

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 [※] 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	《7路線》	《6社》	《週31便》	
	《5路線》	《5社》	(6路線)	(6社)	(週30便)	
	(5路線)	(3社)	(1日24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)
	ビク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)
	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 ²	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 ² /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所的な改良等（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。	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)