

平成 23 年 2 月 24 日

株足利銀行

株あしぎん総合研究所

## 「企業からみた北関東自動車道に関する調査」について ～全体の約 8 割弱が利用を予定。プラス影響が大きく期待高まる～

足利銀行（頭取 藤澤 智）のシンクタンクである「あしぎん総合研究所」（社長 豊田 晃）は、「北関東自動車道に関する調査」を行いましたので、その結果を別紙のとおり発表いたします。今回のポイントおよび概要は下記のとおりです。

記

<調査結果のポイント>

### ◆現在の利用状況と全線開通後の意向

- ・ 北関東自動車道の利用意向について、「現在利用しているが、全線開通後はより利用する」という積極利用派が 33.2%と最も多く、「現在利用していないが、全線開通後は頻繁に利用する」もしくは「たまに利用する」という全線開通に伴ういわゆる新規利用派も 21.4%となった。
- ・ 全体の 8 割弱は、北関東道を現在利用あるいは今後利用予定をしており、期待の大きさがうかがえる。

### ◆全線開通による影響

- ・ 全線開通による貴社への影響については、「大いにプラス」9.2%、「ややプラス」34.4%と、全体の 4 割強がプラスの効果とみており、全線開通への期待感が強まっている。一方、「大いにマイナス」0.5%、「ややマイナス」2.3%と、マイナス影響は 2.8%にとどまった。

### ◆プラス影響

- ・ プラス影響（複数回答）については、「納品、出張時などの時間短縮」が 77.0%と圧倒的に多く、次いで「商圏拡大による取引（顧客の増加）」38.8%、「物流の見直しにともなう効率化」30.0%、「燃料費などのコスト削減」21.4%、「一般道路の渋滞緩和」17.9%などとなった。

### ◆マイナス影響

- ・ マイナス影響（複数回答）については、「近隣他県との競争激化」59.4%が最も多く、次いで「商圏の拡大による取引（顧客）の減少（流出）」40.6%、「物流の見直しによる取引（顧客）の減少」18.8%となっている。

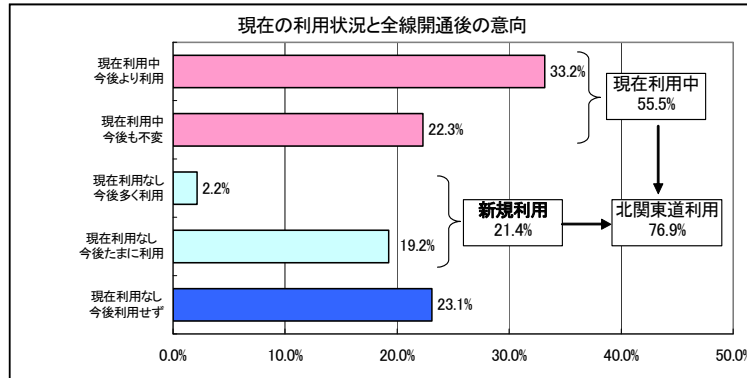
本件に関するお問い合わせ先：株あしぎん総合研究所 産業調査部 内田 028-623-6601

# 「企業からみた北関東自動車道に関する調査」

～全体の8割弱が利用を予定。プラス影響が大きく期待高まる～

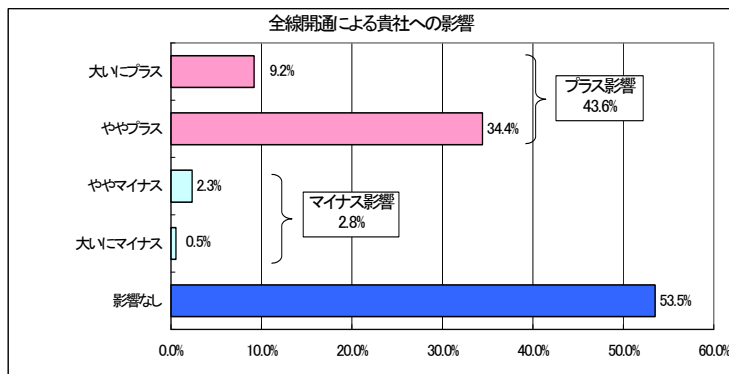
## ◆現在の利用状況と全線開通後の意向

- 北関東自動車道の利用意向について、「現在利用しているが、全線開通後はより利用する」という積極利用派が33.2%と最も多く、「現在利用していないが、全線開通後は頻繁に利用する」もしくは「たまに利用する」という全線開通に伴ういわゆる新規利用派も21.4%となった。
- 全体の8割弱は、北関東道を現在利用あるいは今後利用予定をしており、期待の大きさがうかがえる。



## ◆全線開通による影響

- 全線開通による貴社への影響については、「大いにプラス」9.2%、「ややプラス」34.4%と、全体の4割強がプラスの効果とみており、全線開通への期待感が強まっている。一方、「大いにマイナス」0.5%、「ややマイナス」2.3%と、マイナス影響は2.8%にとどまった。



## ◆プラス影響

- プラス影響（複数回答）については、「納品、出張時などの時間短縮」が77.0%と圧倒的に多く、次いで「商圏拡大による取引（顧客の増加）」38.8%、「物流の見直しにともなう効率化」30.0%、「燃料費などのコスト削減」21.4%、「一般道路の渋滞緩和」17.9%などとなった。

## ◆マイナス影響

- マイナス影響（複数回答）については、「近隣他県との競争激化」59.4%が最も多く、次いで「商圏の拡大による取引（顧客）の減少（流出）」40.6%、「物流の見直しによる取引（顧客）の減少」18.8%となっている。

<調査の概要> ※本調査は今回から実施したものである。

- (1) 調査時期 平成23年1月中旬
- (2) 調査方法 当社実施「あしぎん景況調査」の特別質問
- (3) 調査対象企業 「あしぎん景況調査」の調査対象先2,009社
- (4) 企業規模区分 従業員数にて規模を区分  
大企業……製造、建設、運輸は300人以上、  
卸売、サービスは100人以上、小売は50人以上  
中小企業…上記未満
- (5) 有効回答企業数 1,112社 (回答率 55.4%)
- (6) 回答状況 下記のとおり

回答状況		対象企業数	有効回答数	有効回答率	構成比
全体		2,009	1,112	55.4%	100.0%
企業規模	大企業	455	251	55.2%	22.6%
	中小企業	1,554	861	55.4%	77.4%
地域	栃木県央	460	249	54.1%	22.4%
	栃木県南	359	244	68.0%	21.9%
	栃木県北	196	121	61.7%	10.9%
	群馬県	391	222	56.8%	20.0%
	茨城県	130	64	49.2%	5.8%
	埼玉県	390	181	46.4%	16.3%
	その他	83	31	37.3%	2.8%
業種	製造業	868	458	52.8%	41.2%
	大企業	100	53	53.0%	11.6%
	中小企業	768	405	52.7%	88.4%
	飲・食料品	92	41	44.6%	9.0%
	繊維品	51	26	51.0%	5.7%
	木材・木製品	29	13	44.8%	2.8%
	紙・パルプ	27	13	48.1%	2.8%
	化学品	26	13	50.0%	2.8%
	プラスチック	54	39	72.2%	8.5%
	窯業・土石	39	21	53.8%	4.6%
	鉄鋼・非鉄	60	33	55.0%	7.2%
	金属製品	95	47	49.5%	10.3%
	一般機械	90	53	58.9%	11.6%
	電気機械	98	58	59.2%	12.7%
	輸送用機械	82	43	52.4%	9.4%
	精密機械	51	24	47.1%	5.2%
	その他	74	34	45.9%	7.4%
	非製造業	1,141	654	57.3%	58.8%
	大企業	355	198	55.8%	30.3%
	中小企業	786	456	58.0%	69.7%
	建設	240	152	63.3%	23.2%
	卸売	218	112	51.4%	17.1%
	小売	226	123	54.4%	18.8%
	運輸	164	99	60.4%	15.1%
	サービス	293	168	57.3%	25.7%

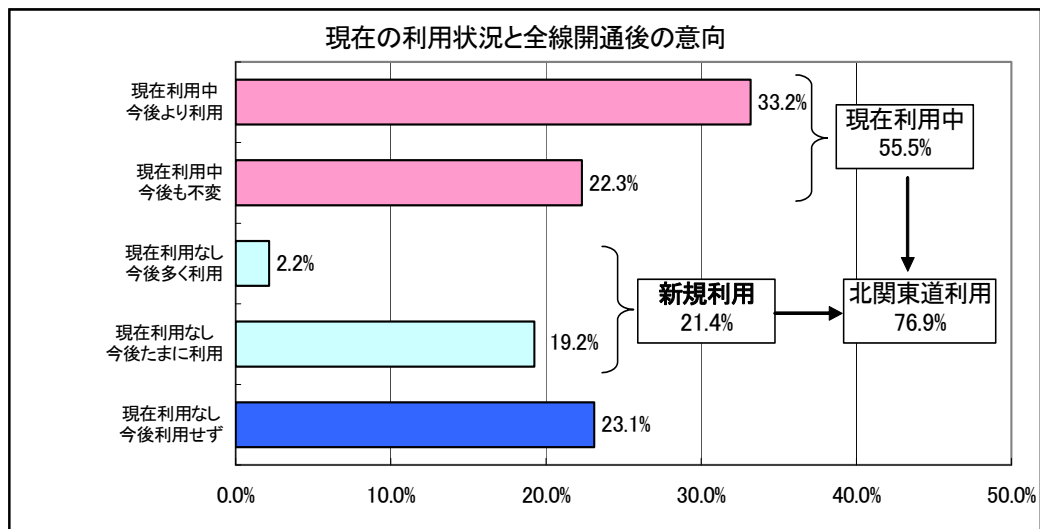
四捨五入により合計は100にならない。

<栃木県内の分け方>

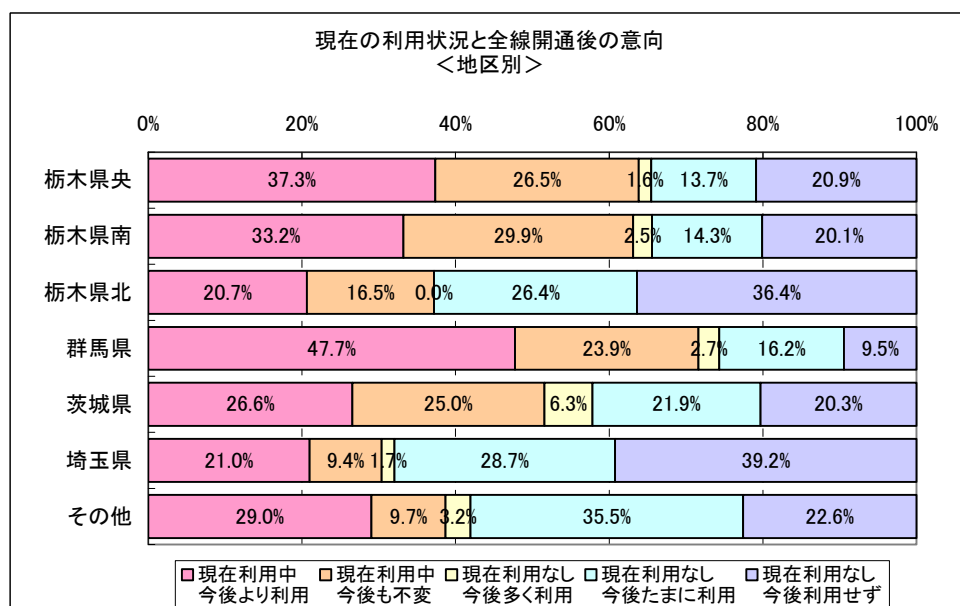
- ・栃木県央: 宇都宮市、鹿沼市、高根沢町
- ・栃木県南: 足利市、栃木市、佐野市、小山市、真岡市、下野市、上三川町、西方町、益子町、市貝町、芳賀町、壬生町、野木町、岩舟町
- ・栃木県北: 日光市、大田原市、矢板市、那須塩原市、さくら市、那須烏山市、塩谷町、那珂川町

# 1. 現在の利用状況と全線開通後の意向

- ・ 北関東自動車道（以下、北関東道）の利用意向について、「現在利用しているが、全線開通後はより利用する」が 33.2%と最も多く、約 3 分の 1 を占めた。
- ・ また、「現在利用していないが、全線開通後はたまに利用する予定」が 19.2%、「現在利用していないが、全線開通後は頻繁に利用する予定」が 2.2%と、全線開通に伴ういわゆる新規利用派も 21.4%となった。
- ・ なお、「現在利用していない。今後も利用する予定なし」は 23.1%となり、全体の約 8 割弱は北関東道を現在利用あるいは利用予定しており、期待の大きさがうかがえる。



- ・ 地区別にみると、やはり北関東道に近いエリアでの利用頻度が高く、また今回の全線開通区間である「群馬県」「栃木県南」で期待が大きいことがわかる。
- ・ なお、「現在利用なし：今後利用せず」は、「埼玉県」（39.2%）、「栃木県北」（36.4%）で際立って高くなっている。

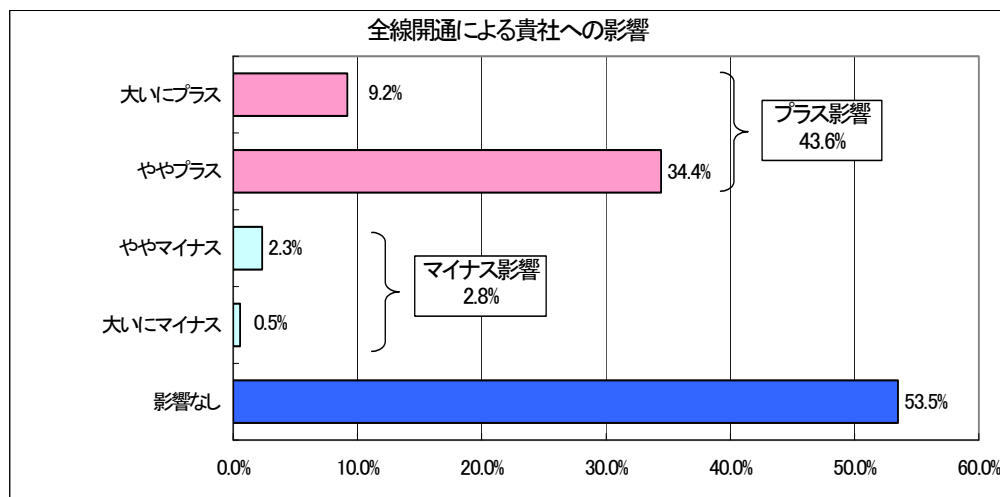


- 業種別にみると、製造業、非製造業において大きな相違はみられない。また、規模別にみても目立った差はない。
- 業種別に細かくみると、「現在利用中：今後より利用」が多かったのは、製造業では「飲・食料品」(48.8%)、「鉄鋼・非鉄」(48.5%)、「一般機械」(45.3%)等で、非製造業では「卸売」(41.1%)、「建設」(36.8%)となった。
- 新規利用の「現在利用なし：今後たまたに利用」が多かったのは、「化学品」(46.2%)、「繊維品」(30.8%)など。
- 「現在利用なし：今後利用せず」が多かったのは、「窯業・土石」(52.4%)、「精密機械」(45.8%)となった。

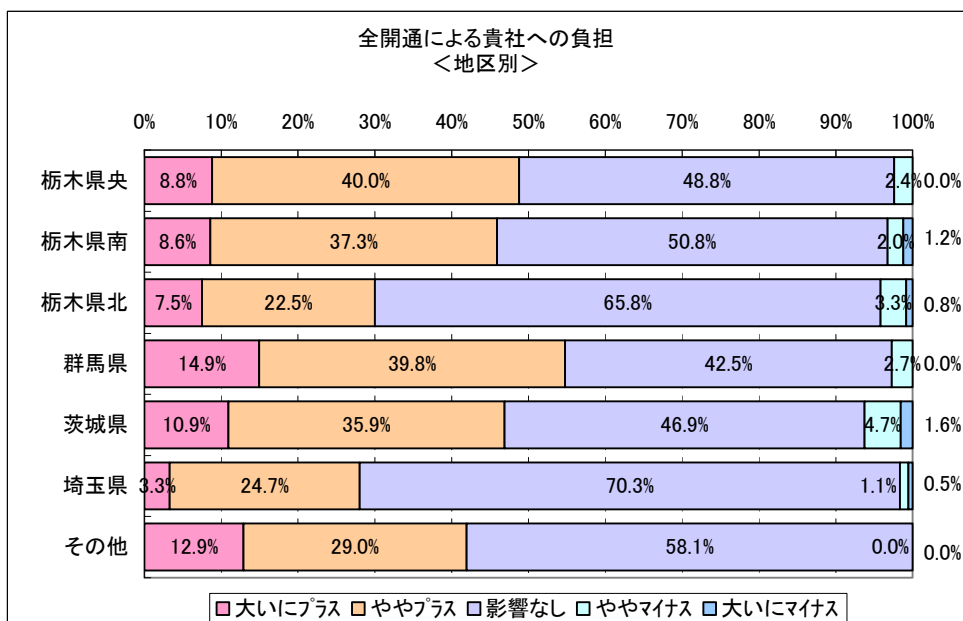


## 2. 全線開通による影響

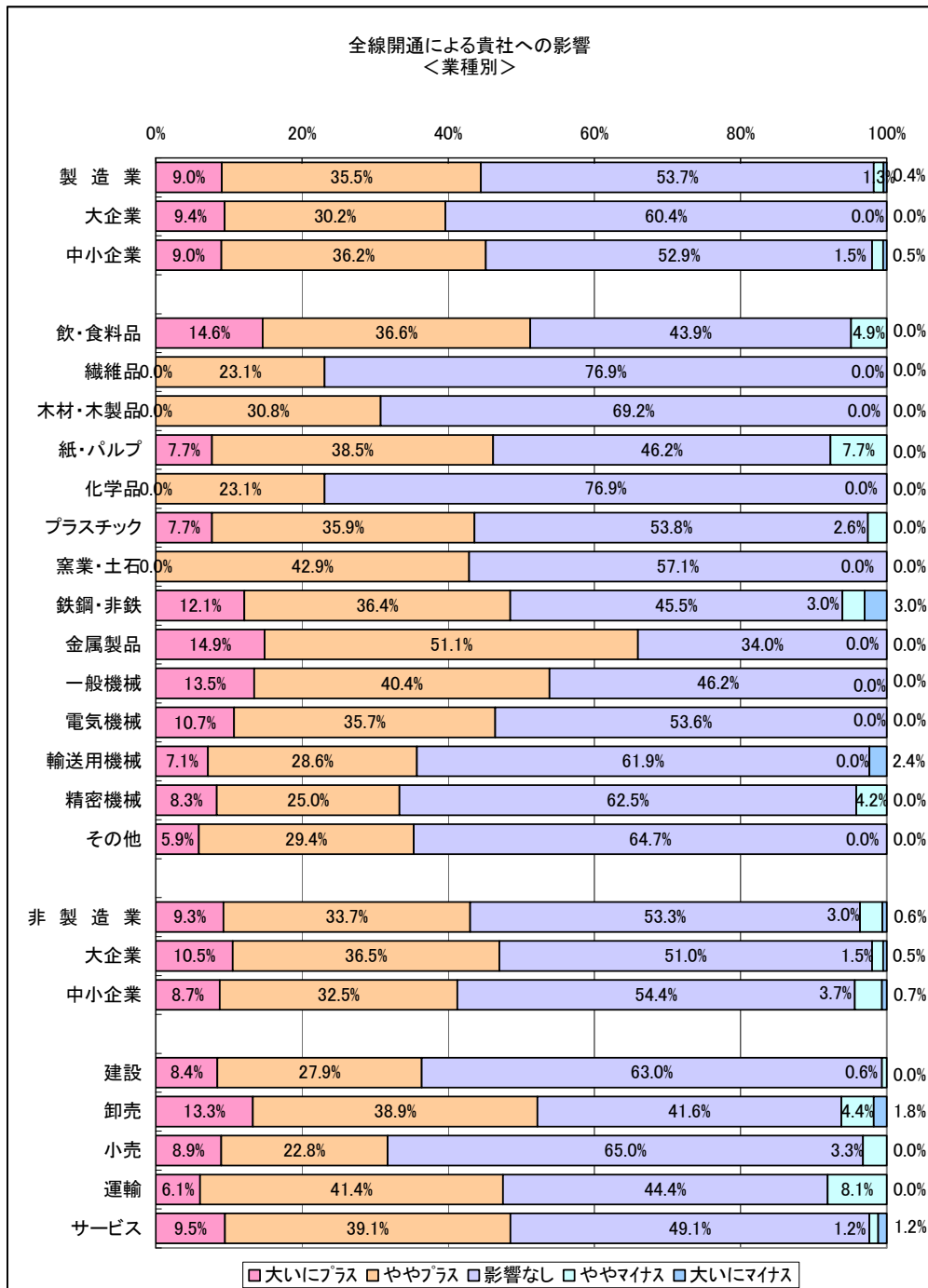
- 全線開通による影響については、「プラス影響を大いに受ける（すでに受けている）」が9.2%、「プラスの影響をやや受ける（すでに受けている）」が34.4%と、全体の4割強がプラスの効果とみており、全線開通への期待感が強まっている。
- 一方、「マイナスの影響を大いに受ける（すでに受けている）」が0.5%、「マイナスの影響をやや受ける（すでに受けている）」が2.3%と、マイナス影響は2.8%にとどまった。



- 地区別にみると、プラスの影響が高いとみている地区は、「群馬県」（54.7%）、「栃木県央」（48.8%）、「茨城県」（46.8%）、「栃木県南」（45.9%）となった。
- 一方、マイナスの影響が高いとみている地区は、「茨城県」（6.3%）、「栃木県北」（4.1%）、「栃木県南」（3.2%）となっている。北関東道に近いからといって、競争の激化や顧客の争奪戦など、単純に経営にプラスになるとは限らないようだ。

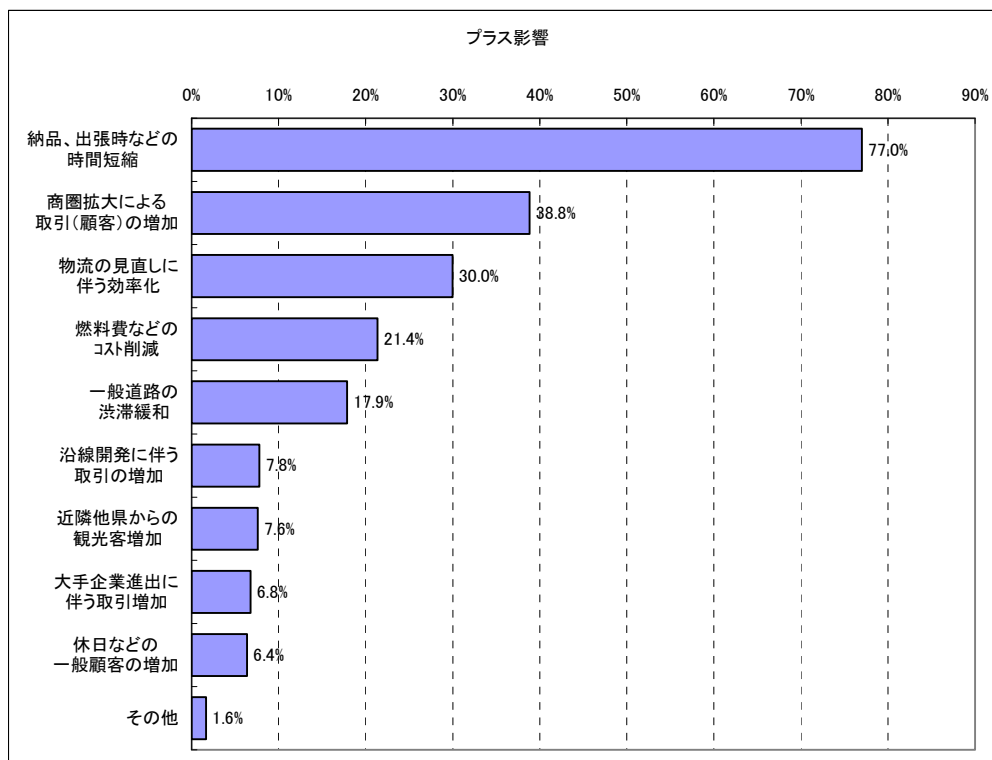


- 業種別にみると、製造業、非製造業において目立った差はないが、非製造業でマイナスがやや多かった。
- 業種別に細かくみると、プラスの影響が高いのは、製造業では「金属製品」(66.0%)、「一般機械」(53.9%)、「鉄鋼・非鉄」(48.5%) となり、非製造業では「卸売」(52.2%)、「サービス」(48.6%)、「運輸」(47.5%) となった。
- 一方、マイナスの影響が高いのは、製造業では「紙・パルプ」(7.7%)、「鉄鋼・非鉄」(6.0%)、非製造業では「運輸」(8.1%)、「卸売」(6.2%) となっている。



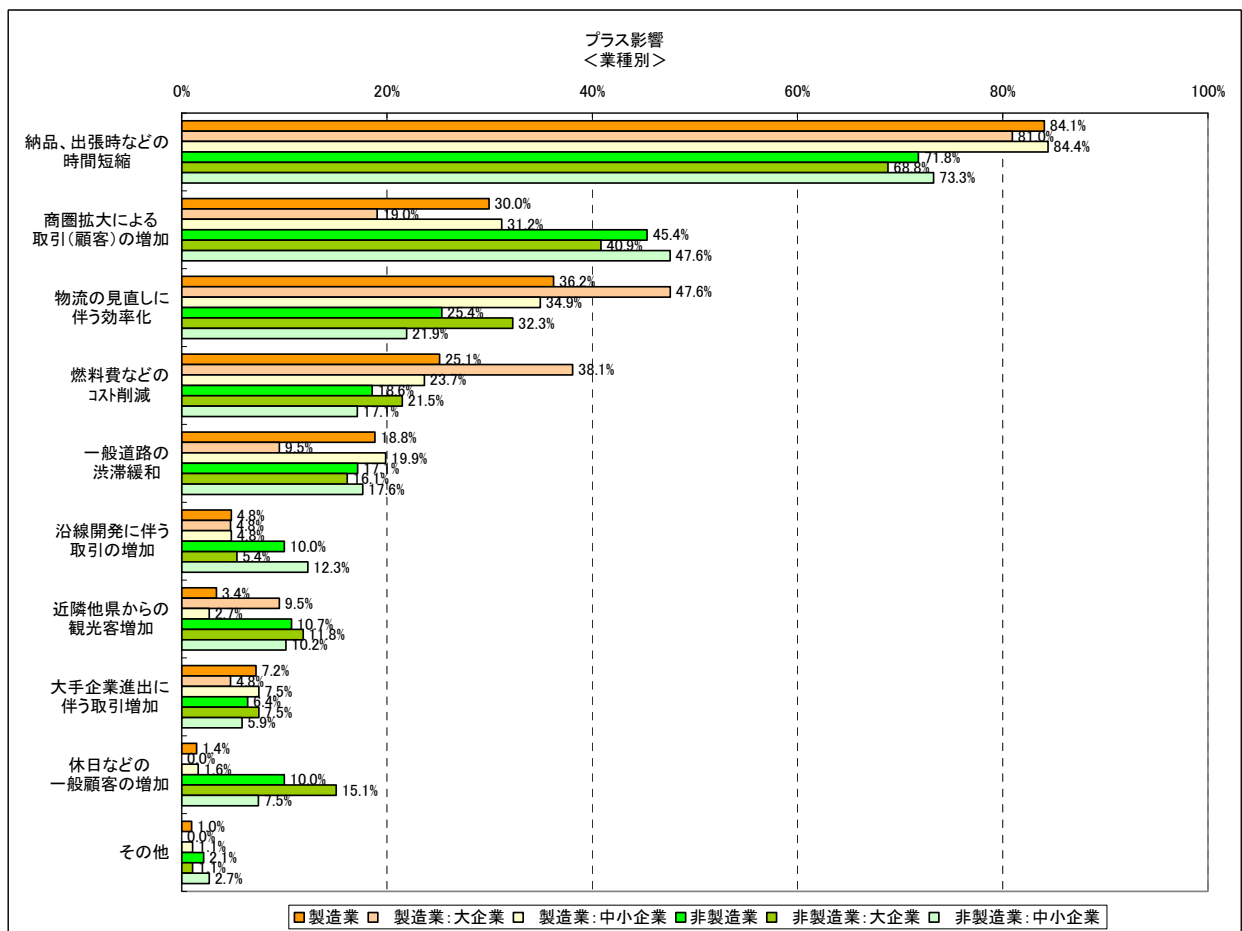
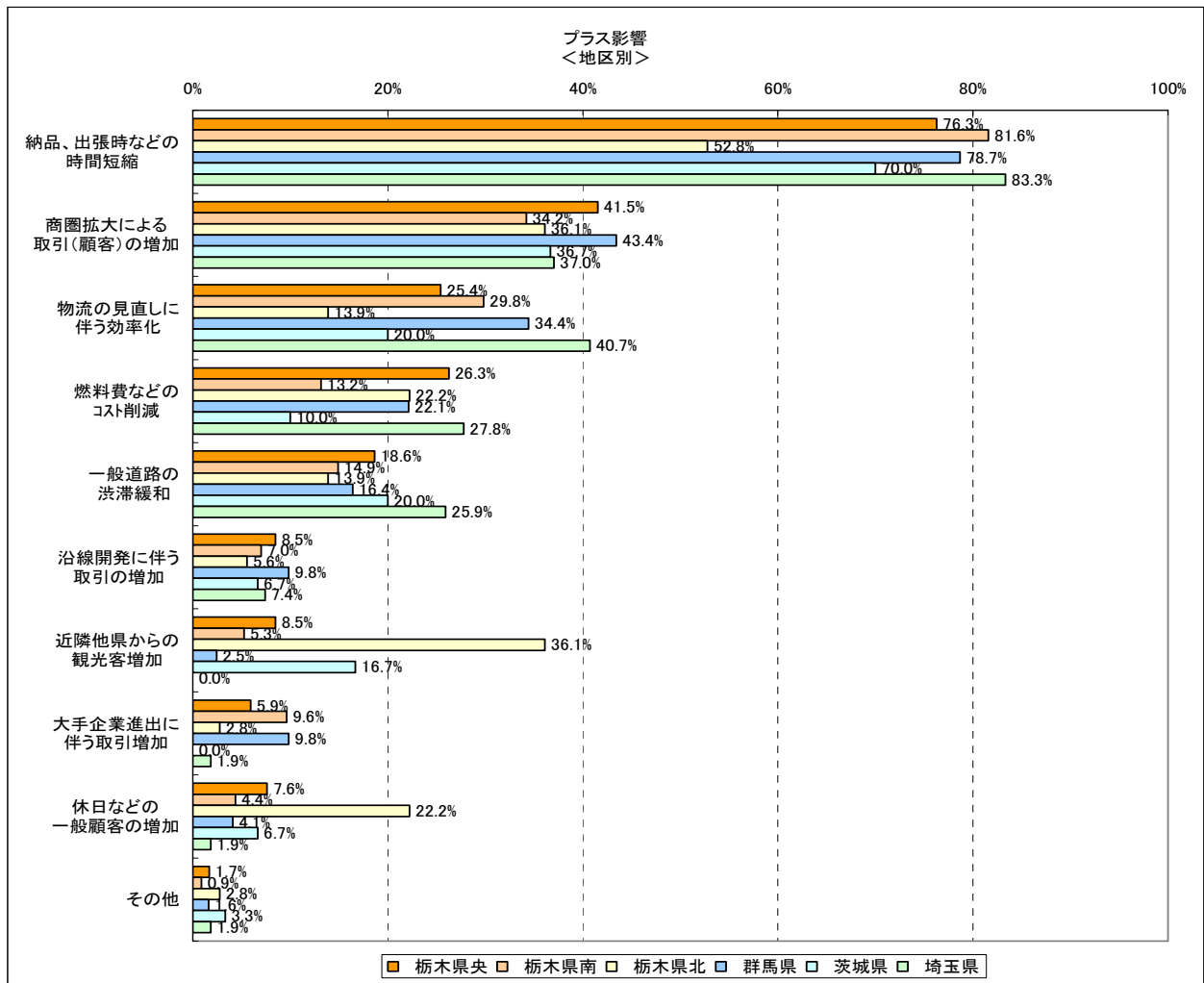
### 3. プラスの影響

- 具体的なプラス影響（複数回答）については、「納品、出張時などの時間短縮」が 77.0%と圧倒的に多く、次いで「商圈拡大による取引（顧客）の増加」（38.8%）、「物流の見直しに伴う効率化」（30.0%）、「燃料費などのコスト削減」（21.4%）、「一般道路の渋滞緩和」（17.9%）などとなっている。



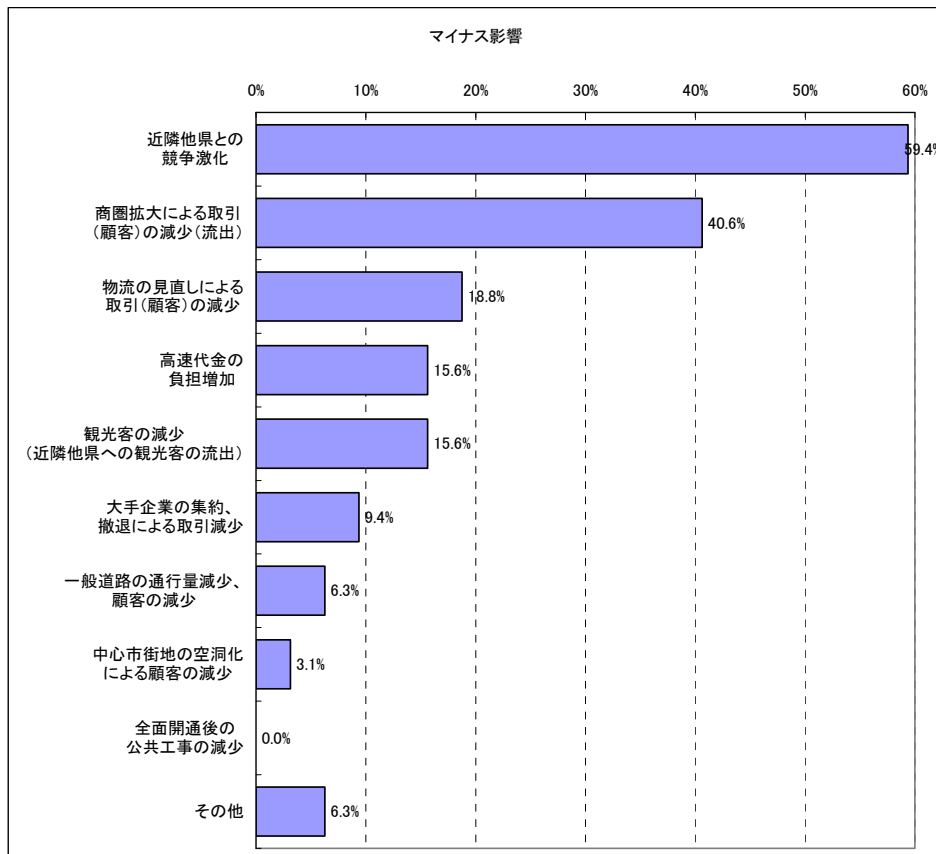
- 地区別では、どの地区においても「時間短縮」「商圈拡大」においてプラス影響が大きくなっている。また「栃木県北」では「近隣他県からの観光客増加」（36.1%）や「休日などの一般顧客の増加」（22.2%）の割合が他の地区と比較して高くなっている。
- 業種別では、製造業で「物流効率化」（36.2%）、「コスト削減」（25.1%）の割合が、非製造業より高くなっている、一方、非製造業では「商圈拡大」（45.4%）、「観光客増加」（10.7%）、「沿線開発」（10.0%）、「顧客増加」（10.0%）の割合が製造業より高くなっている。特に「建設」では「沿線開発」（29.8%）が、「サービス」では「観光客増加」（25.0%）、「顧客増加」（20.0%）の割合が他の業種より高くなっている。





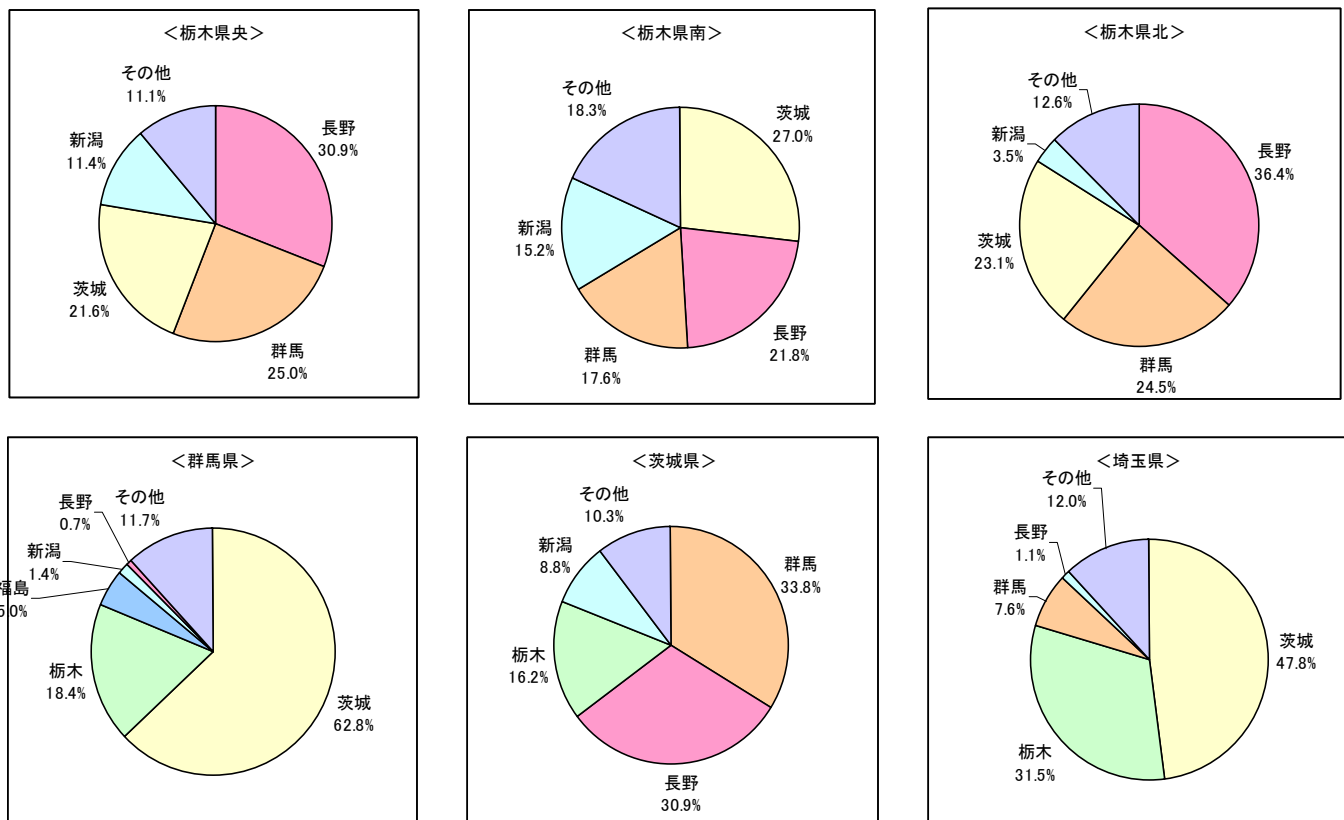
#### 4. マイナスの影響

- 全線開通によるマイナス影響（複数回答）については、「近隣他県との競争激化」（59.4%）が最も多く、次いで「商圈の拡大による取引（顧客）の減少（流出）」（40.6%）、「物流の見直しによる取引（顧客）の減少」（18.8%）となっている。



## <参考>全線開通後に訪れてみたい観光地

- ・ 全線開通後に訪れてみたい観光地を具体的に聞いた。なお、栃木県および栃木県近接地区の回答企業が多いため、「栃木県」への回答が低い結果となることに注意が必要である。
- ・ 栃木県においては、北関東道とダイレクトではない「長野県」が目立ち、「新潟県」も散見された。北関東道の活用により、もう一歩先の観光地を選好しているようである。
- ・ 「群馬県」では、「茨城県」(62.8%) が圧倒的に多かった。
- ・ 「茨城県」では、「群馬県」(33.8%)、「長野県」(30.9%)、「栃木県」(16.2%) となった。
- ・ 「埼玉県」では、「茨城県」(47.8%)、「栃木県」(31.5%) となった。



以上