

# 近畿都市圏としての奈良県の交通と物流 (高速道路による広域ネットワークの強化)

## 1. 日本の高度成長と道路近代化

### (1) 14,000km の高規格幹線道路網整備

1960年代以降の日本の高度成長期、道路等の産業基盤整備は、まず大都市の重工業化の推進が目指され、そして、その後は大都市への過度集中による過密や公害の緩和と、地方の所得向上を目指した産業の分散が目標であった。

1962(昭和37)年以降、5か年の全国総合開発計画が数次にわたり策定され、1988(昭和63)年には、第四次全国総合開発計画において、21世紀に向け多極分散型の国土形成を目指すため、交通、情報、通信体系の整備と交流の拡大を目指した14,000kmの高規格幹線道路網整備が打ち出された。

地域の発展・飛躍を促すためには、核となる都市を中心にした広域的な経済・文化ブロックである「地域集積圏」の形成が必要であり、高規格幹線道路、およびそれを補完する地域高規格道路の建設は、地域の自立発展や地域間の連携の進展を目指すものといえる。

奈良県内においても、近畿圏の外郭環状を形成する道路として、京都市から和歌山市に至る高規格幹線道路「京奈和自動車道」の建設が進んでおり、順次供用されている。

また、地域高規格道路として、平成9(1997)年に東大阪市と奈良市を結ぶ「第二阪奈道路」、および平成16(2004)年に堺市と葛城市を結ぶ「南阪奈道路」の供用が開始された。その他、奈良県中部を東西に通る「中和幹線」、紀伊半島を縦断する「五條新宮道路」の整備が進んでいる。

### (2) 産業高度化とネットワーク構築

現在、日本経済は、中国を始めとした新興工業国の追い上げにより、製造業の低迷、産業の空洞化が進んでおり、急速な産業構造の変化が迫られている。

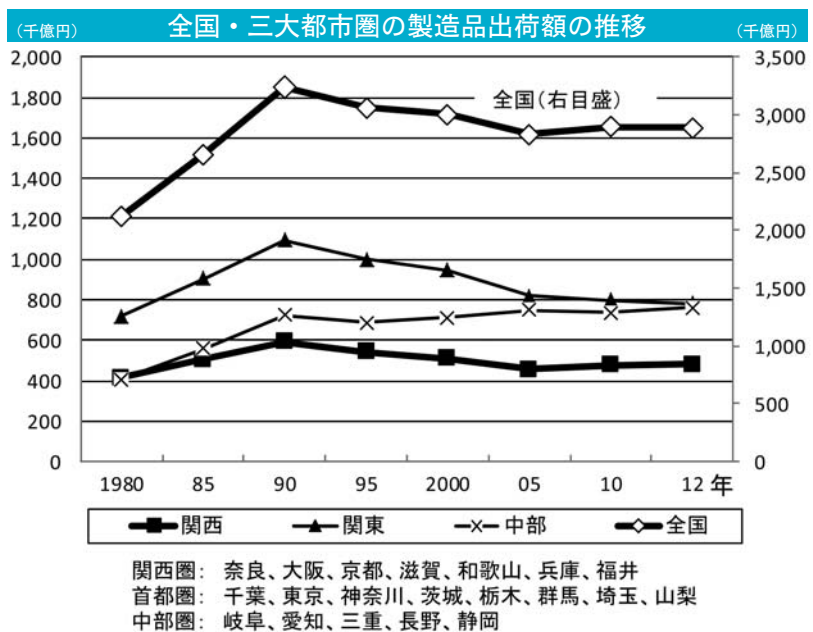
今後、日本経済、奈良県経済において、開発力・技術力を高め、さらには効率的な新しいビジネスモデルを構築していくことが重要化となる。

そのためには、研究開発機能、生産機能、財務機能の連携が必要であり、地域におけるこれらの機能の集積と、地域内外とのネットワーク構築が不可欠である。

このネットワーク構築においては、ICTの高度活用はもちろんであるがに加えて、人・モノが円滑に交流することが不可欠であり、高速交通網、特に高速道路網の整備が喫緊の課題となっている。

## 2. 関西圏と首都圏・中部圏

高度成長期から近年に至るまで、国土開発の方向性は、首都圏一極集中の緩和と地方分散であっ



資料: 「工業統計表」経済産業省

た。しかし、もう一方の極である関西圏は、電機・電子部品関連といった主要産業の低迷、また、環状の結びつきが弱く、集積を生かした効率的な生産が進んでいないことから低迷を脱せず、輸送機械を中心に急成長する中部圏に後れを取っている。

### (1) 格差が広がる関西圏と首都圏の高速道路網

首都圏においては、東名高速道路・中央自動車道・関越自動車道・東北自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道の6本の高速道路が、放射状に各地方に向けて伸びており、また、首都高速中央環状線、東京外環自動車道（外環）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）が三重に東京を取り囲み、まさに蜘蛛の巣状に高速道路網が張り巡らされている。

さらに、平成27年10月には圏央道の埼玉県内

が全面開通し、圏央道を経由して東名高速・中央道・関越道・東北道の4本の高速道路が直結し、一層広範囲にわたる地域集積圏の形成が可能となった。

一方、近畿圏においては、第二阪和自動車道、新名神自動車道の建設・供用が漸次進んでいるものの、近畿圏を環状に結節する京奈和自動車道の建設は遅れている。

地理的に、近畿圏は山間地が多く、可住地、産業用地が少ない上、交通が山地により遮断されていることで、集積が形成されにくい状況にあり、京奈和自動車道の早期開通が待たれているところである。

さらに、奈良県にとってみれば、現在整備済の第二京阪自動車道、現在整備中の新名神自動車道により、京都府南部地域の高速道路網が急速に進

### 地域別・製品分類別製造品出荷額（実数）の比較（1980-2012）

（注）従業者4人以上の事業所

（単位：10億円）

製品分類 \ 地域	1980年				2012年				
	全国	関西	関東	中部	製品分類 \ 地域	全国	関西	関東	中部
木材・木製品	5,327	800	705	1,080	木材・木製品	2,223	317	425	417
パルプ・紙・紙加工品	6,751	1,145	1,543	1,564	パルプ・紙・紙加工品	6,815	1,005	1,451	1,530
化学工業	17,961	3,463	6,109	2,823	化学工業	26,038	5,295	8,813	4,173
石油・石炭製品	15,155	2,493	5,980	1,512	石油・石炭製品	17,077	2,651	5,581	1,645
プラスチック製品	—	—	—	—	プラスチック製品	11,106	2,115	3,426	3,026
ゴム製品	2,464	566	753	477	ゴム製品	3,177	443	617	924
窯業・土石製品	8,304	1,308	1,935	1,789	窯業・土石製品	6,831	1,174	1,558	1,590
鉄鋼業	17,864	4,869	5,061	2,373	鉄鋼業	18,012	4,207	4,285	3,084
非鉄金属	8,091	1,327	2,777	1,340	非鉄金属	8,923	1,304	2,566	1,560
金属製品	10,311	2,777	3,383	1,682	金属製品	12,861	2,859	3,537	2,818
基礎素材型産業	92,228	18,749	28,247	14,640	基礎素材型	113,063	21,370	32,259	20,766
一般機械	17,361	4,422	5,886	3,299	はん用器機	10,624	3,080	3,086	2,042
電気機械	22,160	4,600	10,611	3,518	生産用機器	15,539	3,480	4,398	3,152
輸送用機械	24,897	2,036	9,300	9,321	業務用機器	6,919	881	2,629	2,033
精密機械	3,420	350	1,906	750	電子部品	13,338	1,829	2,429	3,024
武器製造業	17	—	x	—	電気機器	14,983	3,560	4,012	4,756
電子部品・デバイス製造					情報機器	8,622	1,009	3,059	1,835
情報通信機械器具製造業					輸送機器	56,486	3,693	11,705	29,832
加工組立型産業	67,854	11,408	27,702	16,888	加工組立型産業	126,510	17,532	31,317	46,673
食料品	22,196	3,876	6,265	3,516	食料品	24,302	3,646	7,184	3,881
飲料・飼料・たばこ	—	—	—	—	飲料・飼料・たばこ	9,615	1,785	2,876	1,910
繊維工業	7,781	2,951	822	1,945	繊維工業	3,923	1,101	447	773
衣服・その他繊維製品	2,903	619	632	501	家具・装備品	1,731	334	450	405
家具・装備品	2,847	493	654	703	出版・印刷	5,482	1,019	2,392	725
出版・印刷	6,803	1,210	3,897	602	なめし革・同製品	350	109	126	26
なめし革・同製品	962	328	475	48	その他製造品	3,753	971	1,137	814
その他製造品	8,566	2,013	3,347	1,933	生活関連・その他型産業	49,155	8,964	14,610	8,534
生活関連・その他型産業	52,059	11,490	16,093	9,249	総計	288,728	47,867	78,186	75,974
総計	212,142	41,647	72,042	40,777					

※製品分類は随時見直されており、1980年、2012年各年の分類方法に従う。

資料：「工業統計表」経済産業省

むことで、同地域の集積の形成も進み、地域間競争における大きなハンディキャップとなる。

またこれは、東名高速道、名神高速道を骨格とする日本の東西基幹道路の機能をさらに補完・強化する位置づけにあることから、長年にわたり高速道路整備に取り残されてきた奈良県にとって、まさに「素通り」される危険性もはらみ、これらの基幹道路と結節する南北の高規格道路建設は死活問題ともいえる。

(2) 関西圏・奈良県の人動き

近年の20年間の自動車による人の動きを、10年に1度実施されるパーソントリップ調査の平成2年、12年、22年の数値からみている。

この調査は、経済活動が落ち着いており天候の良い秋の日の1日にどのように人が移動しているかを調査したものである。

奈良県内と大阪府・内市間の自動車による人の移動は伸び悩んでおり、これまで、大阪との結びつきの強かった産業の沈滞を投影しているとも

奈良県内発の自動車による人の移動

発地 着地	年次 (平成)	滋賀県	京都府	大阪府 (大阪市以外)	大阪市	兵庫県	和歌山県	奈良県内		域外	合計	
								北和	中南和			
北和	22年	869	27,381	23,909	9,820	1,892	598	503,929	449,390	54,539	4,846	573,244
	12年	560	24,102	31,170	10,853	2,134	647	505,805	454,344	51,461	4,872	580,143
	2年	741	15,105	23,412	9,345	1,832	434	389,451	348,898	40,553	3,301	443,621
中南和	22年	800	3,383	24,535	8,563	1,617	5,263	631,574	54,013	577,561	11,922	687,657
	12年	384	2,312	27,511	10,880	1,345	4,452	617,791	51,579	566,212	10,905	675,580
	2年	255	1,464	22,680	9,860	767	3,102	418,967	39,672	379,295	9,211	466,306
奈良県合計	22年	1,669	30,764	48,444	18,383	3,509	5,861	1,135,503	503,403	632,100	16,768	1,260,901
	12年	944	26,414	58,681	21,733	3,479	5,099	1,123,596	505,923	617,673	15,777	1,255,723
	2年	996	16,569	46,092	19,205	2,599	3,536	808,418	388,570	419,848	12,512	909,927



奈良県内着の自動車による人の移動

発地 着地	年次 (平成)	滋賀県	京都府	大阪府 (大阪市以外)	大阪市	兵庫県	和歌山県	奈良県内		域外	合計	
								北和	中南和			
北和	22年	747	27,120	24,589	9,255	2,026	525	503,403	449,390	54,013	5,172	572,837
	12年	829	24,121	31,356	11,265	2,080	481	505,923	454,344	51,579	4,722	580,777
	2年	661	15,690	23,858	11,236	1,650	388	388,570	348,898	39,672	3,065	445,118
中南和	22年	792	3,075	24,406	8,314	1,940	5,548	632,100	54,539	577,561	11,772	687,947
	12年	385	2,173	26,778	12,015	1,326	4,555	617,673	51,461	566,212	11,365	676,270
	2年	240	1,319	22,761	10,209	810	3,119	419,848	40,553	379,295	9,046	467,352
奈良県合計	22年	1,539	30,195	48,995	17,569	3,966	6,073	1,135,503	503,929	631,574	16,944	1,260,784
	12年	1,214	26,294	58,134	23,280	3,406	5,036	1,123,596	505,805	617,791	16,087	1,257,047
	2年	901	17,009	46,619	21,445	2,460	3,507	808,418	389,451	418,967	12,111	912,470

## 生活圏でみた奈良県来訪者（旅客流動）の出発地（代表交通機関別）

※都道府県を越える通勤・通学目的を除く旅客流動。

※幹線交通機関を乗り継いだ場合は、「①航空、②鉄道、③幹線旅客船、④幹線バス、⑤乗用車等」の順で代表交通機関とする。

（単位：千人／年）

代表交通機関 目的地	乗用車等		幹線バス		航空		鉄道		幹線旅客船		全機関	
	奈良	南和	奈良	南和	奈良	南和	奈良	南和	奈良	南和	奈良	南和
北海道・東北	119	25	1	0	92	3	36	0	1	0	251	28
関東	12	0	73	0	30	1	296	3	0	0	417	5
東京・神奈川	82	6	31	5	57	3	783	16	0	0	952	31
北陸	76	1	2	0	9	0	86	2	1	0	172	3
中部	6,068	418	15	0	0	0	439	6	0	0	6,524	423
福井・滋賀	1,156	42	0	0	0	0	22	2	0	0	1,177	44
京都・大阪・兵庫	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
和歌山	1,692	2,510	2	0	0	0	52	0	0	0	1,747	2,510
中国	181	10	23	0	7	0	149	1	3	0	364	11
四国	39	2	52	0	11	0	32	0	5	0	142	3
九州・沖縄	11	1	1	0	117	3	149	6	23	0	305	11
合 計	9,439	3,018	204	6	328	12	2,041	35	33	0	12,047	3,072

注1:「—」は純流動データ対象外の大都市圏内々流動量

注2:「0」は流動量が500人/年未満

資料：「第5回（2010年）全国幹線旅客純流動調査」国土交通省

いえる。平成22年は、為替が80円台で推移し、輸出産業が国際的な価格競争力を無くすなど、一般的に経済が沈滞していた時期である。

一方、漸次開通している京奈和自動車道の効果もあって、奈良県全域と京都府間の人の移動が大幅増加しており、また、奈良県北和地域と南和地域の往来も改善している。

特に、奈良県北部は、奈良先端科学技術大学院大学を始めとした関西文化学術研究都市が広がり、研究開発機能の集積した地域であり、県内各地との交流の活発化は、奈良県産業の高度化にとって有意義なものになる。

また、全国各地（近畿大都市圏を除く）からの旅行者の奈良県来訪の動きを2010年の「全国幹線旅客純流動調査」からみると、関西圏や北陸、中国、九州方面からは鉄道が主体であるが、中部圏、また、関西圏からは自動車による来訪が多い。

全体では、自動車による来訪が最も多く、北和（奈良）で約9百万人、来訪者の78%、また、南和では約300万人、98%を占めている。

### （3）関西圏・奈良県のモノの動き

関西圏（三重県含む）から発送されるモノの流れを1995年から2010年までの「全国貨物純流動調査」から重量ベースでみてみると、2010（平成22）年は、為替の円高進行により経済が沈滞した時期であることから物流量は減少をみている。

特に奈良は、電機・電子部品製造業の比率が高く沈滞していたが、いずれにしても、近畿圏内では物流量合計は他府県に大きく後れを取っている。

関連する都市も、関西圏が大部分を占め、さら

#### 国内物流におけるトラックの比率（3日間調査）（単位：トン）

	トラック 輸送計		総合計
		(%)	
奈良	75,526	98.7	76,514
福井	136,454	99.0	137,821
滋賀	266,546	98.7	269,985
京都	256,938	99.7	257,616
大阪	1,011,815	94.6	1,070,066
兵庫	894,886	80.8	1,108,156
和歌山	89,609	45.2	198,152
三重	490,584	75.8	647,412

※代表輸送機関がトラックである物流量

資料：2010（平成22）年全国貨物純流動調査

に広域的な事業展開が待たれるところである。

また、国内物流におけるトラック輸送の比率をみると、約99%となっている。この傾向は、兵庫、和歌山、三重などの港湾施設が充実した府県を除き、ほぼ全府県に当てはまる。

近畿各府県の物流量を見ると、世界同時不況等2010年の経済の特殊性を勘案しても漸減傾向にあるといえる。製品のダウンサイジング、高付加価値化の進展により、重量のみでは判断しづらい

ものの、産業の沈滞は明らかであり、産業集積の活性化が喫緊の課題といえるのは確かであろう。

### 3. 高速道路に期待される効果

#### (1) 製造業に及ぼす効果

近年、地方間競争の激化が叫ばれる中、日本の三大都市圏である近畿圏、中京圏、首都圏をそれぞれ核に持つ、関西圏、中部圏、関東圏も例外ではない。関西圏は基礎素材型産業の比率が相対的

近畿各府県発地の物流量（3日間調査）

（単位：千トン）

着地 発地	年次	東北・北海道	首都圏	北陸	中部	関西	中国	四国	九州・沖縄	合計
奈 良	2010	1.1	4.9	0.3	9.0	57.5	11.0	1.4	0.7	76.5
	2005	0.4	5.0	0.8	4.8	78.6	59.3	2.3	0.6	94.4
	2000	1.1	7.2	1.1	6.2	76.3	4.2	1.0	1.8	96.7
	1995	1.5	7.3	0.5	8.5	94.4	5.9	0.4	1.4	115.9
三 重	2010	4.9	53.6	3.5	495.6	76.2	15.8	2.9	6.0	647.4
	2005	5.1	47.6	3.6	462.2	40.5	13.8	2.3	4.6	573.5
	2000	13.5	30.3	4.9	611.0	78.6	16.6	2.6	3.2	755.2
	1995	2.8	39.2	3.1	584.0	70.8	16.6	3.2	5.5	716.4
滋 賀	2010	2.7	26.5	4.4	31.0	183.0	17.2	3.2	8.2	270.0
	2005	3.1	17.5	2.7	30.7	236.1	10.7	2.4	7.2	305.8
	2000	2.5	17.8	2.9	50.6	301.2	11.1	2.2	5.5	388.2
	1995	3.4	18.8	5.7	55.7	384.5	13.0	2.4	4.5	483.8
京 都	2010	1.6	14.2	2.1	15.1	211.5	51.6	1.7	5.4	257.6
	2005	1.4	11.1	2.0	13.7	180.9	56.5	1.4	4.6	219.7
	2000	2.0	9.4	2.3	11.8	314.8	51.3	1.1	3.9	350.8
	1995	1.2	10.4	1.7	12.0	315.6	83.1	1.3	2.4	348.9
大 阪	2010	13.4	61.4	15.0	69.1	819.8	121.6	16.0	29.9	1,070.1
	2005	12.6	79.1	14.2	92.5	1,009.1	100.2	27.4	45.8	1,332.5
	2000	17.0	94.5	19.6	94.1	1,233.9	101.9	27.8	41.5	1,574.3
	1995	16.9	74.3	19.3	100.6	1,448.2	155.0	39.9	45.3	1,823.3
兵 庫	2010	15.2	66.0	11.7	49.8	826.4	77.7	32.0	31.1	1,108.2
	2005	7.8	52.5	8.1	61.4	611.9	50.3	23.3	19.6	832.8
	2000	15.4	56.8	8.9	51.2	762.4	58.0	25.2	30.8	1,006.7
	1995	13.2	79.4	15.2	53.8	1,075.8	78.1	37.1	29.2	1,379.9
和 歌 山	2010	3.4	11.3	0.9	31.6	103.9	12.8	19.4	18.2	198.2
	2005	0.7	176.5	4.6	39.7	200.4	58.9	3.0	42.2	524.5
	2000	1.0	7.2	0.5	6.8	185.3	10.0	2.0	1.6	206.5
	1995	0.7	25.4	2.1	6.8	177.8	5.7	14.5	5.5	236.8
福 井	2010	1.4	9.6	9.7	13.8	98.5	11.0	0.3	1.2	137.8
	2005	0.7	3.9	3.2	6.3	117.8	12.4	0.1	0.8	134.3
	2000	0.9	9.0	27.2	9.6	171.5	1.0	0.7	1.2	220.7
	1995	0.6	5.5	12.4	9.7	175.6	1.8	0.5	0.7	206.8

資料：「2010（平成22）年全国貨物純流動調査（物流センサス）」国土交通省

に高く、また、加工・組立型産業において、一時は関西のリーディング産業であった電機・電子部品関連も、直近は、アジア諸国等の新興工業国にシェアを奪われていることから、関西経済の地盤沈下が懸念されている。

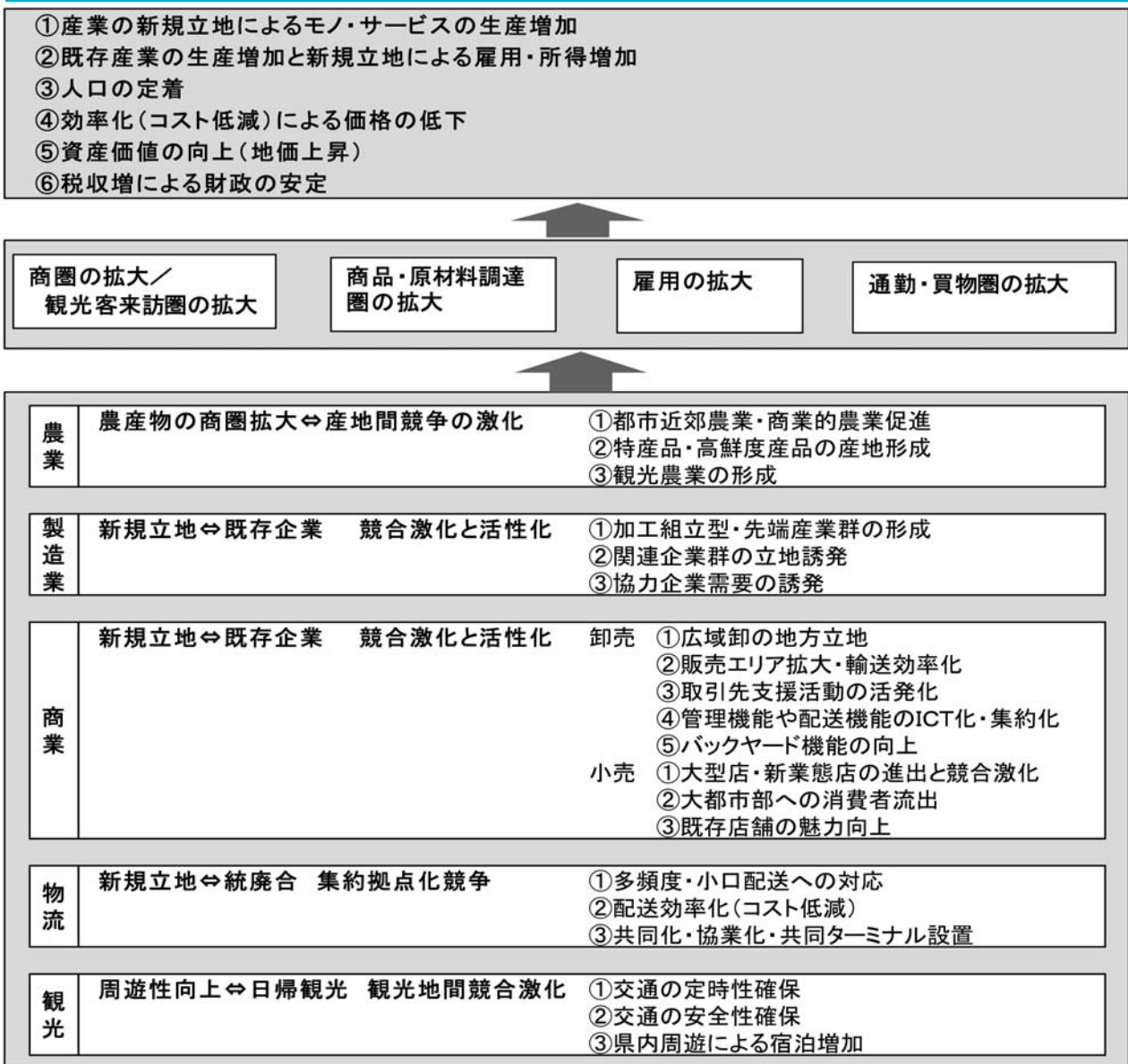
また、奈良県においては、電機・電子部品関連に加え、伝統的に生活関連・その他型産業の比率が高いが、労働集約産業としての性格を残すこと

から新興国との競合はさらに深刻といえる。

そのため、研究機関との緊密な連携や、優秀なサポーティング産業（協力企業）群との連携による製品の付加価値化、また、効率的な物流によるコスト削減が急務になっており、円滑な交流を支える交通の高度化が不可欠である。

さらに、地域集積を生かした事業共同化の推進、また、市場のニーズに即応するためのSCM（サ

### 広域交通網整備の効果の概略フロー図



プライチェーンマネジメント)やジャストインタイム(かんぱん方式)生産システムの広まりで、物流の効率化への要求は強い。

## (2) 商業に及ぼす効果

現在、卸売業においては、管理機能や配送機能のICT化が進み、配送の効率化が事業の存続にも影響を与えつつある。

また、配送拠点が道路交通の利便性の高い地域に集約され、さらに、生産機能の立地も誘発されるケースがみられることから、道路交通網の近代化が不可欠となっている。

小売業においては、モータリゼーションの進展で郊外での大型小売店・新業態店の立地が時代の流れとして続いている。近年は高齢化の進展で中心市街地商店への回帰が一部で見られるものの、奈良県内の多くの購買力が主として大阪府内に吸収され(消費の県外流出)、南北交通網の整備による商圏の県内南北への拡大が課題である。

## (3) 農業に及ぼす効果

奈良県は近郊野菜・果樹等の高付加価値農産物の生産者も多く、新鮮な農産物の物流体制を整えることで、農産物のブランド化の進展、需要者との直接取引による価格の安定化等が期待される。

特に近年、6次産業化が叫ばれる中、製造業、サービス業と連携を緊密化して新しい特産食品の開発、また、アクセスの向上により観光客誘致を図ることで観光農業の拡大も視野に入る。

## (4) 観光業に及ぼす効果

観光業において、道路交通の高度化は日帰り観光の増加、経済効果の高い宿泊観光客減少の要因となる懸念がある。

しかし、道路混雑による道路交通の定時性の低さは、特に団体観光客誘致の致命的な欠陥であり、この解消は喫緊の課題である。

また、奈良県内道路網の整備により、県内周遊観光が増加することにより、日帰り観光から宿泊観光に結びつけることも可能で、国宝、重要文化財、世界遺産と、観光資源が豊富な奈良県においては、観光客の周遊性を高めることも喫緊の課題といえる。

## 4. まとめ

### ～広域的な近代的・高速交通網整備～

#### (1) 近畿圏の多極集中

経済の首都圏一極集中、さらに輸送機械産業の発展を中心とした中部経済圏の急速な台頭がみられる中、関西経済圏の相対的な地位の低下が進む。

奈良県は近畿大都市圏の一角を担い、ベッドタウンとしての機能が人口の増加要因となり、また、産業・経済においても、大阪を中心とした大都市部を主要市場としてきたが、近年は、関西経済の停滞と歩調を合わせて県内経済も沈滞気味である。

さらには、大阪府内泉州地域や和歌山県内、また、滋賀県・京都府南部の高速道路整備が進む中、関西圏の産業ネットワークにおいて奈良県の存在感はますます薄くなる。

関西圏の高速道路交通は、総延長距離においては、首都圏、中部圏に格段に見劣りするものではない。ただ、奈良県については全国でも最も低い水準のグループには入るが、これも、京奈和自動車道の完成を見れば、急速に改善しよう。

問題は、例えば首都圏では東京を指向しているような、関西圏の高速道路配置の戦略性がはっきりしない、京・阪・神の伝統的な大都市のどこを指向するかがはっきりしない点である。

紀伊半島という、後背地を持たない地域が多く  
の部分を占め、地域内での一極集中が難しく、ま  
た、京・阪・神がそれぞれ個性を発揮した発展を  
遂げていることもあり、地域内での多極化が一つ  
の方向性としてある。

そのため、奈良県としても、多極的な連携ネッ  
トワークを広げる必要があり、東西南北に伸びた  
高速道路網が求められるところである。

## (2) 近畿圏外郭部の開発

また、近畿の問題点として、山間地に分断され、  
首都圏、中部圏に比して平坦な可住地、産業用地  
の確保が難しい点であろう。

そのため、奈良県、和歌山県、滋賀県を始めと  
した都心部の外郭地域の開発と効率的なネットワー

ク化が求められる。

地価の比較においても、山間地は低価格であり、  
高速道路整備による将来に向けた発展性は高く、  
例えば京奈和自動車道のインターチェンジ付近の  
戦略性を持った開発は、奈良のみならず、関西圏  
の発展もかかわってくる課題であろう。

東名高速－名神高速－山陽自動車道（中国自動  
車道）による国土軸が関西圏を素通りしないため  
にも、関西圏エリア内の縦横の高速道路ネットワー  
クの強化が必要である。 (山城 満)

### 【参考文献】

- 「2014年版 関西経済白書」 (一財) アジア太平洋研究所
- 「2014 国土交通白書」 国土交通省
- 「2015 国土交通白書」 国土交通省
- 「平成 22 年の京阪神都市圏における人の動き」  
京阪神都市圏交通計画協議会

地目別平均地価 (関西圏各府県・三重県)

(単位: 件、千円/m<sup>2</sup>)

	合計		田		畑		宅地		山林		原野		埋立地		工場跡地		その他	
	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価	件数	地価
奈良	合計	20 6.5	4 21.6			5 18.1					1 1.8			1 6.3	9 4.6			
	内陸	20 6.5	4 21.6			5 18.1					1 1.8			1 6.3	9 4.6			
	準臨海 臨海																	
滋賀	合計	31 10.2	5 7.4	1 48.3	11 12.3	4 2.0							1 2.1			9 9.8		
	内陸	31 10.2	5 7.4	1 48.3	11 12.3	4 2.0							1 2.1			9 9.8		
	準臨海 臨海																	
京都	合計	32 34.5	1 65.6	2 20.7	6 122.7	9 1.4	2 1.8							7 54.7	5 9.0			
	内陸	32 34.5	1 65.6	2 20.7	6 122.7	9 1.4	2 1.8							7 54.7	5 9.0			
	準臨海 臨海																	
大阪	合計	10 20.7			6 51.1	1							1 46.6	2 67.6				
	内陸	9 14.8			6 51.1	1								2 67.6				
	準臨海 臨海	1 5.8 - 0.0											1 46.6					
兵庫	合計	38 36.8	2 26.8		20 35.4	1 0.8	1 8.4	1 200.0	5 15.3	8 8.0								
	内陸	35 11.6	2 26.8		20 35.4	1 0.8	1 8.4		5 15.3	6 6.2								
	準臨海 臨海	1 25.0 2 3.4											1 200.0				2 27.0	
和歌山	合計	11 5.5	2 16.1		4 13.5	3 0.7								1 10.6	1 3.1			
	内陸	11 5.5	2 16.1		4 13.5	3 0.7								1 10.6	1 3.1			
	準臨海 臨海																	
三重	合計	49 5.1	2 5.4	2 3.0	5 10.0	23 2.0	5 5.8						1 11.7	11 2.8				
	内陸	46 3.6	2 5.4	2 3.0	4 10.0	23 2.0	5 5.8								10 2.9			
	準臨海 臨海	1 1.3 2 1.6			1 10.3									1 11.7	1 0.8			

資料: 「平成 26 年工場立地動向調査」 経済産業省