

近畿圏物資流動調査とは

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では、近畿圏内における物の動きの実態や、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、これまでに5回の物資流動調査を実施してきました。

平成27年度に実施した前回調査から間もなく10年が経過し、近畿圏の物流を取り巻く状況は変化していることから、京阪神都市圏交通計画協議会では、令和8年度に第6回物資流動調査を実施する運びとなりました。令和7年度は、令和8年度の調査に先立ち、より良い調査方法や調査内容を検討するために、事前調査を実施します。

調査時期

令和7年10～11月

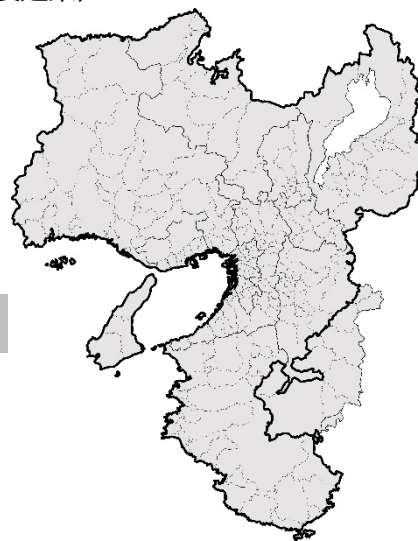
事前調査の対象

近畿圏(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)に立地する事業所のうち、次の業種を対象として、約5,000事業所を無作為に抽出しています。

- 製造業(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(原材料卸売業、製品卸売業)
- 運輸業、郵便業(倉庫業、道路貨物運送業、水運業、
航空運輸業、運輸に附帯するサービス業、
郵便業、複合サービス事業(郵便局))
- 小売業
- サービス業

調査の内容

- 事業所概要(立地場所、従業者数、業種、機能 など)
- 搬出、搬入物流量
- 搬出先、搬入元(住所、業種、施設種類、輸送手段 など)
- 事業所意向(立地状況の評価、移転ニーズ、行政施策ニーズ など)



調査の方法

配布: 郵送で配布します。

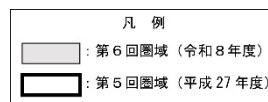
回収: 京阪神都市圏交通計画協議会のホームページの[特設ページ](#)よりオンライン上でご提出ください。

※ご回答者様の負担軽減や環境にやさしいペーパーレス化のため、できるだけインターネットでの回答にご協力をお願いします。

※上記調査ページにアクセスできない場合は、サポートセンターまでお問合せください。

メール: kinki_butsuryu_tsc@cfk.co.jp

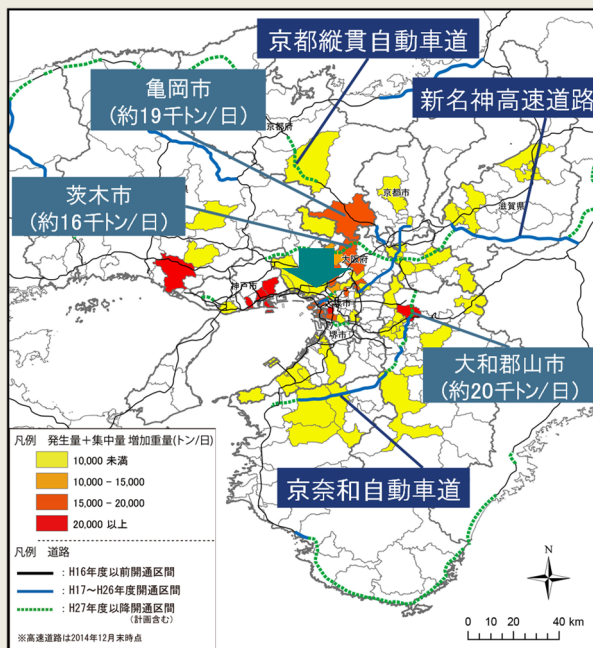
TEL: 0120-34-6830(無料) 9:00～18:00(土・日・祝除く)



平成 27 年度に実施された第 5 回物資流動調査の結果は、物流施策の各種検討に活用されてきました。

分析結果 1 都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流と事業所の立地

神戸市、大阪市等の臨海部や高規格幹線道路の沿線地域の一部において物流量が増加しています。
(新名神高速道路・京都縦貫自動車道沿線地域で約 1.2 倍、京奈和自動車道沿線地域で約 1.3 倍)



対象とする沿線地域※	物流量 (トン/日)		増減比
	第 4 回	第 5 回	
新名神高速道路・ 京都縦貫自動車沿線地域	54,799	64,295	+1.17%
京阪奈自動車道沿線地域	60,743	79,788	+1.31%

※新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道（郡山 IC 以南）の IC が立地する市区町村の物流量（発生量＋集中量、単位：トン/日）を集計

図 第 4 回調査（平成 17 年）以降に物流量が増加した市町村の分布



近畿圏物資流動調査から得られた事業所の立地データや既存の外生データを用い、保管、積み替え、荷さばき、流通加工を有する事業所など物流関連事業所が立地しやすい場所を 3 次メッシュ(約 1 km 四方)別に推計する「立地場所選択モデル」を作成しました。

このモデルを用いた分析を行った結果、新名神高速道路、淀川左岸線、大和川線、大阪湾岸道路西伸部の沿線やその周辺地域において立地ポテンシャル(立地のしやすさ)が向上することが試算されました。

図 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備による立地ポテンシャルの変化

資料：第 4 回京阪神都市圏物資流動調査(平成 17 年)、第 5 回近畿圏物資流動調査(平成 27 年)

分析結果2 大規模災害時における物流

南海トラフ巨大地震における近畿圏内の震度 6 強以上の被災市区町村数は和歌山県が最も多く(約 93%)、物流量のほとんどに影響を及ぼすことがわかりました。

また、大阪府や兵庫県では被災市区町村数は約 22%~約 32%であるものの、被災物流量としては近畿圏の約 67.6%を占めています。

※陸側ケース：中央防災会議による東海地震、東南海・南海地震の検討結果を参考に設定した基本ケースの強震動生成域を、可能性のある範囲で最も陸側(プレート境界面の深い側)の場所に設定したものであり、被災エリア(震度 6 強以上の地域)が最も広いケースである

資料：中央防災会議 防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ/内閣府 HP 掲載の市区町村別震度分布より作成

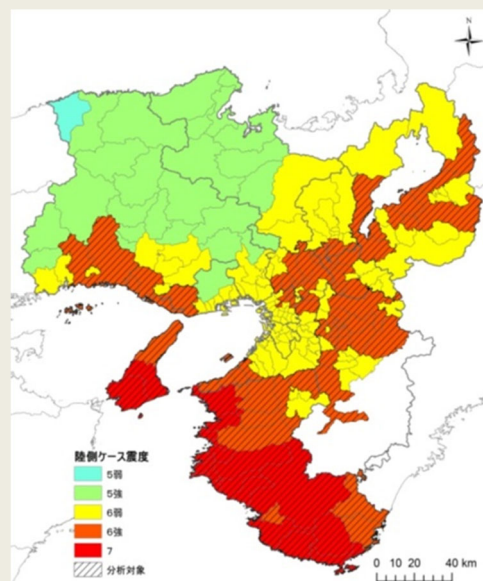


図 南海トラフ地震(陸側ケース)の市区町村別最大震度(近畿圏)

表 近畿圏全体に占める被災エリアの割合及びその物流量の割合

府県	各府県内での被災エリア 市区町村数の割合	被災物流量※ ¹ (千トン)	被災物流量の割合 (府県内割合)※ ²	被災物流量の割合 (近畿圏内割合)※ ³
滋賀県	42.1%	111.3	66.8%	7.7%
京都府	33.3%	160.2	82.1%	11.1%
大阪府	31.9%	596.5	51.0%	41.2%
兵庫県	22.4%	382.6	41.3%	26.4%
奈良県	69.2%	86.5	91.6%	6.0%
和歌山県	93.3%	112.2	99.5%	7.7%
近畿計	44.5%	1449.3	54.4%	100.0%

近畿圏の
67.6%

※1：近畿圏の南海トラフ巨大地震(陸側ケース)の被災エリアにおいて発着する貨物の重量を示す

※2：各府県の総物流量に対する被災物流量の割合を示す

※3：近畿圏内の被災物流量に対する各府県の割合を示す

分析結果3 都市部にみられる物流特性

京都市・大阪市の都心部において、貨物車1台あたりの重量(0.50 トン/台)が其他地区の重量(1.07 トン/台)に比べて小さくなっています。

また、大阪市・京都市の都心部では到着日時を時間指定される割合が約 65%となっており、その他の地域(約 42%)よりも大きくなっています。なお、大阪市・京都市の都心部の平均積載効率は約 60%となっており、その他の地域と比較して低くなっています。

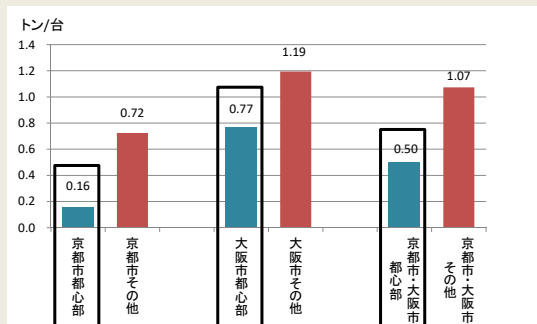
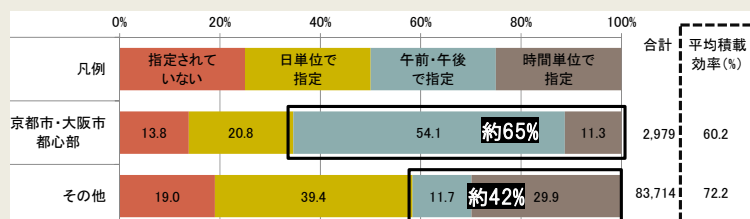


図 地区別貨物車1台あたりの重量



※京都市都心部：中京区及び下京区、大阪市都心部：北区及び中央区

図 地区別到着日時指定分類別の積載重量

近畿圏の物流の現状と取組の方向性について、さらに詳細な情報はここから
ご覧いただけます。(https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research_pt/h25/pt_h25.pdf)

