

用語の解説

○提供データの解説

都道府県間流動表

都道府県を基本に、面積の広い北海道を4つの圏域（道央・道北・道東・道南）に分割した50府県を集計ゾーンとして、その50府県間の秋期1日（平日・休日）及び1年間の幹線旅客流動を集計したものです。ただし、首都圏、中京圏、近畿圏内々、県内々及び北海道の4圏域内々の流動量は対象外としています。

流動表は大別して、出発地から目的地への流動表と、居住地から旅行先への流動表の2種類があります。各々、交通機関別、代表交通機関別及び旅行目的別に集計した流動表があり、さらに、交通機関別×旅行目的別及び代表交通機関別×旅行目的別にクロス集計した流動表があります。ただし、年間の流動表については、旅行目的別の流動表を整備していません。

207 生活圏間流動表

全国を 207ゾーンの生活圏に分割し、その生活圏間の秋期1日（平日・休日）及び1年間の幹線旅客流動を集計したものです。ただし、首都圏、中京圏、近畿圏内々、県内々及び北海道の4圏域内々の流動量は対象外としています。

また、集計項目は都道府県間流動表と同じです。

○D別信頼性

OD別信頼性とは、OD別流動量の標準誤差率のことです。ここで示す標準誤差率とは、全数調査をすれば得られるはずの値（真の値）の存在を示す目安となるものです。すなわち推定された流動量を中心として、その前後に、標準誤差（流動量の大きさ×標準誤差率）だけの幅をとれば、その区間内に真の値があることが約95%の確率で期待されます。

訪日外国人流動表

秋期1週間の訪日外国人による50府県ゾーン間の国内流動を集計したものです。代表交通機関別、訪日目的別、出国空港別、国籍別に集計したものがありません。また附帯表として、50府県別の訪日目的別入込数、延べ宿泊日数、平均宿泊日数があります。

○D別交通サービス水準

50府県ゾーン中心地間及び207生活圏ゾーン中心地間の移動に係る代表交通機関別の所要時間、費用、距離を整備したものです。

交通サービス水準データ（所要時間、費用、距離）は、国土交通省が提供する総合交通分析システム「NITAS：ナイタス」（2006年3月末時点）をもとに、OD別代表交通機関別に所要時間が最小となる経路の所要時間、費用、距離を整備したものです。なお幹線バスの交通サービス水準データについては、NITASでは部分的にしかデータが提供されていないため、高速バス時刻表（2005年10月時点）をもとに整備しています。

○その他の用語の解説

50 府県ゾーン

都道府県を基本に、面積の広い北海道を4つの圏域（道央・道北・道東・道南）に分割したゾーンです。

【北海道の4つの圏域】

道北：上川支庁、留萌支庁、宗谷支庁、網走支庁

道東：十勝支庁、釧路支庁、根室支庁

道央：石狩支庁、後志支庁、空知支庁、胆振支庁、日高支庁

道南：渡島支庁、檜山支庁

[OD別交通サービス水準](#)の整備に係るゾーン中心地は、基本的に都道府県庁とし、道庁の存在しない道北、道東、道南については、人口が最も大きい市（道北：旭川市、道東：釧路市、道南：函館市）の市役所としています。

207 生活圏ゾーン

[50 府県ゾーン](#)を基本に、全国を207ゾーンの生活圏に細分化したゾーンです。

[OD別交通サービス水準](#)の整備に係るゾーン中心地は、①50府県ゾーンの中心地が属する生活圏については50府県ゾーンの中心地と同一地点とし、②50府県ゾーンの中心地が属さない生活圏については、生活圏内で人口が最も大きい市町村の役場としています。

なお、207生活圏ゾーンの原形は、第1回（1990年）調査時に、旧国土庁が提唱していた『地方生活圏』に基づき設定したものです。ただし、それ以降、国土交通省（旧国土庁）による全国を対象とした地方生活圏の圏域設定が行われていないため、第1回（1990年）調査時の207生活圏を可能な限り維持する方針に沿って、その後の市町村合併に伴い本調査独自に207生活圏ゾーンの見直しを図っています。そのため現在の207生活圏ゾーンは、本調査独自の集計ゾーンとなっています。

首都圏、中京圏、近畿圏

首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

中京圏：岐阜県、愛知県、三重県

近畿圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

幹線旅客流動

幹線旅客流動とは、『通勤・通学以外の目的で、航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等の幹線交通機関を利用し、都道府県を越える国内旅客流動』と定義しています。

幹線交通機関

幹線交通機関とは、50 府県を越えて利用されている以下の 5 つの交通機関です。

- | | |
|--------|-----------------------|
| ○航空 | 国内航空路線 |
| ○鉄道 | 新幹線、JR 特急列車及び一部長距離民鉄線 |
| ○幹線旅客船 | フェリーを含む航路 |
| ○幹線バス | 都市間バス、高速バス等 |
| ○乗用車等 | 自家用自動車、タクシー等 |

なお、第 1 回（1990 年）調査～第 3 回（2000 年）調査における「自動車」を、第 4 回（2005 年）調査において「乗用車等」と名称を変更しました。これは調査対象車種として貨物車や特殊車を含んでいないことを理解しやすくするための変更であり、実際の調査対象車種は第 1 回（1990 年）調査～第 4 回（2005 年）調査まで変更していません。

秋期 1 日（平日・休日）データ

秋期 1 日（平日・休日）データは、基本的に、各幹線交通機関別に秋期のある特定の 1 日を調査日としたアンケート形式の実態調査結果と、別途輸送事業者から入手した調査日当日の輸送実績データ等をもとに 1 日の流動を拡大推定しています。なお乗用車等に関する基礎データの全国道路交通情勢調査・オーナーインタビュー調査は、10 月～11 月のいずれか 1 日を対象に、地域ごと異なる調査日にアンケート形式の実態調査を実施しています。

第 1 回（1990）調査から第 4 回（2005 年）調査まで継続的に実施している平日調査は、基本的に、各幹線交通機関別に秋期のある特定の「水曜日」を調査日としています。また、第 4 回（2005 年）調査ではじめて実施された休日調査は、秋期のある特定の「日曜日」を調査日としています。

年間データ

年間データは、拡大推定された秋期1日（平日・休日）データと、別途輸送事業者から入手した1年間（年度単位）の輸送実績データ等をもとに1年間（年度単位）の流動を拡大推定しています。

○平日調査及び休日調査をもとに整備

第4回（2005年）調査では、平日調査に加え休日調査も実施されたため、年間データは秋期1日（平日）データ及び秋期1日（休日）データの両方のデータをもとに推定しています。

○平日調査のみをもとに整備

第1回（1990）調査から第3回（2005年）調査までは、休日調査が実施されていないため、年間データは平日調査による秋期1日（平日）データのみから推定しています。

第4回（2005年）調査についても、過年度の年間データとの時系列分析を可能とするため、“参考値”として平日調査による秋期1日（平日）データのみから推定した年間データも整備しています。

なお、年間の流動表には、流動量がゼロのODも存在します。これは[秋期1日（平日・休日）データ](#)をもとに推定したため生じているものであり、年間の流動量を観測した結果がゼロであったということではありません。実際には流動が存在している可能性もある点に留意が必要です。

出発地／目的地

出発地とは、旅客の真の出発地のゾーンです。

目的地とは、旅客の真の目的地のゾーンです。

OD

ODとは、出発地（O:Origin）と目的地（D:Destination）の間のことです。

居住地／旅行先

居住地とは、旅客の居住しているゾーンです。

旅行先とは、旅客が訪問した旅行先のゾーンです。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。

出発地から目的地への流動表／居住地から旅行先への流動表

出発地から目的地への流動表とは、旅客の居住地に係わらず、真の出発地から

真の目的地までの幹線旅客流動量を集計したものです。

一方、居住地から旅行先への流動表とは、真の出発地から真の目的地までの旅行の向き（行き／帰り／周遊）に係わらず、居住地と旅行先との間の幹線旅客流動量を集計したものです。

なお、居住地から旅行先への流動表には、居住地が出発地と目的地のどちらとも一致しない場合（「周遊」）や、居住地が海外や居住地が不明の場合の旅客の流動量は含まれていません。

〔例〕静岡（出発地）→道央（目的地）の流動の場合

○行き：静岡県居住者が道央まで旅行した場合

出発地→目的地・・・静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地→旅行先・・・静岡（居住地）→道央（旅行先）

○帰り：道央居住者が静岡から帰宅した場合

出発地→目的地・・・静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地→旅行先・・・道央（居住地）→静岡（旅行先）

○周遊：静岡・道央以外の居住者が静岡から道央まで旅行した場合

出発地→目的地・・・静岡（出発地）→道央（目的地）

居住地→旅行先・・・（※集計対象外）

交通機関別の流動表／代表交通機関別の流動表

交通機関別の流動表とは、異なる複数の[幹線交通機関](#)を乗り継いだ場合、出発地から目的地までの1つの流動量を、複数の幹線交通機関それぞれごとに集計したものです。

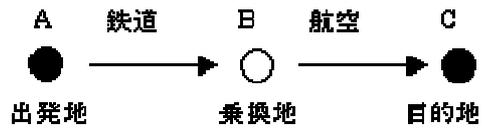
一方、代表交通機関別の流動量とは、異なる[幹線交通機関](#)を乗り継いだ場合、出発地から目的地までの1つの流動量を、1つの幹線交通機関に代表させて集計したものです。

複数の幹線交通機関を乗り継いだ場合の代表交通機関は、距離の長短等にかかわらず、『①航空、②鉄道、③幹線旅客船、④幹線バス、⑤乗用車等』の優先順位で定義しています。

〔例〕

交通機関別の流動表では、鉄道と航空のそれぞれの流動表にAからCの流動量を同量計上しています。

代表交通機関別の流動表では、AからCへの旅行における代表交通機関を優先順位の高い航空と定め、航空の流動表にのみAからCの流動量を計上し、鉄道の流動表には計上していません。



旅行目的別の流動表

旅行目的の流動表とは、通勤・通学目的の流動を除く「仕事」「観光」「私用・帰省」「その他」の4つの旅行目的別の流動です。

なお、仕事帰りの帰社・帰宅の流動は仕事目的としています。同様に、観光帰りの帰宅の流動は観光目的、私用・帰省帰りの帰宅の流動は私用・帰省目的としています。