

# 東海北陸自動車道全通による 経済効果に関する考察

- 岐阜県内企業の意識調査結果より -

平成 20 年 8 月

財団法人 岐阜県産業経済振興センター

---

この報告書は、岐阜大学地域科学部・三井栄准教授と(財)岐阜県産業経済振興センターが共同で実施した「岐阜県内企業における東海北陸自動車道に関するアンケート調査」の結果をとりまとめたものである。

調査は、(財)岐阜県産業経済振興センターが四半期毎に行う「岐阜県の景況調査」に合わせてその特別調査として実施され、521社の皆様から回答をいただいた。

調査にご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。

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経済効果に関する考察

## - 岐阜県内企業の意識調査結果より -

岐阜大学地域科学部 三井 栄<sup>1</sup>

### 1. はじめに

東海北陸自動車道は、一宮ジャンクション(JCT)(愛知県)と小矢部砺波 JCT(富山県)を結ぶ総延長約 185km の高速道路であり、未開通区間だった飛騨清見インターチェンジ(IC)と白川郷 IC 間の約 25km が 2008 年 7 月 5 日に完成し、全線開通となった。全通後は、東海と北陸の経済圏が直結し、中部内陸地帯の産業、文化、観光の発展に対する期待は大きい。

「東海北陸自動車道の社会経済効果に関する調査(平成 12 年度)」<sup>2</sup>では、東海北陸自動車道の延伸に伴い、実際に道路を利用する「利用者効果」以外にも、「波及効果」として生活ポテンシャルの増大、観光へのインパクト、企業生産性の向上、地域の魅力向上、税増収効果などが計測されている。調査時は東海北陸自動車道が部分共用中であり、開通効果が現れている地域がある一方でその効果が一時的であった地域もみられ、道路延伸による通過地点化や通行ルートの変更などの影響も大きいようである。また、道路整備後、地域の社会経済へのインパクトに合わせて必要な対策を講じていく重要性が指摘されている。

また、東海北陸地区 6 県(岐阜・愛知・静岡・福井・石川・富山)の経済同友会では、東海北陸自動車道の全線開通が企業活動・物流・観光などに及ぼす効果と影響について、今年 4 月～6 月に会員向け合同アンケート調査<sup>3</sup>が実施された。6 県における比較では、自社への影響については特に富山と岐阜においては相対的にプラス評価が目立った。また、道路への期待としては「都市と地方の連携」や「観光立国」の回答が多いが、各県によって連携を深めるべき県や今後の課題はかなり異なるようである。

そこで筆者は、(財)岐阜県産業経済振興センターと共同で企業経営者を対象に「岐阜県内企業における東海北陸自動車道に関するアンケート調査」を実施し、その結果から東海北陸自動車道の全通により岐阜県内にもたらされる経済効果への期待感について考察した。

本報告書の構成は以下のとおりである。第 2 章では、今回行ったアンケート調査の概観及び、集計結果について考察を行う。第 3 章では、東海北陸自動車道に対する意識について、岐阜・西濃・中濃・東濃・飛騨といった地理的条件が異なる企業における評価について考察し、さらに一元配置の分散分析により統計的な検証を行う。また、観光業、特に旅館ホテルへの影響に着目し、サンプル数は少ないもののその動向について考察する。最後に第 4 章でまとめとして今後の課題について述べる。

<sup>1</sup> E-mail smitsui@gifu-u.ac.jp

<sup>2</sup> 「東海北陸自動車道社会経済効果検討報告書」東海総合研究所(平成 12 年度)参照。

<sup>3</sup> 「東海北陸道の全線開通に伴うアンケート調査」(平成 20 年度)<http://www.doyukai.org/>参照。

<sup>4</sup> 図表 1 の集計結果における(プラス + ややプラス) - (ややマイナス + マイナス)により算出(以下同様)。

## 2. 東海北陸自動車道に関する意識調査の概要

### <調査要領>

- 1) 調査目的：東海北陸自動車道開通による岐阜県内の産業経済面における効果の検証
- 2) 調査方法：郵送調査
- 3) 調査対象：岐阜県に本社を有する企業（事業所・企業統計調査（2001年）の業種別従業者数の構成比を基準として抽出）
- 4) 調査依頼数：1000 サンプル
- 5) 総回収数：521 サンプル
- 6) 調査基準日：2008年6月1日
- 7) 調査項目：
  - ビジネスでの利用度
  - 業況への影響
  - 営業圏域・商圈への影響
  - 輸送・移動頻度
  - 雇用への影響
  - 現在または将来の企業戦略への影響
  - 地域経済への影響
  - 地域内の雇用（創出と流出）
  - 地域外企業との競争
  - 地域外から仕事・雇用を確保
  - 地域内の仕事・顧客の流出
  - 岐阜県全体における経済効果

以上 12 項目から予測される評価は以下のとおりである。

- A) 道路に対する直接的評価： 、 、
- B) 道路による市場拡大効果： 、
- C) 道路による地域間競争： 、
- D) 道路による雇用への影響： 、
- E) 道路による経営に対する期待：
- F) 道路による地域への影響： 、

### <集計結果からの考察>

図表 1 には全 521 サンプルの集計結果および地域による分類のクロス集計を示した。本調査は、(財)岐阜県産業経済振興センターが四半期毎に行う「岐阜県の景況調査」の特別調査として実施されたため、対象企業の売上や採算の動向、景況感、雇用人員の過不足感、設備投資の実施状況などの情報を合わせて知ることが出来る。そこで、これらの項目別にクロス集計を行ったが、景況感や採算が好転している企業数は少なく標本数が十分ではないため、属性による特性把握が難しく本分析の対象外とした。

図表 1 集計結果

質問項目				ビジネスでの利用度				業況への影響					営業圏域・商圏への影響					
各項目における無回答数を除いた比率		標本数		1.大いに利用	2.ある程度利用	3.ほとんど利用しない	4.利用しない	1.プラス	2.ややプラス	3.変らず	4.ややマイナス	5.マイナス	1.拡大	2.やや拡大	3.変らず	4.やや縮小	5.縮小	
全数		521		4.4	33.3	43.6	18.7	4.1	25.4	65.0	3.7	1.8	4.1	22.8	69.5	2.0	1.6	
地域	1.岐阜	208		2.6	31.6	45.4	20.4	2.1	24.1	72.3	1.0	0.5	2.6	20.7	75.6	0.5	0.5	
	2.西濃	90		5.7	23.9	48.9	21.6	8.1	22.1	66.3	1.2	2.3	6.9	20.7	69.0	1.1	2.3	
	3.中濃	87		6.0	35.7	45.2	13.1	2.4	31.7	59.8	3.7	2.4	3.7	22.0	70.7	1.2	2.4	
	4.東濃	79		5.5	30.1	43.8	20.5	8.3	23.6	61.1	5.6	1.4	5.5	28.8	61.6	4.1	0.0	
	5.飛騨	57		5.3	54.4	26.3	14.0	1.8	28.1	50.9	14.0	5.3	3.5	26.3	57.9	7.0	5.3	
質問項目				輸送・移動頻度				雇用への影響					現在又は将来の企業戦略への影響					
各項目における無回答数を除いた比率		標本数		1.増加	2.やや増加	3.変らず	4.やや減少	5.減少	1.プラス	2.ややプラス	3.変らず	4.ややマイナス	5.マイナス	1.なし	2.プラス	3.マイナス		
全数		521		3.9	19.5	74.9	0.4	1.2	1.0	4.5	88.8	4.5	1.0	58.2	36.3	5.5		
地域	1.岐阜	208		2.6	17.5	79.4	0.0	0.5	0.5	5.2	92.2	1.6	0.5	65.4	33.5	1.1		
	2.西濃	90		4.6	21.8	71.3	0.0	2.3	3.5	8.1	87.2	0.0	1.2	60.0	36.3	3.8		
	3.中濃	87		3.7	20.7	72.0	1.2	2.4	0.0	1.3	81.3	15.0	2.5	56.0	36.0	8.0		
	4.東濃	79		8.7	17.4	72.5	1.4	0.0	1.4	1.4	92.9	2.9	1.4	53.0	39.4	7.6		
	5.飛騨	57		1.9	24.1	72.2	0.0	1.9	0.0	5.4	85.7	8.9	0.0	40.4	42.3	17.3		
質問項目				地域経済への影響				地域内の雇用(創出と流出)					地域外企業との競争					
各項目における無回答数を除いた比率		標本数		1.プラス	2.ややプラス	3.変らず	4.ややマイナス	5.マイナス	1.創出増加	2.創出やや増加	3.同程度	4.流出やや増加	5.流出増加	1.激化	2.やや激化	3.変らず	4.やや緩和	5.緩和
全数		521		8.6	45.3	40.4	4.5	1.2	1.9	12.3	77.8	6.7	1.3	3.7	27.6	68.2	0.2	0.2
地域	1.岐阜	208		6.2	48.2	45.1	0.5	0.0	0.6	13.3	83.3	2.8	0.0	3.2	21.1	75.8	0.0	0.0
	2.西濃	90		11.6	43.0	44.2	0.0	1.2	4.7	15.1	75.6	4.7	0.0	1.1	32.2	65.5	1.1	0.0
	3.中濃	87		8.8	48.8	32.5	6.3	3.8	4.1	13.5	66.2	10.8	5.4	6.3	27.8	65.8	0.0	0.0
	4.東濃	79		13.7	34.2	43.8	6.8	1.4	1.4	7.2	78.3	11.6	1.4	0.0	26.4	73.6	0.0	0.0
	5.飛騨	57		5.4	48.2	25.0	19.6	1.8	0.0	9.1	78.2	10.9	1.8	10.5	43.9	43.9	0.0	1.8
質問項目				地域外から仕事・雇用を確保				地域内の仕事・顧客の流出					岐阜県全体における経済効果					
各項目における無回答数を除いた比率		標本数		1.増加	2.やや増加	3.変らず	4.やや減少	5.減少	1.増加	2.やや増加	3.変らず	4.やや減少	5.減少	1.プラス	2.ややプラス	3.変らず	4.ややマイナス	5.マイナス
全数		521		0.6	18.6	77.3	2.9	0.6	1.6	16.0	79.2	2.9	0.2	13.0	51.7	32.0	2.4	0.8
地域	1.岐阜	208		0.0	16.2	81.2	2.6	0.0	0.0	12.0	87.0	1.0	0.0	12.2	49.5	37.8	0.5	0.0
	2.西濃	90		2.3	20.7	75.9	1.1	0.0	1.1	16.1	80.5	2.3	0.0	13.6	52.3	31.8	2.3	0.0
	3.中濃	87		0.0	24.1	70.9	2.5	2.5	3.8	17.7	72.2	5.1	1.3	11.4	60.8	21.5	2.5	3.8
	4.東濃	79		0.0	11.4	87.1	1.4	0.0	0.0	14.1	83.1	2.8	0.0	18.1	44.4	36.1	1.4	0.0
	5.飛騨	57		1.8	24.6	63.2	8.8	1.8	7.0	29.8	56.1	7.0	0.0	10.7	55.4	21.4	10.7	1.8

岐阜県全体における評価

東海北陸自動車道の ビジネスでの利用度への予測は、「大いに利用」が4.4%、「ある程度利用」が33.3%、「ほとんど利用しない」が43.6%、「利用しない」が18.7%であった。加えて、業況への影響、輸送・移動頻度はそれぞれ24.0、21.8ポイント<sup>4</sup>ずつプラスがマイナスを上回っており、道路に対する直接的評価への予測はプラスと考えられる。

同様に、道路による市場拡大効果は、企業への効果として予測される 営業圏域・商圈への影響は 23.2 ポイント拡大が縮小を上回り、 地域外から仕事・雇用を確保も 15.7 ポイント増加が減少を上回り、地域への影響もプラスとなっている。

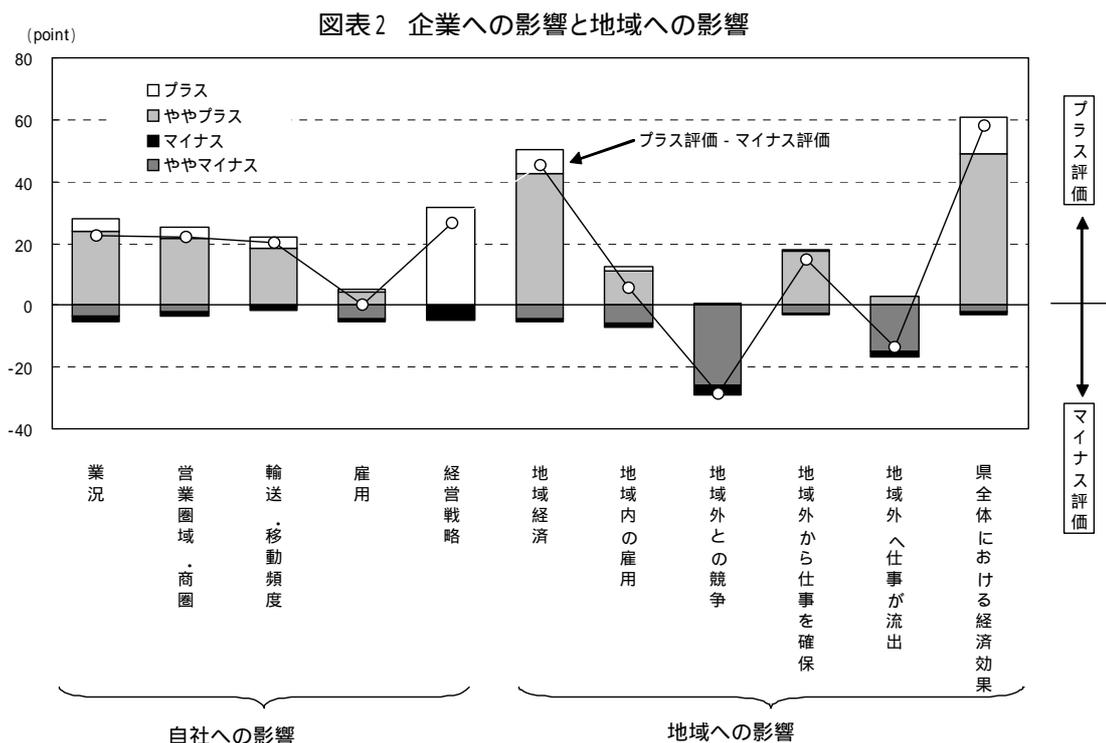
一方、 地域外企業との競争は 30.9 ポイント激化が上回り、 地域内の仕事・顧客の流出についても 14.6 ポイント増加が上回っており、道路による地域間競争は激化するという懸念も大きい。

また、道路による雇用への影響については、 雇用への影響はプラスマイナスが相殺され 88.8%が変わらずと回答しており、 地域内の雇用（創出と流出）は 6.3 ポイント創出が上回るが、全体としては雇用に与えるインパクトは小さいようである。

さらに、 現在または将来の企業戦略への影響については 30.8 ポイントプラスがマイナスを上回り、道路による経営に対する期待も大きいことが示唆された。

地域経済への影響は 48.2 ポイントプラスがマイナスを上回り、道路による地域への影響は大きく、 岐阜県全体における経済効果については 61.5 ポイントプラスがマイナスを上回っており、インターチェンジが建設されている地域のみならず直接的な効果が小さい地域における評価も高く、県全体としての期待感は大きい。

最後に、東海北陸自動車道全通により予測される経済効果について個別企業への影響と地域への影響に2分類して考察する（図表 2）。個別企業への影響に関する項目（～）をみると、雇用に関する影響は小さいものの、業況、営業圏域・商圈、輸送・移動頻度、経営戦略への予測についてはプラス評価がマイナス評価を上回った。また、地域への影響に関する項目（～）をみても、地域外企業との競争激化や地域外への仕事の流出といった面でマイナス評価が上回ったものの、地域内での雇用増加や地域外からの仕事の確保などが期待され、地域経済全体への影響としてはプラスの評価がマイナス評価を大幅に上回り、さらに岐阜県全体における経済効果へのプラスの評価も非常に高い。



### 3. 地域差および観光業に関する考察

#### 地域別の比較 【岐阜、西濃、中濃、東濃、飛騨の5地区で企業を分類】

以下では、図表 1 に示した地域ごとに分類した集計結果から地域別に予測される効果を概観する。

岐阜地区は調査項目全般において「変わらず」の回答比率が非常に高いもののマイナス評価は少なくプラス傾向がみられる。西濃地区も同様に「変わらず」の回答比率が高いが、プラス傾向は岐阜地区よりも全般的にやや高い。同じく東濃地区も「変わらず」の回答比率が高いが、業況へのプラス影響、営業圏域・商圈の拡大、輸送・移動頻度の増加などのプラス評価を予測する回答比率についてはいずれも岐阜・西濃地区より5~10%程度上回る。

中濃地区はビジネスでの利用度は「大いに利用」が6.0%、「ある程度利用」が35.7%と両者の回答比率は40%以上になっており、業況へのプラス影響、営業圏域・商圈の拡大、輸送・移動頻度の増加などの回答比率についてはいずれも東濃地区と類似した結果になっており、相対的に高い。同時に地域経済へのプラス影響は55%以上、岐阜県全体における経済効果へのプラス評価も70%以上となり他地域よりも地域経済への評価は高い。

飛騨地区はビジネスでの利用度は「大いに利用」が5.3%、「ある程度利用」が54.4%であり、他の項目についても全体的に「変わらず」の回答比率は相対的に低く、影響は大きいと予測される。業況への影響は30%程度のプラス回答になったもののマイナス回答も20%程度と高い。同じく現在または将来の企業戦略への影響、地域経済への影響、岐阜県全体における経済効果もそれぞれプラス回答は42.3%、53.6%、66.1%と高いがマイナス回答も17.3%、21.4%、12.5%と高い。また、地域外企業との競争が激化への回答比率は54.4%、地域内の仕事・顧客の流出への回答比率は36.8%と高い。すなわち全体としてプラス影響への期待感は大いものの競争が激化するなどのマイナス影響への懸念も大きいようである。

#### 地域別の一元配置の分散分析

次に、実際に各地域の企業グループ間の回答に差があるかどうかを一元配置の分散分析により統計的に検証する。

そこで、あらかじめ以下の3つの手順に従い、標本の整理及び分散分析を行う。

Step1 質問項目への回答を点数化

プラス効果 5、±0効果 3、マイナス効果 1

ただし、質問項目 ビジネスでの利用度については4段階の点数化

Step2 質問項目に対し1つ以上無回答(0)が含まれる標本を除去

411 サンプルを抽出

Step3 地域別一元配置の分散分析

以上の手順で得られた一元配置の分散分析では、地域間の比較においては5項目 ビジ

ネスでの利用度、雇用への影響、地域内の雇用(創出と流出)、地域外企業との競争、地域内の仕事・顧客の流出について差が見られた。すなわち、5地域間においては ビジネスでの利用度といった直接的な道路の利用以外には、道路による雇用への影響( と ) と 道路による地域間競争の激化( と ) に対する企業意識に差が生じているようである。一方、雇用を除く自社への影響( 業況への影響、営業圏域・商圈への影響、輸送・移動頻度 現在または将来の企業戦略への影響 ) と 地域経済へのプラス評価が高い項目( 地域経済への影響、地域外からの仕事・雇用を確保、岐阜県全体における経済効果 ) に2つに分類される項目については地域間に有意な差は見られない。

全通による効果への予測について地域差が生じた要因は、全通した影響が最も大きいと予測される飛騨地区では他地域に比して利用度はかなり高く、同時に道路が全通したことにより地域間競争が激化することへの懸念が非常に高いことと考えられる。加えて中濃地区では東海環状自動車道のインターチェンジも立地しており工業団地への企業誘致が活発に行われていることもあり、人材確保への期待感と同時に人材流出への懸念も高く、雇用への影響が他地域の予測とは異なっている可能性もみられる。

#### 観光業における評価

最後に、東海北陸自動車道全通により最も影響が大きいと思われる観光業における評価について考察を行う。今回の調査は事業所・企業統計調査の業種別従業者数の構成比を基準として抽出しているため、観光業をはじめ娯楽サービスへ属する企業数は21サンプルである。そのうちすべての質問項目に回答した企業は16社(全社旅館・ホテルとなった)について、プラス評価をプラスとややプラスの合計、マイナス評価をややマイナスとマイナスの合計とし、集計結果を図表3に示した。

企業数が16社と非常に少ないものの、業況への影響 営業圏域・商圈への影響、現在または将来の企業戦略への影響については10社以上がプラス評価をしており、自社へプラス影響への期待感は非常に高いと考えられる。加えて、地域経済への影響と岐阜県全体における経済効果についても10社以上がプラス評価をしており、全通による地域への影響も大きい。ただし、地域外企業との競争については9社がマイナス評価をしており、全通により地域外における旅館やホテルとの競争も激化すると予測される。

図表3 観光業(旅館・ホテル16社)の集計結果

質問項目	業況への影響	営業圏域・商圈への影響	輸送・移動頻度	雇用への影響	企業戦略への影響	地域経済への影響	地域内の雇用	地域外企業との競争	地域外から仕事・雇用を確保	地域内の仕事・顧客の流出	岐阜県全体における経済効果
プラス評価	10	11	6	0	12	10	0	0	8	0	12
変わらず	4	3	9	15	2	4	12	7	7	11	2
マイナス評価	2	2	1	1	2	2	4	9	1	5	2
プラス評価	62.5	68.75	37.5	0	75	62.5	0	0	50	0	75
変わらず	25	18.75	56.25	93.75	12.5	25	75	43.75	43.75	68.75	12.5
マイナス評価	12.5	12.5	6.25	6.25	12.5	12.5	25	56.25	6.25	31.25	12.5

上段：企業数、下段：比率(単位は%)

#### 4.まとめ

本報告書では、東海北陸自動車道の全通がもたらす経済効果について、岐阜県内の企業へのアンケート調査に基づき、その期待感について考察を行った。

岐阜県全体としては東海北陸自動車道全通に対する直接的評価はプラスと考えられ、業況へのプラス影響や輸送・移動頻度の増加が予測されている。ただし、道路による雇用への影響は小さいようである。

また、営業圏域・商圈の拡大のみならず地域外から仕事・雇用を確保するといった道路による市場拡大効果への期待感が高い。一方、地域外企業との競争は激化し、地域内の仕事・顧客の流出が予測され、道路による地域間競争が激化することへの懸念も大きい。

さらに、岐阜県全体における経済効果については「プラス影響が予測される」と回答した企業が約65%に上り、今後の期待感は大きいことが示唆された。

次に、高速道路がもたらす経済効果については一般的に地域内に直接インターチェンジが立地している、道路へのアクセスがよいなどの地理的条件がもたらす影響が大きいのが、飛騨、中濃地区において「何らかの影響が予測される」と回答した企業の比率は高い。ただし、中濃はプラス評価をする企業が多いが、全通の効果が最も高いと予測される飛騨ではプラス評価とともにマイナス評価をする企業も相対的に多く、両地域には異なる傾向が見られた。

加えて、東海北陸自動車道全通により最も影響が大きいと思われる観光業(旅館・ホテル)における評価については、企業数が16社と非常に少ないものの、業況、営業圏域・商圈、現在または将来の企業戦略といった自社へプラス影響への期待感は非常に高い。また、全通による地域への影響に対する評価も高いが、一方で全通により地域外における旅館やホテルとの競争も激化すると予測される。今後全通による経済効果を評価する上で観光産業における動向や効果の把握は重要である。

最後に、本調査は東海北陸自動車道が全通する一ヶ月前の時点で行っており、企業の期待感は相対的に高いと考えられる。各地域・各企業に対する東海北陸自動車道の経済効果については今後継続的に調査し分析を行う必要がある。また、調査時において景況感や採算が好転している企業数は少なく標本数が十分ではないため、属性による特性把握が難しく本分析の対象外としたが、今期の採算や景況感、投資意欲といった企業経営における認識と道路に対する評価との関連性についても考察が求められる。

東海北陸自動車道全通による経済効果に関する考察  
- 岐阜県内企業の意識調査結果より -

---

発行 財団法人 岐阜県産業経済振興センター

〒500-8505 岐阜市藪田南5丁目14番53号

岐阜県県民ふれあい会館10階

TEL: 058-277-1085 FAX: 058-273-5961

E-mail: chosa@gpc.pref.gifu.jp

URL: <http://www.gpc.pref.gifu.jp>

担当 地域産業支援センター 企業支援部 調査研究担当

発行日 平成20(2008)年8月

---

無許可で複製することを禁じます

この報告書は、岐阜県からの補助金を受けて  
います

平成20年8月

財団法人岐阜県産業経済振興センター