

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

◆近畿地域での企業等の連携について

▶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、海外と関係を持つ企業、大阪湾ベイエリアに関係を持つ企業が多い。

✓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、海外と関係を持つ企業、大阪湾ベイエリアに関係を持つ企業が多い。
 ✓大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業の販売先・仕入れ先は、(大阪湾ベイエリアに拠点を有していない企業に比べて)「大阪湾ベイエリア」「兵庫県(内陸部)」「北海道・東北地方」「海外」にある比率が高い。
 ✓大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業の仕入先・調達先は、(大阪湾ベイエリアに拠点を有していない企業に比べて)「大阪湾ベイエリア」「東京都を除く関東地方」「中国・四国・九州地方」「北海道・東北地方」「海外」にある比率が高い。

主な販売先・納品先、仕入先・販売先 (3つまで)

販売先・納品先 (拠点あり: n=200、拠点なし: n=321)

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
あり	30 39.0%	31 40.3%	21 27.3%	17 22.1%	3 3.9%	2 2.6%	18 23.4%	13 16.8%	19 24.7%	20 26.0%	13 16.9%	2 2.6%	11 14.3%	200
なし	15 11.5%	71 54.6%	8 8.2%	20 15.4%	2 1.5%	7 5.4%	37 28.5%	39 26.2%	39 30.0%	41 31.5%	29 22.3%	3 2.3%	15 11.5%	321

仕入先・調達先 (拠点あり: n=179、拠点なし: n=278)

	大阪府(ベイエリア)	大阪府(内陸)	兵庫県(ベイエリア)	兵庫県(内陸)	和歌山県(ベイエリア)	和歌山県(内陸)	その他近畿地方	東京都	関東地方(東京都除く)	中部・北陸地方	中国・四国・九州地方	北海道・東北地方	海外	合計
あり	33 41.3%	24 36.3%	26 32.5%	7 8.8%	8 7.5%	0 0.0%	21 26.3%	4 5.0%	11 13.8%	4 5.0%	12 15.0%	3 3.8%	23 28.8%	179
なし	15 10.9%	74 54.0%	5 3.6%	17 12.4%	2 1.5%	2 1.5%	50 36.5%	22 16.1%	15 10.9%	28 20.4%	19 13.9%	2 1.5%	27 19.7%	278

13

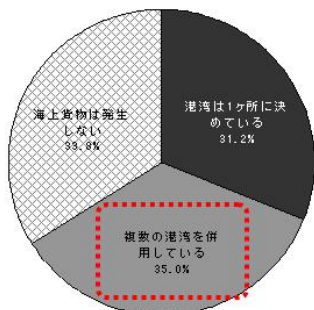
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

◆物流について

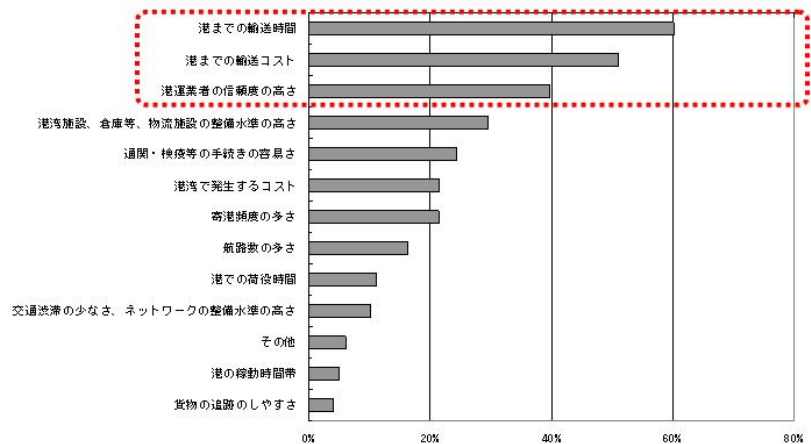
▶同一の海上貨物に対して、複数の港湾を併用する企業の比率が最も高い。同一の国際航空貨物に対しては、空港を1ヶ所に決めている企業の比率が最も高い。

▶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、「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」が主に重視されている。

同一の海上貨物に対する港湾の使い分け [N=157]



港湾の使い分けに際して重視する点(5つまで) [回答:98社, N=259]

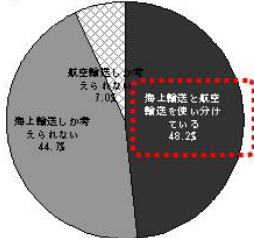


14

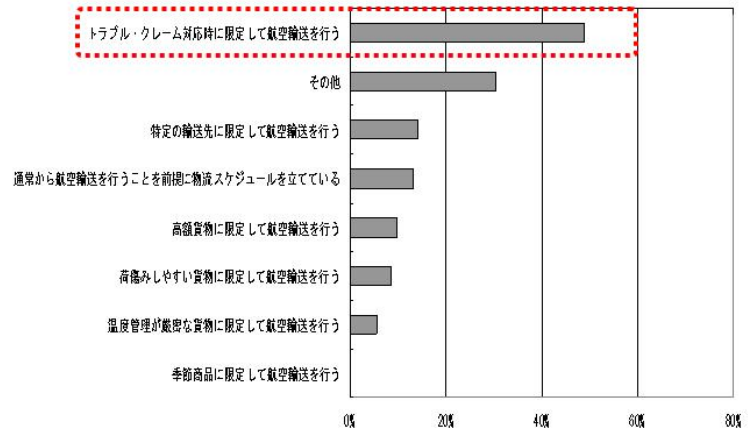
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶同一の貨物に対する海上輸送と航空輸送を使い分けている企業が多く、今後も海上輸送と航空輸送を使い分けたいというニーズが高い。航空輸送を行うケースとしては、「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。

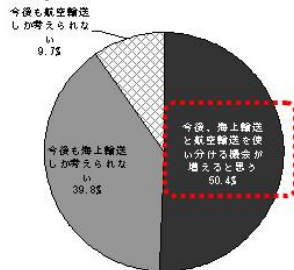
同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け
【N=114】



航空輸送を行うケース(3つまで) 【回答:92社、N=120】



今後の同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け
【N=113】



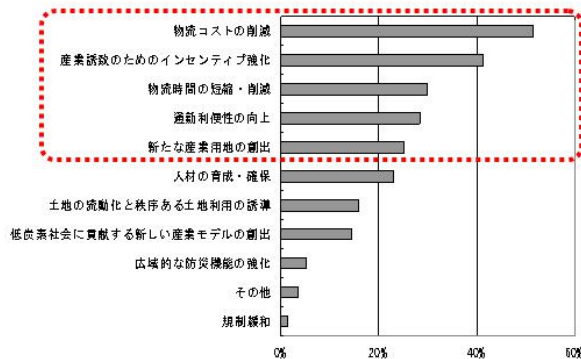
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

◆近畿の産業立地促進及び大阪湾ベイエリアの国際競争力向上に向けた課題と方策について

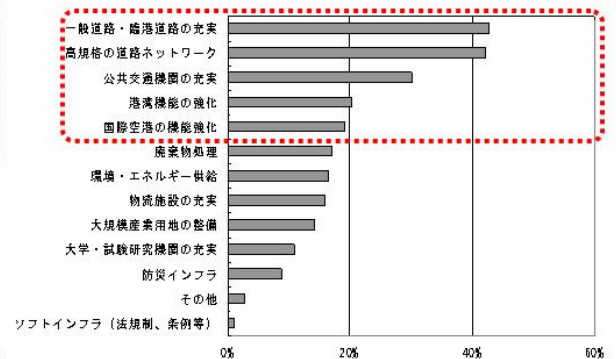
▶ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要な課題として、「物流コストの削減」「産業誘致のためのインセンティブ強化」「物流時間の短縮・削減」「通勤利便性の向上」「新たな産業用地の創出」が主なものとして挙げられている。

▶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重要なインフラとして、「一般道路・臨港道路の充実」「高規格の道路ネットワーク」「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」が主なものとして挙げられている。

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重要な課題(3つまで)
【回答:194社、N=466】



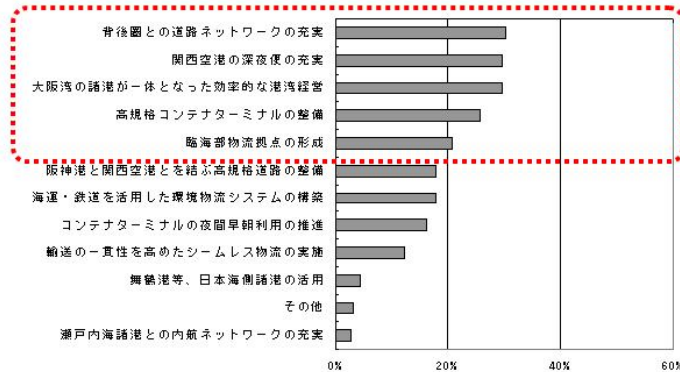
ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要なインフラ(3つまで)
【回答:183社、N=441】



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

▶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、「後背圏との道路ネットワークの充実」「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」「高規格コンテナターミナルの整備」「臨海部物流拠点の形成」が主なものとして挙げられている。

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(3つまで)
【回答:178社、N=377】



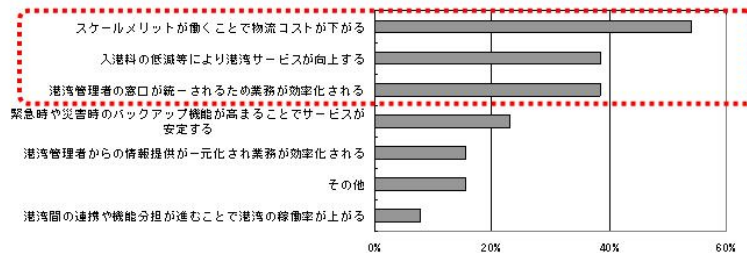
17

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

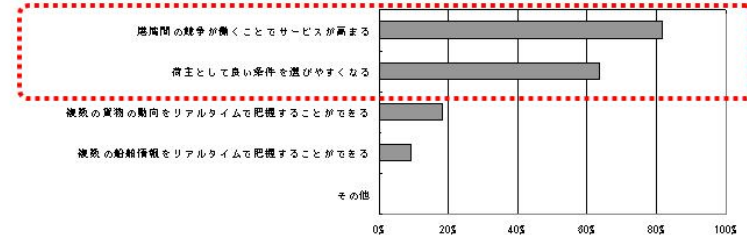
◆複数の港湾が一体となった効率的な港湾運営(広域連携)について

▶港湾の広域連携により期待されることとして、「スケールメリットが働くことで物流コストが下がる」「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。
▶複数の港湾の広域的な情報提供により期待されることとして、「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」が主なものとして挙げられている。

港湾の広域連携を進めることによって期待されること(3つまで) 【回答:13社、N=26】



複数の港湾が広域的に情報提供することによって期待されること(3つまで) 【回答:11社、N=19】

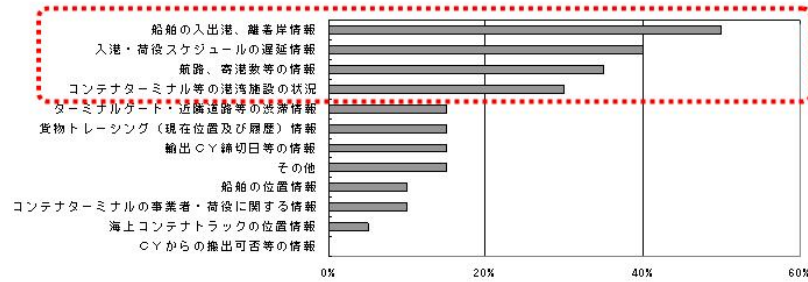


18

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

▶ 港湾物流関係に必要な情報として、「船舶の入出港、離着岸情報」「入港・荷役スケジュールの遅延情報」「航路、寄港数等の情報」「コンテナターミナル等の港湾施設の状況」が主なものとして挙げられている。

港湾物流関係に必要な情報(いくつでも)【回答:20社、N=48】



19

1. 回答企業の属性(概要)

【全体】

- 資本金5千万円超～1億円以下の企業からの回答が最も多い(21.0%)
- 基礎素材型産業の企業からの回答が最も多い(29.3%)
- 大阪府に本社を有する企業からの回答が最も多い(52.8%)

【ベイエリアの拠点有無別】

- ベイエリアに拠点を有する企業では、資本金10億円以上の企業からの回答が最も多い(19%)
- ベイエリアに拠点を有する企業では、基礎素材型産業の企業からの回答が最も多い(34.5%)

20

1. 回答企業の属性(詳細)

◆全体◆

資本金 (n=233)

	1千万円以下	1千万円超～3千万円以下	3千万円超～5千万円以下	5千万円超～1億円以下	1億円超～3億円以下	3億円超～10億円以下	10億円超	合計
合計	13 5.6%	36 15.5%	29 10.7%	49 21.0%	37 15.9%	38 16.3%	35 15.0%	233 100.0%

業種 (n=229)

	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他	合計
合計	0 0.0%	21 9.2%	39 17.0%	67 29.3%	33 17.0%	0 0.0%	3 1.3%	42 18.3%	4 1.7%	14 6.1%	229 100.0%

近畿地域内の拠点数 (n=165)

拠点数	生産拠点	物流拠点	研究開発拠点
1箇所	107	79	60
2～5未満	49	21	4
5以上	9	4	0

ベイエリアの拠点立地の有無 (n=223)

	あり	なし
物流拠点	45	135
生産拠点	60	142
研究開発拠点	29	125
合計	134	402

本社所在地 (n=233)

	福井県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	東京都	関東地方 (東京都除く)	中部・北陸 地方	中国・四国 地方	九州地方・ 沖縄	北海道・東 北地方	合計
合計	6 2.6%	15 6.4%	16 6.9%	123 52.8%	44 18.9%	3 1.3%	10 4.3%	15 6.4%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.4%	0 0.0%	0 0.0%	233 100.0%

◆ベイエリア拠点有無別◆

資本金 (拠点あり: n=84、拠点なし: n=150)

	1千万円以下	1千万円超～3千万円以下	3千万円超～5千万円以下	5千万円超～1億円以下	1億円超～3億円以下	3億円超～10億円以下	10億円超	無回答	合計
あり	5 6.0%	12 14.3%	9 10.7%	13 15.5%	14 16.7%	15 17.9%	16 19.0%	0 0.0%	84 100.0%
なし	8 5.3%	24 16.0%	16 10.7%	36 24.0%	23 15.3%	23 15.3%	19 12.7%	1 0.7%	150 100.0%

業種 (拠点あり: n=84、拠点なし: n=150)

	農林水産業・鉱業	建設業	生活関連型	基礎素材型	加工組立型	情報通信業	運輸・倉庫業	卸売業	小売業	その他	無回答	合計
あり	0 0.0%	3 10.7%	12 14.3%	29 34.5%	12 14.3%	0 0.0%	2 2.4%	14 16.7%	0 0.0%	5 6.0%	1 1.2%	84 100.0%
なし	0 0.0%	12 8.0%	27 18.0%	38 25.3%	27 18.0%	0 0.0%	1 0.7%	28 18.7%	4 2.7%	9 6.0%	4 2.7%	150 100.0%

21

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(概要)

【全体】

- 生産拠点の設置に対する今後の方針は、18.1%が「国内生産拠点を集約・再編を検討している」と回答
- 拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいか問いには、すべての役割について「国内を重視する」の回答が最も多く、特に「技術開発」(77.8%)、「試作」(71.3%)で「国内を重視する」割合が高い。
- 生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点は、生産拠点が「労働力の確保」(60.0%)、物流拠点が「市場の近接性」(58.9%)の回答が最も多い。なお、「港湾を利用できる」と回答した割合は生産拠点(9.5%)、物流拠点(16.7%)となっている。
- 知っている企業立地支援策については、「税制優遇」の回答が最も多い(78.9%)
- 開設が考えられる地域は、「大阪市地域」の回答が最も多い(27.9%)
- 開設が考えられる事業所の用途は、件数・面積共に「物流拠点」の回答が最も多い(152,230m²、11件)
- ベイエリアの魅力は、「高速道路の利便性」と「輸出入の利便性」、「港湾の利便性」の評価が比較的高いものの、総じて評価されていない状況にある。
- 有用と思われる行政支援策は、「助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実」(58.7%)の回答が最も多い。なお、「インフラの整備」の回答は13.3%となっている。

22

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(概要)

【バイエリアの拠点有無別】

- 生産拠点設置に対する今後の方針は、バイエリアに拠点がある企業では14.5%が「国内生産拠点を集約・再編を検討している」と回答、同じく、バイエリアに拠点が無い企業では、20.1%が「国内生産拠点を集約・再編を検討している」と回答
- 拠点の役割ごとに国内・海外どちらが望ましいかの問いには、バイエリアの拠点の有無に関わらず、すべての役割について「国内を重視する」の回答が最も多い
- 生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点は、バイエリアの拠点の有無に関わらず、生産拠点が「労働力の確保」、物流拠点が「市場の近接性」の回答が最も多く、バイエリアに拠点がある企業の方が「市場への近接性」を重視している
- 知っている企業立地支援策については、バイエリアに拠点がある企業では「税制優遇」の回答が最も多い(78.5%)、同じく、バイエリアに拠点が無い企業では「課税の特例」の回答が最も多い(43.5%)
- 開設が考えられる地域は、バイエリアの拠点の有無に関わらず、「大阪市地域」の回答が最も多い
- 開設が考えられる事業所の用途は、バイエリアに拠点がある企業では件数、面積共に「物流拠点」の回答が最も多い(151,630m²、8件)同じく、バイエリアに拠点が無い企業では件数、面積共に「生産拠点」の回答が最も多い(58,900m²、5件)
- バイエリアの魅力は、バイエリアに拠点がある企業では「高速道路の利便性」と「市場への近接性」、「本社への近接性」の評価が比較的高いものの総じて認知されていない状況にある。同じく、バイエリアに拠点が無い企業では「輸出入の利便性」と「港湾の利便性」、「高速の利便性」の評価が比較的高いものの総じて認知されていない状況にある。

23

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

◆全体◆

方針	件数	割合
上記については特に検討していない	107	47%
国内生産拠点を集約・再編を検討している	41	18%
生産拠点を持っていない	39	17%
国内生産拠点での組立機能への特化を検討している	19	8%
その他	14	6%
国内から海外へ生産拠点のシフトを検討している	13	6%
海外の生産拠点での組立機能への特化を検討している	8	4%
海外の生産拠点を日本国内へ戻すことを検討している	0	0%
合計	241	

役割	国内を重視する	やや国内を重視する	どちらでもない	やや海外を重視する	海外を重視する	合計
技術開発	77.8%	7.9%	12.3%	1.0%	1.0%	100.0%
試作	71.3%	10.9%	14.9%	1.0%	2.0%	100.0%
部品・部材の生産	40.4%	12.4%	26.9%	12.4%	7.8%	100.0%
重要な部品・部材の生産	56.7%	18.6%	17.5%	3.6%	3.6%	100.0%
組立	43.2%	15.8%	24.7%	10.0%	6.3%	100.0%
技術員等の育成	67.0%	15.8%	13.8%	2.5%	1.0%	100.0%

生産拠点・物流拠点を考える際に重視する点 生産拠点 n=785 物流拠点 n=701

	生産拠点		物流拠点	
	件数	割合	件数	割合
労働力の確保	114	60.0%	69	38.3%
市場への近接性	89	46.8%	106	58.9%
従業員の通勤の便	80	42.1%	55	30.6%
関連企業への近接性	59	31.1%	51	28.3%
地価	52	27.4%	53	29.4%
周辺環境からの制約が少ない	51	26.8%	35	19.4%
用地面積の確保が容易	47	24.7%	40	22.2%
高速道路を利用できる	47	24.7%	77	42.8%
賃金水準	44	23.2%	25	13.9%
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	42	22.1%	23	12.8%
本社への近接性	39	20.5%	38	21.1%
自治体等の助成・協力	28	14.7%	21	11.7%
輸出入の利便性	18	9.5%	33	18.3%
工業団地	18	9.5%	10	5.6%
港湾を利用できる	18	9.5%	30	16.7%
情報の集約性	12	6.3%	8	4.4%
大学や研究機関が近い	8	4.2%	2	1.1%
空港を利用できる	6	3.2%	10	5.6%
鉄道を利用できる	6	3.2%	8	4.4%
その他	5	2.6%	2	1.1%
他企業との共同立地	2	1.1%	5	2.8%
合計	785		701	

【知っている企業立地支援策】

支援策	件数	割合
課税の特例	127	70.6%
政府系金融機関の低利融資	103	57.2%
小規模企業等への設備資金の無利子貸付	30	16.7%
(財)食品流通構造改善促進機構の債務保証	4	2.2%
企業立地情報等に関するワンストップサービス	17	9.4%
その他企業立地促進法	2	1.1%
税制優遇	142	78.9%
補助金・助成金等	120	66.7%
規制緩和	36	20.0%
金融支援	58	32.2%
手続き支援	6	3.3%
その他自治体の支援策	2	1.1%
合計	647	

24

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

国内での拠点・事務所開設 (n=230)

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	合計
合計	15 6.5%	20 8.7%	87 16.1%	86 37.4%	72 31.3%	230 100.0%

大阪湾ベイエリアでの操業 (n=226)

	非常に関心がある	やや関心がある	普通	あまり関心がない	全く関心がない	合計
合計	8 3.5%	15 6.6%	43 19.0%	84 37.2%	76 33.6%	226 100.0%

大阪湾ベイエリアへの事業所の開設 (n=229)

	ある	ややある	分らない	あまりない	全くない	合計
合計	9 3.9%	4 1.7%	32 14.0%	71 31.0%	113 49.3%	229 100.0%

開設が考えられる地域 (n=59) 有効回答数

	京東圏(播磨地区)	神戸圏(阪神地区)	大阪圏(大阪府東部)	大阪圏(大阪府北部)	和歌山北前	分らない	合計
合計	1 2.3%	5 11.0%	11 25.6%	12 27.0%	8 14.0%	4 9.3%	16 34.9%

【開設が考えられる用途と必要用地面積】

開設(新設・移転)する事業所の用途(n=23) (m²)

	生産拠点	物流拠点	研究開発拠点	オフィス・事務所	その他	分らない	合計
計	76,900	152,230	6,900	4,350	0	0	240,380

	生産拠点	物流拠点	研究開発拠点	オフィス・事務所	その他	分らない
面積検討有	9	11	5	6	1	16
面積検討有	7	8	4	4	0	0

ベイエリアの魅力について (n=188)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
市場への近接性	28	51	90	8	9	186
関連企業への近接性	12	42	107	14	10	185
本社への近接性	23	46	83	21	14	187
労働力の確保	16	40	104	19	6	185
自治体等の助成・協力	2	37	133	10	5	187
用地面積の確保が容易	7	42	113	18	6	186
地価	3	19	116	35	14	187
賃金水準	1	10	142	27	5	185
輸出入の利便性	24	77	83	1	2	187
情報の集約性	6	52	112	12	5	187
都市基盤の整備(電力・工業用水等)	9	68	94	8	5	184
大学や研究機関の近さ	2	37	118	21	7	185
周辺環境からの制約の少なさ	10	37	116	17	6	186
工場用地がある	9	37	129	5	2	182
従業員の通勤の便	7	46	86	35	14	188
他企業との共同立地	2	19	149	9	5	184
港湾の利便性	23	63	91	2	2	187
空港の利便性	17	60	97	8	6	188
高速道路の利便性	24	82	73	6	3	188
鉄道の利便性	3	40	107	24	7	187
その他	0	2	41	1	1	45

【大阪湾ベイエリアの大型産業立地の業績への波及効果】

業績への波及効果 (n=199)

	大いに波及効果がある	波及効果がある	あまりない	合計
合計	8 4.0%	35 17.6%	156 78.4%	199 100.0%

2. 生産・物流拠点及び研究開発拠点の立地について(詳細)

有用と思われる行政の支援策 (n=430) 有効回答数

助成金や固定資産税の税制面での優遇措置の充実	115	58.7%
土地利用等に関する規制の緩和	74	37.8%
融資制度等の資金面での優遇措置の充実	59	30.1%
人材紹介や人材情報の提供	42	21.4%
特にない	38	19.4%
インフラの整備	26	13.3%
工場敷地内緑地確保の柔軟化	26	13.3%
地元企業等に関する情報提供	15	7.7%
市場に関する情報提供	13	6.6%
アフターフォローの充実	9	4.6%
ワンストップサービスの充実	7	3.6%
大学等研究機関に関する情報提供	4	2.0%
その他	2	1.0%
合計	430	

※「インフラの整備」を選択した場合)特に有用なインフラ整備

港湾インフラの整備	・バース ・岸壁の整備
道路交通インフラの整備	・鉄道・阪急・JRからの通勤手段を整えて欲しい・通勤面からの交通インフラ整備・道路渋滞の緩和、高速料金の低減・湾岸道路
空港インフラの整備	・伊丹空港の存続 ・空港を韓国に少しでも近づける。便数の多い空港へ(寂しすぎる)
その他	・総合レジャー施設(提案書あり) ・鉄道事故の対応 ・経済特区でカジノを作るなど

ベイエリアからの撤退の可能性 (n=90)

	ある	ややある	分らない	あまりない	全くない	合計
合計	1 1.1%	3 3.3%	25 27.8%	20 22.2%	41 45.6%	90 100.0%

※「ある」と回答した理由

・何をしてもコストが高く、優遇措置も少ない

※「ややある」と回答した理由

・人員確保の面から
・近隣の宅地化進展による操業の困難性増大

撤退対象の社有地の規模 (n=11)

52,118m²