道　企　　　7　　号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長　様

広 島 県 知 事
（道路企画課）

今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成２０年９月１９日付け国道企第３７号で依頼のこのことについて，別添資料により提出します。

担当　道路企画グループ
電話　082-513-3891（ﾀﾞｲﾔﾙｲﾝ）
（担当者　上田，坂田）

様式 ①

広　島　県

今後の道路行政についての意見・提案

①　道路行政全般について改善すべき点，要望や提案など

（1）無駄の排除や更なる効率化に向けた提案

○　将来の地方分権を見据え，国と地方の役割分担を明確にした上で，地域内交通を分担する道路については，住民により身近な地方が地域の実情に応じて主体的に柔軟な整備・管理を行う等，行政の効率的な執行体制を構築していくことが必要である。

○　地域の実情に応じたローカルルールの適用などによる柔軟な計画の導入や，新技術の活用などにより，徹底的な建設コストの縮減を図り，必要な道路をより早く，より安く造るといった工夫が必要である。

○　既存道路の更なる有効活用を図るため，高速道路の弾力的な料金施策やスマートインターチェンジの整備等による「使える」ハイウェイ施策の推進や，アセットマネジメントの導入による道路施設の長寿命化策等について積極的に取り組む必要がある。

（2）必要性の説明に対する改善策

○　費用対効果（B/C）など全国一律の評価手法だけでなく，地域特性に応じた道路のもたらす様々な効果を反映した評価手法を導入することにより，道路の必要性が幅広く理解されるよう，説明責任を果たすべきである。

○　優先順位を明確にし，これまで以上の事業の選択と集中を図るとともに，整備スケジュールを明らかにした上で，早期に事業効果を発現するための徹底的な時間管理を行うべきである。

○　道路のニーズを十分把握した上で，更なる利用者・生活者目線による道路行政を展開していく必要がある。

（3）財源及び予算配分等に対する要望

○　道路特定財源の一般財源化については，受益者負担の考え方や国と地方の役割分担，税財源のあり方を含めさらに議論を深めること。また，一般財源化された場合においても，その税の目的から，道路整備のために優先的に配分されるべきである。

○　地方への予算配分手法の透明性を図るとともに，まだまだ課題の多い地方への配分割合を高めるなど，地方の道路整備のための財源が安定的に確保されるよう必要な措置を講じる必要がある。

○　特に，地方の厳しい財政状況を踏まえ，国直轄の道路整備や維持管理について，その費用のすべてを国の負担によるものとし，地方への負担の軽減を図るよう必要な措置を講じること。

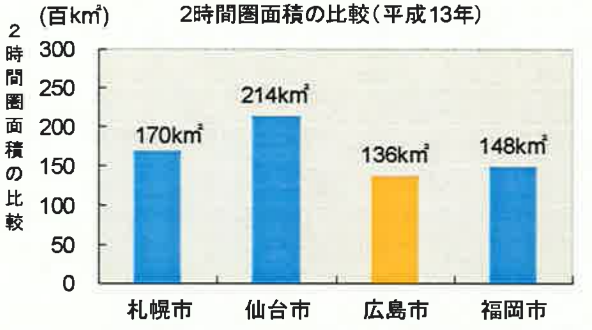
○　今後の地方分権に向け，地方固有の財源である地方道路整備臨時交付金など，地方が自主的に使える道路財源の充実を図ること。

今後の道路行政についての意見・提案
②-1　地域の現状と抱える課題

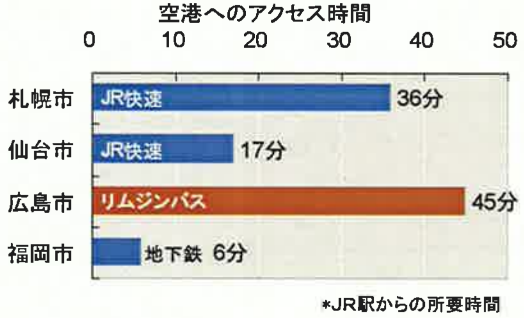
様式 ②
広　島　県

(1)中枢拠点性の向上

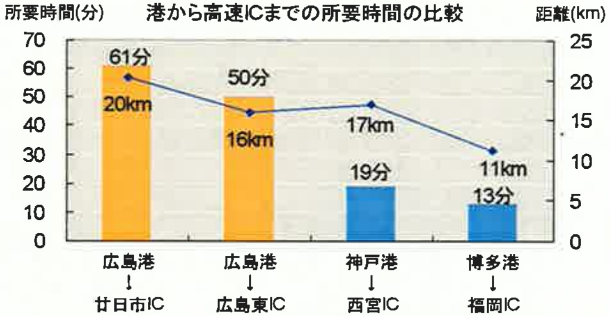
中国地方で随一のグローバルゲートウェイである広島空港・広島港などの物流基盤や，産業集積・研究開発などの高次都市機能を有する本県が，将来の道州制に向けて中心的な役割を担っていくためには，尾道松江線などのブロック内外の各都市を結ぶ高速交通ネットワークや広島高速道路などの都市圏内幹線道路網の整備を促進し，更なる中枢拠点性の強化を図ることが必要である。



資料:「広島都市圏の中枢拠点性向上に向けた調査研究報告書」より



*JR駅からの所要時間



*H17 道路交通センサスより算出

(2)産業活動への支援

地域産業活性化を推進するために，産業活動の根幹的な基盤となる物流アクセスを整備し，企業誘致効果を高める必要がある。現在，県内の主要工業団地（105 団地）の内，20 分以内で高速インターチェンジに到達できる工業団地は 76 団地であり，更なる物流の効率化に向けた産業団地等へのアクセス強化が必要である。

高速ICに20分で到達できる工業団地数

アウトカム指標	達成（H19年度末）	未達成（H19年度末）
高速ICに20分で到達できる工業団地数	76団地（72%）	29団地（28%）

※全工業団地:105団地

今後の道路行政についての意見・提案

②-1　地域の現状と抱える課題

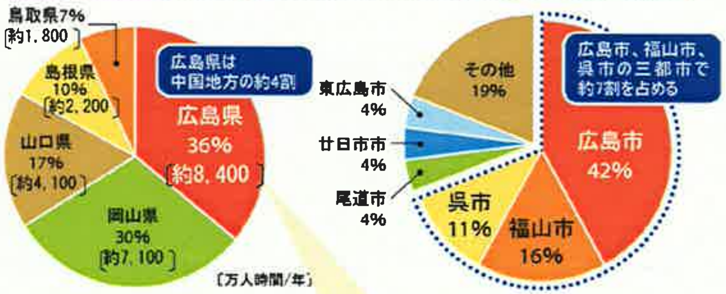
様式 ②

広　島　県

(3)都市部の渋滞対策

現在，中国地方の渋滞損失時間のうち約４割を広島県が占めている状況であり，県内では広島市，福山市，呉市の３都市で約７割の渋滞が発生している。県内の主要渋滞ポイントは 58 箇所，それに伴う年間渋滞損失時間は約 8,400 万人時間（H18）であり，県内における地域経済や産業活動に多大な影響を及ぼしているため，国道２号バイパスの整備などによる早急な対策が必要である。

広島県の渋滞損失時間（H18）：約8,400万人時間/年



中国地方の県別渋滞損失内訳

広島県内の地域別渋滞損失内訳

渋滞損失額　約 2,500 億円
県内総生産額の約 2%に相当

▼中国地方の主要渋滞ポイント

広島県	岡山県	山口県	島根県	鳥取県
58	43	47	9	22

広島県の主要渋滞ポイント数：58箇所

(4)中山間地域における生活道路(ライフライン)の確保

中山間地域では，過疎化・高齢化が進行し，地域を支える集落機能が著しく低下しており，将来的には集落崩壊，更には県土保全などの公益的機能も果たせなくなることが懸念されている。そのため，緊急車両やデマンドバスの通行・生活物資の搬入等，地域の生命線となる生活道路が果たす役割はより重要となっている。

過疎地域の現状

項目			面積	人口 (増減)	高齢者比率 (増減)
全国			377,915km2	127,767,994人 (+0.7%)	20.1% (+2.8%)
	過疎地域		204,529km2	10,734,718人 (△4.6%)	30.2% (+3.1%)
		割合	54.1%	8.4%	—
広島県			8,479km2	2,876,642人 (△0.1%)	20.9% (+5.1%)
	過疎地域		5,255km2	304,380人 (△5.8%)	34.5% (+13.5%)
		割合	62.0%	10.6%	—

人口：平成17年度国勢調査　増減：平成12年度国勢調査との対比

●新市中心地 30 分交通圏カバー率
78.6%（226.1 万人/287.7 万人）
64.7%（5,489km²/8,479km²）

様式②

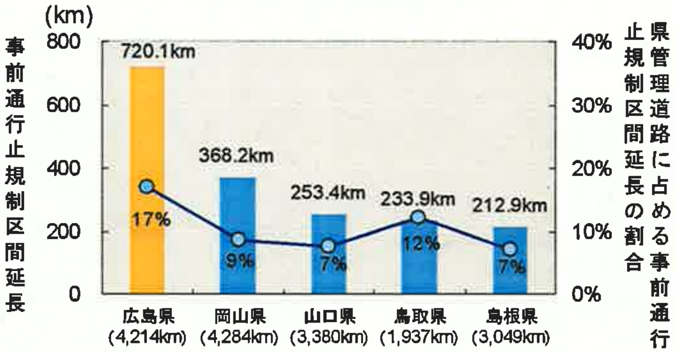
広　島　県

②-1　地域の現状と抱える課題

(5)災害に強い道路整備

県土の約８割が山地であるなどの地形的な制約から，多くの道路が海や河川，山の近傍に整備されており，土質的にも崩壊しやすい地質であるため，降雨時等の事前通行規制区間は720kmと中国５県で最も長く，異常気象による災害や通行規制が頻繁に発生している。そのため，緊急輸送道路の確保や防災対策など，災害に強い道路整備が必要である。

中国5県の事前通行規制区間延長



( ):県管理道路延長

防災要対策箇所

防災要対策箇所	H19年度末対策済	未対策
約540箇所	約190箇所 (35%)	約350箇所 (65%)

事例1：国道433号（広島市佐伯区湯来町）台風13号により国道が崩落（2006年9月）

事例2：国道186号（大竹市小方町）豪雨に伴う落石発生（2006年6月）

(6)安全･安心な道路空間の確保

県内の交通事故発生状況は依然として高い水準にあり，歩道が未整備の通学路も多く残っている。そのため，高齢者や子供等の交通弱者に配慮した，「あんしん歩行エリアの整備」や「歩行空間のバリアフリー化」，「事故危険箇所対策」等を推進することにより，安全・安心な道路の整備を図る必要がある。

交通事故に係る指標

区分	全国平均	広島県
事故危険箇所数	約84（箇所）*1 平成15年7月11日指定	117（箇所）（全国12位）
事故発生件数	18,869（件）*2 平成18年度実績	20,960（件）（全国13位）
通学路指定有り区間の歩道未整備延長	－	161（km）

*1:全国で3,956箇所指定されており、それを47(都道府県)で割った値
*2:全国で886,864件発生しており、それを47(都道府県)で割った値
*3:事故危険箇所数上位3位:1位大阪府,2位神奈川県,3位兵庫県
*4:事故発生件数上位3位:1位東京都,2位大阪府,3位愛知県

一般県道造賀八本松線（東広島市高屋町造賀）

国道432号（三原市大和町和木）

今後の道路行政についての意見・提案
②−１　地域の現状と抱える課題

様式②
広　島　県

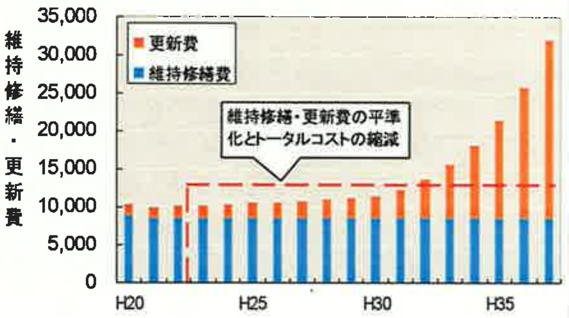
(7)道路施設の老朽化への対応

急峻な山間部や島嶼部を多く抱える広島県の地形的な特性から，本県の道路においては橋梁やトンネル等，多くの道路施設が存在する。（県内国県道：実延長 5,397km（全国８位程度），トンネル:353 箇所（全国５位），橋梁:4,275 箇所（全国 10 位））今後，これらの道路施設が集中的な更新時期を迎えるため，アセットマネジメントを導入し，計画的・効率的に予防保全を行う維持管理形態に転換することにより，トータルコストの縮減を図ることが必要である。

建設後 50 年を超える橋梁数の推移

注：データは県管理橋梁（橋長 2m 以上）のみ

維持修繕・更新見通し（イメージ）



(8)高速道路の有効活用

既存の高速道路をより利用しやすいものとするため，通行料金割引等による多様で弾力的な料金設定やスマートインターチェンジの設置等による，「使える」ハイウェイ施策の推進が求められる。

本県では，一般有料道路事業で整備された広島岩国道路や広島呉道路が高速自動車国道と比べ割高な料金設定のため，利用者にとって通勤費用や物流コストへの過度な負担が生じているとともに，瀬戸内しまなみ海道についても新特別料金が適用されたものの，高速自動車国道と比べて約２．８倍の料金水準であるなど，地域の観光振興や合併した市域の連携の障壁となっている。

また，県内の高速インターチェンジの間隔は，中国縦貫自動車道で 20.2km，山陽自動車道で 11.1km と，全国平均の約 10km を上回っており，社会実験中の宮島ＳＡスマートＩＣをはじめ，利用しやすい高速道路の推進が求められている。

高速自動車国道と比べて割高な料金設定

路線名	区間	現行料金（円）	高速自動車国道とした場合の料金（円）	(現行)/(高速自動車国道とした場合) 料金比較
広島岩国道路	廿日市～岩国	1,100	700	1.6倍
広島呉道路	仁保～呉	900	550	1.6倍
瀬戸内しまなみ海道	西瀬戸尾道～今治	4,700	1,700	2.8倍

今後の道路行政についての意見・提案

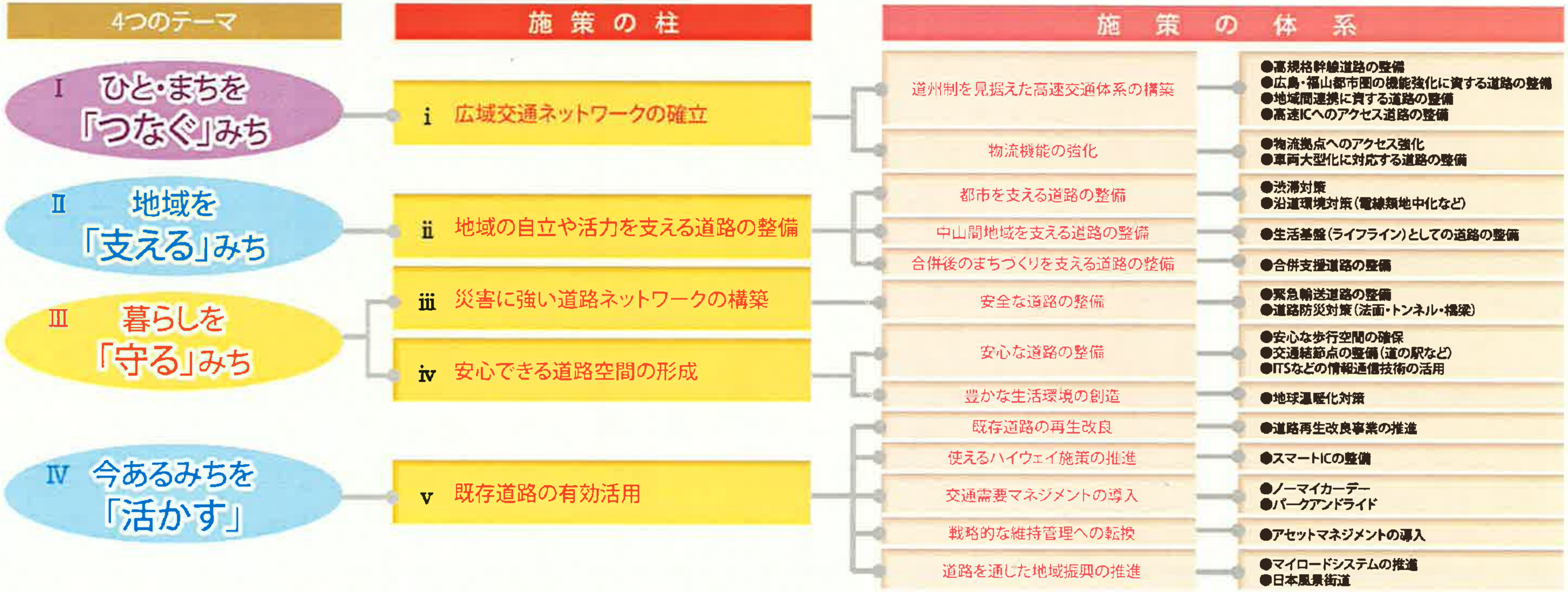
様式 ③

広　島　県

②-2　地域の目指すべき将来像

広島県では地域や産業が活力に満ちあふれ，安心できる環境のもとで，県民が希望を持って活き活きと活動できる，「元気な広島県」の実現に向け，広島県総合計画（元気挑戦プラン）に基づき各種施策を展開しているところである。その中で，根幹的な社会基盤となる道路整備については，本県が直面する課題である，中枢拠点性の強化に向けた**「ｉ 広域交通ネットワークの確立」**，中山間地域の過疎対策や合併後のまちづくり支援などに向けた**「ii 地域の自立や活力を支える道路の整備」**，県民が安心して暮らせる環境づくりに向けた**「iii 災害に強い道路ネットワークの構築」**，**「iv 安心できる道路空間の形成」**，更には**「ｖ 既存道路の有効活用」**の５つの施策を柱に，住民により身近な地域が，道路の実情やニーズに迅速に応えるとともに，知恵と工夫により今ある道路をうまく活用することにより，地域の活力や元気を生み出すことを目的とした『地域が活きる道づくり』の実現を目指すこととしている。

『地域が活きる道づくり』を目指して



今後の道路行政についての意見・提案
③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式 ④
広 島 県

重点事項：I ひと・まちを「つなぐ」みち　広域交通ネットワークの確立＜高速交通体系の構築＞

中国横断自動車道　尾道松江線

山陰自動車道と連携し，中国地方の一体的な発展に寄与するとともに，飛躍的な物流機能の強化により，沿線地域の企業誘致促進や産業連携効果が誘発される。沿線産業団地の立地企業も本路線に対する期待度は高く，その効果を見据えて設備投資を進めており，早期完成が望まれている。

尾道市 → 松江市：210分 → 約145分（約65分短縮）

広島市 → 松江市：200分 → 約165分（約35分短縮）

路線名	中国横断自動車道　尾道松江線
区　間	尾道市美ノ郷町～島根県松江市（松江玉造～三刀屋木次まで供用済）
延　長	約137km（4車線）（26km供用済）

読売新聞大阪本社の新たな印刷拠点「尾道工場」が広島県尾道市美ノ郷町の県営尾道流通団地に完成し、印刷を始めました。

・・・工場は、山陽自動車道の尾道IC（インターチェンジ）近くにあり、しまなみ海道（西瀬戸自動車道）で四国と結ばれています。将来、中国横断自動車道尾道松江線で山陰ともつながり、優れた立地条件を備えています。　『読売新聞（H20.10.9）抜粋』

中国横断自動車道尾道松江線

産業団地名	分譲面積（m²）	立地企業（社）
三次工業団地	487,719	38
庄原工業団地	100,004	8
尾道工業団地	199,315	7
尾道流通団地	316,134	34

東広島・呉自動車道

広島都市圏内の主要都市となる広島市・東広島市・呉市の連携強化が図られるとともに，広島空港へのアクセスも飛躍的に向上し，中枢拠点性の強化が図られる。また，来年度供用予定の物流拠点となる阿賀マリノポリス地区をはじめ，沿道に点在する多くの産業団地などにおいて，地域産業の活性化が期待される。

呉市 → 広島空港

【一般国道375号を利用した場合】104分

【東広島・呉自動車道を利用した場合】約54分（約50分短縮）

※H17道路交通センサスより算出

路線名	一般国道375号　東広島・呉自動車道
区　間	東広島市高屋町～呉市阿賀中央5丁目
延　長	約32.8km（4車線）

阿賀マリノポリス地区	
供用	H21.4以降
港湾関連用地	5.3ha
工業用地	8.7ha
コンテナ	出荷　31万t/年 入荷　7.5万t/年
発生交通量	約1,600台/日

産業団地名	分譲面積（m²）	立地企業（社）
高屋東工業団地	212,422	4
賀茂（西条・高屋）工業団地	267,344	22
賀茂（御園宇）工業団地	255,802	18
賀茂（磯松）工業団地	294,039	10
原工業団地	71,192	3
田口研究団地	177,298	6
吉川工業団地	287,071	12
広島中央サイエンスパーク	179,828	8
テクノタウン東広島	79,365	2
黒瀬工業団地	136,748	11
桑畑工業団地	194,943	8
郷原工業団地	180,906	6
阿賀マリノポリス地区	(87,000)	-

重点事項：I ひと・まちを「つなぐ」みち　広域交通ネットワークの確立＜都市圏の機能強化に資する道路の整備＞

広島高速道路

広島都市内幹線道路における慢性的な交通渋滞を解消し，都市内現道交通の円滑化を図るとともに，高速ICや広島港及び広島空港へのアクセスが飛躍的に向上する。また，併せて，広島駅周辺では「二葉の里地区」再開発計画や新球場の建設などの開発が進み，更なる拠点機能の向上が図られる。

広島市中心部 ⇔ 広島空港：62分 → 約45分（約17分短縮）

広島港 ⇔ 広島東IC：50分 → 約18分（約32分短縮）

※H17道路交通センサスより算出

路線名	広島高速2号線（府中仁保道路）	広島高速3号線（広島南道路）	広島高速5号線（東部線）
区　間	広島市東区温品町～南区仁保沖町	広島市南区仁保町～西区観音新町4丁目	広島市東区温品町～東区二葉の里町3丁目
延　長	約5.9km（4車線）一部暫定2車線	約7.7km（4車線）	約4.0km（暫定2車線）
完成イメージ図	JR山陽本線・JR山陽新幹線交差部	宇品付近	広島駅北口IC

海田・明神高架

広島高速道路と周辺高速道路網とを高架接続することにより，アクセス性が向上し，広島都市内高速ネットワーク機能の効果をより高めることが可能となり，更なる高次都市機能の強化が図られる。

工区名	海田高架 ［東広島ﾊﾞｲﾊﾟｽ］
区　間	海田町浜角～海田町日の出町
延　長	約1.8km(4車線)

工区名	明神高架 ［広島南道路］
区　間	海田町日の出町～坂町矢野新町
延　長	約2.2km(4車線)

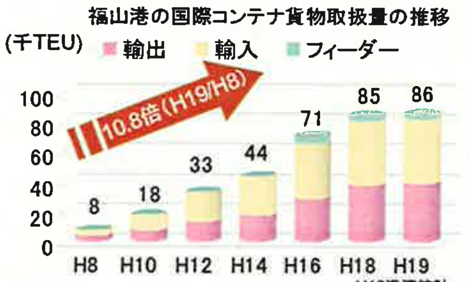
重点事項：I ひと・まちを「つなぐ」みち　広域交通ネットワークの確立＜物流機能の強化＞

（都）神辺水呑線（Ｉ期）

日に約5万台以上の交通量がある入江大橋付近の慢性的な交通渋滞を解消するとともに，国際物流拠点として急激に貨物量が伸びている重要港湾福山港と高速ICを結び，国際競争力の強化に寄与する重要なアクセス道路として，福山港周辺に立地する物流企業などにおける期待感は大きい。

路線名	都市計画道路　神辺水呑線（Ｉ期）
区　間	福山市東手城町～曙町
延　長	約1.2km（4車線）

入江大橋北詰交差点最大渋滞長　:1300m



H19港湾統計

（主）呉環状線　郷原工区

桑畑，郷原工業団地の入口における乗用車の離合が困難な狭隘区間を解消し，朝夕通勤時の恒常化した渋滞を緩和するとともに，将来的には東広島・呉自動車道郷原IC（仮称）も接続され，更なる地域の産業活動の活性化が期待されている。

路線名	主要地方道　呉環状線　郷原工区
区　間	呉市郷原町
延　長	約3.0km（4車線）

産業団地概要

産業団地名	分譲面積（m^2）	立地企業（社）
桑畑工業団地	194,943	8
郷原工業団地	180,906	6
神辺工業団地	260,548	10

（一）下御領井原線　八尋工区

大型車の離合が困難な狭隘区間を解消することにより，沿線の神辺工業団地から高速ICへの円滑な物流アクセスが確保され，地域の産業活動の活性化が図られる。

路線名	一般県道　下御領井原線
区　間	福山市神辺町八尋
延　長	約1.6km（2車線）

重点事項：Ⅱ 地域を「支える」みち　地域の自立や活力を支える道路の整備＜都市部の渋滞対策＞

（国）2号　西広島バイパス　廿日市高架橋

区間 廿日市市下平良～地御前
延長 約2.3km（4車線）

地域高規格道路「広島西道路」の一部として地域内外の交通を支えるバイパスであるが，主要渋滞ポイントである平面交差点において，慢性的な渋滞を引き起こしている。廿日市高架の整備により立体交差となることで，通過交通や接続する県道の交通円滑化が図られる。

速谷交差点　最大渋滞長　：1600m
宮内交差点　最大渋滞長　：1050m

佐方SA ⇔ 廿日市IC付近
- 現道利用区間：約10分
- 廿日市バイパス平面部利用区間：約5分（約1/2に短縮）
- 廿日市バイパス廿日市高架部利用区間：約3分（約1/3に短縮）

（国）2号　三原バイパス

区間 三原市糸崎町8丁目～糸崎町3丁目
延長 3.0km（4車線）

三原市内の国道2号の慢性的な交通混雑の緩和や交通安全の確保を図るため早期に整備する必要がある。バイパスの全線供用により，飛躍的な時間短縮効果が見込まれ，市内の交通円滑化が図られる。

東城分れ交差点　最大渋滞長：1360m
古浜橋東詰交差点　最大渋滞長：4900m

新倉 ⇔ 糸崎
- 平成14年3月時点所要時間（現国道2号利用）：約32分
- 全線4車線供用時所要時間（三原バイパス利用）：約10分（22分短縮）

（主）福山沼隈線　福山沼隈道路

主要渋滞ポイントである洗谷交差点の交通渋滞の緩和を図るとともに，国道2号バイパスの福山道路と連携し，福山市内の都市交通円滑化を図る。また，福山市中心部と合併した沼隈町地区とを結び，合併後のまちづくりを支える重要な路線となっている。

洗谷交差点　最大渋滞長　：3700m

福山市熊野 ⇔ 福山中心部
- 現道利用区間：約27分
- 福山沼隈道路利用区間：約12分（約15分短縮）

重点事項：Ⅱ 地域を「支える」みち　地域の自立や活力を支える道路の整備

＜中山間地域を支える道路の整備＞
＜合併後のまちづくりを支える道路の整備＞

(国)487号　警固屋音戸バイパス

区　間	呉市警固屋～音戸町大字音戸
延　長	約2.9km(4車線)

バイパスの整備により，朝夕の通勤時における慢性的な渋滞の解消，地域の生活道路としての代替路線の確保，更には呉市中心部と江能倉橋島地域との交流促進や島内観光地との連携強化が図られる。

音戸大橋交差点　最大渋滞長　：2300m

(主)三原竹原線　池ノ内工区

区　間	三原市小泉町池ノ内
延　長	約0.9km(2車線)

高齢者福祉施設を含む医療機関への主要なアクセス道路であり，地域の生命線となる生活道路となっているが，乗用車の離合が困難であり，また，歩道も整備されていない状態であることから，交通弱者に配慮した安全な道路の整備が急務となっている。

(主)千代田八千代線　出原工区

区　間	山県郡北広島町出原
延　長	0.65km(2車線)

北広島町内の主な産業団地等と広島方面への主要アクセス道路である国道54号とを結ぶ道路として，地域の生活・産業活動の活性化のために必要な道路であり，企業誘致も進んでいることから，交通難所の解消が望まれている。

中四国最大級の中古車オークション会場が新設

(主)大崎上島循環線　盛谷工区

区　間	豊田郡大崎上島町東野盛谷
延　長	約1.5km(2車線)

離島である大崎上島町において，島内を循環する主要な幹線道路であり，町役場や学校，フェリー乗場などを連絡する，住民生活に欠くことのできない生活道路である。狭隘区間を解消し，通学生や高齢者など，歩行者の安全を確保し，地域の生活環境の改善を図る。

様式 ④
広 島 県

重点事項：災害に強い道路ネットワークの構築，安心できる道路空間の形成

Ⅲ 暮らしを「守る」みち

（国）375号　杵原バイパス

区　間	東広島市高屋町杵原～高屋町造賀
延　長	約2km（2車線）

地震等の災害直後における緊急車両の輸送路を担う第一次緊急輸送道路として，当該路線の果たす役割は大きく，周辺地域の中でも唯一線形が悪く，大型車の離合が困難であることから，早期にS字カーブ箇所の解消を図る。

（一）造賀八本松線　造賀工区

区　間	東広島市高屋町造賀
延　長	0.7km（2車線，歩道幅員W=2.5m）

造賀小学校の通学路になっているが，歩道が整備されておらず，大型車などが走行する際には通学児童が危険にさらされている状態であり，安全で安心できる歩行空間の整備について地元からの強い要望がある。

（国）191号　坪野工区

区　間	山県郡安芸太田町坪野
延　長	約0.4km（2車線）

県境を跨ぐ主要幹線道路であるが，地形上の制約から急峻な法面に張り付いた区間が多く，落石等の災害により通行規制が頻発している。そのため，防災要対策箇所にも位置づけられており，早急な防災対策が望まれている。

H16.9.7　台風18号

（主）吉田邑南線　吉田工区

区　間	安芸高田市吉田町吉田
延　長	1.6km（2車線，歩道幅員W=3.5m）

周辺には小学校・中学校・高校が点在しており，当該工区においては，多くの通学者の往来がある。そのため，本工区の歩道整備についての地元要望は強く，通学路の安全性の向上のため早期完成が望まれている。

重点事項：Ⅳ 今あるみちを「活かす」 既存道路の有効活用

これまで，約2,700橋の橋梁について定期点検を実施した結果，主要部材に損傷がある橋梁が75橋確認されており，今後，更に，集中的な更新時期を迎えることとなるため，アセットマネジメントを導入し，計画的・効率的に予防保全を行うことで，トータルコストの縮減を図っていく。

両国橋

鋼材の腐食

(主)甲田作木線(三次市作木町～邑智郡邑南町)	
橋　長	L=150m (2車線)
供用年次	昭和49年 (H36に建設 50年を迎える)

早瀬大橋

耐震補強の実施

(国)487号(呉市音戸町～江田島市大柿町)	
橋　長	L=623.5m (2車線)
供用年次	昭和48年 (H35に建設 50年を迎える)

▲30年後に建設50年を迎える橋梁数(2,384橋)

*:県管理のみ記載

大渡橋

主桁・支承部の腐食

(国)182号(神石高原町)	
橋　長	L=72m (2車線)
供用年次	昭和57年 (H44に建設 50年を迎える)

天満桟道橋

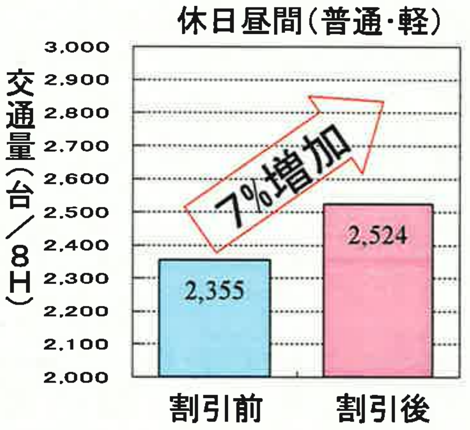
床版のひび割れ

(主)大崎上島循環線(豊田郡大崎上島町)	
橋　長	L=280m (2車線)
供用年次	昭和48年 (H35に建設 50年を迎える)

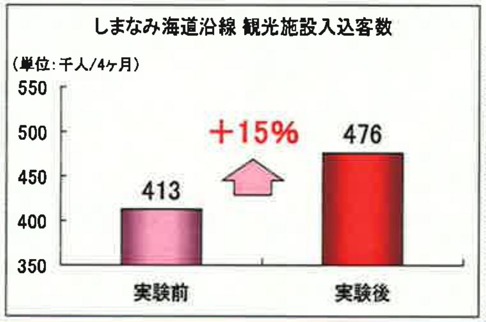
重点事項：Ⅳ 今あるみちを「活かす」 既存道路の有効活用

高速道路の料金割引

瀬戸内しまなみ海道の料金割引[平日夜間4割引，休日昼間5割引]の実施により，県境断面の交通量が大きく増加するなど，物流や観光振興，現道の交通円滑化など，地域の活性化に大きな効果が期待される。広島岩国道路・広島県道路も含めた，更なる料金低減が望まれる。



▼高速道路の料金割引による観光振興効果



【沿線の観光施設事業者の声】
- 前年同時期に比べ，利用客が増えた。割引が地域活性化に繋がるので継続を。（A社：今治）
- 割引が徐々に浸透しお客様が増加している。（B社：今治）
- 予約なしのお客様が増えた。割引をきっかけにお越しいただいている。（C社：因島）

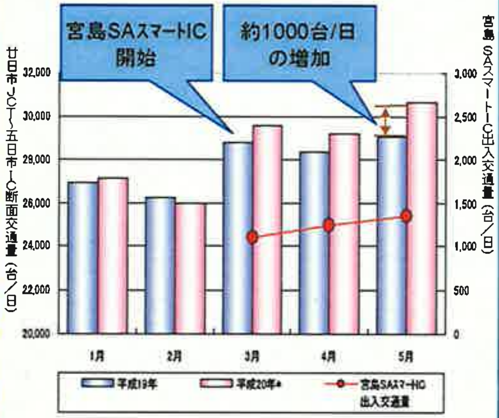
山陽自動車道宮島SAスマートIC（社会実験中）

宮島SAスマートICの設置によって，既存高速道路がより利用しやすくなり，通勤時間の短縮や，高速道路への利用転換による現道の渋滞緩和など，大きな効果が現れている。現在は社会実験中であるため，本格導入に向け要望していく。

▼社会実験中（H20.3～）

▼宮島SAスマートICの整備効果

▼廿日市JCT～五日市IC断面交通量



*廿日市JCT～宮島SAと宮島SA～五日市ICの断面交通量の平均値