

# 山陰道の位置づけ

# 2-1. 高規格幹線道路に求められる機能

## ① 地方の中心都市を効率的に連絡

地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの

## ② 大都市圏の近郊地域を環状に連絡

大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの

## ③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの

## ④ 高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

全国の都市、農村地区からおおむね1時間以内で到着し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの

## ⑤ 災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

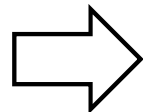
既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性向上に資するもの

## ⑥ 既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの

※昭和62年道路審議会答申「高規格幹線道路の路線要件」

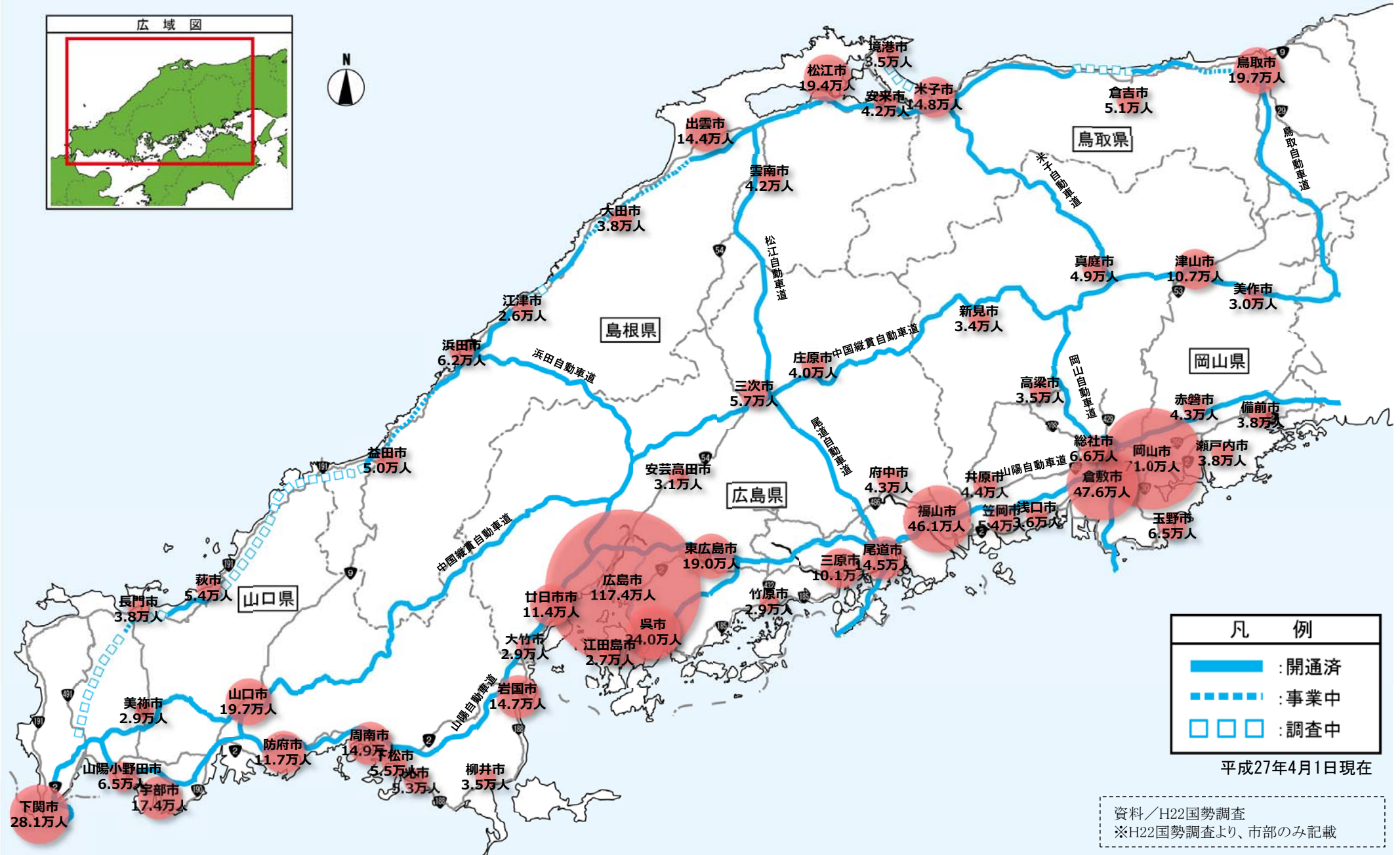
高規格幹線道路網  
14,000キロ



- ① 全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で高速ネットワーク
- ② 重要な空港・港湾の大部分と概ね30分
- ③ 人口10万人以上の全ての都市とインターチェンジで連絡

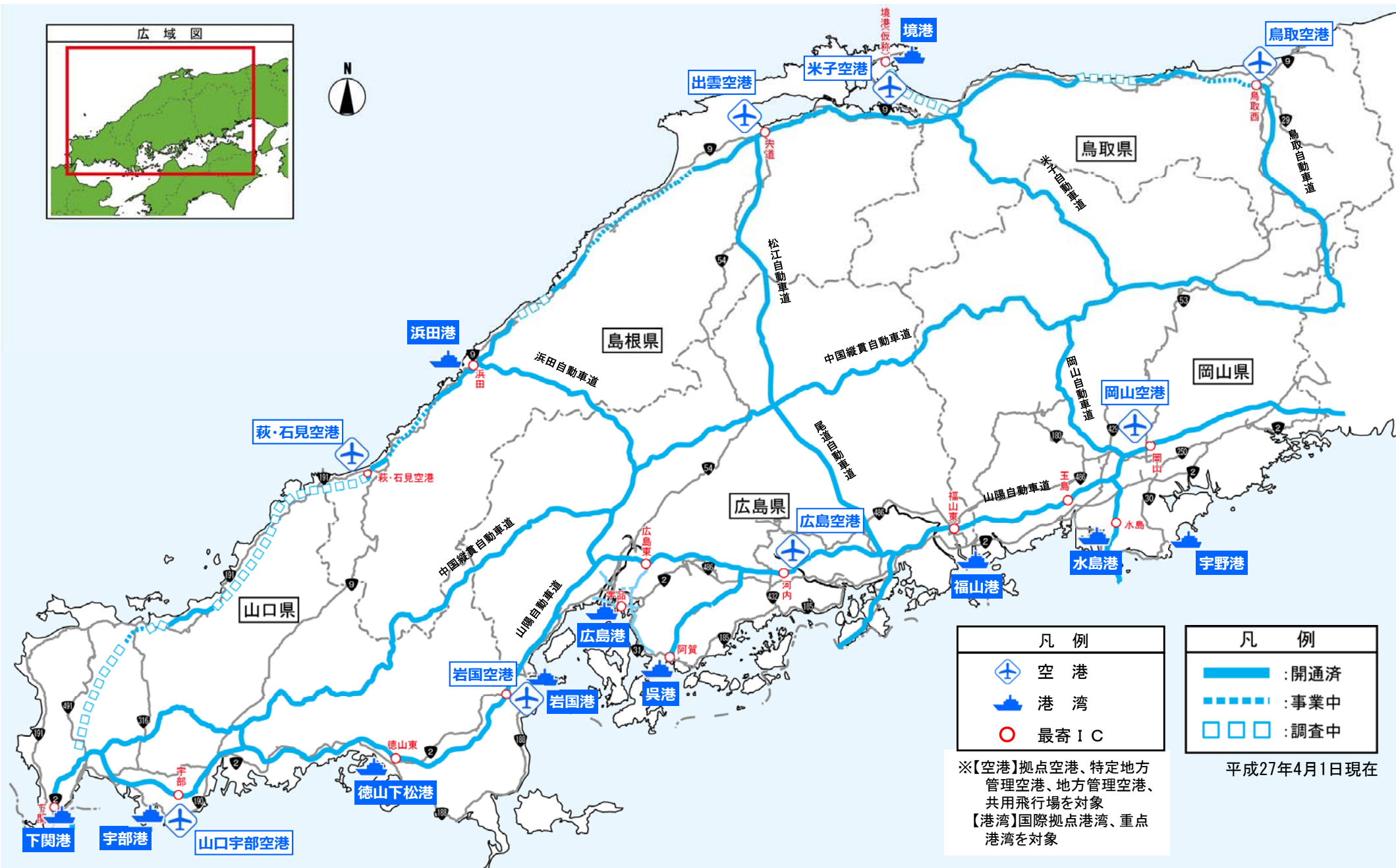
# 2-2. 地方の中心都市を効率的に連絡

○地方発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの



# 2-3. 重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

○重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの







# 2-5. 災害発生時等に対する高速交通システムの信頼性向上

○既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性向上に資するもの



現 状	2 ルート	2 ルート	3 ルート	2 ルート	24 ルート
山陰道整備後	3 ルート	3 ルート	3 ルート	3 ルート	81 ルート

近畿～九州間の  
アクセスパターン数



# (参考) 広域的な周遊観光

- 三大都市圏及び九州地方発観光ツアーは、出雲～鳥取周遊や広島～山口周遊のツアーが組まれているが、大田～萩間は、東西の移動時間が長く、観光ツアーが組み難い立地状況となっている。
- 高速道路がネットワーク化されていない地域の観光地は、観光入込客数が少ない傾向にある。
- 主要な交通拠点としては萩・石見空港があるが、観光地が集中する萩市中心部への移動に時間を要す。

## 【中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況】

移動時間が長く、  
ツアーを組みにくいエリア  
(東西の移動に約3時間を要す)

東西の移動にあまりにも時間がかかったため、商品開発を断念した。  
(JTB 大阪中央支店)

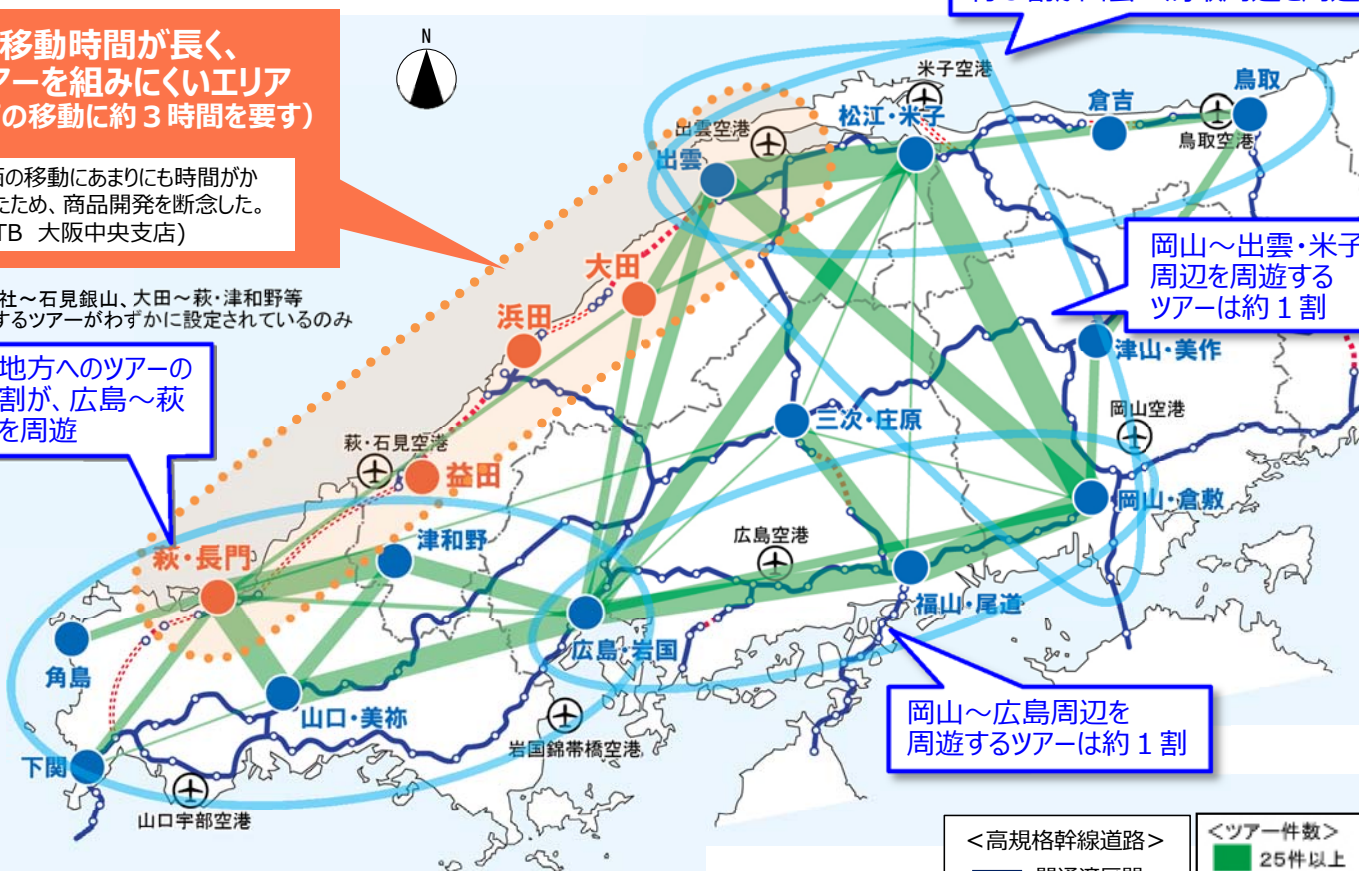
中国地方へのツアーの  
約3割が出雲～鳥取周辺を周遊

岡山～出雲・米子  
周辺を周遊する  
ツアーは約1割

岡山～広島周辺を  
周遊するツアーは約1割

※)出雲大社～石見銀山、大田～萩・津和野等を周遊するツアーがわずかに設定されているのみ

中国地方へのツアーの  
約3割が、広島～萩  
周辺を周遊



<高規格幹線道路>

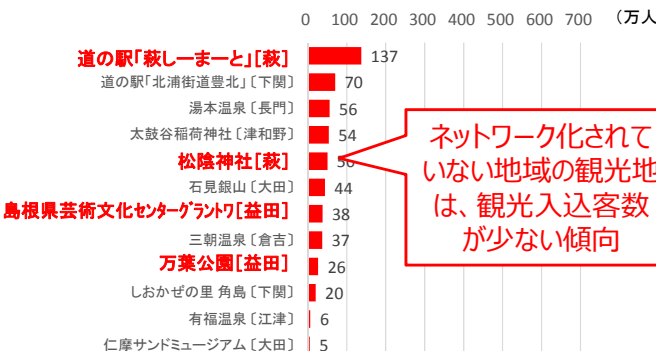
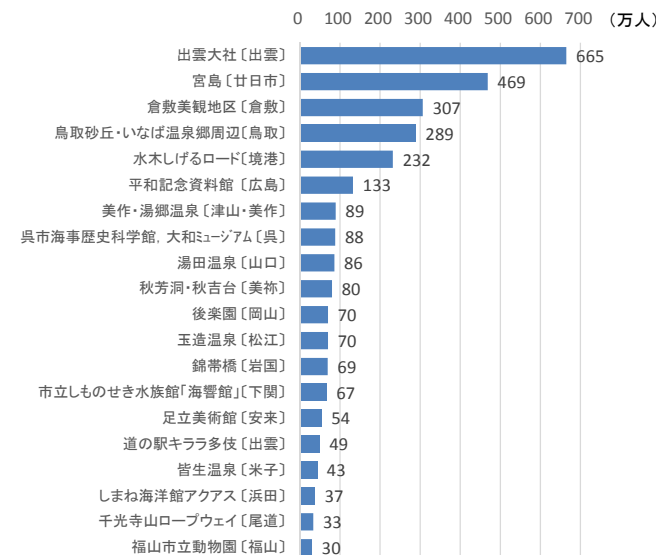
- 開通済区間
- - - 事業中区間
- - - 調査中区間

<ツアー件数>

- 25件以上
- 15～24件
- 10～14件
- 8～9件
- 6～7件
- 4～5件
- 2～3件
- 1件

- ※)JTBで取り扱っている中国国内ツアー(H26.8.25時点におけるHP掲載情報)の内、添乗員が同行するツアーのみを対象に集計。
- ※)設定時期、出発着空港、プラン(料金・グレード等)のみが異なる場合は同一のツアーとみなした。
- ※)ウォーキングを主たる目的としたツアーや、鉄道を主たる移動手段とするツアーは対象外とした(クルーズ船での観光を含むツアーについては、陸上で移動に関する部分のみを対象とした)。
- ※)線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す。

## ■主要観光地における観光入込客数



ネットワーク化されていない地域の観光地は、観光入込客数が少ない傾向

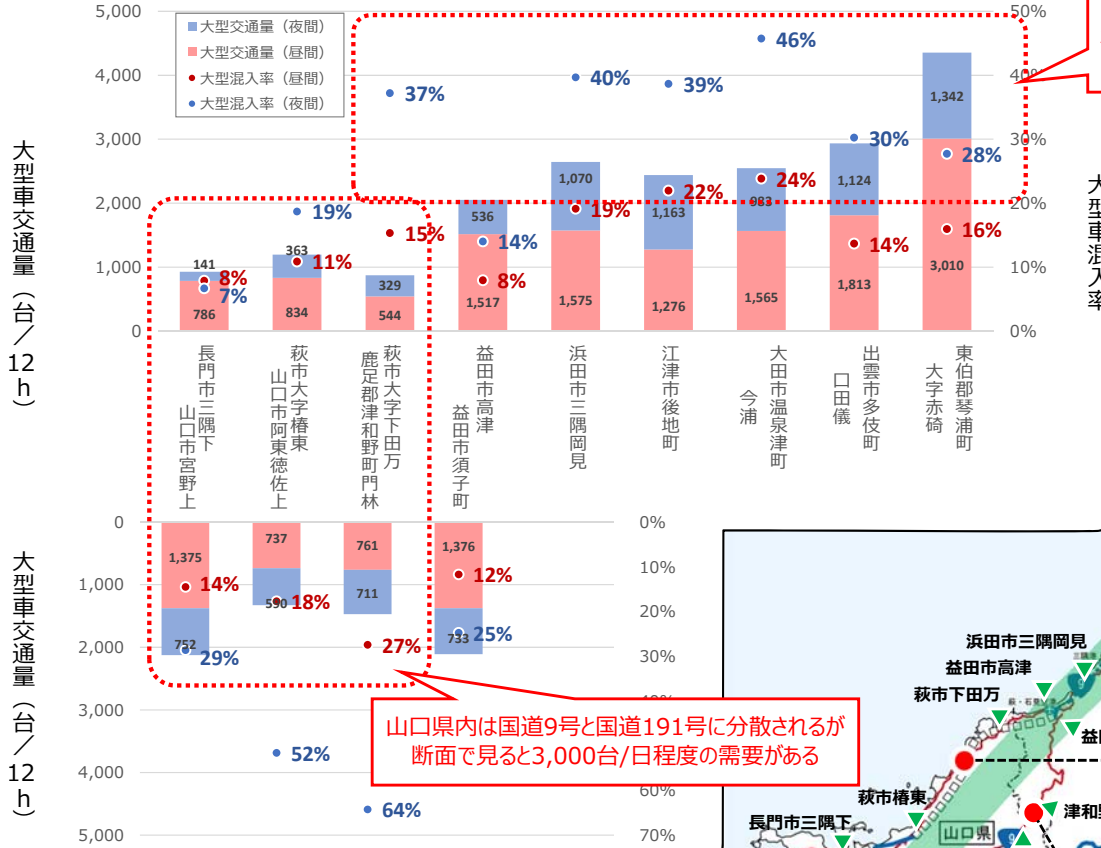
〔凡例〕  
所在市町村にネットワーク化されたICが、ある〔 〇 〕 ない〔 〴 〕

資料/各県観光動態調査(H26 ※ただし山口県はH24)  
注)観光客入込客数は県単位で調査・集計方法が異なる

# (参考) 広域物流交通

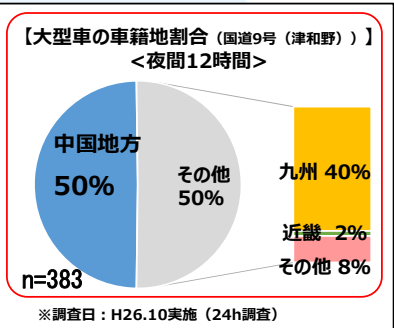
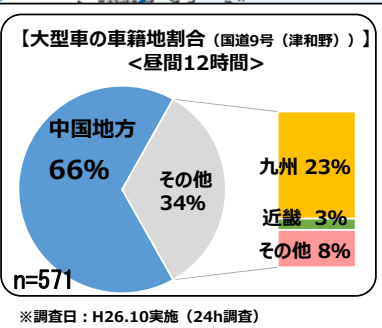
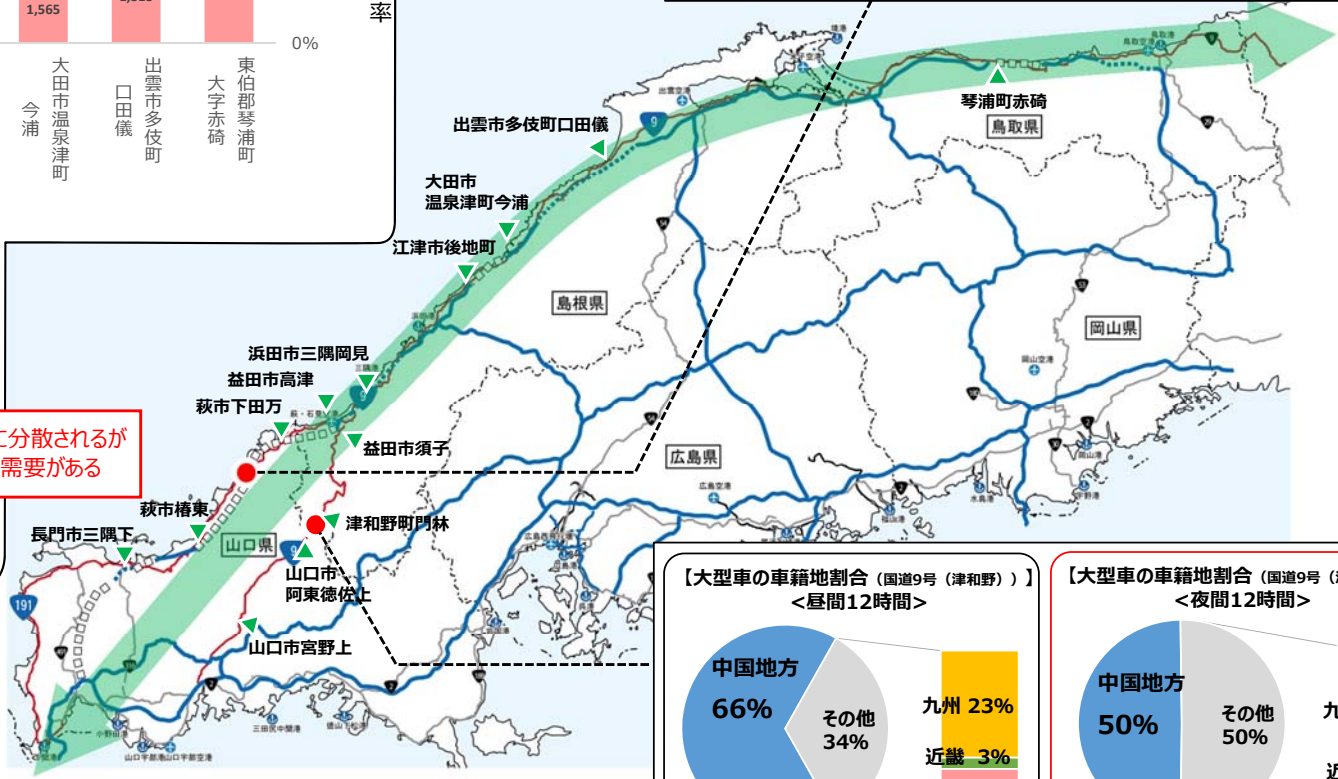
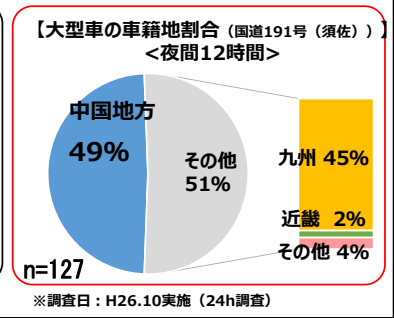
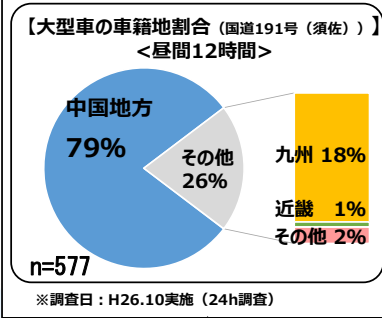
- 山陰側の幹線道路は、大型車の交通量に占める割合が夜間において4～5割程度と高い。
- 国道9号及び国道191号を走行する大型車両のうち、中国地方以外の車籍車は昼間で約2～3割、夜間は約5割となっており、国道9号・国道191号は、中国地方だけでなく、隣接する九州・近畿地方の物流を支えている。

【各地点における昼夜別大型交通量と大型車混入率】



山陰側の多くの地点で夜間の大型車混入率は、約3～4割を超過する

山口県内は国道9号と国道191号に分散されるが断面で見ると3,000台/日程度の需要がある



凡例

- : 開通済
- : 事業中
- : 調査中
- : 国道9号
- : 国道191号

