

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会

「スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果に関する調査結果」について

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会(以下、協議会)では、関西経済連合会と大阪商工会議所の会員企業を対象に、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成に伴うわが国の社会や経済に与える影響についての調査を実施し、このたび、その結果を取りまとめました。

2015年8月14日に閣議決定された新たな国土形成計画(全国計画)では、リニア中央新幹線開業により三大都市圏が一体化し、世界を先導するスーパー・メガリージョンが形成されることへの期待が明記されました。今後、国土交通省において、スーパー・メガリージョン構想の具体化に向けた検討が進められる予定です。

そこで協議会では、リニア中央新幹線全線開業によるスーパー・メガリージョン形成がわが国の社会や経済に与える影響を、リニア中央新幹線全線開業により新たに生み出される価値への期待や名古屋・大阪間の開業時期が東京・名古屋間よりも18年遅れることへの危機感といった観点から、アンケートを中心とした調査を行いました。

調査の結果、リニア中央新幹線により東京・大阪間が約1時間で結ばれた場合、イノベーションの促進や働き方が多様化するという声がある一方、大阪開通が18年遅れた場合、関西企業の成長ポテンシャルが低下するという懸念が多くみられ、リニア中央新幹線の全線同時開業の必要性が改めて浮き彫りになったと考えています。

今後、協議会としては、リニア中央新幹線の全線同時開業に向けて、国の成長戦略・骨太の方針への明記および国による検討の開始をめざし、取りまとめた内容をもとに要望活動を行ってまいります。また、国土交通省国土政策局が設置するスーパー・メガリージョン構想検討委員会で取りまとめるとされている意見書にも反映されるように取り組んでまいります。

<調査結果のポイント>

- スーパー・メガリージョン形成過程における企業活動等への影響
(リニア中央新幹線 大阪開通が18年遅れた場合の影響)
 - ・関西企業における事業活動の首都圏、海外へのシフト
 - ・関西企業の成長ポテンシャルの低下
- スーパー・メガリージョンが形成された場合の効果
(リニア中央新幹線により東京・大阪間が約1時間で結ばれた場合の効果)
 - ・人的交流が活性化することによるイノベーションの促進・新産業の創出
 - ・人事異動や配置転換の選択肢拡大、働き方の多様化
 - ⇒政府が掲げる「一億総活躍社会」「新三本の矢」の実現に貢献

スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への 影響と効果に関する調査結果

～リニア中央新幹線 全線同時開業による日本の新たな成長に向けて～

<概要版>

2016年4月

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会

調査目的

- 企業へのアンケート調査を実施することで、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョン(※)形成によって新たに生み出される価値、及びそれがわが国の社会や経済に与える影響について明らかにする。

※スーパー・メガリージョン：リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化することで形成される世界最大の巨大都市圏。

調査概要

調査時期：2015年11月2日～12月4日

調査対象：関西経済連合会会員企業1,026社、大阪商工会議所会員企業1,079社

回答企業数：125社

属性：製造業 45.6%(57社)、非製造業 54.4%(68社)

資本金3億円以上 59.2%(74社)、3億円未満 40.8%(51社)

本社立地場所 関西圏 82.4%(103社)、首都圏 29.6%(37社) ※二社制の企業を含む

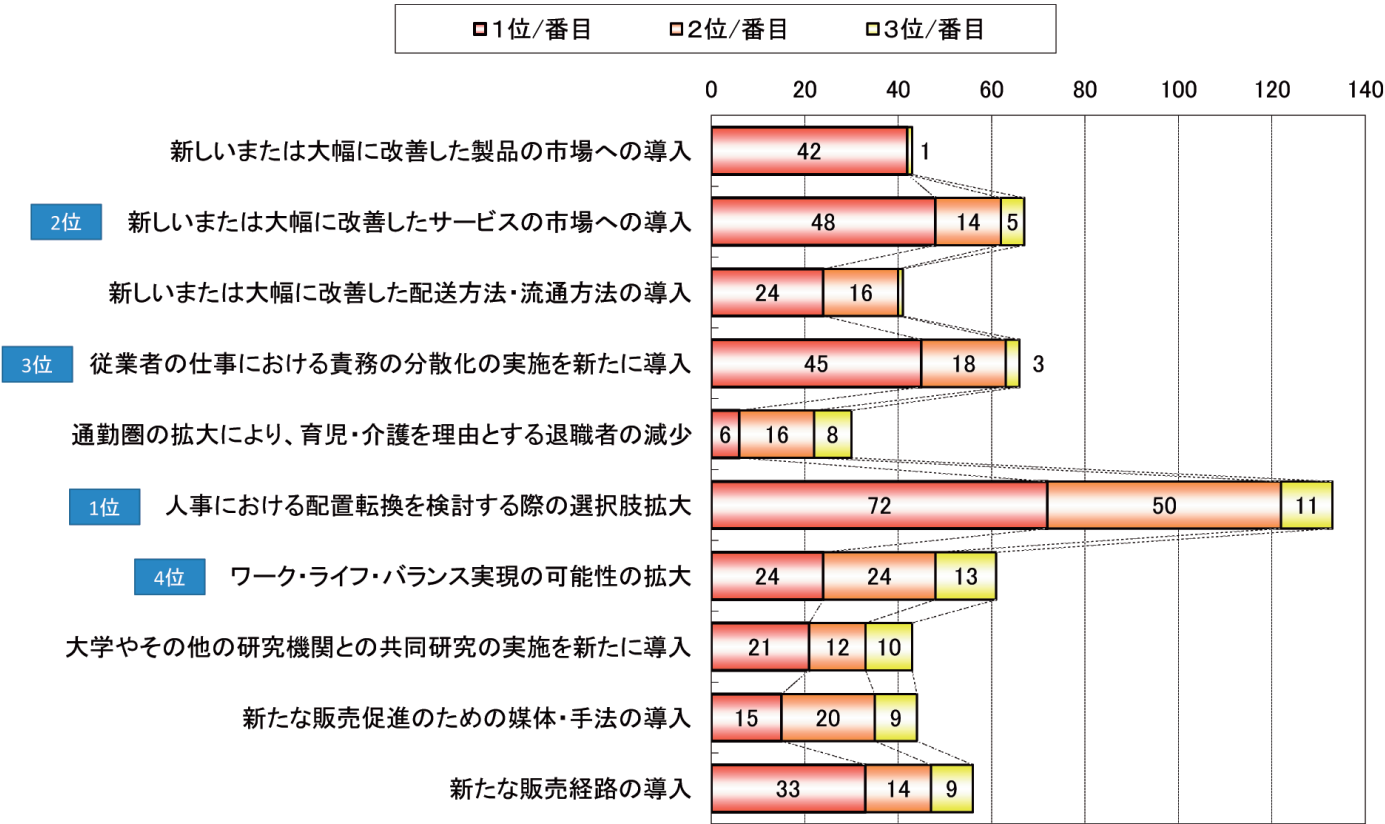
調査結果 ～リニア中央新幹線により東京・大阪が約1時間で結ばれた場合の効果～

○企業において期待される効果

- 「人事における配置転換を検討する際の選択肢拡大」をはじめ、企業組織や働き方に関する回答や意見が多くみられた。

<アンケート結果>

東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う項目(一部抜粋)



<企業ヒアリング結果>

- 東京・大阪開通がもたらすイノベーションは、労働分野・働き方へのインパクトは大きいと思われる。育児・介護による退職者の減少、女性労働力の活用拡大などが期待できる。
- 女性や高齢者にとっての労働環境が改善され、国内における労働力人口の不足問題が解消されるとともに、社会保障費の削減や税収の増加により、財政再建にもつながることが予想される。

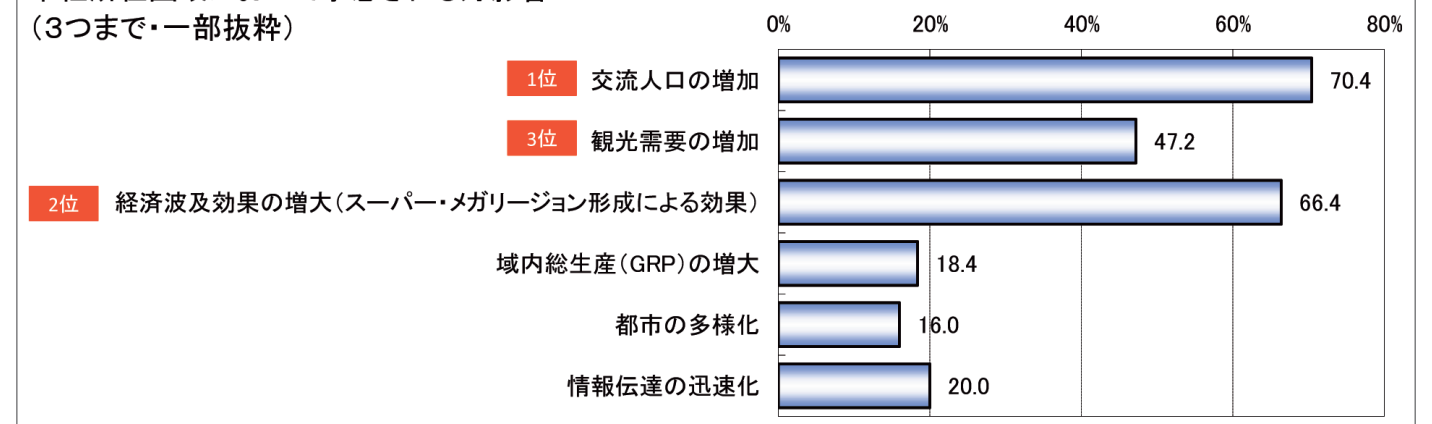
東京・大阪が約1時間で移動可能となることに伴う時間的制約の軽減は、**人事異動や配置転換の選択肢拡大**をもたらすことで、**組織のあり方を大きく変え、働き方を多様化させる**可能性がある。

○圏域において予想される影響

- 本社が立地する圏域において何らかの好影響ありとする企業は9割以上。
- 「交流人口の増加」、「経済波及効果の増大(スーパー・メガリージョン形成による効果)」、「観光需要の増加」を予想する意見が多くみられた。

<アンケート結果>

本社所在圏域において予想される好影響(3つまで・一部抜粋)



<企業ヒアリング結果>

- 東京・大阪間の時間的制約が小さくなることにより、人的交流が活発になる。
- 大学や研究機関との新たな共同研究の機会が増えることが期待でき、その結果としてイノベーションが起こることも期待できる。
- 観光資源の豊富な関西圏においては、移動時間が短くなることにより内外からの需要が高まる。

スーパー・メガリージョン形成は、人的交流を活性化させ、イノベーションや**新しい成長産業創出の推進要因**になり得る可能性がある。
その結果、**生産性と働き方に関する変革**をもたらすことが期待される。

スーパー・メガリージョン形成への期待

イノベーションの促進、新産業の創出

国際競争力及びGDPの向上

人事異動や配置転換の選択肢拡大や働き方の多様化

ワーク・ライフ・バランスの大きな変革

リニア中央新幹線全線開業によるスーパー・メガリージョン形成により、**一億総活躍社会、新三本の矢「GDP600兆円、出生率1.8、介護離職ゼロ」の実現に貢献**

スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への 影響と効果に関する調査結果

～リニア中央新幹線 全線同時開業による日本の新たな成長に向けて～

2016年4月

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会

目 次

■調査概要	1
■調査結果のポイント	2
■調査結果	6
I. スーパー・メガリージョン形成過程における企業活動等への影響	
1. 企業活動への影響	
2. 企業にとっての好影響と悪影響の大きさ	
3. 悪影響への対策	
4. 悪影響を受けて移転を検討する「部門・組織」と「移転先」	
5. 大阪開通が18年遅れた場合の関西圏への影響	
II. スーパー・メガリージョンが形成された場合の効果	
1. 圏域において予想される好影響と悪影響	
2. 関西圏が担うべき役割	
3. 企業活動への影響	
4. 期待される効果及びイノベーションの可能性	
5. 予想される経済社会や企業、従業員への効果・メリット	
■リニア中央新幹線の大阪までの開業が18年間遅れた場合の負の影響分析 (APIR) ……	17
1. 関西から失われる企業利益と過去との比較からみる規模感	
2. 結論	
■集計データ・調査票	20

■調査概要

<アンケート概要>

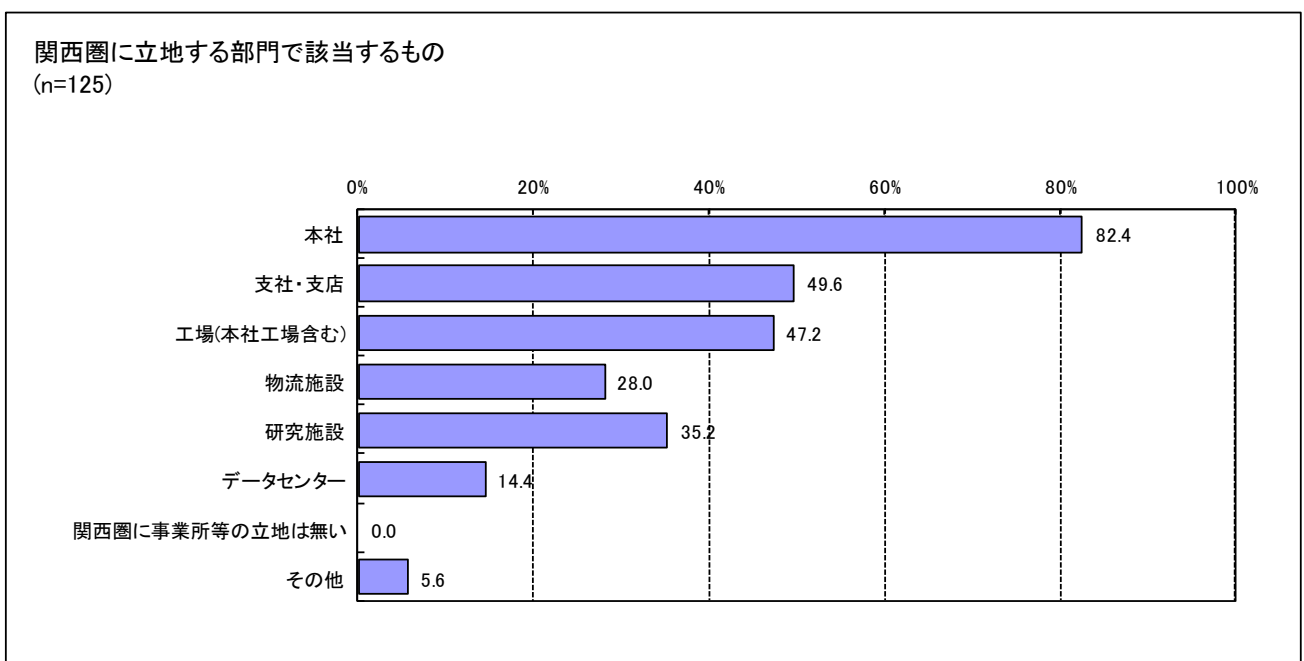
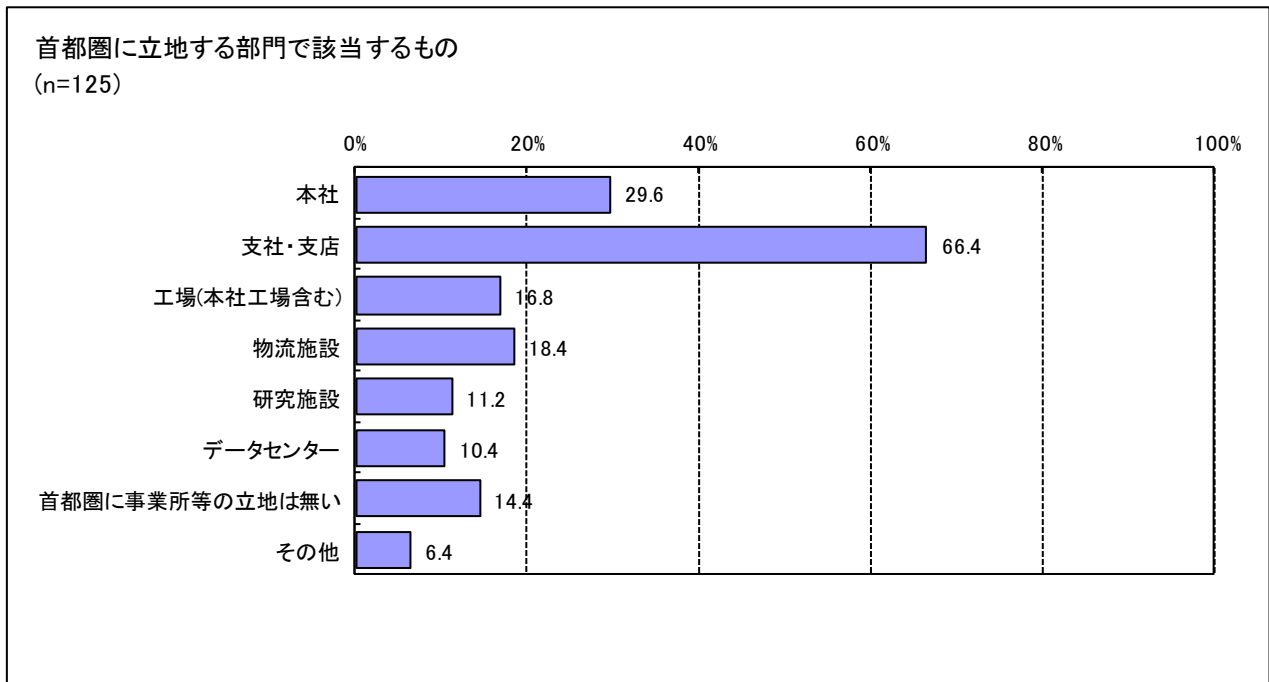
調査時期：2015年11月2日～12月4日

調査対象：関経連会員企業1,026社、大阪商工会議所会員企業1,079社

回答企業数：125社

属性：製造業45.6%（57社）、非製造業54.4%（68社）

資本金3億円以上 59.2%（74社）、3億円未満 40.8%（51社）



■調査結果のポイント～スーパー・メガリージョンがもたらす影響と効果～

I. リニア中央新幹線 大阪開通が18年遅れた場合の影響

1. 大阪開業18年遅れの影響

リニア中央新幹線の大阪開業が18年遅れることで、企業は関西における事業活動を首都圏へシフトさせ、本社部門等の東京移転も進展する可能性は高い。加えて、事業活動の海外シフトを検討する企業もあることなどから、18年の遅れは東京一極集中の加速のみならず、日本経済の空洞化を招く懸念もある。

今回実施した調査によれば、18年遅れに伴う業績への悪影響を懸念する傾向は中堅・中小企業において顕著となっている。また、悪影響への対策として「関西の本社、支店・支社の移転を検討する」とした企業が約28.4%あり、そのうちの84.0%が移転先を首都圏としている。さらに、大企業・製造業を中心に海外シフトを検討する企業も14.8%に上った。

2. スーパー・メガリージョン形成に向けた課題

大阪開業18年の遅れは、東京一極集中を加速させ、三大都市圏がその特徴を活かしたスーパー・メガリージョン構想実現の遅れをもたらす、もしくは頓挫させる可能性は高い。影響分析から、関西の潜在成長率、成長ポテンシャル低下は避けられなくなることが分かったが、これはスーパー・メガリージョン形成の効果を低減させることにも繋がる。

したがって、企業の首都圏シフト（事業活動及び本社部門等）を抑制し、スーパー・メガリージョンの効果を最大化することによって、日本の国際競争力強化を図るためには、リニア中央新幹線の東京・大阪同時開業が必要不可欠といえる。

今回実施した調査によれば、18年遅れの関西圏への影響については、「関西圏の相当程度の活力低下」を懸念する割合が82.4%に上る。また、アジア太平洋研究所（APIR）の影響分析によれば、単年度で2.1%の営業利益が失われるという試算が出ている。

II. リニア中央新幹線により東京・大阪が約1時間で結ばれた場合の効果

（スーパー・メガリージョン実現により考えられる効果）

スーパー・メガリージョン形成により、最も発現の可能性が高いイノベーションは、「組織」と「プロダクト（新製品・新サービス）」に関するイノベーションであると予想される。とりわけ、東京・大阪が約1時間で移動可能となることに伴う時間的制約の軽減は、人事異動や配置転換の選択肢拡大をもたらすことで、組織のあり方を大きく変え、働き方を多様化させる可能性があることが示唆された。

また、「プロダクト（新製品・新サービス）」に関しては、具体的な予測は難しいものの、スーパー・メガリージョン形成は、ITや人工知能に関するイノベーション創出の推進要因にもなり得るものであり、その結果、生産性と働き方に関する変革をもたらすことが期待される。

今回実施した調査（ヒアリング）によれば、「ロボット・人工知能などのイノベーション創出等は、一定の集積とネットワークが有効であり、その意味で、スーパー・メガリージョン形成は、同分野のイノベーション創出を加速させる可能性がある」との意見等があった。家電製品などの開発・普及が女性の家事労働負担を軽減し、労働参加率を高める要因となったとの研究結果などもあり、リニア中央新幹線による時間的制約の軽減及びITや人工知能の活用が、女性の労働参加率を高める可能性は高いものと推測される。

（「一億総活躍社会」、「新三本の矢」への効果）

リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョン形成は、企業における「組織」や「プロダクト（新製品・新サービス）」に関するイノベーションを促進させる可能性があり、安倍内閣が打ち出した一億総活躍社会、新三本の矢「GDP600兆円、出生率1.8、介護離職ゼロ」の実現に貢献するものといえる。

大規模な対流を発生させるリーディングエリアとしてのスーパー・メガリージョン形成は、イノベーションの促進、そしてAIやIoTを活用した新機軸、新産業の創出等をもたらすことが大いに期待され、その意味で、わが国経済の成長エンジンエリアとして国際競争力及びGDPの向上に寄与するものと思われる。

さらに、リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれた場合の雇用分野へのインパクトは大きい。企業において人事異動や配置転換の選択肢が拡大することにより、労働者の働き方も多様化することが期待される。結果、「一億総活躍社会」実現への課題である、出産・育児による女性の就業難や介護離職などを乗り越え、労働参加率向上及びワークライフバランスの推進にもつながることが期待される。

女性の活躍推進に関連する政策については、育児休業制度・労働時間制度の改善、公的な保育サービスの拡充など、労働政策や社会保障政策等が中心になっているが、スーパー・メガリージョンなど国土政策及びイノベーション政策も大いに関連性があるものといえる。

今回実施した調査及びヒアリングによれば、「通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少」「ワーク・ライフ・バランス実現の可能性拡大」を期待する回答や意見が多くみられた。また、「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」の試算によれば、東京・大阪同時開業の経済効果は、年間6,700億円、GDPを0.14%引上げるとの結果が示されているが、スーパー・メガリージョン形成は、新産業創出、労働参加率向上等の構造的変化をもたらすことから、経済効果・GDPへの寄与は、さらに高いことが期待される。

＜「スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果に関する調査結果」及び「影響分析」について＞

■調査結果

I. スーパー・メガリージョン形成過程における企業活動等への影響

(リニア中央新幹線 大阪開通が18年遅れた場合の影響)

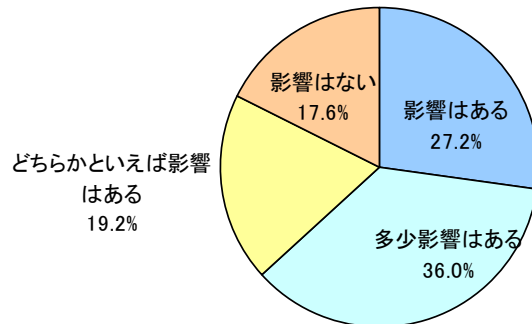
1. 企業活動への影響 (問1、問2)

- ・ 「影響はある」「多少影響はある」とする企業は63.2%。「どちらかといえば影響はある」とする企業を加えると、82.4%が何らかの影響があるとしている。
- ・ 好影響と悪影響との関係については、「好影響小・悪影響小」44.7%、「好影響小・悪影響大」40.8%の割合となっている。

問1

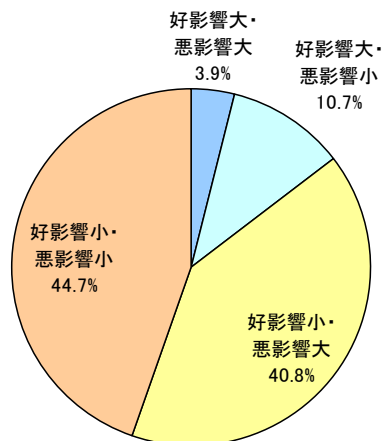
東京～名古屋の所要時間が現状の約半分以下になり、かつ18年間大阪まで開通しない状況が続いた場合、貴社の企業活動はどうかと思いますか。予想されるもの1つをお選び下さい。

(n=125)



問2. 貴社にとって好影響と悪影響は、どのような関係になるとお考えですか。予想される組合せのもの1つをお選びください。

(n=103)



2. 企業にとっての好影響と悪影響の大きさ（問3）

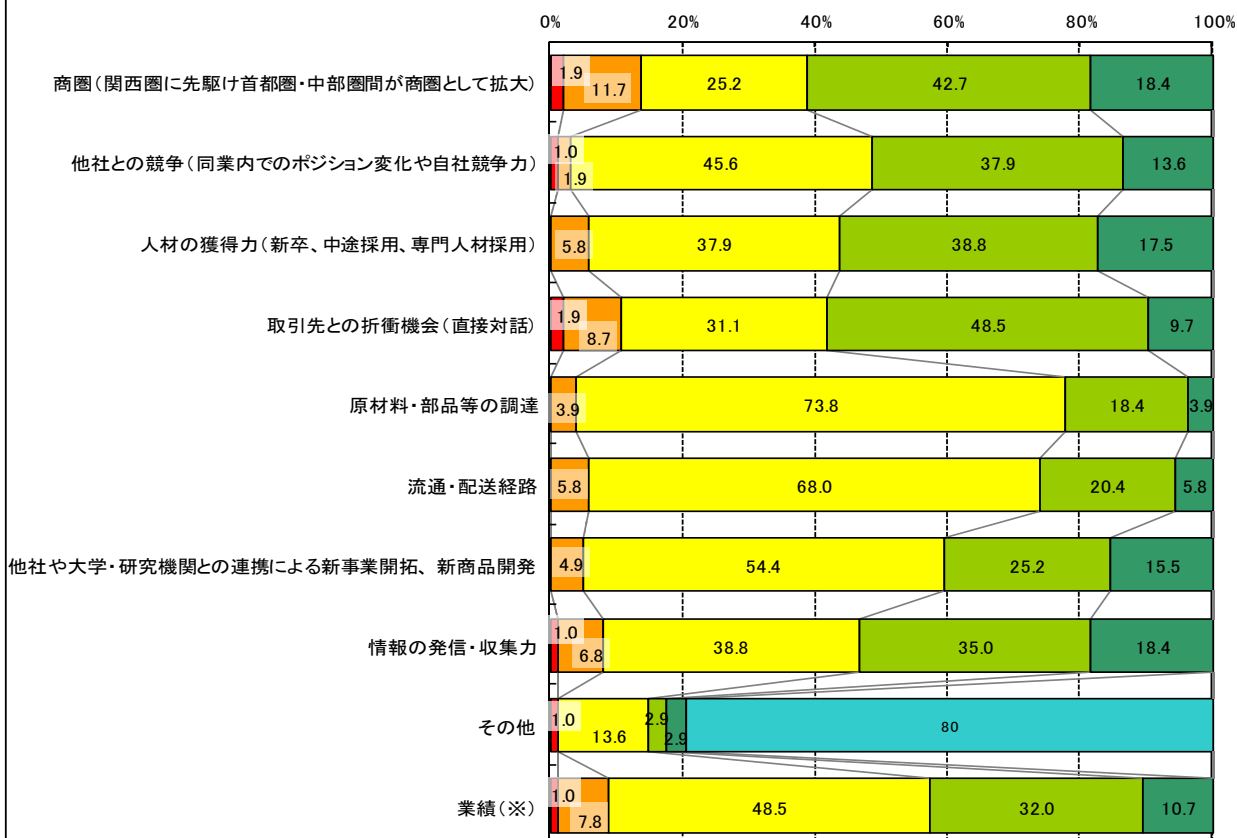
- ・ 何らかの悪影響を受けるものとして「商圈」（61.1%）、「取引先との折衝機会」（58.2%）、「人材の獲得力」（56.3%）を挙げる企業の割合が高い。
- ・ 業績については、「影響無し」が48.5%を占めるが、何らかの悪影響ありとする企業割合も42.7%に上っている。

問3. 貴社にとって予想される、好影響・悪影響の大きさを、それぞれお選びください。

(※)「業績」について:名古屋・大阪開通が18年遅れることが、貴社の業績へ及ぼす影響について、下記の目安おおよその参考に該当箇所をお選びください。

好影響 : 営業利益対前年比収益+10%以上
 やや好影響: 同+5%程度
 やや悪影響: 同▲5%程度
 悪影響 : 同▲10%以上

■好影響 ■やや好影響 ■影響無し ■やや悪影響 ■悪影響 ■無回答

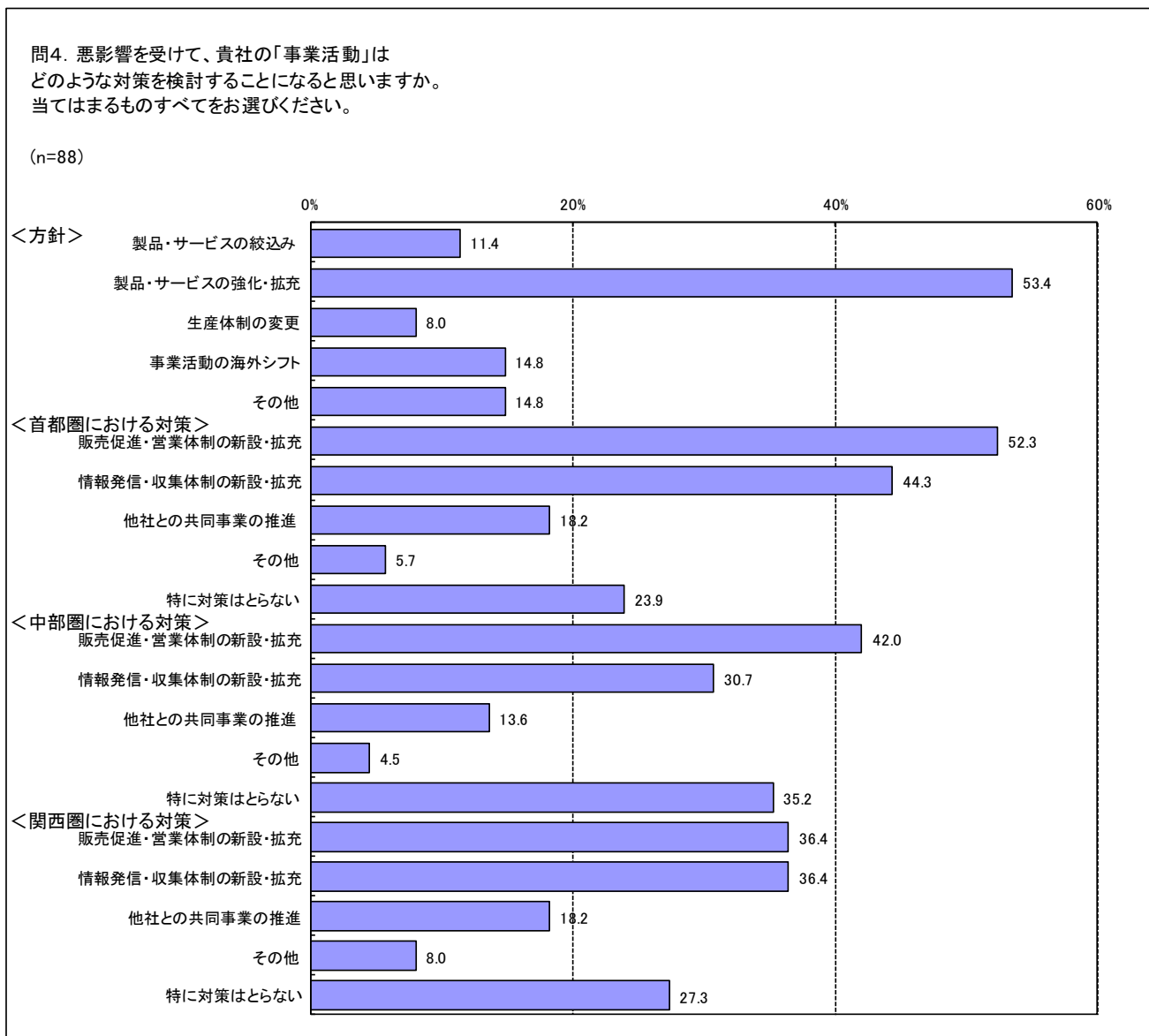


企業ヒアリング結果

- ・ 18年遅れにより人口・企業の東京集中が加速し、関西の商圈縮小が予想より大きいならば、関西圏でのみ商品認知度が高い企業（関西圏を主なマーケットとする企業）の業績は悪化する可能性はある。
- ・ 大学進学者の東京志向がさらに強まることで、良い人材が東京に集中することになる。人材獲得上、関西は不利になる可能性がある。
- ・ 「影響なし」との回答は、あくまでも“18年後の想定が難しい現時点”での回答であり、状況によって影響を受ける可能性はある。

3. 悪影響への対策（問4）

- ・ 悪影響に対する対策としては、「製品・サービスの強化・拡充」（53.4%）を図るとする企業割合が高い。その一方、「事業活動の海外シフト」とする企業も14.8%ある。大阪開通18年の遅れは、首都圏・中部圏へのシフトだけでなく、海外に軸足を移す企業も一定割合でてくると推測される。
- ・ 具体的対策については、首都圏・中部圏・関西圏ともに大きな差はなく、「販売促進・営業体制の新設・拡充」「情報発信・収集体制の新設・拡充」が中心となっている。



企業ヒアリング結果

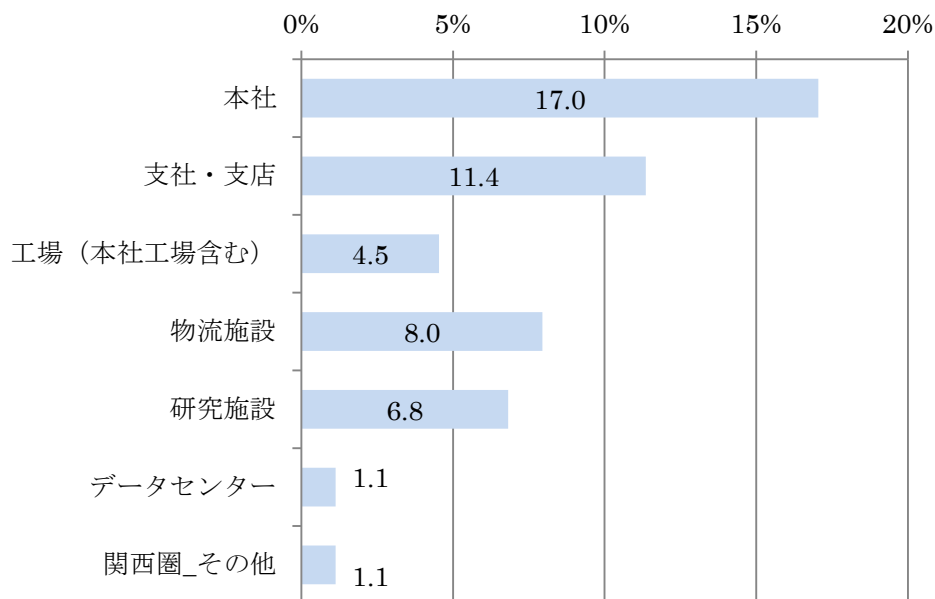
- ・ 現在、人口及び経済成長の将来見通しにより、海外（ASEAN、インド、中近東など）へ事業を展開しているが、18年の遅れはこれを加速させることになる。

4. 悪影響を受けて移転を検討する「部門・組織」と「移転先」(問5)

- ・ 悪影響を受けて、「関西の本社、支社・支店の移転を検討する」とした企業は28.4%。
このうち、84.0%が首都圏への移転を検討する、としている。

問5. 悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」の他地域への移転を検討されると思いますか。
当てはまる「部門・組織」すべてをお選び下さい。

(n=88)



悪影響を受けて、貴社の「本社」「支社・支店」は、どこに移転を検討することになると考えますか。
当てはまる「移転先」をすべておえらびください。

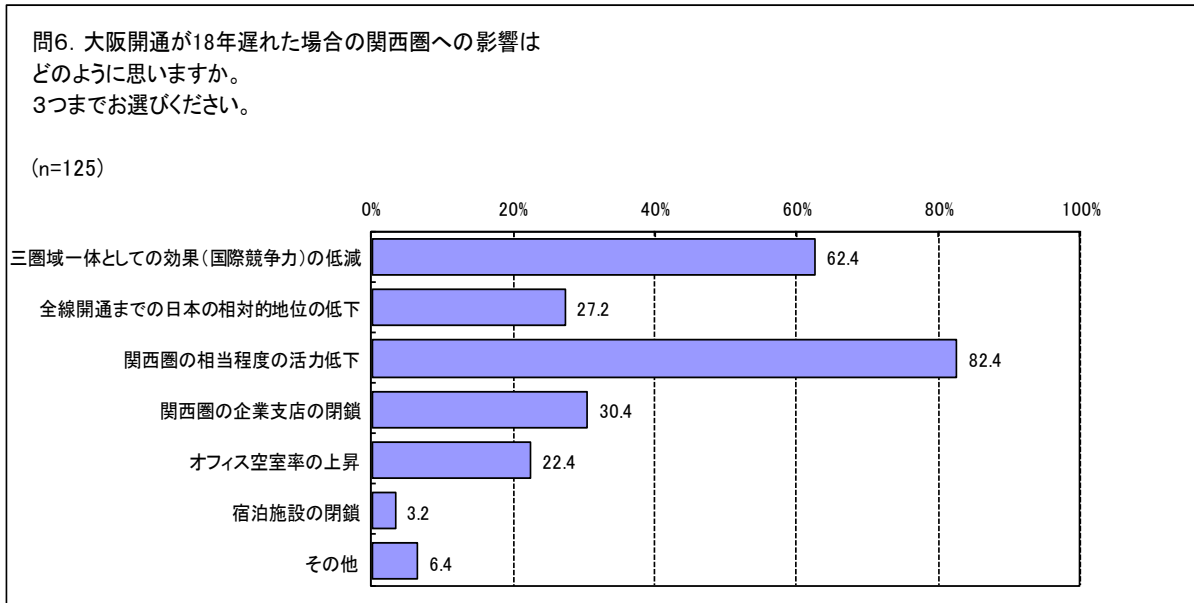


企業ヒアリング結果

- ・ 市場の大きさ、情報量の多さ、省庁や取引先の集積の厚さに関して、これ以上、関西との格差が広がるならば本社移転は検討することとなる。特に、現在、2本社制をとっている企業の場合、その傾向は強くなるのではないかと。

5. 大阪開通が18年遅れた場合の関西圏への影響（問6）

- ・ 関西圏への影響については、「関西圏の相当程度の活力低下」（82.4%）、「三圏域一体としての効果（国際競争力）の低減」（62.4%）、「三圏域一体としての効果（国際競争力）の低減」（62.4%）、「関西圏の企業支店の閉鎖」（30.4%）の順で、その影響が懸念されている。



企業ヒアリング結果

- ・ 18年の遅れは、関西経済にとって大きなダメージであり、致命傷となる可能性がある。

II. スーパー・メガリージョンが形成された場合の効果

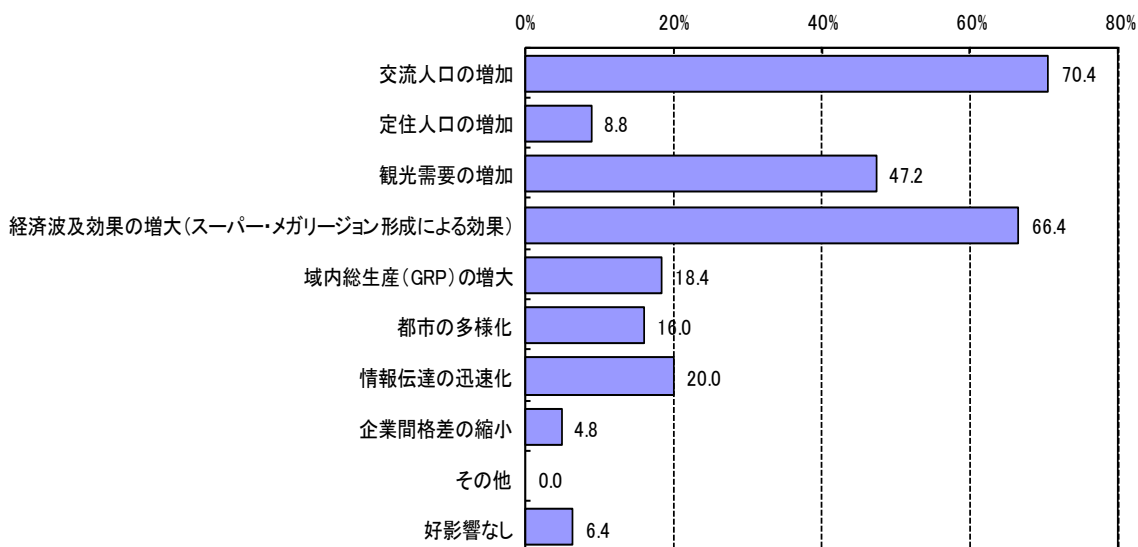
(リニア中央新幹線により東京・大阪が約1時間で結ばれた場合の効果)

1. 圏域において予想される好影響と悪影響(問7、問8、問9)

- ・ 本社が立地する圏域において何らかの好影響ありとする企業は93.6%。予想される好影響としては「交流人口の増加」(70.4%)、「経済波及効果の増大(スーパー・メガリージョン形成による効果)」(66.4%)、「観光需要の増加」(47.2%)の順となっている。
- ・ 関西圏に本社を立地する企業と首都圏に本社立地する企業との間に傾向の違いはなく、好影響は首都・中部・関西圏など広い圏域に広がるのが予想されている。

問7. 貴社の本社所在圏域において予想される好影響について、3つまでお選びください。

(n=125)



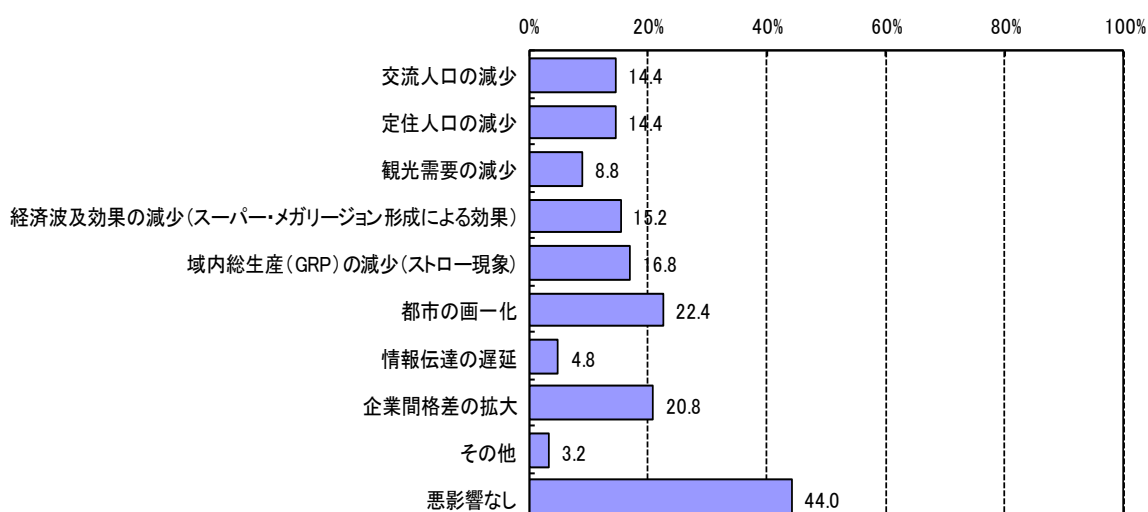
企業ヒアリング結果

- ・ 東京・大阪間の時間的制約が薄れることにより、人的交流が活発(交流人口の増加)になるのではないか。
- ・ 大学や研究機関との新たな共同研究の機会が増えることが期待でき、その結果としてイノベーションが起こることも期待できる。
- ・ 観光資源の豊富な関西圏においては、移動時間が短くなることにより内外からの需要が高まるのではないか。

- ・ 本社がある圏域にとっての悪影響としては、「悪影響なし」が44.0%と大半を占める。一方、悪影響が懸念されるものとしては、「都市の画一化」(22.4%)、「企業間格差の拡大」(20.8%)、「域内総生産 (GRP) の減少 (ストロー効果)」(16.8%) の順となっている。「企業間格差の拡大」を懸念する傾向は、関西圏に本社立地する企業において高くなっている。
- ・ 影響については、「好影響大・悪影響小」が最も高く52.0%を占める。

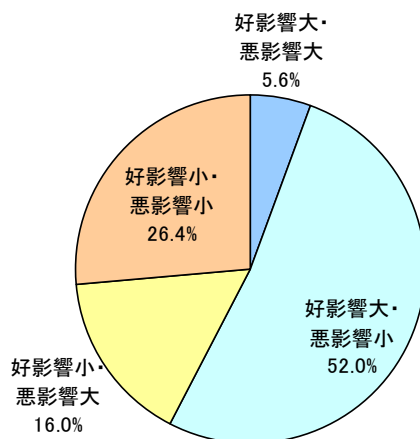
問8. 貴社の本社所在圏域において予想される悪影響について、3つまでお選びください。

(n=125)



問9. 貴社本社所在圏域にとって好影響と悪影響は、どのような関係になるとお考えですか。当てはまる組合せのもの1つをお選びください。

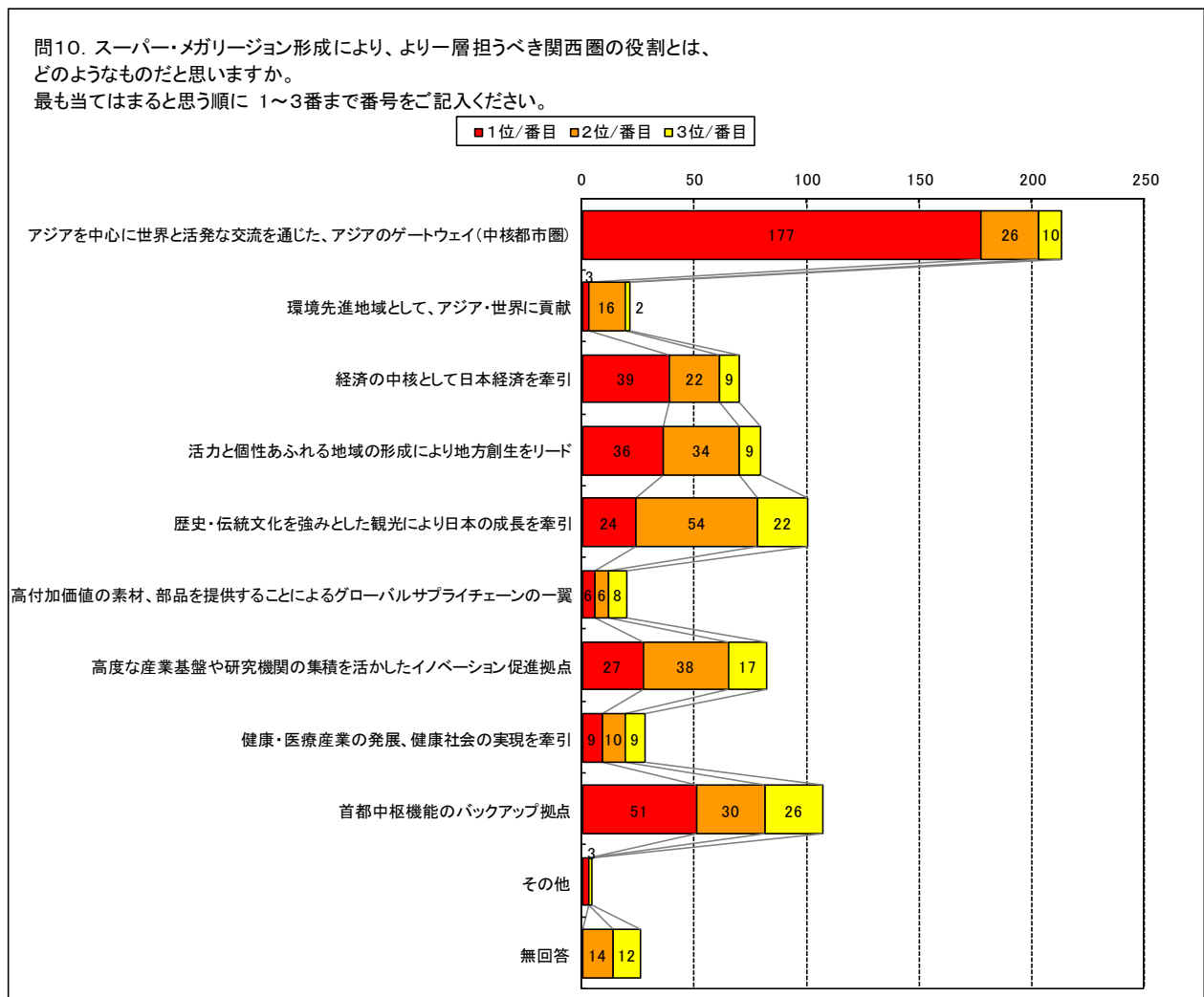
(n=125)



2. 関西圏が担うべき役割（問 10）

- ・ 関西が担うべき役割としては、「アジアを中心に世界と活発な交流を通じた、アジアのゲートウェイ（中核都市圏）」、「首都中枢機能のバックアップ拠点」、「歴史・伝統文化を強みとした観光により日本の成長を牽引」、「高度な産業基盤や研究機関の集積を活かしたイノベーション促進拠点」「活力と個性あふれる地域の形成により地方創生をリード」の順となっている。
- ・ 「イノベーション」という観点からの回答を合わせると（「高度な産業基盤や研究機関の集積」と「健康・医療産業」）、第2番目の高ポイントとなっている。

※第1順位回答項目に3ポイント、第2順位回答項目に2ポイント、第3順位回答項目に1ポイントとしてウエイト付け



企業ヒアリング結果

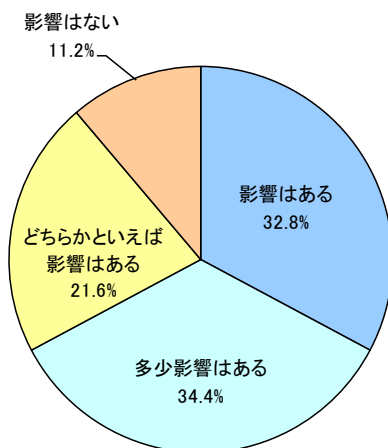
- ・ リニア東京・大阪開業と併せて、アジアのゲートウェイ関西における成長産業の育成や多様な企業・人材が集まるような産業政策・都市政策が必要である。
- ・ 健康・医療分野は関西経済の核となるべき分野であり、東京・大阪開通によりイノベーションが期待できるのではないか。
- ・ 産業技術総合研究所（産総研）の人員や機能を東京から関西（けいはんな等）に移転させやすくなるのではないか。

3. 企業活動への影響（問 11）

- 東京・大阪が約 1 時間で結ばれた場合の影響については、「影響はある」「多少影響はある」とする企業は 67.2%。「どちらかといえば影響はある」とする企業を加えると、88.8%が何らかの影響があるとしている。

問11. リニア中央新幹線により東京～大阪間が1時間で結ばれた場合、貴社の企業活動はどうなると思いますか。予想されるもの1つをお選び下さい。

(n=125)



4. 期待される効果及びイノベーションの可能性（問 12）

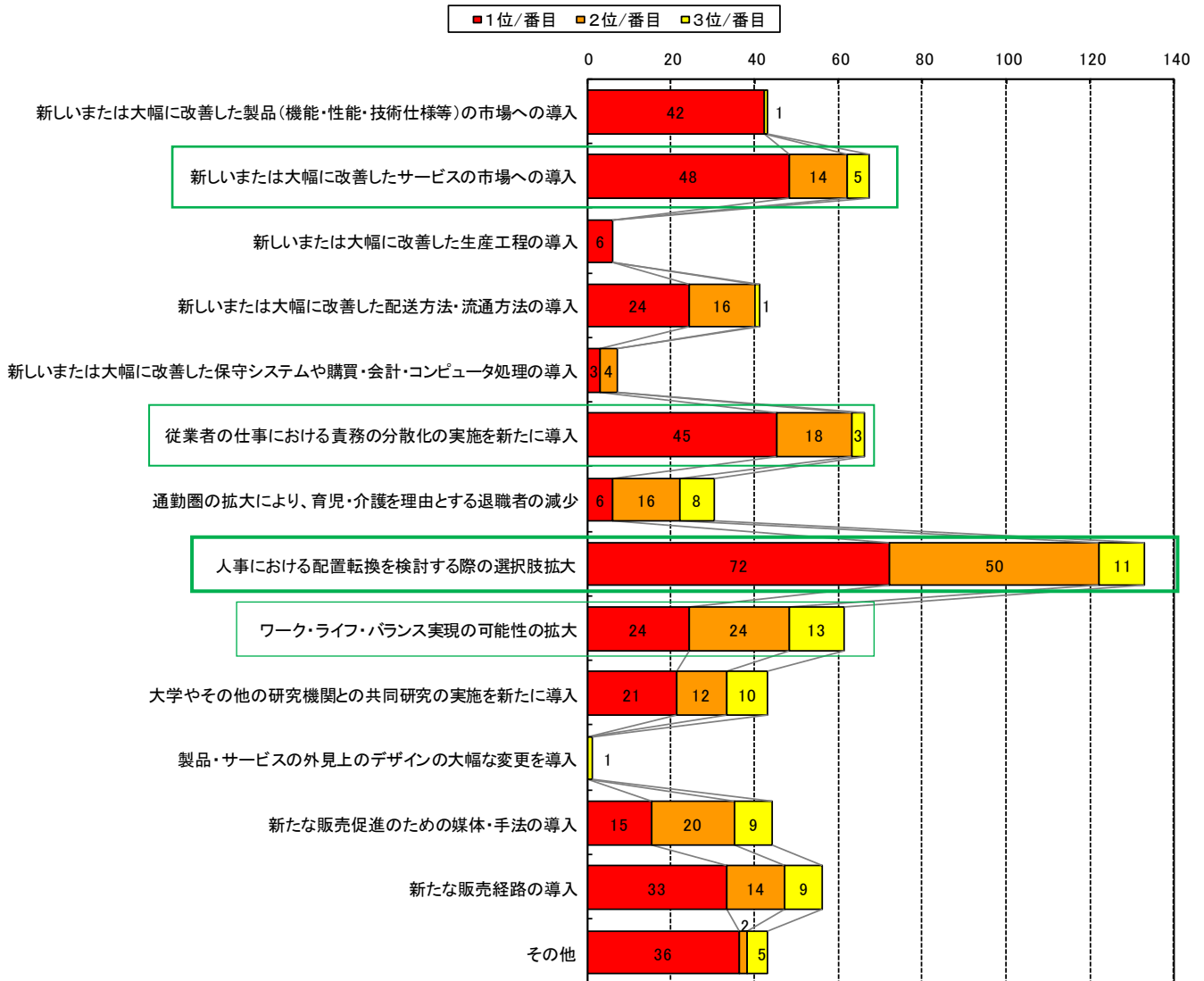
- 期待される効果やイノベーションの可能性では「人事における配置転換を検討する際の選択肢拡大」とする回答が最も高い。次いで「新しいまたは大幅に改善したサービスの市場への導入」、「従業者の仕事における責務の分散化の実施を新たに導入」、「ワーク・ライフ・バランス実現の可能性の拡大」と続く。
- 第1順位・第3順位・第4順位はイノベーションのなかでも「組織に関する」ものであり、第2順位は「プロダクト」に関するものである。
- また、「通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少」を期待する回答もみられた。

※第1順位回答項目に 3 ポイント、第2順位回答項目に 2 ポイント、第3順位回答項目に 1 ポイントとしてウエイト付け

※参考：「通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少」との回答は第1順位 2 社、第2順位 8 社、第3順位 8 社。合計 18 社

問12. リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれることで、企業活動及び従業員の働き方・価値観など、様々なインパクトをもたらすことが予想されます。

貴社において、東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う順に1～3番まで番号をご記入下さい。



企業ヒアリング結果

- ・ 東京・大阪開通がもたらすイノベーションは、労働分野・働き方へのインパクトが大きいと思われる。育児・介護による退職者の減少、女性労働力の活用拡大などが期待できる。
- ・ ロボット・人工知能などのイノベーション促進は、集積の経済性（クラスター）が有効に働くものであり、結果として女性労働参加率を上げる可能性がある。

5. 予想される経済社会や企業、従業員への効果・メリット

(問13、自由記入、一部抜粋)

- ・ 時間距離の短縮は、首都圏一極集中ではなく、中部、関西圏も一体化した地域ととらえられることから、逆に中部、関西圏の重要性が増してくる。
- ・ アジアのゲートウェイ、独自の産業集積、政治と経済の分離、学生の首都圏集中緩和等の効果が期待される。
- ・ 女性や高齢者にとっての労働環境が改善され、国内における労働力人口の不足問題が解消されるとともに、社会保障費の削減や税収の増加により、財政再建にもつながることが予想される。
- ・ 企業活動における意思決定の迅速化が図られる。
- ・ 通勤可能圏内が拡大することにより、地方への移住の増加が見込まれる。また、東京一極集中が解消され、首都圏の地価がやや下がるのではないかと。
- ・ 多地域居住、ワープステイ等、新たな住まい方の進展に基づいたサービス展開が予想され、その結果、地方創生の推進が期待される。

■リニア中央新幹線の大阪までの開業が18年間遅れた場合の負の影響分析 (アジア太平洋研究所 (APIR) による試算)

1. 関西から失われる企業利益と過去との比較からみる規模感

アンケート結果で「営業利益に悪影響がある」と回答した企業の割合を用いて試算したところ、リニアの大阪までの開業の遅れにより、単年度で約1,489億円、関西企業全体の営業利益の2.1%が失われる見込みである。

<推計方法>

①関西の企業数 × ②1社当たり営業利益 × ③逸失営業利益率(▲5%または▲10%) × ④回答割合

なお業種別(製造業/非製造業)および規模別(資本金分類、大/中小)それぞれについて推計し、最後に合計する。

①関西の企業数(規模・業種別)

	製造業	非製造業	計
大企業	797	2,939	3,736
中小企業	48,615	216,284	264,899
計	49,412	219,223	268,635

②関西企業の1社当たり営業利益(規模別・業種別、単位100万円)

	製造業	非製造業
大企業	1,701	1,099
中小企業	9	10

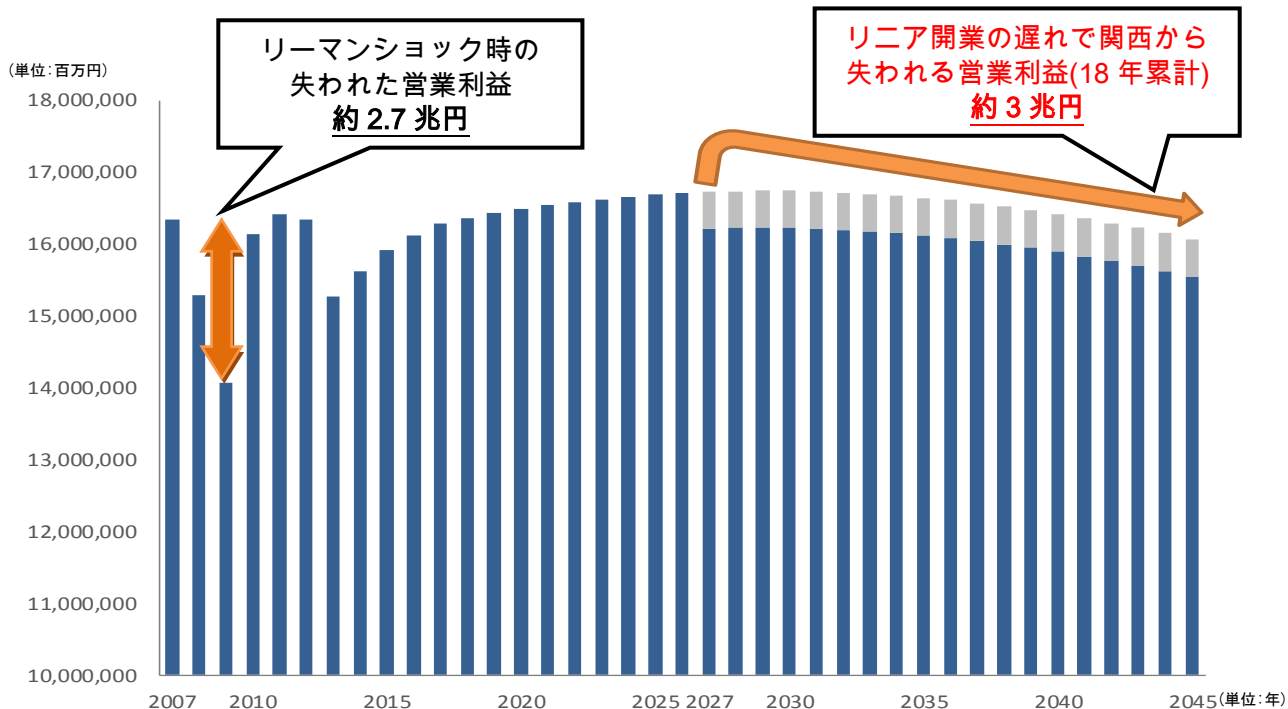
③④逸失営業利益ごとの回答割合

	5%程度	10%以上
大企業製造業	30.3%	9.1%
大企業非製造業	28.6%	6.1%
中小企業製造業	16.7%	16.7%
中小企業非製造業	26.3%	5.3%

○逸失営業利益の推計結果(規模別・業種別、単位100万円)

	製造業	非製造業	計
大企業	32,871	65,946	98,818
中小企業	11,067	38,987	50,054
計	43,938	104,933	148,872

仮にその傾向が続くと仮定すれば、18年間の累計では、約3兆円にのぼる。リーマンショック前のピークである2007年度とショック後の2009年度を比較して失われた額と同程度の利益が失われるリスクがある。



関西企業の企業所得の推移 (イメージ図)

2. 結論

試算はあくまで関西に本社を置く企業の営業利益に限って試算したものであることに注意が必要。営業利益減少による企業の投資の減少、所得の減少と消費の低迷、雇用の減少など、悪影響の連鎖が懸念される。

関西企業の足下の営業利益は、ようやく 2008 年度頃の水準に近づきつつあるところであるが、設備投資額は 2008 年度頃の水準にはまだまだ及ばない。しかし試算結果によれば、リニア中央新幹線の大阪までの開業が遅れれば、単年度で約 1,489 億円、関西企業全体の営業利益の 2.1% が失われる見込みである。大阪までの開業が 1 年遅れるごとに、関西の潜在成長率、関西企業の成長のポテンシャルが低下していくということであり、今後の関西経済にとってボディブローのように効いてくるものである。

関西が一体となり、大阪までの開通とスーパー・メガリージョン形成を早期に実現させることが重要である。

<集計データ・調査票>

産業・事業所規模	首都圏に立地する部門 ※首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県						関西圏に立地する部門 ※関西圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県											
	全体	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設	データセンター	首都圏に事業所等の立地は無い	その他	全体	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設	データセンター	関西圏に事業所等の立地は無い	その他
全産業	125	37	83	21	23	14	13	18	8	125	103	62	59	35	44	18	0	7
製造業	57	11	42	17	16	10	5	8	0	57	52	25	51	25	37	13	0	1
飲食店(外食産業)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0
小売業	2	2	1	0	1	0	1	0	0	2	2	1	0	1	0	1	0	0
卸売業	13	4	8	1	4	0	0	1	1	13	12	3	2	6	1	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	2	0	0	0
通信業	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0
建設業	13	6	8	3	1	4	0	2	2	13	8	9	3	2	3	0	0	2
運輸・倉庫業	7	1	5	0	1	0	0	1	1	7	6	3	0	1	0	0	0	1
金融・保険業	13	9	12	0	0	0	7	0	0	13	6	12	0	0	0	4	0	0
不動産業	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	1
サービス業	6	2	2	0	0	0	0	2	0	6	4	2	0	0	0	0	0	0
その他	8	2	1	0	0	0	0	4	1	8	7	4	1	0	0	0	0	0
事業所規模																		
3000人以上	42	26	31	15	12	11	11	0	2	42	24	30	22	13	20	12	0	2
2999~1000人	19	6	14	2	3	3	2	0	2	19	17	14	4	4	7	2	0	1
999~300人	15	1	11	3	4	0	0	3	1	15	15	8	11	7	7	2	0	2
299~100人	25	3	19	0	4	4	0	2	1	25	25	6	13	7	8	2	0	1
99人以下	24	1	8	1	0	0	0	13	2	24	22	4	9	4	2	0	0	1

産業・事業所規模	資本金					
	5,000万円未満	5,000万円以上1億円未満	1億円以上5億円未満	3億円以上10億円未満	10億円以上50億円未満	50億円以上
全産業	125	18	20	13	14	4
製造業	57	8	11	5	9	0
飲食店(外食産業)	1	0	1	0	0	0
小売業	2	1	0	0	0	0
卸売業	13	2	4	3	0	1
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	0	0
通信業	1	0	0	0	0	1
建設業	13	2	0	1	2	0
運輸・倉庫業	7	1	0	2	0	1
金融・保険業	13	1	0	0	0	11
不動産業	2	0	0	0	2	0
サービス業	6	3	1	0	0	2
その他	8	0	3	2	1	1
事業所規模						
3000人以上	42	0	0	1	1	2
2999~1000人	19	0	0	2	3	1
999~300人	15	1	3	1	6	0
299~100人	25	0	12	7	4	1
99人以下	24	17	5	2	0	0

産業・事業所規模	業種(最も主要なもの1つ)											
	製造業	飲食店 (外食産業)	小売業	卸売業	電気・ガス・ 熱供給・水 道業	通信業	建設業	運輸・倉 庫業	金融・保 険業	不動産業	サービス 業	その他
全体	42	19	0	0	1	2	1	6	2	8	0	2
3000人以上	19	4	0	1	3	0	4	3	0	0	0	1
2999~1000人	15	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
999~300人	25	14	0	0	4	0	0	1	1	1	1	2
299~100人	24	10	0	1	5	0	0	2	1	1	0	2
99人以下												

産業・事業所規模	問1. 東京~名古屋の所要時間が現状の約半分以下になり、かつ18年間大阪まで開通しない状況が続いた場合、貴社の企業活動はとうなると恐れますか。										問2. 貴社にとって好影響と悪影響は、どのような予想される組合せのもの1つをお選びください。					問3. 貴社にとって予想される、好影響・悪影響の大きさを、それぞれお選びください。 【商圏(関西圏に先駆け首都圏・中部圏間が商圏として拡大)】				
	影響はある	多少影響はある	どちらかといえば影響はある	影響はない	全体	好影響大 悪影響大	好影響大 悪影響小	好影響小 悪影響大	好影響小 悪影響小	好影響小 悪影響小	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響				
全産業	125	34	45	24	22	103	4	11	42	46	103	2	12	26	44	19				
製造業	57	16	21	13	7	50	2	6	20	22	50	0	4	17	18	11				
飲食店(外食産業)	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0				
小売業	2	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0				
卸売業	13	2	4	1	6	7	0	1	4	2	7	0	1	2	4	0				
電気・ガス・熱供給・水道業	2	1	0	1	0	2	0	0	1	1	2	0	0	0	1	1				
通信業	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0				
建設業	13	2	4	5	2	11	0	1	4	6	11	0	2	2	3	4				
運輸・倉庫業	7	4	2	0	1	6	1	1	3	1	6	0	2	0	3	1				
金融・保険業	13	3	6	2	2	11	0	1	4	6	11	1	1	2	6	1				
不動産業	2	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0				
サービス業	6	3	2	0	1	5	1	0	2	2	5	1	0	1	2	1				
その他	8	3	3	1	1	7	0	1	4	2	7	0	0	0	7	0				
事業所規模																				
3000人以上	42	15	12	10	5	37	0	6	16	15	37	1	4	12	11	9				
2999~1000人	19	5	5	7	2	17	1	1	8	7	17	0	3	0	12	2				
999~300人	15	4	5	3	3	12	1	1	3	7	12	0	2	4	4	2				
299~100人	25	5	12	4	4	21	1	3	8	9	21	0	2	5	12	2				
99人以下	24	5	11	0	8	16	1	0	7	8	16	1	1	5	5	4				

産業・事業所規模	問3. 貴社にとって予想される、好影響・悪影響の大きさを、それぞれお選びください。																	
	【他社との競争(同業内でのポジション)変化や自社競争力】						【人材の獲得力(新卒、中途採用、専門人材採用)】											
	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響						
全産業	103	1	2	47	39	14	103	0	6	39	40	18	103	2	9	32	50	10
製造業	50	0	0	18	22	10	50	0	2	17	21	10	50	1	5	13	25	6
飲食店(外食産業)	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
小売業	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
卸売業	7	0	0	5	2	0	7	0	0	5	2	0	7	0	0	5	2	0
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	1
通信業	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0
建設業	11	0	0	7	3	1	11	0	1	3	5	2	11	0	1	5	4	1
運輸・倉庫業	6	0	1	3	2	0	6	0	0	2	4	0	6	0	0	2	4	0
金融・保険業	11	0	0	7	3	1	11	0	0	6	4	1	11	0	1	3	7	0
不動産業	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
サービス業	5	1	0	1	2	1	5	0	1	2	0	2	5	1	0	1	1	2
その他	7	0	0	3	4	0	7	0	0	2	3	2	7	0	0	1	6	0
事業所規模																		
3000人以上	37	0	0	22	7	8	37	0	3	11	14	9	37	0	3	14	16	4
2999~1000人	17	0	1	7	9	0	17	0	1	6	10	0	17	0	2	1	14	0
999~300人	12	0	0	5	5	2	12	0	1	3	5	3	12	1	1	3	5	2
299~100人	21	0	1	7	11	2	21	0	0	12	5	4	21	0	2	7	10	2
99人以下	16	1	0	6	7	2	16	0	1	7	6	2	16	1	1	7	5	2

産業・事業所規模	問3. 貴社にとって予想される、好影響・悪影響の大きさを、それぞれお選びください。																	
	【原材料・部品等の調達】						【流通・配送経路】						【他社や大学・研究機関との連携による新事業開拓、新商品開発】					
	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響
全産業	103	0	4	76	19	4	103	0	6	70	21	6	103	0	5	56	26	16
製造業	50	0	1	33	14	2	50	0	1	30	15	4	50	0	2	24	12	12
飲食店(外食産業)	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0
小売業	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
卸売業	7	0	0	6	1	0	7	0	0	5	2	0	7	0	0	6	1	0
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	1	0	1	2	0	0	1	0	1	2	0	0	1	0	1
通信業	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
建設業	11	0	0	8	2	1	11	0	2	6	2	1	11	0	0	7	2	2
運輸・倉庫業	6	0	0	6	0	0	6	0	1	5	0	0	6	0	1	3	2	0
金融・保険業	11	0	0	11	0	0	11	0	0	11	0	0	11	0	1	9	1	0
不動産業	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
サービス業	5	0	1	3	1	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0	3	2	0
その他	7	0	0	6	1	0	7	0	0	5	2	0	7	0	0	0	6	1
事業所規模																		
3000人以上	37	0	0	30	5	2	37	0	3	26	6	2	37	0	1	22	5	9
2999~1000人	17	0	1	14	2	0	17	0	1	12	4	0	17	0	2	6	9	0
999~300人	12	0	1	7	4	0	12	0	1	6	5	0	12	0	1	5	4	2
299~100人	21	0	0	16	4	1	21	0	0	17	2	2	21	0	1	12	6	2
99人以下	16	0	2	9	4	1	16	0	1	9	4	2	16	0	0	11	2	3

問3. 貴社にとって予想される、好影響・悪影響の大きさを、それぞれお選びください。

産業・事業所規模	【その他】																		
	【業績(※)】																		
	(※)「業績」について：名古屋・大阪開通が18年遅れることが、貴社の業績へ及ぼす影響について、下記の目安をおおよその参考に該当箇所をお選びください。 好影響：営業利益対前年比収益+10%以上 やや好影響：同+5%程度 やや悪影響：同▲5%程度 悪影響：同▲10%以上																		
全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	無回答	全体	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響	
全産業	103	1	7	40	36	19	103	1	0	14	3	3	82	103	1	8	50	33	11
製造業	50	0	3	19	15	13	50	0	0	5	0	2	43	50	0	2	27	14	7
飲食店(外食産業)	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
小売業	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	7	0	0	3	4	0	7	0	0	0	0	0	6	7	0	0	4	3	0
通信業	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	1	0	1
建設業	11	0	0	1	0	0	11	0	0	0	0	0	11	11	0	2	6	2	1
運輸・倉庫業	6	0	1	3	1	1	6	0	0	1	0	0	4	6	0	2	0	3	1
金融・保険業	11	0	1	6	4	0	11	0	0	4	0	0	7	11	0	2	6	3	0
不動産業	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0
サービス業	5	1	0	2	2	0	5	1	0	0	2	0	2	5	1	0	1	2	1
その他	7	0	0	0	3	3	7	0	0	1	0	0	6	7	0	0	1	6	0
事業所規模	37	0	2	15	11	9	37	0	0	2	1	1	33	37	0	3	19	9	6
3000人以上	17	0	2	5	10	0	17	0	0	4	0	0	13	17	0	2	9	6	0
2999~1000人	12	0	1	5	3	3	12	0	0	0	0	0	12	12	0	1	5	4	2
999~300人	21	0	1	8	9	3	21	0	0	5	1	1	14	21	0	1	10	9	1
299~100人	16	1	1	7	3	4	16	1	0	3	1	1	10	16	1	1	7	5	2
99人以下	16	1	1	7	3	4	16	1	0	3	1	1	10	16	1	1	7	5	2

問4. 悪影響を受けて、貴社の「事業活動」はどのような対策を検討することになるとお考えですか。当てはまるものすべてをお選びください。

産業・事業所規模	【方針】												【首都圏における対策】					【中部圏における対策】					【関西圏における対策】				
	全体	製品・サービスの強化・拡充	製品・サービスの拡大	生産体制の変更(変更内容：[])	事業活動の海外シフト	その他	販売促進・営業体制の新設・拡充	情報発信・取集体制の新設・拡充	他社との共同事業の推進	特に対策はとらない	その他	特に対策はとらない	販売促進・営業体制の新設・拡充	情報発信・取集体制の新設・拡充	他社との共同事業の推進	特に対策はとらない	その他	特に対策はとらない	情報発信・取集体制の新設・拡充	他社との共同事業の推進	特に対策はとらない	その他	特に対策はとらない				
																								販売促進・営業体制の新設・拡充	情報発信・取集体制の新設・拡充	他社との共同事業の推進	特に対策はとらない
全産業	88	10	47	7	13	13	46	39	16	5	21	37	27	12	4	31	32	32	16	7	24	7	24				
製造業	45	5	21	3	11	9	22	21	9	4	10	16	14	7	2	17	14	16	9	2	17	2	17				
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
小売業	6	0	4	0	1	1	4	2	1	0	1	4	1	0	1	0	4	1	1	0	1	0	1				
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1				
通信業	10	2	7	1	1	0	6	4	1	1	3	4	3	1	1	5	2	2	2	1	3	1	3				
建設業	5	0	3	2	0	1	4	4	2	0	0	3	2	1	0	1	4	2	1	1	0	1	0				
運輸・倉庫業	10	2	6	0	0	0	4	4	1	0	3	3	3	1	0	5	3	6	1	1	1	1	2				
金融・保険業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
不動産業	3	0	2	0	0	0	2	1	0	0	1	2	1	1	1	0	1	2	1	1	0	0	0				
サービス業	7	1	3	1	0	1	3	3	1	0	2	4	3	1	0	1	3	4	1	1	0	1	0				
その他	29	2	13	4	6	3	16	15	5	3	6	12	11	4	2	8	9	12	4	5	5	5	5				
3000人以上	16	1	8	1	2	4	7	4	3	0	6	6	6	2	1	8	6	6	4	0	5	0	5				
2999~1000人	10	3	3	0	1	3	6	4	3	1	1	5	3	3	0	3	4	2	2	1	3	1	3				
999~300人	19	3	11	2	3	2	8	8	4	1	4	7	5	4	1	6	6	6	5	1	6	1	6				
299~100人	14	1	12	0	1	1	9	8	1	0	4	7	6	0	0	6	7	6	1	0	0	0	0				
99人以下	14	1	12	0	1	1	9	8	1	0	4	7	6	0	0	6	7	6	1	0	0	0	0				

産業・事業所規模	問5. 悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」の他地域への移転を検討されると思いますか。当てはまる「部門・組織」すべてをお選び下さい。																			
	全体	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設	データセンター	関西圏その他	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設	データセンター	首都圏その他	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設
全産業	88	15	10	4	7	6	1	1	4	10	0	0	1	2	1	0	10	1	0	0
製造業	45	12	3	4	5	6	1	0	1	6	0	0	1	2	0	0	4	0	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	6	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	10	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	10	1	3	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0
金融・保険業	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
サービス業	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	29	2	7	2	2	4	1	0	3	1	0	0	0	2	0	0	5	0	0	0
事業所規模																				
3000人以上	16	2	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2999～1000人	10	2	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
999～300人	19	4	0	2	3	1	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
299～100人	14	5	1	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
99人以下																				

(後表へ)

産業・事業所規模	問5. 悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」の他地域への移転を検討されると思いますか。当てはまる「部門・組織」すべてをお選び下さい。											
	データセンター	中部圏その他	本社	支社・支店	工場(本社工場含む)	物流施設	研究施設	データセンター	その他圏域その他	移転は検討しない		
全産業	0	1	0	0	8	1	1	2	0	1	54	
製造業	0	0	0	0	2	1	1	2	0	0	26	
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
建設業	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	
運輸・倉庫業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
金融・保険業	0	1	0	3	0	0	0	0	1	5	5	
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
サービス業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
その他	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4	
事業所規模												
3000人以上	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	18	
2999～1000人	0	1	0	1	0	0	0	0	1	12	12	
999～300人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	
299～100人	0	0	0	1	1	0	1	0	0	10	10	
99人以下	0	0	0	2	0	0	1	0	0	8	8	

(前表から)

問5. 悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」の他地域への移転を検討されると思いますか。当てはまる「部門・組織」すべてをお選び下さい。

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【関西圏の工場(本社工場含む)】										【関西圏の物流施設】									
	【関西圏の本社】					【関西圏の支社・支店】					【関西圏の工場(本社工場含む)】					【関西圏の物流施設】				
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)
全産業	15	14	0	0	1	10	7	0	5	2	4	0	0	0	4	7	5	0	2	0
製造業	12	11	0	0	1	3	2	0	2	1	4	0	0	0	4	5	3	0	2	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	1	1	0	0	0	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
事業所規模																				
3000人以上	2	2	0	0	0	7	5	0	2	2	2	0	0	0	2	2	2	0	0	0
2999~1000人	2	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	2	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
299~100人	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3	3	0	0	0	0
99人以下	5	5	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【関西圏の研究施設】										【関西圏のデータセンター】					【関西圏のその他部門・組織】					【首都圏の本社】				
	【関西圏の研究施設】					【関西圏のデータセンター】					【関西圏のその他部門・組織】					【首都圏の本社】									
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)
全産業	6	4	0	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	4	0	2	0	1					
製造業	6	4	0	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0					
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
建設業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0					
運輸・倉庫業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
金融・保険業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0					
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
サービス業	0	0	0	0	0	0	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	0	1	0	0	0	0					
事業所規模																									
3000人以上	4	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	1	2	1					
2999~1000人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
999~300人	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
299~100人	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
99人以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0					

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【首都圏の工場(本社工場含む)】										【首都圏の物流施設】									
	【首都圏の支社・支店】					【首都圏の工場(本社工場含む)】					【首都圏の物流施設】					【首都圏の支社・支店】				
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))
全産業	10	0	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
製造業	6	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	1	0	1	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0
事業所規模																				
3000人以上	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
299~100人	4	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99人以下	3	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【首都圏のデータセンター】										【首都圏のその他部門・組織】									
	【首都圏の支社・支店】					【首都圏のその他部門・組織】					【首都圏の支社・支店】					【首都圏のその他部門・組織】				
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的(に))
全産業	2	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
製造業	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0
事業所規模																				
3000人以上	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
299~100人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99人以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【中部圏の工場(本社工場含む)】							【中部圏の物流施設】							【中部圏のデータセンター】						
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	
																					全体
全産業	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
製造業	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0
事業所規模	5	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000人以上	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
299~100人	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99人以下	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。

産業・事業所規模	【中部圏のその他部門・組織】							【その他圏域の支社・支店】							【その他圏域の工場(本社工場含む)】						
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的な)	
																					全体
全産業	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8	4	1	2	1	1	0	0	1	0	0
製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	1	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	0	0	0	0	0	0	0	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	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
事業所規模	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0
3000人以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
299~100人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
99人以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

産業・事業所規模	問5. 引き続きお伺いします。悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」は、どこに移転を検討することになると考えますか。当てはまる「移転先」をすべてお選び下さい。																				
	【その他圏域の物流施設】				【その他圏域の研究施設】				【その他圏域のデータセンター】				【その他圏域のその他部門・組織】								
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	
全産業	1	0	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
製造業	1	0	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
飲食店(外食産業)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0
事業所規模																					
3000人以上	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
999~300人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
299~100人	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99人以下	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

産業・事業所規模	問6. 大阪開通が18年遅れた場合の関西圏への影響はどのように思いますか。3つまでお選びください。																																					
	三圏域一				全線開通				関西圏の				経済波及																									
	全体	首都圏	関西圏	中部圏	その他(具体的に)	効果として	までの日	本の相対	的地位の	低下	関西圏の	相当程度	の活力低	下	関西圏の	企業支店	の閉鎖	率の上昇	宿泊施設	の閉鎖	その他	全体	定住人口	の増加	観光需要	の増加	大(スー	パ・メカ	産(GRP)	域内総生	産の増大	都市の多	様化	情報伝達	の迅速化	企業間格	差の縮小	その他
全産業	125	78	34	103	38	28	4	8	125	88	11	59	83	23	20	25	6	0	0	0	8																	
製造業	57	35	18	46	14	10	2	7	57	40	4	25	37	13	9	11	3	0	0	0	4																	
飲食店(外食産業)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0																		
小売業	2	2	1	2	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0																		
卸売業	13	7	3	9	2	3	0	0	13	7	2	6	7	1	3	2	0	0	0	2																		
電気・ガス・熱供給・水道業	2	1	0	2	0	1	0	0	2	2	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0																		
通信業	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0																		
建設業	13	4	2	11	7	5	0	0	13	10	2	4	8	2	2	4	0	0	0	1																		
運輸・倉庫業	7	6	1	7	4	2	0	1	7	6	1	5	5	2	2	0	0	0	0	0																		
金融・保険業	13	9	3	10	5	6	0	1	13	10	1	9	10	2	2	4	0	0	0	0																		
不動産業	2	1	1	2	0	0	0	0	2	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0																		
サービス業	6	5	3	4	1	0	0	0	6	5	1	2	4	1	1	0	0	0	0	1																		
その他	8	6	1	8	5	1	1	0	8	5	0	3	5	2	2	1	2	0	0	0																		
事業所規模																																						
3000人以上	42	29	8	36	11	13	0	2	42	35	6	20	31	7	4	11	2	0	0	0																		
2999~1000人	19	11	3	16	7	5	1	0	19	14	1	14	13	3	3	7	0	0	0	0																		
999~300人	15	7	1	13	8	2	1	1	15	9	1	7	11	6	0	1	1	0	0	1																		
299~100人	25	18	15	21	3	3	1	3	25	15	3	10	16	5	7	2	2	0	0	2																		
99人以下	24	13	7	17	9	5	1	2	24	15	2	8	12	2	6	4	1	0	0	5																		

産業・事業所規模	問8. 貴社の本社所在圏域において予想される悪影響について、3つまでお選びください。										問9. 貴社本社所在圏域にとって好影響と悪影響は、どのような関係になると思いますか。当てはまる組合せのもの1つをお選びください。					
	全体	交流人口の減少	定住人口の減少	観光需要の減少	経済波及効果の減少	域内総生産(GRP)の減少(ストローク現象)	都市の画一化	情報伝達の遅延	企業間格差の拡大	その他	悪影響なし	全体	好影響大 悪影響大	好影響大 悪影響小	好影響小 悪影響大	好影響小 悪影響小
全産業	125	18	18	11	19	19	21	23	6	26	4	55	7	65	20	33
製造業	57	10	6	6	9	9	12	14	4	13	2	23	5	28	10	14
飲食店(外食産業)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
小売業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
卸売業	13	2	4	2	2	2	2	2	1	3	0	5	13	7	1	4
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
通信業	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
建設業	13	1	2	0	2	2	2	3	0	3	1	6	13	0	7	3
運輸・倉庫業	7	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	4	7	0	7	0
金融・保険業	13	1	3	2	1	1	1	2	0	2	0	7	13	0	6	2
不動産業	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
サービス業	6	3	1	1	3	1	3	1	0	1	1	6	1	2	0	1
その他	8	1	0	0	2	2	2	2	1	2	0	4	8	0	4	2
事業所規模																
3000人以上	42	4	2	4	4	4	7	12	1	5	2	20	1	24	7	10
2999~1000人	19	1	3	1	2	2	3	3	1	4	0	9	0	13	2	4
999~300人	15	2	3	0	2	5	5	4	0	5	1	7	15	2	8	2
299~100人	25	5	5	1	4	4	4	6	2	8	1	8	25	1	13	3
99人以下	24	6	5	5	7	7	2	3	2	4	0	11	24	3	7	6

産業・事業所規模	問10. スーパー・メガリージョン形成により、より一層担うべき関西圏の役割とは、どのようなものだと思いますか。最も当てはまると思う順に1~3番まで番号をご記入ください。【1位/番目】										問9. 貴社本社所在圏域にとって好影響と悪影響は、どのような関係になると思いますか。当てはまる組合せのもの1つをお選びください。					
	全体	アジアを 中心に世 界と活発 な交流を 通じた、ア ジアの ケートウェ イ(中核 都市圏)	環境先進 地域とし て、アジ ア・世界 に貢献	経済の中 核として 日本経済 を牽引	活力と個 性ある地 域の形 成によ り地方創 生をリード	歴史・伝 文化を強 め、日本 の成長を 牽引	高付加価 値の業 材、部品 を提供す ることよ り日本 の成長を 牽引	高度な産 業基盤や 研究機関 の集積を 活かした イノベーション の進歩	健康・医 療産業の 発展、健 康社会の 実現を牽 引	首都中核 機能の バックア ップ拠点	その他	全体	好影響大 悪影響大	好影響大 悪影響小	好影響小 悪影響大	好影響小 悪影響小
全産業	125	59	1	13	12	8	2	9	3	17	1	1	1	1	1	1
製造業	57	29	0	6	6	1	1	4	2	7	1	1	1	1	1	1
飲食店(外食産業)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
卸売業	13	2	1	2	2	1	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0
電気・ガス・熱供給・水道業	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通信業	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	13	5	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸・倉庫業	7	4	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	13	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不動産業	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	6	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	8	2	0	1	1	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
事業所規模																
3000人以上	42	26	0	2	2	2	0	3	1	6	0	0	0	0	0	0
2999~1000人	19	9	0	0	2	1	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0
999~300人	15	4	0	1	3	0	1	1	2	3	0	0	0	0	0	0
299~100人	25	13	0	3	4	2	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
99人以下	24	7	1	5	1	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0

問12. リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれることで、企業活動及び従業員の働き方・価値観など、様々なインパクトをもたらすことが予想されます。貴社において、東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う順に1～3番まで番号をご記入下さい。

【1位/番目】

産業・事業所規模	新しいままに改善した製品の導入	新しいままに改善したサービスの導入	新しいままに改善した生産工程の導入	新しいままに改善した配送方法の導入	新しいままに改善したシステムやソフトウェアの導入	新しいままに改善した購買・会計・コンピュタ処理の導入	従業者の業務の分散化の実施を新たに導入	通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少	人事における転換を機に選取肢の拡大	ワークライフバランス実現の可能性の拡大	大学の他の研究機関との共同研究の実施を新たに導入	製品・サービスの見直しによる大幅な変更を導入	新たな販売促進のための媒体・手法の導入	新たな販売経路の導入	その他
全産業	14	16	2	8	1	15	2	24	8	7	0	5	11	12	
製造業	9	2	1	6	1	8	1	10	4	5	0	3	3	4	
飲食店(外食産業)	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小売業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
卸売業	13	0	4	0	0	3	1	1	1	0	0	1	0	2	
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
通信業	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
建設業	13	3	2	1	0	0	0	4	1	0	0	0	1	1	
運輸・倉庫業	7	0	3	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	
金融・保険業	13	0	1	0	0	0	0	6	1	1	0	0	2	1	
不動産業	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
サービス業	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	
その他	8	0	2	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	
事業所規模															
3000人以上	6	4	1	2	0	4	0	11	3	2	0	0	0	3	
2999～1000人	19	3	0	0	0	3	1	4	2	2	0	1	0	1	
999～300人	15	1	0	3	0	2	0	4	0	0	0	1	2	1	
299～100人	25	6	0	1	3	1	3	1	4	1	1	3	1	2	
99人以下	24	3	2	1	3	0	3	0	1	2	2	0	0	2	

問12. リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれることで、企業活動及び従業員の働き方・価値観など、様々なインパクトをもたらすことが予想されます。貴社において、東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う順に1～3番まで番号をご記入下さい。

【2位/番目】

産業・事業所規模	新しいままに改善した製品の導入	新しいままに改善したサービスの導入	新しいままに改善した生産工程の導入	新しいままに改善した配送方法の導入	新しいままに改善したシステムやソフトウェアの導入	新しいままに改善した購買・会計・コンピュタ処理の導入	従業者の業務の分散化の実施を新たに導入	通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少	人事における転換を機に選取肢の拡大	ワークライフバランス実現の可能性の拡大	大学の他の研究機関との共同研究の実施を新たに導入	製品・サービスの見直しによる大幅な変更を導入	新たな販売促進のための媒体・手法の導入	新たな販売経路の導入	その他
全産業	0	7	0	8	2	9	8	25	12	6	0	10	7	1	30
製造業	0	2	0	5	1	4	1	13	6	4	0	4	4	0	13
飲食店(外食産業)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小売業	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
卸売業	13	0	0	2	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	5
電気・ガス・熱供給・水道業	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
通信業	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
建設業	13	0	2	0	1	0	1	3	1	1	0	0	1	0	3
運輸・倉庫業	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3
金融・保険業	13	0	1	0	0	0	1	3	4	0	0	2	1	0	1
不動産業	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	3
その他	8	0	1	0	0	0	1	2	1	1	1	0	1	0	0
事業所規模															
3000人以上	42	3	0	3	0	1	3	10	8	3	0	3	1	1	6
2999～1000人	19	0	0	0	0	3	1	5	1	0	0	1	1	0	6
999～300人	15	0	0	1	1	3	1	5	0	1	0	1	0	0	3
299～100人	25	0	1	0	2	1	1	3	2	2	0	2	0	0	8

産業・事業所規模	問12. リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれること、企業活動及び従業員の働き方・価値観など、様々なインパクトをもたらすことが予想されます。貴社において、東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う順に1～3番まで番号をご記入下さい。【3位/番目】													無回答		
	新しい主要な製品(機能・性能・技術仕様等)の市場への導入	新しい主要なサービスの市場への導入	新しい主要な生産工程の導入	新しい主要な配送方法・流通方法の導入	新しい主要なシステムや購買・会計・コンピュータ処理の導入	従業者の業務の分散化の実施による退職者の減少	通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少	人事における配置転換を検討する際の選択肢の拡大	ワークライフバランス実現の可能性の拡大	大学やその他の機関との共同研究の実施による導入	製品・サービスの見直しのため、新たな変更の導入	新たな販売促進のための媒体・手法の導入	新たな販売経路の導入		その他	
全産業	125	1	5	0	1	0	3	8	11	13	10	1	9	9	5	49
製造業	57	0	1	0	0	0	1	4	7	5	5	1	3	6	1	23
飲食店(外食産業)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
小売業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
卸売業	13	0	1	0	0	0	2	0	1	1	0	0	1	1	1	5
電気・ガス・熱供給・水道業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
通信業	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
建設業	13	0	1	0	1	0	0	1	1	2	0	0	1	0	1	5
運輸・倉庫業	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4
金融・保険業	13	0	0	0	0	0	3	1	3	2	0	0	1	1	0	5
不動産業	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
サービス業	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
その他	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	1	0
事業所規模																
3000人以上	42	0	2	0	0	0	0	5	3	6	4	1	2	3	1	15
2999～1000人	19	0	0	0	0	0	0	2	2	4	0	0	2	0	1	8
999～300人	15	0	1	0	0	0	0	1	3	0	1	3	0	1	0	8
299～100人	25	0	0	0	0	0	2	1	1	2	2	2	0	3	2	9
99人以下	24	1	2	0	1	0	1	0	5	0	0	1	0	1	2	9

スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果に関する調査

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、2015年8月14日、今後の国土づくりの方向性を定める、新たな国土形成計画（全国計画）が閣議決定されました。同計画では、リニア中央新幹線の開通により、三大都市圏（東京・名古屋・関西圏）がそれぞれの特色を発揮しつつ大規模な対流（多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の動き）を発生させる「スーパー・メガリージョン構想」が提唱されました。

経済の核が首都圏以外にも存在する国土を形成すべきであり、日本を代表する東京圏、最先端のものづくり技術等を有する名古屋圏と、歴史、文化、アジア有数の商業機能や健康・医療分野の産業集積等に強みを持つ関西圏、という特色ある三大都市圏が一体化し、相乗効果を発揮することで、わが国の国際競争力を高める必要があると考えます。

今後、新たな国土形成計画（全国計画）で提唱された「スーパー・メガリージョン構想」の具体化を後押しすべく、この度、リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会※が主体となりスーパー・メガリージョンがもたらす企業への影響・効果と行動等について調査を行うことと致しました。

つきましては、業務ご多忙の折、お手数をおかけして誠に恐縮には存じますが、趣旨にご理解を賜り、本調査にご協力下さいますようお願い申し上げます。

なお、調査結果は集計結果のみを公表とし、個別企業名等は公表いたしません。

※リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会：大阪府、関西経済連合会、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会で構成

本調査においては、国土形成計画法「広域地方計画」に従い、各圏域を下記の通りの区域とする。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

中部圏：愛知県、三重県、長野県、岐阜県、静岡県

関西圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

東北圏：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県

北陸圏：富山県、石川県、福井県

中国圏：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

四国圏：徳島県、香川県、愛媛県、高知県

九州圏：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

<回答前にお読みください>

国が考えるスーパー・メガリージョン形成の効果・メリットと、関西経済界が考えるスーパー・メガリージョンにおける関西の役割についてご説明します。

1. スーパー・メガリージョンについて

(1)国が考えるスーパー・メガリージョンとその効果・メリット

○スーパー・メガリージョンとは

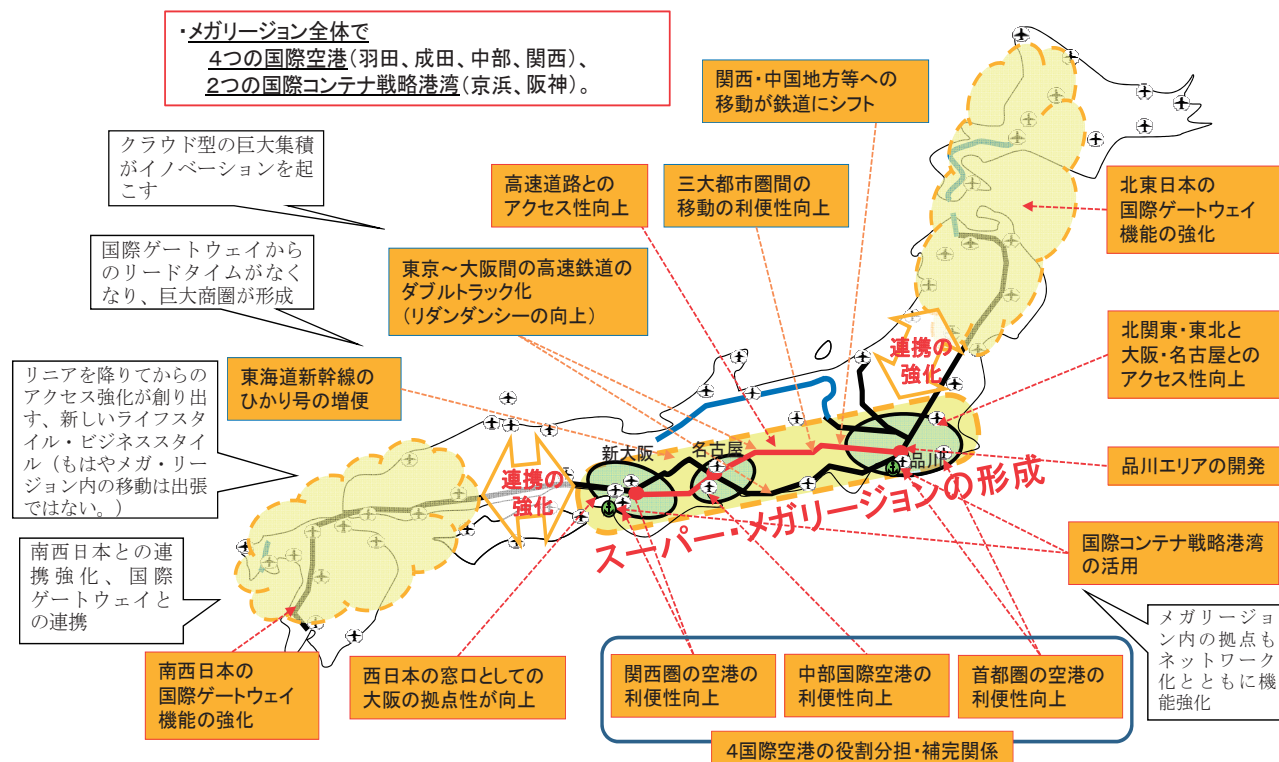
- ・リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化することで、世界最大のスーパー・メガリージョンを形成される。

○効果・メリット

- ・スーパー・メガリージョンにより、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導する。
- ・スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、**高度な価値創造が行われる可能性がある。**
- ・リニア中央新幹線の開業により**東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的には“都市内移動”に近いものとなる。**
- ・リニア中間駅の活用により、これまで都会から短時間でのアクセスが困難だった地域への人の流れが生まれる。自然環境との日常的な触れあいを可能にするなど、**高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルが実現される。**

(「国土のグランドデザイン 2050」「国土形成計画(全国計画)」)

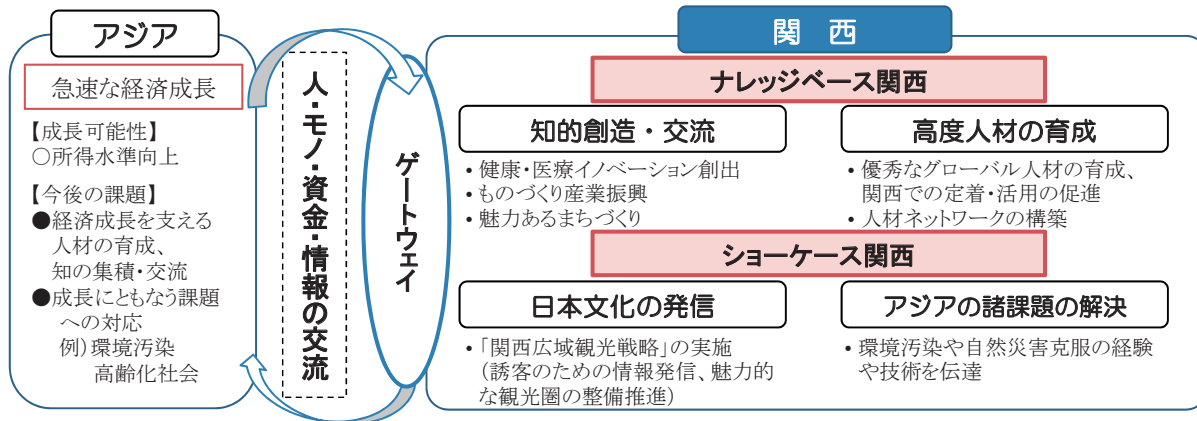
<国が考えるスーパー・メガリージョン形成の効果>



出典:国土交通省「国土のグランドデザイン 2050【参考資料】」をもとに関経連作成

(2) 関西経済界が考えるスーパー・メガリージョンにおける関西の役割

・関西は三大都市圏のなかでも、貿易や人的交流など対アジアのつながりが深く、地理的にも近接性がある。また、科学技術・産業基盤、国家戦略特区に指定された分野や技術力がある企業、厚みのある文化や施設等の集積、各種インフラなどを有している。関西はこれらを活かし、スーパー・メガリージョンにおけるアジアのゲートウェイ(中核都市圏)としての役割を担うべきであり、関西を含む西日本全体においても、アジアとの対流を促す。

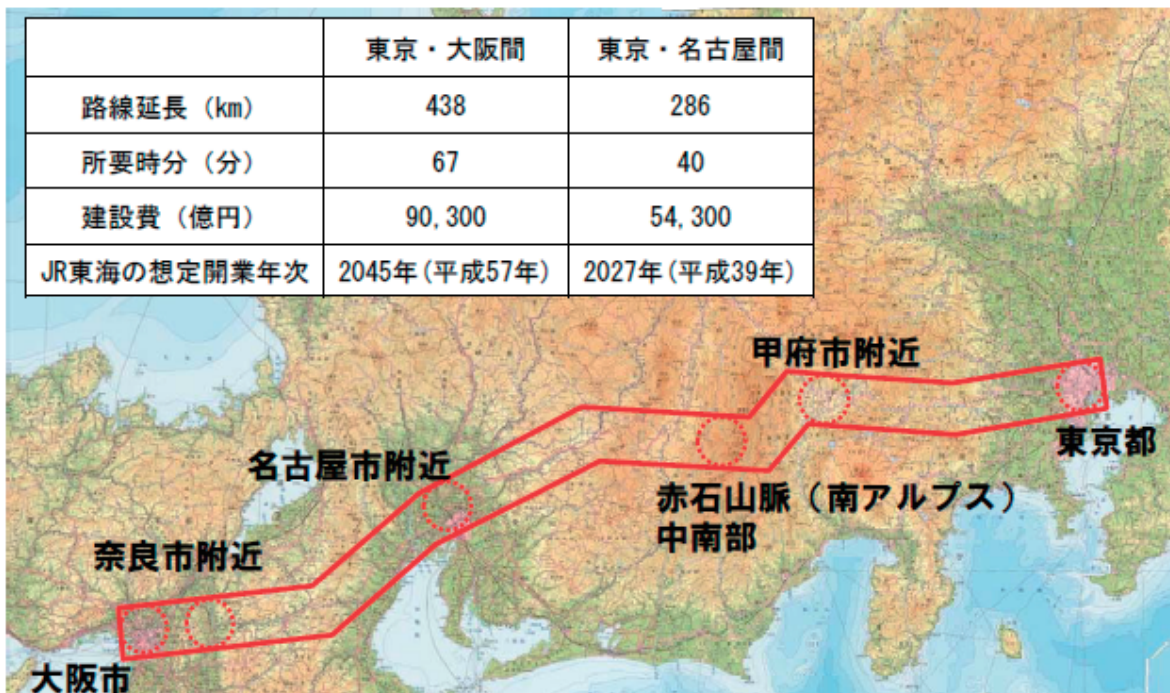


出典:「国土の新たな発展に向けて」(2015年3月)

2. リニア中央新幹線について

・東京都から甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近を經由し大阪市までの約438kmを、我が国独自の技術である超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線。
 ・現行の計画では、東京-名古屋間は2027年(平成39年)開業を、名古屋-大阪間はそれから18年後の2045年(平成57年)開業を予定している。

<リニア中央新幹線概要>



出典:国土交通省HP「中央新幹線の概要及び整備計画について」

(参考)スーパー・メガリージョン形成時において予測される世界・日本の状況

(リニア中央新幹線 東京・名古屋 2027 年開業、名古屋・大阪 2045 年開業)

【想定される人口、実質GDP等について】

<人口>

- ・世界の人口は、アジアやアラブ・中東を中心に増加し、2050 年に 7,138 百万人と 2010 年度比 1,432 百万人増加すると予測されている。
- ・一方、日本の人口は、2050 年には 97 百万人と、2010 年度比約 31 百万人減少すると予測されている。

<人口の推移と今後の予測>

(単位：百万人)

暦年	2010	2020	2030	2040	2050
全世界	5704.9	6235.9	6651.3	6951.0	7137.6
中南米	299.2	326.0	346.6	360.0	365.9
アジア	3443.8	3746.4	3953.5	4066.5	4089.3
アラブ・中東	501.2	579.5	645.5	698.5	737.7
欧州	783.8	796.4	797.1	791.5	781.7
アフリカ	415.9	512.1	616.3	728.8	845.7
その他	261.0	275.5	292.3	305.7	317.3
日本	128.1	124.1	116.6	107.3	97.1

出典：国際連合`World Population Prospects: The 2012 Revision`、社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）』

<実質GDP>

- ・実質GDPは、世界全体では毎年増加を続け、2050 年は 105.7 兆ドルと、2010 年度比 2 倍強、増加すると予測されている。
- ・一方、日本は 2030 年までは増加を続けるがその後減少し、2050 年は約 5 兆ドルと予想され、全世界及びアジアに占める割合も、減少。特にアジアでは、2010 年には 38.1%もの割合を占めていたが、2050 年には 17.3%まで減少すると予測されている。

<実質GDPの推移と今後の予測>

(単位：10 億米\$)

暦年	2010	2020	2030	2040	2050
全世界	48,976	62,916	76,559	90,678	105,700
中南米	1,681	2,399	3,187	3,991	4,761
アジア	12,224	16,946	21,231	25,255	29,093
アラブ・中東	1,863	2,857	4,024	5,340	6,618
欧州	16,871	19,943	22,703	24,145	27,589
アフリカ	705	1,017	1,457	2,046	2,751
その他	15,632	19,754	23,957	29,901	34,888
日本	4,661	5,057	5,288	5,239	5,035

全世界・アジアに占める日本の割合

全世界	9.5%	8.0%	6.9%	5.8%	4.8%
アジア	38.1%	29.8%	24.9%	20.7%	17.3%

出典：OECD`Economic Outlook`、世界銀行`World Development Indicators`

スーパー・メガリージョンがもたらす企業活動等への影響と効果

I. スーパー・メガリージョン形成過程における企業活動等への影響

スーパー・メガリージョンは、リニア中央新幹線東京・大阪間の整備により実現されますが、現行の整備計画では、東京・名古屋間が2027年に開通する一方、大阪は2045年開通の予定です。**大阪開通が18年遅れた場合の貴社の企業活動等に与える影響**についてお尋ねします。

問1. 東京～名古屋の所要時間が現状の約半分以下になり、かつ18年間大阪まで開通しない状況が続いた場合、貴社の企業活動はどうかと思いますか。予想されるものに**1つ**○印をご記入下さい。

1. 影響はある	3. どちらかといえば影響はある
2. 多少影響はある	4. 影響はない (問6へ)

問2. 貴社にとって好影響と悪影響は、どのような関係になると思いますか。予想される組合せのものに**1つ**○印をご記入ください。

	悪影響「大」	悪影響「小」
好影響「大」	1	2
好影響「小」	3	4

問3. 貴社にとって予想される好影響・悪影響の大きさに、それぞれ○印をご記入下さい。

	影響 (該当箇所に○を記入)				
	好影響	やや好影響	影響無し	やや悪影響	悪影響
①商圏 (関西圏に先駆け首都圏・中部圏間が商圏として拡大)					
②他社との競争 (同業内でのポジション変化や自社競争力)					
③人材の獲得力 (新卒、中途採用、専門人材採用)					
④取引先との折衝機会 (直接対話)					
⑤原材料・部品等の調達					
⑥流通・配送経路					
⑦他社や大学・研究機関との連携による新事業開拓、新商品開発					
⑧情報の発信・収集力					
⑨その他 ()					
⑩業績 (※)					

(※) 「業績」について：名古屋・大阪開通が18年遅れることが、貴社の業績へ及ぼす影響について、下記の目安をおおよその参考に該当箇所に○を記入
 好影響：営業利益対前年比収益+10%以上 やや好影響：同+5%程度
 悪影響：同▲10%以上 やや悪影響：同▲5%程度

【問3で、ひとつでも「悪影響」「やや悪影響」に○印を付けた方は問4・問5にお答え下さい】

問4. 悪影響を受けて、貴社の「事業活動」はどのような対策を検討することになると思いますか。当てはまるものに**全て**○印をご記入ください

方針 1. 製品・サービスの絞込み 2. 製品・サービスの強化・拡充 3. 生産体制の変更 (変更内容：) 4. 事業活動の海外シフト 5. その他 ()	中部圏における対策 11. 販売促進・営業体制の新設・拡充 12. 情報発信・収集体制の新設・拡充 13. 他社との共同事業の推進 14. その他 () 15. 特に対策はとらない
首都圏における対策 6. 販売促進・営業体制の新設・拡充 7. 情報発信・収集体制の新設・拡充 8. 他社との共同事業の推進 9. その他 () 10. 特に対策はとらない	関西圏における対策 16. 販売促進・営業体制の新設・拡充 17. 情報発信・収集体制の新設・拡充 18. 他社との共同事業の推進 19. その他 () 20. 特に対策はとらない

問5. 悪影響を受けて、貴社の「部門・組織」の他地域への移転を検討されると思いますか。当てはまる「部門・組織」「移転先」に**全て**○印をご記入下さい。

	移転を検討する部門・組織	移転先
関西圏に立地する部門・組織の移転	1. 本社 2. 支社・支店 3. 工場（本社工場含む） 4. 物流施設 5. 研究施設 6. データセンター 7. その他 ()	1. 首都圏 2. 中部圏 3. その他 (具体的に)
首都圏に立地する部門・組織の移転	1. 本社 2. 支社・支店 3. 工場（本社工場含む） 4. 物流施設 5. 研究施設 6. データセンター 7. その他 ()	1. 関西圏 2. 中部圏 3. その他 (具体的に)
中部圏に立地する部門・組織の移転	1. 本社 2. 支社・支店 3. 工場（本社工場含む） 4. 物流施設 5. 研究施設 6. データセンター 7. その他 ()	1. 関西圏 2. 首都圏 3. その他 (具体的に)
その他圏域に立地する部門・組織の移転	1. 本社 2. 支社・支店 3. 工場（本社工場含む） 4. 物流施設 5. 研究施設 6. データセンター 7. その他 ()	1. 関西圏 2. 首都圏 3. 中部圏 4. その他 (具体的に)

問6. 大阪開通が18年遅れた場合の関西圏への影響はどのように思いますか。**3つまで**○印をご記入ください。

1. 三圏域一体としての効果（国際競争力）の低減 2. 全線開通までの日本の相対的地位の低下 3. 関西圏の相当程度の活力低下 4. 関西圏の企業支店の閉鎖	5. オフィス空室率の上昇 6. 宿泊施設の閉鎖 7. その他 ()
---	---

II. スーパー・メガリージョンがもたらす企業活動等への効果

リニア中央新幹線の全線開通により、東京・大阪間は約1時間で結ばれることとなります。これによりスーパー・メガリージョンが形成されることとなりますが、この場合の地域及び貴社の活動にもたらす影響と効果についてお尋ねします。

問7. 貴社の本社所在圏域において予想される好影響について、**3つまで**○印をご記入ください。

1. 交流人口の増加	7. 情報伝達の迅速化
2. 定住人口の増加	8. 企業間格差の縮小
3. 観光需要の誘発	9. その他
4. 経済波及効果の増大 (スーパー・メガリージョン形成による効果)	[]
5. 域内総生産 (GRP) の増大	
6. 都市の多様化	10. 好影響なし

問8. 貴社の本社所在圏域において予想される悪影響について、**3つまで**○印をご記入ください。

1. 交流人口の減少	7. 情報伝達の遅延
2. 定住人口の減少	8. 企業間格差の拡大
3. 観光需要の減少	9. その他
4. 経済波及効果の減少 (スーパー・メガリージョン形成による効果)	[]
5. 域内総生産 (GRP) の減少 (ストロー現象)	
6. 都市の画一化	10. 悪影響なし

問9. 貴社本社所在圏域にとって好影響と悪影響は、どのような関係になると思いますか。当てはまる組合せのものに**1つ**○印をご記入ください。

	悪影響「大」	悪影響「小」
好影響「大」	1	2
好影響「小」	3	4

問10. スーパー・メガリージョン形成により、より一層担うべき関西圏の役割とは、どのようなものだと思いますか。最も当てはまると思う順に**1～3番まで**番号をご記入ください。

1. アジアを中心に世界と活発な交流を通じた、アジアのゲートウェイ (中核都市圏)	7. 高度な産業基盤や研究機関の集積を活かしたイノベーション促進拠点
2. 環境先進地域として、アジア・世界に貢献	8. 健康・医療産業の発展、健康社会の実現を牽引
3. 経済の中核として日本経済を牽引	9. 首都中枢機能のバックアップ拠点
4. 活力と個性あふれる地域の形成により地方創生をリード	10. その他
5. 歴史・伝統文化を強みとした観光により日本の成長を牽引	[]
6. 高付加価値の素材、部品を提供することによるグローバルサプライチェーンの一翼	

1番	2番	3番

問 11. リニア中央新幹線により東京～大阪間が1時間で結ばれた場合、貴社の企業活動はどうかと思えますか。予想されるものに **1つ** ○印をご記入下さい。

- | | |
|------------|------------------|
| 1. 影響はある | 3. どちらかといえば影響はある |
| 2. 多少影響はある | 4. 影響はない |

問 12. リニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれることで、企業活動及び従業員の働き方・価値観など、様々なインパクトをもたらすことが予想されます。貴社において、東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う順に **1～3番まで** 番号をご記入下さい。

- | | |
|--|--|
| 1. 新しいまたは大幅に改善した製品（機能・性能・技術仕様等）の市場への導入（注1） | 8. 人事における配置転換を検討する際の選択肢拡大
(通勤圏の拡大により、配置転換による従業員の転居・単身赴任の減少など) |
| 2. 新しいまたは大幅に改善したサービスの市場への導入（注1） | 9. ワーク・ライフ・バランス実現の可能性の拡大 |
| 3. 新しいまたは大幅に改善した生産工程の導入（注1） | 10. 大学やその他の研究機関との共同研究の実施を新たに導入（注2） |
| 4. 新しいまたは大幅に改善した配送方法・流通方法の導入 | 11. 製品・サービスの外見上のデザインの大幅な変更を導入（注3） |
| 5. 新しいまたは大幅に改善した保守システムや購買・会計・コンピュータ処理の導入 | 12. 新たな販売促進のための媒体・手法の導入（注3） |
| 6. 従業員の仕事における責務の分散化の実施を新たに導入
(生産・流通・販売スタッフに対して、その作業プロセスにおける管理権限や責任を、より大幅に与えることなど)（注2） | 13. 新たな販売経路の導入（注3） |
| 7. 通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少 | 14. その他 |

(注1) 日常的なアップグレードは除く。

(注2) 経営陣による戦略的な意思決定に基づくものに限る。

(注3) マーケティング手法の中で季節的・定期的・ルーティン化されている変更は除く。

1 番	2 番	3 番

問 13. その他、東京・大阪間が1時間で結ばれることで予想される経済社会や企業、従業員への効果・メリットがございましたら、ご自由に記入下さい。

(例：GDP の増大、地方創生の推進、女性活躍の推進、消滅可能性自治体の減少、首都中枢機能のバックアック・分散の進展、首都圏における人口の偏在解消、地方移住の増加、二地域居住の進展など)

[]

スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への
影響と効果に関する調査結果
～リニア中央新幹線 全線同時開業による日本の新たな成長に向けて～

発 行 日：2016年4月

発 行 所：リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会

お問合せ先：公益社団法人 関西経済連合会 地域連携部

〒530-6691 大阪市北区中之島6丁目2番27号

中之島センタービル 30階

TEL 06-6441-0107
