

中央自動車道～東名自動車道 接続に関する影響調査

—結果概要報告書—

平成26年9月



甲府商工会議所

◆調査要領と総括

1. 調査の目的： 本年6月、首都圏中央連絡自動車道の高尾山 IC－相模原相川 IC の開通をもって中央自動車道と東名自動車道が接続された。それにより会員事業所の感じているメリットや同ルートの利用状況、今後の高速道路網拡充の影響等を把握し、関係機関等との意見交換・要望に役立てる参考資料とするために実施した。
2. 調査実施機関： 甲府商工会議所
3. 調査実施時期： 平成26年8月21日(木)～28日(木)
4. 調査対象： 当所会員 317事業所
5. 調査方法： FAX調査
6. 有効回答数： 94
7. 有効回答率： 29.6%
8. 特記事項： 原則、小数点以下第二位で四捨五入。

◆結果概要

今年6月28日(土)に開通した中央自動車道と東名自動車道の利用状況及び県内経済への影響等を把握するため、当所会員317事業所を対象として調査を行った。

本調査の結果、開通後2ヶ月余りの間に同連絡ルートを実際に利用した事業所は全体の35.1%であり、まだ利用していないの64.9%を下回った。しかし、(今のところ利用していないが)今後の予定も含めて、利用するかどうかを尋ねたところ『今後も利用する(予定である)』と回答したところは、75.9%と8割弱の事業所が利用に前向きであることが分かった。これに対して『利用しない(予定はない)』は24.1%で少数意見であり、実際に同ルートをすでに利用したかどうかを尋ねたQ1と結果が逆転した。また、中央自動車道と東名自動車道の接続についてメリットを感じるかどうかを尋ねたところ、「ある程度メリットを感じる」と回答した事業所は46.8%、ついで「メリットはあまり感じない」は24.5%、「大いにメリットを感じる」が23.4%となった。「大いにメリットを感じる」及び「ある程度メリットを感じる」の回答を合計すると約7割(70.2%)が同ルートの接続を歓迎していることが分かった。

同ルートの接続に「メリットを感じる」と回答した方にその理由を尋ねたところ「目的地までの時間短縮」が最多で86.4%、ついで「渋滞緩和を実感できる」が19.7%、「顧客との関係性が向上」が16.7%と続いた。時間短縮の副産物として「経費が節減できる」「顧客の満足度がアップする」はともに13.6%であった。逆に同ルートの接続に「メリットが感じられない」と回答した方にその理由を尋ねたところ、「東名自動車道をあまり使わない」が最多で82.1%、ついで「中央自動車道の渋滞解消が先決」が35.7%、「そもそも高速道路を利用しない」の28.6%と続いた。最後に今後の高速自動車道の整備拡充に対する影響について意見を尋ねたところ、『交流人口増で良い影響がある』が69.1%、『期待したほどの経済効果は表れない』が23.4%、『人口流出が強まり悪影響が出る』が4.3%だった。高速交通網拡充を歓迎し、前向きに受け止めている意見が7割弱と多数派だが、『期待したほどの経済効果は表れない』という慎重な見方も2割強ある。あるいはむしろ、『人口流出が強まり悪影響が出る』と高速交通網の拡充を県内経済にとってマイナス要因とみる見方も少数派ながらあることが分かった。

◆結果詳細

Q1. 貴社では、中央自動車道～圏央道～東名自動車道ルート¹の6月開通から現在までの間に同ルートを利用しましたか？ [択一回答]

● 64. 9%の事業所が「まだ利用していない」と回答。

6月に開通した中央自動車道～東名自動車道の利用について尋ねたところ、「まだ利用していない」という回答が64. 9%で、「既に利用した」が35. 1%であった。

今年6月28日(土)に開通した同ルートをこの2ヶ月余りの間に利用した事業所は35. 1%と、8月時点では利用者は少数派であることが分かった。

Q2. Q1に関連して同ルートを今後(も)、利用しますか？ [択一回答]

● 75. 9%の事業所が「今後も利用する(予定である)」と回答。

実際に同ルートを利用した方、まだ利用していない方の両方に利用の予定も含めて尋ねたところ、「今後も利用する(予定である)」が75. 9%、「利用しない(予定はない)」は24. 1%であった。

Q1で尋ねた実際の利用状況と結果が逆転し、「今後も利用する(予定である)」が8割弱を占めた。これは、6月の開通から約2ヶ月の間には同ルートを利用していなかったが、今後利用する予定の事業者の回答が、この選択肢の回答率を高めたためだと考えられる。まだ利用していないが、利用する予定という傾向は同ルートの開通に対する期待感の表れとも見て取れる。

Q3. 貴社にとって、中央自動車道～東名自動車道接続にメリットを感じますか？ [択一回答]

● 46. 8%の事業所が「ある程度メリットを感じる」と回答。

中央自動車道と東名自動車道が接続したことのメリットについて尋ねたところ、「ある程度メリットを感じる」が46. 8%で最も多く、ついで「メリットはあまり感じない」が24. 5%、「大いにメリットを感じる」が23. 4%となった。また、少数意見ながら「メリットは全く感じない」という意見もあった(5. 3%)。「大いにメリットを感じる」及び「ある程度メリットを感じる」の回答を合計すると約7割(70. 2%)が同ルートの接続を歓迎し、肯定的な受け止め方をしていることが分かった。

Q4. Q3 で大いにメリットを感じる、あるいは、ある程度のメリットを感じると回答した方へ。メリットを感じる主な理由は？ [2つまで回答]

● 目的地までの時間短縮が86.4%で最多。

同ルート接続によるメリットについて尋ねたところ、「目的地までの時間短縮」が86.4%で最も多く、ついで「(以前のルートと比べ)渋滞緩和を実感」が19.7%、次いで「(時間短縮等で)顧客との関係性が向上」が16.7%となった。ついで「関係する経費の節減」「顧客側の満足度アップ」が同率の13.6%、「(営業・配達等の)従業員の負担軽減」が9.1%、「災害時の安全性等向上が期待できる」が1.5%であった。

同ルート開通により時間的、距離的短縮という直接的なメリットを理由に挙げる事業所が大多数だが、時間の短縮とともに経費も節減できる、顧客の満足度があがる、という云わば二次的、間接的なメリットを上げる事業所も少数ながらあった。

Q5. Q4. で『メリットをあまり、あるいは、全く感じないと回答した方へ。メリットを感じられない主な理由は？ [2つまで回答]』

● 『東名自動車道をあまり利用しない』が82.1%で最も多い

『東名自動車道をあまり利用しない』が82.1%、ついで『東名接続よりも中央道の渋滞解消が先決』が35.7%、『そもそも高速道路を利用しない』が28.6%、『今までのルートを変えるつもりはない』が7.1%だった。大多数が(既存の取引先等との関係では)東名自動車道をあまり利用しないから、接続のメリットを直接感じないということのようであるが、それよりも(良く利用する)中央道の渋滞緩和を望む声が4割弱、そもそも高速を(取引等で)利用しないという意見も3割弱あった。

Q6. 今後、圏央道～東北道への接続(H27 予定)、中部横断道の山梨～静岡間開通(H29 予定)等が控えますが、県内経済にとって、どのような影響があると思いますか？ [択一回答]

● 『交流人口増で良い影響がある』が69.1%で最も多い

『交流人口増で良い影響がある』が69.1%、『期待したほどの経済効果は表れない』が23.4%、『人口流出が強まり悪影響が出る』が4.3%、『その他』が3.2%だった。今後の高速交通網拡充を歓迎し、プラス要因と受け止めている意見が7割弱と多数派だが、『期待したほどの経済効果は表れない』という慎重な見方も2割強ある(23.4%)。あるいはむしろ、『人口流出が強まり悪影響が出る』と高速交通網の拡充を県内経済にとってマイナス要因とみる見方も少数派ながらあることが分かった。(4.3%、実数値4)『その他』の意見としては、『交流人口だけでなく流通も活発化する』というプラスの受け止め方と、『商圈を食われる』というマイナスの受け止め方の両方があった。

【Q7. 自由記入欄】

- 陸の孤島と言われアクセスが悪く、時間、経費、労力などが掛かっていた分、経済効果が上がっていくと思う。
- 出張等の時間短縮と経費の節約、来県者の利便性が向上したと思う。
- 海が近くなることで、観光、食材の流通等県民にプラスとなる。
- 他県とのアクセスが至便になると、良い影響があると感じている。
- 物流の変化で新しい需要や展開が生まれる事を期待。
- 観光事業に携わる者としては非常にメリットを感じる。
- 職住環境のレベルアップにより、山梨県の付加価値が上がる。
- 高速道路ができた場合、行政はそれを有効に活用すべく、予算を大きく付けて人を山梨に呼ぶ(外国人を含めとにかく来てもらう)政策を取らなければ意味がない。山梨県の行政はそれが遅くもったいない。来てもらえれば我々民間企業がチャンスをつくる。
- 交通網の充実に伴い、遠くまで出掛けられるようになり、宿泊型のリゾートが増えると思う。受入側の体制整備を急ぐ必要がある。
- 本県にとって車は重要な交通手段だが問題は通行料金。現状の半額以下でないともメリットはない。

以上

<添付資料>

○『中央自動車道～東名自動車道接続に関する影響調査』結果集計表

『Q1. 貴社では、中央自動車道～圏央道～東名自動車道ルートの6月開通から現在までの間に同ルートを利用しましたか？ [択一回答]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
既に利用した	35.1
まだ利用していない	64.9

『Q2. Q1に関連して同ルートを今後(も)、利用しますか？ [択一回答]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
今後も利用する(予定である)	75.9
利用しない(予定はない)	24.1

『Q3. 貴社にとって、中央自動車道～東名自動車道接続にメリットを感じますか？ [択一回答]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
大いにメリットを感じる	23.4
ある程度メリットを感じる	46.8
メリットはあまり感じない	24.5
メリットは全く感じない	5.3

『Q4. Q3で大いにメリットを感じる、あるいは、ある程度のメリットを感じると回答した方へ。メリットを感じる主な理由は？ [2つまで回答]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
目的地までの時間短縮	86.4
関係する経費の節減	13.6
顧客側の満足度アップ	13.6
(営業・配達等の)従業員の負担軽減	9.1
(以前のルートと比べ)渋滞緩和を実感	19.7
災害時の安全性等向上が期待できる	1.5
(時間・距離の短縮等で)顧客との関係性向上	16.7
その他	1.5

『Q5. Q4. で『メリットをあまり、あるいは、全く感じないと回答した方へ。メリットを感じられない主な理由は？ [2つまで回答]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
そもそも高速道路を利用しない	28.6
東名はあまり関係ない(元々利用していない)	82.1
東名接続によって逆に渋滞の深刻化を懸念	0.0
東名接続よりも中央道の渋滞解消が先決	35.7
今までのルートを変える気はない	7.1
現状の料金体系に不満	0.0
環境汚染の広がりが懸念される	0.0
その他	0.0

『Q6. 今後、圏央道～東北道への接続(H27 予定)、中部横断道の山梨～静岡間開通(H29 予定)等が控えますが、県内経済にとって、どのような影響があると思いますか？[複数回答可]』

(網かけは上位1位、単位：%)

	%
交流人口の増加で良い影響がもたらされる	69.1
期待したほどの経済効果は表れない	23.4
人口流出が強まりむしろ悪い影響が出る	4.3
その他	3.2