

# 中国横断自動車道尾道松江線の全通が企業活動等に与える影響に関するアンケート調査

中国横断自動車道尾道松江線が2013年3月松江自動車道（松江～三次）、2015年3月尾道自動車道（三次～尾道）と段階的な開通を経る中で、同道路が地域経済や地元企業の活動に与える影響について、エネルギー総合研究所と中国地方総合研究センターは共同で2013年度から継続的に調査を実施してきた。

本稿では、中国地方総合研究センターが、この一連の調査の中で中国横断自動車道尾道松江線の全線開通（2015年3月）後に沿線企業に対して実施したアンケート調査結果について、全線開通前（松江自動車道開通後）の結果と比較しながらその概要を紹介する。

## 1. アンケート調査の実施概要

### （1）調査の目的

中国横断自動車道尾道松江線（以下、中国やまなみ街道という）の全通が企業活動や地域経済等に与える影響、具体的には、中国やまなみ街道全通後1年間の効果・影響や松江自動車道の開通後と中国やまなみ街道全通後で高速道路利用や企業展開等の見通しについてどのような変化があったかなどを把握することを目的とした。

### （2）調査対象

#### ①対象エリア

中国やまなみ街道全通の効果・影響を受けやすいと考えられる広島県内の4エリア（備北、広島、尾道・世羅、備後）、島根県内の2エリア（松江・出雲、雲南）ごとに350社を抽出し、合計で2,100社を対象とした。各エリアの範囲は図表1の通りである。

#### ②対象業種

物流面での荷主となる業種として製造業、卸売業、小売業、農林水産業、観光関連業種として飲食業、宿泊業、これに建設業を加えた7業種を対象とした。各エリアの業種ごとに従業員数の多い企業50社を対象とし、50社に満たない業種がある場合は従業員数の多い他業種から抽出した。

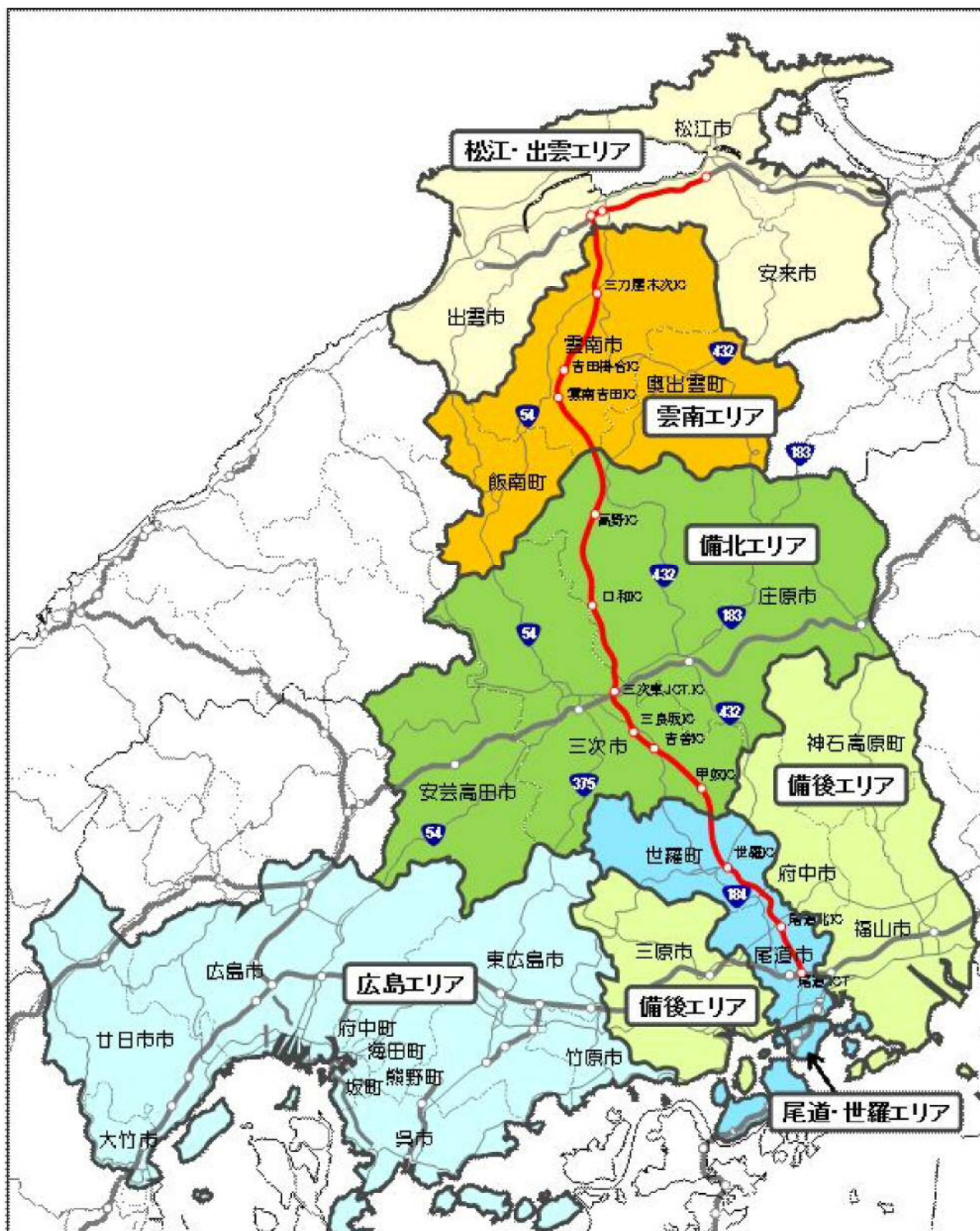
#### （3）調査期間

2016年4月18日～5月18日

#### （4）回収状況

回収数が683件、回収率は32.5%である（図表2）。

図表 1 調査対象エリア



図表 2 エリア別配布数・回収率

(2016 調査)				(2014 調査 (前回調査))			
エリア	配布数	回収数	回収率	エリア	配布数	回収数	回収率
松江・出雲	350	128	36.6%	松江・出雲	350	130	37.1%
雲南	350	129	36.9%	雲南	350	162	46.3%
備北	350	137	39.1%	備北	350	134	38.3%
広島	350	83	23.7%	広島	350	100	28.6%
尾道・世羅	350	118	33.7%	尾道・世羅	350	120	34.3%
備後	350	85	24.3%	備後	350	110	31.4%
(不明)		3		(不明)		5	
計	2,100	683	32.5%	計	2,100	761	36.2%

注1：全体回収数には不明を含む（エリア別集計の合計とは合致しない）。

2：2016年調査回答企業683社のうち企業名の記載があった企業は652社であり、そのうち前回調査に続いて回答したと判明した企業は365社（56.0%）である。

## 2. 調査結果

### (1) 中国やまなみ街道の利用状況

#### ①物流での利用

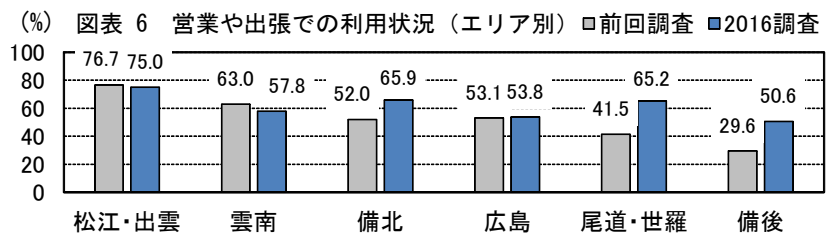
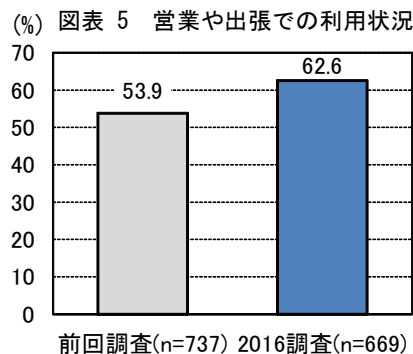
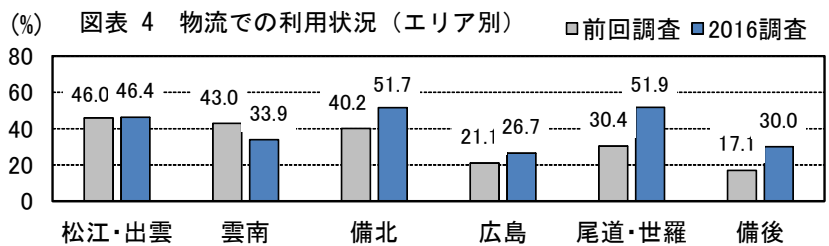
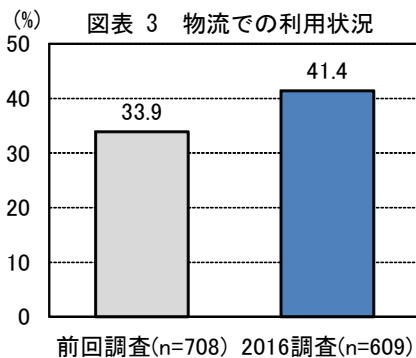
全線開通後の利用率は、松江自動車道開通後と比較し、7.5ポイント上昇している（図表3）。

エリア別では、今回開通した区間である尾道・世羅エリアで21.5ポイント上昇、備後エリアや備北エリアでも10ポイント以上の上昇となっている（図表4）。

#### ②営業や出張での利用

全線開通後の利用率は、松江自動車道開通後と比較し、8.7ポイント上昇している（図表5）。

エリア別では、尾道・世羅エリアで23.7ポイント上昇、備後エリアで21.0ポイントの大幅な上昇となっており、備北エリアでも13.9ポイントの上昇となっている（図表6）。

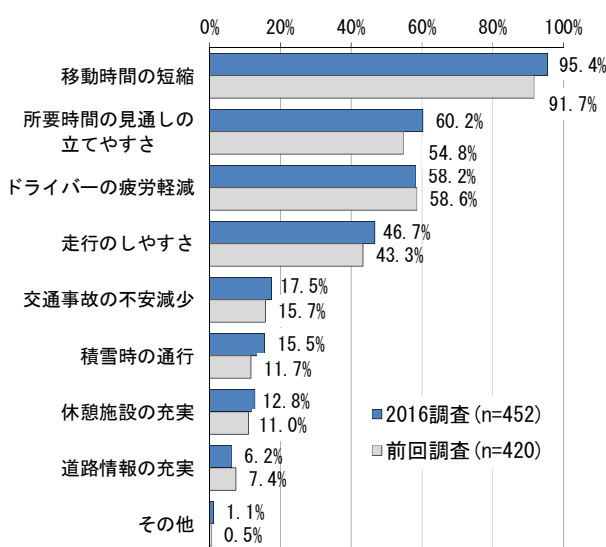


## (2) 開通前の在来国道との比較

### ①良くなったと思う点

開通前の在来国道（国道 54 号，国道 184 号等）の通行と比較して良くなったと思う点については，前回調査とほぼ結果は同様で，利用者のほぼ全員が「移動時間の短縮」を挙げている。次いで「所要時間の見通しの立てやすさ」や「ドライバーの疲労軽減」が高い割合となっている（図表 7）。

図表 7 在来国道と比較して良くなった点



注 1：複数回答。

2：中国やまなみ街道を物流，営業等で利用した企業が対象。

### ②事業活動への効果・影響

開通前の在来国道（国道 54 号，国道 184 号等）通行時と比較して事業活動にどのような効果・影響があったかについては，「物流効率が向上した」や「顧客・取引先等への訪問効率が向上した」が高い割合となっている（図表 8）。

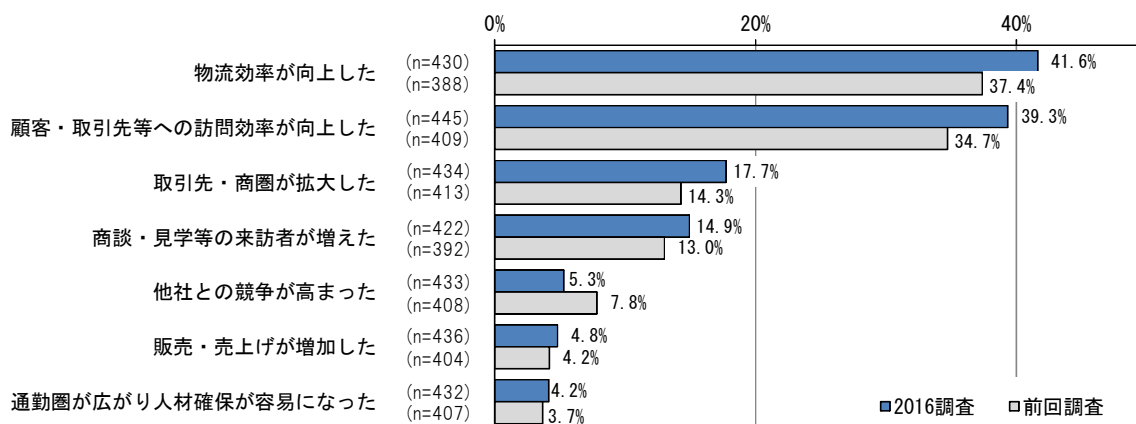
一方で，「他社との競争が高まった」は前回調査から 2.5 ポイント低下し，5.3%となっている（図表 8）。

### (3) 中国やまなみ街道全線開通による地域の変化

全線開通による地域の変化については，沿線企業の 80%以上が「山陰・山陽間，大都市圏への心理的距離が縮まった」という項目に対して，「そう思う」あるいは「多少そう思う」と回答している（図表 9）。

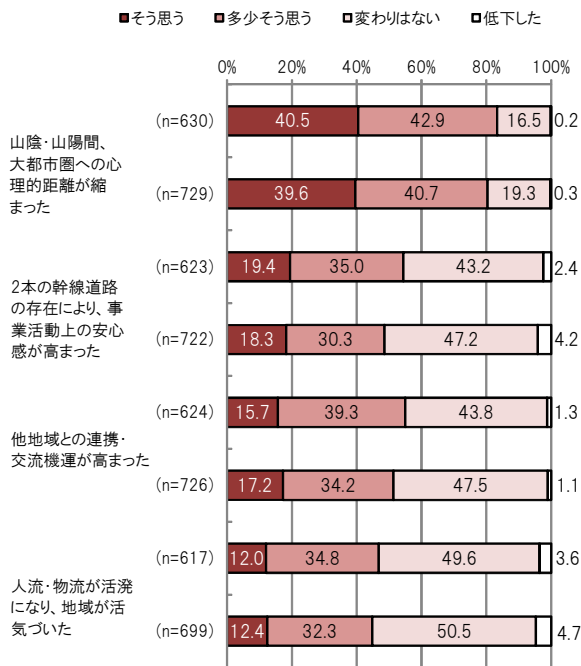
「2本の幹線道路の存在により，事業活動上の安心感が高まった」，「他地域との連携・交流機運が高まった」，「人流・物流が活発になり，地域が活気づいた」という項目についても，「そう思う」あるいは「多少そう思う」と回答した企業の割合が前回調査より上昇している（図表 9）。

図表 8 事業活動への影響・効果



注：各項目に対して，「そう思う」と回答した企業の割合。

図表 9 中国やまなみ街道全通、松江自動車道開通（前回調査）による地域の変化

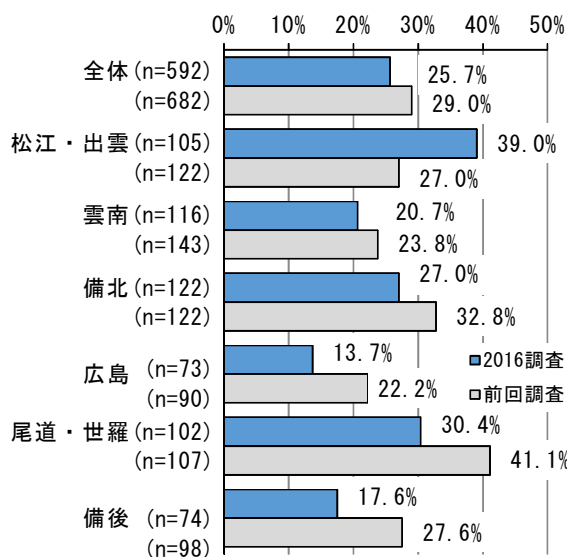


注：上段が2016年調査，下段が前回調査。

#### (4) 高速道路網を活かした新たな事業展開の意向

高速道路網を活かした新たな事業展開については、事業展開の意向を持つ企業の割合が前回調査よりやや低下しているが、松江・出雲エリアのみ割合が大幅に上昇している（図表 10）。

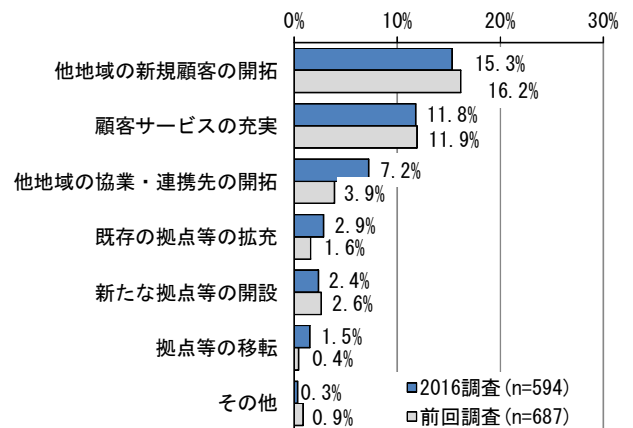
図表 10 新たな事業展開の意向を持つ企業



具体的な事業展開の内容については、「他地域の新規顧客の開拓」、「顧客サービスの充実」の順に回答割合が高い。

また、「他地域の協業・連携先の開拓」の回答割合が前回調査と比較し3.3ポイント上昇している（図表 11）。

図表 11 新たな事業展開の内容

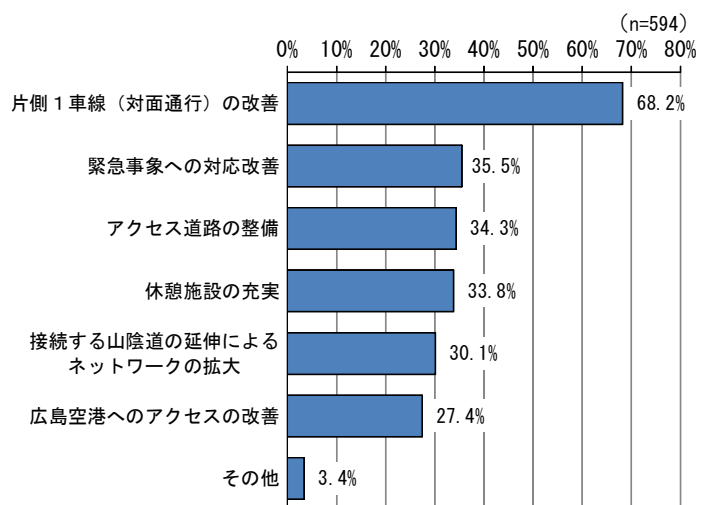


注：複数回答。

#### (5) 中国やまなみ街道の利用にあたり求めること

中国やまなみ街道に今後求めることについては、「片側1車線（対面通行）の解消」の回答割合が圧倒的に高くなっている（図表 12）。

図表 12 中国やまなみ街道の利用にあたり求めること



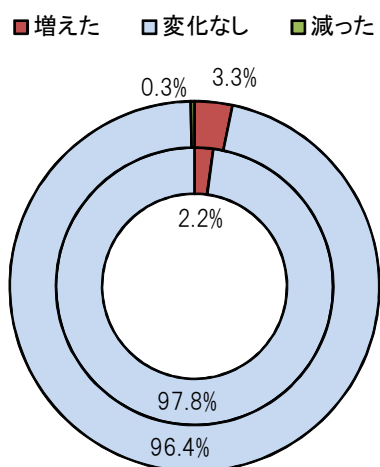
注：複数回答。

## (6) 中国やまなみ街道全線開通による空港利用の変化

### ①飛行機の利用頻度の変化

事業活動で飛行機を利用すると回答した企業のうち、高速道開通で利用頻度が増えた企業の割合は前回調査とほぼ変わらず、5%を下回っている（図表 13）。

図表 13 中国やまなみ街道全通, 松江自動車道開通（前回調査）による飛行機の利用頻度の変化



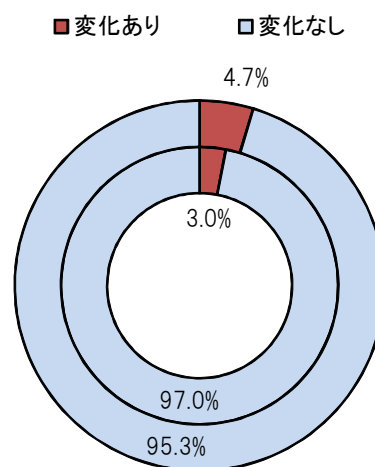
注：外円が 2016 年調査（n=302）、内円が前回調査（n=367）。

### ②利用空港の変化

高速道開通で利用する空港に「変化あり」と回答した企業の割合は前回調査よりやや上昇し、4.7%となった（図表 14）。

また、松江・出雲エリアや雲南エリアでは新たに「広島空港」を利用すると回答した企業が前回調査から大幅に増加している。（図表 15）

図表 14 中国やまなみ街道全通, 松江自動車道開通（前回調査）による利用空港の変化



注：外円が 2016 年調査（n=298）、内円が前回調査（n=362）。

図表 15 中国やまなみ街道全通, 松江自動車道開通（前回調査）による新たな利用空港

回答企業	新たな利用空港					回答数
	出雲空港	米子空港	広島空港	岡山空港	岩国錦帯橋空港	
松江・出雲		(1)	5(1)			5(2)
雲南	(2)	1(1)	5			6(3)
備北		1	1	1(1)		3(1)
広島						
尾道・世羅						
備後			(1)	(1)		(1)
計	(2)	2(2)	11(2)	1(2)		14(7)

注1：複数回答。

2：( )内が前回調査。

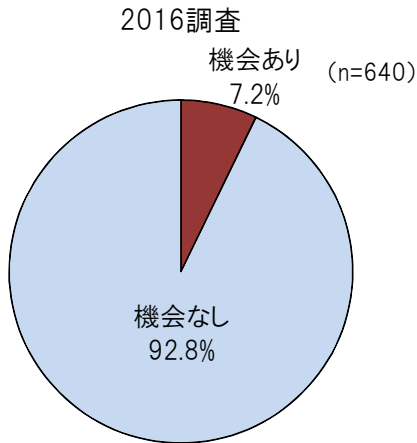
3：前回調査の備後エリアは1社が広島空港、岡山空港を新たな利用空港と回答したため、回答社数が1になっている。

## (7) 中国やまなみ街道全線開通による港湾利用の変化

### ①輸出入での港湾利用

輸出入で港湾を利用する機会がある企業は46社しかなく、7.2%にとどまっている(図表16)。

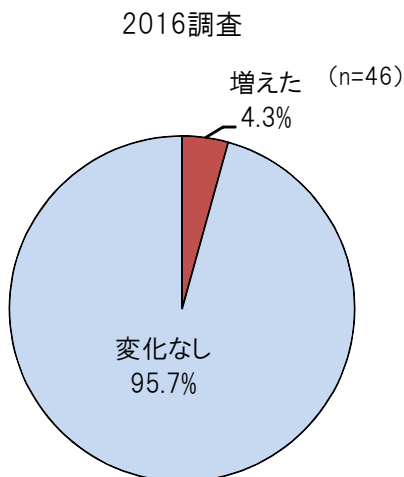
図表 16 輸出入で港湾を使う機会の有無



### ②港湾の利用頻度の変化

全線開通で港湾の利用頻度が増えた企業は2社しかなく、4.3%にとどまっている(図表17)。

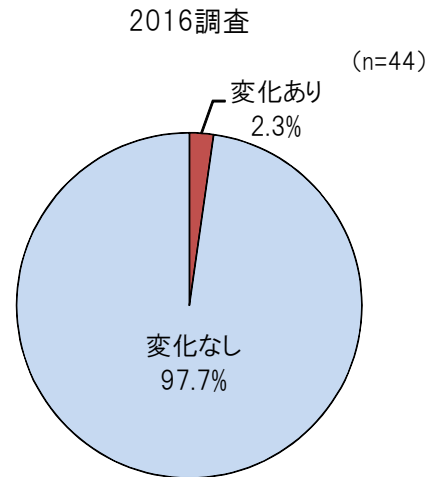
図表 17 全線開通による港湾の利用頻度の変化



### ③利用港湾の変化

全線開通で利用する港湾に「変化あり」と回答した企業は1社(備北エリア, 建設業)しかなく、2.3%となった(図表18)。

図表 18 全線開通による利用港湾の変化



## 3. 中国やまなみ街道の利活用に 関する自由意見

### (1) 道路利用

高速道路整備については、アンケート結果でも明らかになったように、前回調査同様、渋滞、事故、逆走などにつながる片側1車線(対面通行)の解消を求める意見が特に多くなっている。また、サービス施設やガソリンスタンドの設置、インターチェンジの増設を希望する意見も数多くみられた。

一般道路整備については、アクセス道路の改良や広島中央フライトロードへの接続を求める意見がみられた。

通行料については、全線無料化を希望する意見がある一方で、有料にしてでも道路の保守・充実を求める意見もあった。

他にも、高速道路の利便性の具体的なPRや中国やまなみ街道ならではのイベントを望む意見、利便性や安全性向上のための道路標識を求める意見などがあった。

### (2) 産業振興

観光振興については、中国やまなみ街道の特性を十分に活かしながら、島根県、広島県だけな

く四国や岩国を含む広域観光圏でお互いの観光情報を共有し合い、更なるにぎわいづくりへとつなげていくことを望む意見があり、農林水産振興については、主に漁業従事者の商圏拡大に寄せる期待が大きかった。

また、雲南エリアで、産業活性化に向けた高速道路の活用が不十分であるという意見もあった。

### (3) その他

「過疎化が進んだ」、「人の流入が松江・出雲に集中している」、「在来国道の交通量が激減し、地域へのマイナス影響は甚大」など雲南エリアをはじめとした中山間地域における空洞化現象を訴える意見が数多くみられた。

また、更なる地域活性化のために地域内での連携及び高速道路延伸等によるネットワークの整備促進が不可欠であるという意見もあった。

## 4. まとめ

中国やまなみ街道全線開通による物流、営業・出張での利用率向上、とりわけ、尾道・世羅エリアの利用率向上は顕著であり、利用者の多くが、移動時間の短縮、定時性の確保、ドライバーの疲労軽減を実感している。

また、前回調査と比較し、物流効率や顧客・取引先等への訪問効率の向上、取引先・商圏の拡大を実感する企業の割合が上昇するなど、全線開通の効果は顕著である。

移動時間の短縮が、沿線企業の山陰・山陽間、大都市圏への心理的距離を縮小し、他地域との交流機運を高めているのは明らかである。

高速道路を活かした新たな事業展開の意向を持つ企業は、現在、沿線企業の4分の1であるが、広範囲、多業種に拡大しつつある。

高速道路の整備は、通勤圏の拡大を通じて企業

の雇用の確保に貢献したり、観光客の行動範囲を拡大し、関西や四国など遠方からの集客も可能にした。

一方で、全線開通で住民や顧客が流出し、過疎化が進んだり、地元の小売業の売上げが落ち込んだりするなどマイナスの影響を受けている地域もある。

今後、片側1車線の解消や緊急事象への対応など安全面の問題が改善し、広島空港へのアクセスなど一般道路とのアクセスが向上すれば、全線開通効果の更なる拡大が期待される。

経営支援グループ 小出 修司