

1 調査名称：近畿圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会

3 調査圏域：近畿圏

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：2,625千円  
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

京阪神都市圏では、昭和45年以来、10年間隔でパーソントリップ調査（以下、「PT調査」）を実施し、またPT調査の中間年には昭和50年以来同じく10年間隔で物資流動調査等を実施し、総合的な交通体系のあり方について検討を行ってきた。

近年、都市圏を取り巻く経済社会情勢が大きく変化する中、都市交通に対する要請も多様化してきており、総合都市交通体系調査においても、これらの変化へ柔軟に対応していくことが求められている。また、財政的制約が厳しさを増すなか、効率的な調査の実施が重要な課題となってきた。

このような背景のもと、京阪神都市圏交通計画協議会では、第5回中間年次調査として、平成27年度に近畿2府4県4政令市を対象とした物資流動調査（以下「物流調査」）及びパーソントリップ補完調査（以下「PT補完調査」）の実施を予定しており、平成25年度調査では両調査の企画を行った。

物流調査に関しては、行政アンケートや有識者・企業ヒアリング等から物流の現状と課題及びサプライチェーンに着目した調査課題を把握した上で、物流実態アンケート・物流意向アンケート等を立案し、プリサーベイの企画を行った。

また、PT補完調査に関しては、行政アンケートや有識者ヒアリング等から調査に対するニーズを把握した上で、時点更新PTマスターファイルの作成、広域交通結節点利用者調査、主要観光地来訪者調査を立案し、プリサーベイの企画を行ったものである。

## I 調査概要

### 1 調査名： 近畿圏総合都市交通体系調査

## 2 報告書目次

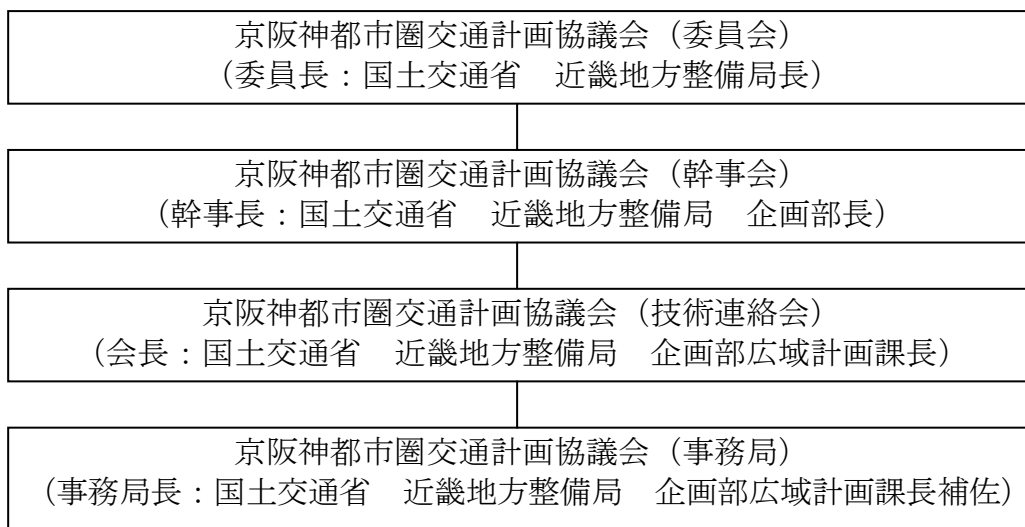
### 第I編 物流調査

1. 物流に関する課題と調査体系の整理
  - 1.1 物流調査の概要
  - 1.2 近畿圏の物流課題の整理
  - 1.3 サプライチェーンに着目した物流に関する資料の整理
  - 1.4 物流調査の調査体系の検討
2. 調査の枠組みの検討
  - 2.1 物流実態アンケートおよび意向アンケート
  - 2.2 企業アンケート
  - 2.3 調査の枠組み（まとめ）
  - 2.4 第4回物流調査結果を用いた分析例
  - 2.5 第4回物流調査結果を用いた施策への活用例
3. プリサーベイの企画
  - 3.1 プリサーベイの対象とする調査体系の検討
  - 3.2 第4回物流調査を踏まえた調査課題
  - 3.3 プリサーベイの背景と目的
  - 3.4 プリサーベイの企画及び検証内容
  - 3.5 プリサーベイの企画（まとめ）

### 第II編 P T補完調査

1. P T補完調査に関する課題と調査体系の整理
  - 1.1 P T補完調査に対するニーズ把握
  - 1.2 P T補完調査の調査体系の整理
2. P T補完調査に対応した調査の枠組みの整理
  - 2.1 各調査の枠組み
3. プリサーベイの企画
  - 3.1 プリサーベイに関する基本方針
  - 3.2 外国人を対象としたヒアリング調査の検証

### 3 調査体制



（平成26年3月）

### 4 委員会名簿等：

京阪神都市圏交通計画協議会 構成機関

- ・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
- ・国土交通省
- ・西日本高速道路（株）
- ・阪神高速道路（株）
- ・（独）都市再生機構
- ・関西鉄道協会
- ・近畿バス団体協議会

## II 調査成果

### 1 調査目的

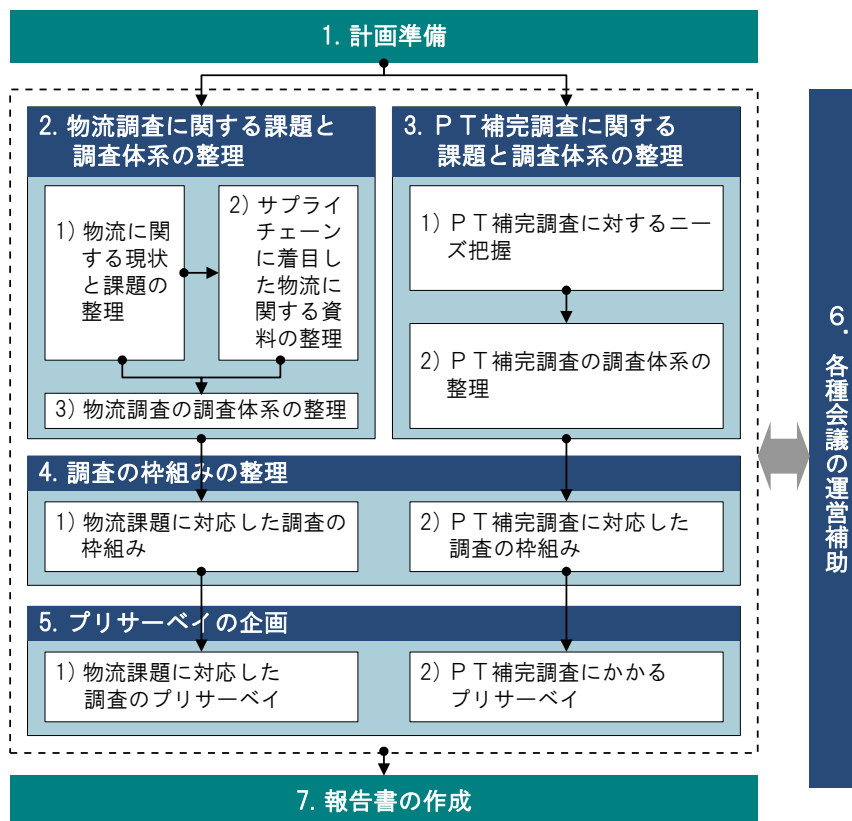
近年、京阪神都市圏を取り巻く経済社会情勢が大きく変化する中、都市交通に対する要請も多様化してきており、総合都市交通体系調査においても、これらの変化へ柔軟に対応していくことが求められている。また、財政的制約が厳しさを増すなか、効率的な調査の実施が重要な課題となってきた。

このような背景のもと、京阪神都市圏交通計画協議会では、今後の総合的な交通体系の検討等に用いる最新のデータを取得するために、第5回中間年次調査として、平成27年度に近畿2府4県4政令市を対象とした物流調査及びパーソントリップ補完調査の実施を予定しており、平成25年度調査では両調査の調査体系や調査内容等について検討を実施した。

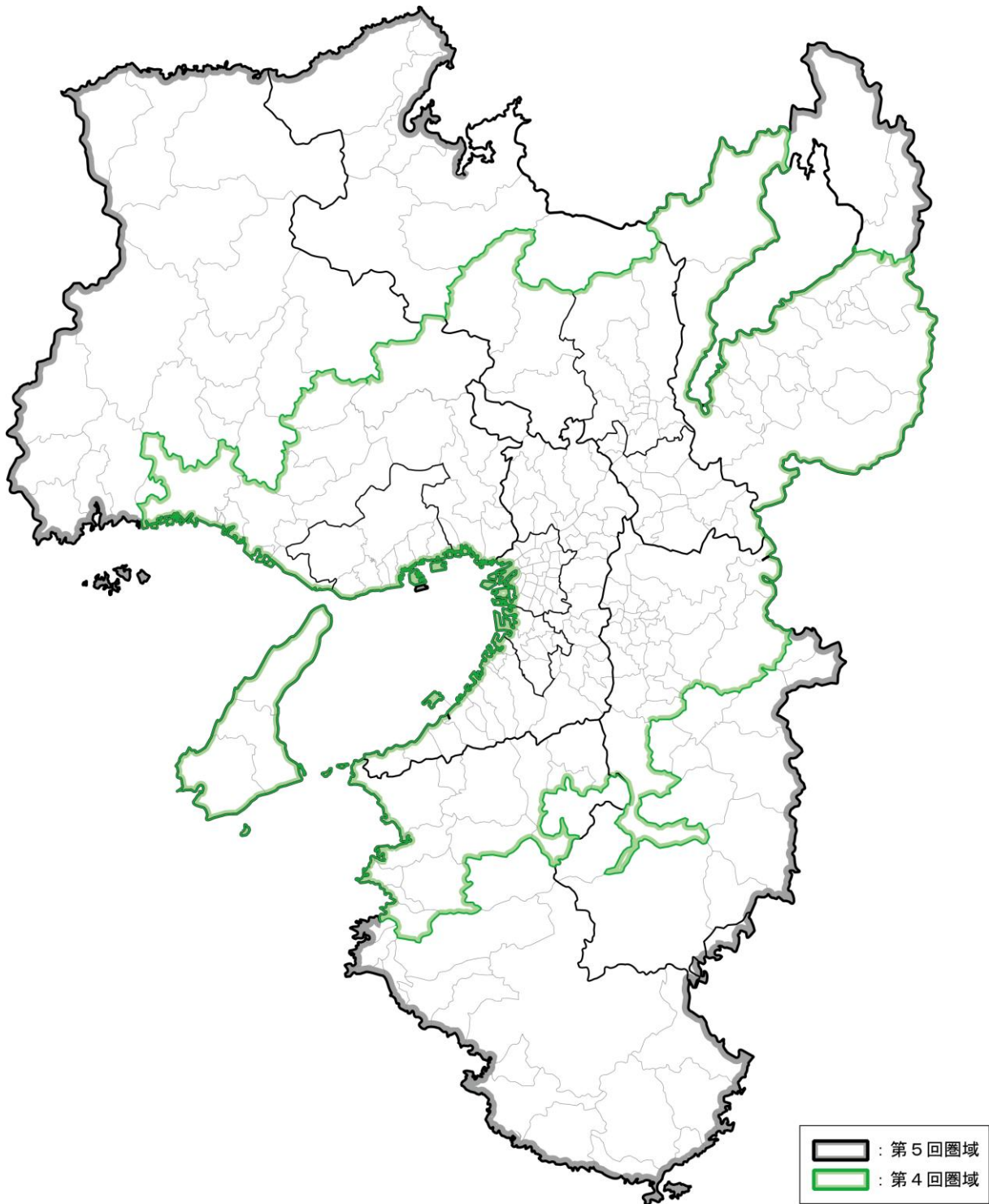
物流調査に関しては、行政アンケートや有識者・企業ヒアリング等から物流の現状と課題及びサプライチェーンに着目した調査課題を把握した上で、物流実態アンケート・物流意向アンケート等を立案し、プリサーベイの企画を行った。

また、パーソントリップ補完調査に関しては、行政アンケートや有識者ヒアリング等から調査に対するニーズを把握した上で、時点更新PTマスターファイルの作成、広域交通結節点利用者調査、主要観光地来訪者調査を立案し、プリサーベイの企画を行ったものである。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



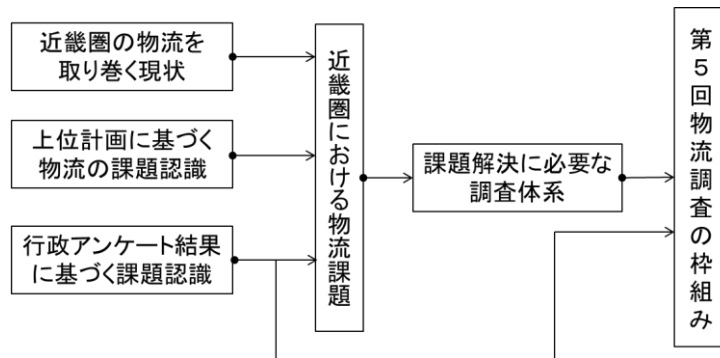
## 4 調査成果

### 4.1 物流調査

#### (1) 物流調査に関する課題と調査体系の整理

物流調査は、「物」に着目し、その動きと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・施策に対応するデータの把握、また、量的な統計データの整備を目的とする調査である。

物流調査の調査体系の検討にあたり、各種データに基づく「近畿圏の物流をとりまく現状」、構成団体の各種計画に基づく「物流の課題認識」及び調査結果のユーザーである構成団体のニーズを把握した「行政アンケート結果に基づく課題認識」を踏まえて近畿圏における物流課題を抽出し、課題への対応に必要な調査体系及び調査の枠組みを整理した。



### <近畿圏における物流課題>

#### ■近畿圏の物流をとりまく現状

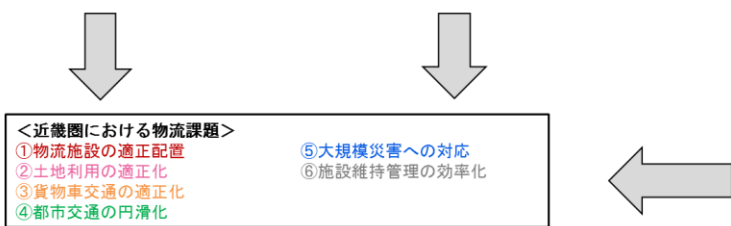
- (1)社会情勢  
生産年齢人口の減少し、高齢化の進展 ●●  
人口減少時代の到来 ●●
- (2)産業  
近畿圏のGRPは製造業からサービス業にシフト ●  
事業所数は減少傾向にあるが、従業員数は増加 ●  
近年立地した事業所は臨海部や高速道路IC付近に位置 ●●
- (3)国際動向  
アジア諸国の経済成長により日本の地位が低下 ●●  
近畿は他都市圏に比べてアジアへの依存度が高い ●●  
コンテンツ産業の輸出が拡大 ●
- (4)くらし・観光  
他都市圏に比べてビジネスポテンシャルが高い ●●  
近畿への訪日外客は近年増加傾向 ●●  
LCCの躍進により海外への選択肢が拡大 ●●
- (5)環境  
温室効果ガス算定排出量は減少傾向 ●
- (6)防災  
大規模地震が逼迫 ●  
リタナダンシー機能の確保 ●  
港湾の相互連携体制が構築 ●  
施設の老朽化の進展により維持管理費増大の見込み ●
- (7)物流  
関西空港、阪神港を中心に物流ネットワークが確立 ●●●●  
国際競争力が低下 ●●●●  
物流効率化のために様々な施策が展開 ●●●●  
運輸部門として二酸化炭素排出量削減に向けた取り組み ●

#### ■上位計画に基づく物流の課題認識

- (1)物流施設の適正な立地  
適切な立地促進 ●●●●  
臨海部における新産業拠点の形成 ●●●●
- (2)物流拠点の整備  
拠点整備(港湾、交通結節点)及び強化 ●●●●  
阪神港の国際競争力強化 ●●●●
- (3)物流ネットワークの整備  
基幹的なネットワークの形成 ●●●●  
港湾等拠点へのアクセス性強化 ●●●●
- (4)都市環境の改善  
都市中における効率的で環境にやさしい貨物車交通の実現 ●●●●  
市街地への大型貨物車の流入抑制や走行ルートの誘導 ●●●●
- (5)都市内物流の効率化  
都市内物流の高度化、効率化につながる末端物流の確立 ●●●●  
企業活動を促進する魅力的な産業基盤の整備 ●●●●
- (6)輸送モードごとの環境負荷低減  
環境負荷低減に向けた輸送モードの選択 ●●●●  
上記に対応した環境整備 ●●●●
- (7)物流インフラの災害対策(ハード)  
安全な物流のためのインフラ整備 ●●●●
- (8)物流インフラの災害対策(ソフト)  
災害時の確実な産業活動の継続 ●●●●
- (9)施設老朽化への対応  
総合的な維持管理、予防保全対策の強化 ●●●●

#### ■行政アンケート結果に基づく課題認識

- (1)物流施設の適正な立地  
産業の高度化・新規先端産業の立地支援 ●●●●●●●●  
流通機能の誘導(都市計画の柔軟な見直し) ●●●●●●●●  
在来埠頭の移転・集約 ●●●●●●●●  
規制緩和等も含めた用地の適正利用 ●●●●●●●●
- (2)物流拠点の整備  
関空の特性を活かした物流機能の強化 ●●●●●●●●  
産業を支え、高度化を支える物流機能の維持・強化 ●●●●●●●●  
物流拠点へのアクセスの強化 ●●●●●●●●
- (3)物流ネットワークの整備  
関空の物流・人流を支えるハードインフラの戦略的な機能強化 ●●●●●●●●  
物流・人流を円滑にするための規制緩和やネットワーク強化 ●●●●●●●●  
貨物車の高速利用促進に向けた割引の拡充 ●●●●●●●●
- (4)都市環境の改善  
公共交通を中心とした活力ある住みよいまちづくり ●●●●●●●●  
交通渋滞交差点の改良 ●●●●●●●●  
市街地、観光地への貨物車の流入抑制、高速道路の適正利用 ●●●●●●●●  
高速度道路の料金施策 ●●●●●●●●  
貨物車の適正な交通誘導 ●●●●●●●●  
コンテナ埠頭アクセス道路における滞留対策 ●●●●●●●●
- (5)都市内物流の効率化  
交通渋滞交差点の改良 ●●●●●●●●  
道路交通の円滑化を推進 ●●●●●●●●  
貨物車交通と一般交通の分離 ●●●●●●●●
- (6)輸送モードごとの環境負荷低減  
モーダルシフトの推進による地域環境改善への貢献 ●●●●●●●●  
内航フェリー輸送網の充実 ●●●●●●●●  
自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入の促進 ●●●●●●●●
- (7)物流インフラの災害対策(ハード)  
災害対策の施設整備 ●●●●●●●●  
主要道路の整備(広域緊急交通路、府県間道路など) ●●●●●●●●  
緊急輸送道路ネットワーク ●●●●●●●●  
耐震強化岸壁の整備 ●●●●●●●●  
橋梁の耐震化 ●●●●●●●●  
防災拠点緑地の整備 ●●●●●●●●
- (8)物流インフラの災害対策(ソフト)  
流通業者との災害時における緊急物資供給協定 ●●●●●●●●  
支援物資を避難所まで円滑に届ける仕組み構築 ●●●●●●●●
- (9)施設老朽化への対応  
老朽化施設の増大 ●●●●●●●●  
計画的補修による長寿命化計画の策定 ●●●●●●●●



- ①物流施設の適正配置（物流ネットワークの整備等による貨物車交通量削減等の検討）
- ②土地利用の適正化（都市計画の見直し等への活用）
- ③貨物車交通の適正化（物資輸送の効率化による貨物車交通量の削減等）
- ④都市交通の円滑化（高速道路の利用促進、アクセス道路の整備等の検討）
- ⑤大規模災害への対応（緊急輸送道路ネットワーク、災害時の物資輸送拠点整備の検討）
- ⑥施設維持管理の効率化（橋梁等の防災計画・維持修繕計画等の策定・見直しの検討）

<調査体系・調査の枠組みの整理>

行政アンケートを踏まえ、構成団体が抱える課題と必要なデータから導き出される調査項目より、調査体系及び調査の枠組みを検討した。

視点	施策の方向性	課題等	把握したい事項	検討に必要な調査項目	調査体系
産業-1	物流施設の適正な立地	産業の高度化・新規先端産業の立地支援	臨海部の土地需要	・事業所の立地動向 ・立地満足度 ・新設・移転意向 ・空地状況	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">※物流実態アンケート</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">事業所概要調査</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">※意向アンケート</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">事業所意向調査</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">貨物流動実態調査</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">貨物車輸送ルート調査</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">※企業アンケート</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">企業意向調査</div> </div>
		生活関連産業を支える物流業の県内への誘致	立地可能な用地情報 企業の立地意向 集配拠点の立地状況	・集配機能の有無 ・事業所所在地 ・拠点施設の利用の有無 ・事業所所在地 ・主な輸送ルート	
		既存の産業流出の防止や新たな企業誘致	輸送ルートの課題 企業の立地要件	・道路混雑度 ・建ぺい率 ・容積率 ・敷地面積 ・物流効率化の取組	
		在来埠頭の移転・集約 規制緩和等も含めた用地の適正利用	物流形態 社会情勢の変化 物流拠点意向	・人員 ・事業所数、製造品出荷額等 ・物流拠点の利用意向	
産業-2	物流拠点の整備（港湾、空港、鉄道貨物ターミナル、その他物流拠点）	医薬品や食品など開空の特性を活かした物流機能の強化	貨物流動の実態	・事業所所在地 ・搬出入貨物量 ・発地・着地 ・輸送時間	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">貨物車輸送ルート調査</div> </div>
		産業を支え、高度化を支援する物流機能の維持・強化 物流拠点へのアクセスの強化 港湾を中心とした物流機能の強化、それを支える広域幹線道路ネットワークの形成 産業団地の整備促進（※産業-1に含まれる）	・外内出入別貨物量 ・生産地、消費地 ・搬出入貨物量 ・発地・着地 ・輸送時間		
産業-3	物流ネットワークの整備	開空の物流・人流を支えるハードインフラの戦略的な機能強化	貨物流動の実態	・輸送ルート	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		物流・人流を円滑にするための規制緩和やネットワーク強化 航空便の就航ネットワークの強化 高速道路ICアクセス、府県間道路、広域緊急交通路の交通円滑化 指定道路のネットワークの適切なマネジメント 貨物車の高速利用促進 臨海部道路ネットワークの充実 ミッシングリンクの整備、拠点までのアクセス性向上	貨物車の輸送実態	・輸送ルート	
		ミッシングリンクの整備 製造業と物流業の連携	道路ネットワーク	・道路網	
環境-1	都市環境の改善	トラック・バス等の流入規制	貨物車の輸送実態	・輸送ルート	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		交通渋滞交差点の改良 市街地、観光地への物流貨物車の流入抑制、高速道路の適正利用	・道路選択理由		
環境-2	都市内物流の効率化	歴史的都市地区における荷捌きの整序化	荷捌き実態	・荷捌き台数	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		交通渋滞交差点の改良	貨物車の輸送実態	・輸送ルート	
環境-3	輸送モードごとの環境負荷低減	主要道路の整備（ICアクセス、広域緊急交通路、府県間道路など） バイパス整備や右折車線設置等の対策により道路交通の円滑化を推進 貨物車交通と一般交通の分離 料金施策等による貨物車両の高速道路への交通誘導、渋滞回避 貨物車の路上待機の解消、道路空間の再編	道路交通実態	・道路網 ・混雑度 ・交通量	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		内航フェリー等の充実、強化による集荷力の向上	貨物車の輸送実態	・輸送ルート ・貨物量	
		モーダルシフトの推進による地域環境改善への貢献	港湾利用実態	・外内出入別貨物量 ・仕向港、仕出港	
		内航フェリー輸送網の充実 モーダルシフト推進 自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入を促進	地球温暖化への対応状況	・低公害車導入状況	
安全・安心-1	物流インフラの災害対策（ハード）	港湾における災害対策	貨物車の輸送実態	・輸送ルート	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		主要道路の整備（広域緊急交通路、府県間道路など） 安全で快適な通行空間の確保や防災機能の強化等	災害への対応状況	・岸壁整備状況 ・無電柱化の整備状況 ・地盤調査 ・災害時想定取扱貨物量 ・災害時想定交通量 ・災害時想定避難者数	
		安全・安心して利用できる道路 緊急輸送道路ネットワークの確立 災害時物資輸送拠点の整備 災害時物資輸送経路の確保 災害時避難拠点の整備 緊急輸送道路（緊急交通路）に架かる橋りょうの耐震化 民間営業倉庫等における災害時の対応 耐震強化岸壁整備	・流通経路		
		効率的・効果的な道路防災の実施	貨物流動の実態	・流通経路	
安全・安心-2	物流インフラの災害対策（ソフト）	貨物車の適正な交通誘導	災害への対応状況	・災害想定量	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		支援物資を避難所まで円滑に届ける仕組みの構築 維持管理計画書の策定 重点指定道路の追加指定が望ましい道路の拡幅、橋梁補修等の措置 長寿命化修繕計画に基づいた橋梁補修、国道・地方道にあるトンネル点検	貨物車の輸送実態	・輸送ルート	
安全・安心-3	施設老朽化への対応	計画的補修による長寿命化計画の策定	道路交通実態	・道路網 ・混雑度	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">企業意向調査</div> </div>
		計画的かつ適切な維持管理による橋の健全度向上 計画的かつ適切な維持管理の推進	維持管理の実態	・整備年次 ・上記に関する調査結果	

■着色部は第4回物流調査では対応していない内容（外生データにより把握）



表 物流調査の枠組み

	物流実態アンケート調査	意向アンケート調査	企業アンケート調査
目的	事業所の物流の実態を把握する	事業所の物流にかかる意向を把握する	企業の実態・意向を把握する
調査時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年 10 月（～11 月）の期間に調査を実施</li> <li>回答期間を調査票送付後、約 2 週間を目処として設定</li> </ul>		
調査方法	郵送配布、Web 回答（郵送回答でも可）		
調査対象	地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿 2 府 4 県 4 政令市</li> <li>滋賀県、京都府内、京都市、大阪府内、大阪市、堺市、兵庫県内、神戸市、奈良県、和歌山県</li> </ul>	近畿 2 府 4 県 4 政令市に立地する事業所の本社
	業種	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>卸売業（原材料卸売業、製品卸売業）</li> <li>運輸、郵便業（倉庫業、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）</li> <li>小売業</li> <li>サービス業</li> </ul>	
	規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>6 区分</li> <li>1～4 人※、5～9 人※、10～29 人、30～99 人、100～299 人、300 人～</li> <li>※原材料卸売業、製品卸売業、小売業、サービス業のみ</li> </ul>	・売り上げ上位 160 社
	配布数	約 94 千事業所	約 94 千事業所
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流施設の機能（施設種類、物流量、配送圏域、等）を調査し、貨物車の発生集中メカニズム</li> <li>貨物車の発生集中地点に関する情報</li> <li>平行する高速道路を利用せずに一般道路を走行する輸送実態</li> <li>車両特性、利用ルート、高速道路を利用しない理由 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流施設の機能（施設種類、物流量、配送圏域、等）</li> <li>事業者の意向把握による、各種の施策ニーズ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流システム構築上の留意点（環境対策、定時性確保、等）</li> <li>システムの現状と見通し、各種の施策実施時の物流活動の変化、企業の都市交通行政ニーズ 等</li> </ul>
アウトプット(例)	<p>近畿圏における望ましい物流のあり方についてのとりまとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏の望ましい機能配置（適正な事業所立地 等）</li> <li>高速道路ネットワークの整備（ミッシングリンク解消 等）</li> <li>環境負荷軽減に向けた物流の実現（モーダルシフト 等）</li> <li>安全・安心な貨物車輸送の実現（インフラ耐震化の推進 等）</li> </ul>		

## (2) 物流調査のプリサーベイの企画

平成27年度からの実態調査を円滑に実施し、かつ必要な調査内容が適切に把握できることを確認するために、プリサーベイを実施するものとしている。

物流実態アンケート及び意向アンケートについては、第4回調査の内容を概ね踏襲しているが、調査方法についてはWEB回答を基本（郵送回答も可）に変更することから、WEBでの調査実施の可能性（回収率向上の可能性、設問毎の回答率等の確認）、調査内容の妥当性（項目別の回答率、選択肢の選択状況、等）の検証を主目的としてプリサーベイを実施する。

企業アンケート調査については上記プリサーベイで概ねの傾向は把握できると想定されることから、従来型の郵送調査の実施から、ヒアリング形式に変更する。

表 プリサーベイの企画及び検証内容

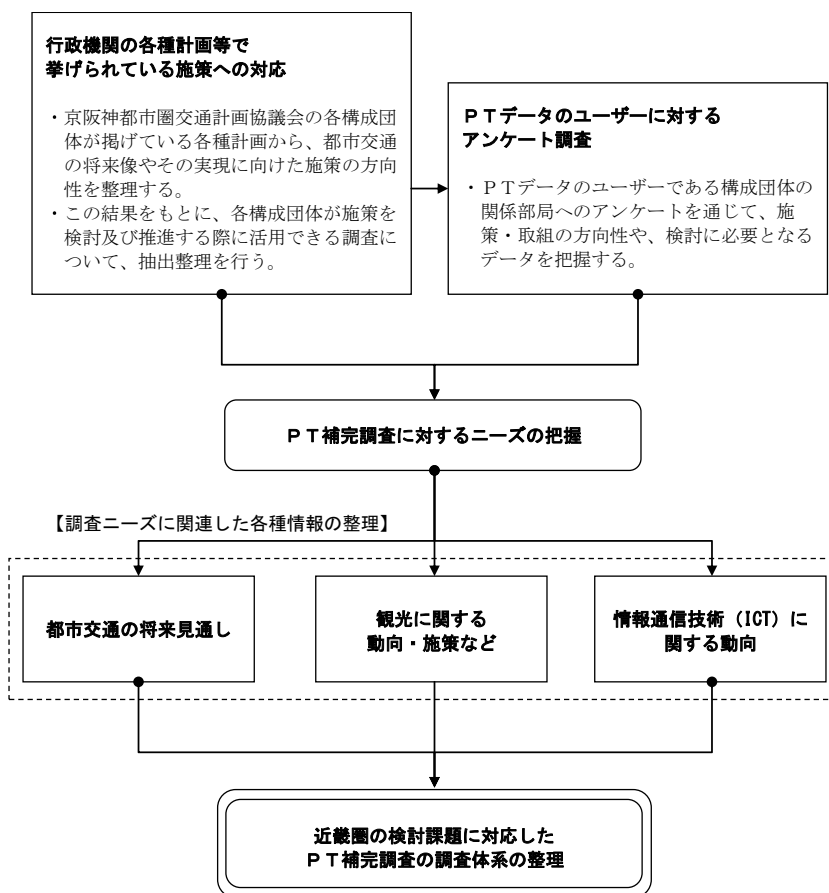
		物流実態アンケート調査	意向アンケート調査	企業アンケート調査
調査時期		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年10月（～11月）の期間に調査を実施</li> <li>回答期間を調査票送付後、約2週間を目処に設定</li> </ul>		平成26年9月（～12月）
調査方法		調査票は郵送で送付し、回答者は「Webを活用した回答」を行う（郵送による回答も可）。		ヒアリング （対象業種ごと）
調査対象	地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿2府4県4政令市 滋賀県、京都府内、京都市、大阪府内、大阪市、堺市、兵庫県内、神戸市、奈良県、和歌山県</li> </ul>		
	業種	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>卸売業（原材料卸売業、製品卸売業）</li> <li>運輸、郵便業 （倉庫業、道路貨物運送業、水運業、航空運輸業、運輸に附帯するサービス業）</li> <li>小売業</li> <li>サービス業</li> </ul>		
	規模	第5回調査対象規模と同等とするが、プリサーベイではカテゴリー分けしない		業種ごとの売上上位企業
	配布数	約6千事業所		約20社
検証内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>①インターネットによる調査実施の検証 <ul style="list-style-type: none"> <li>WEB上での回収率、WEB回収データの特性把握</li> </ul> </li> <li>②調査項目の妥当性の検証 <ul style="list-style-type: none"> <li>各設問の回答状況</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>①調査項目の妥当性の検証 <ul style="list-style-type: none"> <li>各設問の内容</li> <li>答えやすさ</li> </ul> </li> <li>②調査票の構成 <ul style="list-style-type: none"> <li>設問の順序</li> <li>搬出・搬入票の項目順序</li> </ul> </li> </ul>
アンケート		調査票と併せて依頼するアンケート調査票には、以下の項目を設定する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>調査票の読みやすさ（文字のサイズ、デザインなど）</li> <li>回答のしやすさ（質問の量、質問の内容など）</li> </ul>		—
備考		調査対象事業所数（母数）の関係から平成26年度実施のプリサーベイ対象事業所と平成27年度本調査対象事業所が重複する可能性がある。 本調査での調査拒否等を避ける意味でも、プリサーベイの調査結果を活用することを前提として検討する。		

## 4.2 PT補完調査

### (1) PT補完調査に関する課題と調査体系の整理

PT補完調査は、PT調査データとの組合せにより、近畿圏における総合的な都市交通体系のあり方を検討できるデータを把握することを目的とする調査である。

PT補完調査の調査体系の検討にあたり、構成団体の各種計画から施策の検討・推進に活用できる調査について抽出整理するとともに、PTデータのユーザーである構成団体へのアンケート結果からPT補完調査に対するニーズを把握し、またニーズに関連した各種情報を整理することにより、近畿圏の検討課題に対応した調査体系を整理した。



#### <行政機関の各種計画等の施策への対応>

構成団体における都市交通及び観光交通に係る各種計画から、構成団体に共通する今後の都市交通政策を考える際の背景認識と、それを受けた施策の方向性と対応を抽出・整理した。

表 行政機関の各種計画等における施策への対応

施策の方向性	<p>これまでの需要追従型の都市インフラ整備から、成熟期を迎えた都市及び都市インフラをいかに効率的に運営し、維持・活性化を図るかという政策のパラダイムシフトが現れている。</p> <p>加えて、これまででは行政主導で進めてきた都市インフラの運営・維持についても、市民・地域や企業、交通事業者等との協働・連携によって推進していくことが示されている。</p>
--------	---

持続可能な交通環境の整備	公共交通（鉄道・バス）と徒歩・自転車に関する施策が多く挙げられている。
地域活性化	交流・観光に関する施策が挙げられている。

< P Tデータのユーザーに対するアンケート調査 >

P Tデータのユーザーである構成団体の関係部局のニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。アンケートから得られたニーズは以下の通りであり、具体的な政策や取組、それらの検討のために必要となるデータの整理を行った。

表 アンケート調査から得られた主なニーズ

交通まちづくり、地域活性化、環境負荷の軽減	公共交通に関する施策・取組が挙げられていることから、公共交通の利用促進・維持と交通結節点の機能・利便性向上は、都市圏での共通的な検討課題であると言える。
観光圏の形成、観光まちづくり	いずれも多くの施策・取組があり、訪日外国人の都市圏内交通実態については、複数の府県市からニーズが挙がっている。

< 調査体系の整理 >

上記の整理を踏まえ、構成団体の施策の方向性と検討に必要なデータから導き出される調査項目より、P T補完調査の調査体系を整理した。

施策の方向性（大分類）	施策の方向性（行政アンケート結果を集約）	検討に必要なデータ（行政アンケート結果を集約）	調査手法		
			活用可能な既存データ	PT補充調査の対象項目	
交通まちづくり、地域活性化	まちの魅力向上	-	-	-	
	まちの将来像の具体化 都心部の一体性強化	割引チケットの利用状況 相互直通運転による乗り継ぎ時間の短縮と費用の削減 乗り換え案内情報の効果 ICカードの利用状況	割引チケット利用者数、ODデータ PT調査 (ダイヤ、運賃表から算出)	- 移動実態調査 -	
公共交通の利用促進・維持	路線・ダイヤ再編及び運賃改定	利用者の変化	都市交通年報等	-	
	駅へのアクセスバリエーション改善	バスによる駅アクセス時間 駐輪場確保及び料金	PT調査 文獻調査(駐車場立地状況)	- 移動実態調査	
	公共交通利用啓蒙	実施事業内容	ヒアリング調査	-	
	地域交通の確保	清潔衛生情報	長間プローブデータ	-	-
		都心へのアクセス時間	長間プローブデータ	-	-
		利用に伴う経済効果	実施事業所を対象としたアンケート調査	-	移動実態調査
	交通結節点の利便性向上	広域交通結節点機能の強化	運賃の削減状況	長間プローブデータ	-
		広域交通結節点機能の強化	国内外における空港から都市へのアクセス時間・距離・費用・ルートの明確性 空港・港湾までの移動時間と移動距離（ルート）の明確性	-	広域交通結節点利用者調査
	自動車交通マネジメント	広域交通（ワーカー交通）の確保	道路整備・計画の状況	文獻調査	-
		交通流動の実態	交通流動の実態	-	移動実態調査
交通安全対策		実施事業内容	ヒアリング調査	-	
交通安全対策		交通安全対策	文獻調査(駐車場立地状況)	-	
交通安全対策		都心へのアクセス時間 自動車利用の詳細(用途・時間等)	NITASを用いた時間圏域調査 ヒアリング調査	- 移動実態調査	
環境負荷の軽減	駐車・駐輪対策	全乗用バス等の状況	ヒアリング調査	-	
	低公害車(エコカー)の普及	地域内の駐車台数及び利用実態	文獻調査(駐車場立地状況)	-	
	低公害車(エコカー)の普及	自動車のタイプ別利用実態	-	-	
	低公害車(エコカー)の普及	市町村別の1世帯あたり自動車保有台数 市町村別の最寄ガソリンスタンドまでの距離 分	近畿圏PT調査 地図情報を用いたガソリンスタンドからの圏域調査	- -	
スマートシティ	パーク＆ライドの推進	利用実績及び移動経路	-	移動実態調査	
	カーシェアリングの推進	カーシェアリング実施前後の自動車利用実態	-	-	
高齢者や交通弱者の移動支援	パーソナルモビリティの導入推進	導入状況	自治体ヒアリング	-	
	次世代自動車の利用環境整備	次世代自動車の走行実態	実走行経路・ルートデータ	-	
防災・減災対策	バリアフリー化の推進	バリアフリー推進状況の把握	自治体ヒアリング	-	
	外出支援	高齢者・交通弱者の行動パターン	-	移動実態調査	
観光圏の形成	コミュニティバス化による運賃促進	スクールバス・福祉バスのコミュニティバス化の状況把握	自治体ヒアリング	-	
	観光圏の形成	観光圏の形成	-	-	
観光まちづくり	観光圏の形成	外国人を含めた周遊行動、来訪地選択、消費動向、旅行形態、嗜好、宿泊地、各地点間の移動手段 海外からの来訪者数 訪問地選択の要因	-	広域交通結節点利用者調査	
	観光まちづくり	観光圏の形成	-	-	
観光まちづくり	観光まちづくり	観光地選択の要因、回遊範囲・経路	-	観光地における来訪者調査	
	観光まちづくり	観光地選択の要因、回遊範囲・経路	-	-	

< 調査の枠組みの整理 >

P T補完調査の調査体系として、第5回近畿圏P T調査の時点更新、広域交通結節点利用者調査、主要観光地来訪者調査を立案し、各調査体系における目的・基本方針・アウトプット（例）の整理、各調査の枠組み（目的・手法・対象・内容等）の検討を行った。なお、P T補完調査については、以下の基本方針に基づき、引き続き調査内容・手法・アウトプットを議論することとしている。

- ①近畿2府4県を対象とした広域的な都市交通課題に対応し、協議会として調査データ及び分析結果を共有することを前提として、調査体系及び結果の活用方法を検討する。
- ②調査データが継続的に有効活用されるよう、PTデータユーザーや学識経験者のニーズを踏まえて、調査体系及び枠組みを検討する。

表 PT 補完調査の目的及び基本方針

調査・検討項目	目的	取組方針	アウトプット (例)
時点更新マスターファイルの作成	最新データを用いた交通政策検討・課題分析ができるよう、交通関連ビッグデータ・既存統計データや中間年次調査での実態調査データを用いて、平成22年以降の近畿圏の変化を反映した時点修正PTマスターファイルを作成する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総人口及び人口構成の変化については、平成27年国勢調査結果を受ける</li> <li>・トリップの変化については、景気変動に関するデータと既往のPTデータから、トリップの変化に関するモデル分析を行う</li> <li>・平成22年以降の新規開発に伴う発生集中量の変化については、交通関連ビッグデータの活用を前提とするが、活用困難な場合は実態調査を行う</li> </ul>	2015年時点でのPTマスターファイル
広域交通結節点利用者調査	国際競争力強化や国内の地域間競争・連携（リニア時代を見据えた総合交通体系の在り方、インバウンド観光の取り込みなど）を図るため、広域交通結節点の利用者を対象として、近畿圏内の回遊行動や結節点に対するニーズを把握する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通関連ビッグデータの活用を前提として、活用困難な場合は実態調査を行う</li> <li>・外国人を調査対象に加える場合には別途、調査手法を検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿圏の活力向上に向けた広域交通結節点の機能向上・強化に向けた提言</li> <li>・近畿圏における観光圏形成に向けた提言</li> </ul>
主要観光地来訪者調査	近畿圏における観光資源力の高さを背景として、観光を通じた地域活性化・新たな交通需要の創出（観光交通マーケティング）を図るため、主要観光地の来訪者を対象として、回遊行動や訪問地／宿泊地の選択要因、消費金額等を把握する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏全体で扱うべきテーマかなのかを確認する</li> <li>・協議会全体で取り組む場合には、交通関連ビッグデータの活用を前提として、活用困難な場合は実態調査を行う</li> </ul>	近畿圏における観光交通まちづくり／交通対策に関する調査・施策検討マニュアルの策定

## (2) PT補完調査のプリサーベイの企画

広域交通結節点調査と主要観光地来訪者調査については、前回の中間年次調査での実績があり、調査のノウハウは蓄積されている。

一方、訪日外国人による観光交通行動・消費活動の調査については、複数の構成機関でニーズがあるが、既往統計調査データが存在せず現状把握が十分に行えない状況であり、本協議会においても外国人を調査対象にした実績を有し

ていない。よって、広域交通結節点利用者調査や主要観光地来訪者調査において訪日外国人も調査対象とする場合には、調査手法の検証を行う必要がある。

また、10年間隔の調査である、ある1日の人の動きを把握した調査であるため曜日や季節の変動を加味した検討が行えないといったPT調査の弱みをカバーしうる手段として、「ビッグデータ」の活用を検討するものであり、データの活用・販売が開始されている交通関連ビッグデータについては、適宜情報収集を行い、PT補完調査における活用可能性及び利用範疇を見極めることとしている。

これらを踏まえ、プリサーベイの年次にあたる平成26年度は以下の3つの方針を進めることを基本とする。

- ①時点更新マスターファイルの検討及び作成
- ②ビッグデータ（モバイルデータ、交通ICカードデータ等）の活用可能性と課題の検証
- ③広域結節点利用者調査又は主要観光地来訪者調査における外国人を対象としたヒアリング調査の検証

<プリサーベイの企画及び検証内容>

表 PT 補完調査のプリサーベイの企画・検証内容

調査対象	訪日外国人	
調査実施箇所	関西国際空港 国際線ターミナル搭乗待合ロビー	
調査手法	対面ヒアリング形式	
目標有効サンプル数	紙調査票：50 サンプル タブレット端末・アプリ：50 サンプル	
調査日時	平成26年10月の金曜・土曜・日曜から計10日間	
調査項目	1. 個人属性	①回答者属性（国籍／居住国・地域／性別／年齢） ②泊数 ③訪日回数 ④同行者の種類 ⑤訪日目的 ⑥旅行内容（訪問地／宿泊地／宿泊施設） ⑦旅行形態（団体ツアー・個人旅行） ⑧近畿2府4県別の認知度及びイメージ
	2. 近畿圏内の活動内容	①訪問地・宿泊地 ②訪問地・宿泊地の選択理由 ③利用交通手段（空港からの移動時及び回遊時） ④利用交通手段の選択要因 ⑤滞在時の移動・回遊行動における問題点（交通インフラ、ユニバーサルデザイン（言語・標識等）） ⑥近畿圏滞在中の消費金額
	3. 旅行情報源	①出発前に得た旅行情報 ②近畿圏の滞在中に得た旅行情報 ③近畿圏の滞在中にあると便利な情報

検証内容	基礎的な情報把握	①観光／交通行動及び趣向に関する基礎的情報の把握・分析
	調査の確実性及び効率性の比較検証	②一日当たりの獲得可能サンプル数の検証 ③紙調査票とタブレット端末・アプリによる調査効率性の検証
	調査上の問題点・改善点の把握	④平成 27 年度調査に向けた改善点の把握
データ整備・活用	プリサーベイで収集したデータについては、データ整備を行った上で検証内容に基づいた分析を行い、平成 27 年度調査に向けたブラッシュアップを検討するための基礎データとして活用する。	