

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約②

■ 港湾・空港の使い分けについて

- ▶ 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重視する点:「**港までの輸送時間**」「**港までの輸送コスト**」「**港運業者・物流事業者の信頼度の高さ**」などが挙げられている。
- ▶ 同一の貨物に対する海上輸送と航空輸送を現在使い分けている企業、今後使い分けたいという企業は約半数。航空輸送を行うケース:「**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。

■ バイエリアを核とした近畿の競争力を高めるための課題等

- ▶ 産業競争力を高める上で重要な課題:「**物流コストの削減**」を半数以上が回答、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**」が挙げられている。
- ▶ 産業競争力を高める上で重要なインフラ:「**一般道路・臨港道路の充実**」及び「**高規格の道路ネットワーク**」をともに4割強の企業が選択、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**」が挙げられている。
- ▶ 国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題:「**後背圏との道路ネットワークの充実**」「**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**」についてそれぞれ3割の企業が選択、続いて「**高規格コンテナターミナルの整備**」「**臨海部物流拠点の形成**」が挙げられている。

■ 港湾間の広域連携

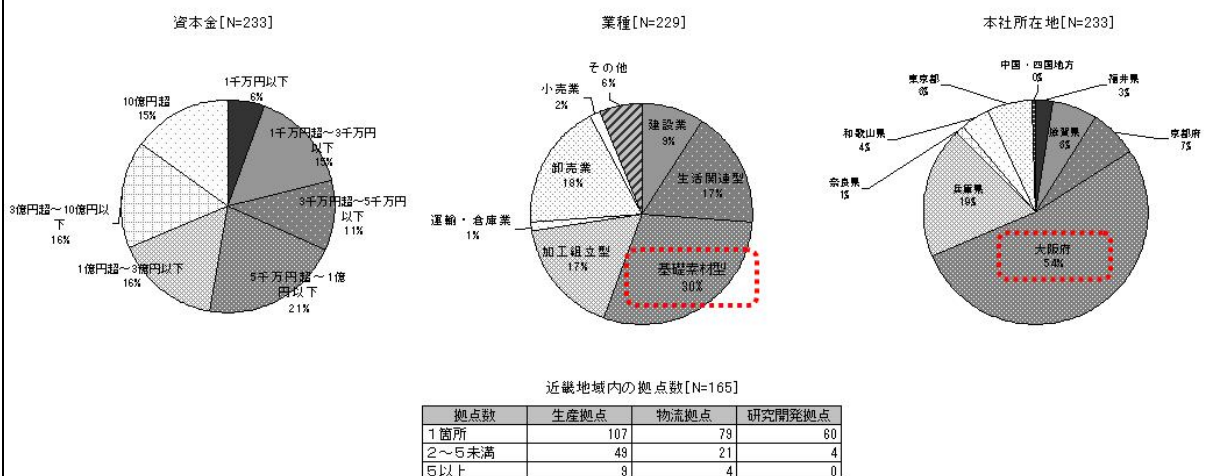
- ▶ 港湾の広域連携により期待されること:「**スケールメリットが働くことで物流コストが下がる**」を半数以上が回答、続いて「**入港料の低減等により港湾サービスが向上する**」「**港湾管理者の窓口が統一されるため業務が効率化される**」などが期待されている。
- ▶ 複数港湾の広域的な情報提供により期待されること:「**港湾間の競争が働くことでサービスが高まる**」「**荷主として良い条件を選びやすくなる**」などが期待されている。
- ▶ 港湾物流関係で必要な情報:「**船舶の入出港、離着岸情報**」については半数以上が回答、続いて「**入港・荷役スケジュールの遅延情報**」「**航路、寄港数等の情報**」「**コンテナターミナル等の港湾施設の状況**」などが必要とされている。

3

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

◆ 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。
- ▶ 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2割弱を占めている。
- ▶ 回答企業の本社所在地は、近畿圏が9割強を占め、「大阪府」が最も多く全体の半数以上を占めている。
- ▶ 近畿地域内に1箇所以上拠点を有している企業が多く、特に生産拠点を有する企業の割合が高くなっている。



4

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶大阪湾バイエリア内において開設が考えられる具体地域として、「兵庫県西部(播磨地域)」「神戸市地域」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。

開設が考えられる地域別／生産拠点・物流拠点の立地に重視する点（3つまで）※回答のあった項目部分を抜粋。生産拠点・物流拠点ともに上位3項目に網掛け。

○兵庫県西部(播磨地域)

✓生産拠点では、「労働力の確保」「関連企業への近接性」「市場・本社への近接性」等が重視されている。
✓物流拠点では、「輸出入の利便性」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
労働力の確保	4	26.7%	1	5.6%
関連企業への近接性	3	20.0%	1	5.6%
市場への近接性	2	13.3%	2	11.1%
本社への近接性	2	13.3%	0	0.0%
輸出入の利便性	1	6.7%	3	16.7%
従業員の通勤の便	1	6.7%	2	11.1%
地価	1	6.7%	1	5.6%
賃金水準	1	6.7%	1	5.6%
用地面積の確保が容易	0	0.0%	1	5.6%
情報の集約性	0	0.0%	1	5.6%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	0	0.0%	1	5.6%
周辺環境からの制約が少ない	0	0.0%	1	5.6%
港湾を利用できる	0	0.0%	1	5.6%
空港を利用できる	0	0.0%	1	5.6%
高速道路を利用できる	0	0.0%	1	5.6%

○神戸市地域

✓生産拠点では、「労働力の確保」「市場への近接性」「港湾を利用できる」「都市基盤の整備」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」「港湾を利用できる」「従業員の通勤の便」「自治体等の助成・協力」「大学や研究機関が近い」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
市場への近接性	3	20.0%	2	11.1%
労働力の確保	3	20.0%	2	11.1%
港湾を利用できる	3	20.0%	2	11.1%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	3	20.0%	1	5.6%
高速道路を利用できる	2	13.3%	3	16.7%
従業員の通勤の便	2	13.3%	2	11.1%
関連企業への近接性	2	13.3%	1	5.6%
賃金水準	2	13.3%	1	5.6%
自治体等の助成・協力	1	6.7%	2	11.1%
大学や研究機関が近い	1	6.7%	2	11.1%
本社への近接性	1	6.7%	1	5.6%
地価	1	6.7%	1	5.6%
輸出入の利便性	1	6.7%	1	5.6%
空港を利用できる	1	6.7%	1	5.6%
鉄道を利用できる	1	6.7%	1	5.6%
用地面積の確保が容易	1	6.7%	0	0.0%
情報の集約性	1	6.7%	0	0.0%
周辺環境からの制約が少ない	1	6.7%	0	0.0%

7

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶大阪湾バイエリア内において開設が考えられる具体地域として、「兵庫県東部(阪神地域)」「大阪市地域」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。

開設が考えられる地域別／生産拠点・物流拠点の立地に重視する点（3つまで）※回答のあった項目部分を抜粋。生産拠点・物流拠点ともに上位3項目に網掛け。

○兵庫県東部(阪神地域)

✓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」「労働力の確保」「高速道路を利用できる」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
市場への近接性	9	60.0%	9	50.0%
労働力の確保	9	60.0%	8	44.4%
従業員の通勤の便	7	46.7%	7	38.9%
周辺環境からの制約が少ない	5	33.3%	5	27.8%
関連企業への近接性	5	33.3%	3	16.7%
高速道路を利用できる	4	26.7%	8	44.4%
賃金水準	4	26.7%	3	16.7%
地価	3	20.0%	6	33.3%
輸出入の利便性	2	13.3%	4	22.2%
港湾を利用できる	2	13.3%	1	5.6%
空港を利用できる	2	13.3%	1	5.6%
本社への近接性	2	13.3%	0	0.0%
用地面積の確保が容易	1	6.7%	6	33.3%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	6.7%	3	16.7%
自治体等の助成・協力	1	6.7%	2	11.1%
工業団地	1	6.7%	1	5.6%
他企業との共同立地	1	6.7%	1	5.6%
情報の集約性	1	6.7%	0	0.0%
大学や研究機関が近い	1	6.7%	0	0.0%
鉄道を利用できる	1	6.7%	0	0.0%

○大阪市地域

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

	生産拠点		物流拠点	
労働力の確保	8	53.3%	7	38.9%
市場への近接性	7	46.7%	10	55.6%
周辺環境からの制約が少ない	7	46.7%	4	22.2%
従業員の通勤の便	6	40.0%	9	50.0%
自治体等の助成・協力	6	40.0%	5	27.8%
本社への近接性	5	33.3%	5	27.8%
賃金水準	5	33.3%	4	22.2%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	5	33.3%	2	11.1%
関連企業への近接性	4	26.7%	7	38.9%
用地面積の確保が容易	3	20.0%	6	33.3%
地価	3	20.0%	6	33.3%
高速道路を利用できる	3	20.0%	6	33.3%
工業団地	2	13.3%	3	16.7%
鉄道を利用できる	2	13.3%	3	16.7%
情報の集約性	2	13.3%	2	11.1%
輸出入の利便性	1	6.7%	4	22.2%
港湾を利用できる	1	6.7%	2	11.1%
大学や研究機関が近い	0	0.0%	1	5.6%
空港を利用できる	0	0.0%	1	5.6%

8

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶大阪湾バイエリア内において開設が考えられる具体地域として、「大阪府堺泉北地域」「大阪府泉南地域」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。

開設が考えられる地域別／生産拠点・物流拠点の立地に重視する点（3つまで）※回答のあった項目部分を抜粋。生産拠点・物流拠点ともに上位3項目に網掛け。

○大阪府堺泉北地域

✓生産拠点では、「市場への近接性」「従業員の通勤の便」「労働力の確保」等が重視されている。
✓物流拠点では、「市場への近接性」「地価」「従業員の通勤の便」「労働力の確保」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
市場への近接性	5	33.3%	7	38.9%
従業員の通勤の便	4	26.7%	4	22.2%
関連企業への近接性	4	26.7%	2	11.1%
労働力の確保	3	20.0%	4	22.2%
本社への近接性	3	20.0%	1	5.6%
自治体等の助成・協力	3	20.0%	1	5.6%
地価	2	13.3%	5	27.8%
周辺環境からの制約が少ない	2	13.3%	3	16.7%
高速道路を利用できる	2	13.3%	3	16.7%
賃金水準	2	13.3%	1	5.6%
大学や研究機関が近い	2	13.3%	0	0.0%
用地面積の確保が容易	1	6.7%	2	11.1%
港湾を利用できる	1	6.7%	2	11.1%
工業団地	1	6.7%	1	5.6%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	6.7%	0	0.0%
鉄道を利用できる	1	6.7%	0	0.0%
輸出入の利便性	0	0.0%	2	11.1%
空港を利用できる	0	0.0%	2	11.1%

○大阪府泉南地域

✓生産拠点では、「賃金水準」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」「関連企業への近接性」「労働力の確保」「都市基盤の整備」等が重視されている。
✓物流拠点では、「市場への近接性」「従業員の通勤の便」「労働力の確保」「関連企業への近接性」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
賃金水準	5	33.3%	1	5.6%
市場への近接性	4	26.7%	5	27.8%
従業員の通勤の便	4	26.7%	5	27.8%
関連企業への近接性	4	26.7%	3	16.7%
労働力の確保	4	26.7%	3	16.7%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	4	26.7%	1	5.6%
周辺環境からの制約が少ない	3	20.0%	2	11.1%
自治体等の助成・協力	3	20.0%	1	5.6%
用地面積の確保が容易	2	13.3%	1	5.6%
工業団地	2	13.3%	1	5.6%
地価	1	6.7%	2	11.1%
港湾を利用できる	1	6.7%	2	11.1%
輸出入の利便性	1	6.7%	1	5.6%
本社への近接性	0	0.0%	1	5.6%
大学や研究機関が近い	0	0.0%	1	5.6%
空港を利用できる	0	0.0%	1	5.6%
高速道路を利用できる	0	0.0%	1	5.6%

9

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶大阪湾バイエリア内において開設が考えられる具体地域として、「和歌山北部地域」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。

開設が考えられる地域別／生産拠点・物流拠点の立地に重視する点（3つまで）※回答のあった項目部分を抜粋。生産拠点・物流拠点ともに上位3項目に網掛け。

○和歌山県北部地域

✓生産拠点では、「関連企業への近接性」「用地面積の確保が容易」「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、「関連企業への近接性」「用地面積の確保が容易」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
関連企業への近接性	3	20.0%	2	11.1%
用地面積の確保が容易	3	20.0%	2	11.1%
労働力の確保	3	20.0%	1	5.6%
周辺環境からの制約が少ない	3	20.0%	1	5.6%
本社への近接性	2	13.3%	1	5.6%
工業団地	2	13.3%	1	5.6%
高速道路を利用できる	1	6.7%	1	5.6%
地価	1	6.7%	0	0.0%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	1	6.7%	0	0.0%
空港を利用できる	1	6.7%	0	0.0%
市場への近接性	0	0.0%	1	5.6%
輸出入の利便性	0	0.0%	1	5.6%
港湾を利用できる	0	0.0%	1	5.6%

(参考)開設が考えられる地域を「分からない」と回答した企業

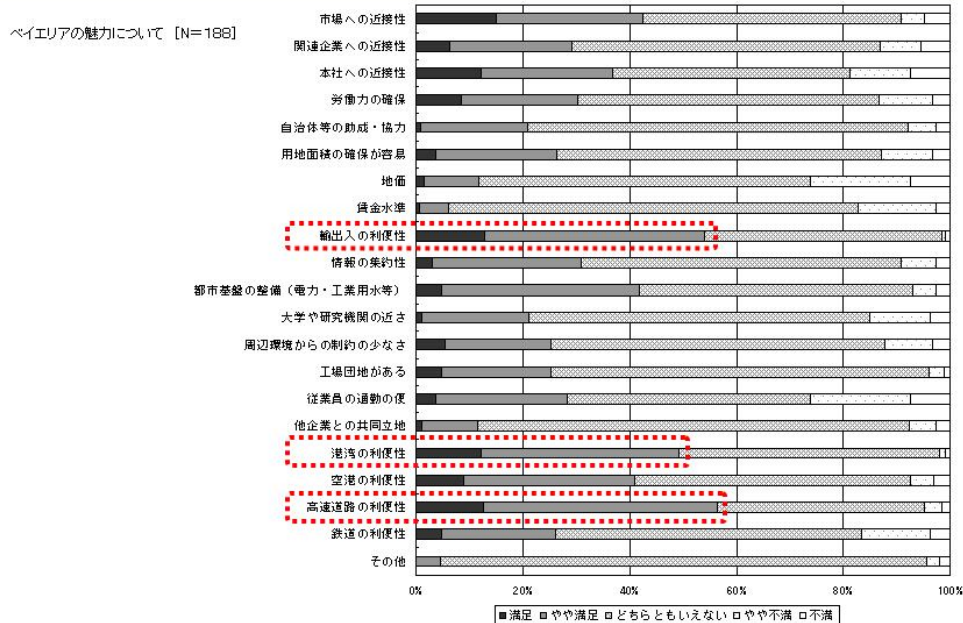
✓生産拠点では、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」等が重視されている。
✓物流拠点では、「市場への近接性」「労働力の確保」「高速道路を利用できる」等が重視されている。

	生産拠点		物流拠点	
労働力の確保	59	63.4%	41	46.1%
市場への近接性	46	49.5%	57	64.0%
従業員の通勤の便	42	45.2%	25	28.1%
関連企業への近接性	27	29.0%	26	29.2%
高速道路を利用できる	25	26.9%	41	46.1%
地価	25	26.9%	26	29.2%
用地面積の確保が容易	25	26.9%	21	23.6%
周辺環境からの制約が少ない	23	24.7%	18	20.2%
賃金水準	19	20.4%	12	13.5%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	19	20.4%	8	9.0%
本社への近接性	17	18.3%	20	22.5%
自治体等の助成・協力	10	10.8%	7	7.9%
輸出入の利便性	9	9.7%	13	14.6%
工業団地	7	7.5%	2	2.2%
情報集約性	6	6.5%	6	6.7%
鉄道を利用できる	5	5.4%	13	14.6%
その他	4	4.3%	1	1.1%
大学や研究機関が近い	4	4.3%	0	0.0%
空港を利用できる	2	2.2%	3	3.4%
他企業との共同立地	1	1.1%	4	4.5%
鉄道を利用できる	1	1.1%	4	4.5%

10

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶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」の魅力は比較的评价されているものの、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有する企業にとっても、「市場への近接性」「本社への近接性」「輸出入の利便性」「港湾の利便性」「高速道路の利便性」の魅力は比較的评价されているが、その他の魅力はほとんど認知されていない。



11

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

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

大阪湾バイエリアに事業所を開業するとした場合に課題となる点(自由記述)

●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がかかる
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
阪神高速のよりG(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。
和歌山は高速道に閉じ込められているため、移動・輸送に不便である
道路の渋滞が多い、表裏は狭すぎる箇所が多い
大阪地区での東西間の道路が、渋滞がひどい
埋立で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
物流面において、京阪神地域に交通を求めると(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)
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業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
ニュータウン沿線に立地するが駅が遠い(バスは廃止されている)、地下鉄・ニュータウンの交通費が高くコスト高
通勤手段で本道に苦戦している、土曜日とか残業するとバスがない
港湾地帯への公共交通機関(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
公共交通機関の電車等の利便性に問題がある、時間帯によって市内より行き帰りにもすごく時間がかかる
従業員の通勤が不便
社会の通勤の利便性
交通の利便性
鉄道の便が悪い
鉄道の利便性が悪い
JR特色はながりくタウンに停まらない
特に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

●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戦している(西宮駅)、国道43号線に近い工場は応募者が少ない
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(途中の阪神高速や中央大通り等の幹線道路が通達する)
機会損失(大阪市内東区)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)からの遠くなるため移動時間・コストのロス増大

●立地に関する規制・手続きに関する課題

業種業態の規制緩和
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

コンテナの輸出入の頻度が低い

●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

●バ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
地盤の軟弱性問題
津波、塩害(海に接している)
将来考えられる「南海地震」が発生した場合、大阪湾バ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

●周辺環境の悪化に関する課題

周辺環境の悪化、不法投棄、車庫り捨て

12