

現状及び課題

- 令和3年度地方財政計画においては、前年度を実質的に上回る62.0兆円が確保されたものの、新型コロナウイルス感染症の影響による地方税等の大幅な減収の中、臨時財政対策債の増額により確保されたものであり、常態化している地方財政の財源不足は解消されていない。

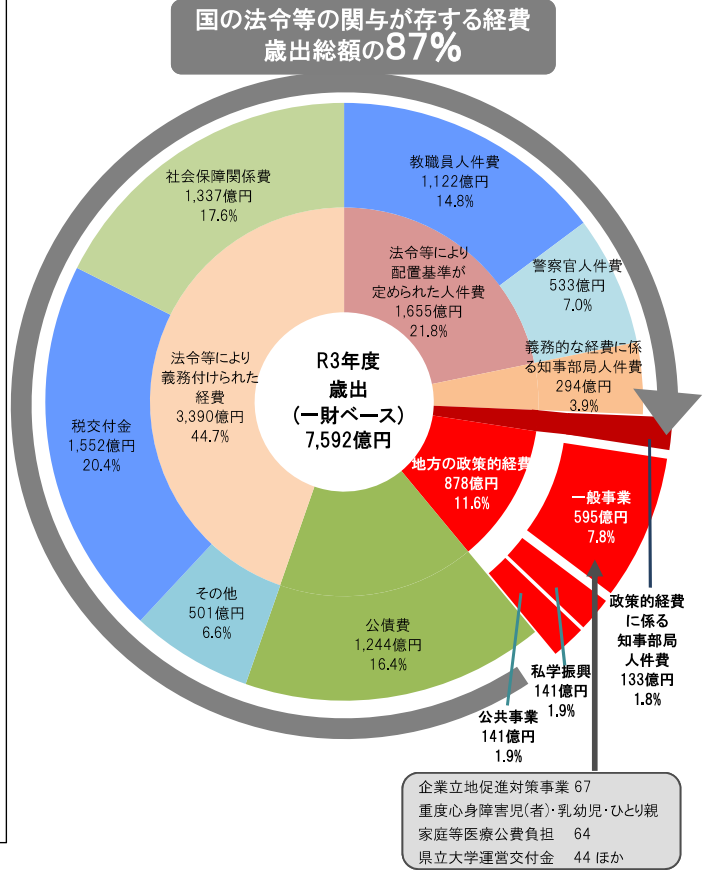
◆一般財源総額(水準超経費除き)

	一般財源総額	地方税等	地方交付税	臨時財政対策債
R2地方財政計画	61.8兆円	43.7兆円	16.6兆円	3.1兆円
R3地方財政計画	62.0兆円	40.3兆円	17.4兆円	5.5兆円
前年度比	+0.2兆円	▲3.5兆円	+0.9兆円	+2.3兆円

- 広島県の歳出総額 1兆938億円(R3年度当初予算)に対し、国庫支出金や県債を充当した経費等を除く一般財源ベースでは 7,592億円。
- このうち、配置基準が定められた人件費や義務付けられた経費など、**国の法令等の関与が存するなどの義務的な経費が歳出総額の約9割**を占めている状況。
- 国が地方に事務処理を義務付ける場合、**国は必要な財源措置を講じなければならない**(地方自治法第232条第2項)ことから、こうした現状にあっては、**地方の一定の行政水準を国が保障する財源保障機能の確保が不可欠**。

5 地方税財源の充実強化

(1) 安定的に一般財源総額を確保する仕組みの構築等



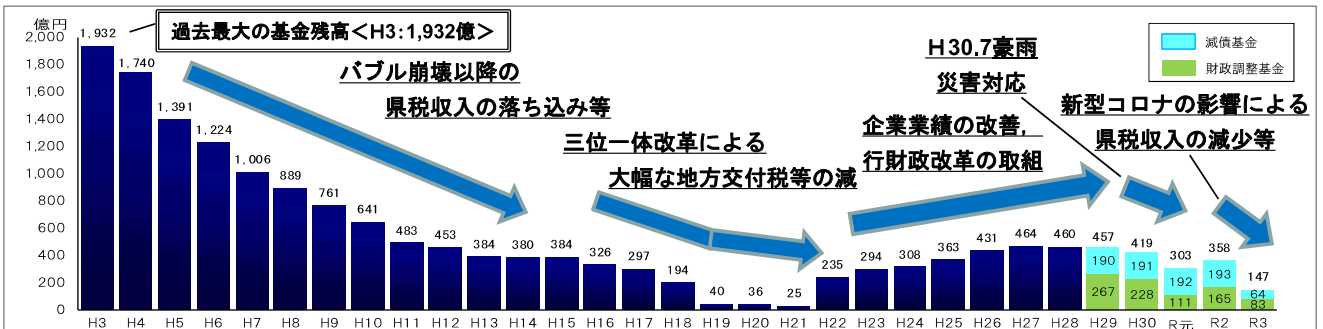
5 地方税財源の充実強化

(1) 安定的に一般財源総額を確保する仕組みの構築等

現状/これまでの経緯

- 本県の財源調整的基金については、平成3年度末(1,932億円)をピークに、バブル崩壊以降の景気低迷による県税収入の落ち込み等に伴う財源不足への対応などにより急激に減少した後、平成16～18年の三位一体改革による大幅な地方交付税の削減や、その後の影響などにより、平成21年度末には、ほぼ底(25億円)をついた。
- その後、効率的な事業執行による経費節減などに取り組むとともに、この10年間で一般行政部門の職員数を2割以上削減するなど、国を大きく上回る行財政改革の取組等により、平成29年度末には、457億円まで回復したが、平成30年7月豪雨災害への対応に伴い大きく減少。
- 更に令和3年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により県税収入が大幅に減少し、大幅な事務事業の見直しによって約25億円の一般財源を捻出した上でもなお財源が不足することから令和3年度当初予算編成時の年度末の残高見込は121億円まで大幅に減少し、財政調整基金の残高は県政史上初めてゼロとなるなど、非常に厳しい財政状況が続く見込となっている。

■広島県の財源調整的基金残高



※ 財源調整的基金とは、年度間の財源調整を目的とした積立金(財政運営のために自由に使える貯金)のことで、広島県では財政調整基金と減債基金の一部をいう。
グラフ数値は年度末残高であり、R2年度までは決算値、R3年度はR3年度9月補正予算後の見込み。

5 地方税財源の充実強化

(2) 市町の財政基盤の強化

国への提案事項

1 喫緊の財政需要に対する財政措置

- 市町における人口減少対策や、少子高齢化に対応したまちづくりをより一層進めることができるよう、まち・ひと・しごと創生事業費等により必要な地方交付税措置を引き続き講じるほか、必要な国庫補助金等や有利な地方債措置により、確実な財源措置を行うこと。
 - ・ 公共施設等適正管理推進事業債については、地域の実情に配慮しつつ、令和3年度までとされている現行期限の延長を行うこと。
 - ・ 過疎対策事業債については、ソフト分を含めて、前年度を上回る措置を行うこと。

2 合併市町への財政措置

- 合併を行った市町は、過疎地域を有していることから、旧合併特例事業債や過疎対策事業債の確実な配分や合併後の市町の姿を踏まえた交付税算定の見直しを維持しつつ、市町建設計画に基づくまちづくりが円滑に実施されるよう、市町が必要とする財政措置を、引き続き、確実に講じること。

【提案先省庁：総務省】

5 地方税財源の充実強化 (2) 市町の財政基盤の強化

現状／施策の背景・経緯

1 喫緊の財政需要に対する財政措置

令和2年の国勢調査において、県内人口は平成27年度と比べ1.5%減少となっているが、中山間地域や島しょ部では、5%以上減少している市町が15団体、うち4市町は10%以上減少しており、各市町においては、人口減少対策等、地方創生に資する取組を重点的に行っているところである。

2 合併市町への財政措置

本県は「平成の大合併」による市町村数減少率が73.3%（全国2位）であり、合併市町においては、更なる行財政の効率化に取り組むとともに、建設計画事業を推進している。

平成30年7月豪雨災害からの復旧・復興経費などの需要もある中で、引き続き合併後のまちづくりを推進する必要がある。



課題

- 市町においては、人口減少や少子高齢化に対応するための、まち・ひと・しごと総合戦略や中山間地域の活性化などに係る課題が山積しており、まちづくりに対する喫緊の財政需要に対する財政措置が必要である。
- 課題解決に向けて、公共施設等総合管理計画の見直しや、公共施設等の適正管理に取り組んでいる中ではあるが、平成30年7月豪雨災害などの災害対応が優先されたことに加え、この度の令和3年7月からの豪雨により、その後の取組に大きな影響が及ぶことが予想され、特に予算・人員規模が小さい市町においては、災害復旧と並行しながら期限内に計画内の取組を完了することは困難であることから、中・長期的な視点での安定的な財政措置が必要となっている。

地方債計画 (億円)

項目	令和3年度	令和2年度
公共施設等適正管理事業 (令和3年度まで)	4,320	4,320
過疎対策事業	5,000	4,700
旧合併特例債	6,200	6,200

6 社会資本整備の推進

(1) 公共事業予算の安定的・持続的な総額確保

国への提案事項

○ 公共事業予算の安定的かつ持続的な総額確保

住民の安全・安心を確保する国土強靱化及び交流人口拡大を図る地方創生の取組を支える社会基盤整備や農林水産基盤整備を推進するため、直轄事業、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金や補助事業をはじめとする、公共事業予算の総額を安定的かつ持続的に確保すること。

特に、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」については、当初予算での配分や地方単独事業による防災インフラ整備に対する財政措置を含め、地方の要望を十分反映し、地方の実情に即した配分や財政措置の拡充等に配慮すること。

【提案先省庁：内閣府，総務省，財務省，農林水産省，国土交通省】

現状／施策の背景・経緯

- 国の公共事業関係費は、ここ数年はほぼ横ばいで推移している。
- 社会資本は、防災・減災に資するとともに、生産性向上、企業立地・雇用・観光客の増加や民間投資の誘発等のさまざまなストック効果を発揮し、地方創生を下支えするもの。
- 広島県では、社会資本マネジメントの基本方針を定めた「社会資本未来プラン」を令和3年3月に策定し、「安全・安心で県の強みを生かした、持続可能な県土づくり」に向けて、優先順位を踏まえながら、効果的・効率的な社会資本整備を推進することとしている。
- 特に、県土の強靱化に向けては、国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を最大限活用し、防災・減災対策の加速を図っているが、対策が必要な箇所は未だ多く、治水・土砂災害対策や道路路面対策などの事前防災を着実に推進する必要がある。

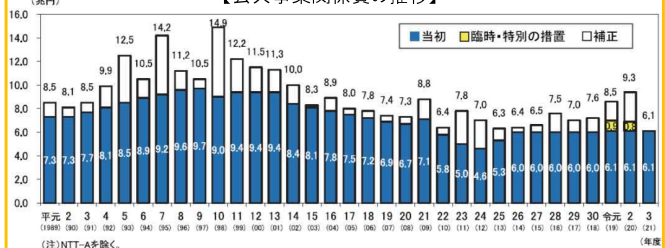
6 社会資本整備の推進

(1) 公共事業予算の安定的・持続的な総額確保

課題

- 本県の防災・減災対策を充実・強化し、地方創生の取組を支える社会資本整備を推進していくために必要な公共投資の財源の確保が将来にわたって不可欠であるが、全国的に大規模な災害が頻発していることなどを踏まえると、安定的・持続的な確保に懸念がある。
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を積極的に活用する上で、年度末の補正予算で措置された場合、最大でも1年程度と十分な工期を設定することができないため、効率的な事業執行ができない。

【公共事業関係費の推移】



出典：日本の財政関係資料【令和3年4月 財務省】

6 社会資本整備の推進

(2) 建設分野のDXの推進・社会資本の適切な維持管理の推進強化

国への提案事項

1 建設分野におけるDXの推進に係る財政措置及び技術的支援

建設分野のあらゆる段階において、デジタル技術を最大限に活用し、官民が連携してインフラ(公共土木施設等)をより効果的・効率的にマネジメント(管理・運営)することで、新たなサービス・付加価値の創出や県民の安全・安心、利便性の向上、建設分野の生産性向上などを実現するため、財政措置の拡充や技術的支援を図ること。特に次の取組について、重点的に配慮すること。

- ・ 県が管理するインフラデータを一元化・オープンデータ化し、国・県・市町等の施設管理者間でデータを共有することや、民間企業等とのデータ連携・活用を可能とするシステム基盤であるDoboXの機能拡張
- ・ 県土全体の3次元データの取得や民間企業等のニーズを踏まえたデータ整備など、インフラデータの充実・高精度化
- ・ 道路法面の崩落予測や除雪作業の支援、センサーデータの蓄積・分析による予測保全の導入など、技術の構築に必要となるAI等の開発や現場実装に向けた取組
- ・ 洪水予測やダム流入予測の高度化、線状降水帯の予測精度向上など、きめ細かな災害リスク情報の提供

6 社会資本整備の推進

(2) 建設分野のDXの推進・社会資本の適切な維持管理の推進強化

国への提案事項

2 社会資本の適切な維持管理に係る財政措置の拡充

県民の貴重な財産である社会資本を次世代に確実に引き継ぎ、災害時においても機能を発現させるためには、新技術等を活用したより効果的・効率的な維持管理が必要であることから、補助及び交付金制度の要件緩和や国費率のかさ上げ、公共施設等適正管理推進事業債の延長など、地方へ確実な財政措置を図ること。

【提案先省庁：総務省，財務省，国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(2) 建設分野のDXの推進・社会資本の適切な維持管理の推進強化

①建設分野におけるDXの推進に係る財政措置及び技術的支援

現状／広島県の取組

- 国では、「国土交通省インフラ分野のDX推進本部」の設置や「国土交通データプラットフォーム」の機能拡張、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション施策」の公表など、インフラ分野におけるDXを推進している。
- 広島県では、建設分野におけるデジタル技術を活用した40項目の具体的な取組案をとりまとめた「広島デジフラ構想」を令和3年3月に策定するとともに、DXの実装を進めていくための体制強化を図るため、令和3年4月に土木建築局内に「建設DX担当」を設置し、構想を推進している。
- 今年度は、県が管理するインフラデータの一元化・オープンデータ化に向けたシステム基盤(DoboX)の構築や国・市町・民間企業等とのデータ連携、最新のデジタル技術を活用して様々な課題解決を図るオープンな実証実験の場である「ひろしまサンドボックス」を活用した技術構築などを進めている。

広島デジフラ構想
デジタル×インフラ

DoboX
土木×DX=ドボックス

課題

- 大規模災害等による被害を防止又は軽減させるためには、デジタル技術やデータを活用し、災害リスク情報等の的確な発信など、ソフト対策をさらに充実・強化することが必要。
- 県が管理するインフラデータは、管理施設毎に構築したシステムで管理しており、管理者間での連携やオープンデータ化が十分にできていないことに加え、国・県・市町の管理者の枠を超えた連携及び民間企業等の保有する技術やビッグデータとの連携もできていない。
- 道路や河川の施設台帳の一部は紙やPDFなどで管理されていることや、航空測量データなど、記憶媒体で保管されているデータもあり、誰もが利活用可能なオープンデータの作成やデータの精度向上・更新が必要であるものの、十分にできていない。
- デジタル技術を活用した様々な技術の構築・実装に取り組んでおり、今後も取組を拡大していくこととしているが、データ蓄積・分析を行うための計測機器の整備やAI等の開発、現場実装に向けた実証実験などを継続して実施できるよう財政措置が必要。
- デジタル技術やデータを活用した共通の取組について、国・県が相互に連携して進める必要。

6 社会資本整備の推進

(2) 建設分野のDXの推進・社会資本の適切な維持管理の推進強化

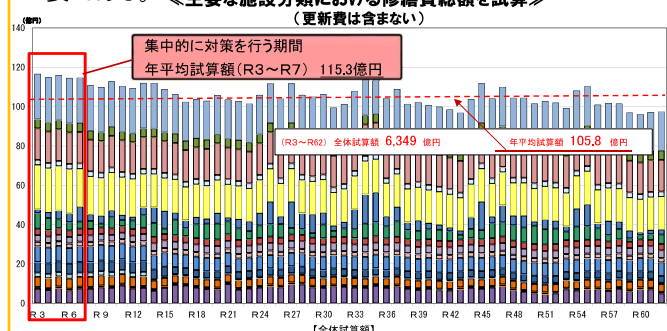
②社会資本の適切な維持管理に係る財政措置の拡充

現状／広島県の取組

- 今後、老朽化するインフラの数は加速度的に増加する見込みであり、さらに、維持管理を行う上で必要となる官民の技術者などの担い手不足も顕在化している。
- 国では、「道路メンテナンス補助制度」において、地方公共団体による新技術等を活用した事業に対する優先的な支援や、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を踏まえた予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の着実な推進の支援を実施。
- 広島県では老朽化対策に関する今後の取組や修繕費の見通しを示した「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」や主要な施設分類毎に維持管理水準等を設定した「修繕方針」を令和2年度に策定・改訂し、計画的な維持管理を推進するとともに修繕費を増額し、老朽化対策を強化。
- また、コスト削減を推進していく方策の1つとして「広島県長寿命化技術活用制度」を運用し、これまでに98技術を登録し、64技術を県内公共事業で活用。

課題

- 従来の維持管理手法から転換し、進展するデジタル技術などの新技術を最大限に活用するため、維持管理の高度化・効率化を推進する必要がある。
- 道路事業以外についても、新技術を活用した事業に対する優先的な支援や交付金制度の適用範囲の拡大・要件緩和などが必要である。
- 平常時に加え災害時においても、防災施設や緊急輸送路など既存インフラの機能を十分に発揮させるためには、より効果的・効率的な維持管理が必要である。
- 今後5年間については、集中的な老朽化対策の実施を予定していることから、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などを踏まえた継続的な財政措置が必要である。 <主要な施設分類における修繕費総額を試算>



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【創造的復興関係】

国への提案事項

1 インフラ強靱化の推進

近年の気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化していることから、流域治水の推進など、インフラの強靱化を着実に進められるよう「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の地方の実情に即した配分に配慮すること。

2 被災地の早期復旧・再度災害防止の推進

平成30年7月豪雨災害、令和2年7月豪雨、令和3年7月・8月豪雨災害等、毎年のように頻発する災害の被災地の早期復旧・再度災害防止を推進するため、改良復旧事業や県が行う砂防激甚災害対策特別緊急事業等の推進、直轄による特定緊急砂防事業等の推進については、特段に配慮するとともに、これらの事業を円滑に実施できるよう、財政措置の拡充を図り、地方の財政負担の軽減に配慮すること。

<平成30年7月豪雨災害>

災害復旧事業(決定額)

公共土木施設	[県事業] 2,550箇所630億円 [市町事業] 2,930箇所355億円(広島市を除く)
農林業施設	5,574箇所257億円

改良復旧事業等

河川	[国直轄]二級河川沼田川水系沼田川等 河川激甚災害対策特別緊急事業 一級河川太田川水系三篠川 災害復旧助成事業
----	--

土砂災害防止施設等

砂防 (激特事業等)	[国直轄]広島西部山系・安芸南部山系特定緊急砂防事業 (広島市安佐北区口田南・呉市天応等9地区) [県事業]砂防激甚災害対策特別緊急事業等 (坂町小屋浦等130箇所)
治山対策	[県事業]呉市安浦町中畑等176箇所

<令和3年7月・8月豪雨災害>

災害復旧事業(被害報告額)

公共土木施設	[県事業] 969箇所183億円 [市町事業] 757箇所73億円(広島市を除く)
農林業施設	2,702箇所102億円

土砂災害防止施設等

砂防	[国直轄]砂防災害関連緊急事業 (広島市安佐南区山本町等3箇所) [県事業]災害関連緊急砂防事業 (山県郡北広島町本地等5箇所)
治山対策	[県事業]災害関連緊急治山事業 (北広島町南方天満等6箇所)

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

国への提案事項

① 河川の治水対策やため池の防災工事等の推進

河川	河川改修	[国直轄]太田川, 江の川, 芦田川等 [県事業]手城川, 瀬戸川, 福川, 内神川, 中畑川, 府中大川, 国兼川, 入野川, 特定構造物改築事業等
	地震・高潮対策	[県事業]京橋・猿猴川
ため池	ため池改修	[県事業]茂浦池等

② 土砂災害防止施設等の整備推進

砂防, 急傾斜地崩壊対策	[国直轄]広島西部山系・安芸南部山系直轄砂防事業 [県事業]砂防事業, 急傾斜地崩壊対策事業
治山	[国直轄]民有林直轄治山事業 [県事業]治山激甚災害対策特別緊急事業, 復旧治山事業

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

海岸	高潮対策	[国直轄]広島港海岸(中央西, 中央東) [県事業]広島港海岸(江波, 坂, 廿日市南地区), 福山港海岸(江之浦地区), 呉海岸(天応地区), 地御前漁港海岸(地御前地区), 倉橋海岸(本倉井地区)等
	耐震(減災)対策	[国直轄]広島港海岸(中央西, 中央東地区) / [県事業]尾道系崎港海岸(機織地区)
港湾	耐震強化岸壁	[国直轄]広島港(宇品地区)
	防災拠点	[県事業]尾道系崎港(松浜地区)

④ 緊急輸送道路の整備推進, 橋梁の耐震補強等の整備推進

緊急輸送道路	道路改良による機能強化	[国直轄等] 広島呉道路(4車線化), 一般国道2号東広島・安芸BP, 一般国道2号廿日市大野防災, 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) [県事業] (国)375号 引宇根, (主)呉平谷線, (主)瀬野川福富本郷線, (臨)廿日市草津線(4車線化)等
	法面防災対策の実施	[県事業] (国)182号(神石高原町新免~油木), (国)433号(安芸太田町加計)
	橋梁耐震補強の推進	[県事業] (国)186号 翠橋, (国)487号 早瀬大橋

【提案先省庁:内閣府, 総務省, 財務省, 農林水産省, 国土交通省】

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」により砂防堰堤等の緊急事業が、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。
- 令和3年8月豪雨でも、砂防堰堤が土石流や流木を捕捉し、被害を防止・軽減する効果を発揮。
- 「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総合的な土砂災害対策を推進。



土石流を捕捉した砂防堰堤(北広島町)

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

- 緊急事業に続き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、全国で最も多く、事前防災対策の着実な推進が必要。
- 土石流を捕捉後、砂防堰堤の機能復旧に必要な除石が速やかに実施できるよう、引き続き財政措置が必要。
- 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。



【東両谷川 砂防激甚災害対策特別緊急事業(呉市)】

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沿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)

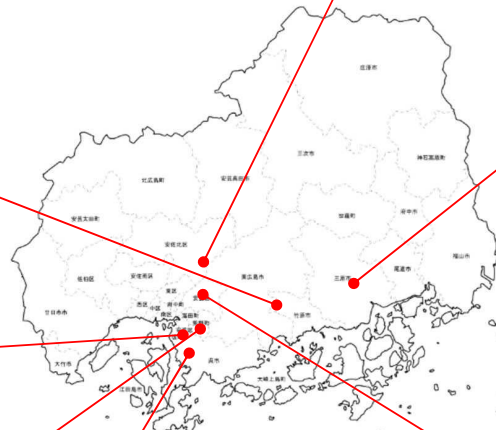


東部地域(尾道系崎港, 福山港, 藤井川)



平成30年7月豪雨災害 主な対応状況

区分	箇所数	工事完成(予定)	
激甚災害対策特別緊急事業等	砂防	125	R5年度
	急傾斜	5	R5年度
	治山	176	R5年度
改良復旧	道路	1	R4年度
	河川	2	R5年度
	砂防	1	R4年度



6 社会資本整備の推進

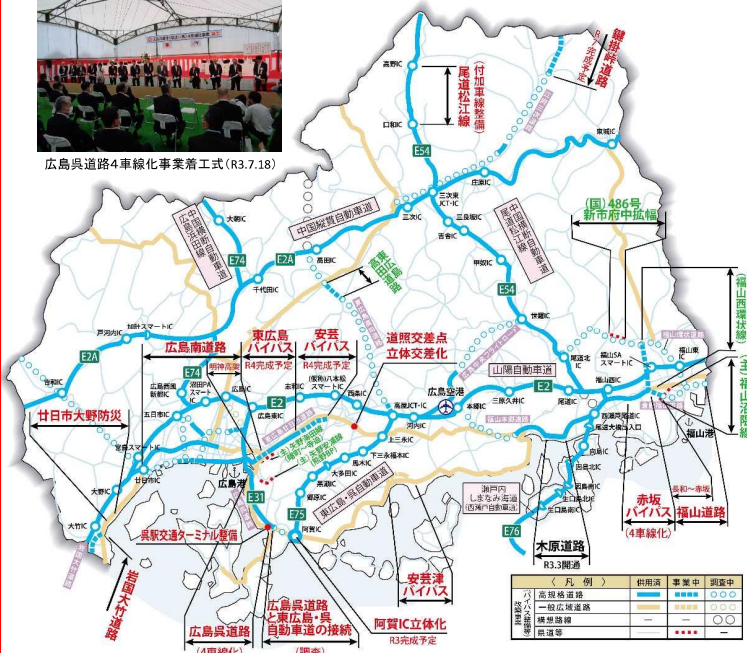
(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な国直轄事業要望箇所等



広島県道路4車線化事業着工式(R3.7.18)



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靱化を推進し、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)
- ◆広島県道路(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) ○ 一般国道2号 廿日市大野防災 ○ 広島県道路(4車線化) ○ 広島県道路と東広島・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

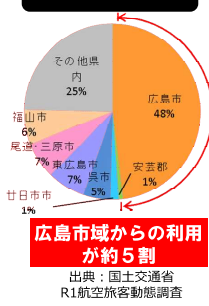


① 広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

現状

- 令和3年の広島空港の経営改革の導入を踏まえ、道路系アクセス強化の取組実施
- 空港へは道路利用が9割、広島市域からの利用が約5割

空港利用者の出発地



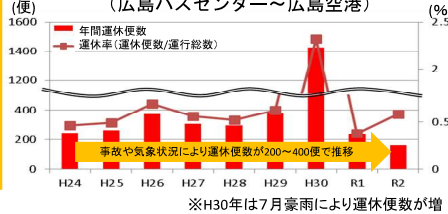
広島空港へのアクセスルート



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
迂回ルート	(主)矢野安浦線+東広島呉道	-	-

※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

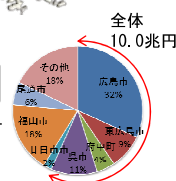


② 広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

現状

- 国道2号(現道), 国道185号の渋滞による物流の信頼性低下
- 広島都市圏や東広島市, 呉市を中心に多くの産業団地が立地
- さらに東広島市や広島港五日市地区でも新たな団地造成が進捗

R2広島県 製造品出荷額等
広島都市圏・東広島市・呉市で全体の約6割を占める



課題

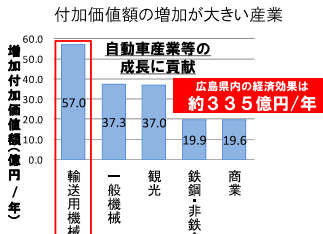
- 国道2号をはじめとする幹線道路の慢性的な渋滞を解消し、企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築が必要
- コロナ禍でも大型車通行量は約1~2割減に留まっており、物流は有事でも提供し続けなければならない業務

物流事業者の主な利用ルートと主要渋滞箇所

輸送路として、山陽自動車道や国道2号、国道185号などの幹線道路を多く利用



東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測



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号渋滞ランキング(R1) **福山市中心部の2区間が上位に**

順位	渋滞損失時間*	市区町村	区間名
1	124	広島市	東雲インター入口交差点～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	バイパス豊成交差点～青江交差点
5	72	福山市	明神町交差点～府中分かれ交差点

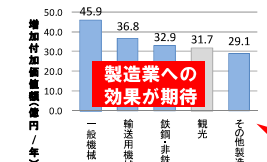
出典：渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成31年・令和元年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間：混雑により余計にかかる時間(単位：万人・時間/年)

課題

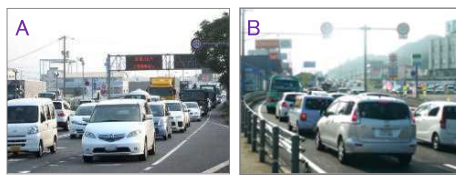
福山市中心部の渋滞を緩和し、企業等の生産性向上に資する道路ネットワークの構築が必要

【広島県試算】

倉敷福山道路(全線供用)整備による地域経済への効果予測



広島県内の経済効果は約387億円/年

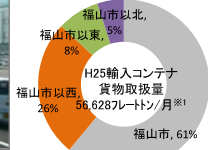


福山都市圏の渋滞対策



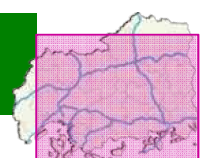
※1フレートトン：港湾取扱量の単位であり、容積1.113立方メートル又は重量1,000トンを1フレートトンとし、容積、重量のどちらか大きい方をもって計算する。 ※2 国土交通省：H30港湾統計

福山港コンテナ貨物方面別輸送状況



出典：H25年全国輸出入コンテナ貨物取扱調査より作成

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

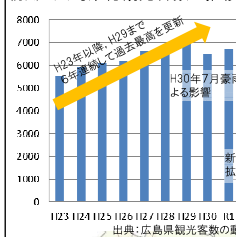
現状

- 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、取組を実施
- 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ールードに指定
- 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

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
- 新型コロナウイルス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

広島県総観光客数の推移



出典：広島県観光客数の動向

広域観光周遊ルート

