

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～

国土交通省都市局都市計画課
都市計画調査室

目次

| | |
|-----------------------|----|
| 全国都市交通特性調査について | 3 |
| (1) 都市交通の基礎的な特性 | 7 |
| (2) 個人属性による違い | 23 |
| (3) 就業形態による違い | 31 |
| (4) 自動車保有形態・免許有無による違い | 33 |
| (5) 若者の特性の詳細 | 35 |
| (6) 高齢者の特性の詳細 | 45 |
| (7) 都市構造の分析 | 57 |

全国都市交通特性調査について

調査の目的

「全国都市交通特性調査」は、全国の都市において、人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を調査するものです。本調査は、全国の都市の交通実態を捉えるとともに、過去の調査とあわせて、交通実態の変化を把握することを目的としています。

過去、昭和62年(1987)、平成4年(1992)、平成11年(1999)、平成17年(2005)、平成22年(2010)、平成27年(2015)と6回調査を実施しており、この資料は、平成27年調査の分析を行った結果を取りまとめたものです。

調査の対象

平成27年調査の対象都市は70都市です。調査の対象者は、調査対象都市に居住する、各都市500世帯の5歳以上の人で、約47,300世帯（回収率29.2%）から回答をいただきました。

調査対象日は、平成27年の9-11月の平日・休日の各1日です。調査をこの時期にしたのは、これまでに実施している同種の調査（都市圏パーソントリップ調査）と同様、1年の中の平均的な交通特性を把握するためです。平日は火、水、木曜日のいずれか、休日は連休となっていない日曜日を対象としました。

調査の方法

住民基本台帳から抽出した世帯に対して、調査票を郵送して調査を依頼し、調査票に回答して郵送、もしくはウェブサイト上での回答をお願いしました（WEBでの回答比率：19.0%）。なお、前回調査（平成22年）は郵送による調査、平成17年以前は調査員が家庭を訪問して調査を依頼し、後日再訪問し調査票を回収する調査方法となっています。

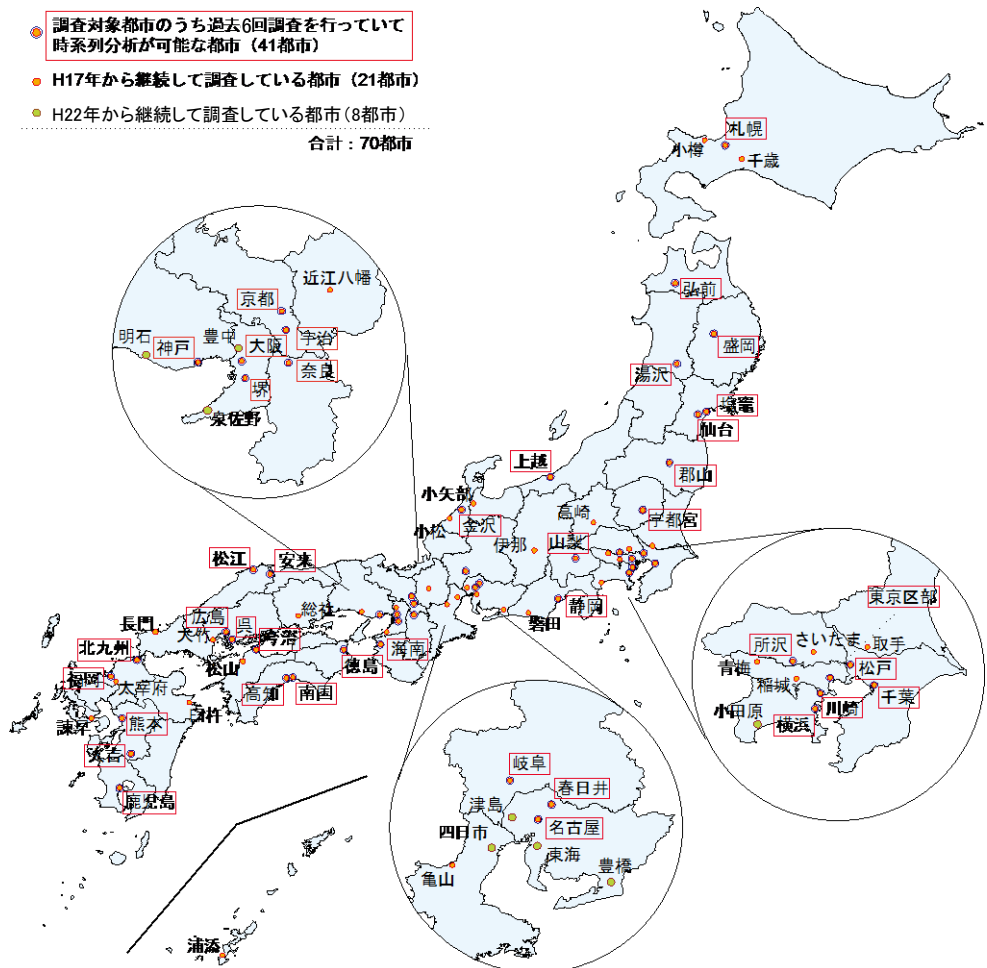
データ処理について

本調査はサンプル調査のため、性別・年代、居住地で重みを付け、加重平均しています。

対象都市

人口規模等から全国の都市を10の都市類型に分け、類型別に地域のバランス等を考慮して調査対象都市を選定しています。都市類型a~cを三大都市圏、d~jを地方都市圏として集計しています。

- 調査対象都市のうち過去6回調査を行って時系列分析が可能な都市（41都市）
 - H17年から継続して調査している都市（21都市）
 - H22年から継続して調査している都市（8都市）
- 合計：70都市



| 都市類型 | | 調査対象都市 | |
|------|-------------------------|--------|---|
| a | 三大都市圏 | 中心都市 | さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市 |
| b | | 周辺都市※1 | 取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、豊中市、奈良市 |
| c | | 周辺都市※2 | 青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市 |
| d | 地方中枢都市圏 | 中心都市 | 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市 |
| e | | 周辺都市 | 小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市 |
| f | 地方中核都市圏 (中心都市40万人以上) | 中心都市 | 宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市 |
| g | | 周辺都市 | 小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市 |
| h | 地方中核都市圏 (中心都市40万人未満) | 中心都市 | 弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市 |
| i | | 周辺都市 | 高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市 |
| j | 地方中心都市圏 その他の都市 | — | 湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市 |

注) 三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bと都市類型cに分けています。

| 三大都市圏 | 中心からの距離 | | |
|----------|---------|--------|----|
| | 東京 | 京阪神 | 中京 |
| ※1 都市類型b | 40km未満 | 30km未満 | — |
| ※2 都市類型c | 40km以上 | 30km以上 | 全域 |

本調査における「移動」の定義

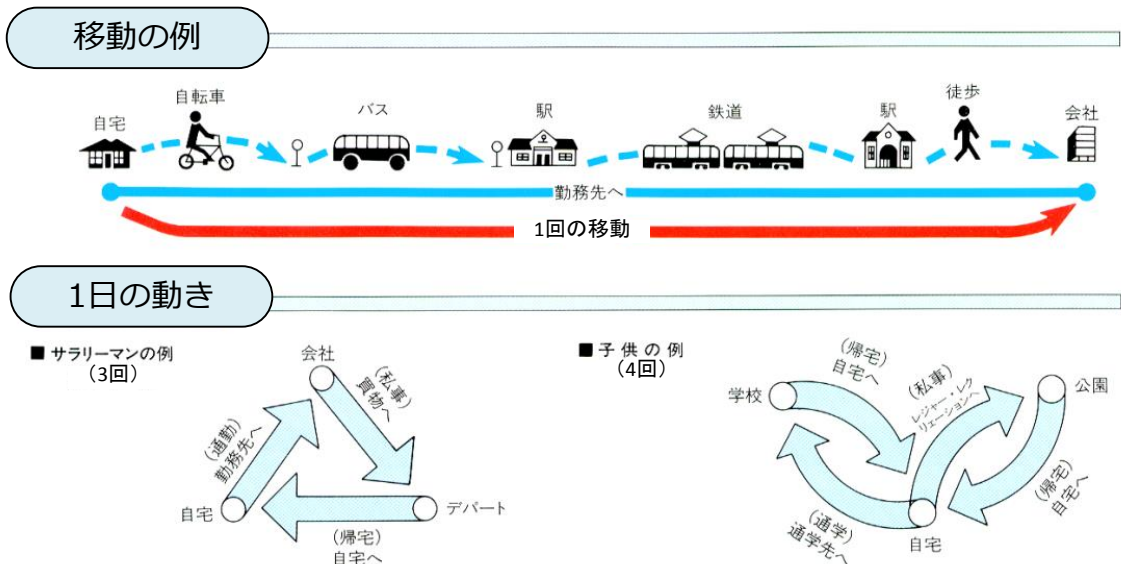
本調査では、「1日あたり移動回数」「目的別移動回数」のように、「移動」の回数を数えます。本調査では、「人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する」ことを、1回の移動として数えます※。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1回の移動と数えます。目的が変わると2番目の移動となります。

※これまでに実施している全国都市交通特性調査のとりまとめ資料や、同種の調査（パーソントリップ調査）では、移動の単位を一般的に「トリップ」と呼んでおり、上記の定義は「トリップ」と同じです。

本調査における「交通手段」の定義

1つの移動がいくつかの交通手段で成り立っているとき、この移動で用いた主な交通手段を「代表交通手段」といいます。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となっています。下図の移動の例では、鉄道が代表交通手段となります。

この冊子では、交通手段別の集計を行う場合、原則として「代表交通手段」をさします。



本調査の活用場面

本調査は、全国の都市の交通実態やその変化を把握するとともに、社会情勢の変化や地域特性に応じた都市交通計画・施策を検討するための基礎資料として用いられます。

調査項目

本調査では、1日の移動を把握するために、1日の行き先や移動手段、出発・到着時刻、移動目的等を下図のような調査票（個人票）を用いて調査しています（詳細は巻末を参照）。このほか、世帯構成等を把握するための「世帯票」等を用いています。平成27年調査では、健康状態と交通行動の関連性を把握するため、健康状態に関する設問を追加しました。

個人票（5歳以上の世帯構成員ごとに1枚配布）

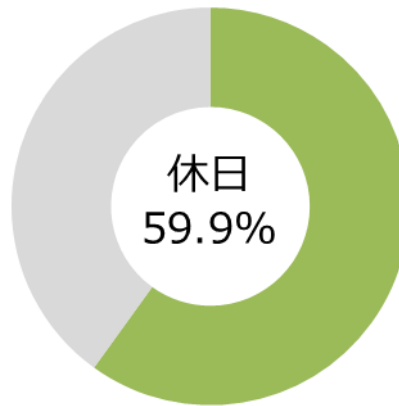
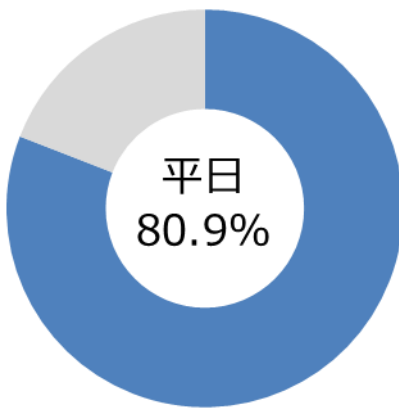
世帯票（世帯ごとに1枚配布）

(1) 都市交通の基礎的な特性

全体の傾向

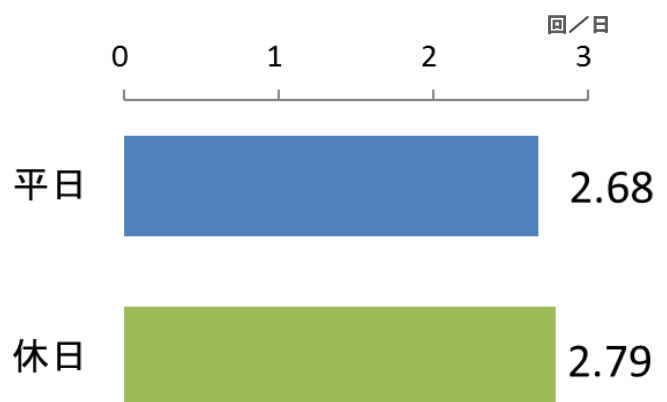
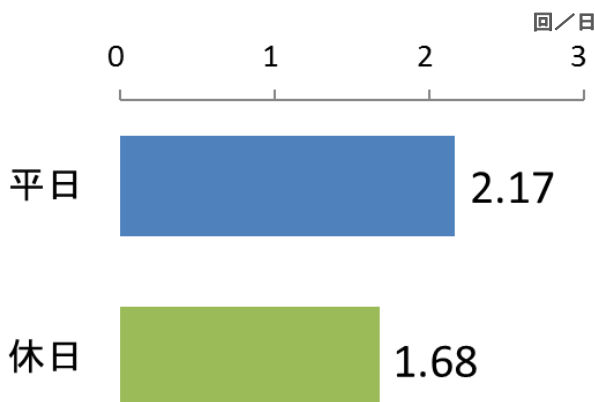
- 調査対象日に外出した人の割合を示す「外出率」は、平日80.9%、休日59.9%で、経年的に減少傾向。
- 1人が1日に移動する回数は、平日2.17回、休日1.68回で、年々減少。
- 外出した人のみを対象にすると、1人が1日に移動する回数は、平日2.68回、休日2.79回。
- 1人が1日に移動する回数が休日で大きく減少しているのは、外出率の低下が影響していることが伺える。

外出率（調査対象日に外出した人の割合）

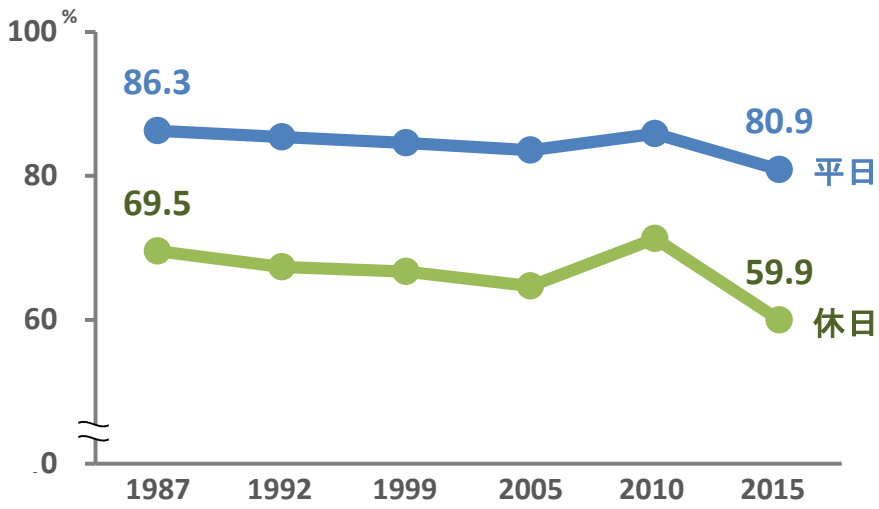


1日あたり移動回数

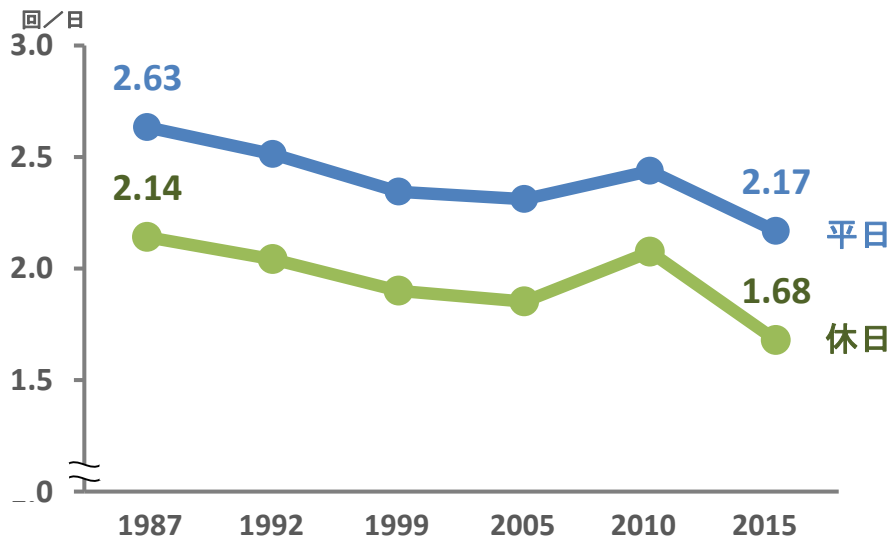
外出した人の1日あたり移動回数



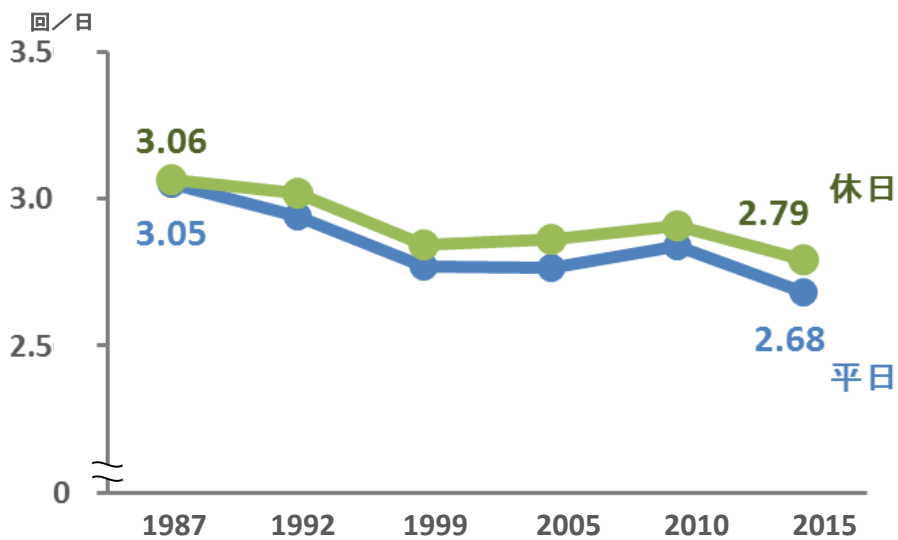
外出率の推移



1日あたり移動回数の推移



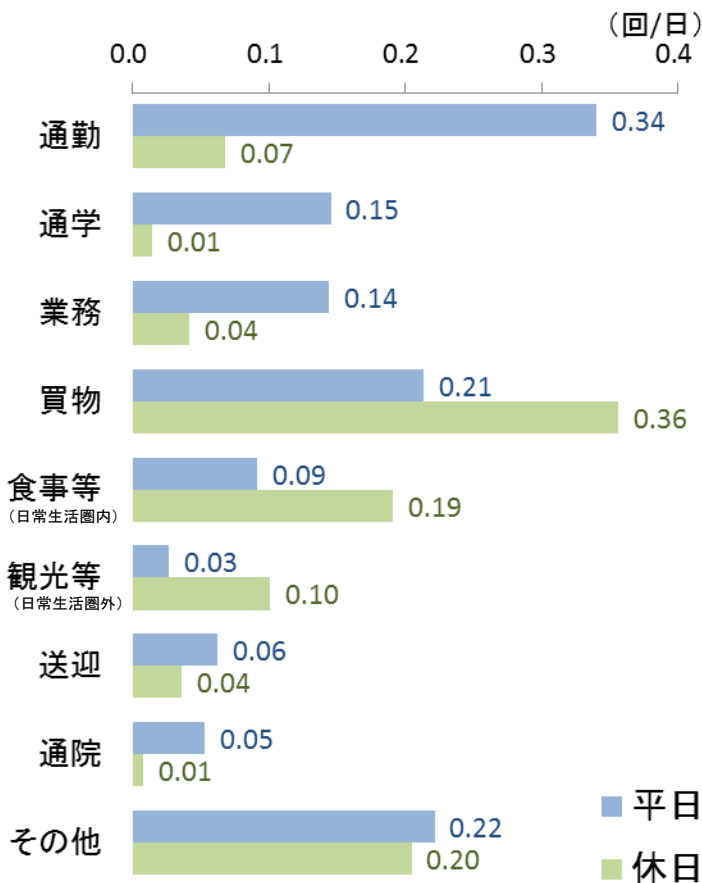
外出した人の1日あたり移動回数の推移



移動の目的

- 移動の「目的」に着目すると、帰宅目的の移動を除くと平日は「通勤」が多く、休日は「買物」が多い。
- 経年的に比較すると、平日の「業務」目的の移動が特に減少（57%減）。
- 休日は、「食事等（日常生活圏内）」や「観光等（日常生活圏外）」等、「買物以外の私用」の移動が大きく減少（32%減）。

目的別移動回数（全国）

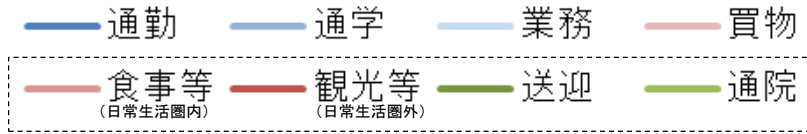


移動目的とは？

- 通勤 自宅から勤務先への出勤
- 通学 自宅から就学先への登校
- 業務 販売、配達、仕入、打合せ、会議、作業等のための移動
- 買物 生活必需品、日用品、家具、衣類等の買物のための移動
- 食事等 (日常生活圏内) レストラン等での食事、社交、娯楽等、日常生活圏内での移動
- 観光等 (日常生活圏外) ハイキング、ゴルフ、温泉、山、観光地など、日常生活圏外への移動
- 送迎 送り迎え
- 通院 診療、治療、検査、リハビリ等が目的の移動
- その他 その他の私的な目的での移動（塾、習い事、散髪等）

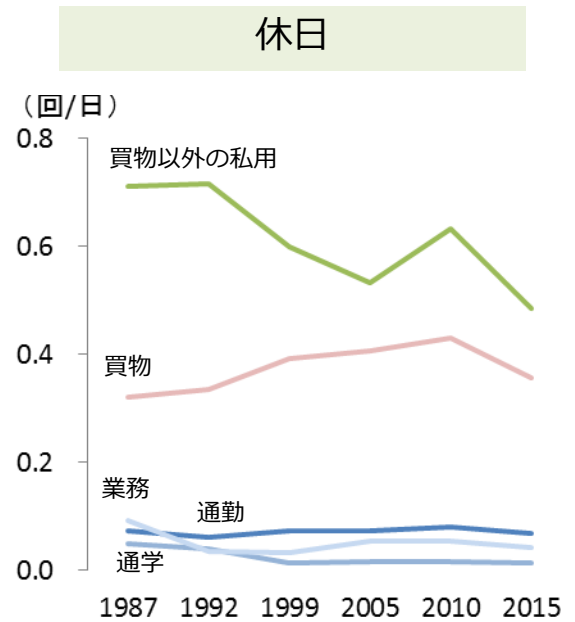
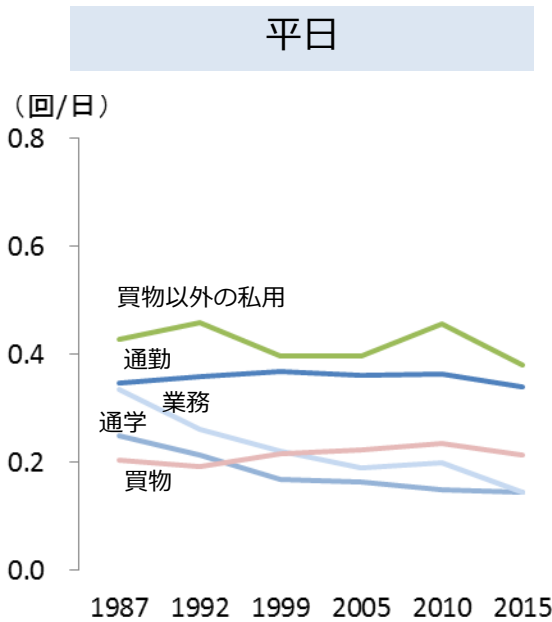
※本調査ではこの他、「帰宅」の移動も把握しています。

目的別移動回数の経年比較（全国）



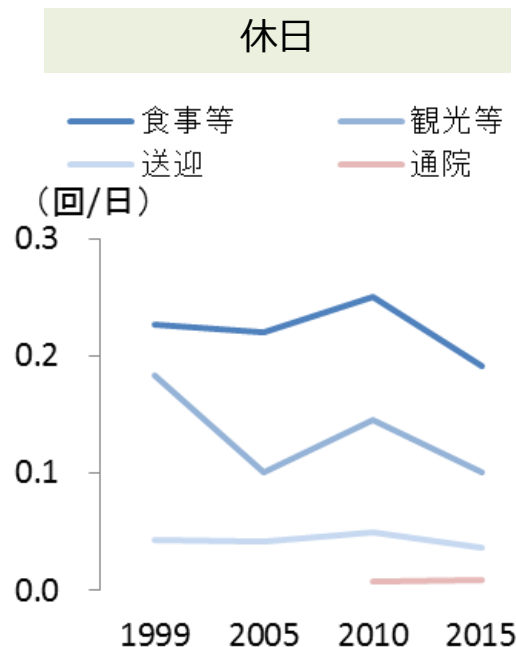
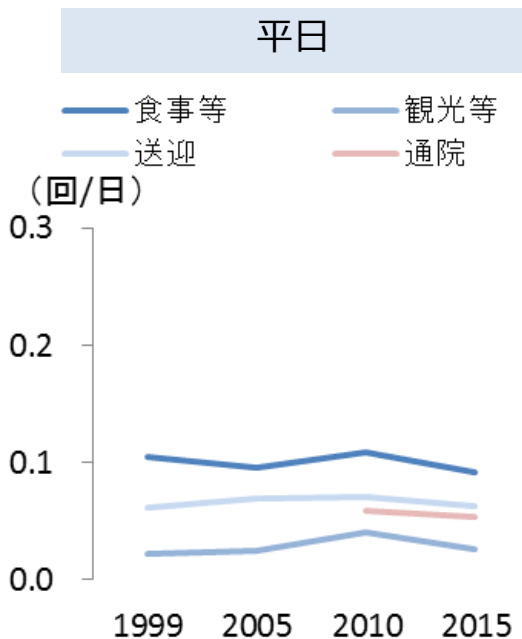
→点線で囲まれた目的を「買物以外の私用」として集計

※食事等（日常生活圏内）、観光等（日常生活圏外）、送迎は1999年より2015年調査とほぼ同一の区分で比較可能。通院は2010年調査より把握可能。



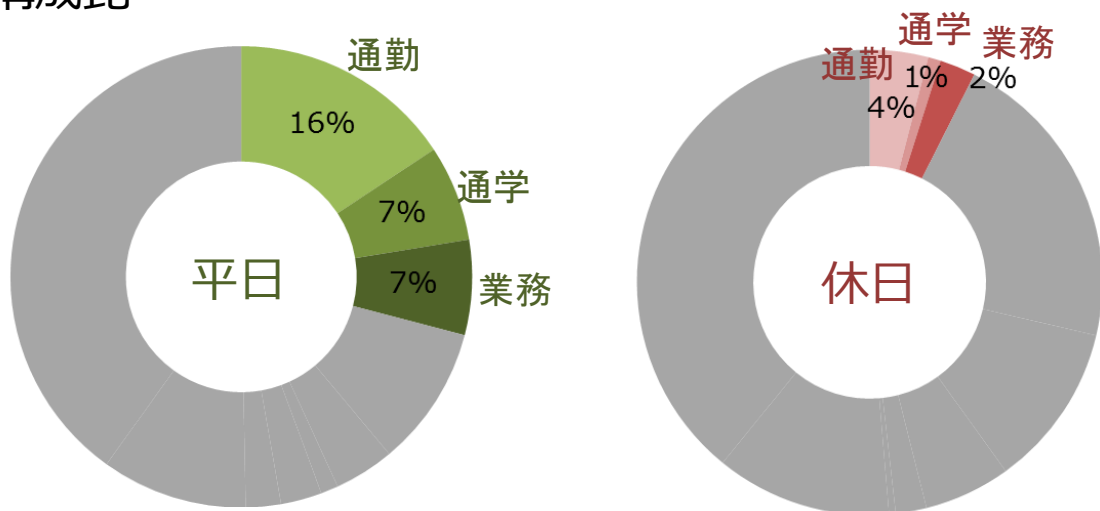
○「買物以外の私用」の細分集計

1999年調査以降、買物以外の私用を食事等（日常生活圏内）、観光等（日常生活圏外）、送迎を2015年調査とほぼ同一の区分で比較可能となったことから、細分化して集計。通院は2010年調査より把握可能。



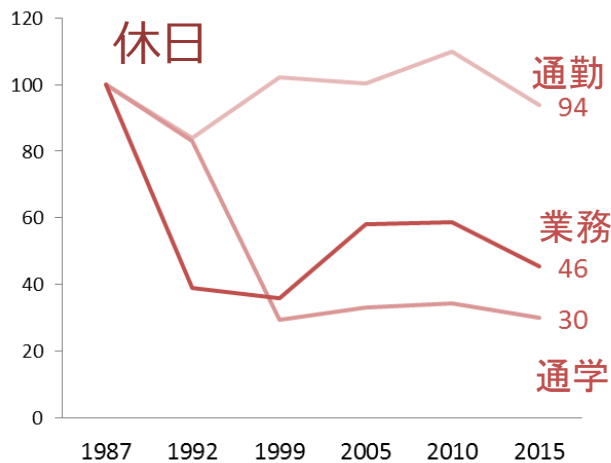
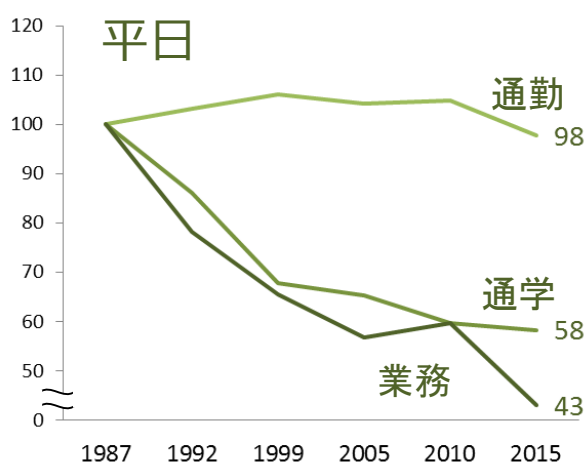
移動の目的(通勤、通学、業務)

目的構成比



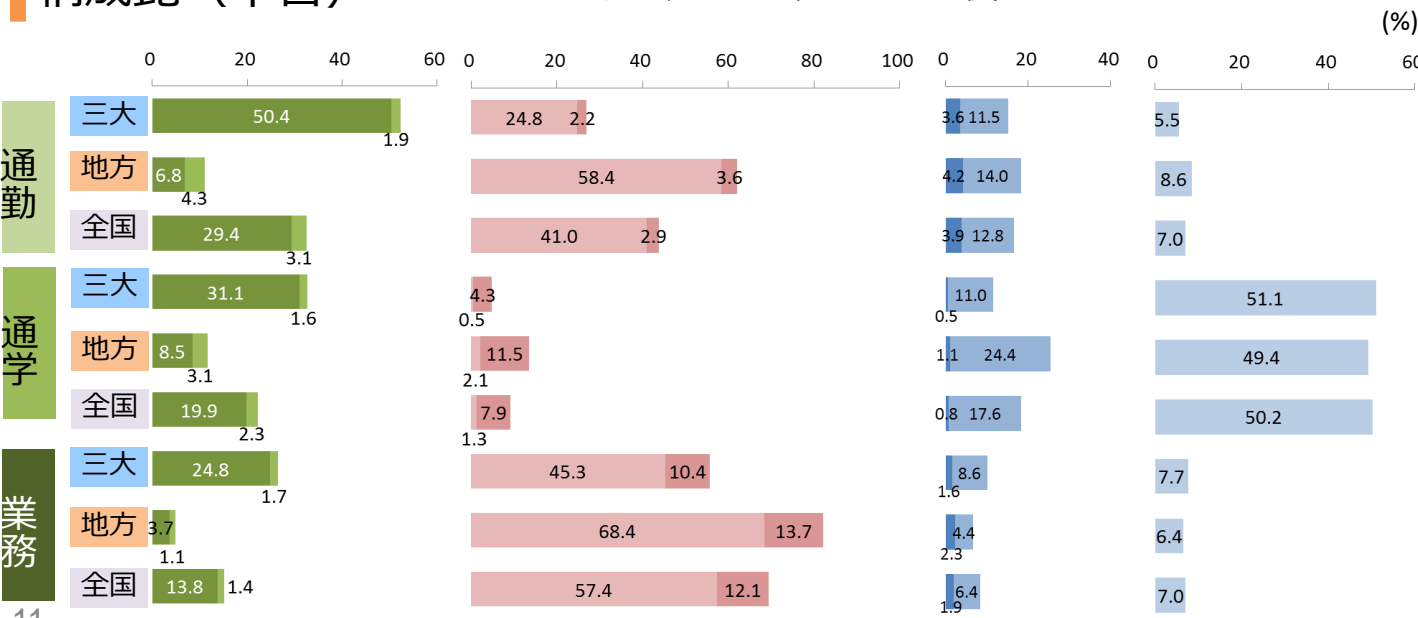
移動回数の動向

(1987年を100としたときの指数)



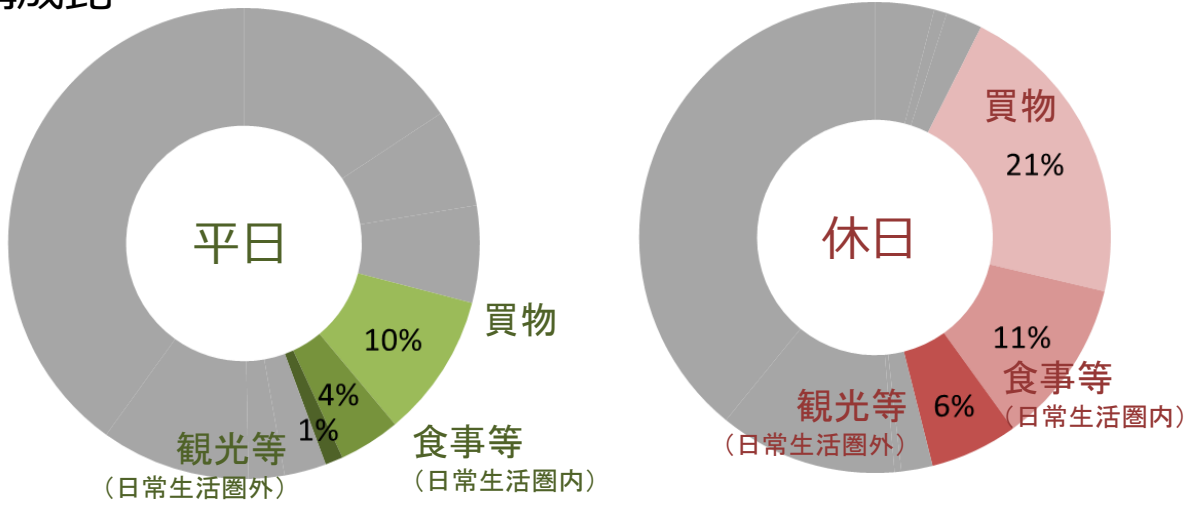
移動の交通手段別構成比 (平日)

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車(運転) ■ 自動車(同乗)
■ 自動二輪車 ■ 自転車 ■ 徒歩



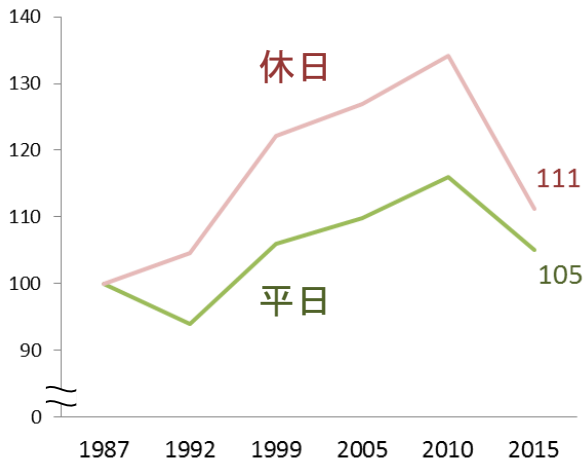
移動の目的(買物・食事・観光等)

目的構成比



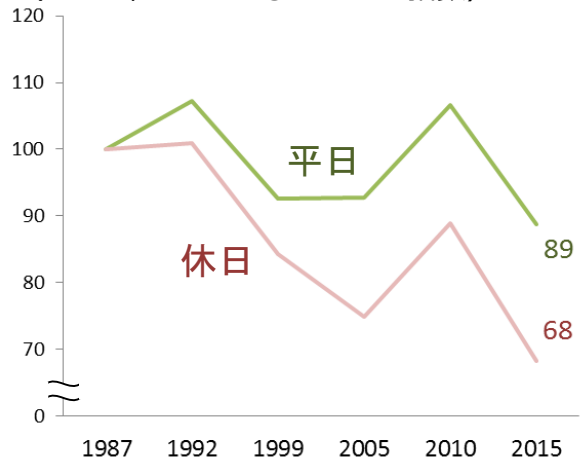
買物目的の移動回数の動向

(1987年を100としたときの指数)



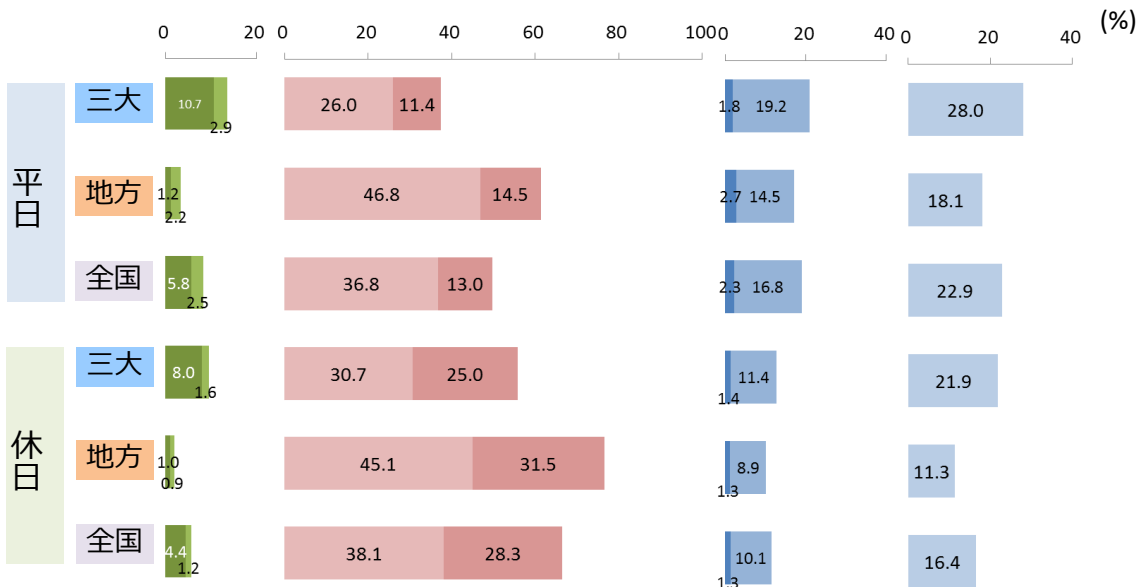
買物以外の私用目的の移動回数の動向

(1987年を100としたときの指数)



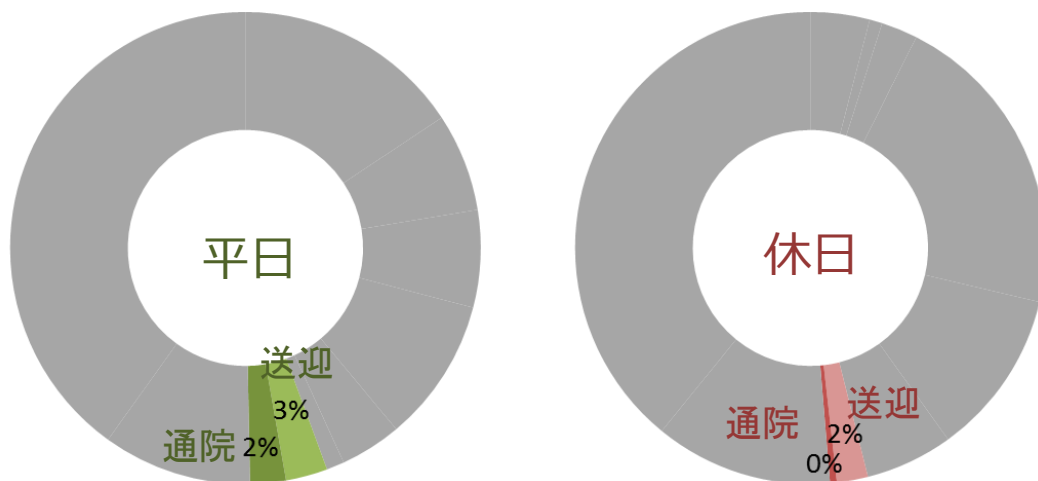
買物の交通手段別構成比

■ 鉄道 ■ 自動二輪車 ■ バス ■ 自転車 ■ 自動車(運転) ■ 自動車(同乗) ■ 徒歩

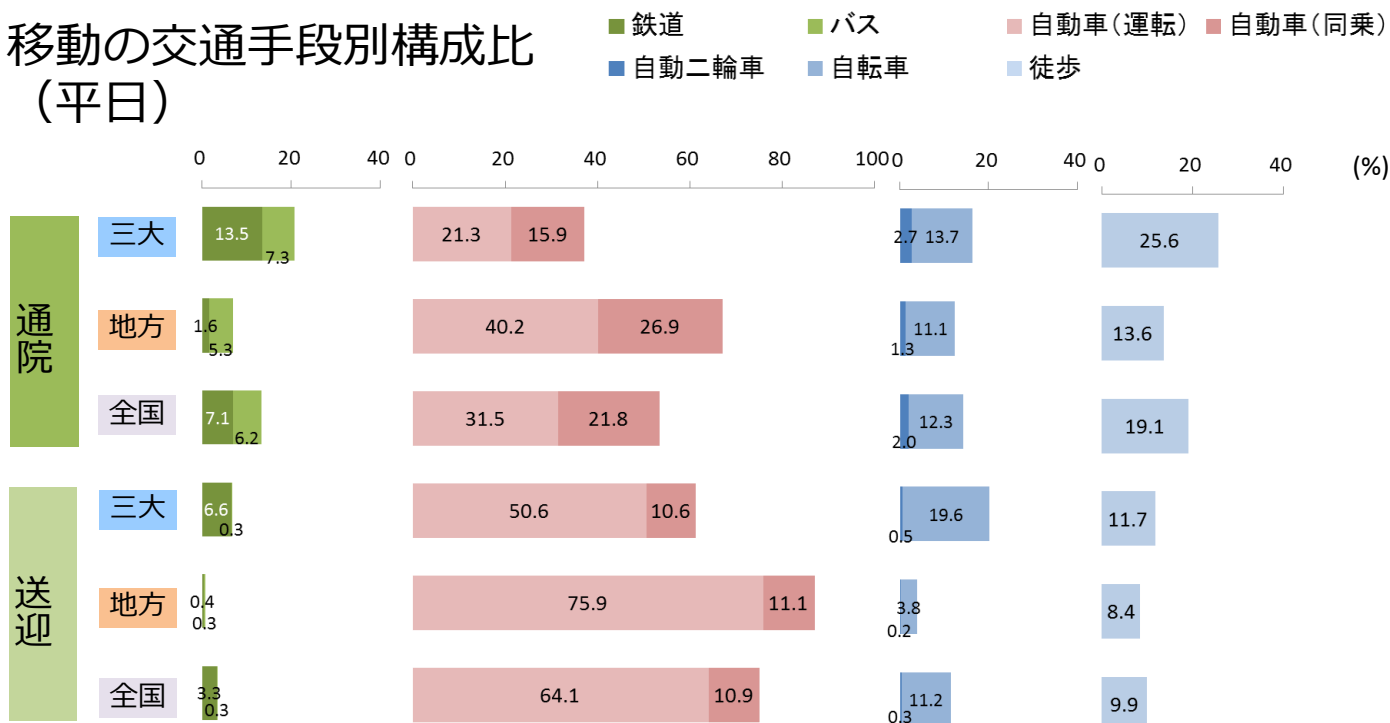


移動の目的(通院・送迎)

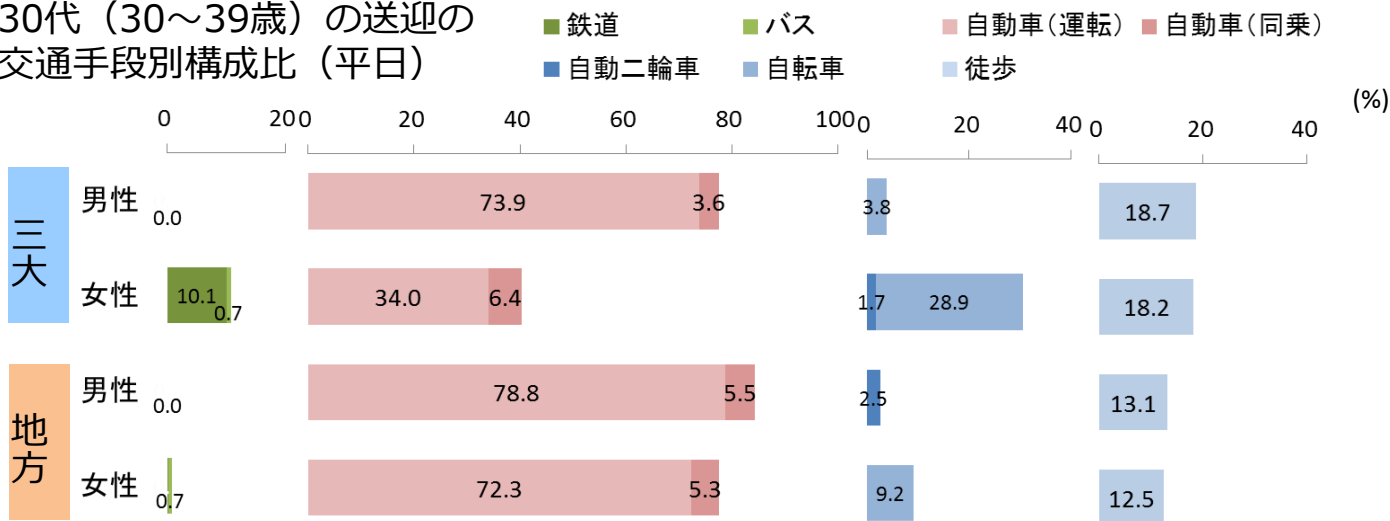
目的構成比



移動の交通手段別構成比 (平日)

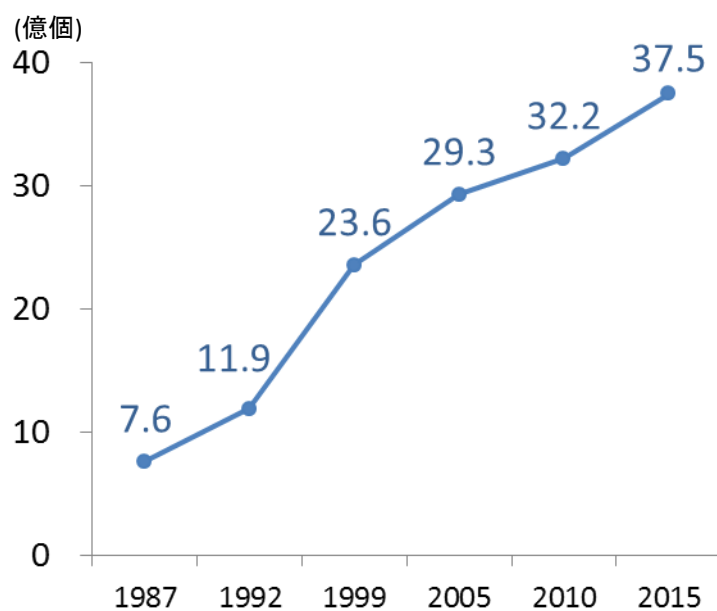


30代 (30~39歳) の送迎の交通手段別構成比 (平日)



■参考 宅配便の取扱個数の推移

下図に示すように、近年宅配便の取扱個数が増加しています。

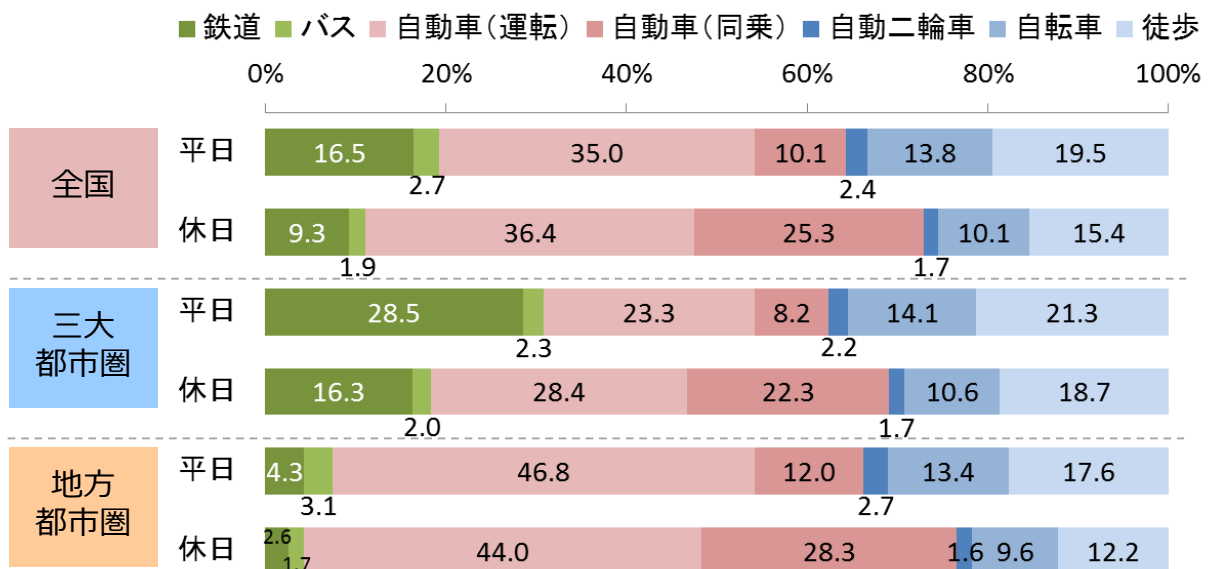


出典：平成27年度 宅配便取扱実績について (国土交通省自動車局貨物課)
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000106.html

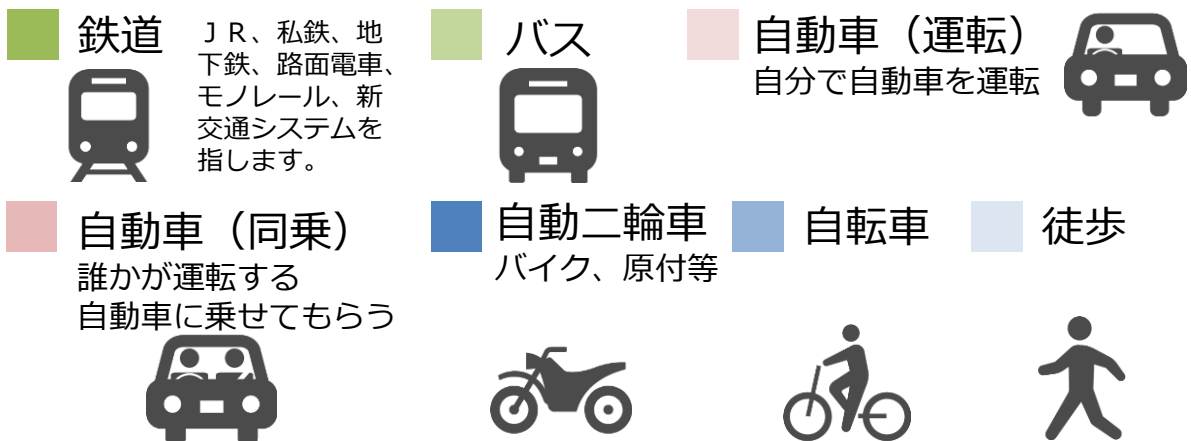
移動の手段

- 全国で見ると、平日1日あたりの移動の1/3が自動車（運転）を利用。休日になると、自動車（同乗）の割合が大きく増加。
- 三大都市圏では鉄道やバスを利用する割合が大きく、経年的にも増加傾向。
- 地方都市圏では、平休ともに自動車を利用する割合が依然として大きい。近年その伸びが止まりつつある。
- 三大都市圏・地方都市圏とも、自転車や徒歩の利用は減少傾向。

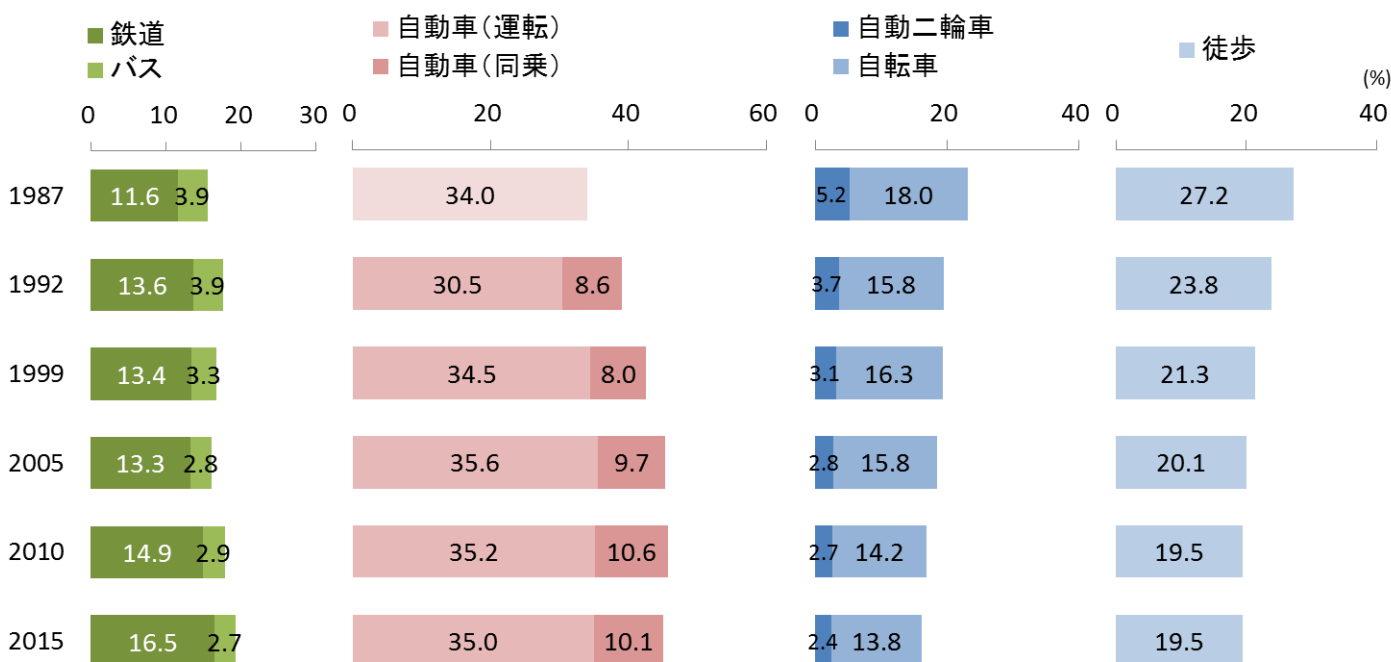
移動の交通手段別構成比



交通手段とは？ 本冊子では、交通手段を以下のように分類しています。

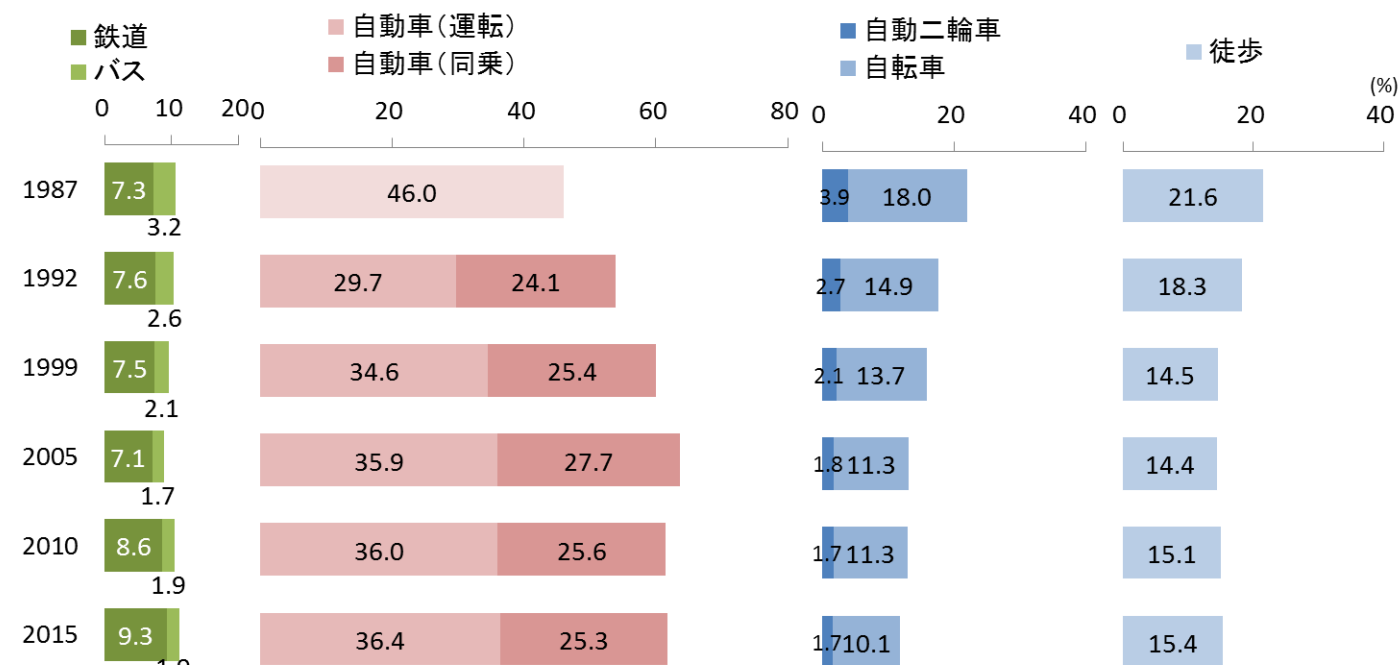


移動の交通手段別構成比の経年比較（全国・平日）



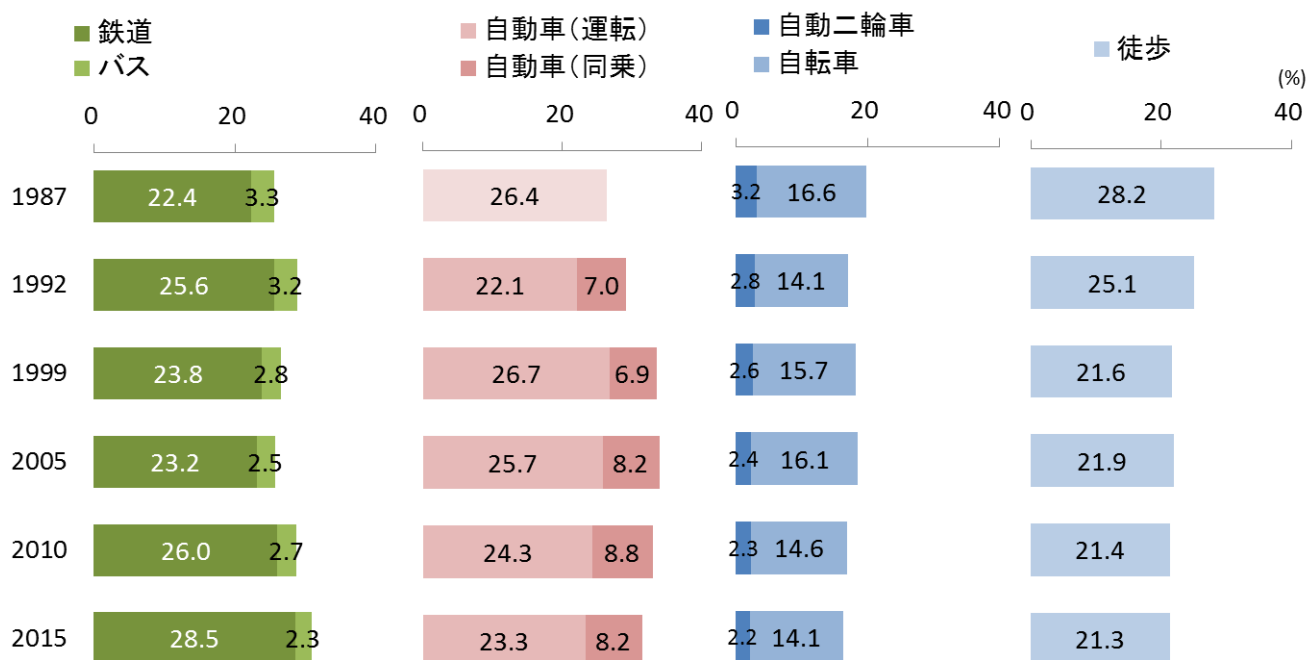
※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の交通手段別構成比の経年比較（全国・休日）



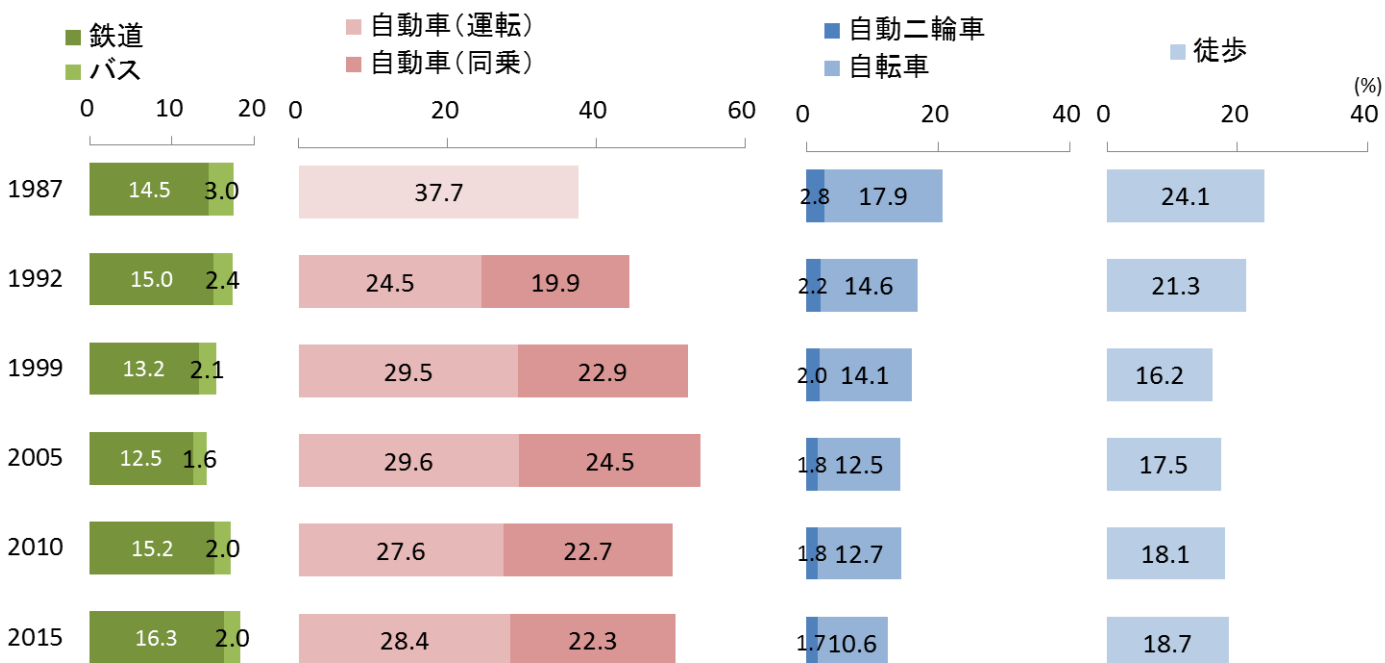
※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の交通手段別構成比（三大都市圏・平日）



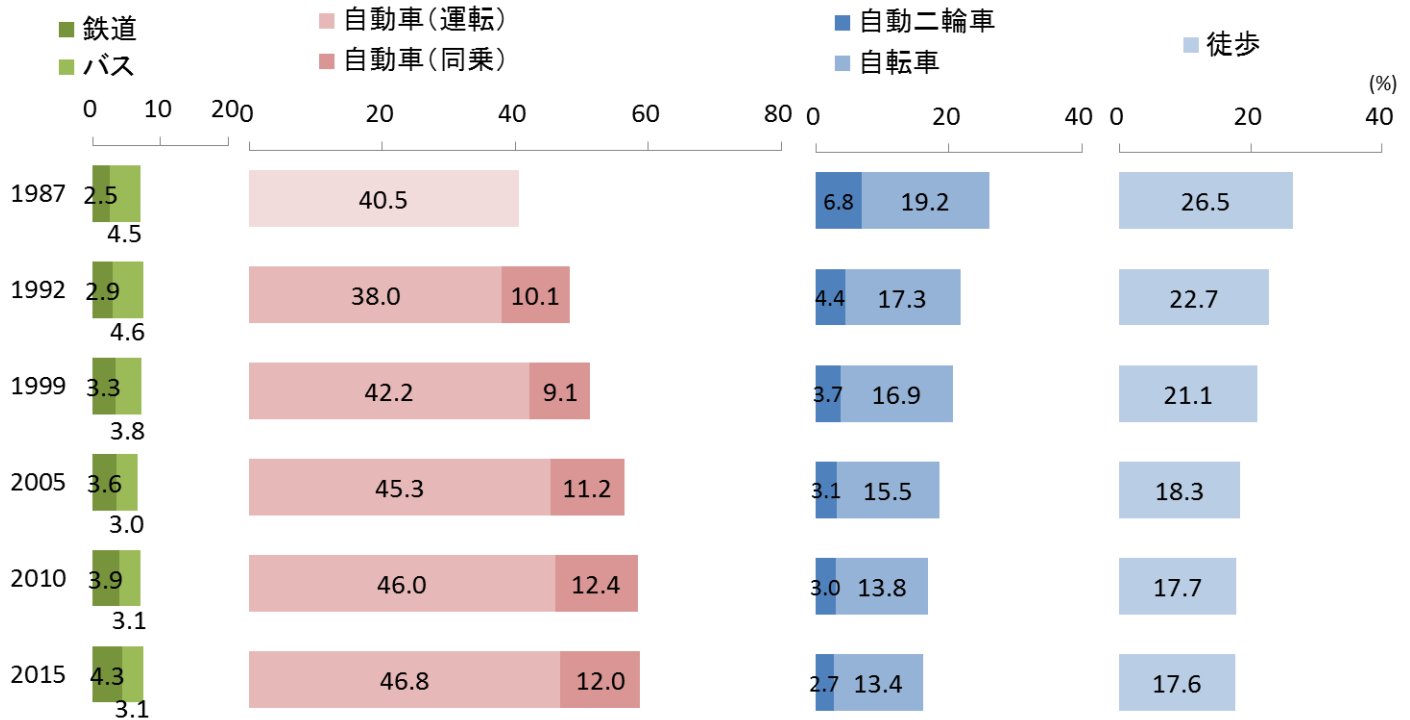
※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の交通手段別構成比（三大都市圏・休日）



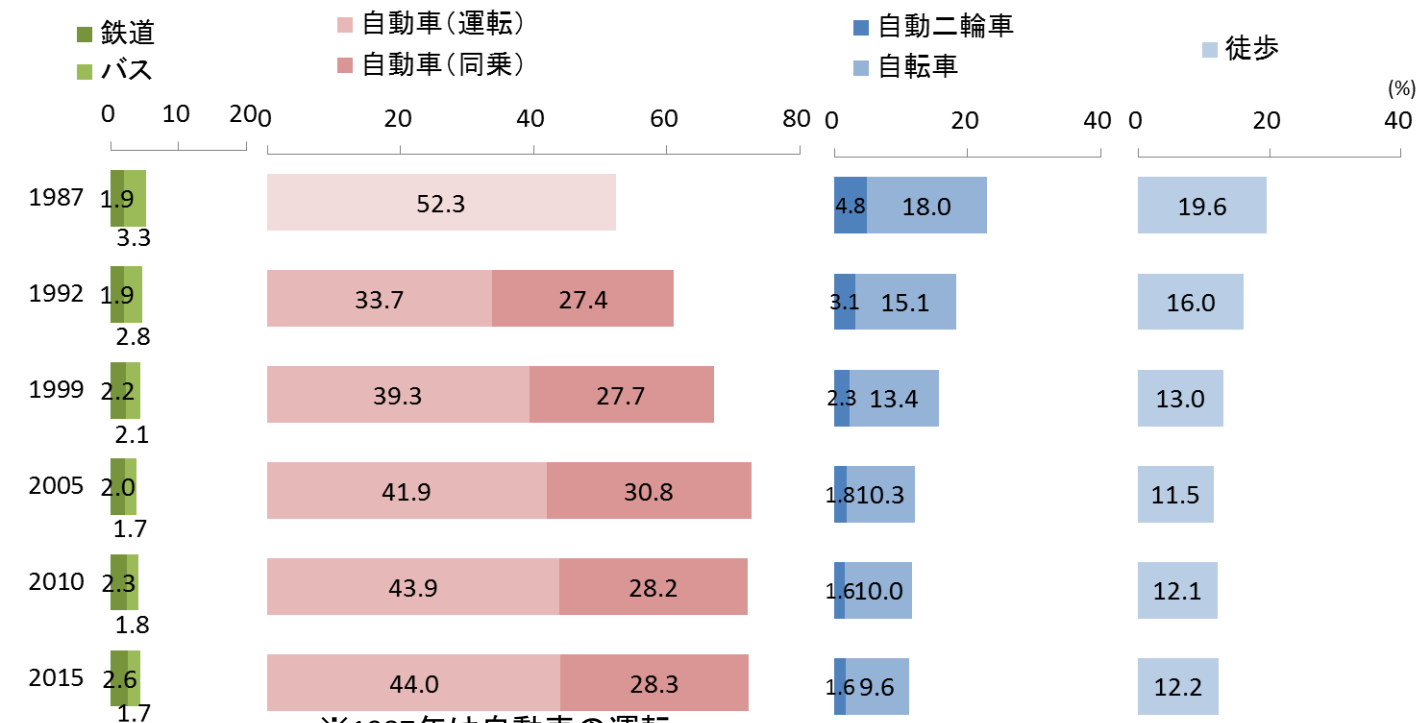
※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の交通手段別構成比（地方都市圏・平日）



※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の交通手段別構成比（地方都市圏・休日）

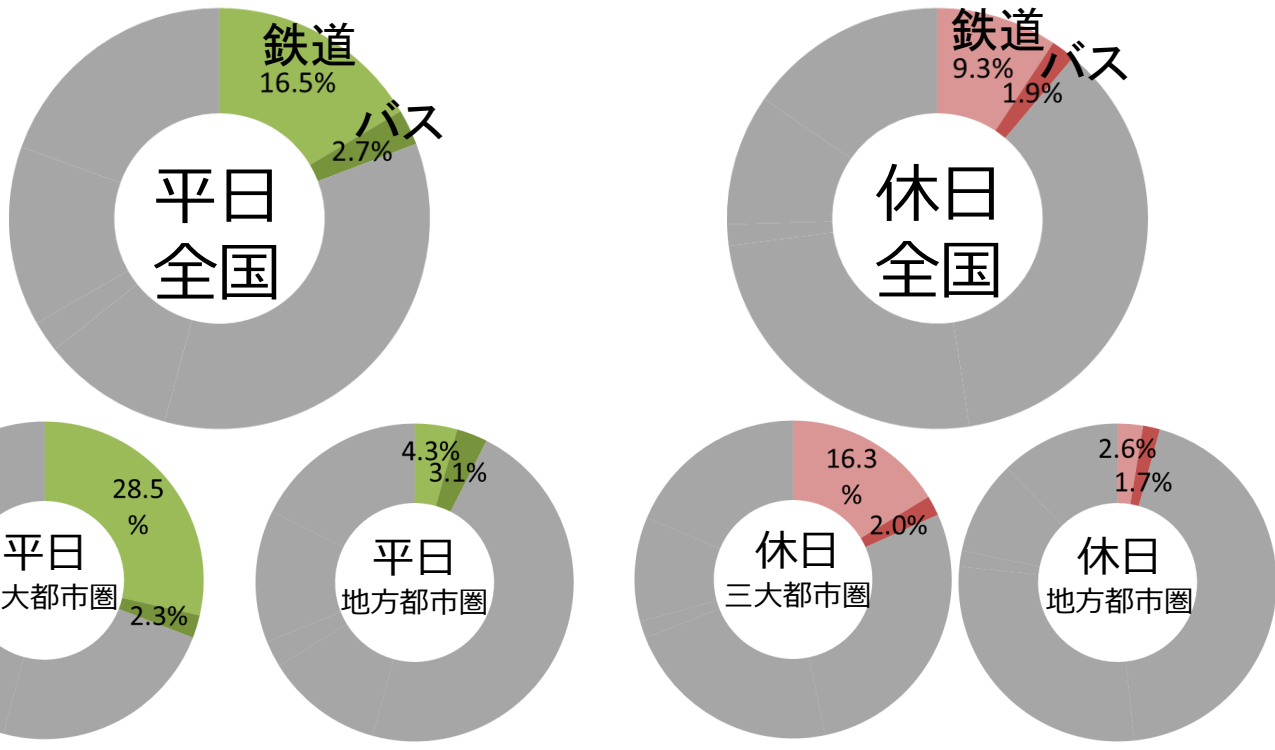


※1987年は自動車の運転
と同乗を分けずに調査

移動の手段(鉄道・バス)

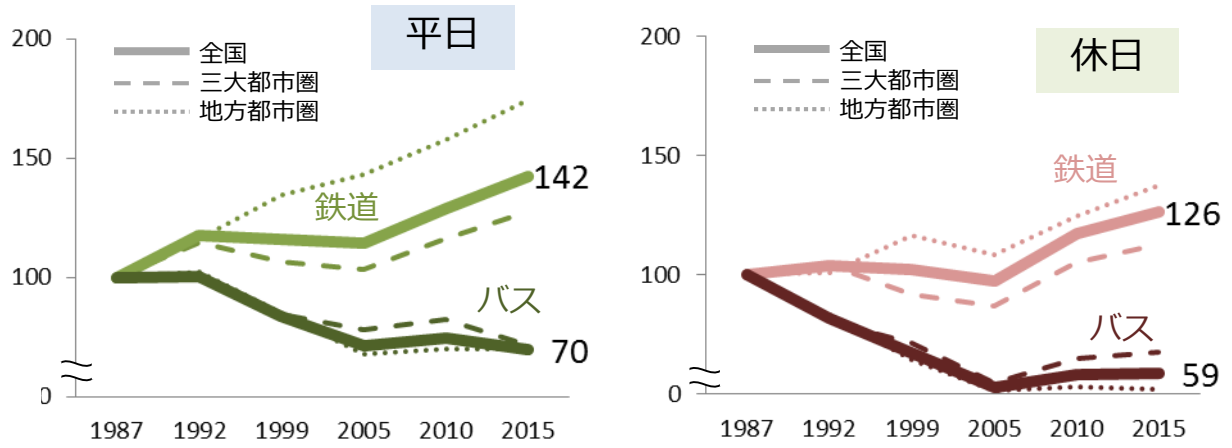


交通手段別構成比

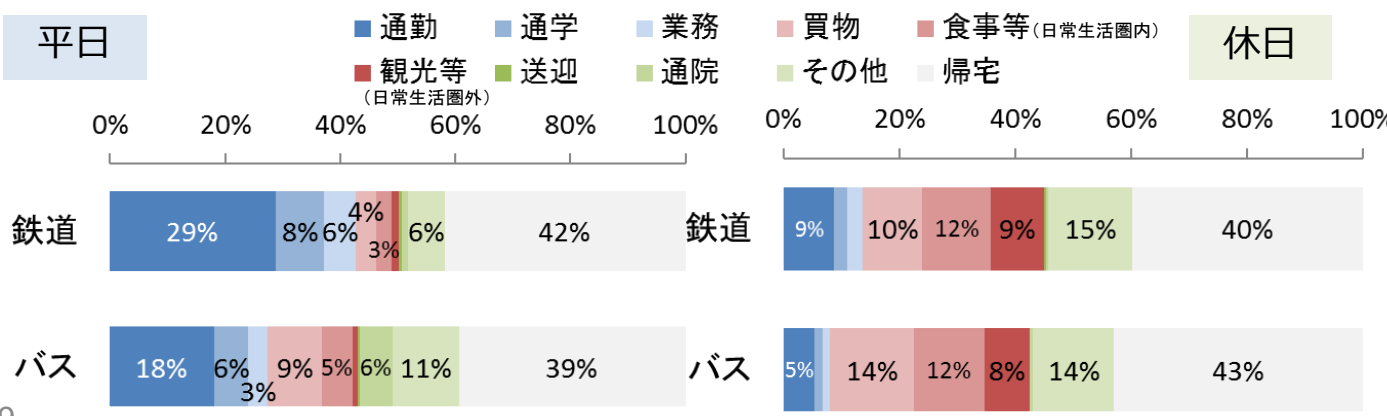


交通手段別構成比の動向

(1987年を100としたときの指数)



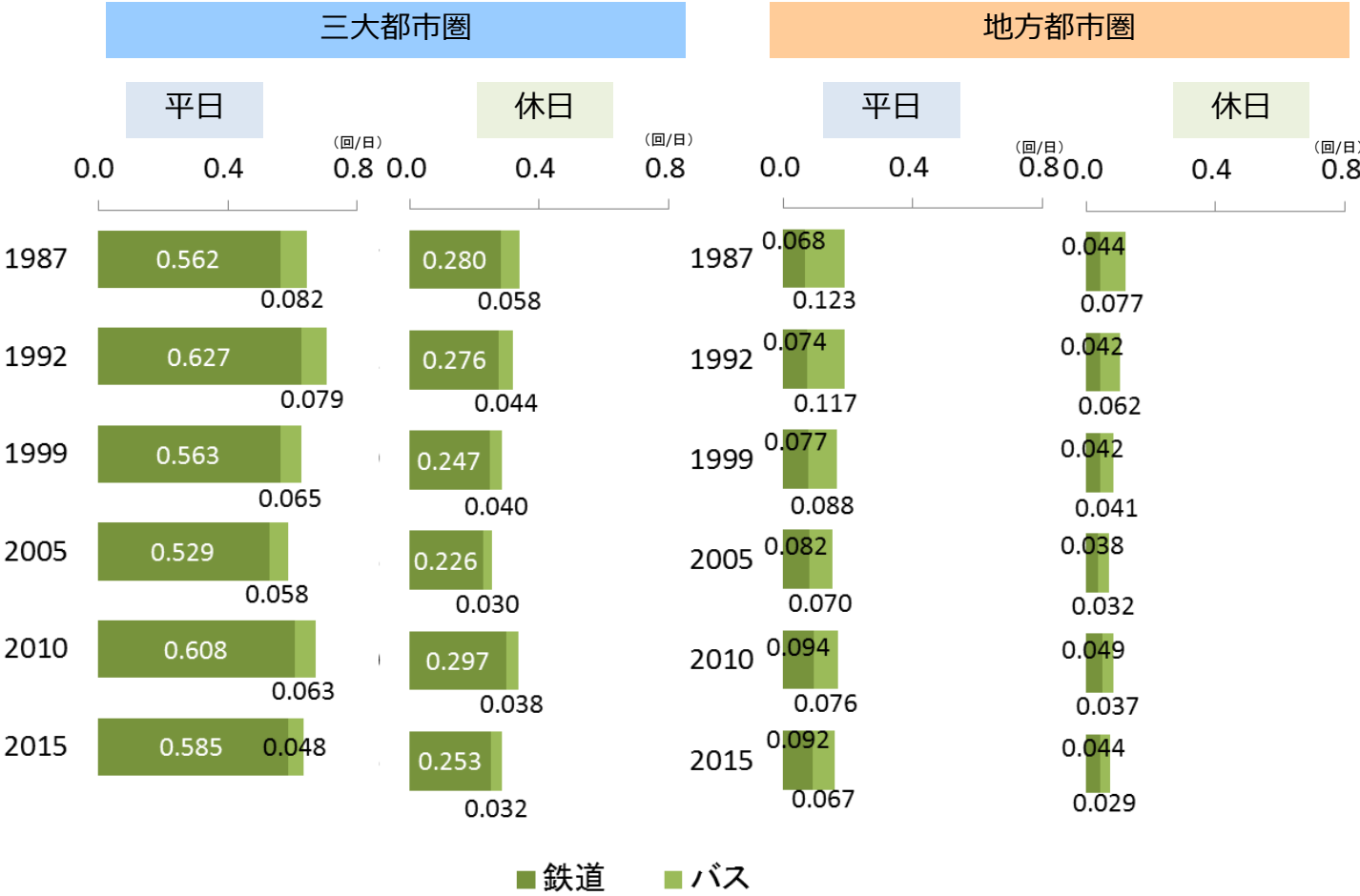
鉄道・バスの使われ方 (目的構成比)



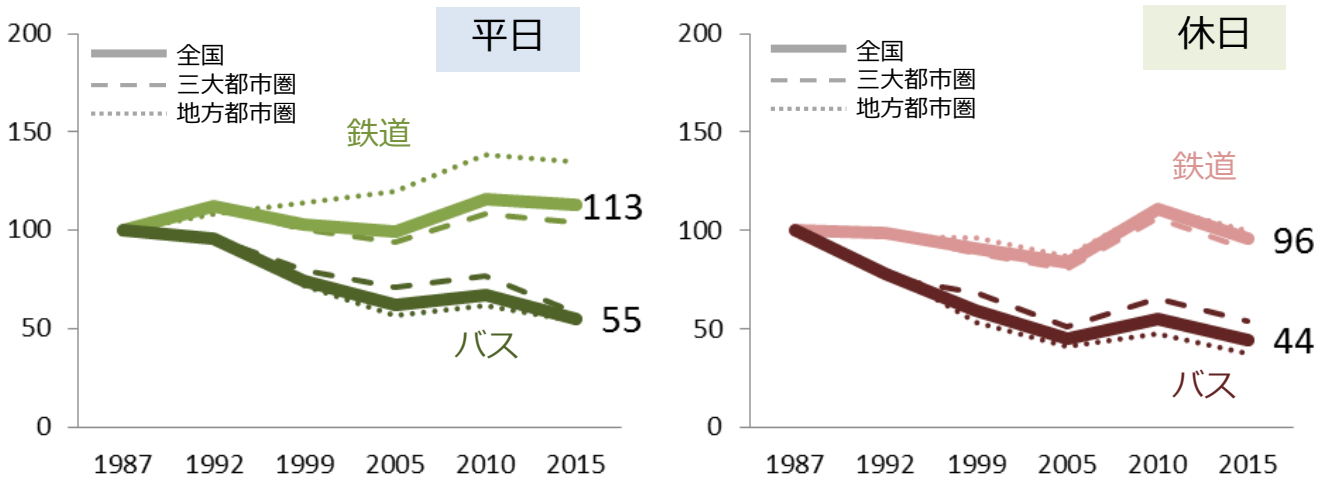
移動の手段(鉄道・バス)



鉄道・バスの利用回数の推移



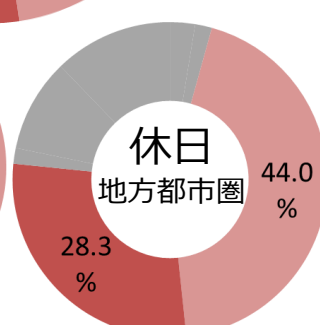
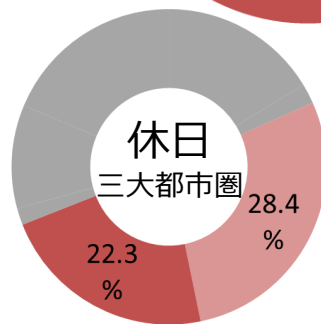
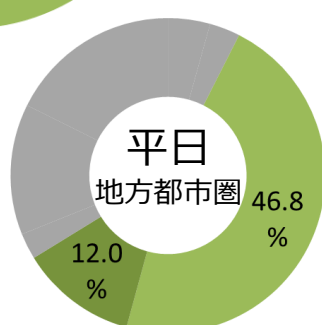
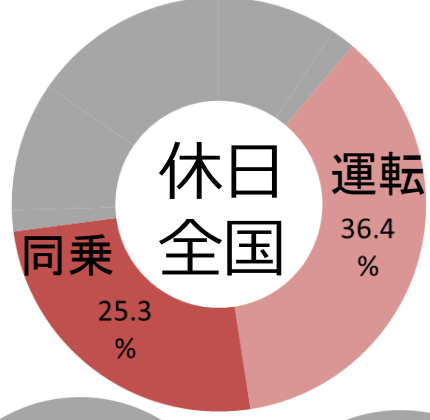
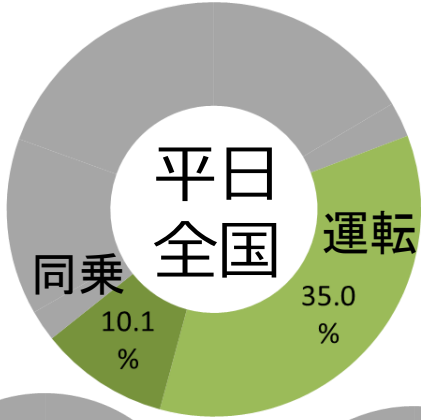
(1987年の利用回数を100としたときの指数)



移動の手段(自動車)

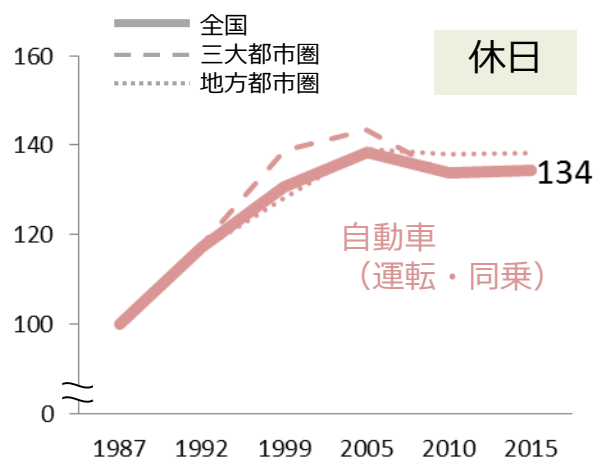
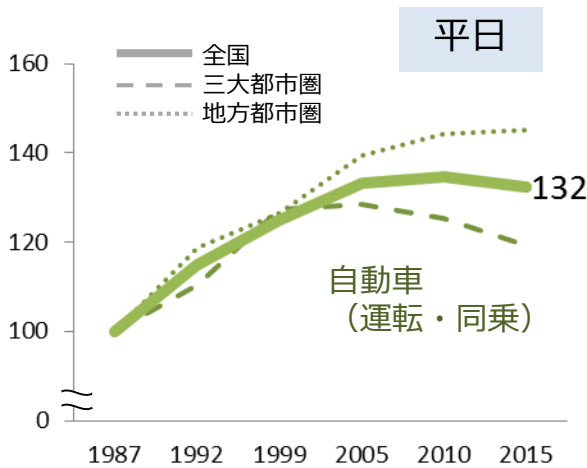


交通手段別構成比

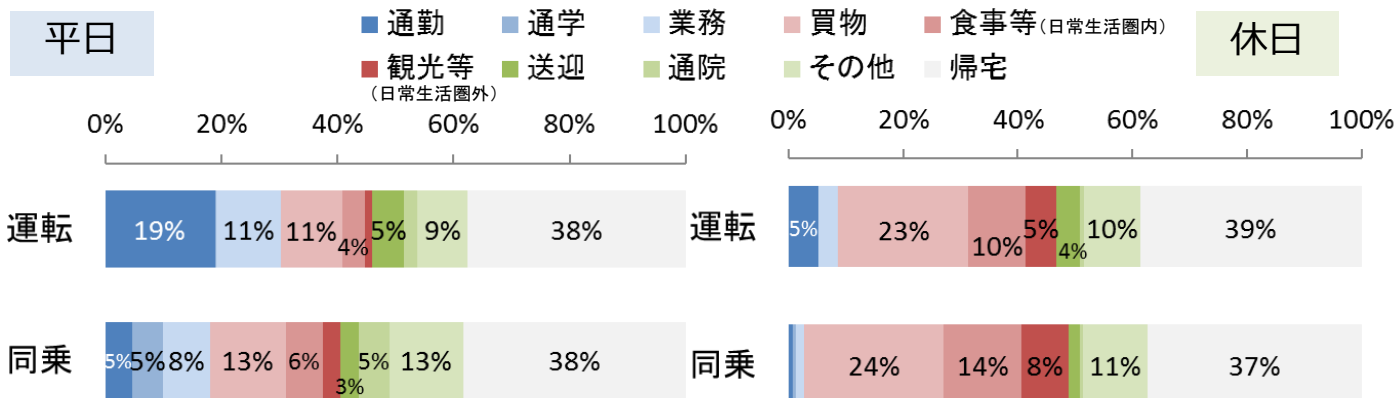


交通手段別構成比の動向

(1987年を100としたときの指数)



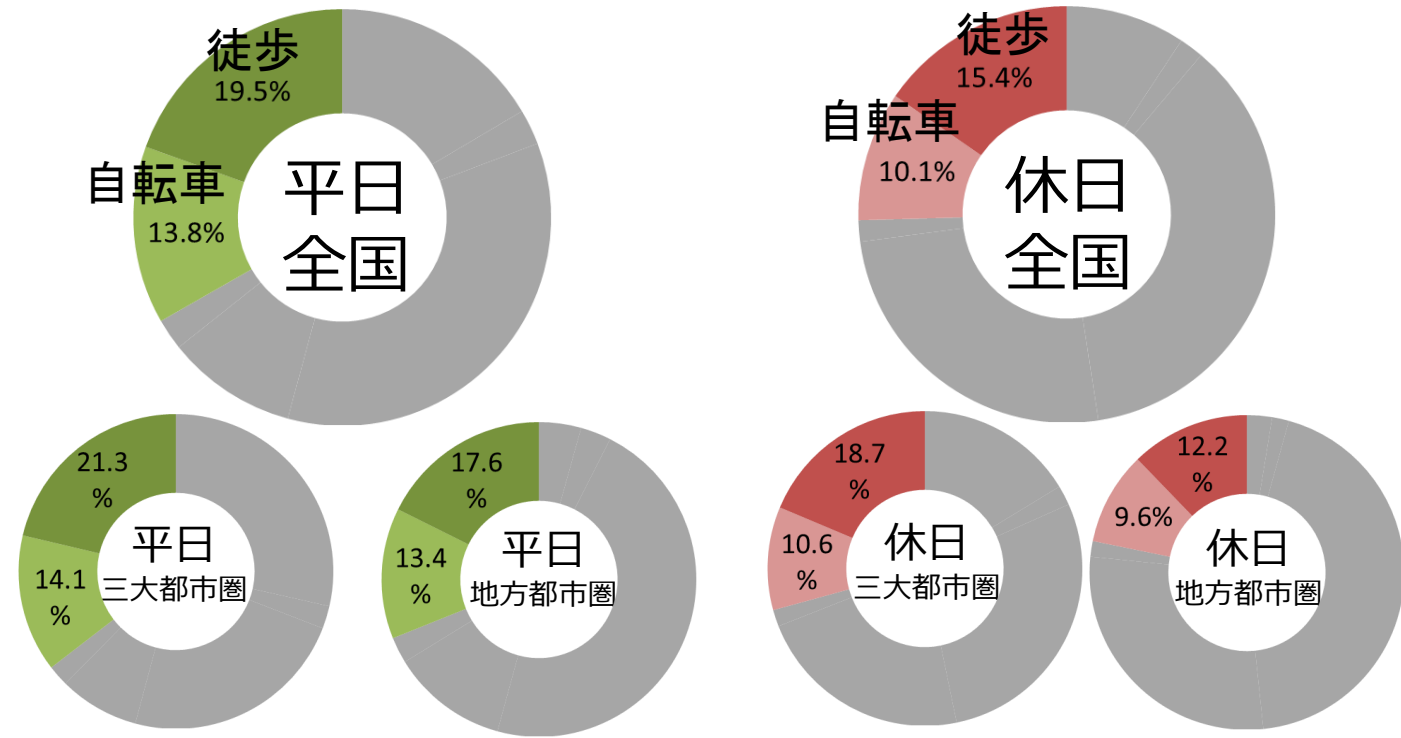
自動車の使われ方 (目的構成比)



移動の手段(自転車・徒歩)

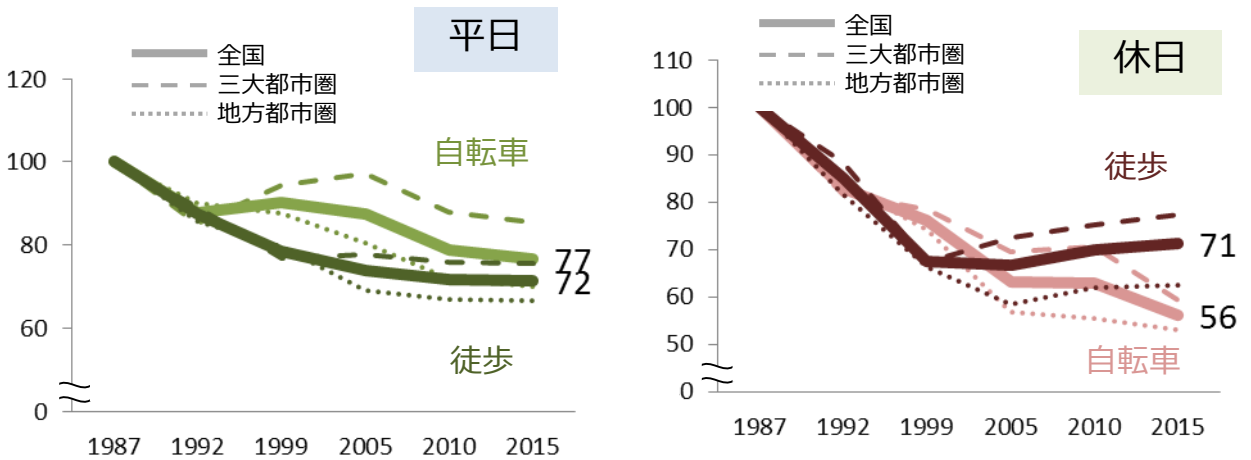


交通手段別構成比

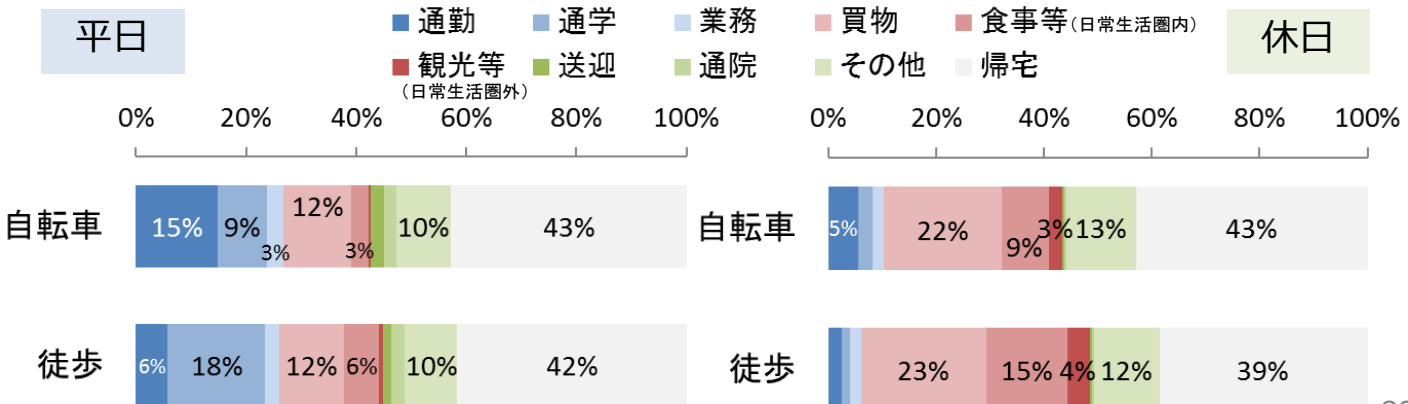


交通手段別構成比の動向

(1987年を100としたときの指数)



自転車・徒歩の使われ方 (目的構成比)

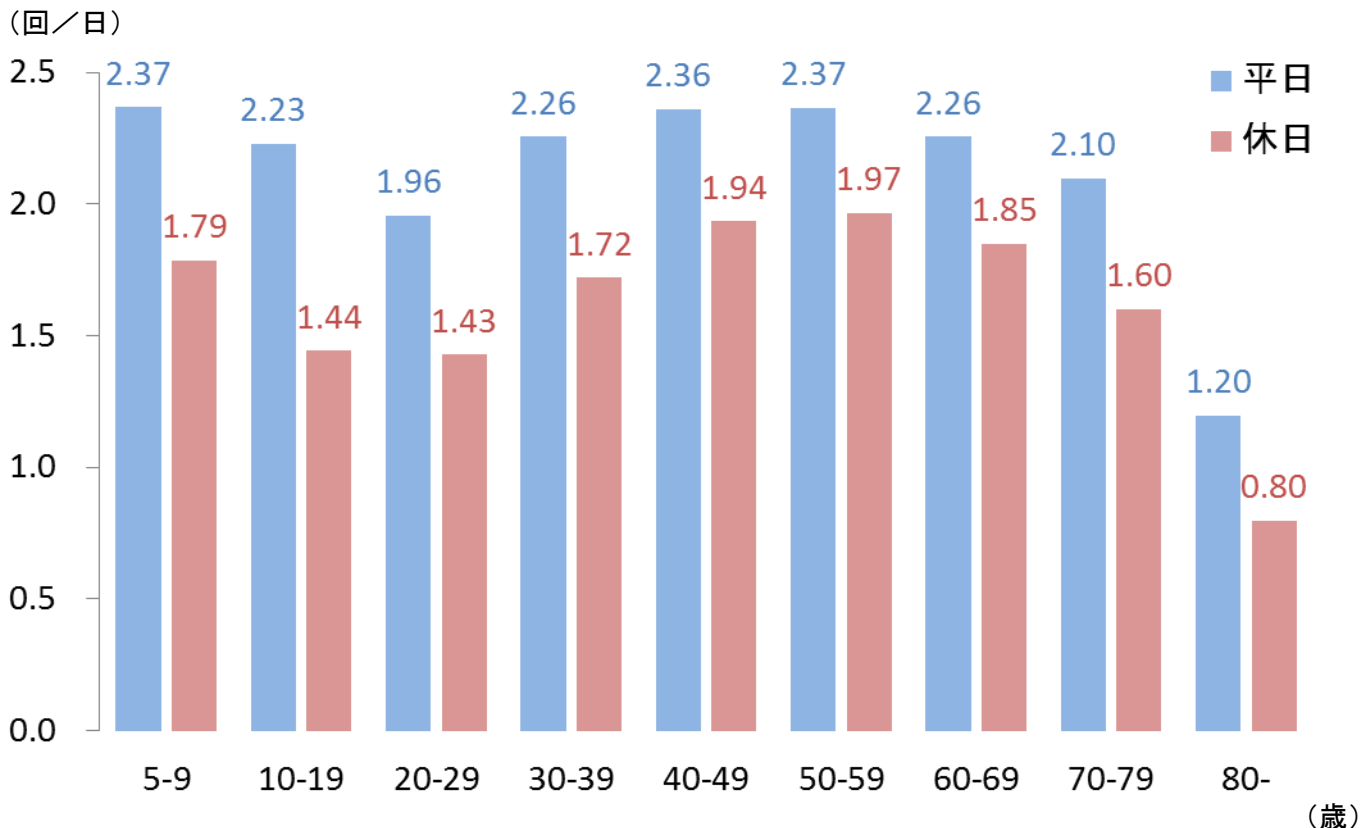


(2) 個人属性による違い

年齢による違い

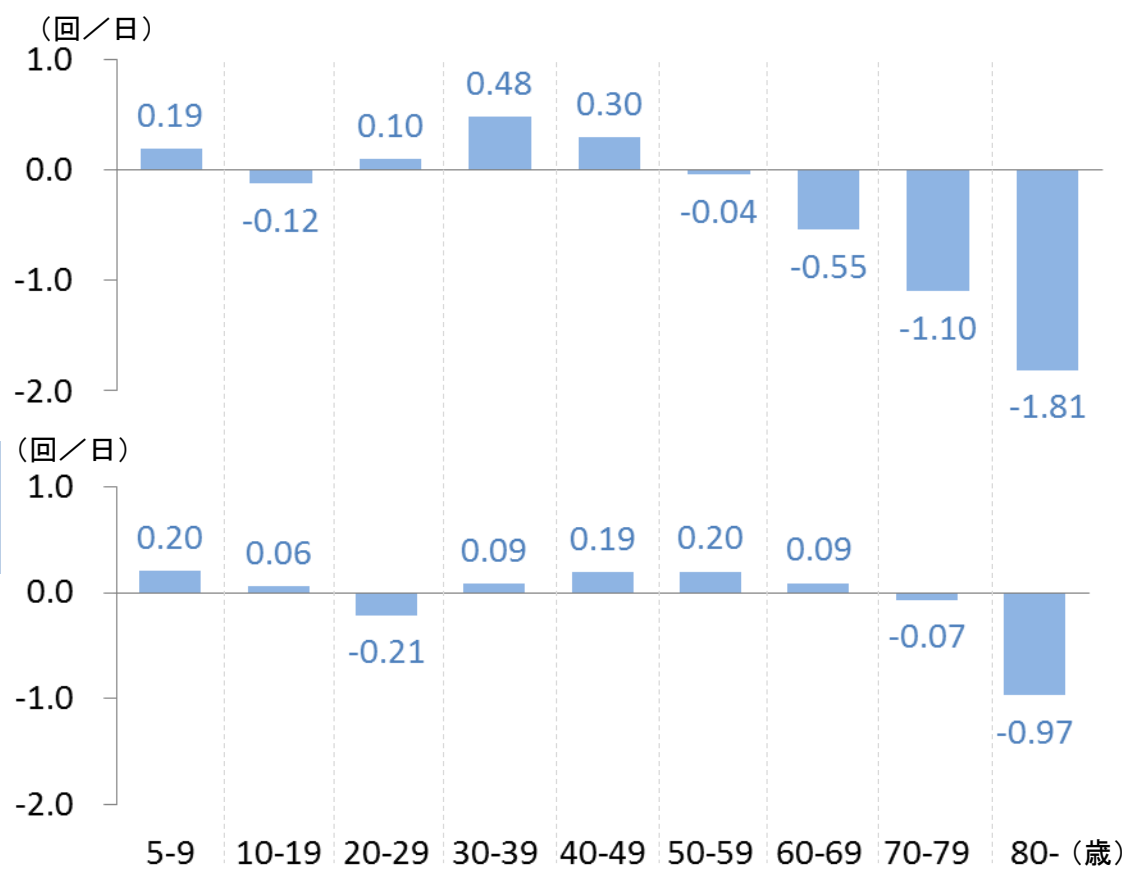
- 10歳刻みで比較すると、80歳以上を除いた場合、平日・休日とも20代の移動回数が最も少なく、50代にピークがある。
- 各年代の移動回数の平均と全年齢の平均との差異を1987年と2015年で比較すると、20代、50代、60代で平均との差異の傾向が逆転している。
- 20代、60代、70代の移動回数を経年的に比較すると、20代の移動回数は年々減少。一方で60代、70代の高齢者の移動回数は年々増加。
- 休日の自動車利用に着目して1日あたりの移動回数を比較すると、1992年には20代、30代に年代別にみたピークがあったが、近年は50代、60代にピークが移ってきている。

年齢階層別・1日あたり移動回数

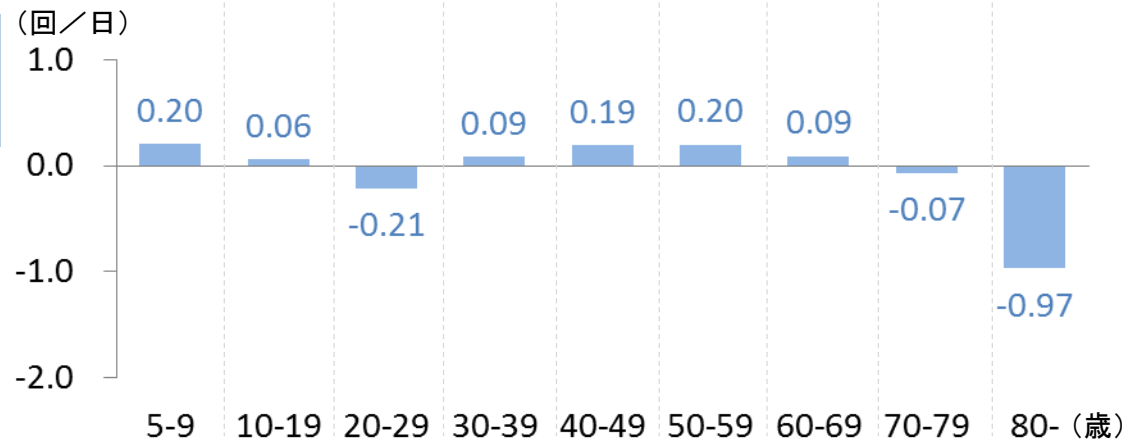


年齢階層別・1日あたり移動回数の平均との差異

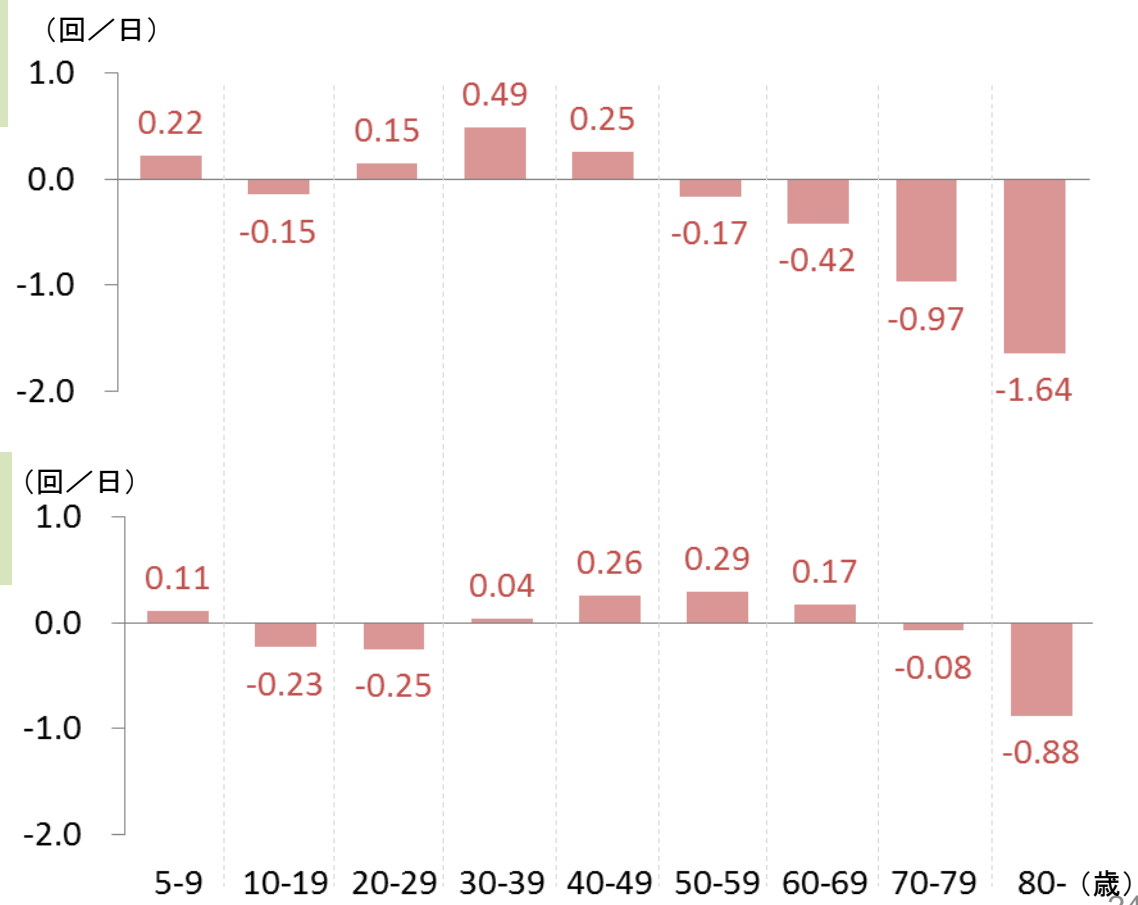
1987年・平日
全年齢平均
2.63回/日



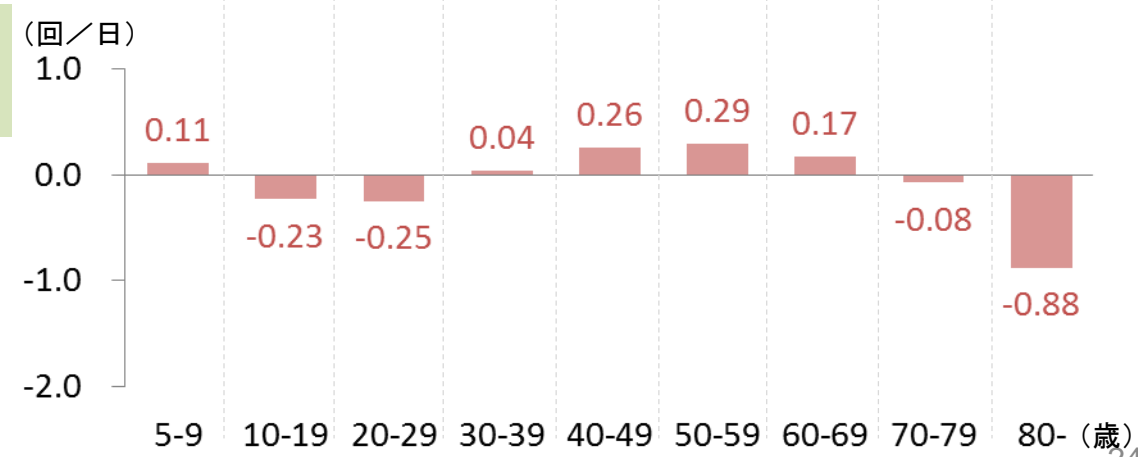
2015年・平日
全年齢平均
2.17回/日



1987年・休日
全年齢平均
2.14回/日

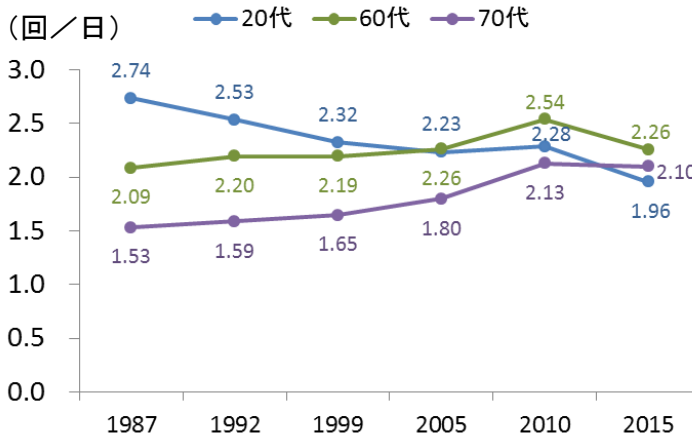


2015年・休日
全年齢平均
1.68回/日

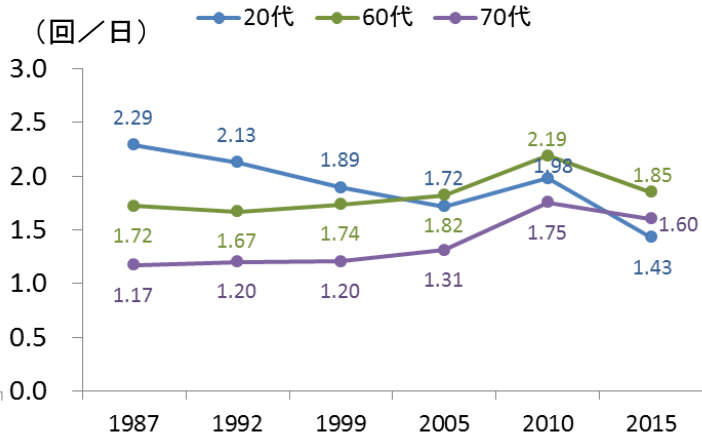


1日あたり移動回数の推移 70代・60代と20代の比較

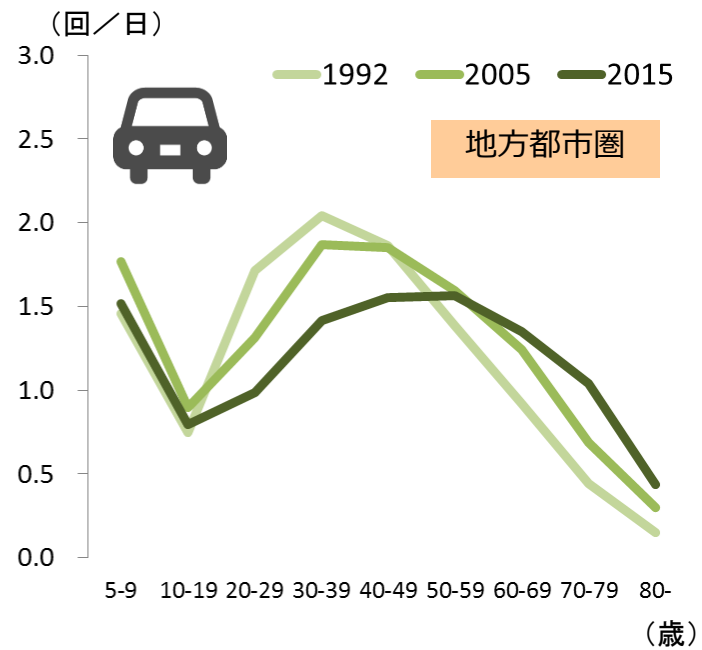
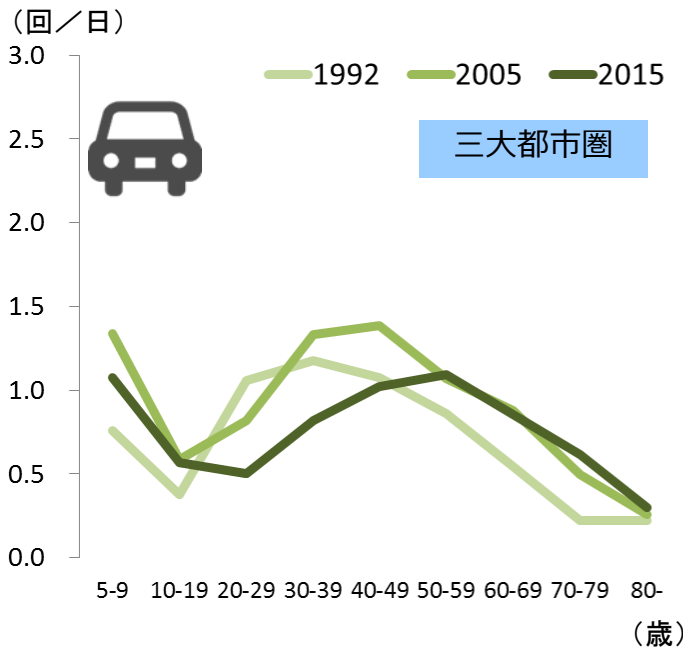
平日



休日

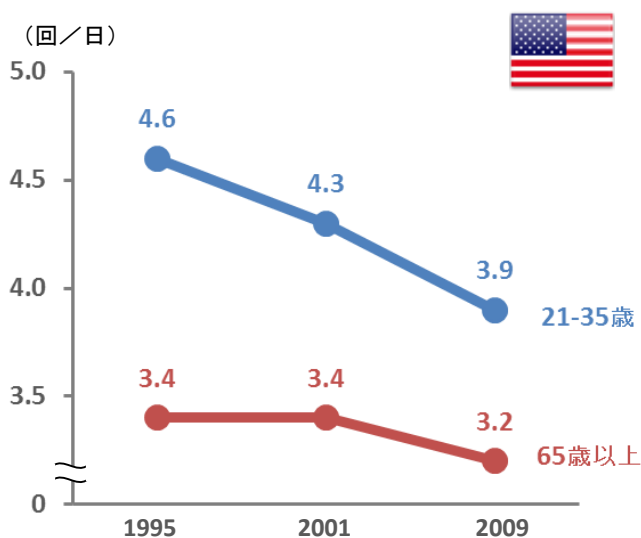
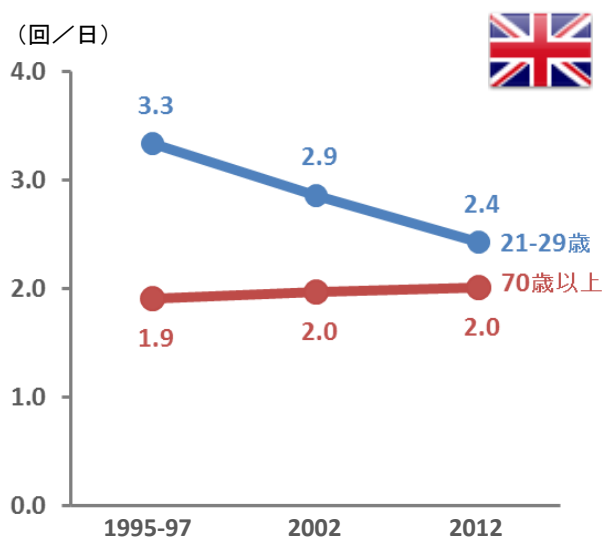
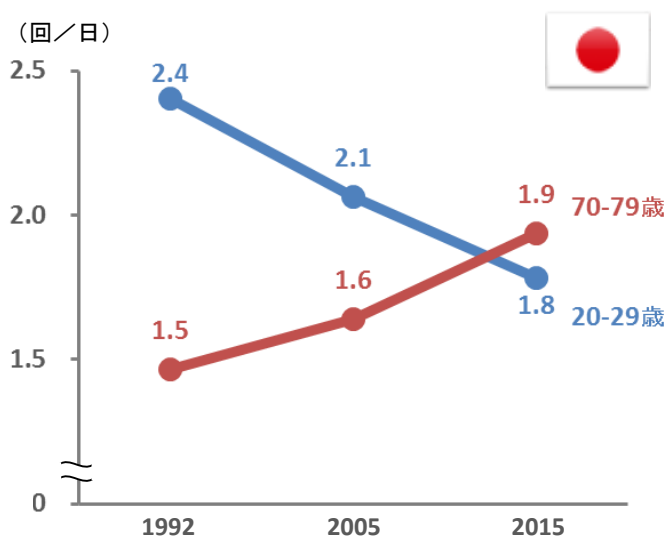


年齢階層別・1日あたり自動車移動回数の推移 (休日)



■参考 諸外国との比較

諸外国でも、この調査と同様に、全国規模で交通の実態を把握する調査が行われています。その結果を我が国と諸外国で比較すると、若者の移動回数が減っている傾向は、日・米・英の各国で共通して見られます。

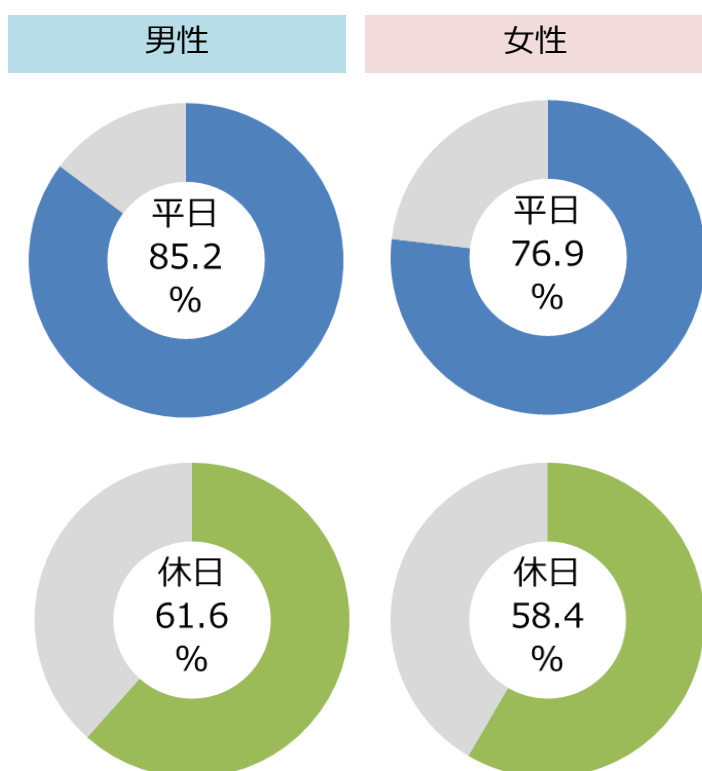


※各国の交通調査より年間総トリップ数（移動回数）を算出し、日数で除して1日あたり回数を算出
 移動回数の定義が各国で異なるため、各国間での数値の大小の比較はできない点に留意
 （日：全国都市交通特性調査
 英：National Travel Survey、米：National Household Travel Survey）

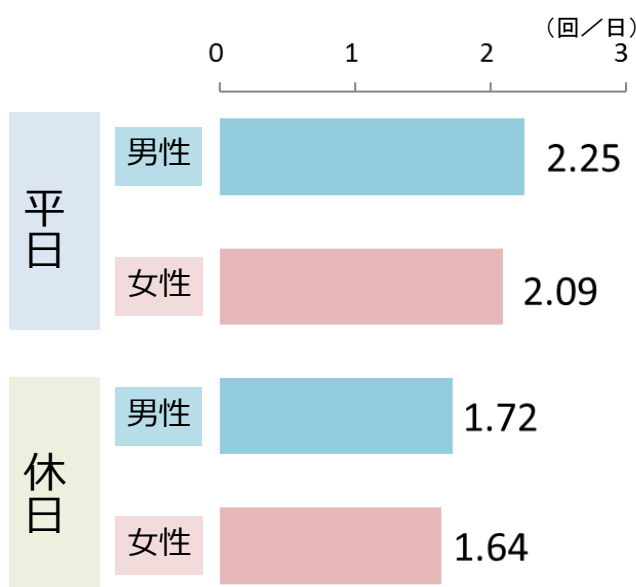
男女による違い

- 男女で外出率や移動回数の違いを比較すると、平日・休日とも、男性より女性の方が若干移動回数が少ない。
- 男性は通勤や業務目的の移動が女性より多く、女性は買物目的や送迎目的の移動が男性より多い傾向。
- 女性は自動車に「同乗」する傾向や、「自転車」「徒歩」で移動する傾向が男性よりも強い。特に、休日においては、「自動車（同乗）」が最も多く利用される交通手段である。
- 経年で比較すると、女性が自動車を「運転」する傾向が年々強まり、「徒歩」や「自転車」での移動割合が減っている一方、男性は、三大都市圏における平日の自動車（運転）の割合が減っている傾向にあるが、それ以外に大きな変化は見られない。
- 目的別にみると、30代、40代の女性の送迎目的の移動が顕著。

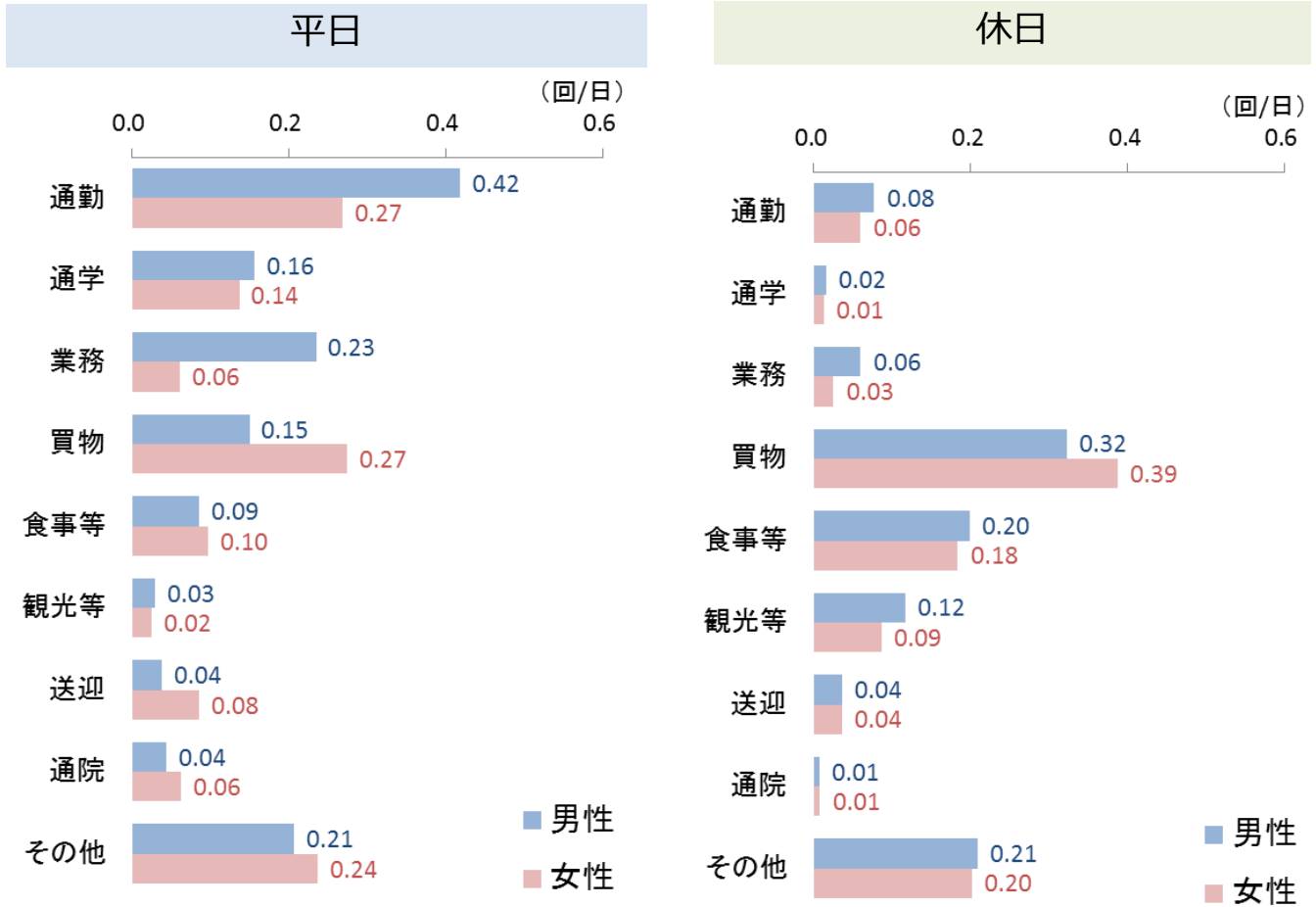
男女別・外出率



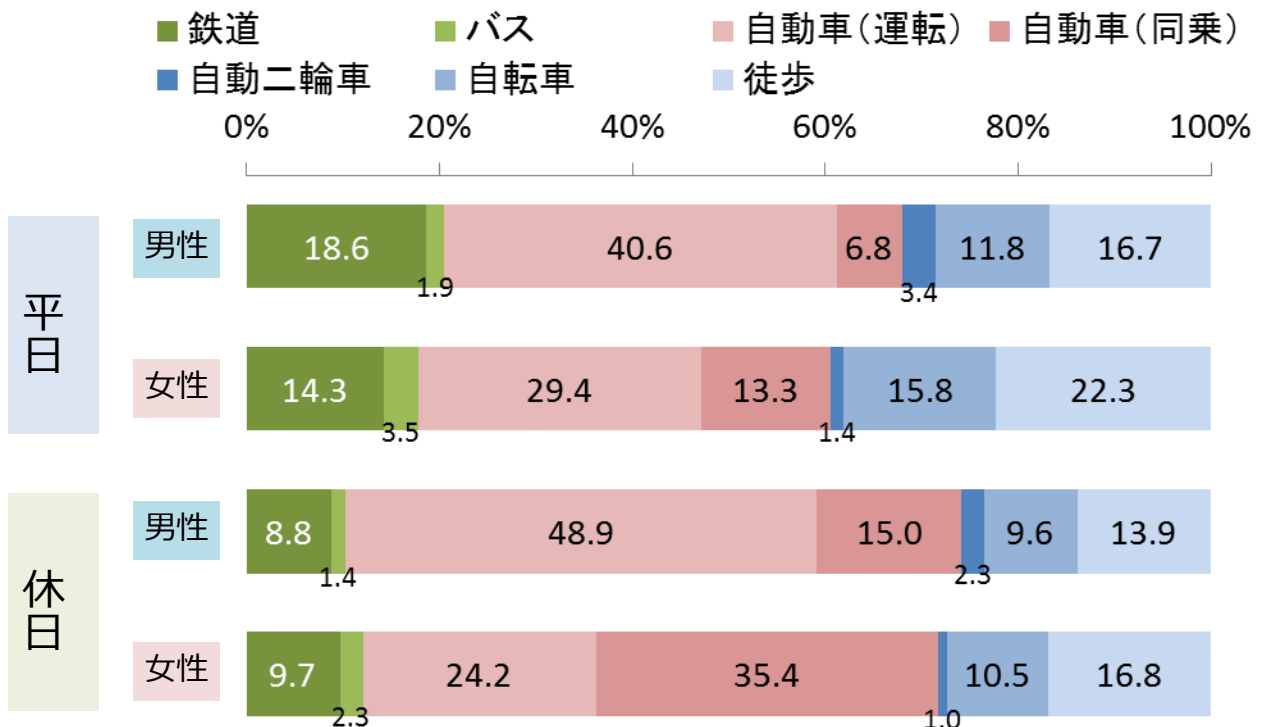
男女別・1日あたり移動回数



男女別・目的別移動回数



男女別・移動の交通手段別構成比



男女別・移動の交通手段別構成比

※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

三大都市圏

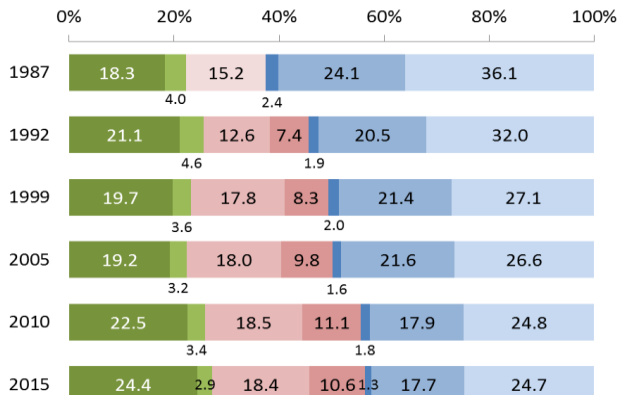
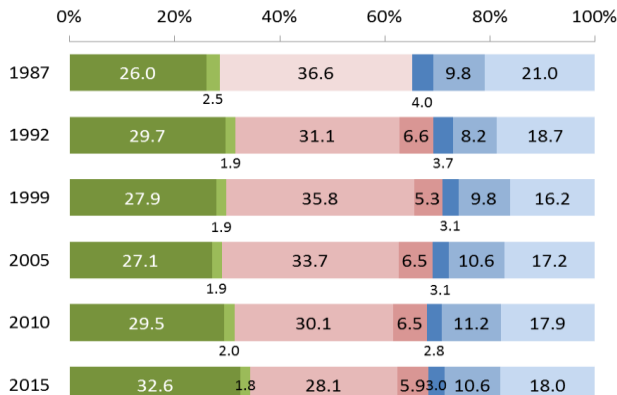
男性

女性

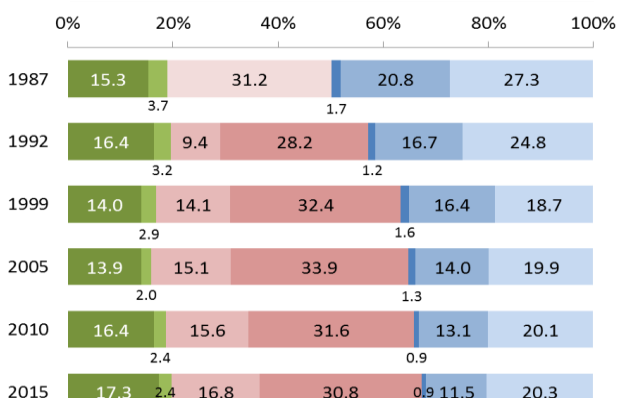
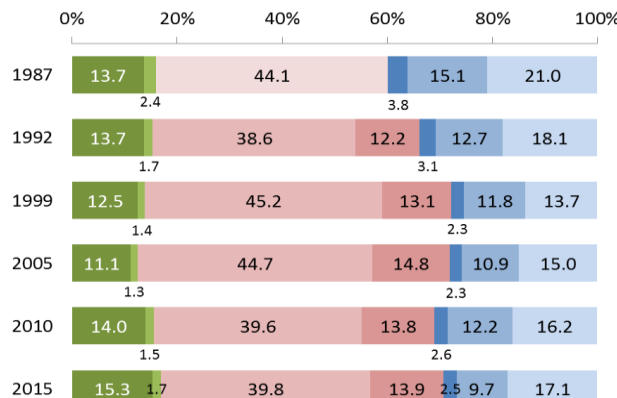
■鉄道 ■バス ■自動車(運転) ■自動車(同乗)
■自動二輪車 ■自転車 ■徒歩

■鉄道 ■バス ■自動車(運転) ■自動車(同乗)
■自動二輪車 ■自転車 ■徒歩

平日

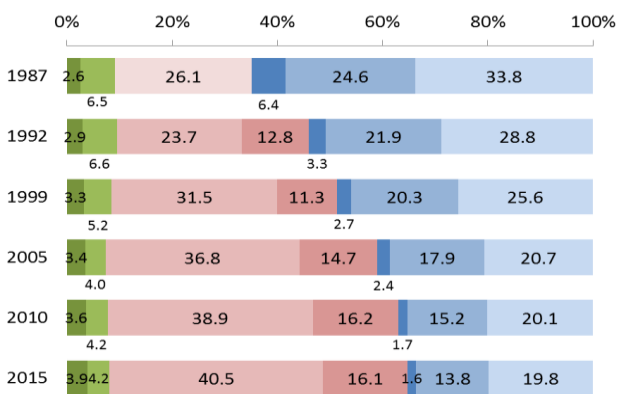
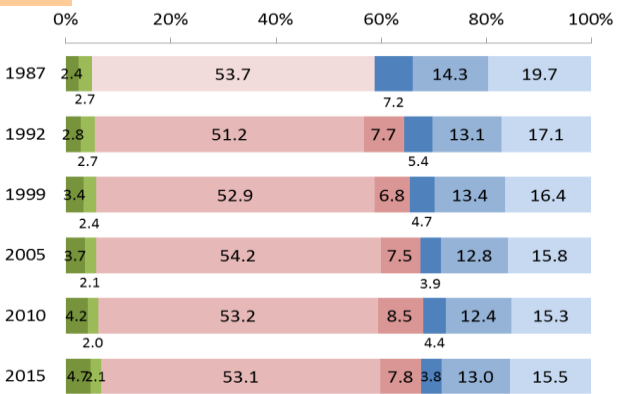


休日

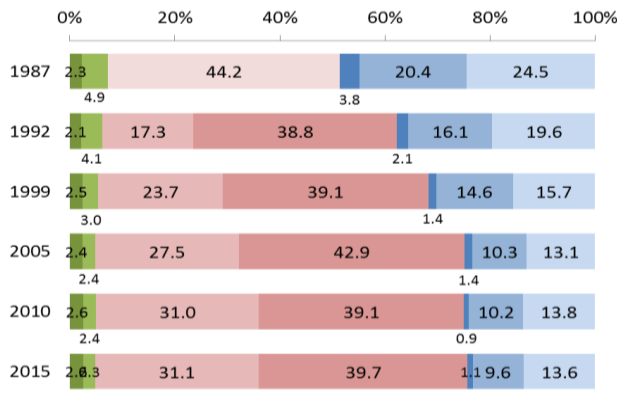
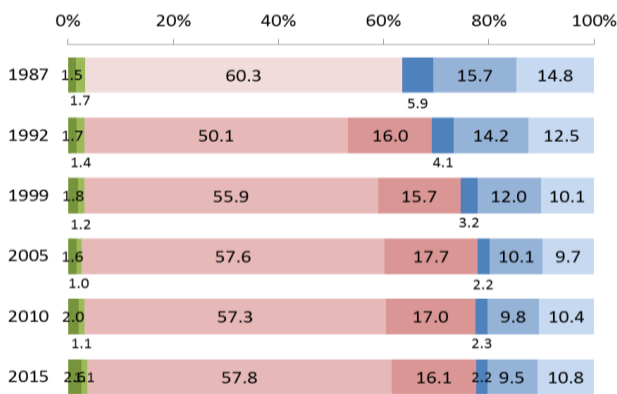


地方都市圏

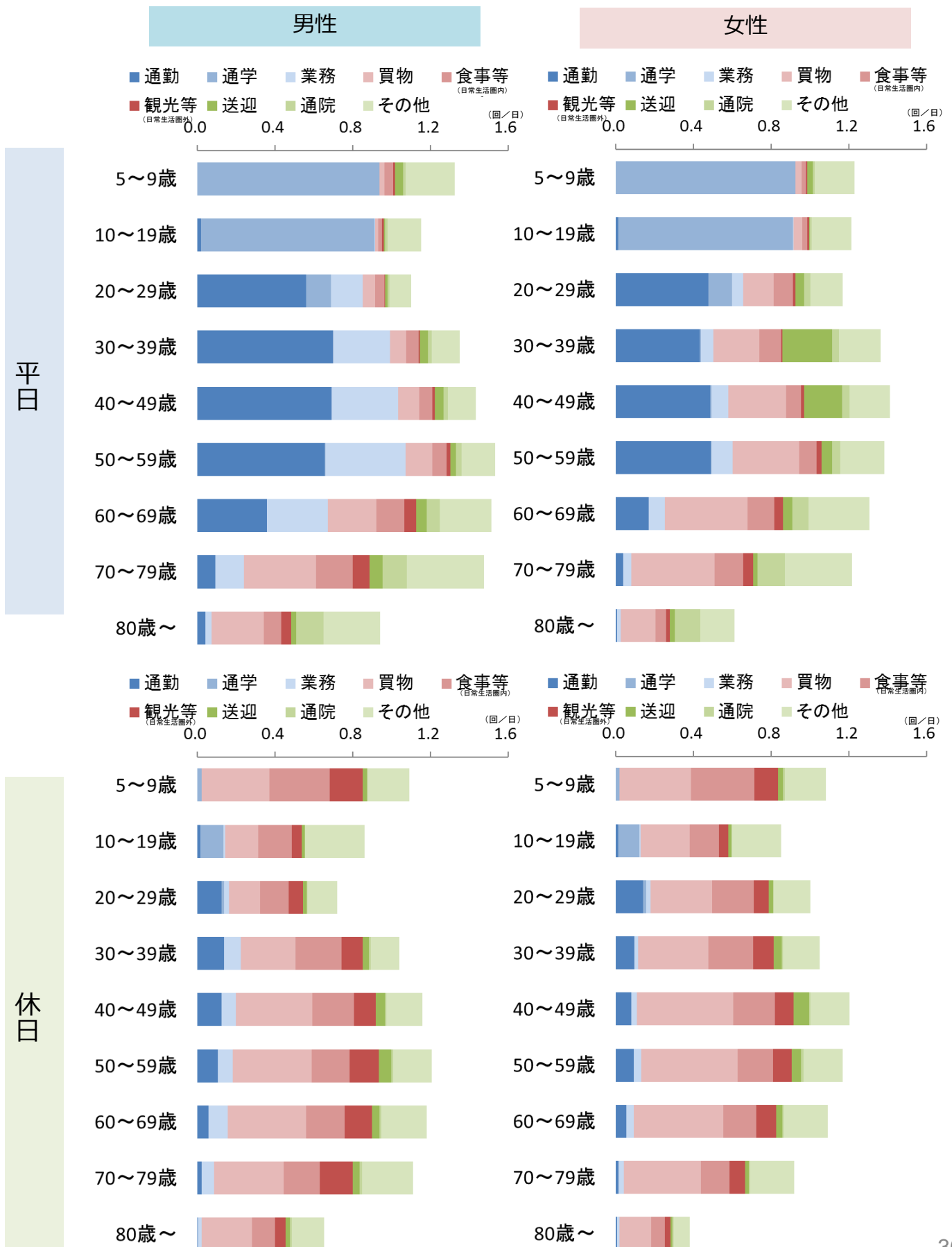
平日



休日



男女別・年齢階層別 目的別移動回数

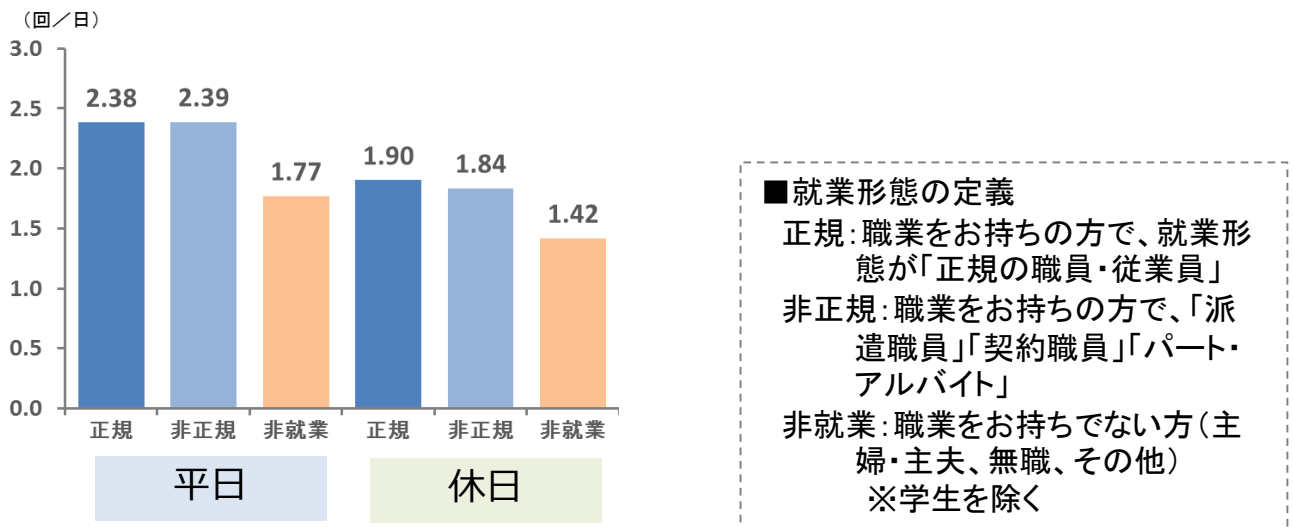


(3) 就業形態による違い

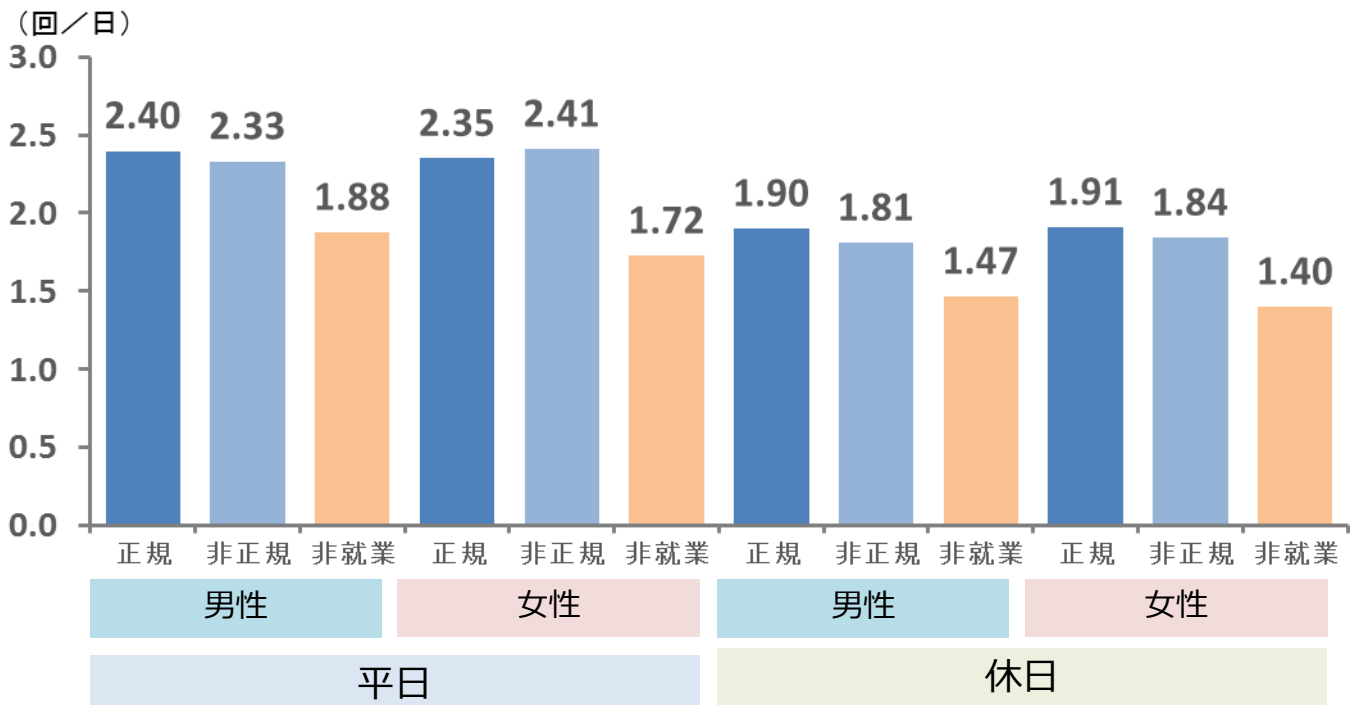
就業形態による違い

- 就業形態によって、「正規」「非正規」「非就業」に区分して比較すると、平休とも、男女ともに非就業者の1日あたり移動回数が少ない。
- 年齢階層で区分して比較すると、特に若者（20代）では、「非正規」の1日あたり移動回数が「非就業」並に少なくなっている。
- 目的別に見ると、平日は通勤、休日は買い物、食事、観光の移動回数の差が「正規」と「非就業」の移動回数の差につながっている。

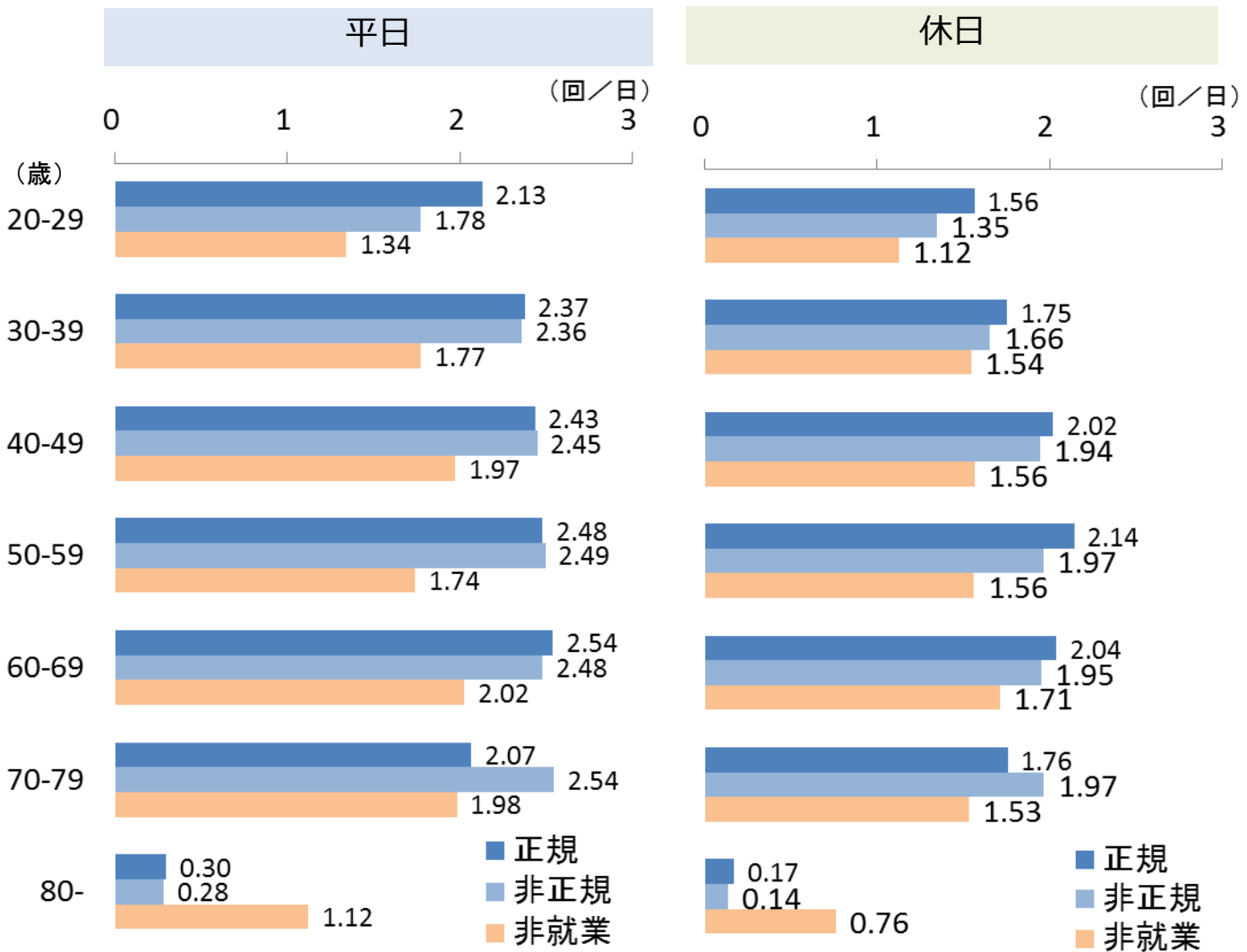
就業形態別 1日あたり移動回数（男女計）



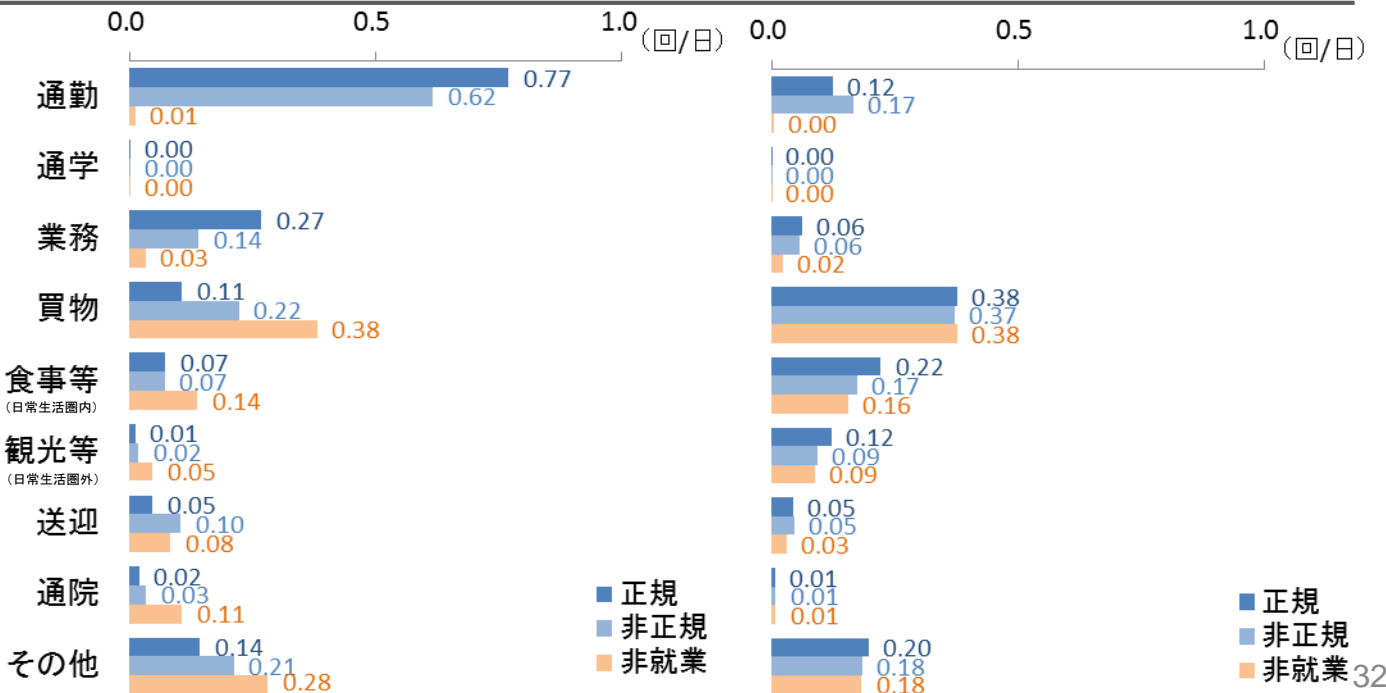
就業形態別・男女別 1日あたり移動回数



年齢階層別・就業形態別 1日あたり移動回数



就業形態別 目的別移動回数

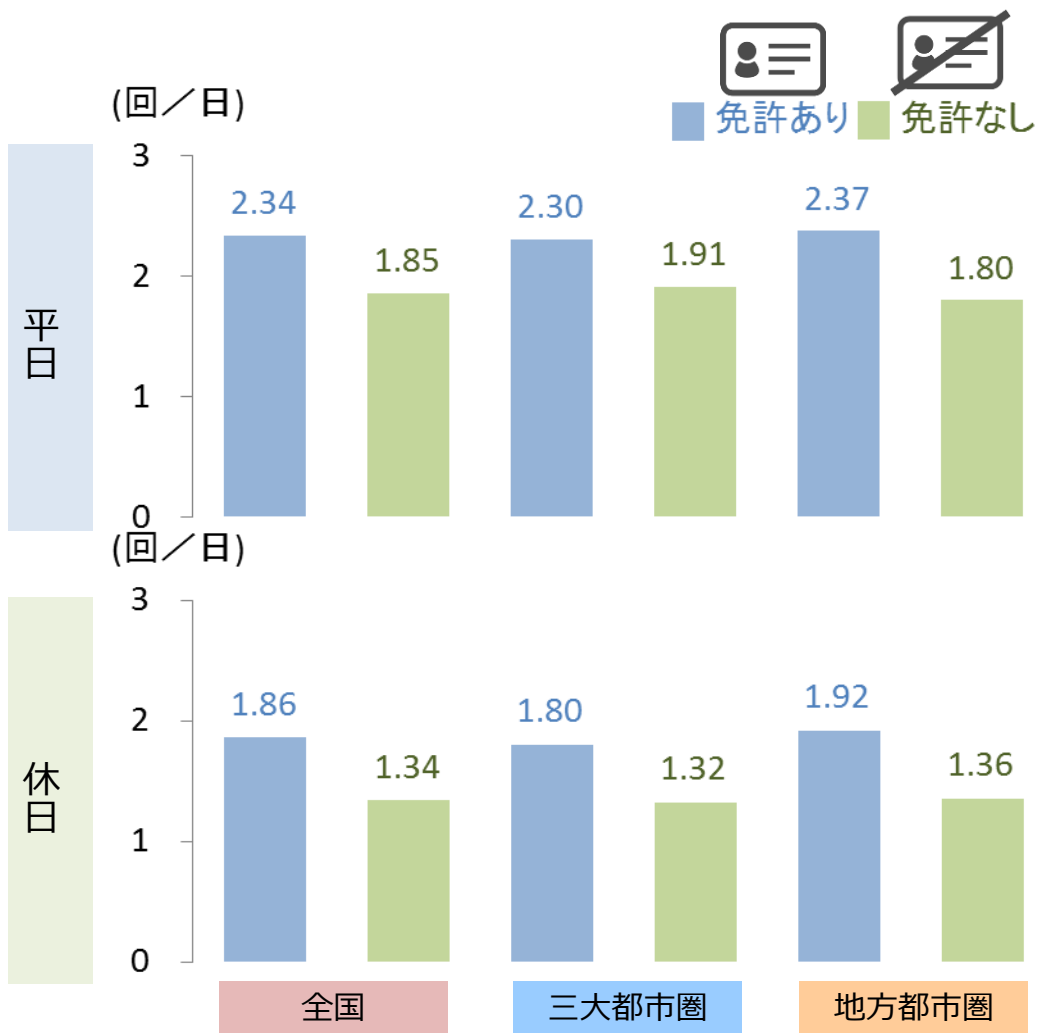


(4) 自動車保有形態・免許有無による違い

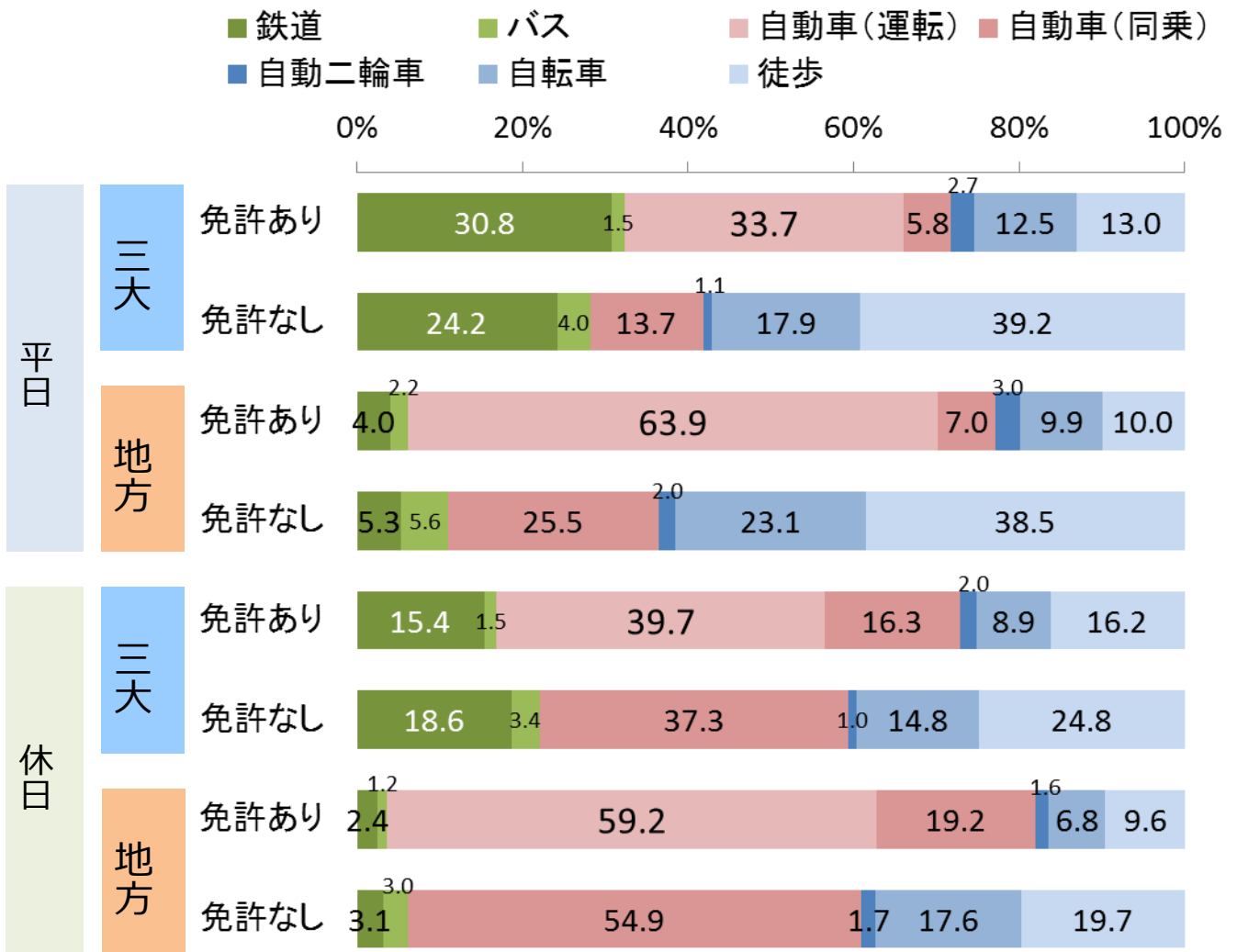
自動車保有形態・運転免許有無による違い

- 自動車運転免許の有無で1日あたり移動回数を比較すると、平休・地域にかかわらず、免許を持っていない人の方が移動回数が少ない。
- 自動車の保有形態※で見ても、自動車を持っていない人の方が移動回数が少ない。 ※自分専用の自動車を持っているか、家族共用か、持っていないか
- 免許を持っていない人は公共交通や自動車の「同乗」、自転車、徒歩等が移動手段となっている。三大都市圏では比較的公共交通を使う傾向にあるが地方都市圏では特に休日で自動車の「同乗」が際立っている。
- 自動車保有形態や免許有無の違いが、活動機会の低下を招いている可能性がある。

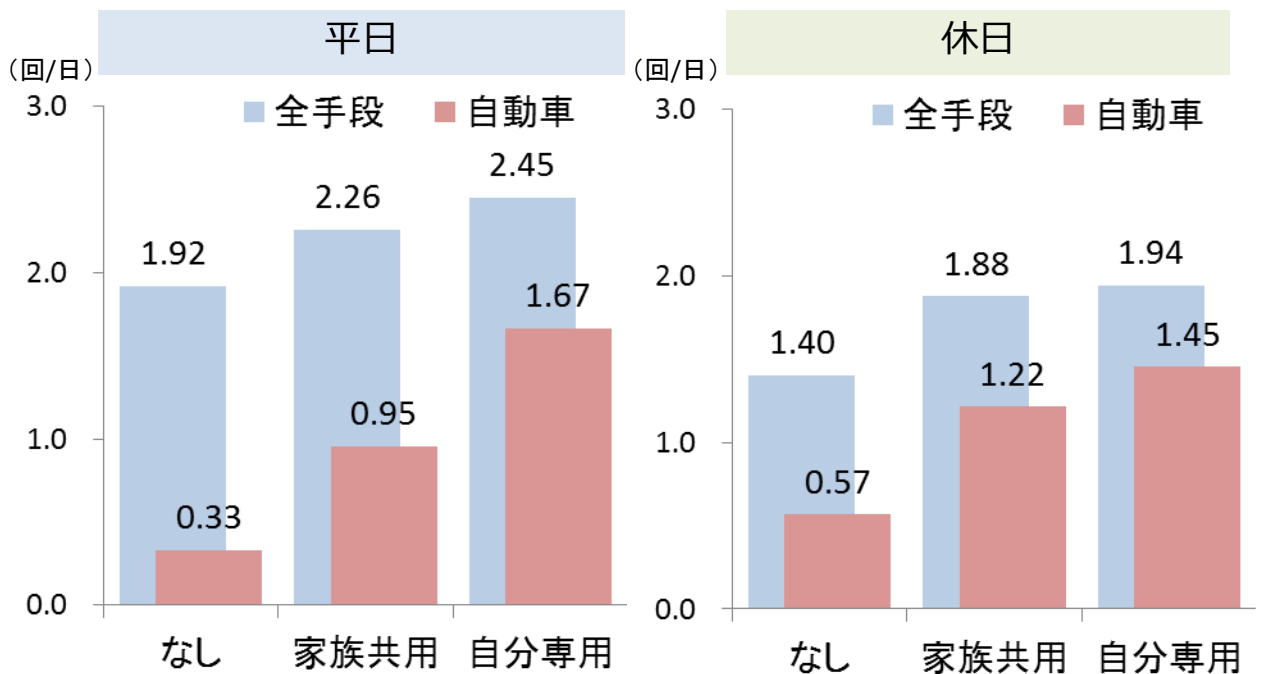
免許有無別 1日あたり移動回数



免許有無別 移動の交通手段別構成比



自動車保有形態別 1日あたり移動回数

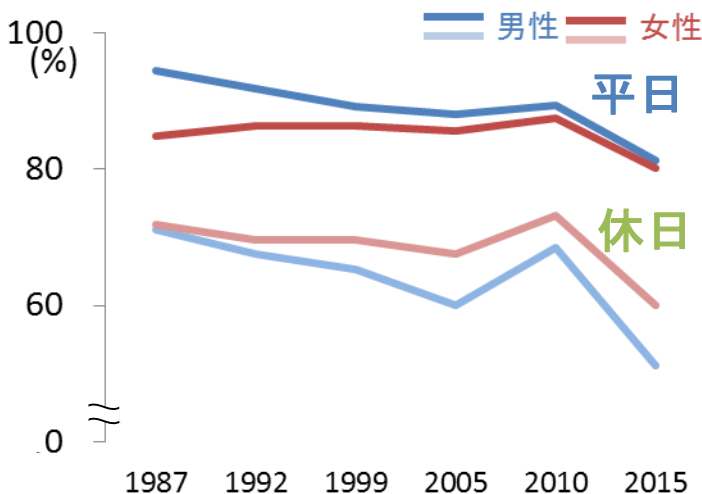
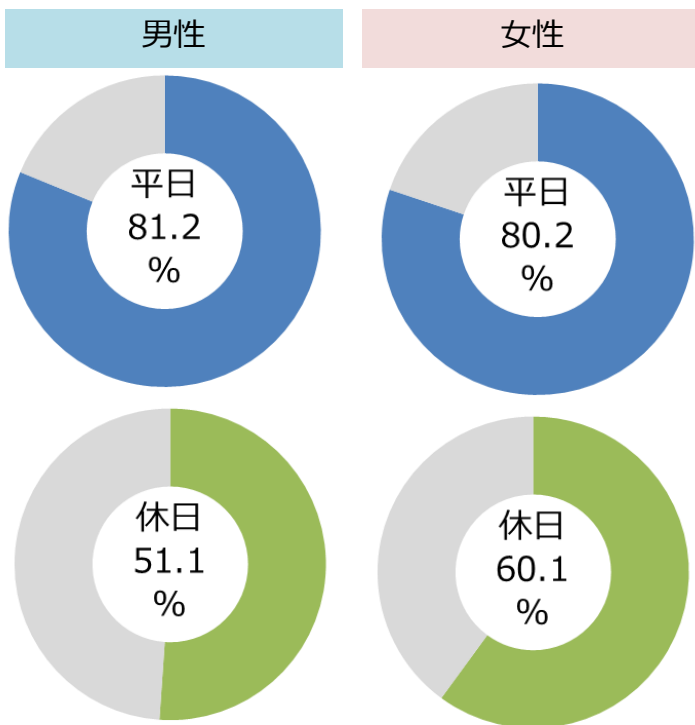


(5) 若者の特性の詳細

若者（20～29歳）の外出率

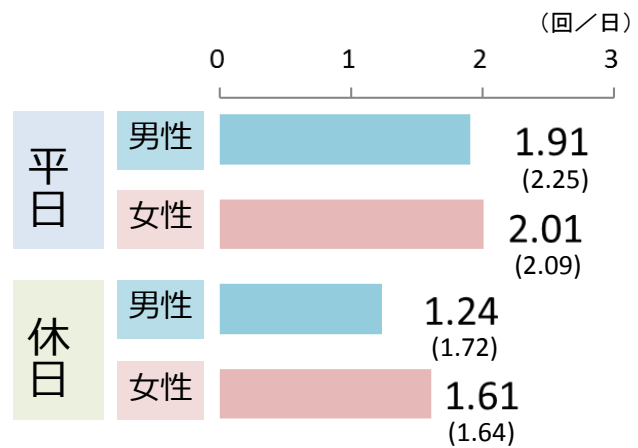
- 若者（20～29歳）の外出率は、平日は男女による差はほとんどないが、休日は、男性が外出しない傾向。経年変化で見ると、特に休日・男性の外出率低下が特に顕著。

男女別・外出率

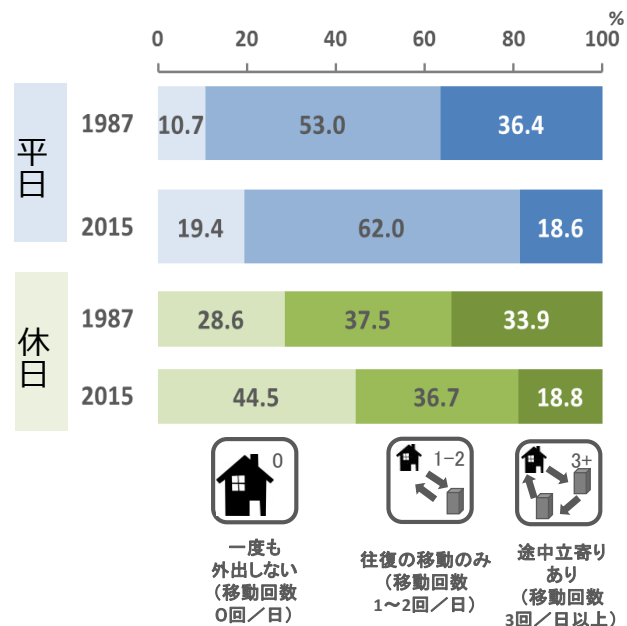


男女別・1日あたり移動回数

※ () は全年齢の平均値



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)



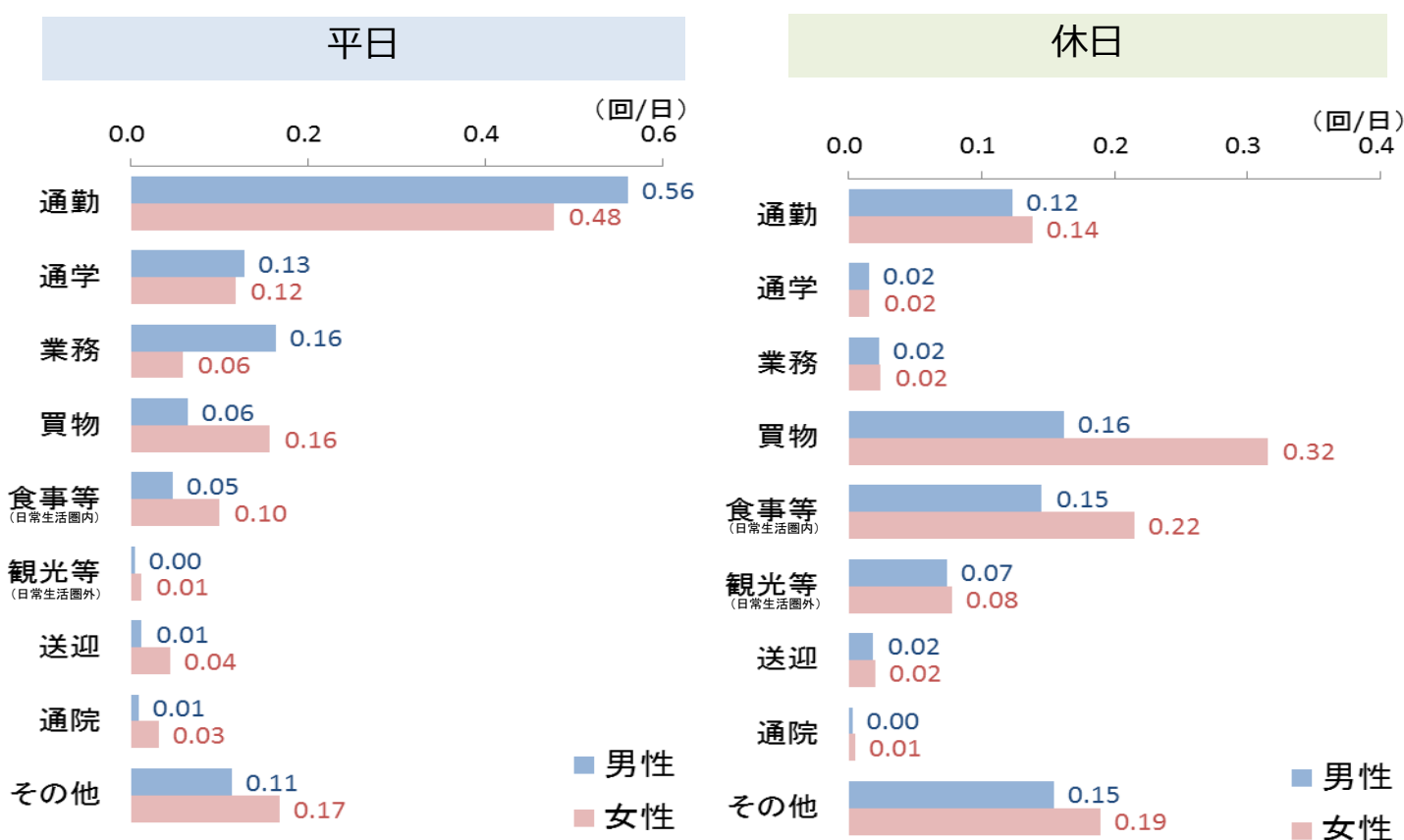
往復の移動のみ (移動回数 1～2回/日)



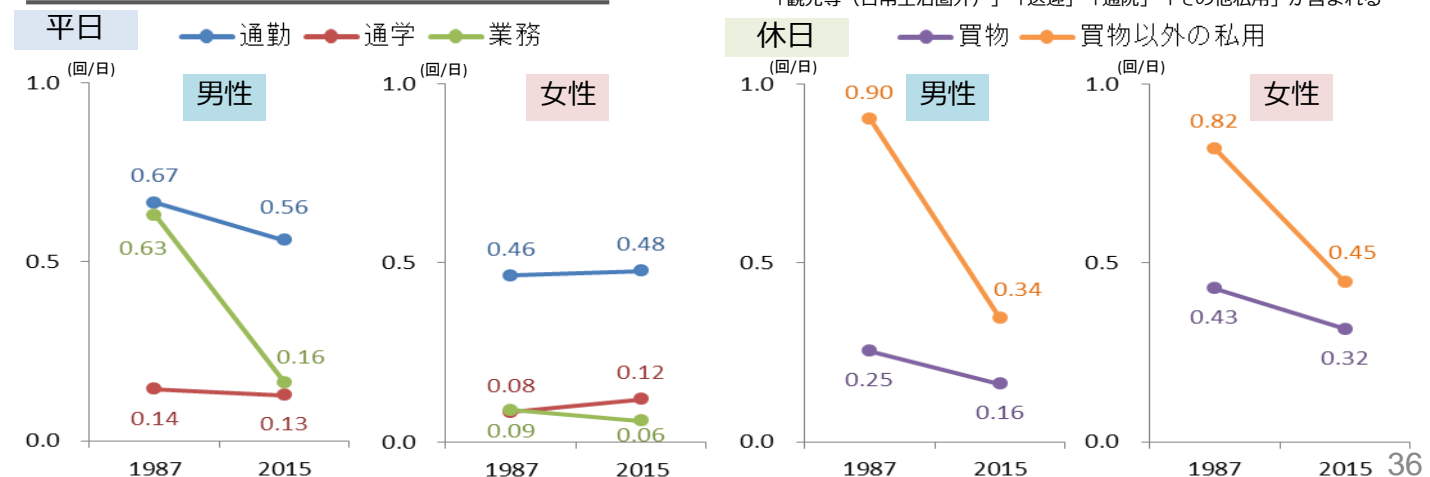
途中立寄りあり (移動回数 3回/日以上)

- 目的別移動回数で見ると、平休ともに、「買物」や「食事等」の移動回数で男女の差が見られる。経年変化を比較すると、平日では男性の「業務」が、休日は男女共に「買物以外の私用」が大幅に減少。
- 交通手段別では、三大都市圏、地方都市圏ともに、鉄道利用の割合が増加。
- 車の利用では、三大都市圏、地方都市圏ともに減少傾向。女性は三大都市圏は減少傾向だが、地方都市圏は横ばい。

男女別・若者の目的別移動回数



男女別・若者の目的別移動回数の推移



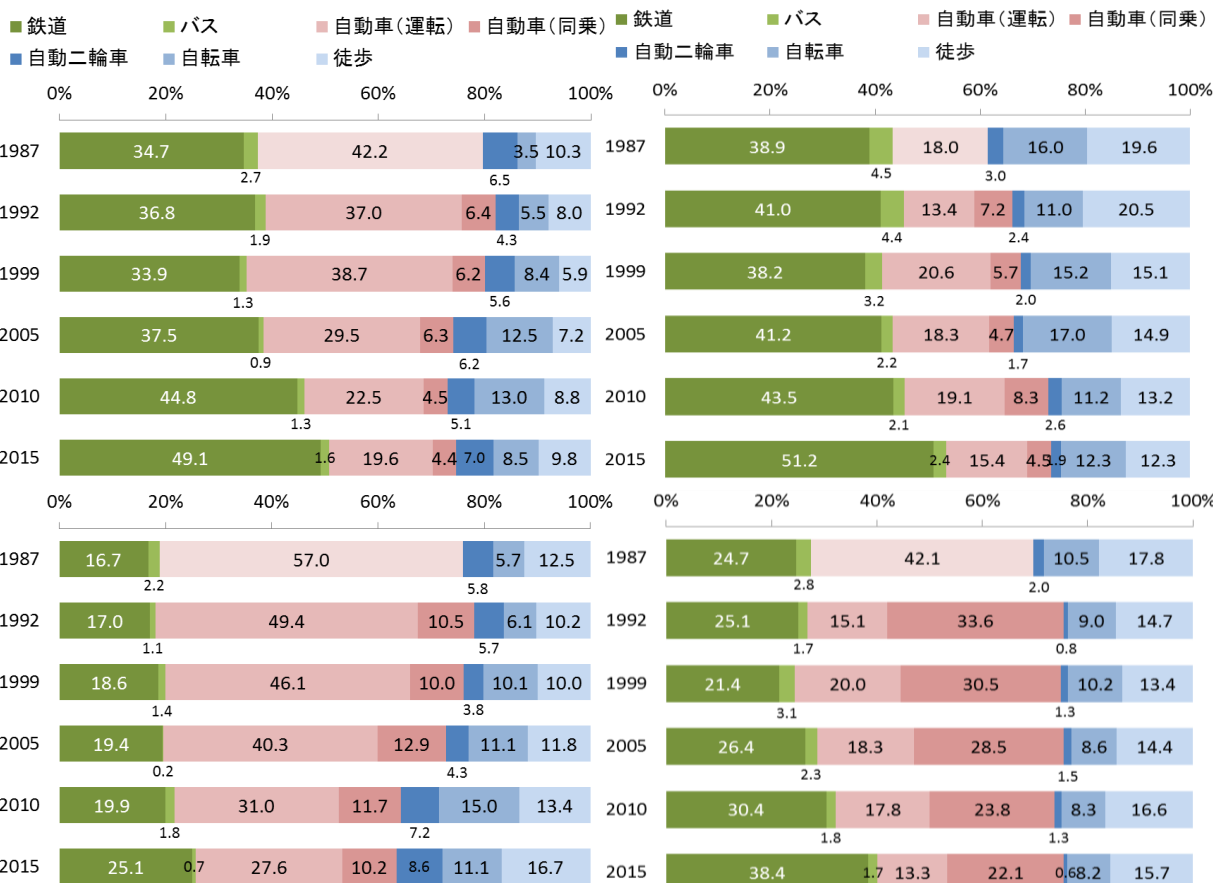
男女別・若者の移動の交通手段別構成比

※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

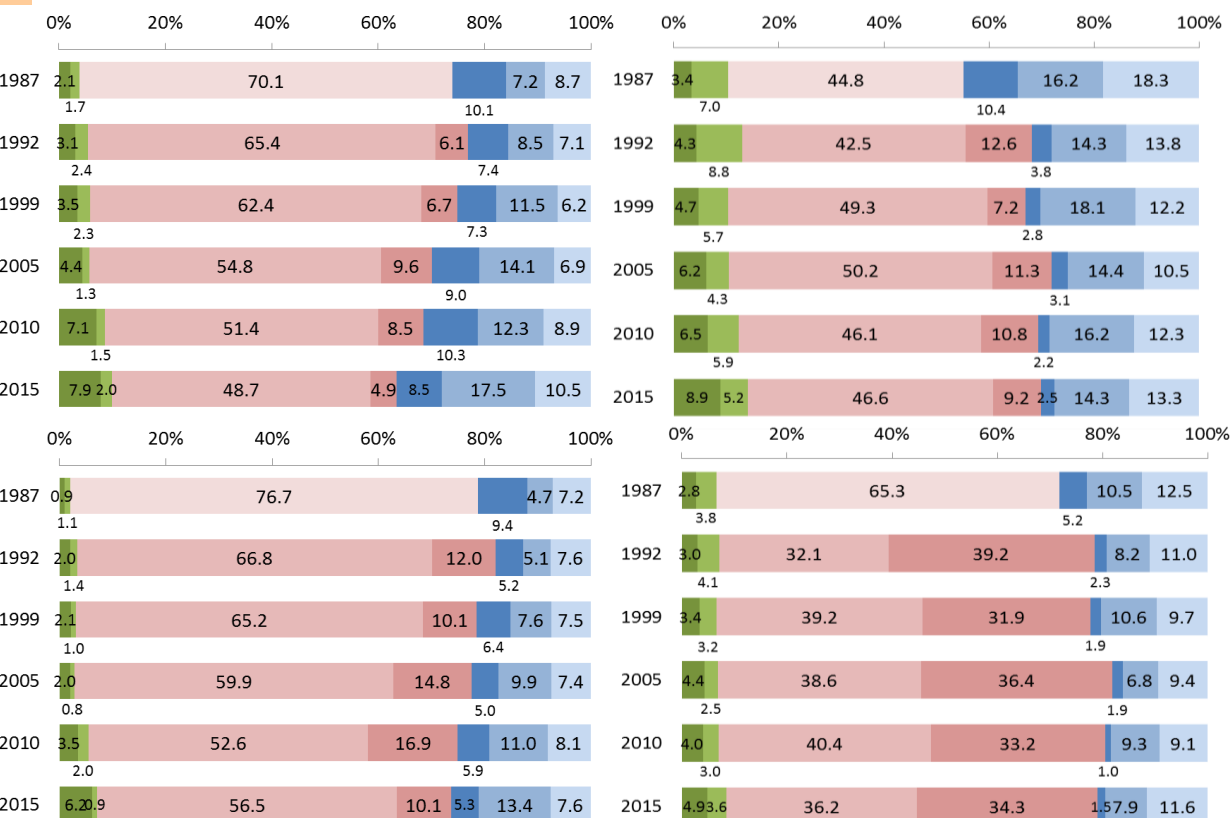
三大都市圏

男性

女性

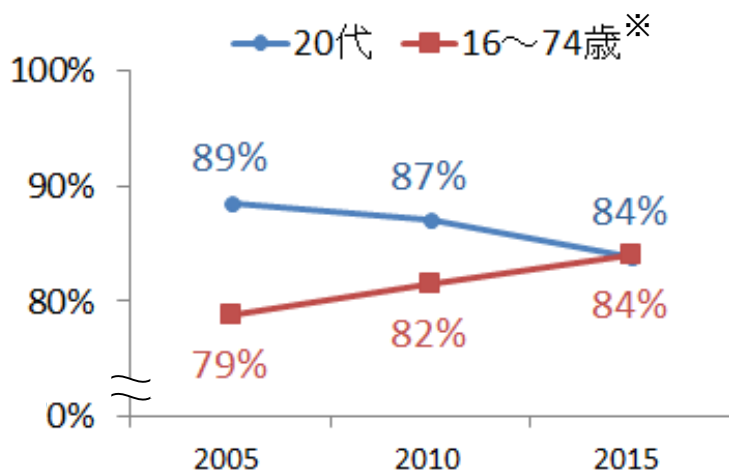


地方都市圏



■参考 若者の免許保有に関する傾向

下図に示すように、20代の免許保有率はここ10年で低下傾向にあります。

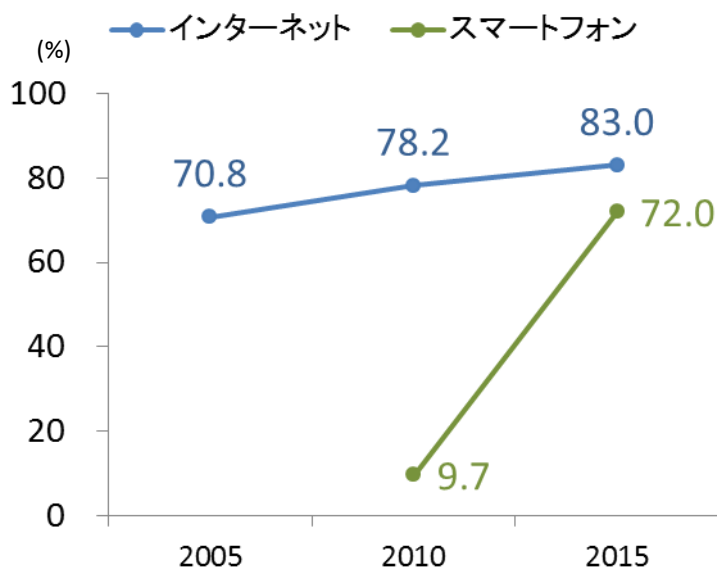


※免許を取得できる16歳から免許返納を伴う認知機能検査が行われる75歳までで集計。

出典：運転免許統計（警察庁）より国土交通省作成

■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

インターネットの人口普及率は8割を超えており、スマートフォンの世帯保有率は近年急速に伸びている状況にあります。

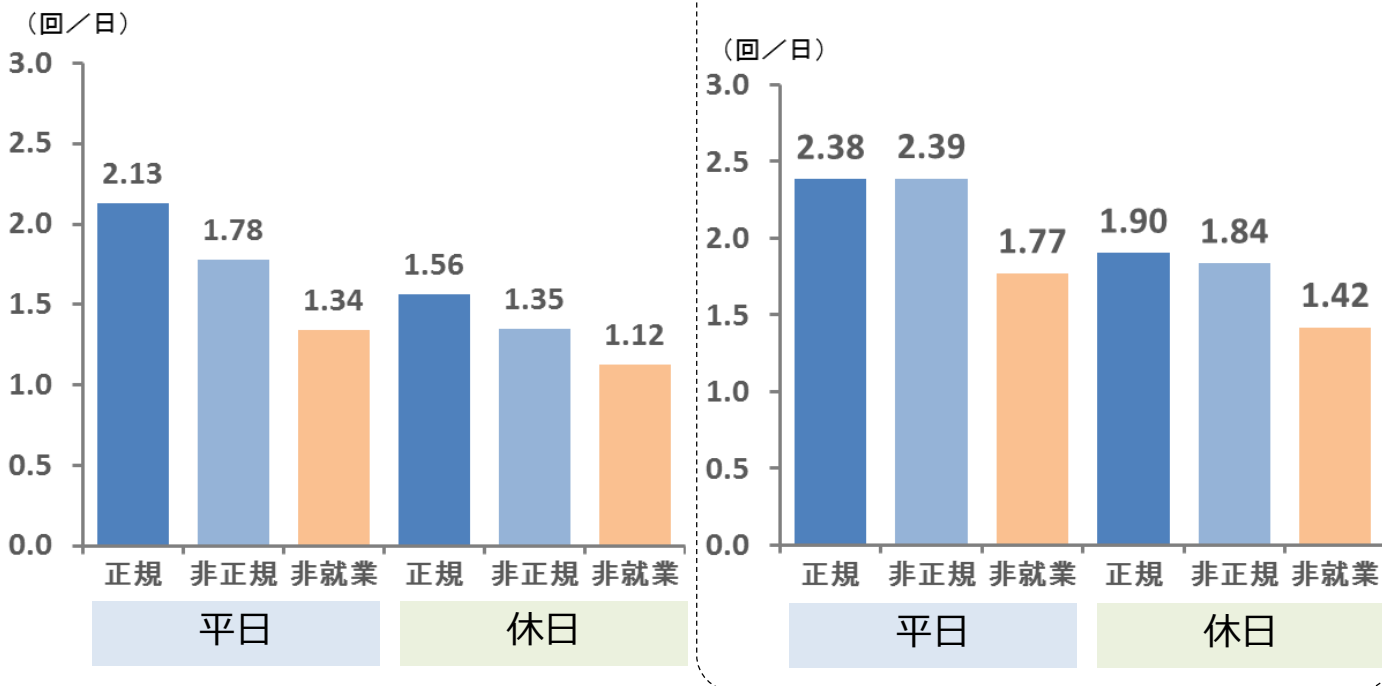


出典：平成28年度情報通信白書（総務省）

就業形態による違い

- 若者（20～29歳）の就業形態別に1日あたり移動回数を比較すると、平日・休日とも、正規が一番大きく、次いで非正規、非就業の順となっている。
- 非正規が全体傾向と比べて移動回数が少ない原因を目的別に見ると、平日では、通勤、業務、休日では、買い物、食事の移動回数の減少が影響している。
- 交通手段別に見ると、平休ともに「非正規」男性は「自動二輪車」を、「非就業」男性は「自転車」を使う傾向が見られる。
- 特に地方都市圏の女性は、「正規」「非正規」とも、平日は自動車を運転している傾向だが、休日は自動車（同乗）の割合が大きい。

就業形態別 若者（20～29歳）の1日あたり移動回数



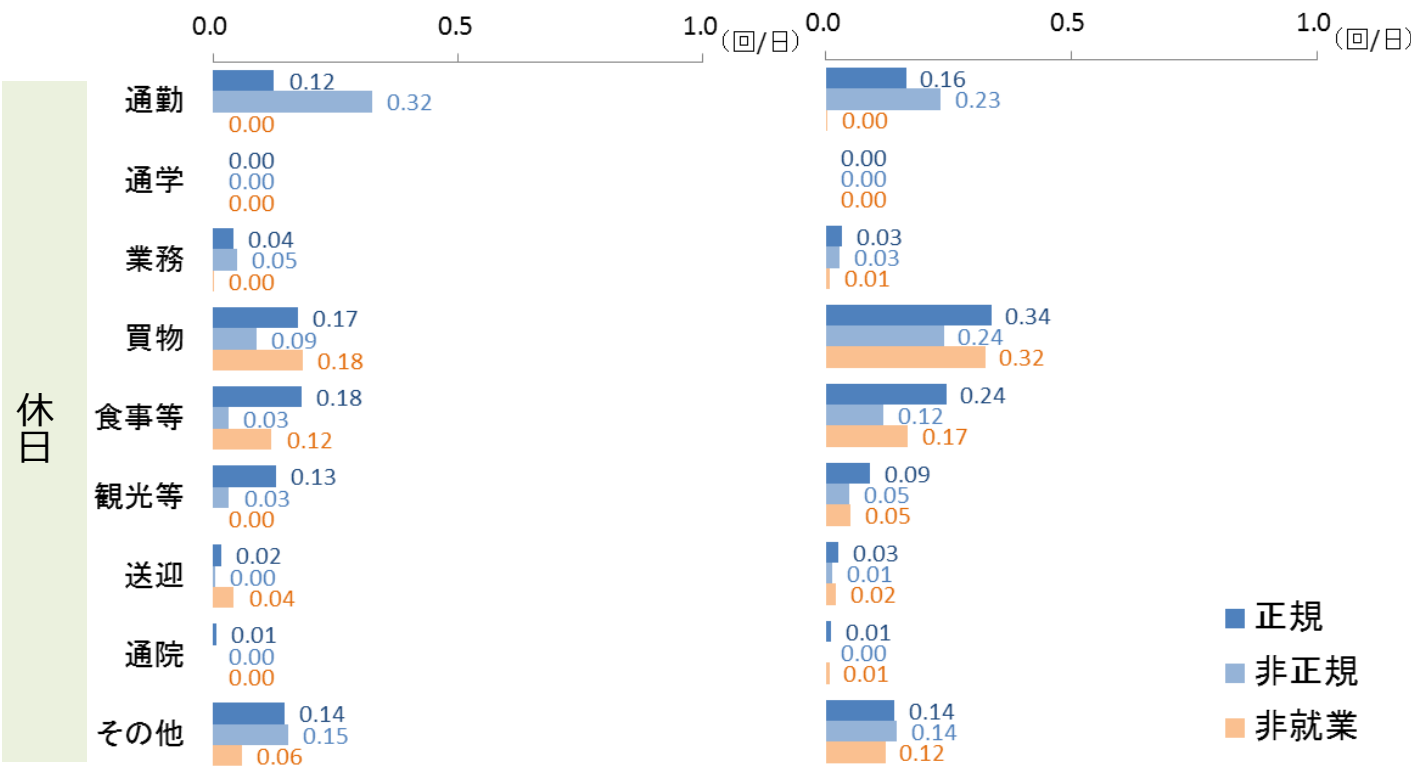
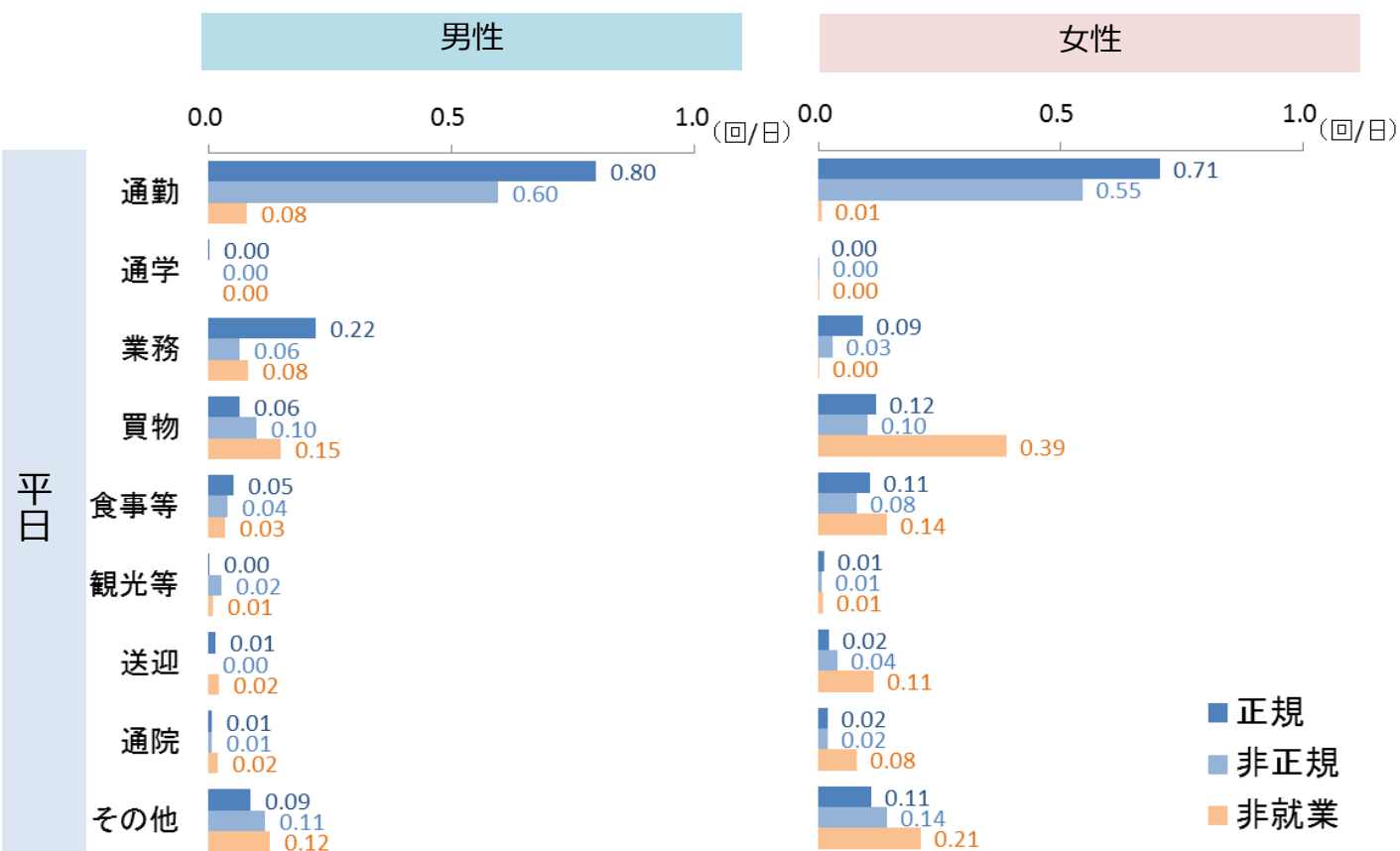
■ 就業形態の定義

正規：職業をお持ちの方で、就業形態が「正規の職員・従業員」

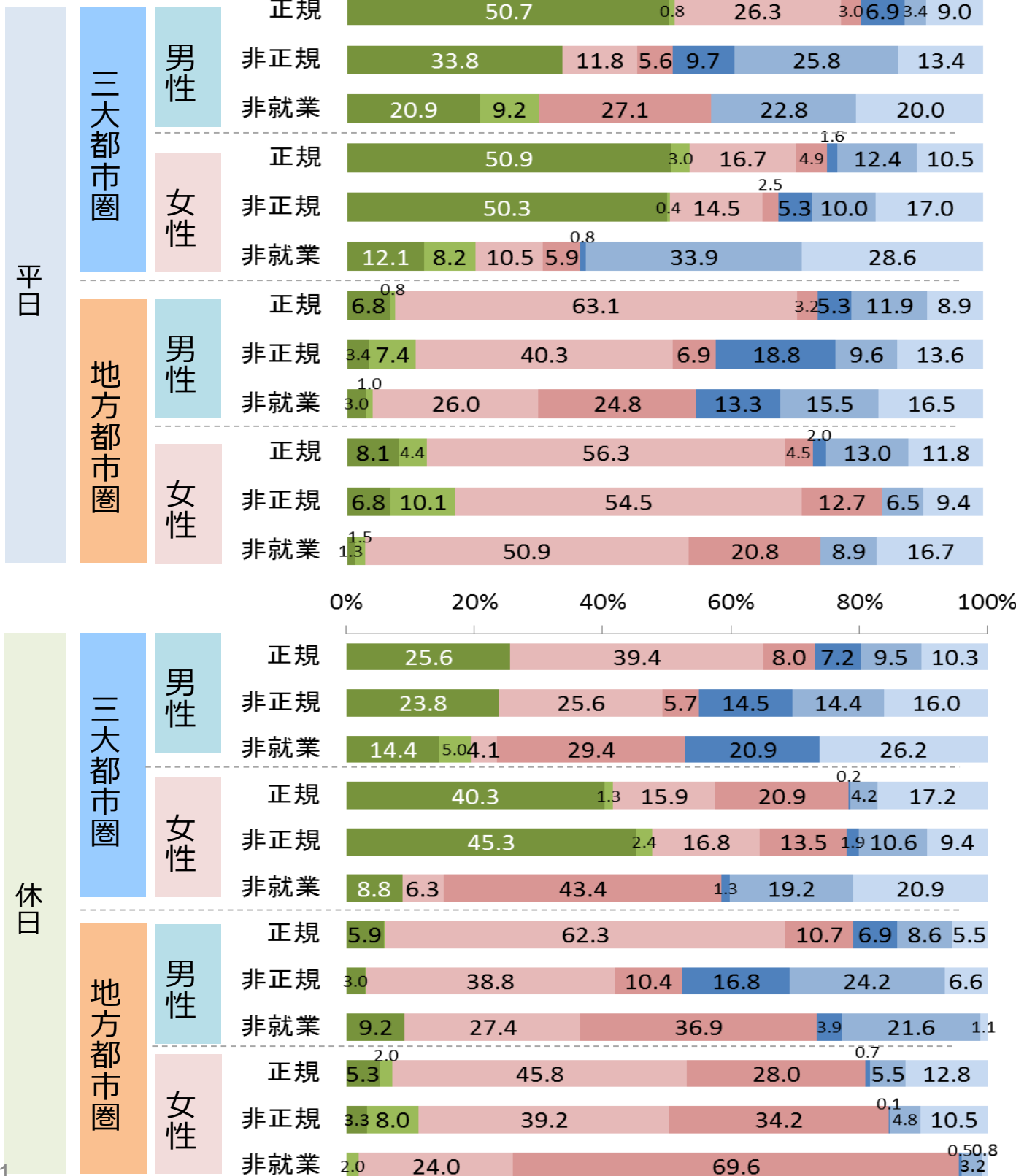
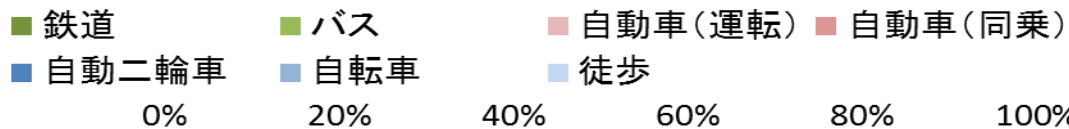
非正規：職業をお持ちの方で、「派遣職員」「契約職員」「パート・アルバイト」

非就業：職業をお持ちでない方（主婦・主夫、無職、その他） ※学生は除外

若者（20～29歳）の目的別移動回数

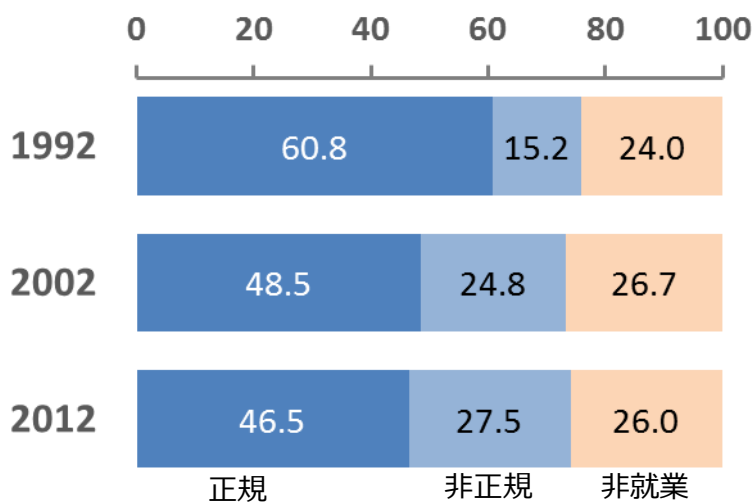


若者（20～29歳）の就業形態別 移動の交通手段別構成比



■参考 20代の就業形態の推移

下図に示すように、20代は非正規就業者の割合は年々上昇する傾向にあります。

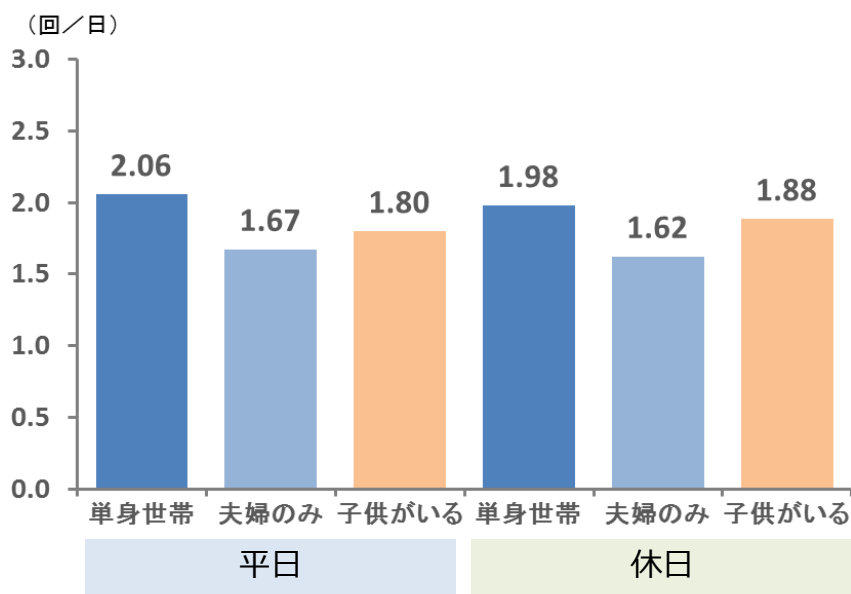


出典：就業構造基本調査（厚生労働省）より国土交通省作成

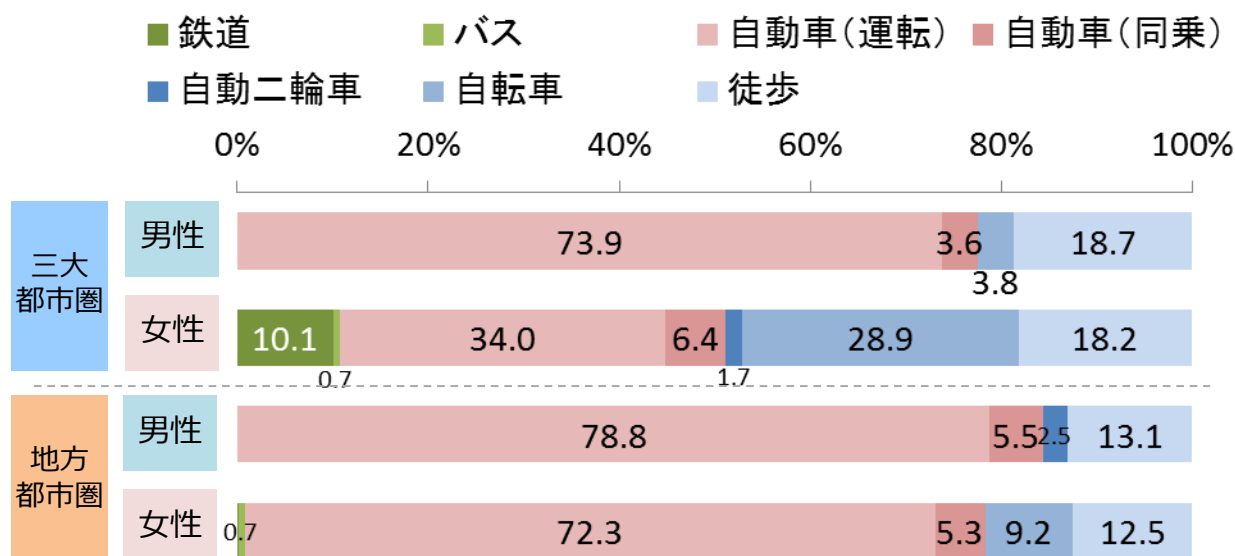
世帯構成による違い

- 30代（30～39歳）の世帯構成に着目して比較すると、単身世帯の移動回数が多い。
- 子どもがいる世帯では女性の「送迎」目的の移動が多く、男性との差が顕著。
- 「送迎」に着目して、交通手段の割合を比較すると、地方都市圏では男女とも「自動車」を運転して送迎する人が多い。三大都市圏では男性は「自動車（運転）」に対して、女性は「自転車」を多く利用。

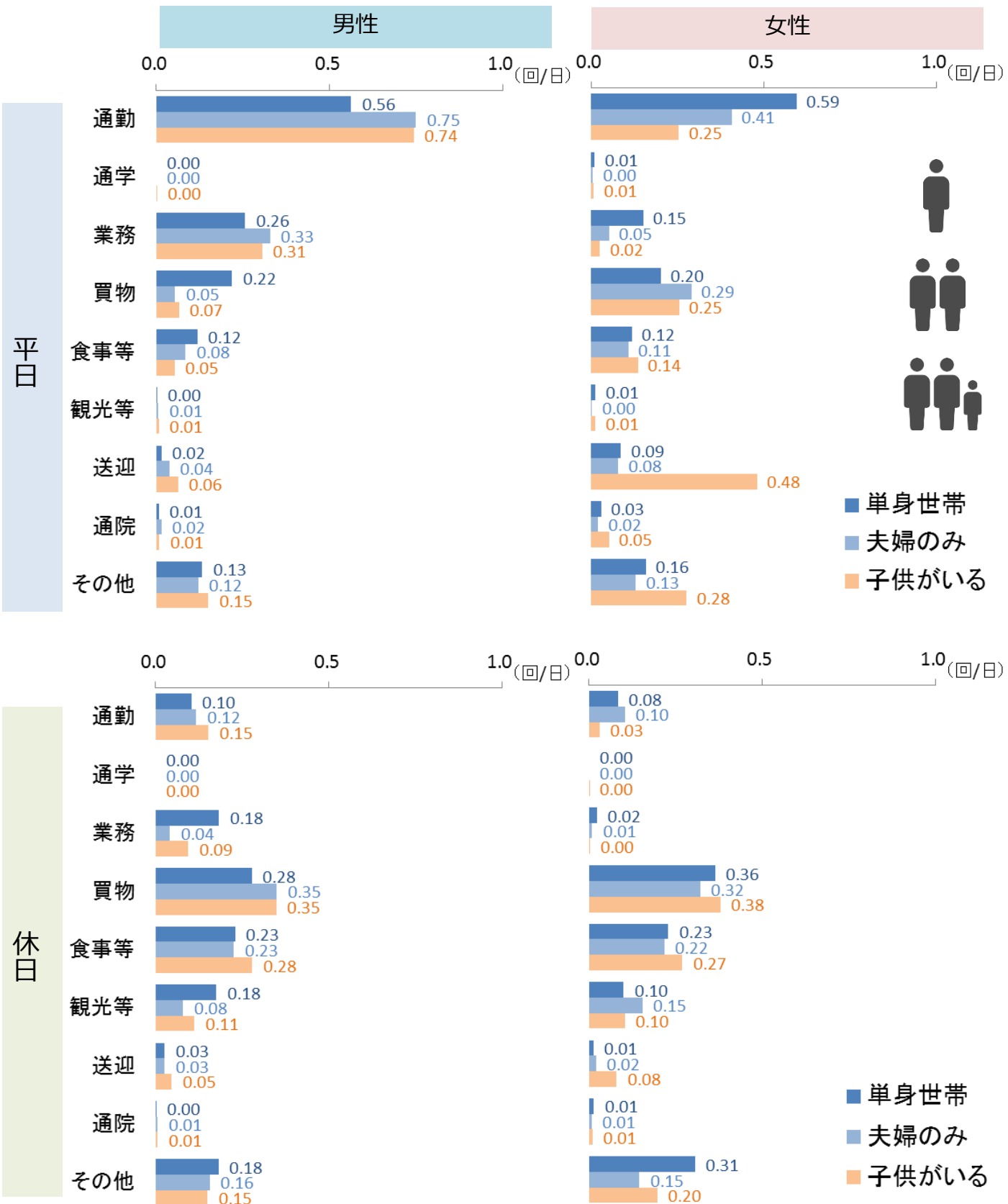
世帯構成別 30代の1日あたり移動回数



30代の送迎の交通手段別構成比（平日）



30代（30～39歳）の目的別移動回数

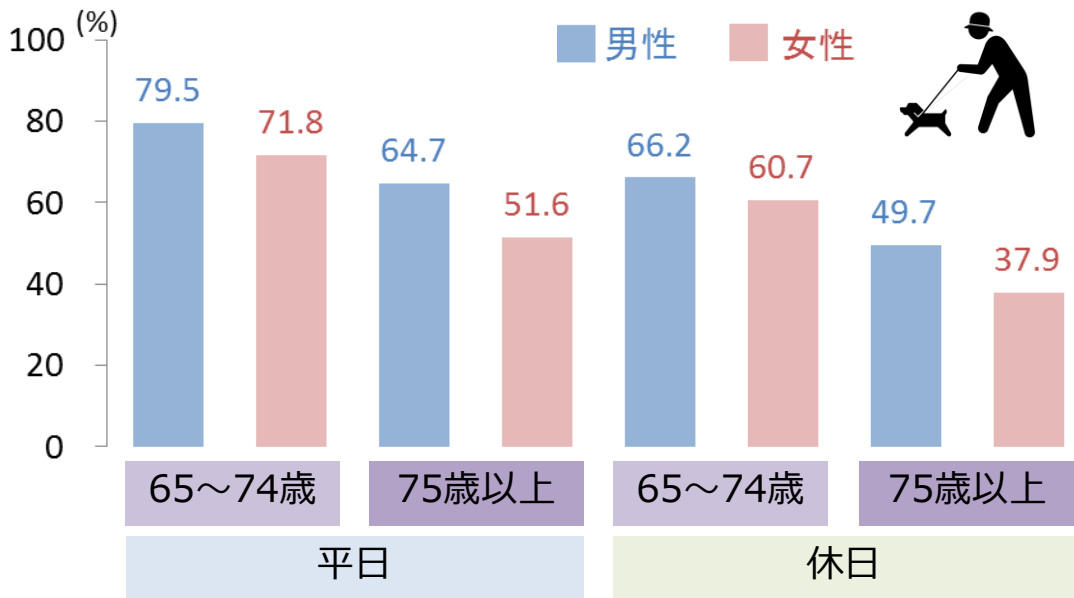


(6) 高齢者の特性の詳細

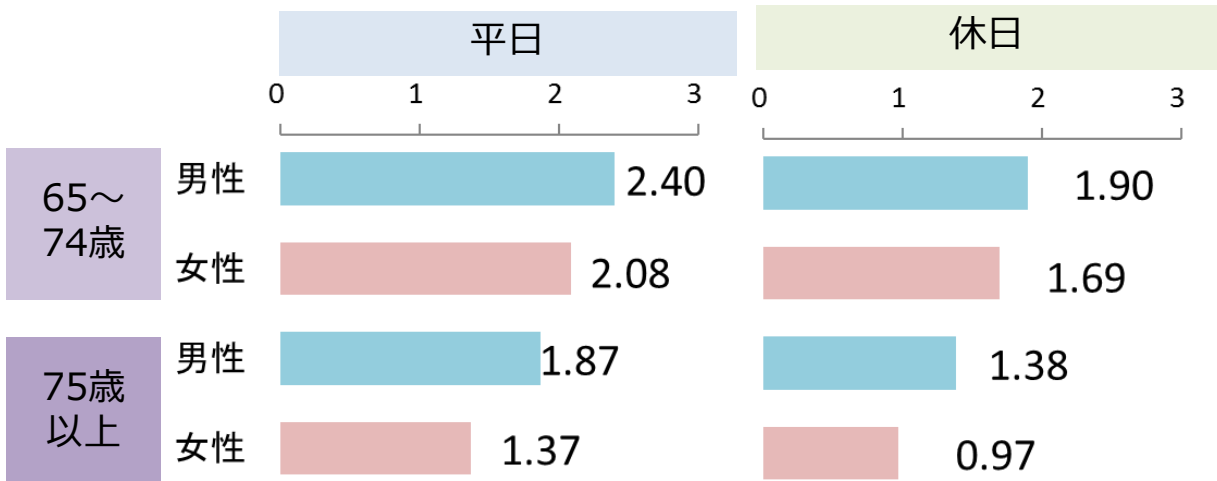
全体的な傾向

- 高齢者の外出率を比較すると、前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）共に、男性のほうが外出する傾向。75歳以上女性の休日の外出率は4割未満で、およそ3日に1日しか外出していない状況。
- 高齢者の交通手段別構成比を比較すると、前期高齢者の男性は自動車を使う傾向が大きい一方、女性や後期高齢者男性は徒歩での移動が多い。
- 公共交通機関が少ない地方都市圏では、75歳以上の女性の自動車（同乗）や徒歩が多い。

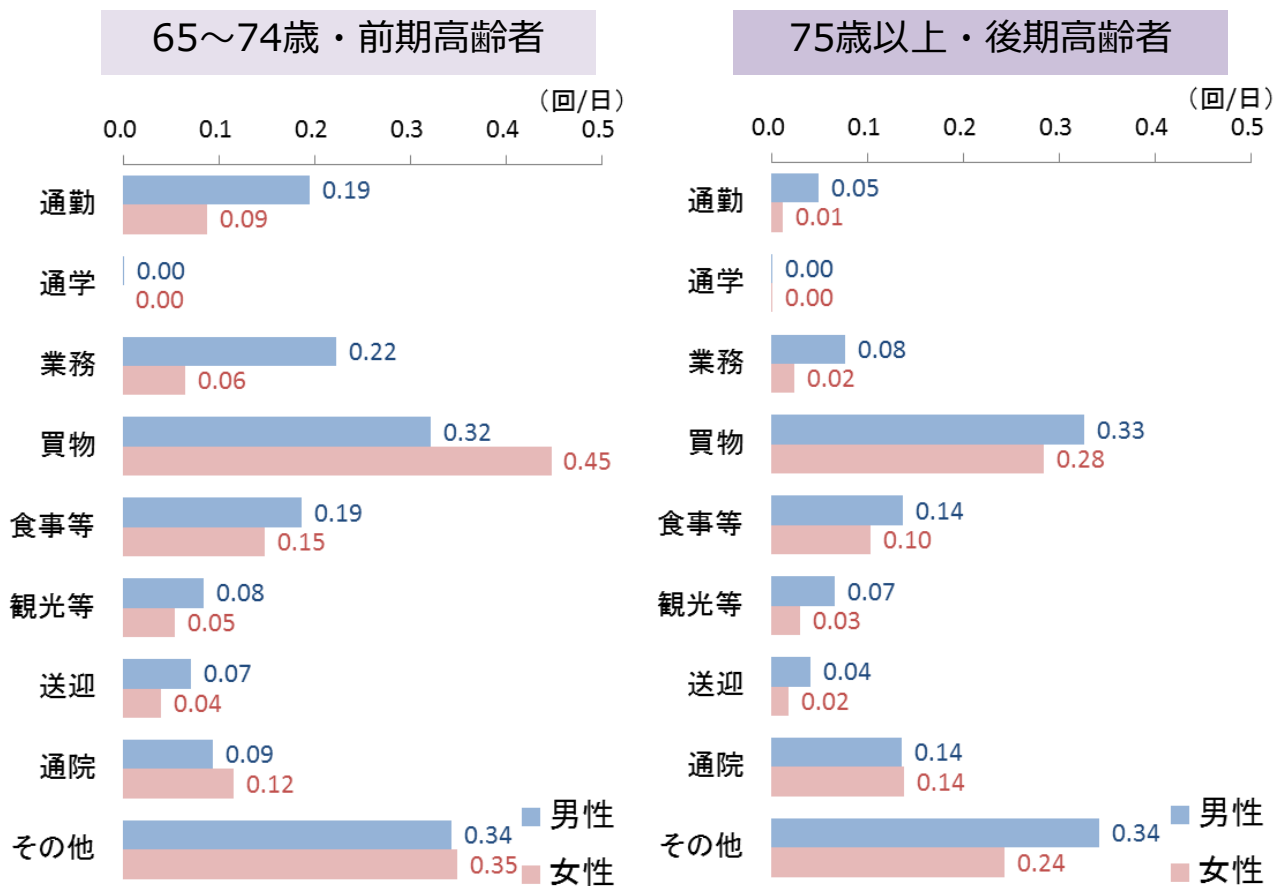
高齢者の外出率



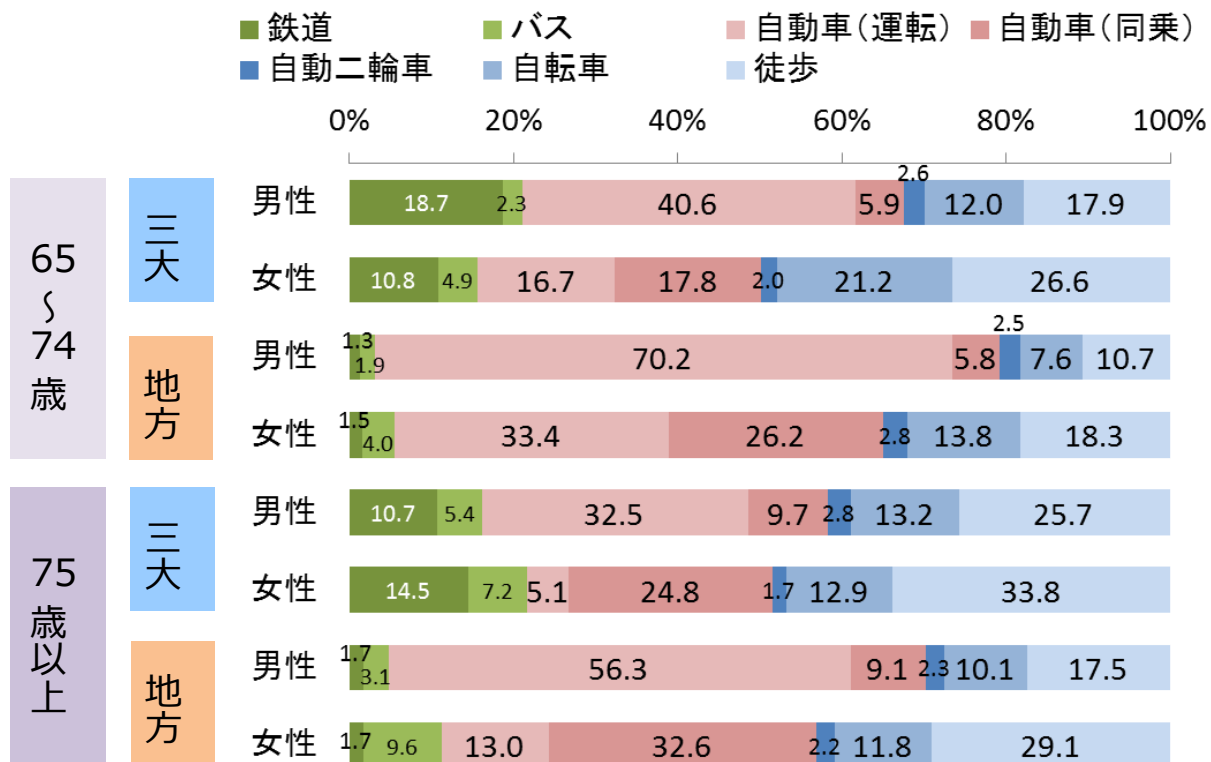
高齢者の1日あたり移動回数



高齢者の移動の目的構成比



高齢者の移動の交通手段別構成比

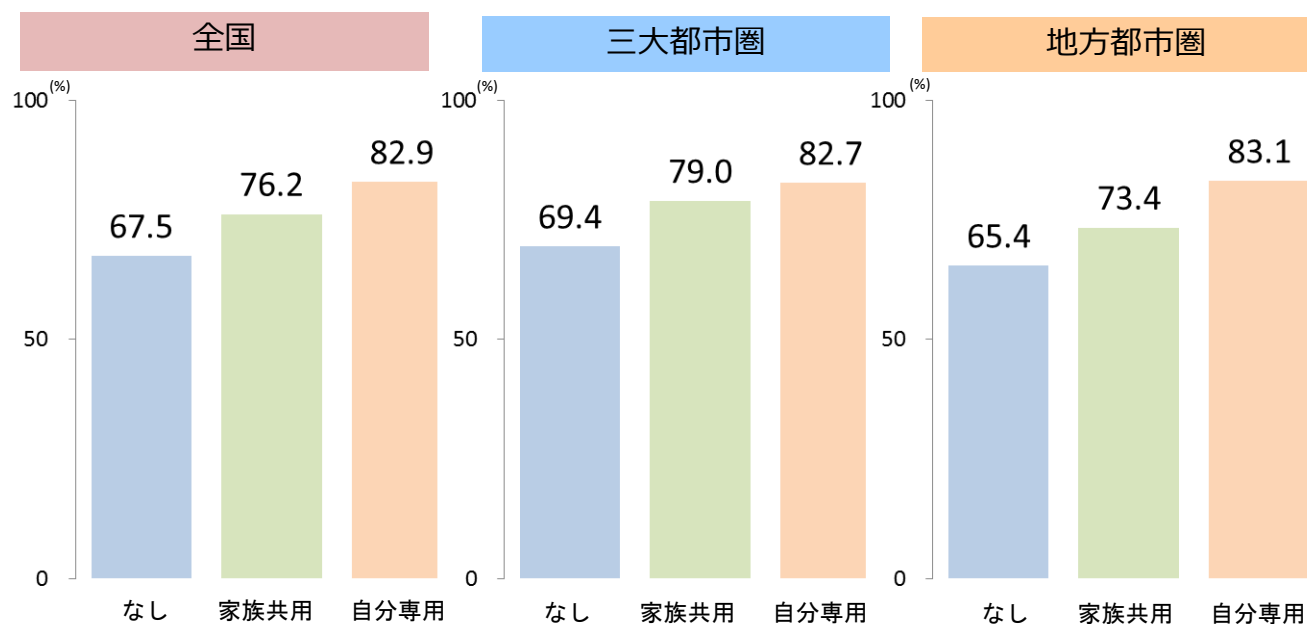


自動車保有形態・運転免許有無と交通特性

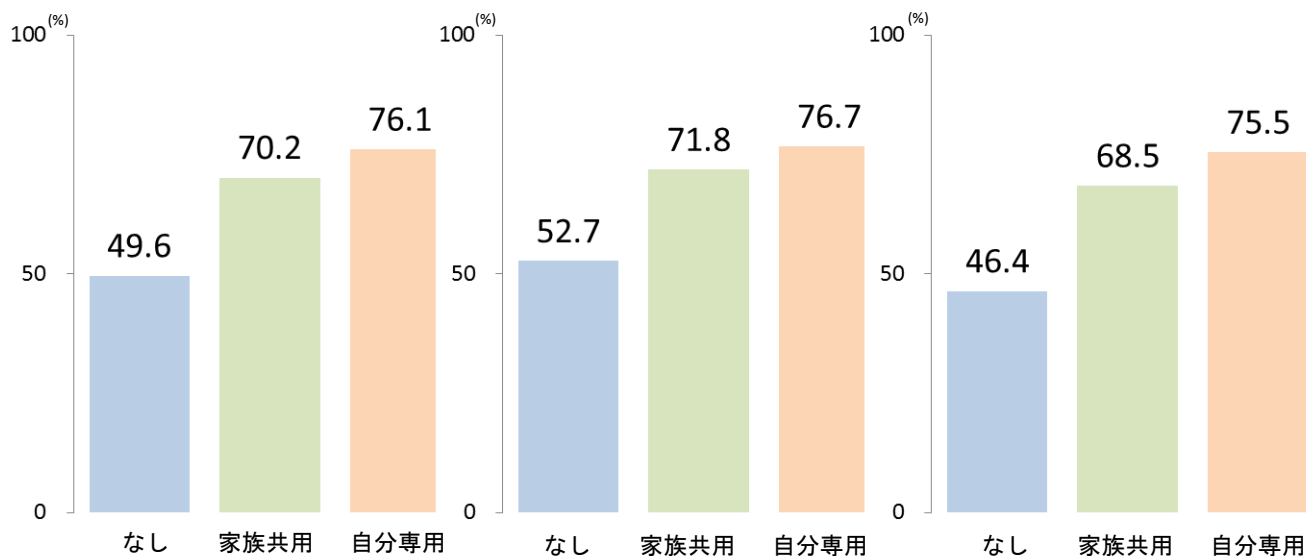
- 前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）共に、自動車を持たない人ほど移動回数が少ない傾向。
- 前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）共に、免許を持たない人ほど移動回数が少ない傾向。

高齢者の自動車保有形態別 外出率

65～74歳・前期高齢者

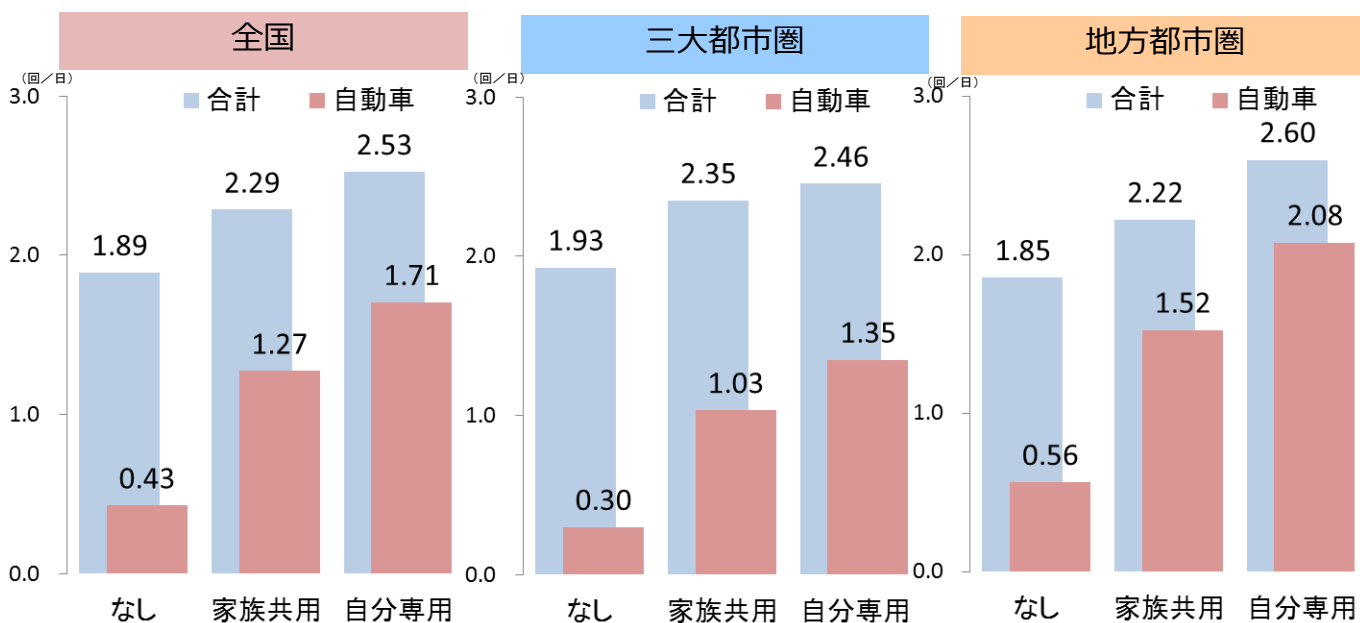


75歳以上・後期高齢者

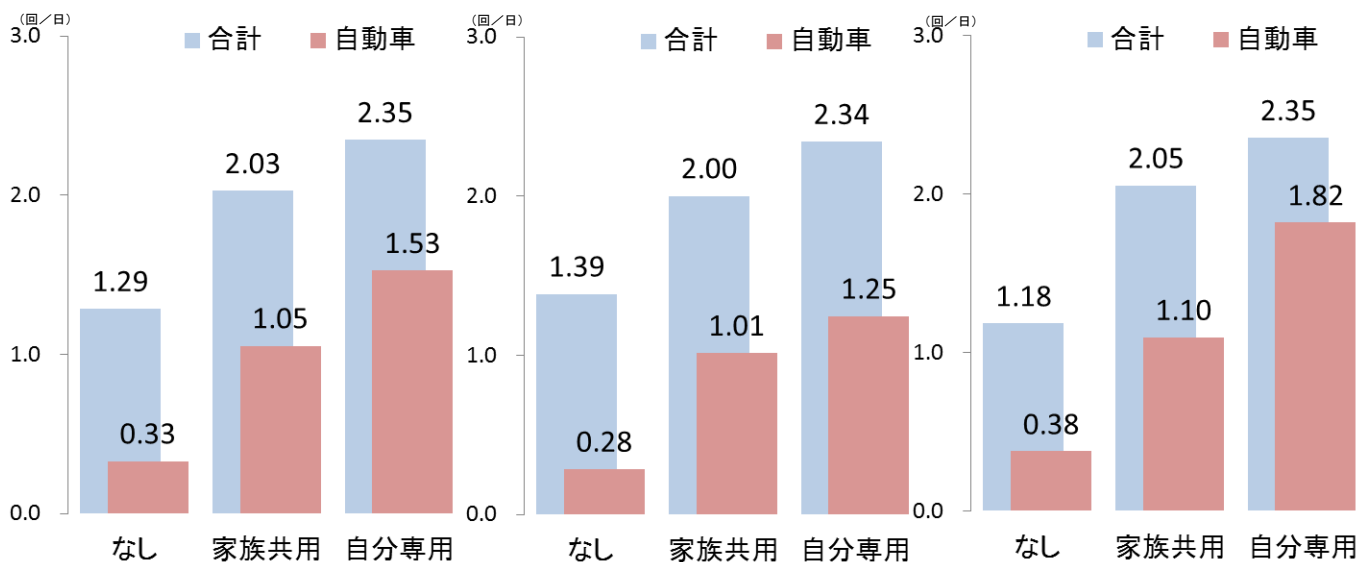


高齢者の自動車保有形態別 1日あたり移動回数（平日）

65～74歳・前期高齢者

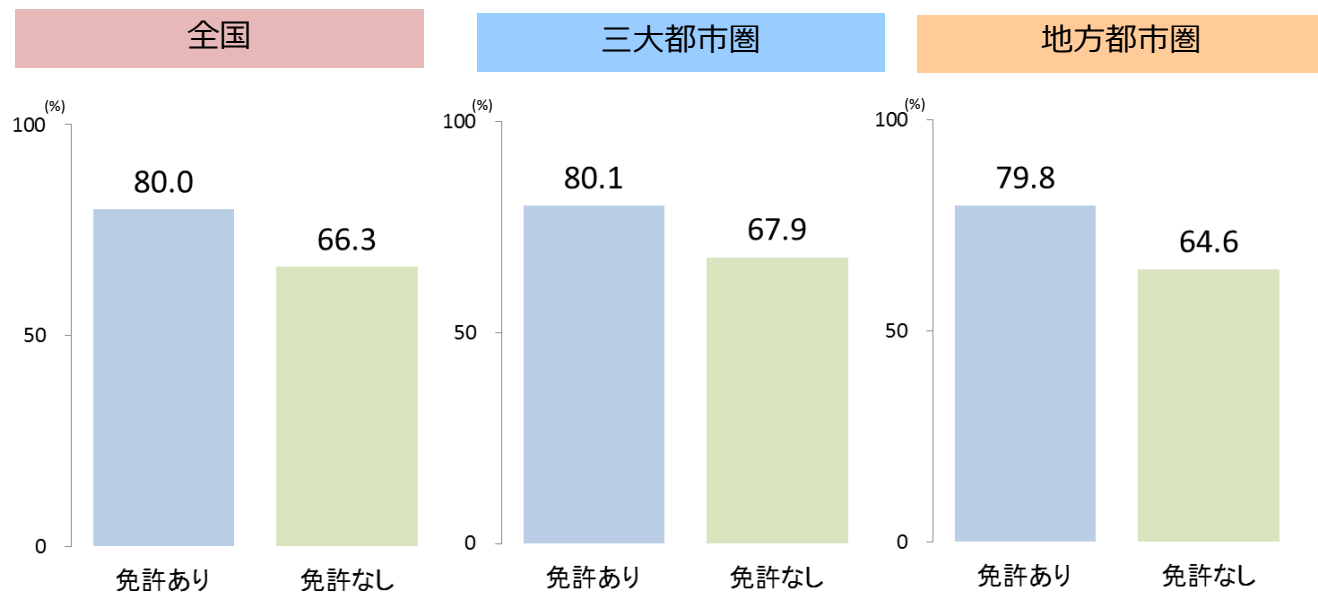


75歳以上・後期高齢者

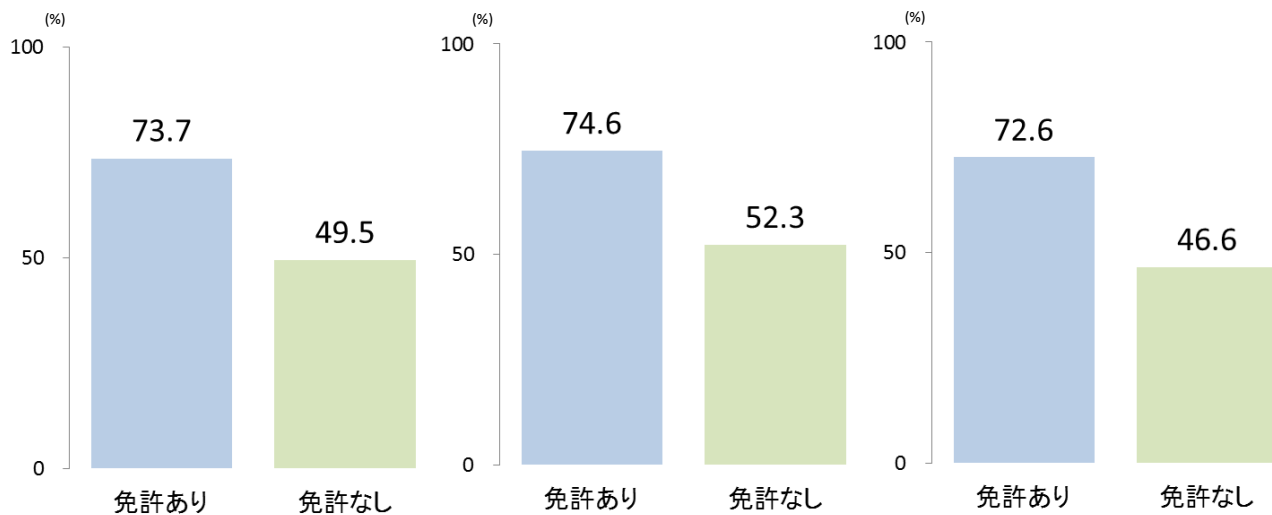


高齢者の自動車免許有無別 外出率

65～74歳・前期高齢者

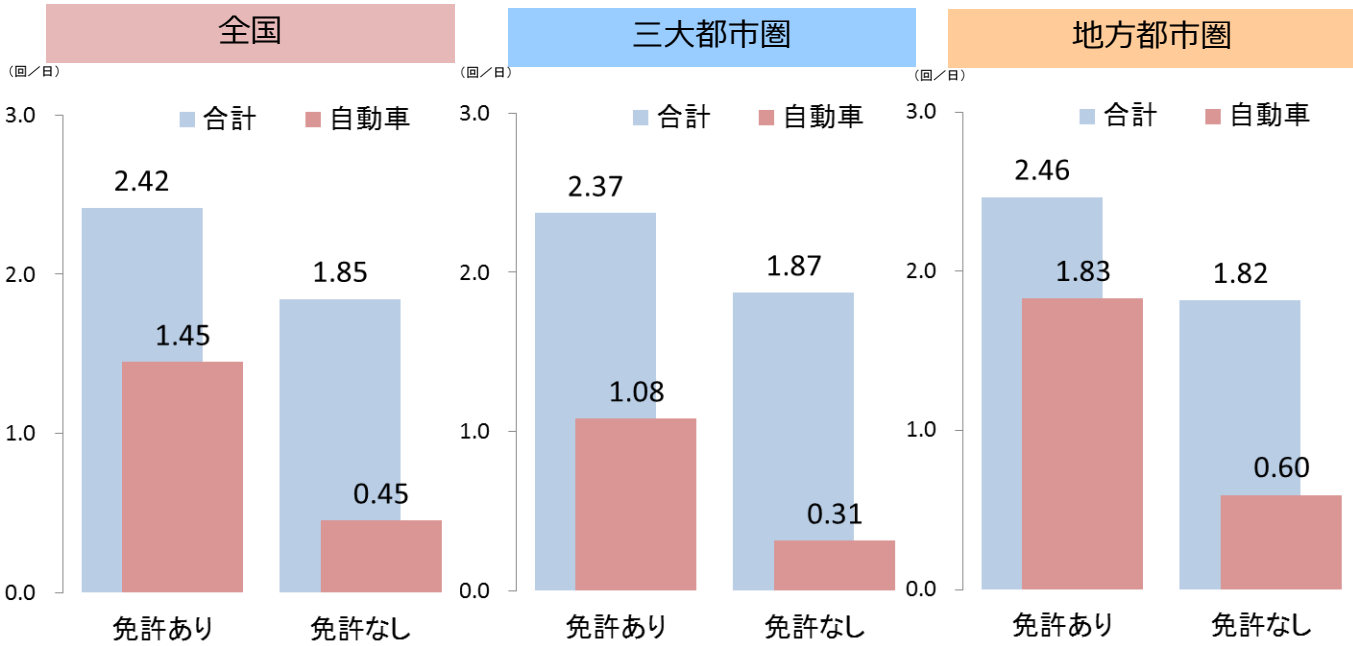


75歳以上・後期高齢者

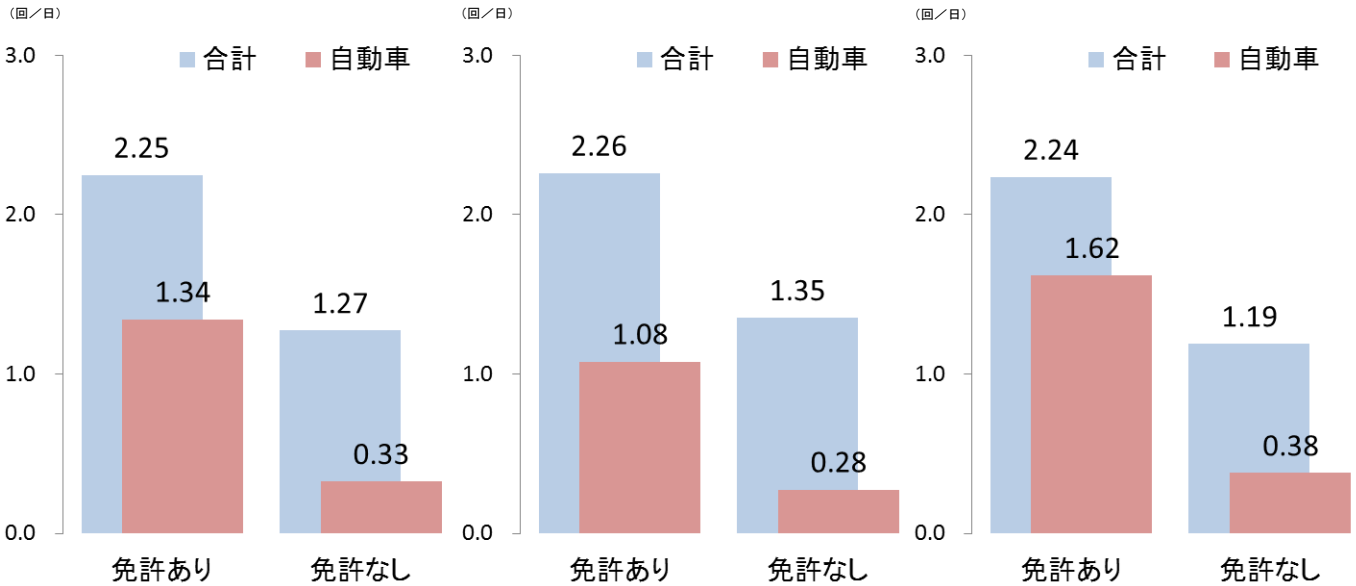


高齢者の免許有無別 1日あたり移動回数（平日）

65～74歳・前期高齢者



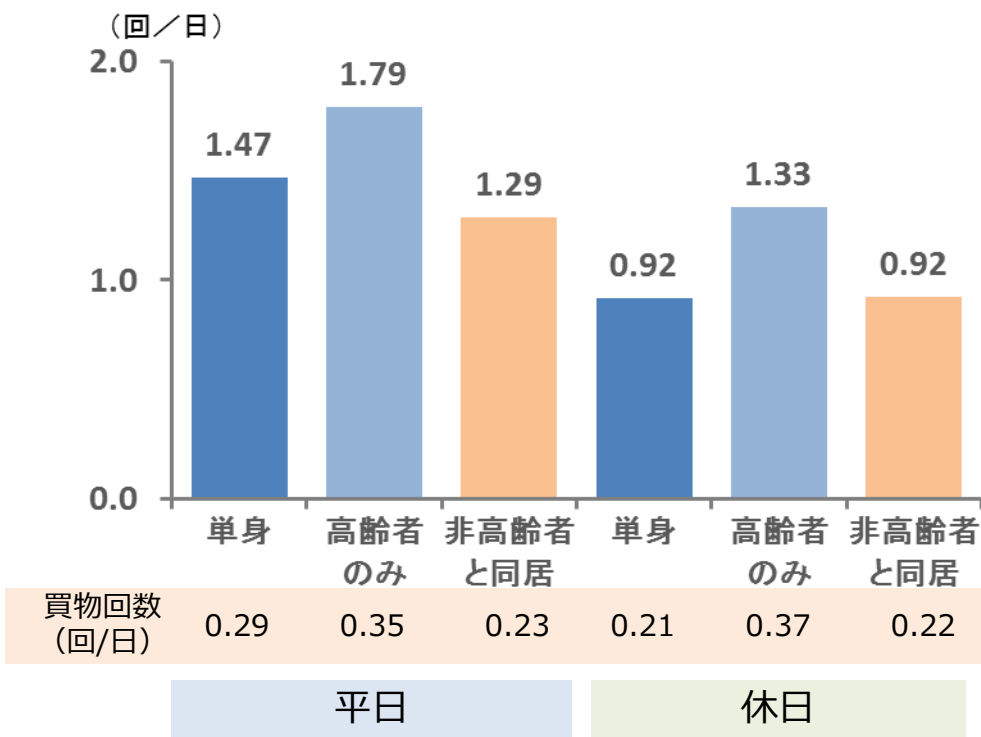
75歳以上・後期高齢者



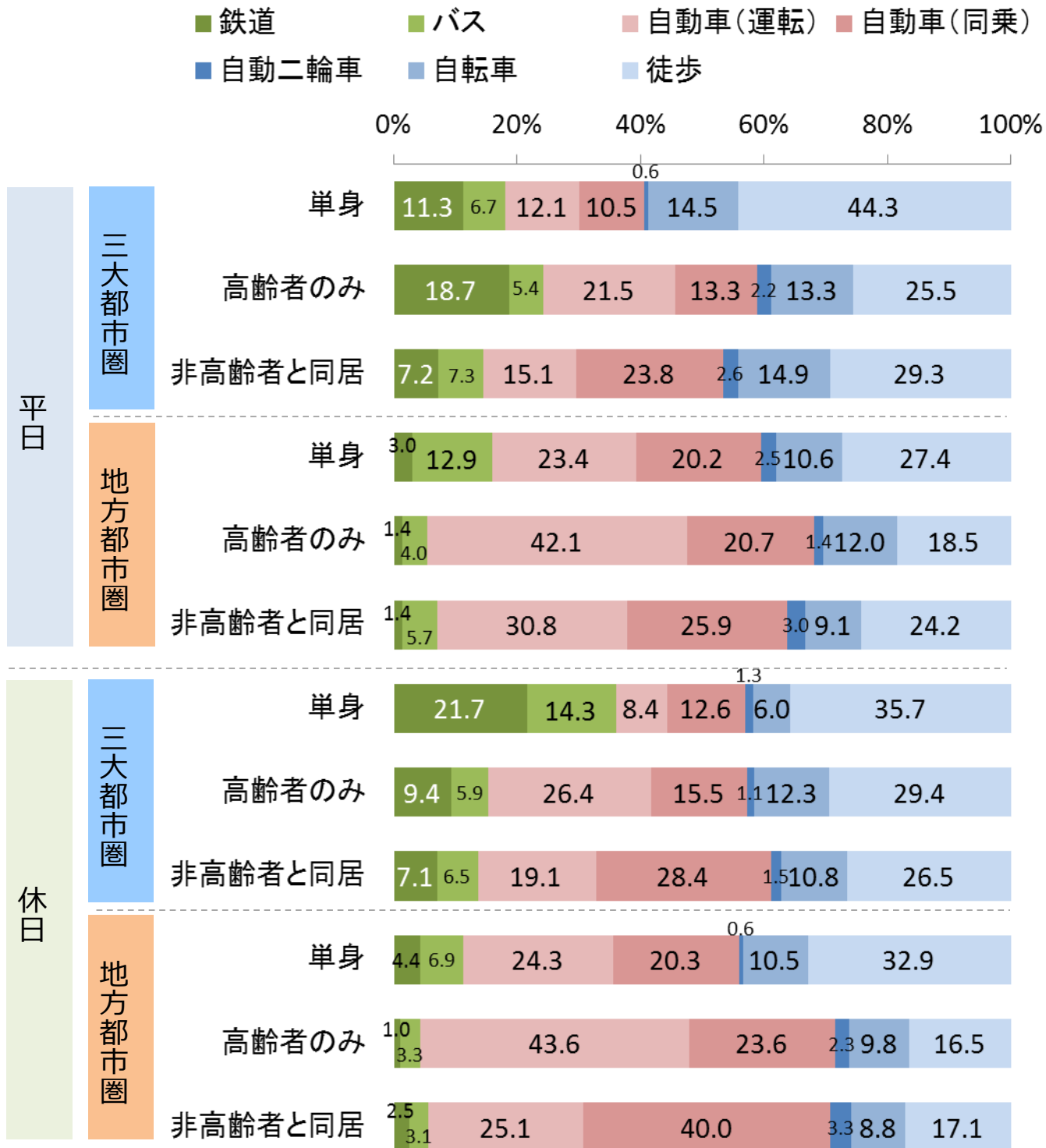
世帯構成による違い

- 75歳以上の後期高齢者の「単身」や「非高齢者と同居」の方は、「高齢者のみ」の方に比べて移動回数が少ない傾向である。移動回数は買物の回数と相関している。
- 交通手段別に見ると、単身世帯では徒歩移動の傾向が強い。また、地方都市圏における高齢者のみの世帯は自動車を「運転」する傾向が強い。非高齢者と同居している世帯では三大都市圏・地方都市圏とも自動車に「同乗」している。

後期高齢者の世帯構成別 1日あたり移動回数



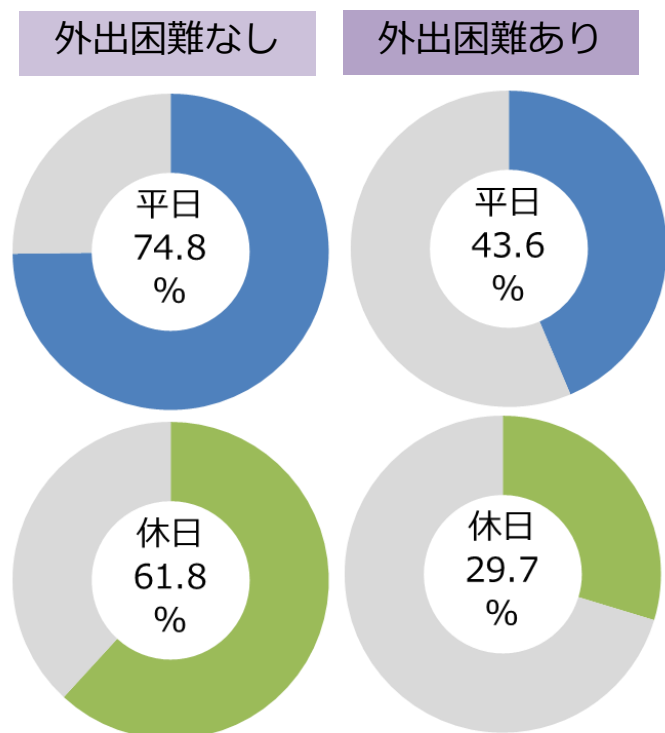
後期高齢者の世帯構成別 移動の交通手段別構成比



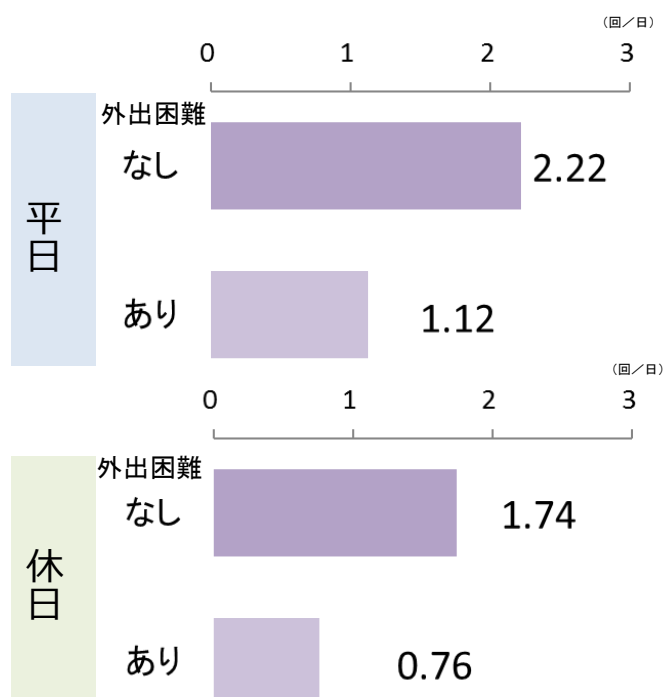
健康状態による違い

- 外出困難が「あり」の人の移動回数は、移動困難が「なし」の人より少なくなっている。特に、外出困難がある人が半数弱（48.4%）となる75歳以上ではその傾向がより強まり、外出困難なしの人の移動回数の半分以下。
- 外出困難のありなしにかかわらず、「通院」目的での移動が多い。
- 「買物」や「食事等」「観光等」といった通院以外の目的の移動回数が、外出困難「なし」の人は多い傾向。
- 通院時の移動手段は、外出困難「なし」の人は自動車を自分で運転する人が多い一方、外出困難「あり」の人は自動車に同乗したり公共交通を用いたりしている。

高齢者の健康状態別 外出率



高齢者の健康状態別 1日あたり移動回数

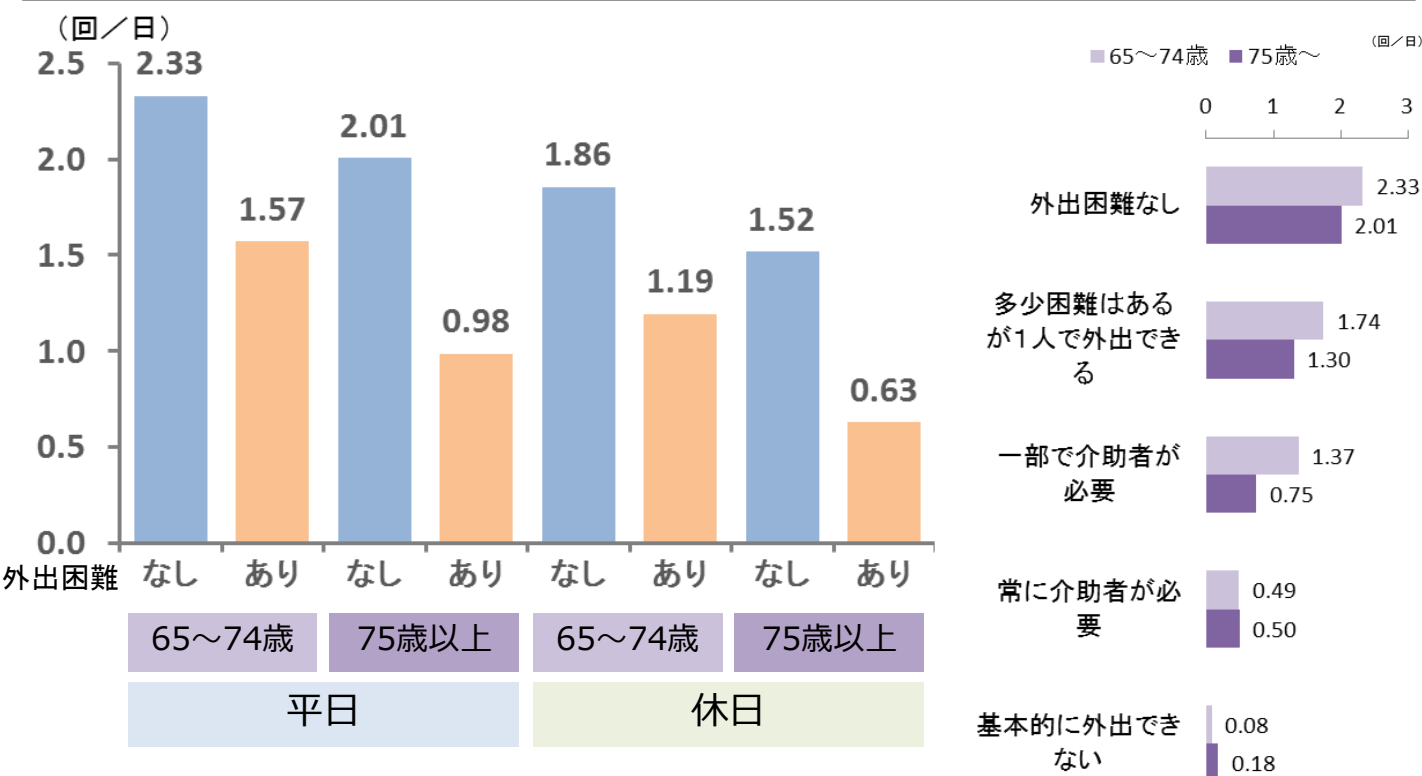


■健康状態の定義

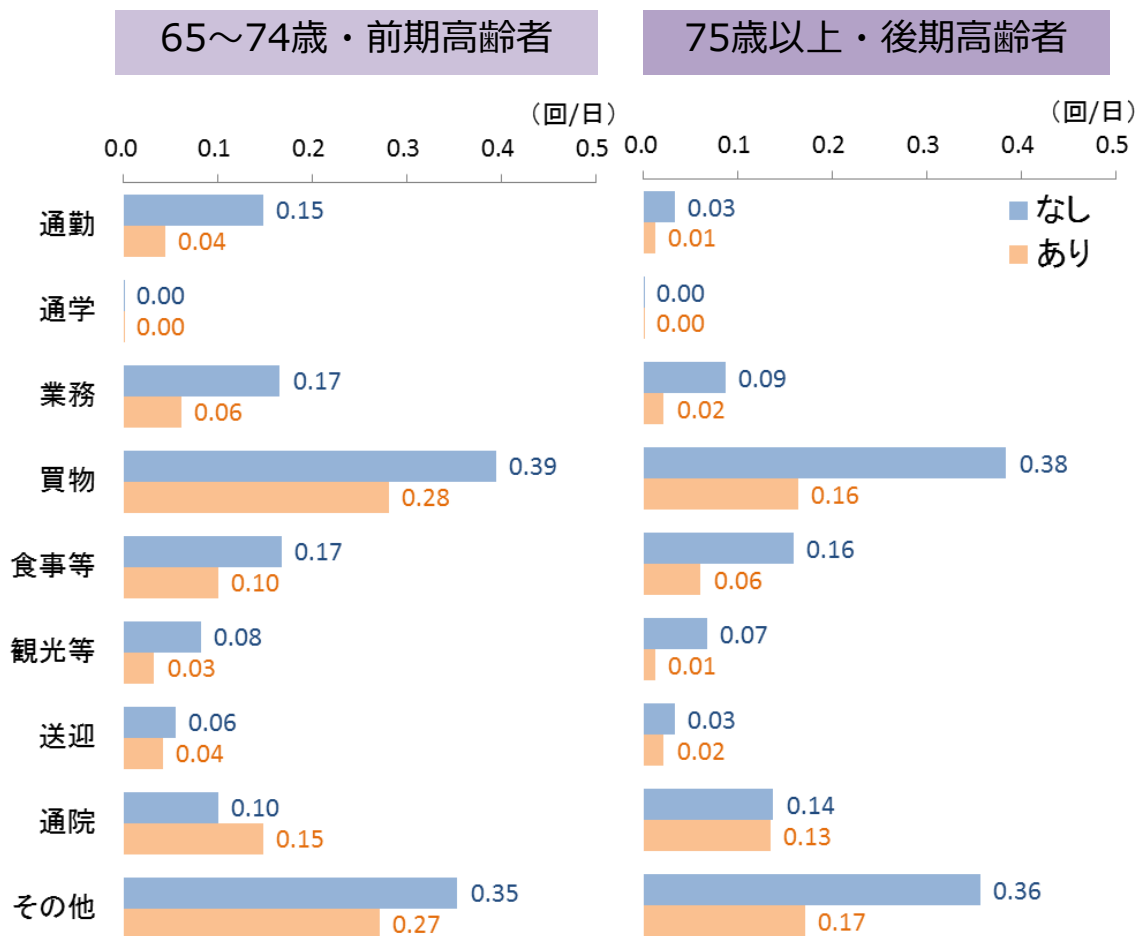
外出困難なし: 「外出困難なし」と回答 (65-74歳: 85.2%、75歳以上: 51.6%)

外出困難あり: 「多少困難ではあるが1人で外出できる」「一部で介助者が必要」「常に介助者が必要」「基本的に外出できない」と回答 (65-74歳: 14.8%、75歳以上: 48.4%)

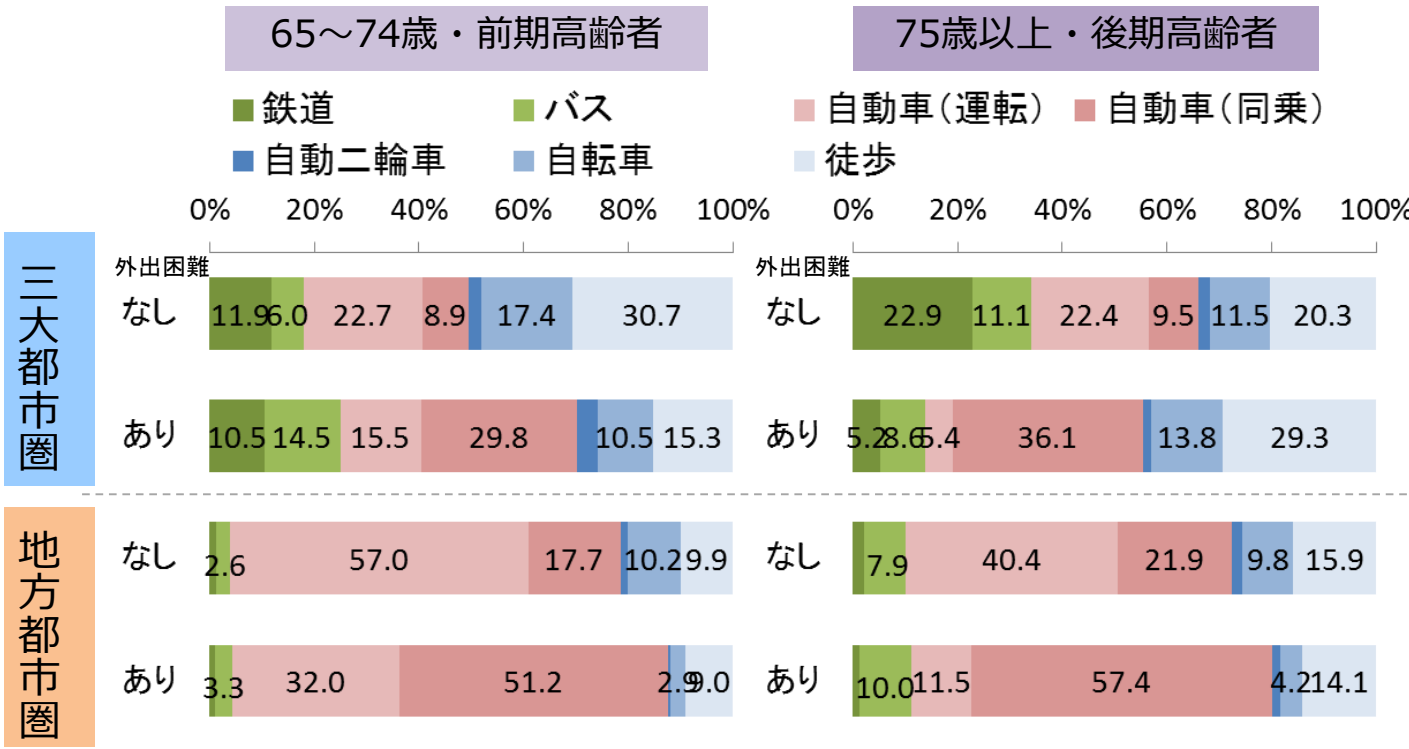
高齢者の健康状態別 1日あたり移動回数



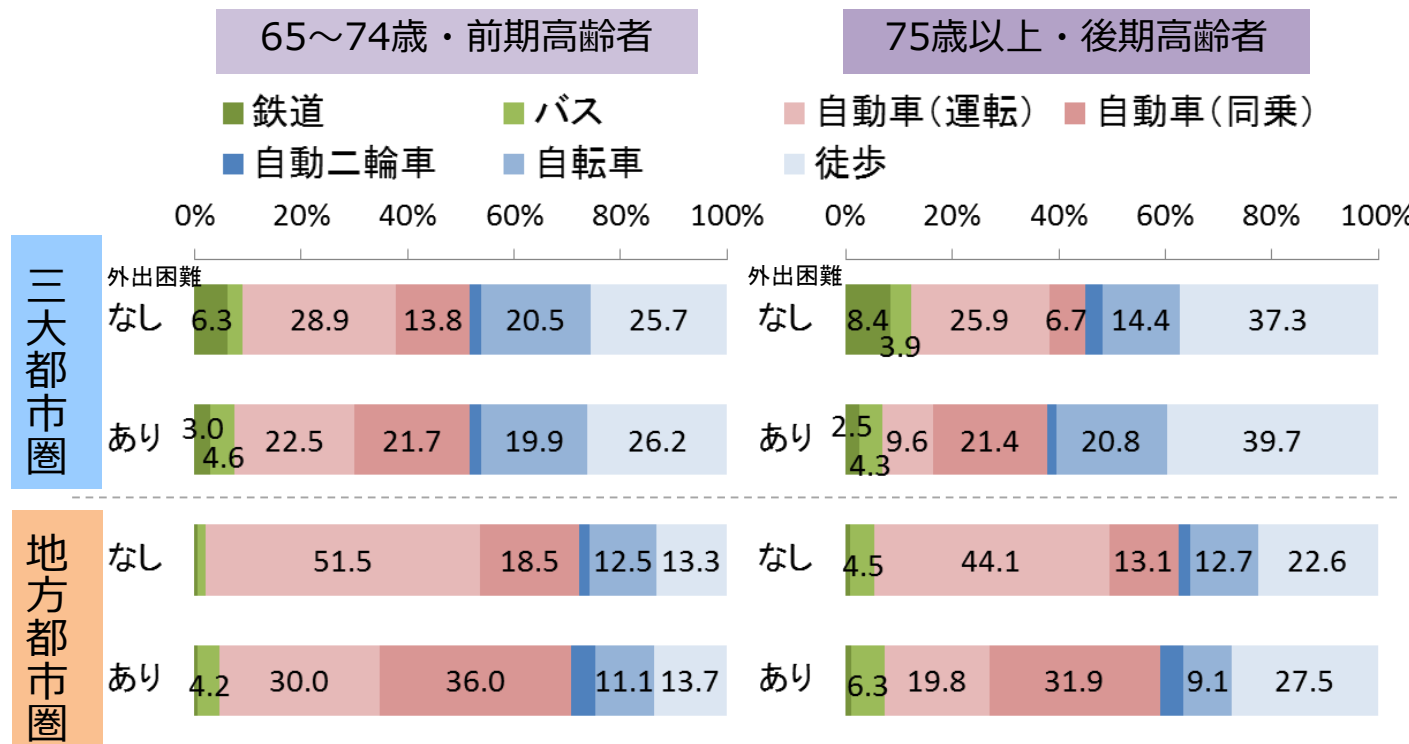
高齢者の健康状態別 目的別移動回数 (平日)



高齢者の健康状態別 通院時（平日）の交通手段別構成比

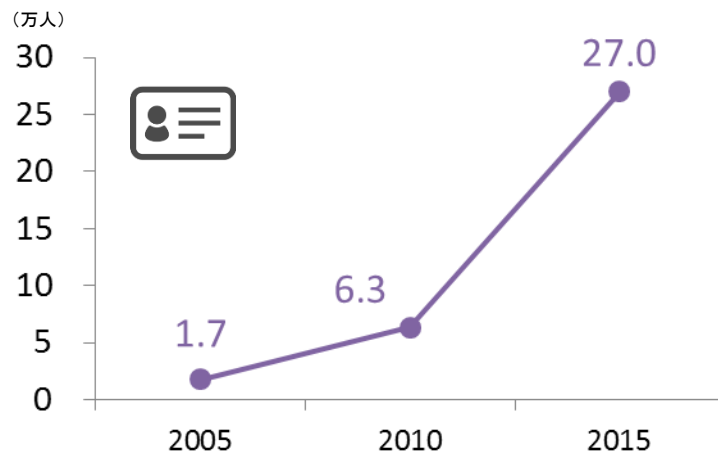


高齢者の健康状態別 買物時（平日）の交通手段別構成比



■参考 高齢者（65歳以上）の免許自主返納状況

下図に示すように、高齢者の運転免許の自主返納者は年々増加する傾向にあります。



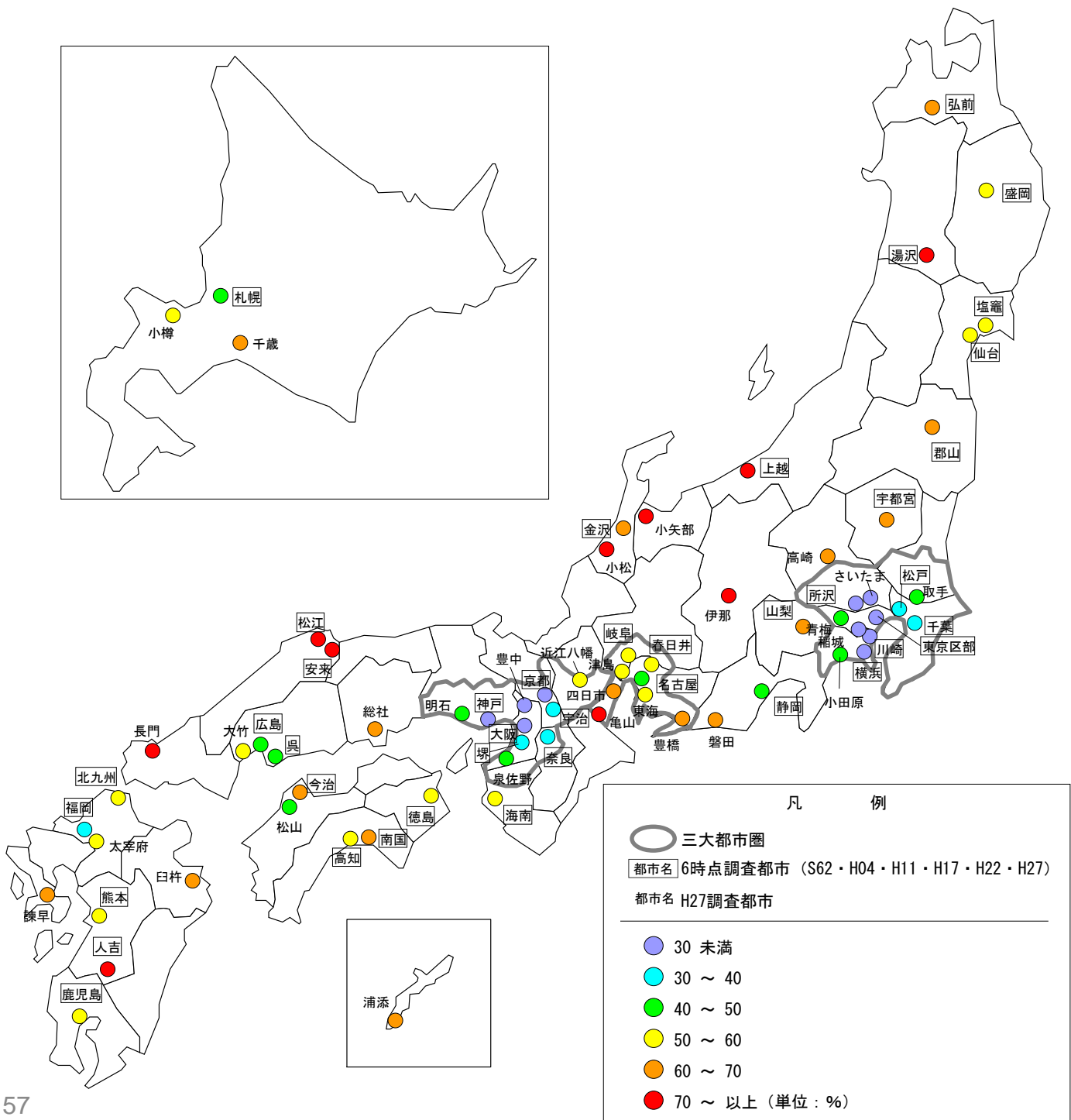
出典：運転免許統計（警察庁）より国土交通省作成

(7) 都市構造の分析

都市別の人の動き

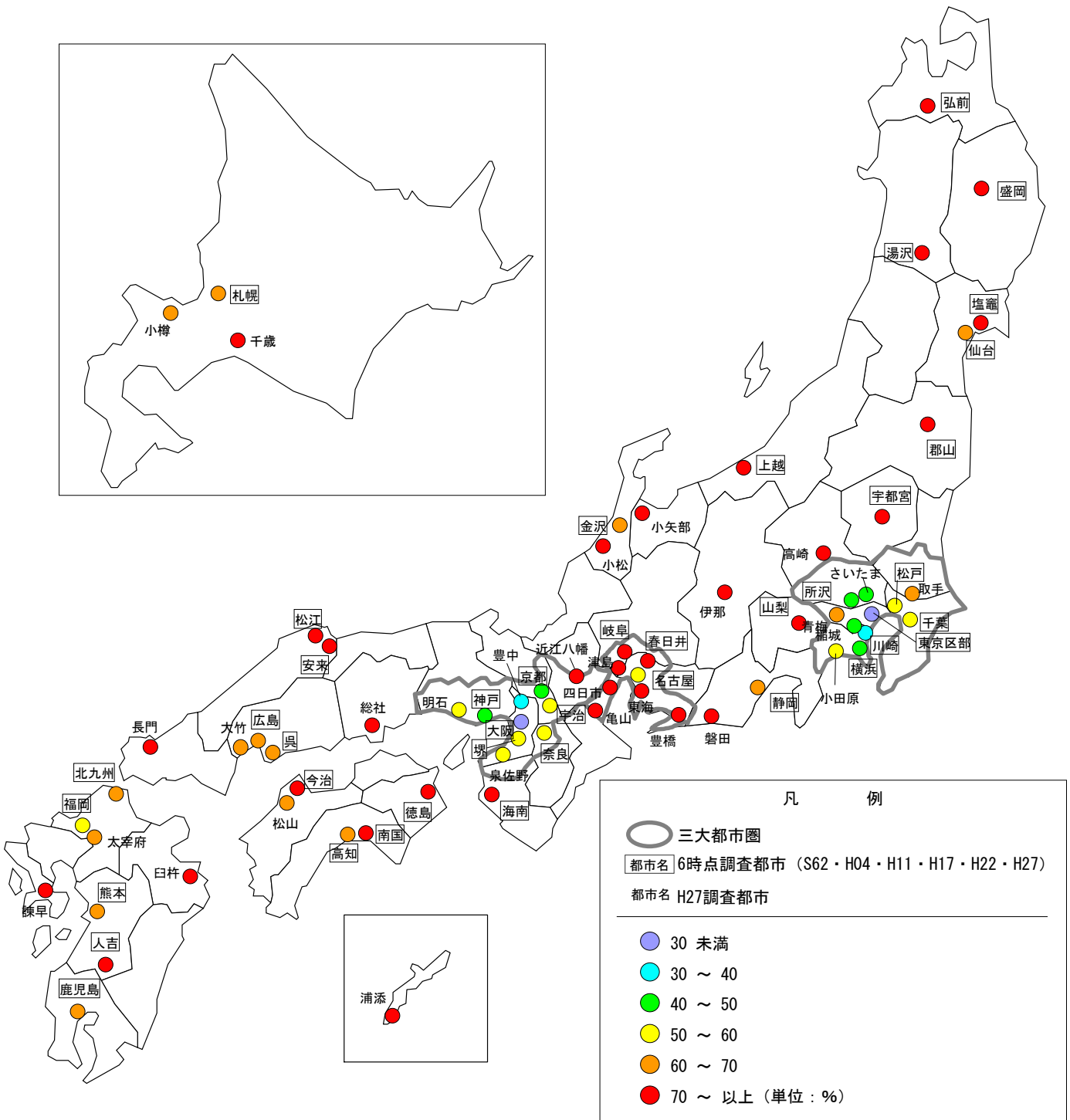
- 都市別に自動車（運転・同乗）の利用割合をみると、地方都市圏のほとんどの都市で50%以上（1日の移動の半分以上は自動車）。
- 三大都市圏の中では、中京都市圏の自動車利用割合が高い傾向。

都市別 自動車（運転・同乗）の割合（平日）



- 休日は、自動車を使う割合がより大きくなっており、三大都市圏でも休日になると50%未満となるのは首都圏・京阪神圏のごく一部の都市に限られている。

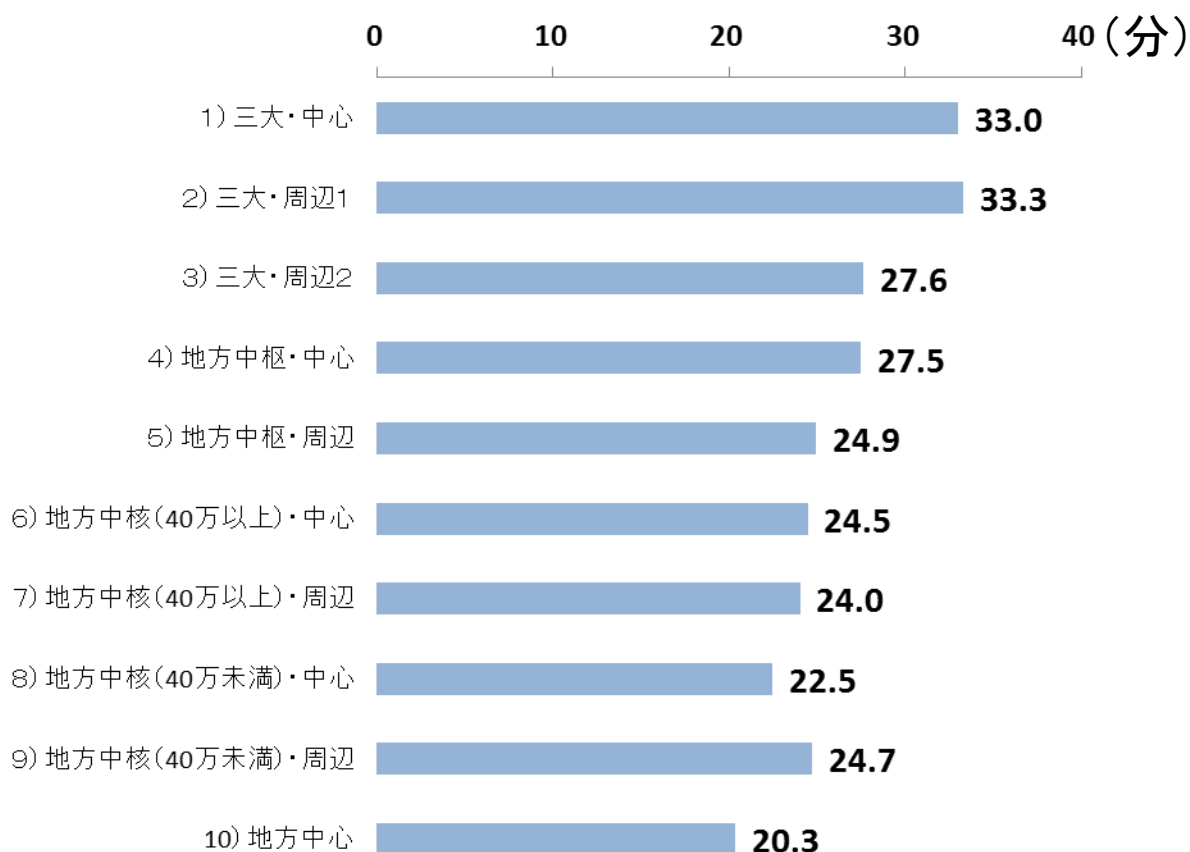
都市別 自動車（運転・同乗）の割合（休日）



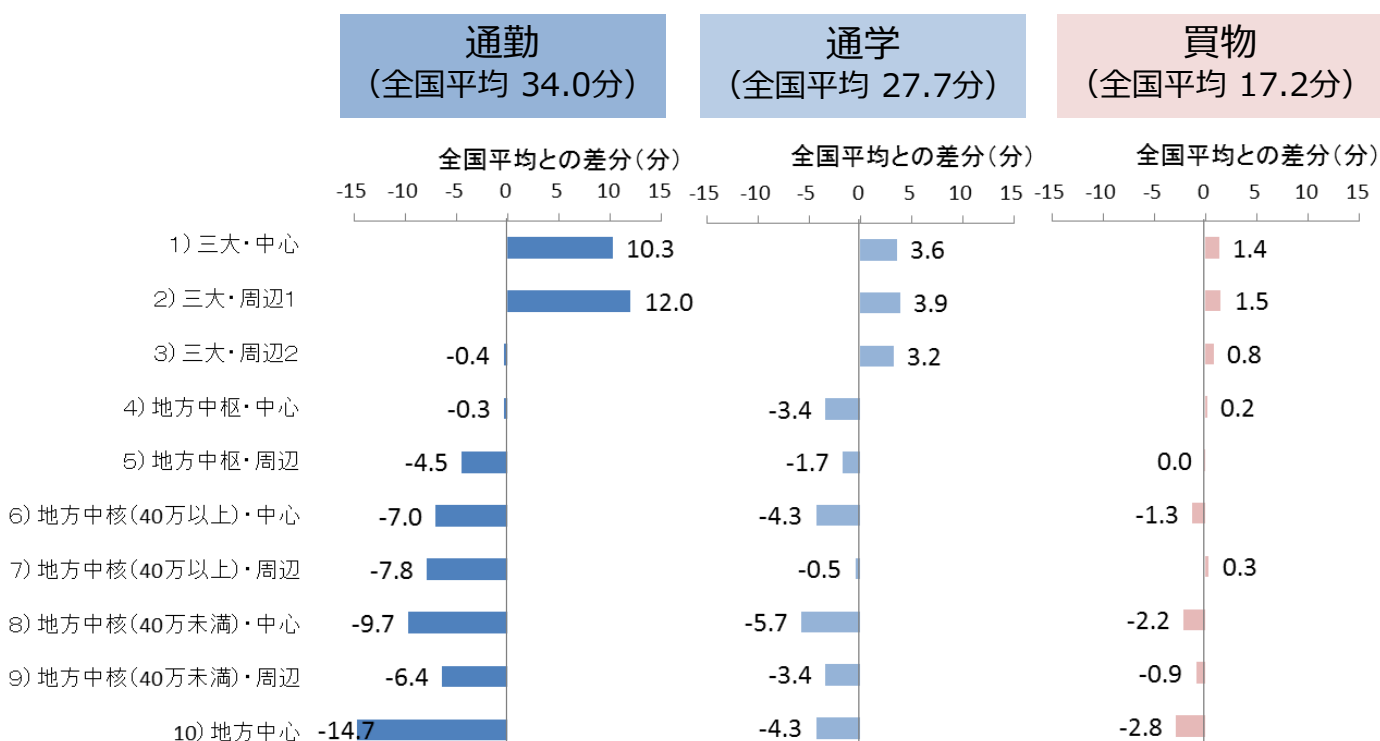
都市類型別 平均移動時間

- 1回の移動にかけている時間を都市類型別に比較すると、三大都市圏のほう大きい傾向。
- 「通勤」「通学」「買物」の3つに分けて比べてみると、「買物」は都市類型によらずほぼ一定で、おおむね20分弱程度である一方、「通勤」や「通学」では、三大都市圏のほう時間が長い傾向が見られる。この傾向などが、移動時間全体の傾向を押し上げている。

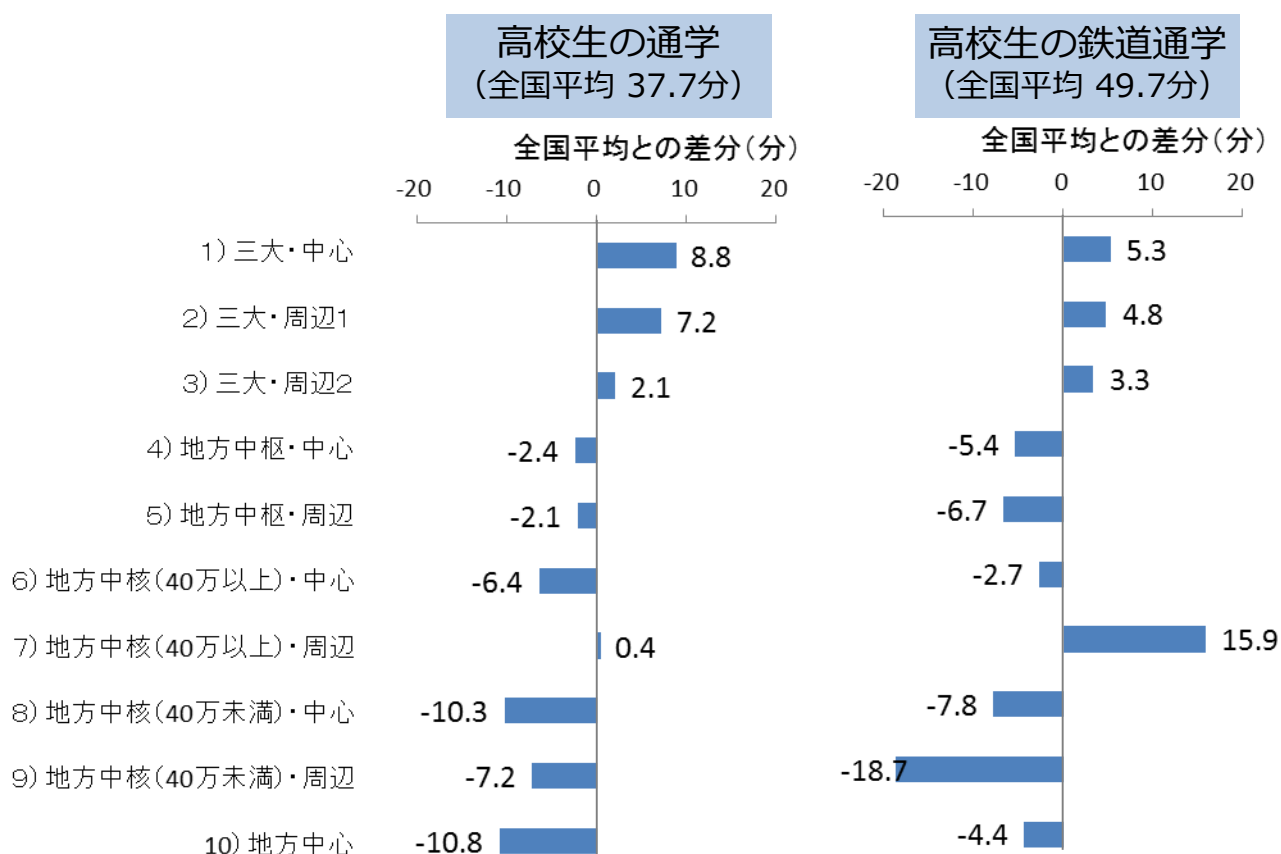
都市類型別・1回の移動にかかる平均移動時間（平日）



都市類型別・目的別・1回の移動にかかる平均移動時間（平日）



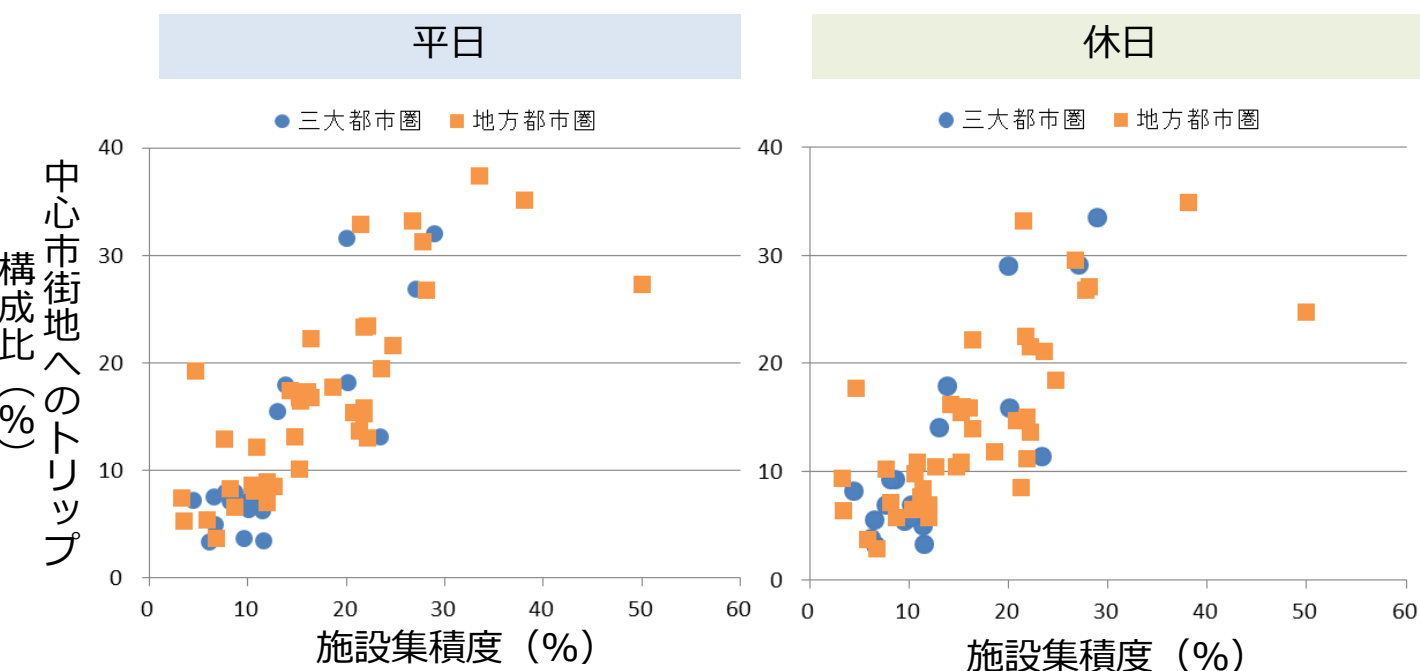
都市類型別・高校生の通学にかかる平均移動時間（平日）



集約型都市構造における交通計画

- 都市施設が中心市街地に集約している都市ほど、中心市街地に多く人が訪れる傾向。三大都市圏では都市施設が中心市街地に集約している都市ほど、徒歩で移動する傾向が強い。
- 短距離では徒歩が用いられており、三大都市圏では概ね1~3kmで自転車を用いられる傾向。概ね5km以上の長距離になると、三大都市圏では鉄道が、地方都市圏では自動車が使われている。
- 地方都市圏では、100mの移動にも8人に1人（12.8%）が自動車を利用。

都市施設の集積度と中心市街地への集中交通



※施設集積度:

市域全体の施設数に占める、中心市街地に立地する施設の割合

※都市施設データ:

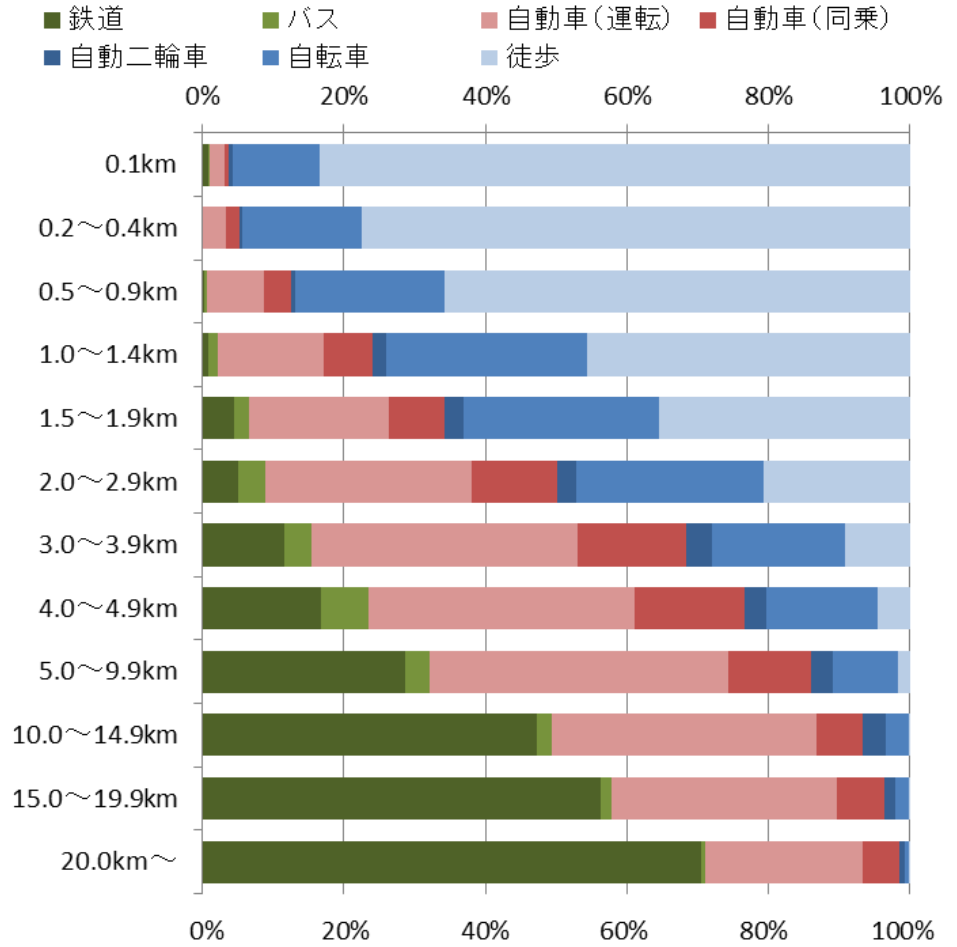
医療施設、福祉施設、文化施設、集客施設を対象に国土数値情報を集計

※中心市街地へのトリップ構成比:

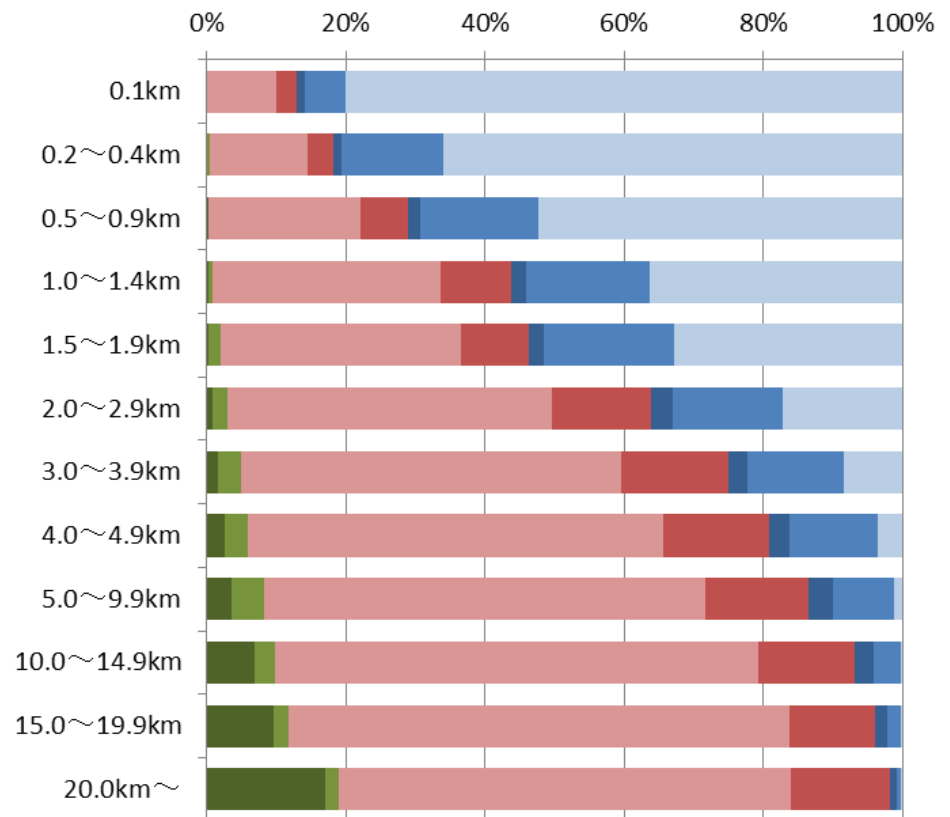
都市別のトリップ数全体に占める、それぞれの都市の中心市街地エリアを到着地とするトリップ数の割合

移動距離別 交通手段構成比（平日）

三大都市圏



地方都市圏

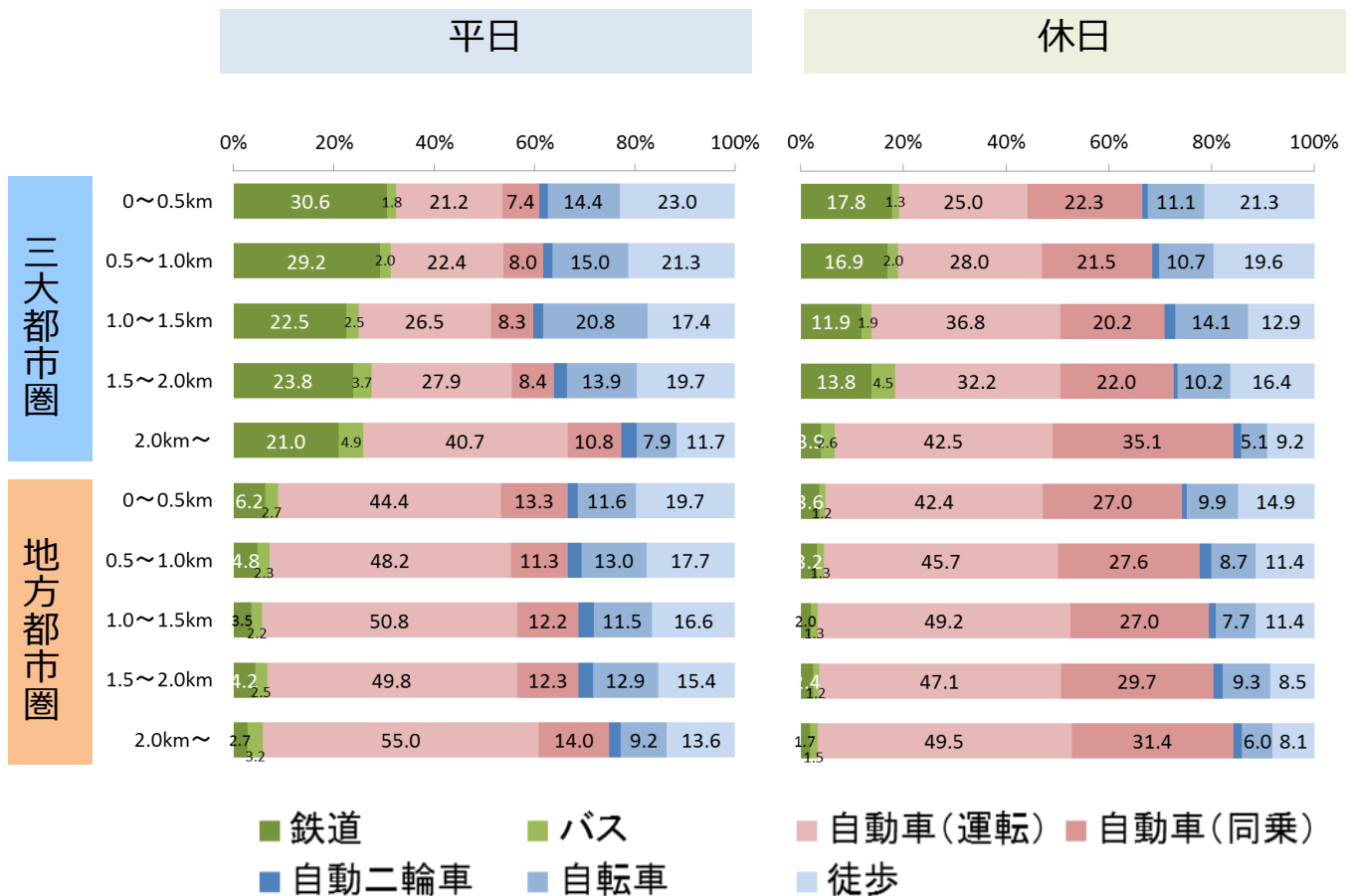


※本調査では、移動距離を0.1km単位で把握

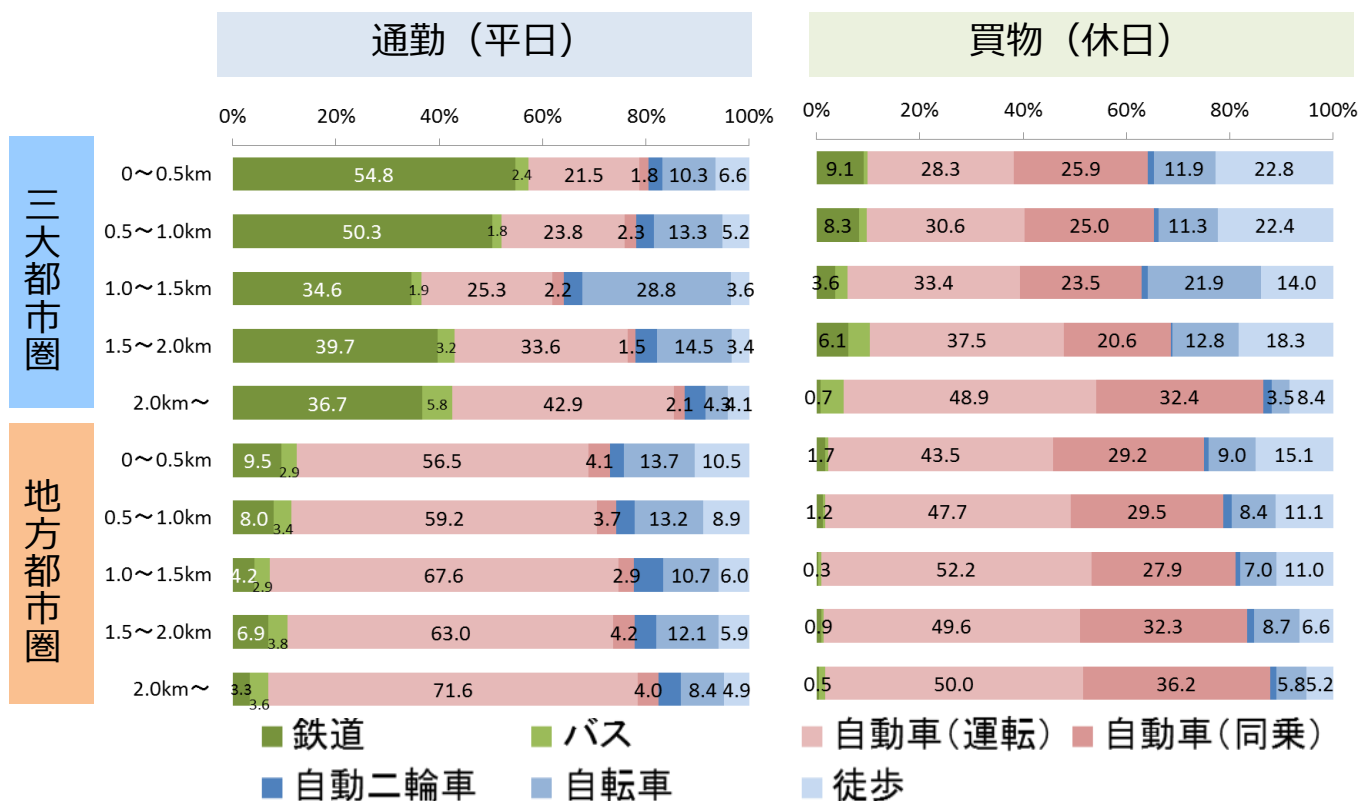
居住地特性と交通特性

- 最寄り駅から遠いところに住んでいる人ほど、自動車を利用する傾向が高く、この傾向は、平日の通勤、休日の買物目的での移動でも同様。
- 三大都市圏では最寄り駅から1～1.5kmの人が自転車を多く使っている傾向が見られる。
- 地方都市圏で、最寄り駅までのバスの運行本数が多いほど、バスの利用割合は高まる。
- 最寄りバス停までの距離とバスの利用割合には関係性が見られない。

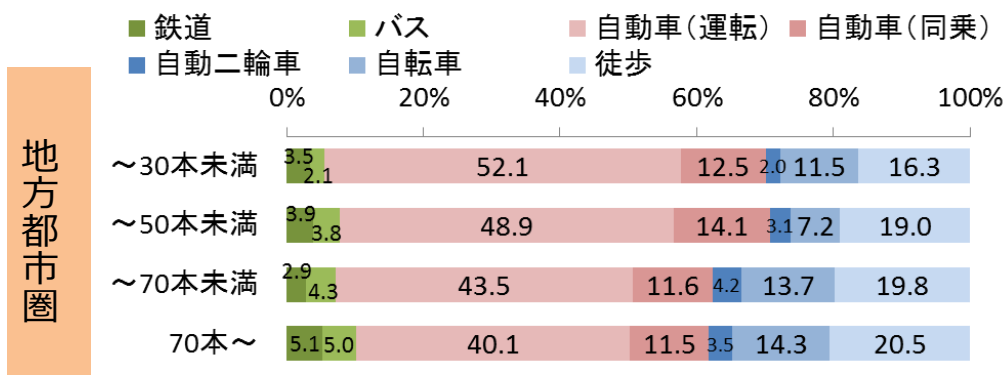
最寄り駅までの距離帯別 移動の交通手段別構成比



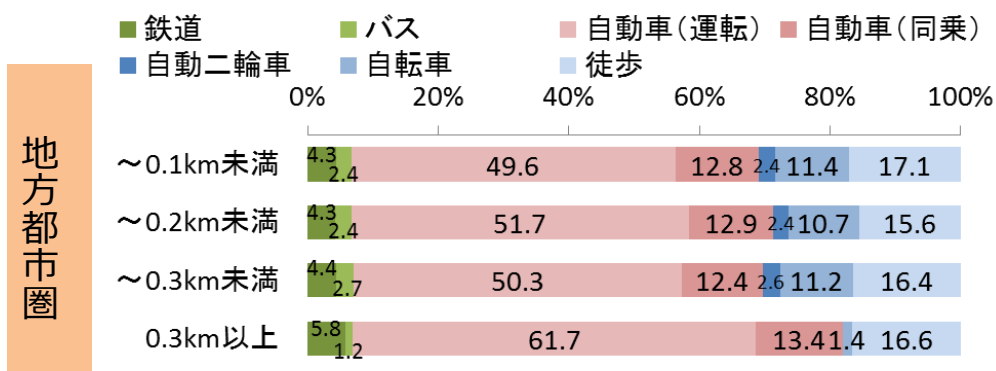
最寄り駅までの距離帯別 通勤（平日）・買物（休日）の交通手段別構成比



最寄り駅までのバス運行本数別 移動の交通手段別構成比



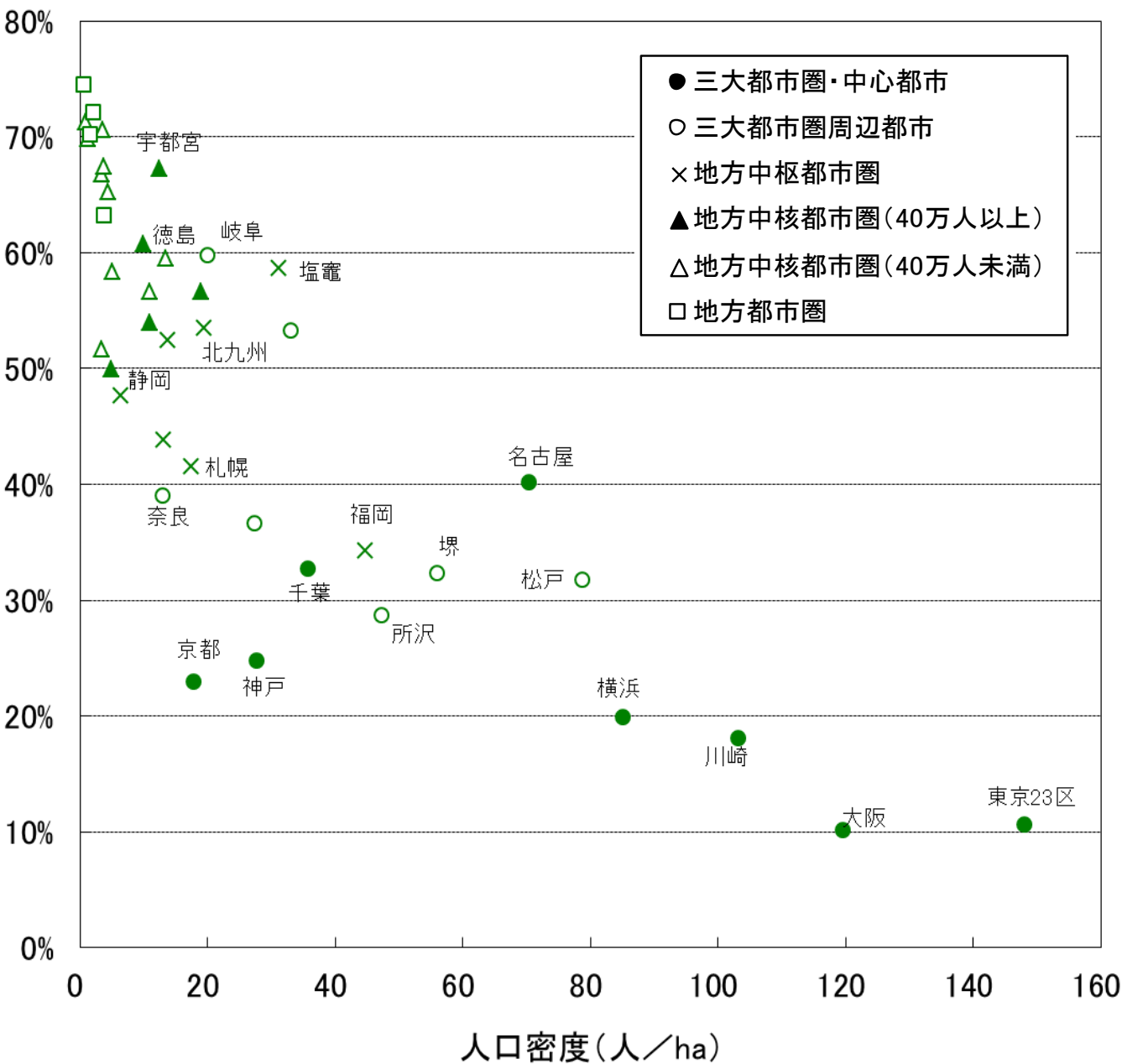
最寄りバス停までの距離別 交通手段の利用回数構成比



人口密度と自動車利用割合

- 人口密度が大きい都市ほど、自動車（運転・同乗）の利用割合が小さい傾向。

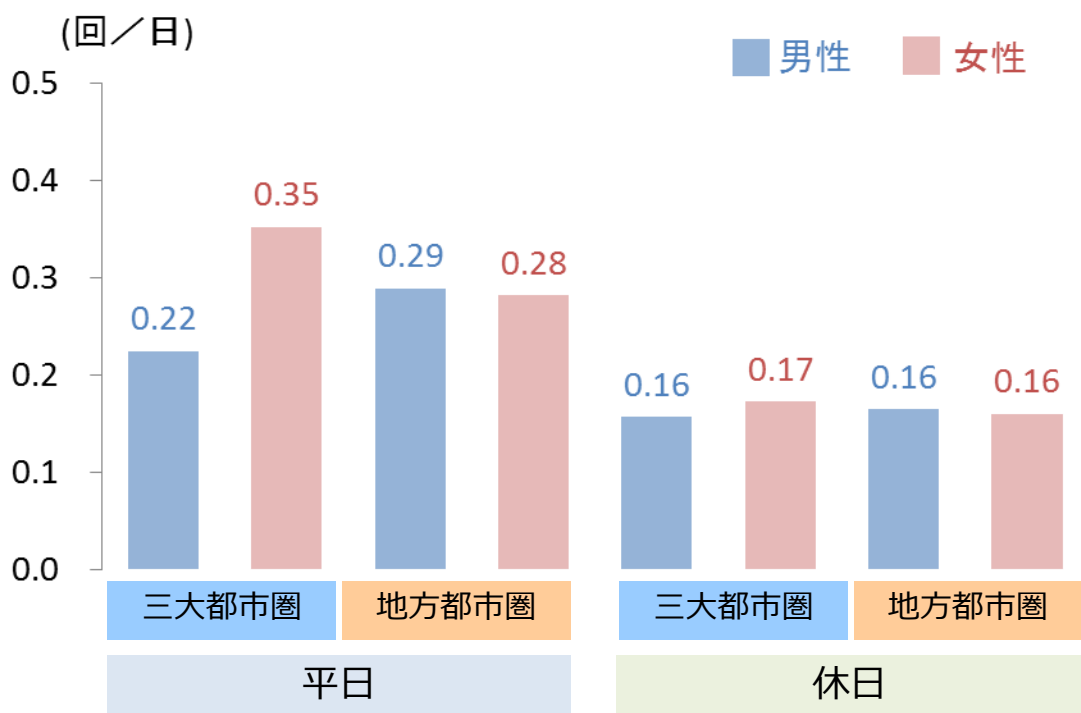
人口密度と自動車（運転・同乗）の利用割合（平日）



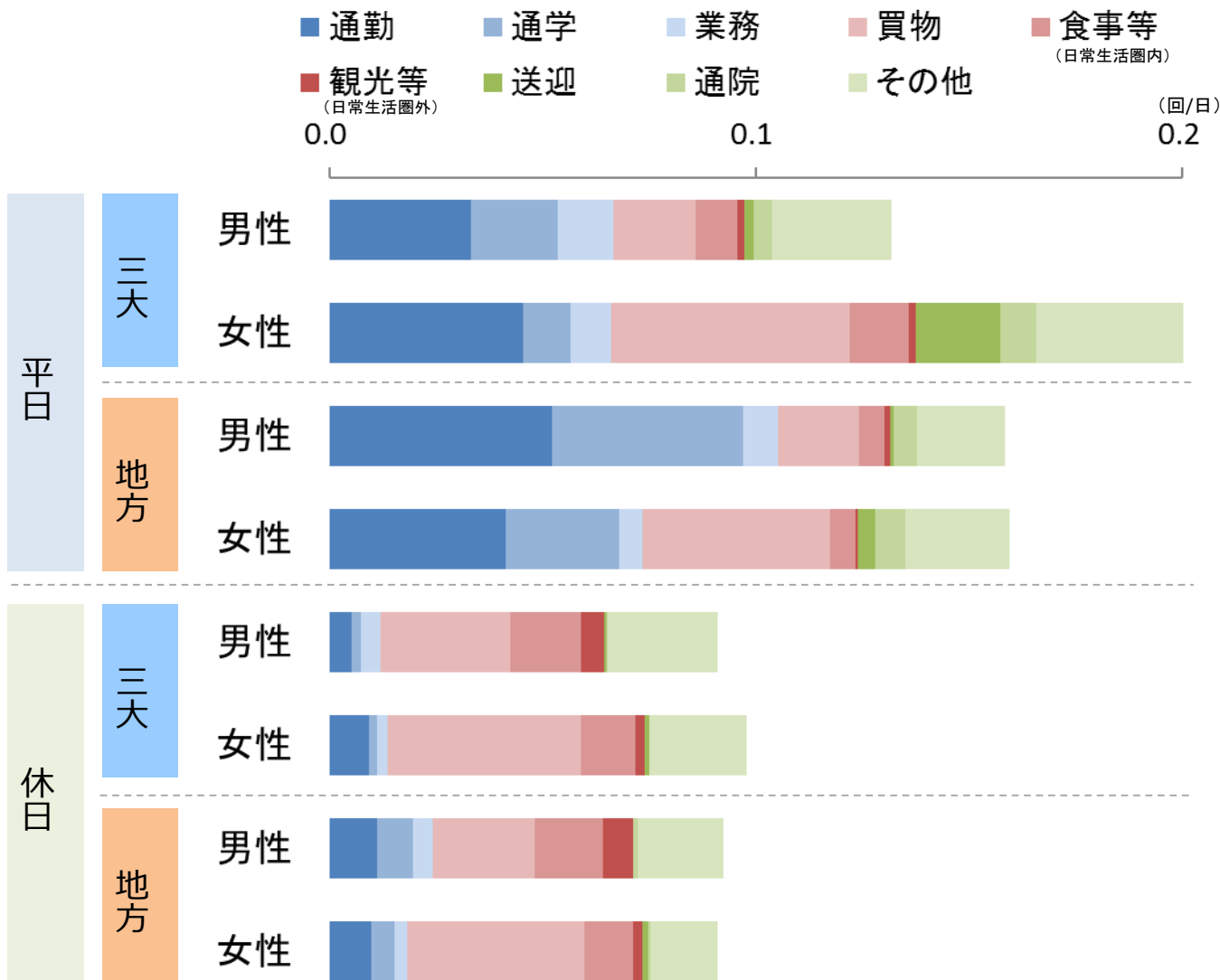
自転車利用環境の整備

- 自転車を多く利用しているのは三大都市圏の女性。
- 平日は地方都市圏における通勤・通学で自転車が用いられている。
- 平休を問わず女性の買物に用いられている。
- 三大都市圏では送迎に多く用いられている。
- 休日は、平日に比べると利用回数は少なく、男性の「観光等」目的での利用が見られる。
- 自転車の1回の移動あたり利用距離はここ10年で伸びており、特に通勤目的で伸びている。
- 10km以上の自転車通勤者が増加。
- 駅までの距離が2km未満の場合、駅までの距離が長いほど、通勤時に駅まで自転車を使う傾向が高まる（2km以上は利用傾向が低下）。

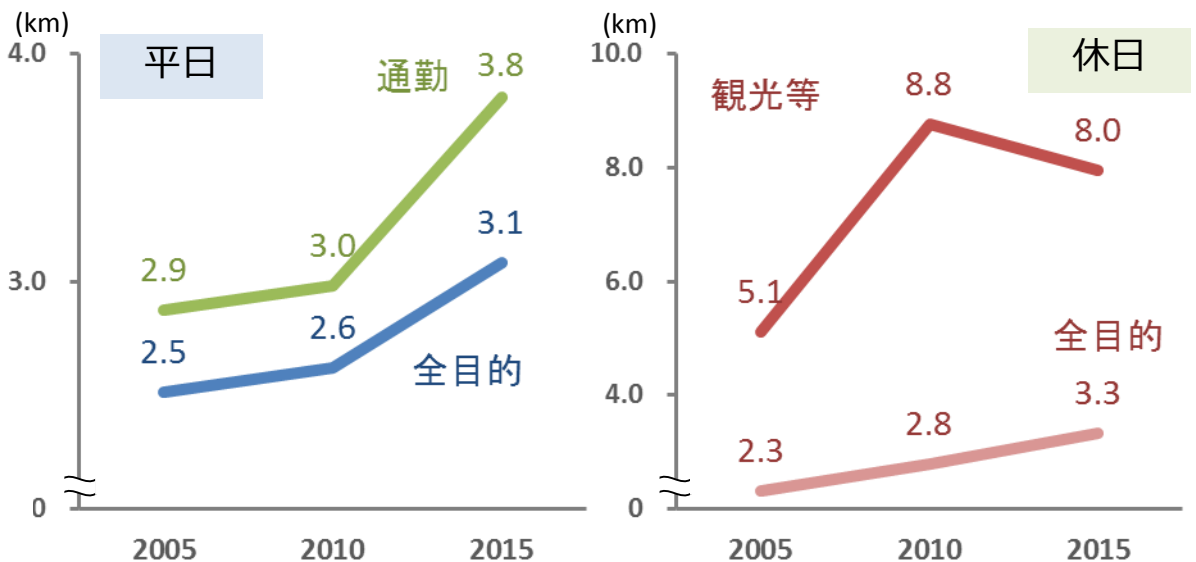
1日あたり自転車利用回数



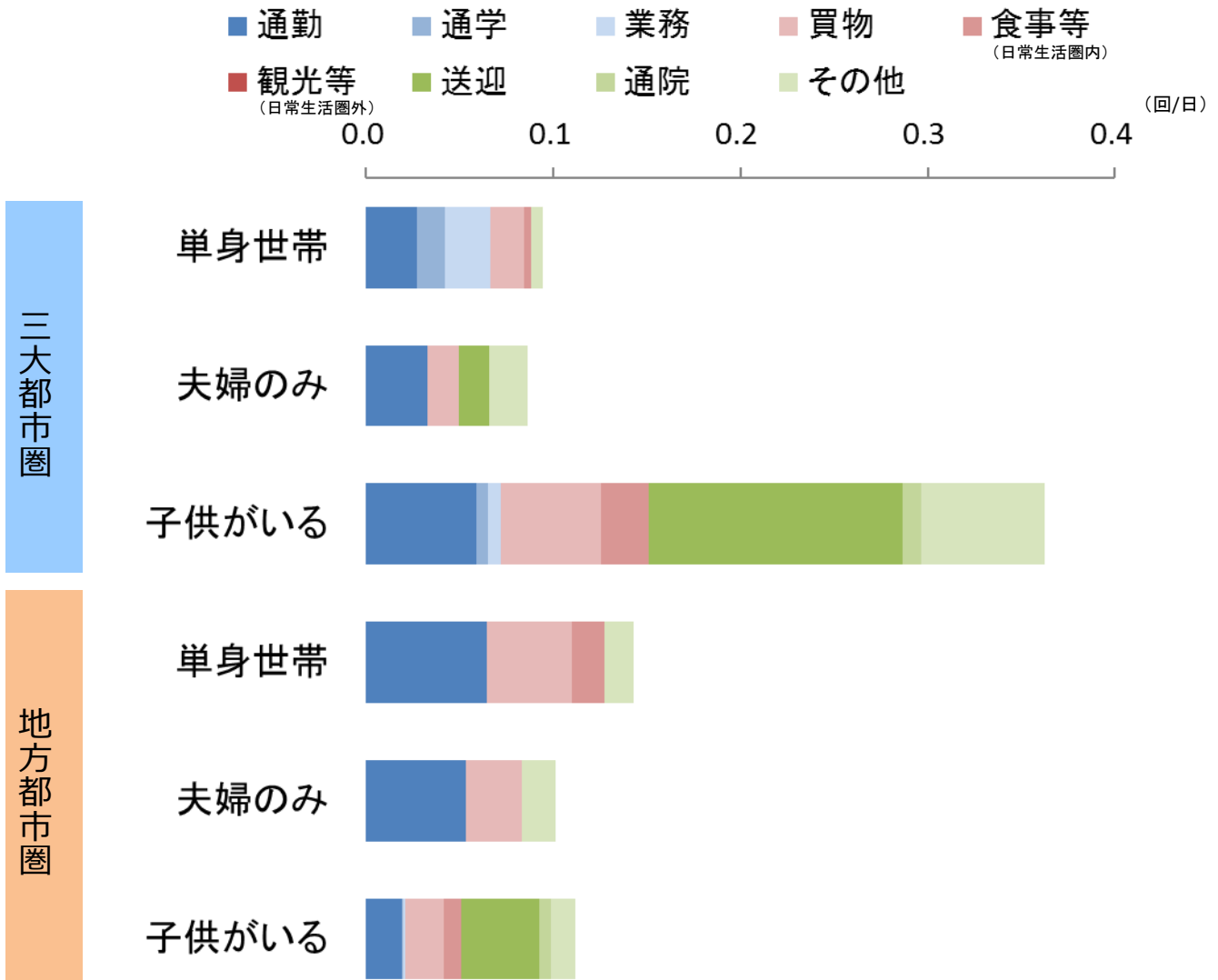
移動目的別 1日あたり自転車利用回数



自転車の1移動あたり移動距離の推移



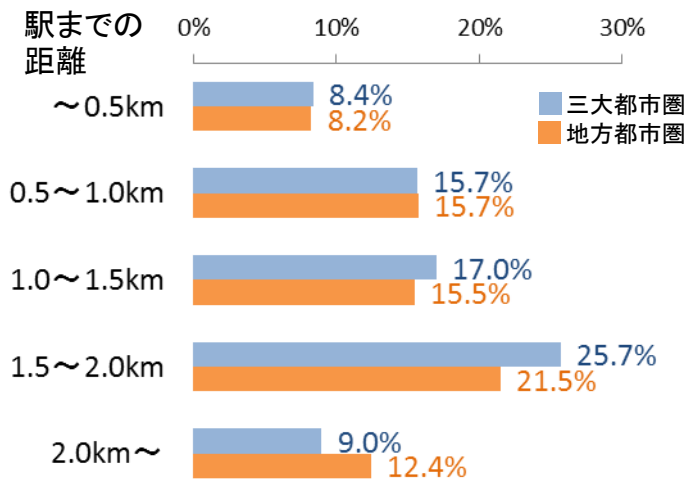
30代・女性の移動目的別 1日あたり自転車利用回数（平日）



10km以上自転車通勤する人の割合



通勤時、駅までの移動手段に自転車をを使う人の割合



【参考】全国都市交通特性調査について

調査項目

本調査の調査項目は以下の通りです。

| | | |
|--------|-------------------|---------------|
| 世帯票 | 世帯属性 | 現住所 |
| | | 住居の種類 |
| | | 住居の建て方 |
| | 世帯構成員の属性 | 世帯主との続柄 |
| | | 性別 |
| | | 年齢 |
| | | 職業 |
| | | 就業形態 |
| | | 保有する運転免許有無、種類 |
| | | 自動車の利用可能性 |
| 自動車の保有 | 健康状態 | |
| | 世帯の車種別自動車、二輪車保有台数 | |
| 個人票 | 移動の特性 | 出発地、到着地、施設種類 |
| | | 出発時刻、到着時刻 |
| | | 移動目的 |
| | | 交通手段 |
| | | 所要時間 |
| | | 移動距離 |
| | | 自動車運転者 |
| | | 同乗者数 |
| | | 到着地駐車場所 |
| | | 有料道路の利用状況 |

統計的な精度について

全国都市交通特性調査は、10の都市類型別に目的・交通手段別の交通特性を把握できる精度とすることを基本としてサンプル設計を行い、調査を行っています。具体的には、1つの都市類型について0.5%シェアをもつ区分でデータ精度を確保（信頼水準95%、相対誤差20%）することとし、1つの都市類型あたり3,000世帯のサンプルを確保することとしています。

本調査はサンプル調査で行っているため、データには統計的な誤差があります。そのため、サンプル数（移動回数）が少ないデータを用いる場合には、統計的な精度に留意が必要となります。本調査では、1つのカテゴリあたり、概ね70サンプル（移動回数）以上存在することを、統計的精度が確保できる一つの目安としています。