

データ利用上の注意

● 集計ゾーンの定義

全国幹線旅客純流動調査では、通勤・通学等の日常生活圏内の流動をのぞいた都道府県間をまたぐ長距離流動を対象としています。

集計ゾーンは、都道府県を基本とした都道府県間ゾーンと、都道府県よりもさらに細分化した 207 生活圏ゾーンの 2 通りあります。都道府県間ゾーンのうち、北海道は面積が広いので 4 つの地域に分類し、首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内は、交通網が発達していることもあり、これらの地域間の流動を日常生活圏内と考え、三大都市圏内の流動は対象外としています。

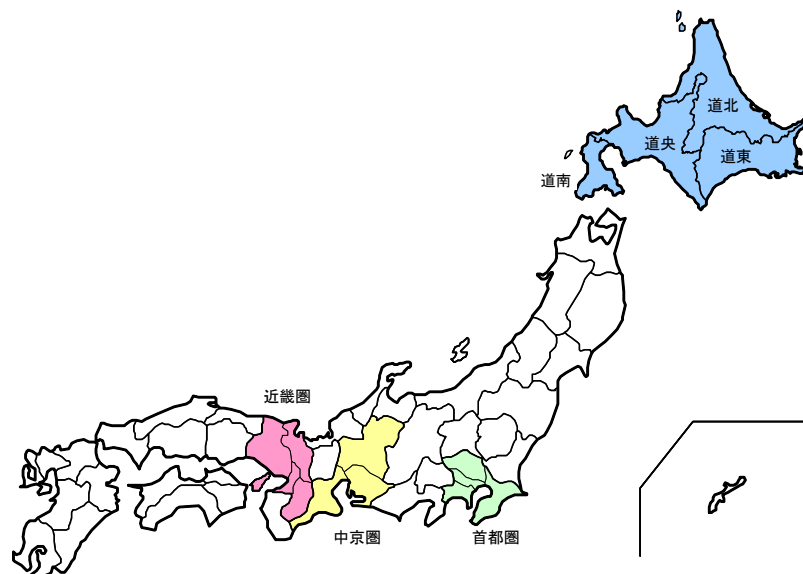
【都道府県を基本としない都道府県間ゾーン】

北海道：道北、道東、道央、道南

首都圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県

中京圏：愛知県、岐阜県、三重県

近畿圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県



● 207 生活圏ゾーンの見直し

第 3 回全国幹線旅客純流動調査のデータ整備時点（2000 年 10 月 1 日）に 3,229 あった市町村数が、第 4 回全国幹線旅客純流動調査のデータ整備時点（2005 年 10 月 1 日）には 2,216（1,013 減）となり、更に合併特例債の期限である 2006 年 3 月 31 日時点には 1,820（累積 1,409 減）と大きく減少しました。

この市町村合併に伴い、第 3 回全国幹線旅客純流動調査において設定し 207 生活圏ゾーンの境界を跨ぐ市町村間でも、いくつか合併が実施されたため、生活圏ゾーンの見直しを以下の方法により行います。

① 市区町村界に沿った生活圏ゾーン

純流動データと社会経済データ（人口・GRP等）を組み合わせた分析（例：1人当たり幹線旅行者数原単位の地域間比較など）のしやすさなどに配慮し、新たに設定する生活圏ゾーンの境界は、市区町村界に沿ったゾーン設定とする。即ち、市区町村界を分断する様なゾーン設定は行いません。

② 2006年3月31日時点の市区町村界をベース

第3回調査では国勢調査との整合性に配慮し2000年10月1日時点の市区町村界をベースとしました。しかし、第4回調査では2005年10月1日以降2006年3月31日迄の間に更なる市町村合併が進展（2216→1820市町村）にしたことにも配慮し、2006年3月31日時点の市区町村界をベースとします。

③ 合併後の市町村が従来の207生活圏を跨る場合のみ見直し対象

全国幹線旅客純流動調査は1990年度以降5年おきに実施されており、純流動データの要件として、各種時系列分析にも適用できるデータであることが求められています。

したがって、生活圏ゾーンの見直しは合併後の市町村が従来の207生活圏を跨る場合のみ対象とし、それ以外の抜本的な見直しは行いません。

④ 見直し対象の市町村は、合併後の市役所が属する207生活圏に組み入れる

上記見直しの対象となる市町村数は、全国18道府県で22市町村存在しました。当該22市町村の合併前後の状況を確認した結果、統一的に設定可能で、かつ理解しやすいルールとして、「合併後の市役所が属する従来の207生活圏に組み入れる」こととします。

表 第3回（2000年）調査から第4回（2005年）調査にかけて207生活圏が変更になった市区町村

第3回(2000年)調査				第4回(2005年)調査					
50府県	207生活圏	市区町村		50府県	207生活圏	市区町村			
50 道南	502 江差	50365 檜山支庁	熊石町	50 道南	501 函館	50346 渡島支庁	八雲町		
2 青森	23 津軽	2364 南津軽郡	浪岡町	2 青森	21 青森	2201	青森市		
8 茨城	83 下館・古河	8523 結城郡	石下町	8 茨城	82 土浦	8211	常総市		
9 栃木	91 宇都宮	9362 下都賀郡	石橋町	9 栃木	93 栃木・小山	9216	下野市		
15 新潟	154 三条・燕	15341 西蒲原郡	岩室村	15 新潟	151 新潟	15201	新潟市		
	153 上越	15523 東頸城郡	松代町		155 魚沼	15210	十日町市		
		15524 東頸城郡	松之山町			15210	十日町市		
	154 三条・燕	15406 三島郡	寺泊町		152 長岡	15202	15202	長岡市	
19 山梨	193 峡北	19401 北巨摩郡	双葉町	19 山梨	191 国中	19210	甲斐市		
20 長野	202 松本	20431 木曾郡	山口村	21 岐阜	213 東濃	21206	中津川市		
22 静岡	222 西部	22422 榛原郡	相良町	22 静岡	221 中部	22226	牧之原市		
23 愛知	232 東三河	23566 北設楽郡	稲武町	23 愛知	233 豊田	23211	豊田市		
25 滋賀	252 東北部	25421 愛知郡	愛東町	25 滋賀	253 中部	25213	東近江市		
		25422 愛知郡	湖東町			25213	東近江市		
26 京都	265 南部	26381 北桑田郡	京北町	26 京都	261 京都	26108	京都市		
		26382 北桑田郡	美山町			26213	南丹市		
		26404 船井郡	日吉町			26213	南丹市		
30 和歌山	303 新宮	30426 東牟婁郡	本宮町	30 和歌山	302 田辺	30206	田辺市		
32 島根	325 大田	32447 邑智郡	桜江町	32 島根	324 浜田	32207	江津市		
		322 出雲	32381 飯石郡			三刀屋町	321 松江	32209	雲南市
			32382 飯石郡			吉田村		32209	雲南市
			32383 飯石郡			掛合町		32209	雲南市
34 広島	341 広島	34407 賀茂郡	大和町	34 広島	342 備後	34204	三原市		
35 山口	353 宇部	35403 吉敷郡	阿知須町	35 山口	351 山口	35203	山口市		
38 愛媛	381 松山	38385 上浮穴郡	小田町	38 愛媛	385 八幡浜・大洲	38422	喜多郡		
42 長崎	422 佐世保	42310 西彼杵郡	西彼町	42 長崎	421 長崎	42212	西海市		
		42311 西彼杵郡	西海町			42212	西海市		
		42312 西彼杵郡	大島町			42212	西海市		
		42313 西彼杵郡	崎戸町			42212	西海市		
44 大分	442 周防灘	44301 西国東郡	大田村	44 大分	441 大分	44210	杵築市		

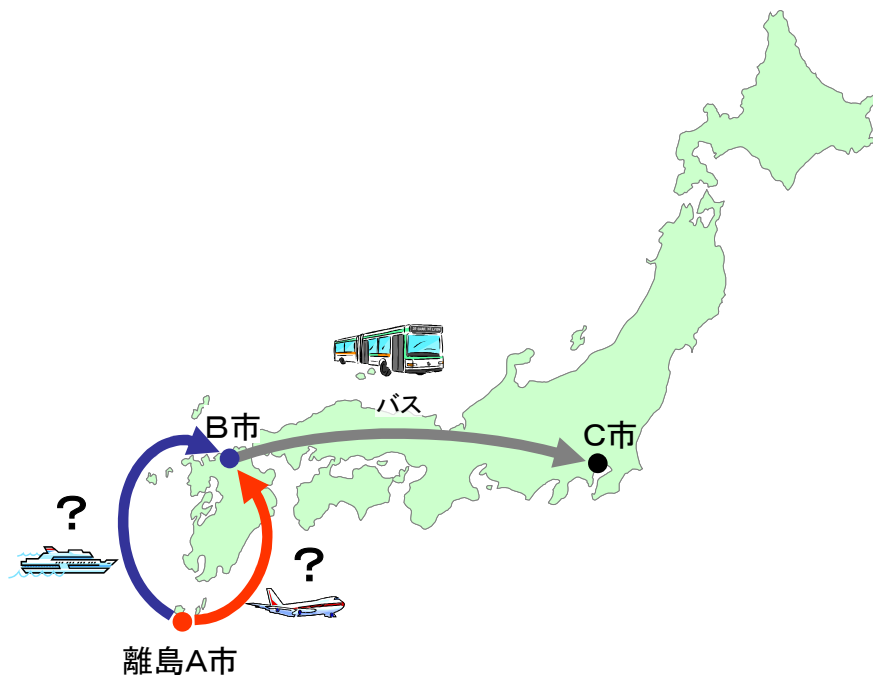
● 交通機関別と代表交通機関別の違い

交通機関別の集計では、真の出発地から真の目的地までの移動を1トリップとして計上し、幹線交通機関を乗り継いだ場合には、乗り継いだ交通機関のうち、1つを代表交通機関として定義し、その代表交通機関を利用した移動として1トリップを計上しています（代表交通機関別流動表）。

● 代表交通機関の設定方法

幹線旅客純流動調査では、異なる交通機関を乗り継いだ場合は、①航空、②鉄道、③幹線旅客船、④幹線バス、⑤乗用車等の順で代表交通機関としています。ただし、乗り継ぎ交通機関が不明である場合は対象外としています。

例えば、B市からC市へバスを利用していた旅行者の出発地が離島A市であった場合、通常離島A市からB市まで航空か幹線旅客船を利用していることが想定されますが、離島A市からB市までの利用交通機関が不明の場合、代表交通機関はバスとなります。（離島A市からB市までの利用交通機関が判明している場合は、代表交通機関は航空、幹線旅客船となります。）



● 出発地→目的地と居住地→旅行先との違い

出発地→目的地は、移動の真の出発地、目的地で集計しています。例えば、静岡（出発）→（新幹線）→東京（乗り換え）→（航空）→道央（目的地）の場合、出発地→目的地OD表では、静岡→道央で計上していますが、居住地→旅行先の場合は、「どこに住んでいる人が、どこに旅行したか」を捉えたものです。先の例で、住所が静岡県の場合、静岡→道央で計上し、住所が道央の場合には、道央→静岡で計上されますが、住所が静岡、道央以外の場合には、回遊トリップとし、居住地→旅行先のOD表には計上されません。

<静岡県居住者が札幌まで旅行した場合>

出発地・目的地OD : 静岡（出発地）→札幌（目的地）
居住地・旅行先OD : 静岡（居住地）→札幌（旅行先）

<札幌居住者が静岡から帰宅した場合>

出発地・目的地OD : 静岡（出発地）→札幌（目的地）
居住地・旅行先OD : 札幌（居住地）→静岡（旅行先）

<静岡、札幌以外に居住した人が静岡から札幌まで旅行した場合>

出発地・目的地OD : 静岡（出発地）→札幌（目的地）
居住地・旅行先OD : 対象外（回遊トリップ）



● 秋期 1 日データの信頼性

全国幹線旅客純流動調査の秋期 1 日のデータは、年間データと比べ各地域の調査日の天候や交通機関の運行状況、各種イベントの開催状況等の影響を受ける可能性があります。なお、第 4 回全国幹線旅客純流動調査の HP では、調査日の交通機関の運行状況や天候について掲載しております。

	第 1 回	第 2 回	第 3 回	第 4 回	
				平日	休日
航空	1988 年 11 月	1995 年 10 月 25 日	1999 年 10 月 27 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日
鉄道	1990 年 10 月	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日
幹線旅客船	1990 年 10 月	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日
幹線バス	1990 年 10 月	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日
乗用車等	1990 年秋期	1994 年秋期	1999 年秋期	2005 年秋期(平日) 2005 年 10 月 19 日	2005 年秋期(休日) 2005 年 10 月 16 日

注) 乗用車等の上段はオーナーインタビュー調査、下段は路側調査

● OD 別信頼性

提供データの一つである「OD 別信頼性」とは、秋期 1 日の利用交通機関別 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。