

6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

河川改修等による治水対策の推進

現 状

- 県内には未改修の中小河川が多く、豪雨などによる家屋等浸水被害が繰り返されているほか、人口、資産の集積する沿岸部では、異常高潮や、地震に伴う津波による浸水被害が懸念されている。
 - 排水機場のポンプやダム設備等の老朽化が進んでおり、継続的な機能確保が重要である。

課題

- 平成30年7月豪雨災害への対応として実施する大型プロジェクト事業を着実に進めるとともに、気候変動により激甚化・頻発化する豪雨へ対応するため、「流域治水」を推進する中で、重点的に予算配分し、効果的な事前防災を加速化させることが必要。
 - 排水機場やダム設備の長寿命化計画に基づく機器更新等に必要額を配分し、計画的な機能維持を図ることが必要。

① 手城川 大規模特定河川事業・特定構造物改築

流域治水プロジェクト（令和3年3月30日公表）



②野呂川・中畠川 河川改修事業(交付金)

河道拡幅・流木対策の実施
⇒流水能力を向上させ、家屋浸水被害を解消



①-2 ため池の防災工事等の推進

現状/広島県の取組

- ため池及び防災重点ため池が**全国で2番目に多い**

区分	箇所数
農業用ため池	18,837箇所
うち 防災重点ため池	7,149箇所

(令和3年3月末現在)

- 平成30年7月豪雨で、堤体の決壊等により下流への被害が発生したことから、次の対策を進めている。
 - ① 住民の迅速な避難行動につなげるための対策
 - ② 利用するため池の管理強化と補強対策
 - ③ 利用しなくなったため池の統合・廃止対策



- 令和3年度から「防災重点農業用ため池に係る防災工事の推進に関する特別措置法」に基づき、令和7年度までの5年間に330箇所の防災工事(補強・廃止)を推進する。
 - また、「広島県ため池支援センター」を設置し、管理者による適正な管理を支援している。

6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

課題

- 農業用ため池の防災工事の推進
 - 埋め立てにより廃止する際、跡地を公的に利用していく場合も、定額補助制度の対象とする必要がある。
 - また、農業利用しなくなったため池に、雨水を一時貯留させる必要がある場合には、調整池へ転換する工事への財政措置の拡充を検討する必要がある

● 農業用ため池の適正管理の推進

- 今後、診断結果により、広島県ため池支援センターによるパトロールが増加する見通しであるため、ため池の箇所数に応じた補助対象額の引き上げが必要である。

また、管理者や農業者がため池を活用して一時的に雨水を貯留する取組をしやすくなるよう、発揮される公益的機能に鑑みた支援策を検討する必要がある。

箇所未満	全国平均	広島県
1,000	28 県	約1,300箇所
2,000	12 県	約7,200箇所
6,000	5 県	
6,000以上	2 県	

● ため池の防災対策に必要な調査に係る支援の充実

- ・ 地方公共団体も継続的に利用や管理の実態を把握できるよう、こうした事務に要する経費への支援策について検討する必要がある。



② 土砂災害防止施設等の整備推進

現 状

- 国や市町と連携し、「砂防・治山施設整備計画」により砂防ダム等の緊急整備等が、令和2年度で概ね完成。
- 「ひろしま砂防アクションプラン2021」に基づき、防災拠点や住宅密集地、インフラ・ライフラインの整備を図り、効果的な事前防災対策を着実に推進。
- 平成30年7月豪雨や令和2年7月豪雨では、砂防ダムが土石流や流木を捕捉し、被害を防止・軽減する効果を確認。
- 「広島県『みんなで減災』県民総ぐるみ運動」の取組を進めるなどハード・ソフトが一体となった土砂災害対策を推進。



6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

課 題

- 緊急事業に継続砂防激甚災害対策特別緊急事業の実施及び必要な予算を確保することが必要。
- 県内の土砂災害警戒区域総数が、約4万8千箇所と(全国最多)となり、新たに対策が必要となる箇所が増加。
- 土石流を捕捉後、砂防ダムの機能復旧に必要な除石が速やかに実施できるよう財政支援が必要。
- 平成30年7月豪雨災害を踏まえ、避難の実効性を高める取組の一層の推進が必要。



【二河川支川 砂防激甚災害対策特別緊急事業（熊野町）】

③ 高潮・津波対策等による治水対策、港湾における耐震強化岸壁及び防災拠点の整備の推進

現 状

- 人口、資産の集積する沿岸部において、平成16年の台風16号・台風18号による大規模な高潮災害が発生
- 発生が危惧されている南海トラフ巨大地震等に伴う対策を進める必要がある

6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

課 題

- 過去に浸水実績のある河川及び海岸の高潮災害に対する安全性の早期向上
- 背後地がゼロメートル地帯である市街地等の緊急性の高い地域において、最大クラスの地震への対応

広島県西部地域(広島港、京橋・猿猴川)



東部地域(尾道糸崎港、福山港、藤井川)



平成30年7月豪雨災害 主な対応状況

区分		箇所数	R3.4月末の状況
激甚災害 対策特別 緊急事業 等	砂防	125	工事中(R5年度完成予定)
	急傾斜	5	工事中(R5年度完成予定)
	治山	176	工事中(R5年度完成予定)
改良復旧	道路	1	工事中(R4年度完成予定)
	河川	2	工事中(R5年度完成予定)
	砂防	1	工事中(R3年度完成予定)

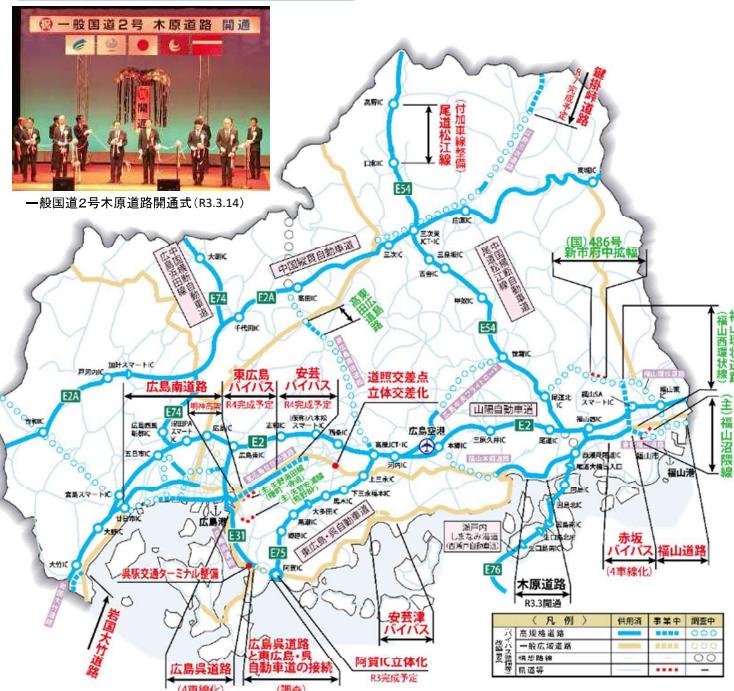


6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な国直轄事業要望箇所等



ポストコロナ時代の「新たな日常」を実現するとともに、地方創生及び国土強靭化を推進し、ストック効果を早期に発揮させるため、次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること

- 1 広域ネットワークを形成する高速道路の機能強化・直轄国道バイパスの整備促進
- 2 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置
- 3 都市基盤を強化し、安心して快適に暮らせる持続可能なまちづくりに資する街路事業の推進
- 4 道路予算総額の安定的な確保及び補助制度の拡充

開通予定年度に向けた着実な整備を要望する

- ◆一般国道2号 東広島・安芸バイパス R4完成

2020年代前半までの整備を要望する

- ◆一般国道2号 道照交差点立体交差化

- ◆尾道松江線(付加車線整備)

- ◆一般国道2号 福山道路(長和～赤坂)

早期開通に向けた着実な整備を要望する

- ◆一般国道2号 広島南道路(明神高架)

- ◆広島呉道路(4車線化)

【提案先省庁:財務省、国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

①広島都市圏から空港への高い アクセシビリティの実現

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP ○ 一般国道2号 道照交差点立体交差化 ○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) ○ (仮称)八本松スマートIC
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主要地方道 矢野安浦線

②広島都市圏全体での企業等の生産性向上 に資する人流・物流ネットワークの構築

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架) ○ 広島呉道路(4車線化) ○ 広島呉道路と東広島・呉自動車道の接続区間の計画の早期具体化 ○ 広島南道路(商工センター以西)の早期事業化 ○ (仮称)八本松スマートIC(再掲) ○ 国道31号 呉駅交通ターミナル整備
------	--

③福山都市圏の生産性向上に資する道路 ネットワーク構築による産業競争力強化

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 福山道路の整備促進及び未事業化区間の早期事業化
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格道路福山西環状線 ○ 主要地方道福山沼隈線 ○ 主要地方道鞆松永線

④観光周遊を促す道路ネットワークの 形成による観光立県の実現

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 福山道路の整備促進及び未事業化区間の早期事業化(再掲)
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道432号、主要地方道 鞆松永線(再掲)等 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置

⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを 支える道路整備の推進

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置 ○ 安全で快適な歩行者等の空間整備推進のための財政措置 ○ 集約型の都市基盤を支える道路・街路整備
--	--

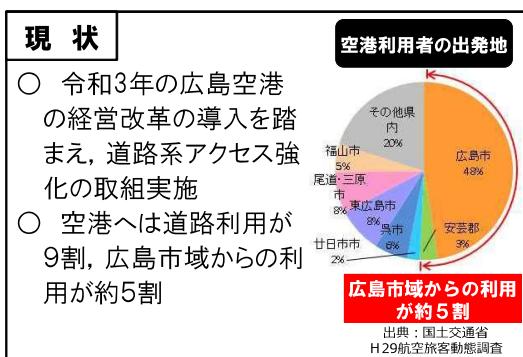
⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の 活用推進、サイクルツーリズムの推進

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通勤・通学等のための走行環境整備に向けた財政措置 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置(再掲)
-----	---

6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

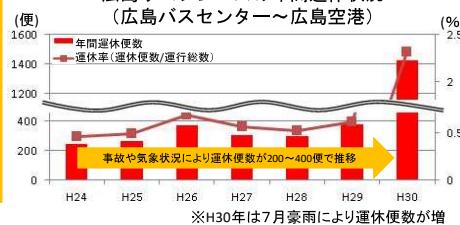
①広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現



課題

- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞や通行止めの影響を受ける空港アクセス
- 代替路である現道(国道2号)の慢性的な渋滞
- 平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティ(速達性、定時性、代替性、多重性)の確保が必要

広島リムジンバスの年間運休状況
(広島バスセンター～広島空港)



空港アクセスルート所要時間※

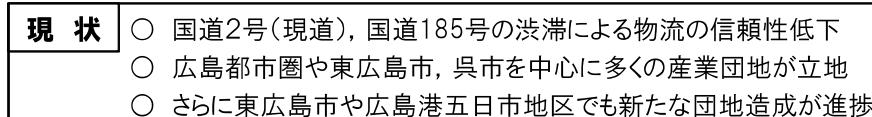
ルート	路線	整備後	現状
①高速ルート	広島高速5号線+山陽道	40分	45分
②一般ルート	国道2号東広島・安芸BP+山陽道	65分	105分
③白市ルート	JR山陽線+空港連絡バス	64分	64分
	(主)矢野安浦線(矢野ハイバス等)	—	—

※H22センサスの平日混雑時速度により算出。一般ルートの現状の所要時間は国道2号の現道を利用した場合(H17センサスで算出)。迂回ルートは平成29年1月に中国運輸局で路線認可。山陽自動車道で事故や渋滞が発生した場合の利用が可能

6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

②広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築



課題

- 国道2号をはじめとする幹線道路の慢性的な渋滞を解消し、企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築が必要
- コロナ禍でも大型車通行量は約1～2割減に留まっており、物流は有事でも提供し続けなければならない業務



6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

③福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

現状

- 福山都市圏は瀬戸内海地域の中核的な工業拠点
 - 重要港湾福山港の機能強化(ふ頭再編改良事業着手)
 - 福山市中心部に主要渋滞箇所が集中
 - 福山市西部、及び北部の産業団地と産業集積地、福山港とのアクセスが脆弱

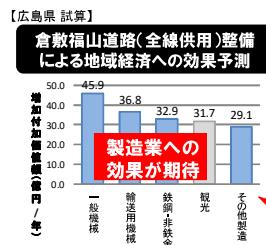
一般国道2号沿線ランク(R1)

順位	渋滞損失時間※	市区町村	区間名
1	124	広島市	東雲インターチェンジ~出汐町交差点
2	98	倉敷市	大西交差点付近~中新田交差点
3	94	福山市	紅葉町交差点~小田川橋交差点
4	74	岡山市	バイパス豊文交差点~青江交差点
5	72	福山市	明神町交差点~府中分かれ交差点

出典:渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成31年・令和元年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間:混雑により余計にかかる時間(単位:万人・時間/年)

課題

福山市中心部の渋滞を緩和し、企業等の生産性向上に資する道路ネットワークの構築が必要



**広島県内の経済効果は
約387億円/年**



6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

④観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

現 狀

- ひろしまブランド、瀬戸内ブランドの確立により世界に誇れる観光地を目指し、取り組みを実施
 - 2つの世界遺産や瀬戸内海、サイクリング等の多彩な観光資源が集積
 - 井桁状高速道路ネットワークに より観光地へのアクセス性は高い もの、都市内渋滞等が観光周遊の大きな妨げに
 - 令和元年11月にしまなみ海道 サイクリングロードがナショナルサイ クルルートに指定
 - 令和2年、新型コロナウイルスの 影響により観光客が減少



H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1



課題

- ICアクセス、観光地間アクセス、都市内道路の整備により、広域観光周遊を促す道路ネットワークの形成が必要
 - 新型コロナ収束後の観光等の経済活動復興のための道路ネットワークの形成が必要



6 社会資本整備の推進

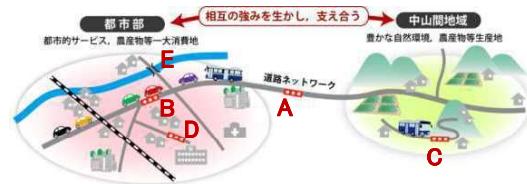
(4) 道路ネットワークの整備促進等



⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを支える道路整備の推進

現状と課題

- A 都市の機能の享受を可能とする地域と拠点間の円滑な移動
- B 集約型の都市基盤を支える道路・街路整備
- C 買い物、通院等地域住民の日常生活を支える道路整備
- D 総合的な交通安全対策の推進
- E 道路施設の適正な維持管理



D 総合的な交通安全対策の推進

全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.9%	52.9%	37
一般国道指定区間外	55.9%	56.7%	12
主要地方道	47.1%	44.8%	13
一般県道	33.5%	29.4%	28

歩道設置率 = 歩道設置道路実延長 ÷ 実延長
出典：道路統計年報2020より作成



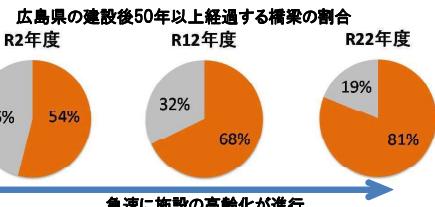
広島県内の子どもの交通事故発生件数



- 通常路交通安全プログラムに基づく交通安全対策や未就学児等の移動経路における交通安全対策の実施

E 道路施設の適正な維持管理

[凡例]
■ 50年以上
■ 50年未満



急速に施設の高齢化が進行

橋梁補修に係る指標

- 1巡回目検で健全度Ⅲであった
橋梁の修繕割合100% (R7年度)
(広島県道路整備計画2021)

- 1巡回目検(令和2年度末時点)
○ 1巡回目検(令和2年度末時点)
○ 1巡回目検(令和2年度末時点)
○ 1巡回目検(令和2年度末時点)

橋梁補修の事例



(図)433号 式敷大橋 橋梁概要

架設年度	昭和48年(1973年)
橋長	623.5m
幅員	10.1m
形式	3径間連続トラス橋

- 点検により、上部工の塗装劣化や橋脚のひび割れ等が確認されたため、橋梁補修工事を実施



6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等



⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進、サイクルツーリズムの推進

現状

- 県ではH31年3月に自転車活用推進計画を策定し、施策を推進。
県内市町においては6市町が策定(R2年3月末時点)
- また、ウィズコロナの新しい生活様式として、県民・事業者に対し自転車・徒歩等の出勤を要請
- しまなみ海道CR等では、サイクルツーリズムによる観光地域づくりを推進。国内外からのサイクリング客が着実に増加
- R元年11月にしまなみ海道CRがナショナルサイクルルートに指定



「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが最も高くなっている

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。
(上位のみ抜粋)



利用者の約半数
が求めている

広域的サイクリングロードの形成



課題

- 通勤・通学等における自転車利用促進のための走行空間の確保
- サイクルツーリズムを推進し、世界に誇るサイクリング環境を創出するためのハード・ソフト両面での受け入れ環境の向上

6 社会資本整備の推進

(5) 交通の円滑化などによりまちづくりを促進する連続立体交差事業の推進

国への提案事項

広島市東部地区連続立体交差事業の着実な推進に必要な財政措置

交通の円滑化、市街地の分断の解消及び踏切の安全確保を実現し、まちづくりを促進する連続立体交差事業の実施には、長期的に多額の事業費が必要であるため、着実な事業推進に必要な財政措置を行うこと。



鉄道高架と関連街路の整備イメージ(広島市安芸区付近)

【提案先省庁:財務省、国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(5) 交通の円滑化などによりまちづくりを促進する連続立体交差事業の推進

現状

【地域の状況】

- 広島都市圏東部地域では、鉄道による市街地分断が効率的な基盤整備を阻害
- 踏切が多数(16箇所)あり、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が発生

【取組の状況】

- 令和2年6月にI期区間である向洋駅周辺における工事基本協定を県、広島市及びJR西日本の3者で締結し、同年10月に工事着手
- 早期の事業効果発現に向け、向洋駅仮跨線橋、仮駅舎及び仮線路など本格的な鉄道工事を推進中

【国の対応状況】

- 令和元年度より連続立体交差事業の個別補助制度を創設

課題

広島市東部地区連続立体交差事業の実施には

- 長期的に多額の事業費が必要
- 着実に事業推進できる財政措置が必要
- 財政状況の厳しい地方負担の軽減が必要

事業区間内の「緊急に対策の検討が必要な踏切」



青崎第10踏切(府中町)
(歩行者ボトルネック踏切)

新町踏切(海田町)
(開かずの踏切)



6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

国への提案事項

1. 広島港について、地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支える出島地区コンテナ物流拠点の充実・強化を図るため、岸壁整備等の新規事業化。
2. 広島港・福山港・尾道糸崎港について、地域産業のグローバル化への対応など企業活動を支える物流基盤の充実・強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。
3. 福山港・厳島港について、観光・交流の拠点機能の強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。

提案箇所一覧

港名・地区名	内容
広島港 出島地区 宇品地区 五日市地区	・岸壁・泊地(水深14m)の整備 《新規事業化》 ・岸壁(水深10m⇒12m化・耐震強化)の整備【直轄】 ・臨港道路廿日市草津線(4車線化)の第Ⅱ期整備
福山港 箕島地区 箕沖地区 本航路等 鞆原北地区	・岸壁・航路・泊地(水深12m)の整備【直轄】 ・岸壁・航路・泊地(水深10m)の整備【直轄】 ・船舶の運航効率改善に係る規制緩和(余裕水深緩和等) ・企業及び地方の負担を軽減する新たな制度設計 ・福山本航路(水深16m⇒18m化)の整備【直轄】 ・浮桟橋の整備
尾道糸崎港 機織地区	・泊地(水深7.5m⇒10m化)等の整備【直轄】
厳島港 宮島口地区	・新ターミナル周辺の港湾施設の整備



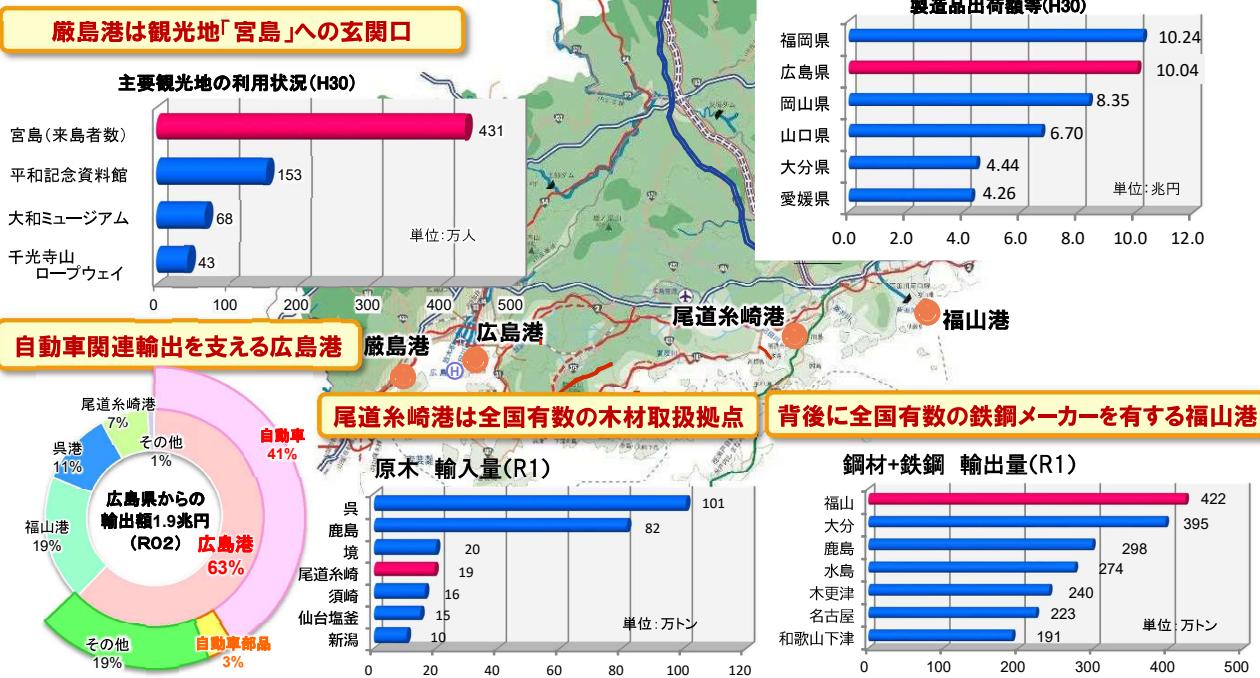
【提案先省庁:内閣府、国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

施策の背景

- 広島港・福山港・尾道糸崎港は、地域の基幹産業を支える物流・交流拠点として重要な役割を果たしている。
- 厳島港は、世界遺産「嚴島神社」を有する宮島への玄関口として多くの観光客に利用されている。



6 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

1 広島港コンテナ物流拠点の充実・強化のための整備に向けた取組



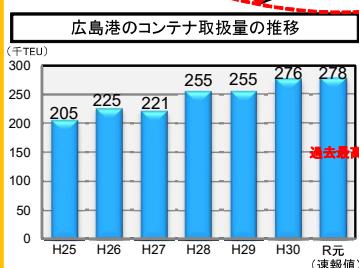
現状/広島県の取組

令和元年のコンテナ取扱量は過去最高を記録しているなか、コンテナヤードや企業・倉庫用地が不足しており、利用者ニーズに対応するため物流関連用地等（約13ha）の造成を進めており、**令和4年度の完成を目指す。**

H30.9 広島港長期構想策定
H31.3 広島港港湾計画改定
[背景]社会経済情勢、港湾物流の動向等に変化を踏まえ、将来に渡って、背後企業の産業活動を支え、地域経済の発展に貢献する港づくりを推進するため、港湾計画を改めた

具体化に向けて

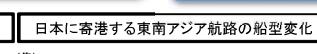
R2.3 広島港利用高度化検討会のまとめ
【戦略】地域産業の発展を支える港湾機能の強化
目標指す目標
・東南アジア等へのノードタイムの短縮や
輸送コスト低減に資するサービスの強化



広島港におけるコンテナ取扱量は年々増加しており、**2年連続で過去最高の取扱量**を更新した



広島港のコンテナ貨物の相手国におけるASEANの割合は増加傾向となっており、輸送の効率化が求められています。



アジア航路は船舶の大型化が進行
以上が14m以深の岸壁を利用して
今後、更なる大型化の可能性がある

東南アジア諸国等の貨物需要の増加やコンテナ船の大型化に対応するためには、出島地区の岸壁・泊地整備が必要

6 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

2-1 地域の企業活動を支える広島港の物流基盤の充実・強化

- 五日市地区は物流関連企業の立地が増加しており、新たな企業用地を確保するため、令和4年度の完成を目指し造成を進めている。
○宇品地区は自動車運搬船が大型化しているなか、岸壁の水深が浅く満載して輸送することが困難なため、喫水調整を余儀なくされている。

立地企業増加等により懸念される交通渋滞への対応が必要

自動車運搬船の大型化への対応が必要（非効率な輸送形態の解消）

