

(3) 第3回委員会

① 議事要旨

○企業ニーズの調査結果について

- ・大阪湾ベイエリアを核とした広域的な移動をいかにうまくやるかについて企業の関心が高い。インフラ整備を行い、うまく使うことがベイエリア地域の再生にとって重要。
- ・インフラ整備、企業用設備投資関連、税金関連などに、もっと集中投資しなければ、せっかく育っている活性化の芽が立ち消えてしまう。
- ・ベイエリアに形成されつつあるクラスター産業について、クラスター間でこれからどのように結びつくのか、クラスター政策の重要なポイントになると思う。
- ・ベイエリア開発において、戦略的な企業誘致を行うことが重要。労働力確保やマーケット形成は難しいが、地域の特性を活かした産業戦略を立てることで対応が可能と思う。
- ・行政の取り組みが完全に事業者には伝わっていない気がする。アンケート結果をぜひ現場にフィードバックしてもらえないかと思う。

○各モデル地区の検討結果について

- ・神戸 PI 地区について、PI2 期は都心が外へ延びてくるような街づくりになるので、これからどう成長するか。フレキシブルに実態に沿って変わって行くことが望まれる。
- ・インフラの基本的な部分を早く整備し、神戸空港を需要に合った使い方をするなど既存のインフラをいかに有効利用するかが、今後の重要な課題になってくる。
- ・域内の企業が進出する際、なかなかインセンティブがないことが多いので、今後域内の企業が進出するためのインセンティブも検討していただきたい。
- ・各モデル地区はもっと環境を意識した上で現状の課題へ立ちかえる必要がある。「モデル地区」という表現よりも「牽引する地区」「先行地区」といった表現にした方が良い。
- ・例えば和歌山県で「内陸産業拠点と臨海地域との連携」とあるが、この考え方は東大阪地域と臨海部を結ぶことにも通じ、普遍的なものとして提言に盛り込む方が良い。
- ・尼崎市への産業用地移転は住工混在問題解消のためであるが、新たな産業空間を造る際、「21 世紀の森構想」などグリーンベイの先行的な取り組みとの関係を記述して欲しい。
- ・堺地区の低炭素型臨海拠点は、「環境モデル候補」から「環境モデル」に昇格したように、次のステップに進んでいる。モデル地区として利用していただければと思う。
- ・木材コンビナートについて、課題を具体化すべきである。新しい土地創出について事業の必要があるが、各事業を行う必然性に踏み込んで書いて欲しい。

○提言（案）について

- ・最終的にグリーンベイを目指すところが上手く描かれている。その中で「コンバージェンス」についてももう少し膨らませたく、いかに地域と「創造性」というキーワードで結び付いていくのかを記述して欲しい。
- ・グリーンニューディールの方向に進む中で、グリーンベイをタイミング良く打ち出せることは大変素晴らしいことである。
- ・グリーンを前面に打ち出したエリアは世界中でベイエリアだけである。そういった意味で、自信を持って「世界に比類なきグリーンベイ」というくらいの気概で打ち出したい。
- ・各モデル地区については、再度グリーンベイというコンセプトを念頭に置いて、堺市の「低炭素型臨海部形成」というようなものを意識して、具体案に盛り込んで欲しい。

- ・環境を前面に出したことについて、環境だけで産業の成長はないが、バイエリアの「環境の保全なくして成長なし」という決意を表明できたのではないかと思う。
- ・この提言をどうアクションプログラムに起こし、関係者が共有するかが重要である。今回の提言を地域と共有し、世界への発信を行っていただきたい。
- ・「世界をリードする」という表題に対してのシナリオが書かれていない感がある。
- ・提言の中に中長期的な視点が描かれていない。時間軸の整理が必要はないか。
- ・「環境に良いことが経済的にも優位」について、これを支援する政策等を例示すべき。
- ・成長と環境が連鎖した姿に加え、産業と環境が共生する姿についても、記すべきである。
- ・大阪湾岸の活性化を支える中小企業も共に「環境創造産業」に向かって進んで行くのだというような打ち出しがあれば良いと思う。
- ・臨海部では土地不足ということで、内陸部の安価な土地に目を向けることも重要と思うので、臨海部と内陸部との連携という項目の中に、盛り込んで欲しい。
- ・バイエリア活性化は臨海部に目がいきがちだが、内陸部にも様々な企業があり臨海部・内陸部の相乗効果で成長していける。もう少し内陸部との関連性を盛り込んで欲しい。
- ・ネットワーク性が非常に重要である。シームレスな物流体系の構築やミッシングリンク解消など、ハード面の整備をまず行わなければ、バイエリアの発展は厳しいと感じる。
- ・バイエリアは環境対策もしているが、物流もしっかり形成できているという姿が重要。
- ・PI2 期について、2012 年に稼動するスーパーコンピューターを活用した環境関連産業の誘致を盛り込むと、グリーンベイとの関連がもう少し色濃く出てくると感じている。
- ・バッテリー、ソーラー、パネルなどいくつかの環境産業が並列し、それを包括する概念がグリーンベイであるという意味では最終ゴールはグリーンベイではないと思う。
- ・グリーンベイの定義は何かを説明できるようにし、共通認識を持っておきたい。
- ・提言の中で、なぜ整備局が産業関係に言及しているのか、「ものづくりのための物流」「物流のためのものづくり」というような関連性をもう少し打ち出すべきである。

以 上

② 委員会資料

大阪湾バイエリア活性化方策検討委員会（第3回） 議事次第

平成21年3月4日（水） 14:00-17:00
ニューオータニ神戸ハーバーランド
5階鳳凰の間（西の間）

1. 開会
2. 委員長挨拶
3. 議事
 - (1) 企業ニーズの状況について（アンケート・インタビューより）
 - (2) 各モデル地区の検討結果の報告について
 - (3) 大阪湾バイエリア活性化方策に向けた提言（案）について
4. 閉会

大阪湾バイエリアにおける企業ニーズの状況

企業ニーズ結果[概要]

大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査概要

【アンケート調査の目的】

近畿地域全域の荷主企業、物流事業者を対象に、今後の産業活動の変化の方向や、大阪湾バイエリアにおける産業立地・物流に関する施策ニーズ等を収集することを目的に実施。

【アンケート調査概要】

荷主企業

- ① サンプル抽出方法・サンプル数(送付数)
企業立地場所、業種、企業規模を考慮した上で、企業データベースから3,000社をサンプリングした。
サンプリングの対象は近畿圏内とした。
- ② 送付・回収方法
郵送(またはメール便)による投函・回収を行った。未回答企業に対して再投函を実施。
- ③ 実施期間
2008年12月16日(火)～2009年1月6日(火)
再投函分 2009年2月9日(月)～2月23日(月)
- ④ 回収率
16.0%(481件回収)

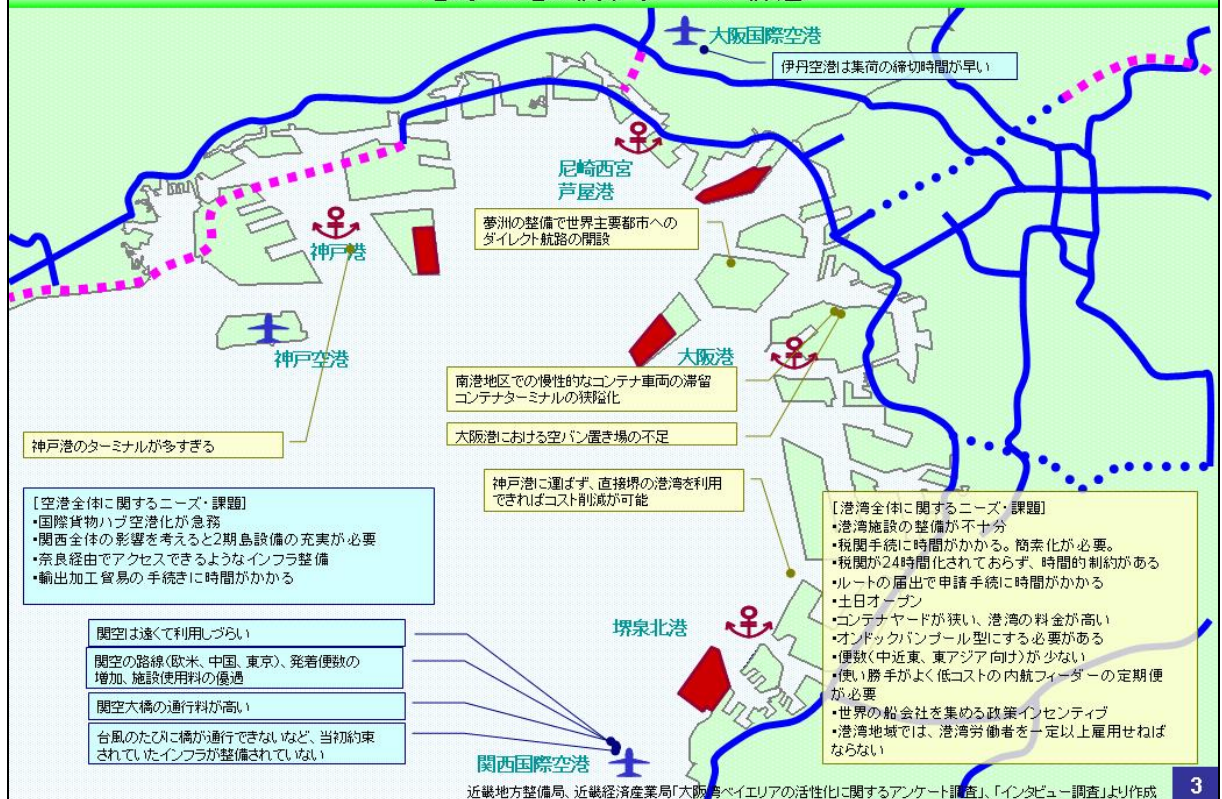
【アンケート調査概要】

物流事業者

- 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。(サンプリングの対象は近畿圏内の企業および事業所)
- 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)

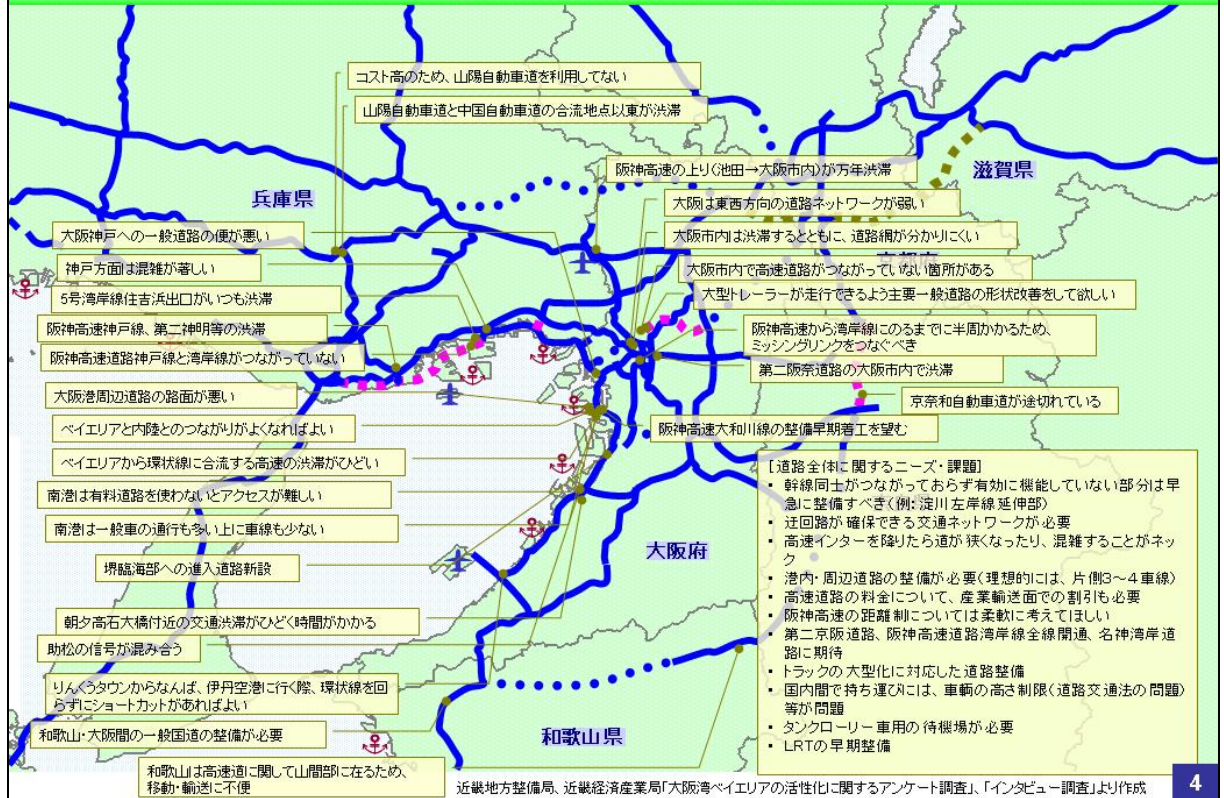
2

港湾・空港に関するニーズ・課題

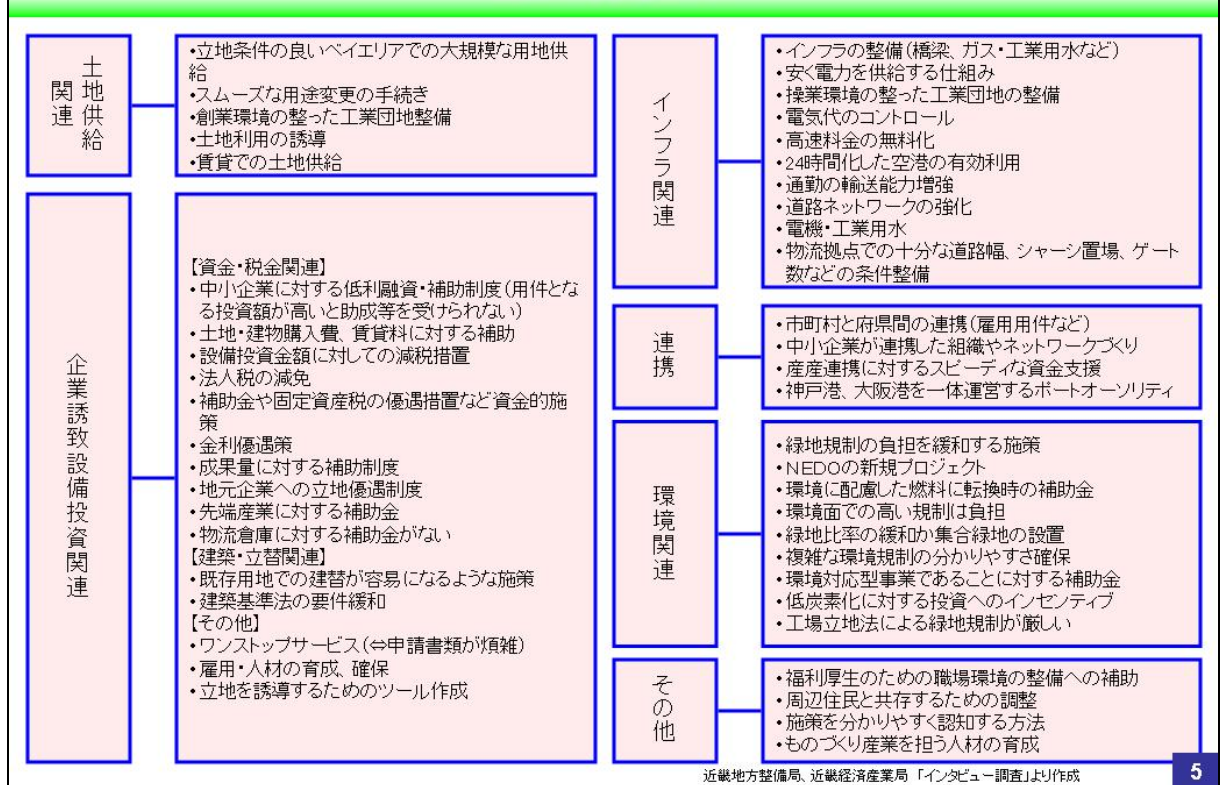


3

道路等に関するニーズ・課題



施策に対するニーズ



有望なリーディング産業分野

新・省エネルギー関連産業

太陽電池、バッテリー、燃料電池が3社等が挙げられている。用途はエコカーや家庭を含めた分散型電源。エコカー製造開発で、既存自動車メーカーでない新規参入(電機機器製造業など)の可能性も指摘されている。マイホーム発電。

環境関連産業

環境・エネルギーとしての回答がほとんどであり、CO2削減などエネルギーを取り巻く環境に関する産業が将来有望と見られている。

水処理全般

電気機器

薄型テレビ、有機ELが挙げられている。そのほか、有機ELとLEDのディスプレイ以外の用途もある。

ロボット全般

産業用・生活支援など

医療・介護関連産業

ロボットの当該分野への適用が挙げられている。

バイオ関連産業

バイオ技術を活用した産業、前掲の有機ELも該当する。その他、食糧自給のための農業工場も例としてあがっている。

航空機産業、宇宙産業

アメリカの航空機メーカーの孫請け等もあり、航空機部品の製造技術は既に高いレベルにある。

エレクトロニクス業界や鉄鋼業界の動向は注目

海洋関連

近畿地方整備局、近畿経済産業局「インタビュー調査」より作成

6

企業アンケート結果

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。

物流事業者

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。

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評価している。

物流事業者

「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。

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。

物流事業者

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。

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。

物流事業者

「港湾の混雑」「道路」「助成申請、各種許可等」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。

7

企業アンケート結果

<p style="text-align: center; background-color: #e0f0ff;">産業競争力を高める上で重要な課題／重要なインフラ</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">荷主企業</p> <p style="font-size: small;">・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」</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">物流事業者</p> <p style="font-size: small;">・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」</p> </div>	<p style="text-align: center; background-color: #e0f0ff;">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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">荷主企業</p> <p style="font-size: small;">・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」</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">物流事業者</p> <p style="font-size: small;">・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期利用の推進」「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」</p> </div>
<p style="text-align: center; background-color: #e0f0ff;">港湾間の広域連携に期待されること</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">荷主企業</p> <p style="font-size: small;">・「スケールメリットが働くことで物流コストが下がる」、続いて「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」</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">物流事業者</p> <p style="font-size: small;">・「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」</p> </div>	<p style="text-align: center; background-color: #e0f0ff;">複数港湾の広域的な情報提供に期待されること／求める情報</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">荷主企業</p> <p style="font-size: small;">・広域的な情報提供への期待: 「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」 港湾物流関係に必要な情報: 「船舶の出入港、離着岸情報」、続いて「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」</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; margin: 0;">物流事業者</p> <p style="font-size: small;">・広域的な情報提供への期待: 「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」 港湾物流関係に必要な情報: 「船舶の出入港、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」</p> </div>

企業ニーズ結果 [詳細版]