

# 近畿圏都市交通体系調査

## 近畿圏における物流及び国内観光交通の現状と取組の方向性

- I. 中間年次調査の概要
- II. 近畿圏の物流の現状と取組の方向性
- III. 近畿圏の国内観光交通の現状と取組の方向性
- IV. 次回調査に求められる視点
- V. 調査データの提供・活用

# はじめに

- 京阪神都市圏交通計画協議会では、これまでに人や物の動きに関する実態調査を通じて、京阪神都市圏内の様々な交通課題や望ましい総合都市交通体系のあり方について検討してきた。
- その中で、“京阪神都市圏(近畿圏)居住者による人の動き”に着目した調査として、平成22年度に第5回目となる近畿圏パーソントリップ調査を実施し、人口減少時代における持続可能な総合交通体系のあり方や近畿圏の活力を生み出す交通まちづくり等といった観点から、望ましい都市交通体系の実現に向けた課題提起を行った。
- 平成25年度から平成29年度にかけては、“物の動き”や“近畿圏外居住者による観光交通”に着目して、物流及び観光交通からみた総合都市交通体系のあり方を検討するため、第5回近畿圏物資流動調査(平成27年度実施)及び広域交通結節点利用者調査(平成28年度実施)の調査データを基に、近畿圏における物流及び観光交通の現状と今後の取組の方向性をとりまとめた。本資料の全体構成を以下に示す。

第5回近畿圏物資流動調査	
調査目的	「物」の動きとそれに関連する貨物自動車の動きや事業所の立地等を把握することにより、近畿圏の物流課題や施策に対応するデータを把握する。また、従来の量的(物流量等)な統計データを整備する。
主な検討課題	第5回近畿圏物資流動調査では、物流を取り巻く社会情勢等の変化や協議会構成団体の施策ニーズ等を踏まえ、「物流施設の適正立地」、「貨物車交通の適正化」、「都市環境の改善」及び「大規模災害への対応」を主な検討課題として設定した。

広域交通結節点利用者調査	
調査目的	観光の観点から、国内の地域間競争や近畿圏内の地域間連携を図るため、広域交通結節点の利用者(近畿圏外居住者 ※訪日外国人は対象外)を対象として、近畿圏内の回遊行動や広域交通結節点に対するニーズを把握する。
主な検討課題	広域交通結節点利用者調査では、観光交通を取り巻く社会情勢等の変化や協議会構成団体の施策ニーズ等を踏まえ、「広域及び周遊観光ルートの形成」及び「観光拠点へのアクセス強化」を主な検討課題として設定した。

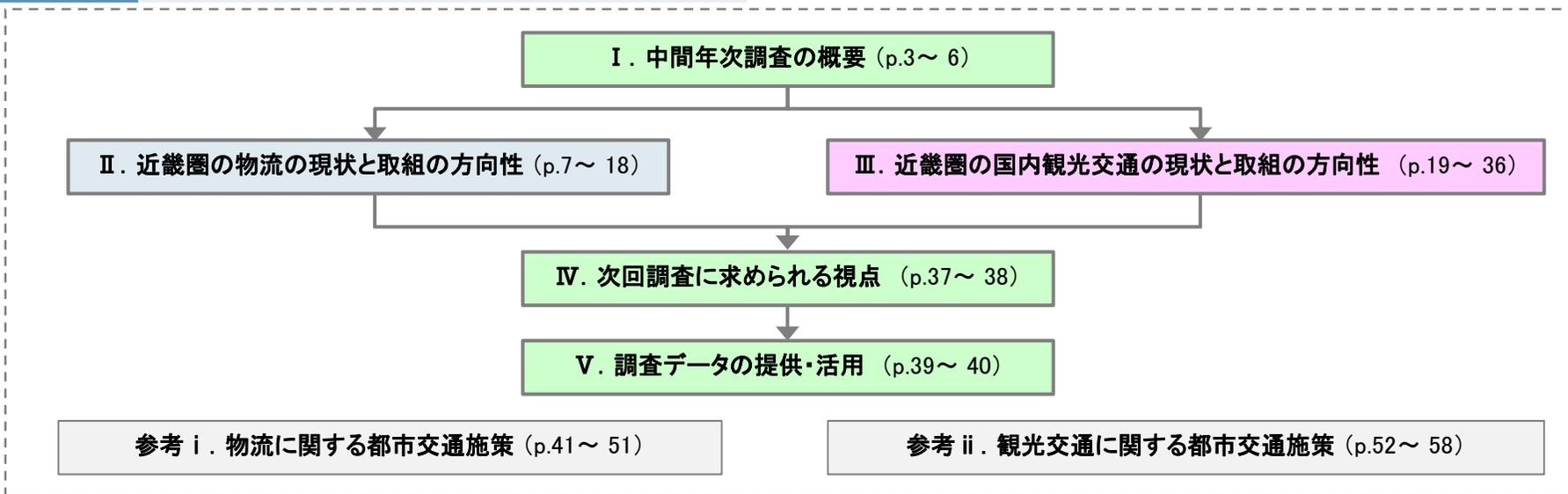


図1 本資料の全体構成

# Ⅰ. 中間年次調査の概要

# I - 1 京阪神都市圏交通計画協議会の取組経緯

- **近畿圏では、パーソントリップ調査(交通実態調査)を昭和45年以降10年ごとに実施**(図1)
  - 近畿圏は、京都市・大阪市・堺市・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なしているため、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ある。
  - この様な背景のもと、国土交通省近畿地方整備局をはじめとする近畿圏内の府県・政令市・関係機関において京阪神都市圏交通計画協議会を構成し、これまで昭和45年以降10年毎に「人」の動きを中心とした交通実態調査として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調査(広域交通結節点利用者調査等)を実施し、近畿圏内の様々な交通課題や望ましい総合都市交通体系のあり方について検討してきた。
- **第5回近畿圏パーソントリップ調査の中間年次調査として、平成27年度に物資流動調査、平成28年度に広域交通結節点利用者調査を実施**
  - 平成27年度からの中間年次調査では、パーソントリップ調査では十分に捉えられていない“物の動き”や“近畿圏外居住者による観光交通”に着目し、“物の動き”の観点からは物資の流動実態や事業所の立地特性、物流拠点の立地ニーズ等を、“近畿圏外居住者による観光交通”の観点からは近畿圏外居住者の近畿圏内での広域的な周遊状況や交通ニーズを把握する調査(※訪日外国人は対象外)を実施した。

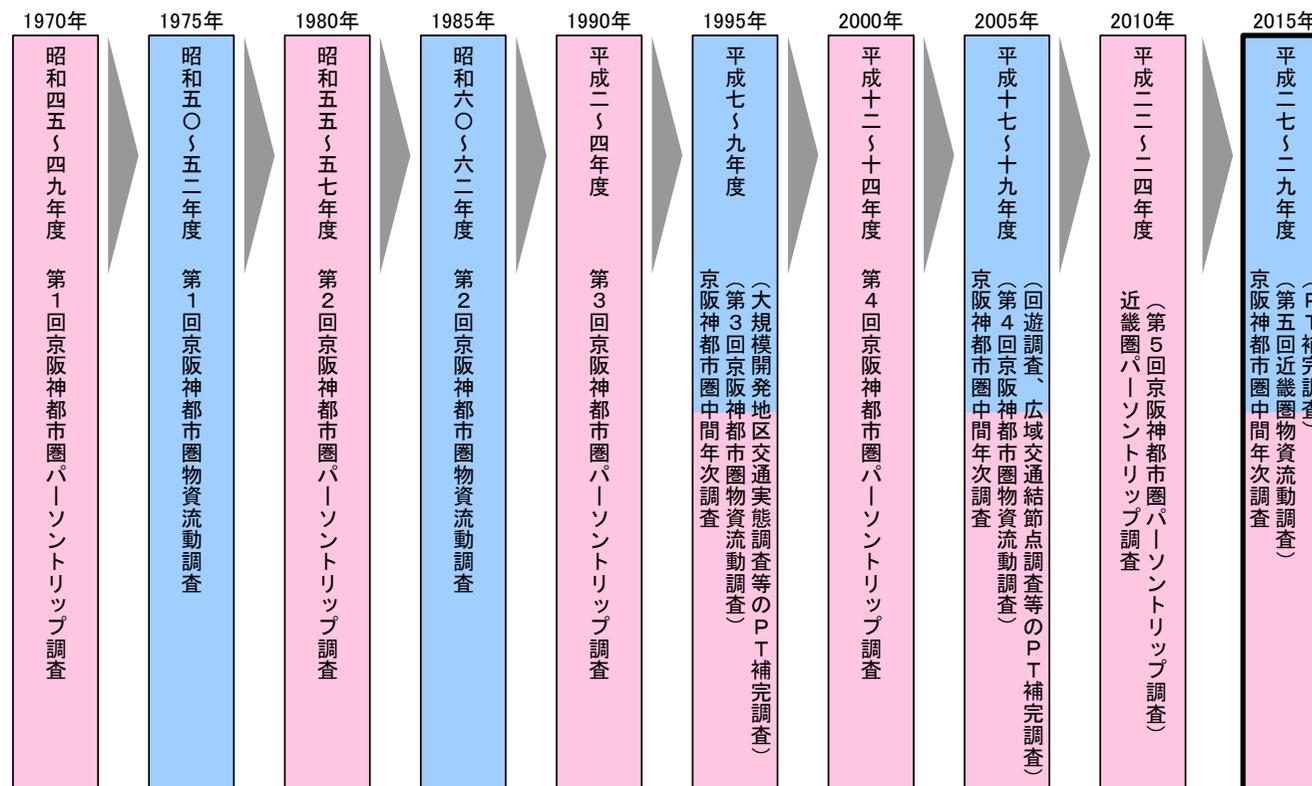


図1 これまでの京阪神都市圏交通計画協議会の取組経緯

# I - 2 第5回近畿圏物資流動調査の概要

- **近畿圏に立地する約6万事業所、約2千企業に対してアンケート調査を実施**
  - 物資流動調査では、事業所の物流の実態や事業所の立地にかかる意向の把握、企業の物流実態・戦略等を把握するためのアンケート調査を実施した。(表1、図1)
  - 郵送による調査票の配布、郵送・WEBによる回収で調査を実施し、事業所アンケートは14,130 事業所、企業アンケートは487社から有効回答を得た。(表2)

表1 物資流動調査の概要

項目	内容
調査時期	平成27年10月～11月
調査箇所	近畿2府4県4政令市 ※奈良県、和歌山県の山間部の一部は調査対象外 ※一定数以上の事業所が立地しており、平成17年度(第4回調査)以降に高速道路ネットワークが整備された地域を新たに調査対象として追加
調査対象	業種 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、郵便業(倉庫業、輸送業:道路貨物運送業・水運業・航空運輸業・運輸に付帯するサービス業)、小売業、サービス業  従業者規模 ＜事業所アンケート＞ 10～29人、30～99人、100～299人、300人～ ＜企業アンケート＞ 業種別に売り上げ上位200社
調査方法	郵送配布、郵送またはWEB回収
調査内容	事業所アンケート調査 事業所概要、物流量、OD、事業所の立地条件、道路整備・行政施策等に関するニーズ  企業アンケート調査 企業概要、物流組織、物流効率化に向けた動き、災害への対応状況

表2 物資流動調査の回収結果

項目	配布数 (事業所)	有効サンプル数 (事業所)	回収率
事業所アンケート	61,701	14,130	22.9 %
企業アンケート	1,974	487	24.7 %

□:第5回調査(H27)で新たに加わった圏域

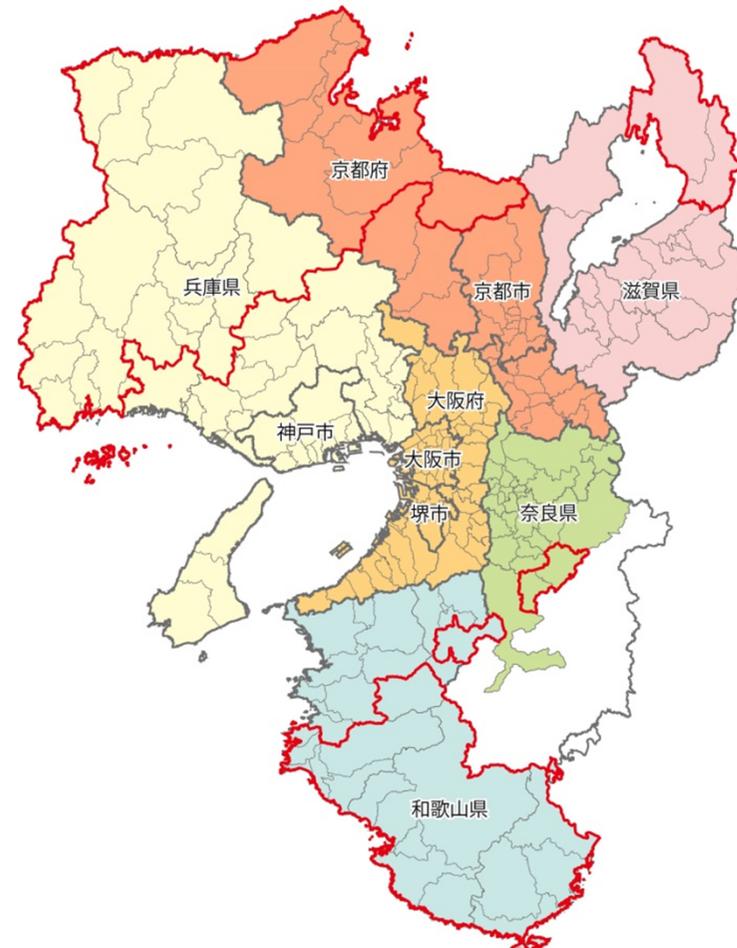


図1 調査対象箇所

# I - 3 広域交通結節点利用者調査の概要

■ 近畿圏の玄関口にあたる6新幹線駅と3空港でアンケート調査を実施

- 広域交通結節点利用者調査では、近畿圏の玄関口にあたる6新幹線駅及び3空港において、近畿圏外居住者による近畿圏内での広域的な周遊状況や交通ニーズを把握するためのアンケート調査を実施した。(表1、図1)
- 新幹線駅、空港の利用者を対象(※訪日外国人は対象外)として、調査票の手渡し配布、郵送・WEB回収で調査を実施し、計4,847人から有効回答を得た。(表2)

表1 広域交通結節点利用者調査の概要

項目	内容	
調査時期	平成28年10月・11月の日曜日	
調査箇所	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、 空 港：関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港	
調査対象	新幹線駅、空港の利用者 (※訪日外国人は対象外) ※新幹線駅の改札口・乗換口、空港の国内線出発・到着口で調査実施	
調査方法	手渡し配布、郵送・WEB回収	
調査内容	利用者の個人属性	自宅住所、性別・年齢、来訪目的及び来訪頻度、訪問地の選択要因、近畿圏内での消費金額
	近畿圏内での移動実態	出発地(近畿圏外)、訪問地、出発・到着時間、近畿圏内での移動交通手段
	移動に関する問題点及びニーズ等	公共交通機関利用の有無、利用区間、移動に対する満足度、手段選択理由

表2 広域交通結節点利用者調査の回収結果

項目	有効サンプル数(人)	1日あたり来訪者数(人/日)	項目	有効サンプル数(人)	1日あたり来訪者数(人/日)
米原駅	221	11,833	関西国際空港	543	15,360
京都駅	908	84,238	大阪国際空港	980	34,462
新大阪駅	969	157,643	神戸空港	350	5,448
新神戸駅	398	20,572	調査地点計	4,847	343,723
西明石駅	175	2,820			
姫路駅	303	11,347			

※1日あたり来訪者数は調査実施日の利用者数カウント調査結果(訪日外国人除く)より

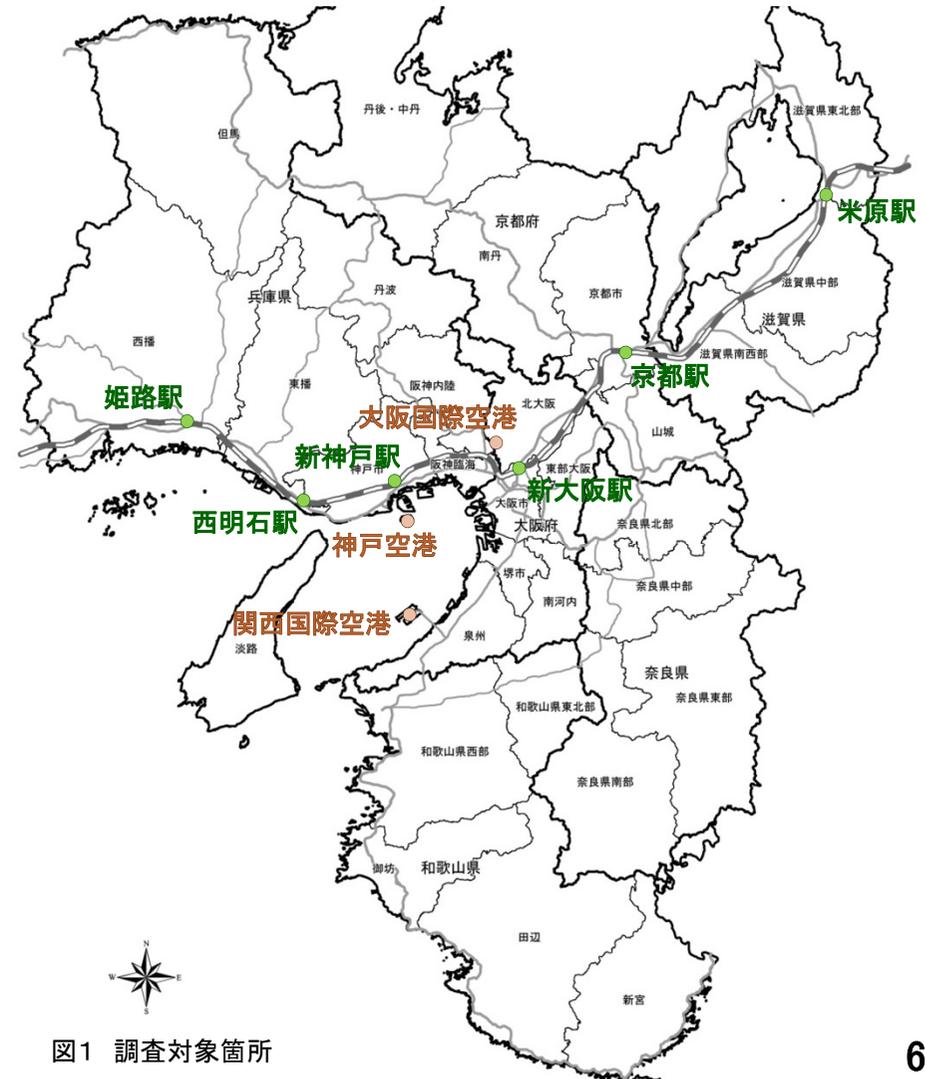


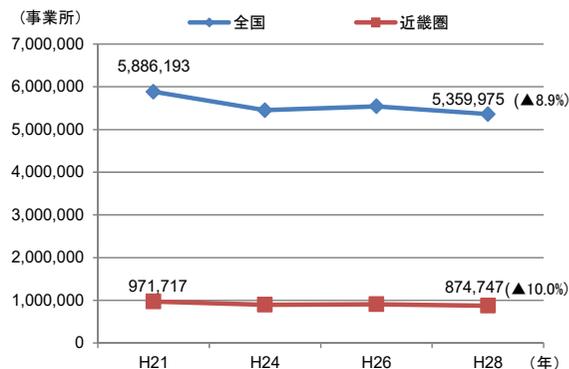
図1 調査対象箇所

## II. 近畿圏の物流の現状と取組の方向性

- II - 1 近畿圏の物流をとりまく動向
- II - 2 都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流
- II - 3 都市圏全体にみられる立地特性
- II - 4 都市間を繋ぐ物流
- II - 5 都市部にみられる物流特性
- II - 6 大規模災害時における物流
- II - 7 近畿圏の物流の現状と取組の方向性

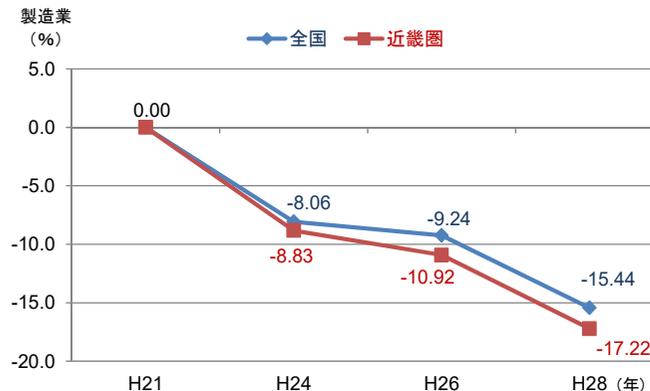
## II-1 近畿圏の物流をとりまく動向

- 近畿圏の事業所数は平成21年と比較して、約10%減少している。業種別にみると、製造業の減少率が約17%と最も大きくなっている。
  - 近畿圏の事業所数は減少傾向にあり、平成21年と比べて約10%減少しており、全国の傾向と同様になっている。(図1)
  - また、業種別の事業所数の推移をみると、卸売業・小売業の減少数が約3.5万事業所と最も多く、次いで製造業が約1.9万事業所となっている。(図2)
  - 業種別の減少率は製造業で約17%と、全国の減少率(約15%)と同様(図3)、卸売業・小売業でも約14%と全国の減少率(約13%)と同様となっている。(図4)



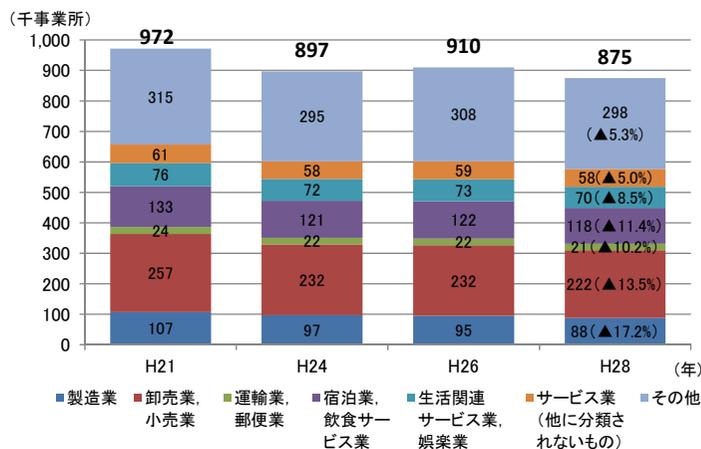
※( )内は平成21年比増減率、平成18年以前は調査基準が異なるため、調査基準が同じで最も古い平成21年以降のデータのみ掲載  
資料: 経済センサス

図1 事業所数の推移



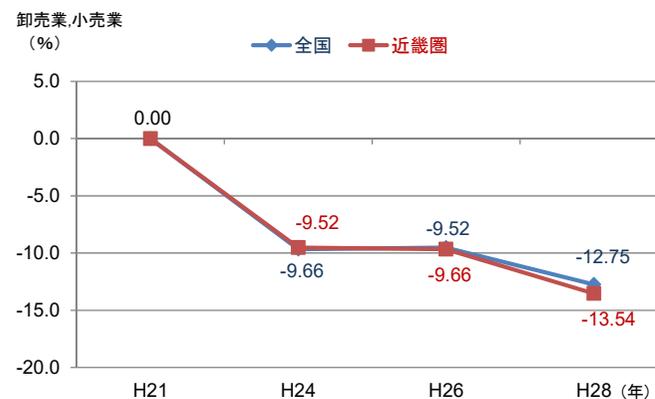
※平成18年以前は調査基準が異なるため、調査基準が同じで最も古い平成21年以降のデータのみ掲載  
資料: 経済センサス

図3 製造業の事業所数の増減率の推移



※( )内は平成21年比増減率、平成18年以前は調査基準が異なるため、調査基準が同じで最も古い平成21年以降のデータのみ掲載  
資料: 経済センサス

図2 近畿圏の業種別事業所数の推移

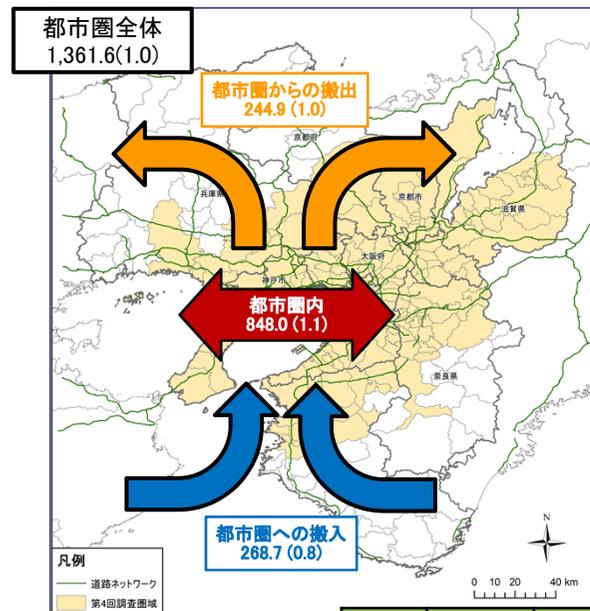


※平成18年以前は調査基準が異なるため、調査基準が同じで最も古い平成21年以降のデータのみ掲載  
資料: 経済センサス

図4 卸売業・小売業の事業所数の増減率の推移

## II-2 都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流

- 近畿圏の事業所数は減少しているものの、近畿圏の物流量は、第4回調査(平成17年)と同程度の重量となっている。市区町村別に見ると、臨海部や高規格幹線道路及び地域高規格道路の沿線地域において物流量が多くなっている。特に、第4回調査(平成17年)以降は、新名神高速道路や京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等の沿線市区町村の一部において物流量の増加がみられる。
  - 近畿圏の物流量は、第4回調査と比較すると、都市圏全体が約1.0倍、都市圏からの搬出量が約1.0倍、都市圏内での物流量が約1.1倍、都市圏への搬入量が約0.8倍となっており、主に都市圏内々での物流が活発になっていることがうかがえる。なお、第4回調査の基準(地域:第4回圏域、業種:製造業、卸売業、輸送業、従業者規模:従業員10人以上)でみると、事業所数は減少しているものの(約14%減少)、一事業所あたりの物流量は増加している(約22%増加)。(図1)
  - 市区町村別に見ると、神戸市、大阪市等の臨海部や高規格幹線道路(新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等)の沿線地域の一部において物流量が増加している(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)。(図2、図3)

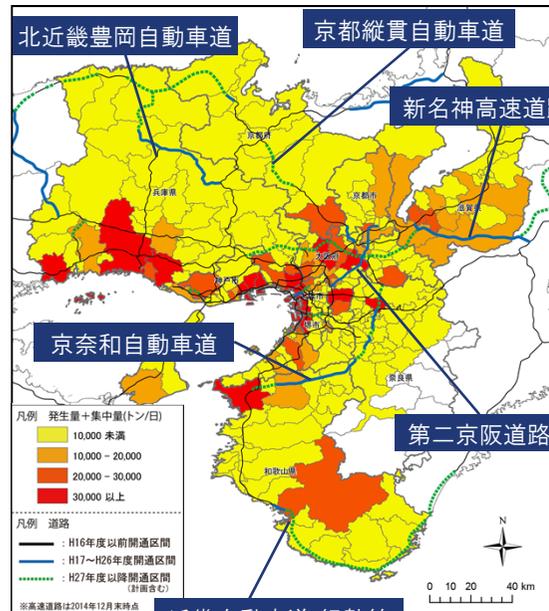


※都市圏全体:第4回調査圏域対象とする輸送:国内輸送  
単位:千トン/日  
( )内は第4回調査比を示す

区分	事業所数	一事業所あたり物流量(トン/日)
第4回	56,420	38
第5回	48,293	46
増減比	▲14.4%	+21.7%

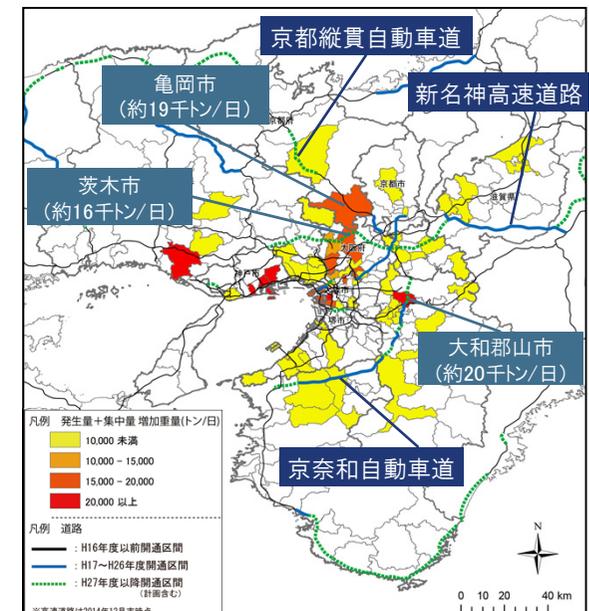
資料:第4回京阪神都市圏物流流動調査(平成17年)、  
第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)

図1 近畿圏の物流量の変化



近畿自動車道 紀勢線

※第5回調査対象圏域全体の傾向を示す  
資料:第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)  
図2 市区町村別物流量(発生集中重量)



※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・京都縦貫自動車道沿線地域	54,799	64,295	+17.3%
京奈和自動車道沿線地域	60,743	79,788	+31.4%

※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

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

図3 第4回調査(平成17年)以降に物流量が増加した市区町村の分布

## II-2 都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流

- 新名神高速道路や京奈和自動車道等の沿線市区町村における事業所の立地理由は、道路利便性が最も重視されている。
- また、道路施策に関するニーズをみると、高速道路ネットワークの整備が最も重視されている。
- 一方、近畿圏の環状道路ネットワークの整備状況をみるとミッシングリンクが存在している。
  - 新名神高速道路や京奈和自動車道等の沿線市区町村における事業所の立地理由は、「道路の利便性」が全体の約19%と最も重視されており、次いで「公共交通の利便性」が約16%となっている。(図1)
  - 事業所が求める道路施策ニーズとしては、「高速道路ネットワークの整備」が約65%と最も重視されている。(図2)
  - しかしながら、近畿圏の環状道路ネットワークにおいては、平成30年3月時点で、事業中及び調査中のミッシングリンクが存在する。(平成30年3月現在の整備率:約84%) (図3)

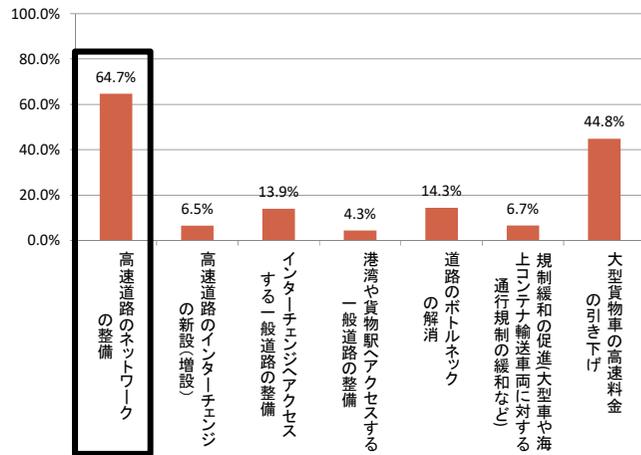
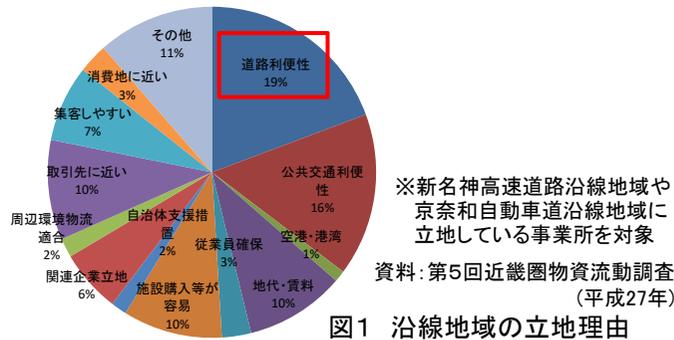


図2 道路施策に関するニーズ



図3 近畿圏における環状道路の整備状況

## II-2 都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流

- 道路整備に伴う企業立地の例として、首都圏では首都圏中央連絡自動車道、中京圏では東海環状自動車道の整備により沿線地域での企業立地が進んでおり、それに伴う産業活動の活性化が確認されている。なお、近畿圏では新名神高速道路や京奈和自動車道の沿線地域において、今後の整備を見越した工場や物流施設等の立地が進みつつある。
- 道路整備に伴う企業立地の例として、首都圏では、首都圏中央連絡自動車道整備の整備により沿線地域での企業立地が進み、沿線市町の製造品出荷額は約1.5倍になっている。中京圏では東海環状自動車道の整備により、工業団地の整備が進み、製造品出荷額等が東回り沿線地域で約1.4倍、西回り沿線地域で約1.5倍になっている。このように、首都圏や中京圏では道路ネットワークの整備に伴って、産業活動が活性化されていることが実績値として確認できる。(図1、図2)
- 新名神高速道路の沿線地域(彩都地区)では、物流施設等の立地が増加している(平成29年で23件立地)。京奈和自動車道の沿線地域の産業団地等においても、今後開通が予定されている区間で、工場や物流施設等の立地が進みつつある。(図3、図4)

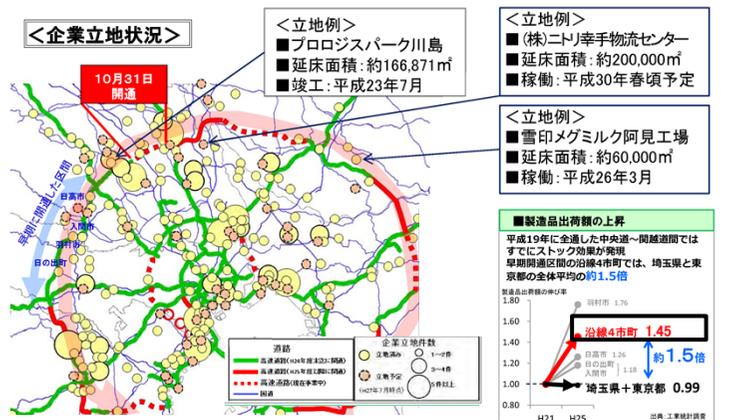


図1 首都圏中央連絡自動車道整備による沿線地域活性化の状況

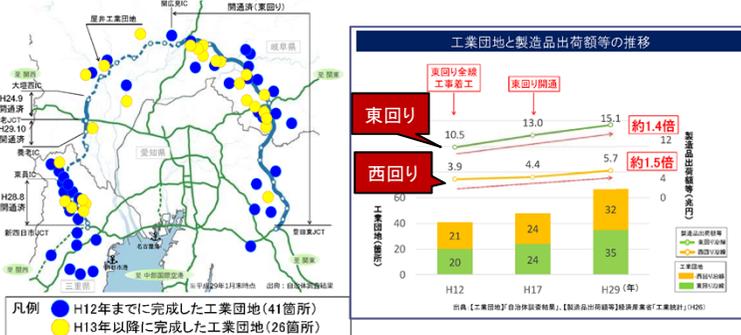


図2 東海環状自動車道整備による沿線地域活性化の状況



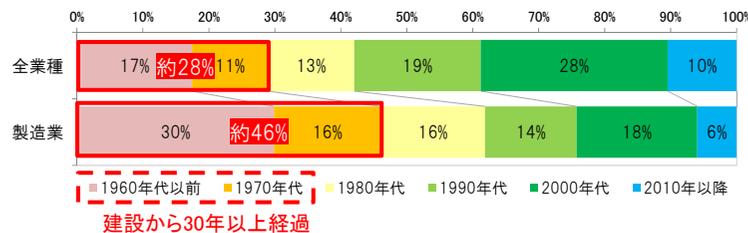
図3 新名神高速道路沿線で進む物流施設等の立地



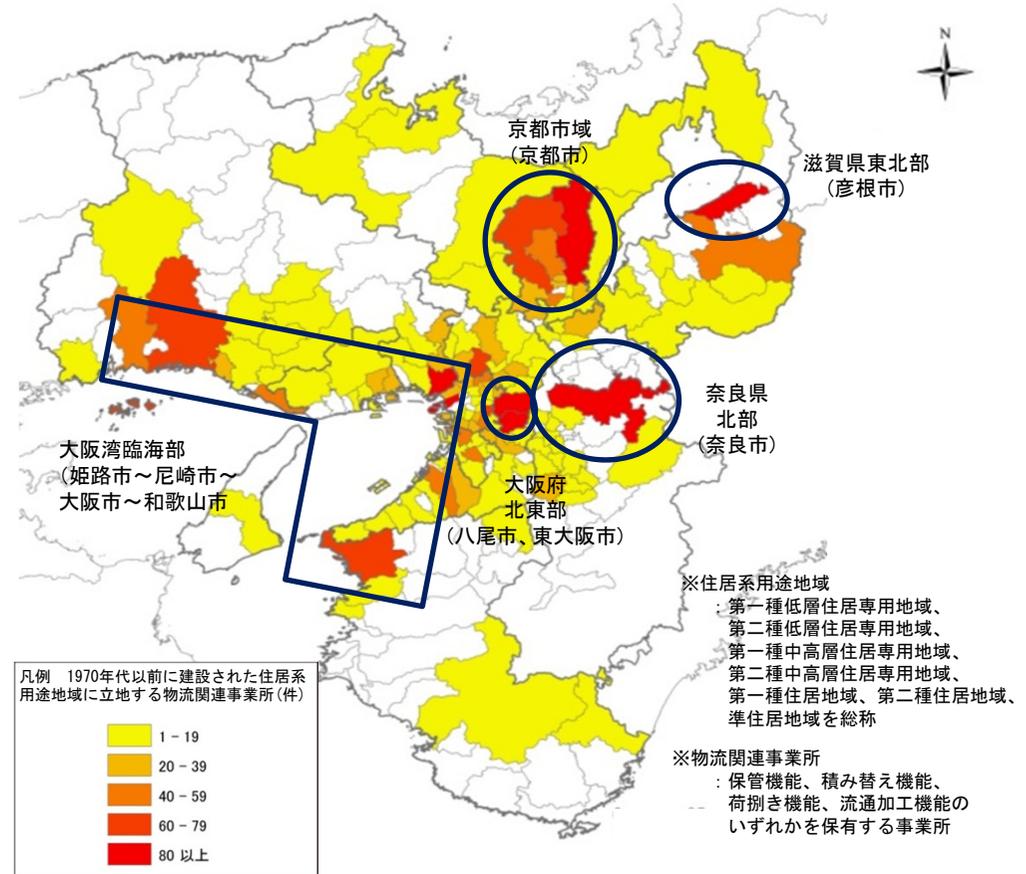
図4 京奈和自動車道沿線で進む工場・物流施設等の立地

## II-3 都市圏全体にみられる立地特性

- 近畿圏に立地している事業所のうち、建設から30年以上が経過している事業所の割合は、製造業で約46%となっており、全業種の約28%と比べて、高くなっている。
- 住居系用途地域に立地している物流関連事業所のうち、建設から30年以上が経過している事業所は、臨海部では姫路市や和歌山市など、内陸部では東大阪市や京都市などの地域で多くみられる。
  - 近畿圏に立地している事業所のうち、建設から30年以上が経過している事業所の割合は、全業種では約28%、製造業では約46%となっている。(図1)
  - 住居系用途地域に立地する物流関連事業所のうち、建設から30年以上が経過している事業所は、臨海部では姫路市～尼崎市～大阪市～和歌山市に至る地域、内陸部では京都市域・大阪府北東部(東大阪市、八尾市)、奈良県北部(奈良市)、滋賀県東北部(彦根市)などの地域で多くみられる。(図2)



資料：第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)  
図1 事業所の建設年代別の割合(事業所数構成)



資料：第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)

図2 住居系用途地域における物流関連事業所の立地状況

参考表 図2で示した地域における事業所数及び物流量(全業種、製造業)

地域	事業所数(件)			物流量(千トン)		
	全業種	製造業	製造業の割合	全業種	製造業	製造業の割合
滋賀県彦根市	4,860	407	8.4%	10.0	3.3	32.8%
京都府京都市	70,931	7,503	10.6%	72.1	23.2	32.2%
大阪府大阪市	181,141	16,555	9.1%	509.2	201.5	39.6%
大阪府八尾市	11,987	3,072	25.6%	28.9	8.0	27.7%
大阪府東大阪市	24,750	5,937	24.0%	62.4	18.3	29.3%
兵庫県姫路市	23,738	1,973	8.3%	107.0	55.4	51.7%
兵庫県尼崎市	17,405	1,683	9.7%	80.3	30.0	37.4%
奈良県奈良市	12,080	526	4.4%	8.4	4.3	50.8%
和歌山県和歌山市	16,394	1,291	7.9%	104.9	79.7	76.0%

資料：経済センサス(平成28年)、第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)

## II-4 都市間を繋ぐ物流

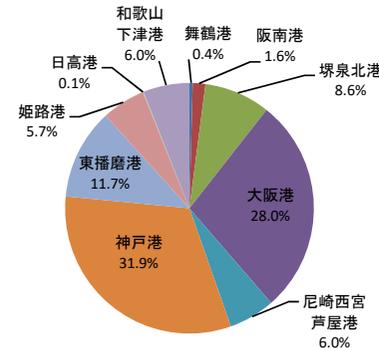
- 近畿圏の港湾周辺地域から発生・集中する物流量は、近畿圏全体の約58%を占めている。また、近畿圏の重要港湾以上10港\*のうち8港がDID地区に含まれている。近畿圏のなかでは、発生・集中する物流量は神戸港と大阪港の占める割合が大きく、現時点では各港湾を発着する貨物車の経路上に、ミッシングリンクが存在している。
  - 近畿圏の港湾周辺地域を発生・集中する物流量は、近畿圏全体の約58%を占めている。近畿圏の重要港湾10港のうち8港がDID地区に含まれている。その中では特に、神戸港(約32%)や大阪港(約28%)の割合が大きい。(表1、図1、図2)
  - また、港湾を発着する貨物車の利用が想定される経路に着目すると、神戸港では大阪湾岸道路西伸部、大阪港では淀川左岸線や大和川線など、現時点では環状道路においてミッシングリンクが存在している。(図3)

※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾を示す

表1 港湾周辺地域から発生・集中する物流量の割合

港湾	発生集中量 (千トン/日)	重要港湾10港に 占める割合	近畿圏に占める割合
舞鶴港	8.1	0.4%	0.2%
阪南港	30.7	1.6%	0.9%
堺泉北港	162.1	8.6%	5.0%
大阪港	528.3	28.0%	16.2%
尼崎西宮芦屋港	113.0	6.0%	3.5%
神戸港	602.9	31.9%	18.4%
東播磨港	221.1	11.7%	6.8%
姫路港	107.0	5.7%	3.3%
日高港	1.5	0.1%	0.04%
和歌山下津港	113.9	6.0%	3.5%
合計	1,888.7	100.0%	57.8%

資料：第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)



資料：第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)  
図2 港湾周辺地域から発生・集中する物流量における港湾別の割合



資料：国土地理院(人口集中地区(DID)平成27年)

図1 背後圏がDID地区に含まれる近畿圏の港湾



資料：国土交通省近畿地方整備局作成

図3 近畿圏における環状道路のミッシングリンク(再掲)

## II-4 都市間を繋ぐ物流

- 大阪港周辺地域発着貨物に着目すると、大阪府内での流動が最も多くなっている。これについて、高速道路を利用する走行実態をみると、旅行時間にばらつきが発生しており、物流における時間のばらつきが多い状況にある。
  - 大阪港周辺地域発着貨物に着目すると、大阪府内からの物流が全体の約41%となっており、背後圏の茨木市や枚方市、東大阪市・八尾市からの物流が多くなっている。これらの物流において都市部を通過する事例をみると、高速道路の利用率は約78%～約87%となっている。近畿圏全体の大型車の高速道路利用率が、3大都市圏で最も高くなっていることから、高速道路利用率の高さは確認できる。(図1、図2、表1、表2)
  - 一方で、旅行時間にばらつきが発生しており(バッファertimeでみると、茨木市周辺～大阪港の流動では約25分、枚方市周辺～大阪港の流動では約27分、東大阪市・八尾市周辺～大阪港の流動では約31分)、物流における時間のばらつきが多い状況にあると考えられる。(図2)

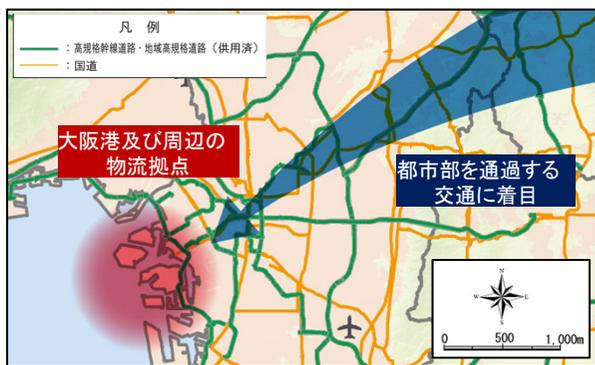


図1 着目する物流実態(大阪港及び周辺の物流拠点を発着とする貨物車の流動)

表1 大阪港周辺地域発着貨物の主な相手先重量及び割合

<主な相手先(重量上位10位)>

都道府県	大阪港への発生集中量(トン/日)	大阪府全体の発生集中量に対する割合
1 大阪府	155,164	40.9%
2 兵庫県	61,413	16.2%
3 高知県	28,321	7.5%
4 愛知県	24,187	6.4%
5 京都府	12,690	3.3%
6 岡山県	10,904	2.9%
7 山口県	9,950	2.6%
8 滋賀県	7,132	1.9%
9 東京都	6,913	1.8%
10 千葉県	6,871	1.8%

<主な大阪府内の相手先(重量上位10位)>

市町村	大阪港への発生集中量(トン/日)	大阪府全体の発生集中量に対する割合
1 大阪市	68,064	43.9%
2 堺市	19,685	12.7%
3 茨木市	18,768	12.1%
4 八尾市	8,359	5.4%
5 東大阪市	5,938	3.8%
6 枚方市	5,639	3.6%
7 岸和田市	4,246	2.7%
8 泉大津市	2,395	1.5%
9 泉佐野市	2,269	1.5%
10 摂津市	1,879	1.2%

資料:第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)



※高速道路利用率:走行台キロベースの利用率

<高速道路利用貨物車の旅行時間のばらつき>

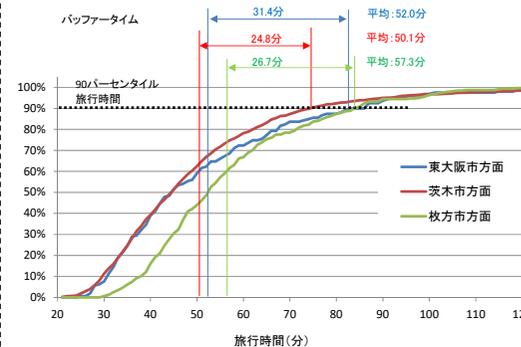


図2 大阪港周辺地区発着の貨物車走行実態の例

表2 近畿圏における規格の高い道路における大型貨物車の高速道路利用率

区分	高速道路利用率
首都圏	36%
中京圏	41%
近畿圏	45%
全国	37%

※規格が高い道路の利用率:自動車専用道路の走行台キロ/総走行台キロ  
資料:平成27年度全国道路街路交通情勢調査

※大阪港周辺地域を発着する貨物車のうち、大阪府内の指定地域周辺のメッシュを走行している貨物車を対象。高速道路利用は、指定OD内において1リンクでも高速道路を利用した場合に高速道路利用ありと設定

※バッファertime:平均旅行時間からの遅れ時間(パーセントail旅行時間と平均旅行時間との差)を示す指標である。なお、90パーセントail旅行時間とは、10回に1回(2週間(平日)のうち1日)発生する旅行時間を示す指標である(資料:国土技術政策総合研究所資料第790号(平成26年3月)「時間信頼性指標算定マニュアル」)

資料:商用車プローブデータ(H27.10)

## II-4 都市間を繋ぐ物流

- 大阪港周辺地域発着貨物の経路に着目すると、阪神高速13号東大阪線をはじめ、複数の路線において貨物車の集中がみられる。これらの路線の中には渋滞ランキングの上位に挙がっているものも存在しており、環状道路のミッシングリンクの解消による交通の円滑化が求められる。
  - 大阪港周辺地域を発着する貨物車を例に、高速道路を利用する経路に着目すると、茨木市周辺地域からは名神高速道路、～阪神高速11号池田線、阪神高速12号守口線、近畿自動車道～阪神高速13号東大阪線が主な経路となっている。枚方市周辺地域からは阪神高速12号守口線、第二京阪道路～近畿自動車道～阪神高速13号東大阪線が主な経路となっている。東大阪市・八尾市周辺地域からは、阪神高速13号東大阪線が主な経路となっている。(図1)
  - これらの路線の中には、近畿圏の渋滞ランキングの上位に挙がっているものも存在しており、環状道路のミッシングリンクの解消による交通の円滑化が求められる。(図2)

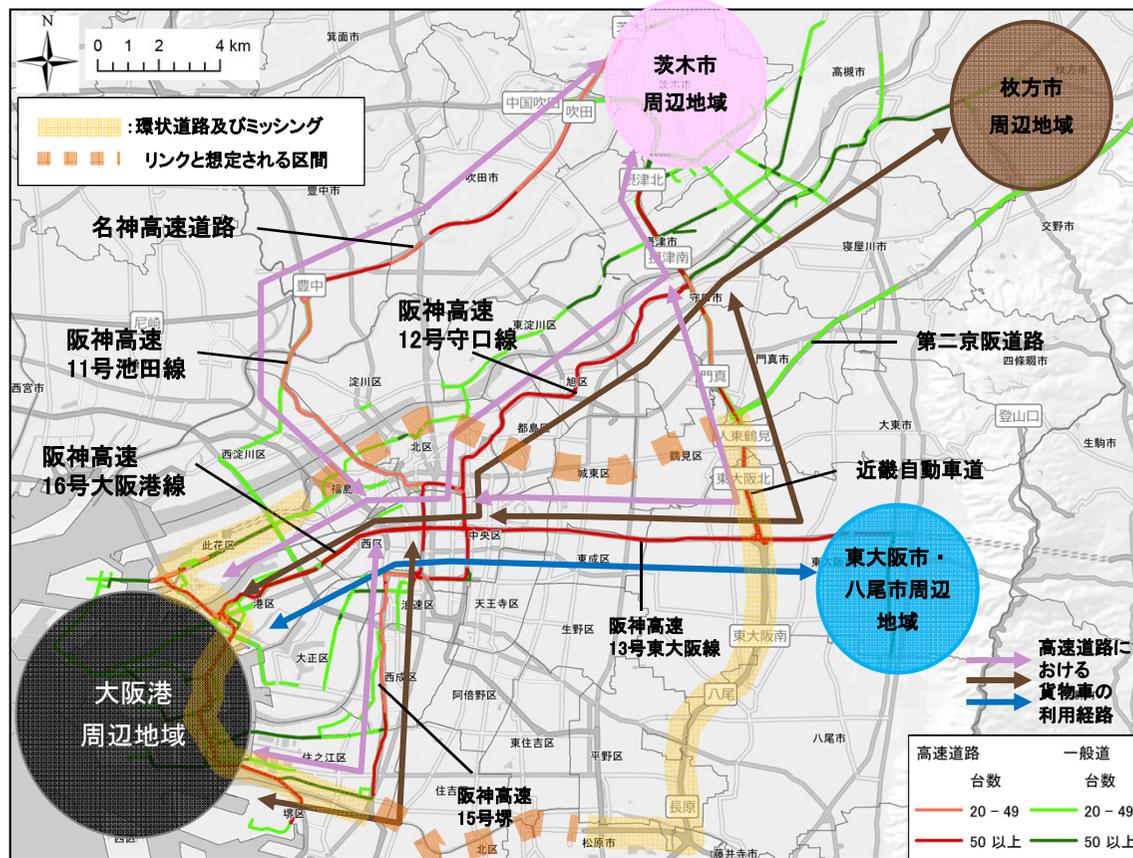
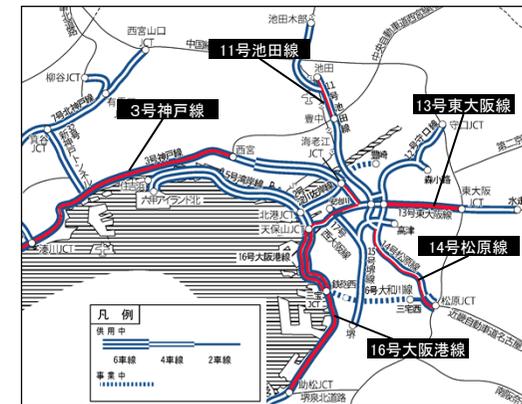


図1 大阪港周辺地区発着の主な利用経路

※大阪港周辺地域を発着する貨物車のうち、茨木市周辺、枚方市周辺、東大阪市・八尾市周辺を起終点とする貨物車に着目し、1リンクでも高速道路を利用した貨物車のリンク別台数(平日1ヶ月間の総台数)を掲載  
 ※なお、図中の主な経路については、茨木市周辺、枚方市周辺、東大阪市・八尾市周辺から大阪港周辺地域までを高速道路を使って走行する貨物車の経路を示す



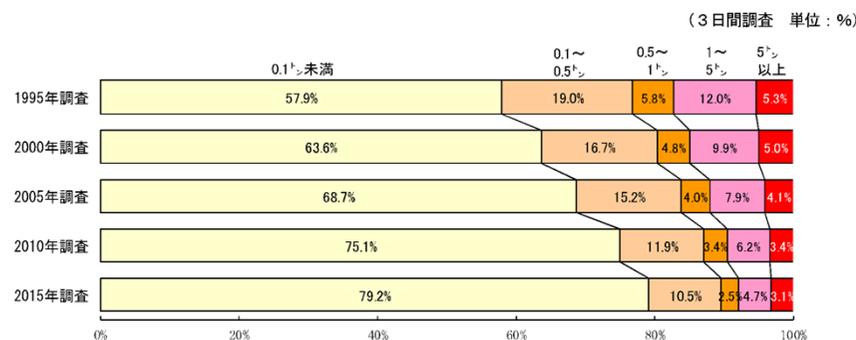
順位	道路名	方向	IC区間名
1	神戸線	下り	西宮JCT～第二神明接続部
2	神戸線	上り	第二神明接続部～西宮JCT
6	東大阪線	上り	東大阪JCT～東船場JCT
11	湾岸線	上り	助松JCT～天保山JCT
14	池田線	上り	豊中JCT～池田・環状合流部
17	松原線	上り	松原JCT～松原・環状合流部
19	湾岸線	下り	天保山JCT～助松JCT
23	東大阪線	下り	東船場JCT～東大阪JCT
25	神戸線	上り	海老江JCT～阿波座合流部
30	大阪港線	上り	天保山IC～阿波座合流部

※図中赤線: 高速道路年間渋滞ランキング30位以内のIC区間を示す  
 資料: 国土交通省HP「平成28年 年間・GW期間の渋滞ランキング(平成29年3月29日公表)」

図2 近畿圏の都市高速道路の渋滞状況

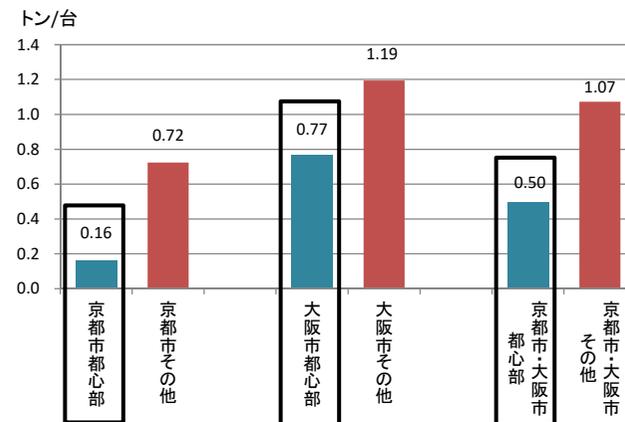
## II-5 都市部にみられる物流特性

- 全国的な傾向として、一件あたりの貨物量が小さくなっている。
- 近畿圏でも京都市や大阪市の都心部において貨物車一台あたりの重量が都心部以外に比べて小さくなっており、その傾向が顕著である。
- また、都心部で時間指定の条件の割合が大きいことが確認された。
  - 第10回物流センサスの結果から、一件あたり0.1トン未満の重量の割合が、平成17年(2005年)(第4回京阪神都市圏物資流動調査時点)で約69%であるのに対して、平成27年(2015年)(第5回近畿圏物資流動調査時点)では約79%に増加しており、小口化が進んでいることがうかがえる。(図1)
  - 近畿圏でも、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る。(図2)
  - また、時間指定条件の割合(重量ベース)をみると、大阪市・京都市の都心部では約65%、その他の地域では約42%となっている。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ることが確認できる。(図3)



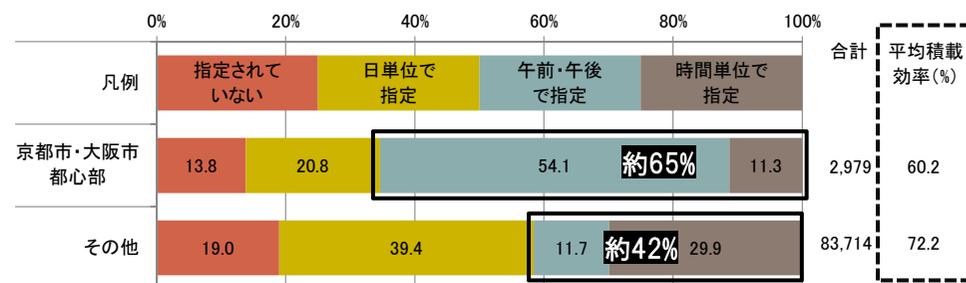
資料：国土交通省「第10回 2015年 物流センサス 全国貨物純流動調査の結果概要」

図1 流動ルート構成比の推移



資料：第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)

図2 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

資料：第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)

図3 地区別到着日時指定分類別の積載重量

## II-6 大規模災害時における物流

- 南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には、大阪府・兵庫県・和歌山県などで甚大な被害が起こり、産業活動が滞ることが想定されることから、防災面でも近畿圏の道路ネットワークの構築及び耐震化が重要である。
  - 南海トラフ巨大地震における近畿圏の直接被害額(想定)は約48兆円で全国の約29%を占めている。近畿圏内では大阪府の被害額が最も多く、直接被害額(想定)の約50%を占める。(表1)
  - 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。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%を占めている。(図1、表2)
  - 例えば、紀伊半島におけるリダンダンシー機能を確保するうえでは、京奈和自動車道、近畿自動車道紀勢線、五條新宮道路等の道路ネットワークの構築及び既存道路も含めた耐震化の推進が求められる。(図3)

表1 南海トラフ巨大地震による直接被害額(想定)

府県	直接被害額(想定) (兆円)	全国に占める割合	近畿圏に占める割合
大阪府	24.0	14.2%	49.6%
和歌山県	9.9	5.8%	20.5%
兵庫県	5.0	2.9%	10.3%
京都府	4.5	2.7%	9.3%
奈良県	3.4	2.0%	7.0%
滋賀県	1.6	0.9%	3.3%
近畿計	48.4	28.6%	100.0%
全国計	169.5	100.0%	—

資料: 関西広域連合HP「南海トラフ巨大地震被害想定」

※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、可能性がある範囲で最も陸域側(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

資料: 内閣府HP掲載の市区町村別震度分布より作成

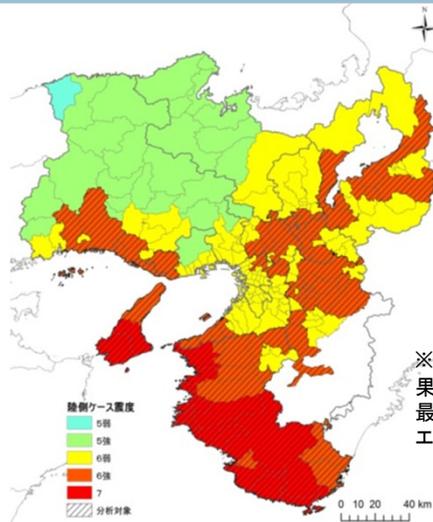


図1 南海トラフ巨大地震(陸側ケース)の市区町村別最大震度(近畿圏)

表2 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 <sup>※1</sup> (千トン)	被災物流量の割合 (府県内割合) <sup>※2</sup>	被災物流量の割合 (近畿圏内割合) <sup>※3</sup>
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%	1,449.3	54.4%	100.0%

※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

資料: 第5回近畿圏物流流動調査(平成27年)



紀伊半島アンカールート

紀伊半島アンカールートは、京奈和自動車道と国道168号(五條新宮道路)、169号及び近畿自動車道紀勢線から構成され、各路線を結びアンカー(船の碇)のような形をしていることから、このように呼んでいます。

紀伊半島全体のリダンダンシーを確保し、南海トラフ地震等の広域的な大規模災害への対応を高める極めて重要な幹線ネットワークです。

資料: 国土交通省近畿地方整備局

奈良国道事務所「五條新宮道路」パンフレット

図3 紀伊半島におけるリダンダンシー機能確保のイメージ

## II-7 近畿圏の物流の現状と取組の方向性

- 西日本の核となる近畿圏において、産業競争力の強化に資する物流拠点・物流ネットワークの強化、並びに多様化する物流ニーズに対応できる交通体系を構築することが課題である。

### 近畿圏の物流の現状

物流ネットワーク及び物流施設の立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏の<b>事業所数</b>は平成21年と比較して<b>約10%減少</b>している。業種別では製造業の減少率が約17%と最も大きい。</li> <li>近畿圏の事業所数は減少しているものの、近畿圏の物流量は、第4回調査(平成17年)と同等程度の重量となっている。市区町村別にみると、高規格幹線道路及び地域高規格道路の沿線地域において、物流量が多くなっている。特に、<b>第4回調査以降は、新名神高速道路や京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等の沿線地域の一部において物流量の増加がみられる。</b></li> <li>新名神高速道路や京奈和自動車道等の沿線市区町村における<b>事業所の立地理由は、道路利便性が最も重視</b>されている。また、<b>道路施策ニーズとしては、高速道路ネットワークの整備が最も重視</b>されている。一方、<b>近畿圏の環状道路ネットワークの整備状況を見るとミッシングリンクが存在</b>している。</li> <li>道路整備に伴う企業立地の例として、近畿圏では新名神高速道路や京奈和自動車道の沿線地域において、<b>今後の整備を見越した工場や物流施設等の立地が進みつつある。</b></li> <li>近畿圏に立地している事業所のうち、<b>建設から30年以上が経過している事業所の割合は、製造業で約46%</b>となっている。住居系用途地域に立地している物流関連事業所のうち、建設から30年以上が経過している事業所は、臨海部では姫路市や和歌山市など、内陸部では東大阪市や京都市などの地域で多くみられる。</li> </ul>
都市内物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏の港湾周辺地域から発生・集中する物流量は、近畿圏全体の約58%を占めている。近畿圏のなかで貨物量の多くを占める<b>神戸港と大阪港等を発着する貨物車の経路上に現時点ではミッシングリンクが存在</b>している。</li> <li>大阪港周辺地域発着する<b>貨物車の高速道路を利用する走行実態をみると、旅行時間にばらつきが発生</b>しており、<b>物流における時間のばらつきが多い</b>状況にある。大阪港周辺地域発着貨物の経路に着目すると、<b>複数の路線において貨物車の集中</b>がみられ、渋滞ランキングの上位に挙がっているものも存在している。</li> <li>全国的な傾向として一件あたりの貨物量が小さくなっている。近畿圏でも、京都市や大阪市の<b>都心部において貨物車一台あたりの重量が都心部以外に比べて小さくなっている。</b>また、都心部で時間指定の条件の割合が大きいことが確認された。</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ巨大地震等の大規模災害時においては、<b>大阪府・兵庫県・和歌山県などで甚大な被害が起こり、産業活動が滞ることが想定される</b>ことから、<b>防災面でも近畿圏の道路ネットワークの構築及び既存道路も含めた耐震化が重要</b>である。</li> </ul>

### 取組の方向性

近畿圏の産業競争力強化のための都市圏を跨ぐ・都市圏内を繋ぐ物流ネットワークの構築

近畿圏の活力向上のための物流施設の適正な立地の促進・誘導

持続可能で信頼性の高い物流のための貨物車走行のマネジメント

大規模災害時ににおける物流継続のための防災機能の強化

## III. 近畿圏の国内観光交通の現状と取組の方向性

- Ⅲ - 1 観光市場の動向
- Ⅲ - 2 近畿圏の観光を取り巻く将来動向
- Ⅲ - 3 近畿圏の観光特性
- Ⅲ - 4 広域交通結節点の利用状況
- Ⅲ - 5 来訪者の観光行動・交通特性
- Ⅲ - 6 近畿圏の国内観光交通の現状と取組の方向性

P6に前述したとおり、広域交通結節点利用者調査の対象は国内の近畿圏外居住者であり、訪日外国人は対象外である

# Ⅲ- 1 観光市場の動向

- 日本人の国内観光旅行消費額は平成28年度で約12.9兆円であり、ここ数年は訪日外国人旅行者の消費額が伸びているものの、現時点で日本国内の観光市場の約71%を占めている。このうち、近畿圏を主目的地とする国内観光旅行消費額は約2兆円であり、近畿圏の観光資源数の割合と比べると低くなっている。
  - 日本人の国内観光旅行者数は、景気等の影響による一人当たりの旅行回数の変化に伴って増減している。平成26年の消費税率引き上げ等による旅行者数の落ち込みから、回復傾向にあり、平成28年は近年で最も旅行者数が多くなっている。訪日外国人旅行者数は平成22年から平成28年にかけて約2.8倍に急増しているが、国内観光旅行者数全体の約6%となっている。(図1、図2)
  - 日本人の国内観光旅行(宿泊旅行)では1人1回当たり約5.5万円であり、日帰り旅行及び宿泊旅行をあわせた日本人の旅行者数は全体の約92%、消費額は約12.9兆円となっている。一方、訪日外国人旅行は平成28年度で1人1回当たり約15.6万円を消費しており、旅行者数は全体の約6%であるもの、消費額は国内観光市場の約21%を占めている。(図3、図4)
  - 近畿圏を主目的地とする観光旅行消費額は約2兆円であり、近畿圏の観光資源数の割合と比べると低くなっている。(図5、図6)

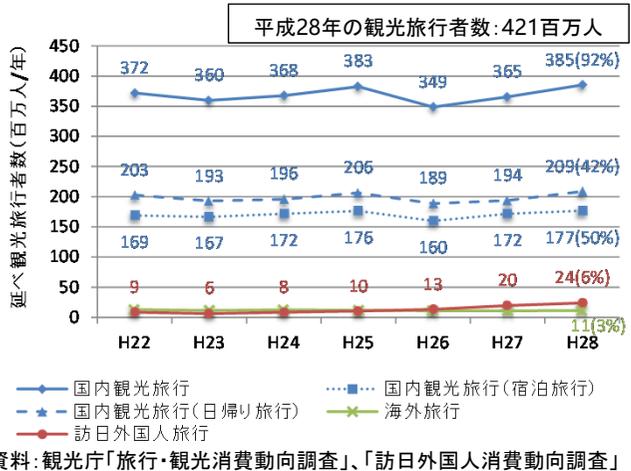


図1 国内の観光旅行者数の推移

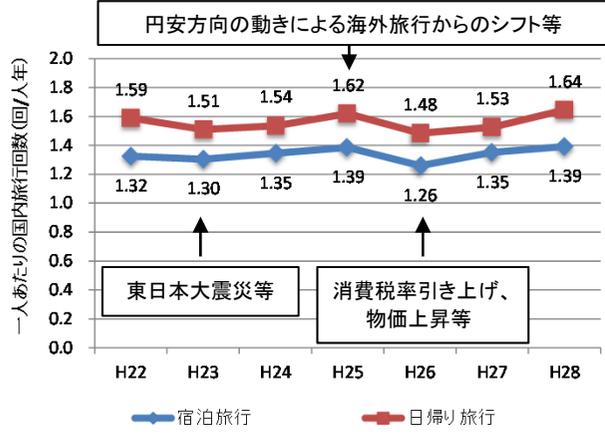


図2 日本人の1人当たりの国内観光旅行回数

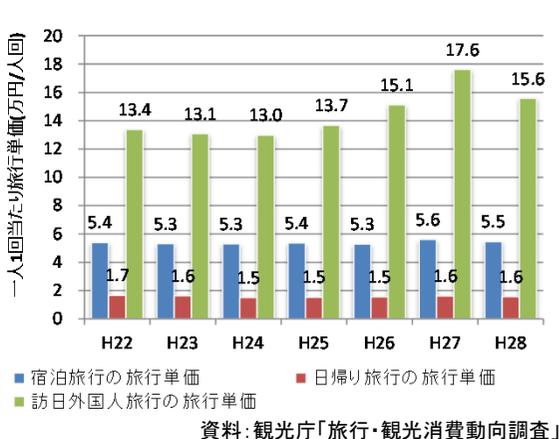


図3 1人1回当たりの旅行単価

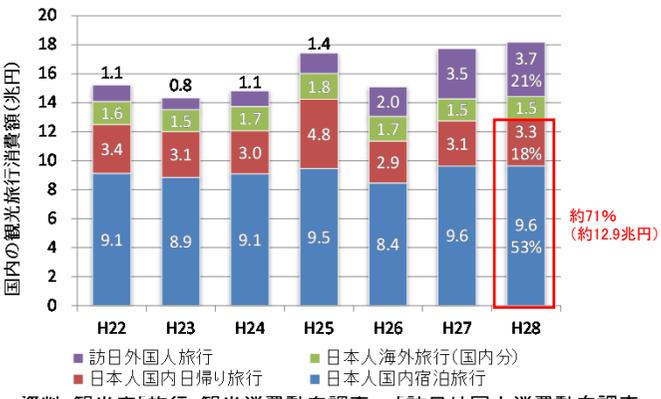


図4 国内の観光旅行消費額

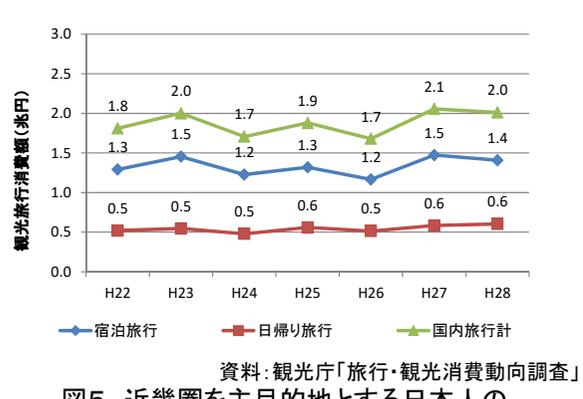


図5 近畿圏を主目的地とする日本人の国内観光旅行消費額

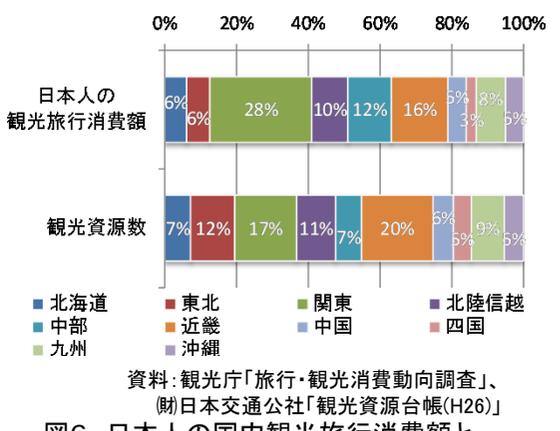
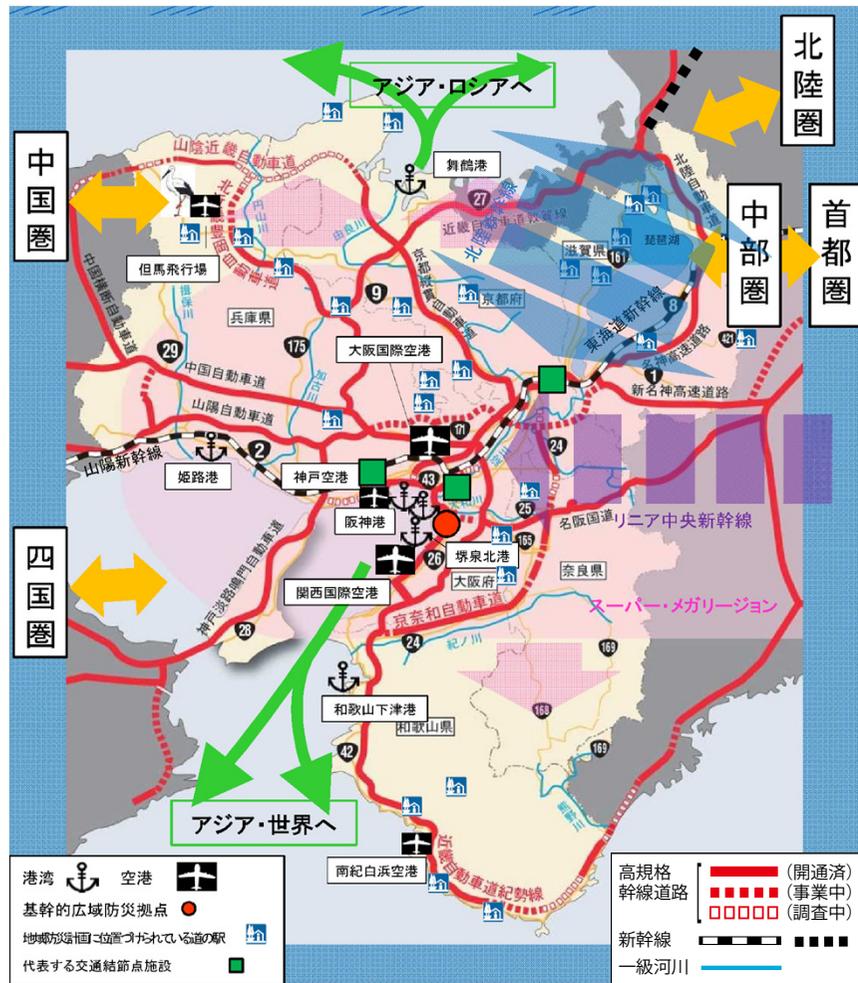


図6 日本人の国内観光旅行消費額と観光資源数の地域比較

## Ⅲ- 2 近畿圏の観光を取り巻く将来動向

- 近畿圏においては、北陸新幹線やリニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク整備が予定されており、ヒト、モノ、カネの対流が促進されるとともに、大阪・関西を開催地として立候補している2025年国際博覧会等を起爆剤とした観光市場の更なる拡大が期待される。
  - 高規格幹線道路や北陸新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク整備が予定されており、更なるヒト、モノ、カネの対流促進が期待される。(図1)
  - 我が国は、2025年国際博覧会の開催国に立候補しており、大阪・関西が開催地として選定された場合、近畿圏に国内外から来訪者が集まることが期待される。(図2)



資料:近畿地方整備局「関西広域地方計画」

図1 近畿圏内外のネットワーク機能の強化による対流促進



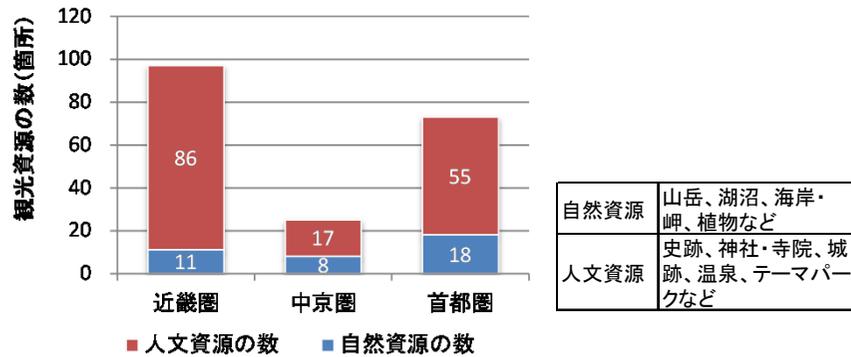
資料:経済産業省「ビッド・ドシエ(立候補申請文書), H29.9」

図2 2025年国際博覧会の会場イメージ

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

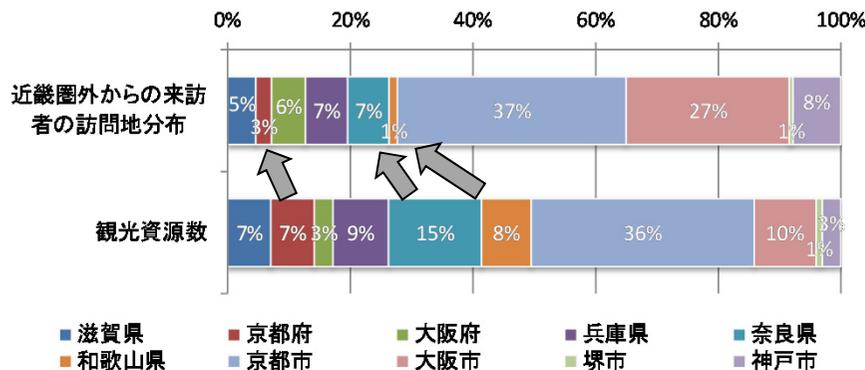
以降は、パーソントリップ調査を補完する調査として実施した  
 広域交通結節点利用者調査(近畿圏外居住者を対象)から、近畿圏内の回遊行動等を調査した結果に基づく

- 近畿圏外からの来訪者の訪問地分布をみると、6割以上が京都市あるいは大阪市に訪来している。府県政令市それぞれに豊富な観光資源を各地に有しているものの、特に、奈良県や和歌山県、京都府(京都市除く)などでは、観光資源の割合に対して来訪者数の割合が低い状況にある。そのため、近畿圏の観光市場の拡大に向けては、豊富な観光資源を有効に活用し、各地域への来訪を促進することが求められる。
  - 近畿圏の観光資源の数は97箇所となっており、人文資源を中心として豊かな観光資源を有している。(図1)
  - 近畿圏外からの来訪者の訪問地をみると、6割以上が京都市あるいは大阪市に訪来しており、次いで、神戸市や奈良県北部などが多い。(表1)
  - 観光資源数は、京都市で特に多くみられる一方、府県政令市それぞれに約1割ずつ分布している。近畿圏外からの来訪者の訪問地分布と比較すると、観光資源の立地する市町村で多くなる傾向がうかがえるが(図3)、奈良県や和歌山県、京都府(京都市除く)などでは、観光資源の割合に対して来訪者数の割合が低い状況にある。(図2)



(財)日本交通公社が設置した「観光資源評価委員会」が検討・選定し作成した「観光資源台帳」に掲載されている観光資源のうち評価ランクがA級(わが国を代表する資源)以上のものを対象  
 資料: (財)日本交通公社「観光資源台帳(H26)」

図1 観光資源の数



資料: (財)日本交通公社「観光資源台帳(H26)」(評価ランクがA級以上のものを対象)  
 資料: 平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

図2 府県政令市別近畿圏外からの来訪者の訪問地分布及び観光資源の数

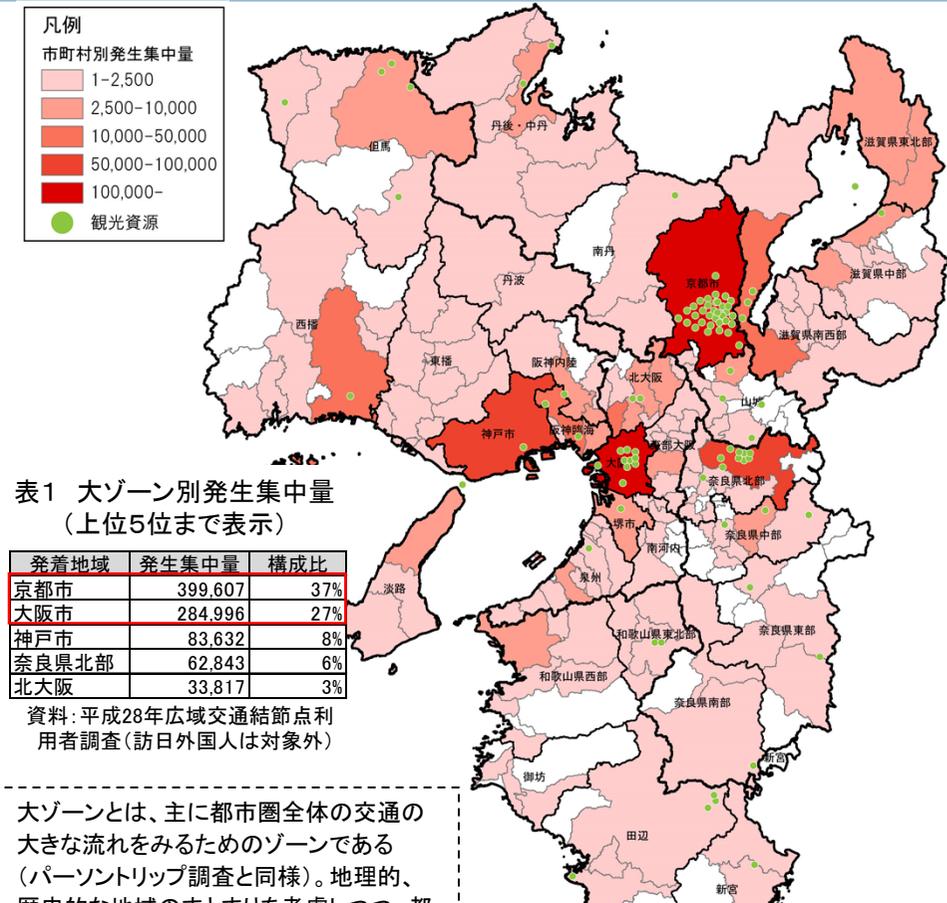


表1 大ゾーン別発生集中量 (上位5位まで表示)

資料: 平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

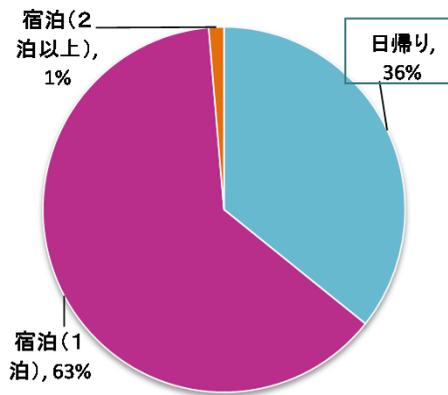
大ゾーンとは、主に都市圏全体の交通の大きな流れをみるためのゾーンである(パーソントリップ調査と同様)。地理的、歴史的な地域のまとまりを考慮しつつ、都市圏を構成する府県市を1~4ゾーン程度に分割している。

資料: 平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

図3 市町村別発生集中量

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの来訪者の旅程をみると、来訪者の約36%が日帰り旅行、約64%が宿泊旅行となっている。
- そのうち日帰り旅行については、大阪市や京都市、神戸市などで来訪者が多くみられる。一方で、丹後・中丹や丹波・但馬、滋賀県東北部・中部、和歌山県東北部、御坊・田辺・新宮では、日帰り旅行での来訪は約1割と少なくなっている。
  - 近畿圏外からの来訪者の観光行動をみると、来訪者の約36%が日帰り旅行であり、約64%が宿泊旅行となっている。(図1)
  - 日帰り旅行では大阪市や京都市、神戸市などへの来訪が多くなっており、全体的な傾向として1つの地域のみ観光した人が約88%を占めている。また、日帰り旅行での複数地域への立ち寄りについては、大阪市や京都市を中心としたパターンが多い。(表1、図2)
  - 丹後・中丹や丹波・但馬、滋賀県東北部・中部、和歌山県東北部、御坊・田辺・新宮では、日帰り旅行での来訪が約1割と少なくなっている。(図3)



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査  
(訪日外国人は対象外)

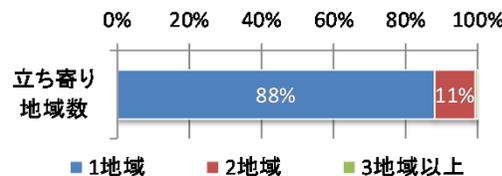
図1 近畿圏外からの来訪者の旅程

#### 日帰り旅行

表1 今回の来訪で立ち寄った地域

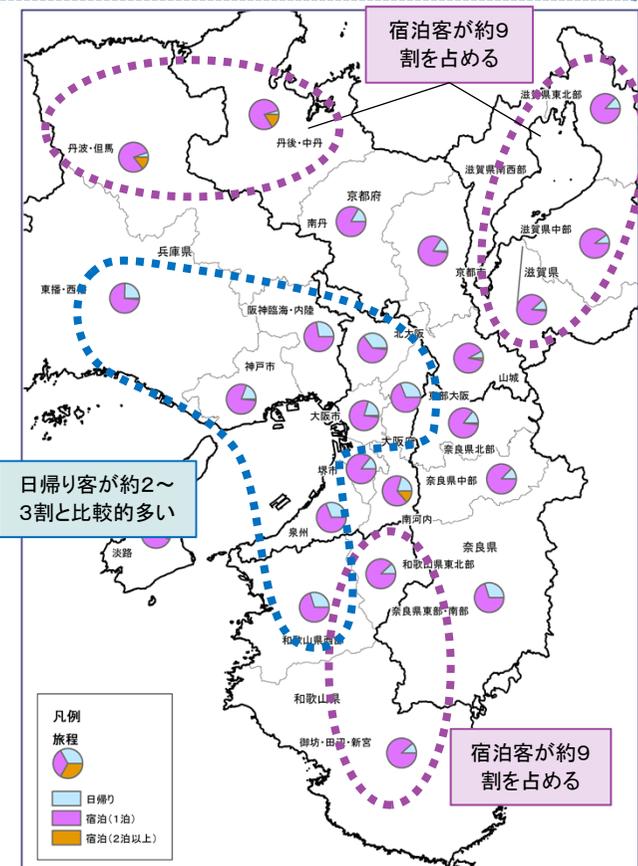
立ち寄り地域	来訪者数(人)	構成比
大阪市	15,606	25.6%
京都市	14,613	23.9%
神戸市	4,828	7.9%
北大阪	4,089	6.7%
奈良県北部	2,513	4.1%
阪神臨海	2,190	3.6%
西播	1,729	2.8%
東部大阪	1,674	2.7%
阪神内陸	1,260	2.1%
神戸市-大阪市	819	1.3%
大阪市-北大阪	775	1.3%
東播	738	1.2%
泉州	717	1.2%
阪神臨海-大阪市	598	1.0%
滋賀県東北部	560	0.9%
京都市-奈良県北部	470	0.8%
和歌山県西部	433	0.7%
滋賀県南西部	416	0.7%
京都市-大阪市	405	0.7%
山城	396	0.6%
堺市	392	0.6%

※全体の90%以上となる観光行動パターンを表示  
資料：平成28年広域交通結節点利用者調査  
(訪日外国人は対象外)



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査  
(訪日外国人は対象外)

図2 今回の来訪で立ち寄った地域数



※複数地域に立ち寄った来訪者は、各地域ごとの来訪者数として計上している  
資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

図3 地域別の来訪者の旅程

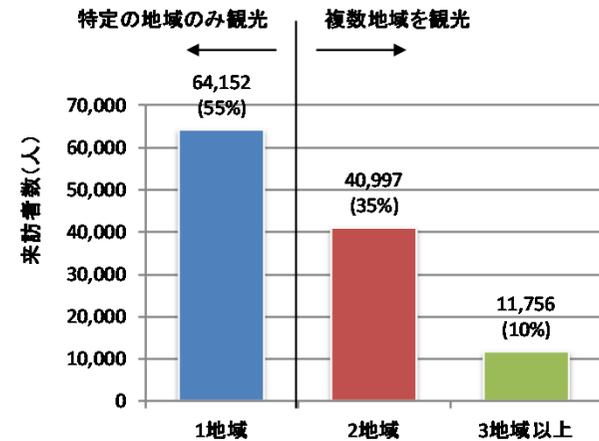
### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの来訪者のうち、宿泊旅行者の観光行動をみると、特定の地域のみ観光した来訪者が全体の約55%であり、複数地域を観光する来訪者は約45%となっている。
  - 宿泊旅行をみると、大阪市のみあるいは京都市のみを観光したという来訪者が多く、それぞれ約2割ずつを占める。次いで、神戸市のみや京都市と大阪市を観光したという来訪者が多くなっている。(表1)
  - 大阪市のみや京都市のみといった特定の地域のみを観光した来訪者は全体の約55%を占めており、複数地域を観光した来訪者は全体の約45%となっている。(図1)

#### 宿泊旅行

表1 今回の来訪で立ち寄った地域

立ち寄り地域	来訪者数(人)	構成比	立ち寄り地域	来訪者数(人)	構成比
大阪市	21,848	18.7%	滋賀県東北部	424	0.4%
京都市	20,624	17.6%	阪神臨海-神戸市-大阪市	423	0.4%
神戸市	6,802	5.8%	京都市-奈良県中部	420	0.4%
京都市-大阪市	6,133	5.2%	神戸市-西播	415	0.4%
京都市-滋賀県南西部	3,027	2.6%	京都市-但馬	407	0.3%
奈良県東北部	2,898	2.5%	滋賀県東北部-大阪市	402	0.3%
京都市-山城	2,407	2.1%	神戸市-東播	366	0.3%
大阪市-奈良県東北部	2,322	2.0%	和歌山県東北部	360	0.3%
京都市-奈良県東北部	2,113	1.8%	滋賀県中部-滋賀県東北部-滋賀県南西部	360	0.3%
大阪市-北大阪	1,940	1.7%	阪神臨海-北大阪	355	0.3%
北大阪	1,906	1.6%	京都市-阪神内陸	338	0.3%
神戸市-大阪市	1,479	1.3%	大阪市-和歌山県東北部	321	0.3%
大阪市-東部大阪	1,345	1.2%	阪神臨海-西播	318	0.3%
西播	1,268	1.1%	山城-大阪市-奈良県東北部	315	0.3%
京都市-神戸市	1,150	1.0%	但馬	315	0.3%
堺市-大阪市	905	0.8%	神戸市-淡路	285	0.2%
阪神臨海-大阪市	895	0.8%	滋賀県南西部-北大阪	283	0.2%
東播	868	0.7%	京都市-山城-滋賀県南西部	280	0.2%
滋賀県南西部	862	0.7%	泉州-大阪市	268	0.2%
滋賀県中部-滋賀県東北部	815	0.7%	山城	265	0.2%
阪神臨海-神戸市	814	0.7%	阪神内陸-神戸市	257	0.2%
京都市-山城-大阪市	780	0.7%	京都市-滋賀県中部	250	0.2%
阪神臨海	721	0.6%	京都市-滋賀県南西部-北大阪	238	0.2%
京都市-北大阪	719	0.6%	山城-奈良県東北部	238	0.2%
阪神内陸-大阪市	712	0.6%	大阪市-東部大阪-北大阪	234	0.2%
滋賀県中部	712	0.6%	神戸市-北大阪	233	0.2%
泉州	684	0.6%	奈良県東部	226	0.2%
京都市-大阪市-奈良県東北部	647	0.6%	大阪市-東播	225	0.2%
京都市-大阪市-北大阪	628	0.5%	丹後・中丹	222	0.2%
奈良県中部-奈良県東北部	620	0.5%	淡路	222	0.2%
阪神内陸	589	0.5%	滋賀県東北部-滋賀県南西部	216	0.2%
大阪市-南河内	581	0.5%	南河内	210	0.2%
和歌山県西部	573	0.5%	西播-但馬	208	0.2%
東部大阪	567	0.5%	大阪市-丹後・中丹	205	0.2%
京都市-南丹	540	0.5%	大阪市-東部大阪-奈良県東北部	195	0.2%
京都市-神戸市-大阪市	488	0.4%	京都市-阪神内陸-神戸市	195	0.2%
京都市-東部大阪	471	0.4%	京都市-西播-大阪市	194	0.2%
京都市-奈良県中部-奈良県東北部	469	0.4%	田辺-和歌山県西部	192	0.2%
京都市-山城-奈良県東北部	454	0.4%	丹波	191	0.2%
堺市	443	0.4%	京都市-堺市-大阪市	191	0.2%



資料:平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

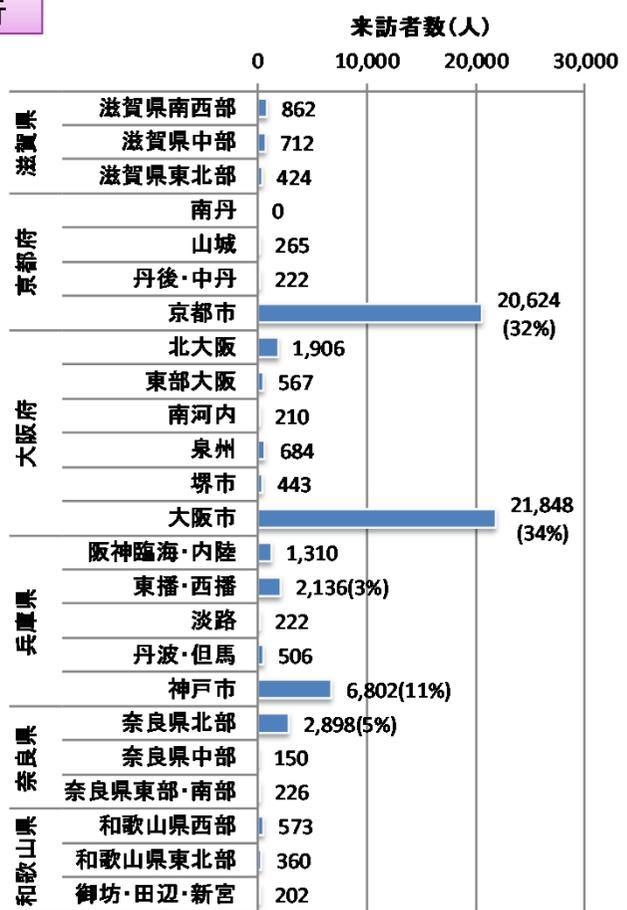
図1 今回の来訪で立ち寄った地域数

※全体の90%以上となる観光行動パターンを表示  
資料:平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

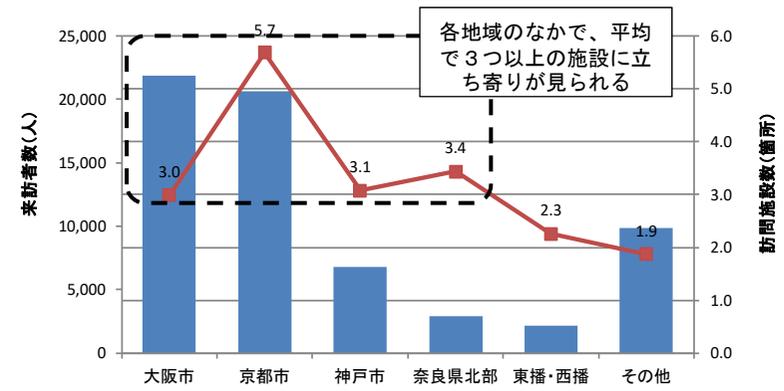
### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの宿泊旅行者のうち、特定の地域のみを観光する来訪者をみると、特定の地域で複数の施設に立ち寄れる大阪市や京都市をはじめとして、神戸市、奈良県北部、東播・西播などで多くなっている。
  - 宿泊旅行において、特定の地域のみ観光した来訪者の訪問地は、大阪市や京都市をはじめ、神戸市、奈良県北部、東播・西播で多くみられ、これらの地域で全体の約85%を占める。(図1)
  - これらの地域に着目すると、特定の地域内で複数箇所の施設に立ち寄っている(図2)。複数箇所の施設に立ち寄る際の移動にかかる所要時間が50~60分程度であれば、施設間の移動を行えている様子がうかがえる。(図3)

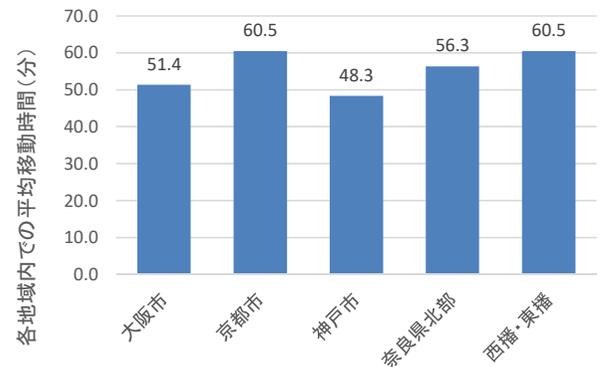
宿泊旅行



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図1 特定の地域のみ観光した来訪者の訪問地分布



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図2 特定の地域のみ観光した来訪者の地域別の平均訪問施設数(来訪者数2千人以上の地域を表示)

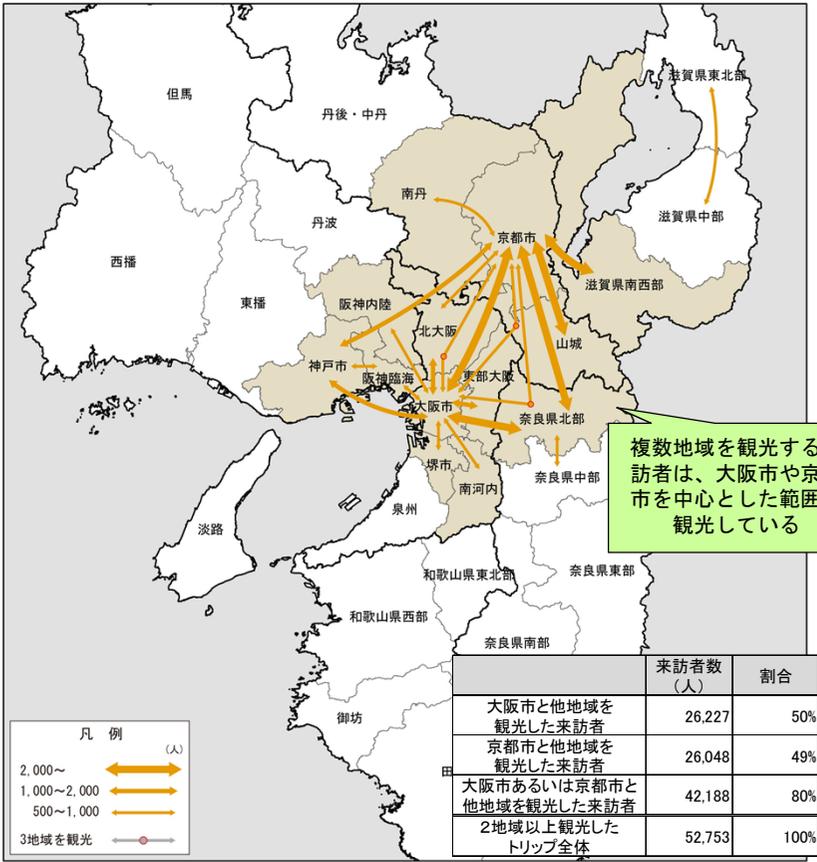


資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図3 特定の地域のみ観光した来訪者の各地域内での平均移動時間(トリップ数1千人以上の地域を表示)

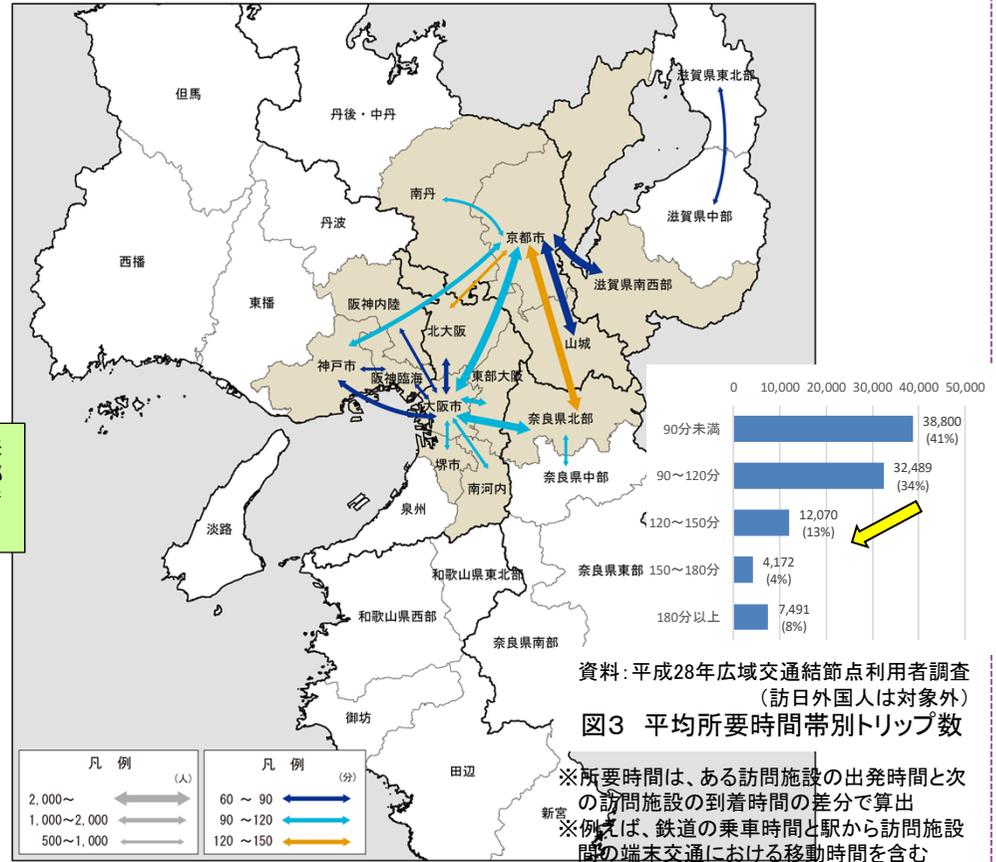
# Ⅲ-3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの宿泊旅行のうち、複数地域を観光する来訪者に着目すると、現状では大阪市あるいは京都市と他地域を観光した来訪者が全体の約80%を占めており、これらの近隣地域への立ち寄りを中心となっている。なお、移動にかかる所要時間が長くなると地域間の移動量が減少する。
  - 複数地域を観光する来訪者に着目すると、大阪市あるいは京都市と他地域を観光した来訪者が全体の約80%を占めている。主に大阪市・京都市の近隣の地域への立ち寄りを中心となっており、和歌山県や奈良県中部・南部や京都府北部、兵庫県西部などへの立ち寄りは少ない状況にある。(図1)
  - 大阪市や京都市を中心とした範囲内の移動においては、京都市～奈良県北部などではトリップ数が多いものの、他の地域間と比べて移動に時間がかかっている。なお、地域間の移動にかかる所要時間が長くなると地域間の移動量が減少する傾向にある。(図2、図3)

## 宿泊旅行



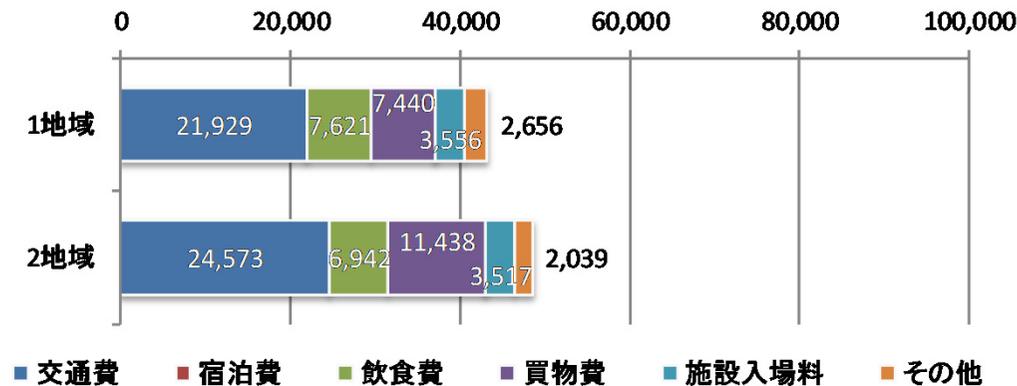
※来訪者数500人以上となる観光行動パターンを表示  
 資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
 図1 主な観光パターン(複数地域を観光する来訪者)



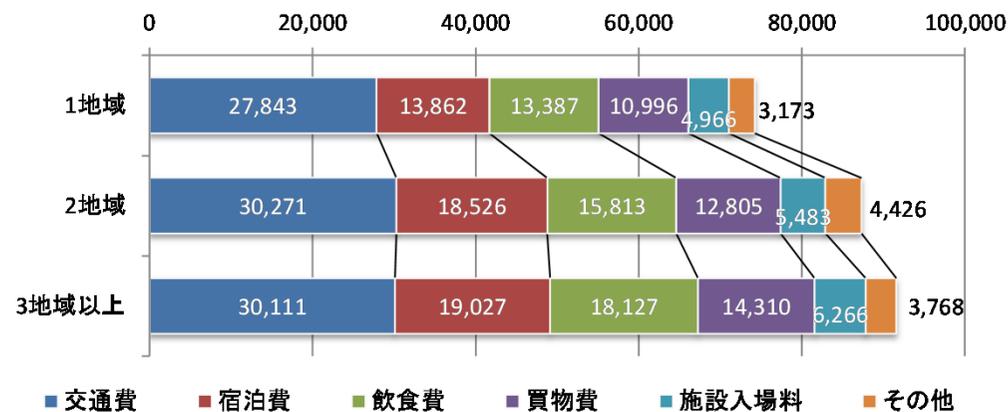
資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
 図3 平均所要時間帯別トリップ数  
 ※所要時間は、ある訪問施設の出発時間と次の訪問施設の到着時間の差分で算出  
 ※例えば、鉄道の乗車時間と駅から訪問施設間の端末交通における移動時間を含む  
 資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
 図2 各地域の観光資源間の移動における平均所要時間

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの来訪者による観光消費をみると、複数地域を観光した来訪者の方が消費額が大きくなる傾向にある。立ち寄る地域数を増加させるためには、日帰り旅行・宿泊旅行ともに来訪者が多い大阪市や京都市との移動にかかる所要時間を短縮(例：120分ないしは150分以内)することが求められる。
  - 日帰り客、宿泊客ともに1地域のみを観光した来訪者より複数地域を観光した来訪者の方が、買物費をはじめ、今回の来訪で消費した金額が多くなっている。(図1、図2)



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
 図1 今回の来訪で立ち寄った地域数別の平均消費金額(円)  
 (日帰り旅行)

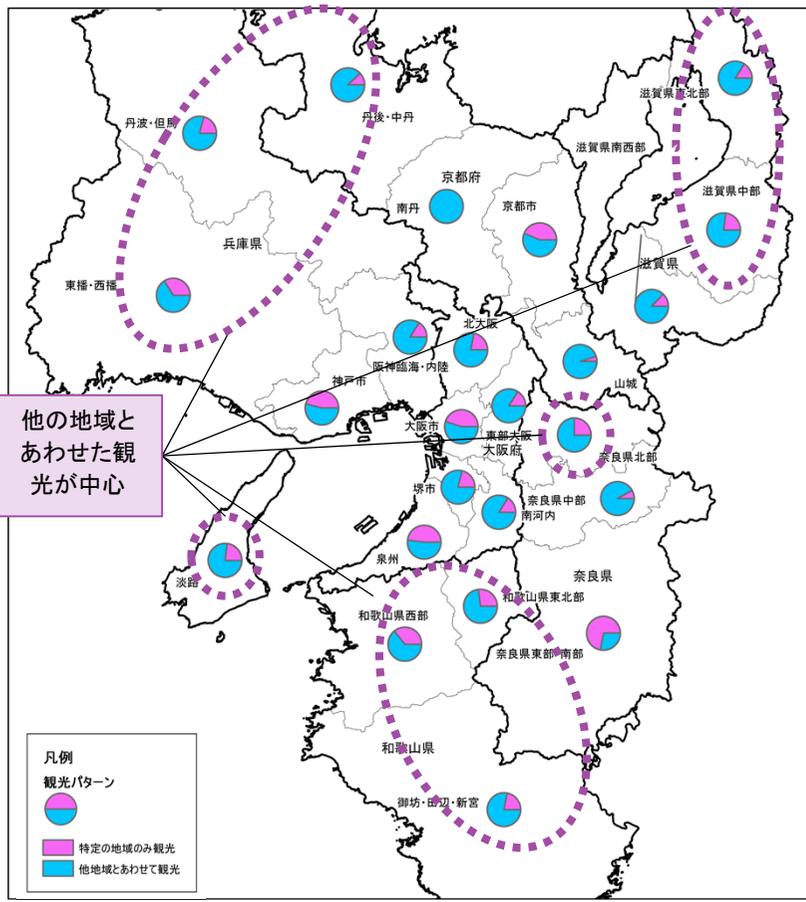


資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
 図2 今回の来訪で立ち寄った地域数別の平均消費金額(円)  
 (宿泊旅行)

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの宿泊旅行のうち、近畿圏の北部や南部に位置する地域については、他地域とあわせた観光が比較的多くみられる。
  - 近畿圏の北部や南部に位置する地域については、他地域とあわせた観光が比較的多くみられる。(図1)
  - 近畿圏の北部に位置する滋賀県東北部は滋賀県中部や大阪市とあわせた観光、丹後・中丹は大阪市とあわせた観光、但馬は京都市とあわせた観光が比較的多くみられる。また、近畿圏の南部に位置する奈良県中部は奈良県北部や京都市とあわせた観光、和歌山県東北部は大阪市とあわせた観光、御坊・田辺・新宮は和歌山県西部との観光が多くなっている。西播では神戸市とあわせた観光が比較的多く、淡路では神戸市とあわせた観光が多くなっている。(図2)

#### 宿泊旅行



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査（訪日外国人は対象外）  
図1 地域別の来訪者の観光行動

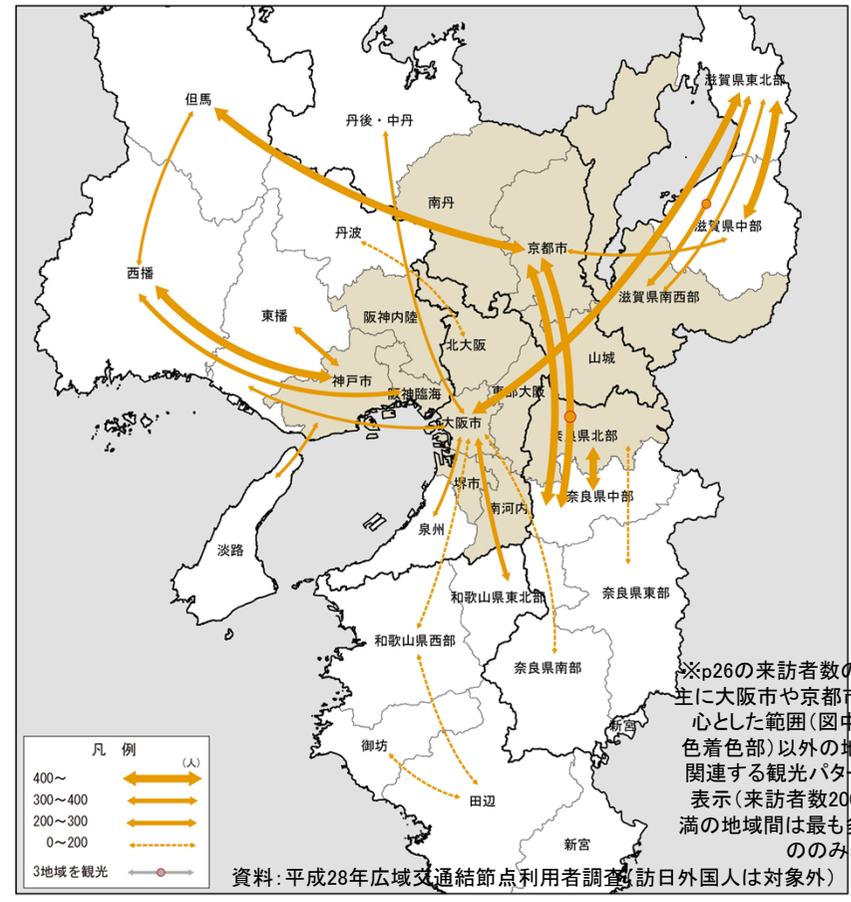
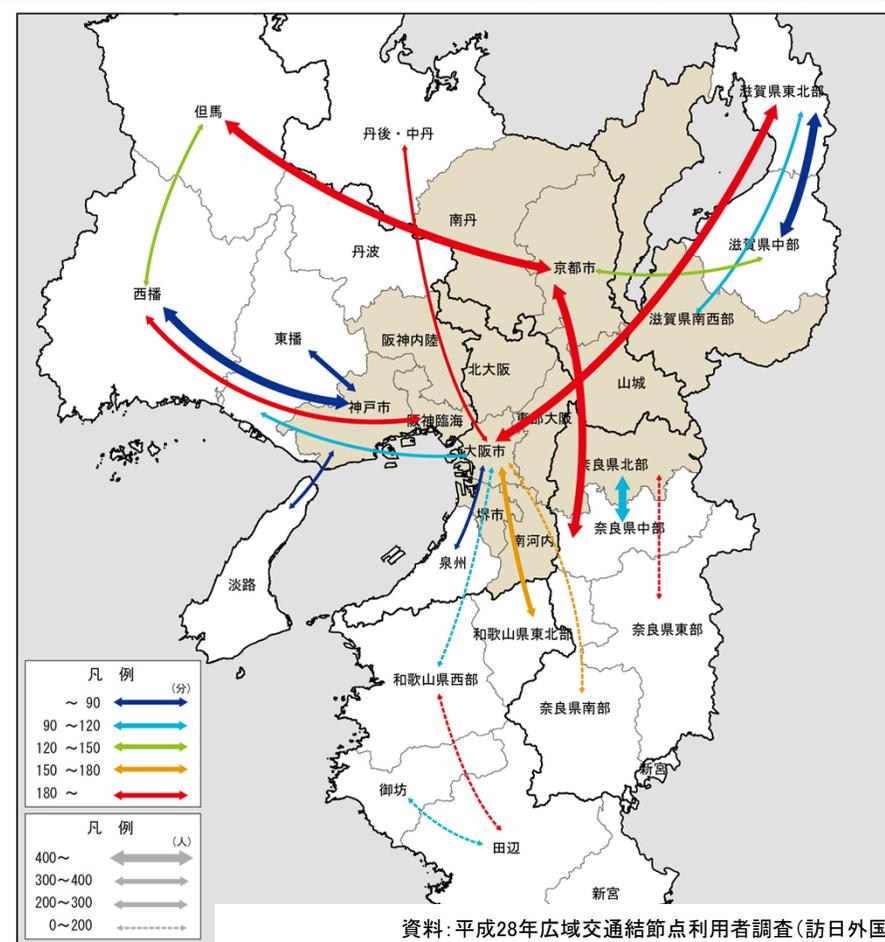


図2 近畿圏北部や南部等に関する主な観光パターン（複数地域を観光する来訪者）

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏の北部に位置する但馬や丹後・中丹、滋賀県東北部、あるいは南部に位置する奈良県中部などでは、京都市や大阪市からの訪問施設間の移動に平均で180分以上の時間を要している。近畿圏の北部や南部に位置する地域を含めて、来訪者数や訪問地での滞在時間を増加させるためには、各地域への移動速達性を向上(移動時間を短縮)させることが求められる。その際、公共交通面では基幹となる鉄道だけでなく、路線バスをはじめとする末端交通を含めた対応が重要と考えられる。
  - 但馬や丹後・中丹、滋賀県東北部、奈良県中部などでは、京都市や大阪市からの訪問施設間の移動に180分以上の時間を要している。和歌山県西部などにおいては、大阪からの移動に120~180分の時間を要している(図1)。なお、これらの移動にかかる所要時間については、基幹となる鉄道だけでなく路線バスをはじめとする末端交通も含まれており、なかには末端交通で長時間を要している地域間もあると考えられる。

#### 宿泊旅行



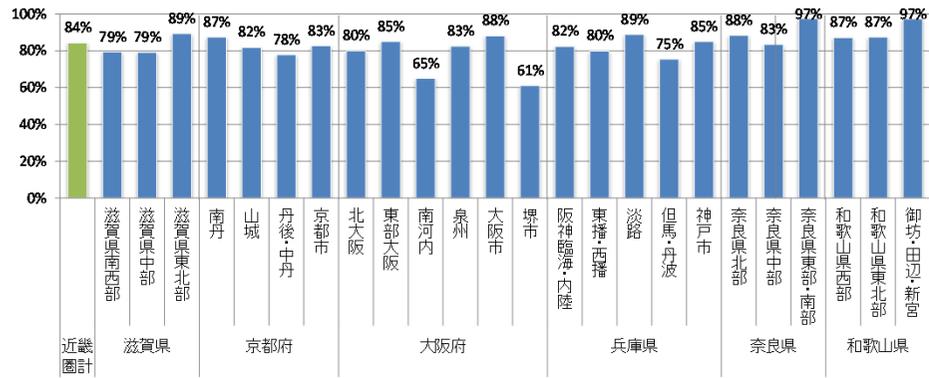
※所要時間は、ある訪問施設の出発時間と次の訪問施設の到着時間の差で算出  
 ※例えば、鉄道の乗車時間と駅から訪問施設間の末端交通における移動時間を含む

資料:平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

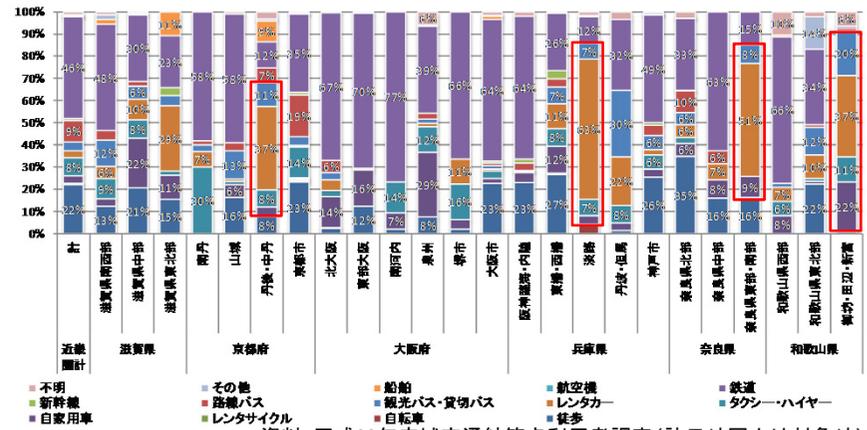
図1 各地域の観光資源間の移動における平均所要時間

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

- 近畿圏外からの来訪者の各地域への移動状況を見ると、約84%が「近畿圏内の移動に満足」と回答する一方で、郊外部や地方部への移動などでは「公共交通サービスの不便さ」を感じる来訪者もみられる。地域によっては、レンタカーや観光バス等が主要な交通手段となっており、鉄道や路線バスだけでなく、自動車交通も含めた観光交通の整備が求められる。
  - 近畿圏内の移動について、近畿圏外からの来訪者の約84%が満足と回答している。一方、例えば満足度が比較的高くない南河内や堺市では、“所要時間が長い”、“乗り換えに時間がかかる”といった回答が1～2割程度あるなど、郊外部や地方部への移動などにおいて、公共交通利用に不便さを感じる来訪者もみられる(図1、表1)。丹後・中丹や淡路、奈良県東部・南部、御坊・田辺・新宮などの地域への移動は、鉄道や路線バスの利用割合が2割未満と比較的小さく、レンタカーや観光バス等の利用割合が高い。(図2)



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図1 目的地別にみた移動の満足度



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図2 目的地別にみた移動の利用交通手段(近畿圏内の移動)

表1 目的地別にみた移動上の問題点

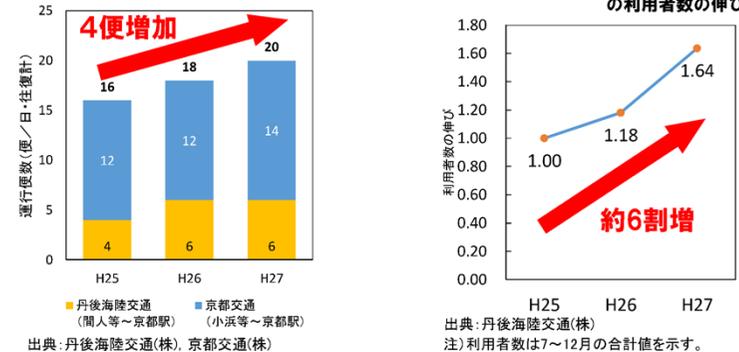
	滋賀県			京都府				大阪府					兵庫県				奈良県			和歌山県			近畿圏計			
	滋賀県南西部	滋賀県中部	滋賀県東北部	南丹	山城	丹後・中丹	京都市	北大阪	東部大阪	南河内	泉州	大阪市	堺市	阪神臨海・内陸	東播西播	淡路	但馬・丹波	神戸市	奈良県北部	奈良県中部	奈良県東部・南部	和歌山県西部		和歌山県東北部	御坊・田辺・新宮	
鉄道・バス関連	運行本数が少ない	13%	11%	15%	11%	14%	14%	6%	11%	6%	14%	10%	6%	7%	8%	16%	3%	18%	6%	11%	19%	0%	20%	41%	1%	8%
	利用料金が安い	10%	12%	1%	15%	9%	4%	5%	13%	1%	23%	8%	5%	5%	7%	8%	5%	15%	7%	9%	0%	5%	3%	8%	16%	6%
	所要時間が長い	4%	2%	5%	1%	3%	7%	3%	4%	8%	14%	11%	3%	0%	4%	5%	4%	4%	2%	2%	0%	19%	13%	0%	2%	3%
	ゆったり座ることができない	3%	4%	1%	27%	5%	1%	5%	4%	4%	7%	3%	5%	11%	5%	4%	0%	2%	6%	5%	3%	0%	3%	6%	0%	5%
	鉄道駅にエレベーター・エスカレーターがない	1%	1%	0%	0%	0%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	1%
	鉄道駅から目的地までの案内・誘導情報が少ない	1%	2%	0%	0%	4%	3%	1%	0%	0%	0%	2%	5%	1%	2%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	駅構内の案内情報が少ない	2%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	0%	1%	2%	0%	0%	2%	2%	0%	3%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	乗り換えに時間がかかる	1%	2%	5%	0%	4%	4%	2%	2%	5%	7%	5%	3%	16%	6%	3%	0%	0%	4%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	3%
	その他	1%	1%	1%	0%	1%	0%	2%	1%	0%	7%	0%	1%	5%	2%	0%	0%	1%	1%	1%	4%	0%	2%	6%	0%	1%
	自動車関連	道路が狭く運転しづらい	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	17%	1%	2%	0%	0%
道路が混雑している		2%	0%	0%	0%	0%	3%	1%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	
道路渋滞情報が少ない		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
目的地までの案内・誘導情報が少ない		0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	0%	0%	0%	
駐車場施設が少ない		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
駐車場の待ち時間が長い		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
その他	駐車場までの案内・誘導が少ない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	

### Ⅲ- 3 近畿圏の観光特性

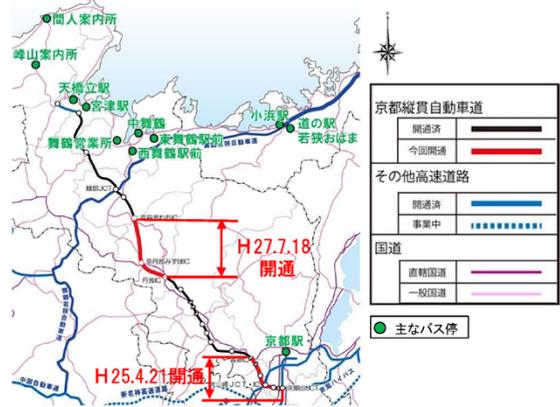
- 自動車交通も含めた観光交通の整備について、他都市の事例をみると、京都縦貫自動車道の全線開通においては、高速バスの運行本数が増加されるなど、所要時間の短縮だけでなく、鉄道以外の公共交通サービス水準向上に関する効果が確認されている。(図1)
- 第二京阪道路や阪和自動車道の開通をはじめ、広域的な道路ネットワークの整備により、地域間の移動にかかる所要時間が短縮され、アクセス性が向上することで、来訪者数の増加や移動時間短縮に伴う観光地での滞在時間増加による1人当たり観光消費額の増加などに繋がった事例も確認されている。(図2)

#### ■ 京都縦貫自動車道を運行する高速バスの変化

< 京都縦貫自動車道を運行する高速バス運行便数の推移 > < 高速バス（間人・峰山・宮津～京都駅線）の利用者数の伸びの推移 >



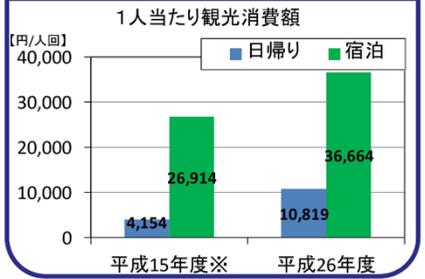
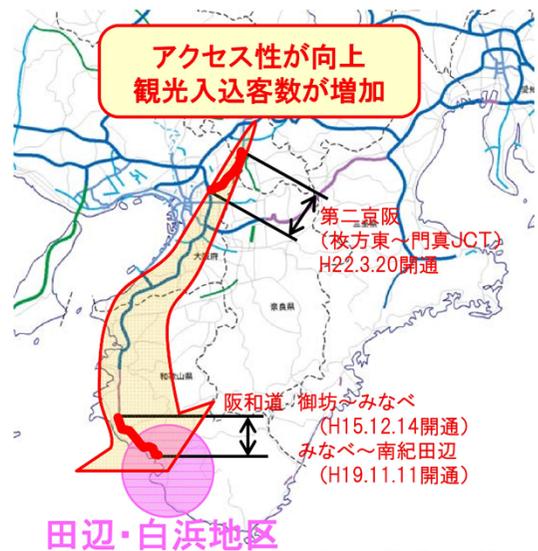
< 京都縦貫自動車道を運行する高速バスの主なバス停 >



< 高速バス会社の声 >

● 京縦貫自動車道の全線開通で京都市への運行時間が短縮し、車両や運転手を増加させずに運行便数の増便ができました。

● 運行時間短縮と運行便数の増便で、お客様の快適性、利便性が向上しました。



年間当りの観光消費額が  
約300億円増加  
(H15: 約570億円⇒H26: 約870億円)

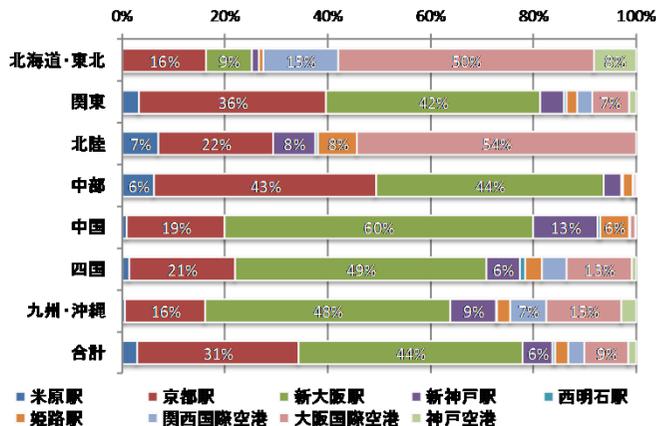
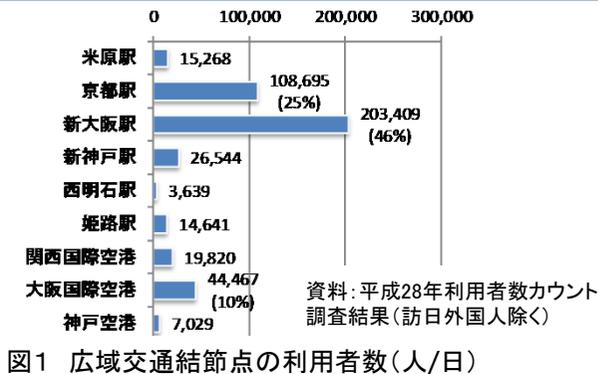
資料：NEXCO西日本「高速道路整備によるストック効果集」  
図2 第二京阪道路・阪和自動車道の整備によるストック効果

資料：国土交通省近畿地方整備局 福知山河川国道事務所

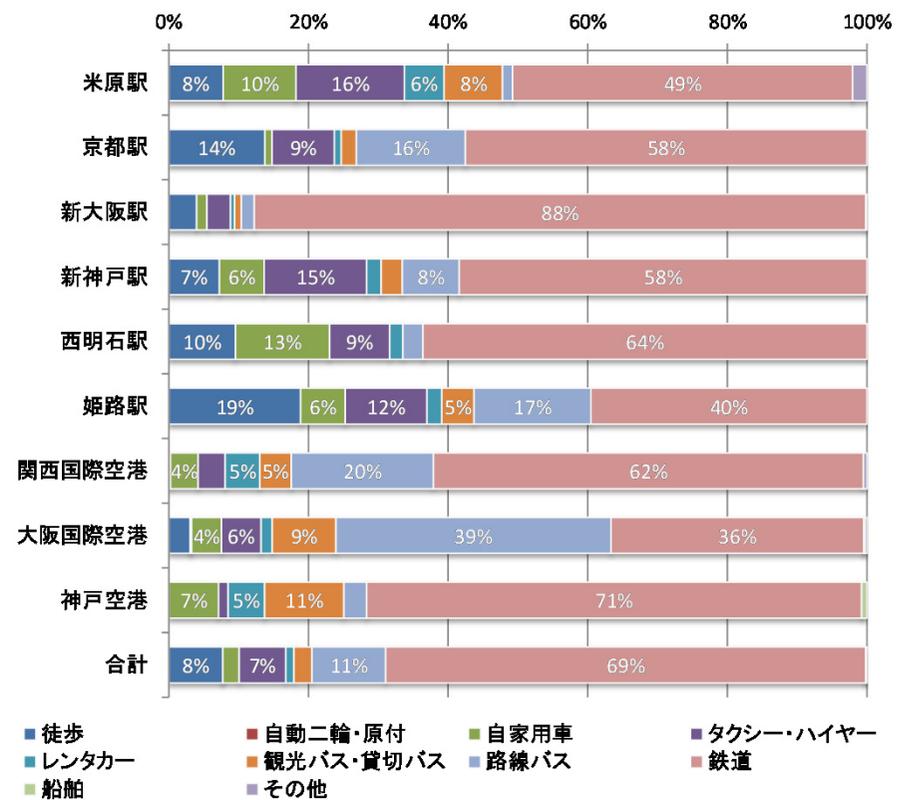
図1 道路ネットワーク整備に伴う公共交通のサービス水準の向上の事例

### Ⅲ- 4 広域交通結節点の利用状況

- 近畿圏外からの来訪者が利用する広域交通結節点に着目すると、新大阪駅や京都駅、大阪国際空港などが主に利用されている。北海道・東北や北陸からの来訪者は半数以上が空港を利用しているが、その他の地域からは新大阪駅や京都駅利用が多く、九州・沖縄からの来訪においても空港利用は約2割に留まっている。
- 新大阪駅では鉄道への乗り継ぎが中心となっている。その他の広域交通結節点では、路線バス・観光バス、タクシー、徒歩などが約4～6割を占め、鉄道だけでなく多様な交通手段への乗り換えが行われている。
  - 近畿圏外からの来訪者の約半数が新大阪駅を利用しており、次いで、京都駅、大阪国際空港の利用が多い。(図1)
  - 関東、中部、中国などからの来訪者は新幹線利用が多くみられる。北海道・東北や北陸といった遠方からの来訪者は空港利用が多くなっており、空港が広域的な集客のための重要な役割を果たしていることがわかる。なお、九州・沖縄からの来訪者の空港利用は約2割に留まっている。(図2)
  - 広域交通結節点への移動における利用交通手段をみると、新大阪駅では約88%が鉄道に乗り継いでいる。その他の新幹線駅では、路線バス・観光バス、タクシーの利用や駅周辺への徒歩移動などが約4～6割を占めており、多様な交通手段への乗り換えがみられる。また、大阪国際空港では約4割が路線バスを利用するなど、空港では高速バスが主要な交通手段の一つとなっている。(図3)



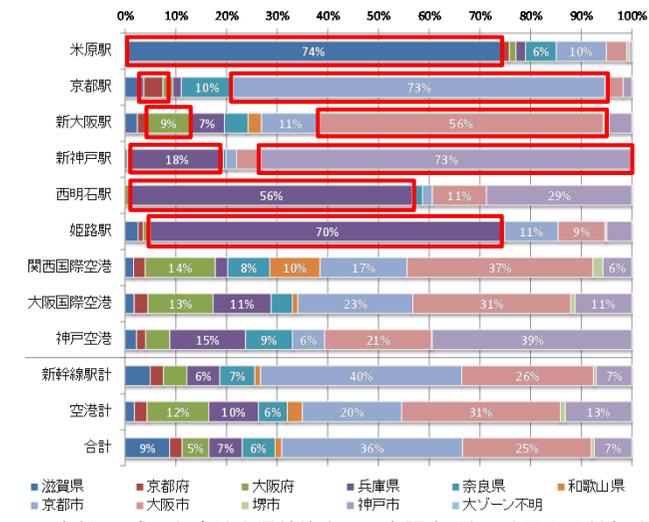
資料:平成28年広域交通結節点利用者調査  
図2 居住地別の利用広域交通結節点



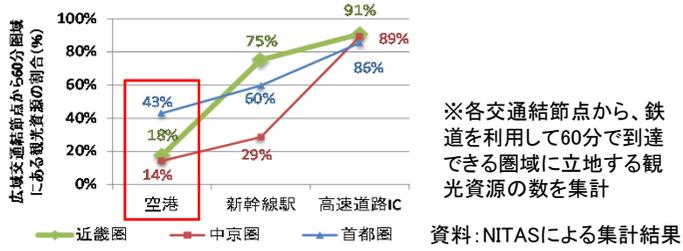
資料:平成28年広域交通結節点利用者調査  
図3 広域交通結節点への移動における利用交通手段

# Ⅲ- 4 広域交通結節点の利用状況

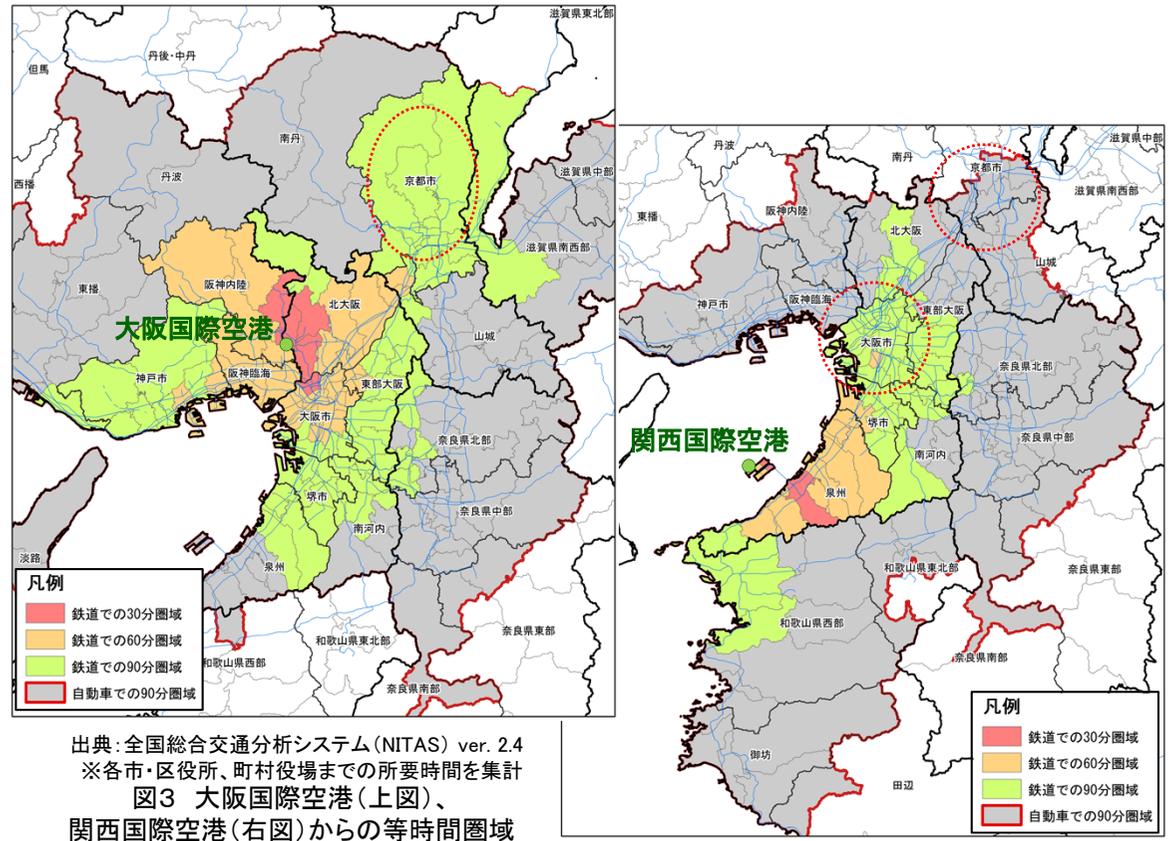
- 近畿圏外からの来訪者のうち、空港利用者を見ると、新幹線利用者と比べて近畿圏の広範囲に来訪しており、空港が広域観光の拠点となっている様子がうかがえる。一方、空港から観光資源へのアクセス性は、首都圏と比べて低い水準に留まっており、そのアクセス強化が求められる。
  - 広域交通結節点利用者の訪問地分布をみると、新幹線駅では、各駅の立地する府県政令市への来訪が概ね約6~9割を占めており、訪問地に近い広域交通結節点を利用している様子がわかる。一方、空港利用者は、大阪市や京都市に加え、近畿圏内の広範囲に来訪している。(図1)
  - ただし、空港からのアクセス性は首都圏と比べて低く、空港から60分圏域にある観光資源は18%にとどまっている。(図2)
  - 各空港から京都方面へは、鉄道利用で大阪国際空港から60分以上、関西国際空港からは90分以上を要する状況にあり、新幹線利用者とは比べ、空港利用者の京都市への来訪割合も少ない。また、関西国際空港からは大阪市へのアクセスにも60分以上を要している(図1、図3)。
  - 一方で、自動車利用においては、鉄道では圏域外となる兵庫県、奈良県、和歌山県の市区町村の一部が90分圏域となっており、空港バス等の自動車交通の方がアクセス時間の短い地域がみられる。(図3)
  - なお、大阪国際空港・関西国際空港とも、鉄道より自動車による90分圏域が広く、空港利用者による広域観光の利便性向上のため、自動車による移動手段の拡充も必要と考えられる。(図3)



資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図1 各広域交通結節点利用者の訪問地分布



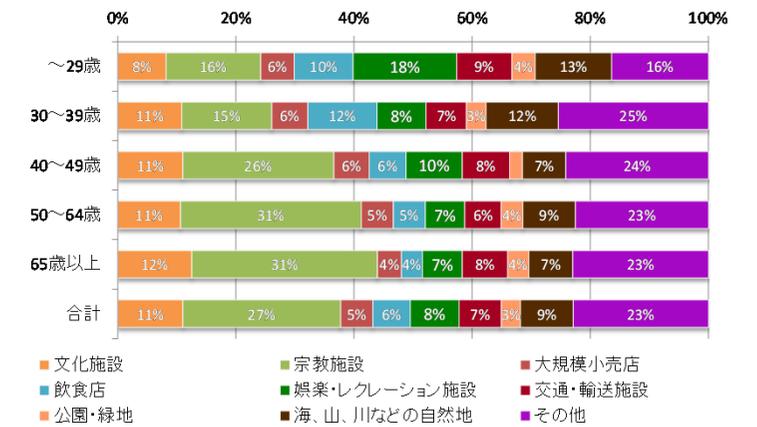
資料：NITASによる集計結果  
図2 広域交通結節点から60分圏域にある観光資源の割合



出典：全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 2.4  
※各市・区役所、町村役場までの所要時間を集計  
図3 大阪国際空港(上図)、  
関西国際空港(右図)からの等時間圏域

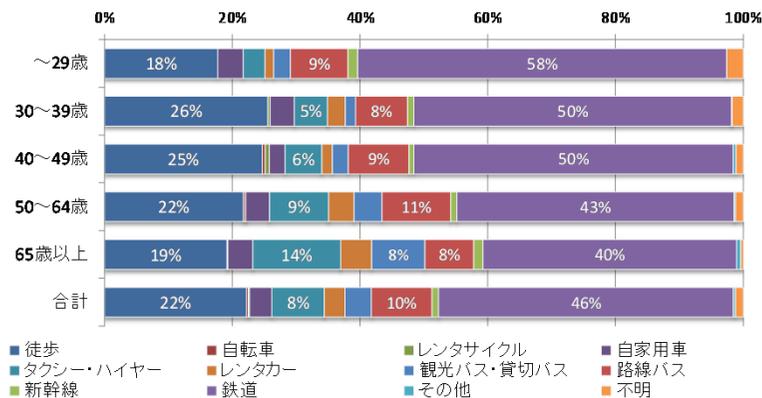
### Ⅲ- 5 来訪者の観光行動・交通特性

- 近畿圏外からの来訪者の年齢構成に応じた観光行動をみると、高齢になるほど寺社仏閣をはじめとする宗教施設に立ち寄る割合が大きいなど、年齢によって目的とする施設の傾向が異なる。また、利用する交通手段についても年齢、地域によって傾向が異なっていることから、これらの特性を踏まえ、高齢者をはじめとする近畿圏外からの来訪者が観光しやすい交通体系の構築が求められる。
  - 近畿圏外からの来訪者の年代別の目的地の施設分類をみると、高齢になるほど寺社仏閣をはじめとする宗教施設に立ち寄る割合が大きくなっている。一方、29歳未満においては娯楽・レクリエーション施設へ立ち寄る割合が高い。(図1)
  - 利用する交通手段について、高齢になるほど徒歩や鉄道の割合が小さくなる傾向にあるなど、年齢によって近畿圏内での移動の際の交通手段の利用状況が異なっている(図2)。利用する交通手段は地域によっても傾向が異なっており、65歳以上の高齢者は、65歳未満と比べて、特に京都市ではタクシー・ハイヤー、また、奈良県北部ではレンタカー、その他の地域では観光バス・貸切バスなどを利用する傾向が高い。(図3)

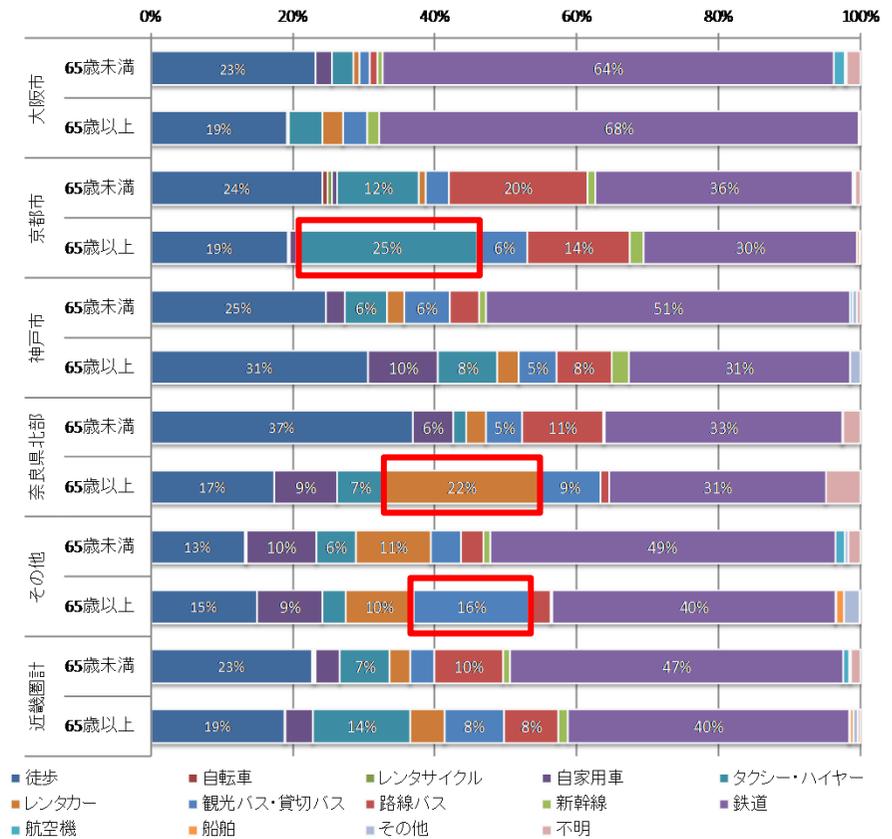


資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
※宿泊施設及び自宅・寮を除く

図1 年代別の目的地の施設分類



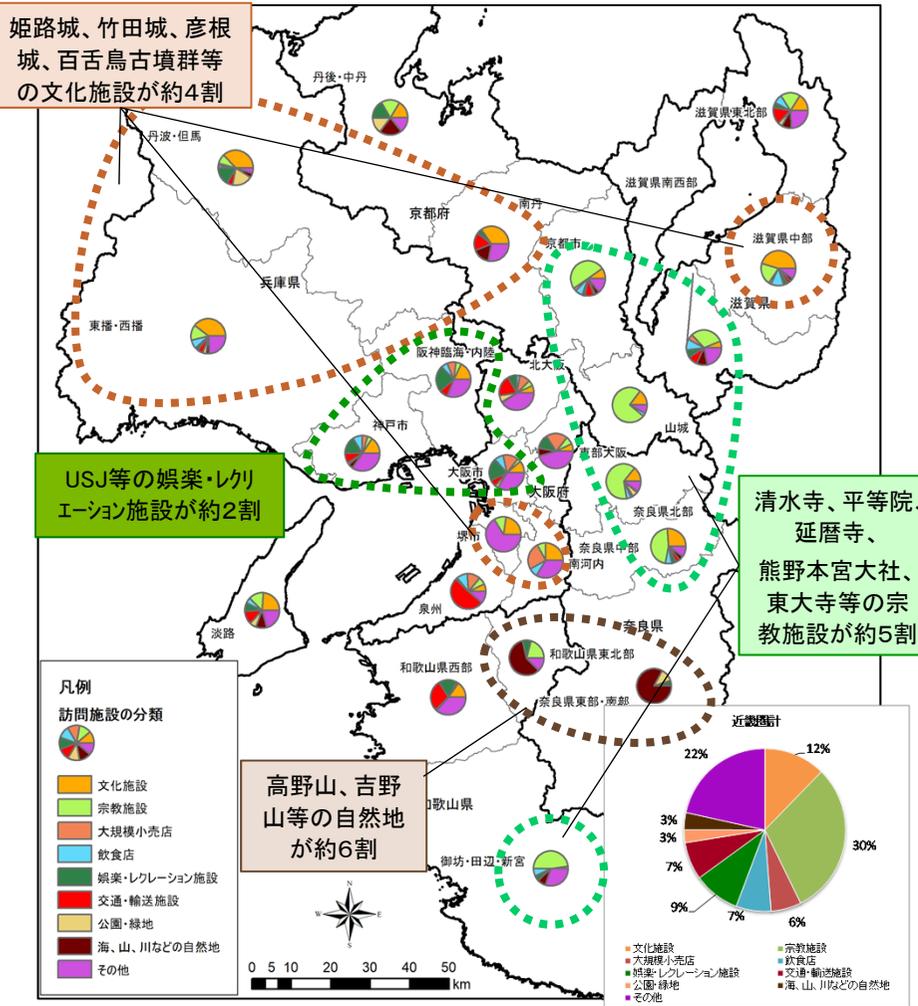
資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図2 年代別近畿圏内の移動での利用交通手段



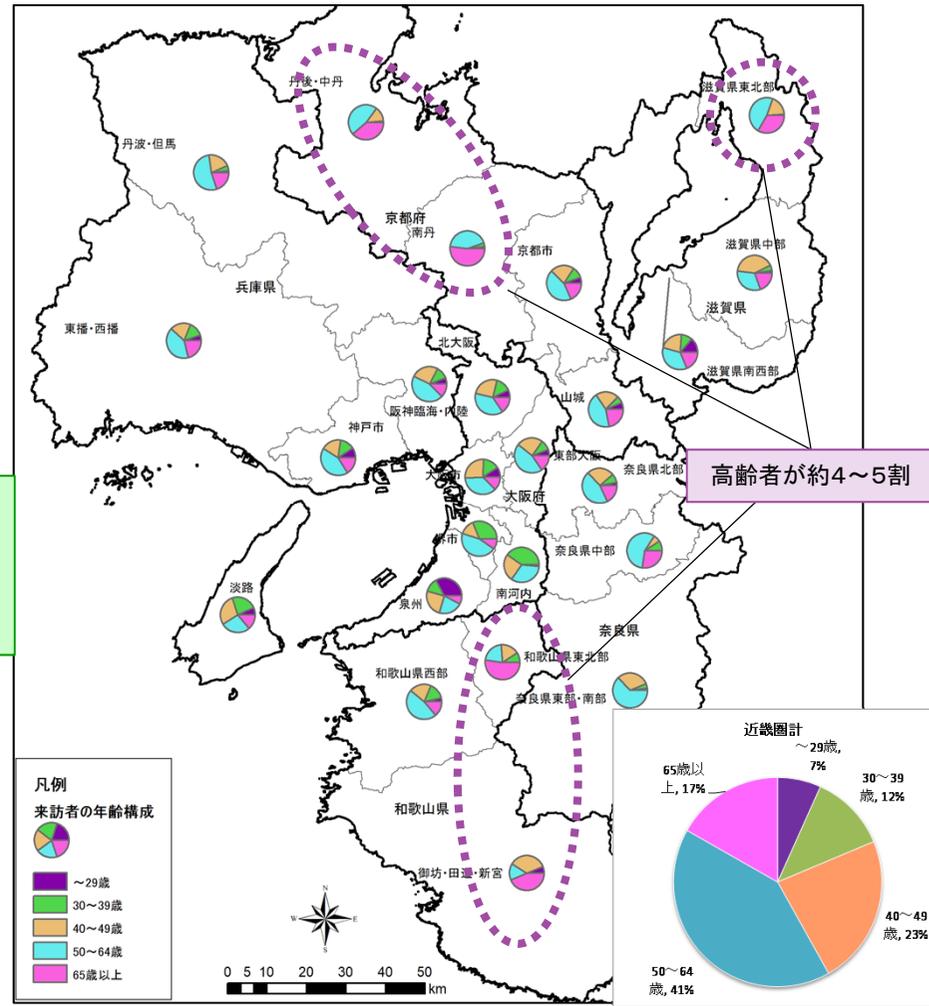
※大ゾーン別発生集中量の80%以上となる観光行動パターンを表示  
資料：平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図3 年代別地域別近畿圏内での移動での利用交通手段

# Ⅲ- 5 来訪者の観光行動・交通特性

- 地域ごとの観光特性をみると、奈良県東部・南部や和歌山県東北部、あるいは京都府北部や滋賀県東北部などでは、文化施設や自然地などといった施設への立ち寄りが多くなっており、特に、来訪者に占める高齢者の割合が高くなっている。
  - 大阪市や神戸市などではUSJ等の娯楽・観光レクリエーション施設、京都市や山城、奈良県北部・中部、滋賀県南西部などでは清水寺、平等院、延暦寺、東大寺等の宗教施設への立ち寄りが他地域と比べて多い。また、奈良県東部・南部や和歌山県東北部などでは高野山や吉野山などの自然地への立ち寄りが多い。東播・西播や堺市、滋賀県中部などでは、姫路城、竹田城、百舌鳥古墳群等の文化施設が約4割を占める(図1)
  - 奈良県東部・南部や和歌山県東北部、あるいは京都府北部や滋賀県東北部などでは、来訪者の中でも高齢者の割合が多くなっている。(図2)



資料:平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図1 地域別の訪問施設の種別構成



資料:平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)  
図2 地域別来訪者の年齢構成

## Ⅲ-6 近畿圏の国内観光交通の現状と取組の方向性

- 近畿圏外からの来訪者(国内居住者)が特定の都市で多くみられる中、リニア中央新幹線の開業等による高速交通ネットワーク整備を見据え、近畿圏全体で豊富な観光資源を有している強みを活かすためには、圏域全体での広域的な観光行動を支える質の高い交通体系を構築することが課題である。

### 近畿圏の観光の現状

### 取組の方向性

<p>近畿圏の観光特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>日本人の国内観光旅行の消費額は</b>平成28年度で約12.9兆円であり、日本国内の<b>観光市場の約71%を占めている</b>。このうち、<b>近畿圏を主目的地とする国内観光旅行の消費額は約2兆円</b>に留まっている。</li> <li>近畿圏では、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク整備が予定され、<b>ヒト、モノ、カネの対流が促進</b>されるとともに、大阪・関西を開催地として立候補している2025年国際博覧会等を起爆剤とした<b>観光市場の更なる拡大が期待</b>される。</li> <li>近畿圏は、<b>府県政令市それぞれに豊かな観光資源を有している</b>。しかし、近畿圏外からの来訪者の6割以上が京都市と大阪市に来訪しており、<b>奈良県や和歌山、京都府内などでは、観光資源の割合に対して来訪者数の割合が低い</b>。</li> <li>近畿圏外からの来訪者の観光行動をみると、来訪者の約36%が日帰り旅行、約64%が宿泊旅行である。日帰り旅行では、大阪市や京都市、神戸市などで来訪者が多くみられる一方、近畿圏の北部や南部に位置する地域では少ない。</li> <li>宿泊旅行では、特定の地域のみ観光した来訪者が全体の約55%、複数地域を観光する来訪者は約45%である。宿泊旅行で特定の地域のみを観光する来訪者は、1つの地域で複数施設に立ち寄れる大阪市や京都市、神戸市等で多い。</li> <li>複数地域を観光する来訪者は、大阪市あるいは京都市と他地域を観光した来訪者が約80%を占める。<b>移動にかかる所要時間が長くなるとともに地域間の移動量が減少</b>しており、また、<b>複数地域を観光した来訪者の方が消費額が大きくなる</b>傾向にある。</li> <li>また、近畿圏の北部や南部に位置する地域においては、他地域とあわせた観光が比較的多くみられる。<b>但馬や丹後・中丹、滋賀県東北部、奈良県中部などでは、京都市や大阪市からの訪問施設間の移動に180分以上を要している</b>。なお、<b>観光地へのアクセス向上に伴い、来訪者数や訪問地での滞在時間が増加</b>した事例が確認されている。</li> <li><b>近畿圏外からの来訪者の約84%が近畿圏内の移動に満足</b>と回答する一方、<b>郊外部や地方部への移動などでは公共交通サービスの不便さを感じる来訪者</b>もみられ、交通手段は自動車やバスが中心となっている。なお、観光交通の整備に伴い、高速バスの運行本数増加など、鉄道以外の公共交通サービス水準向上の効果が確認されている。</li> </ul>
<p>広域交通結節点の利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通結節点では、路線バス・観光バス、タクシー、徒歩などが約4~6割を占め、鉄道だけでなく多様な交通手段への乗り換えが行われている。</li> <li>近畿圏外からの来訪者は新大阪駅や京都駅、大阪国際空港などを主に利用している。北海道・東北や北陸の居住者は半数以上が空港を利用している一方、その他の地域からは新大阪駅、あるいは京都駅利用が多い。</li> <li>空港は遠方からの来訪者の利用が約5割を占める。また、<b>空港利用者は新幹線利用者とは比べ近畿圏の広範囲に来訪</b>するなど、広域観光の拠点となっている。一方、<b>空港から観光資源へのアクセス性は、首都圏と比べて低い水準</b>に留まる。</li> </ul>
<p>来訪者の観光行動・交通特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢になるほど寺社仏閣をはじめとする宗教施設に立ち寄る割合が大きいなど、年齢によって目的とする施設の傾向が異なり、また、利用する交通手段についても年齢、地域によって傾向が異なっている。</li> <li>地域ごとの観光特性について、奈良県東部・南部や和歌山県東北部、あるいは京都府北部や滋賀県東北部などでは、文化施設や自然地などといった施設への立ち寄りが多く、また、来訪者に占める高齢者の割合が高くなっている。</li> </ul>

近畿圏内の豊富な観光資源を結ぶ観光圏の拡大

空港・新幹線駅から各地域へのアクセス強化

シニア層をはじめとした誰もが使いやすい交通サービスの充実

## IV. 次回調査に求められる視点

## IV 次回調査に求められる視点

今後も引き続き、近畿圏における望ましい総合都市交通体系を検討・構築していくためには、時代の要請に対応した調査体系とするための研究・検討を進めていくことが求められる。

なお、調査体系の見直しや拡充においては、既存統計調査データやビッグデータを有効に活用するとともに、調査手法の実現可能性を十分に検証することが求められる。

調査	次回調査に求められる視点	調査内容・手法(案)
物資流動調査	<p>都市圏における物流活動は、社会情勢や企業のニーズに合わせて変化している。例えば、新名神高速道路等の沿線地域で見られるように、高規格幹線道路の整備を踏まえた企業の立地(p.11参照)が進んでいる。</p> <p>近畿圏全体の視点に加えて、地域ごとに、各種<u>インフラ整備に関する課題や効果</u>を把握するためには、こうした<u>企業活動の変化やその背景にある要因を把握</u>することが重要となる。</p>	<p>従来の物資流動調査の調査体系に加えて、例えば、広域的な幹線道路の沿線地域や主要工業団地等を対象として、<u>第5回調査結果を踏まえて調査対象を抽出し(同一事業所や新規立地事業所)、物流量の変化やその要因、輸送実態の変化等をアンケート調査及びヒアリング調査</u>により把握することが考えられる。</p> <p>これにより、物流面からみたインフラのストック効果や企業がインフラに求めるニーズを具体的に把握することが可能となる。</p>
パーソン トリップ 補完調査	<p>政府では2020年に訪日外国人数4,000万人の目標を掲げており、国内観光旅行も含めて<u>近畿圏の観光市場の更なる拡大</u>を図るためには、<u>訪日外国人の周遊実態及び近畿圏内の観光交通に対するニーズ・問題点を把握</u>することが重要となる。</p>	<p>訪日外国人の観光実態については、民間事業者において開発・販売が進められている<u>ビッグデータを活用</u>することが考えられる。</p> <p>加えて、近畿圏内の観光交通に対するニーズ・問題点は、ヒアリング調査等との組み合わせにより把握することが考えられる。</p>

## V. 調査データの提供・活用

## V-1 調査データの提供・活用

### ○京阪神都市圏交通計画協議会ホームページについて

- 京阪神都市圏交通計画協議会ではホームページを開設し、これまでの協議会の取り組みや調査結果などを紹介しています。
- このホームページから各種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 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html>

### ○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、近畿地方整備局 企画部広域計画課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。

### 京阪神都市圏交通計画協議会 事務局構成団体 連絡先

#### 代表

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

滋賀県 土木交通部  
都市計画課  
TEL : 077-528-4182

京都府 建設交通部  
道路建設課  
TEL : 075-414-5332

大阪府 都市整備部  
交通道路室 道路整備課  
TEL : 06-6941-0351

兵庫県 県土整備部  
まちづくり局 都市計画課  
TEL : 078-341-7711

奈良県 県土マネジメント部 まち  
づくり推進局 地域デザイン推  
進課 都市計画室  
TEL : 0742-27-7520

和歌山県 県土整備部  
道路局 道路政策課  
TEL : 073-432-4111

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

大阪市 都市計画局  
計画部 交通政策課  
TEL : 06-6208-7843

堺市 建築都市局  
交通部 交通政策課  
TEL : 072-228-7756

神戸市 住宅都市局  
交通政策部 公共交通課  
TEL : 078-322-6648

西日本高速道路(株) 関西支  
社 総務企画部 企画調整課  
TEL : 06-6344-8888

阪神高速道路(株)  
計画部 調査課  
TEL : 06-6252-8121

(独)都市再生機構 西日本  
支社 都市再生業務部  
TEL : 06-6969-9134

## **(参考資料)**

# **物流及び観光交通に関する都市交通施策**

注) 本参考資料は、Ⅱ章及びⅢ章に示した「近畿圏の物流及び国内観光交通の取組の方向性」に対応すると考えられる都市交通施策の例を整理したものである。なお、都市交通施策(例)には、事業中及び計画・構想段階のものを含む。

## i 物流に関する都市交通施策

注)本参考資料は、Ⅱ章に示した「近畿圏の物流の取組の方向性」に対応すると考えられる都市交通施策の例を整理したものである。なお、都市交通施策(例)には、事業中及び計画・構想段階のものを含む。

# i-1 近畿圏の産業の競争力強化のための都市圏を跨ぐ・都市圏内を繋ぐ物流ネットワークの構築【物流】

- 近畿圏において道路整備が進む新名神高速道路、京奈和自動車道等の整備等により、広域流動の実現(物流圏の拡大)が進められている
  - 近畿圏は全国的な傾向と同じく事業所数が減少しているものの、道路ネットワーク整備による物流量の増加が確認されており、今後のさらなる活性化を図る必要がある。そのため、高規格幹線道路・地域高規格道路の整備によるミッシングリンクの解消や物流基盤の強化などにより、物流拠点の機能強化を図る。
- 近畿圏の高規格幹線道路・地域高規格道路等へのアクセス性の強化により、シームレスな物流の実現が進められている
  - 近畿圏の物資輸送において高規格幹線道路・地域高規格道路沿線での立地が進むなか、更なる効率的な物流を実現するために、これらの道路へのアクセス性強化を図る。

## 取組の方向性

近畿圏の産業競争力強化のための  
都市圏を跨ぐ・都市圏内を繋ぐ  
物流ネットワークの構築

## 施策による成果

広域流動の実現  
(物流圏の拡大)

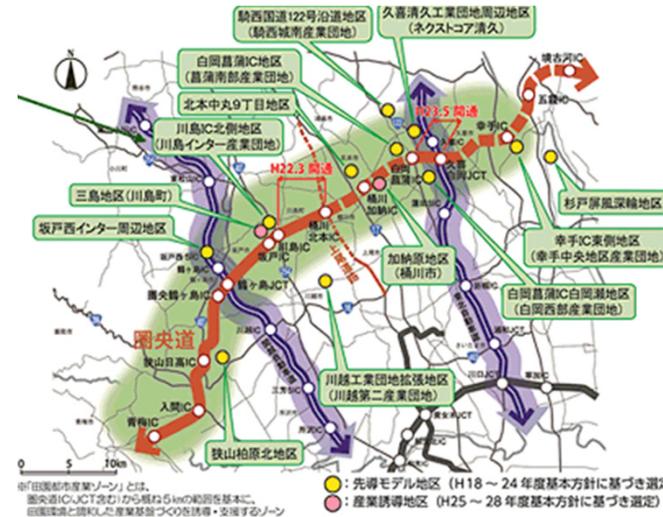
物資輸送における  
アクセス性の向上

都市交通施策	内容及び対象場所
高規格幹線道路・地域高規格道路のミッシングリンクの解消	高規格幹線道路の整備 【新名神高速道路、近畿自動車道紀勢線、中国横断自動車道姫路鳥取線、中部縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道、京奈和自動車道 等】
	地域高規格道路の整備 【大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、大和川線 等】
国際物流ターミナルの整備推進	港湾機能の強化(大水深岸壁の整備等)
高規格幹線道路・地域高規格道路ICや物流拠点(港湾)へのアクセス性の向上	スマートICの整備
	バイパス道路の整備
	アクセス道路の整備
	港湾へのアクセス道路等の整備

# i - 1 近畿圏の産業の競争力強化のための都市圏を跨ぐ・都市圏内を繋ぐ物流ネットワークの構築【物流】



図1 近畿圏における道路ネットワーク整備のイメージ



資料:国土交通省HP

図2 圏央道沿線における産業立地の促進(田園都市産業ゾーン選定地区)

### <新料金設定>



### <車両区分>



資料:阪神高速HP

図3 高速道路における新料金制度の導入(阪神高速道路)

### ■ 東部丘陵地長池地区からの所要時間短縮効果



資料:城陽スマートインターチェンジ(仮称)実施計画書(概要)(平成29年7月 城陽市)

図4 スマートICの整備により期待される効果((仮称)城陽スマートIC)

## 【期待される効果】

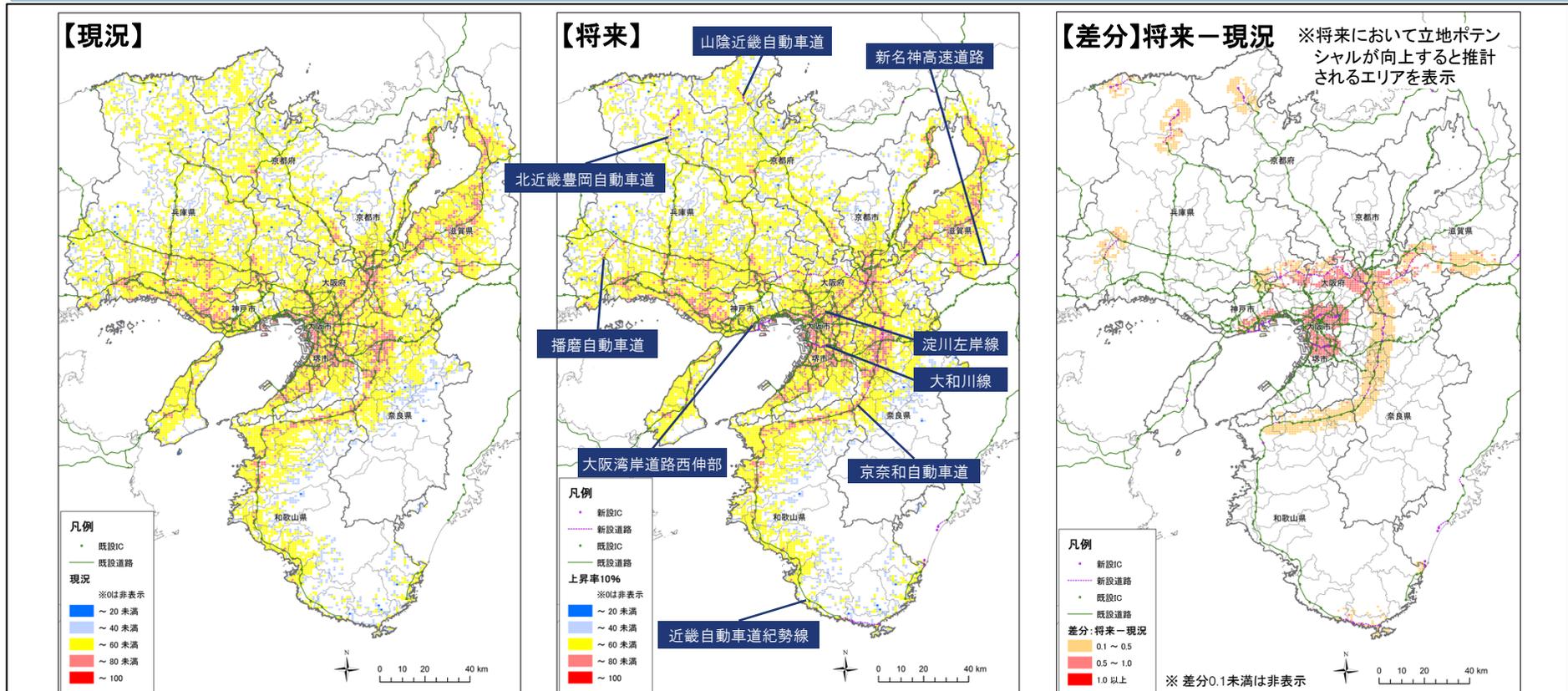
- 近畿圏における高規格幹線道路・地域高規格道路のミッシングリンクの解消により、物流ネットワークが拡大し、産業活動の圏域が拡大する。基幹ネットワークの強化や臨海部へのアクセスの強化により、物流網の充実が期待できる。

# i - 1 近畿圏の産業の競争力強化のための都市圏を跨ぐ・都市圏内を繋ぐ物流ネットワークの構築【物流】

## 【効果分析の一例】高規格幹線道路・地域高規格道路の整備による周辺立地ポテンシャル(立地のしやすさ)の向上

- 新名神高速道路、京奈和自動車道、山陰近畿自動車道、近畿自動車道紀勢線、淀川左岸線等の高規格幹線道路・地域高規格道路の整備が進むことで、近畿圏の物流圏が拡大するとともに、産業の競争力強化が図られることが期待できる。
- 上記道路の整備効果の一例として、立地場所選択モデル※を用いた分析を行った結果、各道路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た。

※立地場所選択モデル:第5回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、物流関連事業所(保管、積み替え、荷さばき、流通加工を有する事業所)が立地しやすい場所を3次メッシュ(約1km四方)別に推計するモデル



【分析条件】道路ネットワーク:(現況)2015年10月調査時点のもの(将来)2015年10月調査以降に整備されたもの、事業中及び道路線形・インターチェンジの位置が公表されている計画のものを含む  
 モデル推計に用いた説明変数:人口密度、就業人口、高規格幹線道路・地域高規格道路インターチェンジまでの距離、製造品出荷額等、用途地域(工業系)、道路密度  
 モデルの現況再現:モデルでの推計結果が、第5回近畿圏物資流動調査で得られた回答事業所の立地情報と適合しているかを検定  
 将来値の仮定:事業中・計画中の高規格幹線道路・地域高規格道路が整備され、就業人口、製造品出荷額等、用途地域(工業系)の面積、道路密度がそれぞれ10%プラス側に拡大した場合について感度分析を実施。なお、効果が及ぶエリアは高規格幹線道路・地域高規格道路インターチェンジ及び路線から沿線5km圏内と設定

図1 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

## i - 2 近畿圏の活力向上のための物流施設の適正な立地の促進・誘導【物流】

- 近畿圏において道路整備が進む新名神高速道路、京奈和自動車道等の周辺地域での立地において、立地誘導・支援やアクセス性を向上することにより、近畿圏における産業の活性化が進められている
  - 新名神高速道路や第二京阪道路の整備により周辺地域に事業所が立地し、産業活動が活発化(物流量の増大)している。
  - こうした背景を踏まえ、更なる産業活性化のため、立地支援やアクセス道路の整備等により、今後整備される高規格幹線道路・地域高規格道路周辺地域や産業団地等への立地誘導・支援を図る。
- 近畿圏の高規格幹線道路および国際戦略港湾周辺地域において、産業基盤整備の促進により、既存用地を含めた効果的な土地利用、物流機能の効率化・高度化が進められている
  - シームレスな物流のためには高規格幹線道路・地域高規格道路のICや臨海部周辺において物流拠点が立地されていることが望ましい。
  - 加えて、近年の物流形態の変化を踏まえつつ、産業立地に向けた基盤の整備、企業誘致等により物流機能の効率化・高度化を図る。

### 取組の方向性

### 施策による成果

### 都市交通施策

### 内容及び対象場所

近畿圏の活力向上のための  
物流施設の適正な立地の  
促進・誘導

近畿圏における  
産業の活性化

高規格幹線道路・地域高規格  
道路周辺地域、臨海部、既存  
工業団地等への立地誘導・支  
援

税制の優遇措置による支援  
補助金、助成金、奨励金による支援  
融資制度による支援

臨海部における成長企業や物流企業の集積に向け  
た誘致活動

【大阪港】

工業団地等へのアクセス性の  
向上

工業団地へのアクセス道路およびスマートICの  
整備

効果的な土地利用、  
物流機能の効率化・  
高度化

産業基盤整備の促進

高規格幹線道路・地域高規格道路のIC周辺におけ  
る産業基盤の整備

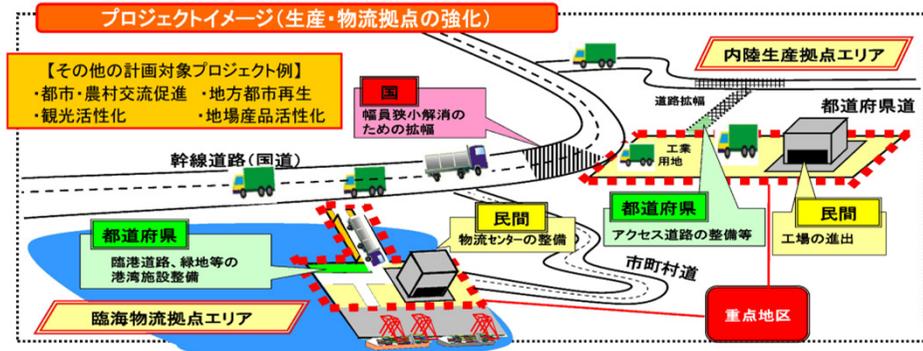
臨海部における土地利用促進のための産業基盤整  
備と環境改善

【大阪港】

## i - 2 近畿圏の活力向上のための物流施設の適正な立地の促進・誘導【物流】



図1 近畿圏における産業立地の促進のイメージ



資料:国土交通省HP

図2 広域的地域活性化のための基盤整備のイメージ



資料:国土交通省HP

図3 地域高規格道路周辺における企業立地促進(京奈和自動車道の例)

### 【期待される効果】

- 高規格幹線道路周辺地域への立地が進むことにより、産業が集積し、物流の効率化・高度化が図られ、産業の活性化が期待できる。また、物流活動は単独事業ではなく、関連する産業が集積することによる相乗効果も含めて、更なる産業活性化が期待できる。

### i - 3 持続可能で信頼性の高い物流のための貨物車走行のマネジメント【物流】

- 都心部における道路ネットワークの整備により、物流の円滑化が進められている
  - 港湾にアクセスする高速道路等において混雑や所要時間のばらつきが発生しており、貨物車の時間信頼性の低下や一般交通への影響が懸念されることから、道路ネットワークの構築等による物流の円滑化を図る。
- 長距離輸送での輸送モードの転換、都心部における物流効率化により、輸送モードの賢い選択による環境負荷の低減、物流効率化による労働力不足への対応が進められている
  - 環境にやさしい物流の実現や事業所における労働力不足への対応の観点から、内航フィーダー等を含めた船舶へのモーダルシフトや鉄道へのモーダルシフトを戦略的に推進・支援する。
  - 消費者ニーズの高まりと小口化が進展する一方で、輸送業におけるドライバー不足が課題となっていることから、特に都心部において共同輸配送等の導入を促進し、物流の効率化を図る。

#### 取組の方向性

#### 施策による成果

#### 都市交通施策

#### 内容及び対象場所

持続可能で信頼性の高い物流のための貨物車走行のマネジメント

都市高速の有効利用  
一般道路の混雑解消

都心部における貨物車交通の適正化

都心部迂回道路の整備推進

環境ロードプライシング

適正な輸送モード選択による環境負荷低減

環境にやさしい輸送モードへの転換

船舶へのモーダルシフト(内航フィーダーの活用等)

鉄道へのモーダルシフト

物流効率化による労働力不足への対応

都市内物流における物流効率化

共同輸配送・導入支援

【都心部 等】

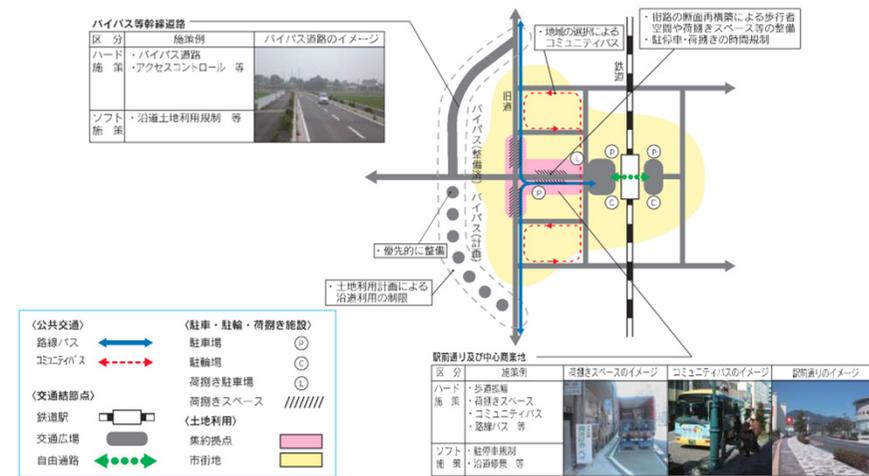
次世代の物流の構築に向けた支援

無人自動運転での長距離トラック輸送・地域内配送などの実現に向けた開発支援

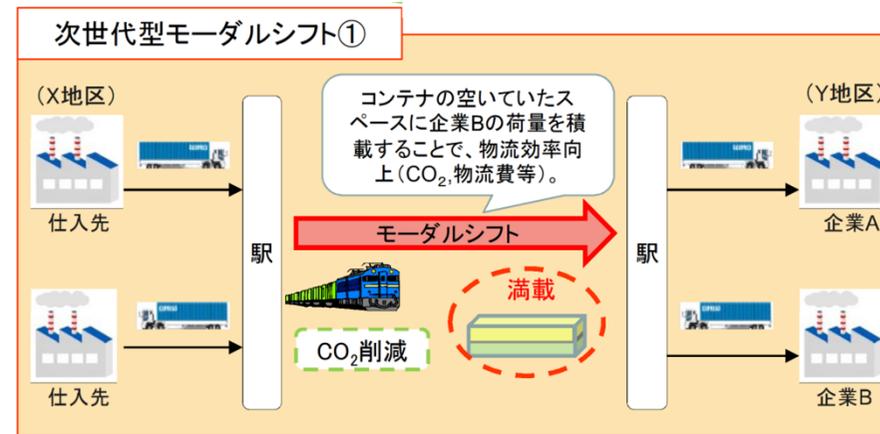
# i - 3 持続可能で信頼性の高い物流のための貨物車走行のマネジメント【物流】



図1 近畿圏における貨物車走行マネジメントに向けた整備等のイメージ



資料:国土交通省 都市・地域整備局「集約型都市構造の実現に向けて」  
図2 都心部迂回道路の整備イメージ



資料:国土交通省HP  
図3 モーダルシフト推進事業(次世代モーダルシフト例)

## 【期待される効果】

- 大型貨物車交通の都心部への流入抑制や輸送モードを港湾や鉄道に転換することで環境負荷の低減、またドライバー不足への対応(労働時間の軽減)が期待できる。

## i - 4 大規模災害時における物流活動継続のための防災機能の強化【物流】

- 近畿圏の高規格幹線道路・地域高規格道路周辺地域や臨海部において、災害に強い物流拠点・ネットワークの構築・物流施設の機能更新を行うことで、大規模災害時の緊急物資等の輸送機能の確保が進められている
  - 近畿圏においては防災への対応が進められているものの、南海トラフ巨大地震等が逼迫する中、今後さらなる対応が求められることから、物流拠点としての港湾の機能強化や緊急物資輸送にかかる道路ネットワークの整備推進を図る。
- 災害リスクが高い地域において事業所立地面・道路ネットワーク面のリダンダンシー確保により、大規模災害時の産業活動の継続が進められている
  - 南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には特に臨海部において物流活動が停止する可能性があることから、内陸部におけるリダンダンシーを確保(道路及び物流施設)することで、近畿圏における産業活動の継続を図る。

### 取組の方向性

### 施策による成果

### 都市交通施策

### 内容及び対象場所

大規模災害時における物流活動  
継続のための防災機能の強化

大規模災害時の緊急  
物資等の輸送機能の  
確保

災害に強い道路ネットワー  
クの構築

高規格幹線道路・地域高規格道路整備の推進

緊急輸送道路の耐震化の推進

災害に強い物流拠点や施設  
の整備

物流拠点の耐震化(耐震強化岸壁の整備、防災拠  
点の整備・機能強化)

物流施設の建替え支援

大規模災害時の産業  
活動の継続

災害時のリダンダンシー確保

災害時のリダンダンシー機能としての道路整備

リスク分散を含めた災害リスクが低い内陸部等への  
立地支援

BCP(事業継続計画)導入への支援

# i - 4 大規模災害時における物流活動継続のための防災機能の強化【物流】

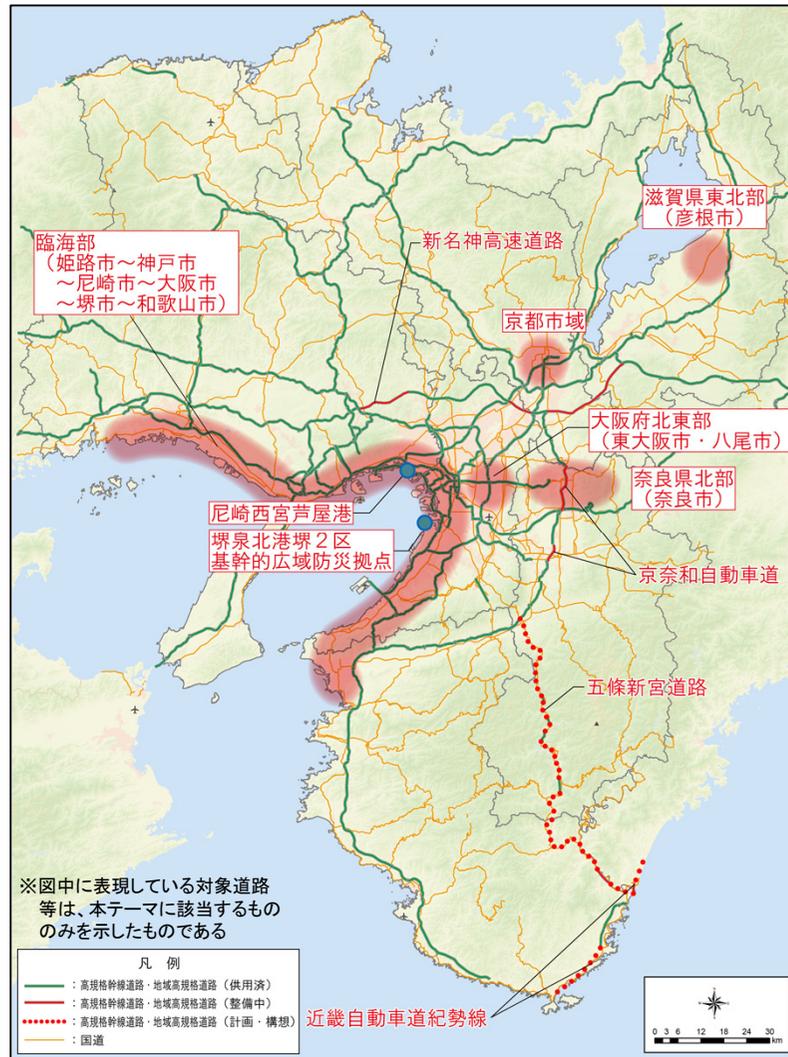
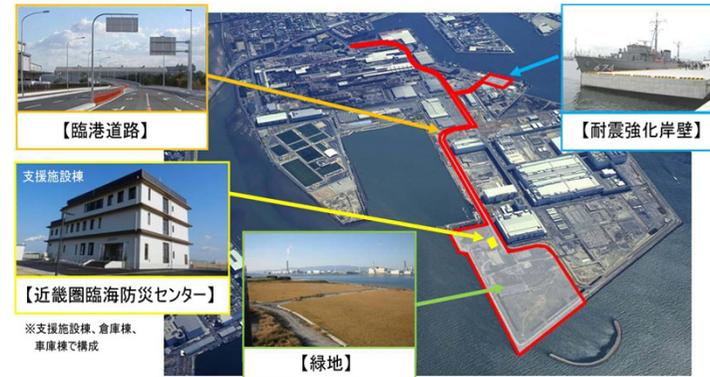


図1 近畿圏における大規模災害に対応した整備等のイメージ



資料: 国土交通省HP

図2 機能強化が求められる堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点



紀伊半島アンカールート

紀伊半島アンカールートは、京奈和自動車道と国道168号(五條新宮道路)、169号及び近畿自動車道紀勢線から構成され、各路線を結びとアンカー(船の碇)のような形をしていることから、このように呼んでいます。

紀伊半島全体のリダンダンシーを確保し、南海トラフ地震等の広域的な大規模災害への対応を高める極めて重要な幹線ネットワークです。

資料: 国土交通省近畿地方整備局

奈良国道事務所「五條新宮道路」パンフレット

図3 紀伊半島におけるリダンダンシー機能確保のイメージ(再掲)

## 【期待される効果】

- 物流拠点や道路ネットワークの整備により、逼迫する大規模災害時に対して、緊急物資等の輸送が可能となる。
- 加えて災害リスクが低い場所での立地により近畿圏内の産業活動の継続・近畿圏外の地域への支援等が期待できる。

## ii 観光交通に関する都市交通施策

注)本参考資料は、Ⅲ章に示した「近畿圏の国内観光交通の取組の方向性」に対応すると考えられる都市交通施策の例を整理したものである。なお、都市交通施策(例)には、事業中及び計画・構想段階のものを含む。

## ii-1 近畿圏内の豊富な観光資源を結ぶ観光圏の拡大【観光】

- 多様な観光資源を有する但馬、丹後・中丹方面や世界遺産である紀伊山地の霊場と参詣道等を有する和歌山・奈良南部方面をはじめ、各地に立地する豊富な観光資源を最大限活かせるよう、大阪市・京都市からのアクセス時間の短縮が進められている
  - 近畿圏への来訪者(広域交通結節点利用者)において、鉄道だけでなく路線バス・観光バス、タクシーなど多様な交通手段の利用がみられるなか、鉄道面から既存鉄道施設の機能向上を図るとともに、道路面からもあわせて高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを構築し、アクセス時間の短縮を図る。
- 近畿圏内の公共交通サービスの不便さを解消し、シームレスな移動を実現することで、来訪者の心理的な距離の短縮が進められている
  - 地方部や郊外部への移動では“運行本数が少ない”、“所要時間が長い”、“乗り換えに時間がかかる”など、公共交通利用に不便さを感じている来訪者もみられ、乗り継ぎ利便性の向上や既存鉄道施設の機能向上により、公共交通サービスの不便さの解消を図る。

### 取組の方向性

### 施策による成果

### 都市交通施策

### 内容及び対象場所

近畿圏の豊富な観光資源  
を結ぶ観光圏の拡大

近畿圏各地へのアクセス時間の短縮

既存鉄道施設の機能向上

JR山陰本線の複線化・高速化等  
【但馬、丹後・中丹方面】

JR奈良線の複線化・高速化等  
【奈良方面】

JR琵琶湖線の複々線化・高速化等  
【滋賀方面】

高規格幹線道路・地域高規格道路等のネットワーク構築

高規格幹線道路・地域高規格道路の整備等  
【但馬、丹後・中丹方面】、【滋賀方面】、  
【奈良・和歌山方面】

近畿圏内の公共交通でのシームレスな移動の確保

乗り継ぎ利便性の向上

鉄道駅間、鉄道ーバス間の乗り継ぎに係わる案内サインの充実、バスターミナルの整備等  
【各交通結節施設】

直通運転の実施等  
【奈良・和歌山方面】

既存鉄道施設の機能向上(再掲)

JR山陰本線、奈良線の複線化・運行本数の増大等  
【但馬、丹後・中丹、奈良方面】

# ii-1 近畿圏内の豊富な観光資源を結ぶ観光圏の拡大【観光】

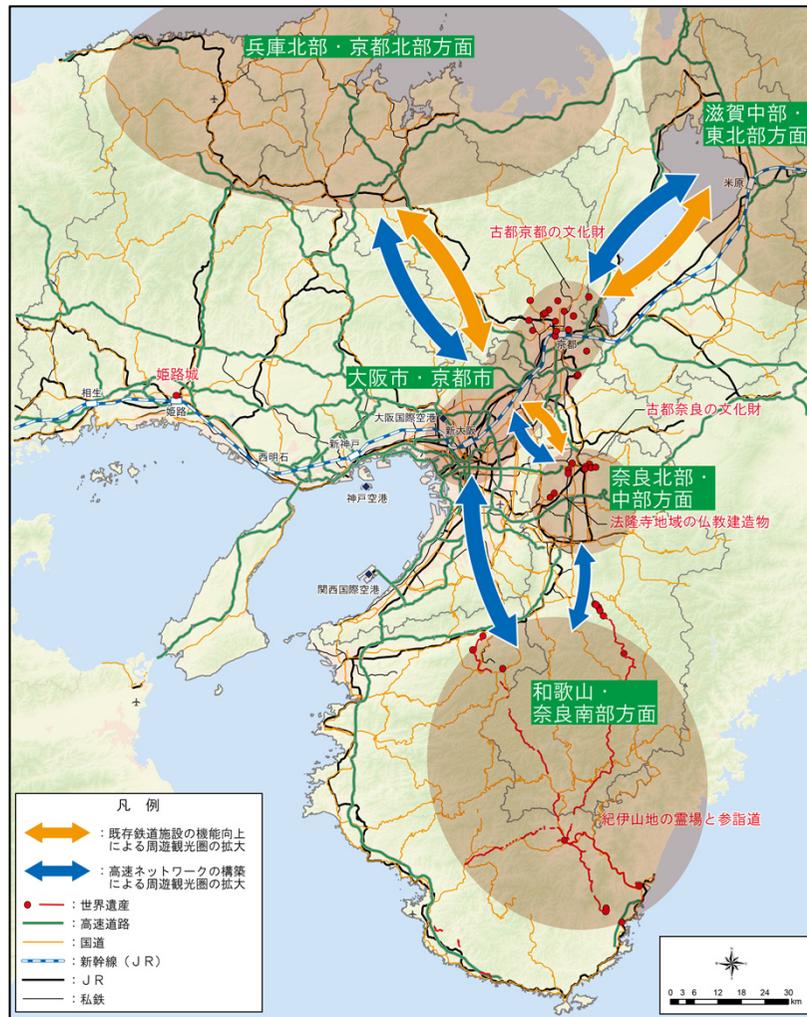
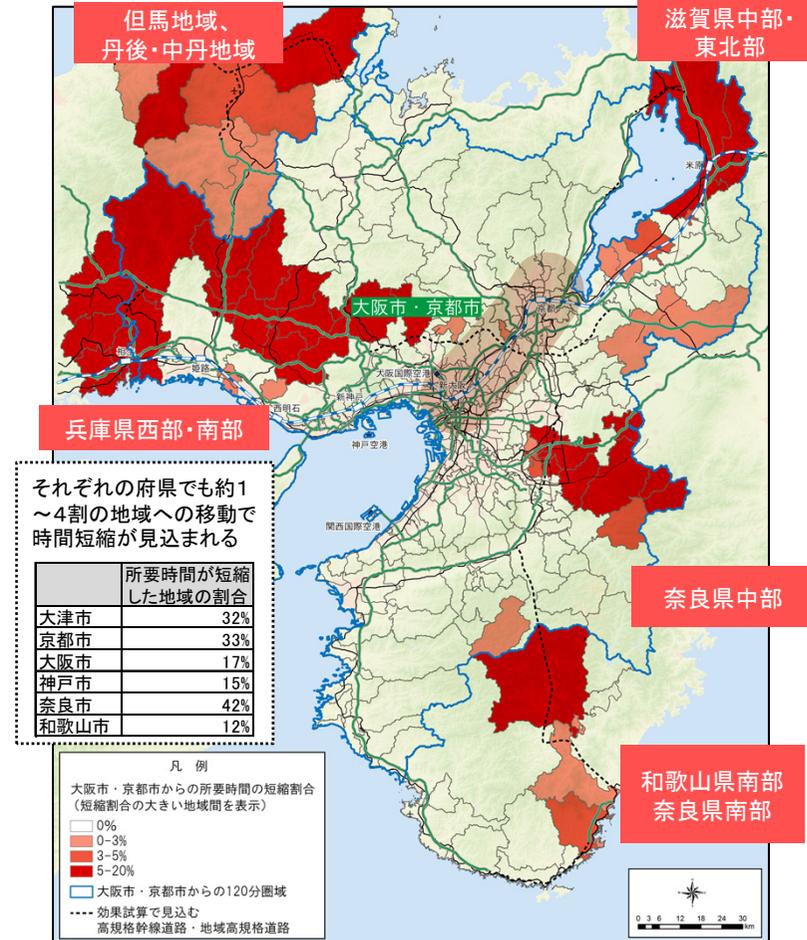


図1 近畿圏の豊富な観光資源を結ぶ周遊観光圏の拡大イメージ



出典: 全国総合交通分析システム (NITAS) ver. 2.4  
※各市・区役所、町村役場までの所要時間を集計

図2 大阪市もしくは京都市と近畿圏各地へのアクセス時間の短縮に係る施策実施時の効果試算

※施策実施時:P53の「既存鉄道施設の機能向上及び高規格幹線道路・地域高規格道路等のネットワーク構築」に示す各種施策と概ね20年後までに供用が見込まれる高規格幹線道路を設定

## 【期待される効果】

- 近畿圏各地へのアクセス時間の短縮及び公共交通サービスの利便性をより向上させることで、来訪者が集中する大阪市・京都市から各地への時間的・心理的な距離が短縮できる。このことにより、各地への来訪者の観光行動の拡大あるいは観光地での滞在時間の増大といった効果が期待される。

## ii-2 空港・新幹線駅から各地域へのアクセス強化【観光】

- 関西国際空港、大阪国際空港から大阪市・京都市への移動において60分以上を要するなか、広域的な集客の拠点である空港の利便性向上に向け、そのアクセス時間の短縮が進められている
  - 関西国際空港、大阪国際空港から大阪市・京都市へシームレスに移動できる鉄道ネットワークを構築するとともに、あわせて空港バスの利便性向上（速達性の向上、新たな空港バス路線の整備）を図ることで、空港からのアクセス時間の短縮を図る。
  - また、神戸空港のコンセッションの準備が進められているなか、3空港の連携がより強化されると、関西全体の航空輸送需要の拡大や関西経済全体の発展に大きく貢献することが期待される。
- 新幹線駅から周辺の観光資源へのアクセスを強化するため、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備により、今まで以上に結節点としての役割が高まる新大阪駅等においては、近畿圏の玄関口として機能の高度化が進められている

### 取組の方向性

### 施策による成果

### 都市交通施策

### 内容及び対象場所

各地域へのアクセス強化  
空港・新幹線駅から

空港・新幹線駅から  
近畿圏の各地域への  
アクセス時間の短縮

鉄道ネットワークの構築

なにわ筋線の整備等  
【関西国際空港から大阪市・京都市方面】  
伊丹空港連絡線の整備等  
【大阪国際空港から大阪市方面】  
おおさか東線の整備及び直通列車の運行等  
【新大阪駅から奈良方面】  
臨海部へのアクセス鉄道の整備  
【各空港・新幹線駅から大阪臨海部方面】

高速道路ネットワークの構築  
(空港バスの速達性向上)

空港と各地域を結ぶ高規格幹線道路・地域高規格道路の整備等  
【大阪国際空港から京都市方面】  
【関西国際空港から大阪市方面】

空港バスの充実

世界遺産(紀伊山地の霊場と参詣道等)への空港バスの整備・充実等  
【関西国際空港から和歌山・奈良南部方面】

新幹線駅の結節機能  
の強化

乗り継ぎ利便性の向上

案内サインの充実、歩行環境の改善、駅前広場の再整備等  
【各新幹線駅】

近畿圏の玄関口としての拠点化

新大阪駅等の駅周辺の機能高度化等  
【新大阪駅等】

## ii-2 空港・新幹線駅から各地域へのアクセス強化【観光】

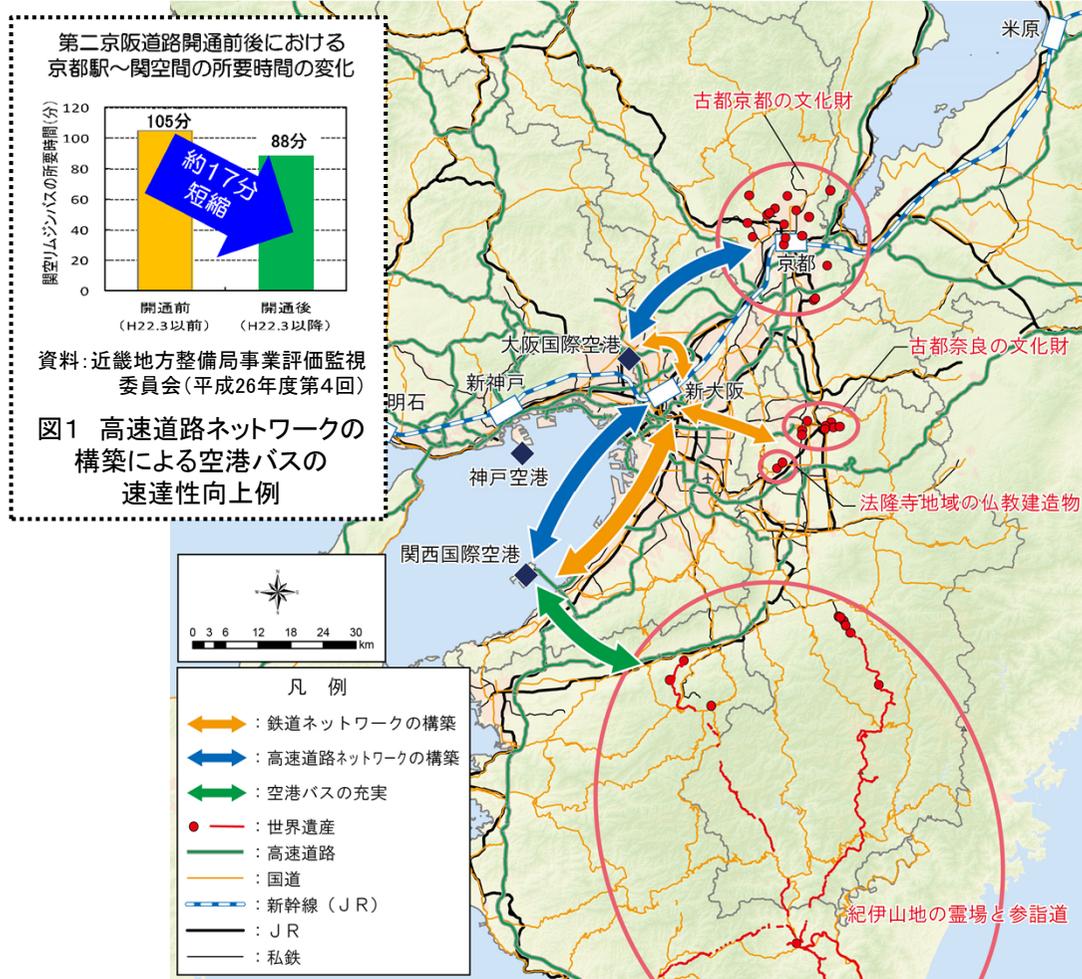


図2 空港・新幹線駅から各地域へのアクセス強化のイメージ



資料: 姫路市「姫路駅南駅前広場の再整備について」  
図3 乗り継ぎ利便性の向上のイメージ

### 【期待される効果】

- 空港から各地域へのアクセス時間の短縮及び新幹線駅の交通結節機能の強化を実現することにより、その周辺地域への更なる周遊の誘発が期待される。
- また、リニア中央新幹線や北陸新幹線の終着駅となる新大阪駅をはじめとする広域交通結節点においては、駅及び駅周辺等の機能高度化を図ることで、近畿圏の玄関口としての更なるポテンシャル向上と来訪者の増加が期待される。

## ii-3 シニア層をはじめとした誰もが使いやすい交通サービスの充実【観光】

- 少子高齢化が進むなか、今後の観光市場におけるターゲットのひとつとなりうるシニア層について、その訪問地や交通手段の選択志向を踏まえ、国内旅行のニーズとして高い自然資源や歴史・人文資源を快適に周遊できるよう、観光地を周遊する観光バスの充実が進められている
- 2025年国際博覧会やIR等の近畿圏の観光市場拡大の起爆剤となりうるイベントの誘致が進められているなか、今後も増加が見込まれる訪日外国人を含め、誰もが近畿圏を快適に周遊できるよう、ユニバーサルデザインによる交通環境の確保が進められている
  - 段差解消や多機能トイレの整備などの交通結節施設面における取組や、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等の普及などの交通手段面における取組、案内サインの多言語化などの案内誘導面における取組等、総合的な観点から圏域全体としてユニバーサルデザインの推進を図る。

### 取組の方向性

### 施策による成果

### 都市交通施策

### 内容及び対象場所

シニア層をはじめとした  
誰もが使いやすい交通  
サービスの充実

誰もが利用しやすい  
ユニバーサルデザイン  
の交通環境の確保

シニア層の快適な  
周遊の支援

鉄道駅等の交通結節施設に  
おけるユニバーサルデザイン  
の推進

交通手段におけるユニバーサル  
デザインの推進

案内表示におけるユニバーサル  
デザインの推進

周遊観光バスの充実

シニア層の近畿圏内の周遊を  
支援する交通機関の整備

段差の解消、誘導ブロックの敷設等  
【各交通結節施設】

多機能トイレの整備等  
【各交通結節施設】

ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等  
の普及支援等  
【広域交通結節点、観光地等】

案内サインの統一、多言語化等  
【各交通結節施設】

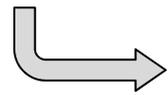
周遊観光バスの充実・拡大等  
【近畿圏内全域】

シニア層の近畿圏内の周遊を支援する観光バスの  
充実等  
【奈良県中南部、和歌山県東北部、兵庫県北部、京都府北部等】

## ii-3 シニア層をはじめとした誰もが使いやすい交通サービスの充実【観光】



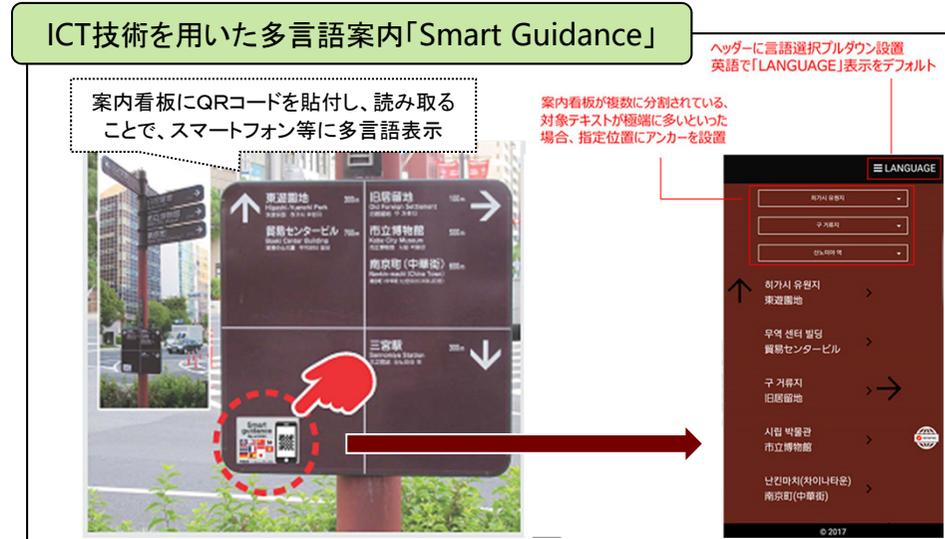
写真の出典：日産自動車ホームページ、パンフレット等。  
車いす横乗りタイプのイメージ図は(財)日本自動車研究所作成資料。



国土交通省ではユニバーサルデザインタクシーの導入支援を実施

資料：国土交通省自動車局「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発 報告書」

図1 ユニバーサルデザインタクシーのイメージ



資料：国土交通省近畿地方整備局HP「ICT技術を用いた多言語案内Smart guidance」  
図2 案内サインの多言語化のイメージ



資料：(左図)大阪府観光局、(右図)JR JAPAN RAILWAYS GROUP HP  
図3 周遊観光パスのイメージ

### 【期待される効果】

- 誰もが利用しやすい交通環境の確保及びシニア層の快適な周遊を支援する交通体系を実現することにより、性別や年齢など、様々な属性の来訪者に対し、周遊行動の拡大や満足度の向上などが期待される。