

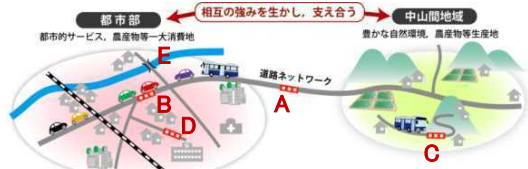
6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



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 都市的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



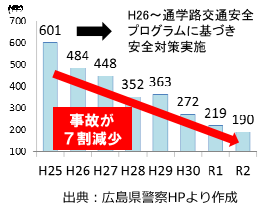
D 総合的な交通安全対策の推進

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

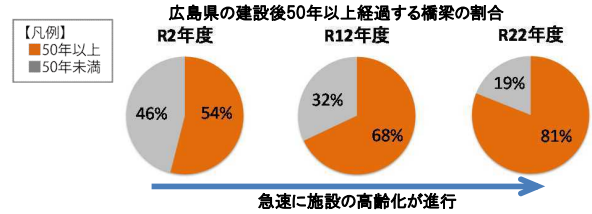


広島県内の子どもの交通事故発生件数



- 通学路安全交通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



橋梁補修に係る指標

1 巡回点検で健全度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)

橋梁補修等の状況(令和2年度末時点)

- 1巡回の橋梁点検(H26~H30)の結果、健全度Ⅲが448橋(全数4,140橋)
- うち修繕に着手: 313橋(健全度Ⅲの69.9%)
- うち完成: 140橋(健全度Ⅲの31.3%)

橋梁補修の事例



(国)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



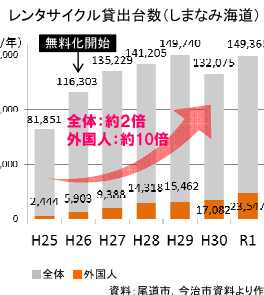
⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進、サイクルツーリズムの推進

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(R3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



歩行者と分離された自転車通行空間(広島市)



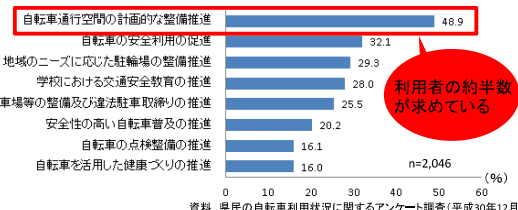
しまなみ海道サイクリングロードがナショナルサイクルルートに指定(R元年11月)



ナショナルサイクルルートの起点を示す標識を尾道駅前に設置(R2年4月)

「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

広島県自転車活用推進計画(H31年3月)において、県内7コースをモデルコースに設定。



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

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・大水深岸壁・泊地の整備 《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 本航路 等 鞆原北地区	<ul style="list-style-type: none"> ・岸壁・航路・泊地(水深12m)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	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(水深7.5m⇒10m化)等の整備【直轄】
厳島港 宮島口地区	<ul style="list-style-type: none"> ・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

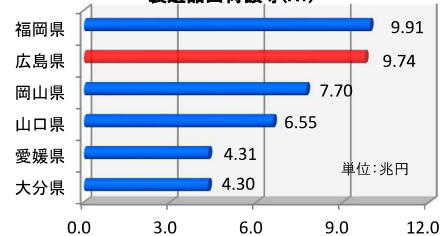
(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

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「厳島神社」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。

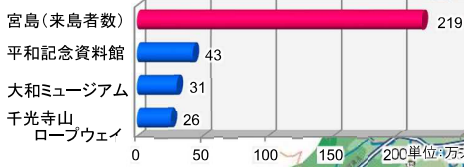
広島県は中・四国以西で有数のものづくり県

中国・四国・九州地方の県別
製造品出荷額等(R1)

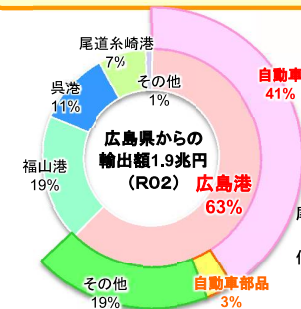


厳島港は観光地「宮島」への玄関口

主要観光地の利用状況(R2)

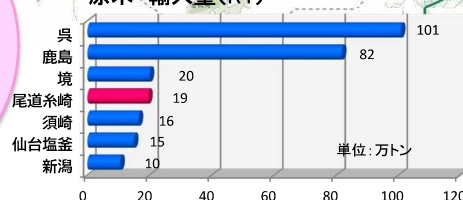


自動車関連輸出を支える広島港



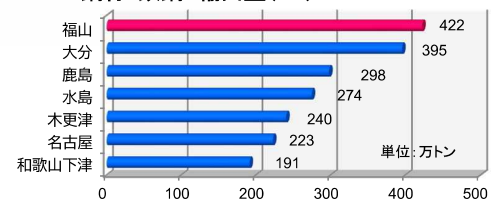
尾道糸崎港は全国有数の木材取扱拠点

原木 輸入量(R1)



背後に全国有数の鉄鋼メーカーを有する福山港

鋼材+鉄鋼 輸出量(R1)



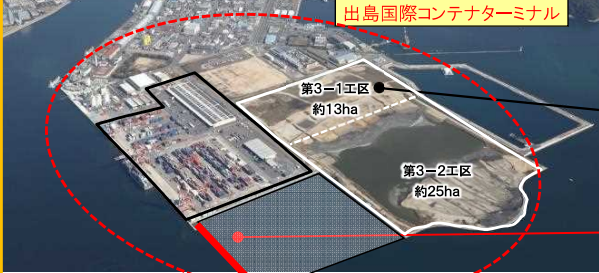
6 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

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

出島地区

国際コンテナ物流の拠点



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 広島港港湾計画策定

【背景】社会経済情勢、港湾物流の動向等の変化を踏まえ、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、港湾計画を改訂した。

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

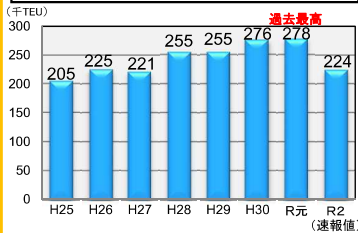
目指す目標

- ・東南アジア等へのリ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

など

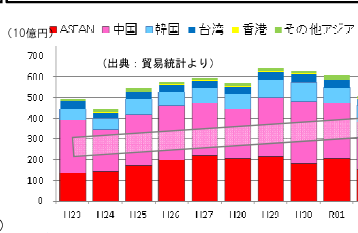
物流用地の造成と並行し外貨コンテナ物流機能の強化が必要

広島港のコンテナ取扱量の推移



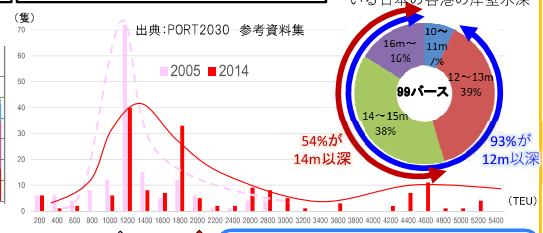
広島港におけるコンテナ取扱量は年々増加しており、**2年連続で過去最高の取扱量を更新した。**

広島港のアジア取引国別貿易額の推移



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る

日本に寄港する東南アジア航路の船型変化



東南アジア航路は船舶の大型化が進行し**半数以上が14m以上の岸壁**を利用しており、**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、**出島地区の大水深岸壁・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

(五日市地区)



物流関連企業の進出

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)

(宇品地区)



自動車運搬船の喫水調整状況



五日市地区
臨港道路廿日市草津線(2車線⇒4車線化)の**第II期整備**
～耐震強化岸壁と防災拠点を結ぶ救援物資の輸送道路～

宇品地区
岸壁(水深10m⇒水深12m化・耐震化)の整備
～自動車運搬船の大型化への対応～

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

2-2地域の基幹産業のグローバル化に対応する福山港の機能強化 国際バルク戦略港湾福山港における効率的な輸送の早期実現

- 箕島地区を利用する福山港背後の鉄鋼業や造船業は、海外需要の増加に対応するため、遠方地への輸出も強化しており、鋼材や造船関連資材の輸出も増加が見込まれているが、現時点においても、大型船対応の岸壁が不足しているため、喫水調整を行うなど非効率な輸送を強いられている。
- 箕沖地区は、寄港するコンテナ船の大型化により、岸壁の必要延長が不足している。
- このような状況のなか、効率的な輸送や船舶の大型化に対応するため、平成30年度に新規事業化された箕島・箕沖地区へ頭再編改良事業の(岸壁、航路・泊地)早期完成が求められている。



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

2-3 地域の基幹産業の競争力強化に資する尾道糸崎港の航路・泊地整備

- 機織地区は30,000DWT級の木材運搬船が入港しているが、泊地(整備中)の水深が不足しているため、積荷を軽減するなど非効率な輸送を余儀なくされている。



3 観光・交流の拠点となる福山港・厳島港の港湾機能の強化

- 福山港鞆、原北地区は、山側トンネルを含むバイパス整備事業と併せて、交通・交流拠点整備を図るため、令和2年12月に港湾計画の変更を行った。「みなとオアシス潮待ちの港 鞆の浦」の拠点と一体化した新たな港湾振興、観光振興を図る。
- 宮島口地区の新ターミナルと浮棧橋は、昨年2月に供用開始した。今後は、ターミナルへ円滑に誘導するアクセス道路等の整備が求められている。



6 社会資本整備の推進

(7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

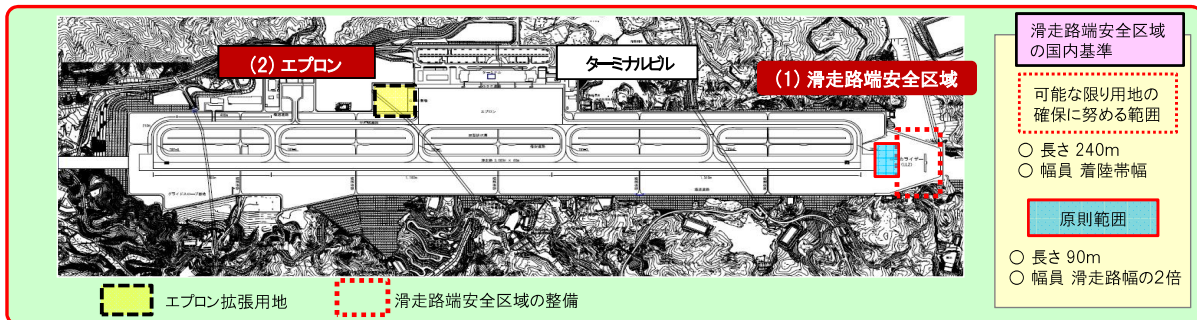
国への提案事項

1 訪日誘客支援空港制度の令和4年度以降の継続

地方空港における国際線の復便・新規就航等を推進する「訪日誘客支援空港制度」について令和4年度以降についても継続すること。

2 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

- (1) 滑走路端安全区域の確保については、国において整備に向けた準備が進められており、空港運営への影響が最小限となるよう配慮しつつ、早期に整備すること。
- (2) 新規路線の就航や増便に対応できるようにするため、エプロンが拡張されるよう、特段の配慮をすること。



【提案先省庁：国土交通省】

6 社会資本の整備

(7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

現状/広島県の取組

【訪日誘客支援空港制度】

- 広島空港は、H29.7に「訪日誘客支援空港」に認定され、この制度を活用し、路線の就航時に国と連携して航空会社に支援を行うことで、H29.10のシンガポール線、R元.12のバンコク線就航が実現した。

【滑走路端安全区域の確保】

- 広島空港は、①社会的な影響度が高く②着陸回数が多い空港であり、優先的に整備を進める空港と位置づけられている。
- 滑走路西側で国内基準の範囲が確保されておらず、国は滑走路全体を東側に移設させる方針である。

課題

【訪日誘客支援空港制度】

- 訪日客の受入れ再開後においては、ただちに需要の回復が見込めないため、地方空港における国際線の復便や新規就航等には、当該制度が航空会社の復便等の後押しとなるが、制度の令和4年度以降の継続が明確となっていない。

【滑走路端安全区域の確保】

- 整備に当たっては、空港運用への影響を最小限に止める必要がある。

【エプロンの拡張】

- コロナの回復状況を踏まえながら、東南アジア・東アジアからの新規就航や、LCCの増便など国内外の航空ネットワーク拡充に取り組んでおり、エプロンの拡張が必要である。

6 社会資本整備の推進

(8) 持続可能な水道システムの構築

国への提案事項

1 水道広域連携に係る財政措置

- 水道事業の抜本的な経営改革の一つの手段である広域連携を推進するため、
 - ・ 経営統合をする際の施設整備等に対する現行の財政措置の要件緩和
 - ・ 早期に経営を安定化させるための財政支援の拡充
 - ・ 料金格差の縮小に係る激変緩和措置などの仕組みづくり など
 一層の支援措置を講じること。

2 工業用水道事業の経営基盤の強化

(1) 工業用水道事業の経営基盤を強化するための料金算定方法の緩和

- 自然災害、漏水事故、受水企業の撤退など、工業用水道事業を取り巻く環境は厳しい状況にあることから、経営改善手法に係る事業者間での情報共有を支援するとともに、突発的な環境変化に対応するための引当金を認めるなど、実情を踏まえた料金算定を可能とすること。

(2) DX推進の環境づくりのための支援措置

- 業務の一層の効率化や県民サービスの維持・向上が求められる中で、工業用水道事業に係るDXを推進するため、実証実験やシステム導入に係る財政支援制度を新設すること。

【提案先省庁:総務省, 厚生労働省, 経済産業省】

6 社会資本整備の推進

(8) 持続可能な水道システムの構築

①水道広域連携に係る財政措置

現状／施策の背景・経緯

- 水道事業は、人口減少等による給水収益の減少や施設の老朽化による更新費用の増加などにより、年々経営環境は厳しさを増している。
- 広島県では、県内水道事業の経営基盤を強化するため、令和2年6月に「広島県水道広域連携推進方針」(水道広域化推進プラン)を策定した。
- 推進方針では、広域連携の基本的な枠組として、県内水道事業の経営組織を一元化する統合(経営統合)を適当とし、事情により統合への参画が困難な市町については研修の共同実施など、統合以外の連携を選択できることとした。
- 経営統合については、県と15市町で、令和3年4月に基本協定を締結し、現在、令和4年11月の水道企業団の設立、令和5年度からの事業開始を目指し、準備を進めている。
- なお、令和元年10月に施行された改正水道法では、都道府県には、水道の基盤強化を図るため水道事業の広域連携の推進役としての責務が規定されている。

令和3年度当初予算等の状況

- ◆ 強靱・安全・持続可能な水道の構築(厚生労働省)
395億円(前年度比100%)

課題

- 経営統合による施設の再編整備等に対しては、インセンティブとして交付金が交付されるが、
 - ・ 地形や水源からの距離等の自然条件により、施設整備費が比較的安価な水道事業等(資本単価90円/㎡未満の水道事業、70円/㎡未満の水道用水供給事業)
 - ・ 近接する水道事業等と経営統合する簡易水道事業(道路延長10km未満に給水区域を有する水道事業等と経営統合する簡易水道事業)
 は交付対象外となっている。しかし、これらの対象外の事業であっても経営基盤の強化を図る必要があることから、交付金の要件緩和により、インセンティブを付与する必要がある。
- 水道料金については、水源との位置関係や給水区域内の地形、給水人口・密度等により、県内の市町間で最大3.3倍の格差があり、広域連携を推進するためには、料金格差の縮小にかかる激変緩和措置など財政措置の仕組みが必要である。

【水道事業の広域連携の推進に必要な財政支援制度】

事業内容	生活基盤施設耐震化等交付金 簡易水道等施設整備費国庫補助金	交付税措置	公的資金補償金 免除繰上償還
経営統合を要件とした施設の再編整備等	▲(資本費単価等の要件緩和、 交付率の嵩上げ)	▲(措置率の嵩上げ)	■(繰上償還の実施 公営企業借換債の発行)
料金格差の縮小に係る激変緩和措置等の取組	■(料金平準化対策費の創設)	▲(高料金対策経費の制度拡充など)	

凡例：■…制度の創設が必要 ▲…制度の拡充が必要

②工業用水道事業の経営基盤の強化

現状／施策の背景・経緯

- (1) 工業用水道事業の経営基盤強化のための料金算定方法の緩和
- 工業用水道事業は独立採算性を原則としているものの、料金設定に自由度がないため、自然災害、漏水事故、受水企業の撤退などの突発的な環境変化を見越した料金改定が出来ない。
- (2) DX推進の環境づくりのための支援措置
- 工業用水道事業は、浄水場の運転監視、管路の保全管理など多くの業務で人に依存しているが、今後、経験豊かな職員の退職が見込まれる中、業務の一層の効率化・省力化が求められている。
 - こうした課題に対処するため、広島県では、令和3年1月に、工業用水道を含めた上下水道分野におけるDXの取組方針を取りまとめ、具体化に向け、取組を進めている。

課題

- (1) 工業用水道事業の経営基盤強化のための料金算定方法の緩和
- 工業用水道事業を取り巻く環境が厳しい状況にある中、共通する課題を持つ工業用水道事業者間で経営改善手法などの情報共有を図るとともに、突発的な環境変化に対応するための引当金を料金に算入できるようにするなど、料金算定方法を見直す必要がある。
- (2) DX推進の環境づくりのための支援措置
- DXの推進に当たっては、実証実験やシステム導入に一定の財源を要することから、推進しやすい環境づくりのための財政支援が必要である。
- ※ 水道事業では、IoTによる先端技術を用いた設備の導入及び水道施設の整備を支援するため、「水道事業におけるIoT活用推進モデル事業」が、平成30年度から設けられている。
- 対象事業者：先端技術を導入する水道事業者
補助率：1/3

6 社会資本整備の推進

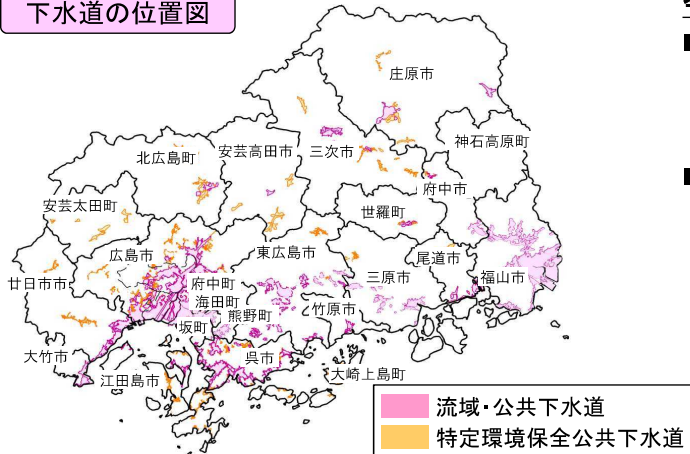
(9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

国への提案事項

下水道施設（汚水・雨水）に係る財政措置の継続・拡充

- 公衆衛生の確保や公共用水域の水質保全など、下水道の果たす公共的役割に鑑み、下水道の汚水処理施設にかかる財政措置を確実に継続すること。
- 近年の多発する自然災害を踏まえ、下水道施設(雨水)による浸水対策を着実に推進するための有利な起債の適用など、財政措置を拡充すること。

下水道の位置図



令和4年度事業実施予定箇所

- 流域下水道
 - 芦田川流域下水道 処理場改築, 耐震化
 - 太田川流域下水道 処理場改築, 耐震化
 - 沼田川流域下水道 処理場増設, 改築
- 公共下水道
 - (汚水)
 - 未普及対策 東広島市東広島処理区 ほか23処理区
 - 老朽化対策 呉市広処理区 ほか23処理区
 - (雨水)
 - 浸水対策 福山市蔵王排水区 ほか17排水区
 - 老朽化対策 三原市皆実第一排水区 ほか11排水区

【提案先省庁:財務省, 国土交通省】

提案の背景

- 下水道の未普及対策については、平成26年1月に、国から令和8年度末までの概成が要請されており、県内市町においては、汚水処理整備に関するアクションプランを策定するなどにより、下水道施設整備を推進している。
- 令和3年度から、交付対象範囲が雨水管の新設及び改築において拡充された一方で、汚水管の改築においては縮小されており、今後も段階的に縮小される見通しであり、下水道施設(汚水)の改築への財政措置がなくなることが懸念される。
- 一方、近年の度重なる集中豪雨により内水氾濫が生じ、県内各地で浸水被害が多発しており、令和3年5月には「流域治水関連法」が公布され、ハード・ソフトによる浸水対策の強化が盛り込まれるなど、下水道施設(雨水)による浸水対策が急務となっている。

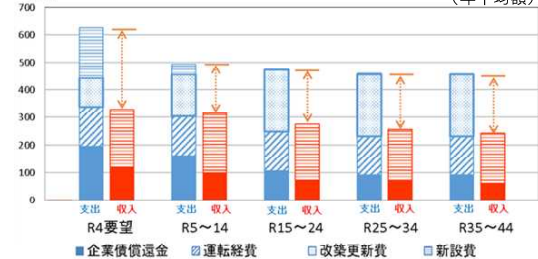
6 社会資本整備の推進

(9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

課題

- 10年後からは、改築費が増加する一方で使用料収入は減少する見込みであり、改築費用をすべて受益者(地方)が賄うには負担が大きい。

《公共下水道(広島市を除く)と流域下水道の支出と収入の見通し》
(億円) (年平均額)



注1)平成29年度決算統計をベースに「アセットマネジメント簡易支援ツール(厚生労働省)」によって広島県が独自推計したもの
注2)使用料単価は据置き
注3)改築更新費及び新設費には雨水対策費用を含む
注4)減価償却費及び長期前受金戻入を除く

- 頻発する浸水被害の軽減に向けて、浸水対策を集中的に行う必要があるが、財政力の低い自治体では対応が困難。



(平成30年7月 福山市蔵王排水区)



(令和3年7月 竹原市本川排水区)

6 社会資本整備の推進

(9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

下水道事業の現状

汚水処理の普及状況 (令和2年度末時点)

	広島県	全国平均	全国順位	備考
汚水処理人口普及率	89.4%	92.1%	21位	汚水処理人口(下水道, 集落排水, 浄化槽等) / 総人口
下水道処理人口普及率	76.4%	80.1%	20位	下水道整備人口 / 総人口

※ 広島県の普及率は広島市分を含む

下水道施設の老朽化の状況 (令和2年度末時点)

≪流域下水道≫

○膨大なストックを形成

- ・下水処理場は3箇所(約6,000設備)
- ・管路延長は約110km

流域名	処理場施設 設備数	管路施設 延長(km)
太田川流域下水道	3,183	28.4
芦田川流域下水道	2,490	39.6
沼田川流域下水道	744	43.2
合計	6,417	111.2

○特に処理場機械・電気設備の老朽化が進行

- ・約半数の設備が法定耐用年数を超過

流域名	供用(処理)開始	耐用年数超過 施設数
太田川流域下水道	昭和63年10月	1,659(約5割が超過)
芦田川流域下水道	昭和59年10月	1,191(約5割が超過)
沼田川流域下水道	平成8年3月	542(約7割が超過)

≪公共下水道(広島市を除く)≫

○膨大なストックを形成

- ・下水処理場57箇所, 管路延長は約6,000km

	施設数
処理場数	57箇所
ポンプ場数※	118箇所
管路延長※	6,078km

※浸水対策施設を含む

○処理場内の設備の老朽化

- ・8割以上の処理場が供用開始から15年を超過

経過年数	処理場数
50年以上	2箇所
30~50年	6箇所
15~30年	42箇所
15年未満	7箇所
合計	57箇所

(機械・電気設備の多くの法定耐用年数は15~20年)

6 社会資本整備の推進

(9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

参考(下水道施設の補助制度)

下水道法第34条

国は、公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置又は改築を行う地方公共団体に対し、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その設置又は改築に要する費用の一部を補助することができる。

区分	施設	国庫補助率	根拠規定	
公共下水道 (汚水・雨水)	管渠等	1/2	下水道法施行令第24条の2 第1項第1号	
	終末処理場	処理施設		5.5/10
		用地等		1/2
流域下水道	管渠等	1/2	下水道法施行令第24条の2 第1項第2号	
	終末処理場	処理施設		2/3(※)
		用地等		1/2
都市下水路	市街地における下水排除施設	4/10	下水道法施行令第24条の2 第1項第4号	

※流域下水道に対する国庫補助率が公共下水道等に対する国庫補助率よりも高いのは、流域下水道が広域、根幹的な性格を持ち、また、水質汚濁防止上の整備効果も大きいことによるもの。(「逐条解説 下水道法(株式会社社ぎょうせい)」より抜粋)

社会資本整備総合交付金交付要綱(国土交通省)

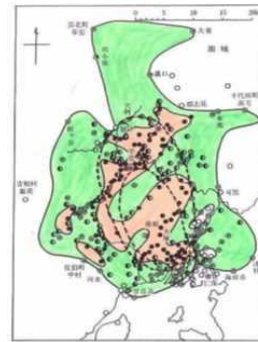
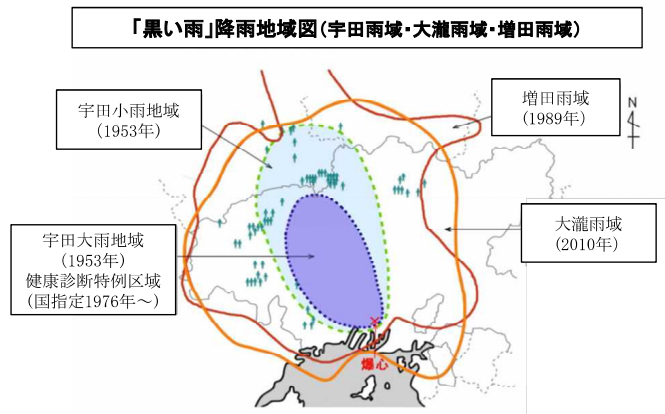
種別	交付対象事業	国費率(交付要綱附属第三編)
社会資本整備総合交付金事業	⑦下水道事業(公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置又は改築に関する事業)	下水道法施行令第24条の2に規定する補助率
防災・安全交付金事業	⑦下水道事業(公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置又は改築に関する事業のうち浸水対策その他の防災・安全対策に係る事業に限る。)	(上表と同じ)

7 「黒い雨」体験者の救済に向けた早急な制度改正

国への提案事項

原告以外の「黒い雨」体験者の救済に向けた対応について、

- 高齢化が進む「黒い雨」体験者を早期に救済するための制度改正を急ぎ、遅くとも令和4年度当初には運用を開始するとともに、制度改正後の援護施策に必要な財政措置を講じること。
- 援護対象とする地域は、最低でも「大瀧雨域」「増田雨域」を合わせた地域とするとともに、これらの地域以外であっても援護対象となりうるよう、控訴審判決を尊重した制度設計にすること。
- 援護の開始時期について、被爆者健康手帳等の申請時期(制度改正前と改正後)によって不公平が生じないようにすること。



【提案先省庁：厚生労働省】

7 「黒い雨」体験者の救済に向けた早急な制度改正

現状

- 援護対象地域外の「黒い雨」体験者が被爆者健康手帳の交付等を求めた訴訟で、令和3年7月14日に原告勝訴の高裁判決が出た後、広島県、広島市及び関係市町等からの要請を受けて、国は上告を断念した。
- 令和3年7月27日に閣議決定された内閣総理大臣談話では、「84人の原告に被爆者健康手帳を速やかに発行する」、また、「原告と同じような事情にあった方々についても認定し救済できるよう早急に対応を検討する」旨を表明された。
- これを受けて広島県・広島市は、8月初旬には原告84人の被爆者健康手帳の発行を完了した。
- 総理談話以降、広島県・広島市をはじめ県内の市町には、手帳交付申請に関する問合せが多数寄せられるなど、多くの方々が制度改正を待ち望んでおり、また、既に申請書を提出された方もいる。

課題

- 原告以外の「黒い雨」体験者の救済につながる制度改正は未だ実現しておらず、制度改正に向けたスケジュールも示されていない。
- 制度改正を待たずに手帳交付申請書を提出された方もある中、申請時期の違いにより不公平が生じないように対応する必要がある。
- 「黒い雨」体験者の高齢化が進む中、早急な制度改正及び制度改正後の援護施策に必要な財政措置がなされる必要がある。

<参考> 広島県内の被爆者平均年齢及び被爆者数の推移

