

参 考 資 料

アンケート調査のまとめ
ヒアリング調査のまとめ

(参考) アンケート調査のまとめ

1. 調査概要

(1) 調査方法

郵送配布、郵送回収

(2) 調査期間

平成 18 年 12 月 11 日(月) ~ 12 月 25 日(月)

督促状兼礼状送付 12 月 22 日(木)

(3) 調査対象

近畿圏における企業のうち、次の 3 つの視点から約 1,100 社の調査対象企業を抽出した。

- ・ 産業クラスター企業：産業クラスター計画プロジェクトにおいて、ものづくりに取り組んでいる製造業等企業
- ・ ニッチトップ・オンリーワン企業：「明日の日本を支える元気なモノ作り中小企業 300 社」(中小企業庁)に掲載されている企業
- ・ 重点産業拠点企業：上場企業のうち、近畿圏に本社がある企業で、物流に関わりのある企業(製造業、卸売業等)

(4) 回収状況

配布数	有効配布数	有効回収数	有効回収率
1,144 票	1,109 票	203 票	18.3%

32 票(差出人不明) + 3 票(無効)

2. 結果概要

(1) 回答企業の属性

回答企業のうち、4 分の 3 は「製造業」であり、約 8 割が中小企業である。

	回答数	製造業	運輸業	卸売業	サービス業	その他	無回答
全体	203	153	5	16	6	18	5
	100.0	75.4	2.5	7.9	3.0	8.9	2.5
中小企業	163	126	3	9	5	17	3
	100.0	77.3	1.8	5.5	3.1	10.4	1.8
大企業	38	27	2	7	1	1	-
	100.0	71.1	5.3	18.4	2.6	2.6	-

注：業種が無回答の場合でも HP 等により可能な限り分類を行った

注：中小企業・大企業の分類に関する考え方

業種により下記の条件に当てはまる企業を「中小企業」とし、その他を「大企業」と分類する。これに基づき整理すると、回答企業 203 社のうち「中小企業」163 社、「大企業」38 社に分類できる。(注：2 社は分類不能)

製造業	運輸業	卸売業	サービス業	その他
3 億円以下 または 300 人以下	3 億円以下 または 300 人以下	1 億円以下 または 100 人以下	5,000 万円以下 または 100 人以下	3 億円以下 または 300 人以下

(2) 高速道路利用について

高速道路利用に当たっての問題の有無（問1）

- ・ 現在、「問題がある」とした企業は5割強であり、残りは3割弱の「問題はない」とともに、「わからない」も2割弱あり、物流に関心が弱い企業もみられる。
- ・ 「中小企業」(50%)よりも「大企業」(66%)で「問題がある」とした企業の割合が高いのは、大企業の方が企業活動に物流の占めるウエイトが大きく、その分だけ関心も強いためとも推察される。

表1 高速道路利用に当たっての問題の有無

	回答数	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203 100.0	109 53.7	55 27.1	37 18.2	2 1.0
中小企業	163 100.0	82 50.3	48 29.4	31 19.0	2 1.2
大企業	38 100.0	25 65.8	7 18.4	6 15.8	- -

高速道路の問題箇所（問1-1）

- ・ 近畿自動車道（吹田～門真）、阪神高速道路・3号神戸線の不満が最も高く、問題があると回答した企業の2割強が問題箇所として挙げている。
- ・ さらに、中国自動車道（吹田～神戸）、名神高速道路（瀬田東～大山崎～吹田）、阪神高速道路・1号環状線とこれに北大阪や東大阪を結びつける11号池田線と13号東大阪線に対する不満が続いている。
- ・ すなわち、全体として、神戸～大阪～京都の国土軸と、大阪市の都心及び東大阪地域における高速道路が、問題があると指摘されている。

表2 高速道路の問題箇所（複数回答）

	回答数	3	4	6	2	7	7	7	7
		名神高速道路	名神高速道路	近畿自動車道	中国自動車道	阪神高速道路	阪神高速道路	阪神高速道路	阪神高速道路
		瀬田東～大山崎	大山崎～吹田	吹田～門真	吹田～神戸	1号環状線	3号神戸線	11号池田線	13号東大阪線
全体	109 100.0	11 10.1	14 12.8	24 22.0	17 15.6	12 11.0	24 22.0	12 11.0	12 11.0

注：10社以上の回答があった問題箇所を抽出



阪神高速道路網図



高速道路の問題状況（問題箇所別）

- 問題箇所での問題状況は、「常時、渋滞している」が最も多い。特に阪神高速道路で問題とされた1号環状線、3号神戸線、11号池田線、13号東大阪線は、いずれも8割を超えて「常時、渋滞している」と指摘されている。
- 一方、「交通事故による渋滞」が多い区間は、名阪国道、第二神明道路、阪神高速道路・1号環状線であり、いずれも5割を超えた指摘がある。
- また、「凍結、降雪時等、利用できないときがある」が多い区間は、名神高速道路の米原以東、名阪国道であり、いずれも6割を超えた指摘がある。

表3 高速道路の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	常時、渋滞している	通勤時に渋滞する	凍結、降雪時等、利用できないときがある	交通事故による渋滞が多い	その他	無回答
1 名神高速道路 米原以東	7 100.0	- -	- -	6 85.7	1 14.3	1 14.3	- -
2 名神高速道路 米原～瀬田東	5 100.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	2 40.0	- -	- -
3 名神高速道路 瀬田東～大山崎	11 100.0	5 45.5	3 27.3	2 18.2	2 18.2	1 9.1	- -
4 名神高速道路 大山崎～吹田	14 100.0	11 78.6	3 21.4	1 7.1	3 21.4	- -	- -
5 名神高速道路 吹田～西宮	5 100.0	3 60.0	- -	1 20.0	2 40.0	3 60.0	- -
6 近畿自動車道 吹田～門真	24 100.0	15 62.5	9 37.5	- -	3 12.5	3 12.5	- -
27 中国自動車道 吹田～神戸	17 100.0	9 52.9	6 35.3	- -	7 41.2	2 11.8	1 5.9
42 第二神明道路 月見山～明石西	8 100.0	6 75.0	2 25.0	- -	5 62.5	- -	- -
55 名阪国道 大和郡山以東	9 100.0	4 44.4	1 11.1	6 66.7	7 77.8	2 22.2	- -
71 阪神高速道路 1号環状線	12 100.0	10 83.3	2 16.7	- -	6 50.0	- -	- -
73 阪神高速道路 3号神戸線	24 100.0	20 83.3	5 20.8	- -	8 33.3	2 8.3	1 4.2
75 阪神高速道路 5号湾岸線	6 100.0	2 33.3	1 16.7	- -	1 16.7	3 50.0	1 16.7
77 阪神高速道路 11号池田線	12 100.0	10 83.3	3 25.0	- -	1 8.3	2 16.7	- -
79 阪神高速道路 13号東大阪線	12 100.0	10 83.3	4 33.3	- -	1 8.3	- -	- -
82 阪神高速道路 16号大阪港線	7 100.0	7 100.0	- -	- -	- -	- -	- -

注：5社以上の回答があった問題箇所を抽出

問題のあるランプ（問1 - 2）

- ・ 高速道路で問題のあるランプ（IC）は、「吹田」が最も多く32%、次いで「京都南」が16%、「豊中」が8%となっている。その他は意見が分散している。

表4 問題のあるランプ（複数回答）

	回答数	6 京都南	9 吹田	10 豊中	16 松原	20 池田	42 摩耶
全体	109 100.0	17 15.6	35 32.1	9 8.3	3 2.8	3 2.8	5 4.6

注：上位5位までの問題ランプを抽出

ランプの問題状況（問題箇所別）

- ・ 回答が多かった吹田、京都南、豊中の各ランプについては、「取り付く道路が渋滞している」ことを指摘している割合が最も高い。
- ・ さらに、これらのランプでは、「ゲート数が少ないため渋滞している」問題も5割前後が指摘している。

表5 ランプの問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	ゲート数が少ないため渋滞している	ETCのゲートが少ない	取り付く道路が渋滞している	その他
6 京都南	17 100.0	9 52.9	5 29.4	16 94.1	1 5.9
9 吹田	35 100.0	15 42.9	4 11.4	23 65.7	5 14.3
10 豊中	9 100.0	4 44.4	2 22.2	7 77.8	1 11.1
42 摩耶	5 100.0	- -	- -	4 80.0	2 40.0

注：5社以上が問題と指摘したランプを抽出

高速道路の運営・管理等に関する問題点（問1 - 3）

- ・ 高速道路の運営・管理等については、「高速道路料金が高い」ことが最も多く指摘され、8割強が問題としている。
- ・ 次に、「走行途中で何度も料金を払う」問題も半数から指摘されている。
- ・ さらに、「ETCのゲート数が少ない」が約4分の1、「乗り継ぎが不便で割高」も約2割が問題に挙げている。

表6 高速道路の運営・管理等に関する問題点（複数回答）

	回答数	高速道路料金が高い	運営会社が複数あるため乗り継ぎが不便で割高である	走行途中で何度も料金を払う区間があり、利便性が損なわれ、割高感がある	ETCが設置されている高速道路やランプが少ない	ETCが設置されていても、ゲート数が少ない	その他	無回答
全体	109 100.0	90 82.6	21 19.3	55 50.5	9 8.3	29 26.6	2 1.8	9 8.3

(3)一般道路利用について

一般道路利用の問題の有無（問2）

- ・ 現在「問題がある」とした企業は4割であり、身近な道路も対象になるためか、中小企業と大企業ではあまり変わらない。

表7 一般道路利用の問題の有無

	回答数	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203 100.0	84 41.4	59 29.1	49 24.1	11 5.4
中小企業	163 100.0	66 40.5	50 30.7	38 23.3	9 5.5
大企業	38 100.0	17 44.7	8 21.1	11 28.9	2 5.3

一般道路の問題箇所（問2 - 1）

- ・ 問題箇所としては、大阪と京都を結ぶ国道1号、大阪と神戸を結ぶ国道2号及び国道43号を挙げる企業の割合が高い。
- ・ こうした神戸～大阪～京都間の国土軸上の国道が挙げられるのは、高速道路と類似の傾向である。
- ・ また、大阪市や京都市周辺の道路として、国道1号（京都～滋賀）、国道9号（京都～亀岡）、国道171号（高槻～京都）、中央環状線（吹田～東大阪）も、比較的多く挙げられている。

表8 一般道路の問題箇所（複数回答）

	回答数	国道1号 大阪～京都	国道1号 京都～滋賀県内	国道2号 大阪～神戸	国道9号 京都～亀岡	国道43号	国道171号 高槻～京都	中央環状線 吹田～東大阪
全体	84 100.0	14 16.7	6 7.1	9 10.7	7 8.3	8 9.5	6 7.1	6 7.1

注：上位5位までの問題箇所を抽出

一般道路の問題状況（問題箇所別）

- ・ 問題指摘が多かった神戸～大阪～京都間の国道1号、国道2号、国道43号と、中央環状線（吹田～東大阪）では、「常時、渋滞している」と回答する割合が高い。
- ・ また、京都市周辺の国道1号（京都～滋賀）、国道9号（京都～亀岡）、国道171号（高槻～京都）では、「通勤時に渋滞する」という指摘が最も多くなっている。
- ・ さらに、国道2号の大阪～神戸間では、「違法駐車が多い」問題も指摘が高い。

表9 一般道路の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	常時、渋滞している	通勤時に渋滞する	凍結、降雪時等、利用できないときがある	交通事故による渋滞が多い	違法駐車が多い	その他
国道1号 大阪～京都	14 100.0	14 100.0	3 21.4	- -	1 7.1	1 7.1	1 7.1
国道1号 京都～滋賀県内	6 100.0	3 50.0	4 66.7	1 16.7	- -	- -	- -
国道2号 大阪～神戸	9 100.0	5 55.6	4 44.4	- -	- -	4 44.4	1 11.1
国道9号 京都～亀岡	7 100.0	4 57.1	6 85.7	- -	- -	- -	- -
国道43号	8 100.0	5 62.5	3 37.5	- -	- -	- -	1 12.5
国道171号 高槻～京都	6 100.0	2 33.3	4 66.7	- -	1 16.7	- -	- -
中央環状線 吹田～東大阪	6 100.0	6 100.0	3 50.0	- -	1 16.7	- -	1 16.7

(4)港湾・空港利用について

港湾・空港利用に当たっての問題の有無（問3）

- ・ 現在、「問題がある」としている企業は2割であるが、「わからない」とする企業が4割弱と最も多く、企業（主に荷主）にとっては、港湾・空港利用への関心度は道路以上に弱い。
- ・ 「中小企業」（15%）よりも「大企業」（40%）の方が「問題がある」とした企業の割合が高いのは、大企業の物流の方が港湾・空港の利用度が高いためと推察される。

表 10 港湾・空港利用に当たっての問題の有無

	回答数	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203	41	73	76	13
	100.0	20.2	36.0	37.4	6.4
中小企業	163	25	62	63	13
	100.0	15.3	38.0	38.7	8.0
大企業	38	15	11	12	-
	100.0	39.5	28.9	31.6	-

港湾・空港利用の問題箇所（問3 - 1）

- ・ 最も「問題がある」港湾・空港は関西国際空港であり、「問題がある」と回答した企業のうち66%の企業が指摘している。
- ・ さらに、指摘の割合は大きく下がるが、大阪港が27%、神戸港が12%、大阪国際空港が10%と続いている。

表 11 港湾・空港利用の問題箇所（複数回答）

	回答数	敦賀港	大阪港	阪南港	神戸港	和歌山下津港	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
全体	41	1	11	1	5	2	27	4	3
	100.0	2.4	26.8	2.4	12.2	4.9	65.9	9.8	7.3

注：回答のあった港湾・空港を抽出

港湾・空港の問題状況（問題箇所別）

- ・ 「問題がある」との指摘が最も多かった関西国際空港では、「利用料が高い」との指摘が約6割と最も高く、次いで「アクセス道路が不便」が約4割となっている。
- ・ その他の港湾・空港の問題状況は、回答数が少ないため、全体的傾向を必ずしも示すものではないが、大阪港では、「利用料が高い」「就航航路が少ない」「通関手続きが遅い」「荷さばきスペースが狭い」「保管スペースが狭い」とする指摘が2～3割程度で分散している。
- ・ また、神戸港では「アクセス道路が不便」の割合が高く、大阪国際空港では「利用料が高い」と「アクセス道路が不便」の割合が高くなっている。

表 12 港湾・空港の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	利用料が高い	就航航路が少ない	就航本数が少ない	通関手続きが遅い	アクセス道路が不便である	荷さばきスペースが狭い	保管スペースが少ない	その他
敦賀港	1 100.0	- -	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -
大阪港	11 100.0	3 27.3	2 18.2	1 9.1	2 18.2	1 9.1	2 18.2	2 18.2	3 27.3
阪南港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
神戸港	5 100.0	- -	- -	- -	1 20.0	2 40.0	1 20.0	- -	1 20.0
和歌山下津港	2 100.0	- -	2 100.0	1 50.0	- -	- -	- -	- -	- -
関西国際空港	27 100.0	16 59.3	2 7.4	2 7.4	2 7.4	10 37.0	1 3.7	- -	5 18.5
大阪国際空港	4 100.0	2 50.0	1 25.0	- -	- -	2 50.0	- -	- -	1 25.0
神戸空港	3 100.0	- -	1 33.3	1 33.3	- -	- -	- -	- -	2 66.7

注：回答のあった港湾・空港を抽出

(4) 優先整備を期待する高速道路について

優先整備を期待する高速道路(問4)

- ・ 現在、事業中及び計画されている高速道路のうち、第二京阪道路の優先整備を期待する意見が最も多く、アンケートに回答があった企業の15%が期待している。
- ・ 同様に、第二名神高速道路の高槻～神戸間が14%、同じく第二名神高速道路の大阪～東が13%と多い。
- ・ さらに、阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間が10%、第二名神高速道路の大阪～城陽間が9%、京奈道路の木津～大和郡山間が8%、第二名神高速道路の八幡～高槻間が6%、舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀)が6%、京都縦貫自動車道の大山崎～沓掛間が6%、と続いている。

表13 優先整備を期待する高速道路(複数回答)

	回答数	15	17	18	20	21	22	41	44	45	48	58
		近畿自動車道紀勢線 みなべ～新宮	第二名神高速道路 大阪～東	第二名神高速道路 大阪～城陽	第二名神高速道路 八幡～高槻	第二名神高速道路 高槻～神戸	狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	第二京阪道路 城陽～門真	京奈和自動車道 木津～大和郡山	京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	阪神高速道路 5号湾岸線の月見山 六甲アイランド北
全体	203 100.0	10 4.9	27 13.3	18 8.9	13 6.4	28 13.8	13 6.4	30 14.8	16 7.9	12 5.9	13 6.4	20 9.9

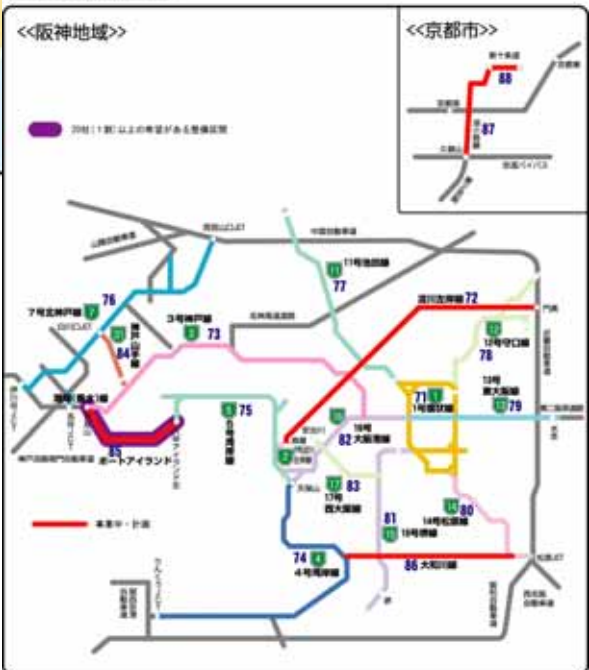
注：10社以上の回答があった道路を抽出

近畿の主な高速道路網図（自動車専用道路）

阪神高速道路は異色に示しています。



阪神高速道路網図



高速道路の整備によって期待される効果（道路別）

- ・ 期待の大きい道路については、いずれも「業務上の移動の円滑化」を期待する意見が最も多く、いずれも整備を期待する企業の5割以上が、この効果を期待している。
- ・ さらに、「定時制の確保」や「コスト削減」も、全体的に多く期待されている。
- ・ 特徴のある傾向として、「コスト削減」への期待が相対的に大きいのは、京奈和自動車道の木津～大和郡山間と、第二名神高速道路の八幡～高槻間であり、整備を期待する企業の約5割が、この効果を期待している。
- ・ 「定時性確保」への効果が大きいのは、第2京阪道路と阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間であり、5割以上が期待している。
- ・ 「新たな産業・サービスの可能性」は、近畿自動車道紀勢線（みなべ～新宮）で4割の期待が示されている。

表 14 高速道路の整備によって期待される効果（道路別、複数回答）

	回答数	コスト削減 ができる	定時制が 確保でき る	新たな産 業・サー ビスの可 能性が広 がる	原材料、 部品等 の調達先 が広がる	販売先が 広がる	取引先と の関係強 化	災害時の 代替え ルートが 確保でき る	緊急時の 走行ル ートが確 保でき る	業務上の 移動の円 滑化
15 近畿自動車道紀勢線 みなべ～新宮	10 100.0	3 30.0	4 40.0	4 40.0	- -	- -	- -	1 10.0	1 10.0	6 60.0
17 第二名神高速道路 大津以東	27 100.0	6 22.2	10 37.0	5 18.5	1 3.7	5 18.5	2 7.4	5 18.5	4 14.8	15 55.6
18 第二名神高速道路 大津～城陽	18 100.0	6 33.3	6 33.3	1 5.6	- -	2 11.1	2 11.1	3 16.7	4 22.2	9 50.0
20 第二名神高速道路 八幡～高槻	13 100.0	6 46.2	4 30.8	2 15.4	1 7.7	2 15.4	3 23.1	2 15.4	3 23.1	9 69.2
21 第二名神高速道路 高槻～神戸	28 100.0	7 25.0	12 42.9	1 3.6	1 3.6	2 7.1	4 14.3	7 25.0	7 25.0	19 67.9
22 若狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	13 100.0	3 23.1	4 30.8	2 15.4	1 7.7	- -	1 7.7	4 30.8	3 23.1	9 69.2
41 第二京阪道路 城陽～門真	30 100.0	11 36.7	16 53.3	5 16.7	2 6.7	3 10.0	2 6.7	3 10.0	4 13.3	18 60.0
44 京奈和自動車道 木津～大和郡山	16 100.0	8 50.0	7 43.8	4 25.0	- -	- -	2 12.5	1 6.3	2 12.5	11 68.8
45 京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	12 100.0	4 33.3	3 25.0	2 16.7	- -	- -	1 8.3	2 16.7	3 25.0	8 66.7
48 京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	13 100.0	5 38.5	5 38.5	2 15.4	- -	2 15.4	1 7.7	3 23.1	1 7.7	7 53.8
85 阪神高速道路 5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北	20 100.0	5 25.0	12 60.0	1 5.0	- -	- -	3 15.0	3 15.0	7 35.0	13 65.0

注：10社以上の回答があった道路を抽出

(5) 利用可能性のある港湾・空港について

利用可能性のある港湾・空港（問5）

- ・ 今後、道路整備に伴って、新たに利用の可能性が生じる港湾や空港について尋ねたところ、8割の企業は無回答であったが、関西国際空港を挙げた企業が5%あり、大阪港の3%、神戸港の3%、神戸空港の3%が続いている。

表 15 利用可能性のある港湾・空港（複数回答）

	回答数	敦賀港	舞鶴港	大阪港	神戸港	姫路港	尼崎西宮芦屋港	東播磨港	和歌山下津港	その他の港湾	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港	その他空港	無回答
全体	203 100.0	4 2.0	3 1.5	6 3.0	6 3.0	2 1.0	1 0.5	1 0.5	3 1.5	1 0.5	10 4.9	5 2.5	7 3.4	2 1.0	167 82.3
中小企業	163 100.0	3 1.8	3 1.8	2 1.2	3 1.8	2 1.2	1 0.6	-	2 1.2	1 0.6	10 6.1	5 3.1	6 3.7	2 1.2	134 82.2
大企業	38 100.0	1 2.6	-	4 10.5	3 7.9	-	-	1 2.6	1 2.6	-	-	-	1 2.6	-	31 81.6

注：回答のあった港湾・空港を抽出

利用のため整備が必要な道路

- ・ 新たな港湾や空港利用のために必要な道路については、意見が分散しており、回答数が少ないため、全体的傾向を必ずしも示すものではないが、関西国際空港を利用するには、第2京阪道路と京奈和自動車道の木津～大和郡山間の整備が必要とする意見がある。
- ・ 同じく、大阪港の利用には、阪神高速道路・淀川左岸線の整備が、神戸港と神戸空港の利用には、阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間の整備が必要とする意見がある。

表 16 利用のため整備が必要な道路（複数回答）

	回答数	1 1 阪和自動車道 泉佐野～海南	1 7 第二名神高速道路 大津以东	1 8 第二名神高速道路 大津～城陽	1 9 第二名神高速道路 城陽～八幡	2 1 第二名神高速道路 高槻～神戸	2 2 若狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	4 1 第二京阪道路 城陽～門真	4 4 京奈和自動車道 木津～大和郡山	4 5 京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	4 6 京都縦貫自動車道 丹波～綾部	4 8 京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	5 8 山陽姫路東～姫路	6 0 名神湾岸連絡線 西宮以南	7 2 阪神高速道路 淀川左岸線	8 5 六甲 阪神高速道路 アイランド北 5号湾岸線の月見山	8 6 阪神高速道路 大和川線
敦賀港	4 100.0	- -	- -	1 25.0	1 25.0	- -	2 50.0	1 25.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
舞鶴港	3 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 100.0	2 66.7	- -	- -	- -	- -	- -
大阪港	6 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	2 33.3	- -	1 16.7
神戸港	6 100.0	- -	- -	- -	- -	1 16.7	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 16.7	- -	3 50.0	- -
姫路港	2 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 50.0	- -	- -	- -	- -
尼崎西宮芦屋港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 100.0	- -	- -	- -
東播磨港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
和歌山下津港	3 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 33.3	2 66.7	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
関西国際空港	10 100.0	- -	- -	- -	- -	1 10.0	- -	3 30.0	2 20.0	- -	1 10.0	- -	- -	- -	1 10.0	- -	1 10.0
大阪国際空港	5 100.0	1 20.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
神戸空港	7 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 14.3	- -	4 57.1	- -
但馬空港	2 100.0	- -	1 50.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -

注：回答のあった港湾・空港で、かつ整備が必要とされる「事業中・計画中」の道路について抽出

(6) 今後の交通インフラの整備のあり方に関する自由意見

近畿における今後の交通インフラの整備のあり方について自由意見（各設問のその他意見も含む）は 62 件あり、次のような意見となっている。

No	自由意見
1	・ 路面が悪い。(ハンドルが取られる)
2	・ あえて、問3、問5に答えませんでした。要は神戸 - 大阪港などの港の設備を充実させ、そこに向かうアクセス道路を整備する方が得策ではないでしょうか。災害時の交通は現在までの高速道路でほぼ十分だと思います。これからは港を集約して、問3-1の問題点(1)~(11)の解決に全力を尽くすべき。そうすることによりアジアのメガ港とも対抗できます。
3	・ 計画でよい。 ・ 夏休みには混雑するが(和歌山南部)やむを得ない。 ・ 国民生活の方が重要。
4	・ 問1-2b、通勤時ゲート数が少ないため、及びゲートの少し先の青信号時間が短いため、渋滞。 ・ 問1-3、路線名2において、彦根と八日市IC間は20km以上もあり、その中間に『スマートIC』を設置して欲しい。
5	・ 名阪国道は走りづらい上に、危険箇所が多い。
6	・ 自動車専用道路の整備も必要だが、歩行車道の段差、幅、安全確保の整備も進めていただきたい。
7	・ 吹田ICに左ハンドル車の発券の設備がない。特に中央環状から入る時、左端のレーンにないのが不便。右端にあるようだが、左端から右端に移動しなければならず、又、危険を伴うおそれがあり、改善が望ましい。
8	・ 73→摩耶大阪行(出口)の渋滞、ポーアイ方面への連絡道整備による大型車が多い(連絡道の信号待ち) ・ 名神豊中IC、西宮方面へETCを利用して入る時、左側2車線ゲートの進入車と接触する危険がある。西宮方面はをETC専用にするるとスムーズに通過できるのでは。ETCの車線を早めに案内して欲しい。一度一般道路へ出たの乗り継ぎは、効率が悪い。
9	・ 現国会において特別会計の予算で、道路財源を問題視されているが、他へ流用するのはおかしい。(1)道路整備、新設はやるべき。(2)通行料金の引き下げは検討するべき。余剰金分は、ガソリン税を引き下げるべき。
10	・ 名神/近畿道の料金が低い。
11	・ 優先順位を明確にし、実施して欲しい。
12	・ 商社であり、当社で運営していないので、不十分となり、申し訳ありません。
13	・ ETCゲートが、ゲート毎場所が統一されていない。迷うことが多い。 ・ ETCゲートが左右両側に分かれている。中央にまとめてできないか。 ・ 京奈道路にETCゲートを取り付けてください。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 75 (5号湾岸線)の摩耶入口のETCの場所が狭く、事前看板も解りづらく、危険です。
14	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞の緩和に注視した交通インフラの整備が、経済活動の円滑化及び交通事故防止などの効果につながるのでは。
15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 播但道とJHの統合。
16	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問1-1、12及び13の道路の不便・・・トンネルにて中央線上にポールが並んで運転しづらい。観光シーズン、2日は渋滞する。 ・ 問1-1、44、45及び46の道路の不便・・・未開通区間が多く、利用価値がない。 ・ 問1-1、15の道路の不便・・・みなべ以南の観光資源が、一般道のみでは開発しづらい。
17	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故、雪等で渋滞発生時の迂回路的なものが今後とも必要と思われる。昨年末の積雪のような、荷動きが停滞を起こしてどうにもならない事態は回避したい。 ・ また渋滞時には高速、バイパスとも進入ストップできる方法を尚早にすべし。各インターからの進入が次々にあるので、前進を阻まれて、数時間ストップするケースがある。
18	<ul style="list-style-type: none"> ・ ETCゲートが多すぎる。(その為に渋滞している。)→公団は実態を知らない。(フレキシブルな対応がない。) ・ コスト削減を優先すべき。
19	<ul style="list-style-type: none"> ・ 六甲アイランドから乗り継ぎをしなくてはならないのが不便。
20	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通行料金が安い、ETCのバーが早く開くので、一般車両との危険がある。→もう少し遅くならないか。ETC車両の運転手が優越感を感じて運転している。優先意識が必然であるように思う。ゲートでの事故が多くなる。ヒヤットが多い。
21	<ul style="list-style-type: none"> ・ 播但・・・扱いが中途半端です。狭いので走行中不安がある。 ・ 名神吹田出口・・・西宮から来て、出るとETCの案内があるが、次に近畿道側のETC案内が「良く」見えてしまい、まちがえそうになる。 ・ 新御堂筋北行き・・・緑地出口手前のVis表示が北行にもかかわらず、南行の内容が表示される。
22	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問1-1、5号湾岸線から3号神戸線の乗り継ぎがスムーズに行かない。早急に接続工事を実施すると、西方面への移動時間が短縮され、43号線の排出ガスが大幅に削減されると思います。 ・ 問1-2、阪和道を堺方面から松原方面に走行する時、堺インターを過ぎると美原インターまで出口が無く、不便。問2-1、路面の状態が悪い。
23	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道を地図で見ると、東西方向は多いが、南北方向は非常に少なく、今工事されているようである。活用するには、東西南北へ自由に行けるような連結が必要ではないかと考える。
24	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の道路にも、特に必要としないものが多々あり。財政赤字の折、勇気ある撤退も必要。
25	<ul style="list-style-type: none"> ・ 奈良県大和高田市から大阪への高速の利用料金について、阪高より帰る時、西名阪経由か南阪奈道路経由かですが、南阪奈の料金が高すぎる。どういう根拠で設定されているのか、整合性が無いのではないかと！
26	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新大阪へ通じる道路(高速道路)が欲しい。
27	<ul style="list-style-type: none"> ・ とにかく高速料金を安く。

28	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路の利用は少ないため、特に問題はない。
29	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路利用費の値下げ。 ・ 駐車違反取り締まり強化。 ・ 看板標識、外灯など不要なものが多すぎる。「しずかに」なんていう看板、必要ですか？あんなに沢山のライト、必要ですか？
30	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪港南港地区における慢性的な滞留（コンテナの搬出時）を、解決願いたい。 ・ 天保山ランプの降り口が常に渋滞している。
31	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1-2(4)、合流地点までの距離がない。 ・ 1-1(4)、堺線との合流から東大阪線への分岐まで距離がない。出口の一般道路の信号との距離が少ないため、高速道路まで渋滞している。森之宮出口、水走出口。新しい道路も必要であるが、従来からある道路の利便性を、もっと良くして欲しい。信号など、必要以上に連結が悪いので、ムダな渋滞が多い。その為、青信号で無理に突っ込んでスピードを上げたり、割り込みが多く、より渋滞が増えている。合理性に欠ける信号の流れがあまりにも多い。
32	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号線は上下線とも、昔から慢性的に渋滞しており、第二京阪道路の着手が他の高速道路より優先的に着手すべきである（工事は現在施工中であるが）。 ・ 近畿道の吹田ランプ（南行）本線が2車線の割にゲート数が多く、渋滞時には車が動かず停止状態になる。ゲート数の改良が必要ではないか。
33	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路を整備するよりも、もっと有益な事にお金を使って下さい。石油燃料以外のエネルギー設備を充実させる。神の愛の宣教者教会のような活動をする。
34	<ul style="list-style-type: none"> ・ B：分岐・合流が複雑。
35	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問1-1の55の(5)について、一般道で60km制限であるが、大型トラックはじめ、全て80km以上で走らなければ、流れに乗れずに危険であるが、現実80～100kmで全車走行している。 ・ 当社は各地に機械を出荷しておりますが、その輸送は業者依頼で、付等の業務の移動は、ライトバン・ワゴン乗用車で、今回のアンケートの中で該当しない部分がありましたので、それは未記入とさせていただきます。
36	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道のチェックゲートを減らしてほしい。 ・ 渋滞が多い。 ・ ETCゲートの幅を広げて欲しい。 ・ トンネル内照明増設。 ・ 路側帯の幅を広げて欲しい。故障車・違反者の駐車スペースが狭く、走行車線を走行中に危険を感じる。
37	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大山崎ICの入口、出口がカーブが多く、距離が長い。分岐がカーブ後すぐにある。
38	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、納品・貨物輸送は、主に外部業者を利用しているので大きな問題は起きていない。但し今次の原油値上げによる輸送コストの上昇は避けて通れない状況なので、何とも言えません。
39	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問1-2、高速から一般道への出方が複雑である。

40	<ul style="list-style-type: none"> 第 2 名神や小浜西～敦賀間の高速など、交通集中の緩和と定時制確保、及び代替ルートの確保の早期完成を期待します。
41	<ul style="list-style-type: none"> 問 1-1、(1) 3 号神戸線への乗り継ぎ車両の渋滞が多く、魚崎浜出口へスムーズに行けない（渋滞に並ばなければならない）。出口付近のポールさえなくなれば良いのでは…。 問 1-1、(2) 渋滞する箇所は決まってるのだから、「なぜ渋滞するか」をドライバーに知らせてほしい（EX、文字板や情報ラジオ）。そうすれば、ドライバーもその原因となる行為は慎むのではないか。 問 1-2、(1) 上記参照。 問 3-1(1) 橋の利用料予算案の明示（償却案）
42	<ul style="list-style-type: none"> 2 車線で高速道路とは言えません。最低でも 3 車線なければ必ず渋滞ヶ所が出来るのは当たり前。3 車線にする事が渋滞解決の一番の方法です。これにつきます。昨年の国土交通省近畿地方整備局の元気アップ研究会（2005/2/10）の講演でもそれを説明しました。
43	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港（舞洲） 関西空港等有料道路利用が前提となるため、港、空港はコスト高となる。
44	<ul style="list-style-type: none"> 交通インフラの整備の遅れが、京都府・兵庫県北部を中心に大変な社会問題化している現状を（地域格差の問題） 現地の声を聞いてください。(1) 地域出身者がどんどん流出して都市へ人材がどんどん流れて、高齢化が益々ひどくなっている。また、どんどん進んでいく。(2) 医療問題（医師不足が大問題です）。医師確保がしにくい。(3) 産業、企業、融地が不利で地域経済が益々弱くなる。(4) その他は、県・府民生活まで深刻な問題になってきている。我々兵庫県・京都府北部の現状ですが、高速道なら京阪神 1 時間以内で行けるはず。住民も我々経済活動にも大変な格差社会。（インフラ遅れと思います）
45	<ul style="list-style-type: none"> 港湾運送、荷役料金については、届出制となって久しいが、相変わらず以前の水準のままであり、今後の料金引き下げを望みたい。
46	<ul style="list-style-type: none"> 回数通行券（100 回券）の見直し…100 回回数通行券の廃止 ETC 導入に移行し、割引率が低下（約 18.4% 約 13%）。従来の 100 回券は割引き摘要時間等の制約が無かったのに対し、ETC 割引きは通行時間よっての割引有無や割引率に違いがあり、実質値上げの現状。 別途料金加算区間の無料化…西大阪線の大正西、大正東、津守の出口は特別料金が設定（安治川～北津守間、260 円）。その為に、この区間の料金を避けるため、ほとんどの車両が一般道へ降りるため、43 号線の慢性的な渋滞（沿線住民に対しての排ガス等公害問題や事故等を危惧）。その他「尼崎港特定」「芦屋特定」等特定料金の設定が多々あり。 距離制料金制度の導入の見直し…今後、料金の距離制化が新たに検討。長距離利用者にとって、更にコスト増加が懸念される。
47	<ul style="list-style-type: none"> 中央環状線本線は 2 車線確保されていますが、交差点付近に近づくと、右折車や左折車が本線へはみ出して、やむなくブレーキを踏んだりして減速しないといけなくなる場合があります。今後は、交通渋滞を少しでも減少させるためにも、もっと長い右・左折レーンの整備が必要と思います。また、安定したスピードが確保できる道路整備が必要です。
48	<ul style="list-style-type: none"> 新御堂筋白島よりとどろみへのトンネル工事の早期開通を希望する。

49	<ul style="list-style-type: none"> 近畿道、新幹線高架下部を先頭にした渋滞の早期解決。
50	<ul style="list-style-type: none"> 名阪国道の上り坂、下り坂の傾斜を少なくしなければ事故は減らない。
51	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の通行料金が高すぎる。不必要な道路を作ってほしくない。
52	<ul style="list-style-type: none"> 問 1-2...完成時の設計が現状に合わなくなっている（摩耶）。阿波座は構造上の問題か？現在の出路の右側に大阪港線東行き車線を増設し、本線で出路を挟むようにすれば良いか？ 問 2-1...桃山台、新御堂筋北行流入路は合流部分が極端に短く、かつ防音壁で見通しが悪く、合流しにくい。これも古い時代の設計のキャパシティーの問題か？ 問 3-1...関空連絡橋はETCの本格稼働を望む。
53	<ul style="list-style-type: none"> 既存の国道・県道等の立体交差や、バイパスの建設で十分であると思う。20年、30年先で現在よりも多い高速道が必要な日本であれば、国は衰退しているのではないかと思う。
54	<ul style="list-style-type: none"> (1)弊社の精密機器輸送にあたっては、全て高速道路を利用している。2・1区間においては、道路補修後の段差が多く、エアサスを利用しているが振動を受けやすい。 (2)地方ICにおいては、外側のゲートが幅広車両用になっているが、係員がいなくて、呼び出し後時間が掛かり、待たされることがある。 (3)規格外車両については、横幅3200mmまでの規制緩和をお願いいたします。（但し、夜間走行で可）
55	<ul style="list-style-type: none"> 日本は世界の中で、流通コストが一番高い国とされています。その最も大きな要素は、高速道路の料金がとてつもなく高いところです。道路公団が民営化されたことで、我々は生涯この高い通行料を払い続けることとなります。この事についてどのように考えているのか、それまではプール方式という事で、何れは料金を払わなくて済む様になると考え、税金投入にも敢えて苦言を呈する事をしなかった国民に対して、国は明らかにサギを働いたとしか言えません。余りにも国民をバカにした施策に腹が立つばかりです。ガソリンに含まれる税も、明らかに憲法違反の2重取りをしています。税を国民が働いて作る金の成る木とでも思っているのか、もっと仕事を真剣にしると言いたい。無駄なものは作らない、現在計画中の道路は90%が無駄と考えられる。再考せよ！
56	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の出入口の標識について分かりづらい所があるため、手前からの表示案内を見やすくしていただくと良いのではと思います。また、出入口の渋滞がどこでも問題になっていると思いますので、その辺りも解消していただくと利用者としては大変助かります。
57	<ul style="list-style-type: none"> 大阪環状線（高速道路）を開通してほしい。阪神高速高井田ランプのゲートが閉鎖されることが多い。関西国際空港線の標識が分かりにくい。
58	<ul style="list-style-type: none"> (1)（17）-中部国際空港・・・空港間で争うのではなく、協調分担して関西の交通利便性を良くすればと考えます。びわこ空港の無くなった滋賀県では、より近い中部国際空港。中部圏との交通インフラは重要です。 (2)交通インフラを利用することの少ない会社です。
59	<ul style="list-style-type: none"> 宮津、天橋立、及び野田川にETCの設置。 宮津・天橋立ICまでの信号機、右折、一方通行等、時間制限、シグナルの長さ。 なぜETCを設置しないのか？駐車料金が異常に高い。これでは利用できない。

60	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問 1-1-a、車線が少ない(最低 3 車線必要)。 ・ 問 1-1-b、近畿道(吹田~大東鶴見)車線が少ない(最低 3 車線必要)。 ・ 問 1-1-c、21 番(第二名神を早急に建設し、交通量を分散しないと、改善できない)。 ・ 問 1-2-a、池田線と中国道が直結していないため、乗り継ぎが非常に不便。 ・ 問 1-2-b、守口線と近畿道が直結していないため、乗り継ぎが非常に不便。また、周辺道路も渋滞が激しい。 ・ 問 2-1-a、b、c、車線が少ない。
61	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点では、業務的にあまり関係しない部分が多いです。
62	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪市とその周辺の阪神高速の渋滞を、少しでも少なくするために、環状線への出入り口付近の事故をなくする。道路の形状を変える。

近畿における交通インフラの整備に係る アンケート調査について（お願い）

物流ご担当者 様

拝啓 時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

また、日頃より経済産業省近畿経済産業局の推進いたします産業振興政策へのご理解・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、この度近畿経済産業局では、近畿地域における産業振興の観点から、交通インフラ（道路、港湾、空港等）の整備のあり方について、ハード・ソフトの両面から検討するため、国土交通省近畿地方整備局と協力して、検討を進めております。

そこで今回、実際に産業活動を担っておられる企業や関係機関の方々に、産業活動からみた現状の交通インフラの問題点や、今後整備が期待される交通インフラなどについて、ご意見等をお聞かせいただくため、アンケート調査を実施することといたしました。

つきましては、ご多忙のところ恐縮ですが、趣旨をご理解いただき、アンケート調査にご協力賜りますようよろしくお願い申し上げます。

なお、ご回答いただきました内容及び調査結果は、本調査の分析にのみ活用し、記載事項の機密は厳守いたします。

また、アンケート調査の内容につきましては、物流に関する質問が中心ですので、物流を外部に委託されている場合など、十分な情報をお持ちでない場合でも、可能な範囲で委託先等にお問い合わせの上、ご記入いただければ幸いです。

敬具

実施主体：近畿経済産業局 総務企画部 企画課

TEL:06-6966-6003 FAX:06-6966-6073

〒540-8535 大阪市中央区大手前一丁目5番44号

お問合せ先：ご記入にあたりご質問・お問い合わせなどがございましたら、下記の調査機関までご連絡をお願いいたします。

調査機関：アルパック（株）地域計画建築研究所（担当：森脇、高田、若林）

TEL:06-6942-5732 FAX:06-6941-7478

〒540-0001 大阪市中央区城見 1-4-70 住友生命OBPプラザビル

返送期日

なるべく平成18年12月25日(月)までに同封の返信用封筒(切手不要)にてご投函ください。

近畿における交通インフラの整備に係るアンケート調査票

返送期日

なるべく平成 18 年 12 月 25 日(月)までに同封の返信用封筒(切手不要)にてご投函ください。

◎現在、貨物輸送等で利用されている交通インフラの問題点について、お聞きします。

問1. 現在、**高速道路**の利用に当たって、**問題**はありますか。(該当する番号一つに○をつけてください)

1. 問題がある	2. 問題はない	3. わからない
↓	↓	↓
次の問1-1以降もお答えください		問2. にお進みください

問1-1. **高速道路**で問題と思われる**箇所(路線名と区間)**を添付図(道路網図)の番号でご記入いただき、さらに、それぞれの箇所での**問題状況**と、当該箇所を利用する**貨物等の主な発地と着地**について、該当する番号を適宜選んでご記入ください。(5箇所まで)

(順不同)		記入例	a	b	c	d	e
問題の箇所		5					
問題状況		① ③					
利用貨物	発地	④					
	着地	⑩					

①福井県	⑤兵庫県	⑧近畿以外(東日本)
②滋賀県	⑥奈良県	⑨近畿以外(西日本)
③京都府	⑦和歌山県	⑩海外(アジア)
④大阪府		⑪海外(アジア以外)

添付図の番号でご記入ください

①常時、渋滞している
②通勤時に渋滞する
③凍結、降雪時等、利用できないときがある
④交通事故による渋滞が多い
⑤その他(具体内容を問6の自由記入欄にご記入ください)

【該当する番号すべてをご記入ください】

問1-2. **高速道路**で問題と思われる**ランプ(IC)**の名称を具体的にご記入いただき、さらに、それぞれの箇所での**問題状況**について、該当する番号を適宜選んでご記入ください。(5箇所まで)

(順不同)		記入例	a	b	c	d	e
ランプ(IC)の名称		吹田					
問題状況		① ③					

①ゲート数が少ないため渋滞している ③取り付く道路が渋滞している。
②ETCのゲートが少ない ④その他(具体内容を問6の自由記入欄にご記入ください)

【該当する番号すべてをご記入ください】

問1-3. 産業活動から見た高速道路の運営・管理等に関する問題点について、お答えください。(該当する番号すべてに○をつけてください)

1. 高速道路料金が高い	4. ETCが設置されている高速道路やランプ(IC)が少ない
2. 運営会社が複数あるため乗り継ぎが不便で割高である	5. ETCが設置されていても、ゲート数が少ない
3. 走行途中で何度も料金を支払う区間があり、利便性が損なわれ、割高感がある	6. その他(具体内容を問6の自由記入欄にご記入ください)

問2. 現在、高速道路以外の一般道路の利用に当たって、問題はありますか。(該当する番号一つに○をつけてください)

1. 問題がある	2. 問題はない	3. わからない
----------	----------	----------

↓
↓

次の問2-1もお答えください
問3. にお進みください

問2-1. 高速道路以外の一般道路で問題と思われる箇所(路線名と区間)を、具体的にご記入いただき、さらに、それぞれの箇所での問題状況と、当該箇所を利用する貨物等の主な発地と着地について、該当する番号を適宜選んでご記入ください。(5箇所まで)

(順不同)	記入例	a	b	c	d	e
問題の箇所 (路線名と区間)	国道163号 の門真～ 木津間					
問題の状況 【該当する 番号すべて をご記入く ださい】	① ③					
利用 貨物	発地	④				
	着地	⑩				

- | | |
|----------------------|---------------------------------|
| ①常時、渋滞している | ⑤違法駐車が多い |
| ②通勤時に渋滞する | ⑥その他(具体内容を問6の自由記入欄にご記入
ください) |
| ③凍結、降雪時等、利用できないときがある | 【該当する番号すべてをご記入ください】 |
| ④交通事故による渋滞が多い | |

- | | | | |
|------|------|------------|------------|
| ①福井県 | ④大阪府 | ⑦和歌山県 | ⑩海外(アジア以外) |
| ②滋賀県 | ⑤兵庫県 | ⑧近畿以外(東日本) | ⑩海外(アジア) |
| ③京都府 | ⑥奈良県 | ⑨近畿以外(西日本) | |

問3. 現在、港湾あるいは空港の利用に当たって、問題はありますか。(該当する番号一つに○をつけてください)

1. 問題がある	2. 問題はない	3. わからない
----------	----------	----------

↓
↓

次の問3-1もお答えください
問4. にお進みください

問3-1. 利用に当たって問題と思われる港湾あるいは空港の名称を、番号でご記入いただき、さらに、それぞれの港湾あるいは空港での問題状況と、利用する貨物等の主な発地と着地について、該当する番号を適宜選んでご記入ください。

(順不同)		記入例	a	b	c	d	e
港湾名あるいは空港名		⑤					
問題状況 【該当する番号すべてをご記入ください】		① ③					
利用貨物	発地	④					
	着地	⑩					

①使用料が高い	⑧大型岸壁がない
②就航航路が少ない	⑨ガントリークレーンなどの荷役機械が不十分である
③就航本数が少ない	⑩荷役サービス事業所が少ない
④通関手続きが遅い	⑪その他（具体内容を問6の自由記入欄にご記入ください）
⑤アクセス道路が不便である	【該当する番号すべてをご記入ください】
⑥荷さばきスペースが狭い	
⑦保管スペースが少ない	

①福井県	⑤兵庫県	⑧近畿以外（東日本）
②滋賀県	⑥奈良県	⑨近畿以外（西日本）
③京都府	⑦和歌山県	⑩海外（アジア）
④大阪府		⑪海外（アジア以外）

＜港湾＞

①敦賀港
②福井港
③舞鶴港
④大阪港
⑤堺泉北港
⑥阪南港
⑦神戸港
⑧姫路港
⑨尼崎西宮芦屋港
⑩東播磨港
⑪和歌山下津港
⑫日高港
⑬その他の港湾

＜空港＞

⑭関西国際空港
⑮大阪国際空港
⑯神戸空港

◎今後、整備が期待される交通インフラについてお聞きします。

問4. 今後、優先整備を期待される高速道路（路線名と区間）を添付図（道路網図）の番号でご記入いただき、さらに、それぞれの整備で期待される効果について、該当する番号を適宜選んでご記入ください。（5箇所まで）

(順不同)		記入例	a	b	c	d	e
路線名と区間		21					
期待される効果 【該当する番号すべてをご記入ください】		① ③					

①コスト削減ができる	⑦災害時の代替ルートが確保できる
②定時性が確保できる	⑧緊急時の走行ルートが確保できる
③新たな産業・サービスの可能性が広がる	⑨業務上の移動の円滑化
④原材料、部品等の調達先が広がる	⑩その他（具体内容を問6の自由記入欄にご記入ください）
⑤販売先が広がる	【該当する番号すべてをご記入ください】
⑥取引先との関係強化	

添付図の番号でご記入ください

問5. 今後、道路整備に伴って、新たな利用の可能性が生じる港湾や空港があれば、その名称を番号でご記入いただき、利用のために整備が必要な道路(路線名と区間)を、添付図(道路網図)の番号でご記入ください。

(順不同)	記入例	a	b	c
港湾名あるいは空港名	③			
利用のため整備が必要な道路(路線名と区間)	46 48			

添付図の番号でご記入ください

<港湾>	⑤堺泉北港	⑩東播磨港	<空港>
①敦賀港	⑥阪南港	⑪和歌山下津港	⑭関西国際空港
②福井港	⑦神戸港	⑫日高港	⑮大阪国際空港
③舞鶴港	⑧姫路港	⑬その他の港湾	⑯神戸空港
④大阪港	⑨尼崎西宮芦屋港		

問6. 近畿における今後の交通インフラの整備のあり方について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください(前問までの回答選択肢「その他」の具体内容も、ここにご記入ください)。

◎ご回答者の方と、企業・機関について、お聞きします。

企業名、機関名	
業 種	1. 製造業 2. 運輸業 3. 卸売業 4. サービス業 5. その他
資 本 金	1. 5000万円以下 2. 1億円以下 3. 3億円以下 4. 3億円以上
従 業 者 数	1. 50人以下 2. 100人以下 3. 300人以下 4. 300人以上
ご回答者のお名前、所属部署、役職名	
電 話 番 号	

ご多忙中、ご協力いただきましてありがとうございました。

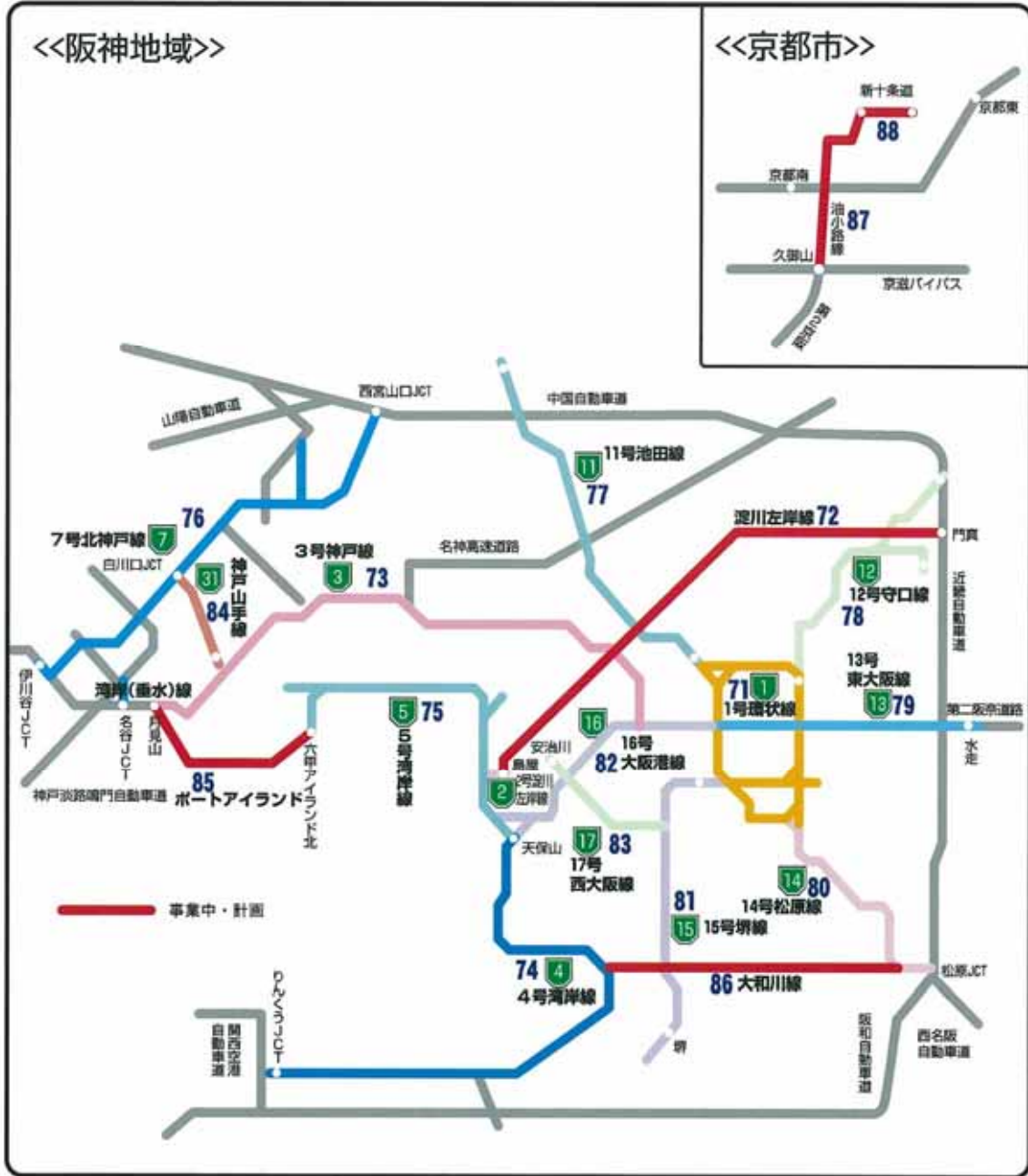
返送期日 なるべく平成18年12月25日(月)までに同封の返信用封筒(切手不要)にてご投函ください。

近畿の主な高速道路網図（自動車専用道路）

阪神高速道路は裏面に示しています。



阪神高速道路網図



(参考) ヒアリング調査のまとめ

1. ヒアリング対象企業

(1) 抽出の考え方

アンケート対象とする近畿圏の産業クラスター企業、ニッチトップ・オンリーワン企業、重点産業拠点企業のうちから、業種や地域的バランスを考慮して、対象候補企業を選定した。

さらに、アンケート回答企業の中から、舞鶴港や日高港を新たに利用する可能性がある企業を、補足ヒアリングの対象候補企業とした。

なお、一般に企業の物流担当者は、現状のインフラを前提に最適解を検討する場合が大半であり、戦略的にインフラ整備のあり方を検討することに慣れていないため、これらを補完するため、複数の府県で企業誘致を担当する部局にもヒアリングを行い、企業との誘致交渉で得られたインフラに関する課題等についても把握することとした。

(2) 対象企業の概要

上記の考え方から対象候補企業を選定したが、ヒアリングに応じてもらえない企業もあったため、実際にヒアリングできた企業は14社であった(アンケート前のヒアリング12社、アンケート後の補足ヒアリング2社)。

これらの企業の概要は次頁の表のとおりであり、本調査の問題意識である国際物流との関わりについては、ヒアリング対象の14社中10社の原材料あるいは製品が国際物流で取り扱われている。

また、1社は直接輸出することはないものの、製品(部品)の納品先である国内メーカーの輸出が増加傾向にあり、間接的に国際物流に関わっていると解釈できる。

こうした間接的な国際物流との関わりまで視野に入れると、国際物流に関わる企業の範囲が相当広がることになり、こうした点を意識しつつヒアリング調査をとりまとめる。

表 . ヒアリング対象企業の概要

社名	業 種	本 社	国 際 物 流 の 概 要
A 社	食料品製造業	大阪府	輸出はアジア（主に神戸港経由）と北米（主に横浜港経由）に。輸入（主に神戸港経由）は少ないが、自社の中国工場からの半製品が今後増加の見通し。
B 社	輸送用機械器具製造業	大阪府	海外工場での製造が増えており、国内工場では中高級品を製造し、その大部分を輸出している。
C 社	建設業	大阪府	建材、部材の自社製造をしているが、国内流通に限定されている。
D 社	食料品製造業	兵庫県	国内消費の製品であるが、関西にある工場に輸入で入る原材料は、全国の様々な港湾で陸揚げされている。
E 社	化学工業	和歌山県	OEMの樹脂製品を中心に製造し、国内メーカーに納品している。
F 社	金属製品製造業	京都府	海外向け製造の方が多く、大阪港・神戸港等を利用している。原材料・部品は国内調達（商社経由）が多い。
G 社	電子部品・デバイス製造業	京都府	輸出が多く、関西国際空港の利用が中心で、港湾（海運）利用は多くはない。輸入は、輸出の1割未満。
H 社	化学工業	大阪府	製品も原料も国内流通が中心であるが、一部の特殊原料は輸入（神戸港経由）もある。
I 社	一般機械器具製造業	奈良県	国内向けの方が多く、主にアジア（大阪港、神戸港経由）向けの輸出もかなりあり、時間的に間に合わない場合は関西国際空港も利用している。
J 社	電気機械器具製造業	大阪府	海外進出に伴って国内製品の輸出は減少し、ほとんど国内消費である。その一方で、海外製品の輸入は増加してきたが、今後の見通しは不透明である。
K 社	金属製品製造業	和歌山県	直接輸出することはないが、部品を納品する国内メーカーの輸出（BRICS 向け等）は増加傾向にある。
L 社	一般機械器具製造業	兵庫県	製品、原材料ともに国内流通に限定されている。
M 社	一般機械器具製造業	兵庫県	製品の大部分は輸出されており、特に中国向け（神戸港経由）が多い。
N 社	窯業・土石製品製造業	兵庫県	南アフリカやオーストラリアを中心に各国に輸出しており、主に神戸港を利用している。

注：上記 14 社中、斜体文字の 3 社（C 社、E 社、L 社）は国際物流との関わりがない。

2. ヒアリング結果

2 - 1 . 交通インフラに対する評価

(1) 港湾、空港

ヒアリングを行った企業の多くは港湾、空港を利用しているものの、実際には物流業者に委託しており、港湾、空港の利用上の問題点までを把握している企業は少なかった。

これは、例えば輸出の場合、物流業者に貨物を渡した段階から、輸送の責任は物流業者に移るため荷主としては関心を持ちにくいという面が影響しているものと考えられる。

その一方で、港湾・空港の問題点を荷主も含めた産業界の関心事にすることが、これまで弱かったことも要因として推察される。

また、港湾、空港の問題点として荷主が把握している事項も、コスト、便数、専門業者等のソフト面が多く、ハード面に関してはアクセス道路に対する問題指摘にとどまっている。

例えば、舞鶴市に立地しているF社は、大阪港や神戸港を利用することがほとんどで、舞鶴港の利用については、コスト面、便数面、梱包専門業者の不在等から難しいと指摘している。

また、問題点指摘ではないが、神戸港利用が多いM社が、神戸港利用の理由として、製品の梱包を安心して任せられる梱包業者が神戸港にいることを挙げており、これが他港利用の障害となっている場合もある。

(2) 道 路

前述の港湾へのアクセス道路も含めて、道路に対する問題指摘は多く、これらすべてが国際物流関連とは言えないものの、間接的な国際物流も意識して、その多くを真摯に受け止める必要がある。

そこで、道路に対する評価（苦情等）について、特定の道路、特定の箇所、特定の地域、その他に分類して整理すると、次のとおりである。

特定の道路

【名阪国道】

昨年の名阪国道や東名阪の雪害で、関西から名古屋方面への輸送が大混乱した。[A社]

名古屋方面に製品を配送する場合、名神自動車道が渋滞していたり、高速道路料金が高いことを考えると西名阪・名阪国道経由となるが、西名阪・名阪国道では冬の凍結で通行止めが発生する場合があります、非常に困る。[B社]

原材料は名古屋港から入ることも多く、その際は名阪を利用しているが、道路がクネクネ曲がっているため、以前積み荷を落としてしまったこともある。[D社]

名阪国道は、事故による渋滞が多い道路で、毎日1回は事故が起こっている感じである。特に、雪や凍結時には、慣れない運転手も多く、事故が多発している。[E社]

名古屋方面への搬送が多く、名阪国道の利用も多いが降雪で止まることがある。[J社]

【阪和道路】

阪和道路の海南以南が片側1車線しかないため、週末は必ず渋滞しており、観光シーズンも混んでいる。[E社]

阪和道路は降雪に弱く、併行する一般道路は大雨時に水没することもある。[J社]

【国道24号】

奈良市内の特に京都向きがよく混んでおり、木津町を越えると2車線しかないため慢性的に渋滞しており、拡幅が必要である。[C社]

大久保付近の国道24号バイパスも、つなぎがよくないので利用しにくい。[C社]

【南阪奈道路】

南阪奈は料金が高いのに、ETCもないのもおかしい。[C社]

【北陸自動車道】

北陸に主要工場があるため、雪の影響がある。特に、北陸自動車道では慣れていないドライバーが、事故や渋滞の原因になることが多い。[G社]

【阪神高速・環状線】

阪神高速道路の環状ルートは、余分に多く走らせるため、非効率である。[F社]

阪神高速道路で環状線に乗って直ぐ降りるときなど、車線シフトを連続して行う必要があり、かなり運転が難しい。[H社]

特定の箇所

【宝塚IC付近】

中国自動車道の宝塚IC付近における渋滞は、どうにかならないのか。[G社]

広島方面への輸送では、名神高速道路の宝塚ICで、ランプウェイの渋滞が本線まで影響していて混んでおり、大きな問題である。[H社]

中国自動車道の宝塚ICで一般道路との取付部付近は、出入の自動車の動線が交錯しやすいため危ない。[L社]

【京都南IC付近】

京都南の上り出口、すぐ国道1号に接続するところは、ETCゲートと対応車線が少ないため、他のゲートよりETCゲートの方が混んでいる。[L社]

【須磨IC付近】

須磨付近など、せっかくETCが設置されていても、そこに辿り着くアプローチ道路が渋滞していることもあり、ETCの効果が発揮されていない場合がある。[D社]

【名神高速・天王山付近】

名神高速道路の天王山（梶原トンネル）は事故が多い。京滋バイパスを大山崎でつながらず、天王山（梶原トンネル）の大阪寄りにつないでほしかった。[L社]

特定の地域

【大阪市内の混雑】

本社（大阪市内）から朝出発したトラックが、枚方に着くのが昼過ぎになることもあるくらい混雑している。[A社]

大阪湾岸線は空いているが、取り付くアプローチルート（ex.阪神高速道路）が混んでいる。[A社]

北大阪や京都方面に配送する場合、大阪市内を通らねばならず、交通渋滞で不便を感じている。[B社]

【東大阪地域】

阪奈道路が国道 170 号との交差点周辺が混んでいて、大阪市内への進入が難しい。[C社]

東大阪市、八尾市付近も全般的に混んでいる。特に東大阪市は、広域幹線道路の東西と南北が交差する要衝であるにもかかわらず、交通インフラが弱い。[C社]

【京都市内】

京都府内の工場から東京へ出張する際に、京都駅ではなく新大阪駅まで自動車で行って、新幹線に乗っている。それほど、京都市内へ行くのは不便である。[F社]

その他

【サービスエリアの空白区間（京滋バイパス）】

滋賀方面から尼崎方面に行く場合、京滋バイパスを通ると、サービスエリアがずっとなく、名神高速道路でも吹田まで、中国自動車道では名塩までないので、ドライバーの休憩など、安全面を考えると如何なものかと思う。[L社]

2 - 2 . 交通インフラに対するニーズ（要望等）

(1) 港湾、空港

前述のように、港湾、空港に対する関心は弱いが、アクセス道路に対するニーズ（要望等）とともに、コストや便数等のソフト面で若干の指摘がある。

例えば、舞鶴港に比較的近い工業団地に京都工場を有するN社は、対岸（韓国等）へ週2便就航し、コスト的にメリットがあれば、舞鶴港利用の可能性はあると指摘している。

また、アジア向けの輸出が多いG社は、関西国際空港の第2期完成によって、24時間運用が可能となれば、夕方出荷、翌朝現地到着が可能となるため、魅力があると指摘している。

(2) 道 路

道路に対するニーズ（要望等）について、 港湾・空港へのアクセス道路、 その他の特定道路、 ETCの設置、 高速道路の料金、 整備方式、 交通規制、 その他に分類して整理すると、次のとおりである。

港湾、空港へのアクセス道路

【第二京阪自動車道】

中継センターのある京都と関西国際空港を結ぶため、第二京阪自動車道は魅力のあるインフラ整備である。[G社]

【阪神高速・湾岸線】

阪神高速道路湾岸線が全線開通していないため、神戸空港へのアクセス利便性が弱く、既存の湾岸線の有効活用も阻害されている。[D社]

神戸港のポートアイランドで輸出品を船積しているの、阪神高速道路・湾岸線からのつながりが重要である。[I社]

【阪神高速・大和川線】

輸出に利用する大阪港、神戸港むけて、阪神高速道路・大和川線が重要である。[I社]

【名神・湾岸連絡線】

関西国際空港へのアクセス道路として、国土幹線自動車道路と阪神高速道路湾岸線へのつながりは、重要なインフラ整備である。[G社]

その他の特定道路

【第二名神】

樟葉～高槻にかけて、淀川を越える橋梁がない。リサイクルの共同輸送で、枚方市と高槻市の協力工場を廻ろうとすると、たいへんな時間ロスが生じてしまう。[C社]
三重県（菰野町）にも、奈良工場と同様の工場があり、滋賀県であれば配送可能であるが、国道477号が冬季（11月から）閉鎖されるため、三重工場と滋賀県の連携が図れていない。もし、このルートが確保できれば、奈良工場と三重工場が連携して、より有効な役割分担等が可能になってくる。[C社]

【京奈和自動車道】

大阪の外縁部に各社の物流センターや卸売企業等が立地してきており、これらにサービスする外縁部の環状道路（高速道路）の形成が望まれる。[A社]

京奈和自動車道は、木津～城陽間だけしかなく、せめて京滋バイパスまで直結させてほしい。また、中途半端な区間であるのに、料金を取るのも違和感がある。[C社]

国道169号も奈良市内で渋滞しており、バイパス整備が望まれる。[C社]

奈良から和歌山方面に向かうルートも郡山や橿原付近で渋滞が多く、京奈和自動車道の一部が細切れで供用されているが、通して4車線ないと効果がない。[C社]

関東方面への出荷も多く、運送業者は京奈和自動車道ができるとメリットが出るだろ

う。無料で開通すれば、早く運べるだけでなく、燃費もよくなるはずで、コストダウンの面で大きなメリットがある。[E社]

今後の道路整備については、京奈道路が、特に京都、滋賀方面むけの輸送にとって、極めて重要である。[I社]

【阪和自動車道】

海南～吉備間が4車線化すれば、渋滞も解消し、災害時（水害等）の閉鎖も考えられないため、抜本的に交通条件が向上する。[E社]

片側1車線と2車線では交通容量が全く違うため、往復4車線化は早急に実現してほしい。[J社]

【第二京阪道路】

工場や配送センターの立地上、滋賀と堺を結ぶ第二京阪への期待が一番大きい。この期待は運送業者からも聞いている。[J社]

【阪神高速・湾岸線】

また、湾岸線と名神高速道路や阪神高速道路3号神戸線が繋がっていないため、神戸における湾岸線の東西交通分散機能が発揮できていない。[D社]

【阪神高速・大和川線】

ベイエリアの活用を促進するためには、都心を通過せずに全国の道路ネットワークにつなげるルートの整備が望まれる。[A社]

この整備によって、大阪市内を通らずに北大阪、京都方面に行けると良い。[B社]
例えば、尼崎（工場）から八尾付近に昼間行くときは、阪神高速道路の湾岸線は空いているが、それに続く阪神高速道路の環状線や松原線等が混んでおり、大和川線が整備されると格段に改善される。[L社]

【阪神高速・淀川左岸線】

ベイエリアの活用を促進するためには、都心を通過せずに全国の道路ネットワークにつなげるルートの整備が望まれる。[A社]

ETC設置

【京都南IC】

名神高速道路の京都南IC（上り）では、ETC自動精算バーが1箇所のみで、常時混雑し本線まで渋滞しており、ETC精算バーの早期増設を要望する。[D社]

【第2阪奈】

大阪～奈良間を頻繁に行き来しているが、第2阪奈有料道路の料金所にETC装置がなく、不便であるため早期設置を要望する。[D社]

【ハーバーハイウェイ】

ポートアイランドと六甲アイランドの間をよく行き来するが、その度に通行料金を支払うのではなく、スムーズに行き来できるようにしてほしい。[D社]

高速道路の料金体系の改善

【料金水準】

日本の高速道路料金は、世界的にみても高過ぎる。外国はただの道路が大半である。

[F社]

高速道路の料金が高い。[G社]

高速道路料金は、本来はいずれ無料になるはずなのが、いつまでも有料のままであり、少なくとも採算が取れているところは値下げしてほしい。[L社]

日高港の集荷や産業立地を考えた場合、ハードとしての高速道路ができて、高速道路料金はコストアップ要因になるため、ネックになっている。[E社]

物流コストのうち保管費コストは削減してきたが、輸送費だけは削減できていない。欧米は物流コストも下がってきていると聞いているが、日本ではなかなか下がらないようである。[H社]

【料金所】

高速道路の運賃は、幾つもの体系があって、しかも途中での料金所も多く、走行側から言えば非効率に見え、一元化が望ましい。[A社]

高速道路によって運営会社が異なるので、料金をその都度徴収されるのが不便である。

[B社]

整備方式の工夫

【重点整備】

高速道路の場合、着工してから 10 年くらいかけて完成することも多く、この期間を短縮するため、優先順序を付けて、予算の傾斜配分が望まれる。[D社]

高速道路の整備は、部分部分で止まってしまっていて、ほとんど効果を発揮していないところがあるが、整備するのなら一気に成に整備して、整備済み部分だけでもそれなりの効果が出るようにしてほしい。[L社]

交通規制の改善

【都心乗り入れ規制】

ハード整備だけでなく、首都圏のような都心への乗り入れ規制などは考えないのか。

物流車は止められると困るが、弊社であればマイカー通勤は禁止している。[A社]

【駐車取締】

高速道路よりも、一般道路の渋滞を改善してほしい。駐車取締規制で改善してきているが、依然として路上駐車が無法地帯もある。[D社]

【チェーン規制】

降雪時のチェーン規制が後手後手になっていて、チェーン規制が掛かる頃には雪が解けていて、隣の規制の掛かっていない区間で新たに問題が生じている。[G社]

その他（情報支援）

山の中やトンネル内で渋滞してしまうと、ドライバーと連絡が取れないときがある。

[G社]

トラックの運転手もアクセスしやすいように、渋滞情報の充実を希望する。[G社]
道路渋滞の場合、情報が少なすぎる。いつまで待てばいいとか、次善の策が取れるよ
うな見通し情報がない。[G社]

(3)府県の企業誘致担当部局へのヒアリングのまとめ(概要)

インフラの重要性

一般的に、企業が立地場所を決定する際の条件は、生産インフラ(土地、水、電気、
既存工場との距離)、交通インフラ、居住インフラ(従業員むけ)であると、近年の誘
致経験から認識している。

特に海外物流がある企業を誘致する場合、港湾、空港、アクセス道路は極めて重要で
ある。

スピード重視の国際物流

近年、国際物流も生産工程との整合性を求められて時間が厳しくなっており、今
の日本の港湾や空港でのスピードの弱さが放置され、その一方で時間への要請がさら
に強まれば、国内生産の限界が再度出てくる危険性がある。

こうした状況下で企業の国内立地を促進するには、港湾と空港の24時間化など、手
続きの簡略化と円滑化が不可欠である。

リダンダンシー重視の企業立地

近年、高速道路から近いことは当たり前のことであり、複数のルートが利用できて、
どちらかが事故等でストップしても、別のルートがあるというリダンダンシーが、企
業が立地場所を選定する際に大きく評価されている。

これは、JITの世の中になっていて時間指定が厳しくなっていることもあるが、そ
れだけでなく、在庫を持っていないため、1~2時間の遅れは吸収できても、1~2
日の遅れは吸収できず、生産がストップするという致命的な影響を及ぼすことになり、
少々遅れても、何とか輸送できるリダンダンシーが極めて重視されていることを示し
ている。