

2. 幹線交通機関に関する分析例

(1) 各エリアの主たる利用交通機関の分担が把握できます。

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、鉄道沿線の地域は鉄道利用が多く、鉄道沿線でない高速道路沿線地域においては、幹線バス(高速バス)が多いことがわかります。その他の地域については、マイカーなどの自動車利用が多くなっています。このように幹線交通機関の整備状況によって、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ります。

図 東京 - 長野間の流動における交通機関分担率の状況(平成12年秋期1日(平日))

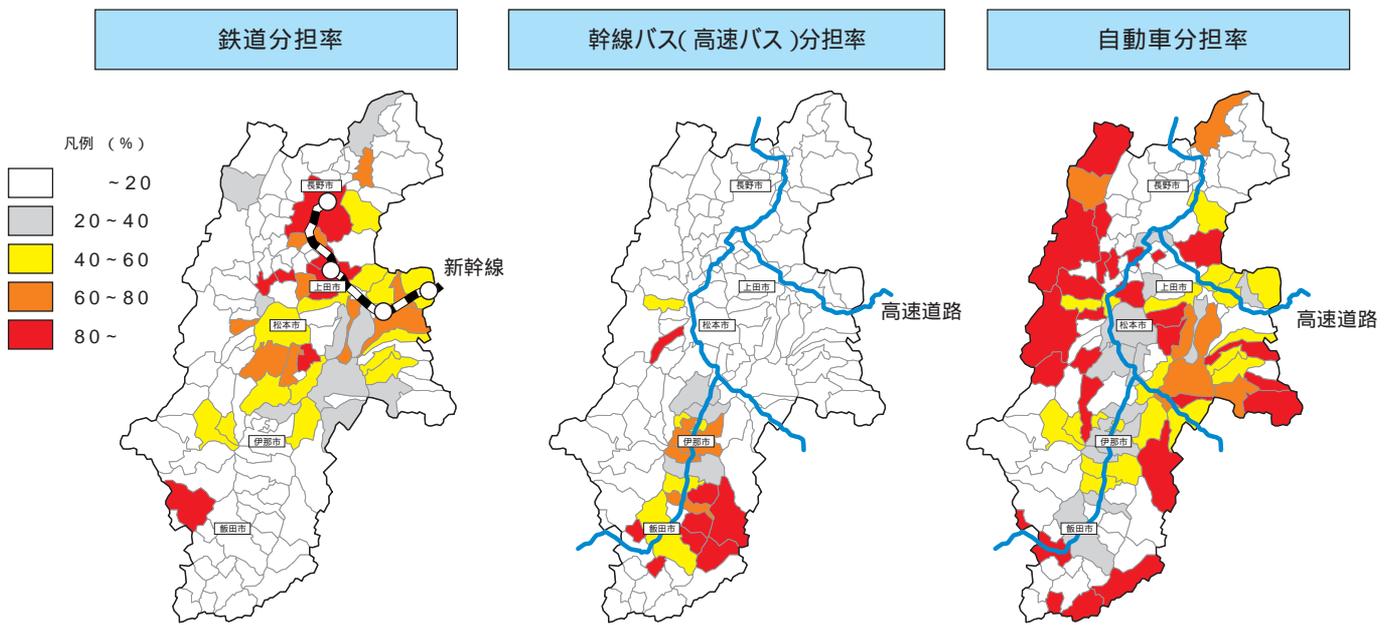
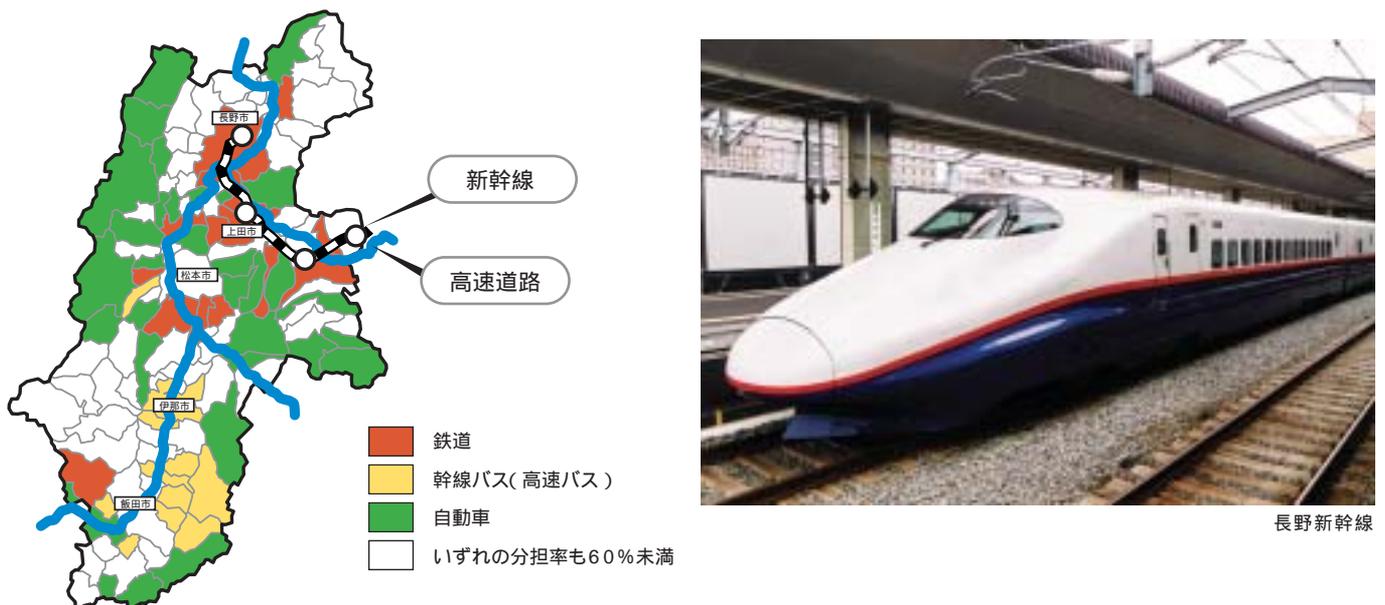


図 東京 - 長野間の流動における分担率60%以上の交通機関(平成12年秋期1日(平日))

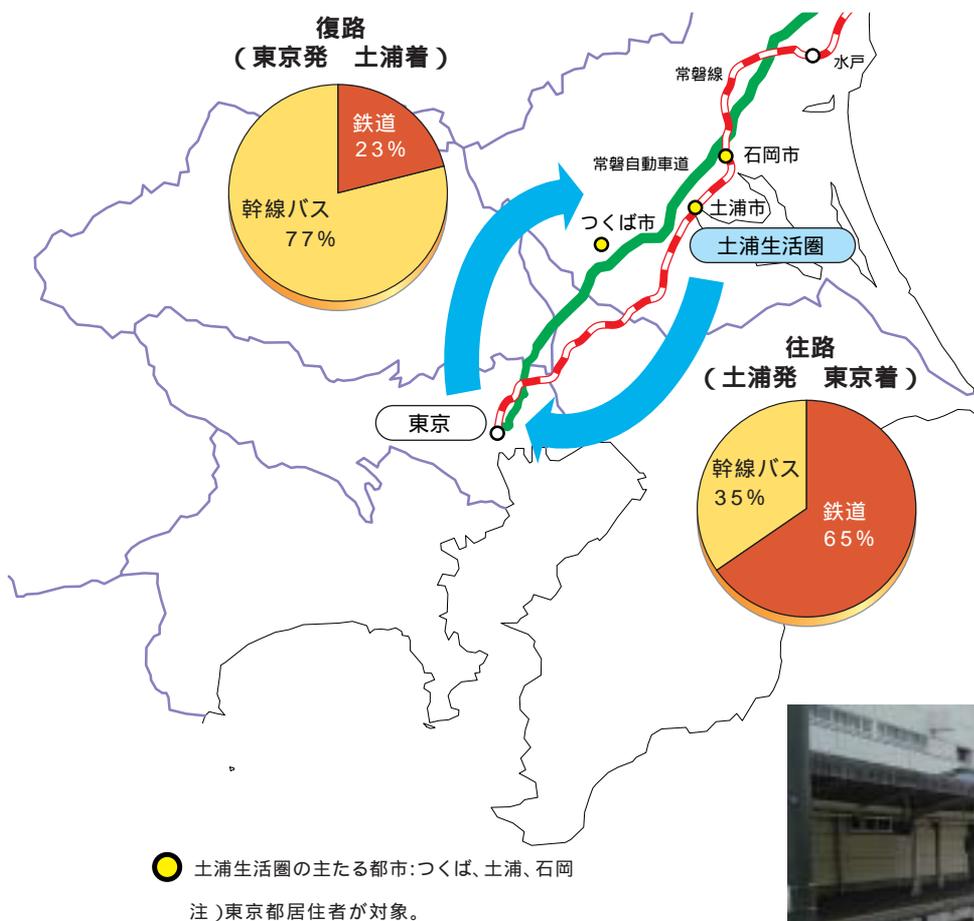


(2) 往路、復路の幹線交通手段の選択性が把握できます。

つくば - 東京間の幹線バスと鉄道の補完関係

東京居住者を対象として、つくば地域への流動をみると、東京からつくばへの「往路」の交通手段は高速バスが77%と高く、つくばから東京への「復路」については、鉄道利用が65%となっています。利用者は、高速性、定時性など交通の状況を加味し、往路と復路の幹線交通機関の選択を行っていることがわかります。

図 東京 - 土浦生活圈間の流動における鉄道・幹線バス(高速バス)の分担率状況(平成12年秋期1日(平日))



つくばセンター行高速バス



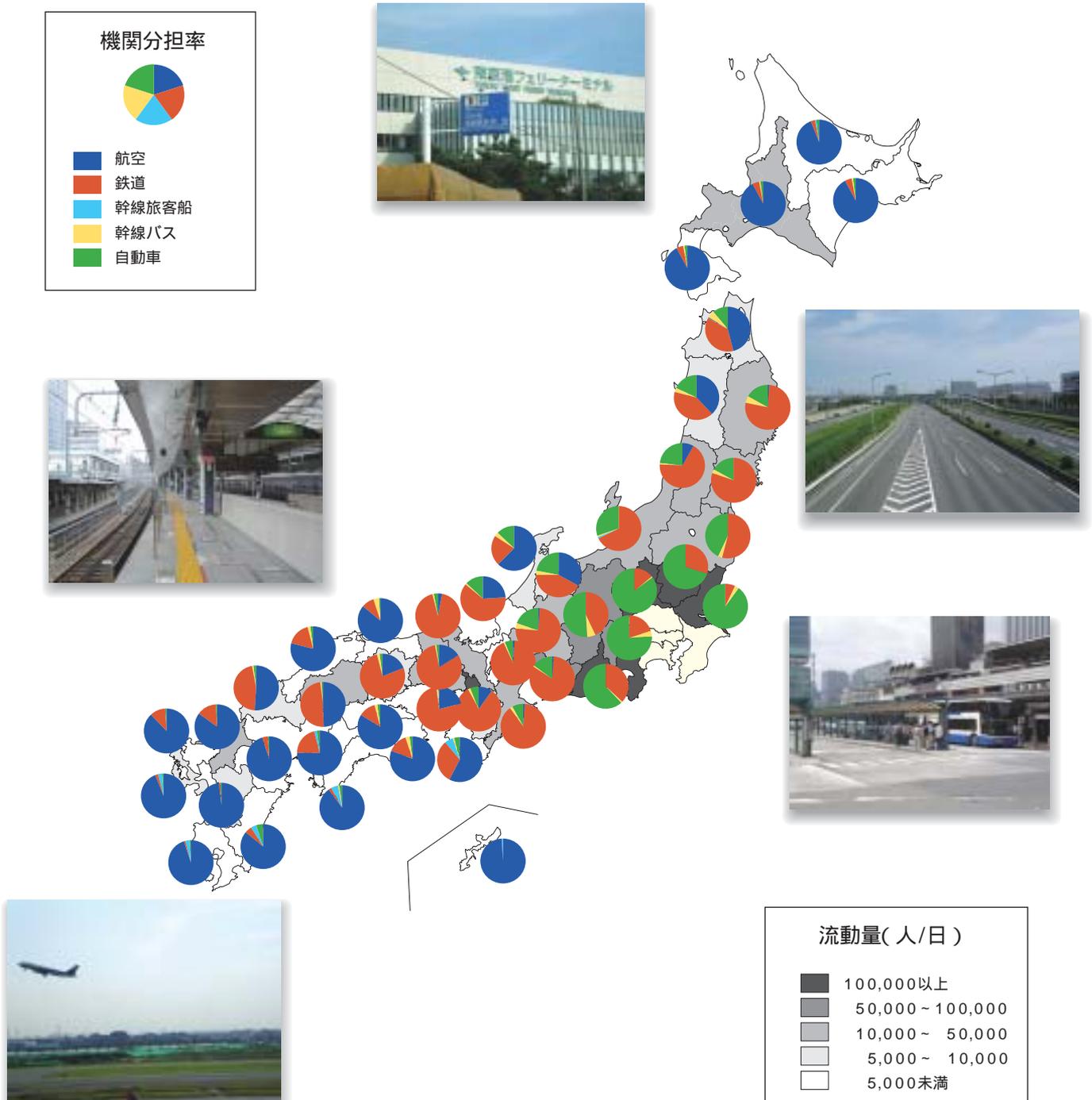
常磐線特急列車

(3) 移動距離やインフラ整備の違いによる交通機関の分担状況の違いがわかります。

首都圏(1都3県)と各道府県間の流動における交通機関分担率をみると近距離帯では自動車、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ります。

また、山陽地域と山陰地域、東東北地域と西東北地域など、距離帯が同程度の地域間の比較をみると、新幹線が整備されている山陽地域、東東北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の分担状況の違いがわかります。

図 首都圏と各道府県間の流動における交通機関分担率(平成12年秋期1日(平日))



(4) 異種幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況がわかります。

異種幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況は、航空では鉄道と約3万6千人、幹線バスと約2万4千人、自動車と約1万6千人の乗り継ぎが発生しており、同様に鉄道では、自動車と約1万4千人、幹線バスと約1万1千人乗り継いでいます。

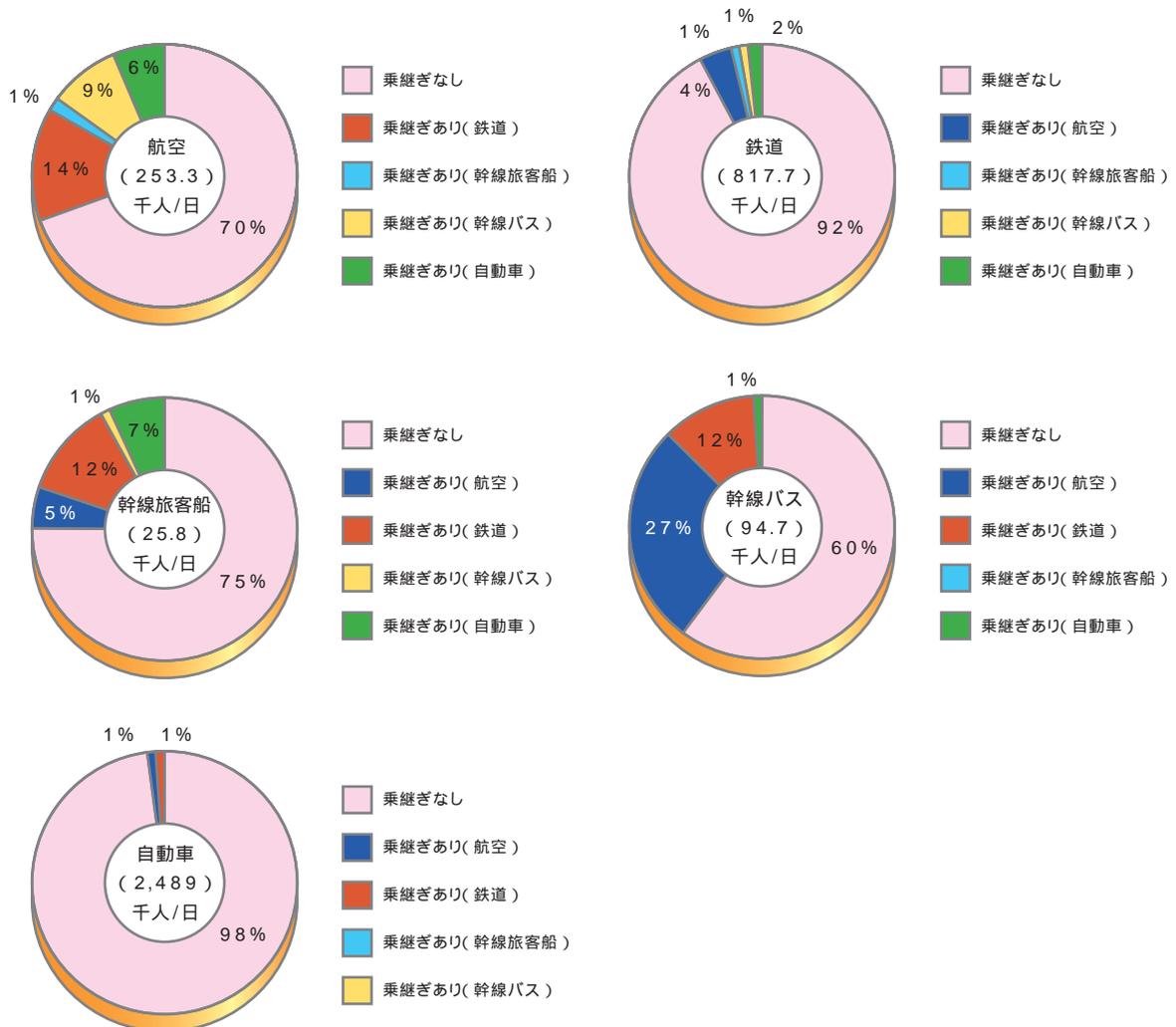
表 幹線交通機関相互の乗り継ぎ状況(平成12年秋期1日(平日))

(千人/日)

	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	自動車	小計		
航空	—	35.6	1.2	24.1	16.3	77.2	176.1	253.3
鉄道	35.7	—	3.6	11.1	13.7	64.2	753.5	817.7
幹線旅客船	1.2	3.1	—	0.3	1.9	6.5	19.3	25.8
幹線バス	25.7	11.0	0.3	—	0.9	37.9	56.8	94.7
自動車	18.7	17.7	3.1	1.6	—	41.1	2,447.9	2,489.0
合計	81.3	67.4	8.2	37.2	32.8	227.0	3,453.6	3,680.5

(注)3機関乗継ぎの場合、上位の交通機関のみカウントしています。

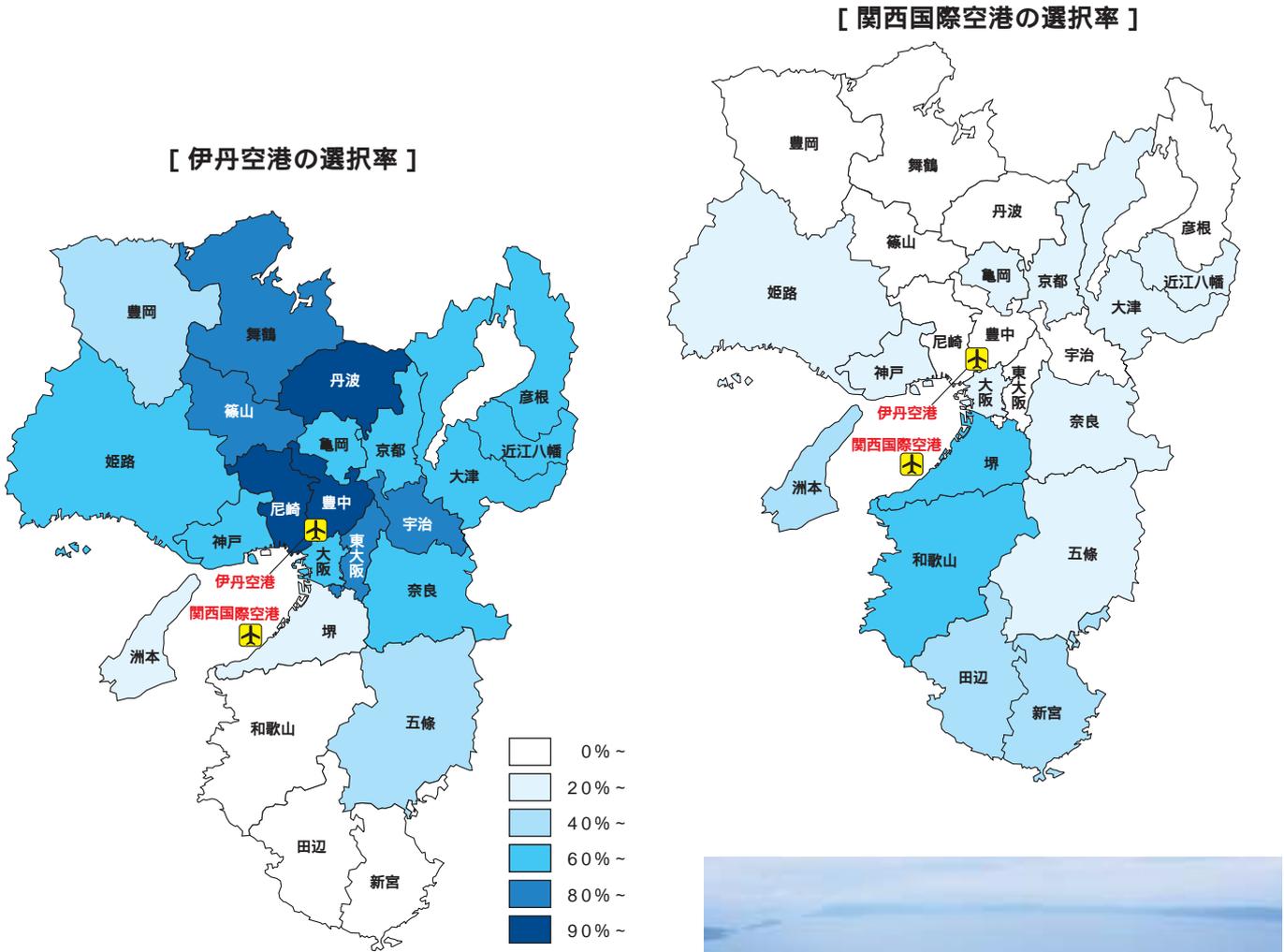
例えば、「鉄道 航空 幹線バス」の場合、航空の乗り継ぎ機関としては上位の鉄道のみカウントしています。



(5) 隣接する2空港の利用圏域の違いがわかります。

近畿地方の生活圏別に利用空港の分担率をみると、利用する空港は、空港へのアクセシビリティ(距離、所要時間等)に大きく依存し、近畿中北部では主に伊丹空港を、近畿南部では主に関西国際空港を利用していることがわかります。

図 伊丹空港と関西国際空港の空港の利用圏域比較
(平成12年秋期1日(平日))



関西国際空港

(6) 近接する新幹線駅の利用圏域の違いがわかります。

近畿地方の新幹線駅の利用圏域をみると、新大阪駅は近畿地方の中央部から近畿地方南部にかけての範囲、新神戸駅は神戸駅周辺、京都駅は近畿地方東部及び北部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ります。

図 阪神・近畿地域の新幹線駅の利用圏域比較
(平成12年秋期1日(平日))

