

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約①

■ 拠点立地について

荷主企業

- ▶ 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、内立地を重視する企業の割合が非常に高い。
- ▶ 生産拠点立地では、「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。
- ▶ 物流拠点立地では、「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

- ▶ 物流拠点の立地に際して、「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。

■ 大阪湾ベイエリアでの事業所開設

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: 「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。

10

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約①

■ 大阪湾ベイエリアの魅力

荷主企業

- ▶ 「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、その他の魅力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、その他の魅力はほとんど認知されていない。

■ 有用な支援策

物流事業者

- ▶ 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」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。

■ 大阪湾ベイエリアに事業所を開設する場合の課題

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

- ▶ 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、各種許可等」「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。

11

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約②

■ 他の企業等との連携(販売・納品、仕入・調達地域)

荷主企業

- ▶ 大阪湾ベ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**を持つ割合、**大阪湾ベイエリアに関係**を持つ割合が高い。

■ 港湾・空港の使い分けについて

荷主企業

- ▶ 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している企業、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。

■ 国内物流について

物流事業者

- ▶ 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、**「衣類」「その他食料品」「織物」**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。

■ 国際物流について

物流事業者

- ▶ 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。

12

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約③

■ ベ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

荷主企業

- ▶ 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：**「高規格の道路ネットワーク」**及び**「一般道路・臨港道路の充実」**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：**「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「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」が挙げられている。

物流事業者

- ▶ 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、「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」が挙げられている。

13

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約④

■ 港湾間の広域連携

荷主企業

- ▶ 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「**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**」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**」に対する要望が最も高く4割を超えた回答がある。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**」などが必要とされている。

物流事業者

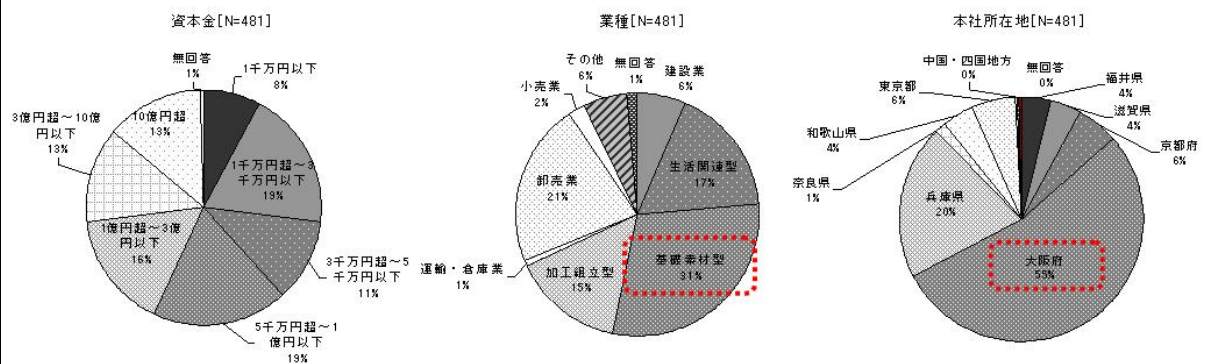
- ▶ 港湾の広域連携により期待されることとして、「**入港料の低減等により港湾サービスが向上する**」「**港湾管理者の窓口が統一されるため業務が効率化される**」が主なものとして挙げられている。
- ▶ 複数港湾の広域的な情報提供により期待されることとして、「**複数の貨物の動向をリアルタイムで把握することができる**」「**荷主として良い条件を選びやすくなる**」が主なものとして挙げられている。
- ▶ 港湾物流関係で必要な情報として、「**船舶の入出港、離着岸情報**」「**CYからの搬出可否等の情報**」「**入港・荷役スケジュールの遅延情報**」「**ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報**」が主なものとして挙げられている。

14

大阪湾ベ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 荷主企業

- ▶ 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」がそれぞれ約2割を占めている。
- ▶ 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。



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

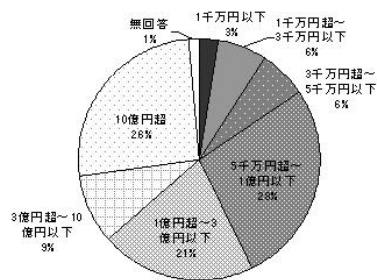
15

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 **物流事業者**

- ▶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「倉庫業」「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。

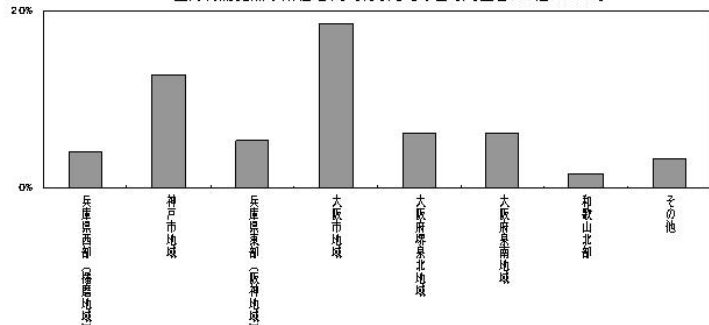
資本金[N=77]



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	18	48	5	38	36	22	42	9	243
	32.3%	23.7%	63.2%	6.6%	50.0%	47.4%	28.9%	55.3%	11.8%	

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]

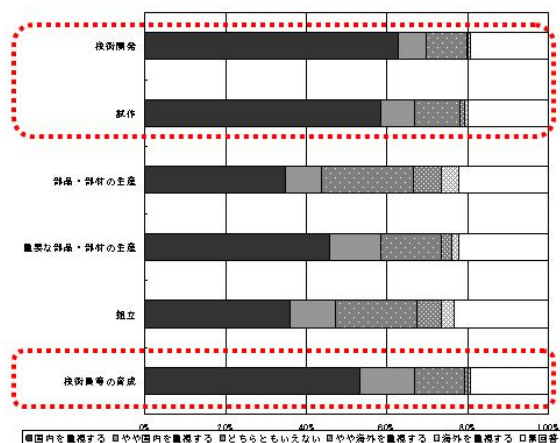


大阪湾バイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

◆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。

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]



大阪湾ベ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

◆拠点立地について

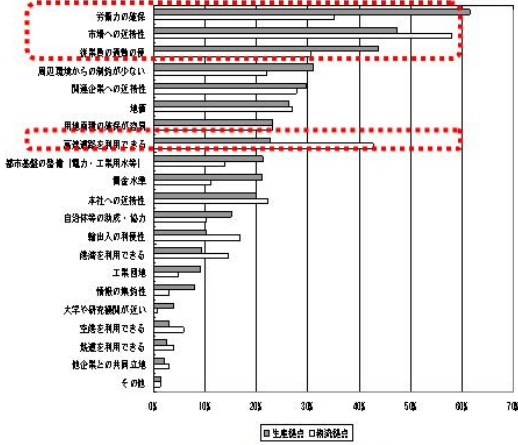
荷主企業

- ▶ 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。

物流事業者

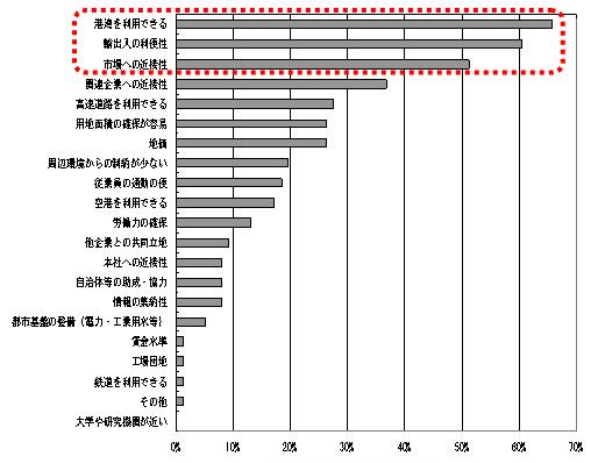
- ▶ 物流拠点の立地に際して、「港湾を利用できる」「輸出入の利便性」「市場への近接性」について5割以上の企業が重視している。次いで「関連企業への近接性」「高速道路を利用できる」「用地面積の確保が容易」「地価」が重視されている。

生産拠点・物流拠点の立地を考える際に重視する点(5つまで)
【回答: 生産拠点=371社・N=1532 回答: 物流拠点=356社・N=1345】



荷主企業

物流拠点の立地を考える際に重視する点(5つまで) 【回答: 76社・N=309】



物流事業者

18

大阪湾ベ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

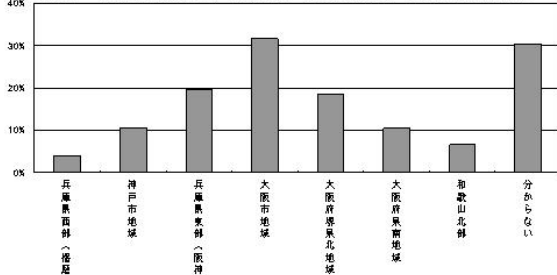
荷主企業

- ▶ 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。

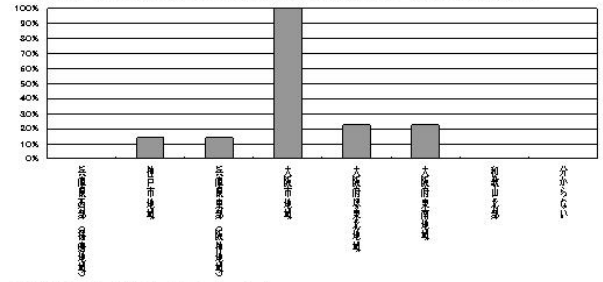
物流事業者

- ▶ 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、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可能性を示唆している企業: 13.1%(10社)。開設が考えられる地域として、全企業が「大阪市地域」を提示。

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76社・N=100】



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】



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

業種	兵庫県西部(播磨地域)	神戸市地域	兵庫県東部(阪神地域)	大阪市地域	大阪府堺泉北地域	大阪府泉南地域	和歌山北緯	その他
運輸業	0	1	1	4	3	0	0	1
建設業	0.06	8.34	8.34	33.34	25.06	0.06	16.78	0.06
生産関連業	0	1	1	4	3	0	0	1
流通業	0	1	1	4	3	0	0	1
サービス業	0	1	1	4	3	0	0	1
その他	0	1	1	4	3	0	0	1

荷主企業

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

業種	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	1	0	3	0	2	1	0	2
播磨地域	33.3%	0.0%	100.0%	0.0%	55.7%	33.3%	0.0%	55.7%
神戸市地域	3	2	11	0	5	5	5	7
阪神地域	23.1%	15.4%	64.0%	0.0%	45.2%	51.5%	38.5%	53.8%
兵庫県西部	2	1	1	1	2	4	4	4
大阪府堺泉北地域	40.0%	20.0%	20.0%	40.0%	80.0%	80.0%	80.0%	80.0%
大阪府堺東部	6	6	12	3	7	13	5	12
大阪市地域	35.4%	35.4%	54.0%	13.8%	31.8%	59.1%	22.7%	54.9%
大阪府堺泉北地域	2	1	4	0	3	4	1	2
大阪府堺南地域	40.0%	20.0%	80.0%	0.0%	60.0%	80.0%	20.0%	40.0%
和歌山北緯	0	2	2	2	1	4	3	1
その他	0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	16.7%	55.7%	50.0%	16.7%
和歌山北緯	0	0	0	0	0	0	0	0

物流事業者

19