

山形県道路中期計画 改訂版(原案)について

平成25年度 第2回 山形みちづくり評議会
平成26年2月19日

報告・協議事項

1. 前回の評議結果を踏まえた対応について

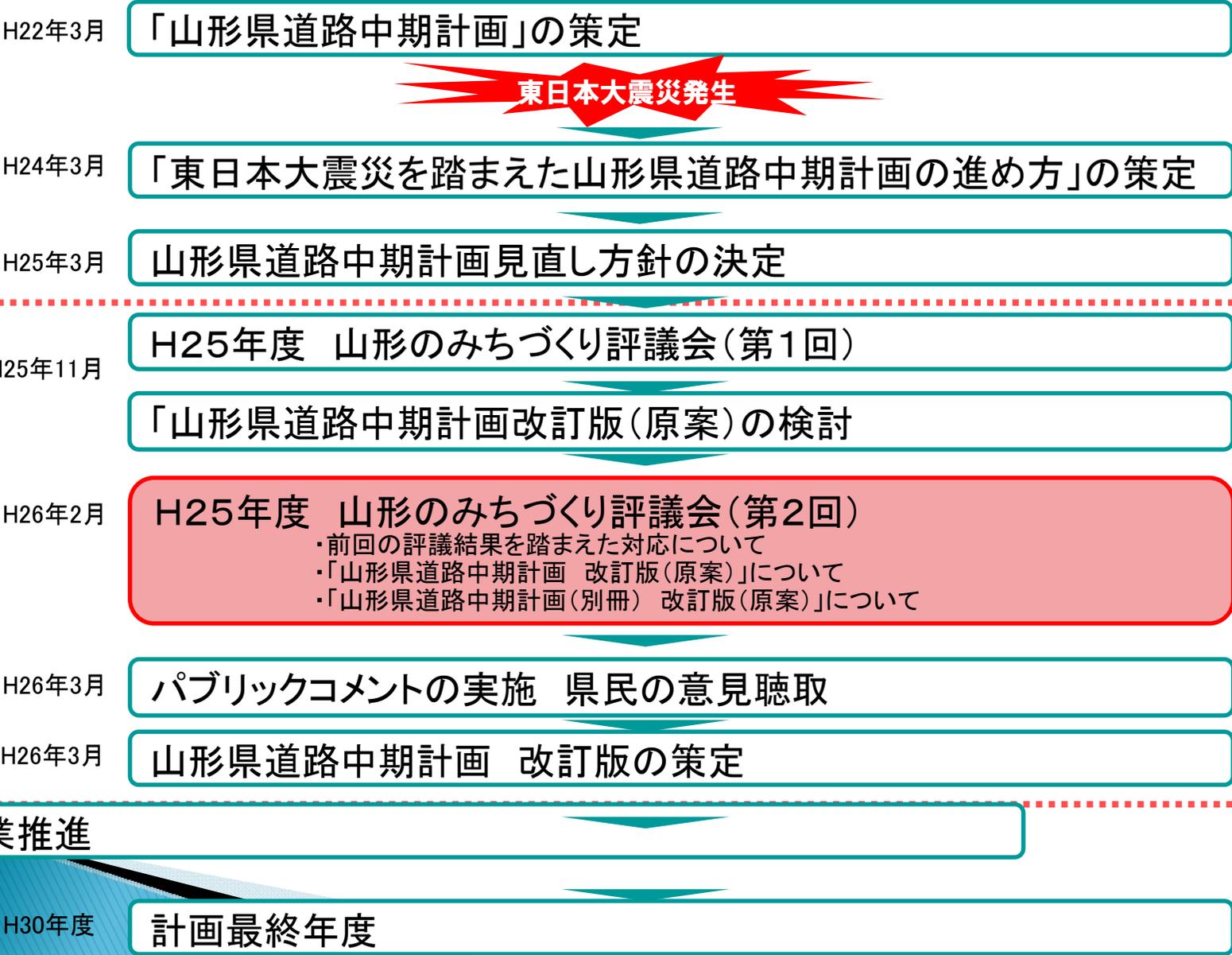
- 議事要旨について
- 頂いた意見への補足説明について

2. 「山形県道路中期計画 改訂版(原案)」について

- 計画期間の代表指標目標値の変更
- 五つの広域連携県土軸構想の名称変更
- 地域のみちづくりビジョン代表事例箇所の変更

3. 参考資料

本評議会の位置づけ



平成25年度検討事項

施策の推進

1. 前回の評議会について

(資料2参照)

1. 前回の評議結果を踏まえた対応について

- ▶ 平成25年11月の評議会の議事要旨については資料2に整理
- ▶ 頂いた意見に対する補足説明を以下に記載

No.	分類	コメント内容	対応
1	施策の 取り組み 方針	土砂災害に対する防災・減災対策、道路防災のためのインフォメーションについても中期計画に含めるべきである。何か災害等があった場合には通行止めをしてもかまわないが、危険箇所が事前にわかっているのであれば、通行規制情報・迂回路等を提供して貰いたい。	県としても現在課題があると考えているため、改訂版では施策8に「減災対策」という項目を設けて、情報提供の仕組みづくりを行なうこととしています。
2	施策の 取り組み 方針	大規模災害のみでなく、土砂災害や大雪による通行止め等の高い頻度で発生する災害に対しても、被害・影響を少なくするための事業・取り組みが必要である。	計画の策定当時から「自然災害の多発化と驚異の増大」を課題として認識しており、施策の7と8において対策を行うこととしています。
3	施策の 進め方	「事業効果の早期発現への取組み」が非常に重要と感じます。箇所数を増やすだけでなく、早く完成させ、それを生かしていく。その際、箇所を選定しなければならないが、必要性は同じだけれども、効果がより大きい方を優先的にしたという説明が出来るようになるといい。	<p>・県としても重要な課題ととらえ、みちづくりの新たな考え方として、改訂版に盛込んでおります。</p> <p>事業の選定にあたっては、事前評価を行ない、その個別評価項目で整備効果も評価しております。</p> <p>また、事業中には事業中評価、事業後には事後評価を行なうこととしております。</p>

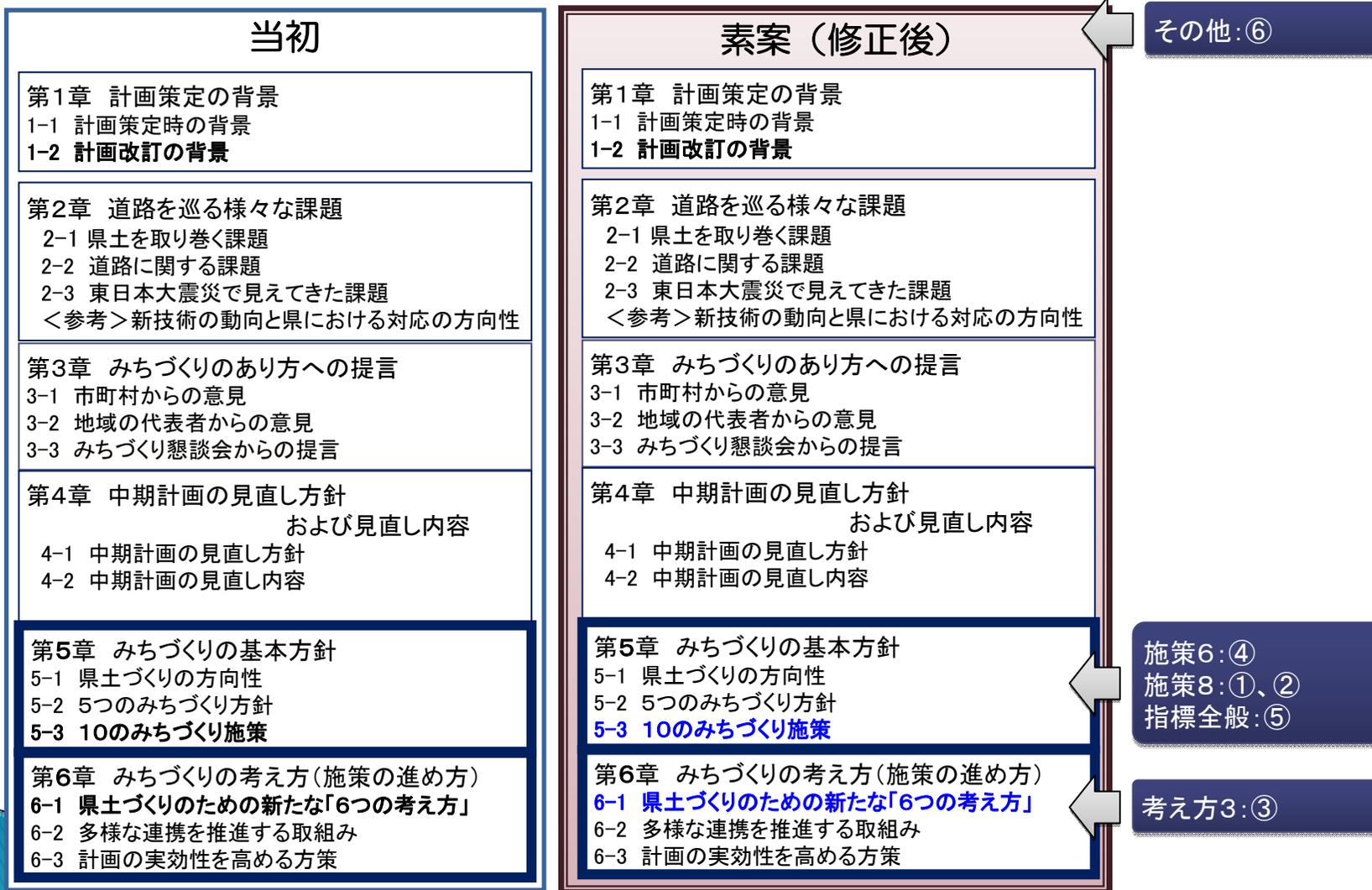
1. 前回の評議結果を踏まえた対応について

- ▶ 平成25年11月の評議会の議事要旨については資料2に整理
- ▶ 頂いた意見に対する補足説明を以下に記載

No.	分類	コメント内容	対応
4	施策の 取り組み 方針	「最優先する施策」にランクを引き上げたものについては、そのことが視覚的にわかるように記載を工夫してはどうか。 また交通安全対策等は、区画線で早急に対策出来るものと、歩道整備のような長期的対策になるものを分けて、県民にわかりやすい計画を設定出来ないか。	視覚的にわかるような記載にします。 通学路の安全確保対策では、前年度の点検結果に基づき、対策箇所を選定していることから、対策必要箇所数が変動するため、指標として設定しないことにしました。 なお、県のホームページにおいてプログラムや個別の対策箇所の対策方法などを公表しており、今後とも県民にとってわかりやすい計画になるよう努めます。
5	指標	アウトプット指標とアウトカム指標が混合している。道路利用者にとってわかりやすい指標となるよう工夫が必要である。	アウトプット指標(事業量の指標)については、アウトカム指標(事業の実施により発生する効果の指標)の設定が難しい施策について設定しておりました。 県民にわかりやすくなるよう、個別箇所の事業効果や地域における事業箇所がわかるような工夫を行ないます。
6	その他	予算が単年度のため、難しいかもしれないが、年度ごとに計画を立てて明確化し、フィードバックを行えるようにすることが必要。	複数年度の事業計画を年度ごとに公表するのは難しいが、当該年度の事業予定について、ホームページ等で公表できるよう考えていきます。

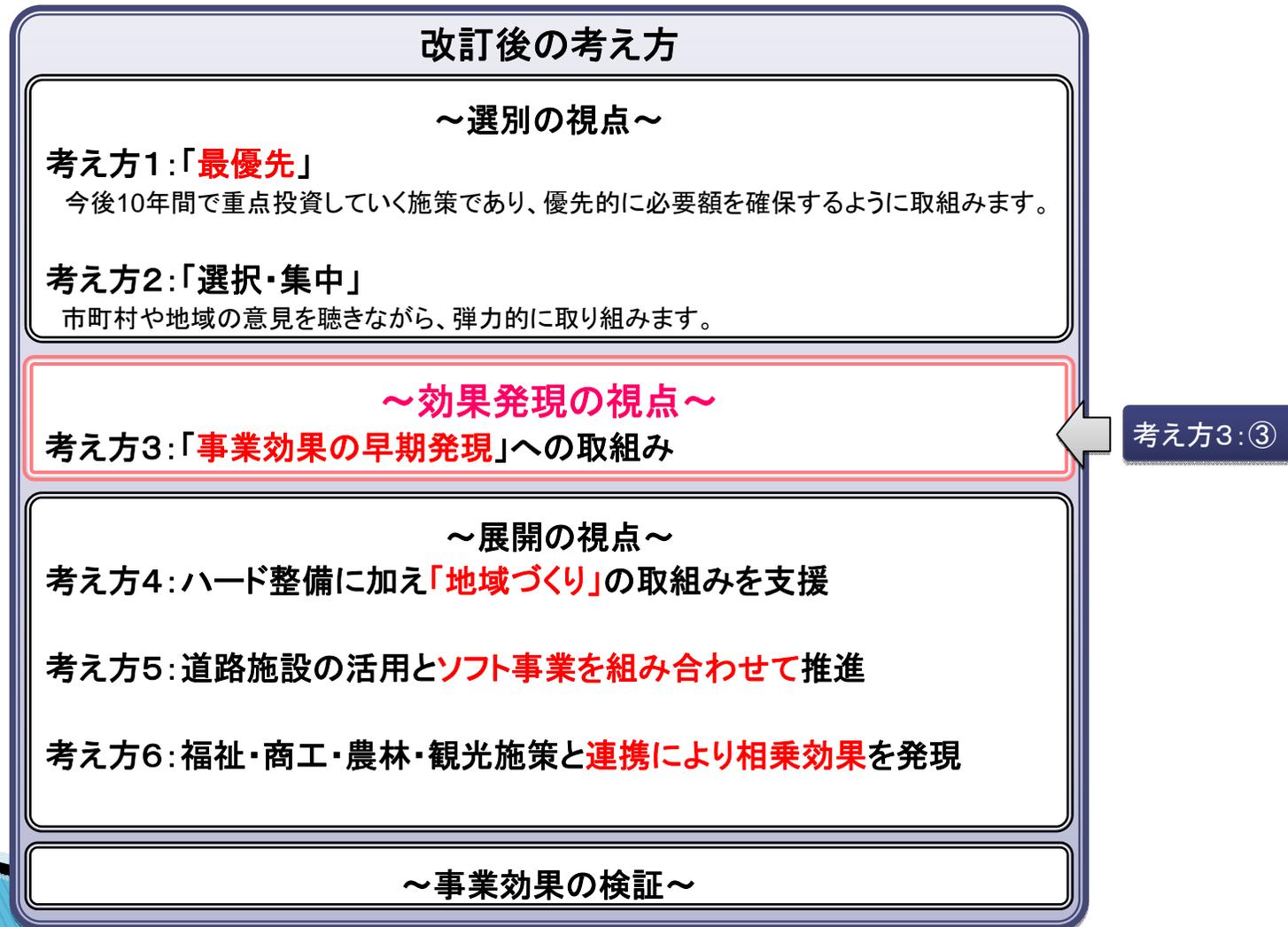
1. 前回の評議結果を踏まえた対応について

▶ 評議会での意見等を踏まえ、中期計画を更新



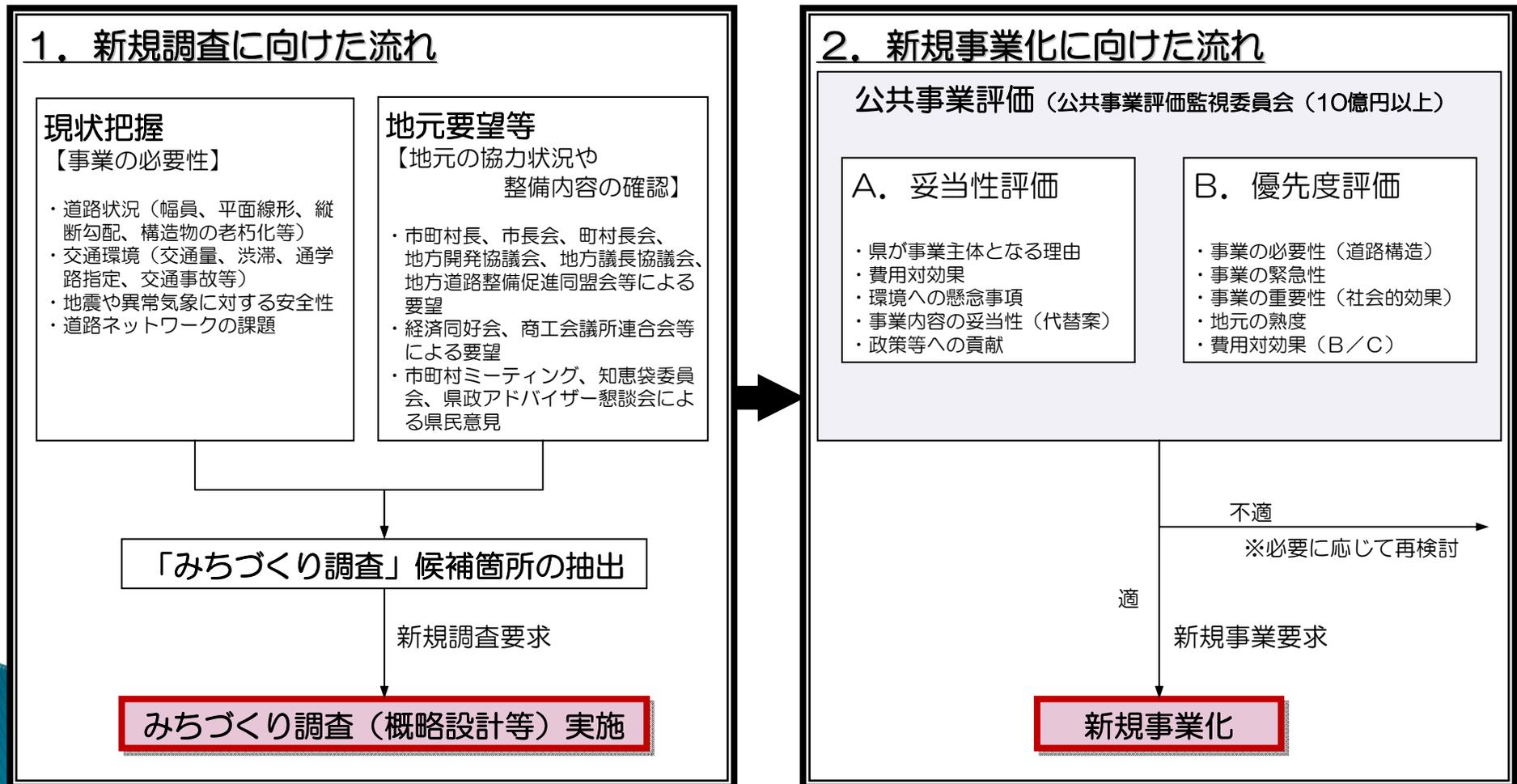
中期計画の改訂概要

- ▶ 評議会での意見等を踏まえ、中期計画を更新



【参考】新規調査・新規事業化の流れ

- ▶ 新規調査および事業化の2段階
- ▶ 各段階で実施される政策的評価により判断

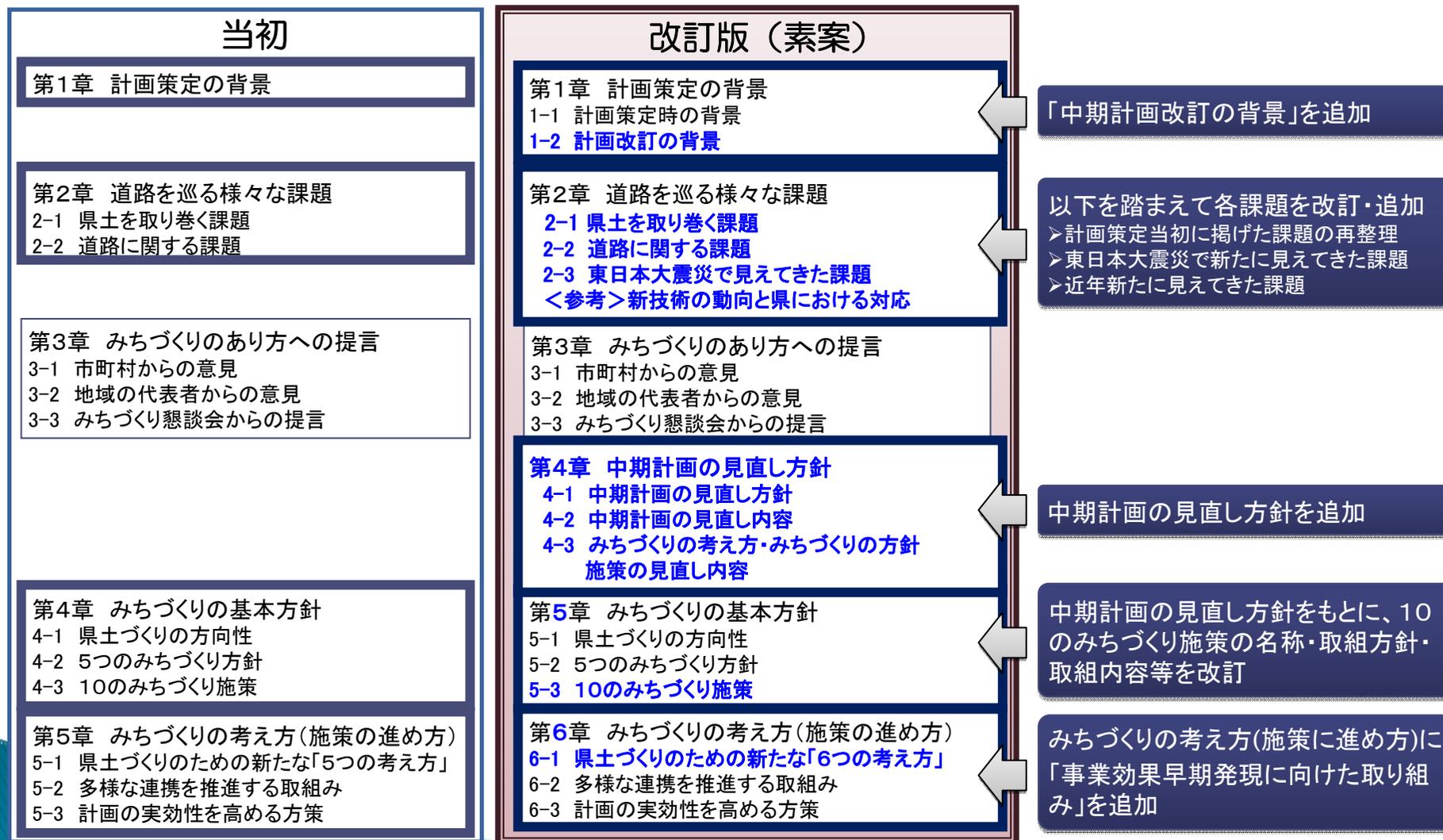


2. 山形県道路中期計画 改訂版(原案)について

(資料3,4参照)

中期計画の改訂概要

▶ 素案時の修正内容



中期計画改訂の概要

▶ 今回の修正内容

改訂版（素案）

第1章 計画策定の背景

- 1-1 計画策定時の背景
- 1-2 計画改訂の背景

第2章 道路を巡る様々な課題

- 2-1 県土を取り巻く課題
- 2-2 道路に関する課題
- 2-3 東日本大震災で見えてきた課題
- <参考> 新技術と近年の道路行政の動向

第3章 みちづくりのあり方への提言

- 3-1 市町村からの意見
- 3-2 地域の代表者からの意見
- 3-3 みちづくり懇談会からの提言

第4章 中期計画の見直し方針

- 4-1 中期計画の見直し方針
- 4-2 中期計画の見直し内容
- 4-3 みちづくりの考え方・みちづくりの方針
施策の見直し内容

第5章 みちづくりの基本方針

- 5-1 県土づくりの方向性
- 5-2 5つのみちづくり方針
- 5-3 10のみちづくり施策

第6章 みちづくりの考え方(施策の進め方)

- 6-1 県土づくりのための新たな「6つの考え方」
- 6-2 多様な連携を推進する取組み
- 6-3 計画の実効性を高める方策

改訂版（原案）

第1章 計画策定の背景

- 1-1 計画策定時の背景
- 1-2 計画改訂の背景

第2章 道路を巡る様々な課題

- 2-1 県土を取り巻く課題
- 2-2 道路に関する課題
- 2-3 東日本大震災で見えてきた課題
- <参考> 新技術と近年の道路行政の動向

第3章 みちづくりのあり方への提言

- 3-1 市町村からの意見
- 3-2 地域の代表者からの意見
- 3-3 みちづくり懇談会からの提言
- <参考> 道路整備に対する県民の要望

第4章 中期計画の見直し方針

- 4-1 中期計画の見直し方針
- 4-2 中期計画の見直し内容
- 4-3 みちづくりの考え方・みちづくりの方針
施策の見直し内容

第5章 みちづくりの基本方針

- 5-1 県土づくりの方向性
- 5-2 5つのみちづくり方針
- 5-3 10のみちづくり施策

第6章 みちづくりの考え方(施策の進め方)

- 6-1 県土づくりのための新たな「6つの考え方」
- 6-2 多様な連携を推進する取組み
- 6-3 計画の実効性を高める方策

県政アンケート結果を参考として掲載

指標の目標値等を改訂

中期計画(別冊)改訂の概要

▶ 今回の修正内容

当初

県土づくりを実現するみちづくりの提案

I 五つの山形県広域連携県土軸構想

- (1)山形中央交流軸構想
～東北中央自動車道～
- (2)日本海沿岸交流軸構想
～日本海沿岸東北自動車道～
- (3)山形仙台交流軸構想
～東北横断自動車道～
- (4)新庄酒田宮城交流軸
～新庄酒田道路、石巻新庄道路～
- (5)山形新潟交流軸
～新潟山形南部連絡道路～

II 地域のみちづくりビジョン

- (1)村山地域
- (2)最上地域
- (3)置賜地域
- (4)庄内地域

別冊 改訂版(原案)

県土づくりを実現するみちづくりの提案

I 山形県格子状骨格道路ネットワーク

- (1)東北中央自動車道
- (2)日本海沿岸東北自動車道
- (3)東北横断自動車道
- (4)新庄酒田道路、石巻新庄道路
- (5)新潟山形南部連絡道路

II 地域のみちづくりビジョン

- (1)村山地域
- (2)最上地域
- (3)置賜地域
- (4)庄内地域

「五つの山形県広域連携県土軸構想」



「山形県格子状骨格道路ネットワーク」

地域のみちづくりビジョンにおける
代表事例箇所並びに考え方を変更

山形県道路中期計画 改訂版(原案)について

(1)計画期間の代表指標目標値の変更

- ▶ 代表指標の目標値見直しに至った背景
- ▶ 目標値見直しの考え方
- ▶ 代表指標の目標値見直し結果

(2)五つの広域連携県土軸構想の名称変更

- ▶ 格子状骨格道路ネットワークの必要性
- ▶ 山形県格子状骨格道路ネットワークについて

(3)地域のみちづくりビジョン代表事例箇所の変更

- ▶ 地域のみちづくりビジョンについて
- ▶ 代表事例箇所の例示の考え方

(1) 計画期間の代表指標目標値の変更

◎代表指標の目標値見直しに至った背景

- ▶ 当初予算が平成21年度時に比べ平成25年度では8割に減少しており、事業の見直しが必要になった
- ▶ 東日本大震災の教訓を踏まえて、取り組み方針・事業内容等の変更を行った

◎目標値見直しの考え方

- ▶ 最優先する施策(施策1,2,6,7,9) → 当初の目標値を維持するため予算を集中
- ▶ 選択と集中する施策(施策3,4,5,8,10) → 予算状況に合わせて事業の見直しを実施
- ▶ 東日本大震災を受けて特に推進する事業(指標14,16) → 緊急度を挙げて、取り組みを強化

上記の考え方にに基づき、代表指標を以下の3つに分類

- ▶ 1)H30年度までの目標値を前倒しする指標
 - 東日本大震災を受けて、優先的に実施していく必要があるため、目標値を前倒し、取り組みを強化
- ▶ 2)H30年度までの目標値を修正する指標
 - H30年度までの事業の見直しに伴い、目標値を変更
(新たに目標値を設定する等、以前よりも取り組みを強化するものも含む)
- ▶ 3)H30年度までの目標値を変更しない指標
 - 着実に事業を実施できており、今後も継続的に事業を実施していくため、目標値を変更しない

(1) 計画期間の代表指標目標値の変更

◎代表指標の目標値見直し方針

5つの みちづくり方針	10のみちづくり施策	指標名	見直し方針	目標値を 前倒しする指標	目標値を 修正する指標	目標値を変 更しない指標	
1 活力と交流を 生み出す みちづくり (活力・交流)	1 高速道路・地域高規格道路の整備中区間の供用と未着手区間の着手	(1) 高速道路の供用延長	-			○	
		(2) 地域高規格道路の供用延長	-			○	
	2 高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備推進	(3) IC30分圏域県内人口率	検討の結果目標値を変更しない			○	
		(4) IC10分圏工業団地数	検討の結果目標値を変更しない			○	
		(5) IC30分圏主要な観光地数	検討の結果目標値を変更しない			○	
2 暮らしと地域を 支える みちづくり (暮らし・地域)	3 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進	(6) 二次救急医療施設10分圏域人口率	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より減少しているため、目標値を修正		○		
		(7) 主要都市から県庁所在地への所要時間	検討の結果目標値を変更しない			○	
	4 生活幹線道路ネットワークの整備推進	(8) 冬道安全道路整備率	H30目標値を新たに設定			○	
		(9) バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数	検討の結果目標値を変更しない				○

※赤で着色した箇所は、最優先する施策

オレンジで着色した箇所は、東日本大震災を受けて特に推進する事業に該当

(1) 計画期間の代表指標目標値の変更

◎代表指標の目標値見直し方針

5つの みちづくり方針	10のみちづくり施策	指標名	見直し方針	目標値を 前倒しする指標	目標値を 修正する指標	目標値を変 更しない指標
3 人と環境を 大切にする みちづくり (人・環境)	5 中心市街地や都市の 拠点機能を高める都市 基盤の推進	(10)主要渋滞ポイント解消	新たな主要渋滞箇所が発表されたが、現時点ではまだ対策の検討段階にあるため、現在の指標を継続			○
		(11)県民一人あたりの渋滞損失時間の低減	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より減少しているため、目標値を修正		○	
	6 人に優しい道路空間の整備推進	(12)指定通学路の歩道整備率	H28年度の目標値を設定 H25年度に指定通学路見直されたが、H29年度にも再度見直しが予定されているため。		○	
		(13)無電柱化延長	次期事業計画（H26～H30）策定後に修正			○
4 安全と安心を 確保する みちづくり (安全・安心)	7 緊急輸送道路の強化の推進	(14)防災対策の概成箇所	東日本大震災を受け、一部対策についてH30年度からH27年度に目標年度を前倒し	○		
		(15)老朽等橋梁の着手箇所	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より、減少しているため、目標値を修正		○	
	8 一般道路の機能向上の推進	(16)孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数	平成30年度の目標値を設定		○	
5 次の世代に 継承できる みちづくり (安全・協働)	9 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化	(17)長寿命化修繕計画策定橋梁	全橋梁数に変動があるため、「全橋」と表記する		○	
		(18)予防保全型管理に移行した橋梁	全橋梁数に変動があるため、「全橋」と表記する		○	
	10 県民協働と、効率的な維持管理の推進	(19)マイロードサポート団体数	H24年度時においてH30年度目標を達成したため、目標値を見直し		○	
		(20)歩道除雪延長	H24年度時においてH30年度目標を達成したため、目標値を見直し		○	

※赤で着色した箇所は、最優先する施策
オレンジで着色した箇所は、東日本大震災を受けて特に推進する事業に該当

(1) 計画期間の代表指標目標値の変更

◎代表指標の目標値見直し結果

5つの みちづくり方針	10のみちづくり施策	指標名	H20 計画時	H24 現況値	H24 目標値	達成 状況	H30 目標値 (当初)	H30 修正	H30 目標値 (見直し後)
1 活力と交流を 生み出す みちづくり (活力・交流)	1 高速道路・地域高規格道路の整備中区間の共用と未着手区間の着手	(1)高速道路の供用延長	171km	201km	202km	達成	273km	変更しない	273km
		(2)地域高規格道路の供用延長	11km	11km	-	-	45km	変更しない	45km
	2 高速交通ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備推進	(3)IC30分圏域県内人口率	70.2%	70.8%	70.8%	達成	95.4%	検討の結果変更しない	95.4%
		(4)IC10分圏工業団地数	36箇所	36箇所	36箇所	達成	54箇所	検討の結果変更しない	54箇所
		(5)IC30分圏主要な観光地数	59箇所	61箇所	61箇所	達成	86箇所	検討の結果変更しない	86箇所
2 暮らしと地域を支える みちづくり (暮らし・地域)	3 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進	(6)二次救急医療施設10分圏域人口率	74.4%	74.6%	74.6%	達成	75.7%	変更	74.9%
		(7)主要都市から県庁所在地への所要時間	67.6分	64.9分	-	-	62.9分	検討の結果変更しない	62.9分
	4 生活幹線道路ネットワークの整備推進	(8)冬みち安全道路整備率	14.8%	16.8%	16.3%	達成	更なる改善	新規設定	19.1%
		(9)バス路線の大型車すれ違い不可能箇所数	50箇所	43箇所	-	-	42箇所	検討の結果変更しない	42箇所

※赤で着色した箇所は、最優先する施策
オレンジで着色した箇所は、東日本大震災を受けて特に推進する事業に該当

(1) 計画期間の代表指標目標値の変更

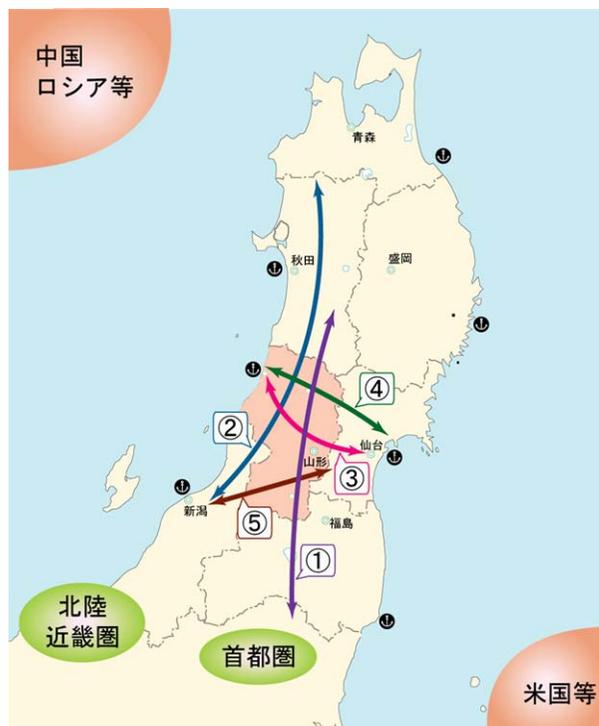
◎代表指標の目標値見直し結果

5つの みちづくり方針	10のみちづくり施策	指標名	H20 計画時	H24 現況値	H24 目標値	達成 状況	H30 目標値 (当初)	H30 修正	H30 目標値 (見直し後)
3 人と環境を 大切にす る みちづくり (人・環境)	5 中心市街地や都市の 拠点機能を高める都市基 盤の推進	(10)主要渋滞ポイント解消	8箇所	3箇所	3箇所	達成	0箇所	検討の結果 変更しない	0箇所
		(11)県民一人あたりの渋滞損 失時間の低減	30.9時間	30.0時間	30.2時間	達成	28.4時間	変更	28.6時間
	6 人に優しい道路空間 の整備推進	(12)指定通学路の歩道整備率	(63.1%)	(65.2%) 71.3%	(66.0%)	未達成	更なる向上	変更	75.0% (H28)
		(13)無電柱化延長	46,026m	56,347m	62,911m	未達成	効率的な推進	変更しない	効率的な推進
4 安全と安心を 確保す る みちづくり (安全・安心)	7 緊急輸送道路の強化 の推進	(14)防災対策の概成箇所	-	68箇所	56箇所	達成	97箇所	前倒し	97箇所 (内88箇所 H27)
		(15)老朽等橋梁の着手箇所	6橋	9橋	9橋	達成	12橋	変更	10橋
	8 一般道路の機能向上 の推進	(16)孤立の可能性の高い地域 の防災対策箇所数	-	18箇所	40箇所	未達成	更なる対策	新規設定	126箇所
5 次の世代に 継承できる みちづくり (安全・協働)	9 予防保全型維持管理 による道路施設の長寿命 化	(17)長寿命化修繕計画策定橋 梁	800橋	2,311橋	2,300橋	達成	-	変更	全橋
		(18)予防保全型管理に移行し た橋梁	1,399 橋	1,399 橋	1,200 橋	達成	2,300 橋 (全橋)	変更	全橋
	10 県民協働と、効率 的な道路維持管理の推進	(19)マイロードサポート団体 数	303団体	426団体	400団体	達成	質的向上	変更	500団体
		(20)歩道除雪延長	1,014 km	1,141 km	1,024 km	達成	1,034 km	変更	効率的な除雪

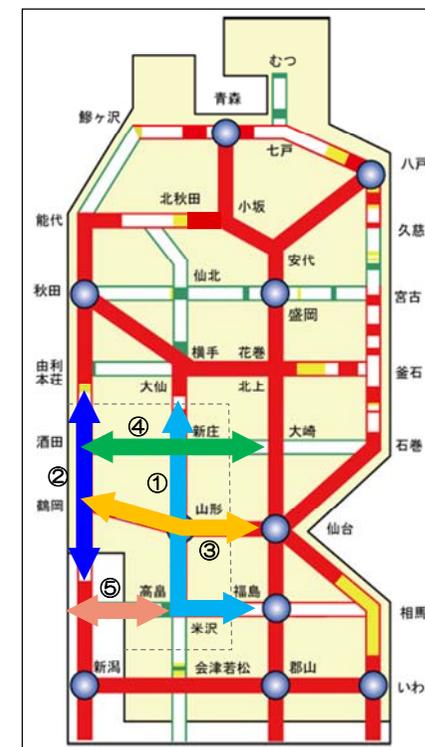
※赤で着色した箇所は、最優先する施策
オレンジで着色した箇所は、東日本大震災を受けて特に推進する事業に該当

(2) 五つの広域連携県土軸構想の名称変更

◎格子状骨格道路ネットワークの必要性



- 生活圏域の広域化が進む中で、物流・観光等による活力ある地域を維持していくために、また、災害時の代替路の確保・緊急医療等安全・安心な県土づくりを進めるために高速道路及び地域高規格道路の整備は重要である。
- 山形県の高規格道路及び地域高規格道路の整備は遅れており、ネットワーク機能が発揮されておらず、他地域との交流を阻害している。
- 東日本大震災では、太平洋側の道路網が機能停止する中で、日本海側の道路網が広域代替路として、被災地支援や物流機能を果たすなど、これまであまり顕在化していなかった道路ネットワーク化の効果が現れた。



国土交通省「格子状骨格道路ネットワーク」より作成

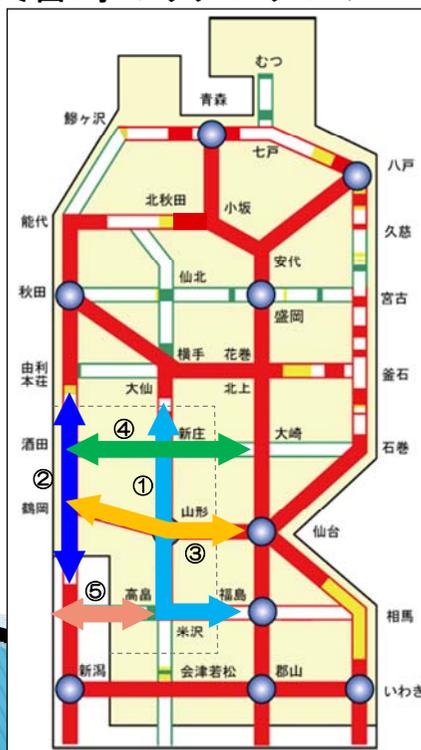
県内の高規格幹線道路並びに地域高規格道路の整備を行い、
それらが東北の道路ネットワークの一部として機能することが重要であるため、
現在の「五つの山形広域連携県土軸構想」の名称を
「山形県格子状骨格道路ネットワーク」に変更する。

(2) 五つの広域連携県土軸構想の名称変更

◎山形県格子状骨格道路ネットワーク

東北圏全体として東アジアの各地域との交流連携を進めるとともに、首都圏の国際化等のポテンシャルを引き込みながら、国際化を進めていく。

- ▶ 本県が東北圏の中でその役割を発揮し、首都圏及び東アジア等との交流連携を深め、経済的活力を高めていくために必要な県土づくり施策を展開
- ▶ **縦軸(日本海側を縦貫する高速道路)と横軸(太平洋側と日本海側を横断的に結ぶ市地域高規格道路)**の整備により、山形県格子状骨格道路ネットワークの形成を進める
- ▶ 広域的災害時のリダンダンシー機能を確保し、東北全体の災害リスクの分散に寄与



広域経済圏を支える道路整備

「山形県格子状骨格道路ネットワーク」

- ①東北中央自動車道
- ②日本海沿岸東北自動車道
- ③東北横断自動車道
- ④新庄酒田道路・石巻新庄道路
- ⑤新潟山形南部連絡道路

仙台や新潟等との一体化

国土交通省
「格子状骨格道路ネットワーク」より作成

(3) 地域のみちづくりビジョン代表事例箇所の変更

◎地域のみちづくりビジョンについて

- ▶ 本県は特色ある歴史性・文化性を持った4つの地域からなり、それらが連携し合い県全体として良好な環境や魅力を形成
- ▶ 生活関連サービスの確保や地域社会の維持のために必要な生活圏の視点で捉えた広域圏での道路整備の具体的なビジョンイメージをつくるため、**地域ごとに個別の代表事例箇所**を設定

◎代表事例箇所の例示の考え方

- (1) 高速道路・地域高規格道路の未着手区間を含めた全区間
- (2) その他の国直轄事業のうち、主な継続事業箇所等
- (3) 県事業のうち、主な継続事業箇所とともに、以下に該当する主な事業

No.	当初	改訂後
1)	H22新規事業着手予定箇所	H26新規事業着手予定箇所
2)	事業化に向け調査を実施している箇所	事業化に向け調査を実施している箇所 (H26新規調査予定箇所も含む)
3)	地域の課題として10年以内に着手する必要がある箇所	上記2)に含まれるものとする

3. 參考資料

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策1「指標(1) 高速道路の供用延長」

- 平成30年度の目標値 273km
- 最優先する施策に該当するため、目標値は当初計画を継続。

▶ 施策1「指標(2) 地域高規格道路の供用延長」

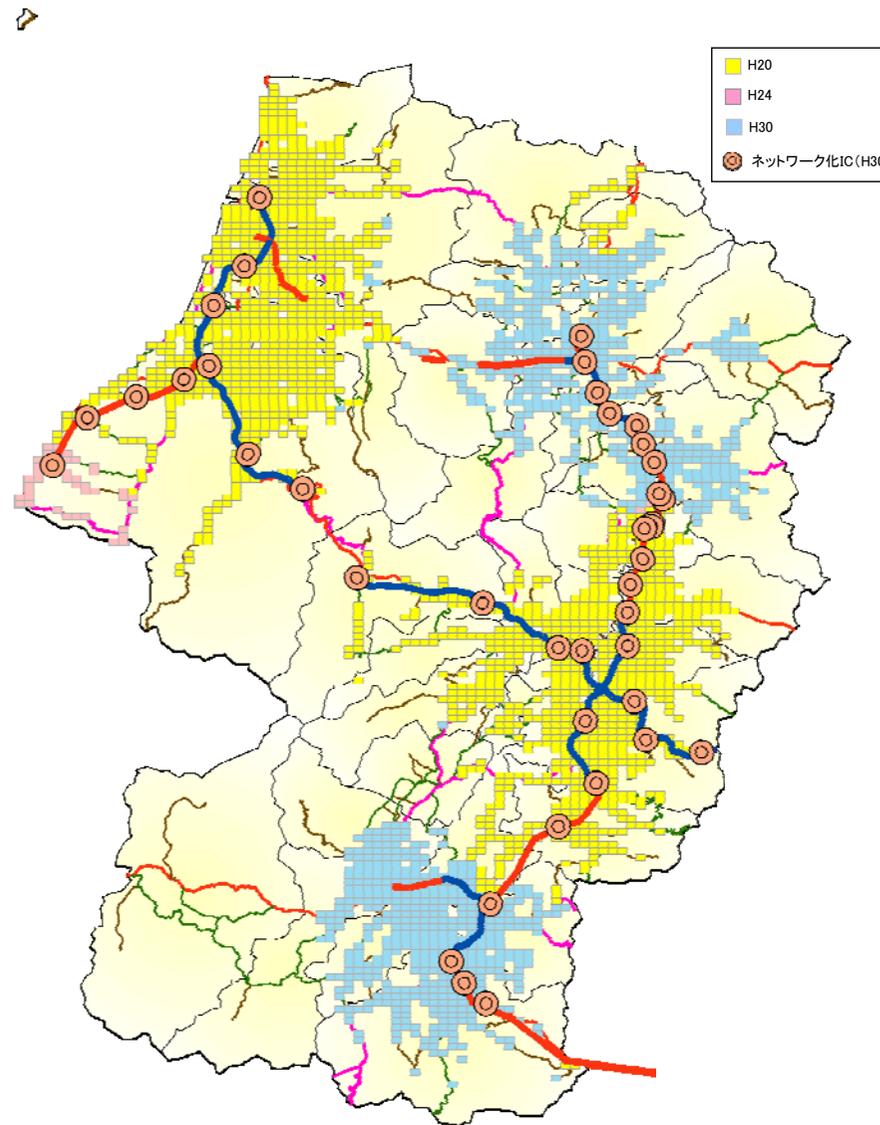
- 平成30年度の目標値 45km
- 最優先する施策に該当するため、目標値は当初計画を継続。

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策2

「指標(3) IC30分圏域県内人口率」

- 平成30年度の目標値 95.4%
- 最優先する施策に該当するため、目標値は当初計画を継続

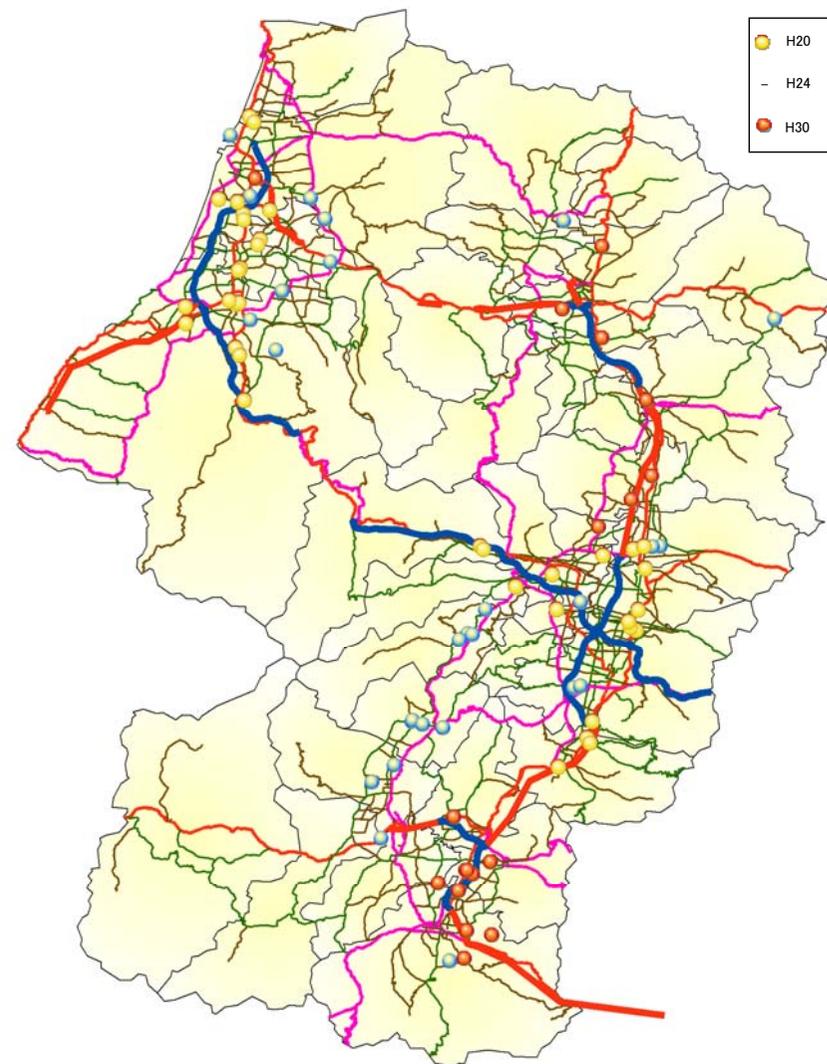


【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策2

「指標(4) IC10分圏工業団地数」

- 平成30年度の目標値 54箇所
- 最優先する施策に該当するため、目標値は当初計画を継続

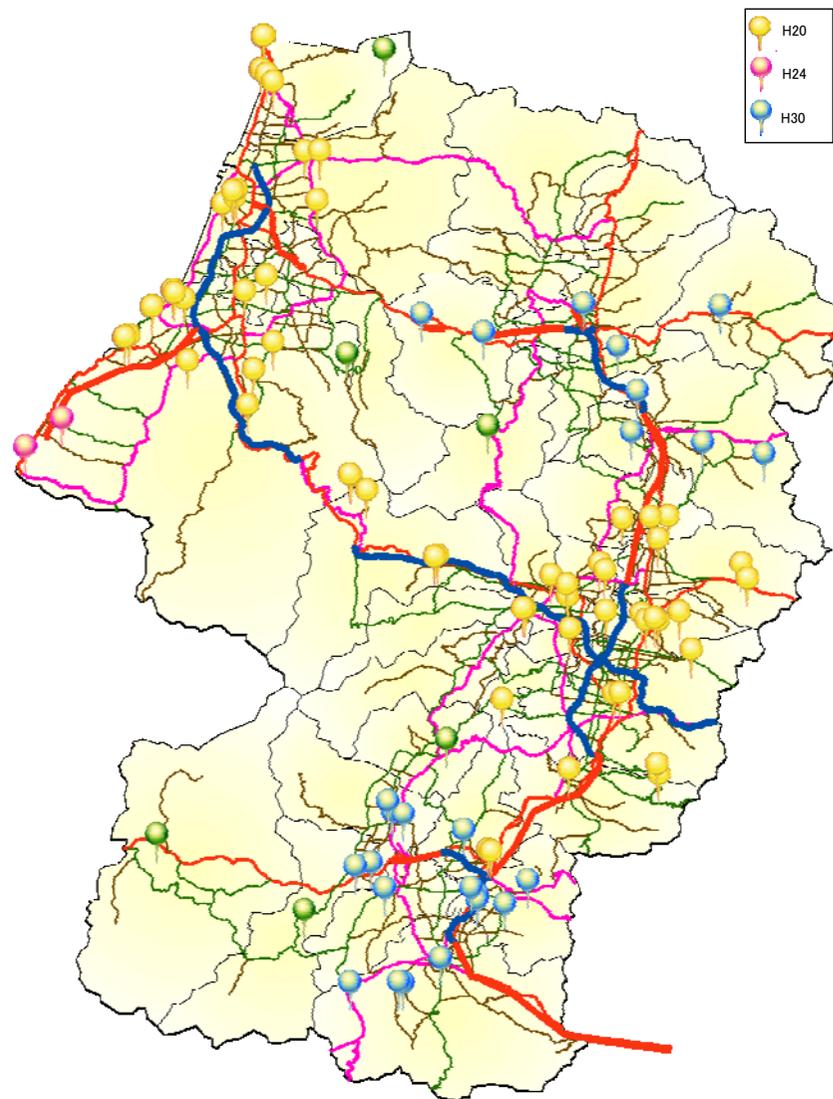


【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策2

「指標(5) IC30分圏主要な観光地数」

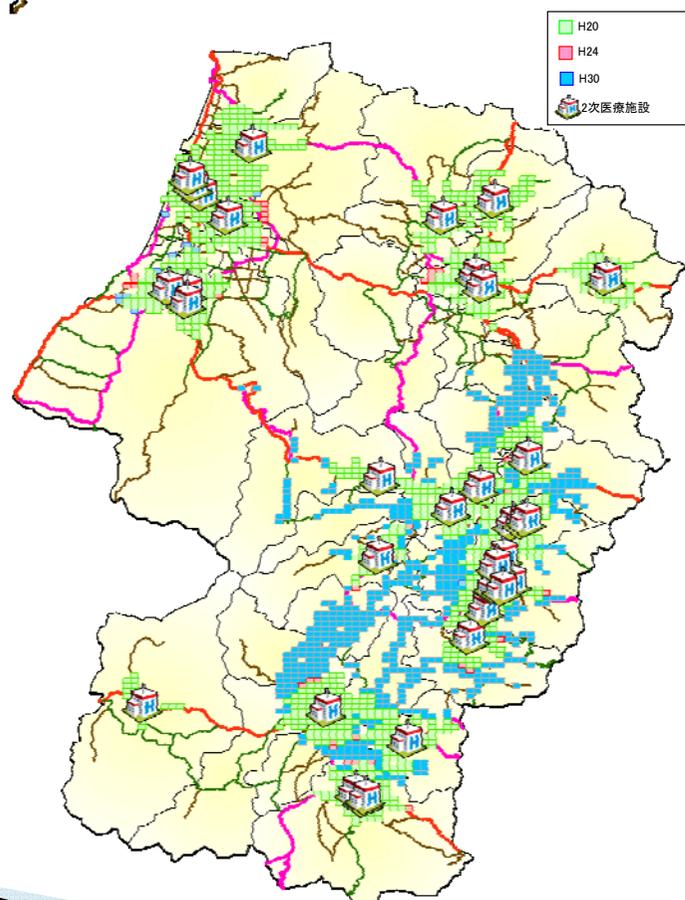
- 平成30年度の目標値 86箇所
- 最優先する施策に該当するため、目標値は当初計画を継続



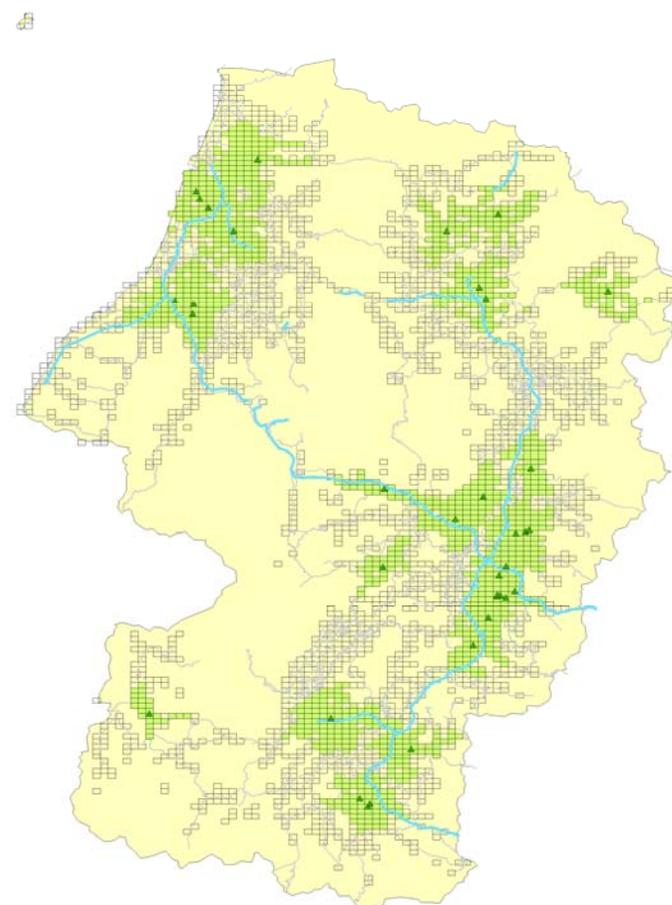
【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策3「指標(6) 二次救急医療施設10分圏域人口率」

- 平成30年度の目標値 75.7%⇒74.9%
- 目標値は検討の結果、当初計画より0.8%減少



【当初】



【見直し】



【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策3 「指標(7) 主要都市から県庁所在地への所要時間」

- 平成30年度の目標値 62.9分
- 目標値は検討の結果、当初計画を継続
- 県庁所在地である山形市と、主要7都市(酒田,鶴岡,新庄,村山,寒河江,米沢,長井)間の所要時間の平均値を算出

▶ 施策4 「指標(8) 冬道安全道路整備率」

- 平成30年度の目標値 更なる改善 → 19.1%
- 目標値を新たに設定

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

- ▶ **施策4「指標(9) バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数」**
 - 平成30年度の目標値 42箇所
 - 目標値は検討の結果、当初計画を継続
- ▶ **施策5「指標(10) 渋滞対策箇所」**
 - 平成30年度の目標値 0箇所
 - 目標値は検討の結果、当初計画を継続
 - 現在は第4次渋滞対策の中で、事業主体が県で、かつ平成20年時点で解消されていない8箇所の進捗状況を指標として設定
 - 平成25年1月に「山形県の主要渋滞箇所」が発表されたが、現時点ではまだ対策の検討段階にあるため、現在の指標を継続
(参考) 山形県の主要渋滞箇所 115箇所 (3エリア・20区間・20箇所)
- ▶ **施策5「指標(11) 県民一人あたりの渋滞損出時間の低減」**
 - 平成30年度の目標値 28.4時間 → 28.6時間
 - 目標値は検討の結果、当初計画より0.2時間増加

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策6 「指標(12) 法指定通学路の歩道整備延長」

- 平成28年度の目標値 75.0% (H24年度末71.3%)
- **最優先する施策**に昇格したため、**目標値を新たに設定し、取り組みを強化**
- 法指定通学路は数年毎に見直しが行われており、現指標は平成20年に指定された1005.0kmに対しての歩道整備率として設定
- 平成25年の法指定通学路見直しにより、山形県内における指定通学路の延長は658.7kmに変更されたため、これに対して目標値を見直し
- なお、平成29年度に再度見直しが行われる予定であるため、目標値は平成28年度までとして設定

年度	H20 ~H24	H25~H28	H29~
指定延長	1,005.0km	658.7km	

▶ 施策6 「指標(13) 無電柱化延長」

- 平成30年度の目標値 効率的な推進
- **最優先する施策**
- 次期事業計画(H26~H30)について、現在策定に向けた検討を進めているため、完了後に目標値を設定。

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

▶ 施策7「指標(14) 防災対策の概成箇所」

- 平成30年度の目標値 97箇所
- 東日本大震災を受けて特に推進する事業
- 落石崩壊、岩石崩壊、雪崩対策の必要な82カ所については、平成27年度までに概成

▶ 施策7「指標(15) 老朽等橋梁の着手箇所」

- 平成30年度の目標値 12橋 → 10橋
- 目標値は検討の結果、当初計画より2橋減少
- 架替更新を予定していたが、架替以外の対策について検討を始めたため、2橋減少した。

▶ 施策8「指標(16) 孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所」

- 平成30年度の目標値 更なる対策 → 126箇所
- 東日本大震災を受けて特に推進する事業
- 要対策箇所126箇所を、緊急度の高い箇所からA(35箇所)、B(47箇所)、C(31箇所)、D(13箇所)に分類
- A・B・Cを併せた113箇所について平成28年度までに完了させることとしており、平成30年度までに全数の完了を目指す。

【参考】代表指標目標値の修正内容(詳細)

- ▶ **施策9「指標(17) 長寿命化修繕計画策定橋梁」**
 - 平成30年度の目標値 なし ⇒ 全橋(平成25年4月1日で2,342橋)
 - **最優先する施策**であるため、**目標値を新たに設定し、取り組みを強化**
 - 新たに県管理となった橋梁についても計画を策定するため

- ▶ **施策9「指標(18) 予防保全型管理に移行した橋梁」**
 - 平成30年度の目標値 2,300橋 → 全橋(平成25年4月1日で2,342橋)
 - **最優先する施策**であるため、**目標値は当初計画を継続**
 - 新たに県管理となった橋梁についても管理を行うため。

- ▶ **施策10「指標(19) マイロードサポート団体数」**
 - 平成30年度の目標値 質的向上 → 500団体
 - 目標値を新たに設定

- ▶ **施策10「指標(20) 歩道除雪延長」**
 - 平成30年度の目標値 1,034km → 効率的な除雪
 - 当初のH30目標を達成しているため、今後はより効率的な除雪に向けて取り組む。