

山陰道（淀江大山 IC ～宍道 IC 間）開通の影響

株式会社 山陰経済経営研究所
主任調査役 花 井 哲 也

は じ め に

平成13年3月24日、山陰道の安来インターチェンジ（IC）～宍道 IC 間が開通し、鳥取県大山町の淀江大山 IC から島根県宍道町の宍道 IC までの56km が自動車専用道路で結ばれた。これにより米子・松江・出雲という中海・宍道湖圏域の中心都市間の移動に伴う時間・距離が短縮され、さらに島根県東部は米子自動車道を通じて全国の高速道路ネットワークに直結できるようになり、それにより生活圏の拡大、ヒトやモノの移動の活発化、諸産業活動の活発化など様々な影響・効果が生れることが期待されている。

そこで山陰道開通から約半年を経過し、山陰地方の産業にもたらした影響・効果などについて探るとともに、今後の課題・展望について調査する。

1. 中海・宍道湖圏域に伸びる高速道

(1) 山陰道の概要

山陰道は、鳥取市と山口県美弥市を結ぶ総延長約384km の山陰地方の東西を結ぶ大動脈となる道路として計画されている（図1）。

平成元年までに、米子道路の米子東インターチェンジ（IC）～米子西 IC 間6.6km が開通し、さらに平成10年3月には米子道路の淀江大山 IC ～米子東 IC 間6.2km（うち5.2km は有料区間）と安来道路の米子西 IC ～安来 IC 間6.6km（全区間有料）が開通している。

そして平成13年3月には、安来道路の安来 IC ～東出雲 IC 間12.5km、松江道路の東出雲 IC ～松江市東津田町間4.3km、山陰自動車道の松江玉造 IC ～宍道 IC 間14.1km の3区間が開通した（松江玉造 IC ～宍道 IC 間は中国横断自動車道尾道松江線との重複区間）（図2）。

これにより鳥取県の淀江大山 IC から島根県の宍道 IC までの56km が自動車専用道路で結ばれることとなり、国道9号線でこれまで約50分かかっていた米子－松江間が約30分に、同25分の松江－宍道間は約10分に短縮され、米子、松江、出雲という中海・宍道湖圏域の中心都市間の移動に伴う時間・距離が短縮されることとなった。さらに松江市を中心とした島根県東部地区は米子自動車道を通じて全国の高速道路ネットワークと初めて直結することとなり、山陽、関西、四国方面から島根県東部地区への時間・距離が短

图1 中国地方高規格幹線

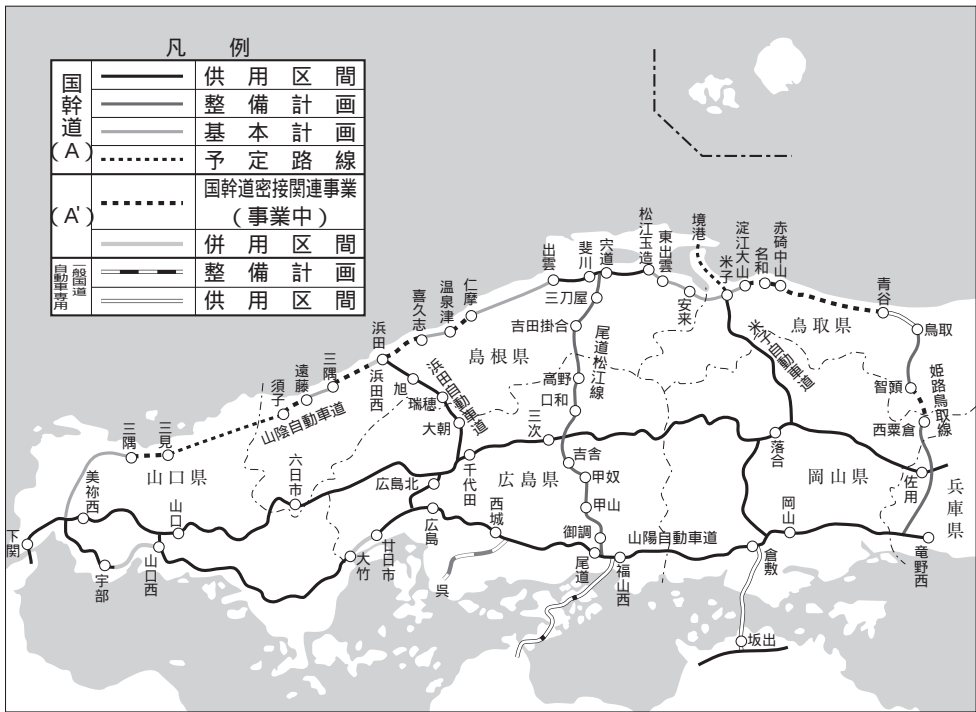
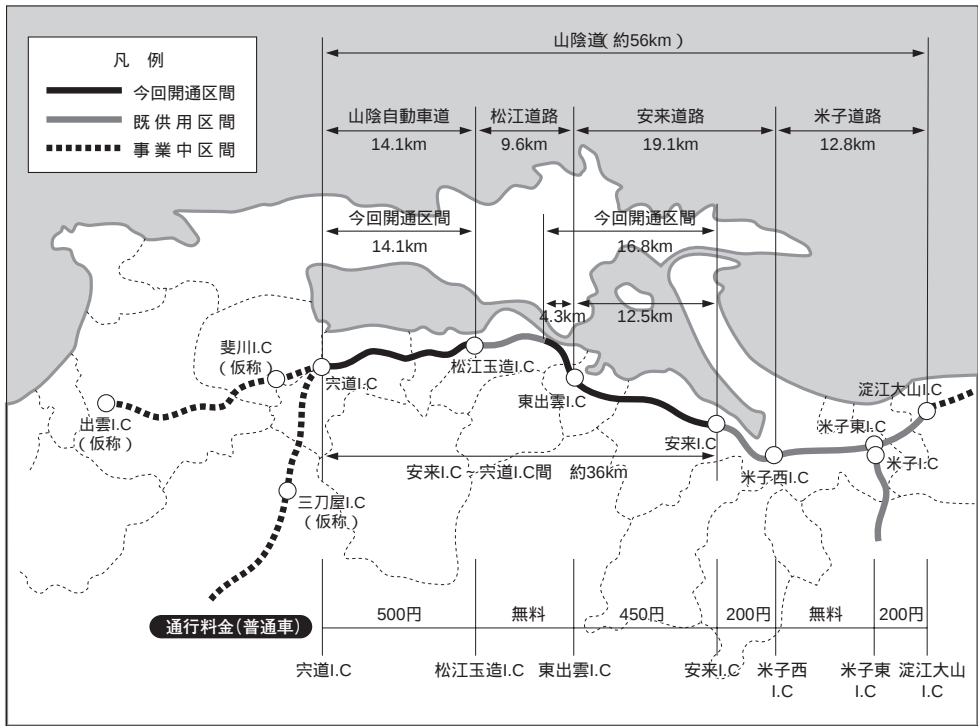


图2 山陰道高速料金表



縮され、より身近となった。

米子道路は淀江大山 IC～米子西 IC 間12.8km、安来道路は米子西 IC～東出雲 IC 間19.1km、松江道路は東出雲 IC～松江玉造 IC 間9.6km、山陰自動車道は松江玉造 IC～宍道 IC 間14.1km である。このうち米子道路の淀江大山 IC～米子東 IC 間（普通車：200 円）、安来道路の米子西 IC～安来 IC 間（同：200円）と安来 IC～東出雲 IC 間（同：450 円）、山陰自動車道の松江玉造 IC～宍道 IC 間（同：500円）は有料区間となっている（表 1）。

表 1 山陰道高速料金表

単位：円

	軽 自 動 車	普 通 車	中 型 車	大 型 車	特 大 車
淀江大山～米子東	150	200	250	350	550
米子西～安来	200	200	300	350	600
安来～東出雲	350	450	500	700	1,200
松江玉造～宍道	450	500	600	750	1,150

(2) 山陰道の交通動向について

ここでは、国土交通省松江国道工事事務所、同倉吉工事事務所、島根県、日本道路公団松江工事事務所が実施した「山陰道（安来 IC～宍道 IC）開通後の交通動向調査結果」や日本道路公団松江工事事務所が集計し、島根県が公表している「山陰道交通量速報」等から山陰道の交通動向についてみる。

①新たに開通した区間の交通動向

「山陰道交通量速報」によると、今回新たに開通した安来道路の安来 IC～東出雲 IC 間の平成13年 3 月25日(日)から 9 月30日(日)までの 1 日当たりの平均交通量は7,294台となっている。このうち平日の平均交通量は6,207台、休日（土、日、祝日 以下同じ）の平均交通量は9,619台となっている（図 3）。

一方、山陰自動車道松江玉造 IC～宍道 IC 間をみると、1 日当たりの平均交通量は 5,610台となっており、このうち平日の平均交通量は4,999台、休日の平均交通量は6,916 台となっている（図 4）。これは安来道路、山陰自動車道の 1 日当たりの当初予測の平均交通量（安来道路は6,000台、山陰自動車道は4,000台）を上回る数字となっている。

このようにみると、山陰道は平日の交通量よりも休日の交通量が多く、観光・レジャー道路として機能していることがわかる。

図3 安来道路利用状況（安来IC～東出雲IC）

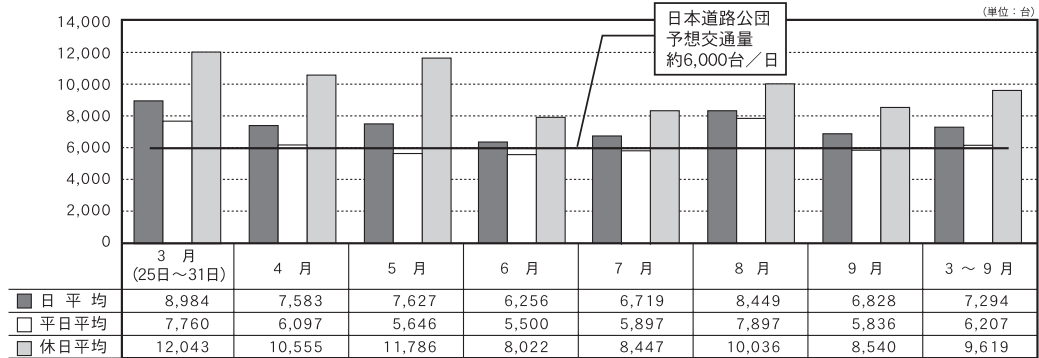
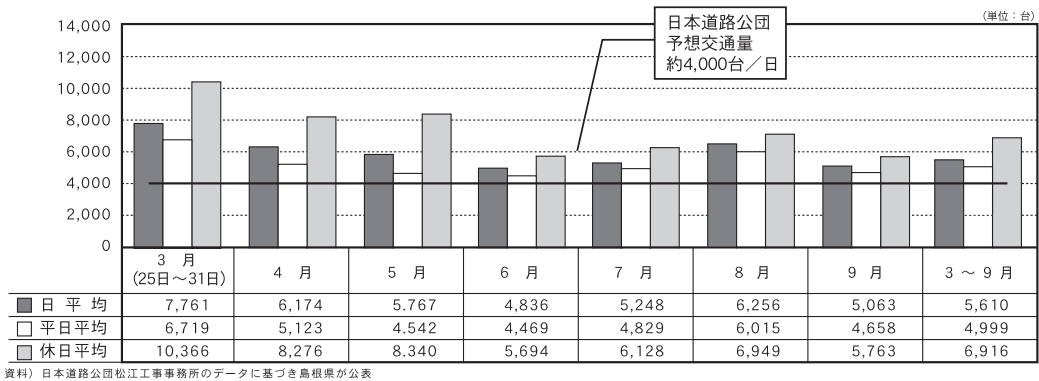


図4 山陰自動車道路利用状況（松江玉造IC～宍道IC）



②既存開通区間の交通動向

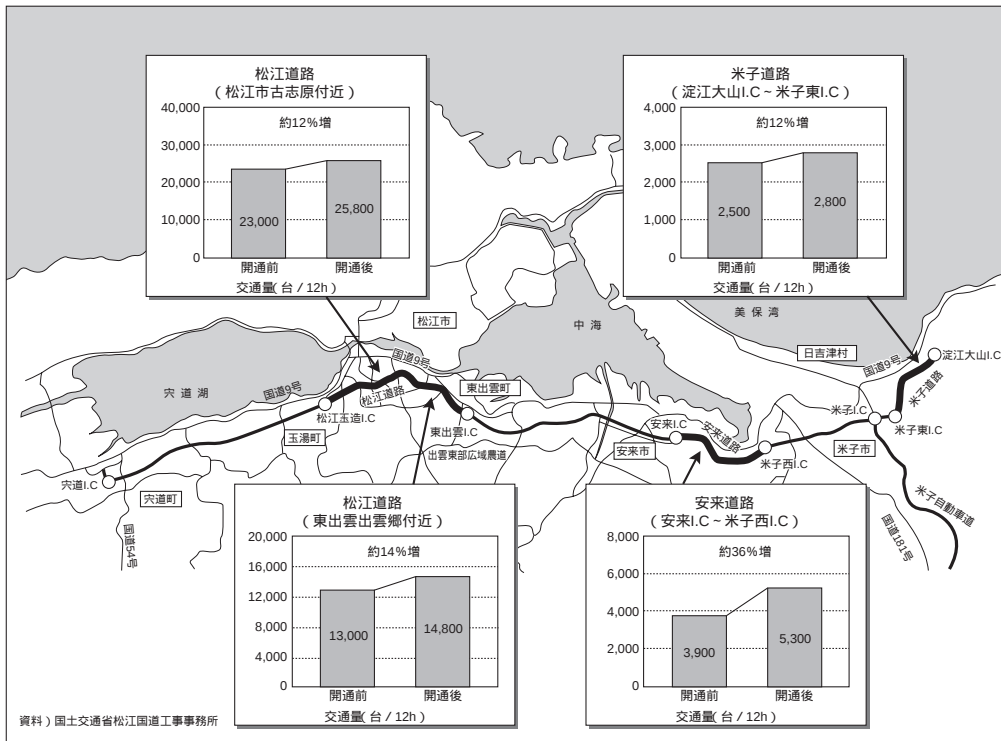
「山陰道開通後の交通動向調査結果」から既存開通区間の交通量の動向について、平成12年10月31日(火)と平成13年5月9日(水)の平日12時間(AM7:00～PM7:00 以下同じ)の交通量を比較してみる。それによると、松江道路の松江市古志原付近では23,000台が25,800台へと2,800台、約12%増加しており、東出雲町出雲郷付近では13,000台が14,800台へと1,800台、約14%増加している。一方、安来道路の安来IC～米子西IC間では、3,900台が5,300台へと1,400台、約36%増加しており、米子道路の淀江大山IC～米子IC間では、2,500台が2,800台へと300台、約12%増加している(図5)。

このように新たな区間の開通により、既存開通区間の交通量が飛躍的に増加している。

③国道9号線等の交通動向

「山陰道開通後の交通動向調査結果」から平成12年10月31日(火)と平成13年5月9日(木)の平日12時間の国道9号線の交通量の変化をみってみる。それによると、玉湯付近では開通後に山陰道の交通量が3,600台と全体の交通量の約13%をしめている一方で、国道9号線は開通前の21,900台が開通後には20,700台へと1,200台減少し、全体の交通量の割合も約81%が約72%へと9ポイント低下している。また、広域農道は5,000台が4,300台

図5 既存開通区間の交通動向



へと700台減少し、全体の交通量の割合も約19%が約15%へと4ポイント低下している。

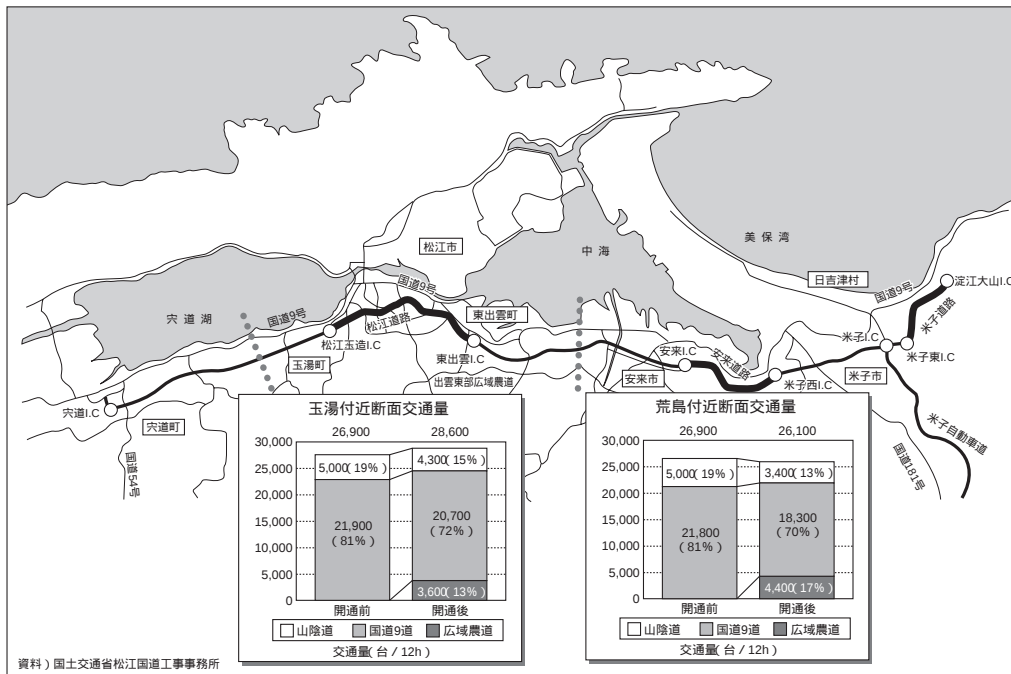
荒島付近では山陰道の交通量が4,400台と全体の約17%をしめている一方で、国道9号線は21,800台が18,300台へと3,500台減少し、全体の交通量の割合が約81%が約70%へと11ポイント低下している。また、広域農道では5,100台が3,400台へと1,700台減少し、全体の交通量の割合も約19%が約13%へと6ポイント低下している。このようにいずれの地区でも国道9号線の交通量が約10%程度減少している(図6)。これにより国道9号線で最も渋滞が激しい交差点である玉湯交差点において、渋滞通過所要時間が山陰道開通前の約23分から約11分へと約12分短縮している。

このように山陰道開通により、国道9号線の交通量と渋滞が緩和される効果がみられる。

④米子自動車道の利用状況

ここで山陰道の米子東ICで接続している米子自動車道の米子ICでの車両の出入交通量をみてみる。それによると中国横断自動車道岡山米子線が全線開通し、また「古代出雲文化展(島根会場)」や「山陰・夢みなと博覧会」が相次いで開催された平成9年度、さらに鳥取県立フラワーパーク「とっとり花回廊」がオープンした平成11年度は交通量が対前年比増加している。平成12年度は「とっとり花回廊」オープンの反動減や鳥取県

図6 国道9号線等の交通動向



西部地震などの影響で対前年比マイナスとなっている。そして平成13年1月以降の推移をみると、山陰道開通後の4月以降については8月を除き対前年比プラスとなっており、山陰道開通の効果が現れているものと思われる（表2-1、2-2）。

表2-1 米子自動車道米子IC 出入交通量

	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度
対前年比	19.5	▲9.5	3.2	▲1.1

表2-2 米子自動車道米子IC 出入交通量

	H13/1	2	3	4	5	6	7	8	9
対前年比	▲2.4	1.8	▲3.9	9.3	4.1	6.8	4.1	▲1.0	7.6

資料) 日本道路公団中国支社

2. 山陰道開通の山陰両県内企業への影響について

～アンケート調査結果から～

山陰道（淀江大山IC～穴道IC間）の開通は、観光客の増加や物流の効率化・迅速化、人の移動の活発化、営業エリアの拡大などを通じて企業活動を刺激し、山陰地方の経済活動に大きな影響・効果をもたらすと期待されている。ここでは山陰道の開通から約半

年を経過した平成13年9月に山陰両県内の主要企業に対して当研究所が行ったアンケート調査結果から、企業の山陰道の利用状況や企業活動への影響などについてみる。

(1) 企業の利用状況

①利用状況について

山陰両県内企業の山陰道の利用状況について、まず各社の事業における山陰道、一般道（国道9号線等）を問わず淀江－宍道間の通行状況についてみると、回答企業582社のうち全体の56.3%に当たる328社が「よく通行する(18.0%)」あるいは「時々通行する(38.3%)」とそれぞれ回答しており、半数以上の企業が通行している。これを地域別にみると松江地区(68.4%)、倉吉地区(60.8%)、米子地区(64.5%)、木次地区(65.0%)、出雲地区(70.7%)の割合が高くなっている（図7）。

次にこれら淀江－宍道間を「通行する」と回答した328社について山陰道（淀江大山IC－宍道IC間）の利用状況をみると、「よく利用する(11.9%)」「時々利用する(72.3%)」を合計すると84.2%の企業が利用しており、各企業の利用度合の高さがうかがえる。これを業種別にみると製造業(83.7%)、建設業(80.0%)、卸売業(84.4%)、小売業(84.6%)、サービス業(88.8%)ともに80%を上回っている。

特にサービス業(19.4%)、卸売業(13.3%)、小売業(12.8%)で「よく利用する」と回答した企業割合が他の業種に比べて高くなっている（図8）。地域別にみると、松江地区(78.5%)、鳥取地区(82.9%)、倉吉地区(100%)、米子地区(87.4%)、木次地区(69.2%)、出雲地区(89.1%)、大田地区(80.0%)、浜田地区(70.0%)、益田地区(88.9%)の各地域の企業ともに高い利用状況で、特に比較遠距離地区の倉吉、益田の高利用が目立つ（図9）。

図7 淀江－宍道間の通行状況（地区別）

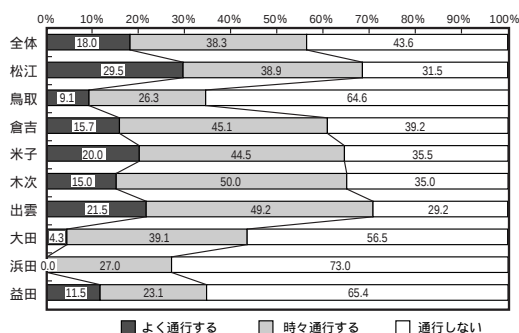


図8 山陰道の利用状況（業種別）

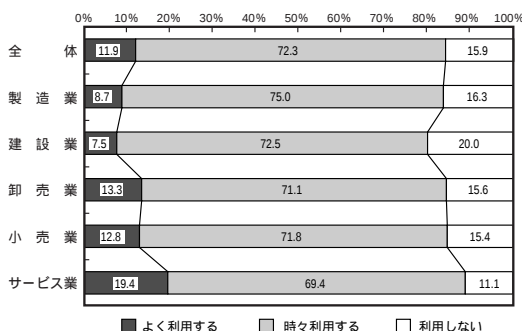
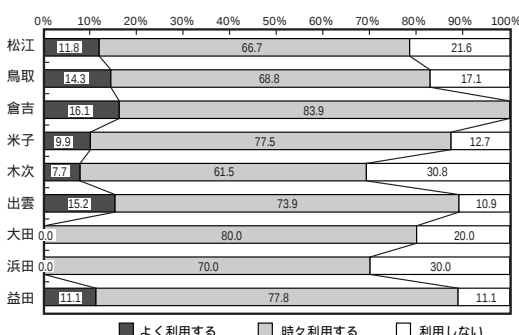


図9 山陰道の利用状況（地区別）



②利用する理由

山陰道を利用する理由をみると、「通常の移動時間が短縮される(61.2%)」の割合がもっとも高く、次いで「緊急時の移動時間が短縮される(18.8%)」「渋滞がない(12.3%)」の順となっている。これを業種別にみると、全業種ともに同様な結果となっているが、特にサービス業では「通常の移動時間が短縮される(70.3%)」の割合が他の項目に比べて非常に高くなっており、また他の業種に比べても高くなっている(図10)。地域別にみると、「通常の移動時間が短縮される」の割合が鳥取地区(75.9%)、倉吉地区(71.0%)、大田地区(87.5%)、浜田地区(71.4%)、益田地区(75.0%)という山陰道からある程度距離のある地区で高くなっている(図11)。

図10 山陰道の利用状況（業種別）

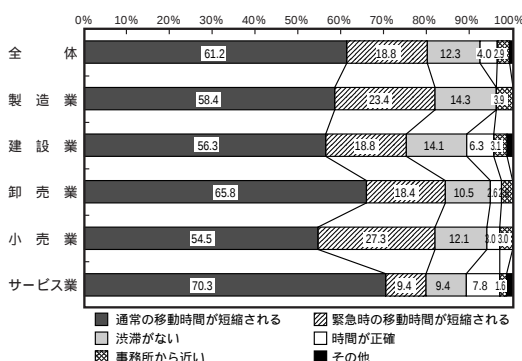
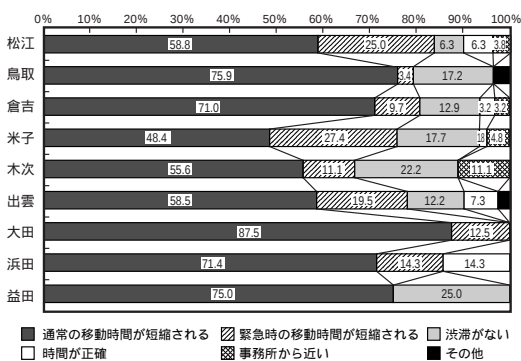


図11 山陰道の利用状況（地区別）



③利用しない理由

利用しない企業は15.9%となっており、建設業(20.0%)が他の業種に比べ高くなっている。利用しない理由をみると、「通行料金が低い(49.0%)」の割合が最も高く、次いで「時間短縮のメリットがない(23.5%)」「事業所から遠い(17.6%)」「9号線の渋滞が緩和された(9.8%)」の順となっている。業種別にみると、卸売業(71.4%)、小売業(66.7%)、サービス業(62.5%)で「通行料金が低い」の割合が他の業種に比べ高くなっている一方で、製造業では「時間短縮のメリットがない(33.3%)」の割合が最も高く、次いで「通行料金が低い(26.7%)」「事業所から遠い(26.7%)」の順となっている(図12)。地域別にみると、松江地区(59.1%)、米子地区(66.7%)、出雲地区(60.0%)という山陰道周辺地区で、「通行料金が低い」の割合が高く、近隣地区ほど割高感が強いことがうかがえる(図13)。

④区間別の利用状況

よく利用する区間をみると、「米子西 IC - 安来 IC (通行料金：普通車200円) (43.1%)」「安来 IC - 東出雲 IC (同450円) (41.7%)」「東出雲 IC - 松江玉造 IC (同無料) (44.5%)」「松江玉造 IC - 宍道 IC (同500円) (41.0%)」の今回新たに開通した区間とそれに直接接

図12 山陰道を利用しない理由（業種別）

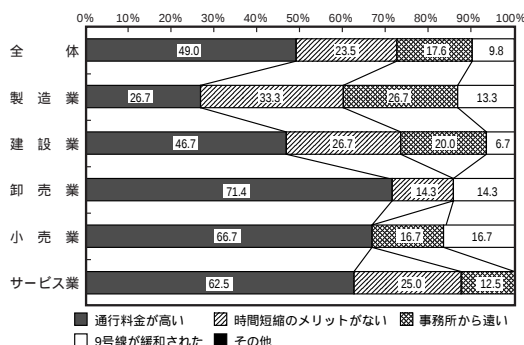
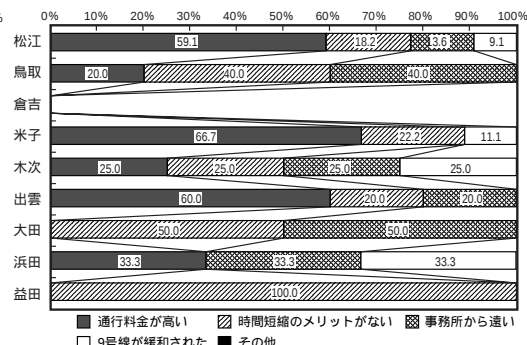


図13 山陰道を利用しない理由（地区別）



続している区間の利用割合が高くなっている。こうしたなかで業種別の特徴をみると、卸売業では淀江大山 IC から宍道 IC を結ぶ各区間の利用状況が他の業種に比べ比較的高くなっており、さらに製造業、卸売業では米子西 IC から米子 IC を経由して米子自動車道を利用する割合が他の業種に比べ高くなっており、行動半径が広く、他県にも及ぶことがわかる。また、有料区間と無料区間の利用状況を比較すると、通行料金によって利用する区間に微妙な変化がみられる（図14、表3）。米子東 IC - 米子西 IC 間は無料区間であるが、利用度合は若干低くなっている。これは、米子西 IC が米子市内への西の出入口となっているため、米子市郊外を東西に走るこの区間の利用度合が低くなっているものと考えられる。

図14 よく利用する区間（業種別） 複数回答

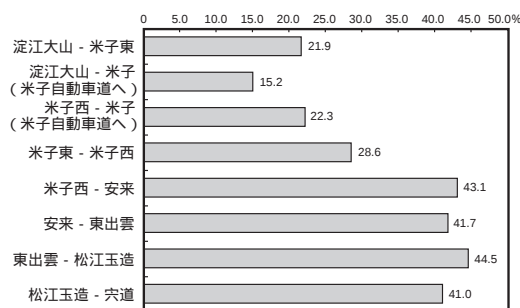


表3 よく利用する区間（業種別） 複数回答

(単位: %)

	淀江大山～米子東	淀江大山～米子 (米子自動車道へ)	米子西～米子 (米子自動車道へ)	米子東～米子西
製 造 業	21.1	13.2	31.6	27.6
建 設 業	18.8	17.4	14.5	21.7
卸 売 業	34.2	13.2	28.9	39.5
小 売 業	16.7	16.7	16.7	41.7
サービス業	21.9	15.6	18.8	23.4
	米子西～安来	安来～東出雲	東出雲～松江玉造	松江玉造～宍道
製 造 業	53.9	51.3	47.4	35.5
建 設 業	27.5	23.2	34.8	47.8
卸 売 業	47.4	42.1	52.6	44.7
小 売 業	47.2	44.4	50.0	41.7
サービス業	42.2	48.4	43.8	37.5

(2) 企業活動への影響

①影響のみられる割合・程度について

まず、開通してから約半年経過した時点での事業への影響をみると、全体(570社)の4分の1に当たる25.1%の企業が「影響があった(3.9%)」あるいは「やや影響があった(21.2%)」とそれぞれ回答している。これを業種別にみると、サービス業(39.3%)が最も高く、次いで卸売業(26.5%)、小売業(25.3%)、建設業(21.9%)、製造業(18.3%)の順となっている。特にサービス業では「影響があった」とする企業が8.0%と他の業種

図15 事業への影響（業種別）

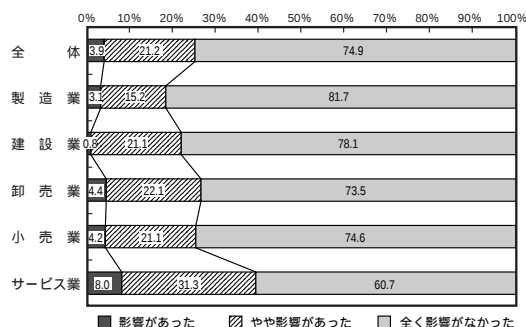
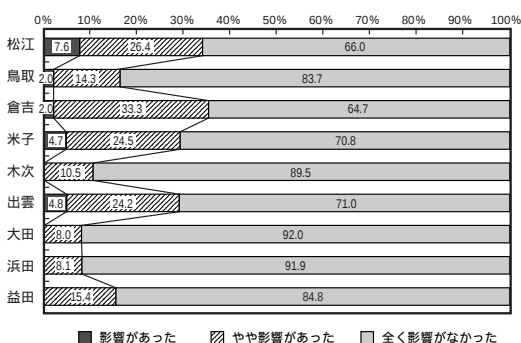


図16 事業への影響（地区別）



に比べて高くなっている(図15)。また地域別にみると、倉吉地区(35.3%)、松江地区(34.0%)、米子地区(29.2%)、出雲地区(29.0%)などの山陰道沿線あるいは山陰道に比較的近い地区の割合が高くなっている(図16)。

ところでこれを(1)－①の「よく利用する」あるいは「時々利用する」と回答した企業についてみると、「よく利用する」と回答した企業では約7割の企業が「影響があった(30.8%)」あるいは「やや影響があった(38.5%)」と回答しており、また「時々利用する」と回答した企業では4割以上の企業が「影響があった(3.5%)」あるいは「やや影響があった(38.1%)」と回答している。影響が認められるから企業として利用している状況がみられる(図17)。

次に「影響があった」あるいは「やや影響があった」と回答した企業のその影響についてみると、63.4%の企業が「プラス(16.9%)」あるいは「ややプラス(46.5%)」とそ

図17 事業への影響

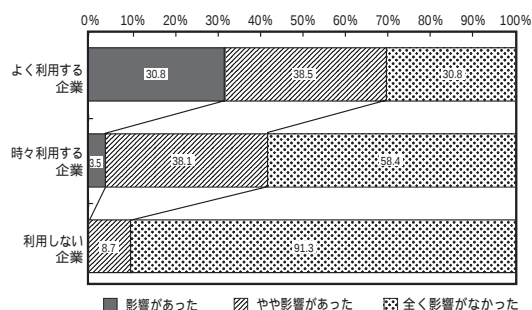


図18 山陰道の影響（プラス面、マイナス面、業種別）

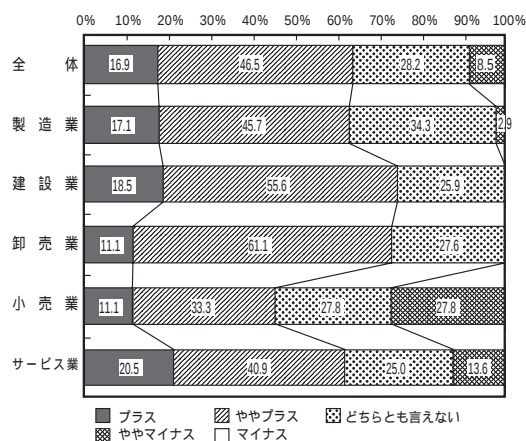
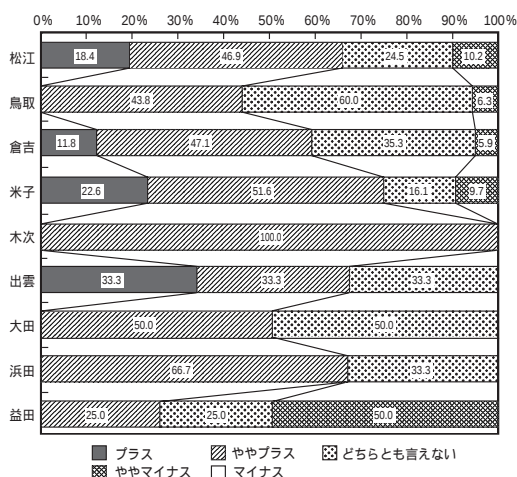


図19 山陰道の影響（プラス面、マイナス面、地区別）

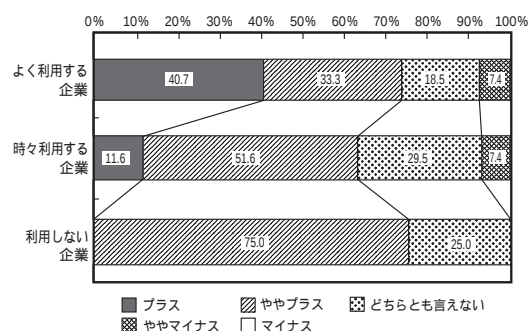


それぞれ回答しており、「影響があった」あるいは「やや影響があった」と回答した企業の6割以上でプラスの影響がみられる。これは全体（570社）の15.8%に当たる。そして、これを業種別にみると、建設業（74.1%）、卸売業（72.2%）で7割を超えており、製造業（62.8%）、サービス（61.4%）では6割を超えているが、小売業（44.4%）では5割以下となっている（図18）。地域別にみると、松江地区（65.3%）、米子地区（74.2%）、出雲地区（66.6%）、木次地区（100%）、浜田地区（66.7%）で「プラス」「ややプラス」の割合が高くなっている（図19）。

これを(1)－①の「よく利用する」あるいは「時々利用する」と回答した企業についてみると、「よく利用する」と回答した企業では7割以上の企業が「プラスの影響（40.7%）」あるいは「ややプラスの影響（33.3%）」と回答しており、また「時々利用する」と回答した企業では6割以上の企業が「プラスの影響（11.6%）」あるいは「ややプラスの影響（51.6%）」と回答している。プラスの影響が認められるから企業として利用している状況がみられる（図20）。

こうしたなかで、小売業では27.8%、サービス業では13.6%の企業が「ややマイナス」と回答しており、他の業種に比べて高くなっている。地区別に見ると、「ややマイナス」が松江地区（10.2%）米子地区（9.7%）で見られるのに対し、出雲地区は0%とプラス効果のみ挙げているのが注目される（図19）。

図20 山陰道の影響（プラス面、マイナス面）



②具体的な影響

具体的な影響をみると、「販路・営業エリア拡大（38.4%）」「取引先との情報交流活性化（22.4%）」「物流ルート変化（16.8%）」「客足増加（12.8%）」の割合が高くなっている。業種別にみると、製造業では「物流ルート変化（30.0%）」の割合が高く、次いで「販路・営業エリア拡大（26.7%）」「取引先と情報交流活性化（26.7%）」となっている。一方、非製造業では「販路・営業エリア拡大（42.1%）」の割合が高く、次いで「取引先との情報交流活性化（21.1%）」「客足増加（15.8%）」の順となっている。しかし、非製造業のうち小売業では「売上（受注）の減少（26.7%）」「客足減少（20.0%）」、サービス業では「客足減少（10.0%）」の割合が他の業種に比べて高くなっており、前述したようにマイナスの影響もみられる（図21、表4）。

③事前予想との比較

山陰道開通の影響が事前の予想通りであったかどうかをみると、76.0%の企業がプラ

図21 具体的な影響

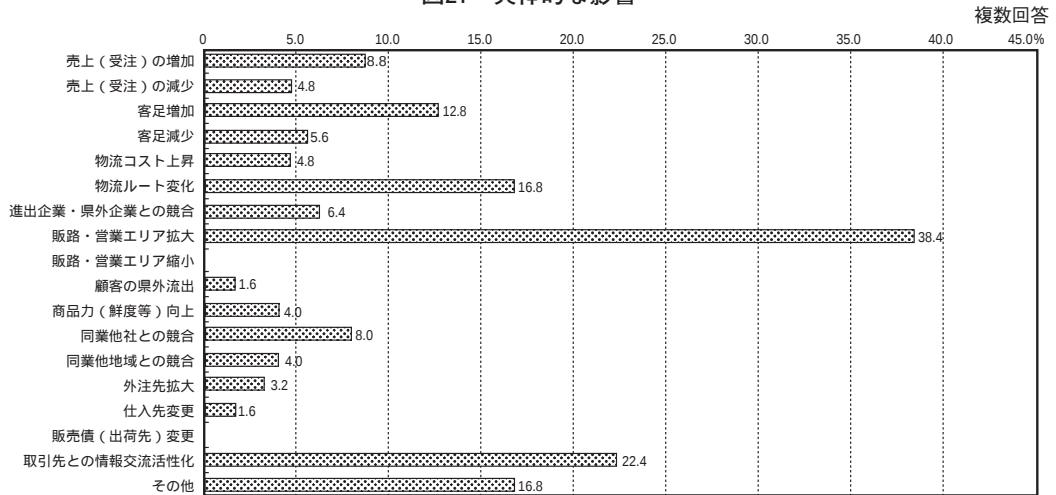


表4 具体的な影響

複数回答

	売上 (受注)の 増加	売上 (受注)の 減少	客足 増加	客足 減少	物流 コスト 上昇	物流 ルート 変化	進出企業・ 県外企業 との競合	販路・ 営業エリア 縮小	販路・ 営業エリア 拡大	顧客の 県外 流出	商品力 (鮮度等) 向上	同業 他社との 競合	外注先 拡大	仕入先 拡大	仕入先 変更	販売先 (出荷先) 増加	取引先 との情報 交流活性化	その他
全 体	8.8	4.8	12.8	5.6	4.8	16.8	6.4	38.4	0.0	1.6	4.0	8.0	4.0	3.2	1.6	0.0	22.4	16.8
製 造 業	6.7	0.0	3.3	0.0	6.7	30.0	6.7	26.7	0.0	0.0	0.0	16.7	3.3	6.7	3.3	0.0	26.7	23.3
非製造業	9.5	6.3	15.8	7.4	4.2	12.6	6.3	42.1	0.0	2.1	5.3	5.3	4.2	2.1	1.1	0.0	21.1	14.7
建 設 業	8.3	0.0	8.3	0.0	0.0	12.5	4.2	58.3	0.0	0.0	0.0	8.3	4.2	8.3	4.2	0.0	41.7	8.3
卸 売 業	6.3	0.0	6.3	0.0	0.0	37.5	18.8	43.8	0.0	0.0	12.5	6.3	6.3	0.0	0.0	0.0	43.8	6.3
小 売 業	0.0	26.7	20.0	20.0	6.7	6.7	20.0	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	26.7
サービス業	15.0	5.0	22.5	10.0	7.5	5.0	2.5	40.0	0.0	5.0	5.0	5.0	2.5	0.0	0.0	0.0	7.5	17.5

ス予想をしており、このうち56.4%の企業が「予想通り」と回答し、わずか0.8%の企業ではあるが「予想以上であった」と回答しているものの、18.8%の企業が「予想以下」と回答している。業種別にみると製造業では78.8%がプラス予想をしており、このうち「予想通り」が72.7%、「予想以下」が6.1%となっている。非製造業ではプラス予想の企業が75.0%、このうち「予想通り」が51.0%で「予想以上」も1.0%みられるものの、「予想以下」とする企業が23.0%で製造業の4倍近くとなっている。非製造業の各業種の特徴をみると、「プラス予想で予想通り」とする企業が多いなかで、卸売業で「プラス予想で予想以上」とする企業が5.6%みられ、サービス業や小売業では「プラス予想で予想以下」とする割合が他の業種に比べて高くなっている(図22)。地区別にみると、「プラス予想で予想以下」とする割合は松江地区や米子地区、益田地区で高くなっている一方で、米子地区では「予想以上」とする企業もみられる(図23)。

④今後の影響

今後の影響についてみると、8.5%の企業が持続すると回答し、さらに32.5%の企業が「徐々に増大する」と回答しており、約3分の1の企業が今後、更に影響が現れて来るものと考えている。業種別では特に卸売業(41.3%)やサービス業(44.5%)の割合が高く

図22 事前予想との比較（業種別）

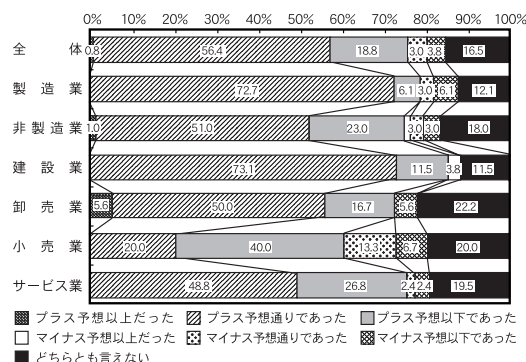


図23 事前予想との比較（地区別）

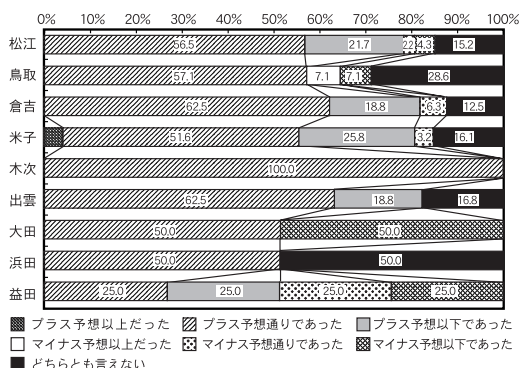


図24 今後の影響について（業種別）

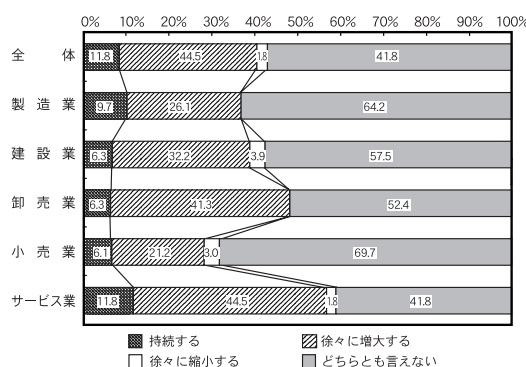
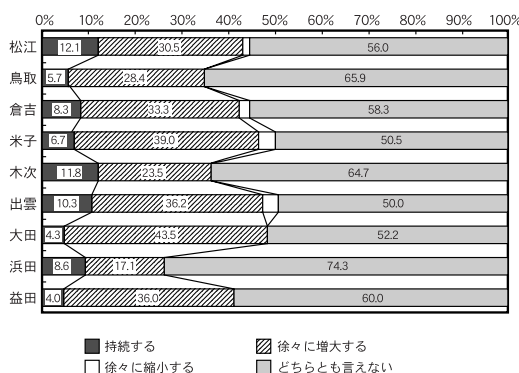


図25 今後の影響について（地区別）



なっている(図24)。また、地区別では松江地区(30.5%)、倉吉地区(33.3%)、米子地区(39.0%)、出雲地区(36.2%)、大田地区(43.5%)、益田地区(36.0%)で高くなっており、山陰両県の広範囲の地域にわたってみられる(図25)。

⑤これまでの対応策について

山陰道開通に対して各企業がこれまでに講じた対応策についてみると、「特になし」の割合が75.0%を占めているなかで、「営業力の強化」の割合が16.2%と、他の項目に比べて高くなっている。業種別にみると製造業では「特になし(84.6%)」の割合が非常に高くなっており、非製造業でも「特になし(70.4%)」の割合が高いものの「営業力の強化(20.9%)」の割合も高くなっている。特に卸売業(21.3%)やサービス業(26.0%)での割合が他の業種に比べて高くなっている(図26、表5)。

⑥今後の対応策

今後の対応策についてみると「特になし(75.0%→59.8%)」の割合は依然として高いものの、「これまでの対応策」に比べるとその割合は低下している一方で、「営業力の強化(16.2%→26.2%)」や「物流機能の強化(6.1%→12.6%)」を中心としてすべての項目

図26 山陰道開通に対してこれまで講じた対応策
(複数回答)

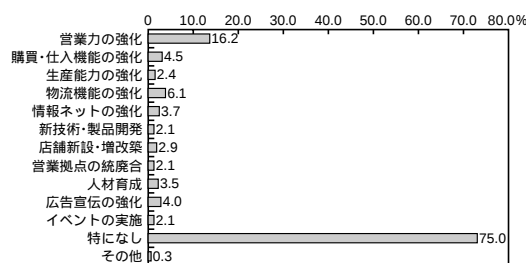


図27 山陰道開通に対して今後講じようとする対応策
(複数回答)

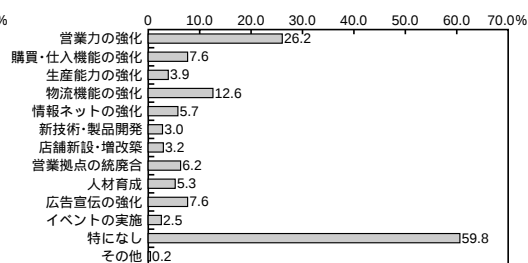


表5 山陰道に対してこれまでに講じた対応策（業種別）

複数回答（単位：％）

	営業力の強化	購入・仕入機能の強化	生産能力の強化	物流機能の強化	情報ネットの強化	新技術・製品開発	店舗新設・増改築	営業拠点の統廃合	人材育成	広告宣伝の強化	イベントの実施	特になし	その他
全 体	16.2	4.5	2.4	6.1	3.7	2.1	2.9	2.1	3.5	4.0	2.1	75.0	0.3
製 造 業	6.5	5.7	0.0	5.7	2.4	2.4	0.0	0.8	0.8	0.8	1.6	84.6	0.0
非製造業	20.9	4.0	3.6	6.3	4.3	2.0	4.3	2.8	4.7	5.5	2.4	70.4	0.4
建設業	19.1	4.5	2.2	3.4	1.1	2.2	1.1	1.1	2.2	1.1	0.0	76.4	0.0
卸売業	21.3	8.5	4.3	19.1	8.5	2.1	8.5	8.5	8.4	0.0	2.1	61.7	2.1
小売業	15.0	5.0	5.0	5.0	2.5	0.0	0.0	0.0	7.5	0.0	2.5	77.5	0.0
サービス業	26.0	0.0	3.9	2.6	6.5	2.6	7.8	2.6	5.2	16.9	5.2	64.9	0.0

表6 山陰道に対して今後講じようとする対応策（業種別）

複数回答（単位：％）

	営業力の強化	購入・仕入機能の強化	生産能力の強化	物流機能の強化	情報ネットの強化	新技術・製品開発	店舗新設・増改築	営業拠点の統廃合	人材育成	広告宣伝の強化	イベントの実施	特になし	その他
全 体	26.2	7.6	3.9	12.6	5.7	3.0	3.2	6.2	5.3	7.6	2.5	59.8	0.2
製 造 業	17.3	9.4	0.7	13.7	5.8	4.3	2.2	4.3	2.9	4.3	2.9	66.9	0.0
非製造業	30.4	6.8	5.4	12.2	5.7	2.4	3.7	7.1	6.4	9.1	2.4	56.4	0.3
建設業	24.3	6.8	5.8	9.7	5.8	5.8	0.0	4.9	3.9	1.9	0.0	65.0	0.0
卸売業	33.3	14.8	7.4	27.8	5.6	1.9	3.7	14.8	11.1	1.9	3.7	50.0	1.9
小売業	22.9	4.2	2.1	8.3	4.2	0.0	8.3	8.3	8.3	6.3	0.0	64.6	0.0
サービス業	39.6	3.3	5.5	7.7	6.6	0.0	5.5	4.4	5.6	23.1	5.5	46.2	0.0

が上昇しており、山陰道を活用した営業戦略を巡らす前向きな様子がうかがえる。業種別の特徴をみると、卸売業では「営業拠点の統廃合(14.8%)」の割合が高くなっており、またサービス業では「広告宣伝の強化(23.1%)」の割合が高くなっている(図27、表6)。

3. 主要業種への影響

「2」では山陰道開通の影響について、山陰両県内の主要企業へのアンケート調査結果をみてきたが、ここでは山陰地方の主要業種への影響や動向などについて、個別企業や同業者組合などへのヒアリング調査や先のアンケート調査の結果からみる。

(1) サービス業

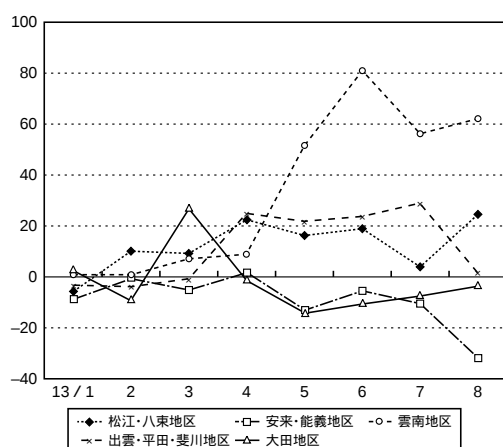
①ホテル・旅館

山陰道の開通は観光客の増加に大きな効果があると期待されている。特に、観光資源の多い島根県東部地区の期待は大きい。ここで大田地区を含む島根県東部地区の主要観

光施設の利用状況について平成13年1月以降の推移みると、松江地区(平成13年4月「ルイス・C・ティファニー庭園美術館」のオープン、7月「松江フォーゲルパーク」のオープン)や出雲地区(同年4月島根県立自然館「ゴビウス」のオープン)、雲南地区(同年4月仁多町「玉峯山荘」のオープン)では新たな観光施設がオープンした関係もあり利用者数は対前年比では4月以降、大きく増加している。また、国土交通省松江国道工事事務所が実施した今年のゴールデンウィーク中の1日(5月5日)について「松江城」に来訪した車両の車籍地調査によると、岡山県や広島県の車両が増加しており、米子道、山陰道開通の影響が現れているものと思われる(図28)。

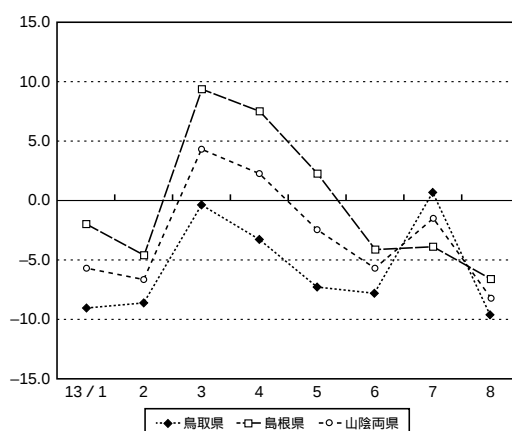
山陰両県の平成13年1月以降の主要温泉地宿泊人員(三朝、皆生、玉造、松江しんじ湖)の推移をみると、平成12年10月の鳥取県西部地震による風評被害、さらには今年3月の大阪での大型テーマパークのオープンや7月から9月までの期間で山口県で開催された大型イベントの影響などもあり、鳥取県はほぼ対前年比マイナスの推移となっている。また、島根県では3月～5月は前年を上回っていたものの、7～9月は前年を下回っており減少傾向がみられる(図29)。こうしたなかアンケート調査結果では、50.0%のホテル・旅館で山陰道の開通により「客足増加」や「売上増加」などのプラスの影響が現れている先がみられる反面、一部には時間・距離の短縮による温泉地間の競合などにより「客足の減少」などのマイナスの影響がみられた先もある。しかし、60.8%の先で山陰道開通の影響が「持続する(13.0%)」あるいは「徐々に増大する(47.8%)」と考えており、また関係各方面でも観光客の増加を期待しているところである。

図28 島根県東部地区(含太田地区)主要観光施設入り込み客数の推移(対前年比：%)



資料) 当研究所作成

図29 山陰地方主要温泉宿泊人員(対前年比：%)



資料) 当研究所作成

そうしたなか今後、山陰道開通のメリットをさらに生かすためには、広域化と多様化が進む観光ニーズに対応できる観光メニューを取り揃えて、山陰という地域が一体となり、官民上げて積極的なPRを行うとともに、真心のこもったサービスや受け入れ態勢

の整備が必要となってくる。そのために各温泉地連携により、あるいはこれまで観光客が少なかった関東甲信越地方までも視野に入れた PR 活動への取り組みもみられる。

(2) 運輸関係

①バス・タクシー業

山陰と東京、大阪、福岡、広島、岡山をそれぞれ結ぶ高速バス（路線バス）を運行している先では、山陰道を経由した路線となっている。山陰道の各料金所や市内への最寄のインターチェンジからバスターミナルまでの接続道路が渋滞することなどから時間短縮の効果はあまりみられないが、快適性と到着時間の正確性は大きなメリットとなっており、またバス料金が他の交通機関に比べて安いこともあり、山陰道の開通を見越して各路線について増便を図った結果、利用者数は全体で前年比9.3%増加している。今後も観光客の増加などにより利用客の増加が期待されるが、その一方で雪や雨、事故などによる山陰道の通行止めなどのトラブル発生時の対応が課題といえる。

タクシーについては、地元の利用者あるいは観光客が山陰道の通行を希望すれば利用することになり、そうした動きもみられる。山陰への観光入り込み客の利用交通機関をみると、「自家用車」「貸切バス・路線バス」「JR」の順となっており、今後、前述したバスを利用しての山陰地方への観光客が増加すれば、観光地内あるいは観光地間の移動のためのタクシーの利用も増えてくるものと思われる。

②貨物運送業

貨物運送業は他業態に先駆けて規制緩和が進み、参入企業も多く、現在ではほぼ自由競争の状態となっている。そのため価格競争が激しく運賃は低下傾向にあるため、高速料金の高さ（米子西－東出雲間大型車片道1,050円、松江玉造－宍道間同750円）は大きな負担となっている。こうしたなか山陰道を利用することにより、国道9号線を利用するよりも運行時間が短縮され、渋滞もなく、運転手に与える負担も少なく安全であり「ゆとりある運転ができる」ということから、定期運送便や至急便、時間指定のある便については山陰道を利用している先がみられる。また、燃費や排ガス規制などの環境面からも利用する効果はあるようである。

しかし、一方で時間短縮効果などと高速料金負担とのバランスを考慮して、山陰道の利用に慎重となり、国道9号線を利用している先や無料通行区間（東出雲～松江玉造）だけを利用している先もみられるようである。

(3) 小売業

山陰道の開通により移動に要する時間や距離が短縮され、消費者の消費活動範囲が拡大し、それに伴い地域によっては客数増加などの影響がみられる。そうした影響について事前に予想していた通りであったとする先もみられるが、大型小売店のなかには今の

ところ予想・期待した影響はみられないとする先もある。一方、同業他社との競合などにより売上の減少がみられる先や国道9号線沿線で事業展開しているガソリンスタンドや飲食業などのなかには、車の流れの変化により通行量が減少し、それに伴い客足の減少や売上の減少などがみられる先もある。

山陰道の開通により消費者は「より良い、より安い、より自分の嗜好に合った商品・サービス」などを求める消費行動がとりやすくなるが、対応する企業としては高速料金（例：米子～松江間普通車片道650円、松江～出雲間同片道500円）を支払っても満足してもらえ価値のある商品・サービスの提供が求められる。そうしたなか、大型小売店のなかには競合する他の大型小売店の所在地で展示会を初めて開催したり、他の大型小売店と連携して販売促進活動を計画するなど購買意欲の喚起や集客を図る動きもみられる。

(4) 卸売業

卸売業では取引先との情報交換などの情報交流活発化の効果が大きいとみる先が多い。そして販路や営業エリアの拡大や営業活動のスピード化や効率化を図ることが出来たようであり、なかには事前の予想を上回る効果がみられたとする先もある。さらに商・製品の搬送に要する時間を計算出来るようになり物流の正確性が実現出来た先もあり、顧客とのトラブル発生時のスピーディーな対応などが可能となると考える先もある。また、経営の効率化のために、これまでの営業拠点を統廃合する動きもみられる。その一方で、営業エリアの拡大により同業他社と競合するケースも出て来ている。

山陰道利用については時間短縮などの効果と高速料金負担とのバランスがポイントとなるが、従業員へのコスト意識徹底の効果などもあり、従業員が自発的に山陰道を利用していない先もみられる。このため卸売業では通行料金が高く利用しないとする割合が他の業種に比べて高くなっている。

(5) 製造業

製造業では物流ルート変更により納期の短縮や販路や営業エリアの拡大、あるいは顧客とのトラブル発生時に迅速に対応が出来るなどの効果がみられるようである。しかし、一方で同業他社との競合や高速料金負担による物流コスト増加などのマイナスの影響もみられ、また、時間短縮のメリットがないと考えて利用しない先もみられる。

(6) 建設業

建設業では高速料金が高等理由で、山陰道を利用しない割合が他の業種に比べて高くなっている。しかし、利用した効果として販路や営業エリアの拡大や取引先との情報交換などの情報交流活性化の効果がみられる一方、同業他社との競合がみられた先もある。

4. 今後の課題、展望

これまでのところをみると、山陰道の平成13年3月に開通した安来IC～東出雲IC間および松江玉造IC～宍道IC間については予想交通量を上回っており、さらに既存開通区間の交通量についても増加している。また、国道9号線については交通量の減少がみられ、渋滞が緩和されているなど交通動向面では効果が現れている。一方、産業面や企業活動への影響をみると、一部の観光施設では観光客入り込み客数の増加がみられ、営業エリアの拡大などに伴い売上や客足が増加した企業などもみられた。山陰道については中海・宍道湖圏域を中心として、観光客の増加やヒトやモノの移動の活発化や企業活動の活発化などにより地域の活性化や産業振興などに大きな期待が寄せられている。ここでは山陰道による地域の活性化や産業振興についての今後の課題、展望などについてみてみる。

(1) 観光振興へ向けた取り組み

山陰道については、観光資源の多い島根県東部地区を中心に観光客の増加をもたらすと期待されている。当研究所が国土交通省中国地方建設局松江国道工事事務所からの受託に基づき試算したところによると、山陰道が宍道ICまで開通することにより観光客が約1,414千人増加する。そして観光客増加による経済波及効果は、宿泊費や飲食費、交通費、娯楽・レジャー費、土産代費などの観光消費支出である直接経済効果は約92億円、それら観光消費支出が各種関連産業の生産の増加をもたらす生産誘発効果が約171億円、それに伴う就業者誘発効果は約1,886人となっている。このような効果が今後、実現するためには、次のような取り組みが必要であると考えられる。

①広域観光ルートづくり

第1は広域観光ルートづくりである。近年は交通ネットワークの整備や交通手段の多様化、さらには観光客の行動の多様化などにより観光の広域化が進んで来ている。それに対応するためには観光客を引き付け、満足してもらえるようなテーマ性や物語性に富んだ魅力のある観光地を繋ぐ広域観光ルートをつくる必要がある。

②観光客受け入れのための基盤整備

第2は観光客受け入れのための環境整備である。ヒアリング調査によると、山陰道が開通した当初、観光地などへの案内標識がなく不便であったり、また山陰地方には大型バスなどがゆったりと駐車できる駐車場が少ないなどの意見が聞かれた。観光客を受け入れるためには、そうした基本的な基盤を整備する必要がある。それとともに、各観光地や観光施設、宿泊施設などでの観光客への応対や接客などのソフト面での受け入れ体制を整えることも重要である。

③行政・民間等の広域的・一体的連携

第3は行政・民間等の広域的・一体的連携である。①や②に述べたことは県や市町村あるいは民間企業や組合などがそれぞれの枠を越えて広域的にまた、地域一体となって進めることが効率的であり、効果的でもある。ヒアリング調査によると、鳥取県西部地震による風評被害の払拭に出かけた時、「山陰」という地域で売り出す必要性を再度認識されたという意見や行政と民間企業の対応に連携がみられなかったという意見が聞かれた。

(2) 利用しやすい環境の整備

高速道路の開通には地元を中心に大きな期待が寄せられ、開通後しばらくの間は利用は多いが、時間が経過するに従い問題点が指摘されるようになり、次第に利用度合が低下するケースが全国的にみられる。山陰道については観光面はもとより物流面についてもヒトの移動に関しても、利用する側が利用しやすい環境を整備する必要がある。そのためには、次のようなことが必要であると考ええる。

①アクセス道路の整備

第1はアクセス道路の整備である。ヒアリング調査などによると、山陰道のインターチェンジから観光地や中心市街地などの目的地までのアクセス道路が車両が集中するなどして渋滞するため、時間短縮効果があまりみられないという意見が聞かれた。こうした点を改善するためには、新たな道路の新設や既存道路の道幅拡幅などのアクセス道路を整備する必要がある。

②高速料金の引き下げ

第2は高速料金の引き下げである。アンケート調査によると、山陰道を利用しない理由として約半数の企業が「通行料金が高い」と回答している。さらに、利用している企業でも通行料金は負担となっているようである。

(3) ビジネスチャンスをつかむ

山陰道の開通がもたらした1番大きな効果は時間が短縮されるという効果である。それによりヒトやモノの移動や流れに変化が生じ、企業を取り巻く環境にも変化が生じいく。そしてそこには企業にとってのビジネスチャンスが生れてくるものと考えられる。そのようなビジネスチャンスを見つけ、生かしていくことが重要である。

山陰道を利用する場合、時間短縮効果と高速料金負担とのバランスが問題となるが、「タイム・イズ・マネー」という言葉があるように、短縮された時間を営業活動などの企業活動に生かせば、そこからは大きな効果が得られるものと考えられる。アンケート調査結果によると、山陰道開通に対して「これまでに講じた対応策」あるいは「今後、

講じようとする対応策」について、「特になし」と回答した企業割合が高くなっている。しかし、ビジネスチャンスをつかむには何らかの広報戦略、及び短縮できる時間の効果的な活用等の積極的な営業戦略の構築が不可欠と思われる。

お わ り に

山陰地方の道路の状況については、国道9号線をはじめとする幹線道路が片側1車線であり、道幅も狭いところがあり渋滞が多くみられるなど整備が遅れているという指摘がされている。こうした指摘については地元関係者はもとより県外から山陰地方に進出している企業関係者などからも聞かれるところであり、山陰地方にとってマイナスのイメージとなっている。道路は社会資本インフラの基本として、我々の社会生活や産業活動などにも大きな影響を与える。そうしたなか平成3年に浜田自動車道が開通し、平成9年には米子自動車道が全線開通して山陰と山陽を結ぶ2本の高速道路が完成し、そして今年の3月には山陰地方の東西を結ぶ山陰道の淀江大山IC～宍道IC間のわずか56kmではあるが開通するなど徐々にではあるが改善されて来ている。

今回の調査を通じて地元産業界などからは、山陰道のさらなる延長や中国横断道松江尾道線の早期開通を望む声も聞かれた。そうした高速道路の整備が早期に実現することを望むとともに、自然環境に恵まれ、古代から現状に至る豊かな歴史・文化を有する山陰地方のすばらしさを全国にアピールし、全国からたくさんの人々に訪れてもらうなどこの山陰道を官民一体となって活用することにより山陰地方が今後、さらに活性化することが期待される。

(担当：花井哲也)