

## 2. アンケート調査結果の結果概要

### (1) 目的

近畿地域全域の製造業・卸売業の方を対象に、今後の産業活動の変化の方向や、大阪湾バイエリアにおける産業立地・物流に関する施策ニーズ等を収集することを目的に実施した。

### (2) 調査概要

アンケート調査概要は以下の通り。

#### ① サンプル抽出方法・サンプル数（送付数）

企業立地場所、業種、企業規模を考慮した上で、企業データベースから 3,000 社をサンプリングした。サンプリングの対象は近畿圏内とした。

#### ② 送付・回収方法

郵送（またはメール便）による投函・回収を行った。未回答企業に対して再投函を実施。

#### ③ 実施期間

2008年12月16日（火）～2009年1月6日（火）  
再投函分 2009年2月9日（月）～2月23日（月）

#### ④ 回収率

16.0%（481件回収）。

### (3) 調査結果概要

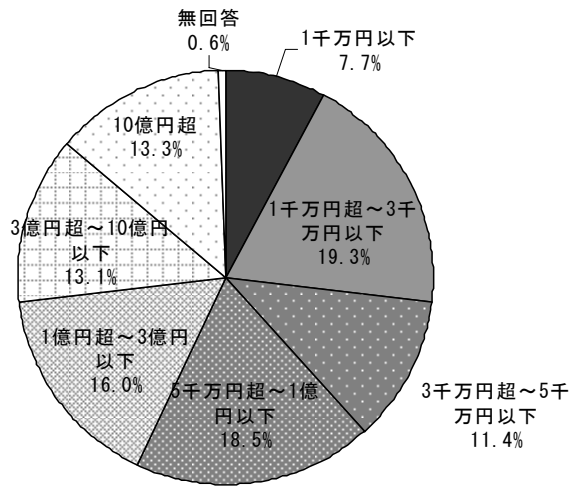
アンケート調査結果の概要は以下の通り。

#### ① 回答企業の属性

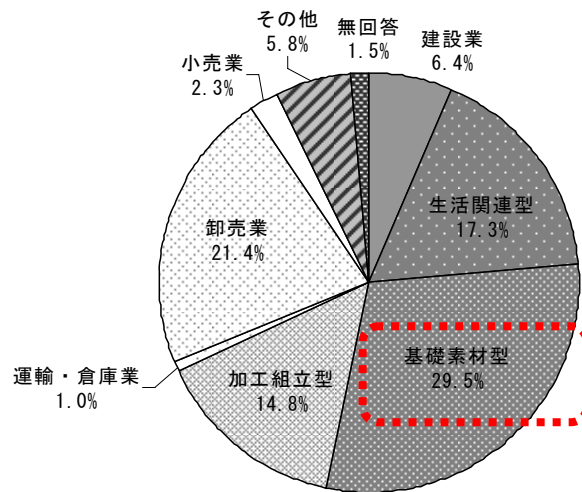
- ・回答企業の資本金は、「1千万円以下」が若干少なくなっているが、どの資本金規模からもほぼ同程度の回答を得ている。
- ・回答企業の業種は、「基礎素材型産業」が3割を占め、「卸売業」「生活関連型」「加工組立型」がそれぞれ約2割を占めている。
- ・回答企業の本社所在地は、近畿圏が9割強を占め、「大阪府」が最も多く全体の半数以上を占めている。
- ・近畿地域内に1箇所以上拠点を有している企業が多く、特に生産拠点を有する企業の割合が高くなっている。

図表 II-4 回答企業の属性

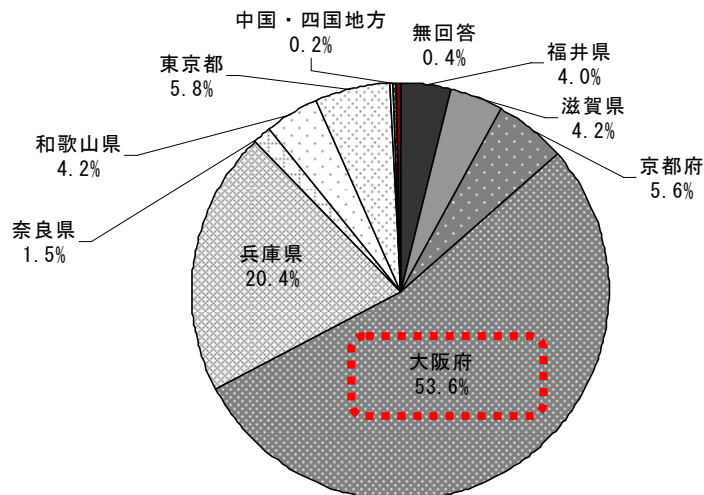
資本金[N=481]



業種[N=481]



本社所在地[N=481]



近畿地域内の拠点数[N=328]

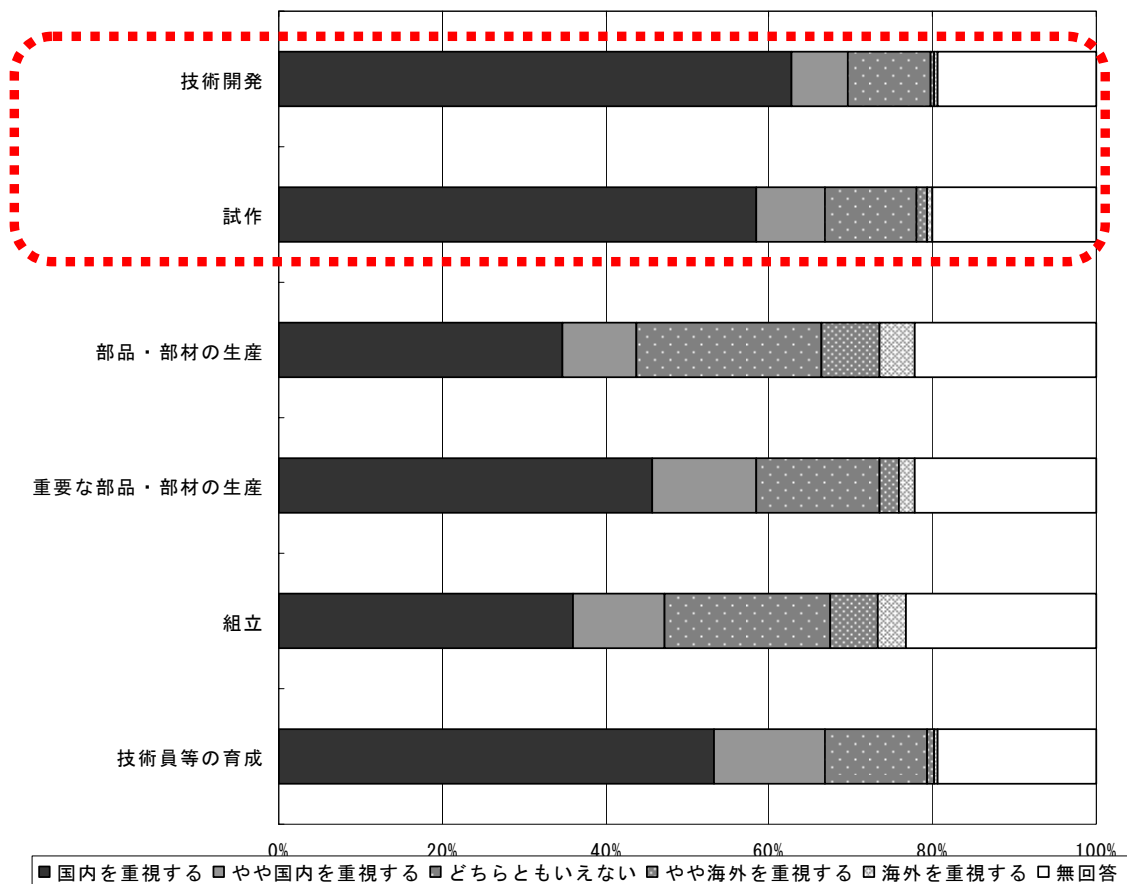
拠点数	生産拠点	物流拠点	研究開発拠点
1箇所	215	158	115
2～5未満	100	51	9
5以上	13	16	0

② 生産・物流拠点及び研究拠点の立地について

- ・回答企業の約2割が「国内生産拠点の集約・再編」を検討。
- ・生産拠点・研究拠点の立地場所として「国内重視」の傾向が強く、特に「技術開発」「試作」「技術員等の育成」の役割について国内立地を重視する企業の割合が非常に高い。
- ・生産拠点の立地検討には、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」が特に重視されている。
- ・物流拠点の立地検討には、「市場への近接性」「高速道路を利用できる」が特に重視されている。

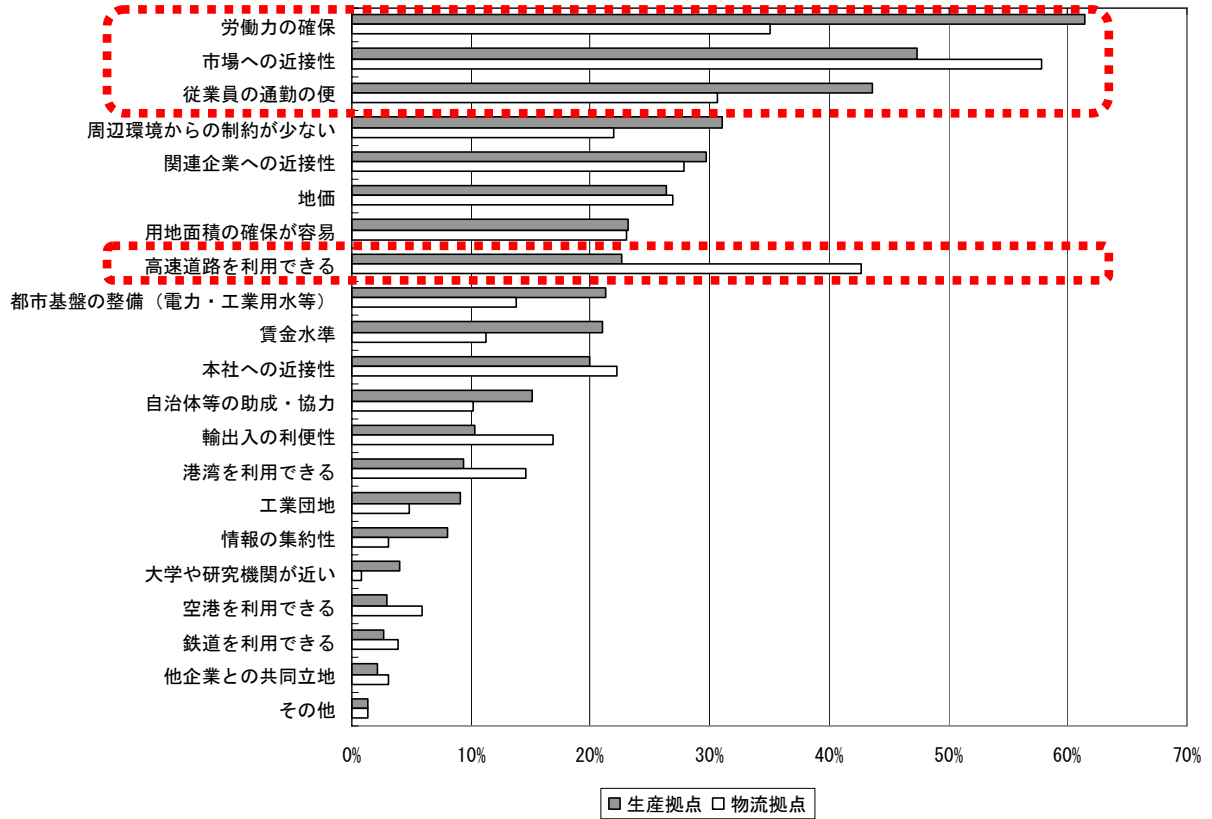
図表 II-5 生産・物流拠点及び研究拠点の立地について

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[N=481]



生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点(5つまで)

[回答:生産拠点=371社・N=1532 回答:物流拠点=356社・N=1345]



③ 生産拠点の立地意向等について

- ・国内外の生産拠点の集約・再編を検討している業種は「基礎素材型」「加工組立型」「生活関連型」が多く、国内生産拠点の集約・再編、機能特化について検討している件数が多い。
- ・基礎素材型・加工組立型に特化した個別詳細の業種では、「化学工業」「一般機械・精密機械製造業」「電気機械製造業」で国内生産拠点の集約・再編、機能特化について検討している件数が多く、「電気機械製造業」ではこれに加えて「海外シフト・組み立て機能の特化」に対する関心の高さも伺える。
- ・生産拠点を考える際に重視する点として、どの業種も「労働力の確保」が上位にきているが、業種によって重視する点の優先度に違いが見られる。

図表 II-6 生産拠点の立地意向等

国内外の生産拠点の設置に対する方針（単位：社）

業種(3類型)	国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	海外の生産拠点を日本国内へ戻すことを検討している	国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	国内生産拠点の集約・再編を検討している
農林水産業・鉱業	0	0	0	0	0
建設業	0	0	1	0	1
生活関連型	5	0	5	1	24
基礎素材型	7	0	12	1	25
加工組立型	6	0	4	3	11
情報通信業	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	0	0	0	0	0
卸売業	4	0	3	4	3
小売業	0	0	0	1	2
その他	1	0	0	2	2
無回答	0	0	1	0	0

業種(詳細)	国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	海外の生産拠点を日本国内へ戻すことを検討している	国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	国内生産拠点の集約・再編を検討している
化学工業	0	0	3	0	4
一般機械・精密機械製造業	0	0	1	0	5
電子部品・デバイス製造業	1	0	1	0	1
電気機械製造業	4	0	2	3	4
情報通信機械製造業	0	0	0	0	0
輸送用機器製造業	1	0	0	0	1

(備考) 基礎素材型：木材、パルプ・紙、化学、石油・石炭、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石、鉄鋼、非鉄金属、金属製品  
加工組立型：一般機械、電気機械、情報通信機器、電子部品・デバイス、輸送機械、精密機械  
生活関連型：食料品、飲料・たばこ、繊維、衣服、家具・装備品、印刷、なめし革、その他

生産拠点を考える際に重視する点 業種別シェアトップ3

業種(3類型)	1位	2位	3位
基礎素材型 [N=134]	労働力の確保 (61.2%)	市場への近接性 (50.0%)	周辺環境からの制約が少ない(43.3%)
加工組立型 [N=66]	労働力の確保 (71.2%)	従業員の通勤の便 (57.6%)	関連企業への近接性 (39.4%)
生活関連型 [N=78]	労働力の確保 (62.8%)	市場への近接性 (56.4%)	従業員の通勤の便 (47.4%)

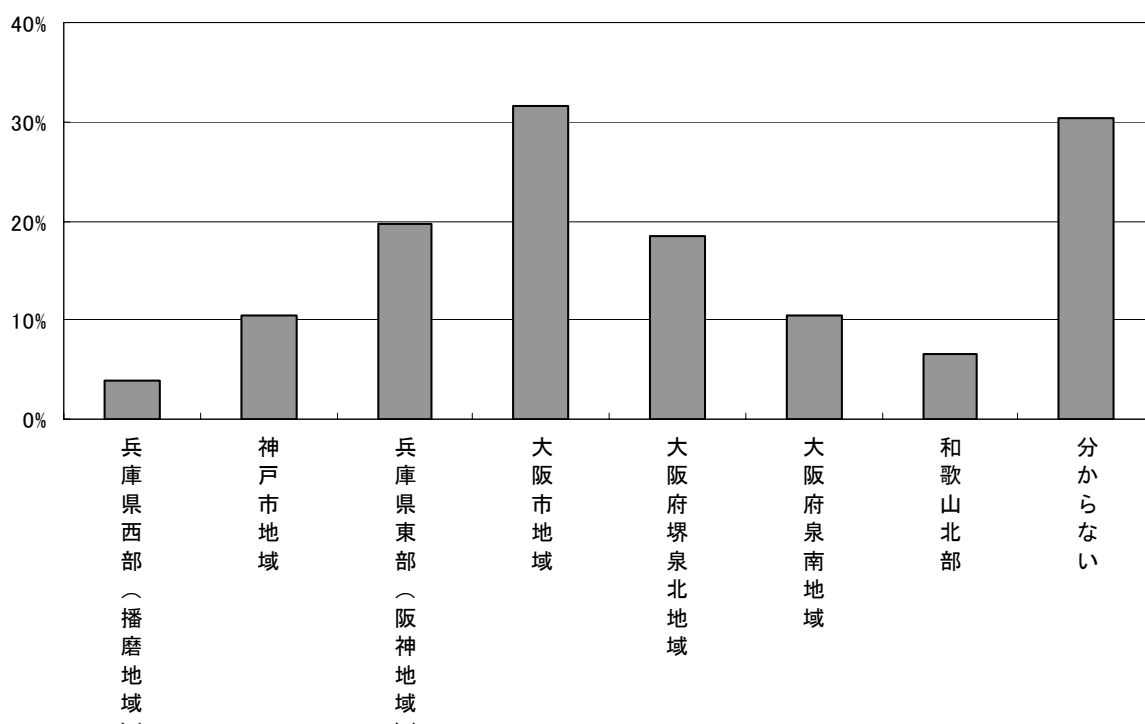
業種(詳細)	1位	2位	3位
化学工業 [N=33]	労働力の確保 (60.6%)	都市基盤(電力・工業用水等)の整備 (48.5%)	周辺環境からの制約が少ない (45.5%)
一般電子機械・精密機械製造業 [N=32]	労働力の確保／従業員の通勤の便 [同率(71.9%)]		関連企業への近接性 (40.6%)
電気機械製造業 [N=24]	労働力の確保 (79.2%)	従業員の通勤の便 (54.2%)	関連企業への近接性 (41.7%)

#### ④ バイエリアでの操業への関心について

- ・回答企業の12.9%（62社）が大阪湾バイエリアでの操業に関心を持っており、うち約半数（27社）が大阪湾バイエリアで事業所を開設する可能性を示唆。
- ・開設が考えられる地域として、特に「大阪市地域」「兵庫県東部（阪神地域）」「大阪府堺泉北地域」を挙げる企業が多い。

図表 II-7 回答企業の属性

大阪湾バイエリア内の開設が考えられる地域(3つまで)  
[回答76社・N=100]



開設が考えられる地域別／業種（3つまで）  
※複数社の回答が集まった地域／業種に網掛け

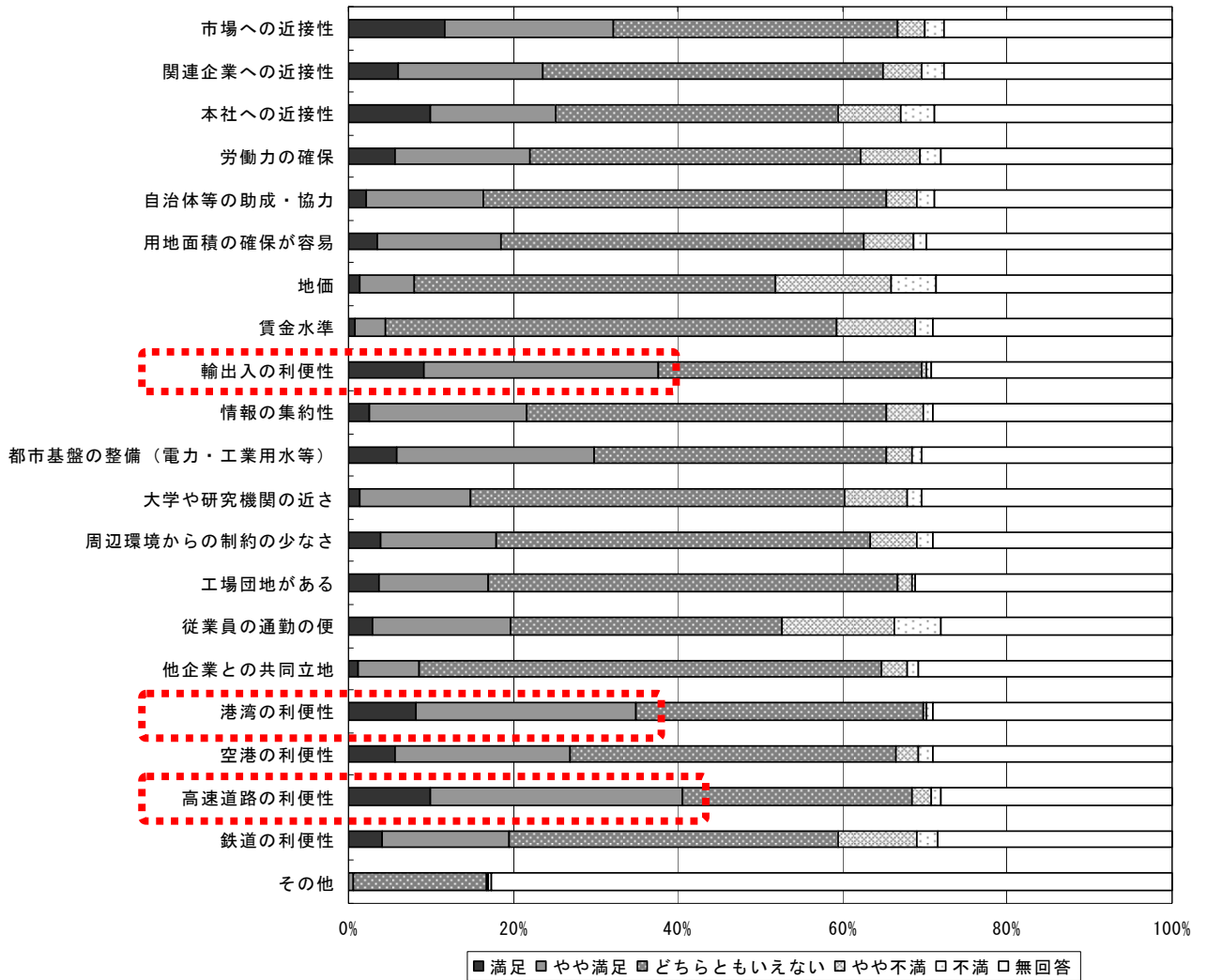
	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他
兵庫県西部 播磨地域	0 0.0%	1 8.3%	1 8.3%	4 33.3%	3 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 16.7%	0 0.0%	1 8.3%
神戸市地域	0 0.0%	1 8.3%	1 8.3%	4 33.3%	6 50.0%	0 0.0%	1 8.3%	4 33.3%	0 0.0%	1 8.3%
兵庫県西部 （阪神地域）	0 0.0%	3 25.0%	5 41.7%	7 58.3%	4 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	7 58.3%	1 8.3%	1 8.3%
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%
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%
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%
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%

⑤ バイエリアの魅力について

・バイエリアの魅力については、「高速道路の利便性」「輸出入の利便性」「港湾の利便性」の魅力は比較的評価されているものの、その他の魅力はほとんど認知されていない。大阪湾バイエリアに拠点を持つ企業は、上記3項目に加えて、「市場への近接性」「本社への近接性」「都市基盤の整備」「従業員の通勤の便」の魅力と比較的評価している。

図表 II-8 回答企業の属性

バイエリアの魅力について [N=481]



## ⑥ ベイエリアの課題について

- 大阪湾バイエリアに事業所を開設するとした場合、「道路」「通勤・公共交通」「従業員の確保」「本社から離れる不利益」「取引先・市場から離れる不利益」「立地に関する規制・手続き」「港湾機能」「空港の機能」「資金調達・回収」「バイエリアならではの立地リスク」「近隣住民との折衝」「周辺環境の悪さ」に関する課題が挙げられている。

## ⑦ 近畿地域での企業等の連携について

- 大阪湾バイエリアに拠点を持つ企業は、拠点を有していない企業に比べて、販売先・納品先、仕入先・調達先共に、海外と関係を持つ企業、大阪湾バイエリアに関係を持つ企業の割合が多い。

- 大阪湾バイエリアに拠点を有する企業は、拠点を有していない企業に比べて、販売先・納品先、仕入先・調達先共に、海外と関係を持つ企業、大阪湾バイエリアに関係を持つ企業の割合が多い。
- 大阪湾バイエリアに拠点を有する企業の販売先・仕入れ先は、(大阪湾バイエリアに拠点を持っていない企業に比べて)「大阪湾バイエリア」「兵庫県(内陸部)」「北海道・東北地方」「海外」にある比率が高い。
- 大阪湾バイエリアに拠点を有する企業の仕入先・調達先は、(大阪湾バイエリアに拠点を持っていない企業に比べて)「大阪湾バイエリア」「東京都を除く関東地方」「中国・四国・九州地方」「北海道・東北地方」「海外」にある比率が高い。

図表 II-9 近畿地域での企業等の連携

主な販売先・納品先、仕入先・販売先 (3つまで)

販売先・納品先 (拠点あり: n=391、拠点なし: n=644)

	大阪府 (バイエ リア)	大阪府 (内 陸)	兵庫県 (バイエ リア)	兵庫県 (内 陸)	和歌山 県(バイ 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

仕入先・調達先 (拠点あり: n=354、拠点なし: n=559)

	大阪府 (バイエ リア)	大阪府 (内 陸)	兵庫県 (バイエ リア)	兵庫県 (内 陸)	和歌山 県(バイ 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	69 42.9%	56 34.8%	48 29.8%	14 8.7%	7 4.3%	1 0.6%	44 27.3%	16 9.9%	23 14.3%	15 9.3%	21 13.0%	7 4.3%	33 20.5%	354
なし	34 12.0%	148 52.1%	18 6.3%	43 15.1%	5 1.8%	5 1.8%	96 33.8%	44 15.5%	32 11.3%	49 17.3%	33 11.6%	2 0.7%	50 17.6%	559



## ⑧ 連携先の近接メリットについて

・どの業種においても「主な販売先・納品先」「主な仕入先」「高速道路インター」に対して特に近接メリットを感じている（業種によってメリットのランク付けは異なる）。その他、業種によっては「大学・試験研究機関」「利用港湾」「利用空港」も挙げられている。

図表 II-10 近畿地域での企業等の連携

近接メリットがある連携先・施設（業種3類型）

### 基礎素材型 [N=142]

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%

### 加工組立型 [N=71]

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	1.4%	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%

### 生活関連型 [N=83]

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%

近接メリットがある連携先・施設(業種詳細)

**化学工業** [N=36]

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	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%

**一般機械・精密機械製造業** [N=33]

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	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%

**電気機械製造業** [N=27]

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	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%

⑨ 生産・物流拠点から連携先・施設等への移動時間について

- ・業種によって、生産・物流拠点から連携先・施設等への移動時間に特徴がある。生産・物流拠点の誘致や集積促進には、対象企業の業種の特性に応じて、連携先・施設等への概ねの移動時間を実現することが条件となる。
- ・どの業種においても、高速道路インターまでの移動時間は概ね 30 分以内となっている。

図表 II-11 生産・物流拠点から連携先・施設等への移動時間

※時間表記は、時間を回答した企業数の半数以上が収まっている移動時間。

生産・物流拠点から連携先・施設等への移動時間(業種3類型)

連携先・施設等 ／業種(3類型)	主な販売先・ 納品先	主な仕入先	主な 同業他社	主な 異業種他社	大学・ 試験研究機関	利用港湾	利用空港	高速道路 インター
基礎素材型	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	1時間以内	1時間以内	30分以内
加工組立型	2時間以内	1時間以内	2時間以内	2時間以内	1時間以内	1時間以内	1時間以内	30分以内
生活関連型	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	2時間以内	30分以内

(備考) 基礎素材型：木材、パルプ・紙、化学、石油・石炭、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石、鉄鋼、非鉄金属、金属製品  
加工組立型：一般機械、電気機械、情報通信機器、電子部品・デバイス、輸送機械、精密機械  
生活関連型：食料品、飲料・たばこ、繊維、衣服、家具・装備品、印刷、なめし革、その他

生産・物流拠点から連携先・施設等への移動時間(詳細)

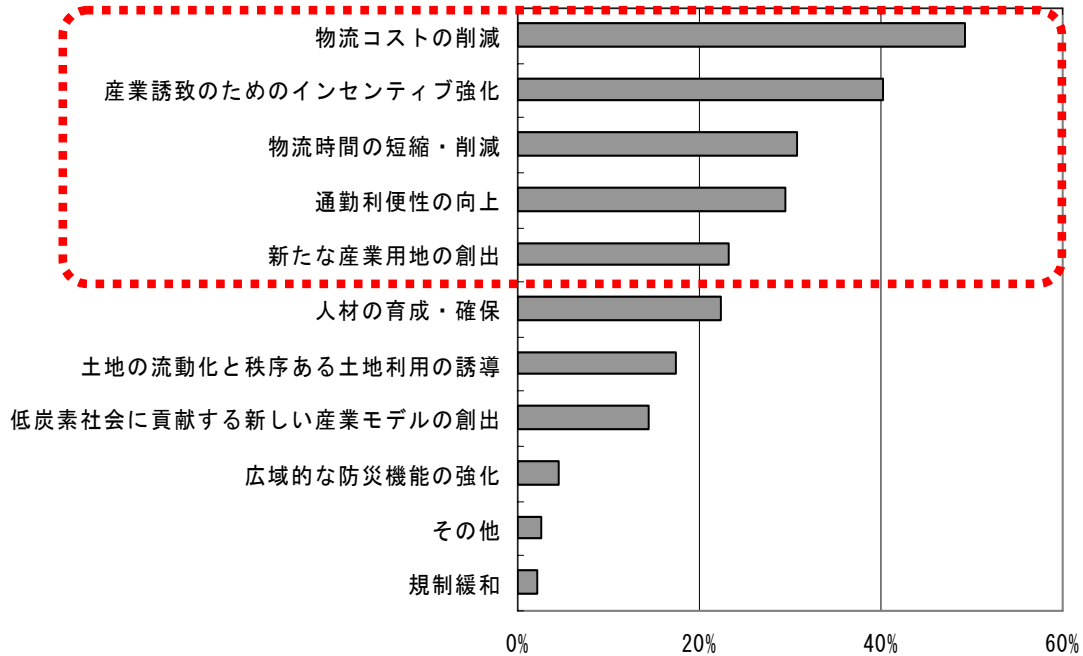
連携先・施設等 ／業種(詳細)	主な販売先・ 納品先	主な仕入先	主な 同業他社	主な 異業種他社	大学・ 試験研究機関	利用港湾	利用空港	高速道路 インター
化学工業	2時間以内	2時間以内	2時間超	2時間以内	2時間以内	2時間以内	1時間以内	30分以内
一般機械・精密機 械製造業	2時間以内	1時間以内	2時間以内	2時間以内	1時間以内	1時間以内	2時間以内	30分以内
電気機械製造業	2時間以内	1時間以内	2時間以内	1時間以内	1時間以内	1時間以内	1時間以内	30分以内

⑩ 近畿の産業立地促進及び大阪湾ベイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策について

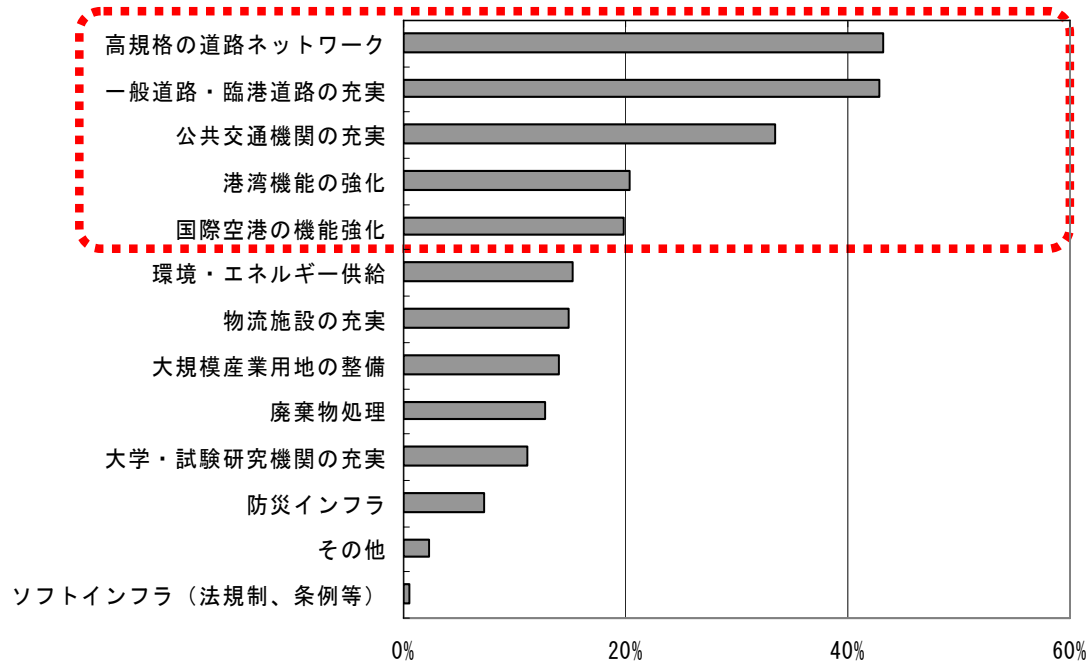
- ・ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要な課題として、「物流コストの削減」「産業誘致のためのインセンティブ強化」「物流時間の短縮・削減」「通勤利便性の向上」「新たな産業用地の創出」が主なものとして挙げられている。
- ・ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要なインフラとして、「高規格の道路ネットワーク」「一般道路・臨港道路の充実」「公共交通機関の充実」「港湾機能の強化」「国際空港の機能強化」が主なものとして挙げられている。

図表 II-12 産業立地促進及びベイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策

ベ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(3つまで)  
 [回答:361社、N=853]



ベ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(3つまで)  
 [回答:343社、N=816]

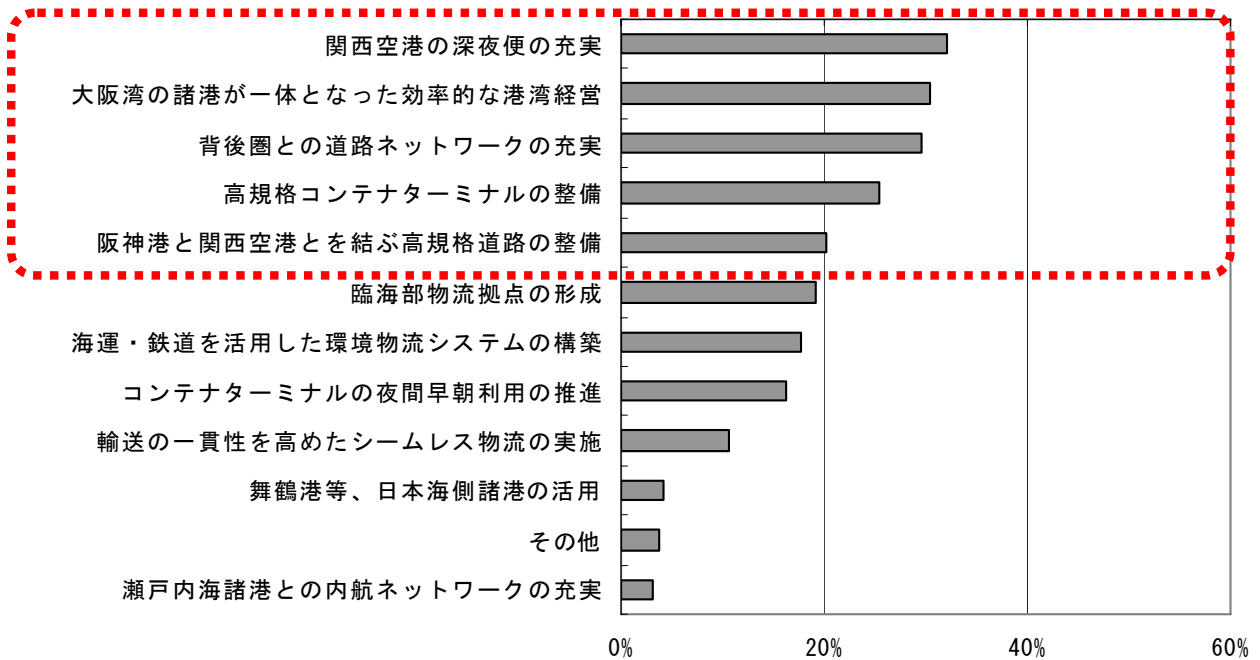


⑪ 近畿の国際物流競争力向上に向けた課題について

・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として、「関西空港の深夜便の充実」「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」「背後圏との道路ネットワークの充実」「高規格コンテナターミナルの整備」「阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備」が主なものとして挙げられている。

図表 II-13 産業立地促進及びバイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策

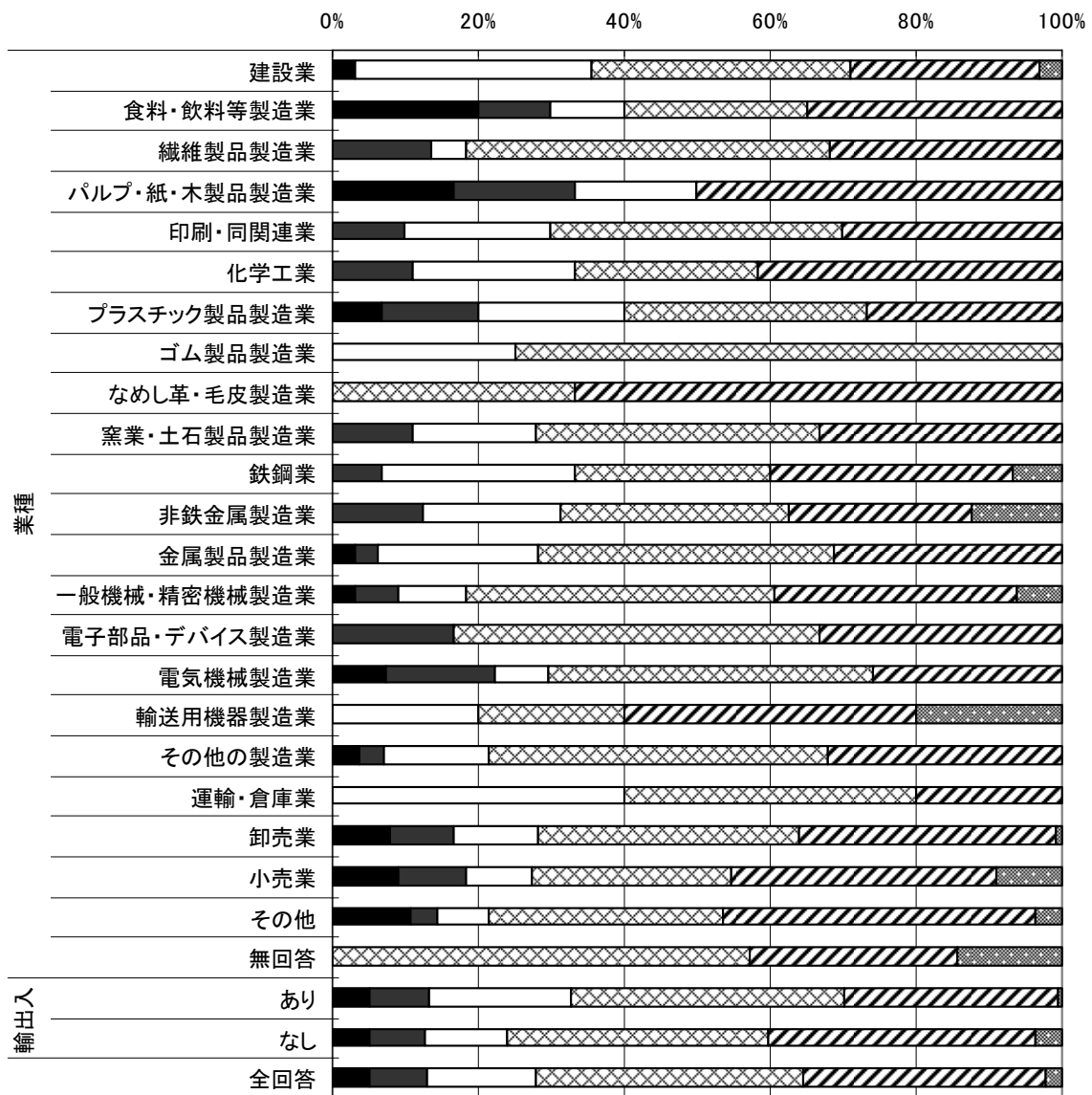
バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題(3つまで)  
[回答:178社、N=377]



⑫ 大阪湾ベイエリアへの集積が期待される企業類型と立地選択要因

- ・生産拠点の整備（移転含む）に関心を示す企業の属性を見ると、「食料・飲料等製造業」、「繊維製品製造業」、「パルプ・紙・木製品製造業」、「プラスチック製品製造業」、「電子部品・デバイス製造業」、「電気機械製造業」で生産拠点整備への関心が高い。
- ・また、輸出入貨物を扱う企業でも、生産拠点の整備（移転含む）に関心を示す傾向が若干見られる。
- ・企業類型別に重視する立地要因の特化係数を見ると、業種により差があることがわかる。

図表 II-14 拠点整備への関心と企業属性との関係



■ 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

図表 II-15 拠点整備へ関心のある企業属性別立地選択要因(特化係数)

	業種						輸出入 輸出入あり
	食料・飲料 等製造業	繊維製品製 造業	パルプ・紙・ 木製品製造 業	プラスチック 製品製造業	電子部品・ デバイス製 造業	電気機械製 造業	
市場への近接性	1.87	0.90	1.05	1.12	1.05	0.53	0.90
関連企業への近接性	0.56	1.77	0.56	1.35	1.12	1.41	0.92
本社への近接性	1.11	1.19	1.67	0.00	0.84	0.84	0.99
労働力の確保	1.36	1.24	1.08	1.08	0.81	1.29	1.09
自治体等の助成・協力	0.37	0.95	1.10	0.88	3.31	1.10	1.01
用地面積の確保が容易	0.96	0.82	0.72	1.44	0.72	0.90	0.97
地価	1.68	0.72	0.63	0.25	1.89	0.95	0.95
賃金水準	0.53	1.59	0.00	1.27	0.79	1.39	1.01
輸出入の利便性	0.54	0.00	1.63	1.30	1.63	1.63	1.65
情報の集約性	0.69	1.18	0.00	0.82	2.06	1.55	1.28
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1.83	0.89	0.00	1.25	0.00	0.78	1.08
大学や研究機関が近い	0.00	2.36	0.00	1.65	0.00	4.12	0.95
周辺環境からの制約が少ない	1.08	0.31	2.69	1.72	1.08	0.40	0.95
工業団地	0.00	0.52	0.00	2.18	1.82	0.91	1.13
従業員の通勤の便	1.15	1.09	0.76	0.92	0.38	1.24	0.98
他企業との共同立地	0.00	4.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.76
港湾を利用できる	0.59	0.00	1.77	0.71	0.00	1.33	1.16
空港を利用できる	0.00	3.21	0.00	0.00	0.00	1.41	1.66
高速道路を利用できる	1.23	1.26	1.47	0.59	1.47	0.92	0.99
鉄道を利用できる	0.00	0.00	0.00	2.47	6.18	3.09	1.01
その他	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.81

(備考) 黒白抜き：1.2以上、網掛け：1.0以上1.2未満

### 3. 先進地域事例調査の結果

#### (1) 北九州地域

近年、自動車関連産業等の集積がめざましい北九州地域において、当地に立地する企業に、①企業の立地選択要因、②立地企業のインフラに対する評価、③施策・支援についての評価・ニーズをインタビューにより確認。また、自治体へのインタビューを通じて、行政側の対応状況の把握・整理を行った。

#### ① 企業の立地選択要因

北九州地域への進出にあたっては、用地の確保、物流条件、インフラ整備状況など各種の条件を、当地において展開する各社の事業に照らし合わせて総合的に判断した結果として、当該地域を選択している。

立地決定の要因で共通して評価の高かった事項に、行政の誘致・立地に際しての積極的な働きかけがある。助成金等の支援に加え、周辺インフラの整備支援など、言わば企業にとって実のある支援を展開しており、立地企業から比較的高い評価を得ていることが確認される。

#### 【北九州への立地選択要因】

- 雇用環境、立地環境等の条件の総合的な判断
  - ・ 必要な敷地面積の確保
  - ・ 部品調達の容易性
  - ・ 物流の利便性
  - ・ 事業のためのインフラの条件
  - ・ 地価
  - ・ 自然条件（台風少ない、温暖等）
- 行政の働きかけ
  - ・ 行政の積極的な誘致
  - ・ インフラ整備、助成金等の行政支援

#### (参考：行政の誘致方策・当地の強み等)

#### 【誘致方策（例）】

- 具体的なアクションプランの実行
  - ・ 目標、ターゲット、活動方針を明確にした具体的なアクションプランの作成と実行
- 商品（＝土地）価値の向上
  - ・ 商品である土地の価値を向上させるための方策を実施。インフラ整備等も、商品価値の向上に資するものとして推進

#### 【強み・セールスポイント等】

- ・ 物流基盤が非常によく整備されていること
- ・ (ものづくりのできる) 人材が豊富であること
- ・ アジアとの近接性
- ・ 港の存在と港と近接した広大な産業用地、空港、産業インフラ
- ・ もとがものづくりのまちであり、ものづくりのDNAが息づくこと 等



## ② 立地企業のインフラに対する評価

道路、港湾いずれも比較的好評価がなされている。道路については立地周辺地域の交通網に加え、広域交通網についても評価は比較的高い。県内各所より概ね1時間で臨海部（港）までのアクセスが確保されていることから、北九州地域内に複数の生産拠点を設置する企業においても、道路の利便性は評価されている状況にある。

港湾についても、近接地に用地を確保できていることもあり、利便性に対する評価は高い。加えて、新たなコンテナターミナルの整備も進行しており、現状に対する評価に加え、今後の期待も高いという状況にある。港が関門海峡をはさんで点在する状況にはあるが、瀬戸内海方面と海外への輸送と使い分けがなされており、この点についても不便さや集約化の要望等は確認されない。

### 【インフラに対する評価】

道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政支援により比較的整った道路条件</li> <li>・工場周辺、広域含め好条件が確保されている。</li> <li>・企業の進出にあわせて周辺道路が整備される。</li> </ul>
港湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>○港との近接性</li> <li>・専用道路確保されている状況。</li> <li>○整備が進むコンテナターミナル</li> <li>・新たなコンテナターミナルも整備中であり、工場との距離も近く、利便性は向上するものと期待される。</li> <li>○アジアとの近接性</li> <li>・アジアとの取引においては窓口となる港</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちとしてのインフラ</li> <li>・北九州は、鉄のまち、金属のまちという歴史もあり、こうした分野に関連する企業にとっては、インフラ等が比較的整った条件を有する地でもあり、事業を営みやすい条件が揃っている。</li> </ul>

### (参考：行政のインフラ整備に係る方針等)

全般 (基本的な方針等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誘致のための基盤的条件として、(生産拠点としての) 操業環境を整え、競争力を確保するため、さらには次の誘致につなげていくため、産業インフラの整備を推進。</li> <li>・企業ニーズを常に吸い上げ、インフラ整備に反映していくように配慮。</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡県内でみると、東西、南北の方向に高速道路が整備されており、幹線道路の整備も進行中。県内各所より港まで1時間の条件が確保されている。</li> <li>・北九州市内でみても都市高速も整備されており、また、これまで課題とされていた一部の脆弱な道路も整備計画が進行中であり、今後改善が図られる予定。</li> </ul>

港湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門海峡を挟んで港湾が場所的にもバランスよく配置。</li> <li>・ アジアの主要港との近接性</li> <li>・ 重量のある貨物を扱える条件、ノウハウの存在</li> <li>・ 企業中心に整備された港（企業にとっての使い勝手の良さ）</li> </ul>
----	---

### ③ 施策・支援についての評価・ニーズ

行政が展開する施策・支援に対する企業の評価は高い。具体的な施策とセットで展開される誘致活動であり、かつ、企業側に示した施策・条件を実行して結果も出しているという点において、高い評価を得ている。

ニーズとしては、港湾の利便性向上に係るものや、現在整備が進んでいる道路網に関するものが確認されるが、いずれも、現状における課題というより、今後の整備に期待を寄せるという状況にある。

#### 【施策・支援に対する評価・ニーズ】

##### 【評価】

##### ○行政の積極的な誘致

- ・ 具体的な施策とセットで展開される誘致活動であり、かつ結果も出している。

##### ○インパクトある支援制度

- ・ 工場建設時における補助（投資金額も大きくインパクトは大きい）

##### 【ニーズ・課題】

- ・ 港湾利用上の時間的な制約（中津港は備途上にあり、夜間の出港も制限、時間的な制約あり）
- ・ （県内他工場との連携という意味において）高規格道路の早期の完成
- ・ 港湾の航路幅等の拡大 等

## (2) 東北地域

東北自動車道沿いに家電産業、自動車関連産業等の集積がめざましい東北地域において、当地に立地する企業に、①企業の立地選択要因、②立地企業のインフラに対する評価、③施策・支援についての評価・ニーズをインタビューにより確認。

また、近年、積極的な企業誘致活動を推進する自治体（宮城県）へのインタビューを通じて、行政側の対応状況の把握・整理を行った。

### ① 企業の立地選択要因

今回、インタビューを行った企業に関しては、行政の誘致活動が効果的であったことが指摘されている。

#### 【東北地域への立地選択要因】

- 立地環境面での条件・要因
  - ・雇用面のメリット
  - ・安価な土地・建物
- 行政の働きかけ
  - ・行政の誘致、トップセールス

(参考：行政の誘致方策・当地の強み等)

#### 【戦略】

- ・戦略産業分野を明確にした誘致

#### 【体制】

- ・県主導によるワンストップを目指す

#### 【インセンティブ】

- ・企業立地奨励金交付事業
- ・原子力発電施設等周辺地域企業立地支援事業
- ・工業立地促進資金貸付事業
- ・企業立地資金貸付事業

#### 【強み等】

- ・航路の充実した港

### ② 立地企業のインフラに対する評価

今回のインタビューでは、高速道路の整備については比較的好評価がなされていた。東北地域の産業立地は、東北自動車道沿いに展開しており、企業の誘致の受け皿となる工業団地もこのエリアに集中して整備されている。

企業の意見では、港湾を利用するケースは少ないとのことであったが、県では内陸産業団地と港湾とのアクセス性向上を課題に掲げ、港湾と内陸とを結ぶアクセス道路を整備している状況にある。

**【インフラに対する評価】**

道路	○東北自動車道沿いに企業立地が進展 ○道路整備の満足度は総じて高い
港湾	(取材対象企業では最寄り港湾の利用実績なし)
その他	○人材確保の容易性 ・雇用の確保が重要であり、当地は人材の確保が比較的容易。 ○電気・水等のインフラ条件 ・当地では、電気・水道等のインフラ条件が整備されていた

**(参考：行政のインフラ整備に係る現状認識・課題等)**

道路	<b>【現状認識】</b> ・高速道路沿いに集中する企業立地。 <b>【課題】</b> ・(港湾貨物として活用していくための)環状道路の整備
港湾	<b>【現状認識】</b> ・充実した航路を持つ港 ・安定した取扱量があり、利用頻度も高い <b>【課題】</b> ・コンテナ機能の拡充 ・自動車専用船の取扱い拡大に応じた港湾整備 ・県内企業の港湾利用率の向上

**③ 施策・支援についての評価・ニーズ**

行政が展開する施策・支援に対する企業の評価は概ね良好であったが、補助金の適用条件についてハードルを下げたいといった意見があった。その他、ニーズとしては、緑地規制の緩和、市場創出面の支援強化といった声が寄せられた。

**【施策・支援に対する評価・ニーズ】**

<p><b>【評価】</b></p> <p>○動いてくれる行政</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地購入時における地権者調整に協力。</li> <li>・立地後のアフターケアにも配慮。</li> </ul> <p>○ハードルの高い助成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金額規模は大きいですが、適用される期間が決まっていることと、新規雇用人数のハードルなどが高い。</li> </ul> <p><b>【ニーズ・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地規制の緩和</li> <li>・調整設置義務の緩和（工事費が膨大になるため増設を断念）</li> <li>・建築確認申請の審査期間の短縮化（生産計画等への影響大）</li> <li>・市場拡大のための補助（太陽光発電導入時の補助）</li> </ul>
--