

NITAS のアウトプット例

1. 全国・地域ブロック基盤整備状況把握

NITAS は、幹線交通基盤の国土レベルや地域ブロックレベルでの整備効果検証などに利用することができます。以下に、各拠点へのアクセス圏域の分析例を示します。例えば、こうした分析を幹線交通基盤整備の有無別に行うことで、幹線交通基盤整備の効果を分析することが可能となります。

(1) 地域ブロック半日交通圏

各地域ブロックの代表都市から 2 時間で到達可能な圏域（市町村単位）はブロック半日交通圏と定義されています。

NITAS では、各地域ブロック代表都市別に半日交通圏を算出することができます。

図 1-1 は、各地域ブロックの代表都市別に 60 分、120 分で到達可能な市区町村を示しています。

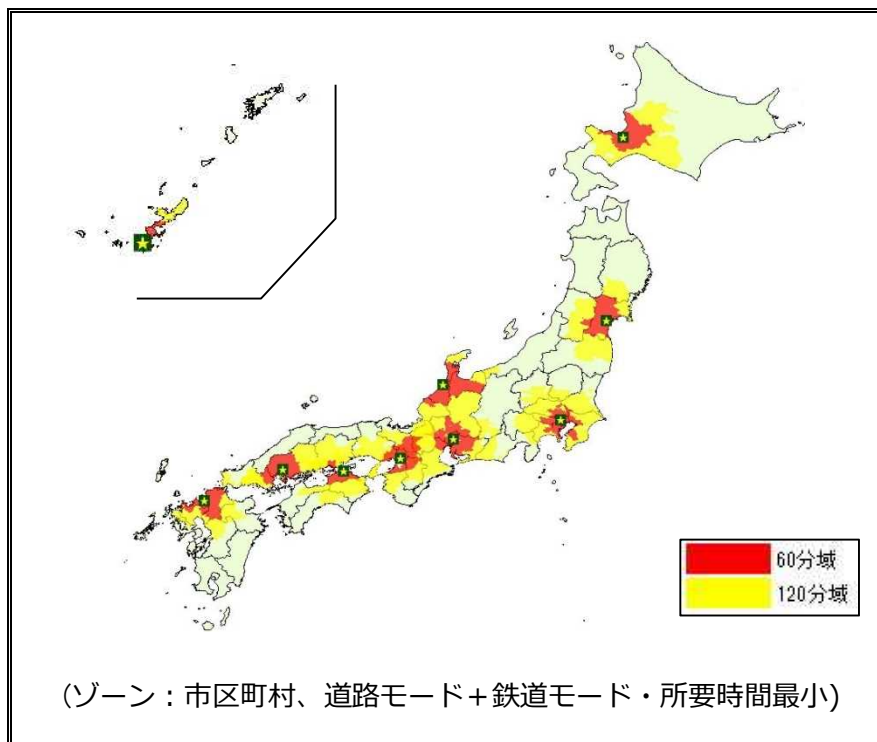


図 1-1 地域ブロック代表都市別半日交通圏域図
(NITAS Ver.2.2 を用いて作成)

(2) 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾への全国アクセス時間圏域図

港湾へのアクセシビリティは、工場立地などの分析を行う際にも用いられます。

図1-2は、全国の市区町村から一番早く到達できる国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾にアクセスするまでの時間圏域分布を示しています。

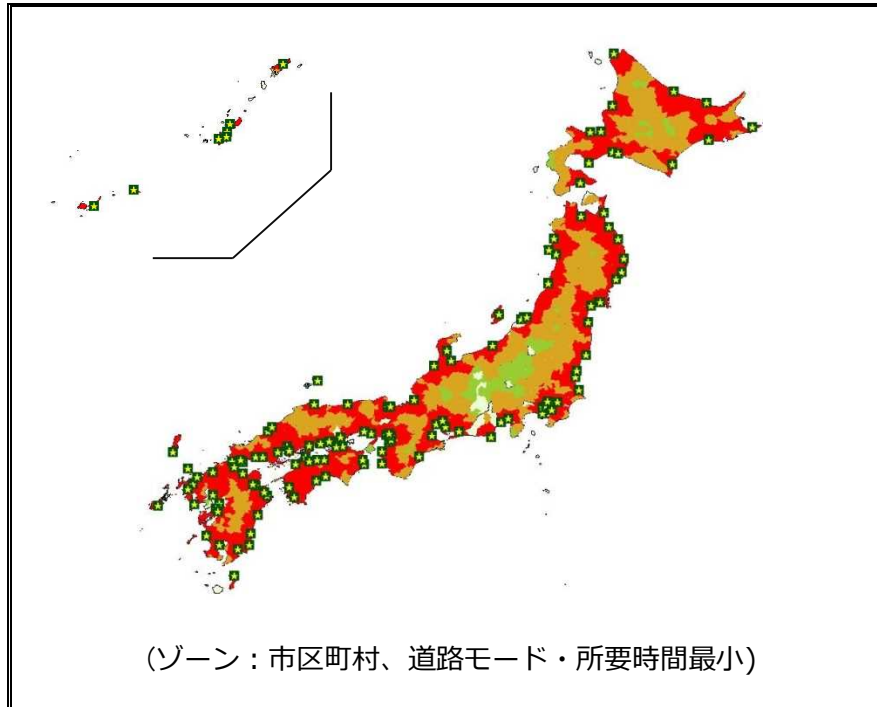


図1-2 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾への全国アクセス時間圏域図
(NITAS Ver.2.2 を用いて作成)

(3) 国際空港への全国アクセス時間圏域図

グローバル化の進展に対応して、訪日外国人やビジネスマンが日常的に全国各地を訪れ、交流し、滞在する社会を目指すことが求められています。

また、国際空港がアジアと直結し、交流することによって、その成長を取り込むことが重要と考えられています。全国各地域における東アジア 1 日交通圏といった評価指標の算出も重要となります。

図 1-3 は、成田国際空港 中部国際空港 関西国際空港 大阪国際空港、東京国際空港を対象として、全国の市区町村から一番早く到達できる空港にアクセスするまでの時間圏域分布および各時間圏域内における全国総人口に対する割合を示しています。

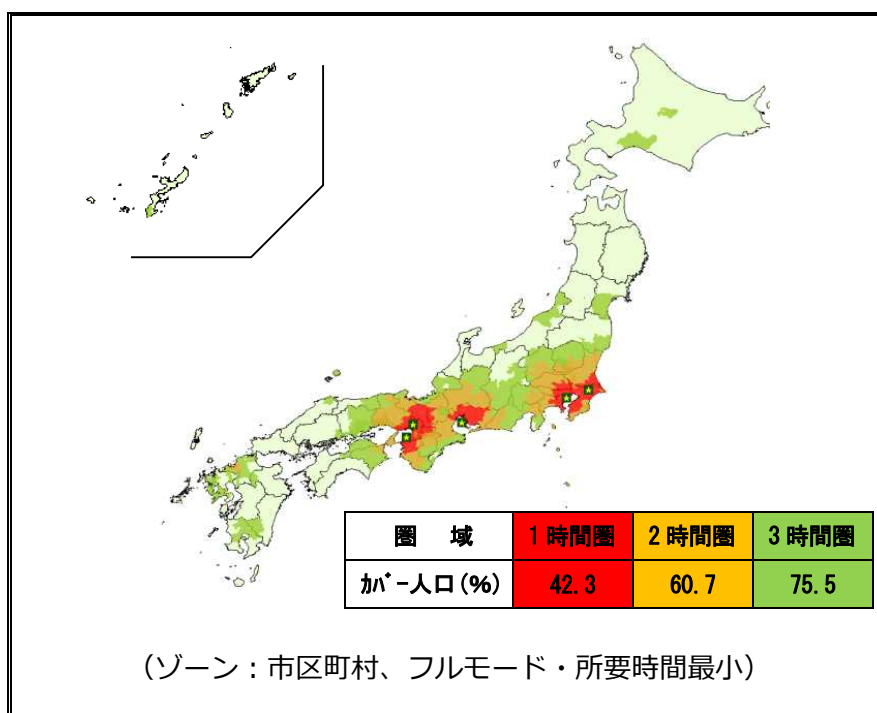


図 1-3 国際空港（成田国際空港 中部国際空港 関西国際空港 大阪国際空港、東京国際空港）への全国アクセス時間圏域図（NITAS Ver.2.2 を用いて作成）

(4) 物流交通モードごとの時間圏域

NITAS では旅客交通（人流）だけでなく、貨物交通（物流）の分析も行えます。NITAS を用いることで、各物流交通モードにおける時間圏域の比較が容易に行えます。

図 1-4 は、貨物交通による国土交通省から各市区町村へのアクセス時間圏域図を示しています。

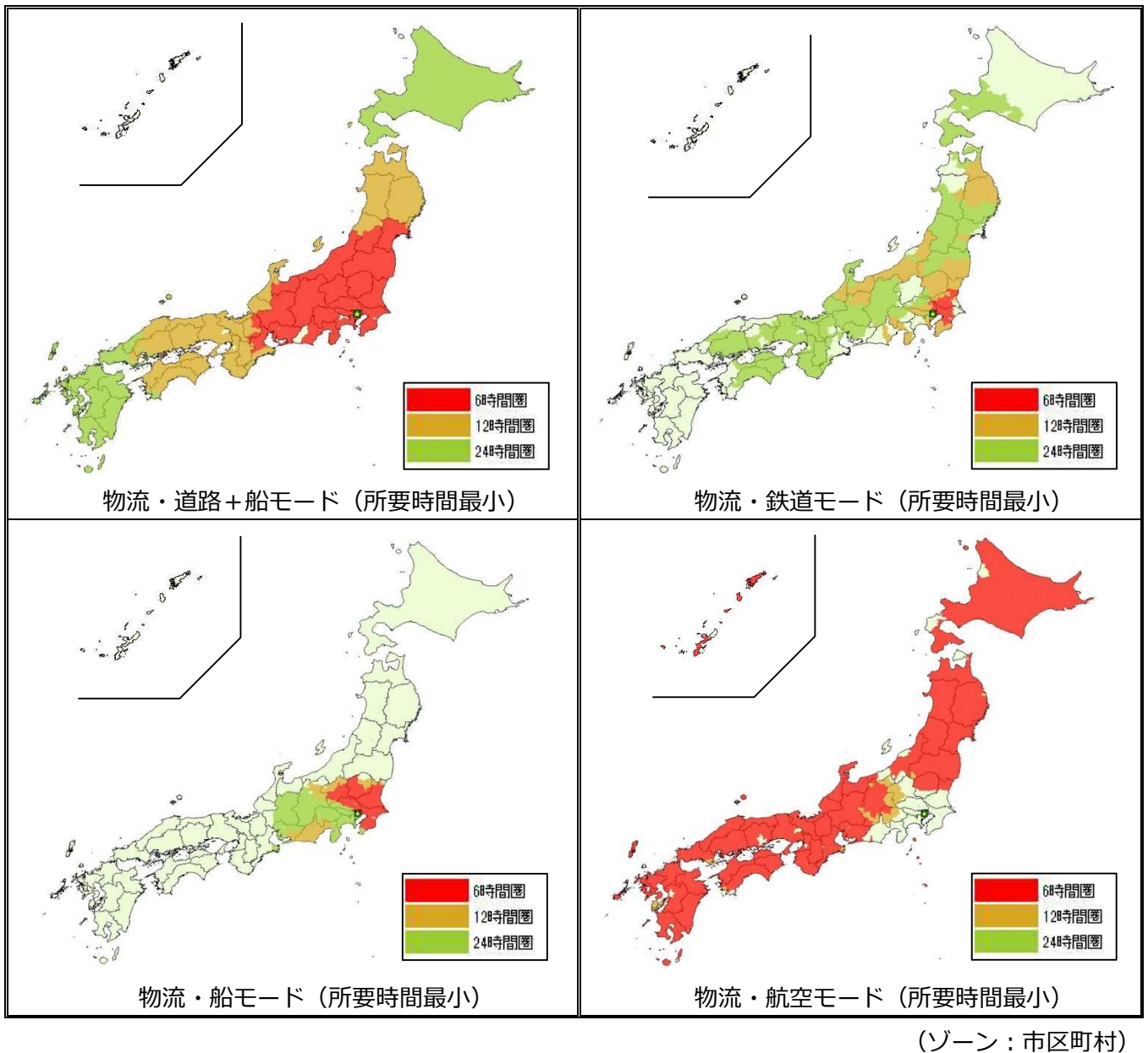
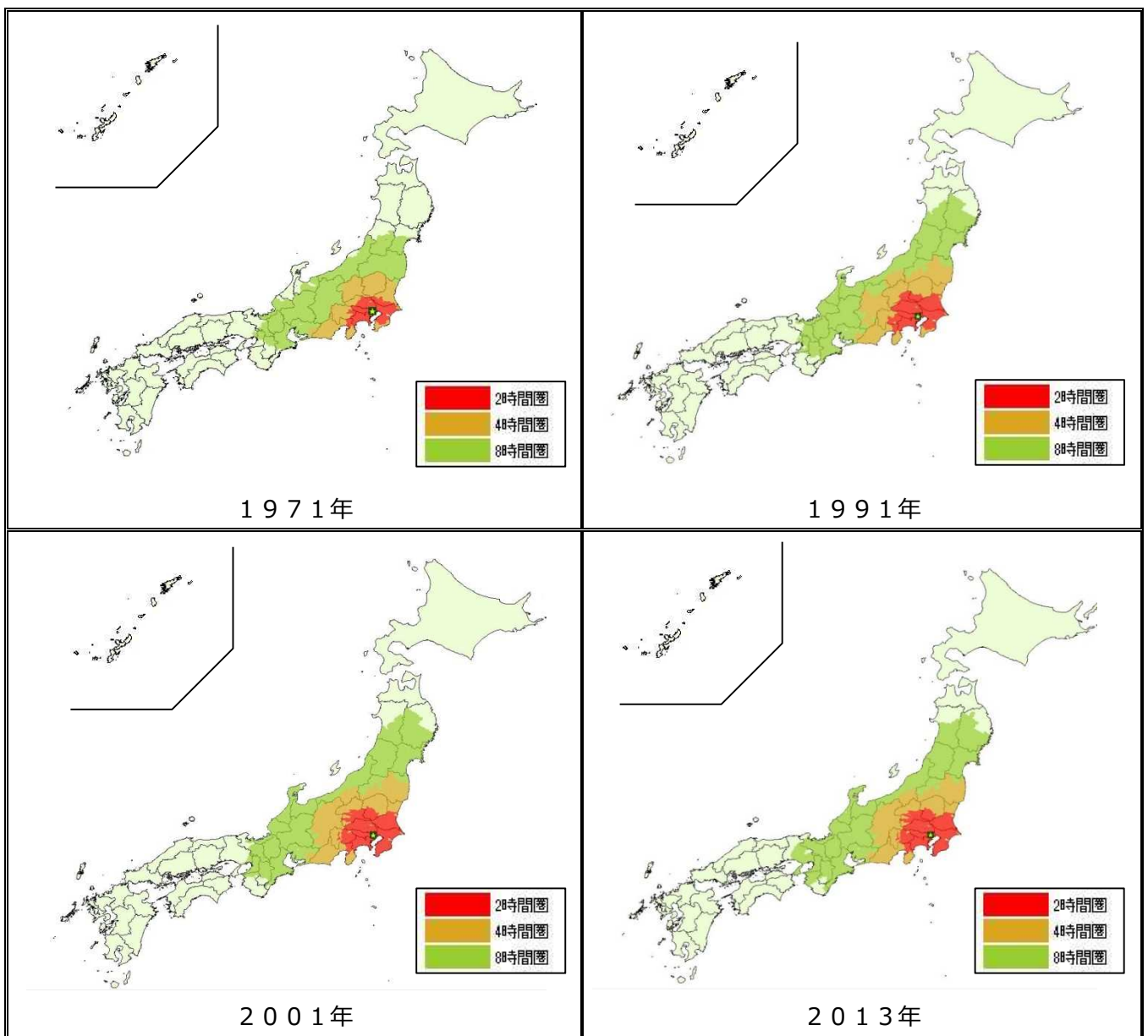


図 1-4 物流交通モード別の国土交通省からへの全国市区町村アクセス時間圏域図
(NITAS Ver.2.2 を用いて作成)

(5) 過去道路ネットワークの再現によるアクセシビリティの向上分析

NITASの道路ネットワークデータについては、過去年次の道路ネットワーク（有料道路のみ）を再現することができます。また、それとは別に将来の開通が計画されている道路（高規格幹線道路および地域高規格道路）のネットワークデータについても再現することが可能です。

図1-5は、年次別の国土交通省から各市区町村へのアクセス時間圏域図を示しています。



(ゾーン：市区町村、道路モード・所要時間最小)

図1-5 年次別の国土交通省からへの全国市区町村アクセス時間圏域図
(NITAS Ver.2.2 を用いて作成)

2. トピック分析

NITASは、過去や将来のネットワークについても収録しており、鉄道路線の開業や空港開港効果の分析に利用することができます。以下に、茨城空港と北海道新幹線に関連した分析例を示します。

(1) 茨城空港開港前後のアクセス時間圏域図の変化

2010年3月に茨城空港が開港しました。

図2-1は、茨城空港開港前後の各市区町村から一番早く到達できる空港にアクセスするまでの時間圏域分布を示したものです。

茨城県内の市区町村は、茨城空港開港前には空港へのアクセスに90分以上かかる地区が多くみられましたが、茨城空港の開業後は北部の一部の地域を除くすべての地域が60分圏域に含まれるようになったことが分かります。

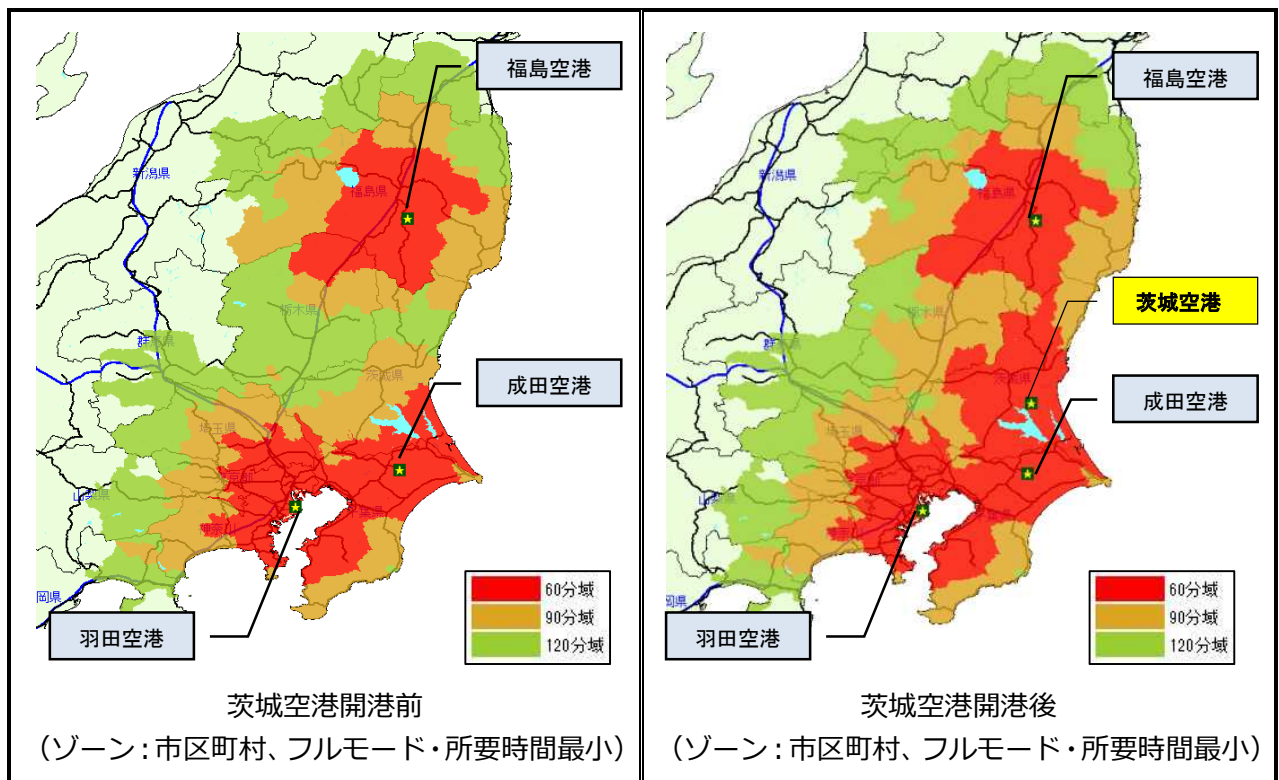


図2-1 最寄り空港へアクセス時間圏域図 (NITAS Ver.2.2 を用いて作成)

(2) 北海道新幹線開通時のアクセシビリティの変化(新青森駅起点)

2016年3月に北海道新幹線(新青森～新函館)が開業しました。

現行のNITASでは北海道新幹線は将来鉄道ネットワークとして収録していますが、ここでは北海道新幹線開通前後でのアクセシビリティの変化を仮想的に把握した例を図2-2に示します。

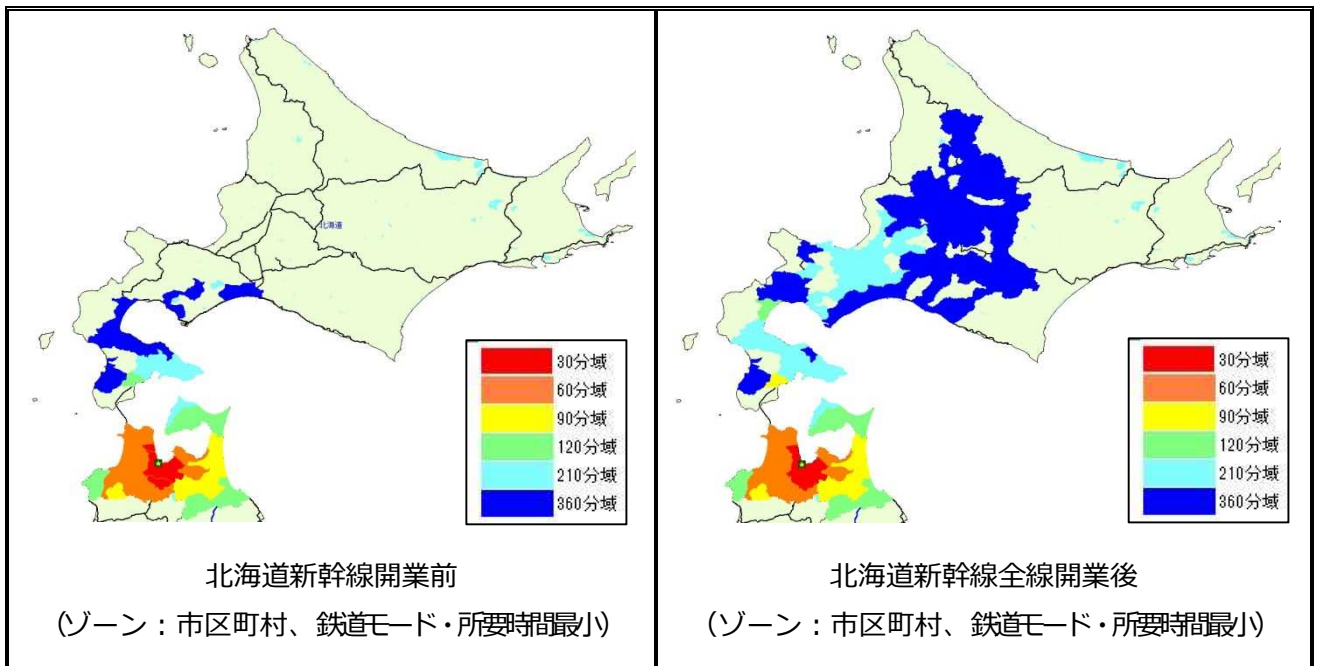


図2-2 新青森駅から北海道・青森県内市区町村へのアクセス時間圏域図
(NITAS Ver.2.2 を用いて作成)