



国土交通省近畿地方整備局

Kinki Regional Development Bureau

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

近畿地方整備局	配布日時	平成30年 3月30日(金) 14時00分
---------	------	--------------------------

資料配布

件名	<b>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について</b> ~ 第5回近畿圏物資流動調査、平成28年度広域交通結節点利用者調査結果より ~
----	---

概要	<p>京阪神都市圏交通計画協議会では、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するため、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（訪日外国人は対象外）を実施し、そのデータを元に『<u>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</u>』としてとりまとめました。</p> <p><b>調査結果概況</b></p> <p><b>【物流】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 都市圏内の物流量は約848千トン/日、10年前の約1.1倍</li> <li>➤ 高規格幹線道路の沿線地域で物流量が増加 例) 10年前と比べ、茨木市では約16千トン/日、亀岡市では約19千トン/日、大和郡山市では約20千トン/日の増加</li> </ul> <p><b>【観光】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 訪問施設間の所要時間帯別での移動量（観光客）は、120分未満が全体の75%</li> </ul> <p>詳細については、以下のホームページよりご覧いただけます。  <b>【京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ】</b>  <a href="http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html">http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html</a></p>
----	---

取扱い	_____
-----	-------

配布場所	近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、滋賀県政記者クラブ、京都府政記者クラブ、大阪府政記者会、兵庫県政記者クラブ、神戸民間放送記者クラブ、奈良県政・経済記者クラブ、和歌山県政記者クラブ、京都市政記者クラブ、大阪市政記者クラブ、堺市政記者クラブ、神戸市政記者クラブ
------	---

問合せ先	京阪神都市圏交通計画協議会 事務局 近畿地方整備局 企画部 広域計画課 課長 <small>とみなが</small> 富永 <small>やすひろ</small> 安弘 課長補佐 <small>まつむら</small> 松村 <small>こうすけ</small> 光祐 TEL : 06-6942-1141 (代表) TEL : 06-6942-4090 (夜間)
------	--

# 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について 【概況版】

～ 第 5 回近畿圏物資流動調査、平成 2 8 年度広域交通結節点利用者調査結果より～

京阪神都市圏交通計画協議会では、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するため、平成 2 7 年度に物資流動調査、平成 2 8 年度に広域交通結節点利用者調査（訪日外国人は対象外）を実施し、そのデータを元に『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』としてとりまとめました。

## 調査結果概況

### 【物 流】

- ・都市圏内の物流量は約 848 千トン/日で、10 年前の約 1.1 倍（平成 1 7 年第 4 回京阪神都市圏物資流動調査と比較）、増加量としては約 70 千トン/日（20 フィートコンテナ換算で約 3,000 個相当）となっている。
- ・10 年前からの変化を地域別にみると、新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道などの高規格幹線道路の沿線地域で物流量が増加しており、例えば、茨木市では約 16 千トン/日、亀岡市では約 19 千トン/日、大和郡山市では約 20 千トン/日の増加となっている。

### 【観 光】

- ・観光行動に関する訪問施設間の移動時間については、移動時間 90 分未満のものが観光行動全体の約 41%、90 分以上 120 分未満で全体の約 34% であるのに対し、120 分以上 150 分未満では約 13% と大幅に減少する。このことから、地域間の移動時間を短縮することで移動量（観光客）の増加が期待できる。

望ましい総合都市交通体系の実現に向けた取組の方向性  
調査結果より、以下の取組の方向性が導き出され、事業中及び計画構想段階の施策との整合が確認されました。（詳細・参考資料参照）

#### 物流

- ・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
- ・大規模災害時における物流継続のための防災機能の強化

#### 観光

- ・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

## 今後の展開

これら望ましい総合都市交通体系の実現に向けた取組の方向性については、調査結果『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について』にとりまとめており、京阪神都市圏交通計画協議会ホームページよりご覧いただけます。今後、関係部局等と連携を図りながら、取り組みの方向性に基づき、施策の推進に取り組んでまいります。

### 【京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ】

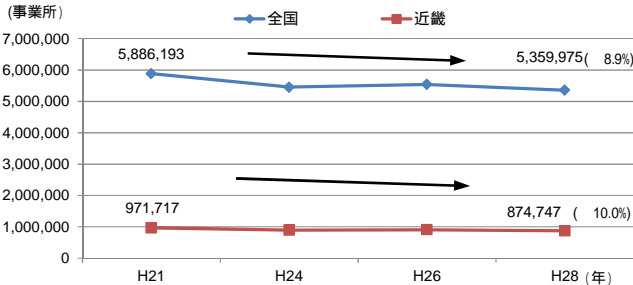
<http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html>

# 1 第5回近畿圏物資流動調査の結果（概況）

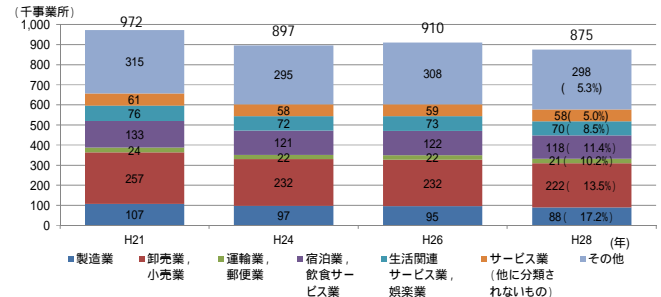
## (1) 近畿圏の物流をとりまく動向の変化

- 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ます。また、事業所数の推移を業種別にみると、卸売業・小売業の減少数が約3.5万事業所（減少率13.5%）と最も多く、次いで製造業が約1.9万事業所の減少（減少率17.2%）となっています。

### <事業所数の推移>



### <近畿圏の業種別事業所数の推移>



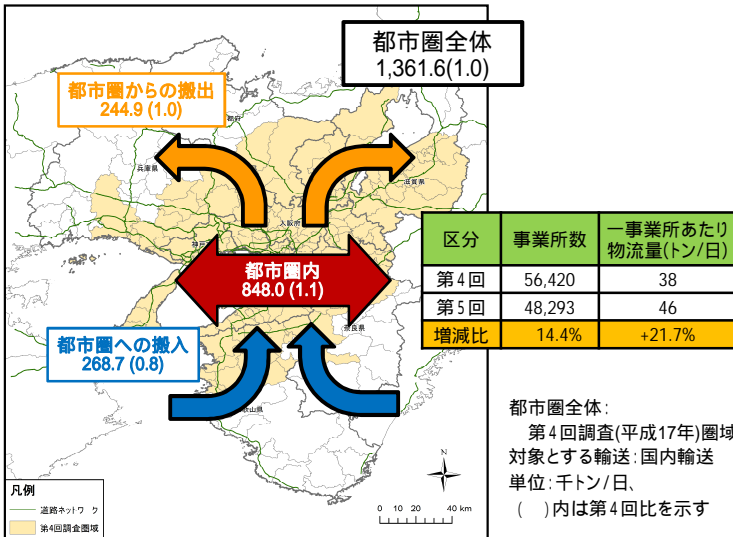
( )内は平成21年比増減率、平成18年以前は調査基準が異なるため、調査基準が同じで最も古い平成21年以降のデータのみ掲載

資料：経済センサス

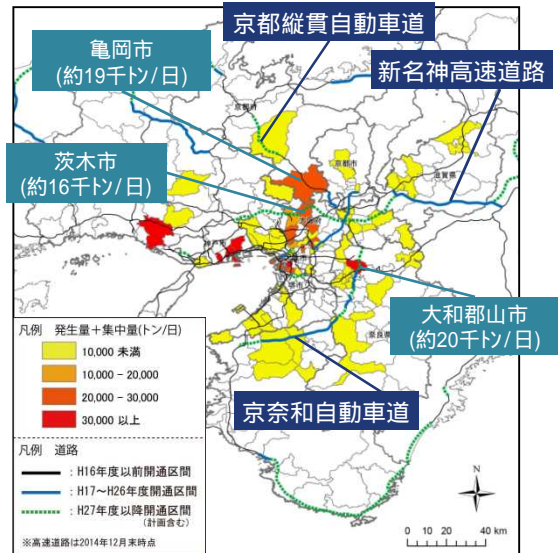
## (2) 近畿圏における物流の実態

- 近畿圏の事業所数は減少しているものの、物流量は第4回調査と比較して、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ます。この内訳として、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）で比較すると、事業所数は約14%減少しているものの、一事業所あたりの物流量は約22%増加しています。
- 近畿圏の物流量を市区町村別にみると、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ます（新名神高速道路・京都縦貫自動車道沿線地域で約1.2倍、京奈和自動車道沿線地域で約1.3倍）。加えて、事業所のニーズからも物流における高速道路ネットワーク整備の重要性がうかがえます。

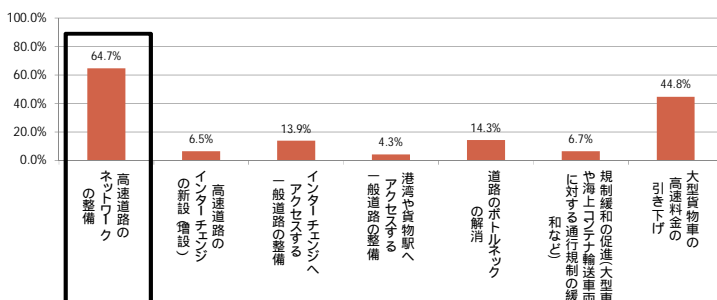
### <近畿圏の物流量の変化>



### <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>



### <道路施策に関するニーズ>



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

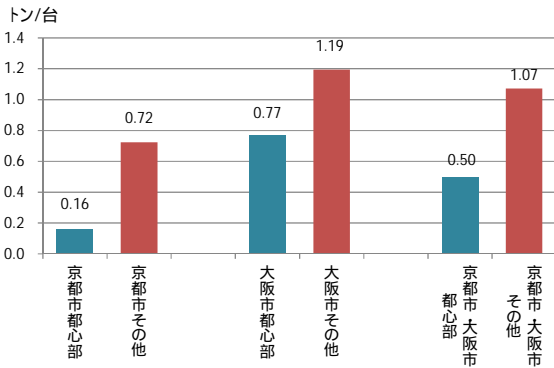
資料：第4回京阪神都市圏物資流動調査(平成17年) 第5回近畿圏物資流動調査(平成27年)

# 1 第5回近畿圏物資流動調査の結果（概況）

## (3) 近畿圏の都心部でみられる物流の実態

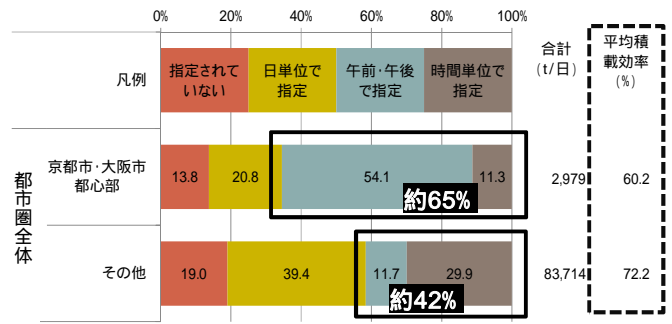
・近畿圏での貨物車1台当たりの重量をみると、京都市・大阪市の都心部において0.50トン/台、その他の地区で1.07トン/台となっており、小口輸送の傾向がみられます。また、時間指定条件の割合（重量ベース）をみると、大阪市・京都市の都心部では約65%、その他の地域では約42%となっています。なお、大阪市・京都市の都心部の平均積載効率は約60%となっており、その他の地域と比較して低くなっていることが確認できます。

<地区別貨物車1台あたりの重量>



資料：第5回近畿圏物資流動調査（平成27年）

<地区別到着日時指定分類別の積載重量>



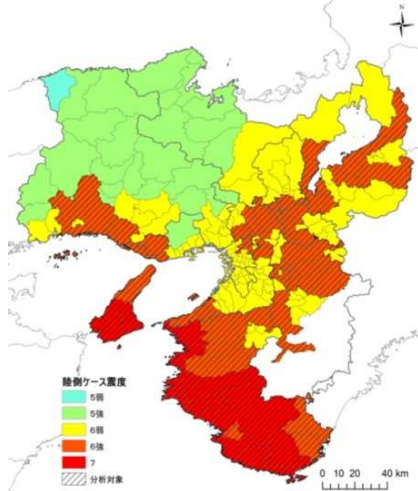
京都市都心部：中京区及び下京区、大阪市都心部：北区及び中央区

資料：第5回近畿圏物資流動調査（平成27年）

## (4) 大規模災害時における近畿圏の物流への影響

・南海トラフ巨大地震の被害想定において、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%）、県内の物流量のほとんどに影響を及ぼします。また、大阪府や兵庫県は被災市区町村数は約22%～約32%であるものの、被災物流量としては近畿圏の約67.6%を占めています。

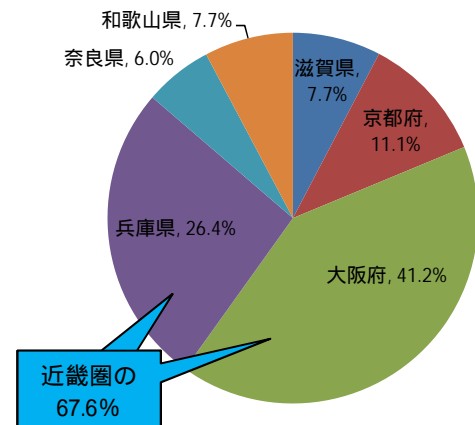
<南海トラフ巨大地震（陸側ケース）の市区町村別最大震度（近畿圏）>



陸側ケース：中央防災会議による東海地震、東南海・南海地震の検討結果を参考に設定した基本ケースの強震動生成域を、可能性のある範囲で最も陸域側（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：内閣府HP掲載の市区町村別震度分布より作成

<近畿圏の物流量に対する被災エリアの物流量の割合>



資料：第5回近畿圏物資流動調査（平成27年）

<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

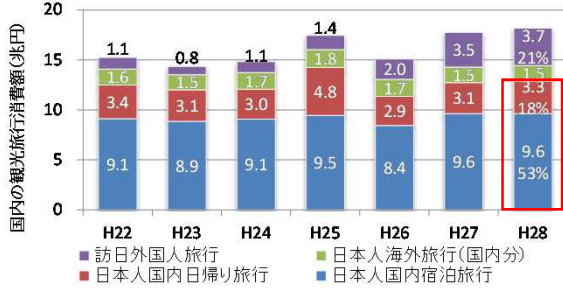
資料：第5回近畿圏物資流動調査（平成27年）

## 2 平成28年度広域交通結節点利用者調査の結果（概況）

### (1) 近畿圏の国内観光旅行

- ・ここ数年、訪日外国人旅行の消費額が急増していますが、日本人の国内観光旅行の消費額は全体の約71%を占めています。このうち近畿圏を主目的地とする日本人の観光旅行消費額は、現時点でも約2兆円となっておりますが、観光資源数の割合と比べると、観光消費の更なる拡大が望めます。

<国内観光旅行の消費額>



観光庁「旅行・観光消費動向調査」、「訪日外国人消費動向調査」から作成

<日本人の国内観光旅行消費額と観光資源数の地域比較>

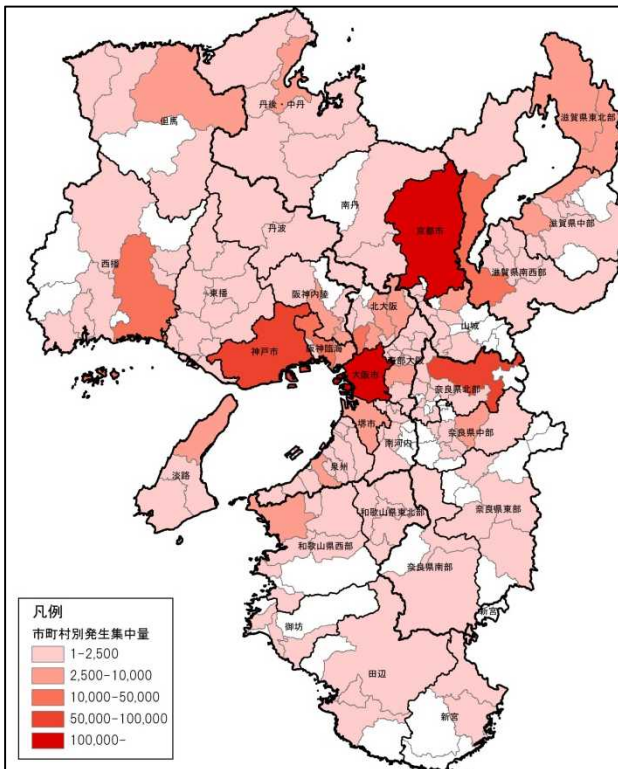


観光庁「旅行・観光消費動向調査」、日本交通公社「観光資源台帳(H26)」から作成

### (2) 近畿圏外からの来訪者の訪問地分布

- ・近畿圏外からの来訪者の6割以上が京都市あるいは大阪市に訪れています。
- ・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くなっています。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も多く、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割を占めるなど、地域によって訪問施設の特徴が異なります。

<近畿圏外からの来訪者の訪問地分布>

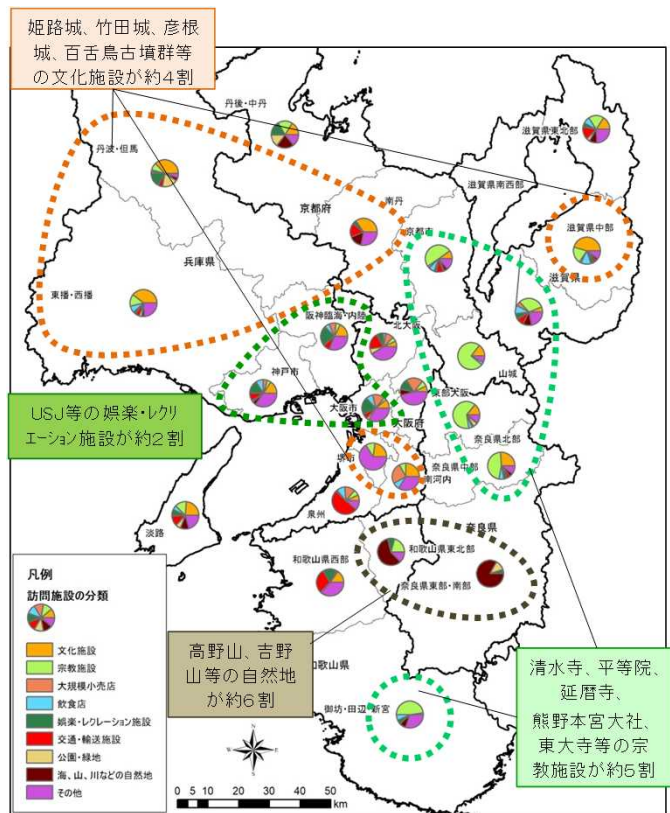


発着地域	発生集中量	構成比
京都市	399,607	37%
大阪市	284,996	27%
神戸市	83,632	8%
奈良県北部	62,843	6%
北大阪	33,817	3%

全体の80%以上となる訪問地を表示  
単位:トリップエンド

資料:平成28年度広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

<地域別の訪問施設の種別構成>



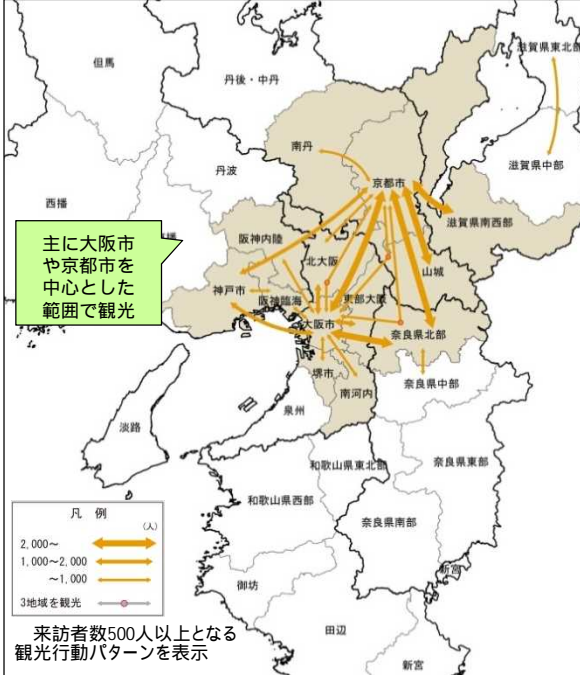
資料:平成28年度広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

## 2 平成28年度広域交通結節点利用者調査の結果（概況）

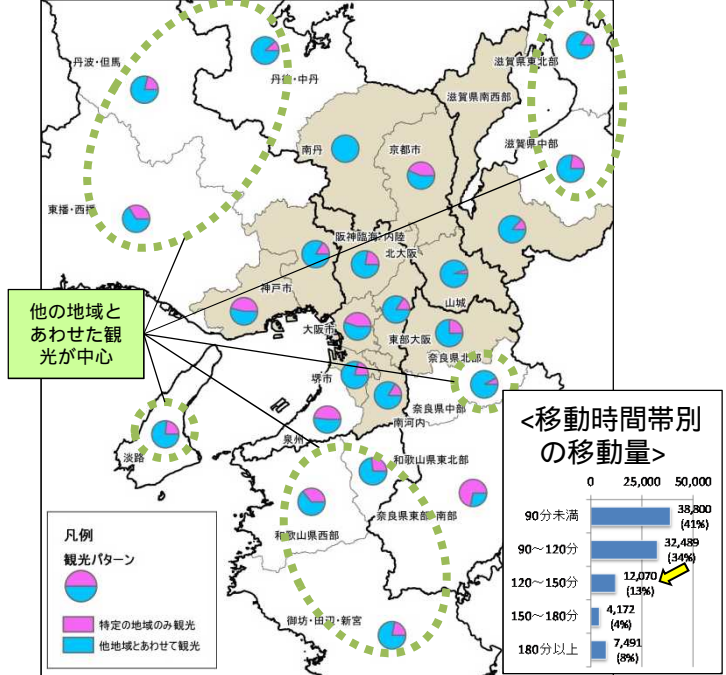
### (3) 近畿圏外からの来訪者の観光行動(宿泊旅行)

- ・複数の地域を観光する来訪者をみると、大阪市あるいは京都市と他の地域をあわせた観光が中心となっており、主に両市の周辺地域への立ち寄りが多くなっています。また、それ以外の地域では、京都市・大阪市に比べると相対的に少ないですが、他の地域とあわせた観光が中心となっています。
- ・移動時間が長くなると地域間の移動量が減少するなか、各地域への来訪促進を図るには、現状で来訪者が多く、複数地域を観光する場合の一方のペアとなっている大阪市や京都市からの移動時間を短縮することが求められます。

<主な観光行動(複数地域を観光する来訪者)>



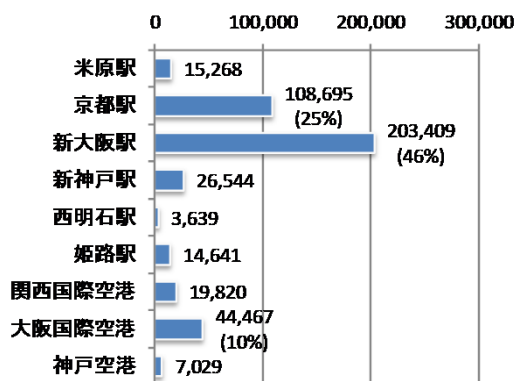
<各地域の来訪者の観光行動>



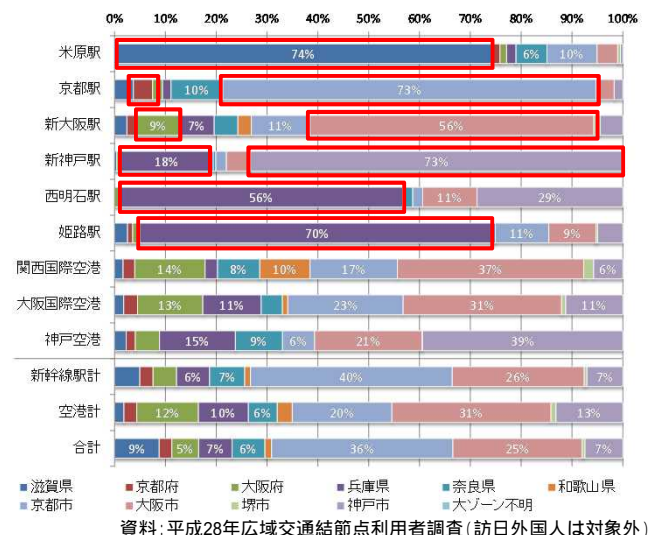
### (4) 広域交通結節点の利用状況

- ・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ます。
- ・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ります。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ます。

<広域交通結節点の利用者数(人/日)>



<広域交通結節点利用者の訪問地分布>



### 3 調査結果から導かれる取組の方向性（詳細版より抜粋）

調査結果より、望ましい総合都市交通体系の実現に向けた取組の方向性が導き出されました。

#### 物資流動調査より導き出された取組の方向性

- 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</b>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性が重要</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
- 大規模災害時における物流継続のための防災機能の強化

#### 広域交通結節点利用者調査より導き出された取組の方向性

- 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

近畿圏の観光特性	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>日本人の国内観光旅行の消費額は平成28年度で約12.9兆円</b>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訪れており、<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る大阪市や京都市、神戸市等が多い。</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>移動時間が長くなる</b>とともに<b>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移動に平均で180分以上の時間を要している</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>
広域交通結節点の利用状況	<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訪訪</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>
来訪者の観光行動特性	<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も多く、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>

#### 取組の方向性

- 近畿圏内の豊富な観光資源を結び観光圏の拡大
- 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