Ⅳ．実態分析編

「Ⅳ．実態分析編」は、整備された全国幹線旅客純流動データを用いて、2005年秋期１日（平日・休日）及び2005年度１年間の幹線旅客流動の実態を分析したものである。

１．調査結果の概要

１-１ 代表交通機関別[*1]の流動

（１）代表交通機関別幹線流動量・分担率

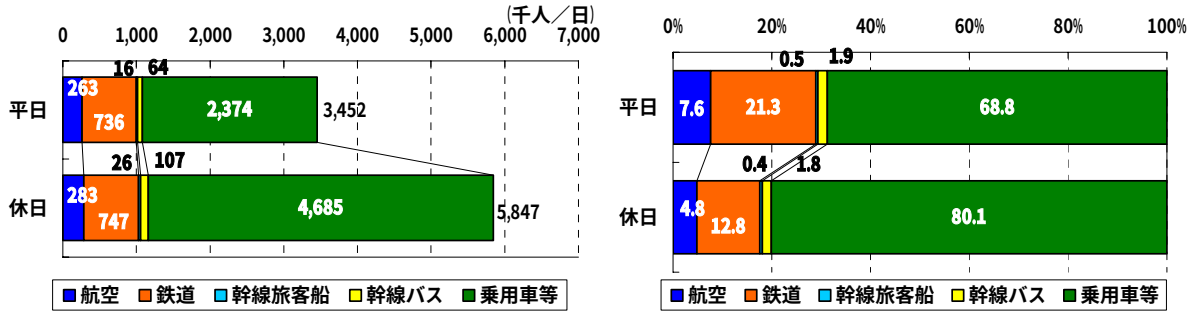
・１日の幹線旅客流動量は平日 345.2 万人、休日 584.7 万人であり、休日は平日の 1.7 倍の流動が発生している。

・代表交通機関別にみると、乗用車等の休日の流動量は、平日の約 2 倍となっている。

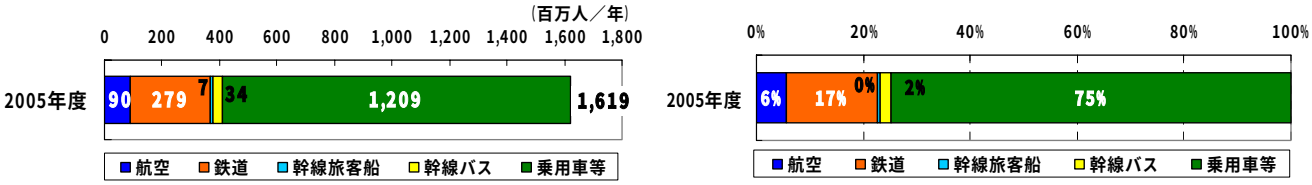
・2005 年度平日 1 日の代表交通機関別幹線旅客流動量は、乗用車等が約 69%、鉄道が約 21%、航空が約 8%のシェアを占めている。

・2005 年度 1 年間の幹線旅客流動量は 16.2 億人で、国民 1 人当たりに換算すると 12.7 回/年（１往復を 2 回とカウント）に相当する。

図表 1　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率

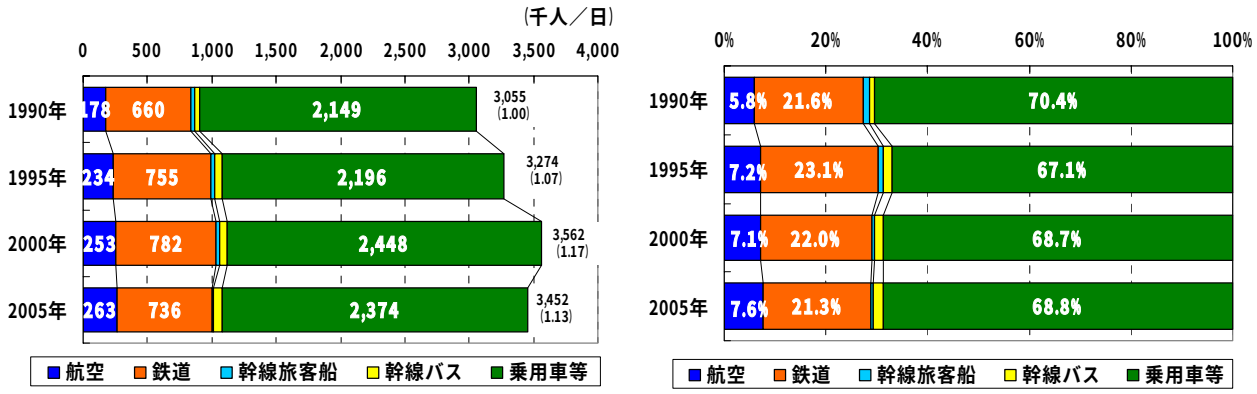


図表 2　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率（年間[*2]）



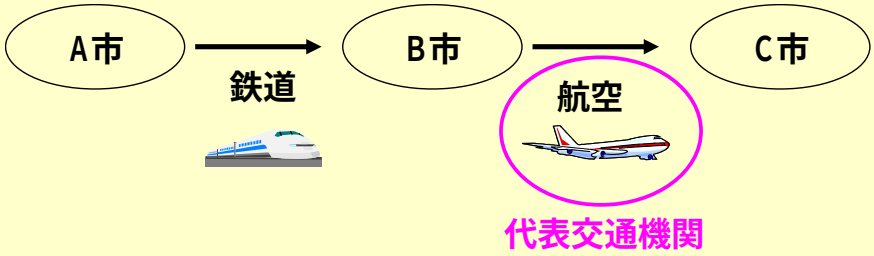
・1990 年度からの秋期 1 日の代表交通機関別幹線旅客流動量をみると、航空は増加しているものの、鉄道、乗用車等は 2000 年度から 2005 年度にかけて各々約 7%、約 4%減少している。

図表 3　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率の推移（平日）



***1 代表交通機関とは**

異なる幹線交通機関を乗り継いでいる場合、①航空、②鉄道、③幹線旅客船、④幹線バス、⑤乗用車等 の順で利用した幹線交通機関を代表交通機関としている。例えば、鉄道から航空に乗り継いだ場合、代表交通機関は「航空」となる。



***2 年間拡大方法について**

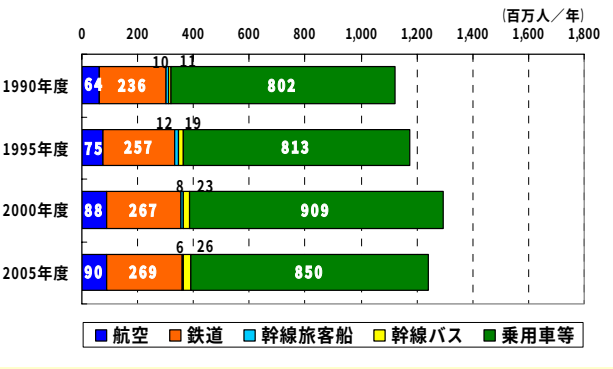
第１回～第３回調査では、平日データをもとに、年間データを拡大推計した（「平日拡大年間データ」と表記）。これに対し、第４回調査では、平日に加え、休日の実地調査も行ったことから、平日と休日の２日間分のデータをもとに年間データを拡大推計した（「平休拡大年間データ」と表記）。その結果、サンプル数が増加しただけでなく、休日の特性も反映した年間の交通機関分担率およびＯＤ構成を推計できるようになり、より高精度なデータを整備することができた。第４回調査では、この平休拡大年間データを正式な年間データとして公表している。

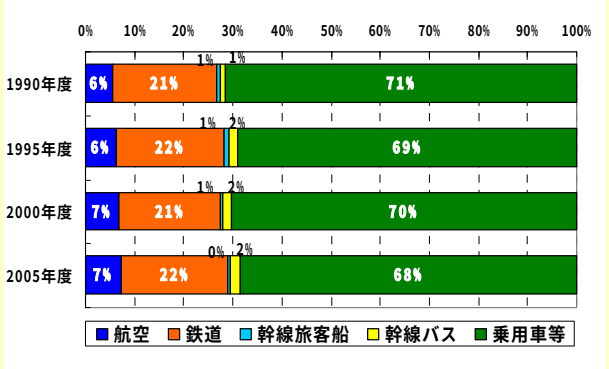
一方、年間拡大推計の変更に伴い、これまでの年間データとの時系列比較において一部不連続なＯＤ等が生じており、特に乗用車等でこの影響が顕著に表れている。乗用車等の場合、公共交通機関と異なり、一般道を含めた年間輸送実績のデータがないために、調査日当日の流動量を年間拡大して輸送実績を推計しているため、年間拡大方法の変更による影響が顕著に表れている。

そのため第４回調査では、過年度の年間データとの時系列分析用に、別途、参考値として平日データをもとに拡大推計した年間データも作成した。なお、第４回調査で

は、この平日拡大年間データを参考値として公表している。

（参考）図表 4　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率の推移（年間）※平日拡大データ



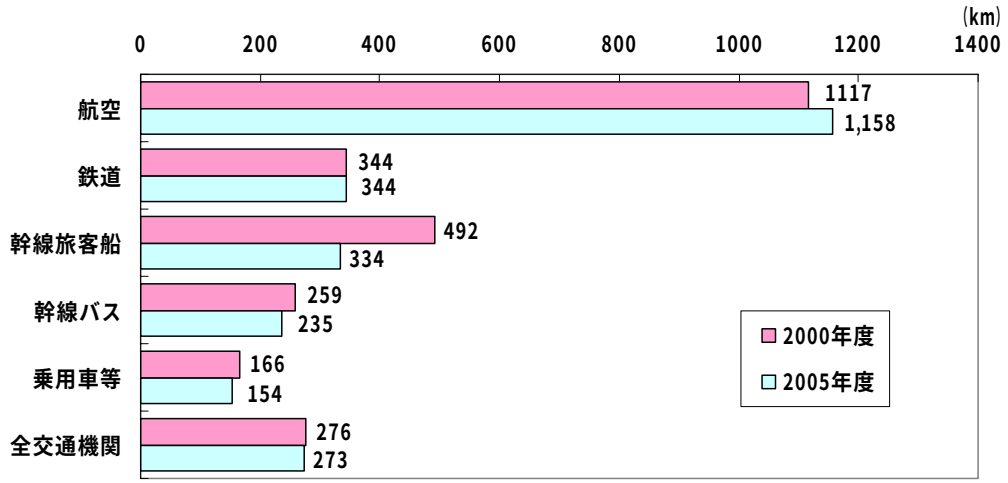


（２）平均トリップ長

① 代表交通機関別

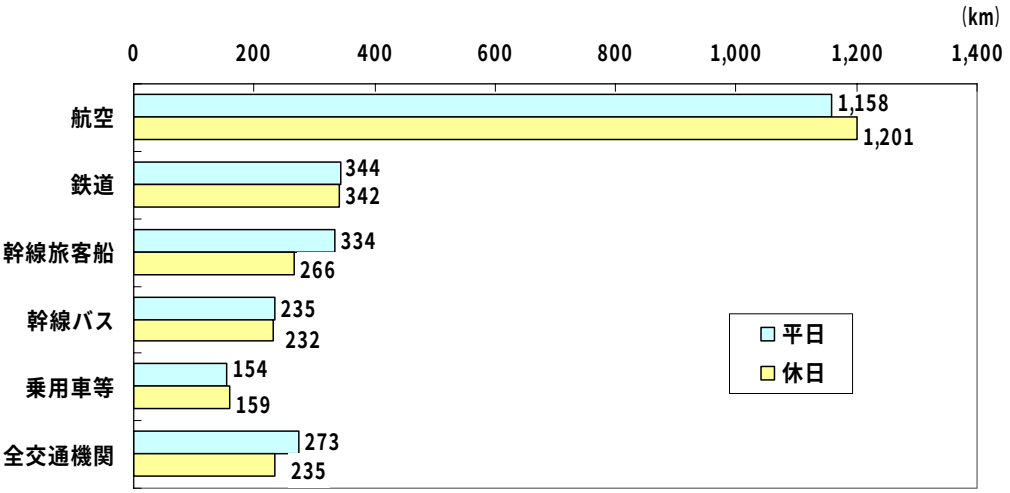
・2005 年度平日の平均トリップ長（出発地から目的地までの平均的な距離）は、航空を利用する場合は約 1,158km、鉄道では約 344km、乗用車等では約 154km、全交通機関平均では約 273km となっている。また、幹線旅客船の平均トリップ長が 2000 年度から 2005 年度にかけて減少しているのは長距離航路（東京～高知など）が廃止されたこと等が影響している。

図表 5　代表交通機関別平均トリップ長（平日）



・平日・休日の平均トリップ長を比較すると、全交通機関合計では平日のトリップ長の方が長い傾向にあるが、航空・乗用車等については休日のトリップ長の方が長くなっている。

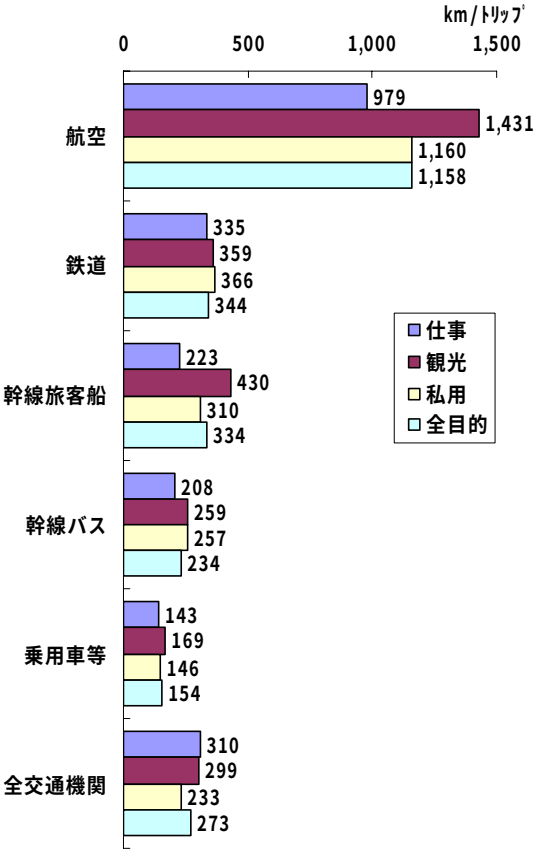
図表 6　代表交通機関別平均トリップ長



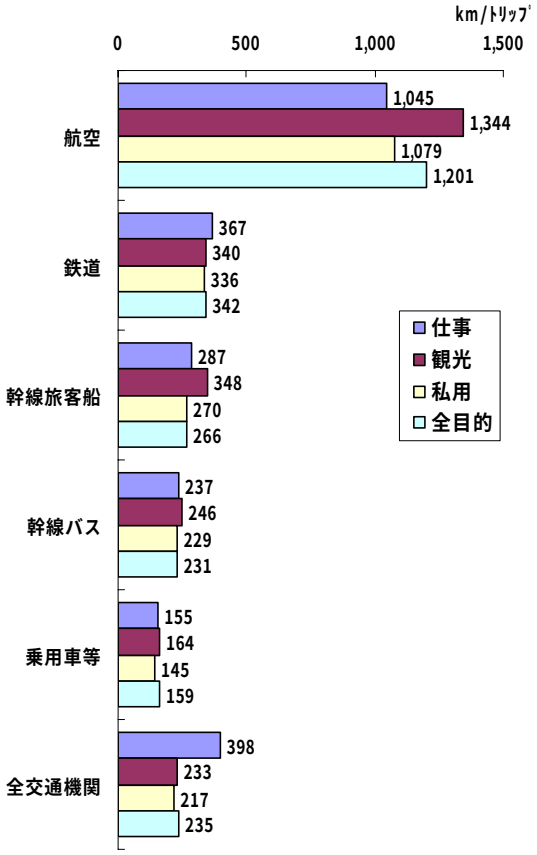
注）トリップ長は、各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業距離を他の交通機関にも適用している。

・各代表交通機関の目的別平均トリップ長をみると、平日・休日ともに仕事目的に比べ観光目的の平均トリップ長が長い傾向にある。

図表 7　代表交通機関別・旅行目的別平均トリップ長（平日）



図表 8　代表交通機関別・旅行目的別平均トリップ長（休日）



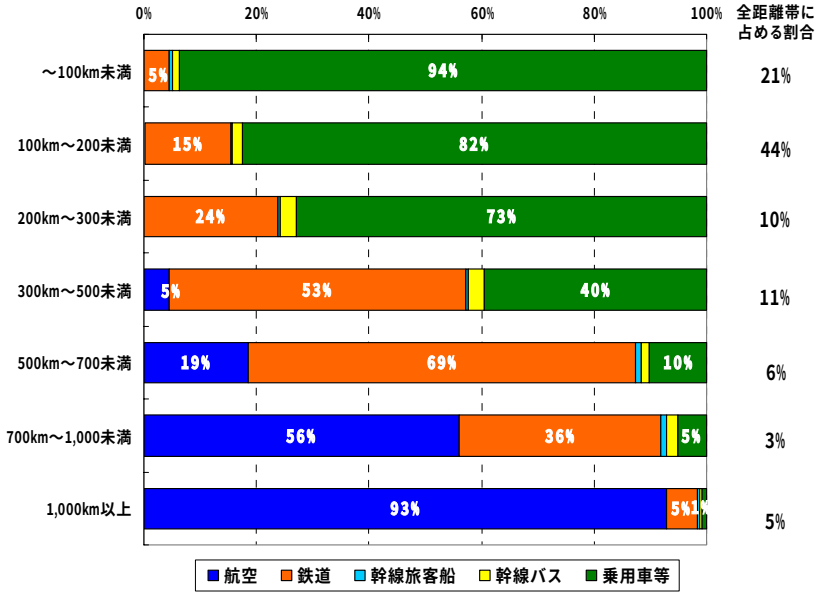
注）トリップ長は、各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業距離を他の交通機関にも適用している。

1-2 距離帯別代表交通機関別分担率

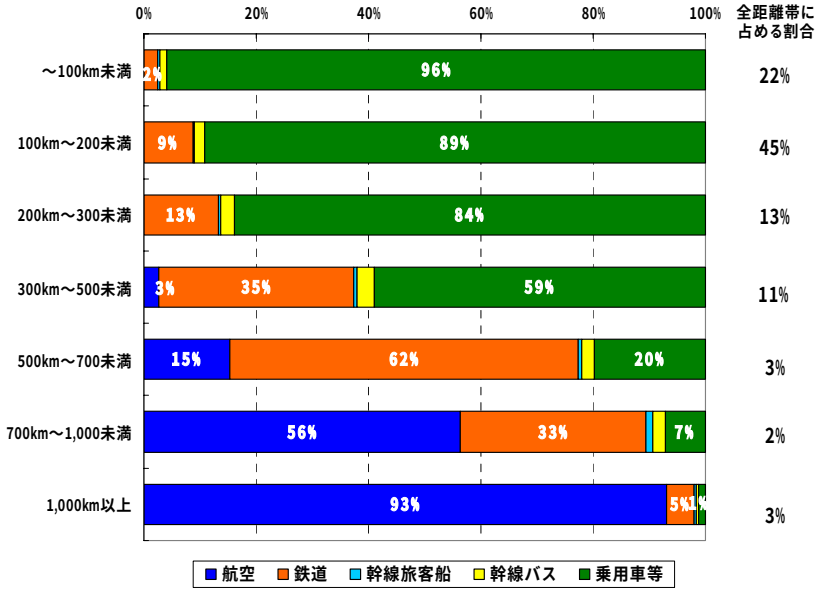
・距離帯別に平日の代表交通機関の利用状況をみると、300km 未満の近距離帯では乗用車等、300km から 700km の中距離帯では鉄道、700km 以上の長距離帯では航空が主に利用されている。

・休日と平日の交通機関別分担率の違いを見ると、全体的に休日の乗用車等の分担率が高くなっている。特に、300km～500km 未満の距離帯でより顕著なものとなっている。

図表 9　距離帯別代表交通機関別分担率（平日）



図表 10　距離帯別代表交通機関別分担率（休日）



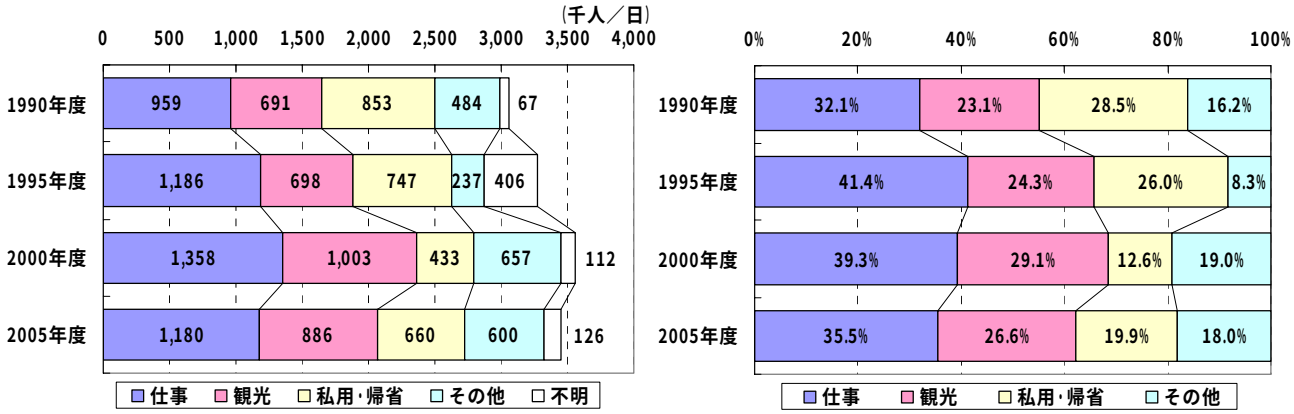
注）トリップ長は、各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業距離を他の交通機関にも適用している。

1-3 旅行目的

・旅行目的別流動量は、2000 年度から 2005 年度にかけて仕事、観光目的の流動が減少している。一方、私用・帰省目的の流動は約 1.5 倍に増加している。

・2005 年度の旅行目的別構成率をみると、仕事目的が約 35.5%、観光目的が約 26.6%、私用・帰省目的が約 19.9%となっている。

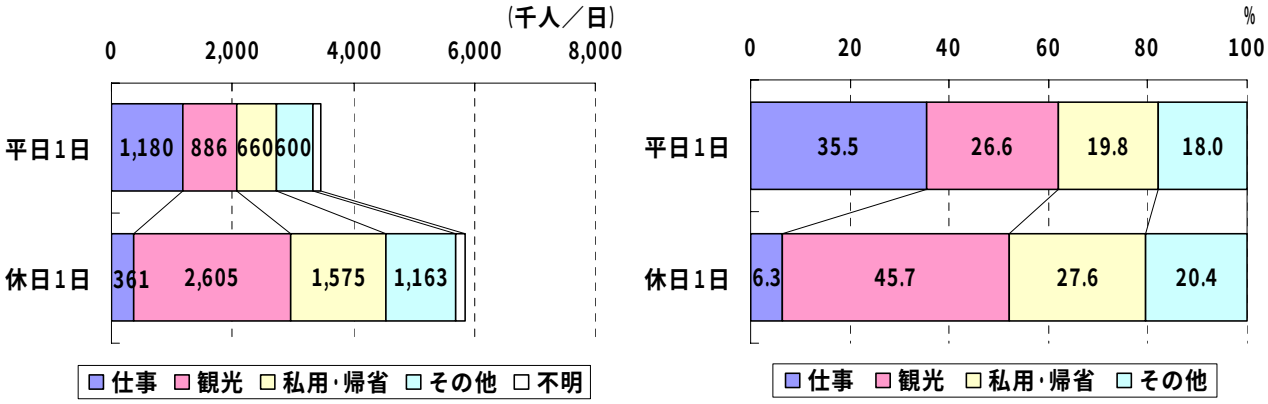
図表 11　旅行目的別流動量・構成率の推移（平日）



注）旅行目的不明を除く

・平日・休日で比較すると、休日は平日に比べ観光目的の流動が多く、約 2.9 倍となっている。旅行目的別構成率では、平日では観光目的が 26.6%であったのに対し、休日では 45.7%となっている。一方、仕事目的の流動は休日では全体の 6.3%程度となっている。

図表 12　旅行目的別流動量・構成率（2005 年度）



注）旅行目的不明を除く

２．データの分析例

以下に幹線旅客純流動データを活用した分析例を示す。

２-１ 地域特性に関する分析例

幹線旅客純流動データでは、居住地から旅行先への流動を捉えることができ、各地域居住者の流動特性の分析が可能となる。ここでは、居住地から旅行先への分析例を示す。

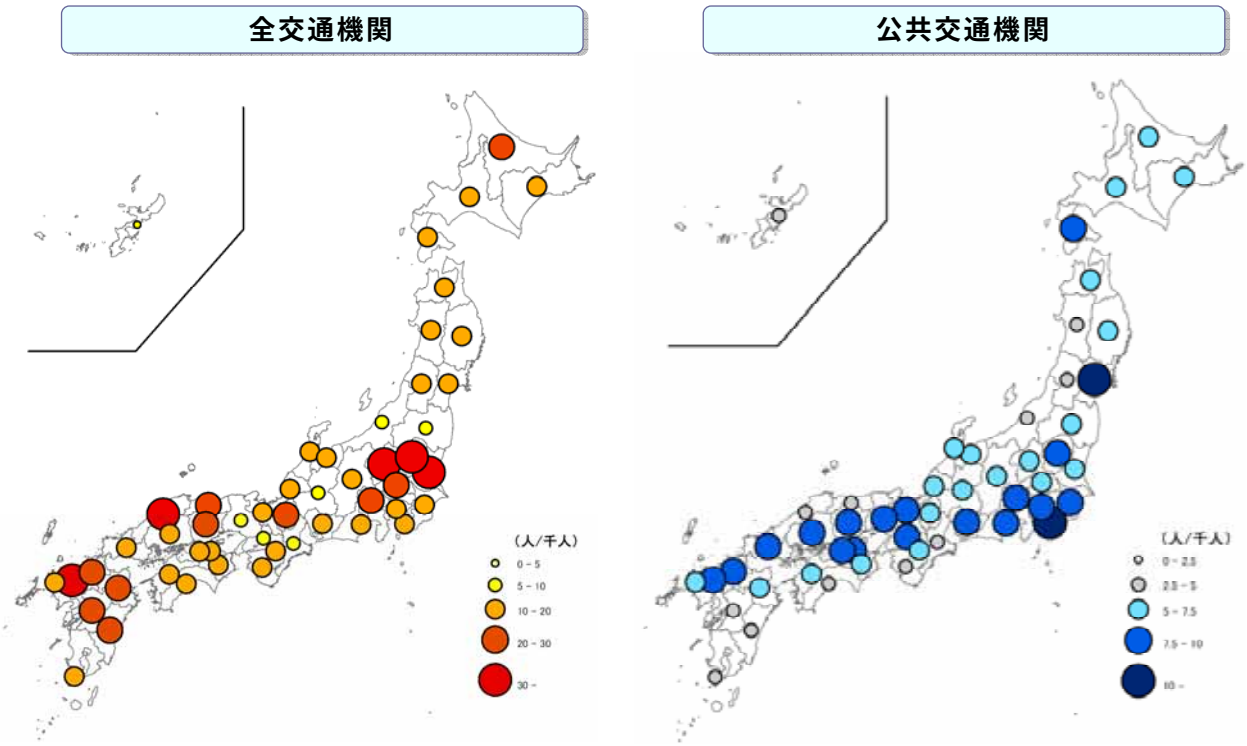
（１）発生量(発生原単位)の地域間比較

平日の地域別単位人口当たりの幹線旅客発生量（発生原単位）をみると、公共交通機関利用において大都市圏及び幹線交通施設（空港、新幹線路線）が整備されている地域で多くなっている。

乗用車等を含む全交通機関の地域別単位人口あたりの幹線旅客発生量をみると、北関東など大都市圏周辺で多くなっている。乗用車等利用を除く公共交通機関では、新幹線沿線の都道府県や大都市圏で多くなっている。

図表 13　地域別単位人口当たりの幹線旅客発生量(発生原単位)の地域間比較

（2005 年度　平日）



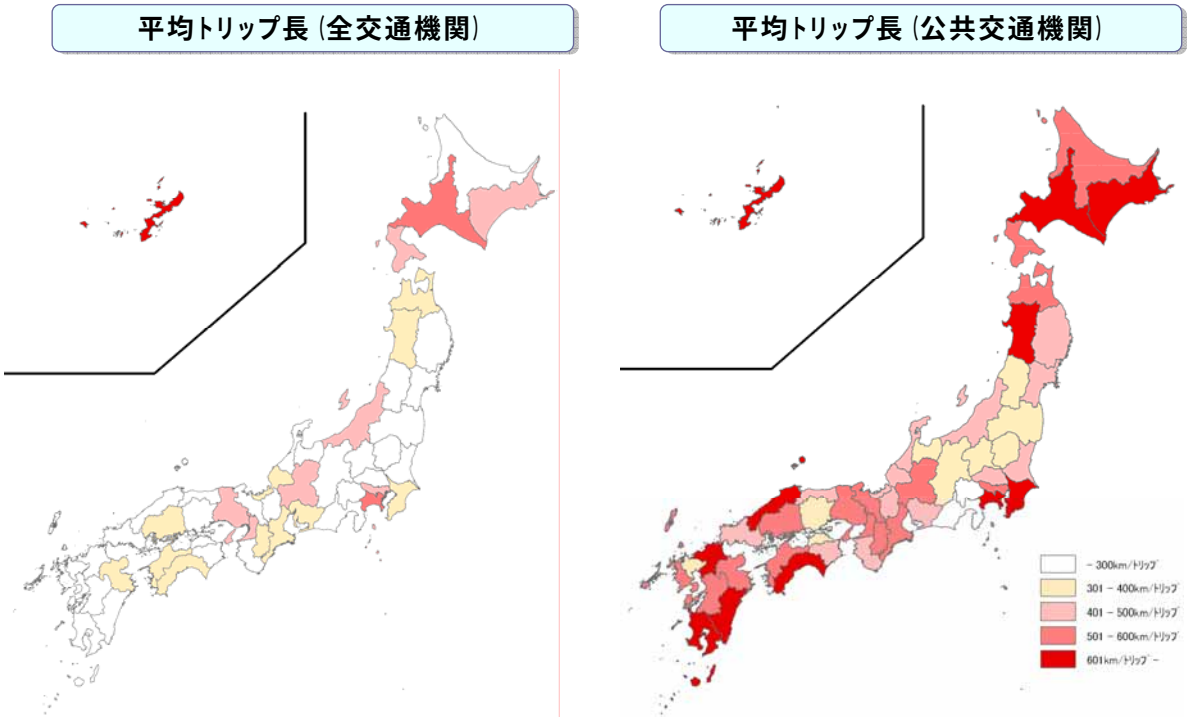
注）首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内々の流動は対象外。

（２）居住地別平均トリップ長の地域間比較

平日の北海道・沖縄県居住者の平均トリップ長は、他地域と比較すると長くなっている。

北海道・沖縄県はその地理的特性から他地域と比較して平均トリップ長は長くなっており、乗用車等を除いた公共交通機関でより顕著に現れている。

図表 14　居住地別平均トリップ長の地域間比較（2005 年度　平日）



注 1）首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内々の流動は対象外。

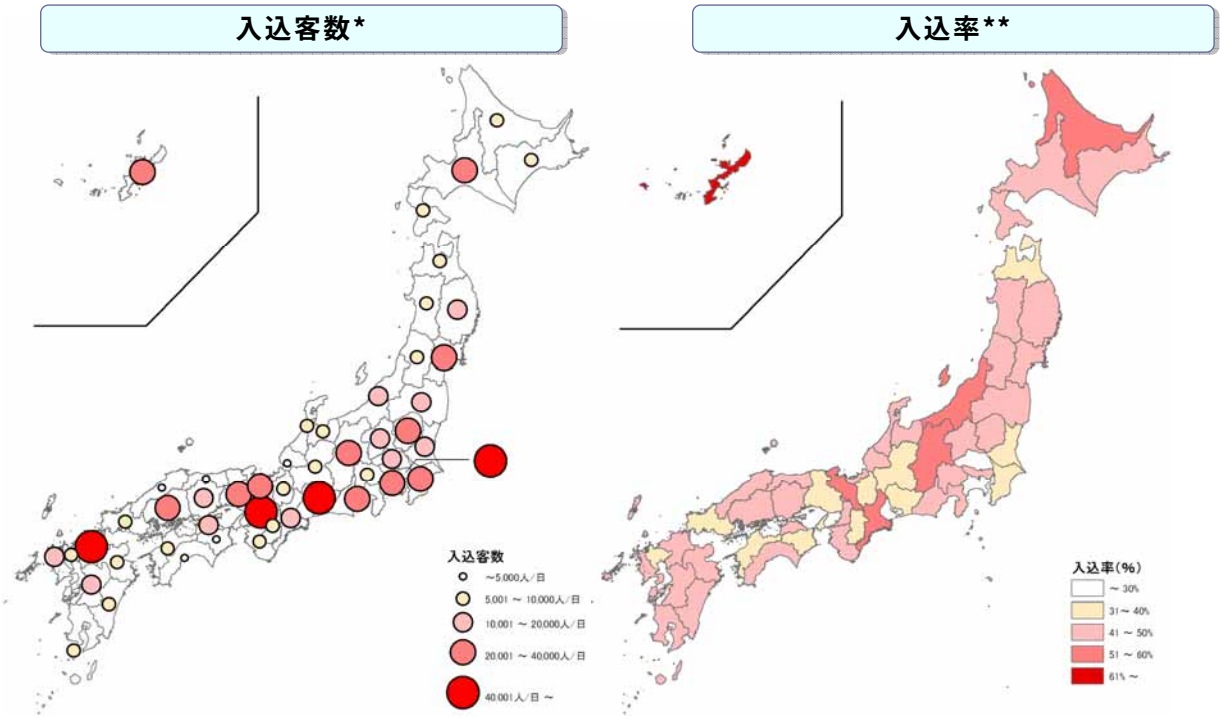
注 2）トリップ長は、各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業距離を他の交通機関にも適用している。

（３）都道府県別入込客数・入込率

平日の各都道府県の入込客数を見ると、東京都や福岡県、北関東で多いことがわかる。

各都道府県別の入込客数をみると、東京都や福岡県などで多くなっている。入込率では、沖縄県や長野県などの観光地で多いことがわかる。

図表 15　都道府県別入込客数・入込率（平日）



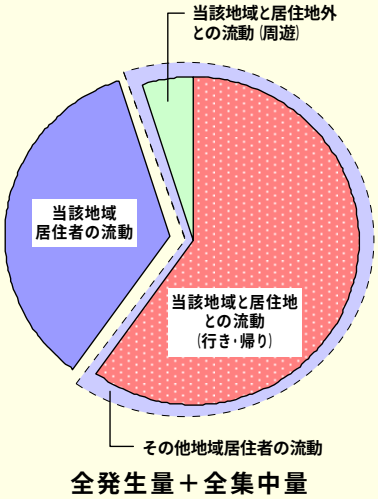
注）首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内々の流動は対象外。乗用車等を除く。
**入込率＝入込客数／（全発生量＋全集中量）

***入込客数・入込率とは**

ある地域に関連した流動（全発生量＋全集中量）に着目した場合、その流動は、当該地域居住者の流動とその他地域居住者の流動に２分される。その他地域居住地の流動はさらに当該地域と居住地との流動（行き・帰り）と当該地域と居住地外との流動（周遊と呼ぶ）に分けられる。

入込客数とは、上記の流動の内、その他地域居住地の流動量かつ当該地域と居住地と流動量を示しており、「どこに住んでいる人が、どこに旅行したか」という流動に着目している。

入込率とは当該地域の全発生量＋集中量に占める入込客数の割合のことである。すなわち、入込率が高いほど、当該地域において他地域からの幹線旅客が多いことがいえる。

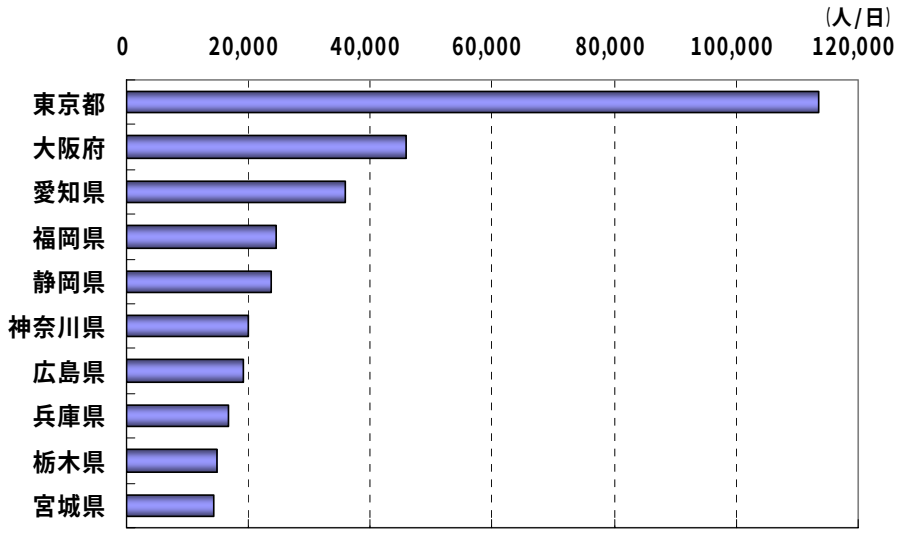


（４）目的別入込客数

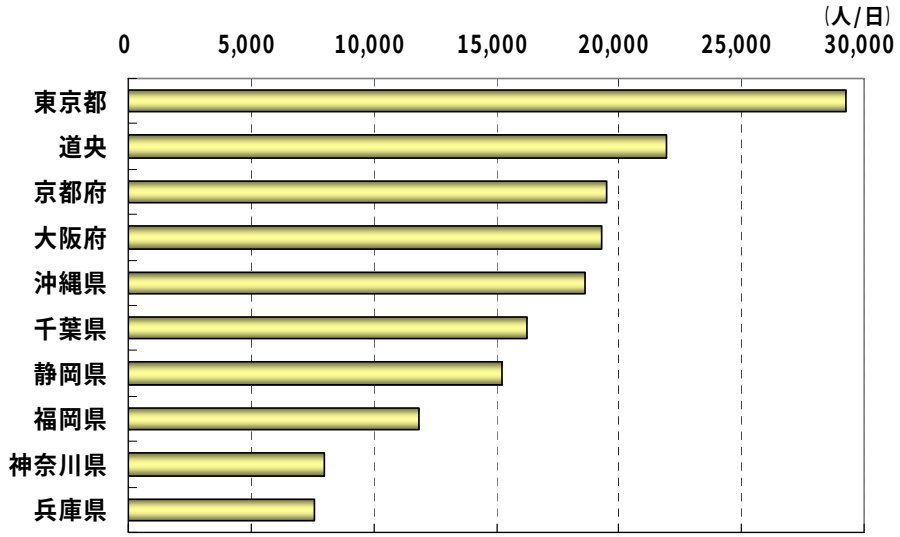
公共交通機関を利用する入込客数上位の都道府県は、平日の仕事目的と、休日の観光目的で異なる。

公共交通機関を利用する入込客数を都道府県別にみると、平日１日の仕事目的では東京都、大阪府などの都市部での入込客数が多くなっている。一方、休日１日の観光目的では東京都が最も多く、次いで、道央、京都府、沖縄県などの観光地の入込客数が多いことが分かる。

図表 16　仕事目的の入込客数（2005 年度　平日）



図表 17　観光目的の入込客数（2005 年度　休日）



注）首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内々の流動は対象外。

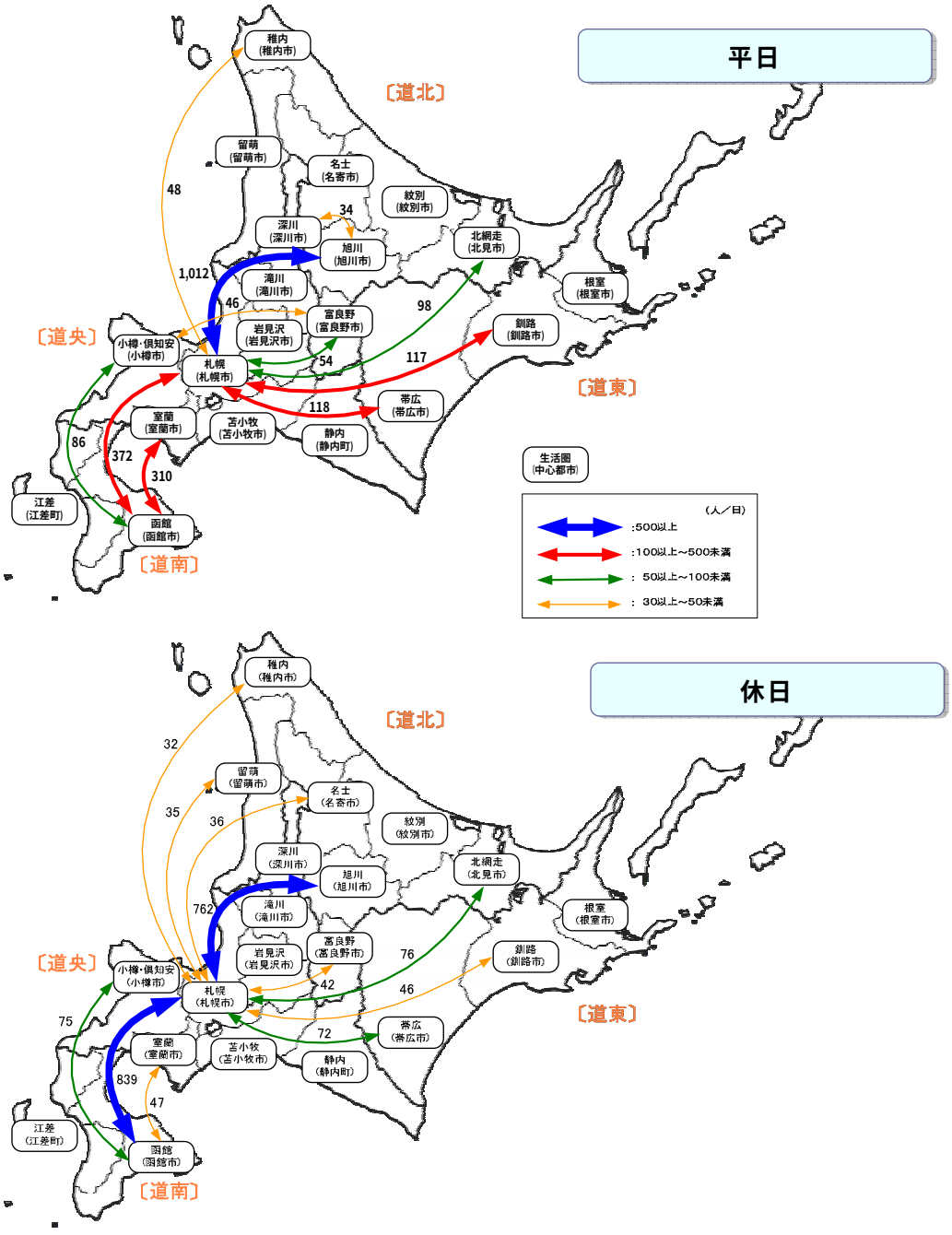
（５）入込客の周遊状況

各地域ブロック内の入込客の周遊状況が把握できる。北海道では札幌関連の周遊が、九州では福岡関連の周遊が多くなっている。

① 北海道内の周遊状況

北海道への入込客（北海道外居住者）のうち、北海道内の４地域（道北、道東、道央、道南）を跨ぐ周遊状況をみると、札幌を中心とした流動が多いことがわかる。

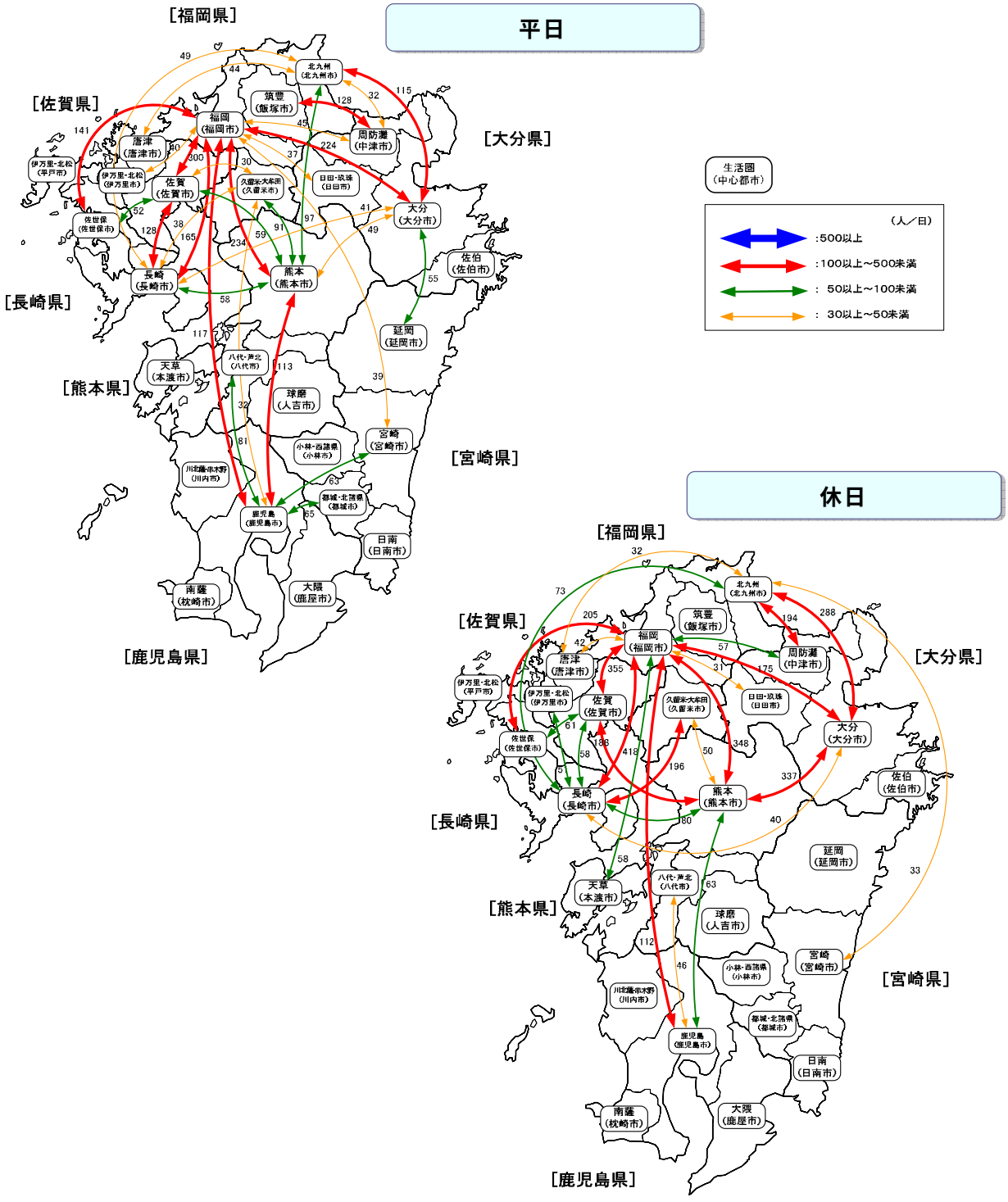
図表 18　北海道各生活圏における入込客（北海道外居住者）の周遊状況



② 九州内の周遊状況

九州地域ブロックへの入込客（九州外居住者）のうち、九州各県を跨ぐ周遊状況をみると、福岡を中心とする流動が多いことが分かる。一方、平日・休日で比較すると、北九州、大分、熊本、佐賀などの福岡周辺地域間での周遊が平日に比べ多いことが分かる。

図表 19　九州各生活圏における入込客（九州外居住者）の周遊状況



2-2　2．利用者特性に関する分析例

（1）人口に対する幹線旅客流動量の比率

60 歳以上の幹線旅客流動が増加している。

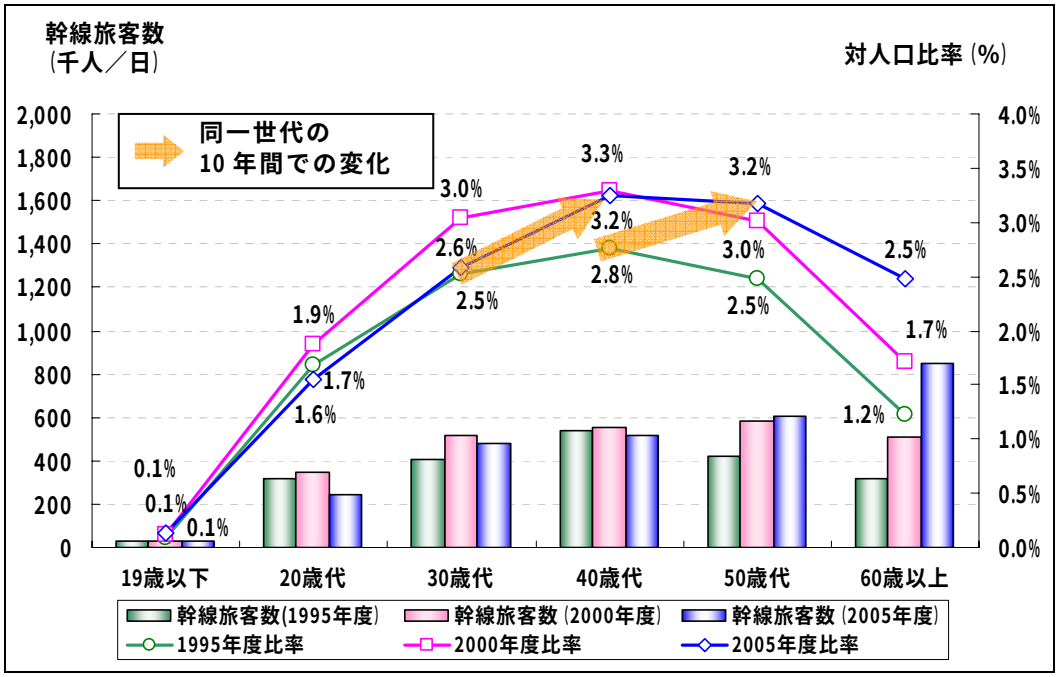
人口に対する幹線旅客流動の比率をみると、2000 年度では全人口の 2.8%でしたが、2005 年度には 2.7%と、約 0.1 ポイント減少している。一方、年齢別にみると、60 歳以上で、2000 年度の 1.7%から 2005 年度の 2.5%と大幅に増加している。また、10 年前の調査結果と比較すると、10 年前に 30 歳代、40 歳代の年齢の人は 10 年後の年代別人口に対する幹線旅客流動の比率が増えていることから旅行回数が増えている。

図表 20　人口に対する幹線旅客流動量の比率（平日）

	幹線旅客数			対 人口比率		
	1995年度	2000年度	2005年度	1995年度	2000年度	2005年度
19歳以下	26,168	29,936	32,970	0.1%	0.1%	0.1%
20歳代	313,770	344,871	242,742	1.7%	1.9%	1.6%
30歳代	403,258	515,587	478,441	2.5%	3.0%	2.6%
40歳代	542,123	552,185	512,981	2.8%	3.3%	3.2%
50歳代	417,937	579,520	604,006	2.5%	3.0%	3.2%
60歳以上	316,958	510,605	850,041	1.2%	1.7%	2.5%
不明	1,254,020	1,029,650	731,393	-	-	-
全体	3,274,234	3,562,355	3,452,572	2.6%	2.8%	2.7%

注）乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

出典）国勢調査(人口)



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

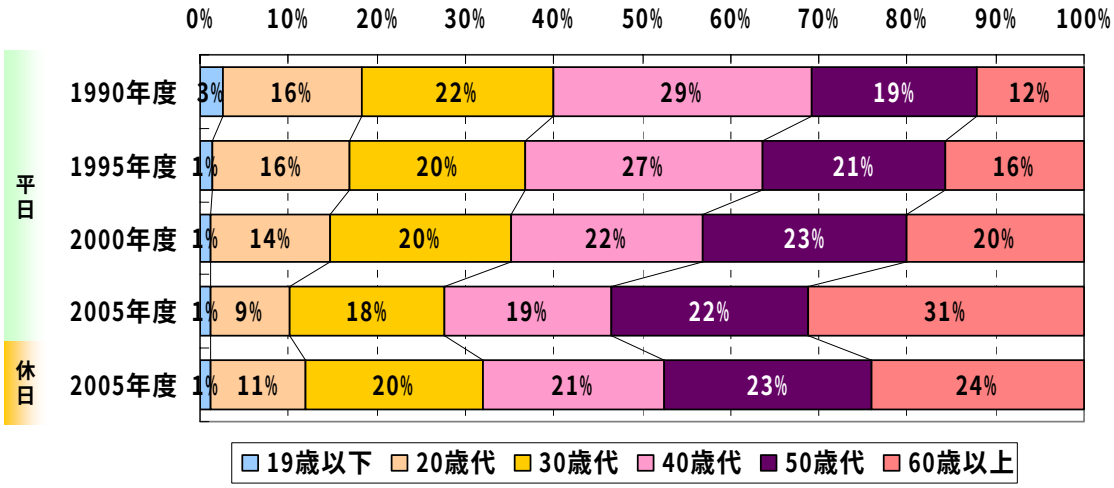
（２）年齢・男女別構成率の推移

60 歳以上及び女性の幹線旅客の割合が増加している。

① 年齢構成率

幹線旅客の年齢構成率をみると、60 歳以上の流動が増加していることがわかる。

図表 21　年齢構成率の推移

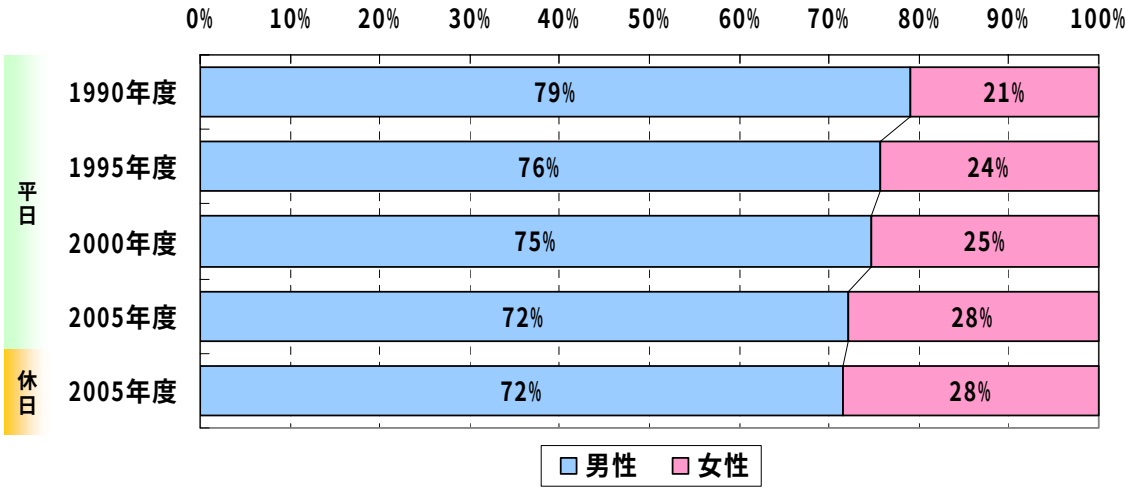


注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

② 男女別構成率

幹線旅客の男女別構成率をみると、女性の移動が増加していることがわかる。

図表 22　男女別構成率の推移【秋期 1 日】



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

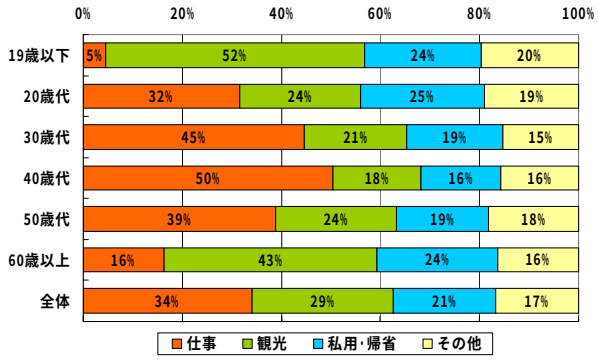
（３）年齢別旅行目的構成及び幹線交通機関別年齢構成

60 歳以上の幹線旅客の約半数は観光目的で移動している。また、幹線バスは 20 歳代以下に多く利用されていることがわかる。

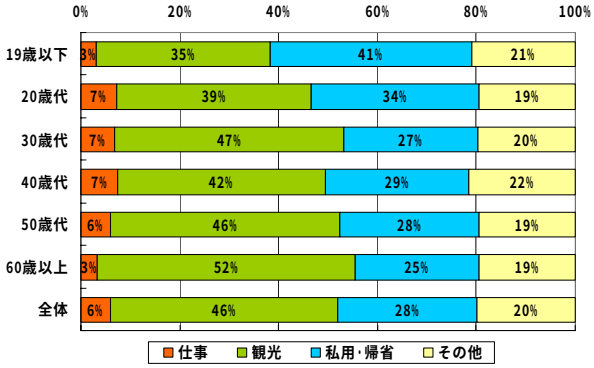
① 年齢別旅行目的構成

平日の年齢別の旅行目的構成をみると、30 歳代から 40 歳代は仕事目的が 45%以上を占めており、60 歳以上は観光目的が約 43%を占めている。一方、休日については、各年代ともに観光、私用・帰省目的の移動が大半を占めており、仕事目的の移動は 10%未満となっている。

図表 23　年齢別旅行目的構成（平日）



図表 24　年齢別旅行目的構成（休日）

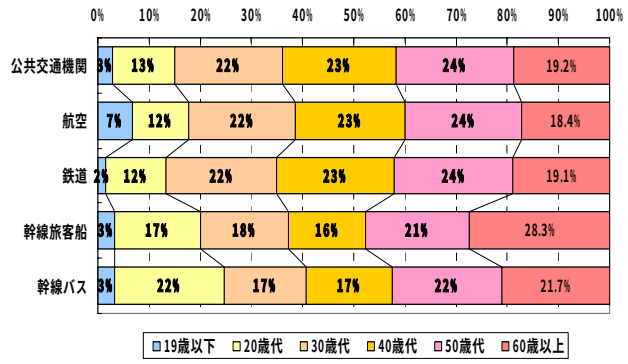


注）旅行目的不明を除く

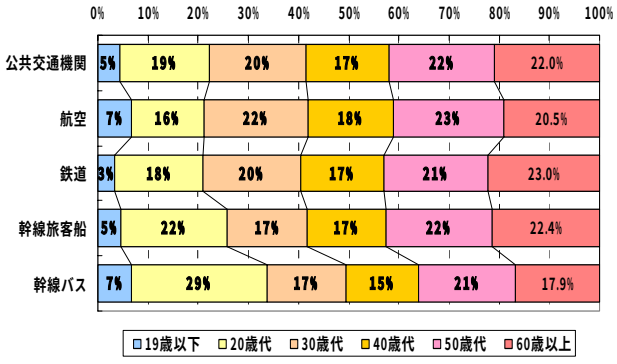
② 幹線交通機関別年齢構成

公共交通機関別に利用者の年齢構成をみると、航空、鉄道では各年齢層に幅広く利用されている。また、平日では、幹線旅客船は 60 歳以上の幹線旅客の割合が相対的に高くなっている。幹線バスは平日、休日とも、29 歳以下の幹線旅客の割合が高くなっている。

図表 25　代表交通機関別年齢構成（平日）



図表 26　代表交通機関別年齢構成（休日）



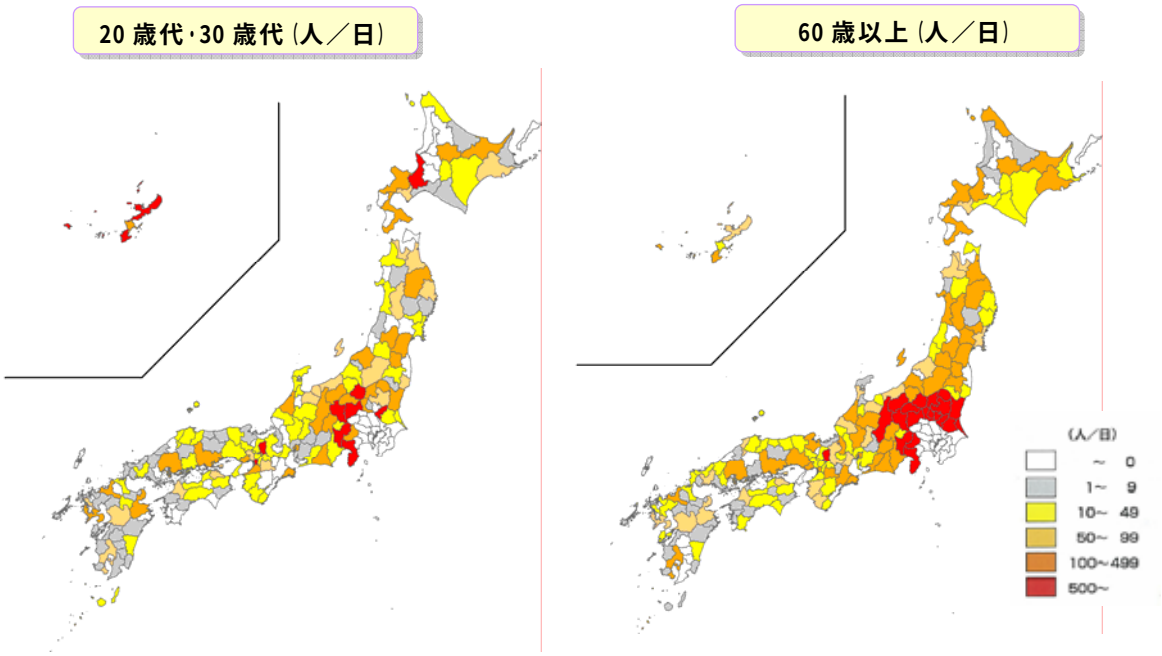
注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

（４）首都圏居住者の年代・男女別の流動特性

首都圏居住者の観光目的の旅行先をみると、20 歳代・30 歳代は、60 歳以上に比べ、北海道、沖縄県など遠距離の旅行先が多い特徴がある。60 歳以上の旅行先を 15 年前（第１回調査）と比較すると、全国的に増加していることが分かる。

20 歳代・30 歳代では、新幹線沿線や空港所在地等へのアクセス利便性の高い大都市や地方中核都市への移動が多いのに対して、60 歳以上では、関東周辺への移動が多いことが分かる。

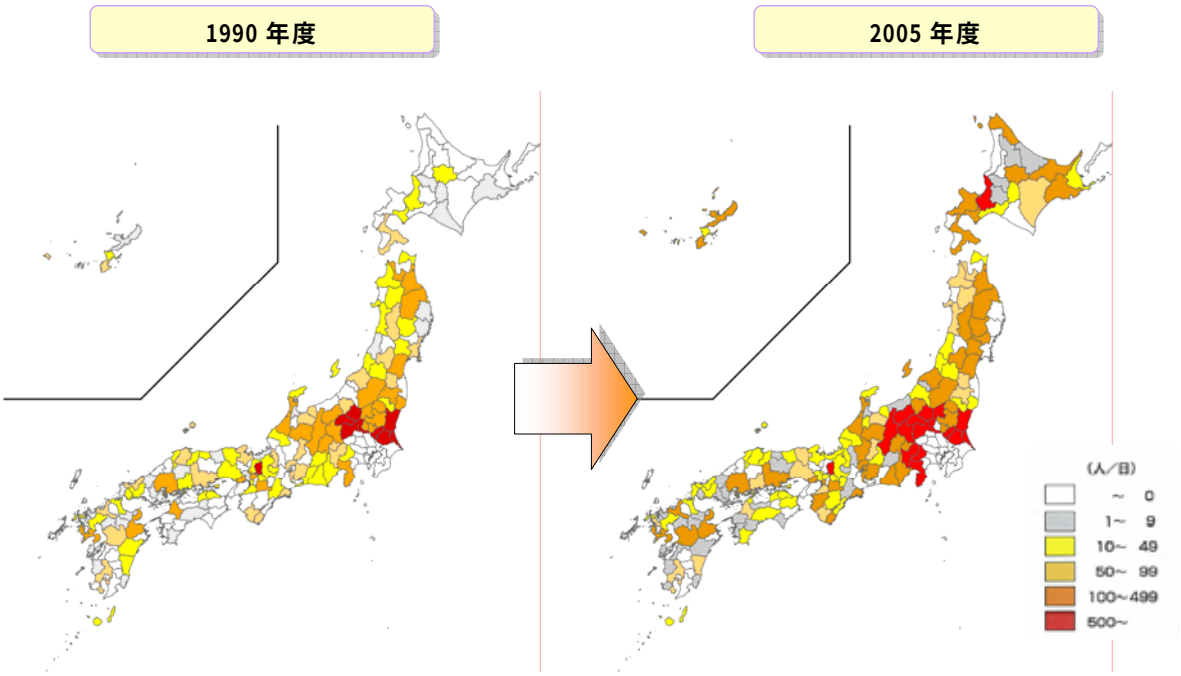
図表 27　首都圏居住者の年代別流動特性（観光目的（休日））



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

また、60 歳以上の首都圏居住者の旅行先は、15 年前と比べて全国的に増加している。

図表 28　60 歳以上の首都圏居住者の旅行先の変化（観光目的（平日））



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多い。

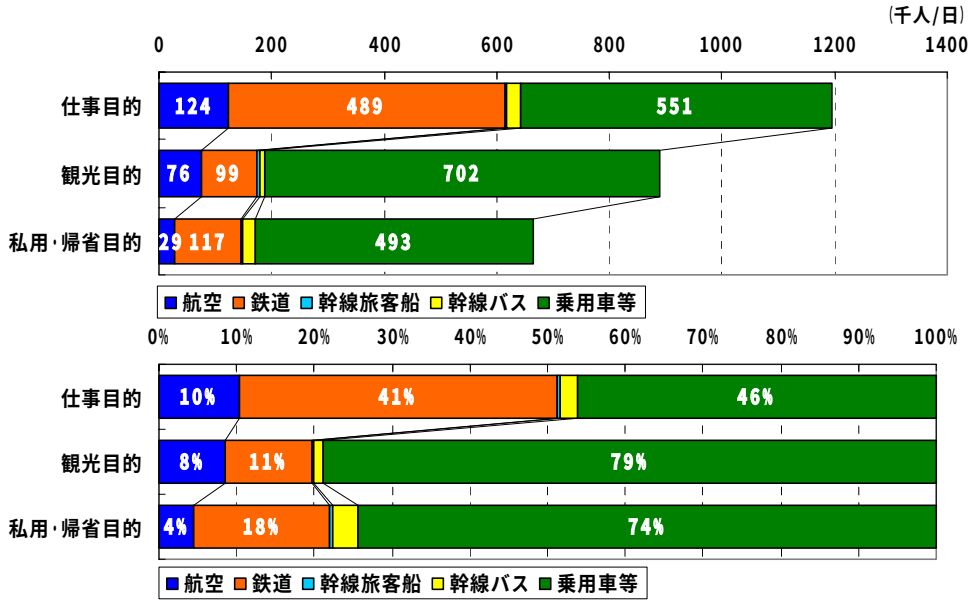
2-3 幹線交通機関の利用特性の分析例

旅行目的別に利用した代表交通機関の分担状況をみると、仕事では航空、鉄道が、観光、私用・帰省では乗用車等の利用が多くなっている。

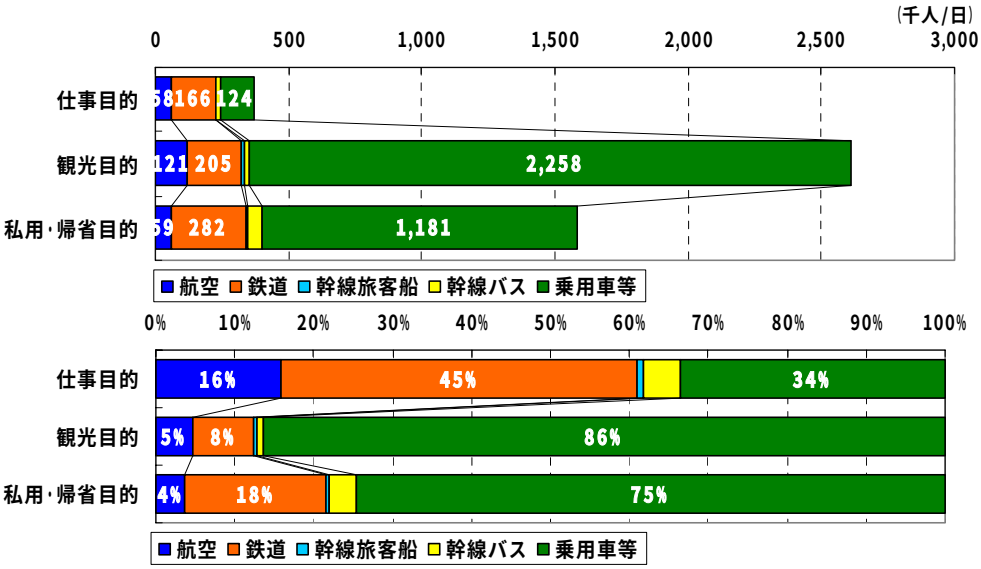
① 旅行目的別代表交通機関別分担率

旅行目的別の代表交通機関分担状況をみると、旅行目的により代表交通機関の分担状況は異なっており、観光目的、私用・帰省目的では乗用車等の分担率が高いのに対して、仕事目的では航空や鉄道の分担率が高くなっている。

図表 29　旅行目的別代表交通機関別流動量分担率（平日）



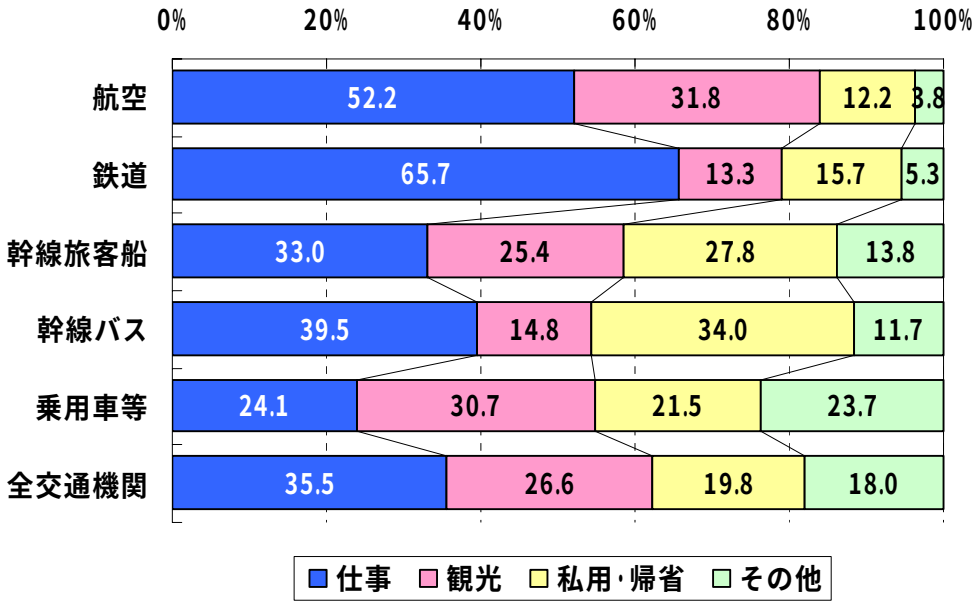
図表 30　旅行目的別代表交通機関別流動量分担率（休日）



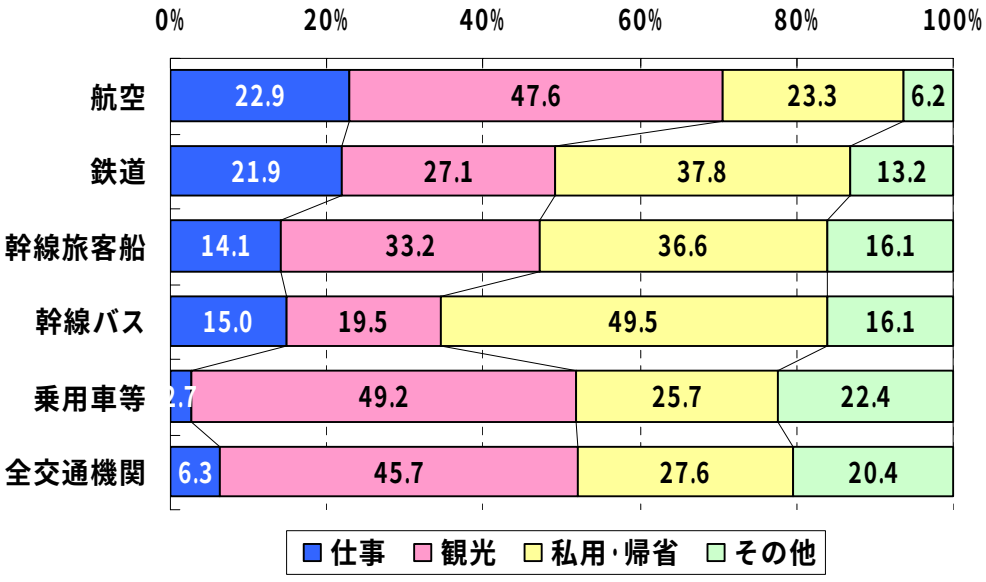
② 代表交通機関別旅行目的別流動量

代表交通機関別の旅行目的別流動量構成率をみると、平日では航空、鉄道で仕事目的の移動が 52.2%、65.7%と高くなっているが、休日では各々20%程度と低くなっている。また、休日の航空では観光目的の移動が半数近くを占めていることがわかる。

図表 31　代表交通機関別旅行目的別流動量構成率（平日）



図表 32　代表交通機関別旅行目的別流動量構成率（休日）



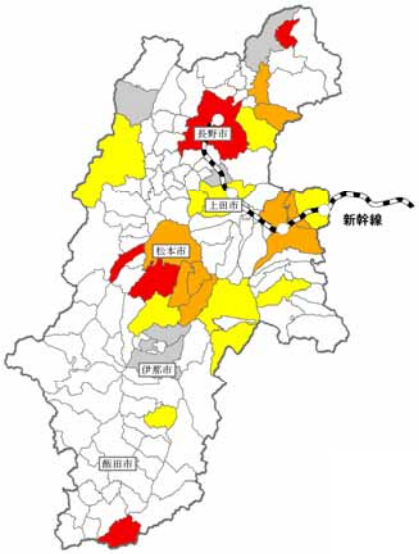
（２）東京－長野間の流動における代表交通機関別分担率の状況

長野と東京の流動をみると、公共交通機関の利便性の違いにより、利用交通機関が使い分けられている。

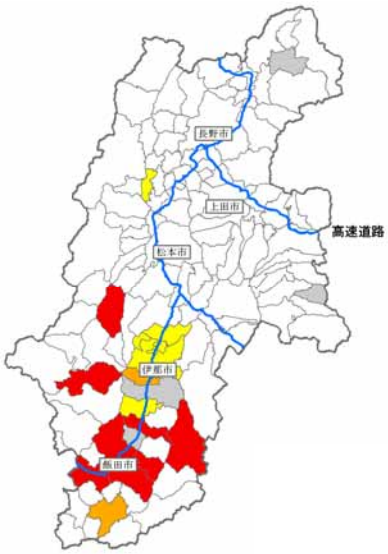
長野県内の各市町村から東京への旅客流動をみると、下図のとおり長野新幹線や中央本線沿線の地域は鉄道利用が多く、首都圏へ直通している優等列車のない県南部地域の高速道路沿線地域においては、幹線バス（高速バス）が多いことがわかる。その他の地域については、マイカーなどの乗用車等の利用が多くなっている。このように幹線交通機関の整備状況、幹線交通機関のサービス状況によって、同一県内においても交通機関の使い分けが行われていることがわかる。

図表 33　東京－長野間の流動における代表交通機関別分担率の状況（平日）

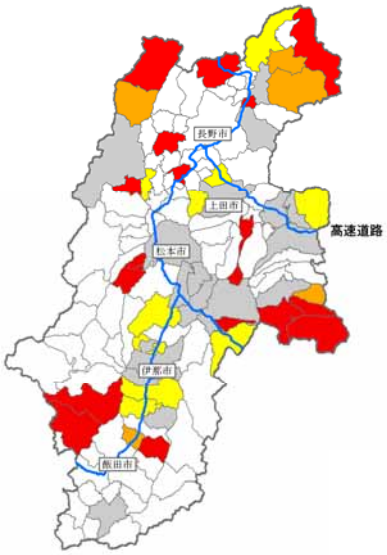
鉄道分担率



幹線バス分担率



乗用車等分担率



代表交通機関別分担率

（%）

～20
20～40
40～60
60～80
80～

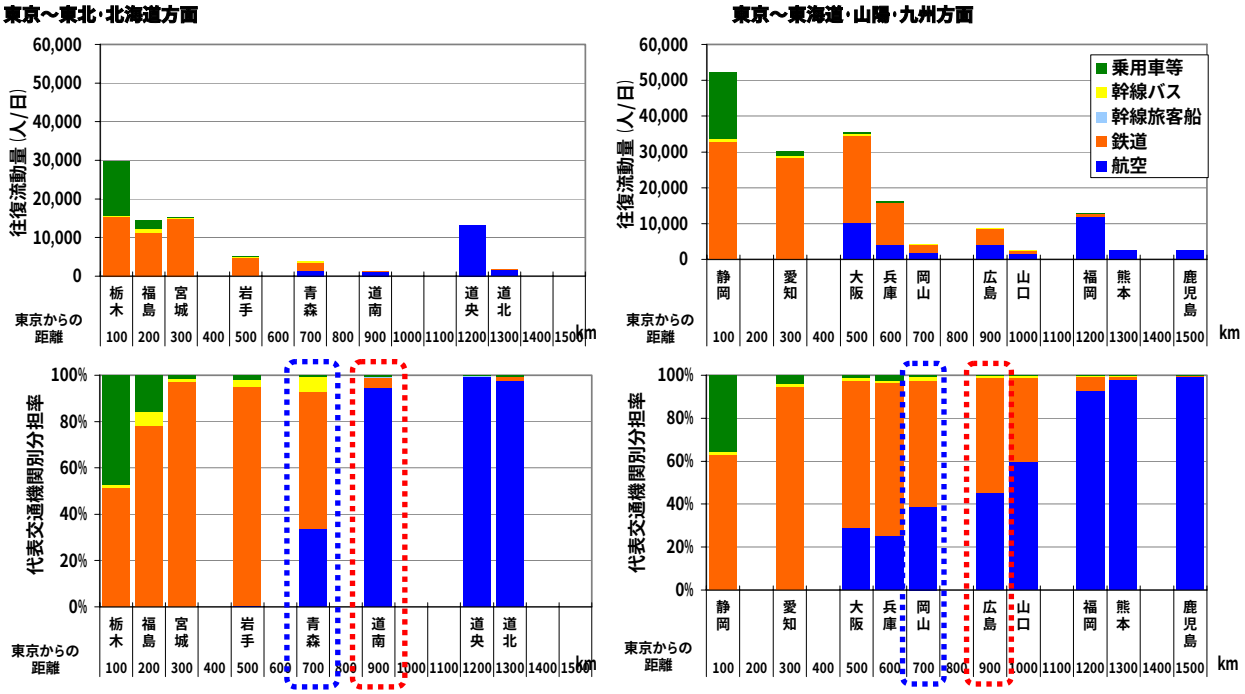
（３）首都圏と各都道府県間の流動における代表交通機関別分担率

首都圏と各道府県の幹線交通機関の分担率をみると、インフラ整備状況により、分担率の違いが見られる。

首都圏（1 都 3 県）から東海道・山陽新幹線沿線、東北新幹線沿線及び北海道との流動における交通機関分担率をみると一般的な傾向として近距離帯では乗用車等、中距離帯では鉄道、長距離帯では航空が主に利用されている状況がわかる。

さらに、山陽地域（岡山、広島）と北東北地域（青森）、南北海道地域（函館）など、距離帯が同程度の地域間で比較すると、新幹線が整備されている山陽地域の方が鉄道の分担率が高い等、インフラ整備の違いによる交通機関分担の違いがわかる。

図表 34　首都圏と各都道府県間の流動における代表交通機関別分担率（平日）



注）距離は各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業距離とする。

（４）幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況

異なる幹線交通機関相互の乗り継ぎ流動は、全体の約９％発生している。

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％となっている。幹線交通機関別に乗り継ぎ流動をみると、航空では新幹線などの幹線鉄道と約３万人、幹線バスと約３万２千人、乗用車等と約２万１千人の乗り継ぎが発生しており、同様に幹線鉄道では、乗用車等と約６万４千人、幹線バスと約 6.5 千人乗り継いでいる。

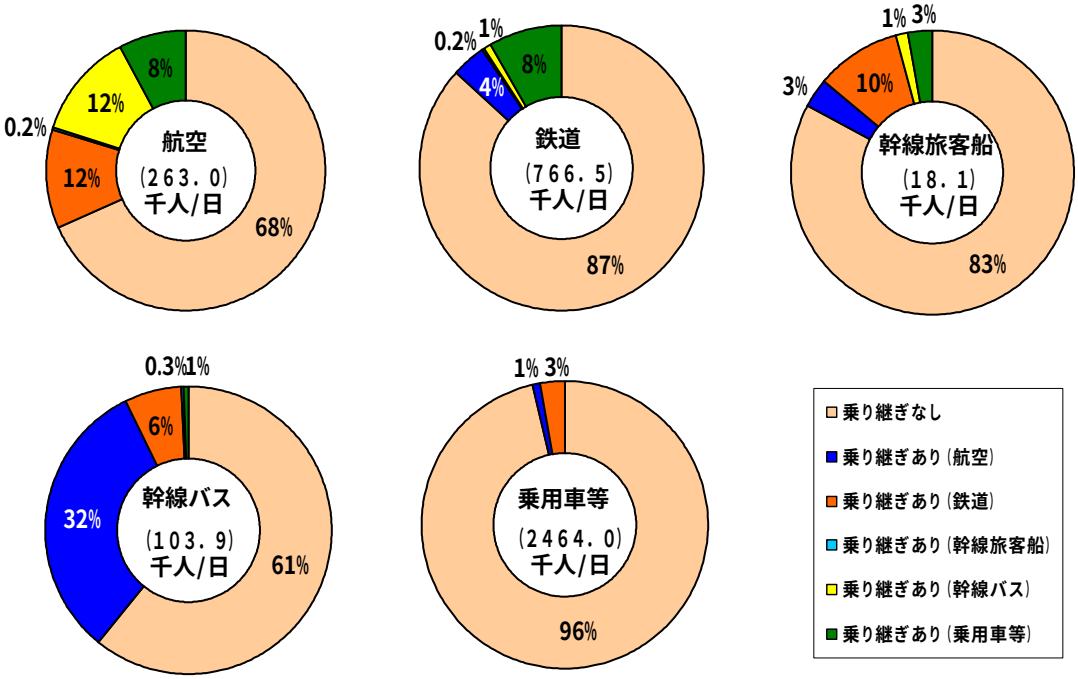
図表 35　幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況（平日）

（単位：千人／日）

交通機関	乗り継ぎあり						乗り継ぎなし	合計
	航空	鉄道	幹線旅客船	幹線バス	乗用車等	全交通機関		
航空	-	30.4	0.6	31.8	20.6	83.4	179.5	263.0
鉄道	30.6	-	1.8	6.5	64.0	102.8	663.7	766.5
幹線旅客船	0.6	1.8	-	0.3	0.5	3.1	15.0	18.1
幹線バス	33.2	6.5	0.3	-	0.7	40.6	63.3	103.9
乗用車等	22.1	66.7	0.5	0.8	-	90.2	2,373.8	2,464.0
全交通機関	86.4	105.4	3.2	39.3	85.8	320.2	3,295.3	3,615.5

交通機関	乗り継ぎあり						乗り継ぎなし	合計
	航空	鉄道	幹線旅客船	幹線バス	乗用車等	全交通機関		
航空	-	11.6%	0.2%	12.1%	7.9%	31.7%	68.3%	100.0%
鉄道	4.0%	-	0.2%	0.8%	8.3%	13.4%	86.6%	100.0%
幹線旅客船	3.2%	9.9%	-	1.4%	2.7%	17.1%	82.9%	100.0%
幹線バス	31.9%	6.2%	0.3%	-	0.7%	39.1%	60.9%	100.0%
乗用車等	0.9%	2.7%	0.0%	0.0%	-	3.7%	96.3%	100.0%
全交通機関	2.4%	2.9%	0.1%	1.1%	2.4%	8.9%	91.1%	100.0%

注）３機関乗り継ぎの場合、上位の交通機関でカウント。

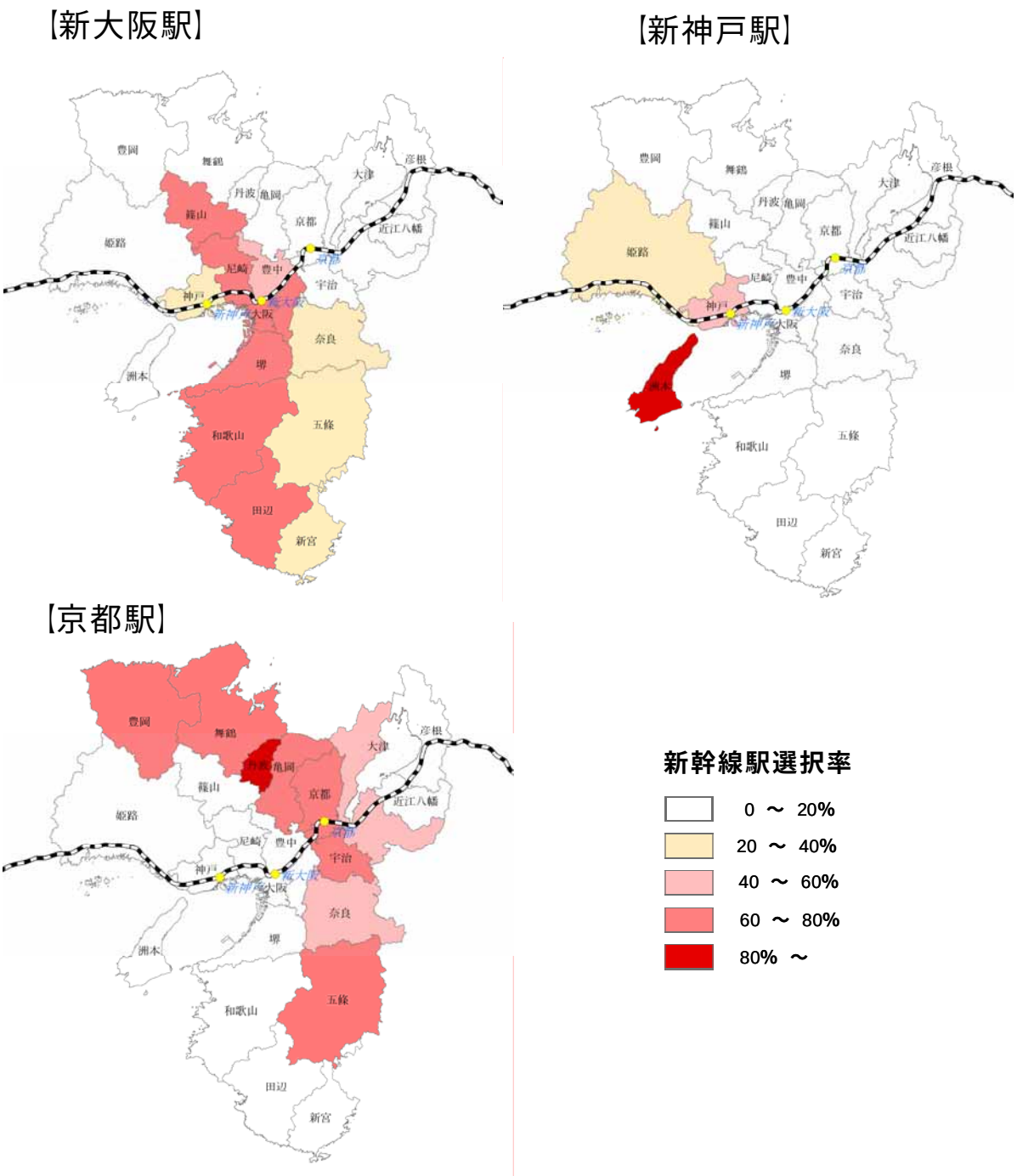


（５）阪神・近畿地域の新幹線駅の利用圏域比較

近接する新幹線駅の利用圏域の違いがわかる。

近畿地方の新幹線駅の利用圏域をみると、新大阪駅は大阪府、和歌山県、兵庫県東部、新神戸駅は神戸駅周辺、京都駅は京都府、滋賀県西部、奈良県を主な利用圏域としており、地域分担がなされている状況がわかる。

図表 36　阪神・近畿地域の新幹線駅の利用圏域比較（平日）



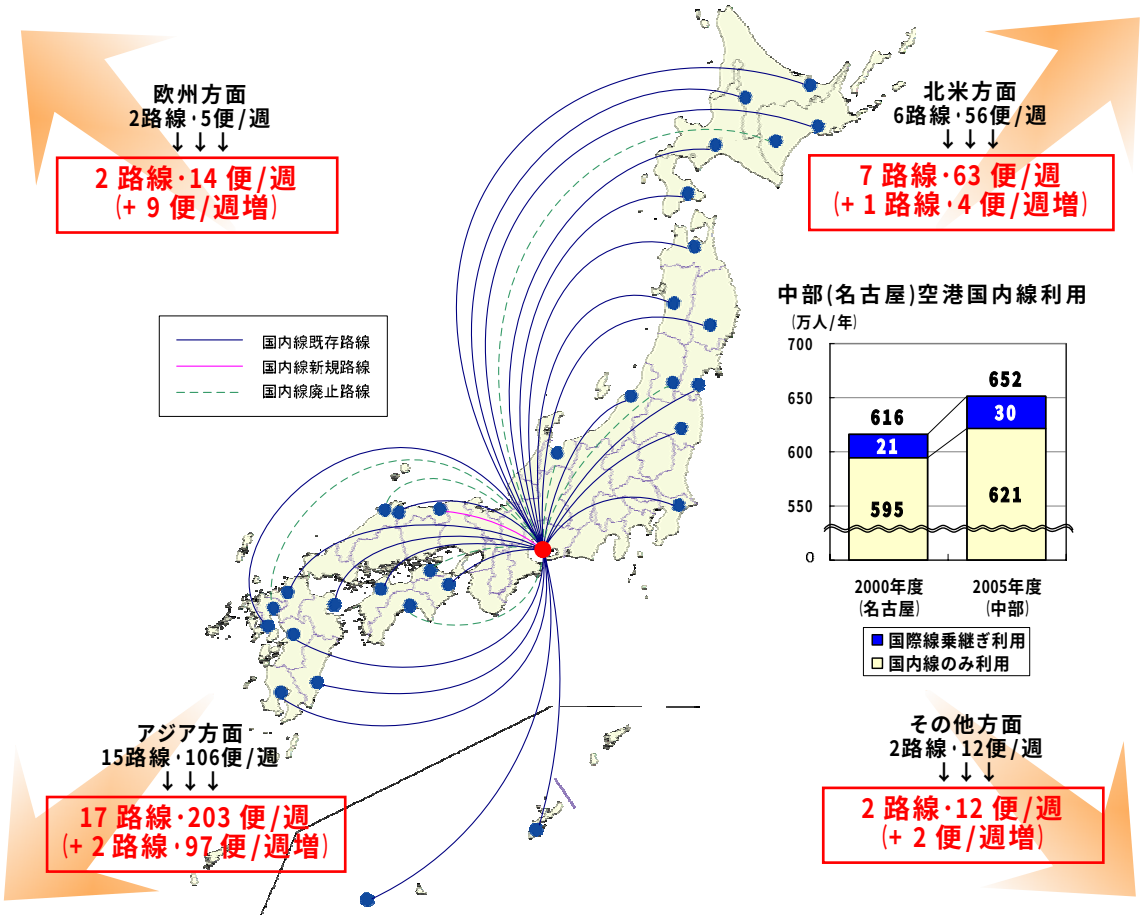
（６）空港整備に伴う航空利用者の流動の変化

空港整備に伴う航空利用者の流動の変化がわかる。

① 中部国際空港開港（2005 年 2 月）

中部国際空港の開港とそれに伴う国際線ネットワークの拡充等により、中部国際（名古屋）空港利用者が増加している。特に、中部国際（名古屋）空港での国際線･国内線の乗継ぎ利用者は、2000 年度の 21 万人から 2005 年度には 1.4 倍の 30 万人に増加している。

図表 37　中部国際（名古屋）空港の航空ネットワーク及び利用者数の変化（年間*）



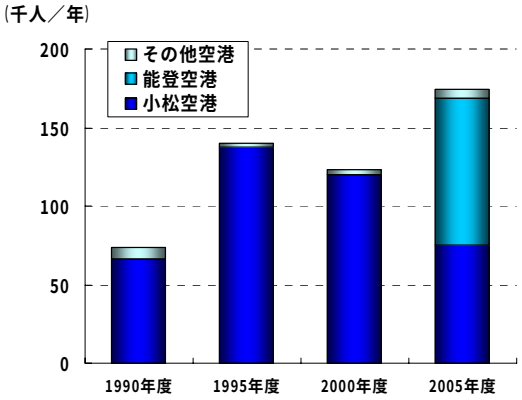
* 平日データを年間拡大したものを利用。

資料）路線数及び便数は「JTB 時刻表」（2000 年 10 月、2005 年 10 月）

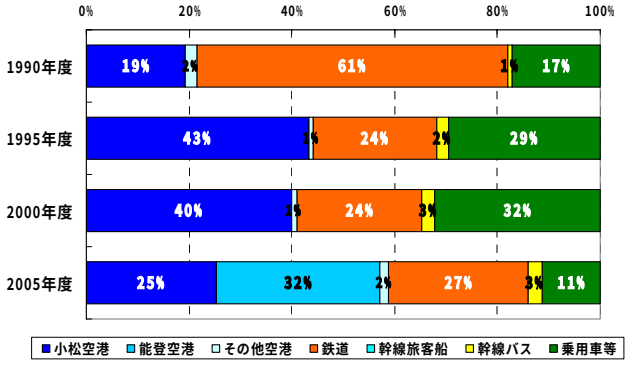
② 能登空港開港（2003 年 7 月）

能登中部・北部と首都圏との航空利用者は、能登空港開港により増加していることが分かる。また、2000 年度から 2005 年度にかけて航空の交通機関分担率は、40%から 59%に増加している。

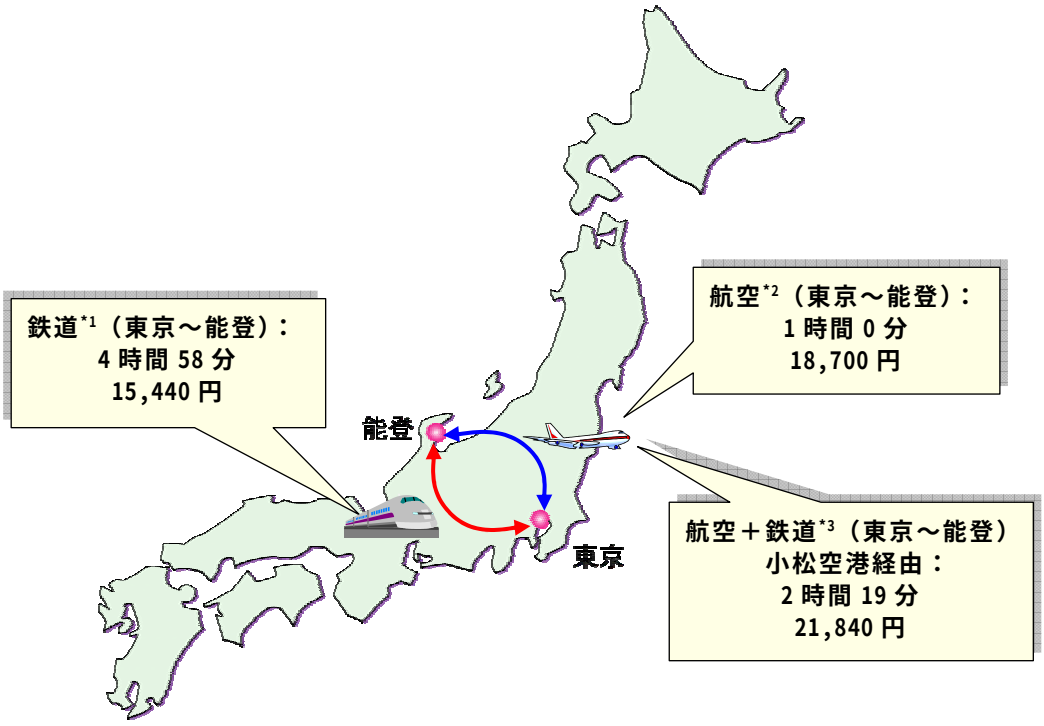
図表 38　能登－首都圏　航空流動量の推移



図表 39　代表交通機関別分担率の推移（年間*）



* 平日データを年間拡大したものを利用。



*1：東京～越後湯沢間　上越新幹線利用、越後湯沢～金沢経由～能登（和倉温泉）間北越急行・JR 利用、“特急はくたか”利用時の乗車時間のみを計上している。（2000 年 10 月 JTB 時刻表）

*2：東京（羽田）～能登間　航空利用時の乗車時間のみを計上している。（2005 年 10 月 JTB 時刻表）

*3：東京（羽田）～小松間　航空利用、小松空港～小松駅間　路線バス利用、小松～金沢経由～能登（和倉温泉）間“特急サンダーバード”利用時の乗車時間のみを計上している。（2000 年 10 月 JTB 時刻表）

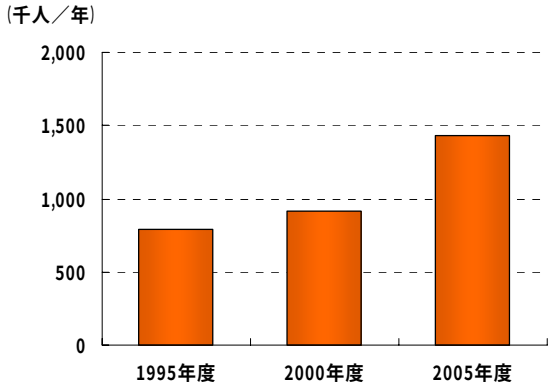
（７）新幹線の整備に伴う鉄道需要量、鉄道分担率の変化

新幹線の整備に伴い、鉄道旅客数、鉄道分担率が増加している。

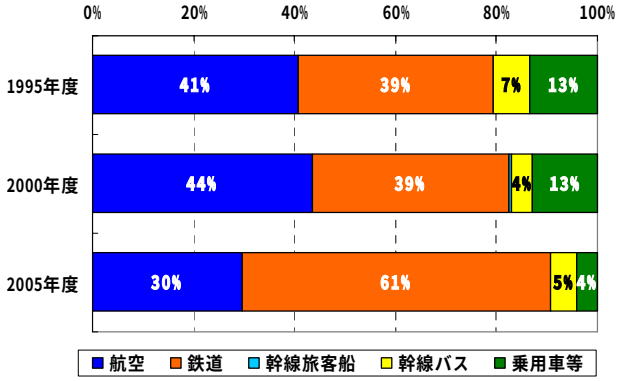
① 東北新幹線［盛岡～八戸間］開業（2002 年 2 月）

2002 年東北新幹線［盛岡～八戸間］開業により、首都圏から青森県まで新幹線による移動が可能になった。2005 年の首都圏から青森県の鉄道流動量は、2000 年と比べると約 1.29 倍になっている。また、交通機関分担率の推移をみると、2000 年から 2005 年にかけて鉄道の分担率が 39%から 61%へと増加している。

図表 40　首都圏－青森県　鉄道流動量の推移



図表 41　代表交通機関別分担率の推移（年間*）



* 平日データを年間拡大したものを利用。

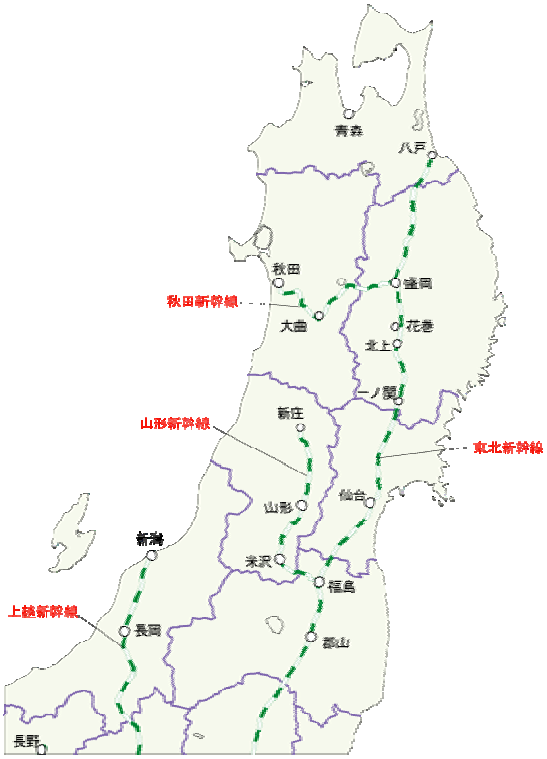
東京駅～八戸駅

3 時間 34 分*1

17,610 円

3 時間 3 分*2

15,350 円



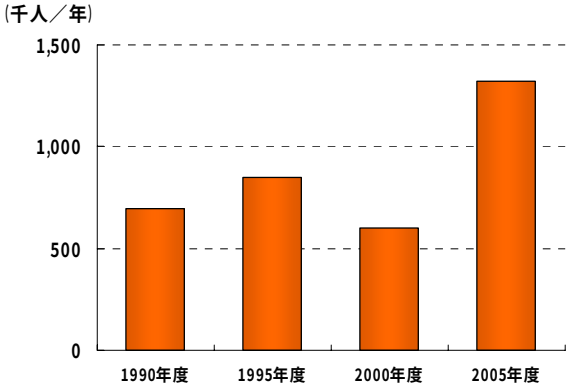
*1：東京～盛岡間　東北新幹線利用、
盛岡～八戸間　東北本線“スーパーはつかり”
利用時の乗車時間のみを計上している。
（2000 年 10 月 JTB 時刻表）

*2：東北新幹線“はやて”利用。乗車時間のみを計上している。
（2005 年 10 月 JTB 時刻表）

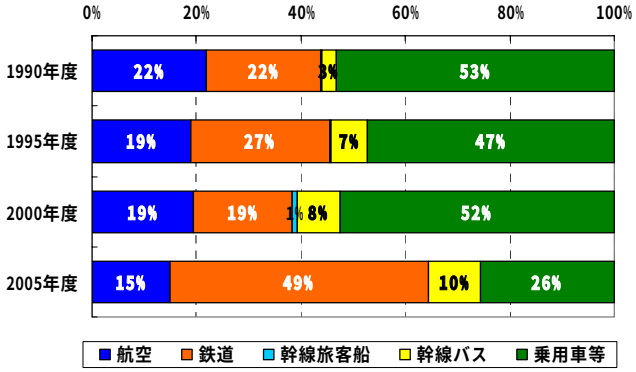
② 九州新幹線［新八代～鹿児島中央間］開業（2004 年 3 月）

2004 年九州新幹線［新八代～鹿児島中央間］開業により、福岡－鹿児島間の移動にかかる時間が大幅に短縮された。福岡－鹿児島の鉄道流動量をみると、2000 年から 2005 年にかけて約 2.4 倍となっている。また、交通機関分担率の推移をみると、2000 年から 2005 年にかけて鉄道の分担率が 19%から 49%へと増加している。

図表 42　福岡－鹿児島　鉄道流動量の推移



図表 43　代表交通機関別分担率の推移（年間*）



＊ 平日データを年間拡大したものを利用。

博多駅～鹿児島中央駅

3 時間 47 分*1

9,320 円

2 時間 19 分*2

9,420 円

*1：博多～八代～西鹿児島間
鹿児島本線“つばめ”利用時の乗車時間のみを計上している。
（2000 年 10 月 JTB 時刻表）

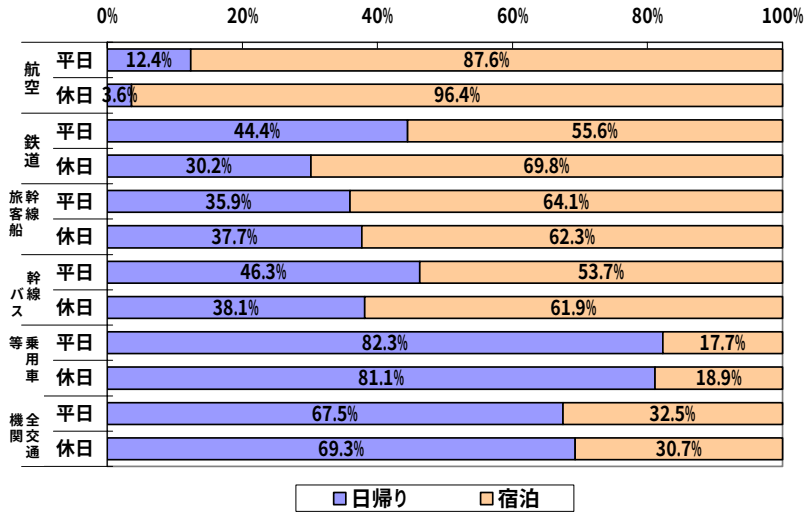
*2：新八代駅で“リレーつばめ”から九州新幹線に乗り換え、乗車時間のみを計上している。
（2005 年 10 月 JTB 時刻表）

2-4 旅行日程に関する分析例

① 代表交通機関別旅行日程

旅行日程を代表交通機関で比較すると、航空利用では宿泊幹線旅客の割合が特に高く、乗用車等では日帰り幹線旅客の割合が特に高くなっている。平日と休日を比較すると、幹線旅客船を除く各交通機関で休日の方が宿泊旅行の割合が多くなっている。

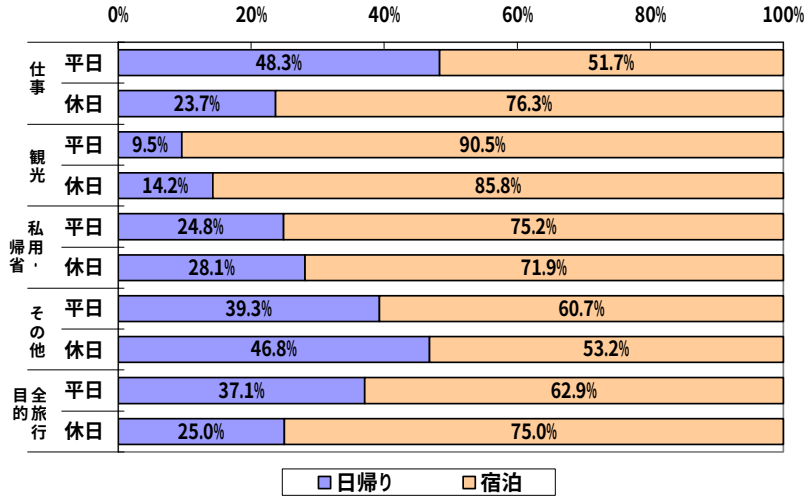
図表 44　代表交通機関別旅行日程



② 旅行目的別旅行日程

公共交通機関利用者は、平日の仕事目的では約 50%が日帰り、観光目的では平日、休日ともに約 85～90%が宿泊となっている。

図表 45　旅行目的別旅行日程



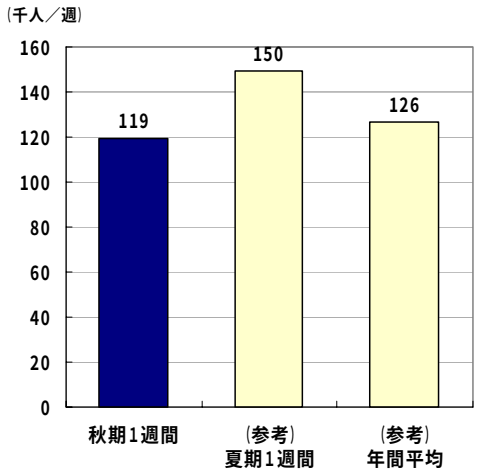
注）乗用車等の利用者を除く

2-5 訪日外国人の流動の分析例

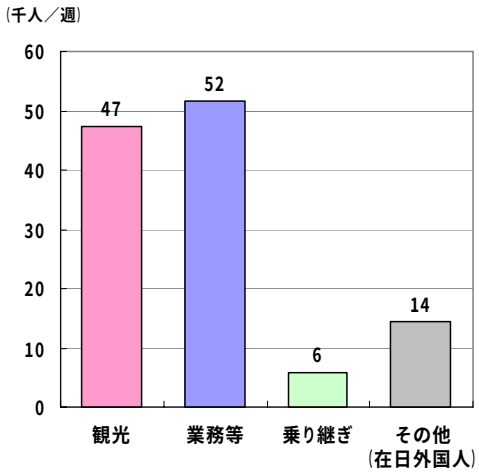
第４回（2005 年度）調査より、平成 17 年度国際航空旅客動態調査結果を用いて、訪日外国人の秋期 1 週間（休日含む）の国内流動データを整備した。国際航空旅客動態調査では、2005 年度調査より外国人旅客の国内流動に関する調査項目が追加され、訪日外国人の国内流動について把握することが可能となった。なお、国際航空旅客動態調査には夏期１週間及び秋期１週間の週拡大データが整備されているが、幹線旅客純流動データと同じ秋期のデータを使用した。

平成 17 年度国際航空旅客動態調査によると、調査対象となった秋期 1 週間の訪日外国人数は 11.9 万人／週で年間平均をやや下回っている。目的別に見ると観光 4.7 万人／週、業務等 5.2 万人／年となっている。国・地域別にみると、韓国、中国、台湾等の近隣アジア諸国や、北米、ヨーロッパ諸国の構成率が大きくなっている。国・地域別に目的別訪日外国人数を見ると、中国では業務等が多く、台湾では観光が多い等、国・地域によって目的構成が異なることが分かる。

図表 46　訪日外国人数



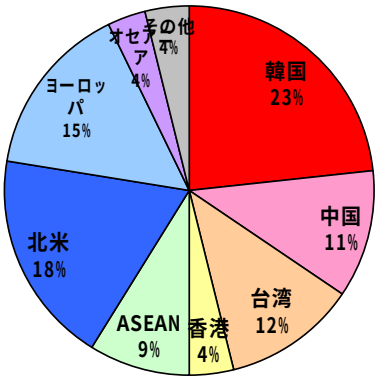
図表 47　目的別外国人数（１週間）



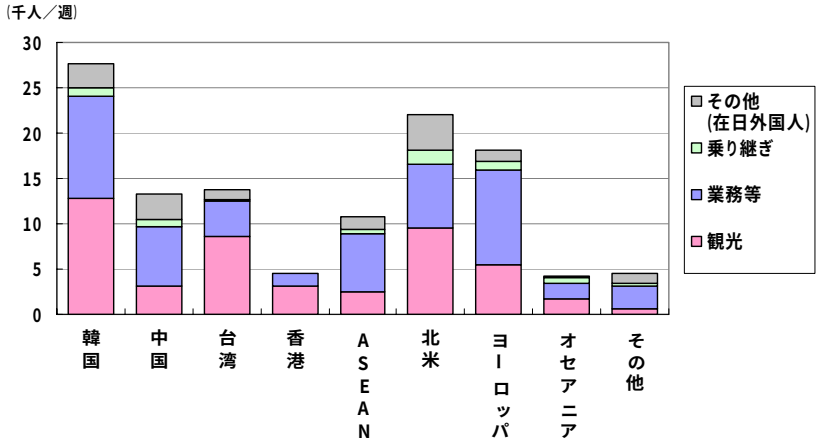
※「（参考）年間平均」は国際航空による年間出国者数÷365×７

資料）「国際航空旅客動態調査」（2005 年 国土交通省航空局）

図表 48　訪日外国人国･地域別構成率



図表 49　国･地域別・目的別訪日外国人数（１週間）



注）「その他」の国･地域は中南米、中近東、アフリカ等

資料）「国際航空旅客動態調査」（2005 年　国土交通省航空局）

以下、国際航空旅客動態調査をもとに整備した「訪日外国人流動表」を活用した分析例を示す。

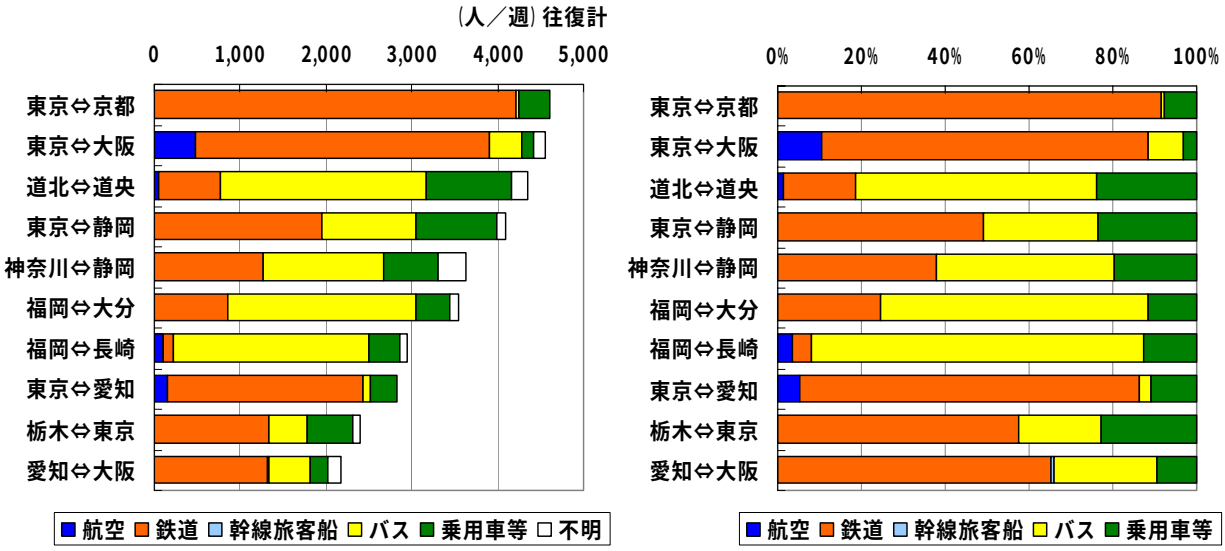
（１）訪日外国人の代表交通機関別流動量及び分担率

訪日外国人は首都圏～阪神圏の流動が多く、新幹線利用が多いことがわかる。

都道府県（又は大都市圏）を越える訪日外国人の国内流動をみると、東京～京都、東京～大阪などの大都市圏間や、神奈川・東京～静岡などの首都圏近辺、北海道域内、九州域内で流動量が多くなっている。また利用交通機関をみると、東海道沿線のＯＤでは鉄道の分担率が高く、北海道域内、九州域内のＯＤではバスの分担率が高いなど、ＯＤによって交通機関分担率が異なっている。

図表 50　代表交通機関別訪日外国人流動量及び交通機関分担率（上位 10ＯＤ）

（１週間）



（２）訪日外国人の訪日国籍別流動量及び訪日外国人の訪日目的別流動量

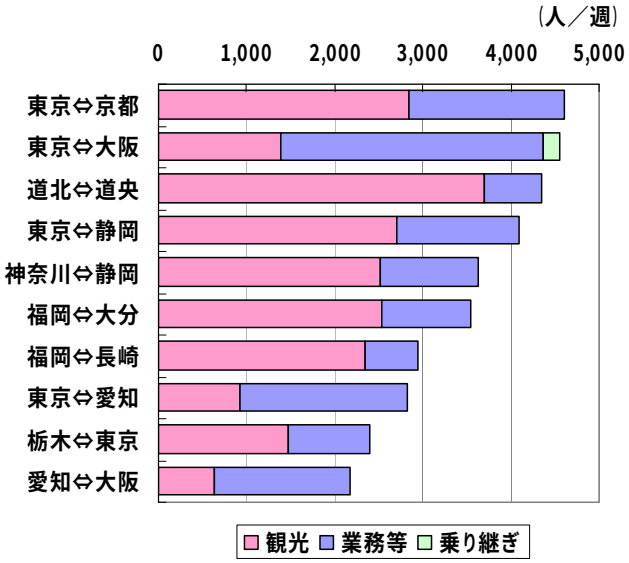
ＯＤ別訪日目的別構成をみると、大半のＯＤで観光目的が過半数を占めているが、東京～大阪では仕事目的が 70%を占めている。またＯＤ別国・地域別構成をみると、道北～道央では台湾が多く、福岡～大分では韓国が多いなど、ＯＤによって国・地域別の構成が異なる。

前述のＯＤについて、訪日目的別の内訳をみると、大半のＯＤで観光目的が過半数を占めている。ただし東京～大阪間や東京～愛知間等の三大都市圏間では業務目的が 6～7 割を占めるといった特徴がある。

また、国・地域別の内訳をみると、東京～京都・大阪・愛知など大都市圏間のＯＤでは欧米諸国が多く、道北～道央や福岡～大分・長崎など地方間のＯＤでは近隣アジア諸国が多いといった特徴がある。地方間のＯＤでも、道北～道央では台湾が多く、福岡～大分では韓国が多いなど、ＯＤによって国・地域別の構成が異なる。

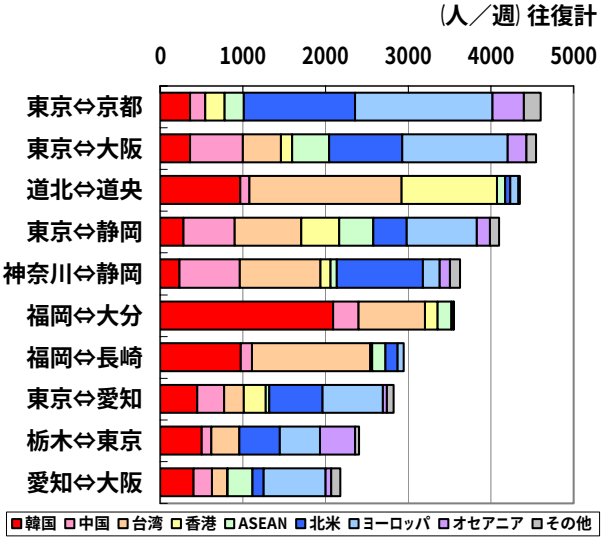
図表 51　国・地域別訪日目的別流動量

（上位 10ＯＤ・１週間）



図表 52　訪日目的別国・地域別流動量

（上位 10ＯＤ・１週間）



＜参考＞

●空港及び航空サービス

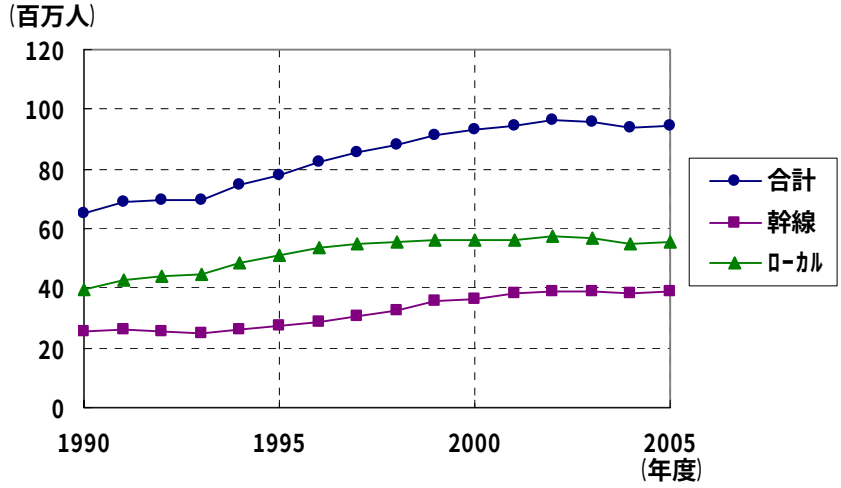
図表 53　空港及び航空サービス関連主要年表（1990 年度～）

年 月	出来事
1994．9	**関西国際空港開港**
1995.12	国内航空普通運賃について幅運賃制度導入
1996．3	宮崎空港アクセス鉄道開業
1997．3	**東京国際空港新 C 滑走路供用開始**
1998．7	**大館能代空港開港**
	佐賀空港開港
	スカイマークエアラインズに対して羽田-福岡間の免許付与
10	北海道国際航空に対して羽田-札幌間の免許付与
2000．3	**東京国際空港新 B 滑走路供用開始**
7	大阪（関空・伊丹）－東京間シャトル便運行開始
2001．2	東京国際空港の深夜早朝時間帯の国際便チャーター便運行開始
9	米国同時多発テロ事件発生
2002．4	これに伴う航空保安強化措置を順次実施
8	**成田空港の暫定平行滑走路供用開始**
	スカイネットアジア航空が、羽田－宮崎路線に新規参入
	JAL と JAS が、共同持株会社「日本航空システム」を設立し、経営統合
2003．7	**能登空港開港**
8	沖縄都市モノレール線開業
2005．2	**中部国際空港開港**

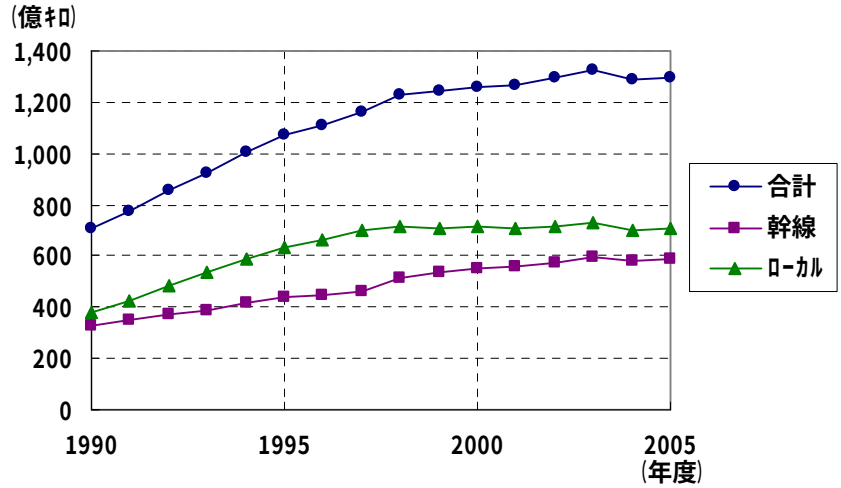
注）**太字**は空港開港関連。
資料）「数字でみる航空 2006」などをもとに作成

図表 54　国内航空輸送量の推移（1990 年度～）

旅客数



座席キロ



資料）「航空輸送統計年報」

●鉄道新線及び鉄道サービス

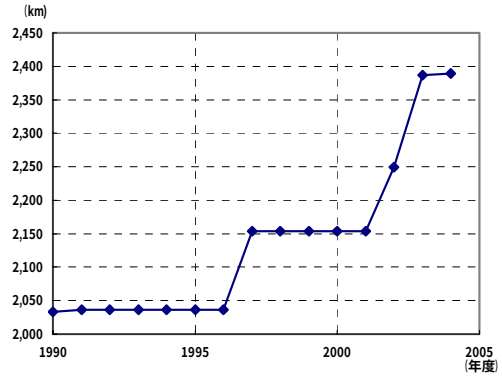
図表 55　鉄道新線及び鉄道サービス関連主要年表（1990 年度～）

年 月 日	出来事
1991．6.20	**東北新幹線 東京～上野間開業**
1992．7．1	**山形新幹線 福島～山形間新在直通運行開始**
1995．1.17	（阪神・淡路大震災）
1997．1．1	**秋田新幹線 盛岡～秋田間新在直通運行開始**
3.22	北越急行ほくほく線開業
3.27	**北陸新幹線 高崎～長野間開業**
10．1	**山形新幹線 山形～新庄間開業**
1999.12．4	山陽新幹線 ひかりレールスター運行開始
2003．3．1	**東北新幹線 盛岡～八戸間開業**
2002.12．1	東海道新幹線 品川新駅開業
2003.10．1	のぞみ増便・スピードアップ
	九州新幹線 新八代～鹿児島中央間開業
2004．3．1	上越新幹線列車脱線事故発生（新潟県中越地震）
10.23	JR 西日本福知山線において列車脱線事故発生
2005．4.25	つくばエクスプレス 秋葉原～つくば間開業
2005．8.24	

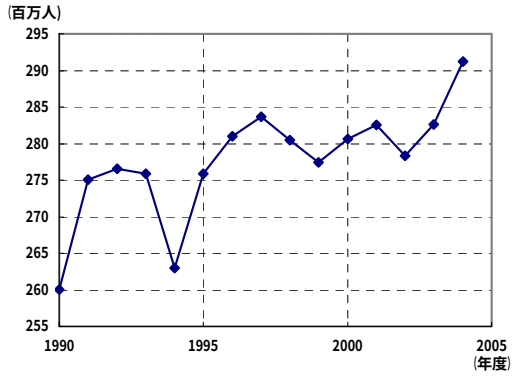
注）太字は空港開港関連。
資料）「数字でみる鉄道 2006」などをもとに作成

図表 56　新幹線旅客輸送量の推移（1990 年度～）

営業キロ



輸送人員

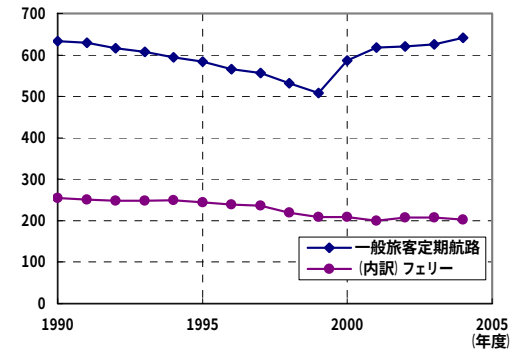


資料）「数字でみる鉄道 2006」

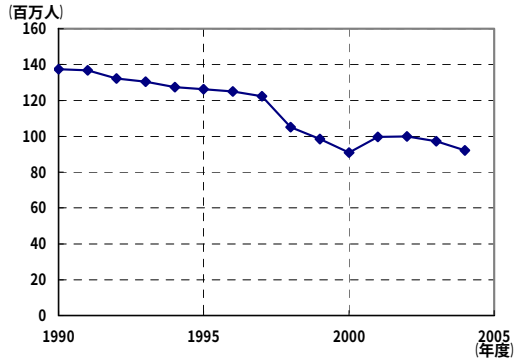
●幹線旅客船・フェリーサービス

図表 57　旅客航路の航路数・輸送人員・輸送量の推移（1990 年度～）

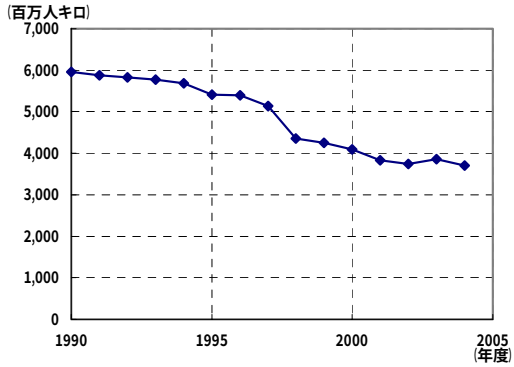
航路数



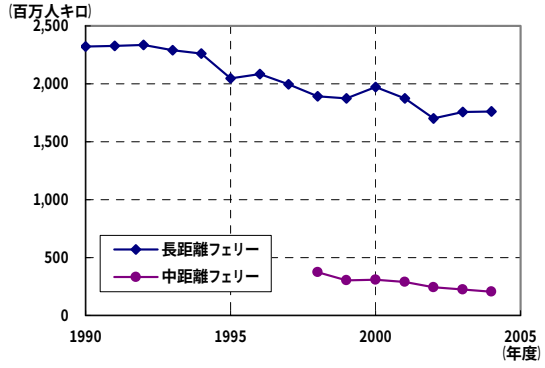
輸送人員 (一般旅客定期航路)



輸送量　(一般旅客定期航路)



輸送量 (フェリー)

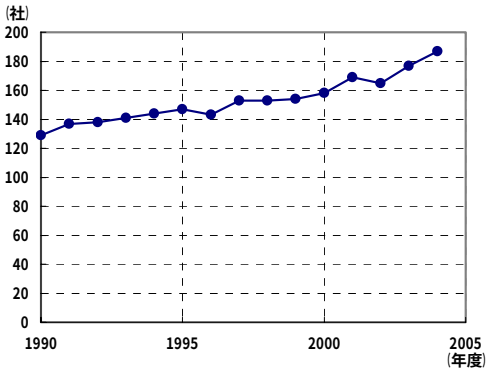


資料)「数字でみる日本の海運・造船 2006」

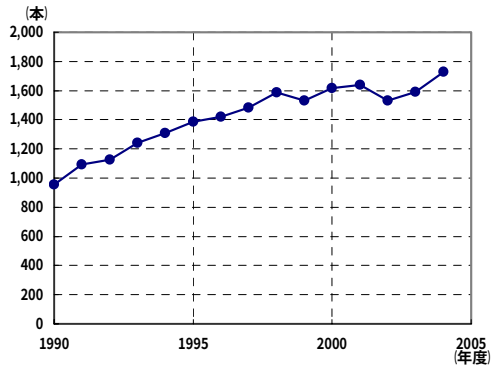
●幹線バスサービス

図表 58　高速バスの事業者数・運行系統数・運行回数・輸送人員の推移（1990 年度～）

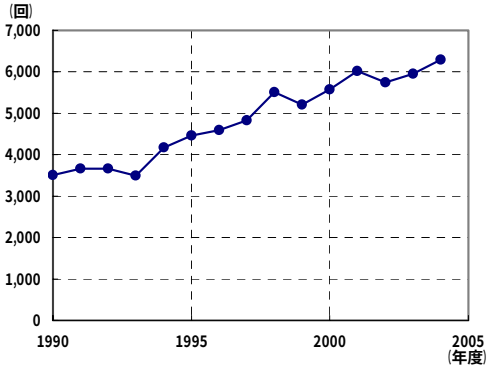
事業者数



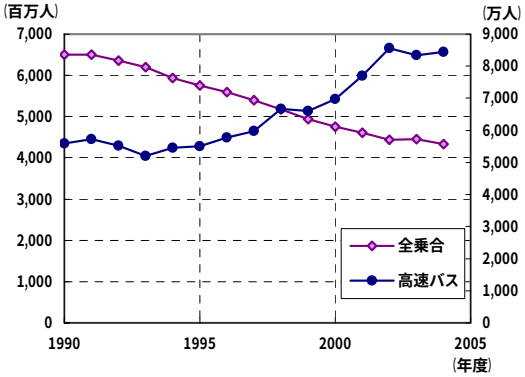
運行系統数 (延べ)



運行回数 (1日)



輸送人員 (年間)



注）「高速バス」とは、「当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バス」を指す。

資料）「数字でみる自動車 2006」

●高速自動車国道

図表 59　高速自動車国道整備のあゆみ（2000 年度～）

年 月 日	高速自動車国道整備のあゆみ	道路整備の沿革	社会・経済の動き
H12. 3.11	徳島自動車道・井川池田～川之江東 JCT が開通し、徳島自動車道全線が開通 四国４県が結ばれる	－	－
H12. 7.28	松山自動車道・伊予～大洲が開通し、松山自動車道全線が開通	－	有珠山の噴火
H13	－	ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム）の運用開始	米同時多発テロ事件
H14	－	－	日韓共催ワッカーワールドカップ開催
H15	－	－	イラク戦争勃発
H16. 3.27	長崎自動車道・長崎～長崎多良見が開通し、長崎自動車道全線が開通	－	－

資料）「高速道路便覧 2006」（全国高速道路建設協議会）

図表 60　高速自動車国道の整備状況（2000～2001 年度）

2006年4月現在 (単位:km)

供用年月日	道名	区間	延長	備考
2000/7/27	北関東道	栃木都賀JCT～宇都宮上三川	18.5	
2000/7/28	四国（縦）道	伊予～大洲	31.8	
2000/9/30	東北（横）道	湯殿山～庄内あさひ	9.9	
〃	東海北陸道	五箇山～福光	16.3	
2000/10/4	北海道(縦)道	旭川鷹栖～和寒	29.3	
2000/10/7	東海北陸道	荘川～飛騨清見	18.9	
2000/12/2	北関東道	友部～友部JCT	7.4	
2001/3/11	山陽道	宇部JCT～下関JCT	28.1	
2001/3/24	中国（横）道	宍道～松江玉造	14.1	
<2001/3/24>	中央道改築	<上野原～談合坂SA>	<6.8>	
2001/3/29	四国（横）道	板野～津田東	25.7	
〃	〃	高松東～高松中央	4.5	
2001/3/31	北関東道	高崎JCT～伊勢崎	14.5	
〃	東九州道	西都～宮崎西	16.8	2000年度末　6,860.8
2001/7/7	日沿道	秋田空港～河内JCT	2.4	
2001/8/9	東北（横）道	酒田～酒田みなと	11.9	
2001/11/19	北海道(縦)道	国縫～長万部	11.1	
2001/12/27	東九州道	大分宮河内～津久見	21.0	
2002/3/2	〃	末吉財部～国分	22.5	
2002/3/23	常磐道	いわき四倉～広野	13.8	
2002/3/24	近畿道	湾岸弥富～みえ川越	8.3	
2002/3/30	中部横断道	白根～双葉JCT	6.8	2001年度末　6,958.6

図表 61　高速自動車国道の整備状況（2002～2005 年度）

2006年4月現在 (単位:km)

	供用年月日	道名	区間	延長	備考
	2002/5/26	日沿道	新潟空港～聖籠新発田	16.5	
	2002/7/18	東北(縦)道	八戸JCT～八戸北	13.2	
	2002/7/21	四国(横)道	鳴門～板野	10.5	
	2002/9/16	東北中央道	山形上山～東根	27.1	
	〃	四国(横)道	伊野～須崎東	23.9	
	2002/9/28	日沿道	昭和男鹿半島～琴丘森岳	20.7	
	2002/10/20	〃	聖籠新発田～中条	11.2	
	2002/10/26	〃	岩城～秋田空港	14.3	
	2002/11/7	東北(横)道	東和～花巻JCT	11.4	
	2002/11/16	東海北陸道	白川郷～五箇山	15.2	
	2003/3/9	近畿道	舞鶴東～小浜西	24.5	
	2003/3/15	第二東海道	豊田東～豊田JCT	1.9	
	2003/3/16	中国(横)道	三刀屋木次～宍道	12.2	
	<2003.3.16>	中央道改築	<談合坂SA～大月JCT>	<14.6>	
	2003/3/21	近畿東	みえ川越～四日市JCT	6.2	
	2003/3/23	第二東海道	豊明～名古屋南	5.3	
	2003/3/29	近畿道	高針JCT～上社JCT	2.7	
	〃	中国(横)道	播磨JCT～播磨新宮	12.8	
	2003/3/30	四国(横)道	高松中央～高松西	9.0	2002年度末　7,197.2
	2003/4/29	東関東道	木更津JCT～君津	4.0	
	2003/6/8	北海道(横)道	池田～本別・足寄	32.1	
	2003/8/10	中央道	大山崎JCT～久御山淀	3.0	
	2003/9/28	東北(縦)道	青森～青森東	15.6	
	2003/10/4	北海道(縦)道	和寒～士別剣淵	16.0	
	2003/12/14	近畿道	御坊～みなべ	21.4	
	2003/12/25	第二東海道	豊田南～豊明	7.6	
	2004/3/20	中部横断道	南アルプス～白根	3.0	
	2004/3/27	九州横断道	長崎～長崎多良見	11.3	
	2004/4/14	常磐道	広野～常磐富岡	16.4	
	2004/4/17	四国(横)道	大洲～西予宇和	15.7	2003年度末　7,343.3
	2004/12/12	第二東海道	豊田JCT～豊田南	7.6	
	2005/3/13	近畿道	亀山～伊勢関	1.9	
	2005/3/19	東関東道	富津中央～富津竹岡	7.5	
	〃	第二東海道	豊田東JCT～豊田東	3.1	2004年度末　7,363.4
★	(2005/4/1)	近畿道	(海南～吉備)	(9.8)	(1984.3.28供用)
	2005/11/27	東関東道	三郷JCT～三郷南	4.1	
	2006/2/26	東九州道	北九州JCT～苅田北九州空港	8.2	
	2006/3/11	近畿道	大宮大台～勢和多気JCT	13.4	2005年度末　7,389.1

注 1）< >書は改築を示し累計延長には含まない。
注 2）( ) 書は、一般有料道路より高速自動車国道切り替えたものである。
★近畿道海南～吉備（9.8㎞）の開通延長は、平成 12 年度で合計のみに計上している。
資料）「高速道路便覧 2006」（全国高速道路建設協議会）