

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再度災害防止事業を推進。
- 「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)

5 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

- 令和5年度の完成に向け、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4万8千箇所ので全国で最も多く、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、柔軟で機動的な財政措置が必要。
- 土砂災害リスクに対する住民理解を促進し、避難の実効性を高める取組の一層の推進が必要。



【小谷川 砂防激甚災害対策特別緊急事業 (東広島市)】

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

5 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, 瀬野川)



東部地域(尾道系崎港, 福山港, 藤井川)



5 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

④ 緊急輸送道路の整備推進・機能強化

現状

- H30年7月豪雨やR3年7月・8月豪雨では、県内各地で豪雨による法面崩壊や落石が頻発
- 緊急輸送道路が被災し、物資輸送機能が麻痺
- 通行止め等により社会経済活動に多大な影響

課題

発災後の迅速な救命・救急活動や円滑な復旧を支えるため、道路改良、法面防災対策、橋梁の耐震補強等による緊急輸送道路の更なる機能強化が必要

広島県道路4車線化、(主)呉平谷線など道路改良等による機能強化推進



法面对策の整備推進



橋梁(跨線橋, 跨道橋, 渡海橋)の耐震補強推進



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



5 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

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

主な国直轄事業等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架) ※赤下線:重点要望箇所 ○ 一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市) ○ 一般国道2号 広島南道路(商工センター～木材港西)の早期事業化 ○ 一般国道2号 福山道路, 及び未事業化区間の早期事業化 ○ 一般国道2号 道照交差点改良(立体交差化) ○ 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 ○ 国道31号 呉駅交通ターミナル ○ (仮称)八本松スマートIC ○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加)
主な県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格道路 東広島高田道路(向原吉田道路) ○ 高規格道路 福山環状道路(福山西環状線) ○ 主要地方道 福山沼隈線(ICアクセス) ○ 主要地方道 鞆松永線(通学路緊急対策) ○ 都市計画道路 山手赤坂線(通学路緊急対策) ○ 自転車のための走行環境整備(しまなみ海道サイクリングロード等)

5 社会資本整備の推進

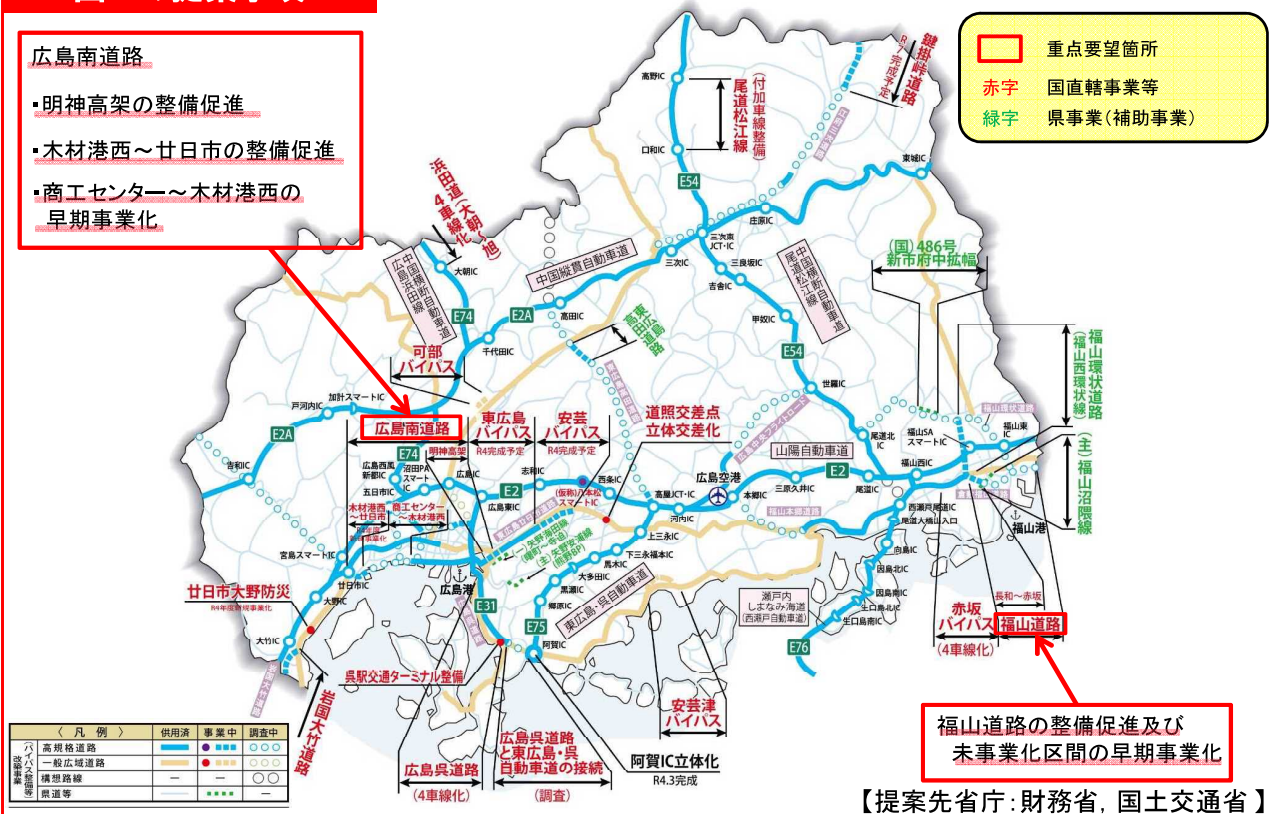
(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

広島南道路

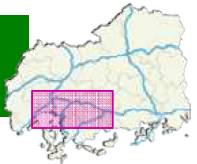
- ・明神高架の整備促進
- ・木材港西～廿日市の整備促進
- ・商工センター～木材港西の早期事業化

- 重点要望箇所
- 赤字 国直轄事業等
- 緑字 県事業(補助事業)



【提案先省庁:財務省, 国土交通省】

5 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



一般国道2号 広島南道路 明神高架及び木材港西～廿日市の整備促進、商工センター～木材港西の早期事業化

現状

- 一般国道2号(現道)等幹線道路の渋滞による物流の信頼性低下
- 広島都市圏周辺に多くの産業団地が立地、さらに広島港五日市地区に新たな団地造成中
- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞等の影響を受ける空港アクセス

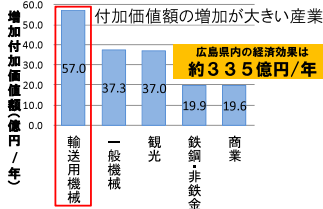
課題

- 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



東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測

自動車産業等の成長に貢献



5 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



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

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
- 福山市西部地区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



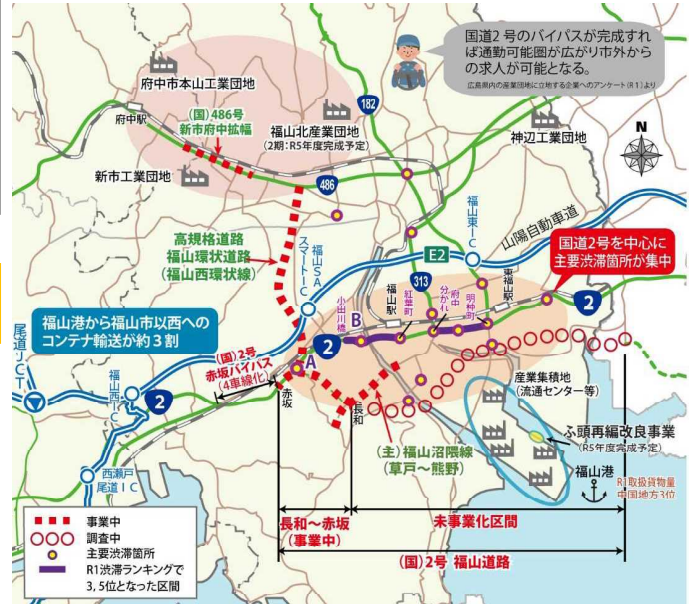
一般国道2号渋滞ランキング(R1)

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

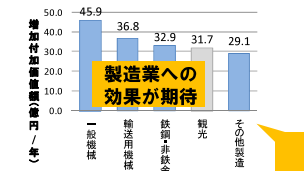
出典: 渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成31年・令和元年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間: 混雑により余計にかかる時間(単位: 万人・時間/年)

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



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

5 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

【交通安全対策補助】令和3年合同点検の危険箇所への整備推進


全国平均を下回る歩道設置率			
区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.6%	60.7%	36
一般国道指定区間外	56.7%	65.3%	12
主要地方道	48.4%	53.3%	13
一般県道	34.3%	28.2%	29
道路全体	46.5%	46.1%	23

広島県内の子どもの交通事故発生件数	
年度	発生件数
H25	601
H26	484
H27	448
H28	352
H29	363
H30	272
R1	219
R2	188
R3	188


事故が7割減少

H26～通学路交通安全プログラムに基づき安全対策を実施
R4～交通安全補助による安全対策の推進

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2021より作成




整備前



整備後

国道2号（廿日市市）歩道整備



緊急対策(路面標示)

(一) 吉和戸河内線（廿日市市）

【道路メンテナンス補助】判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕推進

広島県の建設後50年以上経過する橋梁の割合

令和2年度（現況）

50年以上 2,264橋 54%

50年未満 1,958橋 46%


令和22年度（20年後）

50年以上 3,400橋 81%

50年未満 822橋 19%

急速に施設の高齢化が進行


新技術の積極的な活用



ドローンによる点検

橋梁補修等の状況(令和2年度末時点)

- 1巡目の橋梁点検(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70%)
- うち修繕完了：140橋(健全度Ⅲの31%)
- ⇒令和7年度までに橋梁の修繕割合100%を目標



国道433号式数大橋 修繕後

【自転車活用】サイクルツーリズムのための走行環境整備

- 平成31年3月に自転車活用推進計画を策定 県内7市町で策定(R4年3月末時点)
- 令和元年11月しまなみ海道CRがナショナルサイクルルートに指定
- 令和4年3月にしまなみ海道の自転車通行料無料化の期間が「令和6年3月末まで」延長
- 「サイクリングしまなみ2022」令和4年10月開催

走行環境の整備状況



歩行者と分離された自転車通行空間



路面標示(矢羽)の設置



「サイクリングしまなみ2022」ポスター

【社会資本整備総合交付金】道路整備に必要な財源確保

- 地域間を結ぶ道路や生活に密着した道路など、連携機能や生活利便性を高め、地域の自立と活性化に資する道路整備
- 観光地へのアクセス性を強化し、集客・交流機能を高める道路整備

道路整備イメージ



中山間地域
観光地へのアクセス強化

都市部
観光地との立体的な連携による
水循環と地域の連携強化

中山間地域
観光地へのアクセス強化

都市部
観光地との立体的な連携による
水循環と地域の連携強化



国道375号(三次市)

融合困難



国道487号(江田島市)

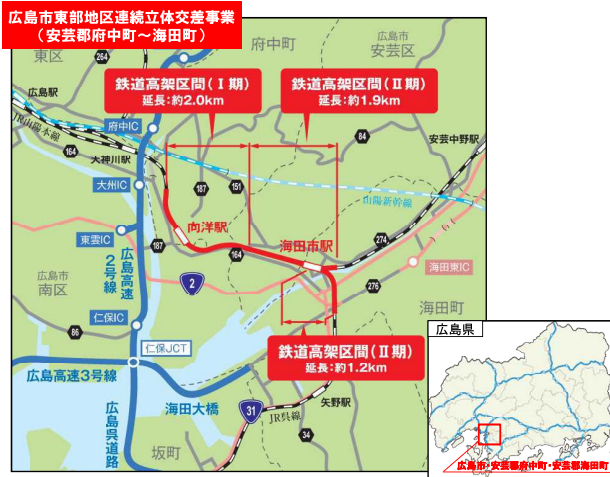
5 社会資本整備の推進

(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除却による安全の確保を実現し，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】

5 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
- 事業区間には踏切が多数(16箇所)あり，その内「踏切道安全通行カルテ」における緊急に対策の検討が必要な踏切は5箇所，1時間あたり最大30分以上遮断される踏切が10箇所ある等，踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が日常生活や経済活動に大きく影響

【取組の状況】

- 1期区間において，向洋駅仮跨線橋及び北口仮駅舎を令和4年3月末に供用開始するなど，仮線路工事を進めており，令和12年度の完了を目指して，国・県・市町・JRで連携し整備を推進中
- 周辺地域の一体的な街づくりに資する関連街路事業や土地区画整理事業等を合わせて実施

【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

- 1 多数ある緊急に対策の検討が必要な踏切等の解消には
 - **広島市東部地区連続立体交差事業の完成が必須**
- 2 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**



5 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・福山港・尾道糸崎港について、出島地区コンテナ物流拠点をはじめとした、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。
- 2 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【直轄】 ・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】

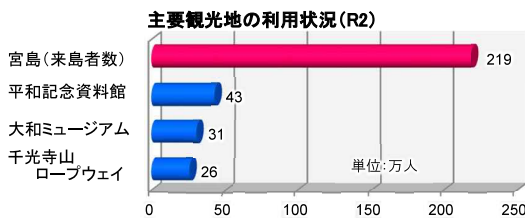
5 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

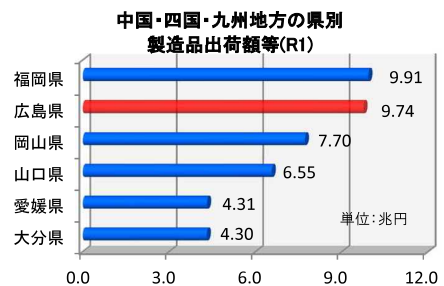
施策の背景

- 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。

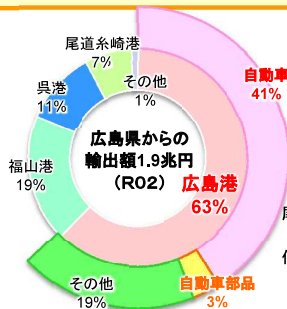
厳島港は観光地「宮島」への玄関口



広島県は中・四国以西で有数のものづくり県



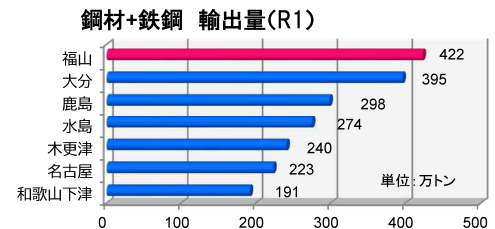
自動車関連輸出を支える広島港



尾道糸崎港は全国有数の木材取扱拠点



背後に全国有数の鉄鋼メーカーを有する福山港



5 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



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5年度の分譲を目指す。**

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

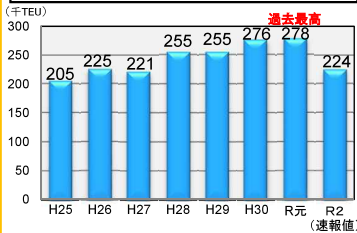
目指す目標

- ・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

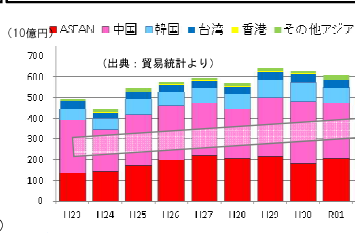
物流用地の造成と並行し外貨コンテナ物流機能の強化が必要

広島港のコンテナ取扱量の推移



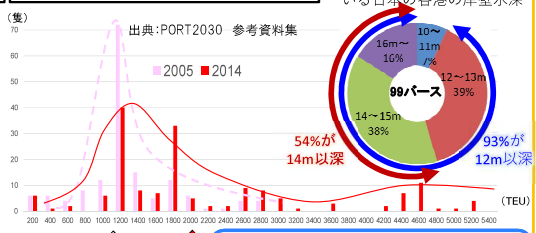
広島港におけるコンテナ取扱量は年々増加しており、**2年連続で過去最高の取扱量を更新した**

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・泊地の早期整備が必要**

5 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～

5 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た。
- 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（岸壁、航路・泊地）について、箕沖地区は令和3年度に完成しており、引き続き箕島地区の早期完成が求められている。



地域の基幹産業のグローバル化等への対応が必要

輸出貨物の増加（箕島地区）

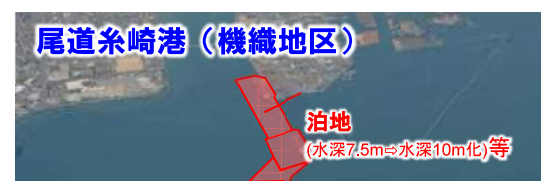


5 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

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。



木材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）

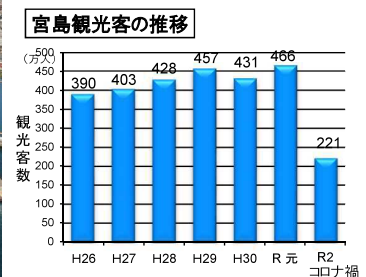


3 観光・交流の拠点となる福山港・厳島港の港湾機能の強化

- 福山港 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い、令和3年度より工事着手した。「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桟橋は、令和2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。



観光客の利便性向上への対応が必要



5 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

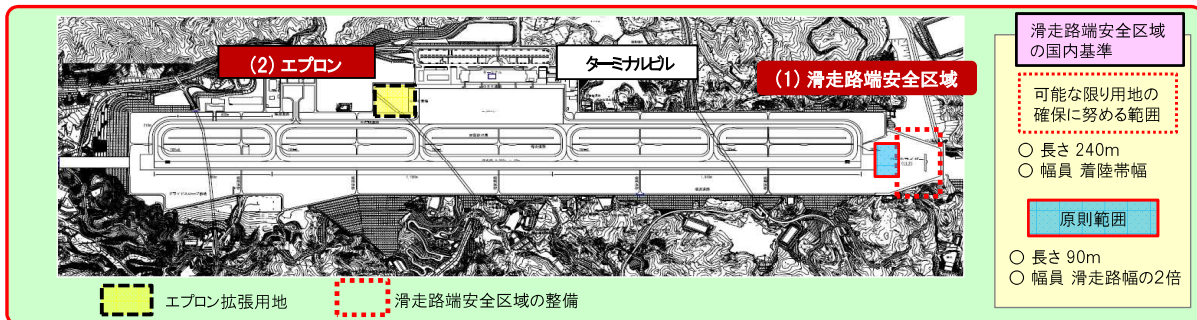
国への提案事項

1 訪日誘客支援空港制度の令和5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5年度以降も継続すること。

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】

5 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5年度以降の継続が明確になっていない。

【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。

5 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、
 - ・ 経営統合による施設の再編整備等に対する財政措置の要件緩和
 - ・ 経営統合後に早期に統合効果を発揮し、経営を安定化させるための財政支援の拡充
 - ・ 料金格差の縮小に向けた財政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】

5 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、人口減少等に伴う給水収益の減少や施設の老朽化に伴う更新費用の増加などにより、経営環境の急速な悪化が見込まれることから、県内水道事業の経営基盤の強化を図り、持続性を確保するため、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、広域連携を推進することとした。
- 推進方針においては、県内水道事業の経営組織を一元化する統合(経営統合)を適当としたことから、県では、統合に賛同が得られた15市町と令和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に向け、準備を進めている。また、事情により統合への参画が困難な6市町については、研修の共同実施など統合以外の連携を進めている。
- 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4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)
387億円(前年度比98%)

課題

- 経営統合による施設の再編整備等に対しては、多額な費用を要することから、現在、インセンティブとして交付金や交付税などの財政措置が講じられている。しかしながら、地形や水源から近いなどの自然条件により、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)において、交付金(広域化事業)が交付対象外となるなど、インセンティブが十分に及んでいないため、資本単価要件の引下げによる交付要件の緩和が必要である。
- 経営統合後、早期に統合効果を発揮し、経営を安定化させるためには、交付金の交付率や交付税の措置率の嵩上げ、公的資金補償金免除繰上償還など、インセンティブとしての財政支援を拡充する必要がある。
- 水道料金は、水源との位置関係や人口密度、地理的要因などにより、県内の市町間で最大3.3倍の格差があり、今後、県内水道事業の一元化による統一料金を実現するためには、料金格差の縮小に向けた、財政措置などの仕組みが必要である。

【上記の課題解決に必要な財政支援施策】

区分	課題解決に必要な財政支援施策
経営統合を要件とした施設の再編整備等	・ 交付金(広域化事業)の資本単価要件の引下げによる交付要件の緩和 ・ 交付金の交付率の嵩上げ ・ 交付税の措置率の嵩上げ ・ 公的資金補償金免除による繰上償還の実施、公営企業借換債の発行(新規)
料金格差の縮小に向けた財政措置	・ 交付税措置における高料金対策経費の制度拡充 ・ 交付金による料金平準化支援策の創設(新規)