

# 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～

令和3年3月



---

# 目次

---

<b>I 基本的事項</b>	
I-1 策定の趣旨・位置付け	1
I-2 計画期間	1
<b>II 本県を取り巻く状況変化・社会資本の現状</b>	
II-1 本県の特徴	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	7
<b>III 施策の方向性</b>	
III-1 基本的な取組方針	9
III-2 目指す姿・施策体系	11
<b>IV 施策別の取組方針</b>	
IV-1 安全・安心を支える総合的な県土の強靱化	13
IV-2 交流・連携を支えるネットワークの充実・強化	17
IV-3 魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成	21
IV-4 社会資本の適切な維持管理の推進	26
IV-5 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	27
IV-6 計画的に推進するための取組	28
<b>V 社会資本整備の優先順位</b>	33
<b>VI 参考資料</b>	
VI-1 広島県社会資本関係水準データ	36
VI-2 用語解説	41

## 策定に当たって（はじめに）

本県では、平成 22 年 10 月に策定（平成 27 年 10 月改定）した県の総合戦略である「ひろしま未来チャレンジビジョン」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」を平成 23 年 3 月に策定（平成 28 年 3 月改定）し、戦略的・計画的な社会資本の整備や適切な維持管理等を推進してきました。

この間、平成 26 年に発生した 8.20 土砂災害を踏まえ、防災施設の整備を計画的に推進するとともに、土砂災害警戒区域等の指定を一層加速させるなど、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策に重点的に取り組み、8.20 土砂災害被災地域における砂防ダム等の整備完了や県内全域での土砂災害警戒区域等の指定など、着実に事業の推進を図ってきました。

また、井桁状の高速道路ネットワークを基軸として、これら高速道路と県内観光地、あるいは空港、港湾などの物流拠点や産業集積地を結ぶ広域道路ネットワークの充実や、広島港等におけるガントリークレーンの整備等による港湾物流機能の強化、広島空港の運用時間延長や航空路線の拡充など、交流・連携基盤の充実・強化による中四国における本県の中核拠点性の向上に取り組んでいるところです。

このような中、平成 30 年 7 月豪雨災害により戦後最大級の被害が発生するなど、地球温暖化等を要因とする異常気象による大規模な災害が全国的に頻発していること、また、県内人口の減少や少子化・高齢化の進行、グローバル化の進展による地域間競争の激化、AI/IoT などデジタル技術の進展と普及など、急速に進む社会情勢の変化に加えて、新型コロナウイルス（以下「新型コロナ」という。）危機がもたらした日常生活や経済活動の変容も踏まえ、防災・減災対策やまちづくりなどに、より一層スピード感を持って的確に取り組んでいく必要があります。

このように、先行きが不透明で変化が激しい社会情勢が見込まれる中、本県では、次の 10 年間においても、目指す姿とその実現に向けた取組の方向性を県民の皆様にお示しし、一緒に新たな広島県づくりを推進するため、新たな総合計画として「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」を令和 2 年 10 月に策定しました。

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」が目指す、県内の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る社会の実現を支えるため、今後 10 年間の社会資本分野の基本方針として、新たな「社会資本未来プラン」を策定し、これまでの成果を踏まえつつ、社会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。

# I 基本的事項

## I-1 策定の趣旨・位置付け

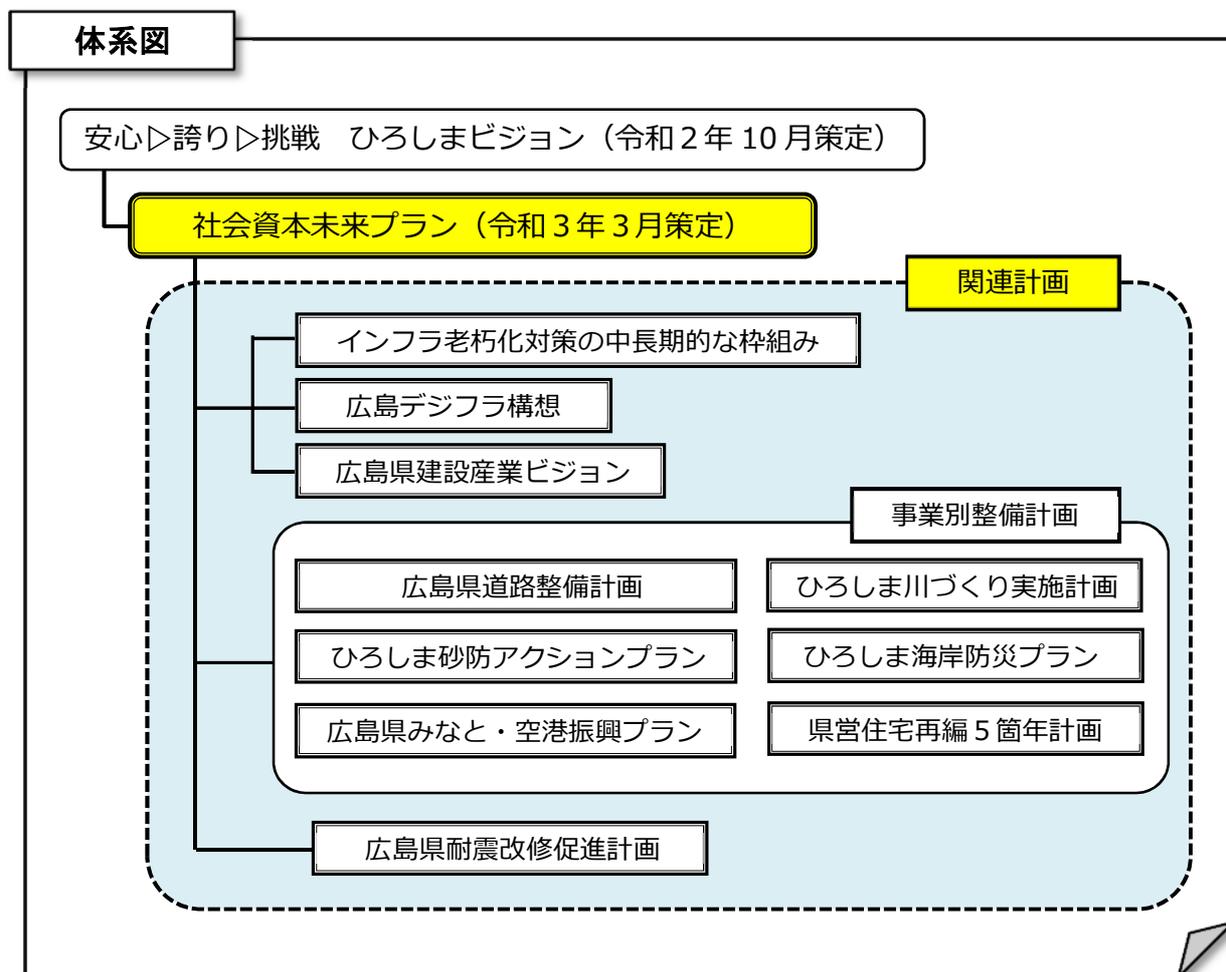
「社会資本未来プラン（以下「プラン」という。）」は、本県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（以下「ビジョン」という。）」が目指す県土の将来像を実現するための分野別計画であり、今後の取組の方向性など、社会資本分野のマネジメントの基本方針として策定するものです。

## 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、同様に、令和3年度～令和12年度の10年間とします。

また、このプランに基づき策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3年度から令和7年度の5年間の計画期間とします。

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。



## 《参考》「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、20～30年後のあるべき姿を構想した上で、次の10年間（～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

### 《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。それぞれの欲張りな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）特性を生かした適散・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



## II 本県を取り巻く状況変化・社会資本の現状

### II-1 本県の特徴

本県は、中四国地方の中心に位置し、「厳島神社」「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、がけ崩れや溪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。

【製造品出荷額等】

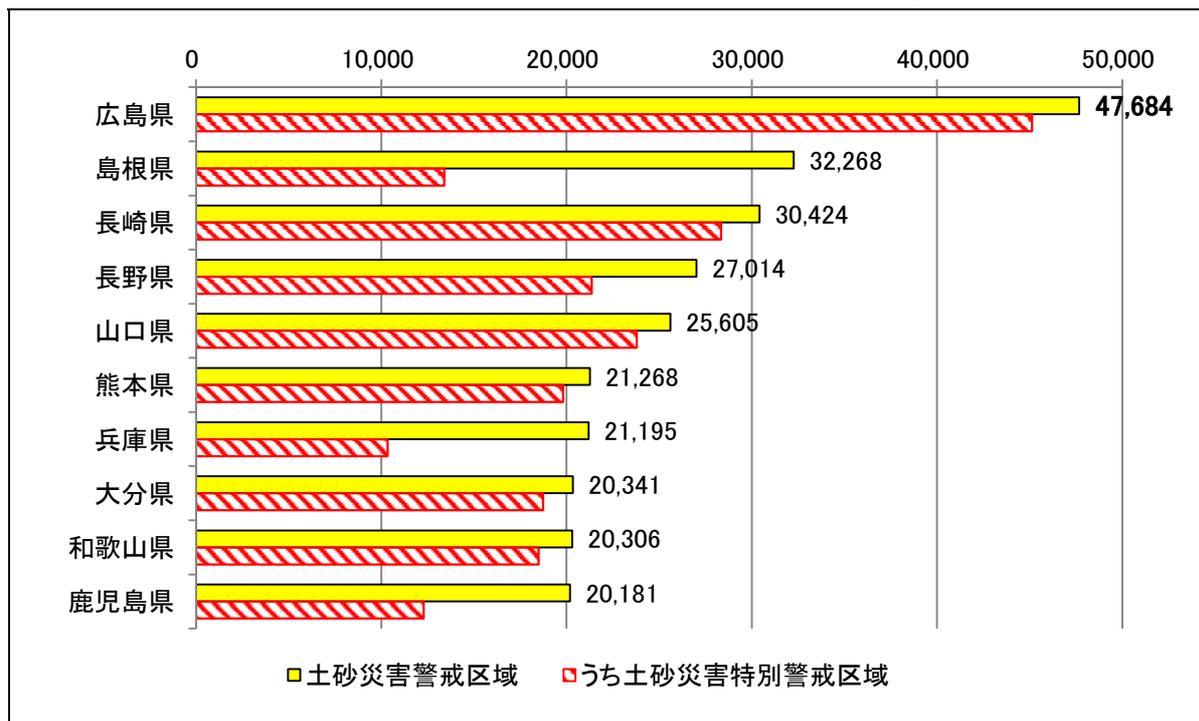


【付加価値額】



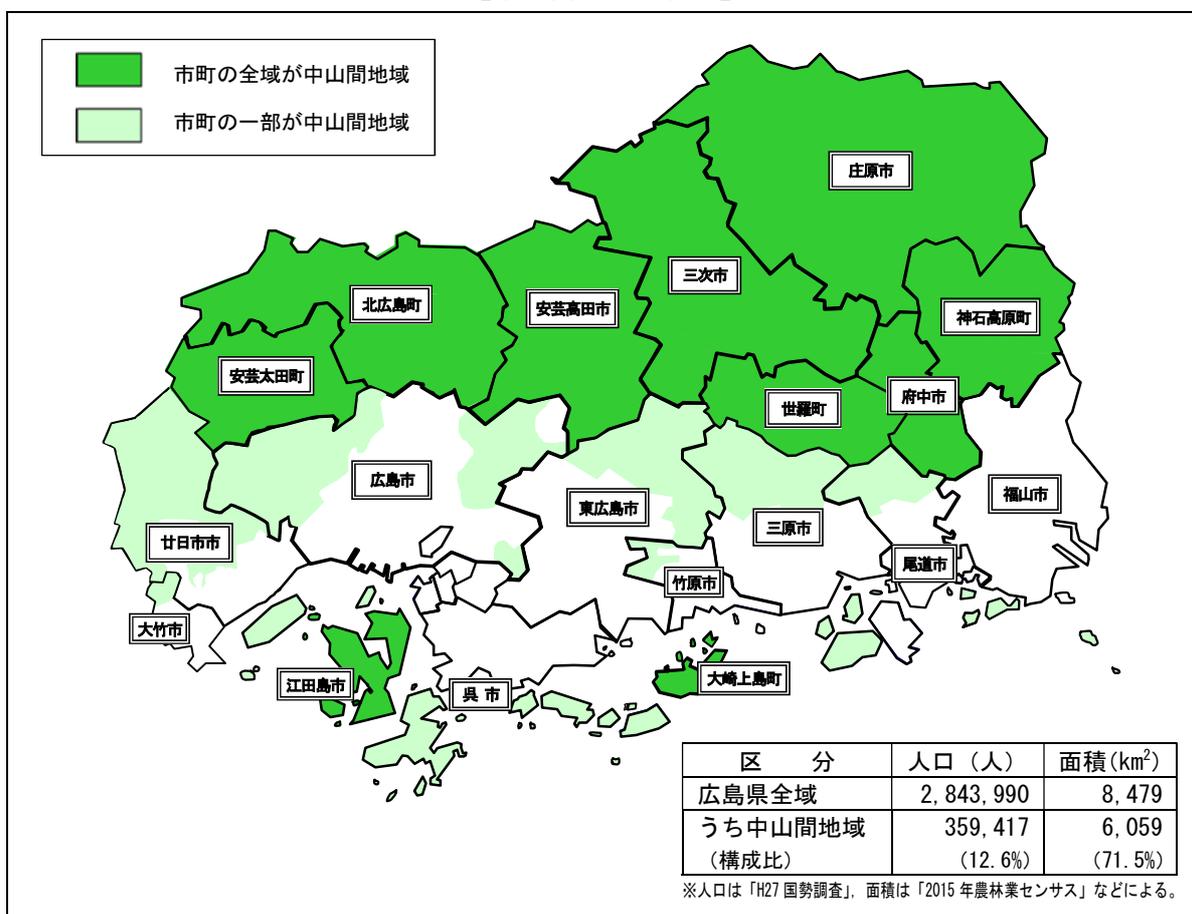
経済産業省『2019年工業統計表「地域別統計表」』(R2. 8. 25公表)により作成

【土砂災害警戒区域等の指定状況 (R2. 6. 30 時点)】



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 (R2. 6. 30)」により作成 (上位 10 位を記載)

【中山間地域の状況】



広島県中山間地域振興計画資料により作成

## Ⅱ-2 本県を取り巻く状況変化・課題

### 1 人口減少、少子化・高齢化の急速な進行

全国と同様に、本県においても、人口減少が進む中、出生率は過去最低を更新するとともに、医療技術等の進歩等による「人生100年時代」の到来など、少子化・高齢化は今後も急速に進行することが予測され、国立社会保障・人口問題研究所によると、本県の総人口は、平成27年の約284万人から、令和12年には約269万人（▲約15万人）、さらに、令和22年には約252万人（▲約32万人）に減少すると推計されています。

このような人口減少や少子化・高齢化の急速な進行により、労働力の減少による生産性の低下、生活交通や公共施設の統廃合、地域コミュニティ機能の低下など、県民生活や経済活動への影響が懸念されているところであり、特に、県土の約7割を占める中山間地域においては、日常生活に必要なサービスや地域コミュニティの維持が厳しい状況に直面しています。

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 激甚化・頻発化する異常気象、大規模災害の発生

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。

平成30年7月豪雨災害では、砂防ダム等の防災施設による被害の防止・軽減効果があった一方、施設整備の前提とする計画規模を超える大規模な土石流やがけ崩れ、河川の氾濫による浸水被害等も多数発生し、甚大な被害をもたらすとともに、県民生活や経済活動等にも大きな影響が生じました。

また、これまで、浸水想定区域や土砂災害警戒区域などの災害リスクが高い区域の指定・周知、マスメディア等を活用した防災情報の発信などのソフト対策に取り組んできたものの、このような災害リスクが高い区域において多くの尊い人命が犠牲となり、災害時における適切な避難行動につなげるための災害リスク情報の周知・提供のあり方について、なお課題が残りました。

さらには、高度経済成長期における急激な開発需要の高まりに伴い、市街地郊外の山すそや丘陵部などに多くの住宅地が造成されたことから、土砂災害警戒区域等の災害リスクが高い区域に住宅が立地しており、災害に強いまちづくりに向けては、土地利用のあり方なども含めて、総合的に取り組んでいく必要があります。

加えて、地球温暖化の進行に伴う気候変動の影響は、異常気象の激甚化・頻発化や海水面の上昇などをもたらし、災害リスクが更に大きくなることが懸念されています。

国は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すこととしており、災害リスク等を軽減・回避させるためにも、地球温暖化対策に取り組んでいく必要があります。

### 3 経済活動のグローバル化、交流人口の増加

人やモノ、情報などが国境を越えて移動するグローバル化は、地域経済・日常生活にも浸透してきており、特に、経済連携協定（EPA）や自由貿易協定（FTA）の推進により、サプライチェーンのグローバル化は急速に進展しています。

自動車産業に関連する多くの企業を抱える本県においては、国内のみならず、グローバルな経済活動が活発に行われており、とりわけ、地理的に近い東アジアはもとより、経済成長の著しい東南アジア諸国の市場は重要な存在であり、これら経済圏との連携を積極的に進めていく必要があります。

また、日本文化や歴史、多様な自然を求めて多くの外国人観光客が日本を訪れており、本県においても、二つの世界遺産や瀬戸内海の多島美など多彩な観光資源を生かした積極的な誘致や受入環境の充実により、インバウンド観光客等が平成30年時点で7年連続して増加するとともに、本県に寄港するクルーズ客船も増加するなど、交流人口の増加による地域経済の活性化に繋がってきました。

このような中、新型コロナ危機による世界的な物流の停滞や外出の自粛等により、企業活動や日常生活、地域経済に多大な影響が生じ、物流や観光の重要性が再認識されているところであり、地域経済の持続的な発展に向け、感染拡大防止と社会経済活動を両立できる基盤整備や受入体制・環境の充実を図っていく必要があります。

### 4 デジタル技術の進展・実装

我々を取り巻く環境や社会的課題は、急速に変化するとともに複雑化してきており、現在の社会システムのままでは、対応が困難な状況となっております。

さらに、新型コロナ危機がもたらした新しい生活様式や働き方、移動手段の多様化など、ライフスタイルやワークスタイルも急速に変化してきており、ウィズコロナ／アフターコロナ時代のニーズへの対応も求められています。

このような中、社会システム全般に影響を及ぼすAI／IoT、ロボティクスといったデジタル技術は急速に進展しており、複雑に変化し続ける社会情勢に迅速かつ効果的に適応していくためには、これらデジタル技術を最大限活用して、様々な課題解決や新たなサービスの創出に繋げていく必要があります。

### 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、高速道路等の発達した国内外との広域交通網

◆ 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（3,696km）

◆ 20 分以内で高速 I C へアクセスできる 103 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広島港（国際海上コンテナ輸送網の拠点）

◆ 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（6 路線週 27 便（国内 10 位（令和 2 年 2 月現在））、利用者数（国内+国際合計）2,974 千人（国内 15 位（令和元年度））

◆ 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

【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】

## 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に弱い空港アクセス
- ◆ 主要な道路を中心とした 89 箇所 of 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 (4,249 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) など大規模な土砂災害等が度々発生
- ◆ 過去 30 年間で 7 回発生した高潮被害
- ◆ 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 62.9% に留まり、  
14.9 万人が未防護
- ◆ 未改良延長が 112 km あり、橋梁耐震補強整備率が 70% 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 割以上となる見込み
- ◆ 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 割となる見込み
- ◆ 建設後 50 年以上の急傾斜施設は 3% であるものの、20 年後には 5 割以上となる見込み
- ◆ 全国平均 91.7% を下回る汚水処理人口普及率 (88.8%)
- ◆ 河川の底質悪化と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 46.4% である中、バリアフリー化率が 32.6% に留まる県営住宅
- ◆ 全国 1 位の放置艇隻数 (11 千隻)
- ◆ 全国上位の緊急対策踏切数 (22 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 71.1 km



【平成 30 年 7 月豪雨による被災状況】

## 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。

本県を取り巻く状況変化や課題等を踏まえるとともに、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、人口減少の進行や新型コロナ危機による経済活動への影響など、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、新しい生活様式などライフスタイルの変化や多様化するニーズ等を踏まえ、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、魅力的で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靱化 ～

### 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对策など、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い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の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 ～ 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 ～

### 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

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に最優先で取り組むとともに、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治水・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を推進します。

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仕組みを構築するとともに、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、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。

#### 【主な取組】

##### ○ 平成 30 年 7 月豪雨災害等からの創造的復興

- ・災害復旧，再度災害防止対策の推進  
～一級河川三篠川（広島市安佐北区），二級河川沼田川（三原市），二級河川野呂川・中畑川（呉市），天地川（坂町）〔砂防〕，下為角 4111 地区（広島市安芸区）〔急傾斜〕など
- ・応急仮設住宅等による住環境・住宅再建への支援  
～住宅再建に向けた個々の事情や状況に応じたきめ細かな支援の実施など

##### ○ 激甚化する豪雨等に対する総合的な治水・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」の展開  
～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
- ・床上浸水や防災拠点などの重要施設の浸水を解消するための治水・高潮対策の推進  
～二級河川内神川（呉市），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
- ・防災拠点や住宅密集地，インフラ・ライフラインなど重要施設を保全する土砂災害対策の推進  
～光明寺川（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
- ・将来にわたり土砂災害警戒区域等の指定効果が継続する取組の推進  
～地形改変を抽出するための A I 技術等を活用した基礎調査の高度化など

- ・洪水・高潮浸水想定区域図等の作成による市町の警戒避難体制確立の支援  
～水害リスク情報の空白地帯の解消に向けた中小河川の氾濫推定図の作成など
- ・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」による水位情報の発信など居住地域や個人ごとに最適な防災情報の提供，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，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など
- ・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，建替統廃合を契機とした廃止など
- ・道の駅，都市公園等の防災拠点としての機能向上  
～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・みよし公園の耐震化（天井崩落防止対策）など

### ○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～焼山泉ヶ丘）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  
～東広島高田道路（向原吉田道路），一般国道184号（尾道拡幅），（主）瀬野川福富本郷線（三原市船木）など
- ・緊急輸送道路における法面对策の推進  
～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185号（呉市阿賀・広本町，竹原市中央・田ノ浦）など
- ・防災拠点としての「道の駅」の機能強化【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），一般国道186号（翠橋）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），広島県海岸中央西・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（耐震強化栈橋）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耐震改修に向けた支援など

#### IV 施策別の取組方針

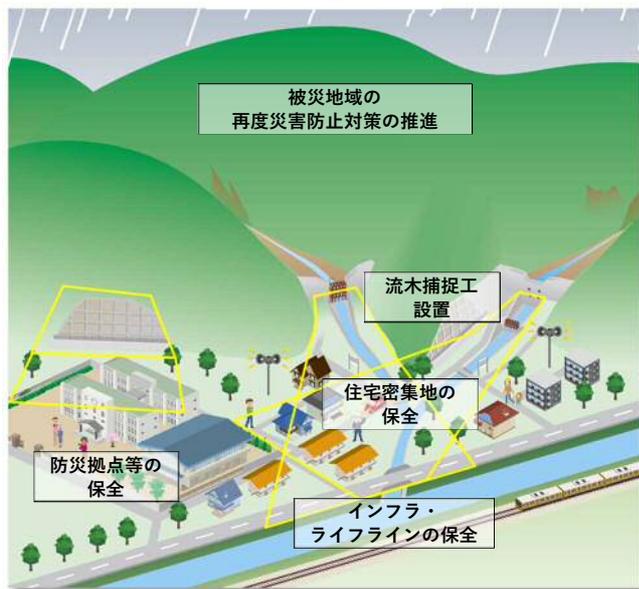
- ・大規模盛土造成地における防災対策の推進  
 ～基礎調査を踏まえ市町が実施する詳細調査への技術的支援，地域の防災活動時における大規模盛土造成地マップの活用促進など
- ・津波災害警戒区域の指定による市町の警戒避難体制確立の支援  
 ～市町によるハザードマップ作成への技術的支援など
- ・道の駅，都市公園等の防災拠点としての機能向上【再掲】  
 ～防災道の駅の認定による広域防災拠点としての活用【再掲】，びんご運動公園・みよし公園の耐震化（天井崩落防止対策）【再掲】など

#### 【流域治水による取組のイメージ】

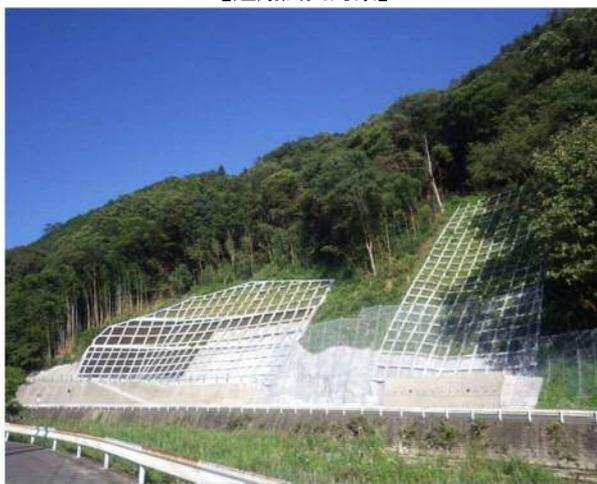


(出典) 国土交通省

#### 【土砂災害対策】



#### 【道路法面对策】



## 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禁止区域の指定、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（三次市敷名），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（江田島市飛渡瀬），（主）吉田邑南線（安芸高田市美土里町横田），（一）七曲千代田線（北広島町阿坂）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 や狭さく等による安全対策の実施など
- ・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 185 号（呉市阿賀・広本町，竹原市中央・田ノ浦）【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

- ・生活航路等における安全で快適な利用環境の整備
  - ～三高港三高地区（浮棧橋）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・5号連絡路など
- ・ 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
- ・ 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  
～広島南道路，臨港道路廿日市草津線（広島港五日市・廿日市地区）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（仮）八本松スマートIC
- ・ 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），広島港江波地区，大竹港東栄地区，忠海港忠海地区（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港湾機能・サービスの充実  
～広島港出島地区・宇品地区，福山港箕島・箕沖地区（大型船舶に対応した岸壁整備）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（東広島・安芸バイパス），（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（東広島・安芸バイパス，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荷促進など
- ・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・宇品地区，福山港箕島・箕沖地区（大型船舶に対応した岸壁整備，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）など
- ・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  
 ～A I等を活用したターミナル運営の高度化，荷役機械の自動化・遠隔操作化の推進など

【広島はつかいち大橋 整備イメージ】



【国道2号福山道路及び福山沼隈道路 整備イメージ】



## 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めます。

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、感染症対策も含めた安全で快適なクルーズ客船の寄港環境の整備やニーズを踏まえた多様なアクティビティの発信など、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めます。

## 【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（東広島・安芸バイパス【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（福山市鞆）、（一）三原本郷線（三原市大西）、（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「厳島神社」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（旅客栈橋等整備）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案内表示など

## ○ 瀬戸内海の魅力を生かしたみなと環境の整備

- ・クルーズ客船の誘致に向けた港湾施設整備、寄港時のおもてなしの充実  
～広島港宇品地区（岸壁延伸、クルーズターミナル整備）、ニーズを踏まえた多様なアクティビティの発信、関係機関と連携した感染症予防対策の実施など
- ・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（プレジャーボート等の受入施設整備）、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

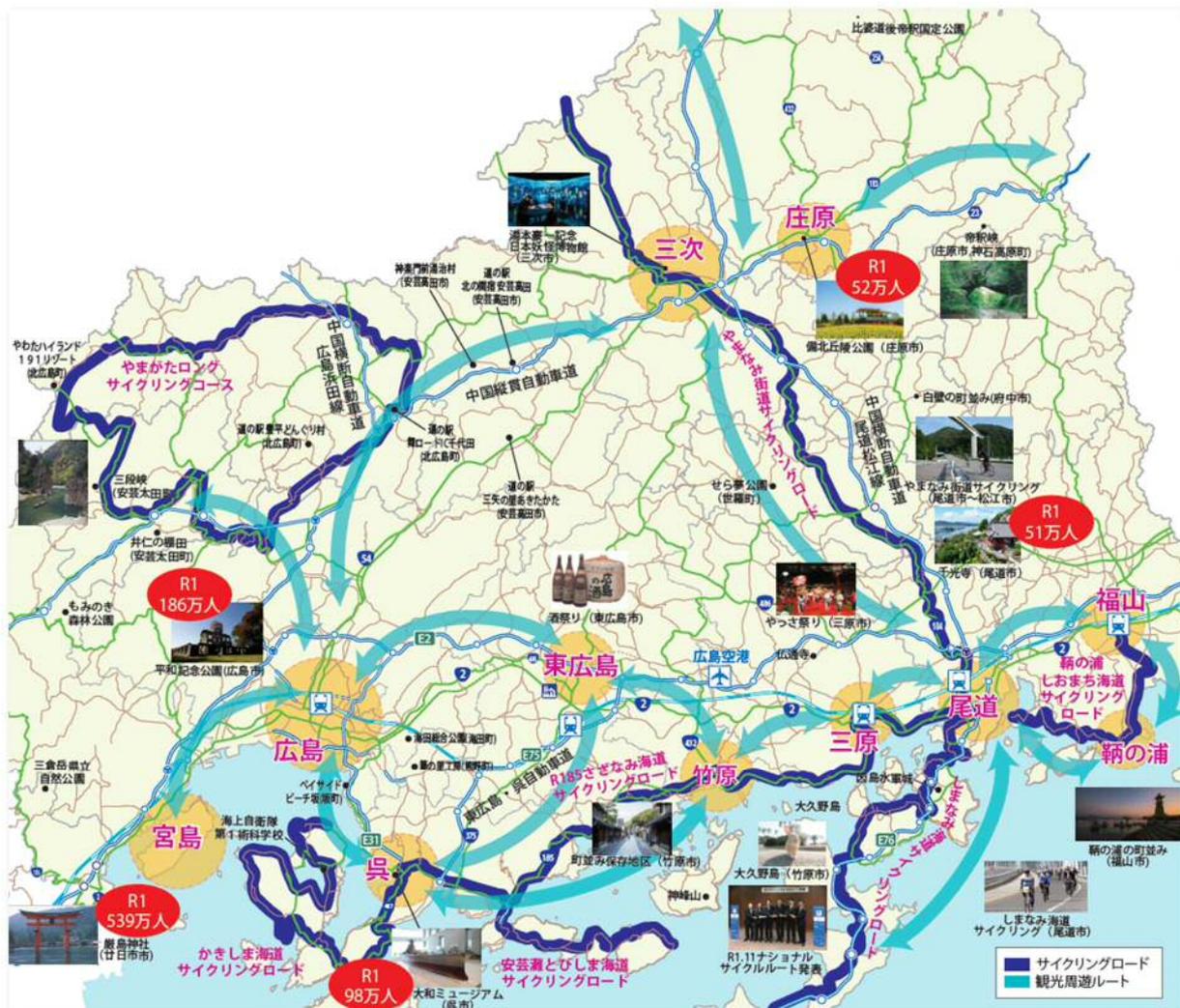


【クルーズ船寄港イメージ（広島港）】

○ 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  
 ～アジア域内ハブ空港との利用拡大，東南アジア路線の拡充など
- ・ 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（東広島・安芸バイパス）【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】など
- ・ 空港アクセスの利便性向上に向け，関係機関と連携した広域のかつ利便性の高いアクセスネットワークの確立  
 ～県内外の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

【県内の周遊観光のイメージ】



## 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楽しみ、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、歩行空間の拡大や公園・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）の促進、まちなかの中古住宅の流通促進や空き家・空き地等の未利用ストックを活用した居住環境の改善を図るモデル事業の実施、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など
- ・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所的な線形改良や待避所設置
  - ～道路再生改良事業など
- ・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・強化など

## ○ 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
  - ～都市における現況及び将来の見通しを示す都市計画基礎調査等のオープンデータ化、市町等による都市や地域の抱える諸課題の解決に向けた取組への支援など
- ・居心地が良く歩きたくなる空間（ウォークアブル空間）の形成
  - ～道路空間のオープンスペース化などによる快適な歩行環境の創出や回遊性の向上など
- ・拠点性の向上に資する市街地開発事業などの推進
  - ～福山市三之丸町地区（優良建築物等整備事業）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），（都）青崎池尻線（府中町青崎中～鹿籠）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，他地域への波及など
- ・移住定住促進に向けた空き家の有効活用  
 ～市町の空き家対策の支援，空き家の効果的な情報発信，移住希望者とのマッチングの促進など
- ・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，「第37回全国都市緑化ひろしまフェア」の開催を契機とした県民の都市緑化に対する意識の醸成や人材育成など

## ○ 地域資源を生かした住民主体のまちづくりの推進

- ・エリアマネジメントによる地域資源を生かした住民参加型のまちづくりの促進  
 ～主体的にまちづくりを行う担い手の育成，地域と行政が協働した住民主体のまちづくりの促進など
- ・魅力あるまちなみづくりの支援  
 ～地域の賑わい創出に向けた魅力ある景観などデザイン性のある都市空間を形成する取組の支援など
- ・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など
- ・歴史的遺構の価値保存を踏まえ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），原・鞆地区（浮棧橋等整備）など
- ・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の重要文化財指定に伴う環境整備など

## ○ 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など
- ・県営住宅における少子化・高齢化への対応  
 ～新婚世帯の県営住宅への入居推進，既設県営住宅の高齢者向け改善など
- ・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の促進など
- ・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  
 ～広島県居住支援協議会を通じた低額所得者，被災者，高齢者，障害者，子供を養育する者，その他住宅の確保に特に配慮を要する者の住宅確保のためのセーフティネット住宅の登録促進や居住支援法人の増加に向けた取組など

#### IV 施策別の取組方針

- ・主要施設のバリアフリー化の推進  
～巖島港胡町地区，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（引宇根工区・御菌宇バイパス），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）芳井油木線（神石高原町上豊松），（主）大崎上島循環線（大崎上島町木江），（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所的な線形改良や待避所設置【再掲】  
～道路再生改良事業【再掲】など
- ・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
- ・島嶼部と本土を結ぶ海上交通結節点となる港湾機能の維持・強化  
～大西港，三高港，大竹港（浮棧橋等整備）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，走漁港，草津漁港，鹿川港（防波堤等整備）など

【広島市東部地区連続立体交差事業】  
（JR 向洋駅付近 整備イメージ）



【県営住宅】  
（県営熊野住宅 整備イメージ）

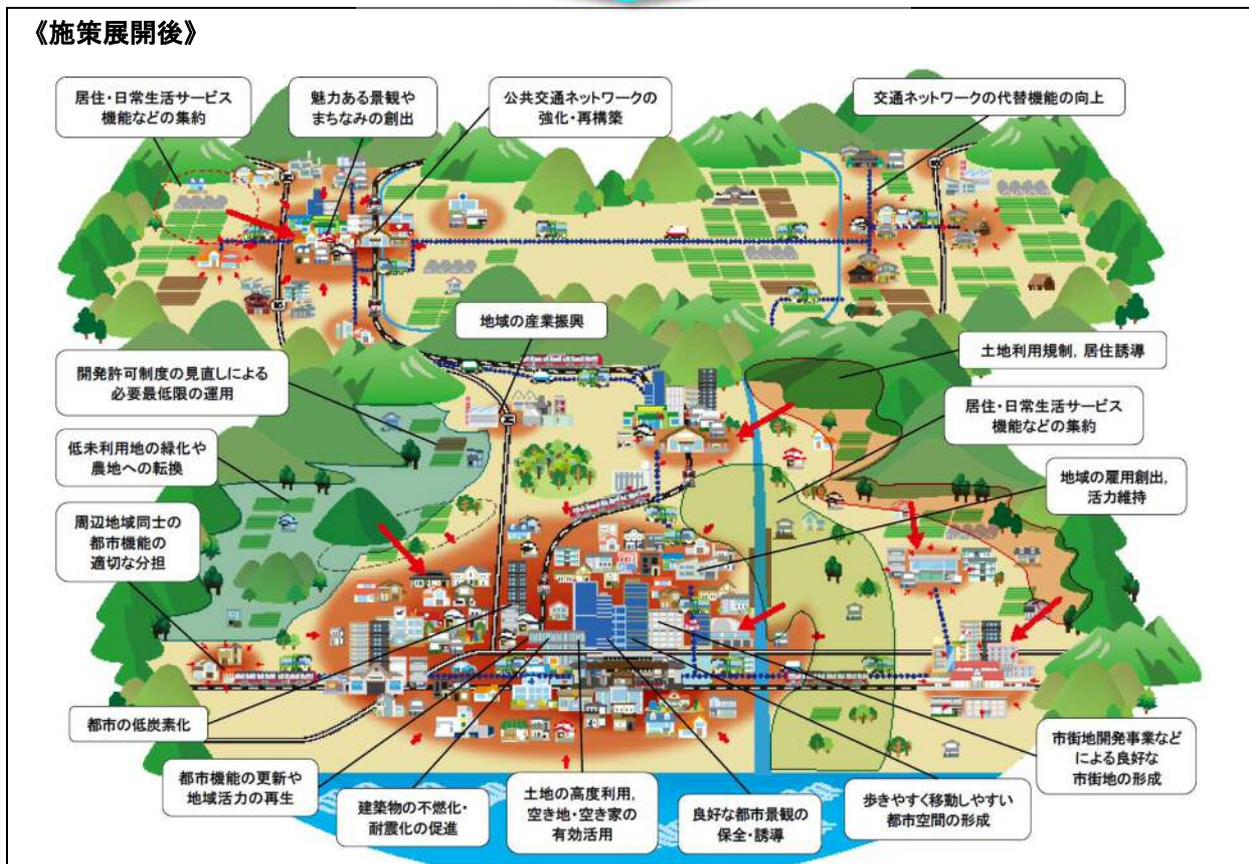
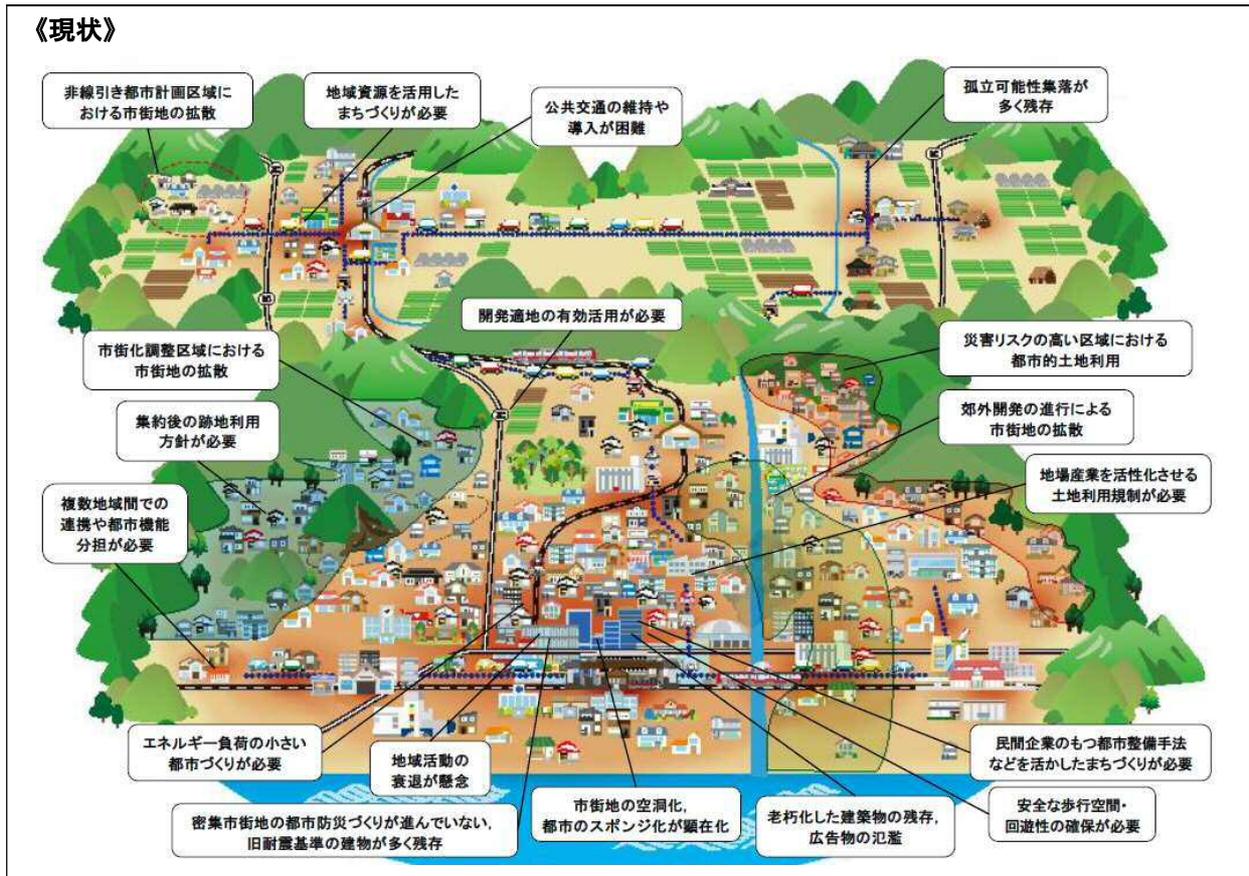


【水辺のオープンカフェ（京橋川）】



（写真提供）広島市

【持続可能なまちづくりに向けた施策展開のイメージ】



(出典) 広島県都市計画制度運用方針 (令和元年 12 月) 資料より作成

**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、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污水处理**

- ・持続的な污水处理システムの構築  
～市町の枠を超えた下水道事業の広域化・共同化の推進など

**○ 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  
～尾道糸崎港機織地区（航路・泊地等の水深確保）【再掲】など
- ・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，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**

- ・河床の底質改善や藻場・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）など
- ・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的確な運用  
～流水の正常な機能を維持するための弾力的運用，ダム湖内の水質保全など

**○ 環境負荷の少ない交通体系への転換**

- ・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  
～シェアサイクルの導入，パーク＆ライドの推進，ノーマイカー運動の促進など
- ・安全で快適な歩行空間や自転車走行空間の整備【再掲】  
～自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】，ゾーン 30 や狭さく等による安全対策の実施【再掲】など
- ・生活航路等における安全で快適な利用環境の整備【再掲】  
～大西港，三高港，大竹港（浮棧橋等整備）【再掲】など

## 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、デジタル技術を最大限活用し、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、国、市町等と連携して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
- ・ 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、予測保全型の維持管理の推進
- ・ 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
- ・ ドローンや3次元データ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・共同による効率的な維持管理の推進
- ・ 民間企業等との連携による施設点検の効率化 など

#### ○ 計画的な国土保全対策の推進

- ・ 道路環境の適切な維持管理を図るための除草対策の推進
- ・ 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】



【道路法面の崩落予測技術】



【河川堆積土等の除去】

## IV-5 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

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（広島デジフラ構想）を推進します。

この構想においては、データの一元化・オープンデータ化を推進し、官民データを活用した災害リスク情報の発信などによる県民の安全・安心の向上や、自動運転の普及に向けた環境整備などによる利便性の向上、また、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、デジタル技術を活用した建設分野の生産性向上を図るとともに、新たなサービスや付加価値の創出に官民が連携して取り組みます。

### 【主な取組】

#### ○ 県民の安全・安心や利便性の向上

- ・個人ごとに異なる災害リスク情報のリアルタイムでの発信・取得
- ・VR/AR技術を活用した防災教育の推進
- ・洪水や土砂災害など災害リスク情報の高度化
- ・自動運転の普及などデジタル技術の高度化に対応できる環境整備の推進
- ・港湾におけるコンテナターミナルの自動化・遠隔操作など、港湾物流の高度化・効率化の推進 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、予測保全型の維持管理の推進【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】 など

#### ○ 新たなサービス・付加価値の創出

- ・県保有データの一元化・オープンデータ化や官民のデータ連携を可能とする、データ連携基盤（DoboX）の構築・運用拡大
- ・国・市町など管理者の枠を超えたデータ連携・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**  
土木×DX=ドボックス

#### 県民の 安全・安心の向上

- 災害リスク情報の発信
- 異常気象時の業務効率化



#### 県民の 利便性向上

- 円滑な物流・人流の実現



#### 建設分野の 生産性向上

- 効率的な事業の推進
- 維持管理の高度化・効率化



#### 新たなサービス・ 付加価値の創出

- データの一元化・オープン化
- 価値あるデータの整備



## IV-6 計画的に推進するための取組

### 1 事業別整備計画の着実な推進

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、目標達成に向けた事業量の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。

また、事業の実施に当たっては、きめ細かな事業説明を行い、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むとともに、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、地域の雇用・経済を支えるとともに、災害復旧などの迅速な対応の担い手であり、地域にとって重要な役割を果たしています。

特に、災害時等における被災箇所への緊急対応や、交通網が被災した場合の迅速な復旧対応、積雪時等における緊急対応のためには、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、建設事業従事者の不足、技術者の高齢化による施工体制の弱体化など、厳しい経営環境に置かれていることから、事業縮小や撤退が顕在化しており、建設産業が担っている役割への影響が懸念されています。

今後も、社会資本の着実な整備や適切な維持管理を推進し、災害時に迅速な対応を行い、地域の安全・安心を支え続け、活発に社会経済活動を行うためには、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ることから、国・市町や建設業界と連携し、発注者による市場環境の整備、労働環境の改善や生産性向上に向けた支援などに取り組みます。

さらに、社会資本の着実な整備等を行っていくためには、市町を含めた発注者・受注者全体の技術力を高めることも重要となります。

そのため、受注者の技術力向上に向け、建設事業者・技術者の施工実績の評価の拡充、建設事業者の持つ技術力を施工に反映させる環境整備、継続教育への支援などに取り組むとともに、発注者の技術力向上に向け、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、質の高い公共サービスを提供するため官民連携にも積極的に取り組みます。

#### 【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（110団地，576棟，16,270戸）

- ・PFI手法による施設整備・運営

- 〔取組例〕
- ・ポートパーク広島（広島港吉島地区）
  - ・子育て支援住宅（県営坂地区住宅）

- ・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～（予定））

##### ○ 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

##### ○ 市町との連携

住民に身近な行政を担う市町と連携・共同して，効果的かつ効率的に行政サービスを提供できる仕組みを構築し，地域が抱える課題解決や地域の活性化を推進



#### 4 施策の点検

社会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

【出前講座（砂防）】



【工事現場見学会（福山沼隈道路）】



《施策体系図》

安全・安心で、広島県の強みを生かした魅力のある持続可能

【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（広島デジタル構想）の推進

【施策の柱】

【安全・安心な県土づくり】

～ 安全・安心を支える  
総合的な県土の強靱化 ～

【取組方針①】

防災・減災対策の充実・強化

- 平成30年7月豪雨災害等からの創造的復興
- 激甚化する豪雨等に対する総合的な治水・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污水处理
- 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
- 環境負荷の少ない交通体系への転換

**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

**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 総合的な県土の強靱化		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 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
☆☆☆☆	防災A		経済A	集客A		
☆☆☆		交通A	経済B		持続A	
☆☆	防災B	交通B		集客B		
☆					持続B	環境A 環境B

※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3年度から令和7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

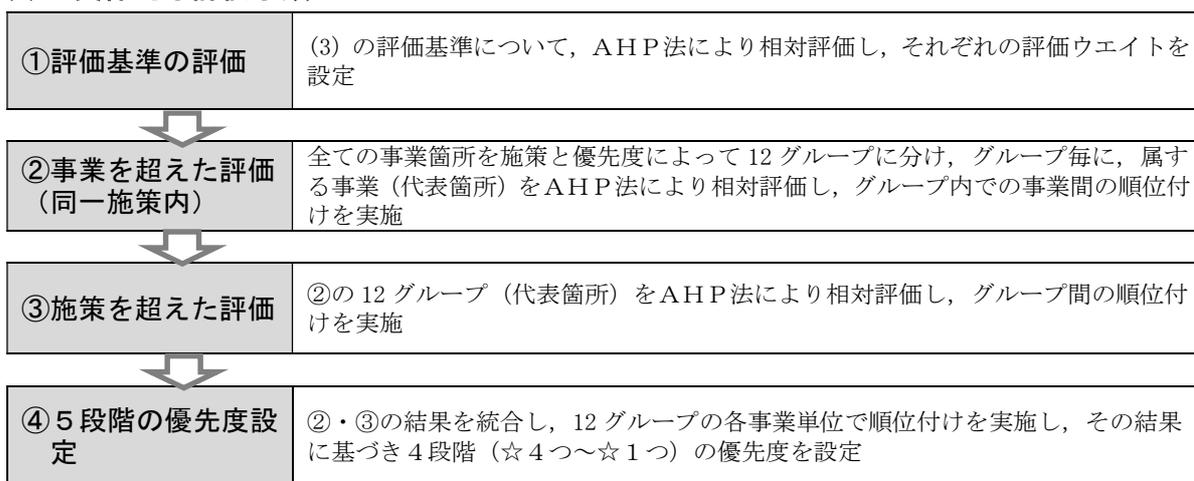
#### (2) 評価単位

項目	内 容
事業別 (8区分)	事業の種別に応じた8区分 ※平成30年7月豪雨災害関連事業は除く。 (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
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交流 ～ 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



(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

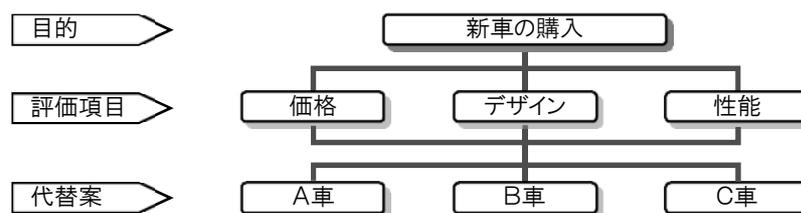
例えば、新車購入に際し、数値化が可能な「価格」のほか、数値化が困難な「デザイン」、数値化が可能なもの（馬力、燃費など）と困難なもの（乗り心地など）が混在する「性能」なども勘案しながら評価を行い、優先順位を付けることが可能な手法。

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：《前プラン改定時》  
下段：（前プラン策定時）

#### 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	8,923 《8,428》 (7,560)	389 《369》 (299)	4 《4》 (5)	H30.4.1 《H27年度》 (H20.4.1)
県内の国道延長（実延長）	km	55,698 《55,626》 (54,736)	1,490 《1,511》 (1,468)	8 《7》 (8)	H30.4.1 《H27年度》 (H21年度)
県内の県道延長（実延長）	km	129,721 《129,301》 (129,393)	3,696 《3,683》 (3,668)	7 《7》 (7)	H30.4.1 《H27年度》 (H21年度)
県内の国道における改良率	%	92.8 《92.4》 (91.3)	94.2 《93.4》 (92.6)	23 《25》 (24)	H30.4.1 《H27年度》 (H21年度)
県内の県道における改良率	%	70.6 《69.6》 (67.5)	67.8 《67.0》 (64.7)	27 《27》 (27)	H30.4.1 《H27年度》 (H21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	— 《—》 (—)	71.1 《73》 (79.1)	— 《—》 (—)	R2年度 《H27年度》 (H21年度)
緊急輸送道路の未改良延長	km	— 《—》 (—)	112 《124》 (147.2)	— 《—》 (—)	R2年度 《H27年度》 (H21年度)
緊急輸送道路における橋梁耐震補強の整備率	%	79 《—》 (—)	70 《—》 (—)	38 《—》 (—)	R2.3末 《—》 (—)
主要渋滞箇所数	箇所	— 《—》 (—)	89 《96》 (58)	— 《—》 (—)	R2年度 《H25.1》 (H17年度)

#### 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	%	64.5 《61.8》 (57.4)	65.9 《61.7》 (55.1)	15 《20》 (27)	H30.3.31 《H25.3.31》 (H20.3.31)
緊急対策踏切 <sup>※</sup> 数	箇所	1,479 《1,960》 (1,960)	22 《24》 (24)	11 《16》 (16)	H28.6.17 《H19.4.20》 (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

## VI 参考資料

### 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H21～H30，中段H16～H25， 下段H11～H20）	百万円	5,066,640 《5,178,409》 (5,972,294)	425,946 《145,660》 《210,156》	2 《11》 (7)	R2.3 《H27.3》 (H22.3)
10年間水害被害棟数 （上段H21～H30，中段H16～H25， 下段H11～H20）	棟	372,483 《517,607》 (542,663)	22,575 《18,319》 (22,770)	— 《—》 (5)	R2.3 《H27.3》 (H22.3)
河川管理延長 （都道府県管理分）	km	113,358.1 《113,350.5》 (113,192.1)	2,742.9 《2,737.1》 (2,743.0)	13 《13》 (13)	R2.3 《H27.3》 (H22.3)

### 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	— 《—》 (—)	3,572 《3,456》 (—)	— 《—》 (—)	R2.3 《H26.3》 (—)
土砂災害警戒区域指定数	箇所	626,701 《410,005》 (219,903)	47,684 《14,255》 (8,454)	1 《—》 (7)	R2.6 《H27.12》 (H23.3)
土砂災害のおそれのある箇所に立地する「主として防災上の配慮を要する者が利用する施設」※	箇所	16,470 《—》 (—)	1,920 《—》 (—)	1 《—》 (—)	R2.3 《—》 (—)
近年の土砂災害発生件数 （上段H21～H30，中段H17～H26，下段 H10～H18）	件	16,823 《10,486》 (10,475)	1,689 《389》 (486)	1 《9》 (4)	H30 《H27》 (H20)

※地域防災計画に記載の施設数

### 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	35,281 《35,308》 (35,275)	1,123 《1,128》 (1,129)	7 《7》 (7)	H31.3.31 《H26.3.31》 (H21.3.31)
海岸保全区域延長 （要保全海岸延長）	km	14,262 《15,029》 (—)	578 《734》 (—)	7 《4》 (—)	H31.3.31 《H26.3.31》 (—)
防護対象人口	千人	— 《—》 (—)	401 《401》 (390)	— 《—》 (—)	内部資料 《内部資料》 (内部資料)
防護達成人口率	%	— 《—》 (—)	62.9 《60.7》 (58.5)	— 《—》 (—)	R2.3.31 《H27.3.31》 (H22.3.31)

## 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	218,822 《202,518》 (178,511)	2,670 《2,437》 (2,524)	16 《16》 (12)	R元年度 《H26年度》 (H21年度)
国際線空港別旅客数	千人	92,705 《65,510》 (49,773)	305 《282》 (297)	10 《8》 (8)	R元年度 《H26年度》 (H21年度)
合計	千人	311,527 《268,028》 (228,284)	2,975 《2,719》 (2,821)	15 《15》 (11)	R元年度 《H26年度》 (H21年度)

## 【定期路線の状況（令和2年冬ダイヤ運航計画（令和2年10月25日現在））】

路線	航空会社	運航便数	路線	航空会社	運航便数	
札幌	全日本空輸	1日1便	ソウル	エアソウル	運休中	
	日本航空	1日1便	大連・北京	中国国際航空	週2便	
仙台	IBEXエアラインズ	1日2便	上海・成都	中国東方航空	週7便	
東京 (羽田)	全日本空輸	1日9便	台北	チャイナエアライン	週7便	
	日本航空	1日8便	香港	香港エクスプレス	週4便	
成田	IBEXエアラインズ	運休中	シンガポール	シルクエアー	運休中	
	春秋航空日本	1日2便	タイ	ノックエア	週3便	
那覇	全日本空輸	1日1便	計	7路線	7社	週23便
計	5路線	4社	1日24便	《7路線》	《6社》	《週31便》
	《5路線》	《5社》	《1日25便》	(6路線)	(6社)	(週30便)
	(5路線)	(3社)	(1日20便)			

※合計欄 上段：令和2.10.25時点，中段：《平成28.1.28時点》，下段：（平成22.11.1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）	%	— 《—》 (—)	61 《48》 (38)	— 《—》 (—)	H30 《H25》 (H20)
	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率（福山港）	%	— 《—》 (—)	13 《19》 (22)	— 《—》 (—)	H30 《H25》 (H20)
	コンテナ貨物取扱量（広島港） ※H21は外貿コンテナ取扱量	千TEU	23,357 《21,161》 (14,757)	279 《223》 (132)	12 《12》 (12)	R元 《H27》 (H21)
	コンテナ貨物取扱量（福山港） ※H21は外貿コンテナ取扱量	千TEU	18,844 《17,926》 (14,757)	77 《76》 (69)	24 《17》 (17)	R元 《H26》 (H21)
	原木輸入取扱量	千トン	3,663 《6,089》 (10,773)	384 《659》 (620)	1 《2》 (4)	H30 《H25》 (H19)
	鋼材・鉄鋼輸出货量	千トン	34,176 《40,683》 (34,885)	5,128 《5,388》 (4,529)	1 《2》 (2)	H30 《H25》 (H20)

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	— 《—》 (—)	5,068 《4,699》 (4,007)	— 《—》 (—)	R元 《H26》 (H20)
	ビジター船係留可能箇所	箇所	— 《—》 (—)	19 《19》 (13)	— 《—》 (—)	R2 《H27》 (H20)
	クルーズ客船の寄港実績（広島港）	回数	2,866 《1,204》 (803)	60 《14》 (31)	12 《19》 (4)	R元 《H26》 (H19)
	定期航路数	航路	— 《—》 (—)	57 《53》 (52)	— 《—》 (—)	R2.3 《H26.12》 (H21.5)
	プレジャーボート数	千隻	160 《178》 (217)	14 《15》 (23)	1 《1》 (1)	H30 《H26》 (H18)
環境	干潟面積	ha	— 《—》 (49,380)	1,186 《1,186》 (1,068)	— 《—》 (11)	R2.3 《H19.3》 (H10.3)
安全・安心	定期航路数【再掲】	航路	— 《—》 (—)	57 《53》 (52)	— 《—》 (—)	R2.3 《H26.12》 (H21.5)
	船舶乗降人員	百万人	106 《103》 (115)	19 《18》 (20)	1 《1》 (1)	H30 《H25》 (H20)
	入港船舶隻数	千隻	3,432 《3,760》 (4,608)	541 《547》 (644)	1 《1》 (1)	H30 《H25》 (H20)
	放置艇隻数	千隻	70 《88》 (116)	11 《11》 (15)	1 《1》 (1)	H30 《H26》 (H18)

【国際コンテナ航路等（令和2年12月現在）】 ※中段：《平成27年12月時点》，下段：（平成23年1月時点）

港名	航路名	運航便数	港名	航路名	運航便数
広島港	韓国航路	週9便 《週9便》 (週9便)	福山港	韓国航路	週4便 《週5便》 (週4便)
	中国航路	週7便 《週7便》 (週6便)		中国航路	週6便 《週6便》 (週6便)
	東南アジア航路等	週2便 《週2便》 (週3便)		東南アジア航路	週1便 《週1便》 (週0便)
	北米航路	月1便 《月1便》 (月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	901,511 《928,923》 (931,185)	15,483 《15,903》 (16,009)	11 《11》 (18)	R2.3.31 《H26.3.31》 (H19.3.31)
都道府県営住宅（公営住宅）の借家世帯に占める割合	%	4.7 《4.9》 (5.3)	3.6 《3.7》 (3.9)	28 《27》 (24)	R2.3.31 《H26.3.31》 (H19.3.31)
新設住宅着工戸数	戸	883,687 《880,470》 (775,277)	18,377 《15,864》 (13,742)	11 《14》 (14)	H31.4~R2.3 《H26.4~H27.3》 (H21.4~H22.3)
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	%	81.53 《81.61》 (81.24)	83.76 《82.60》 (81.24)	32 《36》 (42)	H30.10.1 《H25.10.1》 (H20.10.1)
借家の一住宅あたりの延べ面積	m <sup>2</sup>	46.79 《45.95》 (45.07)	47.81 《48.05》 (46.63)	39 《36》 (36)	H30.10.1 《H25.10.1》 (H20.10.1)
専用住宅一畳あたりの家賃	円/畳	3,074 《3,051》 (3,039)	2,569 《2,561》 (2,531)	12 《12》 (14)	H30.10.1 《H25.10.1》 (H20.10.1)
県営住宅のバリアフリー化率	%	— 《—》 (—)	32.6 《29.7》 (27.5)	— 《—》 (—)	R2.3.31 《H27.3.31》 (H22.3.31)

## 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	%	91.7 《89.5》 (85.7)	88.8 《85.9》 (81.3)	21 《20》 (21)	R2.3.31 《H27.3.31》 (H22.3.31)
下水道人口普及率	%	79.7 《77.6》 (73.7)	75.8 《72.0》 (67.9)	20 《21》 (20)	R2.3.31 《H27.3.31》 (H22.3.31)

※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	m <sup>2</sup> /人	10.6 《10.1》 (9.7)	11.5 《11.3》 (10.6)	29 《28》 (30)	H31.3.31 《H26.3.31》 (H22.3.31)

## VI-2 用語解説

			掲載ページ
A	A I	Artificial Intelligence 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。	6, 12, 13, 18, 26, 27
	A R	Augmented Reality の略（拡張現実）。現実の風景にコンピュータで生成した情報を重ね合わせることで、現実世界を拡張しようという技術。	27
	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。	33, 34, 35
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。	27
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。	27
	I o T	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。	6, 12, 27
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。	29
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。	30
	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。	29
	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。	29
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。	30
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ような感覚を体験できる技術。	14, 27

## 掲載ページ

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。	9, 10, 12
	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, 7, 10, 13, 26, 28, 29
	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。	12, 27, 32
	エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組。	27
	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	12, 14, 21, 27
か行	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。	8, 11, 13, 14
	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。	17, 32
	経済連携協定（EPA）	特定の国や地域の間で、物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とする協定（Economic Partnership Agreement の略）。	6
	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。	7
	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。	21
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。	21, 23
	再生可能エネルギー	エネルギー源として持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。	25
	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。	21

## VI 参考資料

		掲載ページ
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。	21
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。	21
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。	29
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, 7, 9, 10, 12, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 36
自由貿易協定（FTA）	貿易の自由化に加え、投資、人の移動、知的財産の保護や競争政策におけるルール作り、様々な分野での協力の要素等を含む、幅広い経済関係の強化を目的とする協定（Free Trade Agreement の略）。	6
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。	7
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。	25, 32, 33, 34
人生 100 年時代	海外の研究において、日本では 2007 年生まれの 2 人に 1 人が 100 歳を超えて生きる「人生 100 年時代」を迎えると予測したことから由来している。高齢者から若者まで、全ての人が元気に活躍し続け、安心して暮らすことができる社会の構築を提唱。	5
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。	21
生活交通	通勤、通学、通院、買物など、日常生活に必要な交通。	3, 5
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, 6, 19
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。	25
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。	21, 22, 32
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, 5, 21, 23, 32

		掲載ページ
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。	16
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、都道府県が指定するもの。	15
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な石材を使用して、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。	22
底質	河川、湖沼、海洋等水環境の水底の表層土や岩盤の上に流域から流入した土砂や側溝からの不溶物が堆積したもの。	8, 25
デジタルトランスフォーメーション	デジタル技術を活用して、生活に関わるあらゆる分野（仕事、暮らし、地域社会、行政）において、ビジネスモデル、オペレーション、組織、文化などの在り方に変革を起こすこと。一般的にDXと略される。	12, 27, 31
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, 8, 21
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, 5, 8, 12, 13, 14
な行		
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。	29
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。	25
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。	25
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。	25
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。	18, 25
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。	8, 16, 22
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。	8, 25, 32
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。	16, 17

		掲載ページ
	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。 19
	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。 16, 19
	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。 8, 16
	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。 8
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。 22
	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。 8, 25, 32
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。 10, 26
	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。 21
	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いく対策に加え、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。 13, 15
	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。 11, 17



# 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～

令和3年3月

広島県

〒730-8511 広島市中区基町 10-52  
土木建築局土木建築総務課  
電話 082-513-3816 (ダイヤルイン)