

序章 はじめに

1. ビジョン策定の目的

平成17年度に実施した政策総点検において、「将来あるべき姿に向け公共投資を進めてほしい」、「近視眼的な行政で長期的ビジョンに欠ける」など県土整備に対する長期的な計画策定を求める意見をいただきました。

このような総点検の結果を受け、「安全・安心な県土」、「活力ある県土」を目指した道路、河川、砂防事業ごとの中長期的なビジョンを示すとともに、少子高齢化の進行など社会的なトレンドや厳しい財政状況のもとで、どのように県土整備を進めていくのかを明らかにするために「県土整備ビジョン」を策定します。

1-1 これまでの計画

県土整備に関するこれまでの県の計画は、道路事業では、国（国土交通省）が策定する「道路整備五箇年計画」、また河川・砂防事業では、国（国土交通省）が策定する「治水事業五箇年計画」及び「急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画」に基づき、整備目標、事業量などを定めてきました。

平成10年度に策定した「道路の整備に関するプログラム」（平成10～19年度）は、国の「第12次道路整備五箇年計画」（平成10～14年度）を基に、整備目標や事業量を箇所毎に定めています。同様に平成9年度に策定した「河川整備中期計画」（平成9年～21世紀初頭）は、国の「第9次治水事業七箇年計画」

（平成9～15年度）及び「第4次急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画」（平成10～14年度）を基に策定しました。

このように、これまで県で策定してきた計画は、国の計画を基に、言うなれば「国主導」で目標や事業量が定められてきたために、県財政の見通しを踏まえるという視点が不十分でした。この点は、現行の「道路の整備に関するプログラム」及び「河川整備中期計画」が、後の急激な公共事業費の縮減とい

うトレンドを反映できていない、ということからも伺い知ることができます。

また、国が考える重点施策・事業を達成することを基本とした計画であるために、県独自の方針が打ち出しにくいという課題もあります。

1-2 初めての中期計画

本ビジョンは、こうした課題を踏まえて、国主導ではなく県が独自に策定する、初めての県土整備に関する中期計画です。

中長期的には、「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想（仮称）」、「新五流域総合治水プラン」、「新八山系砂防整備計画（仮称）」によって、「あるべき県土の姿」に向けた事業ごとの整備目標を示しています。なお、ここで示す中期計画は、財政的な見通しを織り込むことができないことから、整備の目標年次は設けていません。そのときどきの財政状況を踏まえつつ、この中期計画に沿って県土整備を推進します。

また、概ね10年後の指標として、各種事業の目標を設定していますが、これは「岐阜県行財政改革大綱」の基本的な方針（平成22年度まで投資的経費を毎年度5%程度削減）を踏まえ、県財政の持続性に配慮した目標となっています。

平成15年度に国では、「道路整備五箇年計画」、「治水事業五箇年計画」など、これまで9つの事業分野に分かれていた計画を統一した「社会資本整備重点計画」（平成15～19年度）を策定し、平成19年度には次期計画の策定を進めるとされています。

ここで示される国の重点施策については、十分考慮に入れながら、「県土整備ビジョン」を随時見直すとともに、各事業ごとに個別計画を策定する際には、本ビジョンの視点を十分に踏まえた計画づくりを進めます。

2. ビジョン策定の背景

2-1 人口減少・少子高齢化の進行

'00年の国勢調査によれば、23道県で既に人口が減少しています。平成32年（'20年）以降には、ほとんどの都道府県で人口が減少すると予測されています。

年少人口割合（総人口に対する18歳未満の人口の割合）は、'00年から'30年の期間を通じて全ての都道府県で低下しており、生産年齢人口割合（総人口に対する15～64歳の人口：生産年齢人口の割合）は各都道府県とも全般的に減少傾向にあります。

また、老年人口（65歳以上人口）は'20年まで全都道府県で増加し、特に大都市圏では老年人口が著しく増加します。'20年以降は老年人口が減少する都道府県が出現しますが、老年人口割合（総人口に対する老年人口の割合）は、'30年には35道県で3割を超えます。

本県の状況を見てみますと、'05年の国勢調査（速報）で本県人口は調査開始以来初めて減少に転じました。この減少の背景を人口動態調査（平成17年度）から探りますと、出生数と死亡数が急速に接近し、戦後常にプラスを維持してきた自然増加にブレーキがかかった状態と分析できます。出生数は平成元年～12年頃まで横ばいで推移していましたが、平成13年頃から減少傾向になっています。

人口は長期的な減少過程に入り、'20年には1,980千人と2,000千人を割り込み、'30年には1,831千人になると推計されています（図1-1）。

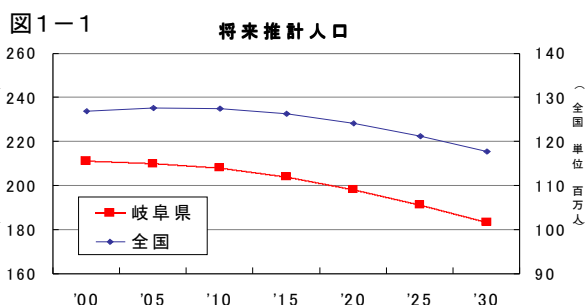
また、年少人口は昭和55年頃の475千人をピークに以後一貫して減少しており、この減少傾向は続くものと思われます。'10年には293千人と300千人を割り込み、'30年には208千人になると推計されています。

本県の経済力に影響をもたらす生産年齢人口は、平成7年の1,430千人をピークに減少しており、'10年には1,299千人と1,300千人を割り込み、'30年には1,056千人になると推計されています。

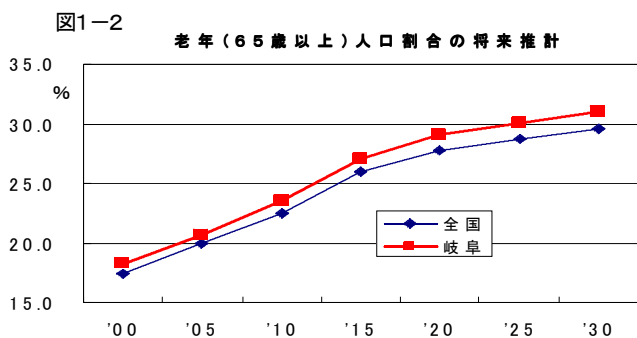
さらに、老年人口割合は、'05年の国勢調査（速

報値）で20%を超え、今後も急激に増加する見込です。老年人口は、'20年頃には576千人（29.1%）とピークに達し、老年人口割合も'25年には30%を超えると推計されています（図1-2）。

以上のような各種統計数値によりまして、本県においても人口減少・少子高齢社会が訪れることは避けられない状況となっています。この状況は、今後の県土整備のあり方にも大きな影響を及ぼします。



出典：国立社会保障・人口問題研究所（平成14年3月推計）



出典：国立社会保障・人口問題研究所（平成14年3月推計）

人口減少社会における公共投資については様々な意見があります。「人口減少」という言葉をとらえて「人が少なくなるのだから道路を新たに整備する必要はなくなるのではないか」という短絡的な意見もあります。「人口減少により経済規模が縮小し総体に上限が画される状況で今までのようなバランスを無視した公共投資を行えば、経済全体のダメージにつながる」という意見もあります。さらには、「国民の貯蓄が原資である公共事業を拡大させれば、民間の設備投資を縮小させる可能性がある」との指摘もあります。

2-2 厳しい財政状況

以上のような考え方とは別に、地方自治体の財政状況が非常に厳しくなっているという事実があります。本県財政も、県税及び地方交付税などの一般財源総額の増加が見込めない一方で、県債残高の累増に伴う公債費の増大、少子高齢化の進展などによる社会保障関係経費の増加が今後も続くと思われています。このため、放置すれば、福祉、産業振興、教育をはじめとする県民生活向上のための事業に予算を振り向けることが極めて困難になるという「危機的状況」に確実に陥ることとなります。このような危機的状況に対処するため、今後5年間（平成18年度から平成22年度まで）の行財政改革の基本方針として「岐阜県行財政改革大綱」を策定しました。

この基本方針によれば、投資的経費を原則毎年度5%程度削減することとなります。

つまり、私たちは、一方では人口減少・少子高齢化の進行という避けがたいトレンド、他方では絶対的な財源不足という、県土を整備するにあたってこれまでに経験したことのない厳しい状況に置かれているといえるのです。

2-3 公共事業に対する評価

昨年度、本県では政策総点検を実施し、41の政策分野にわたる133の論点ごとに、政策の方向性と、それに沿った主要な施策・事業を整理しました。政策総点検を進める中で、県民から多くの政策分野を対象に、2万件を超える意見・提案をいただきました。このうち、道路整備や河川改修など県土整備に関しては、4百回を超える意見交換会を通じて、約6千7百件の貴重な意見・提案が得られました。

道路に関する意見では、本県が広大な面積を有し、その8割が山地である地形的な制約のために依然として道路整備が遅れている状況にあることや、公共交通機関が十分に整備されていない現状から、輸送手段として道路の重要性が高いこと、また、県の将来にとって東海環状自動車道など幹線道路ネットワークの整備が重要であることなどから、「道路整備に対しては積極的に推進すべき」との意見が多くあ

りました。しかし一方では、「道路整備は抑制すべき」との意見や「費用対効果を重視し整備の必要性に応じて優先順位を付けるべき」との意見もありました。

また、河川改修や砂防事業など、災害を防止するための事業については、施策を推進することで意見が一致しています。厳しい財政状況の中にあっても、地域の特性を踏まえて、整備の優先順位や効果的な整備手法を検討し、さらに河川情報、土砂災害情報、ハザードマップなどのソフト対策を一体的に実施し、「総合的な対策として着実に実施すべき」との意見をいただきました。

一方、'06年9月の日経コンストラクションによれば、市民1,000人を対象に公共事業に対する意識を調査した結果、「公共事業のコストは高すぎる」（全体の53%）、「採算性や需要予測が甘く無駄なものをつくっている」（同46.8%）などが高い割合を示しています。また、公共事業に対する問題点や疑問点について、自由記述方式で使われた言葉としては、「無駄」というキーワードが2割を超えて最も多い意見となっています。利用率の極端に低い高速道路や箱物などを、公共事業の負の部分として紹介する報道などが、公共事業全体のイメージを悪化させ、こうした意見に繋がっていると考えています。

また、絶えることのない不正な入札行為や行政と建設業者との癒着構造などの事案が、公共事業に対する「悪」のイメージを膨らませていることも事実です。

このように、公共事業の「負」の部分に関する情報が多く発信されることで、「公共事業は無駄、悪」という偏った見方が、情報の受け手に植え付けられることを、公共事業に携わる私たちは大変に危惧しています。なぜなら、こうした考え方は、地域の「安全」を守り、「便利で快適」な生活環境を提供するという公共事業の本質を見失わせるおそれがあるからです。

この結果、真に必要な公共事業を含めて公共事業全体を抑制しようとする「力」が働くことになるのであれば、これは大きな問題です。

しかし、多くの人々が抱く公共事業のイメージは、「高コスト」、「無駄が多い」、「止めることができない」など、総じて厳しいものであるという事実を、公共事業に携わる私たちは、真摯に受け止める必要があります。

少子高齢化の進行という社会のトレンド、あるいは厳しい財政状況を踏まつつ、県民の多くが「ここを終の棲家としたい」と思える「美しい県土」を実現することが私たちの目標であり、その目標は些かも揺るぎはありません。

公共事業を取り巻く環境が厳しいからこそ、「県として何ができるのか」、「何をなすべきなのか」、「進むべき方向はどこなのか」などを県民にきちんと提示し、公共事業への理解を得ていくことが、私たちに与えられた任務です。このような視点を十分に踏まえて、「あるべき県土の姿」を描くとともに、これからの県土整備の進め方を「県土整備ビジョン」により示していきます。

3. 県土整備の目指す方向

3-1 安全・安心な県土づくり

本県は、愛知県、三重県とともに、「東海地方」あるいは「中京地方」と称され、名古屋市を中心とした経済圏に含まれます。日本の国土のほぼ中央に位置し、古来より東西交通の要所であるとともに、北陸方面への交通も至便であったことから、要衝の地として栄えてきました。全国でも数少ない内陸県の一つで、北部は山地、南部は濃尾平野の一部である美濃平野が広がり、3,000m級の山岳地帯から海拔0mの水郷地帯まで起伏に富んだ地形を有しています。本県は「飛山濃水の地」とも呼ばれ、緑豊かな県土が形成されています。

豊富な山河により形成される豊かな自然環境は、一方では、大雨が降ると急峻な山地をつたって河川に水が一気に流れ出し、人口が集中する平野部を中心に洪水が発生するという特性を有しています。市街地の多くが、河川に囲まれた低い平地に立地していることや、流域における保水機能や遊水機能の低下が、市街地の洪水発生危険性を高める要因ともなっています。

また、県土の多くを占める中山間地域においては、土砂災害発生危険性や災害などにより集落が孤立するおそれも依然として高い状況にあり、さらに、積雪山間地では、雪崩危険箇所が多くあります。

本県では、'06年で30周年という節目の年に当たる長良川の破堤という甚大な被害をもたらした'76年の「9.12豪雨災害」を始め、'99年の「9.15災害」、'00年の「恵南豪雨災害」、'02年の「台風6号」による災害、'04年の「台風23号」による災害、さらに'06年の「平成18年豪雪」や「平成18年7月豪雨」による災害など、これまで多くの自然災害に見舞われてきました。

これらのことから分かるように、本県は県土の全域において災害に対して未だ脆弱であり、自然災害を未然に防止し、安心して生活できる社会基盤の

整備が強く求められています。

このため、治水対策や土砂災害対策を着実に推進し、県民が安心して生活していくことができるように県土の保全を進めなければなりません。

3-2 活力ある県土づくり

関東圏と関西圏、太平洋沿岸地域と日本海沿岸地域を結ぶ要衝の地である本県は、現在その機能を高めるために必要な幹線ネットワーク網の整備途上にあります。

名神高速道路、中央自動車道、東海環状自動車道東回りルートに加えて、全線の開通により太平洋と日本海の新たなゲートウェイとなる東海北陸自動車道、三重県や関西圏へのアクセスを強化する東海環状自動車道西回りルート、北陸と信州を結ぶ中部縦貫自動車道をはじめとした幹線ネットワークの整備を進めることにより、中部圏全域の活性化、一体的な発展を図ることが必要です。

現在、都市部では商業機能や行政機能の郊外展開などとも相俟って、中心市街地の拠点性が低下しています。一方、中山間地域は担い手の減少、高齢化が進行し、集落機能や地域の維持・管理機能の低下が懸念されています。

今後、人口減少社会が進行する中においても、生活の質的向上を図っていくためには、各地域が相互に補完し、サービスの選択肢を拡大していくことが必要です。

このため、鉄道網などの公共交通機関が十分に整備されていない本県においては、各生活圏を効果的に結ぶ道路整備の重要性がますます増大します。

また、活動の領域が限定されている子どもや高齢者に配慮した歩道整備、バリアフリー（ノーマライゼーション）化、交差点改良などのきめ細やかな基盤整備により、コミュニティレベルの活力向上も図らなければなりません。

3-3 県土整備の進め方

本県では「岐阜県行財政改革大綱」で示した基本方針により、歳出全般の大幅な抑制を進め、いち早く危機的状況にある県財政の再建を図ることとしています。

本来、社会資本整備とは、将来の目標に向かって、安定的な水準を確保し着実に進めていくことが基本ですが、厳しい財政事情のもとでは、社会資本整備に係る予算も例外なく抑制しなければなりません。

しかし、このような状況にあっても、私たちは、県民がどこに住もうとも安心して暮らすことができ、地震・風水害などの災害から人命・財産を守る「安全・安心な県土づくり」、中部圏全域の広域的な連携を促進する幹線ネットワークや都市部と中山間地を効果的に結ぶ道路などの「活力ある県土づくり」を目指す必要があります。

このため、道路、河川、砂防各事業ごとの中長期的な計画を、「県土のあるべき姿」として県土整備の目標に位置づけ、そこに向かって、ゆっくりとした速度であっても着実に歩みを進めていきます。

次の世代に良好な県土を引き継いでいくために、本県の最優先課題である財政再建とのバランスにも十分配慮しながら、県民の多くが「ここを終の棲家としたい」と思える県土づくりを着実に進めることが、県土整備を担う私たちの「最も重要な任務」であり、また県民の期待に応える「県土整備の進め方」であると考えています。

4. ビジョンの概要及び策定プロセス

4-1 概要

○対象期間

当ビジョンは、中長期的な県土整備のあり方を示すものであり、道路、河川、砂防の各事業について中長期計画の概成までに要する期間は設けていません。ただし、段階的な県土整備の状況を示すために、各種成果指標について10年後の目標を示しています。

○対象事業

県土の根幹、骨格を形成する道路、河川、砂防の3事業を、当ビジョンの対象とします。道路事業については、街路事業を含みます。

なお、県内道路ネットワークを形成する農道整備及び農地防災事業の推進については「ぎふ農業・農村振興ビジョン」(農政部作成)、また、県内道路ネットワークの形成に寄与する林道整備及び治山事業の推進については「岐阜県森林づくり基本計画」(林政部作成)で記述しています。

○構成

ビジョンは、以下の3部により構成されています。

I 岐阜県の現状

- ・岐阜県の特性、過去の投資の変遷を読み解くと共に、県土整備の現状に関して、具体的な取り組みの事例を掲げながら記述します。

II 新しい時代への課題

- ・上記現状を踏まえて、県土整備が直面する「社会的課題」と「県土整備の内なる課題」について整理します。特に、「県土整備の内なる課題」については、データを活用しながら詳細に記述します。

III 新たな公共事業の展開

- ・現状及び課題を踏まえ、道路、河川、砂防ごとの長期的な目標を明確化するとともに、これからの県土整備の方向性を整

理します。なお、方向性の整理に際しては、これまでの県土整備のあり方を見直し、新たな取り組みを示します。

4-2 策定プロセス

県土整備ビジョンは、昨年度の政策総点検を通じて、最終報告書である「確かな明日の見えるふるさと岐阜県をめざして」の策定プロセスを踏襲し、行政の一方的な思いを描くのではなく、県民の声を活かしながら策定を進めてきました。

県土整備部が、政策総点検のフォローアップとして実施した意見交換会などは、平成18年11月末までに683回を数え、延べ10,345人の県民に参加いただきました。

また、建設行政懇談会(県民を代表する有識者会議)を通じて、各界の皆様のご意見も伺っています。

なお、原案策定後の平成19年2月14日～3月15日には、パブリックコメントを実施し、広く県民の意見を聴取しました。

第1章 岐阜県の現状

本県の北部及び東部の大部分は山地で、東部県境には、海拔3,000mを超す山々を連ねた「日本アルプス」と呼ばれる飛騨山脈があり、西部県境には、海拔2,000m内外の白山や伊吹山等があります。これらの山地の間に飛騨高地・美濃高原があり、北部から南部へと高度と起伏を減じながら、海拔0m水郷地帯に及んでおり、「飛山濃水」の地と言われています。



アルプスとは、北は立山、剣岳の立山連峰、白馬岳の後立山連峰から、南は槍・穂高連峰、最南端に聳える乗鞍岳に至る飛騨山脈を中心とする山岳地帯を指します。各山々は季節ごとにその表情を変え、登山客を楽しませています。

(ぎふポータル「ぎふの百選」より)



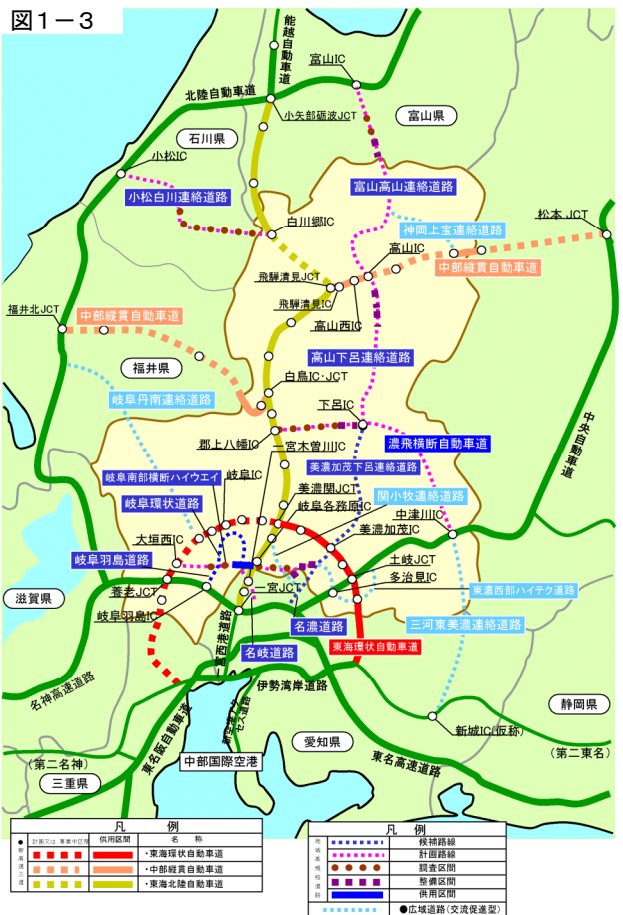
濃尾平野には、木曾川、長良川、揖斐川が集まります。

これら大小河川は幾度も洪水を繰り返してきており、この地域に住む人々は河川の改修、堤防の築造、排水設備の構築などの治水工事を行ってきました。(ぎふポータル「ぎふの百選」より)

1. 道路の現状

本県は広大な面積を有している反面、その約8割を森林が占めていることから、可住地面積は県土の20.2% (H15時点) と限られています。特に、北部山間地では、可住地が点在しているため、これらの地域を結ぶ道路や鉄道などの整備が重要になります。しかし、一部の地域を除き、鉄道網の整備状況が十分ではない本県では、道路の重要性が非常に高くなっています。また、市街地においても、名鉄三線の廃線などにより、大規模輸送を可能とする鉄道網の弱体化が進み、移動手段として自動車への依存度が高まっています。このため、朝夕の通勤時間帯を中心に、著しい交通渋滞が発生しています。

このように、移動手段の多くを自動車交通に依存する本県では、道路は、産業振興や観光交流など地域の活力を支える基盤として、また通学路や医療・福祉施設へのアクセス整備など、県民生活を支える基盤として、今後も大変重要となります。



1-1 県内輸送の現状

岐阜県内の輸送の現状を見てみると、まず、交通分担の年次推移は、自動車に依存する割合が年を経る毎に高くなり、逆に鉄道の割合が減っています。

また、県内の輸送における自動車の分担率について見ると、旅客輸送が92.6%、貨物輸送が99.2%であり、全国平均と比較しても自動車への依存が非常に高くなっています(表1-1、2)。

観光客に限って交通機関の利用状況をも、本県においては、自家用車が全体の82.2%、次いで貸切りバスが4.8%と自動車の利用率が高くなっています(図1-4)。

次に、本県の自動車保有台数についてみると、平成17年は165万台で、昭和46年と比較して3.9倍になっています。また、1世帯当たりの自家用の保有率は、2.32台で全国9位と高い値を示しています(図1-5、表1-3)。

このようなことから、岐阜県内の輸送は、そのほとんどを自動車に頼っていることがわかります。

表1-1 交通分担の推移

		旅客輸送(千人)			貨物流動量(%)		
		自動車	鉄道	その他	鉄道	海運	自動車
岐阜県	昭和50年	71.5%	20.0%	8.5%	1.9	-	98.1
	昭和60年	83.7%	12.5%	3.8%	1.0	-	99.0
	平成2年	88.8%	8.0%	3.2%	0.9	-	99.1
	平成7年	90.1%	7.2%	2.7%	0.9	-	99.1
	平成12年	92.8%	5.8%	1.4%	0.8	-	99.2
	平成13年	93.3%	5.7%	1.0%	0.9	-	99.1
	平成14年	92.6%	5.4%	2.0%	0.8	-	99.2
全国	平成14年	73.1%	24.6%	2.3%	1.9	27.2	70.9

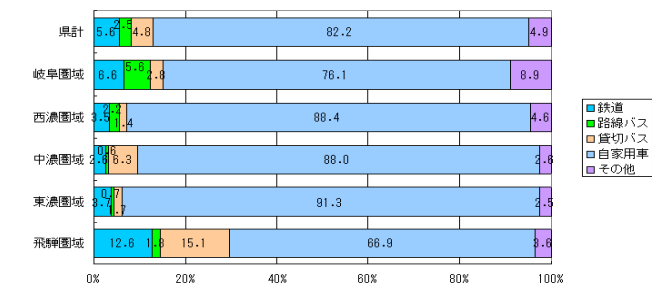
出典：数字でみる中部の運輸2005(平成16年度)

表1-2 旅客輸送機関別旅客輸送人員分担割合(H14)

自家用乗用車	ハイヤー タクシー	乗合バス	JR	民鉄	その他
89.3%	1.2%	2.1%	3.1%	2.3%	2.0%
92.6%			5.4%		2.0%

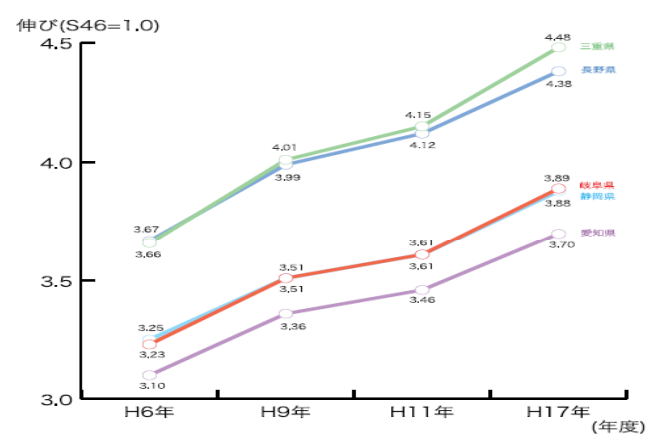
出典：数字でみる中部の運輸2005(平成16年度)

図1-4 利用交通機関別観光客入込客数



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査結果(平成16年)

図1-5 県別自動車保有台数の推移



出典：(財)自動車検査登録協会ホームページ

表1-3 自動車保有率

	保有車両数(台)	全国順位	世帯比(1世帯当り)	全国順位	人口比(1台当り)	全国順位
岐阜県	1,659,507	16	2.32	7	1.27	9
静岡県	2,790,870	10	2.06	16	1.36	22
愛知県	4,911,070	1	1.77	33	1.48	34
三重県	1,445,512	21	2.13	14	1.29	10
全国	78,992,060	-	1.57	-	1.62	-

出典：岐阜県自動車会議所 自動車保有車両数(H18年3月現在)

1-2 道路整備の現状

本県の道路整備の現状については、道路改良率が65.6%(国県道計、幅員5.5m以上)と全国36位に位置し、特に地形上の制約の多い中北部では、南部地域に比べ道路密度が低く、改良率や舗装率も低水準にとどまっています。

さらに、山間部では降雨や降雪時に通行規制が行われる地域が多数存在しているため、道路の安全・安心確保に向けた整備が望まれています。

本県は人やモノの流れにおいて自動車の割合が極めて高い自動車依存型の地域であり、道路整備の遅れは地域間の連携、住民生活に大きな影響を与えていることとなります。

(1) 高規格幹線道路の整備状況

本県の高規格幹線道路の整備については、中部・北陸圏の連絡路線として東海北陸自動車道、中部圏の環状に分布する都市相互を連絡する東海環状自動

車道、北陸関東の連絡路線として中部縦貫自動車道の新高速三道の事業が推進されています。

東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道については、これまでの整備により、岐阜・名古屋地域から飛騨地域への移動時間が飛躍的に短縮されました。しかし、唯一の未開通区間で現在整備中である飛騨清見IC～白川郷IC間は、中部圏と北陸圏との交流促進の観点からも、早期の開通が望まれています。また、東海北陸自動車道は、暫定2車線で整備され対面通行となっている区間が多くあります。そのため、観光シーズンには著しい渋滞が発生しており、また、反対車線を通行する車と接触するなど、事故が多発していることから、早期の4車線化も望まれています。

東海環状自動車道については、平成17年に東回り区間が開通し、工業団地に企業の進出が相次ぐなど、中濃、東濃地域の産業、観光発展に大きく寄与しました。今後は、三重県や関西圏との交流促進及び環状道路の完成に向け、西回り区間の整備が望まれています。

図1-6 整備体系・整備状況

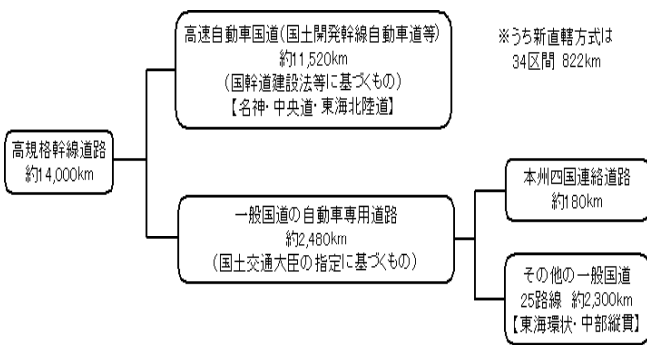


図1-7 道路機能による分類

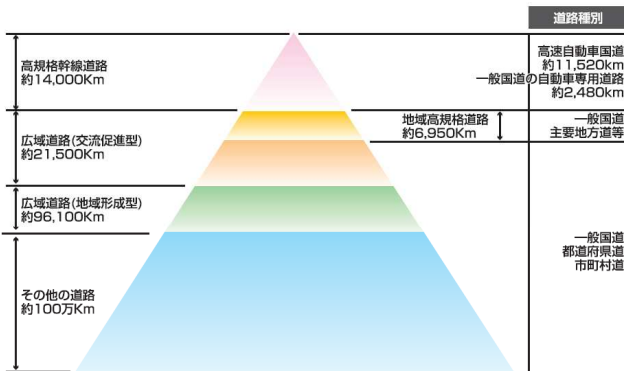


表1-4 高規格道路の分類

道路種別		路線事例	延長	県内延長
高規格幹線道路 14,000km	高速自動車国道	東海北陸、名神高速等	11,520	234
	一般国道の自動車専用道路		2,480	158
		本州四国連絡道路		180
	その他	東海環状、中部縦貫等	2,300	158
地域高規格道路 (計画路線)		濃飛横断道等	6,950	237

表1-5 供用状況

	H元	H6	H11	H17	計画延長
東海北陸自動車道（中日本高速道路株式会社）					
供用延長	19.1 (19.1)	36.3 (19.1)	88.3 (22.4)	116.7 (43.0)	全体 185km 県内141.7km
供用率	13% (13%)	26% (13%)	62% (16%)	82% (30%)	
東海環状自動車道（国土交通省、中日本高速道路株式会社）					
供用延長	0.0	0.0	0.0	42.5	全体約160km
供用率	0%	0%	0%	43%	県内98.6km
中部縦貫自動車道（国土交通省、中日本（安房峠道路））					
供用延長	0.0	0.0	12.6	21.9	全体約160km
供用率	0%	0%	21%	37%	県内 59.5km

(2) 一般道路の整備状況

岐阜県内には国道が22路線あり、延長は約1,578kmになります。また、県道は296路線あり、延長は約3,131km、市町村道は80,921路線あり、延長は約25,249kmになります。

このうち県が管理する道路は、国道が16路線あり、延長は約1,066km、県道が296路線あり、延長は約3,131kmであり、県管理道路の総延長は約4,196kmとなっています（表1-6）。

また、本県は急峻な山岳が横たわり、大川が複数走っているため、橋りょうの箇所数は1,582箇所（橋長15m以上）で全国3位、トンネルの総延長は73.5kmで全国2位となっています（表1-8）。

今後の道路整備についても、これまでと同様にトンネル、橋りょうの整備を重点的に整備していかなくてはなりません。

歩道の整備については、平成16年度の整備率が

33.8%となっており、全国平均の38.0%と比較しても低い水準にあります(表1-9)。また、快適な通行空間を確保し、都市景観の向上を図る電線類地中化事業については、整備が遅れているのが現状です(表1-10)。

表1-6 岐阜県の道路整備現況

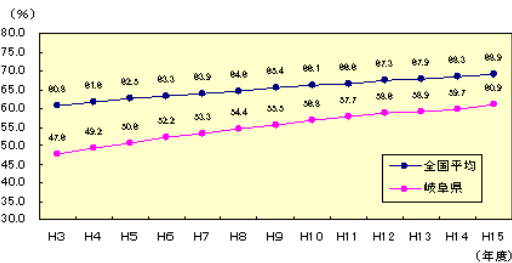
道路種別	路線数	実延長(km)		改良率(%)		舗装率(%)	
		順位	5.5m以上	順位	高級舗装	順位	
国道	22	1,578.4	6	81.2 (90.4)	39	89.0 (89.8)	33
直轄管理区間	8	512.7	4	100.0 (100.0)	1	100.0 (98.3)	1
県管理区間	※2	1,065.7	6	72.1 (83.9)	38	83.7 (84.1)	32
県道	296	3,130.7	11	57.8 (65.8)	34	72.5 (59.0)	13
主要地方道	75	1,434.2	9	68.6 (73.8)	35	78.9 (69.5)	15
一般県道	221	1,696.5	13	48.7 (58.5)	36	67.1 (50.6)	14
国道道計	318	4,709.1	10	65.6 (73.1)	36	78.1 (68.1)	14
県管理道計	312	4,196.4	10	61.4 (68.3)	36	75.4 (64.0)	16
市町村道計	80,921	25,249.2	13	52.2 (53.7)	30	11.0 (16.2)	34
総計	81,239	29,958.3	13	56.7 (58.2)	28	21.5 (24.4)	31

※1 一般有料道路(国道2路線、県道3路線)を含む。データの出典は、道路統計年報2006(平成17年4月1日現在)。
 ※2 国道156号及び158号は、直轄管理区間と県管理区間があるためそれぞれ1路線でカウント。
 ※3 ()書きは全国平均値。
 ※4 高速自動車道は除く。
 ※5 改良率は県道以上は車道幅員5.5m以上。また、市町村道は5.5m未満を含む延長で算出。

出典：道路統計年報2006

図1-8 改良率の推移(県管理道路)

	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
全国平均	60.8	61.6	62.5	63.3	63.9	64.6	65.4	66.1	66.6	67.3	67.9	68.3	68.9	69.5
岐阜県	47.6	49.2	50.6	52.2	53.3	54.4	55.5	56.8	57.7	58.6	58.9	59.7	60.9	61.4



出典：道路統計年報1993～2006

表1-8 県管理の橋りょう・トンネルの東海4県の比較

	道路実延長		橋りょう				トンネル				橋りょうトンネル割合	
	[km]	順位	箇所数	順位	延長[km]	順位	箇所数	順位	延長[km]	順位	率	順位
岐阜県	4,196	10	1,582	3	99.9	8	150	8	73.5	2	4.1	6
静岡県	3,617	14	1,162	10	79.1	10	178	4	46.3	11	3.5	12
愛知県	4,644	6	1,459	5	118.0	4	61	31	21.1	31	3.0	22
三重県	3,507	18	1,197	9	67.1	15	109	20	42.3	14	3.1	21

※橋りょうは15m以上

出典：道路統計年報2006

表1-9 歩道整備状況 (単位：km、%)

道路種別	岐阜県						全国	
	平成0年度末			平成6年度末			平成0年度末	平成6年度末
	整備済延長	対象路線延長	整備率	整備済延長	対象路線延長	整備率	整備率	
直轄国道	369.4	434.6	85	399.8	512.7	76	68.8	
直轄県道	419.8	1079	38.9	458.6	1,065.70	43	46.8	
主要地方道	480.4	1,436.00	33.5	562.2	1,434.20	39.2	37.3	
一般県道	335.8	1,658.60	20.2	399.9	1,696.50	23.5	25.7	
県道道計	1,236.00	4,173.60	29.6	1,420.10	4,196.40	33.8	34.1	
国道道計	1,605.40	4,608.20	34.8	1,809.90	4,709.10	38.4	38.1	

出典：道路統計年報2000・2006

表1-10 岐阜県の電線類地中化事業の現状 (H18.3)

	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	合計
	S61～H2	H3～H6	H7～H10	H11～H15	H16～H20	
計画(km)	7.30	7.61	21.00	32.03	31.41	92.08 ※3
実績(km)	7.30	7.61	17.51	26.68	1.76	60.86
率(%)	100.0%	100.0%	83.4% ※1	83.3% ※2	5.6%	66.1%

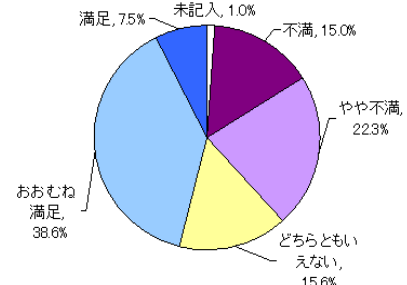
※1 計画残量は全て4期計画ご組み込み
 ※2 計画残量のうち、8路線3.93kmが4期計画分として事業継続、9路線3.80kmが5期計画ご組み込み、5路線0.7kmがH20以降ご計画延期
 ※3 重複除く

1-3 道路整備への県民ニーズ

今後の道路整備について、県民がより暮らしやすくなるため、どのような点に重点を置いて進めていくのかを検討するために、岐阜県県政モニターを対象としたアンケート調査(平成16年9月～10月：1,174人配布、861人回収73.3%)を行いました。この結果、幹線道路(国道・県道)に対する満足度を見ると「満足」、「おおむね満足」が全体の約46%、「不満」、「やや不満」は全体の約37%でした(図1-9)。

図1-9

地域の幹線道路に対する満足度



出典：岐阜県県政モニターアンケート調査(平成16年9月)

また、その不満の理由としては、「自転車・歩行者への安全配慮がされていない(18.9%)」が最も多

く、「朝夕のラッシュ時の混雑がひどい (15.0%)」が続きます。道路整備で、今後力を入れて欲しいものは、「渋滞対策 (18.0%)」が最も多く、次いで「歩道整備 (16.8%)」「せまい道路の解消 (14.3%)」でした (図1-10)。

平成17年6月に行われた岐阜県県政モニターを対象としたアンケート調査では、これからの「道路の整備」において、重点的に進めるべきと思われる項目は、「4. 渋滞・混雑対策」が一番多く、その次が、「8. 交通事故危険箇所の解消」となっています (図1-11)。

国土交通省により平成14年に公表された「交通渋滞による国民一人当たりの損失額」によれば、47都道府県の中で本県は年間損失額17.8万円 (全国平均9.1万円) で全国1位となっています。このデータ

からも渋滞対策を真に求める県民の要望を伺い知ることができます。

渋滞損失 年9.1万円

交通渋滞による国民一人当たりの損失額は、平成14年度の調査で、全国平均が9.1万円、本県は17.8万円と、全国1位の損失額を記録した。これは、渋滞による時間的損失、燃料費の増加、公害の発生などによるものである。渋滞による損失額は、都市部では、郊外に比べて約2倍に達している。これは、都市部では、道路の幅員が狭く、車線の数が少ないこと、また、歩道の整備が不十分であることなどが原因とされている。一方、地方では、道路の幅員が広く、車線の数が多いこと、また、歩道の整備が比較的進んでいることなどが原因とされている。

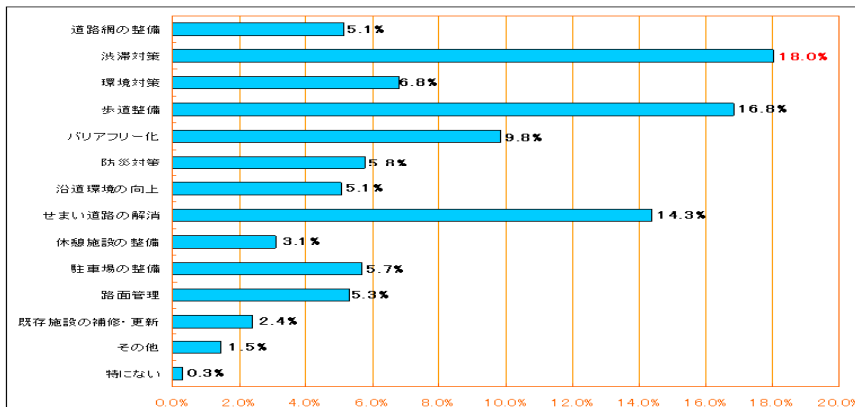
4位静岡、7位愛知
損失額は、平成14年度の調査で、全国平均が9.1万円、本県は17.8万円と、全国1位の損失額を記録した。これは、渋滞による時間的損失、燃料費の増加、公害の発生などによるものである。渋滞による損失額は、都市部では、郊外に比べて約2倍に達している。これは、都市部では、道路の幅員が狭く、車線の数が少ないこと、また、歩道の整備が不十分であることなどが原因とされている。一方、地方では、道路の幅員が広く、車線の数が多いこと、また、歩道の整備が比較的進んでいることなどが原因とされている。

(中日新聞提供)

H14.12.30 中日新聞

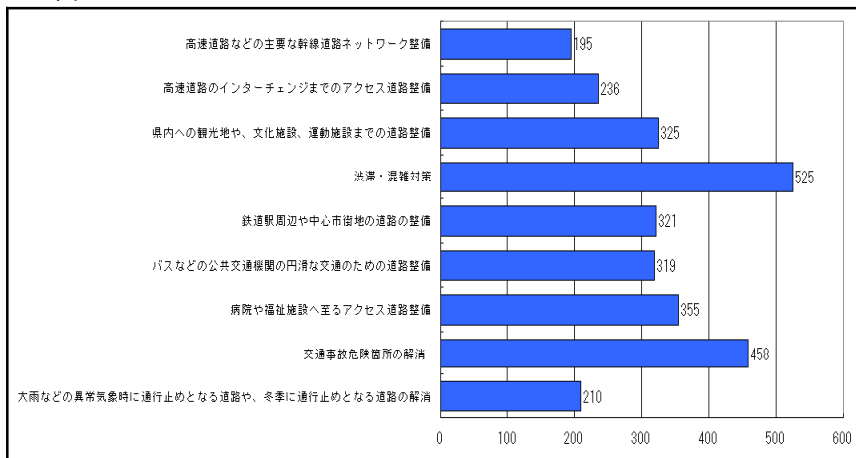
※損失額は、2001年度に路線バスなどに装着した占有機器で渋滞データを集め、渋滞で余計にかかった時間に労働単価を(一時間当たり二千三百円)掛けて算出

図1-10 道路整備で今後力を入れて欲しいこと



出典：岐阜県県政モニターアンケート調査 (平成16年9月)

図1-11 重点的に進めるべき項目 (単位：人)



出典：岐阜県県政モニターアンケート調査 (平成17年6月)

2. 河川の現状

岐阜県内の河川は、太平洋に注ぐ木曾川水系、庄内川（土岐川）水系、矢作川水系と、日本海へ注ぐ神通川（宮川）水系、庄川水系、九頭竜川水系の6水系で構成されており、全て一級河川となります。

平成18年3月時点で、435河川が一級河川に指定されており、その延長は3,334kmに達しています。

このうち、約334kmが国管理区間であり、残り約3,000kmが岐阜県の管理区間となっており、非常に長い区間を管理しています（表1-11）。

国土保全または国民経済上、特に重要であり、政令で指定された水系に含まれる川を「一級河川」といい、管理は原則として国が管理します。

一級河川以外の、公共の利害に重要な関係のある水系に含まれる川を「二級河川」といい、管理は都道府県が行っています。

表1-11

県内の水系別延長状況（延長単位：km）

水系名	県管理区間		国管理区間		合計	
	数	延長	数	延長	数	延長
木曾川	283	2,065	28	296	296	2,361
木曾川	127	951	9	94	131	1,046
揖斐川	65	436	15	153	74	588
長良川	91	678	4	49	91	728
庄内川	33	155	4	22	35	178
矢作川	22	93	2	16	22	108
神通川	48	479			48	479
庄川	32	199			32	199
九頭竜川	2	9			2	9
計	420	3,000	34	334	435	3,334

※四捨五入のため合計が合わないことがある。

の普及につれて舟運は衰え、他方、河川沿岸の開発に伴い工事による被害が増大することとなり、堤防によって洪水の氾濫を防止する高水工事への転換が求められることになりました。

このような状況の中で、旧河川法が明治29年に制定され、わが国で最初の近代的な公物管理制度として、河川管理についての体系的な法制度が確立されるに至りました。旧河川法は、その成立の背景から、国家権力による統制的色彩が強く、当時の社会経済情勢を反映して、発電、工業用水等の利水よりも治水に重点が置かれたものとなっていました。

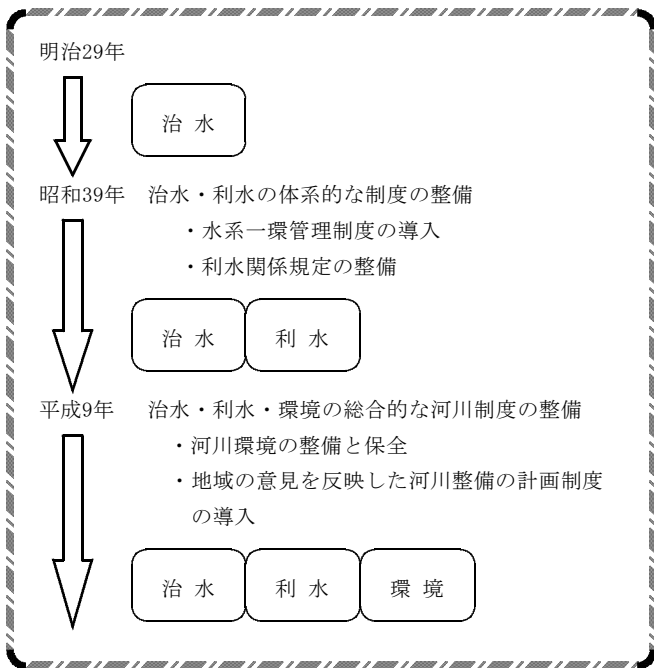
旧河川法はその制定以来、わが国の治水・利水に関する河川行政の基本法として約70年間適用されました。この間、社会経済の発展は著しく、水力発電、工業用水等の河川水の利用を増大させたため、利水関係の規定の整備が必要とされたほか、戦後、新憲法の制定により、従来河川行政の大きな役割を担っていた国の出先機関としての都道府県知事が、地方自治体の長としての位置づけに大きく性格を変えました。しかし、河川法の見直しは、関係省庁や地方公共団体、利水者等の利害が複雑に絡み合い、なかなか実現に至りませんでした。このような状況のもと、昭和37年の利水ダムの放流による人身事故を契機に、治水・利水両面にわたり、地域ごとの利害対立を超えた水系一貫の統合的・統一的な河川管理に対する要望に応えるため、昭和39年に新河川法が制定されました。

今日では、河川は単に治水・利水の機能を持つ施設としてだけでなく、豊かな自然環境を残し、潤いのある生活環境の舞台としての役割が期待されるようになってきています。

このため、従来より、治水・利水のための河川工事の際に環境への配慮を行うだけでなく、多自然型川づくり、水質の浄化、魚道の設置など、河川環境の整備や保全を目的とした河川整備が進められてきたところであり、総合的な河川管理が行えるよう、個別の河川の河川環境の状況や治水安全度等を踏まえ、地域の意向を反映するために平成9年に現在の河川法に改正されました。

2-1 河川行政の変遷

明治初期の治水対策は、舟運とかんがい用水の取水確保のために低水路を安定させる低水工事を主とするものでした。しかし、明治も中期になると鉄道



置けており、現在、県内14圏域のうち、津屋川、飛騨川、木曾川上流、宮川、長良川、牧田川（相川、大谷川、泥川）、犀川、伊自良川の8圏域について策定が完了しています。

近年、全国的に1時間に100mmを越す降雨を記録するような局所的な豪雨が頻発し、我々の生活を脅かしていますが、本県は、山地が多く可住地域の割合が低いため、結果として氾濫区域に人口や資産が集中していることもあり、全国的に見ても災害による被害額が大きくなっています（表1-12）。

このような状況の中で、本県が管理する河川（延長約3,000km）の整備率は49%に止まっており、今後も整備が必要です（図1-12）。

河川整備の保全を求める県民のニーズを的確に捉えたうえで、河川の特性と地域の風土・文化などの実情に応じた河川整備を進めるには、地域との連携が不可欠です。これまでの河川整備は、国の河川審議会（一級河川）の意見を反映した「工事实施基本計画」により実施してきましたが、法改正後は、地域の意見を反映させた「河川整備計画」に従い進めています。

この河川整備計画では、今後20～30年間に整備する区間を対象に、河川工事、維持管理等を計画に位

図1-12

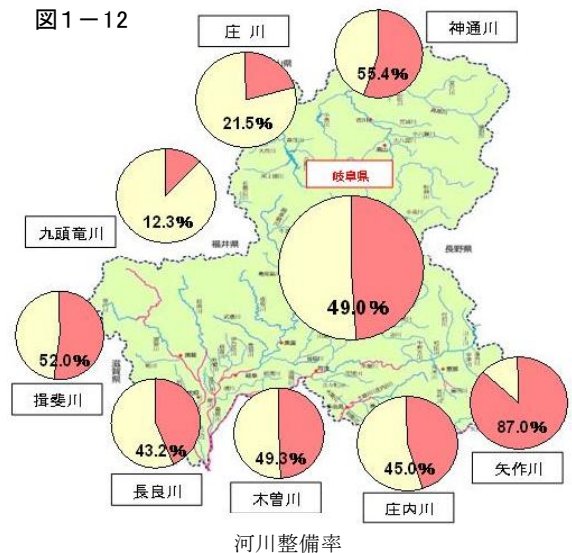
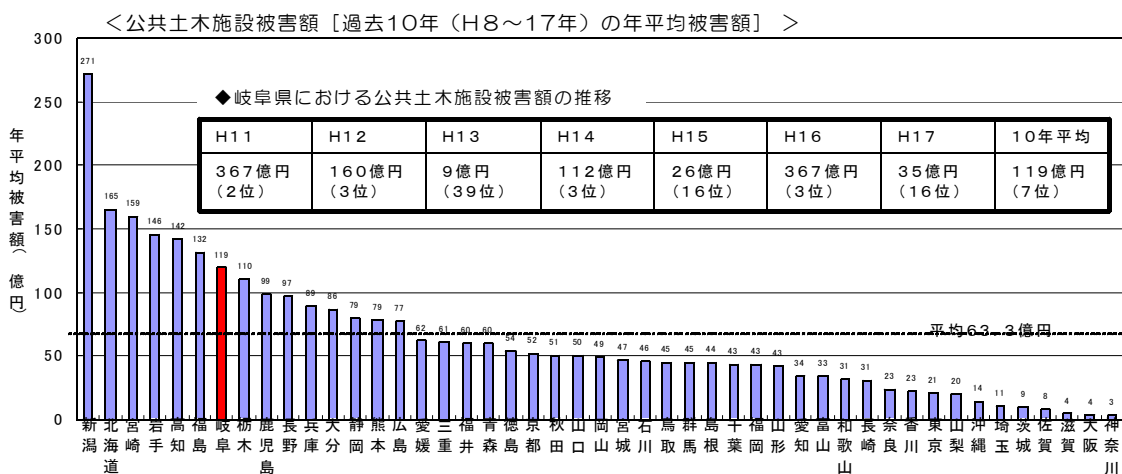


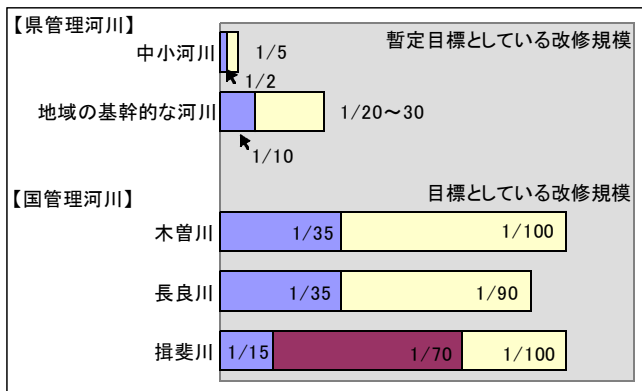
表1-12



本県の流域毎の治水安全度の状況は、高いところで1/70*（徳山ダム完成後の揖斐川）、支流等については1/10*（流域面積が小さい河川は1/2*）となっています（図1-13）。

これは、世界の主要な河川の治水安全度と比較して大きく劣っており、治水対策の必要性を伺い知ることが出来ます（図1-14）。

図1-13 国管理河川と県管理河川における河川整備目標



世界の河川の治水安全度

- オランダ（高潮計画） 1/10000
- イギリス（テムズ川） 1/1000
- フランス（セーヌ川） 1/100

※1/○○とは、河川の安全度を示す指標の一つ。○○年に一度程度発生する規模の洪水を安全に流すことができるという安全の程度のこと。従って1/50というのは、50年に一度程度発生する規模の洪水を安全に流すことができます。

ヨーロッパ大陸は、オランダなどの一部を除き安定した地質が広がり、河川は平野を掘り下げるように流れています。洪水時の氾濫原となる沖積平野が広く形成されておらず、台風やハリケーンによる多量の降水も比較的少ないので、水害が発生する頻度も東アジア地域と比較すると高くない状況にあります。

イギリス、フランスでは、治水・利水の責務は河川沿岸の土地所有者の責務であるとされています。

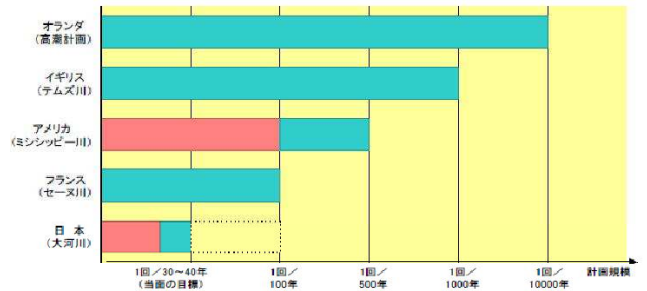
ドイツでは、カテゴリー別に州及び地方自治体が河川の管理義務を負うこととされています。ただし、日本のように行政上の河川管理の瑕疵が問われることはほとんどなく、洪水被害は受認すべきリスクであると考えられています。

ライン川、マース川等の河口デルタ地帯に立地しているオランダは、海面を干拓して土地を確保したため、国土の大部分が水面と同程度か、それよりも低い地形となっています。1953年にオランダ南部を襲った高潮では、2,000人近い被害者、1,000億円近い被害をもたらしました。そのため、所管行政機関による国土の居住性の維持と環境保全・改善の責務を負うことを憲法に明文化し

ており、洪水防御事業は可能な限り地方自治体に委譲され、国、州、地方が密接に連携しています。

2006年のハリケーンカトリナによる水害を受けたアメリカ合衆国の治水事業は、地方自治体が地方自治体の発意に基づき、州や連邦の支援のもとで実施されています。

図1-14 世界各国の河川の治水状況



出展：国土交通省ホームページ



平成16年10月台風23号による浸水被害（大垣市）

（国土交通省提供：ライブ映像を加工）

3. 砂防の現状

本県は、火山地域を含む脆弱で崩壊しやすい地形に加え、活断層が縦横に連なるなどの地質条件から土石流、地すべり、がけ崩れの土砂災害が発生しやすい環境におかれています。

この地形条件に加え、最近の局地的な集中豪雨が土砂災害の起因となっています。そのため、県下各地（年間平均19箇所）で土砂災害が発生し、幾多の尊い人命と貴重な財産が失われていますが、砂防対策工事の着手率は30%未満と低率であるのが現状です（表1-13）。

表1-13 砂防対策工事着手率

	急傾斜地崩壊 (ランク I)	土石流 (ランク I)	地すべり
危険箇所数	2,965箇所	2,950箇所	88箇所
着手数	770箇所	685箇所	26箇所
着手率	26.0%	23.2%	29.5%

※ランク I：人家が5戸以上ある箇所

岐阜県だけでなく、広く日本各地での功績をたたえられ、「砂防の父」と言われるヨハネス・デ・レーケが携わった羽根谷巨石堰堤（海津市）、デレーケの石積み堰堤（中津川市）が残されていることも、本県が過去から土砂災害に苦しめられてきたことを物語っています。



ヨハネス・デ・レーケによる
明治の羽根谷第一巨石積堰堤
(明治21年完成 文化財登録堰堤)

デ・レーケは、1873年（明治6年）に政府による海外の学問・技術の国内導入制度により、ヨーロッパにおいて治水面で先進国であるオランダから日本政府内務省土木局（当時）に招かれ、氾濫

を繰り返す河川を治めるため、放水路や分流の工事を行うだけでなく、根本的に重要であった水源の山地における砂防、治山工事を体系立て、また全国の港湾の建築計画を立てました。

特に、明治22年から明治44年にかけて実施された木曾川下流三川分流計画には、心血を注ぎ、事業を成功させました。

それまで、複雑に絡み合っていた木曾三川（木曾川、長良川、揖斐川）をそれぞれ分流させることに成功し、洪水の時に互いの河川同士が与える影響を減少させることができました。

3-1 砂防行政の変遷

砂防法は、土砂災害から国民の生命・財産を守ることを目的に明治30（1897）年に制定された法律で、現行法の中では最も古い法律の一つであり、制度制定後百年余が経過しています。

その後、昭和32年の熊本県、長崎県、新潟県などで相次いで発生した地すべり災害を契機に、砂防法のみで対応しきれない土砂災害に対しては、「地すべり等防止法」が昭和33年に制定され、さらに、昭和42年の広島県、兵庫県の災害を受けて、砂防法や地すべり等防止法で対応することができないがけ崩れ災害を対象とした「急傾斜地の崩壊による災害防止に関する法律」が昭和44年に制定されました。

これらは砂防設備等のハード整備に重点を置いた法律ですが、平成11年に広島県を中心に発生した土砂災害を契機に、住宅等の新規立地抑制と警戒避難体制の整備を柱とした「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」が平成12年に制定され、ソフト対策の充実、強化が図られるなど、砂防行政は大きな節目を迎えているといえます。

本県では、砂防法が制定された翌年の明治31年に揖斐川、長良川の上流部である本巢郡、揖斐郡、山県郡（いずれも当時）の一部が指定されて以降、現在その面積は87,030haと広大で全国1位に位置しています（表1-14）。

また、近年、県下市町村における地域の活性化等のため、大規模商業施設の誘致や、各種産業用施設の開発、宅地造成等が行われていますが、こうした中、砂防指定地においても、土地開発に関わる違法行為及び不法行為事案が発生し、砂防指定地の適切

な管理が強く求められているところです。

一方で、明治時代に指定された区域をみると当時の指定理由が明確でないものもあり、地域の発展等、公益性の観点から考えると、砂防法による行為規制の対象とすべき地域の範囲をどこまでとするかについて再検討すべき必要もあります。また、砂防指定から時を経て土地改良や区画整理事業により地形が改変され、すでに砂防指定地としての役割を終えている区域も一部に存在するものと考えられます。

さらに、今後は、砂防指定地を対象に行為制限等の不利益に対する補償的措置（土地所有者に対する固定資産税の減額措置）が講ぜられることとなるため、この点からも砂防指定に対する説明責任が一層求められることとなります。

表1-14

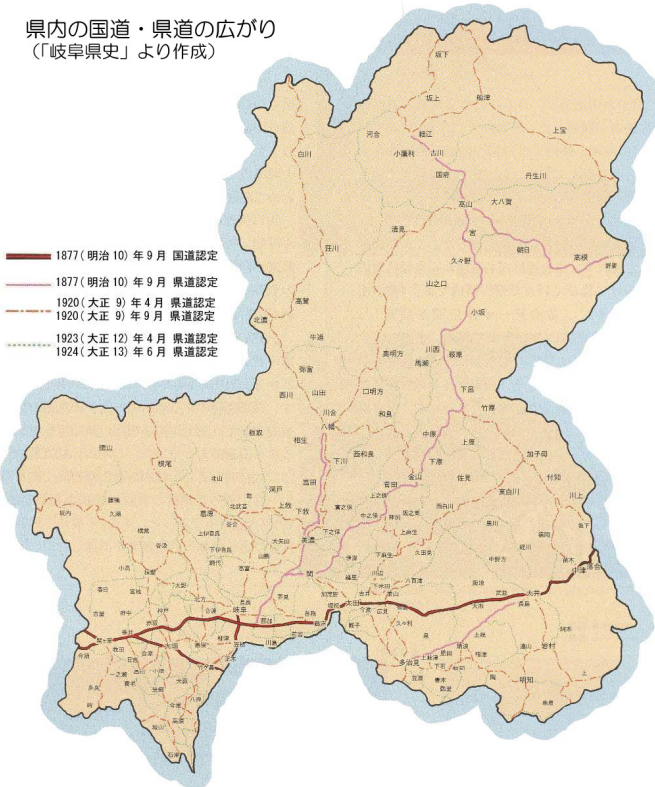
	砂防指定地面積 (ha)	全国順位
岐阜県	87,030	1
三重県	71,089	2
愛知県	54,973	3
静岡県	49,927	4
長野県	31,199	5

揖斐川町東横山地内地すべり



4. 歴史からみた県土整備

県内の国道・県道の広がり
（『岐阜県史』より作成）



出展：『わかりやすい岐阜県史』

次に、今日までの岐阜県の県土整備の歩みを時代を区切って見てみます。

4-1 明治時代

1873（明治6）年、日本国政府は河港道路修築規則を公布し、河川と道路の等級を定めたことにより、岐阜県内では中山道が一等道路となり、中山道に接続する美濃路など4線は二等道路となりました。しかしこの等級は1876（明治9）年に廃止され、翌年には、国道・県道に定められました。

当時政府からの官費支給であった道路・橋りょうなどの建設修繕費は、1878（明治11）年の地方税法規則改正により、地方税から支出されることとなりました。それにより、本県では土木費をめぐる、いわゆる山岳派と水場派の対立が激化したため、治水費と道路橋りょう費との均衡を図る必要性が高まりました。そこで、県は1887（明治20）年に、木曾

川下流域改修工事の施行をするとともに、県の主要道路58路線（延長約894km）の改修を16か年継続事業として決め、本格的な道路の改修に乗り出しました。

飛騨地方に対しては、1884（明治17）年から4年間、地方税の町村土木補助費の中に飛騨国道路改修補助費を特別に設けておりましたが、飛騨の道路工事は難所が多いために、部の予算を使い果してしまうなど、その改良は思うように進みませんでした。この補助金は、1892（明治25）年から美濃地方分と一緒にになり、全県を通じて均衡を保った道路橋りょう改修が施工されることとなりました。

一方で、村落内、あるいは村落間を結ぶ道路の開発は1887（明治20）年前後から盛んに進められていました。

4-2 大正時代

1919（大正8）年、道路交通法が公布され、道路は国道・県道・郡道（1922年廃止）・市道・町村道の5種類に分けられました。以後、県では県道認定の道路を随時増やしながらか、県道の整備を進めていきました。

1921（大正10）年、木曾川上流改修工事が施行されることになり、県は山岳派と水場派の均衡を保つため、道路改修と水源涵養植樹奨励を計画しました。上田万平知事は県議会で、当時1,500kmほどあった県内の国道・県道が未整備であることを訴え、改修のためには15年間（後に17年間に修正）で1,100万円が必要であるとし、道路改良を継続事業として計画しました。

4-3 昭和初期

昭和に入ると、県は失業救済事業として岐垣国道（現在の岐阜一大垣間の旧国道21号）の改修を1930（昭和5）年から行いました。また、庄川問題*をきっかけに、庄川道路（旧白鳥町一白川村）の改良も同年から行われ、1940（昭和15）年までに完成しました。

さらに、県は各市町村において実情に応じた最も効果の期待できる土木工事を施行して、窮乏した地方の人々に労働の機会を設け、同時に地方産業の発展を図りました。これにより、県内の幹線道路の整備、町村道の改良、橋りょう架設が行われました。

以後、戦時体制下におかれると道路工事も軍需関連工事となり、本格的な道路整備は戦後まで待つことになりました。

※庄川問題

1926（大正15）年庄川水力電気会社とダム建設を許可した富山県に対し、飛州木材株式会社が許可の取り消しを求め行政裁判所へ提訴。この訴訟には庄川流域山村（岐阜県では白川村・荘川村・清見村：いずれも当時）参加した。結局訴えは認められず、ダムの建設は進んだが、1930（昭和5）年には岐阜県知事・中央省庁によって、電力会社からの寄付金120万円で大野郡白川村から郡上郡白鳥町までの道路整備をするなどの和解案が示され、現在の（国）156号、（国）158が整備された。

[鉄道]

1872年（明治5年）、日本で初めての鉄道が新橋－横浜間に開通しました。

本県では、1883（明治16）年に最初の鉄道が滋賀県長浜から関ヶ原まで開通しました。翌年、鉄道は大垣まで延長され、1887（明治20）年には加納駅まで、さらに愛知県木曾川まで開通し、1889（明治22）年に東海道線新橋－神戸間が全通しました。これに10年ほど遅れて、中央西線が名古屋から長野県飯田に向けて伸び、県内では1902（明治41）年に坂下町まで開通しました。



大正末期の岐阜市近郊と東濃地方の鉄道網(わかりやすい岐阜県史)

4-4 高度経済成長・前期（1955～65年前後）

第2次世界大戦による社会資本の壊滅的な荒廃と戦後の自動車交通の到来に伴い、国は自動車交通を

中心とした道路整備を推進しました。道路をはじめとする社会資本の整備においては、戦争による産業施設の荒廃から建設資材の供給がその需要に追いつかない状況が続きました。しかし、それでも規模の大きいプロジェクトが進められ、多くの社会資本整備に関する法律や計画、制度が次々と確立し、次々と完成していった時期でした。

道路に関連する法律や制度等としては、1952（昭和27）年の道路法改正、道路整備特別措置法による有料道路制度の創設、1953（昭和28）年の道路特定財源の創設など、戦後の日本の道路を支える基礎となった法律や制度が次々と整備されました。そして、1954（昭和29）年の第1次道路整備5箇年計画により本格的な道路整備が進められることとなりました。

このころの日本の道路事情について、1956（昭和31）年、名古屋－神戸間の名神高速道路整備のため米国から来日したワトキンス調査団が、そのレポートの中で「日本の道路は信じがたいほど悪い。道路網整備を完全無視してきた工業国は日本の他にない」と日本の道路事業を批判しています。このことから、日本の道路整備がまだまだ発展途上であったことが伺えます。

1960（昭和35）年になると「国民所得倍増計画」が打ち出され、経済への効果が大きく期待される東京を中心とした都市圏に対する社会資本整備を優先的に実施し、高度成長社会を目指したため、地方への社会資本整備は先送りされることとなりました。

この時期の象徴的なものとしては、1964（昭和39）年の東京オリンピックがあげられます。このビッグイベントは、戦後復興の集大成であり、世界の工業先進国の仲間入りとしての出発を意味し、東京の社会資本の整備のために集中的な投資が実施されました。

終戦間もない1949（昭和24）年の末には、本県の道路は旧中山道などの国道3路線のほか、指定県道11路線、一般県道380路線と市町村道があるに過ぎませんでした。

1952（昭和27）年12月4日には1級国道として19号、21号、22号が、1953（昭和28）年5月18日には2級国道として155号、156号、157号、158号がそれぞれ指

定されました。県道は1954（昭和29）年1月20日に主要地方道と一般県道に区分され、主要な幹線から整備を急ぐこととなりました。その後、1959（昭和34）年4月1日には2級国道に248号が指定されました。

また、1957（昭和32）年4月に「高速自動車国道法」が施行され、日本で最初的高速自動車国道である「名神高速道路」（愛知県小牧市～兵庫県西宮市）が1965（昭和40）年7月全線開通したほか、主要幹線道路の整備が進み、県内の道路地図は大きく塗り替わりました。

この名神高速道路は、県内では関ヶ原～一宮間が1964（昭和39）年の9月に開通し、大垣と関ヶ原にインターチェンジが開設されました。これにより、関西方面への所要時間は大幅に短縮されました。その後、1983（昭和58）年には岐阜羽島インターチェンジも新設され、更に便利になりました。

1975（昭和50）年8月23日には、中央自動車道の県内部分が開通し、多治見・土岐・瑞浪・恵那・中津川の各インターチェンジも順次開設され、全長8,489mの恵那山トンネルは当時の日本最長の道路トンネルとして話題を呼びました。このトンネルにより、長野県南部への所要時間が大幅に短縮されることとなりました。

また、国道19号の愛知県との県境付近が交通の難所であったため、バイパスとして愛岐道路の建設が計画され、1957（昭和32）年に多治見～瀬戸間が開通しました。そして、国道22号（名岐バイパス＝新名岐国道）・国道41号・国道21号（岐大バイパス）といった幹線道路の建設・整備がつぎつぎと進められました。

- ・金華山ロープウェイの開通式（1955・4・14）
- ・（国）360号天生峠完成（1955・11・28）
- ・（主）大垣～一宮線 濃尾大橋完成（1956・1・28）
- ・大谷砂防堰堤の完成 旧南濃町（1956・3・31）
- ・（国）157号加納跨線橋完成（1956・5・15）
- ・愛岐有料道路完成（多治見～瀬戸間11.7km）（1957・8・1）
- ・新長良橋完成（1957・10・25）
- ・川島大橋起工祝賀式（1958・9・16）
- ・名神高速道路の用地買収に着手（1960・3・7）
- ・御母衣ダムの貯水開始（1960・11・3）

- ・御母衣発電所の完成式（1961・10・24）
- ・川島大橋の完成（1962・8・8）
- ・羽島大橋・大垣大橋の完成（1963・3・29）
- ・県議会で県庁舎移転を可決（1963・12・19）
- ・伊吹山ドライブウェイ開通（1964・6・16）
- ・名神高速道路関ヶ原～一宮間開通式（1964・9・5）
- ・岐大バイパスの穂積大橋の完成（1965・9・27）



名神高速 関ヶ原～一宮開通(1964・9・5)

（岐阜新聞提供）

[鉄道]

東京オリンピックを間近に控え、1964（昭和39）年10月1日東海道新幹線が開通しました。東京～大阪間3時間余り、最高時速210kmという世界に先駆けた高速鉄道は、日本の経済・社会生活を大きく変えました。

新幹線により、県内の在来線もスピードアップが図られ、時間短縮が進められました。高山線ではディーゼル機関車への切り替えが進められ、1969（昭和44）年に蒸気機関車は姿を消し、中央線では複線・電化が進み、1973（昭和48）年に名古屋～中津川間が全線複線・電化されました。



中央線(名古屋～瑞浪間)複線電化完成(1966・7・1)

（瑞浪市民図書館提供）

4-5 高度経済成長・後期（1965～1975年前後）

東京オリンピックが成功裡に終わり、1965年の経済白書の「もはや戦後ではなくなった」との表現からもわかるように、戦後の混乱・復興に終止符が打たれたといえます。この時期は、高度経済成長を背景に多くの社会資本整備やプロジェクトが実施された時期でした。

1970（昭和45）年の大阪万博、札幌オリンピックはこの時期の象徴的なイベントであり、東名高速自動車道、首都高速自動車道、山陽新幹線、関門大橋などは、象徴的な社会資本の整備と言えます。

これまでの三種の神器（白黒テレビ・洗濯機・冷蔵庫）から新たな三種の神器（カラーテレビ、クーラー、家用自動車）への変化が象徴するように、国民のライフスタイルは大きく変化しました。

しかし、依然として都市圏と地方圏との生活水準の格差は広がったままであったため、1970年頃からはナショナルミニマムの地方への拡充が国の最重要課題とされました。

この頃、公共投資は地域間の所得再配分の役割を担うこととなり、社会資本整備の投資規模は増加し、地方への公共投資が地域間の所得格差を是正させたと考えることができます。

1971（昭和46）年のニクソンショックの後、日本では円の切り上げによる経済への悪影響のおそれから、内需拡大が要求され、政府は同年の補正予算において公共事業の追加や減税を行いました。

1972（昭和47）年以後は「日本列島改造論」による財政支出を行い、日本銀行は、円高による輸出企業への不況を回避するため金融緩和を実施しました。こうした状況のもと、1973（昭和48）年に第一次石油危機が起こり、日本経済はインフレ状態に陥ることとなります。

政府は、1973（昭和48）年から1974（昭和49）年にかけて一変して緊縮財政に転換し、それに伴い公共事業は抑制されることになりました。しかし、実質経済成長率が戦後初めてマイナスを記録することになるなど石油危機の影響は大きく、緊縮財政の成

果が出ることなく、1974（昭和49）年には赤字国債が発行されることになりました。

同時にこの頃は、高度経済成長のひずみが拡大した時期と言えます。イタイタイ病、水俣病、四日市公害などの工業公害、交通公害や通勤地獄などの都市部の問題が社会問題化し、社会資本整備についても環境面への配慮が求められはじめた時期でもありました。

本県においても、高度経済成長を背景に着々と社会資本が整備され、特に観光道路の完成が集中しました。観光地への誘導、あるいは観光バスによる交通事情の充実のためには、新たな道路の建設等は欠かすことができず、車社会の到来を迎えたことにより、道路は観光にとっても益々重要なものとなりました。

中津川市では、1952（昭和27）年に根の上高原・保古ノ湖で、キャンプ場、スケート場開設のための登山道を開設しました。また、1965（昭和40）年には全長17kmの伊吹山ドライブウェイが完成し、1973（昭和48）年には、戦前の海軍航空研究所の設置に伴い建設された軍用道路を改良した乗鞍スカイラインが開通しました。また、1977（昭和52）年には、白山国立公園の特別保護区内を通る白山スーパー林道が開通しました。



〈岐阜新聞提供〉

- ・新県庁の落成式（1966・2・11）
- ・中央線（名古屋～瑞浪間）複線電化完成（1966・7・1）
- ・神岡大橋渡り初め式（1966・9・26）
- ・（国）41号杉山トンネル貫通（1967・6・8）

- ・新藍川橋の開通（1968・10・30）
- ・（国）41号岐阜～神岡間の舗装が完成（1968・4・15）
- ・（主）岐阜停車場線岐阜駅前地下道完成（1968・12・11）
- ・名岐バイパス全線開通（1969・4・1）
- ・（主）岐阜南濃線完成（1969・10・31）
- ・岐阜環状線第1期工事開始（1970・11・6）
- ・中央自動車道 多治見トンネルが開通（1971・6・15）
- ・福東大橋・福岡大橋が完成（1972・11・20）
- ・乗鞍スカイライン開通（1973・6・30）
- ・県道路公社の発足（1975・7・1）
- ・（国）158号平湯トンネル貫通（1975・8・11）

- ・岩屋ダム完成式（1976・11・12）
- ・（国）41号七宗第二トンネル完成（1977・3・13）
- ・（国）41号古川バイパス完成（1977・10・21）
- ・（国）41号高山バイパス完成（1977・10・27）
- ・北恵那鉄道廃線（1977・9・10）
- ・（国）158号平湯トンネル貫通（1978・9・18）
- ・（国）156号新平瀬トンネル完成（1979・6・2）
- ・（主）岐阜南濃線 海津橋完成（1979・12・25）
- ・飛騨美濃有料道路完成（1980・3・30）
- ・（主）岐阜県南大野線河渡橋完成（1980・12・25）
- ・中央自動車道第二恵那山トンネル本坑貫通（1983・3・7）
- ・岐阜羽島インターチェンジ完成（1983・3・24）
- ・関金山線 袋坂トンネル貫通（1983・12・1）
- ・中津川有料道路の完成（1984・3・27）
- ・全国で2番目となる第3セクターの神岡鉄道発足（1984・10・1）

4-6 高度経済成長期後（1975年～85年前後）

1973（昭和48）年のオイルショック以降、日本経済の先行き不透明感や原油の価格上昇により民間投資は落ち込み、日本を含めて世界各国は不況に陥っていました。この事態に対応するため、日本政府は国債を大量発行して、公共投資を行うことにより経済を下支えをする政策をとりました。

1980（昭和55）年以降は、世界的な不況の中、米国、英国、日本はいわゆる「小さな政府」政策をとり、国営企業の民営化などに乗り出しました。日本においては、後の国鉄の分割民営化が象徴的な民営化といえます。1992年にイギリスで初めて考え出されたPFI方式も、この「小さな政府」の考え方を踏襲したものといえます。

日本政府は、シーリング方式で「たが」を締め、予算を抑制することにより大量に残っている国債を減少させようとする一方で、日本経済の下支えのために、第2の予算ともいわれる財政投融资による社会資本整備への投資を増額しました。

この時期、地方への公共投資の増額を背景に、本県においては、県土の骨格幹線道路となる高速道路・国道などの新設改良等が進みました。

代表的なものとして、飛騨地方における国道41号、158号におけるトンネル・バイパスの整備や中央自動車道の整備があげられます。

- ・新北山トンネル（揖斐川町～旧久瀬村）貫通式（1976・4・14）

4-7 バブル経済期（1985年～90年前後）

国の民営化政策により、1985（昭和60）年に日本専売公社、日本電信電話公社が民営化され、さらに1987（昭和62）年は、日本国有鉄道がJRグループに民営化されました。また、各国から内需拡大への要求が大きく、ふるさと創生事業（1988年）、公共投資基本計画（1990年）や、NTT株売却益による貸付事業制度の発足などの内需拡大策が取られました。

一方で、「土地の価格は下落しない」という土地神話が、企業や金融機関、投資家による不動産をはじめとした投資を生み出し、加熱した投資を背景にバブル経済が発生しました。

また、プラザ合意を契機とした急速な円高に対応するために、アジアや米国・欧州に向けた日本企業の海外進出が始まり、これまで大都市より安い土地・人件費をもとに企業誘致を進めてきた国内の地方都市においては、民間投資の減速・停滞という厳しい結果となりました。

- ・（一）上白金真砂線金華山トンネル貫通（1985・5・30）
- ・（一）養老平田線今尾橋の完成（1985・10・31）
- ・東海北陸自動車道：各務原IC～美濃IC間の開通（1986・3・5）

- ・(国) 21号岐大バイパス巢南～大垣間4車線化 (1986・12・20)
- ・(一) 佐屋多度線長良川大橋の供用開始 (1987・1・16)
- ・長良川リバーサイドウェイの開通 (1987.4.1)
- ・岐阜環状線西回りルート開通 (1987・12・21)
- ・(国) 257号阿木川ダム付替道路の供用開始 (1988・3・29)
- ・阿多岐ダムの竣工式 (1988・4・26)
- ・(一) 堀津養老線大藪大橋の供用開始(1988・6・28)
- ・(国) 257号子木の実バイパスの供用開始 (1989・11・21)

4-8 バブル崩壊期・停滞期(1990年～2000年前後)

土地神話は1992(平成4)年に地価が下落したことにより崩壊し、ここにバブル経済が終焉しました。

政府は景気対策として金融政策のほか、公共事業を中心とした大規模な財政政策を実施しました。1980年代までの景気対策の事業規模は、10兆円を下回っていましたが、1990年代に入ると10兆円を突破し、毎年のように実施されました。本県の公共事業費が急増し始めたのもこの時期でした。

1992(平成4)年8月には、公共投資を中心とした10兆7,000億円の総合経済対策が行われたことを皮切りに、公共投資主導の景気対策が続けられ、その結果、公共投資による事業の総額は100兆円を上回りました。

しかし、景気は一時的な回復を除き浮揚することなく、1990年代終わり頃には、公共投資主導による景気対策に変化が生じました。

景気対策の規模は、1999(平成11)年度、2000(平成12)年度と続けて前年度を下回り、2001(平成13)年に誕生した小泉内閣では、これまでの国債発行の拡大に歯止めをかけるために、新規発行国債の規模を年間30兆円以内とする方針を打ち出しました。

公共事業主導の景気対策が変化した背景には、財政赤字の拡大・債務残高の急増があります。加えて、公共投資主導の景気対策が期待したほどの効果を上げなかったためと考えられます。

景気回復のための公共投資拡大をうけて増加すると期待された民間設備投資は、一時的な回復があったものの総じて減少したままであり、個人消費も、

景気を牽引するだけの回復は見られませんでした。

公共投資による景気回復効果は、公共投資に関連して得た利益を、企業が設備投資に向けたり、雇用の増加や賃金の上昇により個人消費が拡大するなど、次々に波及していく必要があります。しかし、期待に反して、こうした波及効果は生じなかったといえます。この結果、景気低迷が長らく続き、景気動向を示す指標の一つである実質経済成長率を見ると、1995(平成7)年度から1997(平成9)年度の2～3%増を除き、ほぼ0%成長となりました。加えて、景気対策として実施した公共投資の財源が、国債・地方債が主であったために、国・地方の財政収支は急速に悪化していきました。

本県では、1992(平成4)年頃から、国の追加補正予算に応じるなど、景気対策として公共事業費を増やしていきました。この是非を論じることは適当ではありませんが、公共事業費の急激な増加が、結果として、将来にわたり多くの負担(県債＝借金)を残す一因となったことについて、真摯に受け止める必要があります。

- ・(主) 岐阜関ヶ原線大縄場大橋の供用開始 (1992・12・6)
- ・道の駅初回登録(パスカル清見、花街道付知、明宝、美並、美濃白川) (1993・4・22)
- ・砂防遊学館のオープン:海津市 (1994・6・11)
- ・東海北陸自動車道(一宮木曾川IC～岐阜各務原IC)開通 (1997・3・24)
- ・中部縦貫自動車道安房トンネル供用開始 (1997・12・6)
- ・東海北陸自動車道(尾西IC～一宮木曾川IC)開通 (1998・2・20)
- ・岩村ダムの竣工式 (1998・6・4)
- ・東海北陸自動車道(一宮JCT～尾西IC)開通により名神高速道路と接続 (1998・12・13)
- ・岐阜駅周辺鉄道高架事業の完了 (1999・3・15)
- ・大ヶ洞ダムの竣工式 (1999・5・28)
- ・中部縦貫自動車道油坂峠供用開始 (1999・11・1)

4-9 2001（平成14）年～2006年（平成18）年

小泉内閣は、21世紀にふさわしい経済・社会制度を確立するため、「改革なくして成長なし」との信念のもとで、経済、財政、行政、社会などの分野における構造改革を進めました。

また、構造改革の重要性とこれからの日本の進むべき道を示した構造改革の起点となるものとして「骨太の方針」を経済財政諮問会議において策定し、閣議決定（2001年6月26日）しました。

骨太の方針では、民営化・規制改革プログラム（医療、介護、福祉、教育などの分野に競争原理を導入）などを聖域なき7つの構造改革プログラムとして策定した他、中長期の経済財政運営として、平成14年度予算編成においては、国債発行額30兆円以下を目標とし、公共投資関係費については△10%とされました。

その後もこの経済財政運営は続くこととなり、平成18年度予算までの国土交通省の公共投資関係費は対前年度比△3～5%が続きました。

本県の財政は、県税及び地方交付税などの一般財源総額の増加が見込めない一方で、公共投資等による県債残高の累増に伴う公債費の増大、高齢化の進展などによる社会保障関係経費の増加が今後も続くことと見込まれました。このままでは、福祉、産業振興、教育をはじめとする県民生活向上のための事業に予算を振り向けることが極めて困難になるという「危機的状況」に陥ることが確実になり、近い将来財政が破綻し、自治体としての運営ができなくなると言っても過言ではない状況にあります。このため、行財政改革に真剣に取り組み、財政危機の直接的な原因である巨額の県債残高を減少させる努力を行うこととし、平成18年度から平成22年度までの5カ年間の行財政改革の指針として「岐阜県行財政改革大綱」を策定しました。

大綱では、公共投資を含む投資的経費を、毎年度5%程度の削減するとした基本方針を打ち出しています。

- ・ 鶴飼い大橋の完成（2003・3・21）
- ・ 中部縦貫自動車道飛騨清見IC～高山西IC供用開始
(2004・11・27)
- ・ 中部国際空港開港（2005・2・17）
- ・ 東海環状自動車道東回り開通（2005・3・19）
- ・ 名鉄（岐阜市内線・揖斐線・美濃町線・田神線）の廃線
(2005・4・1)
- ・ 中野方ダムの竣工式（2006・3・27）
- ・ 国道417号徳山バイパスの完成（2006・9・22）
- ・ 徳山ダム試験たん水開始（2006・9・25）
- ・ 中部縦貫自動車道高山西IC～高山IC間の完成（2008・3までに）
- ・ 東海北陸自動車道全線開通（2008・3までに）

- ・ 国道248号美濃加茂・多治見間（可児バイパス）の完成
(2002・7・16)

5. 災害の歴史

これまで、風水害が毎年のように県内を襲い、中小河川の多い県内の各地で多大な被害をもたらしました。以下、主な災害等について述べます。

5-1 伊勢湾台風

1959（昭和34）年9月26日午後6時過ぎ、超大型の台風15号が紀伊半島南部に上陸し、その後、時速60～75kmで北北東に進みました、午後10時には揖斐川上流域を通過して、27日午前0時45分に日本海に抜けました。このときの中心気圧は945hPa、平均風速32.5m（瞬間最大風速44.2m）、風速30m以上の暴風圏は300～400kmに達しました。

県内ではすでに25日午後から各地で大雨が降り続いていましたが、台風が通過する頃は、時間雨量が40～70mmとさらに激しい雨となりました。

このため養老町根古地（ねこじ）で復旧工事中の牧田川の右岸堤防が再決壊したのを始め、各地で河川の氾濫・堤防決壊が相次ぎました。県内が台風進路の右半圏に入ったため、風による被害も大きく、岐阜市、中濃・東濃地域では家屋の倒壊によって多くの犠牲者を出し、工場も一時生産停止に追い込まれました。

県災害救助本部の発表では、死者・行方不明者は104人、全失家屋4,026世帯、半失家屋12,333世帯、床上浸水2,400世帯、床下浸水8,875世帯、罹災者13万2,894人という大災害でありました。

本県では、27日午前3時25分に災害救助法を養老町に適用したのを皮切りに、28日午後3時30分には県内全域に災害救助法を適用しました。そして、自衛隊、警察・消防・各医療機関を中心に救援活動が始まり、学校・公民館・寺院など県内234カ所に避難所が設けられ、約3万3,000人が収容されました。被災者向けの仮設住宅は11月25日までに1,178戸が建設され、鉄道・堤防などの復旧工事が急ピッチで展開されました。

本県では、この後も1960（昭和35）年、1961（昭和36）年と豪雨・台風による災害が続き、「連年災

害」と名付けられました。

こうしたなか、災害対策基本法に基づき、1962（昭和32）年8月に第1回岐阜県防災会議が開催され、翌年5月に岐阜県地域防災計画が発表されました。



出展：『岐阜県を襲った伊勢湾台風』



5-2 飛騨川バス転落事故

1968（昭和43）年8月17日～18日にかけて、県内は台風7号と前線の影響によって雷雲が発生し、加茂、益田、郡上、恵那郡の一部で集中豪雨があり1時間降雨量は100mmを超える激しさでした。

この豪雨は狭い山間地域に短時間に多量の雨を降らせたもので、山崩れ、がけ崩れにより家屋の流出などが続出しました。

18日午前2時過ぎ、乗鞍岳登山を断念して引き返す途中の観光バス2台が、加茂郡白川町の国道41号で山崩れによる土砂に流され、飛騨川に転落しました。崩落した山肌は、高さ100m、幅30mに渡り、崩落した岩石土砂の量は推定740m³、ダンプカー約250台分であったとされています。

乗員・乗客107名中死者104名、生還したのは運転手を含め乗員・乗客3名のみという、観光バス事故史上最悪の惨事となりました。現在、事故地点には「天心白菊の塔」という事故慰霊碑が立っています。

5-3 9.12豪雨

1976（昭和51）年9月、北上する大型の台風17号は長良・揖斐川両流域を中心に記録的な集中豪雨をもたらしました。岐阜市では8日午後10時ごろから降り始めた雨が激しくなり、長良川は警戒水位を超え続けました。

県では、9日に災害対策本部を設置して応急対策につとめ、同日岐阜市、山県市高富町に災害救助法を適用しました。

11日には伊自良川が決壊するなど、各地で中小河川が決壊溢水が発生し、懸命な水防・救助活動が行われるなか、墨俣町では12日午前5時に長良川が7.14mの水位を記録しました。これをピークに水位は低下し始めましたが、同日午前10時28分に安八町大森の長良川右岸堤防が、およそ80mにわたって決壊しました。濁流は安八町と上流の墨俣町に流れ込み、付近の住宅のほとんどが軒先まで水につかりました。このため安八町・墨俣町・輪之内町の3町の住民に緊急避難命令が出されました。自衛隊・県警・消防が迅速な救助・救援活動を展開し、その後も医療班の活動に加えて防疫・食糧供給・給水の動きも活発になりましたが、この水害の人的被害は死者8人・行方不明1人であり、県全体の被害総額は1,044億1,088万円にのぼりました。



5-4 恵南豪雨災害 平成12年9月11日～12日

台風14号の影響により9月11日未明から降り始めた雨は、次第に強まり、午前3時20分「西濃」、18時10分「中濃」、19時20分「飛騨北部」、20時17分「東濃」と立て続けに県下各地に大雨洪水警報が発表されました。

特に、西南濃地域の垂井町では1時間に65mm、関ヶ原町・海津町で55mmの激しい雨に見舞われました。その後、雨は東部に移動し、恵南地方の恵那市上矢作町では80mmの最大時間雨量を記録しました。

また、11日から12日にかけての降雨量は、東部の多治見市（多治見）で357mm、土岐市（三国山）で374mm、中津川市（狸沢）で481mm、恵那市上矢作町（槍ヶ入）で595mmとなり、県内各地で300mmを超える記録的な豪雨となりました。

これら記録的な豪雨により、河川の氾濫、山崩れ、住家の流失、浸水等が発生し、特に恵南地方の恵那市上矢作町、恵那市串原を中心に住家や農地、農作物、道路、河川、林道等に激甚な災害が発生し、平成11年の「9.15豪雨災害」に続いて2年連続の大災害となりました。

道路の状況としては、東濃地方を中心として、国道・県道合わせて35路線、44箇所ですり落ち崩落等による通行規制が行われました。特に、恵那市上矢作町においては、国道418号をはじめとして大規模な道路損壊が発生しました。恵那市上矢作町内の被害状況としては、国道418号の落石、崩土による大規模な道路欠陥、国道257号の崩土、土砂・流木堆積に

よる橋りょう取付部欠壊、主要地方道瑞浪大野瀬線・瑞浪上矢作線、一般県道月瀬上矢作線の橋りょう取付部欠壊及び流出が発生しました。

河川の状況としては、8河川において、溢水や内水の排水不能等により、境川（岐阜市）、大谷川（大垣市）、泥川（大垣市、養老町、垂井町）、加茂川（美濃加茂市、坂祝町）、脇之島谷川（多治見市）、辛沢川（多治見市）、上村川（恵那市上矢作町）、飯田洞川（恵那市上矢作町）において、浸水被害が発生しました。

砂防の状況としては、恵那市上矢作町、恵那市串原、多治見市、瑞浪市、可児市、岐阜市、関市において、土石流16件、がけ崩れ17件、地すべり1件が発生しましたが、人的被害はありませんでした。

9月11日午後7時55分に大垣市の2,115世帯6,719人、午後10時45分に岐阜市430世帯1,300人、9月12日午前1時55分には多治見市の331世帯861人、午前3時には美濃加茂市21世帯57人、午前3時46分には恵那市上矢作町887世帯2,943人、午前5時30分には恵那市串原301世帯1,047人、午前6時10分には中津川市79世帯310人、合計4,164世帯13,237人に避難勧告が出されました。

9月12日午前7時25分には知事が自衛隊に対し災害派遣要請を行い、12日から15日にかけて自衛隊が応急復旧活動を実施し、最大人員604人、車両100台、ヘリコプター11機が投入されました。

死者1名、重傷者1名、被害総額351億1,754万円を出したこの豪雨災害は、「恵南豪雨災害」と名付けられました。



土砂による家屋全壊現場：恵那市上矢作町飯田洞地区
(岐阜県総合防災ポータル)



上村川：恵那市上矢作町本郷（岐阜県総合防災ポータル）

5-5 56豪雪

1981(昭和56)年1月3日午後から4日朝にかけて県内全域で降り続いた雪は、高山市で積雪115cmと高山測候所開設(明治32年)以来の記録となったほか、岐阜市内でも3年ぶり的大雪となりました。この大雪のため、4日午前5時50分ごろ、高山市荘川町猿丸の荘川中学校の体育館が雪の重さによって倒壊しました。

大野郡白川村で345cm・高山市荘川町六厩で243cm・飛騨市河合町で231cm・飛騨市宮川町打保で245cmの積雪に達し、白川村全域や宮川町打保地区・杉原地区が孤立し、住民は保存食に頼った生活を強いられました。

奥美濃地方も、「38豪雪」を越すドカ雪となりました。このため交通網は寸断状態となり、国鉄越美南線は郡上八幡―北濃間が不通となりました。国鉄バスも全面連休、岐阜バスも八幡―岐阜間以外は全面ストップとなりました。国道156号も、3日深夜から八幡町以北が交通止めとなり、4日午後には、郡上市大和町剣以北で除雪や雪崩のため通行止めとなりました。

なお、9日朝の奥美濃地方の積雪は、郡上市高鷲町蛭ヶ野380cm、郡上市高鷲町正ヶ洞310cm、郡上市白鳥町石徹白320cm、郡上市白鳥町白鳥196cm、郡上市大和町158cm、郡上市明宝190cmでした。

岐阜市内では、4日午前9時現在で21cmの積雪となり、この雪により、午前中は定期バスが乱れ、山間部に向かう岐阜乗合バスの板取線など7路線が運休になったほか、市営バスも椿洞線が運休しました。

県北部山間部へ通じる国道303号は、久瀬村東津汲より奥が寸断され、揖斐土木事務所ではロータリー車・ブルドーザーなどを出動させて除雪にあたりましたが、雪崩が発生する危険もあり除雪作業ははかどりませんでした。この雪で、5日夜、車で徳山村に向かった3家族13人が一時雪に閉じ込められました。また、揖斐川町の旧久瀬村・旧坂内村境にある揖斐高原スキー場や揖斐川町久瀬日坂の民家では、スキー客が足止めとなりました。

県内を襲った豪雪は7日も勢いを緩めず、県と県警は同日、それぞれ「県豪雪対策本部」「飛騨・奥美濃大雪災害対策連絡室」を設置し、自衛隊にも出動準備の要請をしました。

大野郡白川村や飛騨市宮川町打保・杉原地区では交通が断絶して孤立状態が続き、暖房用の灯油や生活物資が不足し、同本部が、地元の要請に基づいて物資の輸送隊を組織し、飛騨市古川町野口から除雪を実施し、飛騨市河合町・宮川町へ軽油やガソリン、家庭用の灯油、生活物資などを届けました。

(1月8日の県内の孤立状況)

飛騨市河合町全域 (420世帯1,872人)、飛騨市宮川町全域 (460世帯1,727人)、飛騨市神岡町山之村 (93世帯353人)、高山市上宝町鼠餅 (3世帯5人) 高山市清見町江黒 (17世帯67人)、高山市清見町大谷 (11世帯42人)、下呂市馬瀬町川上 (4世帯15人)、郡上市大和町神路 (15世帯 40人)、郡上市大和町落部 (8世帯20人)、揖斐川町久瀬森下 (5世帯 10人)、揖斐川町久瀬久戸坂 (8世帯21人)、揖斐川町坂内川上 (67世帯187人)、揖斐川町藤橋杉原 (48世帯128人)、徳山村全域 (511世帯1,306人)

豪雪による被害額は231億5,614万5千円と38豪雪の34億3千万円を大きく上回り、県下の雪による被害としては史上最大のものとなりました。主な被害の内訳を見ると、住家等被害は全壊4棟、半壊18棟、床上浸水16棟のほか床下浸水、一部破損等が3,989棟に及びました。また、ほぼ県下全域に被害を及ぼした林業関係と土木関係の被害がともに80億円を超えたのをはじめ、農業関係被害が27億円余、商工関

係被害が24億円余、文教関係被害が6億円余となりました。

人的被害としては、死者9人で、負傷者は重傷が86人、軽傷が77人で、これらは屋根の雪おろしあるいは道路の除雪作業中の事故によるものが大部分を占めました。



白鳥町石徹白地区



郡上市明宝地内

5-6 平成16年台風23号

台風23号は10月13日9時にグアム島の北西海上で発生し、16日15時には沖ノ鳥島の南西海上で「非常に強い台風」となり、16日18時には同海上で中心気圧940hPa最大風速45m/sまで発達し、18日9時には沖ノ鳥島西北西の海上で「超大型で強い台風」となりました。その後は勢力を保ったまま、19日には向きを北北東に変えて速度を上げ、20日13時頃には高知県土佐清水市付近に上陸しました。20日18時頃には大阪府泉佐野市付近に再上陸したのち、21時には中心気圧980hPa、最大風速30m/sで岐阜市付近を通過、その後、関東甲信地方を横断し、21日3時には銚子沖に進み、21日9時に温帯低気圧に変わりました。

台風の北上に伴い、日本付近に停滞していた前線の活動が活発となり、県内各地で雨が降り出し、台

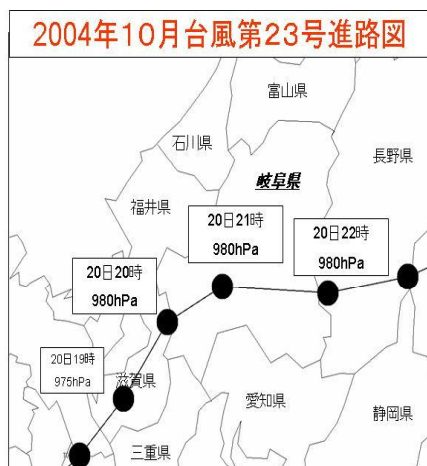
風が接近・通過した20日午後には、さらに非常に激しい雨が降り始め、1時間降水量は郡上市長滝で57mm、久々野町船山で60mmを観測しました。

降り始め（19日0時）からの総降水量は、関東甲信・東海地方の山沿いを中心に300mmを超える大雨となり、郡上市長滝では325mmを記録しました。

県内では、20日昼過ぎから雨が強く降り始め、17時から21時頃にかけて所々で1時間に40mm～60mmの非常に激しい雨が降り、総降水量は六厩324mm、八幡310mm、御母衣304mmなどを記録しました。

台風の通過に伴い、風の影響も多く、中部地方では暴風域に入り、北陸を中心に暴風に見まわれ、富山県高岡市では観測史上最高の40.6mの最大瞬間風速を記録し、本県でも20日14時過ぎから東よりの風が10m/sを超え始め、18時01分に最大瞬間風速30.5m/sを記録しました。

避難指示は岐阜市、関市、飛騨市で2,706世帯の9,087人、避難勧告は同じく岐阜市をはじめ、大垣市、関市、美濃市、下呂市、郡上市、高山市、飛騨市、池田町、高山市（久々野町、国府町、朝日町、一之宮町、高根町、荘川町）、白川町、関市板取町の17市町村9,996世帯33,401人にのぼりました。



道路の状況としては、飛騨地方を中心として、国道・県道合わせて349箇所で落石崩土等による道路被害が発生しました。特に白川村においては、国道360号をはじめとして大規模な道路損壊が発生したほか、高山市、高山市国府町の国道41号等県内各地の主要道路が冠水し、一時通行ができなくなりました。

た。

10月20日には、高山市から知事に自衛隊災害派遣要請（人命救助）があったため、同日午後9時に知事が自衛隊に対し、災害派遣要請を行い、陸上自衛隊第10師団が、最大人員604人、車両100台、ヘリコプター延べ11機により災害派遣としての応急復旧活動を実施しました。

この豪雨による人的被害は死者6人（高山市2人、関市、高山市国府町、大垣市上石津町、海津市平田町各1人）行方不明者2人（郡上市、高山市各1人）重傷者3人、軽傷者15人、地区別の被害額は岐阜地区5億1,743万2千円、西濃地区26億1,380万8千円、中濃地区103億1,579万2千円、東濃地区3億8,907万円、飛騨地区490億3,287万4千円で、飛騨地区が非常に被害が甚大でした。（被害総額628億6,897万6千円）



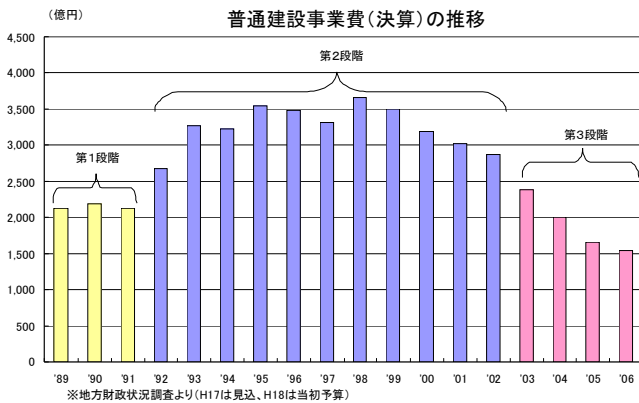
川上川（高山市清見町藤瀬）の被災状況

6. 公共投資の現状

本県の公共投資をみると2000（平成12）年頃を境に大きな転期を迎えています。

ここでは、本県の公共投資について、3つの大きな段階に分けて分析します（図1-15）。

図1-15



【第1段階】（～平成3年度）

シビルミニマムの達成に向けて、着実・地道な整備を進めた時期

【第2段階】（平成4年度～平成14年度）

シビルミニマムの達成に向けての整備を基本としながらも、国の景気浮揚対策のための追加補正に応じて計画以上に事業費がふくらんだ時期

【第3段階】（平成15年度～）

県財政の悪化による公共事業予算が縮小した時期
（東海環状自動車道東回りや徳山ダムなどのプロジェクト予算確保を最優先とした）

6-1 第1段階 ～1991（平成3）年度

1985（昭和60）年の後半に生じた円高による輸出の不振と企業の海外展開による産業の空洞化が日本のバブル崩壊による不振と重なり、製造業を中心とした雇用が減少して、各地域の経済に深刻な影響を与えました。大都市圏では多様で豊富なサービス産業の雇用増加によって、製造業などにおける雇用減少分を吸収しましたが、地方においては雇用減少分を公共投資による雇用機会に頼らざるを得なく、建設関連の公共投資が、社会資本整備のためより、

地域の雇用維持のために行われざるを得ない状況が生まれ、各地域で地域経済の財政依存が強まり、本県においてもその状況に陥りました。

高度成長前期から1980年代半ばの経済安定期に至る時代の公共投資の展開過程においては、「国民所得を最大」にし、「地域格差を最小」にするという目的に沿うものでありました。そして、1980年代半ば以降については、国土の均衡ある発展という理念に基づく「国土整備」、「県土整備」であり、それに基づく公共投資の展開が求められていました。

しかし、その後のバブル形成期における熱気とバブル崩壊による地域経済の公共投資依存が、景気対策と公共事業を混在させてしまい、その理念等を再考する機会すら奪ってしまいました。

前述の「県土整備から見た岐阜県」にあるように、本県では1992（平成4）年の総合景気対策を迎えるまでは、日本社会の様々な変化の中でシビルミニマムに向けて、着実に県土整備を実施してきた時期といえます。

6-2 第2段階1992（平成4）～2002（平成14）年度

1992（平成4）年、国は、総合景気対策のために、事業規模10兆7,000億円の景気対策を組みましたが、そのうちの公共投資額は実に7兆8,000億円を占めました。本県も、国の景気対策のための追加補正に対応する形での事業費の上積みを実施し、その結果、当初の計画以上に事業費が膨んだ年といえます。

国は、その後も1993（平成5）年4月に13兆2,000億円、同年9月には追加で6兆1,500億円、1994（平成6）年2月には15兆2,500億円、当面の景気対策として1995（平成7）年9月には14兆2,000億円とひとまず景気対策に一息をつけたものの、1998（平成10）年4月には16兆2,420億円、同年11月には17兆9,000億円が追加され、1999（平成11）年には18兆1,000億円、2000（平成12）年は11兆円と、実に約123兆円もの景気対策が組まれました。

その後、小泉内閣の「骨太の改革」により公共事業費の△10%が打ち出されることにより公共投資の転機が訪れますが、それまで、本県はシビルミニマ

ムの達成に向けたスタンスを基本としながらも、国の景気対策である追加公共投資に連動した予算編成を実施し続けたため、他県が公共事業費の抑制を始めた時期のなかでも、拡大路線からの脱却が遅れました。

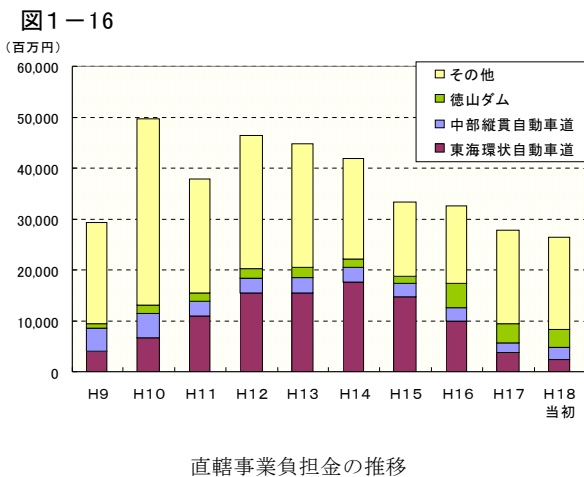
国全体の景気後退が続いていたという止むを得ない面と県内のシビルミニマムの早期実現という2つの命題から実施されたものでありましたが、結果的には将来にわたる大きな負担を残したことになりました。

6-3 第3段階 2003（平成15）年度～

県財政の悪化により、公共事業費の急激な縮小が余儀なくされ、下げ止まりが見えない状態の時期にあります。

2004（平成16）年の公共事業の規模を見ると、普通建設事業費が1989（平成元）年以下の状態にまで落ち込み、その後もさらに下がり続けました。

この間、国では骨太の方針により、国の公共事業費△1～5%が続きましたが、さらに本県においては、東海環状自動車道東回りルート整備、徳山ダムの整備といった国直轄事業に係る負担金を確保するため、国の公共事業の削減ペース以上に県の公共事業関連の予算が落ち込みました（図1-16）。



また、2006（平成18）年3月30日に、本県の厳しい財政状況のもとで行財政改革大綱が発表され、投資的経費を今後毎年度5%程度削減するという基本方

針が決まり、引き続き公共事業関連予算の抑制が見込まれています。

※経済成長戦略大綱

平成18年7月6日の財政・経済一体改革会議において、政府・与党で決定。人口減少が本格化する平成27年度までの10年間に取り組むべき施策について取りまとめたもの。

経済と財政の一体的な改革を進めるに当たって、歳出・歳入一体改革と並ぶ車の両輪として、政府・与党の最優先課題と位置づけられます。

※骨太の方針2006

長期停滞のトンネルを抜け「新たな挑戦の10年」と銘打った「骨太の方針2006」が2006年7月7日に閣議決定されましたが、従来までの骨太の方針と違い、数値目標と達成年度を明記し、政権が交代しても従来通りの歳出削減改革を続行する方向付けをするものです。

その中身を見ると、2011年度のプライマリーバランスを黒字化にするため、国の歳出を114兆円～116兆円に押さえる目標を提示しました。

同年の公共投資は2006年度と比べ5～14%の削減となり、年間1～3%の削減が必要となりました。

また、骨太の方針の中では、新たな10年における三つの挑戦として①我が国を取り巻くいろいろなチャンスをつかみ取り、新たな成長の芽を確実に開花させる②人口減少・少子高齢化の負担、巨額の政府借金の返済の克服③教育や就業のばらつきや都市と地域間での不均衡の問題克服を掲げ、さらに3つの挑戦に応じた形で、次の3つの優先課題に絞り込んでいます。

- 一、成長力・競争力を強化する取り組み
- 二、財政健全化への取り組み
- 三、安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現

そして、二、財政健全化への取り組みは、国の借金を先送りする構造を是正し、次世代を担う子どもたちに新たな発展の基盤を引き継ぐことは、最重要の課題として、財政健全化の時間軸を全体で三期に分け、それぞれの目標を明確化しています。

2007年度～2010年代初頭までは、名目経済成長率3%程度という前提のもと、平成23年度に国・地方の基礎的財政収支を黒字化するために必要となる対応額（歳出削減または歳入増が必要な額）は16.5兆円とされ、その対応額のうち、歳出削減を合計で14.3兆円～11.4兆円を目標歳出削減額としています。

この中では分野ごとの削減額が明示されており、社会保障は▲1.6兆円、人件費▲2.6兆円、そして公共投資は▲5.6兆円～▲3.9兆円程度とされ、公共投資は毎年度の削減は▲3%～▲1%にのぼるものです。

7. 環境・景観に配慮した県土整備

とかく環境破壊、自然破壊等の暗いイメージがある公共事業について、本県においては、以下に紹介する環境や景観に配慮した事業を実施しています。

7-1 環境・景観に配慮した道路整備

全県花街道整備事業は、沿道に花木を植栽することで、四季折々の景観とともに、本県の誇る美しい自然を楽しんでもらおうとするものです。

現在までに、「走って楽しい、見て楽しい、止まって楽しい道づくり」を目的として、82路線、延長約2,900kmが整備され、「こぶし」や「アジサイ」など、道行くドライバーや県民が楽しめる良好な景観に寄与しています。

花街道の名称は「歴史・伝統」「景観」「風土」など様々な角度からとらえた路線イメージによって名称を決めています。

花木・草花の植栽（沿道植栽）は修景テーマに基づき、主幹となる花木や補完木を設定し、花木・草花等の組み合わせによって、四季を通じて花・実・紅葉などを楽しめるようにしているとともに、大気環境推奨木を植栽しています。

大気環境推奨木とは空気をきれいにする能力の高い木で、より健康でクリーンな大気を創り出すこれらの樹木を積極的に植栽しています。

また、道路整備にあたっては、地域の自然環境に十分に配慮し、周辺環境への影響を最小限に抑えるよう取り組みます。

裏木曾街道



飛騨木曾川ユリノキ街道

7-2 環境・景観に配慮した河川整備

水辺は、潤いや安らぎといった精神的な豊かさを求める県民からのニーズが高く、まちの景観形成や住民の憩いの場・地域交流の場として重要な役割を担っています。

一方、治水施設の整備は、急速な都市化の進行に伴い緊急性が高まっていますが、治水対策と合わせてまちの景観形成の一環として水辺の空間を整備していくことは、街の顔として誇れる川づくりのために重要です。このため、水辺の空間整備と一体となった街づくりに熱心な市町村においては、「ふるさとの川整備事業」により、良好な水辺空間の整備を行っています。



可児川(可児市)

また、河川改修は場所ごとに改修方法が異なり、小学校の近隣で行う「水辺の楽校」や病院・福祉施設等の近隣で行う「水辺の散歩道」など、その場所の特性に合わせた整備が重要です。「水辺の楽校」は、川が体験学習の場となるように身近な水辺として、自然な河岸、瀬や淵などの創出や水辺に近づける護岸等のアクセス施設の整備を行っています。



土岐川(瑞浪市)

本県では、全県水辺のビオトープ化構想を推進するため、現場に携わる行政や民間の現場技術者へ自然共生に対する啓発を行うとともに、より良い工法を産・学・民・官が連携して研究していくことが必要と考え、「自然の水辺復活プロジェクト」を進めています。この中で、

- 1 自然共生工法研究会の設立 (図1-17)
- 2 研究フィールドの提供
- 3 自然工法管理士認定制度の創設 (図1-18)
- 4 自然共生工法認定制度の創設 (図1-19)

の4つの施策を連携させて、効果をより高めていきます。

「自然の水辺復活プロジェクト」

1 自然共生工法研究会の設立

自然共生工法全般にわたり、産学民官が連携して、研究・人材育成、産業育成、啓発活動の中心組織となり、県下の自然共生工法普及の推進役を担っていきます。

2 研究フィールドの提供

研究フィールドである自然共生工法展示場では、研究参加企業が実際の河川を活用して自由な研究が可能です。

3 自然工法管理士認定制度の創設

自然共生や環境保護活動に携わる県民の意識、知識及び技術の向上を図り、地域の健全で良質な自然環境の保護、保全する必要性を理解した人材を育成していきます。

4 自然共生工法認定制度の創設

河川環境に合った工法を選択して、それぞれの川の個性を活かした川づくりをより一層推進していくことを目的に、自然共生に対して効果的な工法の活用を促進する認定制度を創設し、自然共生に対して効果的な工法や製品の開発・活用促進を図り、ビオトープ産業の育成に繋げていきます。

図1-17 自然共生工法研究会入会状況

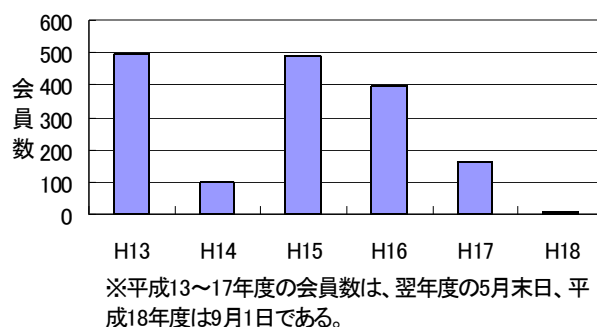


図1-18 自然工法管理士認定状況

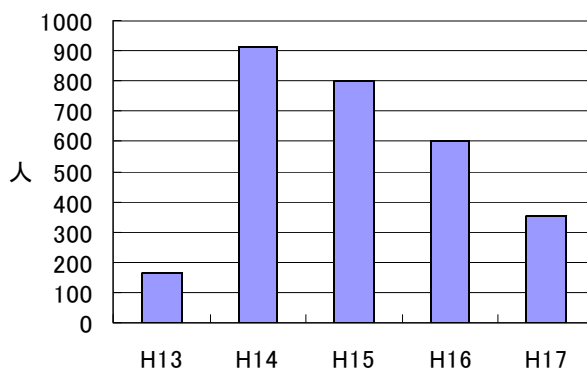
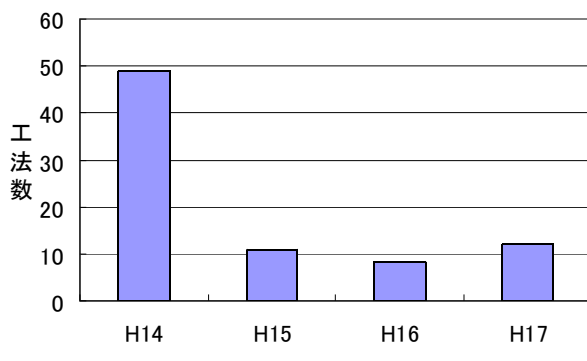


図1-19 自然共生工法認定数



また、間伐材等を利用した河川整備を行い森林の保全と自然環境や生態系に配慮した「自然に優しい工事」を推進し、潤いのある河川空間を創出するため、「エコ・リバー事業」を推進しています。特に、治水・利水目的で河川に設置された堰、床固めなどにより魚の遡上が困難な箇所や、特に水生生物

の棲息に配慮する必要がある箇所について、その生物の生息環境の改善を行い、良好な河川環境を整備しています。



エコ・リバー実施箇所（魚道の設置）

7-3 環境・景観に配慮した砂防整備

土砂災害対策を進めていくうえで、生態系等自然環境・景観への負荷をできる限り抑制し、良好な状態で持続的に自然環境・景観を維持、保全していく視点は非常に重要です。



大津谷（揖斐郡池田町）

もともと砂防事業は、緑の復元・回復を図り、土砂の生産抑制、流出調整を目的とした対策を実施するものですが、従来にも増して、樹林帯、山腹工、斜面緑化工等の各種対策の導入により、緑の復元・回復による自然環境・景観の再生・保全に努めることが大切となっています。

このために本県では、平常時に河川上流から下流へ土砂を流すことにより河川・溪流の流砂の連続性を確保すると共に魚類などの移動に配慮するため、

砂防えん堤のスリット化を積極的に行っています。

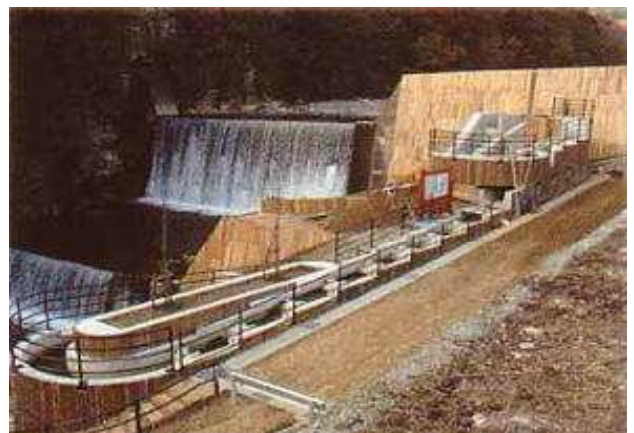


スリット式砂防えん堤

また、砂防堰堤は、土砂災害から人々の財産を守るために設置してきたため、これまで川にすむ魚たちの移動経路への配慮を行ってきました。

このため、魚類の移動を阻害する堰や堰堤等の横断施設について、魚類がさかのぼれるように環境を改善する「魚がのぼりやすい川づくり推進モデル事業」が平成3年に策定され、長良川がモデル河川としての指定を受けました。

今後、長良川の支川である吉田川（郡上市）については豊富な魚類の生息状況や環境を考慮し、既設の砂防施設に魚道を設置するなどして、魚がのぼる川づくりを進めていき、様々な魚道施設がある魚道学習施設としての整備を目指します。



魚がのぼりやすい川づくり推進モデル事業
（上坂本魚道、二連トラック式スパイラル魚道、郡上市明宝）

8. 地域産業・地域社会を支える建設業

県内建設業は、社会資本整備の主要な担い手であるとともに、就業者数や県内総生産額ではそれぞれ県内経済の約1割を占めるなど地域の基幹産業として大きな役割を果たしています。しかし、建設業を取り巻く経営環境は、公共投資の減少の中で厳しい状況にあります。

本県は、森林が81.7%（全国2位）を占め、435本の1級河川の総延長が3,334km（全国5位）に及ぶなど起伏に富んだ地形と広大な面積を有するほか、中山間地には、積雪が多い地域があります。

また、これまで整備された社会資本は、道路延長は4,189km（全国10位）、橋りょう数1,568箇所（全国2位）、トンネル数146箇所（全国8位）となっており、こうした県土の厳しい地勢、気候のもとで、建設業は、災害対策や社会資本の着実な整備推進及びその維持管理のためには欠かせない産業であり、県民生活に果たす役割は大きいといえます。

8-1 県内の建設業

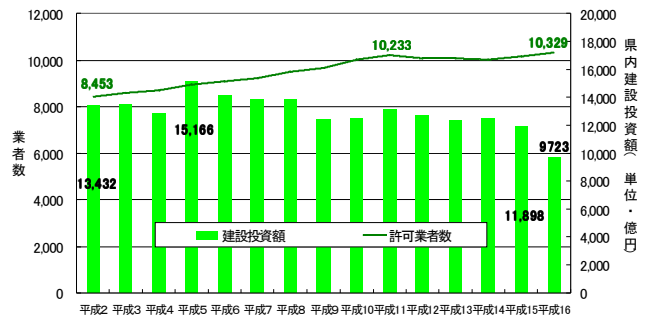
県内の建設業法に基づく許可業者数は10,329業者で、全国の1.8%を占めています。このうち、県内に本店を持ち複数の県に営業所を持つ「大臣許可業者」は144社、県内のみに営業所を持つ「知事許可業者」は10,185業者あり、県内建設業者の98.6%が知事許可業者となっています（図1-20）。

建設業の業種別を見ると、建築工事業15.9%（全国14.2%）、とび・土工工事業14.2%（全国11.5%）、土木工事業12.8%（全国11.4%）の順となっています。

また、2005（平成17）年の国勢調査によると、県内では建設業に95,800人が従事しており、県全体の就業者数の8.9%を占めています。

建設総合統計年度報によると、県内における建設投資額は、1993（平成）5年の15,166億円をピークとして減少傾向にあり、2004（平成）16年には、9,723億円とピーク時の1993（平成）5年と比較して64.1%まで減少しています。

図1-20 県内建設業者数と建設投資額の推移



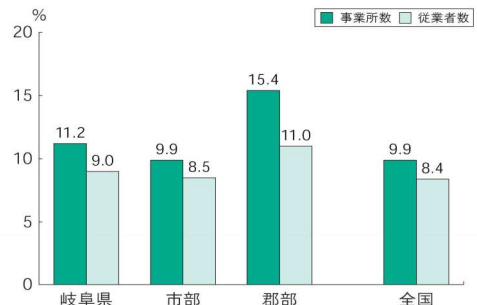
出展：国土交通省「建設総合統計年度報」

事業所・企業統計調査によると、市部では、建設業の事業所数が9.9%、従業者数が8.5%であるのに対して、郡部では、事業所数が15.4%、従業者数が11.0%となっています（図1-21）。また、県内建設業の経済生産額は、5,967億円で、県内全体の8.4%を占めています（図1-22）。

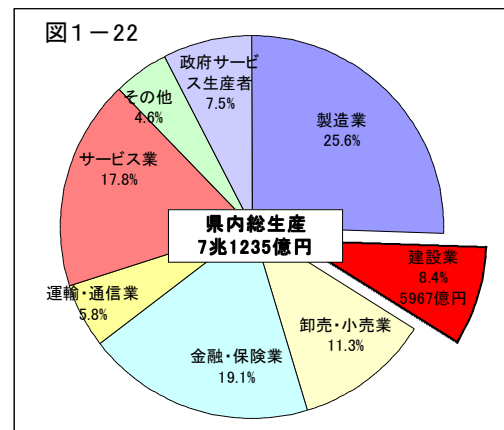
地域別では、揖斐、郡上、古川で建設業の生産額の割合が特に高くなっています（図1-23）。

図1-21

建設業の割合（平成16年）

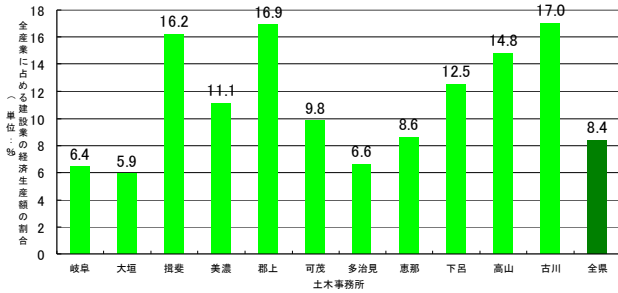


資料：総務省「事業所・企業統計調査」



出展：県民経済計算（平成14年）

図1-23 建設業の経済生産額割合（地区別）



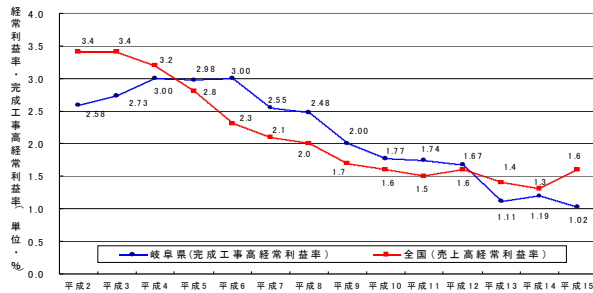
出展：市町村民経済計算（平成14年）

事業所・企業統計調査から2004（平成）16年の建設業の状況を見ると、事業所数は12,353事業所となっており、規模別では、従業者1～4名の事業所が59.0%（全国52.9%）、従業者5～9名の事業所が24.1%（全国26.0%）を占め、県内建設業者の多くが中小・零細建設業者となっています。

2004（平成16）年度の民間をあわせた建設投資額は、ピーク時の約6割まで減少しており、その反面で、県内の建設業許可業者数は建設投資額ピーク時から12.5%増加しています。今後、国・地方自治体の投資的経費の増加が見込めない中で、供給過剰傾向がより強まっていくことが予想され、こうした状況のもとで著しい低価格受注や下請業者へのしわ寄せにより、建設業界の疲弊も懸念されます。

また、建設業の完成工事高経常利益率は、2004（平成6）年が3%であったのに対して、2003（平成15）年では1.02%まで低下しており、全国的には、2003（平成15）年以降利益率の改善が見られるものの、県内建設業では依然として、回復が見られません（図1-24）。

図1-24 完成工事高経常利益率の推移



出典：法人企業統計調査（財務省）

建設業の財務統計指標（東日本建設業保証株式会社）

民間の信用調査会社の調査によると、建設業の全産業に占める倒産件数の割合は、1997（平成9）年以降増加傾向にあり、その割合は25%から30%程度で推移しており、建設業の事業所数が全産業に占める割合が約10%であることと比較しても高水準となっています。

県内の各地域の建設業協会は、警察・消防・自主防災組織等と連携し、倒壊家屋等から被災者を救助するための建設防災支援隊を組織するとともに、ほとんどの市町村との間で防災協定を締結し、自然災害に備えています。また、道路清掃活動などの環境美化活動に積極的に参加するなど、地域に密着した産業として、県民生活の安心・安全の向上に貢献しています。



早朝からの除雪には地元の建設業者が不可欠