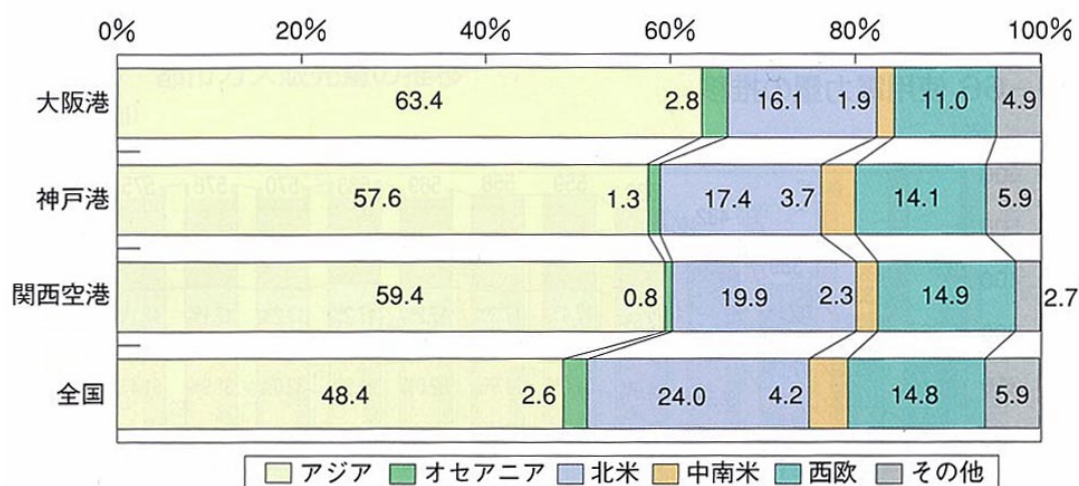


②相手地域別貿易

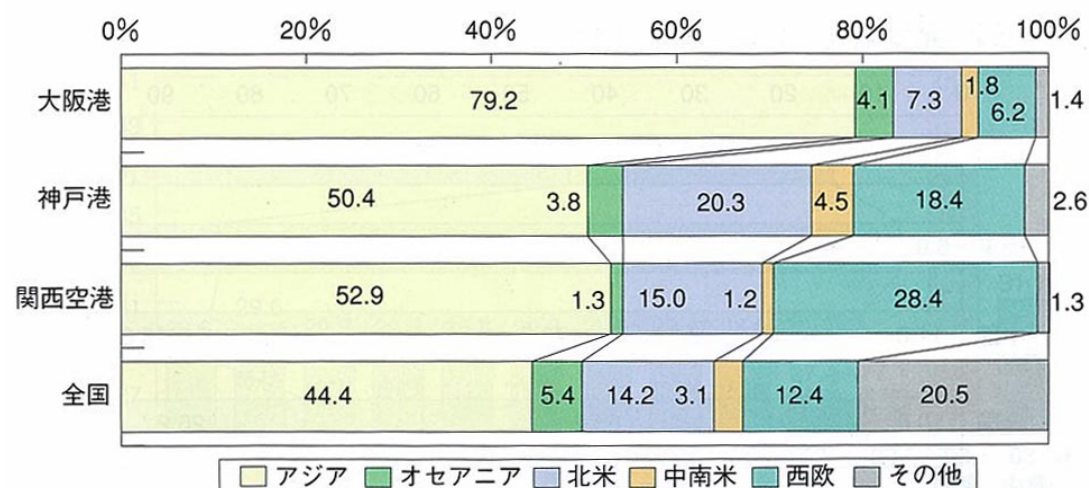
関西の国際港湾と国際空港における相手地域別の輸出入額の状況を見ると、輸出入ともにアジアとの割合が5割を超えて高いのが特徴的である。特に、大阪港の輸入では、約8割と圧倒的なシェアを占めている。

図1-3

関西主要港の相手地域別輸出額割合(2005年)



関西主要港の相手地域別輸入額割合(2005年)



資料)財務省、大阪税関、神戸税関「平成17年貿易額確定値資料」(本ページいずれも)

出典:「2006年版 関西活性化白書」(財)関西社会経済研究所

2. インフラに対する企業ニーズの把握

(1) 企業ニーズの把握方法

① ニーズ把握の作業手順

近畿圏における交通インフラに対する企業ニーズを把握するため、前述のように整理した企業（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）を対象に、下記のフロー図に示す手順によって、アンケート調査及びヒアリング調査を実施した。

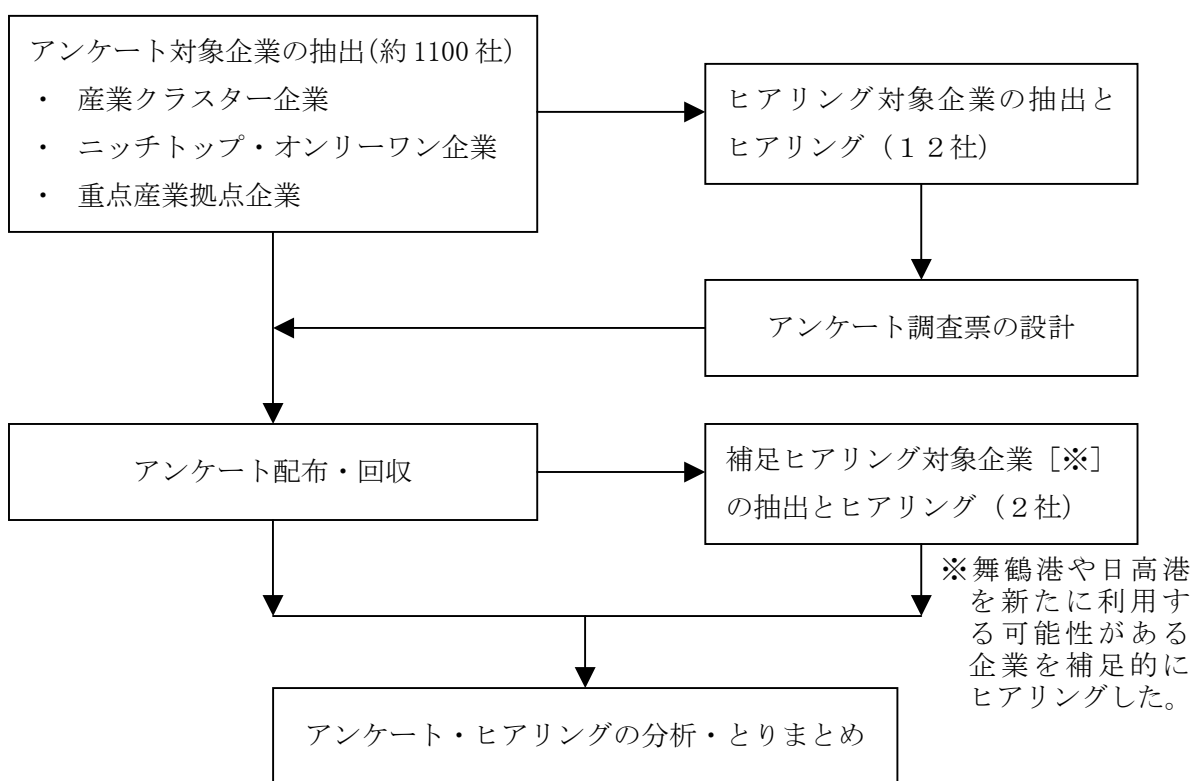


図2-1 アンケート調査及びヒアリング調査の手順

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 경우가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。

表2-1 アンケートの配布・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)交通インフラに対する企業の評価

①物流に対する問題意識

- ヒアリング調査では、対象企業の多くは国際物流に関わりのある企業であったものの、貨物の取り扱いが物流業者に委託しているため、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いことが明らかになった。
- こうした傾向は、アンケート調査でも確認でき、アンケート対象企業の国際物流への関わりは不明ではあるが、港湾・空港の利用に当たっての問題点を「わからない」と回答した企業がかなり多くなっている。
- なお、港湾・空港の利用に当たって「問題がある」とした企業の割合は、中小企業(15%)よりも大企業(40%)の方が高く、これは大企業の物流の方が港湾・空港をよく利用しているためと推察される。

表 2-2 港湾・空港利用に当たっての問題の有無

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

②港湾・空港に対する評価

- 前述のように、港湾・空港を利用している企業であっても、その利用上の問題点までを把握している企業は少なく、不十分ながらも把握している港湾・空港の問題点も、アクセス道路や、コスト、便数等のソフト面に絞られている。
- ただし、府県の企業誘致担当部局へのヒアリングによると、海外物流の取り扱いがある企業の誘致に当たっては、港湾、空港、アクセス道路は極めて重要な立地要因となっている。

③高速道路に対する評価

(全般的評価)

- アンケート調査で「現在、高速道路の利用に当たって問題がある」と回答した企業は5割強あり、港湾・空港へのアクセスにも重要な役割を果たす高速道路に対する不満は大きい。
- なお、「問題がある」とした企業の割合は、中小企業(50%)より大企業(66%)が高く、その分だけ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関心も強いと推察される。

表 2-3 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	- -

(問題箇所)

- アンケート調査で、問題のある箇所（路線、区間）を尋ねたところ、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 2-4 高速道路の問題箇所（複数回答）

	回答数	3 名神 高速 道路 瀬田 東 ～ 大 山 崎 ⑧	4 名神 高速 道路 大 山 崎 ～ 吹 田 ④	6 近 畿 自 動 車 道 吹 田 ～ 門 真 ①	2 7 中 国 自 動 車 道 吹 田 ～ 神 戸 ③	7 1 阪 神 高 速 道 路 1 号 環 状 線 ⑤	7 3 阪 神 高 速 道 路 3 号 神 戸 線 ①	7 7 阪 神 高 速 道 路 1 1 号 池 田 線 ⑤	7 9 阪 神 高 速 道 路 1 3 号 東 大 阪 線 ⑤
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

- さらに、問題が多い箇所での問題状況を尋ねると、「常時、渋滞している」が最も多く、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 2-5 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

(ランプ)

○アンケート調査で、問題のあるランプを尋ねると、吹田（32%）」が最も多く、次いで京都南（16%）、豊中（8%）が続いている。

表 2-6 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
		②	①	③	⑤	⑤	④
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

○問題とする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。

(管理・運営)

○アンケート調査で高速道路の運営・管理等に関する問題点を尋ねると、「高速道路料金が低い」ことが最も多く指摘され、8割強という極めて大きな割合で問題とされている。

○次いで、「走行途中で何度も料金を払う」問題も半数の企業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2-7 高速道路の運営・管理等に関する問題点（複数回答）

	回答数	高速道路料金が低い	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

④一般道路

(全般的評価)

○アンケート調査で、高速道路以外の一般道路についても質問しており、「利用に当たって問題がある」と回答した企業は4割強あった。

○なお、「問題がある」とした企業の割合は、身近な道路も対象になるためか、中小企業と大企業で大きな変わりはない。

表2-8 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

(問題箇所)

○アンケート調査で、問題のある箇所（路線、区間）を尋ねたところ、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2-9 一般道路の問題箇所（複数回答）

	回答数	国道1号 大阪～京都 ①	国道1号 京都～滋賀県内 ⑤	国道2号 大阪～神戸 ②	国道9号 京都～亀岡 ④	国道43号 ③	国道171号 高槻～京都 ⑤	中央環状線 吹田～東大阪 ⑤
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

○また、問題指摘の多い箇所について、その問題状況を尋ねると、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。

○さらに、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、国道2号の大阪～神戸間では、「違法駐車が多い」問題も指摘の比率が高い。

表2-10 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

注：上位5位までの問題箇所を抽出