

京阪神都市圏における 観光交通への提言

—— 中間年次調査報告 ——



平成20年3月

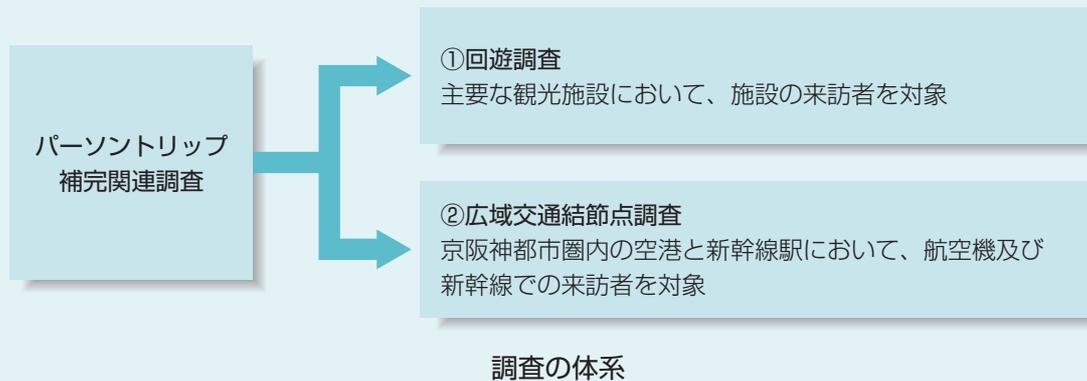
京阪神都市圏交通計画協議会

1 はじめに

我が国ではゆとりや快適さといった生活の豊かさが重要になってくる中で、観光の意義がますます高まっています。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主に観光を目的とした人の動きを捉えるために、平成17年の10月・11月にかけて「パーソントリップ補完関連調査」

(以下、PT補完関連調査)として下記の調査を実施しました。

本パンフレットは、これらの調査結果を用いて検討した、京阪神都市圏の観光交通に関する提言をとりまとめたものです。



目次

1	はじめに	1
2	調査の概要	3
3	提言のとりまとめ方針	5
	調査の背景と問題意識	5
	検討プロセス	5
	提言の構成	6
4	近畿圏における観光の特徴	7
	観光市場の動向	7
	近畿圏の観光力の評価	8
5	近畿圏の観光ビジョンとビジョン実現に向けた観光交通施策	11
	目標1：京阪神都市圏外から主要観光地へのアクセス性の向上	13
	目標2：京都を中心とした観光周遊圏の拡大	17
	目標3：豊かな自然へのアクセス性の向上	21
	目標4：観光地としての魅力向上を支援するまちなか回遊環境の整備	25
	目標5：自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及	31
	目標6：シニア層にやさしい回遊環境の整備	37
6	施策推進に向けての今後の課題	45
7	調査データの活用	46



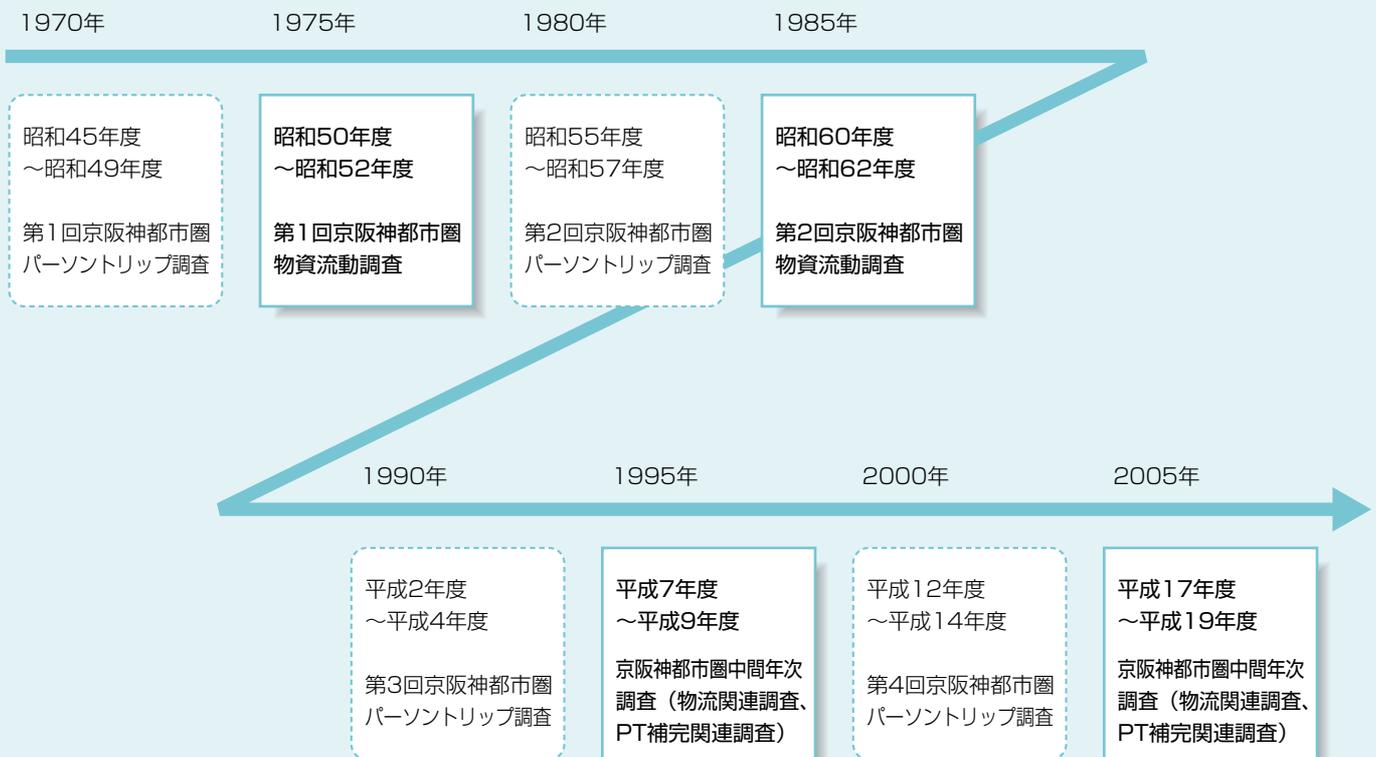
京阪神都市圏交通計画協議会の活動概要

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、その中間年に物資流動調査や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、PT補完関連調査として、これまでのパーソントリップ調査では十分に捉えられていない休日の観光交通に着目し、京阪神都市圏への広域的なアクセス状況や、広域的な来訪者の回遊状況を把握する調査を実施しました。



これまでの京阪神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

回遊調査

回遊調査では、京阪神都市圏内の主要な観光施設において、来訪者の動きの実態を把握するアンケート調査を実施しました。

調査時期：平成17年10月・11月の土・日曜日

調査箇所：2府4県3政令市（京都府・大阪府・滋賀県・兵庫県・奈良県・和歌山県・京都市・大阪市・神戸市）で各3箇所、計27箇所の主要な観光施設

調査対象：観光施設への来訪者。ただし、12歳未満の子供および外国人は対象外とした。

調査手法：手渡し配布・郵送回収

調査内容：京阪神都市圏内に滞在する間の移動先、移動の目的、利用交通手段などの移動実態及び対象観光施設に来訪する際の移動上の問題点や問題箇所



回遊調査の回収結果

調査対象		有効サンプル数 (人)	1日あたり来訪者数 (人/日)
滋賀県	石山寺	356	3,333
	日吉大社	238	3,343
	大津港	381	6,984
京都府下	平等院	274	7,680
	光明寺	423	5,146
	長岡天満宮	240	1,149
京都市	四条河原町	230	23,613
	四条烏丸	227	15,726
	烏丸三条	132	4,348
大阪府下	近つ飛鳥博物館	188	353
	箕面公園	500	6,054
	千里中央駅	551	45,077
大阪市	OCAT	230	14,496
	新橋交差点	331	27,303
	なんばパークス	358	20,866
兵庫県下	姫路城	202	2,979
	大正ロマン館	250	2,463
	阪急・JR宝塚駅周辺	522	6,251
神戸市	旧居留地	306	11,056
	メリケンパーク	185	3,979
	ハーバーランド	411	21,739
奈良県	東大寺	456	12,255
	法隆寺	261	5,174
	薬師寺	242	2,520
和歌山県	マリーナシティ	238	7,655
	高野山	393	7,222
	紀ノ川万葉の里	234	3,183
合 計		8,359	271,877

広域交通結節点調査の回収結果

調査対象		有効サンプル数 (人)	1日あたり来訪者数 (人/日)
新幹線駅	米原駅	255	9,489
	京都駅	923	69,847
	新大阪駅	1,481	105,030
	新神戸駅	527	17,101
	西明石駅	229	3,408
	姫路駅	353	11,003
空港	関西国際空港	601	15,577
	大阪国際空港	115	52,800
合 計		5,484	284,255

注：サンプル率＝有効サンプル数／1日あたり来訪者数



広域交通結節点調査

広域交通結節点調査では、京阪神都市圏の玄関口にあたる新幹線駅と空港において、利用者の動きの実態を把握するアンケート調査を実施しました。

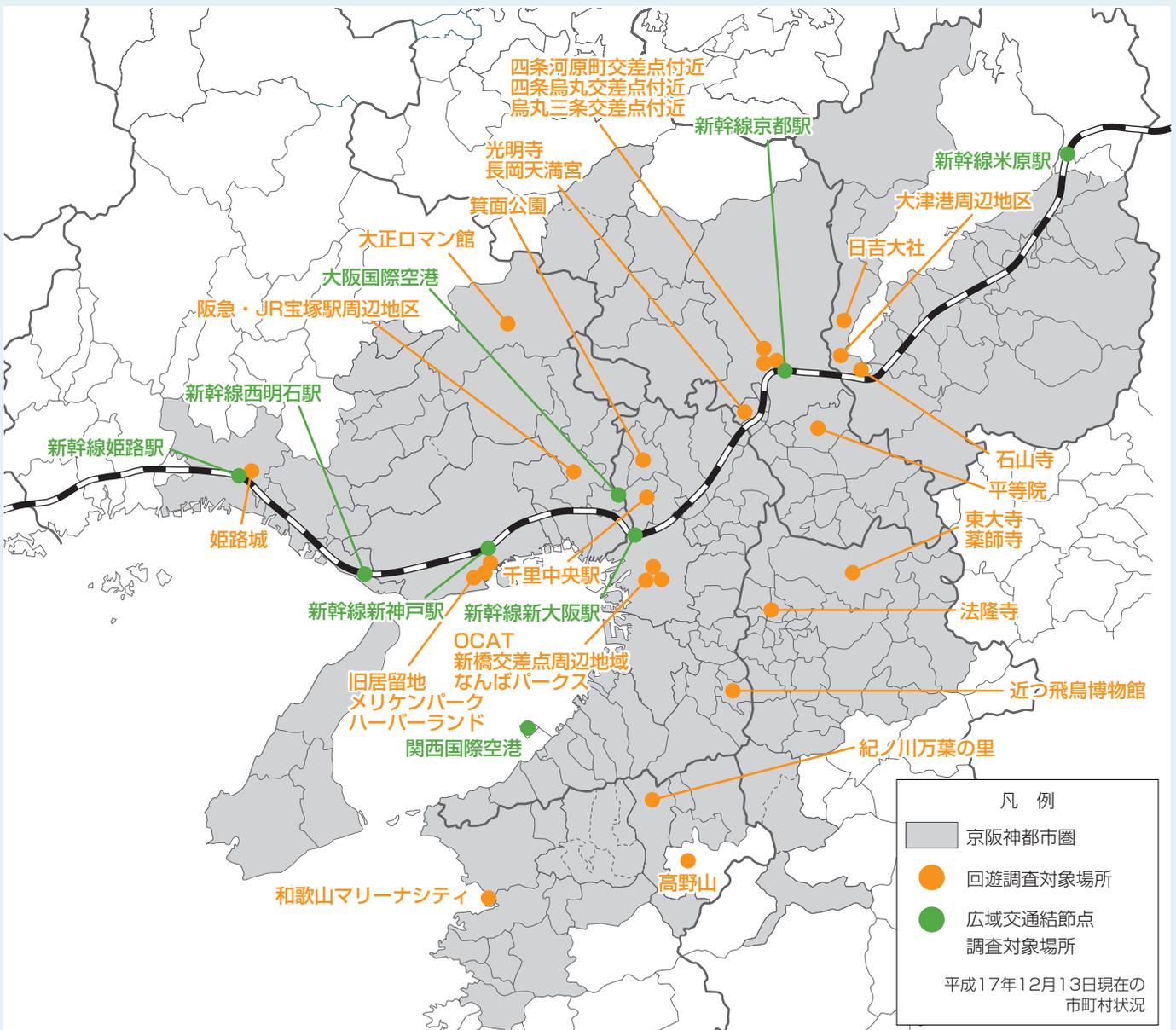
調査時期：平成17年10月・11月の日曜日

調査箇所：2空港（関西国際空港、大阪国際空港）
6新幹線駅（米原駅、京都駅、新大阪駅、新神戸駅、西明石駅、姫路駅）

調査対象：航空機（国内線）・新幹線の利用者。ただし、12歳未満の子供および外国人は対象外とした。

調査手法：手渡し配布・郵送回収

調査内容：京阪神都市圏内に滞在する間の移動先、移動の目的、利用交通手段などの移動実態及び移動上の問題点や問題箇所



調査対象場所（回遊調査、広域交通結節点調査）

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、

DID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%、DID面積では96%を占めています。

3 提言のとりまとめ方針

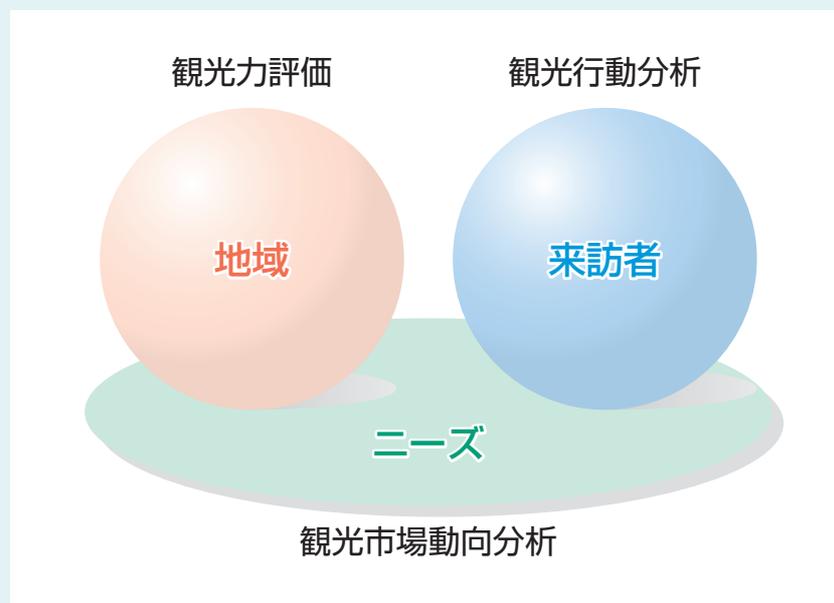
調査の背景と問題意識

- ・ 観光政策の重要性（観光立国推進基本法（平成18年2月）等）
- ・ 観光戦略立案のための基礎データ不足
 - ⇒ 一連の観光行動特性（移動と滞在）の把握
 - ⇒ 主要観光地と広域結節点に着目した調査体系
- ・ 観光戦略における交通インフラの役割（交通インフラはコア商品である観光資源を支援する観光インフラの一つ）
 - ⇒ 観光マーケティングの視点を取り入れた観光交通戦略



検討プロセス

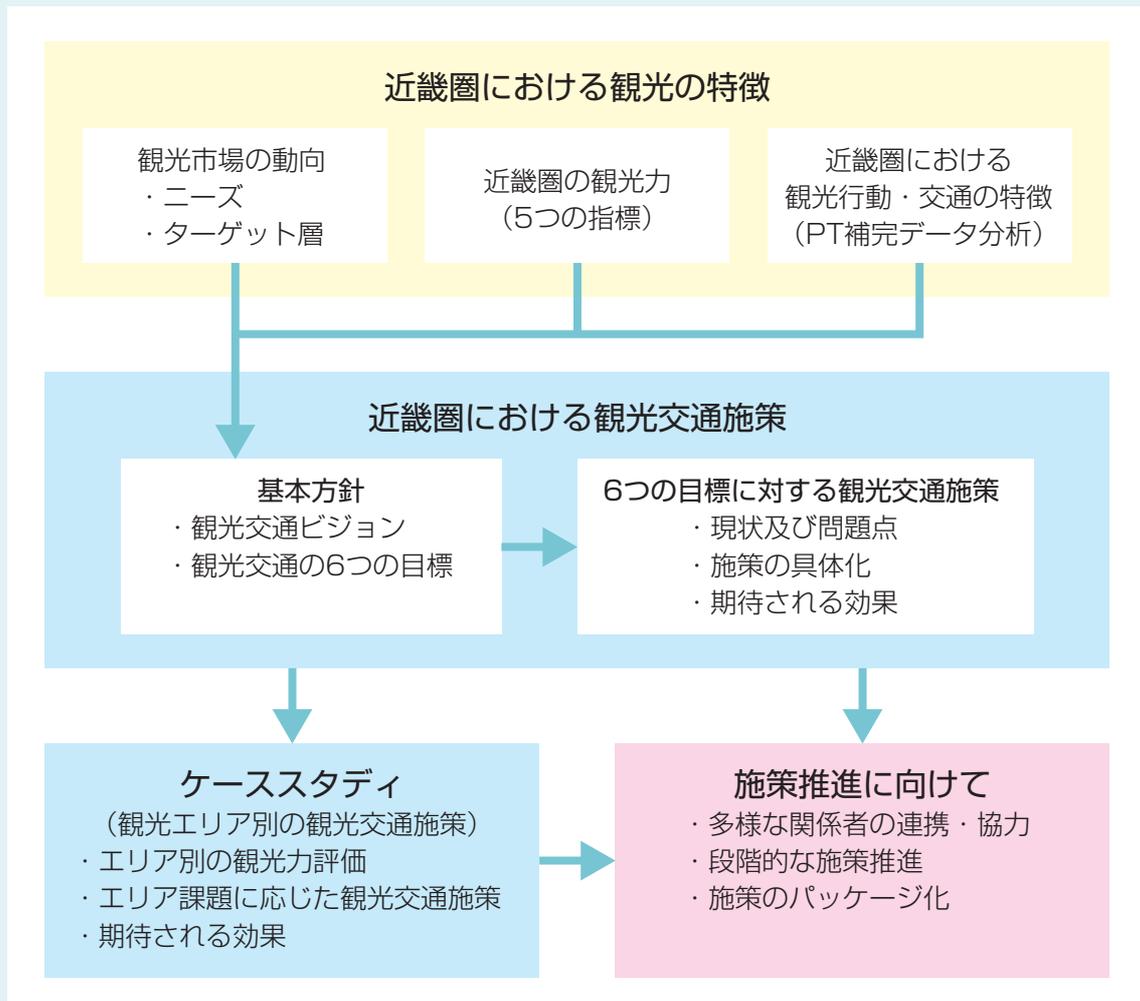
- ・ 観光市場動向を念頭におき、
 - ・ **観光マーケティングの考え方による「観光力評価」**
 - ・ **PT補完調査を用いた「観光行動分析」**
- に基づいた観光交通戦略を検討しました。





提言の構成

- ・ 本調査では、観光マーケティングの考え方に基づく「観光力」と、観光行動調査に基づく「観光行動分析」を組み合わせ、観光交通戦略の立案プロセスを提示しています。
- ・ 「観光力」とは、今回の調査で提示した概念であり、個々の観光地に対して、観光資源力、交通インフラ力、受け入れ環境力、地域競争力、マーケティング力の5項目からなる指標です。この「観光力」を用いて、各観光地の課題を抽出することができます。



4 近畿圏における観光の特徴

観光市場の動向

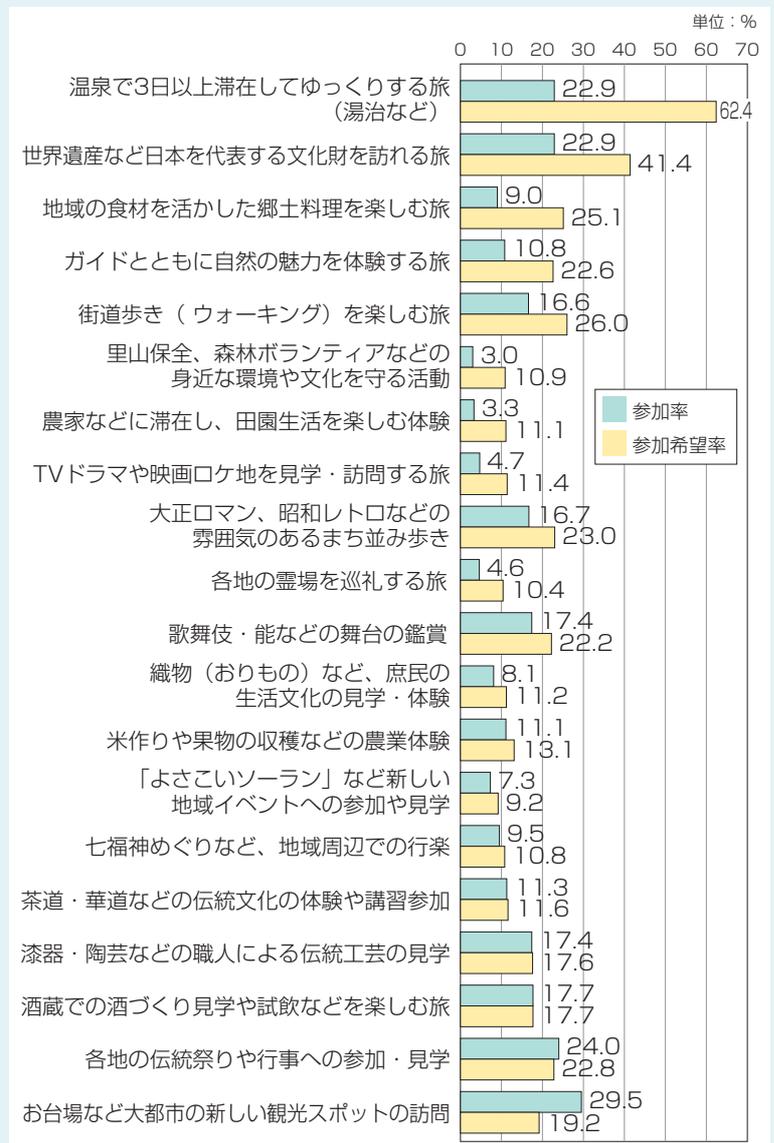
観光ニーズの多様化

- ・ 人々の価値観やライフスタイルの多様化に伴い、観光も個人化、テーマ化、多様化しています。(都市観光等)
- ・ 観光スタイルの動向をみると、連泊・滞在型観光等の新しいスタイルの観光が出てきています。

余暇活動の参加希望率上位10種目

順位	余暇活動種目	割合
1	国内観光旅行	73.3%
2	外食(日常的なものを除く)	59.7%
3	ドライブ	47.4%
4	海外旅行	45.7%
5	パソコン(ゲーム、趣味、通信など)	40.5%
6	映画(テレビは除く)	38.5%
7	宝くじ	36.9%
8	動物園、植物園、水族館、博物館	36.0%
9	カラオケ	33.9%
10	ビデオ鑑賞(レンタルを含む)	32.2%

資料：(財)社会経済生産性本部「レジャー白書2006」



資料：(財)社会経済生産性本部「レジャー白書2005」

新しいスタイルの旅行

今後着目すべきターゲット層

- ・ 超高齢社会の到来により、シニア層観光客の増加が確実視されます。
- ・ 国内マーケットの主要ターゲット層は「子育て後夫婦」や「大人の親子」等です。
- ・ インバウンド観光(アジアを中心とした海外観光市場の拡大)にも着目すべきです。

国内宿泊旅行の同行者タイプによるセグメント別シェア

同行者	小学生連れの家族旅行	大人の親子旅行	3世代の家族旅行	カップル(夫婦)旅行	子育て後の夫婦旅行	子育て後の男性の友人旅行	子育て後の女性の友人旅行	男性のひとり旅	女性のひとり旅
滋賀県	11.1	15.1	15.1	5.6	7.1	15.1	5.6	3.2	2.4
京都府	5.7	13.4	3.6	8.5	17.8	6.1	7.7	6.3	5.3
大阪府	14.1	7.8	5.1	10.7	9.5	2.0	2.9	6.1	9.5
兵庫県	9.8	11.0	7.7	11.5	15.2	5.8	7.9	2.3	2.1
奈良県	10.2	9.3	7.4	4.6	25.0	6.5	10.2	4.6	0.9
和歌山県	14.5	9.6	9.2	5.3	15.2	11.7	8.5	3.2	0.0
全国	12.0	11.2	6.3	8.6	14.1	7.1	7.6	3.9	2.8

単位：%

同行者タイプシェアが20%以上

同行者タイプシェアが15%以上

同行者タイプシェアが10%以上

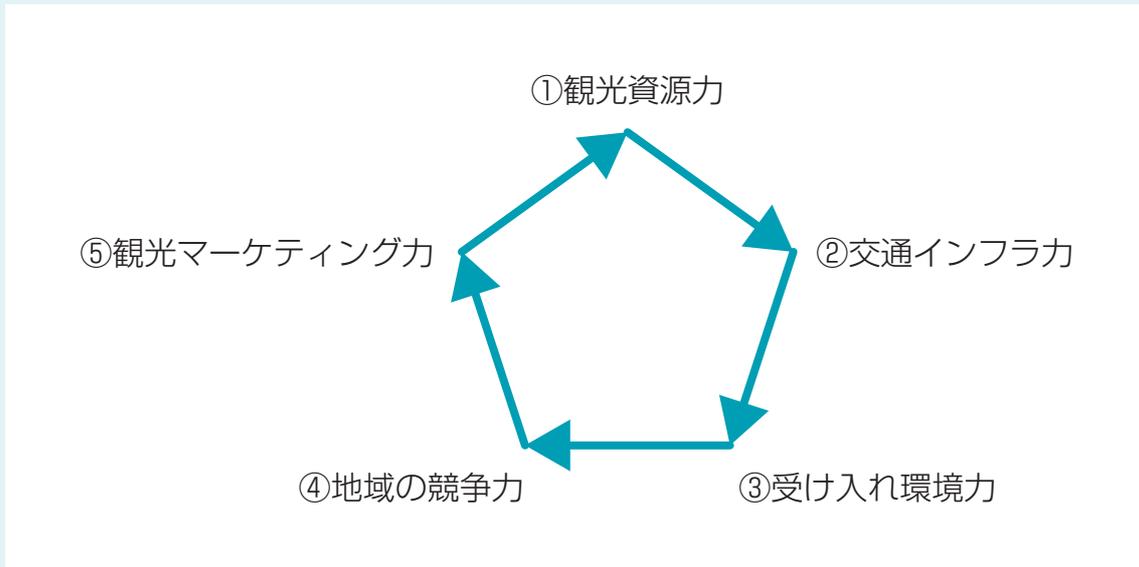
資料：(財)日本交通公社「旅行者動向2007」



近畿圏の観光力の評価

- ・ 地域の観光の現状を表現していると考えられる指標を「観光力」として設定し、5つの指標で表現することを提案しています。
- ・ この「観光力」により、地域の観光が持つ課題を把握しています。
- ・ 「観光力」は全国9都市圏の相対比較による得点化（偏差値）を行い、定量的に評価できるようになっています。

観光力の考え方



※観光力評価は、本資料で示す「都市圏レベル」のほか、「近畿圏内の都道府県レベル」、「観光エリアレベル」でも実施

観光力評価指標・項目

観光資源力	観光資源の量	自然資源、人文資源、都市観光資源の数	
	観光資源の質	世界遺産、全国レベル観光資源の数	
交通インフラ力	広域交通	航空機	就航地域数、航空便数、空港90分圏内の観光資源割合
		新幹線	発着本数、新幹線駅90分圏内の観光資源割合
		高速道路	IC30分圏内の観光資源割合
	圏域内交通	公共交通	駅密度
		道路	道路密度、混雑時旅行速度
受け入れ環境力	宿泊施設の充足性	宿泊施設の数、宿泊施設の質（JTB評価）	
	受け入れ環境	観光関連小売店舗数、飲食店数	
地域の競争力	マーケットの評価	自都道府県外宿泊客数、外国人旅行者訪問率	
	ブランド力	コンベンション開催件数・参加者数、観光ガイド出版物数	
マーケティング力	リサーチ力	観光統計の項目数	
	情報発信力	コンベンションビューロー数、ツアー数	
	施策調整推進力	観光組織数、観光人材数	

4 近畿圏における観光の特徴

観光資源力

質・量ともに群を抜く近畿圏の観光資源力

人文資源

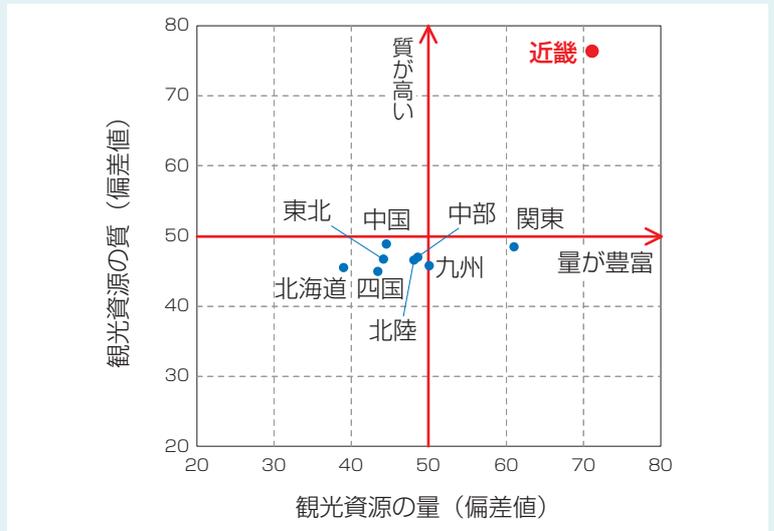
- ・ 世界遺産をはじめとする、わが国最大の人文資源の集積があります。

都市観光資源

- ・ 関東に次いで豊富な都市観光資源があります。
- ・ 梅田北ヤード開発等、都市開発による新たな都市観光資源が生まれつつあります。

自然資源

- ・ 北近畿や南紀といった豊かな自然資源、市街地近郊に広がる身近な自然資源があります。



質：世界遺産及び全国レベルの誘致力を有する観光資源の存在
量：観光資源の数

交通インフラ

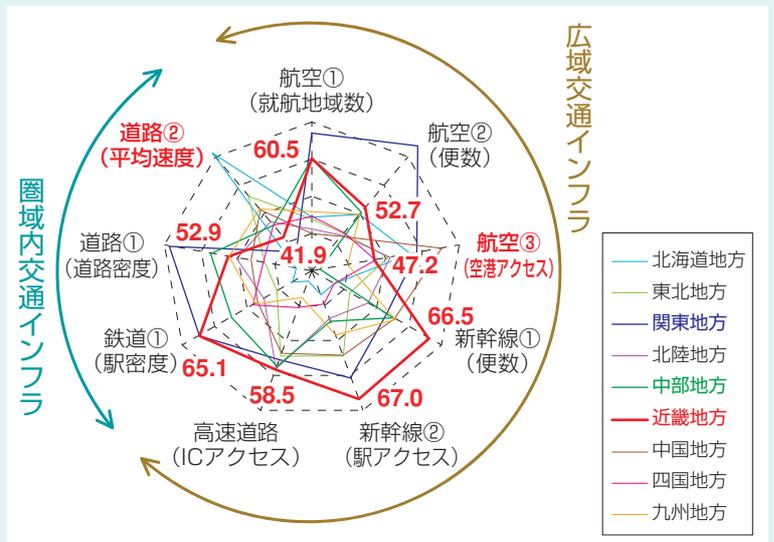
空港～観光地のアクセス交通と域内の道路混雑が問題

広域交通インフラ

- ・ 空港～観光地のアクセス交通が弱く、高い航空サービス水準を活かせていません。
- ・ 新幹線駅や高速道路ICから観光資源へのアクセス性は高い水準にあります（北近畿、南紀等の観光地へのアクセス性は低くなっています）。

圏域内交通インフラ

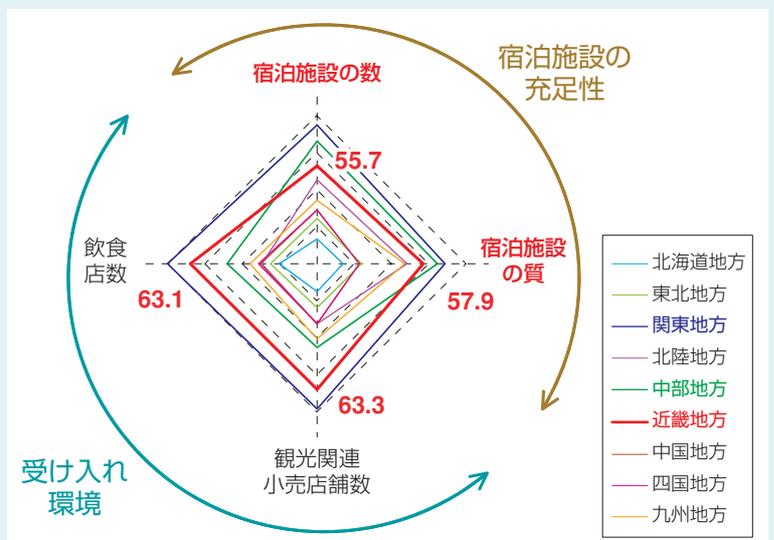
- ・ 鉄道、道路ともに整備水準は高くなっていますが、道路混雑が問題です。



受け入れ環境力

宿泊施設が質・量ともに相対的に不足気味

- ・ 宿泊施設は比較的高い水準にありますが、関東・中部地方に比べると、充実した観光資源力に対して質・量ともに不足気味です。
- ・ 観光に関連する小売・飲食施設は首都圏に次いで充実しています。

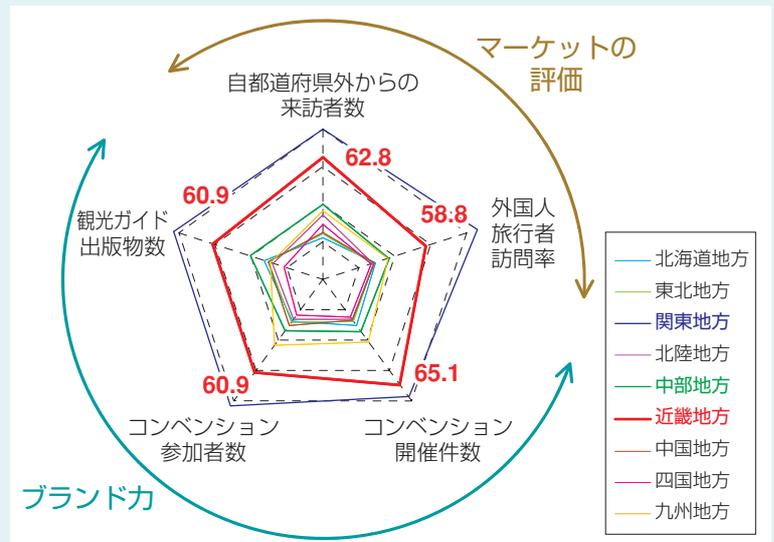




地域の競争力

強い地域ブランド力、高い観光マーケットの評価

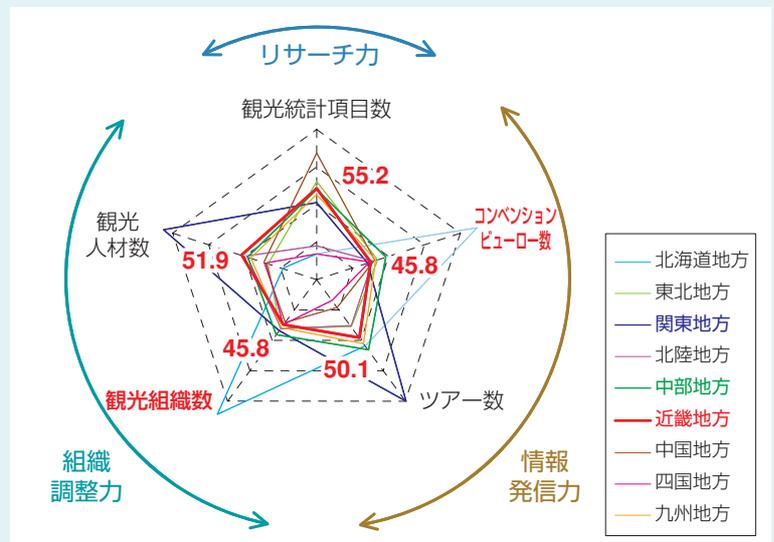
- ・ 国内観光、国際観光ともに広域的な来訪者数が多く、観光マーケットの評価は高くなっています。
- ・ 国際コンベンションの開催数や観光ガイドブックの出版数なども多く、ブランド力も強くなっています。



マーケティング力

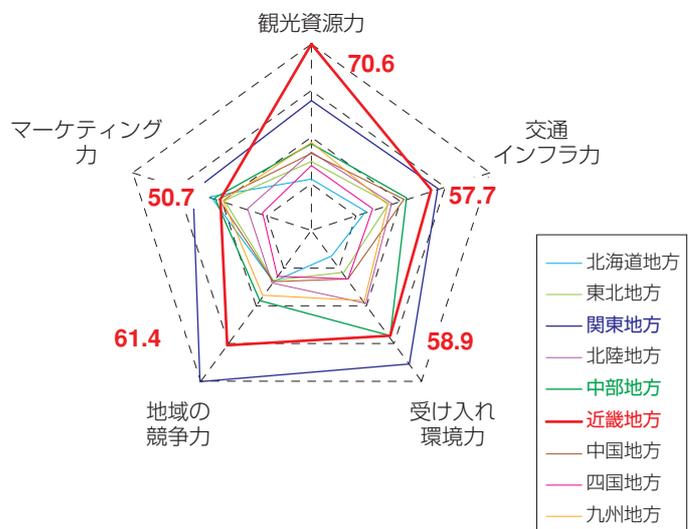
観光マーケティングに対する行政組織が不十分

- ・ 観光統計は比較的充実しており、基本的なリサーチ力は有しています。
- ・ コンベンションビューローや観光組織などが少なく、行政としての情報発信力、組織力が弱いため、観光ポテンシャルを十分に活かせていないことが懸念されます。



観光力の評価

- ・ 近畿圏は、人文資源を中心として豊かな観光資源を有しており、観光資源力は他の地域を圧倒
- ・ 交通インフラ力は相対的に高いが、空港アクセス交通の改善・域内の道路混雑の解消が必要
- ・ 受け入れ環境力として、関東・中部地方と比較したときに宿泊施設のさらなる充実が求められ、高級ホテルから安価な宿泊施設まで、質・量の充実が必要
- ・ 地域の競争力は相対的に高いレベル
- ・ マーケティング力は平均レベルであり、高い観光資源力を活かすため、都市圏としての情報発信の取組みや観光組織の結成が必要



5 近畿圏の観光ビジョンとビジョン実現に向けた観光交通施策

近畿圏における観光の特徴

観光市場の動向

- ・観光ニーズの多様化
(テーマ化、連泊・滞在型観光、都市観光等)
- ・着目すべきターゲット層
(シニア層、インバウンド等)

近畿圏の観光力

- ・わが国を代表する多様で豊富な観光資源
- ・優れた観光資源力を活かすために、空港アクセス交通の改善、道路混雑の解消、宿泊施設の充実等が重要

観光行動・交通特性

- ・回遊促進のための観光エリア間の移動改善が重要
- ・徒歩と公共交通を中心とした安全・快適で魅力的な回遊環境の整備が重要
- ・空港～観光地のアクセス性改善が重要



近畿圏の観光ビジョンと方針

近畿圏のビジョン

多様で豊富な観光資源を活かした「観光先進都市圏」の形成

方針1 多様で豊富な観光資源を活かした観光交流人口の拡大

方針2 観光先進都市圏としてふさわしい質の高い観光の推進
(滞在型観光等)

方針3 観光の持続的発展「観光と環境の共生」
(わが国を代表する観光資源の保全・継承、京都議定書発祥の地として観光地における環境保全)

方針4 新時代の観光ニーズへの対応
(都市観光、シニア層観光等)



観光交通の目標

目標1 京阪神都市圏外から主要観光地へのアクセス性の向上
～都市圏外観光客や外国人観光客誘致の面から重要な空港端末交通の改善～

目標2 京都を中心とした観光周遊圏の拡大
～世界ブランド京都を中心とした、多様で豊富な観光資源を活かした
広域回遊観光の支援～

目標3 豊かな自然へのアクセス性の向上
～北近畿・南近畿への高速交通ネットワークの整備～

目標4 観光地としての魅力向上を支援するまちなか回遊環境の整備
～豊かで質の高い滞在型観光を支える都市空間整備～

目標5 自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及
～日本有数の観光資源を守り・育てるための観光交通マネジメント～

目標6 シニア層にやさしい回遊環境の整備
～シニア層に優しい観光交通体系のユニバーサルデザイン化～

目標1：京阪神都市圏外から主要観光地へのアクセス性の向上

現状

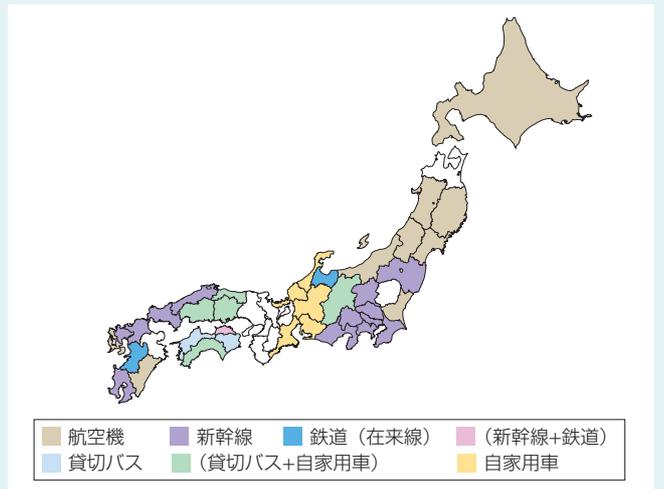
京阪神都市圏外からの来訪者の移動特性

- 都市圏外からの来訪者の立ち寄り先は京都市が最も多く全体の3割を占めており、次いで奈良県北部が2割となっています。
- 都市圏外からの来訪者の都市圏アクセス代表交通手段の内訳をみると、自動車が3割、新幹線が3割5分、航空が1割弱の利用となっています。

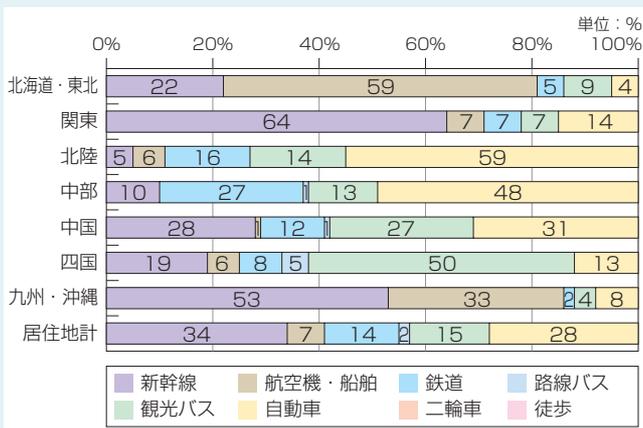


資料：回遊調査

近畿外からの来訪者の立ち寄り先府県市



注：過半数を占める交通手段を示す
資料：回遊調査



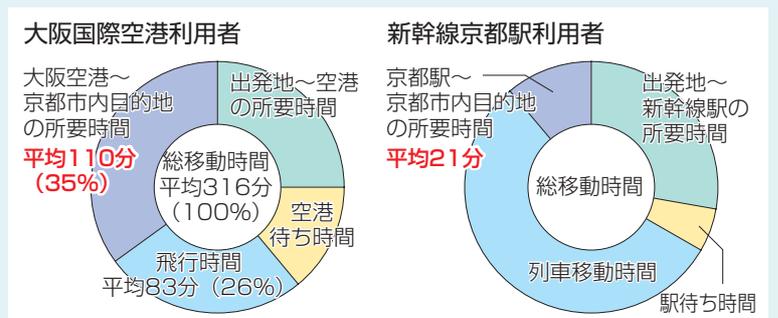
資料：回遊調査

京阪神都市圏外からのアクセス代表交通手段

近畿へのアクセスの代表交通手段（都道府県別）

大阪国際空港利用者は空港～観光地間の移動に費やす時間が多い

- 大阪国際空港を利用する観光客の約3割の人が京都市へ向かうが、全体の移動時間の約3分の1を大阪国際空港～京都市の移動に費やしており、新幹線利用者に比べて5倍の時間を要しています。

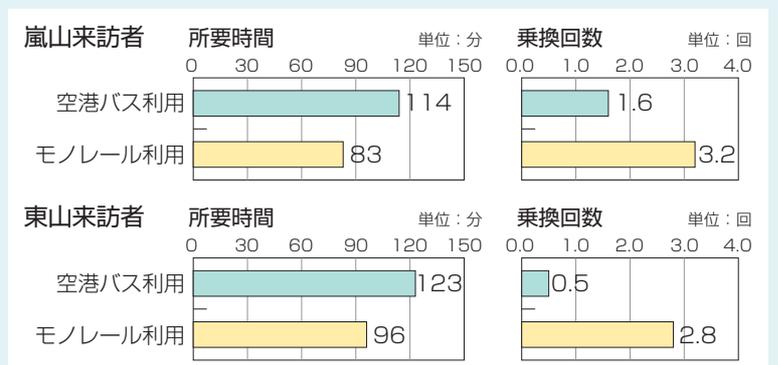


資料：広域交通結節点調査

京都市来訪者の移動時間の内訳

空港利用者は、空港～観光地の移動において乗り継ぎを避ける傾向

- 大阪国際空港から京都市への移動は、鉄軌道を利用した方が空港バス利用よりも安く、早く到着できるにもかかわらず、空港バス利用率が高くなっています。
- これは乗り継ぎの少なさや、目的地までのわかりやすさを重視しているためとみられます。



注：空港バス利用の所要時間、乗換回数は回遊調査結果
モノレール利用の所要時間、乗換回数は駅すぱーとにより検索

大阪国際空港からの移動時間・乗換回数の比較

大阪国際空港から京都駅までの料金の比較

空港バス利用の料金	1280円
モノレール→JR利用の料金	960円



問題点

問題点1：大阪国際空港・関西国際空港の末端交通のサービスレベルが低い

- ・ 京阪神都市圏来訪の航空機利用者の約8割が大阪国際空港を利用*しています。
- ・ 空港から最寄ターミナル駅までの鉄軌道アクセスをみると、大阪国際空港は乗り継ぎ面、関西国際空港は料金・所要時間面で利便性が低いと言えます。
- ・ 大阪国際空港のイグレス末端交通手段はバスが主体で、7割近くが道路利用に依存。しかし、休日は道路混雑により、通常時の1.4~2.2倍程度の時間を要します。このように、道路に依存した末端交通では定時性・速達性に課題があります。



資料：広域交通結節点調査

大阪国際空港からのイグレス末端交通手段(近畿外からの来訪者)

空港から最寄のターミナル駅までの鉄軌道アクセス状況

空港	駅	料金	所要時間	乗継回数
大阪国際空港	JR大阪駅	420	22	1
関西国際空港	南海難波駅	1,390	36	0
神戸空港	JR三宮駅	320	17	0
羽田空港	JR品川駅	400	21	0
中部国際空港	JR名古屋駅	1,200	29	0
新千歳空港	JR札幌駅	1,340	36	0
仙台空港	JR仙台駅	630	25	0
福岡空港	JR博多駅	250	6	0

大阪国際空港からの空港バスの遅れ状況

路線	標準所要時間	遅れ最大値の際の所要時間
大阪国際空港→近鉄奈良駅	60分	95分 (19:00台) 標準所要時間の1.6倍
大阪国際空港→三宮駅	40分	55分 (18:00台) 標準所要時間の1.4倍
大阪国際空港→大阪駅	25分	55分 (16:00, 18:00台) 標準所要時間の2.2倍
大阪国際空港→なんば駅	35分	60分 (18:00台) 標準所要時間の1.7倍
大阪国際空港→新大阪駅	25分	35分 (12:00, 13:00, 15:00, 17:00, 18:00台) 標準所要時間の1.4倍

資料：平成19年12月22日(土)に大阪バスロケーションシステムHPにより計測

*神戸空港は2006年2月開港のため、PT補完調査時点(2005年10・11月)では未供用

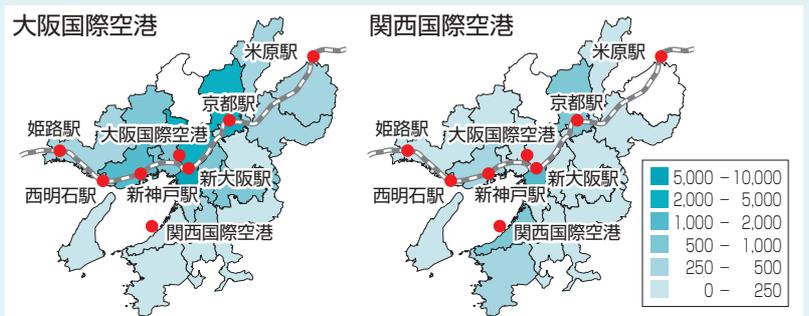
大阪国際空港 79%	関西国際空港 21%
---------------	---------------

資料：広域交通結節点調査

近畿圏外来訪者の利用空港

問題点2：関西国際空港の立地条件を活かした末端交通体系になっていない

- ・ 大阪国際空港は、3大市を中心に広い利用圏となっており、大半の世界遺産を利用圏としてカバーしています。
- ・ 一方、関西国際空港は3大市と泉州、和歌山西部の来訪者以外の利用が少なくなっています。比較的近接している高野山(世界遺産)への来訪者の利用も少なくなっています。



資料：広域交通結節点調査

空港利用直後の到着地トリップ数(トリップ/日)

問題点3：観光バス、空港バスを迎える受け入れ環境が不十分

- ・ 空港バスはターミナル駅に到着しますが、その乗降場は、鉄道駅や路線バスターミナルから離れた場所にあることが多くみられます。
- ・ 地理不案内な来訪者にとって、乗換え動線が長くなるとともに、乗換えがわかりにくくなっています。
- ・ 都市交通体系上での観光バスの位置づけがあいまいであり、受け入れ環境の整備が不十分です。観光バスの駐車施設が観光施設から離れた場所があり不便であったり、あるいは観光地中心部に立地しているため渋滞や歩行者動線との交錯を引き起こしている現状があります。



空港バス乗降場と末端交通との乗換え施設の分散状況

目標1：京阪神都市圏外から主要観光地へのアクセス性の向上

提案する施策の内容

- 都市圏外からの観光来訪者を迎え入れ、快適に回遊できる交通体系を整えるため、以下のようなパッケージ施策を提案します。

施策①：京阪神都市圏内交通・観光共通周遊券の発行

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
京阪神都市圏の空港端末交通は乗り継ぎが多いことを踏まえ、都市圏内の交通機関の共通利用券の機能に加え、観光施設入場料金、店舗での買物料金など、交通と観光の両面で利用できるプリペイド方式の周遊券を発行する 購入額に応じたインセンティブ付与等の利用促進方策も考えられる	京阪神都市圏全域の鉄道、バス、タクシーなどのあらゆる公共交通機関 都市圏内全域の観光施設、店舗等	地理や交通機関に不案内な都市圏外からの来訪者や外国人旅行者にとって特に便利と考えられる	都市圏内に広がる既存公共交通ネットワークを一体のものとして利用できる 公共交通機関の切符購入の煩わしさの解消 どの交通機関でも利用できる安心感の醸成

施策②：京阪神都市圏の玄関口としてのターミナル駅の結節機能の強化

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
各都市のターミナル駅において、空港バス乗降場を各種交通機関の乗り場に近接配置することを検討する 空港バス乗降場が分散して配置されている大阪駅・京都駅では、どの乗降場にもバスが立ち寄るようにすることで、バス利用者の不便の解消を図る	大阪駅南口駅前広場、梅田北ヤード開発用地、京都駅南口駅前広場、奈良駅駅前広場等	大阪空港・関西国際空港～大阪方面・京都方面・奈良方面の空港バス利用者	空港バス利用のわかりやすさ、利便性の向上 観光客にとってだけでなく、日常のビジネス客にとっても利便性が向上する

施策③：幹線道路ネットワークの整備に伴う空港バス路線の拡充・運行状況の改善

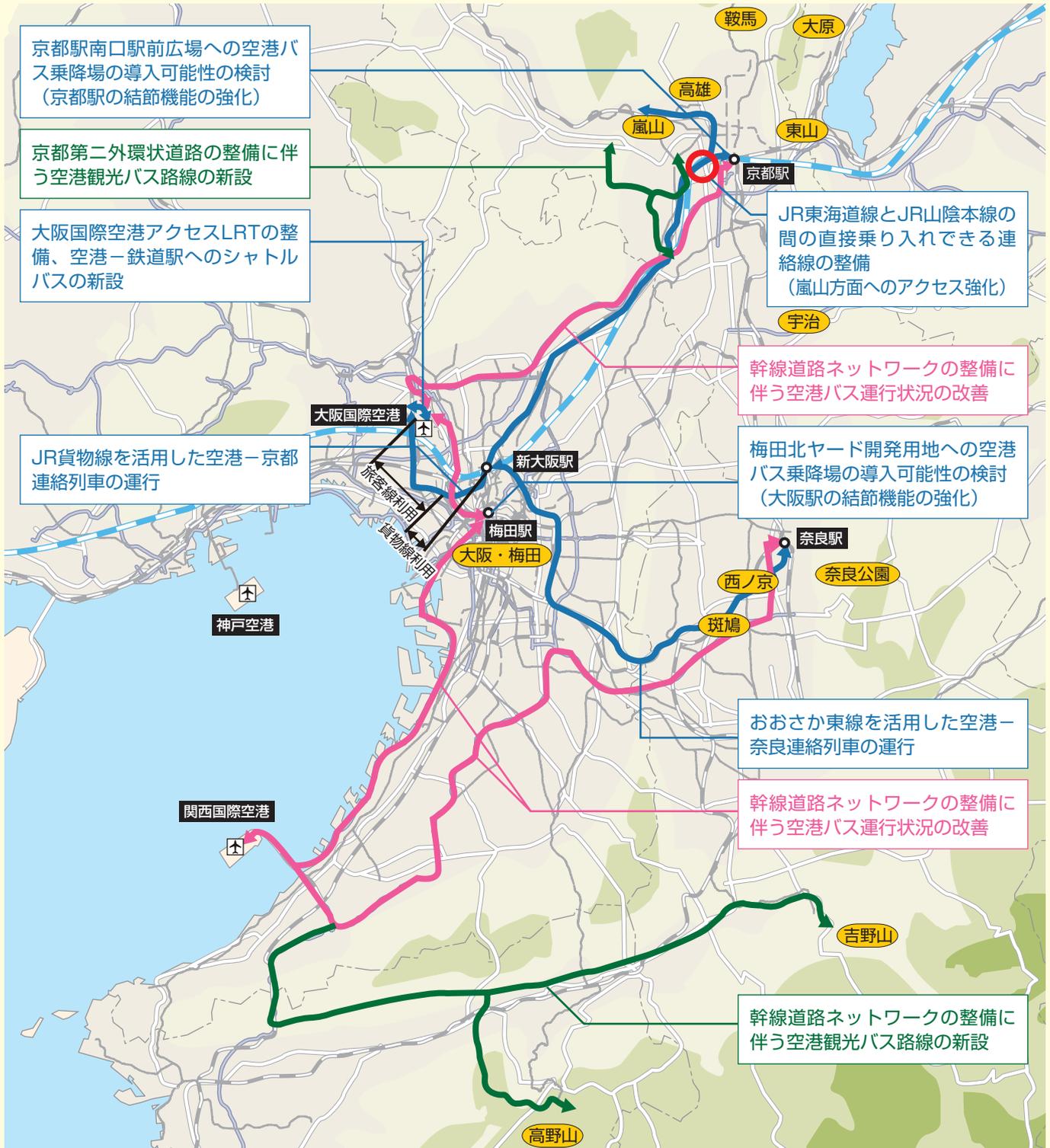
目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
幹線道路ネットワーク整備に伴い、観光地への空港バス路線の新設を行う（特に、関西国際空港関連）	京奈和自動車道、京都第二外環状道路、府県間道路（大阪府、和歌山県）、五條新宮道路	京阪神都市圏内外の空港バス利用者	空港からの観光周遊圏域の拡大
幹線道路ネットワークの完成に伴う名神高速道路の交通負荷軽減と、それによる空港—京都方面、空港—奈良方面の空港バスの運行状況の改善を図る	大阪都市再生環状道路、新名神高速道路、第二京阪道路、京都高速道路等	京阪神都市圏内外の空港バス利用者	空港バスの定時性、高速性、確実性の向上 観光客にとってだけでなく、日常のビジネス客にとっても利便性が向上する

施策④：大阪国際空港からのシームレスな鉄軌道ネットワークの構築

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
定時性・確実性に課題がある空港バスに代わり、鉄軌道による空港端末交通サービスを目指す 大阪空港からの主要目的地は京都、奈良方面であるが、現状では乗換え回数が多く、所要時間も長い。この方面の交通サービス改善に向けて、既存鉄道網を活用しつつ、大阪国際空港からのシームレスな鉄軌道ネットワークの構築を図る	①大阪国際空港～JR福知山線伊丹駅付近を結ぶLRTの整備 ②JR北方貨物線を活用した空港—京都直通列車の運行 ③おおさか東線を活用した空港—奈良直通列車の運行 ④京都梅小路での連絡線整備による嵐山直通列車の運行	地理や交通機関に不案内な都市圏外からの来訪者や外国人旅行者にとって特に便利と考えられる	大阪空港から重要観光エリアである京都、奈良まで、所要時間が短縮されるとともに、迷うことなく円滑に移動できる 観光客にとってだけでなく、日常の移動の利便性も向上する



検討施策の実施候補箇所



パッケージ施策の実施により実現が期待される効果

- ・ 地理に疎い都市圏外からの来訪者、外国人旅行者等にとって、安心して目的地まで移動できる『ホスピタリティのある高質な移動サービス』が提供できます。旅行に便利な都市圏としてのイメージ確立につながる事が期待されます。
- ・ 空港と各地を結ぶ移動の信頼性・定時性の向上、到達時間の短縮により、これまで観光ルート対象外だった地域への来訪者の増加が期待されます。

目標2：京都を中心とした観光周遊圏の拡大

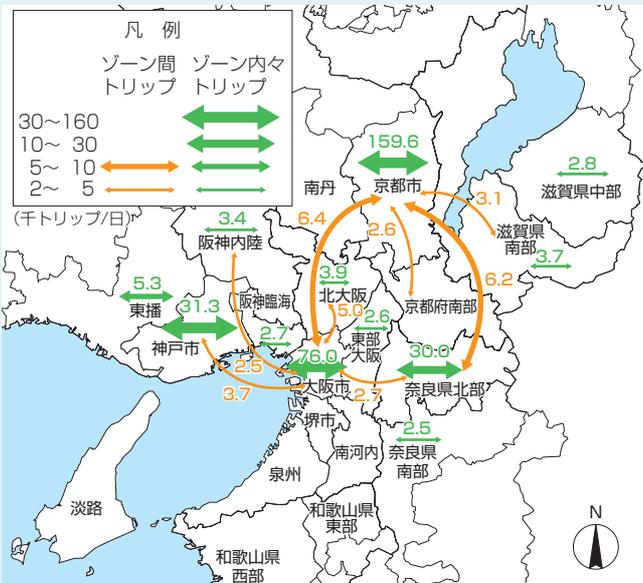
現状

京都を中心とした観光地間の広域周遊ニーズ

- ・ 新幹線・航空機によりアクセスした来訪者の立ち寄り先は、「京都市、大阪市、奈良県北部、神戸市」に集中しています。特に、京都市に発着するトリップは、全体の45%に達します。
- ・ 2箇所を来訪する人のうちの60%以上、3箇所を来訪する人のうちの90%以上が京都市を来訪しています。都市圏外からの来訪者の回遊ルートを中心は京都市になっています。

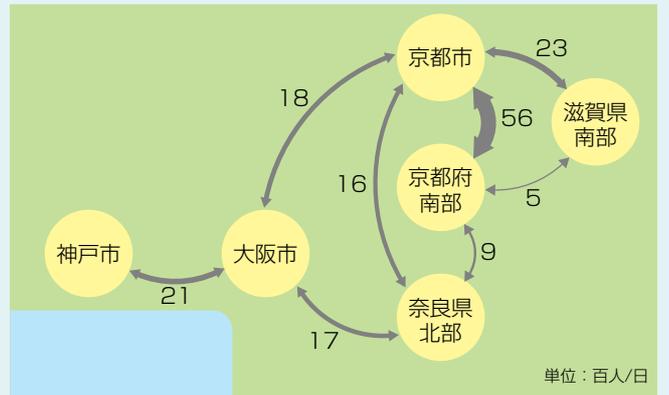
京都市を訪れた人の主な回遊パターン

- 京都市—京都府南部
- 京都市—滋賀県南部
- 京都市—奈良県北部
- 京都市—大阪市



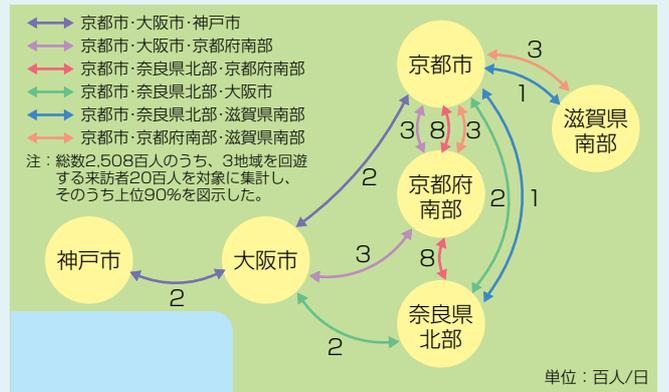
注：調査票に記入があった2日間の都市圏内々トリップの上位80%を图示
資料：広域交通結節点調査

京阪神都市圏外からの来訪者の回遊トリップの分布



全来訪者：25万人
2地域を回遊する来訪者：1.8万人
資料：回遊調査

2箇所の地域を来訪する人のパターン（上位60%）

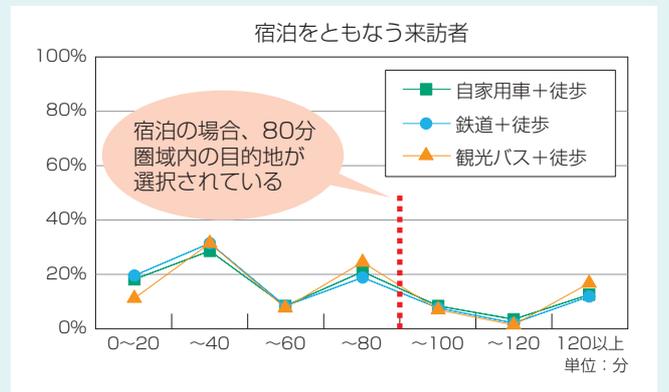


全来訪者：25万人
3地域を回遊する来訪者：0.2万人
資料：回遊調査

3箇所の地域を来訪する人のパターン（上位90%）

観光周遊の宿泊客の約8割は、目的地間の移動時間が80分以内

- ・ 宿泊客が観光周遊を行う場合、約8割が80分圏域内の目的地を選択しています。



資料：回遊調査

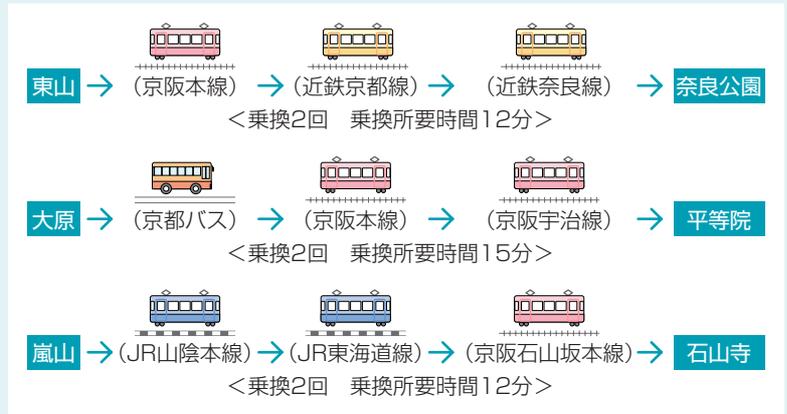
利用交通手段パターン別の回遊中トリップのトリップ時間分布



問題点

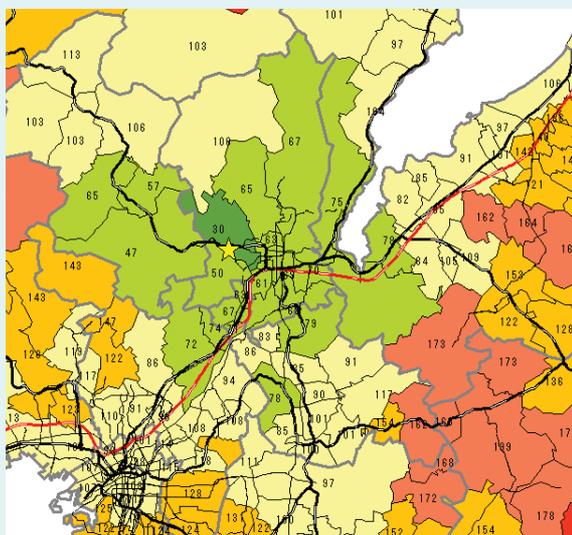
世界遺産を始め、豊富な観光資源を有する京都市・京都府南部・奈良県北部を結ぶ鉄道のネットワーク化が不十分

- 京都市、京都府南部、奈良県北部の観光エリアは都市圏外からの来訪者や外国人旅行者の目的地となる世界遺産を擁しますが、鉄道のネットワーク化が不十分なため、回遊するには所要時間がかかり、乗換えも多くなっています。
- 目安として、京都市の観光地からの公共交通80分圏をみると、京都府南部・滋賀県南部までが含まれますが、社寺・史跡等の観光資源が集積している奈良県北部、多くの来訪者が訪れる大阪市などが含まれていません。

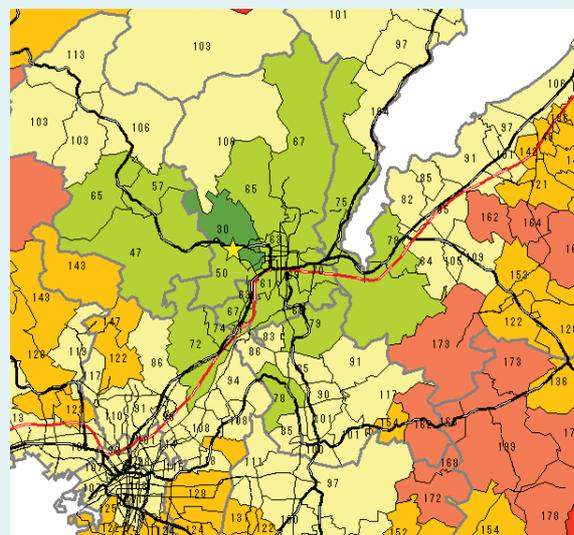


資料：NAITAS

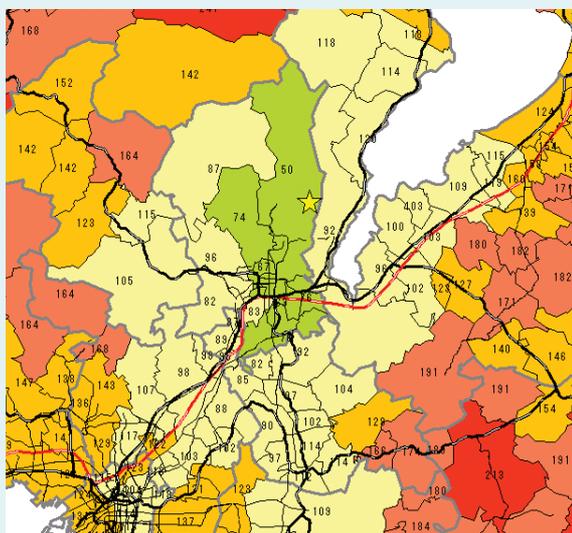
京都市内観光地と周辺地域を回遊する場合の鉄道の乗り継ぎ状況



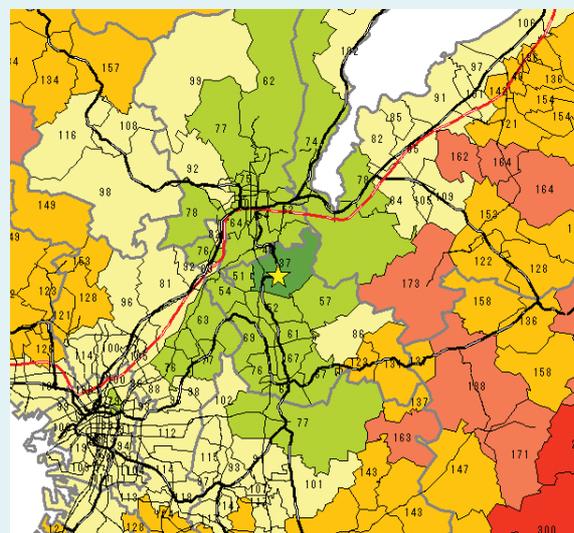
京都市東山エリアからの等時間圏



京都市嵐山エリアからの等時間圏



京都市大原エリアからの等時間圏



京都府宇治エリアからの等時間圏

注：所要時間には、観光地からのアクセス・イグレスの端末時間を含む。端末時間は第4回PT調査結果より、10分と設定した。
 資料：NAITAS

主要観光地からの公共交通（鉄道、高速バス）による等時間圏

目標2：京都を中心とした観光周遊圏の拡大

提案する施策の内容

- ・ 京都の観光資源力・ブランド力を活かし、京都への来訪者を他地域の回遊に誘導するための交通体系を整えるため、以下のようなパッケージ施策を提案します。

施策①：京阪神都市圏内観光共通周遊券の発行（再掲）

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
都市圏内の交通機関の共通利用券の機能に加え、観光施設入場料金、店舗での買物料金など、交通と観光の両面で利用できるプリペイド方式の周遊券を発行する 一定金額以上の購入で、インセンティブを付ける等の利用促進方策も併せて考えられる	京阪神都市圏全域の鉄道、バス、タクシーなどのあらゆる公共交通機関 都市圏内全域の観光施設、店舗等	地理や交通機関に不案内な都市圏外からの来訪者や外国人旅行者にとって特に便利と考えられる	都市圏内に広がる既存公共交通ネットワークを一体のものとして利用できる 公共交通機関の切符購入の煩わしさの解消 どの交通機関でも利用できる安心感の醸成

施策②：京都を中心とした観光エリア間を連携する連絡高速バスの運行

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
<京都ー奈良>間の交通軸と<京都ー大阪>間の交通軸は、一定の水準で整備されているが、淀川を挟んだこれら2つの交通軸の相互連絡は京都駅に限られている 京都高速道路と阪急大山崎新駅の開業にあわせ、大山崎ー宇治連絡高速バスを運行することにより、2つの交通軸の連携強化を図る	阪急大山崎新駅～<京滋バイパス、京都高速道路>～宇治	京都を中心に回遊する観光来訪者（公共交通利用者）	淀川左岸・右岸が連絡されることにより、観光来訪者の行動可能範囲が広がり、1日観光圏が大きく拡大する 京阪間・京奈間での回遊が活発になることが期待できる
石山エリアと宇治エリアは、共に源氏物語ゆかりの地であることから、京滋バイパスを活用した連絡高速バスにより両地域の観光連携を図る	石山寺～<京滋バイパス>～宇治（平等院、源氏物語ミュージアム）	京都、滋賀を中心に回遊する観光来訪者（公共交通利用者）	源氏物語をテーマとした回遊により、観光来訪者の行動可能範囲が広がり、1日観光圏が大きく拡大する

施策③：京都を中心とした観光周遊圏を拡大するシームレスな鉄軌道ネットワークの構築

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
都市圏来訪者や外国人旅行者の来訪が多い京都市・京都府南部・奈良県北部・大阪市の各エリアの連携と来訪者の利便が増進するシームレスな鉄道サービスを目指す この方面の交通サービス改善に向けて、既存鉄道網を活用しつつ、京都を中心としたシームレスな鉄軌道ネットワークの構築を図る	①丹波橋駅における京阪ー近鉄の相互乗入れ ②京都梅小路での連絡線整備による嵐山直通列車の運行	地理や交通機関に不案内な都市圏外からの来訪者や外国人旅行者にとって特に便利と考えられる	世界遺産が数多く存在し、外国人観光客の流動が多い京都東山ー奈良間、流動量が多い京都嵐山ー大阪の移動の円滑性・わかりやすさが向上する 所要時間が短縮されるとともに、迷うことなく円滑に移動できる 観光客にとってだけでなく、日常の移動の利便性も向上する



施策④：地域間を連携する高速道路ネットワークの構築

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
都市圏外来訪者や外国人旅行者の来訪が多い京都市・京都府南部・奈良県北部・大阪市の各エリアの連携を図る道路ネットワークを目指す 京都周辺の高速道路ネットワークの整備により、観光周遊を支援する	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路（亀山～草津：2008年） ・第二京阪道路（枚方東～門真：2010年度） ・阪神高速道路京都線（巨椋池～山科：2010年度） ・京都縦貫自動車道（沓掛～大山崎：2012年度） ・京奈和自動車道 	京都を中心に回遊する観光来訪者（自動車利用車）	京都周辺の高速道路が整備されることにより、観光来訪者の行動可能範囲が広がり、1日観光圏が大きく拡大する

検討施策の実施候補箇所



パッケージ施策の実施により実現が期待される効果

- ・ 京都を中心とした観光周遊の移動の信頼性・定時性の向上、到達時間の短縮により、京都-奈良間、京都-大阪間、京都-滋賀間の時間的・心理的距離が縮まり、京都ブランドを生かした観光ルート開発の活性化、各地の来訪者増加が期待されます。
- ・ また、『京都から一足伸ばしてもらおう観光』が可能になり、これまで観光ルートの対象外だった地域への来訪者の増加が期待されます。

目標3：豊かな自然へのアクセス性の向上

現状

北近畿・南近畿が有する豊かな自然資源

・ 近畿圏には、丹後・但馬地域のなだらかな山地、若狭湾の風光明媚な海岸線や豊かな味覚、紀伊半島の温暖な気候や豊かな森林等、南北近畿に豊かな自然資源を有しています。

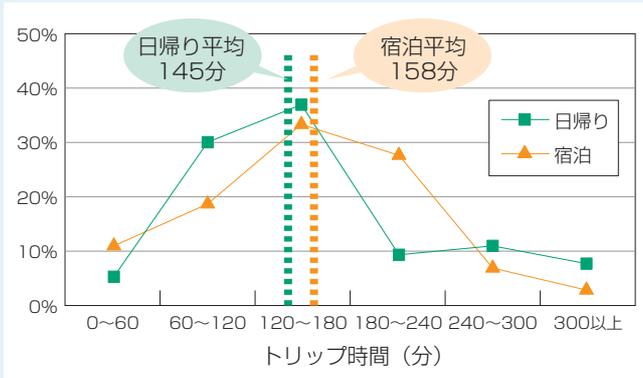


注：(財)日本交通公社「観光資源台帳」でBランク(地方レベルの資源)以上に位置づけられている自然資源を図示
近畿地方の自然資源分布図



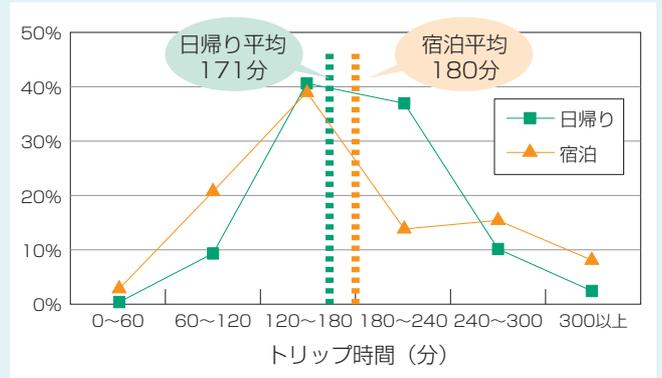
京阪神都市圏内居住者の都市圏外への観光旅行圏は概ね180分圏

- 京阪神都市圏から、北近畿・南近畿をはじめとする都市圏外の観光地へ向かう観光客の観光旅行圏は、概ね180分圏に含まれています。



資料：回遊調査

京阪神都市圏内居住の観光客の都市圏外（近畿内）へのトリップの所要時間分布



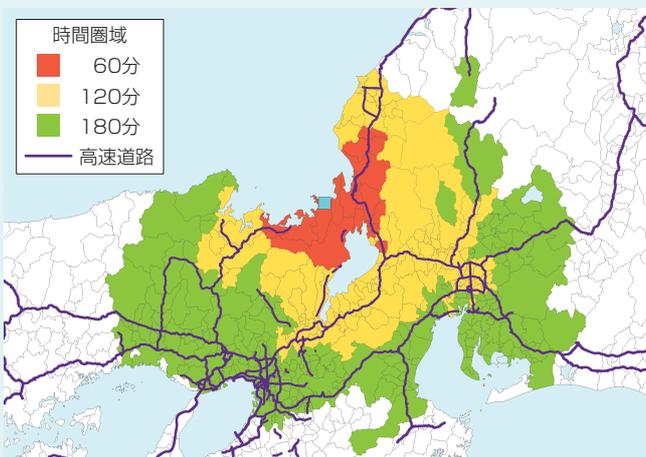
資料：回遊調査

京阪神都市圏内居住（京都府、大阪府、兵庫県居住者）の観光客の都市圏外（近畿内）へのトリップの所要時間分布

問題点

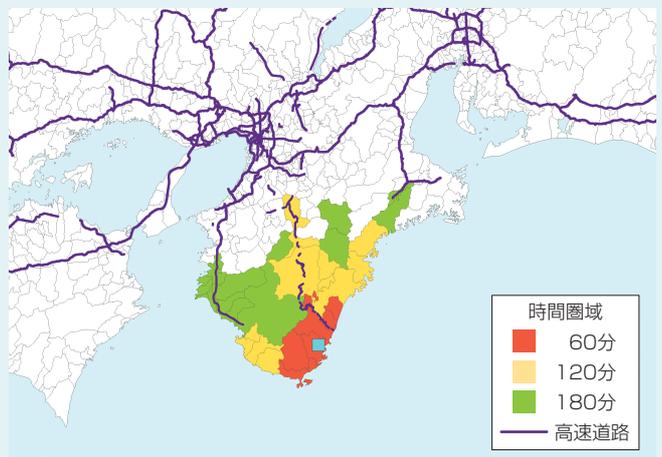
近畿の豊かな自然へアクセスする広域高速交通ネットワークの整備が道半ば

- 京阪神都市圏から、北近畿・南近畿の豊かな自然資源は距離があり、アクセスするのに時間がかかる状況にあります。北近畿・南近畿までアクセスする広域高速交通ネットワークは整備途上であり、速達性・快適性に課題が残っています。
- このため、北近畿・南近畿は京都市・大阪市・神戸市といった需要地との時間距離が長く、北近畿・南近畿との地域間交流が阻害されています。



資料：NAITAS

三方五湖へ3時間以内で到達できる範囲
(高速道路利用)



資料：NAITAS

熊野那智大社へ3時間以内で到達できる範囲
(高速道路利用)

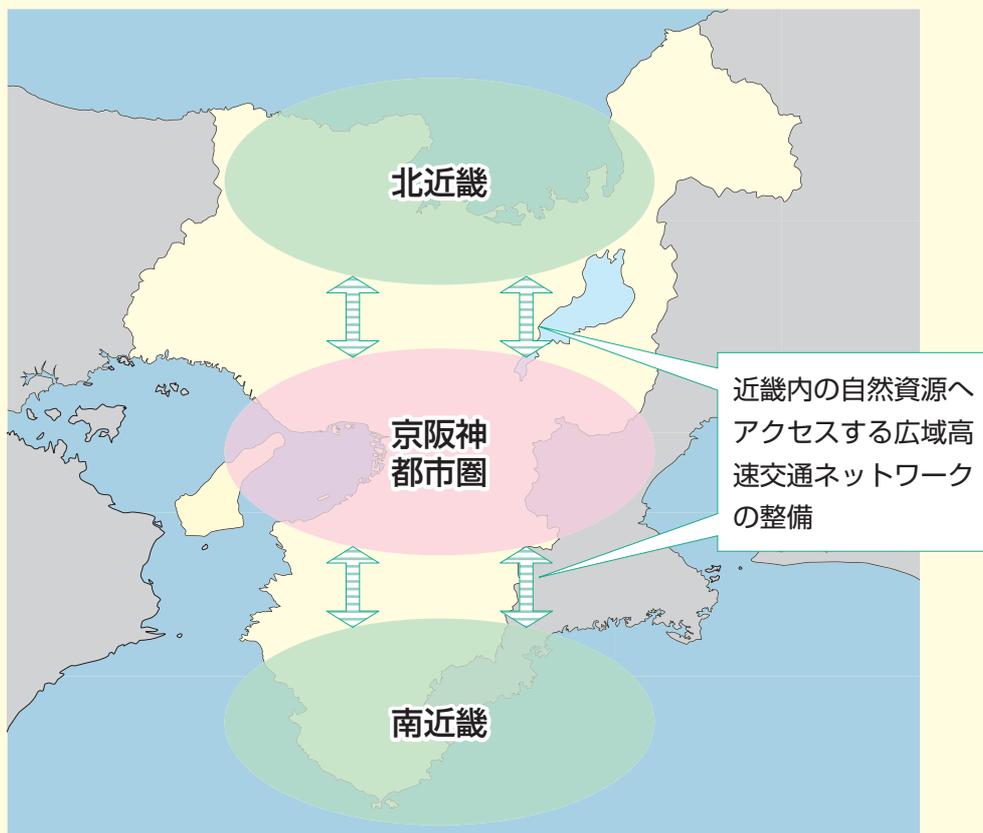
目標3：豊かな自然へのアクセス性の向上

提案する施策の内容

- ・ 北近畿・南近畿との地域間交流のための交通基盤整備、近畿圏の有する豊かな自然資源をうまく活かすための交通基盤整備として、以下のような施策を提案します。

近畿内の自然資源へアクセスする広域高速交通ネットワークの整備

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
近畿圏の縁辺部の豊かな自然環境と京阪神都市圏とのアクセスを容易にするため、広域高速交通ネットワークの整備を進める	若狭湾・但馬・丹後・南紀などの自然資源	京阪神都市圏の居住者	京阪神都市圏から近畿内の自然環境へのアクセス利便性が向上する 近畿圏内の観光の活性化が期待できる 新名神高速道路（大津－亀山間）、第二京阪道路（枚方－門真）、京都縦貫自動車道（大山崎－沓掛）等の整備により、自動車や高速バスの移動時間短縮が期待できる



パッケージ施策の実施により実現が期待される効果

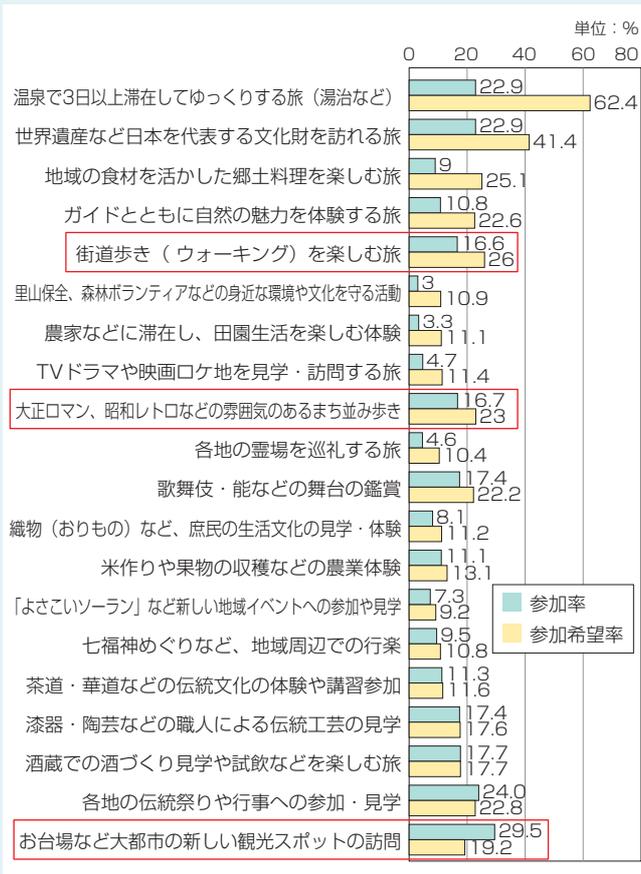
- ・ 京阪神都市圏から都市圏外の自然資源への到達時間の短縮により、時間的・心理的距離が縮まり、自然資源を生かした観光ルート開発の活性化、各地の来訪者増加が期待されます。これまで観光ルートの対象外だった地域への来訪者の増加が期待されます。
- ・ 近畿各所において観光を軸とした地域おこし、地域間交流の活性化が期待されます。

目標4：観光地としての魅力向上を支援するまちなか回遊環境の整備

現状

まちなか回遊観光に対するニーズの高まり

- ・ 近年、旅行の目的やスタイルは多様化しており、まちなかを回遊するスタイルの観光に人気が集まっています。



資料：レジャー白書（（財）日本交通公社）

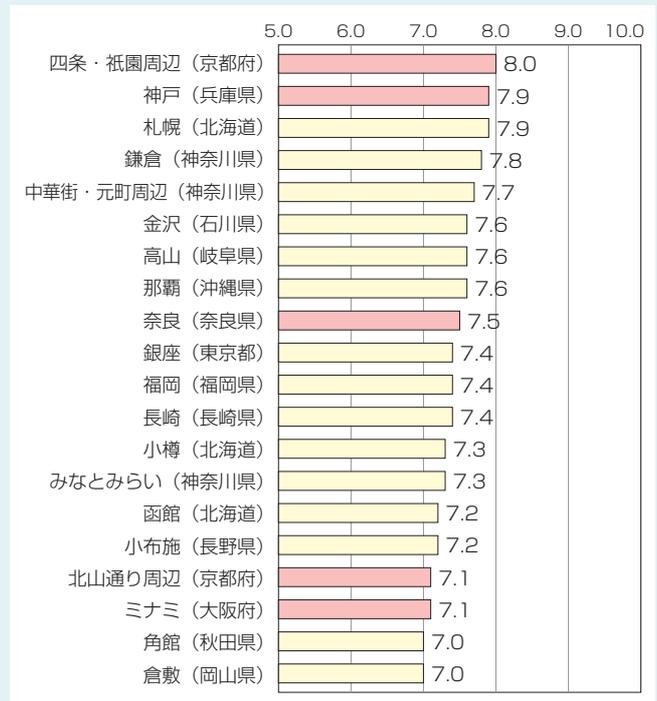
新しいスタイルの旅行への参加経験、参加希望率

まちなか回遊では、日常行動と比較して長い距離を歩く傾向

- ・ 来訪者は、徒歩により平均して1700~2400m程度の距離を回遊しています。
- ・ 一方、まちなか空間（京都都心、大阪ミナミ、神戸都心）の来訪者は平均3.5箇所をまわっており、施設間の平均歩行距離は400~500mあります。
- ・ 一般的な人が歩くのに抵抗を感じない距離は約300mとされていることから、まちなか回遊では、日常行動と比較して長い距離を歩く傾向にあります。

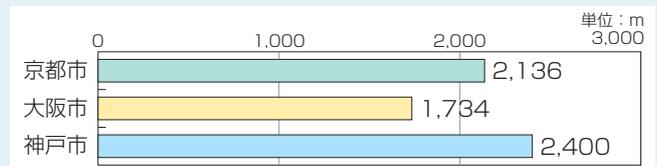
評価が高い近畿圏のまちなか観光資源

- ・ 京都、神戸、奈良、大阪のまちなかは、観光魅力が高くなっています。
- ・ 京都や奈良は「歴史的な建物・街並み」、神戸は「洗練度・先進性」、大阪は「買物・賑わい・活気・娯楽性」で評価が高くなっています。

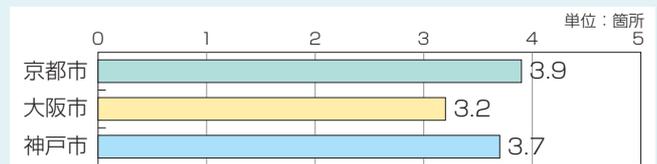


資料：日経新聞社

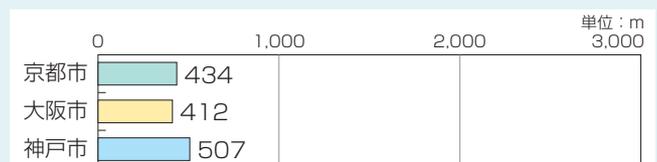
都市観光の総合魅力度ランキング (10点満点)



徒歩による1日の回遊距離 (総計)



徒歩による回遊中の平均立ち寄り箇所数



施設 (駅・駐車場、立ち寄り施設) 間の平均歩行距離

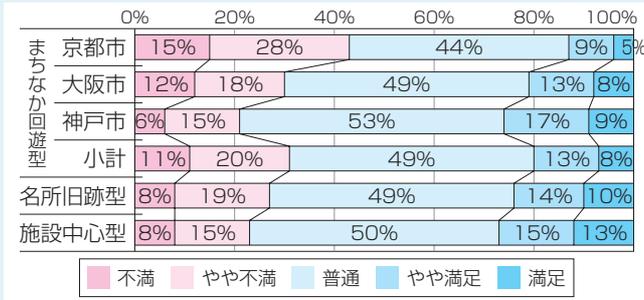
資料：回遊調査 (徒歩による回遊ルート調査)



問題点

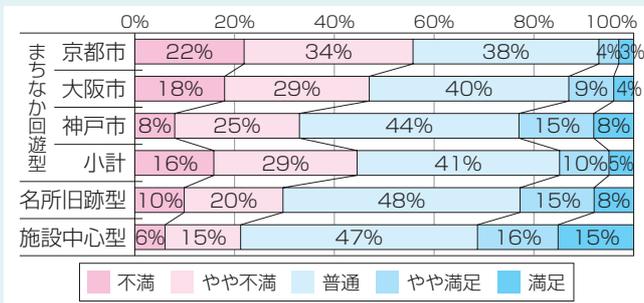
問題点1：安全で快適な歩行空間の不足

- ・ 京都や大阪のまちなかでは、「歩道の歩きやすさ」「歩道のベンチ・休憩所の設置」について不満が多くなっています。
- ・ 観光地周辺の交通対策ニーズとして、「歩行者優先化（自動車の利用規制）」が最も多くなっています。



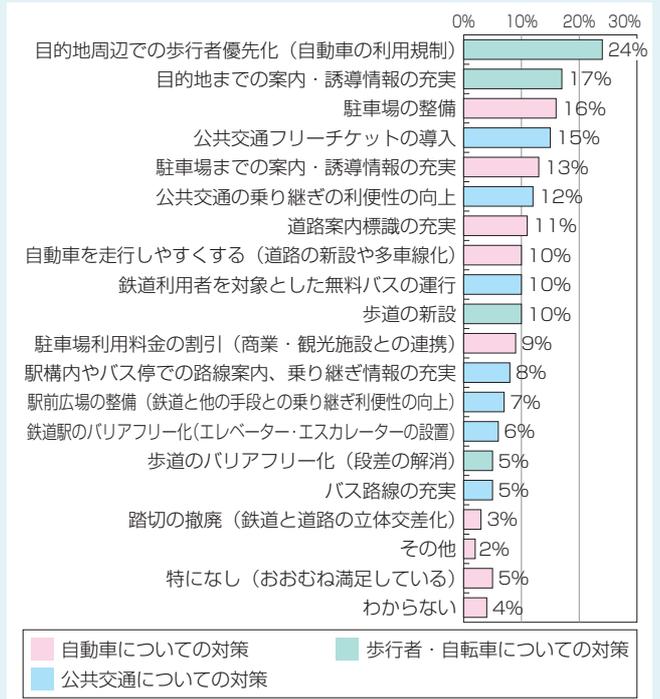
資料：回遊調査

歩道の歩きやすさに対する評価



資料：回遊調査

歩道のベンチ・休憩所に対する評価



資料：回遊調査

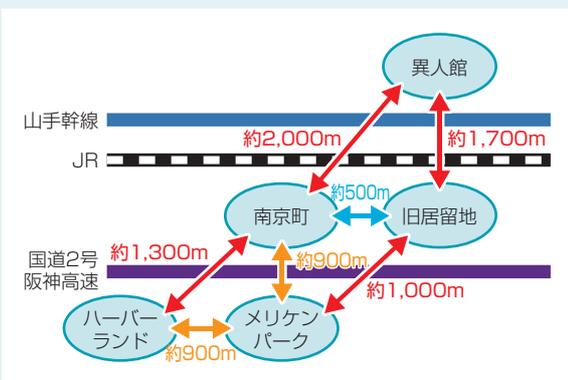
目的地周辺に必要な交通対策（京都府の3つの調査場所）

問題点2：案内・誘導情報の不足

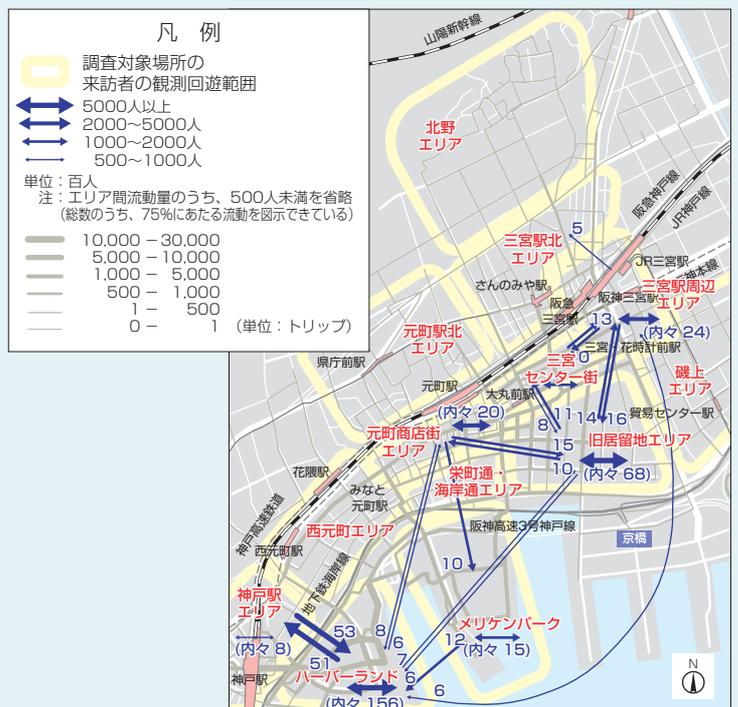
- ・ 観光地周辺の交通対策ニーズとして、「目的地までの案内・誘導情報の充実」が2番目に多くなっています。

問題点3：観光拠点が離れている場合は、長距離歩行を支援する仕組みが必要

- ・ まちなか回遊における施設間の平均歩行距離は400~500mですが、観光拠点が1km前後離れているケースや道路や鉄道によって迂回が必要なケースがあり、長距離歩行を支援する仕組みが必要と考えられます。



神戸市の観光エリア間の距離



神戸市まちなかの徒歩による回遊状況

資料：回遊調査

目標4：観光地としての魅力向上を支援するまちなか回遊環境の整備

提案する施策の内容

- ・ 近年高まっているまちなか回遊観光へのニーズを踏まえ、交通環境そのものが観光の魅力となるまちなか回遊環境の実現を目指し、以下のようなパッケージ施策を提案します。
- ・ 基本的には、安全・快適な歩行空間確保のために、自動車交通に一定の規制・抑制をかけることとなりますが、その際、観光エリア内の既存駐車場の扱いが課題となります。都心部の駐車場のフリンジへの駐車場再配置や、他の用途への利用転換（駐輪場、商業施設等への転換）を視野に入れて検討する必要があります。
- ・ また、都心部の道路は幅員が狭いケースが多く、自動車走行のコントロールにあたっては、物理的な制約も多いので留意が必要です。また、自転車交通対策、荷さばき対策、公共交通再編など、それぞれの都市固有の課題があるので、留意が必要です。さらに、これらの施策は、まちづくりと一体的に進めていく必要があります。
- ・ このようなまちづくりに要する期間、関係者との合意形成に要する期間を踏まえると、施策実施にあたっては、段階的实施も視野に入れる必要があります。

施策①：通過交通等の抑制による安全・快適に歩行できる空間整備

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
交通規制やゾーン30などの交通規制やハンプなどの物理的自動車進入抑制策、トランジットモール整備などを通じ、安全で快適に歩行できる面的な歩行空間ネットワークを整備する	まちなかに面的に観光資源・都市資源が広がっている地域（京都都心、大阪ミナミ、神戸都心、堺都心の各エリア）	まちなかを回遊する来訪者 地域住民	安全で快適な歩行空間整備により、まちなかを歩く歩行者の増加、滞在時間の増加、それによるまちなかでの消費金額の増加が期待できる

施策②：まちなかでの案内・誘導情報の提供

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
まちなかにある様々な観光資源魅力を、まちなかを回遊する来訪者に伝えることにより、回遊を促進し、にぎわいの創出と来訪者の満足度の向上を図る	①歩行者流動量が多い場所での観光地内の案内・誘導情報の提供 ②歩行者サインの設置 ③自律移動支援	まちなかを回遊する来訪者	観光地内の案内・誘導情報の提供により、地区内回遊の範囲の拡大、立ち寄り箇所数の増加、来訪者の満足度の向上などが期待できる

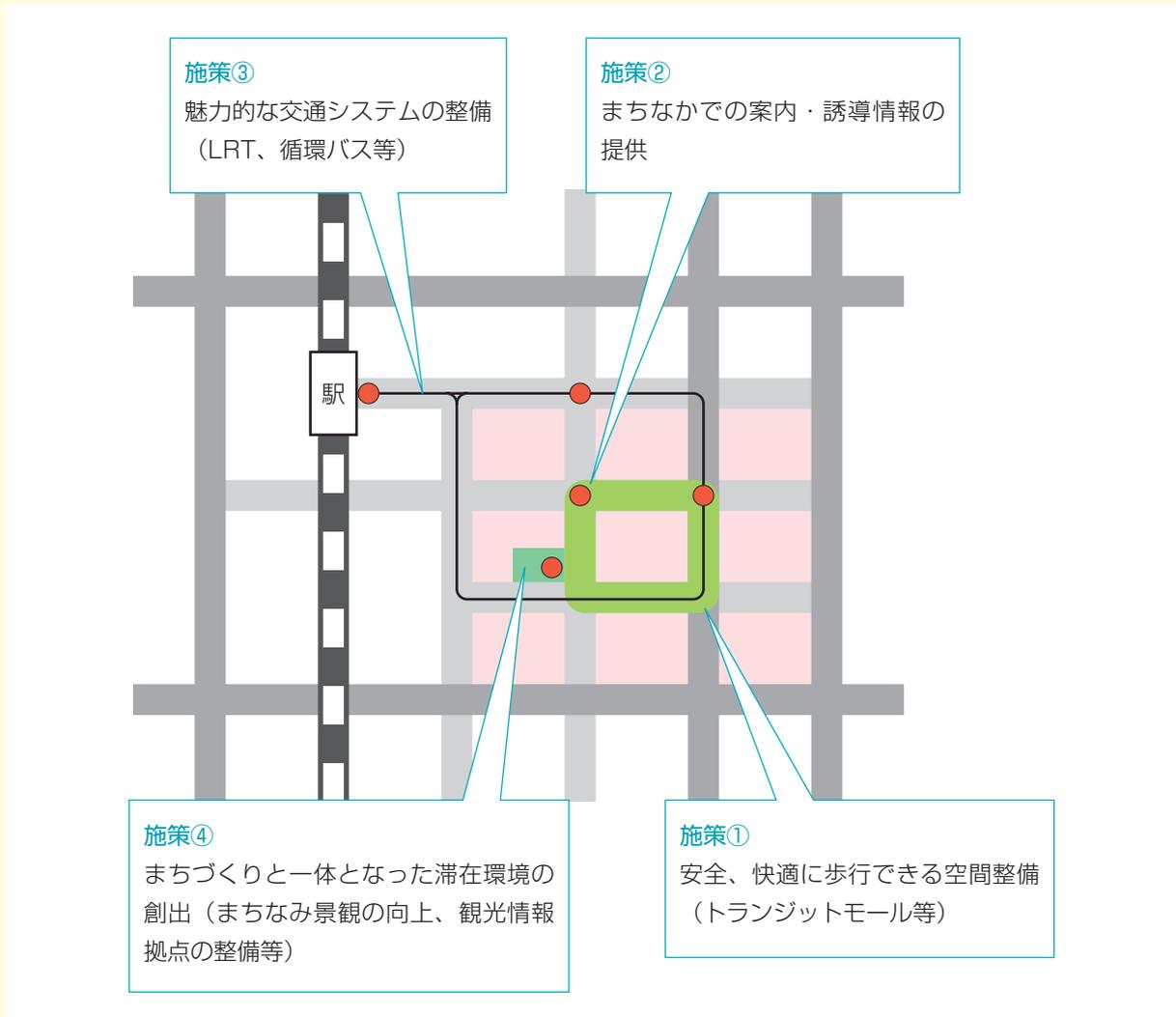
施策③：長距離歩行・地域間回遊を支援する魅力的な交通システムの整備

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
徒歩で移動できない観光地間や、長距離の歩行が必要な地域において、ちよいのりバスやレンタサイクルなどの移動補助手段をまちなかに導入し、回遊範囲の拡大や滞在時間の増加を図る 特にシニア層は、抵抗感無く歩ける距離が短めであるため、まちなか回遊を支援するために重要である	①ちよいのりバス（京都都心エリア、神戸都心エリア） ②レンタサイクル（堺市） ③LRTが走るトランジットモール（堺市）	シニア層 まちなかを回遊する来訪者 地域住民	まちなか移動手段の整備により、来訪者の回遊範囲の拡大、滞在時間の増加、それによる消費金額の増加が期待できる 魅力的な交通システム自体が新たな観光魅力となり、地域イメージの向上、来訪者の増加が期待できる



施策④：まちづくり施策と一体となった質の高い滞在環境の創出

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
単に移動のニーズを満たすだけでなく、まちなみと調和する美しく魅力的な交通システムの導入、まちなみ景観の向上を図る	①まちなみ景観の向上 (京都市、大阪市、神戸市、堺市) ②シンボリックな交通結節点整備 (堺市)	シニア層 まちなかを回遊する 来訪者 地域住民	まちなみと調和する魅力的な交通システム自体が新たな観光魅力となり、地域イメージの向上、来訪者の増加が期待できる。



パッケージ施策の実施により実現が期待される効果

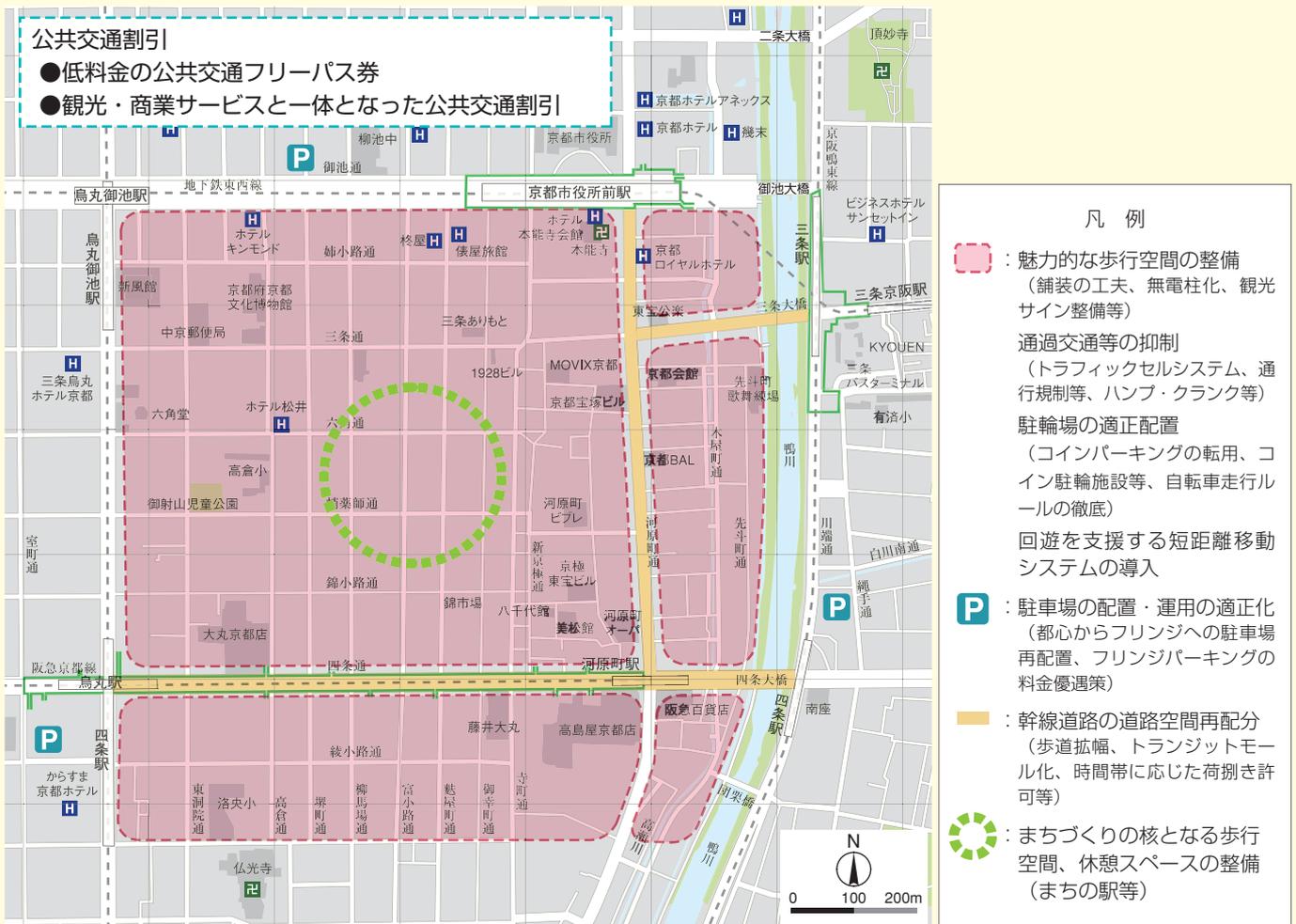
- ・ まちなかを安全に快適に回遊できる歩行空間が整備され、徒歩と公共交通に重点をおいた『歩いて楽しい』観光エリアの実現が期待されます。それとともに、まちなか回遊が誘発され、来訪者の立ち寄り箇所数や滞在時間の増加が期待されます。
- ・ 観光資源の周辺の景観整備、交通空間の魅力向上により、観光エリア全体の快適性や魅力が向上し、まちなか回遊空間自体が新たな観光資源となります。(例：京都まちなかの町屋と調和した道路整備、大阪ミナミの御堂筋のオープンカフェやテラス、神戸都心の旧居留地等)
- ・ 来訪者の満足度が向上し、リピーターの増加、地域ファンの増加につながります。ひいては来訪者数の増加、観光消費額の増加が期待されます。

目標4：観光地としての魅力向上を支援するまちなか回遊環境の整備

まちなか回遊環境整備の例（京都都心）

- ・ 高い商業集積や宿泊施設の充実に加えて、地域競争力や観光マーケティング力も高いが、観光資源が周辺地域と比較して不足気味です。
- ・ 幹線道路の渋滞に加えて、細街路への通過交通流入などにより、安全で快適な歩行空間が損なわれており、都市観光の魅力が低下しています。

- ・ まちづくりと一体となった歩行空間整備（滞留空間整備、無電柱化等）
- ・ 面的な交通運用による安全・快適な細街路の歩行空間整備
- ・ 幹線道路の道路空間再配分によるシンボリックで快適な歩行空間整備
- ・ 駐輪場の適正配置と自転車走行ルールの徹底
- ・ 拠点間回遊、エリア内回遊を支援する短距離移動システムの導入
- ・ 観光・商業サービスと一体となった公共交通割引制度（観光+交通）



期待される効果

- ・ 京都の町家にふさわしい道路空間の整備や無電柱化、通過交通の排除等により、まちなかの細街路が歩行者のための空間となり、安全に歩いてまちなか散策を楽しむことが可能となります。また、まちなか空間自体が観光資源化することが期待されます。
- ・ まちなかの細街路の歩行者の通行量の増加と、それによるまちなかへの新規出店の活性化の相乗効果が期待されます。
- ・ 来訪者の滞在時間や立ち寄り箇所数が増加し、観光消費額の増加や観光の満足度向上が期待されます。



まちなか回遊環境整備の例（神戸都心）

- ・ まちなかの各所にひろがっている観光資源を活用したまちなか回遊の支援が必要です。
- ・ JR線路の南北のエリア間の流動が少なくなっています。距離、地形（坂の存在）、分断要素（JR・阪急の高架、交通量の多い国道2号、山手幹線）によって、交流が阻害されている可能性があります。



- ・ 安全で快適なまちなか回遊空間の整備
- ・ まちなか回遊を促進する移動補助手段の整備
- ・ 公共交通による回遊しやすい仕組みづくり



期待される効果

- ・ 山側の北野エリアと海側の旧居留地エリア・ハーバーランド・メリケンパークの相互の結びつきが強化され、JR線路の南北のエリア間の交流が促進されることが期待されます。
- ・ 旧居留地への自動車流入抑制により、自動車を気にせずミナト神戸の街並みをゆったりと歩いて観光できるエリアが広がります。
- ・ 都心内の主要な街路は歩行者が行き交う異国情緒あふれるショッピングロードとなり、神戸の洒落た雰囲気と調和した歩行者の軸となることが期待されます。

目標5：自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及

現状

ピーク期に集中する過大な観光需要

- ・ 京阪神都市圏には多数の歴史・文化資源が存在し、観光のポテンシャルが高く、観光入り込み客数は全国トップクラスです。
- ・ 紅葉・桜などの自然資源（京都、奈良、吉野等）や、季節ごとの祭・イベントが観光資源になっており、それを鑑賞する来訪者が行楽シーズン等のピーク期に集中することは避けがたくなっています。



出典：京都市観光調査年報（平成18年）

京都市のピーク期の入り込み客数

時間のロスを生む自動車集中による道路混雑

- ・ 観光地へアクセスする自動車が道路混雑を生じさせており、来訪者の観光滞在に使える時間を減少させています（特に、観光ピーク期）。



出典：平成17年道路交通センサス

休日の混雑時平均旅行速度

公共交通機関への乗り換えが便利です。嵐山周辺は、大変混雑します。

例えば 京都南IC～嵐山

車なら 約225分

京都南IC～嵐山 約13km

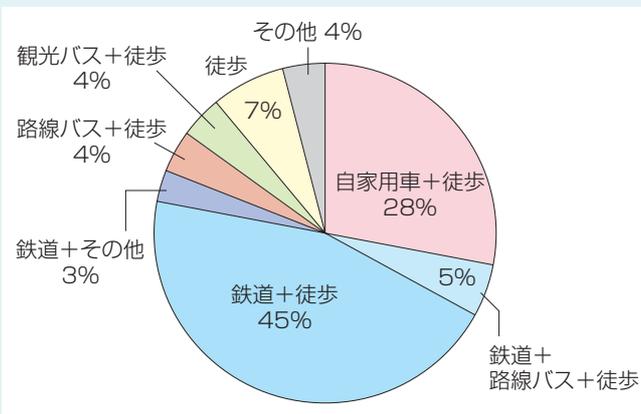
通常30分

出典：京都市P&Rパンフレット（平成19年）

観光地アクセス道路の混雑による所要時間の長時間化（京都市嵐山）

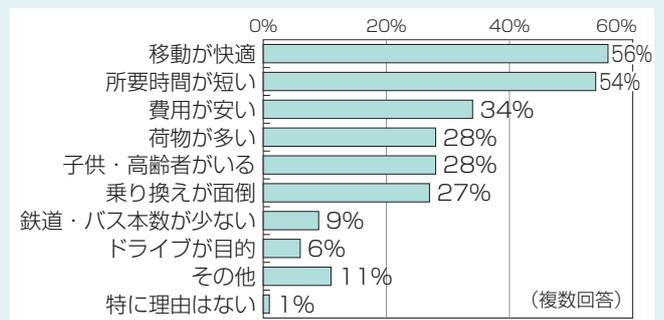
自動車利用には、費用、出発地・目的地の公共交通整備水準、同行者等の要因がある

- ・ 自動車利用者の割合は全体の3割です。自動車利用理由には、来訪者の個人属性に応じて様々な理由があると考えられます。



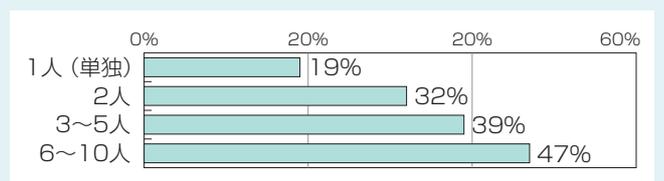
資料：回遊調査

全サンプルの交通手段分担率



資料：回遊調査

自動車利用の理由



資料：回遊調査

人数構成別「費用が安いこと」を自動車利用の理由に挙げた割合



問題点

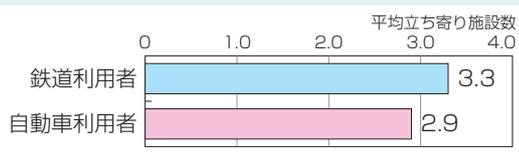
問題点1：自動車の流入による観光地の魅力低下と生活環境の悪化

- ・観光地アクセス道路の渋滞に対して、観光客の4割が不満を持っています。この結果、観光地の魅力が低下しており、リピート率も公共交通利用者に比べて低くなっています。
- ・観光地周辺地域への観光自動車の流入により、観光地周辺地域の生活環境が悪化しています（特に、観光ピーク期）。



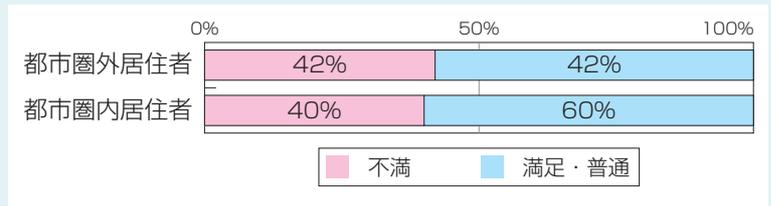
観光地の混雑状況

- ・自動車利用者の地区内での滞在時間は鉄道利用者に比べると8割程度と短く、立ち寄り箇所数も少なくなっています。
- ・滞在時間が短いと、ゆとりある観光ができないことに加え（観光の質の低下）、観光消費額が減少し観光振興面でもマイナス。



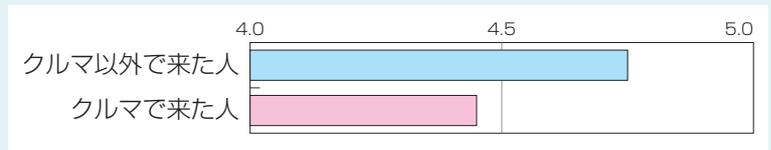
資料：回遊調査

立ち寄り箇所数の比較



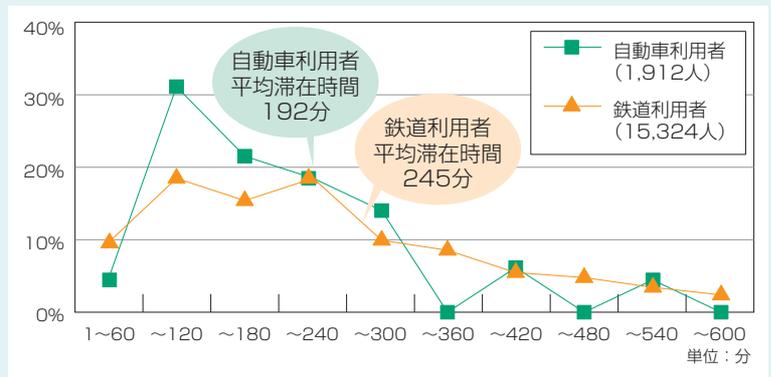
資料：回遊調査

観光地アクセス道路の混雑状況に対する観光客の評価



出典：京都市休日交通体系調査報告

京都観光のリピート率（5点満点）

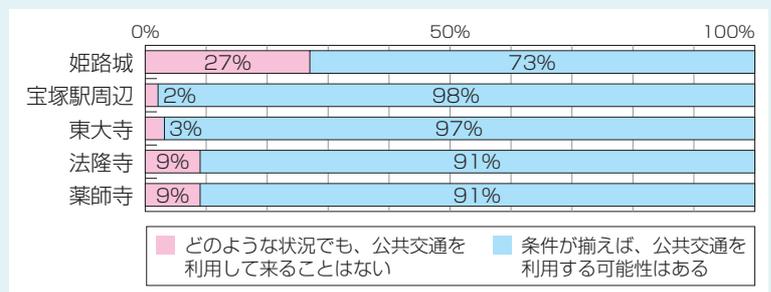


資料：回遊調査（徒歩による回遊ルート調査）

アクセス交通手段別の地区内での滞在時間（大阪市）

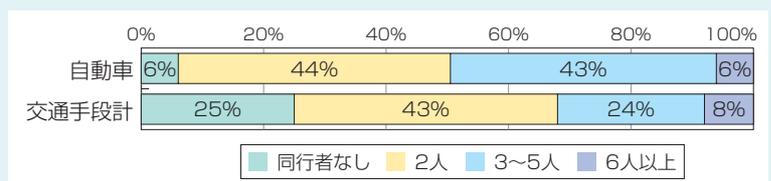
問題点2：自動車利用のそれぞれの要因に応じて、一定の自動車利用を許容しつつ、自動車利用の悪影響を小さくする施策を考える必要がある

- ・自動車を利用して観光地へアクセスしている来訪者の中で、条件次第で公共交通利用に転換が可能な層が7割程度存在します。
- ・公共交通の条件を有利にする施策により、公共交通利用による観光へ転換を誘導できる可能性があります。
- ・多人数のグループ・家族連れ層は、交通コストの面で不利なため公共交通を避け、自動車を選択している傾向がみられます。



資料：回遊調査

公共交通利用への転換可能性



資料：回遊調査

自動車利用者の人数構成

目標5：自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及

提案する施策の内容

- ・ 観光ピーク期を中心に、自動車の流入による観光地の魅力低下と生活環境の悪化が発生しています。
- ・ 自動車利用観光客は観光エリア内での滞在時間が短く、観光客にとっても観光地経済にとってもマイナスです。しかし、観光客の意識に任せても自動車利用の傾向は変わらないため、ターゲットとする層の実態に応じた自動車利用観光の適正化施策を提案します。
- ・ これらの施策は、基本的には観光ピーク期（花見、紅葉の時期等）に実施します。ただし、目標4「まちなか回遊環境整備」と一体的に取り組む施策については、通年実施するケースもあるので、施策実施エリアの特性に応じて慎重に検討する必要があります。

施策①：自動車から公共交通への交通手段転換を促すための情報提供

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
自動車による環境悪化状況、観光ピーク期における道路渋滞状況、自動車の代わりとなる公共交通を利用した推薦観光ルート、使いやすい乗換え案内図等の情報提供により、人々が公共交通利用を選択するように働きかける	旅行に関する雑誌、ホームページ等での情報発信	観光の計画を練っている段階の層に働きかける	観光地アクセスの自動車分担率の減少と鉄道分担率の向上

施策②：観光地への自動車アクセスを抑制する物理的対策

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
観光エリア縁辺部で自動車を駐車し、観光エリアまではシャトルバスや徒歩で移動するフリッジパーキングシステムを作ること、観光エリア内への自動車の流入を抑制する。観光ピーク期にはP&Rシステムも稼働させることが考えられる 観光エリア内部でのゾーン30などの面的交通規制をあわせて実施する フリッジパーキング駐車場・P&R駐車場の利用者は、観光エリア内の公共交通は乗り放題にするなどのインセンティブをつけることが考えられる	自動車アクセス抑制対策は、観光交通により道路混雑が著しく、来訪者が長時間滞在する観光エリアでは比較的受け入れられやすいと考えられ、以下の地域が適用候補と考えられる 京都市、奈良市、高野山	近畿内からの来訪者は複数地域の回遊パターンをとらず、1地域（府県市）のみの来訪パターンが多い。回遊中に自動車を使っていないため、これらの層にはフリッジパーキングは比較的受け入れられる余地はある	観光地アクセスの自動車分担率の減少と鉄道分担率の向上 観光エリア内での滞在時間の増加、それによるまちなかでの消費金額の増加が期待できる

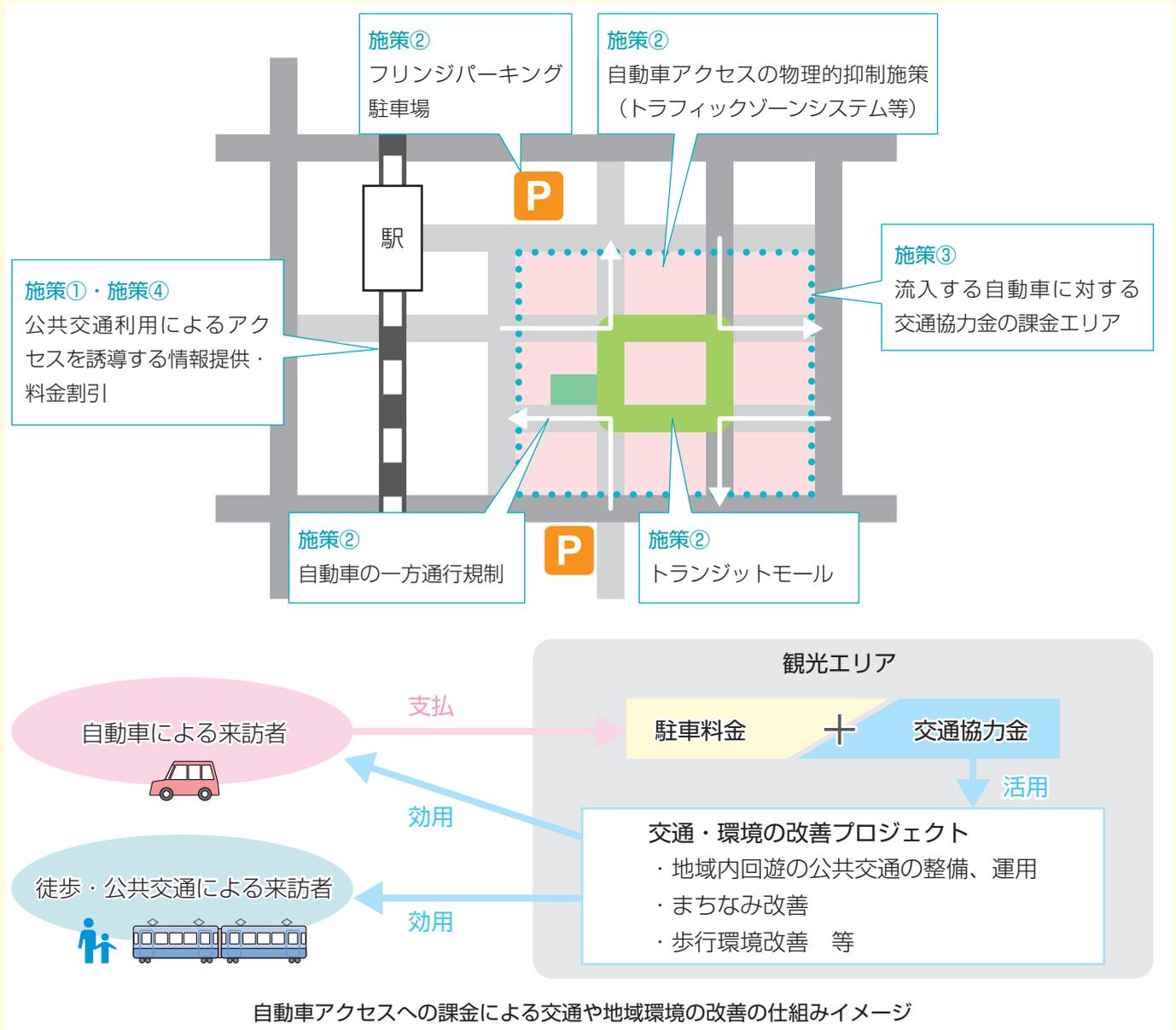
施策③：観光地への自動車アクセスを抑制する経済的対策

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
観光エリア内部に流入する自動車に対する課金や、駐車デポシステム、観光エリア内部の駐車場に駐車した際に課金する仕組みを作ること、観光エリア内への自動車の流入を抑制する 観光エリア内部でのゾーン30などの面的交通規制をあわせて実施する	自動車アクセス抑制対策は、観光交通により道路混雑が著しく、来訪者が長時間滞在する観光エリアでは比較的受け入れられやすいと考えられ、以下の地域が適用候補と考えられる 京都市、奈良市、高野山	自動車利用アクセスがやむを得ない来訪者（出発地側の公共交通サービス水準が低い、同行者に幼児いる、等）	観光地アクセスの自動車分担率の減少と鉄道分担率の向上 観光エリア内での滞在時間の増加、それによるまちなかでの消費金額の増加が期待できる 自動車への課金により徴収したお金は環境改善に充てることも考えられる



施策④：公共交通利用による観光地アクセスに転換を誘導する料金施策

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
<p>多人数のグループ、家族連れなどの層は、交通コストの面で不利なため公共交通を避けている傾向がみられる。このため、公共交通の料金割引を実施し、公共交通の条件をよくする。</p>	都市圏内全域	多人数のグループ、家族連れの層	観光地アクセスの自動車分担率の減少と鉄道分担率の向上



パッケージ施策の実施により実現が期待される効果

- ・ 自動車の使い方の見直しにより、京都議定書が議決された地として、地球環境に配慮した『持続可能な観光』を提唱できます。日本有数の観光資源と周辺環境の雰囲気を守るとともに、地域環境と地球環境の改善が期待されます。
- ・ 自動車利用が引き起こす渋滞による時間のロスが減少し、滞在時間や立ち寄り箇所数の増加、『ゆとりある質の高い観光』の実現が期待されます。
- ・ 来訪者の満足度が向上し、リピーターの増加、地域ファンの増加につながります。ひいては来訪者数の増加、観光消費額の増加が期待されます。

目標5：自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及

観光交通マネジメントの例（奈良公園周辺エリア）

- ・ 観光シーズンに生じる奈良市中心部における交通渋滞や駐車場待ちを解消し、来訪者の円滑な回遊を支援することが必要となっています。あわせて、地域住民の日常交通にも配慮が必要となっています。
- ・ 公共交通を軸にした観光周遊ルートの形成
- ・ バスの利便性向上とマイカー観光の抑制
- ・ 歩行者と公共交通を中心とした古都回遊環境の整備施策



凡 例	
: 通過交通等の抑制 (トラフィックセルシステム、通行規制等、ランプ・クランク等、速度規制等)	: 休日のバス優先レーンの整備
: 魅力的な歩行空間 (舗装の工夫、電線類地中化、観光サイン整備等)	: 道路空間再配分 (歩道拡幅、バストラジットモール化、時間帯に応じた荷捌き許可等)
: 駐車場の配置・運用の適正化 (都心からフリンジへの駐車場再配置、フリンジパーキングの料金優遇策)	: 奈良公園・奈良町回遊バス

期待される効果

- ・ パーク&バスライドで、ゆとりある古都奈良の歴史的街並み散策が可能となります。
- ・ 市街地の中まで観光客の自動車や観光バスが入り込むことがなくなり、観光来訪者の利便性をできるだけ損なうことなく、地域住民の生活への悪影響を最小限にとどめることができます。
- ・ 周遊バスで円滑に観光資源間や観光エリア間の回遊が可能となり、来訪者の滞在時間や立ち寄り箇所数が増加し、観光消費額の増加や観光の満足度向上が期待されます。
- ・ まちなかの細街路の歩行者の通行量の増加と、それによるまちなかへの新規出店の活性化の相乗効果が期待されます。

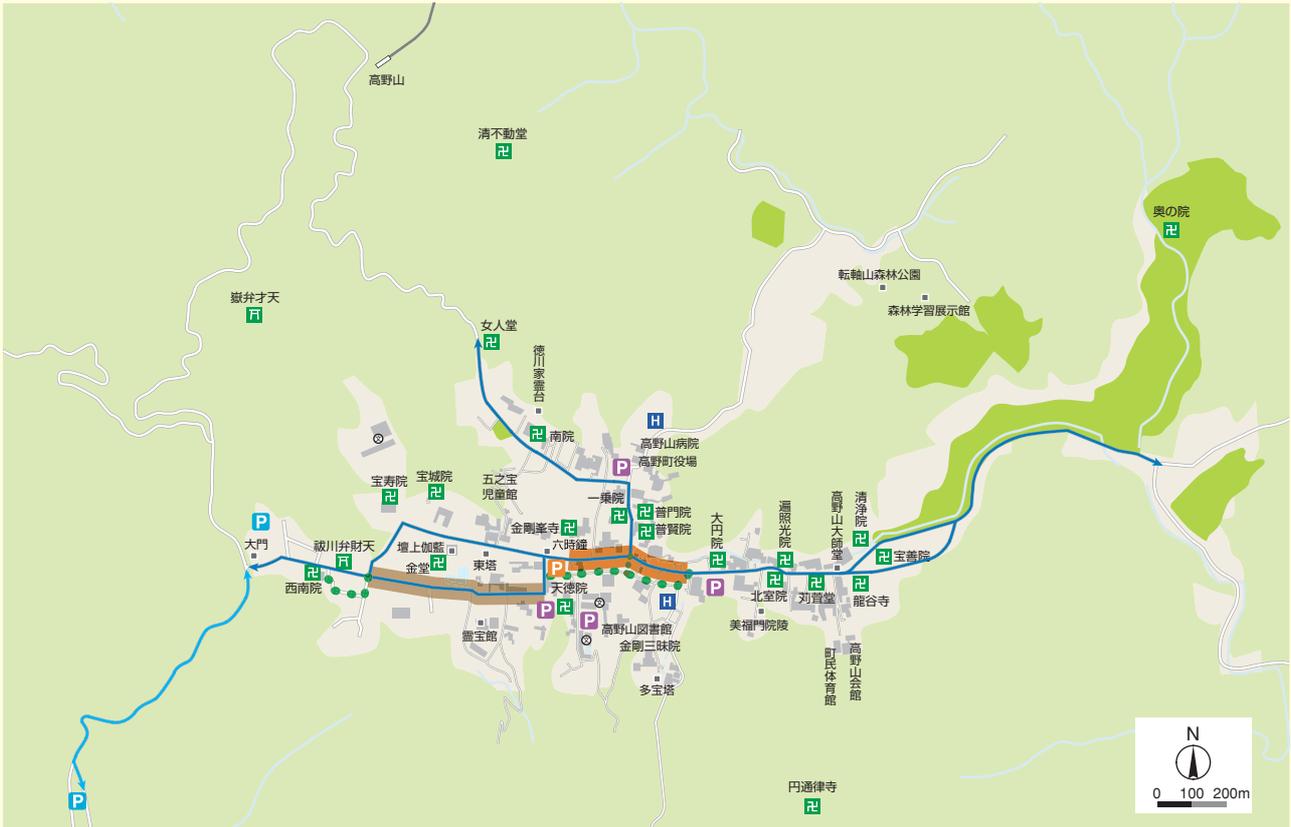


観光交通マネジメントの例（高野山エリア）

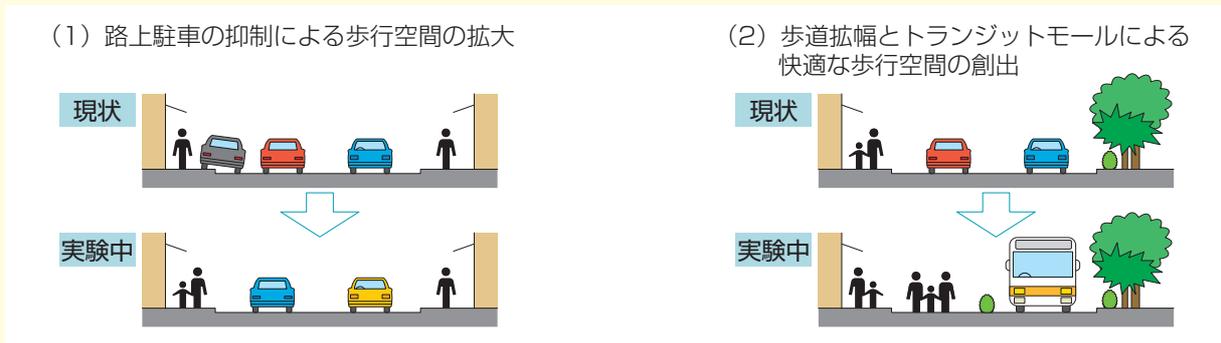
- ・ 全国ブランドである「世界遺産・高野山」に対するマイカー観光の増加により、行楽シーズンを中心として著しい交通渋滞が発生し、駐車車両が快適な歩行環境を阻害しています。



- ・ 観光ピーク期におけるマイカー観光の抑制
- ・ 歩行者と公共交通を中心とした寺まち回遊環境の整備施策



凡 例			
	： 駐車禁止区間		： にぎわいのある歩行者空間の創出
	： シャトルバスの運行ルート		： 地元用駐車場
	： 歩道拡張・トランジットモール		： フリンジパーキング
			： 送迎バスルート



社会実験の取り組み例

期待される効果

- ・ パーク&バスライド、パーク&ウォークで、宗教都市高野山の雰囲気を感じられる散策が可能となります。
- ・ 街並みの中まで観光客の自動車や観光バスが入り込むことがなくなり、観光来訪者の利便性をできるだけ損なうことなく、地域住民の生活への悪影響を最小限にとどめることができます。
- ・ 来訪者の滞在時間や立ち寄り箇所数が増加し、観光消費額の増加や観光の満足度向上が期待されます。

目標6：シニア層にやさしい回遊環境の整備

現状

シニア層はこれからの超高齢社会において有望なマーケット

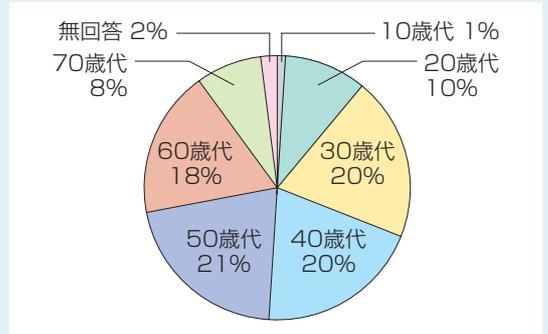
- ・ 回遊調査によると、観光・買い物回遊の25%が、60代以上のシニア層です。
- ・ シニア層および今後シニア層になる団塊世代は、旅行参加の実績回数、10年後の参加予想回数ともに、全体平均を上回っており、今後の有望なマーケットです。

日帰り旅行実施回数：3.15回（平均の1.4倍）
 宿泊国内旅行実施回数：2.11回（平均の1.4倍）

シニア層の旅行参加回数の実態と志向

		全体平均	団塊世代	団塊男性	団塊女性	60代前半男性	60代前半女性	70代以上
日帰り旅行	現在	2.24	2.78	2.68	2.90	3.15	2.30	1.84
	10年後	3.25	4.36	4.73	3.98	4.15	3.13	1.78
潜在需要	10年後-現在	1.01	1.58	2.05	1.08	0.99	0.83	-0.06
	現在	1.48	1.57	1.44	1.73	2.11	1.81	1.66
宿泊国内旅行	10年後	2.30	2.57	2.61	2.54	3.00	2.51	1.65
	潜在需要	10年後-現在	0.82	1.00	1.18	0.81	0.69	0.70
海外旅行	現在	0.21	0.22	0.15	0.29	0.33	0.20	0.12
	10年後	0.56	0.57	0.56	0.58	0.62	0.47	0.21
潜在需要	10年後-現在	0.35	0.35	0.41	0.29	0.29	0.27	0.09

資料：(財) 社会経済生産性本部「レジャー白書2006」

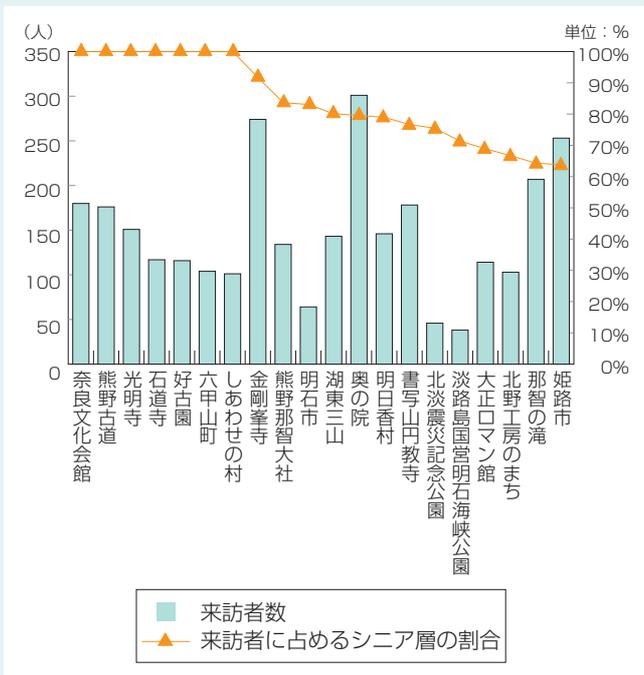


資料：回遊調査

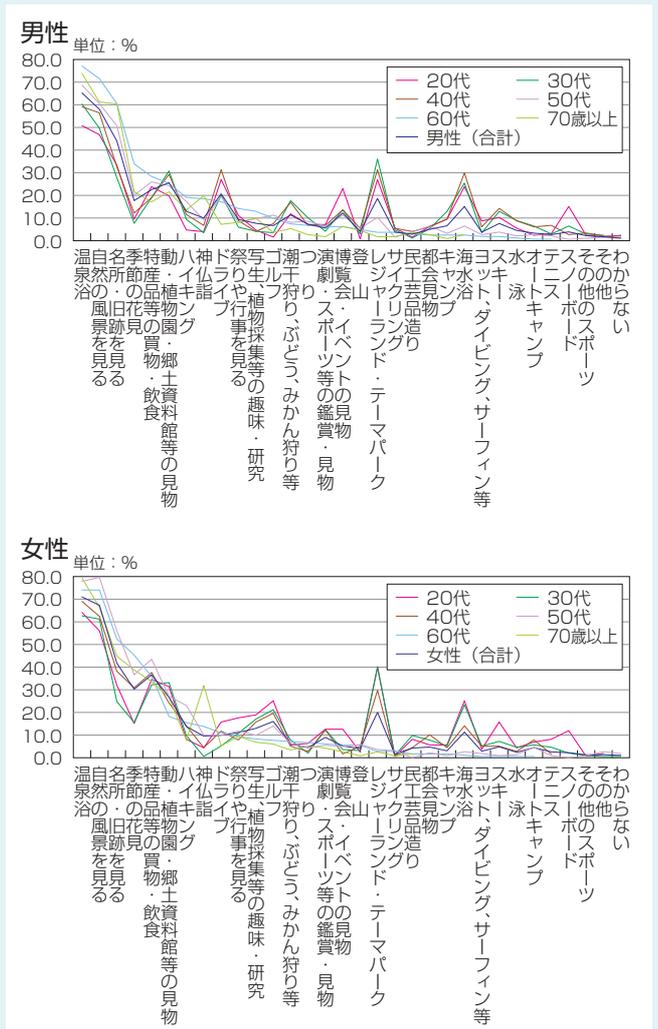
観光・買い物回遊者の年齢階層

シニア層は名所旧跡巡りや自然鑑賞の傾向がみられる

- ・ シニア層は、観光旅行の中で、名所旧跡巡りや自然の風景鑑賞を志向する傾向が、他の年齢層よりも強くなっています。
- ・ シニア層の京阪神都市圏内の立ち寄り先は、神社仏閣、自然観賞の観光資源が多くなっています。



資料：広域交通結節点調査

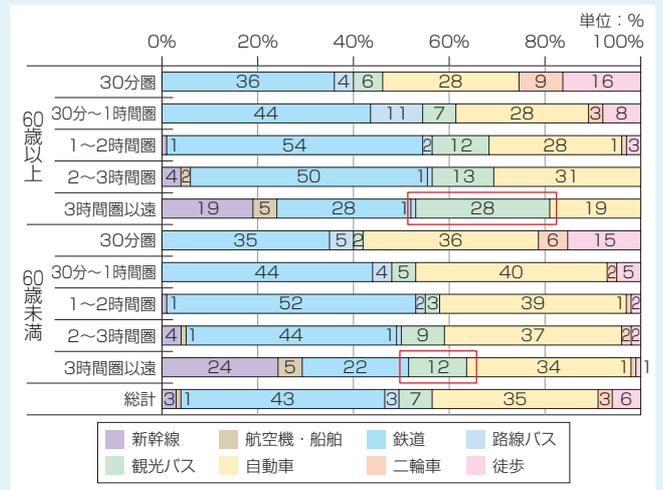


資料：(社) 日本観光協会「平成17年度観光の実態と志向」



シニア層は自動車の運転を避け、観光バスや鉄道を利用する割合が高い

- ・シニア層は自動車の運転を避ける傾向にあります。
- ・長時間の移動を伴う観光の際には観光バスを利用する割合が高くなっています。



資料：回遊調査

アクセス所要時間別年齢階層別アクセス代表交通手段

シニア層の間で手軽にできる運動としてウォーキングの人気の高まっている

- ・意識的にウォーキングを行っている人は年々増加を続け、平成16年の調査では日本人の3人に1人が楽しんでいる結果が出ており、1994年以降ウォーキングが1位に挙げられています。
- ・特に、60代ではほぼ半数の人がウォーキングを楽しんでいます。



内閣府「体力・スポーツに関する世論調査」(平成16年2月)

この1年間でウォーキングを行った人の割合

この1年間でウォーキングを行った人の割合(年代別)

年代	1985年	1991年	1994年	1997年	2000年	2004年
20代	7.9%	15.1%	19.0%	23.0%	22.0%	22.0% (3位)
30代	10.1%	24.1%	22.7%	24.0%	29.1%	30.9% (1位)
40代	14.3%	18.3%	25.5%	34.2%	24.0%	33.3% (1位)
50代	14.7%	18.3%	25.9%	36.1%	38.8%	42.8% (1位)
60代	19.3%	25.0%	26.0%	32.1%	42.9%	47.2% (1位)
70代以上	24.3%	25.2%	24.5%	39.2%	29.9%	35.6% (1位)

内閣府「体力・スポーツに関する世論調査」(平成16年2月)

日常生活圏の身近に自然がある京阪神都市圏

- ・京阪神都市圏は、市街地と後背地となっている山地・丘陵地との距離が近く、身近に自然と親しむことができる特質を有しています。これは京阪神都市圏の大きな特徴となっています。

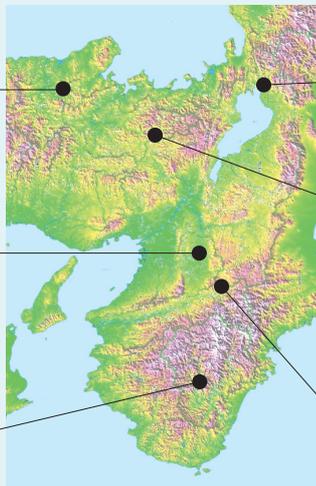
コウノトリの野生復帰
(兵庫県)



生駒山
(大阪府・奈良県)



熊野古道
(和歌山)



琵琶湖
(滋賀県)



かやぶきの里
(京都府)



明日香の棚田風景
(奈良県)

出典：「関西自然に親しむ風景100選」HP、兵庫県立コウノトリ郷公園HP、奈良県資料、大阪府HP、東大阪市HPより国土交通省作成

近畿圏の身近な自然(例)

目標6：シニア層にやさしい回遊環境の整備

問題点

問題点1：シニア層が好む観光エリアの中には公共交通が不便な観光エリアがある

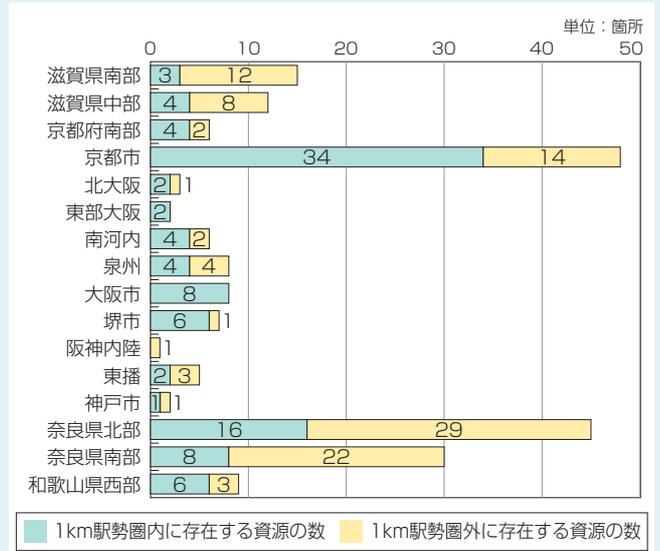
- ・ 奈良県北部、奈良県南部、滋賀県南部、滋賀県中部等では、シニア層が好む神社仏閣、自然観賞等の観光資源が鉄道駅から離れているケースが多く、シニア層にとって来訪しづらくなっています。

大ゾーン別駅勢圏面積率

大ゾーン	大ゾーン面積 (km ²)	1km駅勢圏面積 (km ²)	駅勢圏面積率 (%)
滋賀県南部	1,646	154	9
滋賀県中部	940	86	9
南丹	803	51	6
京都府南部	554	111	20
京都市	828	149	18
北大阪	489	118	24
東部大阪	306	164	54
南河内	290	70	24
泉州	432	119	28
大阪市	221	184	83
堺市	148	63	43
阪神臨海	166	75	45
阪神内陸	859	101	12
東播	1,103	226	20
淡路	594	0	0
神戸市	548	171	31
奈良県北部	639	139	22
奈良県南部	910	143	16
和歌山県西部	981	149	15
和歌山県東部	329	55	17
合計	12,786	2,328	18

駅勢圏が小さい地域

資料：地図より計測



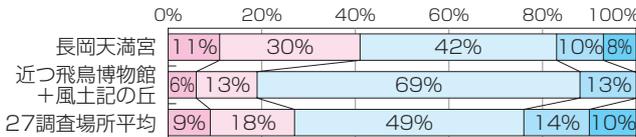
注：世界遺産及び観光資源台帳でSA・Aランク（全国レベル）、Bランク（地方レベル）以上に位置づけられている史跡・社寺・城跡・城郭を計上
資料：回遊調査、(財)日本交通公社「観光資源台帳」

1km駅勢圏内外に存在する史跡・社寺・城跡の資源数（大ゾーン別）

問題点2：身近な自然を楽しむための歩行空間の安全性・快適性が不十分

- ・ 京阪神都市圏内の各地には、身近な自然が存在しており、シニア層やシニア予備軍を中心に、そのような地域資源へのウォーキングを楽しんでいる人々がいます。
- ・ しかし、そのような身近な自然を楽しむための歩行空間の安全性・快適性については不十分な場所もみられます。

歩道の歩きやすさ



交通面の安全性

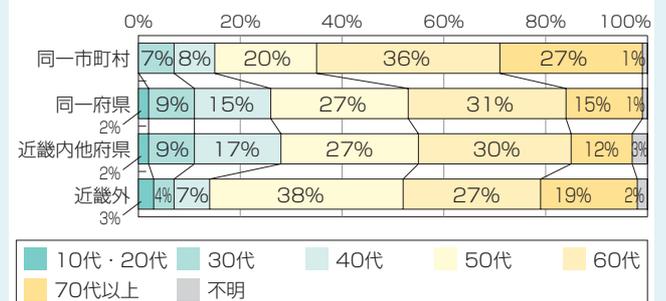
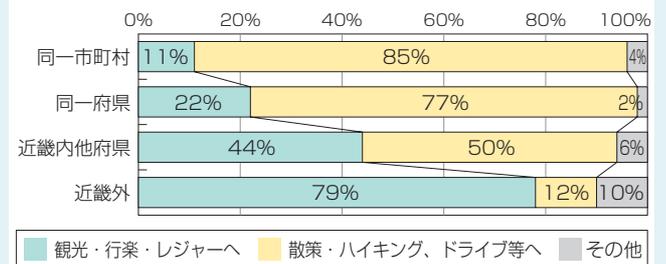
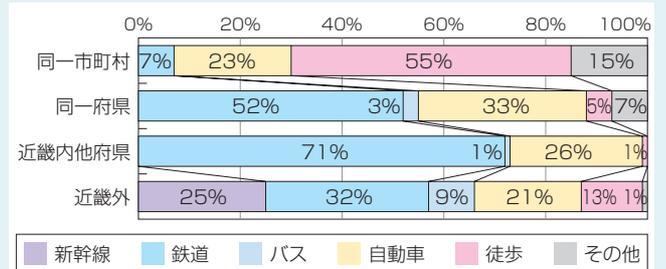


歩道のベンチ・休憩所の設置状況



資料：回遊調査

歩行空間に関する満足度（長岡天満宮、近つ飛鳥博物館と風土記の丘）



資料：回遊調査 近畿：福井県を含む2府5県

身近な自然・社寺への来訪者の特性（長岡天満宮、近つ飛鳥博物館と風土記の丘、箕面公園）



提案する施策の内容

・ シニア層の来訪者を呼びいれる交通体系を整えるため、以下のようなパッケージ施策を提案します。

施策①：シニア層のニーズに合った名所旧跡巡り・自然観賞ツアーバスの導入

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
シニア層が好む名所旧跡、自然や庭園などを組み合わせた観光ツアーバスの導入。 バスツアーとして民間事業者と共同開発を行うことも考えられる。	京都市、奈良県北部、南河内等	シニア層（主として移動そのものを好まないシニア層）	新たなシニア層の観光需要が掘り起こされる

施策②：シニア層に配慮した公共交通サービスの整備（ユニバーサルデザイン化）

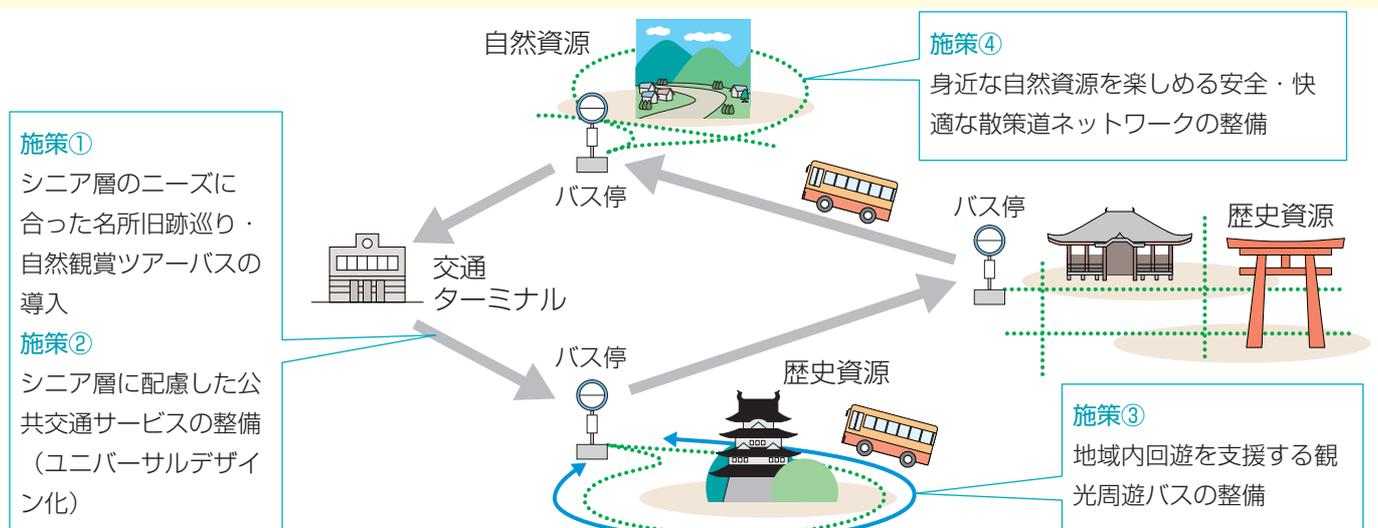
目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
鉄軌道サービスの水準が低い観光地にシニア層を呼び込むための公共交通サービスの整備を図る。（分かりやすい案内・サイン、交通結節点のバリアフリー化、シニア観光パス等の料金優遇）	都市圏全体（主として名所旧跡、自然資源が存在するが、公共交通ネットワークが十分でなく、行きにくい地域周辺）	シニア層（主としてアクティブなシニア層）	アクティブシニア層の来訪者数が増加する

施策③：地域内回遊を支援する観光周遊バスの整備

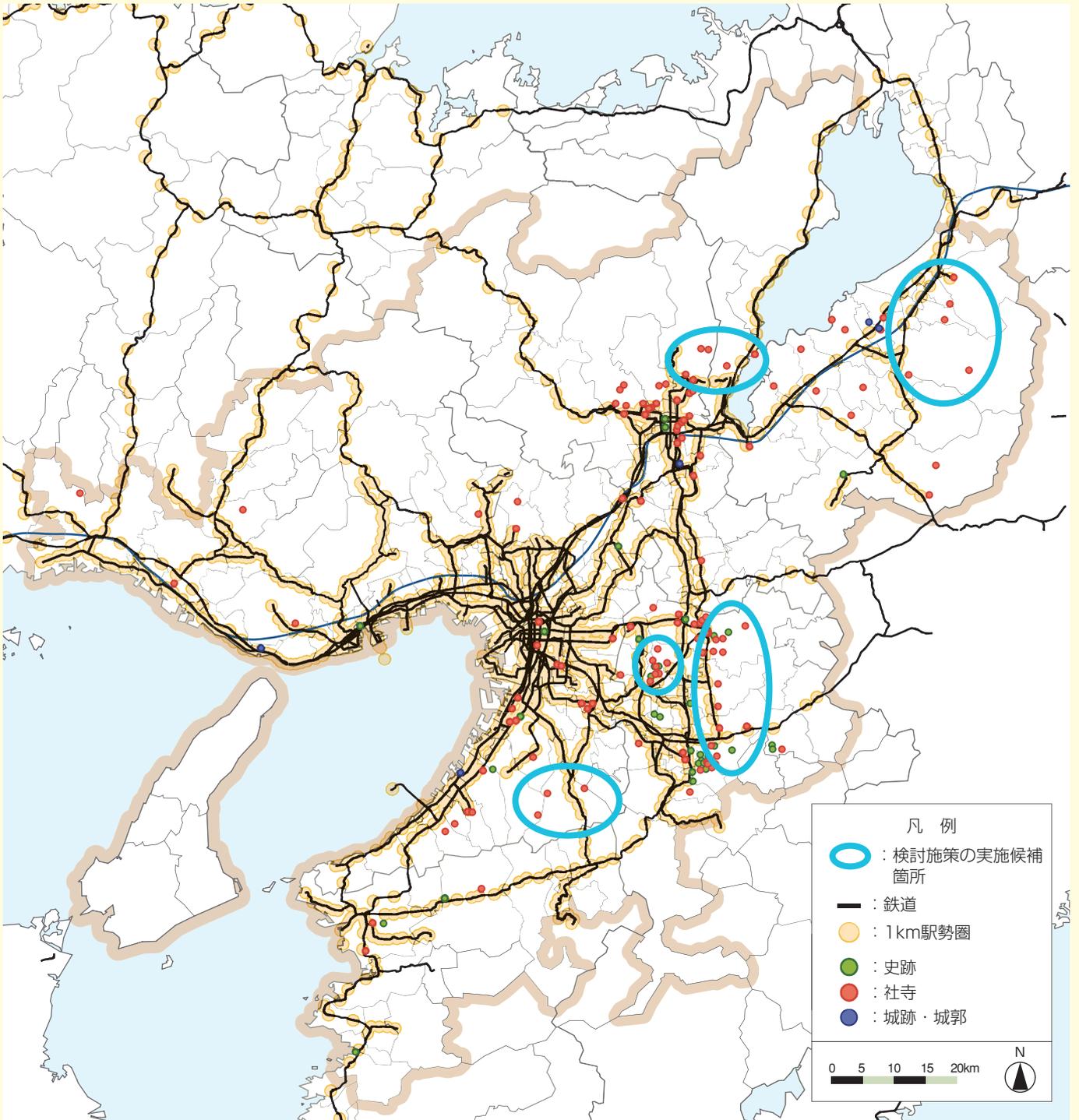
目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
シニア層が好む名所旧跡、自然資源を回遊するための移動の足として観光周遊バスの導入を図る。	名所旧跡、自然資源が存在するが、公共交通ネットワークが十分でなく、行きにくい地域	シニア層（主としてアクティブなシニア層）	アクティブシニア層の来訪者数が増加する

施策④：身近な自然資源を楽しめる安全・快適な散策道ネットワークの整備

目的と内容	適用場所・地域	主要ターゲット	期待される効果
自然資源、史跡・社寺等の地域資源と起終点となる鉄道駅・バス停をつなぐ安全で快適な散策道ネットワークを形成する。 住宅地内の遊歩道、地域の商店街等の既存の歩行空間や河川管理道路等を活用した歩行空間ネットワークとする。	湖南、京都北山・西山・東山、北摂、阪神間、淡路、奈良佐紀路・佐保路、明日香地域、紀ノ川流域など	京阪神都市圏の居住者 シニア層	京阪神都市圏居住者の生活の質が向上する



検討施策の実施候補箇所



施策の対象地域となる候補地



シニア層の回遊支援策の例（斑鳩エリア）

- ・ 奈良公園エリアや西ノ京エリアとセットで回遊されていますが、現状ではそれらのエリアと連絡する路線バスは運行されていません。また、斑鳩エリア内は商店・飲食店の集積がなく、奈良公園エリアと連携することが必要です。
- ・ 斑鳩エリア内の法起寺、法輪寺、中宮寺に立ち寄る来訪者の割合も高いが、歩道の歩きやすさ、交通面の安全性、ベンチ・休憩所の設置状況に関して、約3割の来訪者が不満を表わしています。



- ・ 繋がりが強い観光エリア間の回遊を支援するシニア層が利用しやすいツアーバスの開設

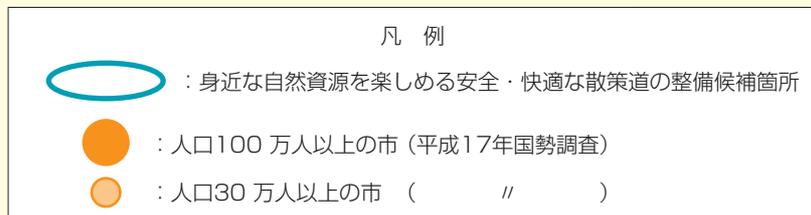
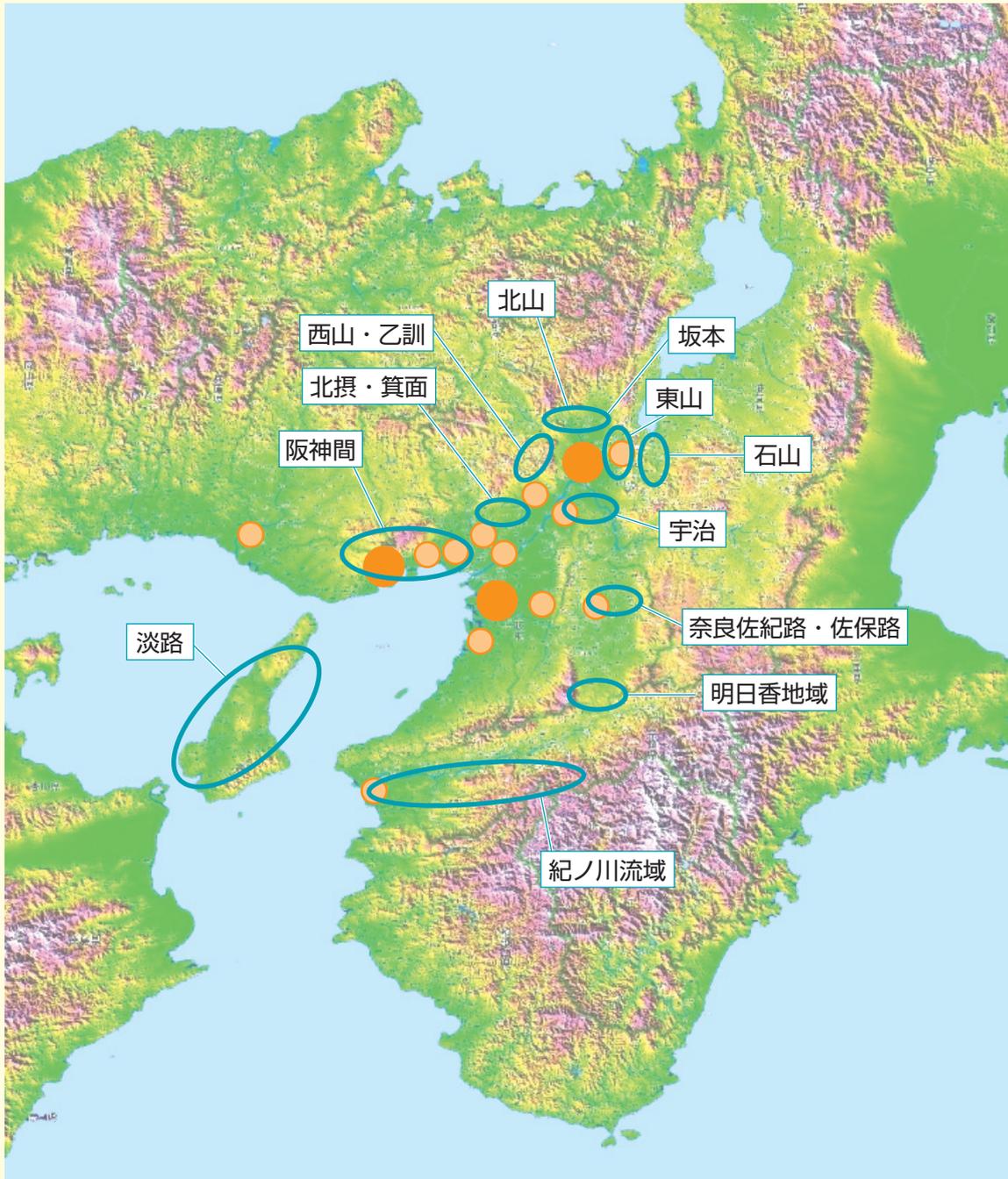


期待される効果

- ・ ツアーバスにより、奈良公園、平城京跡、西ノ京、斑鳩エリアの相互の結びつきが強化され、エリア間の交流の促進が期待されます。
- ・ 来訪者の観光ルートを選択肢が広がり、シニア層のニーズに応える観光ルートの開発が可能となります。
- ・ シニア層の来訪者数の増加、満足度の向上が期待されます。

目標6：シニア層にやさしい回遊環境の整備

検討施策の実施候補箇所



身近な自然資源を楽しむ安全・快適な散策道の整備候補箇所



身近な自然を楽しむ散策道ネットワークの例



大阪府箕面エリア



京都府乙訓エリア



滋賀県石山エリア



兵庫県宝塚エリア

.....: 自然と親しみながら散策できる回遊ルート

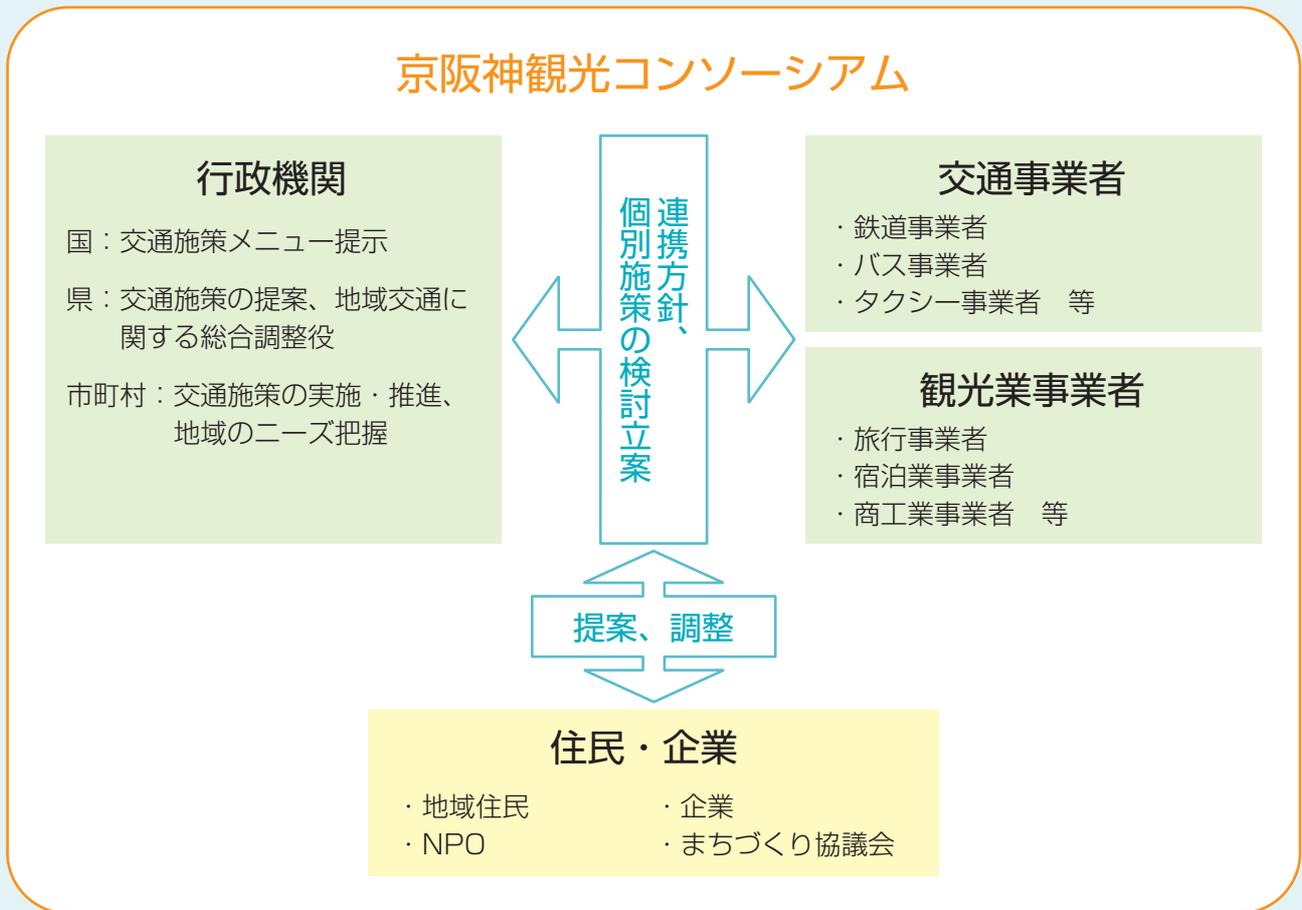
期待される効果

- ・ 日常生活の中で京阪神都市圏の自然を身近に楽しむことができ、生活の質の向上が期待されます。
- ・ 自然を身近に感じられる都市圏としての強みが発揮され、都市圏全体の居住地としての魅力の向上が期待されます。
- ・ シニア層の来訪者数の増加、満足度の向上が期待されます。

⑥ 施策推進に向けての今後の課題

多様な関係者の適切な役割分担と連携・協力

- ・官民の適切な役割分担（地元住民、地元事業者、観光事業者、交通事業者、交通管理者、行政等）と合意形成
- ・推進組織の設立（観光コンソーシアム等）



京阪神観光コンソーシアムの提案

段階的な施策推進

- ・社会実験等を通じた施策の実施可能性と効果の検証

施策のパッケージ化による総合的な施策展開

- ・観光コンテンツづくりと一体となった交通施策の推進
- ・複数の交通施策の組み合わせ
- ・公共交通支援財源の確保・仕組みづくり
- ・助成制度の創設

7 調査データの活用



京阪神都市圏交通計画協議会ホームページのご案内

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

<http://www.keihanshin-pt.com/>

ダウンロード可能な集計結果

1. 回遊調査の集計結果

- (1) 来訪者に関する集計 居住地別、性年齢階層別の来訪者数など
- (2) 移動内容に関する集計 日帰り宿泊別、同行者数別の来訪者数など
- (3) トリップに関する集計 代表交通手段別、同行者数別のトリップ数など
- (4) 回遊状況に関する集計 到着施設別、目的別の分布交通量など
- (5) 滞在時間に関する集計 性年齢階層別、同行者数別の滞在時間など
- (6) アクセス交通に関する集計 出発地別、アクセス距離帯別の交通手段分担率など
- (7) 移動の満足度に関する集計 鉄道利用区間別、道路利用区間別の満足度など

2. 広域交通結節点調査の集計結果

- (1) 来訪者に関する集計 居住地別、性年齢階層別の利用者数など
- (2) 移動内容に関する集計 日帰り宿泊別、同行者数別の利用者数など
- (3) トリップに関する集計 性年齢階層別、出発時刻別のトリップ数など
- (4) 回遊範囲に関する集計 居住地別、目的別の発生量など
- (5) 駅・空港へのアクセス交通・イグレス交通に関する集計 交通手段分担率など
- (6) 移動予定と満足度に関する集計 予定行動の成否、鉄道や道路利用上の問題など

調査データの貸し出しについて

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。

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) 06-6944-9275 (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 まちづくり推進局 地域デザイン推進課
TEL: 0742-27-5433 (直)

和歌山県 県土整備部 道路局 道路政策課
TEL: 073-432-4111 (代) 073-441-3116 (直)

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
TEL: 075-222-3483 (直)

大阪市 計画調整局 計画部 総合交通体系担当
TEL: 06-6208-7843 (直)

堺市 建築都市局 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 業務企画チーム
TEL: 06-6969-9254 (直)

