

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

◆ハイエリア拠点有無別◆

生産拠点の設置に対する今後の方針

拠点あり (n=89)	有効回答社数: 89	
上記については特に検討していない	40	48.2%
生産拠点を持っていない	14	16.3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	12	14.6%
その他	8	9.6%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	7	8.4%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	4	4.8%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	4	4.8%
海外の生産拠点を日本国内へ戻すことを検討している	0	0.0%
合計	89	

拠点なし (n=152)	有効回答社数: 144	
上記については特に検討していない	87	46.5%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	29	20.1%
生産拠点を持っていない	25	17.4%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	12	8.3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	9	6.3%
その他	6	4.2%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	4	2.8%
海外の生産拠点を日本国内へ戻すことを検討している	0	0.0%
合計	152	

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか

拠点あり (n=84)	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらともいえない	やや海外を重視する	海外を重視する	無回答	合計
技術開発	64.3%	10.0%	11.4%	1.4%	1.4%	11.4%	100.0%
試作	58.6%	12.9%	12.9%	0.0%	2.9%	12.9%	100.0%
部品・部材の生産	32.9%	12.9%	30.0%	7.1%	4.3%	12.9%	100.0%
重要な部品・部材の生産	45.7%	22.9%	14.3%	1.4%	2.9%	12.9%	100.0%
組立	38.6%	18.6%	12.9%	7.1%	5.7%	17.1%	100.0%
技術員等の育成	62.9%	11.4%	11.4%	2.9%	0.0%	11.4%	100.0%

拠点なし (n=150)

拠点なし (n=150)	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらともいえない	やや海外を重視する	海外を重視する	無回答	合計
技術開発	71.0%	6.5%	8.1%	0.8%	0.8%	12.9%	100.0%
試作	66.1%	8.1%	10.5%	1.6%	1.6%	12.1%	100.0%
部品・部材の生産	36.3%	9.7%	16.1%	13.7%	6.5%	17.7%	100.0%
重要な部品・部材の生産	50.0%	13.7%	12.1%	4.0%	3.2%	16.9%	100.0%
組立	37.1%	9.7%	21.0%	9.7%	4.8%	17.7%	100.0%
技術員等の育成	59.7%	14.5%	8.9%	2.4%	1.6%	12.9%	100.0%

27

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点

拠点あり (生産拠点: n=305, 物流拠点: n=272)	有効回答社数(生産): 71		有効回答社数(物流): 66	
	生産拠点	物流拠点	生産拠点	物流拠点
労働力の確保	43	61.3%	24	36.4%
市場への近接性	33	54.1%	42	63.6%
従業員の通勤の便	27	38.0%	23	32.8%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	24	33.8%	13	19.7%
高速道路を利用できる	20	28.2%	29	43.9%
用地面積の確保が容易	19	26.8%	19	28.8%
関連企業への近接性	17	23.9%	19	28.8%
周辺環境からの制約が少ない	17	23.9%	14	21.2%
地価	16	22.5%	18	27.3%
本社への近接性	15	21.1%	10	15.2%
自治体等の助成・協力	14	19.7%	11	16.7%
資金水準	14	19.7%	6	9.1%
港湾を利用できる	12	16.9%	14	21.2%
輸出入の利便性	9	11.9%	13	19.7%
工業団地	6	8.5%	5	7.6%
情報の集約性	4	5.6%	2	3.0%
大学や研究機関が近い	4	5.6%	2	3.0%
空港を利用できる	2	2.8%	2	3.0%
鉄道を利用できる	2	2.8%	3	4.5%
その他	2	2.8%	1	1.5%
他企業との共同立地	0	0.0%	2	3.0%
合計	305		272	

拠点なし (生産拠点: n=480, 物流拠点: n=429)

拠点なし (生産拠点: n=480, 物流拠点: n=429)	有効回答社数(生産): 119		有効回答社数(物流): 114	
	生産拠点	物流拠点	生産拠点	物流拠点
労働力の確保	71	59.7%	45	39.5%
従業員の通勤の便	33	44.5%	32	28.1%
市場への近接性	50	42.0%	64	56.1%
関連企業への近接性	42	35.3%	32	28.1%
地価	36	30.3%	35	30.7%
周辺環境からの制約が少ない	34	28.6%	21	18.4%
資金水準	30	25.2%	19	16.7%
用地面積の確保が容易	28	23.5%	21	18.4%
高速道路を利用できる	27	22.7%	48	42.1%
本社への近接性	24	20.2%	28	24.6%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	18	15.1%	10	8.8%
自治体等の助成・協力	14	11.8%	10	8.8%
工業団地	12	10.1%	5	4.4%
輸出入の利便性	10	8.4%	20	17.5%
情報の集約性	8	6.7%	6	5.3%
港湾を利用できる	6	5.0%	16	14.0%
大学や研究機関が近い	4	3.4%	0	0.0%
空港を利用できる	4	3.4%	8	7.0%
鉄道を利用できる	4	3.4%	5	4.4%
その他	3	2.5%	1	0.9%
他企業との共同立地	2	1.7%	3	2.6%
合計	480		429	

企業立地支援策について(拠点あり: n=220, 拠点なし: n=335)有効回答社数(拠点あり): 65
有効回答社数(拠点なし): 115

	あり	なし
課税の特例	45	69.2%
政府系金融機関の低利融資	36	55.4%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	5	7.7%
(財)食品流通構造改善促進機構の債務保証	2	3.1%
企業立地情報館に関するワンストップサービス	3	4.6%
その他企業立地促進法	1	1.5%
税制優遇	51	78.5%
補助金・助成金等	44	67.7%
規制緩和	13	20.0%
金融支援	18	27.7%
手続き支援	1	1.5%
その他自治体の支援策	1	1.5%
合計	220	335

28

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

国内での拠点・事務所等開設 (拠点あり: n=84, 拠点なし: n=150)

	非常に開心が ある	やや開心が ある	普通	あまり開心が ない	全く開心が ない	無回答	合計
あり	7	9	16	30	21	1	84
	8.3%	10.7%	19.0%	35.7%	25.0%	1.2%	100.0%
なし	8	11	21	56	51	3	150
	5.3%	7.3%	14.0%	37.3%	34.0%	2.0%	100.0%

大阪湾ベイエリアでの操業 (拠点あり: n=84, 拠点なし: n=150)

	非常に開心が ある	やや開心が ある	普通	あまり開心が ない	全く開心が ない	無回答	合計
あり	4	9	20	28	20	3	84
	4.8%	10.7%	23.8%	33.3%	23.8%	3.6%	100.0%
なし	4	6	23	56	56	5	150
	2.7%	4.0%	15.3%	37.3%	37.3%	3.3%	100.0%

大阪湾ベイエリアへの事業所の開設 (拠点あり: n=84, 拠点なし: n=150)

	ある	ややある	分からない	あまりない	全くない	無回答	合計
あり	5	4	11	26	36	2	84
	6.0%	4.8%	13.1%	31.0%	42.9%	2.4%	100.0%
なし	4	0	21	45	77	3	150
	2.7%	0.0%	14.0%	30.0%	51.3%	2.0%	100.0%

開設が考えられる地域 (拠点あり: n=28, 拠点なし: n=31)

有効回答社数(拠点あり): 19
有効回答社数(拠点なし): 24

	兵庫県西部 (播磨地 域)	神戸市地域	兵庫県東部 (阪神地 域)	大阪市地域	大阪府堺泉 北地域	大阪府泉南 地域	和歌山北郡	分からない	合計
あり	1	2	9	7	4	4	1	4	28
	5.3%	10.5%	26.3%	36.8%	21.1%	21.1%	5.3%	21.1%	100.0%
なし	0	3	6	5	2	1	3	11	31
	0.0%	12.5%	25.0%	20.8%	8.3%	4.2%	12.5%	45.8%	100.0%

開設(新設・移転)する事業所の用途 (拠点あり: n=23, 拠点なし: n=25) (m²)

	生産拠点	物流拠点	研究開発拠 点	オフィス・ 事務所	その他	分からない	合計
あり	18,000	151,630	3,400	4,300	0	0	177,330
なし	58,900	600	3,500	50	0	0	63,050

	生産拠点	物流拠点	研究開発拠 点	オフィス・ 事務所	その他	分からない	
あり	計	4	8	3	4	0	4
	面積検討有	3	7	3	3	0	0
なし	計	5	3	2	2	1	12
	面積検討有	4	1	1	1	0	0

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

ベイエリアの魅力について (拠点あり: n=84, 拠点なし: n=150)

拠点あり

	満足	やや満足	どちらとも いえない	やや不満	不満	無回答	合計
市場への近接性	20.0%	31.4%	31.4%	4.3%	0.0%	12.9%	100.0%
関連企業への近接性	57.7%	23.3%	52.9%	4.3%	0.0%	12.9%	100.0%
本社への近接性	15.7%	32.9%	31.4%	5.7%	0.0%	14.3%	100.0%
労働力の確保	8.6%	32.3%	40.0%	5.7%	0.0%	12.9%	100.0%
自治体等の助成・協力	1.4%	21.4%	54.3%	7.1%	2.9%	12.9%	100.0%
用地確保の確保が容易	5.7%	18.6%	47.1%	12.9%	2.9%	12.9%	100.0%
地価	4.3%	7.1%	47.1%	22.9%	7.1%	11.4%	100.0%
資金水準	1.4%	3.7%	67.1%	11.4%	1.4%	12.9%	100.0%
輸出入の利便性	7.1%	38.6%	41.4%	0.0%	0.0%	12.9%	100.0%
情報の集約性	1.4%	31.4%	48.6%	5.7%	0.0%	12.9%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	2.9%	41.4%	35.7%	7.1%	0.0%	12.9%	100.0%
大学や研究機関の近さ	1.4%	15.7%	62.9%	5.7%	1.4%	12.9%	100.0%
風向き等からの制約の少なさ	4.3%	18.6%	48.6%	12.9%	2.9%	12.9%	100.0%
工場用地がある	4.3%	22.9%	52.9%	5.7%	0.0%	14.3%	100.0%
従業員との通勤の便	7.1%	30.0%	31.4%	14.3%	4.3%	12.9%	100.0%
他企業との共同立地	2.9%	10.0%	70.0%	2.9%	1.4%	12.9%	100.0%
港湾の利便性	5.7%	37.1%	42.9%	2.9%	0.0%	11.4%	100.0%
空港の利便性	2.9%	27.1%	50.0%	4.3%	2.9%	12.9%	100.0%
高速道路の利便性	8.6%	47.1%	25.7%	4.3%	1.4%	12.9%	100.0%
鉄道の利便性	1.4%	22.9%	45.7%	12.9%	2.9%	14.3%	100.0%
その他	0.0%	1.4%	14.3%	1.4%	0.0%	82.9%	100.0%

拠点なし

	満足	やや満足	どちらとも いえない	やや不満	不満	無回答	合計
市場への近接性	8.1%	15.3%	39.5%	2.4%	6.5%	28.2%	100.0%
関連企業への近接性	4.8%	12.9%	41.1%	6.5%	6.5%	28.2%	100.0%
本社への近接性	6.5%	13.7%	34.7%	9.7%	8.1%	27.4%	100.0%
労働力の確保	4.8%	9.7%	43.5%	7.3%	4.8%	29.8%	100.0%
自治体等の助成・協力	0.0%	12.1%	55.6%	1.6%	2.4%	28.2%	100.0%
用地確保の確保が容易	0.8%	16.9%	45.2%	4.8%	3.2%	28.0%	100.0%
地価	0.0%	6.5%	50.8%	7.3%	6.5%	28.0%	100.0%
資金水準	0.0%	3.2%	52.4%	12.1%	3.2%	28.0%	100.0%
輸出入の利便性	12.9%	25.3%	32.3%	0.0%	1.6%	27.4%	100.0%
情報の集約性	12.9%	18.6%	46.3%	4.0%	3.2%	28.2%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	3.2%	23.4%	37.9%	1.6%	4.0%	28.9%	100.0%
大学や研究機関の近さ	0.0%	13.7%	43.5%	9.7%	3.2%	28.8%	100.0%
風向き等からの制約の少なさ	4.8%	15.3%	46.8%	2.4%	1.6%	28.0%	100.0%
工場用地がある	4.8%	11.3%	51.6%	0.8%	1.6%	28.8%	100.0%
従業員との通勤の便	1.6%	12.9%	37.9%	12.9%	7.3%	27.4%	100.0%
他企業との共同立地	0.0%	8.1%	54.8%	4.0%	3.2%	28.8%	100.0%
港湾の利便性	13.7%	23.4%	33.1%	0.0%	1.6%	28.2%	100.0%
空港の利便性	10.5%	21.8%	35.5%	2.4%	2.4%	27.4%	100.0%
高速道路の利便性	10.5%	27.4%	31.5%	1.6%	1.6%	27.4%	100.0%
鉄道の利便性	4.8%	13.7%	43.5%	7.3%	3.2%	27.4%	100.0%
その他	0.0%	0.0%	19.4%	0.0%	0.8%	79.8%	100.0%

業績への波及効果 (拠点あり: n=84, 拠点なし: n=150)

	大しに波及 効果がある	波及効果 がある	あまりない	無回答	合計
あり	5	20	51	8	84
	6.0%	23.8%	60.7%	9.5%	100.0%
なし	3	16	105	27	150
	2.0%	10.0%	70.0%	18.0%	100.0%

有用と思われる行政の支援策 (拠点あり: n=168, 拠点なし: n=262)

有効回答社数(拠点あり): 77
有効回答社数(拠点なし): 119

	あり	なし		
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	43	55.8%	72	60.5%
土地利用等に関する規制の緩和	26	33.8%	46	40.3%
輸送路線等の深層面での優遇措置の充実	21	27.3%	38	31.9%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	17	22.1%	9	7.6%
持たない	14	18.2%	24	20.2%
人材紹介や人材情報の提供	13	16.9%	23	24.4%
インフラの整備	13	16.9%	13	10.9%
市場に関する情報提供	6	7.8%	7	5.9%
地元企業等に関する情報提供	5	6.5%	10	8.4%
ワンストップサービスの充実	4	5.2%	3	2.5%
アフターフォローの充実	3	3.9%	6	5.0%
大学等研究機関に関する情報提供	2	2.6%	2	1.7%
その他	1	1.3%	1	0.8%
合計	168	262		

ベイエリアからの撤退の可能性 (拠点あり: n=66)

	ある	ややある	分からない	あまりない	全くない	合計
あり	1	2	18	15	30	66
	1.5%	3.0%	27.3%	22.7%	45.5%	100.0%

撤退対象の社有地の規模 (拠点あり: n=10)

あり
51,018m ²

3. 近畿地域での企業等の連携について(概要)

【全体】

- 販売先・納品先は、「大阪府内陸部」の回答が最も多い(49.3%)
- 仕入先・調達先は、「大阪府内陸部」の回答が最も多い(47.5%)
- 連携している機関は、「同業種企業」(29.8%)と「大学・高専」(26.6%)の回答が多い
- 連携の相手先は、「大阪府内陸部」の回答が最も多い(40.9%)
- 連携先が近接するメリットは、「同業種企業」(29.8%)と「大学・高専」(26.6%)の回答が多い

【ベイエリアの拠点有無別】

- 販売先・納品先は、ベイエリアの拠点の有無に関わらず、「大阪府内陸部」の回答が最も多い
- 仕入先・調達先は、ベイエリアに拠点がある企業では「大阪府ベイエリア」の回答が最も多く、「海外」が28.8%と多い。同じく、ベイエリアに拠点が無い企業では、「大阪府内陸部」の回答が最も多い
- 連携している機関は、「同業種企業」(29.8%)と「大学・高専」(26.6%)の回答が多い
- 連携の相手先は、「大阪府内陸部」の回答が最も多い(40.9%)
- 連携先や利用施設が近接するメリットとして、ベイエリアに拠点がある企業では「利用港湾」が「近くに無いと困る」と回答した割合が15.7%であり、ベイエリアに拠点が無い企業に比べて14.1ポイント大きい。

3. 近畿地域での企業等の連携について(詳細)

◆全体◆

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
合計	45 21.7%	102 49.3%	29 14.0%	27 17.0%	5 2.4%	9 4.3%	55 26.6%	47 22.7%	58 28.0%	61 29.5%	42 20.3%	5 2.4%	26 12.6%	521

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
合計	48 22.1%	103 47.5%	31 14.3%	24 11.1%	8 3.7%	2 0.9%	71 32.7%	26 12.0%	26 12.0%	32 14.7%	31 14.3%	5 2.3%	50 23.0%	457

	大学・高等専門学校と連携している	公的研究機関と連携している	同業種の企業と連携している	異業種の企業と連携している	その他	特に社外との連携は行っていません	合計
合計	58 26.6%	33 15.1%	66 29.8%	39 17.9%	8 3.7%	84 38.5%	287

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
合計	25 18.2%	56 40.9%	14 10.2%	16 11.7%	5 3.6%	2 1.5%	40 29.2%	37 27.0%	25 18.2%	20 14.6%	15 10.9%	1 0.7%	9 6.6%	265

	近くに無いと困る	メリットがある	メリットが小さい	合計
主な販売先・納品先	13	132	54	199
主な仕入先	21	133	47	201
主な同業他社	3	49	144	196
主な異業種他社	1	45	151	197
大学・試験研究機関	3	75	117	195
利用港湾	15	79	106	200
利用空港	5	79	113	197
高速道路インター	34	132	36	202

	30分未満	1時間以内	2時間以内	2時間超	連携なし	合計
主な販売先・納品先	14	48	53	40	40	195
主な仕入先	18	53	52	44	29	196
主な同業他社	8	38	37	36	74	193
主な異業種他社	6	30	33	27	98	194
大学・試験研究機関	6	40	39	20	88	193
利用港湾	13	49	39	18	75	194
利用空港	10	49	44	18	72	193
高速道路インター	115	37	14	3	26	195

3. 近畿地域での企業等の連携について(詳細)

◆ベイエリア拠点有無別◆

販売先・納品先 (拠点あり: n=200、拠点なし: n=321)

有効回答社数(拠点あり): 77
有効回答社数(拠点なし): 130

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
あり	30 39.0%	31 40.3%	21 27.3%	17 22.1%	3 3.9%	2 2.6%	18 23.4%	13 16.9%	19 24.7%	20 26.0%	13 16.9%	2 2.6%	11 14.3%	200
なし	15 11.5%	71 54.6%	8 6.2%	20 15.4%	2 1.5%	7 5.4%	37 28.5%	34 26.2%	39 30.0%	41 31.5%	29 22.3%	3 2.3%	15 11.5%	321

仕入先・調達先 (拠点あり: n=179、拠点なし: n=278)

有効回答社数(拠点あり): 80
有効回答社数(拠点なし): 137

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
あり	33 41.3%	29 36.3%	26 32.5%	7 8.8%	6 7.5%	0 0.0%	21 26.3%	4 5.0%	11 13.8%	4 5.0%	12 15.0%	3 3.8%	23 28.8%	179
なし	15 10.9%	74 54.0%	5 3.6%	17 12.4%	2 1.5%	2 1.5%	50 36.5%	22 16.1%	15 10.9%	28 20.4%	19 13.9%	2 1.5%	27 19.7%	278

連携している機関等

(拠点あり: n=106、拠点なし: n=181)

有効回答社数(拠点あり): 81
有効回答社数(拠点なし): 137

	大学・高等専門学校と連携している	公的研究機関と連携している	同業種の企業と連携している	異業種の企業と連携している	その他	特に社外との連携は行ってない	合計
あり	22 27.2%	11 13.6%	28 34.6%	12 14.8%	4 4.9%	29 35.8%	106
なし	36 26.3%	22 16.1%	37 27.0%	27 19.7%	4 2.9%	55 40.1%	181

相手先の地域 (拠点あり: n=100、拠点なし: n=165)

有効回答社数(拠点あり): 54
有効回答社数(拠点なし): 83

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
あり	15 27.8%	17 31.5%	12 22.2%	4 7.4%	4 7.4%	1 1.9%	13 24.1%	10 18.5%	12 22.2%	5 9.3%	4 7.4%	1 1.9%	2 3.7%	100
なし	10 12.0%	39 47.0%	2 2.4%	12 14.5%	1 1.2%	1 1.2%	27 32.5%	27 32.5%	13 15.7%	15 18.1%	11 13.3%	0 0.0%	7 8.4%	165

33

3. 近畿地域での企業等の連携について(詳細)

連携先が近接するメリット

拠点あり (n=84)

	近くに無いと困る	メリットがある	メリットが小さい	無回答	合計
主な販売先・納品先	7.1%	57.1%	27.1%	8.6%	100.0%
主な仕入先	7.1%	58.6%	27.1%	7.1%	100.0%
主な同業他社	0.0%	22.3%	68.6%	8.6%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	18.6%	72.3%	8.6%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	28.6%	62.9%	8.6%	100.0%
利用港湾	15.7%	32.9%	45.7%	5.7%	100.0%
利用空港	1.4%	35.7%	52.9%	10.0%	100.0%
高速道路インター	17.1%	64.3%	12.9%	5.7%	100.0%

拠点なし (n=150)

	近くに無いと困る	メリットがある	メリットが小さい	無回答	合計
主な販売先・納品先	5.6%	54.8%	23.4%	16.1%	100.0%
主な仕入先	8.1%	55.6%	20.2%	16.1%	100.0%
主な同業他社	0.8%	20.2%	60.5%	18.5%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	18.5%	63.7%	17.7%	100.0%
大学・試験研究機関	0.8%	33.1%	46.8%	19.4%	100.0%
利用港湾	1.6%	34.7%	46.0%	17.7%	100.0%
利用空港	1.6%	31.5%	49.2%	17.7%	100.0%
高速道路インター	12.8%	50.8%	20.2%	16.1%	100.0%

連携先への移動時間

拠点あり (n=84)

	30分未満	1時間以内	2時間以内	2時間超	連携なし	無回答	合計
主な販売先・納品先	7.1%	24.3%	31.4%	18.6%	10.0%	8.6%	100.0%
主な仕入先	10.0%	24.3%	30.0%	18.6%	8.6%	8.6%	100.0%
主な同業他社	2.9%	21.4%	18.6%	12.9%	35.7%	8.6%	100.0%
主な異業種他社	2.9%	14.3%	14.3%	11.4%	47.1%	10.0%	100.0%
大学・試験研究機関	1.4%	14.3%	12.9%	15.7%	44.3%	11.4%	100.0%
利用港湾	12.9%	31.4%	17.1%	4.3%	24.3%	10.0%	100.0%
利用空港	5.7%	31.4%	18.6%	1.4%	31.4%	11.4%	100.0%
高速道路インター	54.3%	20.0%	8.6%	0.0%	7.1%	10.0%	100.0%

拠点なし (n=150)

	30分未満	1時間以内	2時間以内	2時間超	連携なし	無回答	合計
主な販売先・納品先	5.6%	20.2%	18.5%	17.7%	18.5%	19.4%	100.0%
主な仕入先	7.3%	21.8%	17.7%	19.4%	14.5%	19.4%	100.0%
主な同業他社	4.0%	12.9%	16.1%	16.9%	28.2%	21.8%	100.0%
主な異業種他社	3.2%	8.9%	16.1%	12.1%	39.5%	20.2%	100.0%
大学・試験研究機関	3.2%	16.1%	18.5%	6.5%	35.5%	20.2%	100.0%
利用港湾	1.6%	15.3%	17.7%	10.5%	34.7%	20.2%	100.0%
利用空港	2.4%	12.1%	21.8%	12.1%	31.5%	20.2%	100.0%
高速道路インター	45.2%	14.5%	4.8%	1.6%	14.5%	19.4%	100.0%

34

4. 物流について(概要)

【全体】

- 国内、国際(輸出入)の品目は、「その他」、「金属製品」、「その他化学製品」、「その他機械機器」の回答が多い
- 国内物流の輸送頻度は、「毎日数回」の回答が最も多く、国際物流では、「隔週以下」の回答が最も多い
- 国内物流の方面は、「日本全国」の回答が最も多く、次に「京阪神地域」が多い
- 国際(輸出)物流の方面は、「その他アジア」(60.0%)の回答が最も多く、次に「中国」(55.6%)が多い
- 国際(輸入)物流の方面は、「中国」(69.4%)の回答が最も多く、次に「その他アジア」(34.1%)が多い
- 国内物流の輸送形態は、「営業用トラック」の回答が最も多く、次に「宅配便」が多い
- 国際(輸出)物流の輸送形態は、「海上コンテナ混載輸送」の回答が最も多く、次に「海上コンテナ輸送」が多い。航空貨物輸送(「国際航空宅配便」と「一般の国際航空貨物輸送」)は18.5%である
- 国際(輸入)物流の輸送形態は、「海上コンテナ輸送」(53.5%)の回答が最も多く、航空貨物輸送(「国際航空宅配便」と「一般の国際航空貨物輸送」)は10.7%にとどまる
- 輸送経路の選択決定主体は、「事業所」(54.3%)の回答が最も多く、次に「物流会社」(20.2%)が多い
- 国内、国際(輸出入)物流の航空貨物輸送は、「利用していない」の回答が最も多く、1位の利用空港は「関西空港」の回答が最も多い
- 輸出入・海外進出の状況は、「製品輸出」の回答が最も多く、「製品輸入」、「原材料の輸入」が続く
- 港湾使い分けに際して重視する点は、「港までの輸送時間」と「港までの輸送コスト」の回答が多い
- 空港の使い分けでは、港湾の使い分けと比べて、「複数併用している」の回答が少ない
- 空港使い分けに際して重視する点は、「空港までの輸送時間」と「空港までの輸送コスト」の回答が多いが、港湾での割合より小さい
- 海上輸送と航空輸送の使い分けでは、48.2%が使い分けしており、今後は50.4%が使い分ける
- 航空輸送を行うケースは、「トラブル・クレーム対応時」の回答が最も多い(48.9%)

35

4. 物流について(詳細)

◆全体◆

【国内物流の現状】

品目 (n=198)	有効回答社数	178
その他	38	21.3%
金属製品	37	20.8%
その他化学製品	31	17.4%
その他機械機器	21	11.8%
その他繊維・同製品	12	6.7%
その他食品	9	5.1%
半導体等電子部品	8	4.5%
雑貨	7	3.9%
その他非金属鉱物製品	7	3.9%
医薬	6	3.4%
農水産	3	1.7%
皮革	3	1.7%
陶磁器	3	1.7%
その他金属・同製品	3	1.7%
電子計測機器	3	1.7%
医薬・野菜	2	1.1%
真珠・貴金属	1	0.6%
事務用機器、コンピュータ	1	0.6%
科学光学機器、カメラ、時計	1	0.6%
映像機器、テレビ、VTR	0	0.0%
音楽機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
合計	198	

輸送の発生頻度 (n=183)

	毎日数回	毎日1回程	毎週数回程	毎週1回程	隔週以下	その他	合計
合計	130	36	8	3	4	2	183
	71.0%	19.7%	4.4%	1.6%	2.2%	1.1%	100.0%

主な輸送方面 (n=347)

	京阪神地域	近畿圏全域	西日本全域	関東圏全域	中部圏全域	日本全国	その他	合計
合計	70	57	42	48	35	88	9	347
	38.5%	31.3%	23.1%	26.4%	19.2%	47.3%	4.8%	

主な輸送形態 (n=142)

	自家用トラック	営業用トラック(一般)	宅配便	内航海運	航空貨物	鉄道	その他	合計
合計	16	87	37	0	1	0	1	142
	11.3%	61.3%	26.1%	0.0%	0.7%	0.0%	0.7%	100.0%

【国際物流(輸出)の現状】

輸出品目 (n=91)	有効回答社数	81
金属製品	19	23.3%
その他化学製品	18	22.1%
その他機械機器	15	18.5%
その他	14	17.3%
その他繊維・同製品	6	7.4%
半導体等電子部品	5	6.2%
雑貨	4	4.9%
医薬	4	4.9%
その他食品	3	3.7%
その他非金属鉱物製品	3	3.7%
電子計測機器	3	3.7%
陶磁器	2	2.5%
農水産	1	1.2%
皮革	1	1.2%
真珠・貴金属	1	1.2%
医薬・野菜	0	0.0%
その他金属・同製品	0	0.0%
事務用機器、コンピュータ	0	0.0%
科学光学機器、カメラ、時計	0	0.0%
映像機器、テレビ、VTR	0	0.0%
音楽機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
合計	91	

輸送の発生頻度 (n=91)

	毎日数回	毎日1回程	毎週数回程	毎週1回程	隔週以下	その他	合計
合計	9	5	15	14	37	11	91
	9.9%	5.5%	16.5%	15.4%	40.7%	12.1%	100.0%

主な輸送方面 (n=206)

	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	50	32	54	29	34	7	206
	55.6%	35.6%	60.0%	32.2%	37.8%	7.8%	

主な輸送形態 (n=81)

	海上コンテナ輸送	海上コンテナ混載輸送	上記以外の海上輸送	国際航空宅配便	一般の国際航空貨物輸送	その他	合計
合計	27	33	5	8	7	1	81
	33.3%	40.7%	6.2%	9.9%	8.6%	1.2%	100.0%

36

4. 物流について(詳細)

【国際物流(輸入)の現状】

輸入品目 (n=105)	有効回答社数	89
その他	19	21.3%
その他化学製品	17	19.1%
その他機械機器	16	18.0%
医薬製品	13	14.6%
その他繊維・日用品	7	7.9%
その他非金属製織物製品	7	7.9%
衣類	6	6.7%
半導体等電子部品	6	6.8%
魚介類	3	3.4%
その他食品	3	3.4%
織物	3	3.4%
陶磁器	2	2.2%
皮革・羽毛	1	1.1%
医薬品	1	1.1%
貴石・貴金属	1	1.1%
電子計測機器	1	1.1%
科学光学機器、カメラ、時計	1	1.1%
その他金属・合金	0	0.0%
電気機械器具、コンピュータ	0	0.0%
映像機器、テレビ、VTR	0	0.0%
音楽機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
合計	106	118.0%

輸送の発生頻度 (n=88)

	毎日数回	毎日1回程	毎週数回程	毎週1回程	隔週以下	その他	合計
合計	8	2	18	16	33	11	88
	9.1%	2.3%	20.5%	18.2%	37.5%	12.5%	100.0%

主な輸送方面 (n=146)

	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	59	19	29	18	14	7	146
	69.4%	22.4%	34.1%	21.2%	16.5%	8.2%	100.0%

主な輸送形態 (n=75)

	海上コンテナ輸送	海上コンテナ混載輸送	上記以外の海上輸送	国際航空宅配便	一般の国際航空貨物輸送	その他	合計
合計	40	19	7	3	5	1	75
	53.3%	25.3%	9.3%	4.0%	6.7%	1.3%	100.0%

輸送経路の選択決定主体 (n=173)

	自事業所	親会社・系列会社	商社	海外の取引先	物流会社	その他	わからない	合計
合計	94	18	11	7	35	3	5	173
	54.3%	10.4%	6.4%	4.0%	20.2%	1.7%	2.9%	100.0%

37

4. 物流について(詳細)

【利用港湾】

○国内物流全利用

全数 (n=177)	有効回答社数	153
利用していない	101	66.0%
大阪港	35	22.9%
神戸港	30	19.6%
その他の港湾	6	3.9%
堺泉北港	2	1.3%
東播磨港	1	0.7%
名古屋港	1	0.7%
京浜港	1	0.7%
和歌山下津港	0	0.0%
合計	177	

○国内物流1位利用

1位 (n=33)		
大阪港	17	51.5%
神戸港	13	39.4%
その他の港湾	3	9.1%
堺泉北港	0	0.0%
東播磨港	0	0.0%
和歌山下津港	0	0.0%
名古屋港	0	0.0%
京浜港	0	0.0%
合計	33	100.0%

○国際物流(輸出)

全数 (n=186)	有効回答社数	146
利用していない	59	40.4%
大阪港	58	39.7%
神戸港	47	32.2%
堺泉北港	6	4.1%
その他の港湾	6	4.1%
名古屋港	5	3.4%
京浜港	4	2.7%
和歌山下津港	1	0.7%
東播磨港	0	0.0%
合計	186	

○国際物流(輸出)1位利用

1位 (n=59)		
大阪港	33	55.9%
神戸港	21	35.6%
その他の港湾	3	5.1%
堺泉北港	1	1.7%
名古屋港	1	1.7%
東播磨港	0	0.0%
和歌山下津港	0	0.0%
京浜港	0	0.0%
合計	59	100.0%

○国際物流(輸入)

全数 (n=187)	有効回答社数	149
利用していない	58	38.9%
大阪港	57	38.3%
神戸港	50	33.6%
その他の港湾	8	5.4%
京浜港	7	4.7%
堺泉北港	4	2.7%
名古屋港	2	1.3%
和歌山下津港	1	0.7%
東播磨港	0	0.0%
合計	187	

○国際物流(輸入)1位利用

1位 (n=63)		
大阪港	34	54.0%
神戸港	22	34.9%
その他の港湾	3	4.8%
堺泉北港	2	3.2%
京浜港	2	3.2%
東播磨港	0	0.0%
和歌山下津港	0	0.0%
名古屋港	0	0.0%
合計	63	100.0%

38