

全国の都市における人の動きとその変化

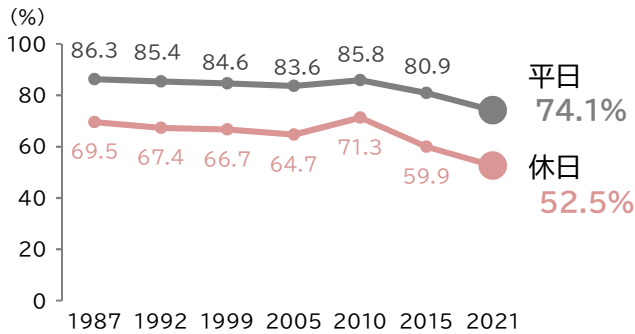
別紙

—令和3年全国都市交通特性調査 集計結果より—

移動の経年変化 | 外出率や移動回数は過去最低、各交通手段の利用回数も徒歩を除き減少 一方、自動車、徒歩の構成比は増加

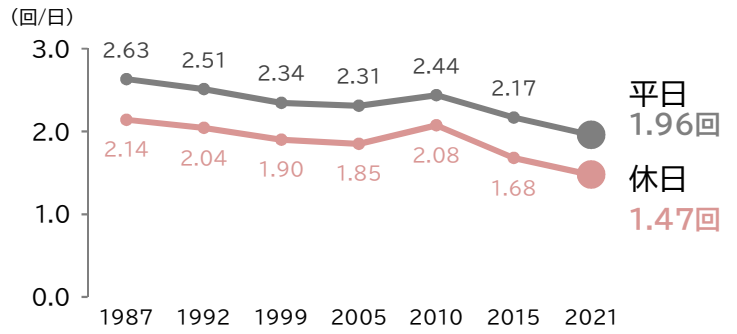
1 外出率(調査対象日に外出した人の割合)

・外出率は年々減少し、調査開始以来最低に



2 1日あたりの移動回数

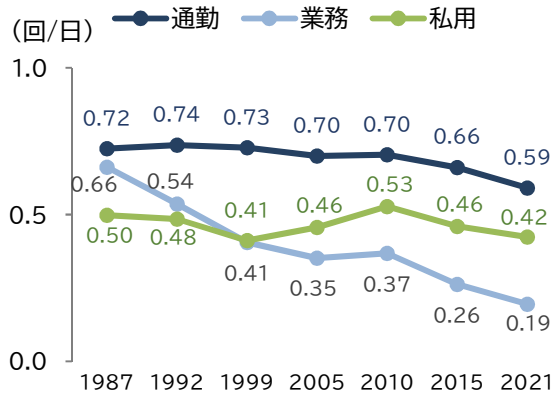
・移動回数は年々減少し、調査開始以来最低に



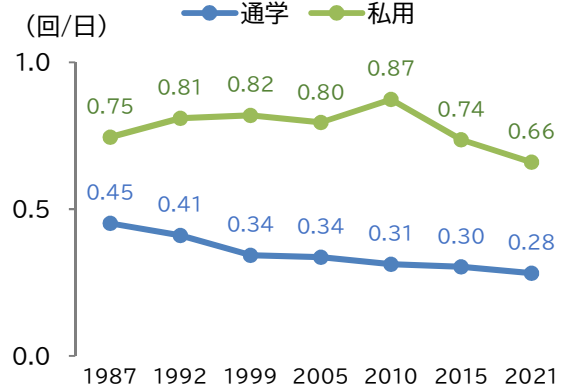
3 目的別1日あたりの移動回数(平日)

・就業者は通勤や業務が減少し私用も微減、非就業者は私用が減少

就業者



非就業者

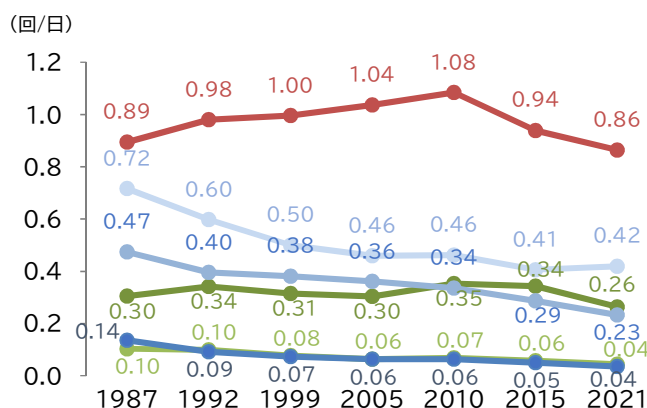


注)本調査ではこの他、「帰宅」の移動も把握しています

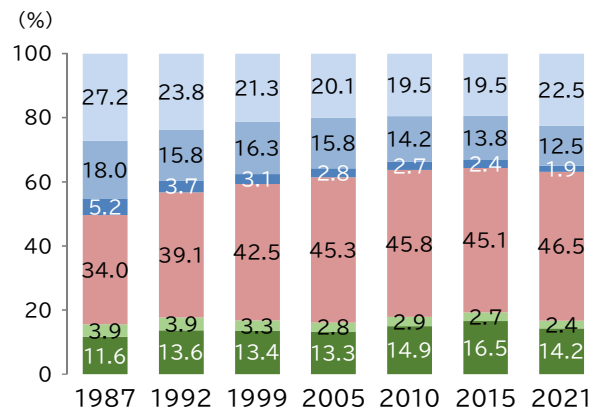
4 代表交通手段別1日あたりの移動回数・構成比(平日)

・各交通手段の移動回数は徒歩を除き減少も、構成比では自動車、徒歩の割合が増加

● 鉄道 ● 自動二輪車 ● 自動車
● バス ● 自転車 ● 徒歩

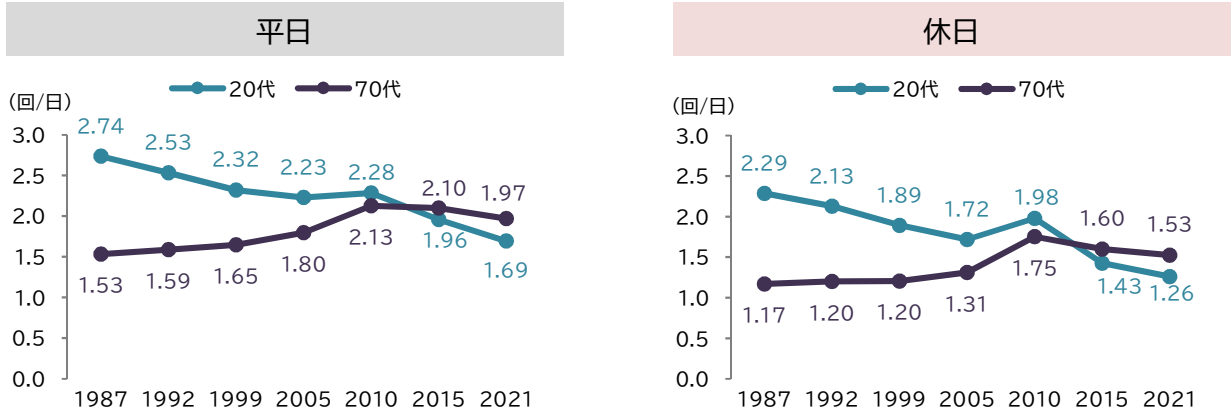


■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪車 ■ 自転車 ■ 徒歩

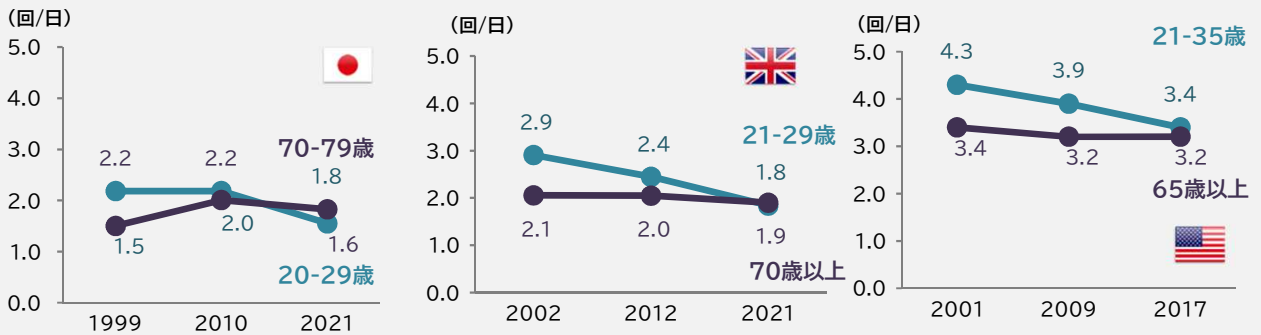


若年層の移動 | 若者の移動は大きく減少 70代の移動回数との差は拡大
特に男性の通勤、女性の私用での移動が減少

5 年齢階層別1日あたりの移動回数
・2015年以降20代と70代の移動回数が逆転し、2021年では差が拡大



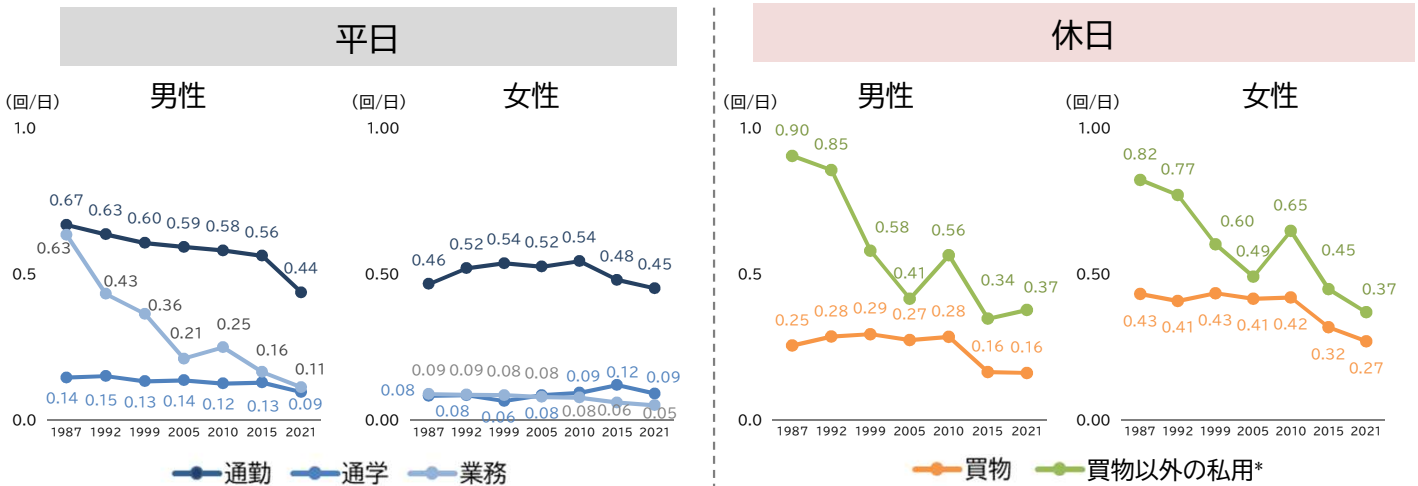
参考: 諸外国との比較 ・日本のみならず、イギリス・アメリカにおいても若年層の移動が減少



注) 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)

6 若者(20代)の目的別1日あたりの移動回数

- ・平日は、男性の「通勤」及び「業務」の移動が減少し、女性の「通勤」は近年やや減少
- ・休日は、女性の「買物」及び「買物以外の私用」の移動が減少傾向
- ・なお、若年層の男性の移動について、平日の通勤が減少する一方で、平日の観光等が増加し(冊子P46参照)、休日の「買物以外の私用」は前回調査よりやや増加しており、平日・休日の暮らし方が変化しつつあることが示唆

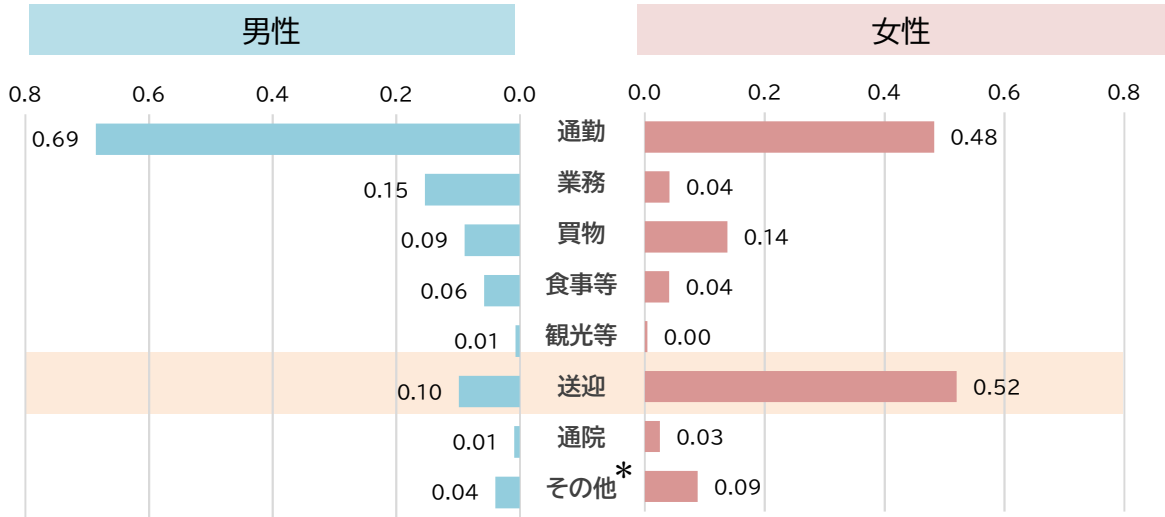


*「買物以外の私用」には、「食事等(日常生活圏内)」「散歩等」「観光等(日常生活圏外)」「送迎」「通院」「つきそい」「その他私用」が含まれる

子育て世代の移動 | 送迎は女性が多く実施 三大都市圏では自転車・徒歩、地方都市圏では自動車が多い
 男性の在宅勤務により、男性の送迎が大幅に増加し、男女で同程度となることが示唆

7 子育て世代の目的別1日あたりの移動回数(平日)
 (9歳以下の子供がいる、夫婦ともに就業者の人)

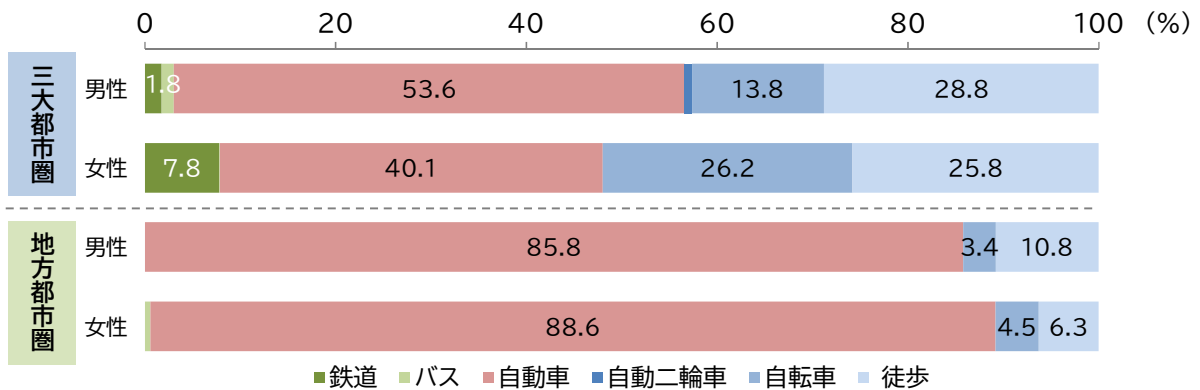
- ・通勤は男性が多く買物や送迎は女性が多い
- ・特に送迎は女性が男性の5倍以上の移動回数



*「その他」には「通学」「その他の私用」「つきそい(2021年調査より把握可能)」を含む

8 送迎の代表交通手段別構成比(平日)(9歳以下の子供がいる、夫婦ともに就業者の人)

・三大都市圏では、自転車・徒歩での送迎が女性の約半数を占めるが、地方都市圏では自動車での送迎が多い



参考: 夫婦の通勤形態別送迎の1日あたりの移動回数(平日)
 (9歳以下の子供がいて夫婦ともに正規就業者の世帯)

注)本集計は、調査により得られた一部のサンプルを対象とした分析であり参考値であることに留意

・男性の在宅時は、通勤時と比較し送迎回数が大幅に増加しており、男女で同程度であった

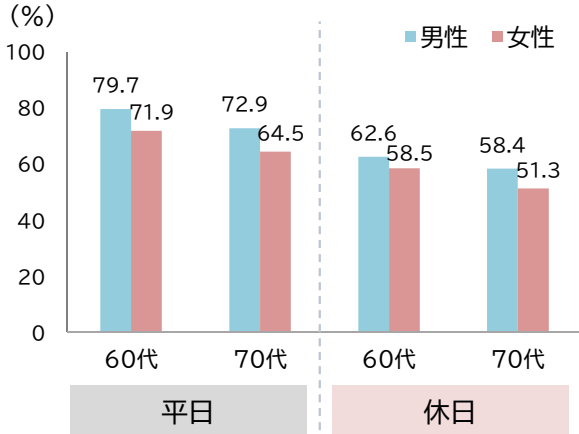


*「通勤」には在宅勤務を行った人は含まず、「在宅」には通勤をした人は含まない

高齢者の移動 | 60代と比較し70代は、仕事(通勤・業務)の移動が大きく減少、買物・散歩等の移動が増加
自動車免許をもたない場合、公共交通利便性が高いと外出率が高い傾向

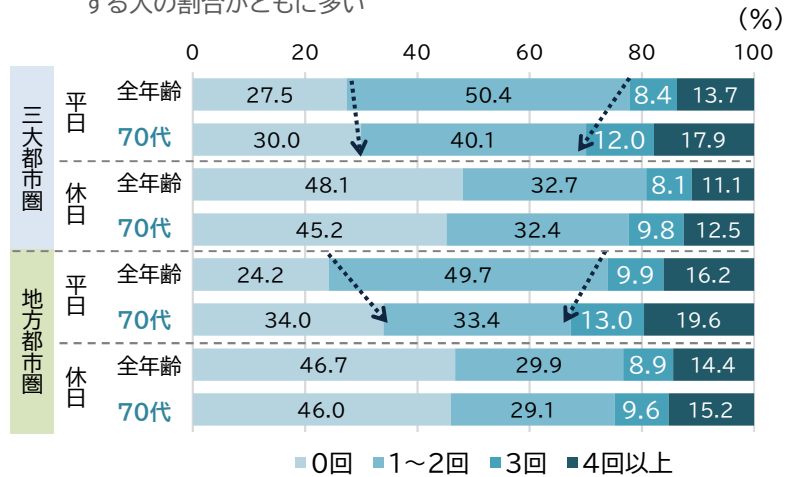
9 高齢者の外出率

・60代より70代の外出率が低く、男性より女性の外出率が低い



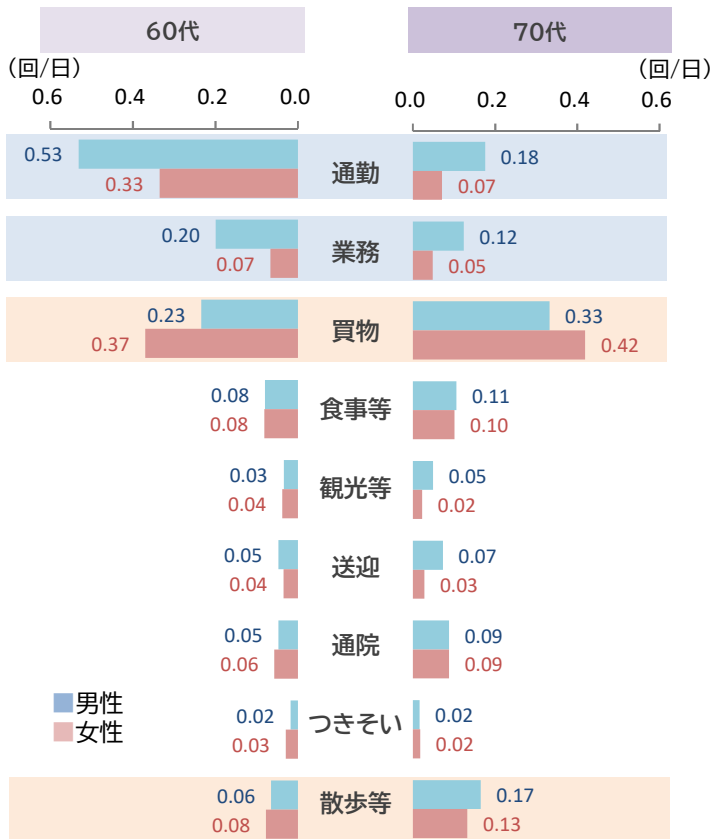
10 1日あたりの移動回数の構成比(70代)

・70代は他の年代と比較し、平日外出しない人と3回以上移動する人の割合がともに多い



11 高齢者の目的別1日あたりの移動回数(平日)

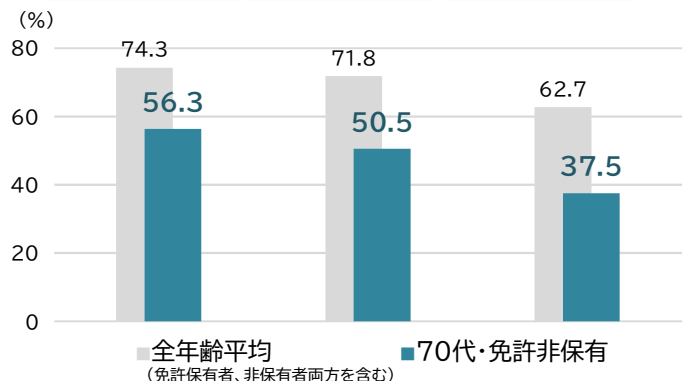
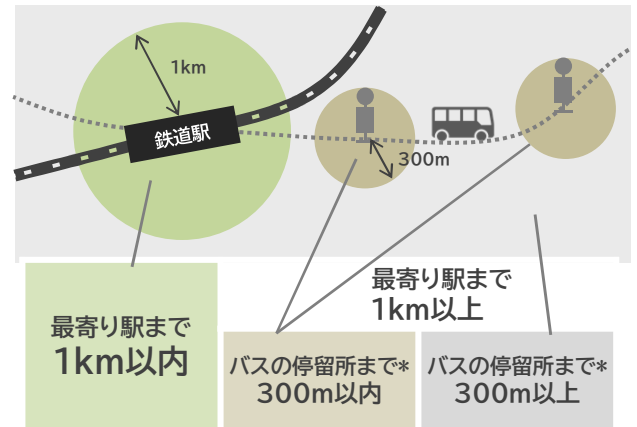
・70代は60代と比較して通勤や業務での移動が少なく、買物や散歩等の移動が多い



注)本調査ではこの他、「通学」「その他の私用」「帰宅」の移動も把握しています。

12 自動車免許をもたない高齢者の外出率(70代・平日)と公共交通利便性の関係

・全体の傾向として公共交通利便性が高い(駅やバス停までの距離が近い)ほど外出率が高く、免許なしの高齢者においてより顕著である

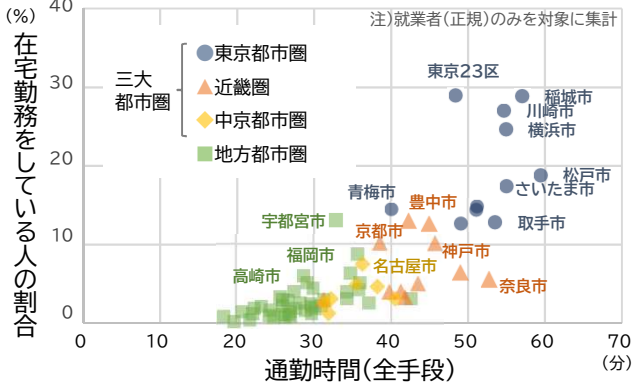


*最寄り駅と接続しているバス路線のある、バス停

新たな生活様式での行動変化 | 在宅勤務者は移動回数が大幅に減少し、利用交通手段が変化
20代は、70代と比べ、活動のオンラインへの移行割合が高い

13 在宅勤務率と通勤時間の関係(平日)

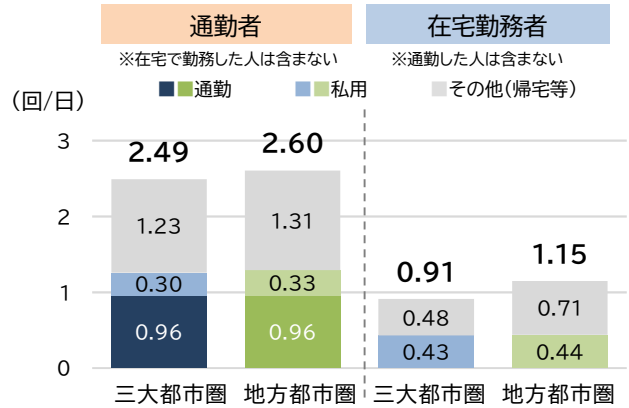
- ・通勤時間と在宅勤務率には一定の相関が見られる
- ・東京都市圏において特に在宅勤務率が高い
- ※三大都市圏の在宅勤務率は15%、地方都市圏は4%



注) 就業者(正規)のみを対象に集計
※本調査の都市類型における三大都市圏の都市については以下を参考に分類
・東京都市圏: 1都3県+茨城県南(東京都市圏パーソントリップ調査範囲)
・近畿圏: 2府4県(近畿圏パーソントリップ調査範囲)
・中京都市圏: 愛知県・岐阜県南部・三重県北勢地域(中京都市圏パーソントリップ調査範囲)

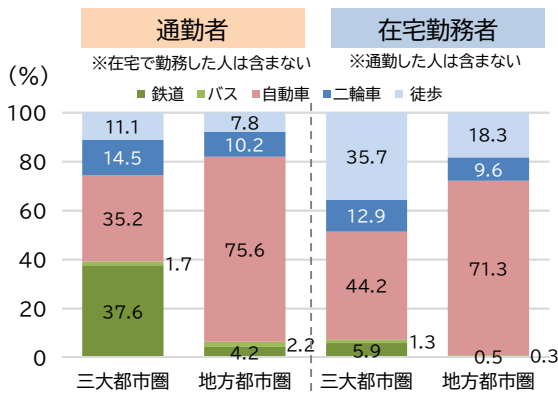
14 通勤形態別の目的別 1日あたりの移動回数(平日)

- ・在宅勤務者は通勤がない分、移動回数が少ない
- ・私事の移動は在宅勤務者が通勤者よりやや多い



15 通勤形態別の代表交通手段別構成比(平日)

- ・在宅勤務者は公共交通が少なく、徒歩が多い



16 活動別の外出・オンライン実施頻度の変化 [付帯調査票]

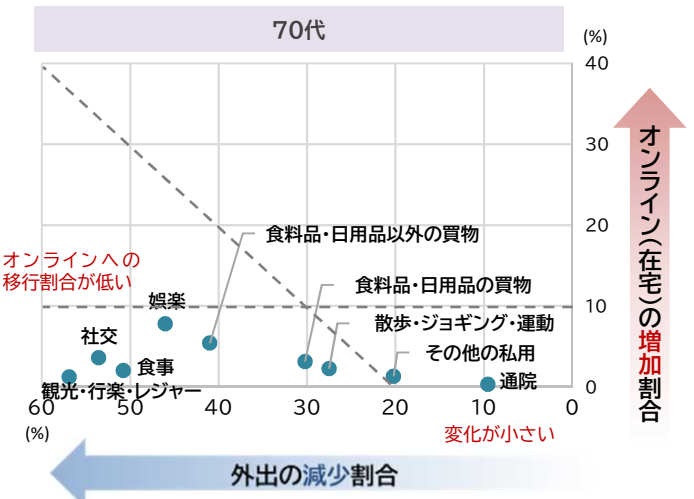
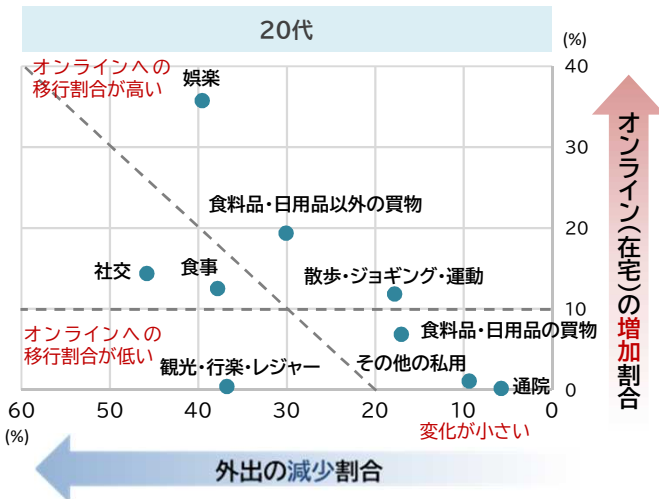
- ・20代の娯楽や食料品・日用品以外の買物等において、オンラインへの移行(※)割合が高い
- ・70代は、20代と比較して、オンラインへの移行割合が低い
- ・その他、観光等はオンラインへの移行割合が低く、通院は変化の割合が小さい

※外出の減少とオンラインの増加の関係

使用データ: 第7回全国都市交通特性調査 付帯調査票

「新型コロナウイルス感染症流行前(2019年12月以前)と比べた実施頻度の変化」という設問において
増加割合: 「オンライン(在宅)」が「とても増えた」「増えた」と回答した人の割合
減少割合: 「外出」が「とても減った」「減った」と回答した人の割合

※「外出」が「とても増えた」「増えた」と回答した人、「オンライン(在宅)」が「とても減った」「減った」と回答した人の割合はいずれも少数



別紙「全国の都市における人の動きとその変化」の解説

1. 移動の経年変化

- ①②は外出率および移動回数の経年変化を示している。外出率、移動回数ともに調査開始以来最低値となった。
- ③は平日の目的別の移動回数を示している。就業者は通勤や業務が減少し私用も微減、非就業者は私用が減少した。
- ④は平日の代表交通手段別移動回数および構成比を示している。公共交通の構成比は減少している一方、自動車や徒歩の構成比は増加している。ただし、自動車の移動回数は微減傾向である。

2. 若年層の移動

- ⑤は年齢階層別移動回数の経年変化を示している。2015年以降20代と70代の移動回数が逆転し、2021年では差が拡大している。
- ⑥は20代の目的別移動回数の経年変化を示している。平日は特に男性の通勤、業務の移動が減少しており、休日は特に女性の私用の移動が減少している。
(若年層及び他の年代の目的別のより詳細な移動の特性については、調査結果(冊子)のP45(通勤)、P46(買い物以外の私用)、P47(観光等)を参照)

3. 子育て世代の移動

- ⑦は子育て世代の平日の目的別移動回数を示している。通勤は男性、買物や送迎は女性が相対的に多く、特に送迎は女性が男性の5倍以上の移動回数である。
- ⑧は送迎の平日の代表交通手段構成比を示している。三大都市圏では自転車・徒歩での送迎が女性の約半数を占めるが、地方都市圏では自動車での送迎が多い。
- 夫婦の通勤形態別送迎の平日の移動回数を示している。男性の在宅勤務により、男性の送迎が大幅に増加し、男女で同程度となることが示唆された。

4. 高齢者の移動

- ⑨は高齢者の外出率、⑩は高齢者の移動回数の構成比、⑪は高齢者の目的別移動回数を示している。60代と比較し70代は外出率が低く、仕事(通勤・業務)の移動が大きく減少、買物・散歩等の移動が増加する。また70代は他の世代と比較し、平日外出しない人と3回以上移動する人の割合がともに多い。
- ⑫は自動車免許を持たない高齢者の外出率と公共交通利便性の関係を示している。公共交通の利便性が高い(駅やバス停までの距離が遠い)場合、外出率が高い傾向がみられる。

5. 新たな生活様式での行動変化

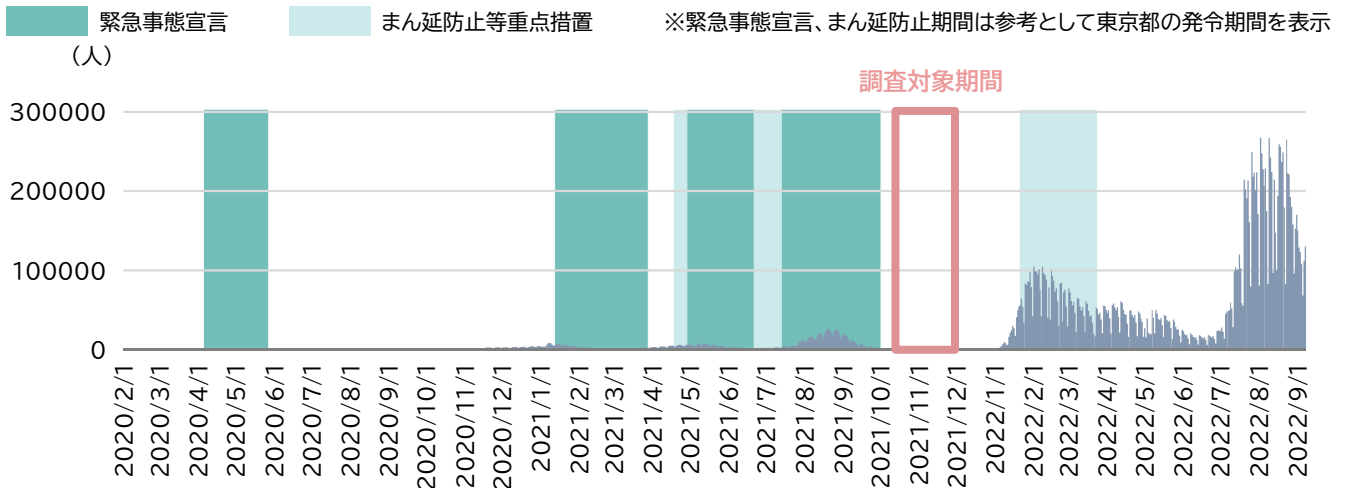
- ⑬は在宅勤務率と通勤時間の関係を示している。通勤時間と在宅勤務率には一定の相関が見られ、特に東京都市圏において在宅勤務率が高い。なお、三大都市圏の在宅勤務率は15%、地方都市圏は4%である。
- ⑭は通勤形態別の目的別移動回数、⑮は通勤形態別の代表交通手段構成比を示している。在宅勤務者は通勤がない分、移動回数が少ないが、私事の移動は通勤者よりやや多い。在宅勤務者は公共交通の割合が少なく、徒歩の割合が多い。
- ⑯は活動別の外出・オンライン実施頻度の変化を示している。20代は、特に娯楽やその他の買物等においてオンラインへの移行割合が高い。70代は比較的オンラインへの移行割合が低い。観光・行楽・レジャーはオンラインへの移行割合が低く、通院は変化が小さい。

調査対象期間について

本調査は、2021年10月下旬～11月末(新型コロナウイルス感染症のオミクロン株流行前)のある1日の移動について調査したものである。

1. 新型コロナウイルス感染症の新規感染者数(全国)

感染者数が増加していた時期ではなく、緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の期間外である。



2. 移動人口の動向(全国・2019年同週比)

2019年比でおよそ10%程度移動人口が少ない一方、前後(9月以前、12月以降)と比較すると相対的に移動人口の割合が多い時期であった。



※移動人口とは、GPSデータをもとに推計した人口換算値において、推定居住地が市区町村外のものの人口
出典：内閣府 V-RESAS、株式会社Agoop『全国の移動人口の動向』(2023年9月6日に利用)を加工して作成