

【調査結果の概要】

- 新名神の全線開通予定について、「開通区間・時期を知っていた」、「なんとなく知っていた」の合計は8割強。東海環状の開通予定については8割弱で、新名神の方が認知度は高い。
- 新名神、東海環状ともに、開通予定の認知度は、両道路のある「北勢地域」で最も高いが、新名神は、「東紀州地域」、「中勢地域」、「愛知県」などでも高い。
- 利用可能性は、営業・出張面、物流面のいずれにおいても、新名神の方が高い割合となった。
- 開通後の利用可能性を、自社の現在の営業エリア・商圈別にみると、新名神は、静岡県、滋賀県、岐阜県などを商圈とする企業で、また、東海環状は、静岡県、三重県全域、岐阜県などを商圈とする企業で、利用可能性が高い。
- 両道路が開通することによる事業活動への影響等については、災害時等の迂回機能や周辺道路の交通渋滞の解消など、インフラ面からの改善に期待する企業は比較的多いものの、事業活動面では、「変わらない」との回答が大半を占めた。
- また、「新道路周辺地域への移転・新規立地」の予定・可能性について、「可能性あり」(22件)は4.1%となった。
- 「荷受け・物流事業を行っている」企業について、事業活動への影響を、行っていない企業と比べてみると、「物流時間・移動時間」の短縮効果や「事故・自然災害時等の迂回機能」に対する期待が高いほか、「現在・将来の企業戦略への影響」についても、「プラス」の効果があるとみる企業の割合がやや高くなった。

【調査結果】

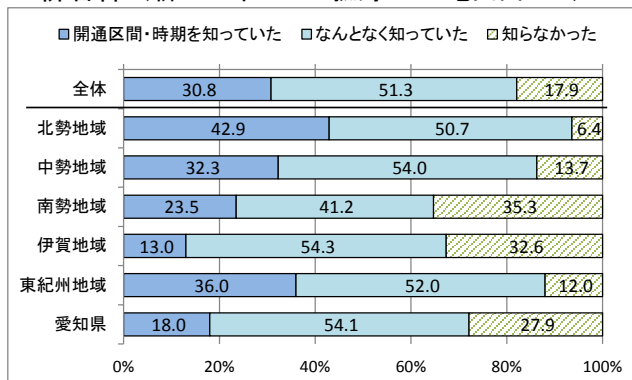
◆平成30年度に、新名神の三重県区間全線（新四日市 JCT～菟野 IC～亀山西 JCT）と東海環状「大安 IC（仮称）～東員 IC」が開通することに対する認知状況について

新名神の全線開通予定については、「開通区間・時期を知っていた」が30.8%、「なんとなく知っていた」が51.3%となり、開通を認知しているのは8割強となった。

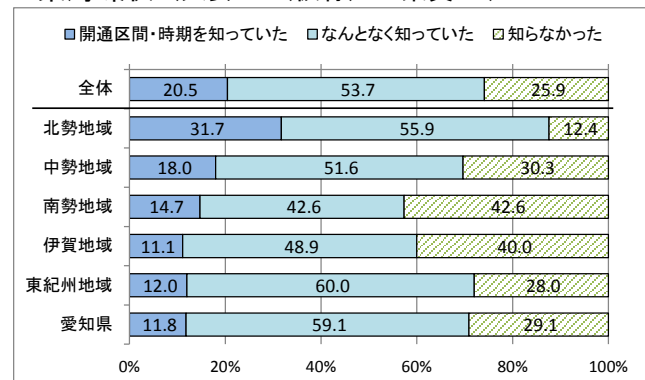
東海環状の開通予定については、「開通区間・時期を知っていた」が20.5%、「なんとなく知っていた」が53.7%となり、7割強が開通を認知しているが、新名神よりは低い割合となった。

企業の所在地域別にみると、両道路のある北勢地域で最も認知度が高く、新名神は9割強、東海環状は9割弱となっている。新名神については、北勢地域（93.6%）に次いで、東紀州地域（88.0%）、中勢地域（86.3%）、愛知県（72.1%）で認知度が高い。

■新名神（新四日市 JCT～菟野 IC～亀山西 JCT）



■東海環状（大安 IC（仮称）～東員 IC）

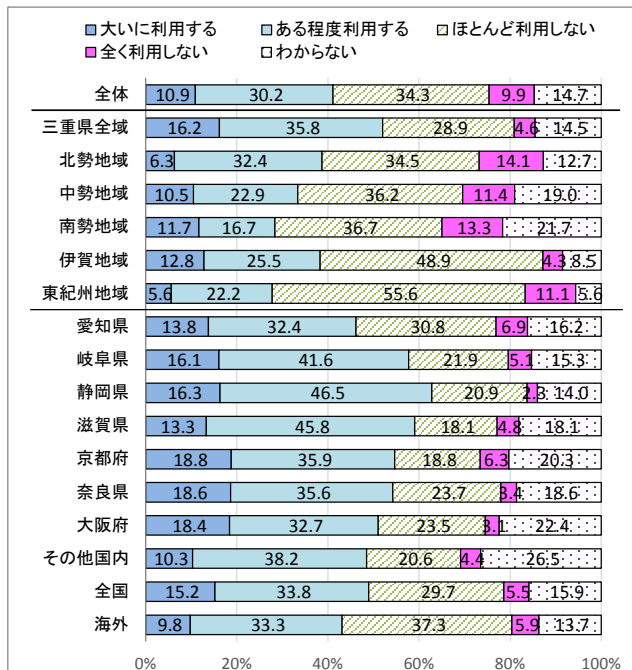


◆平成 30 年度開通予定の、新名神の三重県区間全線（新四日市 JCT～菟野 IC～亀山西 JCT）と東海環状「大安 IC（仮称）～東員 IC」の利用可能性について

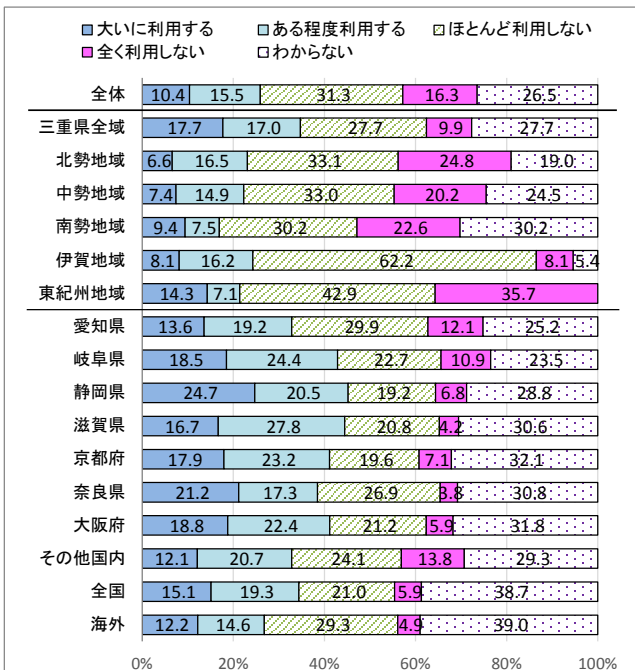
新名神の営業・出張面での利用可能性については「大いに利用する」「ある程度利用する」が 41.1%、東海環状の営業・出張面での利用可能性については 27.7%となり、新名神の方が高い割合となった。物流面については、新名神の方が利用可能性は高いが、他社に委託するケースも多いためか、両道路とも営業・出張面に比べると「わからない」の割合が高い。

自社の現在の営業エリア・商圏別にみると、「大いに利用する」「ある程度利用する」の割合が高いのは、「新名神（営業・出張）」では、静岡県、滋賀県、岐阜県、京都府。「新名神（物流）」では、静岡県、滋賀県、岐阜県、大阪府。「東海環状（営業・出張）」では、静岡県、三重県全域、岐阜県、京都府。「東海環状（物流）」では、静岡県、三重県全域、岐阜県、滋賀県の順に高くなった。

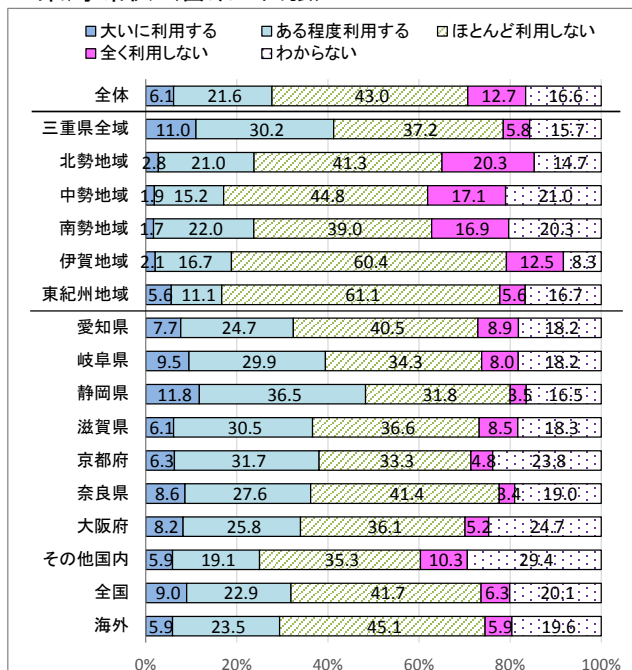
■新名神（営業・出張）



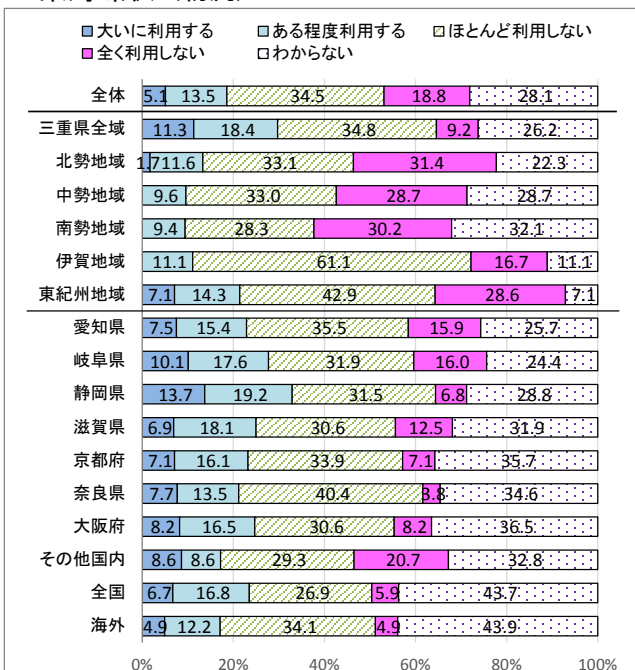
■新名神（物流）



■東海環状（営業・出張）



■東海環状（物流）



※複数回答。自社が荷受け・物流事業者の場合、配送等の本業活動は「物流」として回答

◆平成 30 年度に、新名神の三重県区間全線（新四日市 JCT～菟野 IC～亀山西 JCT）と東海環状「大安 IC（仮称）～東員 IC」の両道路が開通することによる事業活動への影響等について

- ①営業エリア・商圈は、「変わらない」が8割強で最も高いが、「拡大する」「やや拡大する」が15.8%となった。
 - ②物流時間・移動時間は、「変わらない」が約6割が多いが、「短縮する」「やや短縮する」は40.1%と、短縮を期待する企業は4割となった。
 - ③地域外企業との競争は、「変わらない」が9割弱にのぼったが、「増加する」「やや増加する」は10.2%となり、1割の企業では競争が増すとみている。
 - ④業況への影響は、「変わらない」が8割強だが、「プラス」「ややプラス」も15.4%となった。
 - ⑤現在・将来の企業戦略への影響は、「変わらない」が8割弱だが、「プラス」「ややプラス」が22.8%と、2割の企業が前向きに捉えている。
 - ⑥新道路周辺地域への移転・新規立地は、わずかながらも4.1%の企業が「可能性あり」とした。
 - ⑦事故・自然災害時等の迂回機能は、「期待する」「やや期待する」が49.6%と約5割となった。
 - ⑧新道路周辺の高速道路の交通渋滞は、「改善する」「やや改善する」が63.0%と6割強となった。
 - ⑨新道路周辺の一般道路の交通渋滞は、「改善する」「やや改善する」が53.3%と5割強となった。
- 災害時等の迂回機能や周辺道路の交通渋滞の解消など、インフラ面からの改善に期待する企業は比較的多いものの、事業活動面では、「変わらない」との回答が大半を占めている。



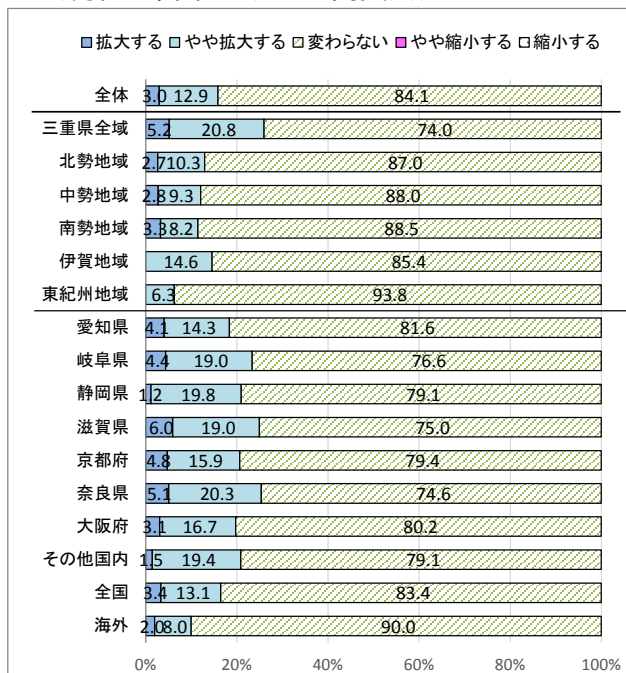
①営業エリア・商圏への影響について、現在の営業エリア・商圏別にみると、「拡大する」「やや拡大する」が高いのは、三重県全域（26.0%）、奈良県（25.4%）、滋賀県（25.0%）、岐阜県（23.4%）、静岡県（21.0%）などとなった。

⑧業況への影響について、現在の営業エリア・商圏別にみると、「プラス」「ややプラス」が高いのは、京都府（27.9%）、静岡県・三重県全域（24.4%）、大阪府（24.3%）、奈良県（22.4%）などとなった。

⑩新道路周辺地域への移転・新規立地について、企業の所在地域別にみると、「可能性あり」は、伊賀地域（7.7%）、北勢地域（7.2%）、愛知県（3.9%）、中勢地域（0.8%）となった。

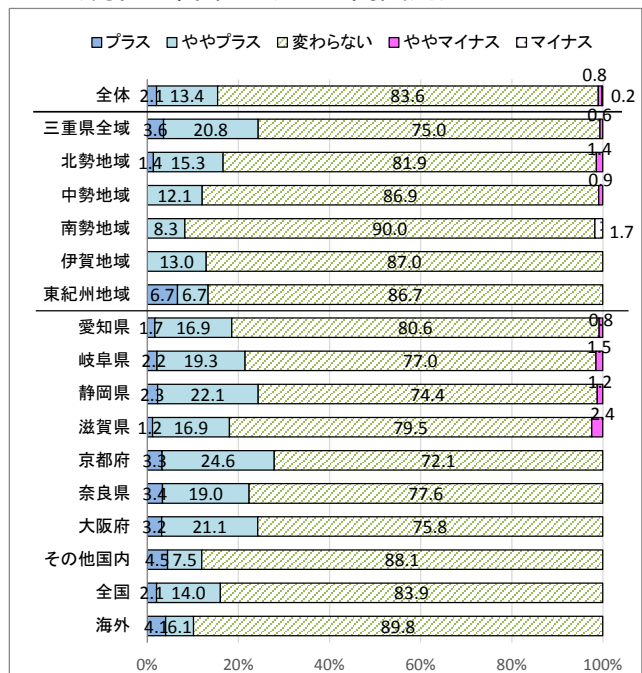
①営業エリア・商圏

（現在の営業エリア・商圏別）

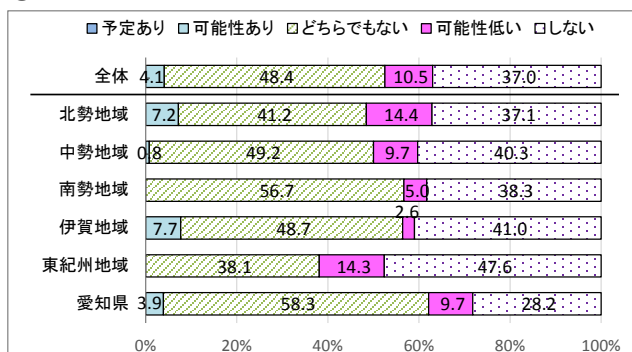


⑧業況への影響

（現在の営業エリア・商圏別）



⑩新道路周辺地域への移転・新規立地（所在地域別）



また、「荷受け・物流事業を行っている」企業について、行っていない企業と比べてみると、

②物流時間・移動時間については、「短縮する」「やや短縮する」が47.6%となり、行っていない企業（37.7%）より大幅に高くなり、時間短縮の効果を期待していることがうかがえる。

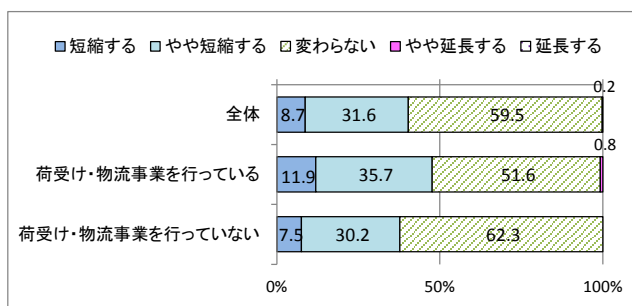
③物流コストについては、8割強が「変わらない」としているが、「増加する」「やや増加する」は8.7%で、行っていない企業（1.8%）より高い。

⑨現在・将来の企業戦略への影響については、「プラス」「ややプラス」が24.8%となり、行っていない企業（21.2%）よりやや高くなった。

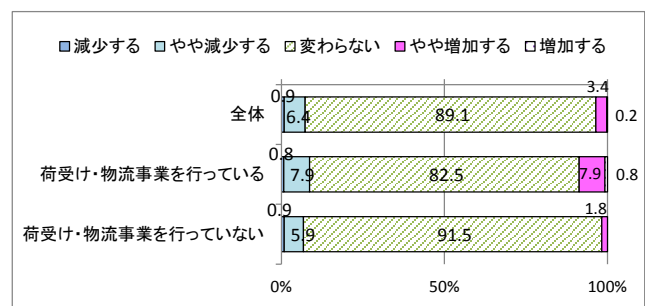
⑪事故・自然災害時等の迂回機能については、「期待する」「やや期待する」が57.2%で、行っていない企業（46.9%）より大幅に高くなった。

<荷受け・物流事業を行っている企業・行っていない企業別>

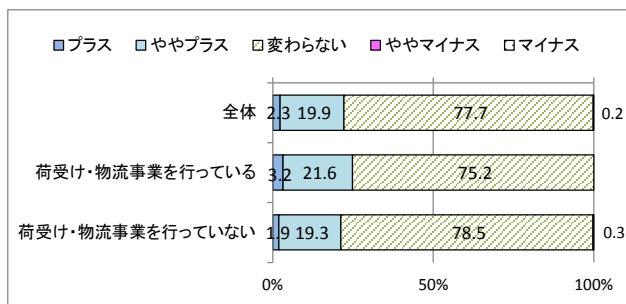
②物流時間・移動時間



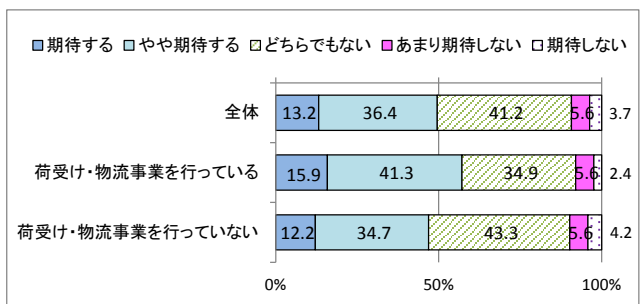
③物流コスト



⑨現在・将来の企業戦略への影響



⑪事故・自然災害時等の迂回機能



◆両道路の開通に伴う自社への影響等（自由記述） ※文末の（ ）内は企業の所在地

- ・ 両高速が全線開通した場合は東海環状の利用は増加するかもしれない。（北勢）
- ・ 高速道路と市街地へのアクセス道路が充実しないと、あまり利便性が期待できないのではないかと。（北勢）
- ・ 地価上昇への期待と不安。利便性向上による、当社の利用価値の上昇に期待。（北勢）
- ・ 北勢バイパスが平成32年度まで遅れているのが残念。四日市としてはそちらの方が期待大。（北勢）
- ・ 名古屋からの資材の入荷がスムーズになると期待。輸送費の低下が資材価格の低下につながると期待。（中勢）
- ・ 亀山周辺の高速道の渋滞解消を期待。一店舗あたりの商圈拡大で、営業面に大いにプラスと予想。（中勢）
- ・ 名古屋方面への営業を強化する。（伊賀）
- ・ 京都、滋賀県（主に寺院）への移動時間が短くなるのがありがたい。（伊賀）
- ・ 伊賀地域からの名阪国道と新名神への連絡ルートの整備を進めて欲しい。（伊賀）
- ・ 渋滞が減ることによって、伊勢志摩方面への観光客の増加に期待する。（南勢）
- ・ 南勢地域より県外へ拠点をさがす場合、物流コスト、タイムラグが問題。少しでも好転を期待する。（南勢）