

京阪神都市圏における 物流実態について

～京阪神都市圏中間年次調査 中間報告～



平成19年3月

京阪神都市圏交通計画協議会

1. はじめに

輸送面からの産業支援による経済活性化、空港・港湾へのアクセス性向上による国際競争力の強化、輸送の効率化による環境問題への対応など、今日の物流の課題は種々にわたります。そこで、京阪神都市圏交通計画協議会^(注)では、京阪神都市圏内における物の動きの実態、物流に関する事業所や企業の取り組みや要望を捉えるため、平成17年の10月から12月にわたり

京阪神都市圏に立地する事業所や企業を対象とした「物流関連調査」として下記の2系統3種類の実態調査を実施しました。

本パンフレットは、これらの調査結果からわかった京阪神都市圏の物の動きや事業所の立地、貨物車輸送の現状についてとりまとめたものです。

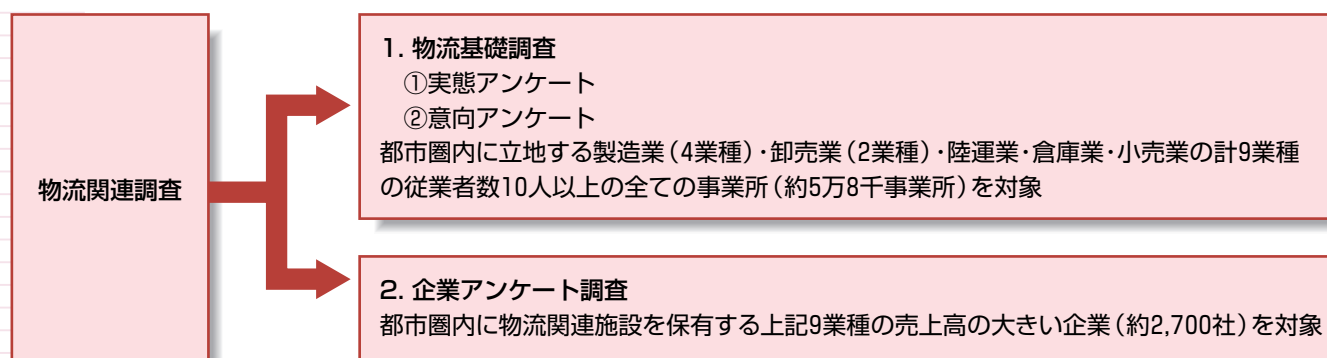
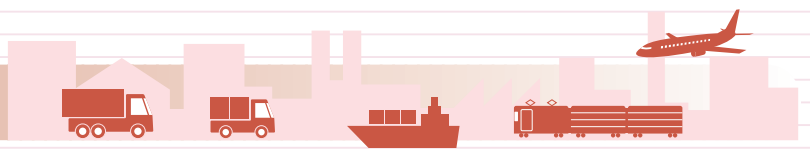


図 調査の体系

目 次

1. はじめに	1	(4) 事業所の立地場所の満足度と問題点	14
2. 調査の概要	3	(5) 事業所・企業の物流施設の新設・移転の意向	15
3. 京阪神都市圏の物流の実態	7	(6) 複合物流施設の利用意向	19
3.1 京阪神都市圏の物流量	7	(7) 物流施設用地に関する施策ニーズ	20
(1) 京阪神都市圏の物流量	7	4.2 貨物車交通に関する意向・施策ニーズ	21
(2) 地域間の物流量	8	(1) 貨物車輸送における高速道路の利用実態	21
3.2 京阪神都市圏の貨物車台数	9	(2) ETCの利用状況	23
(1) 京阪神都市圏の貨物車台数	9	(3) 高速道路の整備ニーズ	25
(2) 地域別の貨物車台数	10	(4) 環境問題への取り組み	27
4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策ニーズ	11	<京阪神都市圏交通計画協議会ホームページの紹介>	29
4.1 物流施設の立地に関する意向・施策ニーズ	11	<調査データの貸出について>	30
(1) 事業所の立地年次	11	<今後の予定について>	30
(2) 事業所の立地状況	12		
(3) 事業所の立地理由	13		



■京阪神都市圏交通計画協議会の活動概要

京阪神都市圏は、京都市・大阪市・神戸市の大都市や、大津市・奈良市・和歌山市等の中核都市が連担する多核型の都市圏構造を持っています。このため、都市交通問題の解決のためには広範囲な地域の連携が不可欠です。

このような背景のもと、国土交通省近畿地方整備局と近畿内の2府4県4政令指定都市および関係機関では、京阪神都市圏交通計画協議会を組織しています。同協議会は昭和45年・昭和55年・平成2年・平成12年と4回にわたり、人の動きに着目した交通実態調査（パーソントリップ調査）を実施するとともに、その中間年

次に物資流動調査やパーソントリップ補完関連調査（PT補完関連調査）をおこない、京阪神都市圏における総合的な都市交通体系について調査研究を重ねてきました。

平成17年度からの京阪神都市圏中間年次調査では、京阪神都市圏の物流の実態を把握する物流関連調査として、物流の主体である事業所を対象とした「物流基礎調査」、物流に関する意思決定が都市交通に与える影響が大きい企業を対象とした「企業アンケート調査」を実施しました。

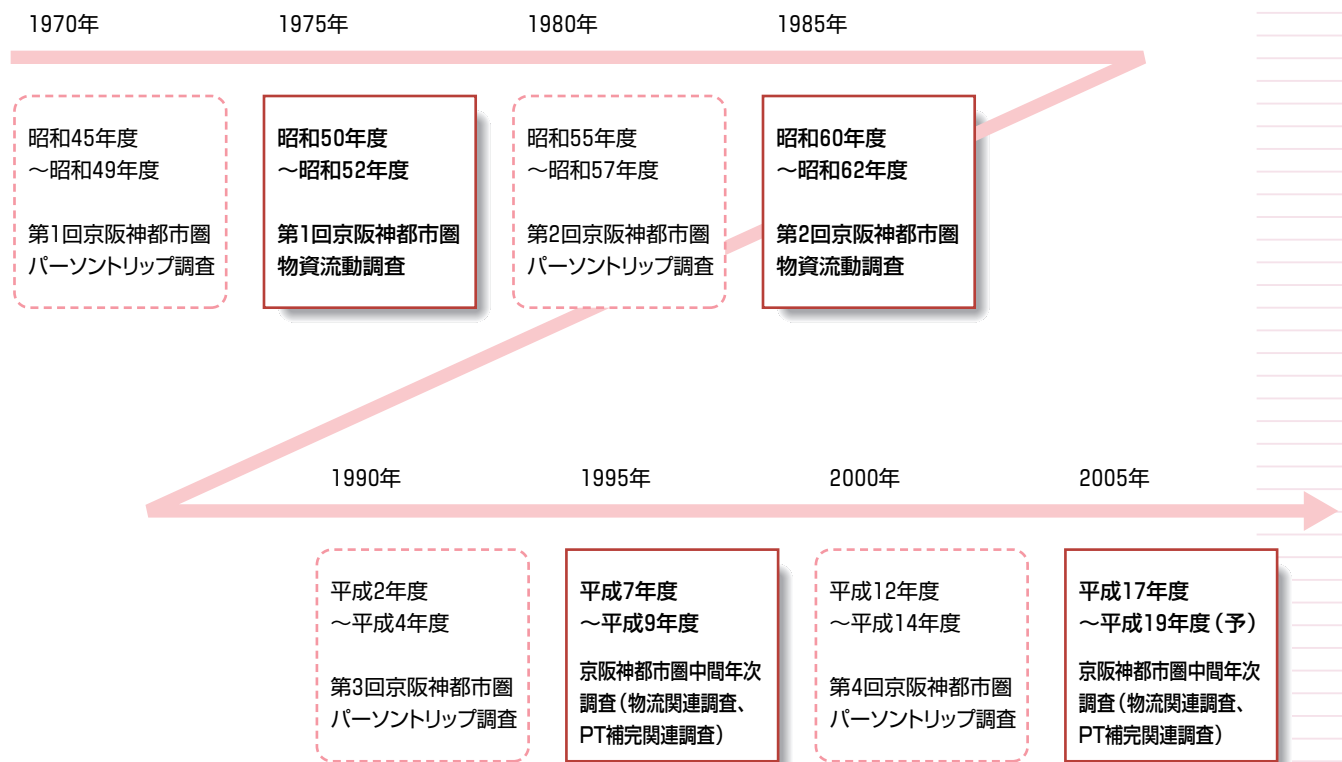


図 これまでの京阪都市圏交通計画協議会の活動内容

（注）

京阪神都市圏交通計画協議会とは、京阪神都市圏の望ましい交通体系の実現のため、国土交通省近畿地方整備局、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、京都市、大阪市、堺市、神戸市、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、(独)都市再生機構により構成される組織です。

2. 調査の概要

◆調査の種類と内容

物流基礎調査

物流基礎調査では、物流の量的側面を把握する「実態アンケート」と質的側面を把握する「意向アンケート」の2つの調査を実施しました。

調査時期：平成17年11月中旬～12月上旬

調査対象：京阪神都市圏に立地する、以下の9業種の従業者数10人以上の規模の全ての事業所

- ・製造業(4業種)：金属製造業、化学製品製造業、機械器具製造業、軽工業品製造業
- ・卸売業(2業種)：原材料卸売業、製品卸売業
- ・運輸業(2業種)：陸運業、倉庫業
- ・小売業(物流関連施設^(注)を有する事業所のみ)

対象事業所数は約5万8千（京阪神都市圏に立地する全事業所の約6%に相当）

(注) 物流基礎調査における物流関連施設とは、事業所形態が「工場・作業所、鉱業所」、「輸送センター、配送センター、これらの倉庫」、「自家用車庫、自家用油槽所」に該当する施設

調査手法：郵送配布・郵送回収

調査内容：【実態アンケート】

- ・事業所の概要（立地場所、従業員数、業種、等）
- ・事業所に発着する物流の実態（取扱品目、搬出・搬入先の住所や重量、等）
- ・事業所に発着する貨物車交通の実態（車種別の発着台数、主な利用ルート、等）

【意向アンケート】

- ・現在の立地状況の評価
- ・高速道路の利用状況、利用意向、E T Cの利用状況
- ・事業所の立地移転のニーズ、移転時の条件、大規模複合物流施設の利用ニーズ
- ・道路整備や物流用地などの行政施策に対するニーズ、等

< 物流基礎調査の回収結果 >

調査対象事業所のうち、約20%に相当する約11,000事業所より調査票を回収しました。

表 地域別回収結果

	配布数	実態アンケート		意向アンケート	
		有効サンプル数	有効サンプル率	有効サンプル数	有効サンプル率
滋賀県	3,195票	650票	20.3%	662票	20.7%
京都府	1,735票	366票	21.1%	375票	21.6%
京都市	4,307票	938票	21.8%	913票	21.2%
大阪府	15,110票	2,834票	18.8%	2,826票	18.7%
大阪市	16,418票	2,951票	18.0%	2,900票	17.7%
堺市	1,901票	436票	22.9%	436票	22.9%
兵庫県	7,114票	1,448票	20.4%	1,438票	20.2%
神戸市	3,719票	755票	20.3%	739票	19.9%
奈良県	2,489票	495票	19.9%	497票	20.0%
和歌山県	1,793票	354票	19.7%	352票	19.6%
合計	57,781票	11,227票	19.4%	11,138票	19.3%



企業アンケート調査

企業アンケート調査では、企業の物流の現況や今後の見通しを把握するとともに、意向アンケートと同様に企業の物流施設の立地意向や施策ニーズを把握しました。

調査時期：平成17年10月中旬

調査対象：京阪神都市圏に物流関連施設^(注)を有する以下の9業種について売上高の上位約300社の企業を対象（約2,700社）

- ・製造業(4業種)：金属製造業、化学製品製造業、機械器具製造業、軽工業品製造業
- ・卸売業(2業種)：原材料卸売業、製品卸売業
- ・運輸業(2業種)：陸運業、倉庫業
- ・小売業(1業種)

(注) 企業アンケート調査における物流関連施設とは、本社、本社機構（実質本社）、支社、支店、営業所、出張所、工場、作業所、製造設備、倉庫、配送センター、店舗に該当する施設

調査手法：郵送配布・郵送回収

調査内容：企業の物流システムの現況、今後の見通し、物流施設の立地意向、施策ニーズ 等

<企業アンケート調査の回収結果>

	配布数	有効サンプル数	有効サンプル率
金属製造業	303票	77票	25.4%
化学製品製造業	300票	81票	27.0%
機械器具製造業	300票	59票	19.7%
軽工業品製造業	306票	61票	19.9%
原材料卸売業	300票	75票	25.0%
製品卸売業	301票	102票	33.9%
陸運業	300票	56票	18.7%
倉庫業	300票	50票	16.7%
小売業	300票	50票	16.7%
合計	2,710票	611票	22.5%

<企業アンケート調査の回収結果>

調査対象企業のうち、20%に相当する約600社より調査票を回収しました。

◆本パンフレットをご覧くださいにあたっての留意点

<拡大について>

物流の量的側面の把握を目的とする物流基礎調査「実態アンケート」では、物流量や貨物車台数については回答の得られた約1万1千事業所のデータの拡大を行うことによって、全調査対象である約5万8千事業所の物や貨物車の動きを推定しています。

データの拡大は、事業所の所在地や業種、事業所の規模を考慮しながら、得られたサンプルに拡大係数（調査対象事業所数／サンプル数）を乗じることで実施しています。

なお、物流に関する意向を把握する「意向アンケート」、「企業アンケート調査」については、データ拡大は行わず、得られたサンプル数で集計を行っています。

<物流量・貨物車台数に関する実態の把握時期について>

事業所の物流量や貨物車台数は、平成17年9月の1ヶ月の営業日1日あたりの平均値を回答していただきました。

<物流基礎調査と企業アンケート調査の調査対象の違いについて>

調査対象の設計に基づき、物流基礎調査は個別の事業所、企業アンケート調査は売上高上位の企業の本社部門を対象として実態調査を実施しました。

物流基礎調査は中小規模の企業・事業所の意向を、企業アンケート調査は大規模な企業の意向を把握しています。

物流基礎調査の調査対象	企業アンケート調査の調査対象企業傘下の支社・工場
単独の事業所 ＋ 企業アンケート調査の対象でない企業傘下の支社・工場等	京阪神都市圏に本社部門が立地する企業
企業アンケート調査の調査対象	
京阪神都市圏に物流関連施設を有する企業の本社部門	

2. 調査の概要

◆調査対象圏域

物流基礎調査の調査票は、以下の地域内に立地している事業所に対して配布しています。

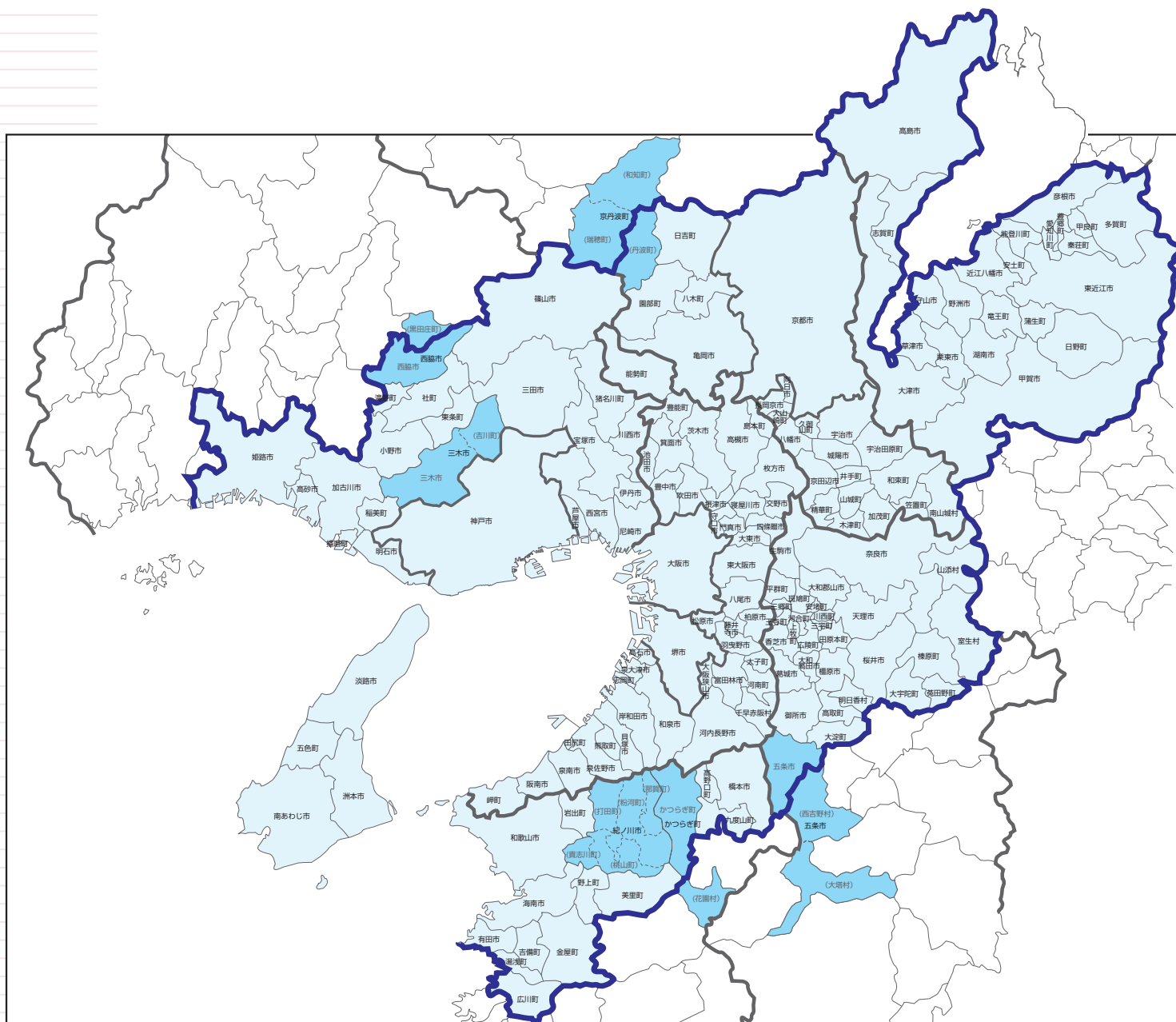


図 調査対象圏域

(注) 調査対象圏域は、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域に準じて設定しています。具体には、上の図に示す平成17年4月1日現在の京阪神都市圏（図中 **——** で囲まれた部分）内に立地している事業所に対して、調査票を配布しました。
なお、データの集計は、平成17年12月31日現在の京阪神都市圏の市町村の状況に基づいて行っています。（図中 **■** の地域が平成17年4月から平成17年12月31日の間に合併されており、この合併後の状況を反映して集計をしています。）

■京阪神都市圏とは

本調査の調査対象圏域である京阪神都市圏は、大阪市、京都市、神戸市、堺市など87市67町5村（合計159市町村、平成17年12月31日現在）で構成され、その夜間人口は1,932万人、面積は12千km²、D I D面積は2千km²の広がりを持っています。京阪神都市圏は近畿2府4県のうち、人口で90%、面積で44%、D I D面積では96%を占めています。

◆調査上の分類

業種の分類

業種の分類	詳細な分類
1 金属製造業	鉄鋼業
	非鉄金属製造業
2 化学製品製造業	パルプ・紙・紙加工品製造業
	化学工業
	石油製品・石炭製品製造業
	窯業・土石製品製造業
3 機械器具製造業	金属製品製造業
	一般機械器具製造業
	電気機械器具製造業
	情報通信機械器具製造業
	電子部品・デバイス製造業
	輸送用機械器具製造業
	精密機械器具製造業
4 軽工業品製造業	食料品製造業
	飲料・たばこ・飼料製造業
	繊維工業
	衣類・その他の繊維製品製造業
	木材・木製品製造業
	家具・装備品製造業
	印刷・同関連業
	プラスチック製品製造業
	ゴム製品製造業
	なめし革・同製品・毛皮製造業
	その他の製造業
5 原材料卸売業	飲食料品卸売業
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業
6 製品卸売業	各種商品卸売業
	繊維・衣服等卸売業
	機械器具卸売業
	その他の卸売業
7 陸運業	道路貨物運送業
8 倉庫業	倉庫業
9 小売業	各種商品小売業
	織物・衣服・身の回り品小売業
	飲食料品小売業
	自動車・自転車小売業
	家具・じゅう器・機械器具小売業
	その他の小売業

事業所規模の分類

従業者数の分類	
1	10～29人
2	30～99人
3	100～299人
4	300人～

輸送品目の分類

品目の分類	詳細な分類
1 農水畜産品	農水産品（定温）
	農水産品（常温）
2 林産品	林産品
3 鉱産品	鉱産品
4 金属機械工業品	金属工業品
	電気機器
	精密機器
	一般機器
5 化学工業品	輸送機器
	窯業品
	化学工業品
	食料工業品（冷凍）
6 軽工業品	食料工業品（定温）
	食料工業品（常温）
	食料工業品を除く軽工業品
	出版・印刷物
7 雑工業品	日用品
	日用品を除く雑工業品
	特殊品
8 特殊品	特殊品
9 不明	不明

輸送手段の分類

輸送手段の分類	詳細な分類
1 営業用トラック	海上コンテナ輸送車（トレーラ）
	鉄道コンテナ輸送車（トレーラ）
	1車貸切 最大積載量5トン以上
	1車貸切 最大積載量5トン未満
2 自家用トラック	混載便、小口集配車など
	最大積載量5トン以上
3 鉄道	最大積載量5トン未満
	鉄道
4 船舶	船舶
5 航空機	航空機
6 その他	その他

<地域名の呼び方>

このパンフレットでは、京都市を除く京阪神都市圏内の京都府下の市町村を「京都府下」、大阪市と堺市を除く大阪府下の市町村を「大阪府下」、神戸市を除く京阪神都市圏内の兵庫県下の市町を「兵庫県下」と呼んでいます。

3. 京阪神都市圏の物流の実態

3.1 京阪神都市圏の物流量

(1) 京阪神都市圏の物流量

- ・事業所に発生集中する1日あたりの物流量を地域別にみると、大阪府下が488千トンと最も多く、都市圏内の22%を占めます。1事業所あたりの物流量は堺市が最も多くなっています。
- ・業種別にみると、陸運業が500千トンと最も多く、都市圏内の23%を占めます。1事業所あたりの物流量では倉庫業が最も多くなっています。
- ・規模別にみると、従業者数10～29人の小規模な事業所が953千トンと最も多く、都市圏内の43%を占めます。1事業所あたりの物流量は従業者数300人以上の事業所が最も多くなっています。

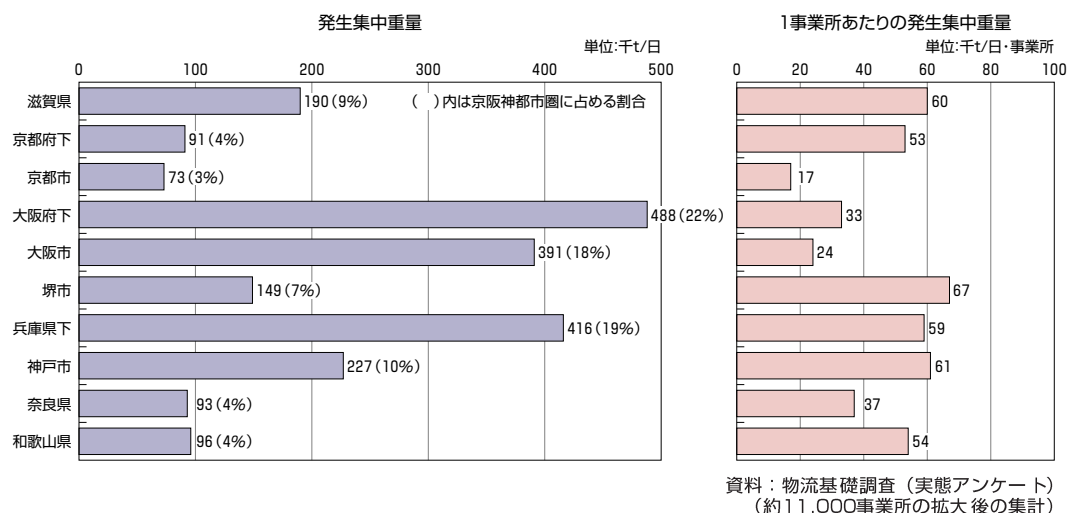


図 地域別の1日あたり物流量

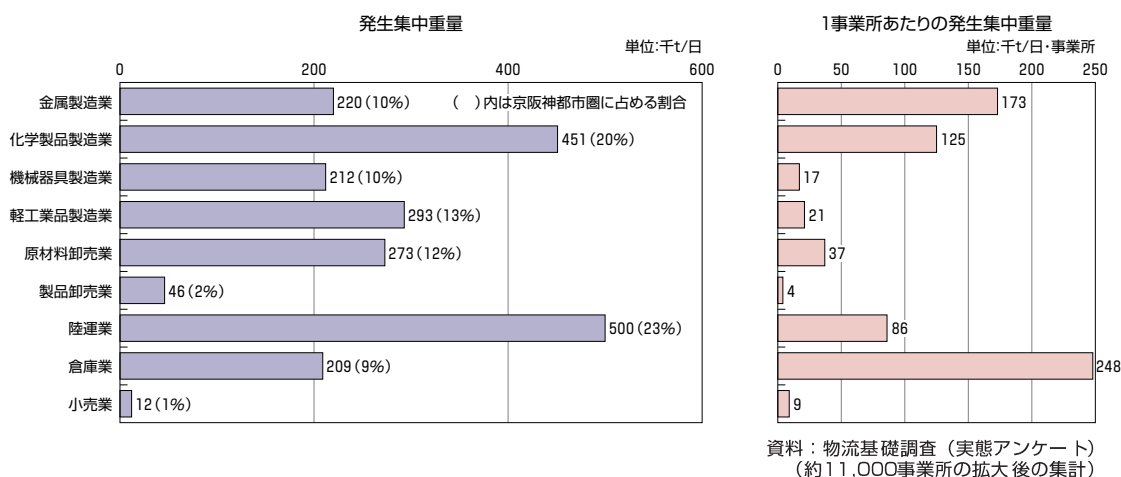


図 業種別の1日あたり物流量

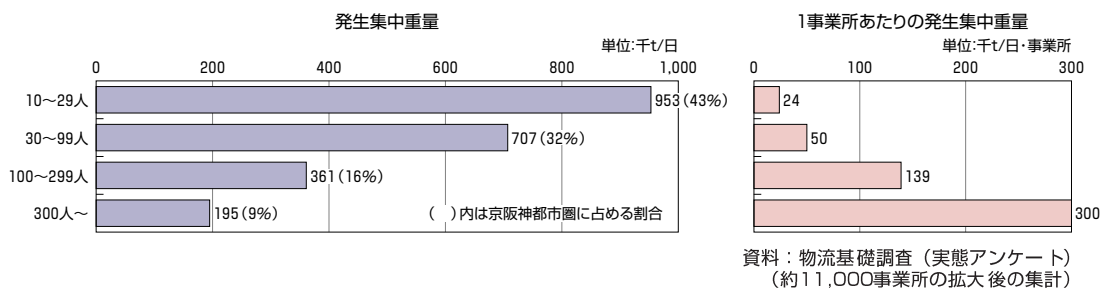
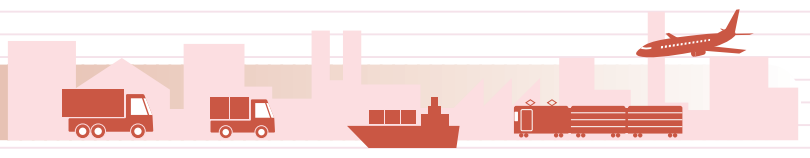
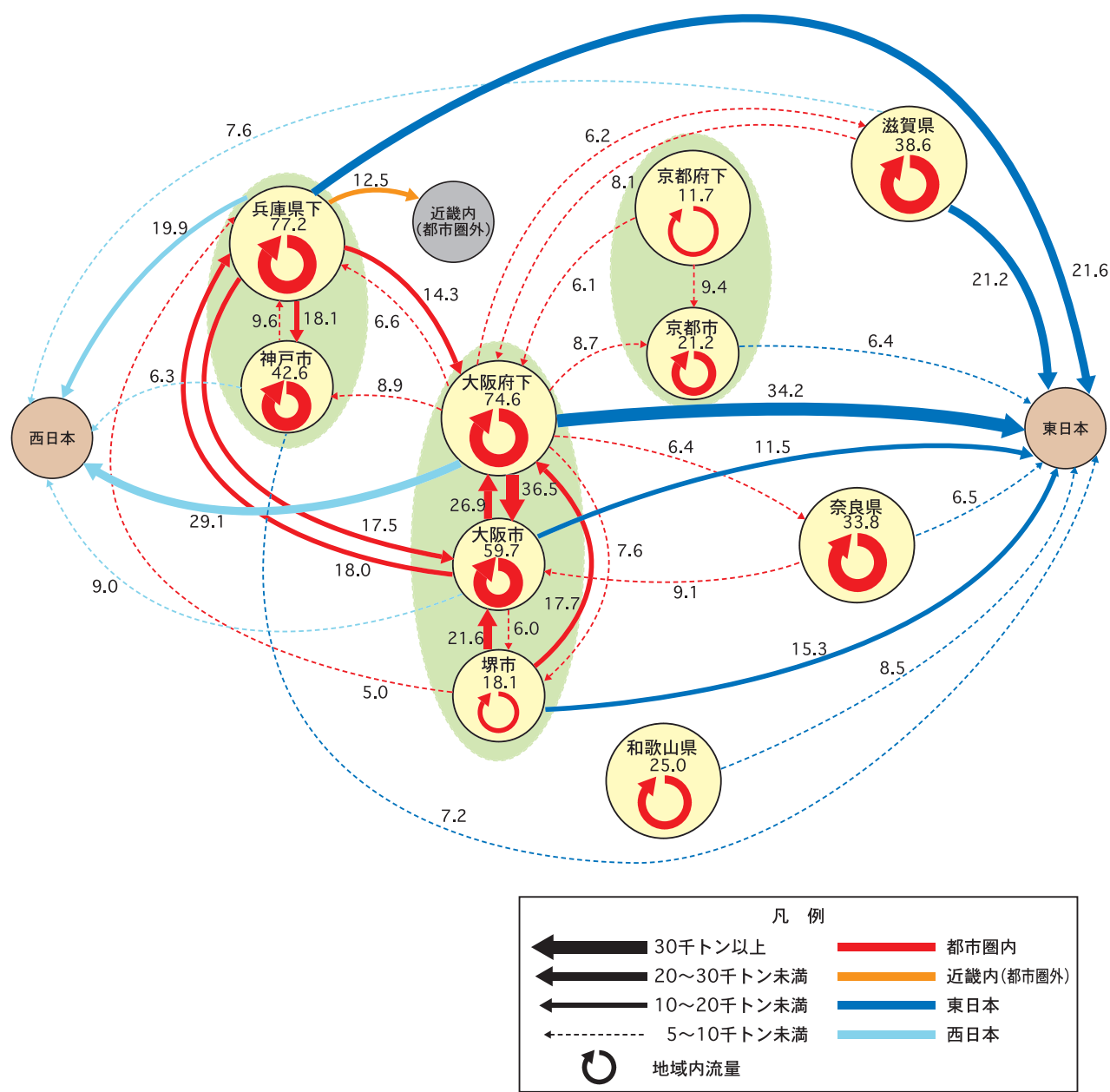


図 事業所規模別の1日あたり物流量



(2) 地域間の物流量

- ・地域間のつながりを物流量からみると、兵庫県下内や大阪府下内での流動、大阪府下と大阪市間、堺市から大阪市および大阪府下、兵庫県下と大阪市間の流動が多くなっています。
- ・京阪神都市圏外とのつながりをみると、大阪府下・兵庫県下・滋賀県から東日本、大阪府下・兵庫県下から西日本への流動が多くなっています。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（約11,000事業所の拡大後の集計）

図 1日あたりの地域間流動量（事業所発物資）

3.2 京阪神都市圏の貨物車台数

(1) 京阪神都市圏の貨物車台数

- ・事業所立地が都市内の貨物車交通に与える影響を把握するために、事業所に発着する貨物車台数に着目しました。
- ・事業所に発着する1日あたりの貨物車台数を地域別にみると、大阪府下が20万台と最も多く、都市圏内の27%を占めます。1事業所あたりでは滋賀県・堺市が多くなっています。
- ・業種別にみると軽工業品製造業が14万台と最も多く、都市圏内の19%を占めます。1事業所あたりでは倉庫業が最も多くなっています。
- ・規模別では、従業者数10～29人の小規模な事業所が38万台と最も多く、都市圏内の52%を占めます。1事業所あたりでは従業者数300人以上の事業所が最も多くなっています。

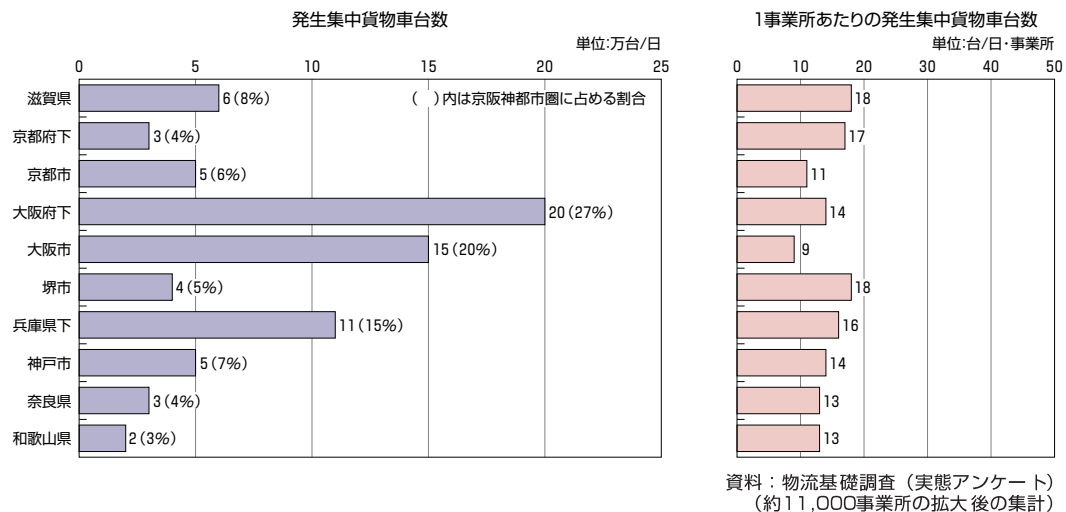


図 地域別の1日あたり貨物車台数

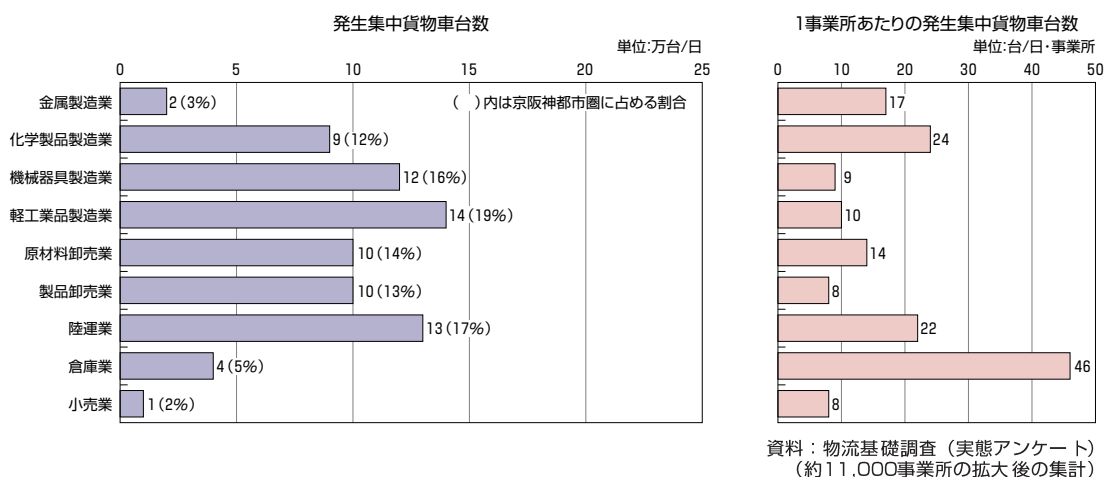


図 業種別の1日あたり貨物車台数

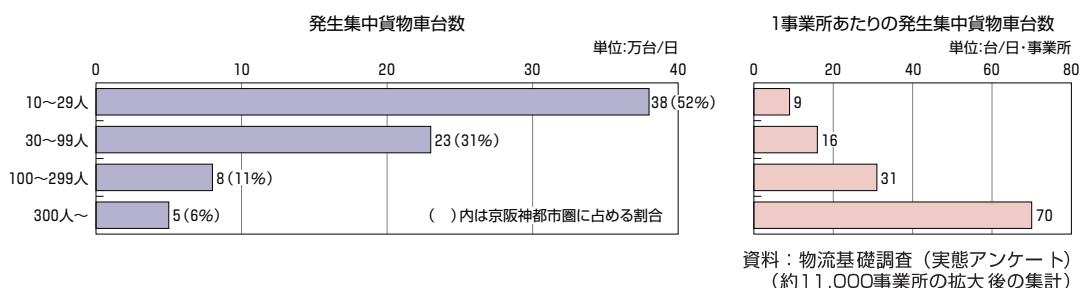


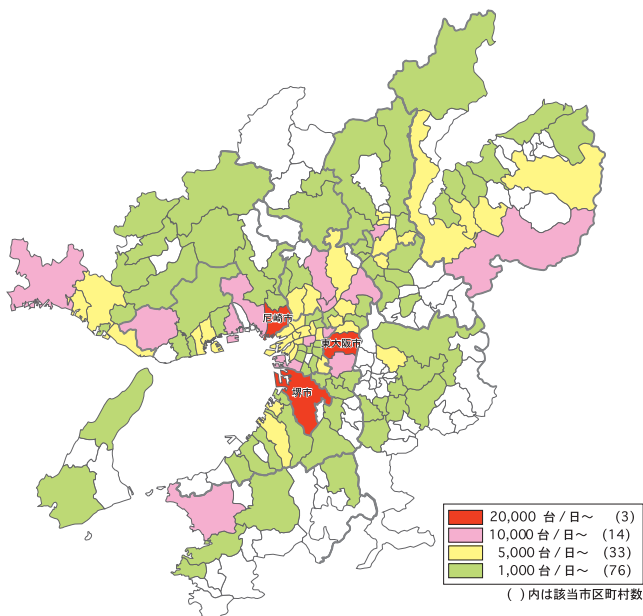
図 事業所規模別の1日あたり貨物車台数



(2) 地域別の貨物車台数

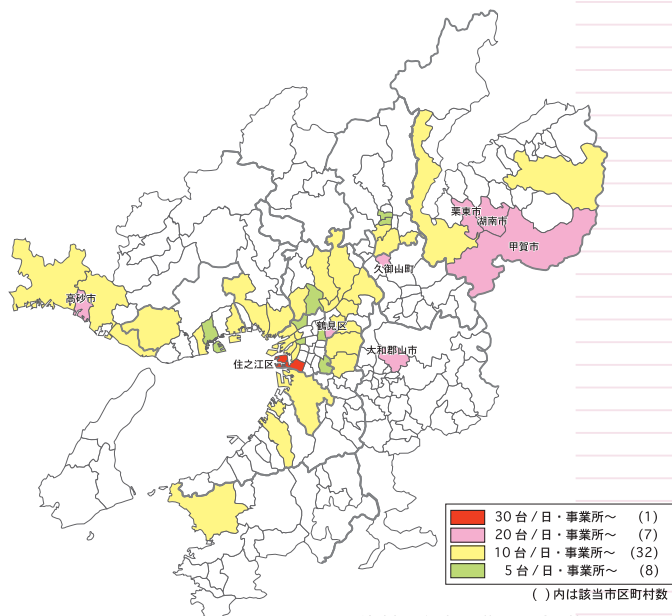
・事業所に発生集中する貨物車台数について市区町村別にみると、東大阪市・堺市・尼崎市では1日に2万台以上の貨物車が発生集中しています。

・1事業所あたりの貨物車台数でみると、大阪湾臨海部の住之江区や甲賀市・湖南市・栗東市などの工業系の土地利用が進んだ郊外部では、20台/日・事業所以上の貨物車が発生集中しています。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（約11,000事業所の拡大後の集計）

図 貨物車の発生集中台数

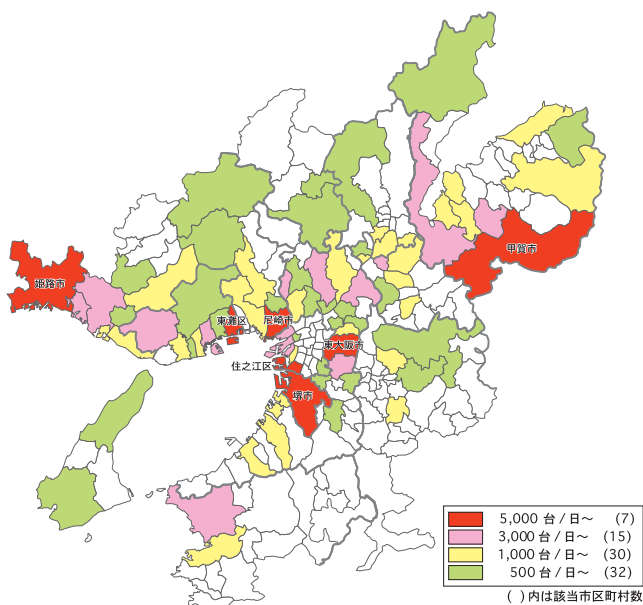


資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（貨物車の発生集中台数5,000台/日以上市区町村に立地する7,480事業所の拡大後の集計）

図 貨物車の1事業所あたり発生集中台数

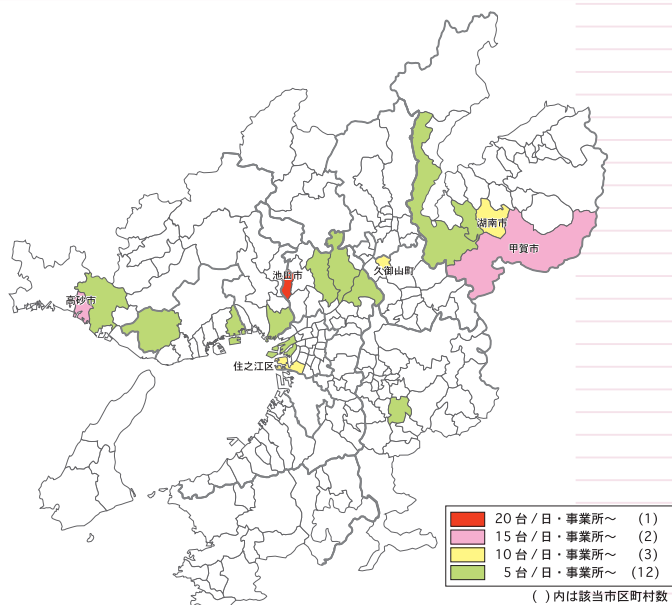
・大型貨物車に着目すると、甲賀市や東大阪市・堺市・住之江区・尼崎市・東灘区・姫路市では1日に5千台以上が発生集中しています。

・1事業所あたりの台数でみると、池田市や甲賀市・東灘区では、20台/日・事業所以上の大型貨物車が発生集中しています。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（約11,000事業所の拡大後の集計）

図 大型貨物車の発生集中台数



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（大型貨物車の発生集中台数2,000台/日以上市区町村に立地する4,665事業所の拡大後の集計）

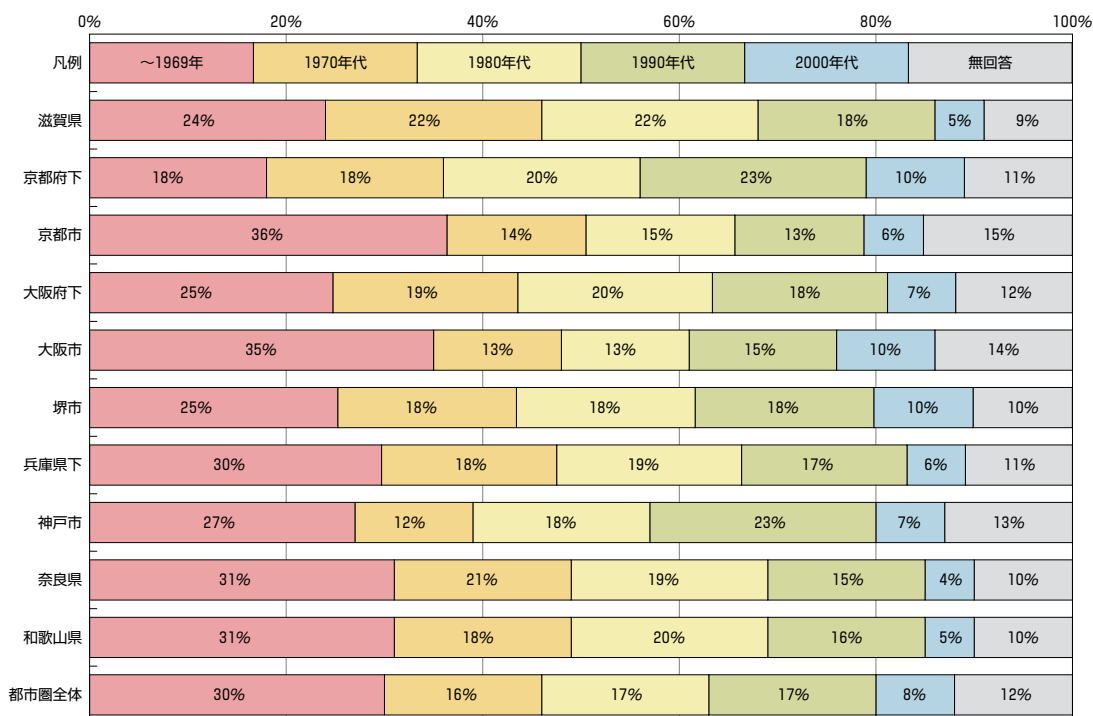
図 大型貨物車の1事業所あたり発生集中台数

4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策ニーズ

4.1 物流施設の立地に関する意向・施策ニーズ

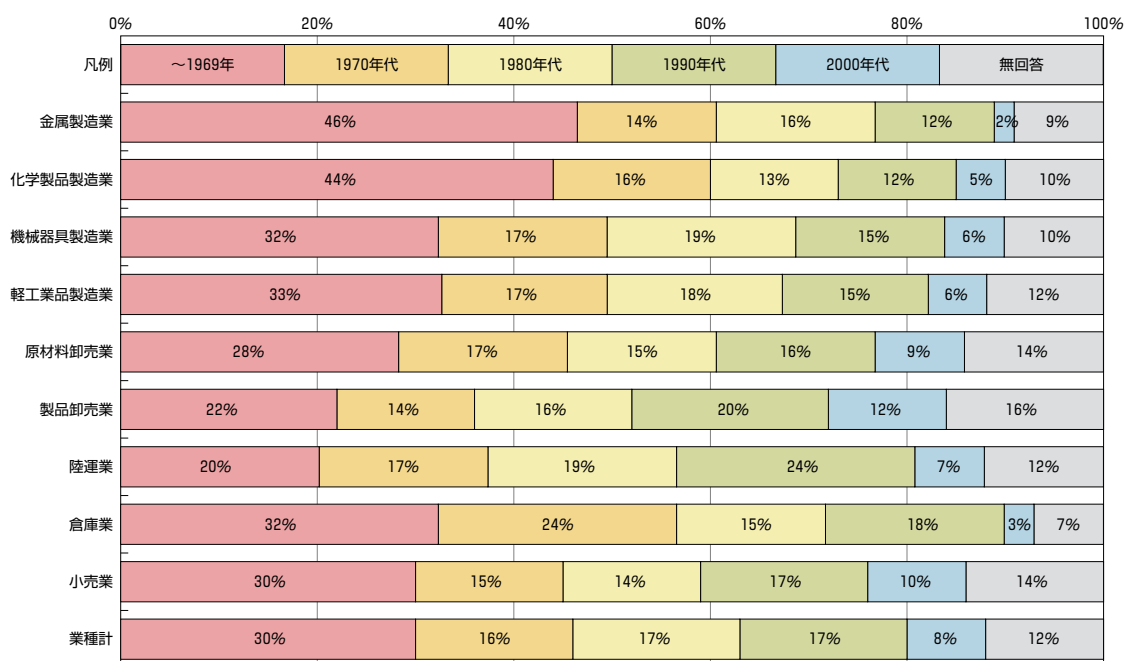
(1) 事業所の立地年次

- ・これまでの事業所の立地状況を把握するため、地域や業種による事業所の立地年次の違いに着目しました。
- ・全体でみると、30%の事業所が1960年代までに立地しており、8%の事業所が2000年以降に立地しています。
- ・近年、立地が増加しつつある業種・地域をみると、2000年以降に立地した事業所が多い地域としては京都府下や大阪市・堺市（1割）、業種としては製品卸売業・小売業（1割）が該当します。



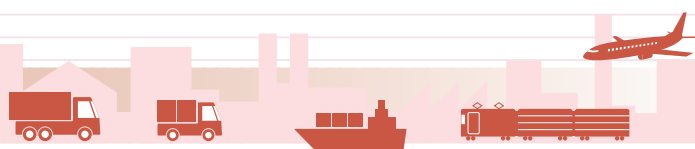
資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（約11,000事業所の拡大後の集計）

図 地域別の事業所立地年次別構成比



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（約11,000事業所の拡大後の集計）

図 業種別の事業所立地年次別構成比

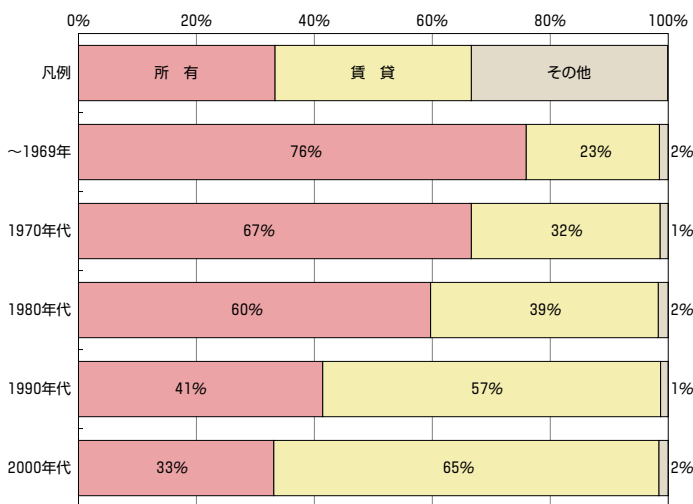


(2) 事業所の立地状況

① 事業所の立地状況

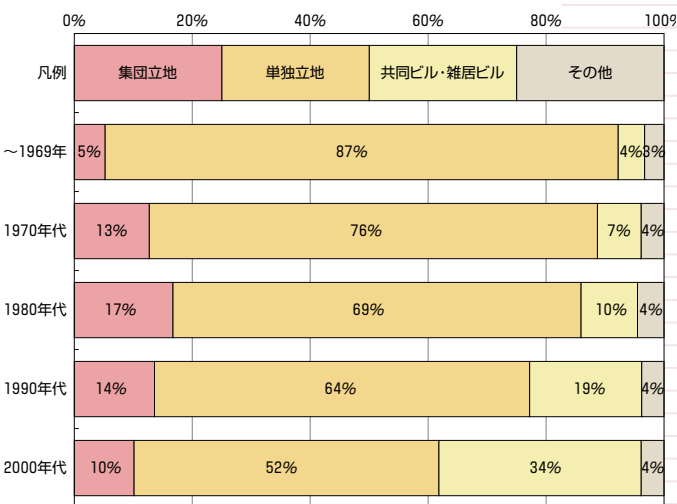
・事業所の所有形態別に立地年代をみると、初期投資の少ない傾向にある“賃借”の占める割合が増加する傾向にあることから、土地や建物の所有方法が変化しつつあることが分かります。

・立地状況の経年的な変化をみると、“単独立地”の占める割合が経年的に減少する傾向にあり、“共同ビル・雑居ビル”の割合が増加する傾向にあります。また、工業団地などの“集団立地”は、1980年代をピークとして、減少傾向に転じています。



(立地年代および所有形態を回答した約10,000事業所の拡大後の集計)

図 立地年代別の事業所所有形態別構成比



資料：物流基礎調査（実態アンケート）

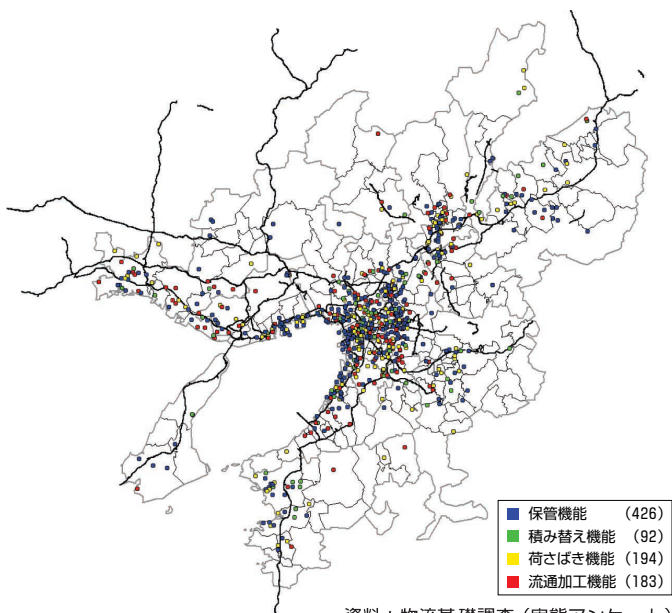
(立地年代および立地状況を回答した約10,000事業所の拡大後の集計)

図 立地年代別の事業所立地状況別構成比

② 機能別にみた事業所の立地状況

・事業所のうち、特に物流施設に着目すると、物資流動の発生集中が多い大阪市とそれを取り巻く地域に立地が進んでいます。

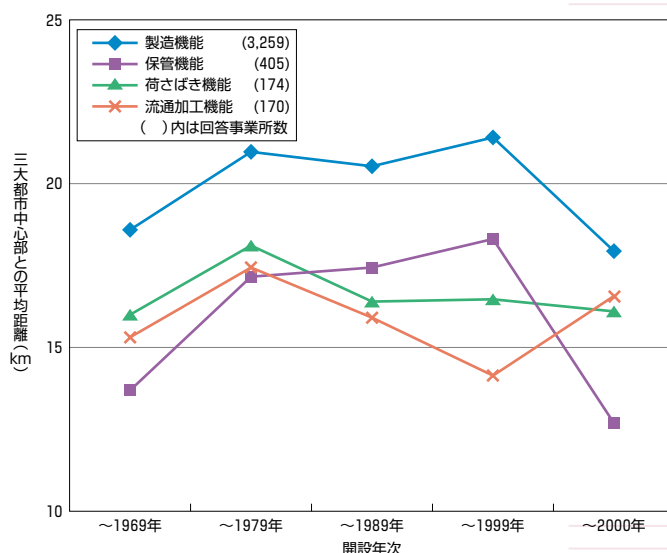
・また、近年の物流施設や製造機能を有する施設の立地は、地価の下落などを背景に、三大市により近い（時間距離の短い）地域に立地する傾向がみられます。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）

(主たる機能として物流機能を回答した約900事業所のサンプル集計)

図 物流機能を有する事業所の立地状況



資料：物流基礎調査（実態アンケート）

(主たる機能および立地年代を回答した約4,000事業所のサンプル集計)

注) 各事業所から最も近い三大市中心部との直線距離を集計

図 事業所の三大市中心部からの平均距離の推移

4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策二ーズ

(3) 事業所の立地理由

- ・事業所の立地場所選択時に重要視する要素を把握するため、現在の立地場所に立地した理由をみると、“必要・十分な広さ”と回答した事業所が最も多く5割を占めます。
- ・その他に“顧客や得意先に近い”、“地代・賃料が妥当”、“幹線道路に近い”が2～3割を占めています。

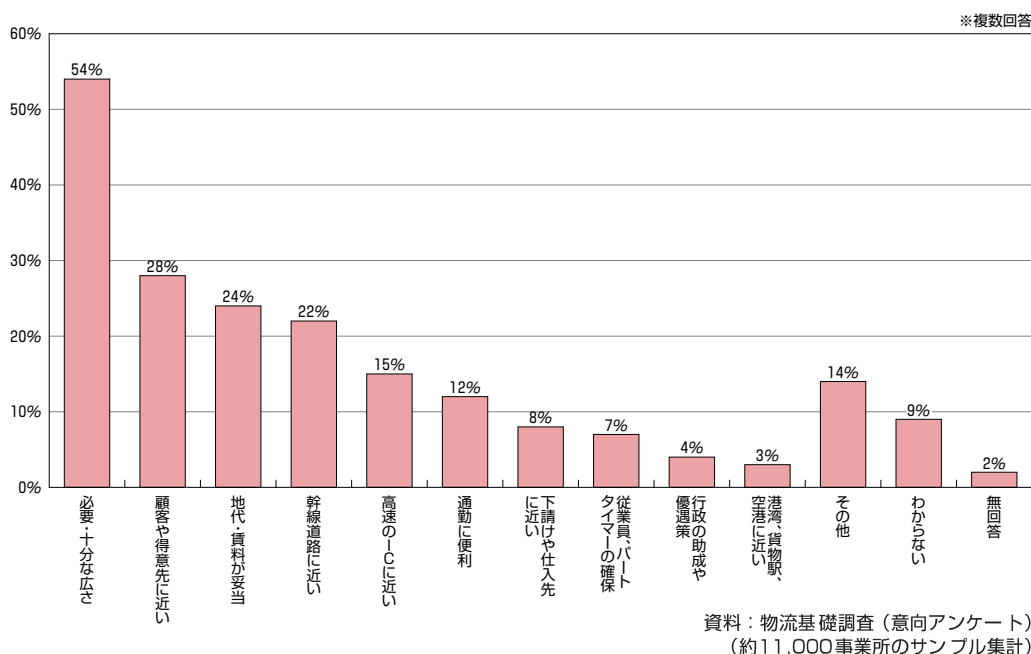


図 事業所の立地理由

- ・業種別にみると、運輸業（陸運業と倉庫業の計）は、他の業種に比べて“顧客や得意先に近い”、“高速道路ICに近い”、“幹線道路に近い”を立地理由に挙げる割合が高くなっています。
- ・規模別にみると、300人未満の事業所は300人以上の規模の大きい事業所と比べて、“必要・十分な広さ”や“妥当な地代・賃料”など、事業所の施設・用地の面積やコストに関する理由の割合が高くなっています。

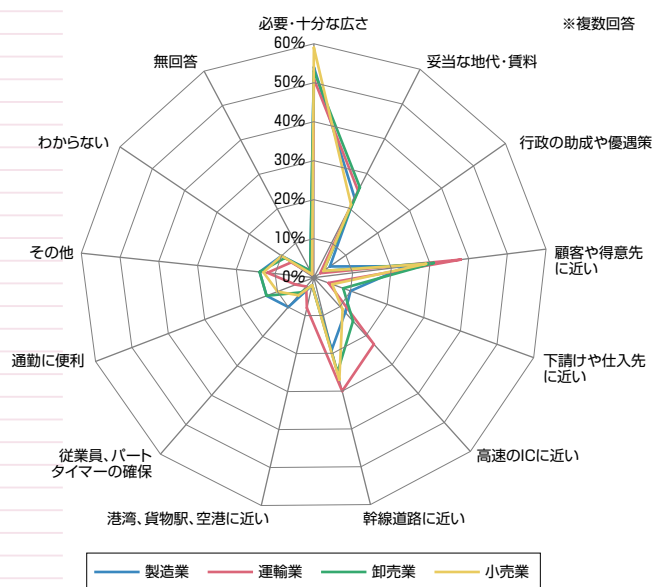


図 業種別の立地理由

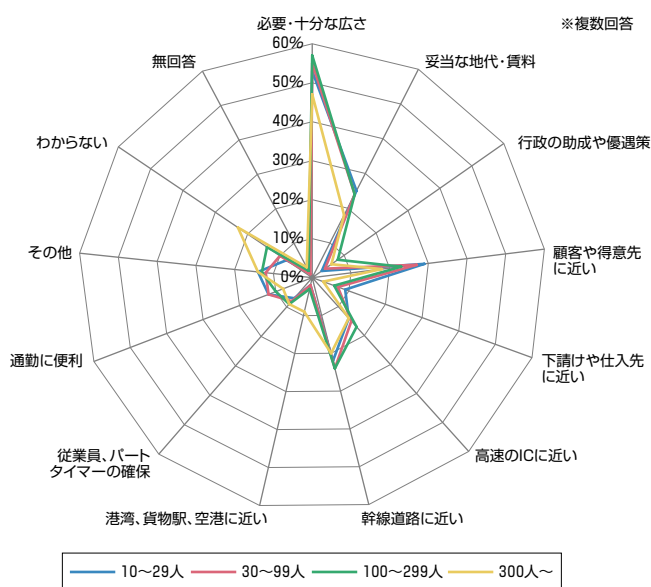
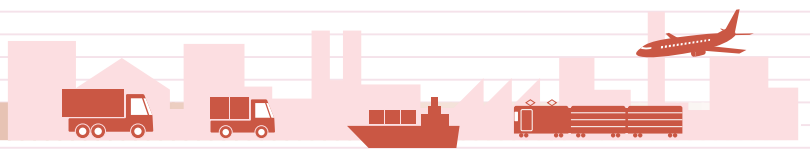


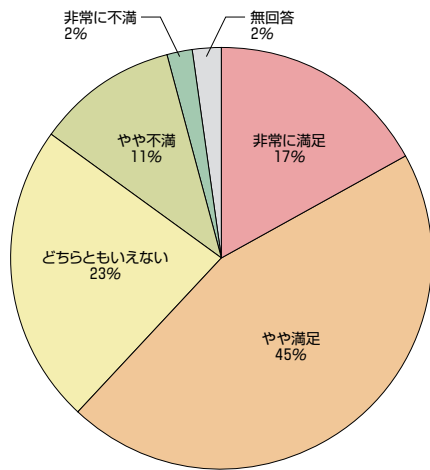
図 事業所規模別の立地理由



(4) 事業所の立地場所の満足度と問題点

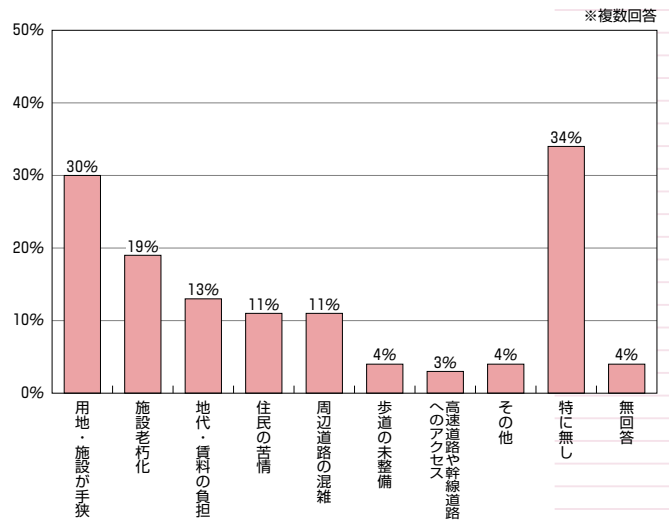
- ・ 今後の事業所移転ニーズを把握するため、事業所の現在の立地場所への満足度・不満足度、立地場所の問題点に着目しました。
- ・ 6割の事業所が“非常に満足”あるいは“やや満足”と回答しています。1割の事業所が“非常に不満”あるいは“やや不満”と回答しています。

- ・ 立地場所の問題点をみると、3割の事業所が“用地・施設が手狭”、2割が“施設の老朽化”といった用地・施設に関する問題点を回答しています。その他に“貨物車の発着に関する住民の苦情”、“周辺道路の混雑”といった周辺環境に関する問題点を1割の事業所が回答しています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 立地場所の満足度

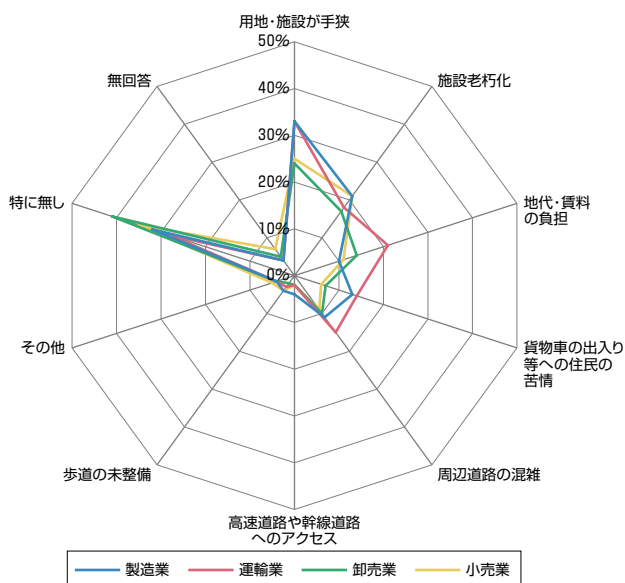


資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 立地場所の問題点

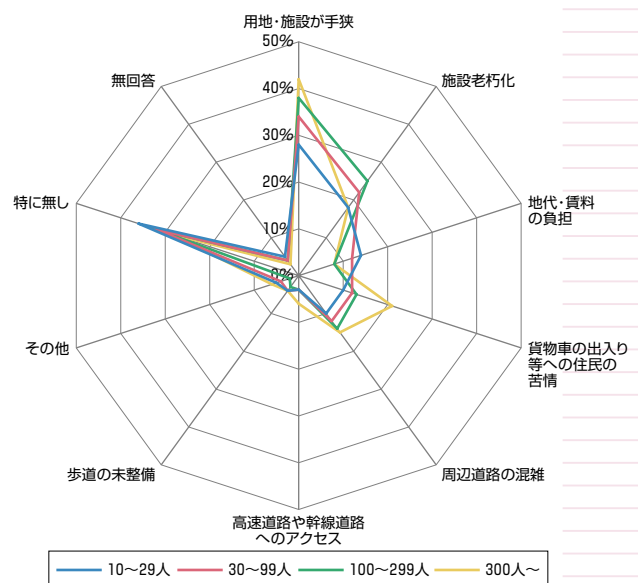
- ・ 業種別にみると、運輸業では他の業種に比べて“地代・賃料の負担”、“周辺道路の混雑”を問題と感じる事業所の割合が高くなっています。

- ・ 規模別にみると、従業員数が多い事業所ほど“用地・施設が手狭”と感じる割合が高くなっています。また、従業員数300人以上の規模では、“貨物車の出入り等への住民の苦情”を問題と感じる割合が高くなっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 業種別の立地場所の問題点



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 事業所規模別の立地場所の問題点

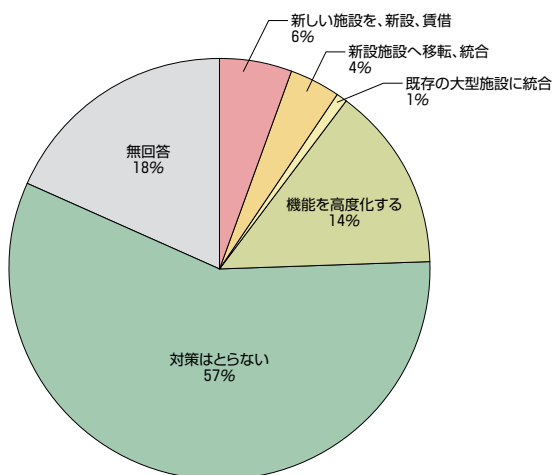
4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策二ーズ

(5) 事業所・企業の物流施設の新設・移転の意向

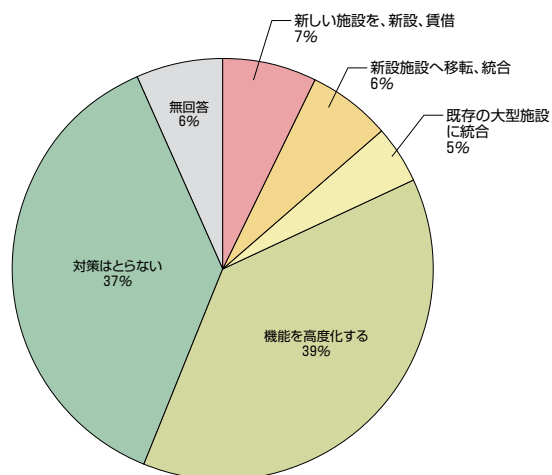
①新設・移転の意向のある事業所・企業

・都市圏内の土地利用の整序化・物流施設の適正配置を考えるため、事業所・企業の物流施設の新設・移転の意向に着目しました。

・これによると、事業所の1割、企業の2割が“新しい施設を新設・賃借”、“新しい施設へ移転・統合”、“既存の大型施設に統合”といった物流施設等の新設・移転の意向を示しています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

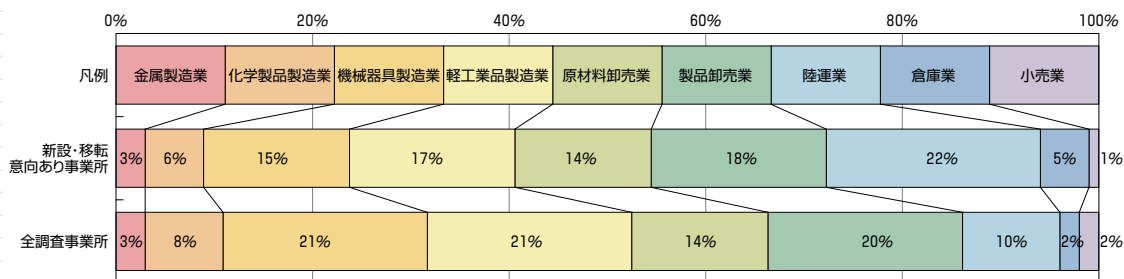


資料：企業アンケート調査
（約600社のサンプル集計）

図 事業所・企業の物流施設の新設・移転等の意向

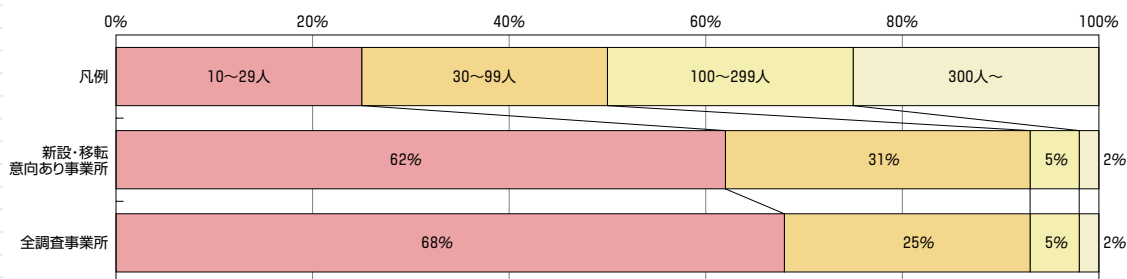
・業種別には陸運業の事業所で、新設・移転の意向を示す割合が高くなっています。

・規模別には従業員数30～99人の規模の事業所で、新設・移転の意向を示す割合が高くなっています。



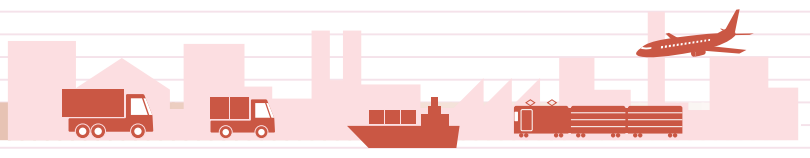
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（新設・移転意向ありの1,161事業所および約11,000事業所のサンプル集計）

図 新設・移転等の意向のある事業所の業種構成



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（新設・移転意向ありの1,161事業所および約11,000事業所のサンプル集計）

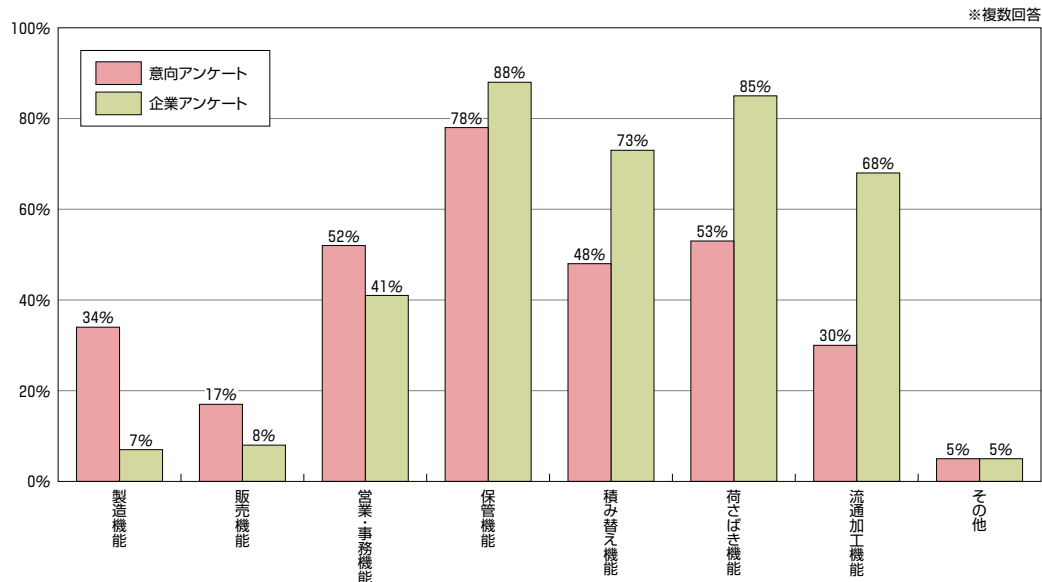
図 新設・移転等の意向のある事業所の規模構成



②新設・移転する施設に求める機能・条件

・新設・移転する施設に求める機能に着目すると、“保管機能”や“荷さばき機能”、“積み替え機能”など、

物流機能へのニーズが多くなっています。特に企業はその傾向にあります。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）、企業アンケート調査
（新設・移転意向のある事業所・企業のうち、求める機能を回答した791事業所、59社のサンプル集計）

図 新設・移転する施設に求める機能

◆用語説明

保管機能……倉庫や棚などの保管と適切な温度調整等が可能な施設を有する機能

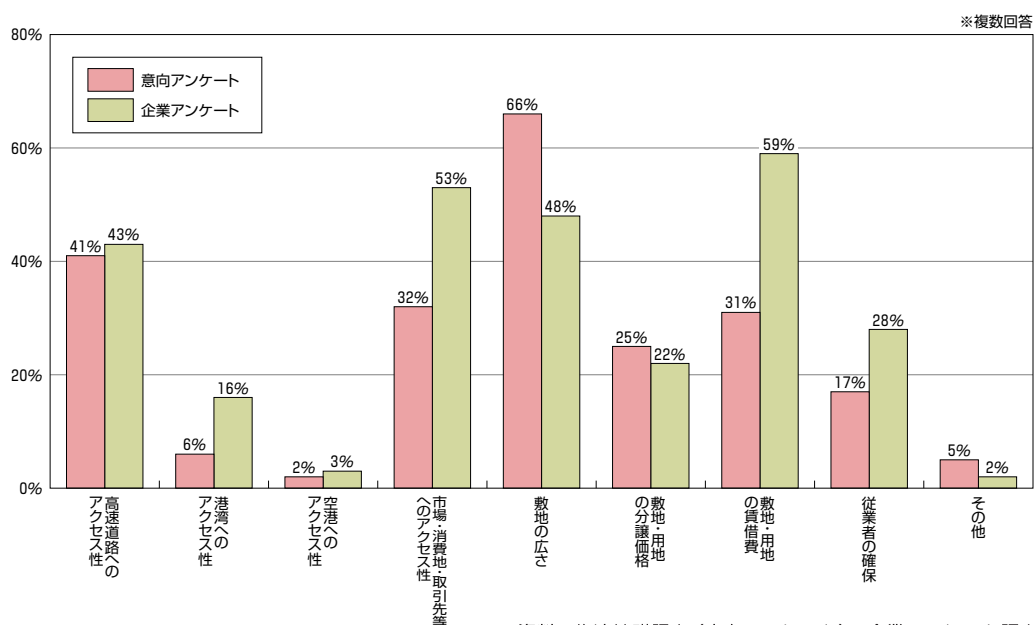
積み替え機能……貨物の形状をそのままに、同種・異種の交通機関の間で貨物を移し換える機能

荷さばき機能……コンテナ等で混載してきた貨物の中身を個々の品物にばらして保管・積み替えなどを行う機能

流通加工機能……製品を流通させる段階で簡易な加工を行う機能（包装、出荷前作動確認、ソフトウェアの埋め込み等）

・また、新設・移転する施設に求める条件では、事業所は“敷地の広さ”へのニーズが最も多く、現在の立地場所への立地理由と同様の傾向にあります。

・企業は“敷地・用地の賃借費”や“市場・消費地へのアクセス性”へのニーズが多くなっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）、企業アンケート調査
（新設・移転意向のある事業所・企業のうち、求める条件を回答した770事業所、58社のサンプル集計）

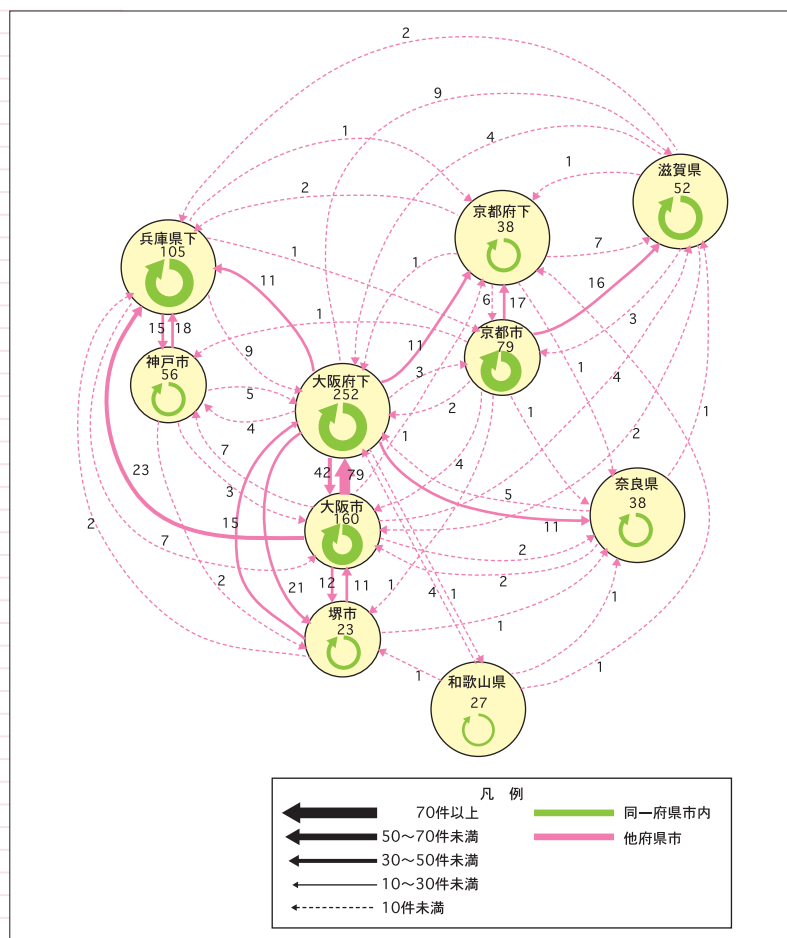
図 新設・移転する施設に求める条件

4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策二ーズ

③新設・移転する施設の立地希望場所

・事業所の新設・移転の意向に基づく地域間の移転の状況をみると、滋賀県・京都府下・兵庫県下などでは流入が流出を上回る（増加）見込みです。

・一方、京都市・大阪市・神戸市や和歌山県では流入が流出を下回る（減少）見込みとなっています。



（注）1事業所につき、立地希望場所を最大2つ回答可能のため、ここでは単位を「件」としている。

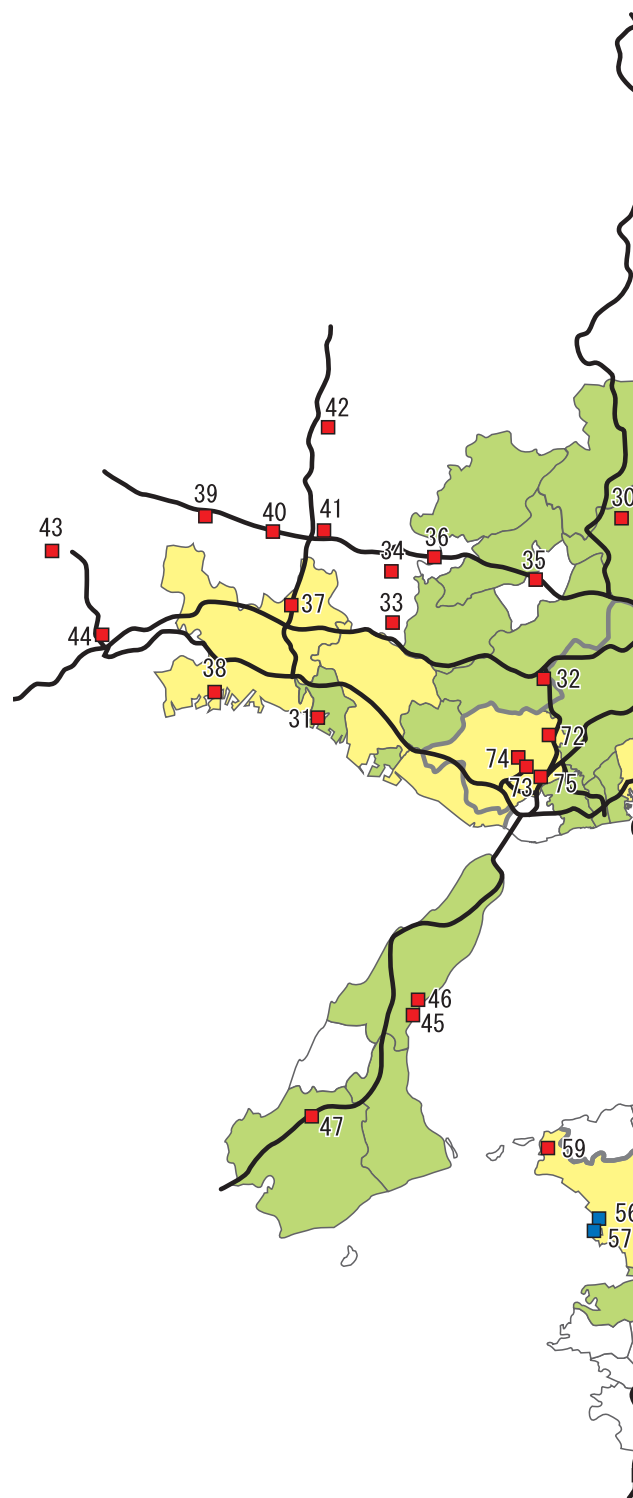
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（新設・移転意向を回答した事業所のうち移転希望先を回答した823事業所のサンプル集計）

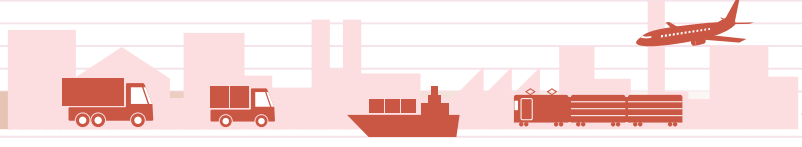
図 事業所の立地希望にもとづく地域間の移転状況

表 事業所の立地希望に基づく地域別の流入・流出状況（単位：件）

	①他府県市から流入	②他府県市へ流出	③流入－流出 (①－②)	内々移転
滋賀県	37	12	25	52
京都府下	32	17	15	38
京都市	13	41	-28	79
大阪府下	124	113	11	252
大阪市	71	128	-57	160
堺市	37	29	8	23
兵庫県下	58	33	25	105
神戸市	27	28	-1	56
奈良県	16	8	8	38
和歌山県	1	7	-6	27

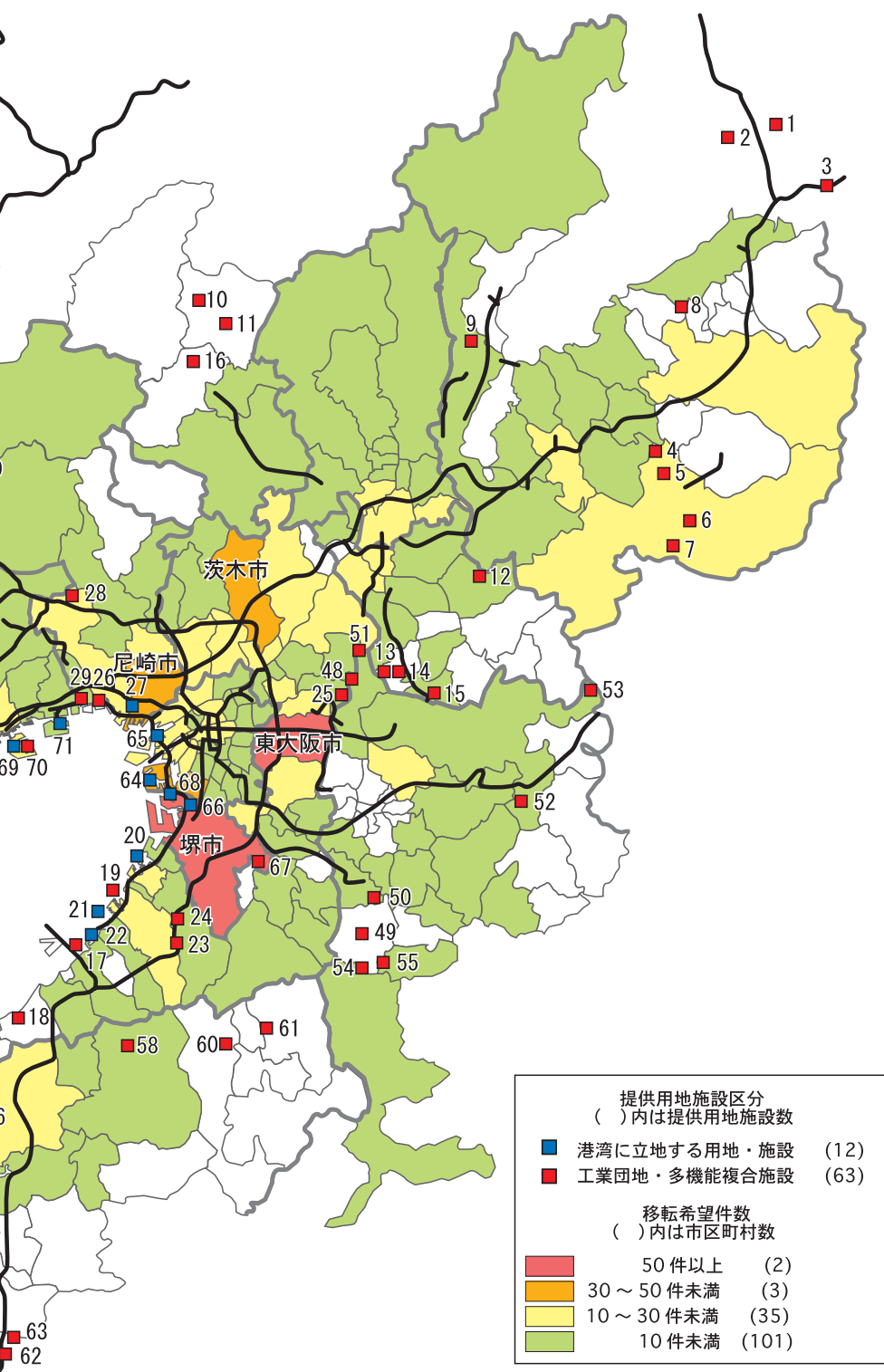
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（新設・移転意向を回答した事業所のうち移転希望先を回答した823事業所のサンプル集計）





・事業所・企業の市区町村別の立地希望場所を見ると、東大阪市・堺市・茨木市・尼崎市へのニーズが多くなっています。

・行政の工業団地等の整備状況と比較すると、堺市や尼崎市などではすでに用地や施設が整備されていることが確認できます。



提供用地施設区分
()内は提供用地施設数

■ 港湾に立地する用地・施設 (12)

■ 工業団地・多機能複合施設 (63)

移転希望件数
()内は市区町村数

■ 50 件以上 (2)

■ 30 ～ 50 件未満 (3)

■ 10 ～ 30 件未満 (35)

■ 10 件未満 (101)

(注) 1事業所につき、立地希望場所を最大2つ回答可能のため、ここでは単位を「件」としている。

府県市名称	no	用地施設名称
滋賀県	1	東上坂工業団地
	2	びわ湖江工業団地
	3	柏原東部工業団地
	4	八田サテライトパーク
	5	近江・水口第2テクノパーク
	6	甲賀西工業団地
	7	甲南フロンティアパーク
	8	のとがわ・志賀工業団地
	9	びわこサイエンスパーク
京都府	10	東湖麻工業用地
	11	木住工業用地
	12	京都南・緑苑坂テクノパーク
	13	関西化学術研究都市精華・西木津地区(光台)
	14	関西化学術研究都市精華・西木津地区(精華台)
	15	関西化学術研究都市木津地区(木津南)
	16	京都新光ビル
大阪府	17	りんくうタウン
	18	阪南スカイタウン
	19	ちきりアイランド
	20	堺泉北港助公埠頭
	21	阪南港新貝塚埠頭
	22	泉佐野食品コンビナート
	23	テクノステージ和泉
	24	トリヴェール和泉
	25	パークヒルズ田原
兵庫県	26	西宮産業団地(西地区)
	27	尼崎臨海地区産業用地
	28	西宮名塩ニュータウン
	29	瀬戸屋業務系用地
	30	ニュー三田インダストリアルパーク
	31	高砂工業公園
	32	ひょうご情報公園都市
	33	加西南産業団地
	34	加西東産業団地
	35	ひょうご東条ニュータウンインターパーク
	36	滝野工業団地(第2期)
	37	サバービア豊富
	38	広畑臨海産業団地
	39	夢前工業団地
	40	福岡企業団地
	41	福岡町東部工業団地
	42	兵庫・神崎工業団地
奈良県	43	播磨科学公園都市
	44	播磨滝野企業団地
	45	津名志筑地区産業用地
	46	津名生穂地区産業用地
	47	南あわじ企業団地
	48	北田原工場適地
	49	御所工業団地
	50	はじかみ工場適地
	51	関西化学術研究都市 高山サイエスタウン
	52	高塚工場適地
	53	石打工場適地
	54	インテリジェンス用地五條
	55	花吉野ガーデンヒルズ
和歌山県	56	和歌山下津港西浜地区用地
	57	和歌山下津港雄賀崎地区用地
	58	北勢田ハイテクパーク
	59	コスモパーク加太
大阪府	60	妙寺北部企業団地
	61	神野々企業団地
	62	玄子工業団地
	63	蛇尾工業団地
	64	南港地区
	65	舞洲地区
	66	テクノフロンティア堺
堺市	67	大阪木材工場団地協同組合
	68	堺・泉北臨海工業地帯(堺地区)
神戸市	69	ポートアイランド第2期
	70	神戸空港「マリニア」
	71	六甲アイランド
	72	神戸複合産業団地
	73	神戸ハイテクパーク
	74	神戸サイエンスパーク
	75	神戸流通センター

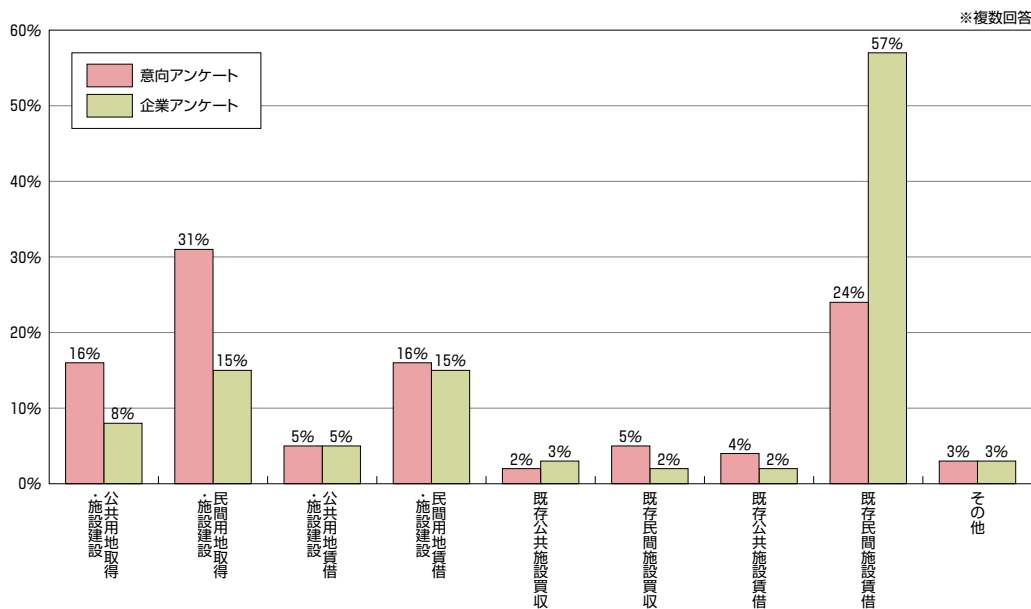
図 市区町村別の事業所・企業の新設・移転希望場所と行政の用地・施設の整備状況

4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策ニーズ

④新設・移転する施設の確保方法

・事業所・企業が新設・移転する施設の確保方法に着目すると、事業所は“民間用地の取得・施設建設”へのニーズが最も多くなっています。

・企業はこれとは異なり、初期投資が少ないと考えられる“既存民間施設の賃借”へのニーズが最も多くなっています。



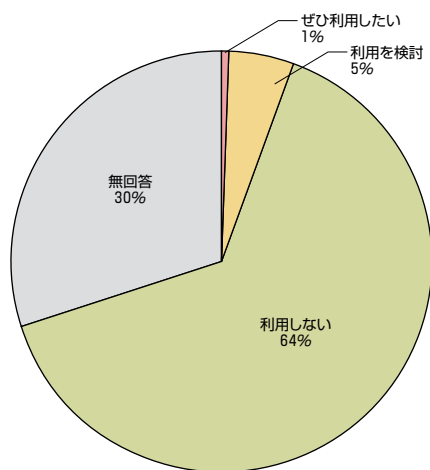
資料：物流基礎調査（意向アンケート）、企業アンケート調査（新設・移転意向のある事業所・企業のうち、新設・移転する施設の確保方法を回答した785事業所、61社のサンプル集計）

図 新設・移転する施設の確保方法

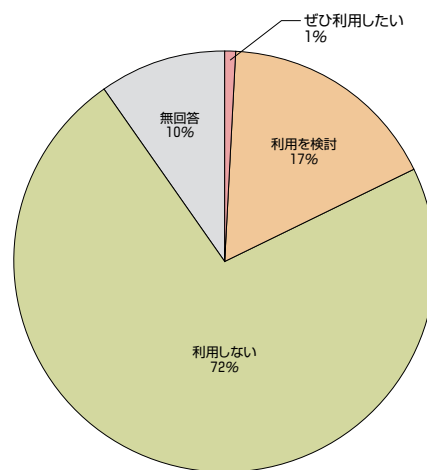
(6) 複合物流施設の利用意向

・複合物流施設（ロジスティクスセンター）が何らかの形で整備されたときの利用意向を見ると、事業所の6%、企業の18%が利用の意向を示しています。

・物流施設の新設・移転と同じく、事業所に比べて企業のニーズが多い結果となっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

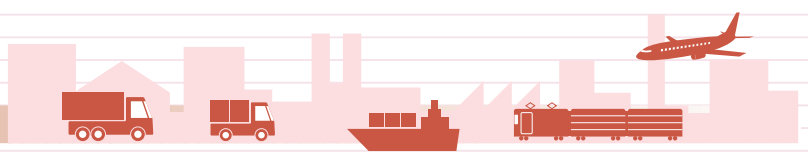


資料：企業アンケート調査
（約600社のサンプル集計）

図 複合物流施設（ロジスティクスセンター）の利用意向

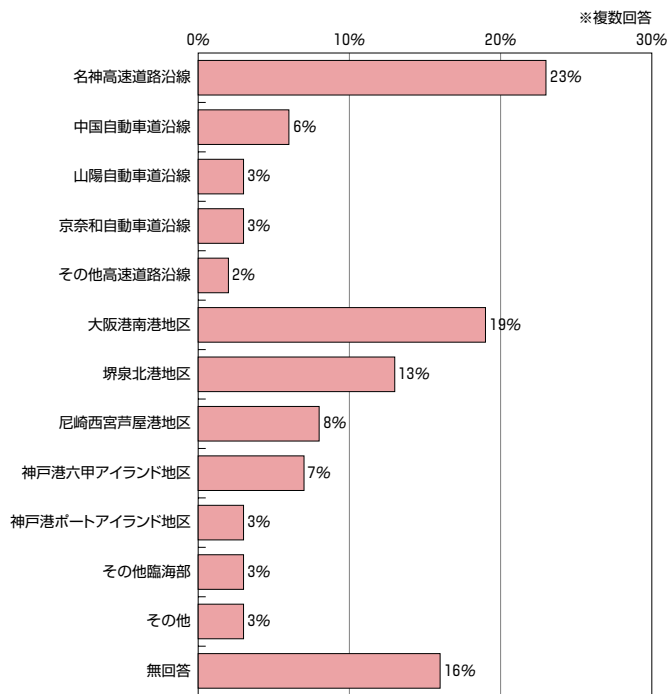
◆用語説明

複合物流施設（ロジスティクスセンター）…仕入れから販売までの物資の流れを管理する中枢機能を保有する大規模な広域拠点型の物流施設

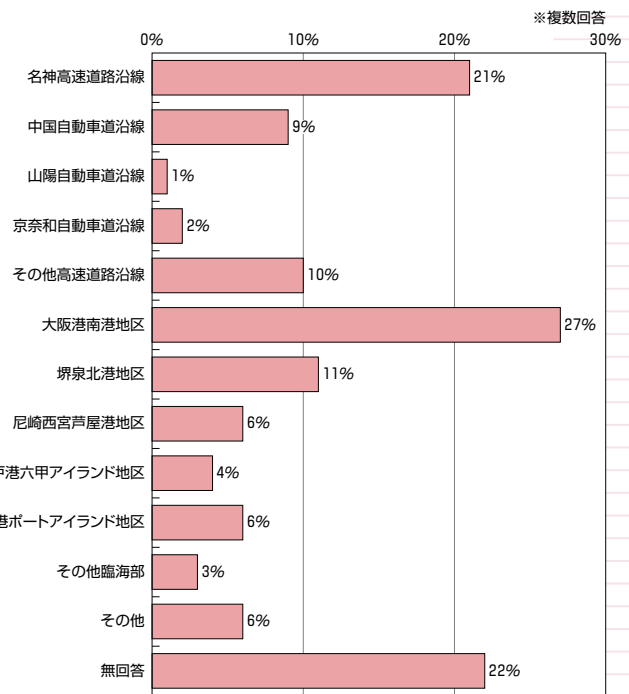


- ・複合物流施設の望ましい立地場所に注目すると、事業所は“名神高速道路沿線”へのニーズが、企業は

“大阪南港地区”へのニーズが最も多くなっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（望ましい立地場所を回答した625事業所のサンプル集計）



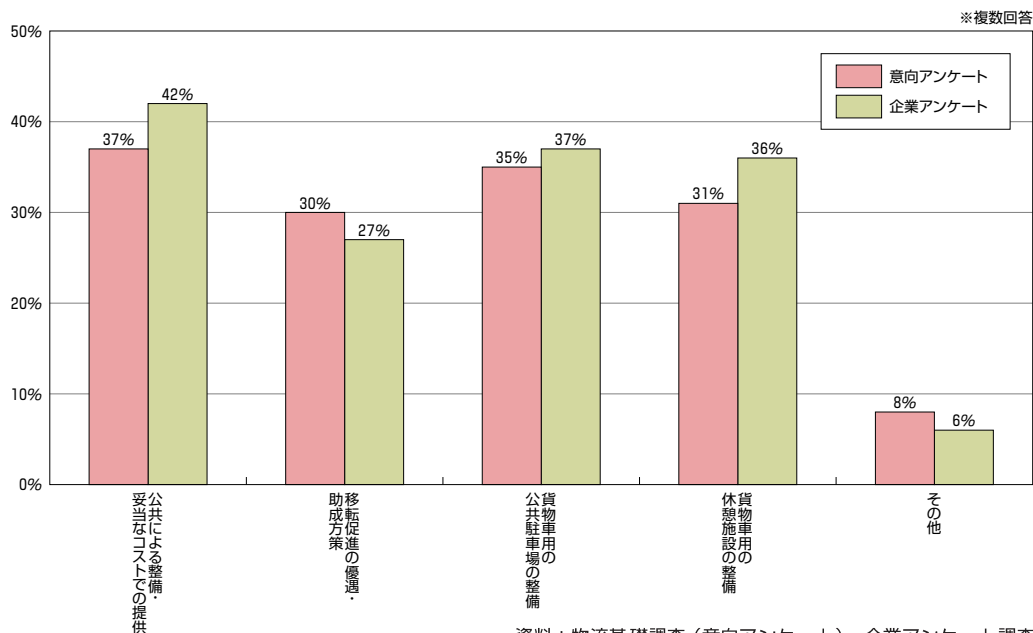
資料：企業アンケート調査
（望ましい立地場所を回答した109社のサンプル集計）

図 複合物流施設の望ましい立地場所

（7）物流施設用地に関する施策ニーズ

- ・物流施設の用地確保に関する施策ニーズに着目すると、事業所・企業ともに約4割が“公共による整備・妥当なコストでの提供”を示しています。

- ・その他に、“貨物車用の公共駐車場の整備”や“休憩施設の整備”、“移転促進の優遇・助成方策”についても3～4割の事業所・企業がニーズを示しています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）、企業アンケート調査
（新設・移転意向のある事業所・企業のうち、“特になし”の回答を除く1,077事業所、166社のサンプル集計）

図 物流施設用地に関する施策ニーズ

4.2 貨物車交通に関する意向・施策ニーズ

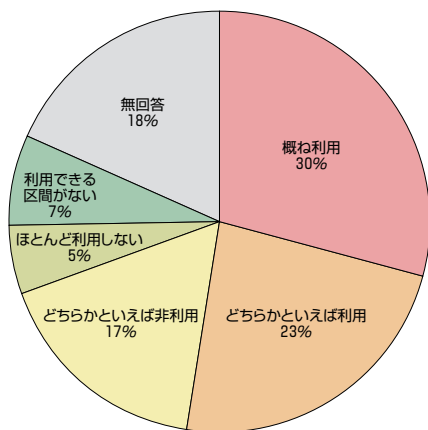
(1) 貨物車輸送における高速道路の利用実態

① 事業所の高速道路の利用実態

- ・貨物車輸送の実態を把握するため、事業所の現在の高速道路の利用実態に着目しました。
- ・高速道路を利用する事業所が53%（“概ね利用”と“どちらかといえば利用”の合計）、利用しない事業

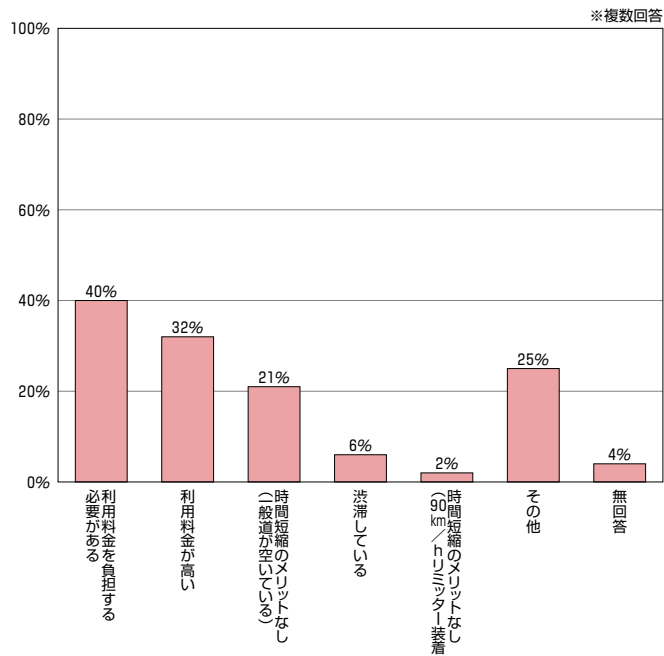
所が22%（“ほとんど利用しない”と“どちらかといえば非利用”の合計）を占めます。

- ・高速道路を利用しない理由をみると、料金負担に関するものが上位を占めています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 高速道路の利用実態

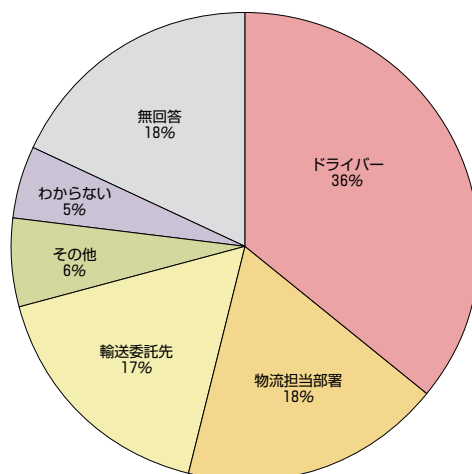


資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（高速道路を非利用傾向と回答した2,491事業所のサンプル集計）

図 高速道路を利用しない理由

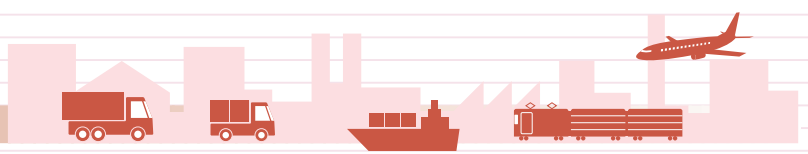
- ・この様な事業所の貨物車輸送における高速道路の利用・非利用の意志決定者をみると、ドライバー自身が決定する事業所が最も多く36%を占めています。

次いで、物流担当部署（18%）、輸送委託先（17%）の順となっています。



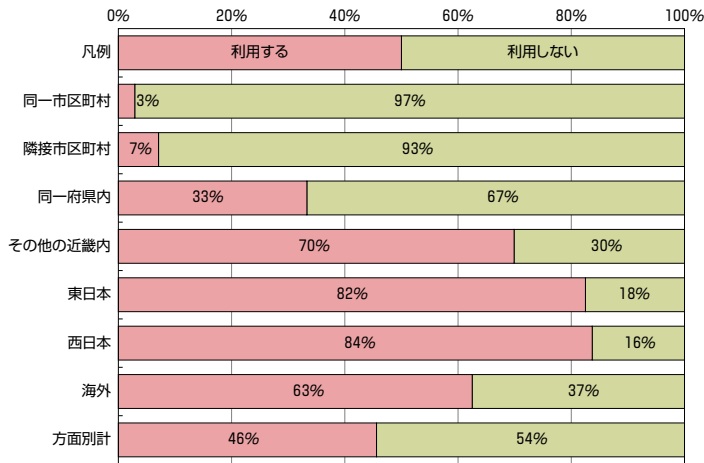
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 高速道路利用・非利用の決定者



②輸送特性格の高速道路利用の利用傾向

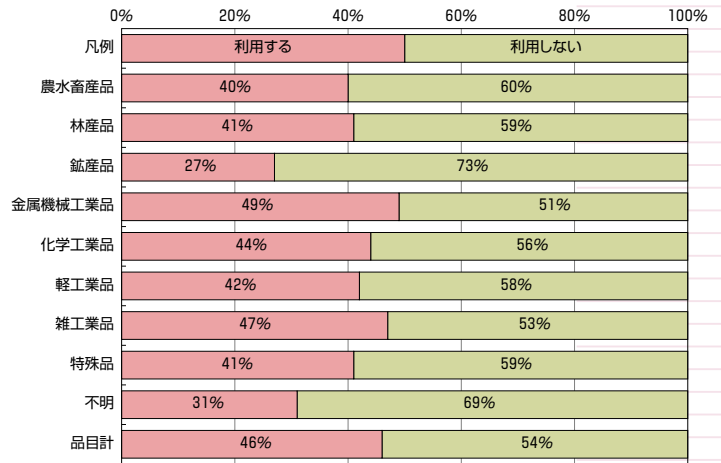
・輸送特性格に高速道路の利用傾向を見ると、輸送方面別には府県を越える長距離輸送ほど、高速道路の利用割合が高いことがわかります。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（輸送方面の回答があった6,377件を対象とした集計）

図 輸送方面別の高速道路利用の有無

・輸送品目別にみると、鉱産品など速達性を要しない品目の輸送では高速道路を利用しない傾向にあることがうかがえます。



資料：物流基礎調査（実態アンケート）
（輸送品目の回答があった6,156件を対象とした集計）

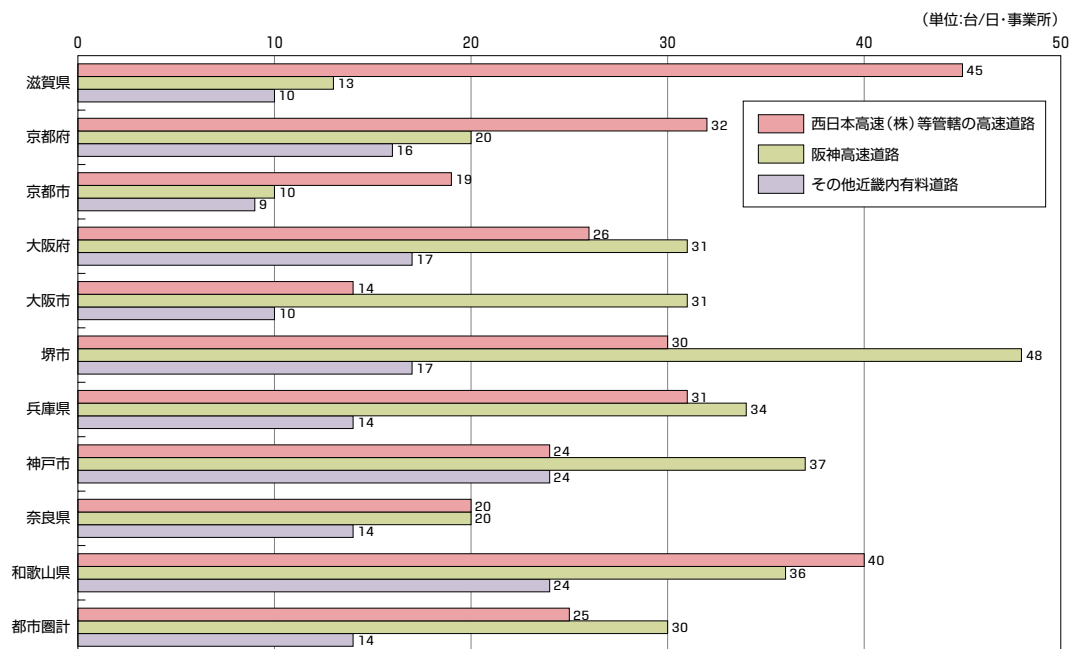
図 輸送品目別の高速道路利用の有無

③高速道路の利用台数

・事業所立地場所と高速道路利用の関係を把握するために、1事業所あたりの高速道路利用貨物車台数に着目しました。

・西日本高速道路（株）等管轄の高速道路については、滋賀県に立地する事業所の利用が最も多く、45台／事業所となっています。

・阪神高速道路の利用については、堺市に立地する事業所の利用が最も多く48台／日となっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（各高速道路・有料道路の利用貨物車台数を回答した事業所のサンプル集計）

図 事業所所在地別1事業所あたり高速道路利用貨物車台数

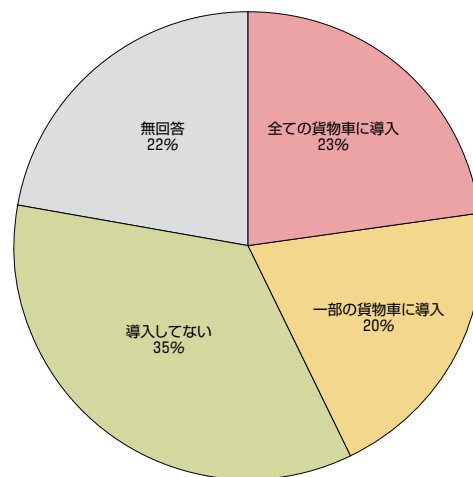
4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策二ーズ

(2) ETCの利用状況

① ETCの導入状況

・料金支払い方法の一つとしてETCの導入が進められています。以下では、事業所のETCの導入状況に着目しました。

・“全ての貨物車”に導入している事業所が23%、“一部の貨物車”に導入している事業所が20%を占めます。一方、“導入していない”事業所は35%となっています。



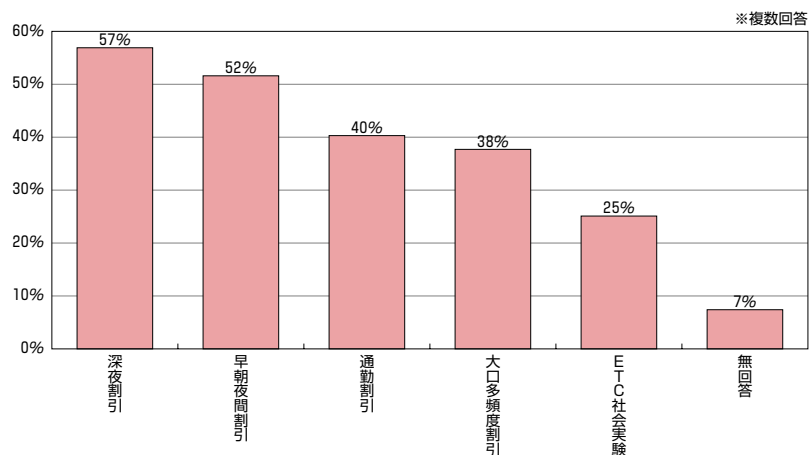
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 ETCの導入状況

② ETC割引メニューの認知度

・調査時期に各高速道路で実施されていた、ETC割引の認知度に着目しました。

・“深夜割引”や“早朝夜間割引”の認知度が5割、“通勤割引”や“大口多頻度割引”の認知度が4割、“ETC社会実験”の認知度が3割となっています。



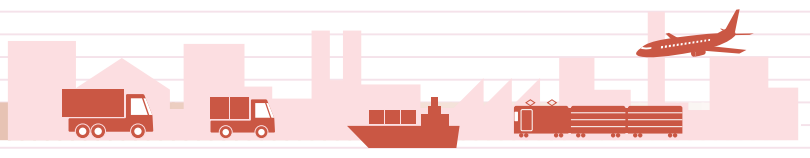
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（約11,000事業所のサンプル集計）

図 ETC割引メニューの認知度

◆各種ETC割引の概要

調査時点の割引内容(平成17年10月)

	利用条件
深夜割引	午前0時～午前4時の間に利用した場合に3割引
早朝夜間割引	午後10時～翌午前6時までの間に料金所を通過した場合で東京・大阪近郊の大都市近郊区間内を少なくとも1区間走行し、1回の走行距離が100km以内となる区間の利用を5割引
通勤割引	午前6時～午前9時あるいは午後5時～午後8時までの間に料金所を通過した場合で1回の走行が100km以内となる区間の利用を5割引（東京・大阪近郊以外）
大口多頻度割引	利用実績に応じて1～2割引
ETC社会実験	阪神高速道路でのETC利用により、平日は時間帯割引（オフピーク割引）、休日は土曜・休日割引を実施

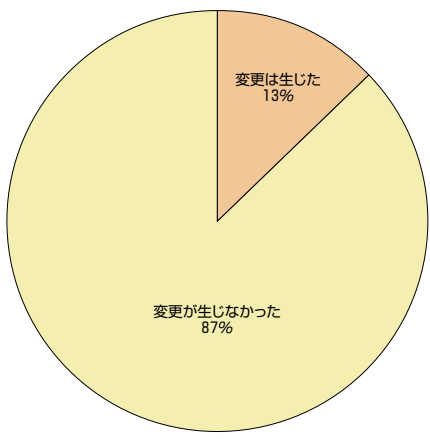


③ ETC割引による貨物車輸送の変化

- ・前述のようなETC割引が実施されていますが、これによる貨物車輸送の変化に着目しました。
- ・事業所の約1割が、ETC割引の実施によって輸送に変更が生じたと回答しています。この変更内容を見ると、“利用区間を延長・変更”した事業所が43%と最も多く、次いで“割引時間帯での利用に変更”が

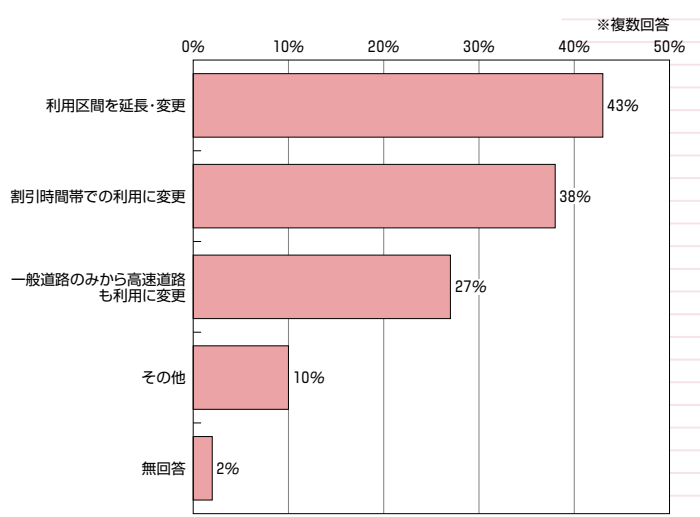
38%、“一般道路のみの輸送から高速道路利用への転換”が27%となっています。

- ・このことから、例えば、各事業所は、深夜割引利用のために出発時間を遅らせつつ、高速道路の利用区間を拡大することで、所要時間の短縮効果を得ていると考えられます。



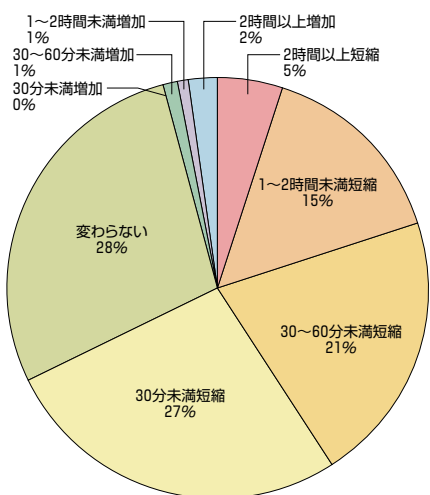
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（ETC割引を利用する事業所のうち“無回答”を除く4,216事業所のサンプル集計）

図 ETC割引実施による輸送の変更の有無



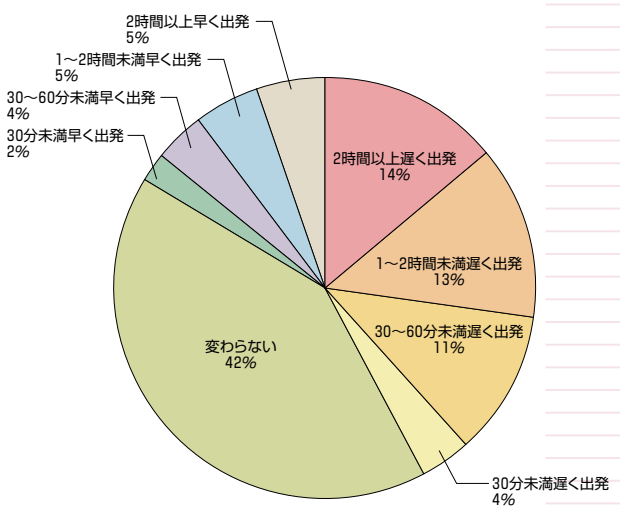
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（ETC割引の利用により輸送に“変化が生じた”と回答した554事業所のサンプル集計）

図 ETC割引実施後の輸送の変更の内容



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（ETC割引の利用により“変化が生じた”と回答した事業所のうち、所要時間に変化が生じた286事業所のサンプル集計）

参考図 ETC割引利用後の具体的な所要時間の変化



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（ETC割引の利用により“変化が生じた”と回答した事業所のうち、出発時間に変化が生じた267事業所のサンプル集計）

参考図 ETC割引利用後の具体的な出発時間の変化

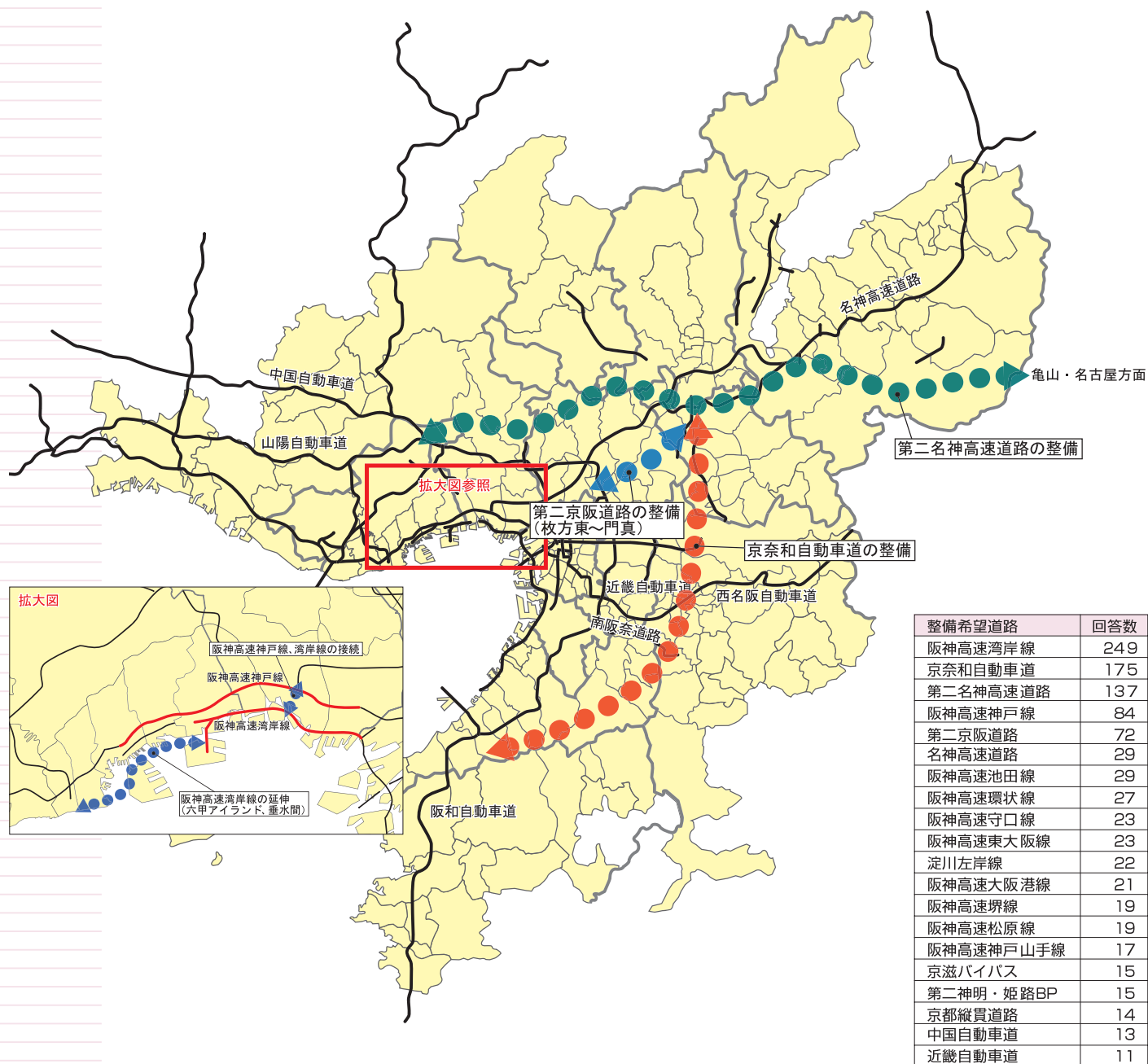
4. 事業所・企業の物流に関する意向・施策ニーズ

(3) 高速道路の整備ニーズ

① 事業所・企業の高速道路の整備ニーズ

・物流面からの高速道路等の整備ニーズを把握するため、事業所・企業の意向を把握しました。

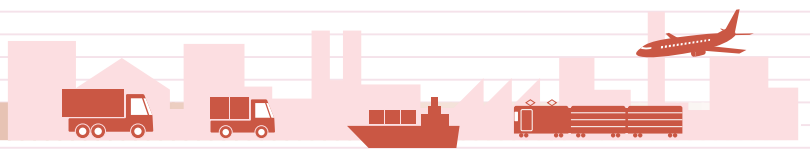
・これによると、阪神高速道路湾岸線に対するニーズが最も高く、次いで、京奈和自動車道・第二名神高速道路などの広域ネットワークを形成する路線に対するニーズが高くなっています。



資料：物流基礎調査（意向アンケート）
企業アンケート調査

（上記の図は、高速道路の整備ニーズを回答した事業所・企業のサンプル集計をもとに作成）

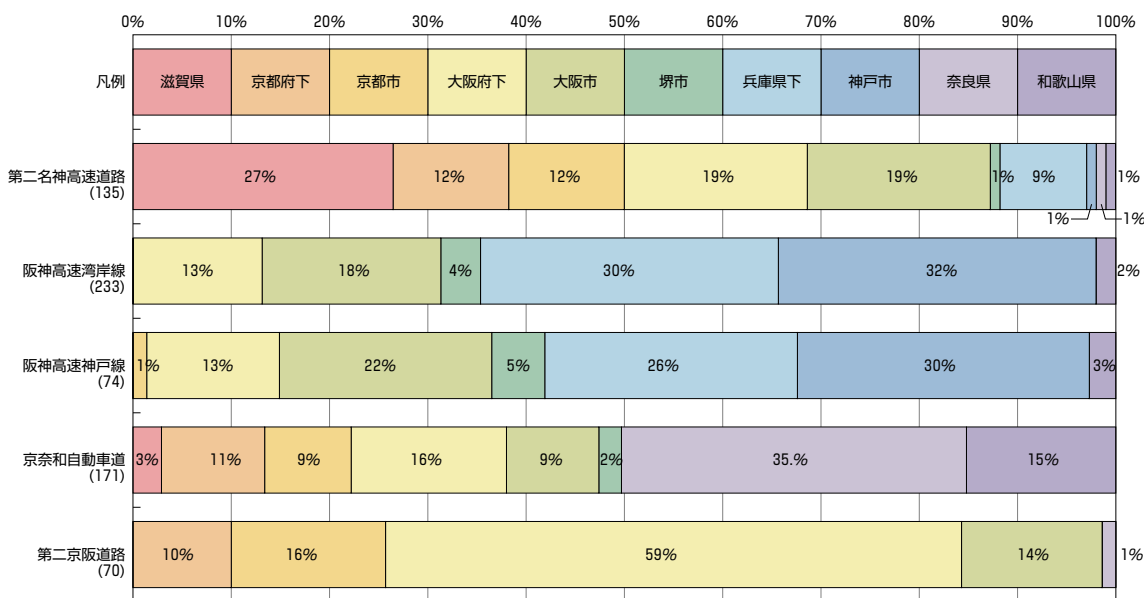
図 高速道路ネットワークの整備ニーズ



②事業所の所在地別にみた高速道路の整備ニーズ

・事業所の所在地別に、高速道路の整備ニーズの違いに着目しました。

・第二名神高速道路については滋賀県、阪神高速道路については兵庫県下や神戸市、京奈和自動車道については奈良県、第二京阪道路については大阪府下に立地する事業所のニーズが多くなっています。



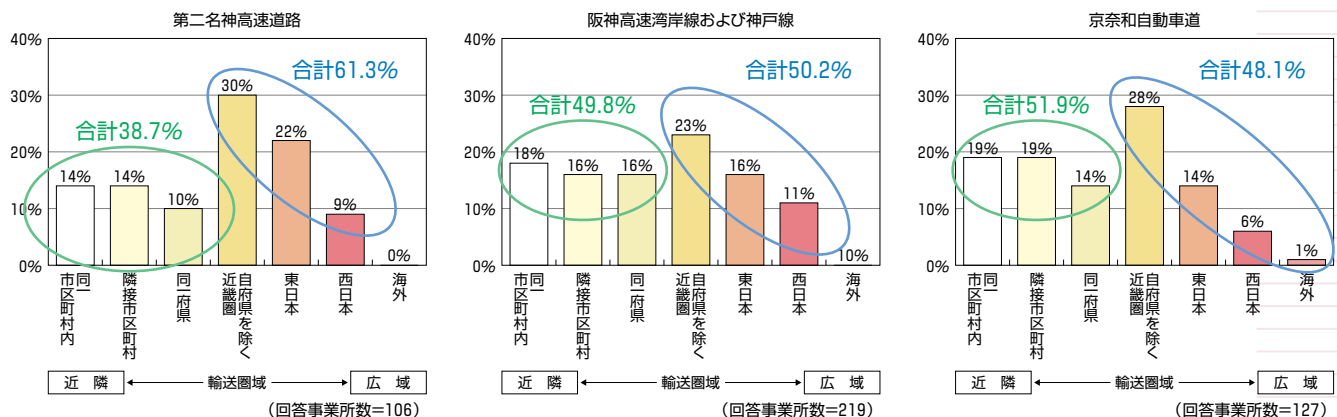
資料：物流基礎調査（意向アンケート）
（高速道路の整備ニーズを回答した事業所・企業のサンプル集計）

図 事業所の所在地別にみた高速道路の整備ニーズ

③輸送方面別にみた高速道路の整備ニーズ

・事業所の物流の主な輸送方面による高速道路の整備ニーズの違いに着目しました。
・第二名神高速道路については、広域的な輸送の多い事業所からのニーズが高くなっています。それに対して、阪神高速湾岸線および神戸線・京奈和自動車

道の整備ニーズは、同一府県以内の近隣輸送を行っている事業所からのニーズが多くを占めており、路線によって沿線事業所の物流特性が異なっていることが分かります。



資料：物流基礎調査（実態アンケート・意向アンケート）
（高速道路の整備ニーズを回答した事業所・企業のサンプル集計）
注）輸送方面は重量ベースで最も多い輸送方面としている。

図 輸送方面別にみた高速道路の整備ニーズ

(4) 環境問題への取り組み

① モーダルシフトの取り組み

- ・物流面から環境問題への対応を考えるために、企業のモーダルシフトへの意向に着目しました。
- ・18%の企業が今後の“貨物車利用から鉄道へ切りかえ”、10%の企業が今後の“貨物車利用から船舶へ切

りかえ”の意向を示しています。

- ・業種別にみると、鉄道利用、船舶利用のともに、軽工業品製造業の企業が多くなっています。

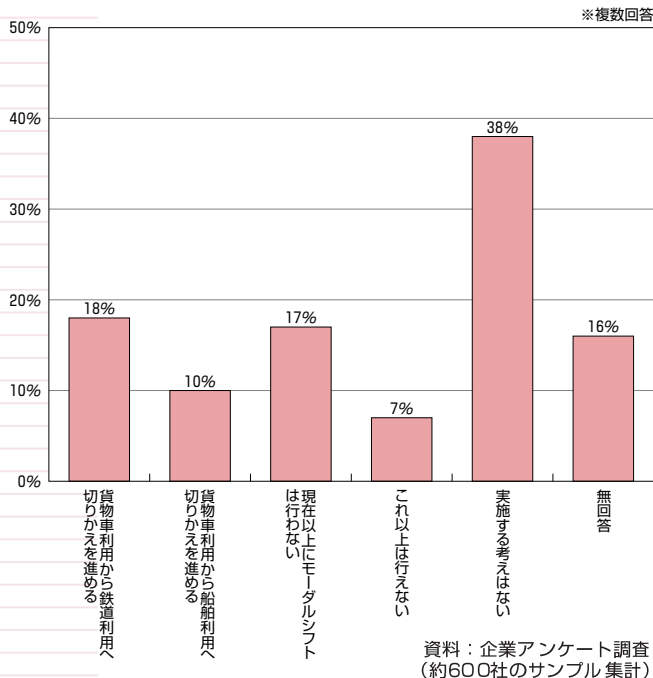


図 モーダルシフトへの取り組み意向

◆用語説明

モーダルシフト………輸送手段の転換、主としてトラック輸送から鉄道や船への転換

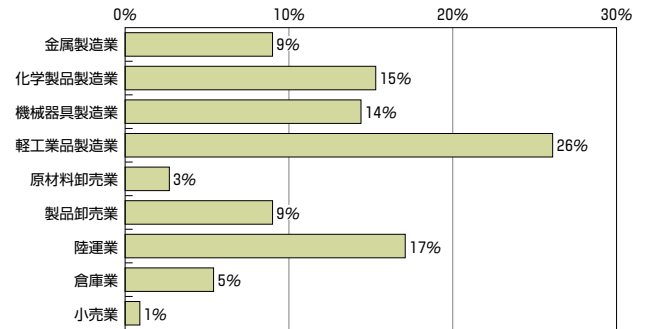


図 鉄道へのモーダルシフトの意向を示す企業の業種構成

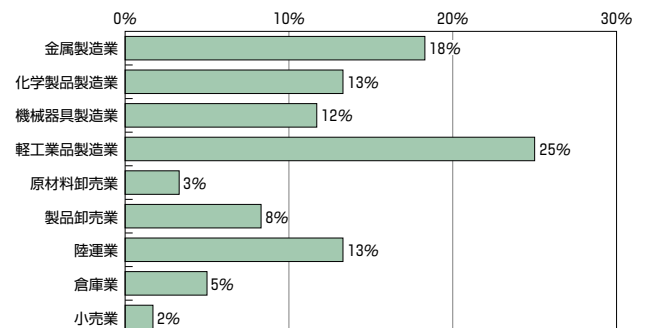


図 船舶へのモーダルシフトの意向を示す企業の業種構成

- ・モーダルシフトを促進するための施策としては、35%の企業が“鉄道輸送や海上輸送のトータル利用コストの引き下げ”を、30%が“鉄道輸送や海上輸送のスピードアップ”を挙げています。

- ・モーダルシフト促進の課題として、貨物車輸送と比較したコストと輸送時間の両面での対応が必要であることがうかがえます。

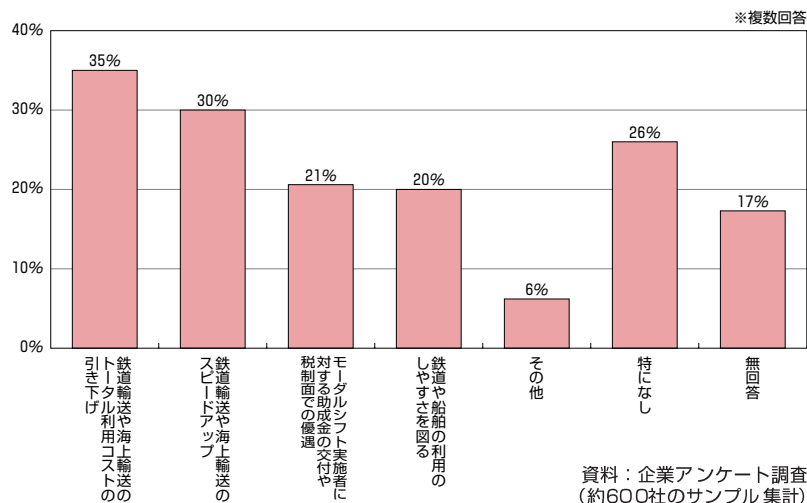
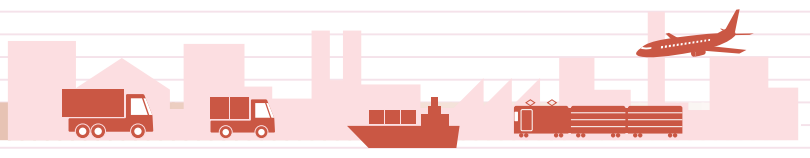


図 モーダルシフトのための施策ニーズ



②環境問題への取り組み

- ・企業の環境問題への取り組みについて、モーダルシフト以外のものに着目しました。
- ・環境問題への取り組みとしては、“輸送効率の向上等による貨物車の走行台数の減少”が最も多く、約半数の企業が輸送の効率化による走行台数の減少の意識があることがうかがえます。
- ・また、“NOx・PM法適合車利用の増加”、“低公害車の利用の増加”については、1～3割の企業が回答しています。これらの企業は利用車両の変更を考えていることがわかります。

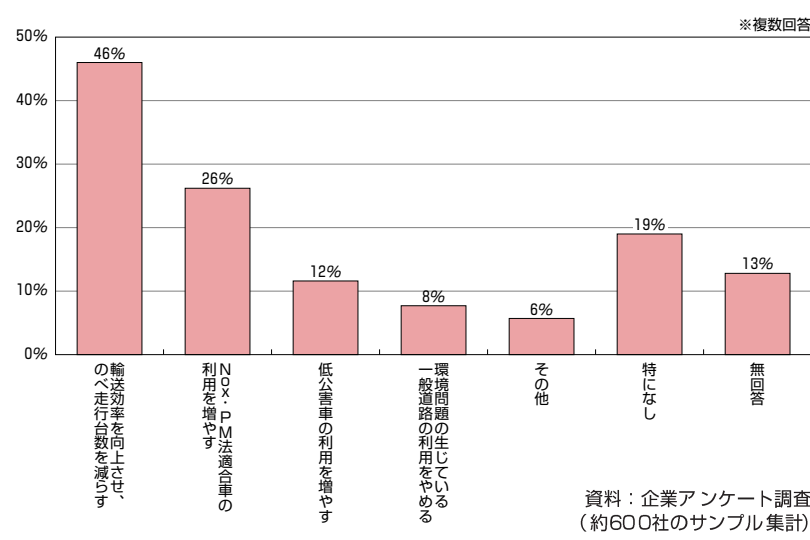


図 環境対策への取り組み意向

◆用語説明
Nox・PM法適合車……………Nox・PM法第12条第1項に定める窒素酸化物排出基準および粒子状物質の排出基準を満たす貨物車
低公害車……………ハイブリッド車、天然ガス自動車(CNG車)、電気自動車、メタノール車、ガソリン車のうち、“低燃費かつ低排出ガス認定車”のこと

- ・企業が環境問題への取り組みを進める際に求められる行政の支援は、利用車両の変更を進めるための“低公害車等の購入の助成等”のニーズが最も多く46%を占めます。
- ・また、“貨物車の迂回ルートへの誘導”、“都市部を迂回する道路の整備”といった都市計画・まちづくりの面からの対応が必要と考える企業が2割を占めます。

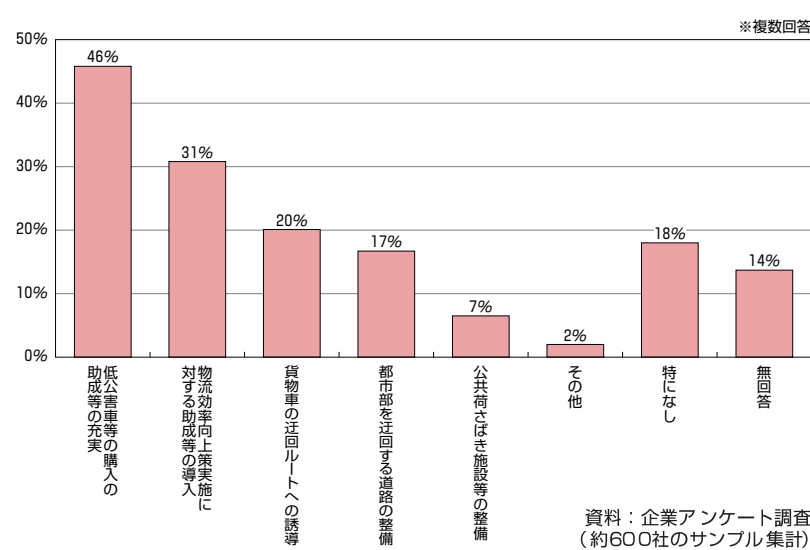


図 環境対策を進めるための施策ニーズ

<京阪神都市圏交通計画協議会ホームページの紹介>

京阪神都市圏交通計画協議会ではホームページを開
設し、このパンフレットで紹介した調査結果をはじめ
とした協議会の取り組みを紹介しています。このホー

ムページから各種の集計結果や調査票をダウンロード
することができますので、ぜひご活用ください。

京阪神都市圏交通計画協議会ホームページアドレス <http://www.keihanshin-pt.com/>

◆ダウンロード可能な集計結果(例)

1. 物流基礎調査（実態アンケート）の集計結果

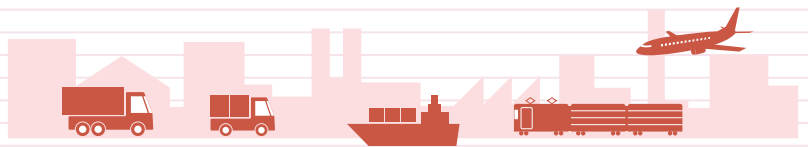
- (1) 事業所概要に関する集計……………事業所数や事業所が保有する機能など
- (2) 事業所立地に関する集計……………事業所の立地年次や所有形態など
- (3) 物流量に関する集計……………発生集中量や1事業所あたりの発生集中量など
- (4) 貨物車輸送に関する集計……………発生集中貨物車台数や1台あたりの貨物量など

2. 物流基礎調査（意向アンケート）の集計結果

- (1) 事業所の移転に関する集計……………立地の問題点や物流施設の新設・移転意向など
- (2) 事業所の物流拠点利用に関する集計……物流拠点の利用状況、今後の複合物流施設の利用意向など
- (3) 高速道路利用に関する集計……………高速道路の利用の有無など
- (4) 行政施策へのニーズに関する集計……………物流の効率化や物流施設・用地の整備に関するニーズなど

3. 企業アンケート調査の集計結果

企業の概要や物流システムの効率化、環境問題への取り組みなど



<調査データの貸出について>

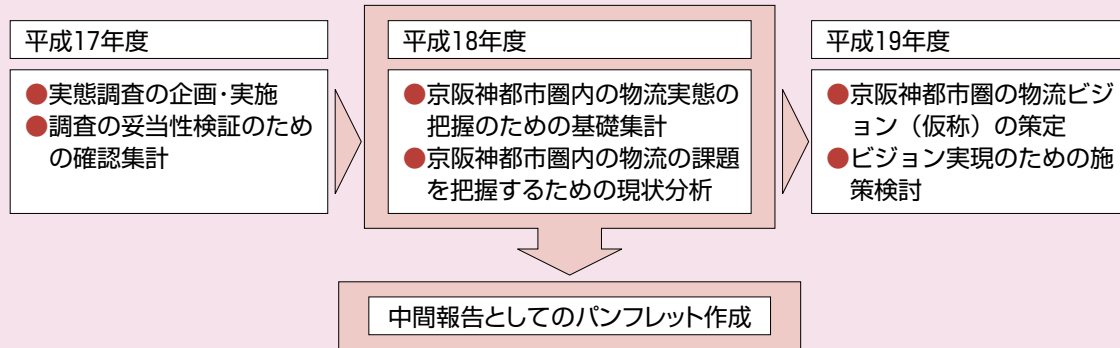
京阪神都市圏交通計画協議会では、ホームページからダウンロード可能な集計結果の他に、都市交通計画・都市計画の立案を目的とした利用については、調査データを広く活用していただけるよう、調査データ

の貸し出しも行っております。ご利用を希望される場合は、下記の府・県・市・機関の窓口までお問合せください。調査データの使用条件や貸し出し手続きについてご説明いたします。

<今後の予定について>

本調査は平成17年度からの3ヶ年に渡って実施しております。平成18年度は中間報告としてこのパンフレットを作成致しました。平成19年度はこれまでの

分析結果・検討内容を踏まえて、望ましい京阪神都市圏の交通体系を目指すための「京阪神都市圏物流ビジョン（仮称）」を策定する予定です。



このパンフレットについてのお問合せ先

国土交通省 近畿地方整備局 企画部 広域計画課
TEL：06-6942-1141（代）06-6942-4090（直）

滋賀県 土木交通部 都市計画課
TEL：077-528-4182（直）

京都府 土木建築部 道路総括室 道路計画室
TEL：075-451-8111（代）075-414-5331（直）

大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課
TEL：06-6941-0351（代）06-6943-9445（直）

兵庫県 県土整備部 まちづくり局 都市計画課
TEL：078-341-7711（代）078-362-4307（直）

奈良県 土木部 都市計画課
TEL：0742-27-7521（直）

和歌山県 県土整備部 道路局 道路政策課
TEL：073-4321-4111（代）073-441-3116（直）

京都市 都市計画局 交通政策室
TEL：075-222-3483（直）

大阪市 計画調整局 計画部 交通空港政策課
TEL：06-6208-7844（直）

堺市 建設都市局 都市計画部 交通計画課
TEL：072-228-7549（直）

神戸市 都市計画総局 計画部 計画課
TEL：078-331-8181（代）078-322-5481（直）

西日本高速道路（株）関西支社 総務企画部 企画調整グループ
TEL：06-6344-9218（直）

阪神高速道路（株）計画部 調査グループ
TEL：06-6252-8121（代）06-4963-5449（直）

（独）都市再生機構 西日本支社 都市再生企画部
TEL：06-6969-9264（直）



京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省近畿地方整備局 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県
京都市 大阪市 堺市 神戸市 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 独立行政法人都市再生機構
ホームページ <http://www.keihanshin-pt.com/>

平成19年3月