

# 中国横断道尾道松江線の開通が企業活動等に与える影響に関するアンケート調査結果

中国横断自動車道尾道松江線は、路線の大部分を無料で通行できることに加え、中国縦貫自動車道や山陽自動車道などに接続することから、広域的な地域間交流を促進する上で重要な役割を担うと期待されている。

2013年3月末に松江自動車道（松江市～三次市）が開通したほか、尾道自動車道（三次市～尾道市）も2014年度中の開通を目指して工事が進められており、尾道松江線の全線開通は間近に迫っている。

こうした状況を受け、エネルギー総合研究所と中国経済連合会、中国地方総合研究センターは共同で、①松江自動車道開通後1年間の効果・影響、②尾道松江線全通による高速道路利用や企業展開等の見通し、③空港利用への影響、に関するアンケート調査を実施した。本稿では、同アンケート調査結果の概要について紹介する。

## 1. 尾道松江線の概要と利用状況

### （1）尾道松江線の概要

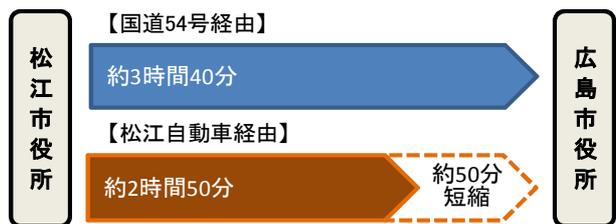
中国横断自動車道尾道松江線は、松江市と尾道市を結ぶ延長約137kmの高速道路である。

2013年3月末に松江自動車道（松江市～三次市）が開通し、松江市から三次市、広島市の移動時間は国道54号経由に比べ、それぞれ約40分、約50分短縮された。尾道松江線（松江市～尾道市）が全通すれば、松江市から尾道市への移動時間は、国道経由に比べ約80分も短縮される見通しである（図表1）。

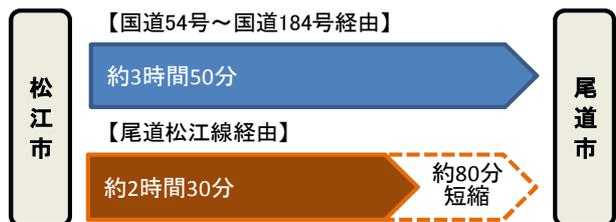
尾道松江線は、路線の大部分が新直轄方式<sup>1</sup>で整備された無料区間であり、生活面での利用も多くなるとみられる（図表2）。また、三次市で中国縦貫自動車道、尾道市で山陽自動車道と西瀬戸自動車道（しまなみ海道）に接続することから、山陰～山陽～四国といった広域的な地域間交流を促進する上で重要な役割を担うと期待されている。

図表 1 尾道松江線による時間短縮効果

#### 【松江市～広島市】



#### 【松江市～尾道市】



資料：中国地方整備局、NEXCO 西日本の資料をもとに筆者作成。

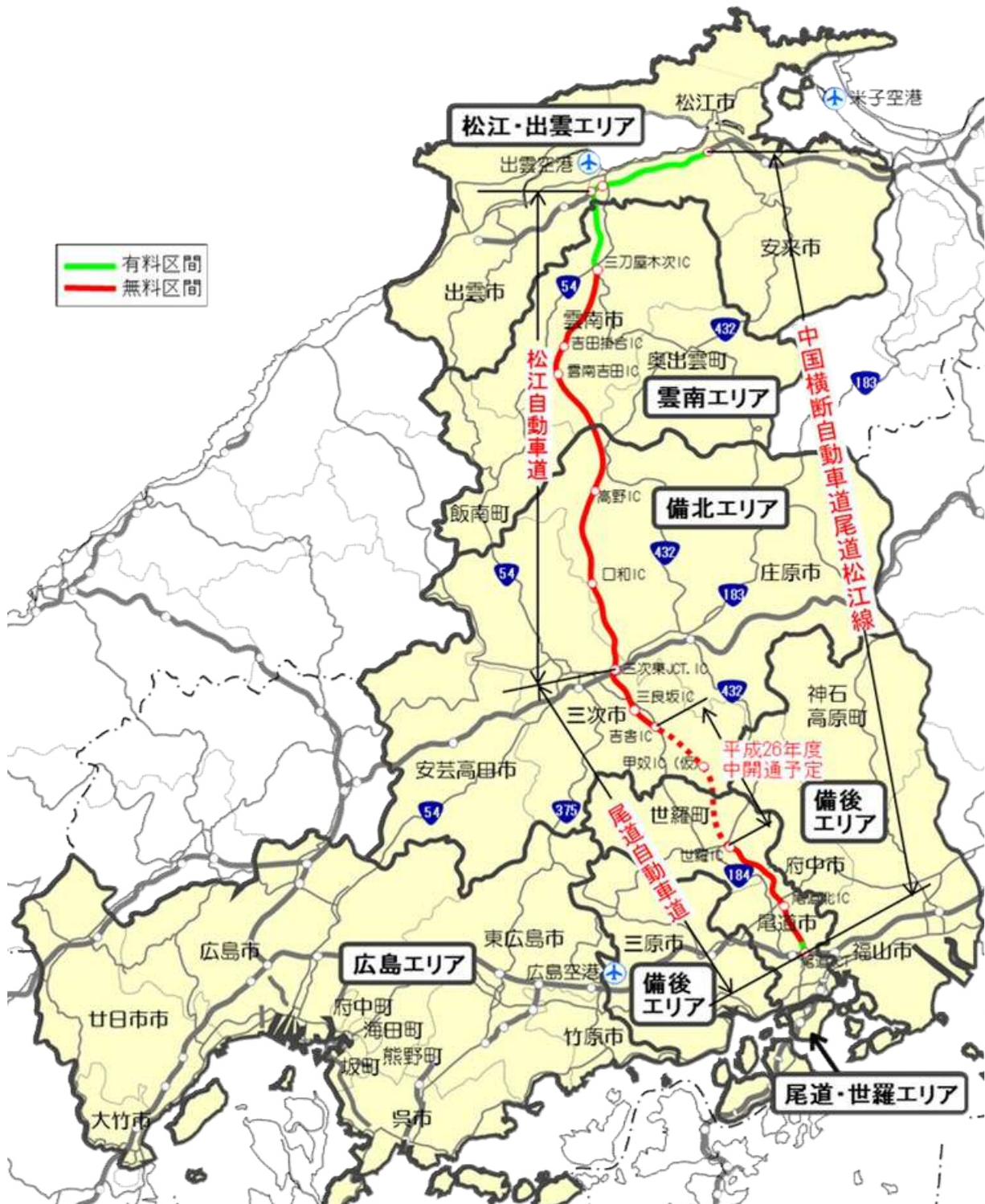
### （2）松江自動車道の利用状況

前述したように、尾道松江線の一部である松江自動車道（宍道JCT～三次東JCT・IC）は、2013年3月30日に開通した。

開通後（2ヵ月後、6ヵ月後）の島根・広島県境部の交通状況を見ると、交通量が国道54号から松江自動車道に大きくシフトするとともに、島

<sup>1</sup> 国土政策上、高速道路としての整備の必要性は高いものの、料金収入では建設・維持管理費が賸えないため、国と地方自治体の負担により整備・管理する新たな直轄事業。

図表 2 中国横断自動車道尾道松江線のルートとアンケート調査の対象エリア

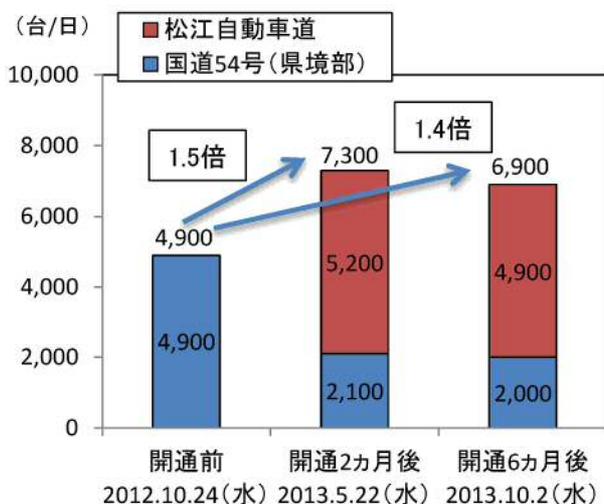


- 【松江・出雲エリア】松江市, 出雲市, 安来市      【雲南エリア】雲南市, 奥出雲町, 飯南町
- 【備北エリア】三次市, 庄原市, 安芸高田市
- 【広島エリア】広島市, 呉市, 竹原市, 大竹市, 東広島市, 廿日市市, 府中町, 熊野町, 海田町, 坂町
- 【尾道・世羅エリア】尾道市, 世羅町      【備後エリア】三原市, 福山市, 府中市, 神石高原町

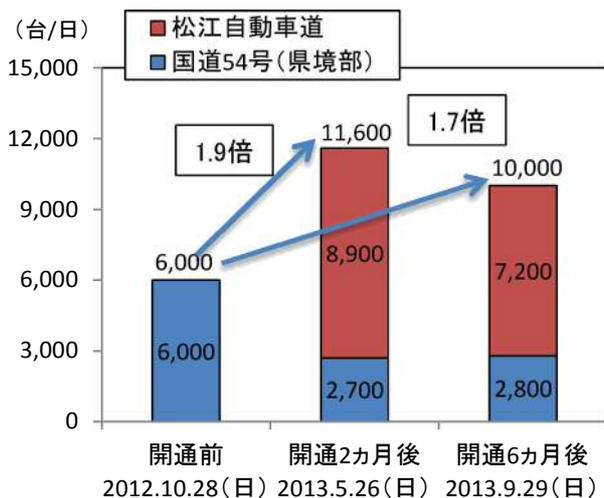
注：色塗り部分はアンケート調査の対象エリアであり、点線枠内は各エリアの構成市町。

図表 3 松江自動車道開通後の交通状況  
(島根・広島県境部の断面交通量)

【平日】



【休日】



資料：中国地方整備局松江国道事務所，三次河川国道事務所の公表資料（2014.1.24）に基づき筆者作成。

根・広島県境部の交通量自体が大幅に増加している（図表3）。具体的には、開通ブームが収まりつつあった6ヵ月後の時点でも、断面交通量<sup>2</sup>は平日で1.4倍、休日で1.7倍となっており、松江自動車道の開通が島根県と広島県の交流拡大に寄与していることがわかる<sup>3</sup>。

<sup>2</sup> 断面交通量とは、2地点の間に1つの断面を想定し、その断面を通過する交通量のことを指す。

<sup>3</sup> 中国地方整備局は、島根・広島県境部（無料区間）に加え、三刀屋木次IC～宍道JCT（有料区間）、三次東JCT・IC～口和IC（無料区間）の交通状況も調査しているが、いずれも断面交通量は増加している。

## 2. アンケート調査について

### (1) 調査の目的

尾道松江線の開通は、沿線地域を中心として企業活動などに様々な効果・影響を与えられとされる。そこで、松江自動車道開通から約1年が経過した本年4月、①松江自動車道開通後1年間の効果・影響、②尾道松江線全通による高速道路利用や企業展開等の見通し、③空港利用への影響、を把握することを目的に、アンケート調査を実施した。

### (2) 調査の実施概要

アンケートの調査対象は、尾道松江線全通の効果・影響を受けやすいと考えられる島根県、広島県内の6エリア（図表2）の企業計2,100社であり、エリア毎に350社を抽出した。

対象業種は、物流面での荷主業種である製造業、卸売業、小売業、農林水産業、観光関連業種である飲食業、宿泊業、沿線地域の主要業種である建設業の7業種とした。各エリアにおいて、業種毎に従業員数の多い企業各50社を対象としている<sup>4</sup>。

アンケートの発送・回収状況は以下の通りである（図表4）。

図表 4 アンケートの発送・回収状況

エリア	配付数	回収数	回収率(%)
松江・出雲	350	130	37.1
雲南	350	162	46.3
備北	350	134	38.3
広島	350	100	28.6
尾道・世羅	350	120	34.3
備後	350	110	31.4
(不明)		5	
計	2,100	761	36.2

<sup>4</sup> 50社に満たない業種がある場合は、他業種から従業員数の多い企業を抽出した。

### 3. アンケート調査の結果

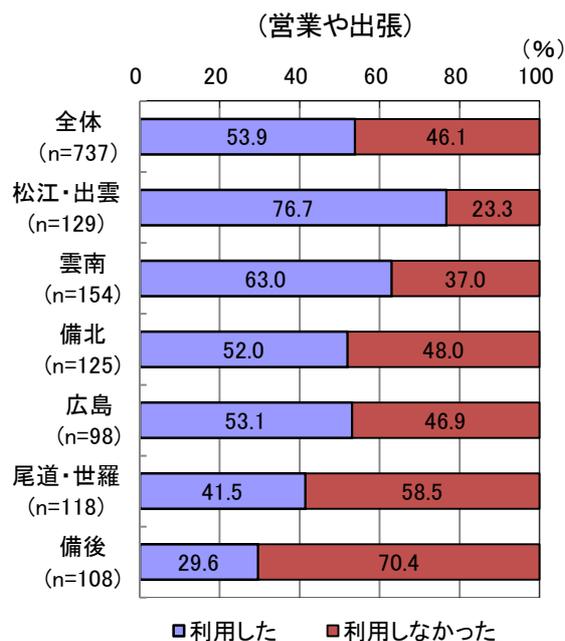
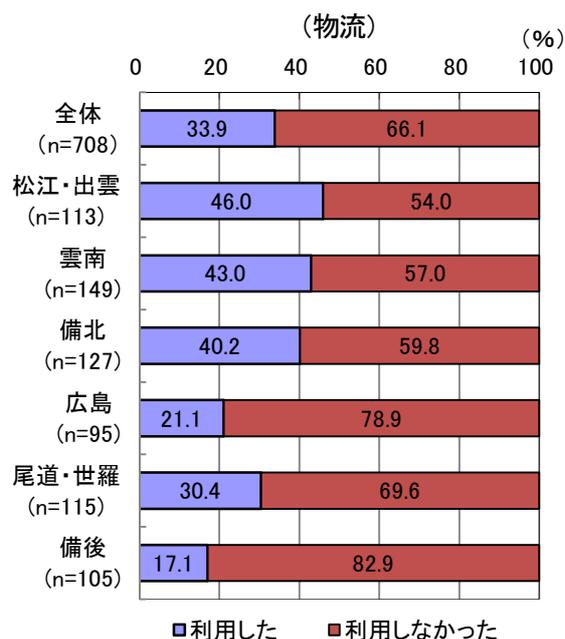
#### (1) 松江自動車道開通後1年間の効果・影響

##### ①松江自動車道の利用状況

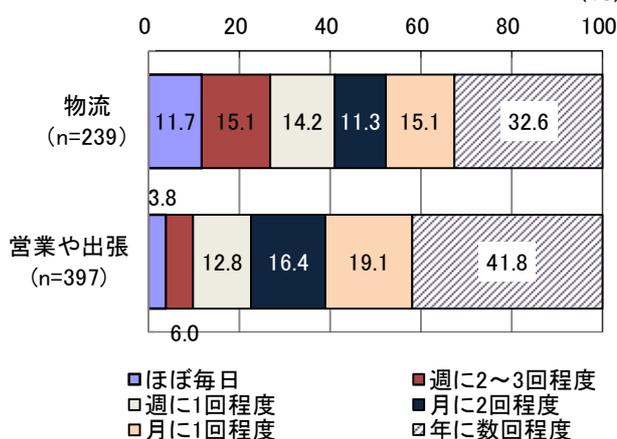
###### (物流面)

物流面では、約3分の1の企業が松江自動車道を利用しており、松江・出雲、雲南、備北の3エリアでは4割を超えていた（図表5）。

図表5 松江自動車道の1年間の利用状況



図表6 松江自動車道の利用頻度 (%)



物流面での利用頻度をみると、「年に数回程度」との回答が最も多かったが、「ほぼ毎日」「週に2~3回程度」など高頻度で利用する企業も比較的多くみられた（図表6）。特に広島エリアは、利用企業の割合は21.1%にとどまるものの、「ほぼ毎日」が40.0%、「週に2~3回程度」が25.0%など利用頻度の高い企業が多かった。広島エリアで利用したと回答した企業には大企業が多く、既に島根方面に営業拠点や顧客を抱え、そこへの物流で松江自動車道を利用した企業が多かったと推察される。

###### (営業や出張面)

一方、営業や出張面では、全体で53.9%の企業が松江自動車道を利用しており、物流面よりも利用企業の割合が高かった（図表5）。エリア別では、松江・出雲が76.7%で最も高く、雲南も6割を超えている。

利用頻度をみると、「年に数回程度」という企業が約4割を占め、最も多い（図表6）。「ほぼ毎日」「週に2~3回程度」といった回答は少なく、利用頻度は物流面に比べ低いといえる。エリア別にみても、いずれも「年に数回程度」の回答が最も多かった。なお、営業や出張面で利用している企業の割合が7割を超える松江・出雲でも、「年

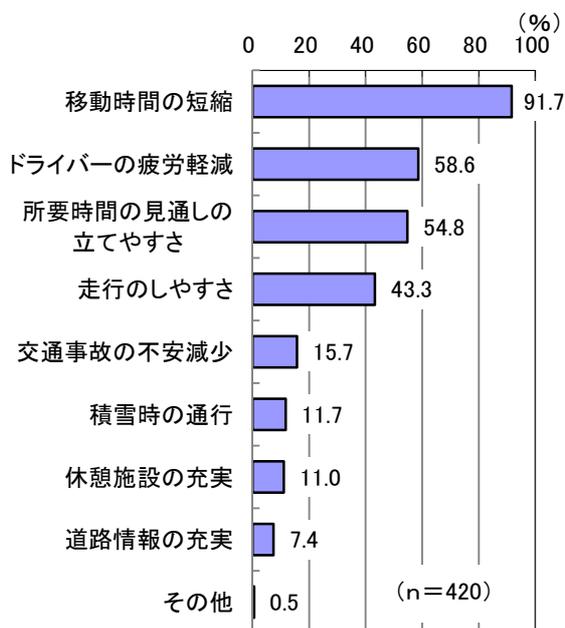
に数回程度」との回答が 40.4%で最も多く、「ほぼ毎日」「週に 2~3 回程度」はともに 3.0%にとどまっている。

## ②松江自動車道開通前（在来国道通行）と比較して良くなったこと

松江自動車道を利用し、在来国道（国道 54 号等）の通行と比較して良くなった点を聞いたところ、「移動時間の短縮」を挙げる企業が最も多く、回答率は 9 割を超えた（図表 7）。

「ドライバーの疲労軽減」「所要時間の見通しの立てやすさ」も半数以上の企業が良くなったことに挙げており、これらの点が松江自動車開通による主な直接効果といえる。

図表 7 松江自動車道開通前（在来国道通行）と比較して良くなったこと



## ③松江自動車道利用による事業活動への効果・影響

事業活動面において、プラスの効果・影響として評価が高かったのは、「物流効率が向上」「顧客・取引先等への訪問効率が向上」の 2 項目である（図表 8）。

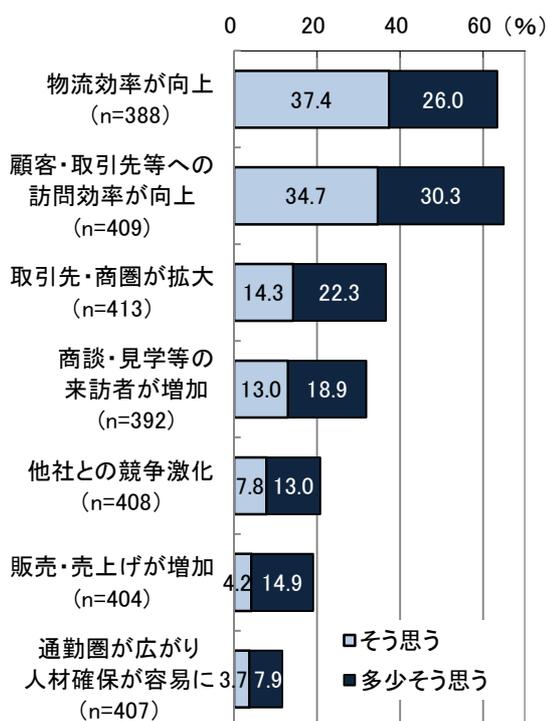
「物流効率が向上」は、「そう思う」「多少そう思う」の合計が 63.4%であり、エリア別では尾道・世羅（合計 77.1%）、松江・出雲（同 68.6%）、備北（同 63.0%）で 6 割を超えていた。

一方、「顧客・取引先等への訪問効率が向上」は、「そう思う」「多少そう思う」の合計が 65.0%であった。エリア別では、雲南以外のエリアで 6 割を超えており、松江・出雲（合計 72.6%）や備北（同 71.6%）は 7 割を超えている。

他の項目では、「取引先・商圏が拡大」を評価する企業が 4 割弱あったほか、「販売・売上げが増加」を指摘する企業も 2 割近くあった。「取引先・商圏が拡大」は、備北において評価する企業の割合が最も高く、「そう思う」「多少そう思う」をあわせて 50.0%であった。

一方で、「他社との競争激化」というマイナスの影響を指摘する企業も 2 割程度あった。エリア別では備北が合計 28.6%で最も多かった。

図表 8 松江自動車道の利用による事業活動への効果・影響



注：松江自動車道を物流、営業等で利用した企業が対象。選択肢は上記に加え「変わらない」「低下した」がある。

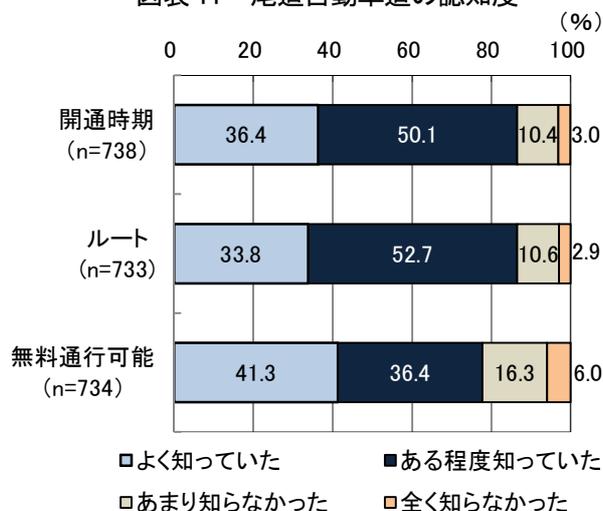


た」との回答は、それぞれ 36.4%、33.8%、41.3%であった（図表 11）。「ある程度知っていた」も含めると、いずれの項目も 8 割前後に対し、企業の認知度は比較的高いといえる。

エリア別では、いずれの項目も、尾道自動車道の沿線となる備北と尾道・世羅で認知度が高かった。一方で広島は、いずれの項目も「よく知っていた」の割合が 2 割台で最も低かった。

また、「無料で通行できる高速道路であること」を「よく知っていた」「ある程度知っていた」と回答した企業に対し、情報入手手段を聞いたところ、「新聞やテレビ・ラジオ等（65.8%）」を挙げた企業が突出して多く、「友人・知人など口コミ（27.8%）」「ポスター・チラシ（11.5%）」「ホームページ（6.9%）」などを大きく上回っていた。

図表 11 尾道自動車道の認知度



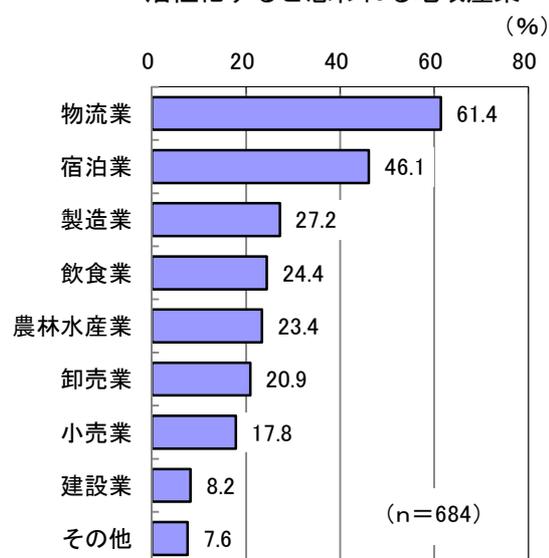
## ②尾道自動車道開通による地域産業の活性化

尾道自動車道の開通により自エリアで活性化するとと思われる地域産業としては、「物流業」「宿泊業」の 2 業種を挙げる企業が多かった（図表 12）。また、その他として「観光業」を挙げる企業も比較的多くみられた<sup>5</sup>。

<sup>5</sup> 統計上、「観光業」という業種区分がなく、アンケートの選択肢には入れていなかった。このため、「その他」を選択して観光業と

エリア別にみると、松江・出雲では「宿泊業（71.8%）」が最も多く、「物流業（60.5%）」が 2 番目に多かった。他の地域は全て「物流業」が最も多く、備北以外では「宿泊業」が 2 番目となっていた。

図表 12 尾道自動車道開通により自エリアで活性化するとと思われる地域産業



## ③尾道自動車道開通後の利用意向

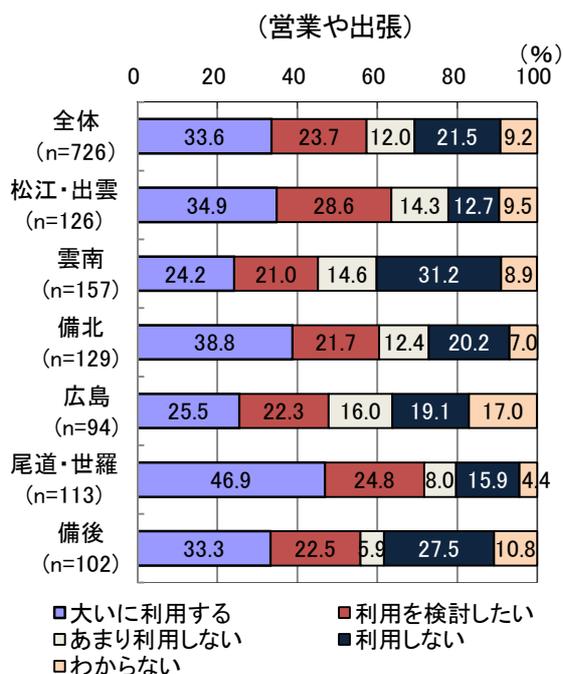
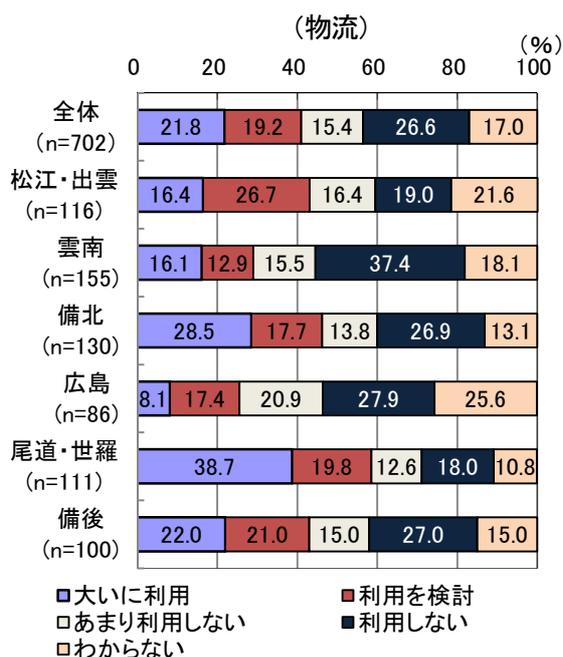
### （物流面／営業や出張面）

尾道自動車道開通後の利用意向については、松江自動車道と同様、物流面よりも営業や出張面での利用を考えている企業が多く、33.6%が営業や出張面で「大いに利用する」と回答している（図表 13）。

エリア別にみると、物流面、営業や出張面とも備北、尾道・世羅において利用意向を持つ企業が多く、特に尾道・世羅では物流面で 4 割弱、営業や出張面で 5 割弱の企業が「大いに利用する」と回答している。一方で、広島や雲南の利用意向は低調であり、雲南では物流面、営業や出張面のいずれにおいても「利用しない」との回答が 3 割を超えていた。

記述している回答が比較的多かった。

図表 13 尾道自動車道の利用意向



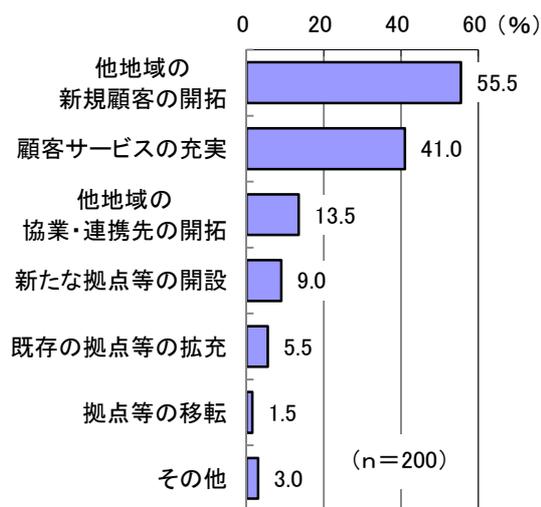
④尾道松江線全通に伴う事業展開の意向

尾道松江線全通に伴い、新たな事業展開を考えている企業（「新たな事業展開は特に考えていない」を選択した企業を除く 200 社）のうち、55.5% が「他地域の新規顧客の開拓」を挙げている（図表 14）。「顧客サービスの充実」を挙げた企業も 41.0% と多く、まずは販路開拓やサービス充実を志向する企業が多いといえる。

エリア別にみると、「他地域の新規顧客の開拓」は尾道・世羅（63.6%）、松江・出雲（60.6%）、備北（60.0%）などで最も回答が多かった。一方、「顧客サービスの充実」を選択した企業の割合は、広島（65.0%）が最も高く、「他地域の新規顧客の開拓（30.0%）」を大きく上回っていた。

また、備北において「新たな拠点等の開設」「既存の拠点等の拡充」「拠点等の移転」を検討する企業が多く、3 項目の合計が 32.5% もあった点は特徴的である。備北では中国縦貫自動車道と尾道松江線がクロスするという地理的条件を活かし、拠点強化も視野に入れた積極的な事業展開を志向する企業が多いといえる。

図表 14 新たな事業展開の意向



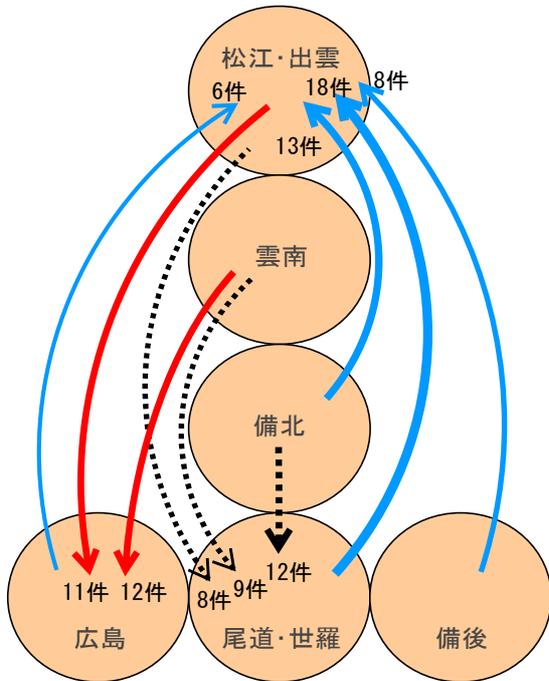
注：「新たな事業展開は特に考えていない」と回答した企業を除く。

次に、「他地域の新規顧客の開拓」について、具体的にターゲットとするエリアをみると、山陰最大の市場である松江・出雲、山陽最大の市場である広島を挙げる企業が多かった（図表 15）。

詳しくみると、広島県側の 4 エリアはいずれも松江・出雲が第 1 位であり、特に尾道・松江、備北の企業が同エリアへの進出に意欲的である。島根県側の 2 エリアは、いずれも広島が第 1 位、尾道・世羅が第 2 位となっている。

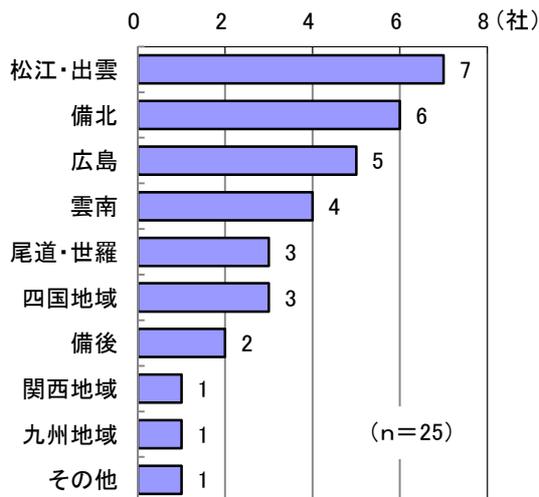
拠点の新設・拡充・移転先としては、松江・出雲、備北などを挙げる企業が多かった(図表 16)。また、高速道路で直結する四国地域を挙げた企業が3社あったことも興味深い点である。

図表 15 新規顧客開拓の対象エリア



注：1位を実線、2位を点線で表示（1位の半分以下の場合には非表示）。

図表 16 拠点等の移転・拡充・新設の対象エリア



### (3) 空港利用への影響

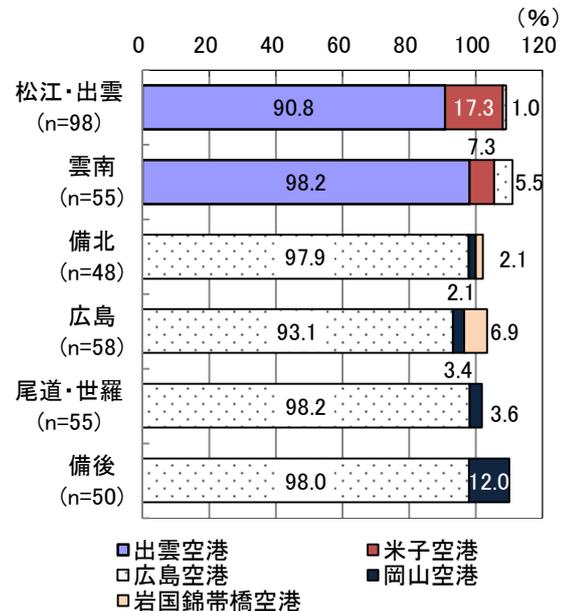
尾道松江線沿線や周辺には、出雲空港(出雲市)、米子空港(境港市)、広島空港(三原市)など複

数の空港がある。そこで本アンケートでは、空港利用の状況や松江自動車道、尾道自動車道の開通による利用空港の変化についても聞いた。

現在、事業活動において飛行機を利用している企業は約半数(50.3%)であった。最もよく利用している空港としては、島根県側では出雲空港、広島県側では広島空港を挙げる企業が多かったが、松江・出雲や雲南では米子空港、広島では岩国錦帯橋空港、備後では岡山空港を挙げる企業も比較的多くみられた(図表 17)。

松江自動車道開通により、飛行機の利用頻度が「増えた」との回答は2.2%で、利用空港に「変化あり」は3.0%にとどまっている。この結果をみる限り、松江自動車道の開通が企業の空港利用に与えた影響はそれほど大きくないといえる。

図表 17 最もよく利用している空港



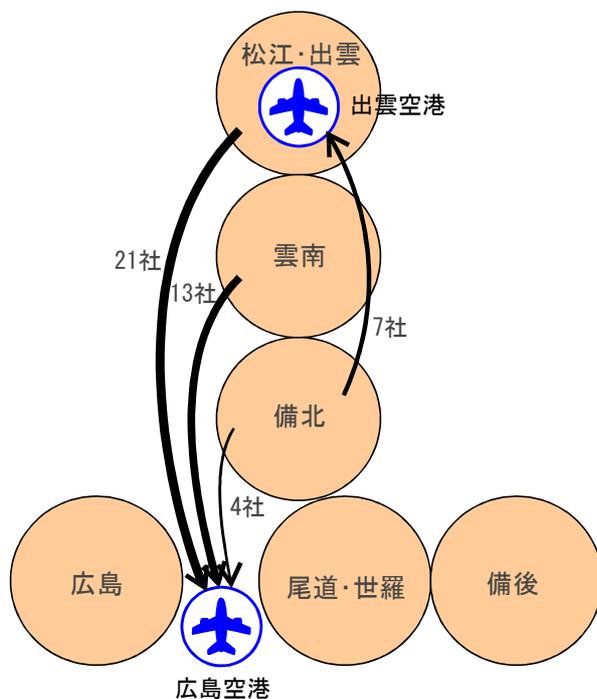
注：一部複数回答があるため、合計が100%を超えている。

一方で、尾道自動車道開通を受けて、「新たに利用又は利用を増やす可能性がある空港がある」との回答は9.9%であった。

新たに利用又は利用を増やす可能性がある空港としては、松江・出雲、雲南では広島空港を挙げる企業が多く、それぞれ21社、13社もあった

(図表 18)。尾道松江線の開通により、山陰から山陽へのアクセスが大幅に向上することを受け、就航路線や便数の多い広島空港の利用を増やす意向の企業が多いと推察される。

図表 18 尾道自動車道の開通を受けて  
新たに利用又は利用を増やす空港



注：4社以上を表示。

## 4. おわりに

2012年度末に開通した松江自動車道は、開通から1年以上経過する中で、沿線地域を中心に様々な効果・影響を与えている。例えば、山陰と山陽を結ぶ高速バス路線は、所要時間の短縮を受けて運行便数が増加し、乗客も増加するなど、地域間の人的交流の拡大に寄与している。また、沿線に新設された道の駅では、当初目標を大幅に上回る集客があり、雇用創出などで地域活性化に寄与している。観光面でも、首都圏発で松江市内や出雲大社と広島市内を1泊2日で周遊するツアーが新たに造成されるといった動きがみられる。

今回、我々が実施したアンケート調査結果をみ

ても、松江自動車道を物流や営業・出張等で活用している企業は多く、物流の効率化や取引先・商圏の拡大などで事業活動にプラスの効果・影響を与えていることがわかった。また、時間距離の短縮が心理的距離の縮小につながっていることも興味深い点といえる。

一方、尾道自動車道は、本年度中の開通に向け、現在も工事が進められている。尾道松江線が全通すれば、山陰・山陽間のアクセスは更に向上し、これまで経済的なつながりがそれほどなかった島根県東部と広島県東部の産業交流などが活発化すると考えられる。実際に、松江商工会議所と尾道商工会議所、福山商工会議所は、尾道松江線開通を視野に入れて、数年前からビジネスマッチング商談会を開催するなど関係強化に努めている。アンケート結果をみても、尾道・世羅エリアや備北エリアを中心に、尾道松江線を事業活動に活用し、他地域の新規顧客の開拓につなげる意向を持つ企業がある。

地域間移動の時間距離短縮につながる高速道路は、直接効果、間接効果を含め、産業面や生活面において様々な影響を与える重要なインフラである。もちろんプラスの効果・影響だけでなく、ストロー効果による大都市への人口流出、平行する国道の交通量減少による国道沿線地域の産業停滞といったマイナスの影響も考えられる。

中国地域では、山陰自動車道などの整備も進められている。高速道路の整備地域では、高速道路がもたらすマイナスの影響を抑えながら、プラスの効果・影響を最大限に高めることを意識するとともに、空港などとの連携も視野に入れて高速道路の利活用方策を検討し、地域経済・産業の振興につなげていくことを期待したい。

経済・産業調査担当 黒瀬 誠