

インタビュー概要

属性	道路への評価	港湾への評価	空港への評価	施策ニーズ	立地選択要因	有望なリーディング産業分野
<p>ベイエリア (既存立地企業)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>阪神高速道路神戸線と湾岸線が繋がっていないため南港などまでに時間がかかる。</u> ・ <u>山陽自動車道と中国自動車道の合流地点以東が渋滞する。</u> ・ 地震時や事故時などの <u>迂回路が確保できる交通ネットワーク</u>が必要。 ・ (関西産業全体への影響を考えると幹線同士が繋がっておらず有効に機能していない部分は早急に整備すべき(例:淀川左岸線延伸部)。 ・ <u>阪神高速湾岸線と神戸線</u>が繋がった場合、恩恵を受ける。 ・ りんくうタウンからなんば、伊丹空港に行く際、<u>環状線を回らずショートカット</u>できればありがたい。 ・ 大阪港から神戸へ <u>一般道の便</u>が悪い。 ・ <u>大阪港周辺道路の路面</u>が悪い。 ・ <u>ベイエリアと内陸とのつながり</u>がよくなればよい。 ・ <u>和歌山・大阪間の一般国道の整備</u>が必要(物流コスト低減のため高速代が出せない)。 ・ <u>トラックの大型化に対応した道路整備</u>が必要(通行不能なアンダーパスあり、片側2車線の道路が必要)。 ・ <u>当社はICに近くて便利。</u>ICが2つもある。 ・ インターに近いので非常に便利。付近に民家がないため苦情も少ない。 ・ インターから少し遠く、陸送時に近隣住民に気をを使う。 ・ 姫路ー神戸ー内陸部に向けたアクセスがほしい。 ・ 入居企業の <u>従業員・パートの移送・交通手段が不足</u>(現状は、入居企業が個別に送迎)。 ・ <u>物流インフラ等には問題はない</u>(交通インフラが不備な地域には進出しない)。 ・ 高速インターを降りたら道が狭くなった、混雑することがネック。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>税関手続きに時間</u>がかかり、時間的なロスが大きくなる。 ・ 主要輸出先の <u>アメリカ・香港に週1回しか直行便</u>がない。 ・ 大阪港のコンテナ貨物について、<u>ゲート前が混雑、運用時間が短い。</u> ・ <u>コンテナヤードが狭い。</u> ・ <u>港湾の料金が高い。</u> ・ 設備、手続き面についても問題はない。 ・ 中国、韓国は便数が多いが、<u>中近東、東南アジアへの便数が少ない。</u> ・ 大阪港は <u>待ち時間が長く、コンテナヤードが狭い。</u> ・ <u>港湾周辺の道路が混雑</u>している。 ・ <u>港湾施設の整備が不十分。</u>インフラとして先行投資が必要。 ・ <u>使い勝手がよく低コストの内航フィーダーの定期便</u>(和歌山下津港ー神戸港間、関西ー東京間)。 ・ <u>和歌山下津港と中国を結ぶ航路があれば便利</u>(大阪港利用はコストアップ)。 ・ <u>土日オープン</u>(現在、日曜は数量を事前予約で出荷)。 ・ 東南アジアに工場があるので、姫路港ー東南アジア航路ができれば便利。 ・ <u>港湾地域では、港湾労働者を一定以上雇用せねばならない</u>ことが、暗黙的・慣例的になされており、その対応が無視できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港は遠くで利用しづらく、<u>伊丹空港は集荷の締め切り時間が早い。</u> ・ 3空港がそれぞれ中途半端な機能で分散しているのがかえて不便。 ・ 人流の部分で関空を活用している。上海行きの便は便数が多く特に問題はない。 ・ (関西産業全体への影響を考えると)2期島の設備の充実が必要。 ・ 関空の便数が減少する場合、<u>成田へのシフト</u>が進むのは避けられない。 ・ <u>輸出加工貿易の手続きに時間</u>がかかった。 ・ <u>出張の際、欧米行き</u>の直行便が少なく不便。 ・ <u>東京ー関空間の便数</u>が少ない。 ・ 物流ではあまり利用しない。 ・ 出張利用では関空から北米への直行便が少なく不便。 ・ 関空に近くて便利。 ・ 緊急時に関西国際空港を利用できるメリットあり。 ・ 便数が少ないので多少の不便あり。 ・ <u>欧米便が少ないことが問題。</u> ・ 車のアクセスは良いが、花巻便が無くなり利用しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>インフラの整備</u>(人工島には橋が2本必要)。 ・ 地方でもパートなどの <u>労働力を確保</u>できる支援施策は大企業の立地促進策だけでなく、<u>協力的会社など関係する中小企業に対しても立地促進策</u>が必要(低利融資制度など)。 ・ <u>地元市町村と大阪府があまり連携できていない印象である</u>(りんくうタウンにおいては大阪府産業集積促進税制があるが、泉南市の条例では、土地購入のみの税制優遇で、定期借地では税制優遇が認められず、建屋の取得における税の減免についても、講じられなかった)。 ・ (取引先企業や取引のない海外の企業などからもベイエリアへの立地の相談を受けることがあるが)希望する敷地規模の用地が不足。<u>立地条件の良いベイエリアでの用地供給が必要。</u> ・ 既存の用地での建替が難しく、ベイエリアから域外に流出することもあるので、例えば緑地規制に関しては、<u>太陽電池パネル設置で代替する</u>といったアイデアもある。 ・ <u>税制を含めた施策</u>が重要である。 ・ <u>設備投資時の補助金</u>はありがたかった。 ・ <u>NEDOの材料関連の技術開発プロジェクト</u>に参画しており有益。 ・ <u>ものづくり大学で産業界の人材育成</u>を望む。 ・ <u>自治体の補助金等支援施策</u>はありがたかった。 ・ <u>土地賃貸料の補助</u>はありがたかった。 ・ <u>中小工場も、大企業なみに特別な補助があればありがたい。</u> ・ <u>助成制度の要件となる投資額が高く、受けられる企業は限られる。</u> ・ 市民等の <u>雇用要件は、近隣自治体と連携できないか</u>、当該自治体のみでは要件を満たすことが困難。 ・ <u>ワンストップサービス。</u> ・ <u>緑地率の緩和か集合緑地の設置。</u> ・ <u>地元企業に対する立地の優遇制度の拡充</u>が必要(県外からの誘致には熱心)。 ・ <u>用地のインフラ整備</u>(電気、水道)が必要。 ・ <u>産業用地の用途変更の手続きをスムーズ</u>にしてほしい(工場建設の予定が立たない)。 ・ 物流コスト低減のため、<u>高速代の無料化</u>が望まれる。 ・ <u>関空は 24 時間利用できるのもっと活用</u>することが必要。ハブ機能を高めてほしい。 ・ <u>環境規制は必要だが複雑すぎる。</u>専門家でないとわからず、コスト増になっている。 ・ <u>地元企業に対する立地優遇制度の充実</u>が必要。 ・ <u>インフラの整った産業用地を行政が供給</u>して欲しい。無償提供しても税収でペイできるはず。 ・ <u>海外航路の需要はあるが、競合関係にある企業が協力して共同物流に取組むのは難しい。</u> ・ 和歌山は半島のため物流の定期便が少なく、繁忙期に不便。 ・ <u>インフラの整備</u>(電話回線、インターネット等のインフラを最初に整備しておいてもらえれば操業がスムーズにいく)。 ・ <u>緑地規制の緩和</u>(屋上を駐輪等で整備したかったが、屋上緑化の必要性やセットバックなどの制限があり実現できなかった)。 ・ <u>企業立地はスピードが重要。</u>ワンストップ化を一層進めて欲しい。 ・ <u>事業によって異なるが、工場建設を決めてから、遅くとも 1 年後には建設に着工できるというのが目安。</u> ・ <u>通勤が不便である。輸送能力の増強も求めている。</u> ・ 県等にバックアップしていただき感謝。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増設の場合、<u>部品を調達する企業との近接性が重要であるため、既存工場の近く</u>(特に、アSEMBル会社では)。 ・ 移転の場合、<u>雇用者の通勤を勘案し、現在の工場の近く。</u> ・ <u>道路や社員の住宅の充実。</u> ・ <u>取引先企業の近接性。</u> ・ <u>関空、大阪湾への近接性。</u> ・ 都市部からの従業員の通勤の便が良い。 ・ 道路・港湾・空港へのアクセスも良い。 ・ <u>産業用地入手可能性、インフラ充実度、人材・雇用確保、取引先との近接性</u>など、すべて重要。 ・ <u>トップセールスも重要</u>である。 ・ <u>周辺の操業環境</u>(24 時間操業、ガラス溶融炉あり)。 ・ <u>地盤が固い</u>こと。 ・ 空輸中心であるため <u>空港に近い</u>こと。 ・ 雇用者の通勤を勘案し、<u>本社工場との近接性。</u> ・ <u>補助金施策の充実度</u>合い。 ・ <u>陸上輸送に適さないため、港湾の近くである</u>ことが必須。 ・ <u>土地が賃借であることは、初期コストを抑える</u>にあたって重要。 ・ <u>土地価格。</u> ・ <u>人材・雇用確保。</u> ・ <u>拡張性・増設可能性。</u> ・ <u>短期間で着工可能なこと。</u> ・ 工場間での物流があるため、<u>既存工場の近くで用地を探した。</u> ・ グローバルに見たら和歌山も東京も同じ。 ・ 分散している事業拠点を集約した。(<u>既存拠点に近い</u>)。 ・ <u>地元への貢献。</u> ・ <u>人材の確保を重要視</u>(技術者や設計者など必要数を確保できる)。 ・ <u>海外からも訪問しやすい立地。</u> ・ <u>羽田等との交通利便性</u>(関東方面に取引先を抱える)。 ・ <u>行政のインセンティブ。</u> ・ <u>すぐに着工可能な更地。</u> ・ <u>広大な敷地。</u> ・ <u>インフラが整っている。</u> ・ <u>高速へのアクセスが近い。</u> ・ 事業によっては集約を図るだけでなく、震災被害を分散させるため、複数ヶ所に拠点を分散して設ける場合もある。 ・ <u>日本の東西軸に沿った高速道路のインター近辺</u>で、物流需要が見込める地域。 ・ <u>最低5000坪以上の用地。</u> ・ <u>用地取得価格 坪50万円以下。</u> ・ 業種が「不動産業」であっても、<u>土地購入・建設に補助金等の優遇施策が適用される地域。</u> ・ <u>パート従業員の足の便がよい／住宅地から離れている(24時間操業対応)。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産業用・生活支援など <u>ロボット</u>全般。 ・ 水耕栽培など <u>農業</u>関係の工場。 ・ <u>マイホーム発電</u>(無電柱化、エネルギー効率化)。 ・ <u>燃料電池。</u> ・ <u>環境と石油代替エネルギー(特に太陽電池)。</u> ・ 太陽電池は、シリコン系から薄膜系に移行すると思う。 ・ <u>環境・エネルギー産業。</u> ・ <u>環境・省エネルギー</u>がキーワードとなってくる。 ・ <u>プラズマテレビ。</u> ・ <u>情報家電、光通信、太陽光</u>など。 ・ <u>太陽光発電など新エネルギー関係</u>(アメリカのグリーンニューディール政策のようなものに期待)。 ・ <u>水処理全般は世界的にも大きな問題。</u> ・ <u>風力、太陽光などの新エネルギー</u>も重要。 ・ <u>太陽電池。</u> ・ <u>省エネ、エコビジネス。</u> ・ リーディング産業として今後期待するのは、<u>太陽電池と有機EL 関係の分野。</u> ・ <u>太陽光発電に関係する分野は期待。</u> ・ 大阪府下では、大和川以北なら需要は見込める。門真市、東大阪市、摂津市に施設を作れば、直ぐに顧客がつく。 ・ 名阪や第2名神近辺も需要はあるが、要件に合う土地が無い。 ・ <u>環境配慮型製品。</u>

属性	道路への評価	港湾への評価	空港への評価	施策ニーズ	立地選択要因	有望なリーディング産業分野
<p>ベイエリア (立地予定企業)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 堺浜は、現在道路が完全に整備されていない。 堺浜から内陸部へのルートは1本しかなく不便。また、道路が狭く、市街地では住民の反対があり通れない道路もある。 タンクローリー車用の待機場が必要。 通勤手段確保のため、LRTの早期整備が必要。 現在はエリア内での移動であり道路を利用せず特に問題はない(南港と工場も1時間弱で結んでいるので渋滞もない)。 国内間で持ち運びには、車輛の高制限(道路交通法の問題)等が問題になる。 阪神高速大和川線の整備早期着工を望む。 高速道路の料金について、産業輸送面での割引も必要。 道路整備だけでなく、LRT計画の早期実現を望む。 四つ橋線の延伸などバスよりも鉄道によるアクセスが重要。 大阪臨海の交通インフラには、問題は感じていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 申請など手続きが多いため、他の港などに変更することは考えていない。 阪神港で、大型船が入港可能になったことは評価。 舞洲の整備で世界主要都市へのダイレクト航路の開設を期待。 大阪港・神戸港は、便数が少なく、時間がかかることは問題。 世界の船会社を集める政策インセンティブが必要。 神戸港に運ばず直接堺の港湾を利用できればコスト削減になる。 大阪臨海に交通インフラには、問題は感じていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 関空までと伊丹までのアクセスは、時間的に大きな差がない。国内移動であれば、伊丹空港の方が、便数が多いので利用しやすい。 北米向けの空輸に関して、関西国際空港の国際航路が限られている。 欧米航路の増加、発着便数の増加、施設使用料の優遇が望まれる。 大阪臨海に交通インフラには、問題は感じていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 立地優遇策によって立地場所を決定する訳ではない(取引先企業の立地場所の近辺)。 電気代の影響が大きいので、電気料金を公的機関がうまくコントロールできるようにしてほしい。 立地優遇策によって立地場所を決定する訳ではない(取引先企業の立地場所の近辺)。 海外のように立地優遇策として、法人税減免を望む。 創業ユーザーに対して安く電力を供給する仕組みを作ってもらえるとありがたい。 業種だけの要件ではなく、環境対応型事業を実施しているといった目的についても評価した補助金メニューが欲しい。 緑地規制等に絡む問題は特にない。 工場立地に求められる緑地面積をソーラーパネルで補完する仕組みが必要。 太陽発電のコストが高いため、行政の支援があれば、ソーラー関連の工場立地も促進されると思う。 低炭素社会づくりに向けた環境価値の基準作りや税制優遇を実施することで、住宅メーカーがソーラー設置などを推進できる。 シリコン価格相場の変動に対応し、シリコンの備蓄機構を支援するなど、企業のリスクヘッジに政府が一定の協力をすることで立地が促進する可能性がある。 建築や設備の各種許認可よりも魚連等の地元との調整、共生の進め方のほうが問題。市も応援してもらっているが、手引きなどがあれば助かる。 規制緩和としては、本社隣接の工場増設は、緑地率が25%。緑地率の低減や飛び地も認める措置をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 取引先工場の立地場所の中あるいは近辺(取引先工場にオンサイト型で設備を導入)。 取引先が立地したことが唯一の要因。 取引先の近接性が一番大きな立地の要因となった。 また、補助金も含めて投資した結果、ペイできる事業性の観点から立地した要因も大きい。 人材の確保は大阪府等から問題ないと言われ、実際に雇用面で問題はない。 労働力確保の容易さ(京阪神都市圏の人口集積)。 R&D 人員確保の容易さ(大学や研究機関の集積)。 本社、既存工場とのアクセス、技術交流の容易さ。 アクセシビリティ(一定の高速道路インフラ、公共交通機関の整備)。 工業インフラの整備(造成、電気、工業用水等)。 立地選定で最も重要なことは、電力確保と工業用水のインフラ。 本社工場との近接性。 化学プラントとして、臨海コンビナートに立地できること。 最低1万坪以上の用地。 	<ul style="list-style-type: none"> エレクトロニクス業界や、鉄鋼業界の動向は注目。 太陽電池は20%以上の成長をしており、今後も期待。 有機ELについては照明として活用される可能性あり。 液晶技術も期待したいが、少し難しい気がする。 燃料電池については、最近トーンダウン気味。 エレクトロニクス全般がリーディング産業になると期待。 LED は、省電力で明るさを出せ、期待している。 有機EL については、テレビでは液晶の方が、照明ではLEDの方が優れている。 環境とエネルギーを組み合わせた事業。電池産業(創エネ)や、省エネ関連事業に注目している。 ソーラー(太陽)パネルは大きなビジネスになってくるだろうと言われている。 多結晶シリコン市場について、需要拡大は続く見通し。
<p>内陸立地企業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 京滋バイパスの開通で便利になった。 大阪市内で高速道路が繋がっていない箇所がある。 奈良・和歌山方面に延びる京奈和自動車道も途切れている箇所がある。 製品を分割して運ばなくて良いように、大型製品の運搬に関する規制緩和を望む(例えば、警察の事前審査を受けることで、届出すれば良い等)。 高速道路の料金値下げ(一般道の混雑緩和にもなる)。 大阪は東西方向の道路ネットワークが弱い。 神戸方面も混雑が著しい。 第二阪奈道路の大阪市内で渋滞が問題。 大阪市内は渋滞するとともに、道路網が分かりにくい。 アクセス性について特に不便を感じない。 大型製品の運搬について道路幅の問題が生じる(現状は夜に専用車で輸送)。 四国からの原料輸送で、橋の役割が大きく満足。 	<ul style="list-style-type: none"> 工場は24時間稼働しているのに、税関が24時間化されておらず時間的制約があることについて不満。 震災後は、名古屋港を利用することが増え、現在もそれを継続。 台湾行きは、海流の関係で大阪港より名古屋港の方が出やすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 関空の路線の充実を望む。 貨物輸送について、タイ、マレーシア、中国、フィリピンなど便数が多く不満はない。 旅客輸送について、天津への直行便がないことが不便。 当社から関空まで2時間と遠い。 台風のために橋が通行できないなど、当初約束されていたインフラが整備されていない。 現在は利用していないが、将来的には利用する機会があるため近くにある有利。 奈良経由でアクセスできるようなインフラが整備されれば良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 操業環境の整った工業団地の整備。 中小企業が連携した組織やネットワークづくりが有効。 補助金や固定資産税の優遇措置など資金的施策は助かる。 環境面での高い規制は、規制値に対応するために負担である。 周辺住民と共存するための調整を望む。 低炭素化に対する投資へのインセンティブ施策が考えられる。 設備建設に対する補助ではなく、成果量(風力発電であれば発電量等)に対する補助制度(建設費への補助だと建設コスト削減インセンティブが働かない)。 建築基準法改正がネック(増設、改築の際、建築基準法の要件を満たすには、時間やコストがかかりすぎる)。 道路ネットワークを強化することが重要。 ベイエリアに産業拠点形成を図るのであれば、情報発信と、ゾーニングなど土地利用の誘導が必要(ベイエリアの産業用地のPR資料を見たことがない)。 雇用人材を確保できる施策。 電気・工業用水などインフラの整備。 地方公共団体による金利優遇策(利率1%、3年間返済据え置き)と、土地・建物購入費の10%補助は、大変ありがたかった。 産産連携などのプロジェクトについては、スピーディな資金支援を望む。煩雑な書類作成や、審査機関の長さは弊害。 福利厚生のための職場環境の整備への補助も望む(人材確保にも効果的)。 他地域進出の際、企業立地促進法に基づく優遇措置はあったが、それが決定要因ではなかった(立地場所の良さが決め手となった)。 人材の確保、育成に関する施策はありがたい。 立地するときに色々なアドバイス等が聞けてありがたい。 申請書類が煩雑。 県からは立地後のフォローが充実。 商工会からは営業面で協力的であり、相談にも乗ってくれる。 立地に関して、資金面はどのような助成でも助かる。 道路面に沿って緑地帯を整備することで敷地の有効建築に支障。 施策を知らない企業も多く、分かり易く認知する方法が必要。 府、市から非常にバックアップしていただきありがたかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 移転の場合、雇用者の通勤を勘案し、現在の工場の近く。 道路や操業環境の良さ(工業団地は便利)。 上下水道や電気などのインフラ整備(工業団地は便利)。 既存工場との近接性。 取引先との近接性。 港湾のそばで、船に横付けできるような立地が理想。 重量物で精密なものを扱うので、強固な地盤が必要。 中堅・中小企業のネットワーク。 高潮、塩害対策など、初期投資がかかるのでベイエリアには中堅企業は進出しづらい。 雇用人材が確保でき、電気・工業用水などインフラが整備されていること(工業団地は便利)。 高速道路のインターチェンジとの近接性。 海外では取引先及び空港の周辺。 国内では、一から工場を建てるより、他社の既存の工場を買った方が早いしメリットがある。 先端企業が集積しているサイエンスパーク。 交通アクセスの良さ。 雇用者の通勤を勘案し、元の社屋の近く(移転の場合)。 資金的な補助制度等の有無。 災害リスク上、工場立地の分散化を取引先から求められた(工場が1箇所しかないのは良くなく、既存工場と離れた場所にも工場を立地)。 水・電気等のインフラの整備。 協力工場の集積。 空港とのアクセスの良さ。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後はエネルギー、電池の時代。 液晶などの薄型テレビは今後も確実な需要が見込める。 航空機の分野にも注目。 新エネルギー、太陽・燃料電池、環境関連。 ロボット。 介護。 コンテンツ産業。 バイオ(食品含む)。 省エネポンプ。 特定アイテムに特化した技術志向型の産業。 当面は、地デジ対応のテレビ市場に注力。 電気自動車の普及の動向が気になる。 エコデバイスなど消費電力が少なく済む部品。 エネルギー、医療、海洋・航空関係は、景気変動に左右されにくい。 液晶技術は太陽電池の技術にすぐに転換可能(変換効率、夜間時の蓄積、設置場所に課題)。 有機ELは自家発光型であり照明に利用可能。 太陽光等の環境部門。 環境配慮型産業。 電気自動車産業、太陽光等利用する環境部門、宇宙(航空)産業、医療産業。

属性	道路への評価	港湾への評価	空港への評価	施策ニーズ	立地選択要因	有望なリーディング産業分野
物流企業	<ul style="list-style-type: none"> 大阪は、<u>全方向へのネットワークが必要</u>。特に、神戸方面。 <u>計画路線の早期供用よりも、既存高速道路の料金低廉化</u>を求める。 <u>大型車両が走行できない一般道路が存在</u>。 45 フィートコンテナへの対応が必要。 環境規制が強くなっており、国道 43 号の迂回が求められている。 湾岸線は確実に時間が読めると好評だが、<u>阪神高速から湾岸線に至るまでに半周かかるため、ミッシングリンクをつなぐべき</u>である。 <u>阪神高速の距離制については柔軟に考えて欲しい</u>。 <u>ポートアイランドと六甲アイランドを直接結ぶ道路の早期実現</u>が必要。 堺浜から舞洲に行く際には、一度東に出る必要があり非効率的である。<u>大和川越えの港湾道路が必要</u>。 <u>一般道路では大型トレーラーが走行できる道路形状</u>（高さ、クリアランス）の改善。 <u>1号線を通行できるようにしてほしい</u>。 国際物流拠点へのアクセス道路として、<u>第二京阪道路、阪神高速道路湾岸線全線開通、名神湾岸道路に期待</u>する。 <u>南港については、有料道路を使わないとアクセスが難しい</u>。 <u>南港は六甲と異なり、一般車の通行も多い上に車線も少ない</u>。 <u>港内・周辺道路について、もう少し整備が必要</u>（理想的には、片側3～4車線）。 <u>高速については、料金の低減を望む</u>。 <u>コンテナの大型化</u>（45 フィート）、高さ（8.6 フィートから 9.6 フィート）に対応できる道路の整備。 神戸は東西動線、大阪は南北動線が弱い。 <u>淀川左岸線は早く供用すべき</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> 南港 CT でゲート待ちが深刻。 港湾周辺で土地が不足。 南港では住民と物流の共生が課題になっている。 <u>神戸港のターミナルが多すぎる</u>。 夢洲は、オフドックバンプール型のコンテナターミナルで、<u>空コンの横持ちコストが発生する構造</u>であり、アジア他港にコスト面で勝てない。 <u>オンドックバンプール型にする必要がある</u>。 <u>夢洲においてオンドックバンプールが計画されていない</u>。 南港の外周道路に<u>慢性的なコンテナシャーシの渋滞・待機</u>が発生。 <u>大阪港における空バン置き場の不足</u>。 <u>咲洲では倉庫用地が不足</u>。 <u>神戸大阪が阪神港になったが、その点のメリットは、特に受けてはいない</u>。 今は、<u>大型船を神戸、大阪両港に入れるというケースはまだない</u>。 9.6 フィート高のコンテナ輸送においては、<u>ルート</u>の届け出が必要で、<u>申請から許可までに時間</u>がかかる。 出て行くものに関しては、<u>通関手続き等をもう少し簡素化</u>して、時間短縮を図ってもらえればと思う。 <u>セキュリティ対策</u>。 <u>南港は居住者との共生が課題</u>。 <u>スーパー中枢港湾への重点投資</u>。 海事産業の福利厚生機能の充実。 	<ul style="list-style-type: none"> 関空 24 時間化したのが、思ったほど貨物は増えていない。 <u>複数の長大滑走路・完全 24 時間運用・広大な施設展開地、この 3 つを備えた空港</u>は、関空を含め、アジア 114 空港の中でも 9 つしかない。 <u>成田・羽田の二元体制よりもポテンシャルが高い</u>。 <u>日本一のインフラ、機能を装備し、2 つの滑走路のフル稼働の 24 時間体制</u>は高く評価。 一期空港島内の上屋、貨物機駐機場等の国際貨物施設がほぼ満杯状態であるので、二期空港島への貨物機能の展開による<u>国際貨物ハブ空港化が急務</u>。 <u>関空大橋の通行料が高い</u>。 <u>梅田と関空を結ぶ鉄道が必要</u>。 <u>長期的には、関空に直接アクセスするような高速道路が臨海部にもう1ルート、必要になる</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港には<u>土地不足の問題</u>がある。また、賃貸ではなく分譲なので、物流産業が立地しづらい。 <u>賃貸による土地供給</u>を考えて欲しい。 阪神地域では<u>一般道路の臨港道路で乗り継ぎが悪いので改善</u>してほしい。 <u>名神湾岸連絡道路、湾岸道路西伸部（垂水ジャンクションまでの結合）を要望</u>。 摩耶～尼崎間は、環境対策の一環で5号湾岸線への迂回が求められている。これを受け、<u>トラック交通については、5号湾岸線の無料化を要望</u>している。 <u>国家として、関空の位置づけを明確に</u>してほしい。 <u>借入金の金利負担軽減</u>など、高コスト構造の是正をしてほしい。 <u>物流に対する、緊急経済対策的な対応</u>をしてほしい。（北米への貨物量が半分になっており、最低限の物流基盤を保つためにも、行政のサポートが必要）。 物流の 24 時間化については、過渡期なので、<u>スケールメリットが生じるまで、深夜も日中と同じコストで利用できるようにするなど、行政にサポート</u>してほしい。 大阪港におけるトランシップのインセンティブが2年前になくなった。 <u>物流倉庫に対する補助金がない</u>。コンテナだけでなく、倉庫も併せて集積させる発想と施策が必要。 <u>神戸港、大阪港を一体運営するポートオーソリティ</u>が必要。 大阪港には、商業施設、アミューズメントなどの多機能型となっているが、<u>本来の港の姿を考えてもらいたい</u>。 <u>物流不動産ファンドの増加は、倉庫賃料の下落やパートタイマーなどの労働者の争奪といった過度な競争状態をもたらしかねない</u>。 港は、一般の人との共存する形態にするのではなく、<u>その目的だけに利用するような土地利用</u>としないと、問題は発生する。 <u>夢洲については、十分な道路幅、シャーシの置き場、ゲート数等の条件整備を望む</u>。 六甲アイランドの南で進行中のフェニックスでは、六甲アイランドと橋で結ばれることになる場合、神戸港の第2区に入る船の出入りが中央航路一本になる。できれば、<u>沈埋トンネル</u>にして欲しい。 <u>環境対策</u>が求められる時代になっている。 パネルベイの好機を逃さないよう、阪神港関連施策、特に夢洲は<u>早期に手を打って欲しい</u>。 <u>SEA-NACCS、AIR-NACCSの連携が不十分</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> 物流事業者の立地戦略は、企業が来てから追従するというスタンスを取っている。 大手の路線業者は<u>広いターミナル用地が必要</u>である。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>環境・省エネ関連</u>の企業、産業が伸びるのではないかと。 太陽光パネル、省エネ関連などの<u>環境・省エネ関連の産業</u>。 環境産業。 セキュリティ産業。 海事産業。
製造業	<p>[電池産業（ニッケル水素電池）の将来性]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、新エネルギー需要が増えれば、「エネルギーを蓄積する」電池のニーズ・役割は増大する。 多分野への応用が可能。（鉄道、通信用バックアップ電源、フォークリフト、電気自動車、クレーン、エレベータ等。） リチウムイオン電池は小型化に適しているが、発火と希少化のリスクがあり、ニッケル水素電池は重量比が大きい、発火の恐れがなくリサイクルも含めた量確保が可能であるなど一長一短である。 					

属性	道路への評価	港湾への評価	空港への評価	施策ニーズ	立地選択要因	有望なリーディング産業分野
団体	<ul style="list-style-type: none"> 姫路から京阪神までのルートはコスト高のため、<u>山陽自動車道を利用してない</u>(国道2号バイパスから、第2神明道路、阪神高速道路へ抜けるルート)。 道路ネットワークが脆弱なら物流面から不利益を生じるので<u>臨海地域道路網を提案中</u>。 <u>ネットワークとして完結する道路網の整備</u>が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> 姫路から関空まではリムジンバスで2時間10分(本数は1時間に1本)。 <u>1便の貨物量が限定されるため、航空輸送の割合は少ない。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>投資金額(設備費等)に対しての減税措置</u>。 <u>立地を誘導するためのツール作成</u>(基幹産業や研究所をプロットしたマップ等)。 <u>工場立地法による緑地規制が厳しく、緩和する施策</u>が必要(関西は工場立地法が施行される以前の古い工場が多く、リニューアルが難しい)。 <u>ものづくり産業を担う人材を育成</u>できる施策。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>ものづくり産業を担う人材を確保</u>できること。 <u>海に面していることは物流面で非常にメリット</u>がある(今後、内航フィーダー輸送の展開も視野)。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、<u>関西にどれだけの産業が集積しているかどうか分かる鳥瞰図が必要</u>。
<p>[産業機械分野の将来性]</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー・環境関連の重厚長大分野が今後世界的に有望。 インフラプロジェクト、水処理プラント、リサイクル発電、鉄道車両等で、関西にはこれら産業機械や部品、システムメーカーの集積がある。 						

属性	交通量の状況	課題と将来見込み	将来道路区間供用に伴う物流・人流への影響
その他	<ul style="list-style-type: none"> 1日平均約90万台が利用中、普通車は減少傾向、大型車は増加傾向で推移。 路線別に見ると湾岸線の交通量の伸びが大きく、中でも特定区間の増加率が高い。これらは、最近立地した家電産業などによるものと捉えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 京阪神都市圏に存在するミッシングリンクの存在による大阪湾ベイエリア臨海部と内陸部間のアクセス、空港・港湾・国土軸へのアクセス、ベイエリアへのアクセス。 内陸部(特に大阪市内)における渋滞発生区間の解消。 異なる高速道路会社間の利用に伴う料金負担感。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生環状道路の供用による渋滞緩和。 淀川左岸線(1・2期及び延伸部)による渋滞緩和・所要時間短縮、環境改善(大阪市内の渋滞緩和、第二京阪道路から湾岸部までの所要時間の短縮、環境改善、開発計画が予定されている梅田北ヤードで増加が見込まれる交通量の処理)。 大阪湾岸道路西伸部による渋滞緩和(六甲アイランド西方面で発生している慢性的な渋滞の緩和)。 名神湾岸連絡線による効果(阪神港と国土軸間のアクセス改善、神戸線など市街地交通を湾岸線に転換させることによる沿道環境の改善)。
	<ul style="list-style-type: none"> 小型車及び大型車の増加率が大きい。普通車は微増。 名神高速道路の1路線あたり交通量は全国でも上位。 	<ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路のみでは、臨海部と関西内陸部との連携強化には必ずしも結びついていない。 第二京阪や京都縦貫が供用すれば、臨海部と内陸部間のアクセスが強化され、活性化に寄与するものと期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 第二京阪や新名神、京都縦貫自動車道が供用すると、名神への負荷が高まり、当面着工しない区間の必要性が高まるものと考えている。

属性	企業誘致に対する姿勢	企業立地促進に向けた取り組み	企業立地促進施策
自治体	<p>(行政のものづくり産業に対する姿勢)</p> <ul style="list-style-type: none"> 総合計画の中で、ものづくりを市の産業の柱とすることがきちんと位置づけられている。 企業立地促進法基本計画の制定、企業立地優遇制度化など、ものづくり企業を重視していることを明らかにしている。 	<p>(用地情報の提供)</p> <ul style="list-style-type: none"> 工場用地情報開拓員の活用ー市が独自に情報を入手。 不動産業界OBを雇用。ほぼフルタイム(週4日)勤務。自転車ですり内を回り、工場・用地の稼働状況・空き状況を常にチェックする。気になる工場や用地があれば、(登記簿をみて)所有者へコンタクトする。 <p>(情報のデータベース化)</p> <ul style="list-style-type: none"> こうした情報をデータベース化し、一つ一つの物件について、交渉の状況や企業からの照会状況などを履歴として蓄積。 <p>(企業の立地ニーズへの対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地ニーズを有する企業から情報が寄せられた場合は、データベース上のマッチングを行う。データベース上だけでマッチングするだけでなく、立地ニーズを有する企業に申請により(企業名は匿名で)、市内不動産会社、市外の不動産会社に情報をFAXで流して、マッチングする。 <p>(企業の立地ニーズの掘り起こし)</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業誘致推進員(2名)が、まずは市内企業を訪問し、立地ニーズを把握。その後、市外の企業訪問を継続している。 <p>(ワンストップサービス化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業誘致担当部門に土木建築職の職員を配置し、工場設備などのハード面についても即答できる体制をつくっている。その上で大型案件の場合には関係部局を集めた連絡会議により、スピーディに対応。 	<p>(市内企業の流出防止)</p> <ul style="list-style-type: none"> 中小企業の市内間移転、建替にも対応した市税の優遇制度を創設。 住工共存に向けては、都市計画部門により検討が進められており、市内の工場立地エリアを「工業保全型特別工業地区」などにゾーニングし、対策を進めている。 <p>(緑地規制の緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内企業からの要望は強く、条例の制定により、緑地規制の緩和を検討中。

属性	パネルベイの現状について	グローバル化による企業立地への影響	今後の展開
学識者	<p>(企業立地の行動)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経済地理学における輸送費用の最小化ということだけでは現状の立地状況の説明はつかない。 ・ 尼崎、堺、姫路への立地は、「研究開発拠点や現在の製造工場の人材を移動させる必要がない」「本社あるいはR&D拠点とパネル工場の間を一日で移動可能」といったことが大きく影響していると思う。 ・ 薄型テレビはパネルを作ることが製造工程において非常に重要になる。このため、一箇所当りの投資規模が大きいのが特徴で、これまでのテレビ工場とは違い、拠点数が少なくなる。 ・ つまり、この立地パターンは、装置産業である「鉄鋼(製鉄所)」などに近い。ここから、薄型テレビ工場は、今後も沿岸部へ巨大な工場が立地することが想定される。 ・ また、薄型テレビ工場には、工場用の設備メーカーやそれらの設備を調整できるメンテナンス事業者などがいる必要があり、大阪ベイエリアは、こうした点でも立地上の強みがある。 	<p>(グローバル化のもたらす影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ グローバル化が進む中で、産業構造をみると、サービス経済化が進んでいる。これは、モノが世界中を動き回るというよりは、ヒトに付随するサービスが行き来することが増えていることを示す。 ・ したがって、国同士の取引よりも一定の経済圏・都市圏における取引の比重が高まっている。 ・ つまり、関西経済圏の中での取引の比重が高まっていることになる。 ・ その意味では、企業の本社や研究開発拠点、製造工場、工場の設備メーカーやメンテナンス産業などが、一つの経済圏の中でセットになっているのは、関西経済圏の強みである。 <p>(不況は追い風となっている面がある)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実は今回の不況によって、現在進行中の薄型テレビ工場以外の投資は、世界中で進展しなくなっている。このため、好況期に入ったときに、大阪ベイエリアの薄型テレビ工場は、他国や他地域に先行している可能性もあり、不況による投資意欲の減退は、関西にとっては、有利に働くということも考えられる。 	<p>(次世代産業の可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ パネルベイの次の展開として、「太陽電池」が候補となっているが、太陽電池工場も、「鉄鋼」のような装置産業であり、大規模な工場へ投資が集中する可能性がある。そうだとすれば、大阪ベイエリアはすでに立地している企業もあることから、有利である。 ・ 薄型テレビ工場と同じように、工場用の設備メーカーやそれらの設備を調整できるメンテナンス事業者などがいることも強みである。 <p>(ベイエリアの用地難への対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地を新たに作り出すことは、難しい面があるため、現在空いている場所、これから空きそうな場所を上手く使うことが必要。実際に、尼崎、堺、姫路の薄型テレビ工場は、工場用地であったり遊休地化していたところである。 <p>(和歌山県への企業立地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全国へ配送するような工場の立地には向いていないが、大阪周辺との取引を中心とする企業であれば、和歌山エリアは、企業立地にふさわしい場所であり、立地の可能性は高くなる。 <p>(インフラ整備の優先順位)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や航空業界は民間事業者がその運行を担っていることがあり、インフラとしていくら整備しても、それを利用するかどうかは、民間事業者の経営状態に左右されてしまう。その点、高速道路などの道路整備は、多くの人や企業が利用するものであり、必ず使うものである。こうした観点から地域の産業競争力を高めるためには、まずは(必要でないものは不要だが)道路を整備すべきである。
学識者	<p>[電池分野の将来性]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電池は、再生可能エネルギーには不可欠である。再生可能エネルギーを利用する際、蓄積しておくことが必要である。 ・ 関西のリチウムイオン電池、ニッケル水素電池のシェアは高い。但し、制極材料は外国頼みであり、材料開発を進めないと次世代のリチウムイオン電池は海外で一早く開発される懸念がある。固体化学分野の研究やナノテクノロジーの開発が重要であり、次世代電池研究に係るハード、ソフト両面での国の支援は不可欠である。 ・ 電気自動車における電池の課題は、コストと安全性・耐久性である。安全性と耐久性については、技術的解決が可能である。 ・ 自動車、住宅、デバイスとしての電子機器など波及する分野は幅広い。米国はオープンイノベーション方式で韓国企業と産学連携や研究者の交流で電池開発を進めており、電気自動車の電池供給を韓国に求める可能性がある。 		