

## 4 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

本県の持続的発展に向け、地域経済を活性化するとともに、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 広域道路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 都市基盤を強化し、安心して快適に暮らせる持続可能なまちづくりに資する街路事業の推進
- 4 国・地方を合わせた道路予算総額の安定的な確保及び補助制度の拡充

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な国直轄事業等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架、木材港西～廿日市) ※赤下線:重点要望箇所</li> <li>○ 一般国道2号 広島南道路(商工センター～木材港西)の早期事業化</li> <li>○ 一般国道2号 福山道路、及び未事業化区間の早期事業化</li> <li>○ 一般国道2号 西条バイパス(4車線化)・道照交差点改良(立体交差化)</li> <li>○ 福山本郷道路(三原西道路)の計画の早期具体化</li> <li>○ 一般国道183号 鍵掛峠道路</li> <li>○ 広島呉道路(4車線化)、浜田自動車道(大朝～旭(4車線化))</li> <li>○ 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</li> <li>○ (仮称)八本松スマートIC、加計スマートIC(フル化)</li> <li>○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加)</li> <li>○ 広島高速4号線(延伸)、広島高速2号線(4車線化、東雲ICフル化)の早期事業化</li> <li>○ 「令和8年3月末まで」のしまなみ海道の自転車通行料無料化の期間延長</li> </ul> |
| 主な県事業    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高規格道路 福山環状道路(福山西環状線)</li> <li>○ 一般国道486号(新市府中拡幅)(重要物流道路)</li> <li>○ 主要地方道 福山沼隈線(ICアクセス)</li> <li>○ 都市計画道路 山手赤坂線(通学路緊急対策)</li> <li>○ サイクルツーリズムの推進(しまなみ海道サイクリングロード等)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## 4 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

##### 広島南道路

- ・明神高架の整備促進
- ・木材港西～廿日市の整備促進
- ・商工センター～木材港西の早期事業化



| 凡例     | 供用済 | 事業中 | 調査中 |
|--------|-----|-----|-----|
| 高規格道路  | ●   | ●   | ○   |
| 一般広域道路 | ●   | ●   | ○   |
| 構想路線   | —   | —   | ○   |
| 県道等    | —   | —   | —   |



【提案先省庁:財務省、国土交通省】

#### 4 社会資本整備の推進 (4)道路ネットワークの整備促進等



#### 一般国道2号 広島南道路 明神高架及び木材港西～廿日市の整備促進、商工センター～木材港西の早期事業化

##### 現 状

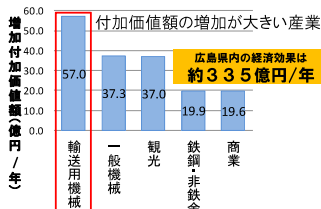
- 一般国道2号(現道)等、幹線道路の渋滞による物流の信頼性低下
- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞等の影響を受ける空港アクセス
- 東広島・安芸バイパスの全線開通は、周辺道路の交通混雑の緩和や移動時間短縮による生産活動効率化などに寄与
- 広島都市圏周辺に多くの産業団地が立地、さらに広島港五日市地区や廿日市市平良地区に新たな産業団地造成中

##### 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。
- 東広島・安芸バイパスの整備効果をより一層高めるためには、広島南道路の整備や西条バイパス4車線化が極めて重要。

##### 東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測

##### 自動車産業等の成長に貢献



#### 4 社会資本整備の推進 (4)道路ネットワークの整備促進等



#### 一般国道2号 福山道路の整備促進及び未事業化区間の早期事業化

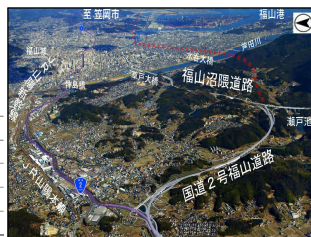
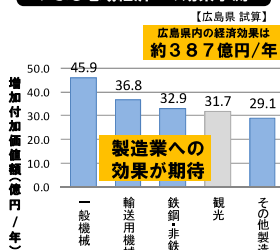
##### 現 状

- 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(ふ頭再編改良事業中)
- 福山市中心部に主要渋滞箇所が集中
- 福山市西部地区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
- 笠岡バイパス等の整備が進んでおり、開通後は福山市中心部が唯一のミッシングリンクとなる

##### 課 題

福山市中心部の渋滞緩和による速達性・定時性の向上、福山港や物流拠点へのアクセス強化など、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。

##### 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



国道2号福山道路 整備イメージ



## 4 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

### 【交通安全対策補助】令和3年合同点検の危険箇所の整備推進

#### 広島県内の子どもの交通事故発生件数



#### 道路管理者が実施する対策の進捗状況(R8.3未予定)

| 項目                               | 対策箇所 |      |
|----------------------------------|------|------|
|                                  | 対策済  | 未完了※ |
| 県管理の対策箇所                         | 235  | 175  |
| 歩道整備・交差点改良等                      | 74   | 42   |
| 防護柵・狭さく設置<br>区画線の設置・カーブ塗装<br>その他 | 161  | 133  |

※未完了箇所においては、R5年度中に暫定対策を実施済



(一) 御幸松永線 (福山市)



(一) 川尻安浦線 (呉市)

### 【自転車】サイクルツーリズムの推進

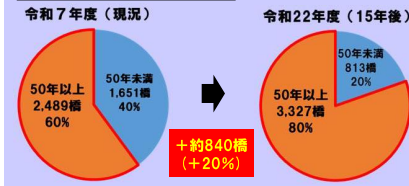
- 第2次広島県自転車活用推進計画を令和4年12月に策定  
ほか、県内9市町で策定(R7年4月末時点)
- 「サイクリングしまなみ2024」を令和6年10月に開催し、全国と27か国・地域から集まった約3千5百人が快走
- 瀬戸内海周辺の国・地方自治体・経済連合会等で構成する「Setouchi Vélo協議会」を令和4年10月に設立  
令和6年11月に、広島県で総会開催
- 「令和8年3月末まで」のしまなみ海道の自転車通行料金無料化の期間延長



Setouchi Vélo協議会総会(トライアルライド) R6.11.8開催

### 【道路メンテナンス補助】判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕推進

#### 建設後50年以上の橋梁の増加



#### 1巡目点検で健全度Ⅲ判定橋梁の修繕完了状況

1巡目の橋梁点検(H26~30)の結果、健全度Ⅲの橋梁が448橋(全数4,140橋)



引き続き、老朽化する橋梁に対し、修繕を推進

#### 新技術の積極的な活用



国道433号式敷大橋 修繕後

### 【社会資本整備総合交付金】道路整備に必要な財源確保

- 地域間を結ぶ道路や生活に密着した道路など、連携機能や生活利便性を高め、地域の自立と活性化に資する道路整備
- 隣接県との連携により、広域的な集客・交流機能や周遊性を高め、観光振興による地域の活性化を図る道路整備

#### 道路整備イメージ



国道487号(江田島市)

## 4 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除却による安全の確保を実現し、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。

#### 広島市東部地区連続立体交差事業 (安芸郡府中町～海田町)



鉄道高架と関連街路の整備イメージ(広島市安芸区付近)

【提案先省庁:財務省、国土交通省】

#### 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。
- 事業区間には踏切が多数(16箇所)あり、その内「踏切道安全通行カルテ」における緊急に対策の検討が必要な踏切は5箇所、1時間あたり最大30分以上遮断される踏切が10箇所ある等、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が日常生活や経済活動に大きく影響。

##### 【取組の状況】

- I 期区間において、令和7年度に仮線路工事を完了させ、引き続き高架本体工事に着手する予定であり、早期完成を目指して、国・県・市町・JRで連携し整備を推進中。
- 周辺地域の一体的な街づくりに資する関連街路事業や土地区画整理事業等を合わせて実施。

##### 【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。

## 4 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

#### 課題

多数ある「緊急に対策の検討が必要な踏切」等を解消する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。

#### 事業区間内の「緊急に対策の検討が必要な踏切」



【凡例】  
 ● 除却踏切  
 ● 緊急に対策の検討が必要な踏切〔5箇所〕  
 (「踏切道安全通行カルテ」(国土交通省)で抽出された踏切)  
 ● 地域課題踏切(R1,12,25法指定)〔10箇所〕  
 ○ その他の踏切(道路法外)〔1箇所〕



## 4 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・福山港・尾道系崎港について、出島地区コンテナ物流拠点をはじめとした、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。
- 2 尾道系崎港・厳島港について、観光・交流の拠点機能の強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。
- 3 クルーズ客船の更なる寄港回数増加を図るため、誘致活動に対する助成制度の継続と、CIQ手続きの一層の体制強化。
- 4 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた協力・支援。

#### 提案箇所一覧

| 港名・地区名                | 内容                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 広島港<br>出島地区<br>宇品地区   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・CNPの形成に向けた協力・支援</li> <li>・大水深岸壁・泊地の整備【直轄】</li> <li>・岸壁(水深10m⇒12m化・耐震強化)の整備【直轄】</li> </ul>                                                                          |
| 福山港<br>箕島地区<br>本航路 等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・CNPの形成に向けた協力・支援</li> <li>・岸壁・航路・泊地(水深12m)の整備【直轄】</li> <li>・船舶の運航効率改善に係る規制緩和(余裕水深緩和等)</li> <li>・企業及び地方の負担を軽減する新たな制度設計</li> <li>・福山本航路(水深16m⇒18m化)の整備【直轄】</li> </ul> |
| 尾道系崎港<br>機織地区<br>内港地区 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・CNPの形成に向けた協力・支援</li> <li>・泊地(水深7.5m⇒10m化)の整備【直轄】</li> <li>・緑地等の整備</li> </ul>                                                                                       |
| 厳島港<br>宮島口地区          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新ターミナル周辺の港湾施設の整備</li> </ul>                                                                                                                                        |



【提案先省庁：内閣府、法務省、財務省、国土交通省、出入国在留管理庁】

#### 課題

1-1 地域の企業活動を支える広島港の物流基盤の充実・強化



- 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。
- 広島港中央地域において、大規模地震が発生した場合、背後圏住民への緊急物資の輸送及び周辺の産業活動の継続に支障を来すことが想定される。



自動車運搬船の大型化への対応（非効率な輸送形態の解消）、大規模地震発生時の物流機能の確保が必要



## 4 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



- 広島港におけるコンテナ取扱量は増加傾向である中、出島地区のコンテナ貨物の相手国となる東南アジアの割合も増加傾向となっており、輸送の効率化が求められている。
- 出島地区に寄港している船舶は年々大型化しており、現状の岸壁延長では船舶の大型化への対応が困難な状況となっている。

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、出島地区の大水深岸壁・泊地の早期整備が必要

## 課題

### 1-2 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。また、当該地区においては、新たなバイオマス発電所の建設が令和7年5月の運転開始を目指し進められており、大型船による木質ペレットの搬入も計画されている。
- 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・箕沖地区ふ頭再編改良事業(岸壁、航路・泊地)について、箕沖地区は令和3年度に完成しており、引き続き箕島地区の早期完成が求められている。

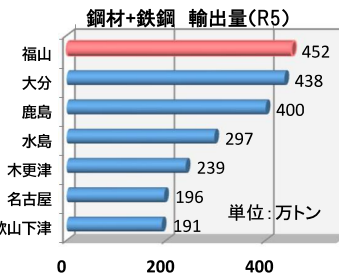


### 地域の基幹産業のグローバル化等への対応が必要

#### 輸出貨物の増加(箕島地区)



#### 非効率な輸送形態(箕島地区)

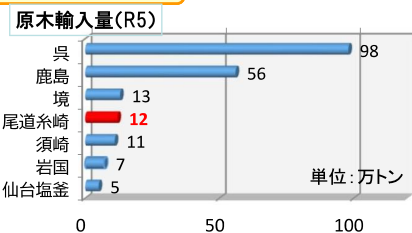
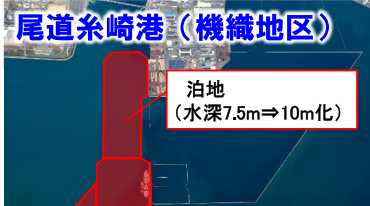


## 課題

### 1-3 地域の基幹産業の競争力強化に資する尾道糸崎港の航路・泊地整備

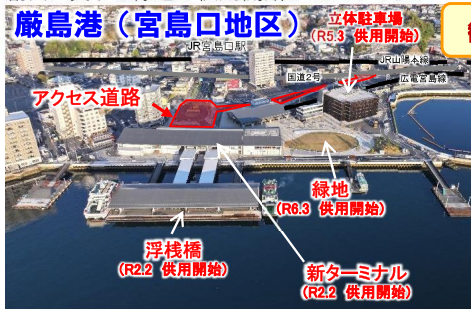
- 機織地区は30,000DWT級の木材運搬船が入港しているが、泊地(整備中)の水深が不足しているため、積荷を減載するなど非効率な輸送を余儀なくされている。

### 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)



### 2 観光・交流の拠点となる尾道糸崎港・厳島港の港湾機能の強化

- 尾道糸崎港内港地区は、社会情勢の変化に伴う航路利用者の減少や港湾施設の老朽化、市中心部における港を活用した賑わいの創出や魅力的な都市景観づくりが課題となっている。
- 厳島港宮島口地区の新ターミナルと浮桟橋は、令和2年2月に供用開始し、令和5年3月には立体駐車場とアクセス道路の一部が供用開始している。また、令和6年3月には賑わい創出に資する緑地が供用開始しており、今後、アクセス道路の早期完成が求められている。



### 観光客の利便性向上への対応が必要



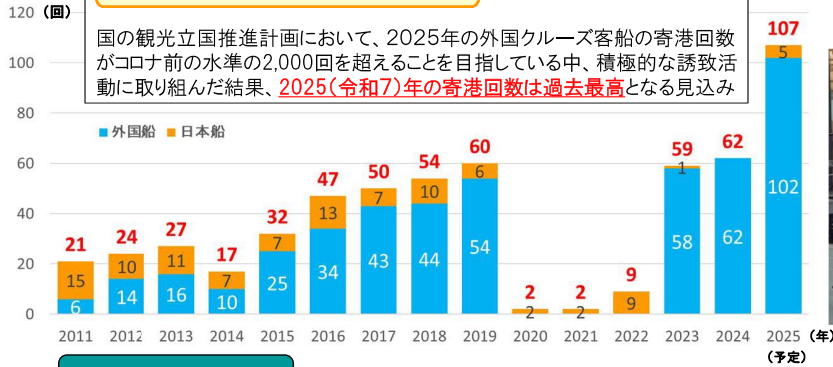
## 4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

### 課題

#### 3 クルーズ客船の寄港増加に向けた支援等

- クルーズ客船の更なる寄港回数増加を図るため、誘致活動に対する財政支援や取組の継続が必要
- 円滑な受入を図るため、出入国審査の時間短縮に繋がる手続きの導入や人員確保など、CIQ手続きの迅速化に向けた環境の整備が必要

##### 広島港のクルーズ客船寄港回数の推移



##### 寄港増加に向けた誘致活動



##### 出入国審査状況



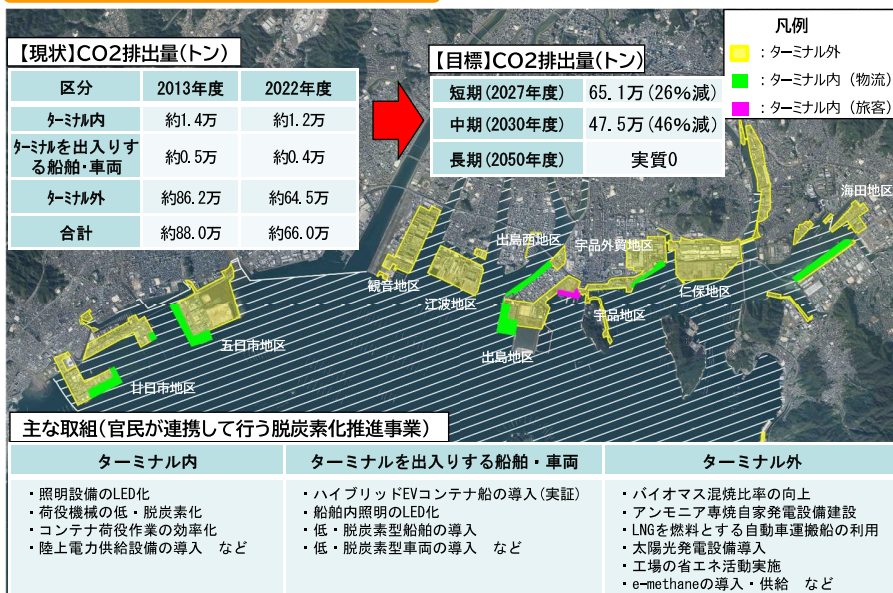
## 4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

### 課題

#### 4 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた協力・支援

- CO2発生量の多い鉄鋼業が立地する福山港、自動車関連や産業機械などの多様な製造業が立地する広島港において、令和5年に「港湾脱炭素化推進協議会」を設立し、今年度、「広島港港湾脱炭素化推進計画」を策定した。また、尾道糸崎港についても、令和6年度に同様に協議会を設立した。
- 港湾地域の脱炭素化に向けて、港湾脱炭素化推進計画作成や作成後の取組などに係る協力や財政支援の継続実施に加え、次世代エネルギーの国全体でのサプライチェーンの最適化に向けた検討等が必要である。

##### 広島港港湾脱炭素化推進計画(R7.4策定)



##### 福山港・尾道糸崎港の取組状況

- ・福山港(第2回)  
⇒令和7年2月10日
- ・尾道糸崎港(第1回)  
⇒令和7年3月26日



福山港(第2回)協議会



尾道糸崎港(第1回)協議会

## 4 社会資本整備の推進

### (7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

#### 国への提案事項

#### 1 訪日外国人旅行者拡大に向けた新たな支援制度の創設

国が目標とする2030年の訪日外国人旅行者6,000万人の達成に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が重要であることから、地方空港の国際線の新規就航等を促進する支援制度を創設すること。



#### 2 国際線の受入れに必要な体制確保に対する支援の継続

令和5年度に新たに創設されたグランドハンドリング事業者等に対する支援制度について、令和8年度以降も継続すること。【再掲】

また、今後航空燃料の不足が新規就航や増便等に影響を与えないよう、安定的な確保のための支援を継続すること。



#### 4 社会資本整備の推進 (7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

#### 国への提案事項

#### 3 能登半島地震を踏まえた広島空港における耐震対策の実施

能登空港と類似する盛土で造成された広島空港において、地震により、滑走路等の亀裂や段差などの事象が生じることのないよう、国において進められている盛土部分の土質調査結果を踏まえ、必要な耐震対策を早急を実施すること。



【提案先省庁：国土交通省】

### 現状/広島県の実施

#### 【訪日誘客支援空港制度】

- 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、この制度を活用し、路線の就航時に国と連携して航空会社に支援を行うことで、平成29年10月のシンガポール線、令和元年12月のバンコク線、令和5年7月のソウル線の就航が実現した。
- 令和4年度から復便路線も支援対象となったことを受け、この制度を活用し、令和5年度は大連・北京線や上海線の運航が再開した。

### 課題

#### 【訪日誘客支援空港制度】

- 地方空港における国際線の復便や新規就航等の後押しとなっていた当該制度は、支援額の上限や復便路線の支援期間が設定され、さらに、令和5年度で終了となった。
- 一方で、国の目指す2030年の訪日外国人旅行者数6,000万達成に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が重要であるが、燃料費の高騰及び全国的な空港人材の不足を背景とした人件費アップ等により、事業者における空港業務の受託経費が上昇、引き続き、運航コスト増加が航空会社の大きな負担となっている。

### 現状/広島県の実施

#### 【国際線受入れに必要な人材等の確保】

- 今年度から空港業務体制強化支援事業を活用し、グランドハンドリング事業者に対して、応援派遣に要する経費の支援を行っている。【再掲】
- 空港運営会社が実施している「広島空港合同採用説明会」の開催情報の県雇用労働情報サイトへの掲載、地元市(三原市、東広島市)と連携した求人情報の周知など、人材確保に向けた取組を行っている。【再掲】

#### 【能登半島地震を踏まえた耐震対策の実施】

- 令和6年能登半島地震では、耐震対策不要とされていた能登空港において、滑走路等に大きな亀裂や段差が発生した。
- 能登空港は盛土で造成された空港であり、盛土部分が揺れによって沈下したことにより、亀裂や段差が生じたと想定されている。
- このため、国において、令和6年度補正予算により、広島空港の盛土部分の土質調査が実施される予定となっている。

### 課題

#### 【国際線受入れに必要な人材等の確保】

- 国際線復便が進む中、全国的に空港での保安検査要員やグランドハンドリング要員の人材不足が続いており、特に地方空港での国際線受入環境が厳しい状況が続いている。【再掲】
- 広島空港でも、グランドハンドリング等空港業務に必要な人材が確保できず、復便、増便が遅れている路線がある。【再掲】
- さらに、今後航空燃料の不足が、新規就航や増便に影響を与えないよう、安定的・継続的な燃料確保が必要である。

#### 【能登半島地震を踏まえた耐震対策の実施】

- 緊急物資等輸送拠点としての機能確保や航空ネットワークの維持等に向けて、能登空港と類似する盛土で造成された広島空港において、同様の事象が生じる可能性について検証し、必要な耐震対策を実施する必要がある。

## 4 社会資本整備の推進

### (8) 持続可能な水道システムの構築

#### 国への提案事項

#### 1 水道広域連携に係る財政措置の拡充

- 持続可能な水道システムの構築に向け、県と14市町で設立した広島県水道広域連合企業団において、経営基盤の一層の強化を図り、安定的に事業運営ができるよう、統合を機に交付される国交付金や地方交付税などの財政措置について、予算の確実な確保や拡充を図ること。
- 県内水道事業の一元化を進めるためには、給水原価の格差を縮小していく必要があるため、条件不利地域の水道事業に対する財政措置の拡充を図ること。

#### 2 工業用水道事業の供給分野の拡充と運営基盤の強化

- データセンターといった情報通信業をはじめ、工業用水道事業法に定義されていない産業分野へ工業用水を供給できるよう、工業用水として供給できる業種の範囲を拡大すること。
- 事業の実情を適切に反映した料金設定としていくため、災害や企業撤退といった突発的な環境変化に対応する引当金の計上を明示するなど、工業用水道料金算定要領を見直すこと。

#### 3 水需要に応じた柔軟な運用の実現

- 限られた水源や施設を活用し、水需要に迅速に対応するため、工業用水、用水供給、上水等の事業種別を限定することなく供給を可能とするなど、様々な水需要に応じた柔軟な運用を可能とすること。

【提案先省庁：総務省、経済産業省、国土交通省】

## 4 社会資本整備の推進

### (8) 持続可能な水道システムの構築

#### 現状／広島県の取組

- (1) 水道広域連携に係る財政措置の拡充
  - 水道事業は、給水収益の減少や施設の老朽化に伴う更新費用の増加などにより、経営環境の急速な悪化が見込まれている。
  - 本県では、こうした課題に対処し、水道事業の持続性を確保することを目的に、県内水道事業の経営統合を進め、県と14市町で「広島県水道広域連合企業団」を設立し、令和5年度から事業を開始した。
  - 広島県水道広域連合企業団では、広域計画に基づき、統合効果の発揮に必要な施設の再編整備や業務効率化を進めている。
  - 広島県水道広域連合企業団に参画していない7市町とは、職員研修の共同実施など、統合以外の連携を進めており、将来の参画に向け、統合しやすい環境の整備や働きかけを継続している。
  - 水道法では、都道府県に、水道事業の広域連携の推進役としての責務が規定されているほか、国においては、広域連携を推進するため、防災・安全交付金や地方交付税などの財政措置が講じられている。
- (2) 工業用水道事業の供給分野の拡充と運営基盤の強化
  - 工業用水道事業法において、工業の範囲は製造業などに限られており、法に定義されていない産業分野への供給は雑用水として暫定的に認められている。また、雑用水を供給するためだけに必要な施設の建設費用は、補助金交付の対象外である。
  - 工業用水道事業の料金は、工業用水道料金算定要領を基に設定している。料金算定要領には、災害や企業撤退といった突発的な環境変化に対応する費用の計上について明確に明示されておらず、将来の費用増大リスクを見込んだ料金設定ができていない。
- (3) 水需要に応じた柔軟な運用の実現
  - 水の供給に当たっては、工業用水、用水供給、上水等の事業種別に応じて対応する必要があるが、用水供給の供給先は水道法で水道事業者に限定されるなど、企業の誘致などの際に、融通して供給することができない。

#### 課題

##### (1) 水道広域連携に係る財政措置の拡充

- 防災・安全交付金における水道事業運営基盤強化推進事業（広域化事業）の予算が、要望額に対し厳しい状況となっており、この状況が継続すると、事業の計画的な執行が困難となり、経営基盤の強化に向けた統合効果が発揮できなくなる恐れがある。
- 物価高騰の影響などにより、施設整備費用が大幅に増加し、また、整備期間の長期化が見込まれる。
- 業務系システムの統合に当たり、コスト面で有利かつ柔軟性を持つサービス利用型でシステム構築を進めているが、ライセンス料などの維持管理費用が高騰している。維持管理費用は交付金の対象となっていないことから、システム統合の費用が過大な負担となっている。
- 広域連携による経営基盤強化を進めていくため、交付金等の要件緩和や交付率の嵩上げ、補助対象経費に維持管理費用を含めるなど、財政措置の一層の拡充が求められる。
- また、県内水道事業の一元化に向け、給水人口や水源からの距離など、地理的要因に起因する給水原価の格差を解消するため、条件不利地域の水道事業に対する更なる財政措置の拡充が必要である。

##### 課題解決に必要な財政措置

- ・ 交付金における水道事業運営基盤強化等推進事業の予算確保
- ・ 交付金の時限措置の延長
- ・ 交付金等の要件緩和や補助対象経費の拡充、交付率の嵩上げ
- ・ 一般会計繰出金に係る交付税の措置率嵩上げ
- ・ 統合後の条件不利地域の水道事業に対する交付金措置など更なる財政措置の拡充

##### (2) 工業用水道事業の供給分野の拡充と運営基盤の強化

- 新しい産業分野における工業用水の需要に対応するため、工業用水道事業法に定める工業用水の適用範囲の見直しが必要である。
- 工業用水道事業の実情を適切に反映した料金設定としていくため、突発的な環境変化に対応する引当金の計上を明示するなど、工業用水道料金算定要領の見直しが必要である。

##### (3) 水需要に応じた柔軟な運用の実現

- 用水供給事業から企業に給水する場合、新たな事業を設ける等の対応を要する。余剰水を活用し、様々な水需要に対応するため、柔軟な運用を可能とする仕組み作りが必要である。

## 4 社会資本整備の推進

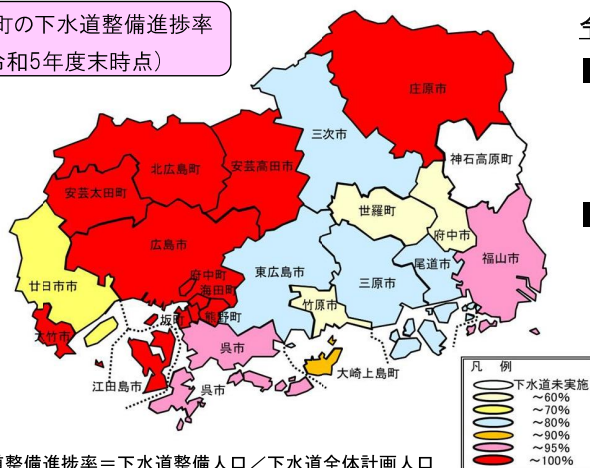
### (9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

#### 国への提案事項

#### 下水道施設(汚水・雨水)に係る財政措置の継続・拡充

- 下水道の果たす公共的役割に鑑み、未普及対策、老朽化対策、浸水対策及び地震対策を着実に推進するための財政措置を継続的・安定的に確保すること。
- 近年の多発する自然災害を踏まえ、下水道による流域治水の取組を着実に推進するための地方負担に対する交付税措置割合の引き上げなど、財政措置を拡充すること。

県内市町の下水道整備進捗率  
(令和5年度末時点)



※下水道整備進捗率＝下水道整備人口／下水道全体計画人口  
令和5年度末時点 広島県全体92.6% ⇒令和8年度末 96.0%を目標に取組中

#### 令和7年度事業実施予定箇所

##### ■流域下水道

|          |        |        |
|----------|--------|--------|
| 芦田川流域下水道 | 処理場・管路 | 改築、耐震化 |
| 太田川流域下水道 | 処理場・管路 | 改築、耐震化 |
| 沼田川流域下水道 | 処理場・管路 | 改築、耐震化 |

##### ■公共下水道

|       |                    |
|-------|--------------------|
| (汚水)  |                    |
| 未普及対策 | 東広島市東広島処理区 ほか19処理区 |
| 老朽化対策 | 呉市広処理区 ほか25処理区     |
| 地震対策  | 福山市芦田川処理区 ほか6処理区   |
| (雨水)  |                    |
| 浸水対策  | 福山市蔵王排水区 ほか27排水区   |
| 老朽化対策 | 三次市南畑敷排水分區 ほか15排水区 |

【提案先省庁：総務省、財務省、国土交通省】

## 4 社会資本整備の推進

### (9) 都市の生活環境を守る下水道機能の強化

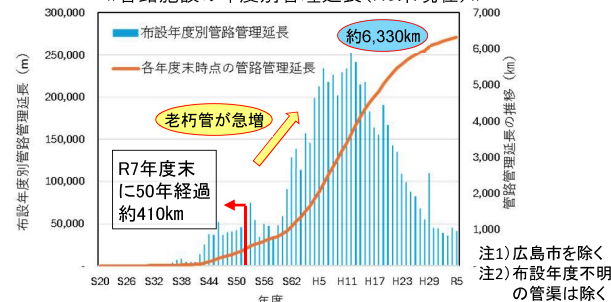
#### 現状・背景

- 下水道の新設(未普及対策)について、国から令和8年度末の概成が要請されており、未概成の市町はアクションプランを策定し、下水道整備を推進しているが、一部市町では、財政状況や地域特性等により、概成が困難となることが懸念される。また、今後は交付対象事業が限定的となることも懸念される。
- 下水道施設の点検調査・改築更新(老朽化対策)に係る費用は増加する一方で、人口減少等により使用料収入は減少する見込みである。さらに、汚水管の改築に係る国費支援については、ウォーターPPP導入を決定済であることが令和9年度以降の要件化とされている。
- 近年の度重なる集中豪雨により、内水浸水被害が多発しており、県内全ての一・二級水系で策定された「流域治水プロジェクト」に基づき、あらゆる関係者が協同し、浸水対策を加速させる必要がある。
- 令和6年能登半島地震の教訓を踏まえ、大規模地震時の上下水道システムの確保に向けて策定した「上下水道耐震化計画」に基づき、上下水道一体となった下水道施設の耐震化を計画的・集中的に取り組む必要がある。

#### 課題

- 引き続き、下水道整備の概成に向けて、未普及対策への継続的な財政措置が必要。
- 老朽化対策が必要な市町において、改築更新が計画通りに進まない恐れがあるため、継続的・安定的な財政措置が必要。

《管路施設の年度別管理延長(R5末現在)》



注1) 広島市を除く  
注2) 布設年度不明の管渠は除く

- 浸水対策や耐震化を計画的・集中的に実施するため、継続的・安定的な財政措置が必要。



(平成30年7月 福山市蔵王排水区)  
※100mm安心プランに基づき実施中



(令和3年7月 竹原市本川排水区)  
※流域水害対策計画に基づき実施中