

全国幹線旅客純流動調査の概要

調査目的

- 我が国の幹線交通機関における旅客流動の実態を定量的かつ網羅的に把握

調査概要

- ◆ 調査対象 幹線交通機関（航空、鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等）を利用して都道府県を越える旅客流動
- ◆ 調査方法 旅客へ抽出アンケート調査を行うとともに、事業者より輸送実績を提供いただき、これを処理し、1日及び年間の旅客流動データを作成
- ◆ 調査項目 旅客数（区間別・交通機関別）、旅行目的、旅客の属性（性別・年齢）等
- ◆ 調査頻度 5年に1回 1990（平成2）年度より実施

旅客の属性 旅行目的 旅客数

実際の出発地・目的地

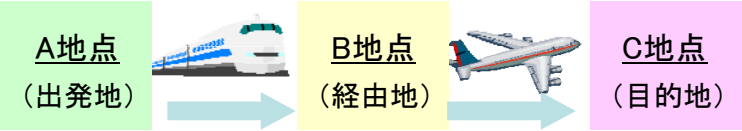


利用経路・交通機関



※ 純流動とは、交通機関間の乗り継ぎ状況によらず、
旅客が出発した地から目的とする地までの一体の流動を示します

全国幹線旅客純流動調査の特色

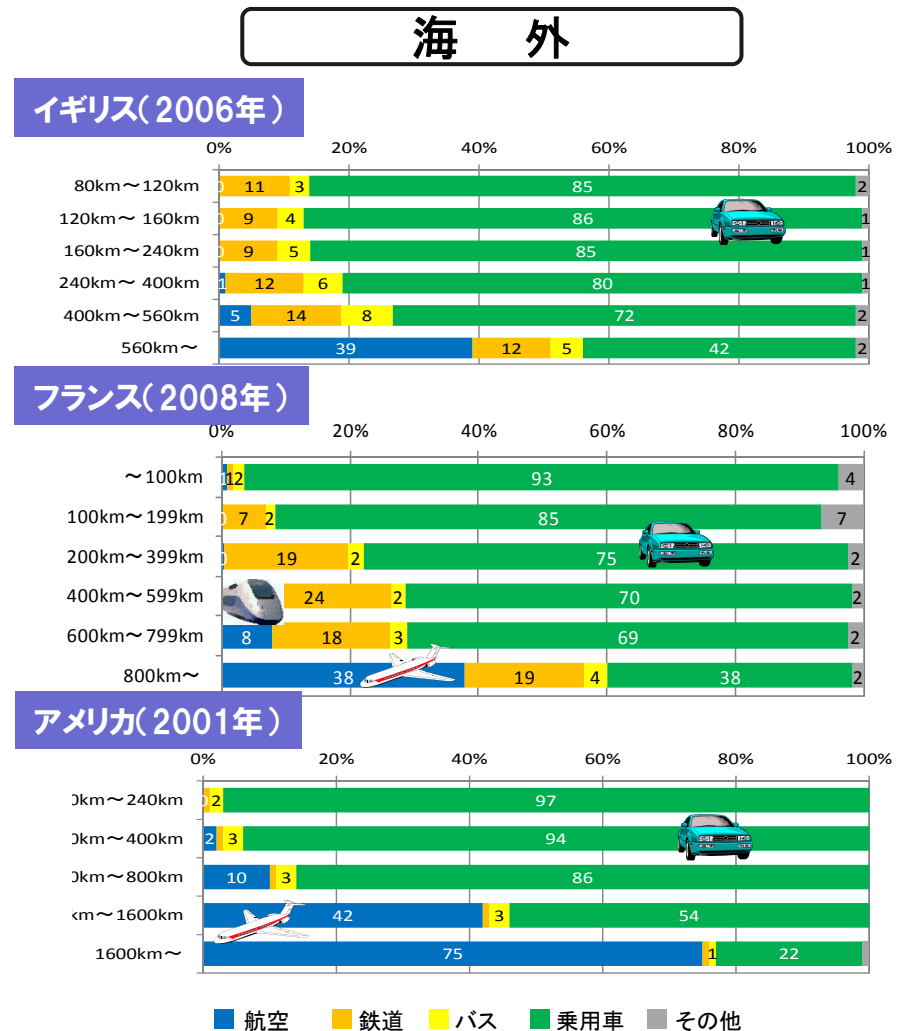
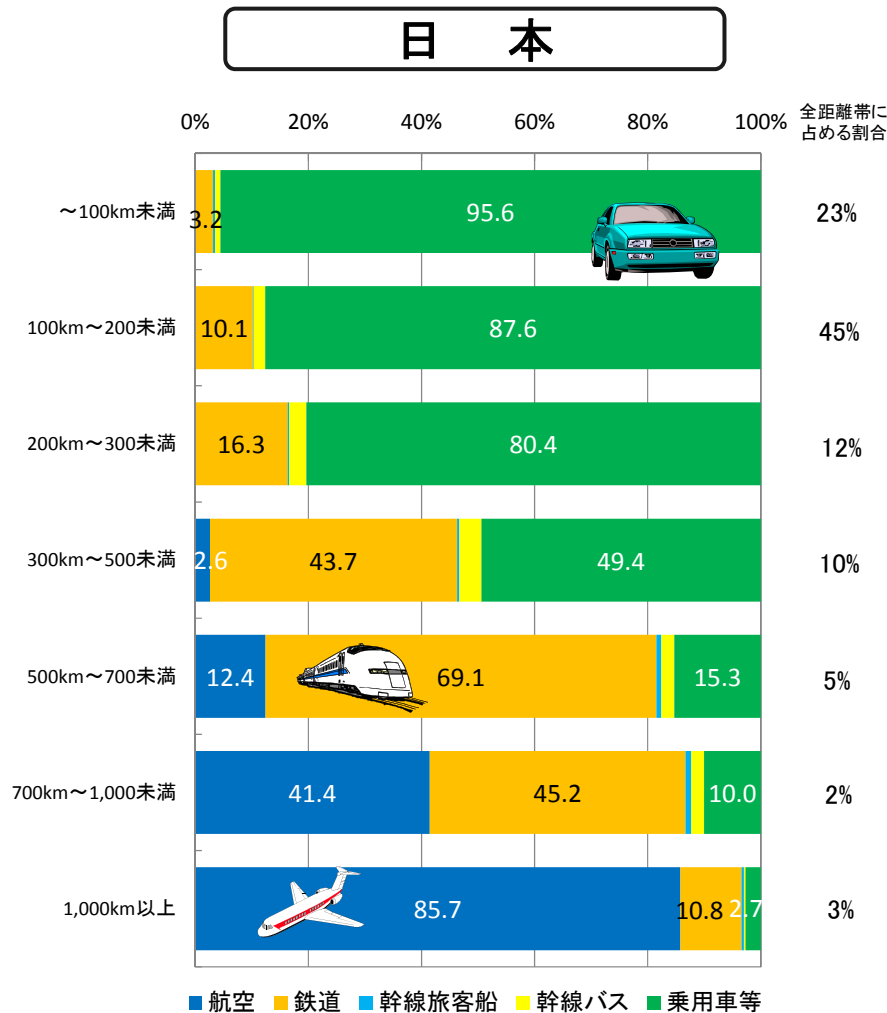
- 幹線交通の旅客流動を対象に、旅行行動全体を捉える唯一の調査
- 旅行目的や旅客の属性も把握できることから、国や地方自治体による交通施策の検討、将来交通需要の予測、交通事業者における新規路線の検討等に広く活用

特色	全国幹線旅客純流動調査	幹線旅客流動に関する他の調査
「旅行行動全体」 の分析が可能	<p>○ 出発地・目的地及び移動経路、利用交通機関を網羅的に把握可能</p> 	<p>● 「各交通機関の利用者数」など一部の情報のみ把握可能</p>
「旅行目的」、 「旅客の属性」 の分析が可能	<p>○ 各交通機関でのアンケートを基に旅行の目的や旅客の年齢等を整理</p> 	<p>● 詳細な分析を行うには、十分な情報がない</p>
「平日」「休日」別の 分析が可能	<p>○ 平日・休日それぞれで調査を実施</p> 	<p>● 集計されたデータはない</p>

調査結果の概要② 距離帯別機関分担率の国際比較

- わが国では300km未満は乗用車等、300kmから700kmは鉄道、700km以上は航空が中心
- 欧米諸国と比べ、日本は中距離帯での鉄道分担率が高い点が特徴

距離帯別交通機関分担率(年間)

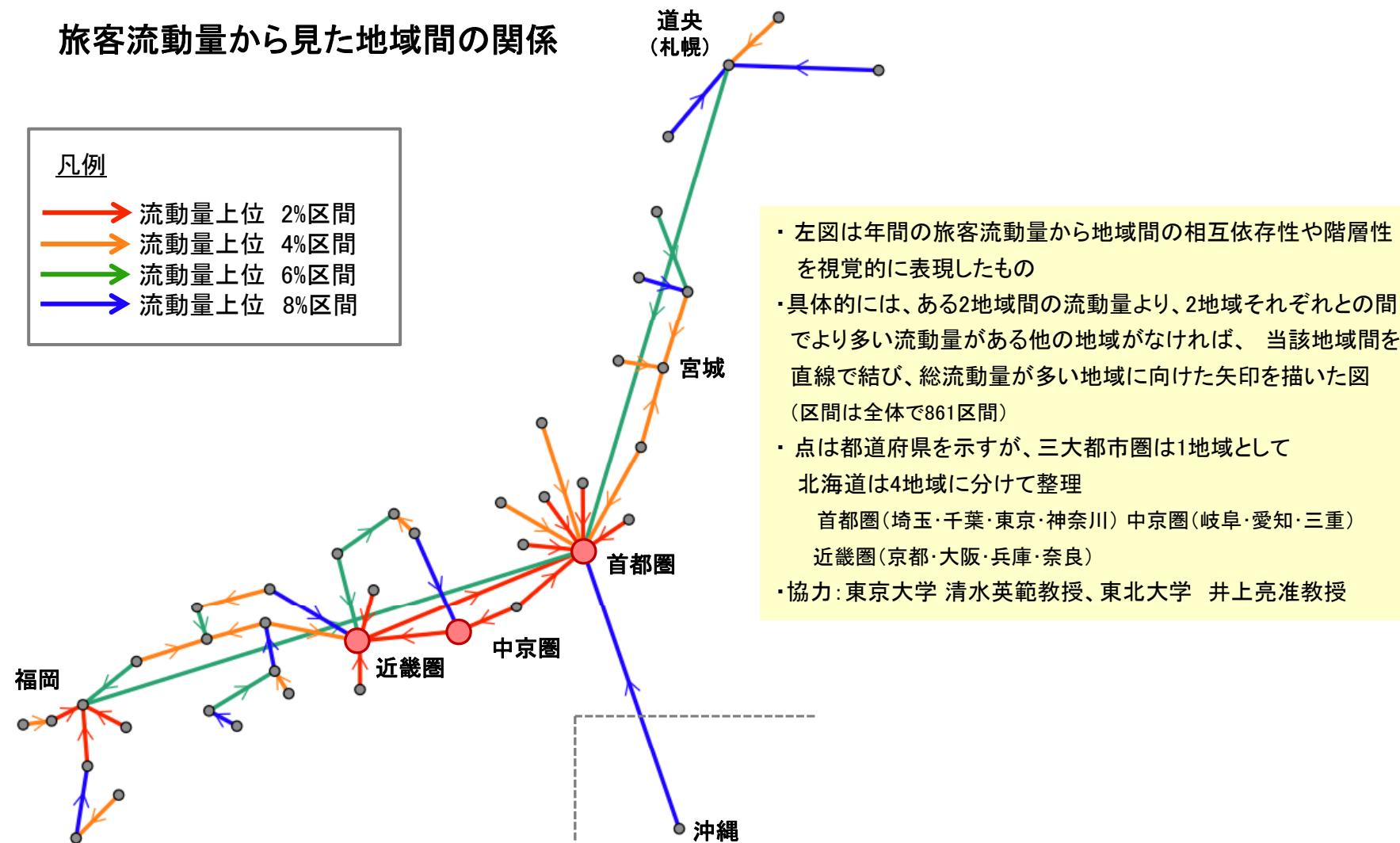


各国間で調査手法は異なっている 出所)アチャリエスルヤ ラージ「アジア諸国における都市間交通の開発」運輸政策研究機構(2011.11)

調査結果の概要③ 流動から見た地域間のつながり

- 主要な幹線旅客流動から、地域間のつながりや階層性を捉えることが可能
- 3大都市圏や各地方ブロックの中心に流動が集中している実態が把握可能

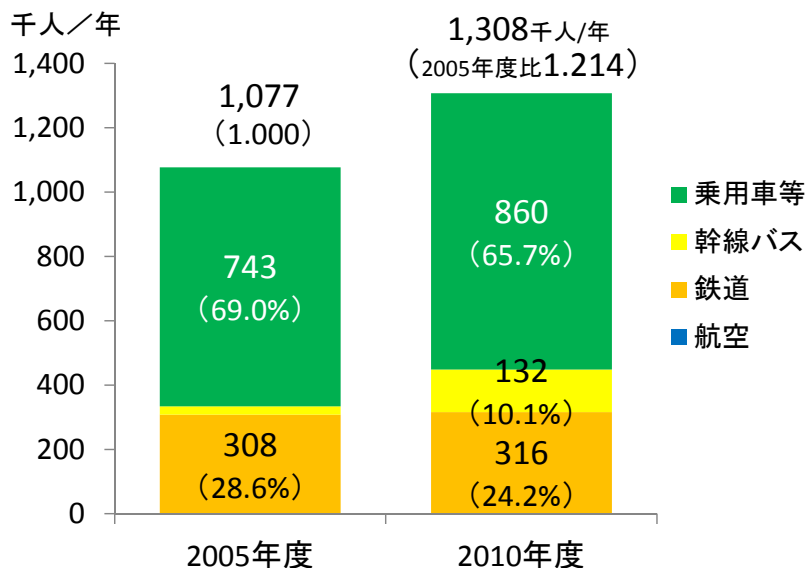
旅客流動量から見た地域間の関係



分析例① 社会資本整備1 ～東海北陸自動車道～

- 2008年に東海北陸自動車道が全線開通し、東海-北陸地域間の所要時間が短縮
- 乗用車等・幹線バスを中心に愛知県-富山県間の流動量が増加している状況を把握可能

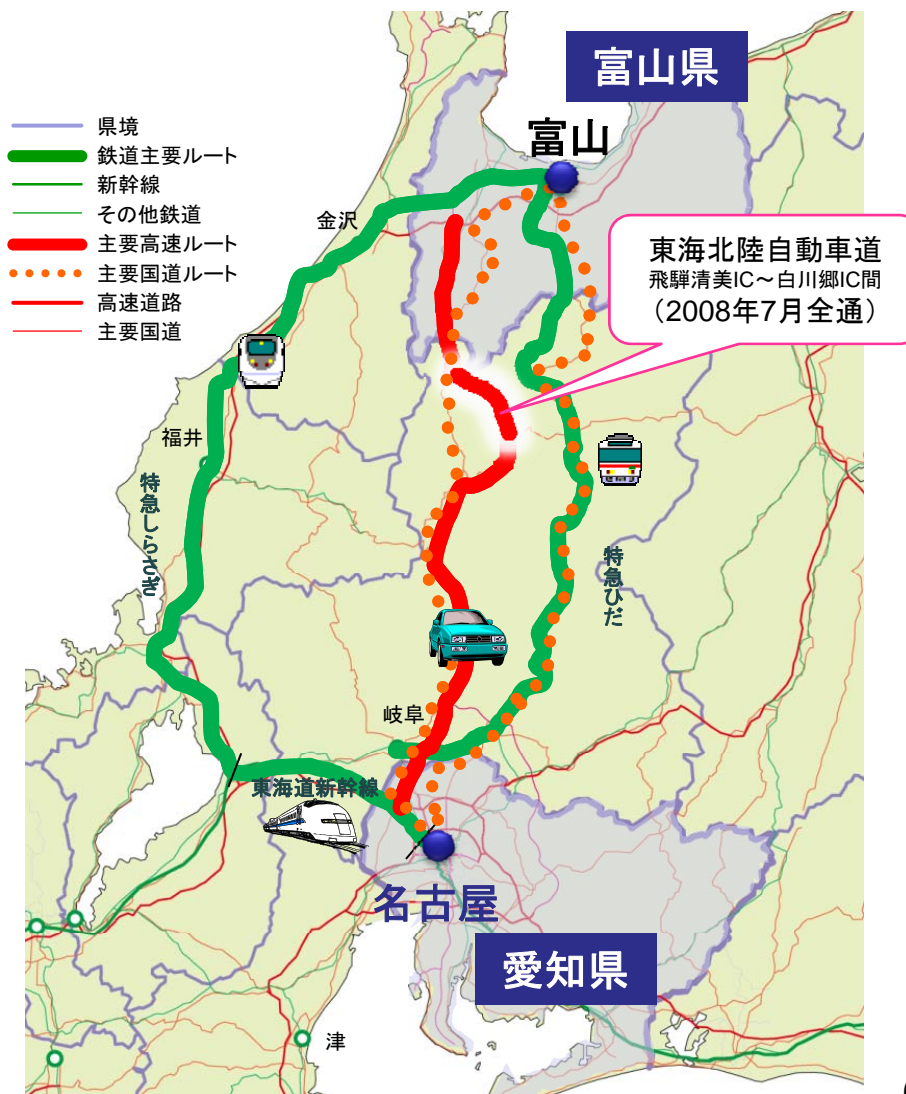
愛知県-富山県間の旅客流動量（年間）



名古屋市-富山市間の交通機関別サービス水準

	鉄道	幹線バス	乗用車等
2005年	4時間21分 9,280円	4時間30分 4,500円	3時間58分 6,190円
2010年	4時間10分(▲11分) 9,280円(変化なし)	3時間43分(▲47分) 4,500円(変化なし)	3時間44分(▲14分) 7,490円(+1,300円)

※ 乗用車等の費用はガソリン代と高速道路料金の合計額を、1台あたり1.5人乗車と仮定して1人あたりに換算
出所)「全国総合交通分析システム」、「高速バス時刻表」



分析例② 社会資本整備2 ～静岡空港～

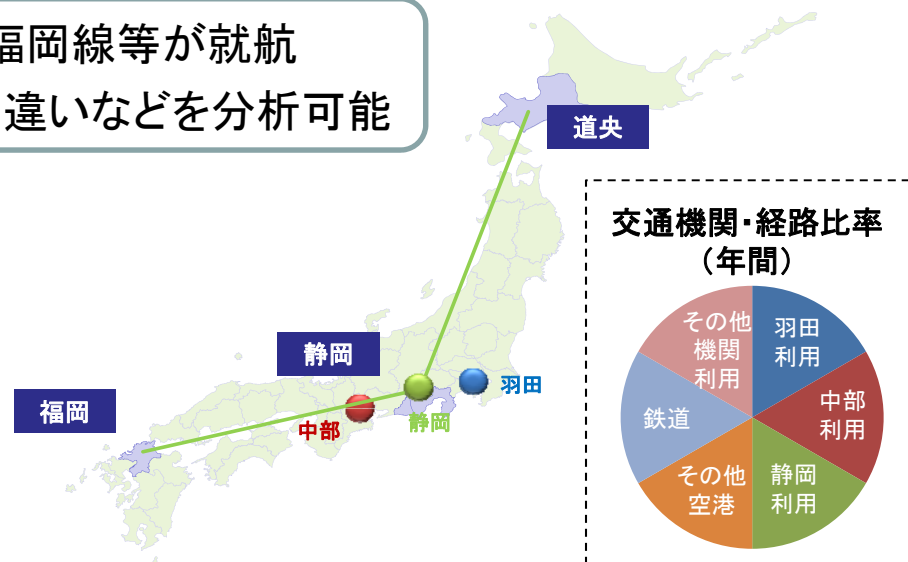
- 2009年に静岡空港が開港し、静岡～新千歳・福岡線等が就航
- 利用空港の転換状況、生活圏別の利用空港の違いなどを分析可能

羽田・静岡・中部空港における就航便数の推移

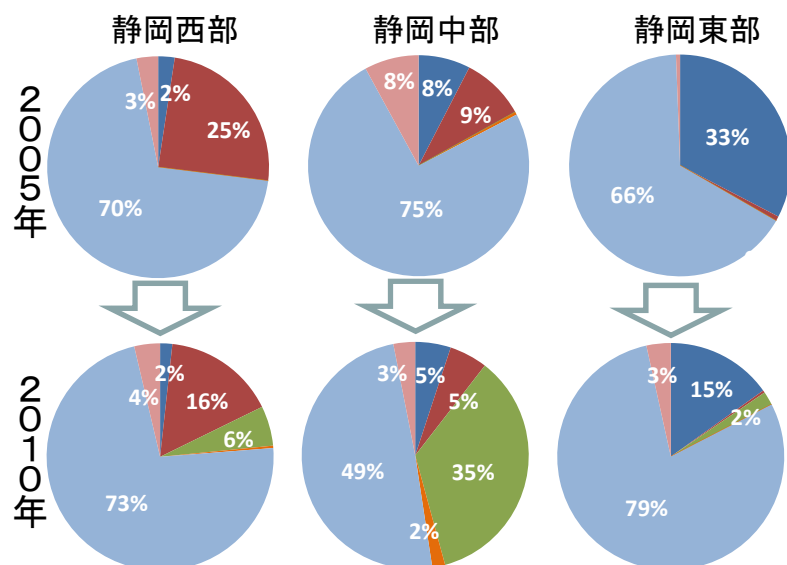
(往復/日)

		中部空港	静岡空港	羽田空港
新千歳線	2005年	14	—	46
	2010年	12	2	52
福岡線	2005年	21	—	47
	2010年	12	2	47

出所)「JTB時刻表」

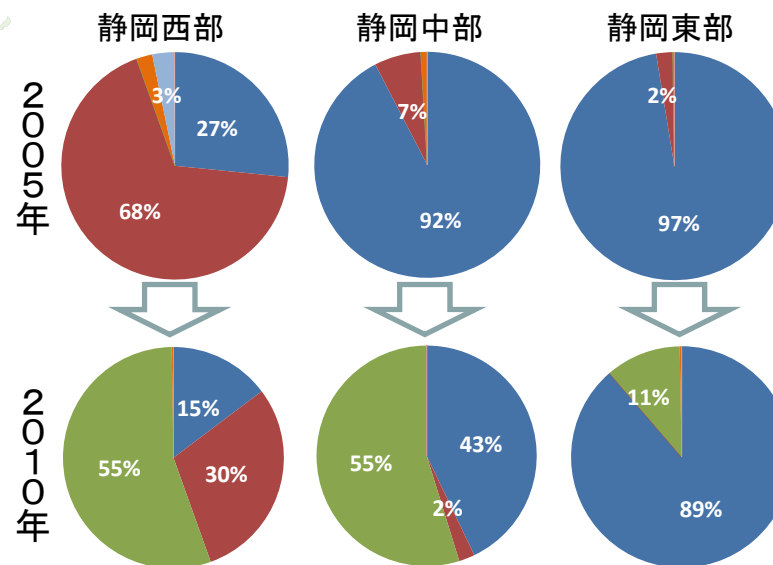


静岡 - 福岡



※鉄道利用には、乗り継ぎ後の交通機関が不明の流動を除く

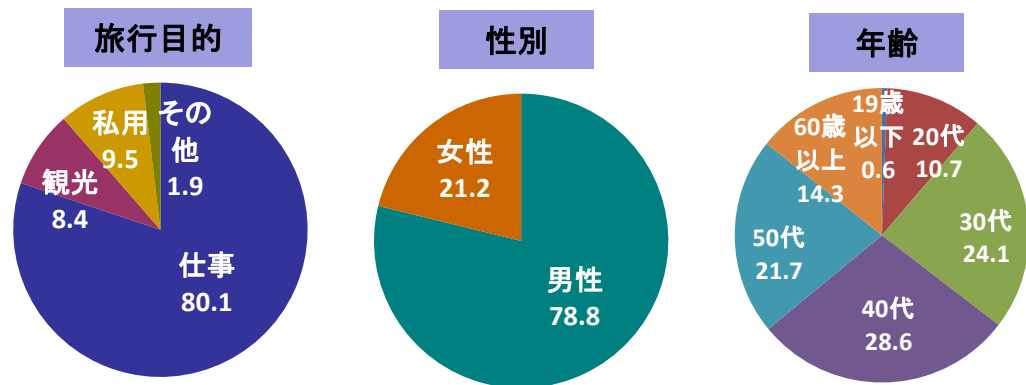
静岡 - 道央



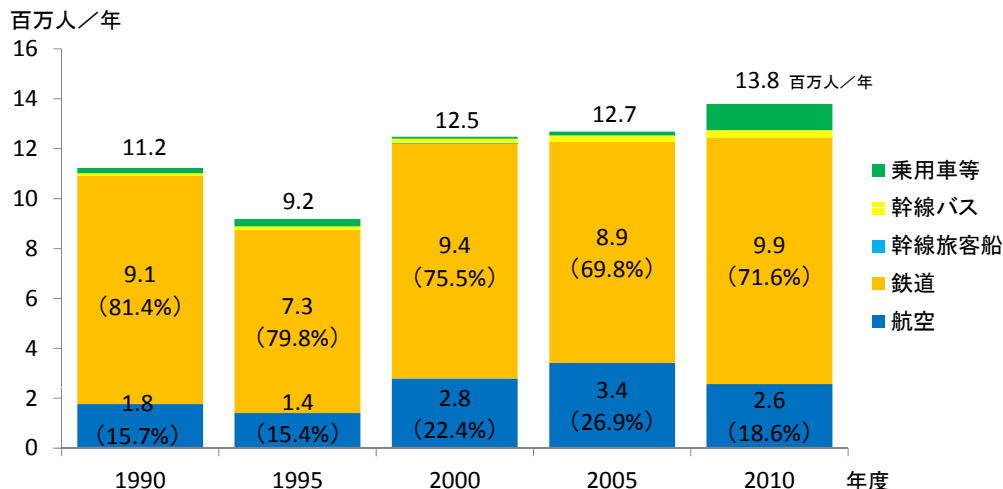
分析例③ 大動脈(東京～大阪間)の旅客流動特性

- 旅客流動量や交通機関分担率の推移、旅行目的や旅客属性を把握することが可能
- 例えば、平日に東京-大阪間を移動する旅客の多くは仕事目的の男性

東京都-大阪府間での旅客流動の旅行目的・旅客属性（平日1日）



東京都-大阪府間の旅客流動量（年間(旧方式)）



※ 2010年度は乗用車等の母集団推計方法を精緻化
 ※ ()内は交通機関分担率

東京-大阪間の交通機関別サービス水準

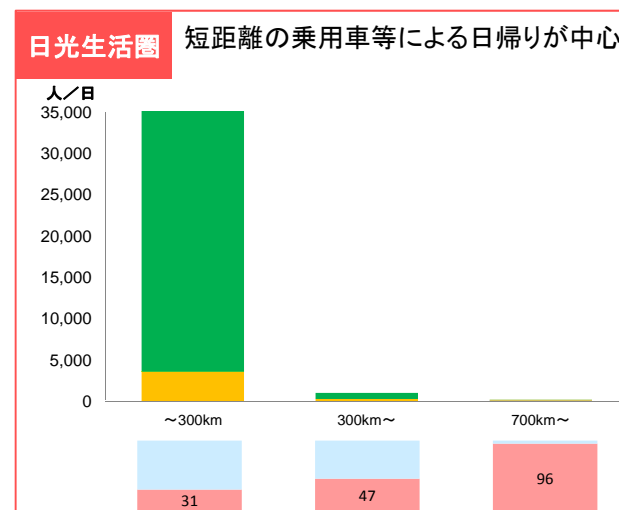
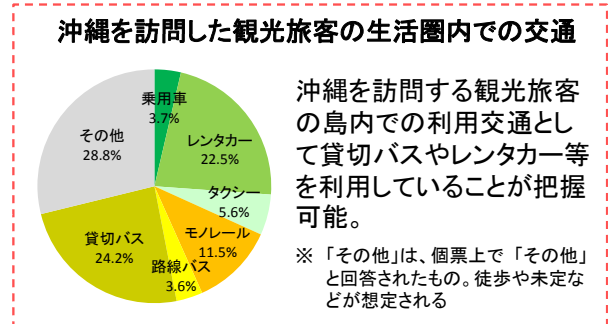
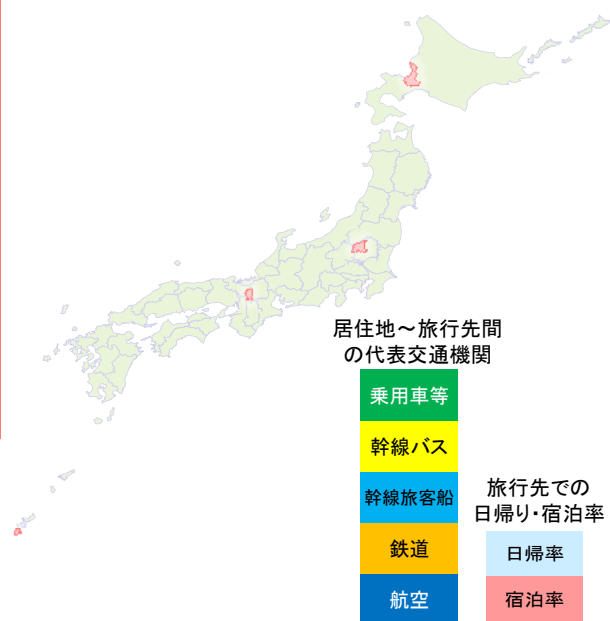
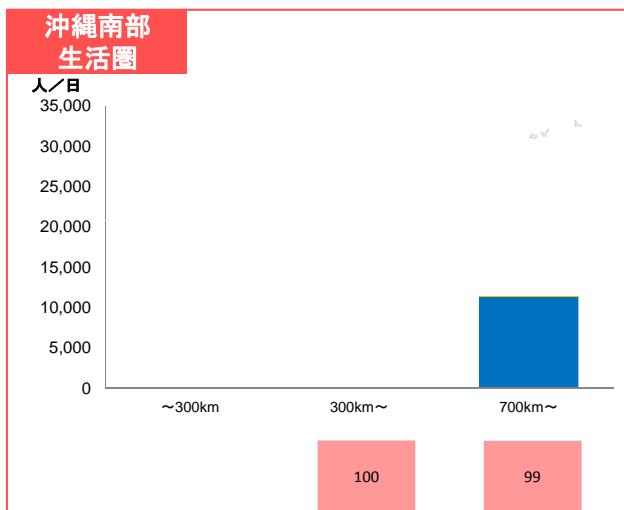
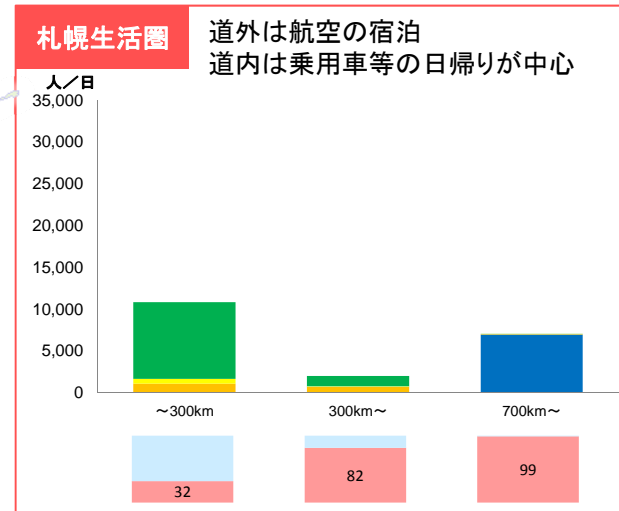
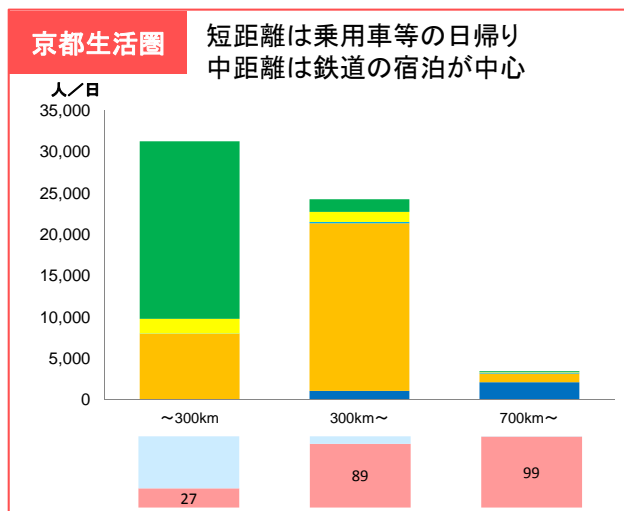
2010年	航空	鉄道	幹線バス	乗用車等
所要時間	2時間33分	3時間46分	8時間2分	8時間27分
運賃料金	22,600円	14,600円	9,500円	13,730円 (休日8,690円)

※ 乗用車等の費用はガソリン代と高速道路料金の合計額を、1台あたり1.5人乗車と仮定して1人当りに換算
 ※ 起点を東京都庁、終点を大阪府庁とする
 出所)「全国総合交通分析システム」、「高速バス時刻表」

分析例④ 着地に着目した観光流動の特性分析

- 各地域における集客状況の整理や生活圏内での交通の利用状況等の把握が可能

主要観光地における入込旅客流動量・宿泊率（休日1日・観光目的）

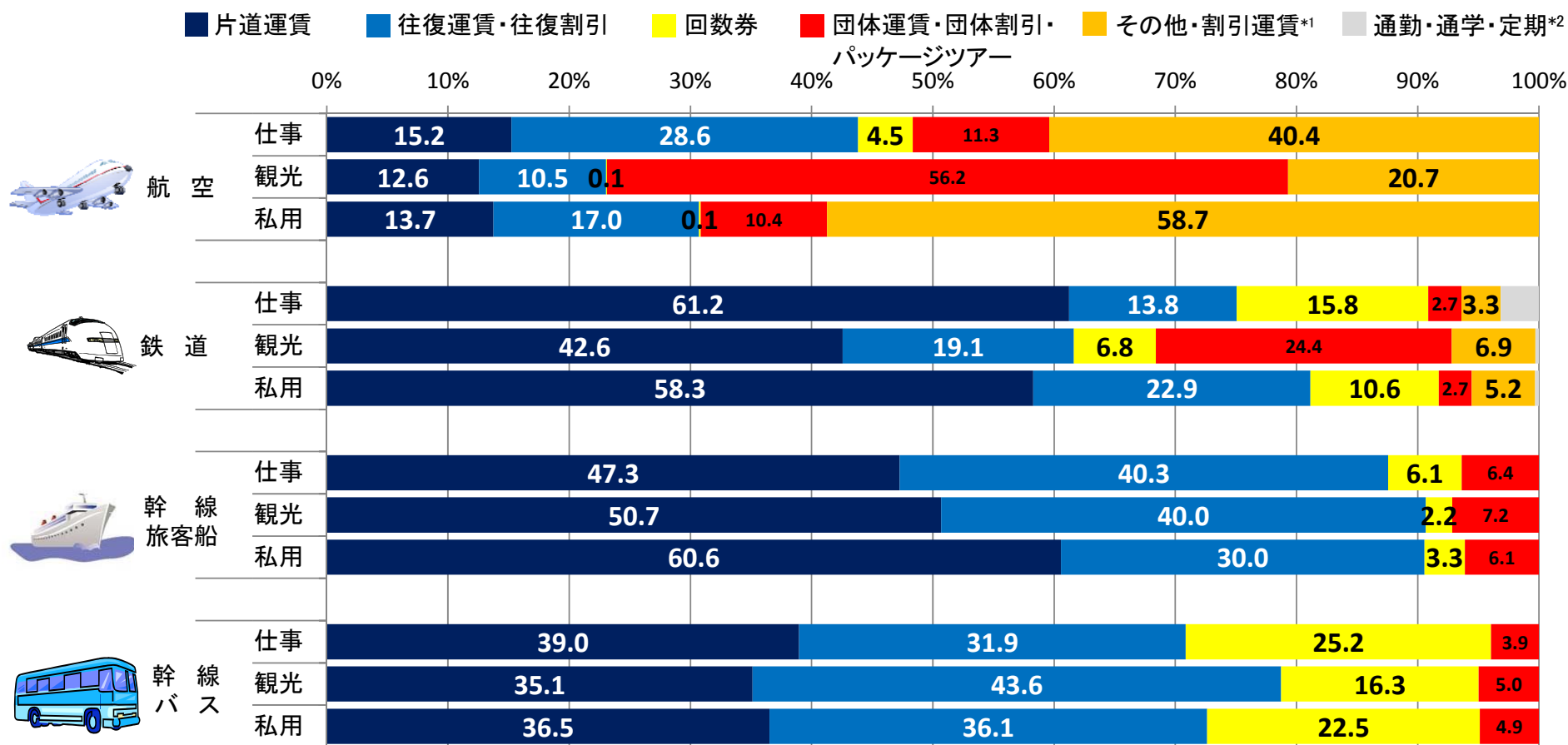


※ 全国を207の生活圏で区分して分析、都道府県(北海道は4地域に区分)を跨ぐ流動のみを対象、一部の交通機関では団体客を調査対象としていない

分析例⑤ 利用券種

- 交通機関別や旅行目的別に利用券種の利用状況を分析することが可能
- 航空は各種割引運賃の利用が多いのに対し、鉄道では片道・往復運賃の比率が高い

交通機関・旅行目的別に見た利用券種の構成率（平日1日）



*1: 航空、鉄道のみ *2: 鉄道のみ

調査結果の入手方法と利用状況

- 調査結果は国土交通省ホームページに掲載、2005年度調査結果の利用件数は約7,000件※
- 国、自治体、大学、事業者など多くの関係主体により、実態把握、需要予測等に利用

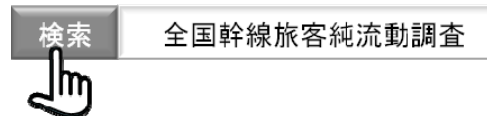
※ホームページでのダウンロード件数

調査結果の入手方法

- ・ 国土交通省ホームページに掲載しています。

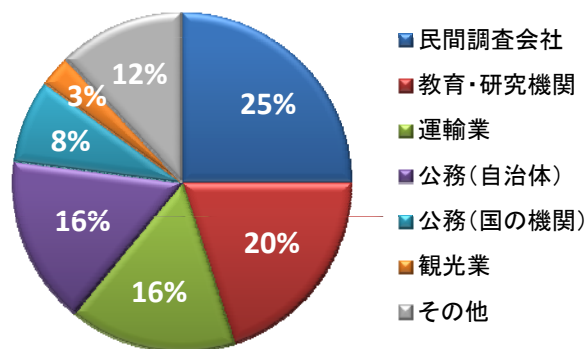
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000016.html

- | | |
|--------------|---------------|
| ① 都道府県間流動表 | ④ 訪日外国人流動表 |
| ② 207生活圈間流動表 | ⑤ OD別交通サービス水準 |
| ③ OD別信頼性 | |

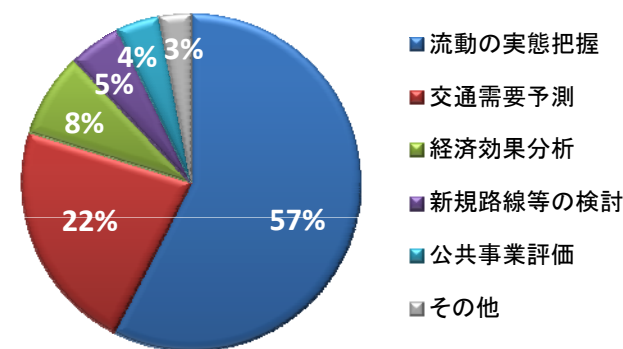


2005年度調査データの利用状況

利用主体



利用目的



お問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 総務課

TEL:03-5253-8795 E-mail:soukou@mlit.go.jp