

6 社会資本整備の推進

(2) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

① 河川改修等による治水対策の推進

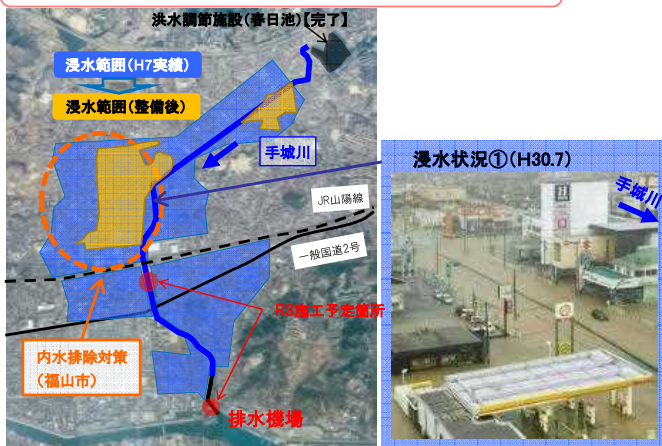
現状

- 県内には未改修河川が多く、豪雨などによる家屋等浸水被害が繰り返されている。
- 人口、資産の集積する沿岸部では、異常高潮や、地震に伴う津波による浸水被害が懸念されている。
- 排水機場のポンプ等の老朽化が進んでおり、継続的な機能確保が重要である。

① 手城川 大規模特定河川事業・特定構造物改築事業

ポンプ増設・河川改修の実施

⇒内水排除対策(福山市)と連携し、床上浸水被害を解消



課題

- 平成30年7月豪雨災害への対応として実施する大型プロジェクト事業を着実に進めるため、重点的に予算配分し、早期に事業効果を発現させることが必要。
- 家屋等浸水被害が繰り返される河川の改修や堤防の耐震性向上、長寿命化計画に基づく機器更新等に必要額を配分し、早期に事業効果を発現させることが必要。

② 京橋・猿猴川 地震・高潮対策事業

護岸整備・耐震対策の実施

⇒津波・高潮から浸水被害を防止



② 土砂災害防止施設等の整備推進

現状

- 被災地の一日も早い復旧・復興に向け、国や市町と連携し、「砂防・治山施設整備計画」により砂防ダム等の緊急整備等を実施。
- 「ひろしま砂防アクションプラン2016」に基づき、防災拠点や住宅密集地の整備を図り、効率的・効果的な事前防災対策を推進。
- 7月豪雨災害では、砂防ダムが土石流や流木を捕捉し、下流の被害を防止・軽減する等の施設効果を確認。
- 「広島県『みんなで減災』県民総ぐるみ運動」の取組を進め、「土砂災害 啓発・伝承プロジェクト」等のソフト対策を推進。

6 社会資本整備の推進

(2) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

課題

- 災害関連緊急事業に続き砂防激甚災害対策特別緊急事業の実施及び必要な予算を確保することが必要
- 県内の土砂災害警戒区域総数が、約4万8千箇所(全国最多)となり、新たに対策が必要となる箇所が増加する見込み。
- 土石流を捕捉後、砂防ダムの機能復旧に必要な除石が速やかに実施できるよう財政支援が必要。
- 平成30年7月豪雨では土砂災害警戒区域内で多くの被害者が出たことから、避難の実効性を高める取組の一層の推進が必要。



土石流を捕捉した砂防ダム(海田町)



【二河川支川 災害関連緊急砂防事業(熊野町)】

③ 高潮・津波対策等による治水対策、
港湾における耐震強化岸壁及び防災拠点
の整備の推進

6 社会資本整備の推進
(2) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

現状

- 平成16年の台風16号・台風18号による大規模な高潮災害が発生
- 発生が危惧されている南海トラフ巨大地震等に伴う対策を進める必要がある

課題

- 過去に浸水実績のある海岸の高潮災害に対する安全性の早期向上
- 背後地がゼロメートル地帯である市街地等の緊急性の高い地域において、最大クラスの地震への対応

耐震対策



高潮対策



④-1 緊急輸送道路の整備推進

6 社会資本整備の推進
(2) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

現状

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

課題

発災後の迅速な救命・救急活動や円滑な復旧を支えるため、緊急輸送道路の更なる機能強化が必要

H30.7豪雨災害では幹線道路が被災し通行止に

山陽自動車道 (志和トンネル付近)

土石流による通行止の発生

国道2号

広島県道路(坂町水尻)

広島県道路 (全面通行止) 9月27日復旧

ペイサイトピーナツ

国道31号 (全面通行止)

H30年7月豪雨では国道2号東広島BPにより広島・東広島間の交通が確保

大手物流 事業者の声

災害時のリダンダンシー確保

平成30年7月豪雨通行止め (7/6~7/13)

山陽道の機能強化 (車線数の増加)

山陽自動車道

山陽道の被災状況 (H30.6)

頻発する道路法面崩落等

- ・H30年6月に法面崩落発生
- ・H30年7月から片側通行
- ・R2年3月に片側交互通行解除

上:国道3号, 下:呉市のスノー

(主) 呉平谷線(県市上二河~此原)

被災リスクを回避するバイパス整備

事前通行規制解除のための法面対策等に膨大なコストが必要

- ・急峻な山と深い渓谷に挟まれた道路で一部区間が土砂災害特別警戒区域に指定
- ・雨量による事前通行規制区間に指定
- ・これまでも法面崩壊により通行止めが発生
- ・慢性的な渋滞が発生 (H27混雑度: 2.42)
- ・線形不良で、円滑な交通の確保が課題

(国)191号 道路法面崩壊

頻発する道路法面崩落等

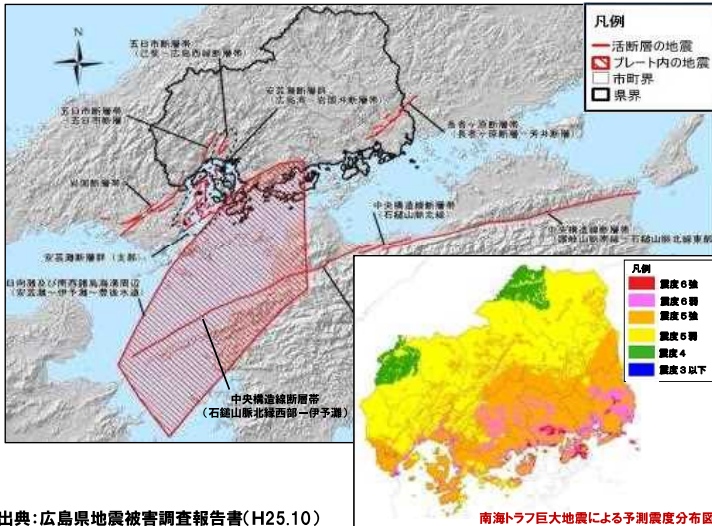
- ・H30年6月に法面崩落発生
- ・H30年7月から片側通行
- ・R2年3月に片側交互通行解除

④-2 橋梁の耐震補強等の整備推進

現 状

- 北海道胆振東部地震(H30.9), 大阪府北部地震(H30.6), 熊本地震(H28.4)など, 全国各地で大地震が頻発
- 本県においても, 直下型地震や南海トラフ巨大地震など大規模地震への災害リスクが存在
- 大規模地震の発生に伴い, 橋梁が落橋等の被害を受け, 緊急輸送道路としての役割を果たすことができなくなることが懸念

直下型地震のリスクを高める断層等の位置図



6 社会資本整備の推進

(2) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

課 題

大規模地震発生時にも被害の拡大を防ぎ, 迅速な救命救急活動や円滑な物資輸送等が行えるよう, 特に跨線橋, 跨道橋及び社会経済活動に多大な影響が生じる渡海橋等への対策の加速

特に耐震性能の向上が急がれる橋梁の例

跨線橋	渡海橋
 <p>JR(山陽本線) 134便/日の利用者に影響</p> <p>(国)186号 翠橋(大竹市)</p>	 <p>江田島と本土を結ぶ生命線</p> <p>(国)487号 早瀬大橋(呉市~江田島市)</p>
跨道橋	広域的な災害支援に資する路線
 <p>25,924台/日の道路利用者の生活に影響</p> <p>(国)317号 新山波橋(尾道市)</p>	 <p>県中央部を南北に連結する唯一の緊急輸送道路</p> <p>(国)375号 新大渡橋(東広島市)</p>

6 社会資本整備の推進

(3) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

国への提案事項

社会資本の適正な維持管理に係る財政措置の拡充

県民の貴重な財産である社会資本を次世代に確実に引き継ぎ、災害時においても機能を発現させるためには、適正な維持管理が必要であることから、補助及び交付金制度の要件緩和や国費率のかさ上げ、点検等に係る起債制度の拡充など、地方へ確実な財政措置を図ること。

【提案先省庁：総務省，財務省，国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(3) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

現状／広島県の取組

- 国では、「道路メンテナンス事業補助制度」などの創設により、地方公共団体が実施する施設の修繕・更新事業を計画的・集中的に支援することや、「公共施設等適正管理推進事業債」の対象事業を拡充し、長寿命化に係る事業等の着実な推進の支援を実施
- 広島県では、今後の取組方針を取りまとめた「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」や施設分類毎に「修繕方針」を策定し、計画的な維持管理を推進するとともに、修繕費を増額し、老朽化対策を強化
- また、コスト縮減を推進していく方策の1つとして「広島県長寿命化技術活用制度」を創設し、これまでに88技術を登録し、57技術を県内公共事業で活用

＜登録技術例＞

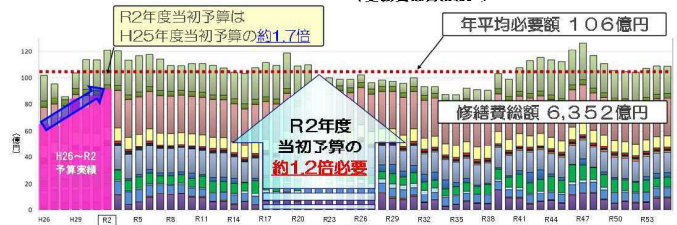


- さらに、デジタル技術の活用によるインフラの計画的・効率的な整備・維持管理を行うための新たなインフラマネジメントの仕組み等の検討に着手

課題

- 今後、多くの既存インフラの老朽化が懸念されている。
- 災害時に防災施設や緊急輸送道路など、既存インフラの機能を十分に発揮させるためには、計画的かつ戦略的な維持管理が必要である。
- そのため、老朽化対策の予算を増額し、適切な維持管理に努めているが、維持管理費は不足しており、これらを着実に実施することが厳しい状況となっている。
- 加えて、適切な維持管理を行う上で必要となる官民の技術者などの担い手不足も顕在化しており、ICT・IoTなどの進展するデジタル技術の活用により、さらなる維持管理の効率化を進める必要がある。

＜主要な26種類の施設における修繕費総額を試算＞ (更新費は含まない)



6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な国直轄事業要望箇所等



- 1 広域ネットワークを形成する高速道路の機能強化・直轄国道バイパスの整備促進
- 2 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置
- 3 都市基盤を強化する街路事業の推進
- 4 地方の意見を反映した新たな広域道路ネットワーク計画の早期策定及び重要物流道路の更なる指定などネットワークの強化
- 5 道路予算総額の安定的な確保及び補助制度の拡充

開通予定年度に向けた着実な整備を要望する

- ◆東広島・呉自動車道 阿賀ICの立体化 R3完了
- ◆一般国道2号 東広島・安芸バイパス R4完了

2020年代前半までの整備を要望する

- ◆一般国道2号 道照交差点立体交差化
- ◆尾道松江線(付加車線整備)

【提案先省庁:財務省,国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

①広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP ○ 一般国道2号 道照交差点立体交差化 ○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) ○ (仮称)八本松SICの早期事業化
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主要地方道 矢野安浦線

②広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架) ○ 広島呉道路(4車線化) ○ 東広島・呉自動車道 阿賀IC立体化 ○ 広島呉道路と東広島・呉自動車道の接続区間の計画の早期具体化 ○ 広島南道路(商工センター以西)の早期事業化 ○ (仮称)八本松SICの早期事業化(再掲)
------	---

③福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 福山道路
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域高規格道路福山西環状線 ○ 主要地方道福山沼隈線

④観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 福山道路(再掲)
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道432号, 主要地方道 鞆松永線等 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置

⑤安心・安全を確保し,豊かな暮らしを支える道路整備の推進

- 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置
- 安全で快適な歩行者等の空間整備推進のための財政措置
- 都市基盤を強化する街路事業の推進

6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



① 広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

現状

- 令和3年の広島空港の経営改革の導入に向け、道路系アクセス強化の取組実施
- 空港へは道路利用が9割、広島市域からの利用が約5割

空港利用者の出発地

広島市域からの利用が約5割

出典：国土交通省 H29航空旅客動感調査

広島空港へのアクセスルート

① 高速ルート (空港バス走行ルート)
交通量約61,000台 (赤和IC~広島東IC) 山陽自動車道

② 一般ルート
(国)2号 安芸バイパス (整備中)

③ 白市ルート
(国)2号 東広島バイパス (整備中)

迂回ルート
交通量約25,000台/日

山陽道の機能強化 (車線数の増加)

事故・渋滞多発区間

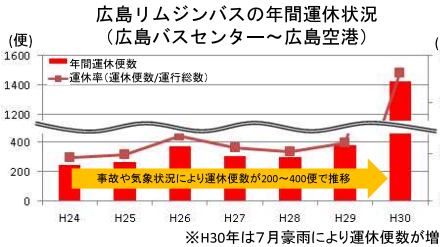
呉からのアクセス

阿賀IC立体化 (整備中)

道照交差点

課題

- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞や通行止めの影響を受ける空港アクセス
- 代替路である現道(国道2号)の慢性的な渋滞
- 平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティ(速達性, 定時性, 代替性, 多重性)の確保が必要



空港アクセスルート所要時間※

ルート	路線	整備後	現状
① 高速ルート	広島高速5号線+山陽道	40分	45分
	国道2号東広島-安芸BP+山陽道	65分	105分
② 一般ルート	JR山陽線+空港連絡バス	64分	64分
③ 白市ルート	(主)矢野安浦線+東広島呉	-	-

※H22センサスの平日混雑時速度により算出。一般ルートの現状の所要時間は国道2号の現道を利用した場合(H17センサスで算出)。迂回ルートは平成29年1月に中国運輸局で路線認可。山陽自動車道で事故や渋滞が発生した場合の利用が可能

6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



② 広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

現状

- 国道2号(現道), 国道185号の渋滞による物流の信頼性低下
- 広島都市圏や東広島市, 呉市を中心に多くの産業団地が立地
- さらに東広島市や広島港五日市地区でも新たな団地造成が進捗

H30広島県製造品出荷額等

広島都市圏・東広島市・呉市で全体の約6割を占める

課題

国道2号をはじめとする幹線道路の慢性的な渋滞を解消し、企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築が必要

広島県試算

東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測

物流事業者の主な利用ルートと主要渋滞箇所

輸送路として、山陽自動車道や国道2号、国道185号などの幹線道路を多く利用

東広島市

東広島市~海田町が全線開通すれば東広島市方面への通行時間の定時性が期待できる。

商工センター付近で渋滞が発生して、配送に困っている。商工センター以西の延伸を期待。

東広島市東部の産業団地の立地企業集積

R3操業開始予定

東広島市東部の産業団地の立地企業集積

先小倉交差点周辺で発生する交通事故

自然として交通事故が多発

H27 H28 H29 H30

死亡事故 重傷事故・軽傷事故

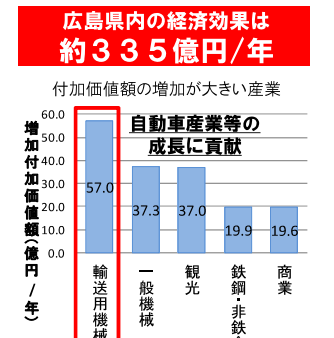
東広島市東部の産業団地の立地企業集積

東広島市東部の産業団地の立地企業集積

東広島市東部の産業団地の立地企業集積

東広島市東部の産業団地の立地企業集積

東広島市東部の産業団地の立地企業集積



6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



③福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

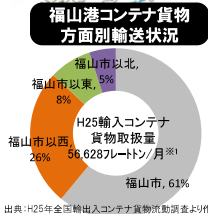
現状

- 福山都市圏は瀬戸内海地域の中核的な工業拠点
- 重要港湾福山港の機能強化(ふ頭再編改良事業着手)
- 福山市中心部に主要渋滞箇所が集中
- 福山市西部、及び北部の産業団地と産業集積地、福山港とのアクセスが脆弱

一般国道2号渋滞ランキング(H30) 福山市中心部の2区間が上位に

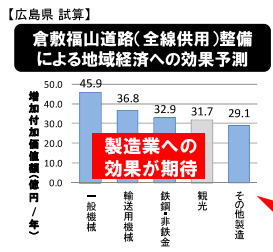
順位	渋滞損失時間*	市区町村	区間名
1	119	広島市	東雲インター入口交差点～汐出交差点
2	95	福山市	紅葉町交差点～小田川橋交差点
3	90	倉敷市	大西交差点付近～中新田交差点
4	72	福山市	明神町交差点～府中分かれ交差点

出典：渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成30年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間：混雑により余計にかかる時間(単位：万人・時間/年)



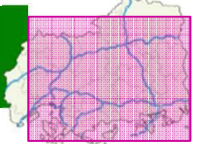
課題

福山市中心部の渋滞を緩和し、企業等の生産性向上に資する道路ネットワークの構築が必要



広島県内の経済効果は約387億円/年

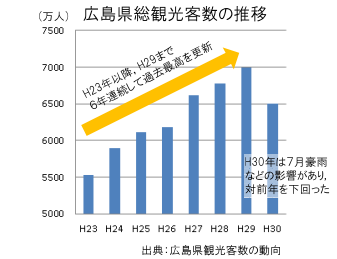
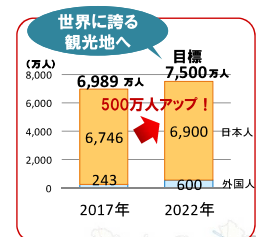
6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



④観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

現状

- ひろしまブランド、瀬戸内ブランドの確立により世界に誇れる観光地を目指し、取り組みを実施
- 2つの世界遺産や瀬戸内海、サイクリング等の多彩な観光資源が集積
- 井桁状高速道路ネットワークにより観光地へのアクセス性は高いものの、都市内渋滞等が観光周遊の大きな妨げに
- 令和元年11月にしまなみ海道サイクリングロードがナショナルサイクルートに指定



課題

ICアクセス、観光地間アクセス、都市内道路の整備により、広域観光周遊を促す道路ネットワークの形成が必要

6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



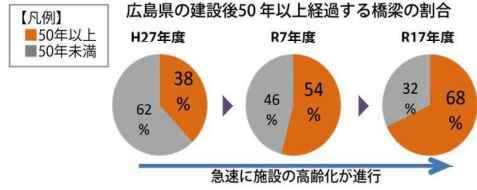
⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを支える道路整備の推進

現状と課題

- A 都市的機能の享受を可能とする地域と拠点間の円滑な移動
- B 買い物, 通院等地域住民の日常生活を支える道路整備
- C 総合的な交通安全対策の推進
- D 道路施設の適正な維持管理
- E 都市基盤を強化し, 持続可能なまちづくりに資する道路・街路整備



D 道路施設の適正な維持管理



橋梁補修に係る指標

令和5年に健全度
I・IIを100%
(広島県道路整備計画2016)

平成30年度末時点で

- 橋梁点検(H26~H30)の結果, 健全度Ⅲが448橋(全数4,140橋)
- うち修繕に着手: 228橋(健全度Ⅲの50.9%)
- うち完成: 90橋(健全度Ⅲの20.1%)

C 総合的な交通安全対策の推進

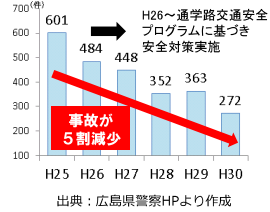
全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.9%	52.7%	37
一般国道指定区間外	55.8%	56.6%	12
主要地方道	46.9%	44.4%	13
一般県道	33.5%	29.3%	28

歩道設置率=歩道設置道路実延長÷実延長
出典: 道路統計年報2019より作成



広島県内の子どもの交通事故発生件数



- 通学路安全交通プログラムに基づく交通安全対策や未就学児等の移動経路における交通安全対策の実施

橋梁補修の事例



(国)433号 式敷大橋 橋梁概要

架設年度	昭和48年(1973年)
橋長	623.5m
幅員	10.1m
形式	3径間連続トラス橋

- 点検により, 上部工の塗装劣化や橋脚のひび割れ等が確認されたため, 橋梁補修工事を実施



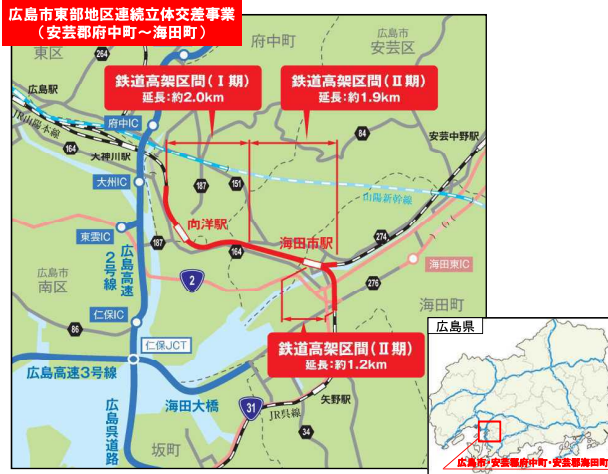
6 社会資本整備の推進

(5) 交通の円滑化などによりまちづくりを促進する連続立体交差事業の推進

国への提案事項

広島市東部地区連続立体交差事業の着実な推進に必要な財政措置

交通の円滑化，市街地の分断の解消及び踏切の安全確保を実現し，まちづくりを促進する連続立体交差事業の実施には，長期的に多額の事業費が必要であるため，着実な事業推進に必要な財政措置を行うこと。



鉄道高架と関連街路の整備イメージ(JR向洋駅付近)

【提案先省庁:財務省,国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(5) 交通の円滑化などによりまちづくりを促進する連続立体交差事業の推進

現状

【地域の状況】

- 広島都市圏東部地域では，鉄道による市街地分断が効率的な基盤整備を阻害
- 踏切が多数(16箇所)あり，踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が発生

【取組の状況】

- 令和元年5月に都市計画変更し，同年10月に事業認可を受け，鉄道高架化に係る詳細設計に着手
- 早期の鉄道工事着手に向け，支障物件の移設や仮線用地の更地化等の準備事務を推進中

【国の対応状況】

- 令和元年度より連続立体交差事業の個別補助制度を創設

課題

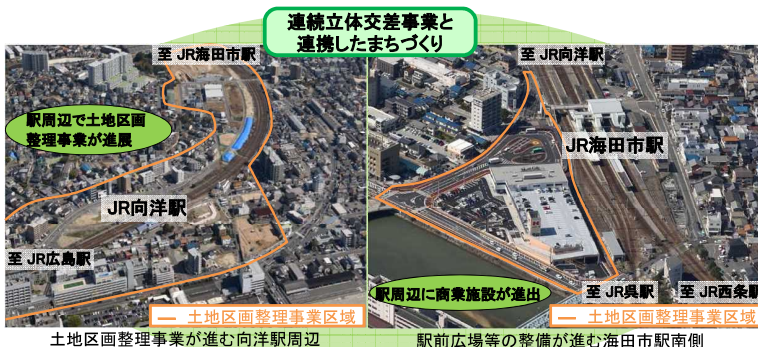
広島市東部地区連続立体交差事業の実施には

- 長期的に多額の事業費が必要
- 着実に事業推進できる財政措置が必要
- 財政状況の厳しい地方負担の軽減が必要



青崎第10踏切(府中町)
(歩行者ホルネック踏切)

新町踏切(海田町)
(開かずの踏切)



土地区画整理事業が進む向洋駅周辺 駅前広場等の整備が進む海田市駅南側



- 【凡例】
- 除却踏切
 - 緊急に対策の検討が必要な踏切
(「踏切安全通行カルテ」(国土交通省)に抽出された踏切)
 - その他の踏切

6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

国への提案事項

1. 広島港について、地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支える出島地区コンテナ物流拠点の充実・強化を図るため、整備に向けた取組への支援。
2. 広島港・福山港・尾道糸崎港について、地域産業のグローバル化への対応など企業活動を支える物流基盤の充実・強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。
3. 広島港・厳島港について、観光・交流の拠点機能の強化を図るとともに、インバウンド需要に対応したクルーズ客船の受入機能を充実するため、着実な整備に必要な財政措置。

提案箇所一覧

港名・地区名	内容
広島港 出島地区 宇品地区 宇品地区 五日市地区	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁・泊地(水深14m)の整備 《新規事業化》 岸壁(水深10m⇒12m化・耐震強化)の整備【直轄】 クルーズ船の受入機能充実に係る岸壁(水深10m)の改良 臨港道路 廿日市草津線(4車線化)の第Ⅱ期整備
福山港 箕島地区 箕沖地区 本航路等	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁・航路・泊地(水深12m)の整備【直轄】 岸壁・航路・泊地(水深10m)の整備【直轄】 船舶の運航効率改善に係る規制緩和(余裕水深緩和等) 企業及び地方の負担を軽減する新たな制度設計 福山本航路(水深16m⇒18m化)の整備【直轄】
尾道糸崎港 機織地区	<ul style="list-style-type: none"> 泊地(水深7.5m⇒10m化)等の整備【直轄】
厳島港 宮島口地区	<ul style="list-style-type: none"> 新ターミナル周辺の港湾施設の整備



【提案先省庁:内閣府, 国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

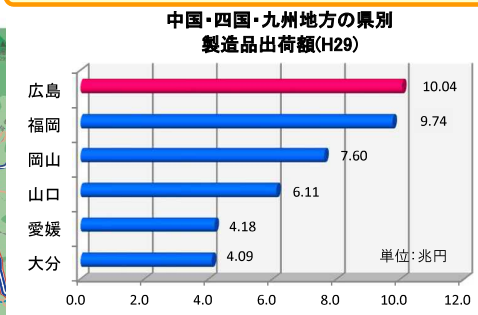
施策の背景

- 広島港・福山港・尾道糸崎港は、地域の基幹産業を支える物流・交流拠点として重要な役割を果たしている。
- 厳島港は、世界遺産「厳島神社」を有する宮島への玄関口として多くの観光客に利用されている。

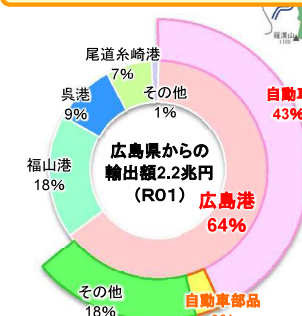
厳島港は観光地「宮島」への玄関口



広島県は中・四国以西で最大のものづくり県



自動車関連輸出を支える広島港



尾道糸崎港は全国有数の木材取扱拠点



背後に全国有数の鉄鋼メーカーを有する福山港



6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

1 広島港コンテナ物流拠点の充実・強化のための整備に向けた取組

出島地区

国際コンテナ物流の拠点



コンテナ取扱量は好調



出島国際コンテナターミナル

現状/広島県の取組

令和元年のコンテナ取扱量は過去最高を記録しているなか、コンテナヤードや企業・倉庫用地が不足しており、利用者ニーズに対応するため物流関連用地等(約13ha)の造成を進めており、令和4年度の完成を目指す。

物流用地の造成と並行し外貨コンテナ物流機能の強化が必要

H30.9 広島港長期構想策定
H31.3 広島港港湾計画改定

【背景】社会経済情勢、港湾物流の動向等に変化を踏まえ、将来に渡って、背後企業の産業活動を支え、地域経済の発展に貢献する港づくりを推進するため、港湾計画を改訂した。

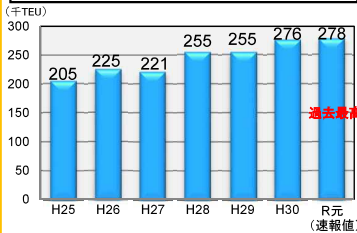
具体化に向けて

R2.3 広島港利用高度化検討会のまとめ

【戦略】地域産業の発展を支える港湾機能の強化
目指す目標
・東南アジア等へのリードタイムの短縮や輸送コスト低減に資するサービスの強化

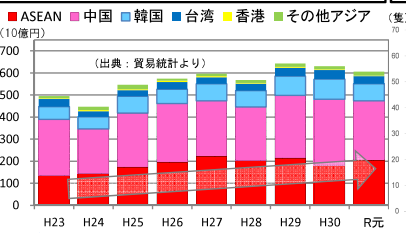
など

広島港のコンテナ取扱量の推移



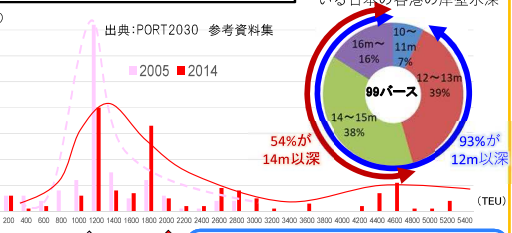
広島港におけるコンテナ取扱量は年々増加しており、**2年連続で過去最高の取扱量を更新した**

広島港のアジア取引国別貿易額の推移



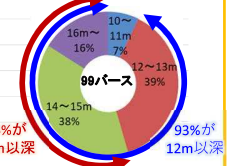
広島港のコンテナ貨物の相手国における**ASEANの割合は増加傾向**となり、輸送の効率化が求められている

日本に寄港する東南アジア航路の船型変化



東南アジア航路は船舶の大型化が進行し**半数以上が14m以上の岸壁を利用**しており、**今後、更なる大型化の可能性**がある

東南アジア航路が就航している日本の各港の岸壁水深



東南アジア諸国等の貨物需要の増加やコンテナ船の大型化に対応するためには、**出島地区の岸壁・泊地整備が必要**

6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

2-1 地域の企業活動を支える広島港の物流基盤の充実・強化

- 五日市地区は物流関連企業の立地が増加しており、新たな企業用地を確保するため、令和4年度の完成を目指し造成を進めている。
- 宇品地区は自動車運搬船が大型化しているなか、岸壁の水深が浅く満載して輸送することが困難なため、喫水調整を余儀なくされている。

立地企業増加等により懸念される交通渋滞への対応が必要

(五日市地区)



物流関連企業の進出



広島はつかいち大橋の渋滞状況

自動車運搬船の大型化への対応が必要 (非効率な輸送形態の解消)

(宇品地区)



自動車運搬船の喫水調整状況



五日市地区
臨港道路廿日市草津線(2車線⇒4車線化)の**第II期整備**
～耐震強化岸壁と防災拠点を結ぶ救援物資の輸送道路～

宇品地区
岸壁(水深10m⇒水深12m化・耐震化)の整備
～自動車運搬船の大型化への対応～

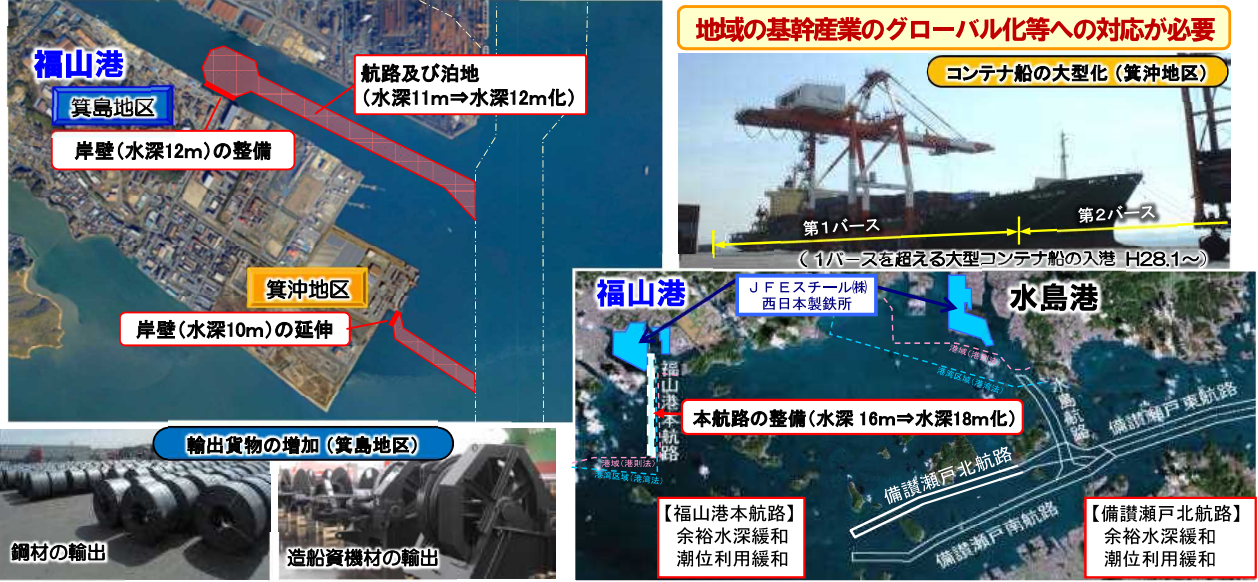
6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

2-2 地域の基幹産業のグローバル化に対応する福山港の機能強化 国際バルク戦略港湾福山港における効率的な輸送の早期実現

- 箕島地区を利用する福山港背後の鉄鋼業や造船業は、海外需要の増加に対応するため、遠方地への輸出も強化しており、鋼材や造船関連資材の輸出も増加が見込まれているが、現時点においても、大型船対応の岸壁が不足しているため、喫水調整を行うなど非効率な輸送を強いられている。
- 箕沖地区は、寄港するコンテナ船の大型化により、岸壁の必要延長が不足している。
- このような状況のなか、効率的な輸送や船舶の大型化に対応するため、平成30年度に新規事業化された箕島・箕沖地区へ頭再編改良事業の(岸壁、航路・泊地)早期完成が求められている。



6 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

2-3 地域の基幹産業の競争力強化に資する尾道系崎港の航路・泊地整備

- 機織地区は30,000DWT級の木材運搬船が入港しているが、泊地(整備中)の水深が不足しているため、積荷を軽減するなど非効率な輸送を余儀なくされている。



3 観光・交流の拠点となる広島港・厳島港の港湾機能の強化

- 広島港へのクルーズ寄港回数は年々増加しており、インバウンド需要に対応したクルーズ客船の受入機能を充実が求められている。
- 宮島口地区の新ターミナルと浮桟橋は、今年2月に供用開始した。今後は、ターミナルへ円滑に誘導するアクセス道路等の整備が求められている。



6 社会資本整備の推進

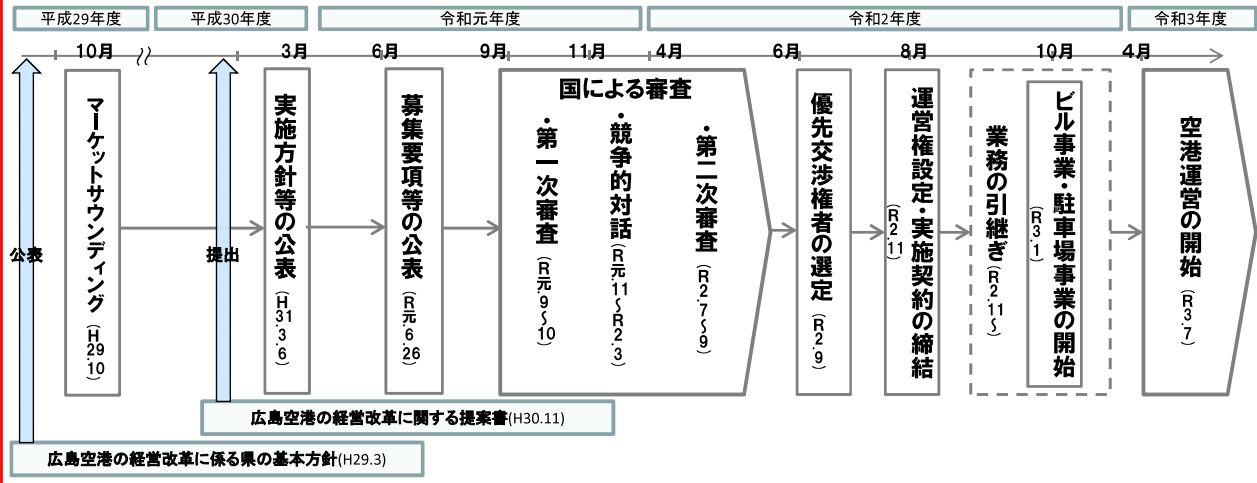
(7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

国への提案事項

1 広島空港の経営改革の推進

優先交渉権者の選定においては、「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」及び「広島空港の経営改革に関する提案書」の趣旨を生かすとともに、運営権者が、県と空港運営の開始に向けた十分な連携・協議を行えるよう配慮すること。

広島空港運営委託に向けた想定スケジュール(令和2年6月現在)



6 社会資本整備の推進

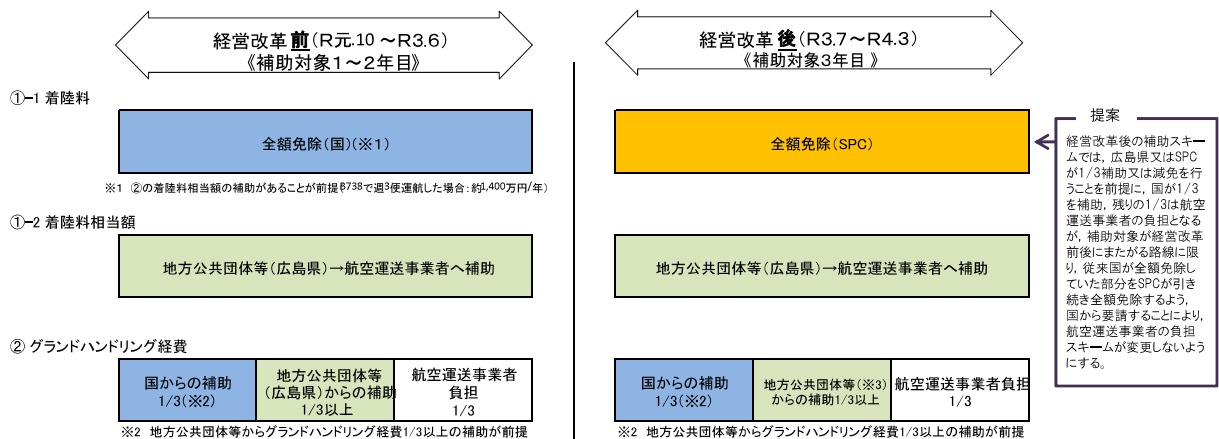
(7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

国への提案事項

2 経営改革前後における訪日誘客支援空港への補助制度の負担スキームの維持

訪日誘客支援空港への補助制度において、補助対象期間(最大3年間)が、経営改革前後にまたがる新規就航路線又は増便路線については、経営改革後においても、航空運送事業者の負担スキームが変更しないように、着陸料については、制度の継続性に鑑み、SPCが免除を行うように、国から要請をすること。また、グランドハンドリング経費については、負担スキームを継続すること。

<広島空港に令和元年冬ダイヤから新規路線が就航した場合の負担スキーム>



※3 地方公共団体等とは空港の所在する地方公共団体、空港運営権者、航空旅客ターミナル施設を設置し、又は管理するもの並びに空港法第14条に規定する協議開始の他の協会及びその構成員をいう。

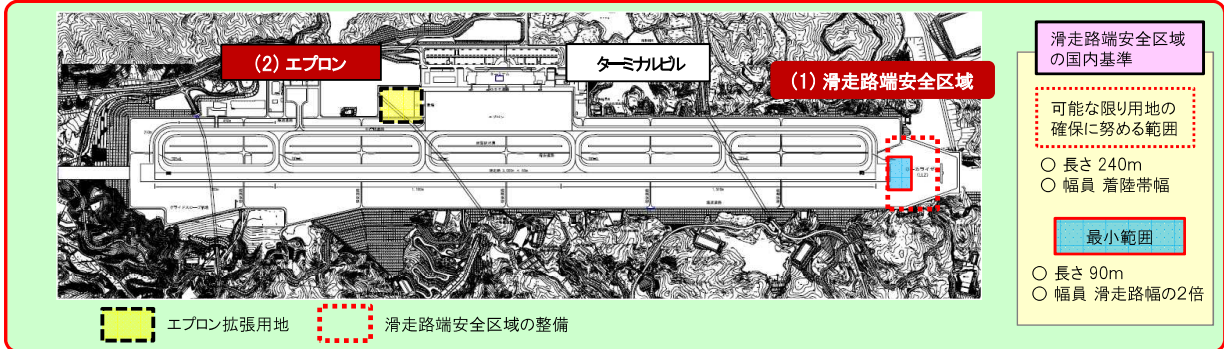
6 社会資本整備の推進

(7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

国への提案事項

3 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

- (1) 滑走路端安全区域の整備については、早急に整備内容を確定して、空港運営への影響が最小限となるように整備を進めること。
- (2) 新規路線の就航や増便に対応できるようにするため、エプロンを早急に拡張すること。



3(1) 滑走路端安全区域の確保

- 広島空港は、①社会的な影響度が高く、②着陸回数が多い空港であり、優先的に整備を進める空港と位置付け
- 広島空港では、滑走路西側で国内基準の範囲が確保されておらず、国は、滑走路全体を東側に移動させる方針とし、現在、工法検討中
- 整備に当たっては、空港運用への影響を最小限に止める対策が必要

3(2) エプロンの拡張

- 広島空港は、平成29年7月に「訪日誘客支援空港」に認定された
- 東南アジア・東アジアからの新規就航や、LCCの増便など国内外の航空ネットワーク拡充に取り組んでおり、令和3年の経営改革導入に先行して、エプロンの拡張が必要

【提案先省庁:国土交通省】

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等

(1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

国への提案事項

1 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化

① 弔意事業を充実強化すること

- 原爆死没者追悼平和祈念館の運営の充実、関係資料の収集等弔意事業の充実強化

② 保健医療福祉事業を充実すること

- 訪問介護利用被爆者助成等に係る所得制限の撤廃、介護保険利用助成に係る助成対象サービスの拡大及び利用助成費や事務費の全額国庫負担化
- 「高齢者の医療の確保に関する法律」による特定健康診査と同様とする等の健診内容の充実及び健診費の改善～【被爆者健康診断内容等の充実強化】
- 原子爆弾小頭症患者の生活実態の十分な理解と実態に応じた支援
- 「原爆病院，原爆養護ホーム，被爆者保養施設」等の運営費の充実及び施設整備に対する助成措置
- これまでの判決等を踏まえ，より被爆者救済の立場に立った原爆症認定制度の運用と見直し及び原爆症認定の引き続き速やかな審査の実施

③ 被爆実態に関する調査研究及び啓発活動を促進すること

- 被爆者とその子・孫に対する原爆放射線の身体的影響及び遺伝的影響に係る調査研究の更なる促進
- 老朽化が進んでいる放射線影響研究所について，早期移転すること

④ 被爆二世の健康診断内容等のより一層の充実を図ること

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等

(1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

国への提案事項

⑤ 在外被爆者の援護を推進すること

- 医療費の支給，保健医療助成について居住国・地域の実情を踏まえて引き続き検討を行い，必要な改善を行うこと
- 引き続き円滑な各種申請手続と周知を図り，高齢化が進む被爆者の実情を踏まえ，医療費及び保健医療助成制度に係る支給申請等について，在外公館等において支援を行うこと
- 在外被爆者健康相談等事業及び現地健康診断事業の実施に当たり，在外公館等において現地協会等の支援を行うなど，より積極的な役割を果たすこと

2 後期高齢者医療制度における被爆者老人医療費等に係る地方公共団体の負担改善

① 老人保健事業推進費等補助金(原爆分)に係る必要額を措置すること

- 被爆者医療に係る地方公共団体の負担解消に向け，財政上，適切かつ十分な措置を将来にわたって講じること

② 介護保険法による保険者等の財政負担に対して軽減措置すること

3 毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

① 毒ガス障害者に対する援護措置を法制化するとともに財政措置を行うこと

② 医療給付における疾病制限を緩和すること…対象疾病(慢性呼吸器疾患等7疾患群)

③ 介護保険利用料の自己負担部分について助成を行うこと

④ 毒ガス障害者に対する県単独事業(通院交通費，死亡弔慰金等の支給)を国庫事業化すること

【提案先省庁：内閣府，外務省，文部科学省，厚生労働省】

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等
 (1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

現状	課題												
<p>1 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化</p>													
<p>○ 被爆者及び遺家族は、原子爆弾の特異性により、今もなお長年にわたり社会的・医学的・精神的後遺症に苦しみ続けている。</p> <p>○ 被爆者は高齢化が一段と進み、ひとり暮らしや寝たきり等日常生活に支援を要する者が年々増加している。</p> <p>○ 在外被爆者援護は、平成28年1月から法に基づく医療費等の支給が開始された。 【被爆者数及び平均年齢(平成31年3月末現在)】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #e0f2f1;">区分</th> <th style="background-color: #e0f2f1;">被爆者数</th> <th style="background-color: #e0f2f1;">平均年齢</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広島県 (広島市を除く)</td> <td>18,393人</td> <td>84.5歳</td> </tr> <tr> <td>広島市</td> <td>47,632人</td> <td>82.2歳</td> </tr> <tr> <td>県全体</td> <td>66,025人</td> <td>82.8歳</td> </tr> </tbody> </table>	区分	被爆者数	平均年齢	広島県 (広島市を除く)	18,393人	84.5歳	広島市	47,632人	82.2歳	県全体	66,025人	82.8歳	<ul style="list-style-type: none"> ● 弔意事業をはじめ、介護保険サービスの利用助成対象の拡大など、衆議院厚生委員会における附帯決議の趣旨を踏まえ、より一層の援護施策の充実が必要である。 ● 原爆被爆による人的被害等の実態を把握するための十分な被災調査がなく、被爆者とその子・孫に対する原爆放射線の身体的影響及び遺伝的影響を示す科学的知見は得られていない。 ● また、被爆二世は、がんに対する健康不安を抱く年齢になってきている。 ● 在外被爆者は、日本と医療制度の異なる国や地域に居住しており、かつ高齢化が進んでいることから、引き続き実情を踏まえた改善を図る必要がある。
区分	被爆者数	平均年齢											
広島県 (広島市を除く)	18,393人	84.5歳											
広島市	47,632人	82.2歳											
県全体	66,025人	82.8歳											

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等
 (1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

現状	課題						
<p>2 後期高齢者医療制度における被爆者老人医療費等に係る地方公共団体の負担改善</p>							
<p>○ 被爆者医療に係る地方公共団体の負担を軽減するために、老人保健事業推進費等補助金(原爆分)が創設されている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 被爆者の高齢化が進む中で、老人保健事業推進費等補助金(原爆分)の全国枠国費が平成22年度以降、減少傾向にある。 ● 介護保険法による保険者等の財政負担も大きい。 						
<p>3 毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化</p>							
<p>○ 毒ガス障害者援護制度 (国の要綱により実施)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #333366; color: white;">区分</th> <th style="background-color: #333366; color: white;">対象</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #ccccff;">医療給付</td> <td style="background-color: #ccccff;">毒ガスに起因する疾病のみ</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ccccff;">介護救済措置</td> <td style="background-color: #ccccff;">毒ガスに起因する在宅介護費用のみ</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 毒ガス障害者の要望で実施している通院交通費や死亡弔慰金等は、県単独で補助。</p>	区分	対象	医療給付	毒ガスに起因する疾病のみ	介護救済措置	毒ガスに起因する在宅介護費用のみ	<ul style="list-style-type: none"> ● 本来、国の責任において実施されるべきものであることから、根拠法の制定や制度の拡充が必要である。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 原爆被爆者対策と比較して対象疾病が制限されている。 ・ 現在、全ての対象者が高齢者となっており、毒ガス起因との判断は難しく、事実上利用できない状況にある。 ・ 毒ガス障害者にとって必要な支援が、国の制度の対象外となっている。
区分	対象						
医療給付	毒ガスに起因する疾病のみ						
介護救済措置	毒ガスに起因する在宅介護費用のみ						

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等

(1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

国への提案事項

世界で唯一の被爆地を有する国として、広島が培った被ばく者医療の実績と研究の成果を生かした分野で広く世界貢献を果たす必要があることから、広く放射線被ばく者医療分野を対象とした事業に対する助成制度を創設すること。

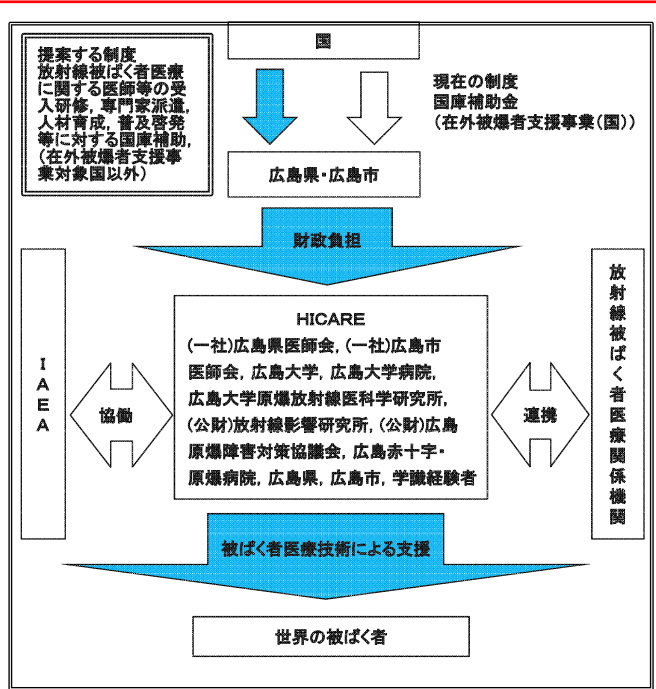
1 対象事業

在外被爆者支援事業対象国に限らない、国内外の関係機関(IAEA等)と連携した放射線被ばく者医療に関する次の事業

- ① 医師等の受入研修
- ② 専門家派遣
- ③ 普及啓発のための国際会議
- ④ 共同研究

2 助成内容

定額補助又は、事業費に対する国庫2/3の助成



【提案先省庁:内閣府, 外務省, 文部科学省, 厚生労働省】

7 原子爆弾被爆者に対する援護措置の充実強化等

(1) 原子爆弾被爆者・毒ガス障害者に対する援護措置の充実強化

現状

1 広島が培った被ばく者医療の実績と研究成果による貢献

- 世界で唯一の被爆地を有する国として、広島が培った被ばく者医療の実績と研究の成果を生かした分野で、広く世界に貢献していくことが必要である。

《放射線被曝者医療国際協力推進協議会(HICARE)(平成3年設立)の活動内容》

- 医師等受入研修:延べ38か国・地域768名(令和2年3月現在)
- 医師等専門家派遣:延べ17か国219名(令和2年3月現在)
- 国際原子力機関(IAEA)と協働した放射線被ばく者医療分野の人材育成
 - ・ 国際医療研修, 医学生のIAEAへのインターン派遣, 共同研究
- 次世代の人材育成:高校出前講座
- 講演会開催
- 福島第一原子力発電所事故へのオール広島での医療支援

2 放射線被ばく者医療の必要性

- 被ばく者治療のノウハウの不足
- 被ばく事故発生時の体制が未整備
- がん治療など放射線源を用いた医療の需要増

課題

- HICAREの活動に対するニーズが大きい中、広島県・広島市の支援だけでは限界がある。
 - ・ HICAREの経費を負担する広島県・広島市はともに、厳しい財政状況
 - ・ HICAREの活動は、在外の原爆被爆者を対象とした在外被爆者支援事業に依存する現状
 - ・ これまでに蓄積された知見及びIAEAとの協働事業等を通じて得られる放射線被ばく者医療の知見を世界に、より広く普及する事業を実施するための財源確保が困難となっている。
 - ⇒ 研修生の約90%が在外被爆者支援事業対象国からの受入となる等、活動が制約されている。