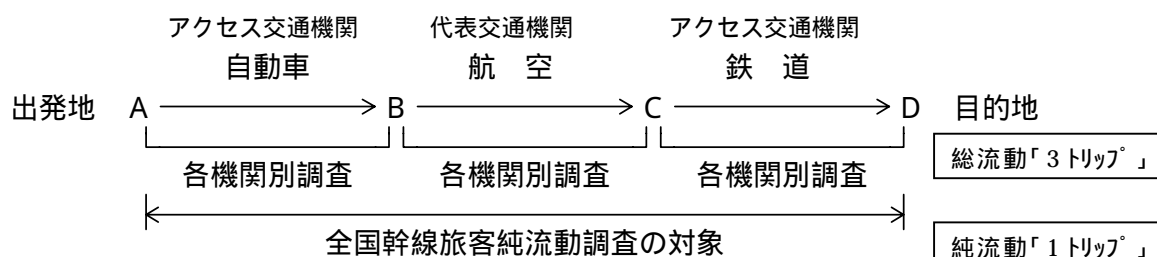


## 8. 調査結果の分析事例

(1) 人の移動に着目し、日常生活圏をこえる総合的な流動が把握できる。

### 純流動と総流動の比較

- 平成12年秋期の平日1日の純流動量は356万人であり、これを総流動量で見ると368万人となる。純流動量は、総流動量に比べ12万人(3.2%)減。
- 二つの値の違いは、純流動では、下図のように、出発地から目的地までの人の移動が「1トリップ」となるが、各交通機関の利用回数である総流動では、下記の図の場合、「3トリップ」となるためである。



- 純流動量が356万人であることから、業務、観光目的などを目的として幹線交通機関を用いて平日1日に国民の約3%が日常生活圏をこえる移動をしていることがわかる。これを年間に換算すると、概ね10回の移動回数にあたる。
- このように、全国幹線旅客純流動調査は、人の動きに着目し、交通機関の乗り継ぎ状況も含めた総合的な流動が把握できる。

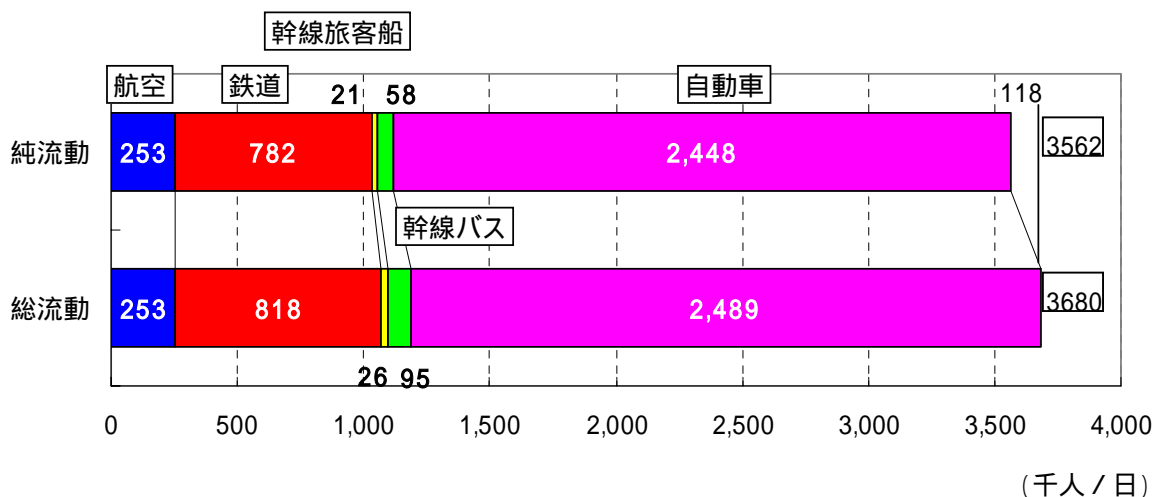


図 総流動量と純流動量との比較(平成12年秋期1日(平日))

(2) 交通機関別の流動量、分担率及びトリップ長が把握できる。

流動量、分担率及びトリップ長

- ・ 全体の流動量のうち、69%が自動車、22%が鉄道、7%が航空利用。
- ・ 出発地から目的地までの距離すなわちトリップ長をみると、航空を利用する場合約1,120km、鉄道では約340km、自動車では約170km、全体の平均は約280kmである。
- ・ 移動距離別に交通機関の分担状況をみると、300km未満の短距離の移動は自動車が約75~90%、300~700kmの中距離の移動は鉄道の占める割合が多く、700kmを超える長距離の移動は航空の割合が多く、特に1,000km以上については、航空が約90%を占めている。

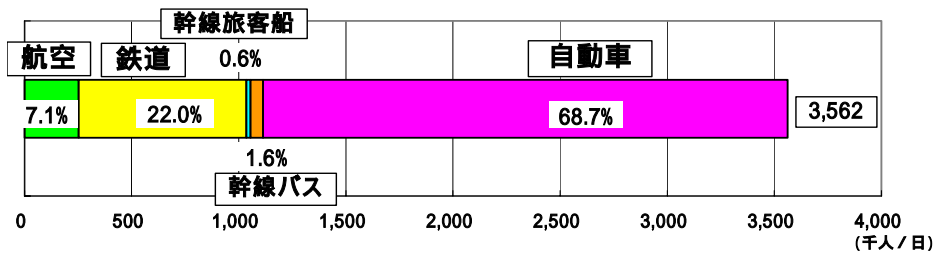


図 代表交通機関別流動量 (平成12年秋期1日(平日))

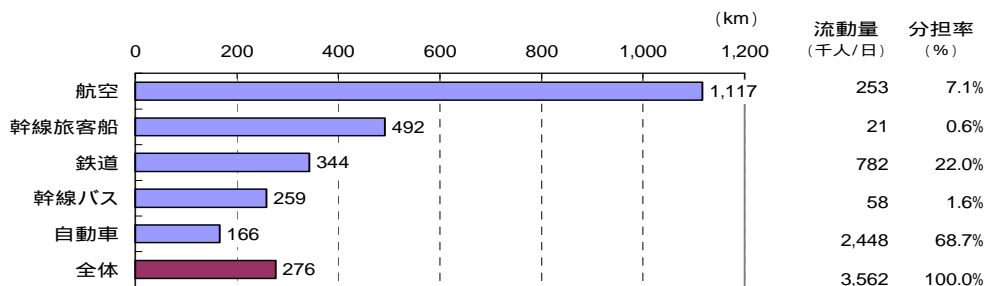


図 代表交通機関別平均トリップ長 (平成12年秋期1日(平日))

\* トリップ長については、各都道府県庁所在地の最寄り駅間の鉄道営業キロで算出しており、航空利用の場合においても、鉄道営業キロで算出する。

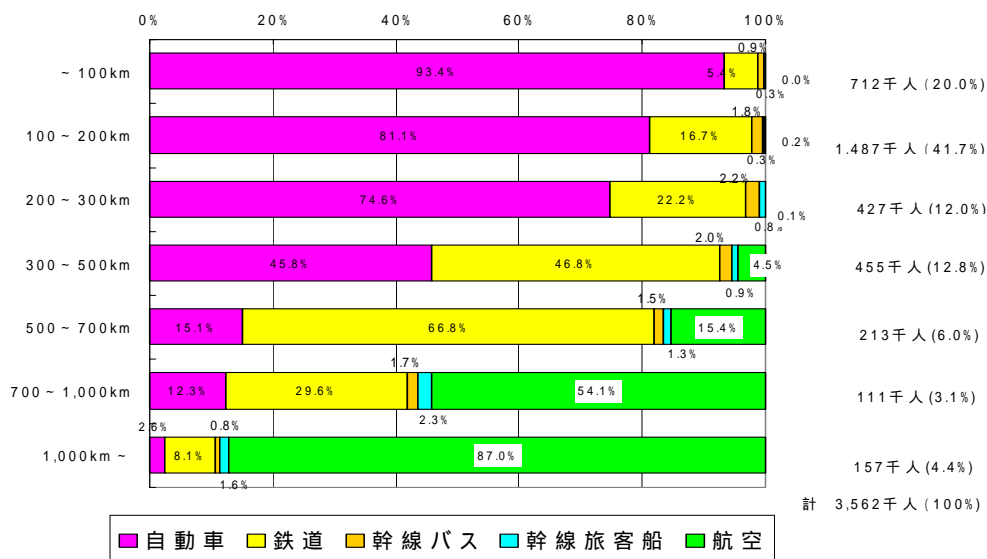


図 距離帯別代表交通機関分担率 (平成12年秋期1日(平日))

(3) 年齢別、目的別の交通流動が把握できる。

人口に対する幹線旅客純流動量の比率

- 我が国の全人口に対する平日1日の幹線交通機関を利用して移動した者は、平成2年では全人口の2.6%であったが、平成12年には2.8%と、0.2%増加している。特に、60歳以上についてみると、平成2年1.1%から平成12年1.7%と大幅に増加している。
- 年齢別に移動目的の構成をみると、下図のとおり、30歳代から50歳代は、仕事目的が40%以上を占めており、60歳以上は観光目的が約50%を占めている。

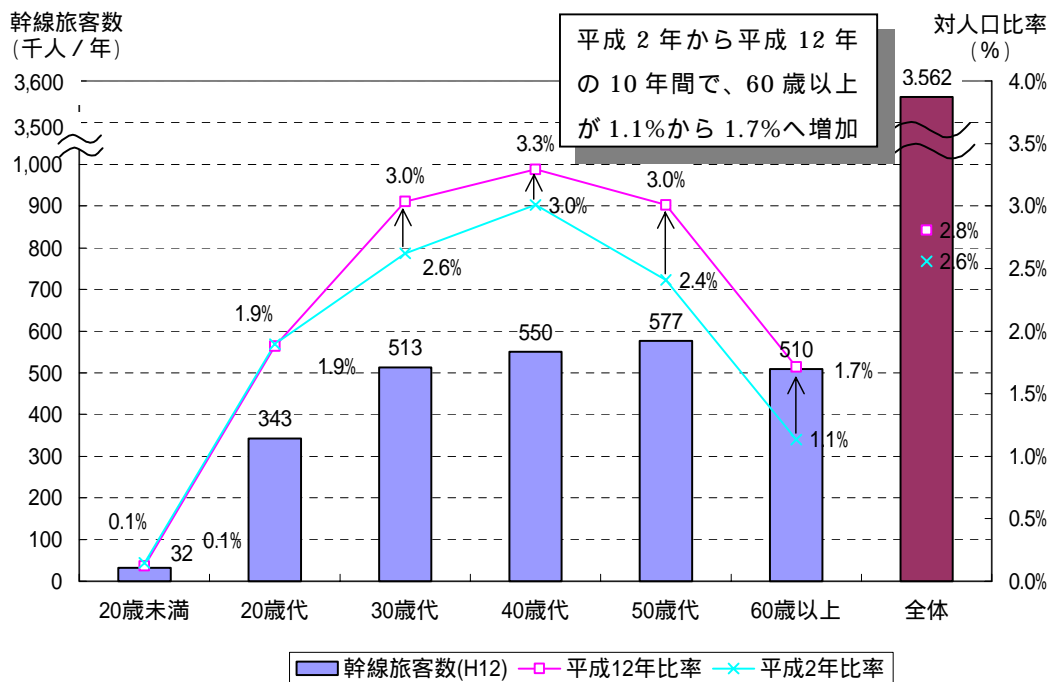
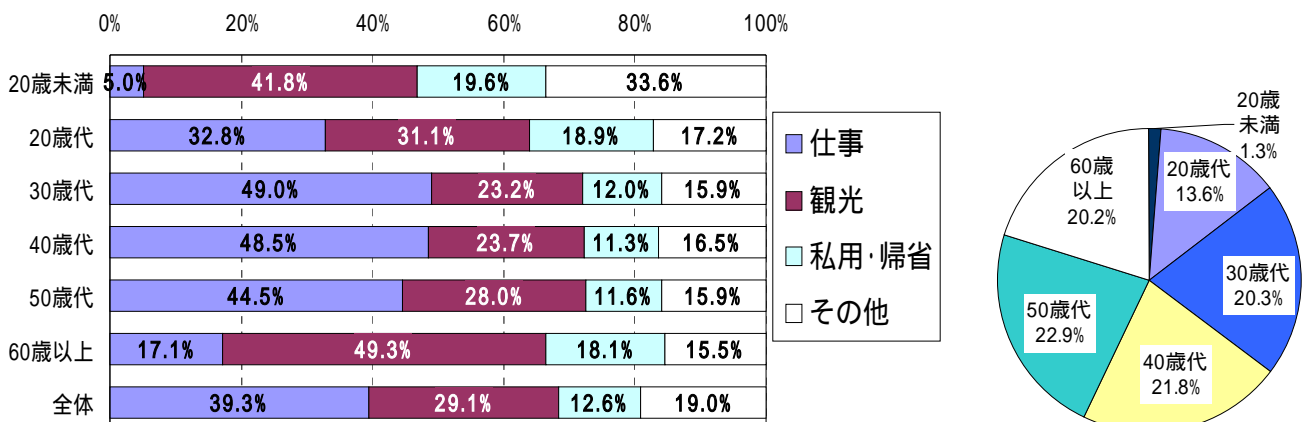


図 人口に対する幹線旅客純流動量の比率



60歳以上は観光目的が約50%を占める。

図 年齢別移動目的構成

(4) 利用交通機関の起終点ではなく、実際の出発地、目的地を把握できる。

航空旅客に関する旅客地域流動調査との比較

・ 基幹的な交通機関の出発地と終着地の流動（総流動）を把握する「旅客地域流動調査」では、実際の出発地、目的地は把握できない。下図に示すとおり、航空利用について、「旅客地域流動調査」では、発生・集中が空港所在地に限られるが、「全国幹線旅客純流動調査」では、実際の出発地と目的地を把握することができることから、例えば東京周辺で空港のない神奈川県、埼玉県からの航空需要も把握することができる。このようなことは、他の幹線交通機関についても同様である。

『旅客地域流動調査』

『全国幹線旅客純流動調査』

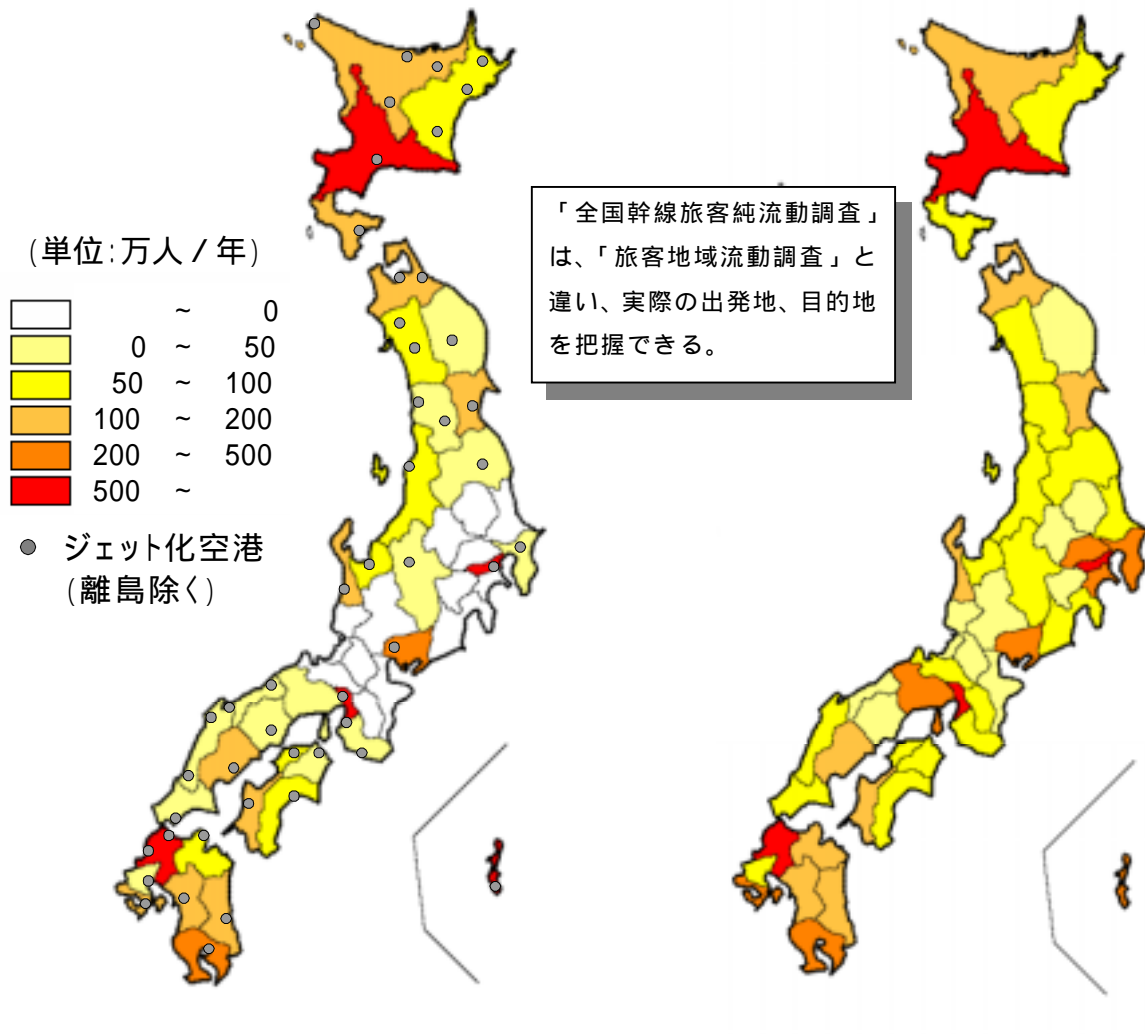


図 航空旅客に関する旅客地域流動調査との比較

(5) 地域別に人口1人当たりの発生量(発生量原単位)や平均移動距離の違いが把握できる。

人口1人あたりの発生量(発生量原単位)と平均トリップ長の比較

・ 地域別に人口1人あたり発生量(発生量原単位)及び平均トリップ長の比較を下図に示す。特に、自動車利用を除く公共交通機関を利用する流動量を見ると、発生量原単位については、新幹線沿線や空港所在都道府県などが高く、平均トリップ長については、空港利用が卓越した地域などが長くなっている。

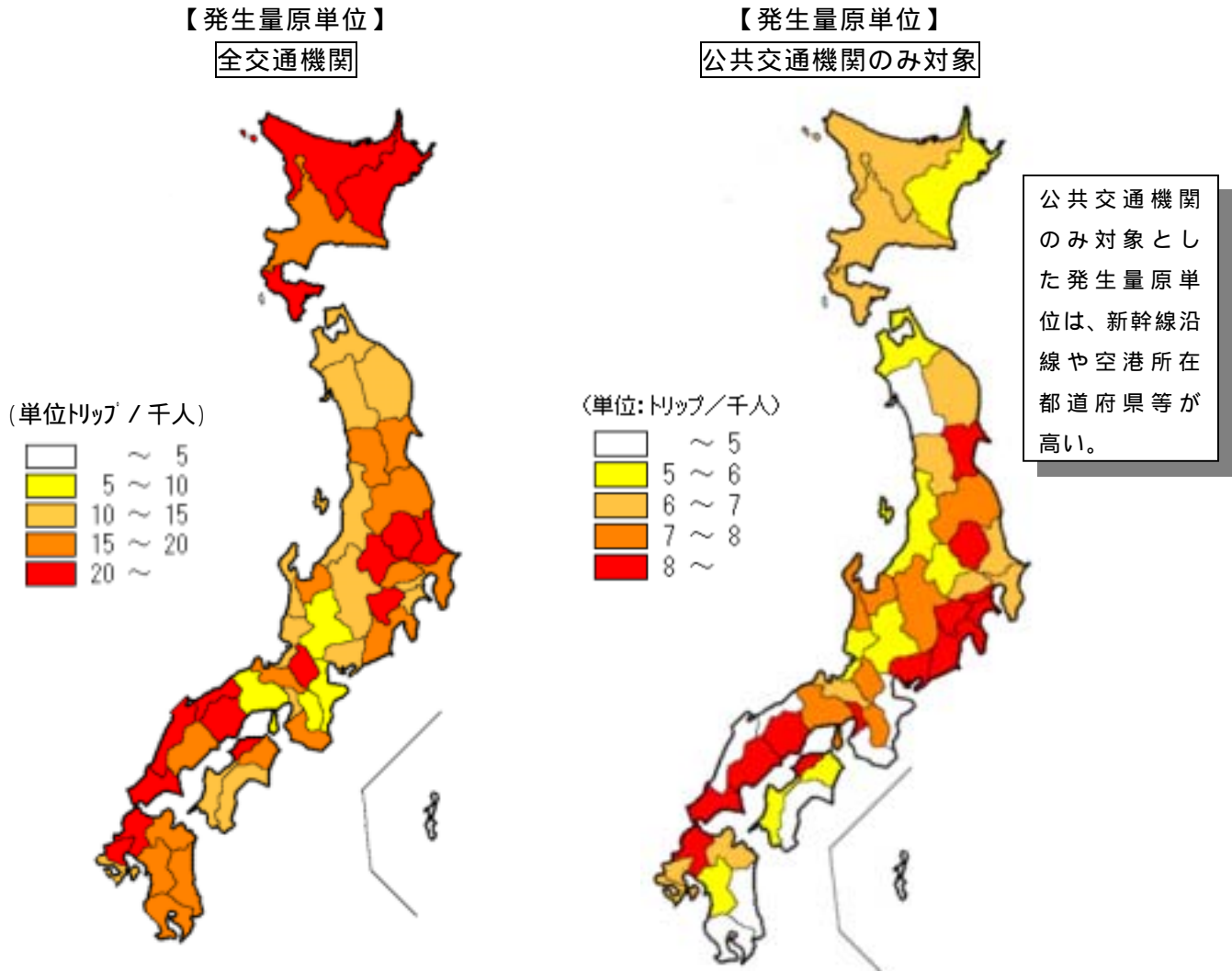
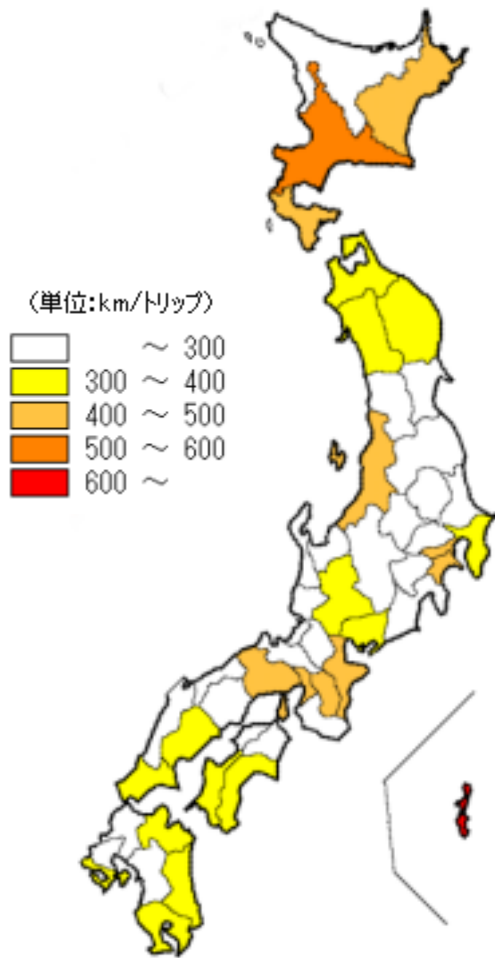


図 発生量原単位の地域間比較(平日1日)

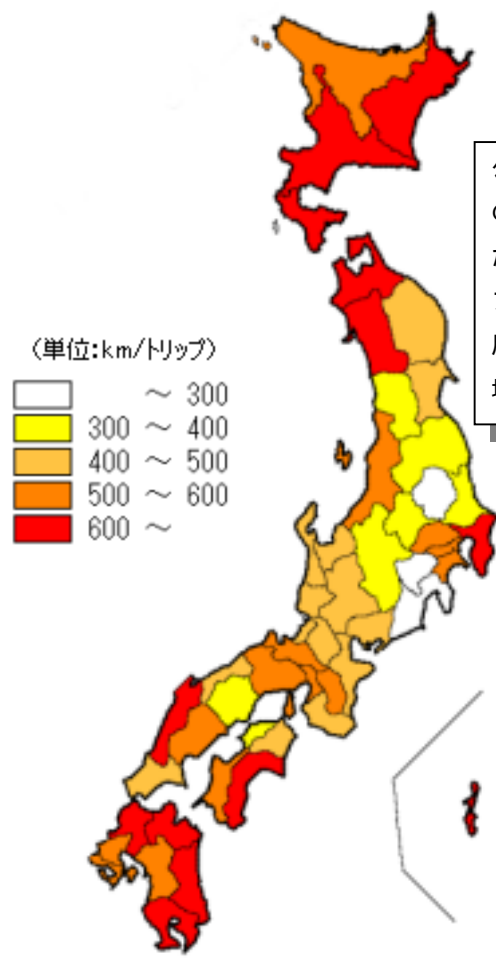
【平均トリップ長】

全交通機関



【平均トリップ長】

公共交通機関のみ対象



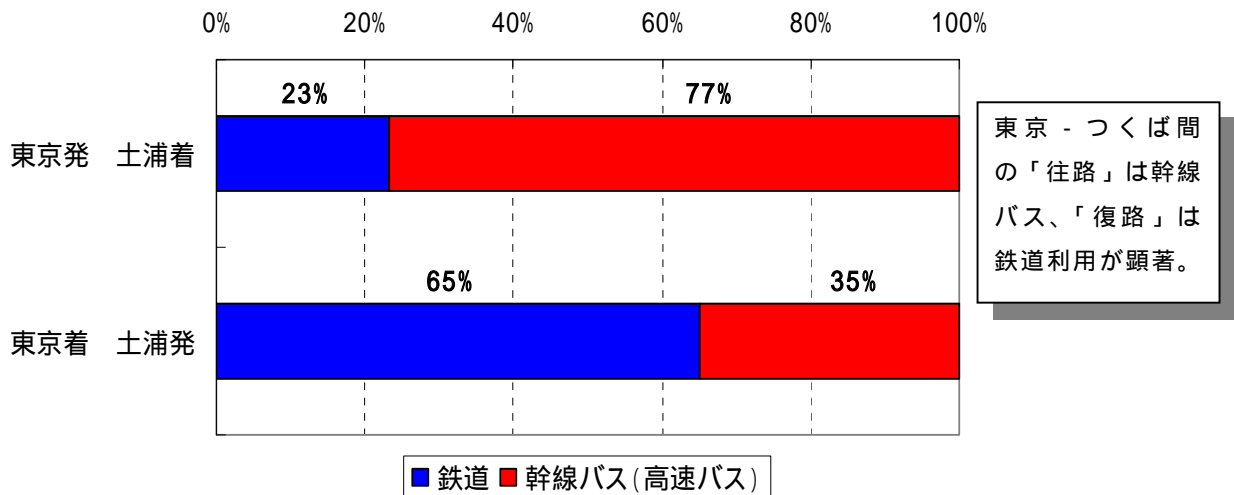
公共交通機関のみ対象とした平均トリップ長は、空港利用が卓越した地域が長い。

図 平均トリップ長の地域間比較（平日1日）

(6) 往路、復路の幹線交通手段の選択性が把握できる。

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。
- ・ 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、つくばから東京の「復路」については、鉄道利用が65%となっている。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る。



(注) 東京都居住者が対象。

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))  
 土浦生活圈の主たる都市: つくば、土浦、石岡

(7) 各エリア内の主たる交通機関の機関分担が把握できる。

長野新幹線と幹線バスの補完関係

・ 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、新幹線沿線の地域は新幹線利用が卓越し、新幹線沿線でない高速道路沿線地域においては、高速バスが卓越している。その他の地域については、マイカーなどの自動車利用が卓越している。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る。

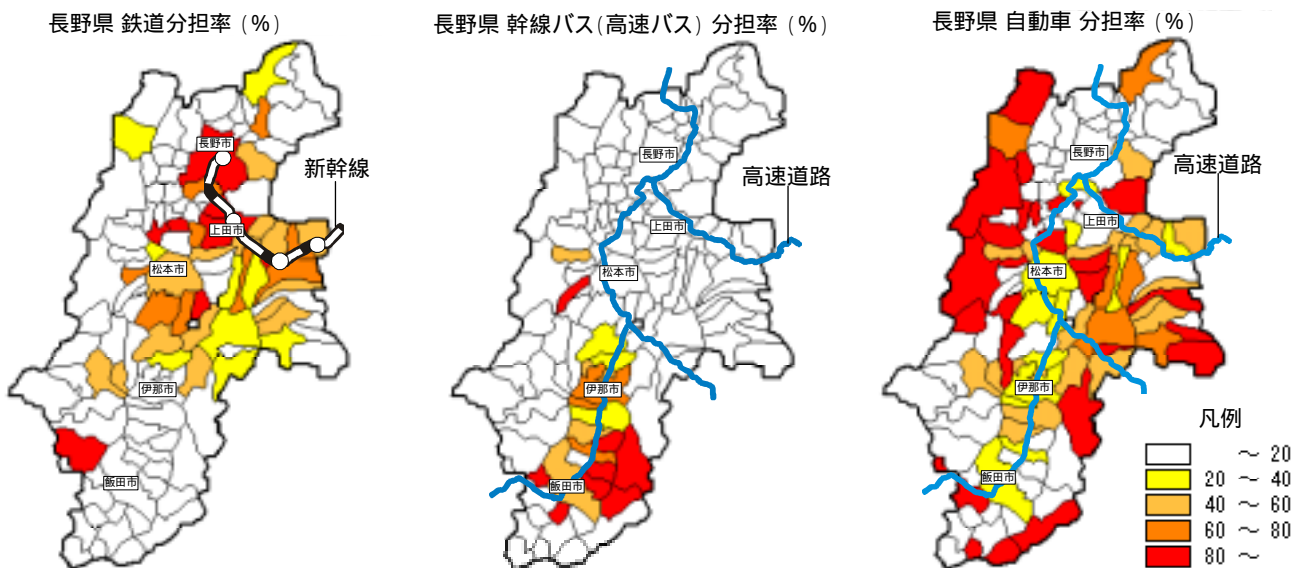


図 東京 - 長野間の流動における交通機関分担率の状況 (平成12年秋期1日(平日))

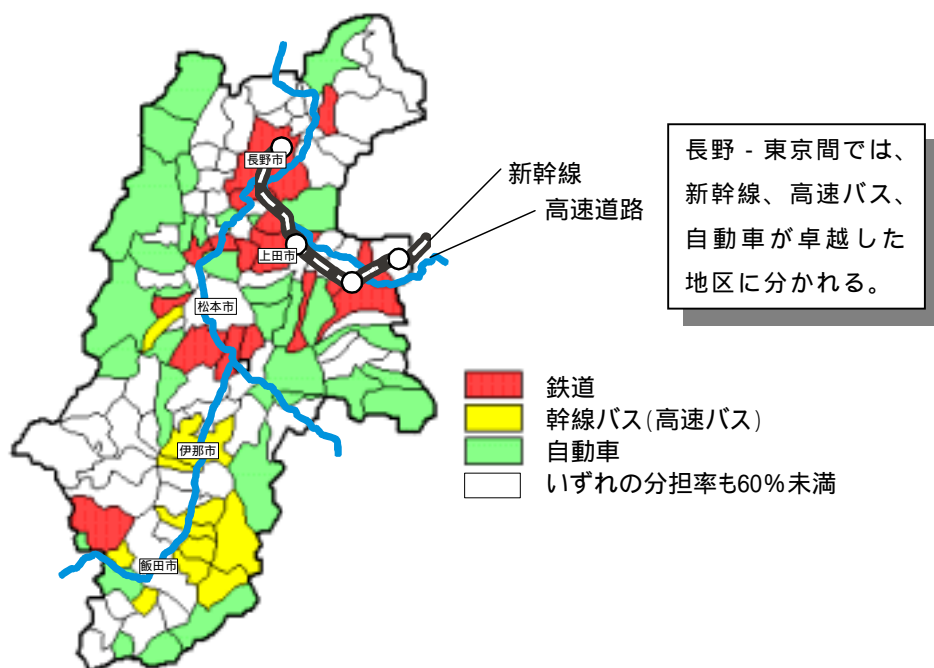


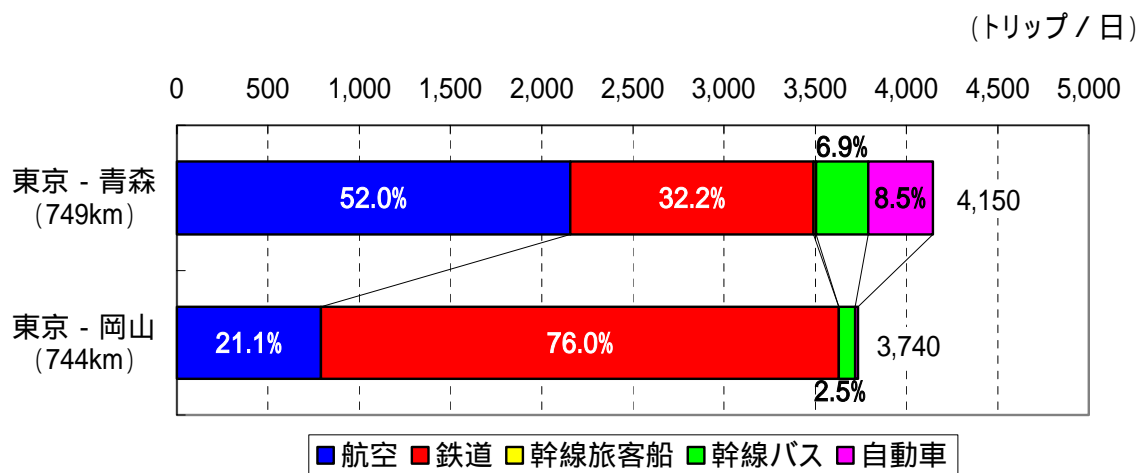
図 東京 - 長野間の流動における分担率 60% 以上の交通機関 (平成12年秋期1日(平日))



( 8 ) 空間距離が同一であっても、インフラの整備状況やその利便性の違いにより、交通機関分担率が異なることがわかる。

東京から鉄道距離にして約 7 5 0 k m の位置にある青森と岡山の交通機関分担の違い

- ・ 東京 - 青森と東京 - 岡山間はともに鉄道距離で約 7 5 0 k m である。
- ・ 新幹線の乗り入れていない青森では、東京アクセスは 5 0 % 以上が航空利用であるが、新幹線の整備されている岡山では、鉄道の分担率が 3 / 4 以上を占めている。(なお、本調査は平成 1 4 年 1 2 月「はやて」開業前の調査である。)



\* 距離は鉄道の営業キロを示す



図 同一距離帯における機関分担率の比較 (東京 - 青森間、東京 - 岡山間)

(9) 観光目的の周遊状況が把握できる。

#### 観光トリップの周遊状況

- ・ 観光を目的とする200km以上の旅客流動の周遊状況をみると、北海道の道北～道東間や四国内の徳島～高知間、香川～高知間などが、一連の旅行行程の中で多く周遊されていることがわかる。このように観光目的の周遊状況なども純流動調査から把握できる。

