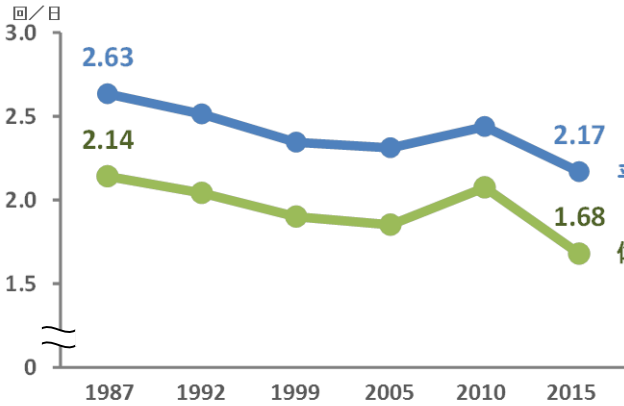


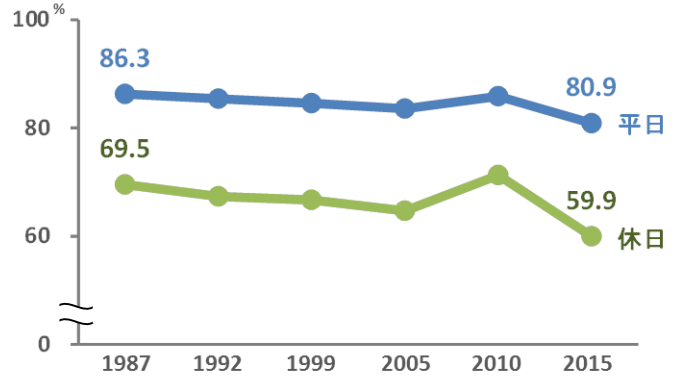
1 一日あたりの移動回数

・移動回数は年々減少し、調査開始以来最低に



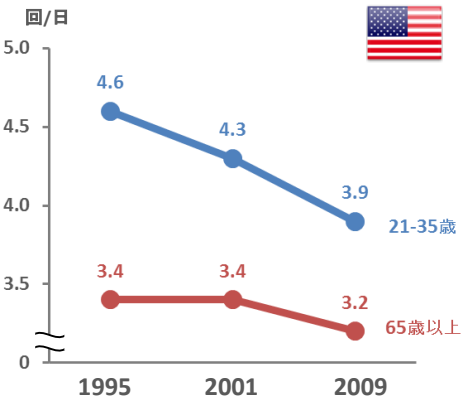
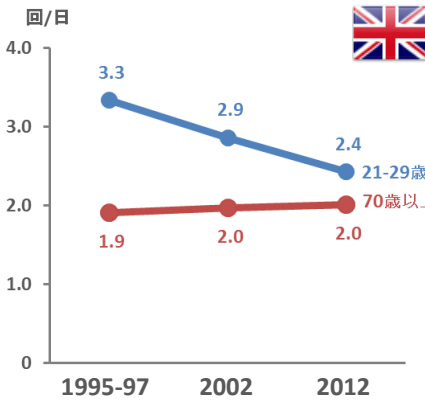
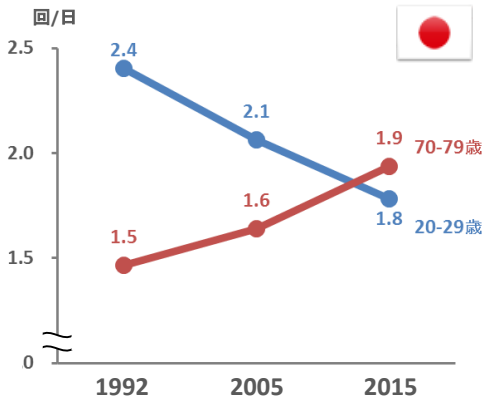
2 外出率（調査対象日に外出した人の割合）

・外出率は年々減少し、調査開始以来最低に



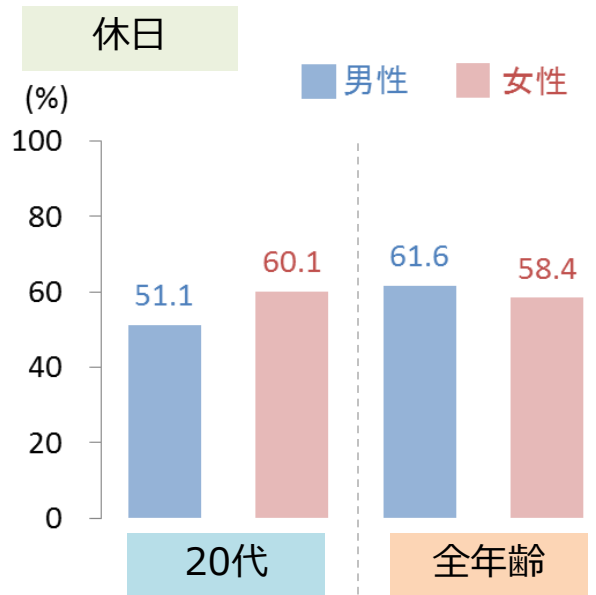
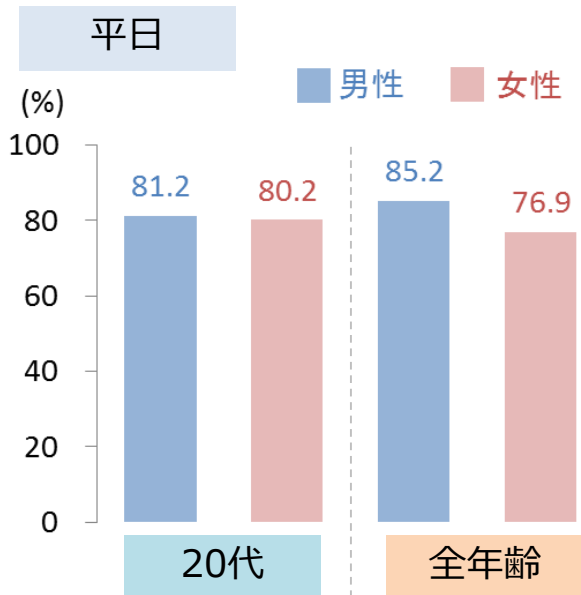
3 年齢階層別 一日あたりの移動回数

・20代若者の移動回数は年々減少し、今回の調査で70代と逆転している
 ・海外においても、若者の移動回数の減少傾向がみられる
 (移動回数の定義が各国で異なるため、各国間での数値の大小の比較はできない点に留意)



4 若者（20代）の外出率

・若者の外出率を男女別に見ると、男性は全年齢平均を下回り、女性は上回る
 ・特に、休日の男性の外出率が低くなっている



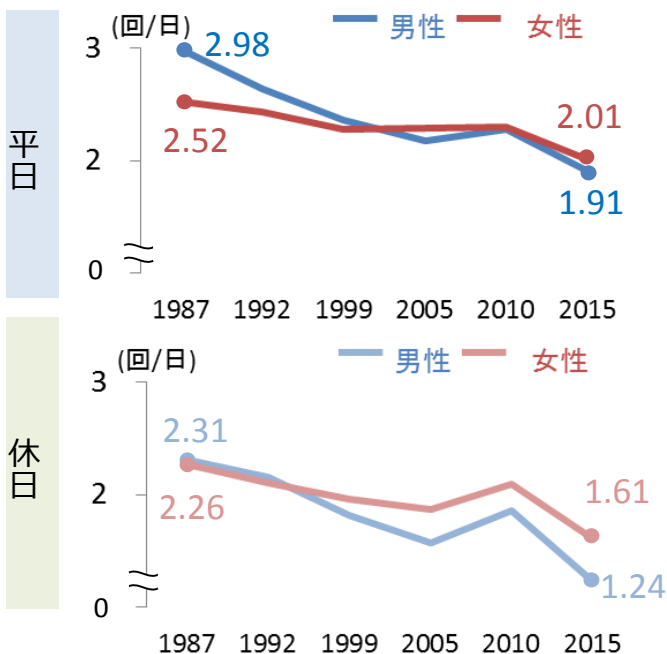
全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

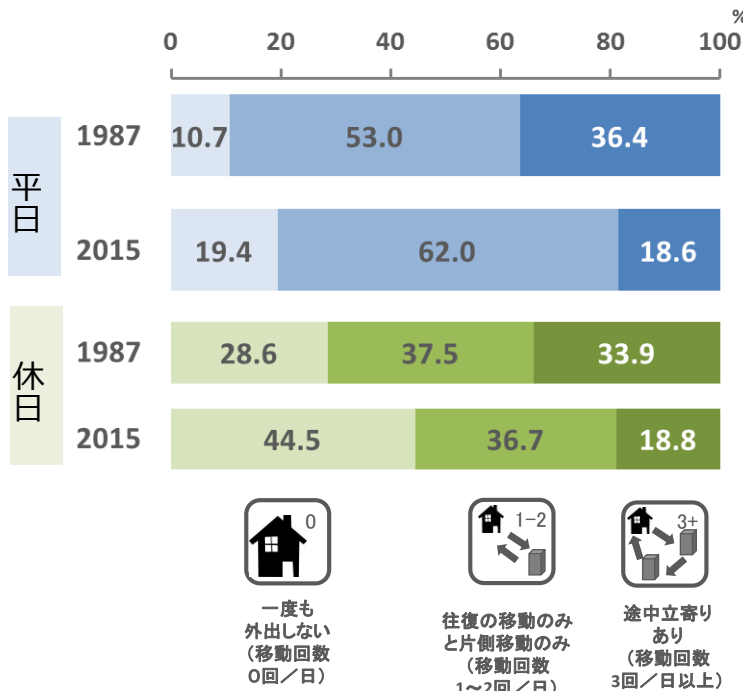
5 若者（20代）の一日あたりの移動回数の推移

- ・移動回数を経年で比較すると、特に男性の移動回数の減少傾向が大きく、30年間で47%も減少している
- ・移動回数の減少は「1度も外出しない人の増加」と「1日に3回以上移動する人の減少」によってもたらされている

1日あたり移動回数



1日あたり移動回数の構成比



一度も外出しない
(移動回数 0回/日)



往復の移動のみと片側移動のみ
(移動回数 1~2回/日)



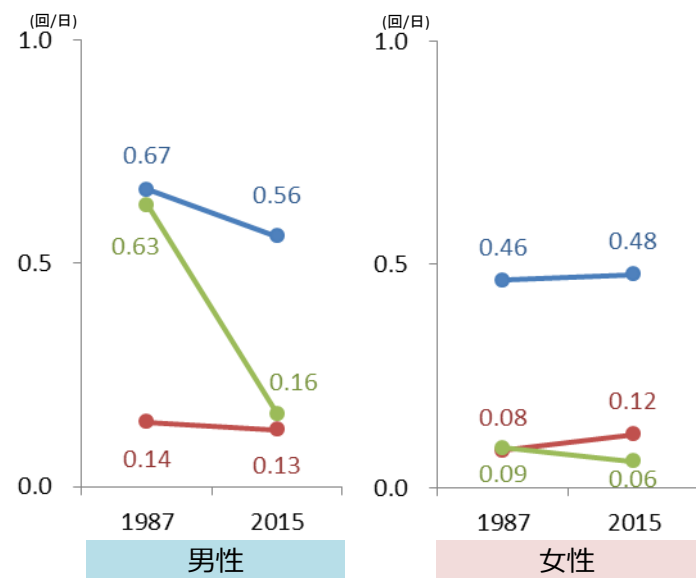
途中立寄りあり
(移動回数 3回/日以上)

6 若者（20代）の目的別移動回数の推移

- ・平日では男性の「業務目的」の移動が大幅に減っている
- ・休日は男女とも「買物以外の私用」の移動が大幅に減っている

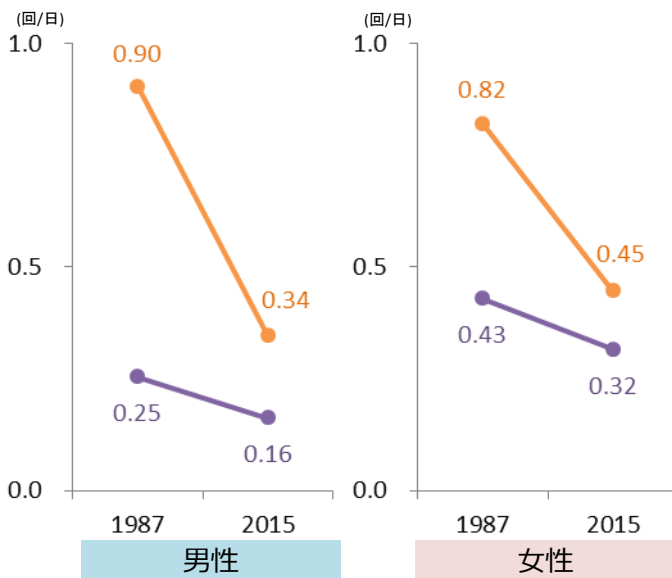
平日

● 通勤 ● 通学 ● 業務



休日

● 買物 ● 買物以外の私用



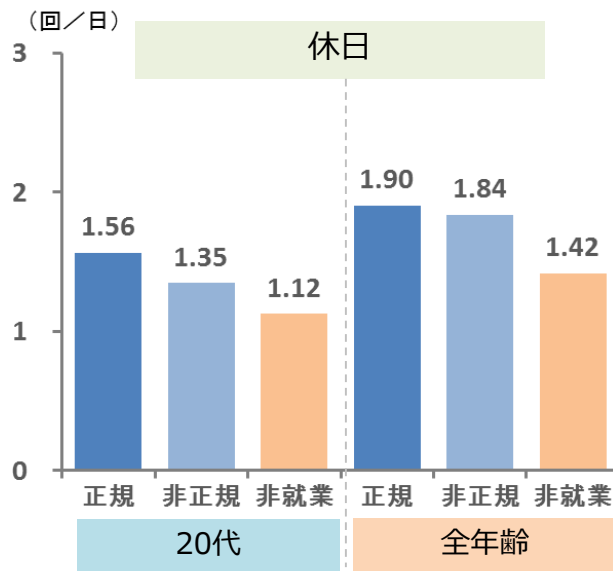
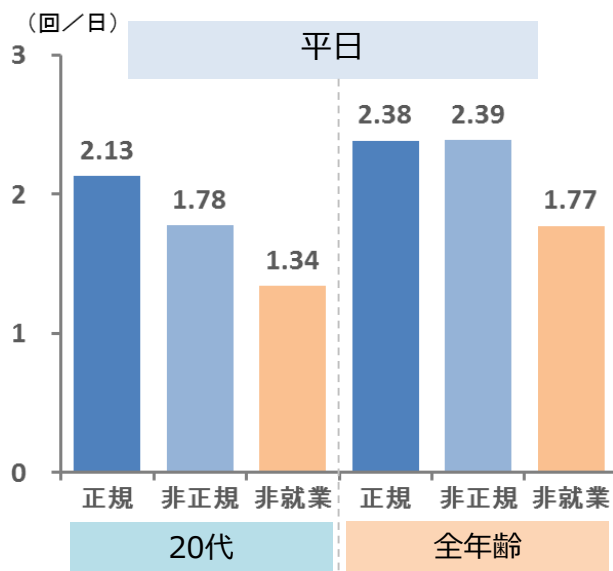
※「買物以外の私用」は、「食事等（日常生活圏内）」「観光等（日常生活圏外）」「送迎」「通院」「その他私用」が含まれる

全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

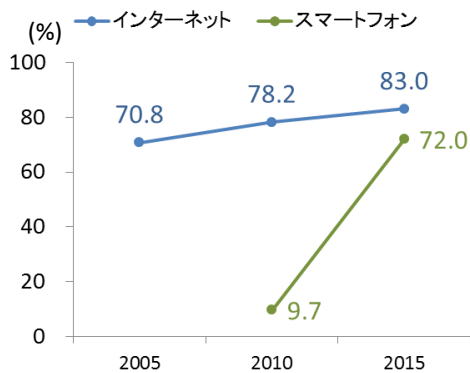
7 若者（20代）の就業形態別 1日あたり移動回数

・就業形態別に見ると、全体傾向と比較して「非正規」の移動回数が少ない結果となっている



【参考】インターネット・スマートフォンの普及・保有状況の推移

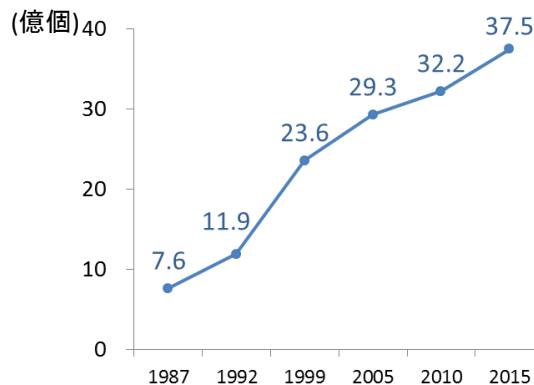
・スマートフォンの世帯保有率は近年急速に伸びている



出典：平成28年度情報通信白書（総務省）

【参考】宅配便取扱数の推移

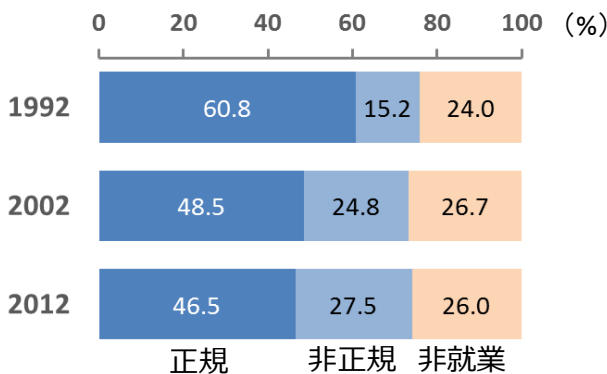
・宅配便取扱数は年々増加している



出典：平成27年度宅配便取扱の実績について（国土交通省自動車局貨物課）

【参考】20代の就業形態の推移

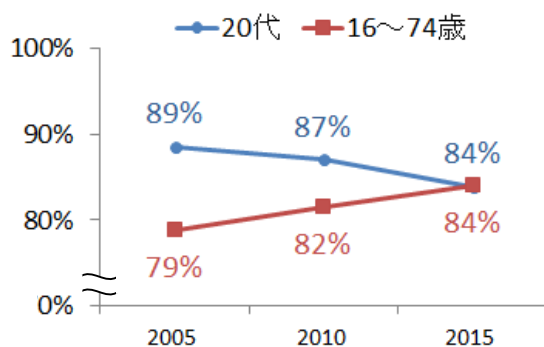
・20代の非正規就業者の割合は増加している



出典：就業構造基本調査（厚生労働省）

【参考】若者の免許保有に関する傾向

・20代の免許保有率は減少傾向にある



※免許を取得できる16歳から免許返納を伴う認知機能検査が行われる75歳までで集計

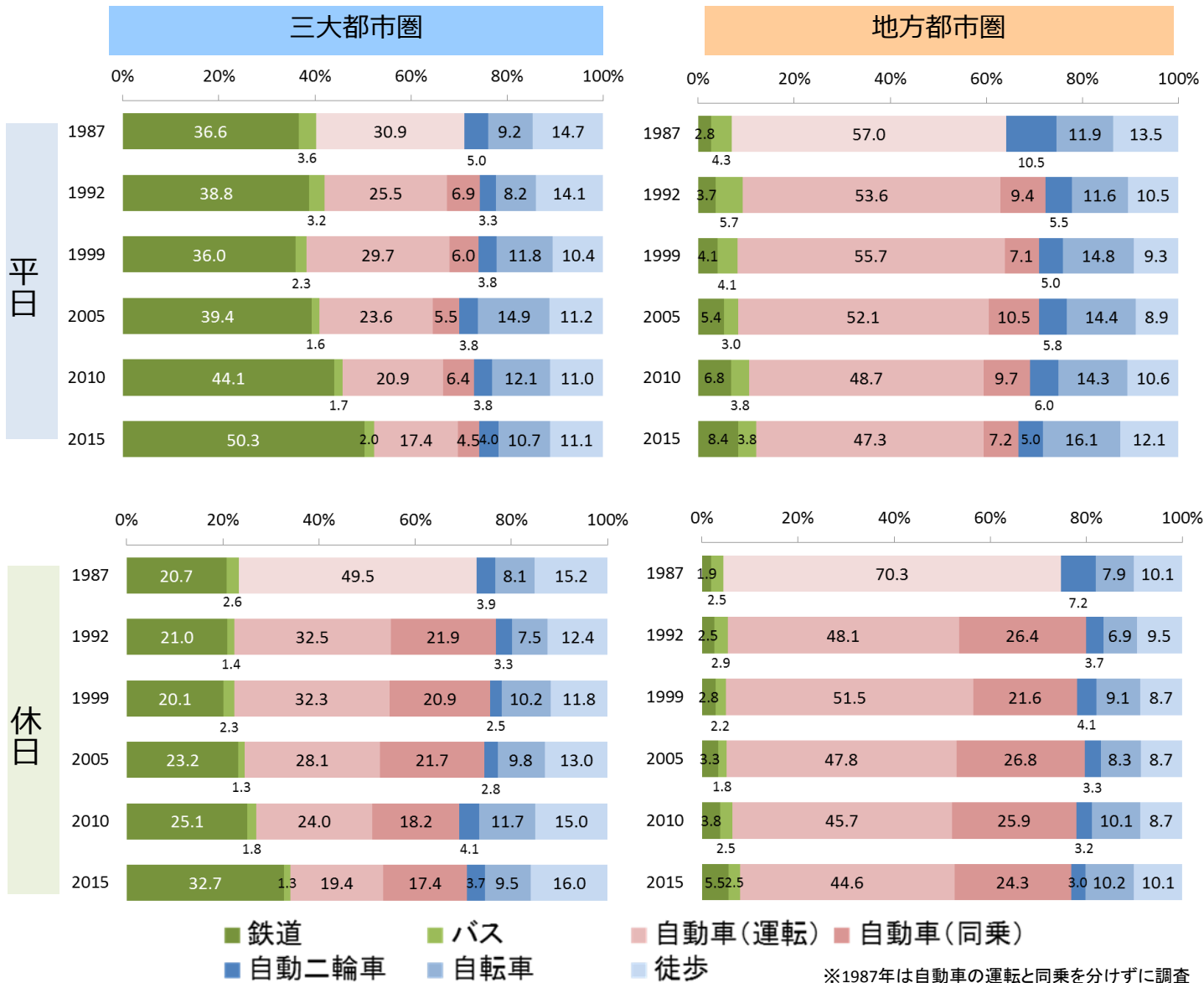
出典：運転免許統計（警察庁）

全国の都市における人の動きとその変化

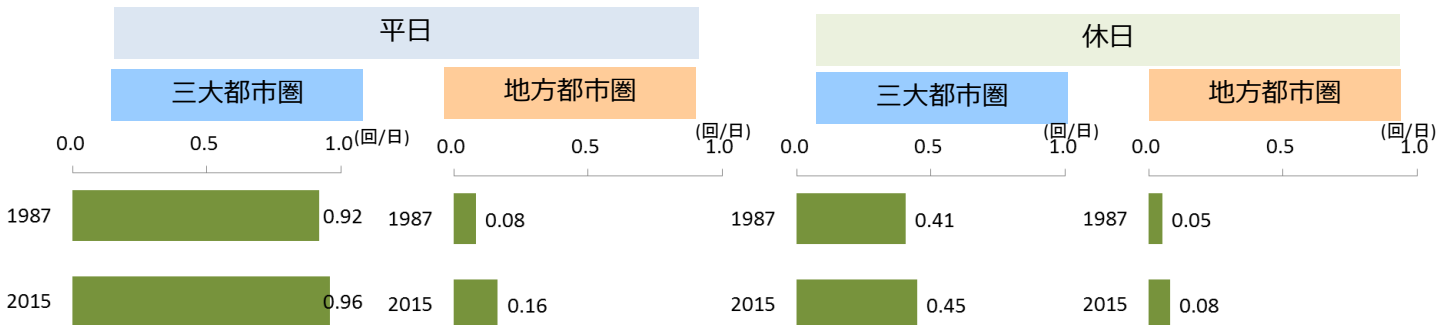
—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

8 若者（20代）の交通手段別構成比

- ・若者の交通手段別構成比を経年で見ると、三大都市圏だけでなく、地方都市圏においても自動車の利用割合は減少し、若者の車離れの傾向が現れている
- ・逆に鉄道の利用割合は増加傾向であり、一日あたりの利用回数も微増傾向がみられる



20代の鉄道の1日あたり利用回数

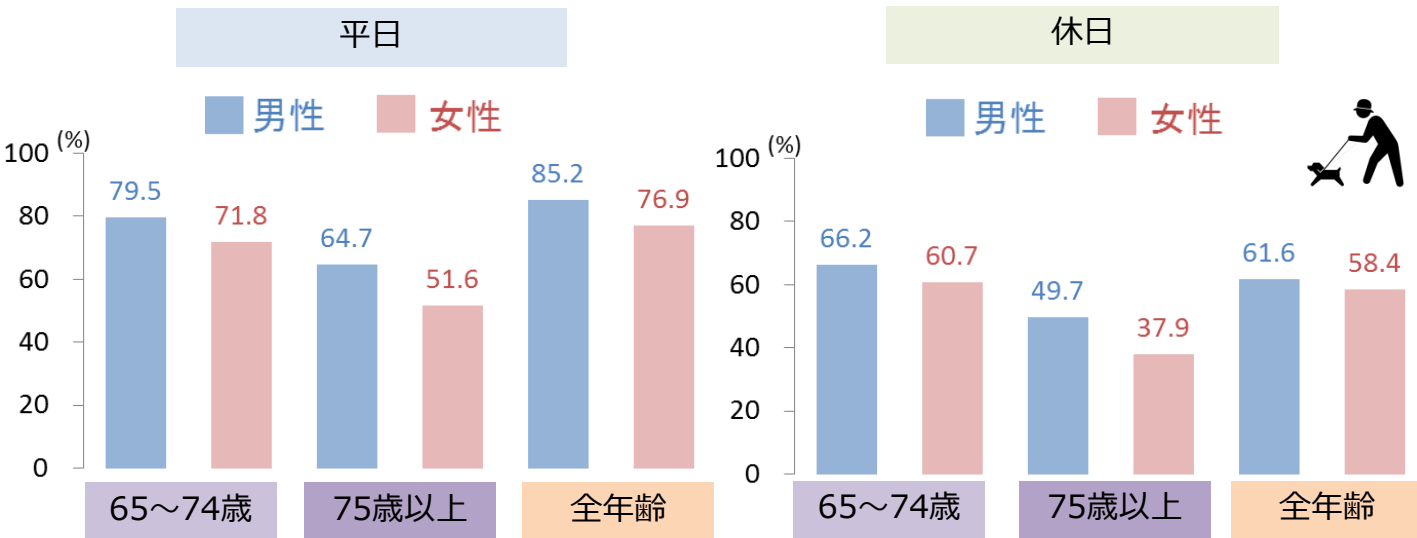


全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

9 高齢者の外出率

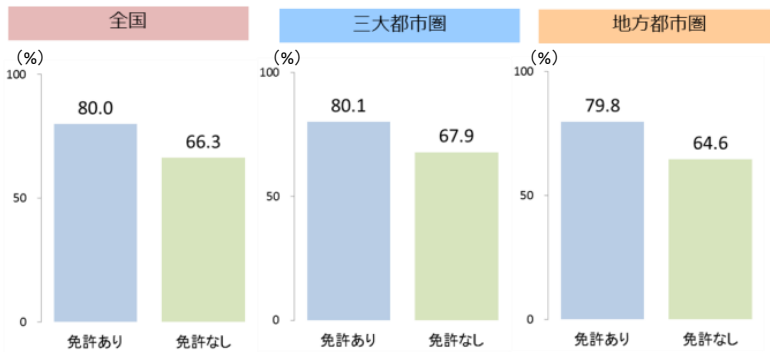
- ・前期高齢者（65～74歳）は全年齢と変わらないくらい外出している
- ・女性よりも男性の方が外出している傾向にある



10 高齢者の運転免許の保有有無別 外出率

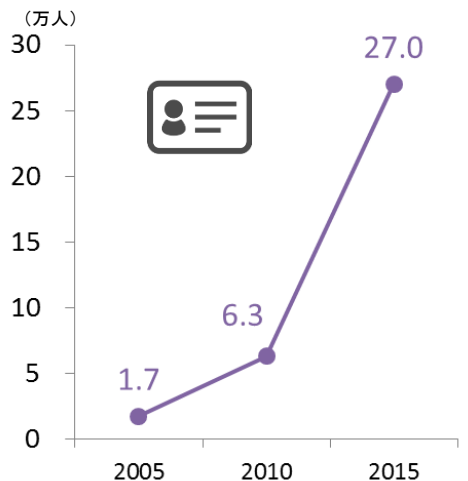
- ・運転免許の保有状況によって、外出率は大きく異なる
- ・後期高齢者で、運転免許を保有しない人の外出率は50%を切る状況である

65～74歳・前期高齢者

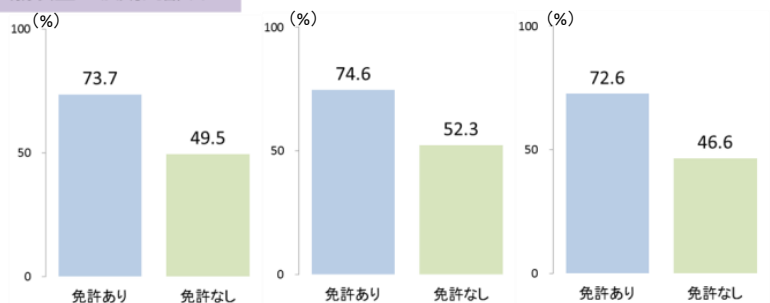


【参考】高齢者（65歳以上）の免許自主返納状況

- ・免許の自主返納者は年々増加している



75歳以上・後期高齢者



出典：運転免許統計（警察庁）

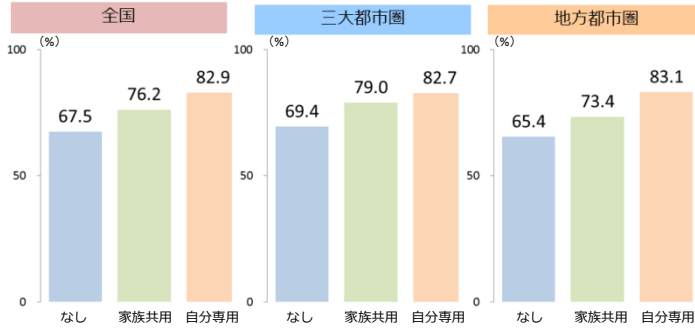
全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

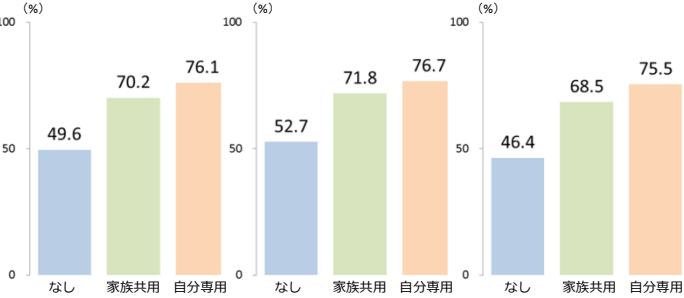
11 高齢者の自動車保有形態別 外出率

- ・自動車の保有形態によって、外出率は大きく異なる
- ・後期高齢者の車を保有しない人の外出率は50%を切る状況である

65～74歳・前期高齢者

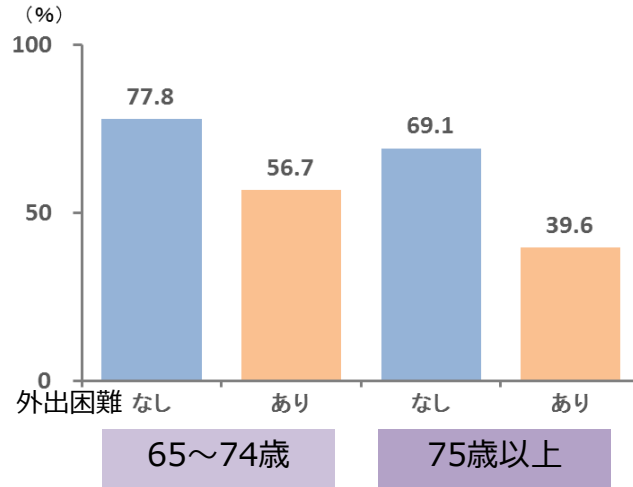


75歳以上・後期高齢者



12 高齢者の健康状態別 1日あたり外出率 (平日)

- ・高齢者の健康状態によって、外出率は大きく異なる
- ・外出困難をかかえる人の外出率は、外出困難がない人に比べ、20～30ポイント程度低い



13 後期高齢者(75歳以上)の交通手段別構成比 (平日)

- ・三大都市圏・地方都市圏とも、75歳以上の後期高齢者は徒歩や自動車(同乗)での移動に頼っている状況である

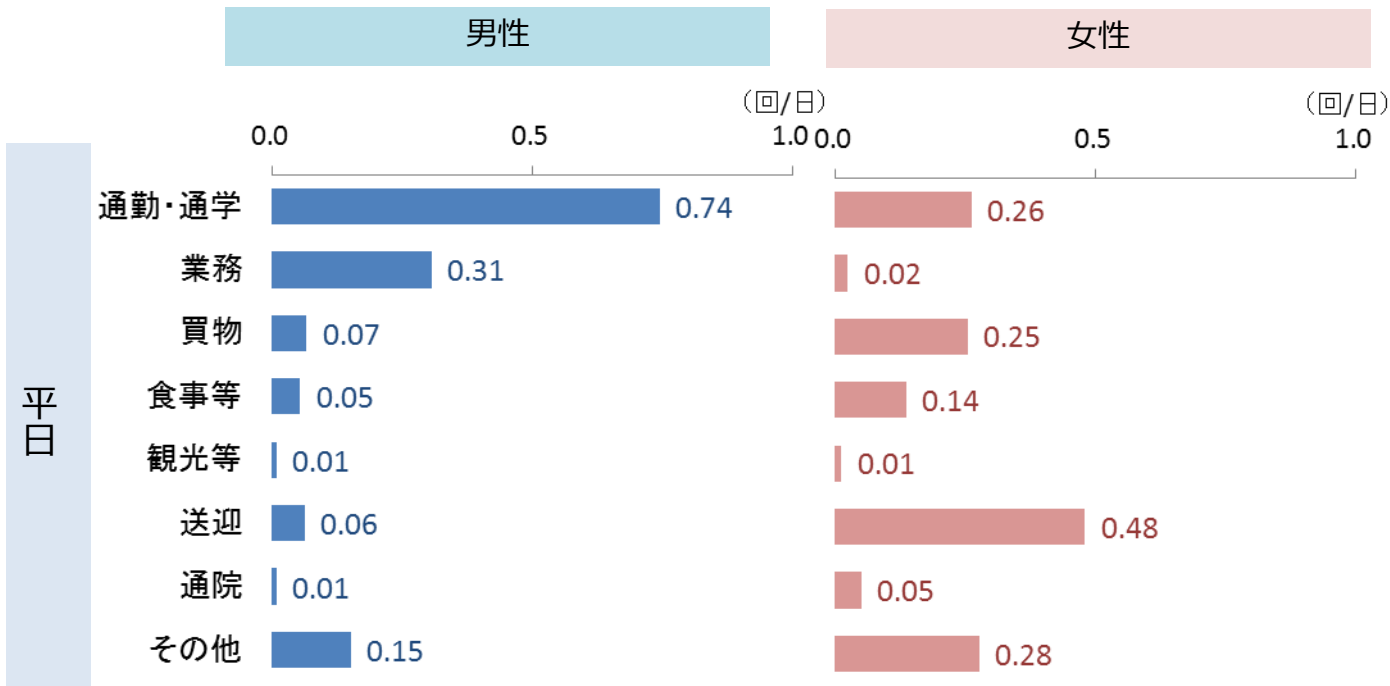


全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

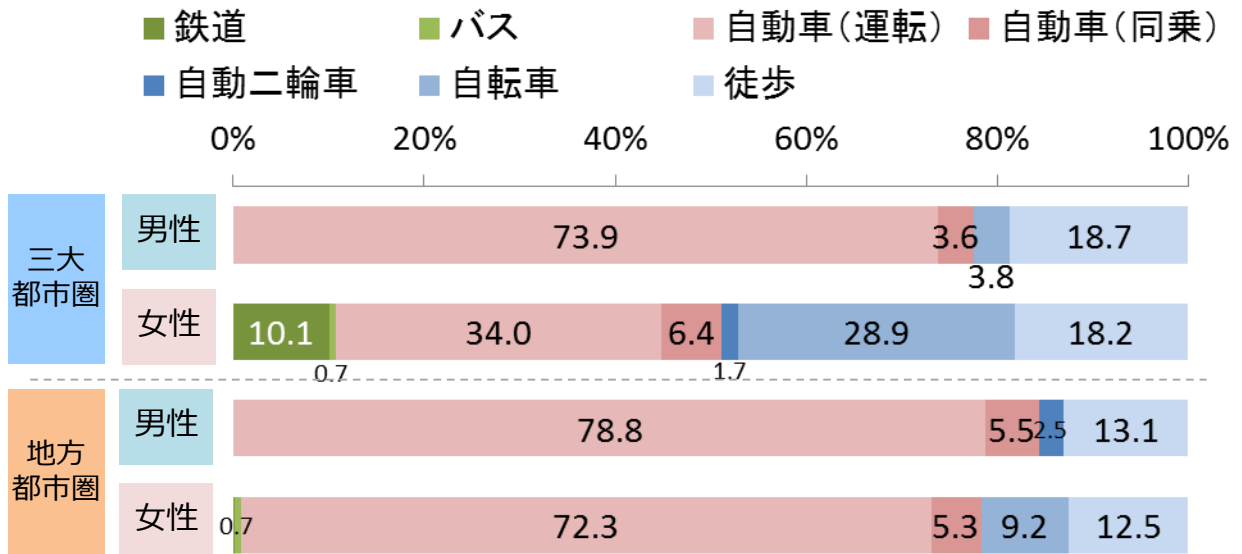
14 子どもがいる世帯の30代（30～39歳）の目的別移動回数（平日）

・子どもがいる世帯の女性は「送迎」目的の移動が多く、男性の送迎の移動回数の8倍となっている



15 30代（30～39歳）の送迎目的の交通手段別構成比（平日）

・三大都市圏の男性や地方都市圏の男女では自動車での送迎割合が大きい
 ・三大都市圏の女性の送迎では、自転車が多く使われている



別紙「全国の都市における人の動きとその変化」の解説

(1) 都市における人の動きの全体傾向

○図 1 は一日の移動回数を示している。平日で 2.17 回、休日で 1.68 回と過去最低の値を記録。

○図 2 は外出率を示している。平日で 80.9%、休日で 59.9%と過去最低の値を記録。

○図 3 は年齢階層別の一泊あたりの移動回数を諸外国と比較したものを示している。日本では 20 代の移動回数が 70 代を下回る結果に。諸外国においても若者の移動回数は減少傾向。

注) 移動回数の定義が各国で異なるため、各国間での数値の大小の比較はできない点に留意

(日：全国都市交通特性調査 英：National Travel Survey、米：National Household Travel Survey)

(2) 若者 (20-29 歳) の傾向

○図 4 は若者 (20~29 歳) の外出率を全年齢と比較している。

男性の若者は、平休日ともに全年齢と比較して外出率が低く、特に休日は 51.1%と、全年齢と比較して 10 ポイントも低くなっている。一方で女性の若者は、平休日ともに全年齢と比較して外出率が高くなっている。

○図 5 は若者の一日あたりの移動回数とその構成比 (何回移動したか) の経年変化を示している。移動回数は、休日の 20 代男性の減少が特に大きく 1987 年に比べ、47%減少している。移動回数の構成比を見ると、「一度も外出しない人」が大きく増加し、「1 日に三回以上移動する人」の割合が大きく減少している。

○図 6 は若者がどのような目的で移動したかの経年変化を示している。平日は男性の「業務目的」の移動が大きく減少している (1987 年に比べ 74%減)。また、休日は男女ともに「買物以外の私用 (食事、観光、送迎、その他私用)」の移動が大きく減少している (1987 年に比べ男性 62%減、女性 46%減)。

これらに関連するデータとして、「インターネット・スマートフォンの普及・保有状況の推移」及び、「宅配便取扱数の推移」について参考に示す。

○図 7 は若者の就業形態 (正規/非正規/非就業) 別の移動回数を全年齢と比較している。全年齢では、正規就業者と非正規就業者の移動回数がほぼ同程度であるが、若者は正規就業者と比べ、非正規就業者の移動回数が少ない。

これに関連するデータとして、「20 代の就業形態の推移」について参考に示す。

○図 8 は三大都市圏と地方都市圏に分けて、若者の交通手段別構成比 (利用している交通機関の割合) の経年変化を示している。三大都市圏だけではなく、地方都市圏においても自動車の利用割合が減少し、鉄道の利用割合・利用回数が増加している。

これに関連するデータとして、「若者の免許保有に関する傾向」について参考に示す。

(3) 高齢者（65歳以上）の傾向

- 図 9 は前期高齢者（65～74歳）と後期高齢者（75歳以上）の外出率を全年齢と比較している。前期高齢者は、休日には全年齢よりも外出率が高くなっており、全年齢と比較しても遜色ないくらい外出している。高齢者は女性よりも男性の方が外出している傾向にある。
- 図 10、11、12 は運転免許の保有有無、自動車保有形態（保有なし、家族共用の車を保有、自分専用の車を保有）、健康状態（外出困難か否か）別の外出率を示している。運転免許の保有有無、自動車の保有形態、健康状態によって外出率は大きく異なる。特に、後期高齢者（75歳以上）になると、その差は大きくなっている。
- 図 13 は後期高齢者（75歳以上）の平日における交通手段別構成比を全年齢と比較している。三大都市圏、地方都市圏ともに、全年齢と比較して、バス、自動車（同乗）、徒歩での移動の割合が大きい状況である。

(4) 子育て世代（30-39歳）の傾向

- 図 14 は平日に子供がいる世帯の30代がどのような目的で移動したかを男女別に示したものである。女性については、送迎目的（通勤途中の送迎も含む）の移動回数が最も多く、さらに男性の送迎と比較すると男女差が大きい（約8倍）移動回数となっている。
- 図 15 は平日の30代の送迎目的に着目して、交通手段別構成比を示したものである。三大都市圏の男性や地方都市圏の男女では自動車での送迎の割合が大きい。一方で、三大都市圏の女性においては、自転車が多く利用されている。

(参考)「全国都市交通特性調査」の概要

人々がどのような目的で、どのような交通手段を利用して移動しているかなど都市における人の動きを概ね5年に1度調査しています。

- 調査実施状況：昭和62年、平成4年、平成11年、平成17年、平成22年、平成27年の計6回
- 対象都市数：全国70都市（1都市当たり500世帯回収目標）
- 調査方法：郵送配布・郵送またはWEB回収（回答回収43,700世帯）