

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



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(R1) 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	124	広島市	東雲インター入口交差点～出汐町交差点
2	98	倉敷市	大西交差点付近～中新田交差点
3	94	福山市	紅葉町交差点～小田川橋交差点
4	74	岡山市	バイパス豊成交差点～青江交差点
5	72	福山市	明神町交差点～府中分かれ交差点

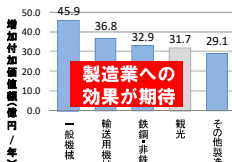
出典: 渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成31・令和2年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間: 混雑により余計にかかる時間(単位: 万人・時間/年)

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

【広島県試算】

倉敷福山道路(全線供用)整備による地域経済への効果予測



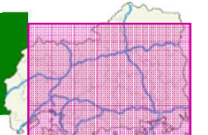
R111福山道路 起工式
広島県内の経済効果は約387億円/年



福山都市圏の渋滞対策



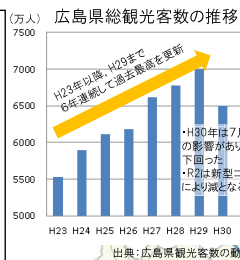
6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



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
- 令和2年, 新型コロナウイルスの影響により観光客が減少



広域観光周遊ルート



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
- 新型コロナウイルス収束後の観光等の経済活動復興のための道路ネットワークの形成が必要

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



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

広島県の建設後50年以上経過する橋梁の割合

年度	50年以上経過	50年未満
H27年度	38%	62%
R7年度	46%	54%
R17年度	68%	32%

急速に施設の高齢化が進行

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)

橋梁補修等の状況(令和元年度末時点)

- 1巡目の橋梁点検(H26~H30)の結果、健全度Ⅲが448橋(全数4,140橋)
- うち修繕に着手:245橋(健全度Ⅲの54.7%)
- うち完成:100橋(健全度Ⅲの22.3%)

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(件)

年度	発生件数
H25	601
H26	484
H27	448
H28	352
H29	363
H30	272
R元	219

H26~通学路交通安全プログラムに基づき安全対策実施
事故が6割減少

出典:広島県警察HPより作成



○ 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) 道路ネットワークの整備促進等



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

現状

- 県ではH31年3月に自転車活用推進計画を策定し、施策を推進。県内市町においては5市が策定(R2年8月末時点)
- また、ウィズコロナの新しい生活様式として、県民・事業者に対し自転車・徒歩等の出勤を要請
- しまなみ海道CR等では、サイクルツーリズムによる観光地域づくりを推進。国内外からのサイクリング客が着実に増加
- R元年11月にしまなみ海道CRがナショナルサイクルルートに指定

歩行者と分離された自転車通行空間(広島市)

レンタサイクル貸出台数(しまなみ海道)

年度	全体	外国人
H25	91,851	2,444
H26	116,303	5,903
H27	135,225	9,386
H28	141,205	14,318
H29	149,731	14,614
H30	132,075	17,082
R1	149,365	23,547

無料化開始
全体:約2倍
外国人:約10倍

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ルートに指定(R元年11月)

ナショナルサイクルルートの起点を示す標識を尾道駅前に設置(R2年4月)

「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが最も高くなっている

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。(上位のみ抜粋)

自転車通行空間の計画的な整備推進	48.9%
自転車の安全利用の促進	32.1%
地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進	29.3%
学校における交通安全教育の推進	28.0%
路外駐車場等の整備及び違法駐車取り締りの推進	25.5%
安全性の高い自転車普及の推進	20.2%
自転車の点検整備の推進	16.1%
自転車を活用した健康づくりの推進	16.0%

利用者の約半数が求めている

資料:県民の自転車利用状況に関するアンケート調査(平成30年12月)

広域的サイクリングロードの形成

広島県自転車活用推進計画(H31年3月)において、県内アコースをモジュールコースに設定。

- ロングサイクリングコース L=144km
- しまなみ海道サイクリングロード L=94km
- R185しまなみ海道サイクリングロード L=82km
- かきしま海道サイクリングロード L=74km
- 坂元藤としまなみ海道サイクリングロード L=96km
- しまなみ海道サイクリングロード L=70km

課題

- 通勤・通学等における自転車利用促進のための走行空間の確保
- サイクルツーリズムを推進し、世界に誇るサイクリング環境を創出するためのハード・ソフト両面での受け入れ環境の向上

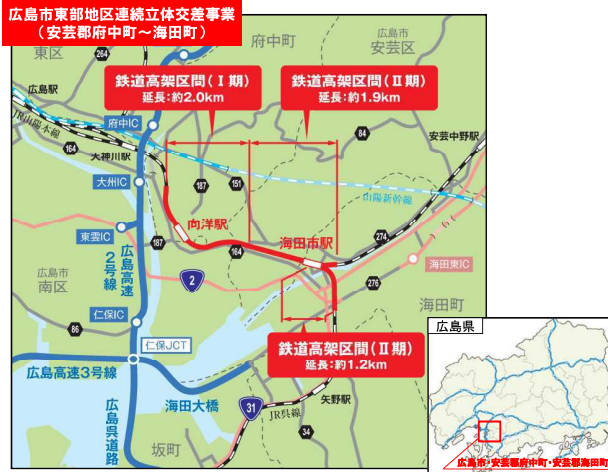
6 社会資本整備の推進

(6) 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

(6) 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2年6月にI期区間である向洋駅周辺の工事基本協定を原，広島市及びJR西日本の3者で締結
- 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)

連続立体交差事業と連携したまちづくり



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概成した海田市駅南側



- 【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

(7) 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】

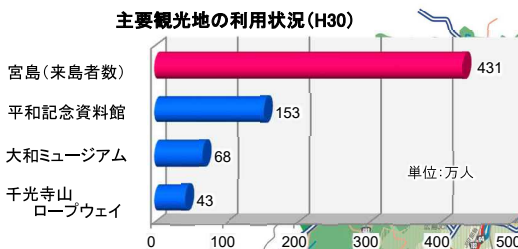
6 社会資本整備の推進

(7) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

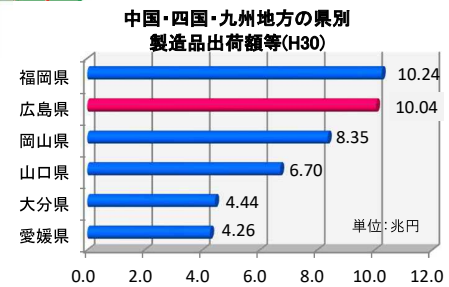
施策の背景

- 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。

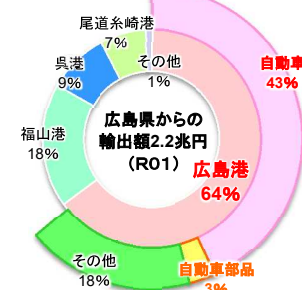
厳島港は観光地「宮島」への玄関口



広島県は中・四国以西で有数のものづくり県



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

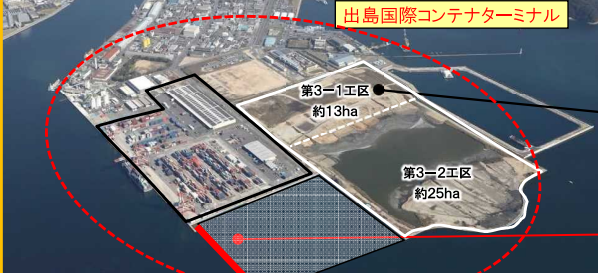
(7) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

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



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。

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湾機能を推進するため、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

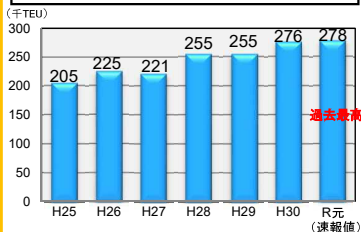
【戦略】地域産業の発展を支える港湾機能の強化を目指す目標

- ・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

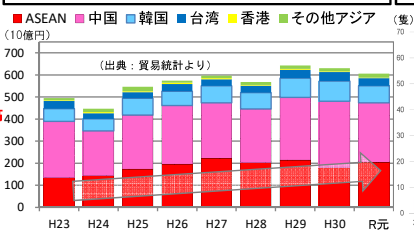
物流用地の造成と並行し外貨コンテナ物流機能の強化が必要

広島港のコンテナ取扱量の推移



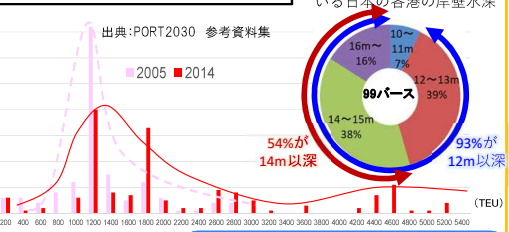
広島港におけるコンテナ取扱量は年々増加しており、2年連続で過去最高の取扱量を更新した

広島港のアジア取引国別貿易額の推移



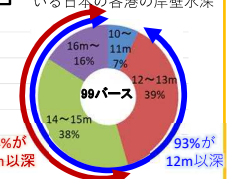
広島港のコンテナ貨物の相手国におけるASEANの割合は増加傾向となっており、輸送の効率化が求められている

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、今後、更なる大型化の可能性もある

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

(7) 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～

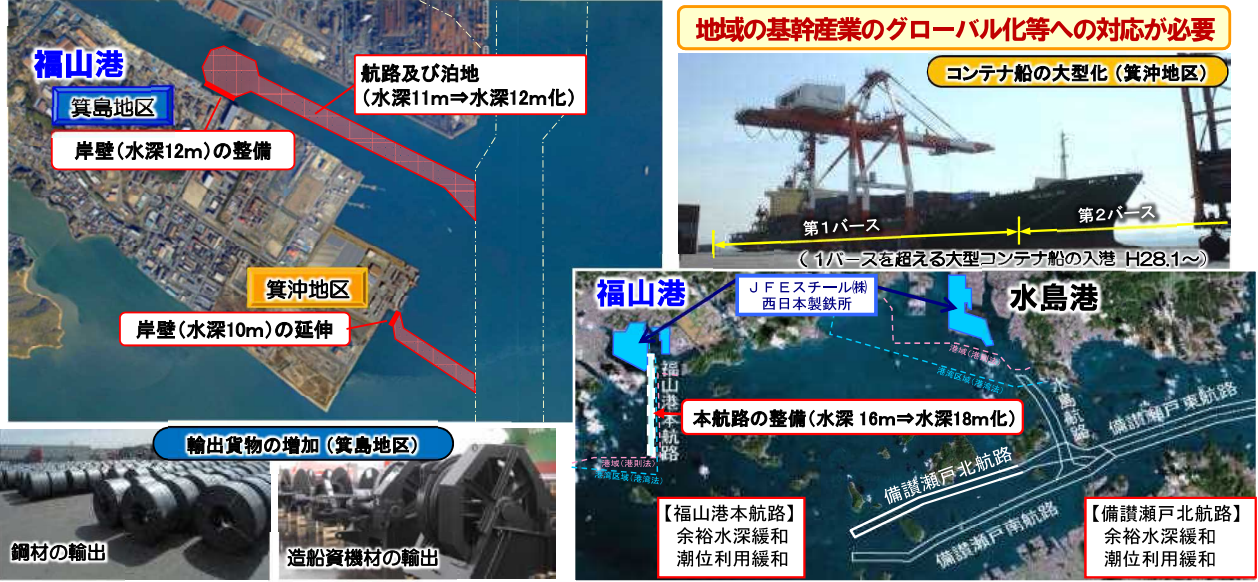
6 社会資本整備の推進

(7) 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

(7) 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

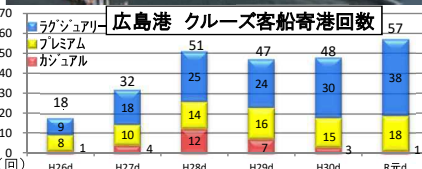
- 機織地区は30,000DWT級の木材運搬船が入港しているが、泊地(整備中)の水深が不足しているため、積荷を軽減するなど非効率な輸送を余儀なくされている。



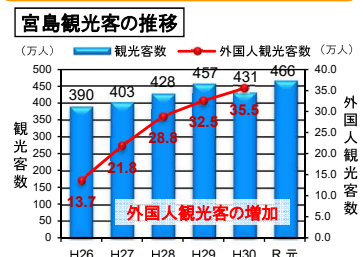
木材運搬船の大型化への対応が必要(非効率な輸送形態の解消)

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。



クルーズ船寄港回数の増加や観光客の利便性向上への対応が必要



6 社会資本整備の推進

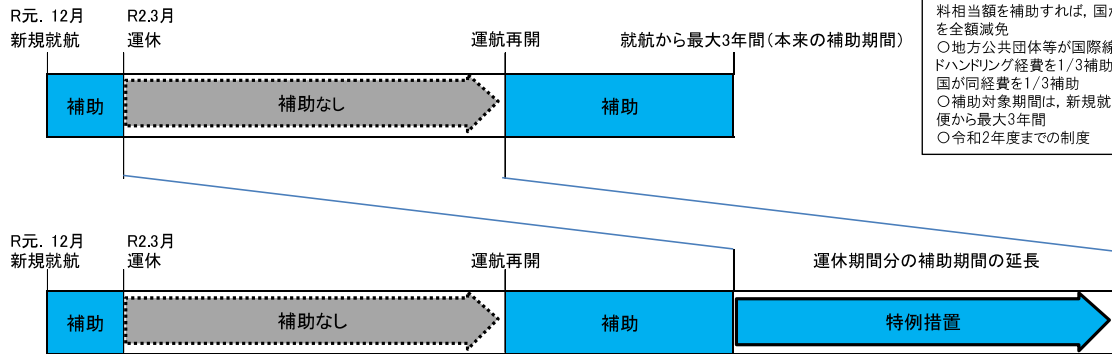
(8) 空港活性化に向けた訪日誘客支援空港制度の特例措置の設定等

国への提案事項

1 訪日誘客支援空港制度の特例措置の設定

- 新型コロナウイルスの影響により運休を余儀なくされた航空会社に対し、補助期間を延長するなど本来受けられるはずの補助が受けられるような特例措置を設けること。

＜令和元年12月18日新規就航のノックエア（広島～バンコク線就航）のケース＞



2 訪日誘客支援空港制度の令和3年度以降の継続

- 地方空港における国際線の新規就航・増便を推進する「訪日誘客支援空港制度」について、令和3年度以降についても継続すること。

6 社会資本整備の推進

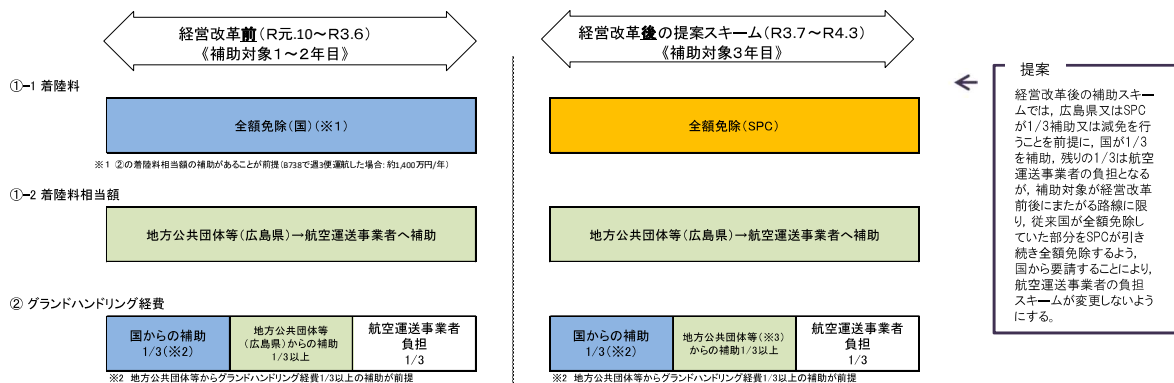
(8) 空港活性化に向けた訪日誘客支援空港制度の特例措置の設定等

国への提案事項

3 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け、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。

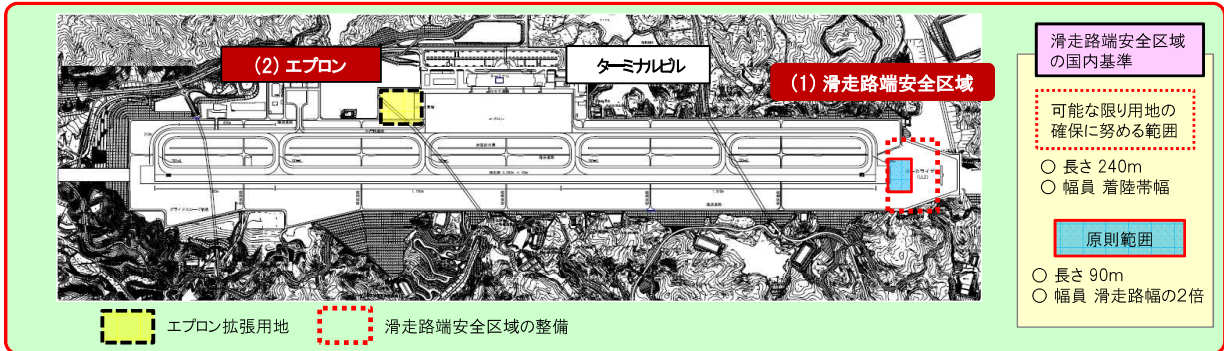
6 社会資本整備の推進

(8) 空港活性化に向けた訪日誘客支援空港制度の特例措置の設定等

国への提案事項

4 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確保については、国において整備に向けた準備が進められており、空港運営への影響が最小限となるよう配慮しつつ、早期に整備着手すること。
- (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。



4 (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設させる方針
- 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

4 (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】

6 社会資本整備の推進

(9) ため池の総合対策【創造的復興関係】

国への提案事項

1 農業用ため池の総合対策の推進

- 「防災・減災, 国土強靱化3か年(H30~R2)緊急対策」以降も, ため池の総合対策に係る財政措置の継続に配慮すること。
- また, 「防災重点農業用ため池に係る防災工事等の推進に関する特別措置法」に基づく, 補強・廃止工事等が計画的に進められるよう支援の充実を図ること。

2 適切な管理・保全のための財政措置

- 「農業用ため池の管理及び保全に関する法律」に義務付けられた地方公共団体の役割を適切に果たすことができるよう, ため池の箇所数などの実態に即した地方財政措置を講じること。
- また, ため池の利用者による管理が適切に行われるよう「管理者の負担軽減策の検討」や「必要な財政措置」などを行うこと。



◀土石流が直接流入し決壊したため池▶

【提案先省庁:総務省, 財務省, 農林水産省】

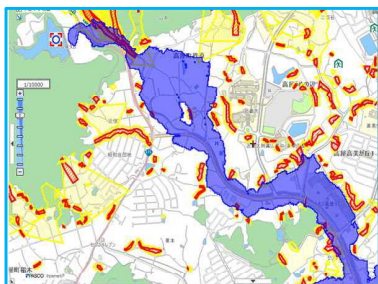
6 創造的復興による新たな広島県づくり

(9) ため池の総合対策

現状/広島県の取組

- 平成30年7月豪雨災害で, 堤体の決壊や損壊等により下流への被害が発生したことを受け, 「ため池の整備・廃止・管理等に関する方針」を策定し, 人への被害のおそれがあるため池は, 全て, 「防災重点ため池」に選定した上で, 次の対策を進めている。
 - ▶住民の迅速な避難行動につなげるための対策
 - ▶利用するため池の管理強化と補強対策
 - ▶利用しなくなったため池の統合・廃止対策

広島県内の農業用ため池 18,938箇所
 うち防災重点ため池 7,798箇所(約4割)
 ※ 全国で2番目に箇所数が多い 令和2年3月末時点



◀利用するため池の補強工事▶

◀利用しなくなったため池の廃止工事▶

◀迅速な避難行動につなげる対策▶
 ため池の位置や決壊時の浸水想定区域の情報を住民に提供することにより, 豪雨時などにおける住民の迅速な避難へ繋げる。

課題

- 対策の対象となる箇所が極めて多く, 実態把握に時間を要することに加え, 対策工事への着手には関係者との調整などに期間を要することから, 令和3年度以降も, 地方負担の軽減への配慮が必要である。

【参考】 現行のため池対策に係る地方債

地方債の区分	充当率	交付税措置
公共事業等債	90%	20%
防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債(令和2年度迄)	100%	(国補)50%(単独)70%

- また, ため池管理者や地方公共団体が農業用ため池の管理及び保全に関する法律で課された義務を適切に果たせるよう, 必要となる農業行政経費の算定においてはため池の箇所数などを考慮するなど, 継続的な財源確保を国の責務として措置していくことが必要である。

- 加えて, ため池の利用者による管理が適切に行われるよう管理者の負担軽減策を検討するとともに, 行政による管理者支援などへの財政措置の充実も必要である。



1,000戸あたりのため池数は全国平均の約6倍

6 社会資本整備の推進

(10) 水道施設の強靱化【創造的復興関係】

国への提案事項

水道施設の強靱化対策のための財政措置

1 水道事業及び水道用水供給事業

- 緊急対策を進める上で要件緩和がされ、対象施設が増える中、R3年度以降も引き続き強靱化対策事業を実施する必要があるため、財政措置を講じること。

2 工業用水道事業

- 緊急対策を進める上で要件緩和がされ、対象施設が増える中、R3年度以降も引き続き強靱化対策事業を実施する必要があるため、財政措置を講じること。
- 強靱化事業について、一般会計からの繰出基準の拡大及び地方交付税による財政措置を行うこと。

【提案先省庁：総務省，厚生労働省，経済産業省】

課題

- 平成30年7月豪雨災害をはじめ、全国で記録的な豪雨災害が頻発しており、災害や事故等に強い水の安定供給体制を早急に構築する必要がある。
- 強靱化対策事業に係る費用は多大であり、投資の増大による経営への負担は、県民や企業への料金転嫁につながる。
- 国の防災・減災、国土強靱化のための集中的な対策期間(H30～R2年度の3年間)が、R2年度で終了するが、その期間終了後も引き続き、強靱化対策を実施する必要がある。

6 社会資本整備の推進

(10) 水道施設の強靱化

広島県の取組

【県営水道】

- 平成30年7月豪雨災害等を踏まえ、全ての水道施設の被災リスクを改めて洗い出し、必要な対策を実施することで、災害や事故等に強い水の安定供給体制を構築する「県営水道施設の強靱化対策事業」を実施している。
- 強靱化対策として、「浸水対策」、「水管橋対策」、「地震対策」等を実施しており、令和3年度以降も継続して対策をすることとしている。

＜浸水対策：外周壁や水密化等による防護＞



参考(国の予算及び国庫補助制度等)

区分	内容						
水道	予算 水道施設の緊急点検対策(全国枠) R元補正：214億円，R2当初：211億円						
	厚生労働省 国庫補助 水道水源開発等施設整備費国庫補助金交付要綱 ・要件緩和により、昨年度までの対象要件(1事業体1浄水場のみ)から、断水の影響が大きい取・浄水場や対策の計画のある取・浄水場の下流の配水池・ポンプ場に対象が拡大された。 <強靱化対策が必要な箇所数(県営：R元～)> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>取水場</th> <th>浄水場</th> <th>送配水施設</th> </tr> <tr> <td>3</td> <td>5</td> <td>17</td> </tr> </table> ※ R2までの採択は1浄水場，1取水場	取水場	浄水場	送配水施設	3	5	17
取水場	浄水場	送配水施設					
3	5	17					
工業用水	予算 経済産業省 国庫補助 防災・減災、国土強靱化対策(全国枠) R元補正：7億円，R2当初：10億円 工業用水道事業費補助金交付要綱 ・要件緩和により、昨年度までの対象要件(施設の更新・耐震対策)に浸水対策と土砂災害対策が追加された。 <強靱化対策が必要な箇所数(県営：R元～)> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>更新</th> <th>耐震</th> <th>新設</th> </tr> <tr> <td>17</td> <td>7</td> <td>10</td> </tr> </table>	更新	耐震	新設	17	7	10
	更新	耐震	新設				
17	7	10					
繰出金	総務省 令和2年度の地方公営企業繰出金について(通知) ・上水道事業の緊急点検対策(国庫補助対象)は繰出対象であるが、工業用水道事業は対象外である。						

7 「黒い雨地域」の拡大も視野に入れた再検討

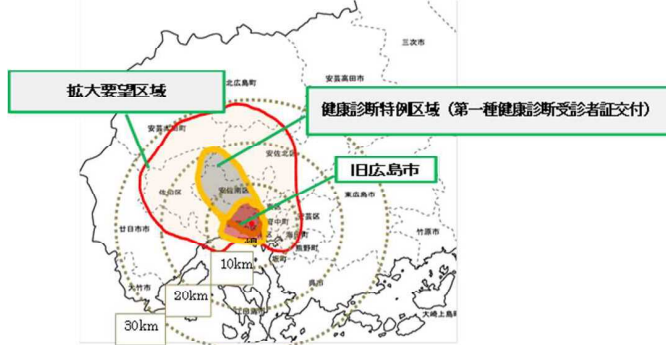
(1) 「黒い雨地域」の拡大も視野に入れた再検討

国への提案事項

「黒い雨」被爆者健康手帳交付請求等事件に伴う、「黒い雨地域の拡大も視野に入れた再検討」が適切かつスピード感を持って行われるよう、

- 「黒い雨」体験者の高齢化が進んでいることを踏まえ、令和2年度内には方向性を示すこと。
- 被爆者援護法の対象となる「黒い雨地域」の拡大が実現した場合は、令和3年度においても必要な財政措置を講じること。

参考 現行の「健康診断特例区域」と、平成22年7月の「拡大要望区域」



《第一種健康診断受診者証》

○左記の健康診断特例区域内に在った者は、被爆者健康手帳所持者と同様に無料で健康診断を受診することができる。



○特定の疾病にかかっている場合は、被爆者健康手帳が交付され、健康管理手当が支給される。

【提案先省庁：厚生労働省】

7 「黒い雨地域」の拡大も視野に入れた再検討

(1) 「黒い雨地域」の拡大も視野に入れた再検討

現状

- 1 「黒い雨地域」の拡大要望
 - 平成20年～22年に広島県・広島市が原爆体験者等健康意識調査を実施。
 - この調査結果をもとに、平成22年7月及び平成24年7月に広島県及び関係市町が国へ「黒い雨地域」の拡大を要望。
 - 平成24年7月18日、国の検討会の報告書で「広島原爆由来の放射線被ばくがあったとは考えられない」とされ、「黒い雨地域」の拡大には至っていない。
- 2 「黒い雨」被爆者健康手帳交付請求等事件
 - 「黒い雨地域」外の「黒い雨」体験者が被爆者健康手帳の交付等を求めた訴訟で、広島県・広島市が敗訴した。(令和2年7月29日・広島地裁判決)
 - 国は、『「黒い雨地域」の拡大も視野に入れた再検討』を行う方針を示し、広島県・広島市は広島高裁へ控訴した。(令和2年8月12日)

課題

- 「黒い雨地域（援護対象地域）」の拡大も視野に入れた再検討について、その方法やスケジュールが示されていない。
- 「黒い雨」体験者の高齢化が進む中、早期に「黒い雨地域」の拡大を実現する必要がある。

<参考> 広島県内の被爆者平均年齢及び被爆者数の推移

