

## 4. 物流について(詳細)

### 【利用空港】

#### ○国内物流全利用

|            |         |       |
|------------|---------|-------|
| 全数 (n=186) | 有効回答社数: | 148   |
| 利用していない    | 107     | 72.3% |
| 関西空港       | 29      | 19.6% |
| 伊丹空港       | 26      | 17.6% |
| 神戸空港       | 4       | 2.7%  |
| その他の空港     | 0       | 0.0%  |
| 合計         | 166     |       |

#### ○国内物流1位利用

|           |    |        |
|-----------|----|--------|
| 1位 (n=26) |    |        |
| 関西空港      | 16 | 61.5%  |
| 伊丹空港      | 10 | 38.5%  |
| 神戸空港      | 0  | 0.0%   |
| その他の空港    | 0  | 0.0%   |
| 合計        | 26 | 100.0% |

#### ○国際物流(輸出)

|            |         |       |
|------------|---------|-------|
| 全数 (n=152) | 有効回答社数: | 142   |
| 利用していない    | 89      | 62.7% |
| 関西空港       | 51      | 35.9% |
| 成田空港       | 8       | 5.6%  |
| 中部空港       | 3       | 2.1%  |
| その他の空港     | 1       | 0.7%  |
| 合計         | 152     |       |

#### ○国際物流(輸出)1位利用

|           |    |        |
|-----------|----|--------|
| 1位 (n=48) |    |        |
| 関西空港      | 47 | 97.9%  |
| 成田空港      | 1  | 2.1%   |
| 中部空港      | 0  | 0.0%   |
| その他の空港    | 0  | 0.0%   |
| 合計        | 48 | 100.0% |

#### ○国際物流(輸入)

|            |         |        |
|------------|---------|--------|
| 全数 (n=149) | 有効回答社数: | 142    |
| 利用していない    | 89      | 62.7%  |
| 関西空港       | 52      | 36.6%  |
| 成田空港       | 5       | 3.5%   |
| その他の空港     | 2       | 1.4%   |
| 中部空港       | 1       | 0.7%   |
| 合計         | 149     | 104.9% |

#### ○国際物流(輸入)1位利用

|           |    |        |
|-----------|----|--------|
| 1位 (n=48) |    |        |
| 関西空港      | 46 | 95.8%  |
| 成田空港      | 1  | 2.1%   |
| その他の空港    | 1  | 2.1%   |
| 中部空港      | 0  | 0.0%   |
| 合計        | 48 | 100.0% |

### 【輸出入・海外進出の状況】

#### 輸出入・海外進出などの状況 (n=306)

|                               |         |       |
|-------------------------------|---------|-------|
|                               | 有効回答社数: | 127   |
| 原材料の輸入                        | 55      | 43.3% |
| 製品輸入                          | 59      | 46.5% |
| 製品輸出                          | 75      | 59.1% |
| 海外生産向けの部品・半製品の輸出              | 16      | 12.6% |
| 国内生産向けの部品・半製品の輸入              | 26      | 20.5% |
| 海外に自社販売拠点がある                  | 24      | 18.9% |
| 海外に自社生産拠点がある                  | 23      | 18.1% |
| 海外の自社生産拠点からの輸入(転送・逆輸入)がある     | 14      | 11.0% |
| 海外の自社生産拠点から第三国への輸出入(三国間貿易)がある | 12      | 9.4%  |
| 海外に国際調達拠点を設立している              | 2       | 1.6%  |
| 合計                            | 306     |       |

### 【グローバルレベルの物流拠点の方針】

#### 物流拠点の設置に対する今後の方針 (n=162)

|                          |         |       |
|--------------------------|---------|-------|
|                          | 有効回答社数: | 160   |
| 一括して世界に供給する物流拠点を国内に整備    | 15      | 9.4%  |
| 一括して世界に供給する物流拠点を海外に整備    | 5       | 3.1%  |
| 世界に供給する物流拠点を生産国・消費国ごとに整備 | 11      | 6.9%  |
| その他                      | 4       | 2.5%  |
| 特に検討していない                | 127     | 79.4% |
| 合計                       | 162     |       |

39

## 4. 物流について(詳細)

### ①同一の海上貨物に対する港湾の使い分け (n=157)

|    |             |              |            |        |
|----|-------------|--------------|------------|--------|
|    | 港湾1ヶ所に決めている | 複数の港湾を併用している | 海上貨物は発生しない | 合計     |
| 合計 | 49          | 55           | 53         | 157    |
|    | 31.2%       | 35.0%        | 33.8%      | 100.0% |

### ②港湾使い分けに際して重視する点 (n=295)

|                         |         |       |
|-------------------------|---------|-------|
|                         | 有効回答社数: | 98    |
| 港までの輸送時間                | 53      | 60.2% |
| 港までの輸送コスト               | 50      | 51.0% |
| 港運業者の信頼度の高さ             | 39      | 39.8% |
| 港湾施設、倉庫等、物流施設の整備水準の高さ   | 29      | 29.6% |
| 通関・検疫等の手続きの容易さ          | 24      | 24.5% |
| 港湾で発生するコスト              | 21      | 21.4% |
| 寄港頻度の多さ                 | 21      | 21.4% |
| 航路数の多さ                  | 16      | 16.3% |
| 港での荷役時間                 | 11      | 11.2% |
| 交通渋滞の少なさ、ネットワークの整備水準の高さ | 10      | 10.2% |
| その他                     | 8       | 8.1%  |
| 港の稼働時間帯                 | 5       | 5.1%  |
| 貨物の取扱いのしやすさ             | 4       | 4.1%  |
| 合計                      | 295     |       |

### ①同一の国際空港貨物に対する空港の使い分け (n=139)

|    |             |              |            |        |
|----|-------------|--------------|------------|--------|
|    | 空港1ヶ所に決めている | 複数の空港を併用している | 航空貨物は発生しない | 合計     |
| 合計 | 42          | 24           | 73         | 139    |
|    | 30.2%       | 17.3%        | 52.5%      | 100.0% |

### ②空港使い分けに際して重視する点 (n=174)

|                         |         |       |
|-------------------------|---------|-------|
|                         | 有効回答社数: | 73    |
| 空港までの輸送時間               | 40      | 54.8% |
| 空港までの輸送コスト              | 32      | 43.8% |
| 物流事業者の信頼度の高さ            | 24      | 32.9% |
| 便数の多さ                   | 15      | 20.5% |
| 通関・検疫等の手続きの容易さ          | 13      | 17.8% |
| 空港で発生するコスト              | 10      | 13.7% |
| 航空上屋、倉庫等の整備水準の高さ        | 10      | 13.7% |
| 路線数の多さ                  | 8       | 11.0% |
| 交通渋滞の少なさ、ネットワークの整備水準の高さ | 8       | 11.0% |
| その他                     | 5       | 6.8%  |
| 空港での荷役時間                | 4       | 5.5%  |
| 空港の稼働時間帯                | 3       | 4.1%  |
| 貨物の取扱いのしやすさ             | 2       | 2.7%  |
| 合計                      | 174     |       |

### ①同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け (n=)

|    |                   |              |              |        |
|----|-------------------|--------------|--------------|--------|
|    | 海上輸送と航空輸送を使い分けている | 海上輸送しか考えられない | 航空輸送しか考えられない | 合計     |
| 合計 | 55                | 51           | 8            | 114    |
|    | 48.2%             | 44.7%        | 7.0%         | 100.0% |

### ②今後の使い分けについて (n=113)

|    |                             |                 |                 |        |
|----|-----------------------------|-----------------|-----------------|--------|
|    | 今後、海上輸送と航空輸送を使い分ける機会が増えると思う | 今後も海上輸送しか考えられない | 今後も航空輸送しか考えられない | 合計     |
| 合計 | 57                          | 45              | 11              | 113    |
|    | 50.4%                       | 39.8%           | 9.7%            | 100.0% |

### ③航空輸送を行うケース (n=120)

|                             |         |       |
|-----------------------------|---------|-------|
|                             | 有効回答社数: | 92    |
| トラブル・クレーム対応時に限定して航空輸送を行う    | 45      | 48.9% |
| その他                         | 28      | 30.4% |
| 特定の輸送先に限定して航空輸送を行う          | 13      | 14.1% |
| 通常から航空輸送を行うことを前提に物流スケジュールを立 | 12      | 13.0% |
| 高額貨物に限定して航空輸送を行う            | 9       | 9.8%  |
| 荷傷みしやすい貨物に限定して航空輸送を行う       | 8       | 8.7%  |
| 温度管理が厳密な貨物に限定して航空輸送を行う      | 5       | 5.4%  |
| 季節商品に限定して航空輸送を行う            | 0       | 0.0%  |
| 合計                          | 120     |       |

40

5. 近畿地域の産業立地促進及び大阪湾ベイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策について  
(概要)

【全体】

- ベイエリアを核とした近畿の産業競争力を高める上での重要な課題としては、「物流コストの削減」(51.5%)、「産業誘致のためのインセンティブ強化」(41.2%)が多い。なお、「通勤利便性の向上」(28.4%)、「新たな産業用地の創出」(25.3%)、「人材の育成・確保」(23.2%)となっている。
- ベイエリアを核とした近畿の産業競争力を高める上で重要なインフラとしては、「一般道路・臨港道路の充実」(42.6%)、「高規格の道路ネットワーク」(42.1%)、「公共交通機関の充実」(30.1%)が多い。なお、「港湾機能の強化」は(20.2%)となっている。
- ベイエリアを核とした近畿の国際物流の競争力を強化する上で重要な課題としては、「背後圏との道路ネットワークの充実」(30.3%)、「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」(29.8%)、「高規格コンテナターミナルの整備」(25.8%)が多い。

5. 近畿地域の産業立地促進及び大阪湾ベイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策について  
(詳細)

◆全体◆

ベイエリアを核とした近畿の産業競争力を高める上での重要な課題 (n=466)

|                       |     |       |
|-----------------------|-----|-------|
| 物流コストの削減              | 100 | 51.5% |
| 産業誘致のためのインセンティブ強化     | 80  | 41.2% |
| 物流時間の短縮・削減            | 59  | 29.3% |
| 通勤利便性の向上              | 55  | 28.4% |
| 新たな産業用地の創出            | 49  | 25.3% |
| 人材の育成・確保              | 45  | 23.2% |
| 土地の流動化と秩序ある土地利用の誘導    | 31  | 16.0% |
| 低炭素社会に貢献する新しい産業モデルの創出 | 28  | 14.4% |
| 広域的な防災機能の強化           | 10  | 5.2%  |
| その他                   | 7   | 3.6%  |
| 規制緩和                  | 3   | 1.5%  |
| 合計                    | 466 |       |

ベイエリアを核とした近畿の産業競争力を高める上で重要なインフラ (n=441)

|                   |     |       |
|-------------------|-----|-------|
| 一般道路・臨港道路の充実      | 78  | 42.6% |
| 高規格の道路ネットワーク      | 77  | 42.1% |
| 公共交通機関の充実         | 55  | 30.1% |
| 港湾機能の強化           | 37  | 20.2% |
| 国際空港の機能強化         | 35  | 19.1% |
| 廃棄物処理             | 31  | 16.9% |
| 環境・エネルギー供給        | 30  | 16.4% |
| 物流施設の充実           | 29  | 15.8% |
| 大規模産業用地の整備        | 26  | 14.2% |
| 大学・試験研究機関の充実      | 20  | 10.9% |
| 防災インフラ            | 16  | 8.7%  |
| その他               | 5   | 2.7%  |
| ソフトインフラ (法規制、条例等) | 2   | 1.1%  |
| 合計                | 441 |       |

ベイエリアを核とした近畿の国際物流の競争力を強化する上で重要な課題 (n=377)

|                       |     |       |
|-----------------------|-----|-------|
| 背後圏との道路ネットワークの充実      | 64  | 30.3% |
| 関西空港の再整備の充実           | 53  | 28.3% |
| 大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営 | 53  | 29.8% |
| 高規格コンテナターミナルの整備       | 46  | 25.8% |
| 臨海部物流拠点の形成            | 37  | 20.8% |
| 阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備  | 32  | 18.0% |
| 海運・鉄道を活用した環境物流システムの構築 | 32  | 18.0% |
| コンテナターミナルの夜間早期利用の推進   | 29  | 16.3% |
| 輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施  | 22  | 12.4% |
| 舞鶴港等、日本海側諸港の活用        | 8   | 4.5%  |
| その他                   | 6   | 3.4%  |
| 瀬戸内海諸港との内航ネットワークの充実   | 5   | 2.8%  |
| 合計                    | 377 |       |

## 6. 複数の港湾が一体となった効率的な港湾運営(広域連携)について(概要)

【全体】

- 港湾の広域連携において最も期待することは、スケールメリットに起因する物流コストの低下である(53.8%)
- 複数港湾の広域的な情報提供に対して期待することは、港湾間の競争原理に起因するサービスの向上である(81.8%)
- 港湾物流関係で必要な情報としては、船舶の入出港、離着岸情報が最も多い(50.0%)
- 港湾近隣のインフラに関する情報としては、臨海部の主要道路の混雑情報が最も必要とされている(100.0%)

43

## 6. 複数の港湾が一体となった効率的な港湾運営(広域連携)について(詳細)

◆全体◆

物流のルート設計や物流企画を行う担当者について (n=205)

| 合計   | 自社に物流の企画担当者がある | 自社に物流の企画担当者がいない | 合計  |
|------|----------------|-----------------|-----|
|      | 14             | 191             | 205 |
| 6.8% | 93.2%          | 100.0%          |     |

港湾の広域連携を進めることによって期待されること (n=25) 有効回答社数: 13

|                                  |    |       |
|----------------------------------|----|-------|
| 入港料の低減等により港湾サービスが向上する            | 5  | 38.5% |
| 港湾管理者の窓口が統一されるため業務が効率化される        | 5  | 38.5% |
| 港湾管理者からの情報提供が一元化され業務が効率化される      | 2  | 15.4% |
| 港湾間の連携や機能分担が進むことで港湾の稼働率が上がる      | 1  | 7.7%  |
| スケールメリットが働くことで物流コストが下がる          | 7  | 53.8% |
| 緊急時や災害時のバックアップ機能が高まることでサービスが安定する | 3  | 23.1% |
| その他                              | 2  | 15.4% |
| 合計                               | 25 |       |

①複数港湾が広域的に情報提供することによって期待されること (n=19)

|                            |    |       |
|----------------------------|----|-------|
| 荷主として良い条件を選びやすくなる          | 7  | 63.6% |
| 港湾間の競争が働くことでサービスが高まる       | 9  | 81.8% |
| 複数の貨物の動向をリアルタイムで把握することができる | 2  | 18.2% |
| 複数の船舶情報をリアルタイムで把握することができる  | 1  | 9.1%  |
| その他                        | 0  | 0.0%  |
| 合計                         | 19 |       |

②港湾物流関係で必要な情報 (n=48) 有効回答社数: 20

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| コンテナターミナル等の港湾施設の状況     | 6  | 30.0% |
| 航路、寄港数等の情報             | 7  | 35.0% |
| 船舶の位置情報                | 2  | 10.0% |
| 船舶の入出港、離着岸情報           | 10 | 50.0% |
| CYからの搬出可否等の情報          | 0  | 0.0%  |
| 入港・荷役スケジュールの遅延情報       | 8  | 40.0% |
| 海上コンテナトラックの位置情報        | 1  | 5.0%  |
| ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報    | 3  | 15.0% |
| 貨物トレーシング(現在位置及び履歴)情報   | 3  | 15.0% |
| 輸出CY締切日等の情報            | 3  | 15.0% |
| コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報 | 2  | 10.0% |
| その他                    | 3  | 15.0% |
| 合計                     | 48 |       |

③船舶の入出港、離着岸情報について (n=21)

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| 日本近海における船舶の現在位置情報 | 0  | 0.0%  |
| 海外における船舶の現在位置情報   | 4  | 40.0% |
| 国内港への入出港、離着岸予定情報  | 4  | 40.0% |
| 国内港への入出港、離着岸確定情報  | 3  | 30.0% |
| 海外港への入出港、離着岸予定情報  | 4  | 40.0% |
| 海外港への入出港、離着岸確定情報  | 6  | 60.0% |
| 日本国領海に入ったという情報    | 0  | 0.0%  |
| その他               | 0  | 0.0%  |
| 合計                | 21 |       |

※「海外港の入出港、離着岸予定情報」「海外港の入出港、離着岸確定情報」と回答した理由  
・スケジュールがたてやすい

④搬出可否等の情報について (n=0)

|               |   |  |
|---------------|---|--|
| 通関状況          | 0 |  |
| D/O(荷渡し指示)の状況 | 0 |  |
| 保税エリアへの搬入状況   | 0 |  |
| フリータイム残日数     | 0 |  |
| その他           | 0 |  |
| 合計            | 0 |  |

※有効回答なし

⑤ターミナルゲート・近隣道路等の情報について (n=6)

|                 |   |        |
|-----------------|---|--------|
| ターミナルゲート前の混雑状況  | 2 | 66.7%  |
| 臨海部の主要道路の混雑状況   | 3 | 100.0% |
| 空バンプールゲート前の混雑状況 | 1 | 33.3%  |
| その他             | 0 | 0.0%   |
| 合計              | 6 |        |

※「ターミナルゲート前の混雑状況」「臨海部の主要道路の混雑状況」と回答した理由  
・納入時間の管理、出荷時間の管理、

※渋滞の状況を把握したい具体的な箇所  
・南港

⑥貨物トレーシング情報の入手希望について (n=2)

| 合計   | 輸出     | 輸入   | 輸出入両方  | 合計 |
|------|--------|------|--------|----|
|      | 0      | 2    | 0      | 2  |
| 0.0% | 100.0% | 0.0% | 100.0% |    |

※「輸入」と回答した理由

- ・貨物の引取が簡単しやすくなる
- ・海外便が多いのでスケジュールをたてたい

44

## 6. 複数の港湾が一体となった効率的な港湾運営(広域連携)について(詳細)

の「◎」の選択のなかで複数の港湾が広域的に情報提供することを希望するもの  
全数 (n=7)

|                        |   |        |
|------------------------|---|--------|
| コンテナターミナル等の港湾施設の状況     | 1 | 14.3%  |
| 航路、寄港数等の情報             | 1 | 14.3%  |
| 船舶の位置情報                | 0 | 0.0%   |
| 船舶の入出港、離着岸情報           | 1 | 14.3%  |
| CYからの搬出可否等の情報          | 0 | 0.0%   |
| 入港・荷役スケジュールの遅延情報       | 0 | 0.0%   |
| 海上コンテナトラックの位置情報        | 1 | 14.3%  |
| ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報    | 0 | 0.0%   |
| 貨物トレーシング(現在位置及び履歴)情報   | 1 | 14.3%  |
| 輸出CY締切日等の情報            | 1 | 14.3%  |
| コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報 | 0 | 0.0%   |
| その他                    | 1 | 14.3%  |
| 合計                     | 7 | 100.0% |

1位 (n=3)

|                        |   |        |
|------------------------|---|--------|
| コンテナターミナル等の港湾施設の状況     | 1 | 33.3%  |
| 航路、寄港数等の情報             | 0 | 0.0%   |
| 船舶の位置情報                | 0 | 0.0%   |
| 船舶の入出港、離着岸情報           | 1 | 33.3%  |
| CYからの搬出可否等の情報          | 0 | 0.0%   |
| 入港・荷役スケジュールの遅延情報       | 0 | 0.0%   |
| 海上コンテナトラックの位置情報        | 0 | 0.0%   |
| ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報    | 0 | 0.0%   |
| 貨物トレーシング(現在位置及び履歴)情報   | 0 | 0.0%   |
| 輸出CY締切日等の情報            | 0 | 0.0%   |
| コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報 | 0 | 0.0%   |
| その他                    | 1 | 33.3%  |
| 合計                     | 3 | 100.0% |



## 大阪湾ベイエリアの活性化に関するインタビュー調査結果概要

### インフラに対する評価

|    |      |  |
|----|------|--|
| 港湾 | ハード面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•コンテナヤードが狭い。大型のコンテナヤードが必要。</li> <li>•港湾施設の整備が不十分</li> <li>•港湾周辺の道路が混雑している</li> </ul>  |
|    | ソフト面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•主要輸出先への直行便、内航フィーダ便が不足</li> <li>•税関手続に時間がかかり、ロスが大きい。24時間化されておらず時間的制約がある</li> <li>•IT化、OA化の遅れ</li> <li>•港湾の料金が高い</li> </ul>                  |
| 空港 | ハード面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•関西国際空港における2期島の設備の充実が必要</li> <li>•当初約束されたインフラが整備されていない(台風のために使用できない等)</li> </ul>  |
|    | ソフト面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•路線の充実が必要</li> <li>•集荷の締め切り時間が早い(伊丹空港)</li> <li>•3空港がそれぞれ中途半端な機能で分散しているのかかえて不便</li> </ul>   |
| 道路 | ハード面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•高速道路が繋がっていない箇所がある</li> <li>•災害時や事故時などに迂回路が確保できる交通ネットワークが必要</li> <li>•大型製品輸送における道路幅員の問題</li> <li>•渋滞が発生するヶ所</li> <li>•道路網の分かりにくさ</li> </ul> |
|    | ソフト面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•大型製品輸送に関する規制緩和が必要</li> </ul>   |

1

## 大阪湾ベイエリアの活性化に関するインタビュー調査結果概要

### 施策に対するニーズ

|                    |  |            |  |
|--------------------|--|------------|--|
| 土地供給<br>関連         | <ul style="list-style-type: none"> <li>•立地条件の良いベイエリアでの大規模な用地供給</li> <li>•スムーズな用途変更の手続き</li> <li>•創業環境の整った工業団地整備</li> </ul>   | インフラ<br>関連 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•インフラの整備(橋梁、ガス・工業用水など)</li> <li>•安く電力を供給する仕組み</li> <li>•操業環境の整った工業団地の整備</li> <li>•電気代のコントロール</li> <li>•高速料金の無料化</li> <li>•24時間化した空港の有効利用</li> </ul> |
| 企業誘致<br>設備投資<br>関連 | <p>【資金・税金関連】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•中小企業に対する低利融資制度</li> <li>•土地・建物購入費に対する補助</li> <li>•設備投資金額に対しての減税措置</li> <li>•法人税の減免</li> <li>•補助金や固定資産税の優遇措置など資金的施策</li> <li>•金利優遇策</li> <li>•成果量に対する補助制度</li> <li>•地元企業への立地優遇制度</li> </ul> <p>【建築・立替関連】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•既存用地での建替が容易になるような施策</li> <li>•建築基準法の要件緩和</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•雇用・人材の育成、確保</li> <li>•立地を誘導するためのツール作成</li> </ul> | 連携         | <ul style="list-style-type: none"> <li>•市町村と府県間の連携</li> <li>•中小企業が連携した組織やネットワークづくり</li> <li>•産産連携に対するスピーディな資金支援</li> </ul>   |
|                    |  | 環境<br>関連   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•緑地規制の負担を緩和する施策</li> <li>•環境面での高い規制は負担</li> <li>•複雑な環境規制の分かりやすさ確保</li> <li>•低炭素化に対する投資へのインセンティブ</li> </ul>  |
|                    |  | その他        | <ul style="list-style-type: none"> <li>•福利厚生のための職場環境の整備への補助</li> <li>•周辺住民と共存するための調整</li> </ul>  |

2

## 大阪湾ベイエリアの活性化に関するインタビュー調査結果概要

### 立地にあたっての要因

|                     |  |
|---------------------|--|
| インフラ<br>関連          | <ul style="list-style-type: none"> <li>•道路、高速道路IC、上下水道、電気など(工業団地は便利)</li> <li>•港湾のそばで、船に横付けできるような立地</li> <li>•道路、空港、港湾とのアクセスのよさ</li> <li>•海に面している用地</li> <li>•重量物で精密なものを扱うことが可能な強固な地盤</li> <li>•操業環境の整った工業団地であること</li> </ul> |
| 地価・面<br>積           | <ul style="list-style-type: none"> <li>•土地価格水準</li> <li>•必要な面積の確保</li> </ul>   |
| 他事業所<br>などとの<br>近接性 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•部品を調達する企業、協会社との近接性</li> <li>•既存(移転前)工場、取引先との近接性</li> <li>•先端産業が集積する地域(サイエンスパーク)</li> <li>•協力工場の集積</li> </ul>   |
| 雇用・人<br>材関連         | <ul style="list-style-type: none"> <li>•雇用者の通勤の便<br/>...移転前の従業員の通勤可能エリアか<br/>...大量な雇用を確保可能な都市部から通勤可能なエリアか</li> <li>•雇用・人材が確保できること</li> </ul>   |
| 補助制度<br>等           | <ul style="list-style-type: none"> <li>•資金的な補助制度等の有無</li> </ul>  |

3

## 企業から見たリーディング産業

- 企業から見た将来のリーディング産業は、エネルギー、環境、電気機器、バイオ、医療・介護、航空が挙げられている。

### 将来のリーディング産業

#### 新・省エネルギー関連産業

太陽電池、バッテリー、燃料電池が3社等が挙げられている。用途はエコカーや家庭を含めた分散型電源。エコカー製造開発で、既存自動車メーカーでない新規参入(電機機器製造業など)の可能性も指摘されている。

#### 環境関連産業

環境・エネルギーとしての回答がほとんどであり、CO2削減などエネルギーを取り巻く環境に関する産業が将来有望と見られている。

#### 電気機器

薄型テレビ、有機ELが挙げられている。そのほか、有機ELとLEDのディスプレイ以外の用途もある。

#### 医療・介護関連産業

ロボットの当該分野への適用が挙げられている。

#### バイオ関連産業

バイオ技術を活用した産業であり、前掲の有機ELも該当する。その他、食糧自給のための農業工場も例としてあがっている。

#### 航空機産業

アメリカの航空機メーカーの孫請け等もあり、航空機部品の製造技術は既に高いレベルにある。

(資料) 近畿経済産業局「平成20年度広域ブロック自立施策等推進調査」のインタビュー結果及び近畿地方整備局インタビュー結果より作成

4