

中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取県内企業に 与える影響に関するアンケート調査結果

(株) 鳥 取 銀 行
くらしと経営相談所

平成 21 年度の開通に向けて、現在「中国横断自動車道姫路鳥取線（以下姫鳥線）」の工事が進められている。鳥取県と関西圏と山陽地方を結ぶ高速自動車道路として、今後の鳥取県内に与える経済効果等が大きく注目されている中、以下の調査概要でアンケート調査を実施した。

調査概要

調査方法	郵送によるアンケート方式
調査対象	鳥取県内企業 242 社（有効回答 108 社、有効回答率：44.6%）
回答先内訳	業種別：製造業 50 社、非製造業 58 社 地区別：東部 57 社、中・西部 51 社）
調査時期	平成 19 年 10 月
調査内容	「中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取県内企業に与える影響」
アンケート項目	1. 自社事業で姫鳥線を活用する見込み 2. 姫鳥線が鳥取県内の経済に与える影響 3. 姫鳥線が自社事業に与える影響（複数回答） 4. 姫鳥線開通により企業活動を行う上で今よりも身近に感じる地域（複数回答） 5. 姫鳥線の開通を平成 21 年度に控えた鳥取県のこれからの課題（複数回答）

～ 調査結果概要 ～

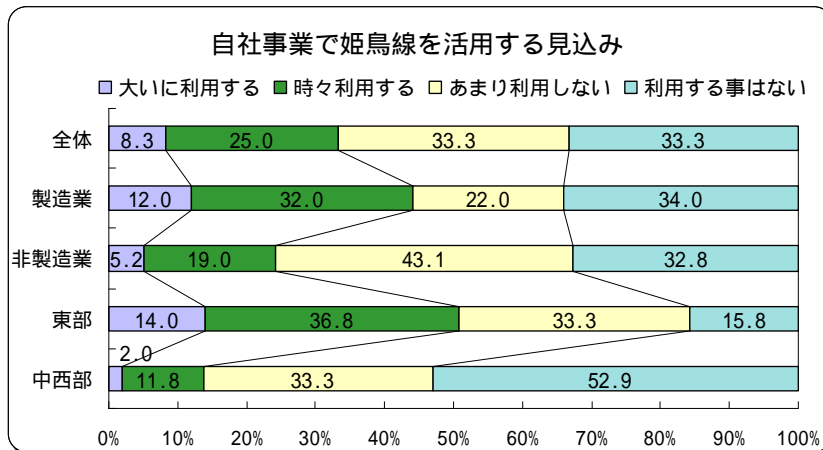
1. 自社事業で姫鳥線を活用する見込みは、地区別では東部地区で高く、業種別では製造業で高い結果となった。
2. 姫鳥線が鳥取県内の経済に与える影響については、全体で「プラスの影響を与える」が約半数であった一方、地区別では「マイナスの影響を与える」が、中西部地区より東部地区で多く、ストロー現象に対する不安感が窺える。
3. 姫鳥線が自社事業に与える影響は、「商品運搬の時間短縮」、「他県からの企業進出による競争激化」、「取引先の広がり」が上位項目であった。
4. 姫鳥線開通により企業活動を行う上で今よりも身近に感じる地域は、全体で 1 位「大阪」、2 位「姫路」、3 位「神戸」であった。非製造業では、「神戸」が「姫路」よりも高かった。
5. 姫鳥線の開通を平成 21 年度に控えた鳥取県のこれからの課題については、「山陰道の早期整備」が東部地区、中西部地区でともに高く、各地区とも南北間の整備が進み、今後の課題として県内の東西間の整備の必要性を感じていることが窺える。また、東部地区では、「地域産業・経済の活性化対策」が多く、姫鳥線の開通にあわせた活性化策を強く望んでいる結果となった。

1. 自社事業で姫鳥線を活用する見込み

自社事業で中国横断自動車道姫路鳥取線（以下姫鳥線）を活用する見込みについて尋ねたところ、「大いに利用する」が8.3%、「時々利用する」が25.0%、「あまり利用しない」が33.3%、「利用する事はない」が33.3%であった。

業種別では、製造業で「大いに利用する」(12.0%)、「時々利用する」(32.0%)と4割以上が利用に前向きであったのに対し、非製造業では、各々5.2%、19.0%であり、製造業より19.8ポイント低い結果であった。

地区別では、地元である東部地区は、「大いに利用する」(14.0%)、「時々利用する」(36.8%)と5割以上が利用に前向きであったのに対し、中西部地区では、各々2.0%、11.8%であり、東部地区より37.0ポイント低い結果であった。



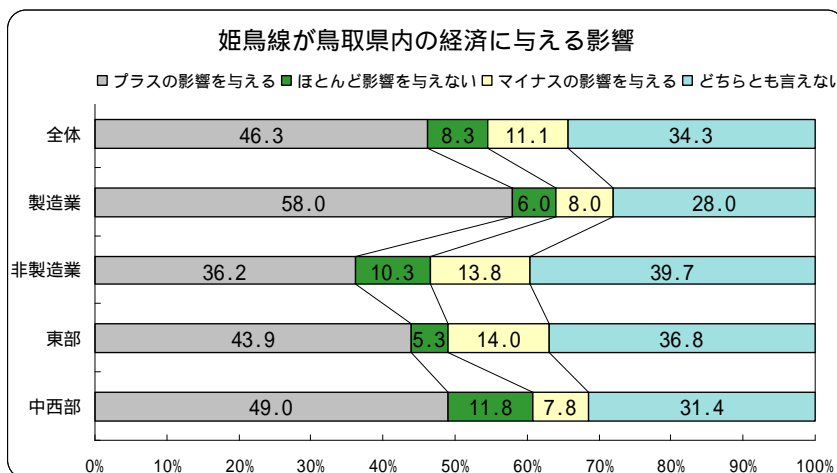
2. 姫鳥線が鳥取県内の経済に与える影響

姫鳥線が開通することによる鳥取県内経済への影響について尋ねたところ、「プラスの影響を与える」が46.3%、「ほとんど影響を与えない」が8.3%、「マイナスの影響を与える」が11.1%、「どちらとも言えない」が34.3%であり、「プラスの影響を与える」が「マイナスの影響を与える」を35.2ポイント上回った。

業種別に見ると、製造業で「プラスの影響を与える」(58.0%)が非製造業(36.2%)を21.8ポイント上回っており、製造業での期待の大きさを窺わせる結果となった。

地区別に見ると、東部地区で「マイナスの影響を与える」(14.0%)が中西部地区(7.8%)を6.2ポイント上回る結果となり、『ストロー現象』に対する不安感の現れが窺える。

『ストロー現象』とは、新たな交通網の開通により都市が発展したり衰退したりすることを指す。姫鳥線の場合では、規模の大きな都市(関西圏)に顧客や観光客等が吸収され、小都市(東部地区等)が衰退する可能性が強いとの予測。

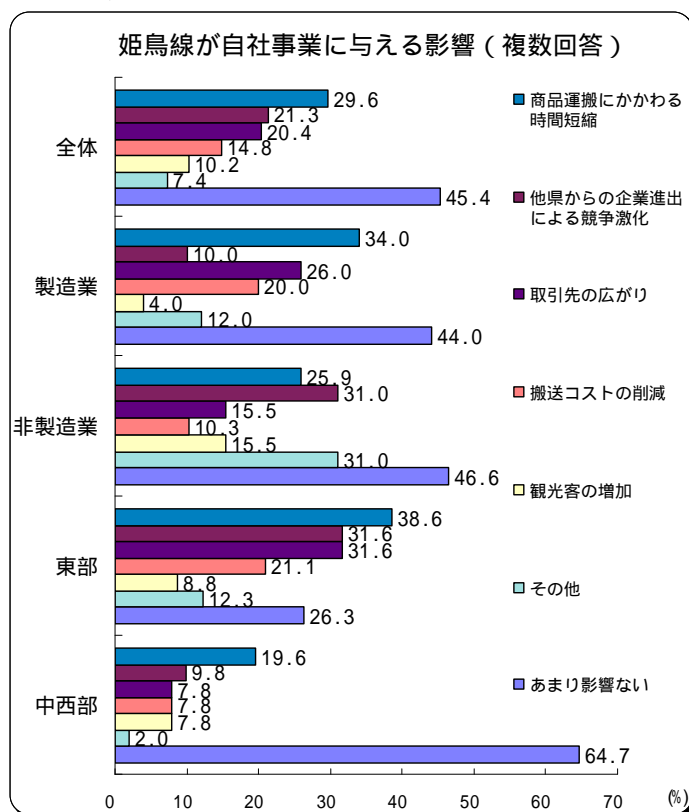


3. 姫鳥線が自社事業に与える影響（複数回答）

姫鳥線の開通が自社事業にどのような影響を与えるかを尋ねたところ、「商品運搬にかかわる時間短縮」（29.6%）、「他県からの企業進出による競争激化」（21.3%）、「取引先の広がり」（20.4%）、「搬送コストの削減」（14.8%）、「観光客の増加」（10.2%）が上位項目であったが、「あまり影響がない」（45.4%）とする回答も多かった。

業種別では、製造業が「商品運搬にかかわる時間短縮」（34.0%）、「取引先の広がり」（26.0%）とプラスの影響が上位項目であったが、非製造業は「他県からの企業進出による競争激化」（31.0%）が最も多かった。

地区別では、「あまり影響がない」が東部地区で26.3%と少なく、8割近くの企業が何らかの影響があると考えている結果となったが、距離的な関係から中西部地区は64.7%と高い結果となった。

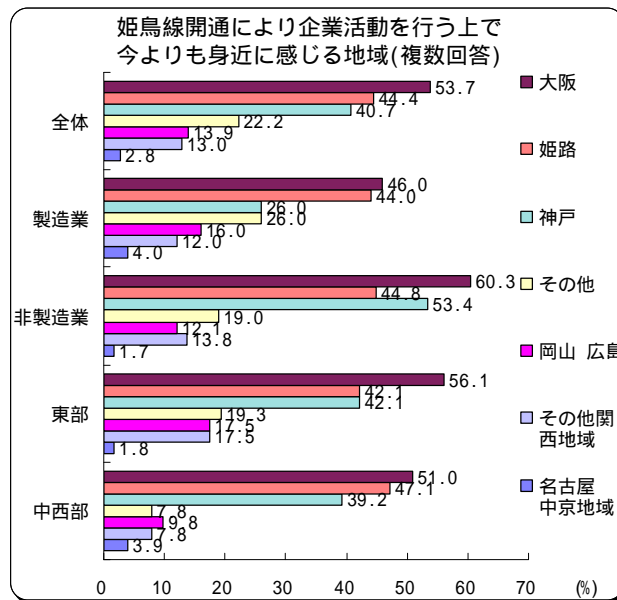


4. 姫鳥線開通により企業活動を行う上でいまよりも身近に感じる地域（複数回答）

姫鳥線の開通により企業活動を行う上で今よりも身近になると感じる地域について尋ねたところ、「大阪」(53.7%)、「姫路」(44.4%)、「神戸」(40.7%)、「岡山・広島」(13.9%)、「その他関西地域」(13.0%)、「名古屋・中京地域」(2.8%)の順であった。

業種別では、製造業で「大阪」(46.0%)、「姫路」(44.0%)、「神戸」(26.0%)、非製造業で「大阪」(60.3%)、「神戸」(53.4%)、「姫路」(44.8%)が上位となり、製造業より非製造業の方で「神戸」が27.4ポイント、「大阪」が14.3ポイント上回った。

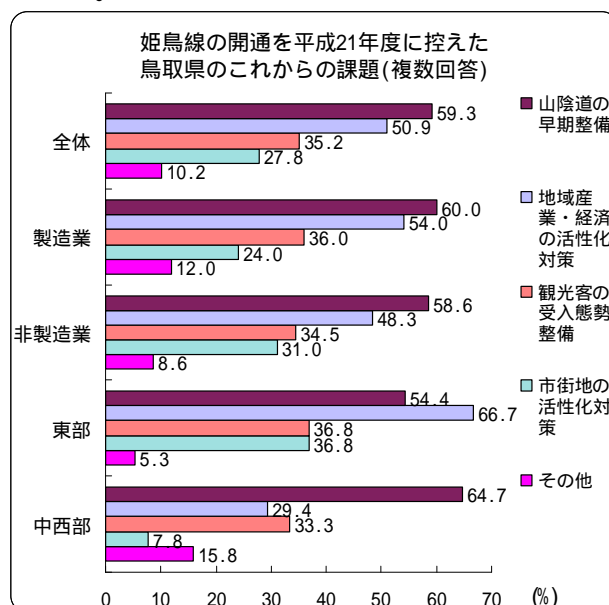
地区別では、東部地区が「大阪」(56.1%)、「姫路」・「神戸」(ともに42.1%)の順となり、中西部地区は「大阪」(51.0%)、「姫路」(47.1%)、「神戸」(39.2%)となった。東部地区では「神戸」が2.9ポイント高く、中西部地区は「姫路」が5.0ポイント高くなっている。



5. 姫鳥線の開通を平成21年度に控えた鳥取県のこれからの課題（複数回答）

姫鳥線の開通を平成21年度に控えた鳥取県のこれからの課題について尋ねたところ、「山陰道の早期整備」(59.3%)、「地域産業・経済の活性化対策」(50.9%)、「観光客の受入体制整備」(35.2%)、「市街地の活性化対策」(27.8%)の順であった。

地区別で、「山陰道の早期整備」が東部地区54.4%、中西部地区64.7%とともに高く、各地区とも南北間の整備が進み、今後の課題として県内の東西間の整備の必要性を感じていることが窺える。また、東部地区では、「地域産業・経済の活性化対策」が66.7%と最も多く、姫鳥線の開通にあわせた活性化策を強く望んでいる結果となった。



以上