
近年の幹線旅客交通の動向と特性分析

-第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査より-

Inter-Regional Travel in Japan: Trend and Analysis

運輸政策研究機構 調査室 調査員 新倉 淳史

Atsushi NIIKURA
Assistant Project Manager, Research and Consulting Office

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 全国幹線旅客純流動調査の概要
3. 近年の幹線旅客交通の動向と特性
4. 全国幹線旅客純流動のデータ利用について

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 全国幹線旅客純流動調査の概要
3. 近年の幹線旅客交通の動向と特性
4. 全国幹線旅客純流動のデータ利用について

研究の背景と目的

陸・海・空にわたる総合的な交通体系の整備



現状の旅客流動やその整備に伴う効果の分析が重要



交通機関の利用実態、利用する幹線旅客の特性を把握するデータが必要不可欠



都道府県を越える旅客流動を旅客一人一人に着目し、乗り継ぎを含め実際の出発地から目的地まで、一連の流動を把握した全国規模の唯一の調査



『全国幹線旅客純流動調査』

発表の概要

(1) 第4回全国幹線旅客純流動調査の結果報告

(2) 全国幹線旅客純流動データを用いた近年の旅客交通の動向と特性を分析

- ・15年間の幹線旅客の時系列の変化を分析
- ・第4回調査から実施した休日の旅客流動を分析

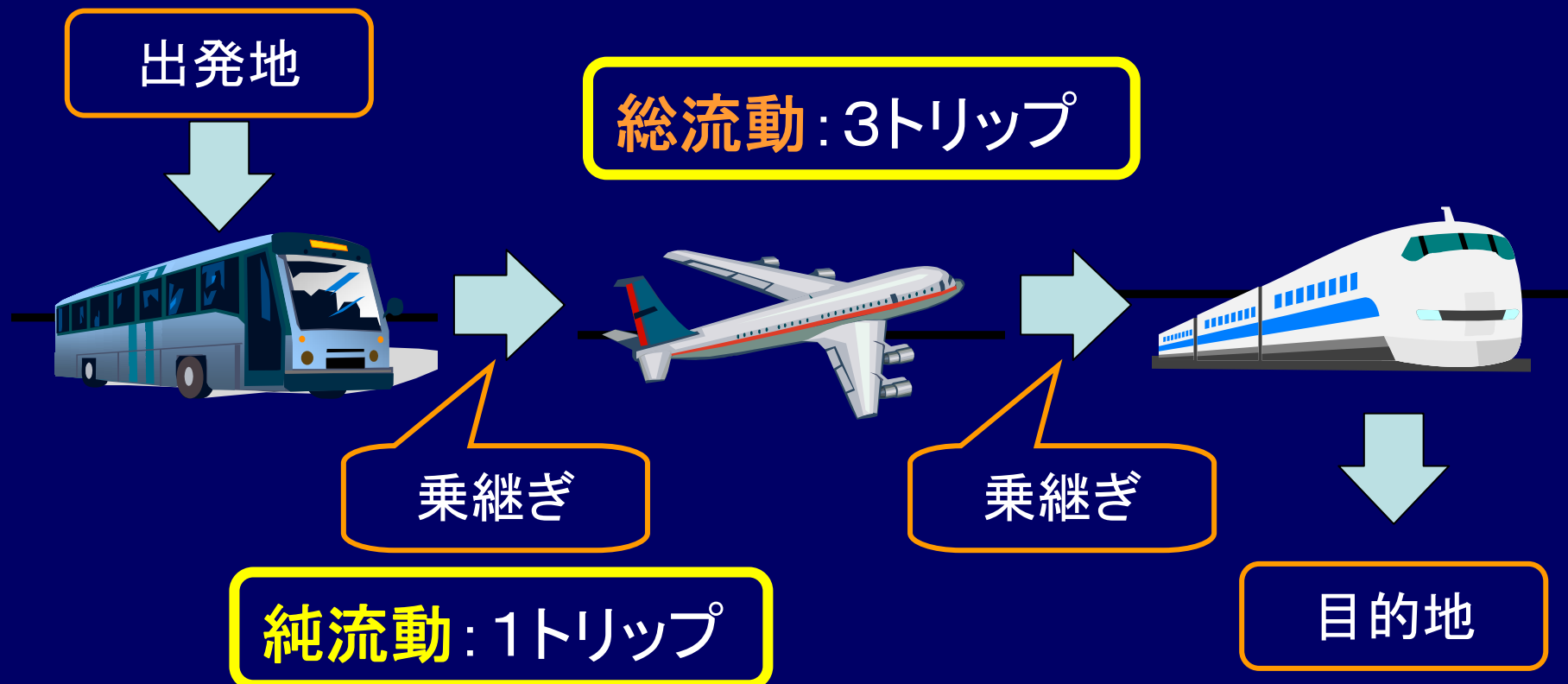
本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 全国幹線旅客純流動調査の概要
3. 近年の幹線旅客交通の動向と特性
4. 全国幹線旅客純流動のデータ利用について

純流動と総流動とは

純流動：出発地から目的地までの人の移動を捉える
交通機関間の乗り継ぎを反映

総流動：各幹線交通機関ごとに人の移動を捉える



全国幹線旅客純流動調査とは

◆対象交通機関

航空	: 国内定期航空路線
鉄道	: 新幹線、JR特急列車 等
幹線旅客船	: フェリーを含む航路
幹線バス	: 都市間バス、高速バス
乗用車等*	: 自家用乗用車、タクシー等

* : 第4回調査より自動車から乗用車等に名称を変更

◆調査実施時期

- ・5年に1度の周期で実施（第1回調査は1990年）

◆調査対象日

- ・秋期平日を対象（第1回～第3回）
- ・秋期平日および休日を対象（第4回）

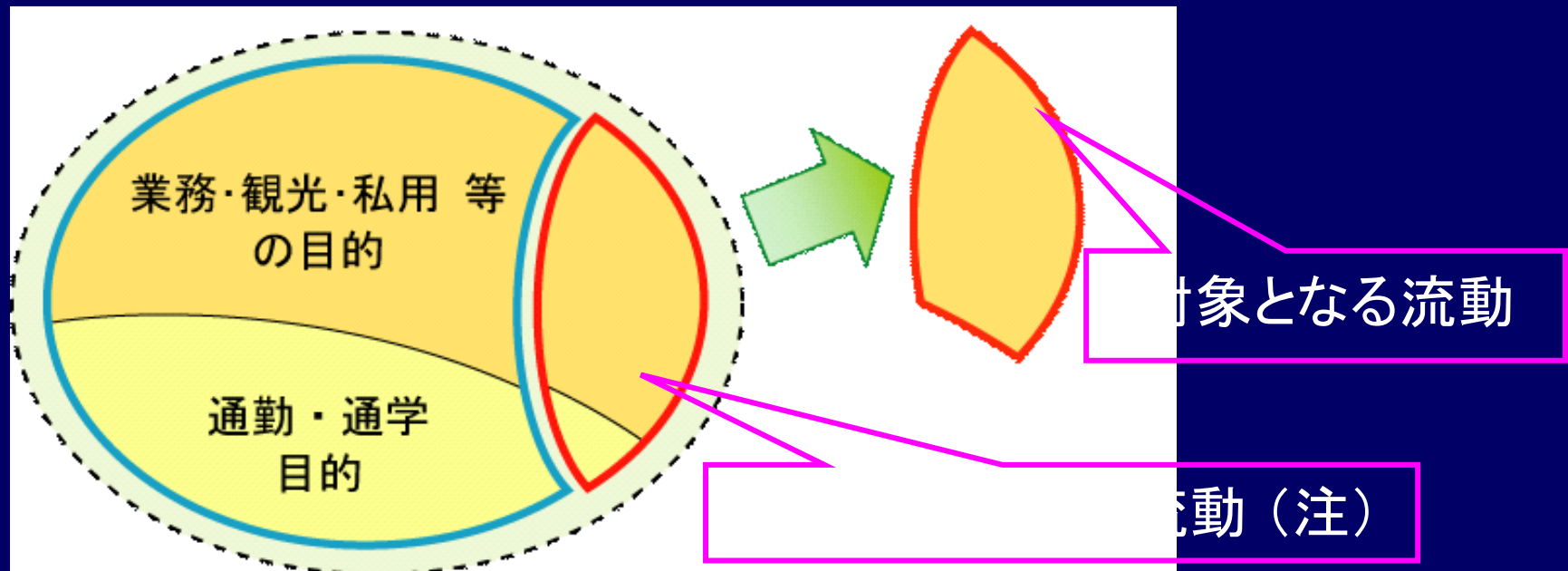
全国幹線旅客純流動調査とは

◆対象移動

- ・基本的に各都道府県間の移動を対象
- ・出張等の仕事、観光、私用・帰省を対象（※通学・通勤を除く）

全国の旅客流動

[幹線旅客流動]



(注) 首都圏、中京圏、近畿圏の中での流動は除く

全国幹線旅客純流動調査のデータ整備方法

基 礎 デ ー タ (各交通機関で実施した調査)

国内航空

幹線鉄道

自動車

幹線バス

幹線旅客船

拡大処理

輸送実績(1日、年間)を用いた拡大処理

統合処理

同種、異種交通機関の乗継ぎ処理

純 流 動 デ ー タ

年間OD表

秋期平日1日OD表

秋期休日1日OD表

第4回調査の主な変更点

◆ 新たな調査の実施

- ・休日を中心とした観光施策の推進
 - 休日の観光目的の流動の把握が重要
 - 休日(日曜日)における流動の把握
- ・観光立国行動計画、ビジット・ジャパン・キャンペーン 等
 - 外国人旅行者の訪日を促進
 - 国内の周遊など訪日外国人の流動の把握が重要
 - 訪日外国人の流動の把握

◆ データの信頼性の向上

- ・調査実施時期の統一等
- ・サンプル数の拡大

全国幹線旅客純流動調査から分かる10のポイント

- (1) 真の出発地、目的地を把握
- (2) 居住地・旅行先の流動を把握
- (3) 旅行目的別流動を把握(「仕事」、「観光」、「私用・帰省」、「その他」)
- (4) 幹線交通機関別に、利用経路・乗り継ぎ状況を把握
- (5) 幹線交通利用までのアクセス実態を把握
- (6) 旅行日程を把握
- (7) 旅行者特性を把握(幹線旅客の性別、年齢構成を把握)
- (8) 平日・休日別の実態を把握
- (9) 4時点の比較からその動向を把握
- (10) 訪日外国人の国内流動を把握

本日の報告内容

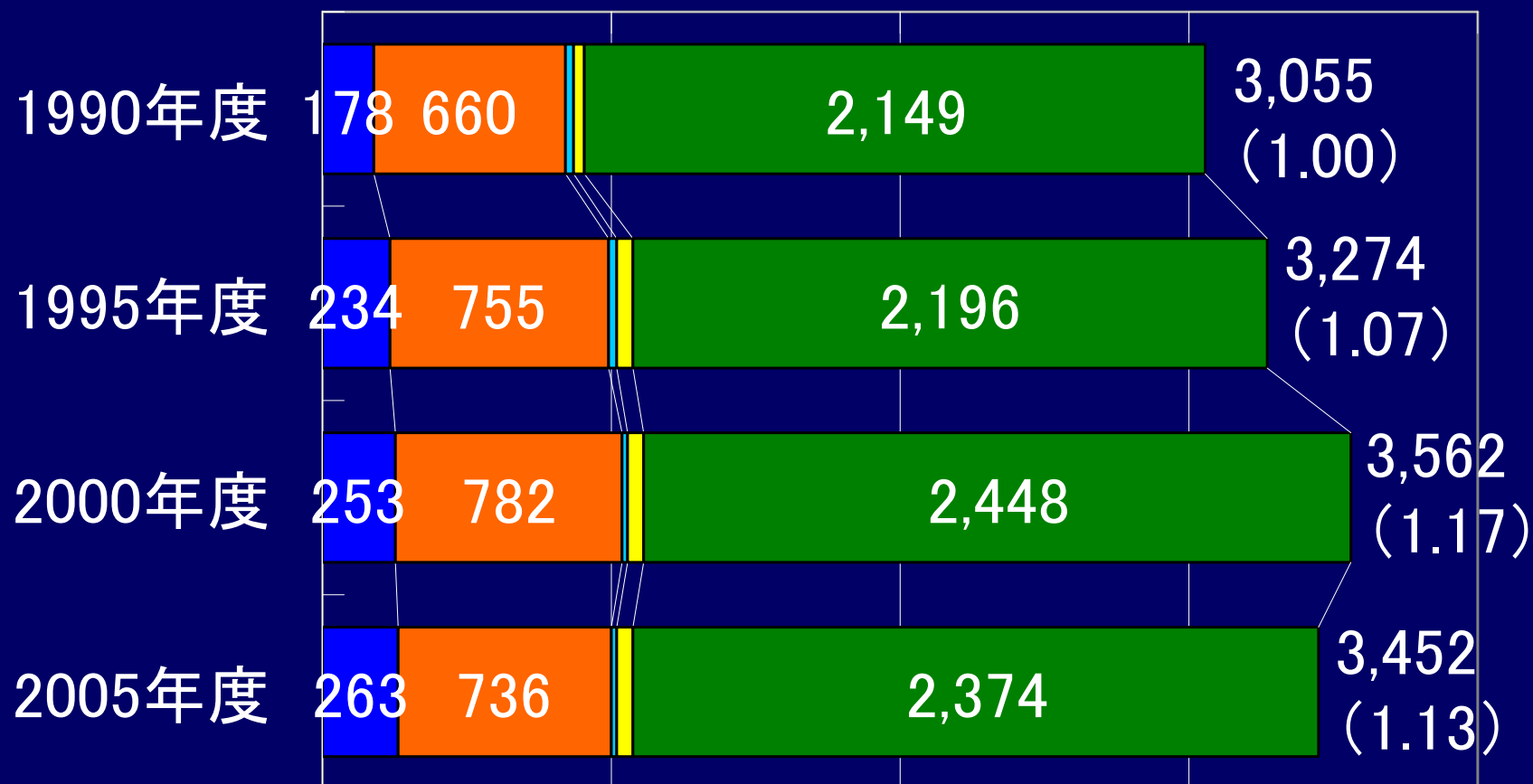
1. 研究の背景と目的
2. 全国幹線旅客純流動調査の概要
3. 近年の幹線旅客交通の動向と特性
4. 全国幹線旅客純流動のデータ利用について

代表交通機関別の幹線旅客流動量の推移

【平日】

(千人／日)

0 1,000 2,000 3,000 4,000



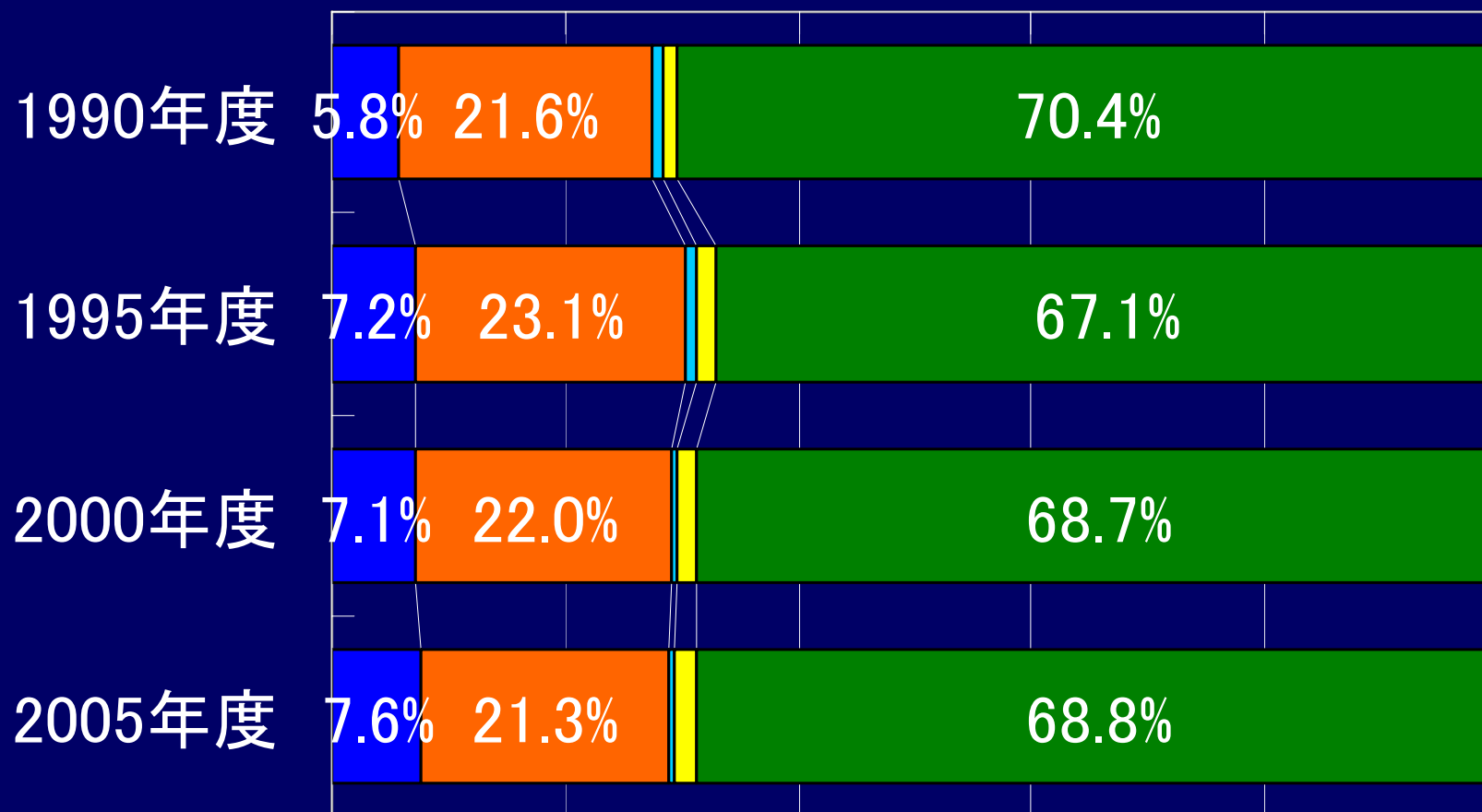
■ 航空 ■ 鉄道 ■ 幹線旅客船 ■ 幹線バス ■ 乗用車等

1990年から2000年まで流動量は増加、2005年で減少

代表交通機関別の幹線旅客流動 分担率の推移

【平日】

0% 20% 40% 60% 80% 100%



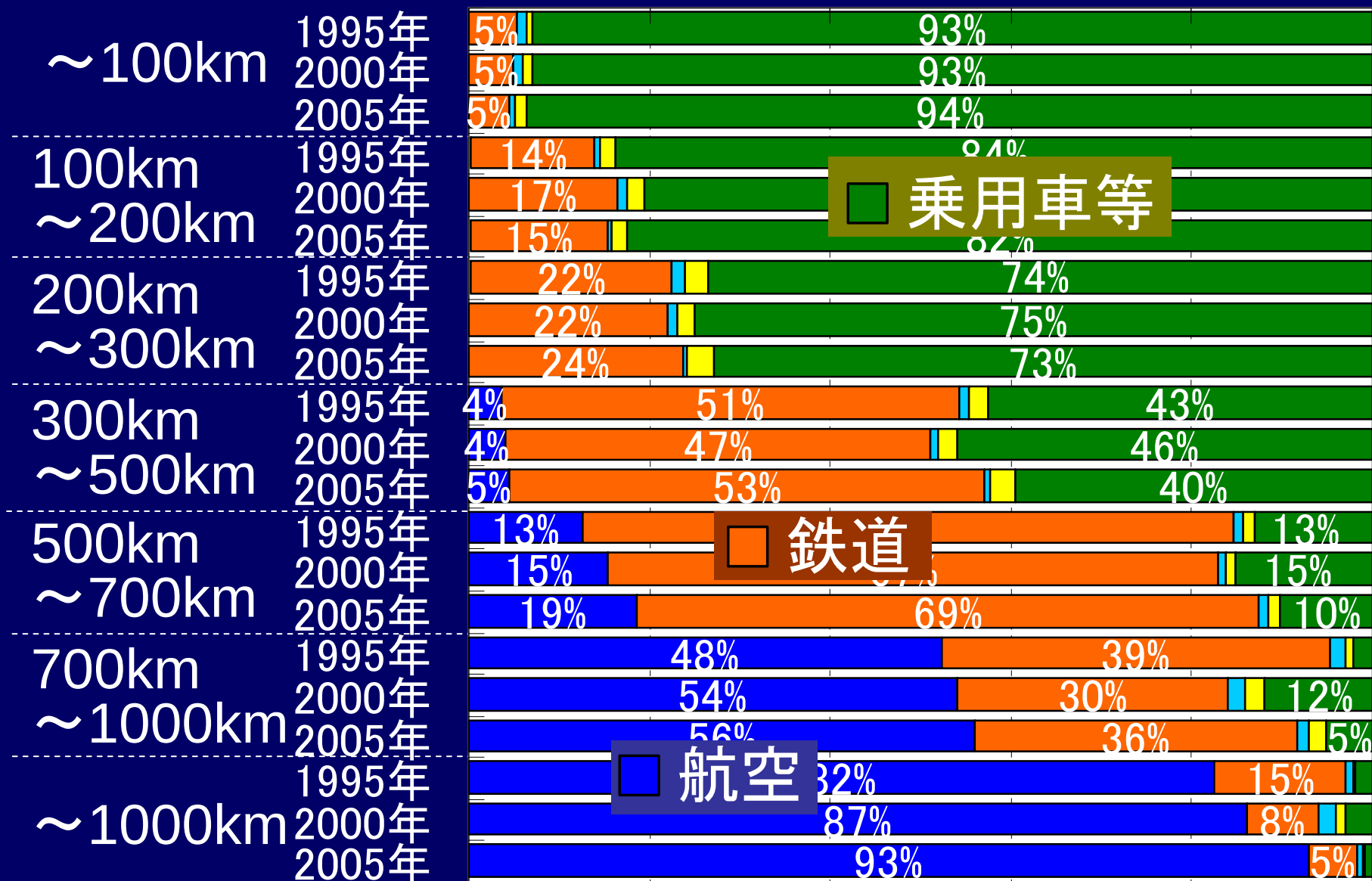
■ 航空 ■ 鉄道 ■ 幹線旅客船 ■ 幹線バス ■ 乗用車等

1990年から2005年で航空分担率は約2%増加

距離帯別 代表交通機関別 分担率の推移

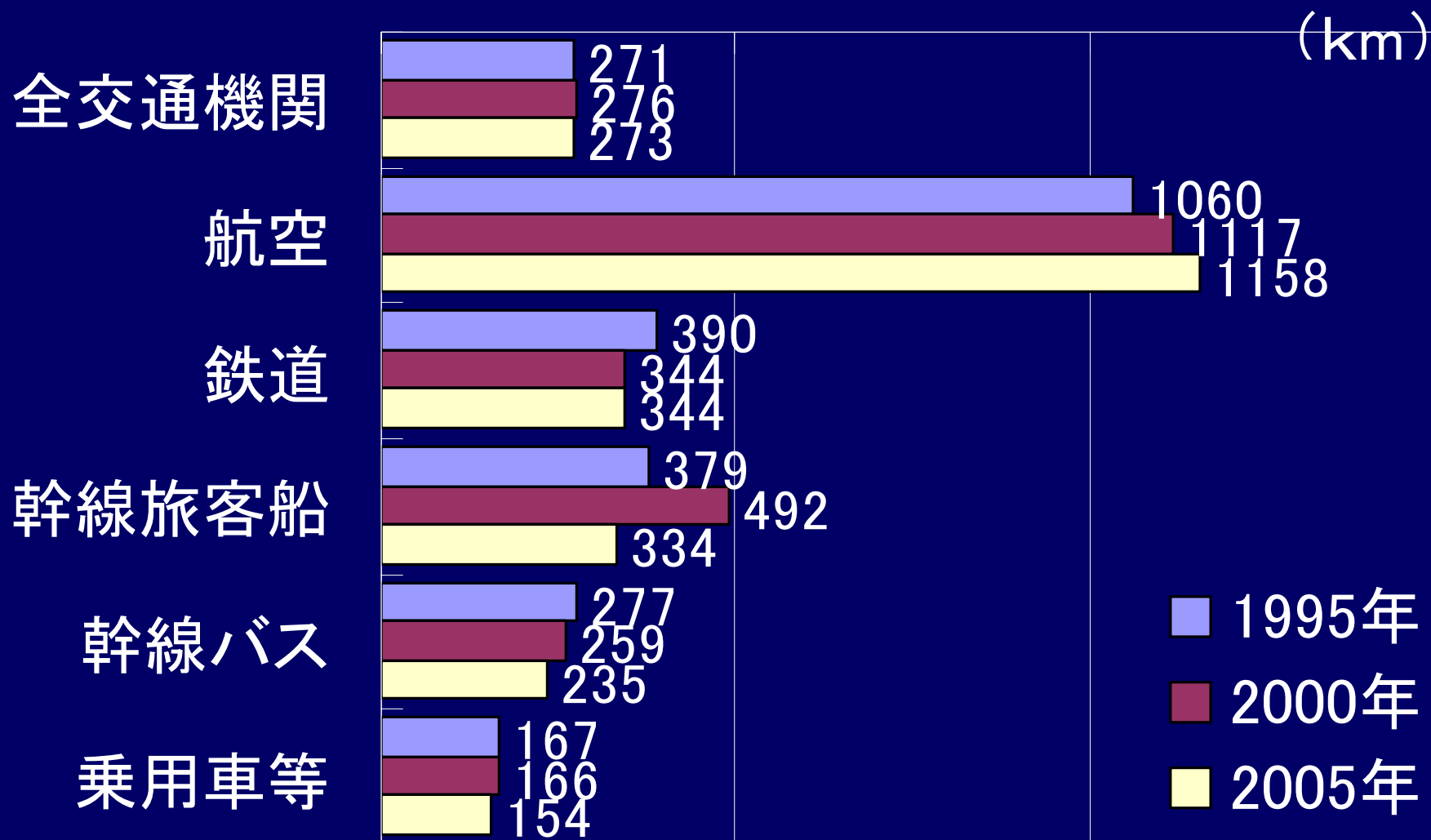
【平日】

0% 20% 40% 60% 80% 100%



代表交通機関別の平均トリップ長の推移

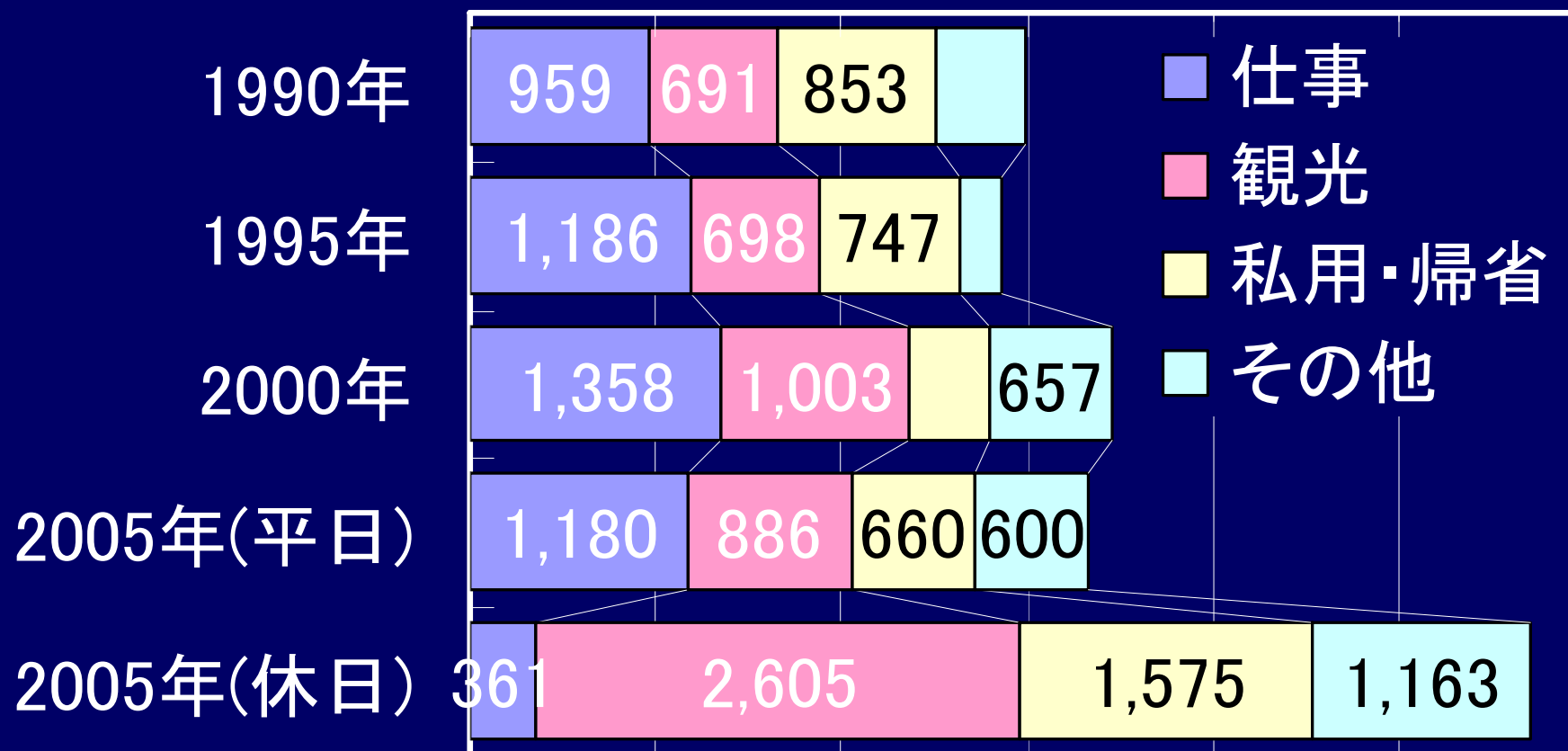
【平日】 0 500 1000 1500



1995年から2005年で航空の平均トリップ長が増加

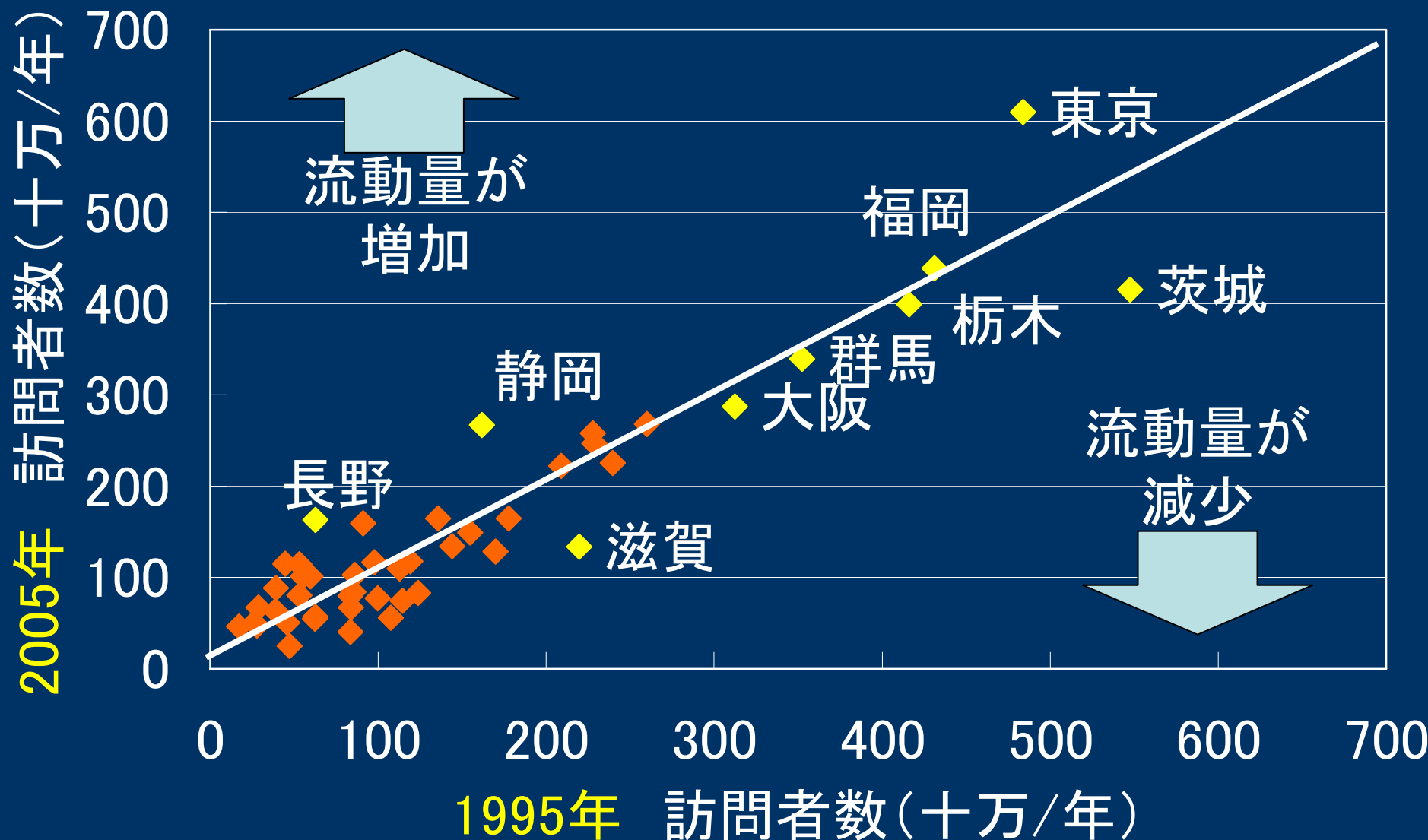
旅行目的別流動量の構成率の変化

(千人/日) 0 1,000 2,000 3,000 4,000 5,000 6,000



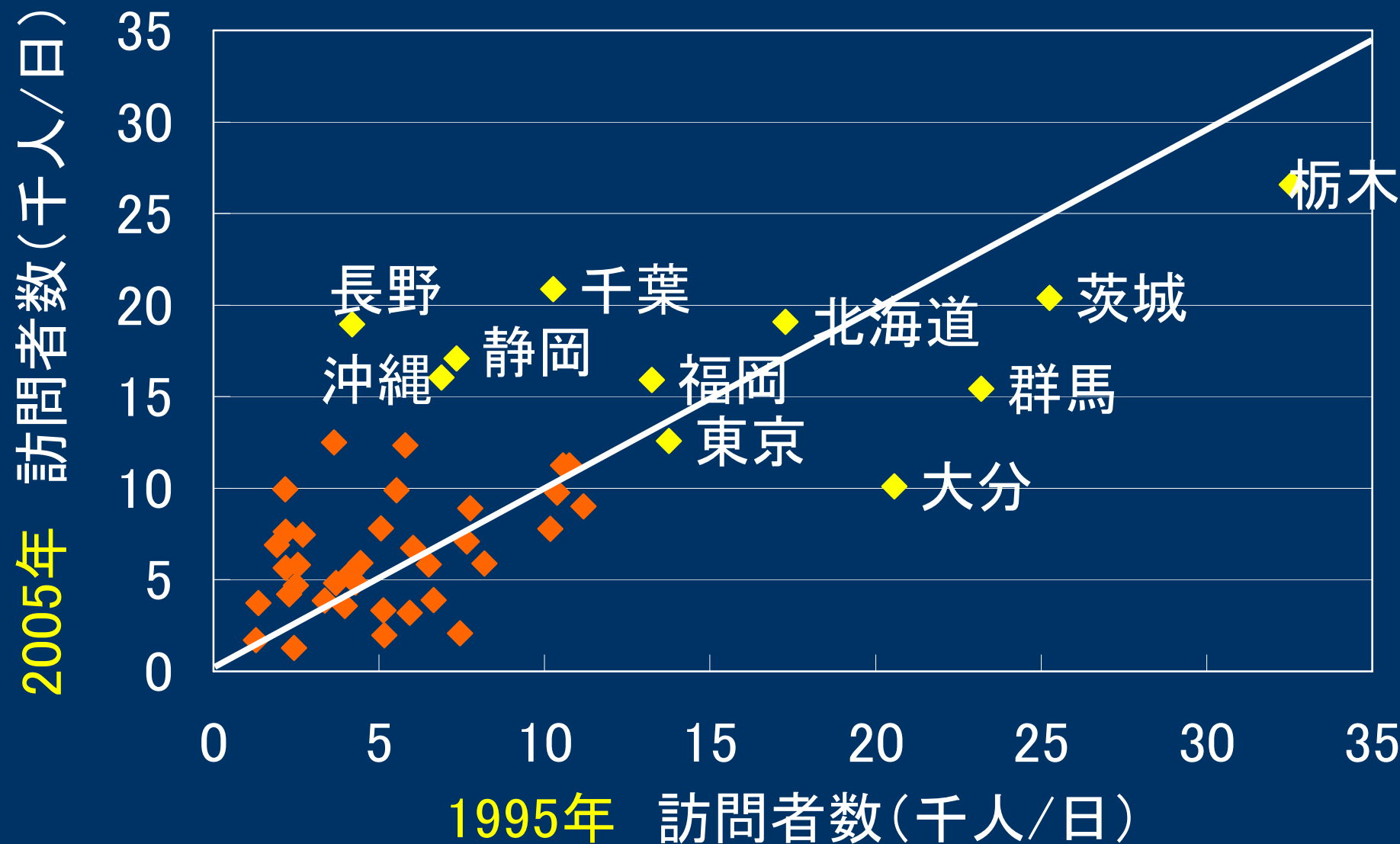
2000年まで仕事・観光目的は増加、2005年で減少

都道府県別の県外からの訪問者数の変化



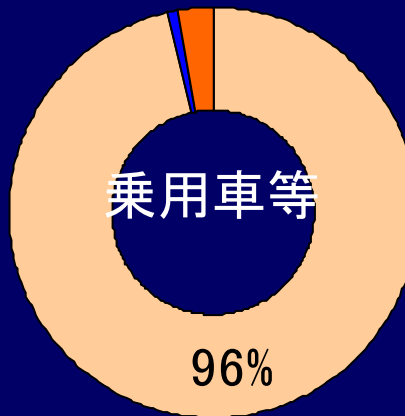
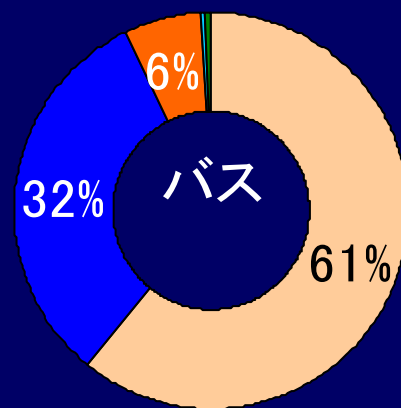
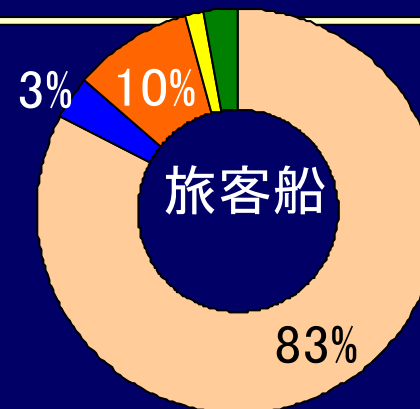
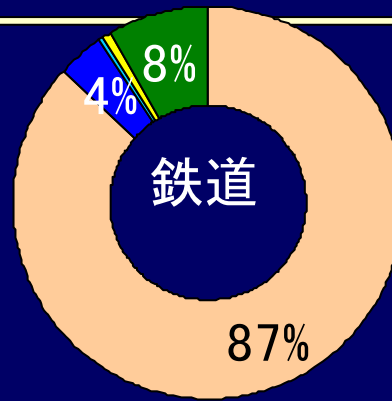
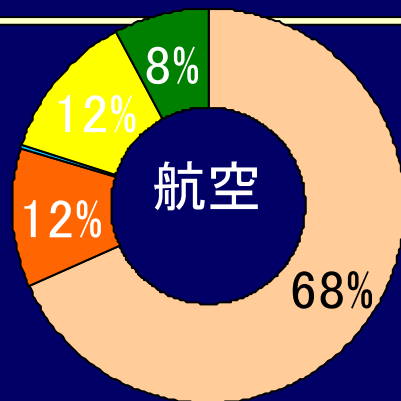
東京：県外からの訪問者が最も多く、2005年で増加

都道府県別・観光目的の県外からの訪問者数の変化



千葉、長野、静岡、沖縄の観光目的の訪問者が増加

幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況



- 乗り継ぎなし
- 乗り継ぎあり(航空)
- 乗り継ぎあり(鉄道)
- 乗り継ぎあり(幹線旅客船)
- 乗り継ぎあり(幹線バス)
- 乗り継ぎあり(乗用車等)

異なる幹線交通機関相互の乗り継ぎ流動は、
約32万人で全体の約9%

平日1日と休日1日の流動量の比較



■ 航空 ■ 鉄道 ■ 幹線旅客船 ■ 幹線バス ■ 乗用車等

休日は 平日の1.7倍の流動が発生

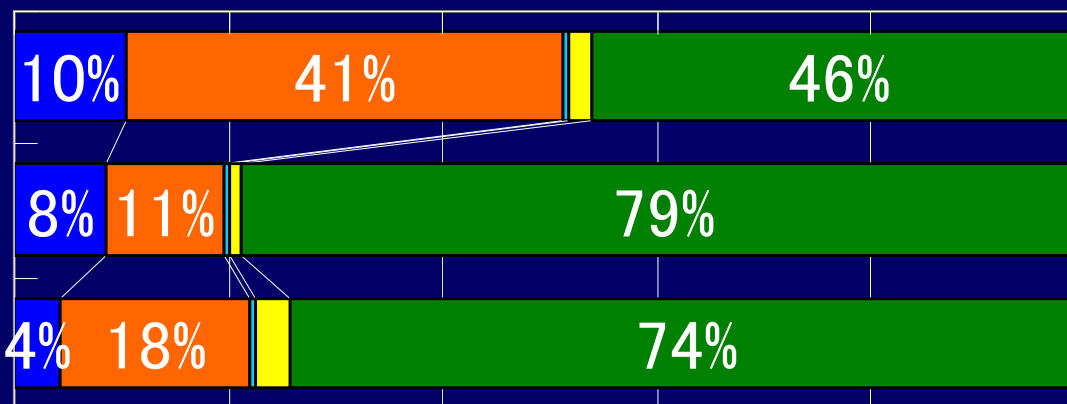
乗用車等の休日の流動量は、平日の約2倍

旅行目的別の交通機関分担率

0% 20% 40% 60% 80% 100%

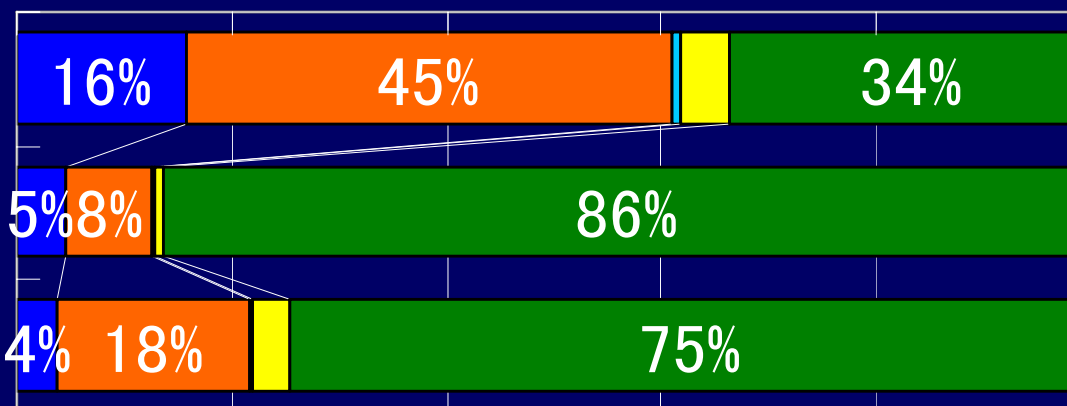
【平日】

仕事目的
観光目的
私用・帰省目的



【休日】

仕事目的
観光目的
私用・帰省目的



■ 航空 ■ 鉄道 ■ 幹線旅客船 ■ 幹線バス ■ 乗用車等

観光目的では、休日になると乗用車等の分担率が増加

都道府県別・観光目的・公共交通利用者の 県外からの訪問者数の平日・休日の比較

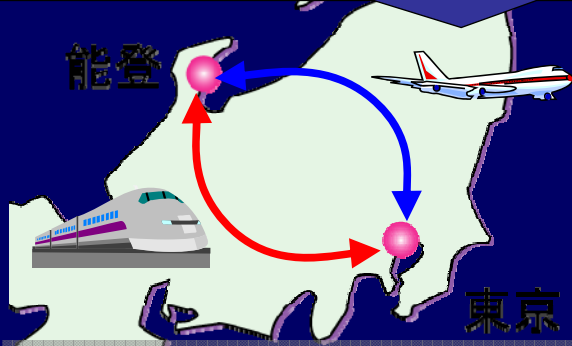


インフラ整備と旅客数・分担率の変化

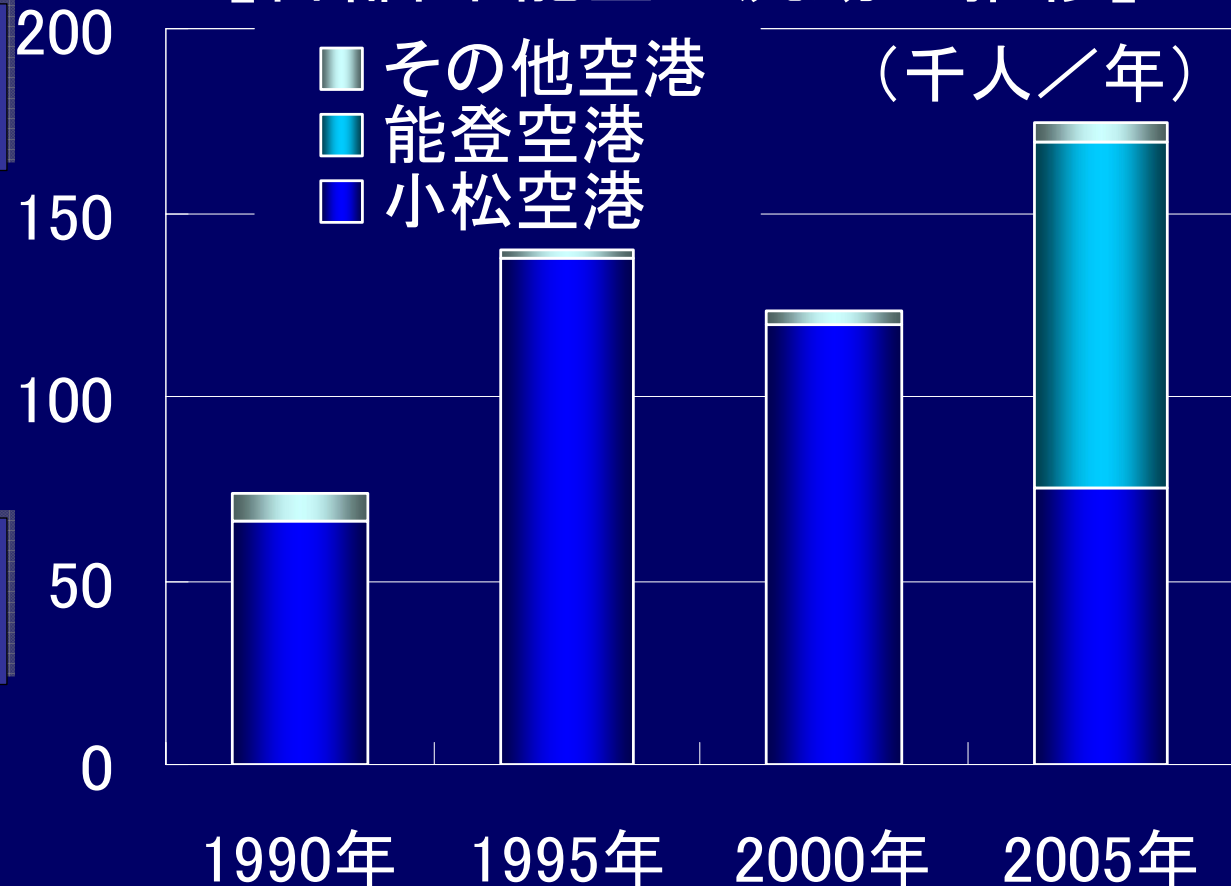
能登空港開港(2003年7月)

【首都圏-能登の流動の推移】

航空（東京～能登）
1時間0分、18,700円



鉄道（東京～能登）
4時間58分、15,440円

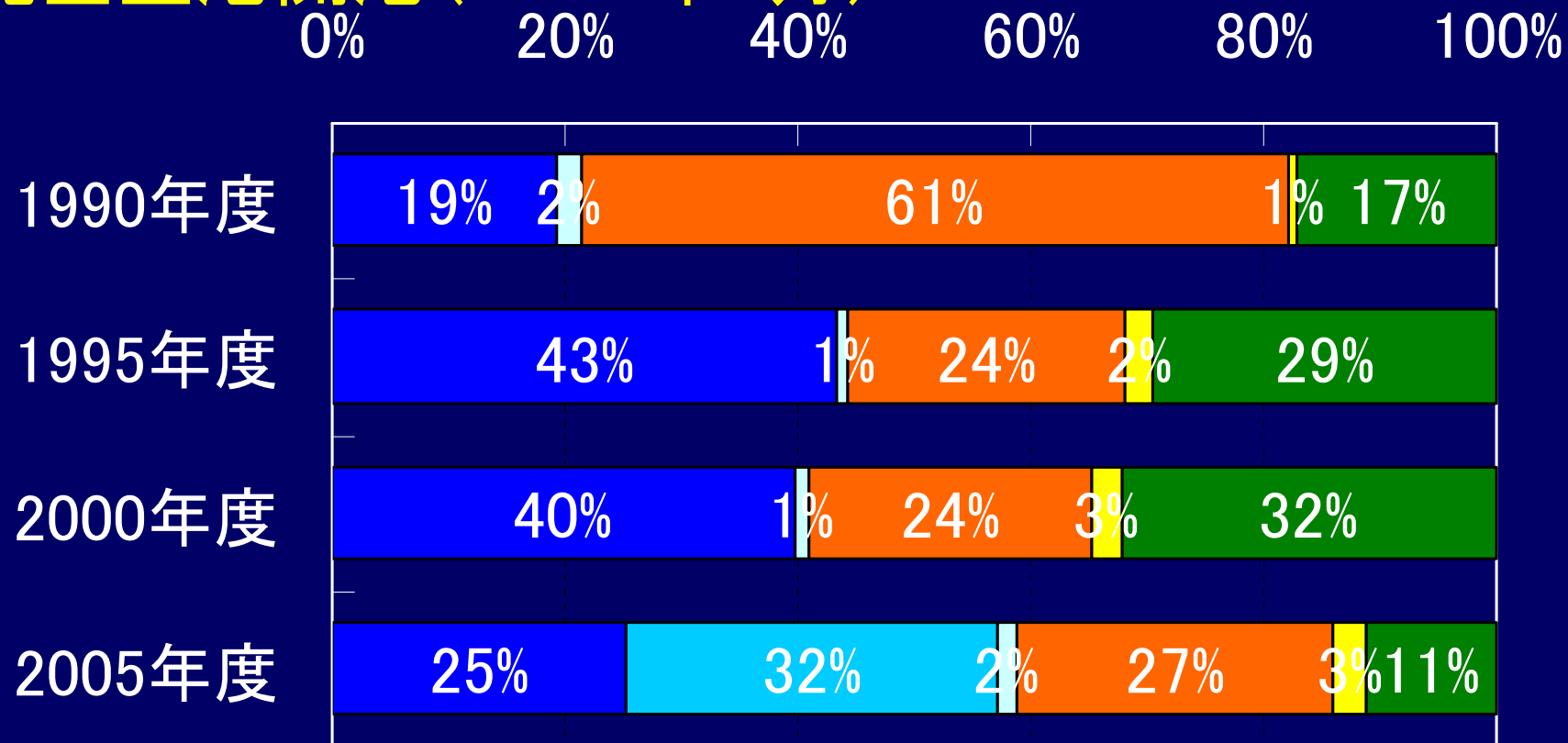


能登空港の開港により、所要時間が短縮

能登空港の利用者が新たに創出

インフラ整備と旅客数・分担率の変化

能登空港開港(2003年7月)



■ 小松空港 ■ 能登空港 ■ その他空港
■ 鉄道 ■ 幹線旅客船 ■ 幹線バス
■ 乗用車等

能登空港の開港により、航空の分担率が上昇

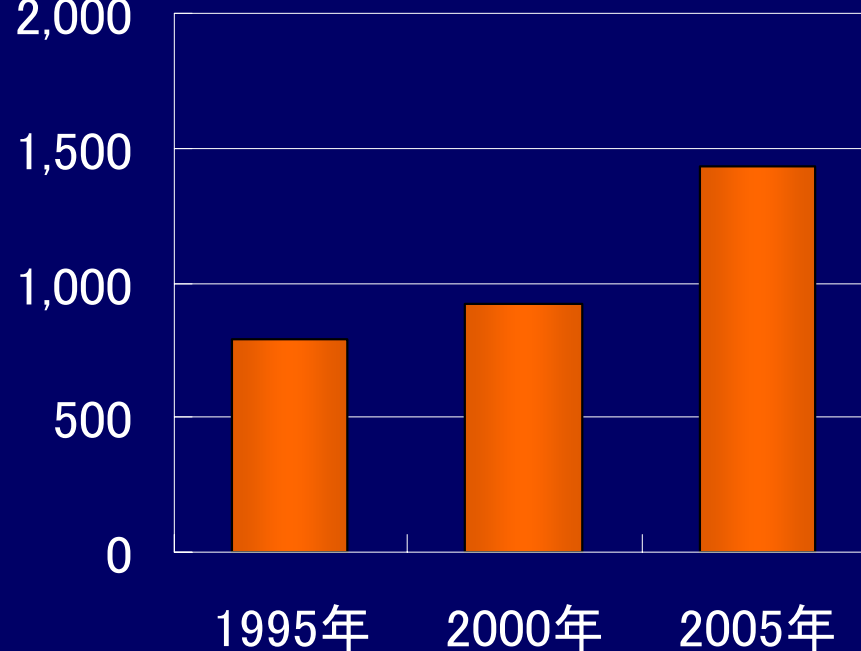
インフラ整備と旅客数・分担率

東北新幹線[盛岡～八戸間]開業(2002年2月)



【首都圏-青森の流動の推移】

(千人/年)

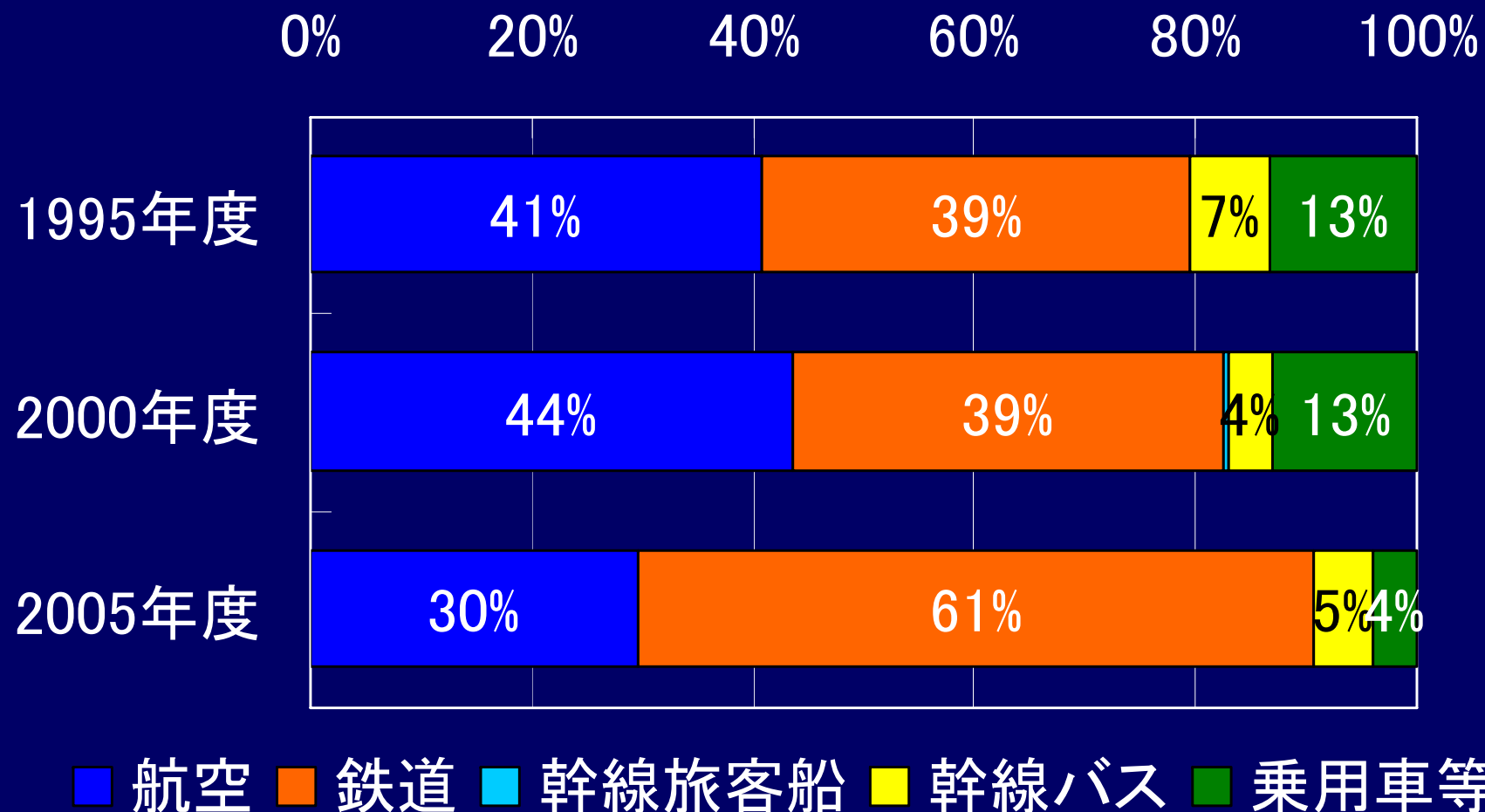


首都圏から青森県の鉄道流動量が

2000年と比べると約1.29倍

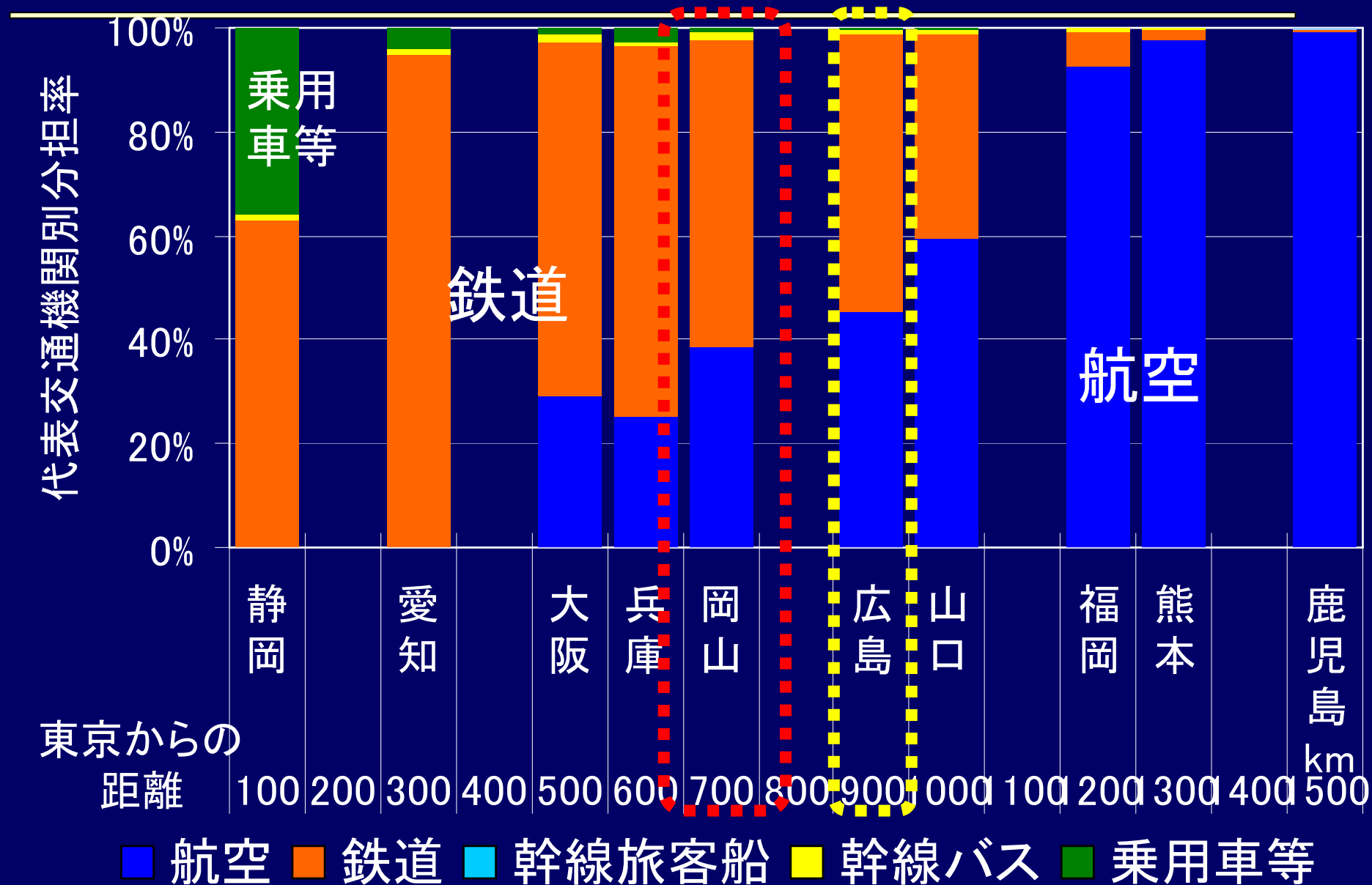
インフラ整備と旅客数・分担率

東北新幹線[盛岡～八戸間]開業(2002年2月)

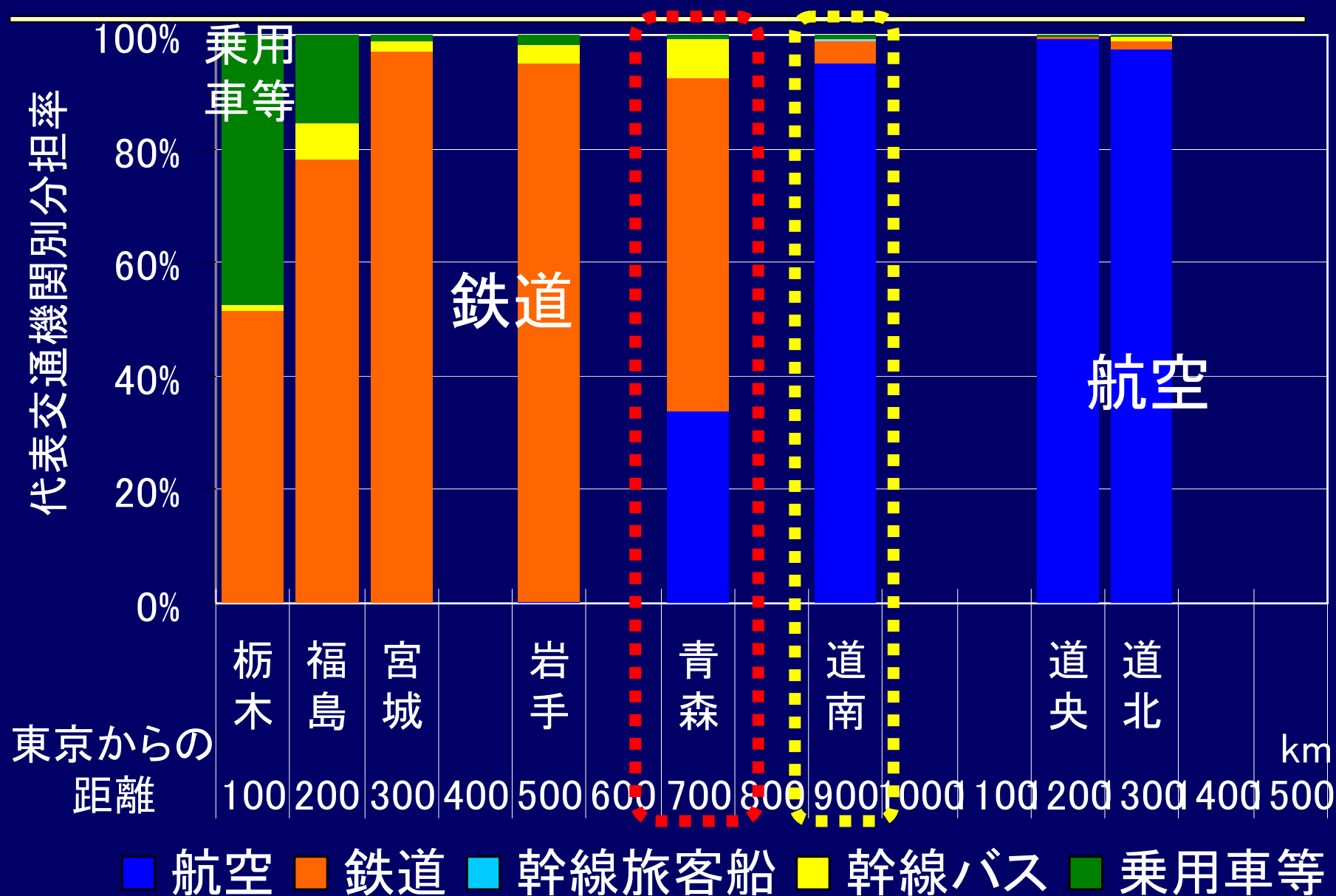


首都圏から青森県の鉄道分担率が、30%以上上昇

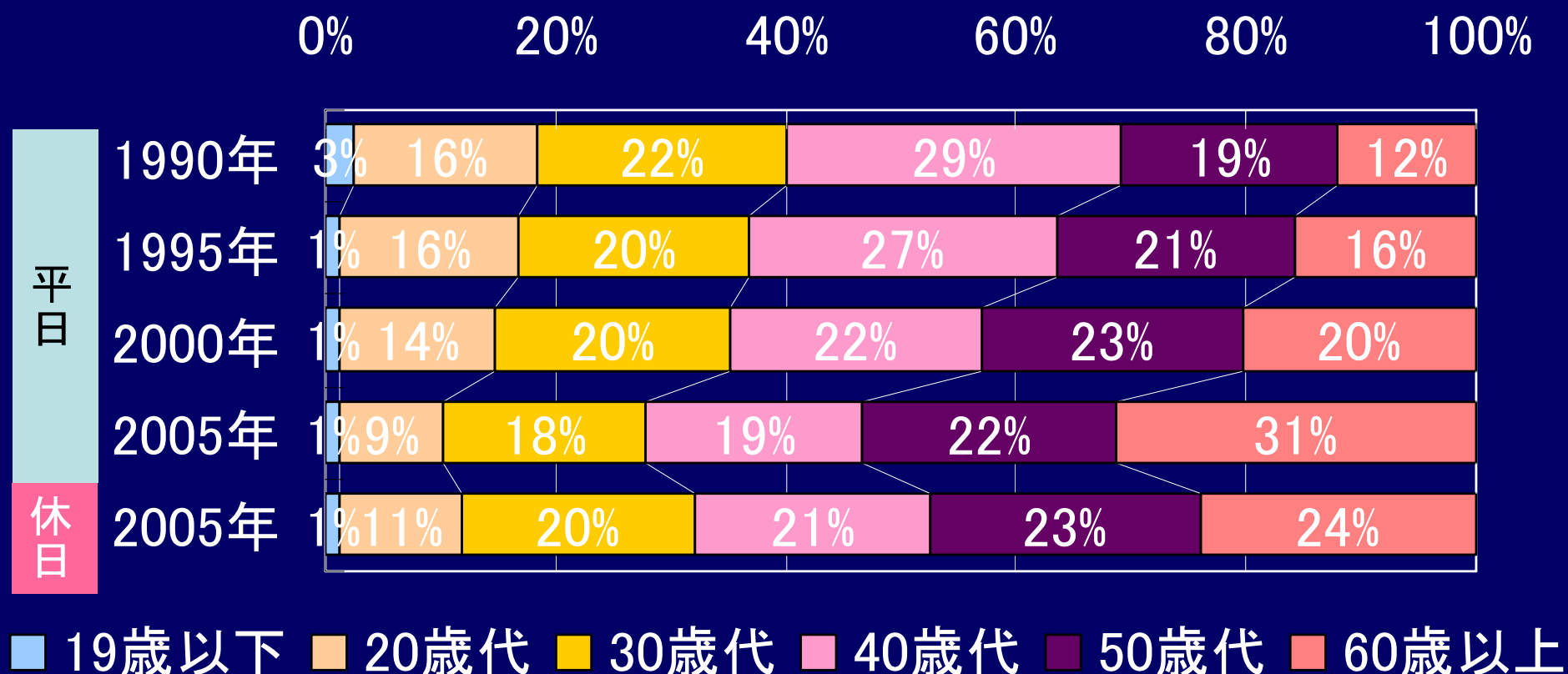
首都圏と各都道府県の交通機関分担率



首都圏と各都道府県の交通機関分担率

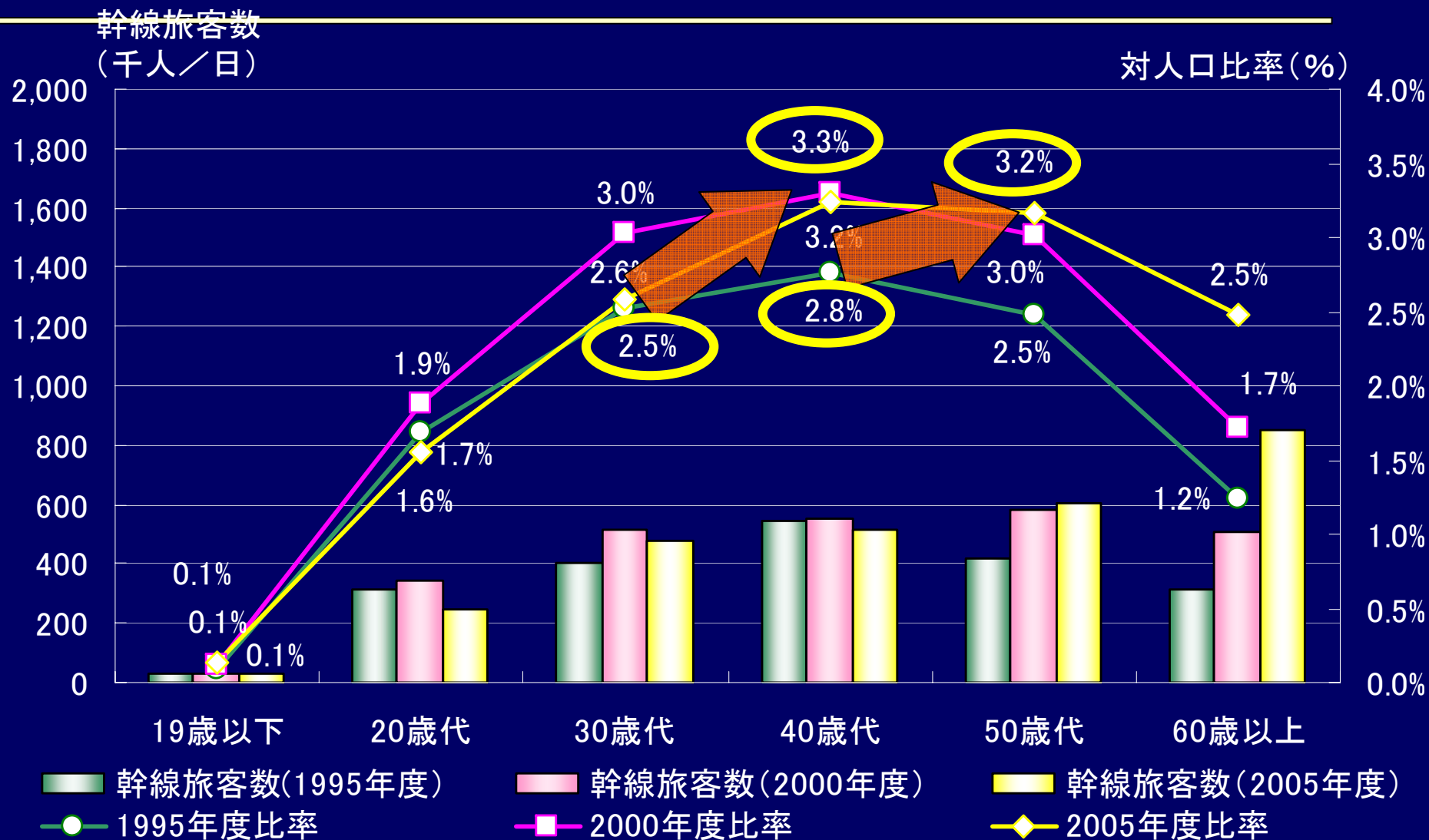


年齢構成別流動量の構成率の変化



30歳代以下(若年層)の流動の割合が減少
一方、60歳以上の流動の割合は増加

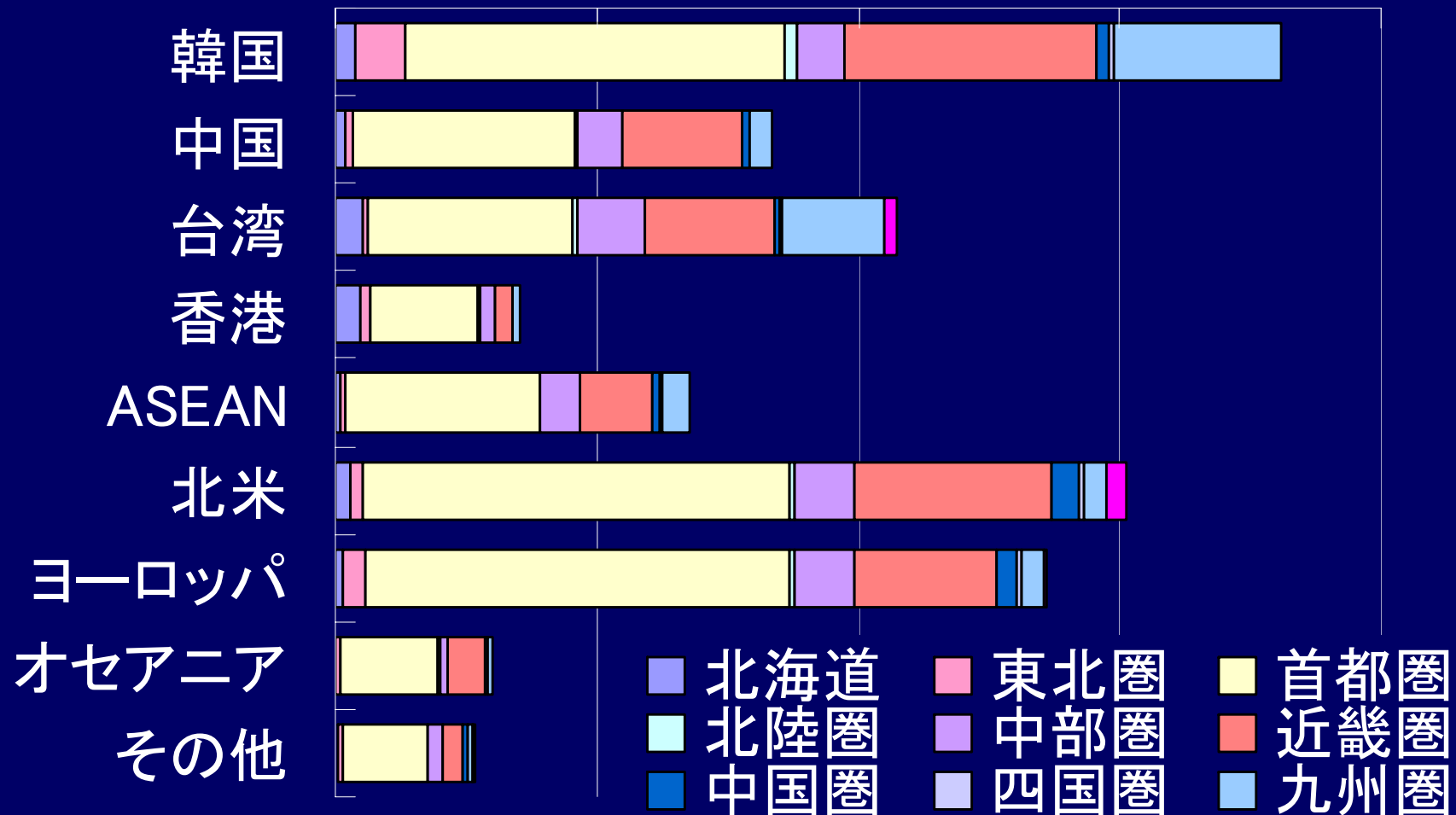
各年代別の人口に占める流動量の比率



10年後の年代別人口に対する幹線旅客流動の比率が増加

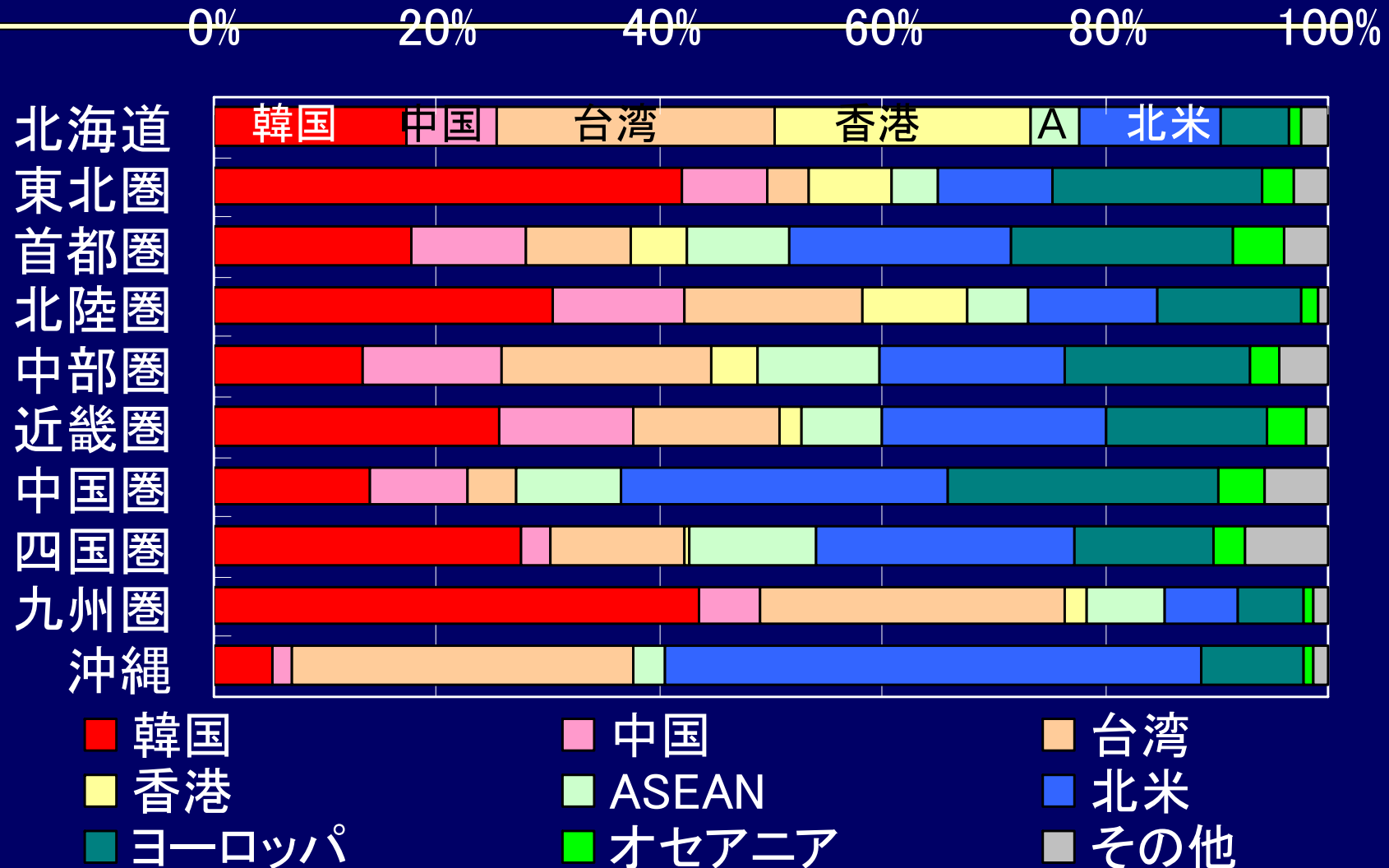
国籍別・地域ブロック別の訪日外国人数

(千人/週) 0 20,000 40,000 60,000 80,000



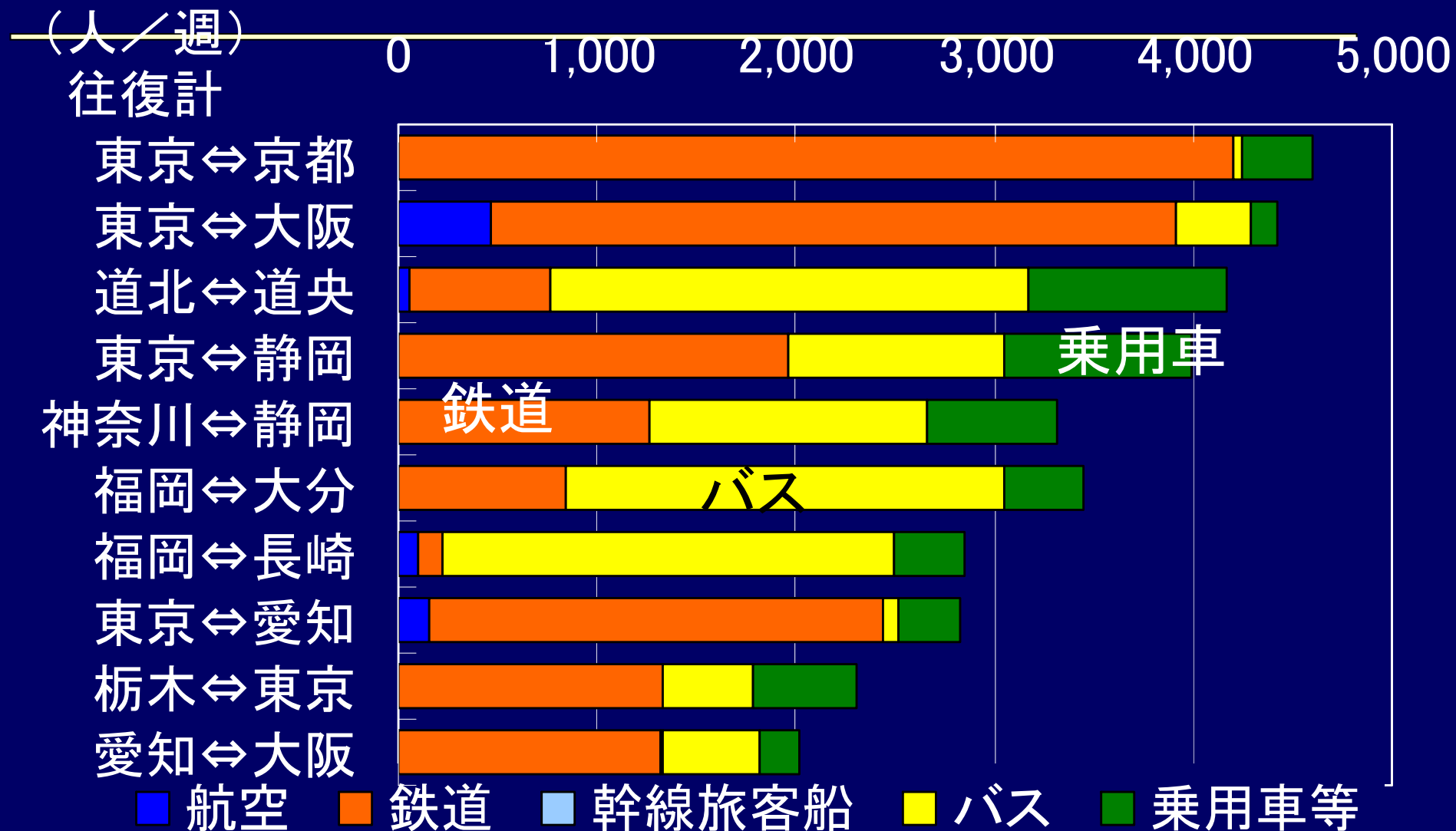
- ・訪日外国人で最も多いのは、韓国国籍
- ・訪問先として首都圏、近畿圏が多い

地域ブロック別・訪日外国人国籍の割合



- ・九州圏や東北圏の訪日外国人は、韓国国籍の割合が高い
- ・ブロックにより訪日外国人の国籍が異なる

代表交通機関別訪日外国人の流動



・大都市圏間や首都圏近辺、北海道域内、九州域内で流動量が多い

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 全国幹線旅客純流動調査の概要
3. 近年の幹線旅客交通の動向と特性
4. 全国幹線旅客純流動のデータ利用について

データの利用について

1. 交通流動の把握での活用

・・・ある地域での交通の実態を把握・・・

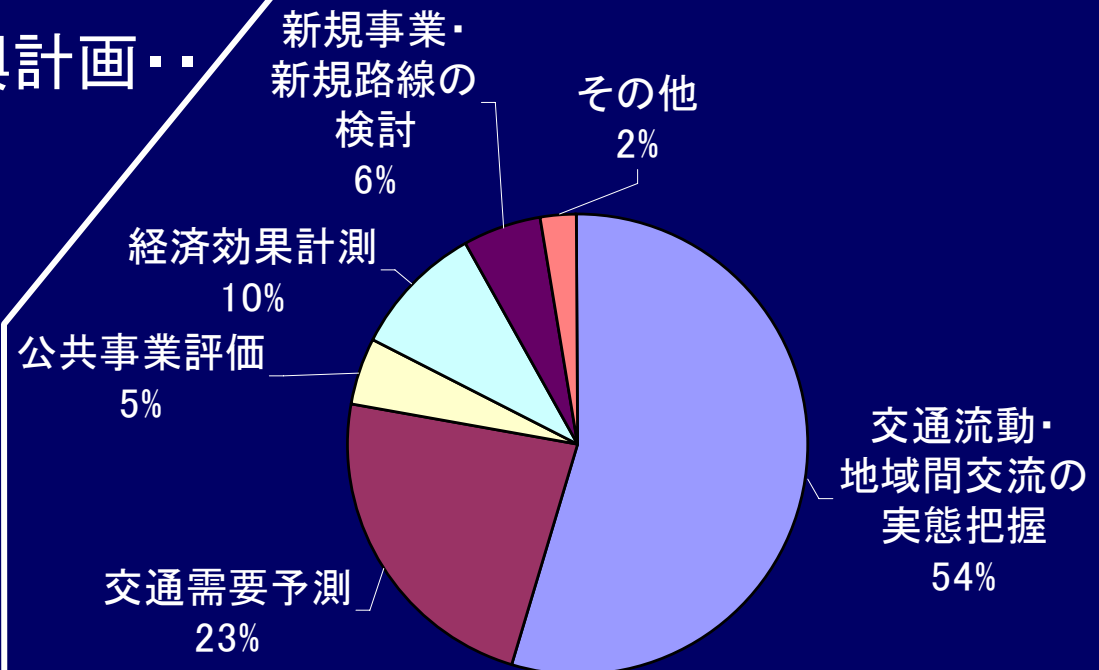
2. 幹線交通計画分野での活用

・・・ある地域での航空、鉄道、高速バス・道路の新規路線・・・

3. 観光振興分野での活用

・・・ある地域での観光振興計画・・・

10月中旬からのHP
利用者数
約360アクセス



提供データについて

(1) 幹線旅客純流動OD表(休日は日曜日)

都道府県間OD表、207生活圈間OD表

(出発地→目的地&居住地→旅行先)

(2) トリップデータ

旅客の年齢や性別、旅行日程なども把握できる
個票データ(「トリップデータ」)を提供

連絡先: 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省政策統括官付参事官付 (内線 53114)

TEL: 03-5253-8111(代表)

全国幹線旅客純流動調査ホームページ

(<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/>)

検索・表示システムについて

■検索条件設定

◆統計データ	代表交通機関別流動量 ▼
◆年度	2005年度 ▼
◆期間	秋期平日1日 ▼
◆目的	全て ▼
◆分類	出発地－目的地 ▼
◆ゾーン単位	都道府県間 ▼
◆出発地(又は居住地)	東京 ▼
◆目的地(又は旅行先)	福岡 ▼

検索実行

リセット

■検索結果

交通機関	流動量(人/日)	分担率(%)	所要時間(分)	距離(km)
航空	5990	88.6	157	—
幹線鉄道	685	10.1	388	1182
幹線旅客船	4	0.1	—	—
幹線バス	51	0.8	850	—
自動車	30	0.4	857	1144
合計	6760	100	—	—

検索結果を表示

ご清聴，有難う御座いました。

近年の幹線旅客交通の動向と特性分析
-第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査より-

調査員 新倉淳史

[niikura @ jterc. or. jp](mailto:niikura@jterc.or.jp)