

- ・ 社会資本未来プラン（概要版）
- ・ 社会資本整備の優先順位（プライオリティー）の設定について

（広島県資料）

社会資本未来プラン 概要版

～戦略的な投資とマネジメントの最適化～

策定の趣旨

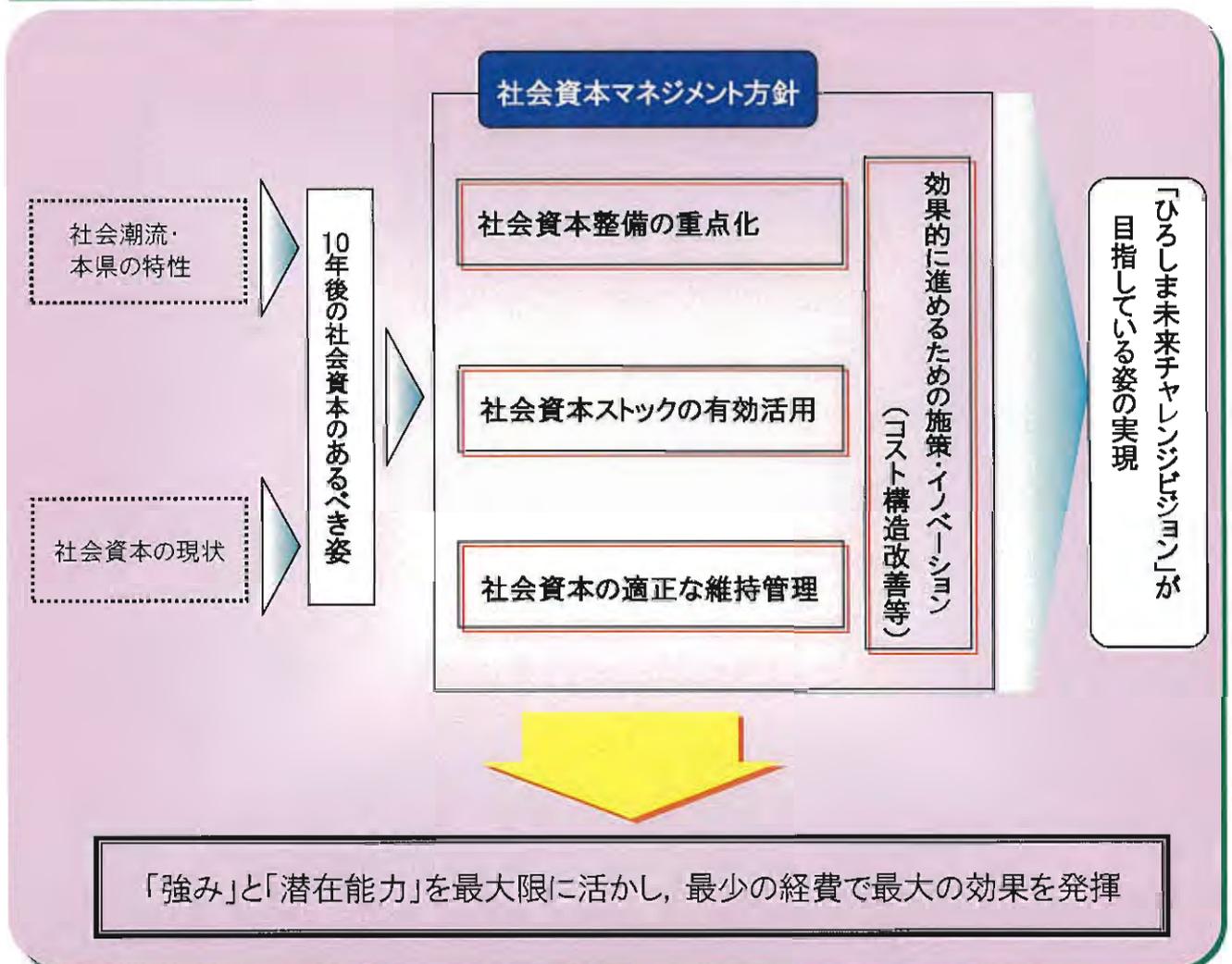
おおむね10年後を展望して広島県の目指す将来像を示した「ひろしま未来チャレンジビジョン」が策定されました。

「社会資本未来プラン」は、「ひろしま未来チャレンジビジョン」が目指す県土の将来像を実現するため、土木局及び都市局が担う今後の社会資本マネジメントの基本方針を定めるものです。

プランの期間

プランの計画期間は、広島県総合計画「ひろしま未来チャレンジビジョン」が、おおむね10年後を展望して策定されたものであることから、10年間(平成23～32年度)とします。

基本構成



社会潮流

人口が減少し、本格的な高齢化が進むという、これまで経験したことのない時代を迎えるとともに、今後、グローバル化が一層進展し、経済活動から日常生活に至るまで、様々な場面で影響を受けることが見込まれています。

このため、社会資本整備については、従来型の発想の転換が求められるとともに、最近の異常気象による局地的豪雨への対応など、新たな災害対応の構築が求められているところです。

人口動態

- ◆ 少子・高齢化、人口減少の進行
人口密度の更なる低下が懸念される中山間地域等を中心に、日常生活に必要な基礎的な機能、サービスの維持が困難化

経済状況

- ◆ グローバル化の進展
- ◆ 中国をはじめとするアジアの著しい経済成長
- ◆ 地域主権推進と中四国の拠点としての期待
- ◆ 東アジア地域からの観光客の増加

自然・環境

- ◆ 大規模地震発生への切迫性の高まり
- ◆ 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

都市構造

- ◆ 環境・資源・エネルギーに対する新たな要請の高まり
- ◆ 低密度市街地の拡大や都市機能の拡散の進行
モータリゼーションの進展などにより、都市周辺部の開発が進められる一方、中心部は空洞化

本県の特長

①地理的特長

本県は、風光明媚な瀬戸内海や中国山地など豊かな自然に恵まれ、古くからの交通・流通の要衝、産業の拠点としての道を歩んできました。

一方で、土砂災害危険箇所数が全国最多で、長雨や集中豪雨があるたびに、がけ崩れや、溪流からの多量の土砂流出により、公共施設、人家及び田畑の流出・埋没等の被害を受け、また尊い人命も失われています。

- ◆ 東アジアに近い地理的優位性
- ◆ 瀬戸内海の歴史・文化・景観が調和した観光資源が豊富
- ◆ 2つの世界遺産(厳島神社、原爆ドーム)
- ◆ 四季を通じて様々なレジャーを楽しめる気候
- ◆ 全国最多の土砂災害危険箇所数(31,987箇所)

②社会的・経済的特長

本県は、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を有しています。

また、製造品出荷額は中四国九州地方で1位であり、自動車産業をはじめ、ものづくり産業において世界トップレベルの技術が集まっています。

その一方で、県土の4分の3を占めている中山間地域では、人口の流出や、商店等の撤退などにより、日常生活に必要な基礎的な機能、サービスの維持が困難化しています。

- ◆ 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
- ◆ 製造品出荷額が中四国九州地方で1位
- ◆ ものづくり産業において世界トップレベルの技術が集積
- ◆ 県土の3/4を占める中山間地域

社会資本の現状

本県の社会資本は、これまでの投資により、一定のストックが築き上げられてきました。

これらの社会資本ストックは、潜在機能を有した本県の「強み」となっている一方で、まだ整備が遅れている分野については、今後も改善すべき本県の「弱み」となっています。

■ 潜在機能を有した「強み」となっているもの

新たな経済成長

- ◆ 平成 20 年代半ばに完成する県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク
- ◆ 全国上位の高速自動車道延長（5 位）
- ◆ 中四国地方で唯一 5 万 t コンテナ船が係留可能であり、中国・四国地域の中核国際港湾である広島港（国際海上コンテナ輸送網の拠点）
- ◆ 有数産業の物流を支える福山港(鉄鋼)，尾道糸崎港(木材)
- ◆ 広島空港の充実した運航便数（国際定期便 6 路線 30 便…国内 7 位(H22.11.1 現在)）

安心な暮らしづくり

- ◆ 架橋事業の推進により約 8 割の離島指定地域が本土と陸続きとなった島しょ部
- ◆ 利便性の高い沿岸部への人口・産業の集積

豊かな地域づくり

- ◆ 平成 20 年代半ばに完成する県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク [再掲]
- ◆ 全国 7 位の県道実延長（3,667km）
- ◆ 全国 6 位の港湾数（特定重要港湾 1 港，重要港湾 3 港，地方港湾 4 0 港）

■ 今後も改善すべき「弱み」となっているもの

新たな経済成長

- ◆ 高速道路等の交通渋滞に弱い空港アクセス
- ◆ 主要な道路を中心とした 58 箇所の渋滞ポイント

安心な暮らしづくり

- ◆ 全国平均の 2 倍近い最近 10 年間の水害被害額（2,102 億円）と被害棟数（23 千棟）
- ◆ 全国 4 位の近年(H10～18)の土砂災害発生件数（486 件）
- ◆ 全国平均 85.7%を下回る汚水処理人口普及率（81.3%）
- ◆ 全国平均を下回る一般県道の歩道設置率(26.1%)

豊かな地域づくり

- ◆ 鉄道により市街地が分断され、円滑な交通などの都市機能が著しく阻害されている広島市東部地区
- ◆ 全国平均 54.2%を下回る一般県道整備率（49.8%）

10年後の本県の姿
(社会資本のあるべき姿)

「将来にわたって、『広島に生まれ、育ち、住み、働いてよかった』と心から思える広島県の実現」に向けて、「ひろしま未来チャレンジビジョン」が目指す姿に照らし合わせた、10年後の社会資本のあるべき姿は次のとおりです。

広域交通

陸・海・空が一体化した利用しやすい広域的なネットワークが形成され、海外との取引が活発化することで、アジアを中心とする海外成長市場の獲得が進み、世界に向けて大きく羽ばたいています。

- 県内全体に広がる井桁状の高速道路ネットワークの完成
- 国際コンテナ貨物取扱量の拡大

中枢拠点性

県境を越えて、「ひと」が集まり、「ひと」と「まち」がつながることにより、商業、医療、行政等の様々な機能が集積し、中四国地方を強力に牽引する広島県となっています。

- 広島市2時間(自動車)交通圏人口が拡大
- 中国地方全土から広島空港を利用

物流基盤

物流基盤の充実により、「モノ」が集まり、企業活動が支えられ、経済基盤の強化が進んでいます。

- 高速ICへ20分でアクセスできる県内産業団地数の増加

観光基盤

陸・海・空からのアクセス基盤が整備され、国内外からの観光交流人口の増加や観光地間の周遊性をもたらすことにより、裾野の広い観光産業が発展しています。

- 高速ICから20分でアクセスできる観光地数が増加

観光基盤

観光インフラが整備され、「ひろしまブランド」や「瀬戸内ブランド」を確立しています。

- しまなみサイクリングロードの魅力向上
- 世界遺産(厳島神社)の玄関口の利便性向上

交通安全

通学路や通行上危険な箇所を中心に、安全で安心な交通環境の整備が進み、交通事故が減少しています。

- 事故危険箇所の対策の進展
- 児童や高齢者等に優しい交通安全対策の充実



※広島県以外の区域は、現在供用している区間、及び国が公表している平成27年度までの供用予定区間を実線で掲載しています。

中山間地域

中山間地域においては、地域の自立を支える生活交通の円滑化により、日常生活圏が維持されるとともに、地域連携を支える広域交通網により、市町中心地などへのアクセス性が確保され、都市的サービスを楽しむ環境の整備が進んでいます。

○市町中心地への30分交通圏人口が拡大

都市地域

都市地域においては、機能的で魅力的な市街地や施設等が整備されることにより、都市機能が充実したコンパクトで利便性の高いまちの形成が進み、にぎわいが創出されています。

○混雑区間の解消の進展



再生可能エネルギーが利用され、環境への負荷の少ない持続可能な社会の仕組みの構築が進んでいるとともに、自然環境の保全が進んでいます。

○下水道普及率の上昇

生活環境

住宅や主要施設周辺のバリアフリー化率が高まり、支援や介護が必要な人が、地域で安心して生活できる環境の整備が進んでいます。

○主要施設のバリアフリー化が進み、福祉のまちづくりが進展

防災・減災

災害時における県民の生命・身体・財産への被害を最小限にするための県土づくりが進むとともに、自らを守る「自助」、地域で助け合う「共助」、県・市町の行う「公助」の役割分担と連携により、社会全体で取り組む防災協働社会が進展しています。

○洪水・高潮・土砂災害、地震へのハード対策や土砂災害警戒区域等の指定によるソフト対策の充実

社会資本マネジメントの3つの方針

1 社会資本整備の重点化

◇広島県の底力を最大限発揮するための戦略的投資

2 社会資本ストックの有効活用

◇施設の潜在機能を最大限発揮するための効果的投資

3 社会資本の適正な維持管理

◇施設機能を適切に維持するための投資の最適化

1 社会資本整備の重点化

【取組の方向】

これまでの取り組みにより、一定の社会資本ストックが築き上げられてきたものの、一方では、まだ整備が行き届いていない部分もあり、今後も引き続き、改善していく必要があります。

また、目指す姿を実現するためには、これまで築き上げてきた社会資本が有する「強み」を活用することをベースとし、その上で、不足する部分について重点投資していくことが最も効率的です。

こうした観点から、「強み」を活かした短期集中戦略を展開し、「弱み」となっている部分についても、創意工夫を加えながら「弱み」を克服する長期継続戦略を展開します。

また、施策や事業のプライオリティーを設定し、更なる「選択と集中」に取り組んでいきます。

戦 略		重点化分野
強みを活かした 短期集中戦略 [概ね前半5年間で集中的に取り組みもの]	本県の底力を発揮していくため、本県の強みをより活かせる分野に短期集中的な戦略を展開	①広域的な交流・連携基盤の強化
		②集客・交流機能の強化とブランド力向上
社会ニーズに応じた 中期戦略 [計画中盤(概ね3~7年目)には軌道に乗るように取り組むもの]	新たな社会ニーズに対応していくため、社会情勢の変化も踏まえながら中期的な戦略を展開	③環境保全と循環型社会の構築
創意工夫を加えた 長期戦略 [10年間継続して着実に取り組むもの]	弱みや脅威を克服するため、ソフト対策を充実し、予防保全的な維持管理などの創意工夫を加えながら長期的な戦略を展開 ただし、被災箇所の防災対策等については、短期集中的な取り組みを実施	④防災・減災対策の充実・強化
		⑤自立した生活ができる環境の整備
		⑥総合的な交通安全対策の推進
		⑦持続可能なまちづくり

(1) 強みを活かした短期集中戦略

中国をはじめ東アジア地域では著しく経済が成長しており、経済活動のグローバル化がますます進展しています。

また、平成20年代半ばに、尾道松江線や東広島呉自動車道などが一斉に開通することにより、県境を越える井桁状の高速道路ネットワークが完成し、本県の中核性の向上が大きく期待されています。

さらには、本県は2つの世界遺産や風光明媚な瀬戸内海の多島美など豊かで魅力ある観光資源を有しています。

本県の底力を最大限発揮していくため、こうした強みや機会を活かせる分野に短期集中投資していきます。

重点化方針

1

～**広域的な交流・連携基盤の強化**～

本県の新たな経済成長への挑戦を支えるため、アジアの経済成長や国際化の進展に合わせたグローバルゲートウェイ機能の強化を図ります。

また、広域的な行政需要への対応も視野に入れながら、井桁状の高速道路ネットワークとグローバルゲートウェイや産業集積地をつなぐ広域交通ネットワークを強化するなど、企業活動を支える物流機能の充実を図ります。

■ **企業活動を支える物流基盤の充実**

- ・ 広島都市圏における高速交通体系の確立
- ・ 物流機能を強化する広域交通ネットワークの構築
- ・ 県西部の物流拠点における広島市東西を結ぶ物流交通基盤の充実
- ・ 県東部の物流拠点港湾における水深不足の解消等、荷役効率化の推進

■ **グローバルゲートウェイ機能の強化**

- ・ アジア地域への直行便の拡充
- ・ アジア以遠の地域への国際ハブ空港（ソウル・台北・上海・成田・羽田）とのアクセス路線の強化
- ・ 戦略的なポートセールスの展開とコンテナターミナルの24時間化、港湾経営の民営化などによる港湾サービスの向上
- ・ 高速道路ネットワークとグローバルゲートウェイをつなぐ広域交通ネットワークの構築

■ **「ひと・まち」をつなぐ広域道路ネットワークの構築**

- ・ 高速道路ネットワークと地域資源をつなぎ、中枢・中核都市圏の高次都市機能を強化

重点化方針

2

～**集客・交流機能の強化とブランド力向上**～

本県の豊かで魅力ある観光資源をいっそう活かすため、高速道路ネットワークと観光資源をつなぐ交通ネットワークの強化に取り組むとともに、観光地周辺の道路拡幅や、港湾施設を活用した賑わい空間づくりなどを進め、観光インフラの充実による本県のブランド力の更なる向上を図ります。

■ **県内の観光資源をつなぐネットワーク形成**

- ・ 高速道路ネットワークと観光資源をつなぐネットワーク化の促進

■ **観光インフラの充実**

- ・ 世界遺産「厳島神社」の玄関口における港湾施設の充実
- ・ 県有数の観光地「尾道」の港湾施設の利活用による賑わいづくりの推進
- ・ しまなみ海道のサイクリングロードの充実

■ **新たな魅力を創出するみなと環境の整備**

- ・ 港湾施設の利活用等による観光インフラ整備（クルージング支援の充実）

■ **空港施設機能の充実等**

- ・ 国際定期路線の拡充や、東京（羽田）線のシャトル化などに向けた空港施設機能・空港アクセス機能の充実

(2) 社会ニーズに応じた中期戦略

大気汚染、水質汚濁など地域の環境問題に加え、地球温暖化など地球規模で環境を考えなければならない時代を迎えて、自然環境との調和や、資源・エネルギーの効率的利用などが、より一層強く求められています。

こうした新たな社会ニーズに対応する分野については、社会情勢の変化も踏まえながら、中期的な戦略を展開していきます。

重点化方針

3

～環境保全と循環型社会の構築

下水道の普及を進めることにより、海や川の自然環境の保全に取り組むとともに、河川の底質改善、海域環境の改善（藻場・干潟）、水資源の適正管理を図るなど、地球環境に配慮した取り組みを進めます。

また、循環型社会の構築へ向けて、汚泥バイオマスエネルギーなどによる未利用エネルギーの活用を図ります。

- 地域の実情に応じた効率的な污水处理
 - ・ 污水处理システムの効率化（浄化槽など代替案の活用）
- 下水道未利用エネルギーの活用
 - ・ 最新の環境技術を応用した消化ガス発電設備の増設
 - ・ 下水汚泥のバイオマスエネルギーとしての有効活用
- 河川の底質浄化、海域環境の改善（藻場・干潟）
 - ・ 河床の底質改善や失われた藻場・干潟等の浅海域の保全・再生
- 水資源の適正管理
 - ・ 多目的ダムの整備による渇水対策

(3) 創意工夫を加えた長期戦略

少子・高齢化社会の到来や、低密度市街地の拡大や都市機能の拡散などにより、地域コミュニティの崩壊や都市機能の低下などが懸念されています。

また、近年、大規模な地震が全国各地で発生しており、本県においても安芸灘～伊予灘地震の切迫性が報告されているほか、五日市断層や己斐断層などによる大規模地震発生が懸念されています。

さらには、異常気象による局地的豪雨の頻発と台風の大型化により、土砂災害・水害の発生リスクが増大しています。

このため、これまでも緊急性の高い対策から順次、実施してきましたが、将来、深刻な影響を及ぼすおそれがあるこうした弱みや脅威を克服するためには、ソフト対策を充実し、施設の長寿命化を図る予防保全的な維持管理の推進などの創意工夫も加えながら長期的に対応していく必要があります。

なお、長期戦略の中でも、被災箇所の防災対策等については、短期集中的に取り組めます。

重点化方針

4

～防災・減災対策の充実・強化

多発している局地的豪雨への対応なども踏まえながら、優先度の高い箇所から着実に、「安全・安心な県土づくり」に向けたソフト対策を含めた総合的な防災対策を実施していきます。とりわけ、近年、被災した箇所で、特に人的被害のあった箇所については、早期に復旧を図るとともに、原形復旧にとどまらず、再度災害防止の観点から集中的に改良復旧に取り組みます。

■ 安全・安心な県土づくり

- ・ 災害の発生状況を踏まえ緊急度の高い箇所から防災対策を実施
- ・ 災害時要援護者関連施設等を保全対象に含む土砂災害危険箇所の整備を重点化
- ・ ハザードマップを活用した市町の警戒避難体制確立の支援の促進
- ・ 土砂災害警戒区域等の指定による市町の警戒避難体制支援の促進や新規宅地開発の抑制
- ・ 短時間局所集中豪雨などに対応した防災情報の住民への伝達や活用支援の促進

■ 緊急輸送ネットワークの充実

- ・ 災害等有事の際に緊急車両の輸送路となる緊急輸送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

- ・ 緊急輸送道路における橋梁耐震補強の推進
- ・ 港湾施設の耐震化の推進
- ・ 住宅、建築物の耐震化の推進

重点化方針

5

～自立した生活ができる環境の整備

人口減少社会や、長期にわたる景気の低迷を背景として、今後とも住宅セーフティネットの重要性が増していることに配慮しつつ、県民の日常生活を維持していくために、県営住宅の再編整備を進めていきます。

また、高齢化社会の中、支援や介護が必要な人が地域で安心して生活できるようにバリアフリー化を進めるなど、誰もが暮らしやすい環境を整備します。

■ ニーズを踏まえた住環境の整備

- ・ 既設県営住宅の高齢者向け改善
- ・ 高齢者等の入居を受け入れる民間賃貸住宅の供給促進
- ・ 子育てに配慮した住宅の普及促進

■ 県営住宅の再編整備

- ・ 建替統廃合の推進

■ 主要施設周辺のバリアフリー化の推進

- ・ 港湾旅客ターミナル等のバリアフリー化の推進

重点化方針

6

～総合的な交通安全対策の推進

通学路や事故危険箇所を中心に、歩道の新設や拡幅、バリアフリー化を進めます。また、放置艇対策により船舶航行の安全を確保します。

- 安心できる道路空間の形成（歩道）
 - ・歩道の新設、拡幅及び段差・勾配の解消による歩行空間のバリアフリー化、通学路の安全確保
- 放置艇への対策（船舶航行の安全確保）
 - ・船舶係留施設整備に合わせた重点的撤去区域内の放置艇の一掃

重点化方針

7

～持続可能なまちづくり

ア 都市地域

効率的なまちづくりを進めるため、都市計画制度の積極的な運用により市街地の拡大を抑制する一方で、市街地の有効な土地利用を促進し、コンパクトで住みやすく豊かなまちづくりを進めるとともに、円滑な都市活動を支え、地域活動の活性化を図ります。

- 用途地域・地区計画等の都市計画制度の活用による土地利用の規制と誘導
 - ・都市計画区域マスタープランによる都市の将来像の提示
 - ・容積率の緩和など、都市計画制度の活用による合理的な土地利用の推進
- 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
- 交通需要マネジメント等の推進
 - ・パーク＆ライドの取組推進やノーマイカー運動による渋滞緩和
 - ・公共交通機関や自転車への転換を誘導

イ 中山間地域

中山間地域や島しょ部においては、どの地域に住んでいても必要最低限の公共サービスが得られる、いわゆるシビルミニマムの観点から、地域の自立を支える生活交通の円滑化・地域連携促進や、中心市と周辺地域の機能連携を促進し、地域社会の活性化に努めます。

- 中心市と周辺地域の連携を支えるインフラ整備
 - ・幹線道路等整備による中山間地域の活性化
 - ・島しょ部等の交通結節点となる港湾機能の充実
- 市町中心地とその周辺部の連携を強化する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交通円滑化と都市的サービスを享受できる広域交通網等の確保
 - ・バス路線など住民生活に欠かすことのできない生活道路の改良
 - ・1.5車線化、待避所の設置などによる拠点（市町中心地）へのアクセス道の改良

2 社会資本ストックの有効活用

【取組の方向】

これまで蓄積されてきた社会資本の潜在機能を最大限活用していくため、既存ストックの機能改善や運用改善、多目的利用に取り組むとともに、ハードとソフト対策との一体的な取り組みを進めていきます。

区 分	主な取り組み
既存ストックの機能改善等	<ul style="list-style-type: none"> ■機能改善 <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路の再生改良による局所的な線形改良や待避所設置 ・既存の交差点の部分拡幅による改良 ・県営住宅に近接する保育施設等と連携した子育て支援への取組 ■運用改善 <ul style="list-style-type: none"> ・有料道路における利用しやすい料金体系の導入による地域交通の安定的な維持 ■多目的利用 <ul style="list-style-type: none"> ・道路を通じた地域振興の推進(日本風景街道等) ・既存堤防を活用した河岸・港湾緑地整備による快適な水辺空間の提供 ・既存の階段護岸を利用した水上タクシーの展開や、河岸緑地へのオープンカフェの outlet などの「水の都ひろしま」構想の推進 ・堤防管理道等を活用した自転車や歩行者にやさしい移動空間の提供 ・庭園砂防等による観光地における安全確保と環境・景観の形成
ハードとソフト対策との一体的な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■既存ストックの潜在能力を最大限引き出すためのソフト対策 <ul style="list-style-type: none"> ・定期航空路線の拡充や、空港アクセスの改善 ・アジア地域への直行便の拡充や、アジア以遠の地域への国際ハブ空港(ソウル・台北・上海・成田・羽田)とのアクセス路線の強化 ・有効なポートセールスに向けた 24 時間対応、施設民営・共同化などによる港湾サービスの充実 ■ソフト対策によるハード整備の補完 <ul style="list-style-type: none"> ・ハザードマップを活用した市町の警戒避難体制確立の支援の促進 ・土砂災害警戒区域等の指定による市町の警戒避難体制支援の促進や新規宅地開発の抑制 ・短時間局所集中豪雨などに対応した防災情報の住民への伝達や活用支援の促進 ■規制緩和等による新たなまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドの取組推進やノーマイカー運動による渋滞緩和(交通需要マネジメント) ・自転車など環境にやさしい乗り物への誘導 ・容積率の緩和など、都市計画制度の活用による合理的な土地利用の推進

3 社会資本の適正な維持管理

【取組の方向】

計画的な維持修繕や、施設の長寿命化により、利用者の安全確保や、施設の機能維持に向けた適正な維持管理に取り組んでいきます。

区 分	主な取り組み
アセットマネジメントシステムを活用した維持管理計画の策定と推進	<ul style="list-style-type: none"> ■次世代への財政負担の軽減を図るため、主要な公共土木施設について平成 25 年度までにアセットマネジメントシステムを活用した「維持管理計画」を策定し、施設の長寿命化などライフサイクルコスト(建設・更新・維持管理の総費用)の縮減を推進
新たな公との連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> ■県民が主体的・自発的に、道路や河川の清掃や草刈などに参加する「アダプト活動」等の促進

3つのマネジメント方針を効果的に進めるための施策・イノベーション

※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

取り組みの方向	主な取り組み
①コスト構造改善	<p>「広島県公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、次の4つの分野に取り組み、総合的なコスト構造の改善を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ■計画・設計・施工の最適化 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出抑制や工事中の交通渋滞解消等による社会的コストの低減 ・急速に進歩する民間技術(新技術・新工法等)の積極的な活用 ・設計の改善に取り組む「設計VE」の推進 ■事業のスピードアップ <ul style="list-style-type: none"> ・進捗管理の徹底による事業の重点化・集中化 ■維持管理の最適化【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> ・施設の長寿命化を図る戦略的な維持管理(アセットマネジメント)の推進 ■調達の最適化 <ul style="list-style-type: none"> ・総合評価方式の推進等の入札契約制度の改善 ・電子調達の推進
②多様な主体との連携	<ul style="list-style-type: none"> ■新たな公との連携の推進【再掲】 <p>新たな公共サービスの担い手として県民が主体的・自発的に、道路や河川の清掃や草刈などに参加する「アダプト活動」等を積極的に促進</p> ■官民連携の推進 <p>指定管理者制度や、PFI手法などの更なる導入を図るとともに、官民連携による公共サービスの民間開放を推進</p> ■建設産業との連携 <p>「広島県公共土木施設災害支援制度」に基づく支援活動など安全安心な地域づくりの担い手である建設業者と引き続き緊密な連携を図るとともに、必要な建設業者の確保に向けた取組を推進</p> ■市町との連携の推進 <p>市町への事務・権限移譲を推進するなど、住民に対するサービスが効率的かつ効果的に提供される体制を構築するとともに、県内の市町と対等なパートナーとして密接な協力連携関係を築き、地域の活性化を共に推進</p> ■社会資本マネジメントの総合調整 <p>観光や産業の振興、環境保全などの各種主要施策との連携、調整を図るとともに、道路と農道、林道、あるいは下水道と集落排水など、相互に関連する社会資本については、組織を越えた効率的な投資を図るため、全庁横断的な組織体制のもと、総合的な社会資本マネジメントを推進</p>
③施策の点検	<ul style="list-style-type: none"> ■公共事業評価の推進 <p>「広島県事業評価監視委員会」による事業再評価制度の運用などにより、公共事業の効率性・実施過程透明性を向上</p> ■PDCAの推進 <p>社会資本マネジメントにおいても「PDCAサイクル」〔計画(Plan)－実施(Do)－評価(Check)－改善(Action)〕により総合的な点検・評価を行い、施策や事業の改善に反映</p> ■見える化の推進 <p>社会資本マネジメントの成果について、県民にわかりやすい事業成果の公表を推進</p>
④事業ごとの整備計画の策定	<p>「道路整備計画 2008 後期実施計画」をはじめ、河川、港湾などの事業ごとに、地域の実情、特性や、市町のまちづくり計画なども勘案しながら、社会資本未来プランの基本方針に沿った整備計画を順次、策定し、事業を計画的に実施</p>
⑤社会資本整備のプライオリティーの設定	<p>事業を超えた横断的な施策分野においても、社会資本整備全体のプライオリティー(優先度)を検討し、社会資本整備の重点化と効率性・効果性を向上</p>



社会資本整備の優先順位〔プライオリティー〕 の設定について



平成24年6月



土木局

1 『社会資本未来プラン』の概要 (H23年3月策定)

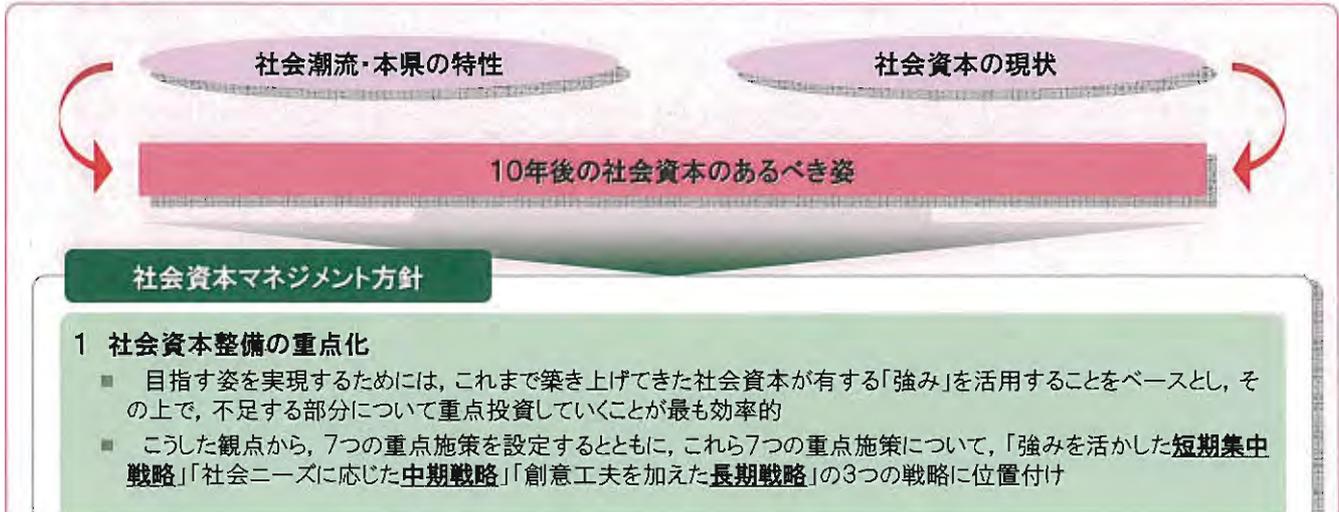
(1) 策定の趣旨

広島県総合計画『ひろしま未来チャレンジビジョン』が目指す県土の将来像を実現するため、土木局が担う今後の社会資本マネジメントの基本方針を定めるもの

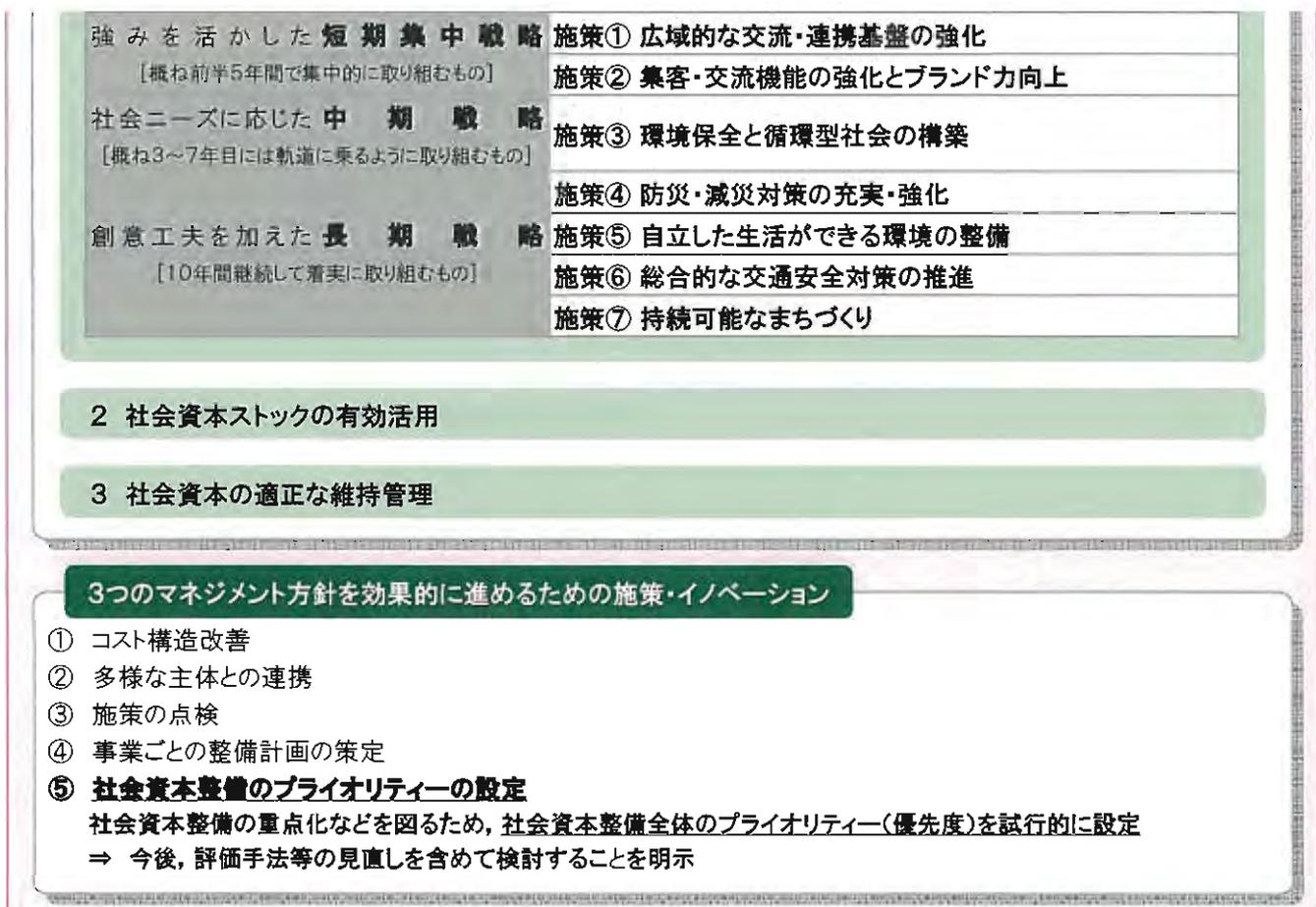
(2) プランの期間

『ひろしま未来チャレンジビジョン』が概ね10年後を展望して策定されたものであることから、10年間(H23年度～H32年度)とする

(3) 基本構成



- 1 -



- 2 -

2 「社会資本整備の優先順位(プライオリティー)」の設定の目的

- 本県は、依然として厳しい財政状況にあるものの、『ひろしま未来チャレンジビジョン』が目指す県土の将来像の実現に向けて、『社会資本未来プラン』を着実に推進すべきことに加え、東日本大震災の発生を踏まえ、災害に強い県土づくりを進めていくことが求められている状況
- このため、昨年3月に設定した「社会資本整備のプライオリティー(試行版)」について、その評価手法を見直した上で改めて設定し、効果的・効率的に社会資本整備を進める

3 「社会資本整備の優先順位(プライオリティー)」の位置付け(活用策)

- 「社会資本整備の優先順位(プライオリティー)」は、限られた財源を最大限有効に活用し、効果的・効率的に社会資本整備を進めるため、施策区分や事業区分を越えた優先順位付けを行うものであり、
 - 土木局の公共事業の概算要望・予算編成等において、どの事業にどの程度財源を配分すべきかを設定する際の基礎資料
 - 『社会資本未来プラン』のフォローアップ等において、どの施策に重点投資すべきかを設定する際の基礎資料として位置付け(個々の事業箇所に対する実施の要否や事業費配分の判断に用いるものではないこと ⇒ これらは事業別整備計画で設定)
- このため、設定に際しては、「県民起点」「現場主義」をより一層徹底する観点から、学識経験者、市町代表、経済界代表からなる「社会資本整備のプライオリティー検討会議」を設置し、評価手法(案)、評価結果(案)について審議
- 設定後においても、「成果主義」を追求する観点から、PDCAを回しながら、不断の見直しを実施

4 「社会資本整備の優先順位(プライオリティー)」の設定方法

(1) 評価対象

今後10年間に実施が見込まれる補助公共事業及び国直轄事業662箇所(道路・街路・交通安全・河川・砂防・海岸・港湾)

(2) 評価単位(評価に際して事業箇所をグループ化したもの) ⇒ P5~6「5. 評価単位一覧」参照

- 事業箇所について、事業別(7区分)・施策別(6区分)・優先度別(3区分)に43にグループ化したもの

- 3 -

事業別	事業の種類に応じた7区分 (7区分)
施策別	『社会資本未来プラン』に掲げた7施策のうち、該当事業の存する6区分 (6区分)
優先度別	事業別整備計画(『広島県道路整備計画2011』など)上の事業優先度区分を踏まえて設定した3区分 (3区分)

(3) 評価基準

- 「県民起点」「現場主義」「成果主義」の観点から総合的な評価を行うため、人口や資産の集積の度合いなどに左右される「事業効果(B/Cなど)」のみならず、「実施環境(地元の期待度など)」や「波及的影響(期待される波及効果など)」を評価項目に設定

事業効果	B/C(当該事業の費用と受益者側の便益との比)がどれだけ大きいか
実施環境	事業を計画どおり円滑に進めることができる環境にあるかなど、事業の実施環境がどれだけ整っているか
波及的影響	貨幣換算することが困難な効果・影響や、施策目標達成度・施策課題への対応に係わる事項など

(4) 優先順位付け ⇒ P7~8「6. 優先順位(プライオリティー)の評価結果」参照

- (2)の評価単位(43にグループ化したもの)を対象に、(3)の評価基準により、客観的な数値化が困難な場合でも定性的な指標により評価することが可能な階層化意思決定法(AHP法)*を用いて、1位から43位まで順位付け

* 個々の事業箇所を1対1で比較するに際し、数値化が可能な事項((3)の「事業効果」など)のほか、数値化が困難な事項((3)の「実施環境」「波及的影響」など)も勘案しながら評価を行い、優先順位を付ける手法(適用例:首都機能移転先候補地選定(国会等移転審議会)など)

- 4 -

5 評価単位一覧(事業別・施策別・事業別整備計画上の優先度別)

『社会資本未来プラン』における施策区分とその施策の戦略的位置付け

区分	施策の位置付け		短期集中戦略	中期戦略	長期戦略	
	広域的な交流・速携基盤の強化	集客・交流機能の強化とブランド力向上	環境保全と循環型社会の構築	防災・減災対策の充実・強化	総合的な交通安全対策の推進	持続可能なまちづくり
事業区分 道路	A	道路-広域-A 矢野安浦線 を含ま全32箇所	道路-集客-A 三原本郷線 を含ま全10箇所		道路-防災-A 兵平谷線 を含ま全9箇所	道路-持続-A (国)314号東城BP を含ま全18箇所
	B	道路-広域-B 福山西環状線 を含ま全16箇所	道路-集客-B 庄原東城線 を含ま全7箇所		道路-防災-B (国)375号福富豊栄BP を含ま全4箇所	道路-持続-B 坂小屋浦線 を含ま全12箇所
	C	道路-広域-C 下御領井原線 を含ま全4箇所				道路-持続-C 川北七塚線 を含ま全8箇所
街路	A	街路-広域-A 神辺水谷線 を含ま全2箇所	街路-集客-A 長江線(3工区) 全1箇所		街路-防災-A 鷹取奈良津線 全1箇所	街路-持続-A 忠海中央線 を含ま全5箇所
	B				街路-防災-B 高小路線 を含ま全2箇所	街路-持続-B 坂中央線 を含ま全4箇所
	C				街路-防災-C 福山駅美島線電線共同溝 全1箇所	街路-持続-C 大内太才線 を含ま全4箇所
交通安全	A				安全-交通-A (国)182号明神町 を含ま全17箇所	
	B				安全-交通-B (国)432号中河内地区 を含ま全33箇所	
	C				安全-交通-C (国)186号木野地区 を含ま全25箇所	

事業区分と各事業

河川	A				河川-防災-A 沼田川(三原市) を含ま全22箇所		
	B				河川-防災-B 国兼川(庄原市・三次市) を含ま全20箇所		
	C						
砂防	A				砂防-防災-A 光明寺川(呉市) を含ま全173箇所		
	B				砂防-防災-B 大砂川(竹原市) を含ま全124箇所		
	C						
海岸	A				海岸-防災-A 因島海岸重井地区 を含ま全16箇所		
	B				海岸-防災-B 木江港海岸木江地区 を含ま全17箇所		
	C				海岸-防災-C 川尻港海岸岩戸地区 を含ま全15箇所		
港湾	A	港湾-広域-A (臨)廿日市草津線 を含ま全6箇所	港湾-集客-A 厳島港宮島口地区 を含ま全7箇所		港湾-防災-A 広島港五日市地区[新築岸壁] を含ま全2箇所	港湾-交通-A 土生港箱崎地区[物揚場等] を含ま全3箇所	港湾-持続-A 木江港等[緑地等] を含ま全3箇所
	B	港湾-広域-B 尾道米崎港貝野地区 を含ま全5箇所	港湾-集客-B 忠海港忠海地区 を含ま全2箇所	港湾-環境-B 福山港真沖地区[産業物揚場] を含ま全3箇所	港湾-防災-B 広島港港田地区[防波岸壁] を含ま全4箇所	港湾-交通-B 広島港吉島地区[浮桟橋等] を含ま全6箇所	港湾-持続-B 大竹港小方地区[防波堤] を含ま全2箇所
	C	港湾-広域-C 広島港宇品地区[泊地等] を含ま全2箇所		港湾-環境-C 土生港三庄地区[干潟] を含ま全3箇所		港湾-交通-C 広島港森山地区[防波堤] を含ま全7箇所	港湾-持続-C 三瀬港三高地区[桟橋改良] 全1箇所

※ 今後10年間に実施が見込まれる事業箇所であり、H23年度に策定した事業別整備計画に位置付けた事業箇所のみ、次期計画に位置付けることが見込まれる箇所を含む。なお、表記している箇所は、評価に際して選定した代表事業箇所であり、各評価単位区分内で優先順位が概ね中間に位置する箇所である

6 優先順位(プライオリティー)の評価結果

プライオリティー	短期集中戦略		中期戦略	長期戦略		
	広域的な交流・運携基盤の強化	集客・交流機能の強化とブランド力向上		防災・減災対策の充実・強化	総合的な交通安全対策の推進	持続可能なまちづくり
☆☆☆	1 港湾 - 広域 - A	2 港湾 - 集客 - A				
☆☆☆☆	3 街路 - 広域 - A	5 街路 - 集客 - A		4 河川 - 防災 - A 6 道路 - 防災 - A 7 港湾 - 防災 - A 9 砂防 - 防災 - A 11 海岸 - 防災 - A 13 街路 - 防災 - A	12 安全 - 交通 - A	
☆☆☆☆	8 道路 - 広域 - A 10 道路 - 広域 - B			18 道路 - 防災 - B 19 海岸 - 防災 - B 20 街路 - 防災 - B		15 港湾 - 持続 - A 17 道路 - 持続 - A
☆☆☆☆	14 港湾 - 広域 - B	16 道路 - 集客 - A			21 港湾 - 交通 - A	
☆☆☆☆	凡例 順位 事業区分 施策区分 優先度区分 1 港湾 - 広域 - A					

- 7 -

				22 港湾 - 防災 - B 23 河川 - 防災 - B 25 砂防 - 防災 - B		24 街路 - 持続 - A
	27 道路 - 広域 - C 28 港湾 - 広域 - C		26 港湾 - 環境 - B			29 道路 - 持続 - B 30 街路 - 持続 - B
☆☆		32 道路 - 集客 - B 33 港湾 - 集客 - B		35 海岸 - 防災 - C 37 街路 - 防災 - C	31 安全 - 交通 - B	34 港湾 - 持続 - B
☆☆			39 港湾 - 環境 - C		36 港湾 - 交通 - B 38 安全 - 交通 - C	40 道路 - 持続 - C 41 街路 - 持続 - C
☆					42 港湾 - 交通 - C	43 港湾 - 持続 - C

※1 「太枠囲み」は施策を越えて順位付けを行ったものであり、「細枠囲み」は「太枠囲み」を基準として、同一施策内で事業を越えて順位付けを行ったものである
 ※2 順位を示すために項目を並べたものであり、項目間の距離と優先度の差とは一致しない

- 8 -

7 評価手法及び評価結果のポイント【試行版との比較】

- ✓ 評価手法及び評価結果の客観性や精度が向上したこと
 - ・ 学識経験者、市町代表、経済界代表からなる「プライオリティー検討会議」を設置し、評価手法(案)、評価結果(案)について審議
 - ・ 試行版設定(H23年3月)後に策定された事業別整備計画(『広島県道路整備計画2011』など)の事業優先度区分を反映して評価
- ✓ 『社会資本未来プラン』の短期集中戦略に位置付けた施策の評価が高いこと
 - ・ 短期集中戦略に位置付けた「広域的な交流・連携基盤の強化」「集客・交流機能の強化とブランド力向上」の評価が高く、以下、長期戦略の「防災・減災対策の充実・強化」、長期戦略のその他の施策と続いており、この傾向は、試行版同様 ⇒ 試行版の妥当性が実証
- ✓ 東日本大震災などを踏まえ、「防災・減災対策の充実・強化」の評価が高まったこと
 - ・ 災害に強い県土づくりの必要性が再認識されたことなどから、「防災・減災対策の充実・強化」の評価が高まった
 - ・ このように、その時々的情勢変化が評価結果に反映されることから、PDCAを回しながら、不断の見直しを行うことが必要

短期集中戦略

【広域的な交流・連携基盤の強化】

今回の評価結果		試行版
1 港湾 - 広域 - A ☆☆☆	↑	☆☆☆
3 街路 - 広域 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
8 道路 - 広域 - A ☆☆☆	↓	☆☆☆
10 道路 - 広域 - B ☆☆☆	↑	☆☆☆
14 港湾 - 広域 - B ☆☆☆	↓	☆☆☆
27 道路 - 広域 - C ☆☆☆	←	☆☆☆
28 港湾 - 広域 - C ☆☆☆	↑	☆☆
集 計	上昇 ↑	3区分
	横ばい ←	2区分
	低下 ↓	2区分

【集客・交流機能の強化とブランド力向上】

今回の評価結果		試行版
2 港湾 - 集客 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
5 街路 - 集客 - A ☆☆☆		区分なし
16 道路 - 集客 - A ☆☆☆	↓	☆☆☆
32 道路 - 集客 - B ☆☆☆	←	☆☆
33 港湾 - 集客 - B ☆☆☆	↓	☆☆☆
集 計	上昇 ↑	
	横ばい ←	2区分
	低下 ↓	2区分

中期戦略

【環境保全と循環型社会の構築】

今回の評価結果		試行版
26 港湾 - 環境 - B ☆☆☆	↑	☆☆
39 港湾 - 環境 - C ☆☆☆	↑	☆
集 計	上昇 ↑	2区分
	横ばい ←	
	低下 ↓	

- 9 -

長期戦略

【防災・減災対策の充実・強化】

今回の評価結果		試行版
4 河川 - 防災 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
6 道路 - 防災 - A ☆☆☆	↑	☆☆☆
7 港湾 - 防災 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
9 砂防 - 防災 - A ☆☆☆	↑	☆☆☆
11 海岸 - 防災 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
13 街路 - 防災 - A ☆☆☆	↑	☆☆☆
18 道路 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
19 海岸 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
20 街路 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
22 港湾 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
23 河川 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
25 砂防 - 防災 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
35 海岸 - 防災 - C ☆☆☆	↓	☆☆☆
37 街路 - 防災 - C ☆☆☆	↑	☆
集 計	上昇 ↑	4区分
	横ばい ←	9区分
	低下 ↓	1区分

【総合的な交通安全対策の推進】

今回の評価結果		試行版
12 安全 - 交通 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
21 港湾 - 交通 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
31 安全 - 交通 - B ☆☆☆	↓	☆☆☆
36 港湾 - 交通 - B ☆☆☆	←	☆☆
38 安全 - 交通 - C ☆☆☆	↑	☆
42 港湾 - 交通 - C ☆☆☆	↓	☆☆
集 計	上昇 ↑	1区分
	横ばい ←	3区分
	低下 ↓	2区分

【持続可能なまちづくり】

今回の評価結果		試行版
15 港湾 - 持続 - A ☆☆☆		区分なし
17 道路 - 持続 - A ☆☆☆	←	☆☆☆
24 街路 - 持続 - A ☆☆☆	↓	☆☆☆☆
29 道路 - 持続 - B ☆☆☆	↑	☆☆
30 街路 - 持続 - B ☆☆☆	←	☆☆☆
34 港湾 - 持続 - B ☆☆☆		区分なし
40 道路 - 持続 - C ☆☆☆	←	☆☆
41 街路 - 持続 - C ☆☆☆	←	☆☆
43 港湾 - 持続 - C ☆☆☆		区分なし
集 計	上昇 ↑	1区分
	横ばい ←	4区分
	低下 ↓	1区分

- 10 -

【参考】「社会資本整備の優先順位(プライオリティ)」の設定手法

(1) 評価対象

今後10年間に実施が見込まれる補助公共事業及び国直轄事業662箇所（道路・街路・交通安全・河川・砂防・海岸・港湾）

(2) 評価実施者

H23年度における土木局・都市局の局長・部長（中間過程の評価は、土木局・都市局内のグループリーダーなど）

(3) 評価手順

	項目	内 容
ステップ①	事業を優先度別に分類	事業ごと(道路, 河川など7事業)に優先度別(A[重点的に事業進捗を図るもの], B[段階的に整備するもの], C[ソフト対策などにより対応するもの]の3優先度)に分類 ~ 19分類* (7事業×3優先度) * 該当がない区分を除く ⇒ 事業別整備計画(「広島県道路整備計画2011」「ひろしま川づくり実施計画2011」などで設定済み)
ステップ②	施策別に分類	ステップ①による19分類について, 6つの施策(広域:広域的な交流・連携基盤の強化に資するもの, 集客:交流機能の強化とブランド力向上に資するもの など)でさらに分類 ~ 43分類(7事業×3優先度×6施策)
ステップ③	施策別・優先度別にグループ化	ステップ②による43分類について, 6つの施策(広域, 集客 など), 3つの優先度(A, B, C)で取りまとめ ~ 16グループ(6施策×3優先度)
ステップ④	事業を超えた評価 (同一施策内)	ステップ③による16グループごとに, グループに属する各事業(代表箇所)について, AHP法を用いて相対評価し, 優先順位付け(1位, 2位...)
ステップ⑤	施策を超えた評価	ステップ③による16グループ(代表箇所)について, AHP法を用いて相対評価し, 優先順位付け(1位, 2位...16位)
ステップ⑥	5段階の優先順位(プライオリティ)設定	ステップ④・ステップ⑤の結果を統合し, 5段階(☆5つ, ☆4つ...☆1つ)の優先順位(プライオリティ)を設定

(4) 社会資本整備のプライオリティー検討会議

① 設置目的

社会資本整備の重点化と効率性・効果性の向上を図り、『社会資本未来プラン』を着実に推進するため、道路、河川などの事業別整備計画に定める同一事業内でのプライオリティーに加え、事業間のプライオリティーを評価することにより、社会資本整備全体のプライオリティーを設定することとし、その設定に当たり、県が専門的見地からの意見を聴取する会議として設置

② 委員

学識経験者	中山隆弘(広島工業大学教授・広島県事業評価監視委員会委員長) 森杉壽芳(日本大学教授) 木下栄蔵(名城大学教授) 戸田常一(広島大学教授・広島県事業評価監視委員会委員)
市 町	五藤康之(広島県市長会会長・三原市長) 吉田隆行(広島県町村会会長・坂町長)
経 済 界	宮下文博(中国経済連合会常務理事・広島県事業評価監視委員会委員)

③ 審議状況

回 次	月 日	審 議 事 項
第1回	1月6日(金)	評価手法(案)の審議
第2回	2月14日(火)	評価手法(案)の審議 ⇒ 了承
第3回	3月13日(火)	評価結果(案)の審議

【参考】階層化意思決定法(AHP法)

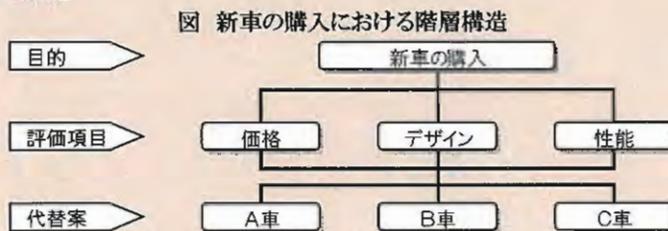
(1) 階層化意思決定法(AHP法)とは

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

(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



② 目的に対する評価項目の重みづけ

- 「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

表 重要性の尺度とその定義

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)

- 14 -

- 「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

【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
デザイン				○						性能
性能					○					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

【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

- 15 -