

## IV 参考資料

### 1 SWOT分析による戦略の構築

ここでは、SWOT分析法を用いて、これまでに築き上げてきた社会資本の現状と課題を抽出し、効率的な社会資本マネジメントを目標として、「強み」を活かす戦略や、「弱み」を克服する戦略を構築しています。

#### SWOT分析とは

戦略を企画立案する際に、外的・内的要因などの現状を分析する戦略計画手法の一つです

さまざまな要素を Strength (強み)・Weakness (弱み)・Opportunity (機会)・Threat (脅威) の四つに分類し、マトリクス表にまとめることにより、課題が抽出され、その結果、解決策を導くための戦略が見つかりやすくなるという特徴があります。

#### 応用方法

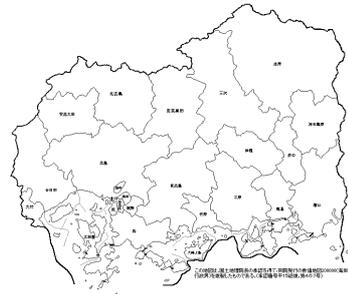
民間企業向けの手法であるSWOT分析を、本県の分析に活用するに当たって、S(強み)、W(弱み)、O(機会)、T(脅威)とマトリクスから導かれる領域・戦略を下表の通り定義しました。

SWOT分析	O(機会) 広島県の価値を高める社会潮流(今後10年間)	T(脅威) 広島県の価値向上を阻害する社会潮流(今後10年間)
<b>S(強み)</b> 広島県が持っている優れた「力と宝」	<b>積極展開領域</b> 強みと機会を活かしていく領域 ⇒短期集中戦略	<b>脅威回避領域</b> 脅威を回避しつつ強みを活かす領域 ⇒早期対応戦略
<b>W(弱み)</b> 広島県が持っている相対的に不利な「力と宝」	<b>弱み克服領域</b> 機会を活かし弱み克服する領域 ⇒中期戦略	<b>創意工夫領域</b> 創意工夫等で弱み克服する領域 ⇒長期戦略

「力と宝」の例

地理・地形・交通・自然・産業・社会資本など

※表中【機会】【脅威】【強み】【弱み】の①～⑦は、各領域(積極展開・脅威回避・弱み克服・創意工夫)の各重点化方針の①～⑦に対応しています。



#### 【強み】

- ①井桁状の高速道路ネットワークが平成20年代半ば完成
- ①②広島空港、広島港発着の定期路線や新幹線、高速道路等の発達した国内外との広域交通網
- ①②東アジアに近い地理的優位性
- ①20分以内で高速ICへアクセスできる82の産業団地
- ①中四国地方で唯一5万tコンテナ船が係留可
- ①中四国地方最大の人口、産業、都市機能が集積する広島都市圏
- ②瀬戸内海の歴史・文化・景観が調和した観光資源が豊富
- ②2つの世界遺産(厳島神社、原爆ドーム)

#### 【弱み】

- ③河川の底質悪化と海岸の埋立による藻場・干潟の減少
- ④全国平均の2倍近い水害被害額・被害棟数
- ④全国最多の土砂災害危険箇所数(31,987箇所)
- ④全国2位の土砂災害危険箇所等の災害時要援護者関連施設数(820箇所)
- ④要保全海岸延長は全国上位だが、防護人口達成率は58%に留まり、16万人が未防護
- ⑤27.5%に留まるバリアフリー化された県営住宅
- ⑥全国1位の放置艇隻数(16千隻)
- ⑥全国平均を下回る一般県道の歩道設置率(26.1%)
- ⑦県土の3/4を占める中山間地域
- ⑦75%に留まる市町中心地へ30分でアクセス可能な人口
- ⑦79kmあるバス路線のうち現況1車線の未改良道路延長

※表中の○数字については、42p 左下を参照

<p><b>【機会】</b></p> <p>①地域主権推進と中四国の拠点としての期待</p> <p>①グローバル化の進展</p> <p>①中国をはじめとするアジアの著しい経済成長</p> <p>②東アジア地域からの観光客の増加</p> <p>③環境・資源・エネルギーに対する新たな要請の高まり</p>	<p><b>【脅威】</b></p> <p>④大規模地震発生の切迫性の高まり</p> <p>④異常気象による局地的豪雨の頻発や台風の大 型化、土砂災害・水害の発生リスクの増大</p> <p>⑤⑥⑦少子・高齢化、人口減少の進行</p> <p>⑦低密度市街地の拡大や都市機能の拡散の進行</p>
<p>①広域的な交流・連携基盤の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業活動を支える物流基盤の充実</li> <li>・グローバルゲートウェイ機能の強化</li> <li>・「ひと・まち」をつなぐ広域道路ネットワークの構築</li> </ul> <p>②集客・交流機能の強化とブランド力向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の観光資源をつなぐネットワーク形成</li> <li>・観光インフラの充実 ・空港施設機能の充実等</li> <li>・新たな魅力を創出するみなと環境の整備</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>強みや機会を活かし、短期集中投資により早期効用と相乗効果の発現を図る戦略が有効</p> </div>	
<p>③環境保全と循環型社会の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に応じた効率的な污水处理</li> <li>・下水道未利用エネルギーの活用</li> <li>・河川の底質浄化、海域環境の改善（藻場・干潟）</li> <li>・水資源の適正管理</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>弱みを克服するとともに、今後の社会情勢の変化に対応していくためには、柔軟な施策展開による中期戦略が必要</p> </div>	<p>④防災・減災対策の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安心な県土づくり</li> <li>・緊急輸送ネットワークの充実</li> <li>・耐震化促進による地震防災対策</li> </ul> <p>⑤自立した生活ができる環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズを踏まえた住環境の整備</li> <li>・県営住宅の再編整備</li> <li>・主要施設周辺のバリアフリー化の推進</li> </ul> <p>⑥総合的な交通安全対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安心できる道路空間の形成（歩道）</li> <li>・放置艇への対策（船舶航行の安全確保）</li> </ul> <p>⑦持続可能なまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の活性化に資する市街地開発事業などの推進</li> <li>・渋滞を緩和する道路等の改善、及び市街地を一体化する鉄道との立体交差化</li> <li>・中心市と周辺地域の連携を支えるインフラ整備</li> <li>・市町中心地とその周辺部の連携を強化する合併後の地域づくりを支えるインフラ整備</li> <li>・中山間地域の自立を支える交通円滑化と都市的サービスを楽しむ広域交通網等の確保など</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>弱みや脅威により、将来、深刻な影響を受けないように、今後も引き続いて、創意工夫を加えながら長期的な対応が必要</p> </div>

## 2 社会資本整備のプライオリティ（試行段階）

試行的に設定したものであり、今後、評価手法等の見直しを含めて検討する予定です。

### 評価方法

- ① 土木局・都市局における補助公共事業及び国直轄事業のうち、平成23～32年度の10年間に実施を予定している事業箇所を事業種や施策などにより分類したグループについて、相対的な優先度の評価を行った。  
(災害復旧事業や維持管理事業などは対象外とする。)
- ② 県民の視点に立って、次の3項目を評価基準とした。  
「経済性(費用対効果)」、「効率性(事業熟度・実施環境)」、「有効性(施策項目への貢献度)」
- ③ 評価手法として、複数の評価基準を総合評価できる多基準分析手法を用いた。また、客観的数値化が困難な場合でも定性的な指標により分析できるAHP法(階層化分析法)を用いた。  
(類似の手法は公共事業評価システム研究会(国土交通省)も提唱しており、首都機能移転先候補地選定(国会等移転審議会)や国内外の公共事業評価等において用いられている。)

### 評価対象となる事業種別・施策別グループ

施策	事業種										
	道路	街路	交通安全	河川	砂防	海岸	空港	港湾	住宅	下水	公園
①広域的な交流・連携基盤の強化	ABC	AB					B	ABC			B
②集客・交流機能の強化とブランド力向上	ABC	B					B	AB			
③環境保全と循環型社会の構築								ABC		ABC	
④防災・減災対策の充実・強化	ABC	ABC		ABC	ABC	ABC	B	ABC			
⑤自立した生活ができる環境の整備									ABC		
⑥総合的な交通安全対策の推進			ABC					ABC			
⑦持続可能なまちづくり	ABC	ABC									
グループ数 合計	12	9	3	3	3	3	3	14	3	3	1
	11事業種(道路～公園) ⇒ [施策(①～⑦)・優先度(ABC)ごとに分類] ⇒ 57グループ										

※ 表中のAとは、各事業箇所を事業種別・施策別に分類したとき、その中での優先度が上位1/3に位置づけられた事業箇所のグループを指す。同様に、Bは中位1/3、Cは下位1/3に位置づけられた事業箇所のグループを指す。

※ ただし、各事業箇所を事業種別・施策別に分類したとき、該当する事業箇所数が1つの場合はB、2つの場合はA、Bとする。

## 【試行結果】

施策 プライオリティ	① 広域的な 交流・連携基 盤の強化	② 集客・交流 機能の強化 とブランド 力向上	③ 環境保全 と循環型社 会の構築	④ 防災・減災 対策の充 実・強化	⑤ 自立した 生活ができ る環境の整 備	⑥ 総合的な 交通安全対 策の推進	⑦ 持続可能 なまちづく り
☆☆☆☆☆	道路A	港湾A					
☆☆☆☆	街路A・B 港湾A・B	道路A 街路B 港湾B	下水A	河川A 海岸A 港湾A	住宅A	交通安全A	街路A
☆☆☆	道路B・C 公園B 空港B		下水B 港湾A	道路A・B・C 河川B 砂防A・B・C 海岸B・C 空港B 港湾B	住宅B	交通安全B 港湾A	道路A 街路B
☆☆	港湾C	道路B・C 空港B	港湾B 下水C		住宅C	港湾B・C	道路B・C 街路C
☆			港湾C	街路C 河川C 港湾C		交通安全C	

優先度高



## 3 広島県の社会資本整備水準データ

## (1) 道路

項目	単位	全 国	広島県	順位	データ年月日
高速自動車国道延長（供用延長）	km	7,560	299	5	H20.4.1
広島市2時間圏域カバー人口	万人	—	451	—	H21年度
広島空港2時間圏域カバー人口	万人	—	631	—	H21年度
市町中心地30分到達可能人口カバー率	%	—	75.4	—	H21年度
バス路線のうち現況が1車線しかない未改良道路の延長	km	—	79.1	—	H21年度
歩道設置率（一般県道）	%	30.8	26.1	27	H20.4.1
緊急輸送道路の未改良延長	km	—	147.2	—	H21年度
緊急輸送道路における橋梁耐震補強の整備率	%	—	75.5	—	H21年度
主要渋滞ポイント数	箇所	—	58	—	H17年度
一般県道整備率	%	54.2	49.8	27	H20.4.1

## (2) 街路

項目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
街路改良率	%	57.4	55.1	27	H20.3.31
緊急対策踏切※数	箇所	1,960	24	16	H19.4.20

※緊急対策踏切：1時間のうち40分以上遮断する「開かずの踏切」など、交通の大きな阻害となっている踏切

## (3) 河川

項目	単位	全 国	広島県	順位	データ年月日
10年間水害被害額（H11～H20，名目）	百万円	5,972,294	210,156	7	H22.3
10年間水害被害棟数（H11～H20）	棟	542,663	22,770	5	H22.3

## (4) 砂防

項目	単位	全 国	広島県	順位	データ年月日
土砂災害危険箇所	箇所	525,307	31,987	1	H14 公表
未整備箇所	箇所	153,720	8,043	1	H20 末
土砂災害危険箇所及び土砂災害危険区域等の都道府県別災害時要援護者関連施設	箇所	13,730	820	2	H21.8
土砂災害警戒区域指定率	%	—	22.7	7	H21 末
土砂災害警戒区域指定残数	箇所	—	24,718	1	H21 末
近年（H10～H18）の土砂災害発生件数	件	10,475	486	4	H20

## (5) 海岸

項目	単位	全 国	広島県	順位	データ年月日
海岸延長（国土交通省，農林水産省）	km	35,275	1,129	7	H21.3.31
要保全海岸延長（港湾）	km	4,498	400	2	H21.3.31
要保全海岸延長（河川）	km	5,562	137	12	H21.3.31
防護対象人口	千人	—	390	—	内部資料
防護人口達成率	%	—	58.5	—	H22.3.31
津波・高潮ハザードマップ公表市町村数	市町村	400	7	—	H21.3.31

## (6) 空港

項目	単位	全空港	広島空港	順位	データ年月日
国内線空港別旅客数	千人	178,511	2,524	12	H21年度
国際線空港別旅客数	千人	49,773	297	8	H21年度
合計	千人	228,284	2,822	11	H21年度

## 【定期路線の状況】

(平成 22. 11. 1 現在)

路線	航空会社	運航便数
札幌	日本航空	1日1便
仙台	IBEXエアラインズ	1日1便
東京 (羽田)	全日本空輸	1日9便
	日本航空	1日6便
<小計>	2社	1日15便
成田	IBEXエアラインズ	1日2便
那覇	全日本空輸	1日1便
5路線	3社	1日20便

路線	航空会社	運航便数
ソウル	アジアナ航空	週7便
大連・北京	中国国際航空	週5便
大連	中国南方航空	週3便
上海	中国東方航空	週7便
<中国路線小計>	3社	週15便
台北	チャイナエアライン	週6便
グアム	コンチネンタル航空	週2便
6路線	6社	週30便

※広島～羽田線の利用者数は、新千歳・福岡・伊丹・那覇・鹿児島に次ぐ国内第6位（H21年度）

## (7) 港湾

項目		単位	全国	広島県	順位	データ年月日
物流	コンテナターミナル直背後の港湾関連用地面積(広島港)	ha	—	7.0	7	H21
	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率(広島港)	%	—	38	—	H20
	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率(福山港)	%	—	22	—	H20
	外貿コンテナ貨物取扱量(広島港)	千TEU	14,757	132	12	H21
	外貿コンテナ貨物取扱量(福山港)	千TEU	14,757	69	17	H21
	木材取扱量(尾道糸崎港)	千トン	10,773	620	4	H19
	粗鋼生産量(福山港)	千トン	89,961	11,529	1	H19
観光	広島県の観光客数(沿岸市町)	万人	—	4,007	—	H20
	ビジター船係留可能箇所(海の駅)	箇所	—	13	—	H20
	外航客船の寄港実績(広島港)	隻	—	20	4	H19
	国内移動におけるフェリー・旅客船を利用した割合(観光)	%	0.56	1.85 73.4(愛媛県)	—	H17
	港湾施設利活用可能面積	ha	—	20	—	H22.8
	定期航路数	航路	約400	52	—	H21.5
	プレジャーボート数	千隻	217	23	1	H18
環境	干潟面積	ha	49,380	1,068	11	H10.3
	藻場面積	ha	142,459	1,842	20	H10.3
	浚渫土砂処分場の残余容量の逼迫	千m <sup>3</sup>	—	1,126	—	H22.5
安全・安心	定期航路数【再掲】	航路	約400	52	—	H21.5
	船舶乗降人員	百万人	115	20	1	H20
	入港船舶隻数	千隻	4,608	644	1	H20
	放置艇隻数	千隻	116	15	1	H18
	放置艇収容率	%	—	35	—	H18

## 【国際コンテナ航路等】

(平成23年1月現在)

港名	航路名	船社数	運航便数
広島港	韓国航路	6社	週9便
	中国航路	2社	週6便
	東南アジア航路等	4社	週3便
	北米航路	1社	月1便
福山港	韓国航路	2社	週4便
	中国航路	2社	週6便

## (8) 住宅

項目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
都道府県営住宅戸数	戸	958,529	16,695	11	H21.4.1
都道府県営住宅の借家世帯に占める割合	%	5.39	3.88	29	H20.10.1(全国) H22.3末(東京)
新設住宅着工戸数	戸	775,277	13,742	14	H22.3末
民間借家における最低居住面積水準以上の住宅に生活する世帯の割合	%	81.24	81.24	42	H20.10.1
借家の一住宅あたりの延べ面積	m <sup>2</sup>	45.07	46.63	36	H20.10.1
専用住宅一畳あたりの家賃	円/畳	3,039	2,531	14	H20.10.1
県営住宅のバリアフリー化率	%	—	27.5	—	H22.3.31

## (9) 下水道

項目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
汚水処理人口普及率	%	85.7	81.3	21	H22.3.31
下水道人口普及率	%	73.7	67.9	20	H22.3.31

※汚水処理人口普及率は、下水道・農業集落排水施設等・浄化槽等を合わせた普及状況

## (10) 公園

項目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
一人当たりの都市公園等面積	m <sup>2</sup> /人	9.7	10.6	30	H22.3.31