

# E9山陰道（NEXCO区間）開通10周年

## E9山陰道（NEXCO区間）が全通して10周年

2009年11月のE9山陰道（斐川～出雲）開通により、山陰道のNEXCO管理区間が完成して今年で10周年を迎えました。

山陰道は、南北方向を結ぶ米子道や松江道などと一体となって、地域の生産活動・交流・観光などを支えています。



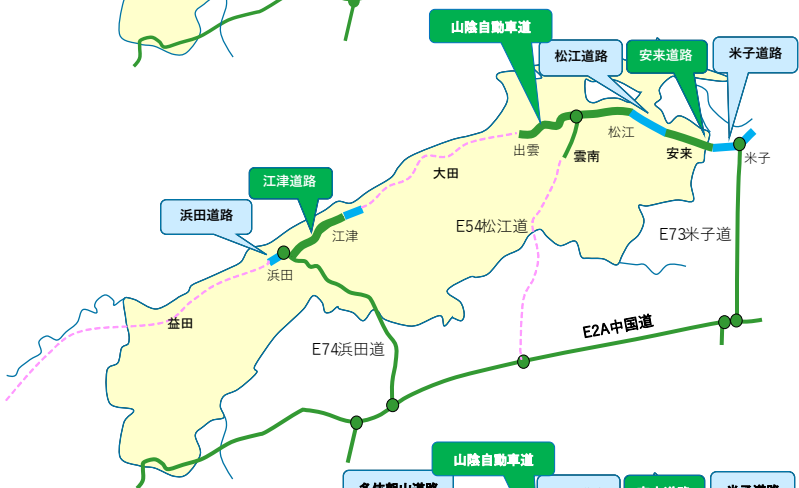
### 1998年時点

E9山陰道のNEXCO管理区間で初めて安来道路（米子西～安来）が開通



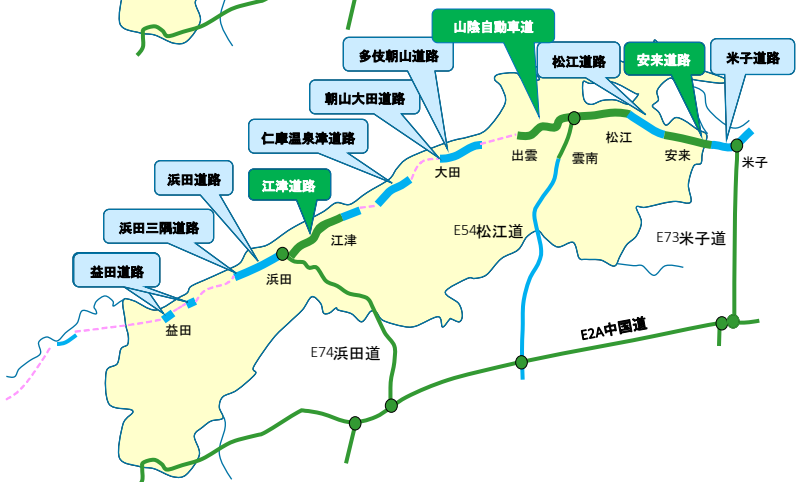
### 2009年時点

E9山陰道のNEXCO管理区間が全通



### 2019年時点（現在）

E9山陰道のNEXCO管理区間が全通して10周年



- NEXCO管理区間（有料）
- 国（県）管理区間（無料）
- - - 事業中・調査中

# 開通経緯とご利用状況

## 島根県内の高速道路の開通経緯

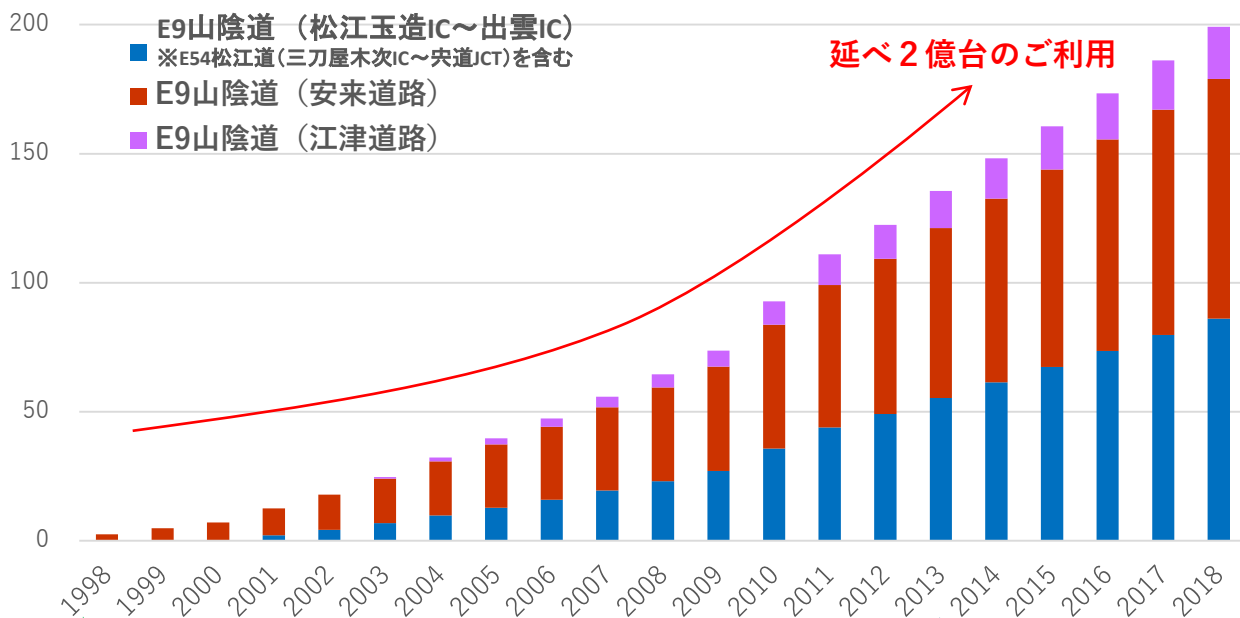
島根県内の高速道路は、1989年の松江道路を開通を皮切りに整備が進められています。NEXCO区間の交通量も、高速道路の整備とともに増加しており、現在までに延べ2億台のお客さまにご利用いただいています。

### 島根県内の高速道路 主な区間の開通経緯

年月日	開通区間	備考
1989.3.1	山陰道(松江道路) 松江東IC～松江中央IC 開通	島根県での山陰道(国管理区間)の初開通
1991.12.7	浜田道 全線開通	浜田市が、全国の高速道路ネットワークに接続
1992.12.18	米子道 全線開通	
1998.3.20	山陰道(安来道路) 米子西IC～安来IC 開通	山陰道(NEXCO管理区間)の初開通
2001.3.24	山陰道(安来道路) 全線開通	松江市が、全国の高速道路ネットワークに接続(米子道経由)
	山陰道(松江道路) 全線開通	
2003.3.16	松江道 三刀屋木次IC～宍道JCT 開通	松江道初の開通
2003.9.21	山陰道(江津道路) 全通	江津市が、全国の高速道路ネットワークに接続(浜田道経由)
2009.11.28	山陰道 斐川IC～出雲IC 開通	山陰道のNEXCO管理区間が全線開通
2013.3.30	松江道 全線開通	広島市⇄松江市が高速道路で直結

(百万台)

### NEXCO区間 累計利用台数



延べ2億台のご利用

安来道路  
(米子西～安来)  
開通

安来道路・松江道路全通  
松江市が全国の高速道路  
ネットワークに接続

山陰道(斐川～出雲)開通  
山陰道のNEXCO管理区間が  
全線開通

松江自動車道全通  
広島市⇄松江市が  
高速道路で直結

# 工業団地や企業の立地を促進①

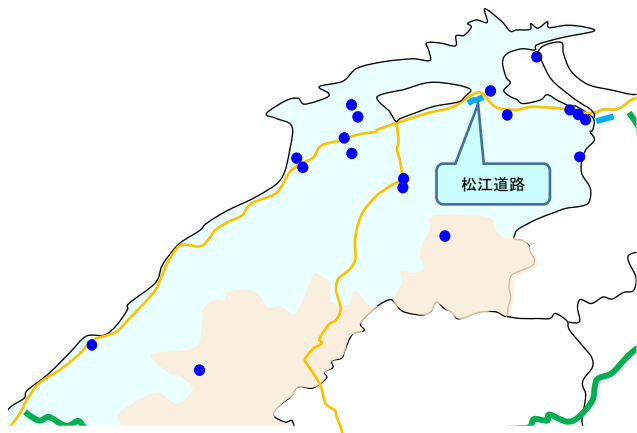
## 工業団地数は、30年前の2倍以上に

島根県内の高速道路沿線自治体（※1）にある工業団地の数は、E9山陰道（松江道路）の最初の区間が開通した1989年時点の16箇所から、現在は34箇所と**2倍以上に増加**しています。

### 島根県内の高速道路沿線自治体における工業団地立地状況（NEXCO西日本調べ）

#### 松江道路開通（1989年）時点

●印：工業団地

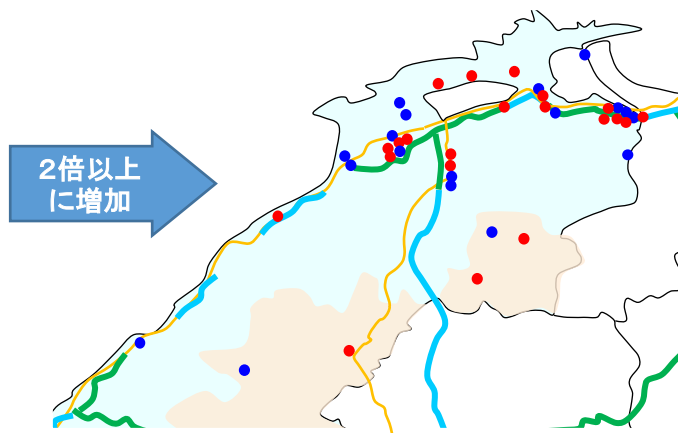


合計16箇所

高速道路沿線自治体

#### 現在（2019年）

●印：新規整備された工業団地



合計34箇所（分譲前のものを含む）

その他自治体

## ● 最近10年間で、200件以上の企業が立地計画認定

E9山陰道（斐川～出雲）が開通した2009年以降の10年間で、島根県内では219件の企業の立地計画認定（※2）がありました。

そのうち、高速道路沿線自治体（※1）では9割以上の**202件**を占めています。

島根県の企業立地計画認定件数(累計)



（島根県ウェブサイト「新規立地計画認定」をもとにNEXCO西日本調べ）



高速道路整備の進捗により、東西の物流や出張等での利便性の向上から、事業環境は改善し、立地企業の事業にも好影響が出ています。特に県東西の物流、移動に時間短縮の効果が見られています。（島根県企業立地課）

山陰道をはじめとする高速道路の存在は、企業誘致を進めるにあたっての重要なツールであり、企業にとっても松江市での立地を検討されるのに重要な要素の一つとなっています。高速道路が経済の好循環の一翼を担っていると考えられています（松江市定住企業立地推進課）



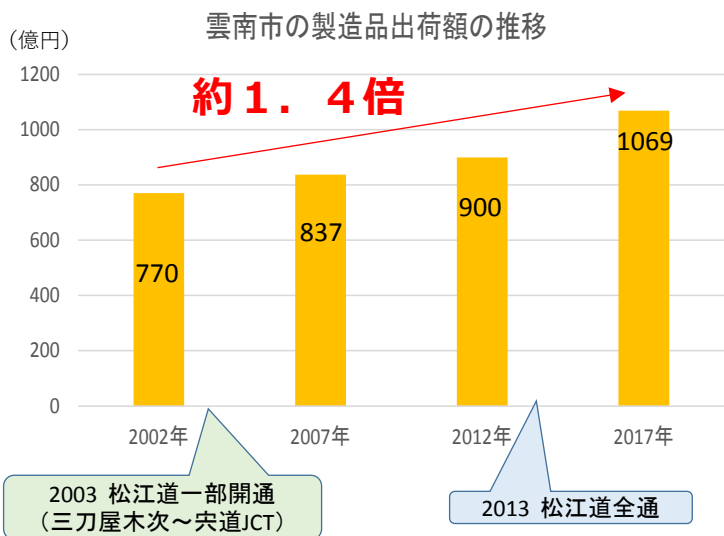
（※1）沿線自治体：安来市、松江市、出雲市、大田市、江津市、浜田市、益田市、雲南市  
（※2）島根県企業立地促進条例に基づく計画の認定数。新設だけでなく、既存施設の増設も含む。

# 工業団地や企業の立地を促進②

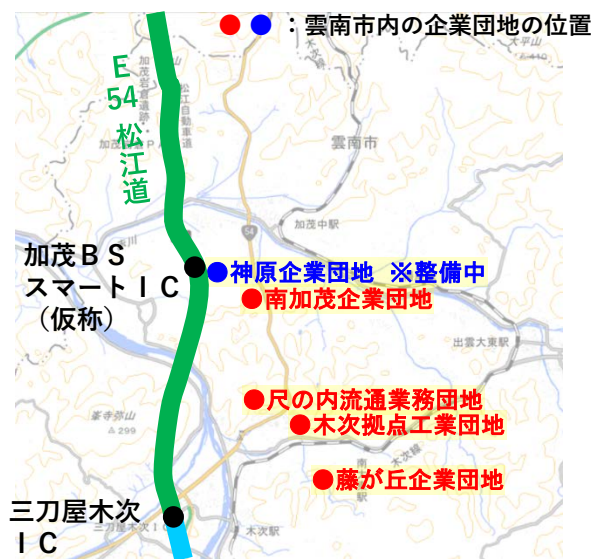
## 雲南市の製造品出荷額は15年間で1.4倍に

島根県雲南市では、高速道路の整備にあわせ、企業団地整備と企業の誘致を計画的に進めており、2019年時点の入居率は100%となっています。

企業誘致の結果、雲南市の製造品出荷額は高速道路整備前と比較し約1.4倍に伸びています。



(出典：工業統計調査、しまね統計情報データベース)



(地理院地図をもとにNEXCO西日本作成)

## ● スマートIC隣接地に新たな工業団地を整備

雲南市では、E54松江道 加茂BSスマートIC (2017年度より事業中・仮称) の隣接地に、新たな企業団地「神原企業団地」の整備を進めています。これにより、300名以上の新規雇用が創出されます。



(神原企業団地の整備予定地。写真提供：雲南市商工振興課)



山陰道や松江道の開通に伴い、山陽方面や山陰の東西方向の物流や出張等での利便性向上から事業環境は改善し、立地企業の事業にも好影響が出ています。

(島根県企業立地課)

高速道路の存在は、市外企業が雲南市に進出される際の決め手にもなっています。

スマートインターチェンジの新設で企業団地の魅力がさらに増加することから、現在整備中の神原企業団地に加えて、さらなる企業団地の拡張も計画しています。

(雲南市商工振興課)

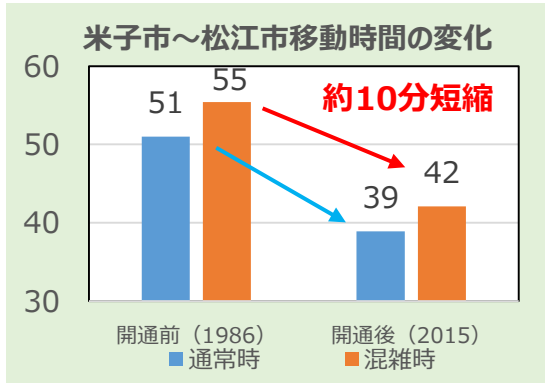


# 地域間交流の活性化

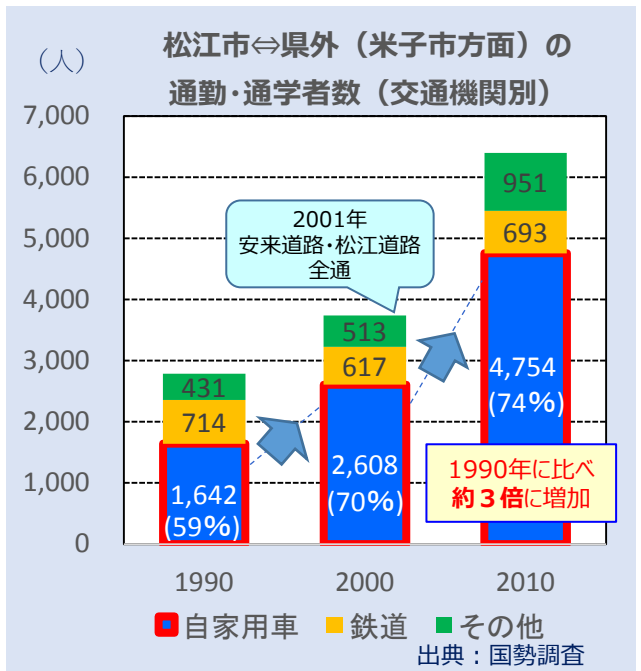
## 移動時間の短縮により、自動車による通勤・通学者数が増加

山陰道の開通により、松江市から米子市の移動時間が**10分以上短縮**するなど、移動時間の短縮がみられます。

移動時間の短縮の結果、自動車による松江市と県外（米子市方面）との間の通勤・通学者数が**3倍に増加**するなど、地域間交流の活性化がみられます。

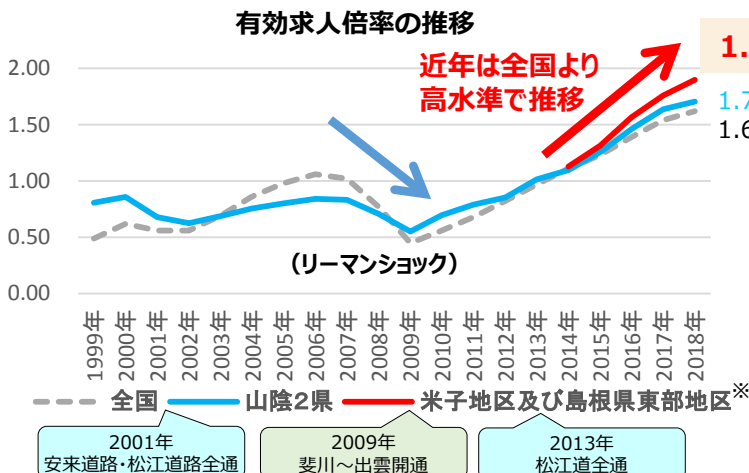


所要時間計算は、NITAS ver2.5による。  
 <計算条件>  
 起点：米子市役所、終点：松江市役所  
 交通モード：道路・物流モード



## 島根県の有効求人倍率は全国より高水準で推移

高速道路の整備により、社員の通勤や製品の輸送が容易になったことを受け、企業活動が活発になっています。山陰道沿線自治体の有効求人倍率は、**全国より高い水準で推移**しています。



出典：職業安定業務統計（厚生労働省）及び鳥取労働局・島根労働局発表のデータを基にNEXCO西日本作成  
 米子地区・・・米子市、境港市をはじめとした鳥取県西部地区  
 島根県東部・・・松江市、出雲市をはじめとした島根県東部地区  
 （ハローワークの管轄による区分）

※ 米子地区及び島根県東部地区は、2014年度以降のみデータが存在。

道路整備により、従業員の通勤圏は拡大するため、広範囲での採用活動ができます。

(島根県企業立地課)



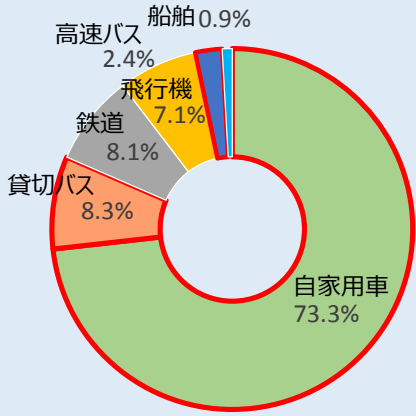
通勤で利用される山陰道（宍道湖SA付近）  
 (R1.10.29 AM8時頃)

# 周遊観光の促進

## 自動車で島根県を訪れる観光客は、年々増加傾向

島根県を訪れる観光客の8割以上を自動車（貸切バス含む）が占めており、高速道路の開通後も増加傾向にあります。

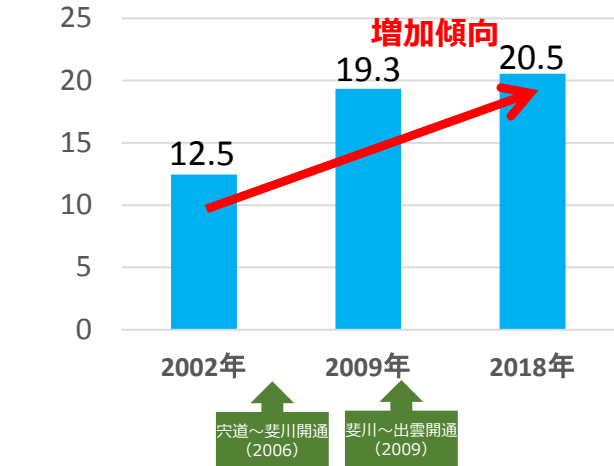
### 県外からの観光客の交通機関割合



自動車全体が84%を占める

出典：島根県観光動向調査結果（H30）

### 自動車での島根県来訪者数



出典：島根県観光動向調査結果（H30）

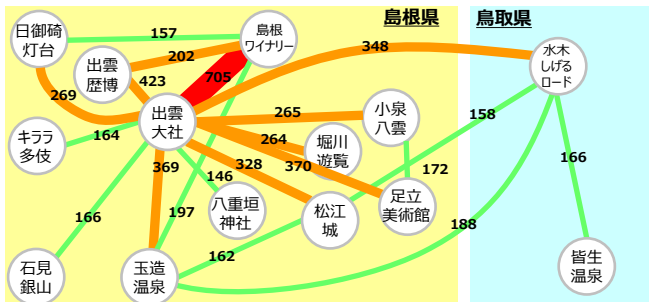
## 高速道路の開通で周遊観光者数が増加

山陰道の沿線には、年間約600万人の観光入込客数を誇る出雲大社を筆頭に、魅力あふれる多くの観光施設があり、斐川IC～出雲IC開通後は出雲大社を中心に周遊観光者数が増加しています。



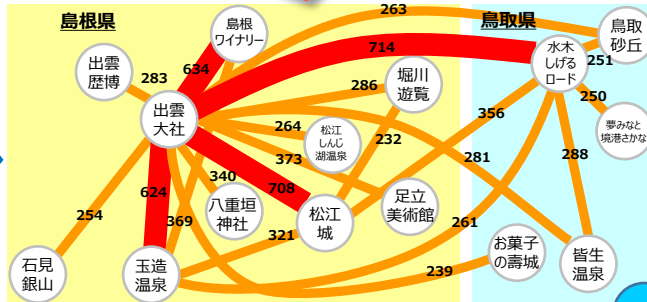
### 主な観光施設の周遊状況（H20・H25）

#### ◆H20（山陰道・穴道IC～出雲IC開通前）



#### 山陰道（穴道JCT～出雲IC間）開通後は各施設間の周遊件数が増加

#### ◆H25（開通後）



（山陰道（穴道JCT～出雲間）事後評価説明 再掲）

出典：出雲市提供資料 ※上位20位の組合せを图示

単位：人（観光目的の旅行人数）

# 災害時の広域物流に貢献

## 豪雨通行止め時に中国道・山陽道等の代替機能を発揮

西日本を中心に各地で大規模な被害をもたらした「平成30年7月豪雨」では、東西の大動脈である山陽道などが長時間にわたり通行止めとなりました。被災後は、大型車を中心に山陰道等へ迂回したため、交通量が30倍以上となった区間も見られました。山陰道の開通区間が通行止めとなった山陽道・中国道等の迂回路として一定の代替機能を発揮したといえます。



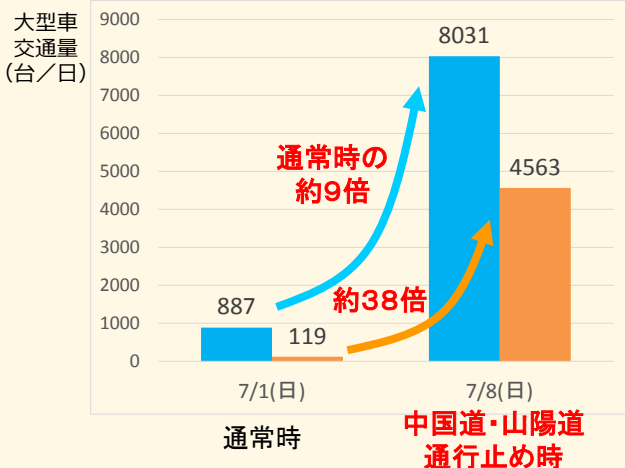
2018年7月8日時点

土砂崩落による道路流出/広島呉道路 (坂北IC~天応東IC)



流木・土砂等の流入 /山陽道 (河内IC~高屋JCT)

### 山陰道の断面交通量の変化 (大型車・代表断面)



■ A断面 山陰道 (松江玉造~宍道)  
■ B断面 江津道路 (江津~江津西)

出典：NEXCOトラカンデータ

### ● 渋滞が発生した未整備区間

山陰道の整備されていない区間では唯一の幹線である国道9号の交通量が増大し、渋滞が発生しました。

山陰道が東西物流の大動脈のリダンダンシー※機能を発揮するためにも、早期の全線整備が必要です。

※リダンダンシー：自然災害に備え、あらかじめネットワークを多重化するなどして、一部区間の途絶が全体の機能不全につながらないようにすること。



山陰道未整備区間での一般道混雑状況 (H30年7月8日19時ごろ)

(島根県高速道路推進課)

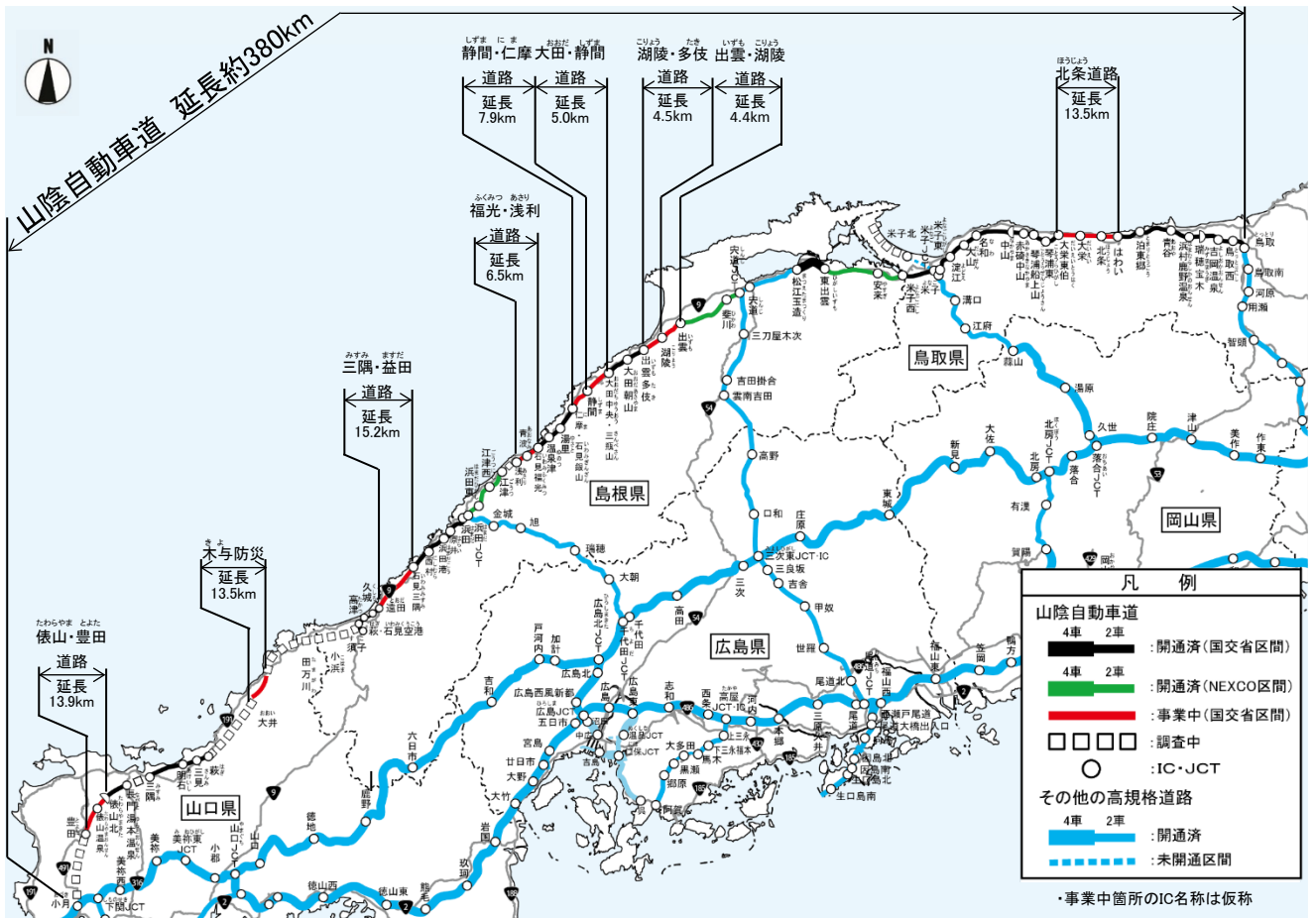
# 山陰道の全線整備に向けて

## 山陰道の全線整備の必要性

山陰道は約380 kmのうちこれまで約208 kmが開通していますが、未整備区間では事故や災害による全面通行止め規制が毎年発生し、経済活動や救急搬送、観光振興に支障をきたしています。

高速道路ネットワークの整備は、地方創生を推進する礎となるものであり、**全線の整備を早期に進め、開通効果をさらに発揮していく必要があります。**

## 山陰自動車道の現況 (令和元年12月10日時点)



## 全国の高速自動車国道※との整備水準の比較

(令和元年12月10日時点)

	路線延長(km)	供用延長(km)	整備率(%)
全国	11,520	10,088	88
中国地方(5県計)	1,560	1,367	88
山陰道	380	208	55

※高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含めている