

Ⅲ.東京圏の企業動向（アンケート調査結果より）

1. アンケート調査実施概要

(1)調査の目的

東京圏に立地する事業所を対象にアンケートを実施し、交通インフラの整備とその企業経営への影響や、整備が望まれる交通インフラ等について把握する。

(2)調査の方法

郵便により配布・回収

(3)調査対象・抽出方法

東京圏に立地する 1,500 事業所

東京商工リサーチが保有する東京圏に所在する「製造業」に分類された事業所データ 2,171 件のうち、東京都の事業所については全 213 件を調査対象とし、他の4県については各県の件数が均等(各県 322 件か 321 件)になるように無作為抽出した。

(4)調査時期

20 年4月 23 日～5月 27 日

(5)回収状況

	配布数 (件)	回収数 (件)	回収率 (%)	回収数 構成比 (%)
東京都	213	14	6.6	10.2
神奈川県	322	23	7.1	16.8
埼玉県	322	30	9.3	21.9
千葉県	322	45	14.0	32.9
茨城県	321	25	7.8	18.2
東京圏合計	1,500	137	9.1	100.0

(6)調査結果の見方

- ・調査結果の数値は、原則として回答率(%)を表記しており、小数点第2位を四捨五入し小数点以下第1位までを表記している。このため、単一回答の合計が 100.0%とまらない場合がある。
- ・本文中の「n」はその設問の回答数を、「SA」は単一回答を、「MA」は複数回答を示す。

2. アンケート調査結果

(1) 回答した事業所の属性

図表 124 回答した事業所の属性

属性		n=	割合(%)	
全体		137	100.0	
①都県	東京都	14	10.2	
	神奈川県	23	16.8	
	埼玉県	30	21.9	
	千葉県	45	32.8	
	茨城県	25	18.2	
②業種	製造業	食品、農水産加工	23	16.8
		繊維、衣服・繊維製品	1	0.7
		木材・木製品、紙・パルプ	8	5.8
		ゴム・皮革	1	0.7
		化学・医薬品、プラスチック製品	28	20.4
		一般機械器具	7	5.1
		電気機械器具	9	6.6
		鉄鋼、非鉄、金属製品	21	15.3
		輸送機械器具	4	2.9
		精密機械器具	3	2.2
	その他製造業	28	20.4	
	非製造業	商社・卸売業	2	1.5
		小売業	1	0.7
その他非製造業		1	0.7	
③従業員数	5人以下	3	2.2	
	6人～20人	20	14.6	
	21人～50人	30	21.9	
	51人～100人	37	27.0	
	101人～300人	33	24.1	
	301人以上	13	9.5	
	無回答	1	0.7	
④操業年数	5年以下	1	0.7	
	5年超～10年以下	5	3.6	
	10年超～30年以下	28	20.4	
	30年超	102	74.5	
	無回答	1	0.7	
⑤資本金	1千万円以下	13	9.5	
	1千万円超～5千万円以下	33	24.1	
	5千万円超～1億円以下	28	20.4	
	1億円超～3億円以下	12	8.8	
	3億円超	50	36.5	
	無回答	1	0.7	
⑥インターチェンジまでの距離(問8)	3km以内	42	30.7	
	5km以内	42	30.7	
	10km以内	33	24.1	
	10km超	18	13.1	
	無回答	2	1.5	
⑦鉄道駅までの距離(問8)	500m以内	8	5.8	
	1km以内	18	13.1	
	2km以内	38	27.7	
	2km超	64	46.7	
	無回答	9	6.6	

(注)⑤は企業について、その他は事業所について回答

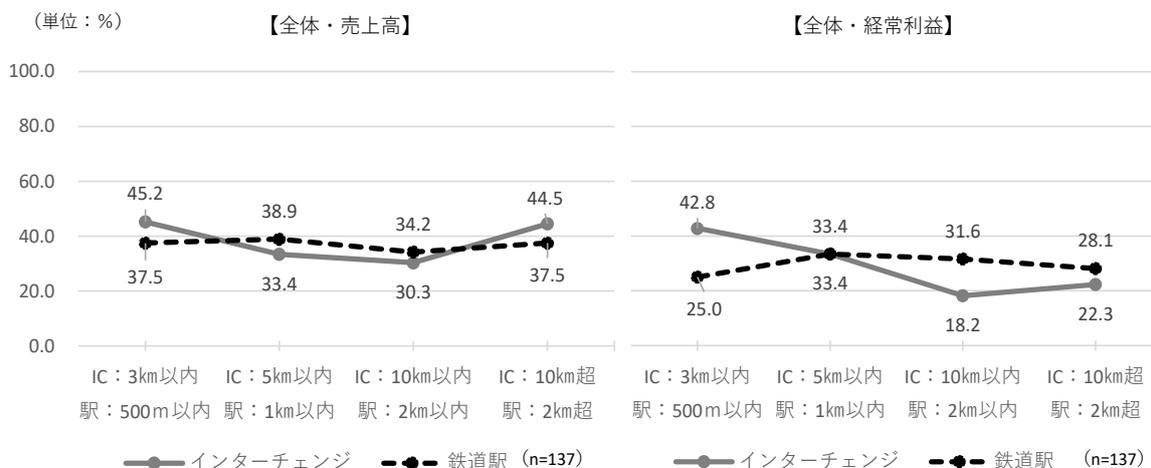
(2) 調査結果

① 最寄りのインターチェンジ・鉄道駅までの距離と売上高・経常利益の関係

事業所から最寄りのインターチェンジ(IC)・鉄道駅までの距離別に、売上高・経常利益が増加した事業所の割合をみると、IC までの距離別では、売上高、経常利益とも「10 km以内」までは IC までの距離が近いほど増収・増益事業所割合が高くなっている。

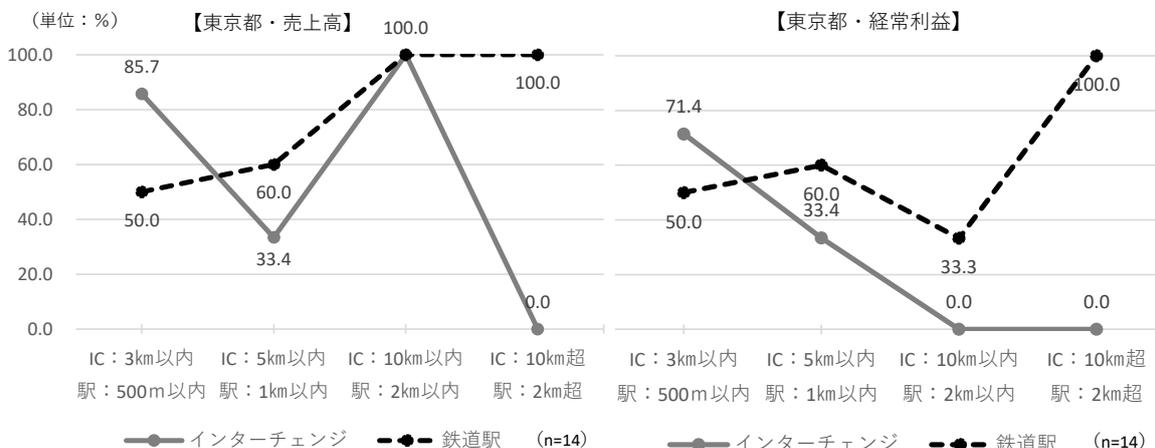
一方、鉄道駅までの距離と売上高・経常利益については、特段、相関関係はみられない。

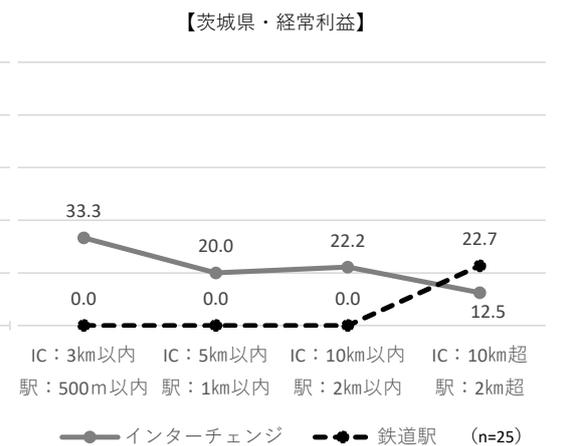
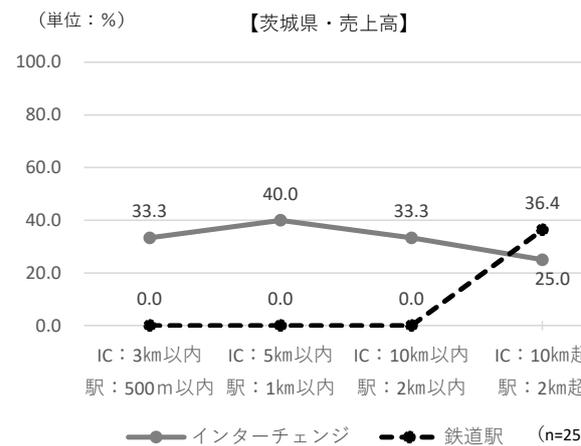
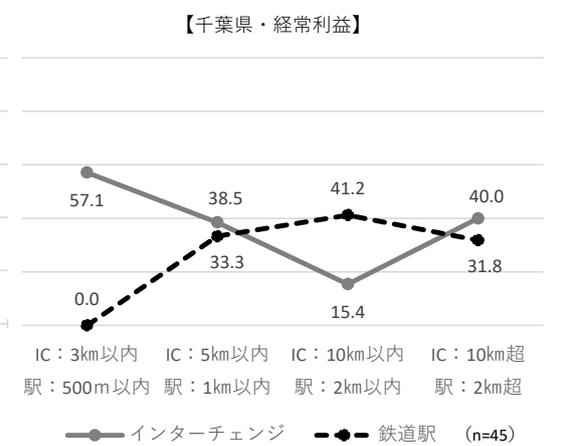
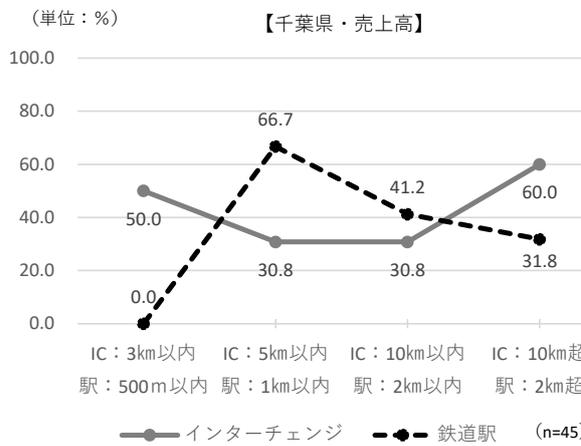
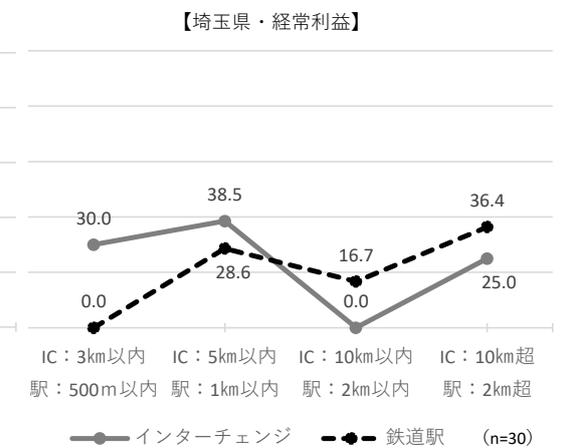
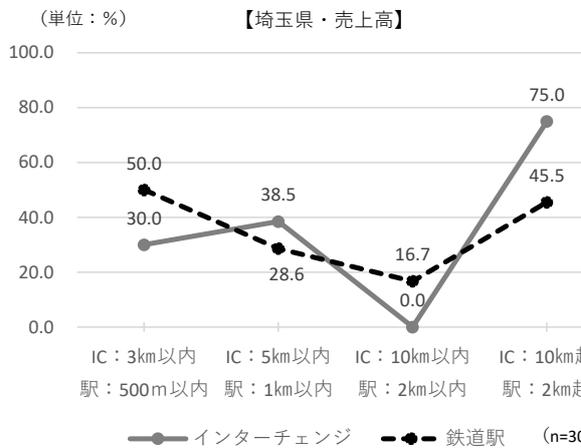
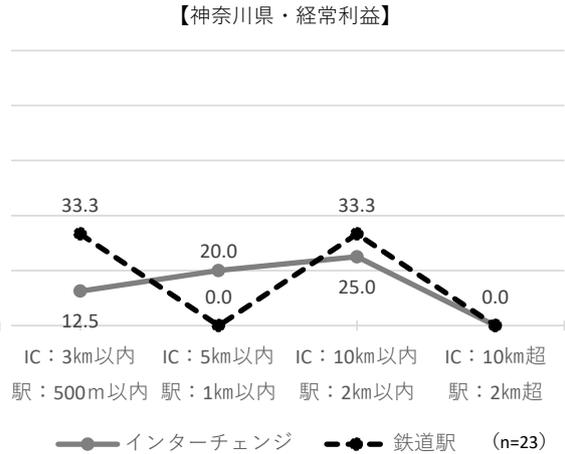
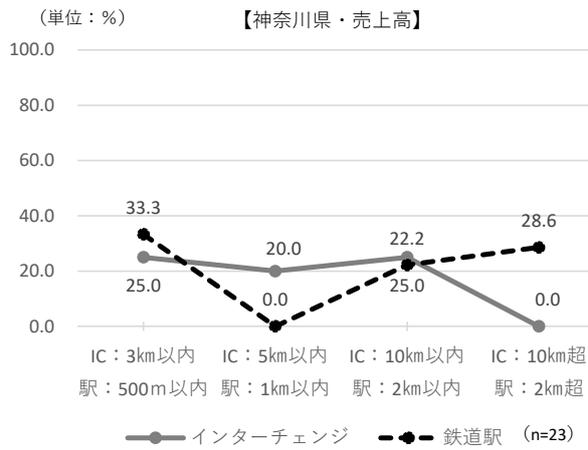
図表 125 最寄り IC・鉄道駅までの距離別の増収・増益事業所割合(全体、SA)



1都4県別にみると、IC までの距離と増益企業割合との相関は、IC から 10 km圏内で概ね各都県で観察され、道路網の整備が企業業績にプラスの効果を与えていることが窺われる。なお、IC からの距離が 10 kmを超えると両者の相関がみられなくなるのは、高速道路網以外の当該企業の強み(コスト、品質など)が働いているためと思われる。

図表 126 最寄り IC・鉄道駅までの距離別の増収・増益事業所割合(1都4県別、SA)





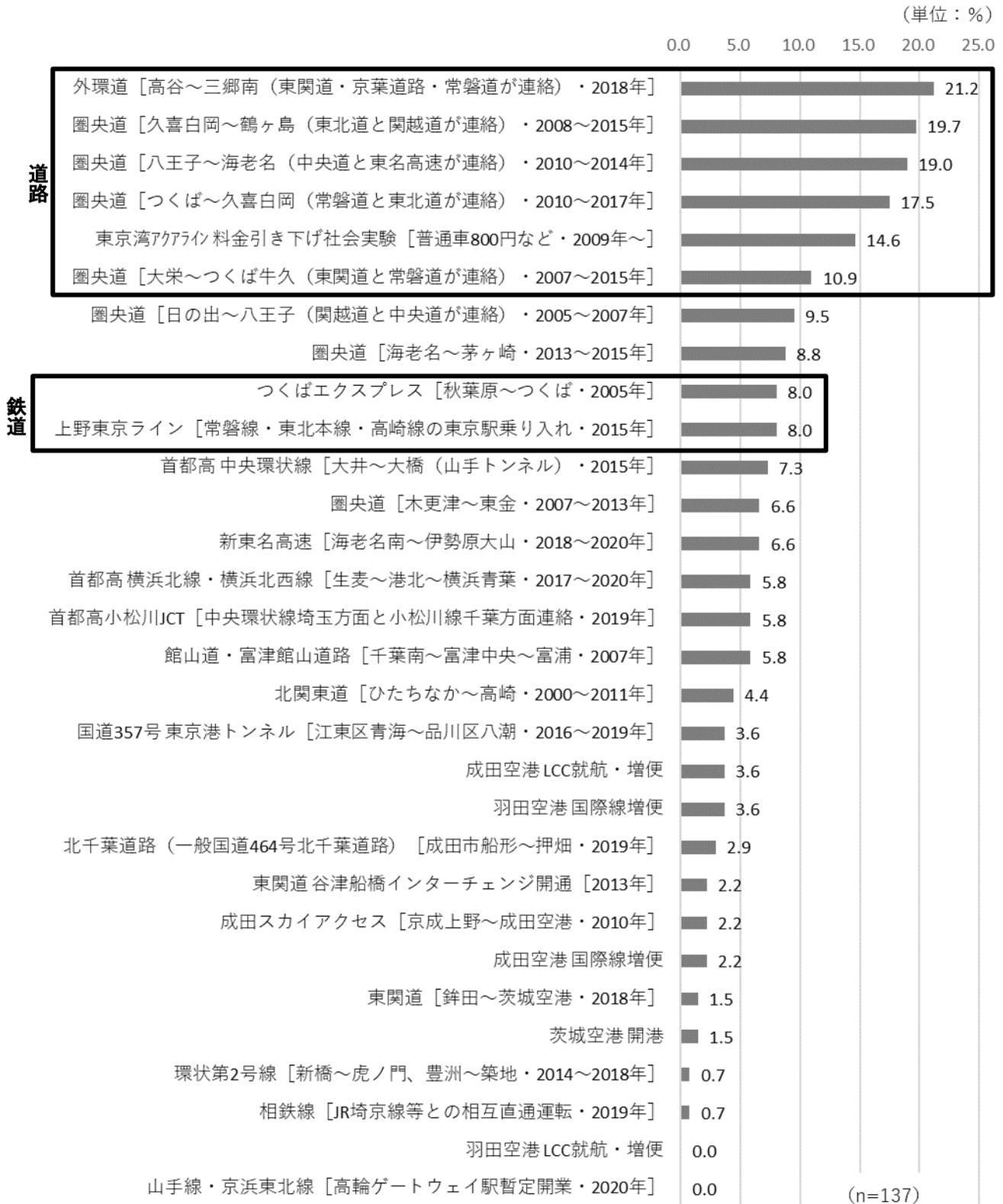
② 高い効果が認められる交通インフラ

05年以降に整備された交通インフラで、高い効果が認められるものは、「外環道[高谷～三郷南]」が21.2%で最も高く、このほか10%を超えているのは、「圏央道[久喜白岡～鶴ヶ島]」(19.7%)、「圏央道[八王子～海老名]」(19.0%)、「圏央道[つくば～久喜白岡]」(17.5%)、「東京湾アクアライン 料金引き下げ社会実験」(14.6%)、「圏央道[大栄～つくば牛久]」(10.9%)である。

いずれの道路も複数の都県にまたがり、各高速道路を連絡する環状道路を構成する路線であることから、これら道路の開通により交通利便性が向上し、製品輸送時間の短縮や交通経路多様化など、様々な効果が生じているものとみられる。

一方、鉄道では、「つくばエクスプレス[秋葉原～つくば]」と「上野東京ライン[常磐線・東北本線・高崎線の東京駅乗り入れ]」が、ともに8.0%で評価が高い。

図表 127 高い効果が認められる交通インフラ(MA)



Ⅲ. 東京圏の企業動向（アンケート調査結果より）

交通インフラの整備の効果を都県別にみると、1都4県合計の割合が最も高い「外環道[高谷～三郷南]」は、千葉県(40.0%)や東京都(28.6%)で最も高くなっているほか、埼玉県(16.7%)や茨城県(8.0%)でも上位となっている。

1都4県合計の割合が2番目に高い「圏央道[久喜白岡～鶴ヶ島]」は、埼玉県(53.3%)で5割を超え最も高くなっているほか、東京都(21.4%)や神奈川県(17.4%)、茨城県(8.0%)でも上位となっている。

1都4県合計の割合が3番目に高い「圏央道[八王子～海老名]」は、神奈川県(56.5%)で5割を超え最も高くなっているほか、東京都(28.6%)や埼玉県(30.0%)でも上位となっている。

これらの路線は、沿線の自治体に立地する事業所はもとより、当該路線や連絡する高速道路を利用する周辺自治体の事業所にも、広く恩恵をもたらしているものとみられる。

図表 128 高い効果が認められる交通インフラ(都県別、MA)

(単位:%)

		1都4県合計	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県
n=		137	14	23	30	45	25
道路	圏央道[木更津～東金]	6.6	0.0	0.0	6.7	③ 15.6	0.0
	圏央道[大栄～つくば牛久]	10.9	0.0	0.0	10.0	③ 15.6	③ 20.0
	圏央道[つくば～久喜白岡]	④ 17.5	7.1	4.3	② 33.3	8.9	① 32.0
	圏央道[久喜白岡～鶴ヶ島]	② 19.7	④ 21.4	④ 17.4	① 53.3	4.4	⑤ 8.0
	圏央道[日の出～八王子]	9.5	7.1	⑤ 13.0	④ 23.3	0.0	⑤ 8.0
	圏央道[八王子～海老名]	③ 19.0	① 28.6	① 56.5	③ 30.0	0.0	0.0
	圏央道[海老名～茅ヶ崎]	8.8	0.0	② 34.8	13.3	0.0	0.0
	外環道[高谷～三郷南]	① 21.2	① 28.6	0.0	⑤ 16.7	① 40.0	⑤ 8.0
	東京湾アクアライン 料金引き下げ社会実験	⑤ 14.6	7.1	⑤ 13.0	3.3	② 33.3	0.0
	首都高 中央環状線[大井～大橋]	7.3	④ 21.4	4.3	3.3	11.1	0.0
	首都高 横浜北線・横浜北西線[生麦～港北～横浜青葉]	5.8	7.1	③ 26.1	0.0	2.2	0.0
	首都高小松川JCT[埼玉方面と千葉方面連絡]	5.8	① 28.6	0.0	0.0	6.7	4.0
	新東名高速[海老名南～伊勢原大山]	6.6	0.0	⑤ 13.0	10.0	4.4	4.0
	東関道 谷津船橋IC開通	2.2	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0
	東関道[銚田～茨城空港]	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	⑤ 8.0
	北関東道[ひたちなか～高崎]	4.4	0.0	4.3	6.7	0.0	④ 12.0
	館山道・富津館山道路[千葉南～富津中央～富浦]	5.8	0.0	0.0	0.0	③ 15.6	4.0
	北千葉道路[成田市船形～押畑]	2.9	0.0	0.0	0.0	8.9	0.0
	環状第2号線[新橋～虎ノ門、豊洲～築地]	0.7	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0
	国道357号 東京港トンネル[江東区青海～品川区八潮]	3.6	④ 21.4	0.0	0.0	4.4	0.0
鉄道	つくばエクスプレス[秋葉原～つくば]	8.0	④ 21.4	0.0	0.0	4.4	② 24.0
	成田スカイアクセス[京成上野～成田空港]	2.2	7.1	0.0	0.0	4.4	0.0
	上野東京ライン[常磐線等の東京駅乗り入れ]	8.0	④ 21.4	8.7	10.0	6.7	0.0
	相鉄線[JR埼京線等との相互直通運転]	0.7	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0
空港	成田空港 LCC就航・増便	3.6	7.1	0.0	0.0	6.7	4.0
	成田空港 国際線増便	2.2	7.1	0.0	3.3	2.2	0.0
	羽田空港 国際線増便	3.6	7.1	4.3	3.3	4.4	0.0
	茨城空港 開港	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	⑤ 8.0
		①	最も高い数値		②	2番目に高い数値	
		③	3番目に高い数値		④	4番目に高い数値	
		⑤	5番目に高い数値				

③ 各交通インフラの整備効果の内容

各交通インフラの整備効果の内容は、外環道や圏央道などほとんどの道路では「製品・商品の輸送時間が短縮した」の割合が最も高く、次いで「交通経路が多様化して選択肢が広がった」となっている。

一方、TX及び上野東京ラインでは、「従業員の通勤時間が短縮した」の割合が最も高くなっている。

また、「成田空港 LCC就航・増便」や「羽田空港 国際線増便」といった空港の機能強化では、「企業内の他の拠点との交流が始まった(増加した)」や「交通経路が多様化して選択肢が広がった」といった回答が目立つ。

図表 129 各交通インフラの整備効果の内容(MA)

(単位:%)

	n	製品・商品の輸送時間が短縮した	原材料の輸送時間が短縮した	製品・商品の輸送コストが低下した	原材料・商品の仕入コストが低下した	より遠方の販売先との取引が始まった(売上が増加した)	より遠方の仕入先との取引が始まった(仕入額が増加した)	企業内の他の拠点との交流が始まった(増加した)	交通経路が多様化して選択肢が広がった	従業員の通勤時間が短縮した	従業員を採用しやすくなった	
1	外環道[高谷～三郷南]	29	75.9	27.6	13.8	0.0	6.9	3.4	17.2	65.5	13.8	0.0
2	圏央道[久喜白岡～鶴ヶ島]	27	77.8	14.8	7.4	0.0	14.8	3.7	3.7	51.9	0.0	0.0
3	圏央道[八王子～海老名]	26	69.2	23.1	7.7	3.8	11.5	0.0	15.4	53.8	0.0	0.0
4	圏央道[つくば～久喜白岡]	24	45.8	8.3	4.2	0.0	25.0	8.3	20.8	33.3	0.0	0.0
5	東京湾アクアライン 料金引き下げ社会実験	20	77.8	38.9	38.9	16.7	22.2	5.6	33.3	22.2	0.0	5.6
6	圏央道[大栄～つくば牛久]	15	60.0	26.7	0.0	0.0	20.0	0.0	6.7	53.3	0.0	0.0
7	圏央道[日の出～八王子]	13	61.5	23.1	0.0	0.0	15.4	7.7	0.0	30.8	0.0	0.0
8	圏央道[海老名～茅ヶ崎]	12	75.0	41.7	25.0	16.7	8.3	0.0	16.7	33.3	0.0	0.0
9	つくばエクスプレス[秋葉原～つくば]	11	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0	50.0	60.0	40.0
10	上野東京ライン[常磐線等の東京駅乗り入れ]	11	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	27.3	27.3	54.5	9.1
11	首都高 中央環状線[大井～大橋]	10	100.0	33.3	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	88.9	0.0	0.0
12	圏央道[木更津～東金]	9	55.6	33.3	33.3	11.1	22.2	11.1	22.2	55.6	0.0	11.1
13	新東名高速[海老名南～伊勢原大山]	9	62.5	12.5	12.5	12.5	12.5	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
14	首都高横浜北線・北西線[生麦～港北～横浜青葉]	8	75.0	12.5	0.0	0.0	25.0	12.5	12.5	37.5	0.0	0.0
15	首都高小松川JCT[埼玉方面と千葉方面連絡]	8	75.0	25.0	12.5	0.0	0.0	12.5	25.0	62.5	0.0	0.0
16	館山道・富津館山道路[千葉南～富津中央～富浦]	8	75.0	25.0	25.0	12.5	37.5	25.0	37.5	25.0	0.0	12.5
17	北関東道[ひたちなか～高崎]	6	50.0	33.3	33.3	0.0	16.7	0.0	16.7	66.7	0.0	0.0
18	国道357号 東京港トンネル[江東区青海～品川区八潮]	5	100.0	50.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0
19	成田空港 LOC就航・増便	5	0.0	0.0	20.0	0.0	20.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0
20	羽田空港 国際線増便	5	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
21	北千葉道路[成田市船形～押畑]	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	50.0	0.0
22	東関東道 谷津船橋IC開通	3	66.7	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
23	成田スカイアクセス[京成上野～成田空港]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0
24	成田空港 国際線増便	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0
25	東関東道[銚田～茨城空港]	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
26	茨城空港 開港	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
27	環状第2号線[新橋～虎ノ門、豊洲～築地]	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
28	相鉄線[JR埼京線等との相互直通運転]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0

道路	最も高い数値	2番目に高い数値
鉄道		
空港		

④ 今後、整備が望まれる交通インフラ

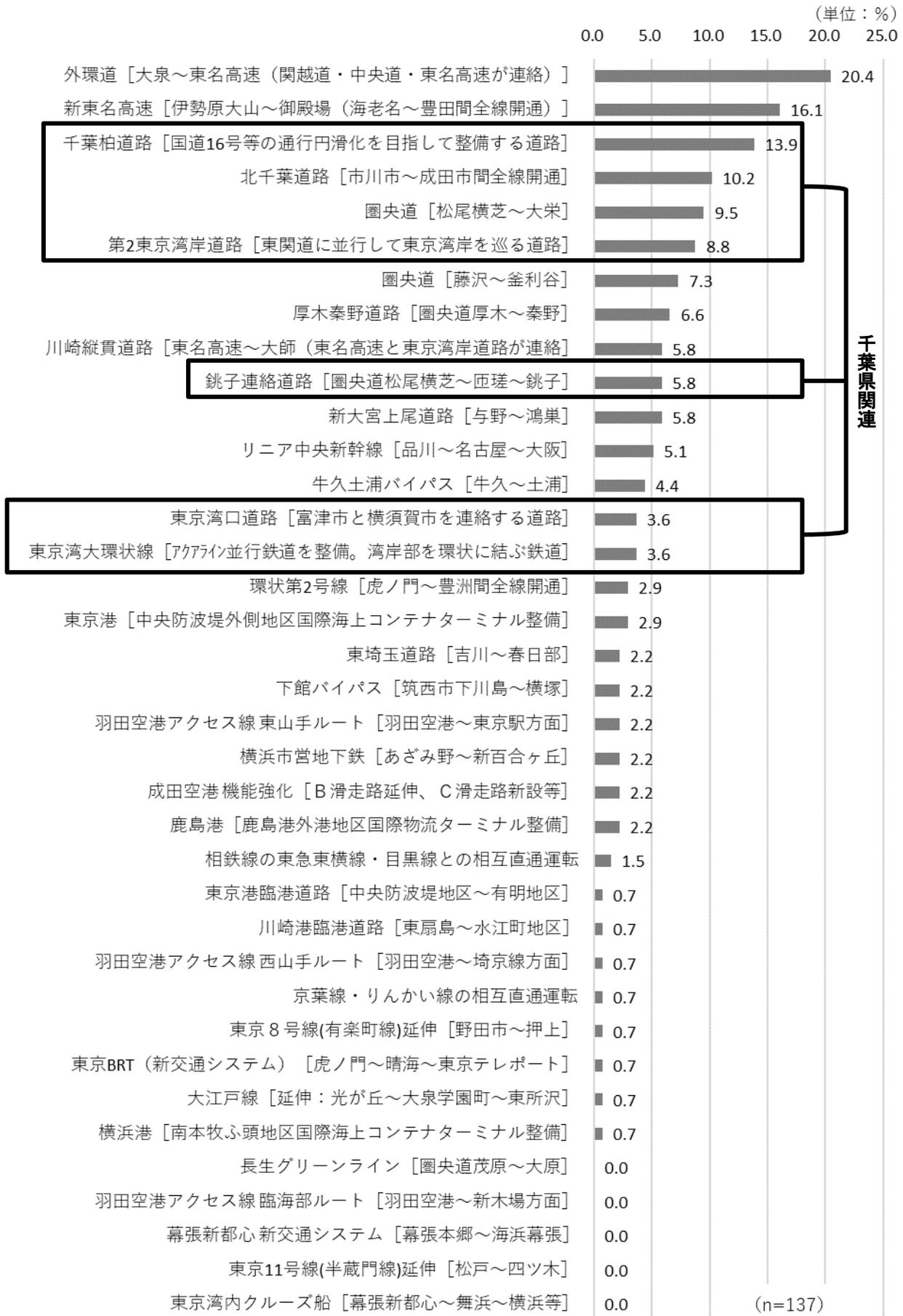
今後、整備が望まれる交通インフラは、「外環道[大泉～東名高速]」が20.4%で最も高く、次いで「新東名高速[伊勢原大山～御殿場]」(16.1%)となっており、東京圏と関西や北関東、東北との道路アクセスの利便性向上に資する路線が上位を占めた。

千葉県関連では、「千葉柏道路」(13.9%)や「北千葉道路」(10.2%)、「第2東京湾岸道路」(8.7%)が全体の3、4、6位と上位に入ったが、国道16号や京葉道路など千葉県北西部の既存路線の渋滞緩和を望む声が反映されているものとみられる。

圏央道関連では、「圏央道[松尾横芝～大栄]」が9.5%(全体の5位)で最も高い。また、「厚木秦野道路[圏央道厚木～秦野]」(6.6%)や「銚子連絡道路[圏央道松尾横芝～匝瑳～銚子]」(5.8%)といった圏央道に接続する道路の整備を望む事業所もみられた。

このように、上位は道路で占められているが、鉄道では「リニア中央新幹線[品川～名古屋～大阪]」が5.1%で最も高く、次いで「東京湾大環状線」(3.6%)となっている。

図表 130 今後、整備が望まれる交通インフラ(MA)



Ⅲ. 東京圏の企業動向（アンケート調査結果より）

今後、整備が望まれる交通インフラを都県別にみると、1都4県全体での要望の強い「外環道[大泉～東名高速]」は、埼玉県(46.7%)や東京都(28.6%)で最も高くなっているほか、千葉県(13.3%)や神奈川県(13.0%)でも上位となっている。

同じく全体での2番目に要望が強い「新東名高速[伊勢原大山～御殿場]」は神奈川県及び静岡県を通る区間であるが、埼玉県で26.7%と割合が高いのが目立つほか、神奈川県(21.7%)や東京都(21.4%)、茨城県(8.0%)でも上位となっている。

3番目に高い「千葉柏道路」は、千葉県で28.9%と最も高くなっているほか、東京都(14.3%)や茨城県(8.0%)でも上位となっている。

図表 131 今後、整備が望まれる交通インフラ(都県別、MA)

(単位:%)

		1都4県合計	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	
n=		137	14	23	30	45	25	
道路	圏央道[松尾横芝～大栄]	⑤ 9.5	0.0	4.3	④ 10.0	③ 15.6	4.0	
	圏央道[藤沢～釜利谷]	7.3	③ 14.3	① 34.8	0.0	0.0	0.0	
	外環道[大泉～東名高速]	① 20.4	① 28.6	④ 13.0	① 46.7	⑤ 13.3	4.0	
	川崎縦貫道路[東名高速～大師]	5.8	0.0	④ 13.0	3.3	8.9	0.0	
	第2東京湾岸道路	8.8	③ 14.3	8.7	0.0	③ 15.6	4.0	
	新東名高速[伊勢原大山～御殿場]	② 16.1	② 21.4	③ 21.7	② 26.7	6.7	② 8.0	
	北千葉道路[市川市～成田市間全線開通]	④ 10.2	0.0	4.3	3.3	② 26.7	0.0	
	千葉柏道路	③ 13.9	③ 14.3	4.3	3.3	① 28.9	② 8.0	
	東京湾口道路[富津市と横須賀市を連絡]	3.6	7.1	0.0	0.0	6.7	0.0	
	銚子連絡道路[松尾横芝～匝瑳～銚子]	5.8	0.0	0.0	0.0	⑤ 13.3	② 8.0	
	環状第2号線[虎ノ門～豊洲間全線開通]	2.9	7.1	4.3	6.7	0.0	0.0	
	東京港臨港道路[中央防波堤地区～有明地区]	0.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
	厚木秦野道路[圏央道厚木～秦野]	6.6	7.1	① 34.8	0.0	0.0	0.0	
	川崎港臨港道路[東扇島～水江町地区]	0.7	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	
	新大宮上尾道路[与野～鴻巣]	5.8	③ 14.3	0.0	③ 20.0	0.0	0.0	
	東埼玉道路[吉川～春日部]	2.2	7.1	0.0	6.7	0.0	0.0	
	牛久土浦バイパス[牛久～土浦]	4.4	7.1	0.0	④ 10.0	0.0	② 8.0	
	下館バイパス[筑西市下川島～横塚]	2.2	0.0	0.0	3.3	0.0	② 8.0	
	鉄道	東京湾大環状線[アクアライン並行鉄道を整備]	3.6	7.1	0.0	0.0	8.9	0.0
		リニア中央新幹線[品川～名古屋～大阪]	5.1	7.1	8.7	3.3	4.4	4.0
羽田空港アクセス線東山ルート[東京駅方面]		2.2	③ 14.3	4.3	0.0	0.0	0.0	
羽田空港アクセス線西山ルート[埼京線方面]		0.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
京葉線・りんかい線の相互直通運転		0.7	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	
東京8号線(有楽町線)延伸[野田市～押上]		0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	
東京BRT[虎ノ門～東京テレポート]		0.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
相鉄線の東急東横線・目黒線との相互直通運転		1.5	0.0	8.7	0.0	0.0	0.0	
横浜市営地下鉄[あざみ野～新百合ヶ丘]		2.2	0.0	④ 13.0	0.0	0.0	0.0	
大江戸線[光が丘～大泉学園町～東所沢]	0.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0		
空港・港湾	成田空港機能強化[B滑走路延伸、C滑走路新設等]	2.2	0.0	0.0	3.3	2.2	4.0	
	東京港[中央防波堤国際海上コンテナターミナル整備]	2.9	0.0	4.3	0.0	4.4	4.0	
	横浜港[南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備]	0.7	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	
	鹿島港[鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備]	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	① 12.0	
		①	最も高い数値		②	2番目に高い数値		
		③	3番目に高い数値		④	4番目に高い数値		
		⑤	5番目に高い数値					

⑤ 今後の交通インフラ整備により実現できること

今後の交通インフラ整備により実現できることは、外環道や新東名高速などほとんどの道路では「製品・商品の輸送時間が短縮する」の割合が最も高く、次いで「交通経路が多様化して選択肢が広がる」となっている。

鉄道では、「リニア中央新幹線」は「交通経路が多様化して選択肢が広がる」が最も高く、「東京湾大環状線」は「より遠方の仕入先と取引ができる」や「企業内の他の拠点との交流が活発になる」、「従業員の通勤時間が短縮する」の割合が同率で最も高くなっている。

「成田空港機能強化」は、「製品・商品の輸送時間が短縮する」が最も高くなっている。

図表 132 今後の交通インフラ整備により実現できること(MA)

(単位:%)

	n=	製品・商品の輸送時間が短縮する	原材料の輸送時間が短縮する	製品・商品の輸送コストが低下する	原材料・商品の仕入コストが低下する	より遠方の販売先と取引ができる	より遠方の仕入先と取引ができる	企業内の他の拠点との交流が活発になる	交通経路が多様化して選択肢が広がる	従業員の通勤時間が短縮する	従業員を採用しやすくなる	
1	外環道[大泉～東名高速]	28	92.9	17.9	17.9	0.0	28.6	10.7	10.7	46.4	0.0	0.0
2	新東名高速[伊勢原大山～御殿場]	22	72.7	31.8	18.2	0.0	27.3	9.1	9.1	36.4	0.0	0.0
3	千葉柏道路	19	68.4	36.8	10.5	0.0	21.1	5.3	5.3	47.4	31.6	10.5
4	北千葉道路[市川市～成田市間全線開通]	14	64.3	28.6	0.0	0.0	21.4	7.1	7.1	64.3	42.9	7.1
5	圏央道[松尾横芝～大栄]	13	84.6	30.8	30.8	7.7	30.8	23.1	0.0	46.2	7.7	0.0
6	第2東京湾岸道路	12	83.3	33.3	33.3	8.3	25.0	0.0	8.3	50.0	25.0	0.0
7	圏央道[藤沢～釜利谷]	10	70.0	50.0	30.0	20.0	10.0	10.0	50.0	30.0	0.0	0.0
8	厚木秦野道路[圏央道厚木～秦野]	9	66.7	22.2	11.1	0.0	11.1	11.1	11.1	55.6	22.2	11.1
9	川崎縦貫道路[東名高速～大師]	8	75.0	37.5	12.5	0.0	12.5	12.5	0.0	25.0	0.0	0.0
10	銚子連絡道路[松尾横芝～匝瑳～銚子]	8	87.5	50.0	25.0	12.5	25.0	25.0	12.5	62.5	0.0	25.0
11	新大宮上尾道路[与野～鴻巣]	8	62.5	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0	12.5	75.0	12.5	0.0
12	リニア中央新幹線[品川～名古屋～大阪]	7	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6	28.6	42.9	57.1	0.0	0.0
13	牛久土浦バイパス[牛久～土浦]	6	50.0	0.0	33.3	0.0	50.0	0.0	16.7	33.3	33.3	16.7
14	東京湾口道路[富津市と横須賀市を連絡]	5	20.0	40.0	20.0	20.0	40.0	20.0	40.0	20.0	0.0	20.0
15	東京湾大環状線[アクアライン並行鉄道を整備]	5	40.0	40.0	20.0	20.0	40.0	60.0	60.0	40.0	60.0	40.0
16	環状第2号線[虎ノ門～豊洲間全線開通]	4	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0
17	東京港[中央防波堤国際海上コンテナターミナル整備]	4	100.0	100.0	25.0	25.0	50.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0
18	東埼玉道路[吉川～春日部]	3	66.7	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0
19	下館バイパス[筑西市下川島～横塚]	3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0
20	羽田空港アクセス線東山手ルート[東京駅方面]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0
21	横浜市営地下鉄[あざみ野～新百合ヶ丘]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	66.7
22	成田空港機能強化[B滑走路延伸、C滑走路新設等]	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
23	鹿島港[鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備]	3	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
24	相鉄線の東急東横線・目黒線との相互直通運転	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	50.0
25	東京港臨港道路[中央防波堤地区～有明地区]	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
26	川崎港臨港道路[東扇島～水江町地区]	1	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
27	羽田空港アクセス線西山手ルート[埼京線方面]	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0
28	京葉線・りんかい線の相互直通運転	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
29	東京8号線(有楽町線)延伸[野田市～押上]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
30	東京BRT[虎ノ門～東京レボート]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
31	大江戸線[光が丘～大泉学園町～東所沢]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0
32	横浜港[南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備]	1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0

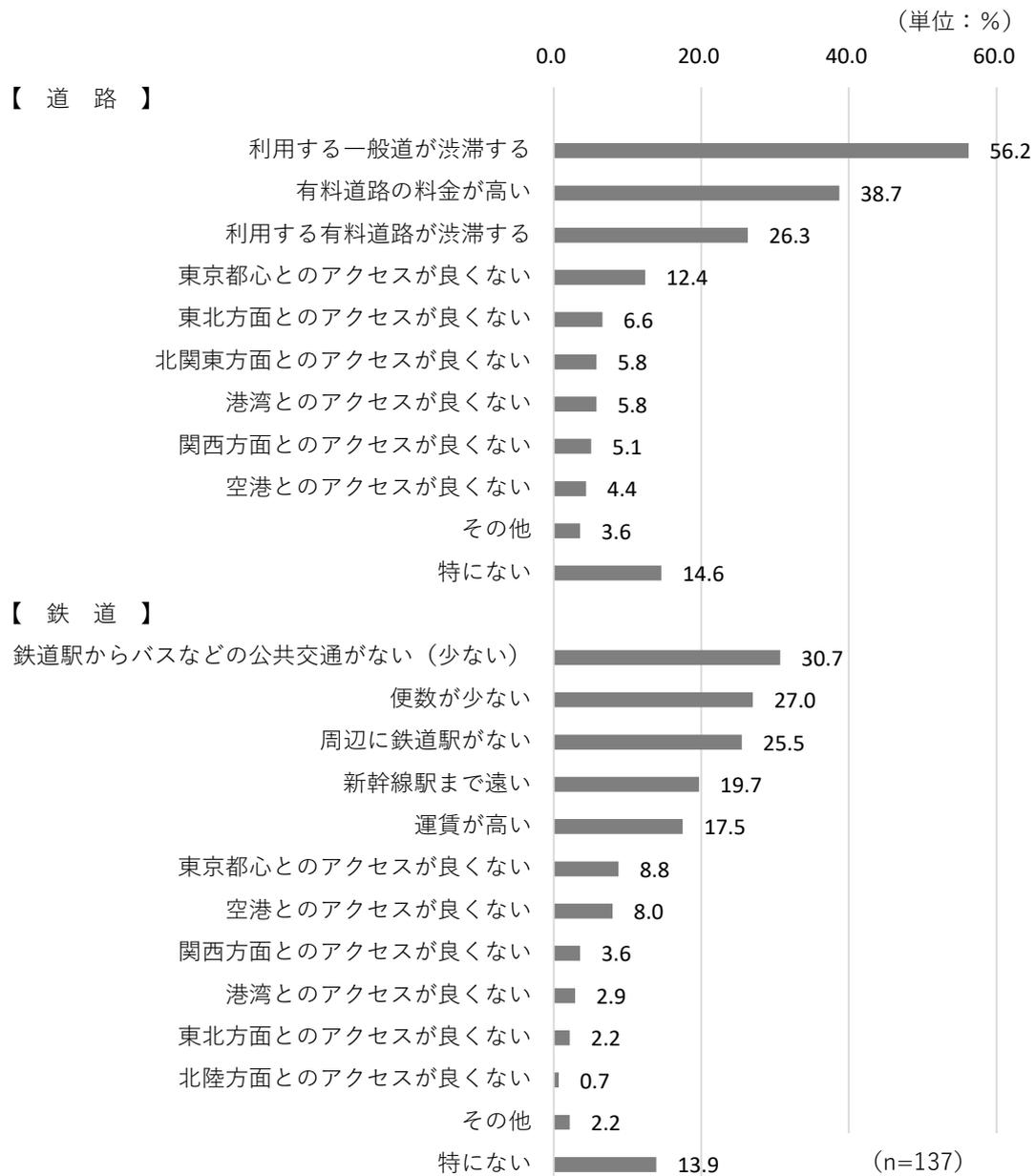
道路 最も高い数値 鉄道 2番目に高い数値 空港・港湾 3番目に高い数値

⑥ 道路及び鉄道について困っていること

道路について困っていることは、「利用する一般道が渋滞する」が 56.2%で突出して高く、以下「有料道路の料金が高い」(38.7%)、「利用する有料道路が渋滞する」(26.3%)となっている。

鉄道について困っていることは、「鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)」が 30.7%で最も高く、以下「便数が少ない」(27.0%)、「周辺に鉄道駅がない」(25.5%)となっている。

図表 133 道路及び鉄道について困っていること(MA)



都県別にみると、全体の割合が最も高い「利用する一般道が渋滞する」は、埼玉県を除く1都3県で最も高くなっており、東京都(71.4%)や神奈川県(69.6%)、千葉県(66.7%)では、いずれも約7割に上っている。

埼玉県は「有料道路の料金が低い」の割合が36.7%で最も高いが、他の都県を下回っている選択肢が多く、「特になし」は26.7%と1都4県で最も高くなっている。

千葉県は他の都県と比較して「東京都心とのアクセスが良くない」(20.0%)の割合が最も高く、「空港とのアクセスが良くない」と「港湾とのアクセスが良くない」の割合が最も低い(各2.2%)。

インターチェンジまでの距離別にみると、「3 km以内」立地企業は他の区分と比較して「利用する一般道が渋滞する」(66.7%)や「有料道路の料金が低い」(50.0%)、「利用する有料道路が渋滞する」(35.7%)の割合が最も高く、道路に対する要求水準が高い。

図表 134 道路について困っていること(クロス集計、MA)

(単位:%)

	n	利用する一般道が渋滞する	利用する有料道路が渋滞する	有料道路の料金が低い	東京都心とのアクセスが良くない	関西方面とのアクセスが良くない	東北方面とのアクセスが良くない	北関東方面とのアクセスが良くない	空港とのアクセスが良くない	港湾とのアクセスが良くない	特になし
全体	137	56.2	26.3	38.7	12.4	5.1	6.6	5.8	4.4	5.8	14.6
都県											
東京都	14	71.4	21.4	50.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	7.1	14.3
神奈川県	23	69.6	47.8	60.9	8.7	8.7	4.3	4.3	4.3	8.7	8.7
埼玉県	30	30.0	23.3	36.7	3.3	0.0	3.3	0.0	3.3	6.7	26.7
千葉県	45	66.7	28.9	31.1	20.0	6.7	6.7	6.7	2.2	2.2	8.9
茨城県	25	48.0	8.0	28.0	16.0	4.0	16.0	12.0	8.0	8.0	16.0
無回答	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
インターチェンジまでの距離											
3km以内	42	66.7	35.7	50.0	4.8	4.8	0.0	2.4	2.4	2.4	9.5
5km以内	42	50.0	21.4	40.5	9.5	7.1	7.1	7.1	0.0	4.8	16.7
10km以内	33	57.6	30.3	30.3	24.2	6.1	9.1	3.0	12.1	15.2	18.2
10km超	18	44.4	5.6	22.2	16.7	0.0	16.7	16.7	5.6	0.0	16.7
無回答	2	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄道駅までの距離											
500m以内	8	62.5	37.5	75.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	12.5	12.5
1km以内	18	61.1	33.3	50.0	11.1	5.6	0.0	5.6	0.0	0.0	22.2
2km以内	38	63.2	23.7	39.5	10.5	2.6	2.6	2.6	7.9	10.5	5.3
2km超	64	53.1	25.0	32.8	17.2	7.8	10.9	9.4	4.7	4.7	15.6
無回答	9	33.3	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3

最も高い数値 2番目に高い数値 3番目に高い数値

Ⅲ. 東京圏の企業動向（アンケート調査結果より）

都県別にみると、全体の割合が最も高い「鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)」は、茨城県が1都4県の中で最も高く、48.0%に上っているのに対し、東京都では14.3%にとどまっております、地域による差が大きい。

茨城県は「周辺に鉄道駅がない」(48.0%)も突出して高いのに加え、「便数が少ない」(32.0%)も2番目に高くなっている。

千葉県は、「新幹線駅まで遠い」(28.9%)が1都4県で最も高くなっている。また、千葉県は「空港とのアクセスが良くない」(11.1%)と「港湾とのアクセスが良くない」(6.7%)も最も高いが、これは空港や港湾への道路アクセスの良さの反動という面もあるとみられる。

東京都は「特になし」が28.6%で最も高くなっている。

鉄道駅までの距離別にみると、「500m以内」、「1km以内」、「2km以内」は、それぞれ「便数が少ない」の割合が最も高く、「運賃が高い」の割合が2番目に高くなっている。

一方、「2km超」は、「周辺に鉄道駅がない」(46.9%)や「鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)」(45.3%)の割合が突出して高くなっている。

図表 135 鉄道について困っていること(クロス集計、MA)

(単位:%)

	n=	周辺に鉄道駅がない	便数が少ない	運賃が高い	鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)	新幹線駅まで遠い	東京都心とのアクセスが良くない	関西方面とのアクセスが良くない	東北方面とのアクセスが良くない	北陸方面とのアクセスが良くない	空港とのアクセスが良くない	港湾とのアクセスが良くない	特になし
全体	137	25.5	27.0	17.5	30.7	19.7	8.8	3.6	2.2	0.7	8.0	2.9	13.9
都県													
東京都	14	14.3	7.1	21.4	14.3	14.3	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	0.0	28.6
神奈川県	23	17.4	30.4	17.4	26.1	17.4	13.0	4.3	4.3	4.3	8.7	4.3	17.4
埼玉県	30	16.7	33.3	16.7	30.0	6.7	3.3	3.3	3.3	0.0	3.3	0.0	10.0
千葉県	45	26.7	24.4	20.0	28.9	28.9	11.1	4.4	0.0	0.0	11.1	6.7	11.1
茨城県	25	48.0	32.0	12.0	48.0	24.0	12.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	12.0
無回答	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
インターチェンジまでの距離													
3km以内	42	21.4	23.8	26.2	26.2	21.4	7.1	4.8	0.0	0.0	7.1	4.8	11.9
5km以内	42	14.3	31.0	14.3	21.4	16.7	9.5	2.4	2.4	0.0	7.1	0.0	21.4
10km以内	33	39.4	24.2	12.1	42.4	21.2	12.1	6.1	6.1	3.0	6.1	3.0	12.1
10km超	18	38.9	33.3	16.7	44.4	22.2	5.6	0.0	0.0	0.0	16.7	5.6	5.6
無回答	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄道駅までの距離													
500m以内	8	0.0	37.5	25.0	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0	12.5
1km以内	18	5.6	33.3	22.2	5.6	11.1	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.2
2km以内	38	10.5	31.6	28.9	23.7	26.3	5.3	7.9	2.6	0.0	13.2	5.3	10.5
2km超	64	46.9	21.9	9.4	45.3	23.4	9.4	3.1	1.6	1.6	7.8	1.6	14.1
無回答	9	0.0	22.2	11.1	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	11.1

最も高い数値

2番目に高い数値

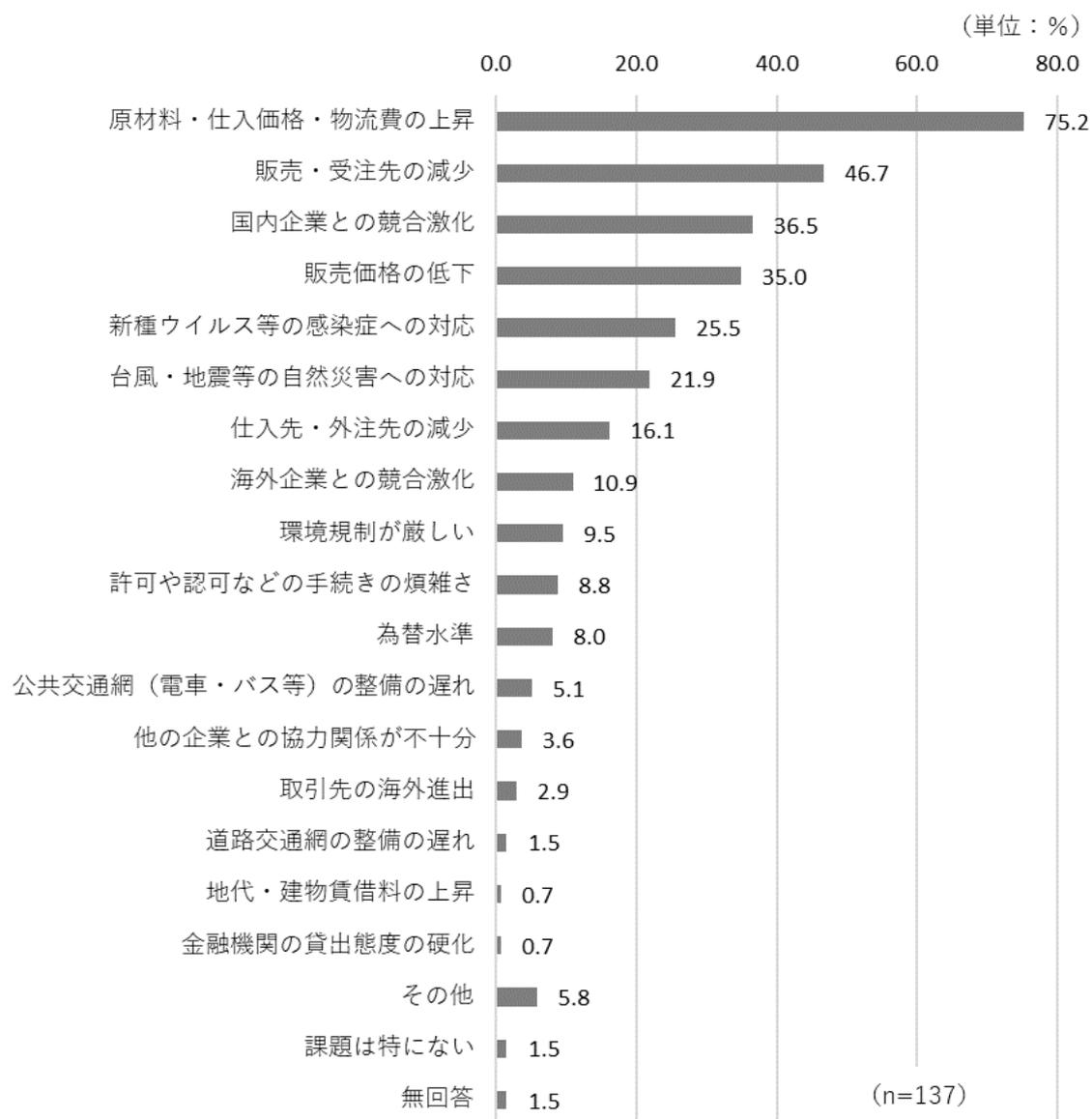
3番目に高い数値

⑦ 事業を行っていくうえでの課題

外部環境における課題は、「原材料・仕入価格・物流費の上昇」が 75.2%で突出して高く、以下「販売・受注先の減少」(46.7%)、「国内企業との競合激化」(36.5%)、「販売価格の低下」(35.0%)となっている。

一部には、「公共交通網(電車・バス等)の整備の遅れ」(5.1%)や「道路交通網の整備の遅れ」(1.5%)といった交通インフラに関する課題を挙げる事業所もあった。

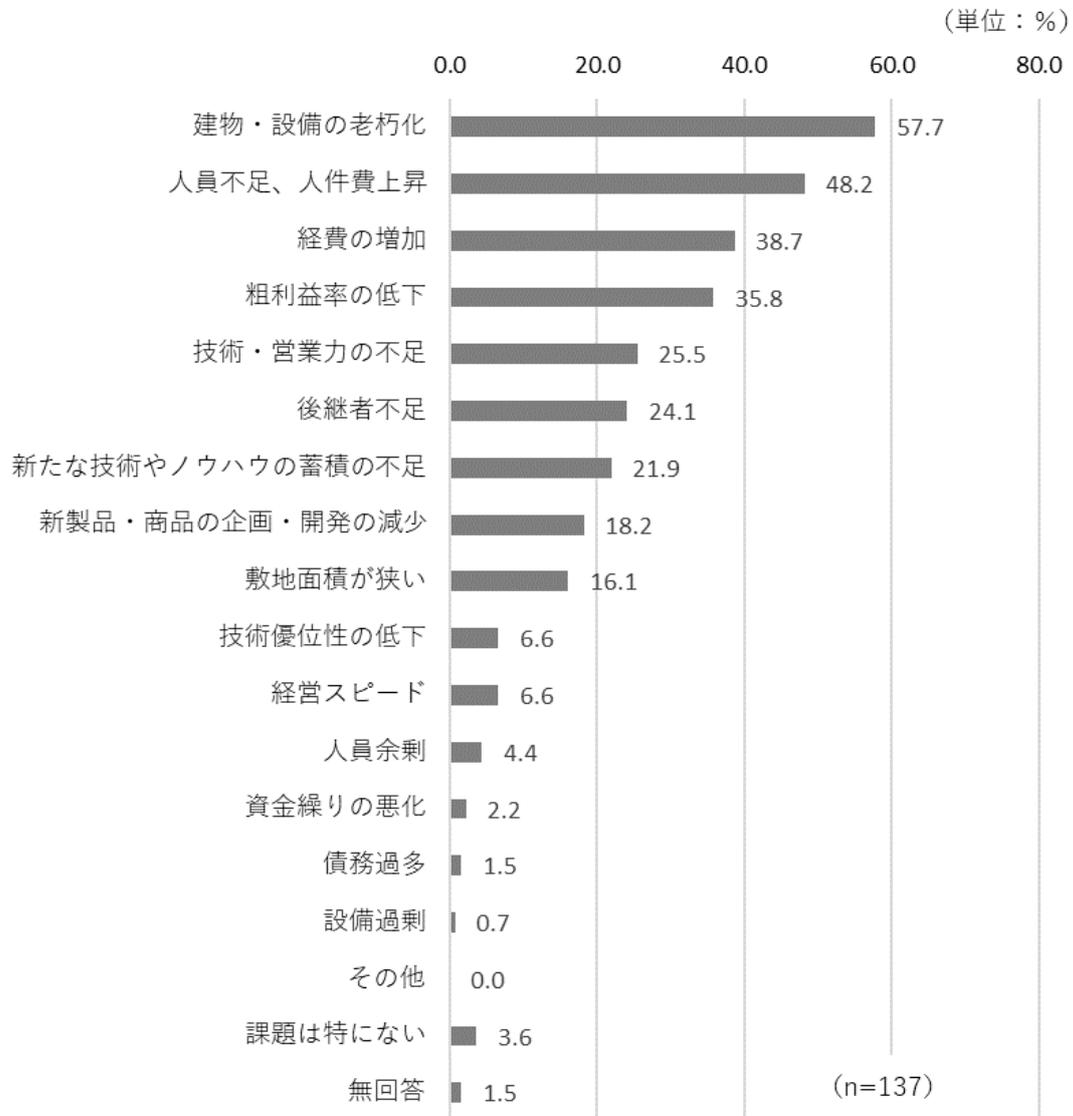
図表 136 外部環境における課題(MA)



Ⅲ. 東京圏の企業動向（アンケート調査結果より）

内部環境における課題は、「建物・設備の老朽化」が 57.7%で最も高く、以下「人員不足、人件費上昇」(48.2%)、「経費の増加」(38.7%)、「粗利益率の低下」(35.8%)となっている。

図表 137 内部環境における課題(MA)



⑧ 行政による様々な対応に関する満足度

行政による様々な対応に関する不満足度(「不満」+「やや不満」)は、「人材あっせん・育成支援」が 28.5%で最も高く、以下「補助金・優遇税制など」(27.7%)、「道路・港湾・鉄道などインフラ整備」(26.2%)となっている。

一方、満足度(「大変満足」+「やや満足」)は、「補助金・優遇税制など」が 11.7%で最も高く、以下「道路・港湾・鉄道などインフラ整備」(10.9%)、「環境規制」及び「上下水道価格、供給体制」(ともに 9.5%)となっている。

図表 138 行政による様々な対応に関する満足度(SA)

