

平成 19 年 1 月 18 日（木） 岐阜経済記者クラブ配付資料		
担当部署	担当者	電 話
(財)岐阜県産業経済振興センター	藤澤昌利	058-277-1082

## 東海環状自動車道開通による経済効果

- 岐阜県内企業の意識調査結果より -

////////////////////////////////////  
 (財)岐阜県産業経済振興センターでは、岐阜大学地域科学部の三井栄（みつい・さかえ）助教授と共同で「岐阜県内企業における東海環状自動車道に関するアンケート調査」を実施し、その結果を報告書にとりまとめました。

調査結果からは、企業及び地域経済に対して総じてプラスの効果が大きいこと 地域や景況感によって効果に対する評価に差がみられること などが明らかになりました。

なお、報告書の全文は、(財)岐阜県産業経済振興センターのホームページに掲載されます。  
<http://www.gpc.pref.gifu.jp/cyousa/houkoku/houkoku.html>

////////////////////////////////////

### 調査の概要

- 目 的：東海環状自動車道の開通がもたらした岐阜県内の産業経済面における効果を検証する
- 方 法：郵送によるアンケート調査
- 対 象：岐阜県に本社を有する企業 1000 社
- 回 収 数：534 サンプル
- 基 準 日：平成 18 年 9 月 1 日
- 質問項目：
  - 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

この調査は、(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」に合わせて実施されたため、以上の項目の他、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項目についても分析を行える。

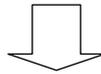
## 結果のポイント

### (1) 企業業績・地域経済への影響

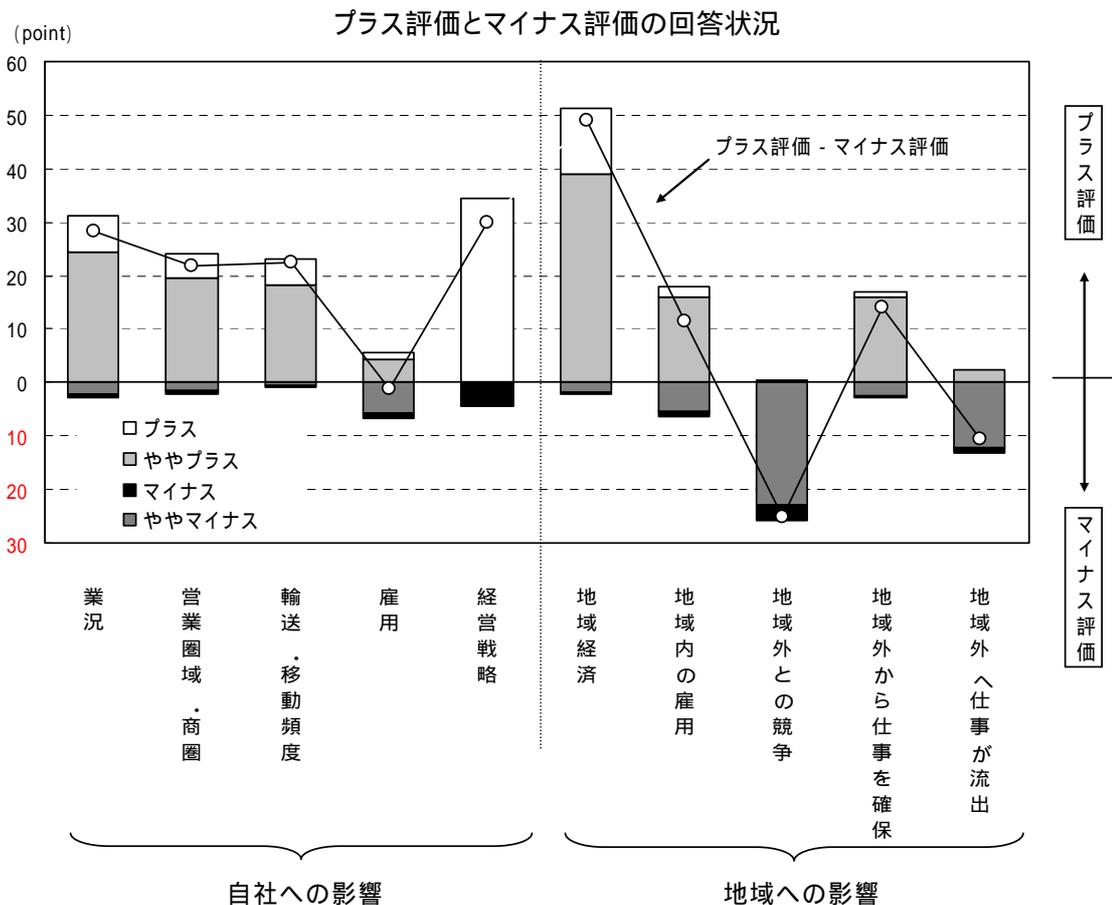
東海環状自動車道のビジネスでの利用度は、「大いに利用」が9.2%、「ある程度利用」が31.2%、「ほとんど利用しない」が36.6%、「利用しない」が23.0%であった。

自社への影響に関する項目をみると（下記グラフ参照）雇用についてはマイナス評価が若干多かったものの、業況、営業圏域・商圈、輸送・移動頻度、経営戦略についてはプラス評価がマイナス評価を大きく上回った。

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った。



#### 企業業績及び地域経済に対して総じてプラスの影響



(備考)「変わらず」と「無回答」を除いた回答企業数の状況。

経営戦略については、選択肢が「プラス」「マイナス」のみ。

(2) 地域や景況感の違いによる評価格差

統計的な手法(分散分析)による検定では、地域や景況感、設備投資意欲が異なると、東海環状自動車道の影響に対する評価に差が生じることが確認された。一方、従業員数規模や売上動向、雇用者の過不足感の違いは、評価に差が見られなかった。

地域別の回答状況をみると、自社の業況に対して「何らかの影響があった」と回答した企業の割合(下表(A)+(B)欄)は、東濃、中濃が最も高く、約5割に上った。続いて西濃、飛騨が3割強、最も低かった岐阜では2割5分程にとどまった。影響のほとんどはプラスの評価であったが、飛騨ではマイナスがやや強く、プラス超過の割合(下表(A)-(B)欄)では、5圏域のうち最も評価が低かった。

地域経済に対して「何らかの影響があった」と回答した企業の割合をみると、中濃、東濃の順で高く、自社への影響とは順位が逆転した(プラス超過の割合についても同様)。中濃では地域経済に対してプラス評価をする企業が多かった一方、東濃ではプラス評価とともにマイナス評価をする企業も比較的多かったためである。

業況への影響

	標本数	プラス評価 (A) % 順位	変わらず % 順位	マイナス評価 (B) % 順位	(A) + (B) % 順位	(A) - (B) % 順位
全数	534	32.5	64.6	2.9	35.4	29.5
岐阜	196	22.7 5	76.2 1	1.1 5	23.8 5	21.6 4
西濃	97	30.1 3	66.7 3	3.2 3	33.3 3	26.9 3
中濃	106	44.8 2	52.4 4	2.9 4	47.6 2	41.9 2
東濃	75	49.3 1	46.5 5	4.2 2	53.5 1	45.1 1
飛騨	60	24.6 4	68.4 2	7.0 1	31.6 4	17.5 5

地域経済への影響

	標本数	プラス評価 (A) % 順位	変わらず % 順位	マイナス評価 (B) % 順位	(A) + (B) % 順位	(A) - (B) % 順位
全数	534	54.1	43.6	2.4	56.4	51.7
岐阜	196	48.6 4	50.3 2	1.1 5	49.7 4	47.5 4
西濃	97	50.0 3	47.8 3	2.2 4	52.2 3	47.8 3
中濃	106	70.6 1	26.5 5	2.9 3	73.5 1	67.6 1
東濃	75	60.3 2	35.6 4	4.1 1	64.4 2	56.2 2
飛騨	60	40.0 5	56.4 1	3.6 2	43.6 5	36.4 5

(備考) プラス評価とは「プラス」「ややプラス」という回答の合計。マイナス評価についても同様。

担当者コメント

東海環状自動車道の開通は、県内企業にとってプラスの影響が大きかったようです。特に地域経済への影響については、半数以上の企業がプラスと評価しています。もちろん地域差や採算、景況感といった企業の経営状況によっても評価は異なりますし、開通により地域間競争が激化したり、従業員の確保が困難になったりというマイナスの影響も現れてきています。ただ、全体としてみれば、商圈が広がる市場拡大効果や、道路の開通を自社の経営戦略に積極的に活かしていきたいという期待感は大いようです。(三井)

【本件に関するお問い合わせ先】

岐阜大学 地域科学部 三井 栄 TEL 058-293-3303  
 (財)岐阜県産業経済振興センター 藤澤昌利 TEL 058-277-1082