

第3章 新たな公共事業の展開

1. 「県土のあるべき姿」を目指した整備

県では、将来の岐阜県の活性化、県民生活の向上のため「住みよいふるさと岐阜県」づくりを目指した県の総合計画として、昭和41年に「岐阜県第一次総合計画」を策定しました。その後、この理念は、以降の県の総合計画に脈々と受け継がれ、現在の総合計画である「県民協働宣言」（平成16年策定）に至っています。

県土整備に係る計画についても、前述した県の総合計画の中で、県としての進むべき方向とそれを実現するための方策を示してきました。これらの計画の策定は、基本的な県の考え方、方向性などを、県民にお知らせするうえで、大変に大きな役割を果たしています。特に、「県民協働宣言」については、県民ニーズをアンケート調査などにより把握し、それを踏まえて民間有識者が起草したものであることから、まさに「県民協働」により策定された県民本位の優れた計画です。

まずは、現在の総合計画である「県民協働宣言」（計画期間：平成16～20年度）の、県土整備に関する記述について見ることとします。

— 県民協働宣言【行政の役割】（県土整備部関連抜粋） —

I 災害、犯罪、交通事故、火災等から県民を守る安全・安心な地域社会づくり

1 災害に強い安全な地域社会づくり

<建築物・土木構造物の耐震化の推進>

○県は、平成8年度に実施した防災点検で「要対策箇所」とされた道路や橋りょうについて、緊急性の高い箇所から順次防災対策を実施し、緊急輸送路を確保します。

2 自然と共生した防災基盤づくり

<洪水防止対策>

○県は、地域住民の意見等を踏まえ、河川改修とダム等による洪水貯留等を効果的に連携させたハード対策とともに、河川情報の充実等のソフト対策を組み合わせた総合的な治水対策を推進します。

○県及び市町村は、生態系や自然景観の保護など環境保全を前提とし、それら専門家や専門機関の助言指導を得ながら、洪水防止に必要な対策を行います。

<土砂災害対策>

○県及び市町村は、地域住民の災害経験に基づく意見などを踏まえ、台風や集中豪雨などによる土砂災害を未然に防止する対策を進めます。

○県は、土砂災害防止法に基づく「土砂災害警戒区域」の指定を行うことにより、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制など、土砂災害による人的被害の未然防止を図ります。

<県民との災害情報の共有>

○県及び市町村は、住民主体の「地域の災害危険マップ」作成を支援しつつ、洪水や土砂災害の危険箇所を明確に示した「ハザード・マップ（予測図）」を制作し、情報公開と活用を進めます。

III 自然と共生した持続的な社会づくり

1 自然と共生する循環型社会づくり

<環境に配慮した県事業の推進>

○県は、県内の最大事業者として、自然環境を復元・創出する「自然共生型工法」を導入した公共事業を推進するなど、率先して環境に配慮した取り組みを進めます。

○県は、緑豊かで潤いある県土づくりを進めるため、環境調和技術と自然資源の有効利用の両立が可能な事業方法を開発し、進めます。

V すべての県民が便利で豊かさを実感できる社会づくり

1 便利に移動できる社会づくり

<道路づくり>

○県は、効率的・効果的な道路整備を計画的に行っていくために、3つの視点（幹線ネットワーク道路、地域戦略道路、生活圏課題道路）ごとに優先順位

を踏まえて総合的に判断し、重点的に事業を推進します。

○県は、新高速三道（東海北陸自動車道、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道）や、地域高規格道路、主要な国道県道を県土の骨格となる幹線ネットワークと位置づけ、国、他県等の関係機関と連携を図りながら、広域的交流を促進する道づくりを推進します。

○県は、物流・観光を支える道路やバス等の公共交通を支援する道路、災害に強い安全で安心な道路、中部圏との連携を強化する道路、新市町の一体化を支援する道路などを地域戦略道路と位置づけ、圏域レベルの様々な課題に応える道づくりを推進します。

○県は、交通事故対策、渋滞対策、自動車と歩行者・自転車との分離・バリアフリー化（ノーマライゼーション）が必要な道路などを生活圏課題道路と位置づけ、障害者や歩行者など誰もが安心して利用できる身近な日常生活を支える道づくりを推進します。

○県は、整備ニーズの高い路線への重点投資、「1.5車線」整備など地方の実情に合った基準の採用、安価で整備効果が早期に創出できる「簡易立体交差」の推進など、つくり方を工夫した道づくりを推進します。

○県は、道路の拡幅、バイパスの整備、交差点改良など交通施設整備に加えて、交通需要マネジメント（TDM）、高度道路交通システム（ITS）などによる、既存道路を有効活用した交通渋滞や交通事故のない道づくりを推進します。

○県は、新たな道路整備と併せて、老朽化が進む既存道路を維持管理・更新していくため早期点検・早期補修による延命化など、「アセットマネジメント」の考え方を導入し、致命的な損傷や機能不全を回避しつつライフサイクルコストを縮減する効率的な道路の維持管理を進めます。

○県は、事業の必要性から管理段階まで地域住民と協働し、地域の特色を生かした道づくりを進めます。

○県は、PFI事業の可能性について検討します。

<広域交通網づくり>

○平成17年に開港予定の中部国際空港までのアクセスの利便性を向上させるため、県は中部国際空港への鉄道及び道路のアクセス整備を進めます。

以上、ここに参考掲載した「県民協働宣言」の内容は、県土整備に関する県としての基本的な方向性に加えて、それを実現するために必要な代表的方策を、道路、河川、砂防の各事業ごとに記述することで県土整備の将来像を描いています。

ただし、いずれの内容も、具体的な取り組みや将来の目標設定に関する記述については、やや不足している点があると感じています。特に、県土整備の中で、最も重要な役割である「安全・安心な県土づくり」に関する記述については、より詳細かつ具体的な取組内容についての記述が求められているのではないのでしょうか。

そこで、今回のビジョンでは、県民に対して、県の考えを具体的に、かつ分かりやすく伝えることに配慮し、次の4点に重点を置きます。

①道路事業、河川事業、砂防事業ごとの中長期計画の策定

- ・道路事業：「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想（仮称）」
- ・河川事業：「新五流域総合治水対策プラン」
- ・砂防事業：「新八山系砂防整備計画（仮称）」

②事業ごとの具体的な方策の提示

③県民と共に行う事業の強化

④数値目標の設定

県土整備ビジョンでは、県土の根幹・骨格を形成する道路事業、河川事業、砂防事業ごとに計画を示します。ここで示す計画は、5年、10年という短い計画期間ではなく、現在、私たちが県土の将来像として理想とする「あるべき姿」を目標とした長期の計画となります。したがって、これを実現するための期間は、30年、50年、事業によっては100年を超

えるような大変長い期間を要することも想定しなければなりません。しかし、ここで描く県土の将来像は、「県土のあるべき姿」として、県土整備に携わる私たちが、常に意識しなければならない目標です。

現在の岐阜県政は、財政再建、行財政改革など大きな転換期を迎えており、県土整備を進めるために必要な財源が十分に確保できない極めて厳しい局面にあります。しかし、こうした状況下にあっても、「県土のあるべき姿」を私たちの共通した将来の目標と位置づけ、この目標に向かって、ゆっくりとした速度であっても、着実に整備を進めます。

また、これまで策定してきた計画の中で明らかにしていなかった道路、河川、砂防の整備目標を、県土整備ビジョンを通じて示し、県民に「私たちの県土はこの目標に向かって整備されている」、「そのために今この整備が必要である」ということを承知していただきたいと考えています。

次に、道路、河川、砂防の各事業ごとの長期の計画について、記述します。

1-1 県土1700km骨格幹線ネットワーク構想(仮称)

(1) 政策総点検の結果

平成17年度に実施した政策総点検において、道路整備については、厳しい財政状況、限られた予算の中で、効率的・効果的な道路整備を計画的に行っていくために、3つの視点（幹線ネットワーク道路、地域戦略道路、生活圏課題道路）ごとに優先順位を踏まえて総合的に判断し、重点的に事業を推進することとしました。

このうち、幹線ネットワーク道路については、本県全域、引いては中部圏全体の経済・産業・文化の発展に向けた整備が求められることを踏まえ、これに必要な整備水準を県民に対して明らかにすることを目的に、長期的な道路整備計画である「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想（仮称）」を策定します。

なお、残る2つの視点（地域戦略道路、生活圏課題道路）については、圏域レベルの課題の解消（新市町の一体化支援、バス等の公共交通支援、観光支援、災害に強い道路整備等）や身近な日常を支える基盤づくり（渋滞対策、歩道整備、バリアフリー（ノーマライゼーション）化等）として大変に重要であり、優先順位を踏まえて着実に整備を進めることが基本となりますが、ここでは県土の骨格となる幹線ネットワーク道路について記述します。

(2) 新たな時代の幕開け

平成19年度に、東海北陸自動車道の最後の未開通区間である飛騨清見JCTから白川郷ICの区間が供用開始されることで、整備着手から35年の期間を経て全線が開通することになります。ここに、環太平洋経済圏と環日本海経済圏を結ぶ大動脈が整備されることで、両圏域の産業・経済・文化の交流と沿線地域の活性化に絶大な効果が発揮されるものと期待されています。まさに、大交流時代の幕開けとなります。

本県は、中部圏の真ん中に位置し、東西交通、南北交通の結節点として、重要な役割を担ってきまし

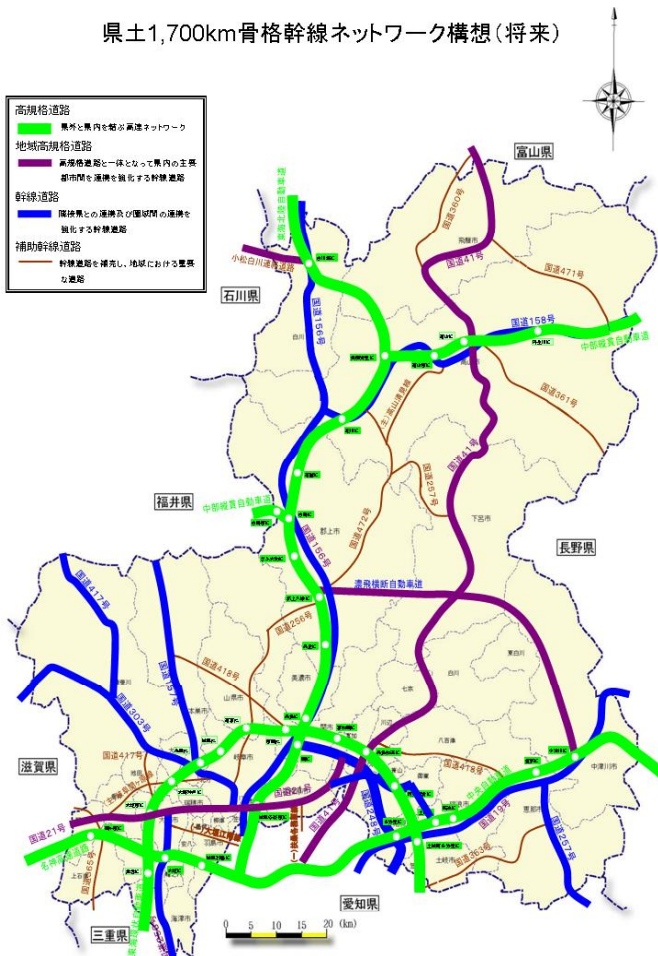
た。大交流時代の中で、本県が引き続き広域的な交流の要としての役割を担っていくには、新高速三道（東海北陸自動車道、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道）に代表される幹線ネットワークを整備することが重要となります。

今後、長野県、滋賀県を含め中部圏全体の広域ネットワークの整備により、特に、観光産業の面では、日本全国、また世界から交流人口を受け入れる拠点である中部国際空港や富山空港をはじめとした空港アクセスが向上し、誘客数の増大が見込まれます。

また、物流面では、産業活動を支える基盤であり、外貨貨物取扱量国内第1位を誇る名古屋港や四日市港というスーパー中樞港湾をはじめとした港湾アクセスが向上し、中部圏全域がアジア、欧米など海外と直結するなど経済圏の飛躍的な拡大が期待できます。

図3-1

県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想(将来)



一方で、現在急ピッチで整備が進む第二東名・名神高速道路の供用について、私たちは危機感を持つことも必要です。

第二東名・名神高速道路の開通により、岐阜県を經由せずに関東圏、中部圏、関西圏が結ばれます。

3つの経済圏を結ぶ新たなネットワークから岐阜県が外れることとなります。

このような危機を回避するためにも、第二名神高速道路に直結する東海環状自動車道西回りルート of 整備については、最重要課題として重点的に取り組む必要があります。

これらの点を踏まえて、長期的な道路整備計画である「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想(仮称)」を早急に策定し、「選択と集中」により幹線ネットワーク整備を進めます。

(3) 「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想(仮称)」の方針

「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想(仮称)」を進めるには、県内を縦貫あるいは横断する道路や放射・環状道路を組み合わせた道路ネットワークの構築が効果的です。

こうした観点から、広大な県土を一体化し県内各地域の相互の交流を図り、さらには隣接県を含めた広域的な交流を支えるための骨格となる交通軸を設定して、幹線ネットワーク道路の整備を効果的・戦略的に進めることとします(図3-1)。

[交通軸](図3-2)

太平洋側と日本海側を結ぶ南北横断軸、福井・滋賀と長野を結ぶ東西縦貫軸、そして環状道路として機能する放射環状軸など、以下に示す9つを本県の交通軸と位置づけます。

なお、交通軸を幅広く設定するため、軸を構成する路線には重複があります。

A 東海北陸連絡軸

- ・東海北陸自動車道、国道156号 等

B 飛騨美濃連絡軸

- ・美濃加茂下呂連絡道路、高山下呂連絡道路
富山高山連絡道路 等

C 中京都市圏連絡軸

- ・東海北陸自動車道、名岐道路、名濃道路 等

D 飛騨横断軸

- ・中部縦貫自動車道、小松白川連絡道路 等

E 濃飛横断軸

- ・濃飛横断自動車道 等

F 東海環状軸

- ・東海環状自動車道 等

G 南部都市軸

- ・名神、中央自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ

H 西美濃連絡軸

- ・国道157号、国道417号 等

I 北美濃横断軸

- ・国道303号、国道418号 等

東海環状自動車道、濃飛横断自動車道、
国道157号、国道248号、国道257号、国道258号、
国道303号、国道417号

「骨格幹線補完ネットワーク道路」は、次の機能を持った道路として位置づけます。

【骨格幹線補完ネットワーク道路 397km】

- ・主要都市間及び地域間を連絡する幹線道路
189km
国道257号、国道361号、国道363号、国道418号、
(主) 岐阜関ヶ原線、(一) 大垣江南線、
(一) 扶桑各務原線
- ・骨格幹線ネットワーク道路を補完する道路
208km
国道256号、国道360号、国道365号、国道417号、
国道471号、国道472号、(主) 高山清見線

〔幹線ネットワークを形成する道路〕

「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想(仮称)」を形成する道路については、「主要骨格幹線ネットワーク道路」と、これを補完する「骨格幹線補完ネットワーク道路」により構成されます。

「主要骨格幹線ネットワーク道路」は、国土幹線軸である東海北陸自動車道を基軸に南北軸、東西軸、放射環状軸を形成する道路として位置づけます。

【主要骨格幹線ネットワーク道路 1,284km】

- ・南北軸を形成する主要骨格幹線道路 483km
東海北陸自動車道、国道22号、国道41号、
国道156号
- ・東西軸を形成する主要骨格幹線道路 402km
名神高速道路、中部縦貫自動車道、
中央自動車道、国道19号、国道21号、国道158号、
小松白川連絡道路
- ・広域交通体系を形成する放射環状道路 399km

〔幹線ネットワークの効果及び指標〕

「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」の実現により、様々な効果がもたらされ、中部圏域における交流の促進はもとより、県民生活の向上や地域の活性化に対しても大きく寄与できます。

このため、幹線ネットワーク道路の整備指標として、以下の項目を設定し、県民に分かりやすく示し情報の共有を図っていきます。

- 30分以内に高度医療治療を受けられる地域の拡大(対象人口)
 - ・県内にある救命救急センターや高度救命救急センターなどの第三次救急医療施設へ30分以内に到着可能な市町村に在住する人口・面積の割合
- 道路渋滞箇所の緩和・解消
 - ・渋滞要件に該当する渋滞箇所数
- 地域相互の連携強化(県土1時間交通圏構想)
 - ・市町村合併前の市町村役場から、岐阜県の中心である美濃関JCTへ、概ね1時間以内で到達できる市町村に在住する人口の割合
- 最寄りの高速道路ICへのアクセス向上(高速

I Cアクセス30分交通圏構想)

- ・最寄りのインターチェンジへのアクセスが30分以内となる旧市町村に在住する人口の割合
- 空港へのアクセス向上（空港アクセス120分交通圏構想）
 - ・県内から隣接県にある空港（中部国際空港、富山空港）へのアクセス時間
- 港湾へのアクセス向上（港湾アクセス100分交通圏構想）

- ・県内から特定重要港湾（名古屋港、四日市港、伏木富山港）へのアクセス時間

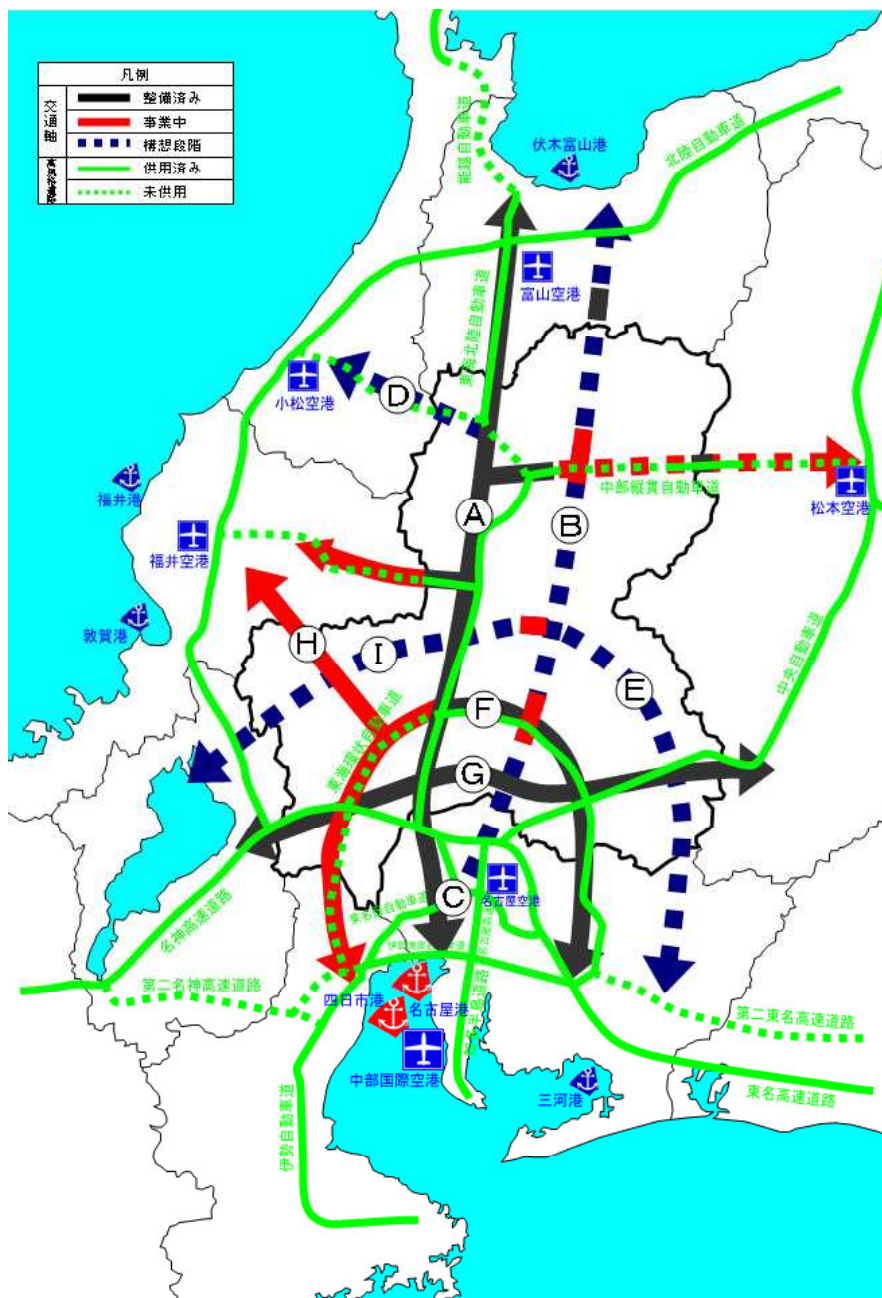
○温室効果ガスの削減

- ・幹線道路への交通シフトに伴い一般国道等の渋滞緩和がもたらす二酸化炭素排出量の削減効果

以上の指標の他に、道路整備における客観的指標である道路改良率等もあわせて示します。

岐阜県の交通軸

図3-2



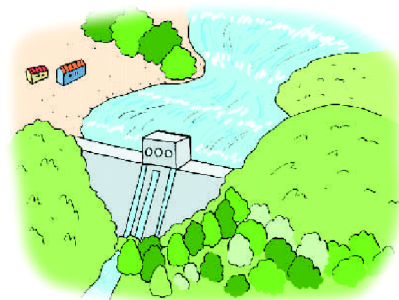
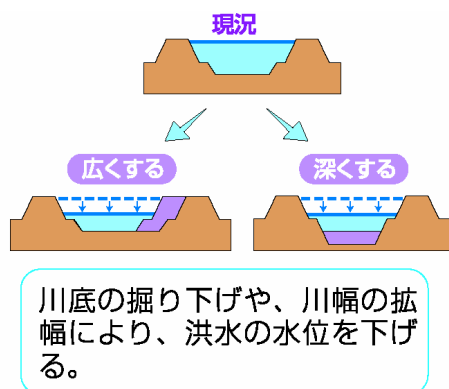
1-2 新五流域総合治水対策プラン(長期的な視点による段階的・計画的な整備)

平成17年度に行った政策総点検では、平成16年の台風第23号による洪水が県内各地に水害をもたらしたことから、県民から治水対策に関する意見が多く寄せられました。

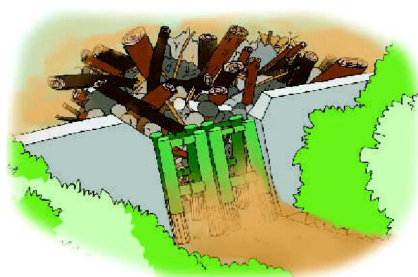
これまで、本県では水害に強い県土づくりのために不可欠な事業として河川整備等を進めてきましたが、近年顕著になっている局地的な集中豪雨の頻発とそれに伴う想定を超える大規模な洪水の発生により、家屋の浸水被害や道路・河川施設等の被害は一向に減る傾向にありません。一方で、治水事業費は、厳しさを増す県財政を反映して、平成10年度をピークとして減少に拍車がかかっています。このような現状を踏まえ、これまでの河川改修のみならずダムや遊水地などの貯留を、より効果的・効率的に組み合わせたハード対策と、河川情報の充実や建築規制、土地利用の誘導による被害軽減のためのソフト的な対策も含め、総合的な治水対策として再構築し、中長期的な治水対策のビジョンとして、県内の主要な5つの流域について「総合的な治水対策プラン」を取りまとめることにしました。

これにより、中長期のビジョンのもとで、段階的・重点的な施設整備などのハードと、河川管理者、自治体等の関係機関、県民の各々が責任を持ち協働で進めるソフトの二つを両輪として、治水対策を推進していくことができます。

総合的な治水対策の具体的な施策としてハード対策には、河川改修、ダム・遊水地による洪水調整があります。



ダムに洪水を貯めて、河川への洪水流量を調節する。



砂防設備の整備により、土砂や流木の流出を抑える。

一方、ソフト対策には、ハード整備途上における洪水の被害軽減を図るとともに、想定を上回る洪水時にも被害を最小化できるよう、洪水時の警戒避難に資する河川情報の提供や、洪水氾濫時の被害の軽減を図るための土地利用の規制・誘導等があります。



洪水ハザードマップの公表、周知及び防災教育の推進、災害情報の充実等により、水害への備えや安全な避難を促す。

新築、改築の際に高床式の建築構造とすることにより、浸水が生じてても被害を受けにくくする。

浸水被害が生じ易い地域の住宅の新設や新たな開発が行われないよう、土地利用の規制や誘導を行う。



海拔0mに近い低平地が多く、古くから水防共同体である「輪中」が発達し、治水への関心も高く地域間の調整が大切です。

大垣市をはじめ、各地に湧水があり「水都」とよばれ、ハリヨ（県指定天然記念物）などの希少種も生息しています。

－長良川流域－

近年では、昭和51年に安八町地内で長良川本川の堤防が決壊し、広域に渡る大水害となりました。また、平成11年、平成16年と甚大な浸水被害が生じています。特に平成16年には、長良川の県管理区間において多くの浸水被害を生じました。

本川中流域の関市、美濃市には霞堤や無堤部区間があります。このようなことから、上下流、左右岸で均衡のとれた整備が課題です。下流域には、古くから水防共同体である「輪中」が発達し、古くより治水に関する輪中間の争いがありました。

本川下流部は、河口堰の建設及び大規模浚渫により治水安全度が格段に向上しました。

鵜飼をはじめとした独自の水文化が残っており、釣り、カヌー、ラフティングなどの河川利用が盛んです。上流の山間渓谷部は、自然が豊かで「奥長良県立自然公園」に指定されています。

－宮川（神通川）流域－

近年では、平成11年、平成16年と甚大な土砂被害、浸水被害を生じました。平成11年の水害では、流木により被害をさらに拡大しました。

宮川沿川は市街地が進み、一部の支川は都市河川となっています。下流の飛騨市には霞堤や無堤部区間があります。

本川は、全国有数の観光地である高山市の中心市街地や飛騨市の中心部を流れています。「あじめ峡」や「宇津江四十八滝」など、河川が景勝地となっています。

－木曾・飛騨川流域－

木曾川流域では昭和58年の美濃加茂水害が、飛騨川流域では平成11年、16年に浸水被害を生じていま

本県は8つの流域に分かれています。それらの流域面積やそこに流れる河川の規模、さらにはその流域における近年の災害の発生状況や河川整備などを踏まえ、対象流域を長良川、宮川（神通川）、揖斐川、土岐川、木曾・飛騨川の5流域にしました（図3-3）。

図3-3 岐阜県の河川流域図



－揖斐川流域－

近年では、昭和51年、平成2年、平成14年、平成16年と相川、大谷川流域を中心に甚大な浸水被害が生じています。

揖斐川本川は、木曾三川の中で治水安全度が最も低く、現在徳山ダムの建設が進められています。支川は、本川の水位の影響を受ける区間が多く、本川からの影響でたびたび氾濫しています。

す。

木曾川本川では、新丸山ダムの建設が進められており、本川の治水安全度の向上が期待されます。支川の多くは、市街地を流下しています。

飛騨川は、下呂温泉など観光の中心となる区間の治水安全度が低くなっています。

木曾川・飛騨川の渓谷は、自然豊かで「飛騨木曾川国定公園」、「恵那峡県立自然公園」に指定されており、「飛水峡」、「恵那峡」をはじめとする景勝地や、「日本ライン下り」などの観光があります。

一土岐川流域一

平成元年、11年、12年と水害が発生しています。

土岐川本川は、長年の懸案でもあった狭窄部の改修や、小里川ダムの完成により、治水安全度が向上しました。

本川は、多治見市、土岐市、瑞浪市の中心市街地を貫流しています。丘陵地における住宅等の面的開発が著しく、それに対応する支川の治水対策が必要とされます。

支川の上流は、自然豊かで「土岐三国山県立自然公園」に指定されています。本川の渓谷部は「古虎溪」をはじめとする景勝地があります。

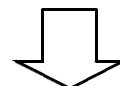
この5流域のうち、長良川中上流域及び宮川流域の2流域については、平成17年度に「総合的な治水対策プラン」を策定しました。残る3流域においても現在、平成18年度を目途に策定作業を進めているところです。

段階的な進め方の一例として長良川中上流域の「総合的な治水対策プラン」の短期（今後概ね5年程度）、中期（今後概ね30年程度）、長期の目標は以下のとおりです。

【長良川流域】

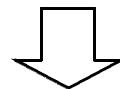
短期（今後概ね5年程度）

平成16年の浸水被害に鑑み、床上浸水等の甚大な被害を回避するため板取川合流点より下流区間では、必要とされる河川改修を緊急的に実施するとともに、その上流区間においても河川改修に着手します。また、洪水氾濫を生じた場合にも被害を最小化するソフト対策の枠組みを形成します。



中期（今後概ね30年程度）

長良川無堤部の解消を含めた暫定的な安全度(1/20)の確保を図るため、必要とされる河川改修・ダム建設を推進します。あわせて、洪水氾濫を生じた場合にも被害を最小化するソフト対策を推進します。



長期

長期的な整備目標（1/85）の達成に向け河川改修を実施します。また、ソフト策を推進し、異常豪雨による洪水氾濫にも対応でき、水害に強く防災を持つ地域を形成します。

1-3 新八山系砂防整備計画（仮称）

平成17年度に実施した政策総点検において、土砂災害対策については、ハード・ソフトの一体的な推進により取り組むこととしました。

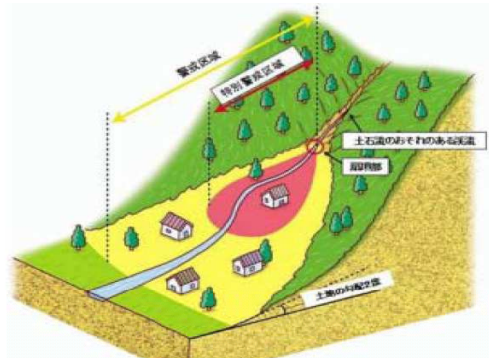
土砂災害は、地質・地形や人家の分布等土地利用状況など地域ごとに、被害状況が大きく左右されることから、県内の地形条件や地域条件及び行政区域の境界等を参考に県内を8つの山系に分類した「新八山系砂防整備計画（仮称）」を策定します。

ハード事業としては、災害発生の危険性の高い土砂災害危険箇所のうち、「自力で避難できない方々が居住する災害時要援護者施設が存在する危険箇所」、「避難路や避難地が存在する危険箇所」、「地震により大きな影響を受ける危険箇所」、「近年災害が発生した危険箇所」について、重点的に砂防えん堤工やコンクリート擁壁工、のり砕工などの対策を実施していきます。



一方、県内にある約13,000箇所の土砂災害危険箇所においては、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域（イエローゾーン）及び土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）の指定を行い、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進します（図3-4）。

図3-4

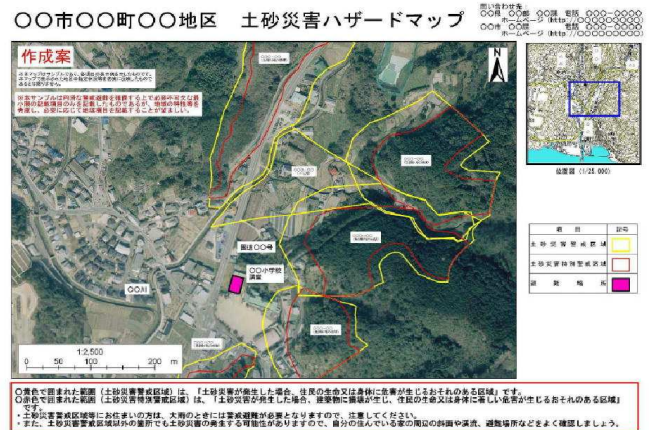


出典：国土交通省ホームページ

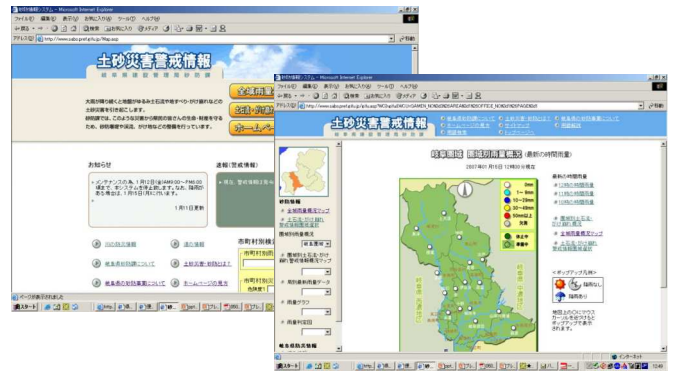
警戒避難体制の整備としては、市町村による避難勧告や住民の自主避難の目安となるように「雨量情報」や「土砂災害警戒情報」を現在ホームページなどで公表していますが、今後は、より精度の高い情報を提供するため「気象台と連携した土砂災害警戒情報」の提供を進めます。

また、危険を周知するための「土砂災害ハザードマップ」の作成などのソフト対策を県民協働により進めていきます（図3-5）。

図3-5



出典：国土交通省ホームページ



今後は、ハード・ソフトの両面から短期・中期・長期の目標を盛り込み、土砂災害対策を進めていきます。

段階的な進め方として、短期（概ね10年程度）、中期（概ね30年程度）、長期の目標を概ね以下のとおりとします。

短期（今後10年程度）

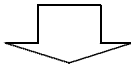
目標：人的被害最少化に向けたソフト対策と災害弱者（自力で避難できない高齢者、障害者など）を守るハード対策の推進

ソフト対策

- ・土砂災害防止法による土砂災害警戒区域等（約13,000箇所）の指定を平成24年度までに完了
- ・平成20年度から警戒避難に活用できる「気象台と連携した土砂災害警戒情報」を発表

ハード対策

- ・「災害時要援護者施設が存在する危険箇所」の重点整備（着手率：約80%）
- ・「避難所や避難路が存在する危険箇所」の重点整備（着手率：約50%）
- ・「近年災害が発生した危険箇所」の重点整備（着手率100%）



中期（今後30年程度）

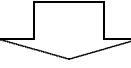
目標：人的被害の解消に向けたソフト対策とソフト対策での対応が困難な箇所のハード対策の推進

ソフト対策

- ・土砂災害警戒情報の更なる精度向上
- ・市町村とともに人口減、高齢社会に対応した警戒避難体制の見直し

ハード対策

- ・「災害時要援護者施設が存在する危険箇所」の重点整備（着手率：100%）
- ・「避難所や避難路が存在する危険箇所」の重点整備（着手率：約70%）



長期

目標：社会の変化、異常気象、大規模地震にも対応できる土砂災害に強い地域の形成

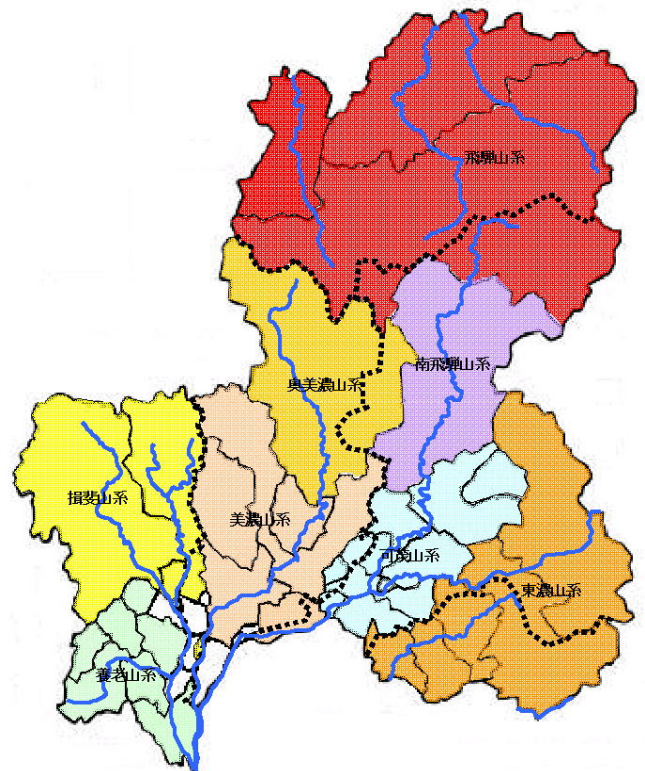
ハード対策

- ・「災害時要援護者施設が存在する危険箇所」、
「避難所や避難路が存在する危険箇所」の重点整備（整備率：100%）
- ・良好な流域環境の保全や流出土砂の適正管理に資する施設整備

[各山系の特徴及び対策の方向性]

8つの山系ごとに、その特徴と今後の土砂災害対策の基本的な方向性については以下のとおりです（図3-6）。

図3-6 岐阜県の山系図



—養老山系—

揖斐川流域を分割し、大垣土木事務所管内に池田町を含めてブロックを形成します。このブロックは

美濃帯堆積岩類で構成され、おもに砂岩と泥岩の互層からなりチャートや石灰岩をとまっています。

養老山地の東側には、養老－伊勢湾断層が走り「濃尾傾動運動」により東側が沈降し、西側の養老山地が隆起しながら西に傾いています。

伊吹山南麓には、垂井町から滋賀県木之本町に至る関ヶ原断層が走っています。断層活動により急峻な地形で脆弱であることから、土砂の流出が多く有数な扇状地形をなしています。

こうしたことから、大垣土木事務所管内を主体として、養老山地と池田山を含め、本県の砂防発祥の地としての歴史的な背景から、歴史的価値のある砂防ダム施設等の観光資源活用を含めた整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

－揖斐山系－

揖斐川流域のうち揖斐土木事務所管内に本巣市を含めてブロックを形成します。このブロックは美濃帯堆積岩類で構成され、一部に石灰岩や花崗岩が分布します。

この地域では南東向きの斜面に高温多湿風が吹き付けることにより、本県で最も多雨地帯となっています。

明治24年には濃尾大震災が発生し、甚大な被害となりました。この地震は、根尾谷断層の活動によるもので、この地域では断層による影響で崩壊しやすい山体となっています。また、明治28年には旧坂内村のナンノ谷で大崩壊が発生し、約153万 m^3 の土砂が坂内川をせき止めたほか、昭和40年には旧徳山村の徳山白谷及び旧根尾村の根尾白谷で大崩壊が発生し、それぞれ100万 m^3 を越える土砂が崩壊し、越美三大崩れといわれています。

こうしたことから、国直轄で砂防事業を行っている越美山系砂防事務所の管内を中心に、大規模崩壊地を抱える山地の保全と、山間地域におけるがけ崩れ対策等の整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

－美濃山系－

長良川中流域の本巣市を除く岐阜・美濃土木事務

所管内でブロックを形成します。このブロックは美濃帯堆積岩類で構成され、一部地域に石灰岩や花崗岩が分布するほか火山の影響を受けた奥美濃酸性岩類の分布が見られます。

岐阜市、各務原市、関市などでは都市化の進展に伴い、山麓部の開発によるがけ崩れ災害の危険性が叫ばれています。

こうしたことから、岐阜各務原地区の「都市山麓グリーンベルト構想」や美濃市「わが町斜面構想」等、市街地のがけ対策と中山間地域の土砂災害対策を主体とした整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

－奥美濃山系－

長良川上流域・和良川水系の郡上土木事務所管内でブロックを形成します。

長良川の上流域では、新生代第三紀の大日ヶ岳・烏帽子岳火山による火山岩が広く分布し、中流域では美濃帯堆積岩類が分布しています。また、県境から南南東方向へ郡上断層帯が伸びており、断層の影響による急峻で脆弱化した地形となっています。

中流域では、河岸段丘や環流丘陵などの河岸沿いの平地部を生活の場として活用されてきましたが、急峻な山地部からの土石流による土砂災害がたびたび発生しています。近年は雪倒木や風倒木が多くあることなどから、平成11年の災害では山林からの流木による被害が甚大でした。

こうしたことから、土砂災害対策だけでなく、長良川流域における「総合的な治水対策プラン」との整合を図るとともに、流木発生源である流木災害対策等について整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

－可茂山系－

飛騨川下流、木曾川中流域の可茂土木事務所管内でブロックを形成します。

美濃加茂市や可児市付近では盆地状の地形を呈し、瑞浪層群が広く分布した河岸段丘を形成しています。飛騨川及び木曾川を上流にさかのぼると美濃帯堆積岩類が分布し、飛騨川の上流域の加茂郡では

白亜紀火山岩類の濃飛流紋岩が分布しています。

美濃加茂市や可児市では都市化の進展により山麓のがけ崩れが危惧されています。また、この地域では、阿寺断層帯の白川断層が走る白川町において土砂災害が多く発生しています。

こうしたことから、美濃加茂市、可児市を代表とする市街地のがけ崩れを主体とした土砂災害対策と、加茂郡の中山間地域における土石流対策等の整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

一東濃山系一

木曾川中流域、矢作川、庄内川水系の多治見・恵那土木事務所管内でブロックを形成します。このブロックでは、美濃帯堆積岩類や花崗岩類及び濃飛流紋岩の三者で構成されています。

これらの上に瑞浪層群や瀬戸層群が覆い被さり、地すべり性の土砂災害を引き起こす地域で、地すべり危険箇所のはほとんどはこの地域に分布しています。東濃地域の花崗岩地帯では、その形成の過程により比較的緩やかな山体を呈しているものの、風化によりマサ土化（花崗岩等が風化したもの）した地質はもろく崩れやすくなっています。

一方、北部地域では阿寺断層、恵那山から西南西方向に屏風岩断層が伸び、急峻な地形を呈する地域では山地崩壊による土石流災害が過去に幾度も発生しています。土岐川流域では、陶土の採掘等による禿げ山化した山地流出対策と断層の影響を受けた急峻な恵那山麓の土砂災害対策を国直轄事業で行っています。

こうしたことから、国直轄で砂防事業を行っている多治見砂防国道事務所の事業計画を含めて、新生代第三紀独特の地すべり対策と、中山間地域における土砂災害対策を主体とした整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

一南飛驒山系一

飛驒川中流域の下呂土木事務所管内でブロックを形成します。このブロックでは、濃飛流紋岩が広く分布する中に花崗岩類の貫入が所々に見られます。

旧萩原町から旧下呂町を経て旧坂下町に至る本県

を代表する阿寺断層があるほか、北部には宮峠断層があり急峻で脆弱な地形となっています。

下呂以北は飛驒川沿いに比較的幅広い断層谷地形で、河岸段丘面に生活の場が發展しています。下呂以南では飛驒川の浸食作用による谷地形を呈し、土地利用は支川合流部の扇状地等に点在します。

こうしたことから、下呂における大規模崩壊地の拡大や落石災害対策のほか、背後山地のがけ崩れ対策や土石流対策を主体とした整備計画を策定し、土砂災害対策の推進します。

一飛驒山系一

宮川水系、飛驒川上流、庄川水系の高山・古川土木事務所管内でブロックを形成します。このブロックには、県内にある活火山の全て（御岳、乗鞍、焼岳、白山）があり、火山性の堆積物が分布しています。

地質は古いものから、飛驒帯、飛驒外縁帯、美濃帯、手取層群、濃飛流紋岩類、火山性堆積物などが複雑に分布しています。活断層も、牛首断層、跡津川断層、御母衣断層、江名子断層、位山断層など最も多くの断層がある地域となっています。

県内でも比較的降雨量の少ないこの地域では、集中豪雨による土砂災害が繰り返し発生しています。

この地域の中心土地である高山市の市街地は、盆地状の地形に市街地が發達し周辺の山麓からの土砂災害が危惧されています。昭和54年の栃尾洞谷災害や平成11年の「9.15豪雨災害」、平成16年の災害では尊い人命が奪われました。

こうしたことから、国直轄で砂防事業を行っている神通川水系砂防事務所の事業計画を含めて、火山地域を考慮した整備計画を策定し、土砂災害対策を推進します。

この「新八山系砂防整備計画（仮称）」のうち、平成18年度は、東濃山系及び養老山系の二流域について、段階的な土砂災害対策（ハード・ソフト両面）の策定作業を進めます。

2. 安全・安心を中心とした重点整備

本県は、県土の約8割を森林が占めており、3,000m級の山岳地帯を有する自然豊かな地理的環境にあります。一方で、急峻な地形による落石事故や、地すべり、土石流、雪崩等といった自然災害が発生する厳しい環境にもあります。このため災害により道路が寸断され、孤立集落が発生したり、車両の通行が不能となるなど、地域の生活、観光、産業へ大きな影響を与えています。

また、木曾、長良、揖斐川の木曾三川をはじめとして、大小様々な河川を有していることから、ひとたび台風などによる豪雨が降ると、河川が氾濫し、家屋の浸水など多くの被害を、今もなお受けています。

このような災害の他にも、近年の発生が予測されている東海・東南海地震や、阿寺断層など活断層による直下型地震の発生による甚大な被害も懸念されています。

さらに、自然災害以外にも交通事故が多発する交差点や、歩道が未整備な通学路など、安全・安心に対する課題は、まだまだ多く残されています。

このように脆弱な県土を有する本県において、自然災害や交通事故などから県民を守る安全・安心を目的とした県土整備は、県政の最重要課題と位置づけ、計画的かつ着実に整備を進めていかなければなりません。

2-1 財政再建下における予算の重点配分

現在本県には財政再建という最重要課題があり、「岐阜県行財政改革大綱」で示した基本方針のとおり、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必要があります。

このため、社会資本整備に係る予算に関しても、例外なく抑制が必要となります。

しかしながら、生命や財産に被害が及ぶ危機や不安から県民を守ることは、社会情勢や財政状況にどのような変化があろうとも変わる事のない県政の基本的な責務です。公共投資に係る予算が抑制され

る中であっても、生命・財産を守る安全・安心のための整備や、災害など危機が間近に迫った事案に対する緊急対策については、時期を逸することなく優先的に整備を進めます。

2-2 道路防災対策の取り組み

緊急輸送道路の確保や孤立集落の解消を目標に、平成18年度から実施されている地震防災緊急事業5箇年計画にある道路災害防除及び橋りょう補修については、計画に基づき重点的に事業を進めています。

道路防災事業については、北海道豊浜トンネル岩盤崩落事故やJ R高山線落石災害を契機に、平成8年度に全国一斉の道路防災総点検を行い、地域住民等の意見を聴取して箇所を抽出し、専門技術者等で総合的に現地状況を勘案し、対策の必要性や落石等の危険度合いを判断しました。

この点検結果を基に、落石や土砂崩れの恐れがある箇所については、公共道路災害防除事業や県単崩落決壊防止事業により、落石防護柵や防護ネットの設置等の防災工事を実施しました。今後は以下の4項目を重点整備項目と位置づけ、箇所の整理を行い計画的・効果的な整備を進めます。

(1) 緊急輸送道路の安全確保

地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するため、緊急輸送道路のうち、他に迂回路等代替する道路がない区間について、優先的に防災対策を実施します。

(2) 通行規制区間の整備

異常気象時による通行規制区間の解除を推進するため、規制区間内の要対策箇所について、道路の法面保護や落石防護柵の設置等防災対策を実施します。

※要対策箇所

平成8年度に実施した道路防災総点検において、早急な防止対策の必要が高いと認められた箇所

(3) 落石等による事故多発路線の防災対策

落石直撃、落石による乗り上げ等の道路事故が多発する路線について、防災対策を実施し、道路事故の撲滅を図ります。

また、道路パトロールや地域住民からの情報をもとに事前に落石多発箇所を特定し、浮き石の除去を実施する「浮き石落とし大作戦」を実施し、落石防止対策に努めます。

(4) 孤立集落に対する防災対策

他に迂回路がなく通行不能となると集落が孤立してしまう路線の要対策箇所について、道路の法面保護や落石防護柵の設置等防災対策を実施します(表3-1)。

表3-1

道路防災対策の重点整備事項別の進捗状況 (H18.4.1現在)

	緊急輸送	通行規制	孤立集落
要対策箇所	432	653	177
対策済箇所	322	396	112
未対策箇所	110	257	65
進捗率(%)	75%	61%	63%
	その他	合計	
要対策箇所	335	1,597	
対策済箇所	122	952	
未対策箇所	213	645	
進捗率(%)	36%	60%	

防災対策推進地域指定市町村内の第1次緊急輸送道路上にある橋りょうの落橋防止対策を進め、主要な第1次緊急輸送道路については対策が概ね完了しました。

しかし、第1次及び第2・3次緊急輸送道路上にはまだ対策が必要な橋りょうが多く残っており、今後も引き続き重点的に事業を進めます。

※緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送(救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要の人員、物資等の輸送)を円滑かつ確実に実施するために必要な緊急輸送道路をあらかじめ指定するものとし、他の道路に優先して地震防災対策を実施する。

第1次：県庁所在地、地方中心都市を連絡する道路

第2次：第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路

第3次：広域避難地と連絡する連絡する道路

表3-2

緊急輸送道路上のS55道示レベルの耐震補強が必要な橋りょう (H18/19は予定)

	全橋りょう	～H16	H17
県が管理する国道	81	26	9
地方道	73	27	1
計	154	53	10
	H18	H19	H20～
県が管理する国道	6	12	28
地方道	6	4	35
計	12	16	63

(H18.4.1現在)

※S55道示

橋りょうの耐震性能を向上させるため、新しい耐震設計法(地震時保有水平耐力法)を導入するため、昭和55年に改訂された道路橋示方書。地震時保有水平耐力法とは、構造物の重要性や用途に応じた損傷を許容し、その範囲内に損傷が収まるよう耐震設計をし、他の部材に想定外の損傷を与えないような設計のこと。

2-4 交通安全事業の取り組み

道路交通安全を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあるため、引き続き公安委員会と連携した重点的な事業実施の仕組みづくりを進め、一層強力に交通安全対策を推進する必要があります。

交通安全事業の取り組みとして「事故危険箇所対

2-3 橋りょう耐震補強の取り組み

橋りょう補修については、平成7年度兵庫県南部地震の被災を踏まえ、昭和55年より古い基準で設計した橋りょうのうち、耐震補強を行う必要がある橋りょうを3箇年(平成17～19年度)で重点的に整備するプログラムに基づき耐震対策を進めています。しかし、本県の橋りょう補修の進捗状況は依然として低い水準にあり、東海・東南海地震などの発生が危惧されている中、重点的に事業を進めていく必要があります(表3-2)。

これまでの橋りょう耐震補強の取り組みとしては、緊急輸送道路の確保を防災事業と連携し、東海地震嚴重期間内に跨線跨道橋や東南海・南海地震防

策」「あんしん歩行エリアの整備」「バリアフリー（ノーマライゼーション）歩行区間の整備」を3重点施策と位置づけ、事業を進めます。

(1) 事故危険箇所対策

平成15年7月に警察庁と国土交通省において「事故危険箇所」として指定された箇所について、右折レーンや道路照明の設置等交差点改良を中心とした集中的な事故抑止対策を実施します。

特に、交通死亡事故現場においては、道路管理者と交通管理者による現地共同調査を含め、死亡事故の原因を1件1件検証し、重点的かつ効果的な再発防止対策を各機関が連携し複合的に実施する「1事故1対策」を推進します。

(2) あんしん歩行エリアの整備

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、市街地において緊急に死傷事故抑止対策の必要な地区を、「あんしん歩行エリア」として指定し、公安委員会と道路管理者が連携し、面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を実施します。

具体的には、交差点改良の整備等により外周道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入の防止を図るとともに、歩行者等を優先する道路構造の整備等によりエリア内の車両速度を抑制するほか、歩道、自転車道等の整備を進めます。

(3) バリアフリー（ノーマライゼーション）歩行区間の整備

交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、公共交通施設等のバリアフリー（ノーマライゼーション）化と連携しつつ、道路管理者として幅の広い歩道の整備、勾配等の改善、段差の解消等の整備を進めます。

特に、高齢者、身体障害者、妊産婦が公共交通機関などを利用した移動の安全性を向上します。

ラン」に基づき、短期、中期、長期の目標に向かってハード整備とソフト対策を併用して進めていく必要があります。

ここでは、長良川を例にして、県の取り組みを具体的に説明します。

長良川では、短期の目標である床上浸水等の甚大な被害を回避する改修と、氾濫した場合にも被害を最小化するソフト対策の枠組みを形成します。

[ハード対策]

- ①長良川本川のうち、板取川合流点より下流では、床上浸水が著しかった無堤部区間における浸水頻度を概ね10年に1度程度に軽減するよう河川改修を実施
- ②板取川合流点より上流では、床上浸水被害の特に著しかった地区について河川改修を実施
- ③長良川に流れ込む支川においても、近年床上浸水被害を発生した河川で河川改修を重点的に実施
- ④流木対策
- ⑤既設の砂防施設や溪流内に堆積した土砂を除去

[ソフト対策]

- ①地域防災力向上
 - ・各市町毎に、ソフト対策検討委員会を設置
 - ・近年の浸水被害の著しい地域を対象とした河川情報システムの緊急的な拡充や住民への情報伝達手段を充実
 - ・沿川各市によるハザードマップを公表・配布
 - ・水防活動の充実
- ②水害に強い地域づくりとして
 - ・土地利用や建築物の誘導を検討
 - ・土砂災害の発生予測精度の向上、土砂災害警戒情報が迅速に伝わるシステムを整備

他の流域についても同様にハード対策、ソフト対策を効果的に組み合わせた対策を実施します。

2-5 河川改修事業の取り組み

河川改修事業は、各流域の「総合的な治水対策プ

2-6 土砂災害防止法による指定

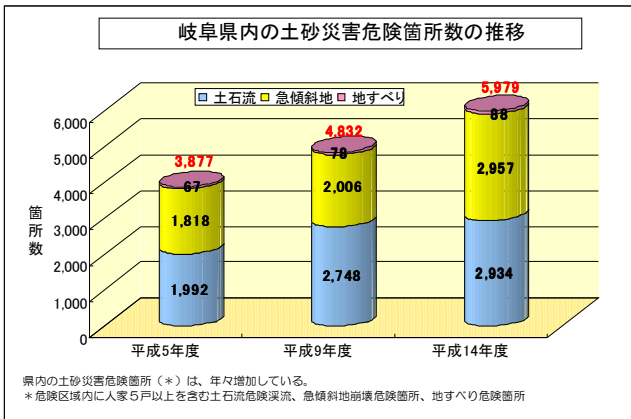
高度経済成長期の急激な都市化の進展は土砂災害

に対し脆弱な都市構造を生み出してきました。

なかでも、市街地の無秩序な拡大は、都市山麓周辺部において顕著であり、その結果土砂災害危険箇所及びその周辺に、住宅をはじめ高齢者、障害者、乳幼児その他の特に防災上の配慮を要する者が利用する施設（災害時要援護者施設）や教育施設などの立地が進み、土砂災害に対する危険性の増大に拍車をかけることとなりました。

本県においても、平成5年度では約4,000件であった土砂災害危険箇所数は、平成14年度には約6,000件に増大しています（図3-7）。

図3-7



このような状況の中、土砂災害から国民の生命及び身体を保護するために、平成13年に「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（以下、「土砂災害防止法」という。）」が施行されました。この法律は、土砂災害が発生するおそれのある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図ること、その中でも著しい土砂災害が発生するおそれのある土地の区域においては、一定の開発行為を制限するほか、建築物の構造の規制に関する所要の措置を定めることなど土砂災害防止対策の推進を図ることを目的としています。

土砂災害防止法の施行により、土砂災害に対するソフト対策（住民への周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等）が整備され、砂防法などとともに、総合的な土砂災害対策が推進されることとなります。

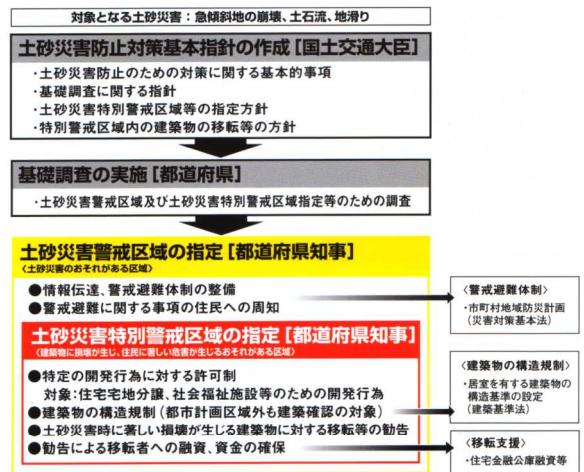
本県では、平成13年度から14年度にかけて、飛騨

市古川町において、試行調査（土砂が到達する区域の設定に必要な調査項目について検討）を行い、学識経験者を主体とした検討委員会に諮りながら基礎調査マニュアル(案)を作成しました。

平成16年度には、このマニュアルに基づき対象となる土砂災害危険箇所の調査を完了し、平成17年度には、土砂災害警戒区域等指定予定地に居住する住民に対して説明会（20回延べ2,000人）を実施しました。

平成18年度は、本県で初めて、飛騨市古川町において土砂災害警戒区域等に指定し、さらに県内の12市町村において土砂災害危険箇所の調査を実施しており、今後概ね5年間を目途に全危険箇所の調査及び指定を行います。

「土砂災害防止法」の概要



2-7 災害時要援護者施設・避難所等を保全するハード事業の重点実施

すでに県民の生活の場となっている土砂災害危険箇所においては、砂防えん堤などの施設整備が、人的被害ゼロに向けた土砂災害対策（土石流、地すべり、がけ崩れ）として、有効な手段といえます。

近年の災害においても、砂防施設の効果が報告されており、今後も、有効なハード対策については、着実に推進していく必要があります。

しかし、現在、国・県の財政状況は極めて厳しいことからハード対策については「災害時要援護者施

設が存在する土砂災害危険箇所」、「避難路や避難地
が存在する土砂災害危険箇所」、「地震により大きな
影響を受ける土砂災害危険箇所」、「再度災害防止の
目的で近年災害が発生した土砂災害危険箇所」を優
先的に実施します。

災害時要援護者施設に対する急傾斜地崩壊対策事業（岐阜市安食）



3. 投資マネジメントの強化・推進

これからの県土整備にあたっては、中長期計画の実現や安全・安心に対する整備の推進のために、限られた財源を有効に活用していかなければなりません。

以下では、限られた財源の中で、質の高い行政サービスを提供するという、古くて新しい課題である「最小の経費で最大の効果の実現」に向けて、投資の最適化を図るマネジメントについて述べます。

3-1 「選択と集中」による投資

これまでの公共投資は県民生活や経済活動に不可欠なものであるとの認識のもと、県土の均衡ある発展を目指し整備を進めてきました。

一方、社会を取り巻く情勢は、人口減少社会の到来、様々な価値観による住民ニーズの多様化、高度情報化の進展、異常気象の多発、悪化を続ける国及び地方の財政状況など、目まぐるしく変化しています。これからは、こうした変化に対応した公共投資が求められています。

このため、限られた財源を有効に活用し、真に必要な事業を選択して重点投資するなどメリハリのついた事業を展開して、県民への説明責任を果たしていきます。

また、事業の「選択と集中」により、事業効果を早期に発現し、経済生産性の向上や地域の自立的発展に寄与していきます。

一方、「選択と集中」による投資は、「整備効果が現れにくい過疎地域が切り捨てられるのではないか」、「地域間格差が生じるのではないか」と危惧する声もあります。整備効果のみで事業を選択した場合、過疎地域は、都市部など人口が集積する地域には勝つことが出来ません。過疎地域であっても必要な行政サービスを提供することが基本であり、事業の選択に際しては、整備効果のみで判断することはありません。

このため、3つの視点（①全県的な整備、②地域

戦略的な整備、③生活圏の課題を解消する整備）毎に整備効果だけでなく、緊急性や地域事情などを総合的に判断し、優先順位を明らかにします。

他方、今後も予算の大幅改善が見込まれない中においては、ハード整備で対応できる箇所は限られることとなります。こうした中では、知恵と工夫が重要です。

このため、「選択と集中」による重点的なハード整備にあわせ、ソフト対策や関連する施策と連携するなど、きめ細かく効率的に事業を展開していかなくてはなりません。

特に、県民の生命・財産を水害や土砂災害から守る整備が早期に実施困難な場合は、洪水時の警戒避難に資する河川情報の提供や洪水氾濫時の被害の軽減を図るための土地利用規制・誘導、土砂災害危険区域における警戒避難態勢の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等ソフト対策を充実します。

また、都市部の交通渋滞を解消するには、新しい道路を多額の費用と長い年月をかけ整備することだけではなく、車の利用者に交通行動の変更を促す交通需要マネジメントを実施することでも可能な場合もあります。

このように、今までの固定観念から脱却し、政策や事業手段そのものをハードからソフトへ転換することによって、目的や同等の成果を達成することも可能となります。以下に、主なソフト対策を紹介します。

(1) 水防活動の強化

本県では、23,600人の水防団員が水防活動に携わっており、このうち2,554人が専任水防団員です。この専任水防団員数は大阪府、静岡県に次いで全国第3位（平成15年4月現在）となっています。

今後も行政と水防団員をはじめとした地域が一体となって水防活動が図れるよう体制・連携を強化します。

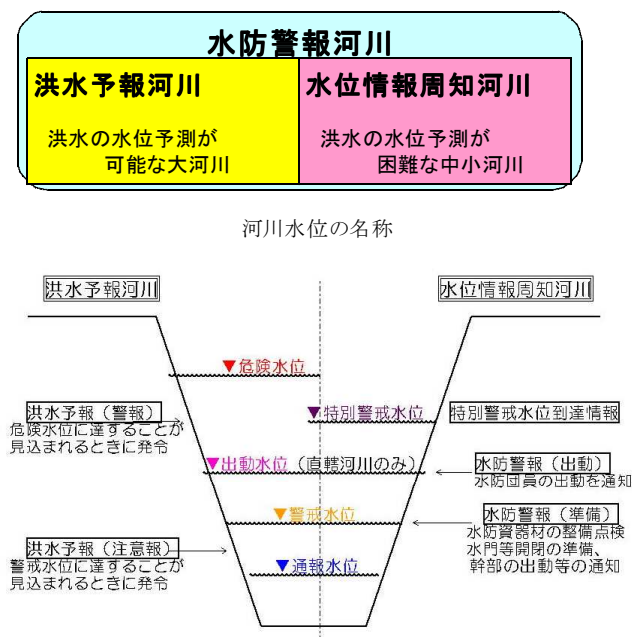
(2) 水防法に基づく洪水予報河川の指定及び水位情報周知河川の指定

洪水により相当な損害を生ずるおそれがあると認められた河川については、以前より水防法に基づく水防警報河川に指定し、洪水時に水防を行う必要がある旨を警告する水防警報を発表しています。さらに、平成13年及び平成17年に水防法が改正されたのを受け、水防活動や避難の参考になる情報を充実することで水災による被害の軽減を図るため、県では洪水予報河川を3河川と水位情報周知河川を12河川指定しています。

洪水予報河川とは、洪水時の水位変動が予測可能な河川において、洪水のおそれがあると認められるときは、気象庁と共同して、その状況を水位で示し洪水予報として発表するものです。また、水位情報周知河川とは、水防警報河川のうち洪水予報が困難で洪水予報河川に指定していない中小河川において避難の参考となる特別警戒水位を設定し、河川水位がこの水位に到達した場合は特別警戒水位到達情報として発表します（図3-8）。

今後はさらに水位情報周知河川を増やし、水防活動や避難活動が円滑かつ迅速に行われるよう支援します。

図3-8



(3) 浸水想定区域図の作成

洪水予報河川又は水位情報周知河川として指定した河川については浸水想定区域の指定（浸水想定区域図の作成）及びその区域における適切な避難場所の設定等の円滑かつ迅速な避難のための措置を講じることが水防法の規定により義務づけられており、これにより、効果的な住民の避難の確保が図られます。

県では、平成18年3月現在、63河川（区間）において浸水想定区域図を作成・公表しており、関係市町において、この浸水想定区域図を基に浸水情報・避難情報等の各種情報を分かりやすく図面等に表示した洪水ハザードマップの作成が進められています。今後も、洪水予報河川や水位情報周知河川の指定に合わせ浸水想定区域図の作成を進めます。

(4) 土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定

「土砂災害防止法」が平成13年4月1日に施行されました。本県では、この法律に基づき約13,000箇所ある土砂災害危険箇所を中心に今後5年程度を目途に土砂災害警戒区域等の指定を行い、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅棟の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進します。

(5) 防災情報・道路規制情報の提供

県では、ITを活用し、誰もが利用しやすい情報通信手段であるインターネットや携帯電話を用いて、河川や砂防の防災関係情報をリアルタイムで提供しています。また、道路利用者の安全性や快適性の向上を図るために、道路の工事や災害による規制情報のほか、雪情報なども提供しています。今後もさらなる情報の充実を図り、サービスの高度化を図ります。

(6) 交通需要マネジメント

社会情勢は大きな変化を遂げており、ユーザーニーズの原点に立ち、効率的・効果的な交通基盤の整備が求められています。

特に都市部においては、自動車交通量が増え、道

路建設が追いつかず、慢性的な渋滞が発生しています。この問題を解決するための施策は、①交通容量の拡大、②交通需要管理、③交通負荷の小さい都市づくりの3つに分類することができます。(交通負荷の小さい都市づくりは、交通施設の状況と土地利用のバランスをとるための政策で、道路政策というよりはむしろ都市計画の分野ですから詳述は割愛します。)

交通容量の拡大施策は、バイパス整備や道路拡幅等、従来どおりのハード整備が中心ですが、交通運用の改善(信号系統及び信号現示の見直し、通信による交通誘導、リバーシブルレーン*など)も交通容量の拡大施策として積極的に取り組んでいく必要があります。

※リバーシブルレーン

朝夕のラッシュ時等に交通需要の大きい方向により多くの車線を配分するために、道路の中央線の変更を行い、限られた道路の交通容量を効率的に使う方法。

交通需要管理(Transportation Demand Management)施策はモビリティ(「移動性」)を損なわず、交通の仕方を変更することにより、環境負荷や交通渋滞を減少させようとする施策です。この特徴は、交通需要の本源である私たちの生活、経済と産業の仕組みから交通を抑制ないし縮減し、自動車の利用を減少させようことにあります。具体的な施策としては、自動車への過度の依存の是正(自転車利用の促進、自動車利用の仕方の工夫)、各種交通機関の効率的な使い分け(公共交通の利用促進による適切な手段への誘導、複数手段の組み合わせ(P&R*、P&BR、K&R*))、交通の平準化(時間的な平準化、場所的な交通集中の平準化)などがあります。ソフト面での対策が中心のTDMも、バスレーンとP&R施設、快適で魅力的な代替交通サービスがあつて初めて効果があがることからわかるように、ハード施策と一体となった政策パッケージに位置づけられることが大切です。

※P&R(パークアンドライド)

自動車等を郊外の鉄道駅又はバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法。バスに乗り換える場合は、パークアンドバスライド(P&BR)とも呼ばれる。

※K&R(キッスアンドライド)

自宅から駅またはバス停まで自動車等で家族(語源的には主に配偶者)に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

[TDM施策の検討及び実現]

本県においては、これまでにいくつかの都市においてTDMを実践しています。岐阜市における時差出勤・バス優先レーンの設置・信号系統の見直し、高山市で行っている高山祭時のシャトルバス移送、白川村の車両進入規制、乗鞍スカイラインのマイカー規制などもTDM施策の一例です。観光地におけるTDM施策は、その対象が来訪者であるため、比較的实践しやすく円滑に運用されています。

一方、都市部の慢性的な渋滞解消を図るためのTDM施策を検討するため、これまでに岐阜市や岐阜市近郊において、いくつかの交通社会実験を行われましたが、良好な実験結果は得られませんでした。現在、多治見市において、平成17年度より交通社会実験に向けた準備が進められており、平成19年度には交差点の部分的な容量拡大施策とTDM施策(P&R、バス利用の促進策)を併せて実験する予定です。社会実験の分析、検証を進め、恒久的な施策の実現に向けて検討を進めます。なお、平成17年度に県立多治見病院周辺における渋滞解消社会実験を他の社会実験に先駆けて行ったところ、良好な実験結果を得ることができました(図3-9)。

社会実験結果

県立多治見病院周辺の渋滞解消社会実験概要

[当初]

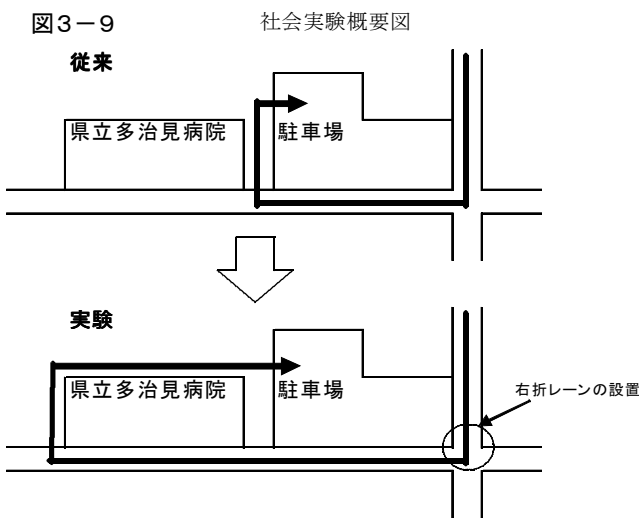
駐車場入口から、県道武並土岐多治見線交差点までの延長が150mと短いため、駐車場待ちの行列が交差点まで影響

[実施内容]

駐車場入口を交差点から500m先へ変更し、駐車場待ち行列を、県道交差点まで影響させない。

〔実験実施日〕

- ・平成17年11月28、29日（2日間）の地元説明会後、実験再開
- ・平成18年1月16日～平成18年3月31日（その後、平成19年3月末まで延伸）
- ・実験中の11月29日に、駐車場待ち行列が270m発生したが、交差点への影響はなかった。
- ・右折レーンの設置、県病院の電子カルテ採用による効果もあり、現在も県病院前交差点での渋滞は発生していない。



県病院前交差点渋滞状況（12月9日）



実験中状況（7月7日）

路や欠陥橋りょうの増加によって、経済的・社会的に大きな損失が生じた「荒廃するアメリカ」を教訓に道路事業費の中で道路管理に占める比重が高くなっています。

国土交通白書（平成14年度）によると、今後、既存ストックの維持管理経費及び更新経費は、ますます増加していく傾向にあり、総投資額が2%減少していくと想定した場合、2025年には総投資額の75%を超えると予想され、ますます維持管理のマネジメントシステムの確立が求められています。

特に、高度経済成長期に架設した橋りょうが老朽の日安である40年を経過し、今後、一斉に更新時期を迎えることになり、今後、維持管理経費に対する対応が課題となっています。

このため県では、新たな道路建設に頼らず、既存の社会基盤を資産（アセット）と考え、施設の各種データや点検情報に基づく先見的かつ効果的な維持管理を行う資産管理（アセットマネジメント）の考え方を導入し、社会資本の老朽化リスクの回避とライフサイクルコストの最適化を図ることにしています。

こうした維持管理に関する課題については、道路に限ったことではありません。近年、集中豪雨による大規模な水害や土砂災害、地震等の自然災害が多発しており、その一方で、高齢化に伴う地域の防災力の低下や避難体制の不備など防災を取り巻く環境は非常に厳しくなっています。

このような現状から、今までにもまして水害や土砂災害への対応が求められており、河川施設や砂防施設の適切な維持管理も重要となっています。

しかし、県が管理する多くの中小河川は、河川の規模・形態、流域内の土地利用の状況や資産の集積度も多様であり、その維持管理の内容は河川ごとに大きく異なっているのに加え、水門、樋門等の老朽化が進み、既存ストックが有効に機能しないおそれがあります。また、長い年月を経て既設砂防えん堤や河床に土砂が堆積し、想定していた土砂捕捉効果や流下能力の低下が懸念されます。

本県では、これまで整備（建設）を中心とした公

3-2 建設から維持へのシフト（維持管理等への予算の重点配分）

より質の高い公共サービスの提供のためには、効率的・効果的な新規投資の実施だけでなく、現在ある社会資本ストックに対する適切な「管理運営」「維持更新」の取り組みが重要です。

「荒廃するアメリカ」に代表されるように、集中した道路構造物の高齢化と経済の停滞による道路投資額の減少により、道路ストックの荒廃が日本でも懸念されるところです。我が国に先行して道路整備が進んだ欧米では、道路の機能が著しく低下し、悪

共投資によって、県民の要望に応じてきました。

しかし、これからは既存施設を安全に維持するという行政として最低限の責務を、最優先で果たすことが必要となります。

今後、維持管理に必要な予算を優先的に確保することにより、新たな整備に遅れが出ることも考えられます、県民の安全を守っていくためにも、「建設から維持へのシフト」という英断が、必要であると感じます。

3-3 既存施設の有効活用

高度経済成長期以降、一定の社会資本の整備が進んできましたが、多様化する県民のニーズに十分に答えられないのが現状です。

今後、厳しい財源の中、今までのように多額な事業費を投じた大規模事業（渋滞緩和のためのバイパス整備、隘路打開のためのトンネル整備等）ではなく、少ない投資で大きな効果を発揮することが求められています。例えば、既存道路の部分改良については、道路の質的向上を図るための小規模改良（右折レーン設置、既存道路空間の再配分による歩道確保等）などリノベーション的整備*により、用途変更や県民ニーズにあわせた機能向上を図り、既存ストックの価値を高めていく手法があります。

こうしたことに加え、地域の魅力や特色を活用する視点も併せ持つことが必要です。地域には、それぞれの風土や歴史が作り上げた自然や街並みがあります。こうした自然や街並みは、そこに住む人たちの安らぎや誇りでもあり、こういった地域の魅力を最大限に生かす多自然型河川改修や景観に配慮した道路整備を進めます。

このような取り組みにより、今ある施設や資産を最大限活用し、「量より質」の社会資本整備を進めます。以下に具体的な取り組みを紹介します。

※リノベーション的整備

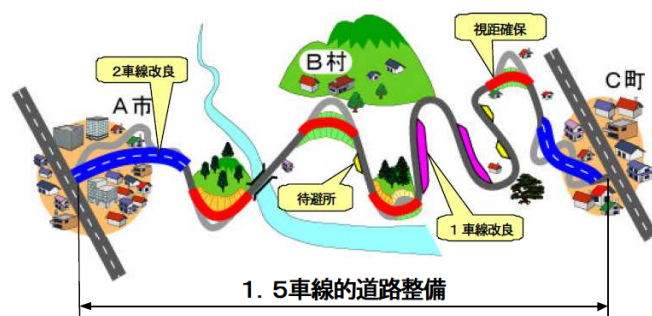
既存施設を改修し、用途や機能を刷新・高度化することにより、構造物に新しい価値を加える整備

(1) ローカルルールを採用

従来の全線2車線以上の規格で道路を整備するのではなく、狭隘部での見通し確保や待避所設置、1車線改良及び2車線改良の組み合わせ等により、走行性や安全性を改善する「1.5車線の道路整備」を導入し、自然や地形など地域の実情にあった道路整備を進めます。

また、従来の道路基準では山間部などにおいて大規模構造物の築造が生じ、完成までには長い期間と多大な費用を要する場合があるため、地域高規格道路においては、設計速度や車線数を地域の実情に合わせたレベル（80km/h→60km/h・4車線→2車線）の道路整備に抑えるとともに、比較的線形の良い区間は既存の道路を最大限に活用するよう検討していきます（図3-10）。

図3-10 1.5車線の道路整備のイメージ図



(2) 地域の魅力を活かした整備

近年、水辺空間は貴重なオープンスペースとして注目されています。そのため、コンクリートがむき出しの護岸ではなく、生物が生息しやすい自然な河岸、瀬や淵の創出や、水辺に近づけるアクセス施設の整備等を行い、県民の憩いの場、地域交流の場として利用できる河川整備に努めます。

道路整備においても、観光地へのアクセス道路や主要な道路沿いに植栽をするなど沿道景観の向上を図るとともに、第5期無電柱化推進計画に基づき、街中の幹線道路の無電柱化を重点的に推進するとともに、良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みの保全等必要な地区の非幹線道路を含めた面的な整備を実施します。

自然や街並みなど地域の魅力を十分に活かすよう配慮して、整備を進めます。

3-4 効果的・効率的な事業執行

維持更新経費の増加により、相対的に新規投資への制約が強まることが予想される中、長期的な視点から、効果的・効率的な事業執行が求められています。また、県土整備を取り巻く環境・評価が極めて厳しい時期であるため、従来よりもまして県民が「成果」の実感できる投資を進めていくことが重要です。こうした中、県民に対して説明責任を負っていることを常に意識し、下記の視点から投資マネジメントを実施します。

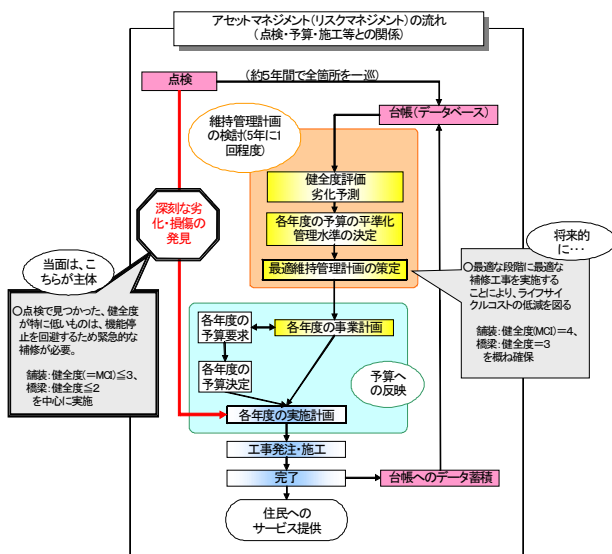
(1) 効率的な維持管理を図るためのマネジメント

1) アセットマネジメントの導入による維持管理

維持管理費が大きく、予防保全による効果が期待できる橋りょうと舗装について、最適な維持管理計画を策定し、それに基づいて実際の維持補修を行っています(図3-11)。

図3-11

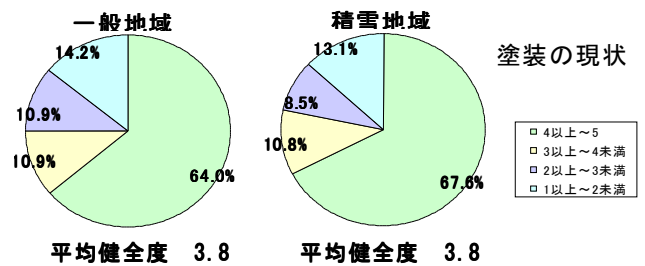
アセットマネジメントに基づく補修の流れ



①点検を実施し、結果をデータベースに集約

・橋長15m以上、架設後15年以上を対象に、平成13～17年度までに約1,070橋を点検した結果、橋りょう塗装においては、桁の断面欠損や点錆びが全体にある橋りょうが13～14%あり、維持管理の遅れがあることが伺えます(図3-12)。

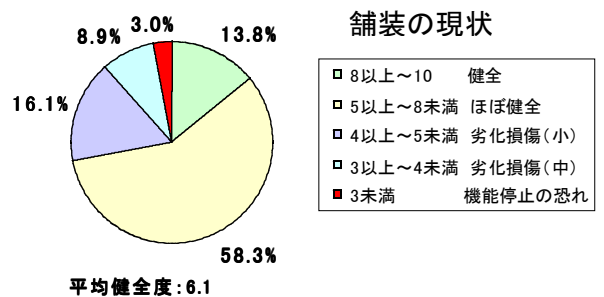
図3-12



・舗装については、平成16・17年度に約2,700kmを点検した結果、全面的な補修が必要な箇所(MCI値3～4)、早急に補修が必要(MCI値3未満)を合わせると約12%あり、維持管理の遅れがあることが判りました(図3-13)。

(※MCI=わだちの深さとひび割れ率から求める、舗装の健全度指標)

図3-13



②健全度の評価、最適維持管理計画の策定

点検による劣化・損傷の度合を「健全度」として評価しました。

また、劣化予測を行い、コスト低減と予算の平準化を考慮しつつ、補修を行う時期と工法を選定しました。

③維持補修の実施

計画を基に現地精査・設計を行い、補修工事を実施します。

④点検、施工履歴などのデータの蓄積・管理

①～④のサイクルを確立・改良し、さらなる改善と適正化を進めます。

〔最適維持管理計画について〕

- ・最適維持管理計画とは、今後50年間の各年度ごとに、どの箇所をどんな工法で補修すべきかを、原則として補修の緊急性が高いものから順に示したデータです。
- ・舗装については、各路線を100～600m程度に分割し、それぞれの箇所のMC I、補修工法、補修面積、補修費用などを掲載しています。
- ・橋りょうについても、各橋りょうを塗装や床版などの工種別に分けて、健全度、補修工法、補修費用などを掲載しています（図3-14）。
- ・さらに交通量や緊急輸送道路の指定状況などのデータを加味し、優先度の評価などを行います。

図3-14 (例) 橋りょう塗装(抜粋)

○橋梁塗装 候補箇所

シミュレーション年	建設事務所	路線名	道路種別	橋梁名	補修費用	補修前健全度
2006	郡上	白山内ヶ谷線	一般県道	和歌杉橋	¥2,527,200	1.2300
2006	郡上	美濃加茂和良線	主要地方道	中瀬橋	¥8,580,000	1.2300
2006	郡上	鹿倉白山線	一般県道	正木橋	¥2,386,800	1.2300
2006	揖斐	露間ヶ谷線	一般県道	露間ヶ谷橋	¥3,369,600	1.2300
2006	古川	清見河合線	一般県道	月ヶ瀬橋	¥3,408,600	1.2300
2006	恵那	257号	一般国道	新本郷橋	¥4,071,600	1.2800
2006	下呂	下呂白川線	主要地方道	上原橋	¥7,581,600	1.3600
2006	揖斐	303号	一般国道	横山橋	¥35,661,600	1.3600
2006	下呂	257号	一般国道	兼政橋	¥11,707,800	1.3600
2006	郡上	剣大間見白鳥線	一般県道	円光寺橋	¥2,386,800	1.3600
2006	揖斐	303号	一般国道	新大谷橋	¥4,602,000	1.3600
2006	郡上	白鳥板取線	主要地方道	薬師橋	¥2,386,800	1.3600
2006	岐阜	桑原下中線	一般県道	八幡橋	¥9,360,000	1.4000
2006	恵那	257号	一般国道	山王橋	¥9,055,800	1.4000
2006	岐阜	157号	一般国道	角巻谷橋	¥9,360,000	1.4000
2006	岐阜	418号	一般国道	新落谷橋	¥11,700,000	1.4000
2006	美濃	関金山線	主要地方道	若栗橋	¥8,424,000	1.4000
2006	岐阜	岐阜南濃線	主要地方道	南濃大橋	¥192,207,600	1.4000
2006	岐阜	神崎高富線	一般県道	伊住戸3号橋	¥3,900,000	1.4000
2006	郡上	船立恩地線	一般県道	白土橋	¥5,639,400	1.4900
2006	岐阜	256号	一般国道	深瀬橋	¥2,667,600	1.5200
2006	可茂	富加七宗線	主要地方道	加治田橋	¥1,755,000	1.6400
2006	多治見	土岐市停車場細野線	主要地方道	川戸橋	¥1,435,200	1.6400

【アセットマネジメントによる効果】

- ・適切な維持管理により長期的なコストを低減し、年変動を平準化します。

図3-15 維持管理費比較【橋りょう】

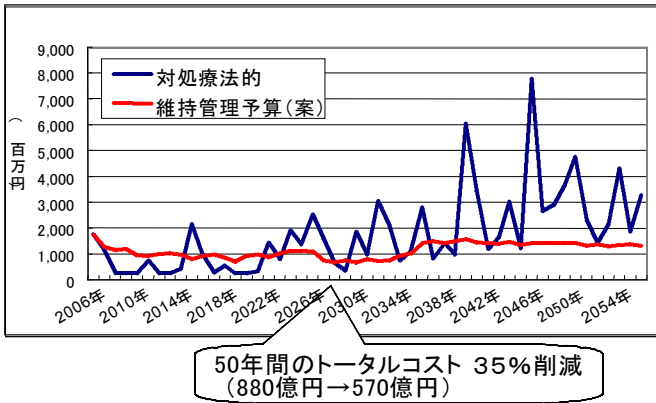
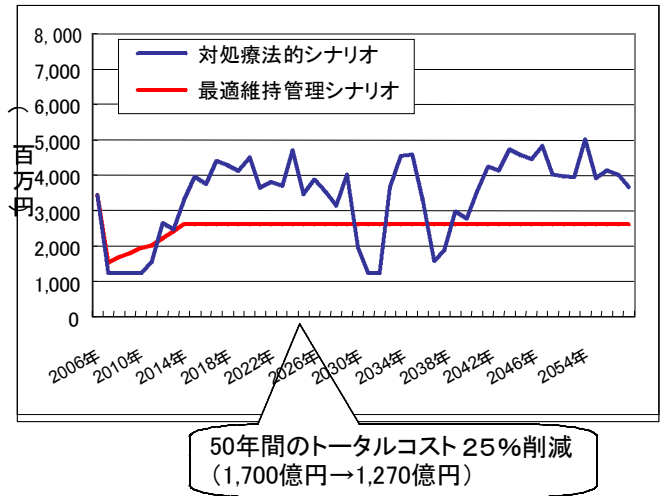
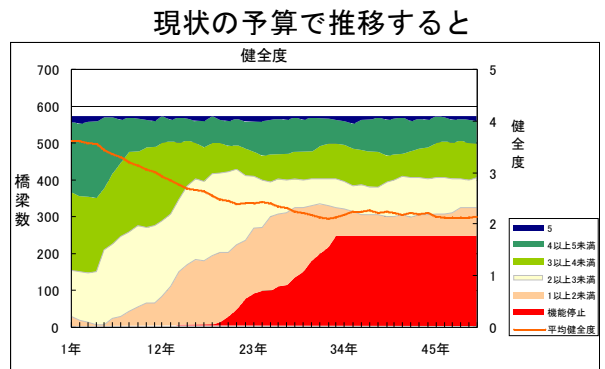


図3-16 維持管理費比較【舗装】

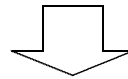


- ・リスク(重大な劣化・損傷)を低減し、機能停止(≒通行不能)の発生を未然に防ぎます(図3-17)。

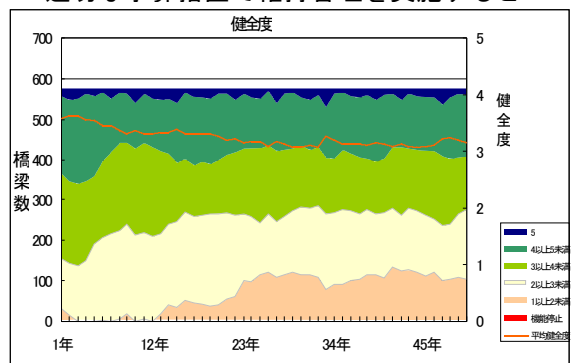
図3-17 (例) 橋りょう塗装



→機能停止(≒桁本体の重大な損傷。赤色の部分)が発生



適切な予算措置で維持管理を実施すると



2) 維持管理における「選択と集中」

市町村合併の進展により、個々の自治体が行ってきた管理業務が一つに集約され、今後人員抑制や経費の削減などの行財政改革における効率化効果が期待できます。また、自治体規模が大きくなり、広域的な視点に立った社会基盤や各種公共施設の整備、総合的な土地利用の推進などにより、一体的な地域づくりを効果的に実施することができるようになってきます。

このように近い将来、市町村の財政力の拡大や広域的な視点での地域づくりが推進されることが予想され、現在の県道の市町村と市町村を結ぶといった役割が低下していくのではないかと感じています。また、市町村道の整備が進む中、類似した性格の県道と市町村道が存在するなど役割分担が不明確になってきています。

こうしたことから、今後、県道を市町村道に、市町村道を歩行者専用道路や多目的スペースとして活用するなど、県と市町村との間において、各々の自治体が管理すべき道路を見極めていく必要があると思います。

さらに維持管理に当たっては、現行のサービス水準を維持していくことを前提に考えがちですが、今後、人口減少社会が進む中、維持管理においても、利用者の便益性等が高いところに投資し、便益性や必要性の低くなった社会資本については「廃止」という選択肢も必要となります。例えば、過去に整備した排水機場、樋門及び砂防えん堤等について、その後のハード整備やソフト対策により、その役割や効果が著しく低下したものの廃止や、交通量が少ないにもかかわらず、複数の橋が近接しているところでは、橋の更新の際に残す橋と廃止する橋を取捨選択していく必要があるのではないのでしょうか。

既存ストックの維持管理・更新経費の増大が懸念される中、こうした既存ストックの役割を再検証し、廃止すべきものは廃止、他に移管すべきものは他に移管するなど、維持管理においても「選択と集中」を進めます。

3) 維持管理におけるアウトソーシングの推進

現在、道路や河川の小規模修繕や草刈り、清掃などの維持修繕業務について、民間事業者へ委託し、業務の効率化とサービスレベルの向上を図っています。また、こうした民間委託では賄いきれない部分について、NPOや地域住民と協働して維持管理に努めているところです。

'06年10月の日経コンストラクションによると、青森県においては、橋りょうの日常管理と補修工事を一括して建設会社に任せる全国初の試みを行ったとあります。これは、目詰まりした排水ますを掃除するといった日常の管理が、橋の長寿命化につながることから、建設会社が地元にある橋の点検と清掃を1年間請け負い、必要に応じて補修工事を行うというものです。

また、ある民間企業では、有料道路の事業権利を買い上げ、民間の経営ノウハウにより、行政よりも低コストで運営・維持管理を行うことができると紹介されています。

こうした事例からも、民間のノウハウを維持管理に活用できる余地はまだ十分にあることが伺えます。

本県においても、一步踏み込んだ維持管理業務の民間委託や、民間の経営ノウハウを活かした新たな維持管理手法の実現を進めます。

(2) 事業の最適化を図るマネジメント

1) 事業評価手法の見直し及び公表の徹底

本県においては、進捗の進まない継続事業及び完了後の事業について、それぞれ事業評価を第三者機関である岐阜県事業評価監視委員会において審議し、その結果を公表するなど効率的な執行と透明性の向上を図っています。また、新規事業着手にあたっては、新規公共事業計画委員会において、必要性・効果等を審議しているところです。

しかし、談合問題や行政と建設業者との癒着など、昨今の不祥事により「公共事業は無駄、悪」といった負のイメージが広がりつつある中、今まで以上に県民の説明責任を果たすとともに、透明性を確保していかなければなりません。

こうしたことから、特に大規模な新規事業の採択にあっては、より多様な便益要素を評価項目に取り入れ、事業効果等の的確な分析を実施していくほか、第三者機関において審議していただくなど、その基準や経緯を積極的に公表します。

2) 3つの視点ごとの戦略的な整備計画の策定

県土整備事業については、事業規模の大小に関わらず、重要性や緊急性といった事業の性格があり、費用対効果や人口集積度など効率性の評価要素に加え、その事業の性格も先に述べた事業の評価項目として分析されます。また、国や市町村と違い県の事業では、広大な県土の骨格をなす整備から、渋滞解消や歩道設置など各々の地域の課題を解決すべき整備まで多岐にわたります。

このように県土整備事業は事業の視点と事業の評価項目が多種多様にわたっており、この多種多様さが県民から見て事業の本質を見えなくし、「無駄な公共事業」というイメージにつながっているのではないかと感じています。

そこで、今後の整備計画の策定にあたっては、国や市町村等との連携を密にし、全県的な整備、地域戦略的な整備、生活圏の課題を解消する整備といった県が担う県土整備の3つの視点ごとに、事業効果、緊急性や地域性などの総合的な判断により、事業の優先順位を明らかにしていきます。

そして、この優先順位に基づき重点的に事業を推進します。

3) 民間の資金・ノウハウを活用した投資

公共サービスの提供は、公共が全ての業務を自ら実施する直営方式から、民間の優れた技術や運営ノウハウを活用した民間委託方式を経て、平成11年7月のPFI法の制定により、民間事業者の技術力や運営ノウハウに加え、民間資金も活用した官民のパートナーシップによる公共サービスの効率化・高質化を図る事業方式（PFI方式）が導入されました。現在では、このPFI方式を採用した120件を超える公共事業が公表されていますが、県土整備部が担う道路・河川・砂防事業に

においては、実施事例が見あたらないのが現状です。

これは、補助金制度や起債制度といった現行の財源に係る制度が障害になっていることや他の事業に比べ利益性が少なくPFI事業の導入による効果が低いことが原因と考えられます。

しかし、予算が縮減していく中において、より少ない費用でより効果の高い公共サービスを実現するというPFI手法のメリットを活かさない手はありません。

既存の法律や制度といった決められた枠の中だけで検討するのではなく、PFI事業の実現に向け、規定の枠組みを変えていくことも含め、一歩踏み出した投資手法を検討します。

4) 投資規模の確保

公共事業予算が減少していく中で、実質事業量を確保するためには、財源のほとんどが県費である県単独事業から、国費と県費を合わせて事業を実施する補助事業など、県にとって財源的に有利な事業への移行が必要です。

補助事業は、国から事業費の1/2ないし1/3の補助を受けて実施する事業であり、補助事業にシフトすることが、実質事業量の拡大に通じます。

限りある財源（県費）を有効に活用するためにも、国の補助を受けることが可能な事業については、今後も積極的に補助採択を目指し、安定した投資規模を確保します。

4. 県民と共に行う県土整備

4-1 地域住民との積極的な対話

公共事業を進める段階において、地域住民から意見や苦情を頂きます。特に多い内容は、「工事で渋滞が発生して困る」、「同じ所を何度も工事している」、「工事の音がうるさい」などです。

このような意見・苦情に対しては、迅速かつ的確な対応が必要です。

このような意見・苦情が寄せられる要因は、工事を実施する前に地域住民などに対して明確な説明を行うこと、また、意見を聞くことが不十分なためであると考えています。道路の改良工事を行う時に、交通規制は不可欠です。そのため、まずは事業の効果についてきちんと説明して、理解を得る必要があります。さらに、規制を実施する時期、迂回路の設定や案内方法、予測される渋滞の規模などについて、地域住民の意見を十分に踏まえて対応することにより、地域住民は公共事業の良き理解者、良き協力者になります。

今後は事前に公共事業についての説明や意見交換をする場を設けて、その結果を参考に工法を決定するなど、地域住民の負担を少しでも軽減するよう配慮します。

4-2 利用者に対する明確な事業周知

事業効果などの周知は、地域住民のみではなく利用者に対しても的確に行う必要があります。特に道路の工事を行う場合は、通行を規制することから渋滞等が発生し利用者（通行者）に大きな影響を与えます。このため、利用者に対して事業内容をきちんと周知することは、行政にとって重要な責務です。

通行者に対して事業を周知する一般的な方法として、工事看板による広報があります。例えば、「工事中」「段差有り」「片側交互通行」などの注意喚起、「道路工事」「工期 ○年○月○日から○年○月○日まで」などの工事説明です。しかし、工事現場付近では工事看板が乱立しており、また大きさ、文字な

どが統一されていないため、必要な情報が伝わりにくいのではないかと考えています。

このため今後は、工事の期間、内容、効果等が明確に分かるように表示方法を統一し、利用者に十分配慮します。

道路管理者以外にも、水道工事、下水道工事、電気工事、電話工事など、様々な事業者が道路上で工事を実施しています。現状は事業者によって、表示方法、表示内容が統一されていないことから、道路で工事を行う事業者に対しては、道路管理者として工事看板の統一、工事内容、工事期間の周知を的確に行うよう求めていきます。

4-3 事業効果の積極的なPR

工事に対する苦情の他に、「公共事業は無駄」「もう道路は要らない」といった公共事業そのものに対する批判的な意見も寄せられています。さらに、「自然環境を破壊している」といった意見もあります。

私たちが公共事業を進めるに際しては、着手前に「岐阜県新規公共事業計画委員会」、事業中と完了後には有識者を委員とする「岐阜県事業評価監視委員会」に諮り、事業に対する評価を得ています。また、厳しい財政状況のなか、効率的に事業を執行するため、「岐阜県建設事業費縮減推進委員会」を設置し、コスト縮減に努めています。環境面としては、地域の健全で良質な自然環境を保全し、創設する人材の育成を目的とした「岐阜県自然工法管理士認定制度」を独自に導入するなど、自然共生や自然保護にも努めています。

このような取り組みを実施している中で、公共事業に対して批判を受ける要因の一つは、公共事業に対するPRが不足しているためと考えています。事業の評価を厳格に行い、その整備効果や緊急性、環境への取り組みなどについて、県民に分かりやすくPRすることで、公共事業に対する理解を得ることが必要です。

また、公共事業が県土・県民を災害から守り、地

域の経済や生活を支えるうえで必要であるということ、次代を担う子どもたちにきちんと伝え、理解を深めてもらうことは大変に重要なことです。

これまでも、子どもたちに川を題材として身近な環境を体験してもらう「総合的な学習の時間」を実施している学校へ積極的な支援を行っています。今後は、さらにこの活動を充実し、暮らしを守る川の役割を学び、未来の地球環境や水害軽減のための取り組みを共に考えるパートナーづくりを進めます。

今後も、このような公共事業の現場見学会・出前講座を実施します。



総合学習の様子

4-4 県民サービスの高度化

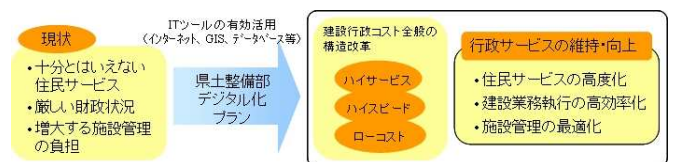
災害に対して脆弱な県土を有している本県においては、近年の異常気象による豪雨の状況を見ても、今後、大規模な自然災害が発生するおそれがあります。

このため、自然災害が発生する前に避難などの行動が起こせるように、河川の水位情報や土砂災害への警戒情報、積雪情報など行政が把握している情報を、リアルタイムに県民へ提供ができる仕組みづくりが必要です。今後は、インターネットやデジタル放送などのITを最大限に活用して、情報発信するとともに、公共事業に関する情報も、積極的にデジタル化を行い、利用者（県民・建設業者など）にとって便利で利用価値の高いツールを構築し、県民サービスの高度化を図ります。

(1) 県土整備部デジタル化プラン

県土整備部では、全ての業務をデジタル化する「県土整備部デジタル化プラン」を進めています。

このプランは、「住民サービスの高度化」、「建設業務執行の効率化」、「施設管理の最適化」の3つの柱からなっており、これらにより行政サービスの維持・向上を図ります。



1) 住民サービスの高度化

① 住民向けホームページの見直し・統合化

これまでのホームページは、道路、河川、砂防などの情報が、統一されてなく、このため、見たい・知りたい情報へスムーズに辿り着けない状態にありました。

このため、県民にとって利用価値が高い情報ツールとするため、ホームページの見直し・統合化を実施しました。これにより、提供する情報を「県が知らせたい情報」から「県民が知りたい情報」へ質的転換が図られました。

②受付処理の迅速化・情報公開

県民からの意見や苦情に対しては、可能な限り速やかに対応する必要があります。

このため、過去の意見・苦情などの窓口、対応経過、課題等をデータベース化した「受付処理システム」を構築し、類似事案に対して迅速に対応していきます。

また、苦情等の処理状況をインターネットで公開し、県民と情報共有を図るとともに、蓄積したデータを活用して、予防的な対応を図っていきます。

③インターネット窓口の開設

建設行政に関する「良くある質問と回答」(FAQ)をホームページ上に掲載し、県民の利便性向上を図ります。

また、県庁や土木事務所へ足を運ばなくても、申請が行えるようにインターネット窓口による電子申請の拡充を行い、県民サービスの充実を図ります。

2) 建設業務執行の高効率化

①建設CALS/ECの推進

本県では、平成11年度より建設CALS/ECに取り組み、これまでに3つのシステム(電子入札、情報共有、電子納品)を本格稼働しています。

建設CALS/ECとは、公共事業において、従来は紙を中心に行なわれてきた情報のやり取りを電子化するとともに、インターネットによって関連する多くのデータベースを連携して活用する環境を創出する取り組みです。

今後も、本システムの機能強化を図り、より効率的かつ迅速に業務を執行します。

②占用許可管理業務の高度化

道路法や河川法に基づく占用許可や占用料管理のため、現在「占用許可管理システム」を活用し、適切な業務の執行に努めています。

今後は、GISなどを導入することで内部業務を効率化するとともに、図面を含めた電子申請が可能となるようにシステムを拡充し、県民サービスの向上を図ります。

③通常業務の高効率化

職員の通常業務について、電子化・ペーパーレス化を進めるために、県土整備部ポータルを稼働しています。これにより、職員間の情報共有が強化され、資料作成・保管など、通常業務の効率化を図っています。

3) 施設管理の最適化

①施設台帳のデータベース化

効率的な施設管理を図るため、県域統合型GISと連携した施設台帳データベースの構築を進めています。これにより、例えば、地域の土砂災害警戒区域内にある橋りょうの数を調べるといった高度な検索が可能となり、その結果を簡単に地図に記載することができます。

今後は、県域統合型GISを導入している市町村との情報共有を図ります。

②アセットマネジメントシステムの構築(再掲)

厳しい財政状況のなか、維持管理費の増大が大きな課題となっています。そのため、中長期的な施設管理予算の適正配分を行うためにアセットマネジメントシステムを構築し、維持管理費の低減、ライフサイクルコストの最小化を図ります。

(2) ITの活用による減災

今日の情報分野は、アナログ時代から本格的なデジタル時代を迎え、携帯電話、パソコン、モバイル端末などが普及し、電子メール、インターネット等の利用が日常生活の中で欠かせないものとなっています。これにより、従来では考えられなかった大容量の情報を高速で伝達することが可能となりました。

本県でも、市町村が行う災害時等の避難勧告や県民への避難基準の目安となる雨量情報等を収集・処理・発信する「山と川の防災情報システム」を平成13年度に構築し、県民へインターネットで提供するとともに、携帯端末からも利用できるようにサービスを拡充しています。また、土砂災害警戒情報は、市町村へFAXによる自動通報を実施しています。

さらに、平成18年4月より、地上デジタル放送を

活用して、雨量、水位、河川画像、洪水予警報、特別警戒水位超過情報や土砂災害警戒情報など、様々な防災情報を住民へ提供しており、今後もITを活用した減災対策を積極的に進めます。

4-5 県民協働（参画）の実施

公共事業に対する市民意識の高まり等を背景に、行政は、住民に十分に理解され、円滑な合意形成が図られるよう、今まで以上に責任説明を適切に図ることが求められています。本県でも、県民と共に考え、行動する「県民が主役の県政」を推進するため、県民一人ひとりが県政の担い手として活動できるよう、県と県民との新たな「協働」の仕組みづくりを進める必要があります。

具体的な例として、公共事業の発案から計画策定、事業の実施、そして完成後の維持管理まで、皆様の納得が得られるよう、全ての段階において県民・地域住民が参画する「道づくり委員会」「川づくり委員会」を実施しています。

また、道路や河川などの公共施設に対して、地域住民が親しみを持ち、義務的ではなく、自発的な活動として維持管理を行う「ロードプレーヤー」、「リバープレーヤー」の取り組みを進めています。さらに、NPOや民間企業などを新たな行政の担い手と認識し、公共事業へ参画できるような仕組みづくりを進めます。

(1) 道づくり委員会

近年、公共事業に対する社会及び地域のニーズが多様化・複雑化しています。しかし、事業計画において、これらのニーズを十分に吸収することは困難であり、十分反映されないまま整備が進められ、公共事業に対する誤解や不信感が生じるケースがあります。また、早期の段階においては、地域住民との対話が少ないために、詳細な計画を決定する段階で事業の必要性が改めて議論するなど、混乱が生じ、合意形成に長期間を要することとなります。

このため、平成12年度より住民の意見が道路事業に十分反映されるよう「道づくり委員会」を設置し、

事業の必要性、詳細な構造の検討、着手時から完成に至るまでの進行管理など、事業の実施プロセスの透明性を図り、広く住民の意見を取り入れながら、円滑な事業の推進を図っています。

現在、県内に100の道づくり委員会が設置され、地域の住民の意見を取り入れ事業を進めています。今後も、意見募集やアンケート調査などを事業規模に応じて有効に活用し、広範囲な意見を事業の計画づくりに反映します。

また、委員の大半は道路整備の専門外の方々であることを踏まえて、技術的な部分（起終点、主な経過地点、道路規格、設計速度や幅員構成等の基本的事項）に関しては、県で十分に検討したうえで計画案の提示や助言を行い、道づくり委員会での議論を進めていきます。

(2) 地域検討会等住民会議（川づくり委員会）

地域検討会は、河川整備計画（案）を作成するにあたり、地域の状況を踏まえ、具体的・地域的な助言・提言を行うことを目的に河川ごとに設けています。地域検討会のメンバーは、地域の特性を多方面から捉えるため、地域の特性に配慮したメンバーとしています。

	地域検討会メンバー
〔学識経験者〕 河川、魚類、 植物、水質・環 境、文化財	地域に精通している各専門家・地元研究者
〔住民代表〕 行政 商工 地域活動 教育	関係市町村役場代表 商工会代表、青年会議所代表 関係自治会代表、 河川愛護団体・ボランティア代表 PTA代表
〔利用者〕 水辺利用 水利 砂利 漁業	関係レクリエーション団体代表 利水関係者 関係砂利組合関係者 関係漁業組合代表

平成18年3月現在で、岐阜県内で地域検討会等住民会議の数は70であり、そのうち、24が完了しており、46が現在も継続し検討されています。



地域検討会（岐阜市）



地域検討会（美濃市）

(3) ロードプレーヤー

ぎふ・ロードプレーヤーでは、地域住民・団体・NPOや企業の自発的なボランティア活動により、道路の一定区間を、定期的に清掃・除草や除雪などの道路管理を行っていただいております。県では活動に対し、表示板の設置、ボランティア傷害保険の加入、必要な消耗品等の支援を行っています。

平成18年8月現在で、218団体が活動を実施しています。

今後、さらに活動団体・範囲の拡大及び活動内容の充実を図るために活動者の意見を聴きながら制度を見直します。

(4) 河川における住民協働の推進

河川美化・河川清掃・美観整備作業に対し、地域住民等民間ボランティアと協働する河川美化報償事

業（図3-18）を、老人クラブ等高齢者を中心とした団体と協働する観光河川美化事業（図3-19）を実施しています。

図3-18

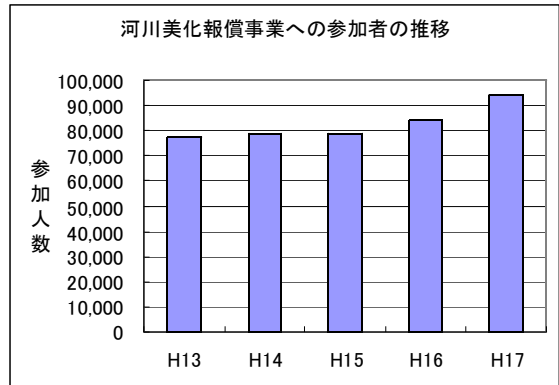
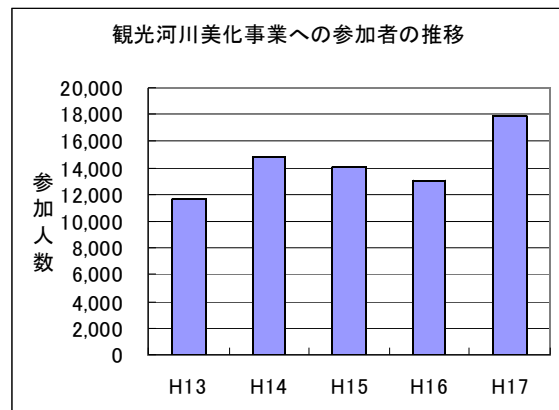


図3-19



(5) リバープレーヤー

地域美化活動を実施しているNPO・住民団体に対し、県から保険料、消耗品、活動実費への支援等を行うリバープレーヤー制度を、平成18年度より実施しています。

この制度により、県民との協働による河川管理水準の向上と、維持管理コストの縮減を図ります。

(6) イベントの開催

土砂災害危険箇所における人的被害ゼロ、土砂災害防止法の土砂災害警戒区域における土砂災害被害ゼロを実現するためには、県民に土砂災害に関する理解を深めていただく必要があります。このため、通常時から災害時まで、相互に土砂災害情報を交換

し、適切な警戒・避難行動等を推進します。



砂防懇談会の様子

そこで、これまで以上に、効果的なハード・ソフト対策を実施していくには、行政側からの一方向の取り組みだけでなく、砂防懇談会等で出された住民の意見を反映させ、将来的には住民が主体的に防災対策に参加できるような環境づくりに努め、協働による防災体制を強化していく必要があります。

このような中で、毎年6月に海津市南濃町の岐阜県さぼう遊学館及び羽根谷だんだん公園一帯で「砂防フェアinなんのう」を開催しています。土砂災害防止に関する絵画等の優秀作品の表彰式、羽根谷だんだん公園周辺を巡る砂防ウォークラリー、砂防クイズ等の各種イベントを実施することにより、多くの県民に砂防に関する知識を深めて頂いています。その他に、土砂災害の恐ろしさと砂防事業の大切さを多くの方々に知って頂くため、岐阜県砂防協会との協働により、毎年秋に親子砂防見学会を行っています。



親子砂防見学会の様子

5. 建設事業を取り巻く新しい仕組みづくり

5-1 建設業の再生

(1) 発注者による環境整備

建設業者が経営戦略を策定するうえで、国や地方自治体などの発注者は、今後の公共投資の見通しを明らかにすることが求められます。このため、公共事業の進め方等を含む中期計画を策定し、提示していくこととします。

また、価格と品質に優れた公共調達を実施するとともに、技術と経営に優れた建設業者を育成するための環境整備の一つとして入札制度の改善が求められます。例えば、業者選定から入札、工事成績の評価に至るまでの各段階において、現在行っている建設業者の受注実績や経営状況を基礎とした経営事項審査を基本としつつも、技術力や地域貢献度など企業の自主努力を適正に評価し、建設業者の努力が公正に報われる仕組みを構築しています。

(2) 発注者改革

県内建設市場の約半分は、公共投資です。こうした公共投資の受注割合の高い建設業の経営改善を進めるためには、国・地方自治体などの発注者側の変革も不可欠となります。

発注者側の技術水準や工事成績評価の精度の向上、コスト削減への取り組みを進めます。

(3) 経営基盤の強化と技術力向上のための人材育成

厳しい経営環境に直面する中、経営基盤の強化に向け、経営の多角化や企業連携等の経営革新も含め様々な取り組みが求められています。的確な経営戦略を持つ強いリーダーシップを発揮して企業経営にあたる人材の育成が重要です。

また、建設業は、ものづくり産業であり技術力を支える人材育成も重要な課題です。多能工・基幹技能者等の優れた施工管理能力、技術力を身につけた人材を育てるための教育訓練が必要です。また、今後、熟練技術者の大量退職が見込まれており、こうした技術者の技術・技能の円滑な承継も必要です。

こうした人材育成は、中小零細企業では取り組みが難しく、企業や業界団体による協力体制のもとで進めることが効果的であり、県としても体制の構築に向けて協力していきます。

また、実践的で企画力が求められるより高度な技術の習得については、産学官が連携して体系的かつ組織的に行うことが必要であり、県内の大学との連携も視野に入れながら人材育成を図ります。

(4) 地域から信頼される建設業

建設業の健全な発展にとって、地域や消費者からの信頼回復は避けられない課題です。建設業界は、災害復旧や環境美化などに地道で献身的な活動をしており、こうした活動について広く情報発信し、業界への認識を深めていく努力が求められています。

さらに、自社の有する技術、人材等の経営資源を活用することで地域貢献活動を工夫し、あるいは地域住民とのコミュニケーションを活発にすることで、地域に密着し、地域からの信頼を獲得しなければなりません。

また、依然として後を絶たない入札談合行為に代表される違法行為は、建設業界への信頼を大きく損ねています。このため、企業倫理やコンプライアンス（法令遵守）意識を確立しなければなりません。さらに、適正な施工の確保、労働環境の改善、下請関係の適正化、環境との共生など建設業特有の課題の克服に向けて、積極的に社会的責任を果たしていくことが期待されます。

なお、一括下請負による受発注を行う業者、ペーパーカンパニー、暴力団が関与する会社などのいわゆる不良・不適格業者の存在は、健全な建設業の発展にとって重大な問題であり、今後も引き続いて厳正な対処を行い、建設市場からの排除の徹底を図らなければなりません。

5-2 入札制度における公共工事の品質向上策

公共工事の入札に関しては、これまで、入札価格のみによる競争が中心でしたが、厳しい財政状況などにより公共投資が減少する中で、価格競争が激化

し、工事中の事故や手抜き工事の発生、下請負業者や労働者へのしわ寄せ等により、公共工事の品質低下が懸念されています。

一方、公共工事の品質確保を図るためには、技術的能力を有する者による競争が実現され、経済性に配慮しつつ価格以外の多様な要素を考慮して価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることが重要です。

このような背景のもと、平成17年4月に「公共工事の品質の確保の促進に関する法律（品確法）」が施行されました。

品確法第3条「基本理念」においては、「公共工事の品質は、（省略）経済性に配慮しつつ、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることにより、確保されなければならない。」とされています。

また、平成17年8月に閣議決定された政府「基本方針」においても、国、特殊法人及び地方公共団体の公共工事発注者が講ずべき措置を明らかにしたうえで、「契約の相手方の決定にあたっては、総合評価落札方式」の適用を基本とすることなどが示されています。

本県においても、同法及び政府基本方針を踏まえつつ、本県発注工事の平均的工事規模や技術的特性、また、県内建設業の経営規模や技術力などの地域の実情に即した品確法施策を実施します。

なお、地元建設業者は、地域で災害が発生した場合の緊急出動など地域貢献に果たす役割は非常に大きいことから、地域産業の育成にも十分に配慮しつつ、競争性の確保を図ることが必要です。

今後、入札・契約制度の改革については、国の動向も踏まえながら、絶えず点検し、見直していくという基本姿勢で取り組んでいきます。

5-3 建設事業のコスト縮減

社会資本は、安全で豊かな県民生活の実現や活力ある経済発展に不可欠な基盤です。このため、厳しい財政状況の中にあっても、限られた財源を有効に活用し、「最小の県民負担で、最大の県民福祉」を

達成するため、今後ともその整備を計画的かつ着実に進めていくことが必要です。

現在、社会資本を整備する手段としての公共工事は、「より良いものをより安く」整備する、という観点での実施が求められています。

このため、「早急に有効な諸施策を実施し、公共工事事業費の一層の縮減を推進する必要がある」との認識のもと、本県では、政府の「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」及び各公共工事担当省庁の行動計画の趣旨も踏まえ、平成9年度より新技術・新工法導入、建設副産物（木材・土等）の有効利用及び道路の幅員等を地域の実情にあったものへ見直すなどの建設事業費の縮減に取り組んできました。

今後も引き続き建設事業費の縮減に取り組み、着実に社会資本を整備していきます。

6. 県土整備における現状と10年後（指標による現状と目標数値）

- ・各指標における10年後の数値は、「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）を踏まえた設定をしています

指 標		現 状	10年後	指標の説明	
安 全 道 路	道路防災対策数	976 カ所 (H19.3.31)	1,176カ所	道路の法面保護や落石防護柵の設置等による防災対策実施済箇所数（要防災対策箇所総数1,597箇所）	
	救命救急センター30分到達圏 （人口カバー率）	79.4 % (H17)	82.7 %	高度医療機関に30分以内で到達できる旧市町村に在住する人口の割合	
	救命救急センター30分到達圏 （面積カバー率）	29.7 % (H17)	33.8 %	高度医療機関に30分以内で到達できる旧市町村の面積の割合	
	橋りょう補強対策数	77 カ所 (H19.3.31)	154 カ所 (竣すべ)	昭和55年より前の基準で設計した緊急輸送道路上の橋りょうの耐震補強対策済箇所数	
	雨量規制道路の緩和・解消区 間数	—	33 区間	雨量通行規制区間を緩和若しくは解消する区間数 ※1	
	雨量規制道路の緩和・解消延 長	—	121.3 km	雨量通行規制区間を緩和若しくは解消する道路延長 ※2	
	冬期通行不能となる道路延長	321.5km (H18.4.1)	269.8 km	積雪等による冬期通行不可能な道路延長	
	道路規制での孤立想定地域数	37 地区 (H18.4.1)	34 地区	異常気象時に他に迂回路がなく孤立する可能性が高い地区数	
	バリアフリー化率 （ノーマライゼーション）	59.0 % (H18.3.31)	93.7 %	交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における幅の広い歩道、段差解消等の整備率	
	安 心 河 川	ハザードマップの作成市町数	26 市町 (H18.9.1)	35 市町 (H20完了)	洪水ハザードマップを公表・配布している市町数
河川整備率		49.0 % (H18.3.31)	52.0 %	洪水を安全に流すことのできる区間延長の割合	
砂 防		土砂災害警戒区域の指定率	0.9 % (H18.12.1)	100 % (H24完了)	土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域の指定率
		土石災害危険箇所着手率	24.7 % (H18.3.31)	約 27 %	人家が5戸以上ある土石流発生溪流、地すべり、急傾斜地崩壊危険箇所に対する事業着手率
	災害時要援護者対策箇所の着 手率	43.1 % (H18.3.31)	約 76 %	自力で避難することが出来ない高齢者等が生活する福祉施設等を土砂災害から守るための事業着手率	
	避難地関連対策箇所の着手率	30.6 % (H18.3.31)	約 45 %	災害時における避難所や避難路の安全を確保するための事業着手率	

※1 H18.12.1現在の雨量規制区間数は112 区間

※2 H18.12.1現在の雨量規制区間の延長は608.6km

指 標		現 状	10年後	指標の説明	
環 境	道 路	二酸化炭素排出量の抑制量	—	3万トﾝ/年	渋滞解消などにより、岐阜県内で削減する二酸化炭素排出量(3万トﾝ/年は美濃加茂市の面積植林に匹敵)
	河 川	エコリバー事業整備箇所数	7 カ所 (H18. 4. 1)	18 カ所	間伐材等を利用した「自然に優しい工事」の整備箇所数
	等	自然工法管理士認定者数	3,014 人 (18. 12. 20)	3,900 人	県が認定する自然共生や環境保護活動の保全や必要性を理解した者の数
		自然共生工法認定数	80 工法 (H18. 9. 1)	130 工法	自然共生や環境保護活動のために必要な県が認定する工法数
便 利	道 路	高速IC30分アクセス人口カバー率	92.7 % (H18. 4. 1)	93.9 %	最寄りのICへのアクセスが30分以内となる旧市町村に在住する人口の割合
		県土1時間交通圏人口カバー率	91.0 % (H18. 4. 1)	92.4 % (将来 ^{※3})	美濃関JCTへ概ね1時間以内で到達できる旧市町村に在住の人口の割合
		空港アクセス120分交通圏構想 (人口カバー率)	89.5 % (H17)	97.6 %	中部国際空港又は富山空港へのアクセス時間が120分以内となる市町村に在住する人口割合
		空港アクセス120分交通圏構想 (面積カバー率)	56.0 % (H17)	82.9 %	中部国際空港又は富山空港へのアクセス時間が120分以内となる市町村の面積の割合
		港湾アクセス100分交通圏構想 (人口カバー率)	88.1 % (H17)	96.6 %	名古屋港、四日市港、伏木富山港へのアクセス時間が100分以内となる市町村に在住する人口割合
		港湾アクセス100分交通圏構想 (面積カバー率)	47.4 % (H17)	75.0 %	名古屋港、四日市港、伏木富山港へのアクセス時間が100分以内となる市町村の面積の割合
		渋滞箇所の緩和・解消	83 箇所 (H18. 4. 1)	42 箇所	第4次渋滞対策プログラムの中で、主要渋滞ポイントとして選定された83箇所の緩和、解消
		道路改良率	65.6 % (H17. 4. 1)	69 %	道路実延長(国県道)に対する改良済延長の割合
		県際道路通行不能区間の解消	45 箇所 (H18. 4. 1)	51 箇所	県際道路(72箇所)における整備状況
県 民 協 働	道 路	ぎふ・ロードプレーヤー数	218 団体 (H18. 7. 31)	250 団体	住民協働型で道路の維持管理を実施する団体数
	河 川	ぎふ・リバープレーヤー数	40 団体 (H18. 10. 2)	60 団体	住民協働型で河川の維持管理を実施する団体数

※3 10年後では数値に変化がないため、対象年を将来としています。

