第6回（2015年度）全国幹線旅客純流動調査

幹線旅客流動の実態

～全国幹線旅客純流動データの分析～

国土交通省

はじめに

「全国幹線旅客純流動調査」は、我が国の幹線交通機関における旅客流動の実態を定量的かつ網羅的に把握することを目的とした調査です。

幹線交通機関の輸送実績を整理する他の流動調査とは異なり、個々の旅客に着目することでその旅行行動全体を捉えており、出発地・目的地、旅行目的や旅客属性が把握できることをその特色としています。

本調査は 1990 年度（平成 2 年度）に調査を開始して以来、5 年に 1 回の頻度で改善を重ねつつ継続的に実施してきました。その有用性は官公庁、地方自治体、交通事業者、研究機関等の多くの主体において次第に認知され、現在では、幹線交通機関の実態把握、将来交通需要予測、経済効果計測などに不可欠な存在となっています。

調査の実施にあたっては多くの関係者にご協力をいただくとともに、とりまとめに関して屋井鉄雄 東京工業大学環境・社会理工学院教授を委員長とする「第 6 回全国幹線旅客純流動調査委員会」からご指導を賜りました。紙面を借りて厚く御礼申し上げます。

本調査の結果が調査研究などに大いに活用され、効率的・効果的な交通サービスの提供を促すことで、時代の要請に対応した総合的な交通体系の実現に資することを期待します。

本パンフレットでは 2015（平成 27）年度に行った第 6 回調査の結果について、本調査の概要やデータの利用方法とともにご紹介します。

目　次

I.　調査の目的 1
II.　調査の概要 2
III.　幹線旅客純流動データの作成方法 3
IV.　流動の傾向 7
　１．　代表交通機関別流動量 7
　２．　代表交通機関別平均トリップ長 9
　３．　距離帯別代表交通機関別流動量 10
　４．　旅行目的 11
V.　データの分析例 12
　１．　年齢階層別発生原単位 12
　２．　個人属性別構成率 13
　３．　旅行属性別構成率 16
　４．　訪日外国人の流動 18
　５．　実勢運賃の分析 19
VI.　交通サービス変化の分析例 20
　１．　北陸新幹線　長野-金沢開業 20
　２．　東北新幹線　八戸-新青森開業 21
　３．　九州新幹線　博多-新八代開業 22
　４．　新東名高速道路部分開通 23
　５．　LCC 就航 24
　６．　高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行 25
VII.　データの利用方法 26
　１．　提供データの一覧・入手方法 26
　２．　データの利用上の注意 28
　３．　よくある質問 36
　４．　お問合せ 39

Ⅰ. 調査の目的

陸・海・空にわたる総合的な交通体系の整備を進める上では、まず現状の旅客流動やその整備に伴う効果を分析することが重要となります。そのためには、交通機関の利用実態やそれを利用する幹線旅客の特性、具体的には実際の出発地・目的地、利用交通機関、旅行目的及び居住地・年代・性別等を把握できるデータが必要不可欠となっています。

『全国幹線旅客純流動調査』は、航空、新幹線等の鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等の幹線交通機関を利用して都道府県を越える旅客流動を旅客一人一人に着目し、乗り継ぎを含め実際の出発地から目的地まで、一連の流動を把握した全国規模の唯一の調査です。旅客流動の把握にあたっては秋期の平日及び休日のそれぞれ1日を対象にしてアンケートによる実地調査を実施しています。

本調査はこれまで1990年度（平成2年度）、1995年度（平成7年度）、2000年度（平成12年度）、2005年度（平成17年度）、2010年度（平成22年度）の過去5回実施されています。

2010年度（平成27年度）に実施された第6回調査では、第5回までの全国幹線旅客純流動調査からさらに以下の点について充実を図っています。

- ○ 各交通機関で実施される実態調査の実施時期を統一するとともに、収集サンプルを増やすなど、第5回調査よりもデータの信頼性向上を図っています。
- ○ 近年急増しているインバウンドに対応するため、訪日外国人の国内移動に関するデータ（FF-Data）を新たに作成しました。
- ○ 幹線旅客純流動データを利用しやすいように、流動データにあわせた交通サービス水準（LOS）の提供や分析・利用システム（総合交通分析システムNITAS：ナイタス）も貸出しています。

II. 調査の概要

全国幹線旅客純流動調査では、調査対象となる『幹線旅客流動』を、『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幹線交通機関を利用する、都道府県を越える国内旅客流動』と定義しています。そのため、『全国幹線旅客純流動調査』では、以下の特性を持つ国内旅客流動が対象となっています。

① 航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等といった幹線交通機関を利用した旅客流動です。

『幹線交通機関』とは、次の交通機関で都道府県を越えて利用される交通機関です。

航　空	：	国内定期航空路線
鉄　道	：	新幹線、JR特急列車及び一部長距離民鉄線　等
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
乗用車等	：	自家用乗用車、タクシー等

② 実際の出発地から目的地への流動です。

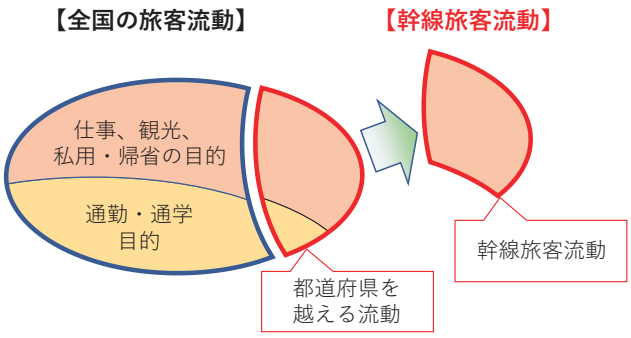
全国幹線旅客純流動調査では、交通機関の乗り継ぎ状況によらず、実際の出発地から目的地までの純流動を対象としています。（詳細は 28 ページを参照）

③ 都道府県を越える旅客流動です。

幹線旅客純流動では都道府県を越える移動を対象としています。なお、首都圏、中京圏、近畿圏の大都市圏内の流動は、都道府県内の移動と同様のものとみなして、対象外としています。

（大都市圏の対象範囲は 34 ページを参照）

図 1 全国の旅客流動における
幹線旅客流動の位置づけ



④ 通勤・通学目的を除く旅客流動です。

通勤・通学とその帰宅を除く旅客流動を対象としており、主な旅行目的は、出張等の仕事、観光、私用・帰省です。

⑤ 1日の旅客流動は秋期の平日1日・休日1日を対象とした旅客流動です。

平日調査は、基本的に、各幹線交通機関別に特定の「水曜日」を、第4回（2005 年度）より始めた休日調査は、特定の「日曜日」を調査日としています。

第6回調査では、2015 年度秋期の平日と休日の幹線交通機関利用者を対象にアンケートを行いました。

⑥ 年間の旅客流動は 2015 年度を対象とした旅客流動です。

年間の旅客流動は 2015 年度を対象とし、平日1日データ及び休日1日データの両方のデータをもとに母集団推計しています。

III. 幹線旅客純流動データの作成方法

幹線旅客純流動データは、交通機関別の基礎データを元に、１日・年間の輸送実績を用いて、流動量を推計しています。さらに、乗継ぎ処理（重複処理）を行い、交通機関の乗り継ぎを考慮しています。

○ 第６回全国幹線旅客純流動調査では、既存の調査結果として、５つのデータを活用しています。

- 航空利用者　「平成 27 年度航空旅客動態調査」
- 鉄道利用者　「平成 27 年度幹線鉄道旅客流動実態調査」
- 幹線旅客船利用者　「平成 27 年度幹線フェリー･旅客船旅客流動実態調査」
- 幹線バス利用者　「平成 27 年度幹線バス旅客流動実態調査」
- 乗用車等利用者　「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」

○ 全国幹線旅客純流動では、１日（平日・休日）データと年間データを推計しています。

１日（平日・休日）データは、基本的に、各幹線交通機関別に特定の１日を調査日としたアンケート形式の実態調査結果と、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母集団推計しています。

年間データ（年度単位）は、推計された１日（平日・休日）データと、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年間を母集団推計しています。

なお、各交通機関で実施しているアンケート調査および交通量の推計方法は以下の通りです。

●航空

機内で客室乗務員が調査票を配布・回収。便別の輸送実績とあわせることで１日・年間の交通実態を母集団推計。

●幹線鉄道

車内で調査員が調査票を配布・回収。列車別駅間通過人員とあわせることで１日・年間の交通実態を母集団推計。

●幹線旅客船・幹線バス

乗船・乗車時に職員あるいは乗務員が調査票を配布し、降下船・降車時に回収。航路・路線別の輸送実績とあわせて１日・年間の交通実態を母集団推計。

●乗用車等

全国道路・街路交通情勢調査の内、以下の２種類の調査結果を利用しています。

＜オーナーインタビューOD 調査＞

車の使用者や所有者に対して，車の１日の動きについてアンケート方式で調査。市区町村別の保有車両数とあわせることで１日の交通実態を母集団推計。また、高速道 IC 間通行台数の１日・年間の比率を用いて、年間の交通実態を母集団推計。

＜高速 OD 調査＞

高速道路利用者にアンケートの実施を周知し、インターネットでの回答方式で調査。高速道 IC 間通行台数とあわせることで１日・年間の交通実態を母集団推計。

なお、乗用車等においては、複数人が乗車している場合も、実態調査の制約から回答者１名分の属性しか把握できないため、便宜上、他の同乗者の属性は回答者の属性を以て処理しています。

○ 複数の幹線交通機関を統合するための乗継ぎ処理をしています。

全国幹線旅客純流動データの作成では、単純に幹線各交通機関データを足し合わせた場合には、異なる幹線交通機関相互を乗り継いだ旅客が重複して計上されるため、異なる幹線交通機関相互の乗り継ぎ処理（重複処理）を行っています。また、乗り継ぎ先が幹線交通機関ではない場合は、端末交通（アクセス交通、イグレス交通）とみなしています。

複数の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。

図 2　異種交通機関の乗継処理イメージ

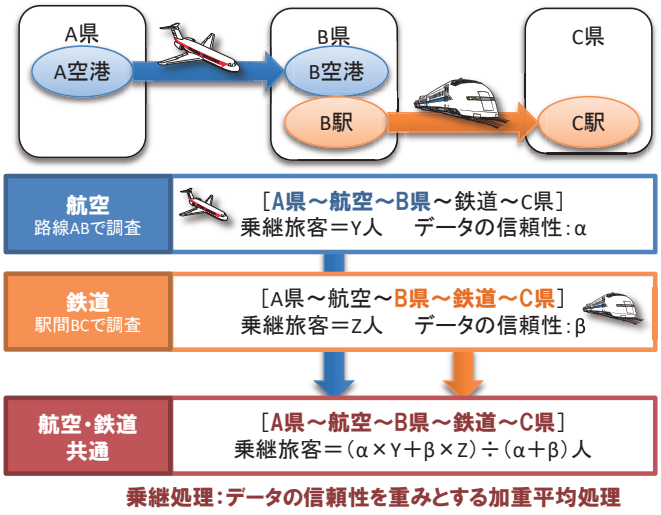


図 3　第６回調査における幹線旅客純流動データの作成フロー

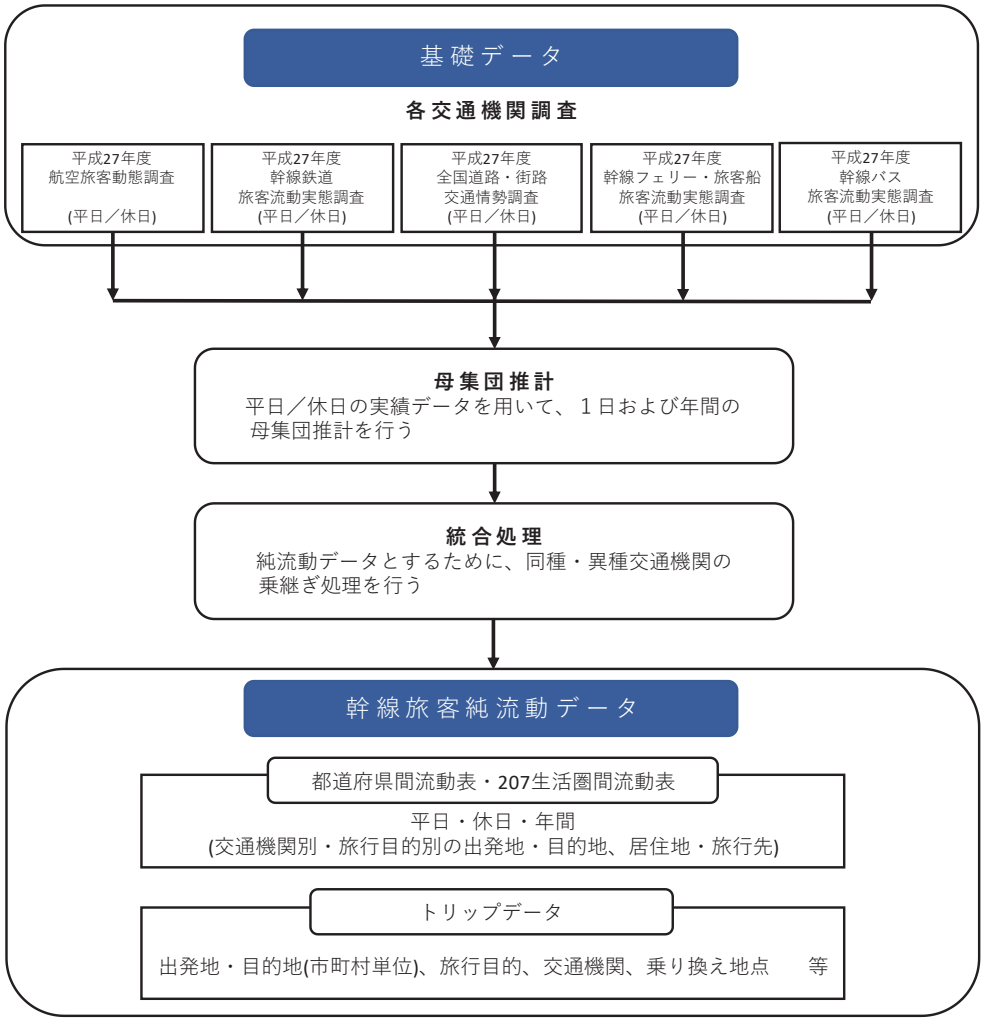


表 1　各交通機関の実態調査の結果について（1/2）

No.	対象交通機関	国内航空	幹線鉄道	幹線旅客船
	調査名 （担当部局）	航空旅客動態調査 （航空局）	幹線鉄道旅客流動 実態調査※1 （鉄道局）	幹線フェリー・旅客船 旅客流動実態調査※1 （情報政策本部）
①	調査実施時期	平日：10/21（水）※2 休日：10/18（日）※2	平日：10/21（水） 休日：10/18（日）	平日：10/21（水） 休日：10/18（日）
②	目標回収 サンプル数	平日：9.3 万人/日 休日：12.4 万人/日	平日：7.9 万人/日 休日：7.9 万人/日	平日：1.1 万人/日 休日：1.4 万人/日
③	回収サンプル数 （括弧内は第5回調査）	平日：13.3 万人/日 休日：15.8 万人/日 （平日：10.4 万人/日） （休日：15.1 万人/日）	平日：6.9 万人/日 休日：7.3 万人/日 （平日：7.0 万人/日） （休日：8.4 万人/日）	平日：0.5 万人/日 休日：0.6 万人/日 （平日：0.7 万人/日） （休日：1.0 万人/日）
④	当日の輸送実績 ※純流動データ対象流動 （括弧内は第5回調査）	平日：26.1 万人/日 休日：30.3 万人/日 （平日：17.8 万人/日） （休日：23.8 万人/日）	平日：85.8 万人/日 休日：92.8 万人/日 （平日：65.3 万人/日） （休日：81.7 万人/日）	平日：1.4 万人/日 休日：2.2 万人/日 （平日：1.2 万人/日） （休日：2.7 万人/日）
⑤	有効サンプル数※3 ※純流動データ対象流動 （括弧内は第5回調査）	平日：16.6 万人/日 休日：21.1 万人/日 （平日：10.6 万人/日）※3 （休日：15.3 万人/日）※3	平日：5.8 万人/日 休日：7.0 万人/日 （平日：5.4 万人/日） （休日：6.7 万人/日）	平日：約 0.5 万人/日 休日：約 0.7 万人/日 （平日：約 0.3 万人/日） （休日：約 0.5 万人/日）
	相対誤差加重平均値※4 （括弧内は第5回調査）	平日：0.083 休日：0.068 （平日：0.105） （休日：0.084）	平日：0.209 休日：0.197 （平日：0.217） （休日：0.203）	平日：0.328 休日：0.285 （平日：0.437） （休日：0.350）

※1：「幹線鉄道旅客流動実態調査」、「幹線フェリー・旅客船旅客流動実態調査」は、「幹線旅客流動実態調査」に位置づけられている。

※2：機材整備などの理由で一部の路線において、予備日に調査を実施している。

※3：有効サンプル数は、1 調査票より同行者を複製しているため、回収サンプル数よりも有効サンプル数の方が多くなることがある。

※4：利用交通機関別に府県間流動量とサンプル数により単層（路線・方向を考慮しない）で算出

表 1　各交通機関の実態調査の結果について（2/2）

幹線バス	乗用車等	
幹線バス旅客流動実態調査※1（情報政策本部）	全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査	
	オーナーインタビュー OD 調査（道路局）	高速 OD 調査（高速道路会社※2）
平日：10/21（水） 休日：10/18（日）	9 月～11 月における平日：火曜日～木曜日で前後に休日がない1日 休日：連休とならない祝祭日及び日曜日	平日：10/5(月)～10/23(金)の計 14 日間 休日：10/10（土)～10/25(日)の計 7 日間
平日：3.1 万人/日 休日：3.9 万人/日	平日：105 万台/日 休日：29.6 万台/日	25 万台/日 （平日・休日合計）
平日：3.0 万人/日 休日：4.5 万人/日 （平日：2.1 万人/日） （休日：3.6 万人/日）	平日：118 万台/日 休日：35.0 万台/日 （平日：129 万台/日） （休日：32.4 万台/日）	平日：11.4 万台/日 休日：13.0 万台/日 （平日 10.9 万台/日） （休日：18 万台/日）
平日： 9.1 万人/日 休日：14.7 万人/日 （平日：7.7 万人/日） （休日：15.0 万人/日）	平日：169 万台/日 休日：279 万台/日 （平日：156 万台/日） （休日：261 万台/日）	
平日：2.9 万人/日 休日：4.3 万人/日 （平日：1.8 万人/日） （休日：3.3 万人/日）	平日：70 万台/日 休日：131 万台/日 （平日：69 万台/日） （休日：141 万台/日）	
平日：0.206 休日：0.176 （平日：0.274） （休日：0.219）	平日：0.047 休日：0.033 （平日：0.043） （休日：0.032）	

※1：「幹線バス旅客流動実態調査」は、「幹線旅客流動実態調査」に位置づけられている。

※2：高速道路会社とは、東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）の 3 社を示す

※3：利用交通機関別に府県間流動量とサンプル数により単層（路線・方向を考慮しない）で算出

IV.　流動の傾向

1. 代表交通機関別流動量

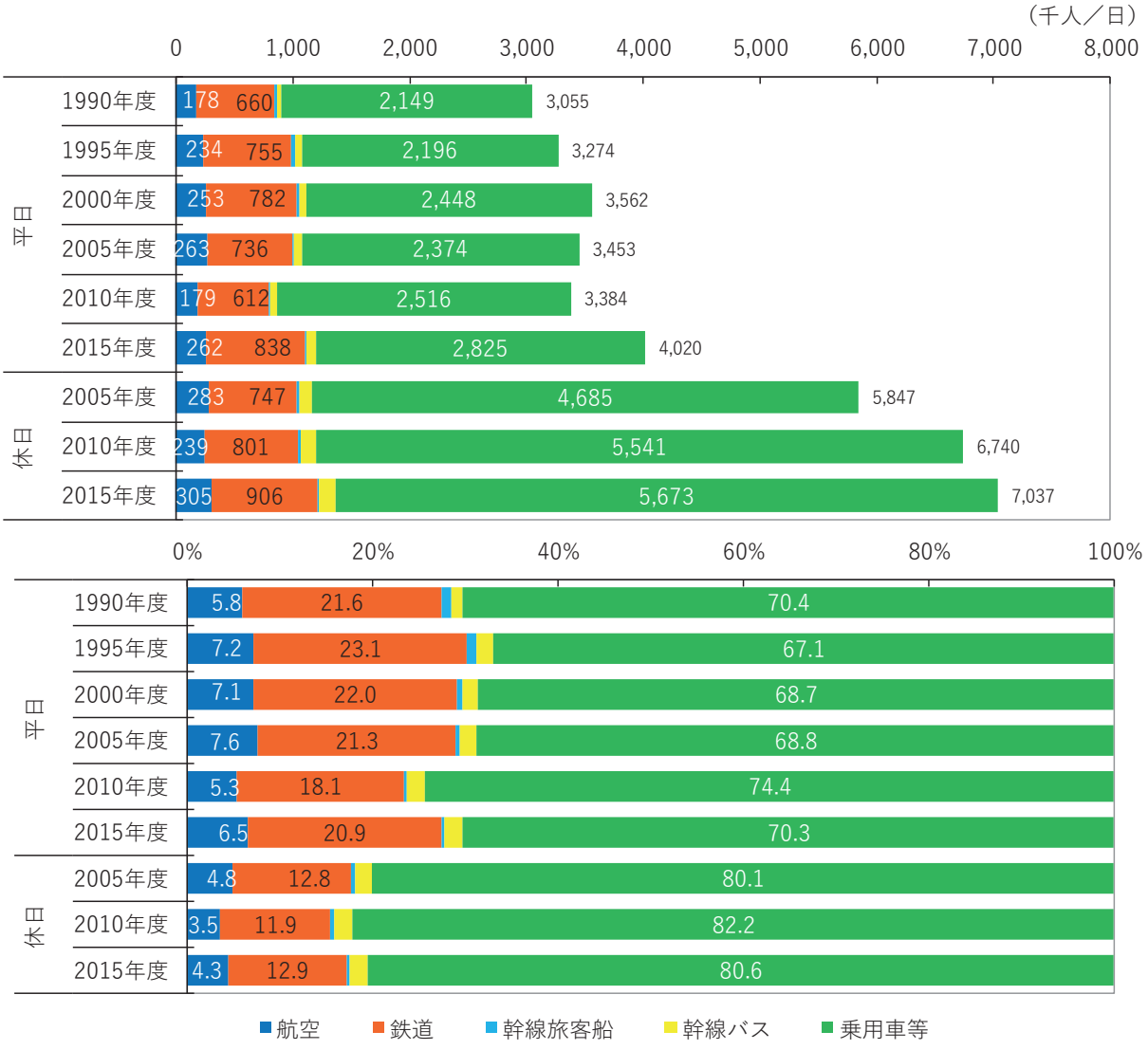
- 年間の旅客流動量（旅行回数ベース）は約 18 億人で、国民一人あたりに換算すると年間約 14 回に相当します。
- 交通機関分担は、乗用車等が全体の 3/4 を占め、鉄道、航空がこれに続きます。
- 旅客流動量は、2010 年度からほぼ 1 割増加しています。

図 4　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率の推移【年間】

◆ 平日の流動量は、過去 25 年間で増減しており、2015 年度は最大となっています。休日の流動量は、2005 年度以降増加傾向にあります。

◆ 交通機関分担は、調査月が他時点と異なった 2010 年度を除いて同じ傾向にあり、乗用車等が全体の 3/4 を占め、鉄道、航空がこれに続きます。

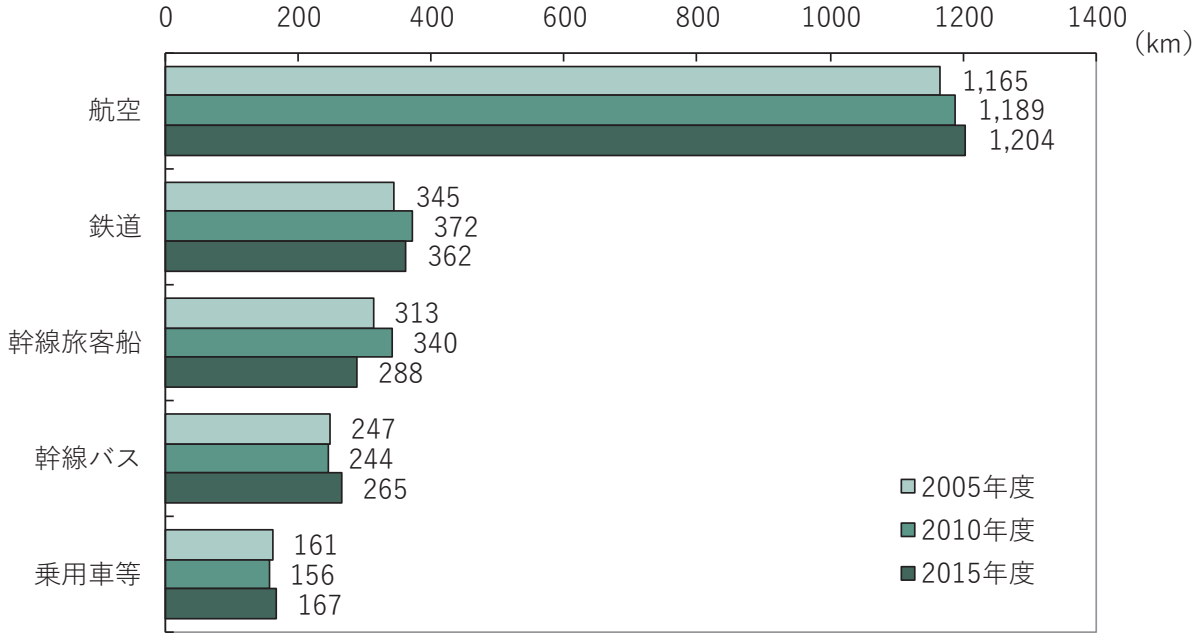
図 5　代表交通機関別幹線旅客流動量・分担率の推移【１日（平日・休日）】



2. 代表交通機関別平均トリップ長

- 距離帯別交通機関分担率と同様に、航空、鉄道が比較的長い距離帯を、乗用車等が短距離帯の交通を担っていることが明確です。特に航空の平均トリップ長は他交通機関の３倍以上となっています。
- 2010 年度と比較すると、鉄道、幹線旅客船を除いてトリップ長は長くなっています。

図 6　代表交通機関別平均トリップ長【年間】



※トリップ長は、各都道府県の県庁所在地間の鉄道営業キロを他の交通機関にも適用

3. 距離帯別代表交通機関別流動量

- 流動量の多い 300km 未満では乗用車等、500km 以上では鉄道、1000km 以上では航空がそれぞれの区間で過半を分担しています。
- 比較的運賃が安価な幹線バスは、距離帯によらず 1000km 未満まで一定のシェアがあり、価格を重視して交通機関選択を行う旅客が存在すると考えられます。

図 7　距離帯別代表交通機関別旅客流動量【年間】

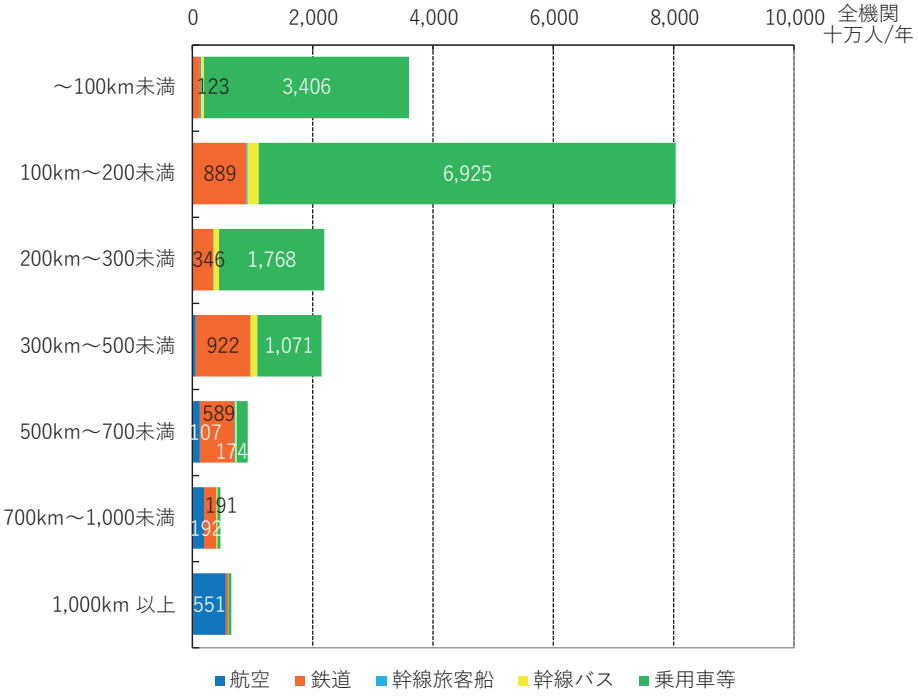
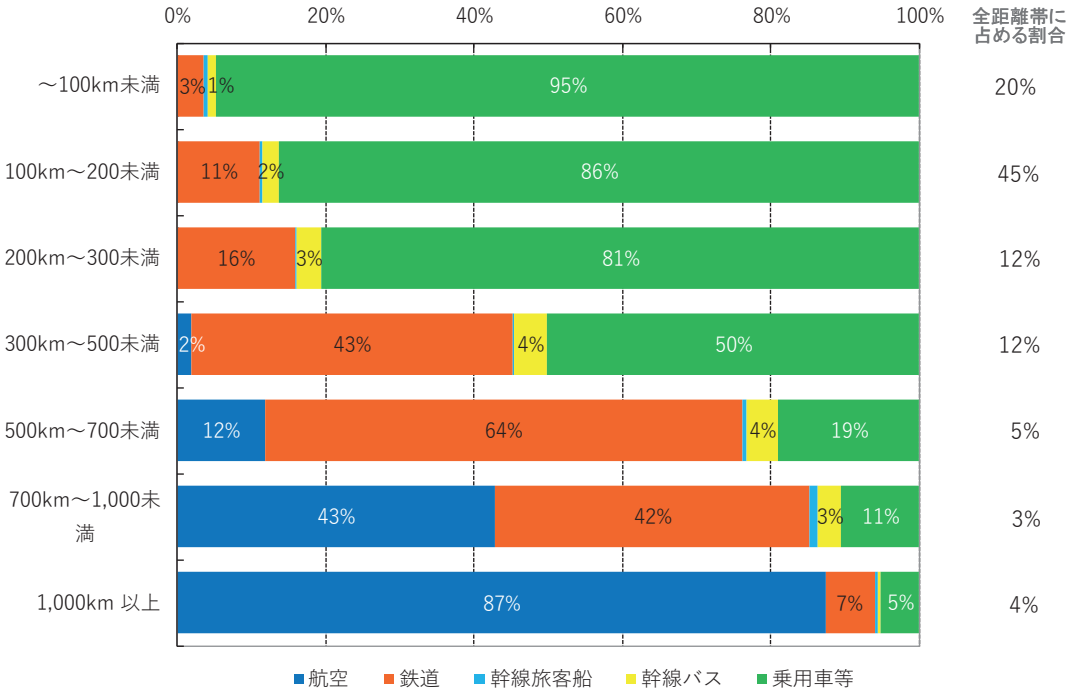


図 8　距離帯別代表交通機関別分担率【年間】



4. 旅行目的

- 平日 1 日の流動量は約 402 万人で、仕事目的が約 3 割を占めます。一方、休日 1 日の流動量は約 704 万人で、観光目的が約 5 割、私用・帰省目的が 3 割を占めています。
- このように、平日と休日では、流動量も、目的構成も大きく異なります。

図 9　旅行目的別流動量【１日（平日・休日）】

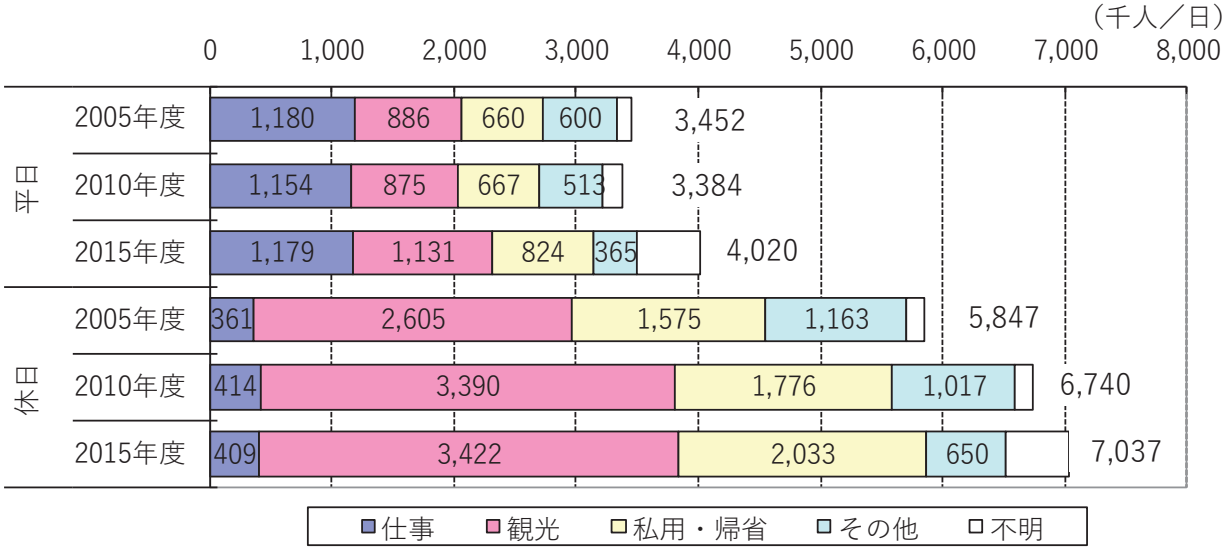
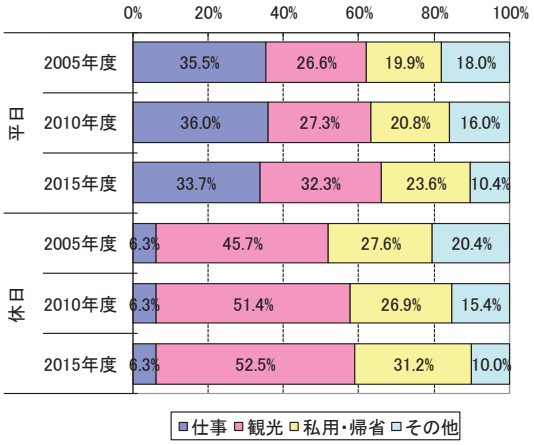


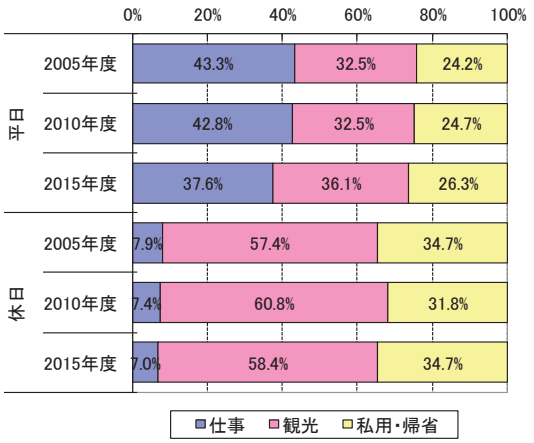
図 10　旅行目的別構成率の推移【１日（平日・休日）】

【4 目的の構成率】



注）旅行目的不明を除く。

【3 目的の構成率】



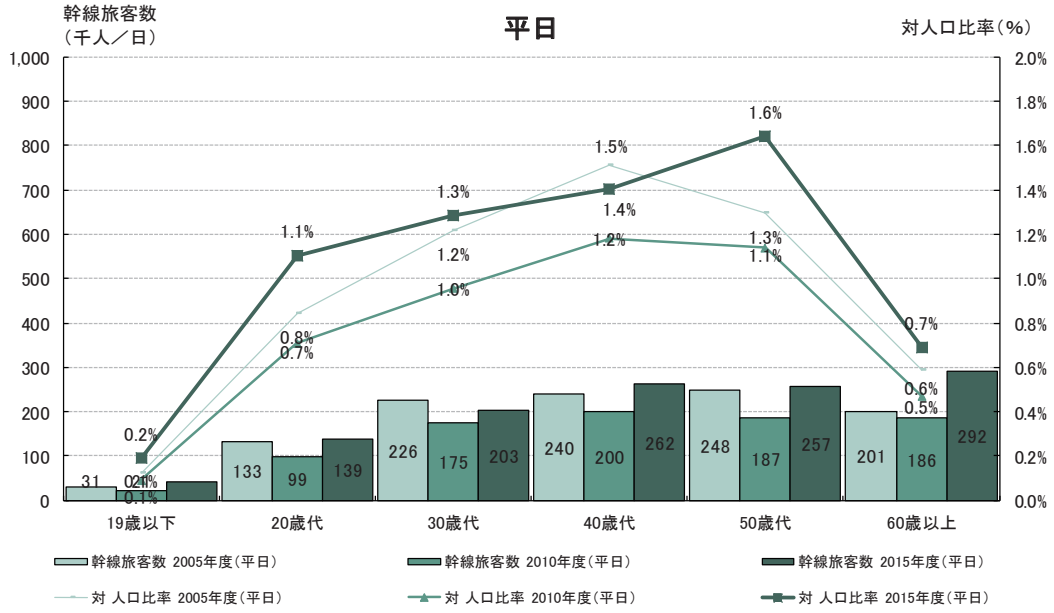
注）その他目的、旅行目的不明を除く。

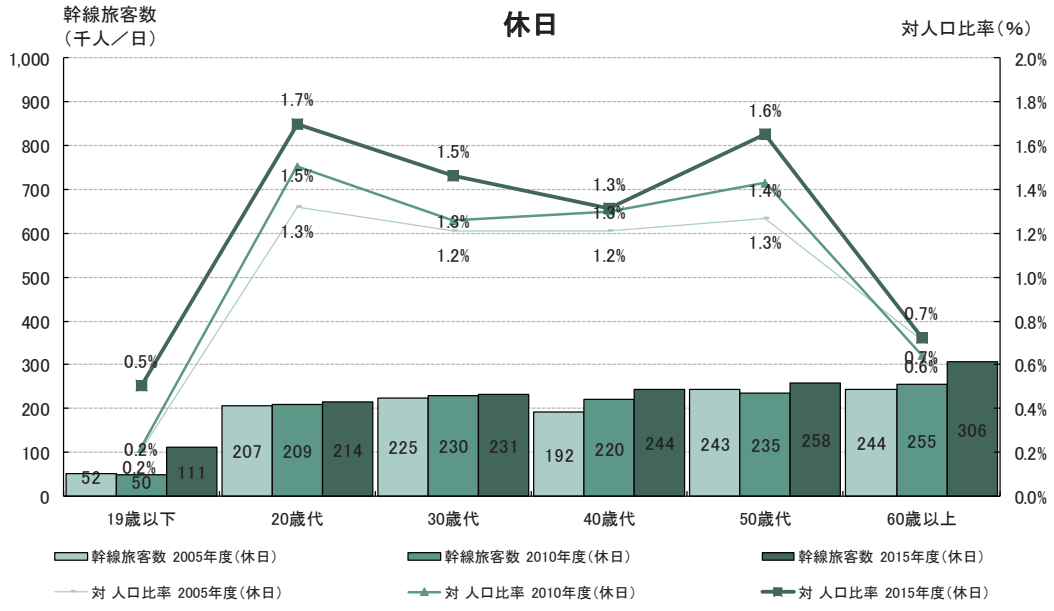
V. データの分析例

1. 年齢階層別発生原単位

- 年齢階層別の人口当たり旅客発生量をみると、平日では 50 代がピーク、休日では 20 代と 50 代がピークとなる傾向が見られます。
- 2010 年度と比較すると平日のピークが 40 代から 50 代に変化しています。

図 11　年齢階層別幹線旅客発生量および人口当たり発生原単位
【公共交通機関】【１日（平日・休日）】



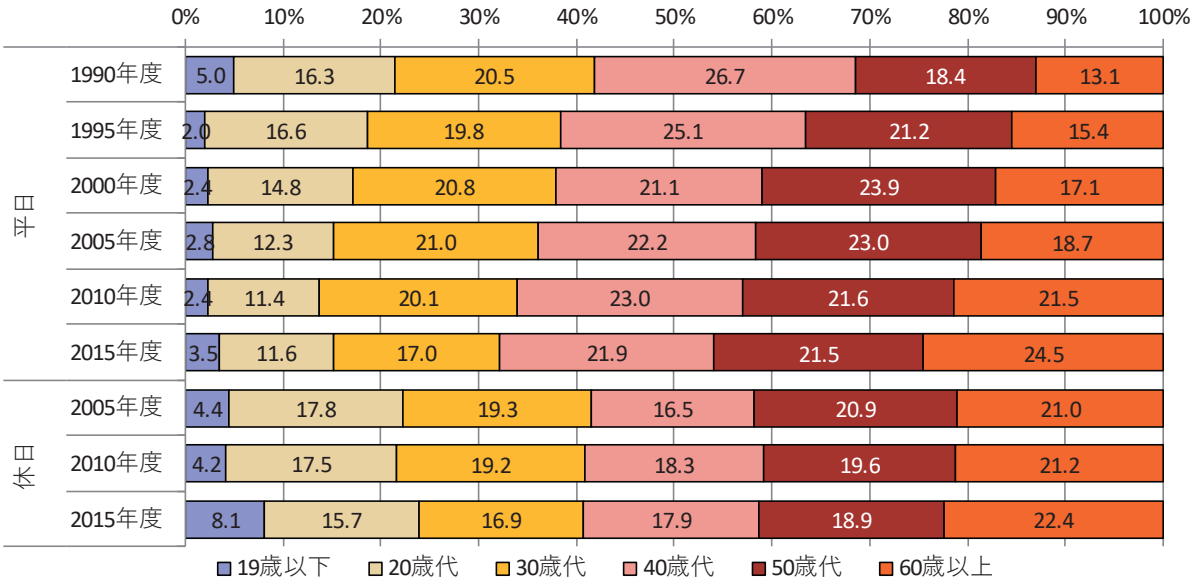


注）乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。
注）年齢不明は、判明データで按分した。

2. 個人属性別構成率

◆ 全交通機関の年齢階層別構成率を 2010 年度と比較すると、平日・休日ともに 10 代と 60 代以上が増加しています。

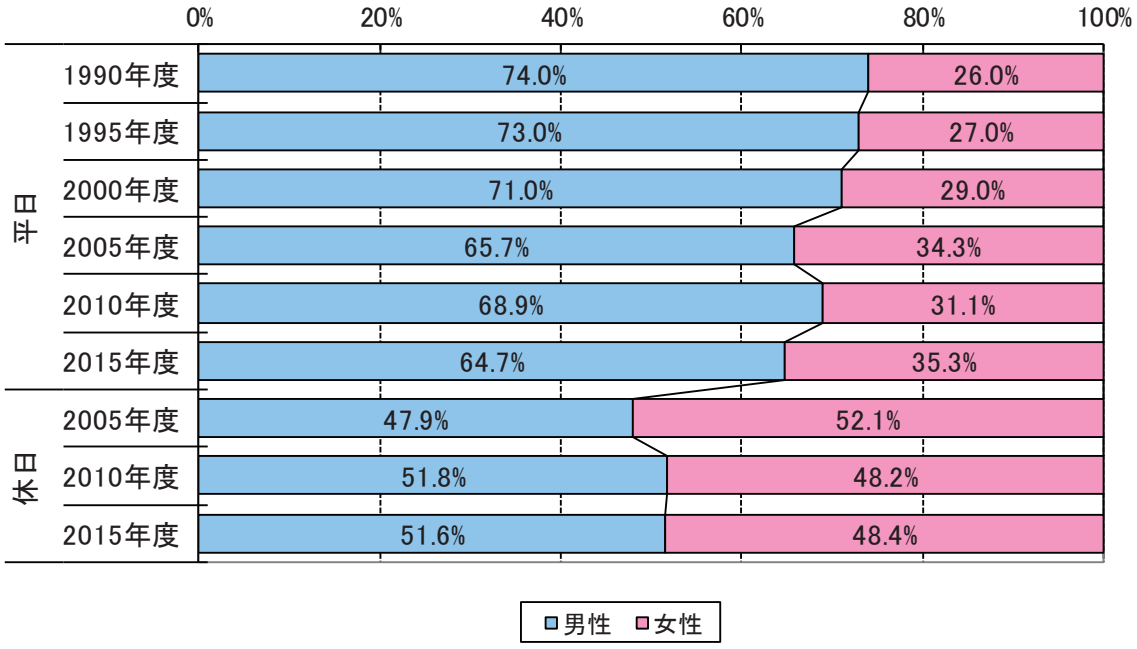
図 12　年齢階層別構成率の推移【公共交通機関】【１日（平日・休日）】



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。

◆ 平日は男性の割合が 6 割強を占めています。休日は男女比が拮抗しています。

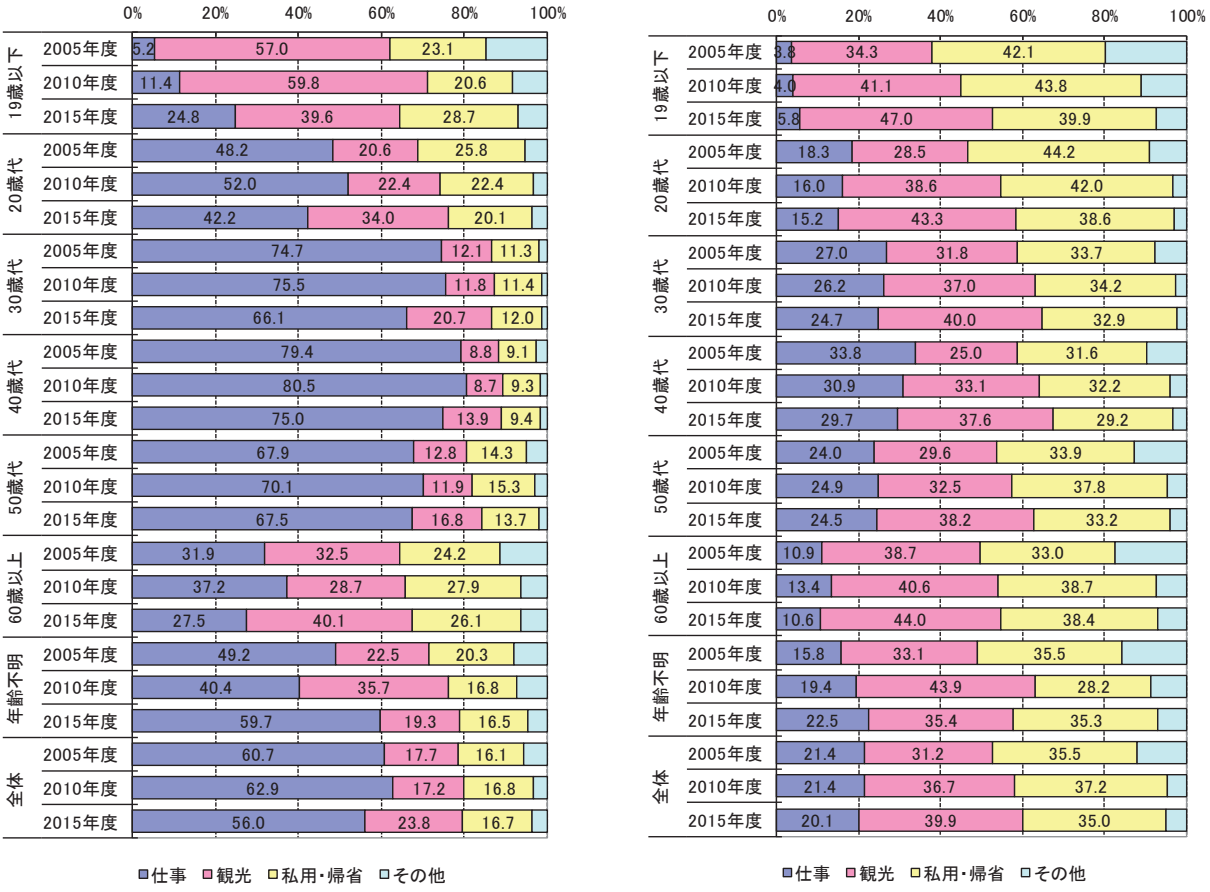
図 13　男女別構成率の推移【公共交通機関】【１日（平日・休日）】



注）性別不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。

- 平日は、休日と比べて、年齢階層間の旅行目的構成の差異が顕著となっています。特に 30 代から 50 代で、仕事目的が約 7 割を占めることが影響しています。
- 休日は、平日と比較して仕事目的の割合が減っており、年齢階層間の差異が小さくなっています。

図 14　年齢階層別旅行目的構成率【公共交通機関】【１日（平日・休日）】

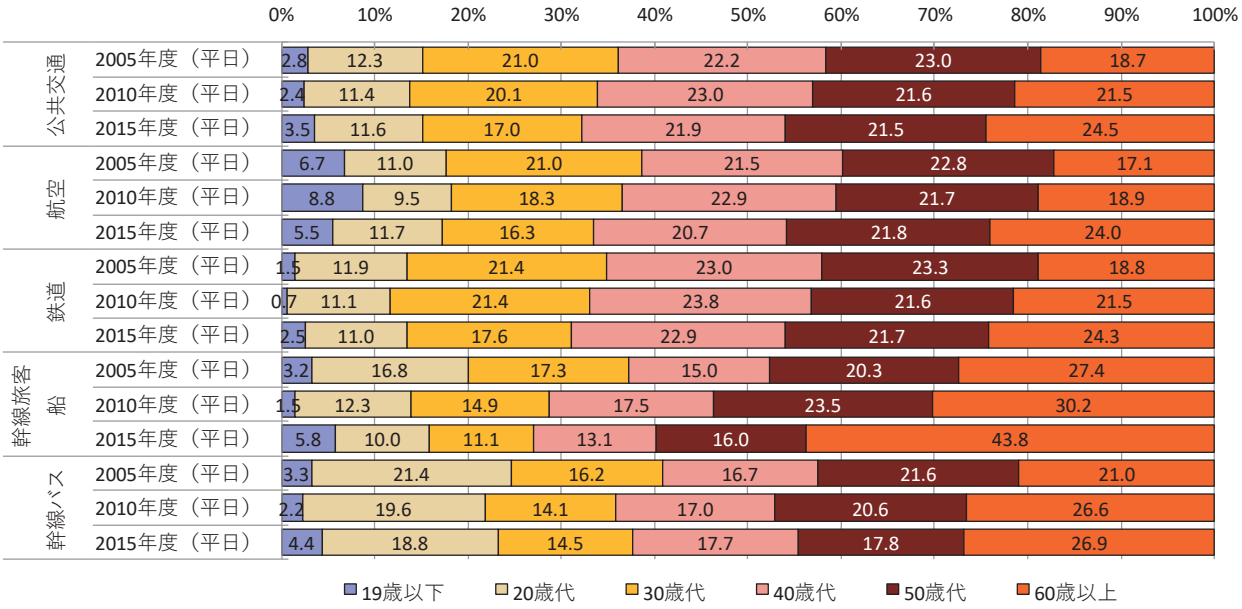


注）目的構成は旅行目的不明を除く。

注）乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。

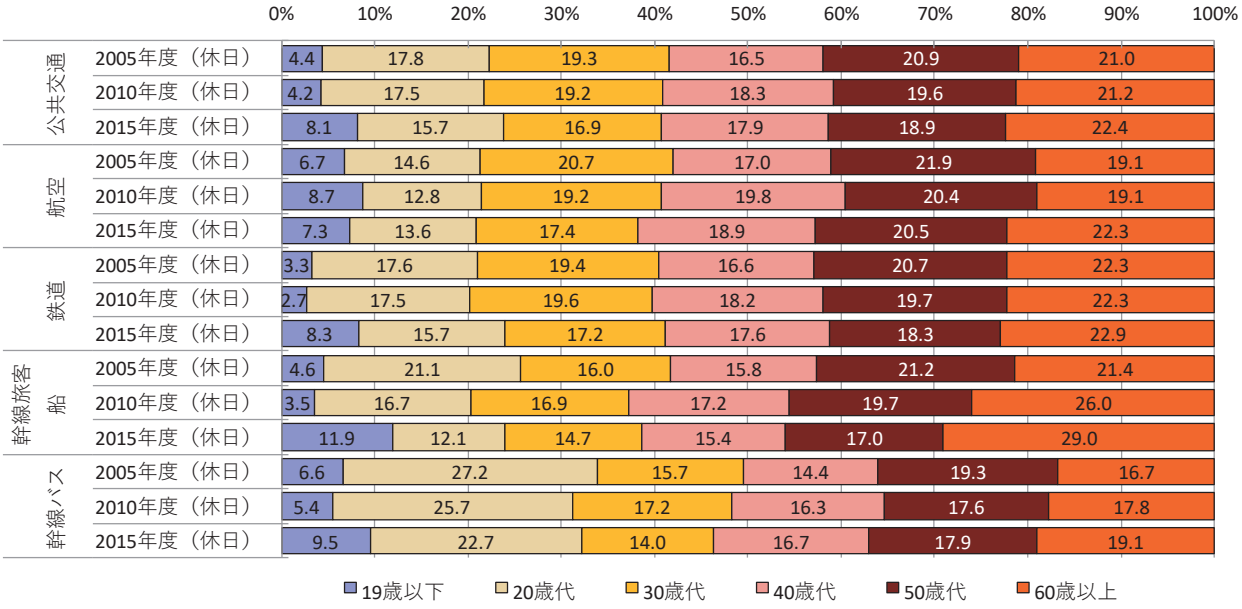
- 平日では、公共交通全体での年齢別構成率と比較して、航空は 19 歳以下、鉄道は 60 代以上、幹線旅客船は 60 代以上、幹線バスは 20 代が比較的多い特徴があります。
- 休日では、航空は公共交通全体と概ね同じ、鉄道は 60 代以上、幹線旅客船は 60 代以上、幹線バスは 20 代が比較的多い特徴があります。

図 15　代表交通機関別年齢構成率【1 日（平日）】



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。

図 16　代表交通機関別年齢構成率【1 日（休日）】



注）年齢不明を除く。乗用車等は住所、性別等不明のデータが多いため除く。

3. 旅行属性別構成率

◆ 平日、休日に関わらず、仕事目的では、鉄道や航空などの公共交通機関の分担率が相対的に高いのに対して、観光や私用・帰省目的では、乗用車等の分担率が高くなっています。

図 17　旅行目的別代表交通機関別分担率【１日（平日）】

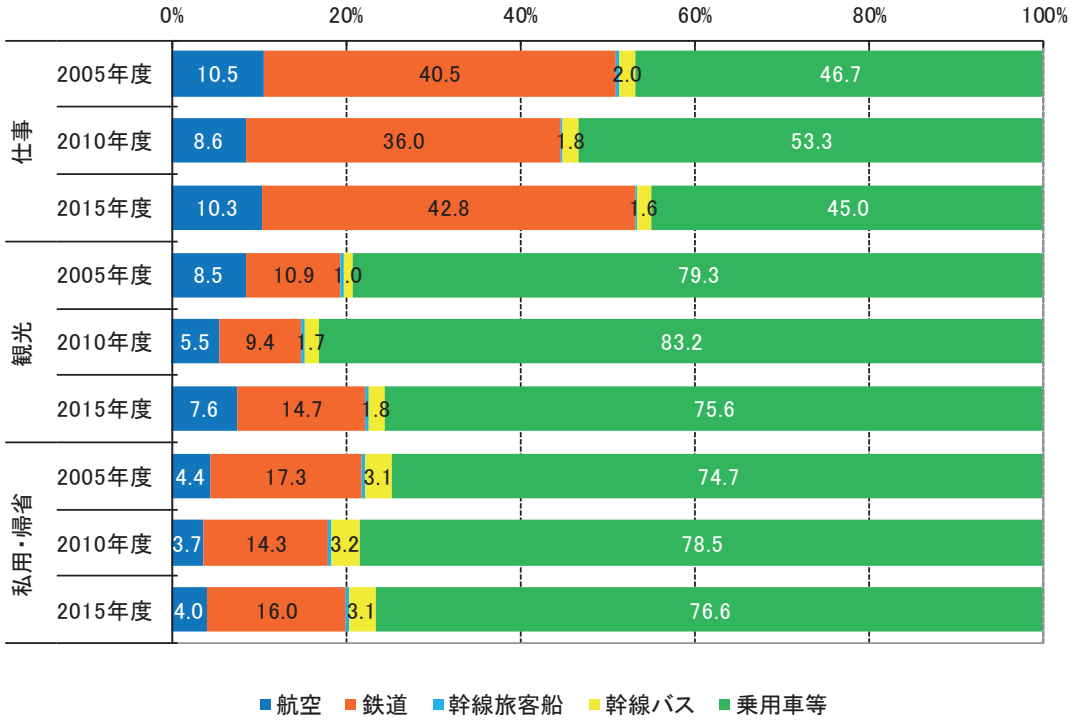
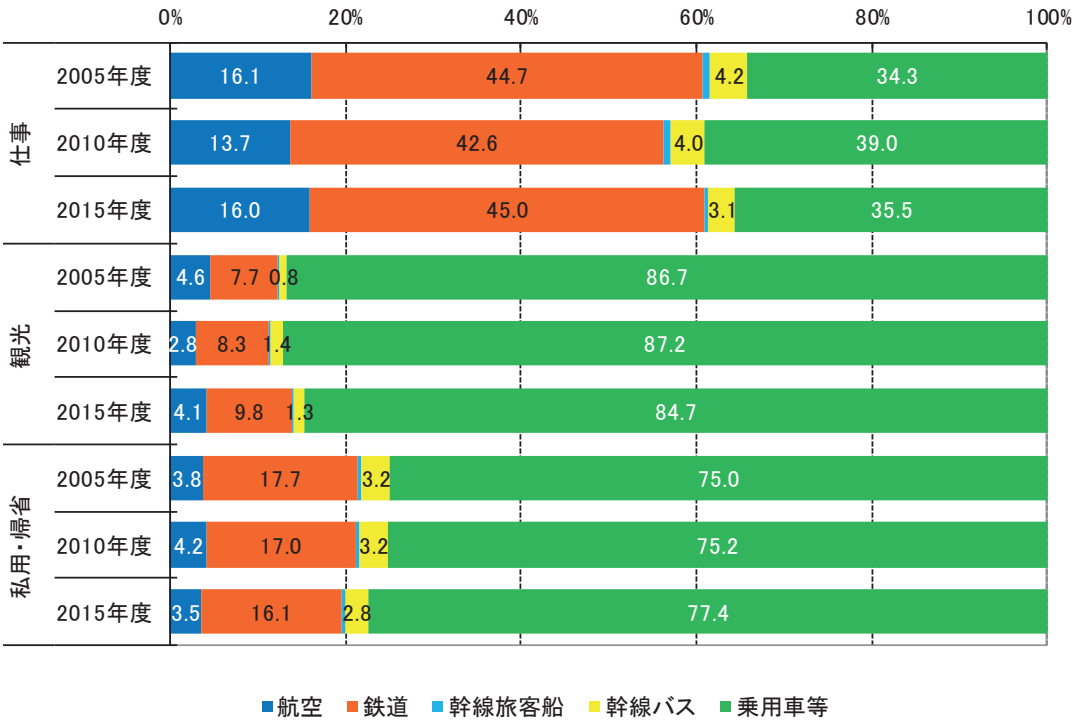
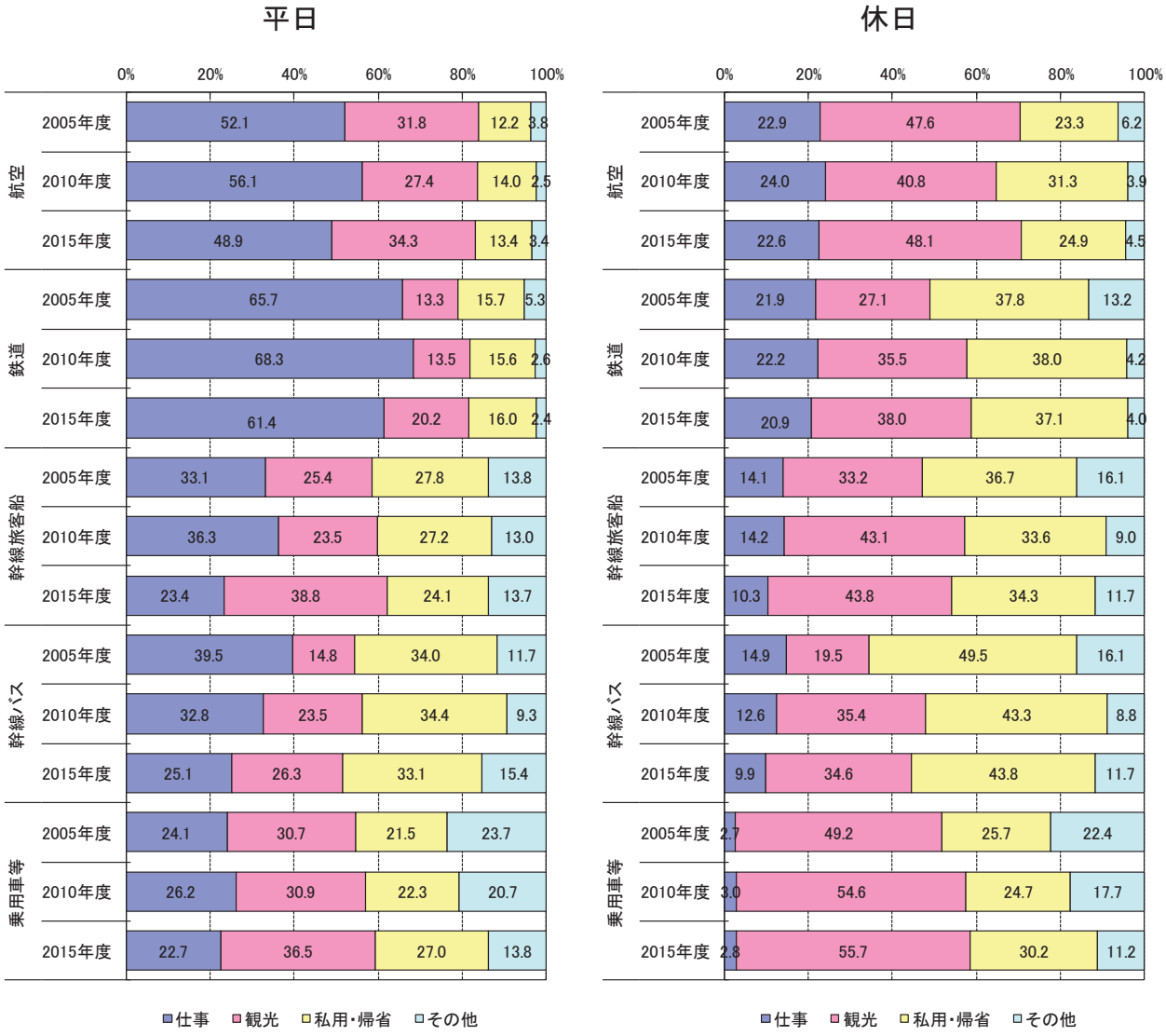


図 18　旅行目的別代表交通機関別分担率【１日（休日）】



◆ 平日の航空および鉄道では、特に仕事目的の割合が高く、約 5～6 割を占めています。
◆ 一方、休日の乗用車等では、特に観光目的の割合が高く、5 割強を占めています。

図 19　代表交通機関別旅行目的別構成率【１日（平日・休日）】



注）旅行目的不明を除く。

4. 訪日外国人の流動

- 近年、訪日外国人が急増しており、それに伴い国内流動量も増加していると考えられます。
- 訪日外国人の流動量が多い OD 別の訪日外国人シェア（訪日外国人の流動量/訪日外国人及び日本人の流動量）をみると、首都圏-近畿圏間で 6.8%、首都圏-静岡間で 1.5%となっています。
- 訪日外国人の流動が多い東海道筋の分担率をみると、訪日外国人は日本人と比較して幹線バスの分担率が高い特徴があります。

図 20　訪日外国人の流動が多い地域間（上位 10）

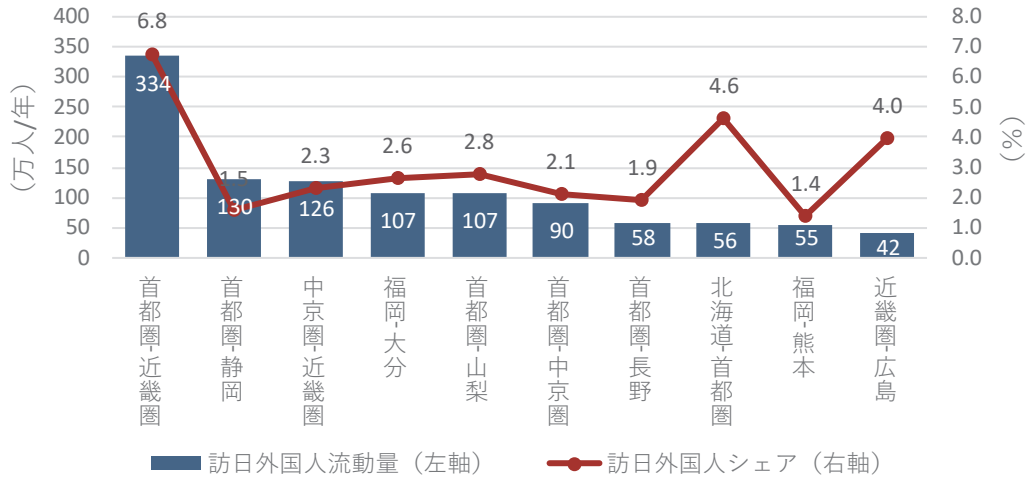
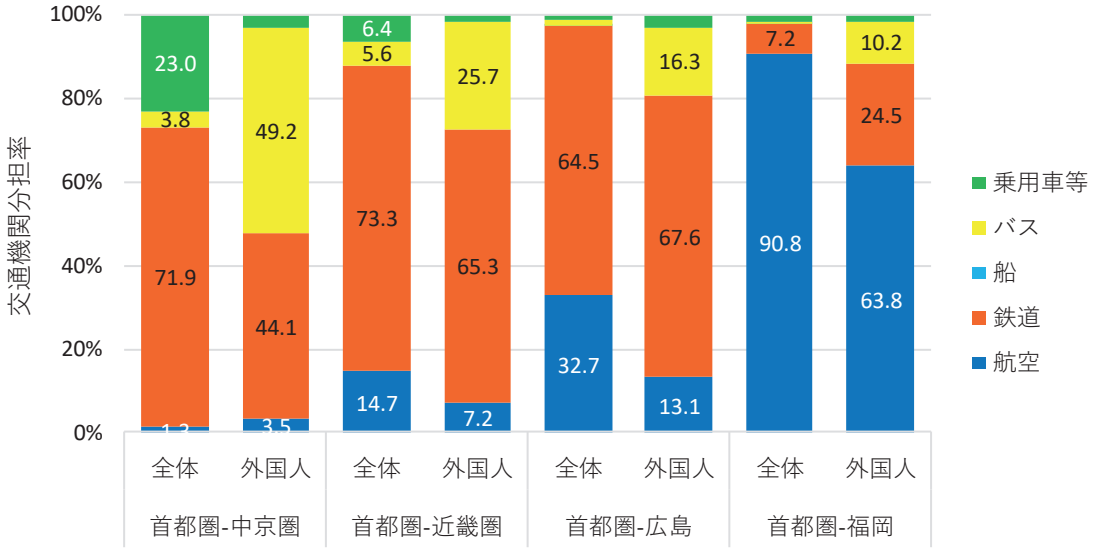


図 21　東海道筋の交通機関分担率の比較

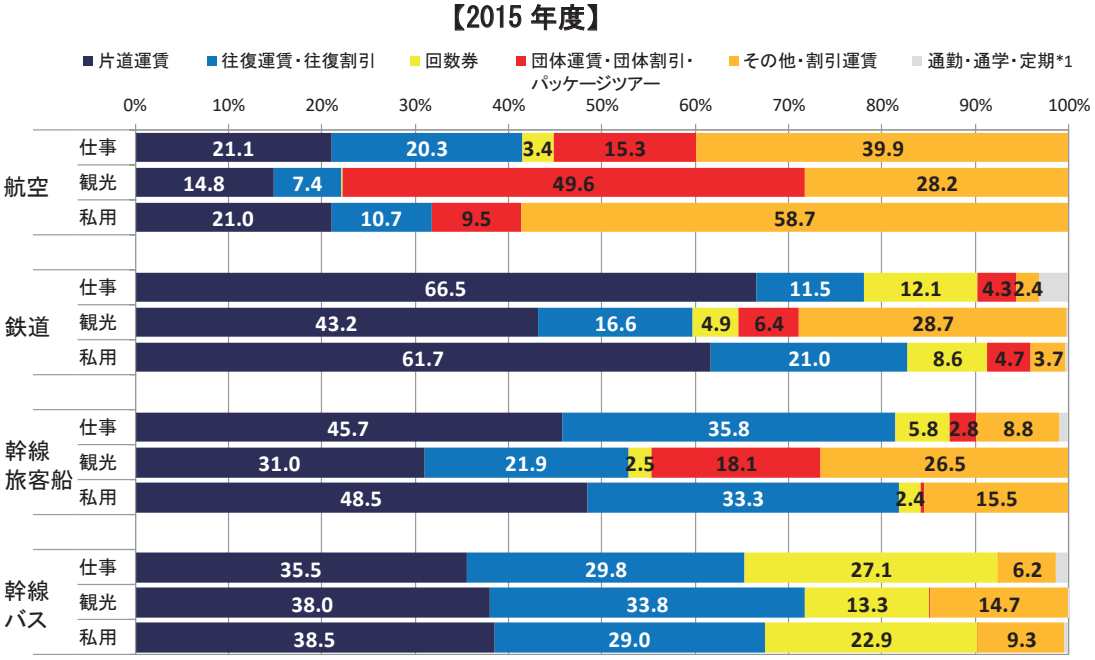


注）全体：全国幹線旅客純流動調査、訪日外国人：FF-Data から集計
注）訪日外国人の交通機関分担率には貸切バスによる流動を含む

5. 実勢運賃の分析

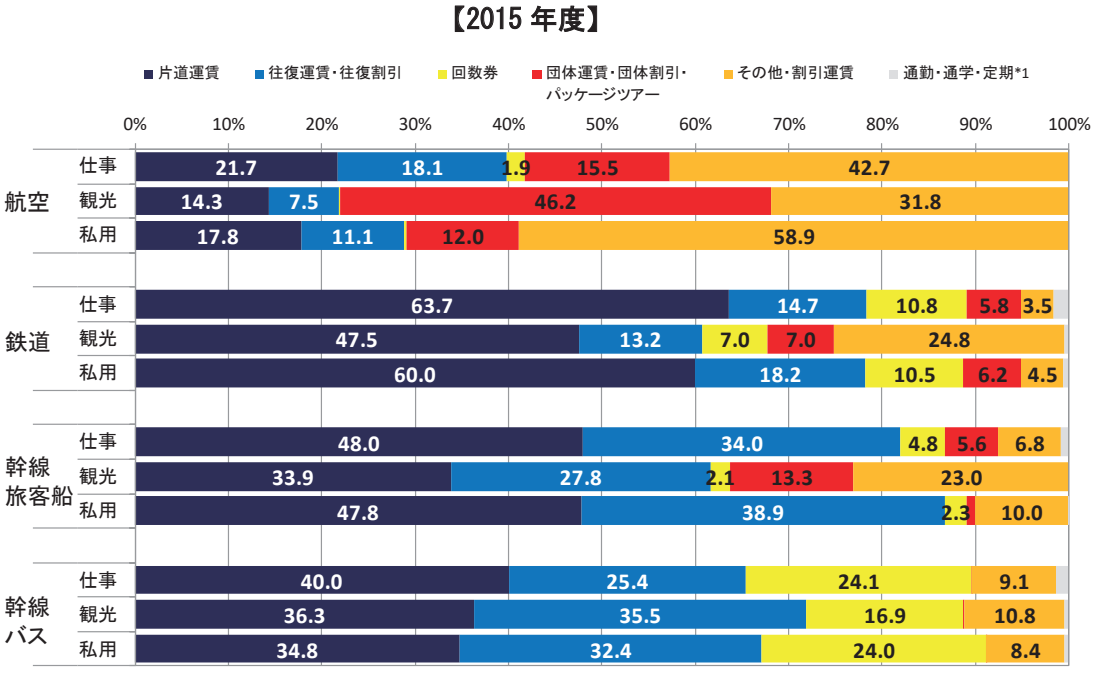
- 交通機関別や旅行目的別に利用券種の利用状況を分析することができます。
- 例えば、航空は各種割引運賃の利用が多いのに対し、鉄道では片道・往復運賃の比率が高いことがわかります。

図 22　利用交通機関別・旅行目的別の利用券種構成率【１日（平日）】



*1：航空を除く

図 23　利用交通機関別・旅行目的別の利用券種構成率【１日（休日）】



*1：航空を除く

VI.　交通サービス変化の分析例

1. 北陸新幹線　長野-金沢開業

- 2015 年 3 月に北陸新幹線の長野－金沢間が開業し、首都圏～北陸地域間の所要時間が短縮しています。
- 上記を受けて、首都圏－石川県間の流動量が、鉄道を中心に増加している状況を本調査で把握できます。居住地別にみると、首都圏居住者の石川県への訪問が増えています。

図 24　首都圏-石川県の代表交通機関別流動量・分担率の推移【居住地-旅行先】

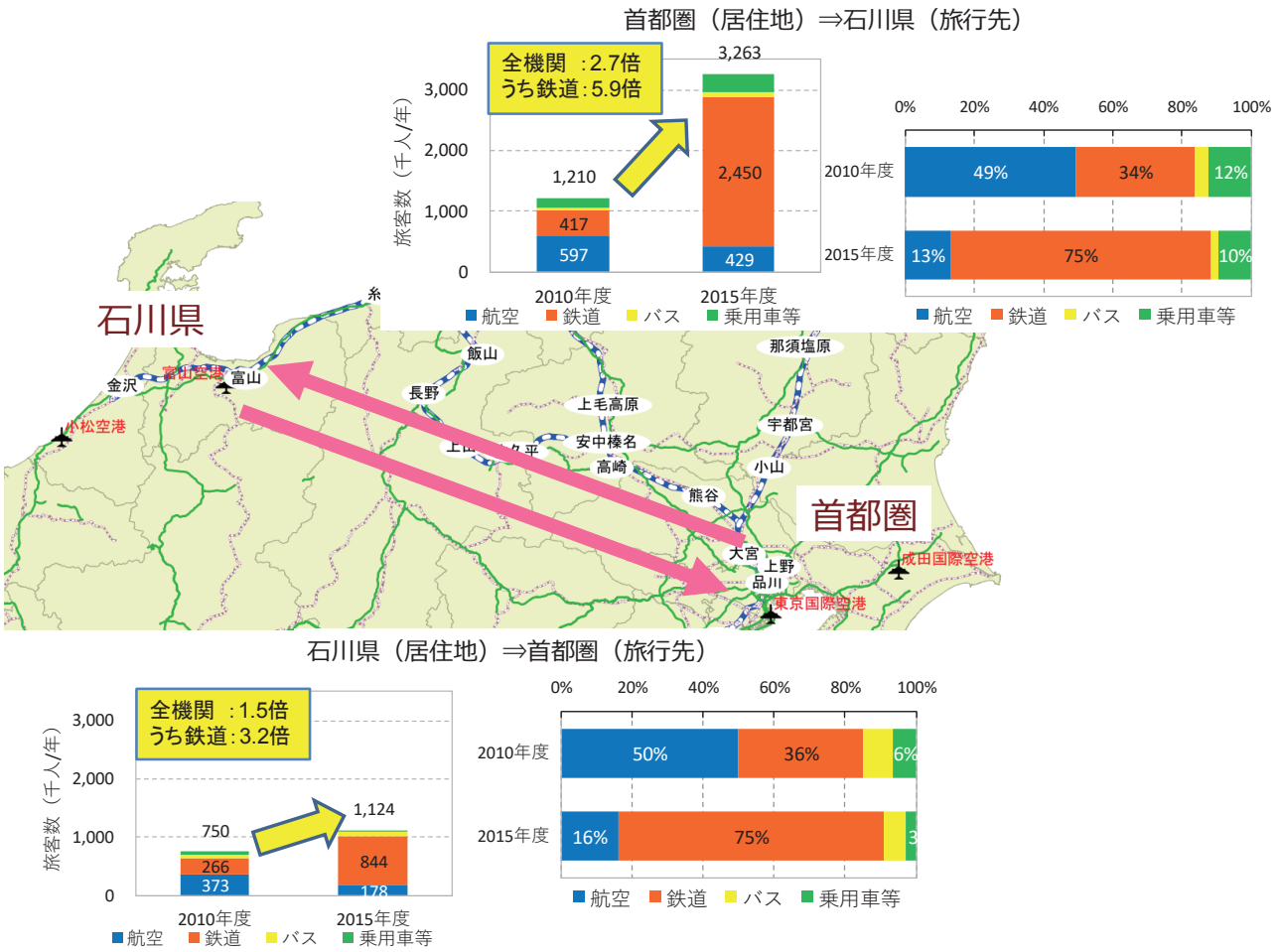


表 2　首都圏-金沢間の鉄道のサービス水準の変化

駅間	時点	所要時間	経路
東京-金沢	2010年10月	3時間57分	上越新幹線とき-越後湯沢-特急はくたか
	2015年10月	2時間31分	北陸新幹線かがやき
	短縮	1時間26分	

注）所要時間には乗換時間を含む

出所）2010 年 10 月 JTB 時刻表、2015 年 10 月 JTB 時刻表

2. 東北新幹線　八戸-新青森開業

- 2010 年 12 月に東北新幹線の八戸-新青森間が開業し、首都圏～青森間の所要時間が短縮しています。
- 上記を受けて、首都圏－青森県間の流動量が、鉄道を中心に増加している状況を本調査で把握できます。

図 25　首都圏-青森県の代表交通機関別流動量・分担率の推移【出発地-目的地】

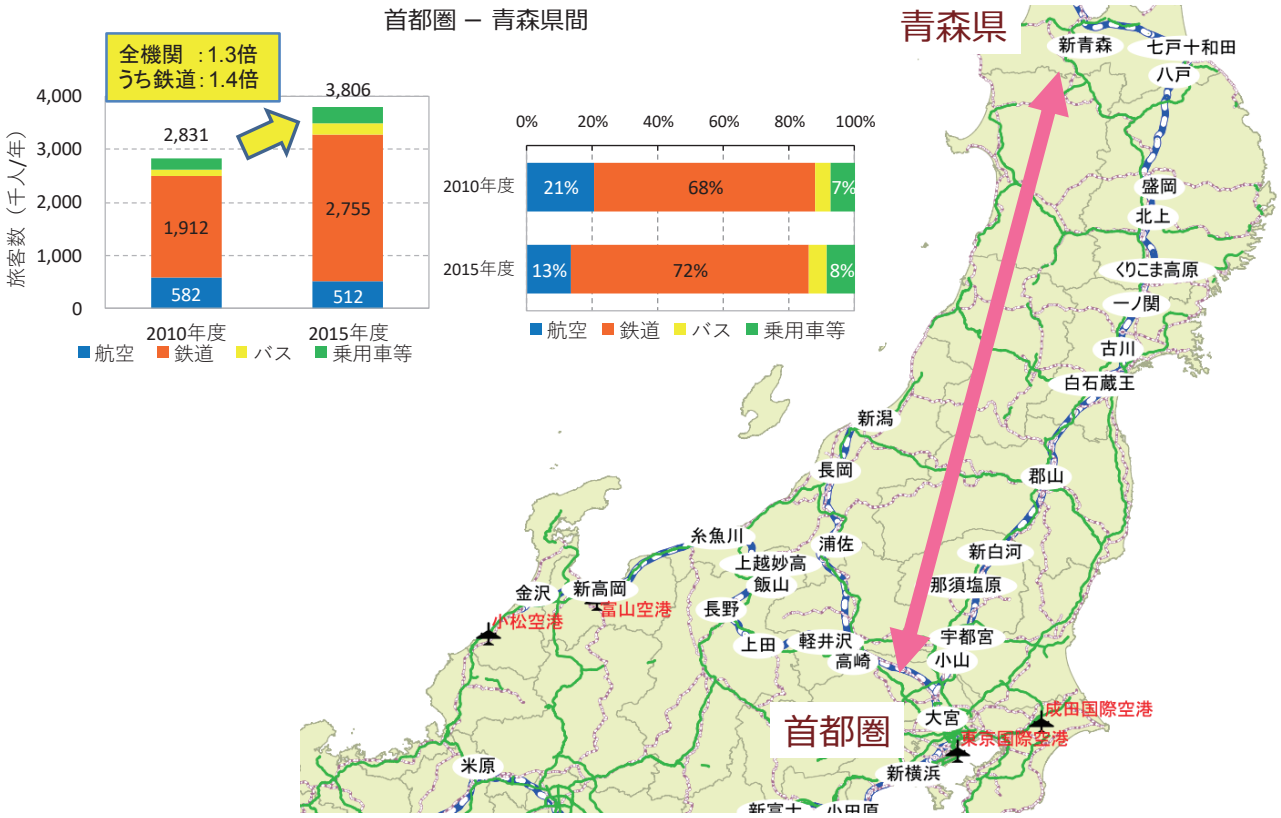


表 3　東京-青森間の鉄道のサービス水準の変化

駅間	時点	所要時間	経路
東京-青森	2010年10月	4時間26分	東北新幹線はやて-八戸-特急スーパー白鳥
	2015年10月	3時間25分	東北新幹線はやぶさ-新青森-特急スーパー白鳥
	短縮	1時間1分	

注）所要時間には乗換時間を含む
出所）2010 年 10 月 JTB 時刻表、2015 年 10 月 JTB 時刻表

3. 九州新幹線　博多-新八代開業

- 2011 年 3 月に九州新幹線の博多ー新八代間が開業し、近畿圏～九州間の所要時間が短縮しています。
- 上記を受けて、熊本、鹿児島には近畿、山陽など広域からの流動量が増加している状況を本調査で把握できます。

図 26　熊本県・鹿児島県−全国の代表交通機関別流動量・分担率の推移【出発地−目的地】

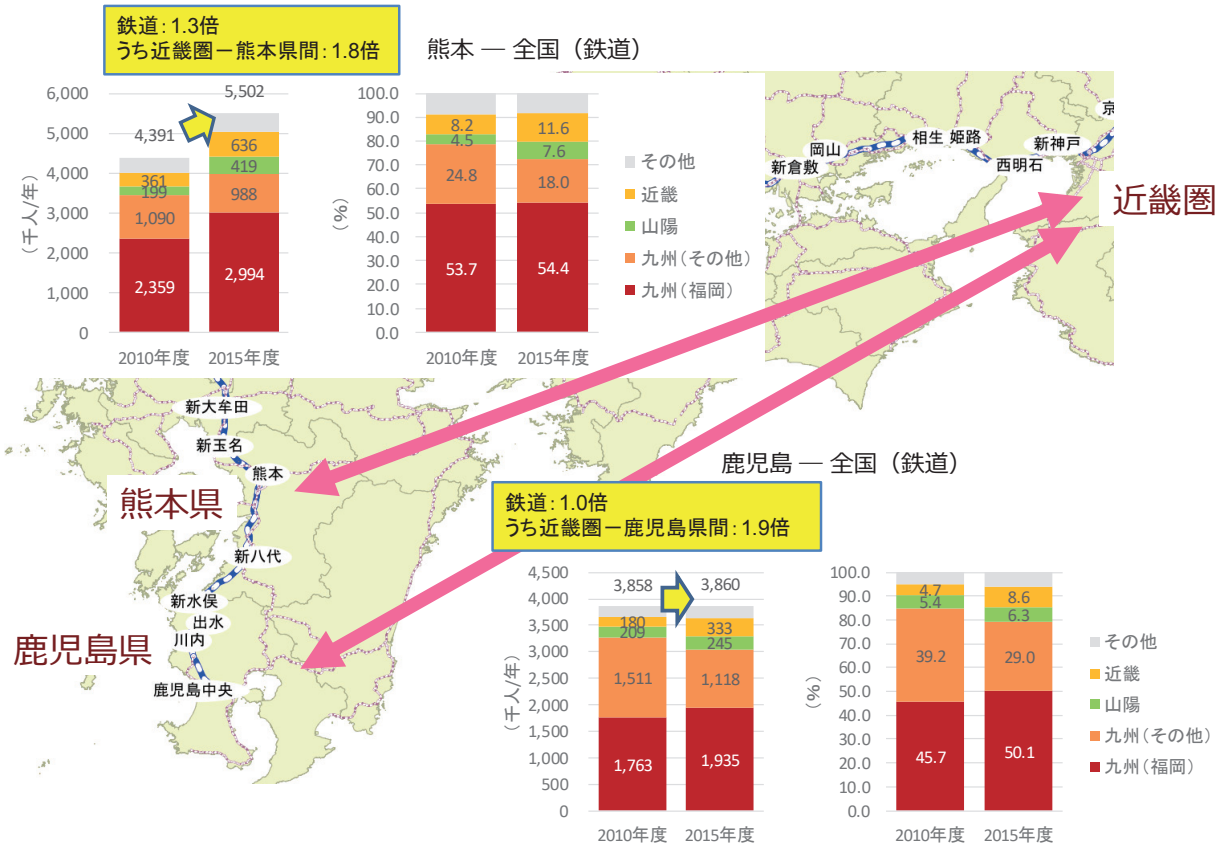


表 4　熊本・鹿児島−全国間の鉄道のサービス水準の変化

駅間	時点	所要時間	経路
新大阪-熊本	2010年10月	4時間41分	山陽新幹線のぞみ-博多-特急リレーつばめ
	2015年10月	3時間16分	九州新幹線みずほ
	短縮	1時間25分	
新大阪-鹿児島中央	2010年10月	5時間23分	山陽新幹線のぞみ-博多-特急リレーつばめ-新八代-九州新幹線つばめ
	2015年10月	4時間0分	九州新幹線みずほ
	短縮	1時間23分	
岡山-熊本	2010年10月	3時間22分	山陽新幹線のぞみ-博多-特急リレーつばめ
	2015年10月	2時間24分	九州新幹線みずほ
	短縮	58分	
岡山-鹿児島中央	2010年10月	4時間27分	山陽新幹線のぞみ-博多-特急リレーつばめ-新八代-九州新幹線つばめ
	2015年10月	3時間8分	九州新幹線みずほ
	短縮	1時間19分	

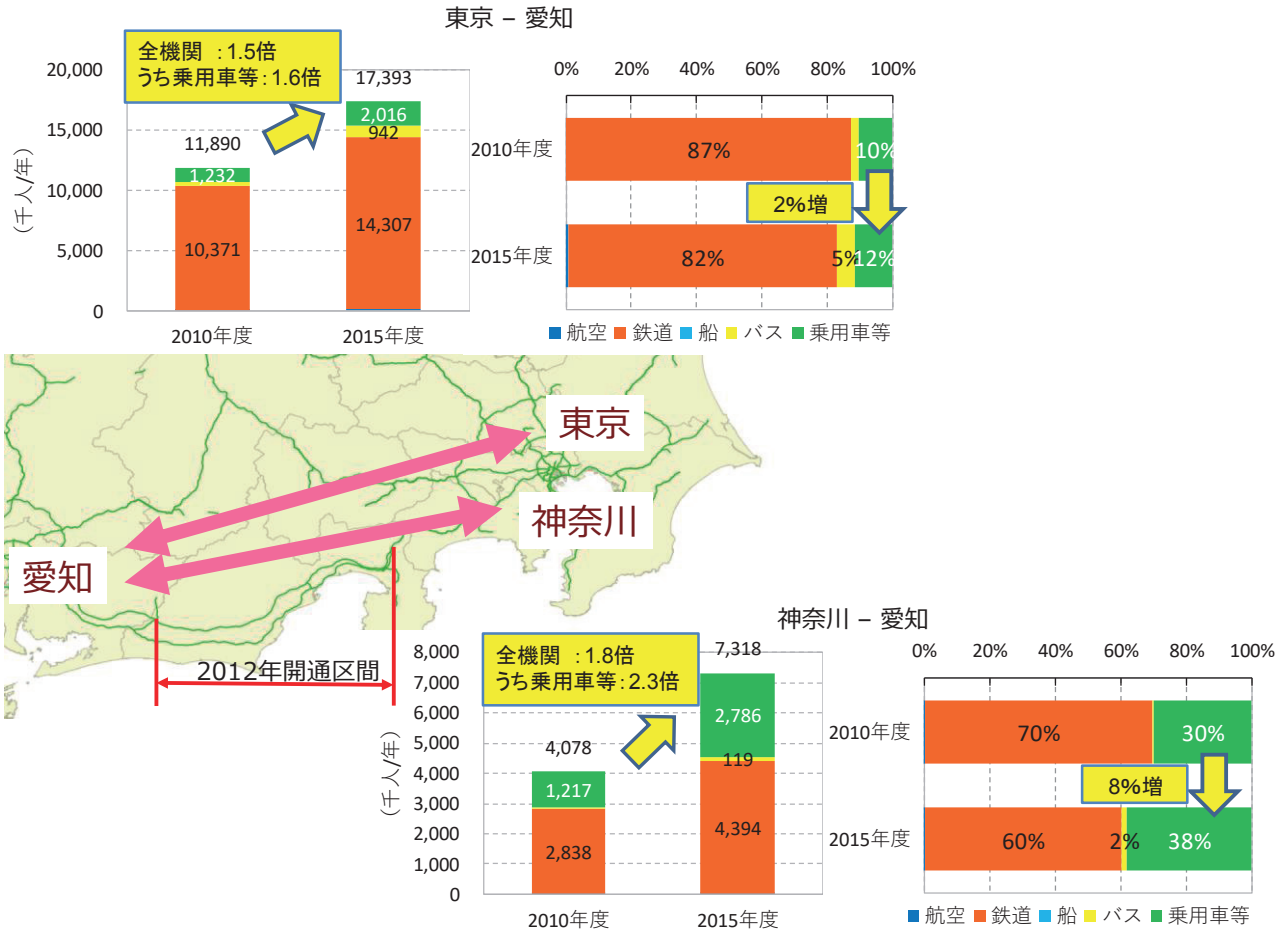
注）所要時間には乗換時間を含む

出所）2010 年 10 月 JTB 時刻表、2015 年 10 月 JTB 時刻表

4. 新東名高速道路部分開通

- 2012 年 4 月に新東名高速道路が部分開通したことにより、首都圏-中京圏の乗用車等流動量及び乗用車等の代表交通機関別分担率が増加している状況を本調査で把握できます。
- さらに、中央自動車道の利用も考えられる東京-愛知間よりも、神奈川県海老名市から静岡県を経由し愛知県豊田市へ至る新東名高速道路の利用が考えられる神奈川-愛知間の方が乗用車等流動量及び乗用車等の代表交通機関別分担率が増加していることから、県間による違いも把握することができます。

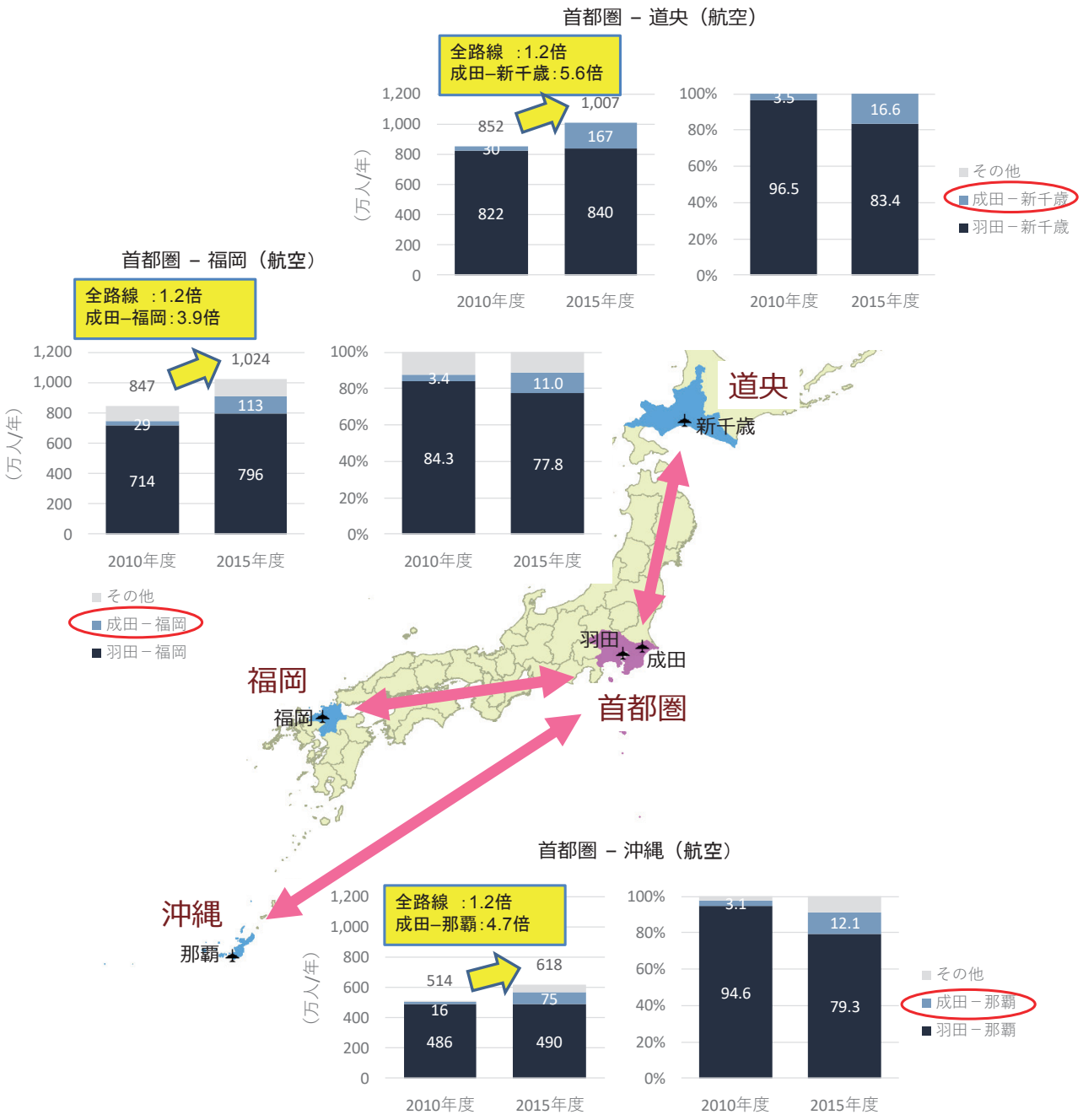
図 27　東京都・神奈川県−愛知県の代表交通機関別流動量・分担率の推移【出発地−目的地】



5. 成田空港における LCC の増加

- 2012 年から成田空港を拠点とする LCC の就航が急増しています。
- 上記を受けて、LCC の就航路線を抱える成田発着路線の流動量が増加している状況を本調査で把握できます。

図 28　首都圏−道央・福岡県・沖縄県への航空流動量の推移【出発地−目的地】

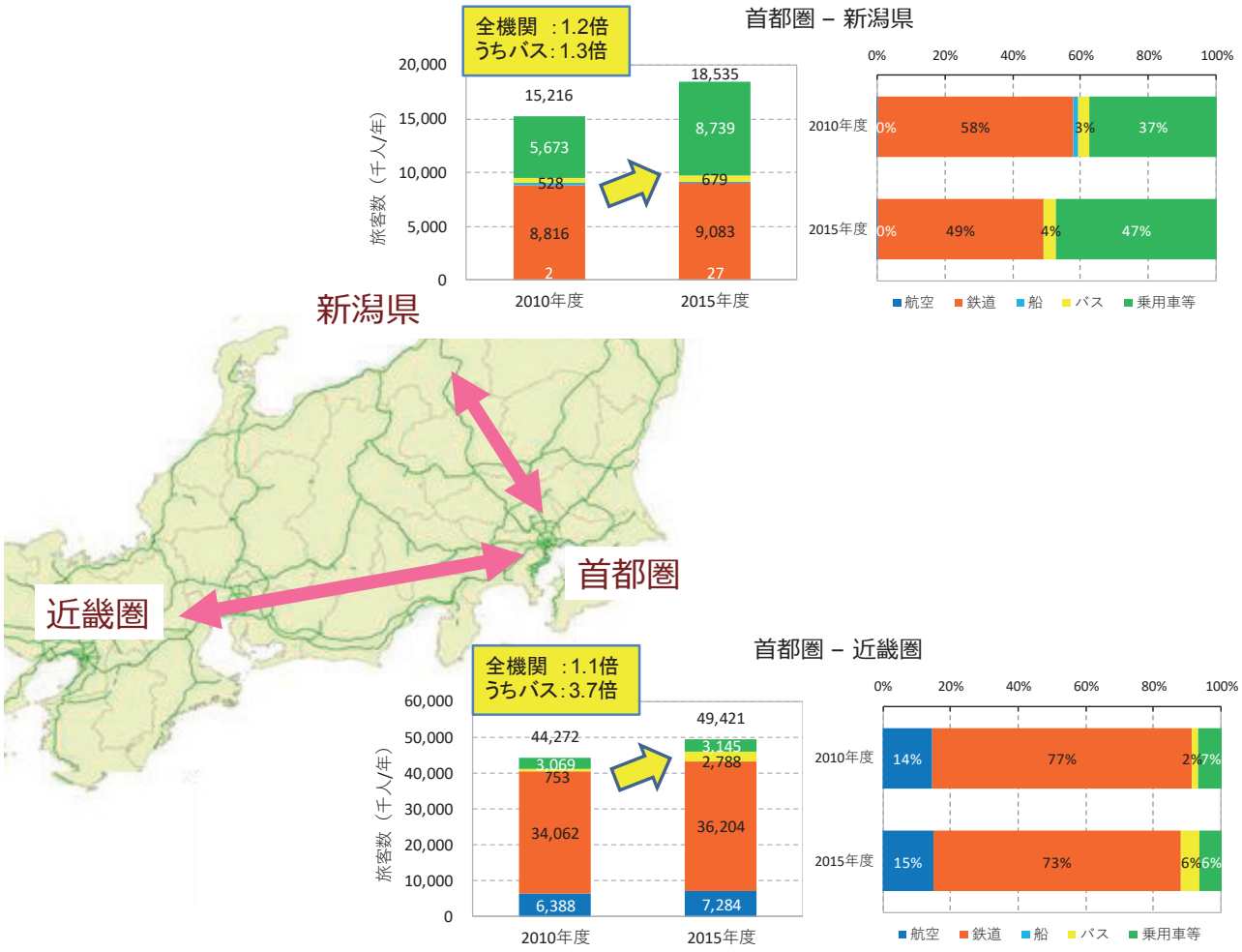


注）赤枠は LCC が就航している路線

6. 高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行

- 2013 年 3 月に高速乗合バスと高速ツアーバスが一本化され、新高速乗合バスに移行しています。
- 首都圏-近畿圏（ツアーバス 11 社参入）、首都圏-新潟（ツアーバス 5 社参入）、近畿圏-福岡（ツアーバス 3 社参入）等で流動量が増加しており、これまで全国幹線旅客純流動調査の対象外であった高速ツアーバス利用者の流動が、新高速乗合バス利用者の流動として本調査で把握できるようになったことがわかります。

図 29　首都圏−新潟県・近畿圏の代表交通機関別流動量・分担率の推移【出発地−目的地】



VII. データの利用方法

1. 提供データの一覧・入手方法

全国幹線旅客純流動調査では、①都道府県間流動表、②207 生活圏間流動表、③OD 別信頼性、④データベース、⑤トリップデータからなる全国幹線旅客純流動データと、関連データとして⑥OD 別交通サービス水準を提供しています。

● 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。

● 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。

● ＯＤ別信頼性

ＯＤ別信頼性とは、信頼水準を 95%とした時の利用交通機関別ＯＤ別流動量の相対誤差のことです。ここで示す相対誤差とは、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、「流動量の大きさ×相対誤差」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。

● データベース

第 5 回調査までは、複数の OD 表を公表していましたが、独自に集計が可能な形でのデータの提供を考え、データベースを作成いたしました。データベースでは、出発地-目的地・交通機関別・目的別の流動が集計できるようにしました。従来、公表されていた流動表を集計できる形となっています。

● トリップデータ

上記で紹介した流動表を作成する前のデータです。交通機関の利用経路や乗り継ぎ状況、旅客の年齢・性別、居住地、旅行日程などの情報を含んだデータです。

● 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。第 4 回調査、第 5 回調査では全国幹線旅客純流動調査の結果の一部として公表していましたが、手法を再検討し、別途 FF-Data（訪日外国人流動データ）として、2014 年から毎年公表しています。

● ＯＤ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」（2015 年 3 月時点）をもとに作成しています。

●提供データー覧

データの種類			
① 都道府県間流動表			
	出発地から目的地		
		平日1日	□ 代表交通機関別流動表
		休日1日	□ 代表交通機関別流動表
		年間	□ 代表交通機関別流動表
	居住地から旅行先		
		平日1日	□ 代表交通機関別流動表
		休日1日	□ 代表交通機関別流動表
		年間	□ 代表交通機関別流動表
② 207 生活圏間流動表			
	出発地から目的地		
		平日1日	□ 代表交通機関別流動表
		休日1日	□ 代表交通機関別流動表
		年間	□ 代表交通機関別流動表
	居住地から旅行先		
		平日1日	□ 代表交通機関別流動表
		休日1日	□ 代表交通機関別流動表
		年間	□ 代表交通機関別流動表
③ OD別信頼性			
		平日1日	□ 都道府県間ＯＤ別信頼性
			□ 207 生活圏間ＯＤ別信頼性
		休日1日	□ 都道府県間ＯＤ別信頼性
			□ 207 生活圏間ＯＤ別信頼性
		年間	□ 都道府県間ＯＤ別信頼性
			□ 207 生活圏間ＯＤ別信頼性
④ OD別交通サービス水準（第 4 回以降、一部第 5 回より）			
		所要時間	□ 代表交通機関別都道府県間ＯＤ別所要時間
			□ 代表交通機関別 207 生活圏間ＯＤ別所要時間
		費用	□ 代表交通機関別都道府県間ＯＤ別費用
			□ 代表交通機関別 207 生活圏間ＯＤ別費用
		距離	□ 代表交通機関別都道府県間ＯＤ別距離
			□ 代表交通機関別 207 生活圏間ＯＤ別距離

その他に、OD 表よりも自由に集計が可能なデータベースを公開しています。また、旅客の年齢や性別、旅行日程なども把握できるデータ（「トリップデータ」）も提供しています。第 1 回から第 6 回までのトリップデータについては、国土交通省より DVD にて提供していますので、利用を希望される方は 39 ページのお問合せ先までご連絡下さい。

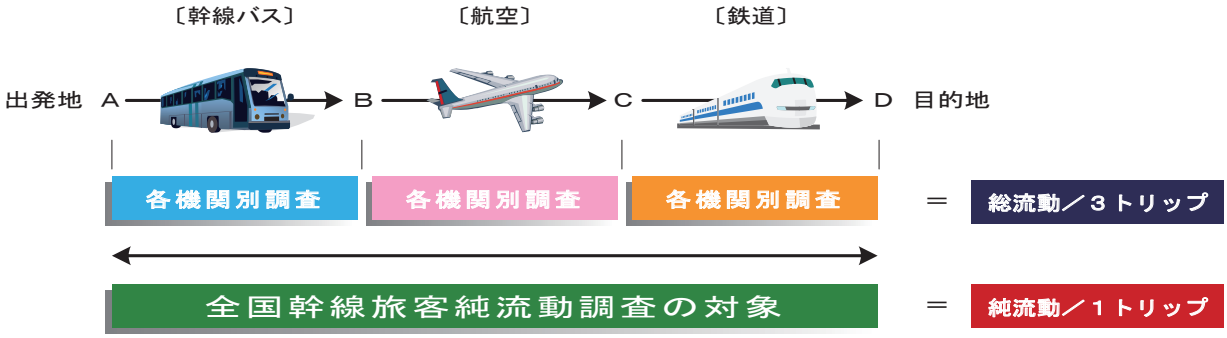
2. データの利用上の注意

● 純流動と総流動の違い

幹線旅客流動とは、交通機関の乗り継ぎ状況によらず、実際の出発地から目的地までの流動を示しています。

これに対し、下図に示すように交通機関ごとの流動を『総流動』と呼び、『総流動』では３トリップの移動が、『純流動』では１トリップとしてあらわされています。

図 30　純流動と総流動の関係



● 利用交通機関と代表交通機関

幹線旅客純流動で対象としている利用交通機関は、航空、鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等の５種類です。旅行者が実際に利用している交通機関を表しています。

上記の利用交通機関の内、２種類以上の利用交通機関があった際に、１つに代表させた利用交通機関を代表交通機関としています。代表交通機関の設定方法は、次項に示しています。

● 代表交通機関の設定方法

全国幹線旅客純流動調査では、実際の出発地から目的地までの移動を１トリップとして計上しています。そのため、複数の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。代表交通機関の設定方法は、利用した交通機関の移動距離の長短にかかわらず、以下に示す通りです。

１．純流動調査では、以下の**優先順位で代表交通機関**とする
　　①航空　②鉄道　③幹線旅客船　④幹線バス　⑤乗用車等
２．ただし、**上位の幹線交通機関の利用区間が都道府県内々**の場合は、**都道府県を超えている交通機関を代表交通機関**とする。

例えば、福岡県の博多駅から鉄道で鹿児島県の鹿児島中央駅まで移動し、その後、鹿児島空港から鹿児島県の屋久島空港まで航空で移動したケースの場合、鉄道と航空を乗り継いでいるのでどちらかを代表交通機関として設定します。この際には、優先順位では航空が上位となりますが、航空は鹿児島県内の利用となっているので、都道府県を超えている鉄道を代表交通機関として設定します。

● アクセス交通機関とイグレス交通機関

端末交通機関乗り継ぎにおいて、出発地側から幹線交通機関に乗るまでの交通機関をアクセス交通機関、幹線交通機関を降りた後に目的地までの交通機関をイグレス交通機関としています。

● 出発地／目的地

純流動では、交通機関の利用区間に係らず、実際の出発地と目的地を出発地、目的地としています。例えば、航空路線（羽田-新千歳）を利用している旅客の実際の出発地が横浜（神奈川）で、目的地が稚内（道北）の場合は、純流動では、出発地：神奈川-目的地：道北となります。

● 居住地／旅行先

居住地とは、旅客の居住している地域です。

旅行先とは、旅客が訪問した旅行先の地域です。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。

なお、乗用車等については、一部自動車のナンバープレートの都道府県情報を居住地としています。

● 目的区分

幹線旅客純流動では、仕事、観光、私用・帰省、その他の目的区分に分けられています。それぞれの目的は以下の様になっております。

仕事：業務での出張等、仕事目的での流動で、仕事の帰りも含みます

観光：観光（名所・旧跡、催し物等を見る）、保養（温泉、家族・知人との交流等）、スポーツ・体験型レジャー（遊園地・ドライブ・釣り・写真等）の目的での流動で、観光の帰りも含みます。

私用・帰省：上記の観光以外を目的とする私用・帰省による流動で、私用・帰省の帰りも含みます。

その他：上記以外の目的をその他目的としています。

なお、通勤・通学は、調査の対象外となっています。

● １日データの留意事項

１日データは、年間データと比べ各地域の調査日の時期や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。

第 1～4 回や第 6 回の実態調査は秋期 1 日（10 月中旬～11 月中旬を想定）に実施されていますが、第 5 回の公共交通機関の実態調査は、平日が 12 月上旬、休日が 11 月下旬に実施されています。

第 1～4 回や第 6 回と第 5 回の調査結果を比較すると、こうした実態調査日（季節）の影響が含まれている可能性があります。

その影響は、旅客流動量（表 6 参照）及び旅行目的で影響が大きいと考えられるため、異なる年次の調査結果を比較（時系列分析）する際の解釈には留意する必要があります。

表 5　全国幹線旅客純流動調査の基礎データである各調査の調査実施日

		第 1 回 1990 年度	第 2 回 1995 年度	第 3 回 2000 年度	第 4 回　2005 年度		第 5 回　2010 年度		第 6 回　2015 年度	
					平日	休日	平日	休日	平日	休日
航空		1989 年 11 月 15 日	1995 年 10 月 25 日	1999 年 10 月 27 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日
鉄道		1990 年 10 月 24 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日
幹線 旅客船		1990 年 10 月 25 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日
幹線 バス		1990 年 10 月 25 日	1995 年 10 月 18 日	2000 年 10 月 18 日	2005 年 10 月 12 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 12 月 1 日	2010 年 11 月 28 日	2015 年 10 月 21 日	2015 年 10 月 18 日
乗用車等	ｵｰﾅｰ	1990 年 秋期	1994 年 秋期	1999 年 秋期	2005 年 秋期(平日)	2005 年 秋期(休日)	2010 年 秋期(平日)	2010 年 秋期(休日)	2015 年 秋期(平日)	2015 年 秋期(休日)
	路側	1990 年 10 月 4 日	1994 年 11 月 1 日	1999 年 10 月 7 日	2005 年 10 月 19 日	2005 年 10 月 16 日	－	－	－	－
	高速				2005 年 10 月 19 日	2005 年 10 月 16 日	2010 年 秋期(平日)	2010 年 秋期(休日)	2015 年 秋期(平日)	2015 年 秋期(休日)

注）乗用車等の上段（オーナー）はオーナーインタビュー調査、中段は（路側）は路側調査、下段（高速）は高速 OD 調査
注）乗用車等では、調査規模及び調査の効率性を考慮し、秋期の平日と休日に実施している。
注）調査年次が異なる第 1 回の航空、第 2 回の乗用車等、第 3 回の航空及び乗用車等は時点補正を実施

表 6　第 5 回調査における季節調整前後の旅客流動量（平日 1 日・休日 1 日）

	平日 1 日			休日 1 日		
	旅客流動量（千人/日）		比	旅客流動量（千人/日）		比
	公表値(a)	季節調整(b)	(b/a)	公表値(a)	季節調整(b)	(b/a)
航空	179	225	1.256	239	239	0.999
鉄道	612	711	1.161	801	753	0.940
幹線旅客船	11	16	1.422	24	33	1.391
幹線バス	65	66	1.012	134	138	1.026
公共交通機関	868	1,018	1.173	1,199	1,163	00.970

［公 表 値］　実態調査当日 1 日（平日 12 月上旬・休日 11 月下旬）の輸送実績で母集団推計

［季節調整］　第 1～4 回と同時期にあたる 10 月特定日 1 日の輸送実績で母集団推計

● 年間データの留意事項

第 1 回（1990 年度）から第 3 回（2000 年度）の年間データは、第 4 回以降（2005 年度）以降の平日と休日のサンプルを用いて拡大を行った年間データとは手法が異なるため、時系列の分析はできなくなっています。なお、第 5 回（2010 年度）までは、平日のサンプルのみを用いた年間拡大データも公表していますので、そちらをご利用ください。

年間データは、平日と休日に実施した実態調査で得られたサンプルを元に年間の輸送実績等で拡大しています。そのため、交通量は 1 日データに比べ季節変動の影響は小さいと考えられ、時系列で分析をするのに適していると考えられます。ただし、旅行目的、年齢・性別といった情報は、秋期 1 日データを基本に作成しており、季節ごとに旅行目的等が変わることを考え、年間データの提供は行っていません。また、東日本大震災（P31 参照）などの天災やイベント等による影響にも留意する必要があります。また、第 6 回調査（2015 年度）では、前回調査より対象路線等を拡大（P31 参照）しています。このように、異なる年次の調査結果を比較（時系列分析）する際の解釈には留意する必要があります。

● 東日本大震災の影響

第 5 回では、2011 年 3 月 11 日の東日本大震災の影響により、第 1～4 回や第 6 回の純流動データと比較して、輸送量が影響を受けている可能性があります。

こうした震災の影響の度合いを概略把握するために、参考値として、震災の影響を簡易的に補正した場合の年間の旅客流動量を推計しました。

表 7　震災補正前後の旅客流動量【年間（平日・休日）】

	年間（平日・休日）		
	旅客流動量（千人/年）		比
	公表値(a)	震災調整(b)	(b/a)
航空	75,752	77,434	1.022
鉄道	262,960	269,369	1.024
幹線旅客船	5,032	5,574	1.108
幹線バス	33,191	34,120	1.028
乗用車等	1,247,034	1,256,574	1.008
全交通機関	1,623,969	1,643,071	1.012

［公 表 値］ 2010 年度（1 年間）の輸送実績で母集団推計

［震災調整］ 震災の影響を簡易的に排除するため、2010 年 3 月～2011 年 2 月（1 年間）の輸送実績で母集団推計

● 対象路線等の拡大

第 6 回調査（2015 年度）では、前回調査より対象路線等の拡大を行っています。

航空：ＬＣＣをはじめ、第 5 回調査（2010 年度）以降に新規に就航した路線も対象としました。

鉄道：第 5 回調査（2010 年度）以降に開業した鉄道（新幹線）を対象としました。また、関西空港における空港アクセス特急も対象としました。

幹線旅客船：第 5 回調査（2010 年度）で把握できなかった航路を対象に追加しました。

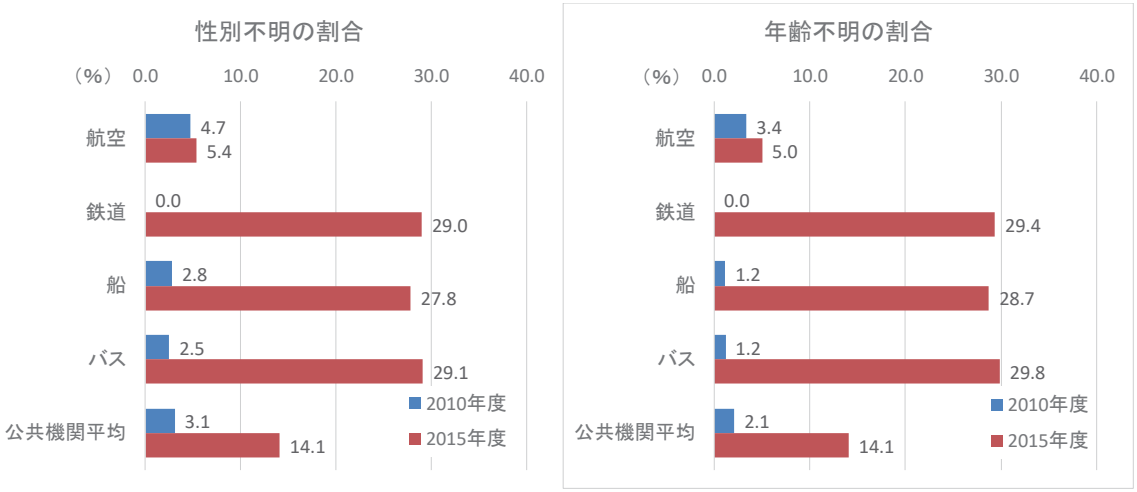
幹線バス：貸切バス事業として行われた高速ツアーバスが新高速乗合バス（路線バス）に移行したバス事業者の路線を対象としました。

● 利用者属性が不明のデータの取り扱い

全国幹線旅客純流動調査では、得られたサンプルを活用しているため、旅行目的や年齢などが未回答となっている不明データがあります。特に、第 6 回では、年齢不明のサンプルが従来よりも増加しています。不明データは、利用者全体の属性構造が把握できないため、補正等を行っておりません。不明割合は調査交通機関により異なり、鉄道、幹線旅客船、幹線バスの不明割合が比較的高くなっています。

異なる年次の調査結果をトリップデータを使って比較（時系列分析）する際には、不明データの取扱いに留意する必要があります。

図 31　調査交通機関別利用者属性不明割合

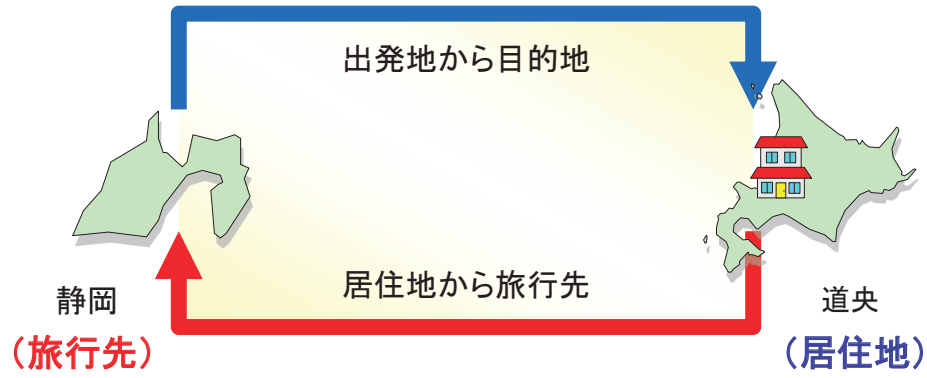


● 出発地から目的地と居住地から旅行先との違い

提供している流動表には、「出発地から目的地」と「居住地から旅行先」の 2 種類があります。「出発地から目的地」は、実際の出発地、目的地で集計しているのに対し、「居住地から旅行先」では、幹線旅客の居住地からの流動を捉えたものです。

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、周遊トリップとし、居住地→旅行先のＯＤ表には計上されません。



＜道央居住者が静岡から帰宅した場合（上図）＞
出発地・目的地ＯＤ　：　静岡（出発地）→道央（目的地）
居住地・旅行先ＯＤ　：　道央（居住地）→静岡（旅行先）
＜静岡県居住者が道央まで旅行した場合＞
出発地・目的地ＯＤ　：　静岡（出発地）→道央（目的地）
居住地・旅行先ＯＤ　：　静岡（居住地）→道央（旅行先）
＜静岡、道央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）→道央（目的地）
居住地・旅行先ＯＤ　：　対象外（周遊トリップ）

※出発地・目的地 OD の合計と居住地・旅行先 OD の合計が異なる理由
・居住地・旅行先 OD では、上記で示した周遊トリップを含まない
・出発地と目的地は取得されているが、居住地が不明のトリップは、居住地・旅行先 OD には計上されない。(乗用車等では、居住地が捕捉できていないサンプルが多数あります)

● 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 50 都道府県ゾーンと、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。都道府県ゾーンのうち、北海道は 4 つの地域に分割します。首都圏・中京圏・近畿圏の三大都市圏内の流動は、都道府県内の流動と同様であるとし、三大都市圏内の流動は対象外としています。

また、207 生活圏ゾーンにおいても都道府県内の移動は対象外となります。よって、同一県内で異なる 207 生活圏での流動は 0（ゼロ）になります。

図 32　50 都道府県ゾーン

【都道府県を基本としない都道府県ゾーン】

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

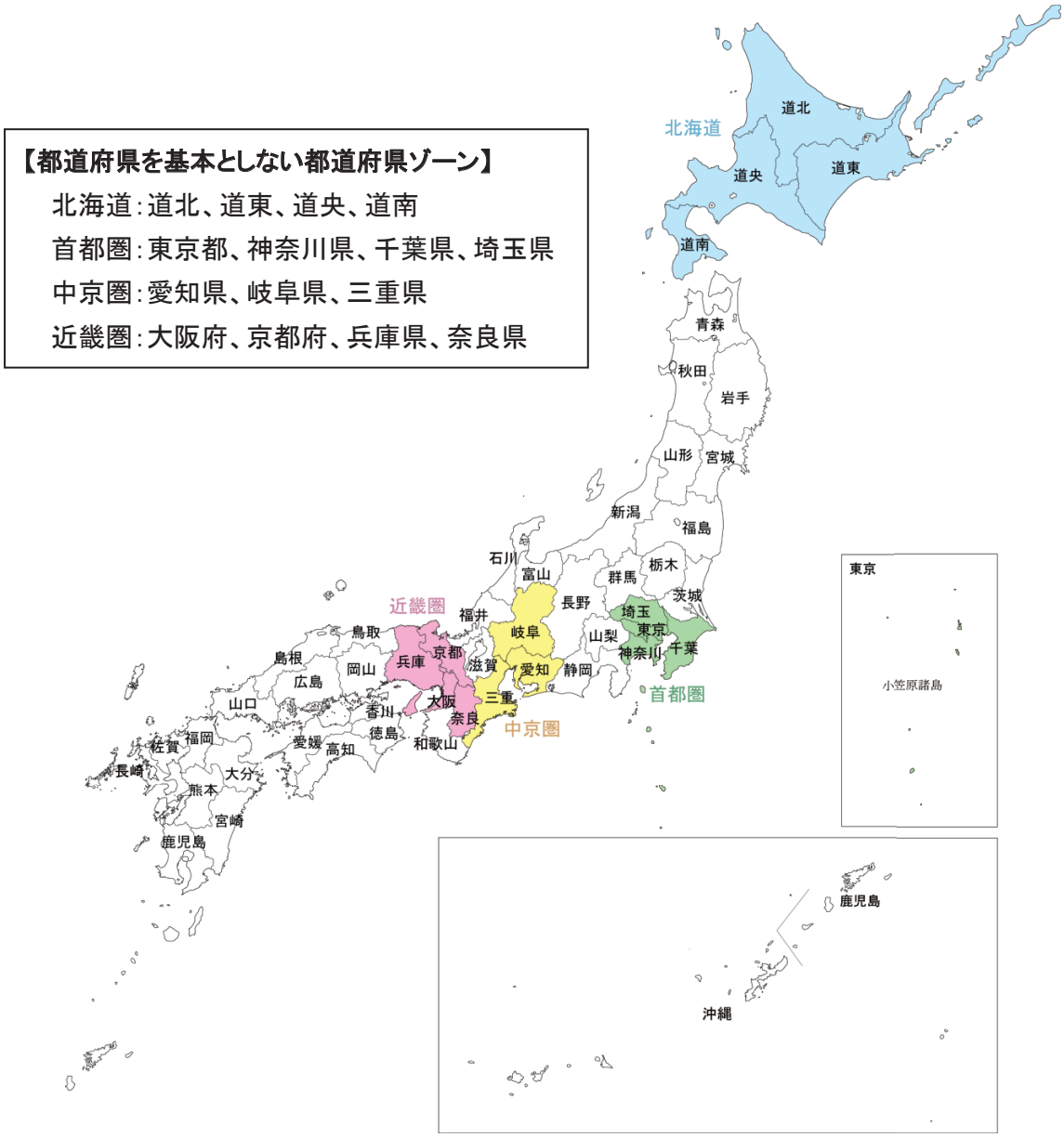
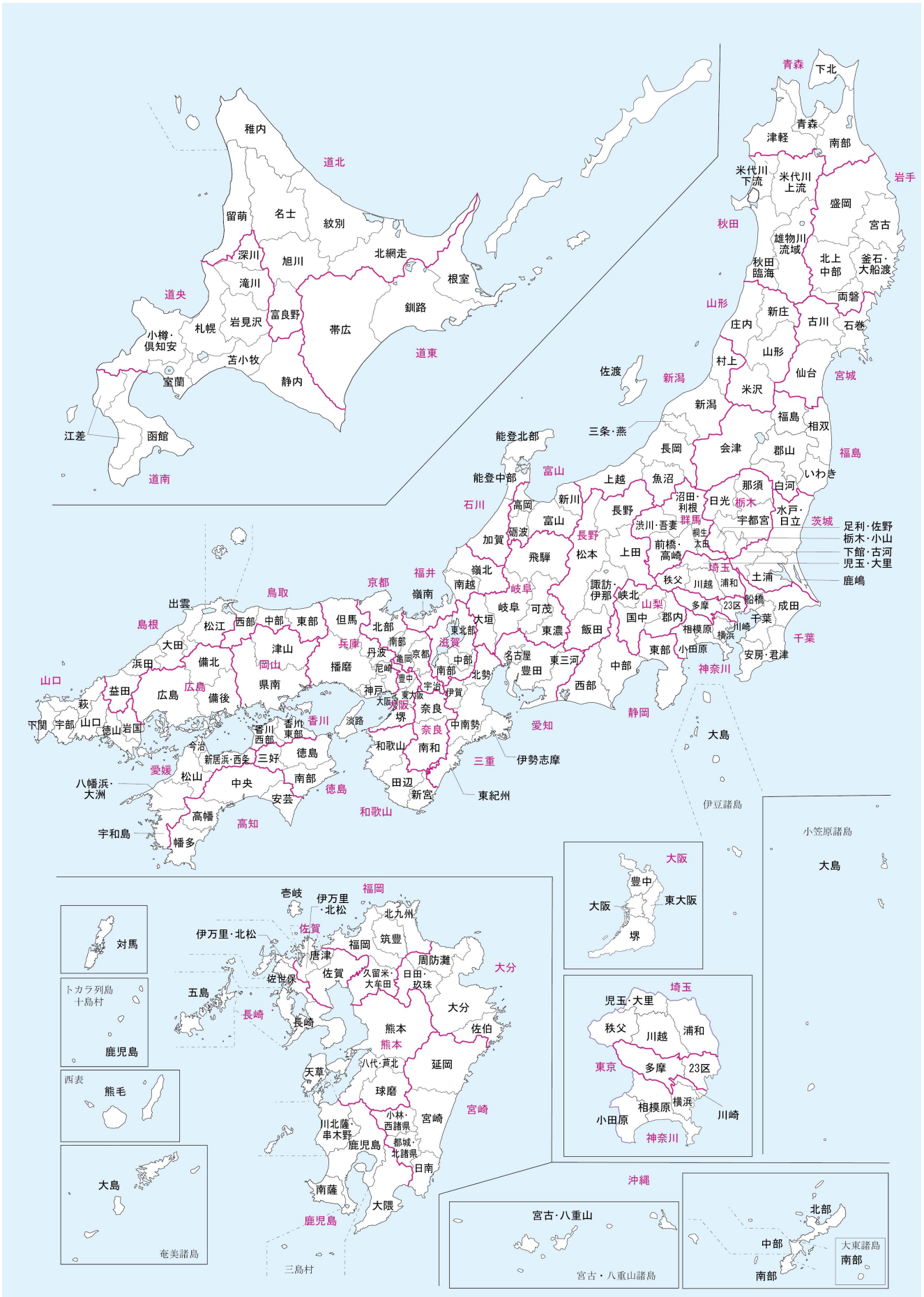


図 33　207 生活圏ゾーン



3. よくある質問

● 出発地−目的地の流動と居住地−旅行先の流動が一致しない？

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。そのため、出発地－目的地の流動よりも居住地-旅行先の流動の方が少なくなります。

● 行きと帰りはどのように集計されているの？

出発地から目的地までの流動において、行きと帰りの概念はありません。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。

一般的な行き（例：自宅から旅行先）と帰り（例：旅行先から自宅）を考える場合、出発地と居住地が一致している流動を“行き”、目的地と居住地が一致している流動を“帰り”と考えられます。

● １日データと年間データの利用方法は？

１日データは、実際に調査をした日の行動を捉えたものですが、旅行者の利用目的や個人属性の把握や平日と休日の旅行の特性の違いを分析する上では、１日データを利用することになります。一方、年間データは１日で得られたサンプルを年間の輸送実績等で母集団推計したものですので、１年間の交通量全体を捉えることとなり、他の統計との比較も可能となります。

● 年間のデータベースに旅行目的、年齢性別の情報はないの？

旅行目的、年齢性別の情報については、1 日データを基本に作成しており、季節ごとに旅行目的等が変わることを考え、年間データでの提供は行っていません。

● 207 生活圏での集計方法（圏域を跨ぐものでも同一県内はカウントしない）

全国幹線旅客純流動調査では、都道府県を跨ぐ流動を対象としているため、207 生活圏は異なるものの同じ都道府県に属している流動は対象となっておりません。

●ＯＤ別交通サービス水準はどのように作成しているの？

ＯＤ別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」（2015 年 3 月時点）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。

ＯＤ別交通サービス水準の整備に係るゾーン中心地は、都道府県間ＯＤでは、県庁等としています。207 生活圏間ＯＤでは、①都道府県間ＯＤ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。

● 類似調査との違いは？

都道府県間の流動を把握している類似調査として『旅客地域流動調査』があります。この調査は、交通機関毎に流動を捉えており、『総流動』となっています。そのため、真の出発地、目

的地の把握はできていませんが、都道府県内々の流動量は把握しています。一方、個人の利用者を捉えていないため、旅行目的や利用者の個人属性等は把握されていません。

●移動全体に占める割合

全国幹線旅客純流動調査では、幹線交通機関を利用して、都道府県間を跨ぐ場合のみが対象となっています。そのため、交通機関によって全体の交通量に占める割合が異なっており、航空では 92.7%と高くなっていますが、都市内輸送や通勤・通学利用が多い鉄道では全体の 1.2%程度となっています。

表 8　全国の交通量に占める全国幹線旅客純流動調査で把握している交通量

（単位：100 万人/年）

	航空	鉄道	旅客船	バス
(a) 全国幹線旅客純流動	89	288	6.2	45
(b) 旅客地域流動調査	96	24,114	78	4,269
全国幹線旅客純流動の割合 (a) / (b)	92.7%	1.2%	7.9%	1.1%

（　）内は、全国幹線旅客純流動調査の交通量／旅客地域流動調査の交通量

● 第 5 回（2010 年度）から第 6 回（2015 年度）で交通インフラにどんな変化があったの？

第 5 回調査以降の 2010 年度から 2015 年度の間に、以下の表に示すような空港、鉄道、高速道路が開業・開通しています。

ただし、全国幹線旅客純流動調査の調査日は 2015 年 10 月 18 日（休日）、10 月 21 日（平日）ですので、2016 年 3 月 26 日に開通した北海道新幹線は、1 日データには含まれていません。

表 9　全国の交通量に占める全国幹線旅客純流動調査で把握している交通量

2010 年 （平成 22 年）	第5回全国幹線旅客純流動調査 実態調査		
		東北新幹線 八戸−新青森間開業[12 月]	
2011 年 （平成 23 年）	東日本大震災 （3 月 11 日）		
		九州新幹線 博多−新八代開業[3 月]	北関東自動車道全線開通[3 月]
2012 年 （平成 24 年）	ピーチアビエーション新規参入[3 月] ジェットスター・ジャパン新規参入[7 月] エアアジア・ジャパン新規参入[8 月] 岩国空港供用開始[12 月]		新東名高速道路部分開通[4 月]
2013 年 （平成 25 年）	新石垣空港供用開始[3 月] バニラ・エア新規参入[12 月]		松江自動車道全線開通[3 月] 高速ツアーバスが新高速乗合バスに移行[7 月]
2014 年 （平成 26 年）			紀勢自動車道（三重区間）全線開通[3 月] 首都圏中央連絡自動車道部分開通（東名自動車道と中央自動車道が接続）[6 月] 舞鶴若狭自動車道全線開通[7 月]
2015 （平成 27 年）		北陸新幹線 長野−金沢開業[3 月]	常磐自動車道全線開通[3 月] 徳島自動車道全線開通[3 月] 東九州自動車道（大分県区間）開通[3 月] 首都圏中央連絡自動車道部分開通（常磐自動車道と東関東自動車道が接続）[6 月]
	第6回全国幹線旅客純流動調査 実態調査		
			首都圏中央連絡自動車道部分開通（東北自動車道と関越自動車道が接続）[10 月]
2016 年 （平成 28 年）		北海道新幹線 新青森−新函館北斗開業[3 月]	新東名高速道路部分開通（伊勢湾岸自動車道と接続）[2 月]

注）高速道路については全線開通や他の路線との接続時など主要な開通を整理。

4. お問合せ

調査結果の内容、利用方法に関するお問い合せ、本調査に関するご意見については、下記お問合せ先までご連絡ください。

お問合せ先
国土交通省 総合政策局 総務課 全国幹線旅客純流動調査窓口
TEL：03-5253-8795　　E-mail：hqt-soukou01@mlit.go.jp

調査結果は、国土交通省ホームページに掲載しています。
（URL：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000016.html）

第６回全国幹線旅客純流動調査委員会

委員名簿

（敬称略）

委員長	屋井　鉄雄	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
委　員	朝倉　康夫	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
委　員	石田　東生	筑波大学 名誉教授
委　員（幹事）	岩倉　成志	芝浦工業大学 工学部 教授
委　員	太田　和博	専修大学 商学部 教授
委　員（幹事）	奥村　誠	東北大学 災害科学国際研究所 教授
委　員（幹事）	金子　雄一郎	日本大学 理工学部 教授
委　員	田村　亨	北海商科大学 商学部 教授
委　員	外井　哲志	九州大学大学院 工学研究院 准教授
委　員	中川　大	富山大学大学院 理工学研究部（工学） 教授
委　員	原田　昇	東京大学大学院 工学系研究科 教授
委　員（幹事長）	兵藤　哲朗	東京海洋大学大学院 海洋工学系 教授
委　員（幹事）	福田　大輔	東京工業大学 環境・社会理工学院 准教授
委　員	藤原　章正	広島大学大学院 国際協力研究科 教授
委　員	森川　高行	名古屋大学 未来社会創造機構 教授

関係者	国土交通省	総合政策局 情報政策本部 情報政策課
関係者	国土交通省	総合政策局 公共交通政策部 参事官（総合交通）
関係者	国土交通省	道路局 企画課 道路経済調査室
関係者	国土交通省	鉄道局 施設課
関係者	国土交通省	自動車局 旅客課
関係者	国土交通省	海事局 内航課
関係者	国土交通省	航空局 航空ネットワーク部
		空港計画課 空港施設高度利用推進室
関係者	観光庁	観光戦略課 観光統計調査室
事務局	国土交通省	総合政策局 総務課（総合交通体系）

国土交通省