

「東海北陸自動車調査研究に関するアンケート調査結果（概要）」

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

東海北陸自動車道は、愛知県の一宮ジャンクションから富山県の小矢部砺波ジャンクションの間を結ぶ約185kmの高速自動車国道であり、2008年7月の全線開通からすでに6年あまりが経過した。

そこで、本財団では昨年度より、長年にわたり地域が大きな期待を寄せていた当自動車道全線開通による現時点での社会経済効果の検証と今後のさらなる活用に向けた課題についての調査研究を進めることとした。

その調査のひとつとして、岐阜県及び富山県内の企業を対象に東海北陸自動車道の全線開通による効果などについて確認するためにアンケート調査を行った。アンケート調査の目的、内容、調査結果の概要について以下に述べる。

なお、今回のアンケート調査については、各企業においてご多忙の中、多大なるご協力をいただいた。この場を借りて感謝を申し上げたい。

1 調査の目的

岐阜県および富山県内の企業アンケートを通じて、全線開通による産業経済面における効果および今後さらに東海地域と北陸地域が緊密な関係を築くための課題等について把握することを目的とする。

2 調査内容

(1) 調査の設計

調査対象企業、企業の抽出方法、調査方法および調査時期は以下のとおりである。

調査対象	岐阜県・富山県に本社を置く企業
対象企業	[岐阜県調査] ・(公財) 岐阜県産業経済振興センター実施の「景況調査」対象企業(1,000社) [富山県調査] ・(株) 帝国データバンク企業リストより抽出(2,000社)
抽出方法	・対象企業は、経済センサス(総務省)の従業者規模別の従業者数の構成比をふまえて、業種、本社所在地のバランスをとって抽出 ・岐阜県調査の回答企業が500程度と想定されることから、富山県企業も同規模の回答が得られるようアンケート送付数を2,000と設定
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査時期	2014年2~3月

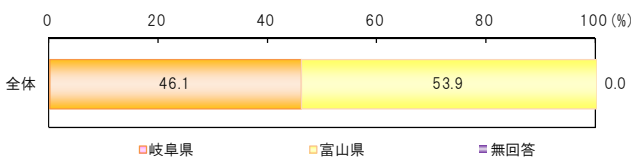
② 回収結果

	送付数	回収数	回収率
全体	3,000	1,031	34.4%
岐阜県調査	1,000	475	47.5%
富山県調査	2,000	556	27.8%

③ 回答企業の属性

ア 本社等の所在圏域

「岐阜県」が46.1%、「富山県」が53.9%である。圏域別でみると、岐阜県内では「岐阜」、富山県内では「富山県東部」の割合が高い。



単位：%

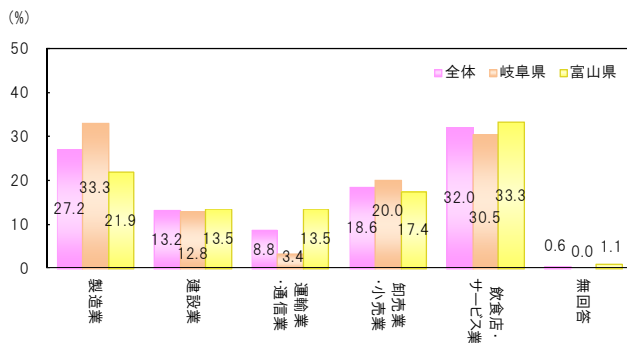
県	圏域					
	岐阜	西濃	中濃	東濃	飛騨	無回答
岐阜県	40.2	16.2	16.4	16.0	11.2	0.0
富山県	富山県東部	富山県西部	—	—	—	無回答
	59.9	43.2	—	—	—	0.9

※富山県分は一部圏域の重複回答のため100%とならない

イ 業種

「飲食店・サービス業」が32.0%、「製造業」が27.2%、「卸売業・小売業」が18.6%となっている。製造業の中では「金属製品製造業」「機械製造業」「化学・プラスチック製造業」の割合が高い。

圏域別では、岐阜は「卸売・小売業」、西濃・中濃・東濃は「製造業」、飛騨・富山県東部は「飲食店・サービス業」、富山県西部は「運輸・



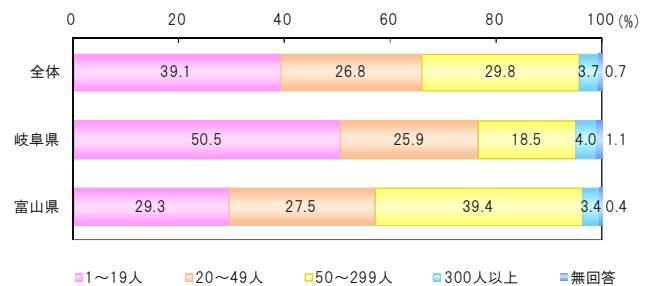
通信業」の割合が他の圏域と比べて高い。

製造業の詳細分類をみると、「繊維・衣服」は岐阜、「窯業土石製品」は東濃、「金属製品」は富山県東部・富山県西部、「機械」は岐阜と西濃で、割合が他の圏域と比べて高い。

ウ 企業の従業員数

「1～19人」が39.1%、「20～49人」が26.8%、「50～299人」が29.8%、「300人以上」が3.7%となっている。

圏域別では、岐阜県で「1～19人」、富山県で「50～299人」の割合が高い。



(3) 調査結果

① 評価項目の構成

今回のアンケートは、東海北陸自動車道の全線開通の影響について、以下の評価項目について回答の選択肢を設定し、各企業に回答いただいた。

大項目	小項目
(1) 直接的評価	①ビジネスでの利用度
	②輸送・移動頻度
	③業況への影響
(2) 市場拡大効果	①営業圏域・商圏への影響
	②地域外から仕事・雇用を確保
(3) 地域間競争	①地域外企業との競争
	②地域内の仕事・顧客の流出
(4) 雇用への影響	①雇用への影響
	②地域内の雇用
(5) 経営への期待	①現在または将来の企業戦略への影響
(6) 観光への影響	①地域内の観光への影響
	②県の観光交流産業全体への経済効果
(7) 地域への影響	①地域経済への影響
	②県全体における経済効果

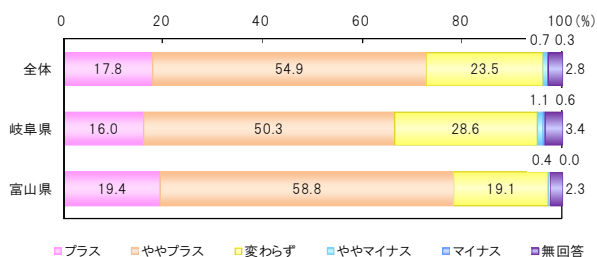
② 調査結果の概要

アンケート調査結果における、主な特徴点について以下に述べる。

ア 県全体における経済効果は約7割の企業が好影響と認識

評価の全体像となる「県全体における経済効果」については、「プラス」と回答した企業が約7割を占めた。東海北陸自動車道が目指した各産業の活性化や地域開発への期待にほぼ応えられていると考えられる。

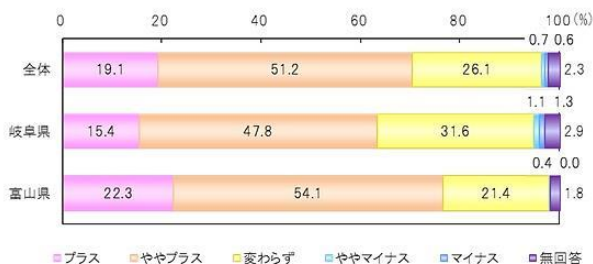
(県全体における経済効果)



イ 観光産業への経済効果についても約7割の企業が好影響と認識

個別の評価の中で、一番プラスが高い結果となったのは、観光への影響である。「県の観光交流産業全体への経済効果」について、「プラス」と回答した企業が約7割を占めた。東海北陸自動車道の沿線には、第1回の報告書で紹介した富山県の観光施設および本稿で後述する岐阜県の観光施設は世界遺産に登録されている地域をはじめ、四季を通じて豊富な観光資源がある。それらへのアクセス向上等、東海北陸自動車道は大きく貢献している。

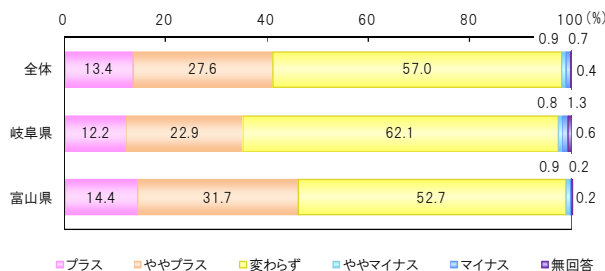
(県の観光交流産業全体への経済効果)



ウ 企業経営への影響は約4割の企業がプラスと認識

「業況への影響」については、「変わらず」という回答も多いものの、約4割の企業がプラスの影響があるとしている。

(業況への影響)

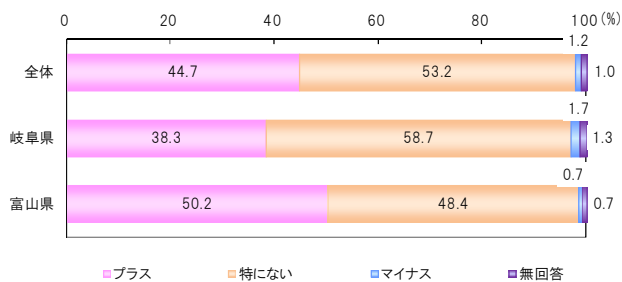


エ 富山県企業の方がより地域経済への効果ありと認識

「現在または将来の企業戦略への影響」については、「プラス」と考えている企業は4割を超え、東海北陸自動車道は岐阜県内・富山県内の多くの企業にとって重要な社会基盤となっている。

東海北陸自動車道開通の評価は、各項目とも富山県企業の方が岐阜県企業よりも高い傾向を示している。岐阜県内は、早期に部分開通が進んできたこと、および富山県は太平洋側と直結することによる期待が大きかったことが要因と推察される。

(現在または将来の企業戦略への影響)



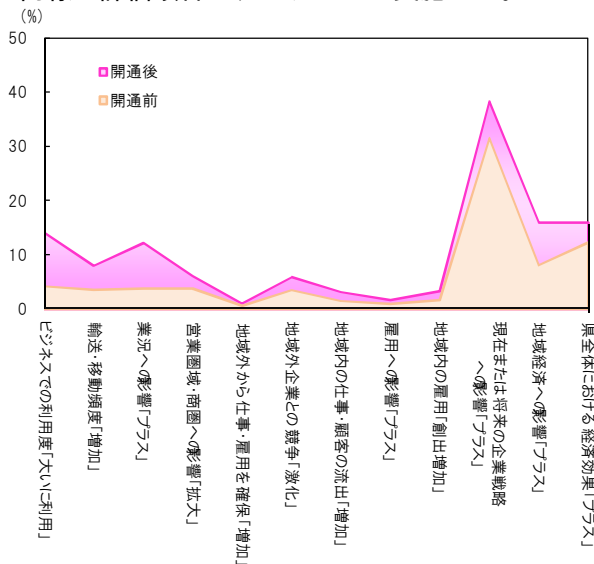
オ 全線4車線化、さらなる高速道路ネットワーク化に期待

自由記述における東海北陸自動車道に関連した今後の期待、要望については、安全面および渋滞

解消等の観点から全線4車線化が一番多くの声を集めた。次に多かったものは他の高速道路などのネットワーク化である。東海環状自動車道の西側および中部縦貫自動車道とのリンクにより、大きな効果が見込めるといものである。他には、パーキングエリアなどの施設の充実を望む声や降雪時の通行止めの減少、さらなる東海北陸自動車の活用策のPRを望むものがあった。

③ 全線開通後の効果が開通前の期待を上回る

本調査は、岐阜県内における全線開通前の期待について調査した公益財団法人岐阜県産業経済振興センター「東海北陸自動車道全通による岐阜県内企業の意識調査」(2008年6月1日を基準日)と同様の評価項目でアンケートを実施した。



全線開通前の期待(2008年調査)と実際の効果(本調査)を比較すると、すべての評価項目において全線開通後の効果が開通前の期待を上回る結果となった。

ビジネスの利用度で「大いに利用」、輸送・移動頻度で「増加」、業況への影響で「プラス」などの割合について、全線開通後の効果が開通前の期待を大きく上回っており、予想より多くの企業に効果があったものとみられる。

また、現在または将来の企業戦略への影響についておよび県全体における経済効果が「プラス」の割合について、全線開通後の効果が開通前の期待を上回っており、東海北陸自動車道の全線開通後、その利便性等により、地域経済に大きく寄与していることがうかがえる。

< 参考 >

「東海北陸自動車道全線開通後の社会経済効果と課題に関する調査研究」 の概要について

1 調査研究のねらい

東海北陸自動車道については、昭和初期から太平洋と日本海、東海地域と北陸地域の結びつきを強めるためにその必要性がうたわれ、沿線地域は大きな期待をもってきた。

そこで、本調査研究の主なねらいを以下の2点とした。

- ・ 全線開通に伴い、建設当初の目的、期待がどの程度達成されているかを検証すること。
- ・ 2015年春に北陸新幹線の開業を控えるなど、首都圏および近畿圏と北陸地域との関係が進むことが予想されるなか、東海地域と北陸地域との緊密な関係を築くために東海北陸自動車道が果たすべき役割を考えること。

2 東海北陸自動車道の概要

(1) 区間など

東海北陸自動車道は、愛知県一宮市の一宮ジャンクションを起点とし、富山県小矢部市の小矢部砺波ジャンクションを終点とする総延長184.8kmの高速自動車国道である。そして、東海地域と北陸地域を結ぶ高規格幹線道路であり、愛知県の一宮ジャンクションで名神高速道路と、富山県の小矢部砺波ジャンクションで北陸自動車道、能越自動車道と接続することで広域なネットワークを形成している。また、一部区間が供用中で建設が進む東海環状自動車道や中部縦貫自動車道とも、それぞれ岐阜県的美濃関ジャンクション、同じく飛騨清見インターチェンジおよび白鳥インターチェンジで接続しており、さらなる広域ネットワークが形成される予定である。

【路線図】



- 起 点 : 愛知県一宮市(名神高速道路)
- 終 点 : 富山県小矢部市(北陸自動車道)
- 延 長 : 184.8km(岐阜県内141.7km)
- 道路区分 : 第1種3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車 線 数 : 4車線(白鳥IC以北は暫定2車線)
- 事業主体 : 中日本高速道路(株)

3 調査研究の概要

(1) 定量分析

- ①交通センサス、物流センサスなどによる分析
- ②中部圏地域間産業連関表（中部圏表）による分析

企業などへのヒアリングの実施

- ②沿線地域の企業に対するアンケート調査

(3) 報告スケジュール

定量分析、定性分析を順次進め、その内容を以下のとおり報告していく予定である。

(2) 定性分析

- ①行政（富山県・岐阜県・愛知県）、関係団体、

時期	報告書	内容
2014.3	第1回報告 (中部圏研究)	<ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸自動車道の概要、東海北陸自動車道建設の経緯 ・調査研究のねらい ・社会経済効果の検証（富山県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> ・定量分析（交通センサス、物流センサスなど） ・定性分析（自治体などへのヒアリング） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（富山県を中心に）
2014.9	第2回報告 (中部圏研究)	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査結果（岐阜県、富山県企業） ・社会経済効果の検証（岐阜県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> ・定量分析（交通センサス、物流センサスなど） ・定性分析（自治体などへのヒアリング、企業へのアンケート） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（岐阜県を中心に）
2015.3	最終報告	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回、第2回報告のとりまとめ ・社会経済効果の検証（全体） <ul style="list-style-type: none"> ・定量分析（中部圏地域間産業連関表による分析） ・定性分析（自治体などへのヒアリング） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（全体）

4 これまでの調査結果概要と今後の課題

地域における産業面での貢献から広域圏における経済交流活性化へ

これまでの各種データ分析・ヒアリング調査において、沿線の地域開発に関し、工業面では岐阜県的美濃市、関市、各務原市の中濃地域における工場集積の進展、観光面では富山県西部地域、岐阜県飛騨地域をはじめとする観光地への集客の貢献、岐阜県奥美濃地域を中心とする冬場のスキー

客の確保にも貢献していることが得られた。

また、トンネルが多いことから、冬場の降雪時には、北陸自動車道に比べて優位性があるなど、沿線住民の商業面、救急医療、就学環境などに関し、生活圏域の拡大についても着実にその効果が現れている。

一方、今後の課題についてもいくつか明らかになった。全線開通により、利便性は向上したが、

各方面からの観光ルート上通過点となってしまうこと、片側一車線・対面通行であることによる交通事故発生および通行止めによる物流への影響のリスク、観光シーズンの渋滞などである。また、アンケート調査結果から企業経営への影響は変わらずと回答としている企業が約5割ある。

これらを背景に、沿線地域の今後の期待としては、観光面におけるさらなる需要の確保、中部圏域内の連携、物流の安定性、安心・安全の確保などの観点から、早期全線4車線化の実現、中部縦貫自動車道や東海環状自動車道の西側との早期結節によるネットワーク化の実現などが望まれている。

今後は、沿線地域の効果とともに、調査の中で出てきた課題や新たな期待に関する点についてさらに調査を進めていく予定である。