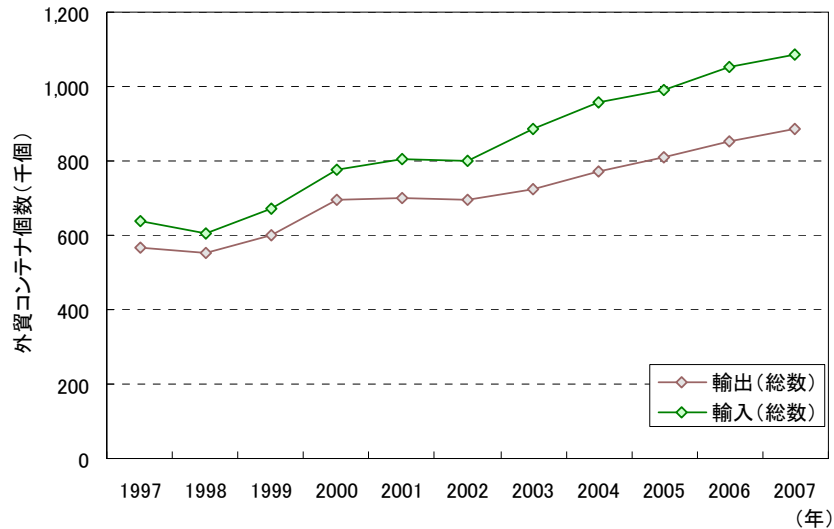


③ 大阪湾ベイエリアにおける国際港湾・空港の物流動向

ア. 大阪港・神戸港の輸出入コンテナ貨物量

●大阪港は特に輸入貨物が大幅増加、輸出も増加基調

大阪港については、特に輸入貨物が増加しており、輸出についても輸入ほどではないが増加している。

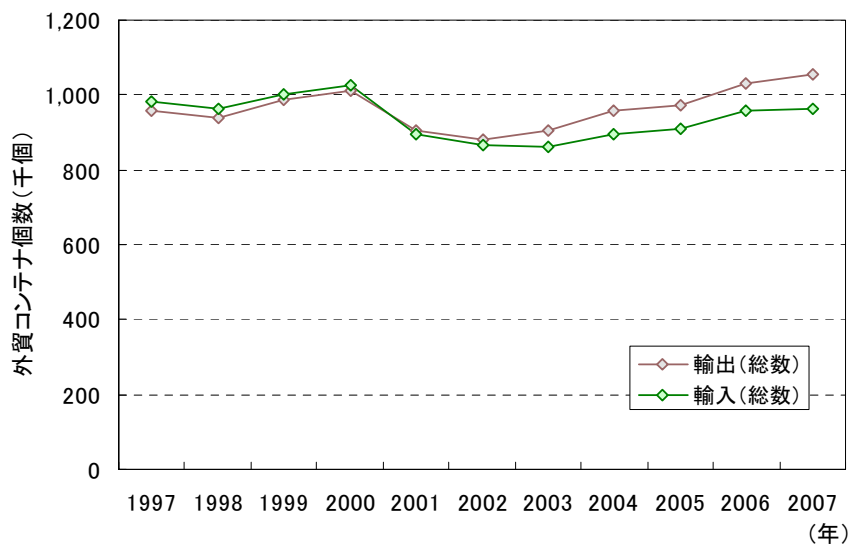


(資料) 大阪市港湾局「外貿コンテナ取扱量・個数年次表」より作成

図2-16 大阪港の輸出入コンテナ貨物個数の推移

●神戸港は2002～2003年以降輸出入とも微増に転換

神戸港では、2000年から2年間ほど減少傾向にあったが、輸出では2002年以降、輸入でも2003年以降微増に転じている。輸出入バランスについては、大阪港に比べると同レベルの水準で推移している。

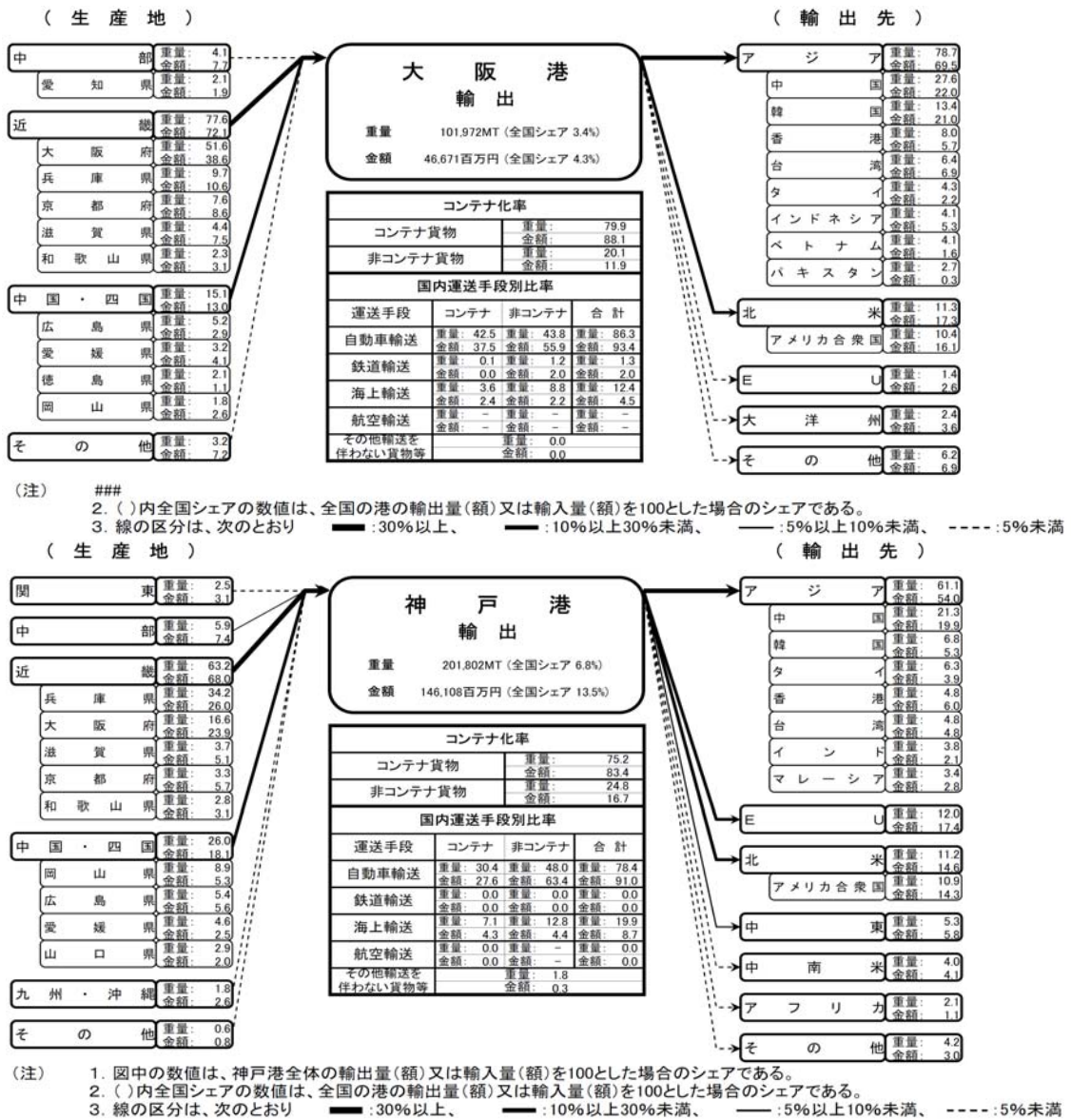


(資料) 神戸市統計書「外貿コンテナ取り扱い数量及びコンテナ取扱個数」より作成

図2-17 神戸港の輸出入コンテナ貨物個数の推移

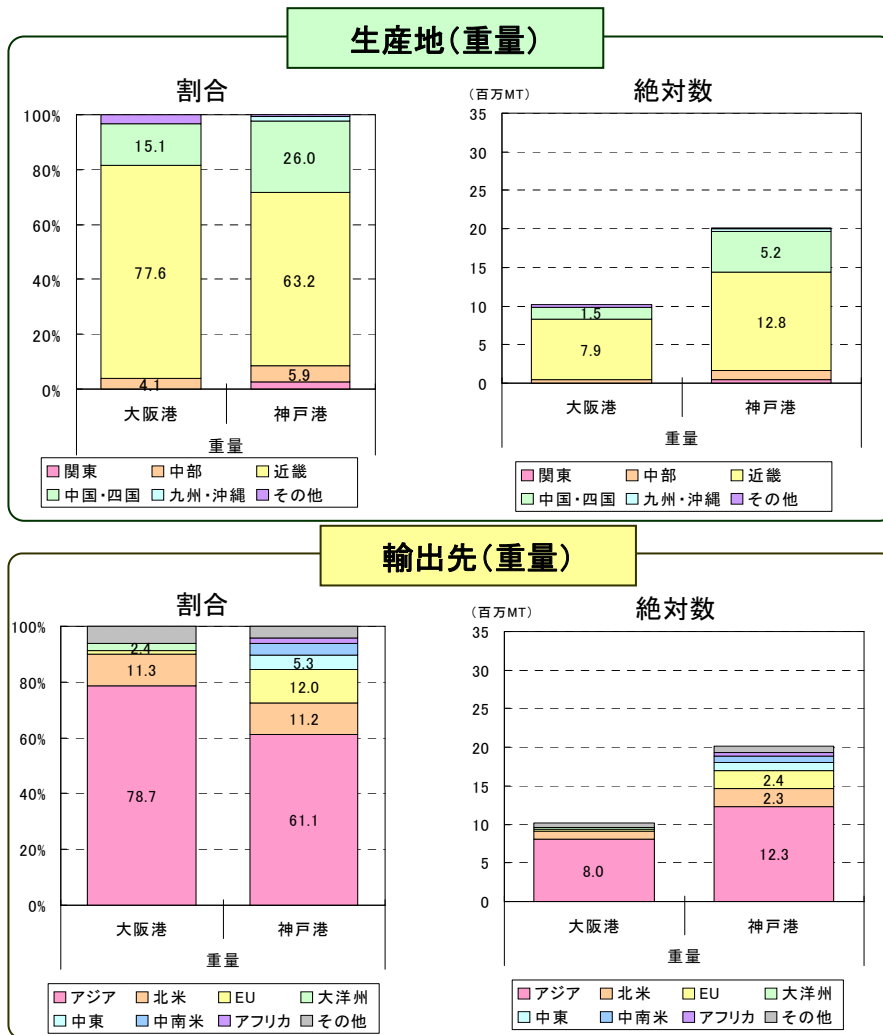
イ. 大阪港・神戸港の輸出取扱量

神戸港は大阪港に比べ輸出取扱量が多く、生産地構成比に占める近畿、輸出先構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋

図2-18 大阪港・神戸港の輸出状況-1/2

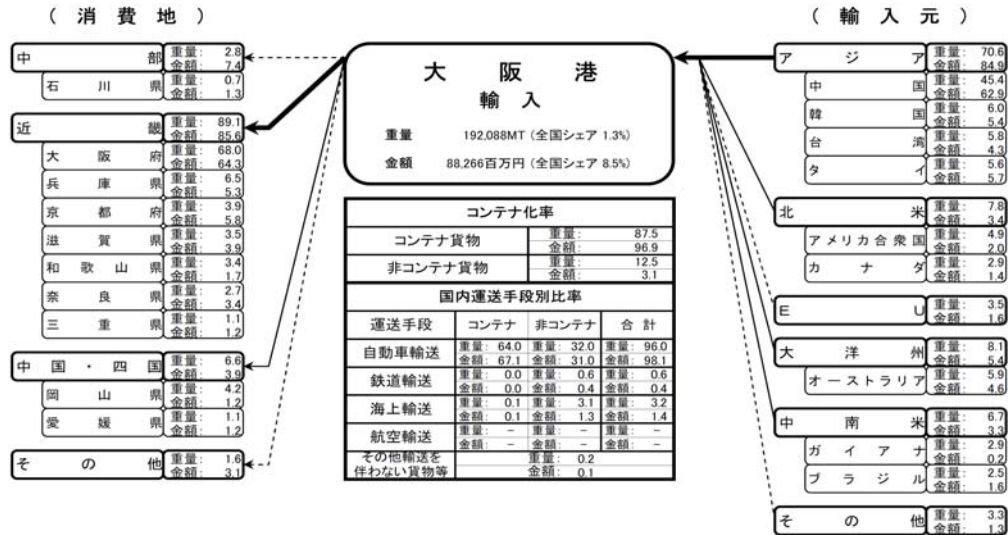


(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より作成

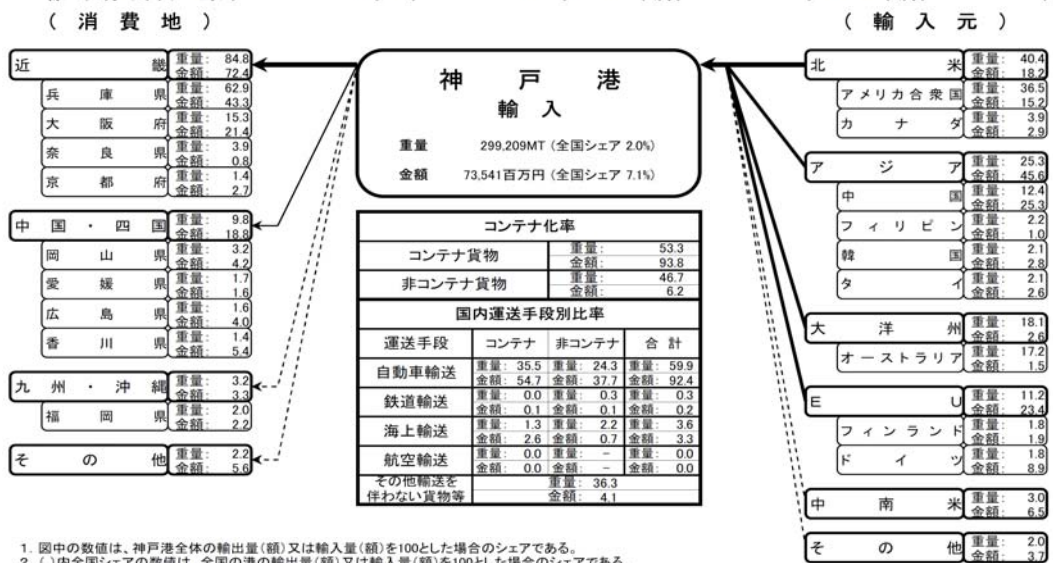
図2-19 大阪港・神戸港の輸出状況-2/2

ウ. 大阪港・神戸港の輸入取扱量

神戸港は大阪港に比べ輸入取扱量が多く、消費地構成比に占める近畿、輸入元構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(注) ###
 2. ()内全国シェアの数値は、全国の港の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
 3. 線の区分は、次のとおり 〓 :30%以上、 〓 :10%以上30%未満、 〓 :5%以上10%未満、 - - - :5%未満

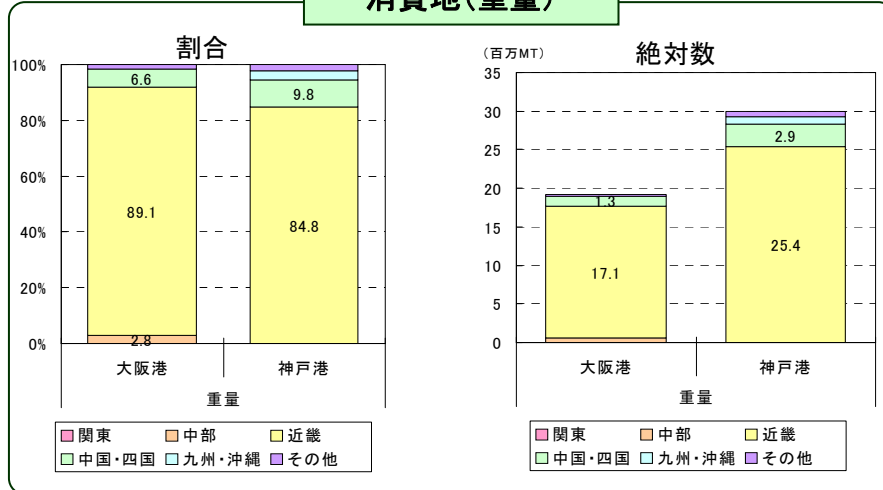


(注) 1. 図中の数値は、神戸港全体の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
 2. ()内全国シェアの数値は、全国の港の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
 3. 線の区分は、次のとおり 〓 :30%以上、 〓 :10%以上30%未満、 〓 :5%以上10%未満、 - - - :5%未満

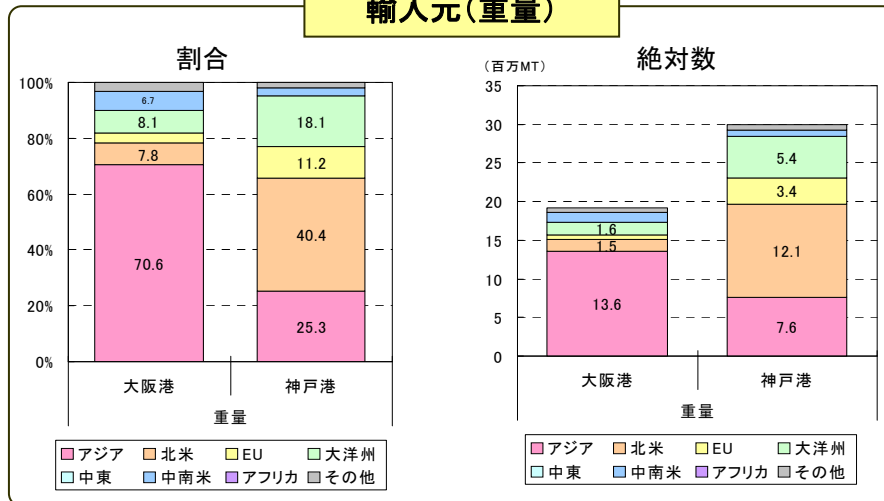
(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋

図2-20 大阪港・神戸港の輸入状況-1/2

消費地(重量)



輸入元(重量)



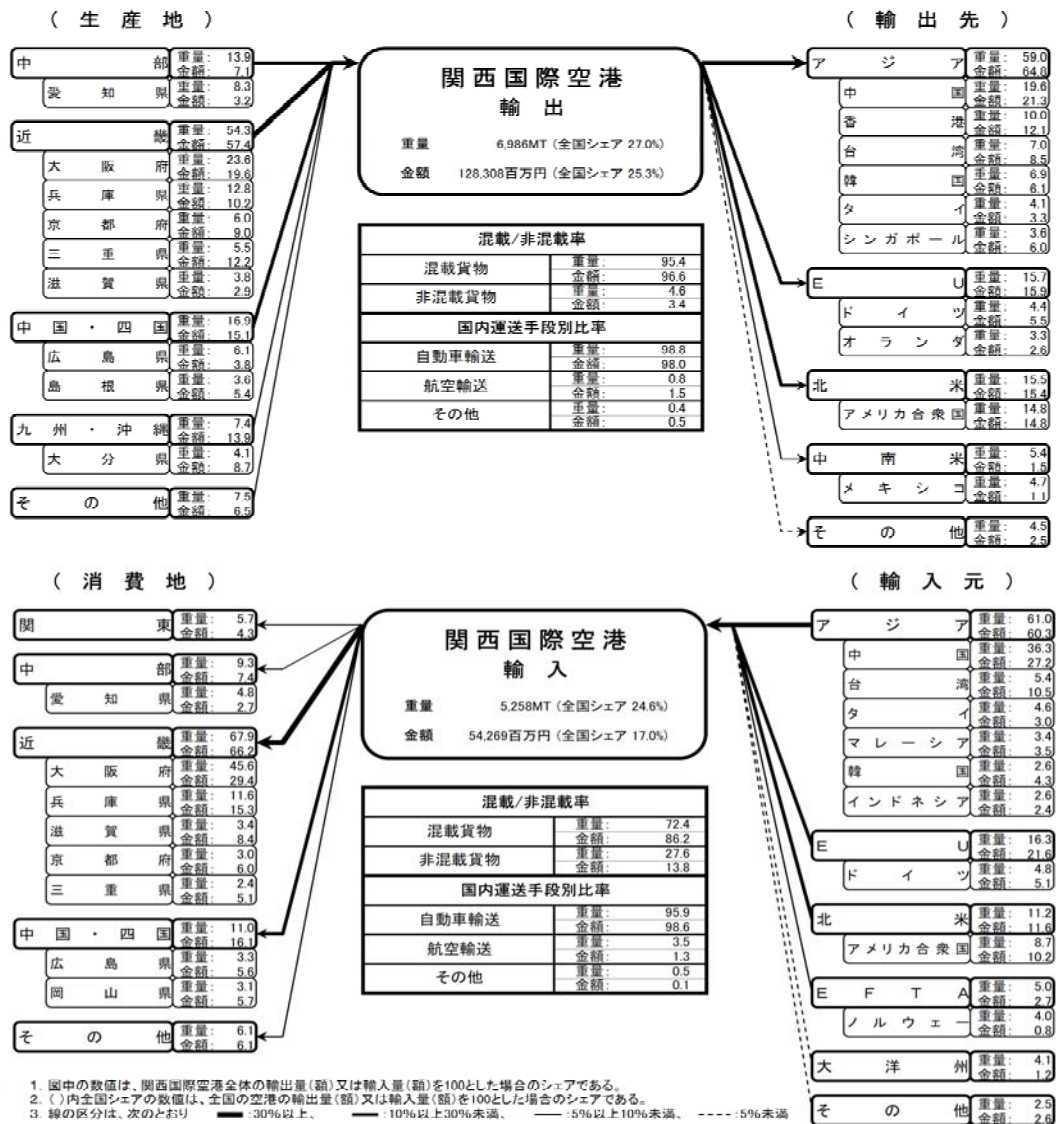
(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より作成

図2-21 大阪港・神戸港の輸入状況-2/2

エ. 関西国際空港の輸出入取扱量

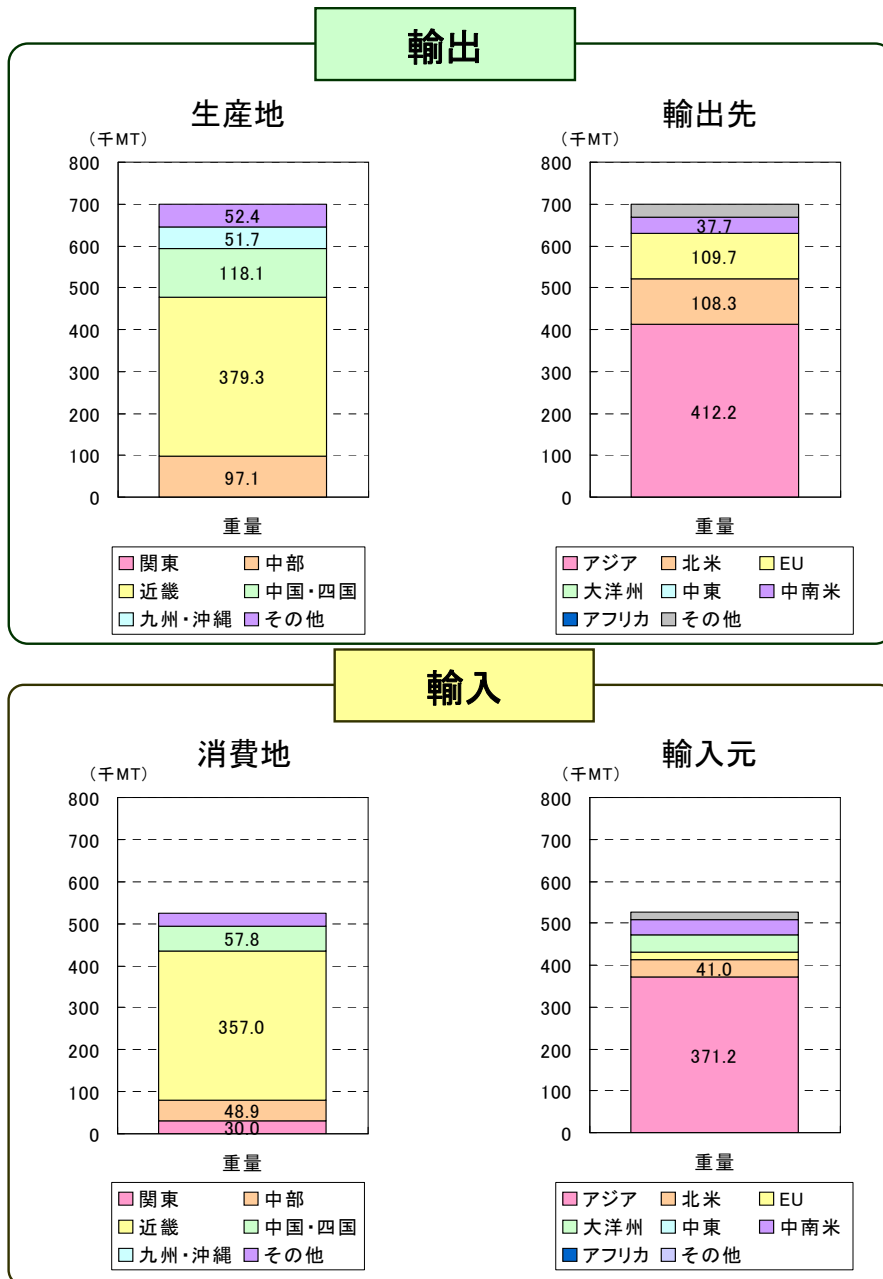
● 関西国際空港では西日本・アジアの発着貨物の取扱が多い

関西国際空港は、輸出入とも近畿をはじめ西日本を生産地・消費地とする貨物が多い。輸出先・輸入元は、アジアが主な地域となっている。



(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋

図2-22 関西国際空港の輸出入状況-1/2

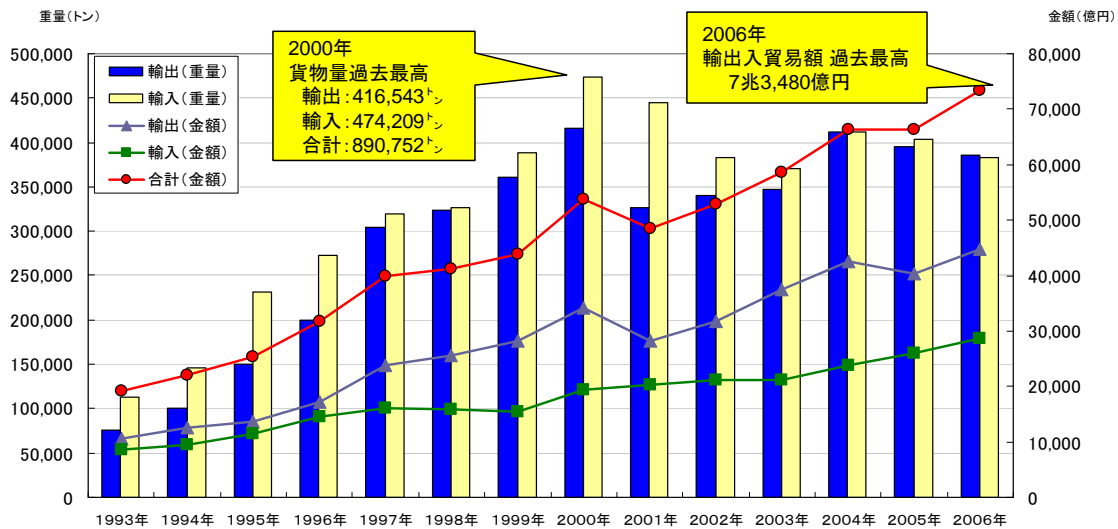


(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋

図2-23 関西国際空港の輸出入状況-2/2

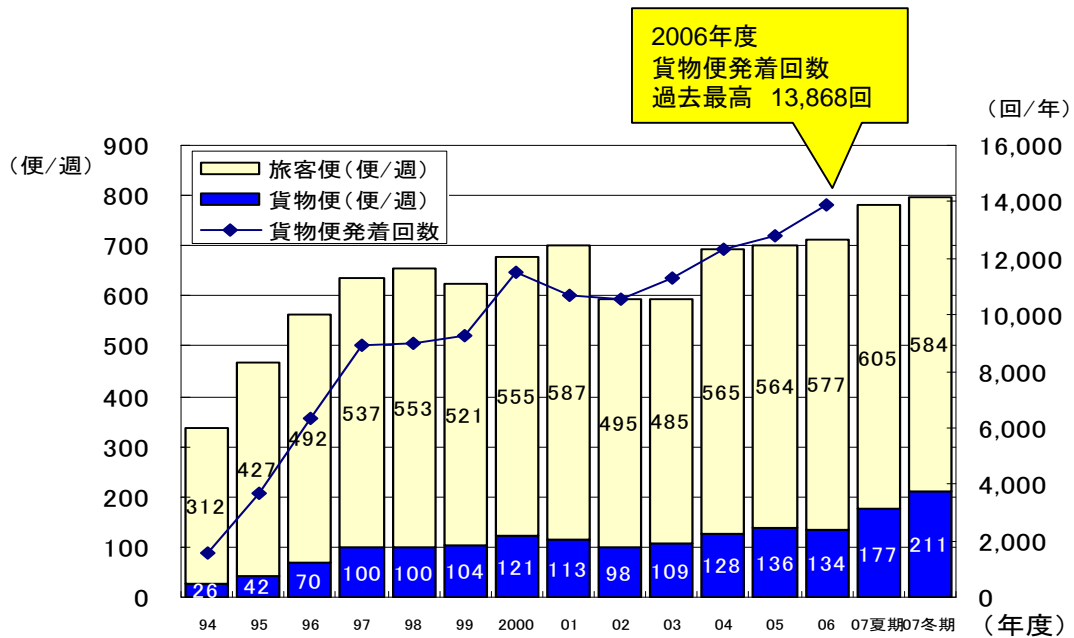
●関西国際空港の取扱貨物・就航便数は増加基調

関西国際空港で取り扱われる貨物量、就航便数は増加基調で推移している。



(資料) 財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、バイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなの」が目指すべき方向－阪神港一開港化に続く手立ては？－」（平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料）より抜粋

図2-24 関西国際空港の取扱貨物の推移



(注釈) 週間便数(棒グラフ)は、各年度夏期スケジュールは実績。2007年冬期スケジュールは計画値。

(資料) 財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、バイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなの」が目指すべき方向－阪神港一開港化に続く手立ては？－」（平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料）より抜粋

図2-25 関西国際空港の就航便数推移

3. 企業進出による波及効果の把握

大阪湾ベイエリアにおいて近年立地が進んでいる家電産業立地に伴う経済波及効果について、地元企業の期待、及び産業連関表を用いた経済波及効果計算結果についてとりまとめた。

地元企業のうち、7割以上が、大阪湾岸地域における家電産業立地による経済波及効果が大きいものと捉えている。また、これらの家電産業立地による波及効果として、設備投資受注による売上増加に対する期待が大きくなっている。

家電産業立地を対象とした、産業連関表を用いた経済波及効果分析結果によると、効果は内陸部にまで波及するという結果が得られており、また建設段階・生産活動段階それぞれにおいて波及効果が見込まれている。

(1) 家電産業立地による波及効果への期待

- 大阪湾岸地域の工場新設による波及効果への期待大
- 大阪湾岸地域の工場新設に伴う設備投資受注による売上増への期待大

(2) 家電産業立地による近畿各地域への波及効果

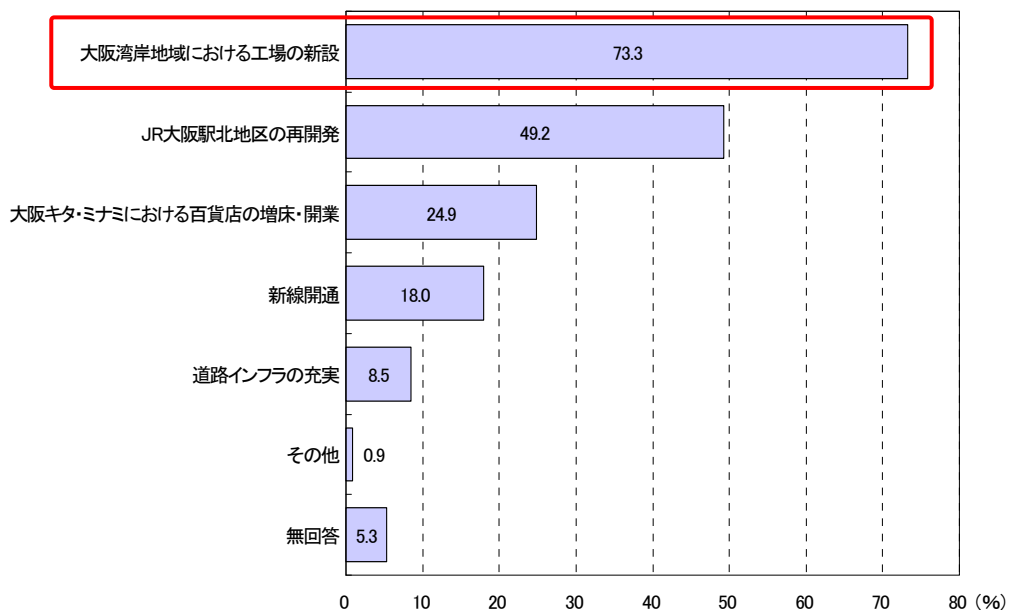
- 大阪湾岸各大型設備投資により内陸部にまで効果が波及
- 建設段階・生産活動段階それぞれで波及効果が見込まれている

(1) 家電産業立地による波及効果への期待

●大阪湾岸地域の工場新設による波及効果への期待大

様々な大型プロジェクトが進行している大阪・関西において、経済への波及効果が大きいと思われるものについて尋ねたアンケートによると、「大阪湾岸地域における工場の新設」が73%と最も高い。

JR大阪駅北地区の再開発、大阪キタ・ミナミにおける百貨店の増床・開業による波及効果がこれに続いている。



(資料) 大阪商工会議所・(社)関西経済連合会「第31回経営・経済動向調査」(2008年9月25日)より抜粋

(注釈) 大阪商工会議所・(社)関西経済連合会の会員企業のうち543社回答結果による(有効回答率:28.7%)。

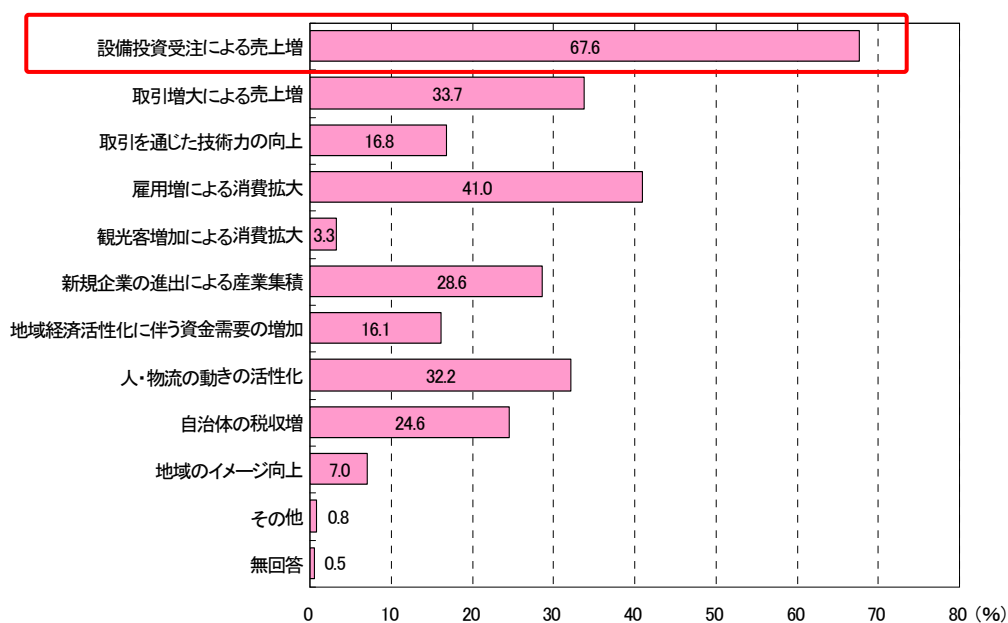
調査時期:平成20年8月26日~9月5日

図 3-1 地域経済への波及効果が大きいプロジェクト

●大阪湾岸地域の工場新設に伴う設備投資受注による売上増への期待大

上記を選択した 398 社を対象に、そこから得ている、あるいは期待される波及効果について尋ねた結果によると、「プロジェクト関連の設備投資受注による売上増」が 67% で、最多となっている。

続いて、「雇用増による消費拡大 (41%)」、「取引増大による売上増 (34%)」、「人・物流の動きの活性化 (32%)」となっている。



(資料) 大阪商工会議所・(社)関西経済連合会「第 31 回経営・経済動向調査」(2008 年 9 月 25 日)より抜粋
(注釈) 大阪商工会議所・(社)関西経済連合会の会員企業のうち 543 社回答結果による(有効回答率: 28.7%)。
調査時期: 平成 20 年 8 月 26 日～9 月 5 日

図 3-2 「大阪湾岸地域における工場の新設」から得ている／期待される波及効果

(2) 家電産業立地による近畿各地域への波及効果

① 大阪湾岸各大型設備投資による波及効果

●大阪湾岸各大型設備投資により内陸部にまで効果が波及

大型設備投資は、その府県に大きな波及効果をもたらすが、府県界をまたがって各府県にも波及効果が及ぶ。

滋賀県は、関連産業（製造業）の集積が厚いため、波及効果が奈良県や和歌山県を上回るケースが多い。

表 3-1 初期投資による経済波及効果(生産額、直接+一次・二次波及)

(百万円)

	シャープ堺	IPSアルファテクノロジー 姫路	松下電器尼崎 (第3・4・5工場)	住友金属 和歌山	計
大阪	306,792	70,926	147,805	70,998	596,521
京都	15,467	6,880	13,796	6,910	43,054
兵庫	26,659	170,611	308,928	24,633	530,831
奈良	9,308	2,343	4,995	2,041	18,688
和歌山	4,080	1,902	3,809	155,736	165,527
滋賀	6,261	4,087	8,284	3,245	21,877
福井	3,787	2,781	5,513	2,203	14,284
関西計	372,354	259,531	493,131	265,767	1,390,783

(資料) (財) 関西社会経済研究所 「大阪湾岸大型設備投資の経済波及効果」 (2008年7月) より抜粋

表 3-2 製品出荷による経済波及効果(生産額、直接+一次・二次波及)

(百万円)

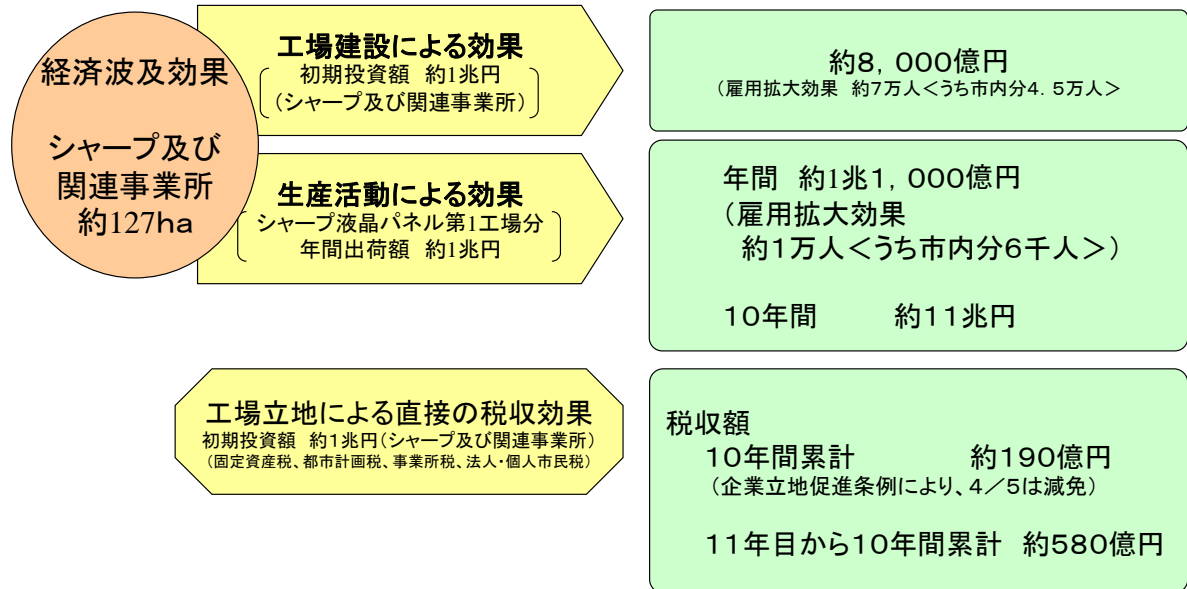
	シャープ堺	IPSアルファテクノロジー 姫路	松下電器尼崎 (第3・4・5工場)	住友金属 和歌山	計
大阪	1,256,621	87,794	121,457	11,793	1,477,665
京都	24,999	16,344	22,611	928	64,883
兵庫	65,157	753,854	1,042,908	4,587	1,866,507
奈良	16,904	8,008	11,078	376	36,366
和歌山	15,989	4,433	6,132	199,260	225,814
滋賀	25,828	14,394	19,913	584	60,719
福井	16,565	6,823	9,439	1,180	34,007
関西計	1,422,063	891,650	1,233,539	218,708	3,765,960

(資料) (財) 関西社会経済研究所 「大阪湾岸大型設備投資の経済波及効果」 (2008年7月) より抜粋

② 堺市におけるシャープ等の立地による波及効果

● 建設段階・生産活動段階それぞれで波及効果が見込まれている

堺市におけるシャープ及び関連事業所の立地に伴い、工場建設段階で8,000億円、生産活動段階で年間約1兆1千億円の経済波及効果が見込まれている。



(資料) 堺市産業振興局産業政策部資料 (平成19年8月10日) より抜粋

(注釈) 雇用拡大効果: あくまでも経済効果を新規雇用で換算した場合の数値である。平成16年工業統計調査 (従業員4人以上) 事業所数1,964事業所 従業員数51,132人

図 3-3 堺市におけるシャープ及び関連事業所の立地による経済波及効果

4. 広域連携に係る現況の把握

荷主企業、物流業者双方へのアンケート⁹より、港湾の広域連携に対するニーズを把握した。

荷主企業・物流業者とも、広域連携による効率化やサービス水準の向上に期待している。このうち物流業者は荷主企業に比べ、より貨物流動に直結した情報に対するニーズが強い傾向が伺われる。

(1) 荷主企業の広域連携に係るニーズ

- 港湾の広域連携による効率化・サービス向上
- 広域的な情報提供によるサービス向上・選択可能な条件の改善
- 必要とされている情報は船舶の入出港・離着岸情報や港湾施設の状況、入港・荷役スケジュール遅延情報、航路・寄港数 など

(2) 物流業者の広域連携に係るニーズ

- 入港料低減等によるサービス向上・窓口統一による効率化
- 広域的情報提供による複数貨物動向の把握・荷主側として良い条件を選びやすくなること
- 必要とされている情報は船舶の入出港・離着岸情報やCYからの搬出可否、入港・荷役スケジュール遅延情報、ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報 など

⁹ アンケート調査の概要については、事項「5. 立地企業・港湾利用者等の意向把握（1）アンケート・ヒアリング調査結果の概要」を参照。

(1) 荷主企業の広域連携に係るニーズ

- ▶ 港湾の広域連携により期待されることとして、「スケールメリットが働くことで物流コストが下がる」「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」「入港料の低減等により港湾サービスが向上する」が主なものとして挙げられている。

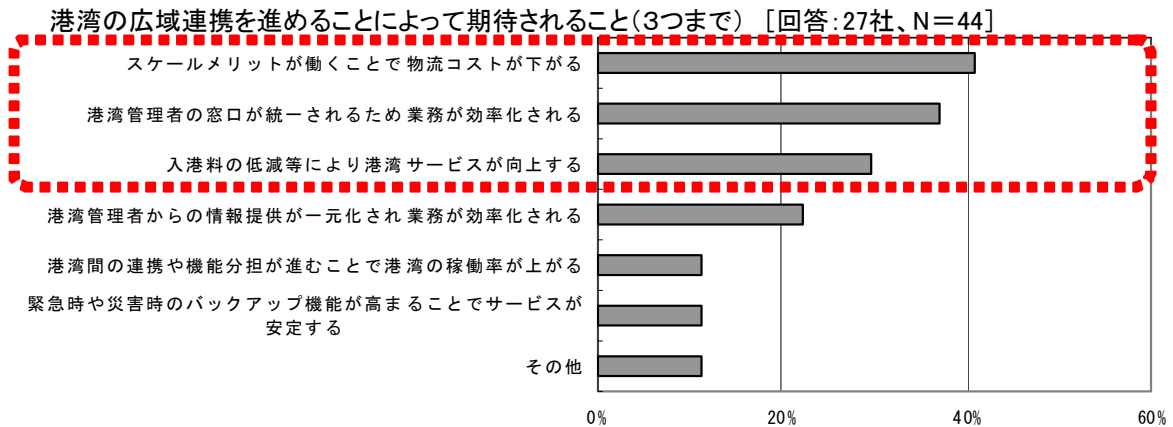


図4-1 港湾の広域連携を進めることによって期待されること(荷主企業)

- ▶ 複数港湾の広域的な情報提供により期待されることとして、「港湾間の競争が働くことでサービスが高まる」「荷主として良い条件を選びやすくなる」が主なものとして挙げられている。

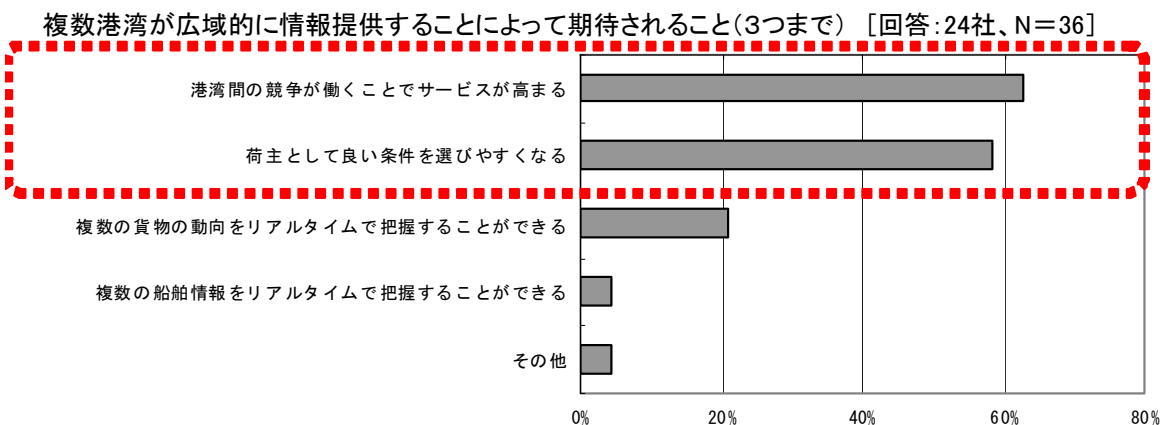


図4-2 複数港湾が広域的に情報提供することによって期待されること(荷主企業)

- ▶ 港湾物流関係で必要な情報として、「船舶の入出港、離着岸情報」「コンテナターミナル等の港湾施設の状況」「入港・荷役スケジュールの遅延情報」「航路、寄港数等の情報」が主なものとして挙げられている。

港湾物流関係で必要な情報(いくつか) [回答:20社、N=48]

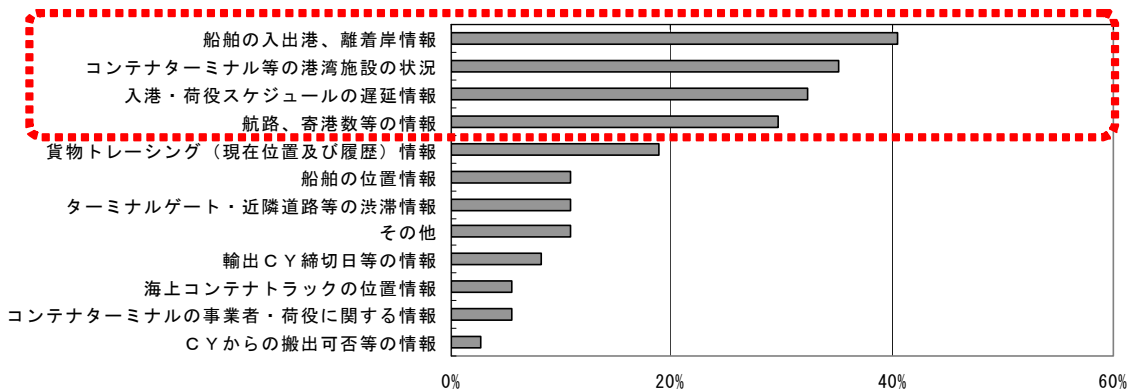


図4-3 港湾物流関係で必要な情報(荷主企業)

(2) 物流業者の広域連携に係るニーズ

- ▶ 港湾の広域連携により期待されることとして、「入港料の低減等により港湾サービスが向上する」「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」が主なものとして挙げられている。

港湾の広域連携を進めることによって期待されること(3つまで) [回答:24社、N=62]

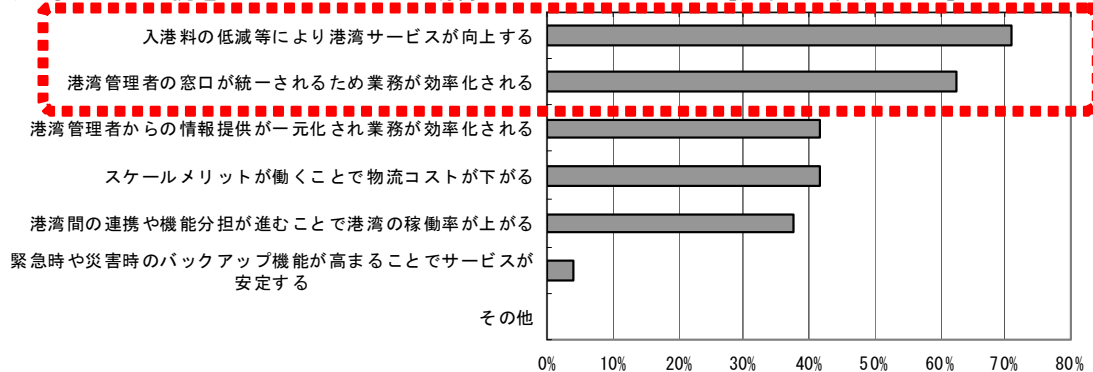


図4-4 港湾の広域連携を進めることによって期待されること(物流業者)

- 複数港湾の広域的な情報提供により期待されることとして、「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」「荷主として良い条件を選びやすくなる」が主なものとして挙げられている。

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(3つまで) [回答:23社、N=47]

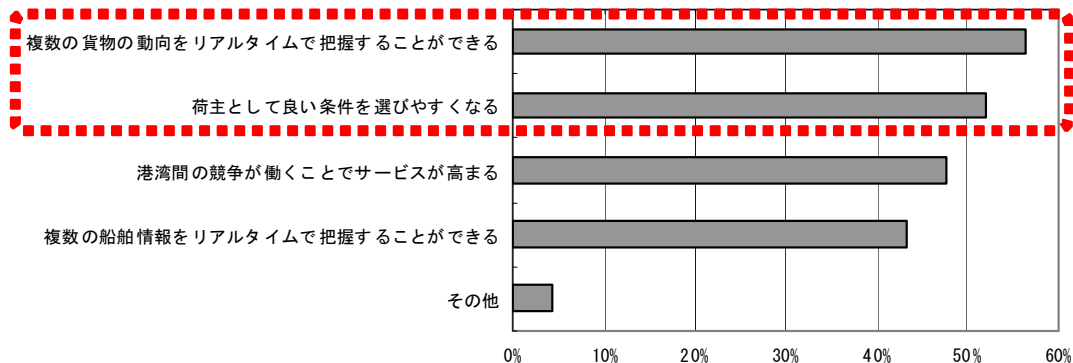


図4-5 複数港湾が広域的に情報提供することによって期待されること(物流業者)

- 港湾物流関係で必要な情報として、「船舶の入出港、離着岸情報」「CYからの搬出可否等の情報」「入港・荷役スケジュールの遅延情報」「ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報」が主なものとして挙げられている。

港湾物流関係で必要な情報(いくつでも) [回答:29社、N=127]

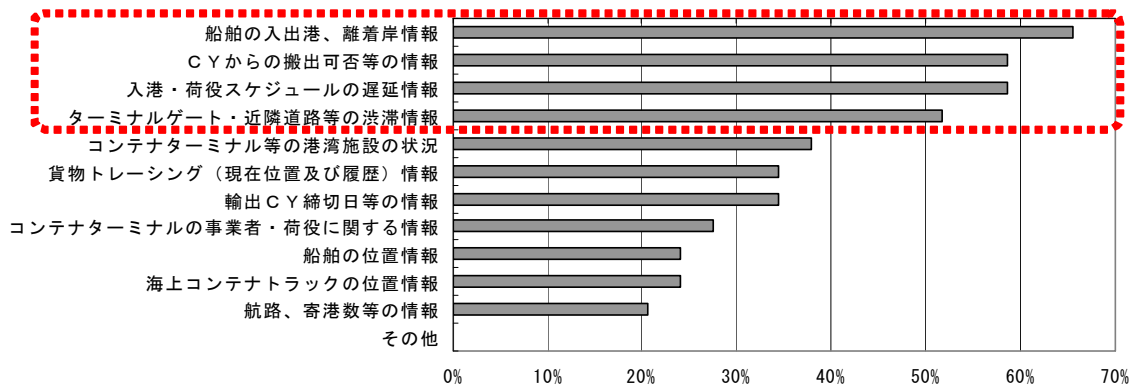


図4-6 港湾物流関係で必要な情報(物流業者)

5. 立地企業・港湾利用者等の意向把握

(1) アンケート・ヒアリング調査の概要

本調査では、アンケート・ヒアリング調査について、近畿地方整備局と近畿経済産業局が合同で実施した。

[荷主企業アンケート]

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（対象：近畿圏¹⁰内の製造業・卸売業）

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）

[物流業者アンケート]

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、企業データベースおよび各種HPから306社をサンプリングした（対象：近畿圏内の物流業者）。

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。

③実施期間

2009年2月9日（月）～2月23日（月）

④回収率

24.8%（76件回収）

¹⁰ 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

[ヒアリング]

2008年11月から2009年2月にかけて、近畿に事業所を構えている、あるいは今後立地予定の製造業者、物流業者等を対象に、42件のヒアリングを実施した。このうち、近畿地方整備局では、大阪湾ベイエリアに立地する、下記に示す企業を中心に実施した（10社）。加えて、委員会での意見を踏まえ、大学に対するヒアリングもあわせて実施した（1大学）。

表 5-1 ヒアリング対象の概要（近畿地方整備局分）

主な拠点	主な事業分野	機関名
大阪府	エネルギー関連	A社
大阪府、兵庫県等	電子部品、電気機械器具	B社
大阪府、兵庫県	ガラス	C社
和歌山県	化学品の素材・中間材料	D社
兵庫県	パネル	E社
大阪府	エレクトロニクス関連、デバイス関連	F社
国内外全域	国際物流・ロジスティック業界	G社
阪神港	コンテナキャリア	H社
大阪市モデル地区		I社
堺市モデル地区		J社
大学		K大学

(2) アンケート調査結果

① アンケート調査結果の概要

拠点立地を考える際に重視する点、大阪湾ベイエリアの魅力、大阪湾ベイエリアへの立地意向、大阪湾ベイエリア立地への課題といった立地に関連する項目、産業競争力を高める上で重要な課題／重要なインフラ、ベイエリアを核とした国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題といった競争力に関する項目について回答を得た。

立地に関する回答によると、大阪湾ベイエリアの魅力として高速道路や港湾、輸出入などの利便性が評価されている一方で、通勤・公共交通や港湾の混雑、道路、助成申請、各種許認可などが課題とされている。

競争力に関する回答によると、物流コストの低減や物流時間短縮、産業誘致のためのインセンティブ強化などが課題とされており、重要なインフラとして港湾機能、道路ネットワークなどが挙げられている。また、国際物流強化に向けた課題としては、大阪湾の諸港が一体となった効率的港湾経営や高規格コンテナターミナル整備、後背圏との道路ネットワークの充実などが挙げられている。

ア. 拠点立地を考える際に重視する点

● 荷主企業

…生産拠点の立地を考える際に、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」を特に重視。

…物流拠点の立地を考える際に、「市場への近接性」「高速道路を利用できる」を特に重視。

● 物流業者

…物流拠点の立地を考える際に「港湾を利用できる」「輸出入の利便性」「市場への近接性」について特に重視。続いて「関連企業への近接性」「高速道路を利用できる」「用地面積の確保が容易」「地価」を重視。

イ. 大阪湾ベイエリアの魅力

● 荷主企業

…全体では、「高速道路の利便性」「輸出入の利便性」「港湾の利便性」は比較的評価されているものの、その他はほとんど認知されていない。

…大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業は、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」の魅力について比較的评价している。

● 物流業者

…「輸出入の利便性」「港湾の利便性」「高速道路の利便性」「市場への近接性」「関連企業への近接性」は比較的評価されているが、その他はほとんど認知されていない。

ウ. 大阪湾ベイエリアへの立地意向

● 荷主企業

…回答企業の12.9%(62社)が大阪湾ベイエリアでの操業に関心、うち、約半数(27社)が大阪湾ベイエリアでの事業所開設可能性を示唆。

…開設が考えられる地域として、「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

●物流業者

…回答企業の22.4%(17社)が大阪湾ベイエリアでの操業に関心、実際に大阪湾ベイエリアでの開設の可能性を示唆している企業は13.1%(10社)。開設が考えられる地域として、「大阪市地域」を挙げる企業が多い。

エ. 大阪湾ベイエリア立地への課題

●荷主企業

…「通勤・公共交通」、「道路」に関する回答数が多く、他に「ベイエリアならではの立地リスク」「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」などが挙げられている

●物流業者

…「港湾の混雑」「道路」「助成申請、各種許認可等」に関する回答数が多く、他に「高速道路の利用料金」「用地」「税関等の手続き」「生活利便性」に関する課題が挙げられている

オ. 産業競争力を高める上で重要な課題／重要なインフラ

●荷主企業

…重要な課題:「物流コストの削減」、続いて「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」

…重要なインフラ:「高規格の道路ネットワーク」「一般道路・臨港道路の充実」、続いて「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」

●物流業者

…重要な課題:「物流コストの削減」「物流時間の短縮・削減」「産業誘致のためのインセンティブ強化」

…重要なインフラ:「港湾機能の強化」、続いて「一般道路・臨港道路の充実」

カ. ベイエリアを核とした国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題

●荷主企業

…「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」、続いて「後背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」

●物流業者

…「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」、続いて「後背圏との道路ネットワークの充実」「コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進」「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」

② 荷主企業アンケートの結果概要

ア. 回答企業の属性について

- 回答企業の資本金は、「1千万円以下」が少ないが、その他はどの資本金規模からもほぼ同じくらいの回答をいただいた。

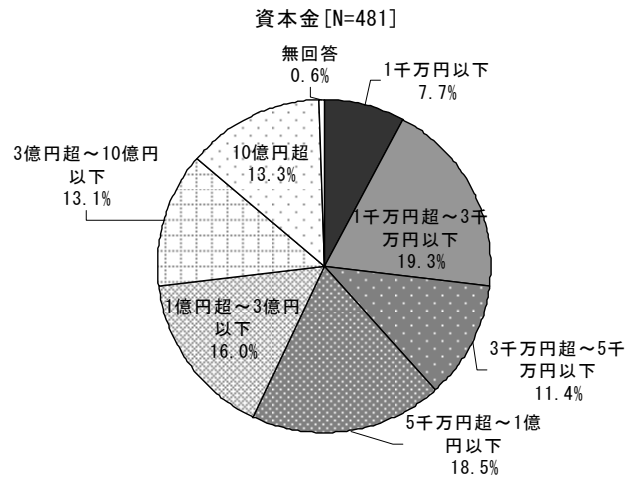


図5-1 資本金(荷主企業)

- 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。

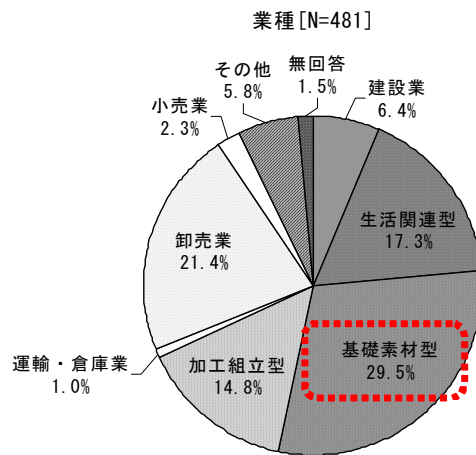


図5-2 業種(荷主企業)

- 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。

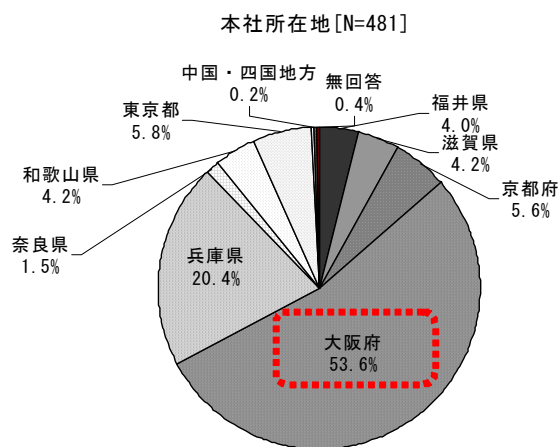


図5-3 本社所在地(荷主企業)

- 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。

表 5-2 近畿地域内の拠点数(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

イ. 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。

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]

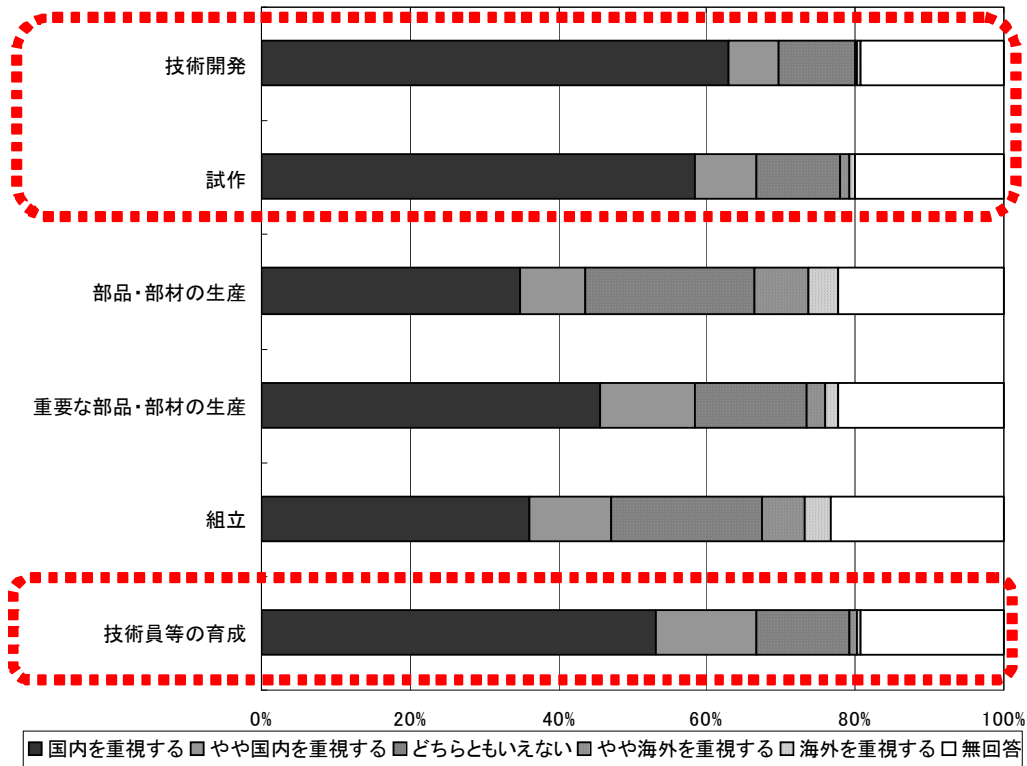


図5-4 拠点別の立地意向(荷主企業)

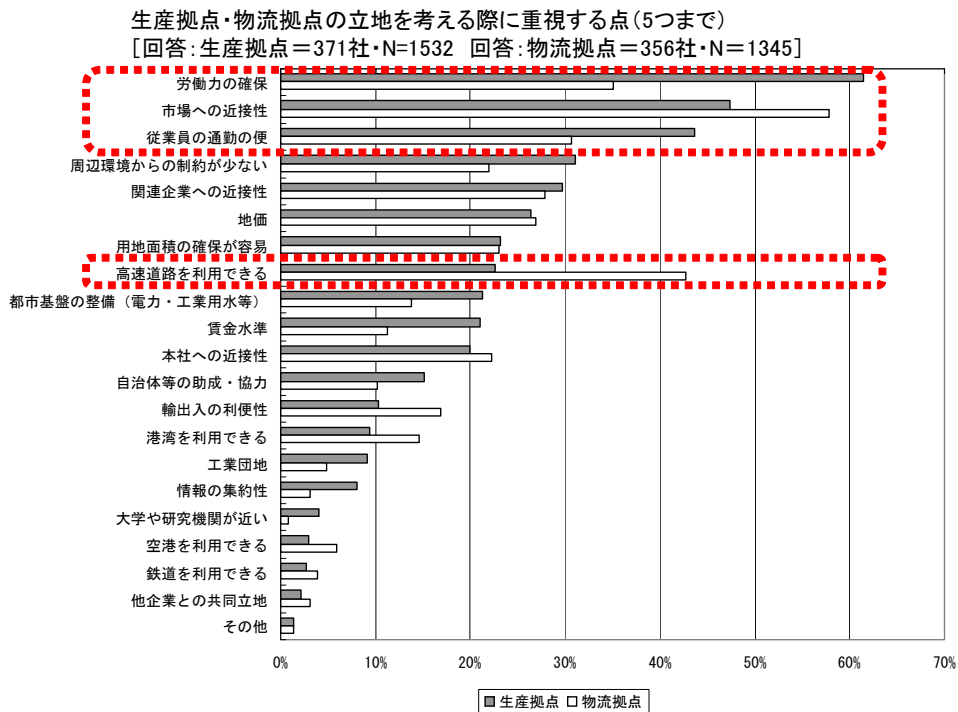


図5-5 拠点別の立地意向(荷主企業)

- 回答企業の12.9%（62社）が大阪湾ベイエリアでの操業に関心を持っており、うち約半数（27社）が大阪湾ベ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。

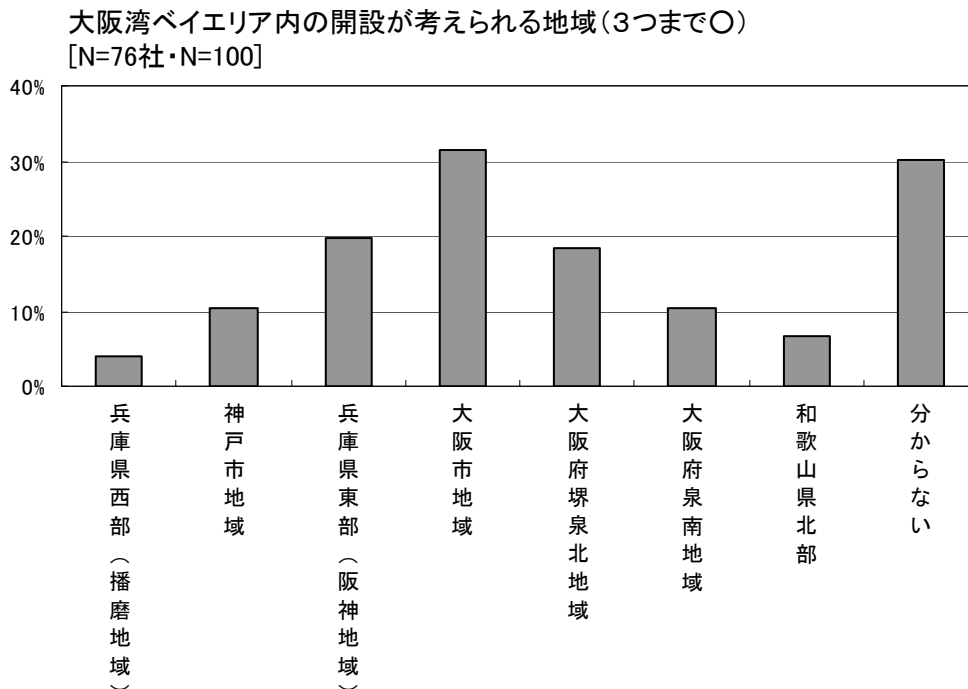


図 5-6 開設が考えられる地域(荷主企業)

表 5-3 業種別・開設が考えられる地域(荷主企業)

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%
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%

- 大阪湾ベイエリア内において開設が考えられる各地域を回答した企業が生産・物流拠点を考える際に重視する点は以下の通り。

○兵庫県西部（播磨地域）

- ✓ 生産拠点では、「労働力の確保」「従業員の通勤の便」「関連企業への近接性」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「高速道路を利用できる」「市場への近接性」「労働力の確保」「従業員の通勤の便」等が重視されている。

表 5-4 兵庫県西部(播磨地域)に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
	数	割合	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%

○神戸市地域

- ✓ 生産拠点では、「市場への近接性」「労働力の確保」「都市基盤の整備」「従業員の通勤の便」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「高速道路を利用できる」「市場への近接性」「自治体等の助成・協力」「地価」等が重視されている。

表 5-5 神戸市地域に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
	数	割合	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%

○兵庫県東部(阪神地域)

- ✓ 生産拠点では、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「高速道路を利用できる」「市場への近接性」「労働力の確保」等が重視されている。

表 5-6 兵庫県東部(阪神地域)に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
	数	割合	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%

○大阪市地域

- ✓ 生産拠点では、「市場への近接性」「労働力の確保」「従業員の通勤の便」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「市場への近接性」「高速道路を利用できる」「従業員の通勤の便」等が重視されている。

表 5-7 大阪市地域に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	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%

○大阪府堺泉北地域

- ✓ 生産拠点では、「市場への近接性」「労働力の確保」「周辺環境からの制約が少ない」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「市場への近接性」「労働力の確保」「地価」等が重視されている。

表 5-8 大阪府堺泉北地域に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
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%

○大阪府泉南地域

- ✓ 生産拠点では、「従業員の通勤の便」「労働力の確保」「市場への近接性」「賃金水準」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「従業員の通勤の便」「市場への近接性」「周辺環境からの制約が少ない」等が重視されている。

表 5-9 大阪府泉南地域に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
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%

○和歌山県北部

- ✓ 生産拠点では、「周辺環境からの制約が少ない」「本社への近接性」「用地面積の確保が容易」「関連企業への近接性」等が重視されている。
- ✓ 物流拠点では、「本社への近接性」「用地面積の確保が容易」等が重視されている。

表 5-10 和歌山県北部に立地が考えられる企業が重視する点(荷主企業)

	生産拠点		物流拠点	
	数	割合	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%

ウ. 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。

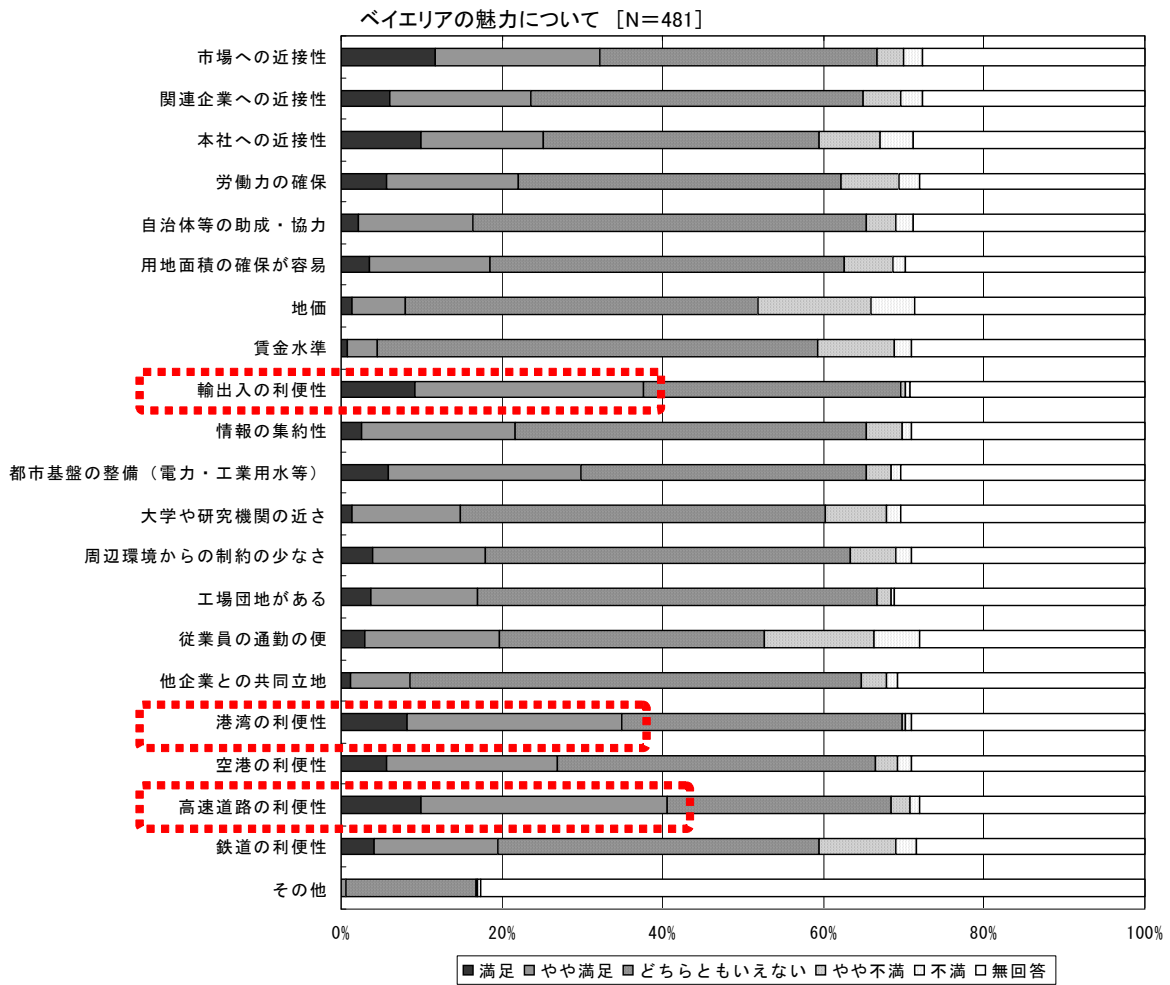


図5-7 バイエリアの魅力について(荷主企業)

エ. バ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。

● 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。
- ・バ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、裏通りは狭すぎる個所が多い。
- ・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、バ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労している。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・生活の不便さ解消(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。
- ・JRR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労している(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。
- ・地盤の脆弱性に問題。
- ・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。

オ. 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・納品先は、(大阪湾バイエリアに拠点を有し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有していない企業に比べて)「大阪湾バイエリア」「関東地方(東京都除く)」「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。

表 5-11 バイエリア拠点有無別・連携先(荷主企業)

主な販売先・納品先、仕入先・調達先 (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%	3 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%	57 34.8%	48 29.8%	14 8.7%	7 4.3%	1 0.6%	44 27.3%	10 9.9%	23 14.3%	15 9.3%	21 13.0%	7 4.3%	33 20.5%	354
なし	34 12.0%	146 52.1%	18 6.3%	43 15.1%	5 1.8%	5 1.8%	96 33.8%	44 15.5%	32 11.3%	32 17.3%	49 11.6%	3 0.7%	50 17.6%	559

カ. 物流について

- ▶ 同一の海上輸送は、複数の港湾が併用される割合が高い。一方で、同一の国際航空貨物輸送に対しては、空港を1ヶ所に決めている企業の割合が高い。
- ▶ 同一の海上貨物・国際航空貨物に対する港湾・空港の使い分けにおいて、「港までの輸送時間」「港までの輸送コスト」「港運業者の信頼度の高さ」が主に重視されている。

同一の海上貨物に対する港湾の使い分け [N=382]

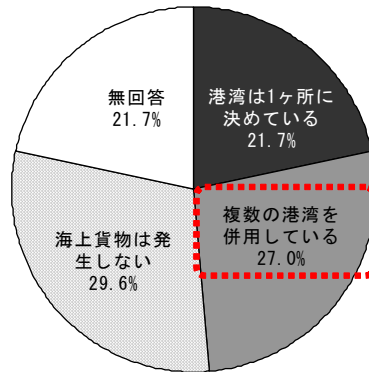


図5-8 同一の海上貨物に対する港湾の使い分け(荷主企業)

港湾の使い分けに際して重視する点(5つまで) [回答: 169社、N=479]

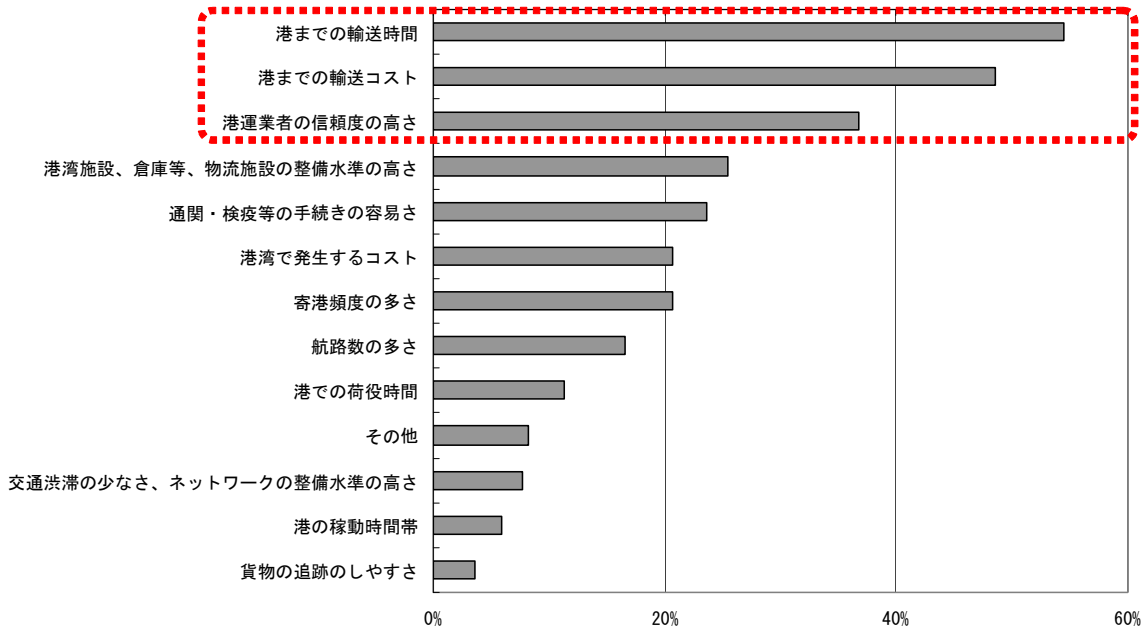
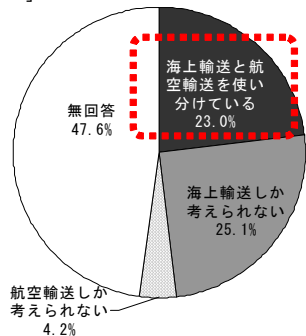


図5-9 港湾の使い分けに重視する点(荷主企業)

▶ 同一の貨物に対する海上輸送と航空輸送を使い分けている企業が多く、今後も海上輸送と航空輸送を使い分けたいというニーズが高い。航空輸送を行うケースとしては、「トラブル・クレーム対応時に限定して航空輸送を行う」ケースが最も高くなっている。

同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け [N=382]



今後の同一貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け [N=382]

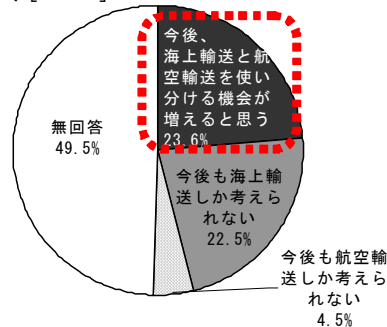


図5-10 同一の貨物に対する空港・港湾の使い分け(荷主企業)

航空輸送を行うケース(3つまで) [回答:159社、N=200]

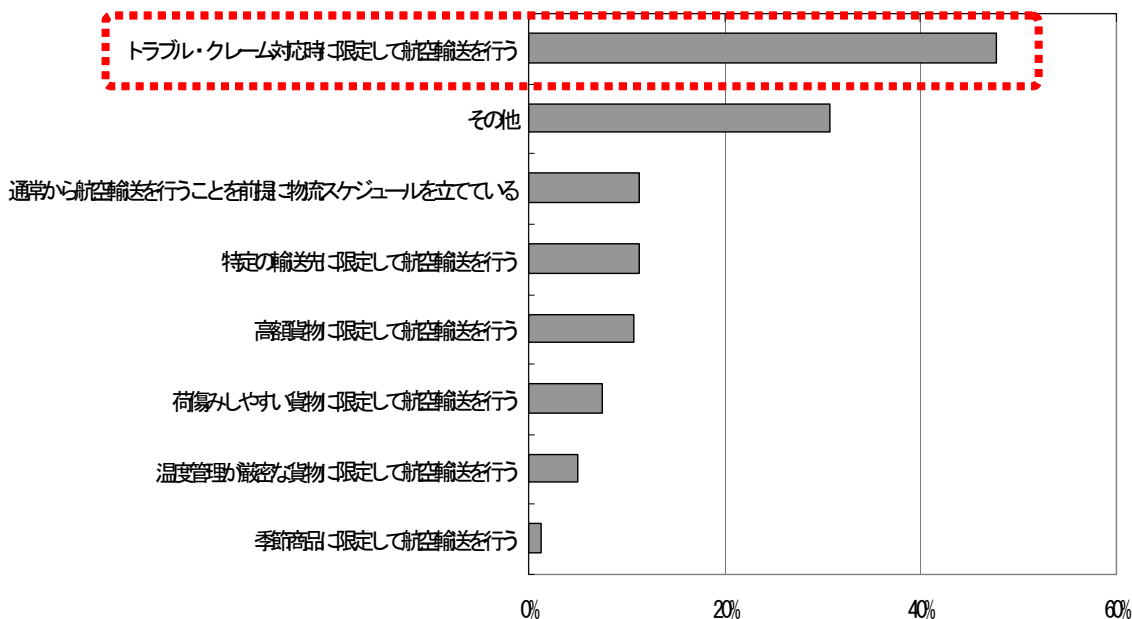


図5-11 航空輸送を行うケース(荷主企業)

キ. 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。

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]

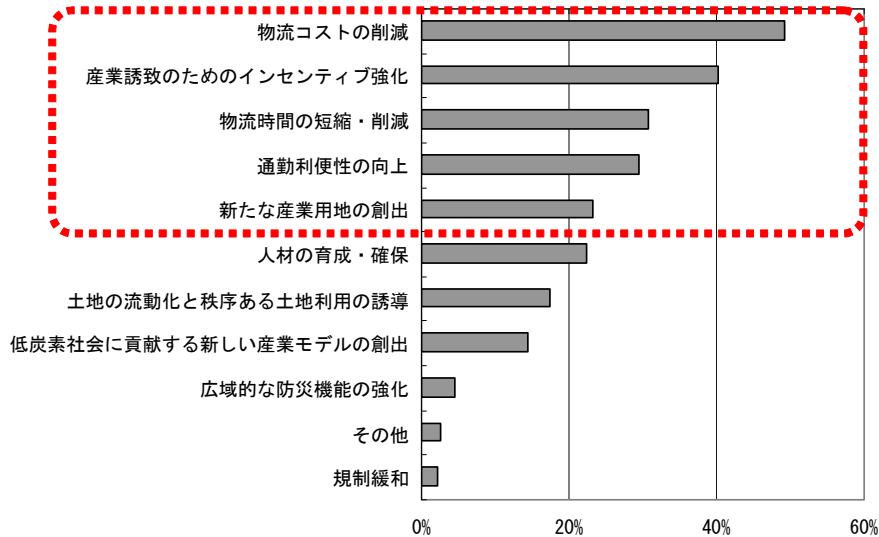


図5-12 ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力向上の課題(荷主企業)

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]

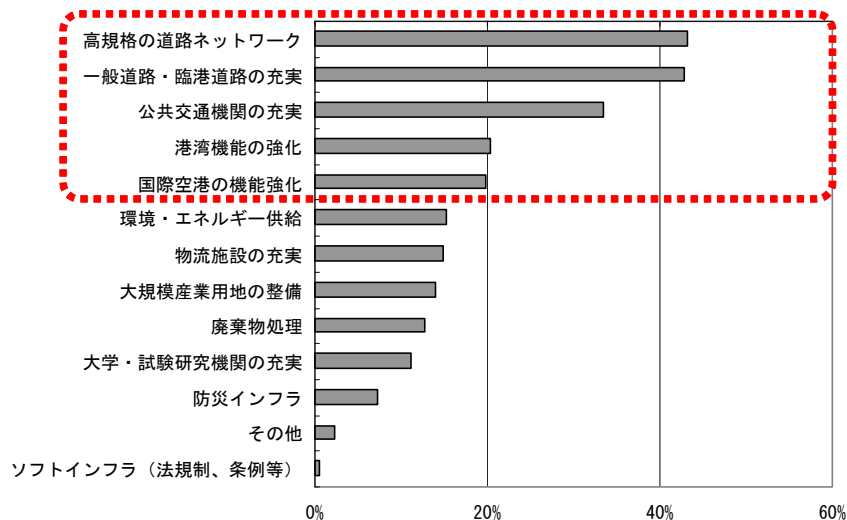


図5-13 ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高めるインフラ(荷主企業)

▶ 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。

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]

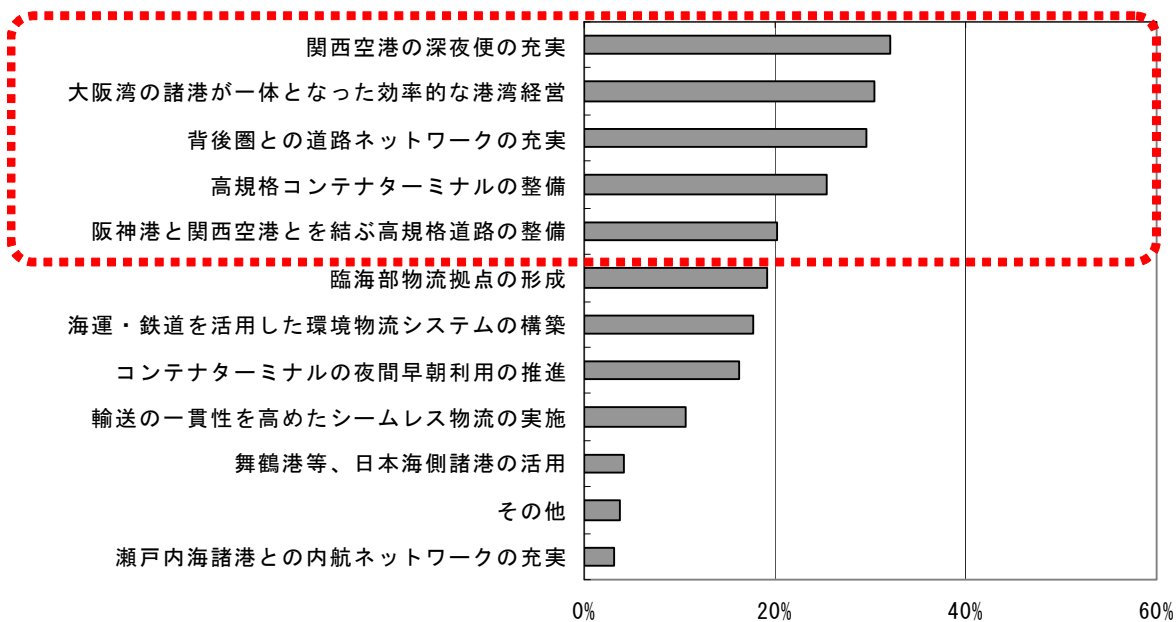


図5-14 バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力強化の課題(荷主企業)

③ 物流業者アンケートの結果概要

ア. 回答企業の属性について

- 回答企業の資本金は、「5千万円超～1億円以下」「10億円超」「1億円超～3億円以下」の割合が多く、それぞれ2割を超えている。
- 回答企業の業種は、「港湾運送」が最も多く、次いで「倉庫」「利用運送（トラック運送）」「利用運送（海上運送）」が多くなっている。
- 主力物流拠点の所在地は、「大阪市地域」が最も多く、次いで「神戸市地域」が多くなっている。

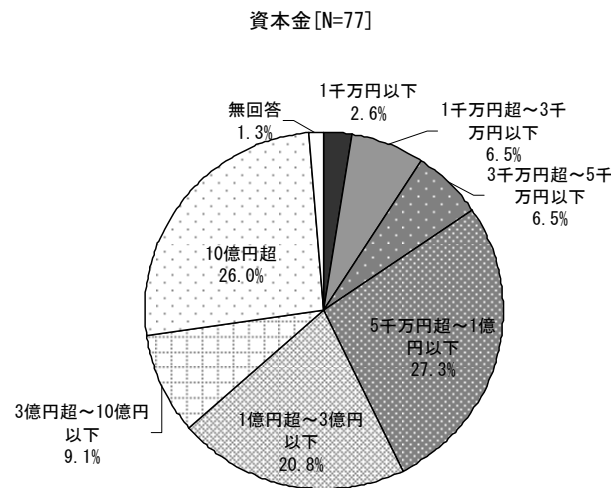


図5-15 資本金(物流業者)

業種(あてはまるもの全て) [回答: 76社・N=243]

	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

主力物流拠点の所在地(あてはまるもの全て) [回答: 75社・N=141]

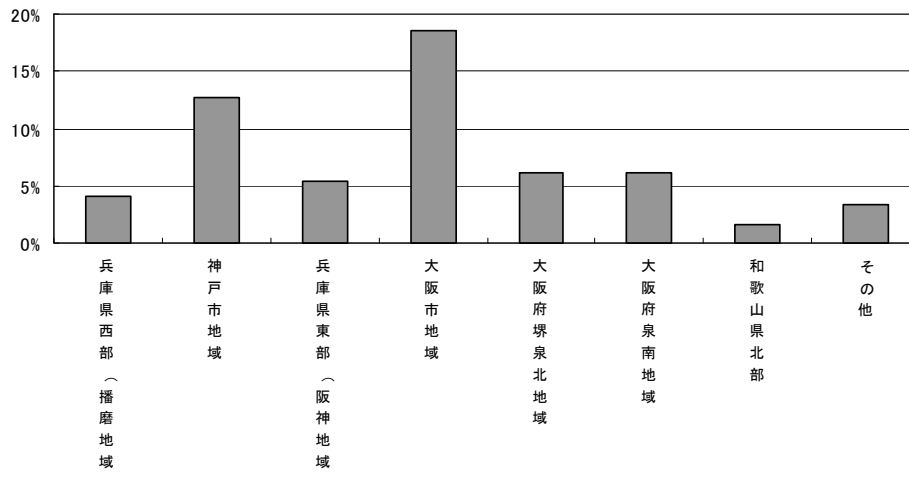


図5-16 業種及び主力拠点の所在地(物流業者)

イ. 拠点立地について

- ▶ 物流拠点の立地の際して、「港湾を利用できる」「輸出入の利便性」「市場への近接性」について5割以上の企業が重視している。次いで「関連企業への近接性」「高速道路を利用できる」「用地面積の確保が容易」「地価」が重視されている。

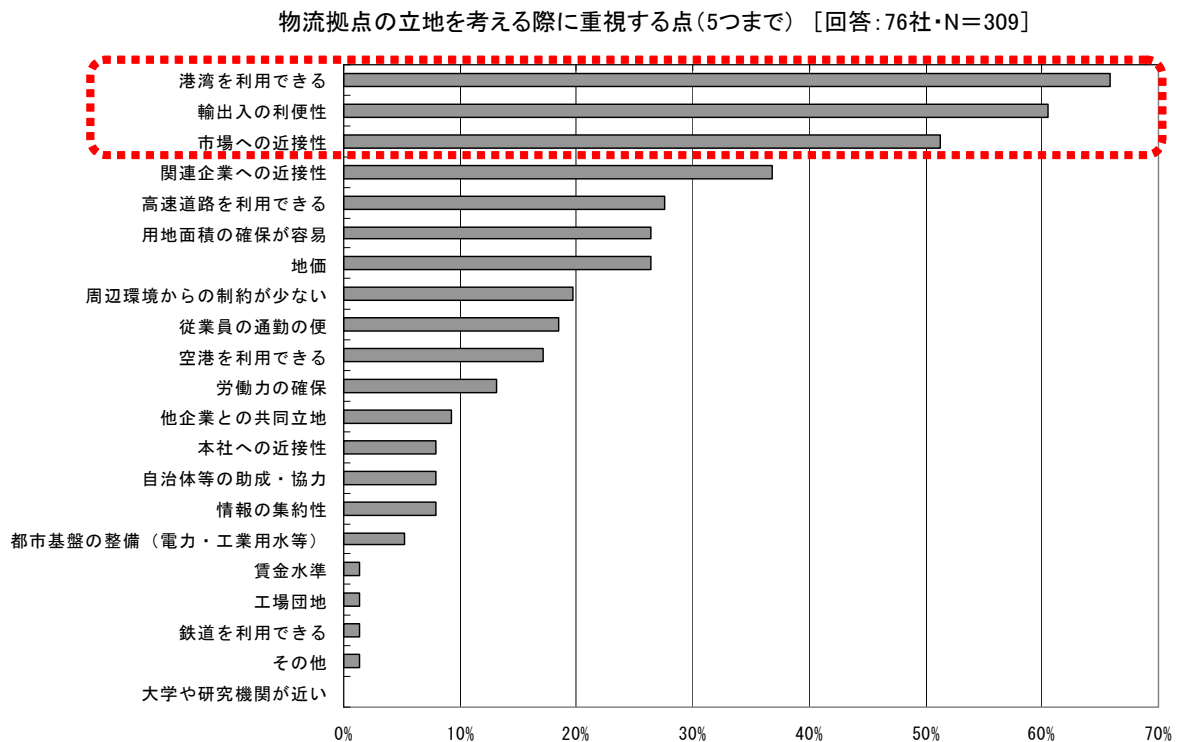


図5-17 拠点立地に重視する点(物流業者)

ウ. 大阪湾ベイエリアでの事業所開設

- ▶ 回答企業の25%が物流拠点を開設(新設および他地域からの移転)することに関心を持っており、22.4%が大阪湾ベイエリアでの操業に関心を持っている。
- ▶ 実際に大阪湾ベイエリアでの開設の可能性を示唆している企業は13.1%(10社)。開設が考えられる地域として、全ての企業が「大阪市地域」を挙げている。

大阪湾ベイエリア内の開設が考えられる地域(3つまで)

[回答:22社・N=38]

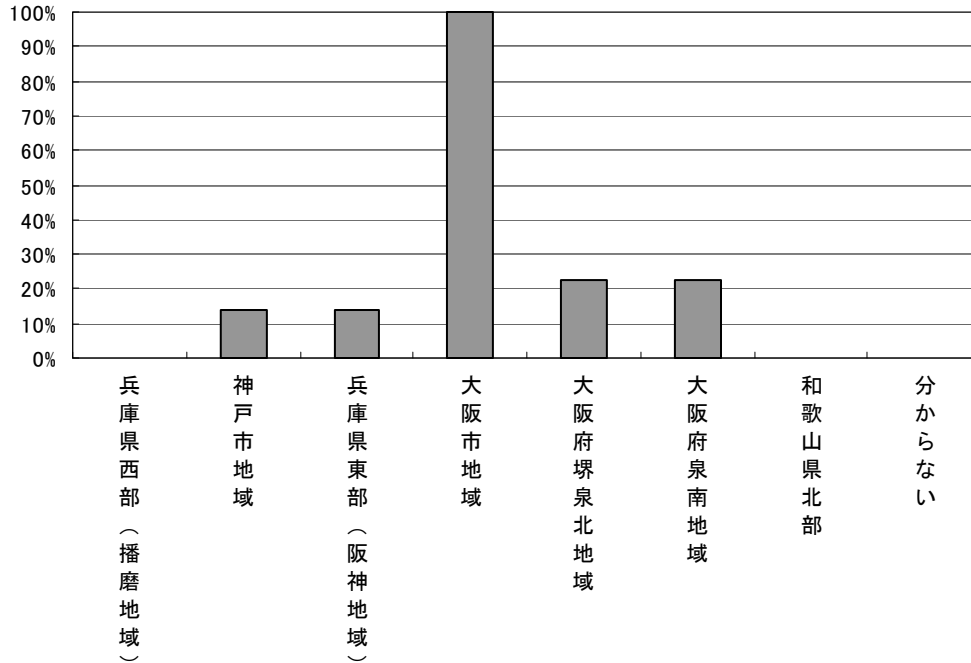


図5-18 大阪湾ベイエリア内の開設が考えられる地域(物流業者)

表 5-12 開設が考えられる地域別・業種(物流業者)

開設が考えられる地域別／業種 (3つまで)
 ※開設可能性を示唆していない企業も含む
 ※複数社の回答が集まった地域／業種に網掛け

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%
和歌山県北部	0	0	0	0	0	0	0	0

エ. 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、「輸出入の利便性」「港湾の利便性」「高速道路の利便性」「市場への近接性」「関連企業への近接性」は比較的評価されているが、その他の魅力はほとんど認知されていない。

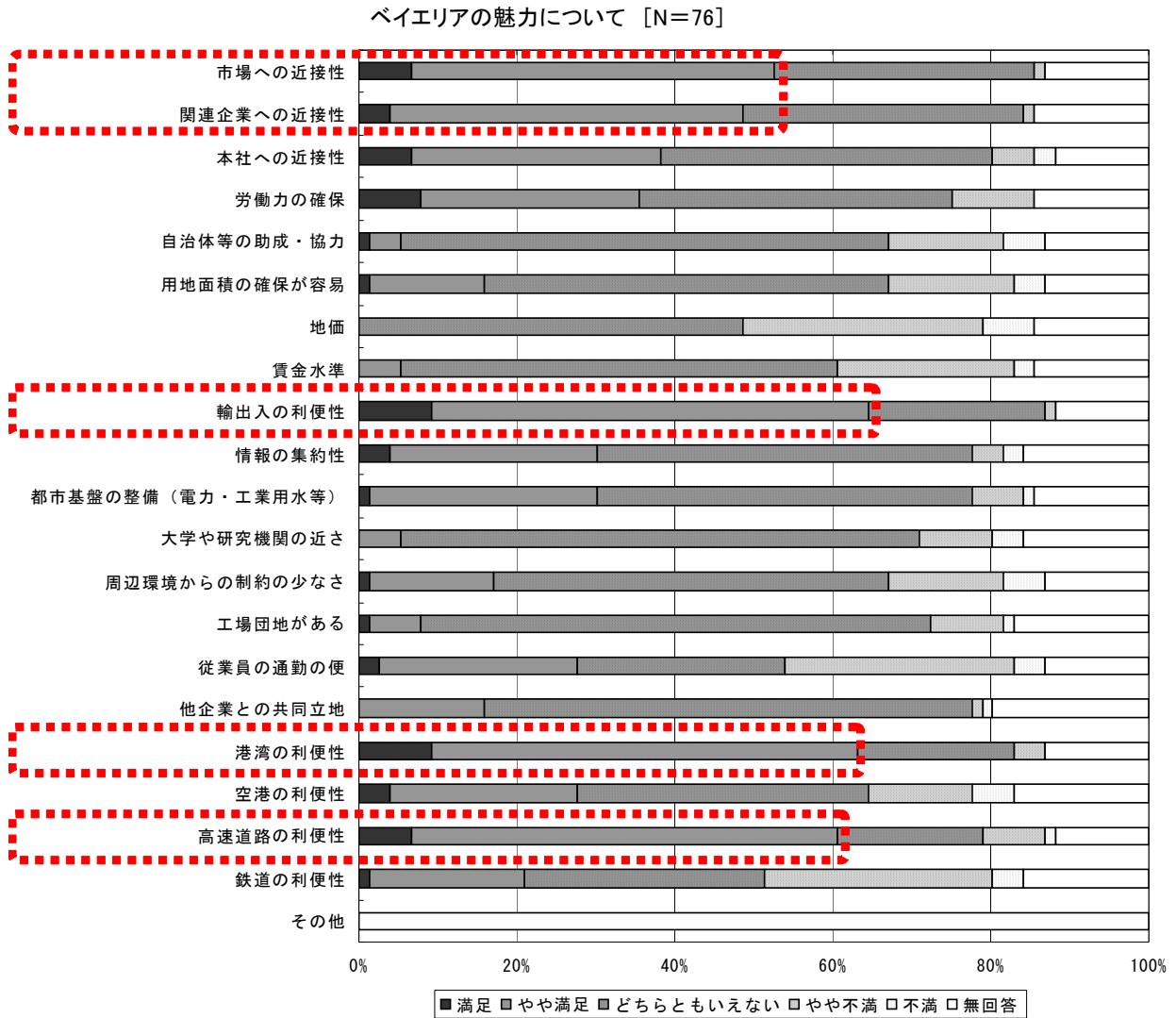
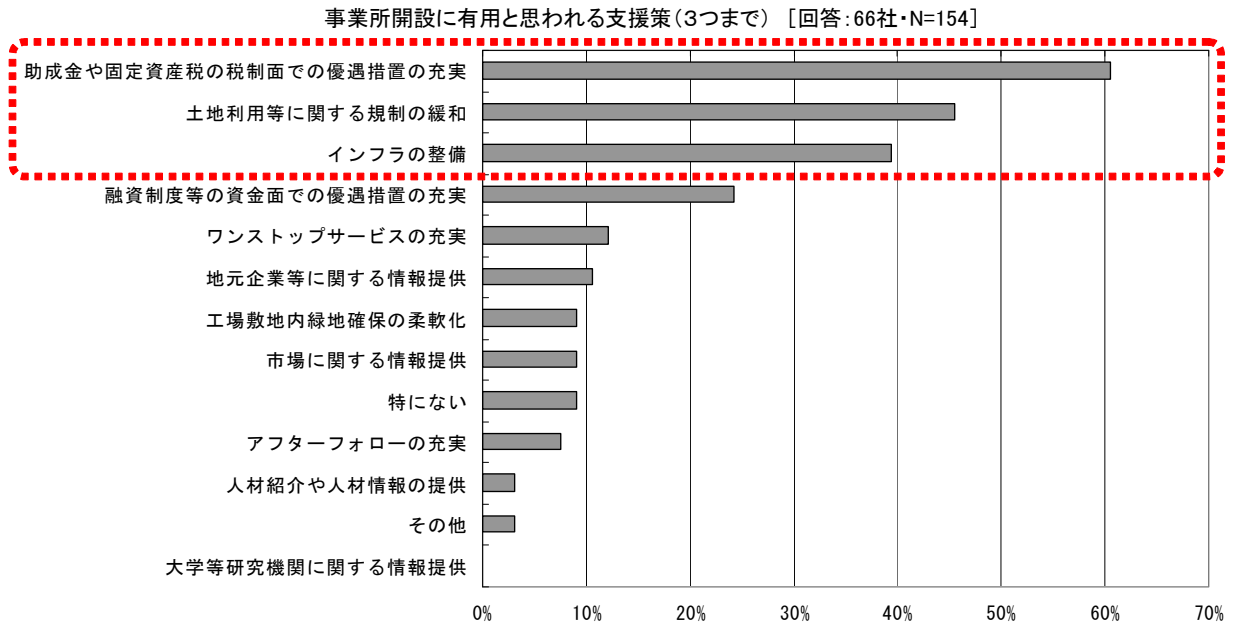


図5-19 拠点立地に重視する点(物流業者)

オ. 有用な立地支援策について

- ▶ 事業所開設に際して有用と思われる支援策について、6割強の企業が「助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実」を挙げ、最も高くなっている。次いで、「土地利用等に関する規制の緩和」「インフラの整備」を挙げる企業の割合が高くなっている。



有用なインフラ整備の内容(自由記述)

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

図5-20 有用な立地支援策(物流業者)

カ. ベイエリアの課題について

- ▶ 大阪湾ベイエリアに事業所を開設する場合の課題として、「港湾の混雑」「道路」「高速道路の利用料金」「用地」「助成申請、各種許認可等」「税関等の手続き」「生活・通勤利便性」に関する課題が挙げられている。

大阪湾ベイエリアに事業所を開設するとした場合に課題となる点(自由記述)

● 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の待機車輛の混雑さが目立つ
- ・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
- ・全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

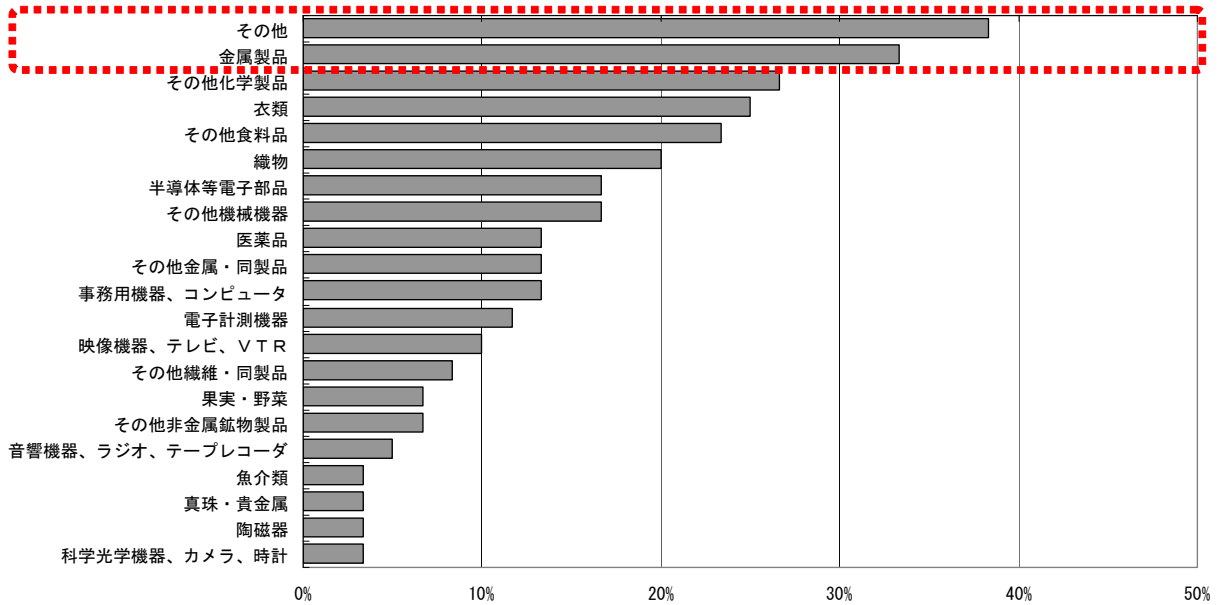
● 生活・通勤利便性に関する課題

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

キ. 物流について

- ▶ 国内物流について、「その他」「金属製品」を扱っている企業が多く、ともに3割を超えている。次いで、「その他化学製品」「衣類」「その他食料品」を扱う企業が多くなっている。
- ▶ 国内物流の輸送形態は、「トラック」による輸送を行っている企業が最も多く、約5割を占めている。

国内物流の品目(あてはまるもの全て) [回答:60社・N=181]



国内物流の主な輸送形態 [回答 : N=78]

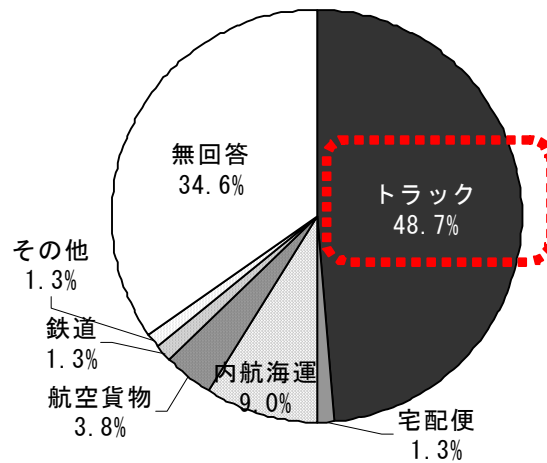
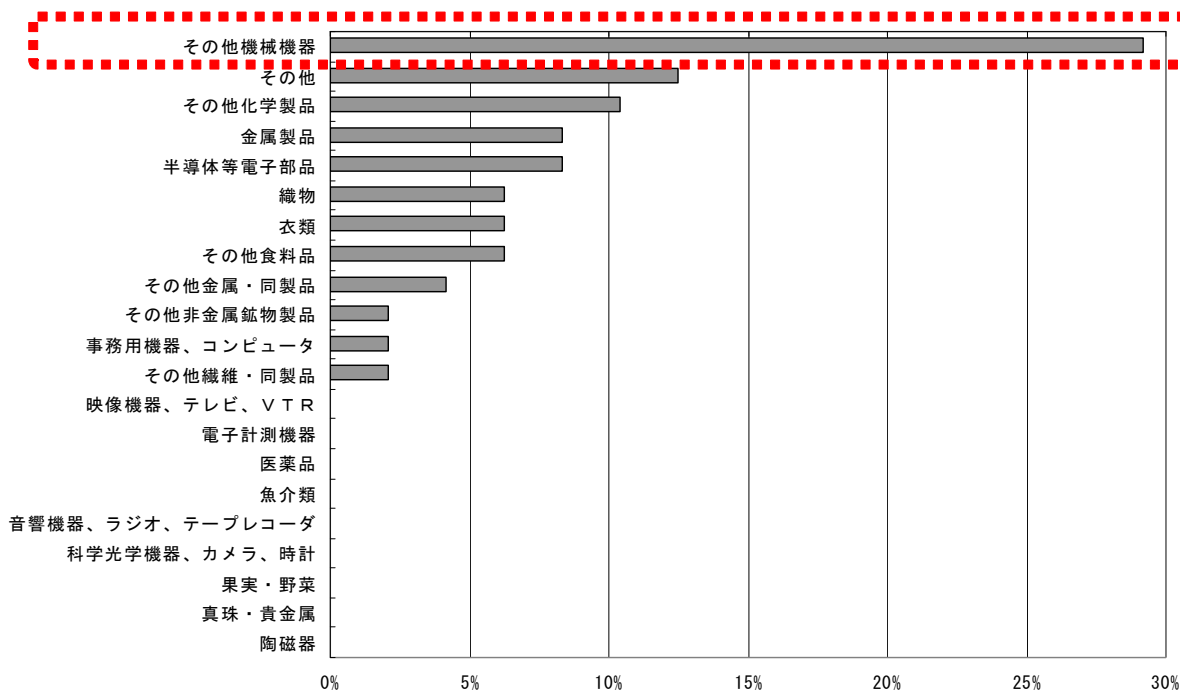


図5-21 国内物流の主な品目及び輸送形態(物流業者)

- 国際物流について、輸出の取扱品目は「その他機械機器」を扱う企業が多く、約3割を占めている。
- 輸入の取扱品目は「その他」「衣類」「その他化学製品」「その他機械機器」を扱う企業が多く、約3割を占めている。
- 国際物流の輸送形態は、輸出・輸入ともに「海上コンテナ輸送」を中心とする海上輸送を利用する企業が多く、約5割となっている。一方で、「国際航空貨物輸送」を利用する企業は約1割となっている。

輸出の品目(あてはまるもの全て) [回答:47社・N=47]



輸出の主な輸送形態 [回答 : N=78]

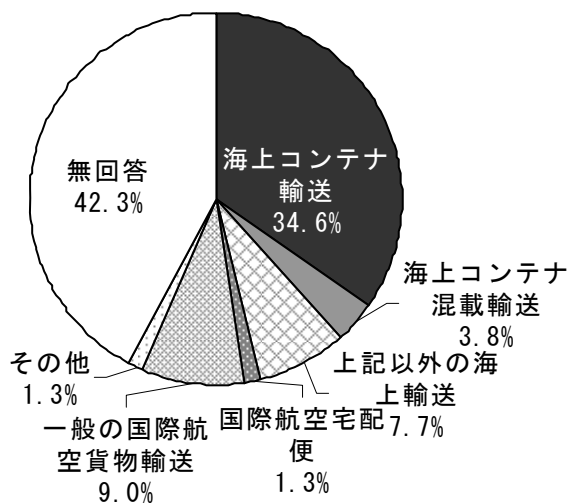
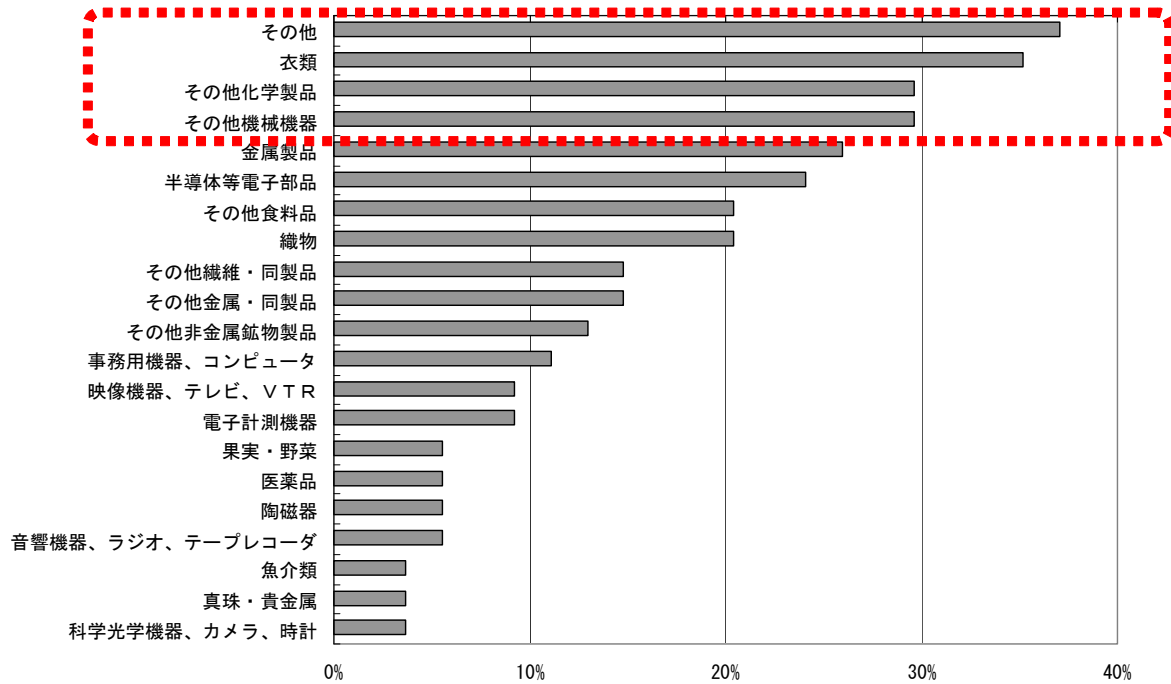


図5-22 輸出の主な品目及び輸送形態(物流業者)

輸入の品目(あてはまるもの全て) [回答:54社・N=177]



輸入の主な輸送形態 [回答 : N=78]

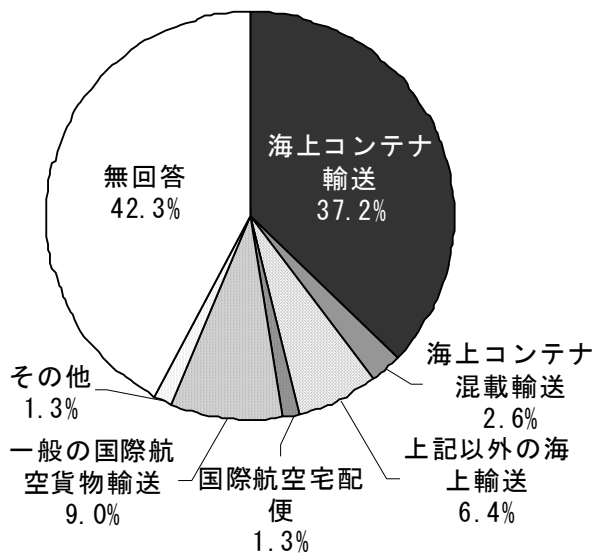


図5-23 輸入の主な品目及び輸送形態(物流業者)

ク. 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特に重要な課題として、「物流コストの削減」「物流時間の短縮・削減」「産業誘致のためのインセンティブ強化」が挙げられている。
- ▶ 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、特に重要なインフラとして「港湾機能の強化」が挙げられ、次いで「一般道路・臨港道路の充実」が挙げられている。

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課題(3つまで)
[回答:73社、N=183]

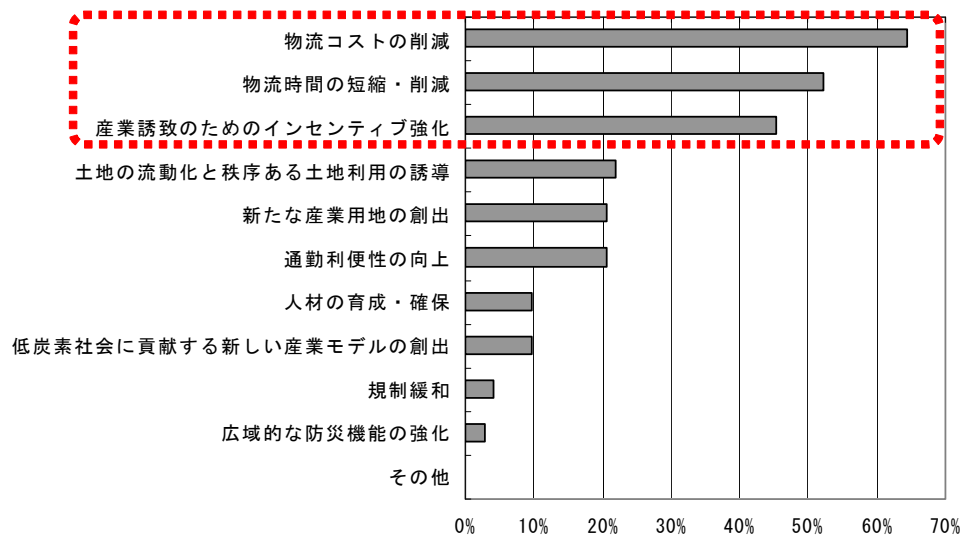


図5-24 ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力向上の課題(物流業者)

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:71社、N=181]

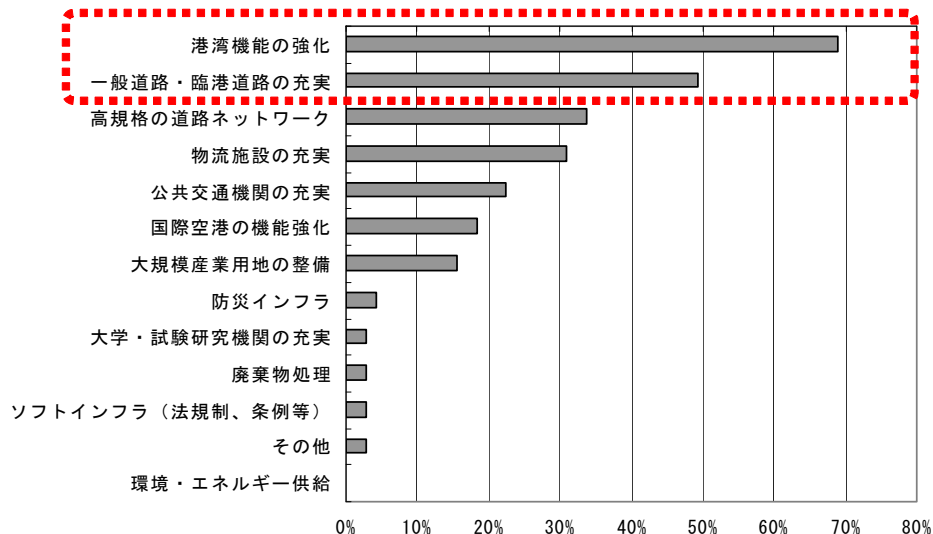


図5-25 ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高めるインフラ(物流業者)

▶ 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、「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」が主なものとして挙げられている。次いで、「背後圏との道路ネットワークの充実」「コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進」「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」が挙げられている。

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: 69社、N=163]

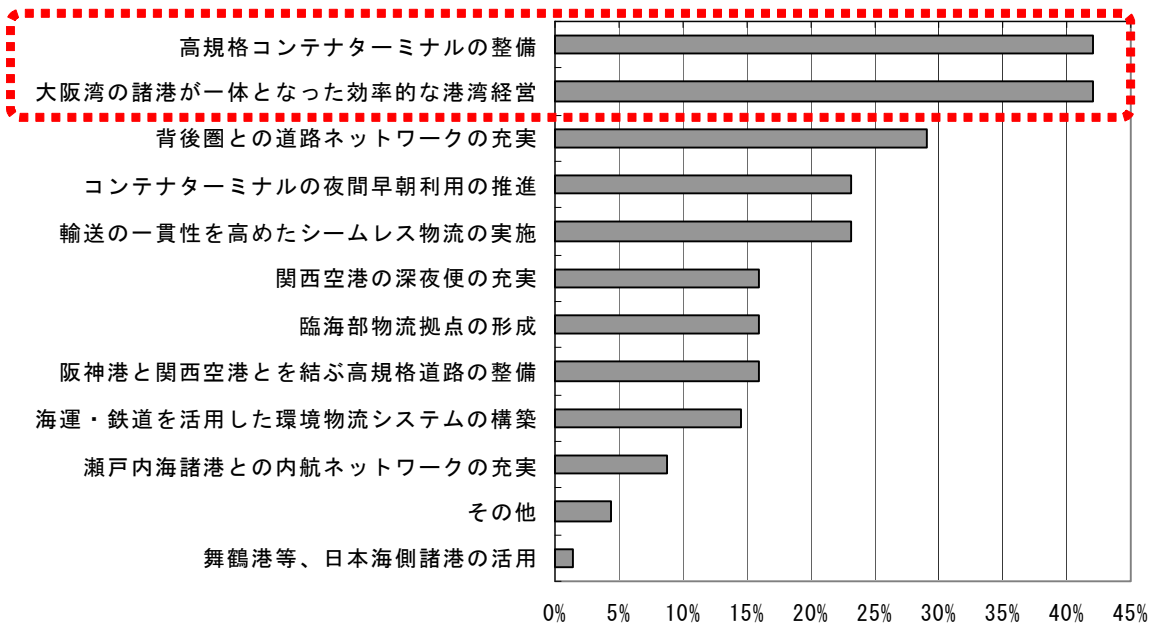


図5-26 バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力強化の課題(物流業者)