

(3) アンケートの詳細集計結果

設問 1.(1)資本金規模（1つに○）

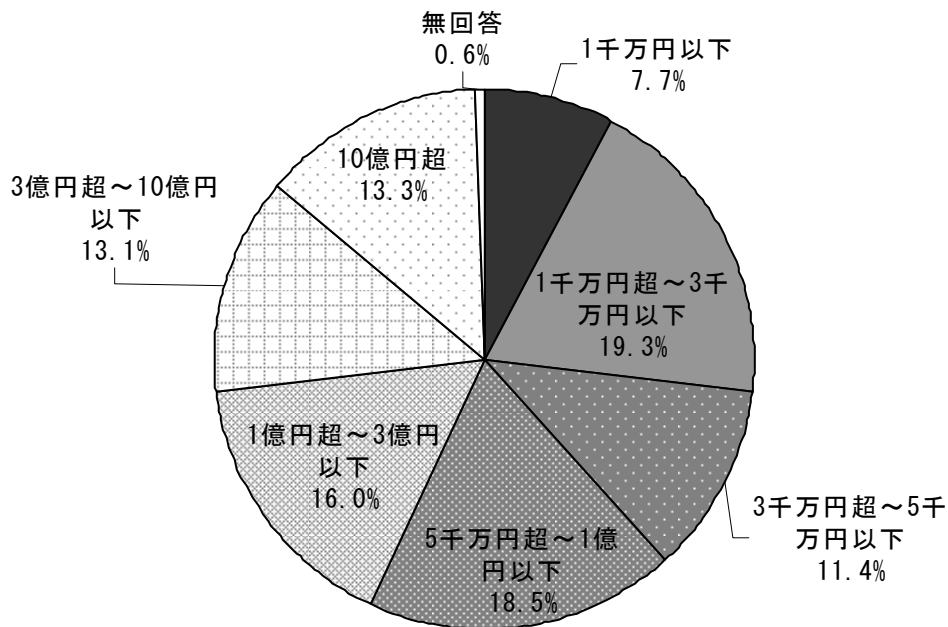
[荷主企業]

荷主企業の資本金規模は、19.3%が「1千万円超～3千万円以下」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 1 資本金規模_荷主企業

資本金規模（n=481）

	1千万円以下	1千万円超～3千万円	3千万円超～5千万円	5千万円超～1億円以下	1億円超～3億円以下	3億円超～10億円以下	10億円超	無回答	合計
合計	37 7.7%	93 19.3%	55 11.4%	89 18.5%	77 16.0%	63 13.1%	64 13.3%	3 0.6%	481 100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）の資本規模は以下の通り。

図表 資料 3- 2 拠点立地有無別資本金規模_荷主企業

資本金規模（拠点あり：n=169、拠点なし：n=312）

	1千万円以下	1千万円超～3千万円	3千万円超～5千万円	5千万円超～1億円	1億円超～3億円	3億円超～10億円	10億円超	無回答	合計
あり	15 8.9%	31 18.3%	13 7.7%	30 17.8%	27 16.0%	24 14.2%	29 17.2%	0 0.0%	169 100.0%
なし	22 7.1%	62 19.9%	42 13.5%	59 18.9%	50 16.0%	39 12.5%	35 11.2%	3 1.0%	312 100.0%

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）の資本規模は以下の通り。

図表 資料 3- 3 開設意向地域別資本金規模_荷主企業

資本金規模（n=527）

	1千万円以下	1千万円超～3千万円以下	3千万円超～5千万円以下	5千万円超～1億円以下	1億円超～3億円以下	3億円超～10億円以下	10億円超	無回答	合計
兵庫県西部（播磨地域）	1 8.3%	1 8.3%	2 16.7%	1 8.3%	4 33.3%	2 16.7%	1 8.3%	0 0.0%	12 100.0%
神戸市地域	4 22.2%	4 22.2%	3 16.7%	1 5.6%	1 5.6%	2 11.1%	3 16.7%	0 0.0%	18 100.0%
兵庫県東部（阪神地域）	2 7.1%	12 42.9%	3 10.7%	0 0.0%	4 14.3%	4 14.3%	3 10.7%	0 0.0%	28 100.0%
大阪市地域	4 7.7%	17 32.7%	5 9.6%	9 17.3%	5 9.6%	6 11.5%	6 11.5%	0 0.0%	52 100.0%
大阪府堺泉北地域	1 3.8%	8 30.8%	2 7.7%	4 15.4%	5 19.2%	1 3.8%	4 15.4%	1 3.8%	26 100.0%
大阪府泉南地域	2 14.3%	5 35.7%	1 7.1%	2 14.3%	2 14.3%	1 7.1%	1 7.1%	0 0.0%	14 100.0%
和歌山県北部	0 0.0%	1 12.5%	0 0.0%	0 0.0%	2 25.0%	4 50.0%	1 12.5%	0 0.0%	8 100.0%
分からない	16 8.2%	26 13.4%	19 9.8%	45 23.2%	33 17.0%	28 14.4%	26 13.4%	1 0.5%	194 100.0%
無回答	13 7.4%	34 19.4%	24 13.7%	29 16.6%	28 16.0%	19 10.9%	27 15.4%	1 0.6%	175 100.0%

設問 1.(1)資本金規模 (1つに○)

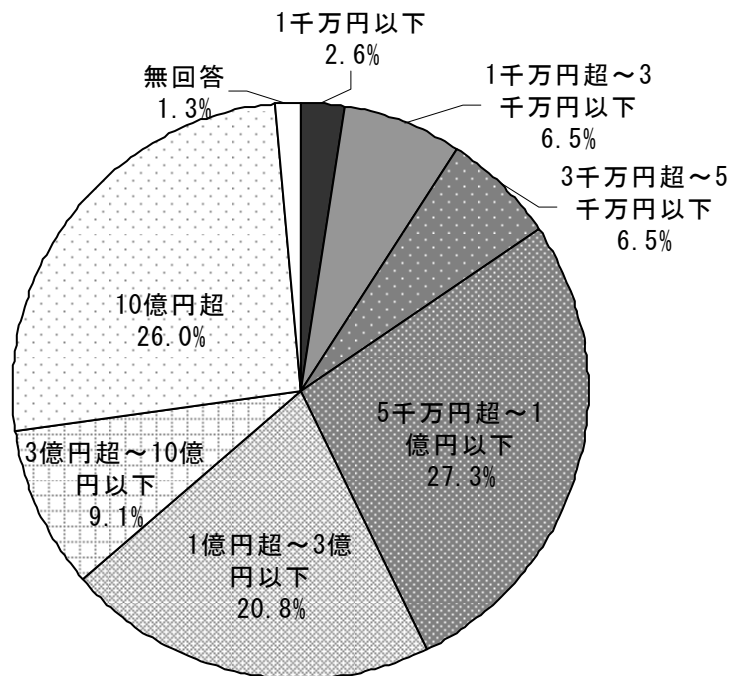
[物流業者]

物流企業の資本規模は、27.3%が「5千万円超～1億円以下」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 4 資本金規模_物流業者

資本金規模 (n=77)

	1千万円以下	1千万円超～3千万円	3千万円超～5千万円	5千万円超～1億円以下	1億円超～3億円以下	3億円超～10億円以下	10億円超	無回答	合計
合計	2	5	5	21	16	7	20	1	77
	2.6%	6.5%	6.5%	27.3%	20.8%	9.1%	26.0%	1.3%	100.0%



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）の資本規模は以下の通り。

図表 資料 3- 5 開設意向地域別資本金規模_物流業者

資本金規模 (n=93)

	1千万円以下	1千万円超 ~3千万円 以下	3千万円超 ~5千万円 以下	5千万円超 ~1億円以下	1億円超~3 億円以下	3億円超~ 10億円以下	10億円超	無回答	合計
兵庫県西部 (播磨地域)	1 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 33.3%	1 33.3%	0 0.0%	3 100.0%
神戸市地域	0 0.0%	1 7.7%	0 0.0%	5 38.5%	2 15.4%	3 23.1%	2 15.4%	0 0.0%	13 100.0%
兵庫県東部 (阪神地域)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 20.0%	1 20.0%	0 0.0%	3 60.0%	0 0.0%	5 100.0%
大阪市地域	0 0.0%	1 4.5%	2 9.1%	6 27.3%	5 22.7%	1 4.5%	7 31.8%	0 0.0%	22 100.0%
大阪府堺泉北 地域	0 0.0%	1 20.0%	1 20.0%	2 40.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 20.0%	0 0.0%	5 100.0%
大阪府泉南地 域	0 0.0%	0 0.0%	2 33.3%	2 33.3%	0 0.0%	1 16.7%	1 16.7%	0 0.0%	6 100.0%
和歌山県北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0
分からない	1 4.8%	1 4.8%	2 9.5%	4 19.0%	3 14.3%	1 4.8%	9 42.9%	0 0.0%	21 100.0%
無回答	0 0.0%	2 11.1%	1 5.6%	7 38.9%	5 27.8%	2 11.1%	1 5.6%	0 0.0%	18 100.0%

設問 1.(2)業種 (主なもの1つに○)

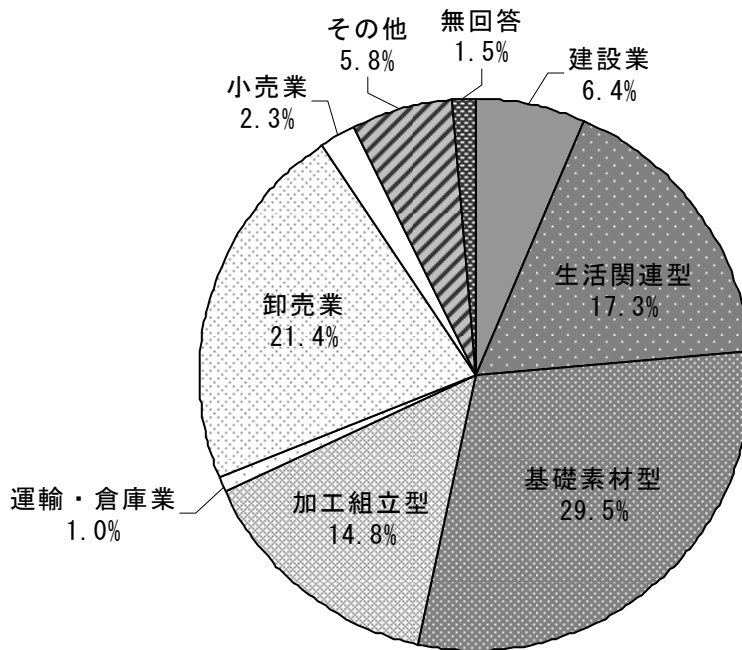
[荷主企業]

荷主企業の業種は、29.5%が「基礎素材型」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 6 業種_荷主企業

業種 (n=481)

	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他	無回答	合計
合計	0	31	83	142	71	0	5	103	11	28	7	481
	0.0%	6.4%	17.3%	29.5%	14.8%	0.0%	1.0%	21.4%	2.3%	5.8%	1.5%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業 (拠点立地有無別) の業種は以下の通り。

図表 資料 3- 7 拠点立地有無別業種_荷主企業

業種 (拠点あり: n=169、拠点なし: n=312)

	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他	無回答	合計
あり	0	13	31	56	22	0	4	30	4	8	1	169
	0.0%	7.7%	18.3%	33.1%	13.0%	0.0%	2.4%	17.8%	2.4%	4.7%	0.6%	100.0%
なし	0	18	52	86	49	0	1	73	7	20	6	312
	0.0%	5.8%	16.7%	27.6%	15.7%	0.0%	0.3%	23.4%	2.2%	6.4%	1.9%	100.0%

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）の業種は以下の通り。

図表 資料 3- 8 開設意向地域別業種_荷主企業

業種 (n=527)

	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他	無回答	合計
兵庫県西部 (播磨地域)	0 0.0%	1 8.3%	1 8.3%	4 33.3%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 16.7%	0 0.0%	1 8.3%	0 0.0%	12 100.0%
神戸市地域	0 0.0%	1 8.3%	1 8.3%	4 33.3%	6 50.0%	0 0.0%	1 8.3%	4 33.3%	0 0.0%	1 8.3%	0 0.0%	18 100.0%
兵庫県東部 (阪神地域)	0 0.0%	3 25.0%	5 41.7%	7 58.3%	4 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	7 58.3%	1 8.3%	1 8.3%	0 0.0%	28 100.0%
大阪市地域	0 0.0%	5 41.7%	11 91.7%	14 116.7%	5 41.7%	0 0.0%	0 0.0%	12 100.0%	2 16.7%	3 25.0%	0 0.0%	52 100.0%
大阪府堺泉北 地域	0 0.0%	3 25.0%	4 33.3%	11 91.7%	4 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	2 16.7%	1 8.3%	1 8.3%	0 0.0%	26 100.0%
大阪府泉南地 域	0 0.0%	1 8.3%	3 25.0%	4 33.3%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	14 100.0%
和歌山県北部	0 0.0%	1 8.3%	0 0.0%	3 25.0%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 8.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	8 100.0%
分からない	0 0.0%	15 125.0%	35 291.7%	58 483.3%	28 233.3%	0 0.0%	2 16.7%	39 325.0%	3 25.0%	12 100.0%	2 16.7%	194 100.0%
無回答	0 0.0%	9 75.0%	29 241.7%	51 425.0%	22 183.3%	0 0.0%	2 16.7%	39 325.0%	6 50.0%	12 100.0%	5 41.7%	175 100.0%

設問 1.(2)主たる業種 (すべてに○)

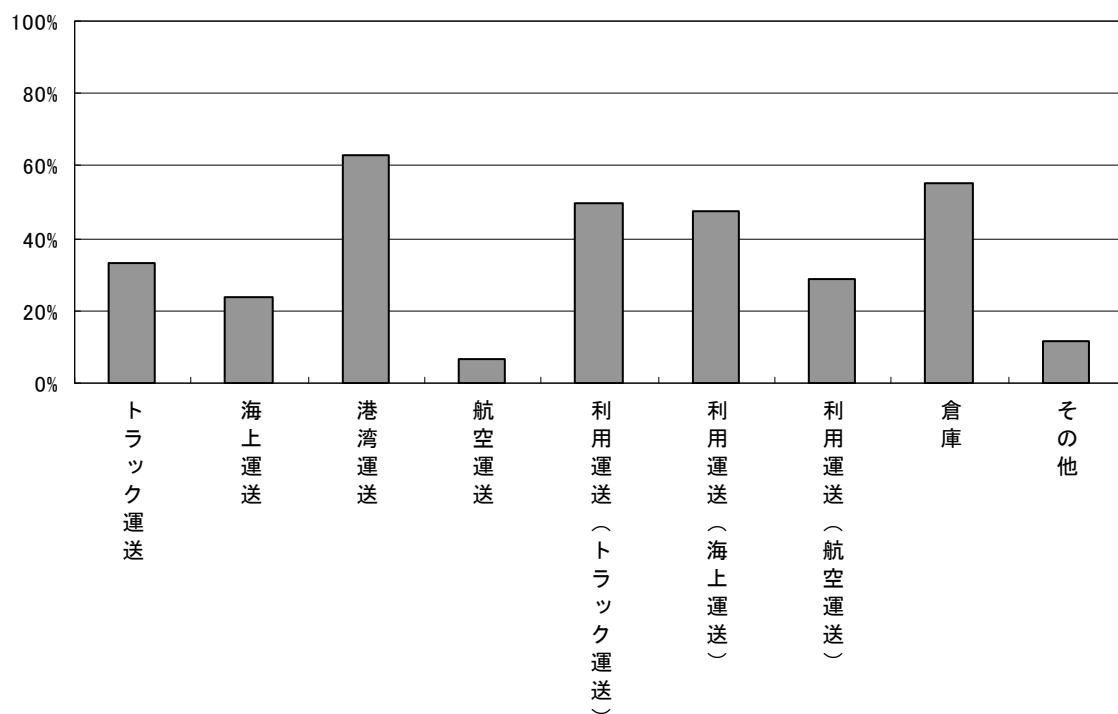
[物流業者]

物流企業の業種は、63.2%が「港湾運送」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 9 業種_物流業者

業種 (n=243) 有効回答社数: 76

	トラック運送	海上運送	港湾運送	航空運送	利用運送 (トラック運送)	利用運送 (海上運送)	利用運送 (航空運送)	倉庫	その他	合計
合計	25 32.9%	18 23.7%	48 63.2%	5 6.6%	38 50.0%	36 47.4%	22 28.9%	42 55.3%	9 11.8%	243



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）の業種は以下の通り。

図表 資料 3- 10 開設意向地域別業種_物流業者

業種 (n=302)

	トラック運送	海上運送	港湾運送	航空運送	利用運送 (トラック運送)	利用運送 (海上運送)	利用運送 (航空運送)	倉庫	その他	合計	有効回答社数
兵庫県西部 (播磨地域)	1 33.3%	0 0.0%	3 100.0%	0 0.0%	2 66.7%	1 33.3%	0 0.0%	2 66.7%	0 0.0%	9	3
神戸市地域	3 23.1%	2 15.4%	11 84.6%	0 0.0%	6 46.2%	8 61.5%	5 38.5%	7 53.8%	2 15.4%	44	13
兵庫県東部 (阪神地域)	2 40.0%	1 20.0%	1 20.0%	1 20.0%	2 40.0%	4 80.0%	4 80.0%	4 80.0%	0 0.0%	19	5
大阪市地域	8 36.4%	8 36.4%	12 54.5%	3 13.6%	7 31.8%	13 59.1%	5 22.7%	12 54.5%	1 4.5%	69	22
大阪府堺泉北 地域	2 40.0%	1 20.0%	4 80.0%	0 0.0%	3 60.0%	4 80.0%	1 20.0%	2 40.0%	0 0.0%	17	5
大阪府泉南地 域	0 0.0%	2 33.3%	2 33.3%	2 33.3%	1 16.7%	4 66.7%	3 50.0%	1 16.7%	1 16.7%	16	6
和歌山県北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
分からない	8 38.1%	7 33.3%	13 61.9%	2 9.5%	14 66.7%	8 38.1%	8 38.1%	13 61.9%	3 14.3%	76	21
無回答	6 33.3%	3 16.7%	12 66.7%	0 0.0%	8 44.4%	7 38.9%	4 22.2%	9 50.0%	3 16.7%	52	18

設問 1.(3)近畿地域内の拠点数（数値記入）

[荷主企業]

荷主企業の近畿地域内に拠点数について、「生産拠点」「物流拠点」「研究開発拠点」のいずれも「1箇所」と回答する企業が最も多い。

図表 資料 3- 11 近畿地域内拠点数_荷主企業

近畿地域内の拠点数（n=328）

拠点数	生産拠点	物流拠点	研究開発拠点
1箇所	215	158	115
2～5未満	100	51	9
5以上	13	16	0

設問 1.(5)バイエリアの拠点立地の有無（1つに○、数値記入）

[荷主企業]

荷主企業のバイエリアの拠点立地有無について、「あり」は「生産拠点」の回答が最も多く、「なし」は「生産拠点」、「物流拠点」、「研究開発拠点」のいずれの回答も同程度。

図表 資料 3- 12 バイエリアの拠点立地の有無_荷主企業

バイエリアの拠点立地の有無（n=422）

	あり	なし
物流拠点	97	263
生産拠点	122	278
研究開発拠	50	251
合計	269	792

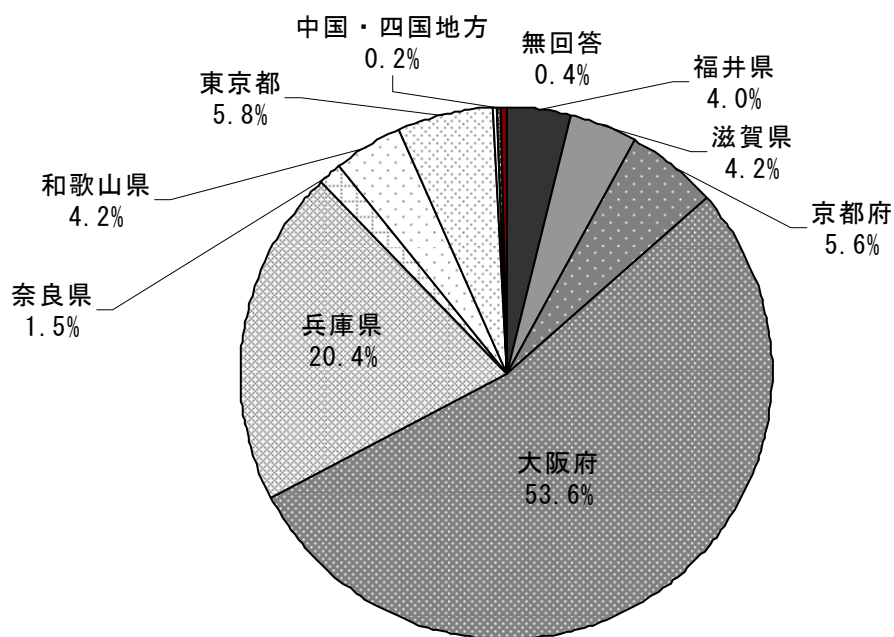
設問 1.(6)本社の所在地（1つに○）※実質的な本社機能の所在地をお答えください
 [荷主企業]

荷主企業の本社所在地は、53.6%が「大阪府」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 13 本社の所在地_荷主企業

本社所在地 (n=2)

	福井県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	東京都	関東地方 (東京都除 く)	中部・北陸 地方	中国・四国 地方	九州地方・ 沖縄	北海道・東 北地方	無回答	合計
合計	19 4.0%	20 4.2%	27 5.6%	258 53.6%	98 20.4%	7 1.5%	20 4.2%	28 5.8%	1 0.2%	0 0.0%	1 0.2%	0 0.0%	0 0.0%	2 0.4%	481 100.0%



設問 1.(3)主力物流拠点の所在地（すべてに○）

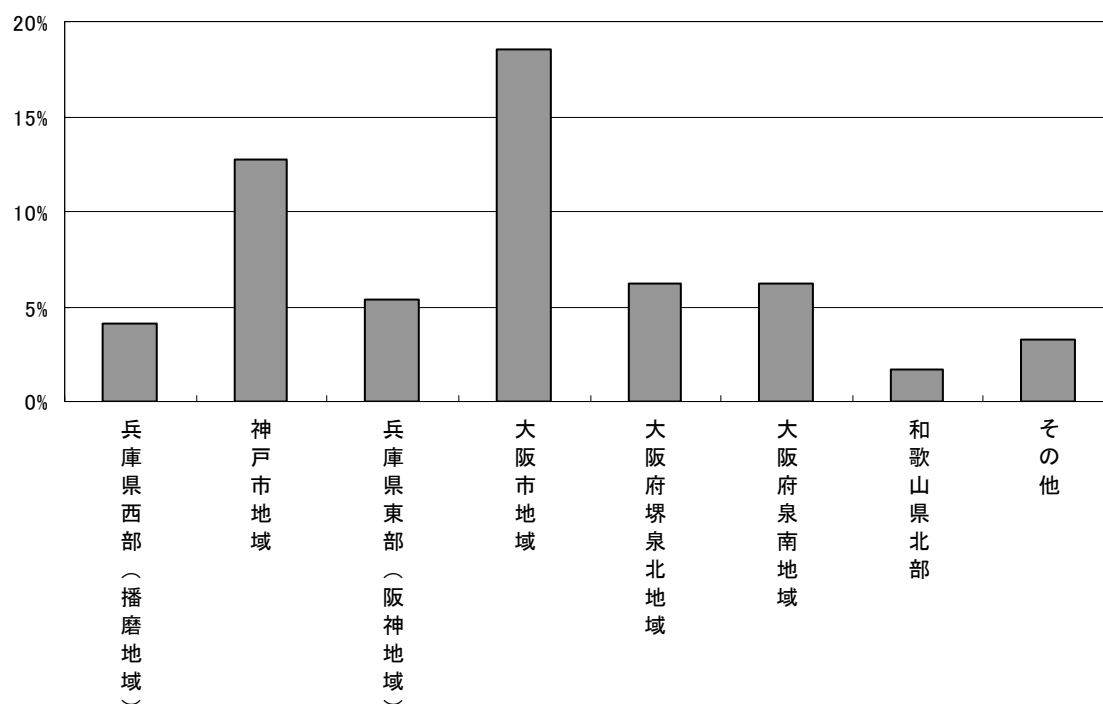
【物流業者】

物流企業の主力物流拠点所在地は、18.5%が「大阪市地域」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 14 主力物流拠点の所在地_物流業者

主力物流拠点の所在地（n=141）有効回答社数： 75

	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	和歌山県北 部	その他	合計
合計	10 4.1%	31 12.8%	13 5.3%	45 18.5%	15 6.2%	15 6.2%	4 1.6%	8 3.3%	141



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）の主力物流拠点所在地は以下の通り。

図表 資料 3- 15 開設意向地域別主力物流拠点の所在地_物流業者

主力物流拠点の所在地 (n=179)

	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	和歌山県北 部	その他	合計	有効回答社 数
兵庫県西部 (播磨地域)	2 66.7%	1 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3	3
神戸市地域	2 16.7%	11 91.7%	3 25.0%	5 41.7%	4 33.3%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	28	12
兵庫県東部 (阪神地域)	2 40.0%	1 20.0%	3 60.0%	4 80.0%	0 0.0%	3 60.0%	0 0.0%	0 0.0%	13	5
大阪市地域	2 9.1%	3 13.6%	4 18.2%	19 86.4%	5 22.7%	6 27.3%	0 0.0%	3 13.6%	42	22
大阪府堺泉北 地域	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 100.0%	2 40.0%	1 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	8	5
大阪府泉南地 域	0 0.0%	1 16.7%	1 16.7%	4 66.7%	1 16.7%	4 66.7%	0 0.0%	0 0.0%	11	6
和歌山県北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
分からない	3 14.3%	10 47.6%	6 28.6%	12 57.1%	5 23.8%	4 19.0%	3 14.3%	1 4.8%	44	21
無回答	1 5.6%	8 44.4%	0 0.0%	10 55.6%	3 16.7%	3 16.7%	1 5.6%	4 22.2%	30	18

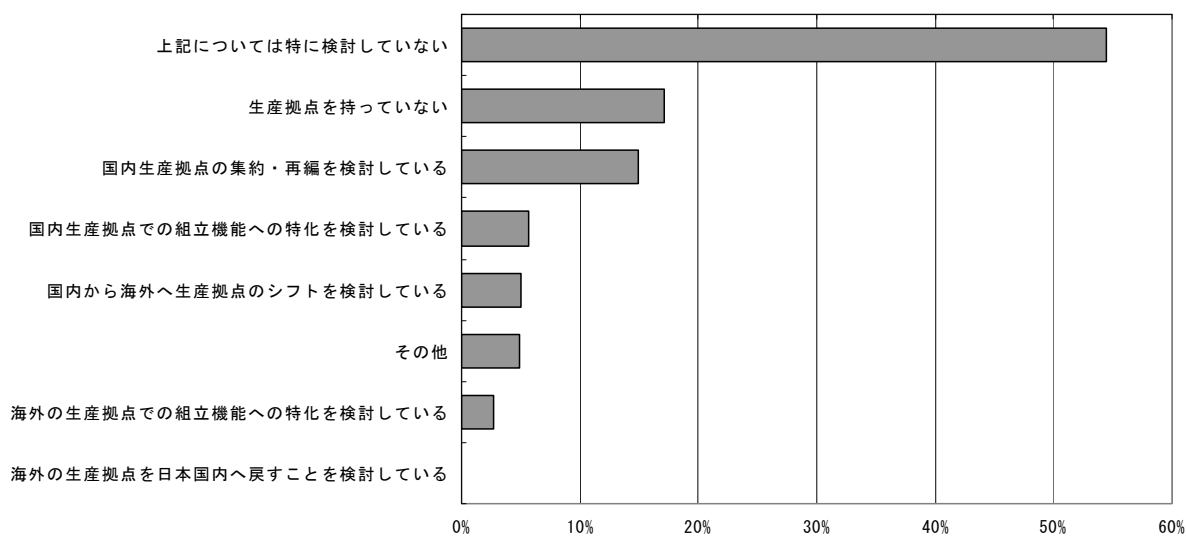
設問 2.(1) 国内外の生産拠点の設置に対する貴社の今後の方針として、次の中から当てはまるものをいくつでも選び、番号を○で囲んでください。

[荷主企業]

荷主企業における生産拠点の設置に対する今後の方針は、15%が「国内生産拠点の集約・再編を検討している」と回答。

図表 資料 3-16 生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業

生産拠点の設置に対する今後の方針 (n=476)	有効回答社数:	454
上記については特に検討していない	247	54.4%
生産拠点を持っていない	78	17.2%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	68	15.0%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	26	5.7%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	23	5.1%
その他	22	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	12	2.6%
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	476	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）における生産拠点の設置に対する今後の方針は、以下の通り。

図表 資料 3- 17 拠点立地有無別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業

生産拠点の設置に対する今後の方針

拠点あり (n=170)

有効回答社数: 162

上記については特に検討していない	91	56.2%
生産拠点を持っていない	25	15.4%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	21	13.0%
その他	10	6.2%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	9	5.6%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	9	5.6%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	5	3.1%
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	170	

生産拠点の設置に対する今後の方針

拠点なし (n=306)

有効回答社数: 292

上記については特に検討していない	156	53.4%
生産拠点を持っていない	53	18.2%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	47	16.1%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	17	5.8%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	14	4.8%
その他	12	4.1%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	7	2.4%
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	306	

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）における生産拠点の設置に対する今後の方針は、以下の通り。

図表 資料 3- 18 開設意向地域別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業

(1/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針

兵庫県西部（播磨地域）（有効回答社数：12 n=13）

上記については特に検討していない	4	33.3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	3	25.0%
その他	3	25.0%
生産拠点を持っていない	2	16.7%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	8.3%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
合計	13	

生産拠点の設置に対する今後の方針

神戸市地域（有効回答社数：16 n=17）

上記については特に検討していない	8	66.7%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	4	33.3%
生産拠点を持っていない	3	25.0%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	8.3%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	8.3%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	17	

生産拠点の設置に対する今後の方針

兵庫県東部（阪神地域）（有効回答社数：28 n=30）

上記については特に検討していない	11	39.3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	6	21.4%
生産拠点を持っていない	4	14.3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	3	10.7%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	3	10.7%
その他	2	7.1%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	3.6%
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	30	

図表 資料 3- 19 開設意向地域別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業

(2/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針

大阪市地域（有効回答社数：50 n=54）

上記については特に検討していない	19	38.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	11	22.0%
生産拠点を持っていない	8	16.0%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	6	12.0%
その他	5	10.0%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	3	6.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	2	4.0%
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	54	

生産拠点の設置に対する今後の方針

大阪府堺泉北地域（有効回答社数：26 n=27）

上記については特に検討していない	9	34.6%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	8	30.8%
その他	3	11.5%
生産拠点を持っていない	3	11.5%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	2	7.7%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	3.8%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	3.8%
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	27	

生産拠点の設置に対する今後の方針

大阪府泉南地域（有効回答社数：14 n=14）

上記については特に検討していない	8	57.1%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	2	14.3%
生産拠点を持っていない	2	14.3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	7.1%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	1	7.1%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	14	

生産拠点の設置に対する今後の方針

和歌山県北部（有効回答社数：8 n=9）

上記については特に検討していない	3	37.5%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	2	25.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	2	25.0%
その他	2	25.0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
生産拠点を持っていない	0	0.0%
合計	9	

図表 資料 3- 20 開設意向地域別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業

(3/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針

分からない(有効回答社数:190 n=202)

上記については特に検討していない	118	62.1%
生産拠点を持っていない	31	16.3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	24	12.6%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	10	5.3%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	9	4.7%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	5	2.6%
その他	5	2.6%
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	202	

生産拠点の設置に対する今後の方針

無回答(有効回答社数:156 n=159)

上記については特に検討していない	89	57.1%
生産拠点を持っていない	29	18.2%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	20	12.6%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	6	3.8%
その他	6	3.8%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	5	3.1%
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	2.5%
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	159	

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）における生産拠点の設置に対する今後の方針は、以下の通り。

図表 資料 3- 21 業種別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業(1/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針

農林水産業・鉱業（有効回答社数：0 n=0）

国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
生産拠点を持っていない	0	0.0%
上記については特に検討していない	0	0.0%
合計	0	

生産拠点の設置に対する今後の方針

建設業（有効回答社数：28 n=28）

上記については特に検討していない	14	50.0%
生産拠点を持っていない	7	25.0%
その他	5	17.9%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	3.6%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	1	3.6%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
合計	28	

生産拠点の設置に対する今後の方針

生活関連型（有効回答社数：81 n=85）

上記については特に検討していない	47	58.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	24	29.6%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	5	6.2%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	5	6.2%
その他	2	2.5%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	1.2%
生産拠点を持っていない	1	1.2%
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	85	

生産拠点の設置に対する今後の方針

基礎素材型（有効回答社数：140 n=144）

上記については特に検討していない	90	64.3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	25	17.9%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	12	8.6%
その他	8	5.7%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	7	5.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	0.7%
生産拠点を持っていない	1	0.7%
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	144	

図表 資料 3- 22 業種別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業 (2/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針

加工組立型 (有効回答社数 : 70 n = 74)

上記については特に検討していない	46	65. 7%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	11	15. 7%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	6	8. 6%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	4	5. 7%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	3	4. 3%
生産拠点を持っていない	3	4. 3%
その他	1	1. 4%
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	74	

生産拠点の設置に対する今後の方針

情報通信業 (有効回答社数 : 0 n = 0)

国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0. 0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0. 0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0. 0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	0	0. 0%
その他	0	0. 0%
生産拠点を持っていない	0	0. 0%
上記については特に検討していない	0	0. 0%
合計	0	

生産拠点の設置に対する今後の方針

運輸・倉庫業 (有効回答社数 : 3 n = 3)

生産拠点を持っていない	2	66. 7%
上記については特に検討していない	1	33. 3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0. 0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0. 0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0. 0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	0	0. 0%
その他	0	0. 0%
合計	3	

生産拠点の設置に対する今後の方針

卸売業 (有効回答社数 : 91 n = 100)

生産拠点を持っていない	51	56. 0%
上記については特に検討していない	31	34. 1%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	4	4. 4%
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. 4%
その他	4	4. 4%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	3	3. 3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	3	3. 3%
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	100	

生産拠点の設置に対する今後の方針

小売業 (有効回答社数 : 9 n = 9)

生産拠点を持っていない	3	33. 3%
上記については特に検討していない	3	33. 3%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	2	22. 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	1	11. 1%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0. 0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0. 0%
その他	0	0. 0%
合計	9	

図表 資料 3- 23 業種別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業 (3/3)

生産拠点の設置に対する今後の方針
 その他 (有効回答社数 : 27 n=28)

上記については特に検討していない	12	44.4%
生産拠点を持っていない	9	33.3%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	2	7.4%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	2	7.4%
その他	2	7.4%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	3.7%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
合計	28	

生産拠点の設置に対する今後の方針
 無回答 (有効回答社数 : 5 n=5)

上記については特に検討していない	3	60.0%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	20.0%
生産拠点を持っていない	1	20.0%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	5	

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）における生産拠点の設置に対する今後の方針は、以下の通り。

図表 資料 3- 24 業種詳細別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業(1/2)

生産拠点の設置に対する今後の方針

化学工業（有効回答社数：36 n=36）

上記については特に検討していない	26	72.2%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	4	11.1%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	3	8.3%
その他	2	5.6%
生産拠点を持っていない	1	2.8%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
合計	36	

生産拠点の設置に対する今後の方針

一般機械・精密機械製造業（有効回答社数：33 n=33）

上記については特に検討していない	26	78.8%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	5	15.2%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	3.0%
その他	1	3.0%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
生産拠点を持っていない	0	0.0%
合計	33	

生産拠点の設置に対する今後の方針

電子部品・デバイス製造業（有効回答社数：6 n=6）

上記については特に検討していない	2	33.3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	16.7%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	1	16.7%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	1	16.7%
生産拠点を持っていない	1	16.7%
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%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	6	

生産拠点の設置に対する今後の方針

電気機械製造業（有効回答社数：27 n=31）

上記については特に検討していない	16	59.3%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	4	14.8%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	4	14.8%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	3	11.1%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	2	7.4%
生産拠点を持っていない	2	7.4%
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%
その他	0	0.0%
合計	31	

図表 資料 3- 25 業種詳細別生産拠点の設置に対する今後の方針_荷主企業(2/2)

生産拠点の設置に対する今後の方針

情報通信機械製造業(有効回答社数: 0 n=0)

国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	0	0.0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
生産拠点を持っていない	0	0.0%
上記については特に検討していない	0	0.0%
合計	0	

生産拠点の設置に対する今後の方針

輸送用機器製造業(有効回答社数: 4 n=4)

上記については特に検討していない	2	50.0%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	1	25.0%
国内生産拠点の集約・再編を検討している	1	25.0%
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%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	0	0.0%
その他	0	0.0%
生産拠点を持っていない	0	0.0%
合計	4	

設問 2.(2) 以下のような役割を持つ生産拠点・研究開発拠点の立地場所として、国内と海外のどちらが望ましいですか。

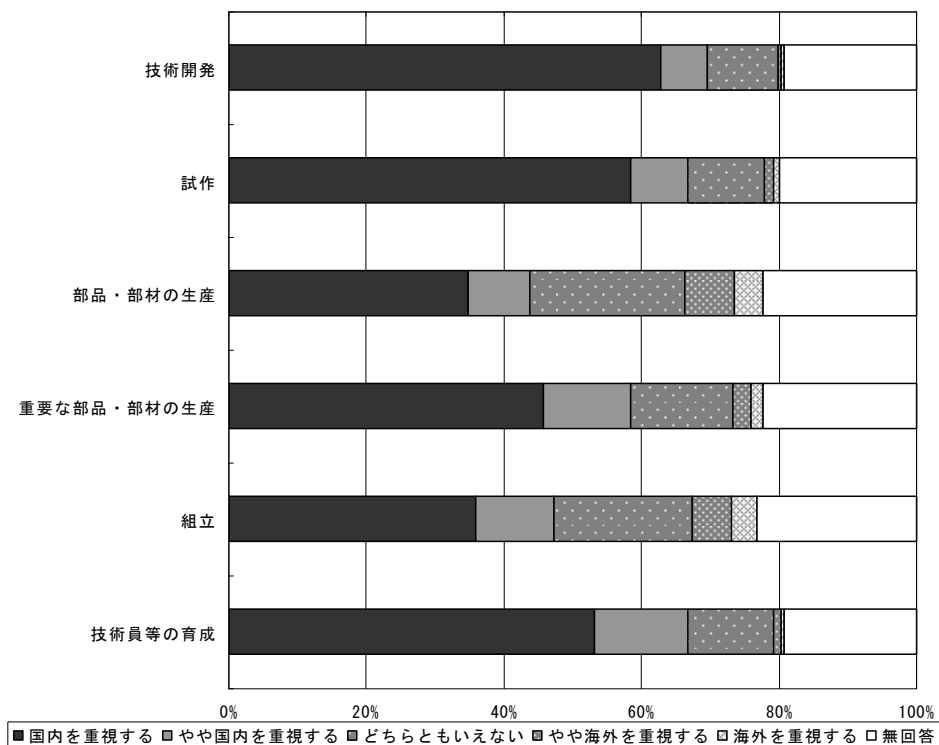
[荷主企業]

荷主企業が希望する拠点の役割ごとの立地（国内・海外どちらが望ましいか）は、すべての役割について「国内を重視する」の回答が最も多く、特に「技術開発」（62.8%）、「試作」（58.4%）で「国内を重視する」割合が高い。

図表 資料 3- 26 生産拠点・研究開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか(n=481)

拠点の役割 \ 立地場所	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	302	33	49	2	2	93	481
試作	281	40	54	6	4	96	481
部品・部材の生産	167	43	109	35	20	107	481
重要な部品・部材の生産	220	61	72	12	9	107	481
組立	173	54	97	28	17	112	481
技術員等の育成	256	65	60	5	2	93	481
拠点の役割 \ 立地場所	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	62.8%	6.9%	10.2%	0.4%	0.4%	19.3%	100.0%
試作	58.4%	8.3%	11.2%	1.2%	0.8%	20.0%	100.0%
部品・部材の生産	34.7%	8.9%	22.7%	7.3%	4.2%	22.2%	100.0%
重要な部品・部材の生産	45.7%	12.7%	15.0%	2.5%	1.9%	22.2%	100.0%
組立	36.0%	11.2%	20.2%	5.8%	3.5%	23.3%	100.0%
技術員等の育成	53.2%	13.5%	12.5%	1.0%	0.4%	19.3%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が希望する拠点の役割ごとの立地（国内・海外どちらが望ましいか）は以下の通り。

図表 資料 3- 27 拠点立地有無別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業

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=169）

拠点の役割 \ 立地場所	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	108	13	18	1	1	28	169
試作	97	18	23	0	2	29	169
部品・部材の生産	63	12	49	11	4	30	169
重要な部品・部材の生産	81	27	23	5	3	30	169
組立	71	20	33	9	4	32	169
技術員等の育成	98	22	20	2	0	27	169
拠点の役割 \ 立地場所	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	63.9%	7.7%	10.7%	0.6%	0.6%	16.6%	100.0%
試作	57.4%	10.7%	13.6%	0.0%	1.2%	17.2%	100.0%
部品・部材の生産	37.3%	7.1%	29.0%	6.5%	2.4%	17.8%	100.0%
重要な部品・部材の生産	47.9%	16.0%	13.6%	3.0%	1.8%	17.8%	100.0%
組立	42.0%	11.8%	19.5%	5.3%	2.4%	18.9%	100.0%
技術員等の育成	58.0%	13.0%	11.8%	1.2%	0.0%	16.0%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
拠点なし（n=312）

拠点の役割 \ 立地場所	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	194	20	31	1	1	65	312
試作	184	22	31	6	2	67	312
部品・部材の生産	104	31	60	24	16	77	312
重要な部品・部材の生産	139	34	49	7	6	77	312
組立	102	34	64	19	13	80	312
技術員等の育成	158	43	40	3	2	66	312
拠点の役割 \ 立地場所	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	62.2%	6.4%	9.9%	0.3%	0.3%	20.8%	100.0%
試作	59.0%	7.1%	9.9%	1.9%	0.6%	21.5%	100.0%
部品・部材の生産	33.3%	9.9%	19.2%	7.7%	5.1%	24.7%	100.0%
重要な部品・部材の生産	44.6%	10.9%	15.7%	2.2%	1.9%	24.7%	100.0%
組立	32.7%	10.9%	20.5%	6.1%	4.2%	25.6%	100.0%
技術員等の育成	50.6%	13.8%	12.8%	1.0%	0.6%	21.2%	100.0%

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）が希望する拠点の役割ごとの立地（国内・海外どちらが望ましいか）は以下の通り。

図表 資料 3- 28 開設意向地域別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(1/5)

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
兵庫県西部（播磨地域）（n=12）

拠点の役割	立地場所	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		10	0	0	0	0	2	12
試作		9	0	1	0	0	2	12
部品・部材の生産		5	0	5	0	0	2	12
重要な部品・部材の生産		6	1	3	0	0	2	12
組立		4	1	5	0	0	2	12
技術員等の育成		7	1	2	0	0	2	12
拠点の役割	立地場所	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		83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
試作		75.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
部品・部材の生産		41.7%	0.0%	41.7%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
重要な部品・部材の生産		50.0%	8.3%	25.0%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
組立		33.3%	8.3%	41.7%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
技術員等の育成		58.3%	8.3%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
神戸市地域（n=18）

拠点の役割	立地場所	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		12	3	1	0	0	2	18
試作		10	4	2	0	0	2	18
部品・部材の生産		7	0	6	2	0	3	18
重要な部品・部材の生産		7	4	3	1	0	3	18
組立		5	3	7	1	0	2	18
技術員等の育成		9	5	2	0	0	2	18
拠点の役割	立地場所	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		66.7%	16.7%	5.6%	0.0%	0.0%	11.1%	100.0%
試作		55.6%	22.2%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	100.0%
部品・部材の生産		38.9%	0.0%	33.3%	11.1%	0.0%	16.7%	100.0%
重要な部品・部材の生産		38.9%	22.2%	16.7%	5.6%	0.0%	16.7%	100.0%
組立		27.8%	16.7%	38.9%	5.6%	0.0%	11.1%	100.0%
技術員等の育成		50.0%	27.8%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	100.0%

図表 資料 3- 29 開設意向地域別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(2/5)

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
兵庫県東部（阪神地域）（n=28）

拠点の役割 \ 立地場所	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	20	5	0	0	0	3	28
試作	17	6	2	0	0	3	28
部品・部材の生産	8	4	8	3	1	4	28
重要な部品・部材の生産	12	7	2	3	1	3	28
組立	10	4	7	3	0	4	28
技術員等の育成	18	5	2	0	0	3	28
拠点の役割 \ 立地場所	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	71.4%	17.9%	0.0%	0.0%	0.0%	10.7%	100.0%
試作	60.7%	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	10.7%	100.0%
部品・部材の生産	28.6%	14.3%	28.6%	10.7%	3.6%	14.3%	100.0%
重要な部品・部材の生産	42.9%	25.0%	7.1%	10.7%	3.6%	10.7%	100.0%
組立	35.7%	14.3%	25.0%	10.7%	0.0%	14.3%	100.0%
技術員等の育成	64.3%	17.9%	7.1%	0.0%	0.0%	10.7%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
大阪市地域（n=52）

拠点の役割 \ 立地場所	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	40	5	2	0	0	5	52
試作	38	5	3	0	0	6	52
部品・部材の生産	19	6	11	6	2	8	52
重要な部品・部材の生産	29	7	6	2	0	8	52
組立	18	6	15	2	1	10	52
技術員等の育成	33	7	6	1	0	5	52
拠点の役割 \ 立地場所	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	76.9%	9.6%	3.8%	0.0%	0.0%	9.6%	100.0%
試作	73.1%	9.6%	5.8%	0.0%	0.0%	11.5%	100.0%
部品・部材の生産	36.5%	11.5%	21.2%	11.5%	3.8%	15.4%	100.0%
重要な部品・部材の生産	55.8%	13.5%	11.5%	3.8%	0.0%	15.4%	100.0%
組立	34.6%	11.5%	28.8%	3.8%	1.9%	19.2%	100.0%
技術員等の育成	63.5%	13.5%	11.5%	1.9%	0.0%	9.6%	100.0%

図表 資料 3- 30 開設意向地域別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(3/5)

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか

大阪府堺泉北地域 (n=26)

拠点の役割 \ 立地場所	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	18	6	1	0	0	1	26
試作	19	5	0	1	0	1	26
部品・部材の生産	10	6	2	4	3	1	26
重要な部品・部材の生産	17	2	3	3	0	1	26
組立	13	4	3	2	2	2	26
技術員等の育成	16	6	3	0	0	1	26
拠点の役割 \ 立地場所	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	69.2%	23.1%	3.8%	0.0%	0.0%	3.8%	100.0%
試作	73.1%	19.2%	0.0%	3.8%	0.0%	3.8%	100.0%
部品・部材の生産	38.5%	23.1%	7.7%	15.4%	11.5%	3.8%	100.0%
重要な部品・部材の生産	65.4%	7.7%	11.5%	11.5%	0.0%	3.8%	100.0%
組立	50.0%	15.4%	11.5%	7.7%	7.7%	7.7%	100.0%
技術員等の育成	61.5%	23.1%	11.5%	0.0%	0.0%	3.8%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか

大阪府泉南地域 (n=14)

拠点の役割 \ 立地場所	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	10	3	1	0	0	0	14
試作	7	5	0	0	1	1	14
部品・部材の生産	4	5	2	1	1	1	14
重要な部品・部材の生産	9	2	1	0	1	1	14
組立	6	1	2	2	1	2	14
技術員等の育成	9	3	2	0	0	0	14
拠点の役割 \ 立地場所	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	71.4%	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
試作	50.0%	35.7%	0.0%	0.0%	7.1%	7.1%	100.0%
部品・部材の生産	28.6%	35.7%	14.3%	7.1%	7.1%	7.1%	100.0%
重要な部品・部材の生産	64.3%	14.3%	7.1%	0.0%	7.1%	7.1%	100.0%
組立	42.9%	7.1%	14.3%	14.3%	7.1%	14.3%	100.0%
技術員等の育成	64.3%	21.4%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

図表 資料 3- 31 開設意向地域別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(4/5)

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
和歌山県北部 (n=8)

立地場所 拠点の役割	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	7	1	0	0	0	0	8
試作	6	2	0	0	0	0	8
部品・部材の生産	6	0	1	1	0	0	8
重要な部品・部材の生産	6	1	1	0	0	0	8
組立	4	1	1	2	0	0	8
技術員等の育成	7	1	0	0	0	0	8
立地場所 拠点の役割	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	87.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
試作	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
部品・部材の生産	75.0%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	100.0%
重要な部品・部材の生産	75.0%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
組立	50.0%	12.5%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	100.0%
技術員等の育成	87.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
分からない (n=194)

立地場所 拠点の役割	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	125	13	32	1	2	21	194
試作	118	16	30	4	3	23	194
部品・部材の生産	72	18	56	10	12	26	194
重要な部品・部材の生産	91	28	41	2	6	26	194
組立	74	23	48	12	9	28	194
技術員等の育成	125	13	32	1	2	21	194
立地場所 拠点の役割	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	64.4%	6.7%	16.5%	0.5%	1.0%	10.8%	100.0%
試作	60.8%	8.2%	15.5%	2.1%	1.5%	11.9%	100.0%
部品・部材の生産	37.1%	9.3%	28.9%	5.2%	6.2%	13.4%	100.0%
重要な部品・部材の生産	46.9%	14.4%	21.1%	1.0%	3.1%	13.4%	100.0%
組立	38.1%	11.9%	24.7%	6.2%	4.6%	14.4%	100.0%
技術員等の育成	64.4%	6.7%	16.5%	0.5%	1.0%	10.8%	100.0%

図表 資料 3- 32 開設意向地域別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(5/5)

拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか
無回答 (n=175)

拠点の役割 \ 立地場所	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	91	8	13	1	0	62	175
試作	84	8	19	1	0	63	175
部品・部材の生産	50	13	30	13	2	67	175
重要な部品・部材の生産	65	17	19	5	1	68	175
組立	53	16	25	8	4	69	175
技術員等の育成	83	16	12	1	0	63	175
拠点の役割 \ 立地場所	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	52.0%	4.6%	7.4%	0.6%	0.0%	35.4%	100.0%
試作	48.0%	4.6%	10.9%	0.6%	0.0%	36.0%	100.0%
部品・部材の生産	28.6%	7.4%	17.1%	7.4%	1.1%	38.3%	100.0%
重要な部品・部材の生産	37.1%	9.7%	10.9%	2.9%	0.6%	38.9%	100.0%
組立	30.3%	9.1%	14.3%	4.6%	2.3%	39.4%	100.0%
技術員等の育成	47.4%	9.1%	6.9%	0.6%	0.0%	36.0%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）が希望する拠点の役割ごとの立地（国内・海外どちらが望ましいか）は以下の通り。

図表 資料 3- 33 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業
(1/6)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
農林水産業・鉱業 (n=0)

立地場所	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	0	0	0	0	0	0	0
試作	0	0	0	0	0	0	0
部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
重要な部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
組立	0	0	0	0	0	0	0
技術員等の育成	0	0	0	0	0	0	0
立地場所	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	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
試作	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
重要な部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
組立	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
技術員等の育成	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
建設業 (n=31)

立地場所	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	21	0	3	0	0	7	31
試作	15	0	5	1	0	10	31
部品・部材の生産	12	1	5	1	1	11	31
重要な部品・部材の生産	13	4	3	0	0	11	31
組立	13	2	3	1	1	11	31
技術員等の育成	21	1	2	0	0	7	31
立地場所	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	67.7%	0.0%	9.7%	0.0%	0.0%	22.6%	100.0%
試作	48.4%	0.0%	16.1%	3.2%	0.0%	32.3%	100.0%
部品・部材の生産	38.7%	3.2%	16.1%	3.2%	3.2%	35.5%	100.0%
重要な部品・部材の生産	41.9%	12.9%	9.7%	0.0%	0.0%	35.5%	100.0%
組立	41.9%	6.5%	9.7%	3.2%	3.2%	35.5%	100.0%
技術員等の育成	67.7%	3.2%	6.5%	0.0%	0.0%	22.6%	100.0%

図表 資料 3- 34 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

(2/6)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
生活関連型 (n=83)

立地場所 拠点の役割	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	61	7	6	0	1	8	83
試作	60	8	6	0	2	7	83
部品・部材の生産	33	9	19	7	4	11	83
重要な部品・部材の生産	44	15	9	3	2	10	83
組立	39	8	18	3	1	14	83
技術員等の育成	53	13	8	0	1	8	83
立地場所 拠点の役割	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	73.5%	8.4%	7.2%	0.0%	1.2%	9.6%	100.0%
試作	72.3%	9.6%	7.2%	0.0%	2.4%	8.4%	100.0%
部品・部材の生産	39.8%	10.8%	22.9%	8.4%	4.8%	13.3%	100.0%
重要な部品・部材の生産	53.0%	18.1%	10.8%	3.6%	2.4%	12.0%	100.0%
組立	47.0%	9.6%	21.7%	3.6%	1.2%	16.9%	100.0%
技術員等の育成	63.9%	15.7%	9.6%	0.0%	1.2%	9.6%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
基礎素材型 (n=142)

立地場所 拠点の役割	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	119	10	6	1	0	6	142
試作	118	11	7	0	0	6	142
部品・部材の生産	75	16	32	9	3	7	142
重要な部品・部材の生産	91	21	21	1	0	8	142
組立	71	19	29	9	3	11	142
技術員等の育成	100	20	15	1	0	6	142
立地場所 拠点の役割	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	83.8%	7.0%	4.2%	0.7%	0.0%	4.2%	100.0%
試作	83.1%	7.7%	4.9%	0.0%	0.0%	4.2%	100.0%
部品・部材の生産	52.8%	11.3%	22.5%	6.3%	2.1%	4.9%	100.0%
重要な部品・部材の生産	64.1%	14.8%	14.8%	0.7%	0.0%	5.6%	100.0%
組立	50.0%	13.4%	20.4%	6.3%	2.1%	7.7%	100.0%
技術員等の育成	70.4%	14.1%	10.6%	0.7%	0.0%	4.2%	100.0%

図表 資料 3- 35 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

(3/6)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

加工組立型 (n=71)

立地場所 拠点の役割	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらとも いけない	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	50	10	6	0	0	5	71
試作	46	11	5	3	0	6	71
部品・部材の生産	24	10	18	9	5	5	71
重要な部品・部材の生産	42	11	9	2	2	5	71
組立	26	14	15	5	7	4	71
技術員等の育成	42	15	8	1	0	5	71
立地場所 拠点の役割	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらとも いけない	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	70.4%	14.1%	8.5%	0.0%	0.0%	7.0%	100.0%
試作	64.8%	15.5%	7.0%	4.2%	0.0%	8.5%	100.0%
部品・部材の生産	33.8%	14.1%	25.4%	12.7%	7.0%	7.0%	100.0%
重要な部品・部材の生産	59.2%	15.5%	12.7%	2.8%	2.8%	7.0%	100.0%
組立	36.6%	19.7%	21.1%	7.0%	9.9%	5.6%	100.0%
技術員等の育成	59.2%	21.1%	11.3%	1.4%	0.0%	7.0%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

情報通信業 (n=0)

立地場所 拠点の役割	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらとも いけない	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	0	0	0	0	0	0	0
試作	0	0	0	0	0	0	0
部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
重要な部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
組立	0	0	0	0	0	0	0
技術員等の育成	0	0	0	0	0	0	0
立地場所 拠点の役割	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらとも いけない	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	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
試作	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
重要な部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
組立	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
技術員等の育成	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 36 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

(4/6)

運輸・倉庫業 (n=5)

立地場所 拠点の役割	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	0	0	2	0	0	3	5
試作	0	0	2	0	0	3	5
部品・部材の生産	1	0	1	0	0	3	5
重要な部品・部材の生産	1	0	1	0	0	3	5
組立	1	0	1	0	0	3	5
技術員等の育成	1	0	1	0	0	3	5
立地場所 拠点の役割	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	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
試作	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
部品・部材の生産	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
重要な部品・部材の生産	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
組立	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
技術員等の育成	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

卸売業 (n=103)

立地場所 拠点の役割	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	37	3	16	0	0	47	103
試作	27	8	19	1	1	47	103
部品・部材の生産	12	7	21	6	5	52	103
重要な部品・部材の生産	17	10	16	5	3	52	103
組立	11	8	20	8	4	52	103
技術員等の育成	25	14	15	2	0	47	103
立地場所 拠点の役割	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	35.9%	2.9%	15.5%	0.0%	0.0%	45.6%	100.0%
試作	26.2%	7.8%	18.4%	1.0%	1.0%	45.6%	100.0%
部品・部材の生産	11.7%	6.8%	20.4%	5.8%	4.9%	50.5%	100.0%
重要な部品・部材の生産	16.5%	9.7%	15.5%	4.9%	2.9%	50.5%	100.0%
組立	10.7%	7.8%	19.4%	7.8%	3.9%	50.5%	100.0%
技術員等の育成	24.3%	13.6%	14.6%	1.9%	0.0%	45.6%	100.0%

図表 資料 3- 37 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

(5/6)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

小売業 (n=11)

立地場所 拠点の役割	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	2	1	2	1	0	5	11
試作	2	0	3	0	1	5	11
部品・部材の生産	1	0	2	2	1	5	11
重要な部品・部材の生産	2	0	2	1	1	5	11
組立	1	1	3	0	1	5	11
技術員等の育成	2	0	3	1	0	5	11

立地場所 拠点の役割	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	18.2%	9.1%	18.2%	9.1%	0.0%	45.5%	100.0%
試作	18.2%	0.0%	27.3%	0.0%	9.1%	45.5%	100.0%
部品・部材の生産	9.1%	0.0%	18.2%	18.2%	9.1%	45.5%	100.0%
重要な部品・部材の生産	18.2%	0.0%	18.2%	9.1%	9.1%	45.5%	100.0%
組立	9.1%	9.1%	27.3%	0.0%	9.1%	45.5%	100.0%
技術員等の育成	18.2%	0.0%	27.3%	9.1%	0.0%	45.5%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

その他 (n=28)

立地場所 拠点の役割	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	10	2	7	0	1	8	28
試作	11	2	6	1	0	8	28
部品・部材の生産	7	0	10	1	1	9	28
重要な部品・部材の生産	8	0	10	0	1	9	28
組立	9	1	8	2	0	8	28
技術員等の育成	9	2	8	0	1	8	28
立地場所 拠点の役割	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	35.7%	7.1%	25.0%	0.0%	3.6%	28.6%	100.0%
試作	39.3%	7.1%	21.4%	3.6%	0.0%	28.6%	100.0%
部品・部材の生産	25.0%	0.0%	35.7%	3.6%	3.6%	32.1%	100.0%
重要な部品・部材の生産	28.6%	0.0%	35.7%	0.0%	3.6%	32.1%	100.0%
組立	32.1%	3.6%	28.6%	7.1%	0.0%	28.6%	100.0%
技術員等の育成	32.1%	7.1%	28.6%	0.0%	3.6%	28.6%	100.0%

図表 資料 3- 38 業種別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所_荷主企業

(6/6)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

無回答 (n=7)

立地場所 拠点の役割	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	2	0	1	0	0	4	7
試作	2	0	1	0	0	4	7
部品・部材の生産	2	0	1	0	0	4	7
重要な部品・部材の生産	2	0	1	0	0	4	7
組立	2	1	0	0	0	4	7
技術員等の育成	3	0	0	0	0	4	7
立地場所 拠点の役割	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	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%
試作	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%
部品・部材の生産	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%
重要な部品・部材の生産	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%
組立	28.6%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%
技術員等の育成	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	57.1%	100.0%

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）が希望する拠点の役割ごとの立地（国内・海外どちらが望ましいか）は以下の通り。

図表 資料 3- 39 製造業部門別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(1/3)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
化学工業（n=36）

立地場所	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	29	2	3	0	0	2	36
試作	29	2	3	0	0	2	36
部品・部材の生産	17	5	9	1	1	3	36
重要な部品・部材の生産	20	7	6	0	0	3	36
組立	17	7	5	1	1	5	36
技術員等の育成	24	7	3	0	0	2	36
立地場所	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	80.6%	5.6%	8.3%	0.0%	0.0%	5.6%	100.0%
試作	80.6%	5.6%	8.3%	0.0%	0.0%	5.6%	100.0%
部品・部材の生産	47.2%	13.9%	25.0%	2.8%	2.8%	8.3%	100.0%
重要な部品・部材の生産	55.6%	19.4%	16.7%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
組立	47.2%	19.4%	13.9%	2.8%	2.8%	13.9%	100.0%
技術員等の育成	66.7%	19.4%	8.3%	0.0%	0.0%	5.6%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか
一般機械・精密機械製造業（n=33）

立地場所	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	27	2	2	0	0	2	33
試作	25	3	3	0	0	2	33
部品・部材の生産	15	3	8	4	1	2	33
重要な部品・部材の生産	23	3	5	0	0	2	33
組立	19	3	7	2	0	2	33
技術員等の育成	23	6	2	0	0	2	33
立地場所	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	81.8%	6.1%	6.1%	0.0%	0.0%	6.1%	100.0%
試作	75.8%	9.1%	9.1%	0.0%	0.0%	6.1%	100.0%
部品・部材の生産	45.5%	9.1%	24.2%	12.1%	3.0%	6.1%	100.0%
重要な部品・部材の生産	69.7%	9.1%	15.2%	0.0%	0.0%	6.1%	100.0%
組立	57.6%	9.1%	21.2%	6.1%	0.0%	6.1%	100.0%
技術員等の育成	69.7%	18.2%	6.1%	0.0%	0.0%	6.1%	100.0%

図表 資料 3- 40 製造業部門別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(2/3)

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

電子部品・デバイス製造業 (n=6)

立地場所 拠点の役割	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	5	0	1	0	0	0	6
試作	5	0	0	1	0	0	6
部品・部材の生産	1	1	1	2	1	0	6
重要な部品・部材の生産	4	0	1	1	0	0	6
組立	1	1	2	0	2	0	6
技術員等の育成	4	0	2	0	0	0	6
立地場所 拠点の役割	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	83.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
試作	83.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
部品・部材の生産	16.7%	16.7%	16.7%	33.3%	16.7%	0.0%	100.0%
重要な部品・部材の生産	66.7%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
組立	16.7%	16.7%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
技術員等の育成	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

電気機械製造業 (n=27)

立地場所 拠点の役割	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	17	7	1	0	0	2	27
試作	15	7	0	2	0	3	27
部品・部材の生産	7	5	8	2	3	2	27
重要な部品・部材の生産	13	8	2	0	2	2	27
組立	5	9	5	3	4	1	27
技術員等の育成	14	8	3	0	0	2	27
立地場所 拠点の役割	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	63.0%	25.9%	3.7%	0.0%	0.0%	7.4%	100.0%
試作	55.6%	25.9%	0.0%	7.4%	0.0%	11.1%	100.0%
部品・部材の生産	25.9%	18.5%	29.6%	7.4%	11.1%	7.4%	100.0%
重要な部品・部材の生産	48.1%	29.6%	7.4%	0.0%	7.4%	7.4%	100.0%
組立	18.5%	33.3%	18.5%	11.1%	14.8%	3.7%	100.0%
技術員等の育成	51.9%	29.6%	11.1%	0.0%	0.0%	7.4%	100.0%

図表 資料 3- 41 製造業部門別生産拠点・研修開発拠点の役割ごとの立地場所
_荷主企業(3/3)

情報通信機械製造業 (n=0)

立地場所 拠点の役割	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	0	0	0	0	0	0	0
試作	0	0	0	0	0	0	0
部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
重要な部品・部材の生産	0	0	0	0	0	0	0
組立	0	0	0	0	0	0	0
技術員等の育成	0	0	0	0	0	0	0
立地場所 拠点の役割	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	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
試作	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
重要な部品・部材の生産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
組立	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
技術員等の育成	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

拠点の役割ごとに国内・国外どちらが望ましいか

輸送用機器製造業 (n=5)

立地場所 拠点の役割	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	1	1	2	0	0	1	5
試作	1	1	2	0	0	1	5
部品・部材の生産	1	1	1	1	0	1	5
重要な部品・部材の生産	2	0	1	1	0	1	5
組立	1	1	1	0	1	1	5
技術員等の育成	1	1	1	1	0	1	5
立地場所 拠点の役割	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	20.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
試作	20.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
部品・部材の生産	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
重要な部品・部材の生産	40.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
組立	20.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	100.0%
技術員等の育成	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%

設問 2.(3) 生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点について、それぞれに重要なものを5つまで選び、番号を○で囲んでください。

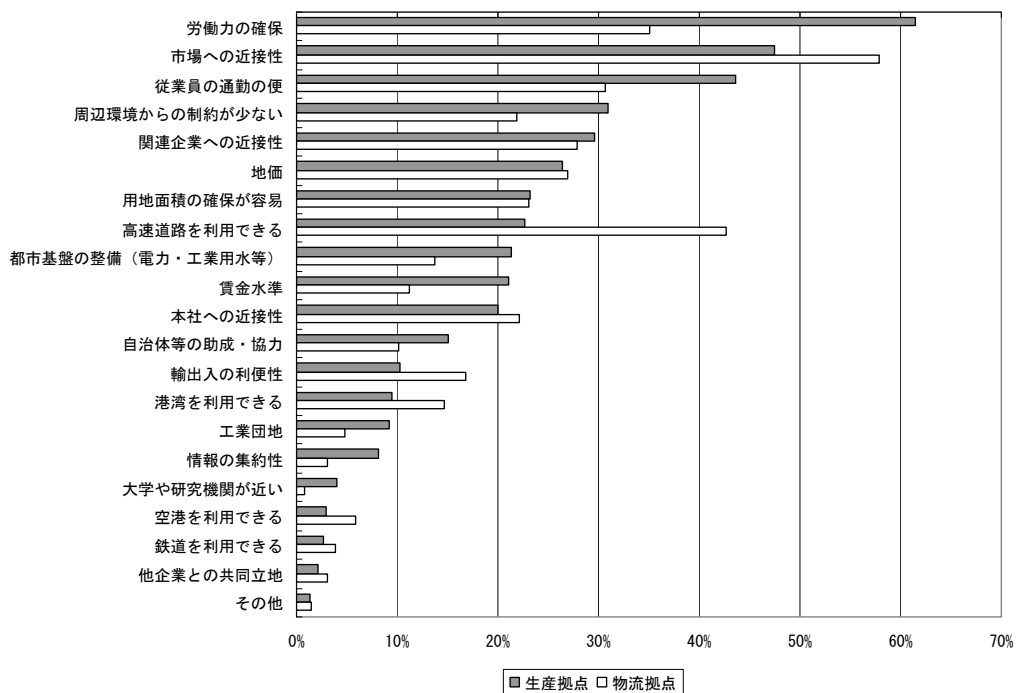
[荷主企業]

荷主企業が生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点は、生産拠点が「労働力の確保」(61.5%)、物流拠点が「市場への近接性」(57.9%)の回答が最も多い。

図表 資料 3- 42 立地検討に際する重視点

有効回答社数： 生産 371 物流 356
 生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点 (生産拠点 n = 1532 物流拠点 n = 1345)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	228	61.5%	125	35.1%
市場への近接性	176	47.4%	206	57.9%
従業員の通勤の便	162	43.7%	109	30.6%
周辺環境からの制約が少ない	115	31.0%	78	21.9%
関連企業への近接性	110	29.6%	99	27.8%
地価	98	26.4%	96	27.0%
用地面積の確保が容易	86	23.2%	82	23.0%
高速道路を利用できる	84	22.6%	152	42.7%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	79	21.3%	49	13.8%
賃金水準	78	21.0%	40	11.2%
本社への近接性	74	19.9%	79	22.2%
自治体等の助成・協力	56	15.1%	36	10.1%
輸出入の利便性	38	10.2%	60	16.9%
港湾を利用できる	35	9.4%	52	14.6%
工業団地	34	9.2%	17	4.8%
情報の集約性	30	8.1%	11	3.1%
大学や研究機関が近い	15	4.0%	3	0.8%
空港を利用できる	11	3.0%	21	5.9%
鉄道を利用できる	10	2.7%	14	3.9%
他企業との共同立地	8	2.2%	11	3.1%
その他	5	1.3%	5	1.4%
合計	1532		1345	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

図表 資料 3- 43 拠点立地有無別立地検討に際する重視点(1/2)

生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 138 物流 131

拠点あり（生産拠点：n=578、物流拠点：n=508）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	82	59.4%	39	29.8%
市場への近接性	75	54.3%	79	60.3%
従業員の通勤の便	57	41.3%	43	32.8%
周辺環境からの制約が少ない	40	29.0%	29	22.1%
関連企業への近接性	39	28.3%	44	33.6%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	38	27.5%	22	16.8%
用地面積の確保が容易	36	26.1%	36	27.5%
地価	33	23.9%	38	29.0%
本社への近接性	29	21.0%	24	18.3%
高速道路を利用できる	29	21.0%	55	42.0%
賃金水準	24	17.4%	10	7.6%
自治体等の助成・協力	22	15.9%	14	10.7%
港湾を利用できる	20	14.5%	24	18.3%
輸出入の利便性	15	10.9%	21	16.0%
情報の集約性	11	8.0%	2	1.5%
工業団地	10	7.2%	7	5.3%
大学や研究機関が近い	6	4.3%	3	2.3%
他企業との共同立地	4	2.9%	5	3.8%
空港を利用できる	4	2.9%	6	4.6%
鉄道を利用できる	2	1.4%	5	3.8%
その他	2	1.4%	2	1.5%
合計	578		508	

図表 資料 3- 44 拠点立地有無別立地検討に際する重視点(2/2)

生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 233 物流 225

拠点なし（生産拠点：n=954、物流拠点：n=837）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	146	62.7%	86	38.2%
従業員の通勤の便	105	45.1%	66	29.3%
市場への近接性	101	43.3%	127	56.4%
周辺環境からの制約が少ない	75	32.2%	49	21.8%
関連企業への近接性	71	30.5%	55	24.4%
地価	65	27.9%	58	25.8%
高速道路を利用できる	55	23.6%	97	43.1%
賃金水準	54	23.2%	30	13.3%
用地面積の確保が容易	50	21.5%	46	20.4%
本社への近接性	45	19.3%	55	24.4%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	41	17.6%	27	12.0%
自治体等の助成・協力	34	14.6%	22	9.8%
工業団地	24	10.3%	10	4.4%
輸出入の利便性	23	9.9%	39	17.3%
情報の集約性	19	8.2%	9	4.0%
港湾を利用できる	15	6.4%	28	12.4%
大学や研究機関が近い	9	3.9%	0	0.0%
鉄道を利用できる	8	3.4%	9	4.0%
空港を利用できる	7	3.0%	15	6.7%
他企業との共同立地	4	1.7%	6	2.7%
その他	3	1.3%	3	1.3%
合計	954		837	

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）が生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

図表 資料 3- 45 開設意向地域別立地検討に際する重視点(1/5)

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 10 物流 11

兵庫県西部（播磨地域）（生産拠点 n=41 物流拠点 n=42）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	9	90.0%	4	36.4%
従業員の通勤の便	6	60.0%	4	36.4%
関連企業への近接性	5	50.0%	3	27.3%
高速道路を利用できる	4	40.0%	6	54.5%
市場への近接性	4	40.0%	5	45.5%
本社への近接性	3	30.0%	2	18.2%
地価	2	20.0%	3	27.3%
賃金水準	2	20.0%	2	18.2%
用地面積の確保が容易	1	10.0%	3	27.3%
輸出入の利便性	1	10.0%	3	27.3%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	1	10.0%	2	18.2%
周辺環境からの制約が少ない	1	10.0%	2	18.2%
港湾を利用できる	1	10.0%	1	9.1%
大学や研究機関が近い	1	10.0%	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%	1	9.1%
空港を利用できる	0	0.0%	1	9.1%
自治体等の助成・協力	0	0.0%	0	0.0%
工業団地	0	0.0%	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	41		42	

有効回答社数： 生産 16 物流 10

神戸市地域（生産拠点 n=72 物流拠点 n=42）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
市場への近接性	8	50.0%	4	40.0%
労働力の確保	8	50.0%	3	30.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	6	37.5%	2	20.0%
従業員の通勤の便	6	37.5%	2	20.0%
高速道路を利用できる	5	31.3%	5	50.0%
港湾を利用できる	5	31.3%	3	30.0%
用地面積の確保が容易	4	25.0%	2	20.0%
賃金水準	4	25.0%	2	20.0%
関連企業への近接性	4	25.0%	1	10.0%
周辺環境からの制約が少ない	4	25.0%	1	10.0%
自治体等の助成・協力	3	18.8%	4	40.0%
輸出入の利便性	3	18.8%	3	30.0%
本社への近接性	3	18.8%	2	20.0%
情報の集約性	3	18.8%	0	0.0%
地価	2	12.5%	4	40.0%
大学や研究機関が近い	1	6.3%	2	20.0%
空港を利用できる	1	6.3%	1	10.0%
鉄道を利用できる	1	6.3%	1	10.0%
他企業との共同立地	1	6.3%	0	0.0%
工業団地	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	72		42	

図表 資料 3- 46 開設意向地域別立地検討に際する重視点(2/5)

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 24 物流 22

兵庫県東部（阪神地域）（生産拠点 n=109 物流拠点 n=100）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	16	66.7%	11	50.0%
市場への近接性	14	58.3%	13	59.1%
従業員の通勤の便	12	50.0%	8	36.4%
周辺環境からの制約が少ない	9	37.5%	7	31.8%
高速道路を利用できる	7	29.2%	14	63.6%
地価	7	29.2%	8	36.4%
賃金水準	7	29.2%	4	18.2%
関連企業への近接性	6	25.0%	3	13.6%
輸出入の利便性	4	16.7%	6	27.3%
港湾を利用できる	4	16.7%	4	18.2%
自治体等の助成・協力	3	12.5%	4	18.2%
空港を利用できる	3	12.5%	2	9.1%
本社への近接性	3	12.5%	0	0.0%
情報の集約性	3	12.5%	0	0.0%
用地面積の確保が容易	2	8.3%	9	40.9%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	2	8.3%	4	18.2%
他企業との共同立地	2	8.3%	2	9.1%
工業団地	2	8.3%	1	4.5%
鉄道を利用できる	2	8.3%	0	0.0%
大学や研究機関が近い	1	4.2%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	109		100	

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 43 物流 48

大阪市地域（生産拠点 n=188 物流拠点 n=201）

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
市場への近接性	24	55.8%	28	58.3%
労働力の確保	24	55.8%	18	37.5%
従業員の通勤の便	21	48.8%	19	39.6%
周辺環境からの制約が少ない	20	46.5%	10	20.8%
自治体等の助成・協力	14	32.6%	11	22.9%
本社への近接性	12	27.9%	13	27.1%
用地面積の確保が容易	10	23.3%	15	31.3%
高速道路を利用できる	9	20.9%	22	45.8%
地価	9	20.9%	14	29.2%
賃金水準	9	20.9%	6	12.5%
関連企業への近接性	8	18.6%	13	27.1%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	8	18.6%	9	18.8%
情報の集約性	6	14.0%	2	4.2%
輸出入の利便性	4	9.3%	7	14.6%
港湾を利用できる	3	7.0%	5	10.4%
工業団地	3	7.0%	4	8.3%
鉄道を利用できる	3	7.0%	3	6.3%
空港を利用できる	1	2.3%	1	2.1%
大学や研究機関が近い	0	0.0%	1	2.1%
他企業との共同立地	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	188		201	

図表 資料 3- 47 開設意向地域別立地検討に際する重視点(3/5)

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 24 物流 22

大阪府堺泉北地域 (生産拠点 n=108 物流拠点 n=95)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
市場への近接性	15	62.5%	13	59.1%
労働力の確保	13	54.2%	10	45.5%
周辺環境からの制約が少ない	11	45.8%	9	40.9%
従業員の通勤の便	9	37.5%	8	36.4%
関連企業への近接性	9	37.5%	3	13.6%
自治体等の助成・協力	6	25.0%	2	9.1%
賃金水準	6	25.0%	1	4.5%
地価	5	20.8%	10	45.5%
高速道路を利用できる	5	20.8%	9	40.9%
本社への近接性	5	20.8%	4	18.2%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	5	20.8%	3	13.6%
用地面積の確保が容易	4	16.7%	7	31.8%
工業団地	3	12.5%	2	9.1%
大学や研究機関が近い	3	12.5%	0	0.0%
港湾を利用できる	2	8.3%	6	27.3%
輸出入の利便性	2	8.3%	5	22.7%
情報の集約性	2	8.3%	0	0.0%
鉄道を利用できる	2	8.3%	0	0.0%
他企業との共同立地	1	4.2%	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%	3	13.6%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	108		95	

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 13 物流 10

大阪府泉南地域 (生産拠点 n=62 物流拠点 n=46)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
従業員の通勤の便	8	61.5%	7	70.0%
労働力の確保	8	61.5%	4	40.0%
市場への近接性	7	53.8%	6	60.0%
賃金水準	7	53.8%	1	10.0%
周辺環境からの制約が少ない	6	46.2%	5	50.0%
関連企業への近接性	6	46.2%	3	30.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	5	38.5%	1	10.0%
用地面積の確保が容易	4	30.8%	2	20.0%
自治体等の助成・協力	4	30.8%	1	10.0%
工業団地	3	23.1%	2	20.0%
地価	1	7.7%	3	30.0%
輸出入の利便性	1	7.7%	2	20.0%
港湾を利用できる	1	7.7%	2	20.0%
情報の集約性	1	7.7%	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%	3	30.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%	2	20.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%	1	10.0%
空港を利用できる	0	0.0%	1	10.0%
他企業との共同立地	0	0.0%	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	62		46	

図表 資料 3- 48 開設意向地域別立地検討に際する重視点(4/5)

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 8 物流 6

和歌山県北部 (生産拠点 n=32 物流拠点 n=22)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
周辺環境からの制約が少ない	5	62.5%	2	33.3%
本社への近接性	4	50.0%	3	50.0%
用地面積の確保が容易	4	50.0%	3	50.0%
関連企業への近接性	4	50.0%	2	33.3%
労働力の確保	4	50.0%	2	33.3%
市場への近接性	2	25.0%	2	33.3%
工業団地	2	25.0%	1	16.7%
空港を利用できる	2	25.0%	1	16.7%
港湾を利用できる	1	12.5%	2	33.3%
従業員の通勤の便	1	12.5%	1	16.7%
高速道路を利用できる	1	12.5%	1	16.7%
地価	1	12.5%	0	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	12.5%	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%	2	33.3%
自治体等の助成・協力	0	0.0%	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%
合計	32		22	

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 161 物流 156

分からない (生産拠点 n=653 物流拠点 n=585)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	103	64.0%	67	42.9%
市場への近接性	75	46.6%	93	59.6%
従業員の通勤の便	71	44.1%	42	26.9%
周辺環境からの制約が少ない	51	31.7%	35	22.4%
地価	47	29.2%	42	26.9%
関連企業への近接性	42	26.1%	44	28.2%
用地面積の確保が容易	38	23.6%	35	22.4%
高速道路を利用できる	36	22.4%	68	43.6%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	36	22.4%	17	10.9%
賃金水準	30	18.6%	20	12.8%
本社への近接性	27	16.8%	29	18.6%
自治体等の助成・協力	22	13.7%	12	7.7%
輸出入の利便性	17	10.6%	25	16.0%
工業団地	14	8.7%	5	3.2%
港湾を利用できる	11	6.8%	20	12.8%
情報の集約性	11	6.8%	6	3.8%
大学や研究機関が近い	7	4.3%	1	0.6%
鉄道を利用できる	4	2.5%	8	5.1%
空港を利用できる	4	2.5%	7	4.5%
その他	4	2.5%	3	1.9%
他企業との共同立地	3	1.9%	6	3.8%
合計	653		585	

図表 資料 3- 49 開設意向地域別立地検討に際する重視点(5/5)

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 生産 112 物流 108

無回答 (生産拠点 n=450 物流拠点 n=378)

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	68	60.7%	23	21.3%
市場への近接性	54	48.2%	65	60.2%
従業員の通勤の便	48	42.9%	32	29.6%
関連企業への近接性	38	33.9%	33	30.6%
地価	31	27.7%	29	26.9%
用地面積の確保が容易	29	25.9%	20	18.5%
周辺環境からの制約が少ない	28	25.0%	22	20.4%
賃金水準	26	23.2%	10	9.3%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	24	21.4%	15	13.9%
高速道路を利用できる	23	20.5%	41	38.0%
本社への近接性	23	20.5%	30	27.8%
自治体等の助成・協力	16	14.3%	9	8.3%
港湾を利用できる	11	9.8%	15	13.9%
情報の集約性	10	8.9%	3	2.8%
輸出入の利便性	9	8.0%	15	13.9%
工業団地	8	7.1%	3	2.8%
大学や研究機関が近い	2	1.8%	0	0.0%
他企業との共同立地	1	0.9%	3	2.8%
その他	1	0.9%	2	1.9%
空港を利用できる	0	0.0%	6	5.6%
鉄道を利用できる	0	0.0%	2	1.9%
合計	450		378	

[荷主企業 業種別]_生産拠点のみ

荷主企業（業種別）が生産拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

図表 資料 3- 50 業種別立地検討に際する重視点(1/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 0

農林水産業・鉱業 (n=0)

	生産拠点	
市場への近接性	0	0.0%
関連企業への近接性	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%
労働力の確保	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
地価	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
従業員の通勤の便	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	0	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 21

建設業 (n=72)

	生産拠点	
市場への近接性	12	57.1%
従業員の通勤の便	8	38.1%
労働力の確保	7	33.3%
関連企業への近接性	6	28.6%
周辺環境からの制約が少ない	5	23.8%
高速道路を利用できる	5	23.8%
本社への近接性	4	19.0%
用地面積の確保が容易	4	19.0%
地価	4	19.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	4	19.0%
賃金水準	3	14.3%
その他	3	14.3%
自治体等の助成・協力	2	9.5%
情報の集約性	2	9.5%
輸出入の利便性	1	4.8%
工業団地	1	4.8%
港湾を利用できる	1	4.8%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
合計	72	

図表 資料 3- 51 業種別立地検討に際する重視点(2/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 78

生活関連型 (n=315)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	49	62.8%
市場への近接性	44	56.4%
従業員の通勤の便	37	47.4%
関連企業への近接性	27	34.6%
本社への近接性	23	29.5%
地価	21	26.9%
用地面積の確保が容易	16	20.5%
周辺環境からの制約が少ない	16	20.5%
賃金水準	15	19.2%
高速道路を利用できる	15	19.2%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	14	17.9%
自治体等の助成・協力	10	12.8%
情報の集約性	5	6.4%
大学や研究機関が近い	5	6.4%
空港を利用できる	4	5.1%
輸出入の利便性	3	3.8%
工業団地	3	3.8%
他企業との共同立地	3	3.8%
港湾を利用できる	3	3.8%
鉄道を利用できる	2	2.6%
その他	0	0.0%
合計	315	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 134

基礎素材型 (n=557)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	82	61.2%
市場への近接性	67	50.0%
周辺環境からの制約が少ない	58	43.3%
従業員の通勤の便	53	39.6%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	38	28.4%
用地面積の確保が容易	37	27.6%
関連企業への近接性	34	25.4%
地価	29	21.6%
高速道路を利用できる	28	20.9%
賃金水準	25	18.7%
自治体等の助成・協力	22	16.4%
本社への近接性	17	12.7%
工業団地	17	12.7%
港湾を利用できる	16	11.9%
情報の集約性	12	9.0%
輸出入の利便性	10	7.5%
大学や研究機関が近い	4	3.0%
他企業との共同立地	3	2.2%
鉄道を利用できる	3	2.2%
空港を利用できる	2	1.5%
その他	0	0.0%
合計	557	

図表 資料 3- 52 業種別立地検討に際する重視点(3/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 66

加工組立型 (n=288)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	47	71.2%
従業員の通勤の便	38	57.6%
関連企業への近接性	26	39.4%
市場への近接性	19	28.8%
地価	18	27.3%
本社への近接性	16	24.2%
高速道路を利用できる	16	24.2%
自治体等の助成・協力	15	22.7%
周辺環境からの制約が少ない	15	22.7%
賃金水準	14	21.2%
用地面積の確保が容易	13	19.7%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	11	16.7%
輸出入の利便性	8	12.1%
工業団地	8	12.1%
情報の集約性	6	9.1%
大学や研究機関が近い	6	9.1%
港湾を利用できる	5	7.6%
鉄道を利用できる	4	6.1%
空港を利用できる	2	3.0%
その他	1	1.5%
他企業との共同立地	0	0.0%
合計	288	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 0

情報通信業 (n=0)

	生産拠点	
	件数	割合
市場への近接性	0	0.0%
関連企業への近接性	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%
労働力の確保	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
地価	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
従業員の通勤の便	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	0	

図表 資料 3- 53 業種別立地検討に際する重視点(4/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 2

運輸・倉庫業 (n=10)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	2	100.0%
高速道路を利用できる	2	100.0%
市場への近接性	1	50.0%
用地面積の確保が容易	1	50.0%
情報の集約性	1	50.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	50.0%
従業員の通勤の便	1	50.0%
港湾を利用できる	1	50.0%
関連企業への近接性	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
地価	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	10	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 44

卸売業 (n=187)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	26	59.1%
市場への近接性	18	40.9%
地価	18	40.9%
従業員の通勤の便	18	40.9%
賃金水準	15	34.1%
高速道路を利用できる	14	31.8%
輸出入の利便性	12	27.3%
周辺環境からの制約が少ない	12	27.3%
関連企業への近接性	11	25.0%
用地面積の確保が容易	9	20.5%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	8	18.2%
本社への近接性	7	15.9%
港湾を利用できる	5	11.4%
工業団地	4	9.1%
自治体等の助成・協力	3	6.8%
情報の集約性	3	6.8%
空港を利用できる	2	4.5%
他企業との共同立地	1	2.3%
その他	1	2.3%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
合計	187	

図表 資料 3- 54 業種別立地検討に際する重視点(5/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 6

小売業 (n=20)

	生産拠点	
	件数	割合
市場への近接性	3	50.0%
周辺環境からの制約が少ない	3	50.0%
港湾を利用できる	3	50.0%
労働力の確保	2	33.3%
地価	2	33.3%
賃金水準	2	33.3%
輸出入の利便性	2	33.3%
関連企業への近接性	1	16.7%
用地面積の確保が容易	1	16.7%
従業員の通勤の便	1	16.7%
本社への近接性	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	20	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 17

その他 (n=71)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	12	70.6%
市場への近接性	10	58.8%
従業員の通勤の便	6	35.3%
周辺環境からの制約が少ない	5	29.4%
関連企業への近接性	4	23.5%
本社への近接性	4	23.5%
自治体等の助成・協力	4	23.5%
用地面積の確保が容易	4	23.5%
地価	4	23.5%
高速道路を利用できる	4	23.5%
賃金水準	3	17.6%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	3	17.6%
輸出入の利便性	2	11.8%
情報の集約性	1	5.9%
工業団地	1	5.9%
他企業との共同立地	1	5.9%
港湾を利用できる	1	5.9%
空港を利用できる	1	5.9%
鉄道を利用できる	1	5.9%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	71	

図表 資料 3- 55 業種別立地検討に際する重視点(6/6)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 3

無回答 (n=12)

	生産拠点	
	件数	割合
本社への近接性	3	100.0%
市場への近接性	2	66.7%
地価	2	66.7%
関連企業への近接性	1	33.3%
労働力の確保	1	33.3%
用地面積の確保が容易	1	33.3%
賃金水準	1	33.3%
周辺環境からの制約が少ない	1	33.3%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
従業員の通勤の便	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	12	

[荷主企業 製造業部門別]_生産拠点のみ

荷主企業（製造業部門別・生産拠点のみ）が生産拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

図表 資料 3- 56 製造業部門別立地検討に際する重視点(1/3)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 33

化学工業 (n=141)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	20	60.6%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	16	48.5%
周辺環境からの制約が少ない	15	45.5%
市場への近接性	14	42.4%
従業員の通勤の便	11	33.3%
地価	10	30.3%
自治体等の助成・協力	9	27.3%
用地面積の確保が容易	8	24.2%
高速道路を利用できる	8	24.2%
工業団地	7	21.2%
本社への近接性	5	15.2%
港湾を利用できる	5	15.2%
関連企業への近接性	3	9.1%
賃金水準	2	6.1%
輸出入の利便性	2	6.1%
他企業との共同立地	2	6.1%
情報の集約性	1	3.0%
大学や研究機関が近い	1	3.0%
空港を利用できる	1	3.0%
鉄道を利用できる	1	3.0%
その他	0	0.0%
合計	141	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 32

一般機械・精密機械製造業 (n=140)

	生産拠点	
	件数	割合
労働力の確保	23	71.9%
従業員の通勤の便	23	71.9%
関連企業への近接性	13	40.6%
本社への近接性	9	28.1%
周辺環境からの制約が少ない	9	28.1%
市場への近接性	8	25.0%
地価	8	25.0%
高速道路を利用できる	8	25.0%
用地面積の確保が容易	7	21.9%
自治体等の助成・協力	6	18.8%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	6	18.8%
賃金水準	5	15.6%
工業団地	4	12.5%
輸出入の利便性	2	6.3%
情報の集約性	2	6.3%
大学や研究機関が近い	2	6.3%
港湾を利用できる	2	6.3%
空港を利用できる	1	3.1%
鉄道を利用できる	1	3.1%
その他	1	3.1%
他企業との共同立地	0	0.0%
合計	140	

図表 資料 3- 57 製造業部門別立地検討に際する重視点(2/3)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 6

電子部品・デバイス製造業 (n=26)

	生産拠点	
	回数	割合
市場への近接性	3	50.0%
労働力の確保	3	50.0%
自治体等の助成・協力	3	50.0%
地価	3	50.0%
関連企業への近接性	2	33.3%
周辺環境からの制約が少ない	2	33.3%
高速道路を利用できる	2	33.3%
本社への近接性	1	16.7%
用地面積の確保が容易	1	16.7%
賃金水準	1	16.7%
輸出入の利便性	1	16.7%
情報の集約性	1	16.7%
工業団地	1	16.7%
従業員の通勤の便	1	16.7%
鉄道を利用できる	1	16.7%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	26	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 24

電気機械製造業 (n=105)

	生産拠点	
	回数	割合
労働力の確保	19	79.2%
従業員の通勤の便	13	54.2%
関連企業への近接性	10	41.7%
賃金水準	7	29.2%
市場への近接性	6	25.0%
地価	6	25.0%
用地面積の確保が容易	5	20.8%
高速道路を利用できる	5	20.8%
本社への近接性	4	16.7%
自治体等の助成・協力	4	16.7%
輸出入の利便性	4	16.7%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	4	16.7%
大学や研究機関が近い	4	16.7%
情報の集約性	3	12.5%
周辺環境からの制約が少ない	3	12.5%
港湾を利用できる	3	12.5%
工業団地	2	8.3%
鉄道を利用できる	2	8.3%
空港を利用できる	1	4.2%
他企業との共同立地	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	105	

図表 資料 3- 58 製造業部門別立地検討に際する重視点(3/3)

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 0

情報通信機械製造業 (n=0)

	生産拠点	
	件数	割合
市場への近接性	0	0.0%
関連企業への近接性	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%
労働力の確保	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
地価	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
従業員の通勤の便	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	0	

生産拠点を考える際に重視する点

有効回答社数： 4

輸送用機器製造業 (n=17)

	生産拠点	
	件数	割合
市場への近接性	2	50.0%
本社への近接性	2	50.0%
労働力の確保	2	50.0%
自治体等の助成・協力	2	50.0%
関連企業への近接性	1	25.0%
地価	1	25.0%
賃金水準	1	25.0%
輸出入の利便性	1	25.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	25.0%
周辺環境からの制約が少ない	1	25.0%
工業団地	1	25.0%
従業員の通勤の便	1	25.0%
高速道路を利用できる	1	25.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
港湾を利用できる	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	17	

設問 2.(1) 物流拠点の立地を考える際に重視する点について、それぞれに重要なものを5つまで選び、番号を○で囲んでください。

[物流業者]

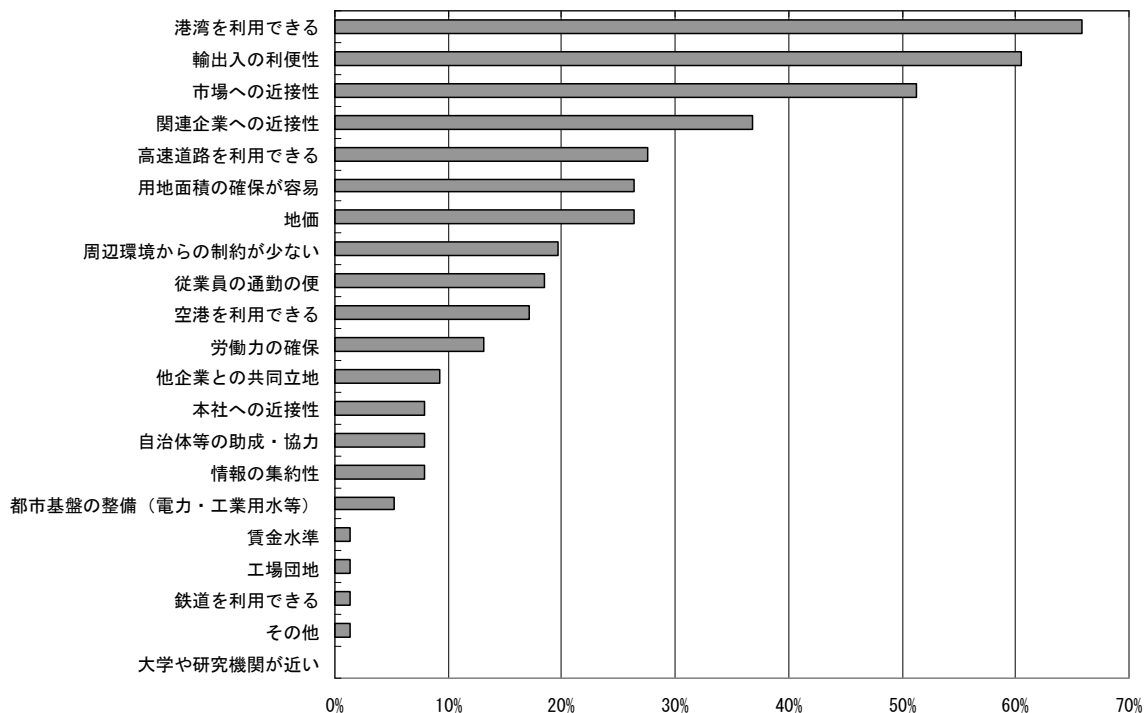
物流企業が物流拠点を考える際に重視する点は、65.8%が「港湾を利用できる」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 59 物流拠点立地検討に際する重視点

有効回答社数: 76

物流拠点を考える際に重視する点 (n=309)

	物流拠点	
	件数	割合
港湾を利用できる	50	65.8%
輸出入の利便性	46	60.5%
市場への近接性	39	51.3%
関連企業への近接性	28	36.8%
高速道路を利用できる	21	27.6%
用地面積の確保が容易	20	26.3%
地価	20	26.3%
周辺環境からの制約が少ない	15	19.7%
従業員の通勤の便	14	18.4%
空港を利用できる	13	17.1%
労働力の確保	10	13.2%
他企業との共同立地	7	9.2%
本社への近接性	6	7.9%
自治体等の助成・協力	6	7.9%
情報の集約性	6	7.9%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	4	5.3%
賃金水準	1	1.3%
工場団地	1	1.3%
鉄道を利用できる	1	1.3%
その他	1	1.3%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
合計	309	



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）が物流拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

図表 資料 3- 60 開設意向地域別物流拠点立地検討に際する重視点(1/5)

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 3

兵庫県西部（播磨地域）（n=13）

	物流拠点	
港湾を利用できる	3	100.0%
市場への近接性	2	66.7%
地価	2	66.7%
輸出入の利便性	2	66.7%
周辺環境からの制約が少ない	2	66.7%
従業員の通勤の便	2	66.7%
関連企業への近接性	0	0.0%
本社への近接性	0	0.0%
労働力の確保	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
高速道路を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	13	

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 13

神戸市地域（n=55）

	物流拠点	
輸出入の利便性	11	84.6%
港湾を利用できる	10	76.9%
市場への近接性	6	46.2%
地価	5	38.5%
高速道路を利用できる	4	30.8%
周辺環境からの制約が少ない	3	23.1%
関連企業への近接性	2	15.4%
労働力の確保	2	15.4%
用地面積の確保が容易	2	15.4%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	2	15.4%
従業員の通勤の便	2	15.4%
自治体等の助成・協力	1	7.7%
情報の集約性	1	7.7%
工業団地	1	7.7%
他企業との共同立地	1	7.7%
空港を利用できる	1	7.7%
その他	1	7.7%
本社への近接性	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
合計	55	

図表 資料 3- 61 開設意向地域別物流拠点立地検討に際する重視点(2/5)

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 5

兵庫県東部（阪神地域）（n=18）

	物流拠点	
市場への近接性	4	80.0%
関連企業への近接性	3	60.0%
輸出入の利便性	2	40.0%
港湾を利用できる	2	40.0%
空港を利用できる	2	40.0%
労働力の確保	1	20.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	1	20.0%
従業員の通勤の便	1	20.0%
他企業との共同立地	1	20.0%
高速道路を利用できる	1	20.0%
本社への近接性	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
用地面積の確保が容易	0	0.0%
地価	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
情報の集約性	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	18	

大阪市地域

物流拠点の立地を考える際に重視する点(n=97)

有効回答社数： 22

	物流拠点	
市場への近接性	14	63.6%
輸出入の利便性	14	63.6%
港湾を利用できる	14	63.6%
関連企業への近接性	10	45.5%
用地面積の確保が容易	7	31.8%
地価	7	31.8%
高速道路を利用できる	6	27.3%
周辺環境からの制約が少ない	5	22.7%
労働力の確保	4	18.2%
空港を利用できる	4	18.2%
他企業との共同立地	3	13.6%
本社への近接性	2	9.1%
情報の集約性	2	9.1%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	2	9.1%
従業員の通勤の便	2	9.1%
自治体等の助成・協力	1	4.5%
賃金水準	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	97	

図表 資料 3- 62 開設意向地域別物流拠点立地検討に際する重視点(3/5)

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 5

大阪府堺泉北地域 (n=25)

	物流拠点	
	回数	割合
市場への近接性	4	80.0%
関連企業への近接性	4	80.0%
輸出入の利便性	4	80.0%
地価	3	60.0%
用地面積の確保が容易	2	40.0%
情報の集約性	2	40.0%
高速道路を利用できる	2	40.0%
労働力の確保	1	20.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	1	20.0%
周辺環境からの制約が少ない	1	20.0%
港湾を利用できる	1	20.0%
本社への近接性	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
従業員の通勤の便	0	0.0%
他企業との共同立地	0	0.0%
空港を利用できる	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	25	

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 6

大阪府泉南地域 (n=28)

	物流拠点	
	回数	割合
市場への近接性	4	66.7%
輸出入の利便性	4	66.7%
港湾を利用できる	4	66.7%
空港を利用できる	3	50.0%
関連企業への近接性	2	33.3%
地価	2	33.3%
従業員の通勤の便	2	33.3%
高速道路を利用できる	2	33.3%
労働力の確保	1	16.7%
用地面積の確保が容易	1	16.7%
情報の集約性	1	16.7%
周辺環境からの制約が少ない	1	16.7%
他企業との共同立地	1	16.7%
本社への近接性	0	0.0%
自治体等の助成・協力	0	0.0%
賃金水準	0	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	28	

図表 資料 3- 63 開設意向地域別物流拠点立地検討に際する重視点(4/5)

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 0

和歌山県北部 (n=0)

	物流拠点	
市場への近接性	0	
関連企業への近接性	0	
本社への近接性	0	
労働力の確保	0	
自治体等の助成・協力	0	
用地面積の確保が容易	0	
地価	0	
賃金水準	0	
輸出入の利便性	0	
情報の集約性	0	
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	0	
大学や研究機関が近い	0	
周辺環境からの制約が少ない	0	
工業団地	0	
従業員の通勤の便	0	
他企業との共同立地	0	
港湾を利用できる	0	
空港を利用できる	0	
高速道路を利用できる	0	
鉄道を利用できる	0	
その他	0	
合計	0	

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 21

分からない (n=78)

	物流拠点	
港湾を利用できる	14	66.7%
輸出入の利便性	10	47.6%
市場への近接性	9	42.9%
関連企業への近接性	8	38.1%
高速道路を利用できる	8	38.1%
用地面積の確保が容易	6	28.6%
空港を利用できる	4	19.0%
地価	3	14.3%
情報の集約性	3	14.3%
周辺環境からの制約が少ない	3	14.3%
労働力の確保	2	9.5%
従業員の通勤の便	2	9.5%
他企業との共同立地	2	9.5%
本社への近接性	1	4.8%
自治体等の助成・協力	1	4.8%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	4.8%
鉄道を利用できる	1	4.8%
賃金水準	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	78	

図表 資料 3- 64 開設意向地域別物流拠点立地検討に際する重視点(5/5)

物流拠点の立地を考える際に重視する点

有効回答社数： 18

無回答 (n=69)

	物流拠点	
	件数	割合
輸出入の利便性	11	61.1%
港湾を利用できる	10	55.6%
関連企業への近接性	7	38.9%
用地面積の確保が容易	6	33.3%
市場への近接性	5	27.8%
従業員の通勤の便	5	27.8%
地価	4	22.2%
空港を利用できる	4	22.2%
高速道路を利用できる	4	22.2%
本社への近接性	3	16.7%
自治体等の助成・協力	3	16.7%
周辺環境からの制約が少ない	3	16.7%
労働力の確保	1	5.6%
賃金水準	1	5.6%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）	1	5.6%
他企業との共同立地	1	5.6%
情報の集約性	0	0.0%
大学や研究機関が近い	0	0.0%
工業団地	0	0.0%
鉄道を利用できる	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	69	

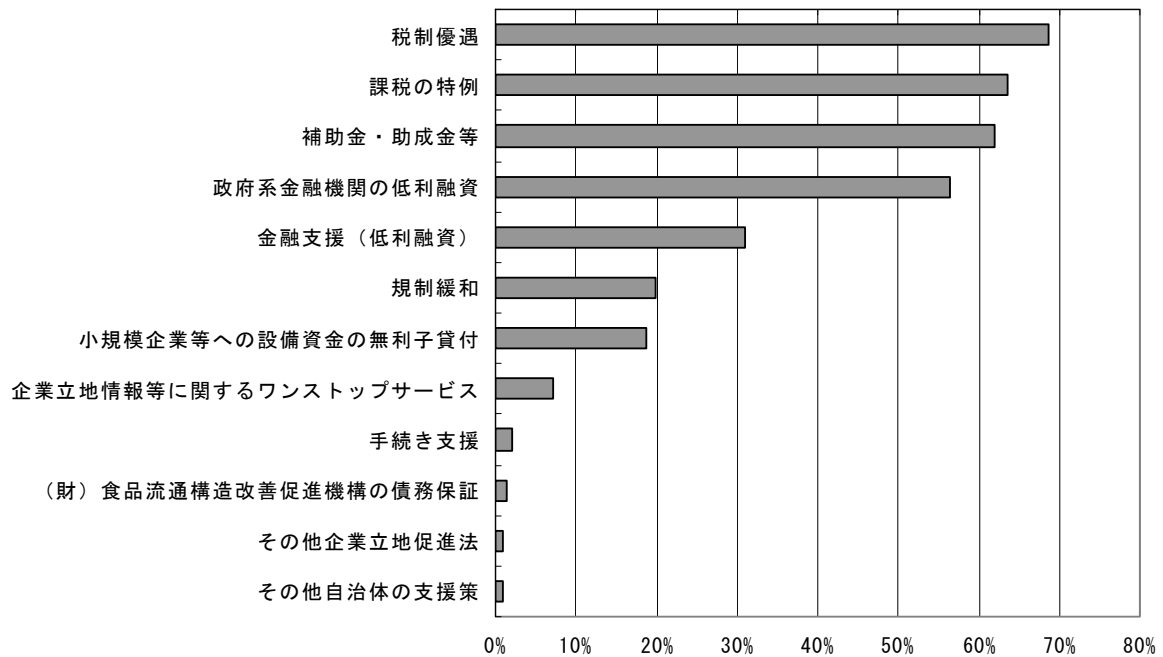
設問 2.(4) 国や自治体の企業立地支援策について、ご存知の支援策をお答えください。
(いくつでも○)

[荷主企業]

荷主企業が知っている企業立地支援策は、68.8%が「税制優遇」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 65 企業立地支援策の認知

企業立地支援策について (n=1160)	有効回答社数:	349
税制優遇	240	68.8%
課税の特例	222	63.6%
補助金・助成金等	216	61.9%
政府系金融機関の低利融資	197	56.4%
金融支援 (低利融資)	108	30.9%
規制緩和	69	19.8%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	65	18.6%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	25	7.2%
手続き支援	7	2.0%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	5	1.4%
その他企業立地促進法	3	0.9%
その他自治体の支援策	3	0.9%
合計	1160	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が知っている企業立地支援策は以下の通り。

図表 資料 3- 66 拠点立地有無別企業立地支援策の認知

企業立地支援策について（拠点あり：n=433、拠点なし：n=658）
 有効回答社数(拠点あり): 126
 有効回答社数(拠点なし): 223

	あり		なし	
	社数	割合	社数	割合
課税の特例	83	65.9%	101	45.3%
政府系金融機関の低利融資	73	57.9%	71	31.8%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	19	15.1%	45	20.2%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	2	1.6%	146	65.5%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	8	6.3%	34	15.2%
その他企業立地促進法	3	2.4%	50	22.4%
税制優遇	88	69.8%	65	29.1%
補助金・助成金等	82	65.1%	54	24.2%
規制緩和	28	22.2%	23	10.3%
金融支援	40	31.7%	19	8.5%
手続き支援	4	3.2%	41	18.4%
その他自治体の支援策	3	2.4%	9	4.0%
合計	433		658	

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）が知っている企業立地支援策は以下の通り。

図表 資料 3- 67 開設意向地域別企業立地支援策の認知(1/3)

企業立地支援策について
兵庫県西部（播磨地域）（n=27）

有効回答社数： 8

課税の特例	6	75.0%
政府系金融機関の低利融資	3	37.5%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	2	25.0%
（財）食品流通構造改善促進機構の債務保証	0	0.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	0	0.0%
その他企業立地促進法	1	12.5%
税制優遇	7	87.5%
補助金・助成金等	4	50.0%
規制緩和	2	25.0%
金融支援	1	12.5%
手続き支援	0	0.0%
その他自治体の支援策	1	12.5%
合計	27	

企業立地支援策について
神戸市地域（n=63）

有効回答社数： 15

課税の特例	10	66.7%
政府系金融機関の低利融資	11	73.3%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	5	33.3%
（財）食品流通構造改善促進機構の債務保証	1	6.7%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	1	6.7%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	13	86.7%
補助金・助成金等	10	66.7%
規制緩和	4	26.7%
金融支援	7	46.7%
手続き支援	1	6.7%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	63	

企業立地支援策について
兵庫県東部（阪神地域）（n=81）

有効回答社数： 23

課税の特例	12	52.2%
政府系金融機関の低利融資	15	65.2%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	5	21.7%
（財）食品流通構造改善促進機構の債務保証	1	4.3%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	0	0.0%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	17	73.9%
補助金・助成金等	11	47.8%
規制緩和	6	26.1%
金融支援	14	60.9%
手続き支援	0	0.0%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	81	

図表 資料 3- 68 開設意向地域別企業立地支援策の認知(2/3)

企業立地支援策について
大阪市地域 (n=147) 有効回答社数 : 45

課税の特例	27	60.0%
政府系金融機関の低利融資	29	64.4%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	6	13.3%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	0	0.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	5	11.1%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	29	64.4%
補助金・助成金等	28	62.2%
規制緩和	11	24.4%
金融支援	11	24.4%
手続き支援	1	2.2%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	147	

企業立地支援策について
大阪府堺泉北地域 (n=95) 有効回答社数 : 25

課税の特例	20	80.0%
政府系金融機関の低利融資	18	72.0%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	3	12.0%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	0	0.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	0	0.0%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	18	72.0%
補助金・助成金等	18	72.0%
規制緩和	8	32.0%
金融支援	10	40.0%
手続き支援	0	0.0%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	95	

企業立地支援策について
大阪府泉南地域 (n=41) 有効回答社数 : 13

課税の特例	10	76.9%
政府系金融機関の低利融資	8	61.5%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	2	15.4%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	0	0.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	1	7.7%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	10	76.9%
補助金・助成金等	8	61.5%
規制緩和	1	7.7%
金融支援	1	7.7%
手続き支援	0	0.0%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	41	

図表 資料 3- 69 開設意向地域別企業立地支援策の認知(3/3)

企業立地支援策について
和歌山県北部 (n=29)

有効回答社数 : 8

課税の特例	6	75.0%
政府系金融機関の低利融資	3	37.5%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	1	12.5%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	0	0.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	2	25.0%
その他企業立地促進法	0	0.0%
税制優遇	6	75.0%
補助金・助成金等	6	75.0%
規制緩和	2	25.0%
金融支援	2	25.0%
手続き支援	1	12.5%
その他自治体の支援策	0	0.0%
合計	29	

企業立地支援策について
分からない (n=543)

有効回答社数 : 148

課税の特例	104	70.3%
政府系金融機関の低利融資	89	60.1%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	30	20.3%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	4	2.7%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	15	10.1%
その他企業立地促進法	2	1.4%
税制優遇	108	73.0%
補助金・助成金等	105	70.9%
規制緩和	32	21.6%
金融支援	46	31.1%
手続き支援	6	4.1%
その他自治体の支援策	2	1.4%
合計	543	

企業立地支援策について
無回答 (n=366)

有効回答社数 : 102

課税の特例	71	69.6%
政府系金融機関の低利融資	63	61.8%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	25	24.5%
(財) 食品流通構造改善促進機構の債務保証	1	1.0%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	7	6.9%
その他企業立地促進法	1	1.0%
税制優遇	73	71.6%
補助金・助成金等	64	62.7%
規制緩和	23	22.5%
金融支援	35	34.3%
手続き支援	2	2.0%
その他自治体の支援策	1	1.0%
合計	366	

設問 2.(5) 貴社では、今後、国内で、生産拠点、物流拠点、研究開発拠点、オフィス・事務所等の事業所を開設（新設および他地域からの移転）することに関心はありますか。（1つに○）

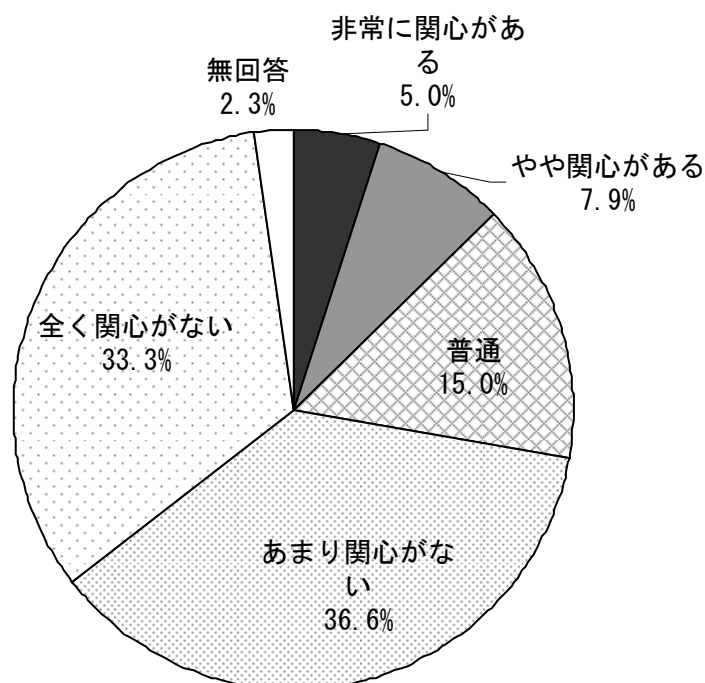
【荷主企業】

荷主企業のうち、国内で拠点・事業所等開設に関心がある企業は、「非常に関心がある」（5.0%）、「やや関心がある」（7.9%）の計12.9%。

図表 資料 3-70 事業所開設への関心_荷主企業

国内での拠点・事務所等開設への関心（n=481）

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
合計	24	38	72	176	160	11	481
	5.0%	7.9%	15.0%	36.6%	33.3%	2.3%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）のうち、国内で拠点・事業所等開設に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 71 拠点立地有無別事業所開設への関心_荷主企業

国内での拠点・事務所等開設への関心（拠点あり：n=169、拠点なし：n=312）

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
あり	12	16	36	62	41	2	169
	7.1%	9.5%	21.3%	36.7%	24.3%	1.2%	100.0%
なし	12	22	36	114	119	9	312
	3.8%	7.1%	11.5%	36.5%	38.1%	2.9%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）のうち、国内で拠点・事業所等開設に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 72 業種別事業所開設への関心_荷主企業

国内での拠点・事務所等開設への関心（n=481）

業種	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0	0	0
建設業	1	0	10	11	8	1	31
生活関連型	5	7	9	34	28	0	83
基礎素材型	3	13	30	46	47	3	142
加工組立型	3	7	6	30	22	3	71
情報通信業	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	0	0	2	2	1	0	5
卸売業	8	9	12	37	36	1	103
小売業	1	1	1	3	4	1	11
その他	3	1	2	9	12	1	28
無回答	0	0	0	4	2	1	7
業種	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	
農林水産業・鉱業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
建設業	0.0%	32.3%	35.5%	25.8%	3.2%	100.0%	
生活関連型	8.4%	10.8%	41.0%	33.7%	0.0%	100.0%	
基礎素材型	9.2%	21.1%	32.4%	33.1%	2.1%	100.0%	
加工組立型	9.9%	8.5%	42.3%	31.0%	4.2%	100.0%	
情報通信業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
運輸・倉庫業	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	100.0%	
卸売業	8.7%	11.7%	35.9%	35.0%	1.0%	100.0%	
小売業	9.1%	9.1%	27.3%	36.4%	9.1%	100.0%	
その他	3.6%	7.1%	32.1%	42.9%	3.6%	100.0%	
無回答	0.0%	0.0%	57.1%	28.6%	14.3%	100.0%	

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）のうち、国内で拠点・事業所等開設に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 73 製造業部門別事業所開設への関心_荷主企業

国内での拠点・事務所等開設への関心 (n=107)

業種(詳細)	関心度	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
化学工業		0	4	8	9	15	0	36
一般機械・精密機械製造業		1	2	3	14	11	2	33
電子部品・デバイス製造業		0	1	0	3	2	0	6
電気機械製造業		2	4	2	12	7	0	27
情報通信機械製造業		0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業		0	0	1	1	2	1	5
業種(詳細)	関心度	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	
化学工業		11.1%	22.2%	25.0%	41.7%	0.0%	100.0%	
一般機械・精密機械製造業		6.1%	9.1%	42.4%	33.3%	6.1%	100.0%	
電子部品・デバイス製造業		16.7%	0.0%	50.0%	33.3%	0.0%	100.0%	
電気機械製造業		14.8%	7.4%	44.4%	25.9%	0.0%	100.0%	
情報通信機械製造業		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
輸送用機器製造業		0.0%	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%	

設問 2.(2) 貴社では、今後、国内で、物流拠点を開設（新設および他地域からの移転）することに関心はありますか。（1つに○）

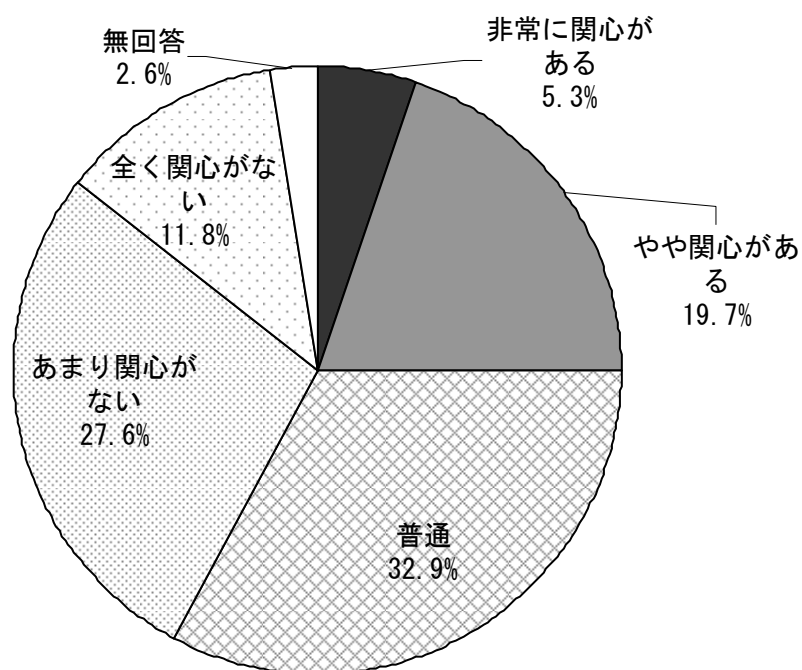
[物流業者]

物流企業のうちに、国内で拠点・事業所等開設に関心がある企業は、「非常に関心がある」（5.3%）、「やや関心がある」（19.7%）の計25.0%。

図表 資料 3-74 事業所開設への関心_物流業者

国内での拠点・事務所等開設への関心（n=76）

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
合計	4	15	25	21	9	2	76
	5.3%	19.7%	32.9%	27.6%	11.8%	2.6%	100.0%



設問 2.(6) 上記について、特に、大阪湾ベイエリアでの操業に関心はありますか。
(1つに○)

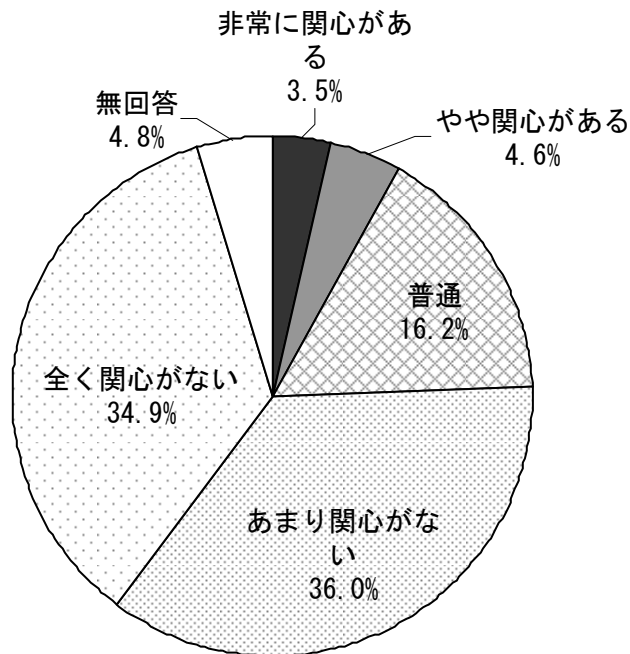
[荷主企業]

荷主企業のうち、大阪湾ベイエリアでの操業に関心がある企業は、「非常に関心がある」(3.5%)、「やや関心がある」(4.6%)の計8.1%。

図表 資料 3-75 大阪湾ベイエリアでの操業への関心_荷主企業

大阪湾ベイエリアでの操業への関心 (n=23)

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
合計	17	22	78	173	168	23	481
	3.5%	4.6%	16.2%	36.0%	34.9%	4.8%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）のうち、大阪湾ベイエリアでの操業に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3-76 拠点立地有無別大阪湾ベイエリアでの操業への関心_荷主企業

大阪湾ベイエリアでの操業への関心 (拠点あり: n=169, 拠点なし: n=312)

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
あり	9	14	40	58	40	8	169
	5.3%	8.3%	23.7%	34.3%	23.7%	4.7%	100.0%
なし	8	8	38	115	128	15	312
	2.6%	2.6%	12.2%	36.9%	41.0%	4.8%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）のうち、大阪湾ベイエリアでの操業に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 77 業種別大阪湾ベイエリアでの操業への関心_荷主企業

大阪湾ベイエリアでの操業への関心 (n=481)

業種	関心度	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
農林水産業・鉱業		0	0	0	0	0	0	0
建設業		1	3	6	13	7	1	31
生活関連型		1	4	13	33	28	4	83
基礎素材型		4	4	30	45	53	6	142
加工組立型		2	4	10	29	23	3	71
情報通信業		0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業		0	0	1	3	1	0	5
卸売業		7	6	14	33	38	5	103
小売業		1	1	0	5	2	2	11
その他		1	0	4	9	13	1	28
無回答		0	0	0	3	3	1	7
業種	関心度	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	
農林水産業・鉱業		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
建設業		9.7%	19.4%	41.9%	22.6%	3.2%	100.0%	
生活関連型		4.8%	15.7%	39.8%	33.7%	4.8%	100.0%	
基礎素材型		2.8%	21.1%	31.7%	37.3%	4.2%	100.0%	
加工組立型		5.6%	14.1%	40.8%	32.4%	4.2%	100.0%	
情報通信業		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
運輸・倉庫業		0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%	100.0%	
卸売業		5.8%	13.6%	32.0%	36.9%	4.9%	100.0%	
小売業		9.1%	0.0%	45.5%	18.2%	18.2%	100.0%	
その他		0.0%	14.3%	32.1%	46.4%	3.6%	100.0%	
無回答		0.0%	0.0%	42.9%	42.9%	14.3%	100.0%	

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）のうち、大阪湾ベイエリアでの操業に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 78 製造業部門別大阪湾ベイエリアでの操業への関心_荷主企業

大阪湾ベイエリアでの操業への関心 (n=107)

業種(詳細)	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
化学工業	0	2	5	10	18	1	36
一般機械・精密機械製造業	0	2	6	12	11	2	33
電子部品・デバイス製造業	0	0	1	3	2	0	6
電気機械製造業	2	2	3	12	8	0	27
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	0	0	0	2	2	1	5
業種(詳細)	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	
化学工業	5.6%	13.9%	27.8%	50.0%	2.8%	100.0%	
一般機械・精密機械製造業	6.1%	18.2%	36.4%	33.3%	6.1%	100.0%	
電子部品・デバイス製造業	0.0%	16.7%	50.0%	33.3%	0.0%	100.0%	
電気機械製造業	7.4%	11.1%	44.4%	29.6%	0.0%	100.0%	
情報通信機械製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
輸送用機器製造業	0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%	

設問 2.(3) 上記について、特に、大阪湾ベイエリアでの操業に関心はありますか。
 (1つに○)

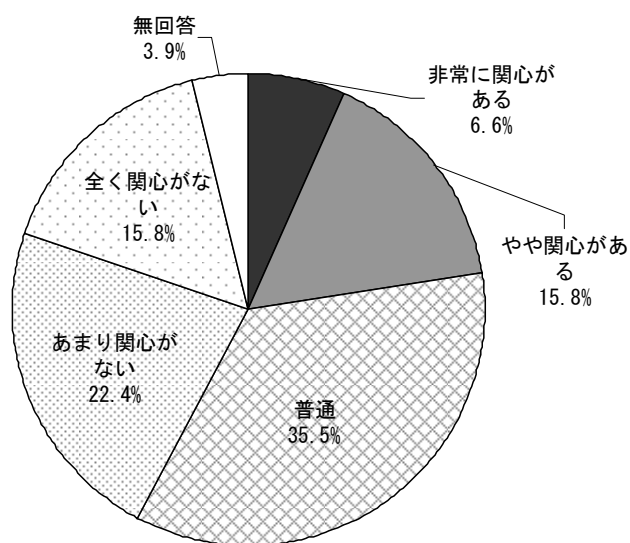
[物流業者]

物流企業のうち、大阪湾ベイエリアでの操業に関心がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 79 大阪湾ベイエリアでの操業への関心_物流業者

大阪湾ベイエリアでの操業への関心 (n=76)

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	無回答	合計
合計	5	12	27	17	12	3	76
	6.6%	15.8%	35.5%	22.4%	15.8%	3.9%	100.0%



設問 2.(7) 今後、貴社では大阪湾バイエリアへの事業所の開設（新設および他地域からの移転）の可能性はありますか。（1つに○）

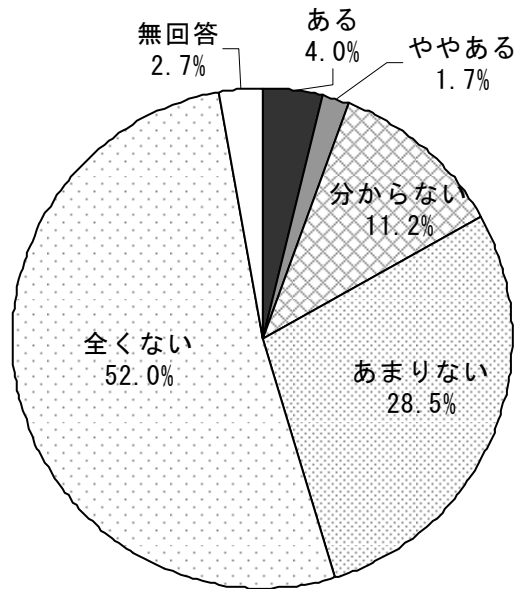
[荷主企業]

荷主企業のうち、今後、大阪湾バイエリアへの事業所開設の可能性のある企業は、「ある」（4.0%）、「ややある」（1.7%）の計5.7%。

図表 資料 3- 80 大阪湾バイエリアへの事業所開設の可能性_荷主企業

大阪湾バイエリアへの事業所開設の可能性（n=481）

	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
合計	19	8	54	137	250	13	481
	4.0%	1.7%	11.2%	28.5%	52.0%	2.7%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）のうち、今後、大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性がある企業は以下の通り。

図表 資料 3- 81 拠点立地有無別大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性
_荷主企業

大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性

(拠点あり:n=169、拠点なし:n=312)

	ある	ややある	分らない	あまりない	全くない	無回答	合計
あり	10 5.9%	6 3.6%	23 13.6%	56 33.1%	70 41.4%	4 2.4%	169 100.0%
なし	9 2.9%	2 0.6%	31 9.9%	81 26.0%	180 57.7%	9 2.9%	312 100.0%

設問 2.(4) 今後、貴社では大阪湾ベイエリアへの事業所の開設（新設および他地域からの移転）の可能性はありますか。（1つに○）

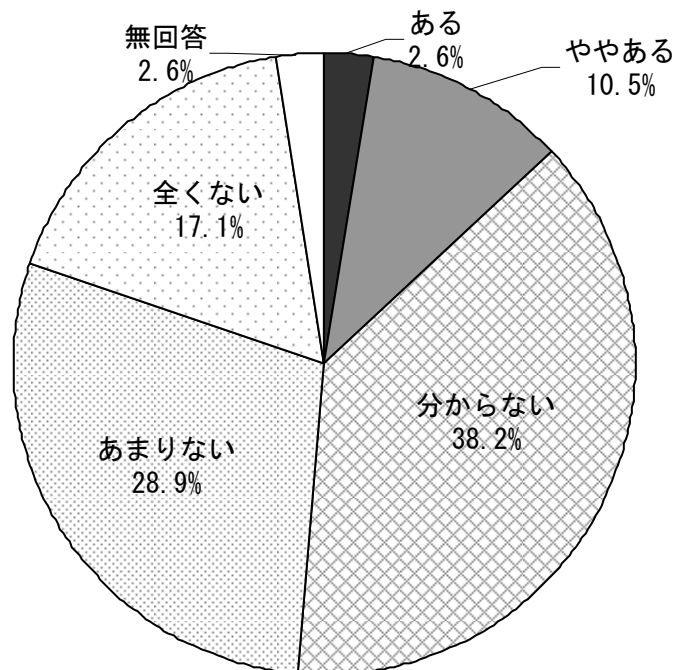
[物流業者]

物流企業のうち、今後、今後、大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性のある企業は、「ある」（2.6%）、「ややある」（10.5%）の計13.1%。

図表 資料 3- 82 拠点立地有無別大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性
_物流業者

大阪湾ベイエリアへの事業所開設の可能性（n=76）

	ある	ややある	分らない	あまりない	全くない	無回答	合計
合計	2 2.6%	8 10.5%	29 38.2%	22 28.9%	13 17.1%	2 2.6%	76 100.0%

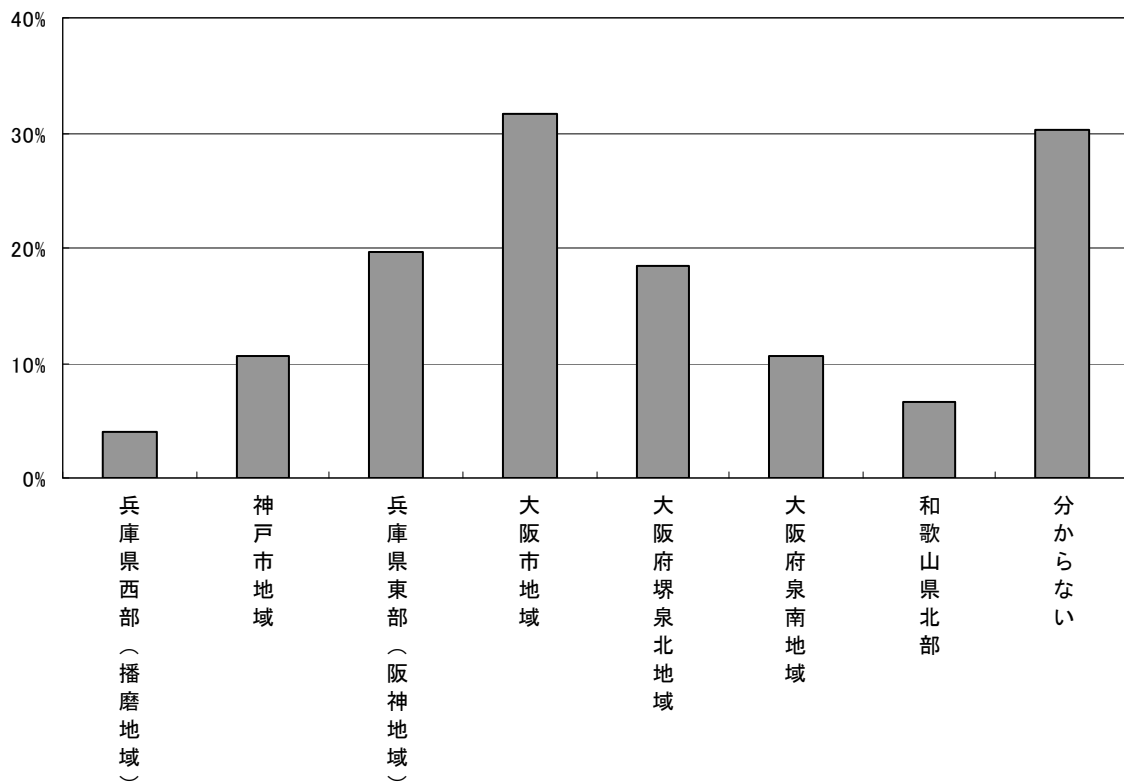


設問 2.(8) 大阪湾バイエリア内のどの地域での開設が考えられますか。(3つまで○)
 [荷主企業]

荷主企業が大阪湾バイエリア内で事業所開設を考える地域は、「大阪市地域」(31.6%)の回答が最も多く、次に「兵庫県東部(阪神地域)」(19.7%)が多い。

図表 資料 3- 83 大阪湾バイエリア内での開設意向地域_荷主企業

大阪湾バイエリア内での開設意向地域 (n=100)								有効回答社数:	76
	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	和歌山県北 部	分からない	合計
合計	3 3.9%	8 10.5%	15 19.7%	24 31.6%	14 18.4%	8 10.5%	5 6.6%	23 30.3%	100



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が大阪湾ベイエリア内で事業所開設を考える地域は以下の通り。

図表 資料 3- 84 拠点立地有無別大阪湾ベイエリア内での開設意向地域_荷主企業

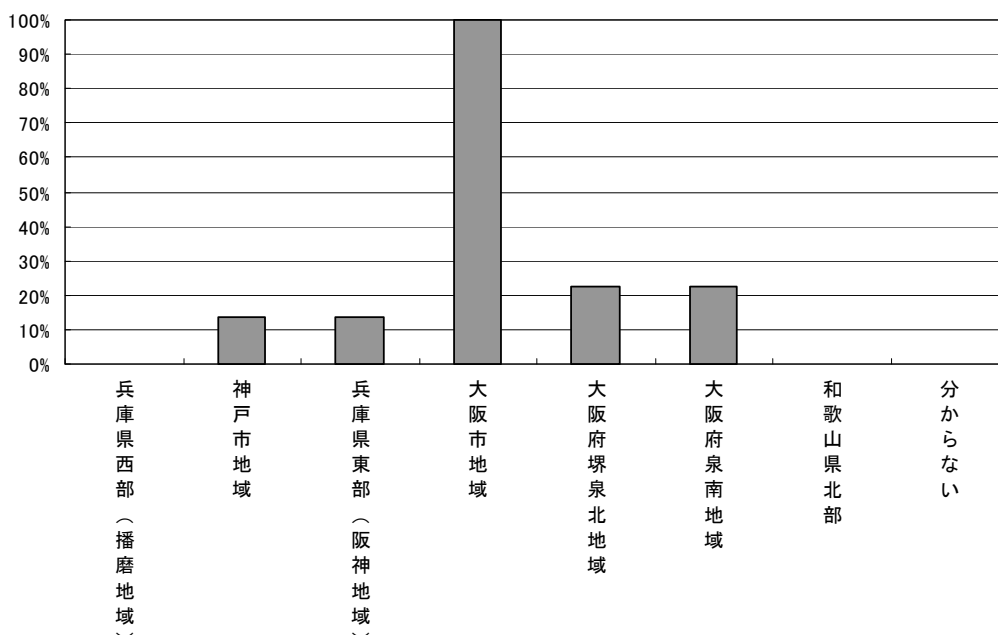
		大阪湾ベイエリア内での開設意向地域（拠点あり：n=47、拠点なし：n=53）							有効回答社数(拠点あり):	36
									有効回答社数(拠点なし):	40
		兵庫県西部 (播磨地 域)	神戸市地域	兵庫県東部 (阪神地 域)	大阪市地域	大阪府堺泉 北地域	大阪府泉南 地域	和歌山北部	分からない	合計
あり	件数	2	4	8	12	6	4	2	9	47
	割合	5.6%	11.1%	22.2%	33.3%	16.7%	11.1%	5.6%	25.0%	
なし	件数	1	4	7	12	8	4	3	14	53
	割合	2.5%	10.0%	17.5%	30.0%	20.0%	10.0%	7.5%	35.0%	

設問 2.(5) 大阪湾ベイエリア内のどの地域での開設が考えられますか。（3つまで○）
[物流業者]

物流企業が大阪湾ベイエリア内で事業所開設を考える地域は、「大阪市地域」（100.0%）の回答が最も多く、次に「大阪府堺泉北地域」、「大阪府泉南地域」（ともに22.7%）が多い。

図表 資料 3- 85 大阪湾ベイエリア内での開設意向地域_物流業者

		大阪湾ベイエリア内での開設意向地域（n=38）							有効回答社数:	22
		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 部	分からない	合計
合計	件数	0	3	3	22	5	5	0	0	38
	割合	0.0%	13.6%	13.6%	100.0%	22.7%	22.7%	0.0%	0.0%	



設問 2.(9) どのような用途の事業所の開設（新設・移転）の可能性がありますか。次の中から当てはまるものをいくつでも選び、番号を○で囲み、それに必要な用地面積をお答えください。

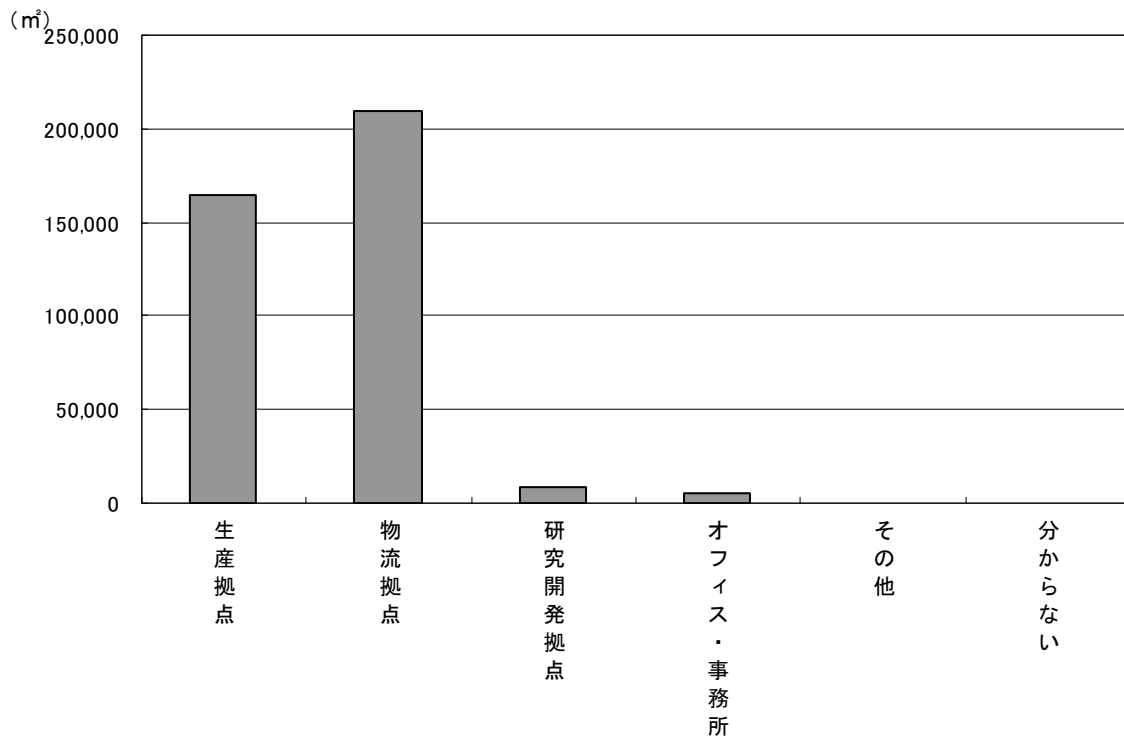
【荷主企業】

荷主企業が開設を考える事業所の用途は、必要面積が「物流拠点」(209,710 m²)、件数は「生産拠点」(23件)の回答が最も多い。

図表 資料 3- 86 開設する事業所の用途・必要面積_荷主企業

開設(新設・移転)する事業所の用途・必要用地面積(件数n=95、面積n=44)

	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 (件数、面積 件数n)	有効回答社数
件数	23	21	7	17	3	24	95	76
面積件数	17	15	5	7	0	0	44	35
面積 (m ²)	165,050	209,710	8,900	5,555	0	0	389,215	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が開設を考える事業所の用途は、必要面積・件数ともに以下の通り。

図表 資料 3- 87 拠点立地有無別開設する事業所の用途・必要面積_荷主企業

(拠点あり：件数 n=44、面積 n=28)
(拠点なし：件数 n=51、面積 n=16)

開設（新設・移転）する事業所の用途・必要用地面積

		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 (件数、面積 件数 n)	有効回答社数
あり	件数	10	11	4	9	1	9	44	36
	面積件数	9	10	4	5	0	0	28	21
	面積 (㎡)	99,000	205,130	5,400	4,505	0	0	314,035	
なし	件数	13	10	3	8	2	15	51	40
	面積件数	8	5	1	2	0	0	16	14
	面積 (㎡)	66,050	4,580	3,500	1,050	0	0	75,180	

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）が開設を考える事業所の用途は、必要面積が以下の通り。

図表 資料 3- 88 開設意向地域別開設する事業所の用途・必要面積_荷主企業

開設（新設・移転）する事業所の用途・必要用地面積 (件数 n=125、面積 n=62)

		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 (件数、面積 件数 n)	有効回答社数
兵庫県西部 (播磨地域)	件数	1	1	0	1	1	0	4	3
	面積件数	0	1	0	1	0	0	2	2
	面積 (㎡)	0	10,000	0	55	0	0	10,055	
神戸市地域	件数	3	1	3	3	1	0	11	7
	面積件数	2	1	3	2	0	0	8	6
	面積 (㎡)	54,900	50,000	3,900	250	0	0	109,050	
兵庫県東部 (阪神地域)	件数	6	3	2	3	1	3	18	14
	面積件数	6	3	2	3	0	0	14	10
	面積 (㎡)	24,650	13,600	5,000	4,150	0	0	47,400	
大阪市地域	件数	6	12	1	8	1	4	32	24
	面積件数	5	10	1	4	0	0	20	15
	面積 (㎡)	26,000	144,810	100	1,400	0	0	172,310	
大阪府堺泉 北地域	件数	8	6	1	2	0	3	20	14
	面積件数	4	3	0	0	0	0	7	7
	面積 (㎡)	24,500	100,930	0	0	0	0	125,430	
大阪府泉南 地域	件数	3	4	1	2	0	1	11	8
	面積件数	1	2	1	1	0	0	5	4
	面積 (㎡)	2,000	3,900	100	200	0	0	6,200	
和歌山県北 部	件数	2	0	1	0	1	1	5	5
	面積件数	1	0	0	0	0	0	1	1
	面積 (㎡)	3,000	0	0	0	0	0	3,000	
分からない	件数	2	2	0	2	0	15	21	21
	面積件数	2	1	0	0	0	0	3	3
	面積 (㎡)	51,000	10,000	0	0	0	0	61,000	
無回答	件数	1	1	0	0	0	1	3	3
	面積件数	1	1	0	0	0	0	2	2
	面積 (㎡)	8,000	1,000	0	0	0	0	9,000	

設問 2.(6) どのような用途の事業所の開設（新設・移転）の可能性がありますか。次の中から当てはまるものをいくつでも選び、番号を○で囲み、それに必要な用地面積をお答えください。

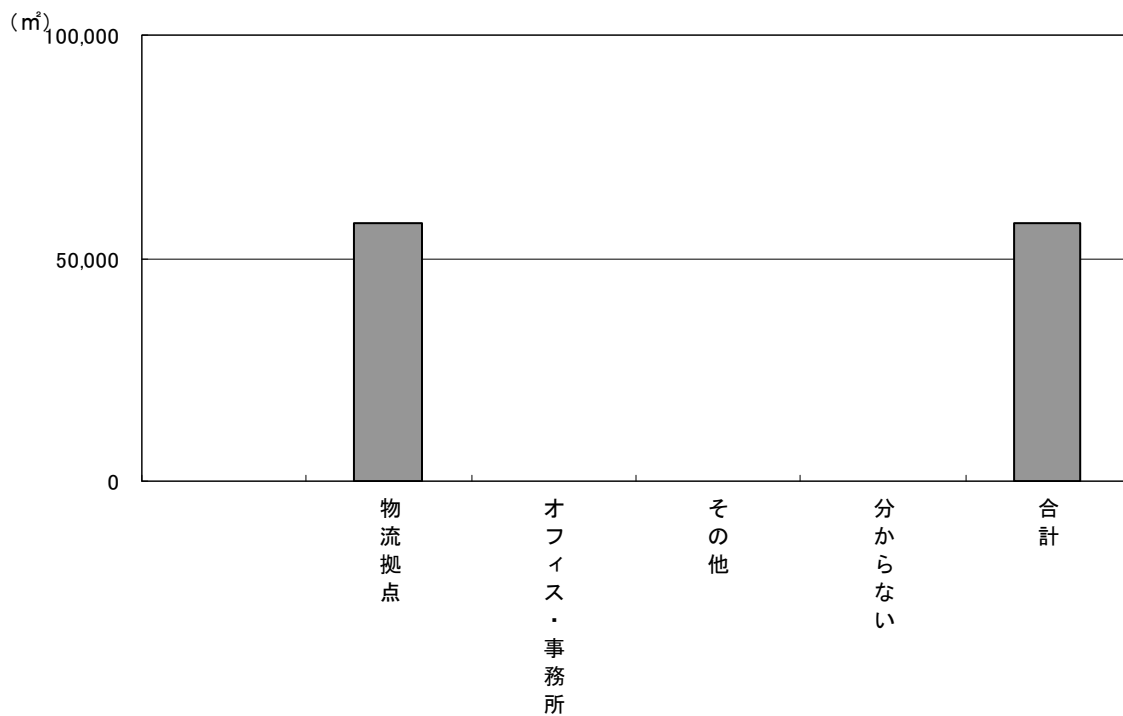
【物流業者】

物流企業が開設を考える事業所の用途は、必要面積「(57,700 m²)、件数 (15 件)、面積件数 (8 件) のいずれも「物流拠点」の回答が最も多い。

図表 資料 3- 89 開設する事業所の用途・必要面積_物流業者

開設（新設・移転）する事業所の用途・必要用地面積（件数 n=32、面積 n=9）

	物流拠点	オフィス・事務所	その他	分からない	合計 (件数、面積件数 n)	有効回答社数
件数	15	1	0	16	32	32
面積件数	8	1	0	0	9	9
面積 (m ²)	57,700	50	0	0	57,750	



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）が開設を考える事業所の用途は以下の通り。

図表 資料 3- 90 開設意向地域別開設する事業所の用途・必要面積_物流業者

開設（新設・移転）する事業所の用途・必要用地面積（件数 n=44、面積 n=11）

		物流拠点	オフィス・事務所	その他	分からない	合計 (件数、面積 件数 n)	有効回答社数
兵庫県西部 (播磨地域)	件数	1	0	0	0	1	1
	面積件数	1	0	0	0	1	1
	面積 (㎡)	15,000	0	0	0	15,000	
神戸市地域	件数	3	0	0	3	6	6
	面積件数	2	0	0	0	2	2
	面積 (㎡)	12,000	0	0	0	12,000	
兵庫県東部 (阪神地域)	件数	3	0	0	1	4	4
	面積件数	0	0	0	0	0	0
	面積 (㎡)	0	0	0	0	0	
大阪市地域	件数	9	1	0	6	16	16
	面積件数	6	1	0	0	7	7
	面積 (㎡)	37,700	50	0	0	37,750	
大阪府堺泉北地域	件数	1	0	0	3	4	4
	面積件数	0	0	0	0	0	0
	面積 (㎡)	0	0	0	0	0	
大阪府泉南地域	件数	2	0	0	1	3	3
	面積件数	1	0	0	0	1	1
	面積 (㎡)	15,000	0	0	0	15,000	
和歌山県北部	件数	0	0	0	0	0	0
	面積件数	0	0	0	0	0	0
	面積 (㎡)	0	0	0	0	0	
分からない	件数	2	0	0	8	10	10
	面積件数	0	0	0	0	0	0
	面積 (㎡)	0	0	0	0	0	
無回答	件数	0	0	0	0	0	0
	面積件数	0	0	0	0	0	0
	面積 (㎡)	0	0	0	0	0	

設問 2.(10) 以下の項目 (1~21) に対するバイエリアの魅力についてお答えください。
(1つずつ○)

[荷主企業]

荷主企業において、バイエリアの魅力は、「高速道路の利便性」、「輸出入の利便性」、「本社への近接性」の順に評価が高い。

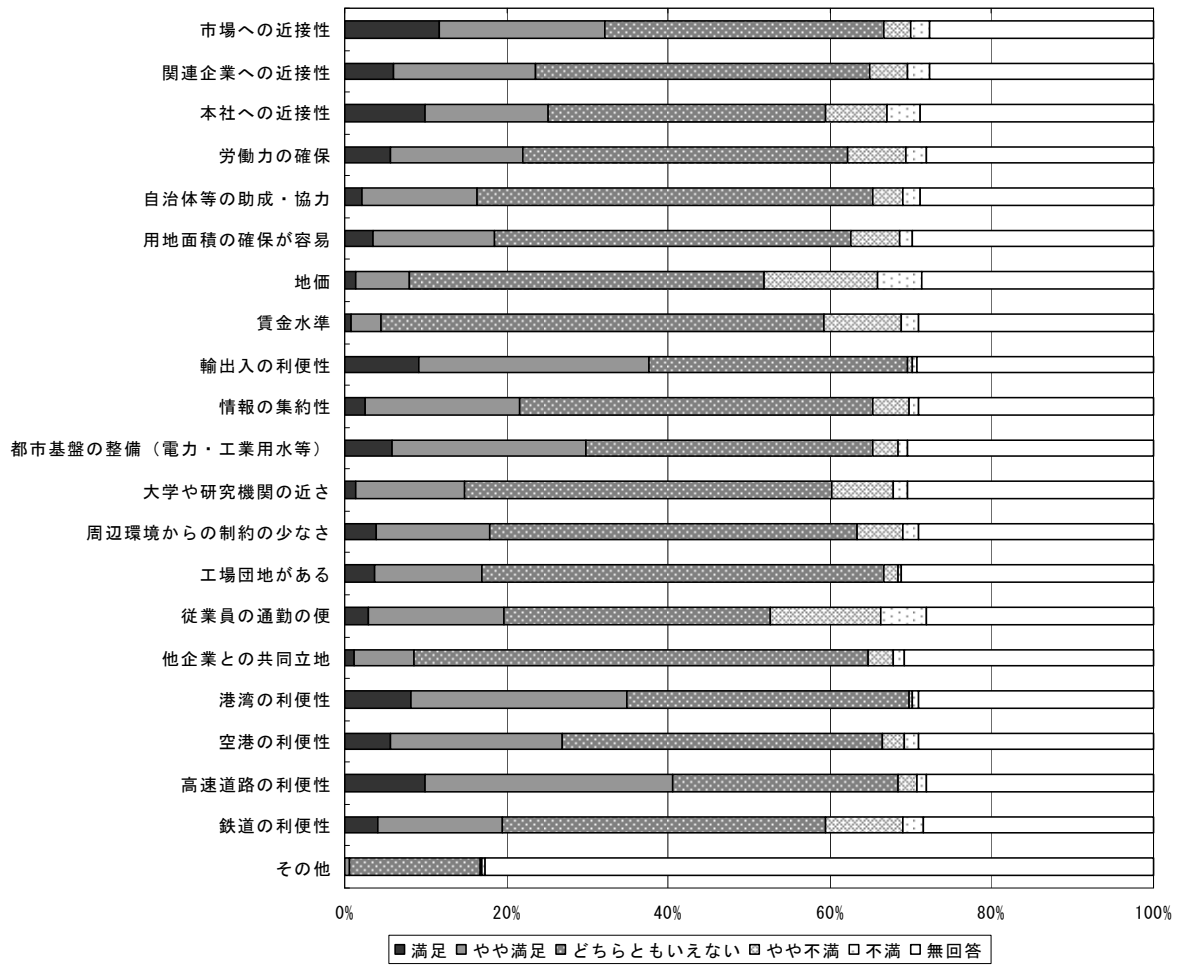
図表 資料 3- 91 バイエリアの魅力_荷主企業(1/2)

バイエリアの魅力について

(n=481)

魅力	満足度	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		56	99	166	16	11	133	481
関連企業への近接性		29	84	199	23	13	133	481
本社への近接性		48	73	165	37	19	139	481
労働力の確保		27	79	193	35	12	135	481
自治体等の助成・協力		10	69	235	18	10	139	481
用地面積の確保が容易		17	72	212	29	8	143	481
地価		7	31	211	68	26	138	481
賃金水準		4	18	263	46	10	140	481
輸出入の利便性		44	137	154	3	2	141	481
情報の集約性		12	92	210	22	5	140	481
都市基盤の整備 (電力・工業用水等)		28	115	171	15	6	146	481
大学や研究機関の近さ		7	64	219	36	9	146	481
周辺環境からの制約の少なさ		19	67	219	27	9	140	481
工場団地がある		18	64	239	8	2	150	481
従業員の通勤の便		14	81	158	66	27	135	481
他企業との共同立地		6	35	270	15	7	148	481
港湾の利便性		39	129	168	2	3	140	481
空港の利便性		27	102	191	13	8	140	481
高速道路の利便性		48	147	134	11	6	135	481
鉄道の利便性		20	74	192	46	12	137	481
その他		0	3	78	1	1	398	481
魅力	満足度	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		11.6%	20.6%	34.5%	3.3%	2.3%	27.7%	100.0%
関連企業への近接性		6.0%	17.5%	41.4%	4.8%	2.7%	27.7%	100.0%
本社への近接性		10.0%	15.2%	34.3%	7.7%	4.0%	28.9%	100.0%
労働力の確保		5.6%	16.4%	40.1%	7.3%	2.5%	28.1%	100.0%
自治体等の助成・協力		2.1%	14.3%	48.9%	3.7%	2.1%	28.9%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.5%	15.0%	44.1%	6.0%	1.7%	29.7%	100.0%
地価		1.5%	6.4%	43.9%	14.1%	5.4%	28.7%	100.0%
賃金水準		0.8%	3.7%	54.7%	9.6%	2.1%	29.1%	100.0%
輸出入の利便性		9.1%	28.5%	32.0%	0.6%	0.4%	29.3%	100.0%
情報の集約性		2.5%	19.1%	43.7%	4.6%	1.0%	29.1%	100.0%
都市基盤の整備 (電力・工業用水等)		5.8%	23.9%	35.6%	3.1%	1.2%	30.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		1.5%	13.3%	45.5%	7.5%	1.9%	30.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		4.0%	13.9%	45.5%	5.6%	1.9%	29.1%	100.0%
工場団地がある		3.7%	13.3%	49.7%	1.7%	0.4%	31.2%	100.0%
従業員の通勤の便		2.9%	16.8%	32.8%	13.7%	5.6%	28.1%	100.0%
他企業との共同立地		1.2%	7.3%	56.1%	3.1%	1.5%	30.8%	100.0%
港湾の利便性		8.1%	26.8%	34.9%	0.4%	0.6%	29.1%	100.0%
空港の利便性		5.6%	21.2%	39.7%	2.7%	1.7%	29.1%	100.0%
高速道路の利便性		10.0%	30.6%	27.9%	2.3%	1.2%	28.1%	100.0%
鉄道の利便性		4.2%	15.4%	39.9%	9.6%	2.5%	28.5%	100.0%
その他		0.0%	0.6%	16.2%	0.2%	0.2%	82.7%	100.0%

図表 資料 3- 92 バイエリアの魅力_荷主企業(2/2)



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）において、ベイエリアの魅力は以下の通り。

図表 資料 3- 93 拠点立地有無別ベイエリアの魅力_荷主企業(1/2)

ベイエリアの魅力について

拠点あり (n=169)

魅力	満足度	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		33	47	50	7	0	32	169
関連企業への近接性		16	47	69	6	0	31	169
本社への近接性		28	40	58	8	1	34	169
労働力の確保		15	44	66	11	1	32	169
自治体等の助成・協力		5	32	82	8	6	36	169
用地面積の確保が容易		9	25	79	17	3	36	169
地価		4	14	75	31	11	34	169
賃金水準		2	8	110	13	2	34	169
輸出入の利便性		11	57	62	2	0	37	169
情報の集約性		5	45	74	10	0	35	169
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		15	50	56	10	1	37	169
大学や研究機関の近さ		4	28	86	10	2	39	169
周辺環境からの制約の少なさ		9	24	77	18	6	35	169
工場団地がある		8	25	88	7	0	41	169
従業員の通勤の便		9	48	52	18	8	34	169
他企業との共同立地		4	15	104	4	1	41	169
港湾の利便性		15	51	66	2	0	35	169
空港の利便性		10	42	72	6	2	37	169
高速道路の利便性		25	63	41	6	1	33	169
鉄道の利便性		7	35	73	14	5	35	169
その他		0	1	23	1	0	144	169
魅力	満足度	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		19.5%	27.8%	29.6%	4.1%	0.0%	18.9%	100.0%
関連企業への近接性		9.5%	27.8%	40.8%	3.6%	0.0%	18.3%	100.0%
本社への近接性		16.6%	23.7%	34.3%	4.7%	0.6%	20.1%	100.0%
労働力の確保		8.9%	26.0%	39.1%	6.5%	0.6%	18.9%	100.0%
自治体等の助成・協力		3.0%	18.9%	48.5%	4.7%	3.6%	21.3%	100.0%
用地面積の確保が容易		5.3%	14.8%	46.7%	10.1%	1.8%	21.3%	100.0%
地価		2.4%	8.3%	44.4%	18.3%	6.5%	20.1%	100.0%
賃金水準		1.2%	4.7%	65.1%	7.7%	1.2%	20.1%	100.0%
輸出入の利便性		6.5%	33.7%	36.7%	1.2%	0.0%	21.9%	100.0%
情報の集約性		3.0%	26.6%	43.8%	5.9%	0.0%	20.7%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		8.9%	29.6%	33.1%	5.9%	0.6%	21.9%	100.0%
大学や研究機関の近さ		2.4%	16.6%	50.9%	5.9%	1.2%	23.1%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		5.3%	14.2%	45.6%	10.7%	3.6%	20.7%	100.0%
工場団地がある		4.7%	14.8%	52.1%	4.1%	0.0%	24.3%	100.0%
従業員の通勤の便		5.3%	28.4%	30.8%	10.7%	4.7%	20.1%	100.0%
他企業との共同立地		2.4%	8.9%	61.5%	2.4%	0.6%	24.3%	100.0%
港湾の利便性		8.9%	30.2%	39.1%	1.2%	0.0%	20.7%	100.0%
空港の利便性		5.9%	24.9%	42.6%	3.6%	1.2%	21.9%	100.0%
高速道路の利便性		14.8%	37.3%	24.3%	3.6%	0.6%	19.5%	100.0%
鉄道の利便性		4.1%	20.7%	43.2%	8.3%	3.0%	20.7%	100.0%
その他		0.0%	0.6%	13.6%	0.6%	0.0%	85.2%	100.0%

図表 資料 3- 94 拠点立地有無別バイエリアの魅力_荷主企業(2/2)

バイエリアの魅力について
 拠点なし (n=312)

魅力	満足度	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		23	52	116	9	11	101	312
関連企業への近接性		13	37	130	17	13	102	312
本社への近接性		20	33	107	29	18	105	312
労働力の確保		12	35	127	24	11	103	312
自治体等の助成・協力		5	37	153	10	4	103	312
用地面積の確保が容易		8	47	133	12	5	107	312
地価		3	17	136	37	15	104	312
賃金水準		2	10	153	33	8	106	312
輸出入の利便性		33	80	92	1	2	104	312
情報の集約性		7	47	136	12	5	105	312
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		13	65	115	5	5	109	312
大学や研究機関の近さ		3	36	133	26	7	107	312
周辺環境からの制約の少なさ		10	43	142	9	3	105	312
工場団地がある		10	39	151	1	2	109	312
従業員の通勤の便		5	33	106	48	19	101	312
他企業との共同立地		2	20	166	11	6	107	312
港湾の利便性		24	78	102	0	3	105	312
空港の利便性		17	60	119	7	6	103	312
高速道路の利便性		23	84	93	5	5	102	312
鉄道の利便性		13	39	119	32	7	102	312
その他		0	2	55	0	1	254	312
魅力	満足度	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		7.4%	16.7%	37.2%	2.9%	3.5%	32.4%	100.0%
関連企業への近接性		4.2%	11.9%	41.7%	5.4%	4.2%	32.7%	100.0%
本社への近接性		6.4%	10.6%	34.3%	9.3%	5.8%	33.7%	100.0%
労働力の確保		3.8%	11.2%	40.7%	7.7%	3.5%	33.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		1.6%	11.9%	49.0%	3.2%	1.3%	33.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		2.6%	15.1%	42.6%	3.8%	1.6%	34.3%	100.0%
地価		1.0%	5.4%	43.6%	11.9%	4.8%	33.3%	100.0%
賃金水準		0.6%	3.2%	49.0%	10.6%	2.6%	34.0%	100.0%
輸出入の利便性		10.6%	25.6%	29.5%	0.3%	0.6%	33.3%	100.0%
情報の集約性		2.2%	15.1%	43.6%	3.8%	1.6%	33.7%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		4.2%	20.8%	36.9%	1.6%	1.6%	34.9%	100.0%
大学や研究機関の近さ		1.0%	11.5%	42.6%	8.3%	2.2%	34.3%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		3.2%	13.8%	45.5%	2.9%	1.0%	33.7%	100.0%
工場団地がある		3.2%	12.5%	48.4%	0.3%	0.6%	34.9%	100.0%
従業員の通勤の便		1.6%	10.6%	34.0%	15.4%	6.1%	32.4%	100.0%
他企業との共同立地		0.6%	6.4%	53.2%	3.5%	1.9%	34.3%	100.0%
港湾の利便性		7.7%	25.0%	32.7%	0.0%	1.0%	33.7%	100.0%
空港の利便性		5.4%	19.2%	38.1%	2.2%	1.9%	33.0%	100.0%
高速道路の利便性		7.4%	26.9%	29.8%	1.6%	1.6%	32.7%	100.0%
鉄道の利便性		4.2%	12.5%	38.1%	10.3%	2.2%	32.7%	100.0%
その他		0.0%	0.6%	17.6%	0.0%	0.3%	81.4%	100.0%

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）において、ベイエリアの魅力は以下の通り。

図表 資料 3- 95 開設意向地域別ベイエリアの魅力_荷主企業(1/9)

ベイエリアの魅力について

兵庫県西部（播磨地域）(n=12)

魅力	満足度	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		1	7	3	0	0	1	12
関連企業への近接性		2	5	4	0	0	1	12
本社への近接性		5	3	3	0	0	1	12
労働力の確保		2	3	4	1	1	1	12
自治体等の助成・協力		0	2	8	0	1	1	12
用地面積の確保が容易		1	1	7	1	1	1	12
地価		0	1	3	6	1	1	12
賃金水準		0	0	7	3	1	1	12
輸出入の利便性		1	6	3	0	0	2	12
情報の集約性		1	7	3	0	0	1	12
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	6	3	0	0	2	12
大学や研究機関の近さ		1	4	5	1	0	1	12
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	9	1	1	1	12
工場団地がある		0	2	8	0	0	2	12
従業員の通勤の便		0	6	4	0	1	1	12
他企業との共同立地		0	1	8	0	1	2	12
港湾の利便性		2	5	4	0	0	1	12
空港の利便性		2	3	6	0	0	1	12
高速道路の利便性		3	5	3	0	0	1	12
鉄道の利便性		2	3	4	2	0	1	12
その他		0	0	1	0	0	11	12
魅力	満足度	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		8.3%	58.3%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
関連企業への近接性		16.7%	41.7%	33.3%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
本社への近接性		41.7%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
労働力の確保		16.7%	25.0%	33.3%	8.3%	8.3%	8.3%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	16.7%	66.7%	0.0%	8.3%	8.3%	100.0%
用地面積の確保が容易		8.3%	8.3%	58.3%	8.3%	8.3%	8.3%	100.0%
地価		0.0%	8.3%	25.0%	50.0%	8.3%	8.3%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	58.3%	25.0%	8.3%	8.3%	100.0%
輸出入の利便性		8.3%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
情報の集約性		8.3%	58.3%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		8.3%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
大学や研究機関の近さ		8.3%	33.3%	41.7%	8.3%	0.0%	8.3%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	75.0%	8.3%	8.3%	8.3%	100.0%
工場団地がある		0.0%	16.7%	66.7%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	50.0%	33.3%	0.0%	8.3%	8.3%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	8.3%	66.7%	0.0%	8.3%	16.7%	100.0%
港湾の利便性		16.7%	41.7%	33.3%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
空港の利便性		16.7%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
高速道路の利便性		25.0%	41.7%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%	100.0%
鉄道の利便性		16.7%	25.0%	33.3%	16.7%	0.0%	8.3%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	91.7%	100.0%

図表 資料 3- 96 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(2/9)

バイエリアの魅力について
神戸市地域(n=18)

魅力	満足度	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		3	6	7	1	0	1	18
関連企業への近接性		0	5	12	1	0	0	18
本社への近接性		1	2	10	1	1	3	18
労働力の確保		0	8	9	1	0	0	18
自治体等の助成・協力		0	6	9	1	0	2	18
用地面積の確保が容易		0	7	8	1	0	2	18
地価		0	1	11	4	0	2	18
賃金水準		0	0	12	4	0	2	18
輸出入の利便性		8	5	3	0	0	2	18
情報の集約性		0	9	6	2	0	1	18
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		2	9	4	1	0	2	18
大学や研究機関の近さ		0	4	9	2	0	3	18
周辺環境からの制約の少なさ		1	3	9	3	0	2	18
工場団地がある		1	1	13	0	0	3	18
従業員の通勤の便		0	7	5	3	1	2	18
他企業との共同立地		0	4	10	1	1	2	18
港湾の利便性		5	8	3	0	0	2	18
空港の利便性		2	6	6	1	1	2	18
高速道路の利便性		2	9	3	2	0	2	18
鉄道の利便性		1	3	9	2	1	2	18
その他		0	0	2	0	0	16	18
魅力	満足度	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		16.7%	33.3%	38.9%	5.6%	0.0%	5.6%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	27.8%	66.7%	5.6%	0.0%	0.0%	100.0%
本社への近接性		5.6%	11.1%	55.6%	5.6%	5.6%	16.7%	100.0%
労働力の確保		0.0%	44.4%	50.0%	5.6%	0.0%	0.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	33.3%	50.0%	5.6%	0.0%	11.1%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	38.9%	44.4%	5.6%	0.0%	11.1%	100.0%
地価		0.0%	5.6%	61.1%	22.2%	0.0%	11.1%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	66.7%	22.2%	0.0%	11.1%	100.0%
輸出入の利便性		44.4%	27.8%	16.7%	0.0%	0.0%	11.1%	100.0%
情報の集約性		0.0%	50.0%	33.3%	11.1%	0.0%	5.6%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		11.1%	50.0%	22.2%	5.6%	0.0%	11.1%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	22.2%	50.0%	11.1%	0.0%	16.7%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		5.6%	16.7%	50.0%	16.7%	0.0%	11.1%	100.0%
工場団地がある		5.6%	5.6%	72.2%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	38.9%	27.8%	16.7%	5.6%	11.1%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	22.2%	55.6%	5.6%	5.6%	11.1%	100.0%
港湾の利便性		27.8%	44.4%	16.7%	0.0%	0.0%	11.1%	100.0%
空港の利便性		11.1%	33.3%	33.3%	5.6%	5.6%	11.1%	100.0%
高速道路の利便性		11.1%	50.0%	16.7%	11.1%	0.0%	11.1%	100.0%
鉄道の利便性		5.6%	16.7%	50.0%	11.1%	5.6%	11.1%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	88.9%	100.0%

図表 資料 3- 97 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(3/9)

バイエリアの魅力について
兵庫県東部（阪神地域）(n=28)

魅力	満足度	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		7	11	8	1	0	1	28
関連企業への近接性		5	10	11	1	0	1	28
本社への近接性		4	6	15	2	0	1	28
労働力の確保		2	10	12	3	0	1	28
自治体等の助成・協力		2	10	13	0	1	2	28
用地面積の確保が容易		1	9	10	5	0	3	28
地価		1	2	12	8	3	2	28
賃金水準		0	1	21	5	0	1	28
輸出入の利便性		6	8	11	0	0	3	28
情報の集約性		0	10	13	2	0	3	28
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	11	12	2	0	2	28
大学や研究機関の近さ		1	7	13	4	1	2	28
周辺環境からの制約の少なさ		4	6	13	2	1	2	28
工場団地がある		3	6	16	1	0	2	28
従業員の通勤の便		1	7	10	5	3	2	28
他企業との共同立地		2	3	16	3	1	3	28
港湾の利便性		7	5	13	1	0	2	28
空港の利便性		3	7	13	2	1	2	28
高速道路の利便性		7	9	7	3	0	2	28
鉄道の利便性		1	7	12	4	2	2	28
その他		0	0	2	0	0	26	28
魅力	満足度	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		25.0%	39.3%	28.6%	3.6%	0.0%	3.6%	100.0%
関連企業への近接性		17.9%	35.7%	39.3%	3.6%	0.0%	3.6%	100.0%
本社への近接性		14.3%	21.4%	53.6%	7.1%	0.0%	3.6%	100.0%
労働力の確保		7.1%	35.7%	42.9%	10.7%	0.0%	3.6%	100.0%
自治体等の助成・協力		7.1%	35.7%	46.4%	0.0%	3.6%	7.1%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.6%	32.1%	35.7%	17.9%	0.0%	10.7%	100.0%
地価		3.6%	7.1%	42.9%	28.6%	10.7%	7.1%	100.0%
賃金水準		0.0%	3.6%	75.0%	17.9%	0.0%	3.6%	100.0%
輸出入の利便性		21.4%	28.6%	39.3%	0.0%	0.0%	10.7%	100.0%
情報の集約性		0.0%	35.7%	46.4%	7.1%	0.0%	10.7%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		3.6%	39.3%	42.9%	7.1%	0.0%	7.1%	100.0%
大学や研究機関の近さ		3.6%	25.0%	46.4%	14.3%	3.6%	7.1%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		14.3%	21.4%	46.4%	7.1%	3.6%	7.1%	100.0%
工場団地がある		10.7%	21.4%	57.1%	3.6%	0.0%	7.1%	100.0%
従業員の通勤の便		3.6%	25.0%	35.7%	17.9%	10.7%	7.1%	100.0%
他企業との共同立地		7.1%	10.7%	57.1%	10.7%	3.6%	10.7%	100.0%
港湾の利便性		25.0%	17.9%	46.4%	3.6%	0.0%	7.1%	100.0%
空港の利便性		10.7%	25.0%	46.4%	7.1%	3.6%	7.1%	100.0%
高速道路の利便性		25.0%	32.1%	25.0%	10.7%	0.0%	7.1%	100.0%
鉄道の利便性		3.6%	25.0%	42.9%	14.3%	7.1%	7.1%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	92.9%	100.0%

図表 資料 3- 98 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(4/9)

バイエリアの魅力について
 大阪市地域(n=52)

魅力	満足度	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		15	15	17	2	1	2	52
関連企業への近接性		10	14	20	5	1	2	52
本社への近接性		10	10	19	7	2	4	52
労働力の確保		7	8	20	13	0	4	52
自治体等の助成・協力		2	12	29	4	1	4	52
用地面積の確保が容易		2	15	25	6	0	4	52
地価		1	8	23	11	6	3	52
賃金水準		0	5	34	11	0	2	52
輸出入の利便性		9	21	17	0	0	5	52
情報の集約性		0	14	28	4	1	5	52
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	22	22	2	0	5	52
大学や研究機関の近さ		1	10	28	6	2	5	52
周辺環境からの制約の少なさ		2	14	26	5	1	4	52
工場団地がある		2	14	31	0	0	5	52
従業員の通勤の便		3	11	17	15	3	3	52
他企業との共同立地		1	7	34	4	1	5	52
港湾の利便性		7	22	18	0	0	5	52
空港の利便性		2	20	22	3	1	4	52
高速道路の利便性		8	26	9	4	1	4	52
鉄道の利便性		2	10	22	13	1	4	52
その他		0	1	4	0	0	47	52
魅力	満足度	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		28.8%	28.8%	32.7%	3.8%	1.9%	3.8%	100.0%
関連企業への近接性		19.2%	26.9%	38.5%	9.6%	1.9%	3.8%	100.0%
本社への近接性		19.2%	19.2%	36.5%	13.5%	3.8%	7.7%	100.0%
労働力の確保		13.5%	15.4%	38.5%	25.0%	0.0%	7.7%	100.0%
自治体等の助成・協力		3.8%	23.1%	55.8%	7.7%	1.9%	7.7%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.8%	28.8%	48.1%	11.5%	0.0%	7.7%	100.0%
地価		1.9%	15.4%	44.2%	21.2%	11.5%	5.8%	100.0%
賃金水準		0.0%	9.6%	65.4%	21.2%	0.0%	3.8%	100.0%
輸出入の利便性		17.3%	40.4%	32.7%	0.0%	0.0%	9.6%	100.0%
情報の集約性		0.0%	26.9%	53.8%	7.7%	1.9%	9.6%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1.9%	42.3%	42.3%	3.8%	0.0%	9.6%	100.0%
大学や研究機関の近さ		1.9%	19.2%	53.8%	11.5%	3.8%	9.6%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		3.8%	26.9%	50.0%	9.6%	1.9%	7.7%	100.0%
工場団地がある		3.8%	26.9%	59.6%	0.0%	0.0%	9.6%	100.0%
従業員の通勤の便		5.8%	21.2%	32.7%	28.8%	5.8%	5.8%	100.0%
他企業との共同立地		1.9%	13.5%	65.4%	7.7%	1.9%	9.6%	100.0%
港湾の利便性		13.5%	42.3%	34.6%	0.0%	0.0%	9.6%	100.0%
空港の利便性		3.8%	38.5%	42.3%	5.8%	1.9%	7.7%	100.0%
高速道路の利便性		15.4%	50.0%	17.3%	7.7%	1.9%	7.7%	100.0%
鉄道の利便性		3.8%	19.2%	42.3%	25.0%	1.9%	7.7%	100.0%
その他		0.0%	1.9%	7.7%	0.0%	0.0%	90.4%	100.0%

図表 資料 3- 99 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(5/9)

バイエリアの魅力について
大阪府堺泉北地域 (n=26)

魅力	満足度	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	8	6	2	0	2	26
関連企業への近接性		3	11	7	3	0	2	26
本社への近接性		6	6	8	4	1	1	26
労働力の確保		5	5	11	4	0	1	26
自治体等の助成・協力		2	9	12	1	1	1	26
用地面積の確保が容易		2	10	10	3	0	1	26
地価		2	7	8	6	2	1	26
賃金水準		1	1	16	7	0	1	26
輸出入の利便性		5	9	9	1	0	2	26
情報の集約性		1	9	13	1	0	2	26
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		3	10	10	1	0	2	26
大学や研究機関の近さ		1	6	15	2	1	1	26
周辺環境からの制約の少なさ		5	7	10	1	2	1	26
工場団地がある		4	10	11	0	0	1	26
従業員の通勤の便		2	7	8	7	1	1	26
他企業との共同立地		1	2	19	3	0	1	26
港湾の利便性		4	12	8	0	0	2	26
空港の利便性		1	12	11	0	1	1	26
高速道路の利便性		6	14	5	0	0	1	26
鉄道の利便性		2	8	12	3	0	1	26
その他		0	0	2	0	0	24	26
魅力	満足度	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		30.8%	30.8%	23.1%	7.7%	0.0%	7.7%	100.0%
関連企業への近接性		11.5%	42.3%	26.9%	11.5%	0.0%	7.7%	100.0%
本社への近接性		23.1%	23.1%	30.8%	15.4%	3.8%	3.8%	100.0%
労働力の確保		19.2%	19.2%	42.3%	15.4%	0.0%	3.8%	100.0%
自治体等の助成・協力		7.7%	34.6%	46.2%	3.8%	3.8%	3.8%	100.0%
用地面積の確保が容易		7.7%	38.5%	38.5%	11.5%	0.0%	3.8%	100.0%
地価		7.7%	26.9%	30.8%	23.1%	7.7%	3.8%	100.0%
賃金水準		3.8%	3.8%	61.5%	26.9%	0.0%	3.8%	100.0%
輸出入の利便性		19.2%	34.6%	34.6%	3.8%	0.0%	7.7%	100.0%
情報の集約性		3.8%	34.6%	50.0%	3.8%	0.0%	7.7%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		11.5%	38.5%	38.5%	3.8%	0.0%	7.7%	100.0%
大学や研究機関の近さ		3.8%	23.1%	57.7%	7.7%	3.8%	3.8%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		19.2%	26.9%	38.5%	3.8%	7.7%	3.8%	100.0%
工場団地がある		15.4%	38.5%	42.3%	0.0%	0.0%	3.8%	100.0%
従業員の通勤の便		7.7%	26.9%	30.8%	26.9%	3.8%	3.8%	100.0%
他企業との共同立地		3.8%	7.7%	73.1%	11.5%	0.0%	3.8%	100.0%
港湾の利便性		15.4%	46.2%	30.8%	0.0%	0.0%	7.7%	100.0%
空港の利便性		3.8%	46.2%	42.3%	0.0%	3.8%	3.8%	100.0%
高速道路の利便性		23.1%	53.8%	19.2%	0.0%	0.0%	3.8%	100.0%
鉄道の利便性		7.7%	30.8%	46.2%	11.5%	0.0%	3.8%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	92.3%	100.0%

図表 資料 3- 100 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(6/9)

バイエリアの魅力について
大阪府泉南地域 (n=14)

魅力	満足度	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		1	6	3	2	0	2	14
関連企業への近接性		1	5	5	1	0	2	14
本社への近接性		1	5	4	3	0	1	14
労働力の確保		2	3	7	1	0	1	14
自治体等の助成・協力		0	4	7	0	1	2	14
用地面積の確保が容易		2	2	7	1	0	2	14
地価		0	2	3	6	1	2	14
賃金水準		0	0	10	3	0	1	14
輸出入の利便性		1	4	7	0	0	2	14
情報の集約性		0	7	5	0	0	2	14
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	5	6	1	0	2	14
大学や研究機関の近さ		0	3	9	0	0	2	14
周辺環境からの制約の少なさ		1	4	4	2	1	2	14
工場団地がある		0	5	7	0	0	2	14
従業員の通勤の便		0	3	5	2	2	2	14
他企業との共同立地		0	2	9	1	0	2	14
港湾の利便性		0	5	7	0	0	2	14
空港の利便性		0	5	7	0	0	2	14
高速道路の利便性		2	6	4	0	0	2	14
鉄道の利便性		1	2	7	2	0	2	14
その他		0	0	1	0	0	13	14
魅力	満足度	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		7.1%	42.9%	21.4%	14.3%	0.0%	14.3%	100.0%
関連企業への近接性		7.1%	35.7%	35.7%	7.1%	0.0%	14.3%	100.0%
本社への近接性		7.1%	35.7%	28.6%	21.4%	0.0%	7.1%	100.0%
労働力の確保		14.3%	21.4%	50.0%	7.1%	0.0%	7.1%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	28.6%	50.0%	0.0%	7.1%	14.3%	100.0%
用地面積の確保が容易		14.3%	14.3%	50.0%	7.1%	0.0%	14.3%	100.0%
地価		0.0%	14.3%	21.4%	42.9%	7.1%	14.3%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	71.4%	21.4%	0.0%	7.1%	100.0%
輸出入の利便性		7.1%	28.6%	50.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
情報の集約性		0.0%	50.0%	35.7%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	35.7%	42.9%	7.1%	0.0%	14.3%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	21.4%	64.3%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		7.1%	28.6%	28.6%	14.3%	7.1%	14.3%	100.0%
工場団地がある		0.0%	35.7%	50.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	21.4%	35.7%	14.3%	14.3%	14.3%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	14.3%	64.3%	7.1%	0.0%	14.3%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	35.7%	50.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
空港の利便性		0.0%	35.7%	50.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
高速道路の利便性		14.3%	42.9%	28.6%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
鉄道の利便性		7.1%	14.3%	50.0%	14.3%	0.0%	14.3%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	92.9%	100.0%

図表 資料 3- 101 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業(7/9)

バイエリアの魅力について
和歌山県北部 (n=8)

魅力	満足度	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		2	3	2	0	0	1	8
関連企業への近接性		0	4	3	0	0	1	8
本社への近接性		2	1	3	1	0	1	8
労働力の確保		0	1	5	1	0	1	8
自治体等の助成・協力		0	1	5	1	0	1	8
用地面積の確保が容易		0	3	4	0	0	1	8
地価		0	1	4	2	0	1	8
賃金水準		0	0	7	0	0	1	8
輸出入の利便性		1	4	2	0	0	1	8
情報の集約性		1	2	4	0	0	1	8
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	5	1	0	0	1	8
大学や研究機関の近さ		0	1	5	1	0	1	8
周辺環境からの制約の少なさ		0	4	2	1	0	1	8
工場団地がある		0	2	5	0	0	1	8
従業員の通勤の便		1	0	1	5	0	1	8
他企業との共同立地		0	1	5	1	0	1	8
港湾の利便性		1	4	2	0	0	1	8
空港の利便性		1	2	3	0	1	1	8
高速道路の利便性		2	2	2	1	0	1	8
鉄道の利便性		1	1	4	1	0	1	8
その他		0	0	1	0	0	7	8
魅力	満足度	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		25.0%	37.5%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	50.0%	37.5%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
本社への近接性		25.0%	12.5%	37.5%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
労働力の確保		0.0%	12.5%	62.5%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	12.5%	62.5%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	37.5%	50.0%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
地価		0.0%	12.5%	50.0%	25.0%	0.0%	12.5%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	87.5%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
輸出入の利便性		12.5%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
情報の集約性		12.5%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		12.5%	62.5%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	12.5%	62.5%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	50.0%	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
工場団地がある		0.0%	25.0%	62.5%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
従業員の通勤の便		12.5%	0.0%	12.5%	62.5%	0.0%	12.5%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	12.5%	62.5%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
港湾の利便性		12.5%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	100.0%
空港の利便性		12.5%	25.0%	37.5%	0.0%	12.5%	12.5%	100.0%
高速道路の利便性		25.0%	25.0%	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
鉄道の利便性		12.5%	12.5%	50.0%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	87.5%	100.0%

図表 資料 3- 102 開設意向地域別ベイエリアの魅力_荷主企業 (8/9)

ベイエリアの魅力について
分からない(n=194)

魅力	満足度	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		15	43	95	4	7	30	194
関連企業への近接性		8	28	111	8	8	31	194
本社への近接性		16	29	85	19	11	34	194
労働力の確保		10	29	106	12	4	33	194
自治体等の助成・協力		4	12	132	10	2	34	194
用地面積の確保が容易		5	13	127	12	3	34	194
地価		2	6	119	24	10	33	194
賃金水準		2	6	128	17	6	35	194
輸出入の利便性		14	55	89	2	0	34	194
情報の集約性		7	19	123	11	2	32	194
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		8	36	104	9	3	34	194
大学や研究機関の近さ		4	24	113	15	4	34	194
周辺環境からの制約の少なさ		2	22	127	8	2	33	194
工場団地がある		1	23	130	5	0	35	194
従業員の通勤の便		4	27	91	27	12	33	194
他企業との共同立地		3	11	139	4	2	35	194
港湾の利便性		9	50	99	1	1	34	194
空港の利便性		8	37	109	5	2	33	194
高速道路の利便性		14	55	89	3	0	33	194
鉄道の利便性		6	26	106	16	6	34	194
その他		0	1	58	1	0	134	194
魅力	満足度	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		7.7%	22.2%	49.0%	2.1%	3.6%	15.5%	100.0%
関連企業への近接性		4.1%	14.4%	57.2%	4.1%	4.1%	16.0%	100.0%
本社への近接性		8.2%	14.9%	43.8%	9.8%	5.7%	17.5%	100.0%
労働力の確保		5.2%	14.9%	54.6%	6.2%	2.1%	17.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		2.1%	6.2%	68.0%	5.2%	1.0%	17.5%	100.0%
用地面積の確保が容易		2.6%	6.7%	65.5%	6.2%	1.5%	17.5%	100.0%
地価		1.0%	3.1%	61.3%	12.4%	5.2%	17.0%	100.0%
賃金水準		1.0%	3.1%	66.0%	8.8%	3.1%	18.0%	100.0%
輸出入の利便性		7.2%	28.4%	45.9%	1.0%	0.0%	17.5%	100.0%
情報の集約性		3.6%	9.8%	63.4%	5.7%	1.0%	16.5%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		4.1%	18.6%	53.6%	4.6%	1.5%	17.5%	100.0%
大学や研究機関の近さ		2.1%	12.4%	58.2%	7.7%	2.1%	17.5%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		1.0%	11.3%	65.5%	4.1%	1.0%	17.0%	100.0%
工場団地がある		0.5%	11.9%	67.0%	2.6%	0.0%	18.0%	100.0%
従業員の通勤の便		2.1%	13.9%	46.9%	13.9%	6.2%	17.0%	100.0%
他企業との共同立地		1.5%	5.7%	71.6%	2.1%	1.0%	18.0%	100.0%
港湾の利便性		4.6%	25.8%	51.0%	0.5%	0.5%	17.5%	100.0%
空港の利便性		4.1%	19.1%	56.2%	2.6%	1.0%	17.0%	100.0%
高速道路の利便性		7.2%	28.4%	45.9%	1.5%	0.0%	17.0%	100.0%
鉄道の利便性		3.1%	13.4%	54.6%	8.2%	3.1%	17.5%	100.0%
その他		0.0%	0.5%	29.9%	0.5%	0.0%	69.1%	100.0%

図表 資料 3- 103 開設意向地域別バイエリアの魅力_荷主企業 (9/9)

バイエリアの魅力について
無回答 (n=175)

魅力	満足度	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		15	16	39	5	3	97	175
関連企業への近接性		8	17	43	6	4	97	175
本社への近接性		12	21	36	5	5	96	175
労働力の確保		7	21	36	8	7	96	175
自治体等の助成・協力		2	25	43	3	5	97	175
用地面積の確保が容易		5	23	38	5	4	100	175
地価		1	7	48	14	7	98	175
賃金水準		1	5	58	9	3	99	175
輸出入の利便性		13	36	27	0	2	97	175
情報の集約性		2	28	38	5	2	100	175
都市基盤の整備 (電力・工業用水等)		12	30	27	2	3	101	175
大学や研究機関の近さ		1	17	43	10	2	102	175
周辺環境からの制約の少なさ		6	17	43	7	3	99	175
工場団地がある		9	14	44	2	2	104	175
従業員の通勤の便		5	24	31	12	8	95	175
他企業との共同立地		1	9	57	3	3	102	175
港湾の利便性		14	33	30	0	2	96	175
空港の利便性		10	27	32	4	3	99	175
高速道路の利便性		13	38	23	2	5	94	175
鉄道の利便性		8	22	36	10	4	95	175
その他		0	1	11	0	1	162	175
魅力	満足度	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		8.6%	9.1%	22.3%	2.9%	1.7%	55.4%	100.0%
関連企業への近接性		4.6%	9.7%	24.6%	3.4%	2.3%	55.4%	100.0%
本社への近接性		6.9%	12.0%	20.6%	2.9%	2.9%	54.9%	100.0%
労働力の確保		4.0%	12.0%	20.6%	4.6%	4.0%	54.9%	100.0%
自治体等の助成・協力		1.1%	14.3%	24.6%	1.7%	2.9%	55.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		2.9%	13.1%	21.7%	2.9%	2.3%	57.1%	100.0%
地価		0.6%	4.0%	27.4%	8.0%	4.0%	56.0%	100.0%
賃金水準		0.6%	2.9%	33.1%	5.1%	1.7%	56.6%	100.0%
輸出入の利便性		7.4%	20.6%	15.4%	0.0%	1.1%	55.4%	100.0%
情報の集約性		1.1%	16.0%	21.7%	2.9%	1.1%	57.1%	100.0%
都市基盤の整備 (電力・工業用水等)		6.9%	17.1%	15.4%	1.1%	1.7%	57.7%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.6%	9.7%	24.6%	5.7%	1.1%	58.3%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		3.4%	9.7%	24.6%	4.0%	1.7%	56.6%	100.0%
工場団地がある		5.1%	8.0%	25.1%	1.1%	1.1%	59.4%	100.0%
従業員の通勤の便		2.9%	13.7%	17.7%	6.9%	4.6%	54.3%	100.0%
他企業との共同立地		0.6%	5.1%	32.6%	1.7%	1.7%	58.3%	100.0%
港湾の利便性		8.0%	18.9%	17.1%	0.0%	1.1%	54.9%	100.0%
空港の利便性		5.7%	15.4%	18.3%	2.3%	1.7%	56.6%	100.0%
高速道路の利便性		7.4%	21.7%	13.1%	1.1%	2.9%	53.7%	100.0%
鉄道の利便性		4.6%	12.6%	20.6%	5.7%	2.3%	54.3%	100.0%
その他		0.0%	0.6%	6.3%	0.0%	0.6%	92.6%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）において、ベイエリアの魅力は以下の通り。

図表 資料 3- 104 業種別ベイエリアの魅力_荷主企業(1/11)

ベイエリアの魅力について
農林水産業・鉱業 (n=0)

魅力	満足度	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		0	0	0	0	0	0	0
情報の集約性		0	0	0	0	0	0	0
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	0	0	0	0	0	0
大学や研究機関の近さ		0	0	0	0	0	0	0
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	0	0	0	0	0
工場団地がある		0	0	0	0	0	0	0
従業員の通勤の便		0	0	0	0	0	0	0
他企業との共同立地		0	0	0	0	0	0	0
港灣の利便性		0	0	0	0	0	0	0
空港の利便性		0	0	0	0	0	0	0
高速道路の利便性		0	0	0	0	0	0	0
関連企業への近接性		0	0	0	0	0	0	0
鉄道の利便性		0	0	0	0	0	0	0
その他		0	0	0	0	0	0	0
本社への近接性		0	0	0	0	0	0	0
労働力の確保		0	0	0	0	0	0	0
自治体等の助成・協力		0	0	0	0	0	0	0
用地面積の確保が容易		0	0	0	0	0	0	0
地価		0	0	0	0	0	0	0
賃金水準		0	0	0	0	0	0	0
輸出入の利便性		0	0	0	0	0	0	0
魅力	満足度	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
従業員の通勤の便		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
港灣の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関連企業への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本社への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
地価		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
輸出入の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 105 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(2/11)

バイエリアの魅力について
建設業 (n=31)

魅力	満足度	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		4	8	11	2	1	5	31
情報の集約性		2	4	13	5	1	6	31
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		2	7	10	4	1	7	31
大学や研究機関の近さ		2	2	14	6	1	6	31
周辺環境からの制約の少なさ		0	8	15	0	2	6	31
工場団地がある		0	5	17	1	0	8	31
従業員の通勤の便		1	6	9	7	2	6	31
他企業との共同立地		0	1	19	3	0	8	31
港湾の利便性		3	8	13	0	0	7	31
空港の利便性		1	8	12	4	0	6	31
高速道路の利便性		1	12	9	3	0	6	31
関連企業への近接性		2	8	10	4	1	6	31
鉄道の利便性		1	6	8	9	1	6	31
その他		0	0	3	1	0	27	31
本社への近接性		3	3	14	4	2	5	31
労働力の確保		3	7	13	2	1	5	31
自治体等の助成・協力		1	4	19	1	0	6	31
用地面積の確保が容易		1	9	11	4	0	6	31
地価		0	4	16	4	1	6	31
賃金水準		0	2	21	2	0	6	31
輸出入の利便性		3	7	13	0	0	8	31
魅力	満足度	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		12.9%	25.8%	35.5%	6.5%	3.2%	16.1%	100.0%
情報の集約性		6.5%	12.9%	41.9%	16.1%	3.2%	19.4%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		6.5%	22.6%	32.3%	12.9%	3.2%	22.6%	100.0%
大学や研究機関の近さ		6.5%	6.5%	45.2%	19.4%	3.2%	19.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	25.8%	48.4%	0.0%	6.5%	19.4%	100.0%
工場団地がある		0.0%	16.1%	54.8%	3.2%	0.0%	25.8%	100.0%
従業員の通勤の便		3.2%	19.4%	29.0%	22.6%	6.5%	19.4%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	3.2%	61.3%	9.7%	0.0%	25.8%	100.0%
港湾の利便性		9.7%	25.8%	41.9%	0.0%	0.0%	22.6%	100.0%
空港の利便性		3.2%	25.8%	38.7%	12.9%	0.0%	19.4%	100.0%
高速道路の利便性		3.2%	38.7%	29.0%	9.7%	0.0%	19.4%	100.0%
関連企業への近接性		6.5%	25.8%	32.3%	12.9%	3.2%	19.4%	100.0%
鉄道の利便性		3.2%	19.4%	25.8%	29.0%	3.2%	19.4%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	9.7%	3.2%	0.0%	87.1%	100.0%
本社への近接性		9.7%	9.7%	45.2%	12.9%	6.5%	16.1%	100.0%
労働力の確保		9.7%	22.6%	41.9%	6.5%	3.2%	16.1%	100.0%
自治体等の助成・協力		3.2%	12.9%	61.3%	3.2%	0.0%	19.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.2%	29.0%	35.5%	12.9%	0.0%	19.4%	100.0%
地価		0.0%	12.9%	51.6%	12.9%	3.2%	19.4%	100.0%
賃金水準		0.0%	6.5%	67.7%	6.5%	0.0%	19.4%	100.0%
輸出入の利便性		9.7%	22.6%	41.9%	0.0%	0.0%	25.8%	100.0%

図表 資料 3- 106 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(3/11)

バイエリアの魅力について
生活関連型 (n=83)

魅力	満足度	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		11	18	31	3	2	18	83
情報の集約性		2	14	46	1	1	19	83
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		4	17	40	1	1	20	83
大学や研究機関の近さ		2	11	44	5	1	20	83
周辺環境からの制約の少なさ		6	9	46	2	1	19	83
工場団地がある		4	11	47	0	0	21	83
従業員の通勤の便		0	14	27	17	7	18	83
他企業との共同立地		1	4	53	4	1	20	83
港湾の利便性		6	22	35	0	0	20	83
空港の利便性		5	16	41	1	0	20	83
高速道路の利便性		7	32	25	0	1	18	83
関連企業への近接性		6	14	41	1	3	18	83
鉄道の利便性		3	12	41	8	1	18	83
その他		0	0	14	0	0	69	83
本社への近接性		11	16	25	6	5	20	83
労働力の確保		6	10	36	11	2	18	83
自治体等の助成・協力		2	11	45	4	3	18	83
用地面積の確保が容易		3	14	38	9	1	18	83
地価		0	5	38	13	9	18	83
賃金水準		2	4	44	14	1	18	83
輸出入の利便性		9	25	30	0	0	19	83
魅力	満足度	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		13.3%	21.7%	37.3%	3.6%	2.4%	21.7%	100.0%
情報の集約性		2.4%	16.9%	55.4%	1.2%	1.2%	22.9%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		4.8%	20.5%	48.2%	1.2%	1.2%	24.1%	100.0%
大学や研究機関の近さ		2.4%	13.3%	53.0%	6.0%	1.2%	24.1%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		7.2%	10.8%	55.4%	2.4%	1.2%	22.9%	100.0%
工場団地がある		4.8%	13.3%	56.6%	0.0%	0.0%	25.3%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	16.9%	32.5%	20.5%	8.4%	21.7%	100.0%
他企業との共同立地		1.2%	4.8%	63.9%	4.8%	1.2%	24.1%	100.0%
港湾の利便性		7.2%	26.5%	42.2%	0.0%	0.0%	24.1%	100.0%
空港の利便性		6.0%	19.3%	49.4%	1.2%	0.0%	24.1%	100.0%
高速道路の利便性		8.4%	38.6%	30.1%	0.0%	1.2%	21.7%	100.0%
関連企業への近接性		7.2%	16.9%	49.4%	1.2%	3.6%	21.7%	100.0%
鉄道の利便性		3.6%	14.5%	49.4%	9.6%	1.2%	21.7%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	16.9%	0.0%	0.0%	83.1%	100.0%
本社への近接性		13.3%	19.3%	30.1%	7.2%	6.0%	24.1%	100.0%
労働力の確保		7.2%	12.0%	43.4%	13.3%	2.4%	21.7%	100.0%
自治体等の助成・協力		2.4%	13.3%	54.2%	4.8%	3.6%	21.7%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.6%	16.9%	45.8%	10.8%	1.2%	21.7%	100.0%
地価		0.0%	6.0%	45.8%	15.7%	10.8%	21.7%	100.0%
賃金水準		2.4%	4.8%	53.0%	16.9%	1.2%	21.7%	100.0%
輸出入の利便性		10.8%	30.1%	36.1%	0.0%	0.0%	22.9%	100.0%

図表 資料 3- 107 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(4/11)

バイエリアの魅力について
基礎素材型 (n=142)

魅力	満足度	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		21	28	55	2	3	33	142
情報の集約性		5	34	61	6	2	34	142
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		9	44	46	5	2	36	142
大学や研究機関の近さ		0	31	63	9	5	34	142
周辺環境からの制約の少なさ		8	24	57	16	4	33	142
工場団地がある		9	22	71	3	2	35	142
従業員の通勤の便		6	28	55	16	5	32	142
他企業との共同立地		4	14	84	2	3	35	142
港湾の利便性		15	44	47	1	2	33	142
空港の利便性		12	33	56	4	4	33	142
高速道路の利便性		18	41	45	2	3	33	142
関連企業への近接性		10	35	57	5	3	32	142
鉄道の利便性		3	31	65	7	3	33	142
その他		0	1	30	0	1	110	142
本社への近接性		18	25	54	9	3	33	142
労働力の確保		10	27	64	5	4	32	142
自治体等の助成・協力		4	30	65	3	6	34	142
用地面積の確保が容易		7	21	67	6	5	36	142
地価		6	6	64	21	10	35	142
賃金水準		2	5	81	13	5	36	142
輸出入の利便性		17	37	48	3	2	35	142
魅力	満足度	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		14.8%	19.7%	38.7%	1.4%	2.1%	23.2%	100.0%
情報の集約性		3.5%	23.9%	43.0%	4.2%	1.4%	23.9%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		6.3%	31.0%	32.4%	3.5%	1.4%	25.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	21.8%	44.4%	6.3%	3.5%	23.9%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		5.6%	16.9%	40.1%	11.3%	2.8%	23.2%	100.0%
工場団地がある		6.3%	15.5%	50.0%	2.1%	1.4%	24.6%	100.0%
従業員の通勤の便		4.2%	19.7%	38.7%	11.3%	3.5%	22.5%	100.0%
他企業との共同立地		2.8%	9.9%	59.2%	1.4%	2.1%	24.6%	100.0%
港湾の利便性		10.6%	31.0%	33.1%	0.7%	1.4%	23.2%	100.0%
空港の利便性		8.5%	23.2%	39.4%	2.8%	2.8%	23.2%	100.0%
高速道路の利便性		12.7%	28.9%	31.7%	1.4%	2.1%	23.2%	100.0%
関連企業への近接性		7.0%	24.6%	40.1%	3.5%	2.1%	22.5%	100.0%
鉄道の利便性		2.1%	21.8%	45.8%	4.9%	2.1%	23.2%	100.0%
その他		0.0%	0.7%	21.1%	0.0%	0.7%	77.5%	100.0%
本社への近接性		12.7%	17.6%	38.0%	6.3%	2.1%	23.2%	100.0%
労働力の確保		7.0%	19.0%	45.1%	3.5%	2.8%	22.5%	100.0%
自治体等の助成・協力		2.8%	21.1%	45.8%	2.1%	4.2%	23.9%	100.0%
用地面積の確保が容易		4.9%	14.8%	47.2%	4.2%	3.5%	25.4%	100.0%
地価		4.2%	4.2%	45.1%	14.8%	7.0%	24.6%	100.0%
賃金水準		1.4%	3.5%	57.0%	9.2%	3.5%	25.4%	100.0%
輸出入の利便性		12.0%	26.1%	33.8%	2.1%	1.4%	24.6%	100.0%

図表 資料 3- 108 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(5/11)

バイエリアの魅力について
加工組立型 (n=71)

魅力	満足度	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		4	16	25	2	1	23	71
情報の集約性		2	17	28	1	0	23	71
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		4	23	19	1	1	23	71
大学や研究機関の近さ		1	13	28	5	1	23	71
周辺環境からの制約の少なさ		2	8	35	2	1	23	71
工場団地がある		3	10	34	1	0	23	71
従業員の通勤の便		3	14	22	5	4	23	71
他企業との共同立地		0	7	38	2	0	24	71
港湾の利便性		8	20	20	0	0	23	71
空港の利便性		7	17	24	0	0	23	71
高速道路の利便性		9	18	18	2	1	23	71
関連企業への近接性		2	11	31	2	2	23	71
鉄道の利便性		6	12	26	3	1	23	71
その他		0	1	10	0	0	60	71
本社への近接性		3	14	24	4	4	22	71
労働力の確保		3	12	29	4	0	23	71
自治体等の助成・協力		0	10	37	1	0	23	71
用地面積の確保が容易		1	7	36	4	0	23	71
地価		0	2	32	14	0	23	71
賃金水準		0	2	40	6	0	23	71
輸出入の利便性		5	26	17	0	0	23	71
魅力	満足度	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		5.6%	22.5%	35.2%	2.8%	1.4%	32.4%	100.0%
情報の集約性		2.8%	23.9%	39.4%	1.4%	0.0%	32.4%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		5.6%	32.4%	26.8%	1.4%	1.4%	32.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		1.4%	18.3%	39.4%	7.0%	1.4%	32.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		2.8%	11.3%	49.3%	2.8%	1.4%	32.4%	100.0%
工場団地がある		4.2%	14.1%	47.9%	1.4%	0.0%	32.4%	100.0%
従業員の通勤の便		4.2%	19.7%	31.0%	7.0%	5.6%	32.4%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	9.9%	53.5%	2.8%	0.0%	33.8%	100.0%
港湾の利便性		11.3%	28.2%	28.2%	0.0%	0.0%	32.4%	100.0%
空港の利便性		9.9%	23.9%	33.8%	0.0%	0.0%	32.4%	100.0%
高速道路の利便性		12.7%	25.4%	25.4%	2.8%	1.4%	32.4%	100.0%
関連企業への近接性		2.8%	15.5%	43.7%	2.8%	2.8%	32.4%	100.0%
鉄道の利便性		8.5%	16.9%	36.6%	4.2%	1.4%	32.4%	100.0%
その他		0.0%	1.4%	14.1%	0.0%	0.0%	84.5%	100.0%
本社への近接性		4.2%	19.7%	33.8%	5.6%	5.6%	31.0%	100.0%
労働力の確保		4.2%	16.9%	40.8%	5.6%	0.0%	32.4%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	14.1%	52.1%	1.4%	0.0%	32.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		1.4%	9.9%	50.7%	5.6%	0.0%	32.4%	100.0%
地価		0.0%	2.8%	45.1%	19.7%	0.0%	32.4%	100.0%
賃金水準		0.0%	2.8%	56.3%	8.5%	0.0%	32.4%	100.0%
輸出入の利便性		7.0%	36.6%	23.9%	0.0%	0.0%	32.4%	100.0%

図表 資料 3- 109 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(6/11)

バイエリアの魅力について
 情報通信業 (n=0)

魅力	満足度	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		0	0	0	0	0	0	0
情報の集約性		0	0	0	0	0	0	0
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	0	0	0	0	0	0
大学や研究機関の近さ		0	0	0	0	0	0	0
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	0	0	0	0	0
工場団地がある		0	0	0	0	0	0	0
従業員の通勤の便		0	0	0	0	0	0	0
他企業との共同立地		0	0	0	0	0	0	0
港湾の利便性		0	0	0	0	0	0	0
空港の利便性		0	0	0	0	0	0	0
高速道路の利便性		0	0	0	0	0	0	0
関連企業への近接性		0	0	0	0	0	0	0
鉄道の利便性		0	0	0	0	0	0	0
その他		0	0	0	0	0	0	0
本社への近接性		0	0	0	0	0	0	0
労働力の確保		0	0	0	0	0	0	0
自治体等の助成・協力		0	0	0	0	0	0	0
用地面積の確保が容易		0	0	0	0	0	0	0
地価		0	0	0	0	0	0	0
賃金水準		0	0	0	0	0	0	0
輸出入の利便性		0	0	0	0	0	0	0
魅力	満足度	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
従業員の通勤の便		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
港湾の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関連企業への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本社への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
地価		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
輸出入の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 110 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(7/11)

バイエリアの魅力について
 運輸・倉庫業 (n=5)

魅力	満足度	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		1	1	2	0	0	1	5
情報の集約性		0	1	2	1	0	1	5
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	2	2	0	0	1	5
大学や研究機関の近さ		0	0	4	0	0	1	5
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	3	1	0	1	5
工場団地がある		0	1	3	0	0	1	5
従業員の通勤の便		0	3	1	0	0	1	5
他企業との共同立地		0	0	4	0	0	1	5
港湾の利便性		0	4	0	0	0	1	5
空港の利便性		0	2	2	0	0	1	5
高速道路の利便性		0	4	0	0	0	1	5
関連企業への近接性		0	1	3	0	0	1	5
鉄道の利便性		0	0	3	1	0	1	5
その他		0	0	2	0	0	3	5
本社への近接性		1	1	2	0	0	1	5
労働力の確保		1	0	2	1	0	1	5
自治体等の助成・協力		0	0	3	1	0	1	5
用地面積の確保が容易		0	0	4	0	0	1	5
地価		0	0	3	1	0	1	5
賃金水準		0	0	2	2	0	1	5
輸出入の利便性		0	2	2	0	0	1	5
魅力	満足度	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%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
空港の利便性		0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
高速道路の利便性		0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%
本社への近接性		20.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
労働力の確保		20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	20.0%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%

図表 資料 3- 111 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(8/11)

バイエリアの魅力について
卸売業 (n=103)

魅力	満足度	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	23	33	6	1	32	103
関連企業への近接性		1	19	41	8	0	34	103
本社への近接性		7	17	38	4	0	37	103
労働力の確保		0	6	48	9	0	40	103
自治体等の助成・協力		2	14	44	6	1	36	103
用地面積の確保が容易		1	10	50	2	0	40	103
地価		2	14	30	15	8	34	103
賃金水準		0	7	51	4	3	38	103
輸出入の利便性		4	22	40	1	1	35	103
情報の集約性		1	20	43	1	4	34	103
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		8	30	28	4	1	32	103
大学や研究機関の近さ		5	12	44	10	0	32	103
周辺環境からの制約の少なさ		4	12	35	13	6	33	103
工場団地がある		0	1	12	0	0	90	103
従業員の通勤の便		8	9	35	12	2	37	103
他企業との共同立地		2	19	33	10	3	36	103
港湾の利便性		1	9	51	7	0	35	103
空港の利便性		5	17	38	5	1	37	103
高速道路の利便性		1	11	39	12	4	36	103
鉄道の利便性		0	4	55	6	2	36	103
その他		9	32	29	0	0	33	103
魅力	満足度	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		7.8%	22.3%	32.0%	5.8%	1.0%	31.1%	100.0%
関連企業への近接性		1.0%	18.4%	39.8%	7.8%	0.0%	33.0%	100.0%
本社への近接性		6.8%	16.5%	36.9%	3.9%	0.0%	35.9%	100.0%
労働力の確保		0.0%	5.8%	46.6%	8.7%	0.0%	38.8%	100.0%
自治体等の助成・協力		1.9%	13.6%	42.7%	5.8%	1.0%	35.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		1.0%	9.7%	48.5%	1.9%	0.0%	38.8%	100.0%
地価		1.9%	13.6%	29.1%	14.6%	7.8%	33.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	6.8%	49.5%	3.9%	2.9%	36.9%	100.0%
輸出入の利便性		3.9%	21.4%	38.8%	1.0%	1.0%	34.0%	100.0%
情報の集約性		1.0%	19.4%	41.7%	1.0%	3.9%	33.0%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		7.8%	29.1%	27.2%	3.9%	1.0%	31.1%	100.0%
大学や研究機関の近さ		4.9%	11.7%	42.7%	9.7%	0.0%	31.1%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		3.9%	11.7%	34.0%	12.6%	5.8%	32.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	1.0%	11.7%	0.0%	0.0%	87.4%	100.0%
従業員の通勤の便		7.8%	8.7%	34.0%	11.7%	1.9%	35.9%	100.0%
他企業との共同立地		1.9%	18.4%	32.0%	9.7%	2.9%	35.0%	100.0%
港湾の利便性		1.0%	8.7%	49.5%	6.8%	0.0%	34.0%	100.0%
空港の利便性		4.9%	16.5%	36.9%	4.9%	1.0%	35.9%	100.0%
高速道路の利便性		1.0%	10.7%	37.9%	11.7%	3.9%	35.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	3.9%	53.4%	5.8%	1.9%	35.0%	100.0%
その他		8.7%	31.1%	28.2%	0.0%	0.0%	32.0%	100.0%

図表 資料 3- 112 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(9/11)

バイエリアの魅力について
小売業 (n=11)

魅力	満足度	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		3	2	2	0	0	4	11
情報の集約性		0	0	6	0	0	5	11
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		2	1	4	0	0	4	11
大学や研究機関の近さ		2	0	5	0	0	4	11
周辺環境からの制約の少なさ		1	2	4	0	0	4	11
工場団地がある		1	0	5	1	0	4	11
従業員の通勤の便		1	1	4	1	0	4	11
他企業との共同立地		1	0	6	0	0	4	11
港湾の利便性		2	3	2	0	0	4	11
空港の利便性		1	1	2	2	0	5	11
高速道路の利便性		3	4	0	0	0	4	11
関連企業への近接性		2	1	4	0	0	4	11
鉄道の利便性		2	0	4	1	0	4	11
その他		0	0	2	0	0	9	11
本社への近接性		1	2	3	0	0	5	11
労働力の確保		1	1	4	1	0	4	11
自治体等の助成・協力		2	0	5	0	0	4	11
用地面積の確保が容易		0	0	7	0	0	4	11
地価		0	1	6	0	0	4	11
賃金水準		0	0	5	2	0	4	11
輸出入の利便性		0	2	4	0	0	5	11
魅力	満足度	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		27.3%	18.2%	18.2%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	54.5%	0.0%	0.0%	45.5%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		18.2%	9.1%	36.4%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		18.2%	0.0%	45.5%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		9.1%	18.2%	36.4%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
工場団地がある		9.1%	0.0%	45.5%	9.1%	0.0%	36.4%	100.0%
従業員の通勤の便		9.1%	9.1%	36.4%	9.1%	0.0%	36.4%	100.0%
他企業との共同立地		9.1%	0.0%	54.5%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
港湾の利便性		18.2%	27.3%	18.2%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
空港の利便性		9.1%	9.1%	18.2%	18.2%	0.0%	45.5%	100.0%
高速道路の利便性		27.3%	36.4%	0.0%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
関連企業への近接性		18.2%	9.1%	36.4%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
鉄道の利便性		18.2%	0.0%	36.4%	9.1%	0.0%	36.4%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%	81.8%	100.0%
本社への近接性		9.1%	18.2%	27.3%	0.0%	0.0%	45.5%	100.0%
労働力の確保		9.1%	9.1%	36.4%	9.1%	0.0%	36.4%	100.0%
自治体等の助成・協力		18.2%	0.0%	45.5%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	63.6%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
地価		0.0%	9.1%	54.5%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	45.5%	18.2%	0.0%	36.4%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	18.2%	36.4%	0.0%	0.0%	45.5%	100.0%

図表 資料 3- 113 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(10/11)

バイエリアの魅力について
 その他 (n=28)

魅力	満足度	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		4	3	7	1	2	11	28
情報の集約性		0	3	11	0	1	13	28
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	3	11	0	1	13	28
大学や研究機関の近さ		0	1	11	2	1	13	28
周辺環境からの制約の少なさ		0	1	14	0	0	13	28
工場団地がある		0	4	11	0	0	13	28
従業員の通勤の便		1	0	9	5	1	12	28
他企業との共同立地		0	1	14	0	0	13	28
港湾の利便性		1	6	9	0	0	12	28
空港の利便性		0	5	9	1	0	13	28
高速道路の利便性		2	6	7	0	0	13	28
関連企業への近接性		2	2	9	1	3	11	28
鉄道の利便性		1	1	9	4	0	13	28
その他		0	0	4	0	0	24	28
本社への近接性		3	2	8	2	2	11	28
労働力の確保		1	3	10	1	1	12	28
自治体等の助成・協力		0	4	9	1	1	13	28
用地面積の確保が容易		0	3	10	1	1	13	28
地価		0	1	12	3	1	11	28
賃金水準		0	0	14	1	1	12	28
輸出入の利便性		1	5	10	0	0	12	28
魅力	満足度	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		14.3%	10.7%	25.0%	3.6%	7.1%	39.3%	100.0%
情報の集約性		0.0%	10.7%	39.3%	0.0%	3.6%	46.4%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	10.7%	39.3%	0.0%	3.6%	46.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	3.6%	39.3%	7.1%	3.6%	46.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	3.6%	50.0%	0.0%	0.0%	46.4%	100.0%
工場団地がある		0.0%	14.3%	39.3%	0.0%	0.0%	46.4%	100.0%
従業員の通勤の便		3.6%	0.0%	32.1%	17.9%	3.6%	42.9%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	3.6%	50.0%	0.0%	0.0%	46.4%	100.0%
港湾の利便性		3.6%	21.4%	32.1%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
空港の利便性		0.0%	17.9%	32.1%	3.6%	0.0%	46.4%	100.0%
高速道路の利便性		7.1%	21.4%	25.0%	0.0%	0.0%	46.4%	100.0%
関連企業への近接性		7.1%	7.1%	32.1%	3.6%	10.7%	39.3%	100.0%
鉄道の利便性		3.6%	3.6%	32.1%	14.3%	0.0%	46.4%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	85.7%	100.0%
本社への近接性		10.7%	7.1%	28.6%	7.1%	7.1%	39.3%	100.0%
労働力の確保		3.6%	10.7%	35.7%	3.6%	3.6%	42.9%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	14.3%	32.1%	3.6%	3.6%	46.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	10.7%	35.7%	3.6%	3.6%	46.4%	100.0%
地価		0.0%	3.6%	42.9%	10.7%	3.6%	39.3%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	50.0%	3.6%	3.6%	42.9%	100.0%
輸出入の利便性		3.6%	17.9%	35.7%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%

図表 資料 3- 114 業種別バイエリアの魅力_荷主企業(11/11)

バイエリアの魅力について
無回答 (n=7)

魅力	満足度	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		0	0	0	0	1	6	7
情報の集約性		0	0	2	0	0	5	7
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	1	1	0	0	5	7
大学や研究機関の近さ		0	0	2	0	0	5	7
周辺環境からの制約の少なさ		0	1	1	0	0	5	7
工場団地がある		0	1	1	0	0	5	7
従業員の通勤の便		0	1	1	0	0	5	7
他企業との共同立地		0	1	1	0	0	5	7
港湾の利便性		0	0	2	0	0	5	7
空港の利便性		0	0	2	0	0	5	7
高速道路の利便性		0	0	2	0	0	5	7
関連企業への近接性		0	0	0	0	1	6	7
鉄道の利便性		0	0	1	0	0	6	7
その他		0	0	1	0	0	6	7
本社への近接性		0	1	0	0	1	5	7
労働力の確保		0	0	2	0	1	4	7
自治体等の助成・協力		0	1	1	0	0	5	7
用地面積の確保が容易		0	1	1	0	0	5	7
地価		0	1	1	0	1	4	7
賃金水準		0	1	1	0	1	4	7
輸出入の利便性		0	1	1	0	0	5	7
魅力	満足度	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	85.7%	100.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
工場団地がある		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
高速道路の利便性		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	85.7%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	85.7%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	85.7%	100.0%
本社への近接性		0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	71.4%	100.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	14.3%	57.1%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%
地価		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	14.3%	57.1%	100.0%
賃金水準		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	14.3%	57.1%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	100.0%

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）において、ベイエリアの魅力は以下の通り。

図表 資料 3- 115 製造業部門別ベイエリアの魅力_荷主企業(1/6)

ベイエリアの魅力について
化学工業 (n=36)

魅力	満足度	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		6	7	18	0	0	5	36
関連企業への近接性		4	9	18	0	0	5	36
本社への近接性		5	10	14	2	0	5	36
労働力の確保		4	10	16	1	0	5	36
自治体等の助成・協力		2	6	18	2	3	5	36
用地面積の確保が容易		1	3	23	1	2	6	36
地価		0	2	21	4	4	5	36
賃金水準		0	2	24	2	2	6	36
輸出入の利便性		3	12	16	0	0	5	36
情報の集約性		2	9	19	1	0	5	36
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		5	11	15	0	0	5	36
大学や研究機関の近さ		0	10	16	5	0	5	36
周辺環境からの制約の少なさ		1	5	16	7	2	5	36
工場団地がある		1	6	22	2	0	5	36
従業員の通勤の便		0	9	19	3	0	5	36
他企業との共同立地		1	4	25	0	0	6	36
港湾の利便性		2	13	15	1	0	5	36
空港の利便性		2	8	18	3	0	5	36
高速道路の利便性		4	13	13	1	0	5	36
鉄道の利便性		1	7	22	1	0	5	36
その他		0	0	11	0	0	25	36
魅力	満足度	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		16.7%	19.4%	50.0%	0.0%	0.0%	13.9%	100.0%
関連企業への近接性		11.1%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	13.9%	100.0%
本社への近接性		13.9%	27.8%	38.9%	5.6%	0.0%	13.9%	100.0%
労働力の確保		11.1%	27.8%	44.4%	2.8%	0.0%	13.9%	100.0%
自治体等の助成・協力		5.6%	16.7%	50.0%	5.6%	8.3%	13.9%	100.0%
用地面積の確保が容易		2.8%	8.3%	63.9%	2.8%	5.6%	16.7%	100.0%
地価		0.0%	5.6%	58.3%	11.1%	11.1%	13.9%	100.0%
賃金水準		0.0%	5.6%	66.7%	5.6%	5.6%	16.7%	100.0%
輸出入の利便性		8.3%	33.3%	44.4%	0.0%	0.0%	13.9%	100.0%
情報の集約性		5.6%	25.0%	52.8%	2.8%	0.0%	13.9%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		13.9%	30.6%	41.7%	0.0%	0.0%	13.9%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	27.8%	44.4%	13.9%	0.0%	13.9%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		2.8%	13.9%	44.4%	19.4%	5.6%	13.9%	100.0%
工場団地がある		2.8%	16.7%	61.1%	5.6%	0.0%	13.9%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	25.0%	52.8%	8.3%	0.0%	13.9%	100.0%
他企業との共同立地		2.8%	11.1%	69.4%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%
港湾の利便性		5.6%	36.1%	41.7%	2.8%	0.0%	13.9%	100.0%
空港の利便性		5.6%	22.2%	50.0%	8.3%	0.0%	13.9%	100.0%
高速道路の利便性		11.1%	36.1%	36.1%	2.8%	0.0%	13.9%	100.0%
鉄道の利便性		2.8%	19.4%	61.1%	2.8%	0.0%	13.9%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	30.6%	0.0%	0.0%	69.4%	100.0%

図表 資料 3- 116 製造業部門別バイエリアの魅力_荷主企業 (2/6)

バイエリアの魅力について
一般機械・精密機械製造業 (n=33)

魅力	満足度	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		2	8	11	2	0	10	33
関連企業への近接性		0	4	16	2	1	10	33
本社への近接性		1	10	8	2	3	9	33
労働力の確保		2	7	14	1	0	9	33
自治体等の助成・協力		0	6	17	0	0	10	33
用地面積の確保が容易		1	3	18	1	0	10	33
地価		0	1	15	7	0	10	33
賃金水準		0	0	20	3	0	10	33
輸出入の利便性		4	11	8	0	0	10	33
情報の集約性		2	5	15	1	0	10	33
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		3	10	10	0	0	10	33
大学や研究機関の近さ		1	5	16	1	0	10	33
周辺環境からの制約の少なさ		2	5	14	1	1	10	33
工場団地がある		2	4	17	0	0	10	33
従業員の通勤の便		1	5	12	2	3	10	33
他企業との共同立地		0	3	19	1	0	10	33
港湾の利便性		4	9	10	0	0	10	33
空港の利便性		3	9	11	0	0	10	33
高速道路の利便性		4	10	7	1	1	10	33
鉄道の利便性		3	7	12	1	0	10	33
その他		0	1	4	0	0	28	33
魅力	満足度	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		6.1%	24.2%	33.3%	6.1%	0.0%	30.3%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	12.1%	48.5%	6.1%	3.0%	30.3%	100.0%
本社への近接性		3.0%	30.3%	24.2%	6.1%	9.1%	27.3%	100.0%
労働力の確保		6.1%	21.2%	42.4%	3.0%	0.0%	27.3%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	18.2%	51.5%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
用地面積の確保が容易		3.0%	9.1%	54.5%	3.0%	0.0%	30.3%	100.0%
地価		0.0%	3.0%	45.5%	21.2%	0.0%	30.3%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	60.6%	9.1%	0.0%	30.3%	100.0%
輸出入の利便性		12.1%	33.3%	24.2%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
情報の集約性		6.1%	15.2%	45.5%	3.0%	0.0%	30.3%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		9.1%	30.3%	30.3%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
大学や研究機関の近さ		3.0%	15.2%	48.5%	3.0%	0.0%	30.3%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		6.1%	15.2%	42.4%	3.0%	3.0%	30.3%	100.0%
工場団地がある		6.1%	12.1%	51.5%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
従業員の通勤の便		3.0%	15.2%	36.4%	6.1%	9.1%	30.3%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	9.1%	57.6%	3.0%	0.0%	30.3%	100.0%
港湾の利便性		12.1%	27.3%	30.3%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
空港の利便性		9.1%	27.3%	33.3%	0.0%	0.0%	30.3%	100.0%
高速道路の利便性		12.1%	30.3%	21.2%	3.0%	3.0%	30.3%	100.0%
鉄道の利便性		9.1%	21.2%	36.4%	3.0%	0.0%	30.3%	100.0%
その他		0.0%	3.0%	12.1%	0.0%	0.0%	84.8%	100.0%

図表 資料 3- 117 製造業部門別バイエリアの魅力_荷主企業 (3/6)

バイエリアの魅力について
電子部品・デバイス製造業 (n=6)

魅力	満足度	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		1	2	0	0	0	3	6
関連企業への近接性		1	2	0	0	0	3	6
本社への近接性		0	1	2	0	0	3	6
労働力の確保		0	0	1	1	0	4	6
自治体等の助成・協力		0	0	3	0	0	3	6
用地面積の確保が容易		0	0	2	1	0	3	6
地価		0	0	1	2	0	3	6
賃金水準		0	1	1	1	0	3	6
輸出入の利便性		0	3	0	0	0	3	6
情報の集約性		0	3	0	0	0	3	6
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	3	0	0	0	3	6
大学や研究機関の近さ		0	2	1	0	0	3	6
周辺環境からの制約の少なさ		0	1	1	1	0	3	6
工場団地がある		1	0	2	0	0	3	6
従業員の通勤の便		1	1	1	0	0	3	6
他企業との共同立地		0	1	2	0	0	3	6
港湾の利便性		1	1	1	0	0	3	6
空港の利便性		1	1	1	0	0	3	6
高速道路の利便性		1	1	1	0	0	3	6
鉄道の利便性		1	1	1	0	0	3	6
その他		0	0	1	0	0	5	6
魅力	満足度	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		16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
関連企業への近接性		16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
本社への近接性		0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	66.7%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	50.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	50.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	50.0%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	50.0%	100.0%
工場団地がある		16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
従業員の通勤の便		16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
港湾の利便性		16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
空港の利便性		16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
高速道路の利便性		16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
鉄道の利便性		16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	83.3%	100.0%

図表 資料 3- 118 製造業部門別バイエリアの魅力_荷主企業 (4/6)

バイエリアの魅力について
電気機械製造業 (n=27)

魅力	満足度	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		1	5	12	0	1	8	27
関連企業への近接性		1	4	13	0	1	8	27
本社への近接性		2	2	12	2	1	8	27
労働力の確保		1	5	11	2	0	8	27
自治体等の助成・協力		0	4	15	0	0	8	27
用地面積の確保が容易		0	4	15	0	0	8	27
地価		0	1	14	4	0	8	27
賃金水準		0	0	17	2	0	8	27
輸出入の利便性		1	11	7	0	0	8	27
情報の集約性		0	9	10	0	0	8	27
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		1	10	7	0	1	8	27
大学や研究機関の近さ		0	6	8	4	1	8	27
周辺環境からの制約の少なさ		0	2	17	0	0	8	27
工場団地がある		0	5	14	0	0	8	27
従業員の通勤の便		1	7	7	3	1	8	27
他企業との共同立地		0	3	14	1	0	9	27
港湾の利便性		3	9	7	0	0	8	27
空港の利便性		3	7	9	0	0	8	27
高速道路の利便性		3	7	8	1	0	8	27
鉄道の利便性		2	4	11	1	1	8	27
その他		0	0	5	0	0	22	27
魅力	満足度	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		3.7%	18.5%	44.4%	0.0%	3.7%	29.6%	100.0%
関連企業への近接性		3.7%	14.8%	48.1%	0.0%	3.7%	29.6%	100.0%
本社への近接性		7.4%	7.4%	44.4%	7.4%	3.7%	29.6%	100.0%
労働力の確保		3.7%	18.5%	40.7%	7.4%	0.0%	29.6%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	14.8%	55.6%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	14.8%	55.6%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
地価		0.0%	3.7%	51.9%	14.8%	0.0%	29.6%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	63.0%	7.4%	0.0%	29.6%	100.0%
輸出入の利便性		3.7%	40.7%	25.9%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
情報の集約性		0.0%	33.3%	37.0%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		3.7%	37.0%	25.9%	0.0%	3.7%	29.6%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	22.2%	29.6%	14.8%	3.7%	29.6%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	7.4%	63.0%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
工場団地がある		0.0%	18.5%	51.9%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
従業員の通勤の便		3.7%	25.9%	25.9%	11.1%	3.7%	29.6%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	11.1%	51.9%	3.7%	0.0%	33.3%	100.0%
港湾の利便性		11.1%	33.3%	25.9%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
空港の利便性		11.1%	25.9%	33.3%	0.0%	0.0%	29.6%	100.0%
高速道路の利便性		11.1%	25.9%	29.6%	3.7%	0.0%	29.6%	100.0%
鉄道の利便性		7.4%	14.8%	40.7%	3.7%	3.7%	29.6%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	18.5%	0.0%	0.0%	81.5%	100.0%

図表 資料 3- 119 製造業部門別バイエリアの魅力_荷主企業 (5/6)

バイエリアの魅力について
 情報通信機械製造業 (n=0)

魅力	満足度	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		0	0	0	0	0	0	0
関連企業への近接性		0	0	0	0	0	0	0
本社への近接性		0	0	0	0	0	0	0
労働力の確保		0	0	0	0	0	0	0
自治体等の助成・協力		0	0	0	0	0	0	0
用地面積の確保が容易		0	0	0	0	0	0	0
地価		0	0	0	0	0	0	0
賃金水準		0	0	0	0	0	0	0
輸出入の利便性		0	0	0	0	0	0	0
情報の集約性		0	0	0	0	0	0	0
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	0	0	0	0	0	0
大学や研究機関の近さ		0	0	0	0	0	0	0
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	0	0	0	0	0
工場団地がある		0	0	0	0	0	0	0
従業員の通勤の便		0	0	0	0	0	0	0
他企業との共同立地		0	0	0	0	0	0	0
港湾の利便性		0	0	0	0	0	0	0
空港の利便性		0	0	0	0	0	0	0
高速道路の利便性		0	0	0	0	0	0	0
鉄道の利便性		0	0	0	0	0	0	0
その他		0	0	0	0	0	0	0
魅力	満足度	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関連企業への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本社への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
地価		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
輸出入の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
従業員の通勤の便		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
港湾の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 120 製造業部門別バイエリアの魅力_荷主企業 (6/6)

バイエリアの魅力について
 輸送用機器製造業 (n=5)

魅力	満足度	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		0	1	2	0	0	2	5
関連企業への近接性		0	1	2	0	0	2	5
本社への近接性		0	1	2	0	0	2	5
労働力の確保		0	0	3	0	0	2	5
自治体等の助成・協力		0	0	2	1	0	2	5
用地面積の確保が容易		0	0	1	2	0	2	5
地価		0	0	2	1	0	2	5
賃金水準		0	1	2	0	0	2	5
輸出入の利便性		0	1	2	0	0	2	5
情報の集約性		0	0	3	0	0	2	5
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0	0	2	1	0	2	5
大学や研究機関の近さ		0	0	3	0	0	2	5
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	3	0	0	2	5
工場団地がある		0	1	1	1	0	2	5
従業員の通勤の便		0	1	2	0	0	2	5
他企業との共同立地		0	0	3	0	0	2	5
港湾の利便性		0	1	2	0	0	2	5
空港の利便性		0	0	3	0	0	2	5
高速道路の利便性		1	0	2	0	0	2	5
鉄道の利便性		0	0	2	1	0	2	5
その他		0	0	0	0	0	5	5
魅力	満足度	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		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
本社への近接性		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	40.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	40.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	40.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)		0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	40.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	20.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
高速道路の利便性		20.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	40.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

設問 2.(7) 以下の項目（1～21）に対するバイエリアの魅力についてお答えください。
（1つずつ○）

[物流業者]

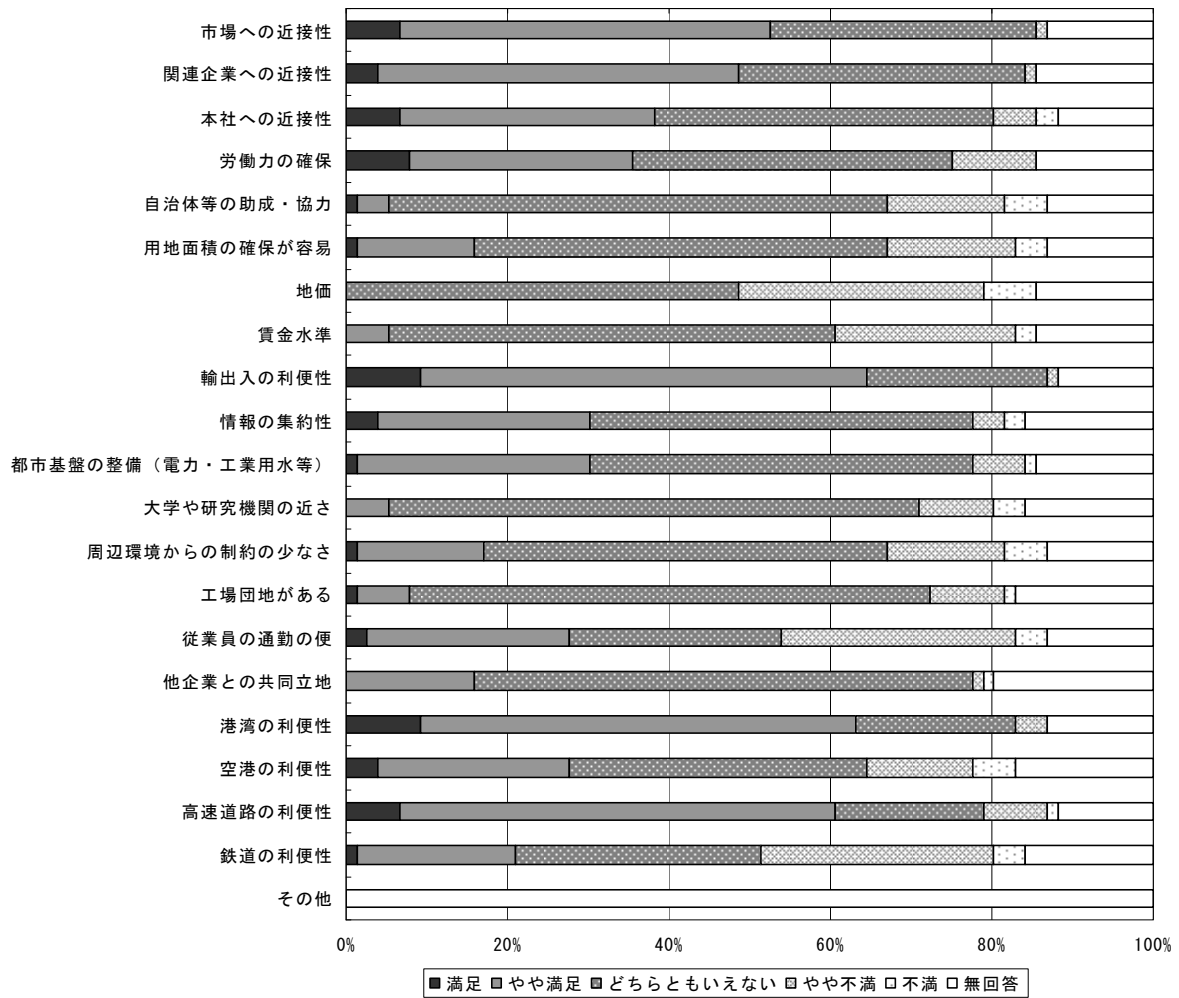
物流企業において、バイエリアの魅力は、「輸出入の利便性」、「港湾の利便性」、「高速道路の利便性」の順で評価が高い。

図表 資料 3- 121 バイエリアの魅力_物流業者(1/2)

バイエリアの魅力について (n=76)

魅力	満足度	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		5	35	25	1	0	10	76
関連企業への近接性		3	34	27	1	0	11	76
本社への近接性		5	24	32	4	2	9	76
労働力の確保		6	21	30	8	0	11	76
自治体等の助成・協力		1	3	47	11	4	10	76
用地面積の確保が容易		1	11	39	12	3	10	76
地価		0	0	37	23	5	11	76
賃金水準		0	4	42	17	2	11	76
輸出入の利便性		7	42	17	1	0	9	76
情報の集約性		3	20	36	3	2	12	76
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	22	36	5	1	11	76
大学や研究機関の近さ		0	4	50	7	3	12	76
周辺環境からの制約の少なさ		1	12	38	11	4	10	76
工場団地がある		1	5	49	7	1	13	76
従業員の通勤の便		2	19	20	22	3	10	76
他企業との共同立地		0	12	47	1	1	15	76
港湾の利便性		7	41	15	3	0	10	76
空港の利便性		3	18	28	10	4	13	76
高速道路の利便性		5	41	14	6	1	9	76
鉄道の利便性		1	15	23	22	3	12	76
その他		0	0	0	0	0	76	76
魅力	満足度	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		6.6%	46.1%	32.9%	1.3%	0.0%	13.2%	100.0%
関連企業への近接性		3.9%	44.7%	35.5%	1.3%	0.0%	14.5%	100.0%
本社への近接性		6.6%	31.6%	42.1%	5.3%	2.6%	11.8%	100.0%
労働力の確保		7.9%	27.6%	39.5%	10.5%	0.0%	14.5%	100.0%
自治体等の助成・協力		1.3%	3.9%	61.8%	14.5%	5.3%	13.2%	100.0%
用地面積の確保が容易		1.3%	14.5%	51.3%	15.8%	3.9%	13.2%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	48.7%	30.3%	6.6%	14.5%	100.0%
賃金水準		0.0%	5.3%	55.3%	22.4%	2.6%	14.5%	100.0%
輸出入の利便性		9.2%	55.3%	22.4%	1.3%	0.0%	11.8%	100.0%
情報の集約性		3.9%	26.3%	47.4%	3.9%	2.6%	15.8%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1.3%	28.9%	47.4%	6.6%	1.3%	14.5%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	5.3%	65.8%	9.2%	3.9%	15.8%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		1.3%	15.8%	50.0%	14.5%	5.3%	13.2%	100.0%
工場団地がある		1.3%	6.6%	64.5%	9.2%	1.3%	17.1%	100.0%
従業員の通勤の便		2.6%	25.0%	26.3%	28.9%	3.9%	13.2%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	15.8%	61.8%	1.3%	1.3%	19.7%	100.0%
港湾の利便性		9.2%	53.9%	19.7%	3.9%	0.0%	13.2%	100.0%
空港の利便性		3.9%	23.7%	36.8%	13.2%	5.3%	17.1%	100.0%
高速道路の利便性		6.6%	53.9%	18.4%	7.9%	1.3%	11.8%	100.0%
鉄道の利便性		1.3%	19.7%	30.3%	28.9%	3.9%	15.8%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 122 バイエリアの魅力_物流業者(2/2)



[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）において、バイエリアの魅力は以下の通り。

図表 資料 3- 123 開設意向地域別バイエリアの魅力_物流業者(1/9)

バイエリアの魅力について

兵庫県西部（播磨地域） (n=3)

魅力	満足度	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		1	2	0	0	0	0	3
関連企業への近接性		0	3	0	0	0	0	3
本社への近接性		2	0	1	0	0	0	3
労働力の確保		1	0	2	0	0	0	3
自治体等の助成・協力		0	0	3	0	0	0	3
用地面積の確保が容易		0	0	2	1	0	0	3
地価		0	0	0	2	1	0	3
賃金水準		0	1	1	1	0	0	3
輸出入の利便性		1	2	0	0	0	0	3
情報の集約性		0	1	1	1	0	0	3
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	1	2	0	0	0	3
大学や研究機関の近さ		0	0	2	0	1	0	3
周辺環境からの制約の少なさ		0	1	1	1	0	0	3
工場団地がある		0	0	3	0	0	0	3
従業員の通勤の便		0	0	2	1	0	0	3
他企業との共同立地		0	1	2	0	0	0	3
港湾の利便性		1	2	0	0	0	0	3
空港の利便性		1	0	2	0	0	0	3
高速道路の利便性		0	2	1	0	0	0	3
鉄道の利便性		0	1	1	1	0	0	3
その他		0	0	0	0	0	3	3
魅力	満足度	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		33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
本社への近接性		66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
労働力の確保		33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
輸出入の利便性		33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
港湾の利便性		33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
空港の利便性		33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
高速道路の利便性		0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 124 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(2/9)

ベイエリアの魅力について
神戸市地域 (n=13)

魅力	満足度	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		2	5	5	0	0	1	13
関連企業への近接性		0	5	7	0	0	1	13
本社への近接性		2	2	9	0	0	0	13
労働力の確保		2	1	6	3	0	1	13
自治体等の助成・協力		1	1	3	5	2	1	13
用地面積の確保が容易		1	2	5	3	1	1	13
地価		0	0	4	6	2	1	13
賃金水準		0	2	6	3	0	2	13
輸出入の利便性		3	8	2	0	0	0	13
情報の集約性		1	5	4	0	0	3	13
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		1	5	4	1	0	2	13
大学や研究機関の近さ		0	2	9	0	0	2	13
周辺環境からの制約の少なさ		1	4	4	2	1	1	13
工場団地がある		1	1	8	1	0	2	13
従業員の通勤の便		1	5	2	3	1	1	13
他企業との共同立地		0	5	6	0	0	2	13
港湾の利便性		4	6	1	1	0	1	13
空港の利便性		1	3	5	2	0	2	13
高速道路の利便性		3	9	1	0	0	0	13
鉄道の利便性		0	2	5	4	0	2	13
その他		0	0	0	0	0	13	13
魅力	満足度	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		15.4%	38.5%	38.5%	0.0%	0.0%	7.7%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	38.5%	53.8%	0.0%	0.0%	7.7%	100.0%
本社への近接性		15.4%	15.4%	69.2%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
労働力の確保		15.4%	7.7%	46.2%	23.1%	0.0%	7.7%	100.0%
自治体等の助成・協力		7.7%	7.7%	23.1%	38.5%	15.4%	7.7%	100.0%
用地面積の確保が容易		7.7%	15.4%	38.5%	23.1%	7.7%	7.7%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	30.8%	46.2%	15.4%	7.7%	100.0%
賃金水準		0.0%	15.4%	46.2%	23.1%	0.0%	15.4%	100.0%
輸出入の利便性		23.1%	61.5%	15.4%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
情報の集約性		7.7%	38.5%	30.8%	0.0%	0.0%	23.1%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		7.7%	38.5%	30.8%	7.7%	0.0%	15.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	15.4%	69.2%	0.0%	0.0%	15.4%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		7.7%	30.8%	30.8%	15.4%	7.7%	7.7%	100.0%
工場団地がある		7.7%	7.7%	61.5%	7.7%	0.0%	15.4%	100.0%
従業員の通勤の便		7.7%	38.5%	15.4%	23.1%	7.7%	7.7%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	38.5%	46.2%	0.0%	0.0%	15.4%	100.0%
港湾の利便性		30.8%	46.2%	7.7%	7.7%	0.0%	7.7%	100.0%
空港の利便性		7.7%	23.1%	38.5%	15.4%	0.0%	15.4%	100.0%
高速道路の利便性		23.1%	69.2%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	15.4%	38.5%	30.8%	0.0%	15.4%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 125 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(3/9)

ベイエリアの魅力について
兵庫県東部（阪神地域）（n=5）

魅力	満足度	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		1	4	0	0	0	0	5
関連企業への近接性		0	4	1	0	0	0	5
本社への近接性		0	1	4	0	0	0	5
労働力の確保		0	3	2	0	0	0	5
自治体等の助成・協力		0	0	5	0	0	0	5
用地面積の確保が容易		0	1	3	1	0	0	5
地価		0	0	2	3	0	0	5
賃金水準		0	0	1	4	0	0	5
輸出入の利便性		0	3	2	0	0	0	5
情報の集約性		0	2	3	0	0	0	5
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	3	2	0	0	0	5
大学や研究機関の近さ		0	0	4	1	0	0	5
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	3	1	1	0	5
工場団地がある		0	0	5	0	0	0	5
従業員の通勤の便		0	3	2	0	0	0	5
他企業との共同立地		0	2	3	0	0	0	5
港湾の利便性		0	3	2	0	0	0	5
空港の利便性		0	2	2	0	1	0	5
高速道路の利便性		0	2	3	0	0	0	5
鉄道の利便性		0	2	2	1	0	0	5
その他		0	0	0	0	0	5	5
魅力	満足度	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%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
本社への近接性		0.0%	20.0%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
労働力の確保		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	20.0%	80.0%	0.0%	0.0%	100.0%
輸出入の利便性		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
空港の利便性		0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100.0%
高速道路の利便性		0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 126 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(4/9)

ベイエリアの魅力について
 大阪市地域 (n=22)

魅力	満足度	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		3	15	4	0	0	0	22
関連企業への近接性		1	11	9	1	0	0	22
本社への近接性		0	10	11	1	0	0	22
労働力の確保		0	14	6	2	0	0	22
自治体等の助成・協力		0	1	16	5	0	0	22
用地面積の確保が容易		0	6	9	5	2	0	22
地価		0	0	14	7	1	0	22
賃金水準		0	0	15	7	0	0	22
輸出入の利便性		2	15	5	0	0	0	22
情報の集約性		1	9	11	0	1	0	22
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	9	11	2	0	0	22
大学や研究機関の近さ		0	0	15	5	2	0	22
周辺環境からの制約の少なさ		0	3	12	5	2	0	22
工場団地がある		0	2	17	2	1	0	22
従業員の通勤の便		0	6	6	8	2	0	22
他企業との共同立地		0	2	18	1	0	1	22
港湾の利便性		1	18	2	1	0	0	22
空港の利便性		0	6	10	5	1	0	22
高速道路の利便性		1	14	5	2	0	0	22
鉄道の利便性		0	4	10	7	1	0	22
その他		0	0	0	0	0	22	22
魅力	満足度	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		13. 6%	68. 2%	18. 2%	0. 0%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
関連企業への近接性		4. 5%	50. 0%	40. 9%	4. 5%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
本社への近接性		0. 0%	45. 5%	50. 0%	4. 5%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
労働力の確保		0. 0%	63. 6%	27. 3%	9. 1%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
自治体等の助成・協力		0. 0%	4. 5%	72. 7%	22. 7%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
用地面積の確保が容易		0. 0%	27. 3%	40. 9%	22. 7%	9. 1%	0. 0%	100. 0%
地価		0. 0%	0. 0%	63. 6%	31. 8%	4. 5%	0. 0%	100. 0%
賃金水準		0. 0%	0. 0%	68. 2%	31. 8%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
輸出入の利便性		9. 1%	68. 2%	22. 7%	0. 0%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
情報の集約性		4. 5%	40. 9%	50. 0%	0. 0%	4. 5%	0. 0%	100. 0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0. 0%	40. 9%	50. 0%	9. 1%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
大学や研究機関の近さ		0. 0%	0. 0%	68. 2%	22. 7%	9. 1%	0. 0%	100. 0%
周辺環境からの制約の少なさ		0. 0%	13. 6%	54. 5%	22. 7%	9. 1%	0. 0%	100. 0%
工場団地がある		0. 0%	9. 1%	77. 3%	9. 1%	4. 5%	0. 0%	100. 0%
従業員の通勤の便		0. 0%	27. 3%	27. 3%	36. 4%	9. 1%	0. 0%	100. 0%
他企業との共同立地		0. 0%	9. 1%	81. 8%	4. 5%	0. 0%	4. 5%	100. 0%
港湾の利便性		4. 5%	81. 8%	9. 1%	4. 5%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
空港の利便性		0. 0%	27. 3%	45. 5%	22. 7%	4. 5%	0. 0%	100. 0%
高速道路の利便性		4. 5%	63. 6%	22. 7%	9. 1%	0. 0%	0. 0%	100. 0%
鉄道の利便性		0. 0%	18. 2%	45. 5%	31. 8%	4. 5%	0. 0%	100. 0%
その他		0. 0%	0. 0%	0. 0%	0. 0%	0. 0%	100. 0%	100. 0%

図表 資料 3- 127 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(5/9)

ベイエリアの魅力について
大阪府堺泉北地域 (n=5)

魅力	満足度	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		1	3	1	0	0	0	5
関連企業への近接性		0	3	2	0	0	0	5
本社への近接性		0	3	2	0	0	0	5
労働力の確保		0	3	2	0	0	0	5
自治体等の助成・協力		0	1	2	2	0	0	5
用地面積の確保が容易		0	0	3	1	1	0	5
地価		0	0	3	1	1	0	5
賃金水準		0	0	3	2	0	0	5
輸出入の利便性		1	2	2	0	0	0	5
情報の集約性		0	2	3	0	0	0	5
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	0	5	0	0	0	5
大学や研究機関の近さ		0	0	5	0	0	0	5
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	4	0	1	0	5
工場団地がある		0	0	5	0	0	0	5
従業員の通勤の便		0	1	2	1	1	0	5
他企業との共同立地		0	0	5	0	0	0	5
港湾の利便性		1	2	1	1	0	0	5
空港の利便性		0	1	1	3	0	0	5
高速道路の利便性		1	3	0	1	0	0	5
鉄道の利便性		0	0	4	1	0	0	5
その他		0	0	0	0	0	5	5
魅力	満足度	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%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
本社への近接性		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
労働力の確保		0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	100.0%
輸出入の利便性		20.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
港湾の利便性		20.0%	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
空港の利便性		0.0%	20.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	100.0%
高速道路の利便性		20.0%	60.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 128 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(6/9)

ベイエリアの魅力について
大阪府泉南地域 (n=6)

魅力	満足度	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		2	2	2	0	0	0	6
関連企業への近接性		0	3	3	0	0	0	6
本社への近接性		1	1	4	0	0	0	6
労働力の確保		0	3	3	0	0	0	6
自治体等の助成・協力		0	0	6	0	0	0	6
用地面積の確保が容易		0	0	6	0	0	0	6
地価		0	0	3	2	1	0	6
賃金水準		0	0	2	4	0	0	6
輸出入の利便性		1	2	3	0	0	0	6
情報の集約性		0	1	5	0	0	0	6
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	3	3	0	0	0	6
大学や研究機関の近さ		0	0	5	1	0	0	6
周辺環境からの制約の少なさ		0	1	4	0	1	0	6
工場団地がある		0	0	6	0	0	0	6
従業員の通勤の便		0	1	5	0	0	0	6
他企業との共同立地		0	1	5	0	0	0	6
港湾の利便性		1	2	2	1	0	0	6
空港の利便性		1	2	1	1	1	0	6
高速道路の利便性		0	4	2	0	0	0	6
鉄道の利便性		0	2	3	1	0	0	6
その他		0	0	0	0	0	6	6
魅力	満足度	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		33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
本社への近接性		16.7%	16.7%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
労働力の確保		0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	50.0%	33.3%	16.7%	0.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%
輸出入の利便性		16.7%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
情報の集約性		0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	16.7%	66.7%	0.0%	16.7%	0.0%	100.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
港湾の利便性		16.7%	33.3%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
空港の利便性		16.7%	33.3%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	100.0%
高速道路の利便性		0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 129 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(7/9)

ベイエリアの魅力について
和歌山県北部 (n=0)

魅力	満足度	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		0	0	0	0	0	0	0
関連企業への近接性		0	0	0	0	0	0	0
本社への近接性		0	0	0	0	0	0	0
労働力の確保		0	0	0	0	0	0	0
自治体等の助成・協力		0	0	0	0	0	0	0
用地面積の確保が容易		0	0	0	0	0	0	0
地価		0	0	0	0	0	0	0
賃金水準		0	0	0	0	0	0	0
輸出入の利便性		0	0	0	0	0	0	0
情報の集約性		0	0	0	0	0	0	0
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	0	0	0	0	0	0
大学や研究機関の近さ		0	0	0	0	0	0	0
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	0	0	0	0	0
工場団地がある		0	0	0	0	0	0	0
従業員の通勤の便		0	0	0	0	0	0	0
他企業との共同立地		0	0	0	0	0	0	0
港湾の利便性		0	0	0	0	0	0	0
空港の利便性		0	0	0	0	0	0	0
高速道路の利便性		0	0	0	0	0	0	0
鉄道の利便性		0	0	0	0	0	0	0
その他		0	0	0	0	0	0	0
魅力	満足度	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関連企業への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本社への近接性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
労働力の確保		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
地価		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
輸出入の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
情報の集約性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
従業員の通勤の便		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
他企業との共同立地		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
港湾の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
空港の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道の利便性		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 130 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(8/9)

ベイエリアの魅力について
分からない (n=21)

魅力	満足度	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		0	5	14	1	0	1	21
関連企業への近接性		0	10	10	0	0	1	21
本社への近接性		0	4	11	3	2	1	21
労働力の確保		2	4	11	3	0	1	21
自治体等の助成・協力		0	1	16	2	1	1	21
用地面積の確保が容易		0	2	16	2	0	1	21
地価		0	0	14	5	1	1	21
賃金水準		0	1	15	3	1	1	21
輸出入の利便性		1	11	7	1	0	1	21
情報の集約性		1	4	13	1	1	1	21
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	6	12	1	1	1	21
大学や研究機関の近さ		0	2	18	0	0	1	21
周辺環境からの制約の少なさ		0	4	15	0	1	1	21
工場団地がある		0	2	16	2	0	1	21
従業員の通勤の便		0	5	8	6	1	1	21
他企業との共同立地		0	2	16	0	1	2	21
港湾の利便性		0	12	7	1	0	1	21
空港の利便性		0	7	10	1	2	1	21
高速道路の利便性		1	12	4	2	1	1	21
鉄道の利便性		0	6	7	5	2	1	21
その他		0	0	0	0	0	21	21
魅力	満足度	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		0.0%	23.8%	66.7%	4.8%	0.0%	4.8%	100.0%
関連企業への近接性		0.0%	47.6%	47.6%	0.0%	0.0%	4.8%	100.0%
本社への近接性		0.0%	19.0%	52.4%	14.3%	9.5%	4.8%	100.0%
労働力の確保		9.5%	19.0%	52.4%	14.3%	0.0%	4.8%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	4.8%	76.2%	9.5%	4.8%	4.8%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	9.5%	76.2%	9.5%	0.0%	4.8%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	66.7%	23.8%	4.8%	4.8%	100.0%
賃金水準		0.0%	4.8%	71.4%	14.3%	4.8%	4.8%	100.0%
輸出入の利便性		4.8%	52.4%	33.3%	4.8%	0.0%	4.8%	100.0%
情報の集約性		4.8%	19.0%	61.9%	4.8%	4.8%	4.8%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	28.6%	57.1%	4.8%	4.8%	4.8%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	9.5%	85.7%	0.0%	0.0%	4.8%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	19.0%	71.4%	0.0%	4.8%	4.8%	100.0%
工場団地がある		0.0%	9.5%	76.2%	9.5%	0.0%	4.8%	100.0%
従業員の通勤の便		0.0%	23.8%	38.1%	28.6%	4.8%	4.8%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	9.5%	76.2%	0.0%	4.8%	9.5%	100.0%
港湾の利便性		0.0%	57.1%	33.3%	4.8%	0.0%	4.8%	100.0%
空港の利便性		0.0%	33.3%	47.6%	4.8%	9.5%	4.8%	100.0%
高速道路の利便性		4.8%	57.1%	19.0%	9.5%	4.8%	4.8%	100.0%
鉄道の利便性		0.0%	28.6%	33.3%	23.8%	9.5%	4.8%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

図表 資料 3- 131 開設意向地域別ベイエリアの魅力_物流業者(9/9)

ベイエリアの魅力について
無回答 (n=18)

魅力	満足度	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		0	8	2	0	0	8	18
関連企業への近接性		2	5	2	0	0	9	18
本社への近接性		1	7	2	0	0	8	18
労働力の確保		1	3	5	0	0	9	18
自治体等の助成・協力		0	0	9	0	1	8	18
用地面積の確保が容易		0	2	6	1	1	8	18
地価		0	0	6	2	1	9	18
賃金水準		0	0	8	1	1	8	18
輸出入の利便性		1	8	1	0	0	8	18
情報の集約性		0	3	6	1	0	8	18
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0	3	6	1	0	8	18
大学や研究機関の近さ		0	0	7	2	0	9	18
周辺環境からの制約の少なさ		0	0	7	2	1	8	18
工場団地がある		0	0	6	2	0	10	18
従業員の通勤の便		1	4	1	4	0	8	18
他企業との共同立地		0	2	6	0	0	10	18
港湾の利便性		2	5	3	0	0	8	18
空港の利便性		1	3	1	2	1	10	18
高速道路の利便性		1	6	1	2	0	8	18
鉄道の利便性		1	3	1	4	0	9	18
その他		0	0	0	0	0	18	18
魅力	満足度	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		0.0%	44.4%	11.1%	0.0%	0.0%	44.4%	100.0%
関連企業への近接性		11.1%	27.8%	11.1%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
本社への近接性		5.6%	38.9%	11.1%	0.0%	0.0%	44.4%	100.0%
労働力の確保		5.6%	16.7%	27.8%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
自治体等の助成・協力		0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	5.6%	44.4%	100.0%
用地面積の確保が容易		0.0%	11.1%	33.3%	5.6%	5.6%	44.4%	100.0%
地価		0.0%	0.0%	33.3%	11.1%	5.6%	50.0%	100.0%
賃金水準		0.0%	0.0%	44.4%	5.6%	5.6%	44.4%	100.0%
輸出入の利便性		5.6%	44.4%	5.6%	0.0%	0.0%	44.4%	100.0%
情報の集約性		0.0%	16.7%	33.3%	5.6%	0.0%	44.4%	100.0%
都市基盤の整備（電力・工業用水等）		0.0%	16.7%	33.3%	5.6%	0.0%	44.4%	100.0%
大学や研究機関の近さ		0.0%	0.0%	38.9%	11.1%	0.0%	50.0%	100.0%
周辺環境からの制約の少なさ		0.0%	0.0%	38.9%	11.1%	5.6%	44.4%	100.0%
工場団地がある		0.0%	0.0%	33.3%	11.1%	0.0%	55.6%	100.0%
従業員の通勤の便		5.6%	22.2%	5.6%	22.2%	0.0%	44.4%	100.0%
他企業との共同立地		0.0%	11.1%	33.3%	0.0%	0.0%	55.6%	100.0%
港湾の利便性		11.1%	27.8%	16.7%	0.0%	0.0%	44.4%	100.0%
空港の利便性		5.6%	16.7%	5.6%	11.1%	5.6%	55.6%	100.0%
高速道路の利便性		5.6%	33.3%	5.6%	11.1%	0.0%	44.4%	100.0%
鉄道の利便性		5.6%	16.7%	5.6%	22.2%	0.0%	50.0%	100.0%
その他		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

設問 2.(11) 大阪湾バイエリアの大型産業立地は、貴社の業績に波及効果はありますか。(1つに○)

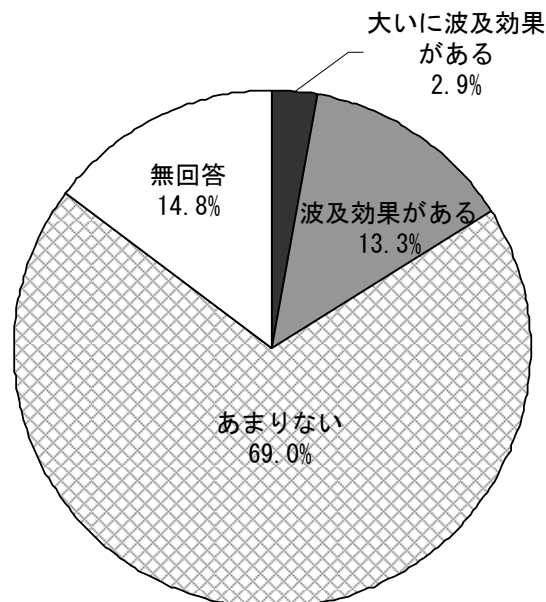
[荷主企業]

荷主企業において、バイエリアの大型産業立地による業績への波及効果が「あり」とする回答は「大いに波及効果がある」(2.9%)、「波及効果がある」(13.3%)の計16.2%。

図表 資料 3- 132 バイエリアの大型産業立地の業績への波及効果_荷主企業

業績への波及効果 (n=481)

	大いに波及効果がある	波及効果がある	あまりない	無回答	合計
合計	14 2.9%	64 13.3%	332 69.0%	71 14.8%	481 100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業 (拠点立地有無別) において、バイエリアの大型産業立地による業績への波及効果が「あり」・「なし」とする回答は以下の通り。

図表 資料 3- 133 拠点立地有無別バイエリアの大型産業立地の業績への波及効果_荷主企業

業績への波及効果 (拠点あり: n=169、拠点なし: n=312)

	大いに波及効果がある	波及効果がある	あまりない	無回答	合計
あり	10 5.9%	37 21.9%	105 62.1%	17 10.1%	169 100.0%
なし	4 1.3%	27 8.7%	227 72.8%	54 17.3%	312 100.0%

設問 2.(12) 仮に、大阪湾ベイエリアに事業所を開設（新設・移転）するとした場合に、有用と思われる行政の支援策は何ですか。（3つまで○）

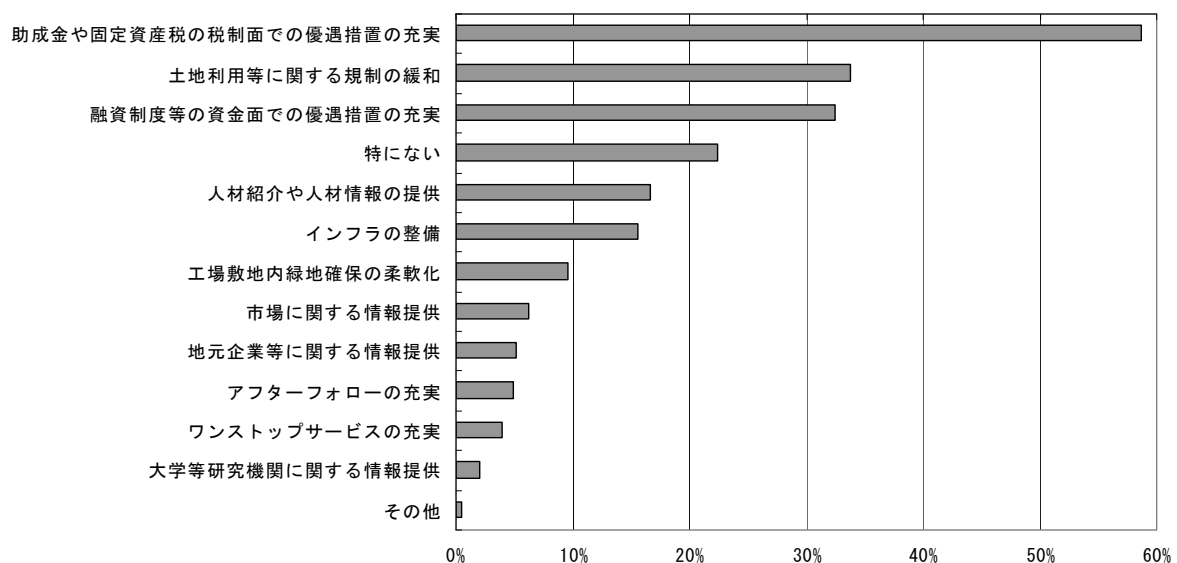
[荷主企業]

荷主企業が事業所を開設する場合に、有用と思われる行政の支援策は、「助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実」（58.7%）、「土地利用等に関する規制の緩和」（33.8%）、「融資制度等の資金面での優遇措置の充実」（32.5%）の順で回答が多い。

図表 資料 3- 134 有用と思われる行政の支援策_荷主企業

有用と思われる行政の支援策 (n=816)	有効回答社数:	385
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	226	58.7%
土地利用等に関する規制の緩和	130	33.8%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	125	32.5%
特にない	86	22.3%
人材紹介や人材情報の提供	64	16.6%
インフラの整備	60	15.6%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	37	9.6%
市場に関する情報提供	24	6.2%
地元企業等に関する情報提供	20	5.2%
アフターフォローの充実	19	4.9%
ワンストップサービスの充実	15	3.9%
大学等研究機関に関する情報提供	8	2.1%
その他	2	0.5%
合計	816	

港湾インフラの整備	・バース・岸壁の整備
道路交通インフラの整備	・鉄道・阪急・JRからの通勤手段を整えて欲しい・通勤面からの交通インフラ整備・道路渋滞の緩和・高速料金の低減・湾岸道路・高速道路との関係・高速及び車道の幅・高速道路・通行料のかからない道路・公共交通手段の整備
空港インフラの整備	・運行規制の緩和・高速道路網・南北の交通網
その他	・伊丹空港の存続・空港を韓国に少しでも近づける。便数の多い空港へ（寂しすぎる）・24時間操業体制・国内便の増便 ・総合レジャー施設（提案書あり）・鉄道事故の対応・経済特区でカジノを作るなど・情報インフラ ・飲食店が少ないので昼食等食事に困る



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が事業所を開設する場合に、有用と思われる行政の支援策は以下の通り。

図表 資料 3- 135 拠点立地有無別有用と思われる行政の支援策_荷主企業

有効回答社数(拠点あり): 143

有効回答社数(拠点なし): 242

有用と思われる行政の支援策（拠点あり：n=310、拠点なし：n=506）

	あり		なし	
	件数	割合	件数	割合
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	84	58.7%	142	58.7%
土地利用等に関する規制の緩和	48	33.6%	82	33.9%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	42	29.4%	83	34.3%
インフラの整備	27	18.9%	33	13.6%
特になし	27	18.9%	59	24.4%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	24	16.8%	13	5.4%
人材紹介や人材情報の提供	22	15.4%	42	17.4%
市場に関する情報提供	12	8.4%	12	5.0%
ワンストップサービスの充実	8	5.6%	7	2.9%
地元企業等に関する情報提供	7	4.9%	13	5.4%
アフターフォローの充実	5	3.5%	14	5.8%
大学等研究機関に関する情報提供	3	2.1%	5	2.1%
その他	1	0.7%	1	0.4%
合計	310		506	

[荷主企業 開設意向地域別]

荷主企業（開設意向地域別）が事業所を開設する場合に、有用と思われる行政の支援策は以下の通り。

図表 資料 3- 136 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_荷主企業(1/3)

有用と思われる行政の支援策	有効回答社数： 12	
兵庫県西部（播磨地域）（n=21）		
人材紹介や人材情報の提供	4	33.3%
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	3	25.0%
土地利用等に関する規制の緩和	3	25.0%
特にない	3	25.0%
インフラの整備	2	16.7%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	2	16.7%
市場に関する情報提供	2	16.7%
大学等研究機関に関する情報提供	1	8.3%
アフターフォローの充実	1	8.3%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	21	

有用と思われる行政の支援策	有効回答社数： 17	
神戸市地域（n=42）		
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	12	70.6%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	10	58.8%
土地利用等に関する規制の緩和	5	29.4%
人材紹介や人材情報の提供	3	17.6%
大学等研究機関に関する情報提供	3	17.6%
インフラの整備	2	11.8%
地元企業等に関する情報提供	2	11.8%
市場に関する情報提供	2	11.8%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	1	5.9%
アフターフォローの充実	1	5.9%
特にない	1	5.9%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	42	

有用と思われる行政の支援策	有効回答社数： 25	
兵庫県東部（阪神地域）（n=59）		
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	14	56.0%
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	12	48.0%
土地利用等に関する規制の緩和	11	44.0%
人材紹介や人材情報の提供	10	40.0%
インフラの整備	3	12.0%
地元企業等に関する情報提供	3	12.0%
特にない	3	12.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	1	4.0%
市場に関する情報提供	1	4.0%
その他	1	4.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
合計	59	

図表 資料 3- 137 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_荷主企業(2/3)

有用と思われる行政の支援策
大阪市地域 (n=107) 有効回答社数 : 47

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	30	63.8%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	21	44.7%
土地利用等に関する規制の緩和	21	44.7%
インフラの整備	10	21.3%
人材紹介や人材情報の提供	8	17.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	5	10.6%
アフターフォローの充実	3	6.4%
特になし	3	6.4%
市場に関する情報提供	2	4.3%
大学等研究機関に関する情報提供	1	2.1%
地元企業等に関する情報提供	1	2.1%
ワンストップサービスの充実	1	2.1%
その他	1	2.1%
合計	107	

有用と思われる行政の支援策
大阪府堺泉北地域 (n=72) 有効回答社数 : 26

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	20	76.9%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	14	53.8%
土地利用等に関する規制の緩和	12	46.2%
人材紹介や人材情報の提供	8	30.8%
インフラの整備	7	26.9%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	4	15.4%
アフターフォローの充実	3	11.5%
市場に関する情報提供	2	7.7%
地元企業等に関する情報提供	1	3.8%
ワンストップサービスの充実	1	3.8%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
その他	0	0.0%
特になし	0	0.0%
合計	72	

有用と思われる行政の支援策
大阪府泉南地域 (n=33) 有効回答社数 : 12

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	8	66.7%
土地利用等に関する規制の緩和	7	58.3%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	5	41.7%
人材紹介や人材情報の提供	3	25.0%
市場に関する情報提供	3	25.0%
インフラの整備	2	16.7%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	2	16.7%
大学等研究機関に関する情報提供	1	8.3%
アフターフォローの充実	1	8.3%
特になし	1	8.3%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	33	

図表 資料 3- 138 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_荷主企業(3/3)

有用と思われる行政の支援策
和歌山県北部 (n=17) 有効回答社数 : 8

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	4	50.0%
土地利用等に関する規制の緩和	4	50.0%
人材紹介や人材情報の提供	3	37.5%
インフラの整備	2	25.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	2	25.0%
市場に関する情報提供	2	25.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
特にない	0	0.0%
合計	17	

有用と思われる行政の支援策
分からない (n=354) 有効回答社数 : 174

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	98	56.3%
土地利用等に関する規制の緩和	60	34.5%
特にない	56	32.2%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	46	26.4%
インフラの整備	23	13.2%
人材紹介や人材情報の提供	21	12.1%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	16	9.2%
アフターフォローの充実	9	5.2%
ワンストップサービスの充実	8	4.6%
地元企業等に関する情報提供	7	4.0%
市場に関する情報提供	7	4.0%
大学等研究機関に関する情報提供	3	1.7%
その他	0	0.0%
合計	354	

有用と思われる行政の支援策
無回答 (n=220) 有効回答社数 : 106

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	66	62.3%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	33	31.1%
土地利用等に関する規制の緩和	27	25.5%
特にない	21	19.8%
人材紹介や人材情報の提供	17	16.0%
インフラの整備	17	16.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	11	10.4%
市場に関する情報提供	9	8.5%
地元企業等に関する情報提供	8	7.5%
ワンストップサービスの充実	5	4.7%
アフターフォローの充実	5	4.7%
大学等研究機関に関する情報提供	1	0.9%
その他	0	0.0%
合計	220	

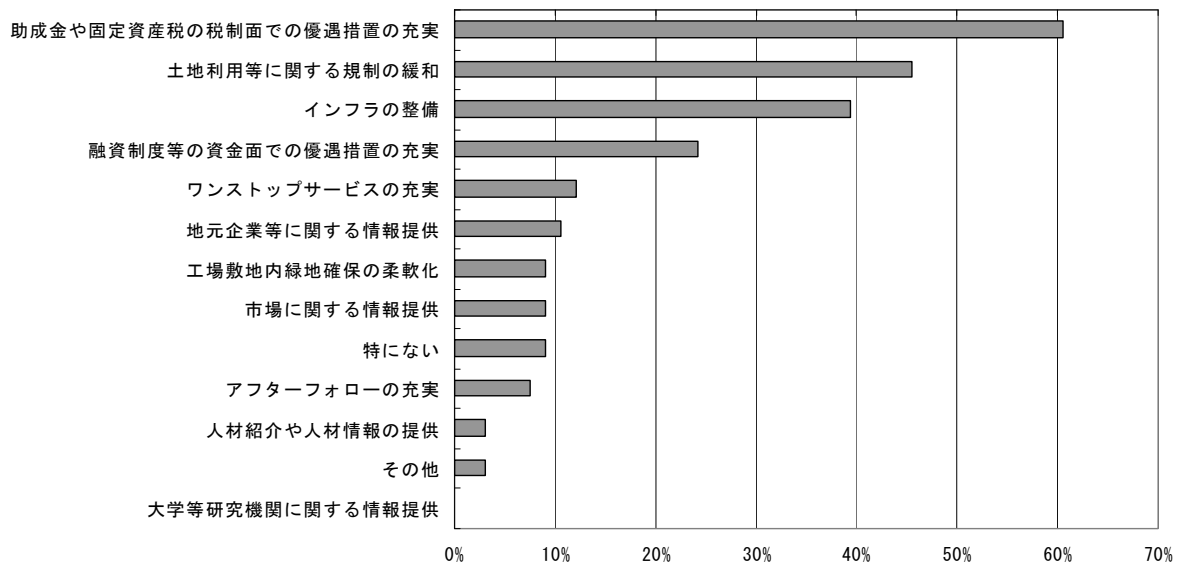
設問 2.(8) 仮に、大阪湾ベイエリアに事業所を開設（新設・移転）するとした場合に、有用と思われる行政の支援策は何ですか。（3つまで○）

[物流業者]

物流が事業所を開設する場合に、有用と思われる行政の支援策は、「助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実」（60.6%）、「土地利用等に関する規制の緩和」（45.5%）、「インフラの整備」（39.4%）の順で回答が多い。

図表 資料 3- 139 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_物流業者

有用と思われる行政の支援策 (n=154)	有効回答社数:	66
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	40	60.6%
土地利用等に関する規制の緩和	30	45.5%
インフラの整備	26	39.4%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	16	24.2%
ワンストップサービスの充実	8	12.1%
地元企業等に関する情報提供	7	10.6%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	6	9.1%
市場に関する情報提供	6	9.1%
特にない	6	9.1%
アフターフォローの充実	5	7.6%
人材紹介や人材情報の提供	2	3.0%
その他	2	3.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
合計	154	



港湾インフラの整備	・使用料の低減 ・コンテナヤードの整備 ・CY及び周辺施設の充実 ・トンネル等 ・咲洲、夢洲内の整備 ・渋滞の緩和 ・水深の確保 ・南港の渋滞 ・岸壁の整備、再編
道路交通インフラの整備	・当社近接道路の拡充（拡幅進行中） ・JR踏切の改良（遮断時間が長い） ・使用料の低減 ・特殊車両の通行に支障のないこと ・アクセス道路、橋、トンネル施設の充実 ・高速道路 ・大阪港から姫路への高速道路 ・高速道路へのアクセス ・堺臨海部への進入道路の新設 ・南海電車石津川駅への急行、特急の停車 ・渋滞の解消
空港インフラの整備	・連絡橋の無料化 ・使用料の低減
その他	・税関管轄等の規制緩和 ・湾岸道路のようなルートの鉄道 ・下水道整備

[物流業者 開設意向地域別]

物流企業（開設意向地域別）が事業所を開設する場合に、有用と思われる行政の支援策は以下の通り。

図表 資料 3- 140 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_物流業者(1/3)

有用と思われる行政の支援策
兵庫県西部（播磨地域）（n=7）

有効回答社数： 3

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	3	100.0%
土地利用等に関する規制の緩和	2	66.7%
インフラの整備	1	33.3%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	1	33.3%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
特にない	0	0.0%
合計	7	

有用と思われる行政の支援策
神戸市地域（n=29）

有効回答社数： 12

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	7	58.3%
土地利用等に関する規制の緩和	6	50.0%
インフラの整備	5	41.7%
ワンストップサービスの充実	4	33.3%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	2	16.7%
地元企業等に関する情報提供	2	16.7%
アフターフォローの充実	2	16.7%
その他	1	8.3%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
特にない	0	0.0%
合計	29	

有用と思われる行政の支援策
兵庫県東部（阪神地域）（n=7）

有効回答社数： 5

インフラの整備	3	60.0%
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	1	20.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	1	20.0%
土地利用等に関する規制の緩和	1	20.0%
特にない	1	20.0%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	7	

図表 資料 3- 141 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_物流業者(2/3)

有用と思われる行政の支援策
大阪市地域 (n=46) 有効回答社数： 20

インフラの整備	13	65.0%
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	11	55.0%
土地利用等に関する規制の緩和	9	45.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	6	30.0%
市場に関する情報提供	2	10.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	1	5.0%
地元企業等に関する情報提供	1	5.0%
アフターフォローの充実	1	5.0%
その他	1	5.0%
特にない	1	5.0%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
合計	46	

有用と思われる行政の支援策
大阪府堺泉北地域 (n=10) 有効回答社数： 4

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	3	75.0%
土地利用等に関する規制の緩和	3	75.0%
インフラの整備	2	50.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	2	50.0%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
特にない	0	0.0%
合計	10	

有用と思われる行政の支援策
大阪府泉南地域 (n=11) 有効回答社数： 5

インフラの整備	4	80.0%
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	2	40.0%
土地利用等に関する規制の緩和	2	40.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	1	20.0%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	1	20.0%
特にない	1	20.0%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
ワンストップサービスの充実	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	11	

図表 資料 3- 142 開設意向地域別有用と思われる行政の支援策_物流業者(3/.3)

有用と思われる行政の支援策
和歌山県北部 (n=0) 有効回答社数 : 0

人材紹介や人材情報の提供	0
インフラの整備	0
助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	0
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	0
土地利用等に関する規制の緩和	0
工場敷地内緑地確保の柔軟化	0
大学等研究機関に関する情報提供	0
地元企業等に関する情報提供	0
市場に関する情報提供	0
ワンストップサービスの充実	0
アフターフォローの充実	0
その他	0
特にない	0
合計	0

有用と思われる行政の支援策
分からない (n=47) 有効回答社数 : 21

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	10	47.6%
土地利用等に関する規制の緩和	9	42.9%
インフラの整備	6	28.6%
地元企業等に関する情報提供	4	19.0%
市場に関する情報提供	4	19.0%
特にない	4	19.0%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	3	14.3%
アフターフォローの充実	3	14.3%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	2	9.5%
ワンストップサービスの充実	2	9.5%
人材紹介や人材情報の提供	0	0.0%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	47	

有用と思われる行政の支援策
無回答 (n=28) 有効回答社数 : 11

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	10	90.9%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	5	45.5%
土地利用等に関する規制の緩和	4	36.4%
人材紹介や人材情報の提供	2	18.2%
インフラの整備	2	18.2%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	2	18.2%
ワンストップサービスの充実	2	18.2%
特にない	1	9.1%
大学等研究機関に関する情報提供	0	0.0%
地元企業等に関する情報提供	0	0.0%
市場に関する情報提供	0	0.0%
アフターフォローの充実	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	28	

設問 2.(13) 仮に、大阪湾ベイエリアに事業所を開設（新設・移転）するとした場合に、課題となる点は何ですか。また、現在、大阪湾ベイエリアに事業所を開設している場合、お困りの点はありますか。自由にご意見をお書き下さい。

[荷主企業]

荷主企業が事業所を開設する上で、課題・困っている点は、「通勤・公共交通に関する課題」が最も多い。

図表 資料 3- 143 ベイエリアへの事務所開設に関する課題・開設に際して困っている点
_荷主企業

- 道路に関する課題
 - ・大阪市内に入ってくるのに時間がかかりコストもかかる。
 - ・ベイエリアから環状線に合流する高速の渋滞がひどい。
 - ・道路インフラが不十分。
 - ・阪神高速の上り(池田→大阪市内)が万年渋滞してる。
 - ・朝夕高石大橋付近の交通渋滞がひどく時間がかかる。
 - ・和歌山は高速道に関して山間部に在るため、移動・輸送に不便。
 - ・道路の渋滞が多い、裏通りは狭すぎる箇所が多い。
 - ・大阪地区での東西間の道路の、渋滞がひどい。
 - ・埋立ての出入口の交差点が混み合う(石津西町の信号)、助松の信号が混み合う。
 - ・海岸線から山手線への道路整備が必要。
 - ・道路交通インフラの整備。
 - ・途中の阪神高速や中央大通り等の幹線道路が混雑する。
 - ・物流面において、京阪神地域に交通至便を求める。(都市部よりの不便さ)。
- 通勤・公共交通に関する課題
 - ・従業員の勤務。
 - ・通勤が不便。
 - ・交通の便が悪い(交通費が高い)。
 - ・鉄道の便が悪い。
 - ・交通アクセスが悪く、他府県からの来客対応には不向きな為、ベイエリアに事業所を開設するメリットは少ない。
 - ・アクセスが不十分、生活利便性が低い。
 - ・従業員の通勤の利便性。
 - ・ニュートラム沿線に立地するが駅から遠い(バスは廃止されている)・地下鉄ニュートラムの交通費が高くコスト高。
 - ・通勤手段が無い為不便。
 - ・通勤手段で本当に苦勞している。土曜日とか残業するとバスがない。
 - ・和歌山は公共交通機関の整備が不十分であり、通勤等非常に不便。
 - ・港湾地域への公共交通網(電車、バス)の整備強化。
 - ・公共交通機関でのアクセスが不便。
 - ・従業員の勤務・生活の不便を解消(通勤時間、交通、住宅、飲食店不足)。
 - ・通勤の利便性低下。
 - ・公共機関の電車等の利便性に問題があり、時間帯によって市内より行き帰りにものすごく時間がかかる。
 - ・従業員の通勤が不便。
 - ・社員の通勤の利便性。
 - ・鉄道の利便性が悪い。
 - ・交通の利便性。
 - ・JR特急はるかがりんくうタウンに停まらない。
- 従業員の確保に関する課題
 - ・労働力確保。
 - ・パート・アルバイトの確保に苦勞している(西宮浜)・国道43号線に近い工場は応募者数が少ない。
 - ・人材の確保。
- 本社から離れる不利益に関する課題
 - ・本社からの通勤圏から(困難)外れる。
 - ・本社、及び工場より離れてしまう。
 - ・親会社(大阪市東成区)から離れるので大問題。
- 取引先・市場から離れる不利益に関する課題
 - ・他社との距離。
 - ・一部取引先との近接性は高まるが、大部分の取引先との近接性は低下。
 - ・一般家庭(ユーザー)から遠くなるため移動時間燃料費のロス増大。
- 立地に関する規制・手続きに関する課題
 - ・業種業態の規則緩和。
 - ・規制が多い。
 - ・手続きが一本化されていない。
- 港湾機能に関する課題
 - ・コンテナ輸出の頻度が低い。
- 空港の機能に関する課題
 - ・空港のハブ化をすすめること。
- 資金調達・回収に関する課題
 - ・投資の回収。
 - ・資金。
- ベイエリアならではの立地リスクに関する課題
 - ・地盤沈下、液状化現象。
 - ・地盤沈下等のリスク面。
 - ・地盤の軟弱性に問題。
 - ・津波塩害(海に近い為)。
 - ・将来考えられる「南海地震」が発生した場合、大阪湾ベイエリアはリスクが高いと判断。
- 近隣住民との折衝に関する課題
 - ・工場開設後に立てられたマンションや地元住民からの騒音、振動、臭い等に対する苦情(環境基準以内であっても)。
 - ・近隣問題が多い。
- 周辺環境の悪さに関する課題
 - ・周辺環境の悪さ、不法投棄、車乗り捨て他。

[物流業者]

物流企業が事業所を開設する上で、課題・困っている点は、「港湾の混雑に関する課題」が最も多い。

図表 資料 3-144 ベイエリアへの事務所開設に関する課題・開設に際して困っている点
_物流業者

● 港湾の混雑に関する課題

・港の混雑がひどい。
・南港地区での慢性的なコンテナ貨物等の渋滞。
・南港CYの待機車輛の混雑が目立つ。
・南港地区のコンテナ滞留による交通渋滞の解消。
・トラック・トレーラーの待機場所。
・南港内のCYでのコンテナ扱いの不備で道路上での待機時間が長く渋滞し、コンテナ回送の回転が悪い。
・大阪南港地区の海上コンテナの混雑が酷く、合理的な業務が行えない。
・取り扱いコンテナ数に応じた港湾施設の整備を望む。

● 道路に関する課題

・阪神高速神戸線、第二神明等の渋滞。
・石津西町交差点付近の交通渋滞が激しい。
・堺臨海部への進入道路を新設して欲しい。
・渋滞と道路幅の狭隘さ。
・5号湾岸線住吉浜出口がいつも渋滞している。
・一般的に道路交通に関し、整備されていない。

● 高速道路の利用料金に関する課題

・高速道路の通行料が高い(割引等の効果が限定的)。
・営業用車両の高速代が高い。
・通行料が高い。

● 用地に関する課題

・建ぺい率、容積率が厳しい。
・土地が狭い。

● 助成申請、各種許認可等に関する課題

・助成を受ける際の審査基準が厳しい、費用・資金が投資効果に見合わない。
・使用料、進出企業が雇用を創出していることへの配慮。
・資金面、立地条件、港湾運送事業許可等。
・危険品の取扱いがあり、倉庫の新設が難しいこと。
・危険物倉庫の営業で消防法及び毒劇物の取扱いが課題。
・環境への課題(排ガスetc)。

● 税関等の手続きに関する課題

・大阪と神戸の行政の港湾事務の一元化、税関業務の一元化。
・神戸税関、大阪税関と官署が違い、神戸地区から関空税関にクロス申告が出来ない。
・各港にて通関業を取得する必要があり、利便性が悪い。
・航空貨物の申告税関が限定される。

● 生活・通勤利便性に関する課題

・公共交通機関が少ない。
・ポートライナー、六甲ライナー、ニュートラムの料金が高く、定期の割引率も私鉄、JRと比較すると小さい。
・店等(小売店)が非常に少ない。

設問 2.(14) (大阪湾バイエリアに事業所、社有地を保有されている方にお尋ねします。) 貴社では、生産拠点、物流拠点、研究開発拠点、オフィス・事務所等の事業所もしくは社有地をバイエリアから撤退 (もしくは規模縮小・処分) する可能性はありますか。(1つに○)

[荷主企業]

荷主企業が事業所もしくは社有地をバイエリアから撤退する可能性は、「ある」(0.4%)、「ややある」(1.0%)の計1.4%。

図表 資料 3- 145 バイエリアからの撤退の可能性_荷主企業

バイエリアからの撤退の可能性 (n=481)

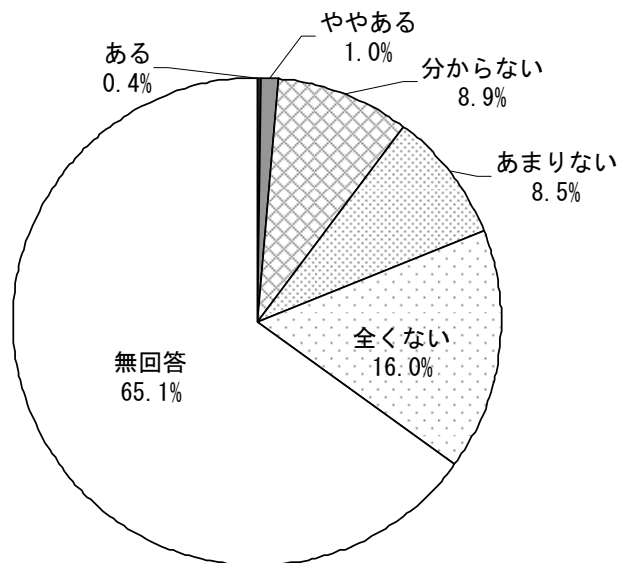
	ある	ややある	分からない	あまりない	全くない	無回答	合計
合計	2 0.4%	5 1.0%	43 8.9%	41 8.5%	77 16.0%	313 65.1%	481 100.0%

※「ある」と回答した理由

- ・何をすることもコストが高く、優遇措置も少ない。
- ・通勤で公共機関を利用できない事業所がある。

※「ややある」と回答した理由

- ・人員確保の面から。
- ・近隣の宅地化進展による操業の困難性増大。
- ・エネルギー供給会社の撤退もしくは縮小があれば、それに対応して当社も撤退もしくは縮小する。
- ・神戸市内のほうがいろいろ便利。



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業 (拠点立地有無別) が事業所もしくは社有地をバイエリアから撤退する可能性は以下の通り。

図表 資料 3- 146 拠点立地有無別バイエリアからの撤退の可能性_荷主企業

バイエリアからの撤退の可能性 (拠点あり: n=169)

	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	2 1.2%	3 1.8%	31 18.3%	32 18.9%	57 33.7%	44 26.0%	169 100.0%

設問 2.(10) (大阪湾バイエリアに事業所、社有地を保有されている方にお尋ねします。) 貴社では、生産拠点、物流拠点、研究開発拠点、オフィス・事務所等の事業所もしくは社有地をバイエリアから撤退 (もしくは規模縮小・処分) する可能性はありますか。(1つに○)

[物流業者]

物流企業が事業所もしくは社有地をバイエリアから撤退する可能性は、「ある」(1.3%)、「ややある」(2.6%)の計3.9%。

図表 資料 3- 147 バイエリアからの撤退の可能性_物流業者

バイエリアからの撤退の可能性 (n=76)

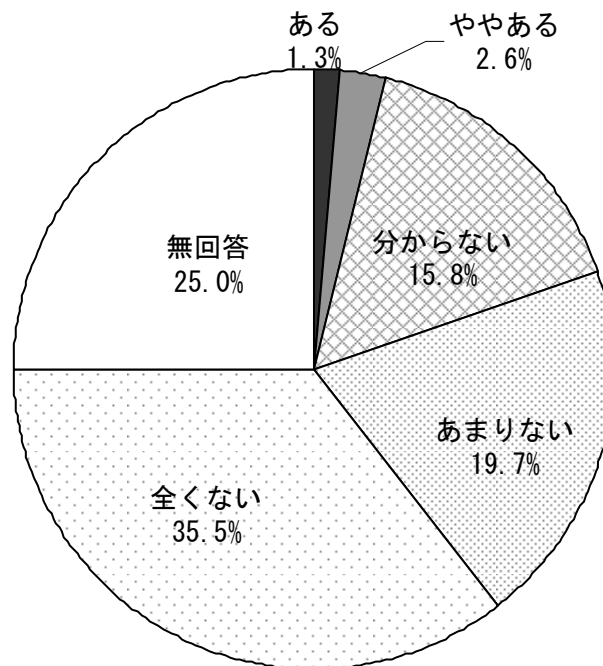
	ある	ややある	分からない	あまりない	全くない	無回答	合計
合計	1 1.3%	2 2.6%	12 15.8%	15 19.7%	27 35.5%	19 25.0%	76 100.0%

※「ある」と回答した理由

- ・神戸市の土地利用法の不明確によるもの。

※「ややある」と回答した理由

- ・近隣が宅地化されてしまっている。
- ・取扱い物量の減少。



設問 2.(15) (大阪湾ベイエリアに事業所、社有地を保有されている方にお尋ねします。) 撤退 (もしくは規模縮小) する可能性がある事業所もしくは処分する可能性がある社有地の規模はどの程度ですか。用地面積をお答えください。

[荷主企業]

荷主企業がベイエリアから撤退する可能性がある事業所もしくは社有地の用地面積は「231,498 m²」。

撤退対象の社有地の規模 (n=22)
231,498m²

[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業 (拠点立地有無別) がベイエリアから撤退する可能性がある事業所もしくは社有地の用地面積は以下の通り。

撤退対象の社有地の規模 (拠点あり : n=18)
拠点あり: 229,328m²

設問 2.(11) (大阪湾ベイエリアに事業所、社有地を保有されている方にお尋ねします。) 撤退 (もしくは規模縮小) する可能性がある事業所もしくは処分する可能性がある社有地の規模はどの程度ですか。用地面積をお答えください。

[物流業者]

物流企業がベイエリアから撤退する可能性がある事業所もしくは社有地の用地面積は「36,530 m²」。

撤退対象の社有地の規模 (n=3)
36,530m²

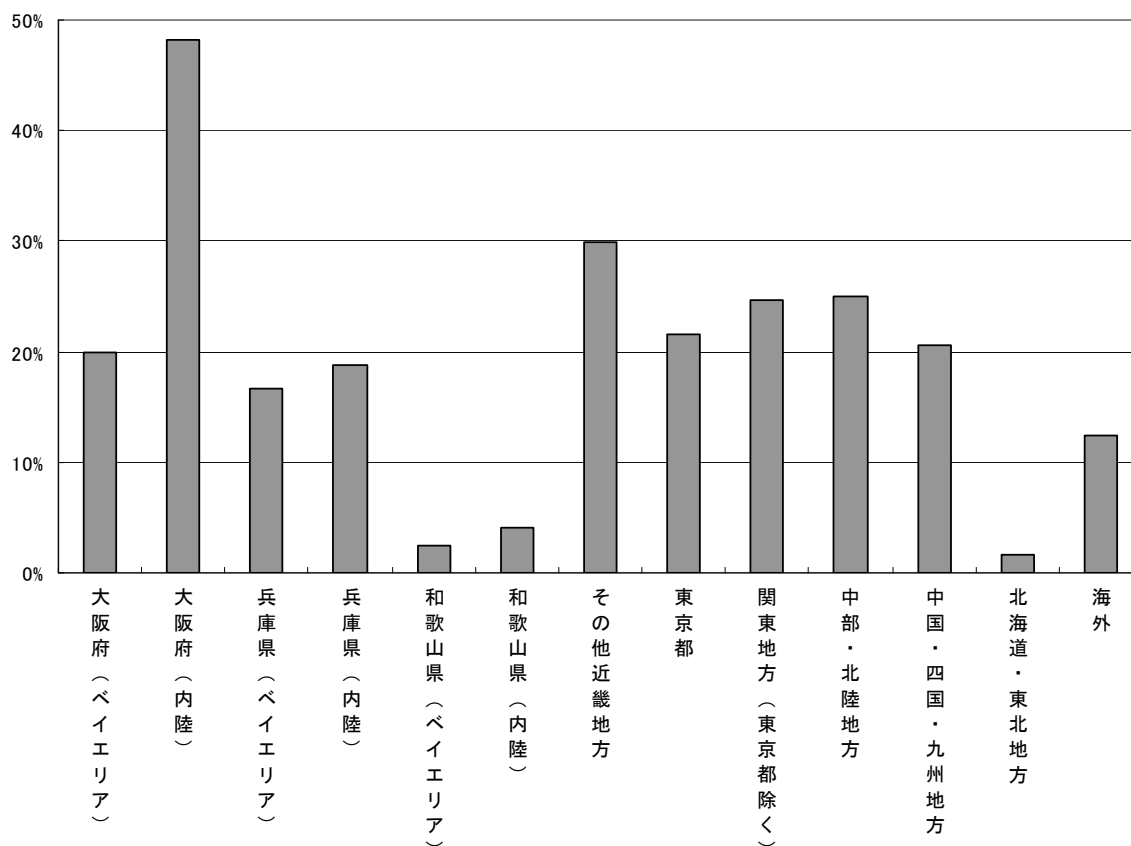
設問 3.(1) 貴社の主な販売先・納品先のある地域はどこですか。(3つまで○)

[荷主企業]

荷主企業の主な販売先・納品先のある地域は、「大阪府（内陸）」（48.2%）の回答が最も多く、次に「その他近畿地方」（29.9%）が多い。

図表 資料 3- 148 販売先・納品先地域_荷主企業

販売先・納品先 (n=1035)		有効回答社数 421												
	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	84 20.0%	203 48.2%	70 16.6%	79 18.8%	10 2.4%	17 4.0%	126 29.9%	91 21.6%	104 24.7%	105 24.9%	87 20.7%	7 1.7%	52 12.4%	1035



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）の主な販売先・納品先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 149 拠点立地有無別販売先・納品先地域_荷主企業

販売先・納品先（拠点あり：n=391、拠点なし：n=644）

有効回答社数(拠点あり): 152
有効回答社数(拠点なし): 269

	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	59 38.8%	58 38.2%	45 29.6%	30 19.7%	5 3.3%	5 3.3%	40 26.3%	25 16.4%	36 23.7%	34 22.4%	31 20.4%	3 2.0%	20 13.2%	391
なし	25 9.3%	145 53.9%	25 9.3%	49 18.2%	5 1.9%	12 4.5%	86 32.0%	66 24.5%	68 25.3%	71 26.4%	56 20.8%	4 1.5%	32 11.9%	644

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）の主な販売先・納品先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 150 業種別販売先・納品先地域_荷主企業

販売先・納品先

	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	n	有効回答社 数
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	12	13	10	8	2	3	6	3	6	3	3	0	0	69	27
生活関連型	10	42	12	14	0	3	23	23	21	18	18	1	5	190	76
基礎業材型	29	54	11	18	2	5	40	19	37	39	24	3	21	302	125
加工組立型	8	25	7	7	3	2	20	11	18	22	14	2	14	153	62
情報通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	1	1	1	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	8	3
卸売業	14	49	21	24	3	3	25	23	16	16	24	1	9	228	90
小売業	3	4	1	0	0	0	3	2	2	1	1	0	0	17	7
その他	7	14	5	5	0	1	5	9	4	5	3	0	3	61	26
無回答	0	1	2	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	7	5
	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		
農林水産業・鉱業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
建設業	44.4%	48.1%	37.0%	29.6%	7.4%	11.1%	22.2%	11.1%	22.2%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
生活関連型	13.2%	55.3%	15.8%	18.4%	0.0%	3.9%	30.3%	30.3%	27.6%	23.7%	23.7%	1.3%	6.6%		
基礎業材型	23.2%	43.2%	8.8%	14.4%	1.6%	4.0%	32.0%	15.2%	29.6%	31.2%	19.2%	2.4%	16.8%		
加工組立型	12.9%	40.3%	11.3%	11.3%	4.8%	3.2%	32.3%	17.7%	29.0%	35.5%	22.6%	3.2%	22.6%		
情報通信業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
運輸・倉庫業	33.3%	33.3%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
卸売業	15.6%	54.4%	23.3%	26.7%	3.3%	3.3%	27.8%	25.6%	17.8%	17.8%	26.7%	1.1%	10.0%		
小売業	42.9%	57.1%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	28.6%	28.6%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%		
その他	26.9%	53.8%	19.2%	19.2%	0.0%	3.8%	19.2%	34.6%	15.4%	19.2%	11.5%	0.0%	11.5%		
無回答	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%		

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（業種詳細別）の主な販売先・納品先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 151 製造業部門別販売先・納品先地域_荷主企業

販売先・納品先

	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	n	有効回答社 数
化学工業	9	14	3	3	1	0	13	3	12	9	4	1	9	81	32
一般機械・精密機械製造業	5	10	2	1	2	2	9	8	11	12	10	1	8	81	30
電子部品・デバイス製造業	0	2	0	1	0	0	1	2	1	3	1	0	2	13	6
電気機械製造業	2	11	4	5	1	0	9	1	5	5	2	0	4	49	22
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	1	2	1	0	0	0	1	0	1	2	1	1	0	10	4
	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		
化学工業	28.1%	43.8%	8.4%	9.4%	3.1%	0.0%	40.6%	9.4%	37.5%	28.1%	12.5%	3.1%	28.1%		
一般機械・精密機械製造業	16.7%	33.3%	8.7%	3.3%	6.7%	6.7%	30.0%	26.7%	36.7%	40.0%	33.3%	3.3%	26.7%		
電子部品・デバイス製造業	0.0%	33.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	33.3%	16.7%	50.0%	16.7%	0.0%	33.3%		
電気機械製造業	9.1%	50.0%	18.2%	22.7%	4.5%	0.0%	40.9%	4.5%	22.7%	22.7%	9.1%	0.0%	18.2%		
情報通信機械製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
輸送用機器製造業	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%		

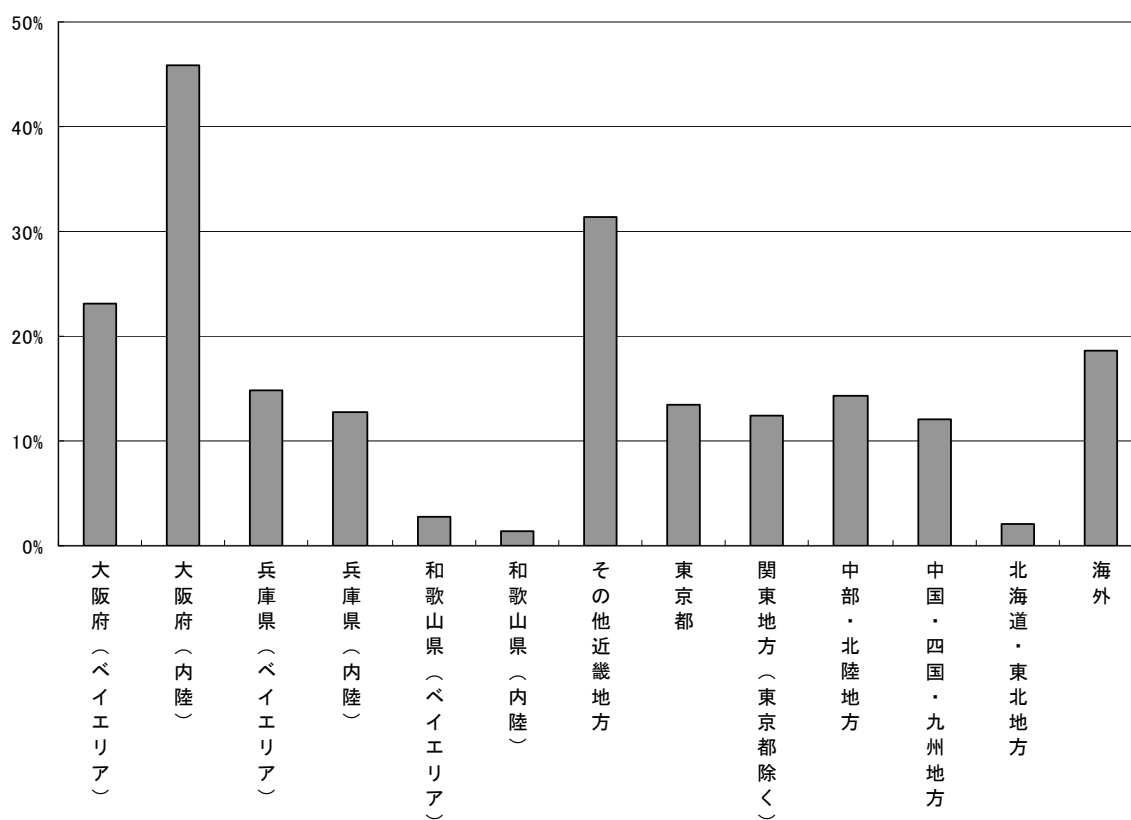
設問 3.(2) 貴社の主な仕入先・調達先のある地域はどこですか。(3つまで○)

[荷主企業]

荷主企業の主な仕入先・調達先のある地域は、「大阪府(内陸)」(45.8%)の回答が最も多く、次に「その他近畿地方」(31.5%)が多い。

図表 資料 3- 152納入先・調達先地域_荷主企業

仕入先・調達先 (n=913)		有効回答社数 445												
	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	103	204	66	57	12	6	140	60	55	64	54	9	83	913
	23.1%	45.8%	14.8%	12.8%	2.7%	1.3%	31.5%	13.5%	12.4%	14.4%	12.1%	2.0%	18.7%	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）の主な仕入先・調達先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 153 拠点立地有無別納入先・調達先地域_荷主企業

	仕入先・調達先 (拠点あり: n=354、拠点なし: n=559)											有効回答社数(拠点あり):	161		
	大阪府(ペイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ペイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ペイエリア)	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	有効回答社数(拠点なし):
あり	69	56	48	14	7	1	44	16	23	15	21	7	33	354	
	42.9%	34.8%	29.8%	8.7%	4.3%	0.6%	27.3%	9.9%	14.3%	9.3%	13.0%	4.3%	20.5%		
なし	34	148	18	43	5	5	96	44	32	49	33	2	50	559	
	12.0%	52.1%	6.3%	15.1%	1.8%	1.8%	33.8%	15.5%	11.3%	17.3%	11.6%	0.7%	17.6%		

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）の主な仕入先・調達先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 154 業種別納入先・調達先地域_荷主企業

業種	仕入先・調達先											n	有効回答社数			
	大阪府(ペイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ペイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ペイエリア)	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	
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	11	16	11	5	2	2	3	2	3	3	3	0	1	62	27	
生活関連業	14	36	10	8	1	1	31	21	8	11	9	1	11	162	80	
基礎業材型	36	51	17	16	5	1	43	8	22	19	4	27	270	136	65	
加工組立型	12	36	9	9	3	1	27	4	8	7	8	2	12	138	65	
情報通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
運輸・倉庫業	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	6	3	
卸売業	17	44	12	10	1	1	28	16	13	15	14	2	23	196	94	
小売業	4	4	1	3	0	0	2	2	0	1	0	0	3	20	9	
その他	7	16	3	4	0	0	4	4	2	2	0	0	6	48	26	
無回答	1	1	2	1	0	0	2	2	0	2	0	0	11	11	5	

業種	大阪府(ペイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ペイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ペイエリア)	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
農林水産業・鉱業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
建設業	40.7%	53.3%	40.7%	19.5%	7.4%	7.4%	11.1%	11.1%	7.4%	11.1%	11.1%	0.0%	3.7%
生活関連業	17.5%	45.0%	12.5%	10.0%	1.3%	1.3%	38.8%	26.3%	10.0%	13.8%	11.3%	1.3%	13.8%
基礎業材型	26.5%	37.5%	12.5%	11.8%	3.7%	0.7%	31.6%	5.9%	15.4%	16.2%	14.0%	2.9%	19.9%
加工組立型	18.5%	55.4%	13.8%	13.8%	4.6%	1.5%	41.5%	6.2%	12.3%	10.8%	12.3%	3.1%	18.5%
情報通信業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
運輸・倉庫業	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%
卸売業	18.1%	46.8%	12.8%	10.6%	1.1%	1.1%	29.8%	17.0%	13.8%	16.0%	14.9%	2.1%	24.5%
小売業	44.4%	44.4%	11.1%	33.3%	0.0%	0.0%	22.2%	22.2%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	33.3%
その他	28.6%	61.5%	11.5%	15.4%	0.0%	0.0%	15.4%	15.4%	7.7%	7.7%	0.0%	0.0%	23.1%
無回答	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）の主な仕入先・調達先のある地域は以下の通り。

図表 資料 3- 155 製造業部門別納入先・調達先地域_荷主企業

業種	仕入先・調達先											n	有効回答社数		
	大阪府(ペイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ペイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ペイエリア)	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
化学工業	10	13	3	2	2	1	16	2	11	7	6	0	9	82	34
一般機械・精密機械製造業	8	19	5	2	2	1	9	1	3	3	6	2	6	67	31
電子部品・デバイス製造業	1	3	0	0	1	0	3	0	1	2	0	0	1	12	6
電気機械製造業	3	12	3	6	0	0	15	3	4	1	2	0	4	53	24
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	0	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	6	4

業種	大阪府(ペイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ペイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ペイエリア)	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
化学工業	29.4%	38.2%	8.8%	5.9%	5.9%	2.9%	47.1%	5.9%	32.4%	20.6%	17.6%	0.0%	26.5%
一般機械・精密機械製造業	25.8%	61.3%	16.1%	6.5%	6.5%	3.2%	29.0%	3.2%	9.7%	9.7%	19.4%	6.5%	19.4%
電子部品・デバイス製造業	16.7%	50.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	50.0%	0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	16.7%
電気機械製造業	12.5%	50.0%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	62.5%	12.5%	16.7%	4.2%	8.3%	0.0%	16.7%
情報通信機械製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
輸送用機器製造業	0.0%	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%

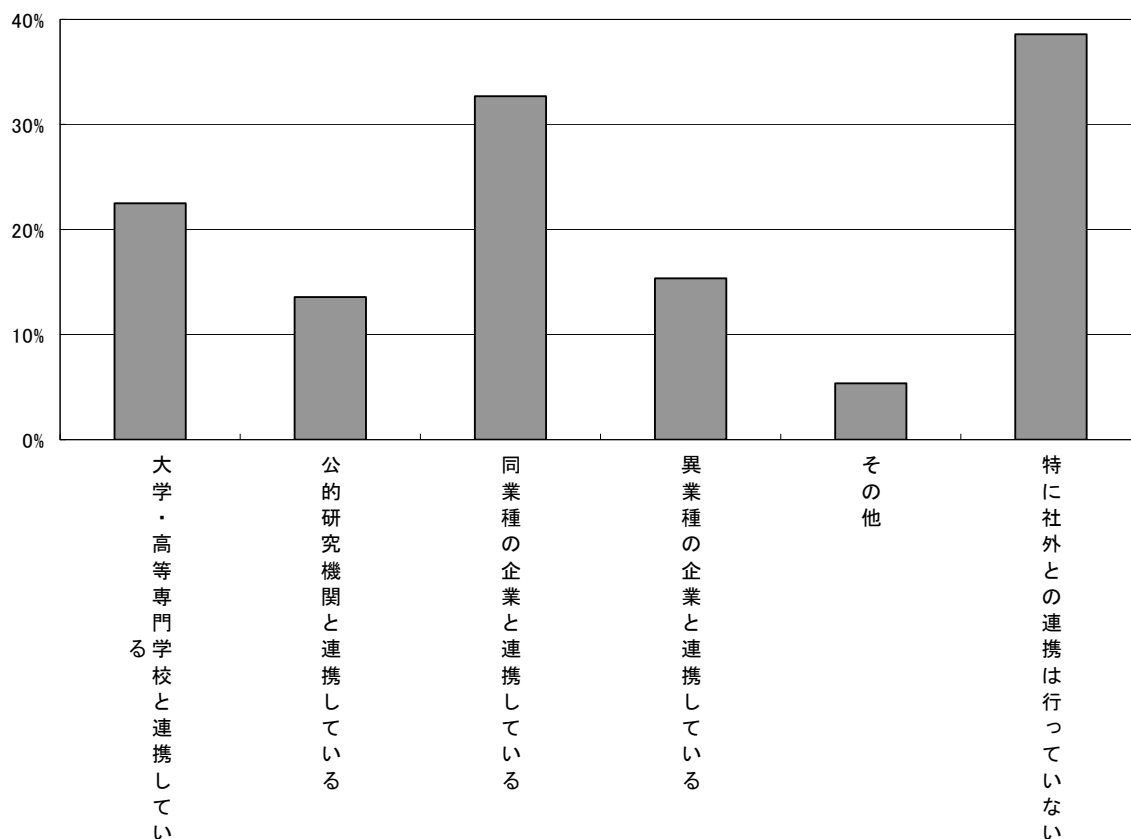
設問 3.(3)①貴社では新しい技術、製品、サービス等の開発に当たって、社内資源（技術、情報等）の不足を補うために、社外のどのような機関等と「連携」を行っていますか。（該当するもの全てに○）

【荷主企業】

荷主企業が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関は、「特に他社との連携を行っていない」を除き「同業種の企業」（32.6%）の回答が最も多く、次に「大学・高等専門学校」（22.5%）が多い。

図表 資料 3- 156 社内資源補足のための連携機関_荷主企業

連携している機関等（n=553）		有効回答社数					432
	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ない	合計
合計	97 22.5%	59 13.7%	141 32.6%	66 15.3%	23 5.3%	167 38.7%	553



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関は以下の通り。

図表 資料 3- 157 拠点立地有無別社内資源補足のための連携機関_荷主企業

有効回答社数(拠点あり): 158

有効回答社数(拠点なし): 274

連携している機関等（拠点あり：n=201、拠点なし：n=352）

	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 行っていな い	合計
あり	34 21.5%	20 12.7%	54 34.2%	18 11.4%	10 6.3%	65 41.1%	201
なし	63 23.0%	39 14.2%	87 31.8%	48 17.5%	13 4.7%	102 37.2%	352

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関は以下の通り。

図表 資料 3- 158 業種別社内資源補足のための連携機関_荷主企業

連携している機関等

	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 いない	n	有効回答社 数
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	9	3	12	7	2	7	40	28
生活関連型	18	9	26	17	7	28	105	79
基礎素材型	39	25	41	18	7	45	175	133
加工組立型	23	12	21	12	3	22	93	67
情報通信業	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	0	0	1	0	0	2	3	3
卸売業	3	5	30	6	3	48	95	86
小売業	0	0	4	1	0	2	7	7
その他	5	5	4	5	1	10	30	24
無回答	0	0	2	0	0	3	5	5
	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 いない		
農林水産業・鉱業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
建設業	32.1%	10.7%	42.9%	25.0%	7.1%	25.0%		
生活関連型	22.8%	11.4%	32.9%	21.5%	8.9%	35.4%		
基礎素材型	29.3%	18.8%	30.8%	13.5%	5.3%	33.8%		
加工組立型	34.3%	17.9%	31.3%	17.9%	4.5%	32.8%		
情報通信業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
運輸・倉庫業	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%		
卸売業	3.5%	5.8%	34.9%	7.0%	3.5%	55.8%		
小売業	0.0%	0.0%	57.1%	14.3%	0.0%	28.6%		
その他	20.8%	20.8%	16.7%	20.8%	4.2%	41.7%		
無回答	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	60.0%		

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関は以下の通り。

図表 資料 3- 159 製造業部門別社内資源補足のための連携機関_荷主企業

連携している機関等

	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ない	n	有効回答社数
化学工業	15	9	12	5	2	7	50	34
一般機械・精密機械製造業	9	6	9	7	0	12	43	31
電子部品・デバイス製造業	3	3	1	2	0	1	10	6
電気機械製造業	11	3	10	3	3	6	36	26
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	0	0	1	0	0	3	4	4
	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ない		
化学工業	44.1%	26.5%	35.3%	14.7%	5.9%	20.6%		
一般機械・精密機械製造業	29.0%	19.4%	29.0%	22.6%	0.0%	38.7%		
電子部品・デバイス製造業	50.0%	50.0%	16.7%	33.3%	0.0%	16.7%		
電気機械製造業	42.3%	11.5%	38.5%	11.5%	11.5%	23.1%		
情報通信機械製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
輸送用機器製造業	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	75.0%		

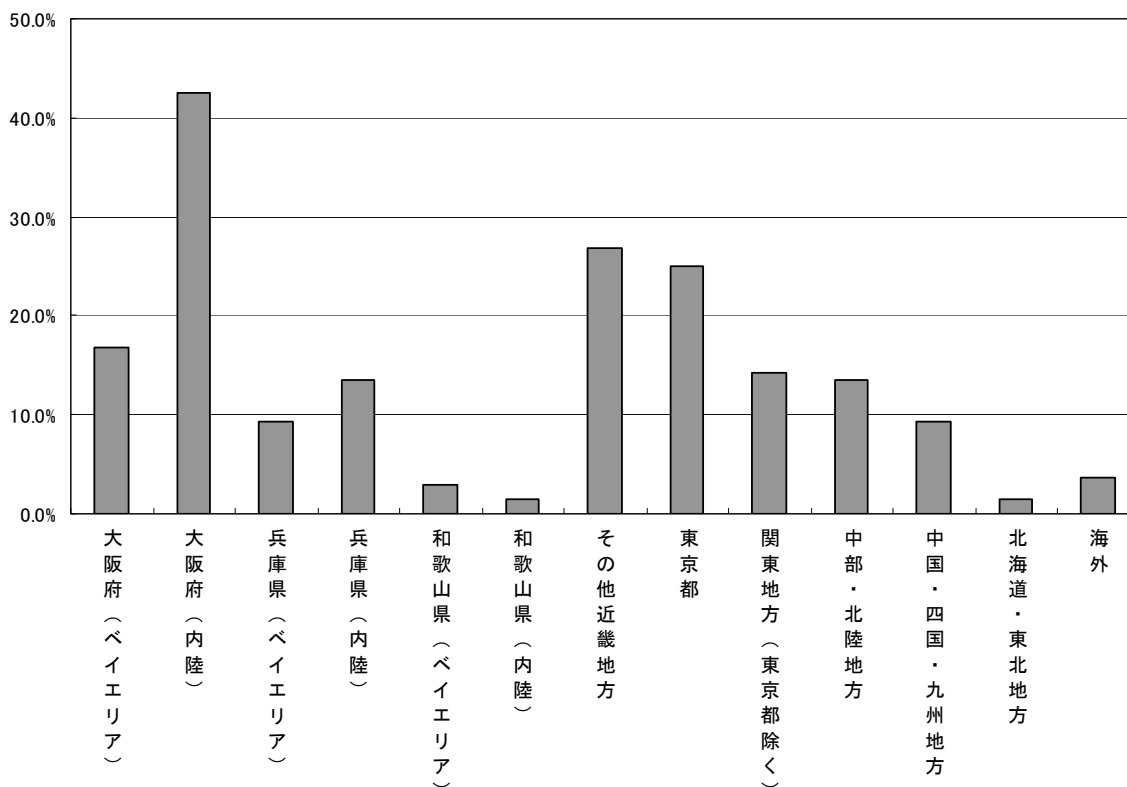
設問 3.(3)②上記の「連携」の相手先にある地域はどこですか。(3つまで○)

[荷主企業]

荷主企業が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関の所在地域は、「大阪府（内陸）」（42.5%）が最も多く、次に「その他近畿地方」（26.9%）が多い。

図表 資料 3- 160 社内資源補足のための連携機関の地域_荷主企業

相手先の地域（n=484）		有効回答社数 268													合計
		大阪府（内陸）	大阪府（ベイエリア）	兵庫県（内陸）	兵庫県（ベイエリア）	和歌山県（内陸）	和歌山県（ベイエリア）	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		45	114	25	36	8	4	72	67	38	36	25	4	10	484
		16.8%	42.5%	9.3%	13.4%	3.0%	1.5%	26.9%	25.0%	14.2%	13.4%	9.3%	1.5%	3.7%	



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うために、連携機関の所在地域は以下の通り。

図表 資料 3- 161 拠点立地有無別社内資源補足のための連携機関の地域_荷主企業

相手先の地域（拠点あり：n=171、拠点なし：n=313）	有効回答社数(拠点あり): 94											合計		
	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
あり	27	29	17	13	6	2	18	17	17	11	8	4	2	171
	28.7%	30.9%	18.1%	13.8%	6.4%	2.1%	19.1%	18.1%	18.1%	11.7%	8.5%	4.3%	2.1%	
なし	18	85	8	23	2	2	54	50	21	25	17	0	8	313
	10.3%	48.9%	4.6%	13.2%	1.1%	1.1%	31.0%	28.7%	12.1%	14.4%	9.8%	0.0%	4.6%	

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関の所在地域は以下の通り。

図表 資料 3- 162 業種別社内資源補足のための連携機関の地域_荷主企業

相手先の地域	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	n	有効回答社数
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	4	10	5	5	2	0	4	7	2	2	1	0	0	42	21
生活関連型	8	25	4	4	7	1	0	14	8	7	5	0	1	93	49
基礎素材型	18	32	6	12	3	3	22	20	12	15	7	3	2	155	92
加工組立型	5	15	5	5	1	0	15	5	9	4	5	1	3	73	45
情報通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
卸売業	5	22	2	4	1	1	11	16	5	7	3	0	3	80	39
小売業	2	4	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10	5
その他	2	6	1	0	0	0	5	6	2	1	4	0	1	28	14
無回答	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2

	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		
農林水産業・鉱業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
建設業	19.0%	47.6%	23.8%	23.8%	9.5%	0.0%	19.0%	33.3%	9.5%	9.5%	4.8%	0.0%	0.0%		
生活関連型	16.3%	51.0%	8.2%	14.3%	2.0%	0.0%	28.6%	26.5%	16.3%	14.3%	10.2%	0.0%	2.0%		
基礎素材型	19.0%	34.8%	6.5%	13.0%	3.3%	3.3%	23.9%	21.7%	13.0%	16.3%	7.6%	3.3%	2.2%		
加工組立型	11.1%	33.3%	11.1%	11.1%	2.2%	0.0%	33.3%	11.1%	20.0%	9.9%	11.1%	2.2%	6.7%		
情報通信業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
運輸・倉庫業	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
卸売業	12.8%	56.4%	5.1%	10.3%	2.6%	2.6%	28.2%	41.0%	12.8%	17.9%	7.7%	0.0%	7.7%		
小売業	40.0%	80.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
その他	14.3%	42.9%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	35.7%	42.9%	14.3%	7.1%	28.6%	0.0%	7.1%		
無回答	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）が社内資源（技術、情報等）の不足を補うための連携機関の所在地域は以下の通り。

図表 資料 3- 163 製造業部門別社内資源補足のための連携機関の地域_荷主企業

相手先の地域	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	n	有効回答社数
化学工業	7	9	0	2	1	0	5	7	7	8	3	0	0	49	25
一般機械・精密機械製造業	3	7	2	2	0	0	6	3	2	3	2	0	1	31	18
電子部品・デバイス製造業	0	2	0	0	1	0	2	0	1	1	0	0	1	8	5
電気機械製造業	2	5	3	3	0	0	7	2	6	0	3	1	1	33	20
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1

	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		
化学工業	28.0%	36.0%	0.0%	8.0%	4.0%	0.0%	20.0%	28.0%	28.0%	32.0%	12.0%	0.0%	0.0%		
一般機械・精密機械製造業	15.8%	36.8%	10.5%	10.5%	0.0%	0.0%	31.6%	15.8%	10.5%	15.8%	10.5%	0.0%	5.3%		
電子部品・デバイス製造業	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%		
電気機械製造業	10.0%	25.0%	15.0%	15.0%	0.0%	0.0%	35.0%	10.0%	30.0%	0.0%	15.0%	5.0%	5.0%		
情報通信機械製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
輸送用機器製造業	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		

設問 3.(4) 以下のような貴社の連携先や利用施設が、貴社の生産・物流拠点と近接するメリットはありますか。(1つに○)

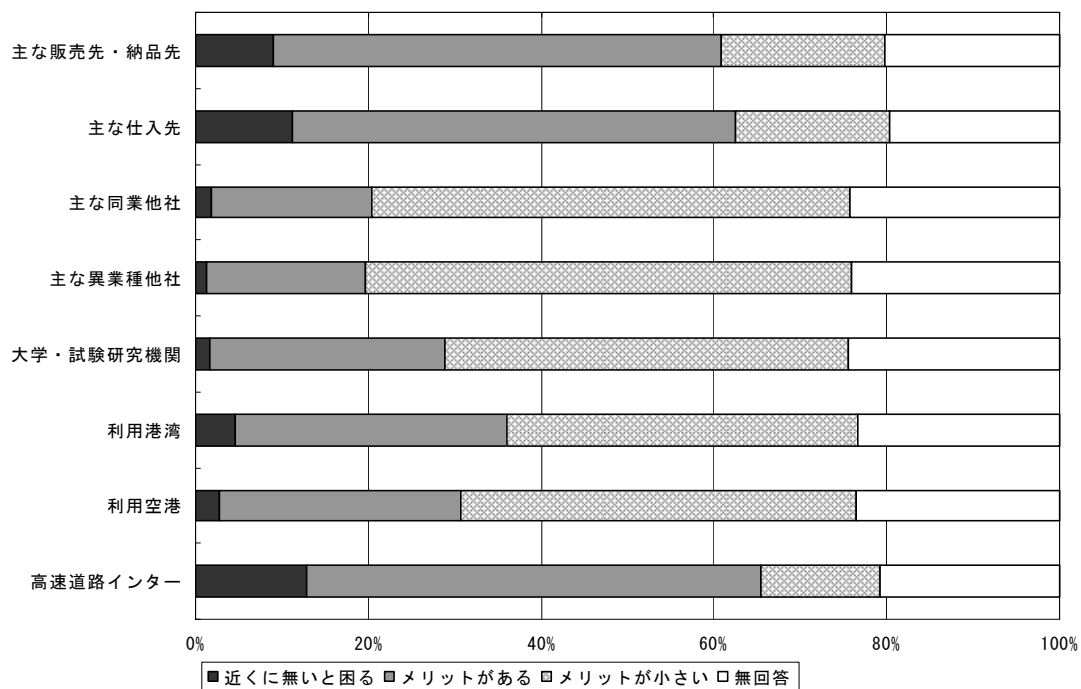
[荷主企業]

荷主企業が連携先や利用施設と近接するメリットとして、「高速道路インター」が「近くに無いと困る」の回答が最も多い。

図表 資料 3- 164 連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業

連携先・利用施設近接のメリット (n=481)

連携先・施設	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	43	250	91	97	481
主な仕入先	54	247	85	95	481
主な同業他社	9	89	266	117	481
主な異業種他社	6	89	270	116	481
大学・試験研究機関	8	131	224	118	481
利用港湾	22	151	196	112	481
利用空港	13	135	220	113	481
高速道路インター	62	253	66	100	481
連携先・施設	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	8.9%	52.0%	18.9%	20.2%	100.0%
主な仕入先	11.2%	51.4%	17.7%	19.8%	100.0%
主な同業他社	1.9%	18.5%	55.3%	24.3%	100.0%
主な異業種他社	1.2%	18.5%	56.1%	24.1%	100.0%
大学・試験研究機関	1.7%	27.2%	46.6%	24.5%	100.0%
利用港湾	4.6%	31.4%	40.7%	23.3%	100.0%
利用空港	2.7%	28.1%	45.7%	23.5%	100.0%
高速道路インター	12.9%	52.6%	13.7%	20.8%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）が連携先や利用施設と近接するメリットは以下の通り。

図表 資料 3- 165 拠点立地有無別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業

連携先・利用施設近接のメリット
拠点あり（n=169）

メリット 連携先・施設	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	19	90	34	26	169
主な仕入先	20	88	35	26	169
主な同業他社	5	33	99	32	169
主な異業種他社	5	32	102	30	169
大学・試験研究機関	3	45	88	33	169
利用港湾	14	59	68	28	169
利用空港	4	54	79	32	169
高速道路インター	27	95	21	26	169
メリット 連携先・施設	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	11.2%	53.3%	20.1%	15.4%	100.0%
主な仕入先	11.8%	52.1%	20.7%	15.4%	100.0%
主な同業他社	3.0%	19.5%	58.6%	18.9%	100.0%
主な異業種他社	3.0%	18.9%	60.4%	17.8%	100.0%
大学・試験研究機関	1.8%	26.6%	52.1%	19.5%	100.0%
利用港湾	8.3%	34.9%	40.2%	16.6%	100.0%
利用空港	2.4%	32.0%	46.7%	18.9%	100.0%
高速道路インター	16.0%	56.2%	12.4%	15.4%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
拠点なし（n=312）

メリット 連携先・施設	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	24	160	57	71	312
主な仕入先	34	159	50	69	312
主な同業他社	4	56	167	85	312
主な異業種他社	1	57	168	86	312
大学・試験研究機関	5	86	136	85	312
利用港湾	8	92	128	84	312
利用空港	9	81	141	81	312
高速道路インター	35	158	45	74	312
メリット 連携先・施設	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	7.7%	51.3%	18.3%	22.8%	100.0%
主な仕入先	10.9%	51.0%	16.0%	22.1%	100.0%
主な同業他社	1.3%	17.9%	53.5%	27.2%	100.0%
主な異業種他社	0.3%	18.3%	53.8%	27.6%	100.0%
大学・試験研究機関	1.6%	27.6%	43.6%	27.2%	100.0%
利用港湾	2.6%	29.5%	41.0%	26.9%	100.0%
利用空港	2.9%	26.0%	45.2%	26.0%	100.0%
高速道路インター	11.2%	50.6%	14.4%	23.7%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）が連携先や利用施設と近接するメリットは以下の通り。

図表 資料 3- 166 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(1/6)

連携先・利用施設近接のメリット
農林水産業・鉱業 (n=0)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	0	0	0	0
主な仕入先	0	0	0	0	0
主な同業他社	0	0	0	0	0
主な異業種他社	0	0	0	0	0
大学・試験研究機関	0	0	0	0	0
利用港湾	0	0	0	0	0
利用空港	0	0	0	0	0
高速道路インター	0	0	0	0	0
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

連携先・利用施設近接のメリット
建設業 (n=31)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	4	15	5	7	31
主な仕入先	5	13	6	7	31
主な同業他社	0	12	12	7	31
主な異業種他社	0	9	15	7	31
大学・試験研究機関	0	8	16	7	31
利用港湾	0	7	17	7	31
利用空港	0	7	17	7	31
高速道路インター	3	16	5	7	31
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	12.9%	48.4%	16.1%	22.6%	100.0%
主な仕入先	16.1%	41.9%	19.4%	22.6%	100.0%
主な同業他社	0.0%	38.7%	38.7%	22.6%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	29.0%	48.4%	22.6%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	25.8%	51.6%	22.6%	100.0%
利用港湾	0.0%	22.6%	54.8%	22.6%	100.0%
利用空港	0.0%	22.6%	54.8%	22.6%	100.0%
高速道路インター	9.7%	51.6%	16.1%	22.6%	100.0%

図表 資料 3- 167 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(2/6)

連携先・利用施設近接のメリット
生活関連型 (n=83)

メリット 連携先・施設	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	10	47	14	12	83
主な仕入先	10	45	17	11	83
主な同業他社	5	12	52	14	83
主な異業種他社	3	10	57	13	83
大学・試験研究機関	2	21	46	14	83
利用港湾	3	33	35	12	83
利用空港	3	23	44	13	83
高速道路インター	16	46	11	10	83
メリット 連携先・施設	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	12.0%	56.6%	16.9%	14.5%	100.0%
主な仕入先	12.0%	54.2%	20.5%	13.3%	100.0%
主な同業他社	6.0%	14.5%	62.7%	16.9%	100.0%
主な異業種他社	3.6%	12.0%	68.7%	15.7%	100.0%
大学・試験研究機関	2.4%	25.3%	55.4%	16.9%	100.0%
利用港湾	3.6%	39.8%	42.2%	14.5%	100.0%
利用空港	3.6%	27.7%	53.0%	15.7%	100.0%
高速道路インター	19.3%	55.4%	13.3%	12.0%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
基礎素材型 (n=142)

メリット 連携先・施設	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	14	81	30	17	142
主な仕入先	13	86	24	19	142
主な同業他社	3	28	86	25	142
主な異業種他社	3	37	79	23	142
大学・試験研究機関	3	53	63	23	142
利用港湾	7	56	54	25	142
利用空港	4	39	75	24	142
高速道路インター	19	77	26	20	142
メリット 連携先・施設	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	9.9%	57.0%	21.1%	12.0%	100.0%
主な仕入先	9.2%	60.6%	16.9%	13.4%	100.0%
主な同業他社	2.1%	19.7%	60.6%	17.6%	100.0%
主な異業種他社	2.1%	26.1%	55.6%	16.2%	100.0%
大学・試験研究機関	2.1%	37.3%	44.4%	16.2%	100.0%
利用港湾	4.9%	39.4%	38.0%	17.6%	100.0%
利用空港	2.8%	27.5%	52.8%	16.9%	100.0%
高速道路インター	13.4%	54.2%	18.3%	14.1%	100.0%

図表 資料 3- 168 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(3/6)

連携先・利用施設近接のメリット
加工組立型 (n=71)

連携先・施設	メリット	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		1	39	20	11	71
主な仕入先		14	38	9	10	71
主な同業他社		0	8	50	13	71
主な異業種他社		0	13	46	12	71
大学・試験研究機関		0	28	30	13	71
利用港湾		3	23	34	11	71
利用空港		2	28	30	11	71
高速道路インター		7	45	8	11	71
連携先・施設	メリット	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		1.4%	54.9%	28.2%	15.5%	100.0%
主な仕入先		19.7%	53.5%	12.7%	14.1%	100.0%
主な同業他社		0.0%	11.3%	70.4%	18.3%	100.0%
主な異業種他社		0.0%	18.3%	64.8%	16.9%	100.0%
大学・試験研究機関		0.0%	39.4%	42.3%	18.3%	100.0%
利用港湾		4.2%	32.4%	47.9%	15.5%	100.0%
利用空港		2.8%	39.4%	42.3%	15.5%	100.0%
高速道路インター		9.9%	63.4%	11.3%	15.5%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
情報通信業 (n=0)

連携先・施設	メリット	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		0	0	0	0	0
主な仕入先		0	0	0	0	0
主な同業他社		0	0	0	0	0
主な異業種他社		0	0	0	0	0
大学・試験研究機関		0	0	0	0	0
利用港湾		0	0	0	0	0
利用空港		0	0	0	0	0
高速道路インター		0	0	0	0	0
連携先・施設	メリット	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		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 169 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(4/6)

連携先・利用施設近接のメリット
 運輸・倉庫業 (n=5)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	2	1	2	5
主な仕入先	0	1	2	2	5
主な同業他社	0	2	1	2	5
主な異業種他社	0	0	3	2	5
大学・試験研究機関	0	0	3	2	5
利用港湾	1	3	1	0	5
利用空港	0	2	2	1	5
高速道路インター	2	3	0	0	5
メリット					
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	40.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な仕入先	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	40.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
利用港湾	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%	100.0%
利用空港	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%
高速道路インター	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
 卸売業 (n=103)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	7	46	17	33	103
主な仕入先	8	42	22	31	103
主な同業他社	1	16	47	39	103
主な異業種他社	0	11	50	42	103
大学・試験研究機関	2	10	47	44	103
利用港湾	4	20	37	42	103
利用空港	3	22	37	41	103
高速道路インター	9	47	10	37	103
メリット					
連携先・施設					
主な販売先・納品先	6.8%	44.7%	16.5%	32.0%	100.0%
主な仕入先	7.8%	40.8%	21.4%	30.1%	100.0%
主な同業他社	1.0%	15.5%	45.6%	37.9%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	10.7%	48.5%	40.8%	100.0%
大学・試験研究機関	1.9%	9.7%	45.6%	42.7%	100.0%
利用港湾	3.9%	19.4%	35.9%	40.8%	100.0%
利用空港	2.9%	21.4%	35.9%	39.8%	100.0%
高速道路インター	8.7%	45.6%	9.7%	35.9%	100.0%

図表 資料 3- 170 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(5/6)

連携先・利用施設近接のメリット
小売業 (n=11)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	3	3	2	3	11
主な仕入先	2	4	2	3	11
主な同業他社	0	1	6	4	11
主な異業種他社	0	1	6	4	11
大学・試験研究機関	0	1	7	3	11
利用港湾	1	3	4	3	11
利用空港	0	2	5	4	11
高速道路インター	2	5	1	3	11
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	27.3%	27.3%	18.2%	27.3%	100.0%
主な仕入先	18.2%	36.4%	18.2%	27.3%	100.0%
主な同業他社	0.0%	9.1%	54.5%	36.4%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	9.1%	54.5%	36.4%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	9.1%	63.6%	27.3%	100.0%
利用港湾	9.1%	27.3%	36.4%	27.3%	100.0%
利用空港	0.0%	18.2%	45.5%	36.4%	100.0%
高速道路インター	18.2%	45.5%	9.1%	27.3%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
その他 (n=28)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	3	14	2	9	28
主な仕入先	1	15	3	9	28
主な同業他社	0	8	10	10	28
主な異業種他社	0	6	12	10	28
大学・試験研究機関	1	8	10	9	28
利用港湾	2	6	11	9	28
利用空港	1	10	8	9	28
高速道路インター	3	11	5	9	28
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	10.7%	50.0%	7.1%	32.1%	100.0%
主な仕入先	3.6%	53.6%	10.7%	32.1%	100.0%
主な同業他社	0.0%	28.6%	35.7%	35.7%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	21.4%	42.9%	35.7%	100.0%
大学・試験研究機関	3.6%	28.6%	35.7%	32.1%	100.0%
利用港湾	7.1%	21.4%	39.3%	32.1%	100.0%
利用空港	3.6%	35.7%	28.6%	32.1%	100.0%
高速道路インター	10.7%	39.3%	17.9%	32.1%	100.0%

図表 資料 3- 171 業種別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(6/6)

連携先・利用施設近接のメリット
無回答 (n=7)

メリット 連携先・施設	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	1	3	0	3	7
主な仕入先	1	3	0	3	7
主な同業他社	0	2	2	3	7
主な異業種他社	0	2	2	3	7
大学・試験研究機関	0	2	2	3	7
利用港湾	1	0	3	3	7
利用空港	0	2	2	3	7
高速道路インター	1	3	0	3	7
メリット 連携先・施設	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	14.3%	42.9%	0.0%	42.9%	100.0%
主な仕入先	14.3%	42.9%	0.0%	42.9%	100.0%
主な同業他社	0.0%	28.6%	28.6%	42.9%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	28.6%	28.6%	42.9%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	28.6%	28.6%	42.9%	100.0%
利用港湾	14.3%	0.0%	42.9%	42.9%	100.0%
利用空港	0.0%	28.6%	28.6%	42.9%	100.0%
高速道路インター	14.3%	42.9%	0.0%	42.9%	100.0%

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）が連携先や利用施設と近接するメリットは以下の通り。

図表 資料 3- 172 製造業部門別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(1/3)

連携先・利用施設近接のメリット
化学工業 (n=36)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	16	14	6	36
主な仕入先	0	21	8	7	36
主な同業他社	0	3	25	8	36
主な異業種他社	1	5	23	7	36
大学・試験研究機関	1	15	13	7	36
利用港湾	1	13	14	8	36
利用空港	1	13	14	8	36
高速道路インター	3	20	7	6	36
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	44.4%	38.9%	16.7%	100.0%
主な仕入先	0.0%	58.3%	22.2%	19.4%	100.0%
主な同業他社	0.0%	8.3%	69.4%	22.2%	100.0%
主な異業種他社	2.8%	13.9%	63.9%	19.4%	100.0%
大学・試験研究機関	2.8%	41.7%	36.1%	19.4%	100.0%
利用港湾	2.8%	36.1%	38.9%	22.2%	100.0%
利用空港	2.8%	36.1%	38.9%	22.2%	100.0%
高速道路インター	8.3%	55.6%	19.4%	16.7%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
一般機械・精密機械製造業 (n=33)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	18	8	7	33
主な仕入先	8	17	2	6	33
主な同業他社	0	3	23	7	33
主な異業種他社	0	5	21	7	33
大学・試験研究機関	0	13	13	7	33
利用港湾	2	10	15	6	33
利用空港	1	15	11	6	33
高速道路インター	4	19	4	6	33
メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	54.5%	24.2%	21.2%	100.0%
主な仕入先	24.2%	51.5%	6.1%	18.2%	100.0%
主な同業他社	0.0%	9.1%	69.7%	21.2%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	15.2%	63.6%	21.2%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	39.4%	39.4%	21.2%	100.0%
利用港湾	6.1%	30.3%	45.5%	18.2%	100.0%
利用空港	3.0%	45.5%	33.3%	18.2%	100.0%
高速道路インター	12.1%	57.6%	12.1%	18.2%	100.0%

図表 資料 3- 173 製造業部門別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(2/3)

連携先・利用施設近接のメリット
電子部品・デバイス製造業 (n=6)

連携先・施設	メリット 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	0	4	2	0	6
主な仕入先	2	4	0	0	6
主な同業他社	0	1	5	0	6
主な異業種他社	0	2	4	0	6
大学・試験研究機関	0	2	4	0	6
利用港湾	0	4	2	0	6
利用空港	1	3	2	0	6
高速道路インター	1	5	0	0	6
連携先・施設	メリット 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	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%
主な仕入先	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	100.0%
利用港湾	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%
利用空港	16.7%	50.0%	33.3%	0.0%	100.0%
高速道路インター	16.7%	83.3%	0.0%	0.0%	100.0%

連携先・利用施設近接のメリット
電気機械製造業 (n=27)

連携先・施設	メリット 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	1	16	8	2	27
主な仕入先	4	15	6	2	27
主な同業他社	0	4	19	4	27
主な異業種他社	0	4	20	3	27
大学・試験研究機関	0	12	11	4	27
利用港湾	0	7	17	3	27
利用空港	0	9	15	3	27
高速道路インター	2	18	4	3	27
連携先・施設	メリット 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	3.7%	59.3%	29.6%	7.4%	100.0%
主な仕入先	14.8%	55.6%	22.2%	7.4%	100.0%
主な同業他社	0.0%	14.8%	70.4%	14.8%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	14.8%	74.1%	11.1%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	44.4%	40.7%	14.8%	100.0%
利用港湾	0.0%	25.9%	63.0%	11.1%	100.0%
利用空港	0.0%	33.3%	55.6%	11.1%	100.0%
高速道路インター	7.4%	66.7%	14.8%	11.1%	100.0%

図表 資料 3- 174 製造業部門別連携先・利用施設近接のメリット_荷主企業(3/3)

連携先・利用施設近接のメリット
 情報通信機械製造業 (n=0)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	0	0	0	0
主な仕入先	0	0	0	0	0
主な同業他社	0	0	0	0	0
主な異業種他社	0	0	0	0	0
大学・試験研究機関	0	0	0	0	0
利用港湾	0	0	0	0	0
利用空港	0	0	0	0	0
高速道路インター	0	0	0	0	0
メリット					
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

連携先・利用施設近接のメリット
 輸送用機器製造業 (n=5)

メリット	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
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0	1	2	2	5
主な仕入先	0	2	1	2	5
主な同業他社	0	0	3	2	5
主な異業種他社	0	2	1	2	5
大学・試験研究機関	0	1	2	2	5
利用港湾	1	2	0	2	5
利用空港	0	1	2	2	5
高速道路インター	0	3	0	2	5
メリット					
連携先・施設					
主な販売先・納品先	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%
主な仕入先	0.0%	40.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	40.0%	20.0%	40.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%
利用港湾	20.0%	40.0%	0.0%	40.0%	100.0%
利用空港	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%
高速道路インター	0.0%	60.0%	0.0%	40.0%	100.0%

設問 3.(5) 以下の連携先や利用施設と、貴社の生産・物流拠点との間の移動時間は、現在、概ねどの程度ですか。(1つに○)

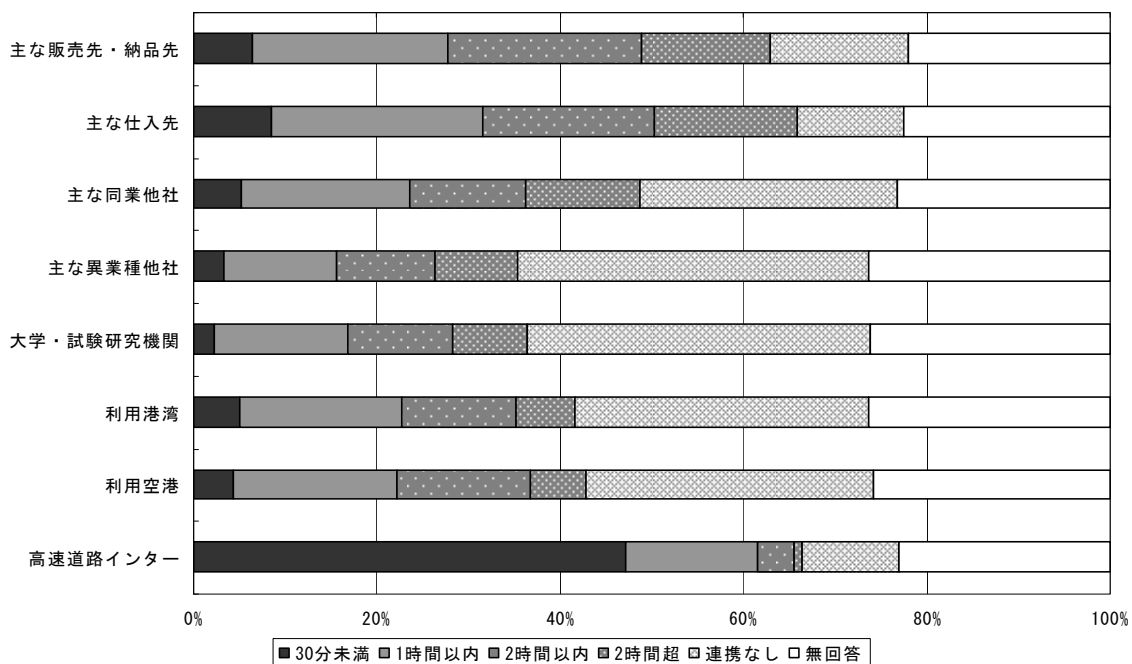
[荷主企業]

荷主企業の生産・物流拠点と連携先や利用施設との間の移動時間は、「高速道路インター」が「30分未満」の回答が最も多い。

図表 資料 3- 175 連携先・利用施設への移動時間_荷主企業

連携先・利用施設への移動時間 (n=481)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	31	102	102	68	72	106	481
主な仕入先	41	111	90	75	56	108	481
主な同業他社	25	88	61	60	135	112	481
主な異業種他社	16	59	52	43	184	127	481
大学・試験研究機関	11	70	55	39	180	126	481
利用港湾	24	85	60	31	154	127	481
利用空港	21	86	70	29	151	124	481
高速道路インター	227	69	19	4	51	111	481
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	6.4%	21.2%	21.2%	14.1%	15.0%	22.0%	100.0%
主な仕入先	8.5%	23.1%	18.7%	15.6%	11.6%	22.5%	100.0%
主な同業他社	5.2%	18.3%	12.7%	12.5%	28.1%	23.3%	100.0%
主な異業種他社	3.3%	12.3%	10.8%	8.9%	38.3%	26.4%	100.0%
大学・試験研究機関	2.3%	14.6%	11.4%	8.1%	37.4%	26.2%	100.0%
利用港湾	5.0%	17.7%	12.5%	6.4%	32.0%	26.4%	100.0%
利用空港	4.4%	17.9%	14.6%	6.0%	31.4%	25.8%	100.0%
高速道路インター	47.2%	14.3%	4.0%	0.8%	10.6%	23.1%	100.0%



[荷主企業 拠点立地有無別]

荷主企業（拠点立地有無別）生産・物流拠点と連携先や利用施設との間の移動時間は以下の通り。

図表 資料 3- 176 拠点立地有無別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業

連携先・利用施設への移動時間

拠点あり (n=169)

移動時間 連携先・施設	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	11	38	41	26	17	36	169
主な仕入先	16	35	41	26	16	35	169
主な同業他社	8	33	24	22	44	38	169
主な異業種他社	8	21	16	18	63	43	169
大学・試験研究機関	4	23	15	20	65	42	169
利用港湾	19	39	21	4	46	40	169
利用空港	13	43	25	1	47	40	169
高速道路インター	92	22	8	0	11	36	169
移動時間 連携先・施設	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	6.4%	20.5%	19.6%	13.5%	17.6%	22.4%	100.0%
主な仕入先	8.0%	24.4%	15.7%	15.7%	12.8%	23.4%	100.0%
主な同業他社	5.4%	17.6%	11.9%	12.2%	29.2%	23.7%	100.0%
主な異業種他社	2.6%	12.2%	11.5%	8.0%	38.8%	26.9%	100.0%
大学・試験研究機関	2.2%	15.1%	12.8%	6.1%	36.9%	26.9%	100.0%
利用港湾	1.6%	14.7%	12.5%	8.7%	34.6%	27.9%	100.0%
利用空港	2.6%	13.8%	14.4%	9.0%	33.3%	26.9%	100.0%
高速道路インター	43.3%	15.1%	3.5%	1.3%	12.8%	24.0%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間

拠点なし (n=312)

移動時間 連携先・施設	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	20	64	61	42	55	70	312
主な仕入先	25	76	49	49	40	73	312
主な同業他社	17	55	37	38	91	74	312
主な異業種他社	8	38	36	25	121	84	312
大学・試験研究機関	7	47	40	19	115	84	312
利用港湾	5	46	39	27	108	87	312
利用空港	8	43	45	28	104	84	312
高速道路インター	135	47	11	4	40	75	312
移動時間 連携先・施設	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	6.4%	20.5%	19.6%	13.5%	17.6%	22.4%	100.0%
主な仕入先	8.0%	24.4%	15.7%	15.7%	12.8%	23.4%	100.0%
主な同業他社	5.4%	17.6%	11.9%	12.2%	29.2%	23.7%	100.0%
主な異業種他社	2.6%	12.2%	11.5%	8.0%	38.8%	26.9%	100.0%
大学・試験研究機関	2.2%	15.1%	12.8%	6.1%	36.9%	26.9%	100.0%
利用港湾	1.6%	14.7%	12.5%	8.7%	34.6%	27.9%	100.0%
利用空港	2.6%	13.8%	14.4%	9.0%	33.3%	26.9%	100.0%
高速道路インター	43.3%	15.1%	3.5%	1.3%	12.8%	24.0%	100.0%

[荷主企業 業種別]

荷主企業（業種別）の生産・物流拠点と連携先や利用施設との間の移動時間は以下の通り。

図表 資料 3- 177 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(1/6)

連携先・利用施設への移動時間
農林水産業・鉱業 (n=0)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	0	0	0	0	0	0
主な仕入先	0	0	0	0	0	0	0
主な同業他社	0	0	0	0	0	0	0
主な異業種他社	0	0	0	0	0	0	0
大学・試験研究機関	0	0	0	0	0	0	0
利用港湾	0	0	0	0	0	0	0
利用空港	0	0	0	0	0	0	0
高速道路インター	0	0	0	0	0	0	0
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

連携先・利用施設への移動時間
建設業 (n=31)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	3	7	6	1	4	10	31
主な仕入先	4	6	5	3	3	10	31
主な同業他社	3	6	4	3	6	9	31
主な異業種他社	3	6	3	2	7	10	31
大学・試験研究機関	0	6	4	0	12	9	31
利用港湾	1	4	3	0	13	10	31
利用空港	2	4	2	1	12	10	31
高速道路インター	10	8	1	0	2	10	31
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	9.7%	22.6%	19.4%	3.2%	12.9%	32.3%	100.0%
主な仕入先	12.9%	19.4%	16.1%	9.7%	9.7%	32.3%	100.0%
主な同業他社	9.7%	19.4%	12.9%	9.7%	19.4%	29.0%	100.0%
主な異業種他社	9.7%	19.4%	9.7%	6.5%	22.6%	32.3%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	19.4%	12.9%	0.0%	38.7%	29.0%	100.0%
利用港湾	3.2%	12.9%	9.7%	0.0%	41.9%	32.3%	100.0%
利用空港	6.5%	12.9%	6.5%	3.2%	38.7%	32.3%	100.0%
高速道路インター	32.3%	25.8%	3.2%	0.0%	6.5%	32.3%	100.0%

図表 資料 3- 178 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(2/6)

連携先・利用施設への移動時間
生活関連型 (n=83)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2	16	25	18	12	10	83
主な仕入先	5	19	18	20	10	11	83
主な同業他社	5	13	13	16	25	11	83
主な異業種他社	4	6	9	16	35	13	83
大学・試験研究機関	4	11	6	10	39	13	83
利用港湾	4	14	14	13	26	12	83
利用空港	4	16	15	13	23	12	83
高速道路インター	45	8	7	3	8	12	83
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2.4%	19.3%	30.1%	21.7%	14.5%	12.0%	100.0%
主な仕入先	6.0%	22.9%	21.7%	24.1%	12.0%	13.3%	100.0%
主な同業他社	6.0%	15.7%	15.7%	19.3%	30.1%	13.3%	100.0%
主な異業種他社	4.8%	7.2%	10.8%	19.3%	42.2%	15.7%	100.0%
大学・試験研究機関	4.8%	13.3%	7.2%	12.0%	47.0%	15.7%	100.0%
利用港湾	4.8%	16.9%	16.9%	15.7%	31.3%	14.5%	100.0%
利用空港	4.8%	19.3%	18.1%	15.7%	27.7%	14.5%	100.0%
高速道路インター	54.2%	9.6%	8.4%	3.6%	9.6%	14.5%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間
基礎素材型 (n=142)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	13	33	30	25	19	22	142
主な仕入先	13	26	35	30	17	21	142
主な同業他社	7	27	22	25	38	23	142
主な異業種他社	5	15	20	16	58	28	142
大学・試験研究機関	3	20	29	18	45	27	142
利用港湾	7	27	22	11	47	28	142
利用空港	7	29	21	9	50	26	142
高速道路インター	72	23	5	0	19	23	142
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	9.2%	23.2%	21.1%	17.6%	13.4%	15.5%	100.0%
主な仕入先	9.2%	18.3%	24.6%	21.1%	12.0%	14.8%	100.0%
主な同業他社	4.9%	19.0%	15.5%	17.6%	26.8%	16.2%	100.0%
主な異業種他社	3.5%	10.6%	14.1%	11.3%	40.8%	19.7%	100.0%
大学・試験研究機関	2.1%	14.1%	20.4%	12.7%	31.7%	19.0%	100.0%
利用港湾	4.9%	19.0%	15.5%	7.7%	33.1%	19.7%	100.0%
利用空港	4.9%	20.4%	14.8%	6.3%	35.2%	18.3%	100.0%
高速道路インター	50.7%	16.2%	3.5%	0.0%	13.4%	16.2%	100.0%

図表 資料 3- 179 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(3/6)

連携先・利用施設への移動時間

加工組立型 (n=71)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2	15	11	13	17	13	71
主な仕入先	3	28	15	6	8	11	71
主な同業他社	2	8	9	10	29	13	71
主な異業種他社	2	9	8	4	34	14	71
大学・試験研究機関	0	18	8	8	24	13	71
利用港湾	2	16	14	2	24	13	71
利用空港	4	15	17	2	21	12	71
高速道路インター	40	11	2	0	6	12	71
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2.8%	21.1%	15.5%	18.3%	23.9%	18.3%	100.0%
主な仕入先	4.2%	39.4%	21.1%	8.5%	11.3%	15.5%	100.0%
主な同業他社	2.8%	11.3%	12.7%	14.1%	40.8%	18.3%	100.0%
主な異業種他社	2.8%	12.7%	11.3%	5.6%	47.9%	19.7%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	25.4%	11.3%	11.3%	33.8%	18.3%	100.0%
利用港湾	2.8%	22.5%	19.7%	2.8%	33.8%	18.3%	100.0%
利用空港	5.6%	21.1%	23.9%	2.8%	29.6%	16.9%	100.0%
高速道路インター	56.3%	15.5%	2.8%	0.0%	8.5%	16.9%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間

情報通信業 (n=0)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	0	0	0	0	0	0
主な仕入先	0	0	0	0	0	0	0
主な同業他社	0	0	0	0	0	0	0
主な異業種他社	0	0	0	0	0	0	0
大学・試験研究機関	0	0	0	0	0	0	0
利用港湾	0	0	0	0	0	0	0
利用空港	0	0	0	0	0	0	0
高速道路インター	0	0	0	0	0	0	0
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図表 資料 3- 180 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(4/6)

連携先・利用施設への移動時間
 運輸・倉庫業 (n=5)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	1	0	1	0	1	2	5
主な仕入先	1	1	0	0	1	2	5
主な同業他社	0	2	0	0	1	2	5
主な異業種他社	0	0	0	0	3	2	5
大学・試験研究機関	0	0	0	0	3	2	5
利用港湾	2	0	1	0	1	1	5
利用空港	0	0	2	0	2	1	5
高速道路インター	4	1	0	0	0	0	5
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な仕入先	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
利用港湾	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	100.0%
利用空港	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	40.0%	20.0%	100.0%
高速道路インター	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間
 卸売業 (n=103)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	6	19	22	9	14	33	103
主な仕入先	12	19	10	14	12	36	103
主な同業他社	5	22	7	4	28	37	103
主な異業種他社	2	13	6	3	36	43	103
大学・試験研究機関	2	11	4	2	40	44	103
利用港湾	6	16	5	3	29	44	103
利用空港	3	14	10	3	30	43	103
高速道路インター	37	14	1	1	13	37	103
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	5.8%	18.4%	21.4%	8.7%	13.6%	32.0%	100.0%
主な仕入先	11.7%	18.4%	9.7%	13.6%	11.7%	35.0%	100.0%
主な同業他社	4.9%	21.4%	6.8%	3.9%	27.2%	35.9%	100.0%
主な異業種他社	1.9%	12.6%	5.8%	2.9%	35.0%	41.7%	100.0%
大学・試験研究機関	1.9%	10.7%	3.9%	1.9%	38.8%	42.7%	100.0%
利用港湾	5.8%	15.5%	4.9%	2.9%	28.2%	42.7%	100.0%
利用空港	2.9%	13.6%	9.7%	2.9%	29.1%	41.7%	100.0%
高速道路インター	35.9%	13.6%	1.0%	1.0%	12.6%	35.9%	100.0%

図表 資料 3- 181 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(5/6)

連携先・利用施設への移動時間
小売業 (n=11)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	4	1	0	1	5	11
主な仕入先	1	3	1	0	1	5	11
主な同業他社	0	3	1	0	2	5	11
主な異業種他社	0	3	1	0	2	5	11
大学・試験研究機関	0	2	0	0	4	5	11
利用港湾	0	2	0	1	3	5	11
利用空港	0	1	0	1	3	6	11
高速道路インター	4	1	1	0	0	5	11
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	36.4%	9.1%	0.0%	9.1%	45.5%	100.0%
主な仕入先	9.1%	27.3%	9.1%	0.0%	9.1%	45.5%	100.0%
主な同業他社	0.0%	27.3%	9.1%	0.0%	18.2%	45.5%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	27.3%	9.1%	0.0%	18.2%	45.5%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%	36.4%	45.5%	100.0%
利用港湾	0.0%	18.2%	0.0%	9.1%	27.3%	45.5%	100.0%
利用空港	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%	27.3%	54.5%	100.0%
高速道路インター	36.4%	9.1%	9.1%	0.0%	0.0%	45.5%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間
その他 (n=28)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	3	6	5	2	4	8	28
主な仕入先	2	7	4	2	4	9	28
主な同業他社	3	5	3	2	6	9	28
主な異業種他社	0	5	3	2	9	9	28
大学・試験研究機関	1	2	3	1	12	9	28
利用港湾	1	6	1	1	10	9	28
利用空港	1	6	3	0	9	9	28
高速道路インター	12	3	1	0	3	9	28
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	10.7%	21.4%	17.9%	7.1%	14.3%	28.6%	100.0%
主な仕入先	7.1%	25.0%	14.3%	7.1%	14.3%	32.1%	100.0%
主な同業他社	10.7%	17.9%	10.7%	7.1%	21.4%	32.1%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	17.9%	10.7%	7.1%	32.1%	32.1%	100.0%
大学・試験研究機関	3.6%	7.1%	10.7%	3.6%	42.9%	32.1%	100.0%
利用港湾	3.6%	21.4%	3.6%	3.6%	35.7%	32.1%	100.0%
利用空港	3.6%	21.4%	10.7%	0.0%	32.1%	32.1%	100.0%
高速道路インター	42.9%	10.7%	3.6%	0.0%	10.7%	32.1%	100.0%

図表 資料 3- 182 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(6/6)

連携先・利用施設への移動時間
無回答 (n=7)

移動時間 連携先・施設	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	1	2	1	0	0	3	7
主な仕入先	0	2	2	0	0	3	7
主な同業他社	0	2	2	0	0	3	7
主な異業種他社	0	2	2	0	0	3	7
大学・試験研究機関	1	0	1	0	1	4	7
利用港湾	1	0	0	0	1	5	7
利用空港	0	1	0	0	1	5	7
高速道路インター	3	0	1	0	0	3	7
移動時間 連携先・施設	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	14.3%	28.6%	14.3%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
主な仕入先	0.0%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
主な同業他社	0.0%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
大学・試験研究機関	14.3%	0.0%	14.3%	0.0%	14.3%	57.1%	100.0%
利用港湾	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	71.4%	100.0%
利用空港	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	71.4%	100.0%
高速道路インター	42.9%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%

[荷主企業 製造業部門別]

荷主企業（製造業部門別）の生産・物流拠点と連携先や利用施設との間の移動時間は以下の通り。

図表 資料 3- 183 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(1/3)

連携先・利用施設への移動時間
化学工業 (n=36)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2	2	10	8	8	6	36
主な仕入先	3	2	11	8	6	6	36
主な同業他社	1	1	4	9	13	8	36
主な異業種他社	2	0	5	5	14	10	36
大学・試験研究機関	1	2	8	10	7	8	36
利用港湾	0	5	11	2	9	9	36
利用空港	1	9	6	2	9	9	36
高速道路インター	17	3	4	0	5	7	36
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	5.6%	5.6%	27.8%	22.2%	22.2%	16.7%	100.0%
主な仕入先	8.3%	5.6%	30.6%	22.2%	16.7%	16.7%	100.0%
主な同業他社	2.8%	2.8%	11.1%	25.0%	36.1%	22.2%	100.0%
主な異業種他社	5.6%	0.0%	13.9%	13.9%	38.9%	27.8%	100.0%
大学・試験研究機関	2.8%	5.6%	22.2%	27.8%	19.4%	22.2%	100.0%
利用港湾	0.0%	13.9%	30.6%	5.6%	25.0%	25.0%	100.0%
利用空港	2.8%	25.0%	16.7%	5.6%	25.0%	25.0%	100.0%
高速道路インター	47.2%	8.3%	11.1%	0.0%	13.9%	19.4%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間
一般機械・精密機械製造業 (n=33)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	6	3	7	10	7	33
主な仕入先	0	16	4	2	4	7	33
主な同業他社	0	2	3	5	16	7	33
主な異業種他社	2	2	2	3	17	7	33
大学・試験研究機関	0	7	4	3	11	8	33
利用港湾	1	8	7	1	9	7	33
利用空港	2	5	10	1	8	7	33
高速道路インター	17	4	0	0	5	7	33
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	18.2%	9.1%	21.2%	30.3%	21.2%	100.0%
主な仕入先	0.0%	48.5%	12.1%	6.1%	12.1%	21.2%	100.0%
主な同業他社	0.0%	6.1%	9.1%	15.2%	48.5%	21.2%	100.0%
主な異業種他社	6.1%	6.1%	6.1%	9.1%	51.5%	21.2%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	21.2%	12.1%	9.1%	33.3%	24.2%	100.0%
利用港湾	3.0%	24.2%	21.2%	3.0%	27.3%	21.2%	100.0%
利用空港	6.1%	15.2%	30.3%	3.0%	24.2%	21.2%	100.0%
高速道路インター	51.5%	12.1%	0.0%	0.0%	15.2%	21.2%	100.0%

図表 資料 3- 184業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(2/3)

連携先・利用施設への移動時間
電子部品・デバイス製造業 (n=6)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	1	1	1	3	0	6
主な仕入先	0	1	3	0	2	0	6
主な同業他社	0	0	2	1	3	0	6
主な異業種他社	0	1	1	0	4	0	6
大学・試験研究機関	0	1	0	2	3	0	6
利用港湾	0	0	0	1	5	0	6
利用空港	1	1	0	1	3	0	6
高速道路インター	3	2	0	0	1	0	6
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	50.0%	0.0%	100.0%
主な仕入先	0.0%	16.7%	50.0%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	33.3%	16.7%	50.0%	0.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	66.7%	0.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	16.7%	0.0%	33.3%	50.0%	0.0%	100.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	100.0%
利用空港	16.7%	16.7%	0.0%	16.7%	50.0%	0.0%	100.0%
高速道路インター	50.0%	33.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	100.0%

連携先・利用施設への移動時間
電気機械製造業 (n=27)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	2	6	6	4	4	5	27
主な仕入先	2	9	7	4	2	3	27
主な同業他社	2	4	3	4	9	5	27
主な異業種他社	0	5	4	1	11	6	27
大学・試験研究機関	0	9	3	3	8	4	27
利用港湾	1	6	6	0	9	5	27
利用空港	1	8	6	0	8	4	27
高速道路インター	18	4	1	0	0	4	27
移動時間							
連携先・施設							
主な販売先・納品先	7.4%	22.2%	22.2%	14.8%	14.8%	18.5%	100.0%
主な仕入先	7.4%	33.3%	25.9%	14.8%	7.4%	11.1%	100.0%
主な同業他社	7.4%	14.8%	11.1%	14.8%	33.3%	18.5%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	18.5%	14.8%	3.7%	40.7%	22.2%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	33.3%	11.1%	11.1%	29.6%	14.8%	100.0%
利用港湾	3.7%	22.2%	22.2%	0.0%	33.3%	18.5%	100.0%
利用空港	3.7%	29.6%	22.2%	0.0%	29.6%	14.8%	100.0%
高速道路インター	66.7%	14.8%	3.7%	0.0%	0.0%	14.8%	100.0%

図表 資料 3- 185 業種別連携先・利用施設への移動時間_荷主企業(3/3)

連携先・利用施設への移動時間
 情報通信機械製造業 (n=0)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	0	0	0	0	0	0
主な仕入先	0	0	0	0	0	0	0
主な同業他社	0	0	0	0	0	0	0
主な異業種他社	0	0	0	0	0	0	0
大学・試験研究機関	0	0	0	0	0	0	0
利用港湾	0	0	0	0	0	0	0
利用空港	0	0	0	0	0	0	0
高速道路インター	0	0	0	0	0	0	0
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な仕入先	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な同業他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
主な異業種他社	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大学・試験研究機関	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用港湾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用空港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速道路インター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

連携先・利用施設への移動時間
 輸送用機器製造業 (n=5)

移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0	2	1	1	0	1	5
主な仕入先	1	2	1	0	0	1	5
主な同業他社	0	2	1	0	1	1	5
主な異業種他社	0	1	1	0	2	1	5
大学・試験研究機関	0	1	1	0	2	1	5
利用港湾	0	2	1	0	1	1	5
利用空港	0	1	1	0	2	1	5
高速道路インター	2	1	1	0	0	1	5
移動時間	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
連携先・施設							
主な販売先・納品先	0.0%	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	100.0%
主な仕入先	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
主な同業他社	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	100.0%
主な異業種他社	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	100.0%
大学・試験研究機関	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	100.0%
利用港湾	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	100.0%
利用空港	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	100.0%
高速道路インター	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%

設問 4.(1) 貴社では物流は発生していますか。(1つに○)

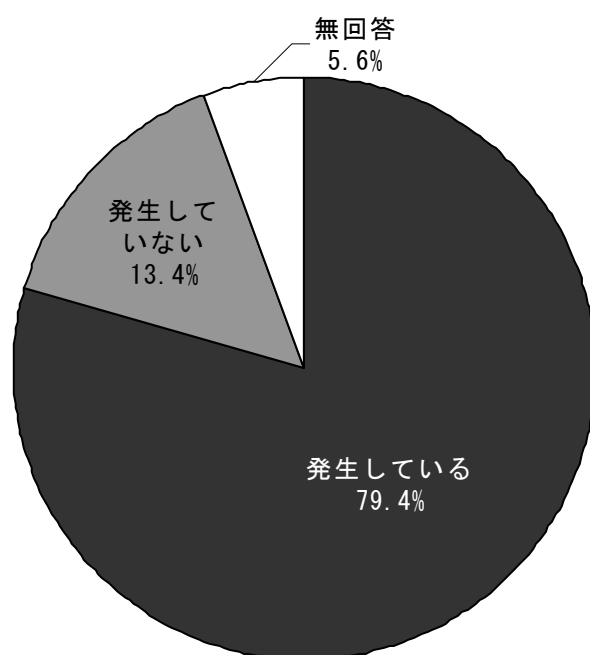
【荷主企業】

荷主企業における物流の発生状況は、79.4%が「発生している」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 186 物流の発生状況_荷主企業

物流発生の有無 (n=27)

	発生している	発生していない	無回答	合計
合計	382	72	27	481
	79.4%	15.0%	5.6%	100.0%



設問 4.(2)どのような物流が発生していますか？

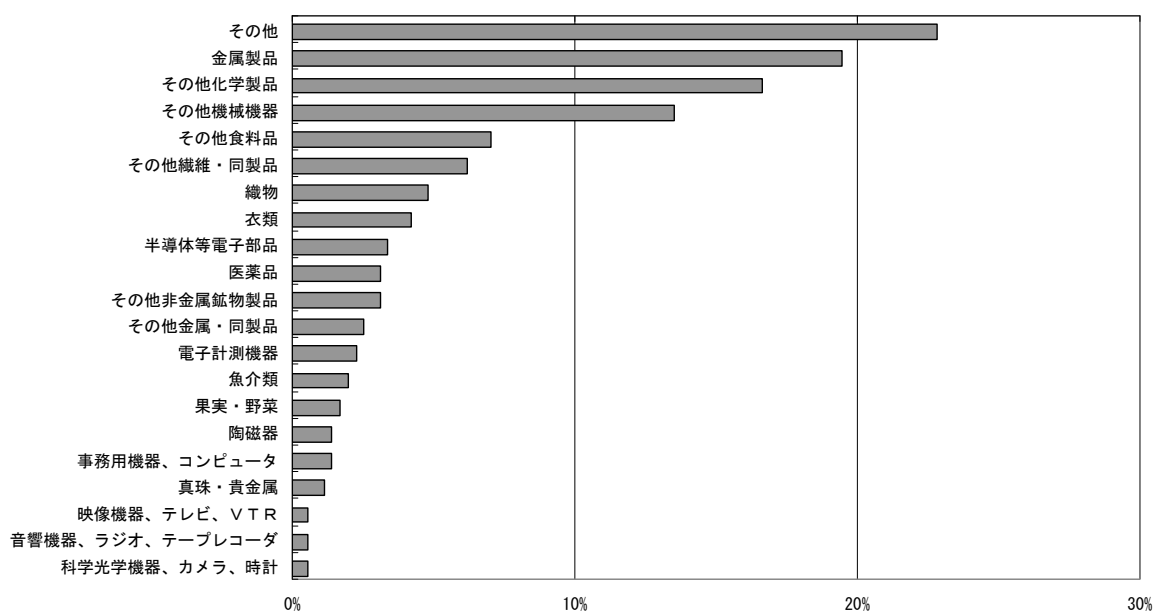
①国内物流の現状

[荷主企業]

荷主企業の輸送品目(国内物流)は、「その他」を除き「金属製品」(19.4%)の回答が最も多く、次に「その他化学製品」(16.6%)が多い。

図表 資料 3- 187 輸送品目(国内物流)_荷主企業

品目 (n=420)	有効回答社数 :	355
その他	81	22.8%
金属製品	69	19.4%
その他化学製品	59	16.6%
その他機械機器	48	13.5%
その他食料品	25	7.0%
その他繊維・同製品	22	6.2%
織物	17	4.8%
衣類	15	4.2%
半導体等電子部品	12	3.4%
医薬品	11	3.1%
その他非金属鉱物製品	11	3.1%
その他金属・同製品	9	2.5%
電子計測機器	8	2.3%
魚介類	7	2.0%
果実・野菜	6	1.7%
陶磁器	5	1.4%
事務用機器、コンピュータ	5	1.4%
真珠・貴金属	4	1.1%
映像機器、テレビ、VTR	2	0.6%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	2	0.6%
科学光学機器、カメラ、時計	2	0.6%
合計	420	



設問 3(1)どのような物流が発生していますか？

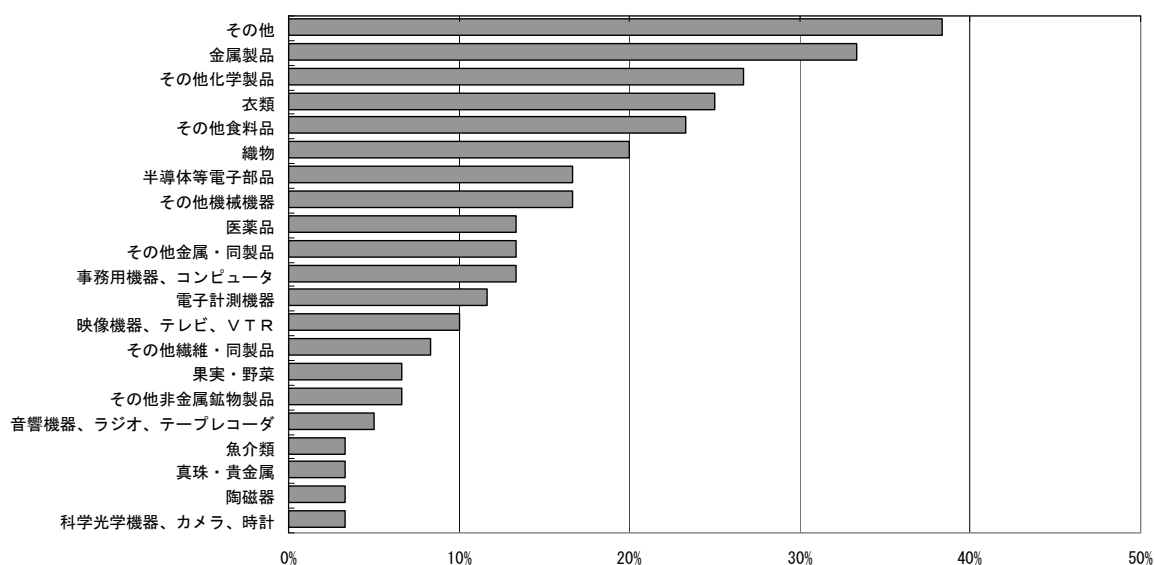
①国内物流の現状

[物流業者]

物流企業の輸送品目(国内物流)は、「(「その他」を除き)「金属製品」(38.3%)の回答が最も多く、次に「その他化学製品」(26.7%)が多い。

図表 資料 3- 188 輸送品目(国内物流)_物流業者

品目 (n=181)	有効回答社数 :	60
その他	23	38.3%
金属製品	20	33.3%
その他化学製品	16	26.7%
衣類	15	25.0%
その他食料品	14	23.3%
織物	12	20.0%
半導体等電子部品	10	16.7%
その他機械機器	10	16.7%
医薬品	8	13.3%
その他金属・同製品	8	13.3%
事務用機器、コンピュータ	8	13.3%
電子計測機器	7	11.7%
映像機器、テレビ、VTR	6	10.0%
その他繊維・同製品	5	8.3%
果実・野菜	4	6.7%
その他非金属鉱物製品	4	6.7%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	3	5.0%
魚介類	2	3.3%
真珠・貴金属	2	3.3%
陶磁器	2	3.3%
科学光学機器、カメラ、時計	2	3.3%
合計	181	



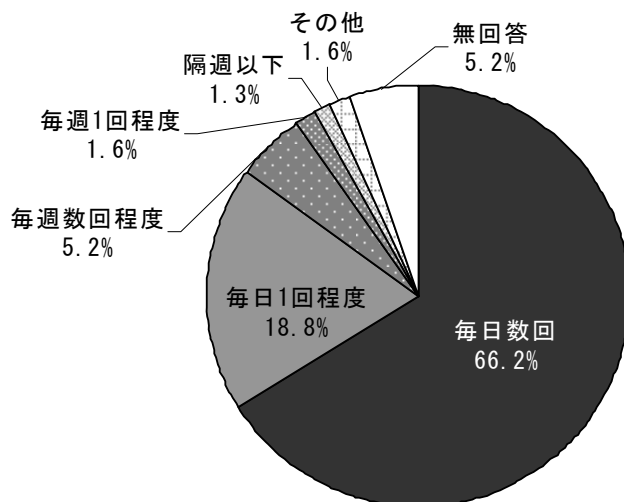
[荷主企業]

荷主企業における輸送の発生頻度（国内物流）は、66.2%が「毎日数回」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 189 輸送の発生頻度(国内物流)_荷主企業

輸送の発生頻度（n=382）

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	253	72	20	6	5	6	20	382
	66.2%	18.8%	5.2%	1.6%	1.3%	1.6%	5.2%	100.0%



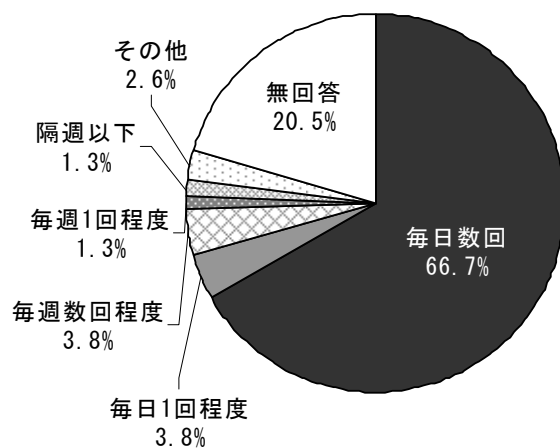
[物流業者]

物流企業における輸送の発生頻度（国内物流）は、66.7%が「毎日数回」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 190 輸送の発生頻度(国内物流)_物流業者

輸送の発生頻度（n=78）

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	52	3	3	1	1	2	16	78
	66.7%	3.8%	3.8%	1.3%	1.3%	2.6%	20.5%	100.0%

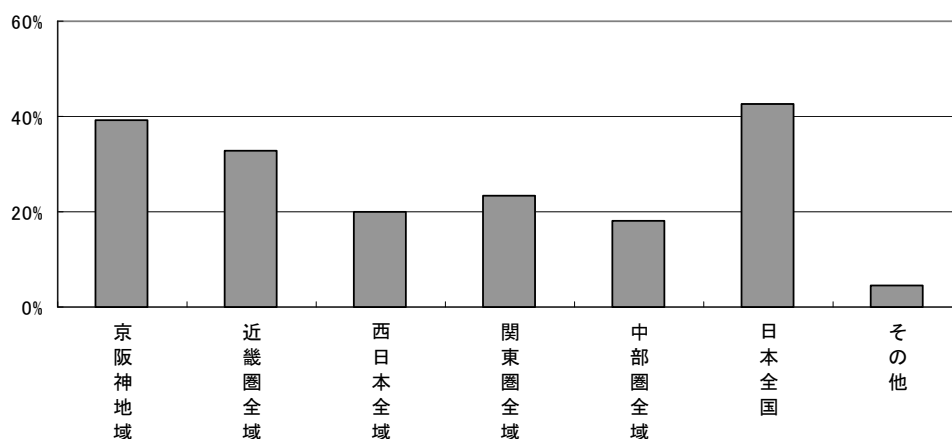


[荷主企業]

荷主企業の主な輸送方面（国内物流）は、「日本全国」（42.7%）の回答が最も多く、次に「京阪神地域」（39.1%）が多い。

図表 資料 3- 191 主な輸送方面(国内物流)_荷主企業

主な輸送方面（n=653）		有効回答社数： 361						合計
	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	141	119	72	85	66	154	16	653
	39.1%	33.0%	19.9%	23.5%	18.3%	42.7%	4.4%	

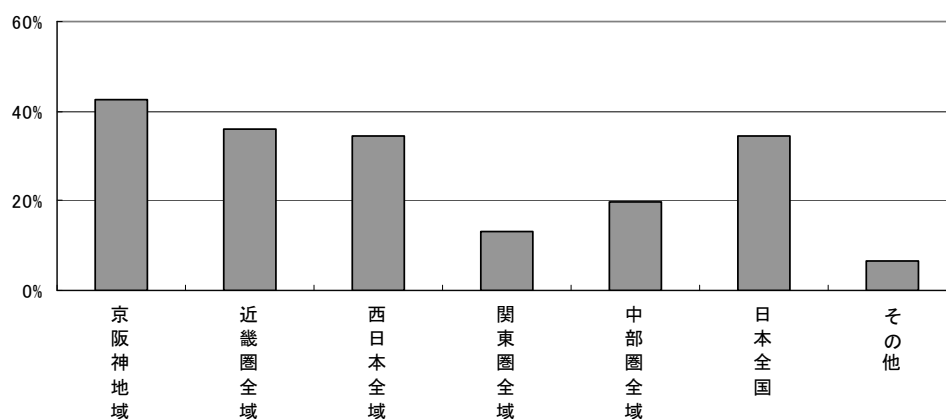


[物流業者]

物流企業の主な輸送方面（国内物流）は、「京阪神地域」（42.6%）の回答が最も多く、次に「近畿圏全域」（36.1%）が多い。

図表 資料 3- 192 主な輸送方面(国内物流)_物流業者

主な輸送方面（n=114）		有効回答社数： 61						合計
	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	26	22	21	8	12	21	4	114
	42.6%	36.1%	34.4%	13.1%	19.7%	34.4%	6.6%	



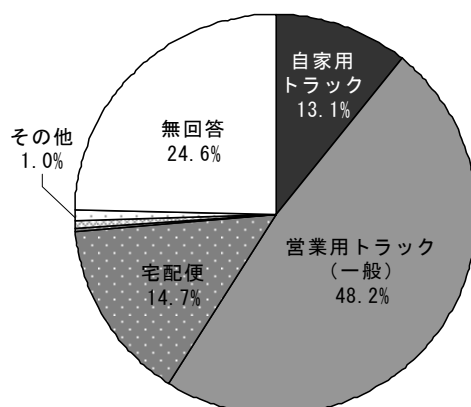
[荷主企業]

荷主企業の主な輸送形態（国内物流）は、48.2%が「営業用トラック（一般）」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 193 主な輸送形態(国内物流)_荷主企業

主な輸送形態（n=382）

	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	無回答	合計
合計	41	184	56	1	2	0	4	94	382
	10.7%	48.2%	14.7%	0.3%	0.5%	0.0%	1.0%	24.6%	100.0%



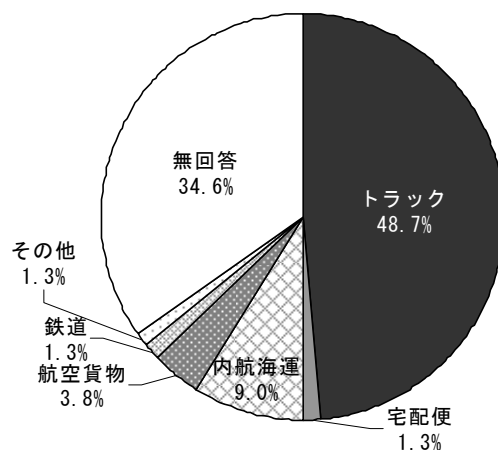
[物流業者]

物流企業の主な輸送形態（国内物流）は、48.7%が「トラック」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 194 主な輸送形態(国内物流)_物流業者

主な輸送形態（n=78）

	トラック	宅配便	内航海運	航空貨物	鉄道	その他	無回答	合計
合計	38	1	7	3	1	1	27	78
	48.7%	1.3%	9.0%	3.8%	1.3%	1.3%	34.6%	100.0%



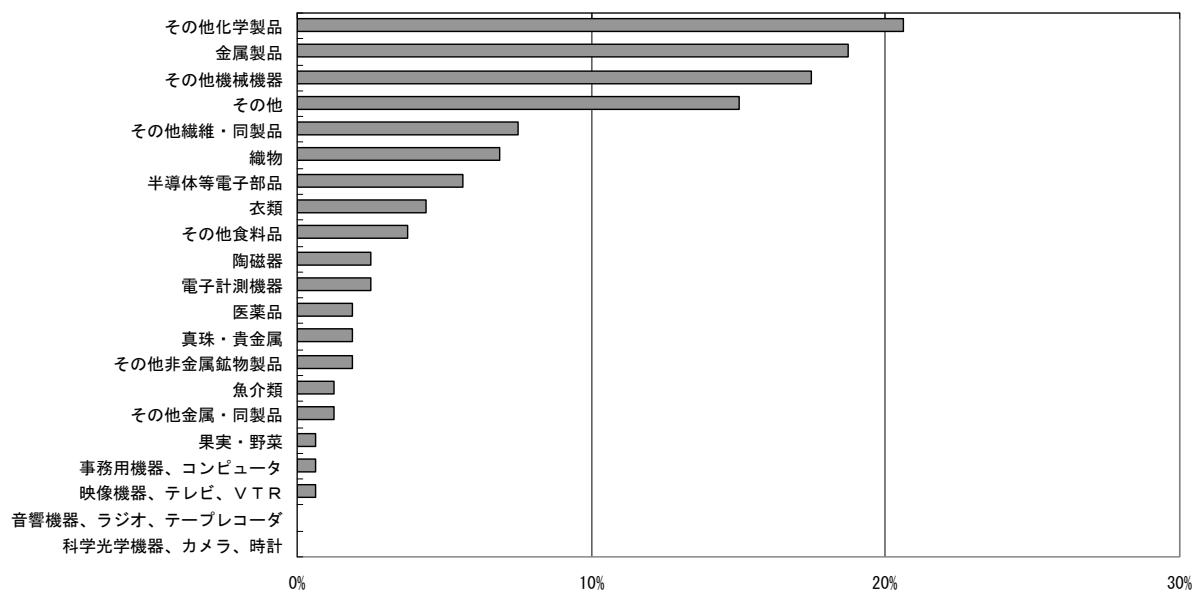
②国際物流の現状

[荷主企業]

荷主企業の輸出品目は、「その他化学製品」(20.6%)の回答が最も多く、次に「金属製品」(18.8%)が多い。

図表 資料 3- 195 輸送品目(輸出)_荷主企業

輸出品目 (n=184)	有効回答社数 :	160
その他化学製品	33	20.6%
金属製品	30	18.8%
その他機械機器	28	17.5%
その他	24	15.0%
その他繊維・同製品	12	7.5%
織物	11	6.9%
半導体等電子部品	9	5.6%
衣類	7	4.4%
その他食料品	6	3.8%
陶磁器	4	2.5%
電子計測機器	4	2.5%
医薬品	3	1.9%
真珠・貴金属	3	1.9%
その他非金属鉱物製品	3	1.9%
魚介類	2	1.3%
その他金属・同製品	2	1.3%
果実・野菜	1	0.6%
事務用機器、コンピュータ	1	0.6%
映像機器、テレビ、VTR	1	0.6%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
科学光学機器、カメラ、時計	0	0.0%
合計	184	



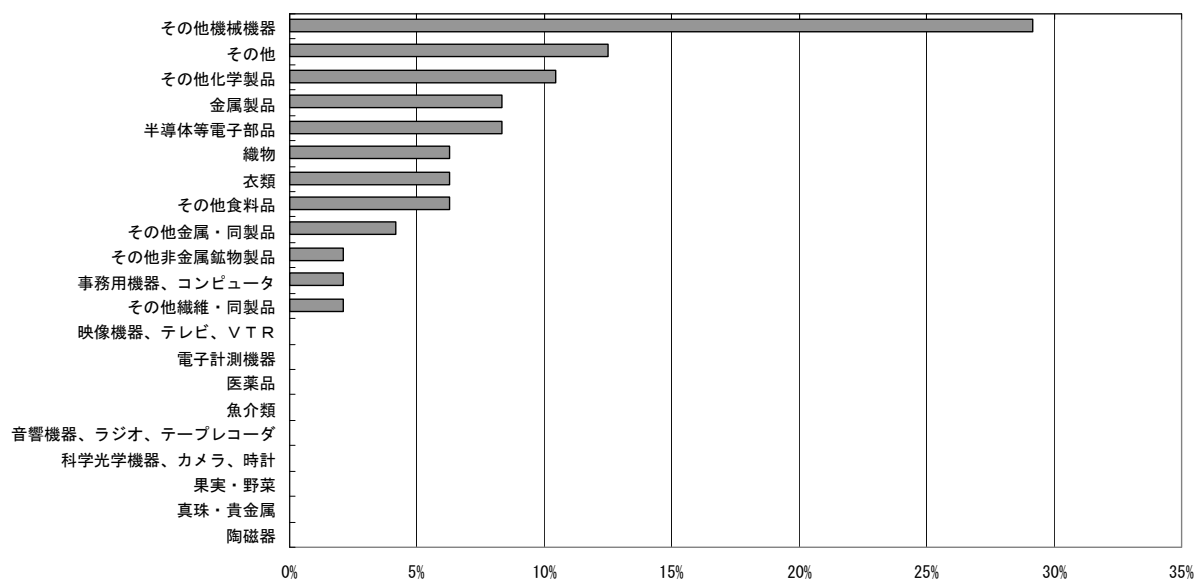
②国際物流の現状

【物流業者】

物流企業の輸出品目は、「その他」を除き「その他機械機器」(29.2%)の回答が最も多く、次に「その他化学製品」(10.4%)が多い。

図表 資料 3-196 輸出品目(輸出) 物流業者

輸出品目 (n=47)	有効回答社数 :	48
その他機械機器	14	29.2%
その他	6	12.5%
その他化学製品	5	10.4%
金属製品	4	8.3%
半導体等電子部品	4	8.3%
織物	3	6.3%
衣類	3	6.3%
その他食料品	3	6.3%
その他金属・同製品	2	4.2%
その他非金属鉱物製品	1	2.1%
事務用機器、コンピュータ	1	2.1%
その他繊維・同製品	1	2.1%
映像機器、テレビ、VTR	0	0.0%
電子計測機器	0	0.0%
医薬品	0	0.0%
魚介類	0	0.0%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
科学光学機器、カメラ、時計	0	0.0%
果実・野菜	0	0.0%
真珠・貴金属	0	0.0%
陶磁器	0	0.0%
合計	47	



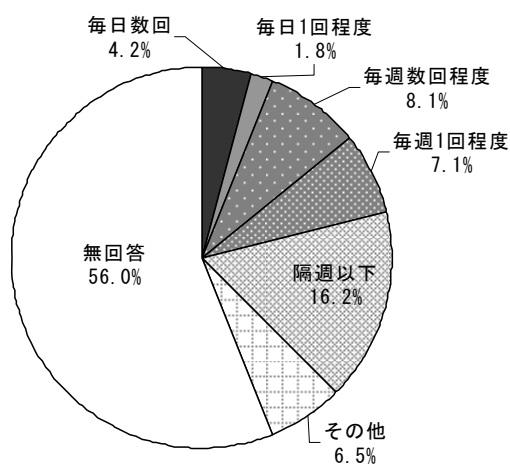
[荷主企業]

荷主企業における輸送の発生頻度（輸出）は、16.2%が「隔週以下」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 197 輸送の発生頻度(輸出)_荷主企業

輸送の発生頻度 (n=382)

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	16	7	31	27	62	25	214	382
	4.2%	1.8%	8.1%	7.1%	16.2%	6.5%	56.0%	100.0%



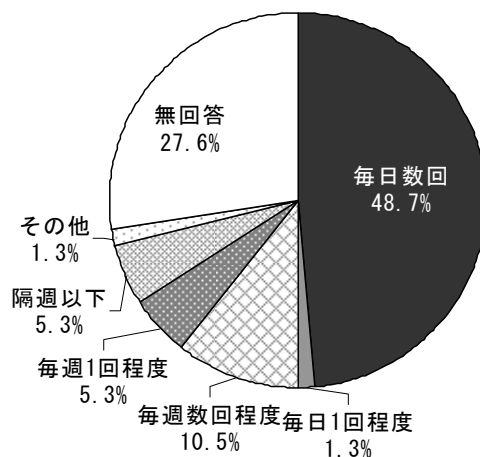
[物流業者]

物流企業における輸送の発生頻度（輸出）は、48.7%が「毎日数回」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 198 輸送の発生頻度(輸出)_物流業者

輸送の発生頻度 (n=76)

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	37	1	8	4	4	1	21	76
	48.7%	1.3%	10.5%	5.3%	5.3%	1.3%	27.6%	100.0%

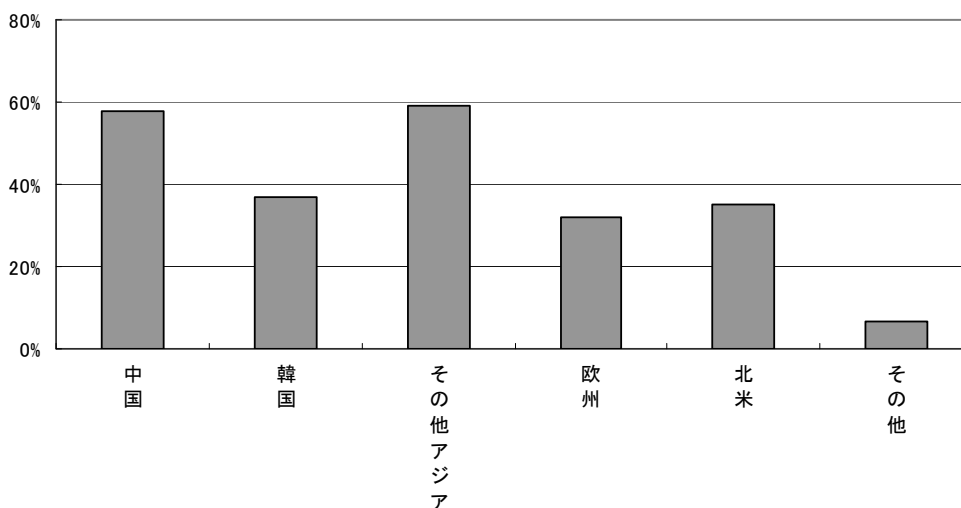


[荷主企業]

荷主企業の主な輸送方面（輸出）は、「その他アジア」（58.9%）の回答が最も多く、次に「中国」（57.7%）が多い。

図表 資料 3- 199 主な輸送方面(輸出)_荷主企業

主な輸送方面 (n=382)		有効回答社数 : 168					
	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	97	62	99	54	59	11	382
	57.7%	36.9%	58.9%	32.1%	35.1%	6.5%	

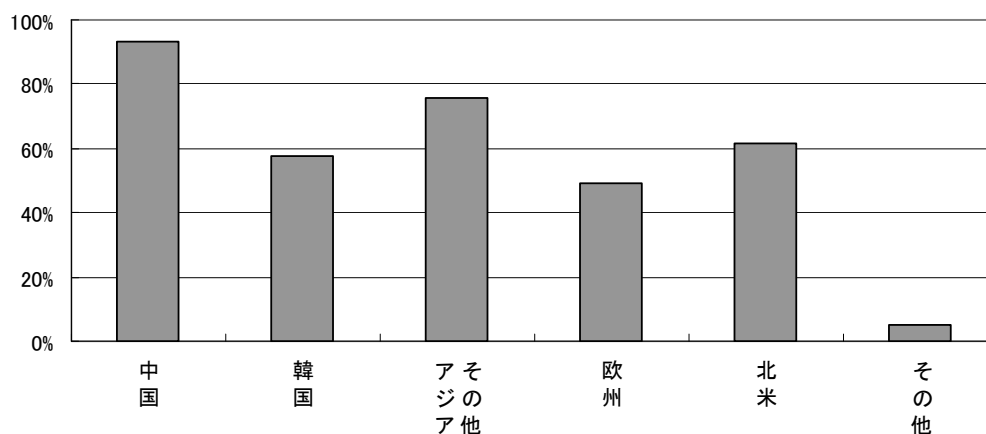


[物流業者]

物流企業の主な輸送方面（輸出）は、「中国」（93.0%）の回答が最も多く、次に「その他アジア」（75.4%）が多い。

図表 資料 3- 200 主な輸送方面(輸出)_物流業者

主な輸送方面 (n=195)		有効回答社数 : 57					
	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	53	33	43	28	35	3	195
	93.0%	57.9%	75.4%	49.1%	61.4%	5.3%	



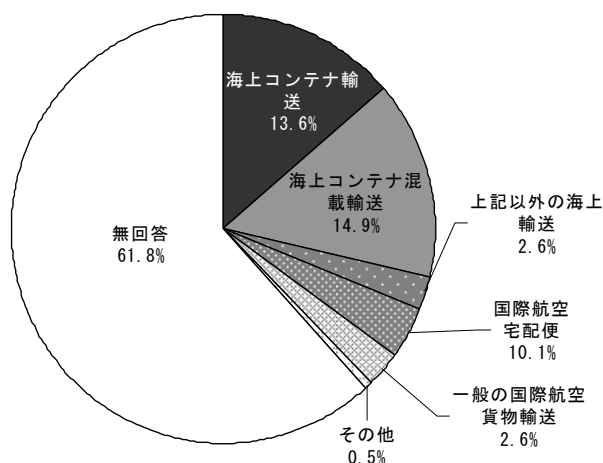
[荷主企業]

荷主企業の主な輸送形態（輸出）は、14.9%が「海上コンテナ混載輸送」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 201 主な輸送形態(輸出)_荷主企業

主な輸送形態（n=382）

	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	無回答	合計
合計	52 13.6%	57 14.9%	10 2.6%	15 3.9%	10 2.6%	2 0.5%	236 61.8%	382 100.0%



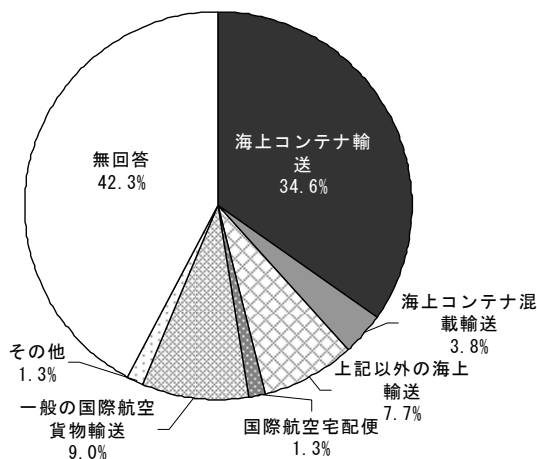
[物流業者]

荷主企業の主な輸送形態（輸出）は、34.6%が「海上コンテナ輸送」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 202 主な輸送形態(輸出)_物流業者

主な輸送形態（n=78）

	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	無回答	合計
合計	27 34.6%	3 3.8%	6 7.7%	1 1.3%	7 9.0%	1 1.3%	33 42.3%	78 100.0%

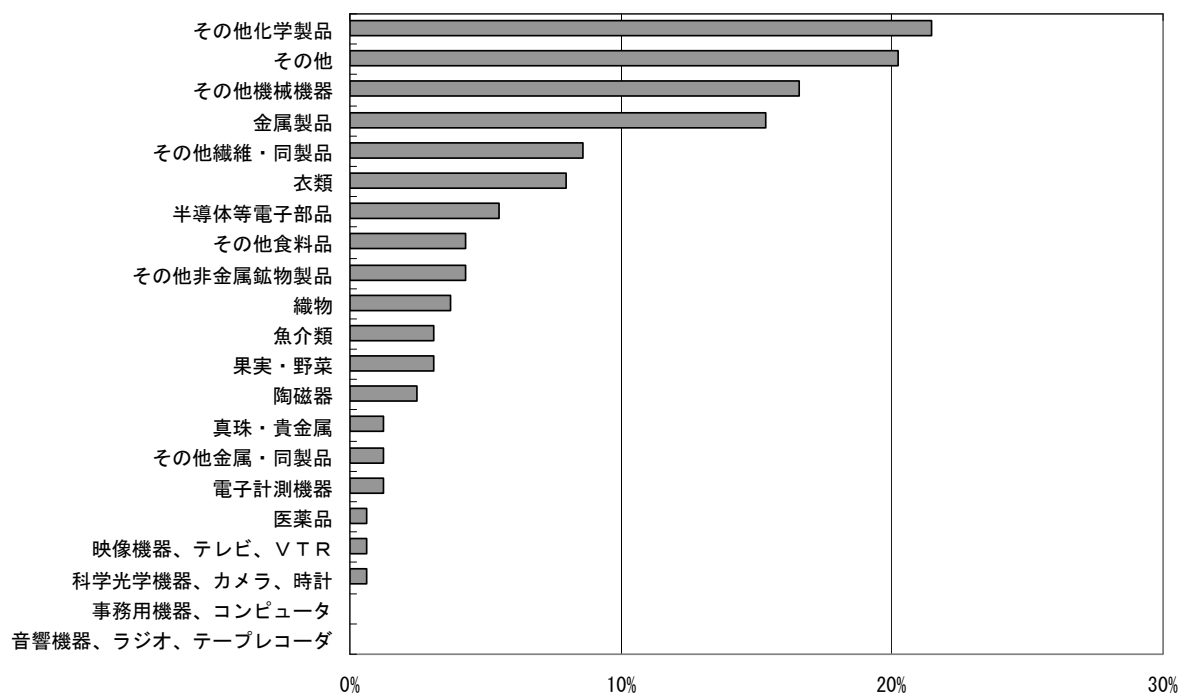


[荷主企業]

荷主企業の輸送品目（輸入）は、「その他」を除き「その他化学製品」（21.5%）の回答が最も多く、次に「その他機械機器」（16.6%）が多い。

図表 資料 3- 203 輸送品目(輸入)_荷主企業

輸入品目 (n=199)	有効回答社数 :	163
その他化学製品	35	21.5%
その他	33	20.2%
その他機械機器	27	16.6%
金属製品	25	15.3%
その他繊維・同製品	14	8.6%
衣類	13	8.0%
半導体等電子部品	9	5.5%
その他食料品	7	4.3%
その他非金属鉱物製品	7	4.3%
織物	6	3.7%
魚介類	5	3.1%
果実・野菜	5	3.1%
陶磁器	4	2.5%
真珠・貴金属	2	1.2%
その他金属・同製品	2	1.2%
電子計測機器	2	1.2%
医薬品	1	0.6%
映像機器、テレビ、VTR	1	0.6%
科学光学機器、カメラ、時計	1	0.6%
事務用機器、コンピュータ	0	0.0%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	0	0.0%
合計	199	122.1%

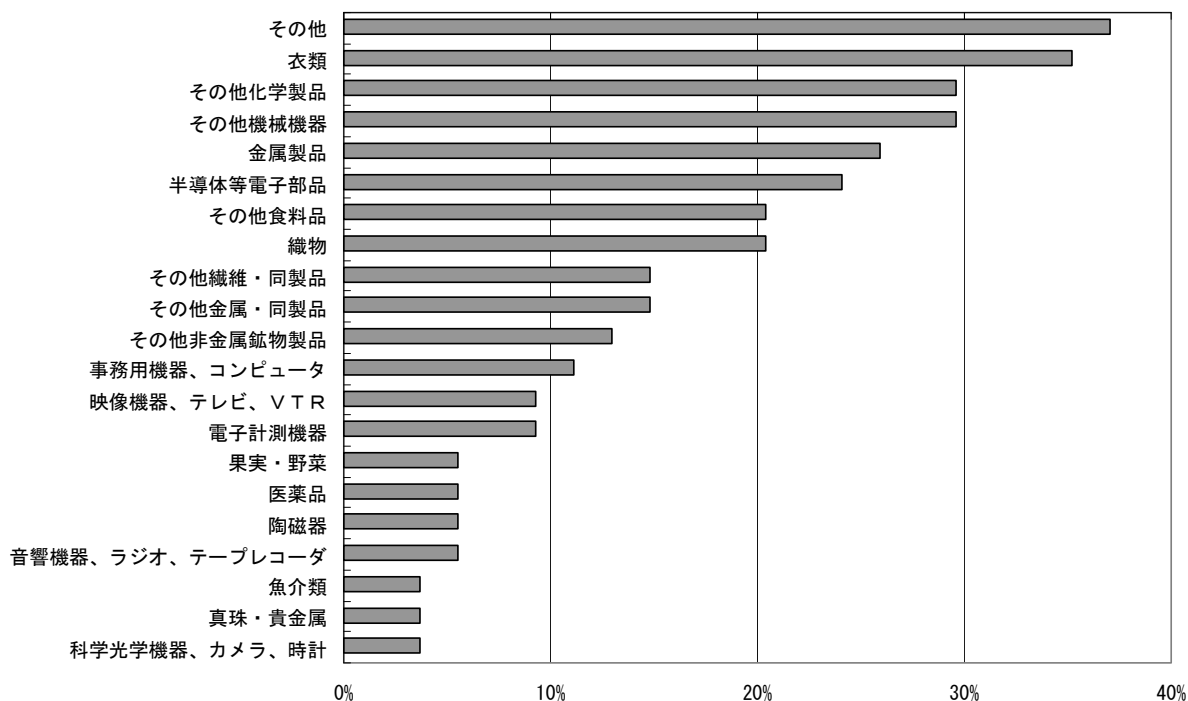


[物流業者]

物流企業の輸出品目（輸入）は、「その他」を除き「衣類」（35.2%）の回答が最も多く、次に「その他化学製品」（29.6%）が多い。

図表 資料 3- 204 輸出品目(輸入)_物流業者

輸入品目 (n=177)	有効回答社数 :	54
その他	20	37.0%
衣類	19	35.2%
その他化学製品	16	29.6%
その他機械機器	16	29.6%
金属製品	14	25.9%
半導体等電子部品	13	24.1%
その他食料品	11	20.4%
織物	11	20.4%
その他繊維・同製品	8	14.8%
その他金属・同製品	8	14.8%
その他非金属鉱物製品	7	13.0%
事務用機器、コンピュータ	6	11.1%
映像機器、テレビ、VTR	5	9.3%
電子計測機器	5	9.3%
果実・野菜	3	5.6%
医薬品	3	5.6%
陶磁器	3	5.6%
音響機器、ラジオ、テープレコーダ	3	5.6%
魚介類	2	3.7%
真珠・貴金属	2	3.7%
科学光学機器、カメラ、時計	2	3.7%
合計	177	327.8%



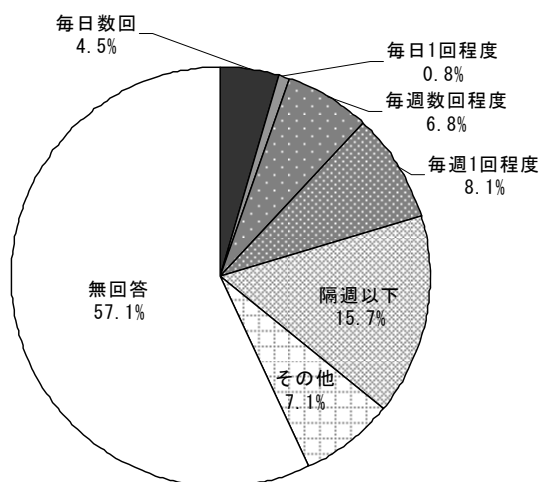
[荷主企業]

荷主企業における輸送の発生頻度（輸入）は、15.7%が「隔週以下」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 205 輸送の発生頻度(輸入)_荷主企業

輸送の発生頻度（n=382）

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	17	3	26	31	60	27	218	382
	4.5%	0.8%	6.8%	8.1%	15.7%	7.1%	57.1%	100.0%



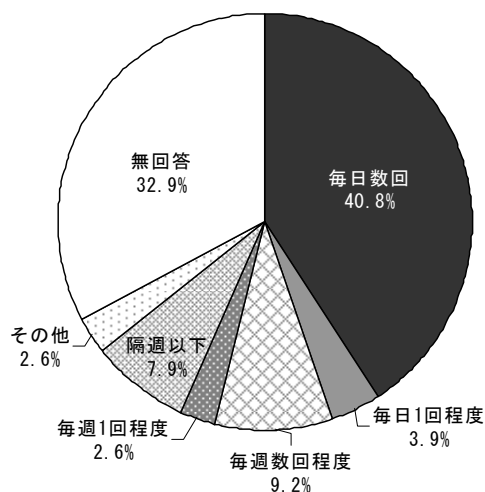
[物流業者]

物流企業における輸送の発生頻度（輸入）は、40.8%が「毎日数回」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 206 輸送の発生頻度(輸入)_物流業者

輸送の発生頻度（n=76）

	毎日数回	毎日1回程度	毎週数回程度	毎週1回程度	隔週以下	その他	無回答	合計
合計	31	3	7	2	6	2	25	76
	40.8%	3.9%	9.2%	2.6%	7.9%	2.6%	32.9%	100.0%

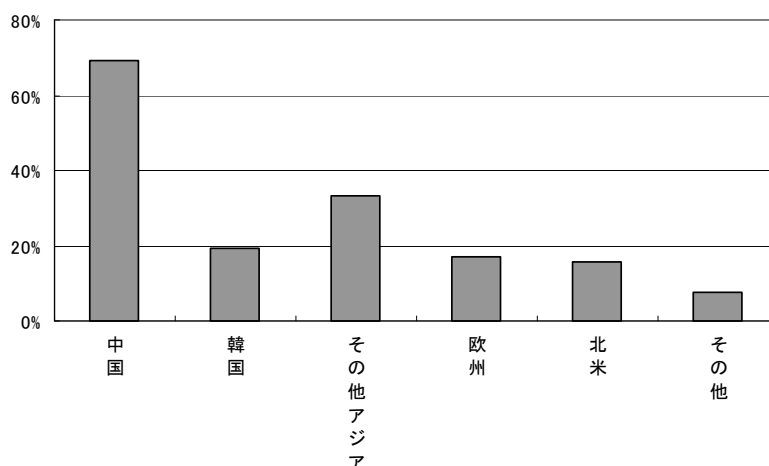


[荷主企業]

荷主企業の主な輸送方面（輸入）は、「中国」（69.4%）の回答が最も多く、次に「その他アジア」（33.1%）が多い。

図表 資料 3- 207 主な輸送方面(輸入)_荷主企業

主な輸送方面 (n=259)		有効回答社数 : 160					
	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	111	31	53	27	25	12	259
	69.4%	19.4%	33.1%	16.9%	15.6%	7.5%	

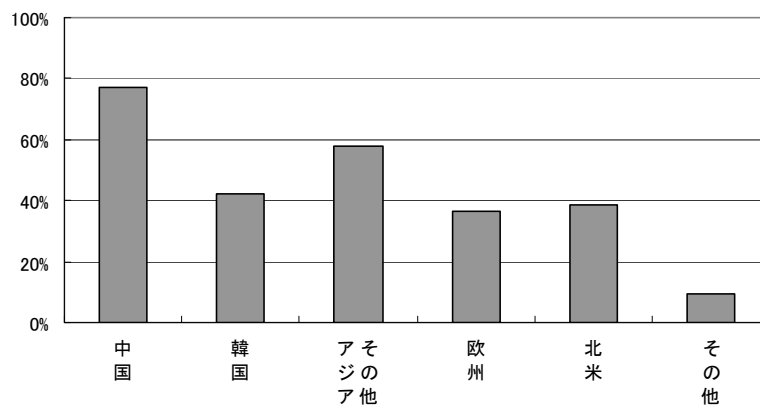


[物流業者]

物流企業の主な輸送方面（輸入）は、「中国」（76.9%）の回答が最も多く、次に「その他アジア」（57.7%）が多い。

図表 資料 3- 208 主な輸送方面(輸入)_物流業者

主な輸送方面 (n=136)		有効回答社数 : 52					
	中国	韓国	その他アジア	欧州	北米	その他	合計
合計	40	22	30	19	20	5	136
	76.9%	42.3%	57.7%	36.5%	38.5%	9.6%	



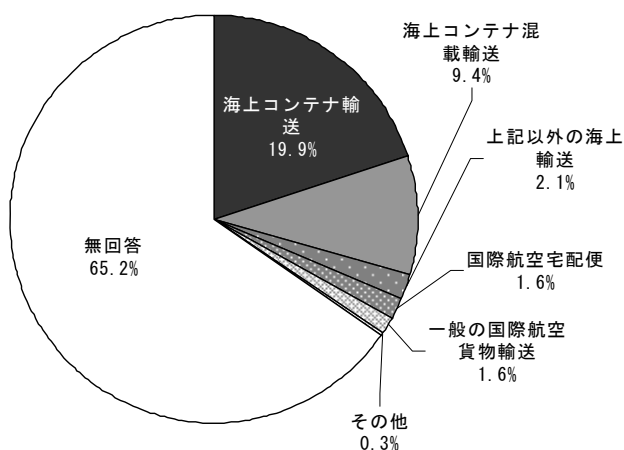
[荷主企業]

荷主企業の主な輸送形態（輸入）は、19.9%が「海上コンテナ輸送」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 209 主な輸送形態(輸入)_荷主企業

主な輸送形態（n=382）

	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	無回答	合計
合計	76 19.9%	36 9.4%	8 2.1%	6 1.6%	6 1.6%	1 0.3%	249 65.2%	382 100.0%



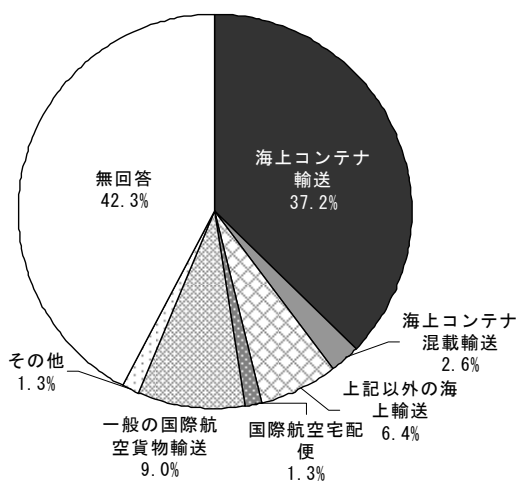
[物流業者]

物流企業の主な輸送形態（輸入）は、37.2%が「海上コンテナ輸送」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 210 主な輸送形態(輸入)_物流業者

主な輸送形態（n=78）

	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	無回答	合計
合計	29 37.2%	2 2.6%	5 6.4%	1 1.3%	7 9.0%	1 1.3%	33 42.3%	78 100.0%



③ 輸送経路の選択決定主体

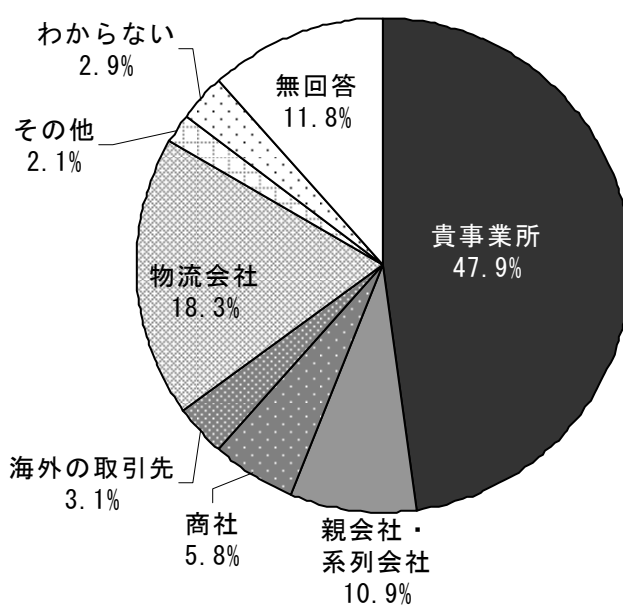
荷主企業における輸送経路の選択決定主体は、47.9%が「事業所」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 211 輸送経路の選択決定主体_荷主企業

[荷主企業]

輸送経路の選択決定主体 (n=382)

	貴事業所	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	無回答	合計
合計	183	31	22	12	70	8	11	45	382
	47.9%	8.1%	5.8%	3.1%	18.3%	2.1%	2.9%	11.8%	100.0%



④主な利用港湾

【荷主企業】

荷主企業が利用する主な港湾（国内物流）は、1位が「大阪港」の回答が最も多く、次に「神戸港」が多い。

図表 資料 3- 212 主な利用港湾(国内物流)_荷主企業

(全数)

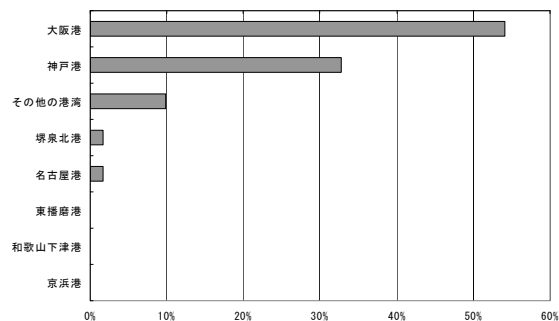
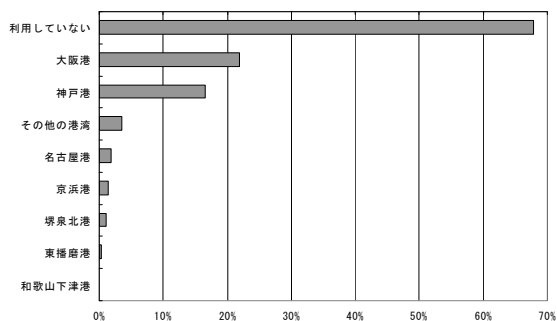
全数 (n=324) 有効回答社数: 283

利用していない	192	67.8%
大阪港	62	21.9%
神戸港	47	16.6%
その他の港湾	10	3.5%
名古屋港	5	1.8%
京浜港	4	1.4%
堺泉北港	3	1.1%
東播磨港	1	0.4%
和歌山下津港	0	0.0%
合計	324	

(1位)

1位 (n=61)

大阪港	33	54.1%
神戸港	20	32.8%
その他の港湾	6	9.8%
堺泉北港	1	1.6%
名古屋港	1	1.6%
東播磨港	0	0.0%
和歌山下津港	0	0.0%
京浜港	0	0.0%
合計	61	100.0%



④主な利用港湾

[物流業者]

物流企業が利用する主な港湾（国内物流）は、1位が「大阪港」の回答が最も多く、次に「神戸港」が多い。

図表 資料 3- 213 主な利用港湾(国内物流)_荷主企業

(全数)

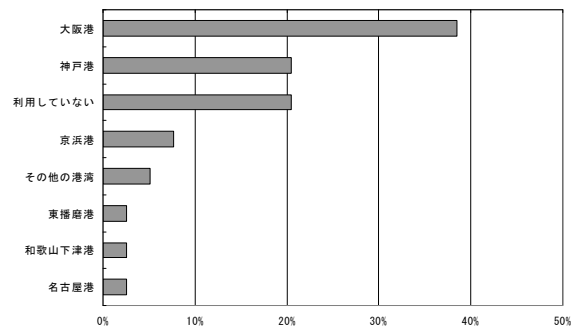
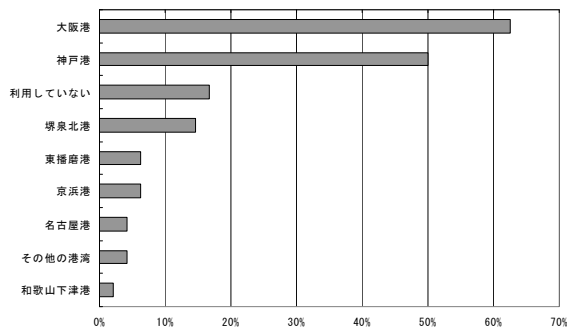
全数 (n=80) 有効回答社数: 48

大阪港	30	62.5%
神戸港	24	50.0%
利用していない	8	16.7%
堺泉北港	7	14.6%
東播磨港	3	6.3%
京浜港	3	6.3%
名古屋港	2	4.2%
その他の港湾	2	4.2%
和歌山下津港	1	2.1%
合計	80	

(1位)

1位 (n=39)

大阪港	15	38.5%
神戸港	8	20.5%
利用していない	8	20.5%
京浜港	3	7.7%
その他の港湾	2	5.1%
東播磨港	1	2.6%
和歌山下津港	1	2.6%
名古屋港	1	2.6%
合計	39	



[荷主企業]

荷主企業が利用する主な港湾（輸出）は、1位が「大阪港」の回答が最も多く、次に「神戸港」が多い。

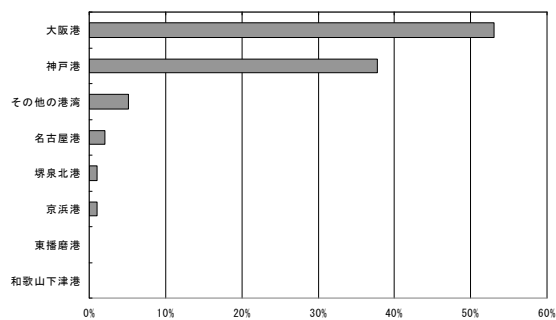
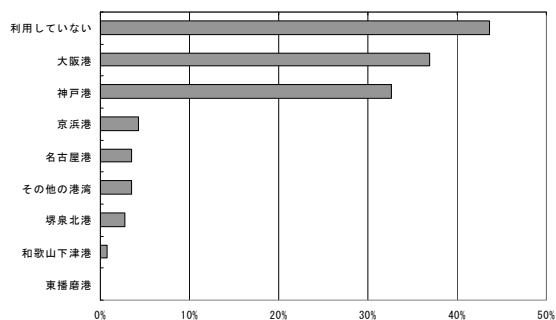
図表 資料 3- 214 主な利用港湾(輸出)_荷主企業

(全数)

全数 (n=329)		有効回答社数 :	257
利用していない	112		43.6%
大阪港	95		37.0%
神戸港	84		32.7%
京浜港	11		4.3%
名古屋港	9		3.5%
その他の港湾	9		3.5%
堺泉北港	7		2.7%
和歌山下津港	2		0.8%
東播磨港	0		0.0%
合計	329		

(1位)

1位 (n=98)	
大阪港	52 53.1%
神戸港	37 37.8%
その他の港湾	5 5.1%
名古屋港	2 2.0%
堺泉北港	1 1.0%
京浜港	1 1.0%
東播磨港	0 0.0%
和歌山下津港	0 0.0%
合計	98 100.0%



[物流業者]

物流企業が利用する主な港湾（輸出）は、1位が「神戸港」の回答が最も多く、次に「大阪港」が多い。

図表 資料 3- 215 主な利用港湾(輸出)_物流業者

(全数)

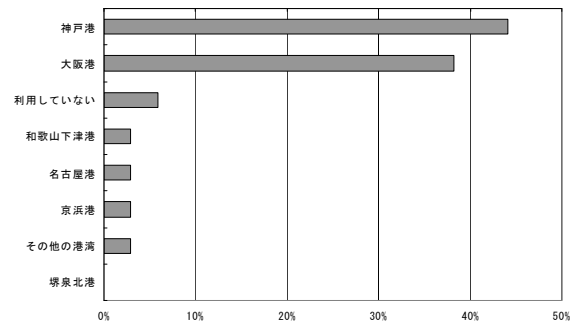
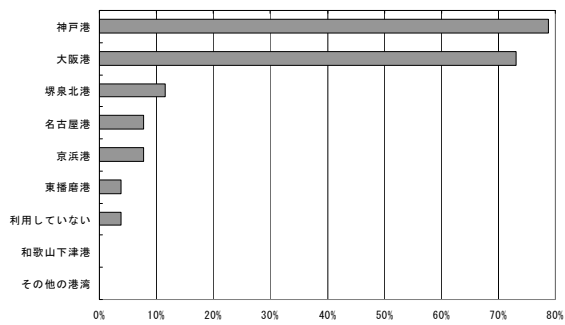
全数 (n=97) 有効回答社数 : 52

神戸港	41	78.8%
大阪港	38	73.1%
堺泉北港	6	11.5%
名古屋港	4	7.7%
京浜港	4	7.7%
東播磨港	2	3.8%
利用していない	2	3.8%
和歌山下津港	0	0.0%
その他の港湾	0	0.0%
合計	97	

(1位)

1位 (n=34)

神戸港	15	44.1%
大阪港	13	38.2%
利用していない	2	5.9%
和歌山下津港	1	2.9%
名古屋港	1	2.9%
京浜港	1	2.9%
その他の港湾	1	2.9%
堺泉北港	0	0.0%
合計	34	100.0%



[荷主企業]

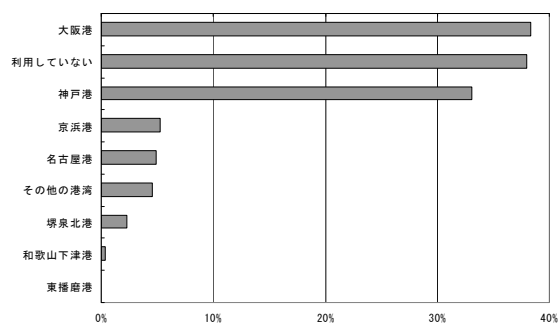
荷主企業が利用する主な港湾（輸入）は、1位が「大阪港」の回答が最も多く、次に「神戸港」が多い。

図表 資料 3- 216 主な利用港湾(輸入)_荷主企業

(全数)

全数 (n=337) 有効回答社数: 266

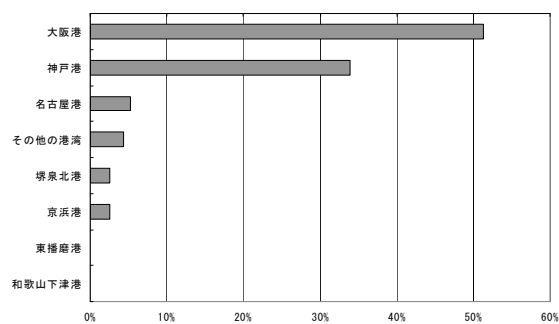
大阪港	102	38.3%
利用していない	101	38.0%
神戸港	88	33.1%
京浜港	14	5.3%
名古屋港	13	4.9%
その他の港湾	12	4.5%
堺泉北港	6	2.3%
和歌山下津港	1	0.4%
東播磨港	0	0.0%
合計	337	



(1位)

1位 (n=115)

大阪港	59	51.3%
神戸港	39	33.9%
名古屋港	6	5.2%
その他の港湾	5	4.3%
堺泉北港	3	2.6%
京浜港	3	2.6%
東播磨港	0	0.0%
和歌山下津港	0	0.0%
合計	115	100.0%



[物流業者]

物流企業が利用する主な港湾（輸入）は、1位が「大阪港」の回答が最も多く、次に「神戸港」が多い。

図表 資料 3- 217 主な利用港湾(輸入)_物流業者

(全数)

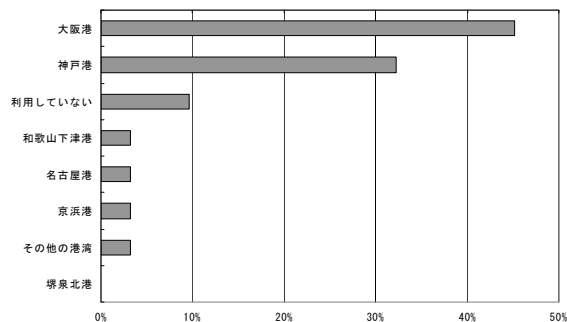
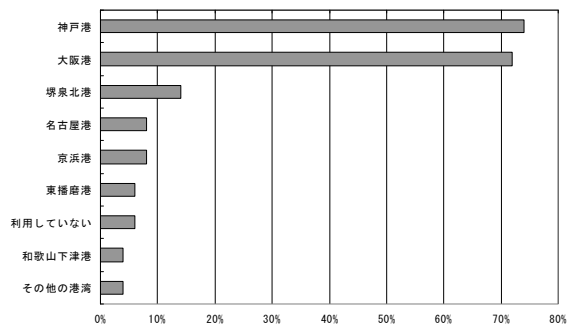
全数 (n=98) 有効回答社数 : 50

神戸港	37	74.0%
大阪港	36	72.0%
堺泉北港	7	14.0%
名古屋港	4	8.0%
京浜港	4	8.0%
東播磨港	3	6.0%
利用していない	3	6.0%
和歌山下津港	2	4.0%
その他の港湾	2	4.0%
合計	98	

(1位)

1位 (n=31)

大阪港	14	45.2%
神戸港	10	32.3%
利用していない	3	9.7%
和歌山下津港	1	3.2%
名古屋港	1	3.2%
京浜港	1	3.2%
その他の港湾	1	3.2%
堺泉北港	0	0.0%
合計	31	100.0%



⑤主な利用空港

[荷主企業]

荷主企業が利用する主な空港（国内物流）は、1位が「関西空港」の回答が最も多く、次に「伊丹空港」が多い。

図表 資料 3- 218 主な利用空港(国内物流)_荷主企業

(全数)

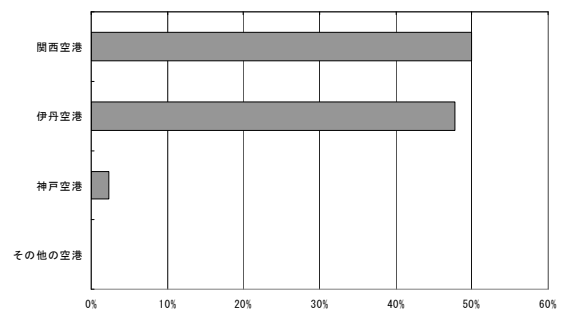
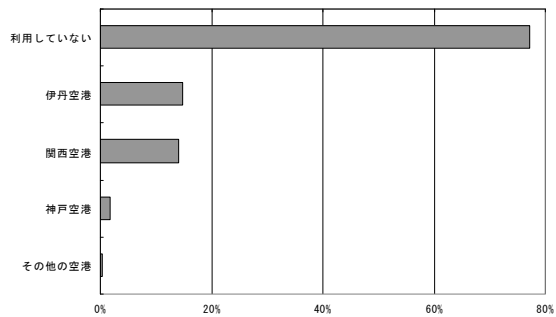
全数 (n=293) 有効回答社数 : 271

利用していない	209	77.1%
伊丹空港	40	14.8%
関西空港	38	14.0%
神戸空港	5	1.8%
その他の空港	1	0.4%
合計	293	

(1位)

1位 (n=44)

関西空港	22	50.0%
伊丹空港	21	47.7%
神戸空港	1	2.3%
その他の空港	0	0.0%
合計	44	100.0%



[荷主企業]

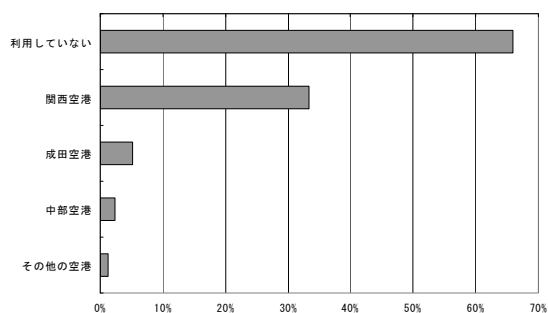
荷主企業が利用する主な空港（輸出）は、1位が「関西空港」の回答が最も多く、次に「成田空港」が多い。

図表 資料 3- 219 主な利用空港(輸出)_荷主企業

(全数)

全数 (n=275) 有効回答社数 : 255

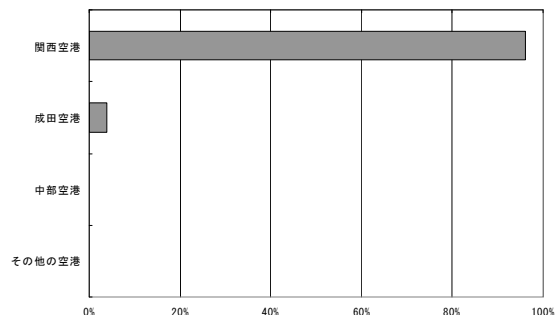
利用していない	168	65.9%
関西空港	85	33.3%
成田空港	13	5.1%
中部空港	6	2.4%
その他の空港	3	1.2%
合計	275	



(1位)

1位 (n=77)

関西空港	74	96.1%
成田空港	3	3.9%
中部空港	0	0.0%
その他の空港	0	0.0%
合計	77	100.0%



[荷主企業]

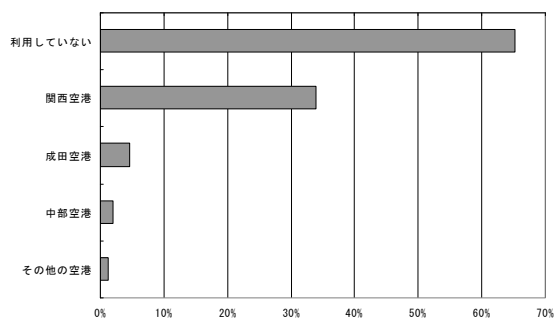
荷主企業が利用する主な空港（輸入）は、1位が「関西空港」の回答が最も多く、次に「成田空港」が多い。

図表 資料 3- 220 主な利用空港(輸入)_荷主企業

(全数)

全数 (n=274) 有効回答社数 : 256

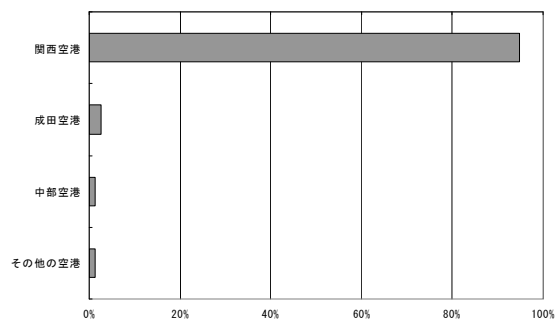
利用していない	167	65.2%
関西空港	87	34.0%
成田空港	12	4.7%
中部空港	5	2.0%
その他の空港	3	1.2%
合計	274	107.0%



(1位)

1位 (n=77)

関西空港	73	94.8%
成田空港	2	2.6%
中部空港	1	1.3%
その他の空港	1	1.3%
合計	77	100.0%

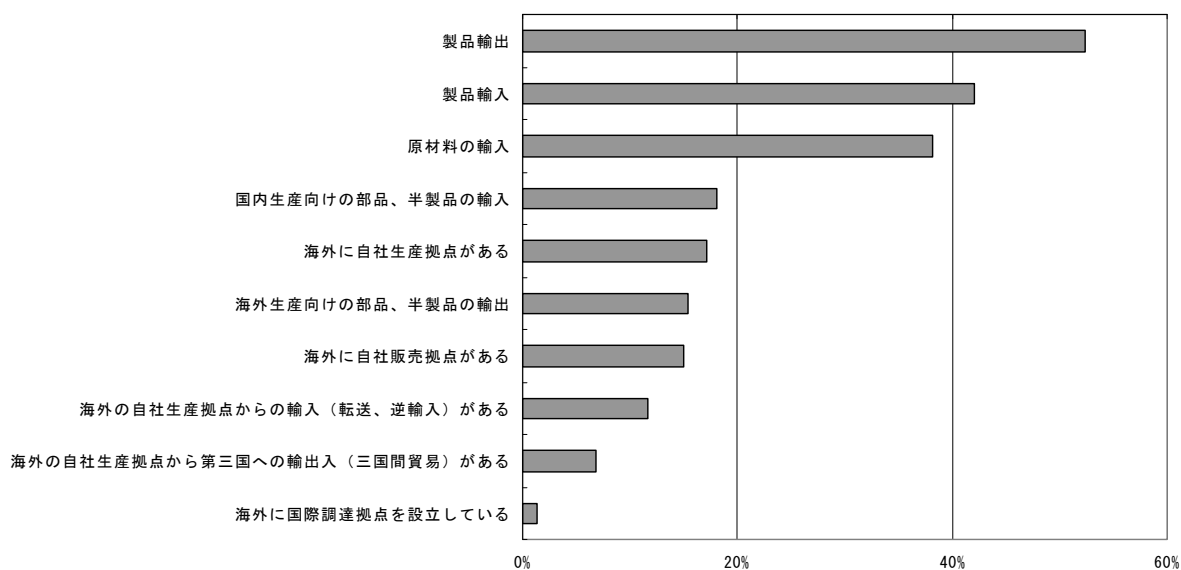


設問 4.(3) 輸出入や海外進出などの状況についてお答え下さい。(いくつでも○)
 [荷主企業]

荷主企業における輸出入・海外進出の状況は、「製品輸出」(52.4%)の回答が最も多く、次に「製品輸入」(42.1%)が多い。

図表 資料 3- 221 輸出入や海外進出の状況_荷主企業

輸出入・海外進出などの状況 (n=508)	有効回答社数 : 233	
製品輸出	122	52.4%
製品輸入	98	42.1%
原材料の輸入	89	38.2%
国内生産向けの部品、半製品の輸入	42	18.0%
海外に自社生産拠点がある	40	17.2%
海外生産向けの部品、半製品の輸出	36	15.5%
海外に自社販売拠点がある	35	15.0%
海外の自社生産拠点からの輸入(転送、逆輸入)がある	27	11.6%
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	16	6.9%
海外に国際調達拠点を設立している	3	1.3%
合計	508	



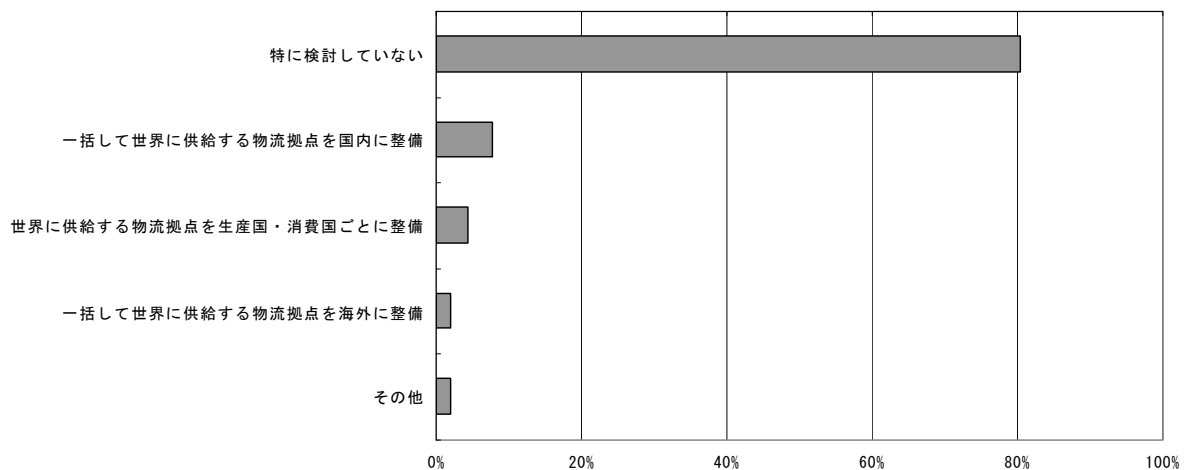
設問 4.(5) グローバルレベルの物流拠点の設置に対する貴社の今後の方針として、次の中から当てはまるものをいくつでも選び、番号を○で囲んでください。(いくつでも○)

【荷主企業】

荷主企業におけるグローバルレベルの物流拠点設置に対する今後の方針は、「特に検討していない」(80.3%)の回答が最も多く、次に「一括して世界に供給する物流拠点を国内に整備」(7.8%)が多い。

図表 資料 3- 222 グローバルレベルの物流拠点設置に対する今後の方針_荷主企業

物流拠点の設置に対する今後の方針 (n=285)	有効回答社数 : 295	
特に検討していない	237	80.3%
一括して世界に供給する物流拠点を国内に整備	23	7.8%
世界に供給する物流拠点を生産国・消費国ごとに整備	13	4.4%
一括して世界に供給する物流拠点を海外に整備	6	2.0%
その他	6	2.0%
合計	285	



設問 4.(6)港湾の使い分けについて

①同一の海上貨物について、使用する港湾を使い分けていますか。(1つに○)

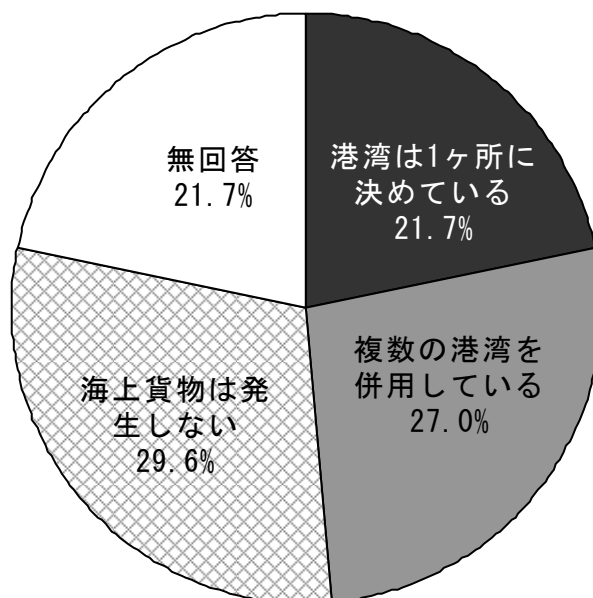
[荷主企業]

荷主企業の港湾の使い分け(同一海上貨物)は、27.0%が「複数の港湾を併用している」と回答。

図表 資料 3- 223 港湾の使い分け(同一海上貨物)_荷主企業

同一の海上貨物に対する港湾の使い分け (n=382)

	港湾は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	無回答	合計
合計	83 21.7%	103 27.0%	113 29.6%	83 21.7%	382 100.0%



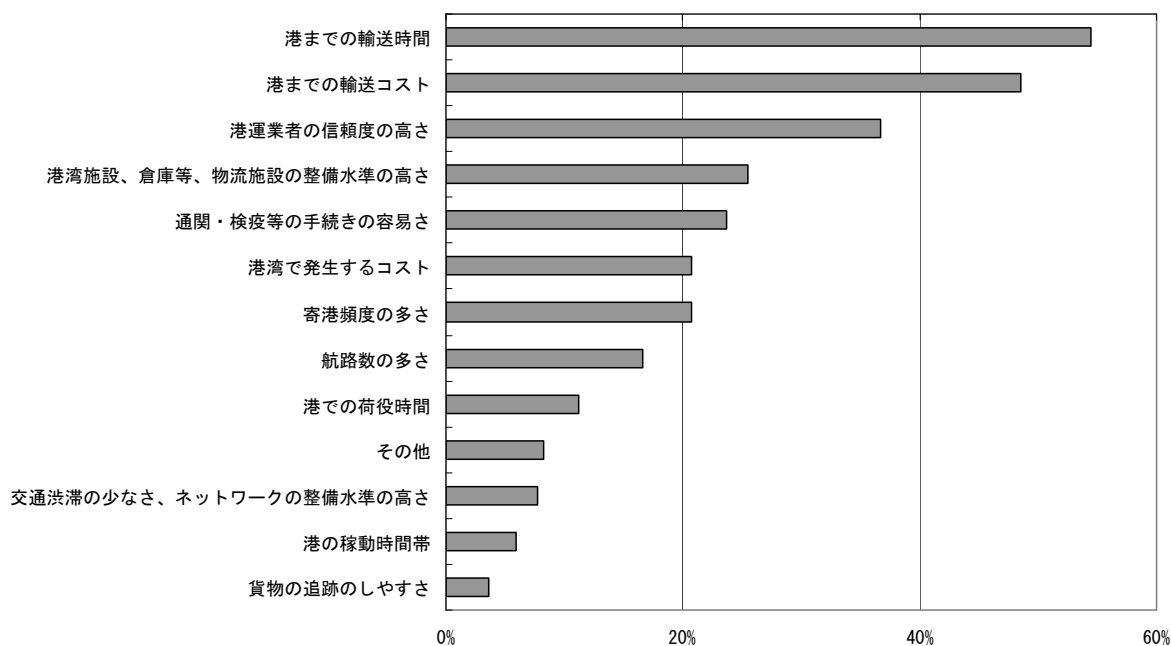
②港湾を使い分ける際には、どのような点を重視していますか。(5つまで○)

【荷主企業】

荷主企業が港湾を使い分ける際(同一海上貨物)に重視する点は、「港までの輸送時間」(54.4%)の回答が最も多く、次に「港までの輸送コスト」(48.5%)が多い。

図表 資料 3- 224 港湾使い分けに際する重視点(同一海上貨物)_荷主企業

港湾使い分けに際して重視する点 (n=479)	有効回答社数	割合
港までの輸送時間	92	54.4%
港までの輸送コスト	82	48.5%
港運業者の信頼度の高さ	62	36.7%
港湾施設、倉庫等、物流施設の整備水準の高さ	43	25.4%
通関・検疫等の手続きの容易さ	40	23.7%
港湾で発生するコスト	35	20.7%
寄港頻度の多さ	35	20.7%
航路数の多さ	28	16.6%
港での荷役時間	19	11.2%
その他	14	8.3%
交通渋滞の少なさ、ネットワークの整備水準の高さ	13	7.7%
港の稼働時間帯	10	5.9%
貨物の追跡のしやすさ	6	3.6%
合計	479	



設問 4.(7) 国際空港の使い分けについて

①同一の国際航空貨物について、使用する空港を使い分けていますか。(1つに○)

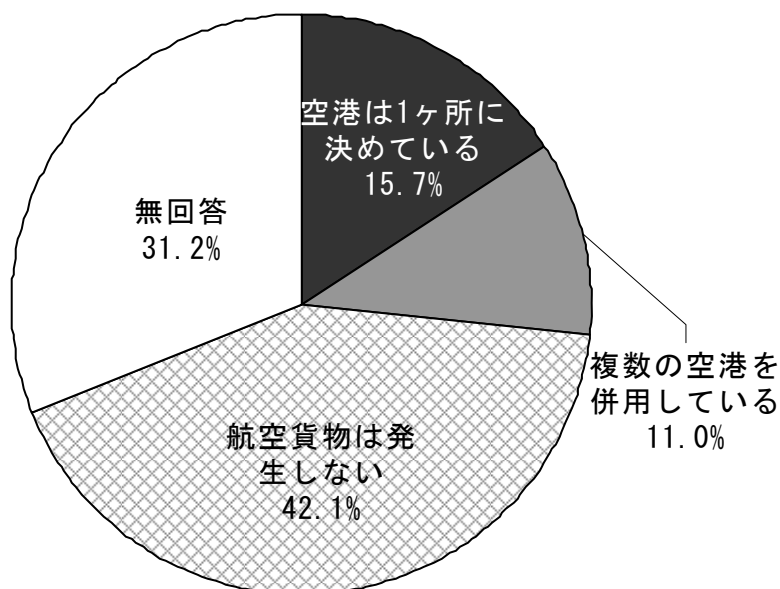
[荷主企業]

荷主企業の国際空港の使い分け(同一国際航空貨物)は、15.7%が「空港は1ヶ所に決めている」と回答。

図表 資料 3- 225 空港の使い分け(国際航空貨物)_荷主企業

同一の国際空港貨物に対する空港の使い分け (n=382)

	空港は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	無回答	合計
合計	60 15.7%	42 11.0%	161 42.1%	119 31.2%	382 100.0%



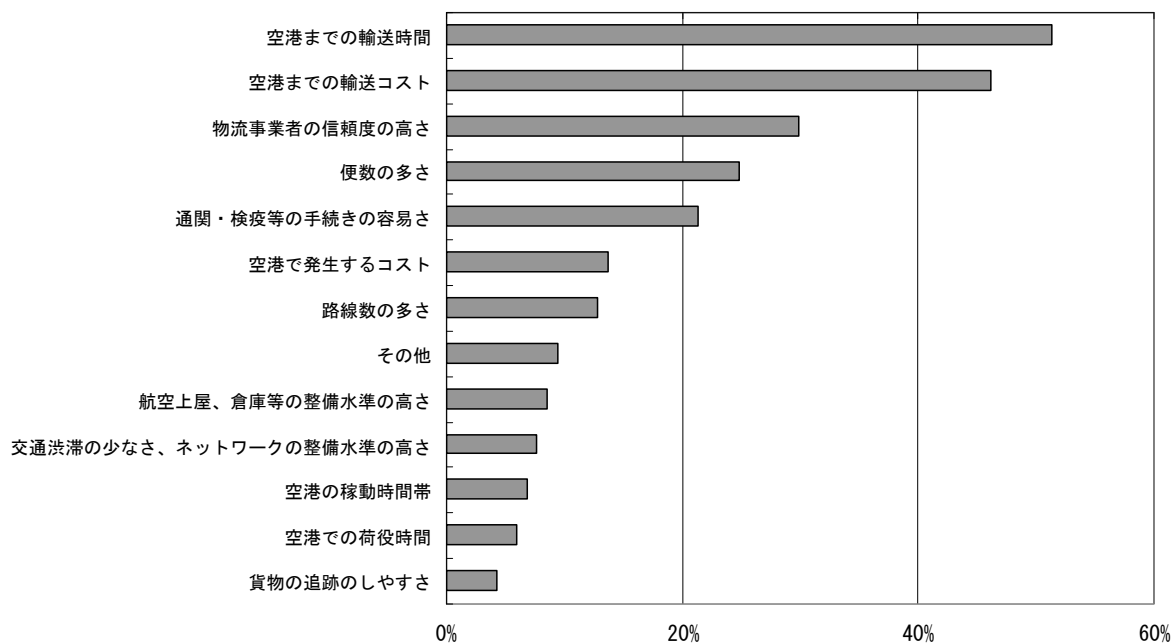
②空港を使い分ける際には、どのような点を重視していますか。(5つまで○)

【荷主企業】

荷主企業が空港を使い分ける際(同一国際航空貨物)に重視する点は、「空港までの輸送時間」(51.3%)の回答が最も多く、次に「空港までの輸送コスト」(46.2%)が多い。

図表 資料 3- 226 空港使い分けに際する重視点(国際航空貨物) 荷主企業

空港使い分けに際して重視する点 (n=284)	有効回答社数	割合
空港までの輸送時間	60	51.3%
空港までの輸送コスト	54	46.2%
物流事業者の信頼度の高さ	35	29.9%
便数の多さ	29	24.8%
通関・検疫等の手続きの容易さ	25	21.4%
空港で発生するコスト	16	13.7%
路線数の多さ	15	12.8%
その他	11	9.4%
航空上屋、倉庫等の整備水準の高さ	10	8.5%
交通渋滞の少なさ、ネットワークの整備水準の高さ	9	7.7%
空港の稼働時間帯	8	6.8%
空港での荷役時間	7	6.0%
貨物の追跡のしやすさ	5	4.3%
合計	284	



設問 4.(8) 海上輸送と航空輸送の使い分けについて

①同一の貨物について、海上輸送と航空輸送を使い分けていますか。(1つに○)

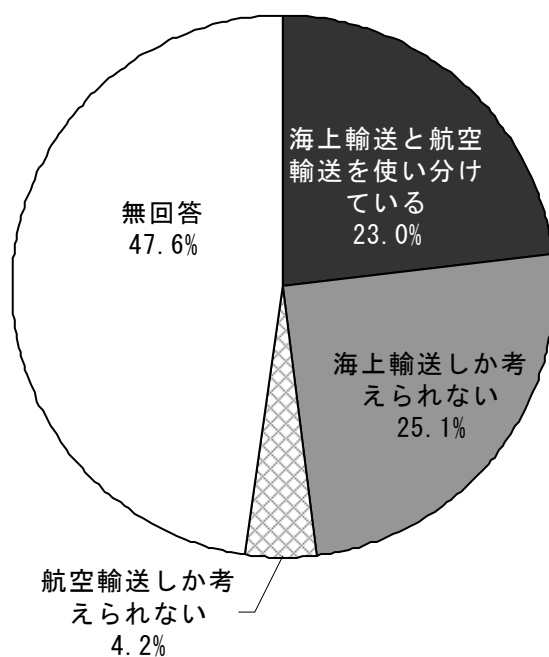
[荷主企業]

荷主企業が同一貨物に対する海上輸送と航空輸送の使い分けは、25.1%が「海上貨物しか考えられない」と回答。

図表 資料 3- 227 同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け_荷主企業

同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け (n=382)

	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	無回答	合計
合計	88	96	16	182	382
	23.0%	25.1%	4.2%	47.6%	100.0%



②今後、貴社では、海上輸送と航空輸送の使い分けを行う機会が増えると思いますか。
 (1つに○)

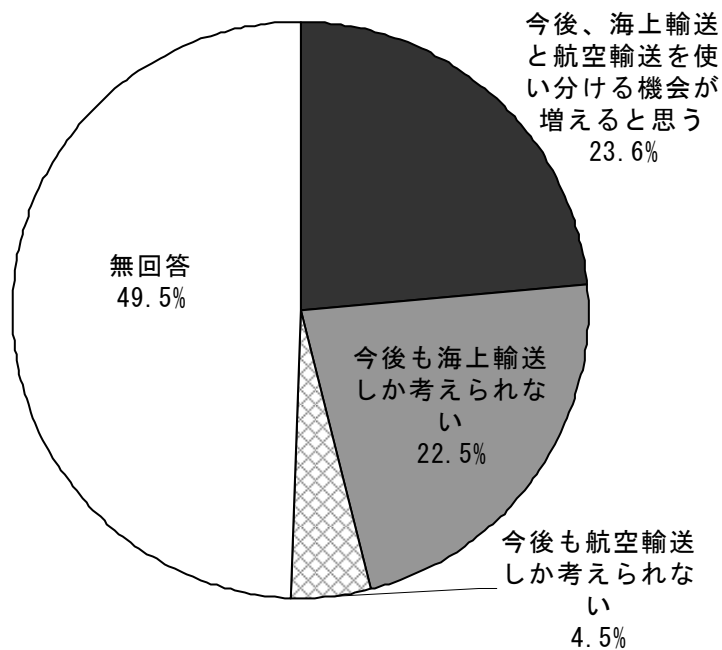
[荷主企業]

荷主企業において、今後、海上輸送と航空輸送の使い分けを行う機会が増えると考えている企業は、23.6%が「増える」と回答。

図表 資料 3- 228 今後の海上輸送と航空輸送の使い分けを行う機会_荷主企業

今後の使い分けについて (n=382)

	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	無回答	合計
合計	90 23.6%	86 22.5%	17 4.5%	189 49.5%	382 100.0%



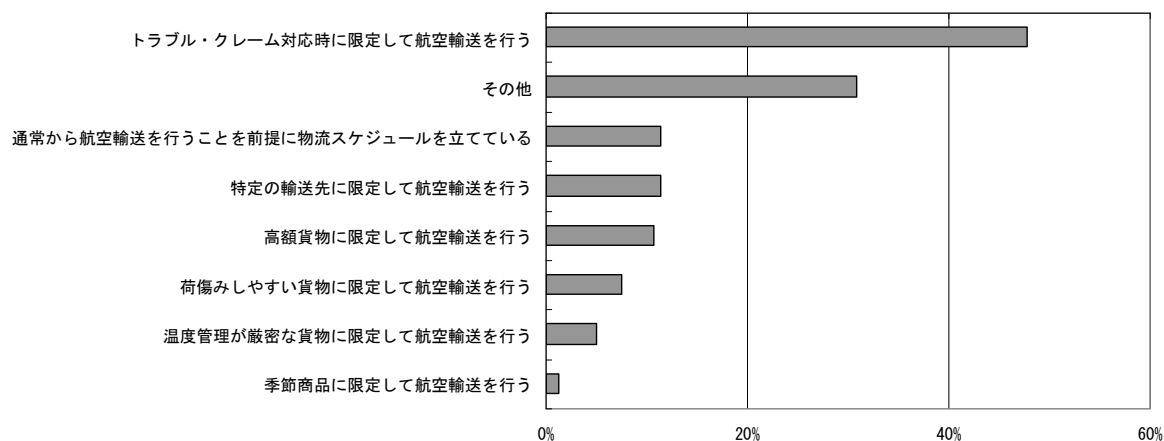
③貴社では、どのようなケースで航空輸送を行いますか。(3つまで○)

[荷主企業]

荷主企業が航空輸送を行うケースは、47.8%が「トラブル・クレーム対応時に限定して航空輸送を行う」と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 229 航空輸送を行うケース_荷主企業

航空輸送を行うケース (n=200)	有効回答社数 :	159
トラブル・クレーム対応時に限定して航空輸送を行う	76	47.8%
その他	49	30.8%
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てている	18	11.3%
特定の輸送先に限定して航空輸送を行う	18	11.3%
高額貨物に限定して航空輸送を行う	17	10.7%
荷傷みしやすい貨物に限定して航空輸送を行う	12	7.5%
温度管理が厳密な貨物に限定して航空輸送を行う	8	5.0%
季節商品に限定して航空輸送を行う	2	1.3%
合計	200	



設問 5.(1) バイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要な課題は何ですか。(3つまで○)

[荷主企業]

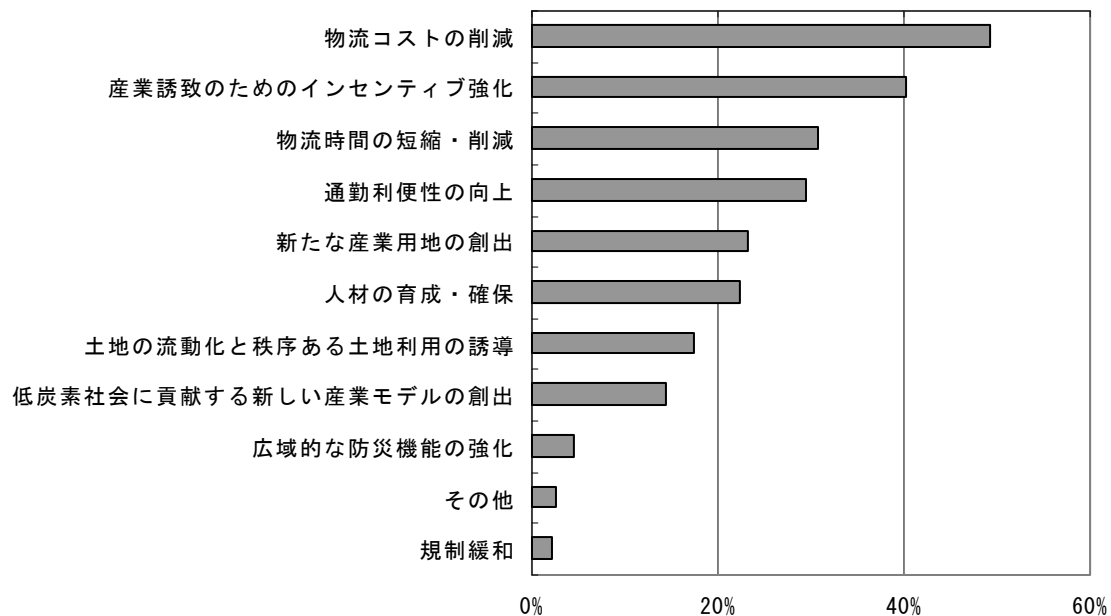
荷主企業がバイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要な課題は、「物流コストの削減」(49.3%)の回答が最も多く、次に「産業誘致のためのインセンティブ強化」(40.2%)が多い。

図表 資料 3- 230 バ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
_荷主企業

有効回答社数： 361

バ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=853)

物流コストの削減	178	49.3%
産業誘致のためのインセンティブ強化	145	40.2%
物流時間の短縮・削減	111	30.7%
通勤利便性の向上	106	29.4%
新たな産業用地の創出	84	23.3%
人材の育成・確保	81	22.4%
土地の流動化と秩序ある土地利用の誘導	63	17.5%
低炭素社会に貢献する新しい産業モデルの創出	52	14.4%
広域的な防災機能の強化	16	4.4%
その他	9	2.5%
規制緩和	8	2.2%
合計	853	



設問 4.(1) バイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要な課題は何ですか。(3つまで○)

[物流業者]

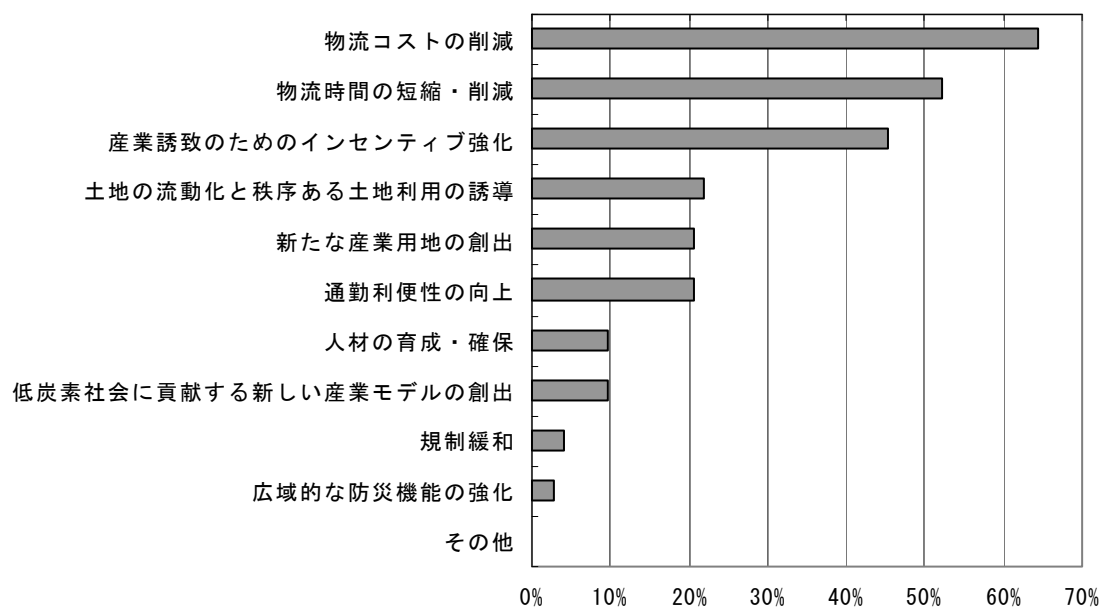
物流企業がバイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要な課題は、「物流コストの削減」(64.4%)の回答が最も多く、次に「物流時間の短縮・削減」(52.1%)が多い。

図表 資料 3- 231 バ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
_物流業者

有効回答社数： 73

バ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=183)

物流コストの削減	47	64.4%
物流時間の短縮・削減	38	52.1%
産業誘致のためのインセンティブ強化	33	45.2%
土地の流動化と秩序ある土地利用の誘導	16	21.9%
新たな産業用地の創出	15	20.5%
通勤利便性の向上	15	20.5%
人材の育成・確保	7	9.6%
低炭素社会に貢献する新しい産業モデルの創出	7	9.6%
規制緩和	3	4.1%
広域的な防災機能の強化	2	2.7%
その他	0	0.0%
合計	183	



設問 5.(2) バイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要なインフラは何ですか。(3つまで○)

[荷主企業]

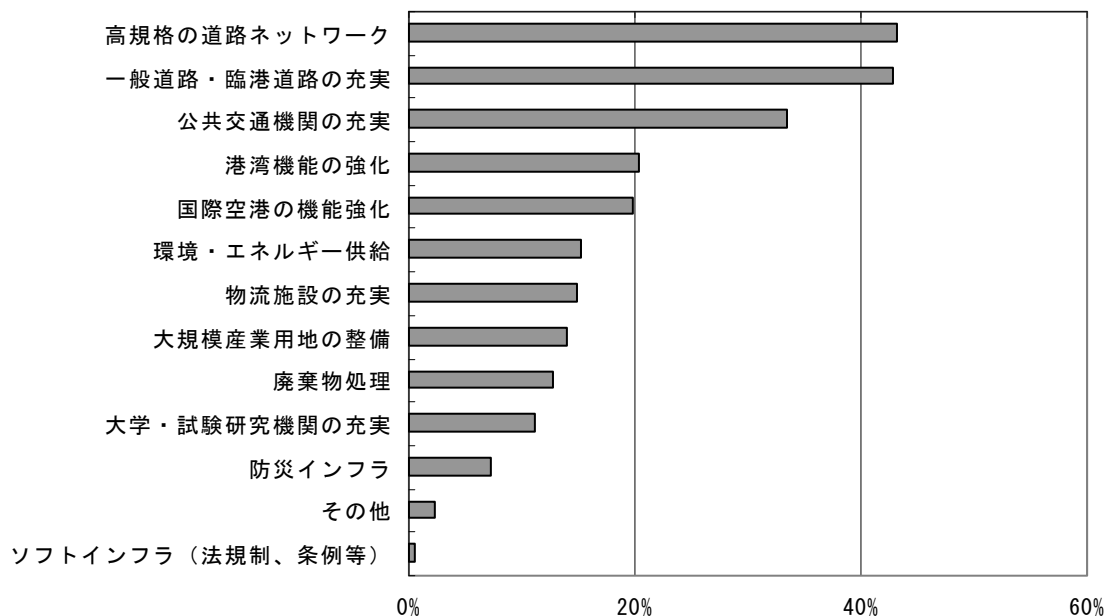
荷主企業がバイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要なインフラは、「高規格の道路ネットワーク」(43.1%)の回答が最も多く、次に「一般道路・臨海道路の充実」(42.9%)が多い。

図表 資料 3- 232 バ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
_荷主企業

有効回答社数： 343

バ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=816)

高規格の道路ネットワーク	148	43.1%
一般道路・臨港道路の充実	147	42.9%
公共交通機関の充実	115	33.5%
港湾機能の強化	70	20.4%
国際空港の機能強化	68	19.8%
環境・エネルギー供給	52	15.2%
物流施設の充実	51	14.9%
大規模産業用地の整備	48	14.0%
廃棄物処理	44	12.8%
大学・試験研究機関の充実	38	11.1%
防災インフラ	25	7.3%
その他	8	2.3%
ソフトインフラ(法規制、条例等)	2	0.6%
合計	816	



設問 4.(2) バイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要なインフラは何ですか。(3つまで○)

[物流業者]

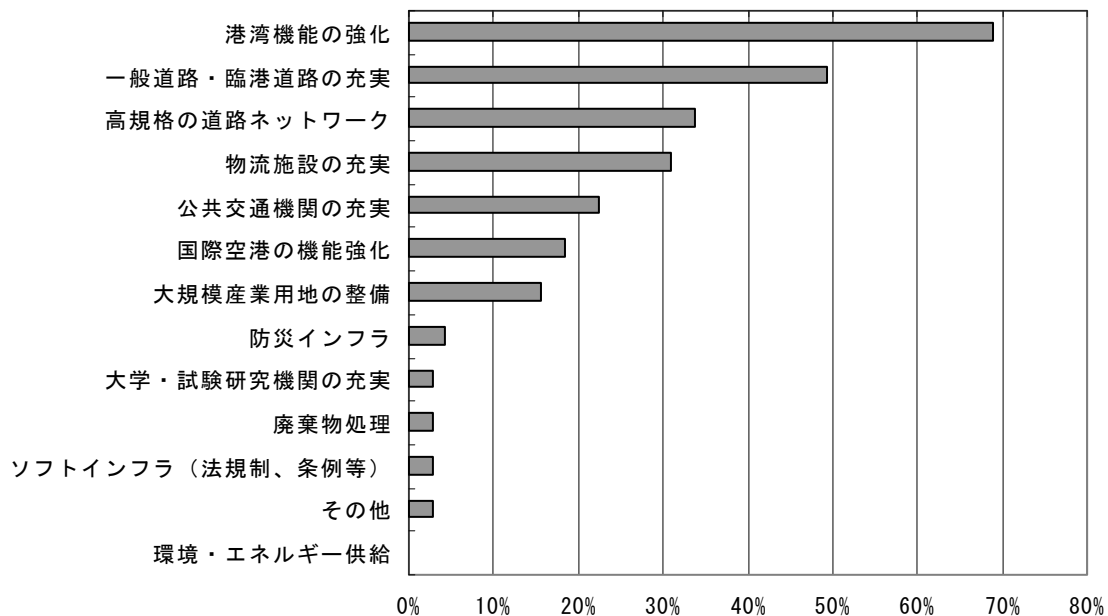
物流企業がバイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、重要なインフラは、「港湾機能の強化」(69.0%)の回答が最も多く、次に「一般道路・臨海道路の充実」(49.3%)が多い。

図表 資料 3- 233 バ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
_物流業者

有効回答社数： 71

バ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=181)

港湾機能の強化	49	69.0%
一般道路・臨港道路の充実	35	49.3%
高規格の道路ネットワーク	24	33.8%
物流施設の充実	22	31.0%
公共交通機関の充実	16	22.5%
国際空港の機能強化	13	18.3%
大規模産業用地の整備	11	15.5%
防災インフラ	3	4.2%
大学・試験研究機関の充実	2	2.8%
廃棄物処理	2	2.8%
ソフトインフラ(法規制、条例等)	2	2.8%
その他	2	2.8%
環境・エネルギー供給	0	0.0%
合計	181	



設問 5.(3) バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で、重要な課題は何ですか。(3つまで○)

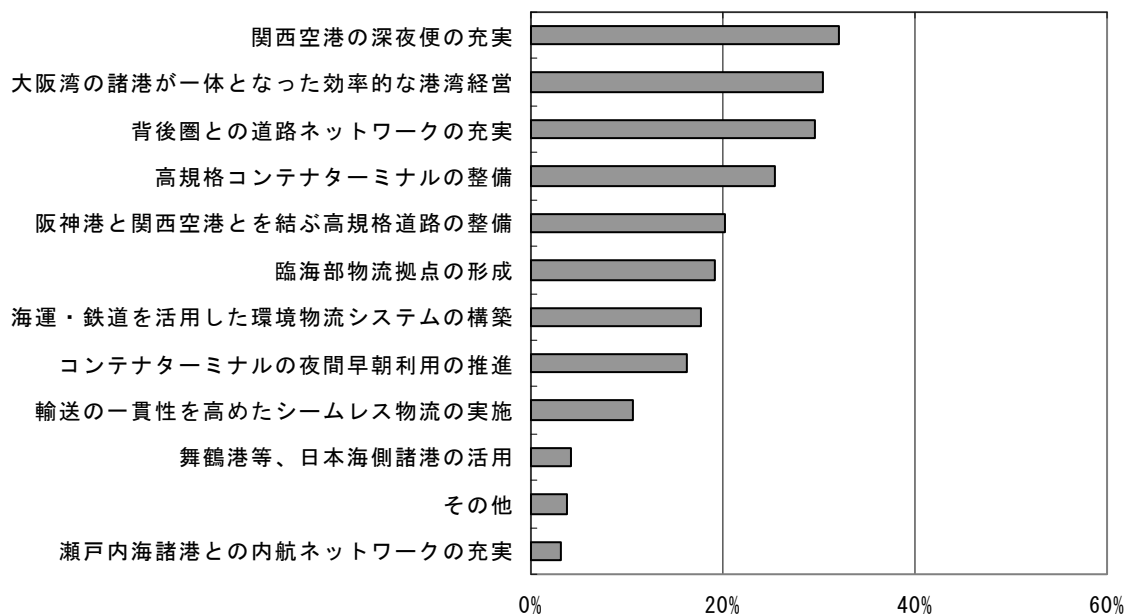
[荷主企業]

荷主企業がバイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で、重要な課題は、「関西空港の深夜便の充実」(32.1%)の回答が最も多く、次に「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」(30.4%)が多い。

図表 資料 3- 234 バ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_荷主企業

有効回答社数： 312
 バ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=663)

関西空港の深夜便の充実	100	32.1%
大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営	95	30.4%
背後圏との道路ネットワークの充実	92	29.5%
高規格コンテナターミナルの整備	79	25.3%
阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備	63	20.2%
臨海部物流拠点の形成	60	19.2%
海運・鉄道を活用した環境物流システムの構築	55	17.6%
コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進	51	16.3%
輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施	33	10.6%
舞鶴港等、日本海側諸港の活用	13	4.2%
その他	12	3.8%
瀬戸内海諸港との内航ネットワークの充実	10	3.2%
合計	663	



設問 4.(3) バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で、重要な課題は何ですか。(3つまで○)

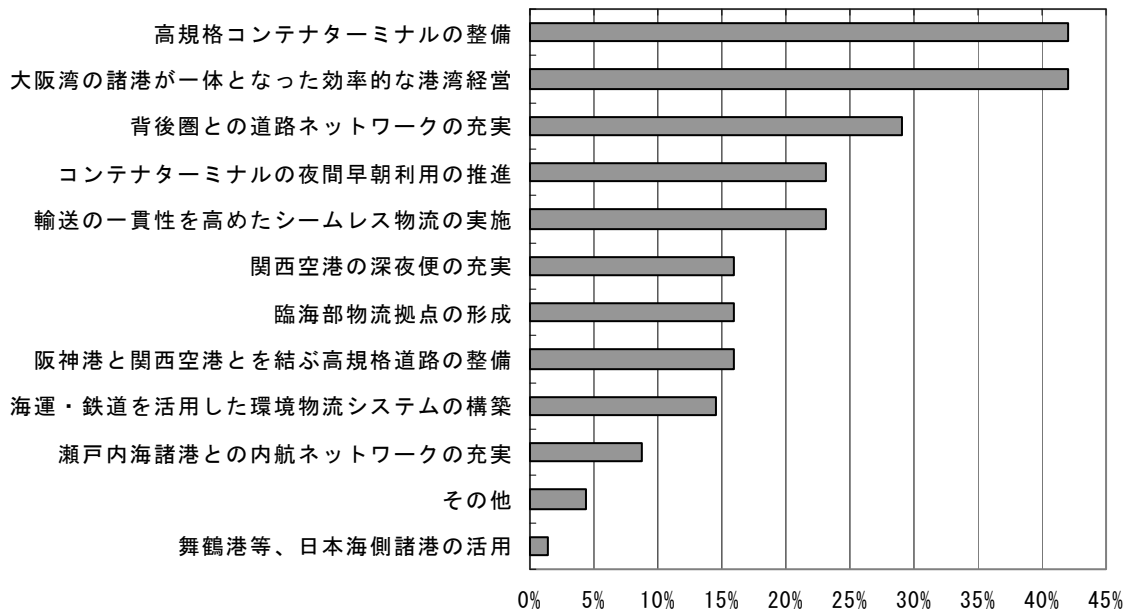
[物流業者]

物流企業がバイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で、重要な課題は、「高規格コンテナターミナルの整備」「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」(ともに42.0%)の回答が最も多い。

図表 資料 3- 235 バ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_物流業者

有効回答社数： 69
 バ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=163)

高規格コンテナターミナルの整備	29	42.0%
大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営	29	42.0%
背後圏との道路ネットワークの充実	20	29.0%
コンテナターミナルの夜間早期利用の推進	16	23.2%
輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施	16	23.2%
関西空港の深夜便の充実	11	15.9%
臨海部物流拠点の形成	11	15.9%
阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備	11	15.9%
海運・鉄道を活用した環境物流システムの構築	10	14.5%
瀬戸内海諸港との内航ネットワークの充実	6	8.7%
その他	3	4.3%
舞鶴港等、日本海側諸港の活用	1	1.4%
合計	163	



設問 6.(1) 自社に物流のルート設計や、物流企画を行う担当者をお持ちですか。

(1つに○)

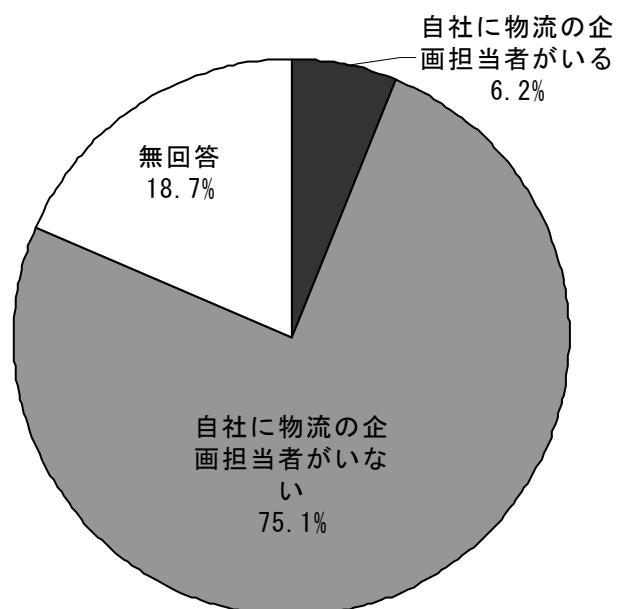
[荷主企業]

荷主企業における物流の企画担当者の有無について、6.2%が「担当者がある」と回答。

図表 資料 3- 236物流の企画担当者の有無_荷主企業

物流のルート設計や物流企画を行う担当者について (n=90)

	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	無回答	合計
合計	30	361	90	481
	6.2%	75.1%	18.7%	100.0%



設問 5.(1) 自社に物流のルート設計や、物流企画を行う担当者をお持ちですか。

(1つに○)

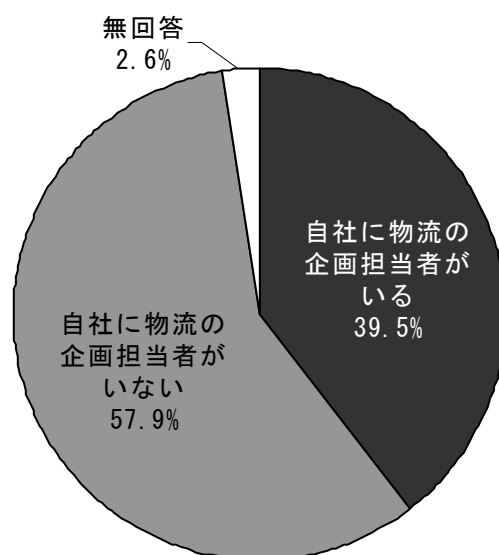
[物流業者]

物流企業のうち、物流のルート設計や、物流企画を行う担当者を設置する企業は、39.5%。

図表 資料 3- 237 物流の企画担当者の有無_物流業者

物流のルート設計や物流企画を行う担当者について (n=76)

	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	無回答	合計
合計	30	44	2	76
	39.5%	57.9%	2.6%	100.0%



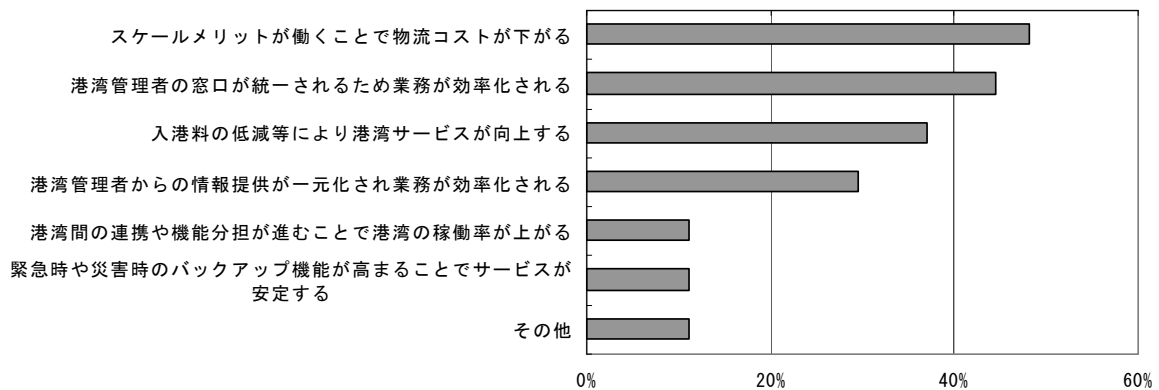
設問 6.(2) 港湾の広域連携を進めることについて、どのようなことを期待されますか。
(3つまで○)

[荷主企業]

港湾の広域連携推進により、荷主企業が期待することは、「スケールメリットが働くことで物流コストが下がる」(48.1%)の回答が最も多く、次に「港湾管理者の窓口が統一されるための業務が効率化される」(44.4%)が多い。

図表 資料 3- 238 港湾の広域連携を進めることについて期待されること_荷主企業

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=52)	有効回答社数	割合
スケールメリットが働くことで物流コストが下がる	13	48.1%
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	12	44.4%
入港料の低減等により港湾サービスが向上する	10	37.0%
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	8	29.6%
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	3	11.1%
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	11.1%
その他	3	11.1%
合計	52	



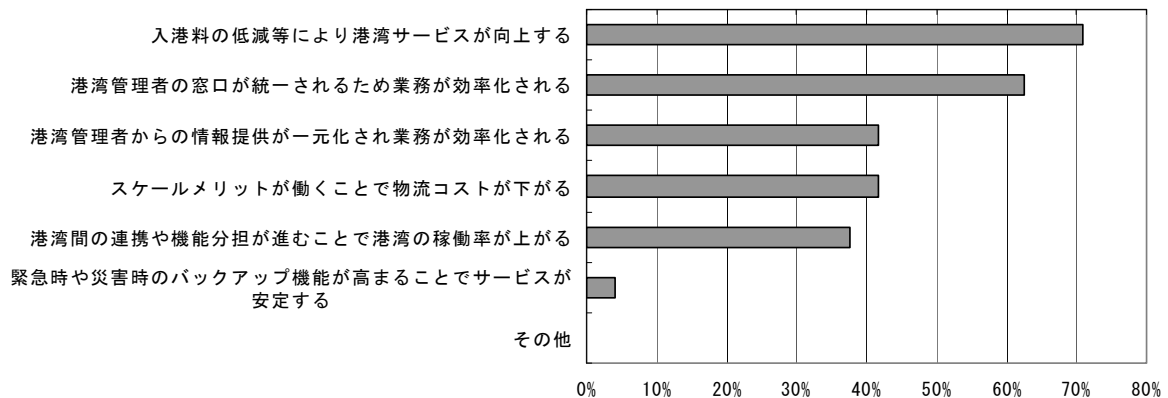
設問 5.(2) 港湾の広域連携を進めることについて、どのようなことを期待されますか。
(3つまで○)

[物流業者]

港湾の広域連携推進により、物流業者が期待することは、「入港料の低減等により港湾サービスが向上する」(70.8%)の回答が最も多く、次に「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」(62.5%)が多い。

図表 資料 3- 239 港湾の広域連携を進めることについて期待されること_物流業者

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=62)	有効回答社数	割合
入港料の低減等により港湾サービスが向上する	17	70.8%
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	15	62.5%
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	10	41.7%
スケールメリットが働くことで物流コストが下がる	10	41.7%
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	9	37.5%
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	1	4.2%
その他	0	0.0%
合計	62	



設問 6.(3) 港湾の広域的な情報提供について

①複数港湾が広域的に情報提供することについて、どのようなことを期待されますか。(3つまで○)

【荷主企業】

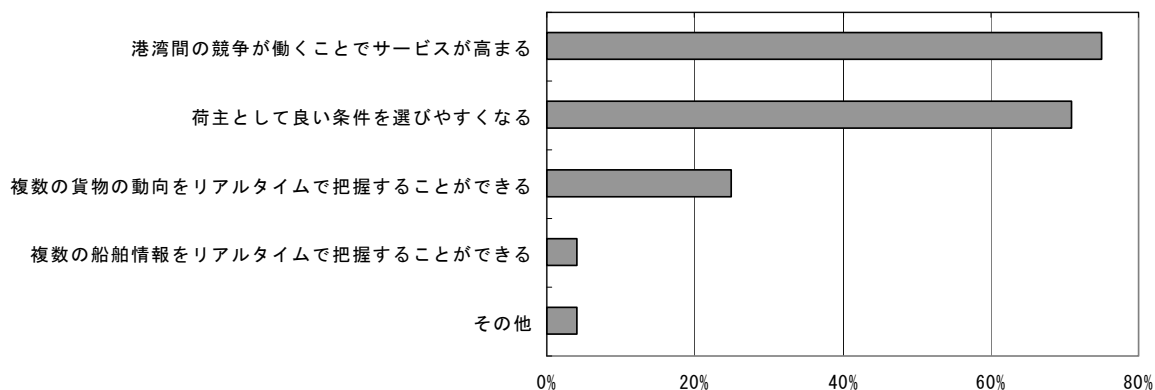
複数港湾の広域的に情報提供することにより、荷主企業が期待することは、「港湾間の競争が働くことでサービスが高まる」(75.0%)の回答が最も多く、次に「荷主として良い条件を選びやすくなる」(70.8%)が多い。

図表 資料 3- 240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
_荷主企業

有効回答社数： 24

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=43)

港湾間の競争が働くことでサービスが高まる	18	75.0%
荷主として良い条件を選びやすくなる	17	70.8%
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	6	25.0%
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	4.2%
その他	1	4.2%
合計	43	



設問 5.(3) 港湾の広域的な情報提供について

①複数港湾が広域的に情報提供することについて、どのようなことを期待されますか。(3つまで○)

【物流業者】

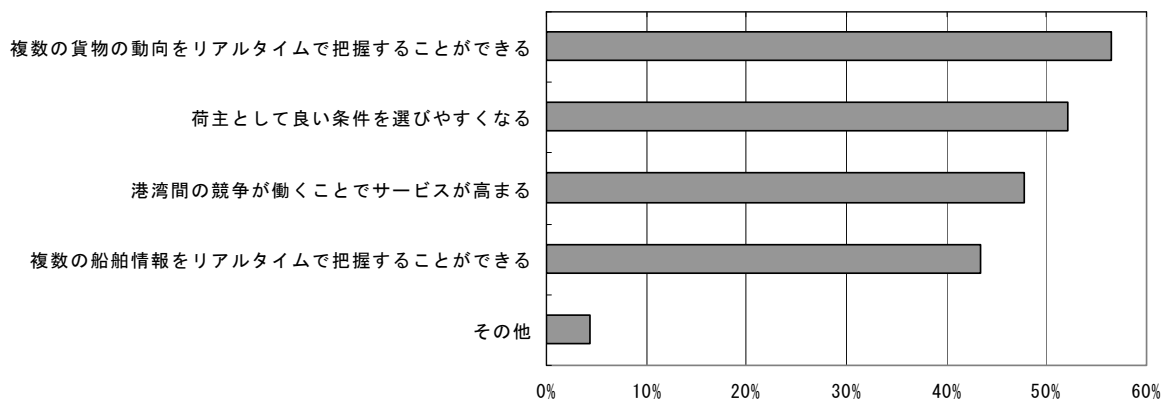
複数港湾の広域的に情報提供することにより、物流業者が期待することは、「複数の貨物の動向をリアルタイムで把握することができる」(56.5%)の回答が最も多く、次に「荷主として良い条件を選びやすくなる」(52.2%)が多い。

図表 資料 3- 241 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
_物流業者

有効回答社数： 23

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=47)

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	13	56.5%
荷主として良い条件を選びやすくなる	12	52.2%
港湾間の競争が働くことでサービスが高まる	11	47.8%
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	10	43.5%
その他	1	4.3%
合計	47	



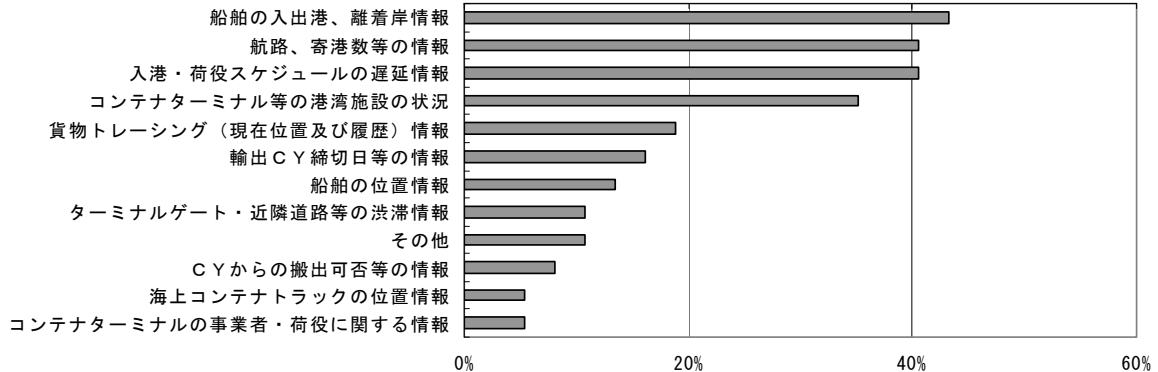
②港湾物流関係で必要な情報にはどのようなものがありますか。(いくつでも○)

[荷主企業]

荷主企業にとって港湾物流関係で必要な情報は、「船舶の入出港、離着岸情報」(43.2%)の回答が最も多く、次に「航路、寄港数等の情報」、「入港・荷役スケジュールの遅延情報」(40.5%)が多い。

図表 資料3-242 港湾物流関係で必要な情報_荷主企業

港湾物流関係で必要な情報 (n=92)	有効回答社数 :	37
船舶の入出港、離着岸情報	16	43.2%
航路、寄港数等の情報	15	40.5%
入港・荷役スケジュールの遅延情報	15	40.5%
コンテナターミナル等の港湾施設の状況	13	35.1%
貨物トレーシング(現在位置及び履歴)情報	7	18.9%
輸出CY締切日等の情報	6	16.2%
船舶の位置情報	5	13.5%
ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報	4	10.8%
その他	4	10.8%
CYからの搬出可否等の情報	3	8.1%
海上コンテナトラックの位置情報	2	5.4%
コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報	2	5.4%
合計	92	

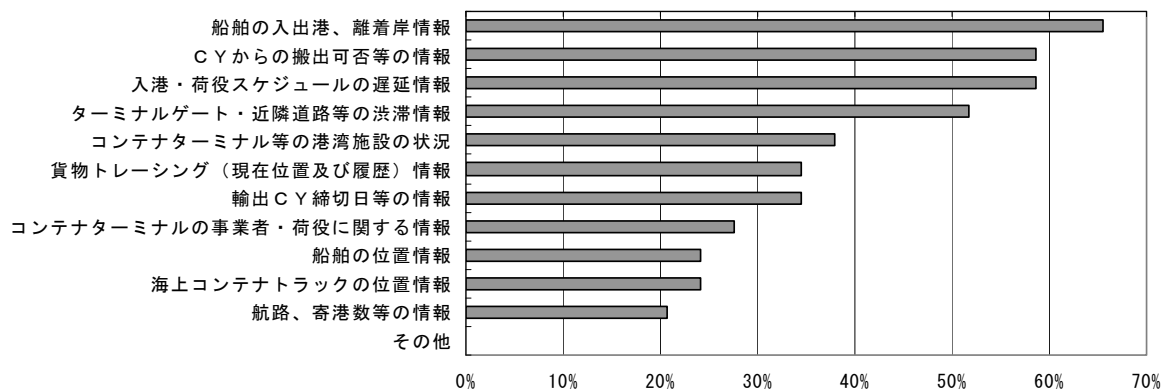


②港湾物流関係で必要な情報にはどのようなものがありますか。(いくつでも○)
 [物流業者]

物流業者にとって港湾物流関係で必要な情報は、「船舶の入出港、離着岸情報」(65.5%)の回答が最も多く、次に「CYからの搬出可否等の情報」(58.6%)が多い。

図表 資料 3- 243港湾物流関係で必要な情報_物流業者

港湾物流関係で必要な情報 (n=127)	有効回答社数 :	29
船舶の入出港、離着岸情報	19	65.5%
CYからの搬出可否等の情報	17	58.6%
入港・荷役スケジュールの遅延情報	17	58.6%
ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報	15	51.7%
コンテナターミナル等の港湾施設の状況	11	37.9%
貨物トレーシング(現在位置及び履歴)情報	10	34.5%
輸出CY締切日等の情報	10	34.5%
コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報	8	27.6%
船舶の位置情報	7	24.1%
海上コンテナトラックの位置情報	7	24.1%
航路、寄港数等の情報	6	20.7%
その他	0	0.0%
合計	127	



③「②」において、「4 船舶の入出港、離着岸情報」を選択した方にお聞きします。船舶の入出港、離着岸情報について、具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつかでも○) また、その理由も教えてください。

【荷主企業】

荷主企業が希望する船舶の入出港、離着岸の具体的な情報は、「海外港の入出港、離着岸確定情報」（56.3%）の回答が最も多く、次に「国内港への入出港、離着岸予定情報」、「海外港の入出港、離着岸予定情報」（43.8%）が多い。

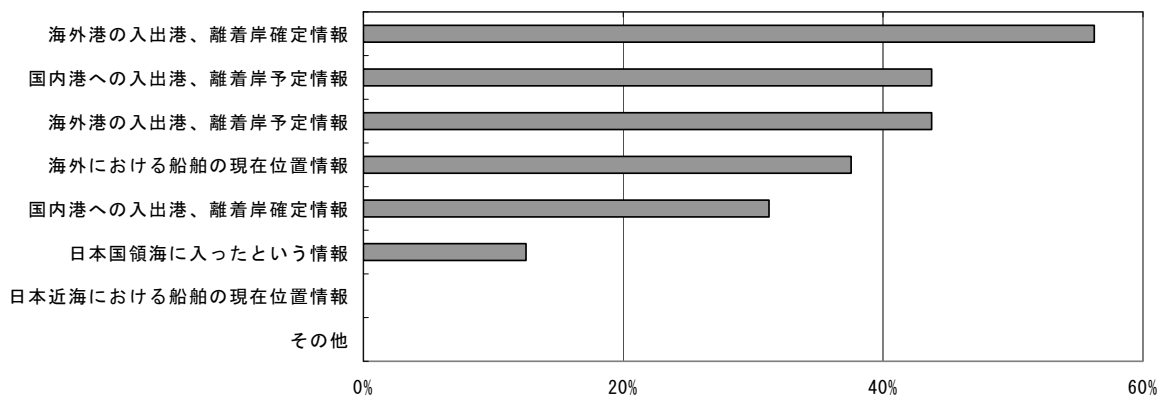
図表 資料 3- 244望まれる船舶の入出港、離着岸情報に関する具体的情報_荷主企業

有効回答社数： 16

望まれる 船舶の入出港、離着岸情報に関する具体的情報 (n=36)

海外港の入出港、離着岸確定情報	9	56.3%
国内港への入出港、離着岸予定情報	7	43.8%
海外港の入出港、離着岸予定情報	7	43.8%
海外における船舶の現在位置情報	6	37.5%
国内港への入出港、離着岸確定情報	5	31.3%
日本国領海に入ったという情報	2	12.5%
日本近海における船舶の現在位置情報	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	36	

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



③「②」において、「4 船舶の入出港、離着岸情報」を選択した方にお聞きします。船舶の入出港、離着岸情報について、具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつでも○) また、その理由も教えてください。

【物流業者】

物流業者が希望する船舶の入出港、離着岸の具体的な情報は、「国内港の入出港、離着岸確定情報」(77.8%)の回答が最も多く、次に「国内港への入出港、離着岸予定情報」(72.2%)が多い。

図表 資料 3- 245望まれる船舶の入出港、離着岸情報に関する具体的情報_物流業者

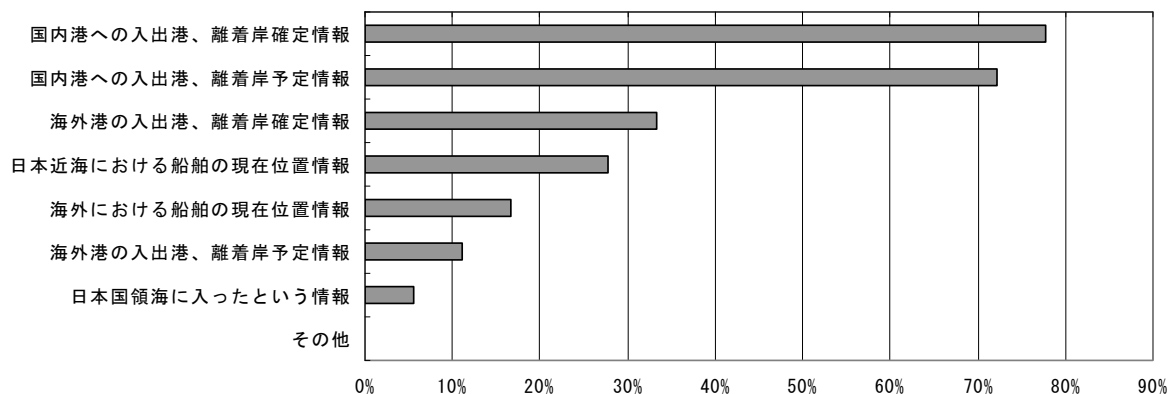
有効回答社数： 18

望まれる 船舶の入出港、離着岸情報に関する具体的情報 (n=44)

国内港への入出港、離着岸確定情報	14	77.8%
国内港への入出港、離着岸予定情報	13	72.2%
海外港の入出港、離着岸確定情報	6	33.3%
日本近海における船舶の現在位置情報	5	27.8%
海外における船舶の現在位置情報	3	16.7%
海外港の入出港、離着岸予定情報	2	11.1%
日本国領海に入ったという情報	1	5.6%
その他	0	0.0%
合計	44	

※「海外港の入出港、離着岸確定情報」「海外港の入出港、離着岸予定情報」と回答した理由

- ・荷主からの問合せによる
- ・特殊荷物等手配のため
- ・貨物の流動が分かる
- ・本船動静の正確な把握を行い、荷役の手配の効率を上げたい
- ・輸出船積後の迅速な手仕舞、輸出入港後の速やかなデリバリー体制を取る為
- ・予定がわかることにより、段取り良く仕事が組めるから



④「②」において、「5 CYからの搬出可否等の情報」を選択した方にお聞きします。具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつでも○) また、その理由も教えてください。

【荷主企業】

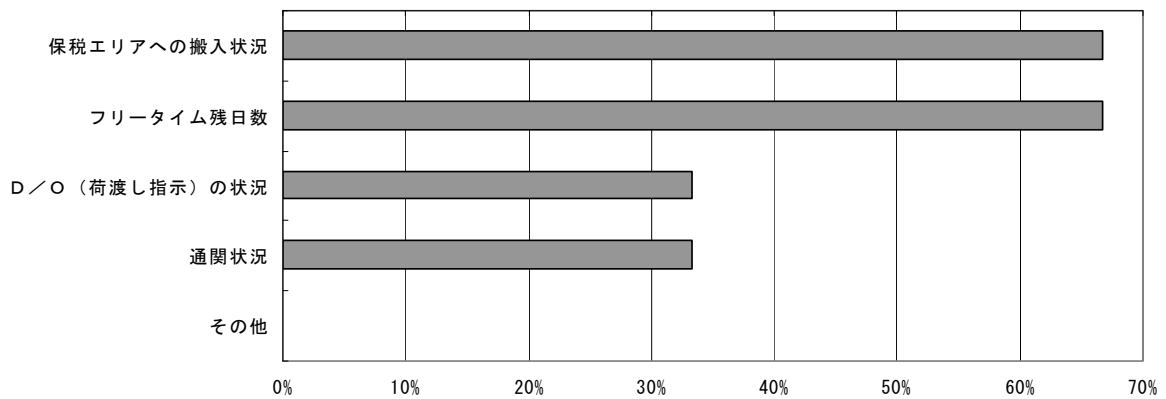
荷主企業が希望するCYからの搬出可否等の具体的情報は、「保税エリアへの搬入状況」「フリータイム残日数」(66.7%)が多い。

図表 資料 3- 246望まれるCYからの搬出可否等に関する具体的情報_荷主企業

有効回答社数： 3

望まれるCYからの搬出可否等に関する具体的情報 (n=6)

保税エリアへの搬入状況	2	66.7%
フリータイム残日数	2	66.7%
通関状況	1	33.3%
D/O (荷渡し指示) の状況	1	33.3%
その他	0	0.0%
合計	6	



④「②」において、「5 CYからの搬出可否等の情報」を選択した方にお聞きします。具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつでも○) また、その理由も教えてください。

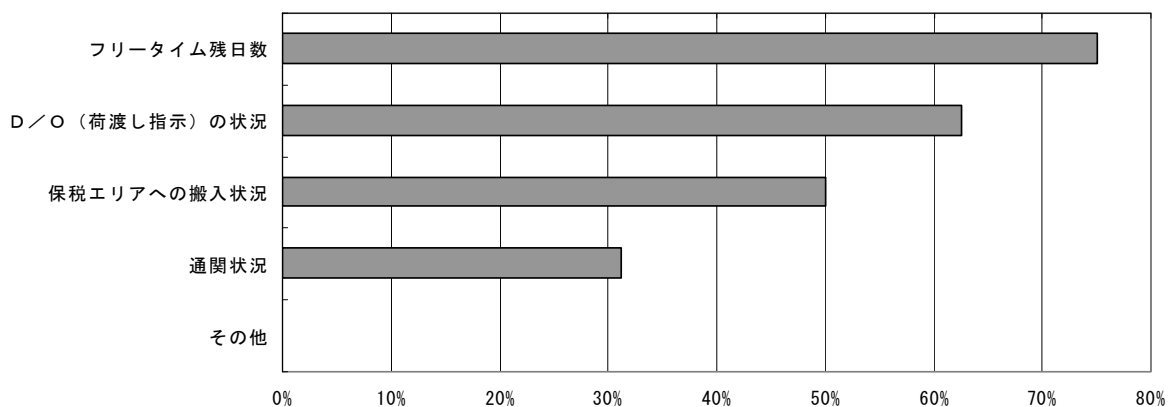
【物流業者】

物流業者が希望するCYからの搬出可否等の具体的情報は、「フリータイム残日数」(75.0%)が最も多く、次に「D/O(荷渡し指示)の状況」(62.5%)が多い。

図表 資料 3- 247望まれるCYからの搬出可否等に関する具体的情報_物流業者

有効回答社数： 16
望まれるCYからの搬出可否等に関する具体的情報 (n=35)

フリータイム残日数	12	75.0%
D/O(荷渡し指示)の状況	10	62.5%
保税エリアへの搬入状況	8	50.0%
通関状況	5	31.3%
その他	0	0.0%
合計	35	



⑤「②」において、「8 ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報」を選択した方にお聞きします。ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報について、具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつでも○) また、その理由も教えてください。あわせて、渋滞の状況を把握したい具体的な箇所があれば教えてください。

[荷主企業]

荷主企業が希望するターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報は、「臨海部の主要道路の混雑状況」(100.0%)が最も多く、次に「ターミナルゲート前の混雑状況」(50.0%)が多い。

図表 資料 3- 248望まれるターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報

荷主企業

有効回答社数： 4

望まれる ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報 (n=7)

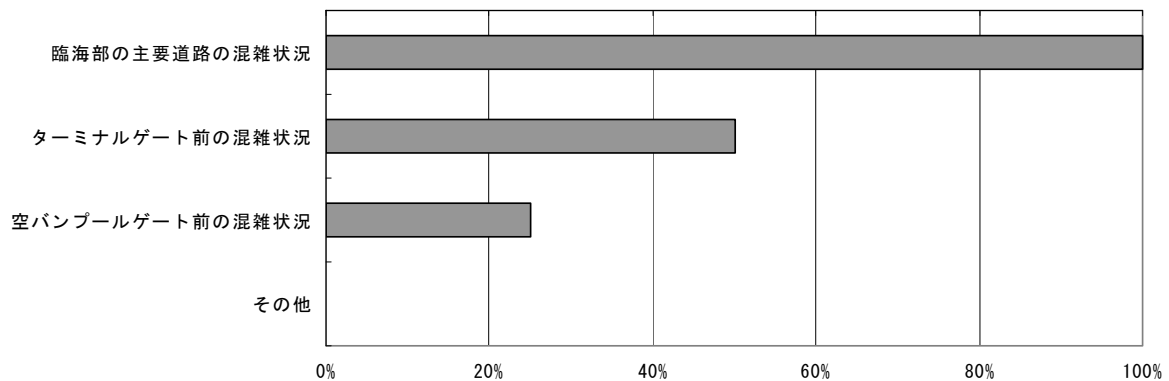
臨海部の主要道路の混雑状況	4	100.0%
ターミナルゲート前の混雑状況	2	50.0%
空バンプールゲート前の混雑状況	1	25.0%
その他	0	0.0%
合計	7	

※「臨海部の主要道路の混雑状況」「ターミナルゲート前の混雑状況」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



⑤「②」において、「8 ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報」を選択した方にお聞きします。ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報について、具体的にどのような情報を知りたいですか。(いくつでも○)また、その理由も教えてください。あわせて、渋滞の状況を把握したい具体的な箇所があれば教えてください。

[物流業者]

物流業者が希望するターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報は、「ターミナルゲート前の混雑状況」(86.7%)が最も多く、次に「空バンプールゲート前の混雑状況」(66.7%)が多い。

図表 資料 3- 249望まれるターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報
_物流業者

有効回答社数： 15

望まれる ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞に関する具体的情報 (n=30)

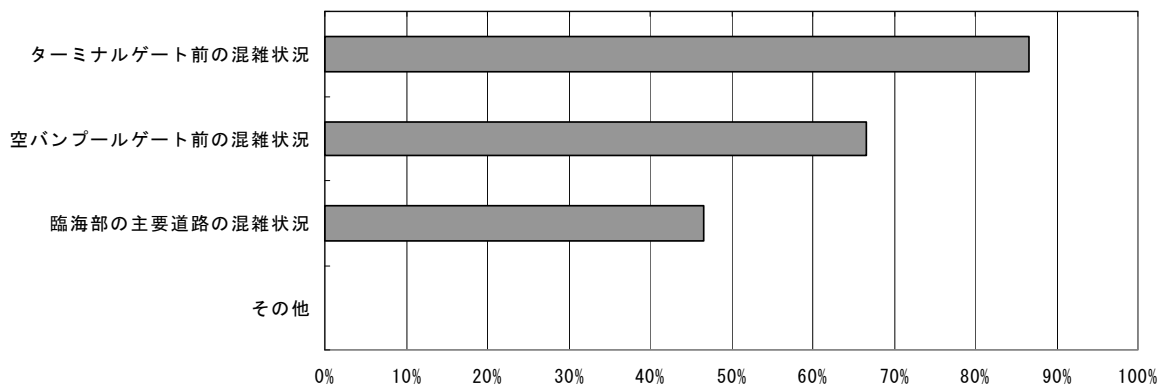
ターミナルゲート前の混雑状況	13	86.7%
空バンプールゲート前の混雑状況	10	66.7%
臨海部の主要道路の混雑状況	7	46.7%
その他	0	0.0%
合計	30	

※「臨海部の主要道路の混雑状況」「空バンプールゲート前の混雑状況」「ターミナルゲート前の混雑状況」と回答した理由

- ・所要時間の把握のため
- ・トレーラーシャーシを有効に使いたい
- ・貨物到着時間を予想出来る
- ・渋滞の状況を把握し、VPの稼働予定を立てる
- ・空バン、実入バンの無駄の無い取り扱いは、港湾運送の合理化につながる
- ・コンテナ-VAN詰め、DEVAN作業時間の調整ができるから
- ・配車の為

※渋滞の状況を把握したい具体的な箇所

- ・神戸港
- ・大阪南港
- ・南港CY地区全体
- ・南港全般



⑥「②」において、「9 貨物トレーシング（現在位置及び履歴）情報」を選択した方にお聞きします。輸出と輸入のどちらについて貨物トレーシング情報の入手を希望しますか。（1つに○）また、その理由も教えてください。

【荷主企業】

荷主企業が希望する貨物トレーシング情報は、28.6%が「輸入」についての貨物トレーシング情報と回答し、最も多い。

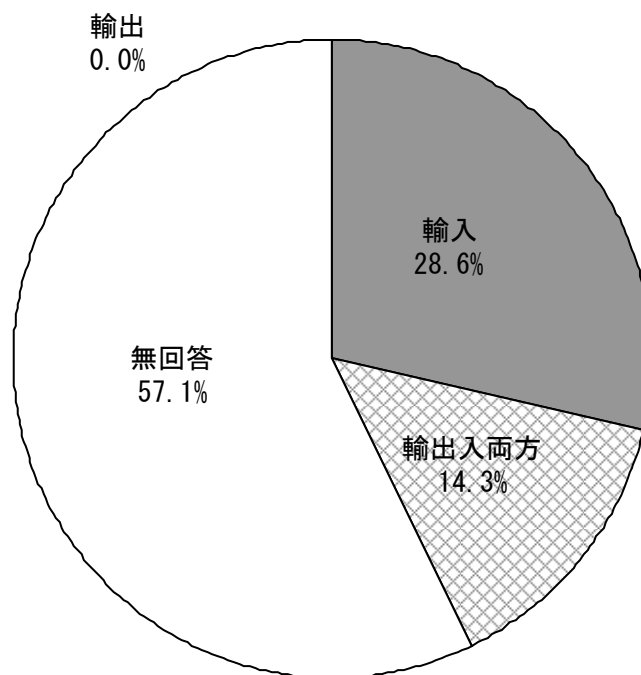
図表 資料 3- 250貨物トレーシング情報の入手希望について_荷主企業

貨物トレーシング情報の入手希望について（n=4）

	輸出	輸入	輸出入両方	無回答	合計
合計	0 0.0%	2 28.6%	1 14.3%	4 57.1%	7 100.0%

※「輸入」と回答した理由

- ・ 荷物の引取が類堆しやすくなる
- ・ 海外便が多いのでスケジュールをたてたい



⑥「②」において、「9 貨物トレーシング（現在位置及び履歴）情報」を選択した方にお聞きします。輸出と輸入のどちらについて貨物トレーシング情報の入手を希望しますか。（1つに○）また、その理由も教えてください。

【物流業者】

物流業者が希望する貨物トレーシング情報は、70.0%が「輸出入両方」についての貨物トレーシング情報と回答し、最も多い。

図表 資料 3- 251 貨物トレーシング情報の入手希望について_物流業者

貨物トレーシング情報の入手希望について (n=10)

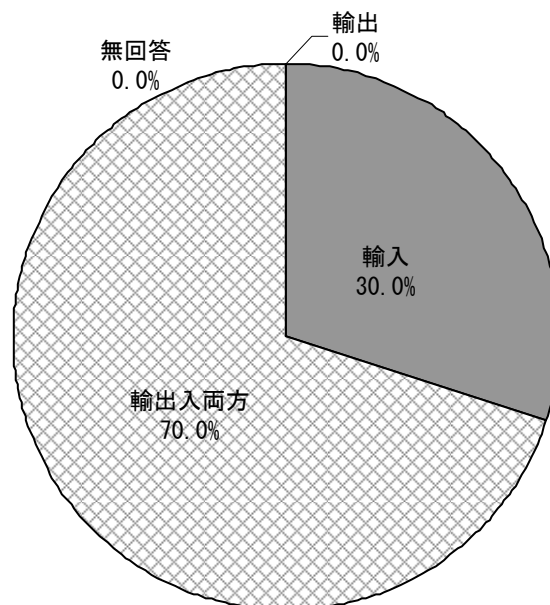
	輸出	輸入	輸出入両方	無回答	合計
合計	0	3	7	0	10
	0.0%	30.0%	70.0%	0.0%	100.0%

※「輸入」と回答した理由

- ・最近の輸入貨物の取扱いは、HDSの導入により、スピードが最も求められる要素となる
- ・納期上
- ・エンドユーザーへの納入時間の報告の為

※「輸出入両方」と回答した理由

- ・荷主からの問合せによる
- ・どちらの業務も行っているから
- ・コンテナラウンドユースに情報を活用したい
- ・仕事の完了確認が出来るから



⑦「②」において、選択されたもののうち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がありますか。（3つまで番号をお書きください）

[荷主企業]

荷主企業が希望する複数の港湾が広域的に行う情報提供の内容は、1位が「コンテナターミナル等の港湾施設の状況」（50.0%）の回答が最も多く、次に「船舶の入出港、離着岸情報」（25.0%）が多い。

図表 資料 3- 252希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容_荷主企業

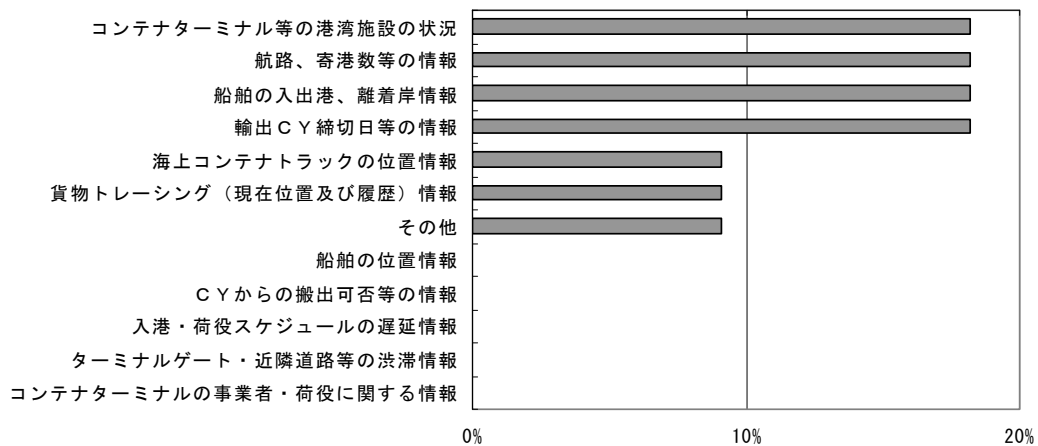
(全数)

希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容 全数 (n=11)		
コンテナターミナル等の港湾施設の状況	2	18.2%
航路、寄港数等の情報	2	18.2%
船舶の入出港、離着岸情報	2	18.2%
輸出CY締切日等の情報	2	18.2%
海上コンテナトラックの位置情報	1	9.1%
貨物トレーシング（現在位置及び履歴）情報	1	9.1%
その他	1	9.1%
船舶の位置情報	0	0.0%
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	0	0.0%
ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報	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%
合計	11	100.0%

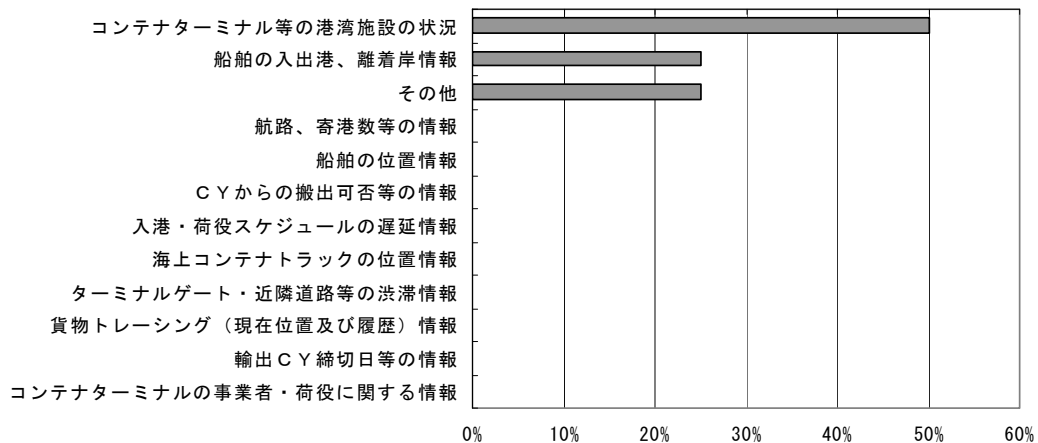
(1位)

希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容 1位 (n=4)		
コンテナターミナル等の港湾施設の状況	2	50.0%
船舶の入出港、離着岸情報	1	25.0%
その他	1	25.0%
航路、寄港数等の情報	0	0.0%
船舶の位置情報	0	0.0%
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	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%
合計	4	100.0%

(全数)



(1位)



⑦「②」において、選択されたもののうち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がありますか。（3つまで番号をお書きください）

[物流業者]

物流業者が希望する複数の港湾が広域的に行う情報提供の内容は、1位が「船舶の入出港、離着岸情報」（29.4%）の回答が最も多く、次に「CYからの搬出可否等の情報」（11.8%）が多い。

図表 資料 3- 253希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容_物流業者

(全数)			(1位)		
希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容 全数 (n=48)			希望する複数港湾が広域的に行う情報提供の内容 1位 (n=17)		
船舶の入出港、離着岸情報	8	16.7%	船舶の入出港、離着岸情報	5	29.4%
CYからの搬出可否等の情報	6	12.5%	CYからの搬出可否等の情報	2	11.8%
入港・荷役スケジュールの遅延情報	6	12.5%	コンテナターミナル等の港湾施設の状況	1	5.9%
ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報	4	8.3%	航路、寄港数等の情報	1	5.9%
コンテナターミナル等の港湾施設の状況	3	6.3%	船舶の位置情報	1	5.9%
航路、寄港数等の情報	3	6.3%	入港・荷役スケジュールの遅延情報	1	5.9%
船舶の位置情報	3	6.3%	海上コンテナトラックの位置情報	1	5.9%
海上コンテナトラックの位置情報	3	6.3%	ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報	1	5.9%
貨物トレーシング（現在位置及び履歴）情報	3	6.3%	貨物トレーシング（現在位置及び履歴）情報	1	5.9%
輸出CY締切日等の情報	3	6.3%	輸出CY締切日等の情報	1	5.9%
コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報	3	6.3%	コンテナターミナルの事業者・荷役に関する情報	1	5.9%
その他	3	6.3%	その他	1	5.9%
合計	48	100.0%	合計	17	100.0%

