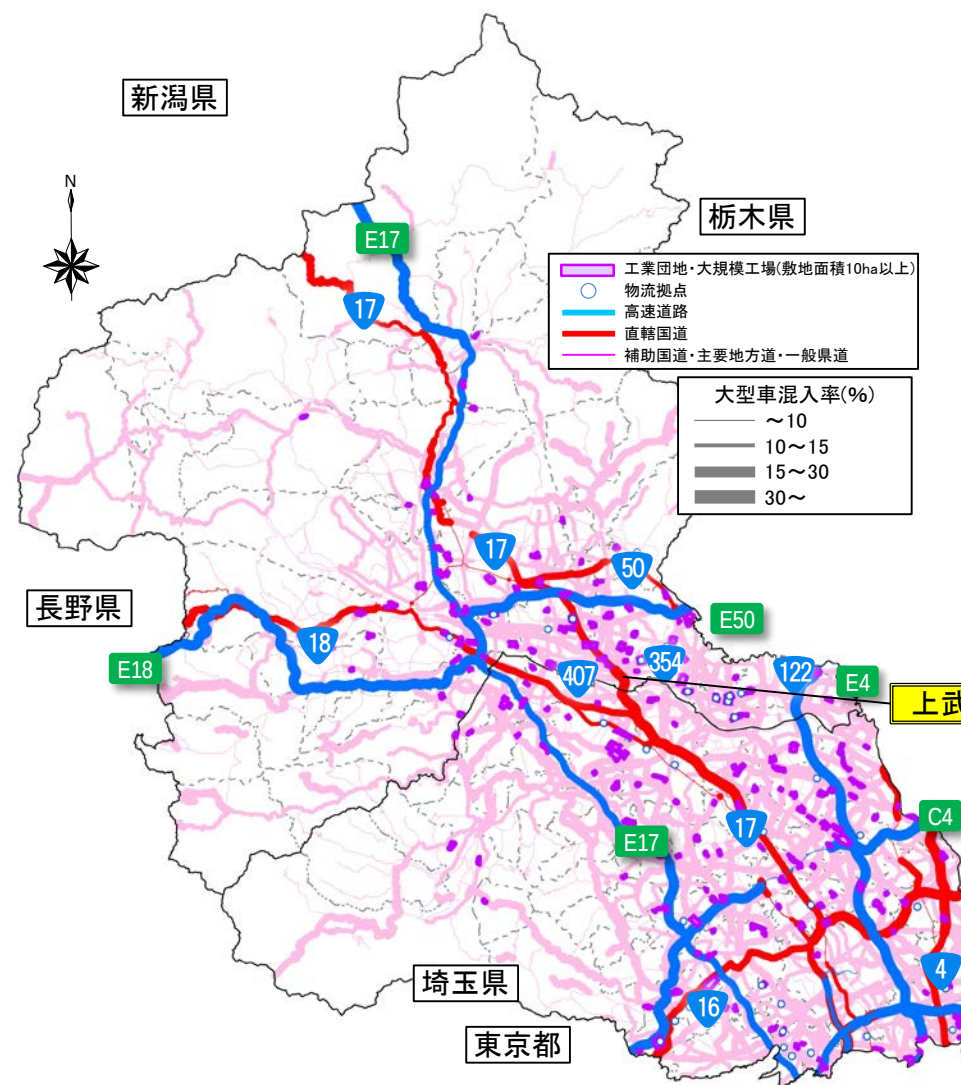
出典: 国土交通省港湾局資料

(4) 群馬県における大型車交通の課題と特徴

- 高速道路や直轄国道を中心に大型車混入率が高く、40ftコンテナの申請台数も多い。
- 国道17号は、群馬県から東京方面への貨物車流動において大きな役割を担っている。

■大型車混入率(24h)

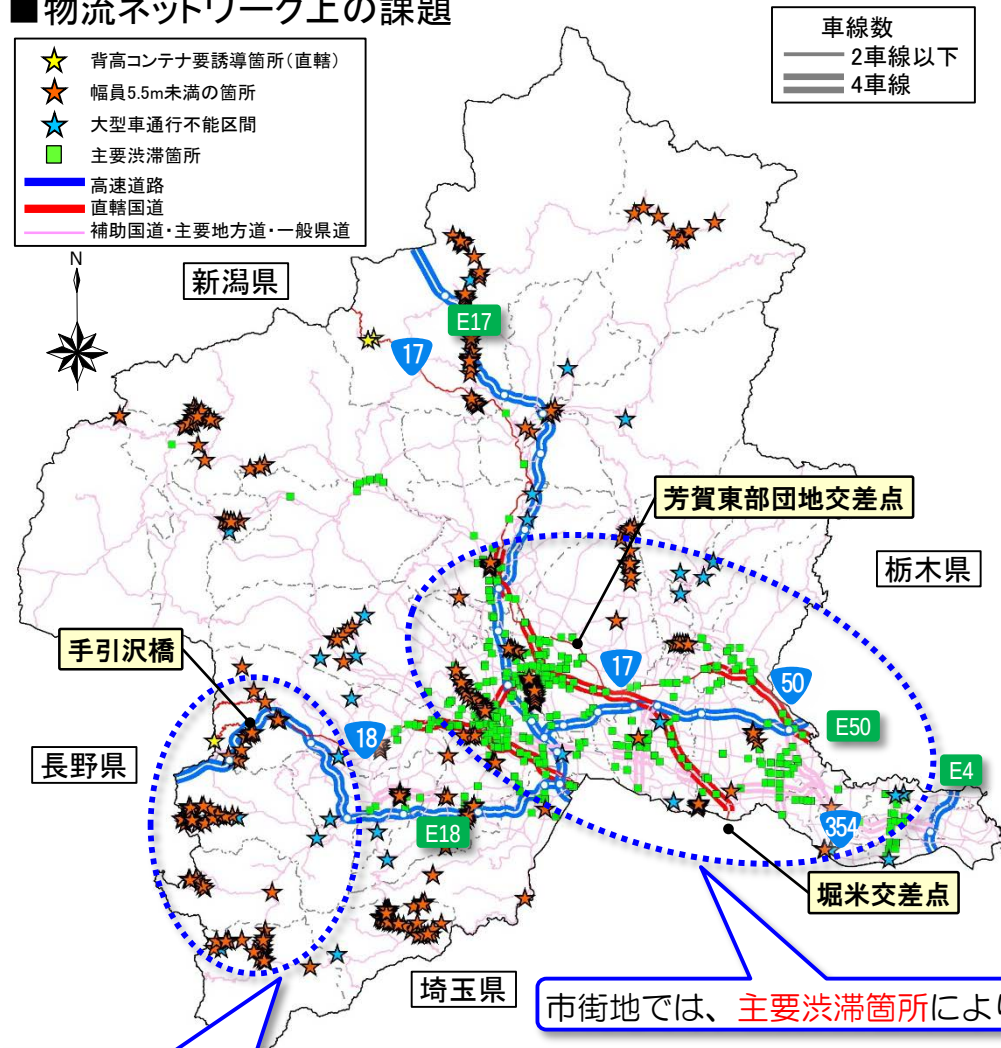
■40ft背高コンテナ車両の申請状況(H29)



(4) 群馬県における大型車交通の課題と特徴

- 物流経路上には多くの主要渋滞箇所や線形不良区間が存在し、効率的な物流を阻害。
- 山間部では、線形不良区間が多く存在し、貨物車の走行性を阻害。
- 市街地では、主要渋滞箇所が多数存在し、貨物車の定時性を阻害。

■物流ネットワーク上の課題



■国道17号上武道路の渋滞状況



芳賀東部団地交差点
(H30.5.10)



堀米交差点
(H30.5.10)

■国道18号の大型車横転事故



トレーラー横転(死亡事故)
(H25.5.1)



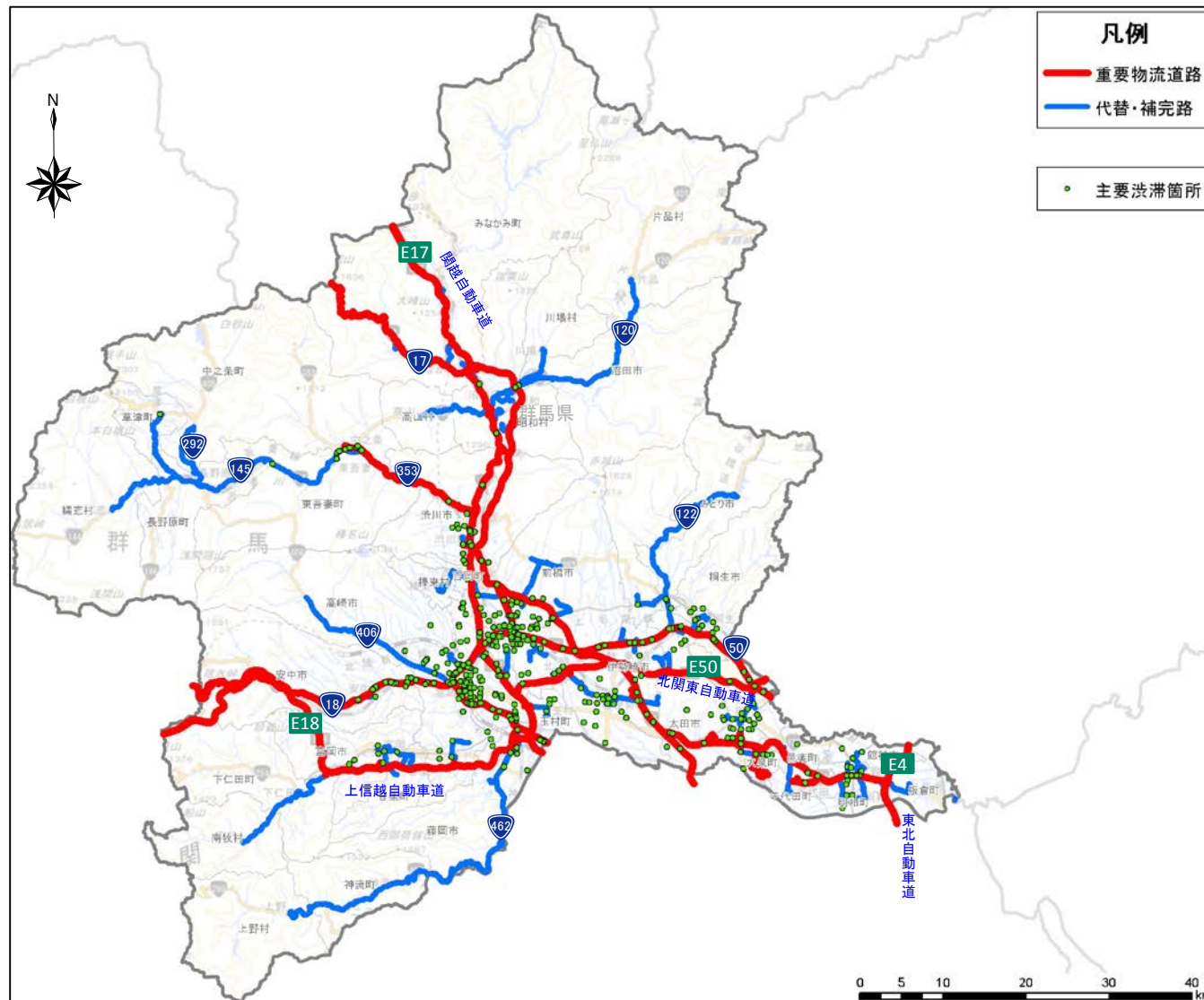
積載物落下(鋼材)
(H26.5.29)

山間部では、**線形不良区間等**により貨物車の走りやすさ(走行性)を阻害

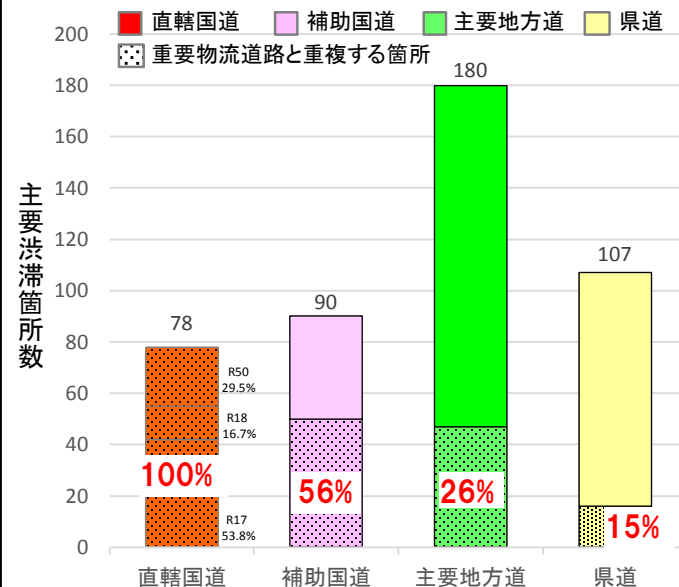
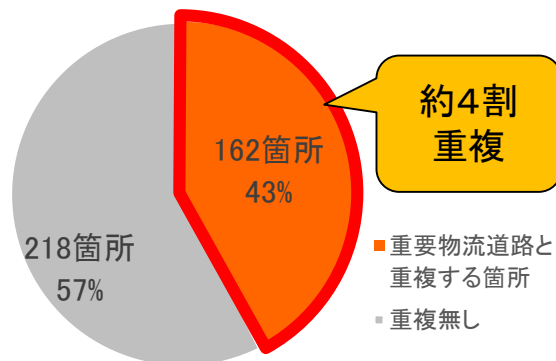
(5) 重要物流道路における主要渋滞箇所

- 重要物流道路の指定区間には、特に前橋市や高崎市等の都市部及び東毛地域で、多くの主要渋滞箇所が存在。
- 主要渋滞箇所380箇所のうち約4割の162箇所が重要物流道路と重複。

■重要物流道路と主要渋滞箇所



■主要渋滞箇所のうち、重要物流道路(高速を除く)と重複する箇所の割合

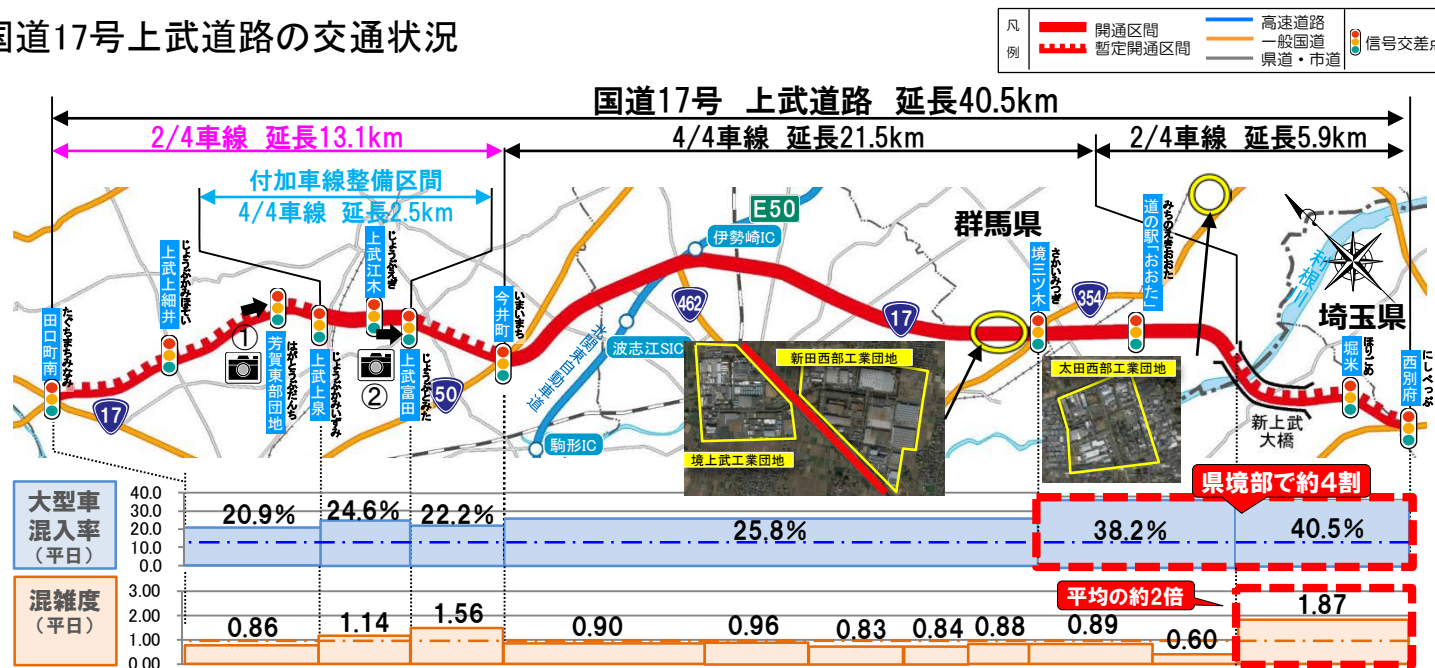


注1) 重要物流道路に指定された道路交通センサ調査単位区間に、主要渋滞箇所が存在する場合、重複するものとして集計した。

注2) 複数の道路種が交差する交差点では、それぞれの道路種で主要渋滞箇所をカウントした(例: 直轄国道と主要地方道の交差点の場合、直轄国道1箇所、主要地方道1箇所)。

○国道17号上武道路は沿道に工業団地が立地。大型車混入率も埼玉県境部で約4割と非常に高く、混雑度も群馬県平均の約2倍。
○付加車線未整備区間や県境部2車線区間では、朝・夕ピーク時の旅行速度差が大きく、定時性が確保されない等の課題が存在。
○付加車線が整備されたことにより、ピーク時の旅行速度が約18km/h向上。

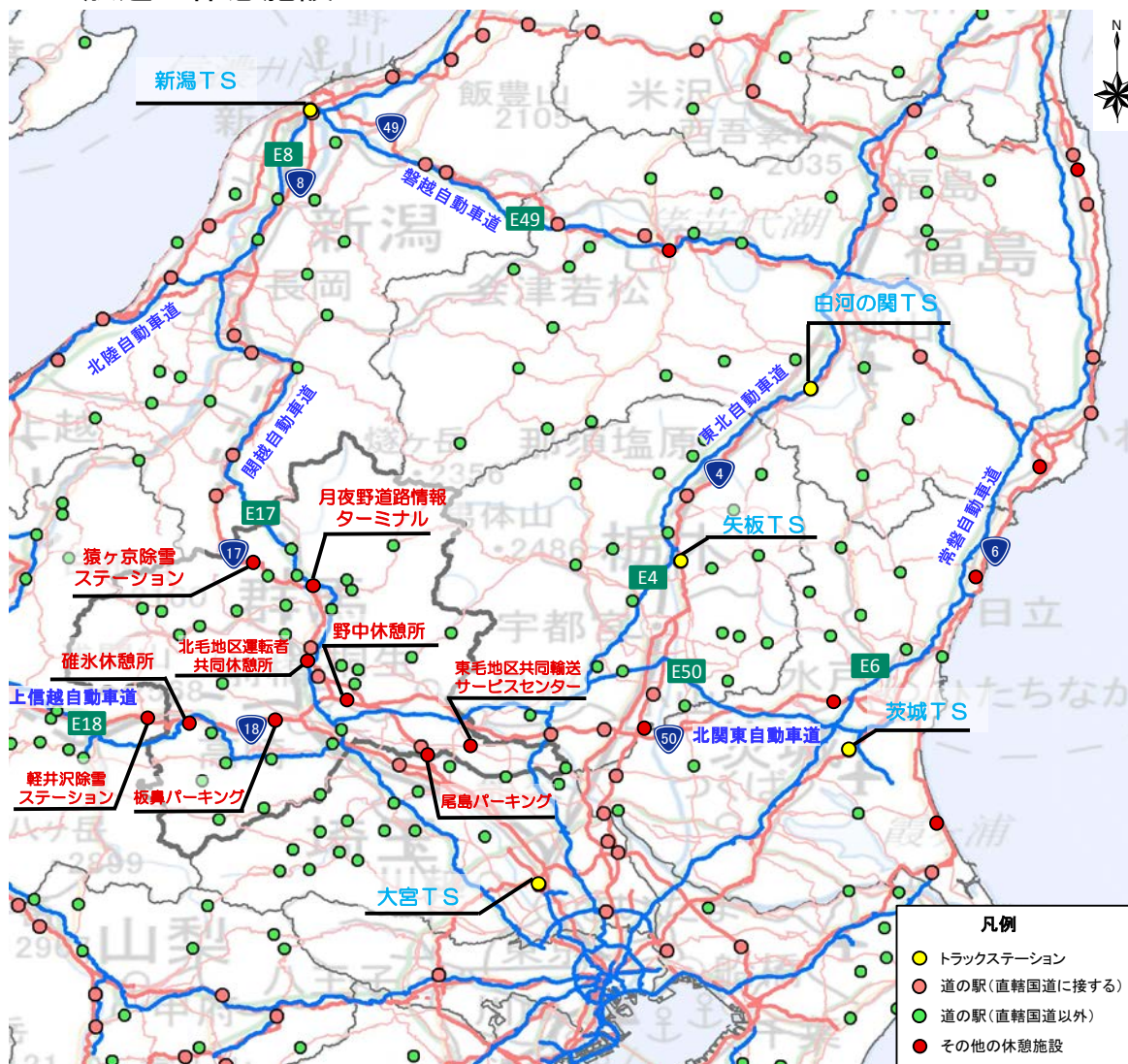
■国道17号上武道路の交通状況



(7) 休憩施設に関する立地の特徴【道路利用者からの意見】

- 道路利用者から、「ドライバーの安全確保のため休憩施設の確保が重要」との意見。
- 群馬県の直轄国道には休憩施設が多く整備されていて、他県より施設間距離は短い。
- 大型車両の駐車ますの数は新潟県と比較すると少ないが、直轄国道の延長当たりとすると栃木県同様に高い水準。

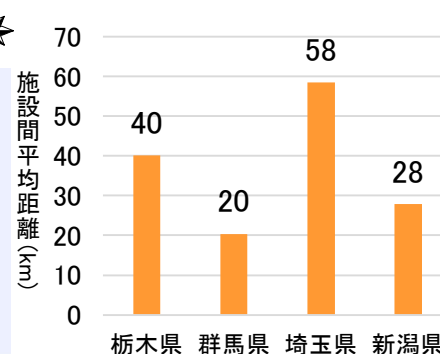
■一般道の休憩施設



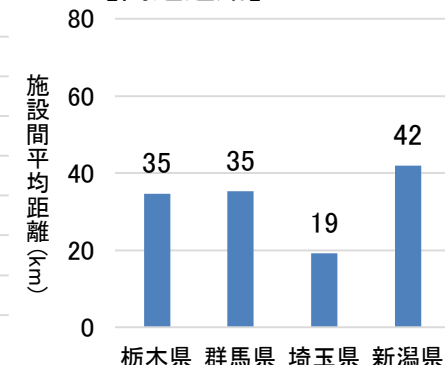
注) その他の休憩施設は、トラック協会や国土交通省が整備した休憩施設
出典: 国土数値情報、全日本トラック協会HP、高崎河川国道事務所HP

■休憩施設間の距離

【直轄国道】



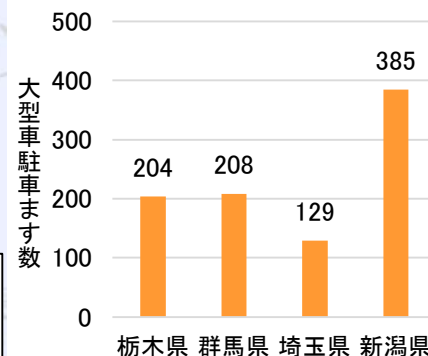
【高速道路】



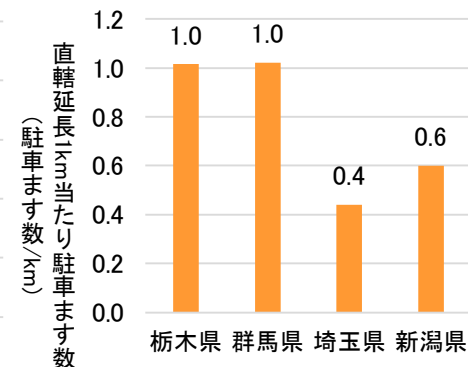
注1) 休憩施設: 道の駅・トラックステーション・トラック協会や国土交通省が整備した休憩施設
注2) 施設間平均距離 = 直轄国道に接する休憩施設数 ÷ 直轄国道延長

■休憩施設の大型車用の駐車ます数(直轄国道)

【大型車駐車ます数】



【延長当たりの大型駐車ます数】



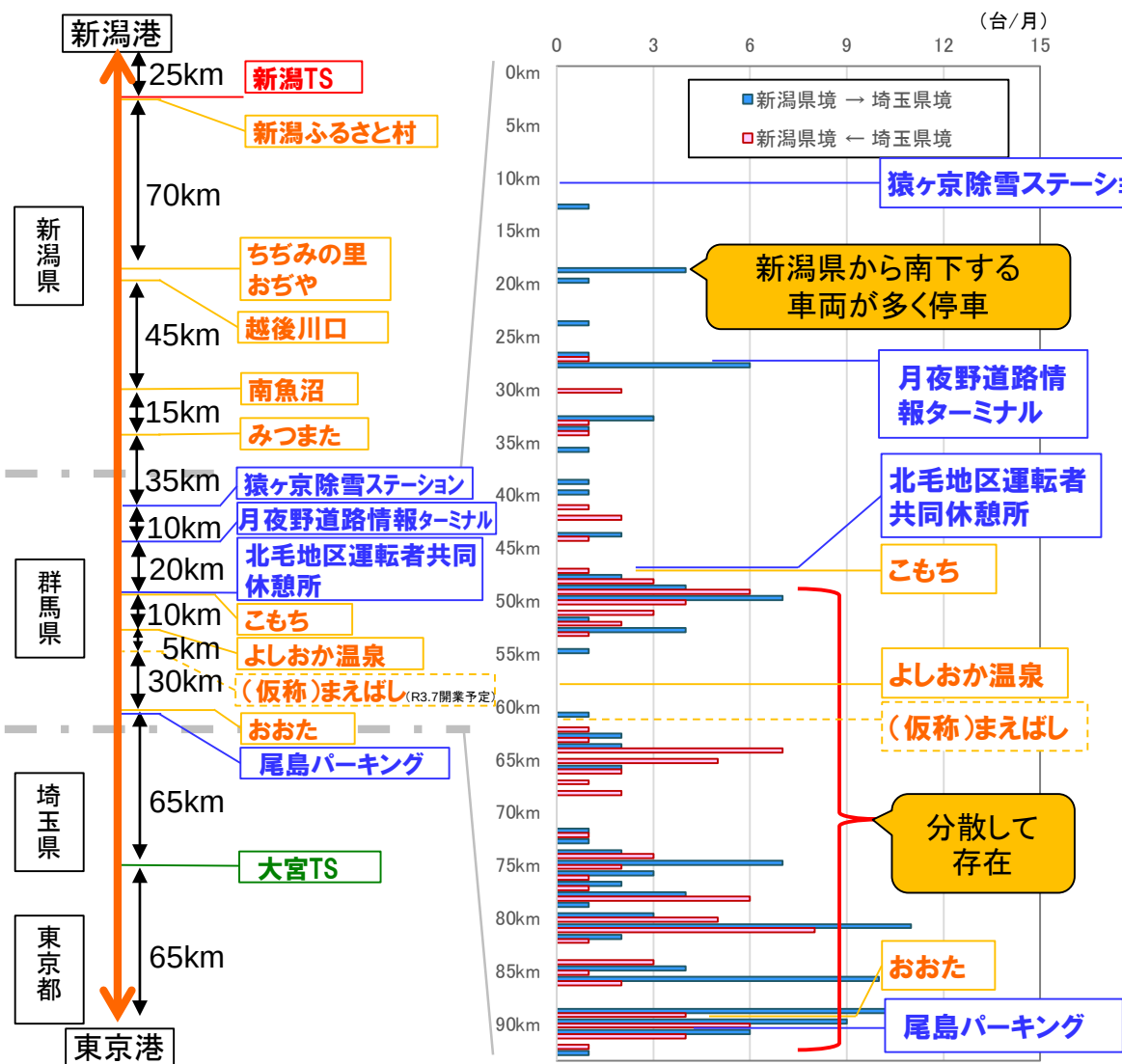
注) 休憩施設: 道の駅・トラックステーション・トラック協会や国土交通省が整備した休憩施設
出典: 全日本トラック協会HP、高崎河川国道事務所HP、国土交通省「国土数値情報」、「H27道路交通センサス」

(7) 休憩施設に関する特徴や課題

○群馬県内の国道17号には、道の駅に加えて月夜野道路情報ターミナル等の休憩施設が存在。

○群馬・埼玉県境では南下する車両が多く停車するスポットが存在。高崎市・前橋市の都市部や東毛地域では、休憩施設の需要が高いと考えられる。

■国道17号に接する休憩施設と低速度車両台数※



注) 休憩施設間の距離は5km単位で丸めた。

※ETC2.0データ(H30.10)において、200mを10分以上かけて移動した普通貨物車を集計

出典: 国土数値情報、全日本トラック協会HP、高崎河川国道事務所HP

3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

③観光

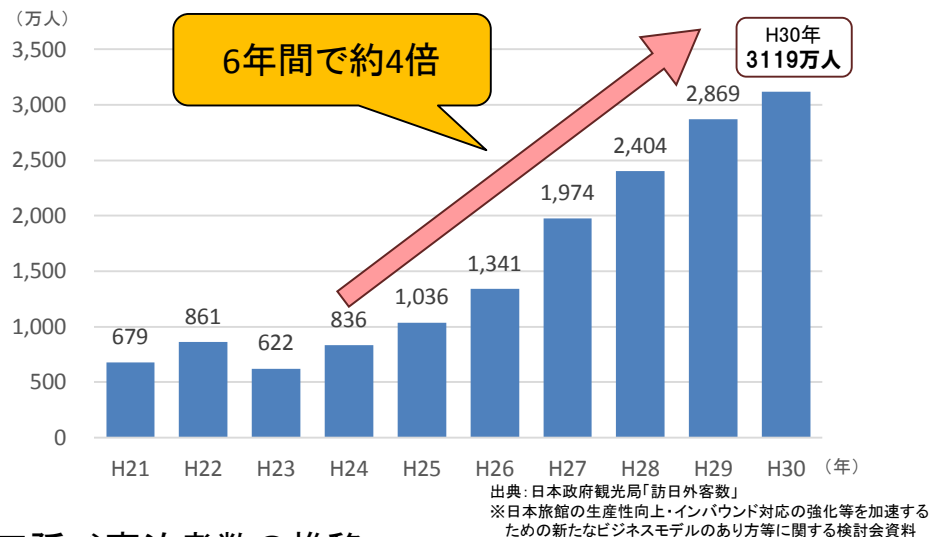
(1) 全国における観光の動向

○近年、訪日外国人旅行者数の増加が顕著であり、平成30年には3000万人を超え、6年間で約4倍に増加。

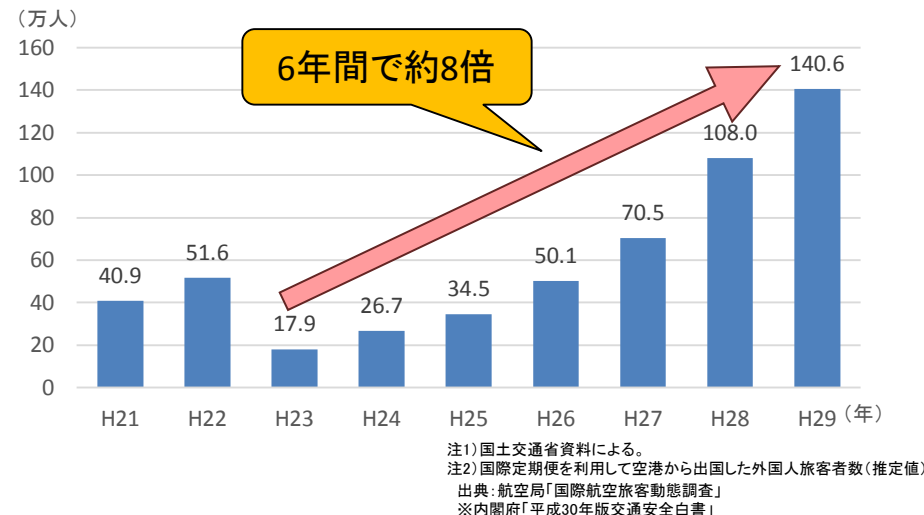
○宿泊者数は訪日外国人だけでなく、日本人も増加傾向。

○訪日外国人のレンタカー利用、レンタカー運転時の交通事故件数も増加。

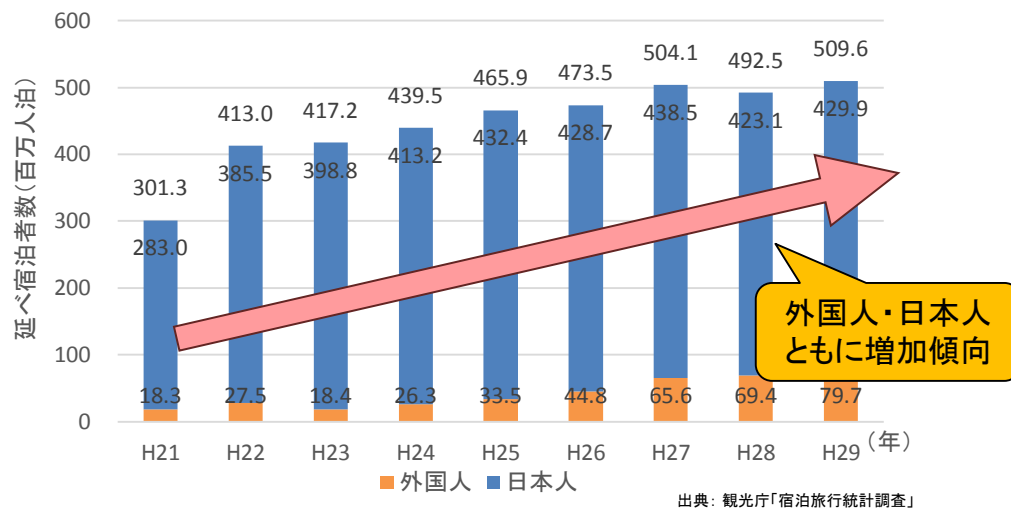
■訪日外国人旅行者数の推移



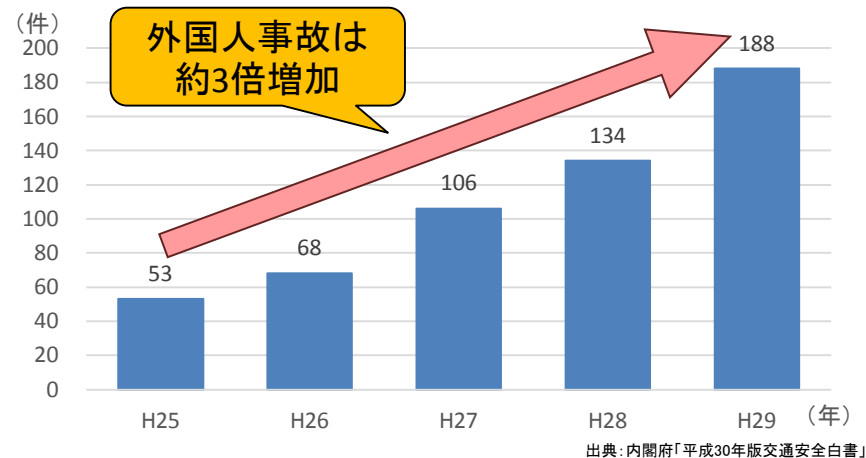
■レンタカーを利用した訪日外国人の推移



■延べ宿泊者数の推移



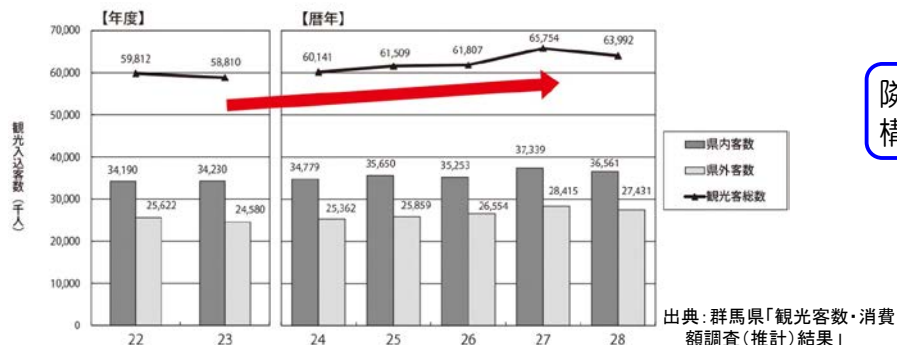
■日本国籍以外の国際免許又は外国免許取得者による交通事故件数の推移(各年12月末)



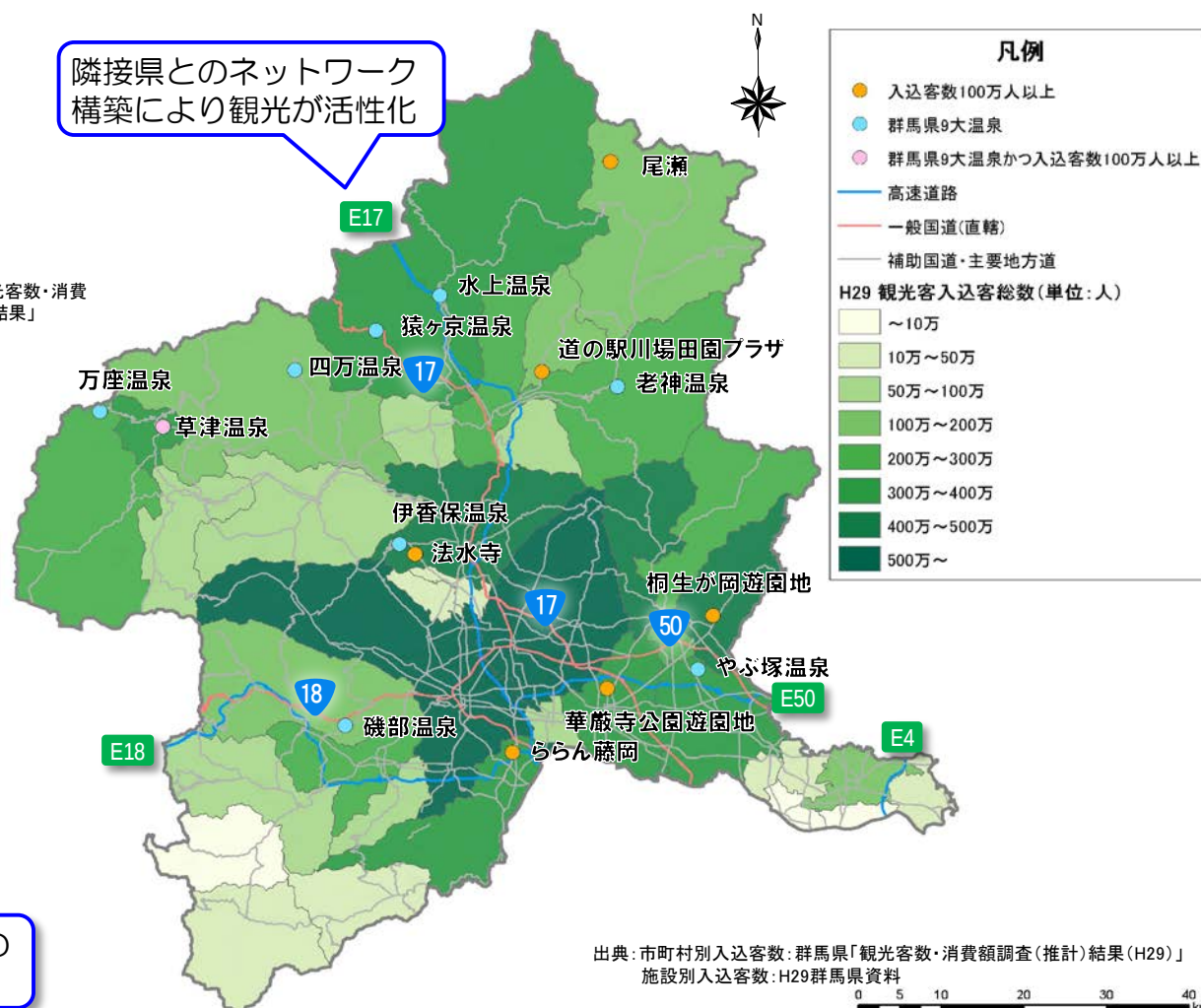
(2) 群馬県における観光の動向

○県内や首都圏からの観光客を中心に、県内の国内観光は年間6,450万人を超え、インバウンド観光も台湾人を中心に増加傾向。
○県内には、年間100万人を超える観光地も存在する一方、アクセス性の低い地域の一部では、観光入込客数が少ない。

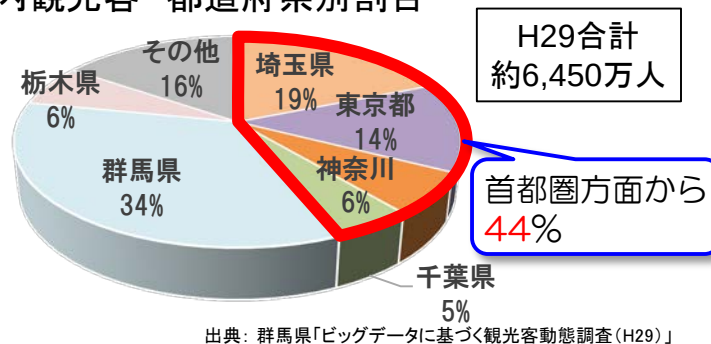
■観光入込客数に占める県内客数・県外客数の推移



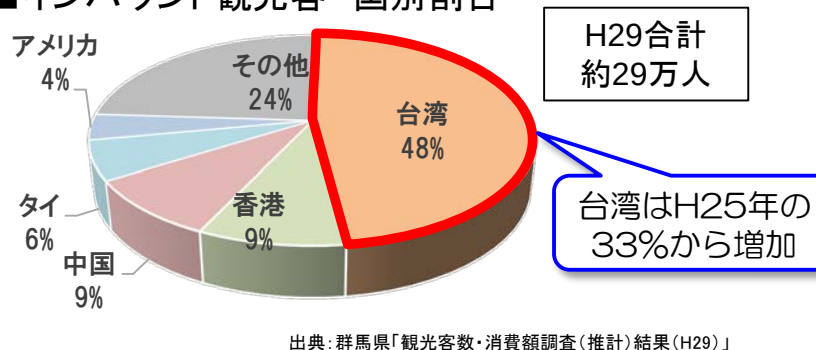
■市町村別観光入込客数（H29）



■国内観光客 都道府県別割合



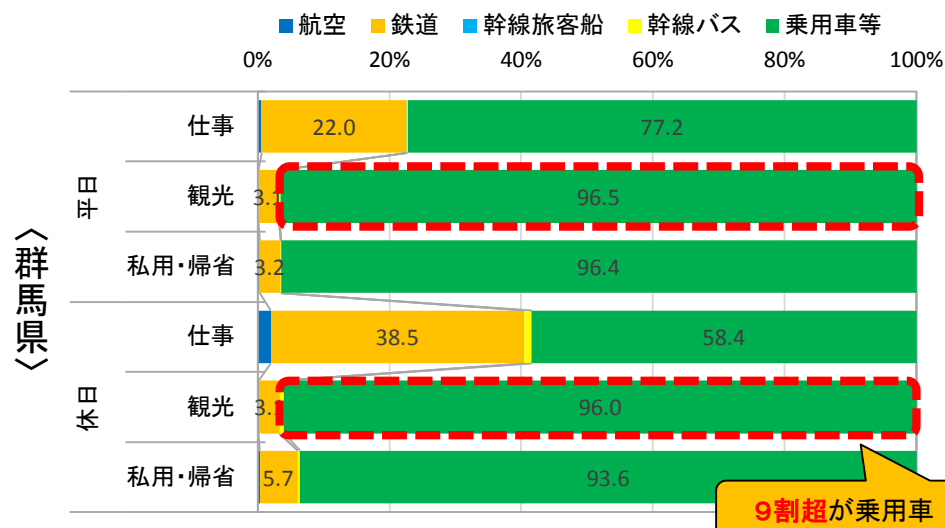
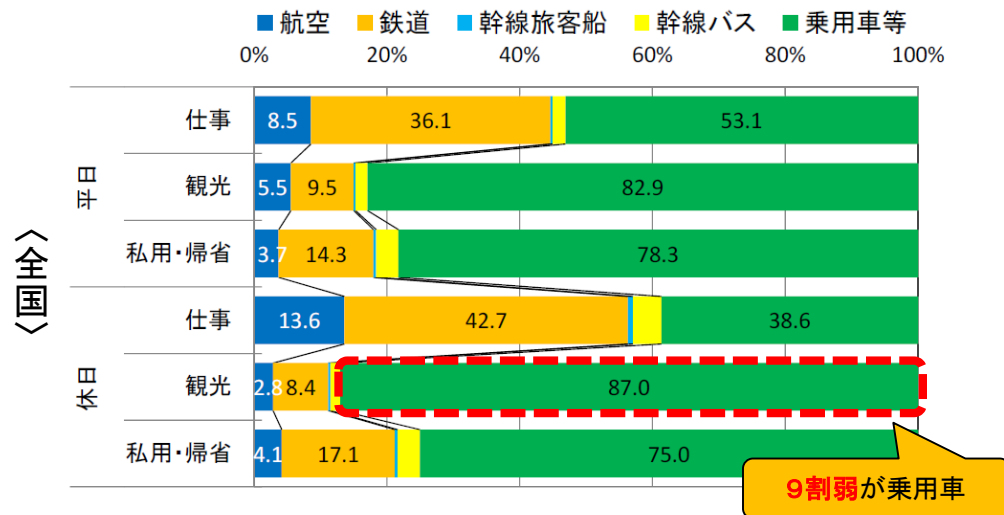
■インバウンド観光客 国別割合



(3) 観光地周辺の道路の課題

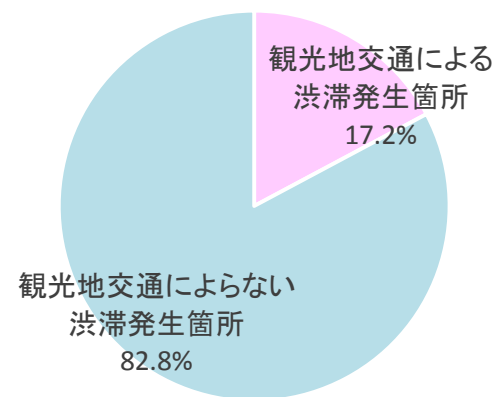
○休日の観光目的の交通手段は、9割弱が乗用車。群馬県への観光目的時の交通手段でも、乗用車が9割を超える。
○主要渋滞箇所のうち、約2割が観光地交通が要因。観光客の不満として渋滞が約5割を占める。

■目的別の交通手段分担率



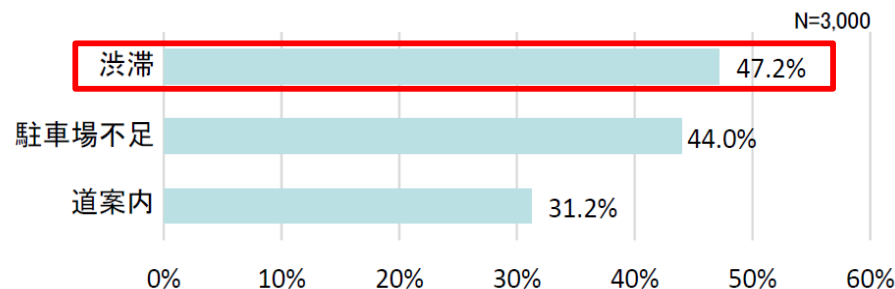
出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(H22)」

■観光地周辺の主要渋滞箇所(全国)



N(主要渋滞箇所)=9099箇所(H27.12時点)
出典：国土交通省社会資本整備審議会
第56回基本政策部会資料

■観光客の不満



出典：第7回地域道路経済戦略研究会資料

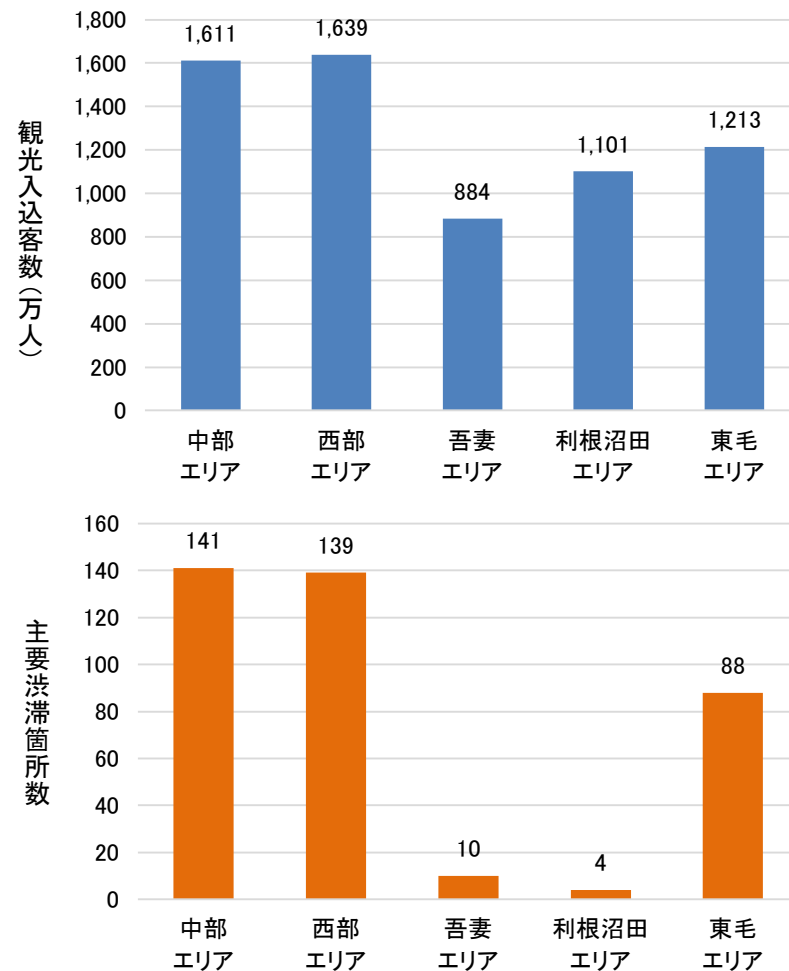
(4) 群馬県における観光地周辺の主要渋滞箇所

- 高崎市や前橋市等の都市部は、観光入込客数・主要渋滞箇所ともに多い。
- 山間部は、観光入込客数が多いが主要渋滞箇所は少ない。

■市町村別観光入込客数(H29)と主要渋滞箇所

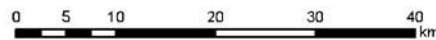
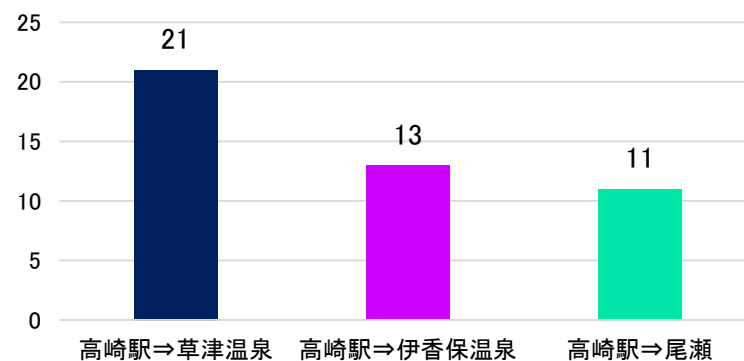
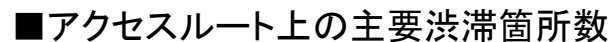
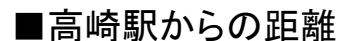


■エリア別の観光入込客数と主要渋滞箇所



中部エリア: 前橋市・伊勢崎市・渋川市・榛東村・吉岡町・玉村町
 西部エリア: 高崎市・藤岡市・富岡市・安中市・上野村・神流町・下仁田町・南牧村・甘楽町
 吾妻エリア: 中之条町・長野原町・嬬恋村・草津町・高山村・東吾妻町
 利根沼田エリア: 沼田市・片品村・川場村・昭和村・みなかみ町
 東毛エリア: 桐生市・太田市・館林市・みどり市・板倉町・明和町・千代田町・大泉町・邑楽町

■観光地と主要渋滞箇所の分布



(6) 群馬県における観光を取り巻く道路の課題箇所

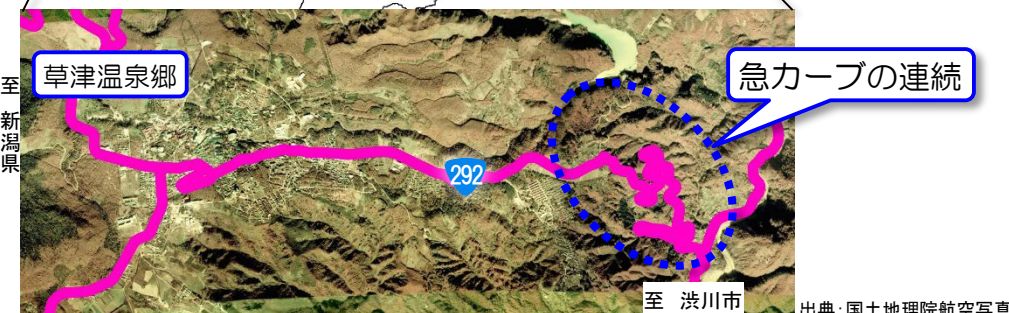
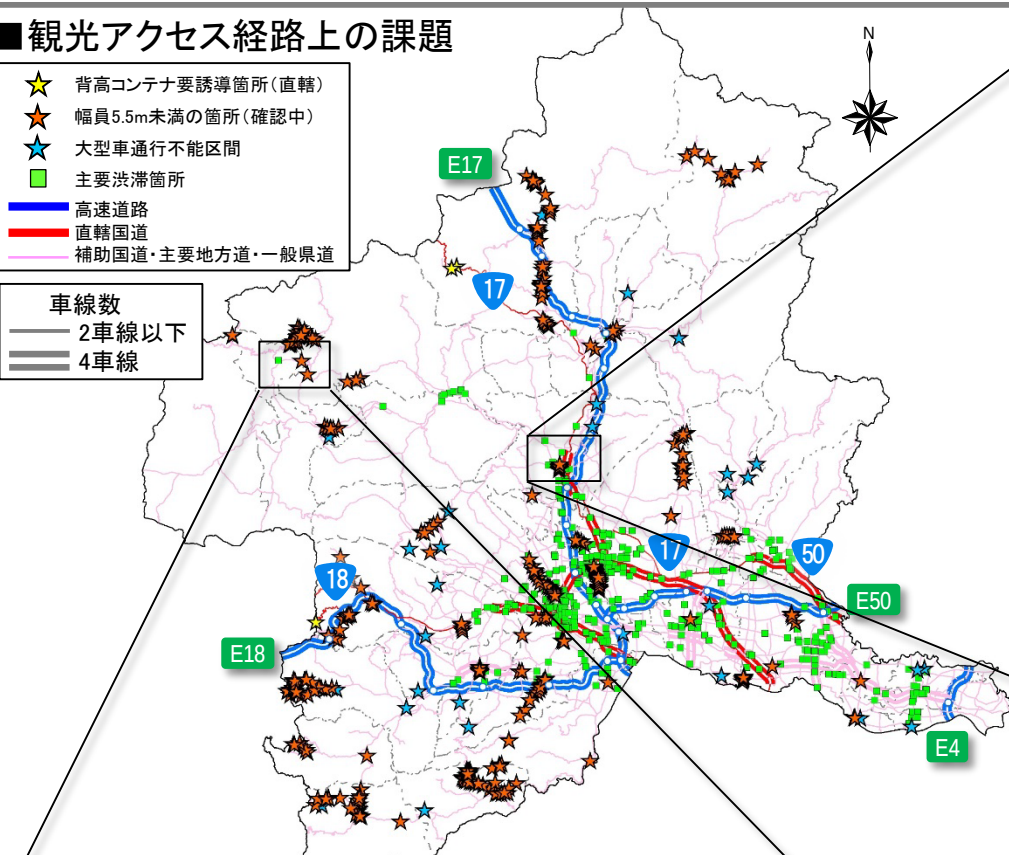
○多くの観光客が来訪する伊香保温泉のアクセス経路である渋川伊香保ICでは、繁忙期に国道17号の交差点を先頭とする渋滞が高速本線まで延伸。渋滞によって、観光時間が損失、時間信頼性が低下し観光に支障。

○また、山間部の線形不良区間は、不慣れな観光客にとって負担大。

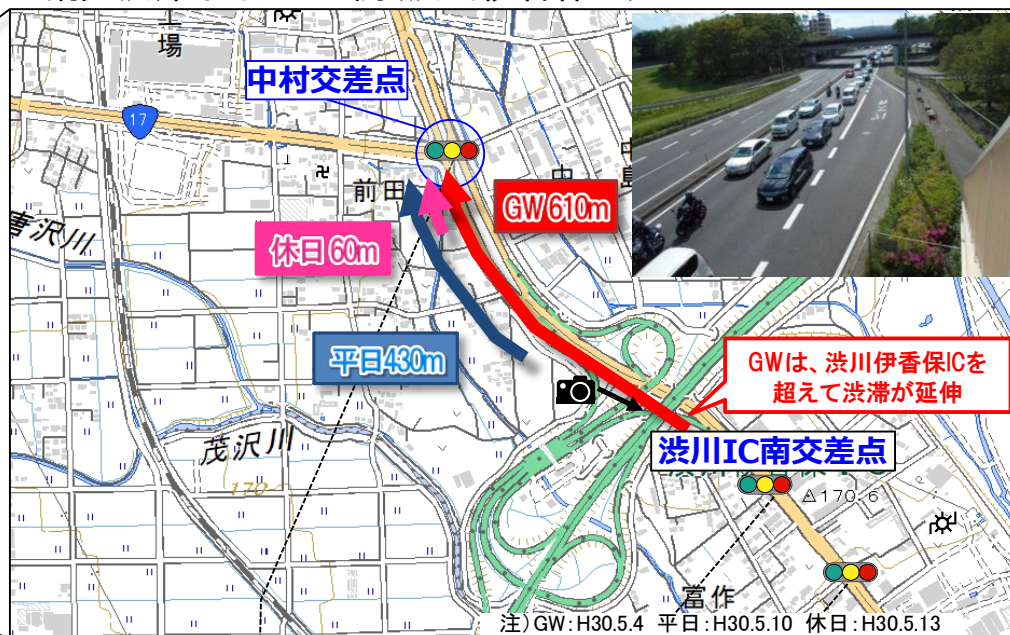
■観光アクセス経路上の課題

- ★ 背高コンテナ要誘導箇所(直轄)
- ★ 幅員5.5m未満の箇所(確認中)
- ★ 大型車通行不能区間
- 主要渋滞箇所
- 高速道路
- 直轄国道
- 補助国道・主要地方道・一般県道

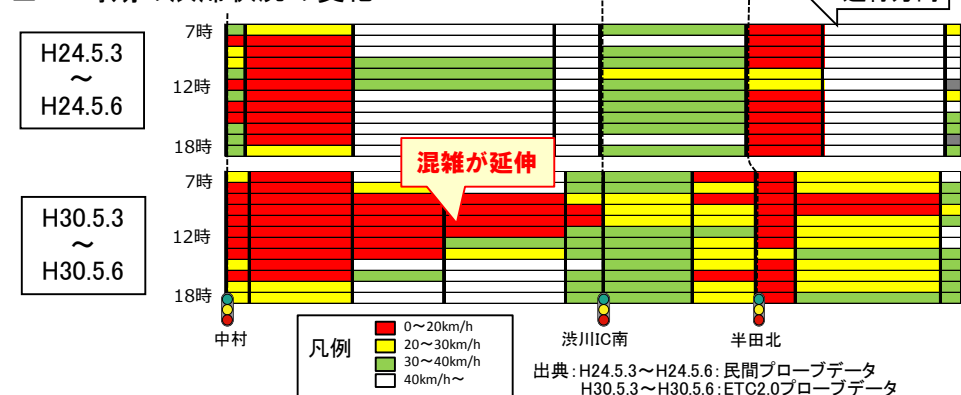
- 車線数
- 2車線以下
 - 4車線



■観光渋滞ポイントの例(渋川伊香保IC)



■GW時期の渋滞状況の変化



出典: H24.5.3~H24.5.6: 民間プローブデータ
H30.5.3~H30.5.6: ETC2.0プローブデータ

○渋川西バイパスの整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約27分短縮。
○草津町の年間宿泊者数は平成22年から約2割増加。上信自動車道の整備でさらなる増加につながるものと期待される。

温泉地	割合
草津温泉	39.2%
水上温泉	24.8%
伊香保温泉	18.3%
その他※	11.8%

草津・万座・伊香保温泉の入込客数は、県内主要温泉地全体の約6割

N=7,845千人

※その他: 四万温泉、老神温泉、磯部温泉、やぶ塚温泉、猿ヶ京温泉

出典: 群馬県「観光客数・消費額調査(推計)結果(H28)」

年度	宿泊者数(万人)
H22	172
H23	174
H24	178
H25	181
H26	180
H27	188
H28	204

草津町宿泊者数は年々増加
さらなる増加が期待される

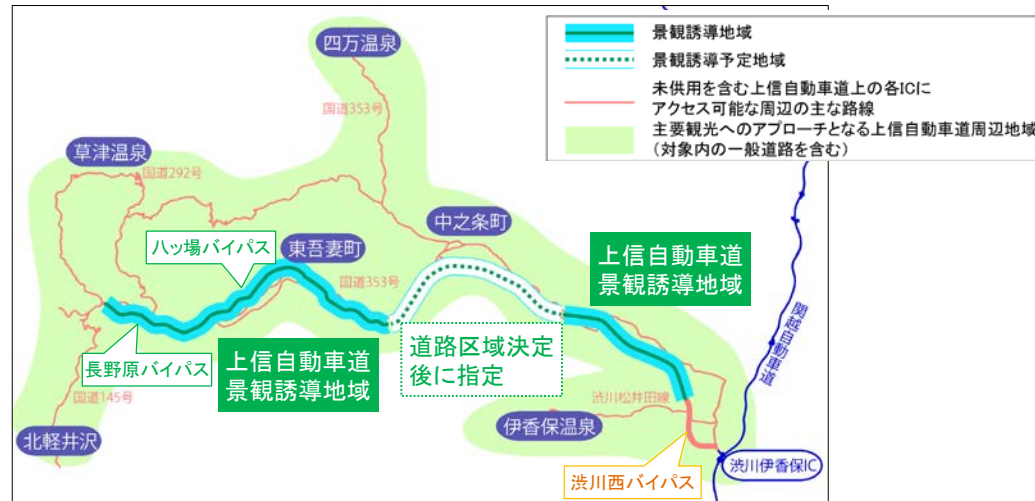
The figure shows a comparison of travel time from Matsuyama to Iwakuni. On the left, a vertical bar indicates the route. The top part, labeled '整備前' (Before Improvement), shows a travel time of 87 minutes using National Routes 17, 291, 353, 145, and 292. The bottom part, labeled '整備後' (After Improvement), shows a travel time of 60 minutes using the Iwakuni Expressway (Iwakuni West BP) and National Route 292, with a note indicating a time reduction of approximately 27 minutes.

整備前	整備後
87分 国道17号、291号、353号、145号、292号利用	約27分短縮 60分 上信自動車道（伊川西BP）、国道292号利用

注1) 開通済み区間は、休日12時間平均旅行速度を使用。
注2) 整備後の渋川西バイパスは58.2km/h※、上信自動車道は60km/hに設定(将来交通量推計結果の旅行速度)。
出典：ETC2.0プローブデータ(H28.4～H29.3)

○群馬県では平成 29 年4月に「景観誘導地域制度」を策定。「景観誘導地域」に指定された地域では、地域の景観特性に応じて屋外広告物の規制を行う。現在、上信自動車道本線と、それに接続するアクセス道路について指定。

■上信自動車道における景観誘導地域



景観誘導地域の範囲

レストラン	カフェ	病院	コンビニエンスストア	薬局	ガソリンスタンド	ホテル / 宿泊施設
店舗 / 売店	理容	レンタカー	銀行 / 両替	博物館 / 美術館	展望台 / 景勝地	キャンプ場
スキー場	テニスコート	温泉 1	温泉 2	電話		

The map shows the following restaurant locations:

- Exit 1 (Left):**
 - おいしい焼肉上州家** (Oishii-yakiniku Jyosyuuya) / 上州半・中華そば (Jyoshuhan / Chinese Noodle)
 - 蓮華鰻** (Soba Restaurant Rengetsutsuji) / 上州うどん・そば処 (Jyoshu Udon / Soba Place)
 - 伊香保の湯** (Onsen Ikaho-no-yu) / 日帰り温泉 (Day Trip Hot Spring)
- Exit 2 (Right):**
 - YAMADORI Restaurant Yamadori** ☎0123-45-6789
 - ☆ ステーキハウス (Steak House)
 - 吾妻山みどりの牧場** (Azumayama-midorino-bokujō) / Azumayama-midorino-bokujo

A red dashed line connects Exit 1 to Exit 3, passing through Exit 2. A red arrow points to Exit 1, labeled '活用'.

集合看板(例)



屋外広告物の規制イメージ

出典：群馬県「上信自動車道景観誘導地域における統一デザイン集合看板ルール&ガイドライン」、「上信自動車道景観誘導地域とその周辺における屋外広告物ガイドライン」

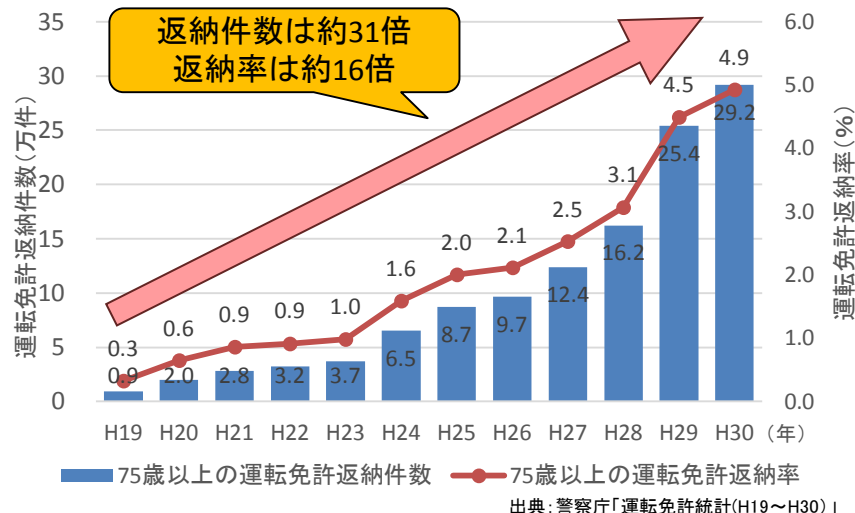
3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

④公共交通

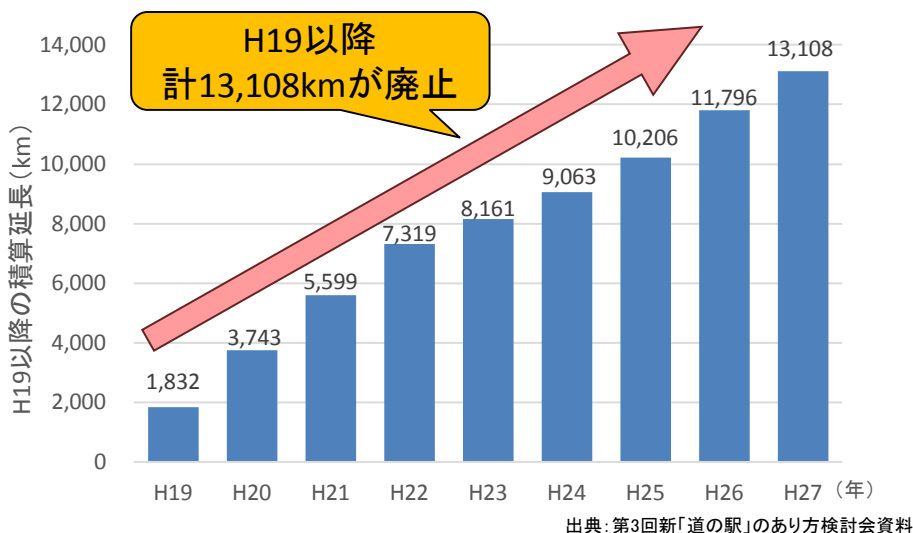
(1) 全国における公共交通を取り巻く課題

- 高齢化が進展するなか、高齢者の免許返納件数・免許保有者に対する返納率が増加。
- 路線バスの廃線が進むなか、公共交通の衰退により、自動車を運転できないと生活できないことを不安に思う人が多い。

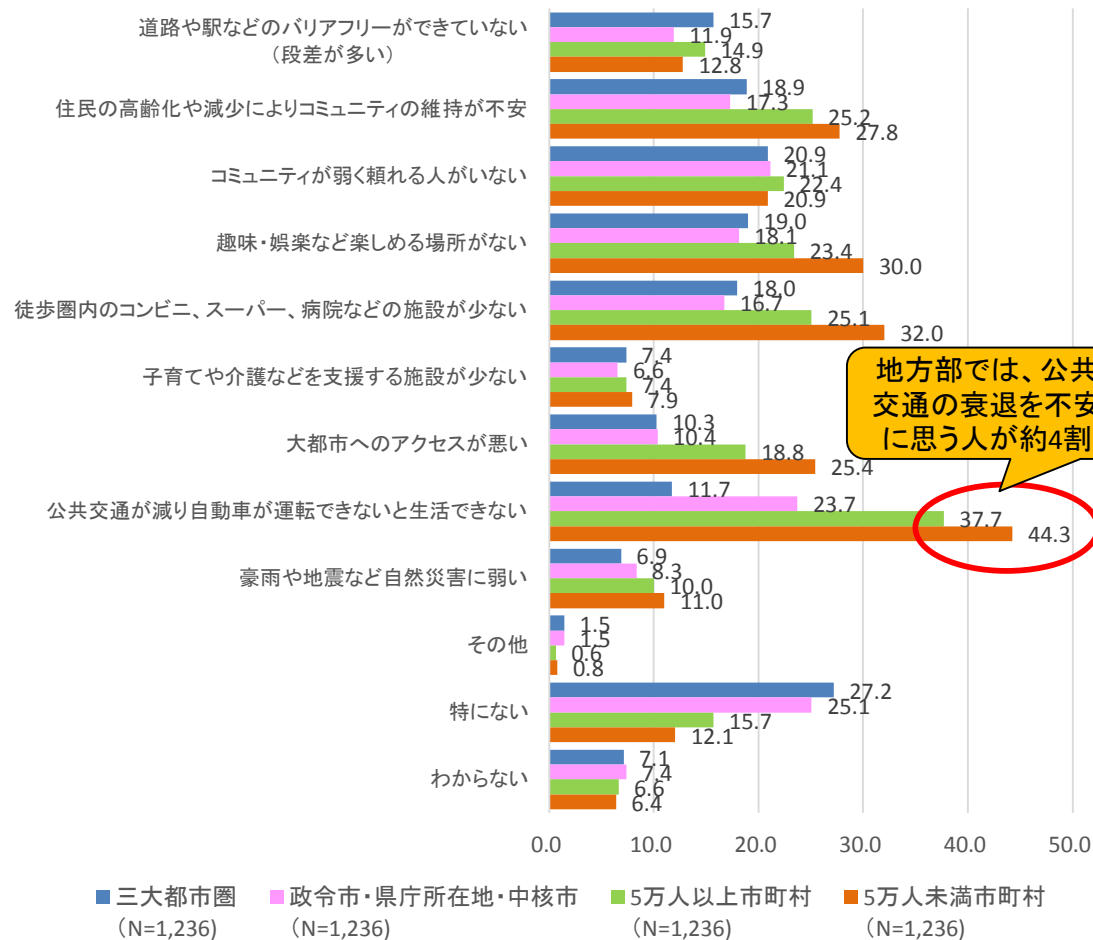
■75歳以上の運転免許所返納件数・返納率の推移



■一般路線バスの路線廃止状況



■将来的な不安(特に感じること)



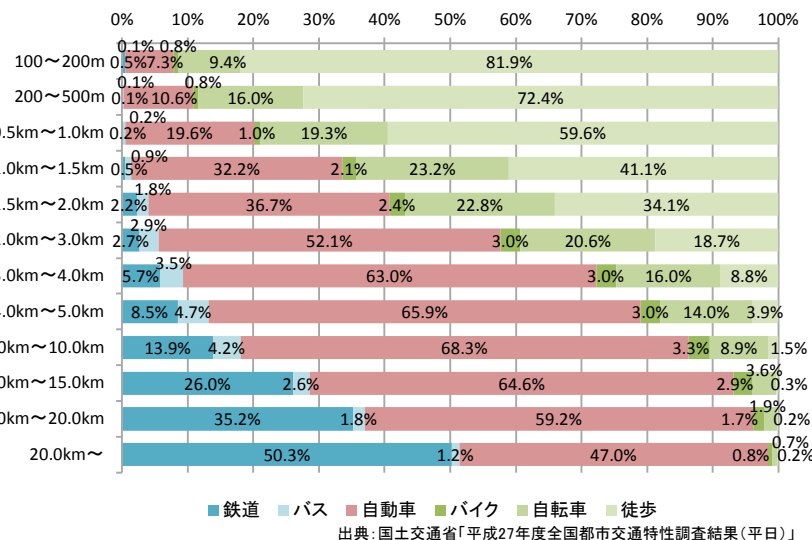
出典：国土交通省「国民意識調査」
※国土交通省「平成29年度国土交通白書」

(2) 群馬県における公共交通を取り巻く課題

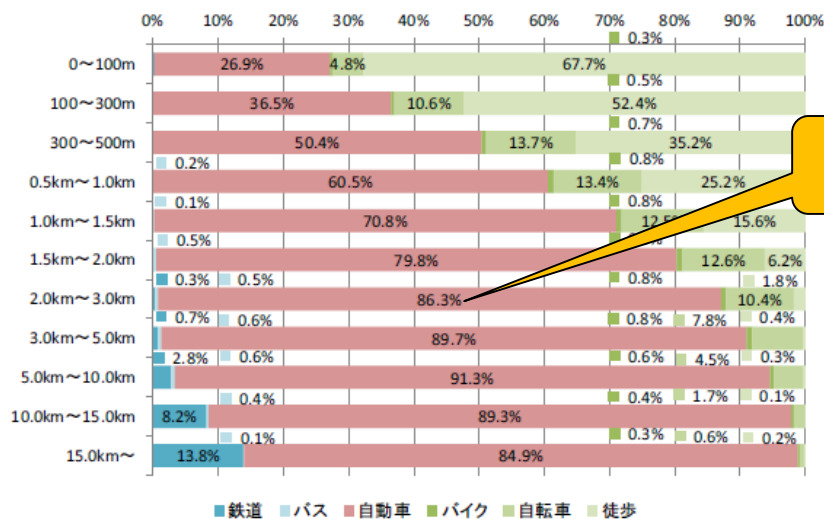
- 全国と比較して群馬県は自動車の分担率が高い。日常的な買物等の2～3kmの移動では、自動車が約9割と自動車に依存。
- 高齢者の免許保有者が増加している中、群馬県の返納率は増加傾向にあるものの、全国より低い水準。
- 鉄道利用者数は、2035年には全体で17%減少する見込み。

■距離帯別の代表交通手段構成比

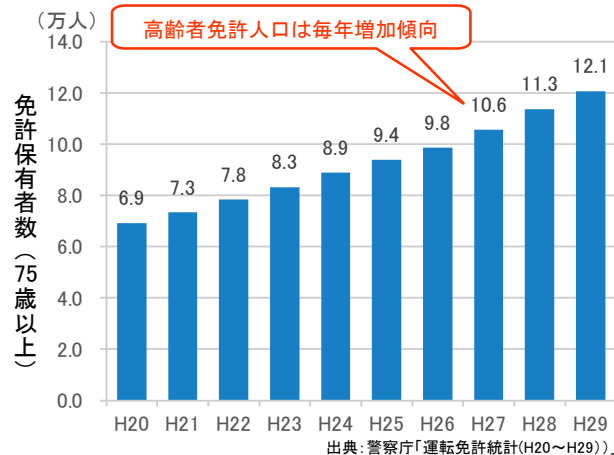
【全国】



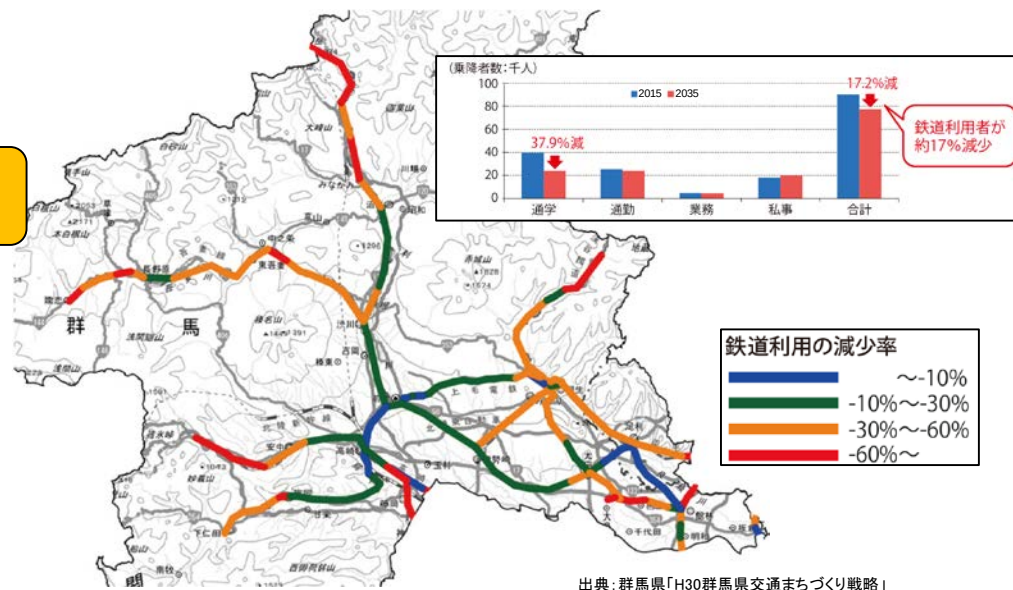
【群馬県】

2～3kmで
約9割

■高齢者の免許保有者数と返納率



■鉄道利用者の将来推計(2015→2035)

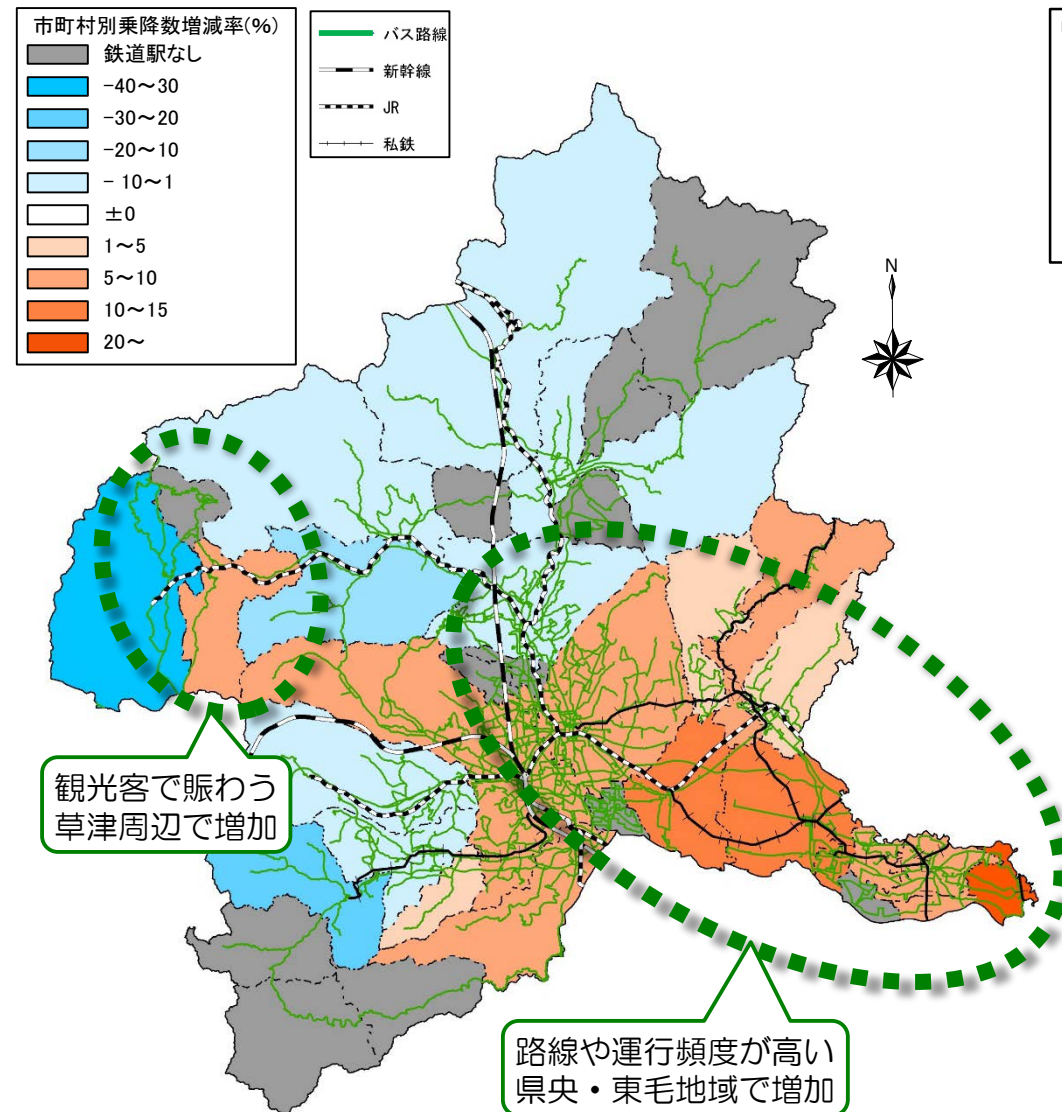


(2) 群馬県における公共交通を取り巻く課題

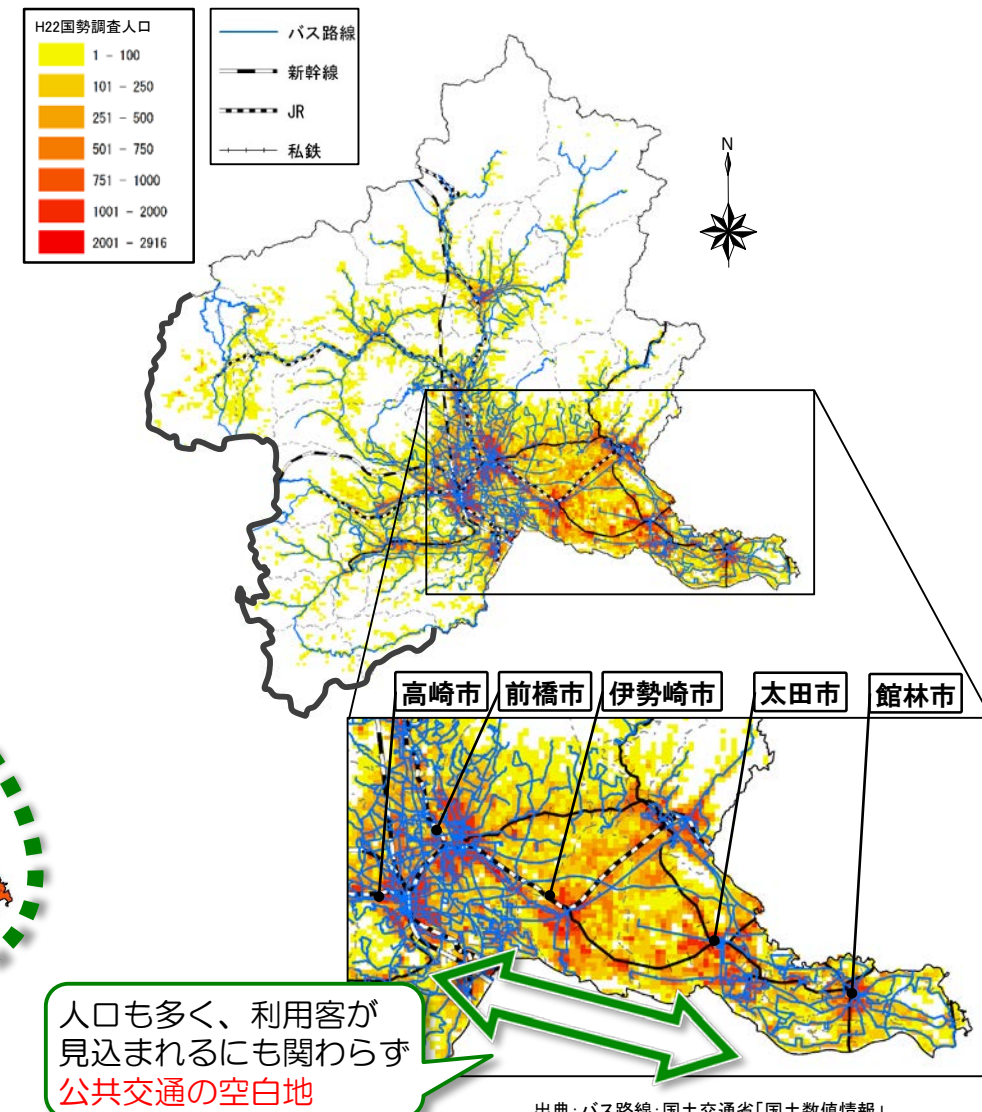
○鉄道利用者は、路線や運行頻度が高く、人口の増加も見られる県央・東毛地域で増加傾向。また、多くの観光客で賑わう草津周辺でも増加。

○伊勢崎・太田地域は人口規模が大きく鉄道利用者も多い一方、バス路線が脆弱。

■市町村別鉄道乗降客数の増減率(H23→H28)



■公共交通網(鉄道・路線バス)と人口



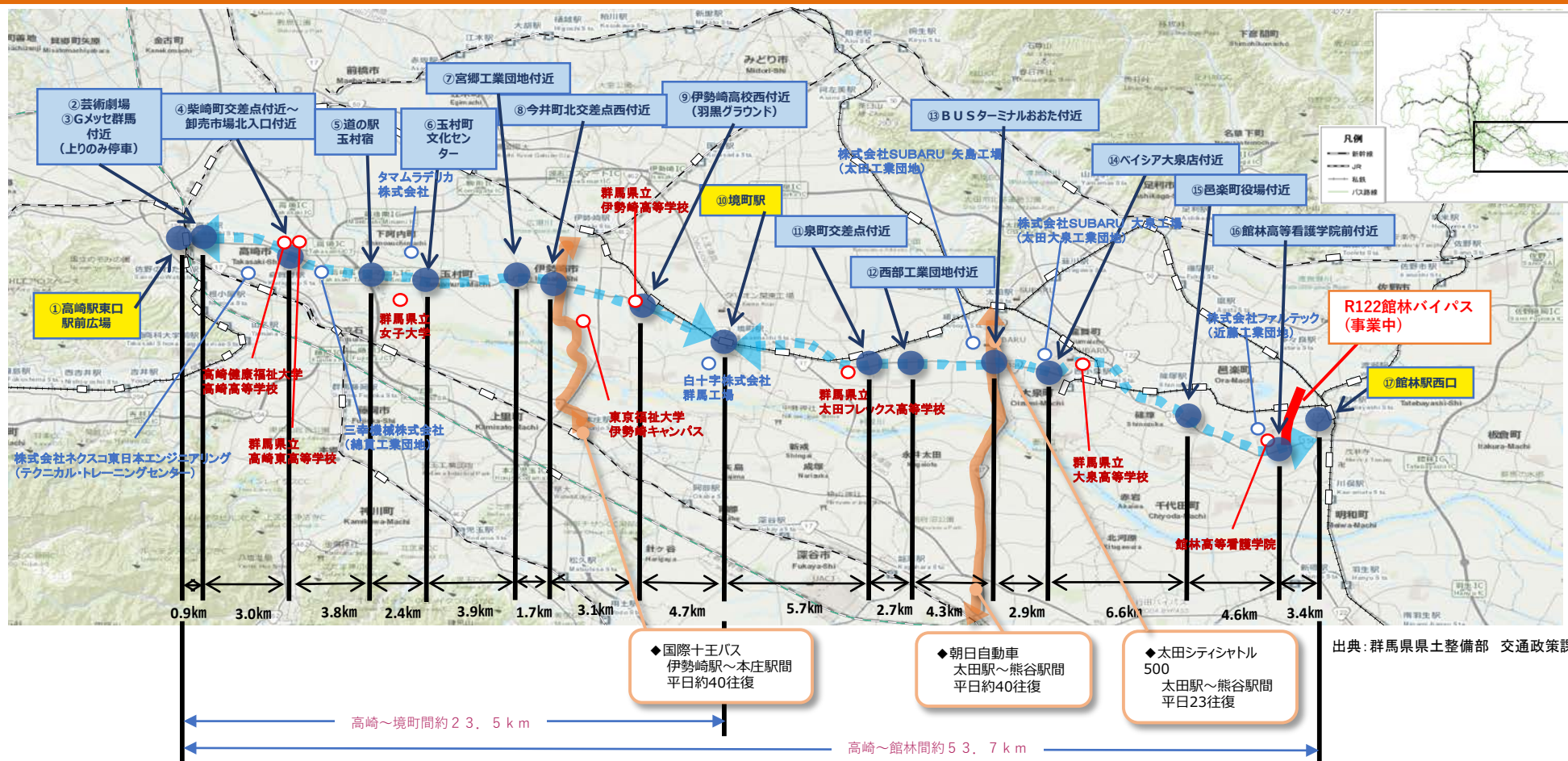
出典：バス路線：国土交通省「国土数値情報」
人口：総務省「国勢調査(H22)」

出典：国土交通省「国土数値情報」

(3) 群馬県における公共交通に関連する課題と取組【BRT】

1

新たに取り組むBRTイメージ図
(鉄道駅工業団地・学校商業施設等を繋ぐ)



2

実現へのステップ

1. BRT導入までのスケジュール

- ◆ 初年度(2018年度)：全体計画の策定
- ◆ 2年目(2019年度)：実現化に向けた検討
- ◆ 3年目(2020年度)：具体的な運行計画策定
運行に係る諸手続き

◆ 4年目(2021年度)：運行開始予定

2. 役割分担

- ◆ 県は、BRTの導入・整備を行う。
(運行方式は、上下分離方式により**民間ノウハウを柔軟に活用**)
- ◆ 沿線市町は、横軸のBRT本体と交差する縦軸(二次交通)を主体的に整備を行う。(二次交通：バス・タクシー・自転車など)
- ◆ 縦軸・横軸が交差する「乗継結節点」の整備については、**民間活力を最大限生かし**、沿線既存施設等と積極的に連携
(道の駅・ショッピングセンター・コンビニ等の民間施設)

3. 整備概要

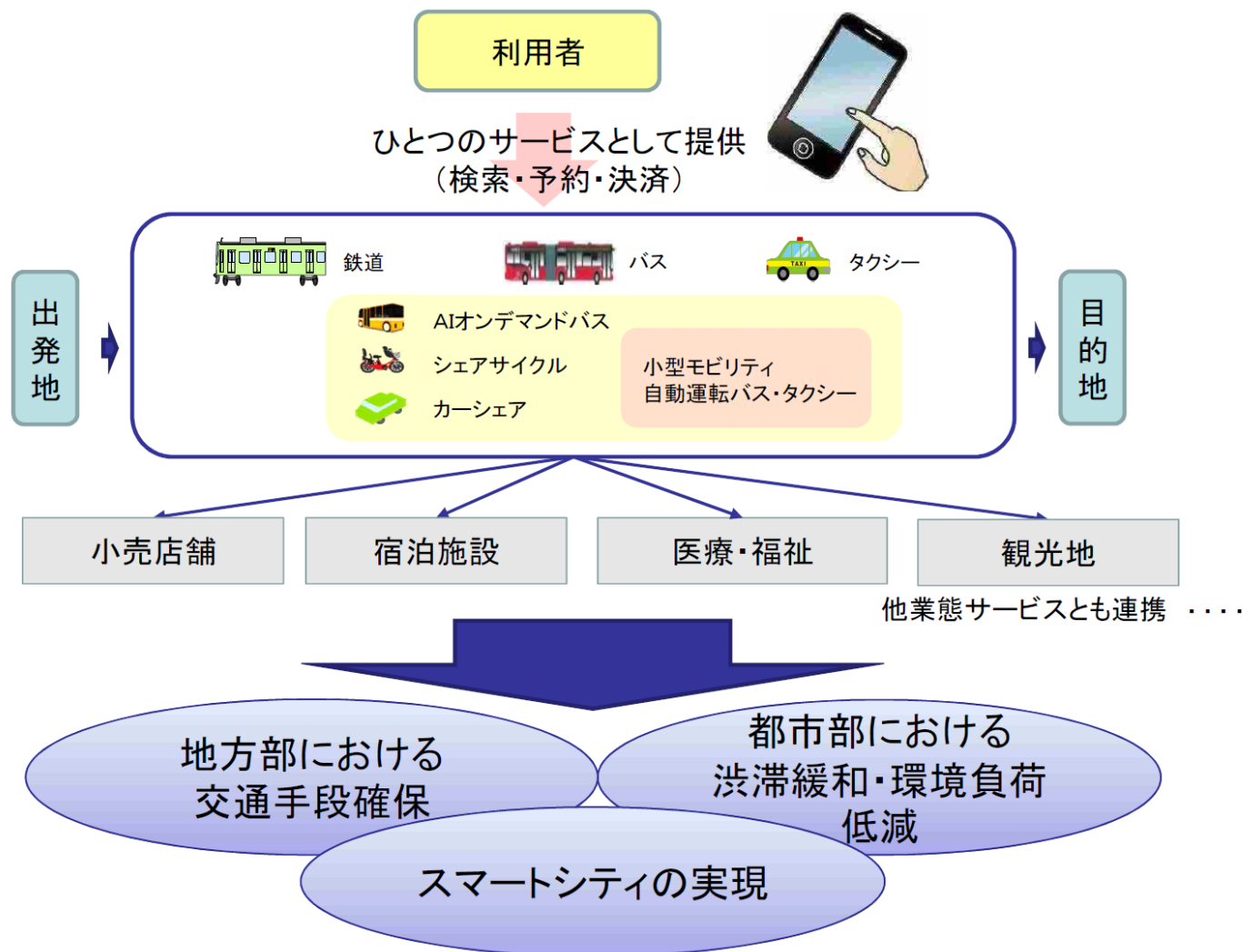
- ◆ シンボリックな車両導入(集客力の向上)
- ◆ 停留所、待合施設等整備(乗継結節点・バス待ち環境整備)
- ◆ ICカード、バスロケシステム導入(乗継抵抗の緩和)
- ◆ PTPS導入(定時性・速達性の確保)

出典：群馬県県土整備部交通政策課資料

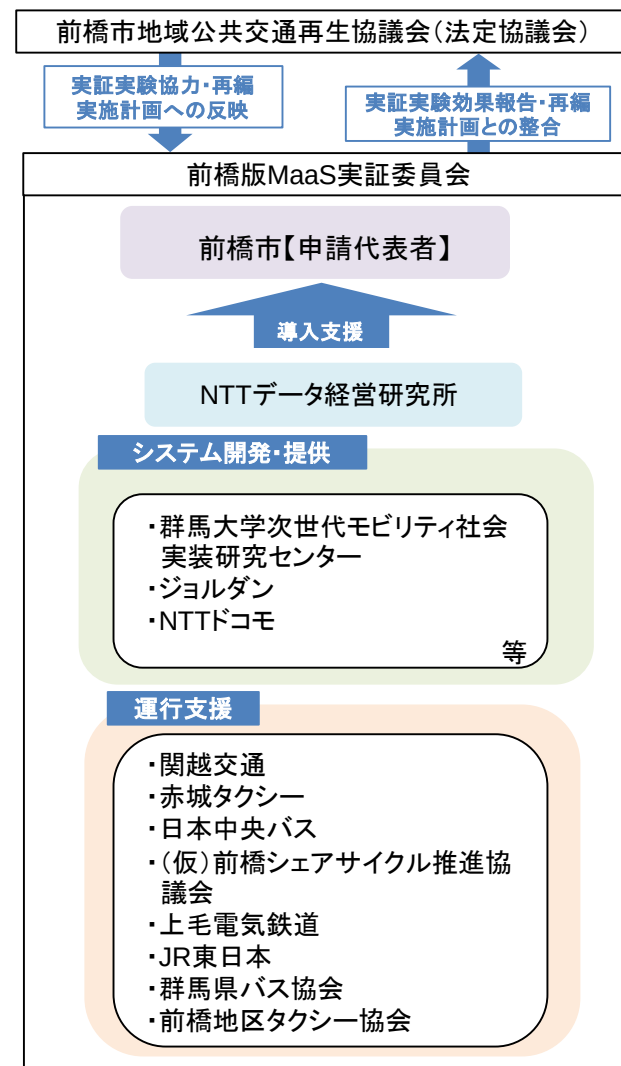
(3) 群馬県における公共交通に関連する課題と取組【前橋版MaaSの検討】

- 公共交通の課題解決に向けて、MaaSや新型輸送サービス等新たなモビリティサービスの必要性が検討されている。
- MaaSとはMobility as a Serviceで、全ての交通手段を1つのサービスとしてシームレスにつなぐ概念。
- 前橋市では地域公共交通協議会の下、MaaS実証委員会を設立。

■MaaSの概要



■前橋市MaaS実証委員会の設立



(3) 群馬県における公共交通に関連する課題と取組【前橋版MaaSの検討】

- 前橋版MaaSは、国土交通省による新モビリティサービス推進事業の「先行モデル事業」に選定。
- 「先行モデル事業」では、MaaSアプリを構築し乗り継ぎやオンデマンド交通の円滑化策を研究。

■先行モデル事業の内容

【実験概要】

(1) スマートフォン向けMaaSアプリの構築及び実証

- ・ 鉄道、バス、オンデマンド交通、タクシー、自転車を一括で検索・予約・決済を行える仕組みの導入。更に市内の集客力のある施設と連携し、公共交通利用ポイント等の付加価値を創出。

(2) オンデマンド交通

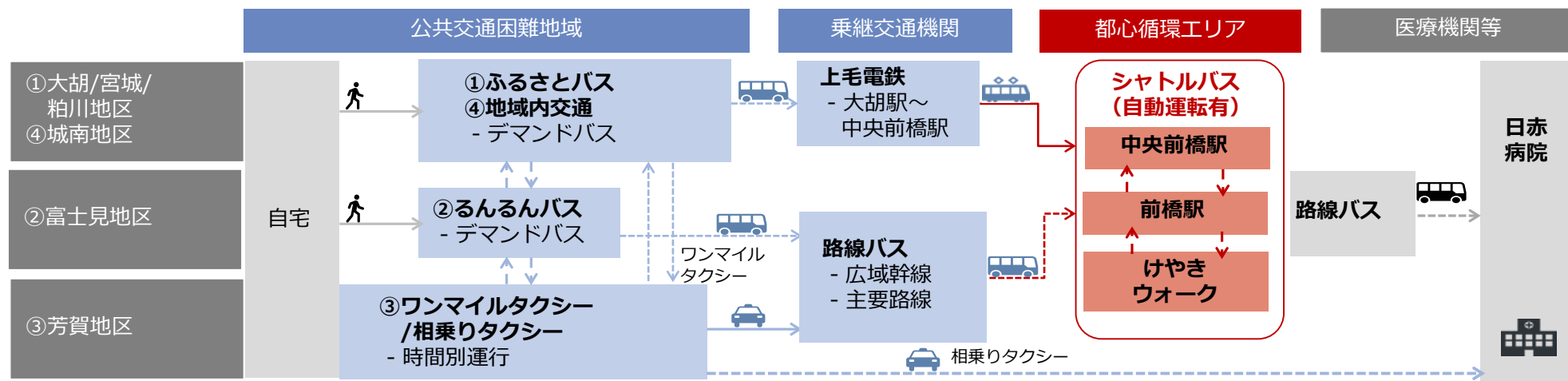
- ・ 市内郊外部の4地区においてAIを活用したオンデマンド交通を実施。MaaSアプリによる、乗り換えの円滑化策を研究する。

【本格導入に向けた検証項目・目標値】

- ① アプリのダウンロード数: **2,000ダウンロード**
- ② オンデマンド交通と他交通モードとの一括経路検索の予約実績: **300件**
- ③ オンデマンド交通(ワンマイル)の利用者数: **20人/日**
- ④ 商業施設等との連携実績: **100件**
- ⑤ MaaSアプリ利用者への満足度調査「便利だと思う」に対する回答: **55%**

【今回の実証実験における代表的な経路】

- ・ 公共交通困難地域（AIオンデマンド交通）から都心部（自動運転車両運行）までの効率的な乗り継ぎの実証を行う。
- ・ 医療機関（日赤病院）への相乗りと商業施設（けやきウォーク）でのついで買いで利便性向上と経済活性化を目指す。



3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

⑤災害発生

(1) 全国における災害発生に関する道路の課題

- 豪雨時に全面通行止めとなる事前通行規制区間は、直轄国道で全国に約200区間存在。延長ベースでは約5%。
- 近年、短時間の強い雨(集中豪雨)の発生回数が増加。通行止めの7割超は、事前通行規制区間外で発生。

■事前通行規制区間の状況

道路種	実延長	規制区間数	規制区間延長	
直轄国道	約 24,000 km	209 区間	約1,300 km	5 %
都道府県管 理国道	約 32,000 km	781 区間	約5,500 km	17 %
合計	約 56,000 km	990 区間	約6,800 km	12 %

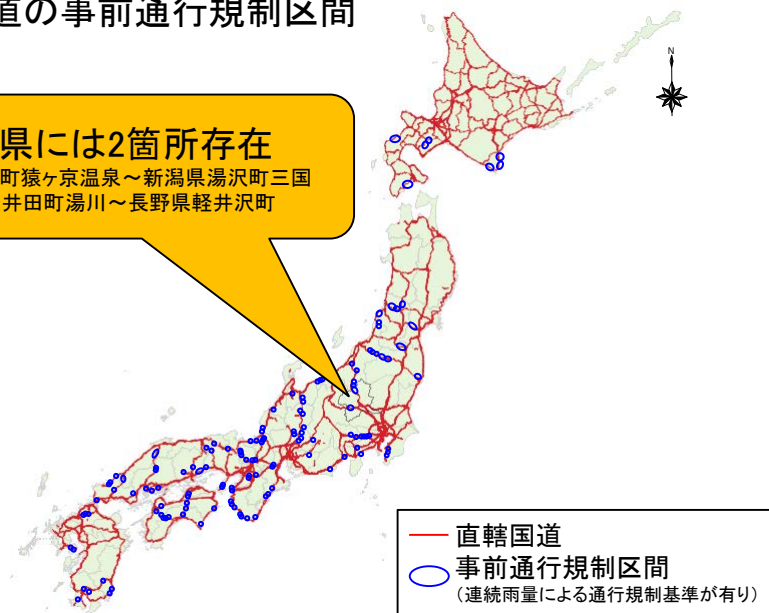
注) 事前通行規制区間は、連続雨量が一定の基準雨量以上になった場合等に、通行止めにする区間。

出典: 国土交通省社会資本整備審議会第17回物流小委員会資料

■直轄国道の事前通行規制区間

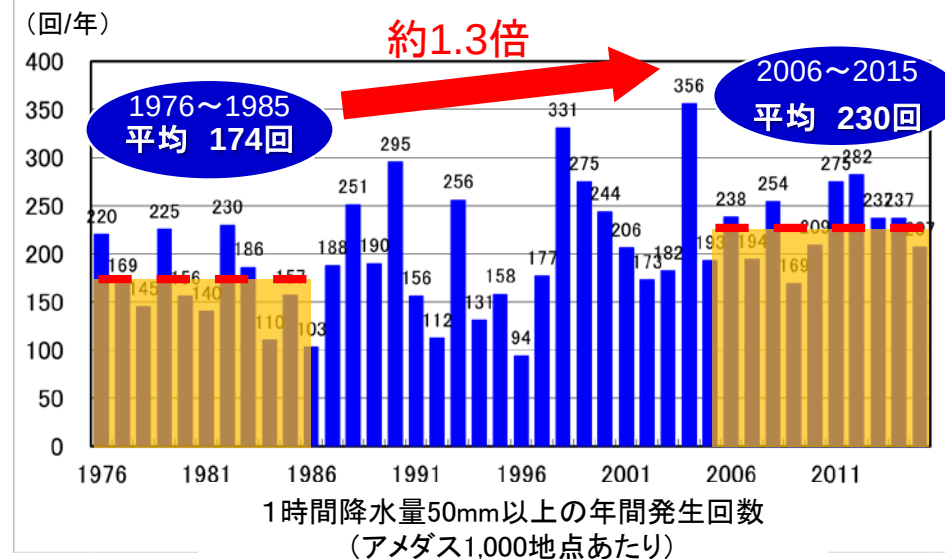
群馬県には2箇所存在

- ・R17みなかみ町猿ヶ京温泉～新潟県湯沢町三国
- ・R18安中市松井田町湯川～長野県軽井沢町

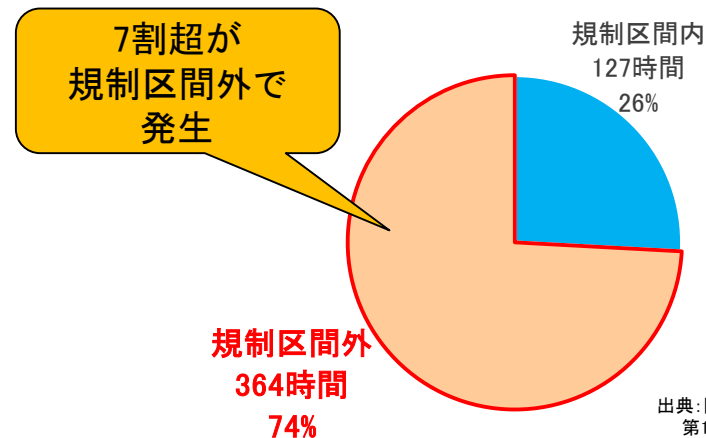


出典: 国土交通省社会資本整備審議会
第17回物流小委員会資料

■1時間降水量50mm/h以上の発生回数



■直轄国道の通行止め延べ時間(H24-H28年間平均)



出典: 国土交通省社会資本整備審議会
第17回物流小委員会資料

(2) 群馬県における災害発生に関する道路の課題

○国道の事前通行規制区間は25区間存在。冬期閉鎖区間は、国道7区間、県道9区間。

○本白根山の噴火では、志賀草津道路(国道292号)の一部区間が通行止めとなり、観光等に影響。

■国道の事前通行規制区間



出典: 高崎河川国道事務所HP

■県管理道路の冬期閉鎖区間



出典: 群馬県HP

■本白根山噴火



H30年1月23日: 本白根山が噴火

H30年4月22日: 火山性地震の増加を確認し「志賀草津道路」(国道292号)の一部区間を全面通行止め

H31年4月19日: 日中のみ通行規制を解除

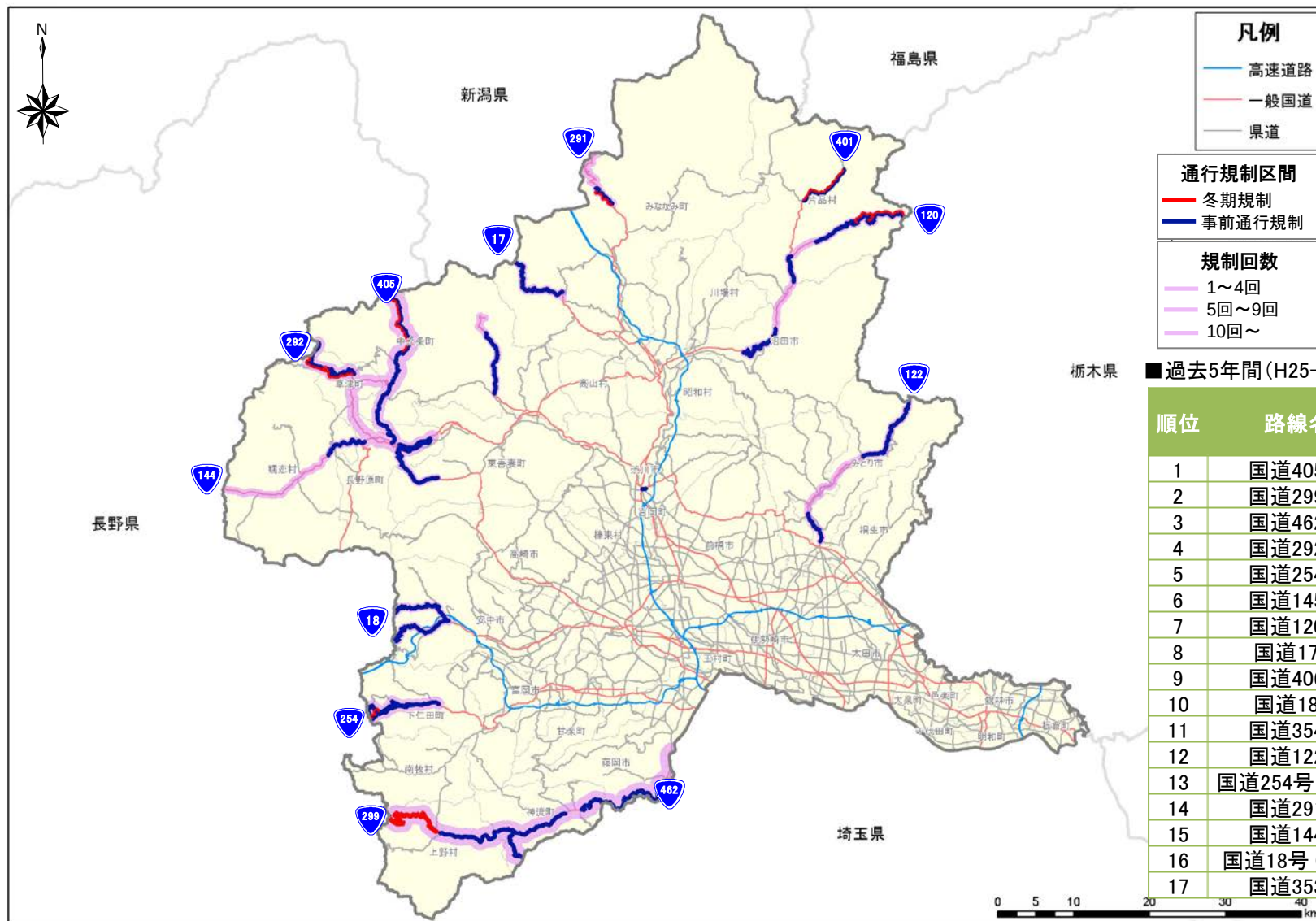


出典: 群馬県HP

(2) 群馬県における災害発生に関する道路の課題

○県境部では災害・事前通行規制が多く発生。5年間で10回以上の規制が実施された路線が存在。

■過去5年間(H25-H29)における災害・事前規制区間



栃木県

■過去5年間(H25-H29)における災害・事前規制履歴

順位	路線名	規制回数	累計規制時間 (時間)
1	国道405号	16	113.7
2	国道299号	16	109.4
3	国道462号	10	57.8
4	国道292号	7	245.0
5	国道254号	6	14,318.9
6	国道145号	5	95.7
7	国道120号	4	384.5
8	国道17号	4	181.4
9	国道406号	4	16.8
10	国道18号	3	88.8
11	国道354号	3	42.1
12	国道122号	3	11.8
13	国道254号(旧道)	2	4,215.0
14	国道291号	2	86.2
15	国道144号	2	17.0
16	国道18号(旧道)	2	14.6
17	国道353号	1	10.1

(3) 群馬県における災害対応に関連する道路の課題と取組【集中豪雨】

- 2019年6月22日1時10分までの1時間に群馬県の前橋市付近では約110ミリ、桐生市黒保根町付近で約100ミリの猛烈な雨が降ったとみられ、「記録的短時間大雨情報」が発表。
- 群馬県建設協会では群馬県と協力し、降雨後直ちにパトロールを実施。前橋市や渋川市等の広い範囲で土砂流出、法面崩落等の被害を把握。被災状況をSNSを活用して周知し、群馬県と協力して速やかな復旧を実施。

■降雨の状況

22日1時10分までの1時間
群馬県前橋市付近 約110ミリ
桐生市黒保根町付近 約100ミリ
 の猛烈な雨を観測

気象庁は
 「**記録的短時間大雨情報※**」を発表

※数年に一度程度しか発生しないような短時間の大雨を観測したときに発表。
 土砂災害や浸水害、中小河川の洪水害の発生につながるような、稀にしか観測しない雨量。

■被災状況の周知



出典：群馬県建設協会Twitter

■パトロールによる被災状況の把握



渋川市赤木町北上野付近
 間々上白井線



前橋市河原浜町 荒砥川右岸
 法面、道路崩落

出典：群馬県建設協会Twitter

■応急復旧状況



災害応急復旧作業中（6/27）



完了（6/29）

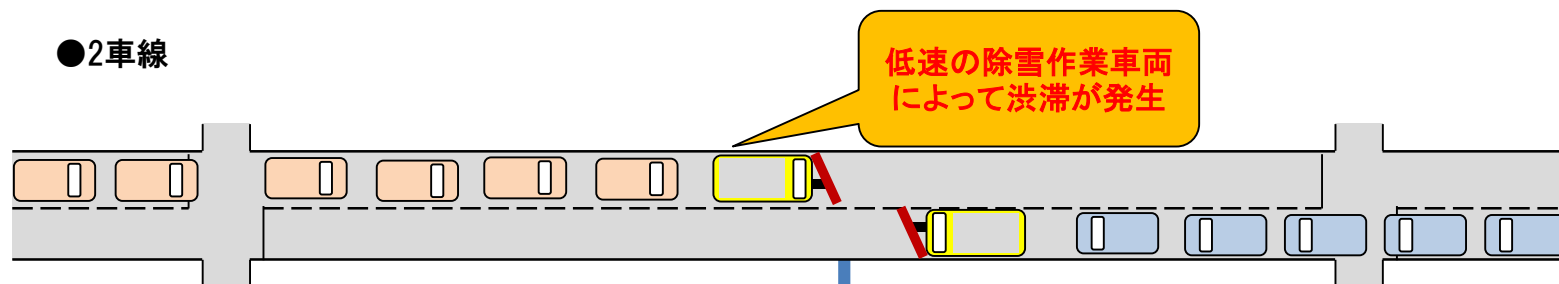
出典：群馬県建設協会Twitter

(3) 群馬県における除雪対応に関連する道路の課題と取組【除雪】

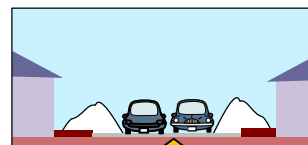
- 除雪作業時において、2車線の場合は通行止めや通行規制が発生。
- 4車線の場合は、通行止めをせずに、片側2車線で作業可能。除雪から排雪まで行うことも可能。
- 降雪時も安定した通行を確保するため、降雪が多い主要幹線道路における4車線の整備が重要

■2車線区間と4車線区間の除雪作業の違い(イメージ)

●2車線



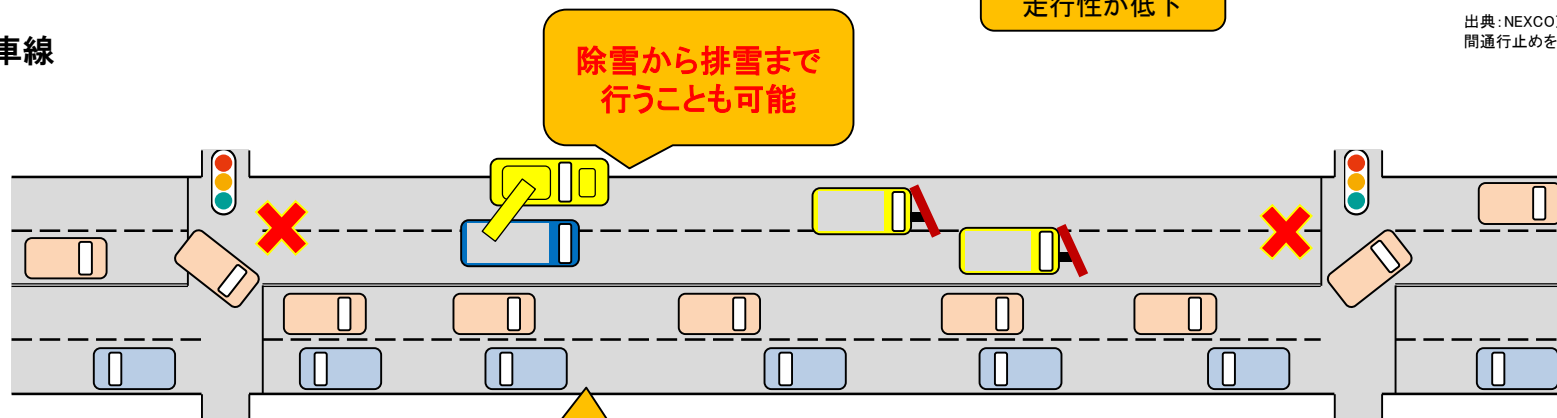
雪を路側に堆積



路側の雪を排雪

幅員が縮小し
走行性が低下

●4車線



出典: NEXCO東日本「大雪による路肩の排雪をするため緊急夜間通行止めを実施(H28.12.27プレスリリース)」

3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

⑥道路利用者の意見

(1) 道路利用者からの意見

■群馬県トラック協会からの主な意見

- 大型コンテナ車に対応した道路整備が重要
- 上武道路4車化は期限を決め、早急に整備を促進
- ドライバーの安全確保のために休憩施設の確保が重要
- 物流の効率化のため、高速道路の活用が重要（渋滞解消のための料金政策等）

■群馬県観光物産国際協会からの主な意見

- 群馬県の公共交通機関が弱い傾向
- 訪日外国人がレンタカーを利用しやすいシステムの構築、多言語の案内看板設置が重要
- 観光地での事故防止の観点から、安全性の向上を図る整備が重要
- 観光の景観を損ねないよう道路の維持管理を行ってほしい

(2) 道路利用者からの意見

■群馬県バス協会からの主な意見

- 国道50号本町二丁目交差点(五差路)の渋滞対策が必要。中央前橋駅とJR前橋駅間のバス利用者が多いため重要。
- 道路事業に合わせ、必要なところにバス停の上屋やベンチの整備
- 自動運転システムの積極的な推進
- 交通円滑化のため、交通量や人の乗り降りが多い場所にはバスベイ設置が重要

■群馬県タクシー協会からの主な意見

- 渡河部分や踏切で交通混雑しており、対策が必要
- 国道50号本町二丁目交差点(五差路)は、複雑でわかりづらく改善が必要
- 幹線道路等の太い幹部分も対策が必要であるが、タクシーの利用頻度が高い幹線からの細い道の対策が必要
- 災害協定については、協力できることは今後、していきたい

3. 社会情勢の変化に伴った新たな課題への対応

⑦対応方針

(1) 新たな課題の検討・意見照会について

- 新たな課題は、データによる分析と意見照会の二本立てで検討。
- データ分析では、速度や交通量などの最新のデータで分析。
- 意見照会では、業界団体・関係機関に物流・観光・公共交通等の新たな課題への対応に必要とする視点を確認。
- データ分析結果と道路利用者の意見を踏まえて、新たな課題箇所検討に向けた方針を提案。

データ分析

- ・ETC2.0等の最新データを用いて、交通状況进行分析

意見照会

(業界団体及び関係機関等)

- ・道路利用者の視点から見た課題
- ・物流、観光、公共交通等の新たな課題への対応について必要とする視点

新たな課題箇所

- ・データ分析と意見照会から各種視点との整合性の確認
- ・工業団地の立地や観光客数等の社会情勢の変化を確認

要因分析の上で

課題箇所を検討

(2) 新たな課題箇所の検討に向けた方針

○物流・観光・公共交通・災害等、新たな課題や取組が進む中、渋滞対策や道路機能の向上をいかに進めていくべきか。

	方針	対策案
物流	重要物流道路を中心に機能強化や重点整備を推進し、平常時・災害時を問わない安定した輸送を確保	・定時性、走行性阻害箇所解消に向けた道路整備（国道17号上武道路、上信道、三国防災等） ・共同輸送拡大に向けた物流施設整備等
観光	観光地へのアクセス性向上とともに、全ての人にわかりやすく利用しやすい環境を目指し、総合的に整備を推進	・観光地アクセス道路の渋滞緩和対策、整備（上信道等） ・分かりやすい標識整備 ・主要施設周辺の駐車場整備等
公共交通	自動車依存から公共交通の利用促進を目指し、MaaS等と連動したインフラ施設を活用しつつ、利便性を高める整備を推進	・公共交通機関の定時性確保に向けた対策（渋滞緩和対策、優先・専用レーン等） ・自動運転等の新技術に対応した整備 ・公共交通の空白地を結ぶBRTの整備等
災害	県境部を中心とした事前通行規制や災害による通行止めによる物流・観光への影響や首都直下地震時の緊急輸送道路確保など災害リスクに対応すべく整備を推進	・通行規制区間解消に向けた道路整備（上信道、三国防災等） ・隣接地域のアクセス向上のための整備（国道17号上武道路、上信道等）等

上記、新たな課題に対する方針のもと、地域と連携し、群馬県域の移動性向上を図る