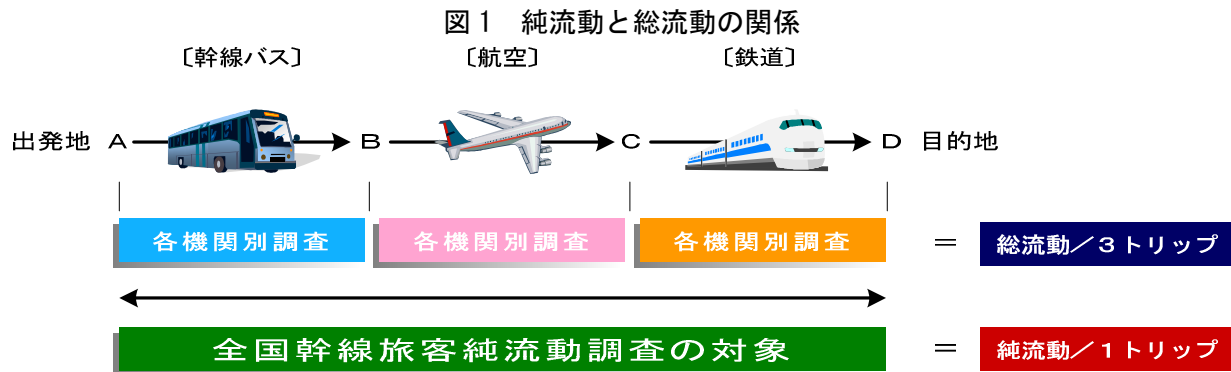


# データ利用にあたっての注意

## ● 純流動と総流動の違い

幹線旅客流動とは、交通機関の乗り継ぎ状況によらず、実際の出発地から目的地までの流動を示しています。

これに対し、下図に示すように交通機関ごとの流動を『総流動』と呼び、『総流動』では3トリップの移動が、『純流動』では1トリップとしてあらわされています。



## ● 利用交通機関と代表交通機関

幹線旅客純流動で対象としている利用交通機関は、航空、鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等の5種類です。旅行者が実際に利用している交通機関を表しています。

上記の利用交通機関の内、2種類以上の利用交通機関があった際に、1つに代表させた利用交通機関を代表交通機関としています。代表交通機関の設定方法は、次項に示しています。

## ● 代表交通機関の設定方法

全国幹線旅客純流動調査では、実際の出発地から目的地までの移動を1トリップとして計上しています。そのため、複数の幹線交通機関を乗り継いだ場合には、乗り継いだ交通機関のうち、1つを代表交通機関として定義し、その代表交通機関を利用した移動として1トリップを計上しています。代表交通機関の設定方法は、利用した交通機関の移動距離の長短にかかわらず、以下に示す通りです。

1. 純流動調査では、以下の優先順位で代表交通機関とする
  - ① 航空
  - ② 鉄道
  - ③ 幹線旅客船
  - ④ 幹線バス
  - ⑤ 乗用車等
2. ただし、上位の幹線交通機関の利用区間が都道府県内々の場合は、都道府県を超えている交通機関を代表交通機関とする。

例えば、福岡県の博多駅から鉄道で鹿児島県の鹿児島中央駅まで移動し、その後、鹿児島空港から鹿児島県の屋久島空港まで航空で移動したケースの場合、鉄道と航空を乗り継いでいるのでどちらかを代表交通機関として設定します。この際には、優先順位では航空が上位となりますが、航空は鹿児島県内の利用となっているので、都道府県を超えている鉄道を代表交通機関として設定します。

## ● アクセス交通機関とイグレス交通機関

端末交通機関乗り継ぎにおいて、出発地側から幹線交通機関に乗るまでの交通機関をアクセス交通機関、幹線交通機関を降りた後に目的地までの交通機関をイグレス交通機関としています。

## ● 出発地／目的地

純流動では、交通機関の利用区間に係らず、実際の出発地と目的地を出発地、目的地としています。例えば、航空路線（羽田・新千歳）を利用している旅客の実際の出発地が横浜（神奈川）で、目的地が稚内（道北）の場合は、純流動では、出発地：神奈川-目的地：道北となります。

## ● 居住地／旅行先

居住地とは、旅客の居住している地域です。

旅行先とは、旅客が訪問した旅行先の地域です。旅行先は、居住地が出発地に一致する場合（「行き」）の目的地であり、居住地が目的地に一致する場合（「帰り」）の出発地です。

なお、乗用車等については、一部自動車のナンバープレートの都道府県情報を居住地としています。

## ● 目的区分

幹線旅客純流動では、仕事、観光、私用・帰省、その他の目的区分に分けられています。それぞれの目的は以下の様になっております。

仕事：業務での出張等、仕事目的での流動で、仕事の帰りも含まれます

観光：観光（名所・旧跡、催し物等を見る）、保養（温泉、家族・知人との交流等）、スポーツ・体験型レジャー（遊園地・ドライブ・釣り・写真等）の目的での流動で、観光の帰りも含まれます。

私用・帰省：上記の観光以外を目的とする私用・帰省による流動で、私用・帰省の帰りも含まれます。

その他：上記以外の目的をその他目的としています。

なお、通勤・通学は、調査の対象外となっています。

## ● 1日データの留意事項

1日データは、年間データと比べ各地域の調査日の時期や天候や交通機関の運行状況、各種イベントの開催状況等の影響を受ける可能性があります。

第1～4回や第6回の実態調査は秋期1日（10月中旬～11月中旬を想定）に実施されていますが、第5回の公共交通機関の実態調査は、平日が12月上旬、休日が11月下旬に実施されています。

第1～4回や第6回と第5回の調査結果を比較すると、こうした実態調査日（季節）の影響が含まれている可能性があります。

その影響は、旅客流動量（表2参照）及び旅行目的で影響が大きいと考えられるため、異なる年次の調査結果を比較（時系列分析）する際の解釈には留意する必要があります。

表 1 全国幹線旅客純流動調査の基礎データである各調査の調査実施日

	第 1 回	第 2 回	第 3 回	第 4 回 2005 年度		第 5 回 2010 年度		第 6 回 2015 年度		
	1990 年度	1995 年度	2000 年度	平日	休日	平日	休日	平日	休日	
航空	1989 年 11 月 15 日	1995 年 10 月 25 日	1999 年 10 月 27 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日	
鉄道	1990 年 10 月 24 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日	
幹線 旅客船	1990 年 10 月 25 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日	
幹線 バス	1990 年 10 月 25 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日	
乗 用 車 等	オ- ナ- -	1990 年 秋期	1994 年 秋期	1999 年 秋期	2005 年 秋期(平日)	2005 年 秋期(休日)	2010 年 秋期(平日)	2010 年 秋期(休日)	2015 年 秋期(平日)	2015 年 秋期(休日)
	路 側	1990 年 10 月 4 日	1994 年 11 月 1 日	1999 年 10 月 7 日	2005 年 10 月 19 日	2005 年 10 月 16 日	-	-	-	-
	高 速				2005 年 10 月 19 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 秋期(平日)	2010 年 秋期(休日)	2015 年 秋期(平日)	2015 年 秋期(休日)

注) 乗用車等の上段(オーナー)はオーナーインタビュー調査、中段は(路側)は路側調査、下段(高速)は高速 OD 調査

注) 乗用車等では、調査規模及び調査の効率性を考慮し、秋期の平日と休日に実施している。

注) 調査年次が異なる第 1 回の航空、第 2 回の乗用車等、第 3 回の航空及び乗用車等は時点補正を実施

表 2 第 5 回調査における季節調整前後の旅客流動量(平日 1 日・休日 1 日)

	平日 1 日			休日 1 日		
	旅客流動量(千人/日)		比 (b/a)	旅客流動量(千人/日)		比 (b/a)
	公表値(a)	季節調整(b)		公表値(a)	季節調整(b)	
航空	179	225	1.256	239	239	0.999
鉄道	612	711	1.161	801	753	0.940
幹線旅客船	11	16	1.422	24	33	1.391
幹線バス	65	66	1.012	134	138	1.026
公共交通機関	868	1,018	1.173	1,199	1,163	0.970

【公表値】 実態調査当日 1 日(平日 12 月上旬・休日 11 月下旬)の輸送実績で母集団推計

【季節調整】 第 1~4 回と同時期にあたる 10 月特定日 1 日の輸送実績で母集団推計

### ● 年間データの留意事項

第 1 回(1990 年度)から第 3 回(2000 年度)の年間データは、第 4 回以降(2005 年度)以降の平日と休日のサンプルを用いて拡大を行った年間データとは手法が異なるため、時系列の分析はできなくなっています。なお、第 5 回(2010 年度)までは、平日のサンプルのみを用いた年間拡大データも公表していますので、そちらをご利用ください。

年間データは、平日と休日に実施した実態調査で得られたサンプルを元に年間の輸送実績等で拡大しています。そのため、交通量は 1 日データに比べ季節変動の影響は小さいと考えられ、時系列で分析するのに適していると考えられます。ただし、旅行目的、年齢・性別といった情報は、秋期 1 日データを基本に作成しており、季節ごとに旅行目的等が変わることを考え、年間データの提供は行っていません。また、東日本大震災(次頁参照)などの天災やイベント等による影響にも留意する必要があります。また、第 6 回調査(2015 年度)では、前回調査より対象路線等を拡大(次頁参照)しています。このように、異なる年次の調査結果を比較(時系列分析)する際の解釈には留意する必要があります。

## ● 東日本大震災の影響

第5回では、2011年3月11日の東日本大震災の影響により、第1～4回や第6回の純流動データと比較して、輸送量が影響を受けている可能性があります。

こうした震災の影響の度合いを概略把握するために、参考値として、震災の影響を簡易的に補正した場合の年間の旅客流動量を推計しました。

表3 震災補正前後の旅客流動量【年間(平日・休日)】

	年間(平日・休日)		
	旅客流動量(千人/年)		比 (b/a)
	公表値(a)	震災調整(b)	
航空	75,752	77,434	1.022
鉄道	262,960	269,369	1.024
幹線旅客船	5,032	5,574	1.108
幹線バス	33,191	34,120	1.028
乗用車等	1,247,034	1,256,574	1.008
全交通機関	1,623,969	1,643,071	1.012

〔公表値〕 2010年度(1年間)の輸送実績で母集団推計

〔震災調整〕 震災の影響を簡易的に排除するため、2010年3月～2011年2月(1年間)の輸送実績で母集団推計

## ● 対象路線等の拡大

第6回調査(2015年度)では、前回調査より対象路線等の拡大を行っています。

航空：LCCをはじめ、第5回調査(2010年度)以降に新規に就航した路線も対象としました。

鉄道：第5回調査(2010年度)以降に開業した鉄道(新幹線)を対象としました。また、関西空港における空港アクセス特急も対象としました。

幹線旅客船：第5回調査(2010年度)で把握できなかった航路を対象に追加しました。

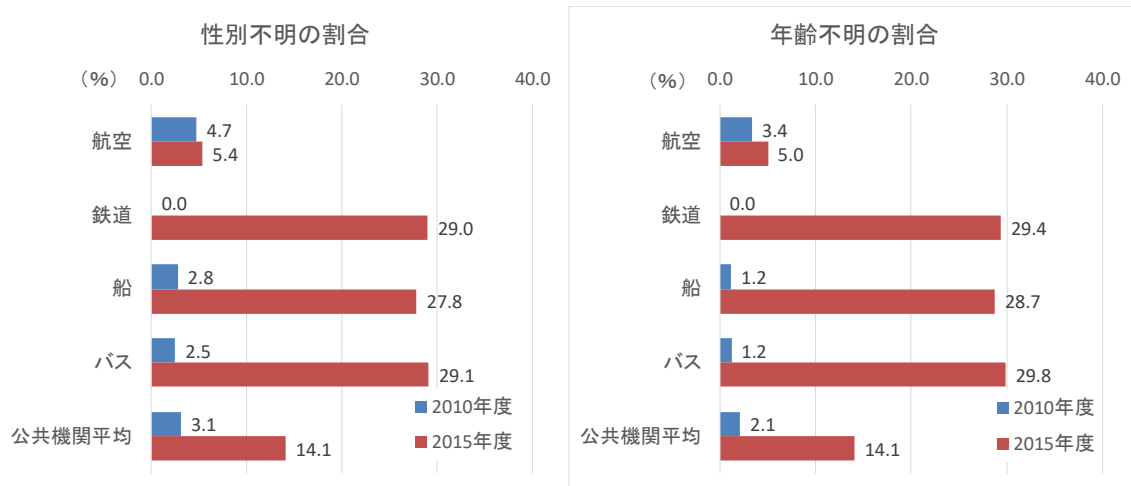
幹線バス：貸切バス事業として行われた高速ツアーバスが新高速乗合バス(路線バス)に移行したバス事業者の路線を対象としました。

## ● 利用者属性が不明のデータの取り扱い

全国幹線旅客純流動調査では、得られたサンプルを活用しているため、旅行目的や年齢などが未回答となっている不明データがあります。特に、第6回では、年齢不明のサンプルが従来よりも増加しています。不明データは、利用者全体の属性構造が把握できないため、補正等を行っておりません。不明割合は調査交通機関により異なり、鉄道、幹線旅客船、幹線バスの不明割合が比較的高くなっています。

異なる年次の調査結果をトリップデータを使って比較（時系列分析）する際には、不明データの取扱いに留意する必要があります。

図2 調査交通機関別利用者属性不明割合

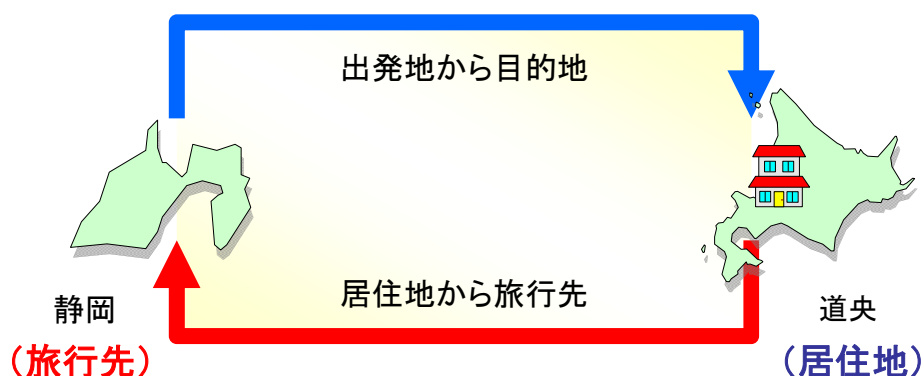


## ● 出発地から目的地と居住地から旅行先との違い

提供している流動表には、「出発地から目的地」と「居住地から旅行先」の2種類があります。「出発地から目的地」は、実際の出発地、目的地で集計しているのに対し、「居住地から旅行先」では、幹線旅客の居住地からの流動を捉えたものです。

例えば、静岡（出発）→（新幹線）→東京（乗り換え）→（航空）→道央（目的地）の場合、出発地→目的地OD表では、静岡→道央で計上していますが、居住地→旅行先の場合は、「どこに住んでいる人が、どこに旅行したか」を捉えたものです。

先の例で、住所が静岡県の場合、静岡→道央で計上し、住所が道央の場合には、道央→静岡で計上されますが、住所が静岡、道央以外の場合には、周遊トリップとし、居住地→旅行先のOD表には計上されません。



<道央居住者が静岡から帰宅した場合（上図）>

出発地・目的地OD：静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地・旅行先OD：道央（居住地）→静岡（旅行先）

<静岡県居住者が道央まで旅行した場合>

出発地・目的地OD：静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地・旅行先OD：静岡（居住地）→道央（旅行先）

<静岡、道央以外に居住した人が静岡から札幌まで旅行した場合>

出発地・目的地OD：静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地・旅行先OD：対象外（周遊トリップ）

※出発地・目的地ODの合計と居住地・旅行先ODの合計が異なる理由

- ・居住地・旅行先ODでは、上記で示した周遊トリップを含まない
- ・出発地と目的地は取得されているが、居住地が不明のトリップは、居住地・旅行先ODには計上されない。（乗用車等では、居住地が捕捉できていないサンプルが多数あります）