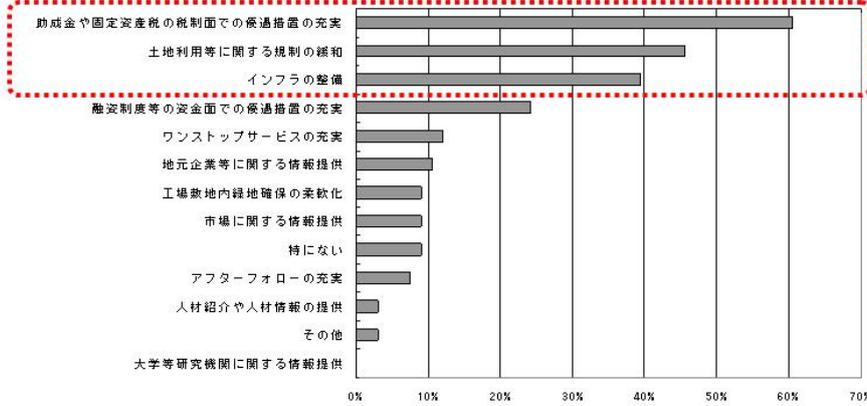


大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶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。

事業所開設に有用と思われる支援策(3つまで) [回答:66社・N=154]



有用なインフラ整備の内容(自由記述)

地域インフラの整備	・使用料の低減 ・コンテナヤードの整備 ・CY及び周辺施設の充実 ・トンネル等 ・映画、夢園内の整備 ・港湾の緩和 ・水深の確保 ・南港の港湾 ・岸壁の整備、再編
道路交通インフラの整備	・当区近接道路の拡充(抜種進行中) ・JR踏切の改良(道断時間が長い) ・使用料の低減 ・特殊車両の通行に支障のないこと ・アクセス道路、橋、トンネル施設の充実 ・高速道路 ・大阪港から尾道への高速道路 ・高速道路へのアクセス ・環状道路への進入道路の新設 ・南海電車石津川駅への急行、貨色の停車 ・港湾の解消
空地インフラの整備	・連絡橋の無料化 ・使用料の低減
その他	・税関留替等の規制緩和 ・臨岸道路のようなルートの設置 ・下水道整備

物流事業者

20

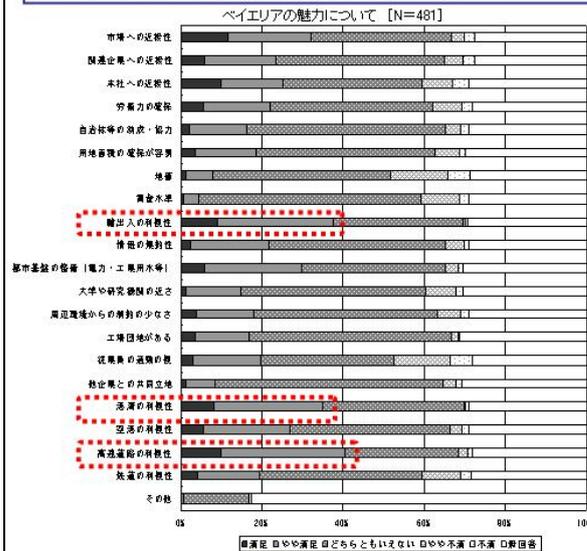
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

荷主企業

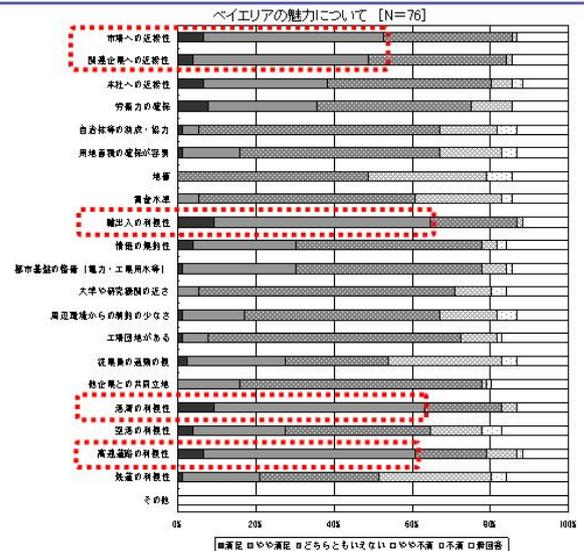
▶ベイエリアの魅力については、「高速道路の利便性」「輸出入の利便性」「港湾の利便性」の魅力は比較的评价されているものの、その他の魅力はほとんど認知されていない。大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業は、上記3項目に加えて、「市場への近接性」「本社への近接性」「都市基盤の整備」「従業員の通勤の便」の魅力と比較的评价している。

物流事業者

▶ベイエリアの魅力については、「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」は比較的评价されているが、その他の魅力はほとんど認知されていない。



荷主企業



物流事業者

21

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

▶ 大阪湾ベイエリアに事業所を開設するとした場合、「道路」「通勤・公共交通」「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」「港湾機能」「空港の機能」「資金調達・回収」「ベイエリアならではの立地リスク」「近隣住民との折衝」「周辺環境の悪さ」に関する課題が挙げられている。

大阪湾ベイエリアに事業所を開設するとした場合に課題となる点(自由記述)

● 道路に関する課題

大阪市内に入ってくるのに時間がかかりロスがかかる
ベイエリアから環状線に合流する高速の渋滞がひどい
道路インフラが不十分
阪神高速の上り(御田→大阪市内)が万年渋滞してる
朝夕高石大橋付近の交通渋滞がひどく時間がかかる
和歌山は高速道路に限りでも山脚部になるため、移動・輸送に不便である
道路の渋滞が多い、渋滞は渋滞する箇所が多い
大阪地区での東西間の道路が、渋滞がひどい
埋立ての出入口の交差点が混み合う(西四町の信号)、助松の信号が混み合う
海岸線から山手線への道路整備が必要
道路交通インフラの整備
物流面において、京阪神地域に交通を促す(都市部よりの不便さ)

● 通勤・公共交通に関する課題

従業員の勤務
通勤が不便
交通の便が悪い(交通費が高い)
交通アクセスが悪く、他府県からの乗客対応には向きなため、ベイエリアに事業所を開設するメリットは少ない
アクセスが不十分、生活利便性が低い
従業員の通勤の利便性
ニュートラム沿線に立地するが駅が遠い(バスは廃止されている)、地下鉄ニュートラムの交通費が高くコスト高
通勤手段が無い為不便
通勤手段で本当に苦労している、土曜日とか残業するとバスがない
港海地域への公共交通機関(電車、バス)の整備強化
公共交通機関でのアクセスが不便
従業員の勤務・生活の不便さ解消(通勤時間、交通、住宅、飲食店不足)
通勤の利便性低下
公共交通機関の電車等の利便性に問題がある、時間帯によって市内より行き帰りにこのまじく時間がかかる
従業員の通勤が不便
社員の通勤の利便性
交通の利便性
鉄道の便が悪い
鉄道の利便性が悪い
JR特急はるかが行くタカシに停まらない
特に和歌山は公共交通機関の整備が不十分であり、通勤等非常に不便

● 従業員の確保に関する課題

労働力確保
パート・アルバイトの確保に苦労している(西宮派)、国道43号線に近い工場は応募者が少ない
人材の確保

● 本社から離れる不利益に関する課題

本社からの通勤圏から(困難)外れる
本社、及び工場より離れてしまう(途中の阪神高速や中央大通り等の幹線道路が混雑する)
親会社(大阪市長狭区)から離れるので大問題

● 取引先・市場から離れる不利益に関する課題

他社との距離
一部取引先との近接性は高まるが、大部分の取引先との近接性は低下
一般家庭(ユーザー)からの遠くなるため移動時間・送料費のロス増大

● 立地に関する規制・手続きに関する課題

業種業種別の規制緩和
規制が多い
手続きが一本化されていない

● 港湾機能に関する課題

コンテナの搬出の頻度が低い

● 空港の機能に関する課題

空港のハブ化をすすめること

● 資金調達・回収に関する課題

投資の回収
資金

● ベイエリアならではの立地リスクに関する課題

地震リスク、液状化現象
地震リスク等のリスク高
地震の軟弱土に問題
津波、塩害(海に近い為)
将来考えられる「南海地震」が発生した場合、大阪湾ベイエリアはリスクが高いと判断

● 近隣住民との折衝に関する課題

工場開設後に立てられたマンションや地元住民からの騒音、振動、臭い等に対する苦情(現場基準以内であっても)近隣問題が多い

● 周辺環境の悪さに関する課題

周辺環境の悪さ、不法投棄、車裏り捨て他

22

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、各種許認可等」「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。

大阪湾ベイエリアに事業所を開設する
した場合に課題となる点(自由記述)

● 港湾の混雑に関する課題

「港の混雑がひどい」
・ 南港地区での機能的なコンテナ貨物等の渋滞
・ 南港のVの待機車両の混雑が目立つ
・ 南港地区のコンテナ滞留による交通渋滞の解消
・ トラック・トレーラーの待機場所
・ 南港内のD/Vでのコンテナ扱いの不備で道路上での待機時間が長く渋滞し、コンテナ回送の回転が悪い
・ 大阪南港地区の海上コンテナの混雑が酷く、合理的な業務が行えない
・ 取り扱ったコンテナ数に応じた港湾施設の整備を望む

● 道路に関する課題

・ 阪神高速神戸線、第二神明等の渋滞
・ 石津西町交差点付近の交通渋滞が激しい
・ 堺臨海部への進入道路を新設して欲しい
・ 渋滞と道路幅の狭さ
・ 臨海岸線は吾孫出口がいつも渋滞している
・ 全般的に道路交通に問題あり、整備されていない

● 高速道路の利用料金に関する課題

・ 高速道路の通行料が高い。(割引等の効果が限定的)
・ 営業用車両の高速代が高い
・ 通行料が高い

● 用地に関する課題

・ 賃貸い率、借利率が高い
・ 土地が狭い

● 助成申請、各種許認可等に関する課題

・ 助成を受ける際の審査基準が厳しい、費用・資金が控除効果に見合わない
・ 使用料、進出企業が雇用を創出していることへの配慮
・ 資金面、立地条件、港湾運送事業許可等
・ 危険物の取扱いがあり、倉庫の新設が難しいこと
・ 危険物倉庫の営業で消防法及び毒劇物の取扱いが課題
・ 環境への課題(排ガス等)

● 税関等の手続きに関する課題

・ 大阪と神戸の行政の港湾事務の一元化、税関業務の一元化
・ 神戸税関、大阪税関と官署が違う、神戸地区から関空税関にクロス申告が出来ない
・ 各港にて通関業を取得する必要があり、利便性が悪い
・ 航空貨物の申告税関が限定される

● 生活・通勤利便性に関する課題

・ 公共交通機関が少ない
・ ボートライナー、六甲ライナー、ニュートラムの料金が安く、定期的割引率も私鉄、JRと比較すると小さい
・ 店舗(小売店)が非常に少ない

23

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の割合が多い。

✓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の割合が多い。
 ✓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=391、拠点なし: n=644)

	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	59 38.8%	58 38.2%	45 29.6%	30 19.7%	5 3.3%	5 3.3%	40 26.3%	25 16.4%	36 23.7%	34 22.4%	31 20.4%	3 2.0%	20 13.2%	391
なし	25 9.3%	146 53.9%	25 9.3%	49 18.2%	5 1.9%	12 4.5%	86 32.0%	66 24.5%	68 25.3%	71 26.4%	56 20.8%	4 1.5%	32 11.9%	644

仕入先・調達先 (拠点あり: n=354、拠点なし: n=559)

	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	69 42.9%	56 34.8%	48 29.6%	14 8.7%	7 4.3%	1 0.6%	44 27.3%	16 9.9%	23 14.3%	15 9.3%	21 13.0%	7 4.3%	33 20.5%	354
なし	34 12.0%	140 52.1%	18 6.3%	49 15.1%	5 1.8%	5 1.8%	96 33.8%	44 15.5%	32 11.3%	49 17.3%	33 11.6%	2 0.7%	50 17.6%	559

荷主企業

24

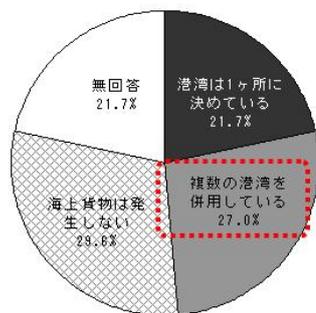
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

◆物流について

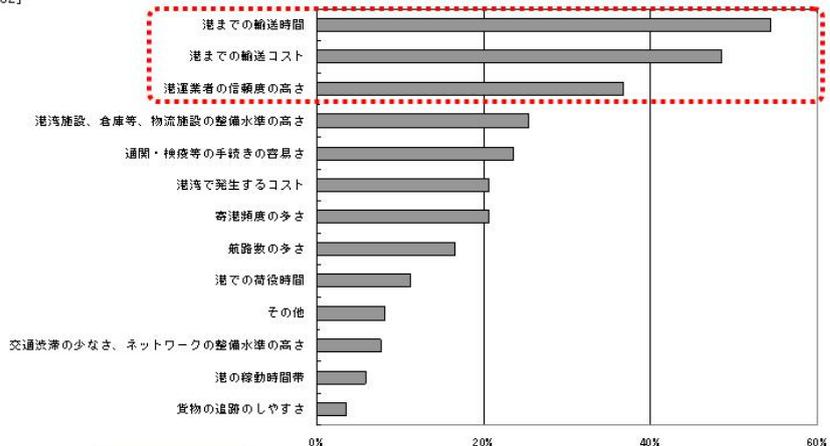
▶同一の海上輸送は、複数の港湾が併用される割合が高い。一方で、同一の国際航空貨物輸送に対しては、空港を1ヶ所に決めている企業の割合が高い。

▶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=382]



港湾の使い分けに際して重視する点(5つまで) [回答:169社、N=479]



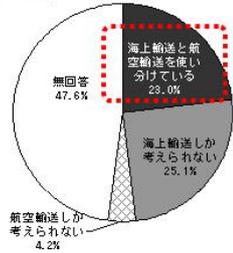
荷主企業

25

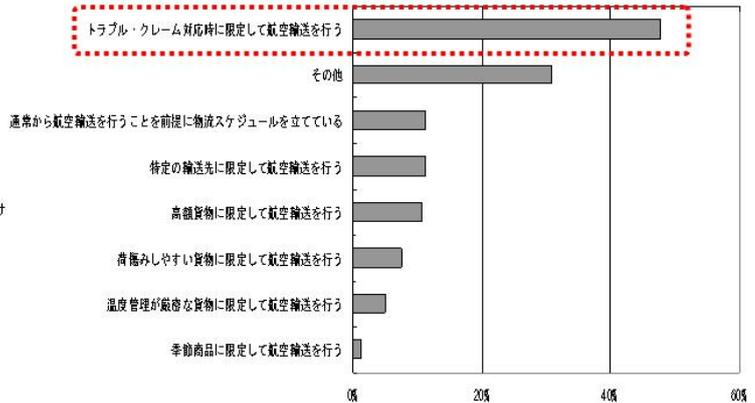
大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査結果 概要総括

▶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。

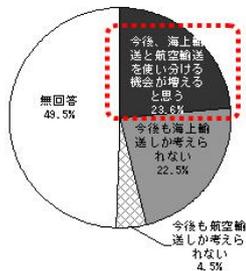
同一の貨物に対する海上輸送・航空輸送の使い分け
[N=382]



航空輸送を行うケース(3つまで) [回答:159社、N=200]



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=382]



荷主企業

26

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

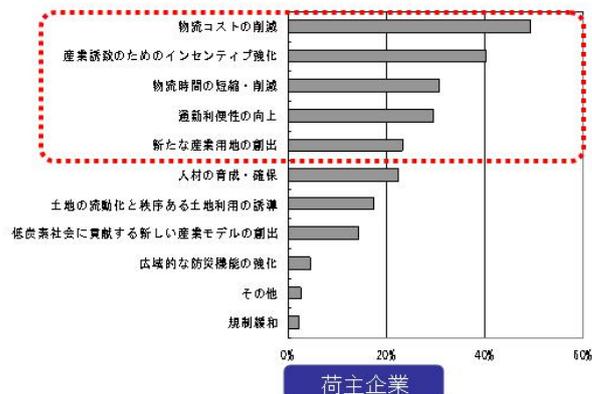
荷主企業

▶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。

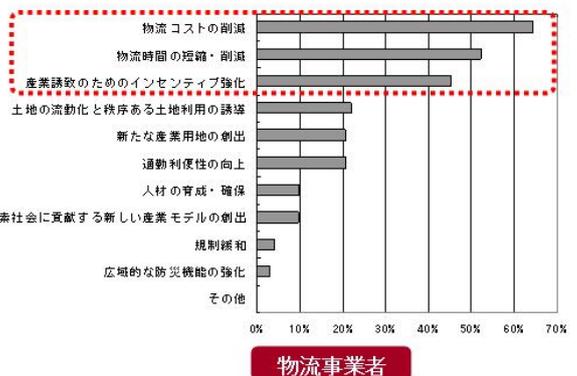
物流事業者

▶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重要な課題(3つまで)
[回答:361社、N=853]



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:73社、N=183]



物流事業者

27

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

◆近畿の産業立地促進及び大阪湾バ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

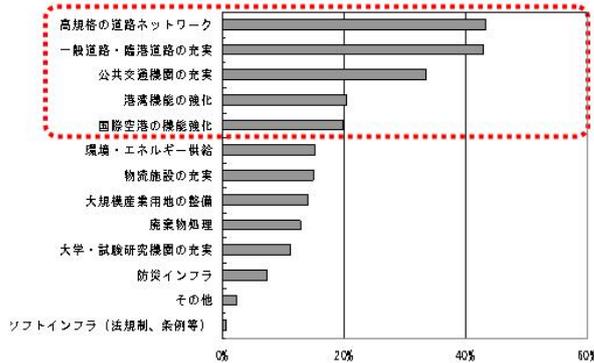
荷主企業

▶バ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、「高規格の道路ネットワーク」「一般道路・臨港道路の充実」「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。

物流事業者

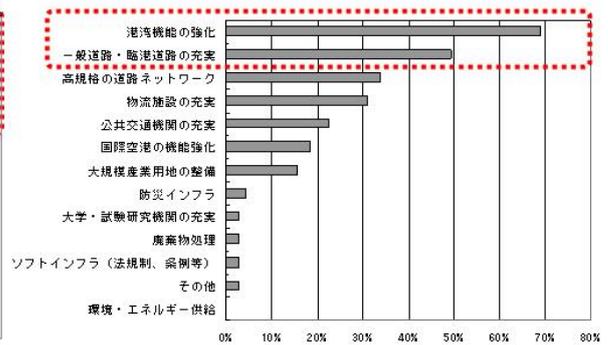
▶バイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で、特に重要なインフラとして「港湾機能の強化」が挙げられ、次いで「一般道路・臨港道路の充実」が挙げられている。

バ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:343社、N=816】



荷主企業

バ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:71社、N=181】



物流事業者

28

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

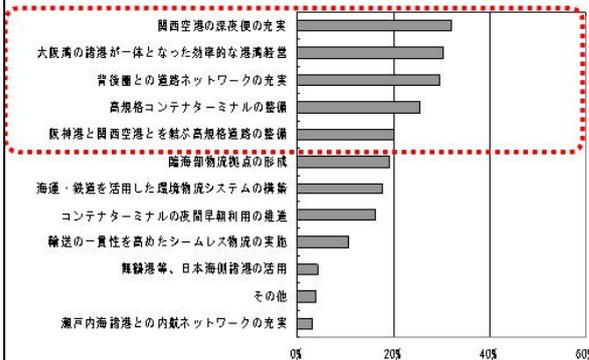
荷主企業

▶バ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。

物流事業者

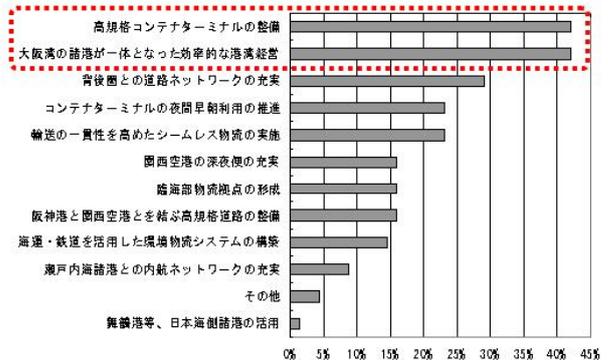
▶バイエリアを核とした近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題として、「高規格コンテナターミナルの整備」「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」が主なものとして挙げられている。次いで、「後背圏との道路ネットワークの充実」「コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進」「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」が挙げられている。

バ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】



荷主企業

バ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:69社、N=163】



物流事業者

29