

岐阜県道路施設維持管理指針



2023 年 7 月

岐阜県 県土整備部 道路維持課

はじめに

岐阜県は、飛騨地域に標高 3,000 メートルを越える山々が連なる一方、美濃地域の濃尾平野に木曽三川が流れるなど自然に恵まれた地形で、標高差や気候の差が激しいなど厳しい地勢の中、県民生活の向上に必要な道路施設の整備に取り組んできました。

2021(令和 3)年 4 月現在で県が管理する道路は、道路延長約 4,200 km、橋梁約 4,700 橋、トンネル約 180 箇所と、全国でもトップクラスの道路施設を管理していますが、これらの施設は多くが高度経済成長期以降に建設されたことから、今後、急速に高齢化が進行するため、老朽化対策も含めたきめ細やかな維持管理を行っていくことが必要とされています。

しかし、その必要性が認識される一方、補修や更新に要する費用はますます増大することが予想され、少子高齢化による社会保障費の増加等も勘案すると、今後、予算状況は厳しさが増していくほか、これに加えて、2013(平成 25)年度の道路法改正により、道路管理者は施設の点検を行うべきことが明確化されています。

このような背景から、2014(平成 26)年、県民が安全に利用出来る道路環境の確保、きめ細やかな対策を行うため、道路管理者が実施すべき施設の維持管理の水準と目指すべき姿などを示した「岐阜県道路施設維持管理指針」を策定しました。

本指針は、2014(平成 26)年に県民が安全に利用できる道路環境の確保、きめ細やかな対策を行うため、道路管理者が実施すべき施設の維持管理の水準と目指すべき姿を示したものです。

その後、道路施設を取り巻く環境の変化などを踏まえ、「清流の国ぎふ」創生総合戦略や岐阜県強靱化計画が改定されたこと、岐阜県 DX 推進計画や岐阜県 SDG s 未来都市計画などとの整合性を図るため、ここに指針を見直すものとします。

2023 年 7 月 岐阜県県土整備部 道路維持課

目 次

第 1 章 岐阜県の特徴	1-1
1-1. 地勢	1-1
1-2. 人口	1-2
1-3. 産業	1-2
1-4. 交通	1-3
第 2 章 道路管理の現状・課題	2-1
2-1. 道路施設数	2-1
2-2. 自然災害	2-1
2-3. 道路事故	2-2
2-4. 建設業の就業者数	2-2
2-5. 道路管理の予算	2-2
第 3 章 道路管理の取り組み	3-1
3-1. 道路維持に関する計画・方針	3-1
3-2. 道路管理の分類と事業	3-5
3-3. 計画策定	3-7
3-4. 検討体制	3-9
3-5. 道路管理のためのシステム	3-9
第 4 章 維持	4-1
4-1. 道路パトロール	4-1
4-2. 除草	4-2
4-3. 植栽樹木管理	4-2
4-4. 清掃	4-2
4-5. 雪寒対策	4-3
第 5 章 修繕	5-1
5-1. 点検・診断	5-1
5-2. 補修	5-5
5-3. 道路維持修繕業務委託等による修繕	5-6
第 6 章 防災	6-1
6-1. 橋梁耐震対策	6-1
6-2. のり面等の防災対策	6-1
6-3. 道路通行規制	6-2
6-4. 冠水対策	6-3
6-5. 道の駅	6-4
6-6. 無電柱化	6-6

6-7. 谷埋盛土等の危険箇所対策	6-9
6-8. 亜炭鉱廃坑対策	6-10
6-9. 県管理道路沿いの樹木伐採による通行安全対策の推進.....	6-11
6-10. 防災体制の強化	6-11
第7章 交通安全.....	7-1
7-1. 交通事故防止	7-1
7-2. 通学路の交通安全対策.....	7-2
7-3. 一交差点一改善	7-3
7-4. バリアフリー	7-3
7-5. あんしん歩行エリア.....	7-4
7-6. ゾーン 30、ゾーン 30 プラス.....	7-4
7-7. 踏切対策.....	7-4
7-8. 自転車通行環境	7-5
第8章 県民との連携・協働.....	8-1
8-1. 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）	8-1
8-2. 社会基盤メンテナンスサポーター（MS）	8-2
8-3. ぎふ・ロードプレーヤー	8-2
8-4. 「道の情報」と「ぎふ川と道のアラートシステム」	8-2
第9章 市町村への支援	9-1
9-1. 岐阜県道路メンテナンス会議	9-1
9-2. 岐阜県社会資本メンテナンス相談窓口	9-1
9-3. 支援	9-1
第10章 その他	10-1
10-1. 道路占用.....	10-1
10-2. 特殊車両.....	10-3
10-3. 県営渡船.....	10-3
10-4. 携帯電話不感区間	10-4
10-5. データ管理（記録、ICT）	10-4

第1章 岐阜県の特性

1-1. 地勢

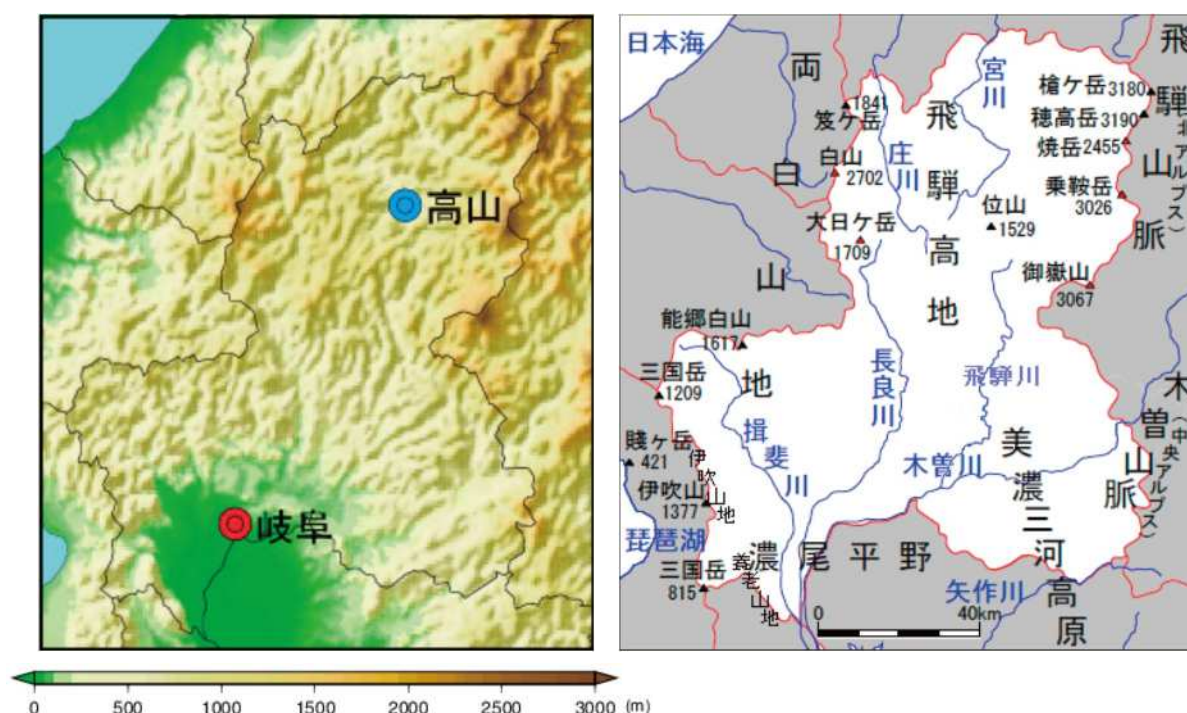
本県は日本列島のほぼ中央に位置し周囲を7つの県に囲まれた内陸県で、面積は10,621k m²（全国第7位）です。

西は養老山地や伊吹山地、東は木曽山脈や飛騨山脈といった山々に囲まれ、各県との県境はほとんどが山地山脈で、地形の開けているのは南だけのため、平野（海拔100m以下）の面積は県土の20.2%（全国順位45位）、県北部の飛騨地方は、標高3,000m級の飛騨山脈をはじめとする山岳地帯で、平地は高山盆地などわずかです。

一方、県南部の美濃地方は、濃尾平野に木曽三川（木曽川、長良川、揖斐川）が流れ、合流域とその支流には水郷地帯が広がりゼロメートル地帯も存在し、この水郷地帯では昔から水害の歴史の連続でしたが、その反面、現在でも豊富な水資源に恵まれ多少の乾燥では干害を受けることは少ない地勢で、このように本県の地形は、海拔0mの平野から3,000mを超える山岳地帯までと、高度差が大きい複雑な地形です。

本県の平地地域の地質は、大部分が木曽三川による堆積物からなる沖積層や洪積層で、脆弱なため悲惨な水害や震災に苦しんだ歴史を持っているほか、飛騨川と宮川に代表される河川の流れを太平洋側と日本海側とに分ける「位山」の分水嶺、長良川と庄川の流れを分ける「ひるがの」の分水嶺等が存在し、本県の地形の複雑さを特徴付けており、このことは局地的に激しい気象現象をもたらす原因ともなり、土砂災害、雪崩などの災害の要因にもなっています。

このように本県は広大な面積を有する反面、可住地面積が限られ、特に北部山間部ではそれが点在することから、一部地域を除き公共交通機関の整備は十分とは言えない状況にあります。

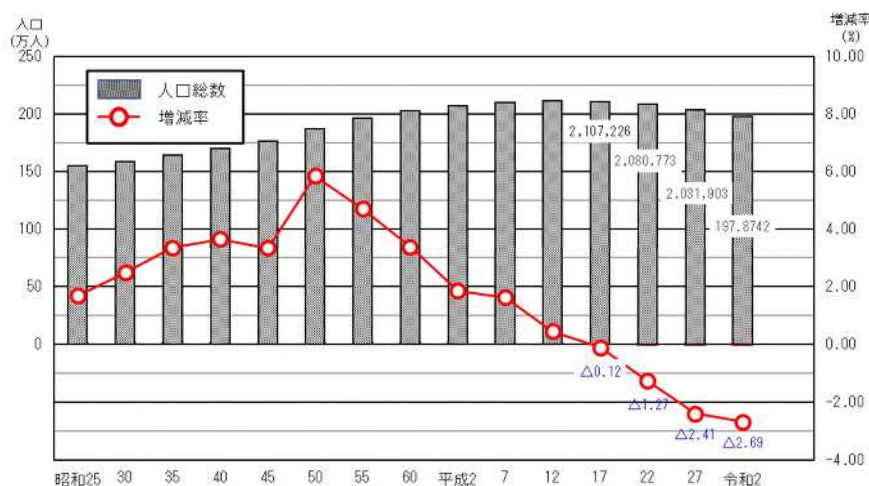


出典：全国都道府県市区町村別面積調（2020年10月1日現在） 国土地理院

1-2. 人口

本県の人口は 2020（令和 2）年国勢調査結果では 197 万 8742 人で、日本の総人口の 1.6% を占め、全国第 17 位で、人口が初めて減少した 2005（平成 17）年より減少傾向が継続しています（図 1-1）。

また、本県における 65 歳以上人口は 60 万 2366 人で人口に占める割合も 30.4% と過去最高となっています。なお、0～14 歳人口は 24 万 2504 人で人口に占める割合は 12.3% と過去最低となっており、15～64 歳人口は 113 万 3872 人で人口に占める割合は 57.3% に低下しています。



出典：国勢調査（2021 年 10 月 1 日） 総務省統計局

図 1-1 岐阜県の人口及び人口増減率の推移

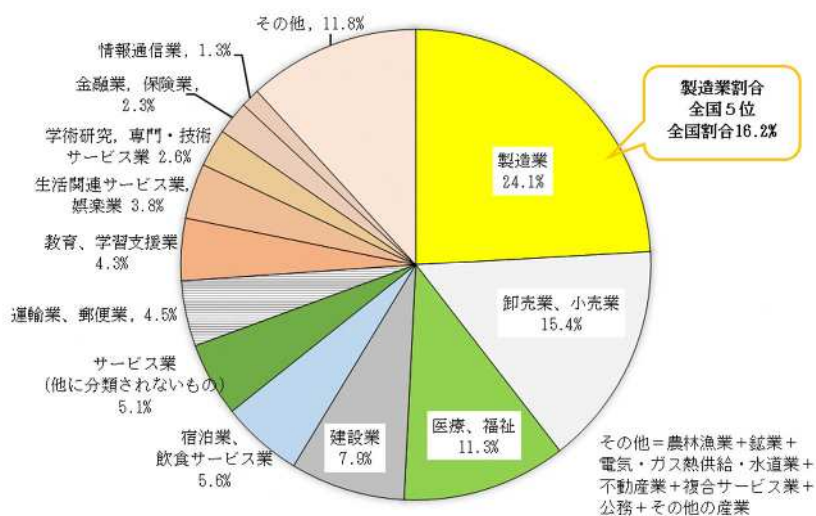
1-3. 産業

本県は、各地で 1 年を通じて地域の自然条件に応じたさまざまな農産物の生産が行われており、南西部の平地では、暖かい気候を生かして稲作が盛んに行われています。

中濃、東濃、飛騨地域の山間地から高冷地にかけては、夏の涼しい気候を生かした、夏秋トマト、ほうれんそう、夏大根などの野菜の栽培が盛んなことに加え、山地を利用して、肉用牛、乳用牛の飼育も行われています。

水産業では、海に接しない内陸県ですが、鮎漁を中心とした河川での漁業や、にじます、あまごなどの養殖漁業が中心に行われています。

一方、本県では、古くからのづくりが盛んで製造業は岐阜県の中心産業となっており、2015（平成 27）年国勢調査結果では、全産業のうち製造業の就業者数が占める割合は 24.1% で、全国順位は 5 位(全国割合 16.2%)と高く、服飾、陶磁器、家具・木工、刃物、紙、プラスチック、食品などの特色ある地場産業があります（図 1-2）。



出典：国勢調査（2015 年 10 月 1 日） 総務省統計局

図 1-2 岐阜県の産業大分類別就業者

1-4. 交通

本県は、広大な面積を有する反面、可住地面積は限られ、特に北部山間部ではそれが点在する形であることから、一部地域を除き公共交通機関の整備は十分とは言えない状況にあるため、1世帯当たりのマイカー保有台数が1,555台で全国8位（2020年3月時点）という数字に表されるように、人の流動は自動車に依存する割合が非常に高く、道路は県民生活、地域振興のための重要な基盤条件となっています。

また、県内の交通分担の推移を見ると自動車に依存する割合が年々高くなり、反対に鉄道の割合が減っており、県内の旅客、貨物輸送における自動車の分担率を見ると、貨物輸送では、98.4%であり、県内の輸送のほとんどが自動車でまかなわれています（表 1-1）。

表 1-1 岐阜県の交通分担の推移

		旅客輸送（%）			貨物輸送量（%）		
		自動車	鉄道	その他	鉄道	海運	自動車
岐阜県	1975 年	71.5%	20.2%	8.5%	1.9%	—	98.1%
	1990 年	88.8%	8.0%	3.2%	0.9%	—	99.1%
	2009 年	94.0%	5.1%	0.9%	0.9%	—	99.1%
	2020 年	—	—	—	1.6%	—	98.4%
全国	2009 年	72.9%	25.2%	1.9%	0.8%	7.7%	91.5%

出典：数字で見る中部の運輸 中部運輸局

県内の自動車保有台数は年々増加しており、2020（令和2）年3月末の自動車保有台数は168万台で全国18位であり、1世帯当たりの場合、自動車保有台数は全国12位となります（表 1-2）。

表 1-2 自動車保有率（2020年3月現在）

	保有車両数 （台）	全国順位	マイカー世帯台数 （1世帯当たり）	全国順位	台数比 （1人当たり）	全国順位
岐阜県	1,688,217	18	2.015	12	0.84	16
静岡県	2,904,876	10	1.802	21	0.79	30
愛知県	5,313,538	1	1.577	34	0.70	37
三重県	1,526,418	21	1.893	17	0.85	11
全 国	82,077,752	—	—	—	0.65	—

出典：自動車保有台数（2020年3月末） （一財）自動車検査登録情報協会

第2章 道路管理の現状・課題

2-1. 道路施設数

2-1-1. 道路施設の管理状況

本県は、道路延長約 4,200 km、橋梁（2m 以上）数約 4,700 橋、トンネル約 180 箇所と、全国でもトップクラスの道路施設を管理しています。

これらの道路施設は、高度経済成長期以降に集中的に整備されたため、すでに多くが高齢化（竣工後 50 年以上経過）しており、今後、それが急速に進行していくことが予測されます（図 2-1）。

今後は法令点検や長寿命化を図るための維持管理計画等に基づく点検により異常等を確認した施設の補修等の対策を計画的かつ効果的に行う必要があります。

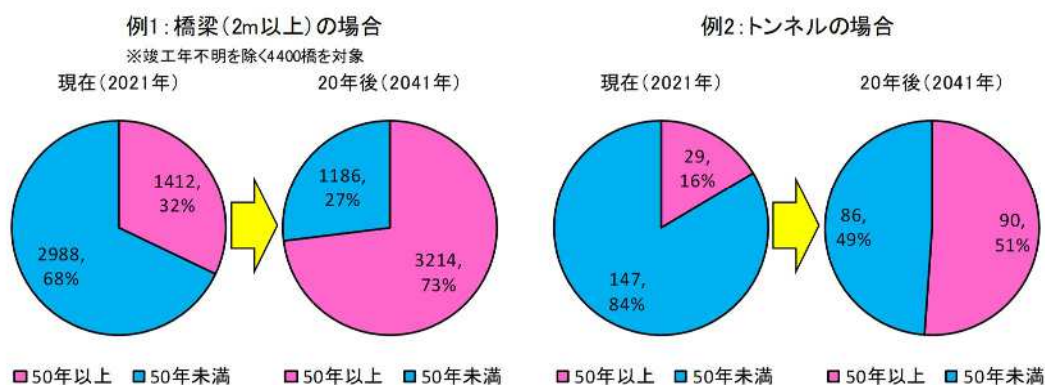


図 2-1 竣工後 50 年経過した施設の割合の推移

2-1-2. 道路施設の老朽化

本県は全国トップクラスの道路施設を管理しているなか、今後、建設後 50 年を経過する施設が急速に増加することが見込まれており、計画的かつ効果的な老朽化対策を実施していく必要があります。

道路施設のうち、橋梁、トンネル、横断歩道橋、洞門（シェッド）、門型標識については、2013（平成 25）年 6 月に改正された道路法に基づき、2014（平成 26）年度より、計画的に 5 年に 1 度のサイクルで近接目視による点検を実施しており、道路法に基づく点検以外にも、舗装、道路照明灯、門型以外の標識等についても定期的に点検を実施しています。

2-2. 自然災害

2-2-1. 自然災害への備え

本県では、ハード・ソフト両面にわたり各分野において様々な自然災害への取組みを進めてきた結果、2018（平成 30）年 7 月豪雨では、長良川をはじめとした大河川の氾濫を防ぐことができたことなど、全庁を挙げて自然災害に備えてきた意義は大きかったといえます。

一方、7 月豪雨における中小河川の氾濫や、近年の気候変動の影響による全国各地での豪雨災害の激甚化・頻発化、さらには震度 5 以上の大規模地震の発生回数の増大など「想定外の常態化」ともいえるべき状況を踏まえれば、まさに「今日は我が身」の心構えで今後も強靱化の取組みを緩めることなくさらに強化していく必要があります。

また、大学等と連携し最新の科学的・学術的知見（気候変動等）を取り入れ、被害を的確に想定するとともに、過去に起こった大規模災害の教訓を踏まえ、絶えず災害対策の改善を図りながら被害を最小化する施策を展開していく必要があります。

2-2-2. 巨大地震・風水害による被害

本県は、日本史上最大級の内陸直下地震である濃尾地震（1891 年、マグニチュード 8.0）により壊滅的な被害を受けた経験を持ちます。

濃尾地震クラスの内陸直下地震が今後発生した場合、当時に比べ住宅の耐震性能は向上しているものの、人口の密集や建物の高層化が進んでいることから、県南部の軟弱な地盤と相まって、建物倒壊や液状化現象等による被害は当時とは比較にならないほど大きくなることが懸念されています。

さらに 2016（平成 28）年熊本地震を教訓に 2017・2018（平成 29・30）年度に行った「内陸直下地震に係る震度分布解析及び被害想定調査結果」によれば、県内には数多くの活断層が確認されており、これら活断層に起因する大規模地震の発生を想定して県内の広い範囲にわたって防災・減災対策を進めていく必要があることが明らかとなりました。そのため、建物倒壊や大規模火災の発生による死傷者の発生など、最大級の地震災害に対し、平時からの備えが重要となっています。

風水害では、過去には 100 名を超える犠牲者を出した伊勢湾台風災害や飛騨川バス転落事故等が発生し、「恵南豪雨災害（H12）」や「7.15 豪雨災害（H22）」、県内全域に甚大な被害をもたらした「台風第 23 号豪雨災害（H16）」のほか、記録的な大雨による「平成 30 年 7 月豪雨災害」が発生するなど大規模風水害が頻発しています。

2-3. 道路事故

道路の設置管理に瑕疵があったために発生した事故により道路の利用者等に損害を与えた場合は、国家賠償法において賠償することとされています。

道路事故は、年間概ね 40～50 件程度で発生しています。

2-4. 建設業の就業者数

建設投資額（名目）は、全国ベースで 1997（平成 9）年より減少が続くとともに、建設業就業者数も全国ベースでは 1996 年の 685 万人をピークに減少し 2010（平成 22）年には 500 万人を割り込み、498 万人となっており、2020（令和 2）年まで横ばいで 491 万人となっています。

このように、全国ではピーク時から 194 万人近く減少しており、同様に本県でも減少が続いたため、本県の建設業就労者数は、2015 年度の国勢調査では 80,479 人（県全体の就業者数の 7.9%）まで減少しています。

全国ベースでは、新規学卒者の建設業入職者数は、1995（平成 7）年をピークに大きく減少しており、また、全産業の入職者数に占める建設業入職者数の割合も減少傾向にあるため、県内でも技能労働者の確保、将来の人材不足、産業活力の低下等が懸念されています。

2-5. 道路管理の予算

本県の道路施設の維持管理予算は、バブル経済崩壊後の公共投資の抑制とともに 2010（平成 22）年度まで減少傾向でしたが、近年横ばいで推移しています。

今後、管理する多くの道路施設の老朽化、新たな道路ストックの建設による管理施設の増加により、補修や更新に要する費用はますます増大することが予想される一方、少子高齢化による社会保障費の増加等も勘案すると、今後、予算状況は厳しいものとなることが予測されます。

また、加えて未点検の施設の点検を早急に実施する必要があるなど、道路施設の維持管理予算は、更に必要となることが予測されます。

このことから、これまでの対症療法的な維持管理から脱却し、速やかに計画的な維持管理である予防保全的な管理へ移行し、道路施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減に努めます。

3-1. 道路維持に関係する計画・方針

本県では、「清流の国ぎふ」創生総合戦略をはじめと道路施設の維持管理に対する取り組み方針を示した計画や、維持管理に関連する計画が策定されています。

道路維持課では、それらの様々な計画に基づき、維持課としての指針を取りまとめるほか、毎年重点施策を掲げて岐阜県を支えています（図 3-1）。

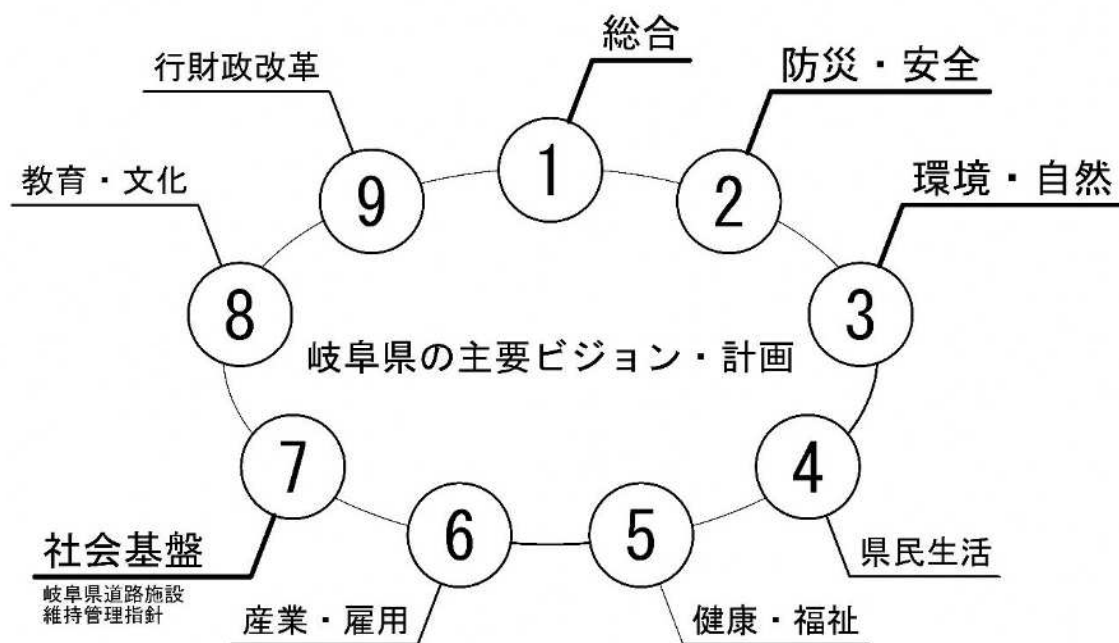


図 3-1 本指針の位置づけ

1. 総合
 - ・ 「清流の国ぎふ」創生総合戦略〈2019～2023 年度〉
 - ・ 岐阜県デジタル・トランスフォーメーション推進計画〈2022～2026 年度〉
 - ・ 岐阜県 SDGs 未来都市計画〈2020～2022 年度〉
2. 防災・安全
 - ・ 第2期岐阜県強靱化計画〈2020～2024 年度〉
3. 環境・自然
 - ・ 岐阜県地球温暖化防止・気候変動適応計画〈2021～2030 年度〉
7. 社会基盤
 - ・ 岐阜県公共施設等総合管理基本指針〈2015～2024 年度〉
 - ・ 岐阜県緊急輸送道路ネットワーク整備計画〈2013～2023 年度〉
 - ・ 岐阜県道路施設維持管理指針〈2014 年度～〉

3-1-1. 「清流の国ぎふ」創生総合戦略

人口減少・少子高齢化が本格化する中であっても、地域の活力を失うことなく、安全・安心で、かつ持続可能な「清流の国ぎふ」づくりを進めていくため、2019年度から2023年度までの政策の方向性をまとめた戦略です。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/174830.html>



3-1-2. 岐阜県強靱化計画

「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」第13条に基づく国土強靱化地域計画で、どんな自然災害が起こっても機能不全に陥らず、いつまでも元気であり続ける強靱な岐阜県を作り上げるための計画です。2020（令和2）年3月、2020年度から2024年度までの5年間を計画期間として第2期計画を策定しました。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/26188.html>



3-1-3. 岐阜県公共施設等総合管理基本方針

施設の長寿命化や財政負担の最小化・平準化などの実現に向け、県が所有するすべての公共施設等（建物及びインフラ施設）を総合的かつ計画的に管理するための方針です。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/17653.html>



2015（平成27）年度に、公共施設等を巡る課題に、全庁的に取り組む体制を構築するため、本県が所有するすべての公共施設等を総合的かつ計画的に管理するための基本的な方針である岐阜県公共施設等総合管理基本方針（計画期間：2015～2024年度）を策定しました。これにより、個別の公共施設等に係る具体の対応方針は、本方針を踏まえ、個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）として策定することとしています。

なお、本方針は、「インフラ長寿命化基本計画（平成25（2013）年11月インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定）」に基づく本県の「インフラ長寿命化計画（行動計画）」及び平成26（2014）年4月総務大臣通知により各地方公共団体に策定要請のあった本県の「公共施設等総合管理計画」と位置づけるものです。

道路維持課では、岐阜県公共施設等総合管理基本方針でとりまとめられた15分野の個別施設のうち、「道路施設」において、対策を推進していきます。

3-1-4. 岐阜県地球温暖化防止・気候変動適応計画

本県の自然的社会的条件に応じた温室効果ガスの排出の抑制等を行うための施策である「緩和策」とともに、気候変動の影響による将来の被害を可能な限り軽減し、環境・経済・社会の持続的向上を図るため、豪雨や高温による自然災害や農作物の品質低下などの気候変動の影響を防止・軽減する「適応策」の取組方針を示すものとして岐阜県地球温暖化防止・気候変動適応計画（計画期間：2021～2030年度）を策定しました。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/3646.html>



なお、本計画は、「地球温暖化対策推進法」第21条第3項に基づく「地方公共団体実行計画（区域施策編）」、「気候変動適応法」第12条に基づく「地域気候変動適応計画」及び「岐阜県地球温暖化防止及び気候変動適応基本条例」第7条第1項に基づく「地球温暖化防止・気候変動適応計画」として策定し、「緩和」と「適応」を車の両輪とする総合的な計画として位置づけています。

現在、脱炭素社会推進課にて改定作業中です。

具体的な対策として、大きく「第 5 章 温室効果ガス排出抑制等に関する対策・施策（緩和策）」と「第 6 章 気候変動の影響予測とそれに対する適応策（適応策）」に区分され、道路維持課は、適応策のうち、「自然災害、インフラ・ライフライン」で、県管理緊急輸送道路上の防災対策等を実施していくこととしています。

3-1-5. 岐阜県デジタル・トランスフォーメーション推進計画

アフターコロナ社会をにらみ、来るべきデジタル社会に向けて、オール岐阜でデジタル・トランスフォーメーション（DX）を推進するため、本県における基本的な考え方や方向性を示すものです。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/194249.html>



国では、2021（令和 3）年にデジタル社会形成に係る関係法令の整備が行われ、未来志向のデジタル・トランスフォーメーションを大胆に推進するデジタル庁を設置する等、社会全体のデジタル化に向けて本格的な取り組みが開始されています。

本県では、2018（平成 30）年度に、あらためて県民目線を徹底した「県民のための行政」を推進すべく、あらゆる政策分野における現状と課題を整理し、誰一人取り残されない、人に優しいデジタル化に向けた総合戦略として「岐阜県 DX 推進計画（計画期間：2022～2026 年度）」が策定されました。

道路維持課では、岐阜県 DX 推進計画で設定された個別施策 16 分野のうち、「社会インフラ・建設業」の分野において、対策を推進していきます。

3-1-6. 県土整備部 ICT アクションプラン

道路維持課では、県土整備部 ICT アクションプランで設定された個別施策 5 分野のうち、「維持管理と災害対応」、「システム」の分野において、対策を推進していきます。

具体的な対策として、ドローンなど新技術を活用したインフラ点検の実施などがあります。

〈各分野における道路維持課の対策〉

2 維持管理と災害対応

■新技術を活用した社会インフラの点検

（橋梁点検）

- ・ コンクリート橋の一部において、デジタルカメラなどで取得した画像を活用し点検します。
- ・ 技術の進展状況を踏まえながら、適用範囲の拡大の可能性を検討し、点検対象橋梁の拡充を図ります。
- ・ 定期点検等において、著しく洗堀を受けた水中部の橋脚基礎等を目視点検する際に、水中ドローン等の活用を図ります。

（舗装の損傷把握）

- ・ 道路舗装の損傷状況を効率的に把握・分析するための手法として、A I による分析を試行的に実施し導入に向けて検討します。
- ・ 従来の方法と比較し実効性や時間短縮等の効率化を検証します。
- ・

5 システム

■社会基盤メンテナンスサポーターからの報告方法をオンライン化

- ・ スマートフォン等を活用して、道路の損傷状況の報告を受けることで、精度の高い情報（性格な位置情報や写真による現場の具体的な状況）をいち早く取得し、迅速かつ適切な道路の維持管理を推進します。

3-1-7. 岐阜県 SDGs 未来都市計画

2020（令和 2）年度に、SDGs を原動力とした持続可能な「清流の国ぎふ」の実現に向け、3 年間の主な取組みをまとめた岐阜県 SDGs 未来都市計画（計画期間：2020～2022 年度）が策定されました。

なお、本県は、令和 2 年度に内閣府地方創生推進室から未来都市として選定されています。

現在、SDGs 推進課は、次期計画（計画期間：2023～2025 年度）策定に向け作業を進めているところです。

道路維持課に係る岐阜県 SDGs 未来都市計画の施策はありません。

岐阜県 SDGs 未来都市計画では、2030 年の岐阜県のあるべき姿として「自然と人が創り出す 世界に誇る「清流の国ぎふ」」を目指して主な取組みをまとめため、道路維持課の施策はそぐわなかったと考えます。

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2001（平成 13）年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015（平成 27）年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

道路施設の維持管理は、これらの目標と密接に関連しており、第 2 次強靱化計画にて明確化されています。強靱化の 12 の施策のうち、以下の 2 つが道路管理に係る指標となります。



3-1-8. 岐阜県緊急輸送道路ネットワーク整備計画

近い将来、発生が懸念される南海トラフ巨大地震や内陸型地震などの超広域災害に備えるため、救急搬送や物資輸送などに必要な緊急輸送道路ネットワークについて、橋梁耐震や斜面对策、道路拡幅、路面陥没対策を 2013（平成 25）年度から概ね 10 年程度で集中的に整備する計画です。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/11630.html>

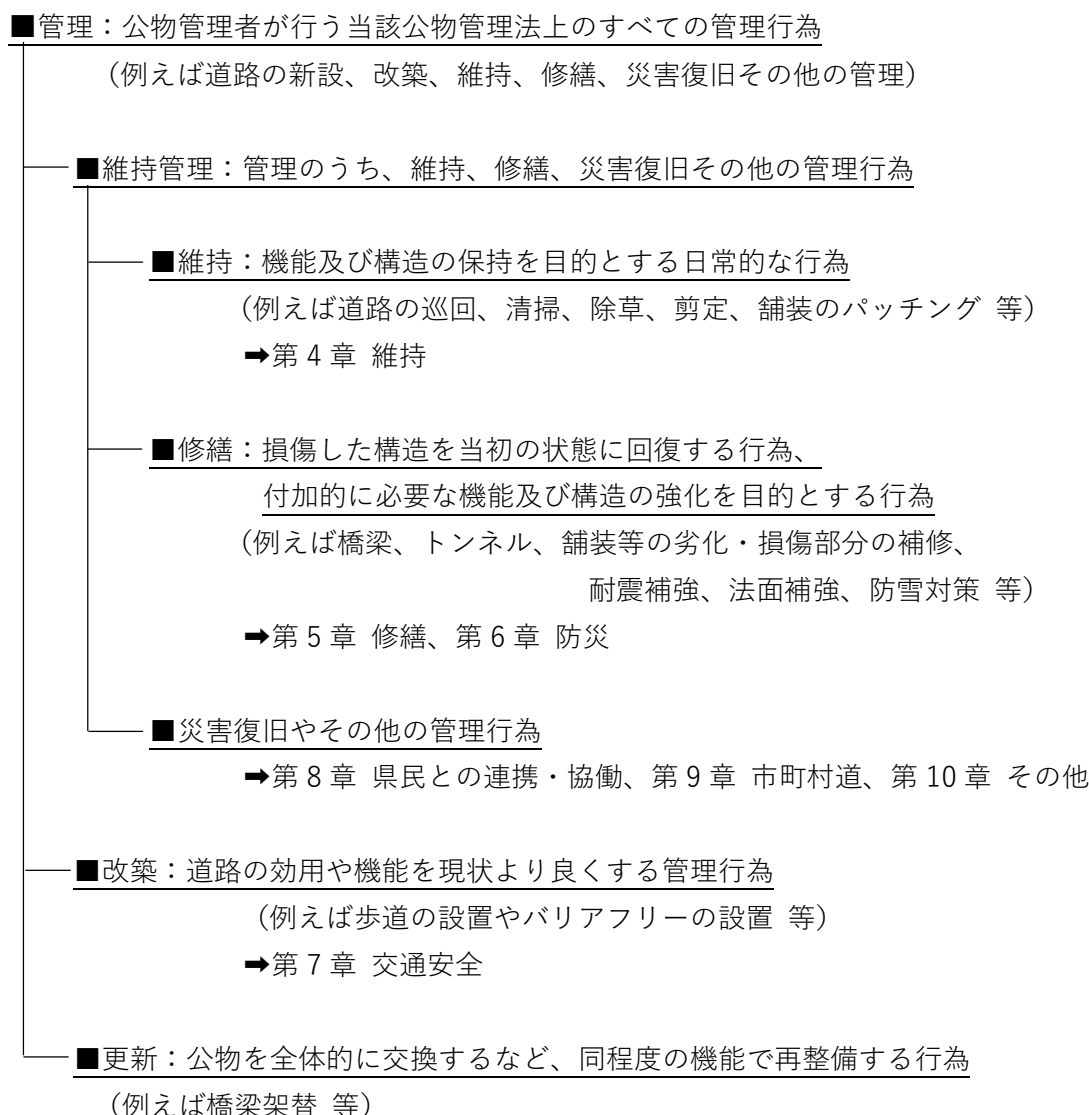


道路維持課では、1995（平成 7）年の阪神淡路大震災を受け、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づく地域防災計画及び防災業務計画、また、地震防災対策特別措置法（平成 7 年法律第 111 号）に基づく地震防災緊急事業 5 箇年計画等を策定するための基礎資料として 1996（平成 8）年 9 月に岐阜県緊急輸送道路ネットワークを策定しました。その後、2013（平成 25）年 3 月には近い将来、発生が懸念される南海トラフ巨大地震や内陸型地震などの超広域災害に備えて、ネットワークの多重性や代替性の確保や防災拠点の見直しなどの観点から、緊急輸送道路の見直しを実施しました。1996（平成 8）年の策定以降、経年変化による防災拠点や道路網の変更等に対応するため、時点修正を実施しています。

3-2. 道路管理の分類と事業

3-2-1. 道路管理の分類

道路管理者が行う、道路施設の維持管理は下表のように分類されます。本指針で示す事業については、4章以降に個別の方針を示します。



3-2-2. メンテナンスサイクル

道路施設については、個々の道路環境（自然特性、道路利用状況、構造特性等）を踏まえて、道路管理者が定期的に点検・診断を行い、安全性及び維持管理の効率性の確保を目的とする予防的な保全による維持管理を基本とします。このような維持管理により、最小のライフサイクルコストで安全・安心やその他の必要なサービス水準を確保することが、道路管理者による今後の維持管理の目標です。その実現のためには、点検→診断→措置→記録→（次の点検）という維持管理の業務サイクルの構築が不可欠であり、このサイクルを通して、施設に求められる適切な性能をより長期間保持するための長寿命化計画等を作成・充実し、道路施設の維持管理を効率的、効果的に進めていく業務サイクル（以下「メンテナンスサイクル」）の構築が求められています。

メンテナンスサイクルに基づく管理は、基本的に道路管理者が「責務」として実施すべきものでありますが、今後は、道路利用者に対し、道路の適切な利用を求めることはもとより、沿道住民や道路利用者から提供される道路構造物の不具合等に関する情報を活用するなど、道路の利用状況や管理体制等に応じた地域住民等による「協働」としての道路管理についても、さらに充実を図っていきます。

3-2-3. 道路管理のための基準

本県の道路施設を維持管理するうえで参考としている行動計画や、点検マニュアル、点検結果に基づく修繕計画など体系図として整理しました。

なお、各計画やマニュアルは2020(令和2)年12月時点での最新版を掲載しています(図 3-2)。

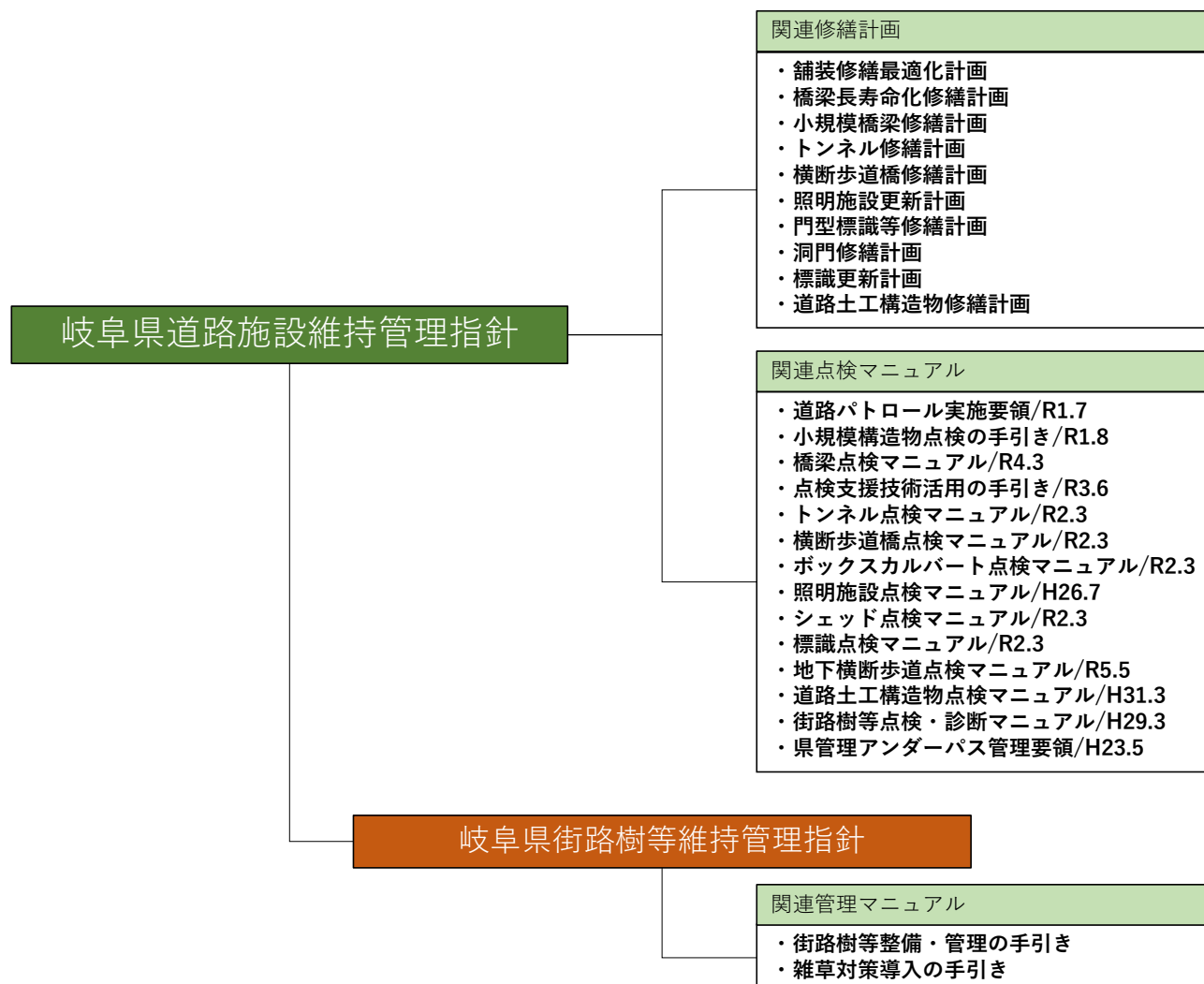


図 3-2 道路施設の維持管理に関する基準等の体系図

3-3. 計画策定

橋梁やトンネル、舗装など個別施設ごとに、アセットマネジメントの考え方を導入した修繕計画を策定しています（表 3-1）。

表 3-1 長寿命化修繕計画策定年度

施設名	計画名	策定年度
橋梁	岐阜県橋梁長寿命化修繕計画	H21
舗装	岐阜県舗装補修最適化計画	H17
トンネル	岐阜県トンネル維持修繕計画	H26
横断歩道橋	岐阜県横断歩道橋修繕計画	H26
照明施設	岐阜県道路照明施設更新計画	H29
門型標識	岐阜県門型標識等修繕計画	H30
小規模橋梁	岐阜県小規模橋梁修繕計画	H30
洞門	岐阜県洞門修繕計画	H30
土工構造物	岐阜県道路土工構造物修繕計画	R5

3-3-1. 修繕計画

(1) 岐阜県橋梁長寿命化修繕計画

国土交通省が 2007（平成 19）年 2 月に創設した長寿命化修繕計画策定事業費補助制度要綱に基づき、15m以上の橋梁を対象とした「岐阜県橋梁長寿命化修繕計画」を 2009（平成 21）年度に策定しました。

当初の計画は、2007（平成 19）年度に設置した「岐阜県橋梁長寿命化修繕計画検討委員会」において審議し、従前から本県において検討を進めていた修繕計画策定手法に基づき、2007・2008（平成 19・20）年度の 2 か年で計画を策定するものでした。計画策定以降は、管理橋梁数の増減、橋梁点検結果に基づく最新の健全度、突発的に損傷が生じた橋梁の応急対策等、状態の変化を踏まえて更新を行っています。

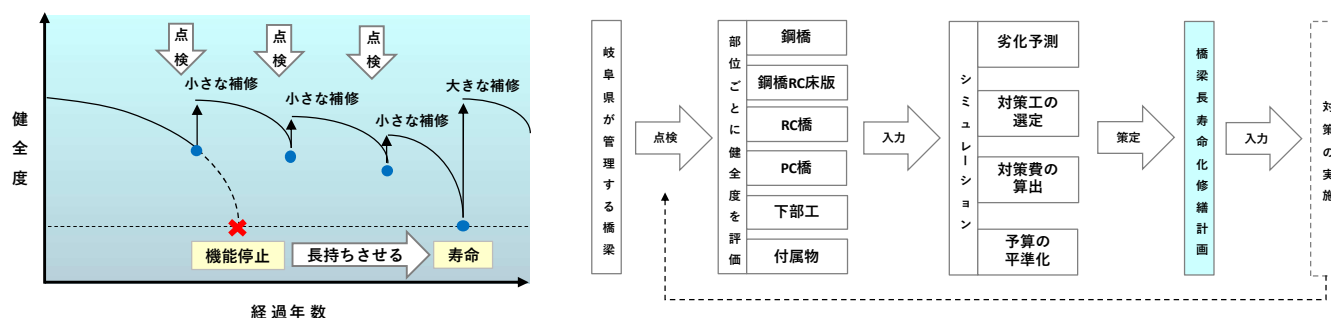


図 3-3 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

(2) 岐阜県舗装補修最適化計画

舗装の維持管理について、点検から補修工事までを実施する維持管理のプロセスを確立するため、2004（平成 16）年度に 2 車線改良済区間約 2,700km を対象に、MCI（Maintenance Control Index：維持管理指数）調査を実施し、2005（平成 17）年度には、調査結果に基づき将来的な劣化を予測して補修時期・費用を算定した計画である舗装補修最適化計画を策定しました。

以降は、当該計画に基づく舗装補修を進めてきましたが、調査から 8 年以上経過した 2011（平成 23）年度から 2012（平成 24）年度にかけ、舗装済区間約 4,000km を対象に MCI 調査を実施し、調査結果に基づく計画の変更を行いました。

(3) 岐阜県トンネル維持修繕計画

道路トンネルを適切に管理するため、トンネル定期点検結果に基づき、効率的なトンネルの維持管理を目指し、路線の重要性和トンネルの健全性を考慮したトンネルの修繕計画を2014（平成26）年に策定しました。

(4) 岐阜県横断歩道橋修繕計画

横断歩道橋は、1996（平成8）年の防災点検以降、2012（平成24）年まで定期点検を実施しておらず、日常点検により対症療法的な修繕を行ってきました。2012（平成24）年度に行った道路ストック点検により全ての横断歩道橋の定期点検を実施し、施設の状態が把握できたため、2013（平成25）年度に横断歩道橋の維持修繕計画を策定しました。

(5) 岐阜県道路照明施設更新計画

照明施設を適切に管理するため、路線の重要性および交通量を考慮した照明灯更新計画を2017（平成29）年に策定しました。照明灯については、橋梁やトンネルといった大型の道路構造物とは異なり、既存の施設を補修し可能な限り長持ちさせるのではなく、一定期間使用して更新することとしています。

(6) 岐阜県門型標識等修繕計画

門型支柱を有する道路標識及び、道路情報提供装置（以下、門型標識等）は、道路上に位置しており、ひとたび部材の落下や倒壊などが発生すると、道路利用者及び、第三者被害のおそれのある事故につながる可能性が高いことから、本県では2014（平成26）年度から門型標識等の定期点検を開始しており、中長期的な維持管理に係る費用の平準化を図り、門型標識等の機能を確実に保持し、適切に管理することを目的として2018（平成30）年度に修繕計画を策定しました。

(7) 岐阜県小規模橋梁修繕計画

15m未満の橋梁を適切に管理するため、定期点検結果に基づく15m未満の橋梁の健全性および路線の重要性を考慮した小規模橋梁修繕計画を2018（平成30）年度に策定しました。この修繕計画に基づき適切な対策を行うことにより、地域の道路ネットワークの安全性、信頼性を確保します。

小規模橋梁の維持管理では、当面5年間は健全性Ⅲの修繕を行い健全性の回復をつとめるとともに、健全性Ⅱの一部も予防保全的な修繕を行い、6年目以降は、予防保全型の管理にシフトした健全性Ⅱの修繕を中心に行うこととしています。

(8) 岐阜県洞門修繕計画

洞門を適切に管理するため、定期点検結果にもとづく洞門の健全性および路線の重要性を考慮した洞門修繕計画を2018（平成30）年に策定しました。この修繕計画に基づき適切な対策を行うことにより、地域の道路ネットワークの安全性、信頼性を確保します。

洞門の維持管理では、当面5年間は健全性Ⅲの修繕を行い健全性の回復をつとめ、6年目以降は、予防保全型の管理にシフトした健全性Ⅱの修繕を中心に行うこととしています。

(9) 岐阜県小規模附属物長寿命化修繕計画

道路附属物である道路標識及び道路情報提供装置、防護柵、排水装置を適切に維持管理するため、2019（令和元）年度に岐阜県小規模附属物長寿命化計画を策定しました。計画では、道路パトロール等の点検結果を踏まえ、健全性や周辺地域への影響及び路線の重要性を考慮した対策優先順位に基づき、計画を実施することとしています。

3-4. 検討体制

3-4-1. 実施している検討会等

本県で管理している道路施設の安全性・信頼性を確保し、適切な維持管理を行うには、幅広い専門的な知見等も必要であり、それぞれの施設等に関する専門家の意見を聴取するため、「岐阜県道路施設維持管理に関する検討会」等を設置し、必要な検討等を行います。

岐阜県道路施設維持管理に関する検討会は、橋梁部会、トンネル部会、道路附属物部会、土工部会で構成し、それぞれの部会において、橋梁、トンネル、道路附属物（橋梁、トンネル以外の全ての道路施設を対象）、土工構造物（擁壁、法面等）の維持管理に関する意見を聴取するほか、必要に応じ検討会で道路施設全般に関する幅広い意見を聴取します。

3-5. 道路管理のためのシステム

3-5-1. 背景と課題

道路行政を取り巻く近年の情勢は厳しく、行政サービスに対する住民の要求水準が高度化していく一方、今後、既存道路施設の高齢化が進み、必要な維持管理経費がますます増大していくことが予想されます。また、維持管理に携わる職員の数も減少してきており、一人一人の職員の負担の増加が懸念されます。

3-5-2. 個別施策

(1) 適切で効果的な道路施設の管理

膨大な管理情報を把握し、計画的な施設管理及び維持更新を行うことにより、安全かつ快適な社会を実現します。

- ・ 道路台帳の電子化…県土整備部施設台帳管理データベースシステム
- ・ 防災カルテの電子化…道路防災点検データベースシステム（※）
- ・ 占用管理の電子化…占用許可管理システム

(2) IT による防災・異常気象時対策

異常気象時に迅速かつ適確に情報を収集整理し、その共有が可能となる情報基盤の整備を行います。

- ・ 道路情報の管理・配信…岐阜県道路情報提供システム、岐阜県道路雪情報システム
岐阜県道路情報表示制御装置、ぎふ川と道のアラームメール
- ・ 災害情報の迅速な収集・共有…災害情報共有サイト

(3) 住民サービスの向上

多様化する住民のニーズに迅速かつ確実に対応していくため、道路に関する苦情、通報情報を蓄積し、関係者で情報の共有が可能となる情報基盤の整備を行います。

- ・ 受付処理データベースシステム（※）、境界管理システム

(4) 道路パトロールの効率化

膨大な道路施設を管理するため、日常の管理として道路パトロールを実施しています。職員の事務量を軽減し、道路パトロールの効率化を目指して、情報収集を行います。

- ・ 道路パトロール管理システム（※）

注）※は（公財）岐阜県建設研究センター所有システム

3-5-3. 維持管理に関するシステム構築

道路施設の効率的かつ効果的な維持管理を推進するためには、施設の諸元や点検・補修等の記録などの様々なデータを格納し、常時参照出来るほか容易に分析できるようにすることが重要です。

本県では社会資本の維持管理、とりわけ道路の維持管理について、2006（平成 18）年より市町村共同利用型の G 空間情報システム（県域統合型 GIS）を積極的に活用したシステム等の構築を進めており、今後も情報の拡充やシステムの拡張・統合等を行い、「道路情報プラットフォーム」として集約します（図 3-4）。



図 3-4 県域統合型GIS上で動作する道路施設の台帳管理システム

道路施設の新設や維持管理において得られる各種データ（施設データ、点検データ、補修データ）については、当該プラットフォームに蓄積するとともに、新たに「高精度 3 次元画像データ」と県域統合型 GIS 基盤図である岐阜県共有空間データとの連携による地図の高精度化、民間企業等が保有するビッグデータも活用した情報の拡充等を進め、防災・減災対策、道路ストック管理に係る対応の迅速化等を図ります。

4-1. 道路パトロール

岐阜県道路パトロール実施要領（2013（平成 25）年 3 月 12 日施行、2021（令和 3）年 4 月 1 日最終改正）に基づき、「通常パトロール」は管内の全路線につき週 1 回以上実施するものとし、道路パトロール管理システムに蓄積した異常箇所の状況等に応じ必要な頻度を決定するとともに、必要に応じ随時見直しを行います。

また、休日が 3 日以上連続し土木事務所長が必要と認める場合は、「休日パトロール」を概ね通常パトロールの頻度を確保することを標準として実施するほか、異常気象時等（地震時は震度 4 以上）に際しても、随時、「異常気象時パトロール」を実施します。

その他、通常パトロールを補完する点検として、土木事務所ごとに地域の状況に応じ道路事故を防止することを目的とした点検である「定期点検パトロール」を実施します。

4-1-1. 通常パトロール

日常的に実施するパトロールで、道路施設の状況及び交通の安全性等について点検するものとし、原則としてパトロール車から目視により行い、必要がある場合は徒歩により実施します。

4-1-2. 定期点検パトロール

定期的に実施するものとし、舗装の穴ぼこ、浮き石、排水施設の異常等、道路パトロール管理システムに蓄積した異常箇所の状況等に応じ実施内容を決定し、計画的に行います。

4-1-3. 夜間パトロール

地域の状況等に応じ各土木事務所長が必要と認める路線につき必要に応じて随時実施します。

夜間における交通の安全を確保するために実施する巡視であり、原則としてパトロール車から目視により点検し、道路照明、標識、視線誘導標などの夜間における視認性などを確認します。

4-1-4. 異常気象時パトロール

異常気象時等（地震時は震度 4 以上）に、各土木事務所長が必要と認める路線につき随時実施します。原則として車両から目視により行うものとし、主に危険が予測される箇所の点検及び道路施設の被災状況、通行の可否等を確認します。

4-1-5. 道路パトロールの高度化、効率化

2009（平成 21）年度より「県域統合型 GIS」を活用し、道路パトロール業務の効率化やデータベース化を行うため、公益財団法人岐阜県建設研究センターが管理・運営する道路パトロール管理システムを導入しました。

同システムは、外業で取得したデータ等をイントラネットを介し、サーバ上でデータを蓄積し、結果等の出力や蓄積したデータの統計等を行う機能で構成されています。（2015（平成 27）年 10 月から入力端末をノート PC からタブレット端末に変更）

2013（平成 25）年 3 月 12 日には、既存の道路パトロールに係る要領等を全面改定し、岐阜県道路パトロール実施要領を施行したところであり、当該要領ではシステムを利用した道路パトロール高度化、効率化を進めることとして規定しています。

2021（令和 3）年 4 月 1 日より、岐阜県建設研究センターが開発した「スマートパトロールシステム」の運用を開始しました。本システムは、ブラウザ(Google Chrome)により Web システムへアクセスするため、土木事務所 PC や岐阜県建設研究センター貸与タブレット以外の端末からも操作可能となりました。また同一のインターフェースの Web システムとすることで、各部門の

パトロール情報を端末によらず、横断的にアクセスできるようになりました。

2022（令和4）年度からは、各種パトロール管理システムも統一化し集計機能等を強化しました。

4-1-6. パトロールにおける措置

- ・ 応急措置として、路面の穴ぼこ、凍結危険箇所または交通障害物をはじめ道路交通に危険を及ぼす恐れがある事態を発見したときは、直ちに現場において修繕、薬剤散布または除去等を行います。
- ・ 応急措置では危険要因の排除ができないような交通に重大な障害を及ぼす事態、又は事態が生ずる恐れがある場合、交通規制措置を行います。
- ・ 道路工事、承認工事、占用工事等の現場の保安施設の不備等の是正措置を行うほか、道路の不法占用、その他道路関係法令に違反する行為については、違反者に対しその是正に必要な指示を行うなどの措置を行います。

4-2. 除草

除草については、「岐阜県街路樹等維持管理指針」に基づき適切な維持管理を実施していきます。

道路を安全に走行するための空間の確保や見通しの確保などの安全対策、田畑等への種子の飛散防止、害虫の発生による周辺住民の生活環境や農作物への被害防止、枯草による火災予防のために必要な除草を行います。除草方法は「岐阜県街路樹等維持管理指針」、「岐阜県雑草対策の手引き」に基づきます。

4-3. 植栽樹木管理

植栽樹木管理については、「岐阜県街路樹等維持管理指針」、に基づき、適切な維持管理を実施していきます。

また、快適な歩道空間の確保や街路樹の樹形を整えること（夏期剪定、冬季剪定）に加え、沿道からの車両の出入りの際の見通しや建築限界・視認性の確保のために必要な植栽剪定を適切な頻度で行います。

なお、高木等については、剪定時に樹木の健全度を確認し、倒木事故を防止します。植樹剪定および健全度の確認は、「岐阜県街路樹等維持管理指針」、「岐阜県街路樹等 点検・診断マニュアル」、「岐阜県街路樹等整備・管理の手引き」に基づき行います。

4-4. 清掃

路肩等に堆積した土砂によるスリップ事故や、雑草発生の防止などのために必要に応じ路面の清掃等を行います。

4-5. 雪寒対策

4-5-1. 実施の基本的な考え方

道路の雪寒対策は、雪道における通行の確保、路面凍結によるスリップ事故予防のために実施します。

また、岐阜県道路雪情報システムによる気温・積雪等の監視や、同システムによる情報提供サービスも行います。

4-5-2. 除雪事業

雪寒地域道路事業には、除雪事業、防雪事業、凍雪害防止事業があります。

このうち防雪事業は、雪崩、吹雪、及び路面の積雪を各種の施設によって防ぐことにより冬期交通の確保を図るもので、施設としては、雪崩予防柵、スノーシェッド、スノーキーパー、消融雪施設、チェーン着脱場等があります。また、除雪・薬剤散布を効率的に行うため、道路状況を遠隔監視する気象情報収集装置を設置しています。

また、凍雪害防止事業は、積雪期の堆積のため、車線数の確保に著しい困難を生じている区間や、道路の凍上や融雪による被害が生じている区間に、堆雪幅の確保、流雪工、路盤改良を行うもので冬季交通の確保を図る事業です。

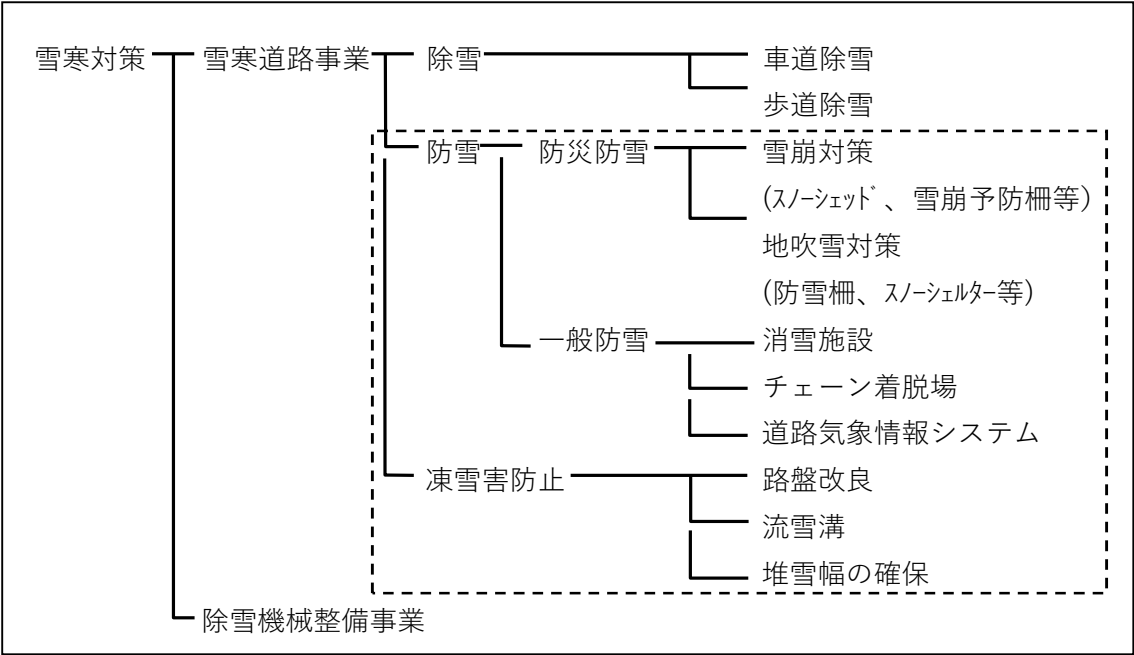


図 4-1 雪寒対策体系

4-5-3. 雪情報システム

県内に設置された凍結センサー、積雪センサーからの路面状況、積雪情報を収集し、除雪、凍結防止剤散布作業の開始を自動指示します。効率的な除雪体制を構築し、冬期道路交通の安全を図ります。

4-5-4. 除雪機械等の整備状況

本県は、飛騨地方を中心に、県土の約 8 割が積雪寒冷地に含まれているため、道路延長 3,800 km 余にも及ぶ区間で、積雪時や低温による凍結時に、除雪作業や凍結防止剤散布作業を行っています。

また、本県では、できるだけ民間の除雪機械を活用し除雪を行っており、県保有の除雪機械は必要最低限としてきましたが、公共事業予算の縮小などの影響により民間企業で除雪機械を維持することが困難となってきています。

除雪業務の契約業者数は 2009（平成 21）年度の 479 社に対し、2013（平成 25）年度には 472 社となるなど減少しているほか、2013（平成 25）年度の除雪機械に占める県保有機械が、1,003 台のうち 52 台と 5.2%、同様に凍結防止剤散布機械が 658 台のうち 9 台と 1.4%しか無いため、大雪時のみならず日常の除雪機械の不足が懸念されます。

また、除雪作業は、冬期の道路交通を確保するために大変に重要な事業であり、今後も効率的かつ効果的な除雪作業を行うためには、地域の沿道状況、気象条件、交通特性、道路構造を十分把握し、気象状況により変化する雪質に適した除雪作業を行う必要があります。

第5章 修繕

5-1. 点検・診断

道路施設の点検は、本県が独自に策定した点検マニュアル、「省令及び告示に従う定期点検」等に基づく詳細な点検として、路上目視、近接目視、打音検査等を効果的に組み合わせ実施するほか、電気・機械設備の保守を目的とした点検を定期的に行います。施設区分ごとに道路施設の特性等に応じた点検を行います。

我が国では、「道路法等の一部を改正する法律（平成 25 年法律第 30 号）」により、老朽化対策や大規模災害への備えの必要性を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路施設の点検を行う旨等が明確化されました。

具体的には、予防保全の観点からの道路の維持・修繕を行うために、道路法第 42 条第 3 項等に規定され、政令、省令により道路管理者による道路の適切な維持・修繕について定められました。

道路の維持・修繕の技術的基準は「道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する制令（平成 25 年政令第 243 号）」で定められ、政令では道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準が含まれるべきことが新たに規定されました。

[道路の維持・修繕に関する技術的基準等（抜粋）]

- ・道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、道路の巡視を行い、清掃・除草等の道路の機能維持に必要な措置を講ずること。
- ・道路の点検は、道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、目視等の適切な方法により行うこと。
- ・点検等により道路の損傷等の異状を把握したときは、道路の効率的な維持・修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。
- ・上記のほか、道路の維持・修繕に関する技術的基準等は、国土交通省令で定める。

[維持管理に係る省令の規定（抜粋）]

- ・トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異常が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるものの点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- ・前項の点検を行つたときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。

表 5-1 岐阜県の道路施設点検マニュアル策定状況

施設名	点検マニュアル名	策定年	頻度	省令点検
橋梁	岐阜県橋梁点検マニュアル	H28.3 (R3 改定)	5 年に 1 回	○
トンネル	岐阜県トンネル点検マニュアル	H28.3 (R2 改定)	5 年に 1 回	○
横断歩道橋	岐阜県横断歩道橋点検マニュアル	H26.7 (R2 改定)	5 年に 1 回	○
洞門	岐阜県シェッド点検マニュアル	H27.3 (R2 改定)	5 年に 1 回	○
ボックスカルバート	岐阜県ボックスカルバート点検マニュアル	H26.7 (R2 改定)	5 年に 1 回	○
標識	岐阜県標識点検マニュアル	H30.12 (R2 改定)	門型標識 5 年に 1 回	○
			片持ち式 10 年に 1 回 (中間点検 5 年に 1 回)	
照明施設	岐阜県照明施設点検マニュアル	H26.7	5 年に 1 回	
土工構造物	道路土工構造物点検マニュアル	H31.3	5 年に 1 回 健全性Ⅲ・Ⅳは 1 年に 1 回	
植栽	岐阜県街路樹等点検・診断マニュアル	H29.3	3 年に 1 回を基本とし、路 線や樹種の特性により頻 度が変化	

5-1-1. 橋梁の点検

橋梁点検は、安全で円滑な交通の確保、計画的な予防保全による長寿命化と維持管理コストの縮減等を目的として実施し、日常パトロール、定期・異常時パトロール、初期点検、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県橋梁点検マニュアル」、「岐阜県点検支援技術活用の手引き」に基づき行います。

5-1-2. 舗装の点検

道路の舗装は、ポットホール、段差、わだち掘れなどの異常が、自動車（特に二輪車）の走行に重大な悪影響を与え、交通安全上問題となることが多いことから、異常箇所を早期に発見し、効率的・効果的に補修するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「国土交通省舗装点検要領」に基づき行います。

5-1-3. トンネルの点検

トンネル点検は、トンネル本体工の変状を把握し、利用者被害の可能性のある覆工や坑門のうき・はく離箇所を撤去するなどの応急措置を講じ、必要に応じて応急対策及び変状原因を明らかにする詳細調査の必要性等を判定し、点検記録を作成します。

また、吊り下げられた道路附属物などについても、アンカーボルト・ナット、継手等の部位を含めた損傷や異常の有無、電気設備の稼働状況や異常の有無等を点検します。

その他、トンネル内での事故発生後には、安全を確保するための点検を行うものとし、日常パトロール、定期・異常時パトロール、臨時点検、初期点検、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県トンネル点検マニュアル」、「トンネル設備保守契約業務委託特記仕様書」等に基づき行います。

5-1-4. 横断歩道橋の点検

横断歩道橋は経年劣化により倒壊や落下した場合、第三者に被害を及ぼす可能性が高いため、異常箇所を早期に発見し効率的・効果的に補修するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県横断歩道橋点検マニュアル」、「横断歩道橋点検業務委託特記仕様書」等に基づき行います。なお、横断歩道橋に付属する照明および標識については、5-1-7 附属物の点検に示す方法で行います。

5-1-5. シェッド（洞門）の点検

シェッド（洞門）点検は、安全で円滑な交通の確保、沿道や第三者への被害の防止、維持管理の情報を効率的に把握するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県シェッド点検マニュアル」に基づき行います。

5-1-6. ボックスカルバートの点検

ボックスカルバートは、その内部および上部を車両や通行者が通行するため、劣化・損傷による不具合が第三者に被害を及ぼす可能性が高いため、異常箇所を早期に発見し効率的・効果的に補修するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県ボックスカルバート点検マニュアル」等に基づき行います。

5-1-7. 附属物の点検

道路標識、道路照明設備、道路情報提供装置は、経年劣化等により倒壊や落下した場合、第三者に被害を及ぼす可能性が高いため、異常箇所を早期に発見し効率的・効果的に補修するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県照明施設点検マニュアル」、「岐阜県標識点検マニュアル」、「付属設備等点検業務委託特記仕様書」等に基づき行います。

5-1-8. 道路のり面工の点検

落石危険箇所、切土部ののり面工及び斜面安定工の施工箇所、盛土工の施工箇所は、落石や崩壊が発生した場合、第三者に甚大な被害を及ぼす可能性が高いため、危険箇所の把握や詳細な点検に加え、日常パトロール、定期・異常時パトロール、詳細点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「道路防災点検の手引き」、「岐阜県道路土工構造物点検マニュアル」等に基づき行います。

5-1-9. 街路樹等の点検

街路樹等については、「岐阜県街路樹等維持管理指針」に基づき、適切な維持管理を実施していきます。

街路樹点検は、道路植栽に起因する事項等の予防のために、道路に植栽された街路樹の現状を把握し、安全性を判断します。特に、街路樹の異常（＝将来的に事故等に繋がる危険性のあるリスク）の早期の発見と、危険な樹木を見逃さないという観点で実施し、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は、「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県街路樹等維持管理指針」、「岐阜県街路樹等点検・診断マニュアル」に基づき行います。

5-1-10. 地下構造物の点検

アンダーパス等の道路構造物は、経年劣化により倒壊部材が落下した場合、第三者に被害を及ぼす可能性が高いため、異常箇所を早期に発見し効率的・効果的に補修するため、日常パトロール、定期・異常時パトロール、定期点検を組み合わせで行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「岐阜県地下横断歩道点検マニュアル（案）」、「県管理道路アンダーパス管理要領」、「国土交通省総点検実施要領（案）」等に基づき行います。

5-1-11. その他の構造物の点検

反射板、反射鏡、植栽等については、日常パトロールにより異常等の状況把握に努めます。

また、消雪施設、センサー、カメラ等の設備は、日常パトロールにより設置状況等の状況把握に努めるほか、システム等を通じ、情報の通信状態等を監視するほか、必要に応じ設備の保守点検を行います。

点検方法等は「岐阜県道路パトロール実施要領」、「設備保守契約書」等に基づき行います。

5-2. 補修

5-2-1. 舗装補修

舗装の補修は、定期的に行う点検の結果や、蓄積した異常・損傷箇所情報等を踏まえ、計画的に機能拡幅を図る修繕（舗装補修）や、応急対策が必要な箇所の応急対策を行います。

5-2-2. 橋梁補修

橋梁の補修は、全ての橋梁を対象に 5 年サイクルで行う定期点検結果等に基づき長寿命化繕計画を更新し、損傷の進行を考慮して適切な時期に対策を行います。

また、定期点検等により、緊急対策が必要な損傷を確認した場合には、直ちに応急補修を実施します。

5-2-3. トンネル補修

トンネルの補修は、全てのトンネルを対象に 5 年サイクルで行う定期点検結果を受け、通行車両等に危険を及ぼす損傷やトンネル構造の安全が確保できない損傷が発見された場合、遅滞なく対策を行うほか、損傷状況によっては詳細な調査を行います。

また、点検等により、緊急対策が必要な損傷を発見した場合、直ちに応急補修を実施します。

その他、省電力、環境負荷低減等を目的としたトンネル照明の白色発光ダイオード（LED）化も、対策が必要な箇所で適宜、実施します。

5-2-4. 立体横断施設補修

アンダーパス、地下横断歩道、横断歩道橋等の重要な立体横断施設の補修は、全ての立体横断施設を対象に 5 年サイクルで行う定期点検結果等に基づいて修繕計画を策定し、損傷の進行を考慮して適切な時期に修繕を行います。

なお、定期点検等により、緊急対策が必要な損傷を確認した場合には、直ちに応急補修を実施します。

5-2-5. 排水設備補修・更新

補修・更新等の対策は、設備の機能を維持・向上し、信頼性を確保することを目的として、定期点検結果等に基づき計画的に実施します。

また、排水施設の補修等に当たっては、老朽化等による事故防止の観点から、安全性、耐久性を向上させるため、新技術、新工法等の採用も積極的に行います。

5-3. 道路維持修繕業務委託等による修繕

5-3-1. 日常の作業

道路パトロールや道路利用者からの情報等に基づき、道路維持修繕業務委託により、路面の穴ぼこ、倒木等の道路障害の解消や軽微な道路施設の損傷を補修します。

(1) 緊急時等の対応

台風や豪雨などの異常気象時、地震等の災害発生時等において道路機能を確保するため、道路維持修繕業務委託による緊急パトロールや応急工事、通行規制設備の設置等の応急対策を行います。

(2) その他の安全管理体制の確保等

年度を通じた受注者、土木事務所内の連絡体制を確保するほか、契約後速やかに受注者の現場代理人及び主任技術者を対象とした「着手時全体会議」及び「道路除草作業における飛び石対策に関する講習会」を開催する等、安全管理体制の確保を行います。

(3) 道路排水施設の安全性、耐久性の向上に係る試行の実施

2012（平成 24）年 3 月 28 日付け道維第 689 号通知「道路排水施設の安全性、耐久性向上に係る新技術、新工法導入の試行について」に従い、全面委託等で実施する業務に関しては、適用対象施設の使用等を徹底するほか、受注者において適切な品質が確保されるよう徹底します。

(4) 執行状況の管理

指示、確認報告について日々適切に管理し、予算の執行状況を把握するとともに、四半期毎（6、9、12、3 月末）の執行状況について、指定様式により道路維持課に報告します。

第6章 防災



6-1. 橋梁耐震対策

6-1-1. 事業の目的

この地域でも南海トラフの巨大地震等の発生が懸念されることから、橋脚の倒壊や落橋といった甚大な被害が発生しないよう、指針に基づき計画的に耐震対策を推進してきました。

今後は、緊急輸送道路のうち主要な骨格幹線道路ネットワーク上の橋梁において、速やかな機能回復が可能な性能を目指す対策（フルスペック化）を推進するとともに、緊急輸送道路以外においても、利用状況や必要性等から特に重要な橋梁については、落橋や倒壊など致命的な被害を防止する耐震対策を進めていきます。

6-1-2. 実施の基本的な考え方

橋梁の耐震対策は、応急物資輸送に必要な緊急輸送道路の確保、道路寸断による集落等の孤立等の対策を優先して進めるほか、交通量が多い道路など被災による社会的影響の多い道路の対策もあわせて進めます。

対策は、過去の被災経験から大規模地震時に落橋や崩壊の可能性が高いとされる、1980（昭和55）年より古い設計基準による複数径間の橋梁の落橋防止対策や橋脚補強を実施します。

6-2. のり面等の防災対策

6-2-1. 斜面防災対策

(1) 整備目標

防災対策は、2019（令和元）年度に策定された「岐阜県強靱化計画」及び2013（平成25）年度に策定した「岐阜県緊急輸送道路ネットワーク整備計画」に基づいて推進します。

具体的には、緊急輸送道路ネットワーク上の要対策箇所を優先的に実施すると同時に、孤立予想集落へのアクセス道路及び雨量規制区間内の要対策箇所の解消についても対策を実施します。

また、これ以外に実際に落石や岩盤崩落等が発生した箇所についても対策を実施します。

6-2-2. 対策方針

道路防災点検結果を基に、落石、法面崩壊、岩盤崩壊の恐れがある箇所等について、緊急輸送道路、孤立集落に通じる道路、事前通行規制区間での災害の未然防止対策や、落石発生箇所の再発防止対策を計画的に実施します。

また、技術的な対策に平行して、予防保全として防災点検及び道路土工構造物点検、浮き石落とし大作戦、対症療法として1落石100点検を実施しています。

6-2-3. 一落石100点検

落石が発生した際（概ね直径30cm以上の落石、または事故につながった落石）には、発生場所前後100m（合計200m）区間について発生源の特定、転石、浮石の状況等の調査を行い、落石発生状況や現地調査結果を踏まえ、交通規制や応急対策等必要な対策を講じます。

その後の監視が必要と判断される場合は、防災カルテを作成し履歴点検を実施するとともに、調査結果を「岐阜県道路防災点検データベース」に記録し蓄積しています。

6-2-4. 浮石落とし大作戦

大規模落石の前兆とも推測される小落石が頻発している箇所を抽出し、大規模落石箇所の早期発見、対応につなげることを目的に実施しています。

落石発生箇所、日常パトロールでの落石発見箇所等により落石危険箇所をリストアップし、点検を行い、撤去可能な浮石は落とす、小割等を行い、撤去できないものは応急対策を行うなどの対策を進めています。また、対応結果を記録し次の点検で活用しています。

6-2-5. 孤立予想集落対策

落石や斜面崩壊による集落の孤立化を防ぐため、孤立予想集落アクセス道路上の対策を進めます。

孤立集落は「1次」と「2次」に分類されます。

- ・ 1次孤立集落：行き止まりの路線のため、孤立する恐れのある集落
- ・ 2次孤立集落：迂回路が冬期通行止めのため、冬期には孤立する恐れのある集落
(迂回路：直轄国道、県管理道路、市町村道、農道、林道)

6-2-6. 道路土工構造物点検

県管理道路における土工構造物（のり面施設や斜面安定工など）のうち切土及び盛土構造物について計画的かつ効率的に維持管理を行うため、2018（平成30）年度に「岐阜県道路土工構造物点検マニュアル」を策定し、2019（令和元）年度より点検を実施しています。また、2022（令和4）年度には「岐阜県道路土工構造物修繕計画」を策定し計画的に補修を行っています。

6-3. 道路通行規制

6-3-1. 通行規制

道路管理者は道路法第46条の規定により、「道路の破損、欠壊、その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合」及び「道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合」は通行規制を行うことができます。

道路における安全を確保するため、豪雨時及び冬期に区間を指定して通行規制を実施しています。今後、防災工事を実施し、規制指定解除、規制区間の短縮、規制基準の見直しを図っていきます。

(1) 異常気象時の通行規制区間

豪雨等の異常気象時に危険が予測されるため、事前に区間雨量規制基準を設定し、基準に達した時に通行止めを実施する区間

1) 異常気象時通行規制区間

1968（昭和43）年の飛騨川バス転落事故を契機として指定がはじまったもので、異常気象時において道路の通行が危険であると認められる箇所を規制区間として指定

2) 緊急（暫定）通行規制区間

1996（平成8）年のJR高山線落石事故を契機とした総合防災総点検により、異常気象時に危険が予測され安全対策を要するが対策を早急に実施することが困難な箇所について、緊急または暫定的に規制区間を指定

(2) 冬期通行規制区間

積雪や路面凍結により除雪作業が困難な道路や雪崩の恐れがある道路を冬期に通行止め（冬期閉鎖）とする区間

6-3-2. 異常気象時における道路通行規制（事前通行規制、特殊通行規制）

豪雨等の異常気象時に道路の通行が危険であると認められる場合、異常気象時通行規制区間において、通行止め、車両通行止めおよび通行注意の道路通行規制を実施します。

6-4. 冠水対策

県管理道路における鉄道及び高速道路等のアンダーパス構造の箇所は 18 路線 20 箇所ありますが、近年のゲリラ豪雨に伴い通行規制回数が増加しており、気象データや現地のセンサー及びカメラからの情報等を活用した迅速な監視体制を確保しているほか、冠水被害の発生時に注意喚起を行うための表示板や冠水位表示ラインの設置、排水施設の能力向上等の対策を進めています。

管理や点検等については、2011（平成 23）年 5 月には「県管理道路アンダーパス管理要領」を制定し各土木事務所において詳細な運用等を定めています。

2010（平成 22）年度の 7.15 豪雨災害検証委員会による検証報告の対応として各種の冠水対策を進めてきましたが、2012（平成 24）年度より、各土木事務所で年度を通じ計画的かつ効率的に対応を進めるため「総合的な冠水対策」を実施しています。また、2016（平成 28）年度に愛知県で発生した冠水事故を受けて全アンダーパスに CCTV 及び遮断施設を設置しました。

6-4-1. 総合的な冠水対策を実施するための年度計画の策定

土木事務所において、年度内に実施する各種の冠水対策の実施計画を策定します。

6-4-2. 総合的な冠水対策として実施する各種のソフト対策

(1) 冠水時対策マニュアルの策定・更新（4 月）

水防活動等で使用する冠水時対策マニュアルについては、年度当初に策定・更新作業を行い、所属職員及び関係者に周知します。

(2) 通行規制連絡先等の確認（4 月、9 月）

冠水時の速やかな通行止め等の措置を行うため、通行規制を実施する委託業者等の関係する者の連絡体制を確認します。

(3) 冠水対策会議の開催（5 月迄）

例年実施している関係機関との冠水対策に係る情報共有を目的とした情報共有会議を 5 月末までに開催します。開催にあたっては、岐阜県震災対策検証委員会の対策項目である「緊急輸送道路の迅速な確保」に係る、国、県、市町村間の通行規制情報共有会議を併せて行うなど合理的に対応します。

(4) 施設諸元の確認（5 月迄）

管理施設の諸元等を把握し迅速な復旧等を行うため、関係する国、市町村道の施設も含め対象施設の諸元を把握し、職員や関係する機関等との情報共有を行います。

(5) 施設名称表示板の設置

通報及び管理者における正確な情報伝達の迅速化を図るため、施設名称表示板の設置について順次、実施します。その他、県管理道路における地下歩道についても、計画的に設置を検討するほか、県管理道路以外の直轄国道、市町村道の施設に関しても、計画的に設置頂くよう情報提供・要請等を行います。

6-4-3. アンダーパス、地下歩道等の点検実施（5月、7月、9月）

アンダーパス、地下歩道の等の点検は5月、7月、9月の年3回行うものとし、点検の結果、異常を確認した施設は速やかに修繕等の対応を行います。

6-4-4. 岐阜県強靱化計画における指標

岐阜県強靱化計画では、豪雨時における道路の機能維持及び安全確保を図るため、アンダーパスの排水設備補修を推進します。

6-5. 道の駅

「道の駅」は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者と地域の方々のための「情報交流機能」、活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設です。具体的には、駐車場、トイレ、案内施設等の基本施設に加え、地域の観光、物産等の多様なサービスを提供する複合施設です。

最近では、東日本大震災時の実績を踏まえて、緊急時における「防災拠点」としての役割が注目されており、市町村と連携して、道の駅の防災機能の強化に取り組んでいます。

道の駅とは

○施設位置

- ・休憩施設としての利用のしやすさ、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置に設置

○提供サービス

- ・駐車場、トイレ、電話は24時間利用可能
- ・案内人がいて、親切に情報を提供

○施設構成（「道の駅」登録・案内要綱の一部変更 2018（平成30）年11月19日）

- ・休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ・利用者に多様なサービスを提供する施設であり、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること
- ・子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること

○地域側施設の設置者

- ・市町村または市町村に代わり得る公的な団体

表 6-1 駅数の都道府県別順位

（R4.2.9 第56回登録）

順位	都道府県名	駅数	参 考
1位	北海道	127	・全国登録 1,194駅 ・中部ブロック登録 135駅
2位	岐阜県	56	
3位	長野県	52	
4位	新潟県	42	
5位	岩手県、福島県、兵庫県 和歌山県、熊本県	35	

6-5-1. 情報提供の体制

本県では、全ての「道の駅」に情報提供システムを整備し、道路・気象・災害等の情報提供を行っていましたが、「道の駅」における情報提供を見直しを契機に、インターネットを利用した情報提供から地上デジタル放送の活用やスマートフォンによる情報の提供へ切替えを行っています。

6-5-2. 防災機能強化

道の駅は「岐阜県強靱化計画」において、災害発生時に「道の駅」を防災拠点として利用できるよう、「道の駅」の防災機能強化が求められています。

このため、2015（平成 27）年度から、「道の駅」の防災機能の強化に取り組んでいます。まずは市町村の地域防災計画において防災拠点等に位置づける「道の駅」を優先的に、市町村が行う防災備蓄倉庫や飲料用貯水槽の整備等と連携して、道路施設（トイレ等）の防災設備の整備を進めています。

＜実施内容＞

「道の駅」の防災化は市町村と調整及び連携して実施

- ・ 県の実施内容
トイレの非常用電源、トイレ水洗用水備蓄タンク、汲取り処理方式マンホールトイレ 等
- ・ 市町村の実施内容（※要調整）
防災備蓄倉庫、物販施設等の非常用電源、飲料用水備蓄タンク 等

6-5-3. 県庁内の関係課や道の駅との連絡体制

(1) 岐阜県「道の駅」庁内連絡調整会議

- ・ 「道の駅」に関する各施策が効果的・効率的に実施されるために、庁内の関係課が情報を共有し、連絡、調整することを目的として、2015（平成 27）年 8 月 27 日に設置しました。
- ・ 「道の駅」に利用できる支援制度等を情報共有し、各市町村への情報提供を実施しています。

(2) 圏域「道の駅」情報連絡調整会議

- ・ 「道の駅」において、観光イベント情報等を効果的に発信するため、各圏域内の「道の駅」間の連絡、調整を行うことを目的として、「道の駅」設置者（市町村）、駅長、道路管理者、県庁関係課を構成員とし、2015（平成 27）年 11 月に設置しました。
- ・ 各圏域会議を四半期ごとに開催し、県及び圏域として各季節の最重要の観光イベント情報の確認や、効果的な情報発信に向けた取り組みに対する意見交換等を実施しています。
- ・ 各圏域に情報管理員を配置し、圏域内「道の駅」の情報提供ペースを週に 1 回、巡視し点検、整理整頓、改善等を実施しています。
- ・ 道路情報提供用のテレビモニターに DVD 機器を配備し、観光やイベント情報等に関する映像を放映する取り組みを実施しています。（県管理道沿線の道の駅について、2018（平成 30）年度配備完了）

6-5-4. 重点「道の駅」

国土交通省は、地域活性化の拠点を形成する「道の駅」を支援するため、重点「道の駅」制度を 2014（平成 26）年度に創設しました。2016（平成 28）年度には、特定テーマ型モデル「道の駅」を創設しました。

国土交通省は、「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、選定された「道の駅」に対して、関係機関と連携して重点的に支援する取り組みを実施するとしています。

選定された道の駅

2014（平成 26）年度	「パレットピアおおの」（重点「道の駅」）
2015（平成 27）年度	「明宝」、「飛騨金山ぬく森の里温泉」（重点「道の駅」）
2016（平成 28）年度	「桜の郷荘川」（特定テーマ型モデル「道の駅」）

6-5-5. 防災道の駅

国土交通省において、「道の駅」第 3 ステージの提言を実現するための、必要な施策の具体化の検討やフォローアップ等を着実に推進することを目的に、「道の駅」第 3 ステージ推進委員会が設置され、委員会において「防災道の駅」認定要件が示されました。

認定要件

- ① 都道府県が策定する広域的な防災計画及び新広域道路交通計画への位置づけ
- ② 建物の耐震化や無停電化。2,500 m²以上の駐車場。BCP（業務継続計画）の策定
- ③ ②を今後 3 年程度で体制を整えるための具体的な計画

認定状況

- ・ 2021（令和 3）年 6 月 11 日に、国が「防災道の駅」として 39 駅を初めて選定
- ・ 岐阜県から「パレットピアおおの」が選定

6-6. 無電柱化

国は、1986（昭和 61）年度から無電柱化推進計画（以下、国計画）を策定し、無電柱化を計画的に推進しています。計画期間は概ね 5 か年で、国は期間毎に新たな計画を策定しています。

本県は、国計画に基づき「岐阜県無電柱化推進計画（以下、県計画）」を策定しています。2016（平成 28）年 12 月に「無電柱化の推進に係る法律」が施行され、都道府県計画の策定が努力義務となり、県計画に位置づけられた事業が国の補助要件となりました。

2022（令和 4）年 3 月に第 8 期県計画（2021～2025 年度）を策定し、「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の観点から、対策が必要な道路の無電柱化を推進します。

(1) 防災

緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等、防災上の必要な道路の無電柱化を推進します。また、電柱の倒壊により孤立集落が発生する路線において無電柱化を推進します。

(2) 安全・円滑な交通確保

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路等安全かつ円滑な交通の確保のために必要な無電柱化を推進します。

(3) 景観形成・観光振興

世界遺産の周辺地区、その他著名な観光地、重要伝統的建造物群保存地区、景観法や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく地区等、地域の特性を活かした良好な景観形成や観光振興に必要な地区における道路の無電柱化を推進します。

6-6-2. 「岐阜県無電柱化推進計画」について

名 称	岐阜県無電柱化推進計画（第 8 期）
計画期間	2021（令和 3）年度から 2025（令和 7）年度
推進目標	11.7 k m ※計画期間中に着手を目標とします。

6-6-3. 無電柱化の手法

無電柱化には電線共同溝方式、単独地中化方式、軒下配線・裏配線方式があり、電線管理者や地元住民等との協議を踏まえ決定し推進します。

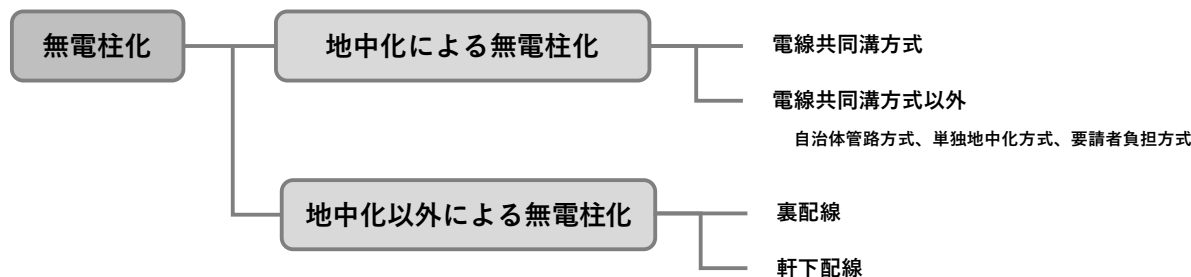


図 6-1 無電柱化の手法

電線共同溝方式：電線の設置及び管理を行う 2 以上の物の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設です。電線共同溝は、電線を収容する管路と特殊部からなり、入溝する電線や地上機器は、電線管理者が整備します。

裏配線方式：無電柱化した主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道への引き込みを裏通りから行うことで、主要な通りを無電柱化する手法です。

6-6-4. 電線共同溝の費用負担

(1) 電線共同溝方式

- 電線共同溝本体（管路等）は道路管理者が整備し、地上機器や電線等の整備や建設負担金は、電線管理者が負担します。

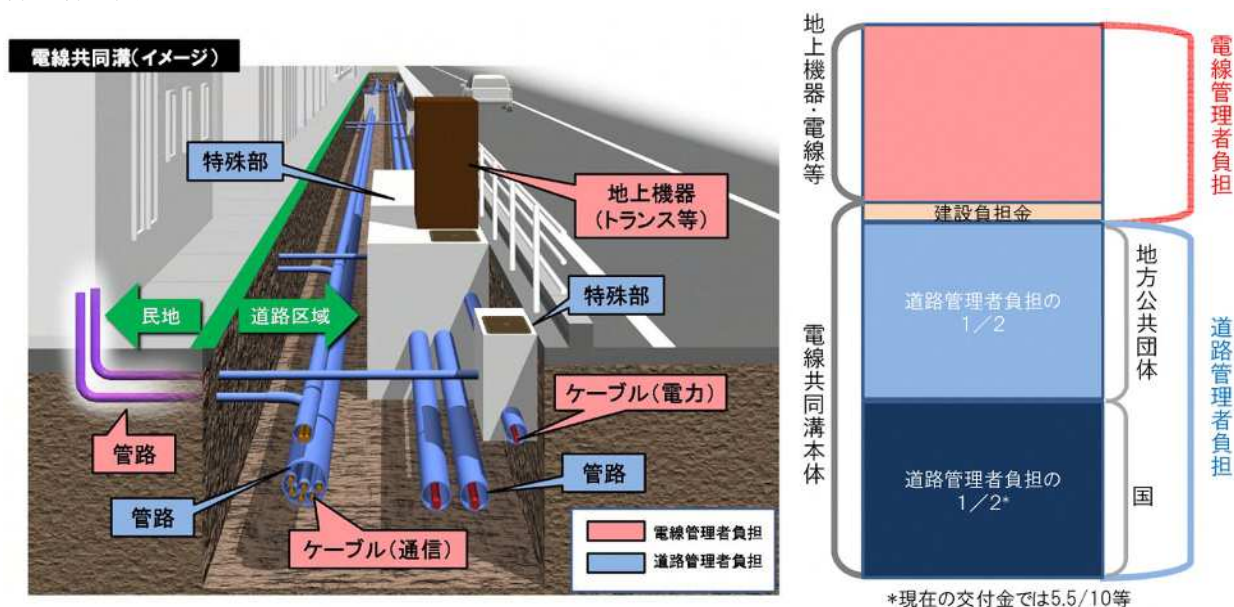


図 6-2 電線共同溝（イメージ）

(2) 自治体管路方式

- 地方公共団体が管路設備を敷設する手法です。第二期電線類地中化計画（1991～1994 年度）の頃には、計画全体延長の約 2 割を占めていました。
- 電線共同溝とほぼ同じ管路方式が中心です。管路等は、道路占用物件として地方公共団体が管理します。
- 費用負担については、管路設備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担し、残りを電線管理者が負担します。

(3) 単独地中化方式

- 電線管理者が自らの費用で地中化を行う手法です。第一期電線類地中化計画（1986～1990 年度）では、計画全体延長の約 8 割を占めていましたが、新電線類地中化計画（1991～2003 年度）では、計画全体延長の約 3%で、現在、実施されている例は極めて少ないです。
- 管路等は電線管理者が道路占用物件として管理し、整備費用は全額電線管理者が負担します。

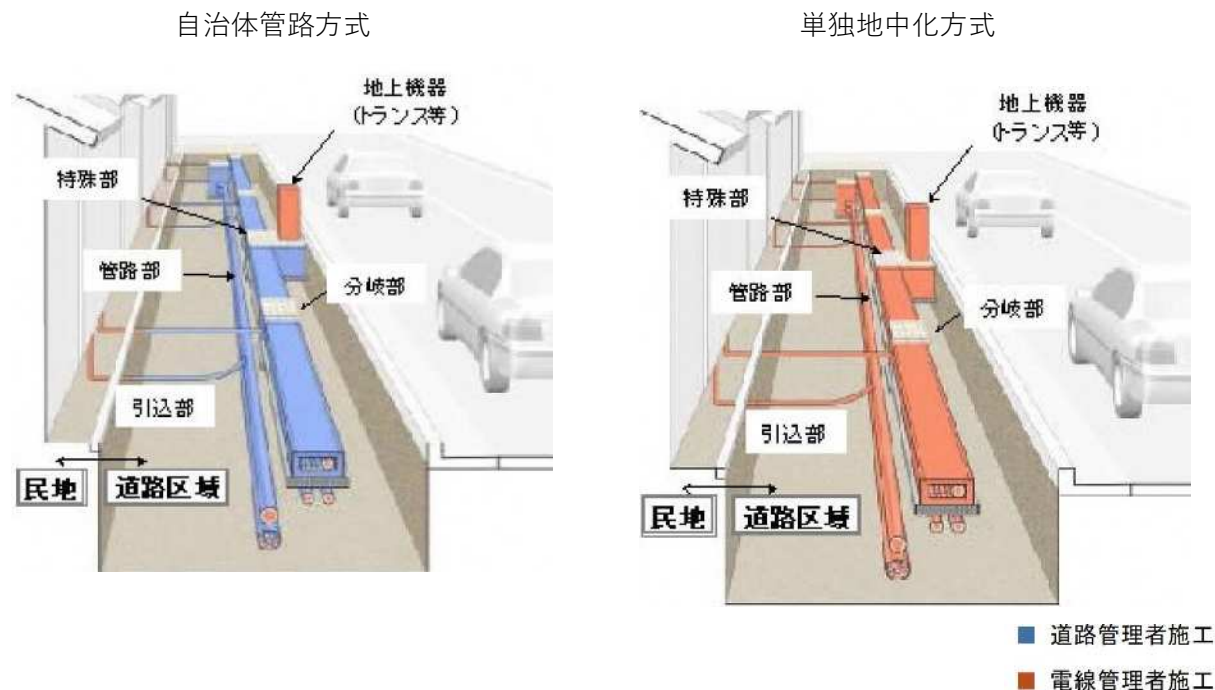


図 6-3 無線単独地中化（イメージ）

6-6-5. 無電柱化協議会

(1) 中部ブロック電線類地中化協議会

全国 10 ブロックに分割された地方ブロックの道路管理者、総務・経済産業の地方局、警察、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者等から構成される協議会であり、地方ブロックの無電柱化推進のための各種調整を行っています。

(2) 岐阜県無電柱化協議会

都道府県ごとに道路管理者、警察、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者等から構成される地方部会であり、都道府県の無電柱化を推進するための各種調整を行っています。2022（令和 4）年度 1 月から市町村も構成員として参加し無電柱化施策の推進に向けた情報共有を行っています。

6-6-6. 電柱の倒壊防止対策

電柱の倒壊防止などの安全性の確保について、各事業者において独自の取り組みが行われていますが、道路区域内にある電柱が、大規模災害時等に倒壊した場合、交通の遮断が想定されることから 2018（平成 30）年 3 月から道路法第 37 条に基づき「緊急輸送道路」における新規電柱の占用の禁止を行いました。また、2023（令和 5）年 3 月からは「孤立集落アクセス道路」についても追加しました。

6-7. 谷埋盛土等の危険箇所対策

東日本大震災で谷埋め盛土部の崩壊や盛土部の沈下による被害が確認されました。谷埋め盛土は集中地形に施工されているケースが多く、地下水の浸透しやすい地形のため排水機能が低下していると、地震や豪雨により不安定になりやすく、特に高盛土部区間は地震による沈下や崩壊等が懸念されることから対策を推進します。

【山間地での谷埋め盛土箇所の主な対策工法】

- ・ 排水工（横ボーリング工による排水対策）
- ・ 杭工（杭設置による盛土斜面の補強対策）
- ・ 集水井工（集水のための井戸設置による集水対策）
- ・ 押さえ盛土工（盛土斜面全面に緩勾配の盛土面を形成）
- ・ 壁工（構造物による補強対策）

6-7-1. 谷埋め盛土箇所の調査状況

2009（平成 21）年度に緊急輸送道路上における高さ 10m 以上の盛土箇所を調査し 273 箇所抽出しました。2012（平成 24）年度から 2013（平成 25）年度に「谷埋め盛土点検マニュアル」に基づき点検を行い、地下水位が高く、盛土材の N 値が低い 11 箇所について詳細調査を実施した結果、5 箇所において対策が必要とされたことから、対策を実施しています。

6-7-2. 谷埋め盛土箇所の対策工法

谷埋盛土は、集中地形に施工されているケースが多く、地下水の浸透しやすい地形のため排水機能の補強対策のほか、杭や押さえ盛土等により盛土材の滑りに対する補強を実施します。

6-8. 亜炭鉱廃坑対策

御嵩町等に存在する亜炭鉱廃坑は、廃坑時に埋戻し等の防災措置が取られなかったため、南海トラフ巨大地震等が発生した際、亜炭鉱廃坑の崩壊により道路の陥没が発生し、通行に支障をきたすことが懸念されます。

御嵩町内の緊急輸送道路のうち、陥没の危険性が高い深度約 33m までに地下空洞があると想定される区間について、岐阜県緊急輸送道路ネットワーク整備計画に基づき対策工事を行います。

2013（平成 25）年度から対策に着手し、2019（令和元）年度に完了しました。

<対策延長>

- ・（主）多治見白川線 $L=1,260\text{ m}^2$ （平成 25 年度～平成 29 年度）
- ・（一）多治見八百津線 $L=530\text{ m}^2$ （平成 28 年度～令和元年度）
- 合計 $L=1,790\text{ m}^2$

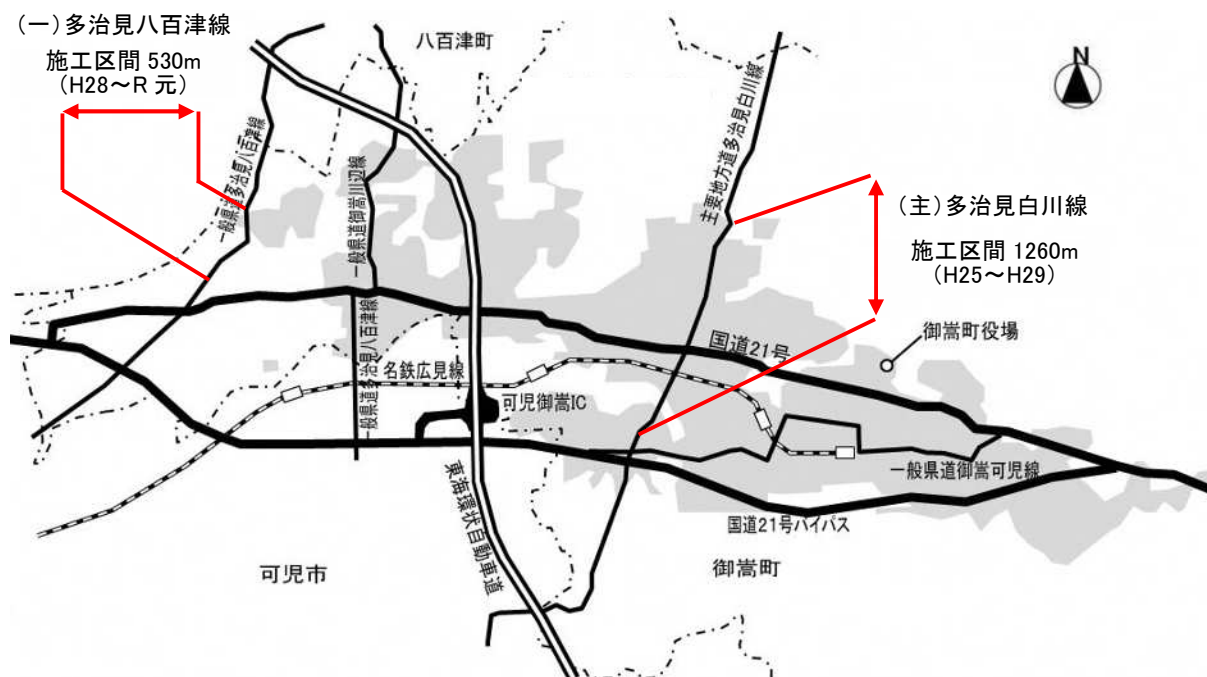


図 6-4 御嵩町内の県管理緊急輸送道路における対策箇所

6-9. 県管理道路沿いの樹木伐採による通行安全対策の推進

2014（平成 26）年 12 月の大雪、2018（平成 30）年 9 月の台風 21 号や 2020（令和 2）年 7 月豪雨の際、県内山間部を中心に各地で倒木による道路の通行止めが頻発し、県民生活に多大な影響を及ぼしました。現状では、県管理道路沿いの民有地内の樹木の伐採については、その所有者に依頼していますが、所有者の高齢化や経費上の問題から進んでおらず、災害時における救急搬送や物資輸送を円滑かつ確実に実施するための緊急輸送道路の通行確保に懸念が生じています。

このため、所有者による伐採を促進するため、県と市町村が連携して伐採経費の一部を助成する県管理道路沿いの民有地内樹木伐採に係る補助制度を 2016（平成 28）年度より実施しています（図 6-5）。

◆事業概要

〔事業名〕 県管理道沿いの民有地の樹木伐採事業費補助金

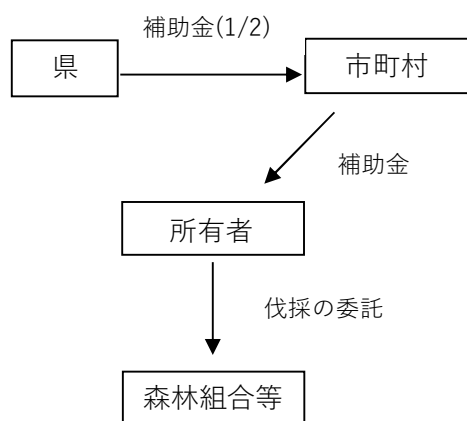
〔対象路線〕 緊急輸送道路、孤立の恐れがある集落へ通じる道路

〔負担割合〕 県（1/2）、市町村・所有者（1/2）

※ 所有者による伐採に必要な経費について、県が 1/2 を補助（市町村への間接補助）し、残りを市町村と所有者が負担します。

※ 所有者の特定及び樹木の管理状況の把握には、市町村の協力が不可欠なことから、伐採が必要な箇所はあらかじめ県と市町村が協議して決定します。

<事業イメージ>



<経費の負担割合>

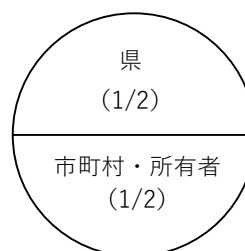


図 6-5 事業イメージと経費の負担割合

6-10. 防災体制の強化

南海トラフの巨大地震等の発生が懸念されるため、これの災害等発生に備えた防災体制の強化を図っており、関係者間での情報共有化などのソフト対策を推進します。

6-10-1. 大規模災害等発生時における初動体制の確保

大規模地震時は、道路の盛土崩壊や沈下、亀裂および段差、沿道建物の倒壊によるがれきの堆積等による道路が閉塞され、円滑な救援・救護活動に支障をきたすことが懸念されることから、岐阜県建設業協会ならびに地区建設業協会との間で締結した災害応援協力協定に基づき、道路啓開や応急復旧対策を進めていきます。

また、施設の損傷度によっては専門家等による初期段階での診断等も必要となるため、各種専門企業・団体等との間で締結した協定等に基づき対応を行います。

(1) 道路啓開

1) 道路啓開計画

南海トラフ地震などの大規模地震時に迅速な救援ルートの確保が可能となるよう、2018（平成30）年3月に道路啓開の考え方や手順等を定めた岐阜県道路啓開計画を策定しました（図 6-6・図 6-7）。



※道路啓開…緊急車両等の通行のため、1車線でも通れるよう、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けること。

図 6-6 道路啓開の位置付け



※ 3日以内に確保すべき路線（延長 約880km）

高速道路を除いた第1次緊急輸送道路 約720km、主要拠点と第1次緊急輸送道路を結ぶ路線約160km

※ 3日以降（7日以内）に確保すべき路線（延長 約2,400km）

第2次緊急輸送道路 約1,800km（主要拠点と第1次緊急輸送道路を結ぶ路線を除く）、緊急輸送道路から孤立予想集落へ通ずる道路 約600km

図 6-7 道路啓開の基本方針

2) 道路啓開訓練

発災時に道路啓開を確実に迅速に実施できるよう、今後、県と国、市町村、県警察、消防、電線管理者、災害応援協力協定を締結している建設業協会などの関係機関と連携した訓練を継続的に実施し、実効性の向上を図っていきます。

訓練では、道路啓開の優先順位が定められた道路啓開計画を踏まえた情報伝達を行うとともに、ガレキ等で道路が閉塞、車両が放置された状態など、発災時に想定される状況を模した現場を再現し、参加機関は連携して被災車両及び放置車両の移動、流出土砂の撤去作業等を実施します。

3) 大規模災害等発生に備えた備蓄資材の確保等

今後想定される大規模な自然災害時に本県が管理する道路の応急対策を迅速に進めるため、あらかじめ必要となる資機材について、県内 10 箇所の災害時応急対策用資機材備蓄拠点及び各土木事務所に配備しています。

【災害時応急対策用資機材備蓄拠点の整備】

2016(平成 28)年 4 月に発生した熊本地震の検証結果を踏まえ、砂防課を中心に、道路維持課、河川課の 3 課にて、揖斐、美濃、郡上、多治見、恵那、下呂、高山事務所管内の計 7 箇所に災害時応急対策用資機材備蓄拠点を整備し、2017(平成 29)年 9 月より運用開始しました。

上記 7 箇所に拠点を整備したうえで、備蓄拠点を有しない土木事務所の管内で「空白地(現在の拠点から 1 時間交通圏で到達できない地域)」、「雨量規制や災害による地域分断の発生しやすさ」などから総合的に評価し、2017(平成 29)年 9 月以降も順次追加整備しています。

第7章 交通安全

7-1. 交通事故防止

7-1-1. 事故危険箇所対策

第5次社会資本整備重点計画（2021～2025 年度）の重点施策のひとつである幹線道路の交通事故抑止対策として、2021（令和 3）年度に事故の危険性が高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備によって対策効果の見込まれる 57 箇所（直轄国道 47 箇所、県管理道路 10 箇所）を事故危険箇所に指定し、死傷事故を約 3 割抑止することを目標に、道路管理者と公安委員会が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施することとしています。

表 7-1 第 5 次事故危険箇所一覧（令和 3～令和 7 年度、県管理道路分）

	路 線 名	箇 所	単路／交差点
1	— 小倉烏江大垣線	大垣市本今町 4 丁目 56-2 番地（本今 4 交差点）	交差点
2	主 岐阜垂井線	大垣市上面 2 丁目 925-2 番地（上面交差点）	交差点
3	主 岐阜南濃線	岐阜市白山町 3 丁目 1-2 番地先（白山町 3 交差点）	交差点
4	国 2 4 8 号	岐阜市東興町 33 番地先（東興町西交差点）	交差点
5	— 正木岐阜線	羽島郡笠松町桜町 110 番地（交差点名なし）	交差点
6	— 岐阜羽島線	岐阜市光明町 2 丁目 10 番地先（都通 5 交差点）	交差点
7	— 曾井中島美江寺大垣線	本巣市上真桑 865 地先（交差点名なし）	交差点
8	国 4 1 8 号	八百津町野上字造道 105-7 番地（野上交差点）	交差点
9	— 岐阜羽島線	岐阜市金町 2 丁目 1 番地先（金町 2 交差点）	交差点
10	国 2 5 7 号	中津川市苗木 1710-6 番地～1824-1 番地	単路

7-1-2. 1 事故 1 対策

交通死亡事故の発生現場において、道路管理者と交通管理者及び地元自治体等が共同で死亡事故の原因を 1 件 1 件調査検証し、対策内容を検討のうえ効果的な再発防止対策を実施しています。

こうした、検証、計画、実施、評価を一貫して迅速に行う「1 事故 1 対策」により、場当たりの事後対策を排除し、再発防止のための予防効果を高めています。（図 7-1）。

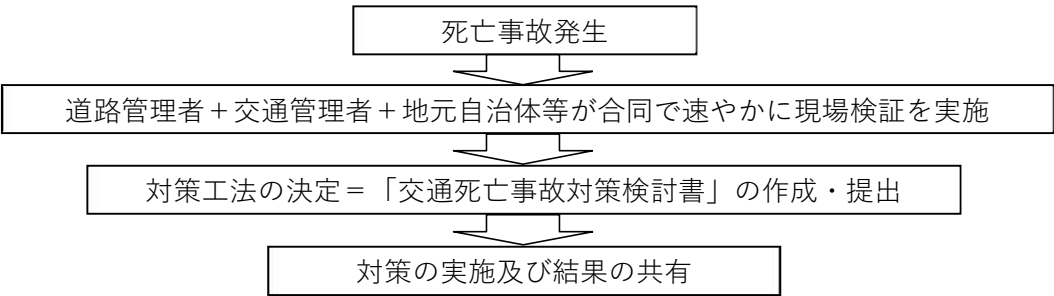


図 7-1 共同現場検証

7-2. 通学路の交通安全対策

7-2-1. 通学路緊急合同点検

2012（平成 24）年 4 月以降、京都府や千葉県などで登下校中の児童が被害者となる交通事故が相次いで発生したことを受け、岐阜県においても 2012（平成 24）年度に道路管理者、教育委員会、交通管理者等と合同で通学路の緊急合同点検を実施しました。

点検した 2,273 箇所のうち、県管理道路で道路管理者による対策が必要とされた 383 箇所、カラー舗装などの暫定対策も組み合わせ、2015（平成 27）年度末までに集中対策を完了しました。

表 7-2 通学路緊急合同点検結果（平成 24 年度）

	対策必要箇所数	
		うち道路管理者分
国管理道路	32	28
県管理道路	526	383
市町村管理道路	1,510	988
合 計	2,068	1,399

7-2-2. 「通学路交通安全プログラム」に基づく交通安全対策

2012（平成 24）年度の通学路合同点検を受け、通学路の交通安全確保に向けた継続的な取り組みとして、文部科学省、国土交通省、警察庁より通知が発出された「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取り組みの推進について」に基づき、2014（平成 26）年度末までに県内全市町村において通学路の交通安全の確保に向けた取り組みの基本的方針を示した「通学路交通安全プログラム」を策定しホームページで公表しています。

この「通学路交通安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会及び市町村と連携し通学路の安全対策を実施しており、対策が必要と判断された箇所について、歩道の新規整備や防護柵の設置、ドライバーに注意を促すためのカラー舗装など、様々な交通安全対策を実施し、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保します。

○文部科学省、国土交通省、警察庁通知（2013（平成 25）年 12 月 6 日）

「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取り組みの推進について」

地域ごとに通学路の交通安全の確保に向けた基本的方針、協議会等推進体制を構築

合同点検、対策の実施・効果の把握、その結果を踏まえた改善、充実を PDCA サイクルとして実施

基本的方針、対策箇所図、対策一覧表はホームページ等で適切に公表

7-2-3. 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

2019（令和元）年 5 月に滋賀県大津市で発生した園児の交通死亡事故等を受けて、関係閣僚会議において決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき、緊急安全点検を実施しました。この点検は、保育所や幼稚園など施設管理者からみて交通安全の観点で危険な箇所を抽出し、対象施設関係者、所管機関、道路管理者、地元警察が合同で実施しています。

本県では、保育所や幼稚園など 374 施設が点検を実施し、抽出された 579 箇所、2019（令和元）年度から対策を実施し 2022（令和 4 年）度に完了しています（表 7-3）。

表 7-3 緊急安全点検のうち道路管理者で対策が必要な危険箇所（令和元年度）

	対策必要箇所数
国管理道路	7
県管理道路	112
市町村管理道路	333
合 計	452

7-2-4. 千葉県八街市の児童死傷事故を受けての通学路対策

2021（令和3）年6月に、千葉県八街市の通学路で発生した児童の交通死亡事故を受けて、同年8月の関係閣僚会議において決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に基づき、緊急合同点検を実施しました。この点検では、国土交通省、文部科学省、警察庁が連携し、通学路における交通安全を一層確保する取り組みとして、これまでの通学路交通安全プログラムを活用して、点検を実施しています。

本県では1,537箇所の対策必要箇所が判明し、県管理道路で道路管理者による対策が必要な箇所は301箇所で、2021（令和3）年度から対策を実施し2026（令和8）年度に完了目標で推進します（表7-4）。

表 7-4 緊急安全点検のうち道路管理者で対策が必要な危険箇所（令和3年度）

	対策必要箇所数
国管理道路	15
県管理道路	301
市町村管理道路	847
合 計	1,163

国（文部科学省、国土交通省、警察庁）が発表した道路管理者の対策必要箇所は1,068箇所であり、管理者毎や対策内容毎の重複計上により1,163箇所としている

7-3. 一交差点一改善

交差点改良による渋滞対策や交通安全対策等の事業を実施していますが、用地や予算等の制約があり、事業の進捗が図れない箇所があります。このため、抜本的な交差点改良ではなく、区画線の引き直しや道路区域内での小規模改良、信号サイクルの変更等、簡易でコストのかからない手法により、渋滞対策や交通安全対策を実施します。

土木事務所と市町村等と連携して、課題のある箇所や改善可能な箇所及び対策案を募集し、警察署等の関係機関と調整しながら改善計画をとりまとめます。この改善計画に基づき、土木事務所及び警察署が連携して対策を実施します。

7-4. バリアフリー

バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）に基づき、高齢者、障がい者等の方々が移動や施設利用がしやすく安全性の向上を図ることを目的として、公共交通機関の駅や、道路、駐車場、公園などの構造、設備を改善するため、一定地区の駅、建築物等の間の道路等の施設を一体的に整備しています。

特定道路の新築又は改築にあたっては、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定める移動等円滑化のために必要な構造基準に基づき推進します。

7-4-1. バリアフリー法に基づく基本構想

国が定めるバリアフリー基本方針に基づき、市町村は移動円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するバリアフリー基本構想を策定しています。

バリアフリー基本構想には、重点整備地区の区域、生活関連施設、生活関連経路、移動円滑化に関する事項などを定めています。

7-4-2. 生活関連経路

バリアフリー基本構想において、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の施設相互間の経路を生活関連経路として指定しています。

7-4-3. 特定道路

特定道路とは、生活関連経路を構成する道路のうち、多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われ、移動円滑化が特に必要なものとして国土交通大臣が指定した道路です。

指定は2008（平成20）年度に行われ、その後2019（令和元）年度に追加されました。県内では、約63.4kmが指定されており、うち県管理道路は15.9kmとなっています（表7-5）。

表 7-5 特定道路に指定される県管理道路

道路種別	特定道路延長(km)
一般国道（指定区間外）	2.10
主要地方道路	8.33
一般県道	5.50
計	15.93

7-5. あんしん歩行エリア

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居系、または商業系地区で、公安委員会と連携した面的・総合的な事故抑制対策を実施します。

県内では2009（平成21）年3月31日に11箇所が指定されており、歩行者・自転車死傷事故件数を約2割抑止することを目標としています。

市町村が主体で地区設定及び対策内容の検討を行うことになっており、この計画に基づき各施設管理者が順次対策工事を実施しています（表7-6）。

表 7-6 あんしん歩行エリア一覧

市町村名	地 区 名
1 岐阜市	長良西地区
2 岐阜市	京町・明德地区
3 岐阜市	加納西地区
4 岐阜市	徹明地区
5 岐阜市	市橋地区
6 美濃加茂市	太田地区
7 可児市	広見西地区
8 多治見市	精華地区
9 中津川市	中津川東地区
10 恵那市	大井地区
11 飛騨市	古川地区

7-6. ゾーン30、ゾーン30プラス

区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、路側帯の拡幅やカラー舗装による明確化などの安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における速度抑制や周辺の円滑化対策により、区域内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る交通安全対策です。

このゾーン30に加え、道路管理者が「狭さく」や、「ハンプ」、「シケイン」等の物理的デバイスを設置し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備が「ゾーン30プラス」です。

7-7. 踏切対策

踏切道改良促進法（2016（平成28）年3月31日改正、2016（平成28）年4月1日施行）に基づき、踏切道の渋滞解消や安全対策を進めるため、国土交通省が改良すべき踏切を指定しました。

さらに改正された踏切道改良促進法（2021（令和3）年3月31日改正、2021（令和3年）4月1日施行）では、踏切対策は継続的に必要であることに加え、対策の長期化に対応するため従来の5年間の指定年限を撤廃、恒久化しています。県内の改良すべき踏切道の指定箇所は23箇所となっています。

7-8. 自転車通行環境

自転車は、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっている一方で、自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増している状況にあります。

こうした課題を踏まえ、自転車利用者が無秩序に歩道を通行するなど通行ルールが守られていない現状を改善するため、2007（平成 19）年 6 月に道路交通法が改正され、また、国土交通省と警察庁が連携して自転車通行環境の整備に取り組むこととなりました。

7-8-1. 自転車通行環境整備モデル地区

自転車通行環境の整備を推進していくうえでの課題を整理し、模範となる事業を実施するために、国土交通省と警察庁が合同でモデル地区を募集し、2008（平成 20）年 1 月 17 日に全国 98 箇所、県内 2 箇所が指定を受けました。

モデル地区の整備にあたっては、ワークショップを開催し地域の意見を十分に反映した計画を立案するとともに、岐阜県自転車安全利用推進会議にて計画決定を行い、整備を行いました。2010（平成 22）年度末に整備後の評価を同会議の中で行いました。

7-8-2. 自転車通行空間の整備

国土交通省と警察庁は、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の策定やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を 2012（平成 24）年 11 月に策定しました（図 7-2）。

しかし、ガイドライン策定後も自転車ネットワーク計画を策定した市町村は一部にとどまるとともに、車道通行を基本とした自転車通行空間の整備も浸透しきれていない状況を踏まえ、段階的な計画策定方法、暫定形態の積極的な活用、路面表示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方等を盛り込み、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を 2016（平成 28）年 7 月に改訂しました。

本県においても、自転車ネットワーク計画等の自転車通行空間の整備にあたっては、このガイドラインに基づき整備を推進していきます。

また 2019（平成 31）年 4 月には、道路構造令が改正され、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」が新たに規定されました。これに伴い、岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例が 2019（令和元）年 12 月 24 日付けで公布されました。



図 7-2 歩行者と分離された自転車通行区間の整備

7-8-3. 自転車通行空間の整備状況

＜自転車道等（ハード）の整備状況（2022（令和4）年3月31日現在）＞

自転車道（道路構造令第10条）：0.8km（（主）関本巢線）

自転車専用通行帯（道路交通法第20条第2項）：0.4km（（一）岐阜停車場城南線）

車道混在：なし

自転車専用道路（道路法第48条の13第1項）：なし

自転車歩行者専用道路（道路法第48条の13第2項）

：47.3km（大規模自転車道（長良川自転車道 37km、長良川清流自転車道 10.3km））

歩行者専用道路（道路法第48条の13第3項）：なし

7-8-4. 大規模自転車道の整備

1973（昭和48）年度から国土交通省が推進している施策であり、自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設等を結び、併せて自転車利用の増大に対処するために、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資すること」を目的として自転車専用道による「大規模自転車道」の整備を図るものです。

全国の全体計画は4,272kmであり、2009（平成21）年度までに3,607km（84.4%）、約135路線で整備が進められています。本県では、県民のレクリエーション志向や自然への回帰志向に応え、あわせて地域住民に安全で健康的な移動手段を提供するため、長良川沿いに自転車道を2路線整備しています（※1）。

昭和49年に事業着手した長良川自転車道（表7-7）が1990（平成2）年度に完成し、1992（平成4）年度にその上流に位置する長良川清流自転車道（表7-8）の整備に着手しました。

長良川清流自転車道は、岐阜市を起点とし長良川に沿って長良川リバーサイドウェイ、関市を経て美濃市に至る延長23.1kmを結ぶ計画です。2005（平成17）年度に津保川にかかるリバーサイド大橋が供用された以降は、県の厳しい財制状況を踏まえ、大規模自転車道としての整備が進捗していません。

このような中、整備済み区間を有効に活用するため、起点から終点まで連続的に走行できる環境を整備するべく、既存道路を活用し、迂回が想定されるルート上への案内看板の設置等を2017（平成29）年度に実施しました。

引き続き、既存道路を活用した環境整備を推進するとともに、未整備区間の整備も実施していきます。

表 7-7 長良川自転車道表

路線名	一般県道 岐阜千本松原公園自転車道線	
通称	長良川自転車道	
区画	起点	岐阜市忠節町（忠節橋）
	終点	海津市海津町油島（国営木曽三川公園）
年度	着手	昭和49年度
	完了	平成2年度
延長	全体計画	L = 37 k m
	整備済延長	L = 37 k m

表 7-8 長良川清流自転車道（令和5年3月現在）

路線名	一般県道 岐阜小倉公園自転車道線	
通称	長良川清流自転車道	
区画	起点	岐阜市上材木町（長良橋）
	終点	美濃市曾代（新美濃橋）
年度	着手	平成4年度
	完了	未定
延長	全体計画	L = 23.1 k m
	整備済延長	L = 10.3 k m

※1 2010（平成22）年11月に行われた、内閣府行政刷新会議事業仕分け第3弾では、「国として大規模自転車道の趣旨、目的がニーズに合致しているかを再検証（結果を地方公共団体に伝達）」と、行政刷新会議WGから評価されたことを受け、2011（平成23）年4月に再検証結果が通達されました。

7-8-5. 自転車活用推進法

身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めた自転車活用推進法が2017（平成29）年5月1日に施行されました。

また自転車活用推進法に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である自転車活用推進計画が2018（平成30）年6月8日に閣議決定されました。

7-8-6. 岐阜県自転車活用推進計画

自転車活用推進法では、都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならないとされており、岐阜県で2019（令和元）年12月に計画を策定しました。

7-8-7. 長良川サイクルツーリズム

本県の地域特性を踏まえた特徴的な取り組みとして、長良川沿川を対象とした「長良川サイクルツーリズム（図7-3）」を岐阜県自転車活用推進計画に位置づけ、長良川流域内の「道の駅」等を拠点とし、地域の魅力的な観光資源を自転車で繋ぐ広域的なツーリズムとして、流域市町とともに検討しています。

長良川沿川において長良川サイクリングモデルルートを設定し、情報発信・環境整備を行うことで、その利用を促進し、地域のにぎわいの創出を図ることを目的として、長良川サイクルツーリズム検討会議を2019（令和元）年8月に設置し、2020（令和2）年3月に清流長良川サイクリングマップを作成し、2020（令和2）年度から2021（令和3）年度に道の駅のサイクルステーション化を行いました。

引き続き、案内看板の整備等を推進します。

<長良川サイクルツーリズム>

- 岐阜県の特徴である「山」と「川」や魅力的な観光地、サイクリング列車（長良川 鉄道）をまわることができるモデルコースの設定
- 国内外の観光客が利用できるサイクリングマップの作成
- 全国2位の箇所数を誇る「道の駅」の拠点としてサイクリングを楽しめるよう、「道の駅」のサイクルステーション化
- 沿線市町が提供するレンタサイクルの活用促進

図 7-3 長良川サイクルツーリズム

第8章 県民との連携・協働

通行の安全を確保するとともに、きめ細やかで質の高い維持管理を行うため、道路利用者や地域住民等と連携・協働して道路の維持管理を行います。

8-1. 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）

社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）とは、社会基盤の整備や維持管理補修に必要な技術を有する技術者です。

本県では、岐阜大学及び建設業界の産学官連携により、2008（平成 20）年度より社会基盤の維持管理に必要な技術力を有する「社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）」の養成を行っており、ME は県内各地において維持管理に関係する業務に携わり、その技術を活用することによって地域に大きく貢献しています（図 8-1）。

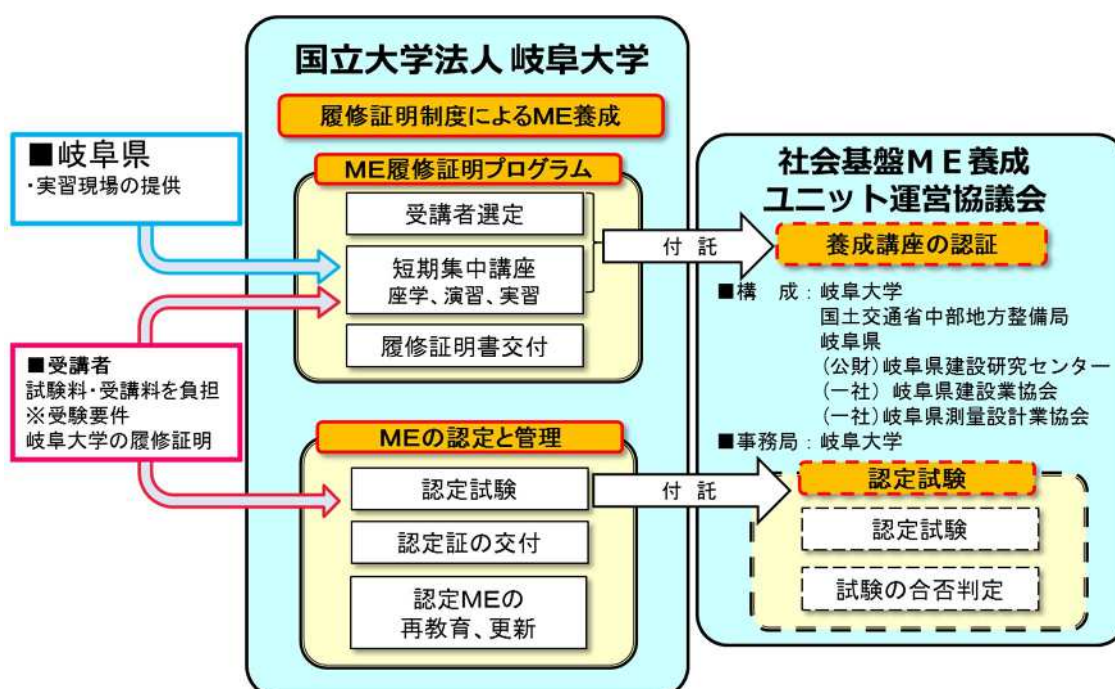


図 8-1 社会基盤 ME 養成に関する体系図

8-1-1. ME の必要性

高度経済成長期に集中的に整備された道路・橋梁などの社会基盤は、建設後すでに 30～50 年が経過しており、今後急速に高齢化が進むと想定されます。また、全国トップクラスの社会基盤を有する本県においては維持管理・更新費の増大が見込まれ、この事態に対応し、道路施設を適切に維持管理するため、点検や補修に関する高度な技術を有する人材の養成に取り組む必要があります。さらに、各地域において高齢化する社会基盤の維持補修に対応することは、地域の建設産業の活性化の面からも必要であり、各地域における維持補修のための人材の育成が必要です。

8-1-2. ME の民間技術者資格への登録

国が点検・診断等の品質を確保するため、一定水準の知識と技術力を有する技術者資格を登録する「民間技術者資格制度」に ME が 2016（平成 28）年 2 月 24 日に登録されました。

この登録により、国土交通省が発注する橋梁などの点検業務において ME が担当技術者として活用されることになり、全国に通用する資格として認められました。

8-2. 社会基盤メンテナンスサポーター（MS）

社会基盤メンテナンスサポーター（MS）とは、「地域の道路を地域で見守る」をコンセプトとした地域住民の参加によるボランティア活動で、2009（平成 21）年度に創設された制度です。

毎年 5～6 月に公募を行っております。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/1528.html>



MS からは、普段利用している道路の舗装や側溝などの損傷や、落石、穴ぼこ等緊急対応を要する道路の異状箇所について情報提供をしていただきます。委嘱前に、道路の維持管理に関する講習を受講していただいているため、より道路管理者目線に近い形の情報提供が可能です。

8-3. ぎふ・ロードプレーヤー

地域住民・団体や企業等の自発的なボランティア活動により、道路の一定区間を地域住民、団体の「子ども」として定期的に清掃、除草、除雪などの道路維持管理を行っていただく制度です。道路の一定区間を「子ども」として管理するこの制度は、米国発祥のアドプト・プログラム（Adopt；養子縁組）をモデルとしています（図 8-2）。

また、活動にあたって、実施団体は活動計画書を提出し、活動日、予定人数、活動内容の他、支援を受けたい用具について申請を行います。活動に対し、本県は表示板の設置、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い、市町村はゴミの引き受け処理、団体と県との連絡調整などの支援を行います。

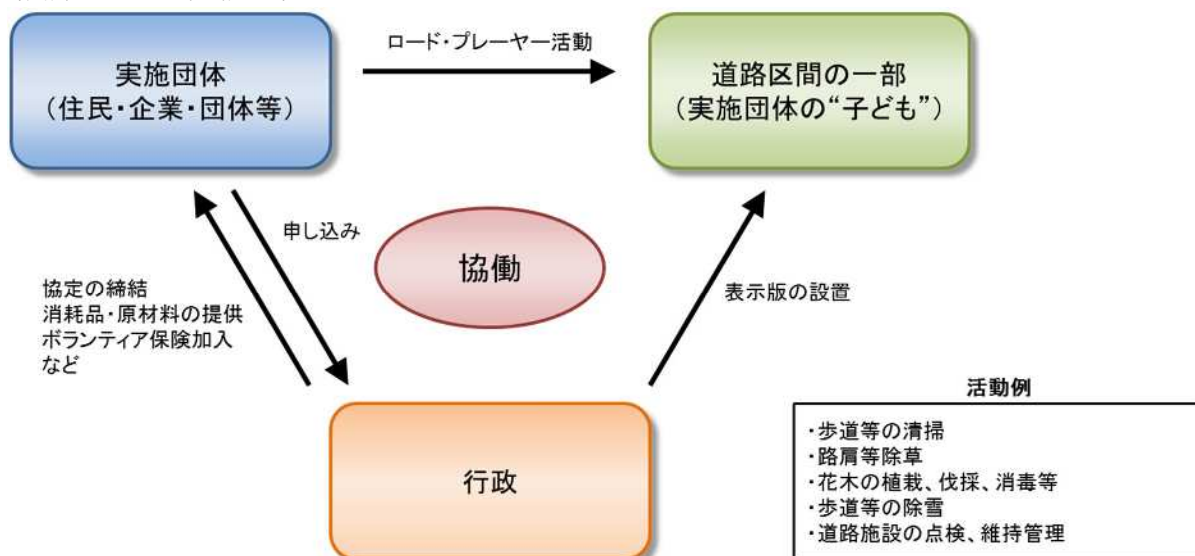


図 8-2 ロードプレーヤーの活動体系図

8-4. 「道の情報」と「ぎふ川と道のアラートシステム」

8-4-1. 道の情報

本県が管理する道路の規制情報について、県域統合型 GIS を活用した情報提供システムにより、インターネット上で情報提供しています。

URL：<https://douro.pref.gifu.lg.jp/>



8-4-2. ぎふ川と道のアラートシステム

また、県内の希望する地域の大雨、洪水、道路規制情報を携帯電話へ自動発信する「ぎふ川と道のアラームメール」サービスも提供しています。

URL：<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/9167.html>



第9章 市町村への支援

本県の県土は、全国で7番目に広く、約8割が山地であり、そのほとんどが急峻な地形です。また、人家は岐阜市等の市街地を除き、山間の河川に沿った地域に点在している状況であり、これら集落を結ぶ地域住民の生活道路として重要な役割を担う市町村道の改良率は、全国平均を下回っています。

また、市町村合併した市町・合併しない市町村とも、財政が厳しい中、維持・修繕・防災事業が増えてきています。

9-1. 岐阜県道路メンテナンス会議

2013（平成 25）年度の道路法等改正による道路施設の定期点検に対応し、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを回すことを目的として、2014（平成 26）年 4 月 25 日に設立しました。

県内の高速道路、国道、県道、市町村道の道路管理者等により構成されている会議であり、各道路管理者等が相互に連絡調整・情報共有を行う事により、円滑な道路管理の促進を図り、道路インフラの予防保全・老朽化対策の体制強化を図っています。

年 3 回程度の会議の他、メンテナンス会議主催のセミナー・研修会の開催、地域一括発注による橋梁点検業務の実施など、主に市町村に対する支援を実施しています。

9-2. 岐阜県社会資本メンテナンス相談窓口

橋梁やトンネルなど社会資本の急速な高齢化が進む中、多くの市町村は、技術職員の不足などの課題を抱えていることから、2015（平成 27）年度より各土木事務所に「社会資本メンテナンス相談窓口」を設置し、市町村に対する維持管理の技術的な助言や情報提供などの支援を実施しています。

社会資本メンテナンス相談窓口では、市町村からの技術的な相談に対し、県職員MEを活用した技術支援を実施しています。

9-3. 支援

市町村に関する支援は多岐にわたっていますが、市町村の担当者から事業の実施にあたって、最も求められている設計工法、積算歩掛、構造物及び現場処理について、より迅速で且つ地元状況に適した綿密な指導を図るため、1996（平成 8）年度より各土木事務所においては、市町村指導担当を任命し、市町村道整備の技術的助言をしています。

第10章 その他

10-1. 道路占用

10-1-1. 道路占用とは

道路管理者の許可（道路法第 32 条）を受けて、道路に工作物、物件又は施設（「占用物件という」）を設け、継続して道路を使用することをいいます。

「継続して」とは、使用状態がある程度固定していればよく、1 回の使用が長時間継続する必要はなく、1 回の使用時間が短くても、反復して道路を使用していれば「継続して」に該当します。

10-1-2. 道路占用物件の種類

道路法第 32 条第 1 項に列挙されている物件につき、限定して占用が認められています。占用物件は制限列挙主義をとっているものの、列挙した物件の末尾には「これらに類する物件（施設・工作物）」という抽象的な文言が付されており、用途や形態から「類する」と判断できる物件については各号に具体的に掲げてあるもの以外についても占用物件として取り扱うことができます。

・ 道路法第 32 条第 1 項の内容

- 第 1 号・・・電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔、
その他これらに類する工作物
- 第 2 号・・・水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 第 3 号・・・鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 第 4 号・・・歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 第 5 号・・・地下街、地下室、通路その他これらに類する施設
- 第 6 号・・・露店、商品置場その他これらに類する施設
- 第 7 号・・・前号の他道路法施行令第 7 条に定める物件

10-1-3. 占用許可権者

道路管理者は道路の占用につき許可をすることができます(道路法第 32 条)。

岐阜県管理道路については各土木事務所長が占用許可事務を委任されています。

(岐阜県事務委任規則第 4 条、別表 1)

10-1-4. 占用許可基準

次の 3 つの要件すべてに該当する事が必要です(道路法第 33 条第 1 項)。

道路法または道路法施行令に掲げる占用物件であること

敷地外に余地がないためにやむを得ない場合

道路法施行令及び関係通達に定める基準に合致していること

10-1-5. 占用許可前の警察署長との協議

道路管理者は、占用物件が道路交通法第 77 条第 1 項の適用を受ける場合には警察署長と協議しなければなりません。(道路法第 32 条第 5 項)

(1) 道路交通法第 77 条第 1 項の内容

道路において工事・作業をする者、工作物を設ける者、店を出そうとする者、公安委員会の定める行為（ex：デモ行進）をしようとする者は所轄警察署長の許可（道路使用許可という）を受けなければなりません。

(2) 道路占用許可と道路使用許可が競合する場合

警察署長、道路管理者がそれぞれ申請書を受け付けます。その後、双方が電話等で許可の可否、条件を協議します。（「道路占用許可及び承認工事と道路使用許可についての道路管理者と警察との取決めについて」2009（平成 21）年 8 月 5 日付け道維第 166 号の 2 県土整備部長通達）

10-1-6. 占用料の徴収

道路管理者は道路の占用につき占用料を徴収することができます（道路法第 39 条第 1 項）が、国の行う事業、地方公共団体の行う事業で地方財政法第 6 条に規定する公営企業以外の物件等については占用料を徴収しません（道路法第 39 条第 1 項、道路法施行令第 18 条）。

- ・ 岐阜県道路占用料等徴収条例により道路占用料を徴収しています。

10-1-7. 占用者の維持管理義務

道路占用者は、基準に従い、占用物件の維持管理をしなければなりません（道路法第 39 条の 8）。このため、道路占用者は、占用物件について自ら点検しなければなりません。

10-1-8. 道路法第 37 条に基づく電柱の占用制限

県が管理する緊急輸送道路全線及び孤立予想集落接続道路全線について、電柱の新設を禁止する措置を開始しました。

【占用制限の内容】

- ・ 緊急輸送道路及び孤立予想集落接続道路全線について、新たな電柱の占用を禁止
- ・ 既存電柱については、当面の間、占用を許可
- ・ やむを得ない場合は、仮設電柱の設置を許可（原則 2 年）

【対象路線等】

対象路線：①県が管理する緊急輸送道路全線（184 路線、1,995km）

②県の指定する孤立予想集落接続道路全線

対象物件：電気事業者や電気通信事業者が設置する電柱

制限開始日：①2018（平成 30）年 3 月 15 日（木）

②2023（令和 5）年 4 月 1 日（土）

10-2. 特殊車両

10-2-1. 特殊車両通行許可制度

車両制限令に定める制限値を超える車両を通行させようとする者は、道路管理者の特殊車両通行許可が必要です。（道路法第 47 条の 2）

表 10-1 車両制限令に定める制限値

車両の諸元		一般制限値（最高限度）
幅		2.5m
長さ		12m
高さ		3.8m（高さ指定道路は 4.1m）
重さ	総重量	20 t（重さ指定道路は 25 t）
	軸重	10 t
	隣接軸重	・ 隣り合う車軸の軸距が 1.8m 未満 18 t （隣り合う車軸の軸距が 1.3m 以上で、隣り合う車軸の軸重がいずれも 9.5 t 以下のときは 19 t） ・ 隣り合う車軸の軸距が 1.8m 以上 20 t
	輪荷重	5 t
最小回転半径		12m

10-2-2. 特殊車両通行許可の審査方法

特殊車両通行許可の許可限度の審査は、「特殊車両通行許可限度算定要領」及び「道路情報便覧」により、申請車両の諸元に照らして審査を行っています。

ただし、道路情報便覧に掲載していない箇所については、道路管理者が通行の可否を個別に判断します。

10-2-3. 重さ指定道路

重さ指定道路とは、車両制限令第 3 条第 1 項第 2 号イの規定により、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定し、車両重量 25 t までの車両の通行を認める道路です。

直轄国道については全線で指定がなされており、県としても指定基準（基本的には 5.5m 改良済みで橋梁耐荷力をクリアしている区間）を満たし、ネットワークを形成できる区間を順次指定していく予定です。

10-2-4. 高さ指定道路

高さ指定道路とは、車両制限令第 3 条第 1 項第 3 号の規定により、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定し、最大車高 4.1m までの車両の通行を認める道路です。

直轄国道については全線で指定がなされており、県としても上空障害がなくネットワークを形成できる区間を順次指定していく予定です。

10-3. 県営渡船

県道文殊茶屋新田線の一部として、岐阜市一日市場と鏡島の長良川を渡る小紅渡船を運航しています。道路の一部であり乗船料は無料です。

岐阜土木事務所から岐阜市に委託し、岐阜市から地元渡船組合に委託することにより運航して

おり、2021（令和 3）年度の利用者は約 2,100 人でした。

休航日は毎週月曜日及び年末（3 日間）です。

毎月 21 日は鏡島弘法の縁日に向かう参拝客などで賑わいます。

10-4. 携帯電話不感区間

携帯電話不感エリアの整備は総務省の「電波遮へい対策事業」を活用して整備が進められています。

電波遮へい対策事業は、公益社団法人移動通信基盤整備協会が、移動通信事業者と調整し、不感区間のトンネルに移動用中継施設を整備するものです。

県では、電波遮へい対策事業促進のため、公益社団法人移動通信基盤整備協会等に要望を実施しています。

10-5. データ管理（記録、ICT）

(1) 背景と課題

本県では、県と市町村が別々に整備していた電子地図を、仕様を統一して県下の自治体の総参加で共有空間データ構築を進め、2006（平成 18）年に県域統合型 GIS の運用を開始していますが、地図の骨格となる県管理道路地図は、1981（昭和 56）年に作成した道路台帳附図より作成しているため、経年変化により、現在の地形と齟齬が生じており、早急に修正していくことが求められています。

(2) 道路台帳の更新

地理空間情報（県域統合型 GIS）と現地との齟齬については、法定業務であるため早期に解消する必要がありますが、齟齬延長は約 600 k mあり、調査測量を行っていくには膨大な費用と時間を要することから、ICT を活用し、高精度 3 次元画像の取得を行い、取得したデータを公共測量成果として使用し、齟齬を解消します。

(3) 高精度 3 次元画像の取得

県管理道路全路線を高精度 3 次元画像により、2014（平成 26）年度から計測を開始し、道路台帳データを補正しています（図 10-1）。

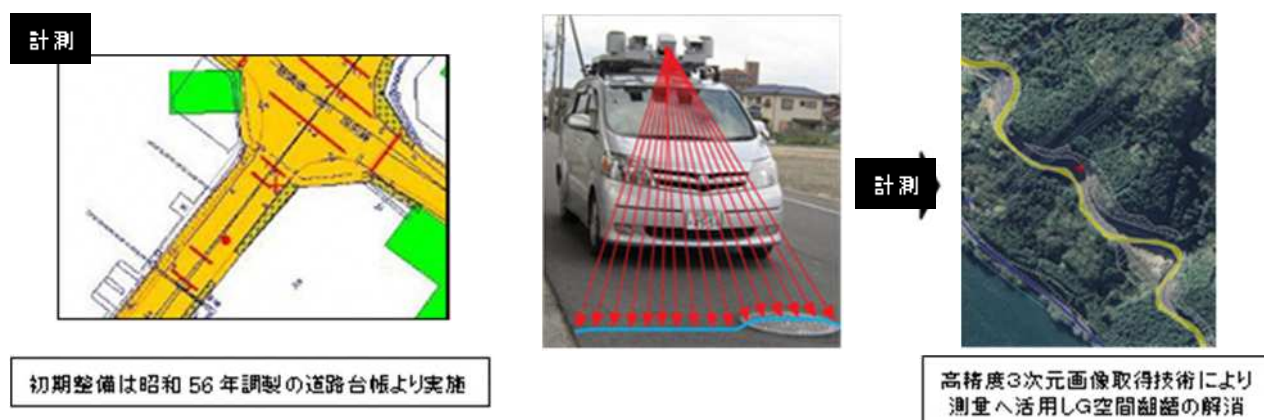


図 10-1 高精度 3 次元画像の取得

卷末

改訂履歴

2023 年 7 月 策定

2025 年 3 月 一部改訂

