資料番号	1

令和８年 11 月 19 日
課　名　土木建築局土木建築総務課
担当者　課長　重政
内　線　3810

「社会資本未来プラン」改定素案に係る県議会意見等への対応等について

１　要旨

「社会資本未来プラン（計画期間：令和３年度～令和 12 年度。以下「プラン」という。）」の改定素案について、建設委員会における集中審議や県民意見募集（パブリックコメント）での意見を踏まえ、次のとおり対応する。

２　意見聴取状況

(1)　建設委員会における集中審議

ア　審議年月日

令和８年 10 月２日（金）

イ　意見件数

７件

ウ　意見と対応方針

別紙１「集中審議における意見と対応方針」のとおり

(2)　県民意見募集（パブリックコメント）

ア　募集期間

令和８年９月 18 日（金）から 10 月 19 日（月）まで

イ　意見件数

３名６件

ウ　意見と対応方針

別紙２「県民意見募集（パブリックコメント）における意見と対応方針」のとおり

３　意見を踏まえた案

別紙３「社会資本未来プラン」改定案のとおり

４　今後のスケジュール

(1)　プラン

令和８年 11 月末を目途に計画を改定し、県のホームページにて公表する。

(2)　関連計画

12 月を目途に計画を策定（改定）し、県のホームページにて公表する。

〈参考〉

関連計画
広島県 インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み
施設分類毎の修繕方針（43 施設分類）
広島デジフラ構想 2026
広島県建設産業ビジョン 2026
広島県道路整備計画 2026
道路の除草等実施計画 2026
ひろしま川づくり実施計画 2026
河川内の堆積土等除去計画 2026
河川における樹木伐採計画 2026
ひろしま砂防アクションプラン 2026
ひろしま海岸保全実施計画 2026
広島県みなと・空港振興プラン 2026
広島県営住宅再編計画 2026
広島県耐震改修促進計画（第４期計画）
ひろしま公園活性化プラン〈改定〉

別紙１

集中審議における意見と対応方針

番号	意見の内容	対応方針
１	道路・河川の樹木の伐採や除草については、景観保全の観点に加え、事故防止や防災の観点からも極めて重要であるため、今後策定される計画に基づき、限られた予算や人員を有効に活用しながら効果的・効率的に対策を進められたいこと。 また、広島県アダプト制度については、既存の団体が無理なく活動を継続するとともに、新たな団体が参加しやすい制度となるよう支援内容や制度運用の充実・改善に取り組まれたいこと。	道路や河川の樹木の伐採や除草については、本年 12 月頃に新たな計画を策定し、これまでの試行結果を踏まえた効果的・効率的な対策の実施により、道路利用者の安全・安心の確保、河川周辺の安全確保や河川景観の保全などに努めていく。 広島県アダプト制度については、担い手確保のための啓発及び広報活動を強化するとともに、活動者の意見を聞きながら、より活用しやすい制度の運用に引き続き取り組んでいく。
２	社会資本整備の着実な推進に当たっては、国の予算や有利な財源を最大限活用しながら、必要な公共事業予算の確保に努められたいこと。	国に対し、前年度を上回る公共事業予算の確保などを働きかけるとともに、第１次国土強靭化実施中期計画に基づく国の予算など、有利な財源を最大限活用しながら、必要な事業量の安定的な確保に努めていく。
３	インフラ整備に当たっては、防災・減災のソフト対策や耐震化の加速、中小建設業のＤＸ支援、産業集積に伴う生活環境の整備など、地域の実情に即した対応が求められる中、交通・防災・生活基盤の総合的な強化に取り組まれたいこと。	きめ細かな災害リスク情報の提供などソフト対策の一層の強化、建築物等の耐震化の促進、中小建設事業者を含む建設分野全体の生産性向上に向けたデジタル技術の活用推進、産業政策と連携した基盤整備やまちづくりの推進などに総合的に取り組んでいく。
４	道路整備については、産業振興に資する拠点を結ぶ幹線道路や災害時に物流や緊急車両の通行を確保する幹線道路など、県内の道路ネットワークの構築・強化に取り組まれたいこと。	災害時における緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、生産性向上など企業活動を支える物流基盤の充実に向け、県内の道路ネットワークの構築・強化に取り組んでいく。
５	県民の安全・安心な暮らしの確保に当たっては、幹線道路の整備などの大型公共事業に加え、防災・減災対策や生活に密着した道路整備、公共土木施設の維持管理にもしっかりと取り組まれたいこと。	今後も、広域道路ネットワークの形成に向けた幹線道路等の整備に加え、防災施設の整備や生活道路等における交通安全対策等を推進するとともに、デジタル技術や新技術を活用しながら、既存インフラが持つ機能を適切に維持するための効果的・効率的な維持管理を進め、県民の安全・安心な暮らしの確保につなげていく。

番号	意見の内容	対応方針
6	近年の激甚化・頻発化する水災害への対応については、開発事業者へ流出抑制を求めることに加え、河川管理者においても、しっかりと河川整備を進められたいこと。	水災害の激甚化・頻発化に対応するため、河川管理者が行う河道拡幅や堤防の整備などの治水対策を着実に進めるとともに、河川整備には長い時間と費用を要することを踏まえ、開発事業者への流出抑制を含め、流域全体のあらゆる関係者が協働して取り組む流域治水の取組についても強力に推進していく。
7	建設分野の担い手不足により、工事の未着手や遅延などが慢性化することを防止するため、建設事業者や行政における人材確保・育成にしっかりと取り組まれたいこと。	現場の省力化に資するＩＣＴ活用工事の推進や研修等による人材育成に取り組むほか、市町との共同体制の構築による人材確保や技術力向上の取組などの検討を行う。 また、建設業の魅力向上・発信など、建設業界全体の人材確保の取組も進めていく。

別紙２

県民意見募集（パブリックコメント）における意見と対応方針

番号	意見の内容（一部要約）	対応方針
1	狭くてすれ違いが困難な箇所や歩道がない踏切、信号の制御が悪くスムーズに通行できない幹線道路など、不便な道路が多いため、これらを一つずつ改善してほしい。 また、道路の路面状態も非常に悪いため、轍ができやすい箇所のコンクリート舗装を検討してはどうか。	道路の整備や維持管理については、市町の意見や点検結果等も踏まえながら、計画的に事業を進めているところです。 また、道路の舗装については、修繕方針に基づき計画的な修繕を進めているところであり、コンクリート舗装についても必要に応じて活用してまいります。 引き続き、安全・安心で快適な道路空間の確保に取り組んでまいります。
2	広島県には多くの長大橋があり、維持には、高額な費用と特殊な技術が必要である。 こうした大規模構造物の老朽化対策について、長崎県の官民連携（PPP）による取組などを参考に、計画期間内に具体的な対策に着手することを記載してはどうか。	橋梁の維持管理については、道路事業の修繕方針に基づき、計画的に修繕を行っているところです。 なお、長大橋などの特殊な橋梁については、効率的な維持管理のために、他の自治体ではPPP/PFI 手法の導入が検討されており、本県においても他の自治体の動向の情報収集等をしているところです。
3	事業別整備計画と連動した「維持更新を優先する施設」の考え方を示すこと。 点検結果で健全度が低い橋梁、トンネル、河川構造物、港湾施設を、新規事業より先に予算措置する原則を書くこと。	老朽化対策については、プランの関連計画である「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」及び施設分類ごとの修繕方針において、維持管理水準を設定し、計画的な修繕を実施することとしており、そのために必要な事業費を優先的に確保するよう努めてまいります。
4	流域治水について、ハードの整備箇所だけでなく、市町、農地、森林、住宅における対策との役割分担、完成までのソフト対策（避難、浸水想定の更新、要配慮者施設の防護）のスケジュールを示すこと。	各主体の役割分担やソフト対策のスケジュールについては、水系ごとに策定している「流域治水プロジェクト」において、短期・中期・長期といったおおむねの期間の区分によりお示ししているところです。 引き続き、各主体の着実な事業進捗に向け、プロジェクトの更新を進めるとともに、流域における治水対策の必要性や具体的な取組がわかりやすく伝わるよう、改善を図ってまいります。

番号	意見の内容（一部要約）	対応方針
5	中山間地域については、広域道路と生活道路を分け、孤立防止、医療・物流のアクセス、除雪と法面対策を「後半５年の集中取組」として指標を定めること。 県全土の発展を掲げる以上、人口減少地域の撤退前提ではなく、最低限のネットワーク維持を計画の本文で約束すること。	中山間地域の道路整備については、プランの関連計画である「広島県道路整備計画」において指標などを定め、魅力ある地域づくりや日常生活を支える交通基盤の整備等について計画的に事業を進めているところです。 現在、プランの改定にあわせて、この計画の見直しを進めているところであり、いただいたご意見も踏まえながら、引き続き、中山間地域を支える交通・産業基盤の確保に向け、計画の策定に取り組んでまいります。
6	成果指標は、整備延長や箇所数だけでなく、通行止め日数、要対策橋梁の残数、浸水被害家屋数、維持修繕の実施率など、県民生活に直結する指標を併記すること。 デジタル技術の導入は手段であり、指標の代替にはしないこと。	プランは社会資本分野のマネジメントの基本方針であり、今後、この方針に基づき、道路、河川など事業ごとの関連計画において、取組の成果を反映できる具体的な整備水準や指標等を設定します。 なお、デジタル技術についても、建設分野の生産性向上に向けて、普及促進を図ることが重要であることから、関連計画である「広島デジフラ構想」において、取組の成果を測ることができる指標を設定します。

※御意見のうち、内容について原文を一部要約して掲載しています。

別紙３

社会資本未来プラン

～社会変化に適応したインフラマネジメントの推進～

【改定案】

令和３年３月策定

令和８年〇月改定

広島県

目次

Ⅰ　基本的事項

Ⅰ－１　策定の趣旨・位置付け ····· 1

Ⅰ－２　計画期間 ····· 1

Ⅱ　本県を取り巻く状況変化・社会資本の現状・改定のポイント

Ⅱ－１　本県の特性 ····· 3

Ⅱ－２　本県を取り巻く状況変化・課題 ····· 5

Ⅱ－３　本県における社会資本の現状 ····· 9

Ⅱ－４　改定のポイント ····· 11

Ⅲ　施策の方向性

Ⅲ－１　基本的な取組方針 ····· 12

Ⅲ－２　目指す姿・施策体系 ····· 14

Ⅳ　施策別の取組方針

Ⅳ－１　安全・安心を支える総合的な県土の強靱化 ····· 16

Ⅳ－２　交流・連携を支えるネットワークの充実・強化 ····· 20

Ⅳ－３　魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成 ····· 24

Ⅳ－４　社会資本の適切な維持管理の推進 ····· 30

Ⅳ－５　広島デジフラ構想（ＤＸ）の推進 ····· 31

Ⅳ－６　計画的に推進するための取組 ····· 32

Ⅴ　社会資本整備の優先順位 ····· 37

Ⅵ　参考資料

Ⅵ－１　広島県の社会資本関係水準データ ····· 40

Ⅵ－２　用語解説 ····· 45

改定に当たって（はじめに）

本県では、令和２年 10 月に策定した県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」が目指す県土の将来像を実現するための分野別計画として、「社会資本未来プラン」を令和３年３月に策定し、効果的かつ効率的なインフラマネジメントを推進してきました。

この間、平成 30 年７月豪雨災害等の被災地における再度災害防止対策や防災施設の整備を推進するとともに、災害リスクの高い区域における居住や開発を抑制するなど、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策をはじめ、企業活動を支える物流基盤や観光振興などに資する基盤整備、広島デジフラ構想の推進など、着実に事業の推進を図ってきました。

一方で、想定を上回るスピードで進む人口減少など、社会経済情勢が大きく変化しているほか、国際情勢の緊迫化や円安の進行などによる物価高騰など、策定時には予測できていなかった変化が生じており、柔軟かつ適切に対応していく必要があります。

こうした中、「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」においては、本県の基本理念「将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現」のもと、目指す姿の実現に向けて発展的に見直し、県民の皆様と一緒に、新たな広島県づくりを推進するため、令和８年６月に改定しました。

「社会資本未来プラン」においても、県内どこに住んでいても、県民一人一人が、夢や希望に挑戦できている社会の実現を支えるため、これまでの成果を踏まえつつ、今回の「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」改定との整合を図りながら見直しを行い、社会経済情勢の変化による新たな課題に対応した効果的かつ効率的なインフラマネジメントを推進してまいります。

社会資本未来プランに基づく取組の主な成果と課題

◇：成果、◆：課題

《【施策Ⅰ】安全・安心を支える総合的な県土の強靱化》

◇　平成 30 年７月豪雨災害等を踏まえた事前防災対策や再度災害防止対策を着実に推進。

◆　県民意識調査結果では、平成 30 年７月豪雨災害発生直後と比べると、風水害への意識が低下傾向にあり、避難行動を促すソフト対策の強化を図る必要がある。

◆　建築物耐震化は、進捗が低調であることから、その要因を分析し、必要な対策の強化を図る必要がある。

《【施策Ⅱ】交流・連携を支えるネットワークの充実・強化》

◇　企業活動を支える物流基盤や観光振興などに資する基盤などの整備を着実に推進。

《【施策Ⅲ】魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成》

◇　安全・安心に暮らせる集約型都市構造の形成などに向けた取組を着実に推進。

《【効果を高めるための施策】デジタルトランスフォーメーション（広島デジフラ構想）の推進》

◇　建設分野の生産性向上や、ＤｏｂｏＸの構築などによる新たなサービス・付加価値の創出。

◆　中小建設事業者においては、デジタル技術の活用が十分進んでいないため、デジタル技術の普及を促進していく必要がある。

《【共通施策】社会資本の適切な維持管理の推進、計画的に推進するための取組》

◇　修繕方針等に基づく計画的な補修による施設の適切な機能維持やコストの平準化などを着実に推進。

Ⅰ　基本的事項

Ⅰ－１　策定の趣旨・位置付け

「社会資本未来プラン（以下「プラン」という。）」は、本県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン（以下「ビジョン」という。）」が目指す県土の将来像を実現するための分野別計画であり、今後の取組の方向性など、社会資本分野のマネジメントの基本方針として、令和３年３月に策定したものです。

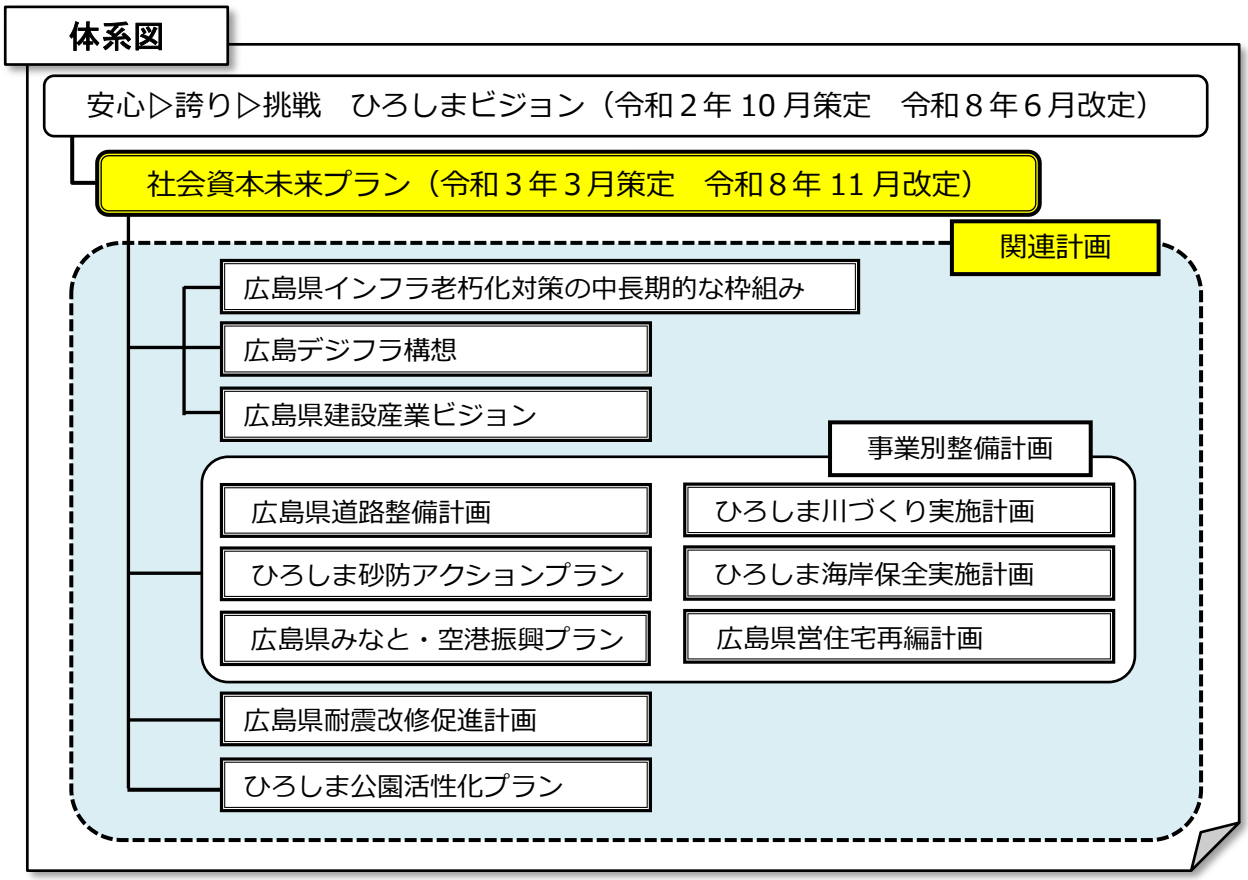
Ⅰ－２　計画期間

プランの計画期間は、ビジョンが 20～30 年後のあるべき姿を構想した上で次の 10 年間を展望して策定されたものであることを踏まえ、令和３年度～令和 12 年度の 10 年間としています。

また、このプランに基づき策定・改定する事業別整備計画等の関連計画については、「中期財政運営方針」を踏まえ、令和８年度から令和 12 年度の５年間を計画期間とします。

なお、これらの計画期間中に、大規模な災害が発生するなど、プラン及び関連計画の推進に大きな影響を与える状況変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを行います。

体系図



《参考》改定後の「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」の概要

新たな広島県づくりを推し進めるため、令和２年 10 月に策定し、令和８年６月に改定したビジョンの概要は次のとおりです。

《基本構成》

本県の最上位計画（総合計画）として、令和２年度に 20～30 年後のあるべき姿を構想した上で、次の 10 年間（令和３年度～令和 12 年度）における目指す姿とその実現に向けた取組の方向性を描き、これを実現するための「17 の施策領域」を示したものであり、令和８年６月に改定した。

《基本理念》

将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現

《目指す姿》

県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により、夢や希望に「挑戦」しています
～仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれが望むライフスタイルの実現～

《目指す姿の実現に向けた基本的な考え方》

（１）県民の挑戦を後押し

① 県民が抱く不安を軽減し「安心」につなげる
② 県民の「誇り」につながる強みを伸ばす
③ 県民一人一人の夢や希望の実現に向けた「挑戦」を後押し



（２）適散・適集な地域づくり

① 県全体の発展を牽引する魅力ある都市の形成
② 自然豊かで分散を生かした中山間地域の形成
③ 利便性の高い集約型都市構造の形成

《目指す姿の実現に向けた今後５年間の方向性》

シン・ファミリーフレンドリー
“家族で暮らしやすいまちは、誰もが暮らしやすい”

本県の魅力を高め、様々な家族が暮らしやすい社会を実現することは、誰にとっても暮らしやすい社会につながります。ひいては、本県を訪れる人にとっても、本県に関わる人にとっても、魅力的に感じてもらえる「シン・ファミリーフレンドリー」な広島県を創っていきます。

《今後５年間で特に注力する重点項目》

若者に選ばれる広島県　女性に選ばれる広島県　子育てしやすい広島県
強固な社会経済基盤の確立
広島の財産と経験の継承

県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により、
夢や希望に「挑戦」している広島県の実現

Ⅱ　本県を取り巻く状況変化・社会資本の現状・改定のポイント

Ⅱ－１　本県の特性

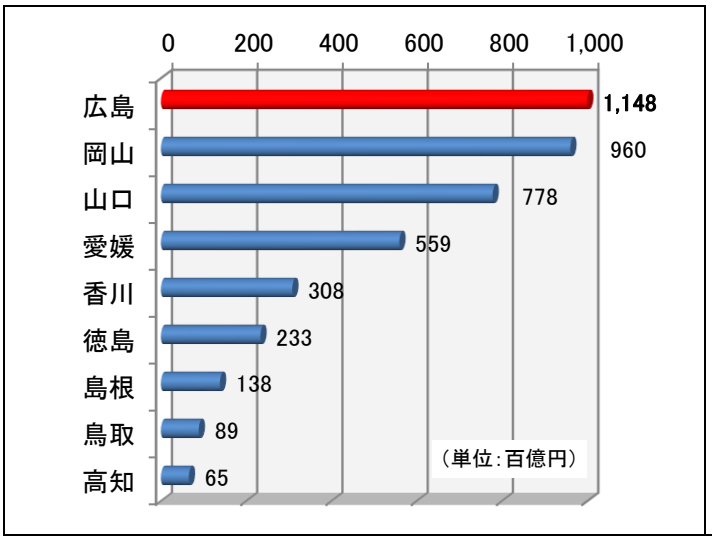
本県は、中四国地方の中心に位置し、「嚴島神社」「原爆ドーム」の２つの世界遺産を有するとともに、大小の多くの島々が織りなす多島美など風光明媚な瀬戸内海や、中国山地など豊かな自然にも恵まれ、古くから交通・流通の要衝、産業の拠点としての道を歩んできました。

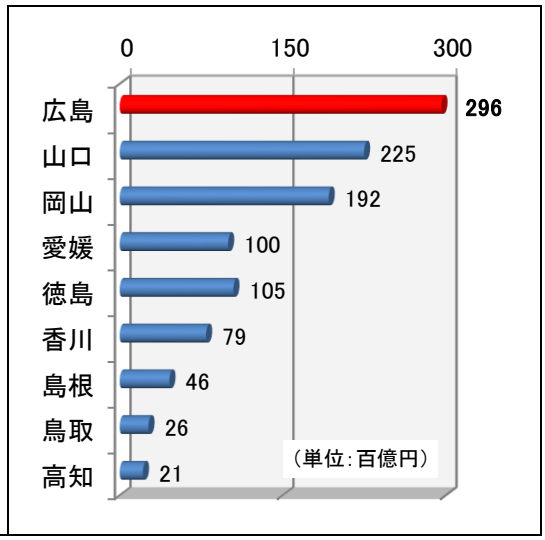
また、中四国地方最大の人口、産業、都市機能が集積する広島都市圏を中心として、自動車産業をはじめとした、ものづくり産業において世界トップレベルの技術が集積し、中四国地方において製造品出荷額等、付加価値額ともに第１位であり、東アジア地域にも近いという地理的優位性を生かし、アジア経済圏と強く結びついたグローバルな経済活動が活発に行われています。

気候は、季節風の影響を受けにくく、年間を通じて晴天が多く降水量の少ない瀬戸内海気候であるとともに、北部では年間の気温差が大きく、積雪も多いことから、夏の海水浴から冬のスキー・スノーボードまで、四季を通じて様々なレジャーを楽しむことができます。

その一方で、本県の地質は、風化が進むと崩れやすい花崗岩（マサ土）と流紋岩等から構成され、地形も全般的に急峻な山地が多く、全国最多の土砂災害警戒区域数を有しており、これまでも長雨や集中豪雨により、がけ崩れや渓流からの土石流などが幾度となく発生し、公共施設、人家及び田畑の流出・埋没等の被害を受け、また尊い人命が失われています。

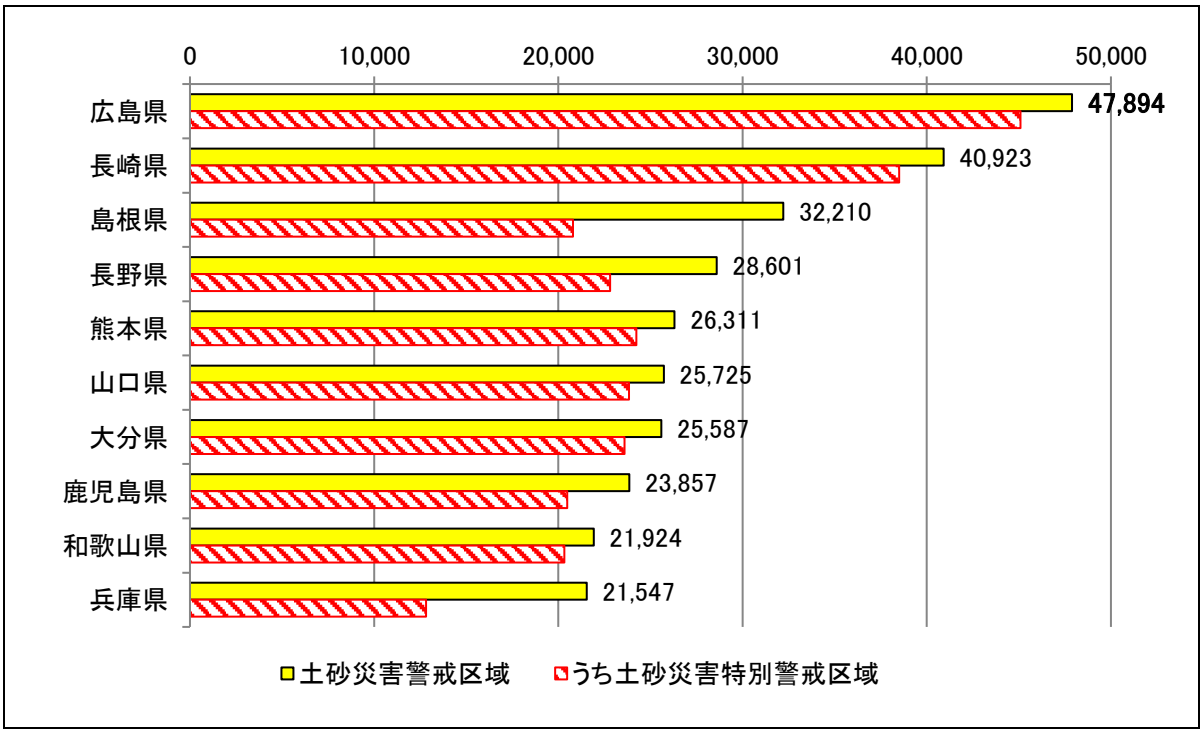
さらに、県土の約７割を中山間地域が占めており、少子化・高齢化や若年層を中心とした人口流出の進行、商店の撤退や生活交通の統廃合など日常生活に必要なサービスの廃止・縮小、空き家の増加など、地域コミュニティを維持していく上で、深刻かつ厳しい状況に直面しています。





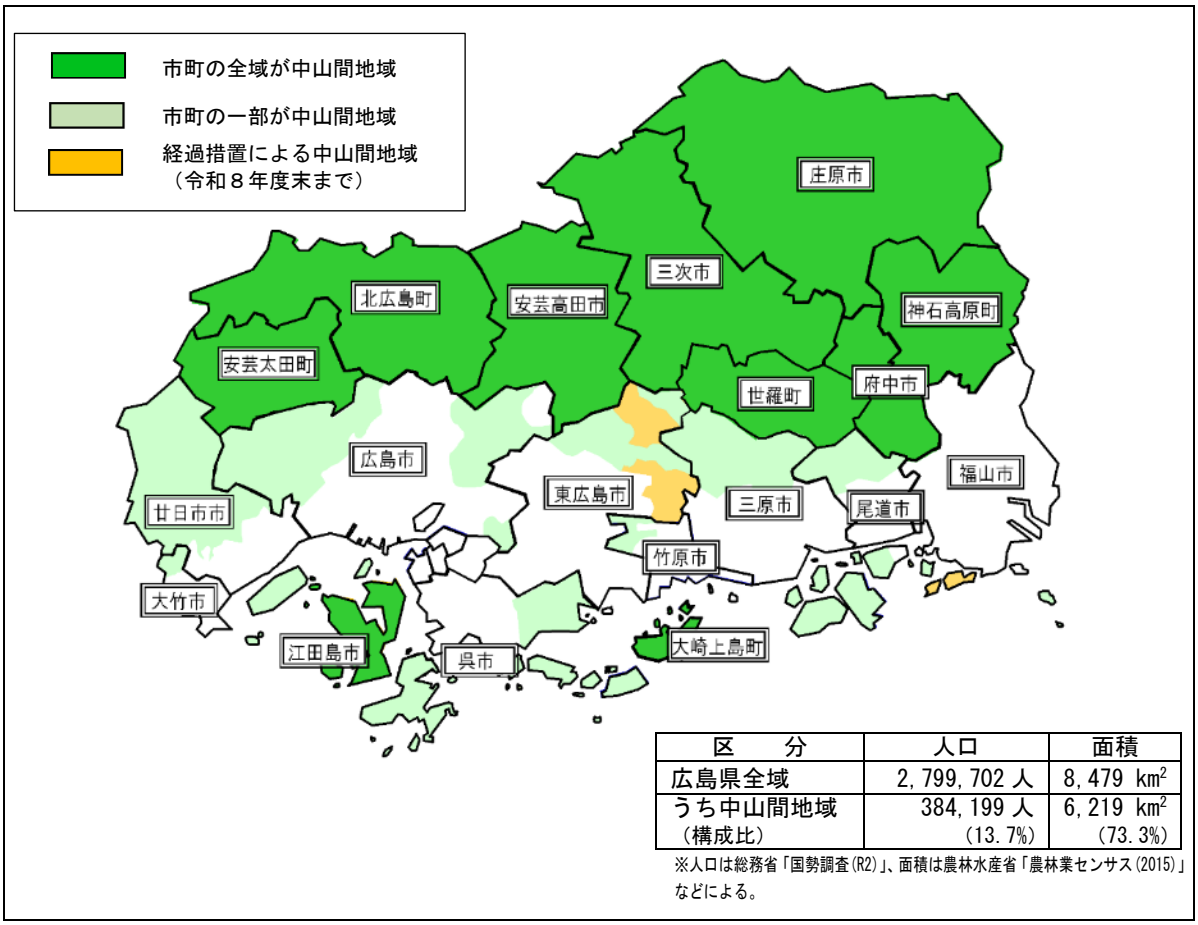
経済産業省「2024 年経済構造実態調査　製造業事業所調査（地域別統計表）」（R7.8.29 公表）により作成

【製造品出荷額等】　　【付加価値額】



国土交通省「全国における土砂災害警戒区域等の指定状況（R8.3.31）」により作成（上位 10 位を記載）

【土砂災害警戒区域等の指定状況（R8.3.31 時点）】



区　　分	人口	面積
広島県全域	2,799,702 人	8,479 km²
うち中山間地域 （構成比）	384,199 人 （13.7%）	6,219 km² （73.3%）

※人口は総務省「国勢調査(R2)」、面積は農林水産省「農林業センサス(2015)」などによる。

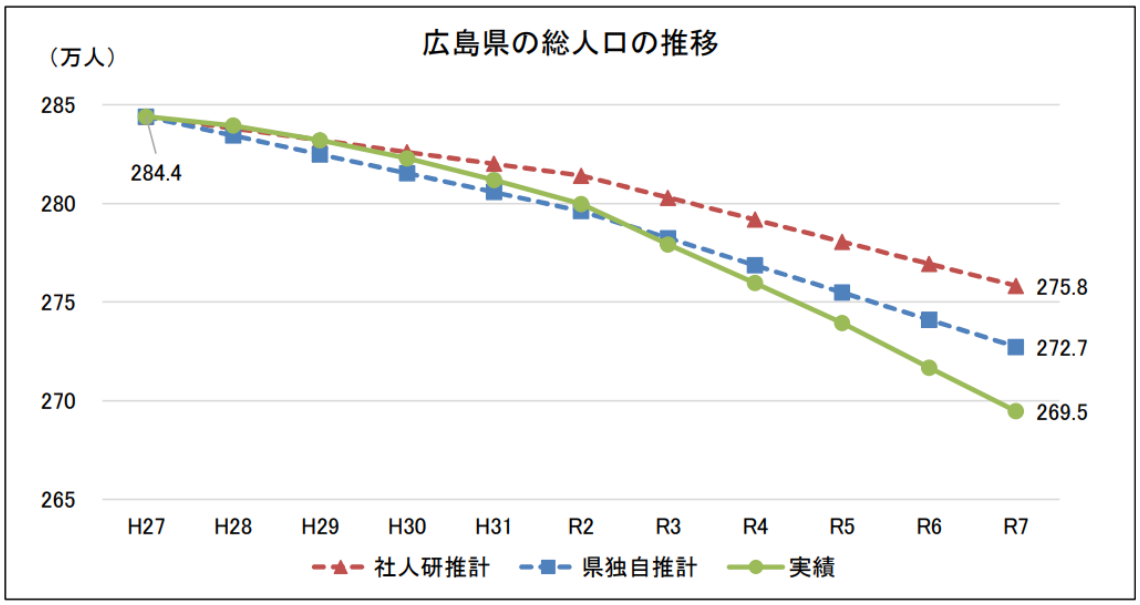
広島県中山間地域振興計画資料により作成

【中山間地域の状況】

Ⅱ－２　本県を取り巻く状況変化・課題

１　若者を中心とした転出超過を含む人口減少、少子化・高齢化の深刻化

本県の総人口は、令和７年には 269.5 万人となり、平成 29 年以降、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の将来人口推計を上回るペースで、令和３年以降は、ビジョンを策定した時点での県独自推計を上回るペースで減少しています。



（出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30(2018)年推計)」、広島県「人口移動統計調査」

【推計概要】

区分	概要	仮定値（H28～R6）
社人研推計	平成 27 年国勢調査を基準とした、社人研による将来人口推計（平成 30 年公表）	合計特殊出生率 1.56～1.59 社会動態 1,748～2,579 人/年
県独自推計	上記推計をベースに、ひろしまビジョン策定時の直近３年（平成 29 年～平成 31 年）の社会動態を踏まえ試算した将来人口推計（令和２年公表）	合計特殊出生率 1.56～1.59 社会動態 ▲603 人/年

特に、若年層を中心とする転出超過や、合計特殊出生率の低下が、社人研推計や県独自推計における見込みを上回るペースで進んでいます。

こうした想定を上回るペースで進行する人口減少や少子化・高齢化は、地域の持続可能性や活力に深刻な影響を及ぼすことが懸念されるところであり、社会資本分野においても、整備や維持管理などの担い手不足が一層深刻なものとなると見込まれることから、将来にわたって持続可能なインフラマネジメントに向けた取組を推進していく必要があります。

さらに、中山間地域など県内各地において、人口・世帯数の減少等に伴い空き家の更なる増加が見込まれることや、都市中心部においても活用されない土地等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」の進行などにより、地域の賑わいや魅力が低下するとともに、非効率な公共サービスに繋がるおそれもあることから、安心して快適に暮らせる持続性の高いまちづくりを推進していく必要があります。

２　気候変動等に伴う災害リスクや南海トラフ巨大地震の切迫性の高まり

地球温暖化等の影響により集中豪雨などの異常気象が激甚化・頻発化しており、毎年のように全国で大規模な災害が発生するとともに、南海トラフ巨大地震などの大規模地震の発生も懸念されています。

本県においては、未曽有の大災害となった平成 30 年７月豪雨災害に続き、令和３年７月・８月の豪雨でも、河川の氾濫による浸水被害や土砂災害等が多数発生し、甚大な被害をもたらすなど、度重なる気象災害が、県民生活や経済活動等に大きな影響を与えました。

また、今後、地球温暖化の進行に伴う気候変動の影響により、大雨・短時間強雨の発生頻度や降水量が増大し、異常気象の激甚化・頻発化、海水面の上昇などにつながると予測されており、災害リスクが更に大きくなることが懸念されています。

加えて、令和６年に発生した能登半島地震では、住宅・建築物の倒壊に加え、道路や上下水道などのインフラに甚大な被害が生じ、復旧に時間を要したことにより、避難生活の長期化など、災害関連死につながる課題が顕在化しました。南海トラフ地震についても、国において、令和７年に被害想定の見直しが行われるとともに、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」が変更されました。

このため、県民の安全・安心を確保するための県土強靭化の取組や、災害リスクの低減にもつながる地球温暖化への適応策の重要性が一層高まっており、ハード・ソフト対策を共に強化して進めることが求められています。

３　インフラの老朽化の一層の進行に伴うリスクの増大

令和７年１月に埼玉県八潮市において、老朽化した下水道管に起因すると考えられる道路陥没事故が発生し、地域住民の生活に大きな影響を及ぼすなど、インフラの老朽化は、重大な事故や災害時の被害の甚大化などを引き起こすおそれがあります。

県が管理するインフラの多くは高度経済成長期に集中的に整備されており、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す。

具体的には、令和７年度時点で、建設後 50 年を経過する施設の割合は、橋梁は約５割、砂防堰堤は約７割となっており、20 年後には、この割合が、橋梁は約８割、砂防堰堤は約９割と増加し、維持管理・更新費用も増大することが予測されます。

こうした中で、インフラの機能を適切に維持・確保していくためには、デジタル技術も活用しながら、これまで以上に、効果的・効率的な維持管理を推進していく必要があります。

４　新たなデジタル技術の出現・実用化、デジタル技術活用の格差拡大

新型コロナウイルス感染症の世界的流行、そして、ＡＩ、５Ｇ、クラウド等に至る革新的なデジタル技術の開発・社会実装は、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観に多大な影響・変化をもたらしています。

また、社会資本の維持管理やまちづくり・防災などにも大きな変革をもたらしており、人口減少下において、建設分野の人手不足がますます深刻化し、これまで以上に生産性の向上が求められている中、ＡＩを機械やロボット等と統合した「フィジカルＡＩ」など、省力化・効率化が期待される新たな技術の進展も注目されています。

一方で、県内の建設業におけるデジタル技術の活用状況については、大手建設事業者においてＩＣＴ活用工事などの導入・活用が着実に進展してきているのに対し、中小建設事業者においては、活用が進んでいない現状があります。

こうした状況を踏まえ、中小建設事業者へのデジタル技術の普及促進を図り、業界全体の生産性を向上していく必要があります。

５　半導体など国の戦略分野への大規模投資の拡大

世界経済の不安定化など様々なリスク要因がある中において、県民一人一人が夢や希望をあきらめることなく挑戦するためには、本県経済の安定的な成長や、その土台となる安全・安心な暮らしと豊かな生活の基盤を整えることが不可欠です。

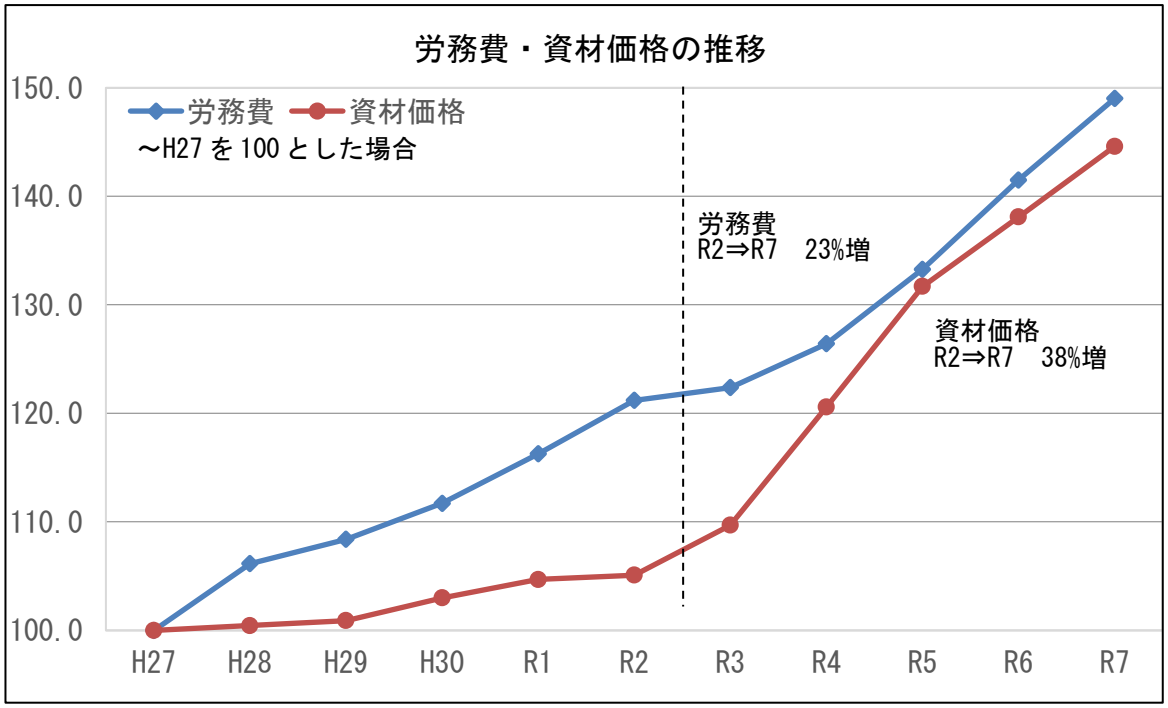
こうした中、令和８年７月に策定された国の日本成長戦略や地域未来戦略において、半導体など 17 の戦略分野の官民投資を推進し、地方に大規模な投資を呼び込む方針が示されました。

本県においても、選ばれる地方の実現に向け、民間の大規模投資を促進し、それを核とした強い地域経済の構築を図っていく上で、民間投資を促進するために必要なインフラ整備の重要性が高まっています。

６　世界的な原材料・エネルギー価格の上昇や、人手不足等に伴う労務費の高騰

世界的な原材料・エネルギー価格の上昇や深刻化する人手不足などに伴い、資材価格や労務費の高騰が続いています。

こうした中で、安全・安心で、本県の強みを生かした、魅力的で持続可能な県土づくりに向けた取組を着実に進めていくためには、令和７年度に策定された国の「第１次国土強靭化実施中期計画（令和８年度～令和 12 年度)」など、有利な財源を最大限に活用しながら、必要な事業量の安定的な確保を図るとともに、最適な資源配分やソフト対策をより一層強化する必要があります。



労務費
～公共工事設計労務単価（国土交通省）
資材価格
～建設資材物価指数（(一社)建設物価調査会）

Ⅱ－３　本県における社会資本の現状

本県では、これまでの投資により、一定の社会資本ストックを築き上げてきました。

これらの既存インフラは、県民の安全で快適な生活の維持や様々な社会経済活動を支えるとともに、地域における活力を生み出し、県全体の発展を牽引しています。一方で、未だ整備が遅れている部分もあり、今後も改善すべき課題となっています。

また、既存インフラの多くは高度経済成長期に整備されたため、今後 20 年間で建設後 50 年以上経過する既存インフラの割合が加速度的に増加するなど、進行する既存インフラの老朽化も喫緊の課題となっています。

１　県全体の発展を牽引している既存インフラ

◆　広島空港、広島港、福山港等の定期路線や新幹線、高速道路等、国内外との発達した広域交通網

◆　平成 26 年度に形成された県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク

◆　全国上位の高速自動車道延長（４位）

◆　全国７位の県道実延長（3,706km）

◆　20 分以内で高速ＩＣへアクセスできる 116 の産業団地

◆　全国６位の港湾数（国際拠点港湾１港、重要港湾３港、地方港湾 40 港）

◆　中四国地方で唯一５万トン級コンテナ船が係留可能であり、中四国地方最大のコンテナ取扱港湾であるとともに、クルーズターミナルを有し客船の寄港回数も中四国地方最多の港湾である広島港



【井桁状の高速道路ネットワーク】



【広島港国際コンテナターミナル】

◆　基幹産業の物流を支える福山港（鉄鋼、造船）、尾道糸崎港（木材）

◆　自転車歩行者道が整備され、自転車でも本州から四国へ渡ることが可能なしまなみ海道

◆　広島空港の充実した国際定期路線・便数（７路線週 40 便（国内 10 位）、利用者数（国内＋国際合計）2,955 千人（国内 16 位（令和７年度））

◆　架橋事業の推進により約８割が本土と陸続きとなった島嶼部

２　県全体の更なる発展のため課題となっているもの

◆　高速道路の交通渋滞等の影響を受けやすい脆弱な空港アクセス

◆　主要な道路を中心とした 78 箇所の主要渋滞箇所

◆　近年 10 年間の水害による、被害額は全国２位（4,596 億円）

◆　全国最多の土砂災害警戒区域数（約 48 千箇所）を有し、過去には、呉豪雨災害（S42）、県北西部豪雨災害（S63）、6.29 豪雨災害（H11）、庄原豪雨災害（H22）、8.20 土砂災害（H26）、７月豪雨災害（H30）、７月・８月豪雨災害（R3）など大規模な土砂災害等が度々発生

◆　気候変動による平均海水面の上昇などに伴う高潮等の災害リスクの増大

◆　近年、無降水日数や蒸発散量の増加などにより河川流量が減少し、一部の水系において取水制限に至る渇水が増加（R4、R5、R7）

◆　南海トラフ巨大地震において、津波による死者数が全体の９割超となる被害想定

◆　海岸保全区域延長が全国第７位と上位である中、防護達成人口率は 65.0%に留まり、14.0 万人が未防護

◆　未改良延長が 96 kmあり、橋梁耐震補強整備率が 74%に留まる緊急輸送道路

◆　建設後 50 年以上の橋梁・防波堤は５割を超え、20 年後には８割以上

◆　建設後 50 年以上の砂防堰堤は７割を超えており、20 年後には約９割

◆　建設後 50 年以上の急傾斜施設は約１割であるものの、20 年後には約６割

◆　全国平均 93.7%を下回る汚水処理人口普及率（91.0%）

◆　海岸の埋立による藻場・干潟の減少

◆　高齢者のみの世帯数割合が 54.1%である中、バリアフリー化率が 34.5%に留まる県営住宅

◆　全国１位の放置艇隻数（R4：８千隻、H30：11 千隻）

◆　全国上位の緊急対策踏切数（17 箇所）

◆　鉄道により市街地が分断され、円滑な交通などの都市機能が著しく阻害されている広島市東部地区

◆　バス路線のうち現況１車線の未改良延長は 65.4 km



【令和３年８月豪雨による被災状況】

Ⅱ－４　改定のポイント

本県を取り巻く状況変化や社会資本の現状、課題等を踏まえながら、ビジョンが目指す県土の将来像の実現に向け、次の３つの観点から、令和８年度から令和 12 年度までの５年間における社会資本分野のマネジメントの基本方針を改定します。

改定のポイント

○　防災・減災対策の充実・強化による強くしなやかな県土の実現
○　先端産業の集積や県内外の交流拡大等を支えるインフラ整備による豊かで魅力ある地域づくりの推進
○　建設分野の生産性向上等による人手不足対策・担い手確保の推進

Ⅲ　施策の方向性

Ⅲ－１　基本的な取組方針

社会資本は、県民一人一人の安全で快適な日常生活や企業活動に至るまで、あらゆる場面を支える基盤として、生活の質や安全・安心を高める上で重要な役割を担っており、これまでの「選択と集中」による戦略的な社会資本整備などの取組により、県民の安全・安心や利便性の向上に繋がっています。

ビジョンの基本理念である「将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いてよかった」と心から思える広島県の実現」に向けて、次の考え方により施策を推進していきます。

基本的な取組方針

- ✓ **最適な資源配分による効果的なハード対策の推進**
- ✓ **ハード対策を補完する取組の充実・強化**
- ✓ **効果的・効率的な維持管理の推進**
- ✓ **進展するデジタル技術の実装によるイノベーション**

１　最適な資源配分による効果的なハード対策の推進

社会経済情勢の変化により顕在化している様々な課題、特に、激甚化・頻発化する異常気象等による大規模災害から県民の安全・安心を確保することや、人口減少社会下においても社会経済活動を維持・発展させていくため、これまでの取組成果や本県の強みを生かしながら、引き続き、必要な社会基盤の整備を計画的に推進していく必要があります。

一方で、社会基盤の整備などのハード対策が必要な箇所は未だ多くあることに加え、想定を上回るペースで進行する人口減少や、国際情勢の緊迫化・円安の進行等による物価高騰など、先行きは不透明な状況にあり、厳しい財政状況が続くことも想定されます。

これまでも、「選択と集中」により、緊急性の高い事業や、早期供用に向けた投資効果の高い事業への重点化を図りながら事業を推進してきたところであり、引き続き、地域の状況や市町のまちづくり計画も勘案しながら優先度を設定し、最適な資源配分による効果的な社会基盤の整備を進めていきます。

２　ハード対策を補完する取組の充実・強化

社会基盤の整備などのハード対策は、安全・安心や利便性の向上などの事業効果が発揮されるまでに一定の期間を要することに加え、激甚化・頻発化している異常気象等により、平成 30 年７月豪雨災害のような防災施設の計画規模を超える災害が発生する可能性もあります。

このため、既存インフラの更なる有効活用やその機能を高めるハード対策に加え、精度が高く個々の状況に応じた防災情報の提供などにより、災害によるリスクを早期に察知し適切な避難行動等につなげるための取組や、サービス機能の集約、安全なエリアへの居住の誘導などによる安全で快適に暮らせるまちづくりの推進などのソフト対策を一層充実・強化させ、ハード・ソフト対策を相互に関連・補完させながら、より効果的・効率的な取組を推進していきます。

３　効果的・効率的な維持管理の推進

高度経済成長期以降に集中的に社会資本が整備されてきたことから、老朽化する既存インフラが加速度的に増加することに加え、これら社会資本の機能を適切に維持するための担い手不足も顕在化しており、地域間での維持管理水準に格差が生じることが懸念されます。

これまで整備してきた社会資本の機能を適切に維持していくため、インフラ老朽化対策の基本方針として「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」を取りまとめるとともに、主要なインフラに係る「修繕方針」を策定しながら、予算の平準化やライフサイクルコストの縮減など計画的な維持管理に取り組んできました。

今後、既存インフラが持つ機能を適切に維持し、期待される効果を最大限発揮し続けることができるよう、より効果的かつ効率的な維持管理に国・市町等と連携して取り組んでいきます。

４　進展するデジタル技術の実装によるイノベーション

社会経済情勢の変化に伴う様々な課題に的確に対応していくためには、急速に進展するＡＩなどのデジタル技術は非常に有効な手段であり、民間企業等と積極的に協働しながら、デジタル技術を最大限に活用していくとともに、オープンデータの拡充と利活用を推進し、新たなサービスや付加価値の創出にも取り組んでいきます。

Ⅲ－２　目指す姿・施策体系

本県を取り巻く状況変化や施策の方向性を踏まえ、安全・安心で、本県の強みを生かした、豊かで魅力のある持続可能な県土づくりに向けて、次の５つの施策を展開しながら、目指す姿の実現に向けて取り組んでいきます。

目指す姿

県民が様々な場面（平時から非常時に至るまで）において、「安全・安心」や「サービス（利便性・快適性・生産性）」等の向上を実感できる社会

施策Ⅰ　安全・安心な県土づくり ～ 安全・安心を支える総合的な県土の強靭化 ～

10 年後の姿

○　激甚化する気象災害や巨大地震による社会経済活動への影響を最小限とするため、近年発生した浸水被害を解消するための治水対策や、防災拠点などの災害時に重要となる施設を保全する土砂災害対策、県内全域の緊急輸送道路の法面対策など、より効果的かつ効率的なハード対策による事前防災が着実に進んでいます。

○　さらに、ハード対策のみではあらゆる災害を防ぎきることはできないという認識に立ち、平時から地域住民や関係者と協働した災害リスクの共有や避難体制の強化を図るとともに、デジタル技術を活用した精度が高い防災情報を個々の状況に応じて取得することができ、自ら適切な避難行動をとるなど、的確な備えや行動が当たり前の状態となっています。

施策Ⅱ　県の強みを生かした県土づくり ～ 交流・連携を支えるネットワークの充実・強化 ～

10 年後の姿

○　県内経済の発展や地域の活性化に繋がる、国道２号バイパスをはじめとした幹線道路の整備による広域道路ネットワークの形成や、船舶の大型化に対応した岸壁の延伸、コンテナふ頭の拡張や臨港道路の整備、東南アジア諸国をはじめとする航路の拡充などにより、企業活動のグローバル化や生産性向上に資する最適な物流ネットワークが構築されています。

○　さらに、広島空港の航空路線の拡充や、広島港におけるクルーズ客船の安全で快適な寄港環境の整備など、ビジネスや観光、日常生活において、それぞれの目的に応じた最適な交通ネットワークにより、便利で快適な移動ができ、国内のみならず世界との交流や連携が活発に行われています。

施策Ⅲ　魅力ある持続可能な県土づくり ～ 魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成 ～

10 年後の姿

○　地域特性や規模に応じた拠点ごとに必要となる機能の集約や、土砂災害警戒区域等の災害リスクの高い区域から低い区域への居住の誘導が進むとともに、区画整理事業と一体となった連続立体交差事業の推進などによる円滑で安全な交通の確保や、最適な公共交通ネットワークの構築が進み、利便性が高く、安全・安心な生活を支えるまちづくりに県内全域で取り組んでいます。

○　さらに、集約された各拠点においては、デジタル技術を活用した便利で質の高い様々なサービスを提供するための取組が各市町において展開されるとともに、地域の歴史的資源やオープンスペースなどの利活用により、地域の特色を生かした賑わいや住み続けたくなるような魅力のある居住環境が創出され、快適でゆとりのあるライフスタイルを支える基盤が形成されています。

共通施策　社会資本の機能を適切に発揮させるための維持管理の推進 ～ 社会資本の適切な維持管理の推進 ～

10 年後の姿

○　ＡＩ／ＩｏＴなどのデジタル技術を最大限に活用して、既存インフラの状況をより的確に把握し劣化状況を高い精度で予測するなど、維持管理の高度化・効率化を図るとともに、国・県・市町など管理者の枠を超えた連携体制や仕組みを構築することで、社会資本の機能が適切に維持・発揮され続け、県民の安全で快適な日常生活や社会経済活動を支えています。

効果を高めるための施策　デジタル技術の実装によるイノベーション ～広島デジフラ構想（ＤＸ）の推進 ～

10 年後の姿

○　社会資本整備の調査・設計・施工から維持管理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た、より効果的・効率的なインフラマネジメントを推進し、県民の安全・安心や利便性、建設分野の生産性が向上しています。

○　さらに、行政をはじめ、民間を含めた様々なデータを誰もが利活用できるオープンデータ化が進み、民間企業等との連携により、防災・物流・交通・観光など幅広い領域においても、官民データを組み合わせた新しいサービスや付加価値が次々と創出されています。

Ⅳ　施策別の取組方針

Ⅳ－１　安全・安心を支える総合的な県土の強靱化

取組方針①　防災・減災対策の充実・強化

人口・資産の集積状況や災害時に重要となる防災拠点の立地等を踏まえた水害・土砂災害対策、災害に強い道路ネットワークを構築するための緊急輸送道路の機能強化、住宅や建築物の耐震化を促進するための環境整備など、効果的・効率的なハード対策による事前防災や近年の豪雨災害等の被災地における再度災害防止対策を推進していきます。

また、デジタル技術を活用した平時からの防災意識の向上や、降雨時の土砂災害の発生危険度や河川水位などの防災情報をリアルタイム・ピンポイントで取得できるよう、情報提供の充実を図るとともに、災害リスクの高い区域における居住や開発を抑制するなど、ソフト対策も総動員して、災害に的確に備え、行動できる社会の構築に向けた取組を推進していきます。

さらに、流域全体で水害リスクの軽減を図るため、あらゆる関係者が協働した流域治水を強力に推進するなど、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を充実・強化していきます。

なお、災害が発生した際には、最優先で応急対策、復旧・復興を図ります。

【主な取組】

○　激甚化・頻発化する豪雨等に対する事前防災や再度災害防止など総合的な水害・土砂災害対策等の推進

・流域のあらゆる関係者が協働して水災害に備える「流域治水」の強力な推進
　～河川、砂防、海岸等の管理者が主体となって行う対策に加え、土地利用やまちづくり、災害時の避難など総合的なマネジメントの推進、住民・事業者等の意識醸成など

・再度災害防止対策の推進
　～一級河川多治比川（安芸高田市）、二級河川本川（竹原市）

・人口・資産の集積状況や重要施設の立地状況及び過去の浸水実績等を踏まえた治水・高潮対策の推進
　～二級河川内神川（呉市）、二級河川尾崎川（広島市安芸区・海田町）、二級河川沼田川（三原市）、二級河川入野川（東広島市）、二級河川手城川（福山市）、一級河川成羽川（庄原市）、尾道糸崎港海岸尾道地区・三原地区、横田漁港海岸入双地区など

・防災拠点やインフラ・ライフラインなど重要施設を保全するほか、まちづくりとも連携した土砂災害対策の推進
　～小原川（呉市）〔砂防〕、清水川（福山市）〔砂防〕、安東一丁目 21 地区（広島市安佐南区）〔急傾斜〕、玖波五丁目２地区（大竹市）〔急傾斜〕など

・既設ダムの洪水調節機能の強化
　～利水容量の一部を活用した事前放流の実施など

・土砂災害警戒区域等の指定効果が持続するための取組の推進
　～対策施設の完成等による区域の見直しなど

・高潮浸水想定区域の指定による市町の警戒避難体制確立の支援
　～市町によるハザードマップ作成への技術的支援など

・きめ細かな災害リスク情報の提供
　～土砂災害警戒区域や洪水による想定浸水深を示した標識・看板の設置などによる災害リスクの認知度向上の取組、河川の上流から下流まで連続的に洪水の危険度が分かる「水害リスクライン」の提供など居住地域や個人ごとに最適な防災情報の提供・周知、民間防災情報コンテンツとの連携強化に向けた防災気象情報のオープンデータ化など

・デジタル技術の活用などによる効果的な防災意識の啓発
　～土砂災害を可視化するなどリアリティを高めたＶＲ教材の活用、教育効果の波及を目的とした家庭学習や保護者参観日など様々な学習機会を生かした効果的な防災教育の推進

・土砂災害特別警戒区域等に立地する既存の県営住宅の安全対策
　～既存住宅の対策工事の実施、適切な配置による建替統廃合

・防災拠点としての道の駅、都市公園等の活用
　～防災道の駅の認定による広域防災拠点としての活用、びんご運動公園・みよし公園での防災訓練の実施など

・流域の各分野の関係者が一体となった渇水への対応
　～河川管理者や利水者等が一体的に取り組む行動指針を示した渇水タイムラインの作成など（流域総合水管理への転換）

○　災害時に機能する道路ネットワークの機能強化

・災害等有事の際に緊急車両の輸送路となる緊急輸送道路ネットワークの機能強化
　～（主）呉平谷線（呉市上二河～此原）、一般国道 191 号（松原工区）、（都）焼山押込線（呉市焼山北）など

・災害対応能力の向上に資する道路ネットワークの多重性・代替性の確保
　～一般国道 184 号（尾道拡幅）、（主）瀬野川福富本郷線（三原市船木）、（一）三次江津線（三次市三次町～粟屋町）など

・緊急輸送道路における法面対策の推進
　～一般国道 433 号（安芸太田町加計）、（主）三原東城線（神石高原町牧～永野）など

・高速道路等における暫定２車線区間の４車線化などによる交通機能の確保
　～広島呉道路、中国横断自動車道尾道松江線（庄原市口和）など

・国、ＮＥＸＣＯ等と連携した災害時における交通マネジメント体制の強化
　～災害時における道路交通情報の一元化など

・災害直後の交通確保のための無電柱化の推進
　～一般国道２号（福山市引野）、一般国道 31 号（坂町坂）、一般国道 185 号（呉市阿賀・広本町）など

・防災拠点としての道の駅の活用【再掲】
　～防災道の駅の認定による広域防災拠点としての活用【再掲】など

○　切迫する巨大地震に対する津波対策や耐震化の推進

・緊急輸送道路における橋梁耐震補強の推進

～一般国道 487 号（早瀬大橋）、（主）吉田邑南線（新天神橋）など

・河川・海岸堤防、港湾・漁港施設の耐震補強等の推進

～一級河川京橋川・猿猴川（広島市中区・南区）、広島港海岸中央西・東地区（耐震・津波対策）、広島港宇品地区（耐震強化岸壁）、草津漁港草津地区（桟橋改良）など

・住宅、建築物の耐震化の促進

～戸建住宅、広域緊急輸送道路沿道建築物などの所有者へのＳＮＳ等を活用した更なる普及啓発や耐震改修への支援の継続など

・大規模盛土造成地における防災対策の推進

～市町が実施する安全性把握のための調査及び対策工事に関する技術的支援、盛土規制法に基づく基礎調査結果の公表等による住民への災害リスクの共有や警戒体制強化の促進など

・津波災害警戒区域の見直しによる市町の警戒避難体制確立の支援

～市町によるハザードマップ作成への技術的支援など

・防災拠点としての道の駅、都市公園等の活用【再掲】

～防災道の駅の認定による広域防災拠点としての活用【再掲】、びんご運動公園・みよし公園での防災訓練の実施【再掲】など

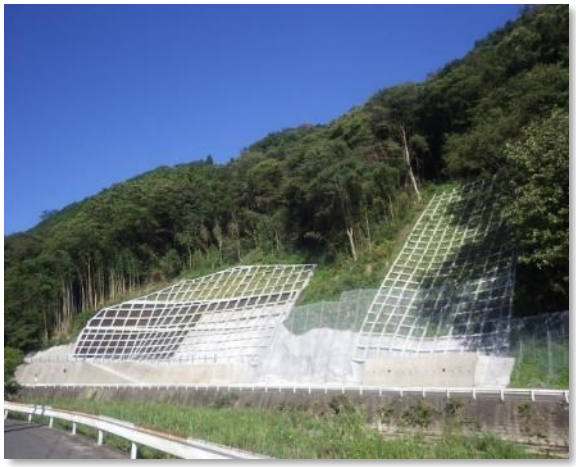


【流域治水による取組のイメージ】

（出典）国土交通省



【土砂災害対策のイメージ】



【道路法面対策】

取組方針②　安全で快適な交通環境づくりの推進

「通学路交通安全プログラム」に基づく交通安全対策など、通園・通学時における事故の未然防止に向け、ビッグデータ等も活用しながら、安全・安心に利用できる道路空間の形成に向けた効果的な取組を推進していきます。

また、プレジャーボート等の係留保管施設の整備や既存インフラを活用した適正な係留保管を推進するとともに、生活航路等を安心して利用できる環境整備など、安全で快適な海上交通の確保に取り組みます。

【主な取組】

○　安全で快適な道路空間の形成

・通学路や生活道路等における交通安全対策の推進

～一般国道 375 号（三次市十日市南）、一般国道 486 号（府中市父石～目崎）、（主）東広島本郷忠海線（東広島市高屋町中島）、（主）大竹湯来線（大竹市玖波）、（主）江田島大柿線（江田島市大君）、（主）吉田邑南線（安芸高田市美土里町横田）、（一）都志見千代田線（北広島町今田）など

・広島県自転車活用推進計画等に基づく、安全で快適な自転車利用環境の整備

～自転車通行空間の計画的な整備推進、ゾーン 30 プラス等による安全対策の実施

・歩道のバリアフリー化のための無電柱化の推進

～一般国道２号（福山市引野）【再掲】、一般国道 31 号（坂町坂）【再掲】、一般国道 185 号（呉市阿賀・広本町）【再掲】など



【交通安全対策】

○　安全で快適な海上交通対策の推進

・島嶼部を結ぶ生活航路の利用環境の維持、充実

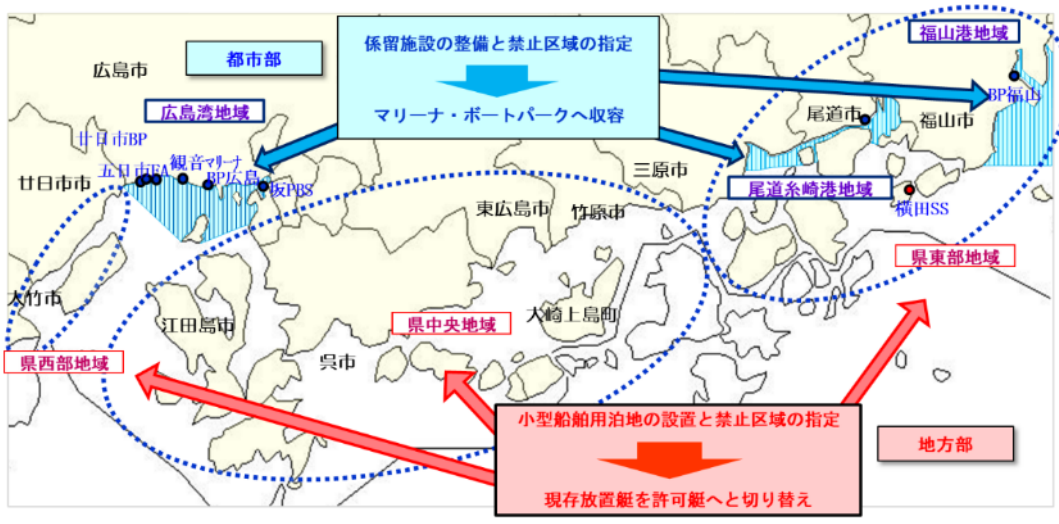
～生口港洲江地区（防波堤）、大西港大西地区（浮桟橋）など

・放置艇対策の推進（船舶航行の安全確保）

～尾道糸崎港山波地区（プレジャーボート係留施設整備）など



【放置艇対策（ボートパーク広島）】



【放置艇対策の展開イメージ】

Ⅳ－２　交流・連携を支えるネットワークの充実・強化

取組方針③　経済・物流を支える基盤の強化

企業活動や県民生活を支える物流の効率化などによる生産性向上に加え、半導体産業等に代表される、先端・成長産業の振興・発展のため、井桁状の高速道路ネットワークを生かした広域的な道路ネットワークの構築やデジタル技術を活用した円滑な交通マネジメントを推進します。

また、地域産業のグローバルな経済活動を支え、物流サービスの最適化を図るため、港湾物流基盤の機能強化やデジタル技術を活用した荷役の高度化・効率化を図るとともに、利用者のニーズの高い航路を誘致するなど、瀬戸内海全体における国内外の港湾物流ネットワークの拠点としてのグローバルゲートウェイ機能の強化に取り組みます。

【主な取組】

○　生産性の向上など企業活動を支える物流基盤の充実

・広島都市圏における高速交通体系の確立
　～広島高速５号線、広島高速２号線・５号線連結路など

・物流機能を強化する広域交通ネットワークの構築
　～一般国道２号（福山道路）、一般国道 313 号（神辺バイパス４車線化）、一般国道 486 号（貝ヶ原工区、新市工区）、（主）福山沼隈線（福山市草戸～熊野）、（都）栗柄広谷線（府中市栗柄～高木）など

・半導体産業等に代表される先端・成長産業を支えるインフラの整備
　～（国）375 号（御薗宇工区）、（一）吉川西条線（原工区）など

・県西部の物流拠点における広島市東西を結ぶ物流交通基盤の充実
　～一般国道２号（広島南道路（明神高架、木材港西～廿日市））など

・効率的な輸送を支援するスマートＩＣの整備
　～山陽自動車道八本松スマートＩＣ、中国自動車道加計スマートＩＣ（フルインター化）

・効果的な交通マネジメントの推進
　～ビッグデータ等を活用した渋滞対策など

・臨海部における物流関連用地の造成、港湾物流基盤の充実
　～広島港出島地区・尾道糸崎港貝野地区（建設土砂等受入施設整備及び物流関連用地の造成）、広島港出島地区・江波地区・大竹港東栄地区（臨港道路の整備）など

・ドライバー不足やモーダルシフトの推進に対応するためのインフラ機能・サービスの充実
　～広島港出島地区・宇品地区、福山港箕島地区（大型船舶に対応した岸壁整備）、広島港海田地区（公共ふ頭用地の拡張）、中継輸送拠点（コネクトパーキング宮島）等の整備など

○　強い経済の基盤となるグローバルゲートウェイ機能の強化

・主要都市と広島空港とのアクセス強化
　～一般国道２号（広島南道路（明神高架）【再掲】、西条バイパス）、（主）矢野安浦線（熊野町出来庭～萩原）、広島中央フライトロードなど効率的な空港へのアクセスルートの調査等 など

・広島港、福山港と高速道路ネットワークとのアクセス強化

～一般国道２号（広島南道路（明神高架、木材港西～廿日市）、福山道路）【再掲】、（主）福山沼隈線（福山市草戸～熊野）【再掲】など

・瀬戸内海全体における最適な港湾物流ネットワークの形成

～東南アジア航路など県内及び周辺に立地する企業のニーズを満たす航路の開設、港湾運営会社と連携した集貨促進など

・効率的に多くの貨物を海上輸送するための港湾物流基盤の整備

～広島港出島地区【再掲】・宇品地区【再掲】、福山港箕島地区（大型船舶に対応した岸壁整備【再掲】、航路・泊地の水深確保）、尾道糸崎港機織地区（大型船舶に対応した航路・泊地の水深確保）

・高度な流通加工等に対応したロジスティクス機能の充実・強化

～ＡＩ等を活用したターミナル運営の高度化、荷役機械の自働化・遠隔操作化の推進



【福山道路及び福山沼隈道路　整備イメージ】



【広島港出島地区　岸壁整備】

取組方針④　集客・交流機能の強化とブランド力向上

本県が有する豊かな自然や魅力的な観光資源を更に生かした地域活性化、主要都市間や圏域内における市町間の連携強化を図るため、観光地や都市中心部へのアクセス性を向上させる道路ネットワークの強化に取り組みます。

また、中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の入口として、広島空港の航空路線の拡充や、空港と各地域とを結ぶ最適な交通手段の提供に取り組むとともに、安全で快適なクルーズ客船の受入環境の向上や多様なニーズを踏まえた観光プロダクトの発信など、本県を訪れる人達の満足度向上によるひろしまブランドの更なる向上に取り組みます。

【主な取組】

○　主要都市間の連携を強化する基盤整備

・連携中枢都市圏の中心都市や隣県の主要都市間の連携強化

～一般国道２号（広島南道路（明神高架）、西条バイパス）【再掲】、福山道路【再掲】、岩国・大竹道路、一般国道 183 号（鍵掛峠道路）など

○　観光振興に資する基盤整備

・観光周遊を促進する道路ネットワークの形成

～一般国道 183 号（三次拡幅）、一般国道 432 号（新開拡幅、竹原バイパス）、一般国道 487 号（中郷工区）、（主）鞆松永線（福山市慶応浜）、（一）三原本郷線（三原市高坂町沖）、（一）比婆山公園線（庄原市上尺田～上）、（一）廿日市環状線（廿日市市上平良～佐方）など

・世界遺産「嚴島神社」を始めとする観光の玄関口における港湾施設の充実

～厳島港宮島口・胡町地区（旅客桟橋等整備）、尾道糸崎港内港地区など

・しまなみを核としたサイクリングネットワークの形成とサイクリストの受入環境向上

～サイクリングロードにおける自転車通行帯整備など



【サイクリングネットワークの形成】



【サイクリストの受入環境向上に向けた取組】

○　瀬戸内海の魅力を生かしたみなと環境の整備

・地域の活性化に資するクルーズ客船の誘致や受入環境の向上

～寄港時のおもてなしの充実、多様なニーズを踏まえた観光プロダクトの発信など

・スーパーヨットやプレジャーボート等による海からの観光地訪問など新たなクルージングの推進

～尾道糸崎港等（クルーズ機能の充実・強化）、快適な海洋レジャーの振興を図るポータルサイトを活用した情報発信など

○　空港機能の充実

・空港運営権者や関係機関と協働した航空路線誘致と旅客需要の創出

～アジア路線の拡充、観光関係者等と連携したプロモーション強化など

・広島空港へのアクセスの定時性・代替性の確保に向けた効果的な道路網の整備

～広島高速５号線【再掲】、一般国道２号（広島南道路（明神高架）、西条バイパス）【再掲】、（主）矢野安浦線（熊野町出来庭～萩原）【再掲】、広島中央フライトロードなど効率的な空港へのアクセスルートの調査等【再掲】

・関係機関と連携した広域的かつ利便性の高い空港アクセスネットワークの構築

～主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設、デマンド交通やレンタカーの活用など多様なアクセス手段の確保など



【クルーズ客船寄港時の広島港宇品地区】



【航空ネットワークイメージ】

Ⅳ－３　魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成

取組方針⑤　コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

中山間地域を含む県内の各地域拠点において、日常生活に必要なサービスや高度な都市機能を享受でき、安全・安心に暮らし続けることができるよう、市町等と連携しながら、各拠点の規模に応じたサービス機能集約や災害リスクの低いエリアへの居住の誘導を図るとともに、まちづくりと一体となった安全で最適な交通基盤や公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

また、県民生活の快適性や利便性を高めるため、様々なデータやデジタル技術を活用したスマートシティ化を促進するとともに、公園・緑地などの充実による開放的な空間の確保、地域資源を生かした賑わいの創出、さらには、高齢者をはじめとして、障害者や子育て世代など全ての人々が安心して生活・移動できる環境整備など、安全でゆとりのある魅力的な生活・居住環境を支える基盤形成に取り組みます。

【主な取組】

○　安全・安心に暮らせる集約型都市構造の形成

・地域特性や規模に応じた都市機能の集約や災害リスクが低く利便性の高い地域への居住誘導を促す取組の推進

～立地適正化計画策定（防災指針を含む）及び評価・見直しの促進、リノベーションの普及啓発などによる都市近郊の中古住宅の流通促進、市街化区域の土砂災害特別警戒区域を市街化調整区域に編入する取組の推進

・コンパクト＋ネットワーク型のまちづくりを支える道路整備

～（都）上寺家下見線（東広島市西条東～寺家）、（都）佐方線（廿日市市桜尾本町～城内）、（都）山手赤坂線（福山市津之郷～赤坂）など

・既存道路を有効活用した局部的な線形改良や待避所設置

～道路再生改良事業

・地域拠点を繋ぐ公共交通結節点の機能強化

～駅前広場や自由通路等の整備による機能の充実・強化

○　人や産業を惹きつける活力のあるまちづくりの推進

・データとデジタル技術を活用したまちづくり（スマートシティ化）の促進

～都市計画基礎調査（都市における現況及び将来の見通しを示すもの）の情報を利便性の高い状態で活用できるようオープンデータ化、行政や民間事業者等によるデータ利活用の促進

・拠点性の向上に資する市街地開発事業などの推進

～基町相生通地区第一種市街地再開発事業、広島八丁堀３番７番地区第一種市街地再開発事業など

・渋滞を緩和する道路の改善及び市街地を一体化する道路と鉄道との立体交差化

～一般国道２号（道照交差点）、（一）坂小屋浦線（坂町平成ケ浜～坂東）、（一）瀬野呉線（熊野町下深原～上深原）、広島市東部地区連続立体交差事業（府中町～海田町）など

・ゆとりと魅力ある居住環境の創出
～多様な主体と連携したモデルとなる魅力的な居住環境の創出、他地域への波及

・魅力あるまちづくりに向けた空き家の有効活用
～市町の空き家対策の支援、空き家所有者や空き家活用希望者のニーズに応じた情報発信、市町や地域と専門家のマッチング支援

・公園・緑地等のオープンスペースの充実によるゆとりと潤いある都市空間の創出
～県立の都市公園をはじめとした公園・緑地などの充実による自然環境が有する多様な機能を活用した快適で開放的な空間の提供、利用者のニーズを踏まえた公園施設の充実、公園施設を活用した賑わいの創出、県民の都市緑化に対する意識の醸成や人材育成

○　地域資源を生かした住民主体のまちづくりの推進

・地域の特色や課題に応じた持続可能なまちづくりの推進
～地域の拠点において徒歩圏内で生活利便施設が集約されているウォーカブルなまちづくりの推進に向けた市町支援

・魅力ある建築物の創造
～広島型建築プロポーザルの推進、ひろしまたてものがたりの展開、学生チャレンジコンペの実施など

・道の駅、海の駅やみなとオアシス、道路空間等を活用したにぎわいの創出
～道の駅を活用した地方創生の取組、みなとオアシスの活用を推進するための港湾施設の充実、尾道地区臨海部におけるにぎわい創出など

・歴史的遺構に配慮した護岸整備による快適な海辺空間の提供
～福山港江の浦地区（護岸等整備）

・広島市と連携した広島駅周辺地区での「美しい川づくり」に向けた取組や「水の都ひろしま」構想の推進
～既存の階段護岸を利用した水上タクシーの展開、河岸緑地へのオープンカフェの出店など

・庭園砂防等による観光地における安全確保と環境・景観の形成
～紅葉谷川庭園砂防施設（重要文化財）の環境整備

○　誰にでもやさしい住環境・生活空間の整備

・県営住宅の再編整備の推進
～需要を考慮した再配置など建替統廃合の推進、計画的な改修等による建物の長寿命化

・県営住宅における少子化・高齢化への対応
～子育て世帯の入居要件緩和及び限定公募の実施、高齢者単身世帯に対する見守り支援の実施など

・子育てに配慮した住宅の普及促進
～子育てスマイルマンションの認定制度の普及

・住宅確保要配慮者の民間賃貸住宅への円滑な入居の促進
～セーフティネット住宅の登録及び居住サポート住宅の普及促進、居住支援法人の増加に向けた取組、外国人材の円滑な住宅確保に向けた支援

・主要施設のバリアフリー化の推進
～厳島港胡町地区、県立公園、県営住宅など

○　中山間地域・島嶼部など地域を支える交通・産業基盤の確保

・魅力ある地域づくりや日常生活を支える交通基盤の整備

～一般国道 314 号（東城バイパス）、一般国道 375 号（御薗宇）【再掲】、一般国道 433 号（豊平バイパス）、一般国道 488 号（東山バイパス）、（主）吉舎油木線（神石高原町長者原）、（一）大田木ノ江線（大崎上島町古本～天満）、（都）上野公園線（庄原市東本町）など

・既存道路を有効活用した局部的な線形改良や待避所設置【再掲】

～道路再生改良事業【再掲】

・有料道路の利用促進による地域活性化

～高速道路の周遊割引、スタンプラリー、ETC2.0 搭載車の高速道路からの一時退出など

・漁業活動拠点となる港湾・漁港機能の維持・強化

～音戸漁港、草津漁港、福山港原地区、鹿川港鎌木地区など



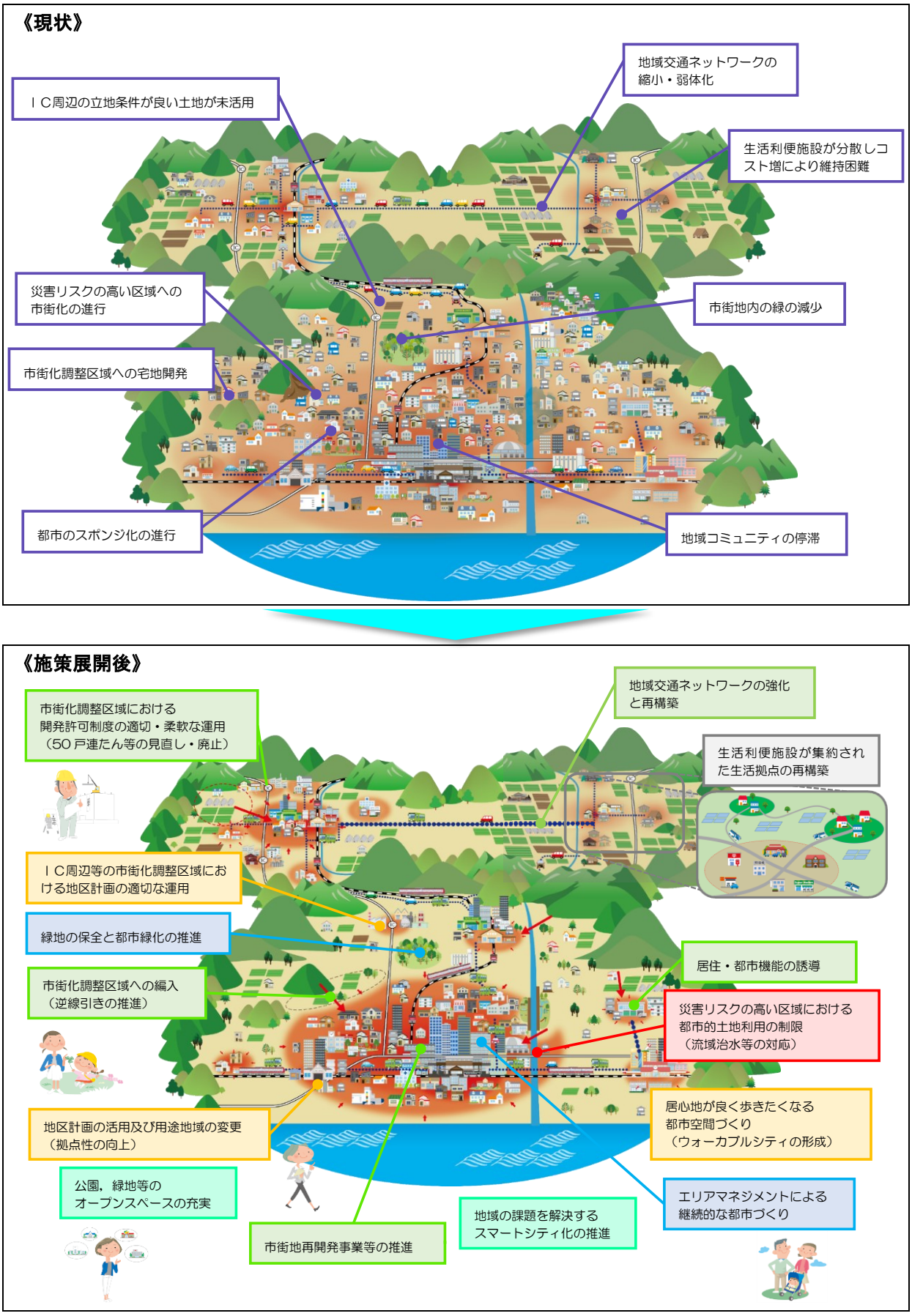
【広島市東部地区連続立体交差事業　整備イメージ】



【県営日吉台住宅　整備イメージ（福山市）】



【水辺のオープンカフェ（京橋川）】



【持続可能なまちづくりに向けた施策展開のイメージ】

取組方針⑥　環境保全と循環型社会の構築

豊かで美しい自然環境を保全するとともに、ネット・ゼロカーボン社会を実現し、地球温暖化への影響を低減させるため、自然環境・生態系に配慮したインフラ整備や資源の有効利用など、環境への負荷が少ない持続可能な社会の構築に向けた取組を推進します。

【主な取組】

○　地域の実情に応じた効率的な汚水処理

・持続的な汚水処理システムの構築
　～下水道事業における事業間連携など

○　自然エネルギー・建設副産物などの有効活用

・ダム放流水を活用した小水力発電
　～福富ダム（東広島市）

・バイオマス等自然・再生可能エネルギー燃料の効率的な輸送・保管を図るための港湾機能の充実
　～福山港箕島地区（大型船舶に対応した岸壁整備）【再掲】、尾道糸崎港機織地区（大型船舶に対応した航路・泊地の水深確保）【再掲】

・公共工事における再生資材等の利用促進
　～再生砕石等の利用、広島県登録リサイクル製品の使用促進など

・浚渫土等の受入施設整備の推進
　～広島港出島地区【再掲】、尾道糸崎港貝野地区（建設土砂等受入施設整備及び物流関連用地の造成）【再掲】など

○　河川・海域環境の改善（藻場・干潟）、自然環境の保護・調和

・藻場・干潟等の浅海域の保全・再生
　～尾道糸崎港機織地区（航路泊地の浚渫土砂を活用した干潟造成）

・生態系の保護や周囲の自然環境に配慮した多自然川づくりの推進
　～生物の生息・生育環境や多様な河川景観の保全・創出に配慮した護岸工法の選定、瀬や淵など現存の良好な環境資源の保全など

・河川の環境に配慮したダムの適切な運用
　～流水の正常な機能を維持するための適切な放流操作、ダム湖内の水質保全など

○　環境負荷の低減に寄与する取組の推進

・カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進
　～広島港、福山港、尾道糸崎港における脱炭素化に向けた取組

・公共交通や自転車等を中心とした環境負荷の少ない交通体系への転換の促進
　～パーク＆ライドの推進、ノーマイカー運動の促進

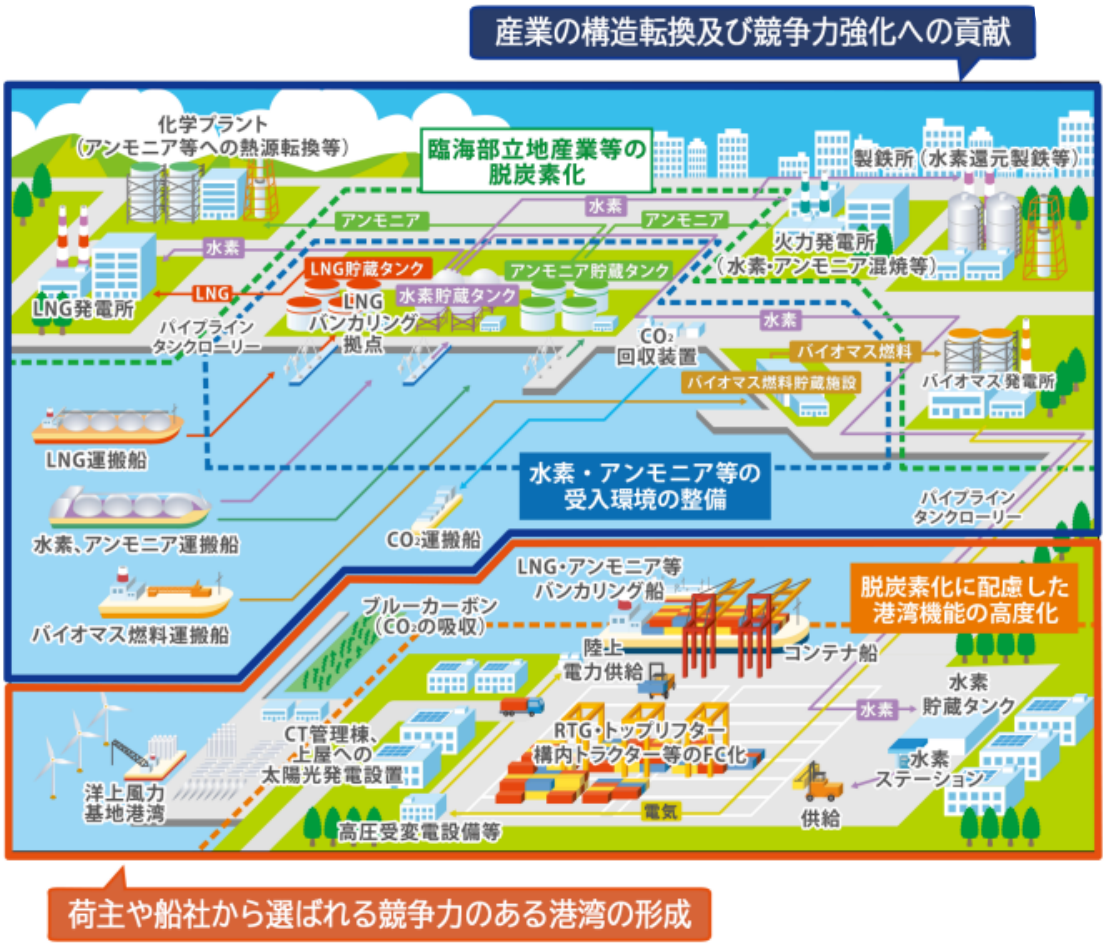
・建設分野における環境負荷低減への取組の推進
　～トンネル照明のＬＥＤ化、新技術の活用促進など

・渋滞を緩和する道路整備の推進

～一般国道２号（道照交差点）【再掲】、広島高速５号線【再掲】、広島高速２号線・５号線連結路【再掲】など

・モーダルシフトの推進に対応するためのインフラ機能・サービスの充実【再掲】

～広島港出島地区・宇品地区【再掲】、福山港箕島地区（大型船舶に対応した岸壁整備）【再掲】、広島港海田地区（公共ふ頭用地の拡張）【再掲】



【カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）のイメージ】

Ⅳ－４　社会資本の適切な維持管理の推進

「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」及び「修繕方針」に基づき、計画的なインフラ老朽化対策を推進するとともに、ＡＩなどのデジタル技術や新技術を最大限活用した点検技術の高度化、点検業務の効率化や、長寿命化技術の活用による更なるライフサイクルコストの縮減など、より効果的かつ効率的な維持管理に取り組んでいきます。

また、国、市町等の管理者の枠を超え、既存インフラが適切に維持管理され、機能が発揮され続けている必要があることから、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」などにより、更なる国、市町等と連携したインフラ老朽化対策に取り組んでいきます。

【主な取組】

○　効果的・効率的な維持管理の推進

・予防保全型の維持管理による予算の平準化や将来コストの低減
・振動などのセンサーデータの蓄積・分析による劣化予測精度の向上、予測保全型による維持管理の導入
・簡易カメラやＡＩを活用した画像解析など、点検技術や施設運用の高度化
・ＵＡＶや３次元データ等を活用した施設点検等の効率化
・施設の長寿命化に資する技術の活用拡大など、ライフサイクルコストの更なる縮減
・国、県、市町の連携・共同による管理者の枠を超えた維持管理の推進
・民間企業等との連携による施設点検の効率化



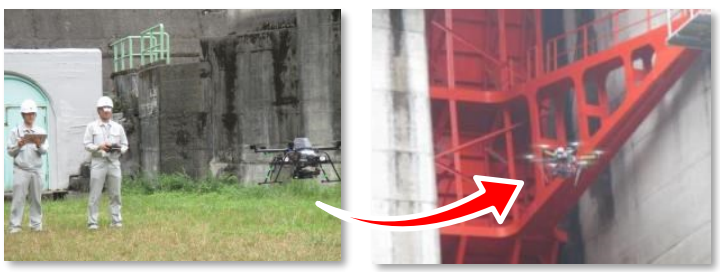
【河川堆積土等の除去】

○　計画的な県土保全対策の推進

・道路環境の適切な維持管理を図るための除草・伐木対策の推進
・地域の安全確保や景観維持を図るための河川内における樹木伐採の推進
・河川の流下能力を確保するための計画的な堆積土等除去の推進

○　地域と協働した快適な公共空間の保全

・地域住民や民間団体等の主体的な道路や河川における清掃や草刈りなどの活動への支援・促進など、地域と協働した快適な公共空間の保全


【ドローンを活用した施設点検】



【ＡＩを活用した道路法面点検】

Ⅳ－５　広島デジフラ構想（ＤＸ）の推進

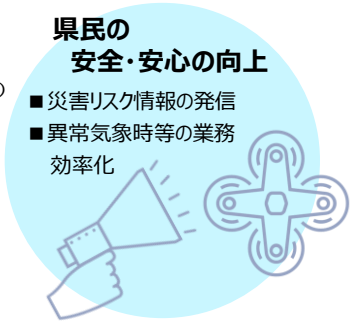
ＡＩ／ＩｏＴなどのデジタル技術を最大限に活用し、官民が連携したより効果的・効率的なインフラマネジメントを行う「広島デジフラ構想」を推進します。

この構想では、社会資本整備における調査・設計・施工から維持管理のあらゆる段階において、デジタル技術の活用を図ることにより、中小建設事業者を含む建設分野全体の生産性向上に取り組むとともに、オープンデータの拡充と利活用を推進し、民間主導の新たなサービス・付加価値の創出、災害リスク情報の高度化などによる県民の安全・安心の向上や、物流・人流の円滑化などによる県民の利便性の向上に取り組みます。

【主な取組】

○　県民の安全・安心や利便性の向上

・インフラマネジメント基盤（ＤｏｂｏＸ）を活用した災害リスクの認知・把握を促す情報の可視化・高度化
・水害リスクラインなど災害リスクの予測の高度化
・個人の状況に応じた災害リスク情報発信へのＡＩ活用の検討
・ビッグデータを活用した道路交通の円滑化やデジタル技術を活用した港湾物流の効率化　など



○　建設分野の生産性向上

・ＢＩＭ／ＣＩＭの活用やＩＣＴ建設機械による施工など、i-Construction の推進
・調査・設計・施工・維持管理のあらゆる段階における３次元デジタルデータ等の活用
・振動などのセンサーデータの蓄積・分析による劣化予測精度の向上、予測保全型による維持管理の導入【再掲】
・簡易カメラやＡＩを活用した画像解析など、点検技術や施設運用の高度化【再掲】
・建設分野へのフィジカルＡＩの導入検討　など





○　新たなサービス・付加価値の創出

・県内の公共土木施設等に関するデジタル情報を一元化・オープンデータ化したＤｏｂｏＸのデータの拡充・利活用の推進
・県土全体の３次元デジタル化に向けたデータ整備・高精度化

など



DoboX ポータルサイトの入り口はこちら（アイコンをクリックしてください）

DoboX
土木×DX=ドボックス

Ⅳ－６　計画的に推進するための取組

１　事業別整備計画等の着実な推進

プランに掲げる目指す姿の実現に向けては、道路や河川などの事業別整備計画をはじめとする関連計画を着実に推進する必要があります。

このため、事業別整備計画に掲げる成果目標や完成予定箇所の進捗状況を毎年度把握した上で、目標達成に向け、「第１次国土強靱化実施中期計画」に基づく国の予算など、有利な財源を最大限活用しながら、必要な事業量の安定的な確保に努めるとともに、予算管理や工程計画の作成・見直しなど、適切な執行管理による着実な事業の実施に取り組みます。

事業の実施に当たっては、デジタル技術や新技術等を活用し、社会資本整備における調査・設計・施工から維持管理のあらゆる段階における生産性を向上させることで、より効果的・効率的な実施を図るとともに、きめ細かな事業説明により、関係者の理解を得ながら円滑な事業用地の取得に取り組み、必要に応じて、土地収用法や所有者不明土地法などの各種制度も活用するなど、計画的かつ円滑な事業の推進に取り組みます。

２　社会資本を支える担い手の確保・育成

建設産業は、社会資本の整備・維持管理の担い手であるとともに、災害時における地域の守り手でもあり、地域にとって重要な役割を果たしています。

特に、災害時における被災箇所の迅速な復旧、積雪期の除雪による交通確保のためには、地域に密着し、精通した建設事業者による対応が不可欠となっています。

しかしながら、生産年齢人口の減少や就業者の高齢化により担い手不足が深刻化する一方で、インフラの老朽化や気象災害の激甚化・頻発化、資材価格の高騰など、建設産業を取り巻く環境はますます厳しくなっています。

こうした中、今後も建設産業がその重要な役割を将来にわたって果たし続けられるようにするためには、その重要な担い手である建設事業者を安定的かつ持続的に確保・育成していく必要があります。

このため、建設労働者の処遇改善に向けた担い手３法の適正運用や資材価格高騰などに対応したスライド条項の適切な活用、建設業界と連携した建設産業の魅力発信に加え、労働環境改善の取組に対する支援や生産性向上に向けた取組、地域の建設事業者の受注機会の確保や災害対応力の強化を図るとともに、これらの取組の土台となる技術力の向上やダンピング排除等による健全な競争環境の確保などに取り組みます。

また、市町を含めた受発注者全体の技術力の向上が重要であることから、受注者に向けては、技術力等による競争環境の整備や優良な建設事業者の適正な評価などに取り組むとともに、発注者に向けては、県・市町の枠を超え、職員の経験に応じた効果的な研修や現場講習会等の実施、インフラ老朽化対策等に係る技術的な連携などに取り組みます。

３　多様な主体との連携

地域課題の解決や暮らしやすく魅力のある地域づくりのため、行政のみならず、住民・ＮＰＯ・民間企業など多様な主体と連携・協働した取組を推進し、公共施設への愛着心の醸成や、環境にやさしい公共空間の保全と創造を図り、インフラを活用した賑わいの創出や地域価値の向上に取り組みます。

また、民間の優れた技術力やノウハウ、資金等を活用した効果的かつ効率的な公共施設の整備・管理・運営など、官民連携による質の高い公共サービスの提供や、市町等とも連携した効率的で持続可能な行政サービスの提供等に取り組みます。

【主な取組】

○　アダプト制度の推進・活動支援



・制度の周知、活動実態の調査・分析、活動団体の交流会の開催
・企業、町内会、サークル、学校等の参加による継続的な活動を確保
・活動団体への奨励金交付、活動参加者を対象とした傷害保険等への加入、表示板の設置等による活動団体のＰＲ
・ＮＰＯ法人ひろしまアダプトの活動事業に対する助言・指導・協力

○　ＰＰＰ／ＰＦＩによる施設管理・運営

・指定管理者制度による施設管理

〔取組例〕　・広島県広島ヘリポート
・広島県立みよし公園、広島県立びんご運動公園
・県営住宅（107 団地、560 棟、15,968 戸）

・ＰＦＩ手法による施設整備・運営

〔取組例〕　・ボートパーク広島（広島港吉島地区）
・広島県立びんご運動公園（Ｐａｒｋ－ＰＦＩ）

・コンセッション事業による施設管理・運営

〔取組例〕　・港湾運営会社制度による広島港の運営
・広島空港運営の民間委託（令和３年７月～）

○　ネーミングライツの推進

公共施設を活用した新たな財源を確保し、施設利用者へのサービス向上や地域の活性化に繋げるため、ネーミングライツの導入を積極的に推進

〔取組例〕　・観音マリーナ海浜公園管理棟、ボートパーク福山
・広島県立みよし公園、広島県立びんご運動公園

○　市町等との連携

市町等と連携し、管理者の枠を超えた効率的で持続可能な行政サービスの提供や人材育成のための連携・共同体制の構築

4　施策の点検・評価・公表

社会経済情勢の変化や県民ニーズ等に的確に対応するとともに、客観性や透明性を確保しながら施策や事業を推進するため、総合的な点検・評価・公表を行い、事業計画の改善・見直しに反映させるなど、適正な事業執行に取り組みます。

また、公共事業の効果や必要性を広く県民に伝え、理解を深めてもらうため、分かりやすい情報提供に取り組みます。

【主な取組】

○　公共事業評価の推進

・公共事業の着手前段階における事前評価制度及び事業採択後一定期間を経過した事業に係る再評価制度の運用による公共事業の効率性・実施過程の透明性の一層の確保

○　ＰＤＣＡの推進

・「ＰＤＣＡサイクル」による事業別整備計画の進捗状況などの点検・評価・公表を毎年度実施し、施策や事業の改善に反映させるなど、適切な進行管理を推進

○　見える化の推進

・地域住民や児童・生徒、土木建築技術を学ぶ学生等を対象とした「工事現場見学会」や「施設見学会」、「出前講座」などの実施

・ホームページやＳＮＳなど様々な広報媒体を活用し、社会資本整備によるストック効果や事業の進捗状況などを分かりやすく発信

・公共事業への理解度向上を図るため、３次元データ等を活用した地域住民への事業説明会などを実施



【工事現場見学会（(都)栗柄広谷線・府中市)】



【出前講座（光明寺川・呉市)】

《施策体系図》

安全・安心で、広島県の強みを生かした豊かで魅力のある持続可能

【効果を高めるための施策】

広島デジフラ構想（ＤＸ）の推進

【デジタル技術の実装によるイノベーション】

【施策の柱】

【安全・安心な県土づくり】

～ 安全・安心を支える
総合的な県土の強靭化 ～

【取組方針①】
防災・減災対策の充実・強化

- ○激甚化・頻発化する豪雨等に対する事前防災や再度災害防止など総合的な水害・土砂災害対策等の推進
- ○災害時に機能する道路ネットワークの機能強化
- ○切迫する巨大地震に対する津波対策や耐震化の推進

【取組方針②】
安全で快適な交通環境づくりの推進

- ○安全で快適な道路空間の形成
- ○安全で快適な海上交通対策の推進

【県土づくりにおける

【計画的に推進するための取組】

- ○ 事業別整備計画等の着実な推進
- ○ 社会資本を支える担い手の確保・育成

【目指す姿】

県民が様々な場面（平時から非常時に至るまで）において、「安全・

な県土づくり ～ 社会変化に適応したインフラマネジメントの推進 ～

【県の強みを生かした県土づくり】
～ 交流・連携を支える ネットワークの充実・強化 ～

【取組方針③】
経済・物流を支える基盤の強化

- ○生産性の向上など企業活動を支える物流基盤の充実
- ○強い経済の基盤となるグローバルゲートウェイ機能の強化

【取組方針④】
集客・交流機能の強化とブランド力向上

- ○主要都市間の連携を強化する基盤整備
- ○観光振興に資する基盤整備
- ○瀬戸内海の魅力を生かしたみなと環境の整備
- ○空港機能の充実

【魅力ある持続可能な県土づくり】
～ 魅力的で持続可能な 社会を支える基盤形成 ～

【取組方針⑤】
コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

- ○安全・安心に暮らせる集約型都市構造の形成
- ○人や産業を惹きつける活力のあるまちづくりの推進
- ○地域資源を生かした住民主体のまちづくりの推進
- ○誰にでもやさしい住環境・生活空間の整備
- ○中山間地域・島嶼部など地域を支える交通・産業基盤の確保

【取組方針⑥】
環境保全と循環型社会の構築

- ○地域の実情に応じた効率的な汚水処理
- ○自然エネルギー・建設副産物などの有効活用
- ○河川・海域環境の改善（藻場・干潟）、自然環境の保護・調和
- ○環境負荷の低減に寄与する取組の推進

共通施策】～ 社会資本の適切な維持管理の推進 ～

- ○ 多様な主体との連携
- ○ 施策の点検・評価・公表

安心」や「サービス（利便性・快適性・生産性）」等の向上を実感できる社会

Ⅴ　社会資本整備の優先順位

これまで、「選択と集中」を図りながら事業を推進するため、ＡＨＰ法（階層化意思決定法）による事業・施策を超えた横断的な評価に基づく優先順位を設定し、社会資本整備の重点化と効率性・効果性の向上を図ってきました。

引き続き、地域の状況やまちづくりの将来像も勘案しながら、最適な資源配分による効果的なハード対策を推進するため、これまでと同様に、定性的な指標により評価することが可能なＡＨＰ法（階層化意思決定法）による相対順位付けを実施しました。

この評価結果に基づき、優先度を４段階（☆４つ～☆１つ）で設定し、予算配分の基礎資料として活用します。

１　評価結果

施策 ＼ 優先度	安全・安心を支える総合的な県土の強靭化		交流・連携を支えるネットワークの充実・強化		魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成	
	①防災･減災対策の充実･強化	②安全で快適な交通環境づくりの推進	③経済･物流を支える基盤の強化	④集客･交流機能の強化とﾌﾞﾗﾝﾄﾞ力向上	⑤ｺﾝﾊﾟｸﾄで持続可能なまちづくりの推進	⑥環境保全と循環型社会の構築
☆☆☆☆	防災Ａ		経済Ａ	集客Ａ		
☆☆☆	防災Ｂ		経済Ｂ		持続Ａ	
☆☆		交通Ａ			持続Ｂ	環境Ｂ
☆		交通Ｂ		集客Ｂ		環境Ａ

※表中のＡは、事業別整備計画において早期に事業効果を発現させるため集中的に取り組む事業箇所のグループを、Ｂは計画的・段階的に実施する事業箇所のグループを指す。

２　評価方法

(1)　評価対象

事業別整備計画の計画期間（令和８年度から令和 12 年度までの５年間）に実施が見込まれる補助公共事業及び国直轄事業

(2)　評価単位

項　目	内　　容	
事業別（８区分）	事業の種別に応じた８区分 (1)道路事業、(2)街路事業、(3)交通安全事業、(4)河川事業、(5)砂防事業、(6)海岸事業、(7)港湾事業、(8)漁港事業 ※復旧・復興分（令和３年豪雨災害分及び平成 30 年７月豪雨災害分）を除く。	
施策別（６区分）	「社会資本未来プラン」に掲げた６区分（取組方針）	
	①防災 ～ 防災・減災対策の充実・強化 ②交通 ～ 安全で快適な交通環境づくりの推進 ③経済 ～ 経済・物流を支える基盤の強化	④集客 ～ 集客・交流機能の強化とブランド力向上 ⑤持続 ～ コンパクトで持続可能なまちづくりの推進 ⑥環境 ～ 環境保全と循環型社会の構築
優先度別（２区分）	事業別整備計画において事業優先度区分を踏まえて設定する予定の２区分 Ａ ～ 早期に事業効果を発現させるため集中的に取り組むもの Ｂ ～ 計画的・段階的に実施するもの	

(3)　評価基準

評価基準	内　　容
事業効果	Ｂ／Ｃ（当該事業の費用と受益者側の便益との比）がどれだけ大きいか
緊急性	課題解決や将来のリスク回避のために早期実施の緊急性（必要性）がどれだけ求められているか
実施環境	事業を計画どおり円滑に進めることができる環境にあるかなど、事業の実施環境がどれだけ整っているか
波及的影響	貨幣換算することが困難な効果・影響や、施策目標達成度・施策課題への対応に係わる事項など

(4)　具体的な評価手順

①評価基準の評価	(3)の評価基準について、ＡＨＰ法により相対評価し、それぞれの評価ウエイトを設定
⇩	
②事業を超えた評価（同一施策内）	全ての事業箇所を施策と優先度によって 12 グループに分け、グループ毎に、属する事業（代表箇所）をＡＨＰ法により相対評価し、グループ内での事業間の順位付けを実施
⇩	
③施策を超えた評価	②の 12 グループ（代表箇所）をＡＨＰ法により相対評価し、グループ間の順位付けを実施
⇩	
④４段階の優先度設定	②・③の結果を統合し、12 グループの各事業単位で順位付けを実施し、その結果に基づき４段階（☆４つ～☆１つ）の優先度を設定

(5)　評価対象となる事業種別・施策別グループ

施　策	事　業　種　別							
	道路	街路	交通安全	河川	砂防	海岸	港湾	漁港
①防災・減災対策の充実・強化	●	●		●	●	●	●	●
②安全で快適な交通環境づくりの推進			●				●	
③経済・物流を支える基盤の強化	●	●					●	
④集客・交流機能の強化とブランド力向上	●						●	●
⑤コンパクトで持続可能なまちづくりの推進	●	●					●	●
⑥環境保全と循環型社会の構築							●	

《参考》ＡＨＰ法（階層化意思決定法）について

１　階層化意思決定法（ＡＨＰ法）とは

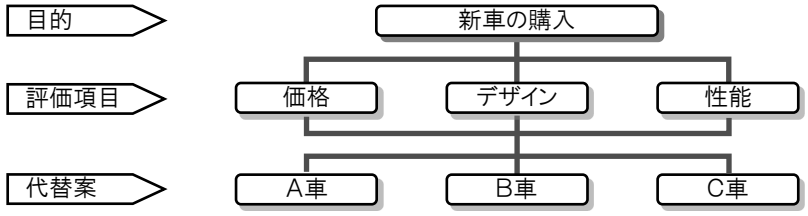
例えば、新車購入に際し、数値化が可能な「価格」のほか、数値化が困難な「デザイン」、数値化が可能なもの（馬力、燃費など）と困難なもの（乗り心地など）が混在する「性能」なども勘案しながら評価を行い、優先順位を付けることが可能な手法。

２　評価の仕方（例：新車購入）

(1)　評価項目の設定

新車の購入に際して、候補（代替案）である「Ａ車」「Ｂ車」「Ｃ車」の中から選定することとし、「価格」「デザイン」「性能」を評価項目に設定。

図　新車の購入における階層構造図



(2)　目的に対する評価項目の重みづけ

ア　「評価項目」の重みづけ（価格やデザインのどちらに重きをおくか）、「代替案」の重みづけ（Ａ車やＢ車のどちらが優れているか）に当たっての重要性の尺度を５段階で評価。

重要性の尺度	9	7	5	3	1
定　義	極めて重要（優れている）	かなり重要（優れている）	重要（優れている）	やや重要（優れている）	同じように重要（優れている）

イ　「価格」「デザイン」「性能」の３つの評価項目について、次のとおり一対比較を行い、その結果から、数学的処理により、「価格」「デザイン」「性能」のどの項目にどの程度重きを置いて評価するかを算出。

【質問例(ア)】新車の購入を判断する上で、どちらの評価項目がどの程度重要だと思うか。

【回答例(ア)】

評価項目	極めて重要 9	かなり重要 7	重要 5	やや重要 3	同じ 1	やや重要 1／3	重要 1／5	かなり重要 1／7	極めて重要 1／9	評価項目
価格			○							デザイン
価格				○						性能
デザイン					○					性能

(3)　評価項目に対する代替案の重みづけ

「価格」「デザイン」「性能」の３つの評価項目ごとに、「Ａ車」「Ｂ車」「Ｃ車」の３つの代替案について、次のとおり一対比較を行い、その結果から、数学的処理により、「Ａ車」「Ｂ車」「Ｃ車」の魅力度を算出。

【質問例(イ)】「価格」に関して、どちらの車がどの優れていると思うか。

【回答例(イ)】

評価項目	極めて重要 9	かなり重要 7	重要 5	やや重要 3	同じ 1	やや重要 1／3	重要 1／5	かなり重要 1／7	極めて重要 1／9	評価項目
A車				○						B車
A車				○						C車
B車					○					C車

(4)　代替案の総合評価（優先順位付け）

(2)、(3) の結果から、数学的処理により、「Ａ車」「Ｂ車」「Ｃ車」の３つの代替案の総合評点を算出し、優先順位付け。

Ⅵ　参考資料

Ⅵ－１　広島県の社会資本関係水準データ

【凡例】　上段：現状値
中段：《現プラン策定時》
下段：（前プラン改定時）

１　道路

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
高速自動車国道延長（供用延長）	km	9,235 《8,923》 (8,428)	386 《389》 (369)	4 《4》 (4)	R5.4.1 《H30.4.1》 (H27年度)
県内の国道延長（実延長）	km	56,158 《55,698》 (55,626)	1,513 《1,490》 (1,511)	7 《8》 (7)	R5.4.1 《H30.4.1》 (H27年度)
県内の県道延長（実延長）	km	129,944 《129,721》 (129,301)	3,706 《3,696》 (3,683)	7 《7》 (7)	R5.4.1 《H30.4.1》 (H27年度)
県内の国道における改良率	%	93.9 《92.8》 (92.4)	94.4 《94.2》 (93.4)	24 《23》 (25)	R5.4.1 《H30.4.1》 (H27年度)
県内の県道における改良率	%	71.3 《70.6》 (69.6)	68.4 《67.8》 (67.0)	27 《27》 (27)	R5.4.1 《H30.4.1》 (H27年度)
バス路線のうち現況が１車線しかない未改良道路の延長	km	— 《—》 (—)	65.4 《71.1》 (73.0)	— 《—》 (—)	R7年度 《R2年度》 (H27年度)
緊急輸送道路の未改良延長	km	— 《—》 (—)	96 《112》 (124)	— 《—》 (—)	R7年度 《R2年度》 (H27年度)
緊急輸送道路における橋梁耐震補強の整備率	%	— 《79》 (—)	74 《70》 (—)	— 《38》 (—)	R7年度 《R2.3末》 (—)
主要渋滞箇所数	箇所	— 《—》 (—)	78 《89》 (96)	— 《—》 (—)	R7.9.1 《R2年度》 (H25.1)

２　街路

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
街路改良率	%	68.4 《64.5》 (61.8)	67.3 《65.9》 (61.7)	23 《15》 (20)	R7.3.31 《H30.3.31》 (H25.3.31)
緊急対策踏切※数	箇所	1,336 《1,479》 (1,960)	17 《22》 (24)	11 《11》 (16)	R3.10.15 《H28.6.17》 (H19.4.20)

※緊急対策踏切：1時間のうち40分以上遮断する「開かずの踏切」など、交通の大きな阻害となっている踏切

3　河川

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
10年間水害被害額（名目） （上段H26～R5、中段H21～H30、下段H16～H25）	百万円	7,612,567 《5,066,640》 (5,178,409)	459,590 《425,946》 《145,660》	2 《2》 (11)	R7.3 《R2.3》 (H27.3)
10年間水害被害棟数 （上段H26～R5、中段H21～H30、下段H16～H25）	棟	350,748 《372,483》 (517,607)	21,898 《22,575》 (18,319)	— 《—》 (—)	R7.3 《R2.3》 (H27.3)
河川管理延長 （都道府県管理分）	km	113,291.9 《113,358.1》 (113,350.5)	2,740.6 《2,742.9》 (2,737.1)	13 《13》 (13)	R7.3 《R2.3》 (H27.3)

4　砂防

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
土砂災害対策整備済箇所数	箇所	— 《—》 (—)	3,657 《3,572》 (3,456)	— 《—》 (—)	R8.3 《R2.3》 (H26.3)
土砂災害警戒区域指定数	箇所	719,154 《626,701》 (410,005)	47,894 《47,684》 (14,255)	1 《1》 (—)	R8.3 《R2.6》 (H27.12)
土砂災害警戒区域に立地する市町地域防災計画に定められた要配慮者利用施設数	箇所	23,012 《16,470》 (—)	1,946 《1,920》 (—)	2 《1》 (—)	R7.9 《R2.3》 (—)
近年の土砂災害発生件数 （上段H28～R7、中段H21～H30、下段H17～H26）	件	15,029 《16,823》 (10,486)	1,589 《1,689》 (389)	1 《1》 (9)	R8.3 《H30》 (H27)

5　海岸

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
海岸線延長	km	35,268 《35,281》 (35,308)	1,123 《1,123》 (1,128)	7 《7》 (7)	R6.3.31 《H31.3.31》 (H26.3.31)
海岸保全区域延長 （要保全海岸延長）	km	14,305 《14,262》 (15,029)	584 《578》 (734)	7 《7》 (4)	R6.3.31 《H31.3.31》 (H26.3.31)
防護対象人口	千人	— 《—》 (—)	401 《401》 (401)	— 《—》 (—)	内部資料 《内部資料》 (内部資料)
防護達成人口率	%	— 《—》 (—)	65.0 《62.9》 (60.7)	— 《—》 (—)	R8.3.31 《R2.3.31》 (H27.3.31)

６　空港

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
国内線空港別旅客数	千人	229,704 《218,822》 (202,518)	2,475 《2,670》 (2,437)	17 《16》 (16)	Ｒ７年度 《R元年度》 (H26年度)
国際線空港別旅客数	千人	115,393 《92,705》 (65,510)	480 《305》 (282)	12 《10》 (8)	Ｒ７年度 《R元年度》 (H26年度)
合　　計	千人	345,097 《311,527》 (268,028)	2,955 《2,975》 (2,719)	16 《15》 (15)	Ｒ７年度 《R元年度》 (H26年度)

【定期路線の状況（令和８年３月末現在）】

路線	航空会社	運航便数
札幌	全日本空輸	１日１便
	日本航空	１日１便
仙台	IBEXエアラインズ	１日３便
東京 （羽田）	全日本空輸	１日８便
	日本航空	１日７便
成田	スプリングジャパン	１日１便
那覇	全日本空輸	１日１便
計 ５路線	４社	１日22便
計 《５路線》	《４社》	《１日24便》
計 （５路線）	（５社）	（１日25便）

路線	航空会社	運航便数
ソウル	チェジュ航空	週14便
清州	エアロＫ	週４便
大連・北京	中国国際航空	週２便
上海	中国東方航空	週７便
台北	チャイナエアライン	週５便
香港	香港エクスプレス	週４便
ハノイ	ベトジェットエア	週４便
計 ７路線	７社	週40便
計 《７路線》	《７社》	《週23便》
計 (7路線)	（６社）	(週31便)

※合計欄　上段：令和8.3末時点、中段：《令和2.10.25時点》、下段：（平成28．1．28時点）

７　港湾

項　　目		単位	全国	広島県	順位	データ年月日
物流	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率（広島港）	%	― 《―》 (―)	55 《61》 (48)	― 《―》 (―)	R5 《H30》 (H25)
物流	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率（福山港）	%	― 《―》 (―)	17 《13》 (19)	― 《―》 (―)	R5 《H30》 (H25)
物流	コンテナ貨物取扱量（広島港）	千TEU	21,984 《23,373》 (21,718)	274 《279》 (223)	11 《12》 (12)	R6 《R元》 (H27)
物流	コンテナ貨物取扱量（福山港）	千TEU	21,984 《23,373》 (21,718)	74 《83》 (83)	25 《24》 (17)	R6 《R元》 (H26)
物流	原木輸入取扱量	千トン	2,183 《3,663》 (6,089)	1,332 《1,408》 (1,965)	1 《1》 (2)	R6 《H30》 (H25)
物流	鋼材・鉄鋼輸出量	千トン	29,223 《34,176》 (40,683)	4,367 《5,128》 (5,388)	1 《1》 (2)	R6 《H30》 (H25)

Ⅵ　参考資料

項目		単位	全国	広島県	順位	データ年月日
観光	広島県の観光客数（沿岸市町）	万人	— 《—》 (—)	5,011 《5,068》 (4,699)	— 《—》 (—)	R6 《R元》 (H26)
	ビジター船係留可能箇所	箇所	— 《—》 (—)	19 《19》 (19)	— 《—》 (—)	R7 《R2》 (H27)
	クルーズ客船の寄港実績（広島港）	回数	2,479 《2,866》 (1,204)	62 《60》 (14)	13 《12》 (19)	R6 《R元》 (H26)
	定期航路数	航路	— 《—》 (—)	53 《57》 (53)	— 《—》 (—)	R7.12 《R2.3》 (H26.12)
	プレジャーボート数	千隻	145 《160》 (178)	13 《14》 (15)	1 《1》 (1)	R4 《H30》 (H26)
環境	干潟面積	ha	— 《—》 —	925 《1,186》 (1,186)	— 《—》 —	R7.12 《R2.3》 (H19.3)
安全・安心	定期航路数【再掲】	航路	— 《—》 (—)	53 《57》 (53)	— 《—》 (—)	R7.12 《R2.3》 (H26.12)
	船舶乗降人員	百万人	93 《106》 (103)	18 《19》 (18)	1 《1》 (1)	R6 《H30》 (H25)
	入港船舶隻数	千隻	2,928 《3,432》 (3,760)	513 《541》 (547)	1 《1》 (1)	R6 《H30》 (H25)
	放置艇隻数	千隻	56 《70》 (88)	8 《11》 (11)	1 《1》 (1)	R4 《H30》 (H26)

【国際コンテナ航路等（令和８年３月現在）】※中段：《令和２年 12 月現在》、下段：（平成 27 年 12 月時点）

港名	航路名	運航便数
広島港	韓国航路	週７便 《週９便》 （週９便）
	中国航路	週７便 《週７便》 （週７便）
	中国・東南アジア航路等	週１便 《週２便》 （週２便）
	北米航路	月１便 《月１便》 （月１便）
	台湾・香港航路	隔週１便 《—》 (—)

港名	航路名	運航便数
福山港	韓国航路	週３便 《週４便》 （週５便）
	中国航路	週６便 《週６便》 （週６便）
	台湾・香港航路	隔週１便 《週１便》 （週１便）

8　住宅

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
都道府県営住宅戸数（公営住宅）	戸	883,202 《901,511》 (928,923)	15,181 《15,483》 (15,903)	11 《11》 (11)	R7.3.31 《R2.3.31》 (H26.3.31)
都道府県営住宅（公営住宅）の借家世帯に占める割合	%	4.5 《4.7》 (4.9)	3.6 《3.8》 (3.9)	28 《28》 (27)	R7.3.31 《R2.3.31》 (H26.3.31)
新設住宅着工戸数	戸	711,171 《883,687》 (880,470)	14,561 《18,377》 (15,864)	12 《11》 (14)	R7.4～R8.3 《H31.4～R2.3》 (H26.4～H27.3)
民間借家における最低居住面積水準以上の住宅に生活する世帯の割合	%	83.73 《81.53》 (81.61)	83.62 《83.76》 (82.60)	42 《32》 (36)	R5.10.1 《H30.10.1》 (H25.10.1)
借家の一住宅あたりの延べ面積	㎡	45.39 《46.79》 (45.95)	46.04 《47.81》 (48.05)	39 《39》 (36)	R5.10.1 《H30.10.1》 (H25.10.1)
専用住宅一畳あたりの家賃	円/畳	3,403 《3,074》 (3,051)	2,852 《2,569》 (2,561)	10 《12》 (12)	R5.10.1 《H30.10.1》 (H25.10.1)
県営住宅のバリアフリー化率	%	― 《―》 (―)	34.5 《32.6》 (29.7)	― 《―》 (―)	R7.3.31 《R2.3.31》 (H27.3.31)

9　下水道

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
汚水処理人口普及率	%	93.7 《91.7》 (89.5)	91.0 《88.8》 (85.9)	21 《21》 (20)	R7.3.31 《R2.3.31》 (H27.3.31)
下水道人口普及率	%	81.8 《79.7》 (77.6)	77.9 《75.8》 (72.0)	21 《20》 (21)	R7.3.31 《R2.3.31》 (H27.3.31)

※汚水処理人口普及率は、下水道・農業集落排水施設等・浄化槽等を合わせた普及状況

10　公園

項　　目	単位	全国	広島県	順位	データ年月日
１人当たりの都市公園等面積	㎡/人	11.0 《10.6》 (10.1)	11.7 《11.5》 (11.3)	29 《29》 (28)	R7.3.31 《H31.3.31》 (H26.3.31)

Ⅵ－２　用語解説

			掲載ページ
Ａ	ＡＩ	Artificial Intelligence（人工知能）の略。コンピュータがデータを分析し、推論・判断、最適化提案、課題定義、解決・学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術を意味する。	7、13、15、21、30、31
	ＡＨＰ法（階層化意志決定法）	1970年代、米国ピッツバーグ大学教授のサーティ（Thomas L.Saaty）が考案し、階層化意思決定法（Analytic Hierarchy Process）とも呼ばれる。「一対比較法」と呼ばれる心理学的測定法を援用して、質問に対する答えから計算で数値化することにより、優先順位付けを行う。	37、38、39
Ｂ	ＢＩＭ／ＣＩＭ	Building/Construction Information Modeling(Management)の略。計画、調査、設計段階から３次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理の各段階においても３次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産システムの効率化・高度化を図ること。	31
Ｉ	ＩＣＴ建設機械	ＩＣＴとは、Information and Communication Technologyの略で、情報通信に関する技術の総称であり、ＩＣＴ建設機械は、情報通信技術を活用した自動制御機能や操作支援機能を有する建設機械のこと。	31
	ＩｏＴ	Internet of Thingsの略。産業用機器から自動車、家電製品など様々な「モノ」をインターネットにつなげる技術。	15、31
Ｎ	ＮＰＯ法人	ＮＰＯとはNon Profit Organizationの略で、一般的に「民間非営利組織」と訳されており、ボランティア活動などを通じて社会的な課題に取り組んでいる団体。このうち「ＮＰＯ法人」とは、特定非営利活動促進法（ＮＰＯ法）に基づき法人格を取得した団体をいう。	33
Ｐ	ＰＤＣＡサイクル	計画（Plan）－実施（Do）－評価（Check）－改善（Action）の取組を循環させる施策の経営管理の手法。	34
	Ｐａｒｋ－ＰＦＩ	都市公園において、利用者の利便の向上に資する飲食店や売店等の公園施設を設置するとともに、その収益を活用して周辺の園路や広場等の整備・改修を一体的に行う者を公募により選定する手続きであり、「公募設置管理制度」とも称される。	33
	ＰＦＩ	Private Finance Initiativeの略。民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の建設、維持管理、運営などを行う手法。	33
	ＰＰＰ	Public Private Partnershipの略。行政と民間が連携して、それぞれお互いの強みを生かすことによって、最適な公共サービスの提供を行うスキームのこと。PPPの中には、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、包括的民間委託等も含まれる。	33
Ｓ	ＳＮＳ	Social Networking Serviceの略。社会的なネットワークをインターネット上で構築するサービス。	18、34
Ｕ	ＵＡＶ	Unmanned Aerial Vehicle（無人航空機）の略。人が搭乗せず、遠隔操作や自立飛行で飛行する航空機の総称。ドローンはＵＡＶの一種。	30

			掲載ページ
Ｖ	ＶＲ	Virtual Reality の略。コンピュータ上にＣＧ等で人工的な環境を作り出し、あたかもそこにいるかの様な感覚を体験できる技術。	17
あ行	イノベーション	単なる技術革新や新技術の開発ではなく、社会システムや制度全体を含めて、革新・刷新することにより、新しい価値を次々と創造していくこと。	12、13、15
	インフラ	特定の人のものではなく、全ての住民の生活を支える基盤として適切な維持、円滑な運営が求められるものの総称。	1、6、7、9、11、13、15、16、19、20、28、29、30、32、33
	インフラマネジメント	建設分野における調査・設計・施工から維持管理のあらゆる段階において、インフラをより効果的かつ効率的にマネジメント（管理・運営）する考え方や取組のこと。	5、15、31、36
	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータのこと。 ①営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの ②機械判読に適したもの ③無償で利用できるもの	13、15、17、24、31
か行	カーボンニュートラルポート	温室効果ガスの排出を実質ゼロとする港湾。なお、「排出を実質ゼロ」とは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理、ブルーカーボンの整備などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。	28、29
	観光プロダクト	自然、歴史・文化、食など、地域の観光資源を活用した観光商品や体験プログラム等。	22、23
	緊急輸送道路	阪神・淡路大震災を教訓とし、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、各都道府県において策定された「緊急輸送道路ネットワーク計画」の中で設定された路線で、役割に応じ、１次から３次までが設定。	10、14、16、17、18
	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。	20、36
	国際拠点港湾	国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。	9
	コンパクト＋ネットワーク	行政や医療・福祉、商業等、生活に必要なサービスを維持し、効率的に提供していくため、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）し、サービスの効率性を確保するとともに、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小に対し、都市的サービスが成立するために必要な人口規模を確保するため、各地域をネットワーク化すること。	24
さ行	再生改良	新設と維持修繕の中間的な考え方を導入し、当面の交通課題が解消できる程度の局部的な改良等（右折レーンの新設等）により、早期に事業効果が得られる整備手法。	24、26

			掲載ページ
さ行	再生可能エネルギー	エネルギー源として永続的に利用することができる再生可能エネルギー源を利用することにより生じるエネルギーの総称。具体的には、太陽光、風力、地熱、太陽熱、バイオマスなどをエネルギー源として利用することを指す。	28
	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として、積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域、及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域をいう。	24
	市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。	24
	市街地開発事業	土地の交換分合を行い、宅地の区画・形状を整え、道路・公園などの公共施設の整備･改善を図る土地区画整理事業、及び老朽化した木造建築物が密集している市街地などで、細分化された敷地を統合し、共同建築物（中高層ビル）の建設を行う市街地再開発事業の総称。	24
	指定管理者制度	従来、公共的団体に限られていた公の施設の管理について、民間事業者を含む法人その他の団体から、より低コストで、より効果的に運営できる相手方（指定管理者）を指定する制度。	33
	社会資本	道路、鉄道、港湾といった産業基盤や、住宅、公園、学校など生活基盤を形成する施設の総称。	1、3、5、7、9、11、12、13、15、30、31、32、34、35、36、37、40
	重要港湾	国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。	9
	循環型社会	廃棄物の発生抑制や資源の循環的な利用などにより、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会。	28、36、37、38
	スマートシティ	都市の抱える諸課題に対して、デジタル技術を活用したマネジメント（計画、整備、管理・運営など）が行われ、全体最適化が図られた持続可能な都市または地区。	24
	生活交通	通勤、通学、通院、買物など、日常生活に必要不可欠な交通。	3
	世界遺産	「世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約」（世界遺産条約）に基づいて、世界遺産リストに登録された遺跡や景観そして自然など、人類が共有すべき「顕著な普遍的価値」をもつ有形の不動産をいう。	3、22
た行	多自然川づくり	河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川管理を行うことをいう。	28
	地域インフラ群再生戦略マネジメント	国土交通省が提唱する取組で、技術系職員が限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉えることで、効率的・効果的なマネジメントを目指すもの。	30
	地域資源	地域の「強み」である産地の技術・地域の農林水産品・観光資源等。	24、25、36

			掲載ページ
た行	中継輸送拠点	ドライバーの拘束時間短縮を目的として１つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する中継輸送の拠点。	20
	中山間地域	地理的・社会的条件などが不利なため、人口減少や高齢化が進行している過疎・離島などの地域。	2、3、4、6、24、26、36
	通学路交通安全プログラム	通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進するため、地域ごとに教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により策定される基本的方針。	19
	津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律（H23.12）に基づき、警戒避難体制を特に整備すべき区域として、都道府県知事が指定するもの。	18
	庭園砂防	史跡名勝の地としての景観をそこなわないよう、土石流に混在していた巨石や大小さまざまの石材を使用して、庭園風に仕上げる砂防整備の方法のこと。周囲の樹木は伐採せず、人工的なコンクリート部分は野面石で包んで人目にふれないようにするほか流水にはところどころに淀みを与える工夫が施されている。	25
	都市機能	文化、教育、スポーツ、医療・福祉、商業、レジャーなど住民生活に関連する多様なサービス。	3、10、24
	土砂災害警戒区域	土砂災害防止法に基づき市町により警戒避難体制の整備が図られる区域。	3、4、10、15、17
な行	担い手３法	「建設業法」「公共工事の入札及び契約の適正化に関する法律」「公共工事の品質確保の促進に関する法律」の３法の総称。社会資本の整備・管理の主体であり、災害時における地域の守り手である建設産業がその役割を果たし続けられるよう、担い手確保・生産性向上・地域における対応力強化を目的として、令和６年に一体的に改正された。	32
	ネット・ゼロカーボン社会	二酸化炭素（CO_2）などの温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、再利用等による除去量とが均衡した、温室効果ガス排出実質ゼロの社会。	28
	ネーミングライツ	公共施設等に、企業（団体）名や商品名などを冠した愛称を付ける権利のこと。	33
	ノーマイカー運動	自動車に過度に依存する生活スタイルを見直し、可能な範囲で自動車利用を控え、公共交通機関や自転車、徒歩の利用を進める運動。	28
は行	パーク＆ライド	都心の外周部や都市周辺部の鉄道駅等の駐車場を活用し、そこから都心部まで公共交通機関を利用すること。	28
	バイオマス	生物資源（bio）の量（mass）を表す概念で、「再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの」。バイオマスは、その賦存状態により、廃棄物系バイオマス、未利用バイオマス、資源作物に分類される。	28
	泊地	港湾内で船舶が安全に停泊できる水面のこと。港湾法第２条に定められる港湾施設である水域施設の一つ。	21、28
	バリアフリー	高齢者、障害者などの社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な障壁（バリア）を取り除き（フリー）、誰もが暮らしやすい社会環境をつくろうという考え方。	10、19、25

			掲載ページ
は行	干潟	プランクトンなどの微生物や多種多様な生物の生息の場で、干潮時に現れる砂泥質の平坦な場所。海水を浄化する機能があり、水鳥の飛来場所にもなっている。	10、28、36
	ビッグデータ	一般的なデータ管理・処理ソフトでは扱うことが困難なほど巨大で複雑なデータの集合を表す用語であり、人流や物流などリアルタイム性のあるようなデータを指すことが多い。	19、20、31
	ひろしまブランド	広島県の魅力ある観光地、特産物、歴史・文化、自然、産業など、数多くの地域資産から連想されるイメージの総体であり、ひろしまに対する人々の評価。	22
	フィジカルＡＩ	センサ等を通じて物理環境を認識し、ＡＩが状況に応じて推論・ 判断を行い、その結果に基づいて機械・ロボット等が物理空間において行動するシステム。	7、31
	フルインター	高速道路等において上り線の入・出、下り線の入・出の４方向にアクセスできるインターチェンジ。	20
	プレジャーボート	スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート及びその他の船舶。	19、23
	放置艇	港や川などの各管理者（国、県、市町）の許可を得ることなく、常時停泊している船舶。	10、19
	防護達成人口率	海岸護岸等の整備により、高潮や津波災害から一定水準の安全性が確保された人口の割合。	10
ま行	水の都ひろしま構想	広島市の水辺の魅力をより一層引き出し、水の都にふさわしい個性と魅力ある風景づくりなどを進めるため、平成 15 年１月に市民と行政が協働で策定した構想。これに基づき「水辺のオープンカフェ」などの社会実験を進めている。	25
	藻場	沿岸浅海域で、大型の海藻や海草が濃密に繁茂し群落を形成し、魚の産卵や生育の場として重要な役割を果たしている場所。	10、28、36
	モーダルシフト	トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。	20、29
ら行	ライフサイクルコスト	公共土木施設において、調査、計画から設計、建設、運用、 維持管理、更新、廃棄までの一連の過程を生涯と捉えてライフサイクルと呼び、この期間で必要なすべての費用をライフサイクルコスト（LCC）という。一般には、LCC＝初期建設費用（イニシャルコスト）＋維持管理・更新（廃棄）費用（ランニングコスト）で表される。	13、30
	立地適正化計画	急激な人口減少や高齢化等の今後のまちづくりの課題に対応するため、住宅、医療・福祉、商業、公共交通等の様々な都市機能の立地の適正化に向けた方針を示す計画。	24
	流域総合水管理	治水に加え、利水・環境においても流域全体であらゆる関係者が協働して取り組み、流域治水・水利用・流域環境間の「相乗効果の発現」「利益相反の調整」を図るなど、流域治水・水利用・流域環境の一体的な取組を進めることで「水災害による被害の最小化」「水の恵みの最大化」「水でつながる豊かな環境の最大化」を目指すもの。	17

			掲載ページ
ら行	**流域治水**	河川、下水道、砂防、海岸等の管理者が主体となって行う対策に加え、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その流域全員が協働して、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らす対策、②被害対象を減少させるための対策、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策、までを多層的に取り組むもので、雨水、流水及び氾濫水、並びに土砂や高潮等、災害を引き起こす外力の制御に加え、土地利用やまちづくり、住まい方の工夫、災害時の避難、経済被害軽減や災害後の復旧・復興等、水災害に備える社会の行動の強化を含む、水災害の総合的なマネジメントを目指すもの。	16、18
	臨港道路	港湾管理者が管理する、船舶貨物の運搬等を目的とした、ふ頭から一般道路までを繋ぐ目的等で整備された道路。	14、20