

6 社会資本整備の推進

(1) 公共事業予算の安定的・持続的な総額確保

国への提案事項

○ 公共事業予算の安定的かつ持続的な総額確保

住民の安全・安心を確保する国土強靱化，及び交流人口拡大を図る地方創生の取組を支える社会基盤整備や農林水産基盤整備を推進するため，直轄事業，社会資本整備総合交付金，防災・安全交付金や補助事業をはじめとする，公共事業予算の総額を安定的かつ持続的に確保すること。

特に，「防災・減災，国土強靱化のための3か年緊急対策」の実施後においても，地方単独事業による防災インフラ整備に対する財政措置の継続を含め，同様の措置がなされるよう配慮すること。

【提案先省庁：内閣府，総務省，財務省，農林水産省，国土交通省】

現状／施策の背景・経緯

- 国の公共事業関係費は，ここ数年はほぼ横ばいで推移
- 社会資本整備は，防災・減災に資するとともに，生産性向上，企業立地・雇用・観光客の増加や民間投資の誘発等のさまざまなストック効果を発揮し，地方創生を下支えするもの
- 広島県では，社会資本マネジメント方針を定めた「社会資本未来プラン」を策定し，ストック効果を重視した優先順位を踏まえた計画的な社会資本整備を推進
- 平成30年7月豪雨災害等においても，砂防ダムが土石流や流木を捕捉し，下流の被害が防止・軽減されるなど，社会資本整備の重要性が再認識された
- 国の「防災・減災，国土強靱化のための3か年緊急対策」を活用し，防災・減災対策を加速しているものの，県土の強靱化に向けて，引き続き道路法面対策などの事前防災を着実に推進していく必要がある

6 社会資本整備の推進

(1) 公共事業予算の安定的・持続的な総額確保

課題

本県の防災・減災対策を充実・強化し，地方創生の取組を支える社会資本整備を推進していくために必要な公共投資の財源の確保が将来にわたって不可欠であるが，近年の大規模災害の頻発等を踏まえると，今後の直轄事業や交付金等の安定的・持続的な確保に懸念がある。

【公共事業関係費の推移】



【各施設の整備状況】

施設	項目	実績(R.2.3)
河川	洪水・高潮に対する防護達成人口率	62.0%
海岸	高潮(津波)防護達成人口率	62.9%
道路	緊急輸送道路の橋梁耐震化率 (地震により落橋・倒壊が発生しないレベル以上の対策)	81.7%
	法面災害防除対策箇所数 (H25年度及びH27年度の点検により対策が必要とされた230箇所)	185箇所
砂防	土砂災害から保全される家屋数 (H28から5年間で105,700戸を保全)	約 104,600 戸
治山	山地災害危険区域の整備率	33.8%

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【創造的復興関係】

国への提案事項

1 被災地の早期復旧・再度災害防止の推進

平成30年7月豪雨災害等、近年発生した災害の被災地の早期復旧・再度災害防止を推進するため、改良復旧事業や県が行う砂防激甚災害対策特別緊急事業等の推進、直轄による特定緊急砂防事業等の推進については、特段に配慮するとともに、土砂災害警戒区域等の警戒避難等に関するソフト対策にも配慮すること。

2 インフラ強靱化のための財政措置及び技術的支援

インフラの強靱化を着実に進められるよう、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の実施後においても、地方単独事業による防災インフラ整備に対する財政措置(緊急自然災害防止対策事業債)の継続を含め、同様の措置がなされるよう配慮すること。

3 地方の実情に即した予算配分

地方の要望を十分反映し、地方の実情に即した配分とすること。

<平成30年7月豪雨災害関連事業>

災害復旧事業

災害復旧 (決定額)	[県事業] 2,550箇所630億円 [市町事業] 2,930箇所355億円(広島市を除く)
---------------	---

改良復旧事業等

河川	[県事業] 二級河川沼田川水系沼田川等 河川激甚災害対策特別緊急事業 一級河川太田川水系三篠川 災害復旧助成事業
----	--

土砂災害防止施設等

砂防 (激特事業等)	[国直轄]広島西部山系直轄砂防事業区域内 (広島市安佐北区口田南等4地区) 県からの要望を受け実施する地区 (呉市天応等5地区) [県事業]坂町小屋浦等125箇所
治山対策	[県事業]呉市安浦町中畑外175箇所

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

国への提案事項

① 河川改修等による治水対策の推進

河川	河川改修	[国直轄]太田川, 江の川, 芦田川等 [県事業]手城川, 瀬戸川, 福川, 内神川, 中畑川, 府中大川, 国兼川, 入野川, 特定構造物改築事業等
	地震・高潮対策	[県事業]京橋・猿猴川
ため池	ため池改修	[県事業]池田新池等

② 土砂災害防止施設等の整備推進

砂防, 急傾斜地崩壊対策	[国直轄]広島西部山系・安芸南部山系直轄砂防事業 [県事業]砂防事業, 急傾斜地崩壊対策事業, 地すべり対策事業
治山	[国直轄]民有林直轄治山事業 [県事業]治山激甚災害対策特別緊急事業, 復旧治山事業

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

海岸	高潮対策	[国直轄]広島港海岸(中央西, 中央東) [県事業]広島港海岸(江波, 坂, 廿日市南地区), 福山港海岸(江之浦地区), 呉海岸(天応地区), 地御前漁港海岸(地御前地区), 倉橋海岸(本倉井地区)等
	耐震(減災)対策	[国直轄]広島港海岸(中央西, 中央東地区) / [県事業]尾道系崎港海岸(機織地区)
港湾	耐震強化岸壁	[国直轄]広島港(宇品地区)
	防災拠点	[県事業]尾道系崎港(松浜地区)

④ 緊急輸送道路の整備推進, 橋梁の耐震補強等の整備推進

緊急輸送道路	道路改良による機能強化	[国直轄等] 広島呉道路(4車線化), 一般国道2号東広島・安芸BP, 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) [県事業] (国)375号 引宇根, (主)呉平谷線, (主)瀬野川福富本郷線, (臨)廿日市草津線(4車線化)等
	法面防災対策の実施	[県事業] (国)182号(神石高原町新免～油木), (国)433号(安芸太田町加計)
橋梁	[県事業] (国)186号 翠橋, (国)487号 早瀬大橋	

【提案先省庁:内閣府, 総務省, 財務省, 農林水産省, 国土交通省】

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

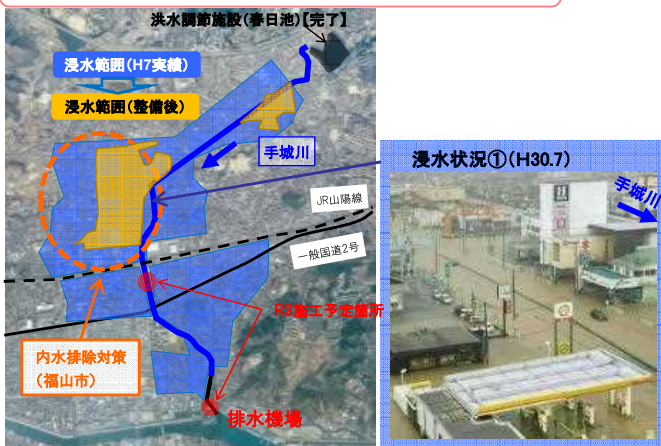
現状

- 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とともに、気候変動による豪雨が頻発化・激甚化する中、効果的な事前防災を加速化するため、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。



土石流を捕捉した砂防ダム(海田町)

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。



【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

山陽道の寸断により企業活動や農林生活に著しい影響

上:国道3号, 下:呉市のスノー

(主) 呉平谷線(呉市上二河~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

被災状況 (H30.6)

頻発する道路法面崩壊等

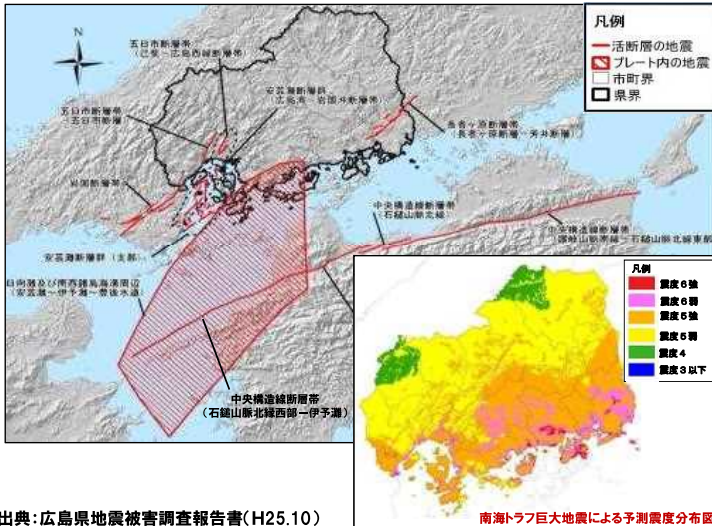
- ・H30年6月に法面崩落発生
- ・H30年7月から片側通行
- ・R2年3月に片側交互通行解除

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

<h4>跨線橋</h4> <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>	<h4>渡海橋</h4> <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>
<h4>跨道橋</h4> <p>34,681台/日の道路利用者の生活に影響</p> <p>(一)廿日市港線 藤掛陸橋(廿日市市)</p>	<h4>広域的な災害支援に資する路線</h4> <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>

平成30年7月豪雨災害 主な対応状況

区分	箇所数	R2.9月末の状況
災害復旧	2,550	1,193箇所完成
緊急事業	砂防	85 36箇所完成
	急傾斜	26 24箇所完成
	治山	59 21箇所完成
改良復旧	道路	1 工事中(R3年度完成予定)
	河川	2 工事中(R4年度完成予定)
	砂防	1 工事中(R3年度完成予定)

(一)三篠川(広島市安佐北区) 復旧後
 鉄道橋流失状況
 JR基備線 第1三篠川橋梁
 (写真提供)JR西日本

(一)吉原川(三次市三和町) 被災状況
 復旧後

国道182号(神石高原町木) 被災状況
 復旧後

整備後
 整備前
 奥条川1(東広島市河内町)

被災状況
 整備後
 西6441地区(坂町横河西)

整備後
 被災状況
 復旧後
 二河川支川21(熊野町川角) 被災状況

被災状況
 復旧後
 (一)大崎下島循環線(呉市豊浜町)

被災状況
 復旧後
 国道432号(東広島市河内町)

被災状況
 復旧後
 (主)瀬野川福富本郷線(東広島市河内町~三原市本郷町)

被災状況
 整備後
 (二)沼田川(三原市本郷町)

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」 主な効果事例

道路の嵩上により道路冠水を防止
 整備中 (令和2年度完成予定)
 (一)新市三次線(三次市西河内町)
 整備前
 R2.7豪雨で現道が冠水

砂防堰堤の整備により土砂災害を防止
 (砂)大津恵川(庄原市)
 整備中
 整備後

法面対策により法面崩壊を防止
 整備後
 (主)府中上下線(府中市久佐)

排水ポンプ増設により浸水被害を軽減
 (H30.7月浸水状況)
 天王前川
 古市排水機場(整備中)
 高尾川
 (一)天王前川(福山市)

河道掘削により浸水被害を軽減
 (二)賀茂川(竹原市)
 整備前
 整備後

待受擁壁の整備により土砂災害を防止
 整備中
 整備後
 (急)宮原4070地区(竹原市)

陸岸の嵩上により高潮・津波被害を防止
 整備後
 海岸高潮対策事業 広島港海岸似島地区(広島市)

6 社会資本整備の推進

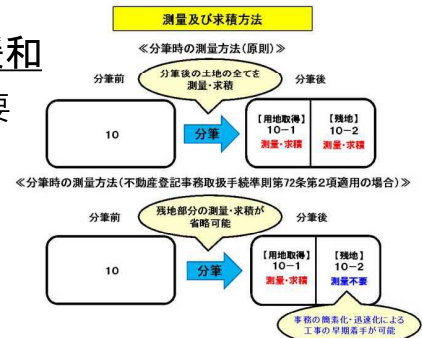
(3) 登記手続の緩和及び適正な土地管理のための取組の推進【創造的復興関係】

国への提案事項

1 災害関連事業における不動産登記法取扱いの緩和

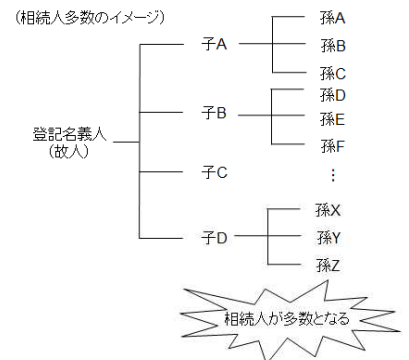
災害関連事業※については、迅速に事業を進める必要があることから、不動産登記事務取扱手続準則第72条第2項を一律に適用し、用地を取得しない土地(残地)について、測量等を省略できるようにすること。

※災害関連緊急事業、激甚災害対策特別緊急事業、災害復旧助成事業



2 「所有者不明土地問題」に関する検討・制度化

法務省において手続が進められている民法及び不動産登記法等の改正について、相続登記の義務化など、所有者情報を円滑に把握できるよう、引き続き検討を進め、すみやかに結論を得て制度化すること。



【提案先省庁:法務省】

6 社会資本整備の推進

(3) 登記手続の緩和及び適正な土地管理のための取組の推進

現状

1 災害関連事業における不動産登記法取扱いの緩和

- 公共事業に必要な土地を取得する際に分筆を要する場合、不動産登記規則により、原則として分筆後の土地についても測量する必要がある。
- 不動産登記事務取扱手続準則第72条第2項には、分筆前の土地が広大な土地であって、分筆後の土地の一方がわずかであるなど特別な事情があるときに限り、分筆後の1筆(通常は残地)について、測量等を省略することが可能とされている。
- ただし、「広大な」、「特別な事情」などの条件について法令等で明確に定められていないため、事案ごとに法務局と協議しながら進めている。

2 「所有者不明土地問題」に関する検討・制度化

- 人口減少・高齢化の進展に伴う土地利用のニーズの低下や地方から都市等への人口移動を背景とした土地の所有意識の希薄化等により、所有者不明土地が全国的に増加しており、今後、相続機会が増加する中で、所有者不明土地も増加の一途をたどることが見込まれる。
- これらの所有者不明土地は、公共事業において、所有者の特定に多大なコストを要し、円滑な事業実施への大きな支障となっている。
- 国においては、所有者不明土地問題の解決に向け、相続登記の義務化など、民法、不動産登記法の見直しや、登記簿と戸籍等を連携するための方策の検討が行われ、令和2年度中の法案提出を目指している。

課題

1 災害関連事業における不動産登記法取扱いの緩和

- 特に、平成30年7月豪雨災害では、県内の広範囲で土砂災害が多数発生し、膨大な災害関連事業を迅速に実施する必要が生じているが、被災箇所の多くは、地形が急峻であり、一筆の面積が広大な土地もあることから、境界確定や測量に時間を要している。
- 不動産登記事務取扱手続準則第72条第2項が適用されれば、測量業務等の一部を省略することが可能となるが、事案ごとに事前協議が必要であり、また、その取扱いが異なるなど統一が図られていない。

2 「所有者不明土地問題」に関する検討・制度化

- 相続が生じて登記が行われていない土地については、相続調査に多大な労力が費やされ、相続人の中には遠方居住者が発生することから、連絡調整等に時間を要するなど、事業推進の隘路となっている。

6 社会資本整備の推進

(4) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

国への提案事項

1 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

(4) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

国への提案事項

2 インフラデータの利活用に係る財政措置

AI・IoTなどのデジタル技術やビッグデータの活用により、維持管理の更なる高度化・効率化や利便性の向上などに資する新たなサービス・付加価値の創出を実現するため、次の取組について財政措置を図ること。

- ・ 県が管理する道路の規制情報や河川の観測情報等のインフラデータの一元化・オープンデータ化や、国・市町や民間企業等の様々な主体が保有するデータの連携・活用を可能とするシステム基盤の構築
- ・ 橋梁などの施設台帳や点検結果等を誰もが利活用可能なオープンデータとして作成，将来の自動運転の導入や防災にかかる予測技術の向上等に向けた県土全体の3次元データの取得など，インフラデータの充実・高精度化

【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

(4) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

①社会資本の適正な維持管理に係る財政措置の拡充

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、インフラ老朽化対策に関する取組方針を取りまとめた「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＞

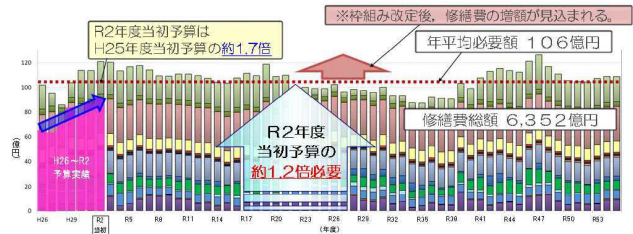


- さらに今年度は、社会情勢の変化やこれまでの点検・補修履歴などを踏まえ、「中長期的な枠組み」及び「修繕方針」を改定する予定。

課題

- 今後、既存インフラの老朽化はさらに加速する見込み。
- 平常時に加え災害時においても、防災施設や緊急輸送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。
- 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、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)



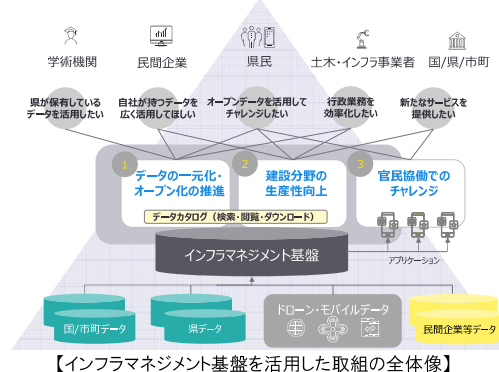
6 社会資本整備の推進

(4) 社会資本の適正な維持管理の推進・強化

②既存インフラデータ等の利活用に係る財政措置

現状／広島県の取組

- AI・IoTなどのデジタル技術を最大限に活用した最適なインフラマネジメントに取り組む「広島デジタル構想」を推進することで、県民の安全・安心の確保やインフラを利用する人の利便性向上を目指している。
- 今年度は、県が管理する道路の規制情報や河川の観測情報等のインフラデータの一元化・オープンデータ化に向けたシステム基盤(インフラマネジメント基盤)の構築、国・市町・民間企業等との情報共有、データ連携などの検討を進めている。



【インフラマネジメント基盤を活用した取組の全体像】

課題

- 県が管理する道路の規制情報や河川の観測情報等のインフラデータは、管理施設毎に構築したシステムで管理しており、管理者間での連携ができていないことに加え、橋梁などの施設台帳や点検結果等はオープンデータ化も十分でないことから、データの利活用が進んでいない。
- 国・県・市町の管理者の枠を超えた連携及び民間企業等の保有する技術やビッグデータとの連携もできていない。
- 道路や河川の施設台帳の一部は紙やPDFなどで管理されていることや、航空測量データなど、記憶媒体で保管されているデータもあることから、十分な利活用がされていない。
- データの利活用を促進するためには、誰もが利活用可能なオープンデータの作成やデータの精度・鮮度の保持が必要であるものの、十分にできていない。

6 社会資本整備の推進

(5) 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



ポストコロナ時代の「新たな日常」を実現するとともに、地方創生及び国土強靱化を推進し、ストック効果を早期に発揮させるため、次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること

- 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交通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

(5) 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 ○ 主要地方道鞆松永線

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（再掲）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

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進、サイクルツーリズムの推進

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通勤・通学等のための走行環境整備に向けた財政措置 ○ 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（再掲）
-----	---

6 社会資本整備の推進 (5) 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

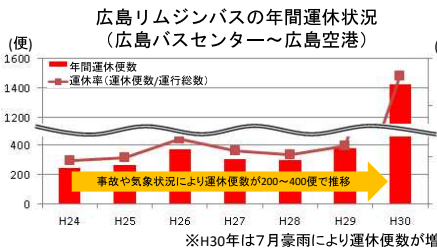
広島市域からの利用が約5割

出典：国土交通省 H29航空旅客動態調査



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

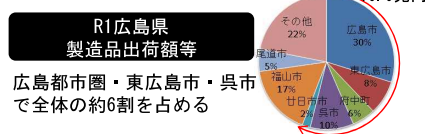
6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



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



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
- コロナ禍でも大型車通行量は約1~2割減に留まっており、物流は有事でも提供し続けなければならない業務

