

持続可能なまちづくり

あるべき姿(概ね30年後)

- イノベーションを創出する基盤となる都市と、適度な開放空間があり、心身を癒してくれる自然が近接した本県の強みを生かして、多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が、都市と自然を行き来し、大都市圏では得られないゆとりと安心を実感し、それぞれの仕事と暮らしを楽しむライフスタイルを実現させています。
- 県全体の発展を牽引する広島市や福山市を中心に、沿岸部や山間部の拠点都市が交通や情報ネットワークで結ばれ、相互に連携しながら発展しています。また、県民の日常に不可欠なサービス機能が身近に充足するとともに、デジタル技術やデータなどを活用した、安心して快適に暮らすことができる持続可能なまちづくりが実現しています。

目指す姿(5年後)

地域特性や規模に応じた拠点ごとに必要な都市機能の集約や災害リスクの低いエリアへの居住の誘導が進むとともに、移動の需要と供給に応じて拠点間が最適な公共交通ネットワーク等で結ばれた、県民の安全・安心で豊かな生活を支える「持続可能な集約型都市構造」の形成が進んでいます。

都市機能や居住が集約されたエリアでは、効果的かつ集中的にデジタル技術やデータなどを活用して、質の高いサービスを享受できるとともに、イノベーションを創出する交流の場と心身を豊かにする自然が近接している広島の強みやそれぞれのエリアの特色を生かした、ゆとりと魅力あるまちづくりや居住環境の創出が進んでいます。

広島市都心部においては、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や国内外からの来訪者等が気軽に憩えるデザイン性に優れた公共空間の整備等により、人が中心となる都心空間と回遊ネットワークが形成されています。また、大規模オフィスやコンベンション施設、ラグジュアリーホテル等の国際水準の都市機能の強化やイノベーションを生み出す多彩な人材の育成と集積が進んでいます。

備後圏域の玄関口である福山駅周辺においては、都市型産業の集積や遊休不動産を活用したビジネスモデルの構築などにより、ビジネスの拠点性が強化され人材が集積されるとともに、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、人の集まる拠点の整備や道路・広場等の整備などが進んでいます。

指 標

居住誘導が進展している 市町数※1

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
—	12市町 (R7)	20市町

目標設定の考え方

県内全域で持続可能な集約型都市構造を実現するためには、立地適正化計画を策定する全市町で居住誘導が進む必要があることから、立地適正化計画策定対象の20市町を目標に設定した。

公共交通の機関分担率

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
18.7% (R2)	19.9% (R6)	20.0%

目標設定の考え方

県内の通勤通学時公共交通利用者数の県内15歳以上人口に対する割合を現状値から増加させ、公共交通等の持続的な運行維持を図ることを目指して設定した。

防災上危険が懸念される 地域の居住人口

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
120千人 (R2)	108.9千人 (R6)	100千人

目標設定の考え方

安全・安心で豊かな生活を支える「持続可能な集約型都市構造」の実現に向けては、防災上危険が懸念される地域の居住人口を減少させることが重要であることから、現状値の約9割を目指して設定した。

自然と都市の魅力を享受し、 質の高い暮らしができると 感じる県民の割合

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
62.6% (R1)	53.2% (R6)	70.0%

目標設定の考え方

自然と都市の調和した質の高い暮らしを享受できている県民の割合を現状値よりも高めることを目指して、意識醸成が図られている状態として70%を目標として設定した。

※1 居住誘導区域内外の人口密度を比較

目指す姿の実現に当たって考慮すべき課題

- 人口減少と少子化・高齢化が進行し、都市の中心部では空き地や空き家がランダムに発生する都市のスポンジ化が進み、郊外では拡散した低密度な市街地が形成されることにより、日常生活のサービス水準の低下や、公共交通ネットワークの縮小などが懸念されるため、集約型都市構造の形成に向けて取り組む必要があります。
- 拡散した低密度な市街地の一部は、土砂災害警戒区域等の災害リスクの高い区域に拡がり、頻発する大規模災害に対して脆弱な都市構造となっており、災害リスクの低い区域への居住を誘導する取組を推進する必要があります。

用語解説

居住誘導区域…都市再生特別措置法に基づき市町が策定する立地適正化計画において、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域として定める区域。
防災上危険が懸念される地域の居住人口…県内の土砂災害特別警戒区域内の居住人口。現状値は令和2年国勢調査データを基に推計。

- 多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が「住みたい」「働きたい」「訪れたい」と思える広島ならではのまちづくりや居住環境を実現するため、地域特性や既存の地域資源を生かしたゆとりと魅力あるまちづくり、居住環境や都市空間の創出に取り組む必要があります。
- 人口減少と少子化・高齢化が進行し、行政サービス及び生活水準の低下や公共交通ネットワークの縮小などが懸念されるため、県民生活の利便性・快適性の向上に向け、各地域特性に応じた地域課題を解決するためデータと新技術を活用したまちづくりに取り組む必要があります。
- 魅力的な都市空間の創出のためには、エリアごとのグランドデザインに対応した開発など、地域の方々が主体となって将来のまちの姿を描き、共有しながら、まちづくりを行うことが重要であり、地域主体のエリアマネジメントの体制をつくり、活動の充実を図る必要があります。

目指す姿の実現に向けた取組の方向

① 機能集約された都市構造の形成

地域特性に応じて医療や商業施設等にアクセスしやすい都市構造の形成に取り組むとともに、都市近郊の住宅ストック等の活用を促進し、利便性の高いエリアへの居住誘導を推進します。

② 交通基盤及びネットワークの強化

集約された拠点内及び拠点間を結ぶ公共交通ネットワークとそれを支える交通基盤の強化に取り組みます。

③ 災害に強い都市構造の形成

災害に強く、安全・安心に暮らせる持続可能な都市構造の形成に取り組みます。

④ 地域と連携し、地域の特性を生かしたまちづくりの推進

多様な主体と連携し、ゆとりと魅力ある居住環境の創出や魅力ある建築物の創造、空き家の活用促進など、地域特性や既存資源を生かしたまちづくりを推進します。

⑤ データと新技術を活用したまちづくり(スマートシティ化)の推進

県民生活の利便性・快適性の向上に向け、都市や交通などにおける各地域の特性に応じた地域課題を解決するため、関係市町とまちづくりの方向性を共有しデータと新技術を活用したまちづくり(スマートシティ化)を推進します。

⑥ ゆとりと魅力あるまちづくりの推進

地域の特色を生かしたウォーカブルなまちづくりや、公園・緑地の充実などのゆとりある空間を形成する取組により、多様な価値観やライフスタイルに対応できる持続可能なまちづくりを推進します。

⑦ 人を惹きつける魅力ある都心空間の創出

広島市都心部及び福山駅周辺において、ハード・ソフト両面にわたり、地域の良好な環境形成や地域全体の価値を維持・向上させるための活動などを通じて、人を惹きつける魅力ある都心空間の創出に取り組めます。

重点項目に関する主な取組

- 地域の特色を生かしたウォーカブルなまちづくりや、公園・緑地の充実などのゆとりある空間を形成する取組により、多様な価値観やライフスタイルに対応できる持続可能なまちづくりを進めます。あわせて、人を惹きつける魅力ある都心空間の創出を進めます。

あるべき姿(概ね30年後)

- 里山・里海に象徴される人と自然が作り出す中山間地域ならではの資産が、守るべき価値あるものとして、内外の人々により引き継がれる中で、地域への愛着と誇りの高まりが、将来への希望と安心につながり、心豊かに、笑顔で幸せな生活を営んでいると思う人たちが増えています。

目指す姿(5年後)

中山間地域ならではの資源や特性が再認識されるとともに、地域の価値ある資産として再構築され、大切に引き継がれています。その魅力や豊かさに共鳴し、地域に愛着と誇りを持つ内外の多様な人材によって、様々なチャレンジや、支え合いの輪が広がり、将来に向けて「夢や希望」が持てる新たな地域づくりの取組が始まっています。

また、生活に身近な課題解決をはじめとした、あらゆる取組において、デジタル技術を活用し、地域の持続可能性を高める仕組みが、中山間地域全域で展開されています。

地域に愛着や誇りを持つ人々たちによる、様々なチャレンジが行われるとともに、地域に根差した活動を担う内外の人材が増え、互いにつながり合うことによって、地域を支える人材のネットワークが生まれ、地域の活力を生み出す活動が展開されています。

多様な企業や人材が、地域ならではの資源や基盤を生かして、新たな事業や経営発展にチャレンジすることによって、地域産業が維持・成長し、働き続けられる環境が整いつつあります。

医療・福祉、交通など、地域の実態に応じた生活基盤の確保によって、人々が安心して暮らせる生活環境づくりが進んでいます。

とりわけ、交通アクセスについては、広域的な道路網と地域内の交通基盤が整備され、地域と都市を結ぶ広域幹線交通が維持されているとともに、地域の移動実態に応じた交通再編や新たな移動サービスの普及が進むことで地域コミュニティ内での日常生活に必要な移動が確保され、地域で支え合い、誰もが移動をあきらめることのない地域づくりが進んでいます。

集落において、今後見込まれる変化に的確に対応するための住民主体の話合いが行われ、自治活動の見直しや、暮らしを支える生活サービス機能の確保など、集落の状況に応じた取組が進むことで、将来に対する不安が解消されつつあります。

指 標

地域コミュニティ活動が展開
できている住民自治組織の割合
(全域過疎市町)

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
—	74.8% (R7)	75.0%

目標設定の考え方

人口減少や少子化・高齢化が進展する中山間地域の活力を生み出し、持続可能なものとしていくためには、住民自治組織を基盤とする地域コミュニティの活動が展開されていることが必要であり、「ひろしま里山・チーム500」をはじめ、地域の活力創出に資する人材と、地域(住民自治組織)との結びつきを強化し、地域の課題解決を促していくことで活動の持続性を確保することを目指し、とりわけ人口減少等が著しい全域過疎市町の現状水準維持を目標に設定した。

働くところが少ないと感じる
中山間地域の住民の割合

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
76.7% (R2)	73.2% (R6)	70.0%

目標設定の考え方

中山間地域が次世代にわたって持続可能な地域社会であり続けるために必要な、生活の糧を得る「仕事づくり」について、着実に施策を実行していくことで、現状より改善することを目指して設定した。

生活を満足と感じる
中山間地域の住民の割合

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
67.6% (R2)	41.1% (R6)	60.0%

目標設定の考え方

中山間地域が次世代にわたって持続可能な地域社会であり続けるために必要な、安心な暮らしを支える「生活環境づくり」について、着実に施策を実行していくことで、過去3回の調査結果(平均値56.1%)よりも向上することを目指して設定した。

地域で支え合う新たな
交通サービスを交通計画に
位置付け、取組を進める市町数

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
—	12市町 (R6)	19市町

目標設定の考え方

利用者の減少等により生活交通の維持が特に厳しくなる中山間地域においては、地域で支え合う新たな交通サービスが必要となるため、中山間地域を有する全ての市町で取組が進んでいることを目指して設定した。

目指す姿の実現に当たって考慮すべき課題

- 県全体を上回るスピードで進む人口減少や高齢化により、中山間地域の課題解決に取り組み、地域の価値を継承していく地域コミュニティの源泉である住民自治組織をはじめとする担い手の不足が深刻な状況となっているため、地域コミュニティ活動の持続性を高めていく必要があります。

用語解説

全域過疎市町…全域が過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に規定された過疎地域である市町のこと。(府中市、三次市、庄原市、安芸高田市、江田島市、安芸太田町、北広島町、大崎上島町、世羅町、神石高原町の10市町)

- 人手不足や事業承継等が経営課題となっている中小企業が増えてきており、生活の糧を得るための働く場の維持・創出に向けた取組を一層推進する必要があります。
- 医療・介護、福祉、交通などの日常生活に直結する生活基盤の確保が困難となることも見込まれることから、マンパワー不足をはじめとした条件不利を補うデジタル技術を様々な分野で効果的に活用することで、地域の持続可能性を高めていく必要があります。
- 高齢化の進展や運転免許返納に伴う移動の制限、市町中心部への生活関連施設の集約化による交通アクセスの格差の拡大等により、顕在的・潜在的な移動困難者が増加しています。こうした移動困難者の解消に向け、様々な交通データや地域の実情を踏まえ、移動の需要と供給の最適化を図った上で、暮らしを支える生活交通の確保に取り組む必要があります。
- また、バス路線など日常生活を支える道路において依然として多くの狭隘区間があり、安全性・定時性の確保が十分でないことから、円滑な移動を可能とする道路ネットワークを構築する必要があります。
- 今後、無住化が懸念される集落が大幅に増加することが見込まれています。こうした状況下では、地域における自助・共助など生活を支える各種機能が低下し、現在の地区・集落の住民自治体制では、解決困難な事象が広範囲にわたり顕在化していくことが予測されるため、持続可能な地域づくりに向けて、全体最適化の考え方を踏まえた「集落対策」について、重点的に取り組む必要があります。

目指す姿の実現に向けた取組の方向

① 地域を支える人材の確保・育成

地域のハブ的役割等を担う人材の確保・育成に取り組むとともに、地域外の住民等の人的リソース(関係人口)と地域とのつながりの形成を促すことにより、地域の活力増進を図り、持続性のある地域コミュニティづくりを進めていきます。

② 地域産業の維持・成長支援

人手不足等に起因する経営課題の解決を図るため、首都圏等からの副業・兼業人材の力を効果的に取り込むための支援などを通じて、中小企業の成長支援につなげます。
また、中山間地域の課題解決につながる起業を後押しするなど、働く場を維持・創出します。

③ 安心して暮らせる生活環境の確保

人手不足等を補うデジタル技術を積極的に活用し、生活交通や医療・福祉、防災など、日常生活に直結する課題解決の取組の創出を支援し、住民の暮らしの向上を図ります。

④ 暮らしを支える生活交通の確保

地域の実情に応じて、必要とされる生活交通の在り方を検討するとともに、デジタル技術を活用したMaaSなど、新たな交通サービスの導入に向けた支援を通じて、より持続可能性の高い生活交通への再編を促進します。

用語解説

ハブ…ハブ(HUB)とは本来、集約点や中心といった意味で広く用いられている中、地域のハブとして、地域における多くの人をつなげる中心的役割として捉える概念。

関係人口…移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と継続的かつ多様な形で関わる人々のこと。

MaaS…Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して円滑な接続等による最適な移動手段を提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

⑤ 中心地と周辺地域等の連携を支える基盤整備

中山間地域に住む人が、安全で快適な生活を享受できるよう、引き続き、地域拠点と集落等を結ぶ道路の整備やバス路線1車線区間の解消に向けた取組など、地域の実情に応じた効率的な道路整備を推進します。

⑥ 持続可能な地域づくりに向けた集落対策の推進

中山間地域に住む人が安心して暮らしていくために、将来に向けた地区・集落の在り方や、集落の状況に応じた自治活動の見直しなどについての住民の主体的な話し合いを促すとともに、住民、住民自治組織、行政等の関係者が一体となって、暮らしを支える生活サービス機能の確保などの取組を推進します。

重点項目に関する主な取組

- 持続可能な中山間地域の実現に向けて、あらゆる分野における活力の源泉となる、地域内外の多様な人材の確保・育成を進めます。
- 地域産業が維持・成長し、働く場が維持・創出される環境づくりに向けて、首都圏等からの副業・兼業人材の力を効果的に取り込むための支援や、中山間地域の課題解決につながる起業を後押しします。

あるべき姿(概ね30年後)

- 国内外の人・モノが、県内の空港・駅・港湾や幹線道路等から円滑かつ安全に出入りし、多様な交通・物流ネットワークによって県内を迅速かつ円滑に移動しています。

目指す姿(5年後)

ビジネスや観光、日常生活において県内外を移動する人が、快適かつ適切なコストで利用できる交通基盤やMaaS等の多様な交通ネットワークから、それぞれの目的に応じた最適な手段を組み合わせ、便利で快適に移動しています。

国内外から本県を訪れる人が、クルーズ客船で安全かつ快適に寄港し、地域の魅力に触れることで高い満足度が得られています。

県内及び周辺地域の立地企業とその相手先企業が、陸送、海運、空輸といった多様な輸送モードを利用することにより、それぞれの企業の希望に応じた、競争力強化に資する持続可能で最適な物流ネットワークが構築されています。

用語解説

輸送モード…貨物を輸送する際の、トラック、船舶、鉄道、航空などの輸送手段。

指標

広島空港利用者数

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
297万人 (R1)	287万人 (R6)	494万人

目標設定の考え方

広島空港の利用者数増が、ビジネスや観光等で県内外を移動する人が便利で快適に移動できていることを表すと考え、広島国際空港(HIAP)と連携し、航空路線の往来実績データ等を踏まえた需要予測に基づいて目標を設定した。

年間渋滞損失時間

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
4,500万時間 (R1)	4,180万時間 (R6)	3,000万時間

目標設定の考え方

日常生活や経済活動において、利用頻度が最も高い移動手段である自動車交通の定時性や速達性を確保することが、利便性の向上や物流の効率化につながることから、主要渋滞箇所等における対策の取組状況を踏まえて目標を設定した。

クルーズ客船観光客による
推計消費額

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
—	488百万円 (R6)	846百万円

目標設定の考え方

クルーズ客船観光客による観光消費額が、寄港時に地域の魅力に触れ、高い満足度を得たことを表す指標と捉え、R5～R6に実施したクルーズ客船乗客行動調査の結果を基に、世界のクルーズ旅客需要予測を踏まえて目標を設定した。

輸配送のために必要な人材を
確保できている県内
トラック運送事業者の割合

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
—	36.3% (R7)	41.0%

目標設定の考え方

持続可能で最適な物流ネットワークの構築に当たっては、輸送力の確保が不可欠であるが、輸送力の大部分を担うトラック運送事業者における人手不足が喫緊の課題となっており、今後、ドライバーの担い手不足が懸念される中でも、県内事業者の人材の充足状況を現状値よりも改善させることを目指して設定した。

県内港における
コンテナ取扱量

ビジョン策定時点 (R2)の現状値	現状値	5年後の目標値 (R12)
36万TEU (R1)	35万TEU (R6)	48万TEU

目標設定の考え方

港湾物流における輸送量の増加やそれに伴う航路拡充によって、荷主ニーズに応じた最適な物流ネットワークの構築が達成されることから、輸送量に関する指標として、県内港の港湾計画の策定時に推計したR12年の貨物取扱量を目標として設定した。

TEU…Twenty-foot Equivalent Unit の略。コンテナ取扱個数の単位で、20フィートコンテナ1個を1TEUとして換算。

目指す姿の実現に当たって考慮すべき課題

- 広島空港が中四国地方の拠点空港として今後も継続的に発展し、利用者の多様なニーズに対応するため、広島空港の利便性強化や利用促進、空港アクセスの一層の強化を図る必要があります。
- 都市部を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、速達性・定時性の確保が十分でないことから、円滑かつ迅速な人流・物流を実現する道路ネットワークを構築する必要があります。また、県内では、産業用地への企業立地や、新たな産業団地の造成が進んでおり、これらの物流拠点や井桁状の高速道路ネットワークへのアクセスを強化する必要があります。
- 寄港したクルーズ旅客が高い満足度を得られるよう、多様なニーズに沿った観光プロダクトを船会社等に提供するとともに、スムーズに寄港するための受入環境の向上を図る必要があります。
- トラックドライバーや港湾関連事業に従事する人材などの人手不足が懸念される中でも、物流の停滞が生じないための必要な輸送力の確保や、荷主のニーズに対応した港湾物流における国内外につながる海上輸送ネットワークの構築など、物流サービスの最適化を進める必要があります。

目指す姿の実現に向けた取組の方向

① 世界とつながる空港機能の強化

中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の出入口であるグローバルゲートウェイとして、航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致や交通手段の拡充により、世界・各都市とつながる航空ネットワークの拡充と空港アクセスの利便性向上など広島空港の機能強化を図るとともに、関係者と連携した需要創出に取り組めます。

② 人・モノの流れを支える道路ネットワークの構築

定時性や速達性の確保による企業等の生産性の向上及び、交流・連携機能や交通拠点へのアクセス性の強化に資する道路整備等を推進します。

③ クルーズ客船の寄港環境の整備

クルーズ旅客の多様なニーズを把握し、ラグジュアリー・プレミアムクラスをはじめとした客船にふさわしい寄港環境の整備に取り組めます。

④ 産業活動の基盤となる物流ネットワークの構築

物流停滞が生じないよう、必要な輸送力を確保するため、県内トラック運送事業者の輸配送の効率化や労働条件の改善に向け、DXの推進などの支援に取り組めます。

また、県内港が東南アジアを含めた世界各港との最適な航路ネットワークを提供し、瀬戸内における国内外の物流拠点としての役割を担うため、コンテナターミナルにおける大水深岸壁の整備や効率的な運営体制の構築のほか、荷役機械の自動化・遠隔操作化といったDXの推進を行うとともに、新規航路誘致に取り組めます。

用語解説

グローバルゲートウェイ…世界各国と多方面、多頻度の航空路線・航路で結ばれた国際競争力の高い拠点となる空港・港湾。
大水深岸壁…東南アジア航路等に投入されるコンテナ船に対応した水深を有する岸壁(通常は水深12mより深い)。

重点項目に関する主な取組

- 県経済を支える産業の振興・発展や生産性の向上といった強固な社会経済基盤の確立に向け、国内外と県内の人・モノの交流・連携を推進する、陸・海・空の多様な交通・物流ネットワークの整備や最適化に取り組めます。特に、県内トラック運送事業者の輸配送の効率化や労働条件の改善に向け、DXの推進の支援などを進めます。