

V 参考資料

1 SWOT分析による戦略の構築

ここでは、SWOT分析法を用いて、これまでに築き上げてきた社会資本の現状と課題を抽出し、効率的な社会資本マネジメントを目標として、「強み」を活かす戦略や、「弱み」を克服する戦略を構築しています。

SWOT分析とは

戦略を企画立案する際に、外的・内的要因などの現状を分析する戦略計画手法の一つです

さまざまな要素を Strength (強み)・Weakness (弱み)・Opportunity (機会)・Threat (脅威) の四つに分類し、マトリクス表にまとめることにより、課題が抽出され、その結果、解決策を導くための戦略が見つかりやすくなるという特徴があります。

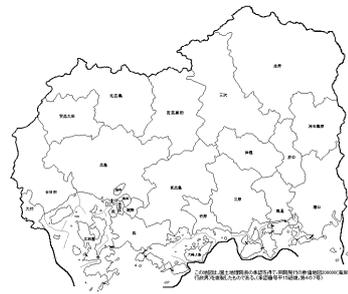
応用方法

民間企業向けの手法であるSWOT分析を、本県の分析に活用するに当たって、S(強み)、W(弱み)、O(機会)、T(脅威)とマトリクスから導かれる領域・戦略を下表の通り定義しました。

SWOT分析	O(機会) 広島県の価値を高める社会潮流(今後10年間)	T(脅威) 広島県の価値向上を阻害する社会潮流(今後10年間)
S(強み) 広島県が持っている優れた「力と宝」	積極展開領域 強みと機会を活かしていく領域 ⇒短期集中戦略	脅威回避領域 脅威を回避しつつ強みを活かす領域 ⇒早期対応戦略
W(弱み) 広島県が持っている相対的に不利な「力と宝」	弱み克服領域 機会を活かし弱み克服する領域 ⇒中期戦略	創意工夫領域 創意工夫等で弱み克服する領域 ⇒長期戦略

「力と宝」の例
地理・地形・交通・自然・産業・社会資本など

※表中【機会】【脅威】【強み】【弱み】の①～⑦は、各領域(積極展開・脅威回避・弱み克服・創意工夫)の各重点化方針の①～⑦に対応しています。



【強み】

- ①平成26年度に形成された県境を越えた井桁状の高速道路ネットワーク
- ①②広島空港、広島港、福山港等の定期路線や新幹線、高速道路等の発達した国内外との広域交通網
- ①②東アジアに近い地理的優位性
- ①20分以内で高速ICへアクセスできる82の産業団地
- ①中四国地方で唯一5万トン級コンテナ船が係留可
- ①中四国地方最大の人口、産業、都市機能が集積する広島都市圏
- ②瀬戸内海の歴史・文化・景観が調和した観光資源が豊富
- ②2つの世界遺産(厳島神社、原爆ドーム)

【弱み】

- ③河川の底質悪化と海岸の埋立による藻場・干潟の減少
- ④全国平均の2倍近い水害被害額・被害棟数
- ④全国最多の土砂災害危険箇所数(31,987箇所)
- ④全国3位の土砂災害危険箇所等の主として防災上の配慮を要する者が利用する施設数(1,268箇所)
- ④要保全海岸延長は全国上位だが、防護達成人口率は60.7%に留まり、16万人が未防護
- ⑤29.7%に留まるバリアフリー化された県営住宅
- ⑥全国1位の放置艇隻数(11千隻)
- ⑥全国平均を下回る県道の通学路における歩道の整備率(54.2%)
- ⑦県土の3/4を占める中山間地域
- ⑦77%に留まる市町中心地へ30分でアクセス可能な人口
- ⑦バス路線のうち現況1車線の未改良延長は73km

※表中の○数字については、48p 左下を参照

<p>【機会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①地域主権推進と中四国の拠点としての期待 ①グローバル化の進展 ①中国をはじめとするアジアの著しい経済成長 ②東アジア地域からの観光客の増加 ③環境・資源・エネルギーに対する新たな要請の高まり 	<p>【脅威】</p> <ul style="list-style-type: none"> ④大規模地震発生の切迫性の高まり ④異常気象による局地的豪雨の頻発や台風の大規模化、土砂災害・水害の発生リスクの増大 ⑤⑥⑦少子・高齢化、人口減少の進行 ⑦低密度市街地の拡大や都市機能の拡散の進行
<ul style="list-style-type: none"> ①広域的な交流・連携基盤の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・企業活動を支える物流基盤の充実 ・グローバルゲートウェイ機能の強化 ・「ひと・まち」をつなぐ広域道路ネットワークの構築 ②集客・交流機能の強化とブランド力向上 <ul style="list-style-type: none"> ・観光振興に資する基盤整備 ・新たな魅力を創出するみなと環境の整備 ・空港機能の充実 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>強みや機会を活かし、短期集中投資により早期効用と相乗効果の発現を図る戦略が有効</p> </div>	
<ul style="list-style-type: none"> ③環境保全と循環型社会の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に応じた効率的な汚水処理 ・下水道未利用エネルギーの活用 ・河川の底質改善、海域環境の改善（藻場・干潟） ・水資源の有効活用 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>弱みを克服するとともに、今後の社会情勢の変化に対応していくためには、柔軟な施策展開による中期戦略が必要</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ④防災・減災対策の充実・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26 年 8 月土砂災害箇所早期復旧 ・安全・安心な県土づくり ・災害に強い道路ネットワークの充実 ・耐震化促進による地震防災対策 ⑤自立した生活ができる環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・県営住宅の再編整備 ・主要施設周辺のバリアフリー化の推進 ⑥総合的な交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・安心できる道路空間の形成（歩道） ・放置艇への対策（船舶航行の安全確保） ⑦持続可能なまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化に資する市街地開発事業などの推進 ・渋滞を緩和する道路の改善及び市街地を一体化する鉄道との立体交差化 ・合併後の地域づくりを支えるインフラ整備 ・中山間地域の自立を支える生活交通の確保 ・都市的機能を楽しむ広域交通網等の確保など <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>弱みや脅威により、将来、深刻な影響を受けないように、今後も引き続いて、創意工夫を加えながら長期的な対応が必要</p> </div>

2 広島県の社会資本関係水準データ

《下段カッコ書きはプラン策定時の水準データ》

(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	8,428 (7,560)	369 (299)	4 (5)	H27年度 (H20.4.1)
広島市2時間圏域カバー人口	万人	—	555 (451)	—	H27年度 (H21年度)
広島空港2時間圏域カバー人口	万人	—	644 (631)	—	H27年度 (H21年度)
市町中心地30分到達可能人口カバー率	%	—	77.3 (75.4)	—	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	—	73 (79.1)	—	H27年度 (H21年度)
通学路における歩道整備率（県道）	%	—	54.2 (52.8)	—	H26.3 (H22.3)
緊急輸送道路の未改良延長	km	—	124 (147.2)	—	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	%	—	79.6 (75.5)	—	H26.3 (H21年度)
主要渋滞ポイント数	箇所	—	96 (58)	—	H25.1 (H17年度)
観光周遊に資する道路の未改良延長	km	—	255.8	—	H27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	%	61.8 (57.4)	61.7 (55.1)	20 (27)	H25.3.31 (H20.3.31)
緊急対策踏切*数	箇所	1,960 (1,960)	24 (24)	16 (16)	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

(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H16～H25，下段H11～H20）	百万円	5,178,409 (5,972,294)	145,660 (210,156)	11 (7)	H27.3 (H22.3)
10年間水害被害棟数 （上段H16～H25，下段H11～H20）	棟	517,607 (542,663)	18,319 (22,770)	— (5)	H27.3 (H22.3)

(4) 砂防

項目	単位	全 国	広島県	順位	データ年月日
土砂災害危険箇所	箇所	525,307 (525,307)	31,987 (31,987)	1 (1)	H14 公表 (H14 公表)
土砂災害対策整備対象箇所の整備率	%	— (—)	30.4 (29.8)	— (—)	H26.3 (H23.3)
土砂災害警戒区域指定数	箇所	410,005 (219,903)	14,255 (8,454)	— (7)	H27.12 (H23.3)
全国の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	21,557 (—)	1,268 (—)	3 (—)	H27.8 (—)
近年の土砂災害発生件数 (上段 H17～H26, 下段 H10～H18)	件	10,486 (10,475)	389 (486)	9 (4)	H27 (H20)

(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	35,308	1,128	7	H26.3.31
要保全海岸延長	km	15,029	734	4	H26.3.31
防護対象人口	千人	—	401	—	内部資料
防護達成人口率	%	—	60.7 (58.5)	—	H27.3.31 (H22.3.31)

※ 海岸線延長, 要保全海岸延長, 防護対象人口は, 大きな指数の変動なし

(6) 空港

項目	単位	全空港	広島空港	順位	データ年月日
国内線空港別旅客数	千人	95,197 (178,511)	2,437 (2,524)	16 (12)	H26年度 (H21年度)
国際線空港別旅客数	千人	16,452 (49,773)	282 (297)	8 (8)	H26年度 (H21年度)
合計	千人	111,649 (228,284)	2,719 (2,822)	15 (11)	H26年度 (H21年度)

【定期路線の状況】

(平成 28. 1. 28 現在) ※下段カッコ書きは平成 22. 11. 1 現在

路線	航空会社	運航便数
札幌	AIRDO	1日1便 (-)
	日本航空	1日1便 (1日1便)
<小計>	2社 (1社)	1日2便 (1日1便)
仙台	IBEXエアラインズ	1日2便 (1日1便)
東京 (羽田)	全日本空輸	1日9便 (1日9便)
	日本航空	1日8便 (1日6便)
<小計>	2社 (2社)	1日17便 (1日15便)
成田	IBEXエアラインズ	1日1便 (1日2便)
	春秋航空日本	1日2便 (-)
<小計>	2社 (1社)	1日3便 (1日2便)
那覇	全日本空輸	1日1便 (1日1便)
5路線	5社 (3社)	1日25便 (1日20便)

路線	航空会社	運航便数
ソウル	アジアナ航空	週5便 (週7便)
大連・北京	中国国際航空	週5便 (週5便)
大連・天津	中国南方航空	運休中 (週3便)
上海・成都	中国東方航空	週7便 (週7便)
<小計>	2社 (3社)	週12便 (週15便)
台北	チャイナエアライン	週9便 (週6便)
香港	香港ドラゴン航空	週2便 (-)
	香港エクスプレス	週3便 (-)
<小計>	2社 (-)	週4便 (-)
グアム	コンチネンタル航空	運休中 (週2便)
5路線 (6路線)	6社 (6社)	週31便 (週30便)

※広島～羽田線の利用者数は、新千歳・福岡・伊丹・那覇・鹿児島・熊本に次ぐ国内第7位 (H26年度)

(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)	%	—	48 (38)	—	H25 (H20)
	外貿コンテナ貨物県内港湾利用率(福山港)	%	—	19 (22)	—	H25 (H20)
	外貿コンテナ貨物取扱量(広島港)	千 TEU	17,926 (14,757)	160 (132)	12 (12)	H26 (H21)
	外貿コンテナ貨物取扱量(福山港)	千 TEU	17,926 (14,757)	76 (69)	17 (17)	H26 (H21)
	原木取扱量(尾道糸崎港)	千トン	6,089 (10,773)	659 (620)	2 (4)	H25 (H19)
	粗鋼生産量(福山港)	千トン	81,146 (89,961)	10,041 (11,529)	1 (1)	H23 (H19)
観光	広島県の観光客数(沿岸市町)	万人	—	4,699 (4,007)	—	H26 (H20)
	ビジター船係留可能箇所	箇所	—	19 (13)	—	H27 (H20)
	クルーズ客船の寄港実績(広島港)	回数	1,204 (803)	14 (31)	19 (4)	H26 (H19)
	集客・交流施設への利用転換箇所	箇所	—	7 (3)	—	H27.3 (H22.8)
	定期航路数	航路	約 400 (約 400)	53 (52)	—	H26.12 (H21.5)
	プレジャーボート数	千隻	178 (217)	15 (23)	1 (1)	H26 (H18)
環境	干潟面積	ha	— (49,380)	1,186 (1,068)	— (11)	H19.3 (H10.3)
	藻場面積	ha	142,459 (142,459)	1,842 (1,842)	20 (20)	H10.3 (H10.3)
安全・安心	定期航路数【再掲】	航路	約 400 (約 400)	53 (52)	—	H26.12 (H21.5)
	船舶乗降人員	百万人	103 (115)	18 (20)	1 (1)	H25 (H20)
	入港船舶隻数	千隻	3,760 (4,608)	547 (644)	1 (1)	H25 (H20)
	放置艇隻数	千隻	88 (116)	11 (15)	1 (1)	H26 (H18)
	放置艇収容率	%	51 (47)	26 (35)	—	H26 (H18)

【国際コンテナ航路等】

(平成27年12月現在) ※下段カッコ書きは平成23年1月現在)

港名	航路名	船社数	運航便数
広島港	韓国航路	6社 (6社)	週9便 (週9便)
	中国航路	3社 (2社)	週7便 (週6便)
	東南アジア航路等	2社 (4社)	週2便 (週3便)
	北米航路	1社 (1社)	月1便 (月1便)
福山港	韓国航路	3社 (2社)	週5便 (週4便)
	中国航路	2社 (2社)	週6便 (週6便)
	東南アジア航路	1社 (0社)	週1便 (週0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	928,923 (931,185)	15,903 (16,009)	11 (18)	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	%	4.9 (5.3)	3.7 (3.9)	27 (24)	H26.3.31 (H19.3.31)
新設住宅着工戸数	戸	880,470 (775,277)	15,864 (13,742)	14 (14)	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	%	81.61 (81.24)	82.60 (81.24)	36 (42)	H25.10.1 (H20.10.1)
借家の一住宅あたりの延べ面積	m ²	45.95 (45.07)	48.05 (46.63)	36 (36)	H25.10.1 (H20.10.1)
専用住宅一畳あたりの家賃	円/畳	3,051 (3,039)	2,561 (2,531)	12 (14)	H25.10.1 (H20.10.1)
県営住宅のバリアフリー化率	%	— (—)	29.7 (27.5)	— (—)	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	%	89.5 (85.7)	85.9 (81.3)	20 (21)	H27.3.31 (H22.3.31)
下水道人口普及率	%	77.6 (73.7)	72.0 (67.9)	21 (20)	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
一人当たりの都市公園等面積	m ² /人	10.1 (9.7)	11.3 (10.6)	28 (30)	H26.3.31 (H22.3.31)

3 用語解説

			掲載ページ
あ行	アセットマネジメント	公共土木施設を資産（アセット）としてとらえ、将来の施設の状態を予測し、初期建設費用＋維持管理＋更新費用（ライフサイクルコスト）が最小となる補修工法と補修時期を選定する総合的な管理・運用（マネジメント）方法。	17, 34, 36
	イノベーション	これまでの発想や手法にとらわれることなく、新しいアイデアで、新たな価値を創造していくこと。	1, 2, 5, 16, 36
	インフラ	特定の人のもものではなく、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, 2, 4, 5, 7, 13 14, 17～19, 28 29, 34, 43, 47
	AHP法（階層化意志決定法） 〔p62に詳細を記載〕	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。	44
	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。	37
か行	局地的豪雨	極めて局地的に雨を降らせ、かつ雨雲の発生から降雨の最大化までの時間が非常に短い集中豪雨。「ゲリラ豪雨」などとも呼ばれる。	6, 8, 24
	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。	11, 15, 24, 25
	クルーズ客船	世界の様々な海を、季節やその他のニーズに応じて周遊する旅客船。豪華な設備と行き届いたサービスが魅力のレジャー志向の船舶。	14, 22, 32, 33
	グローバル化	社会的あるいは経済的な関連が、国家や地域などの境界を越えて、世界規模に拡大して様々な変化を引き起こす現象。	6, 8, 18
	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的な規模と機能を有した競争力の高い拠点となる国際空港・国際港湾。	19, 20

		掲載ページ	
	下水汚泥固形燃料化施設	下水処理の過程で発生する汚泥を炭化又は乾燥化することにより、固形燃料化物を製造する施設。	23
	下水道未利用エネルギー	下水の流れを利用した水力、下水の温度差エネルギー（夏は大気よりも冷たく、冬は大気よりも暖かい水）、汚泥から発生するバイオガスなどの、今まで利用されていなかった下水処理の過程で発生するエネルギー。	19, 23
	高次都市機能	日常生活を営む圏域を超えて広域的に影響を及ぼし、地域の自立的発展に資する都市機能のこと。例として大企業の支店等の業務管理機能、国際会議施設などの国際交流機能、大規模店舗などの高次商業機能などがある。	20
	交通需要マネジメント	自動車の効率的利用や、公共交通への利用転換、時間や経路の変更などを進めることにより、交通渋滞の緩和を図り、環境の改善や地域の活性化を目指す取組。	32
	国際拠点港湾	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。	10
	国際ハブ空港	放射状に張り巡らされた国際航空路線網の中心として機能する拠点空港。複数のローカル空港から路線が集まり、また幹線航空路の起点となる。なお、ハブ空港は、特定の航空会社が運用の拠点としている空港という使われ方をすることもある。	32
	コンパクト・プラス・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。	28
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。	30
	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。	4, 7, 13, 14, 18
	産業集積	産業に携わる企業群が地理的に集積して、一つの産業構造を形成している状態を指す。	20
	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・改善を図る地区区画整理事業、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。	19, 28

		掲載ページ
自助・共助・公助	住民が自らを守る「自助」、地域の人々が互いに協力し助け合いながら、初期消火や救助などに取り組む「共助」及び大規模災害が発生した場合の行政が行う「公助」が連携した防災対策の取組。	13, 15
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。	38
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。	1～8, 10～12, 14, 16～19, 30, 32, 34, 36, 40～44, 47
住宅セーフティネット	市場機能のみでは住宅を確保できない住民に対し、柔軟かつ公平に賃貸住宅や住宅資金を提供するなどの仕組みや制度等の総称。	26
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。	10
主要旅客施設	1日平均5,000人以上の利用者のいる旅客施設（駅等）。	13
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。	5, 19, 23
浄化槽	し尿を沈殿分離あるいは微生物の作用による腐敗または酸化分解等の方法によって処理し、それを消毒し、放流する施設のこと。し尿のみを処理する施設を単独処理浄化槽、し尿及び生活雑排水（厨房排水、洗濯排水等）を一緒に処理する施設を合併処理浄化槽という。	23
SWOT分析	戦略を企画立案する際に、外的・内的要因などの現状を分析する戦略計画手法。様々な要素をStrength（強み）・Weakness（弱み）・Opportunity（機会）・Threat（脅威）の四つに分類し、マトリクス表にまとめることにより、課題が抽出され、その結果、解決策を導くための戦略が見つけやすくなるという特徴がある。	18
生活交通	通勤、通学、通院、買物など、日常生活に必要不可欠な交通。	19, 29
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。	6, 9, 14, 22

		掲載ページ	
設計VE	施設の価値を機能・品質とコストの両面で総合的に優れたものにするため、検討組織を設置し、設計段階において、機能重視の最適な改善策を導き出そうとする取組。	36	
た行	滞留部	交差点の右折レーン等において、車両が滞留する（とどまる）区間。	30
	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。	20
	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。	4, 6, 13, 15, 18, 19, 29
	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。	32
	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。	27
	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。	30
	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。	11, 19, 23
	低密度市街地	モータリゼーションの進展等に伴い、中心市街地からの人口流出により生じた、人口密度の低い市街地。	6, 8
	電子調達	調達情報の提供、入札手続及び契約締結についてネットワークを活用することにより、競争性の向上、コスト縮減及び処理の迅速化を図る取組。	36
	都市計画	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画。	28, 32
	都市計画区域マスタープラン	都市計画法第6条の2に定められた、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のことで、都市計画区域毎に都市計画の目標、区域区分の方針、土地利用、都市施設、市街地開発、自然的環境の整備又は保全に関して、広域的・根幹的視点に立った都市計画の基本的な方針を定めたもの。	32

		掲載ページ
	都市(的)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。 6, 8, 19, 28
	土砂災害危険箇所	土石流危険渓流, 急傾斜地崩壊危険箇所, 地すべり危険箇所など, 土砂災害により被害のおそれのある場所。 6, 9, 24
	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。 15, 32
な行	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。 32
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。 32
	パートナーシップ	市民, 行政, 企業, NPO等の各主体が, 公平で平等な関係を築き, 公平な役割分担のもとに連携すること。 38
	バイオマスエネルギー	生物体を構成する有機物を利用するエネルギー。例えば, 薪, 木炭, 家畜ふん尿等がこれにあたる。利用形態としては, 直接, 木質チップ等を燃焼して発電を行うほか, メタン発酵, アルコール発酵による燃料化や, ユーカリ等の炭化水素を含む植物から石油成分を抽出する方法等があり, 石油代替エネルギーとして役立つ。京都議定書により, バイオマスエネルギーは二酸化炭素の排出にカウントされない。 23
	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。 11, 13, 14, 19, 26, 27
	PFI手法	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(Private Finance Initiative)。 38
	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。 11, 19, 23

		掲載ページ	
	費用対効果分析	事業の実施によって、評価期間中に発現するさまざまな効果・影響を貨幣換算し、これを建設費、維持管理等のコストと比較することにより、事業の投資効率性を表現する手法の一つである。	40
	プレジャーボート	スポーツまた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。	10
	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。	11
	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。	11, 19, 27
	ポートセールス	港湾管理者等が自ら管理する港湾のメリットを関連企業等に説明し、船舶や貨物を誘致すること。	32
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。	30
	モータリゼーション	自動車が生計必需品として普及する現象。自動車保有台数の増加や道路整備の進展などにより、日常生活における自動車への依存度が高まっている。	8
	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。	11, 19, 23
や行	要配慮者利用施設	児童福祉施設、老人福祉施設、介護保険施設、障害者支援施設等の要配慮者（高齢者など災害時に必要な情報を迅速かつ的確に把握し、自らを守るために安全な場所に避難するなどの一連の行動をとるのに配慮を要する人々）が入所している施設のこと。	24, 25
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、この期間に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。	17, 34

掲載ページ

流域下水道	市町の枠を越え、広域的かつ効率的な下水の排除、処理を目的に、都道府県が設置、管理する下水道で、幹線管渠と終末処理場の基幹施設からなる。なお、各家庭や事業所から幹線管渠までの管渠は公共下水道(流域関連公共下水道という)で、各市町が設置、管理する。	10
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。	20

AHP法（階層化意思決定法）について

(1) 階層化意思決定法（AHP法）とは

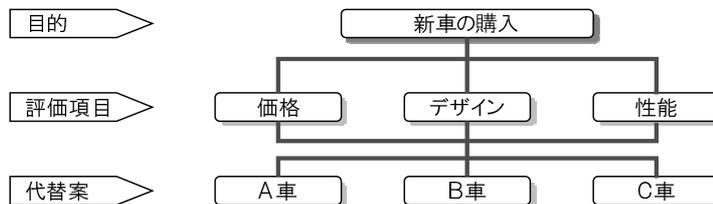
例えば、新車購入に際し、数値化が可能な「価格」のほか、数値化が困難な「デザイン」、数値化が可能なもの（馬力、燃費など）と困難なもの（乗り心地など）が混在する「性能」なども勘案しながら評価を行い、優先順位を付けることが可能な手法である。

(2) 評価の仕方（例：新車購入）

① 評価項目の設定

新車の購入に際して、候補（代替案）である「A車」「B車」「C車」の中から選定することとし、「価格」「デザイン」「性能」を評価項目に設定する。

図 新車の購入における階層構造



② 目的に対する評価項目の重みづけ

ア 「評価項目」の重みづけ（価格やデザインのどちらに重きをおくか）、「代替案」の重みづけ（A車やB車のどちらが優れているか）に当たっての重要性の尺度を5段階で評価する。

重要性の尺度	9	7	5	3	1
定義	極めて重要 (優れている)	かなり重要 (優れている)	重要 (優れている)	やや重要 (優れている)	同じように重要 (優れている)

イ 「価格」「デザイン」「性能」の3つの評価項目について、次のとおり一対比較を行い、その結果から、数学的処理により、「価格」「デザイン」「性能」のどの項目にどの程度重きを置いて評価するかを算出する。

【質問例(ア)】新車の購入を判断する上で、どちらの評価項目がどの程度重要だと思うか。

【回答例(ア)】

評価項目	極めて重要 9	かなり重要 7	重要 5	やや重要 3	同じ 1	やや重要 1/3	重要 1/5	かなり重要 1/7	極めて重要 1/9	評価項目
価格			○							デザイン
価格				○						性能
デザイン					○					性能

③ 評価項目に対する代替案の重みづけ

「価格」「デザイン」「性能」の3つの評価項目ごとに、「A車」「B車」「C車」の3つの代替案について、次のとおり一対比較を行い、その結果から、数学的処理により、「A車」「B車」「C車」の魅力度を算出する。

【質問例(イ)】「価格」に関して、どちらの車がどの程度優れていると思うか。

【回答例(イ)】

評価項目	極めて重要 9	かなり重要 7	重要 5	やや重要 3	同じ 1	やや重要 1/3	重要 1/5	かなり重要 1/7	極めて重要 1/9	評価項目
A車				○						B車
A車				○						C車
B車					○					C車

その他、「デザイン」「性能」に関して、同様の質問を実施

④ 代替案の総合評価（優先順位付け）

②、③の結果から、数学的処理により、「A車」「B車」「C車」の3つの代替案の総合評点を算出し、優先順位付けを行う。