

都市における人の動きとその変化
～令和3年度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	9
(1) 全体の傾向	9
(2) 移動の目的	11
(3) 移動の手段	16
2. 個人属性による交通特性の違い	26
(1) 年齢による違い	26
(2) 就業形態による違い	32
(3) 自動車免許の保有有無・自動車保有形態による違い	36
3. 若者の交通特性の詳細	39
(1) 若者（20代）の外出率・移動回数の傾向	39
(2) 若者（20代）の就業形態による違い	52
4. 子育て世代の交通特性の詳細	57
5. 高齢者の交通特性の詳細	59
(1) 高齢者の外出率・移動回数の傾向	59
(2) 自動車免許の保有有無・自動車保有形態と交通特性	63
(3) 健康状態による違い	69
6. 新型コロナウイルス感染症流行前後の変化	73
(1) オンライン活動実施頻度の変化	73
(2) 在宅勤務の実施状況による違い	77
(3) 通勤形態による違い	80

全国都市交通特性調査について

(1) コロナ影響による令和3年度への延期について

新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を踏まえ、実態調査を令和2年度より延期していましたが、①調査間隔が開くことは好ましくないこと、②新型コロナウイルス感染症の拡大による行動変容が今後どのような影響を及ぼすかを捉えるために、現状の交通実態を把握することが重要であること、③道路の将来推計にデータが活用されるため、全国道路・街路交通情勢調査と同時期に実施が求められること等の理由により、令和3年度に実態調査を実施しました。

(2) 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。

これまで、昭和62年(1987年)、平成4年(1992年)、平成11年(1999年)、平成17年(2005年)、平成22年(2010年)、平成27年(2015年)、令和3年(2021年)の7回調査を実施しており、この資料は、令和3年調査の分析結果を取りまとめたものです。

(3) 調査の対象

令和3年調査の対象都市は70都市です。調査対象都市の約43,800世帯(回収率27.5%)から回答をいただきました。

調査対象日は、令和3年(2021年)の10月下旬～11月末の平日・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。

(4) 調査の方法

令和3年(2021年)8～10月時点の住民基本台帳から無作為に抽出した世帯の構成員(5歳以上)全員を対象としています。調査票を対象世帯に郵送し、郵送もしくはインターネットにより回収しました(WEBでの回答比率:35.0%)。なお、前回平成27年(2015年)調査においても郵送もしくはインターネットによる回答、平成22年(2010年)調査では郵送による調査、平成17年(2005年)調査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方法で実施しました。

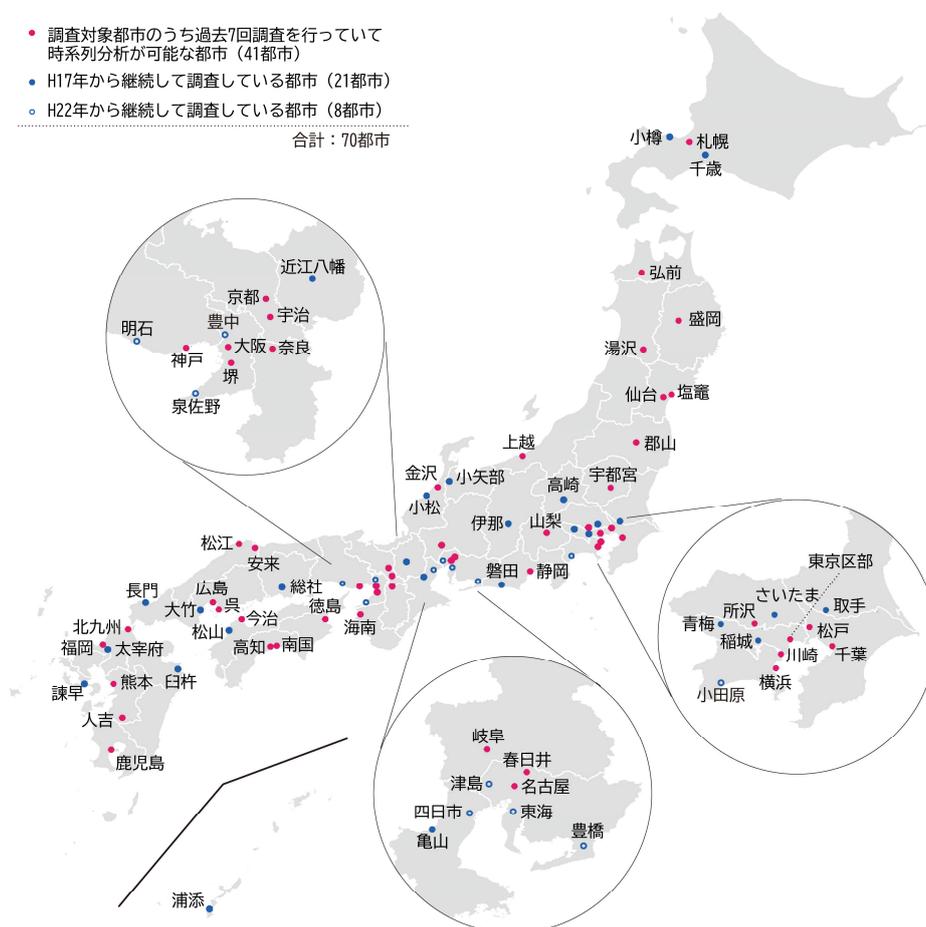
(5) データ処理について

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。

(6) 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7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

(7) 本調査における「移動」の定義

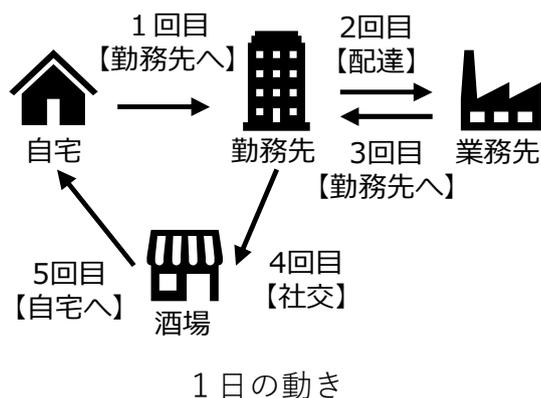
本調査では、「1日あたりの移動回数」「目的別 1日あたりの移動回数」のように、「移動」の回数を数えます。本調査では、「人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する」ことを、1回の移動として数えます*。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1回の移動と数えます。目的が変わると2番目の移動となります。

※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。

(8) 本調査における「交通手段」の定義

1つの移動（トリップ）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、交通手段とは「代表交通手段」をさします。



(9) 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。

(10) 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・到着時間、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。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。令和3年調査では、全国の人々の活動別の外出とオンライン活動頻度の変化を把握するため外出・オンラインの活動頻度についての設問を追加しています。

本調査の調査項目は以下の通りです。

調査項目		
世帯票	世帯属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現住所 ・ 世帯年収
	世帯構成員の属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 運転免許の返納意向 ・ 自由に使える自動車の有無 ・ 健康状態 ・ インターネットの利用状況
	自動車の保有等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世帯の車種別自動車、二輪車の保有台数 ・ カーシェアリングの加入状況
個人票	トリップ特性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動の有無 ・ 出発地、到着地 ・ 出発時刻、到着時刻 ・ 移動目的 ・ 仕事をした場所 ・ 交通手段 ・ 所要時間 ・ 移動距離 ・ 自動車運転者 ・ 同乗者数 ・ 在宅勤務の実施状況
付帯調査票	活動頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活動の実施頻度 ・ 実施頻度の変化

国土交通省 全国都市交通特性調査
個人票 平日

この調査は、交通計画や、まちづくりを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。調査票に記入された内容は、この目的以外には使用しません。
なお、この調査は、総務省の承認を得た統計調査であり、統計法に基づいて実施されるものです。

記入についてお願い
● 黒の筆記用具で記入して下さい。
● 回答は、この部分(回答欄)に記入して下さい。
● 回答欄に番号がある場合は、該当する番号を○で囲んで下さい。
● 回答欄に「」がついている場合は、該当する番号から数字を選んで記入して下さい。

1 世帯票を回答された後に記入して下さい。
世帯票で、あなたは**何人目**に記入しましたか。
人目

5歳以上(令和3年10月1日現在)の方一人ひとりについて、調査票に記入して下さい。
「調査のご説明」に記載してある平日の調査日を以下に記入して下さい。
平日の調査日 月 日 曜日
午前3時から翌日の午前3時までの行動をお答え下さい。

反対側の個人票(休日)もご記入ください

2 その日外出しましたか
1. 外出した 2. 外出しなかった

外出されなかった方は、**1** その日はじめにいた場所までご記入の上、**3** 在宅勤務の頻度をご記入ください。

続きがある場合は、サポーターセンターに連絡して下さい。

① 1番目に行った場所	② 2番目に行った場所	③ 3番目に行った場所	④ 4番目に行った場所	⑤ 5番目に行った場所	⑥ 6番目に行った場所
<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>	<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>	<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>	<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>	<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>	<p>1. 自宅 2. 自宅以外 【所在地】※所在地または目的地を記入 市 区 町 丁目</p> <p>【目的地】※目的地の名称、住所の有無を記入 建物、停留所名など</p>
<p>出発時刻と到着時刻は 出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>	<p>出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>	<p>出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>	<p>出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>	<p>出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>	<p>出発は 1. 午前 2. 午後 時 分 到着は 1. 午前 2. 午後 時 分</p> <p>その日に行った目的は 1. 通勤・通学 2. 勤労先の企業への出張等 3. ショッピング(ワークスペース含む)</p> <p>利用した交通手段の種類と所要時間は はじめて <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/> 次に <input type="checkbox"/> を 分利用 <input type="checkbox"/></p> <p>そこでまでの距離は おおよそ <input type="text"/> km</p> <p>乗車・乗船の人数 世帯員の個人番号 <input type="text"/> 人目 ※世帯以外の方の乗車は○を記入</p> <p>家族の方はあなたを含めて <input type="text"/> 人 家族以外の方は <input type="text"/> 人</p>
<p>表1 目的 1. 勤労先(通勤を含む) 2. 通学先(通学を含む) 3. 自宅へ ● 業務目的 4. 買い物 8. 通院 12. 買い物・配達 14. 作業・修繕 5. 食事・社交・娯楽(日常生活内) 9. その他の私用先(塾・習い事など) 15. 農林漁業作業へ 6. 散歩・ジョギング・運動 10. 送迎(他者の送迎) 13. 打合せ・会議 16. その他の業務へ 7. 買い物(ショッピング)(日常生活をこえる) 11. つきそい(他者のつきそい)</p>					
<p>表2 交通手段 1. 徒歩 5. 自動車二輪車(50cc以下) 14. 路線バス(高速バスを含む) 19. 航空機 2. 自転車 6. タクシー・ハイヤー 15. モノレール・新交通 20. その他 3. レンタサイクル・シェアサイクル 7. レンタカー 16. 高層エレベーター 4. 原動機付自転車(DrECC) 8. カーシェアリング 9. 乗用車 17. 最速・地下鉄 13. 自家用バス・貸切バス (高速バスを除く) 18. 船舶</p>					
<p>3 職業をお持ちの方の回答してください(世帯員の「職業」で1~12を選んだ方) 在宅勤務の実態状況を記入してください ※在宅勤務とは、勤務先が自宅以外にないが、勤務先の制約にもとづき、自宅作業を行うこと</p> <p>その日に在宅勤務したか 1. はい <input type="checkbox"/> 2. いいえ <input type="checkbox"/></p> <p>在宅勤務時の仕事内容をお答えください 1. PCによる資料作成 2. メール、スケジュールの簡単な確認、3. その他 3. リモート会議システムや電話によるコミュニケーション 4. ネット検索</p> <p>在宅勤務の頻度をお答えください 1. 毎日 2. ほぼ毎日 3. 時々 4. ほとんどない</p>					

個人票 (5歳以上の世帯構成員ごとに1枚配布)

国土交通省 全国都市交通特性調査
世帯票

この調査は、交通計画や、まちづくりを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。調査票に記入された内容は、この目的以外には使用しません。
なお、この調査は、総務省の承認を得た統計調査であり、統計法に基づいて実施されるものです。

記入についてお願い
● 黒の筆記用具で世帯の代表者(世帯主)を記入して下さい。
● 回答は、この部分(回答欄)に記入して下さい。
● 回答欄に番号がある場合は、該当する番号を○で囲んで下さい。

1 あなたの世帯の現住所についてお答え下さい。
現住所 市町村 区 町 丁目 番 号 号
アパート名等は必要ありません

2 記入例を参考に、あなたの世帯の方全員についてお答え下さい。
世帯主が、世帯の方それぞれが個人番号を記入する場合は、この番号をお答え下さい。

個人番号	世帯主の性別	年齢	職業	就業形態	保有している運転免許	運転免許の返納意向	自由に使える自動車	健康状態	自費でのインターネットの接続状況
1. 世帯主	男/女	36	3	2	1. 自動車 4. 持っていない	1. 今このところ返納を考慮していない	1. ほぼ自分専用の自動車がある	2	平日 2 時間
2. 世帯員	男/女				2. 自動車 3. 所持していない	2. 返納予定 () 年後	2. 家族共有の自動車がある		休日 3 時間
3. 世帯員	男/女				3. 所持していない	3. 返納予定 () 年後	3. 家族共有の自動車がある		平日 時間
4. 世帯員	男/女				4. 所持していない	4. 返納予定 () 年後	4. 家族共有の自動車がある		休日 時間
5. 世帯員	男/女				5. 所持していない	5. 返納予定 () 年後	5. 家族共有の自動車がある		平日 時間
6. 世帯員	男/女				6. 所持していない	6. 返納予定 () 年後	6. 家族共有の自動車がある		休日 時間

3 世帯で所有、または通常使用している自動車や自転車などの台数をお答え下さい。
 自動車 軽乗用車 台 乗用車 台 軽貨物車 台 貨物自動車 台
 二輪車 自動二輪車(50ccを超える) 台 原動機付自転車(50cc以下) 台 自転車 台

4 カーシェアリングについてお答え下さい。
 世帯の中でカーシェアリングの会員になっている方はいますか。
 はい いいえ
 会員になっている方の個人番号をすべて○で囲んで下さい。
 1人目 2人目 3人目 4人目 5人目 6人目

5 あなたの世帯の世帯主の年収(総支給額)をお答え下さい。
 1. 200万円未満 2. 200~399万円 3. 400~599万円 4. 600~799万円 5. 1000~1499万円 6. 1500万円以上

世帯票 (世帯ごとに1枚配布)

国土交通省 全国都市交通特性調査

秘 付帯調査票

政府統計

整理番号

--	--	--	--	--	--

この調査は、交通計画や、まちづくりを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。調査票に記入された内容は、この目的以外には使用しません。
 なお、この調査は、総務省の承認を得た統計調査であり、統計法に基づいて実施されるものです。

■ 記入についてのお願

- ・ 票の筆記用紙で、18歳以上（令和3年10月1日現在）の方一人ひとりでご記入ください。
- ・ 回答は、 の部分（回答欄）に記入してください。・ 回答欄に 1 などの色がついた番号がある場合は、該当する番号に○をつけてください。

1 世帯票の 2 のあなたの個人番号を記入してください。 → 入目

2 以下の各活動について、現在の外出頻度とオンライン（インターネット）サービスの利用頻度を教えてください。
 また、新型コロナウイルス感染症流行前（令和元年12月以前）と比べた実施頻度の変化を教えてください。

活動種類	実施形態	(現在の)実施頻度 <small>※実施していない場合は、「0」日と記入してください</small>	新型コロナ流行前（令和元年12月以前）と比べた実施頻度の変化				
			とても減った	減った	変わらない	増えた	とても増えた
記入例(食事)	外出 <small>例：外食、テイクアウト料理の購入・受け取り</small>	月・週に 1 日	1	2	3	④	5
	在宅(オンライン) <small>例：食事のデリバリーサービス</small>	月・週に 3 日	1	2	③	4	5
仕事・勤務・業務	外出(自宅から勤務先・取引先等へ) <small>例：自宅から勤務先への出勤、取引先への打合せ</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：自宅でのテレワーク、オンライン会議・打合せ</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	外出(勤務先から取引先等へ) <small>例：勤務先から取引先への打合せ</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	勤務先、サテライトオフィス等での勤務(オンライン) <small>例：勤務先での取引先とのオンライン会議・打合せ、サテライトオフィスのテレワーク、オンライン会議・打合せ</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
学業	外出 <small>例：校舎への登校</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：オンライン授業・講義</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
食料品・日用品の買い物	外出 <small>例：スーパー等への食料品・日用品の買い物</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：ネットスーパー</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
その他の買い物	外出 <small>例：ショッピングセンター等への食料品・日用品以外の買い物</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：インターネット通販、フリーマーケットサービス</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
食事	外出 <small>例：外食、テイクアウト料理の購入・受け取り</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：食事のデリバリーサービス</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
社交	外出 <small>例：私的なつきあいやパーティ、会合、結婚葬式</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：ビデオ通話、オンライン飲み会</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
娯楽	外出 <small>例：スポーツ観戦、音楽・美術・映画鑑賞、散歩</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：動画配信サービス</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
散歩・ジョギング、運動	外出 <small>例：散歩、ジョギング、ジムや体育館などの運動</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：スマートフォン・タブレット・ゲーム機等を用いた自宅での運動</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
観光・行楽・レジャー	外出 <small>例：ハイキング、温泉、山・名所・旧跡などへの観光・保養</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：リモート観光</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
通院	外出 <small>例：診療・治療・検査・リハビリ</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：オンライン診療</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
その他の私用へ(塾・習い事など)	外出 <small>例：習い事、学習塾での勉強、散歩、入浴</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
	在宅(オンライン) <small>例：オンラインでの習い事・レッスン</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
送迎(他者の送り迎え)	外出 <small>例：習い事への乗換の送り迎え、保育園への子供の送り迎え</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5
つきそい(他者の用事のつきそい)	外出 <small>例：家族の買い物へのつきそい、家族の病院へのつきそい</small>	月・週に 日	1	2	3	4	5

付帯調査票（18歳以上の世帯構成員ごとに1枚配布）

■ 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。

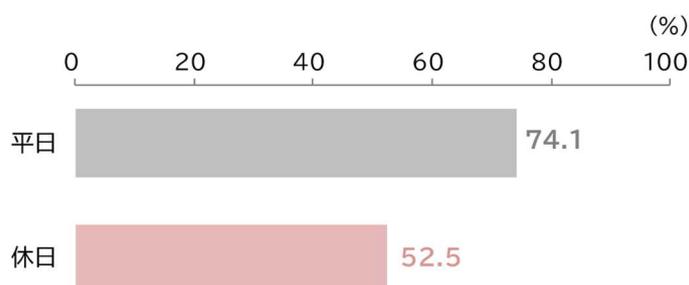
本調査はサンプル調査で行っているため、データには統計的な誤差があります。そのため、サンプル数（移動回数）が少ないデータを用いる場合には、統計的な精度に留意が必要となります。本調査では、1つのカテゴリあたり、概ね70サンプル（移動回数）以上存在することを、統計的な精度が確保できる一つの目安としています。

1. 都市交通の基礎的な特性

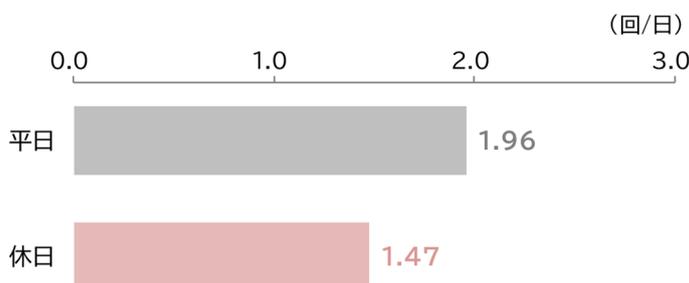
(1) 全体の傾向

- 調査対象日に外出した人の割合を示す「外出率」は、平日 74.1%、休日 52.5%で、経年的に減少傾向である。
- 「1日あたりの移動回数」は、平日 1.96回、休日 1.47回で、年々減少している。「外出した人の1日あたりの移動回数」は、平日 2.64回、休日 2.80回である。
- 「外出した人の1日あたりの移動回数の推移」は横ばいであるため、「1日あたりの移動回数」が減少している要因には、「外出率」の低下が影響していると考えられる。

■ 外出率



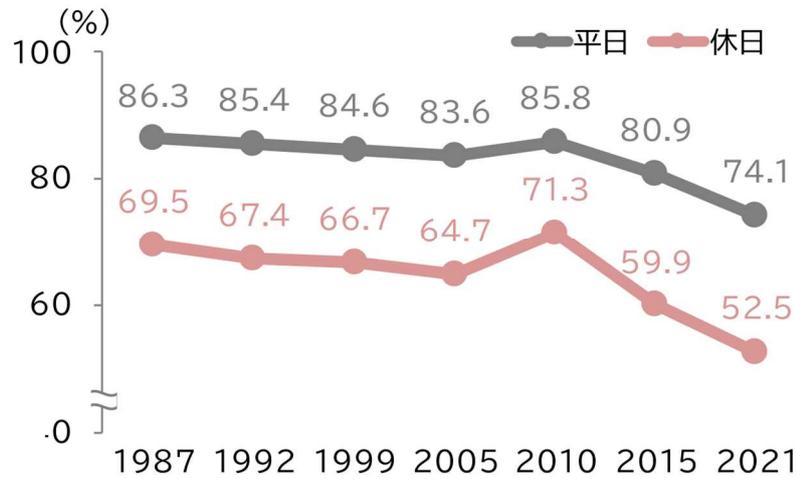
■ 1日あたりの移動回数



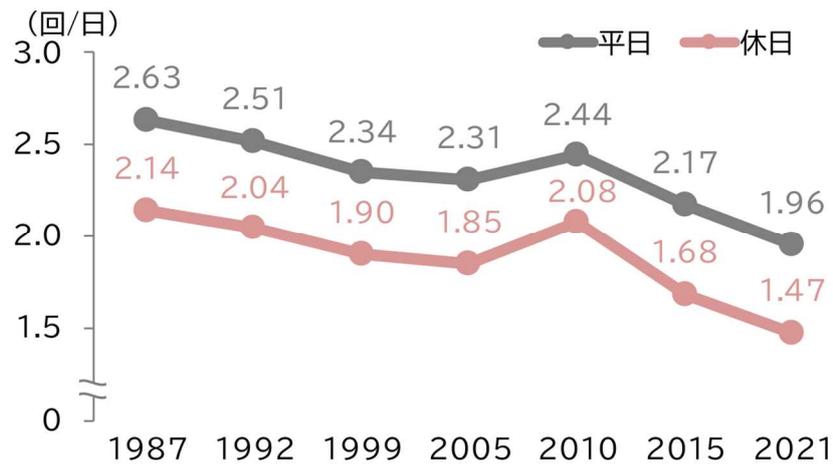
■ 外出した人の1日あたりの移動回数



■ 外出率の推移



■ 1日あたりの移動回数の推移



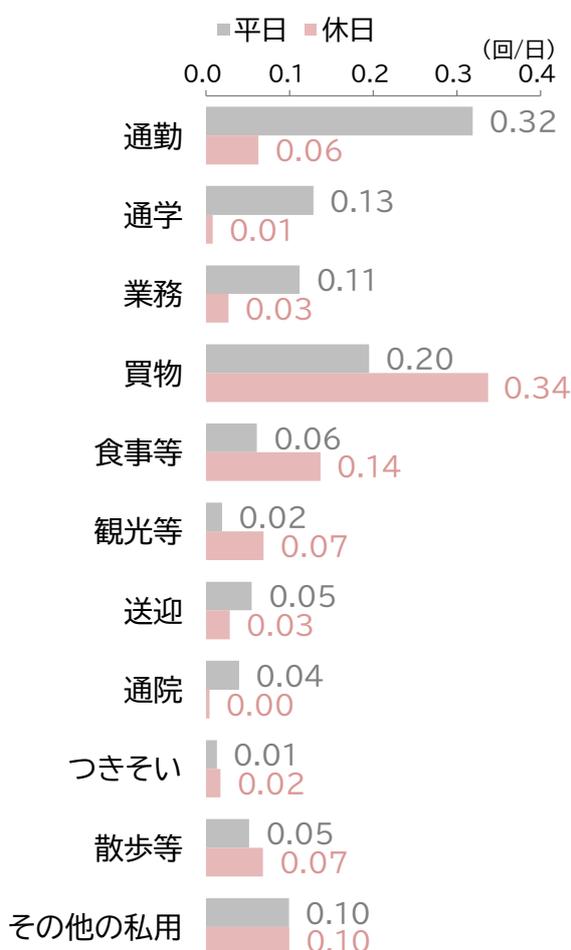
■ 外出した人の1日あたりの移動回数の推移



(2) 移動の目的

- 移動の目的に着目すると、「帰宅」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」での移動が特に減少している。
- 休日は、「食事等（日常生活圏内）」や「観光等（日常生活圏外）」等の買物以外の私用の目的での移動が大きく減少している。
- 「通勤」や「業務」の移動について、三大都市圏では「鉄道」の利用割合が大きく、地方都市圏では「自動車（運転）」の利用割合が大きい。
- 「買物」の移動について、三大都市圏では「徒歩」や「自転車」の利用割合が大きく、地方都市圏では「自動車（運転・同乗）」の利用割合が大きい。
- 「買物以外」の移動について、三大都市圏では「鉄道」や「徒歩」の利用割合が大きく、地方都市圏では「自動車（運転・同乗）」の利用割合が大きい。

■ 目的別 1日あたりの移動回数



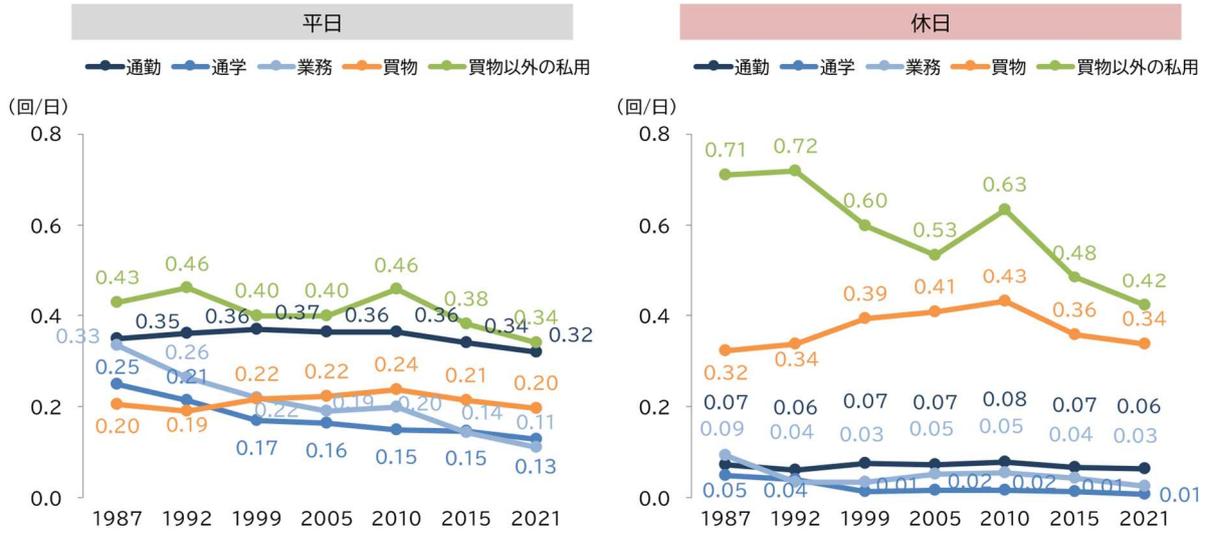
■ 移動目的とは？

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
つきそい	他者の用事のつきそい
散歩等	散歩・ジョギング・運動
その他の私用	その他の私的な目的での移動 (塾、習い事、散髪等)

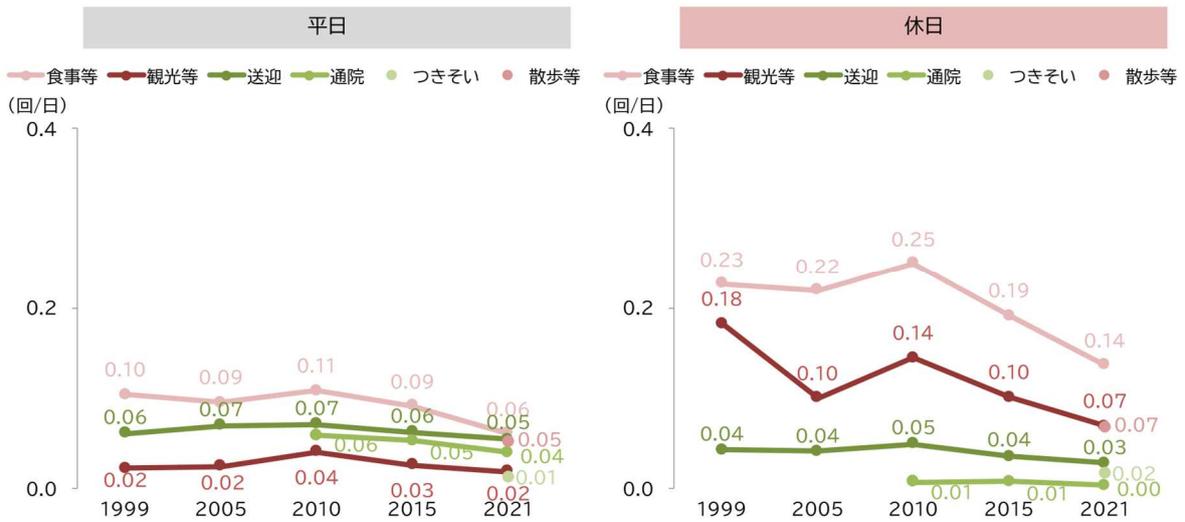
※本調査ではこの他、「帰宅」の移動も把握

※点線で囲まれた目的を「買物以外の私用」として集計

■ 目的別 1日あたりの移動回数の推移



■ 目的別 1日あたりの移動回数の推移（「買物以外の私用」の詳細）



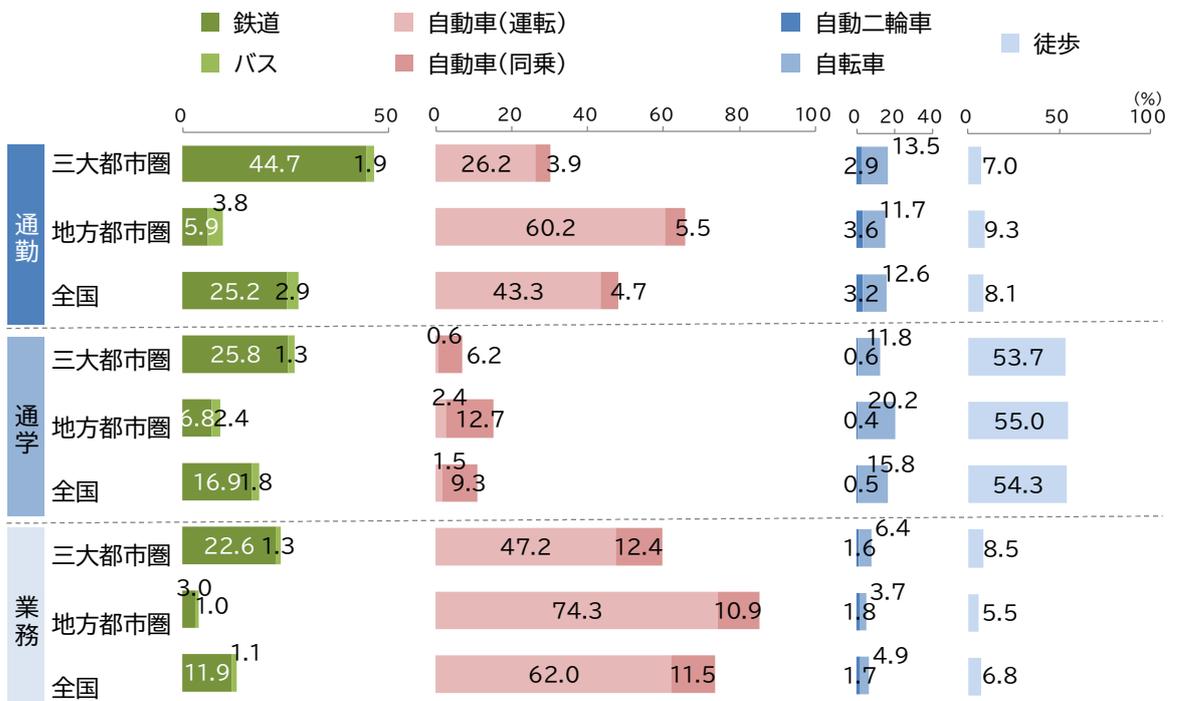
※観光等(平日)/送迎は 1999 年調査より(観光等(休日)は 1992 年より)、通院は 2010 年調査より、つきそい/散歩等は 2021 年調査より把握可能。

※「その他の私用」の移動は非表示

■ 目的構成比（通勤/通学/業務）



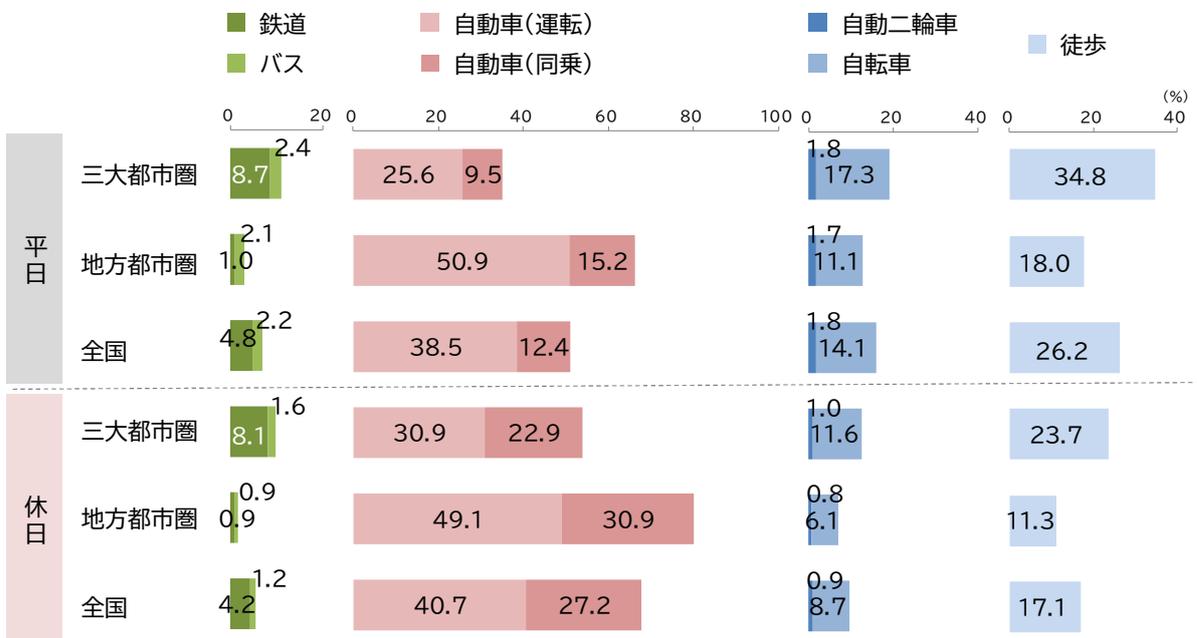
■ 交通手段構成比（平日・通勤/通学/業務）



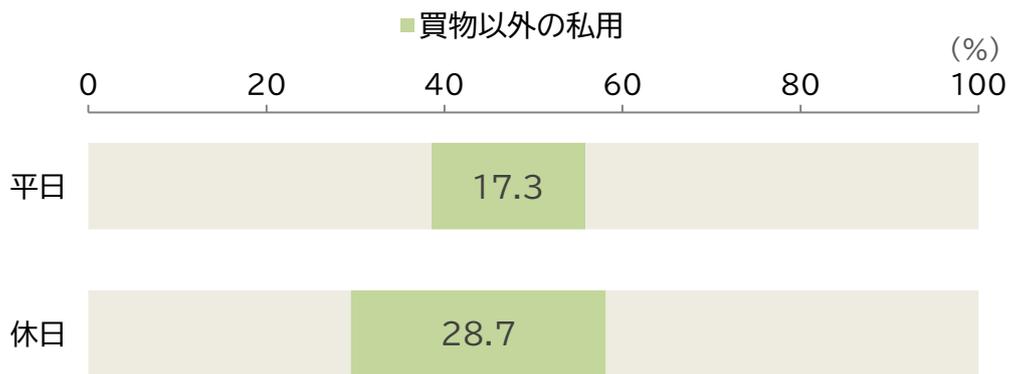
■ 目的構成比（買物）



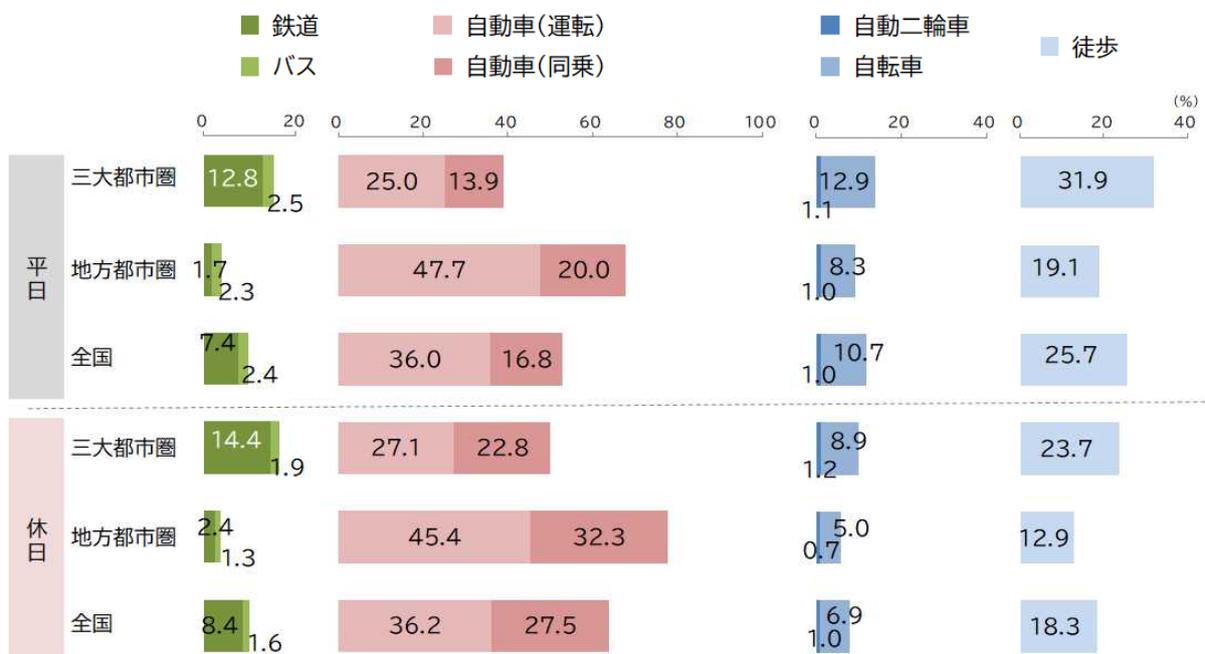
■ 交通手段構成比（買物）



■ 目的構成比（買物以外の私用）



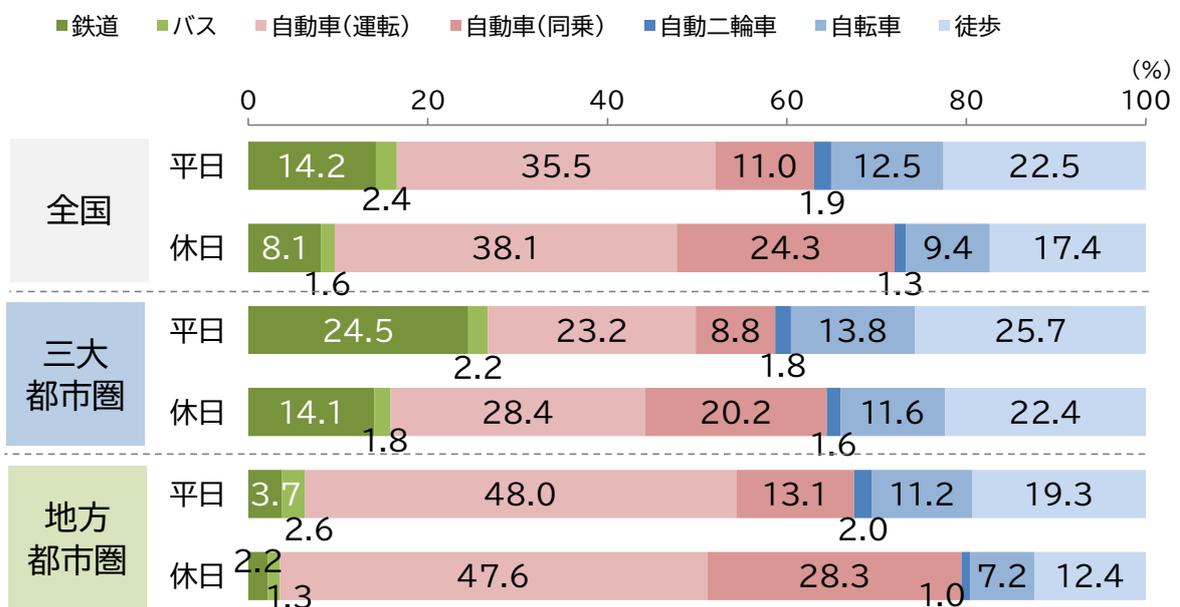
■ 交通手段構成比（買物以外の私用）



(3) 移動の手段

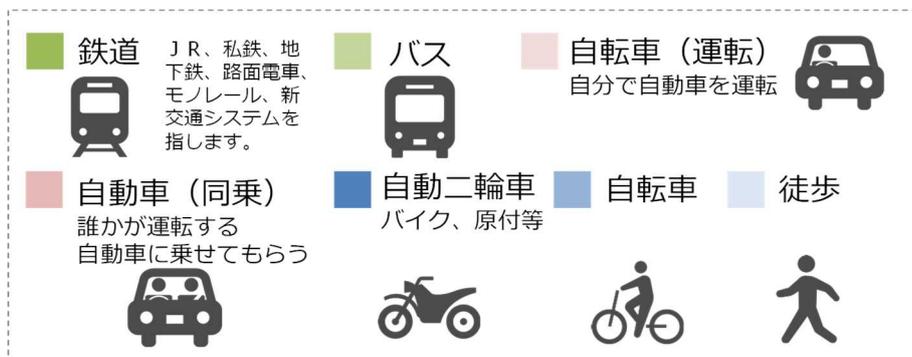
- 全国で見ると、平日1日あたりの移動の1/3が「自動車（運転）」を利用している。休日は「自動車（同乗）」を利用する割合が平日と比べて大きい。
- 三大都市圏では「鉄道」や「バス」を利用する割合が大きいですが、2015年から2021年にかけて減少に転じている。
- 地方都市圏では、平日・休日ともに「自動車（運転・同乗）」を利用する割合が依然として大きい。
- 1987年から2021年にかけて、全国ではいずれの交通手段の移動回数も減少している。三大都市圏と地方都市圏についても、地方都市圏の平日の自動車での移動回数を除くすべての交通手段の移動回数が減少している。

■ 交通手段構成比



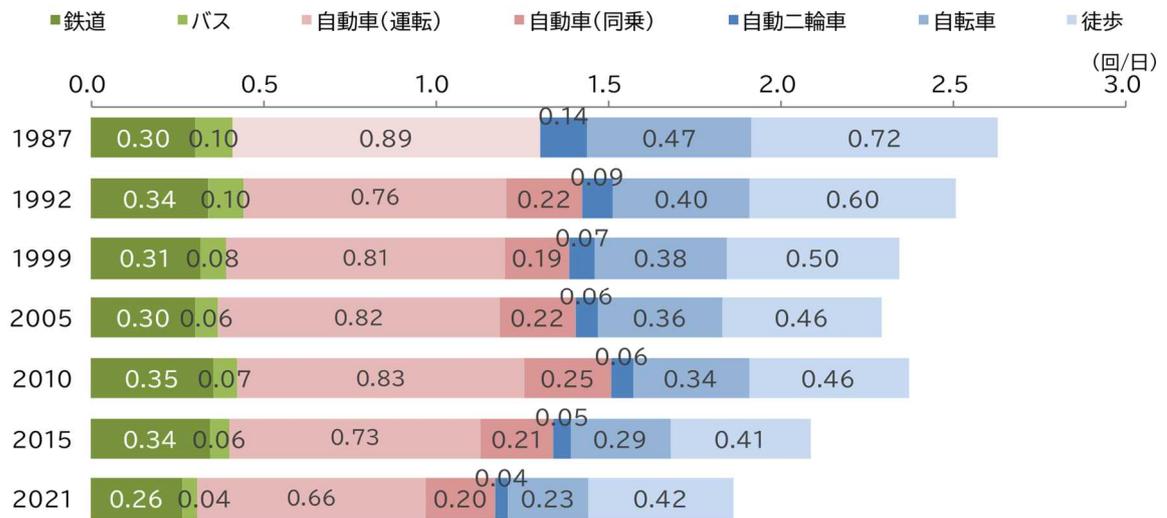
■ 交通手段とは？

本冊子では、交通手段を以下のように分類しています。



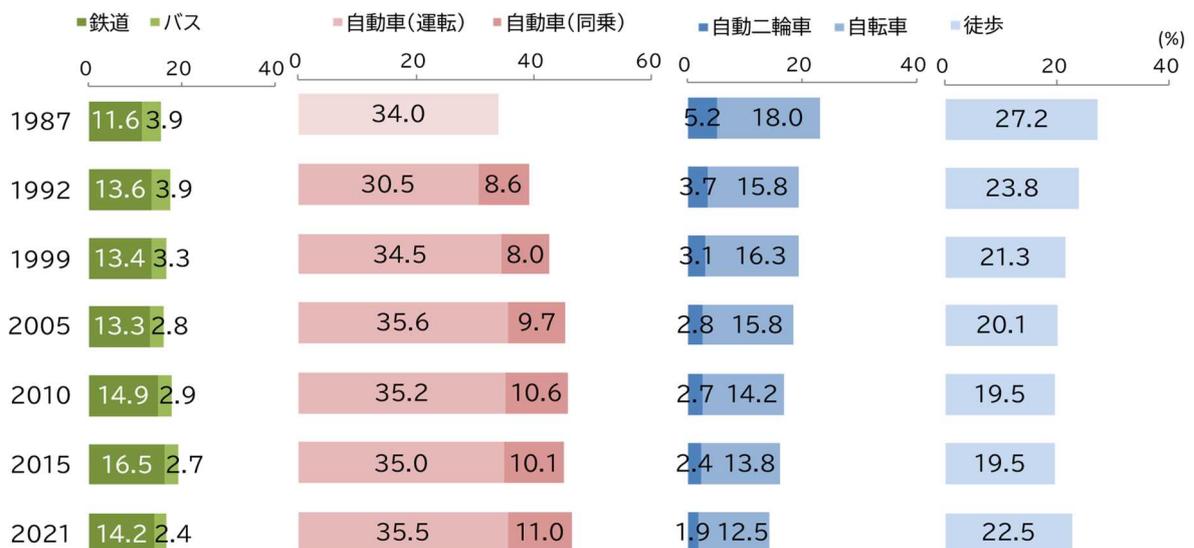
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（平日・全国）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

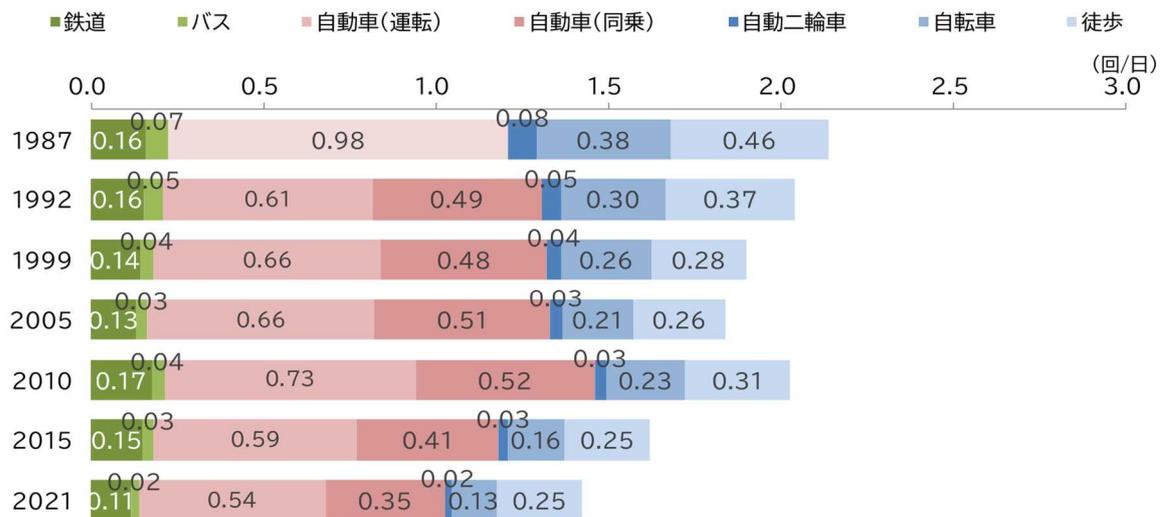
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

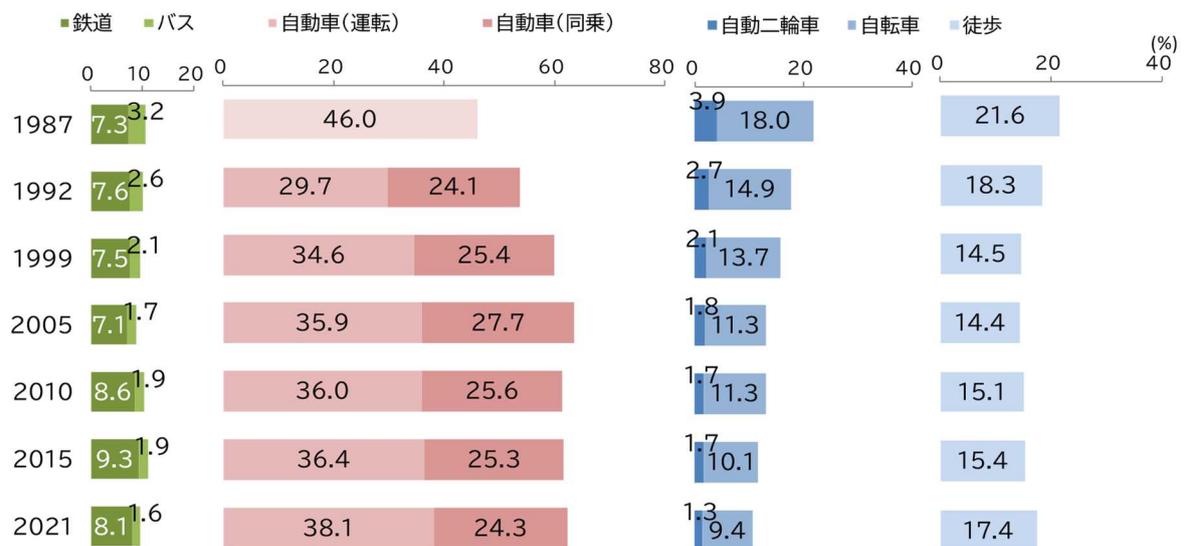
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（休日・全国）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

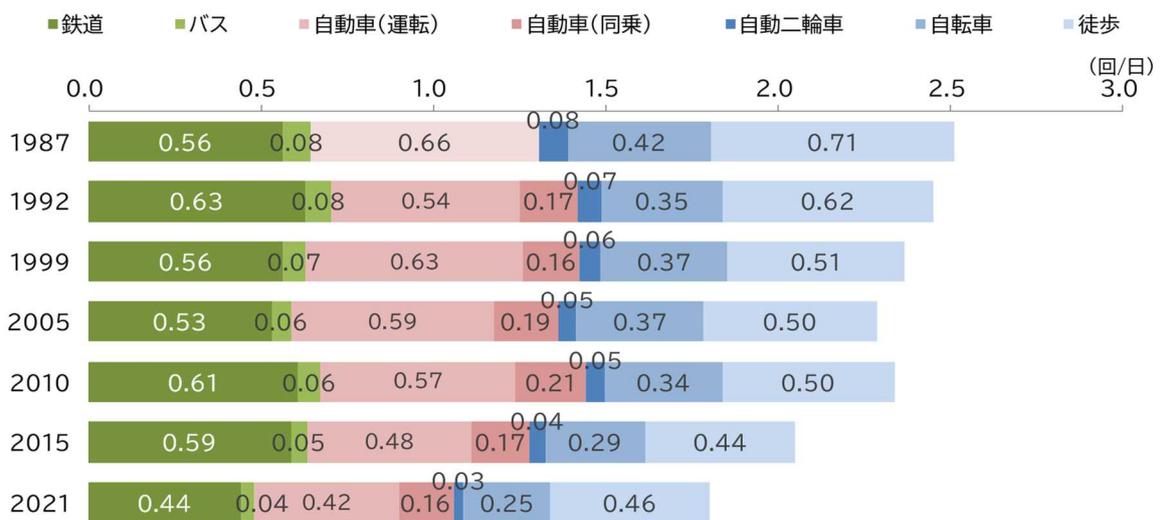
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

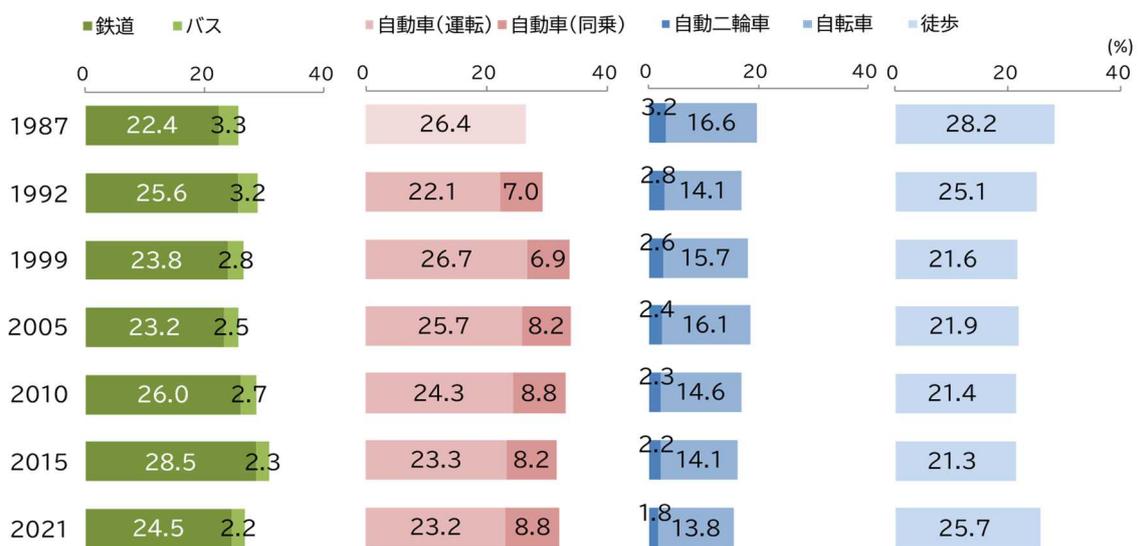
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（平日・三大都市圏）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

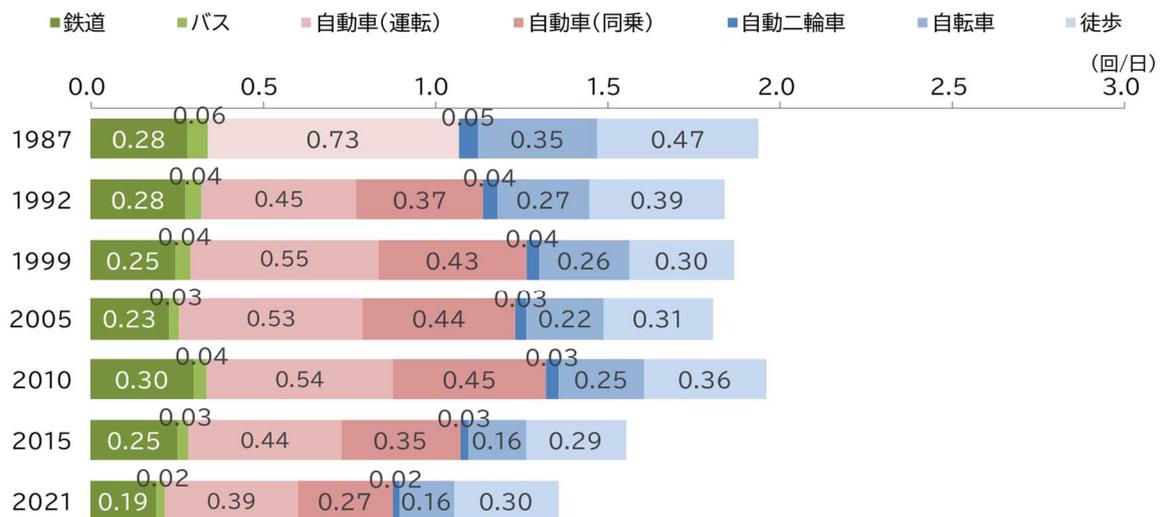
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

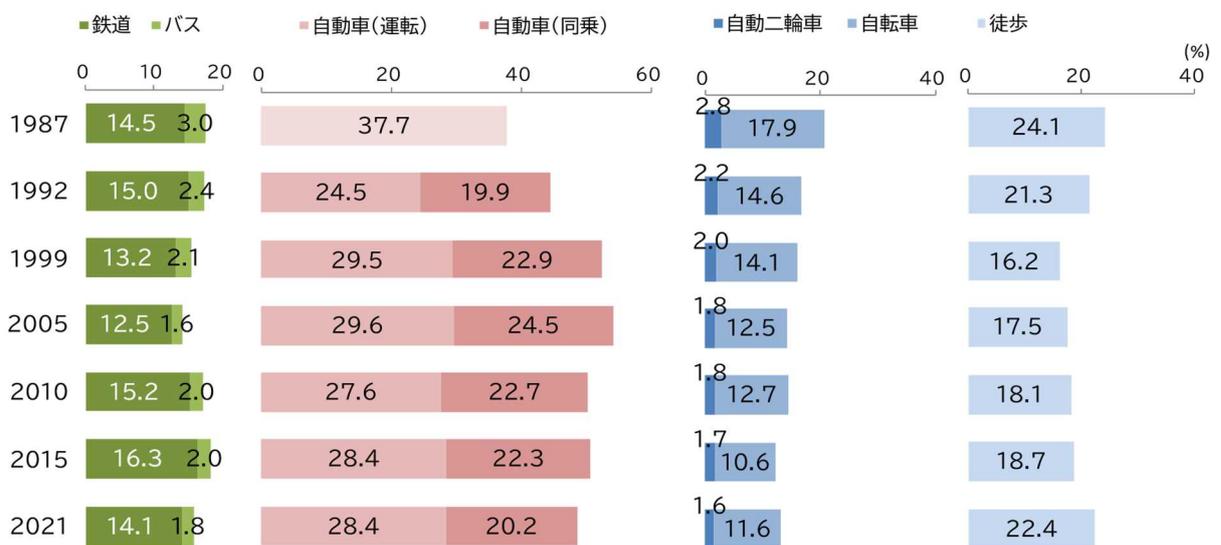
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（休日・三大都市圏）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

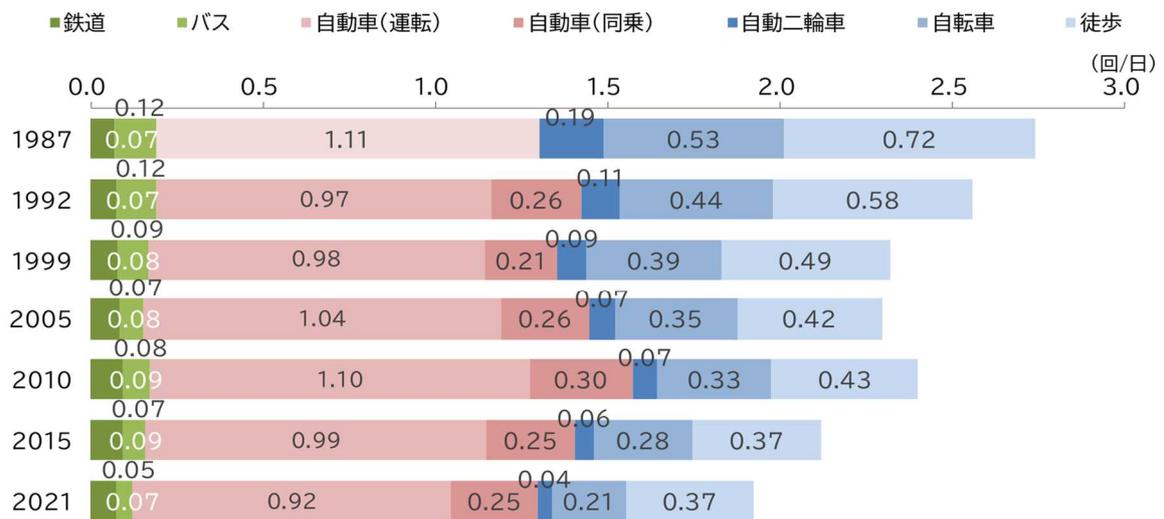
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

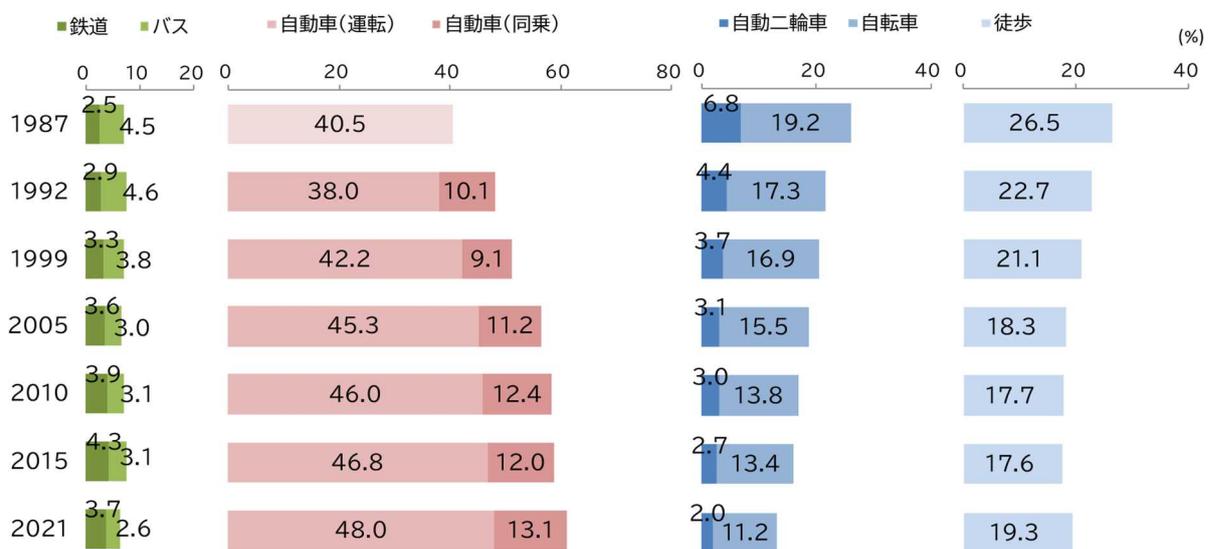
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（平日・地方都市圏）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

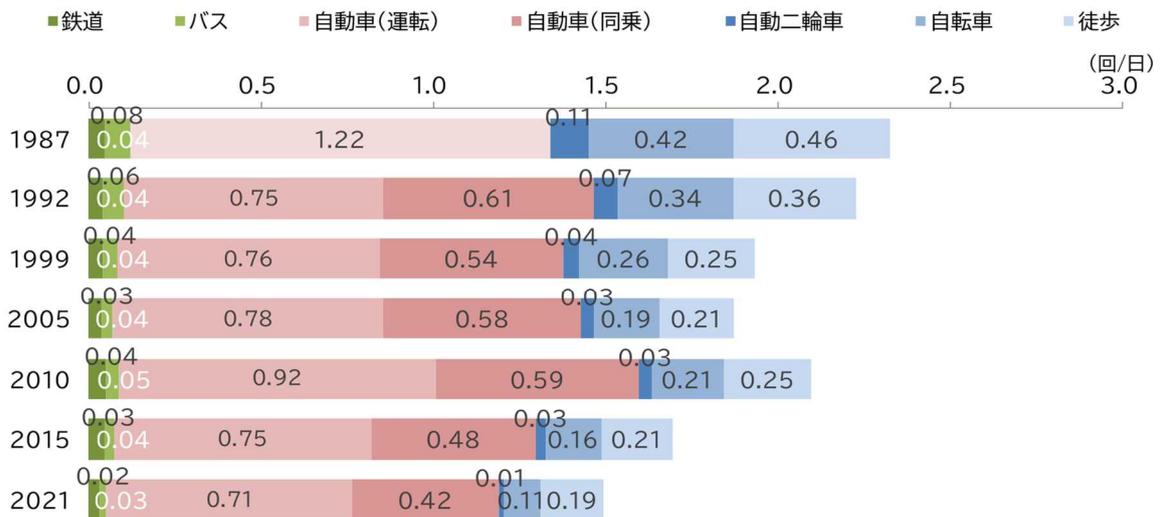
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

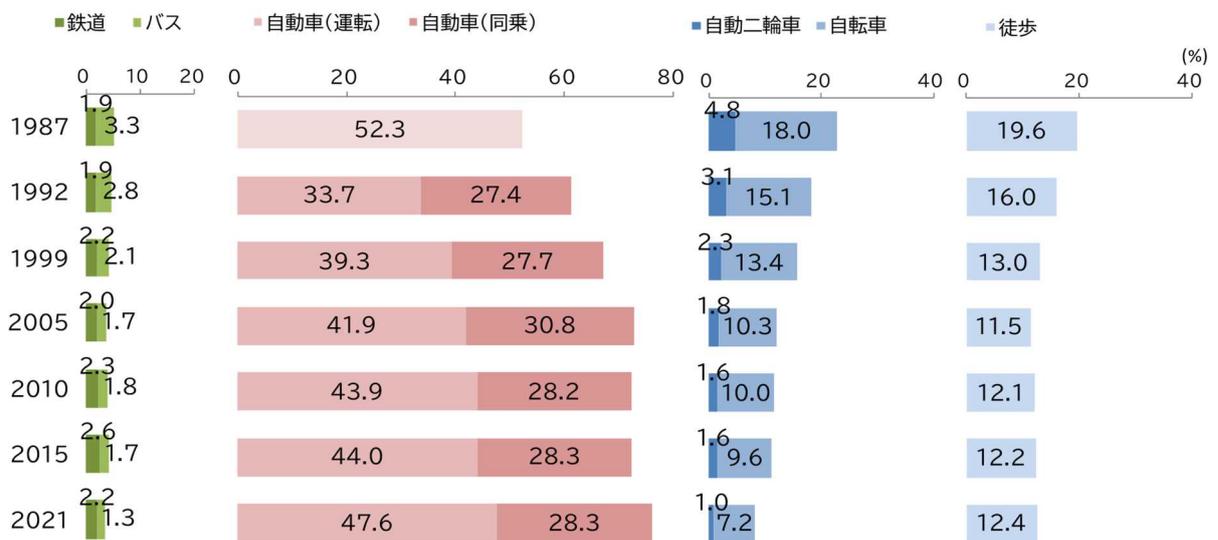
■ 交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比の推移（休日・地方都市圏）

【1日あたりの移動回数】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

【構成比】

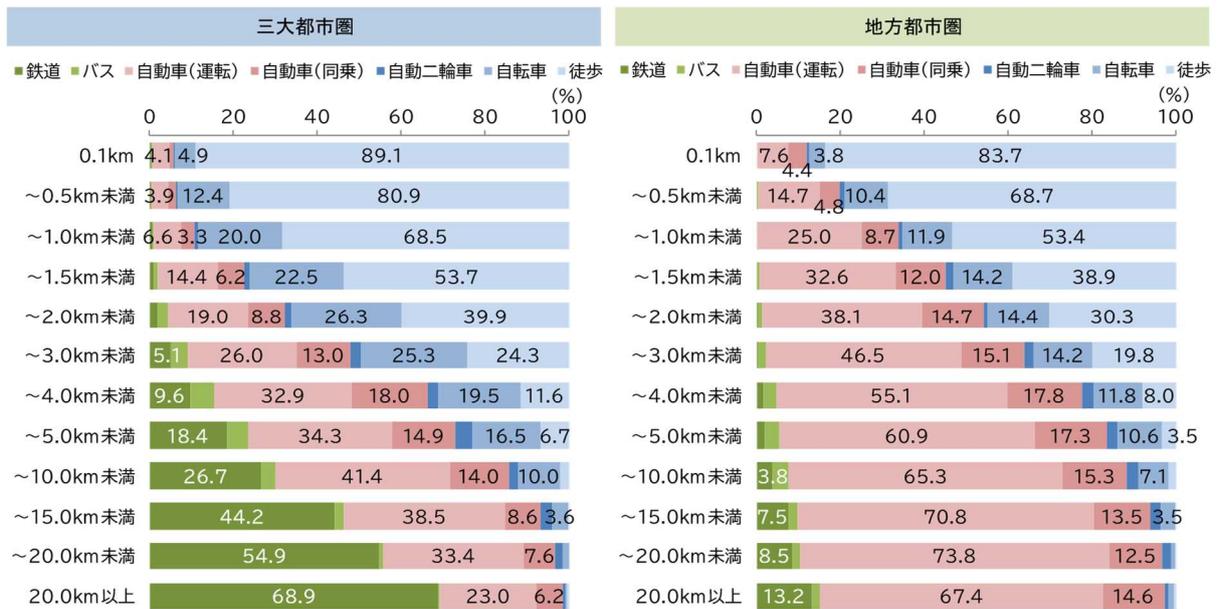


※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

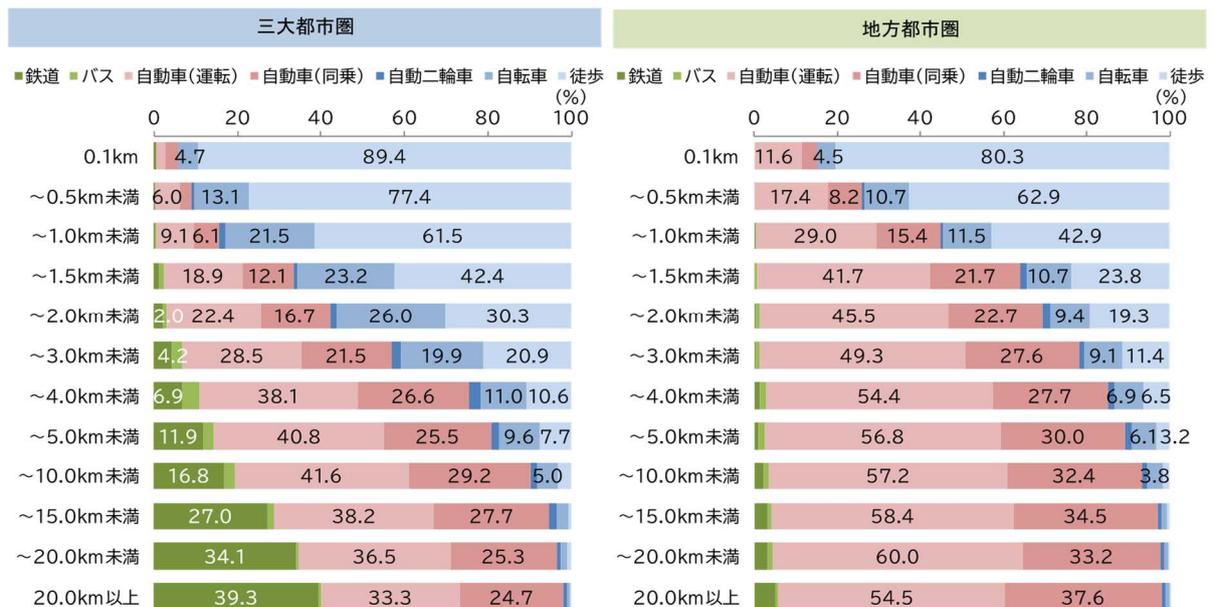
- 移動距離別に見ると、平日・休日ともに三大都市圏では長距離ほど「鉄道」を利用し、地方都市圏では「自動車（運転・同乗）」を利用する傾向にある。
- 人口密度と「自動車（運転・同乗）」の利用割合の関係をみると、人口密度が高い都市ほど「自動車（運転・同乗）」の割合が小さい。
- 三大都市圏・地方都市圏とも、外出した人の「徒歩」の利用は2015年から2021年にかけて増加に転じた。特に平日の三大都市圏では、15分以内の徒歩移動が増加した。

■ 移動距離別 交通手段構成比

【平日】

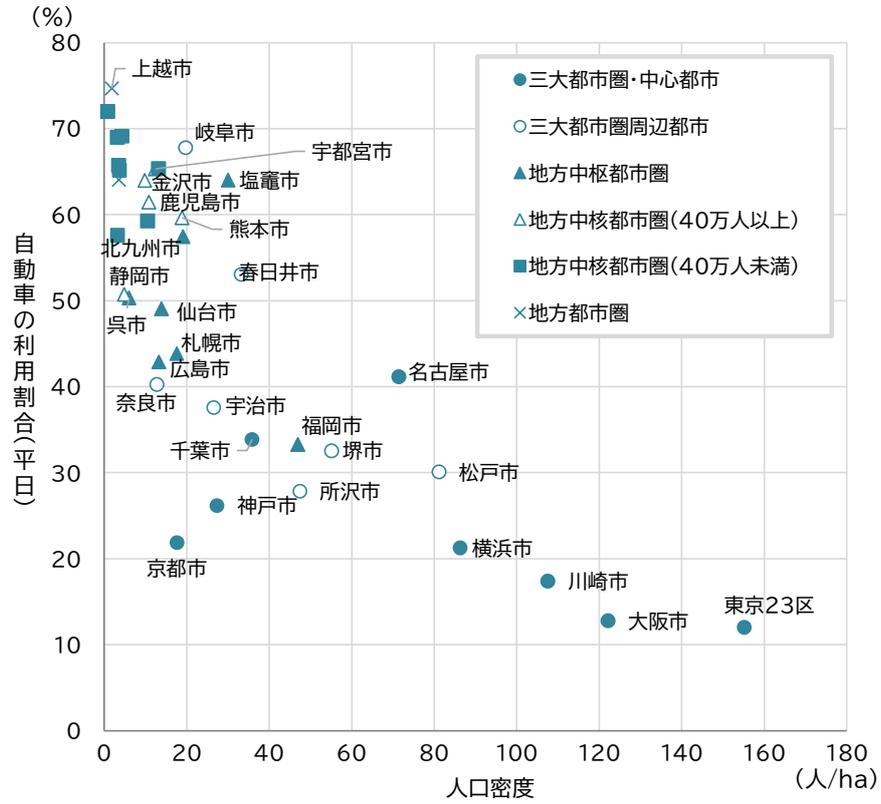


【休日】



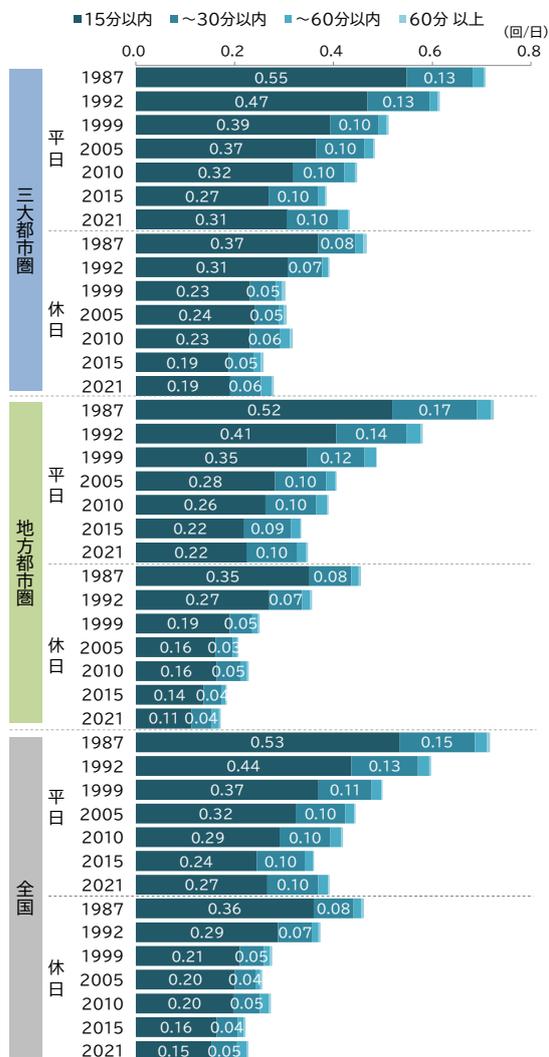
※本調査では、移動距離を0.1km単位で把握

■ 人口密度と自動車（運転・同乗）の利用割合（平日）

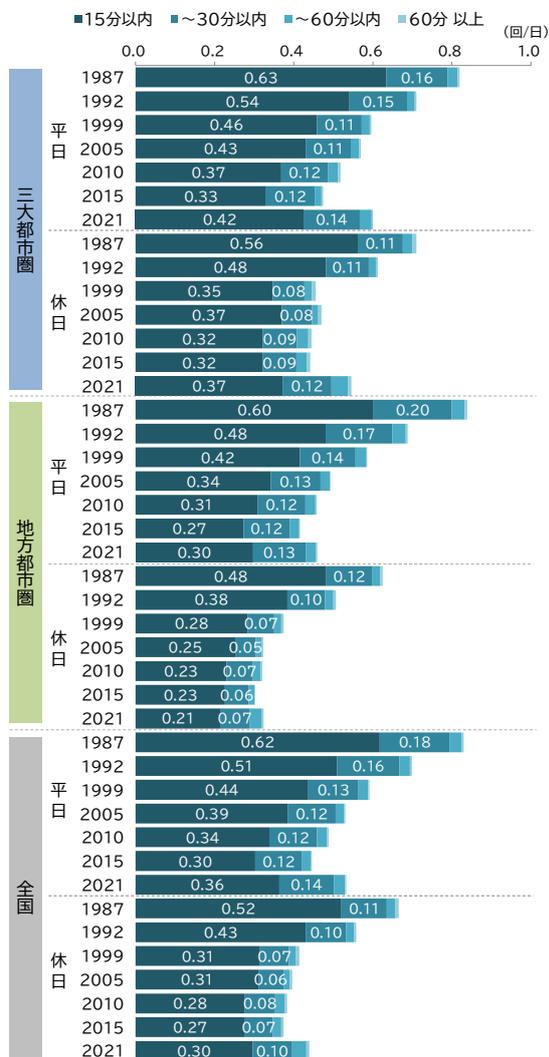


■ 移動時間別 移動回数（徒歩）

【1日あたりの移動回数】



【外出した人の1日あたりの移動回数】



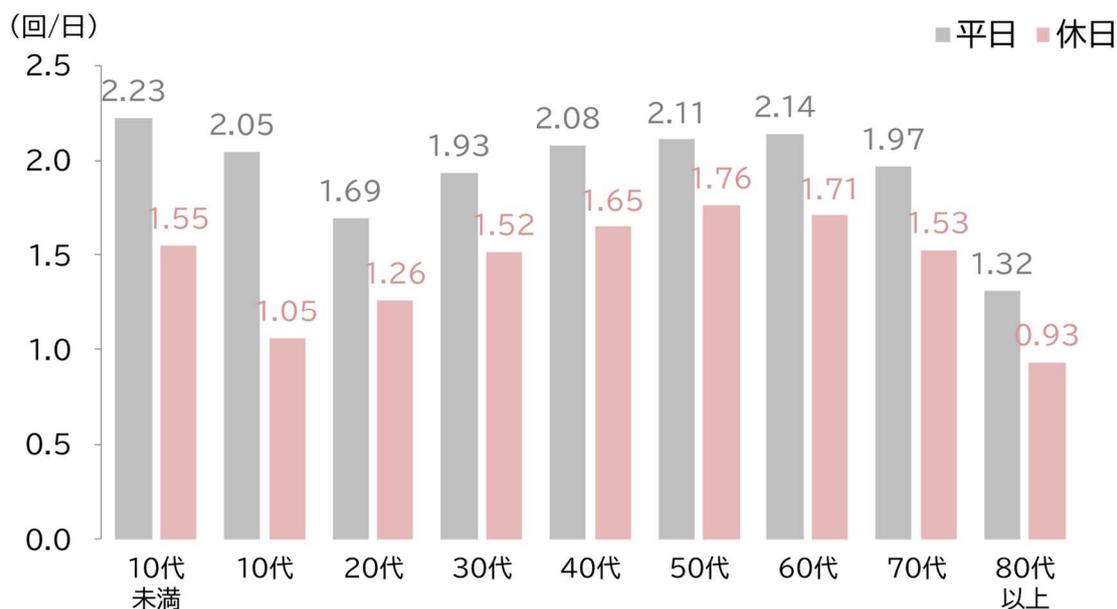
※本調査では移動時間を1分単位で把握

2. 個人属性による交通特性の違い

(1) 年齢による違い

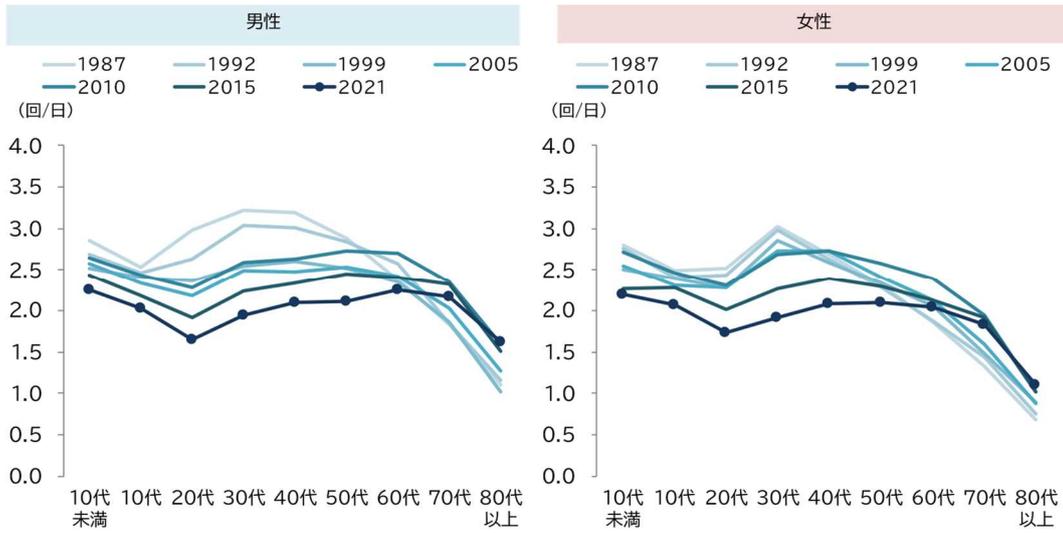
- 年齢ごとに比較すると、平日・休日ともに 80 代以上の移動が最も少なく、次いで、平日は 20 代、休日は 10 代の移動回数が少ない。
- 2015 年から 2021 年にかけては、三大都市圏・地方都市圏、平日・休日とも、男性・女性問わず殆どの年齢階層で 1 日あたりの移動回数が減少している。
- 平日においては、特に生産年齢人口にあたる年齢階層で大きく減少している。休日においても概ね同様の傾向にあるが、20 代・30 代男性は減少幅が比較的小さい。
- 80 歳以上の 1 日あたりの移動回数は微増である。
- 1 日あたりの自動車の移動回数の推移をみると、三大都市圏では 20～50 代で減少し、70 代以上では 1999 年に比べて増加している。地方都市圏では、1999 年から 2010 年にかけて 40 代以上で増加していたが、2021 年にかけては、20～60 代で減少している。
- 1 日あたり自動車移動回数の構成比をみると、2021 年時点では三大都市圏・地方都市圏ともに 60 代以上で 1999 年よりも割合が大きい。

■ 年齢階層別 1 日あたりの移動回数

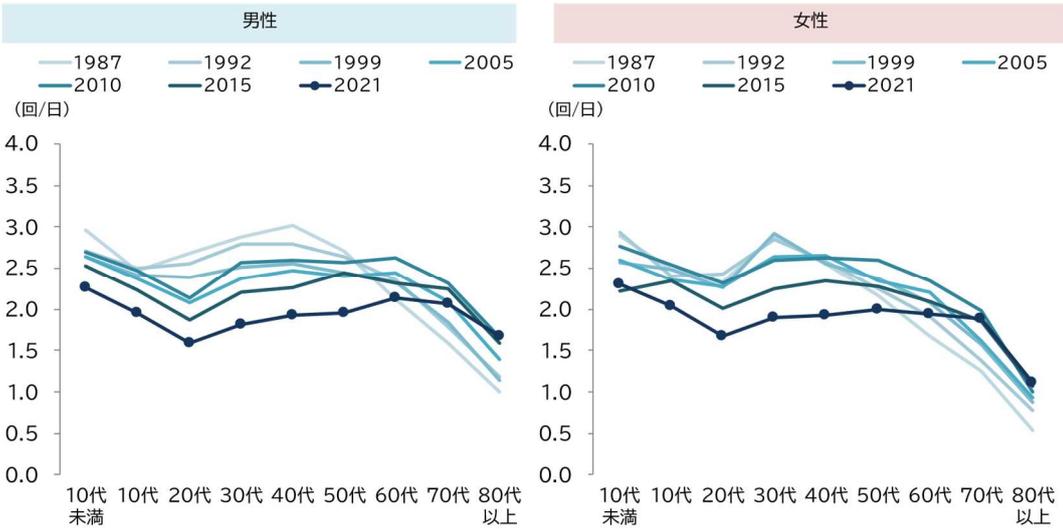


■ 年齢階層別 1日あたりの移動回数の推移（平日）

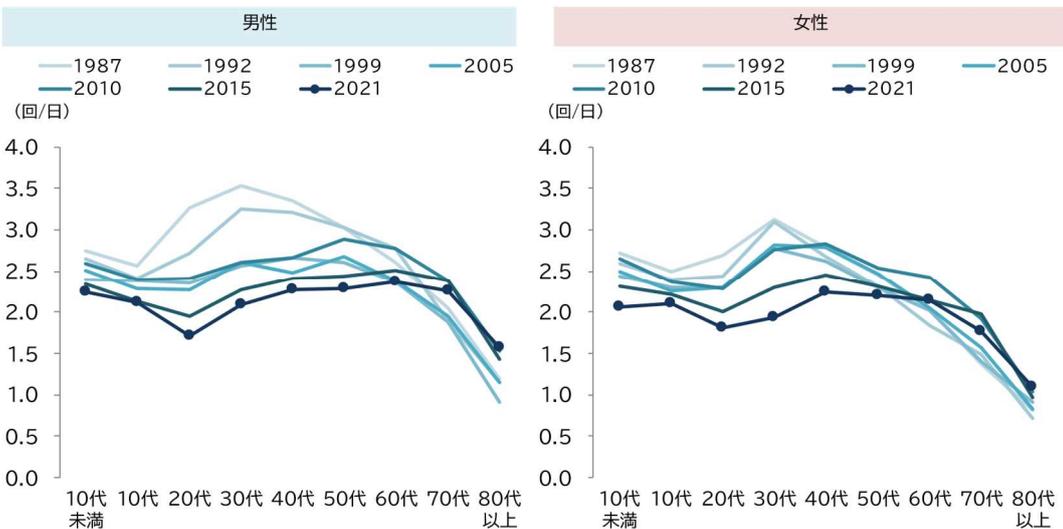
【全国】



【三大都市圏】

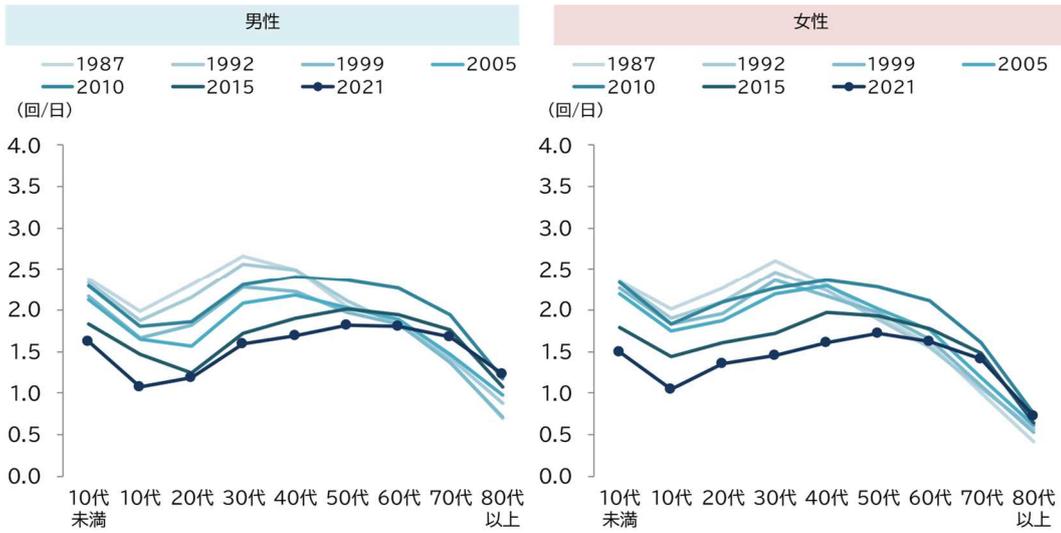


【地方都市圏】

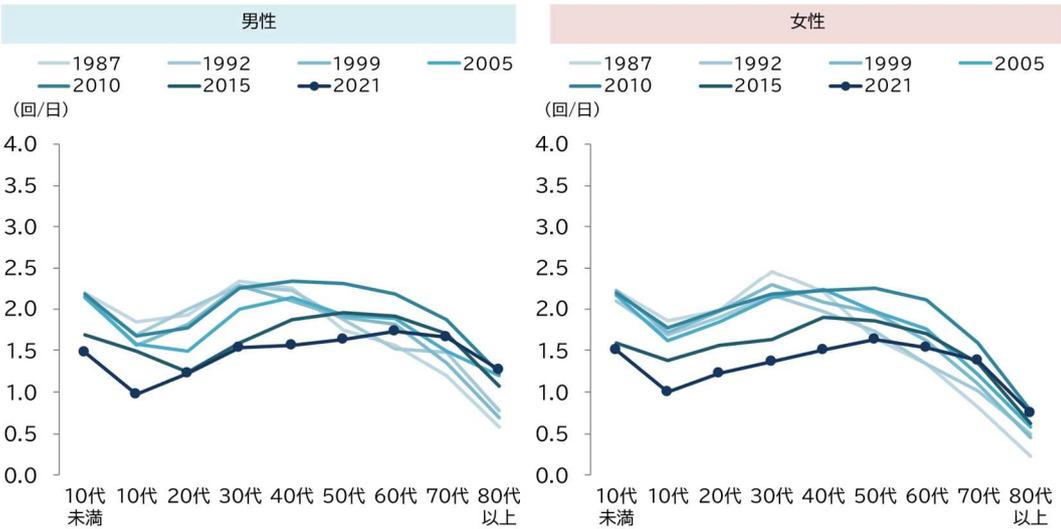


■ 年齢階層別 1日あたりの移動回数の推移（休日）

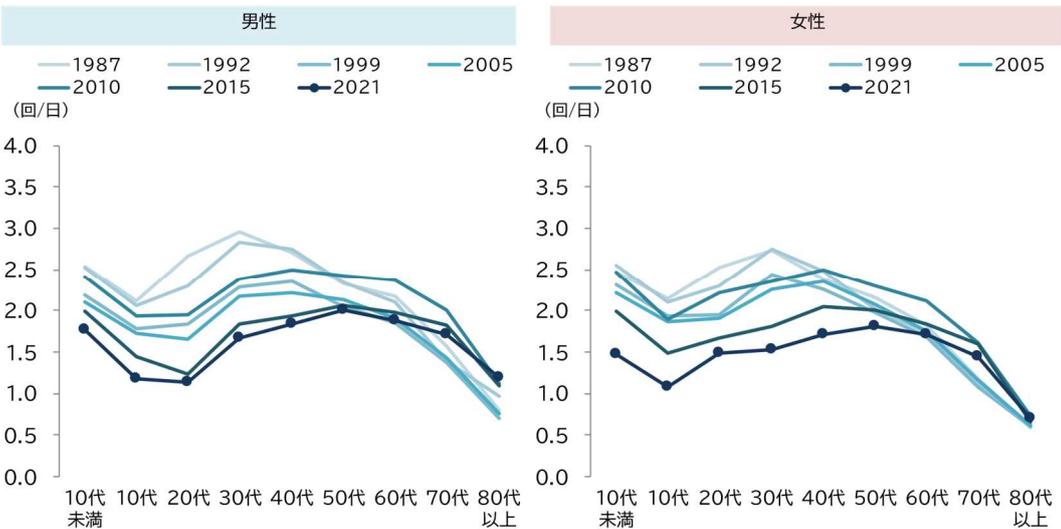
【全国】



【三大都市圏】

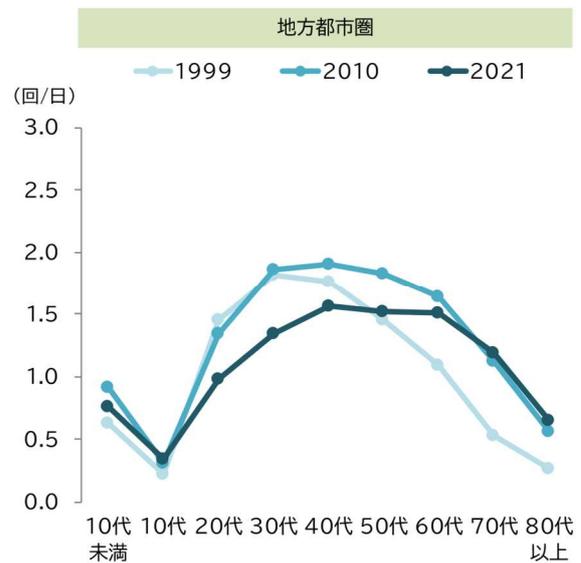
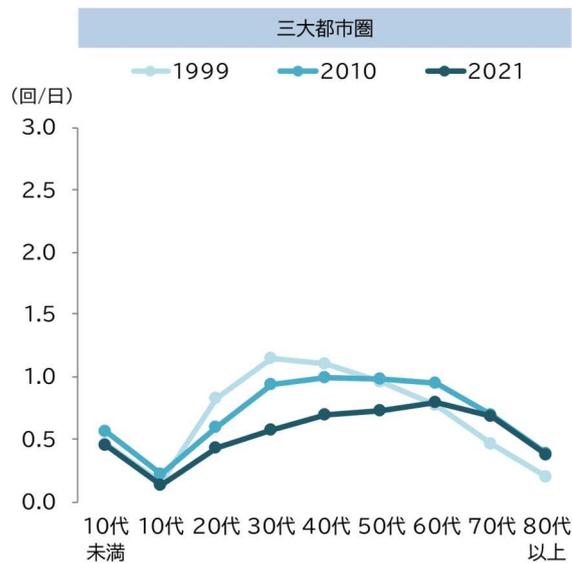


【地方都市圏】

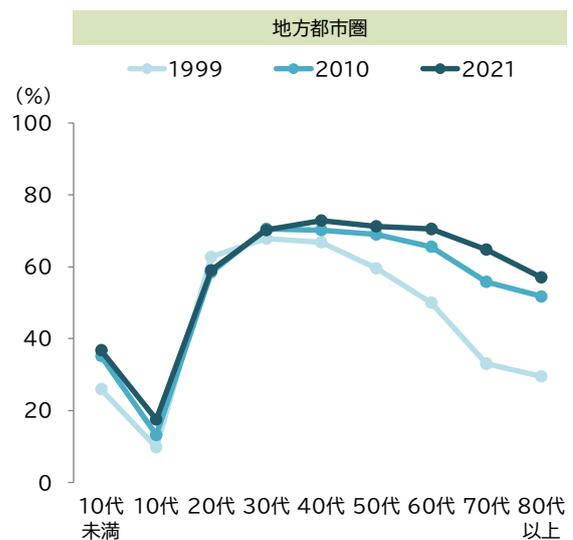
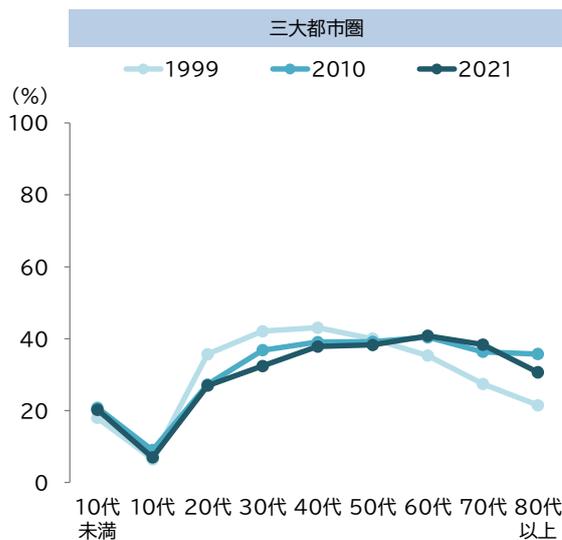


■ 年齢階層別 1日あたりの移動回数と構成比の推移
 (平日・自動車(運転・同乗))

【1日あたりの移動回数】

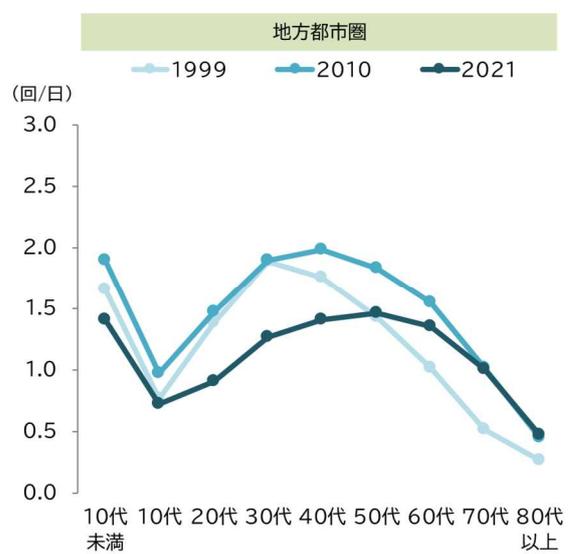
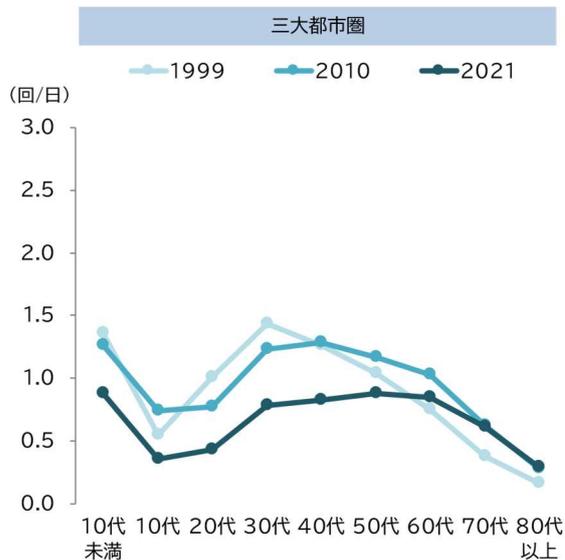


【構成比】

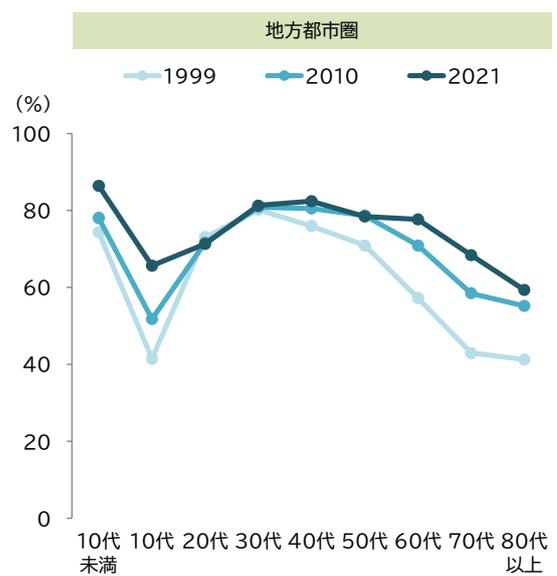
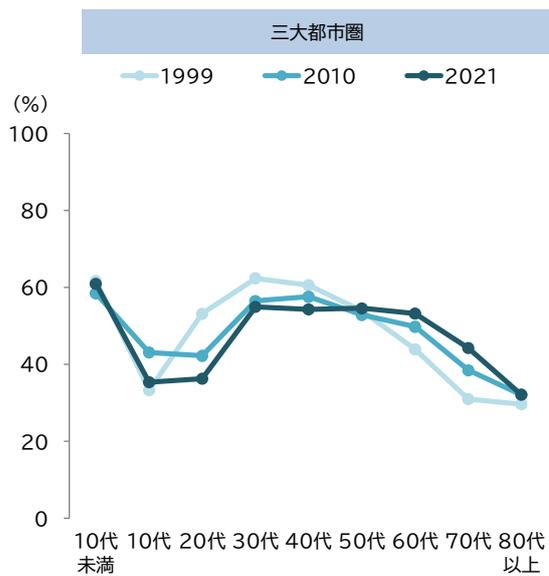


■ 年齢階層別 1日あたりの移動回数と構成比の推移
 (休日・自動車(運転・同乗))

【1日あたりの移動回数】

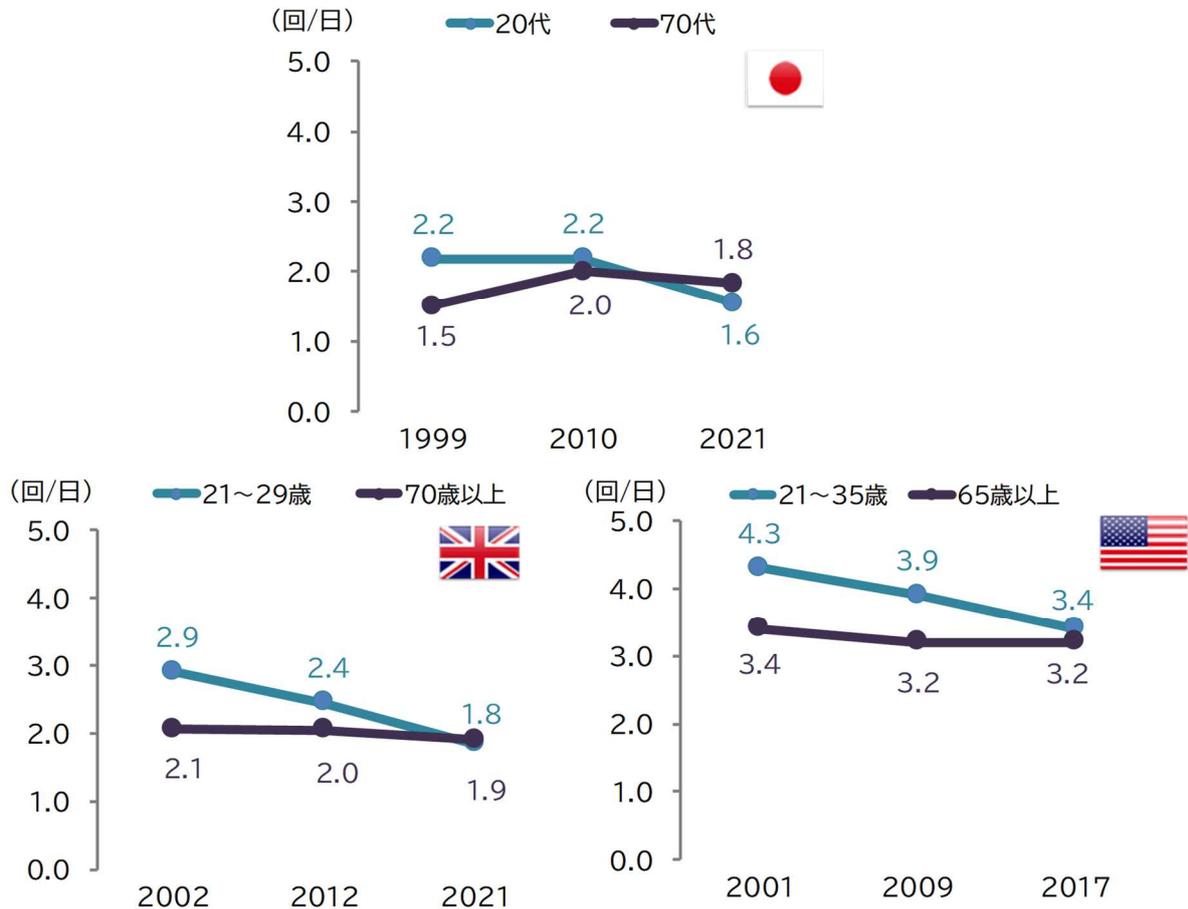


【構成比】



参考 諸外国との比較

諸外国でも、本調査と同様に、全国規模で交通の実態を把握する調査が行われている。その結果を我が国と比較すると、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る。



※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

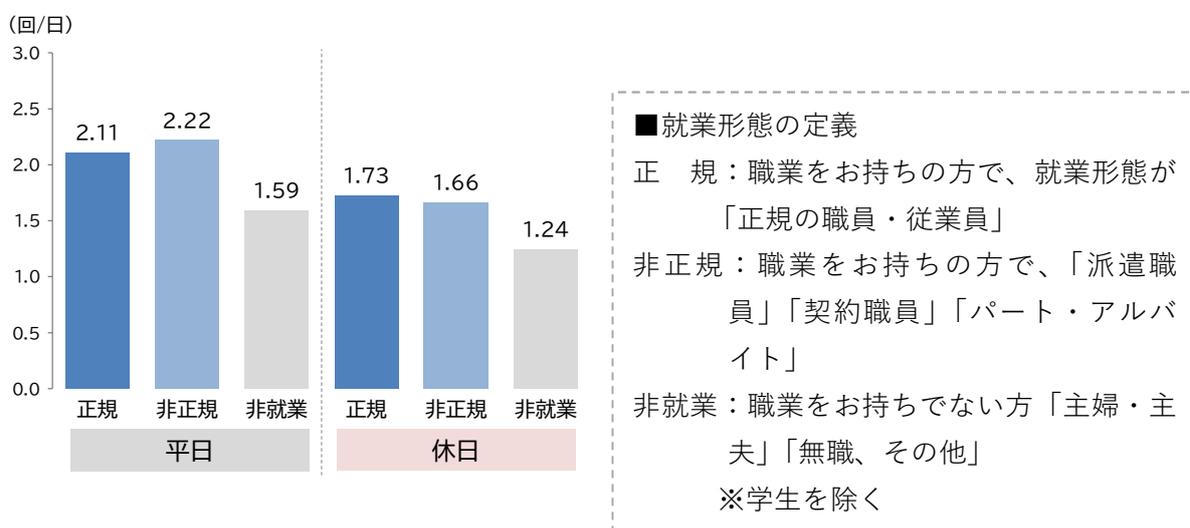
（日：全国都市交通特性調査、

英：National Travel Survey、米：National Household Travel Survey）

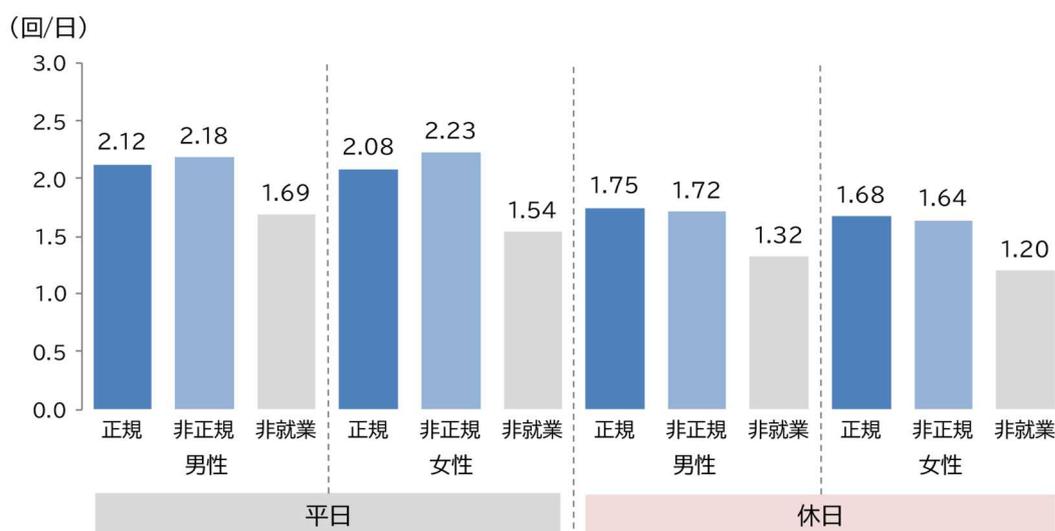
(2) 就業形態による違い

- 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、平日・休日、男性・女性ともに非就業者の1日あたりの移動回数が少ない。
- 年齢階層で区分して比較すると、特に若者（20代）の非就業者の1日あたりの移動回数が小さい。
- 目的別に見ると、平日は「通勤」、「業務」、休日は「買物」、「食事」、「観光」の移動回数の差が就業者（正規）と非就業者の移動回数の差につながっている。
- 就業形態別の移動回数の推移をみると、就業者の「通勤」「業務」での移動が減少傾向にある。非就業者については、通学が減少しており、私用での移動は、1987年の水準を下回っている。休日の私用での移動は、就業者、非就業者ともに減少傾向である。

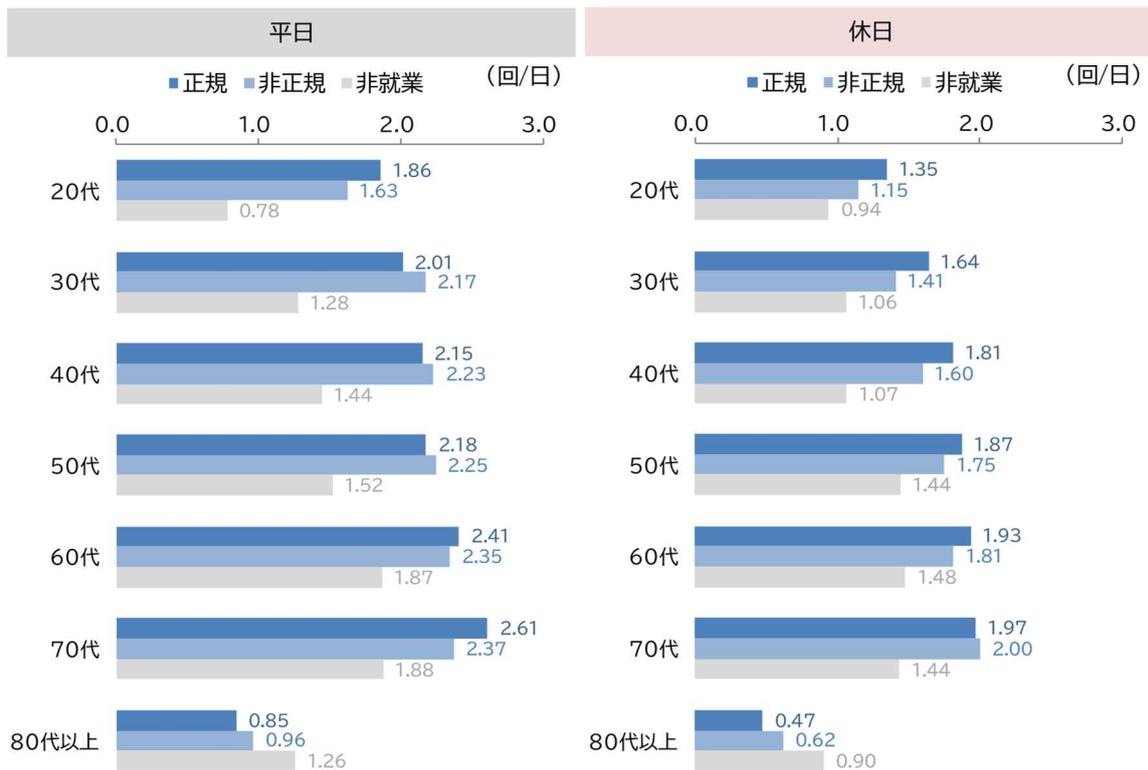
■ 就業形態別 1日あたりの移動回数



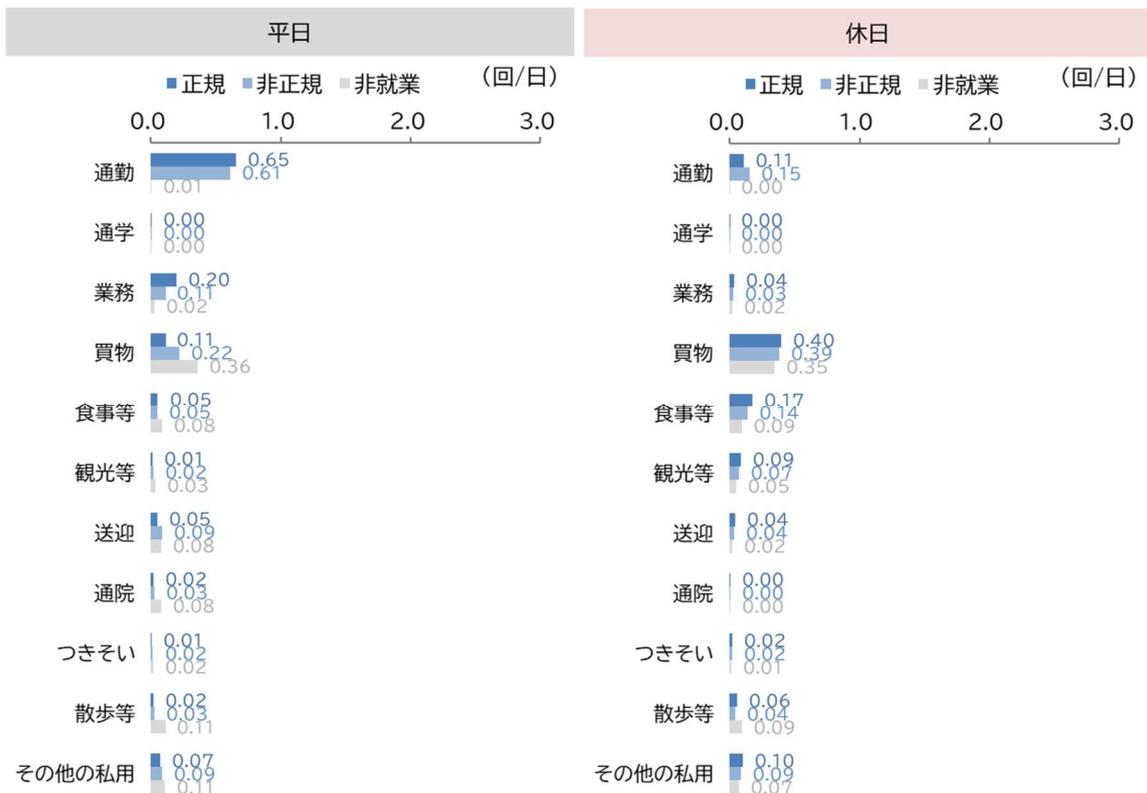
■ 男女別・就業形態別 1日あたりの移動回数



■ 年齢階層別・就業形態別 1日あたりの移動回数

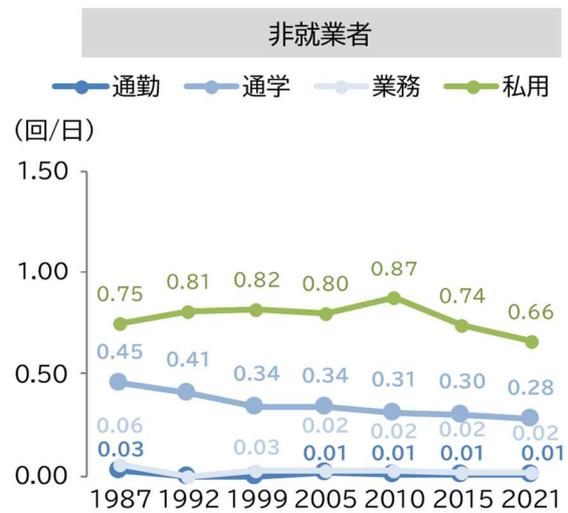
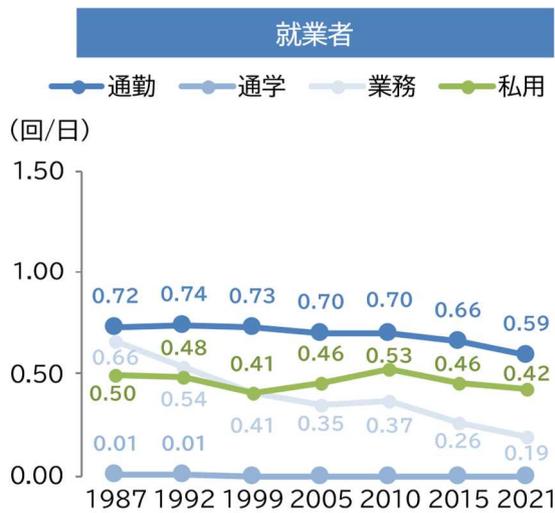


■ 就業形態別・目的別 1日あたりの移動回数

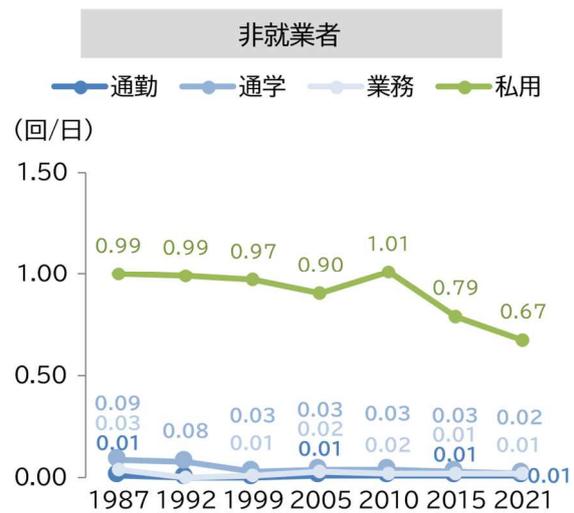


■ 就業形態（2区分）別・目的別 1日あたりの移動回数の推移

【平日】



【休日】



参考：就業形態別・目的別 1日あたりの移動回数の推移

【平日】



【休日】

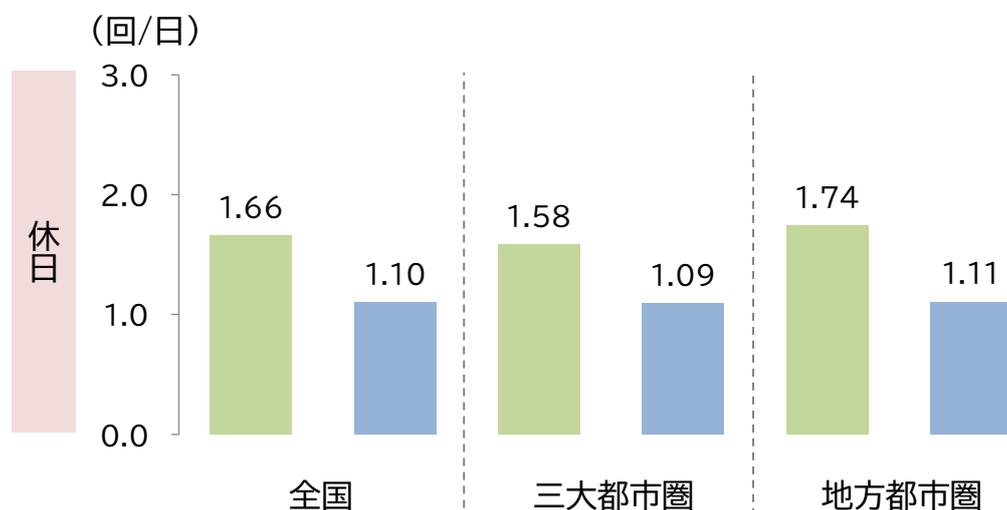
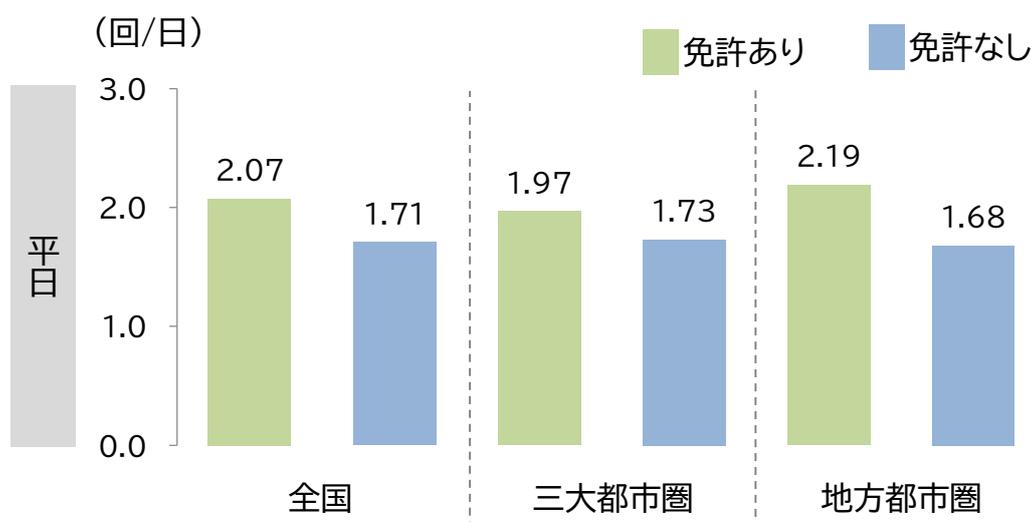


※就業者（正規）、就業者（非正規）は2010年から調査

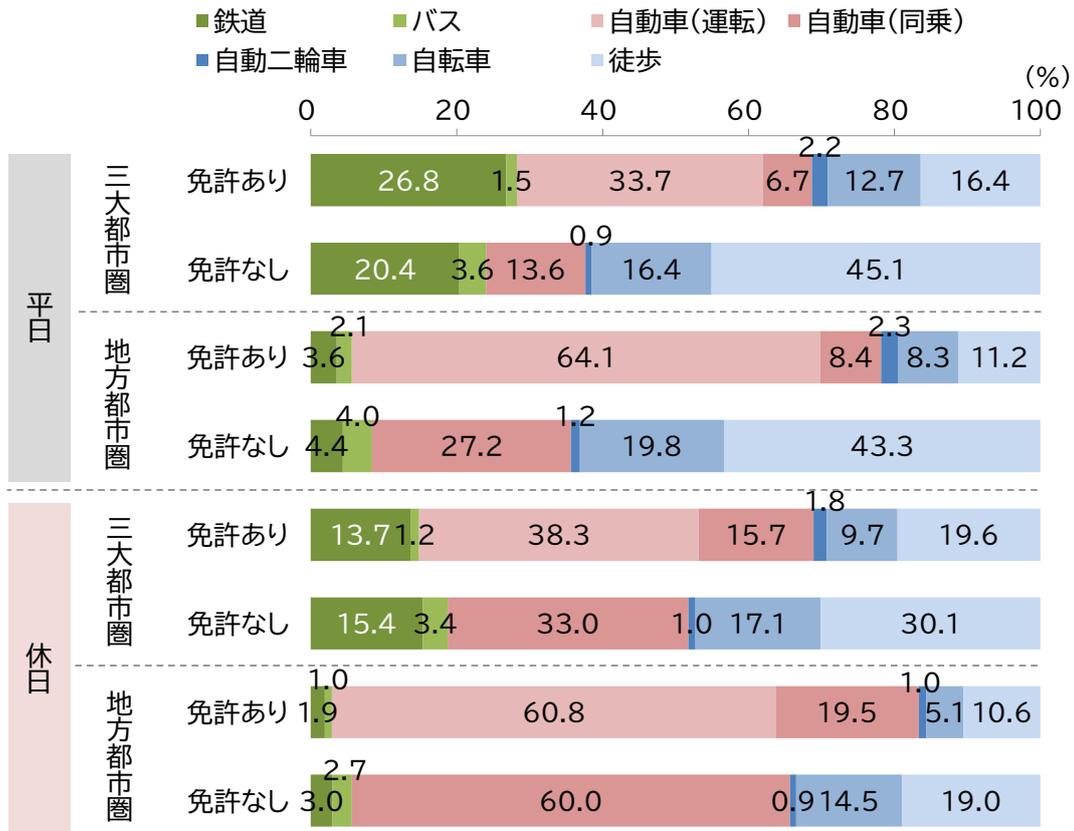
(3) 自動車免許の保有有無・自動車保有形態による違い

- 自動車運転免許の有無で1日あたりの移動回数を比較すると、平日・休日・地域にかかわらず、免許を持っていない人の移動回数が小さい。
- 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、徒歩等が移動手段であるが、三大都市圏では比較的公共交通を使う傾向にある。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。
- 自動車保有形態別で見ても、自分専用の自動車を持っていない人の移動回数は小さい。

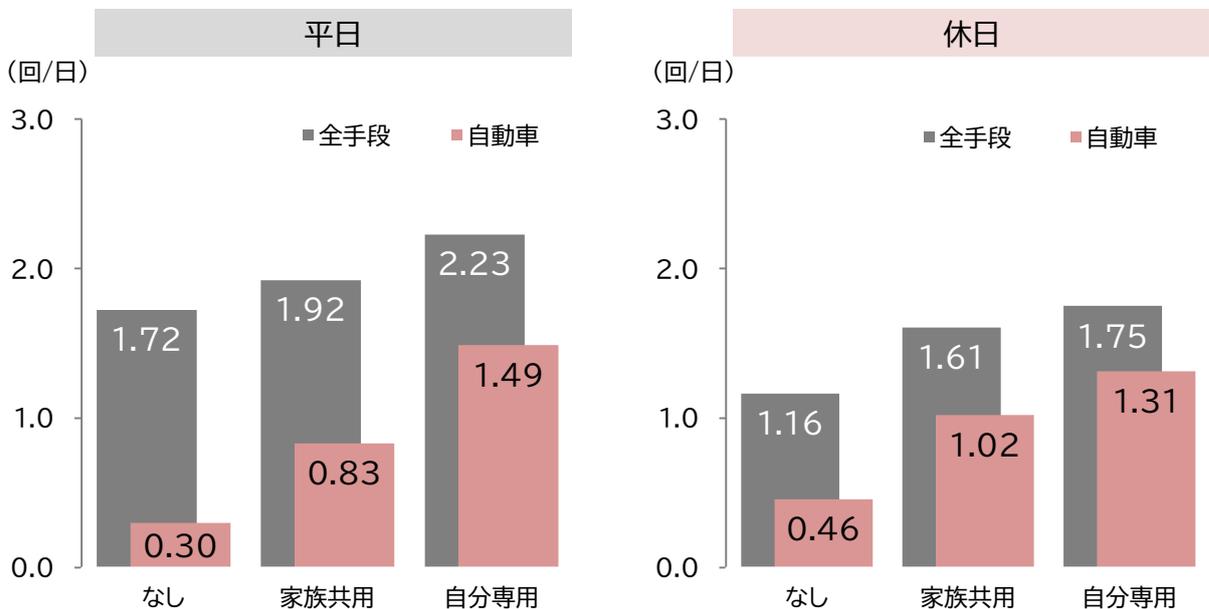
■ 自動車免許の保有有無別 1日あたりの移動回数



■ 自動車免許の有無別 交通手段構成比



■ 自動車保有形態別 1日あたりの移動回数

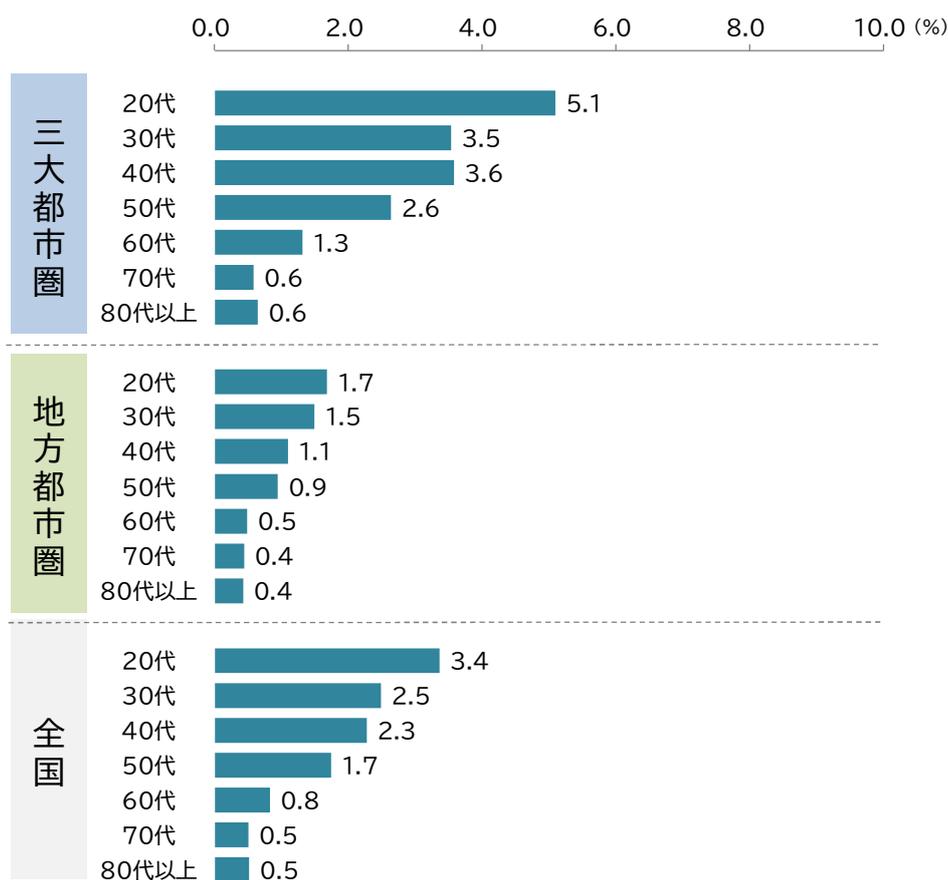


自分専用：ほぼ自分専用の自動車がある
 家族共用：家族共有の自動車がある
 なし：自由に使える自動車がない

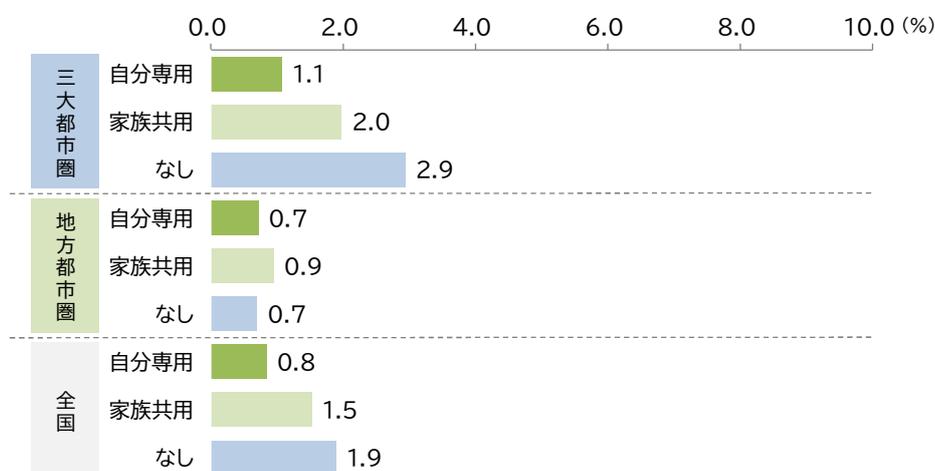
参考 カーシェアリング登録者の特性

カーシェアリングへ登録している人の割合は、20代が最も大きく、概ね年齢が高くなるにつれて小さくなる傾向がある。また、三大都市圏では自動車を持っていない人が登録している割合が大きいが、地方都市圏においては家族共有の自動車を持っている人が登録している割合が大きい。

【年齢階層別 カーシェアリング登録者の割合】



【自動車保有形態別 カーシェアリング登録者の割合】

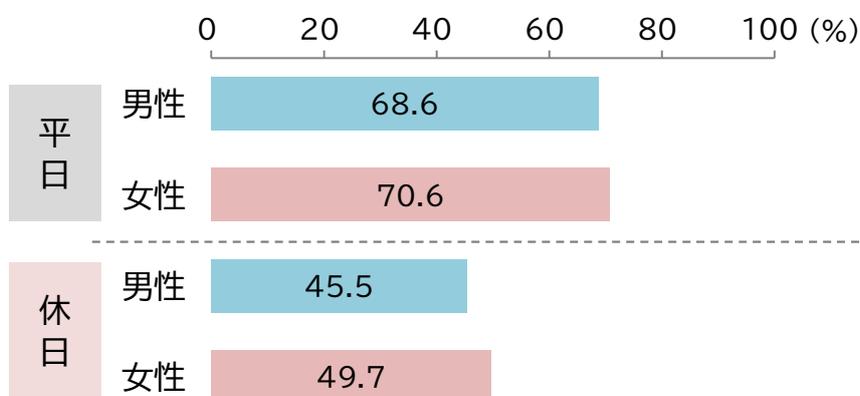


3. 若者の交通特性の詳細

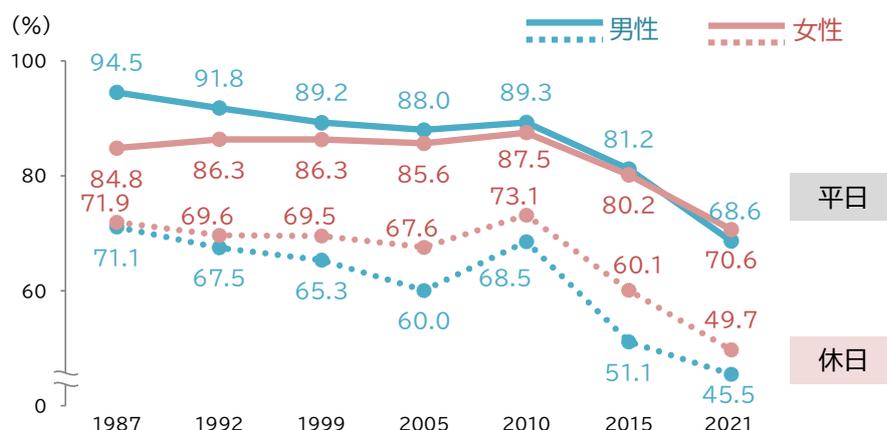
(1) 若者（20代）の外出率・移動回数の傾向

- 若者（20代）の外出率は、平日・休日ともにやや女性が高い。経年的に見ると、特に休日の男性は、平日や休日の女性に比べて減少する割合が小さくなっている。
- 1日あたりの移動回数も女性の方が多く、特に休日は1999年以降は女性の移動回数が男性より多い傾向が続いている。
- 1日あたりの移動回数の構成比をみると、1987年に比べて2021年は、移動回数1～2回の割合は大きく変化していないものの、0回の割合が増加し、4回以上の割合が大きく減少している。

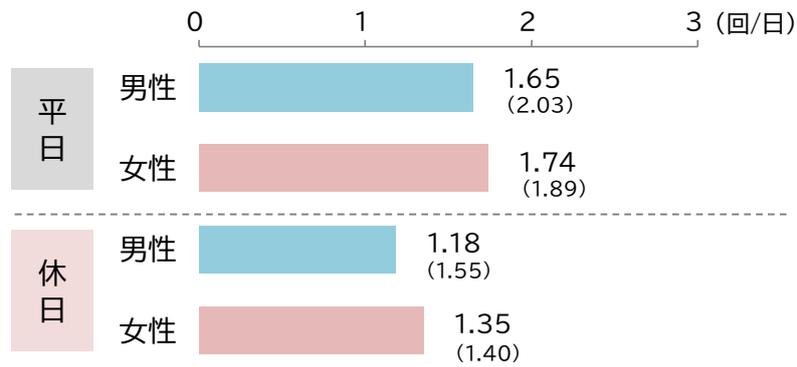
■ 若者（20代）の男女別 外出率



■ 若者（20代）の男女別 外出率の推移

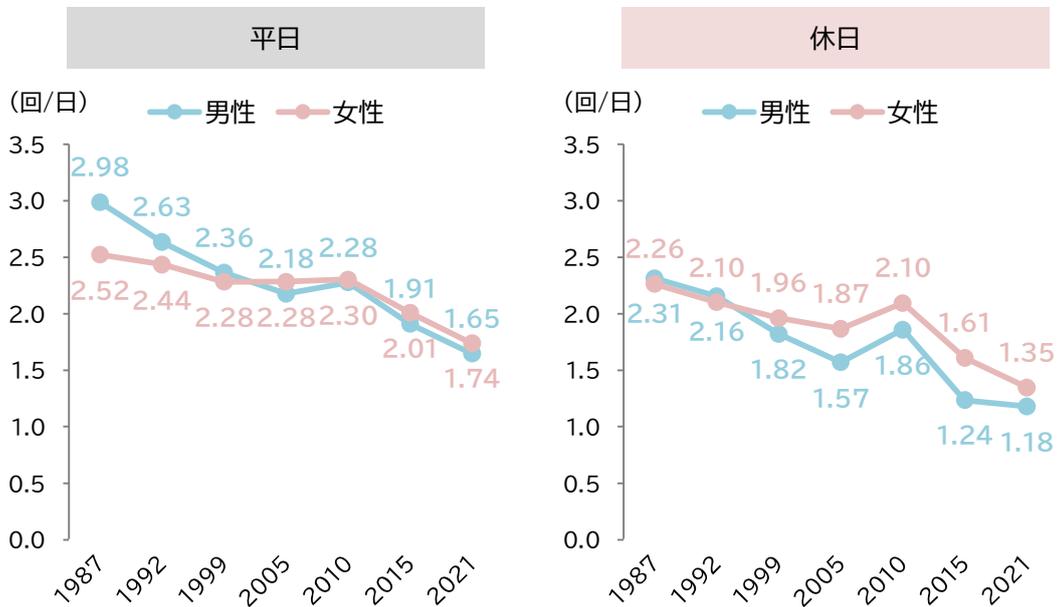


■ 若者（20代）の男女別 1日あたりの移動回数

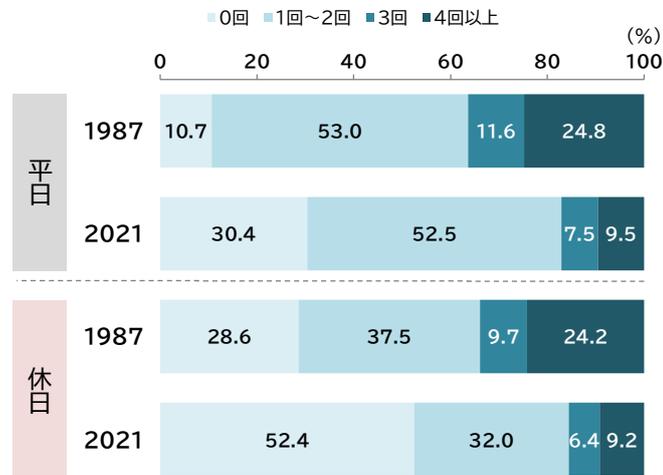


※ () は全年齢の平均値

■ 若者（20代）の男女別 1日あたりの移動回数の推移

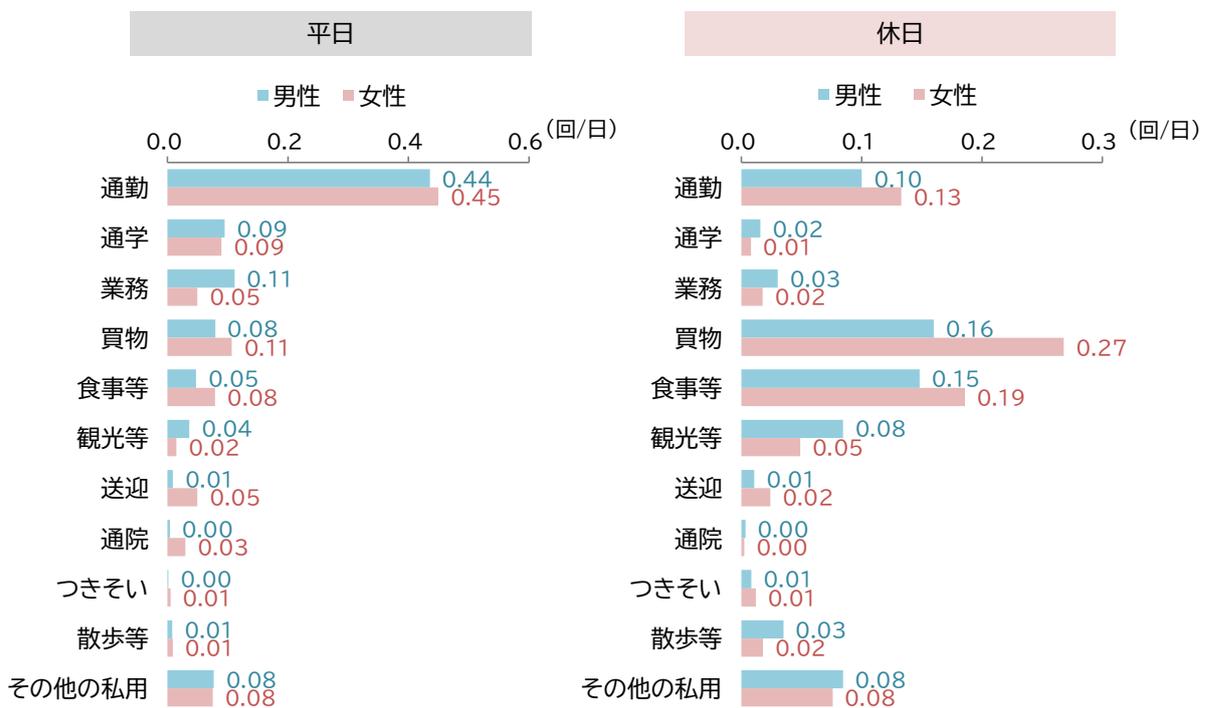


■ 若者（20代）の1日あたりの移動回数の構成比の変化



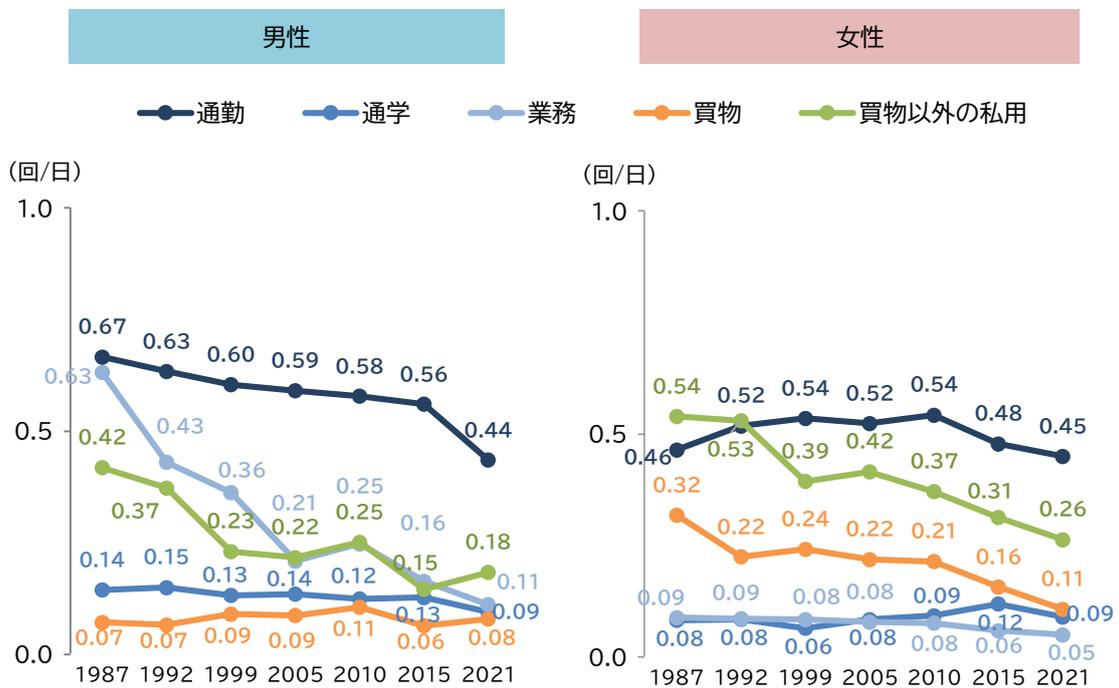
- 若者の目的別の1日あたりの移動回数を見ると、平日・休日ともに、「買物」や「食事等」の移動回数において男性・女性で差が見られる。
- 目的別の移動回数の推移をみると、平日では男性の「通勤」が2015年から大きく減少し、「業務」、「買物以外の私用」が1987年から大きく減少している。休日は1987年と比べて男性・女性ともに「買物」がやや減少し、「買物以外の私用」が大きく減少している。
- 交通手段別の移動回数の推移をみると、三大都市圏、地方都市圏ともに三大都市圏の男性を除き「自動車（運転・同乗）」での移動が減少している。

■ 若者（20代）の男女別・目的別 1日あたりの移動回数

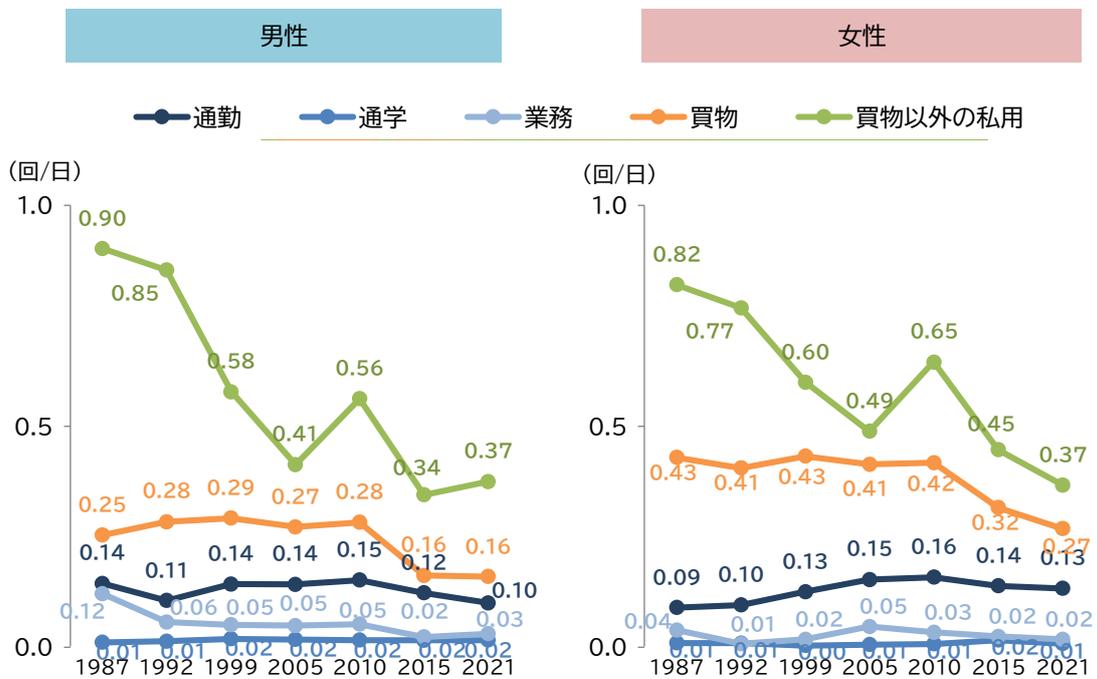


■ 若者（20代）の男女別・目的別 1日あたりの移動回数の推移

【平日】

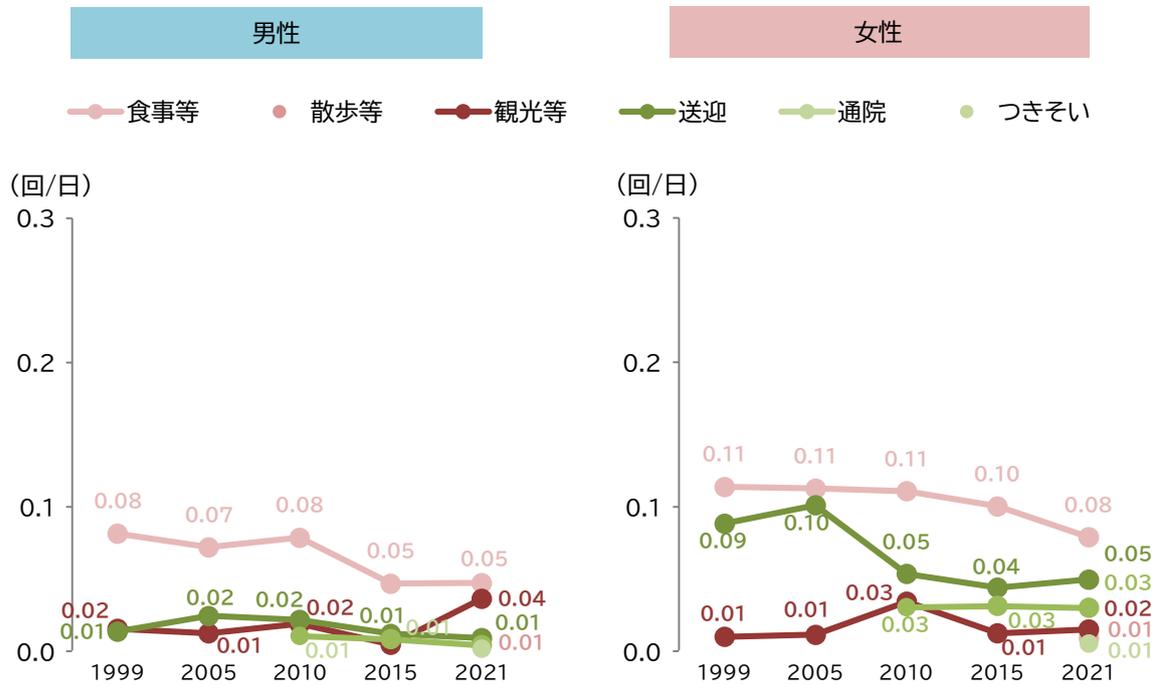


【休日】

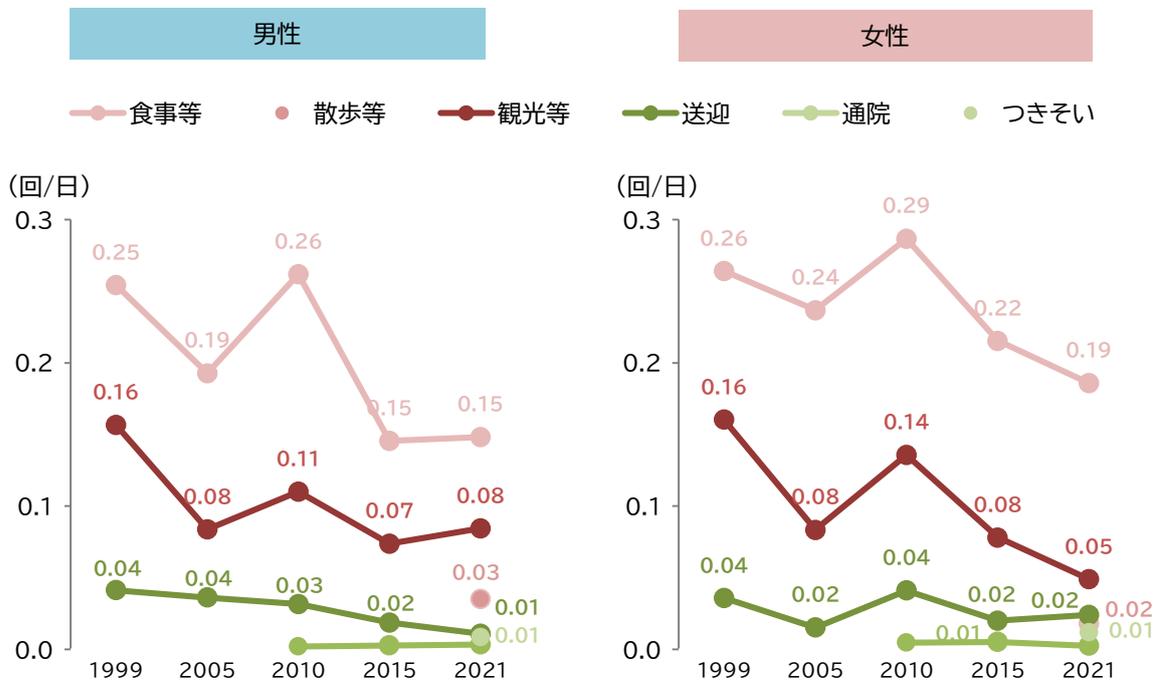


■ 若者（20代）の男女別・目的別 1日あたりの移動回数の推移
 （「買物以外の私用」の詳細）

【平日】



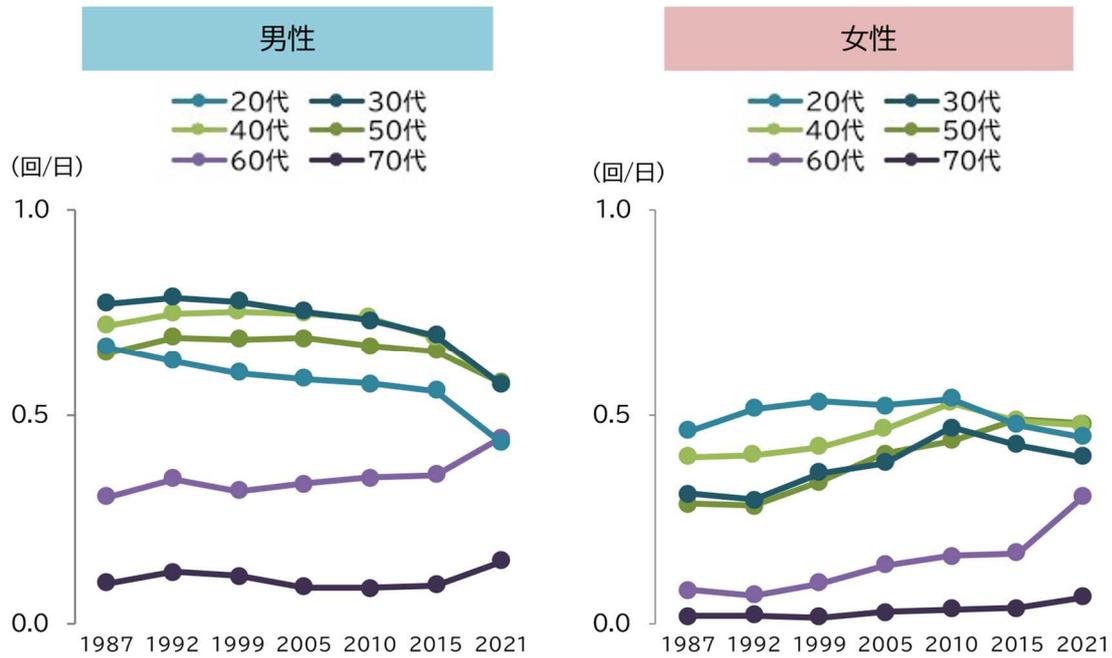
【休日】



※観光等(平日)/送迎は 1999 年調査より(観光等(休日)は 1992 年より)、通院は 2010 年調査より、つきそい/散歩等は 2021 年調査より把握可能。

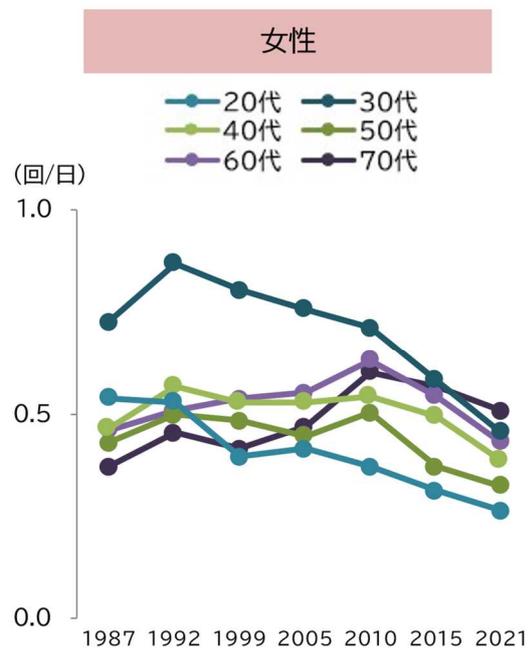
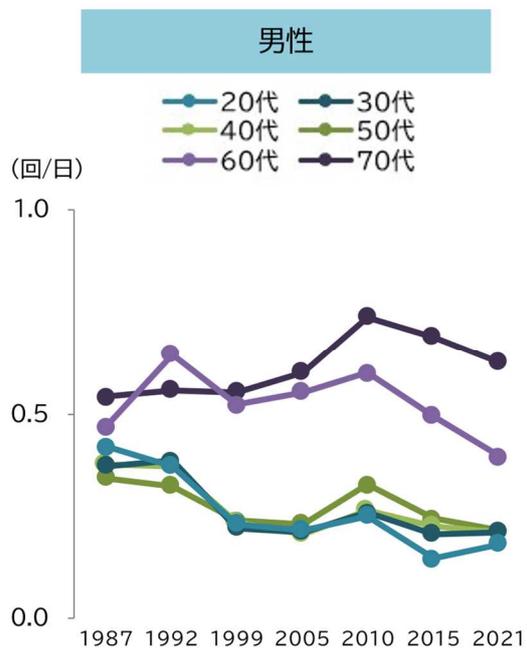
※「その他の私用」の移動は非表示

■ 男女別・年齢階層別 1日あたりの移動回数の推移（平日・通勤）

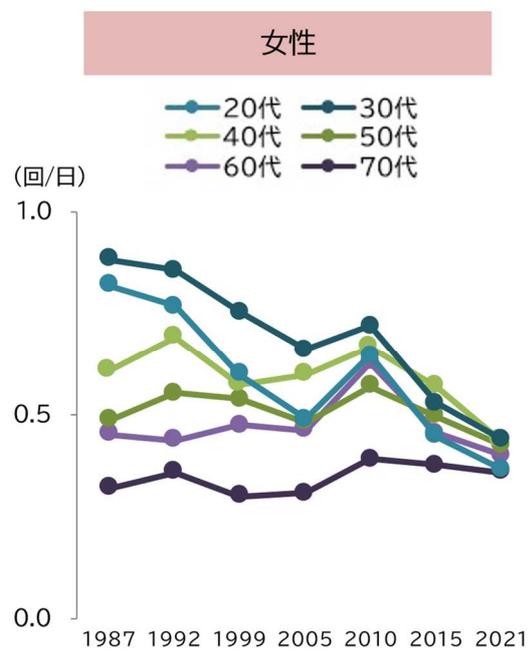
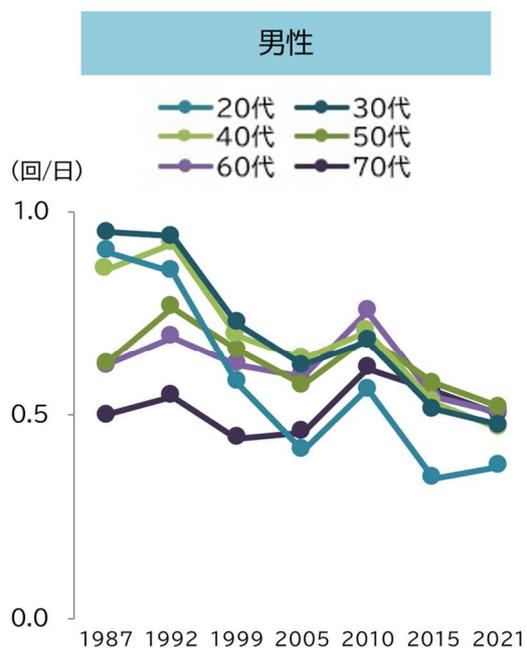


■ 男女別・年齢階層別 1日あたりの移動回数の推移（買物以外の私用）

【平日】

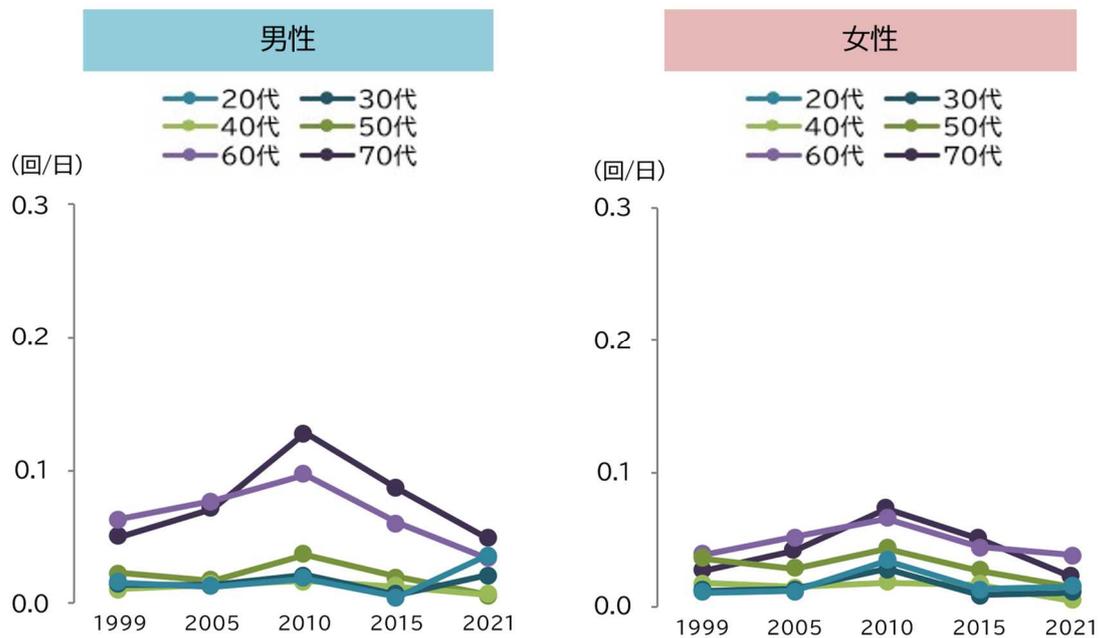


【休日】

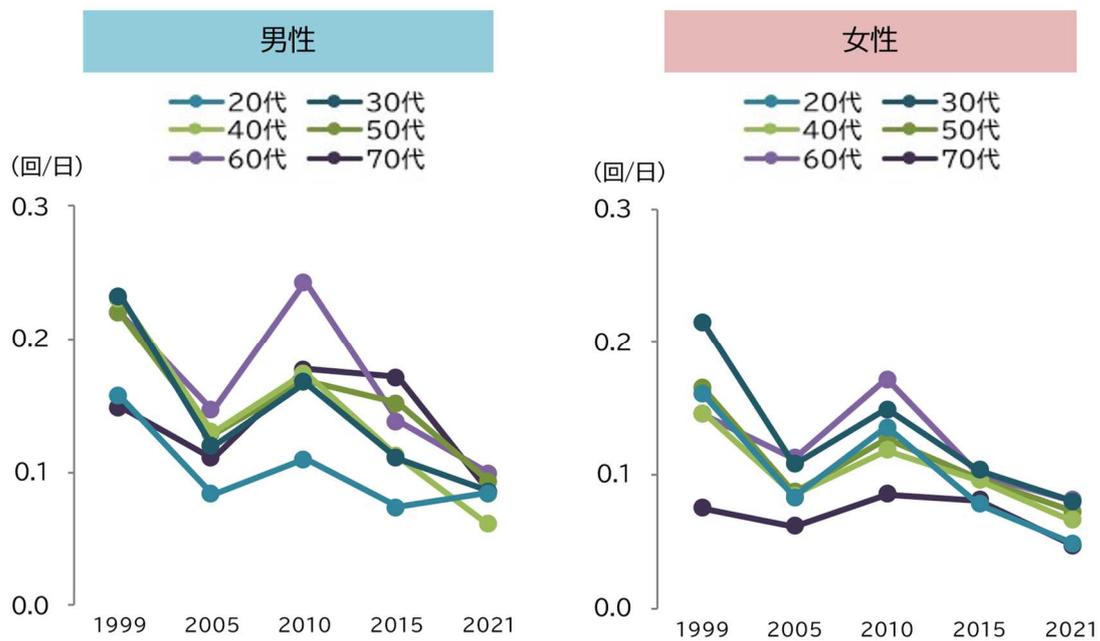


■ 男女別・年齢階層別 1日あたりの移動回数の推移（観光等）

【平日】



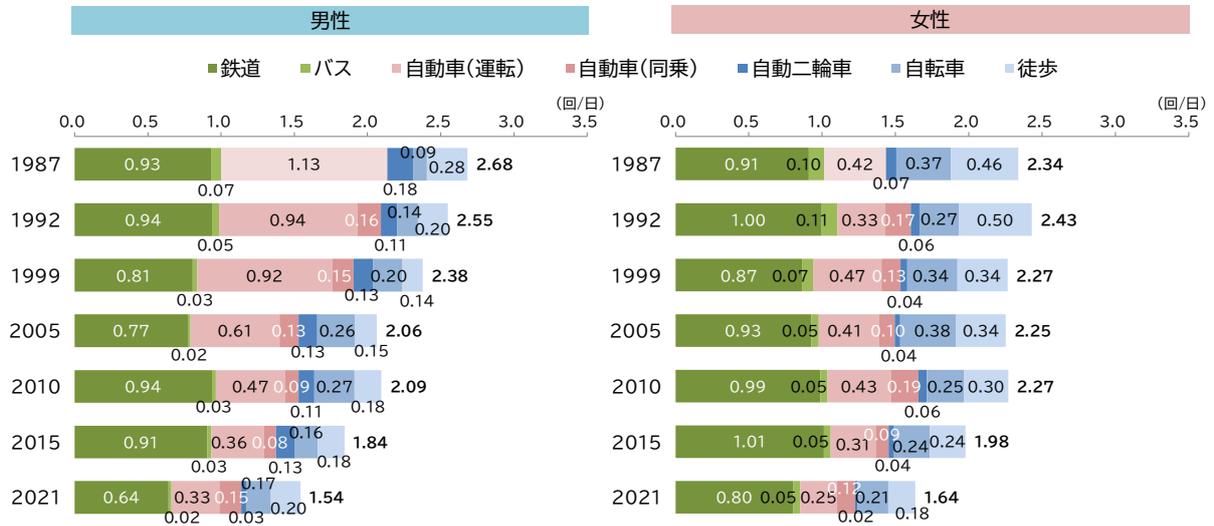
【休日】



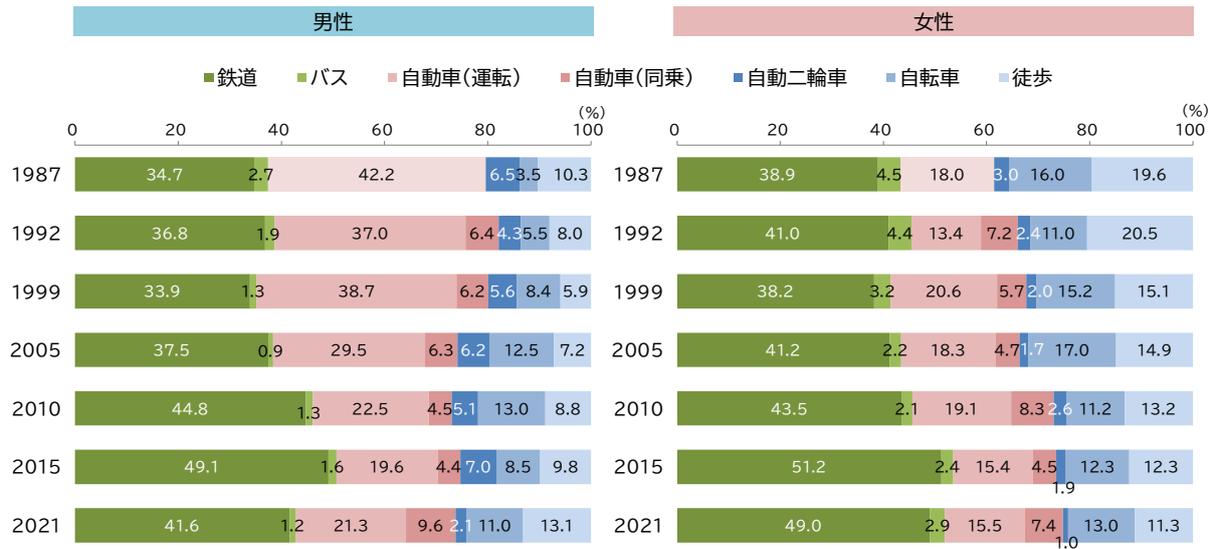
※観光等(平日)は 1999 年調査より(観光等(休日)は 1992 年より)把握可能。

■ 若者（20代）の男女別・交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比 （平日・三大都市圏）

【1日あたりの移動回数】



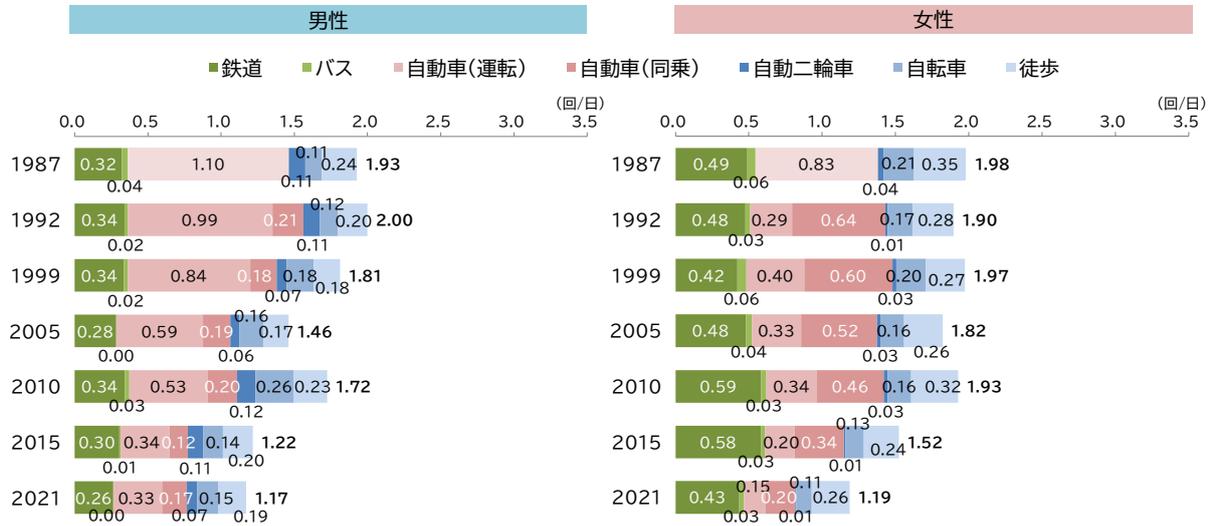
【構成比】



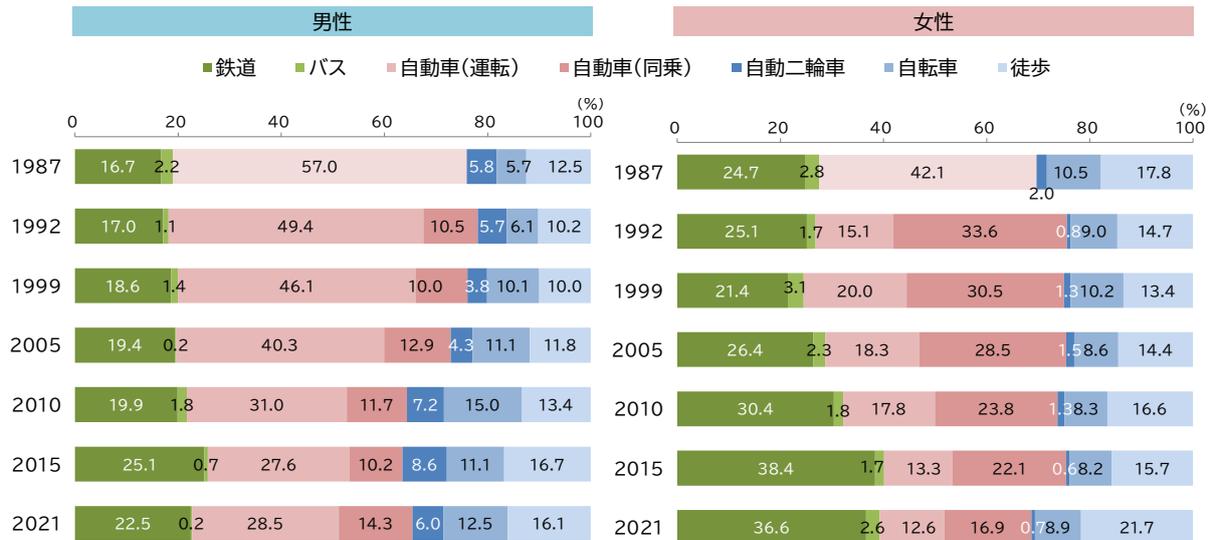
※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

■ 若者（20代）の男女別・交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比 （休日・三大都市圏）

【1日あたりの移動回数】



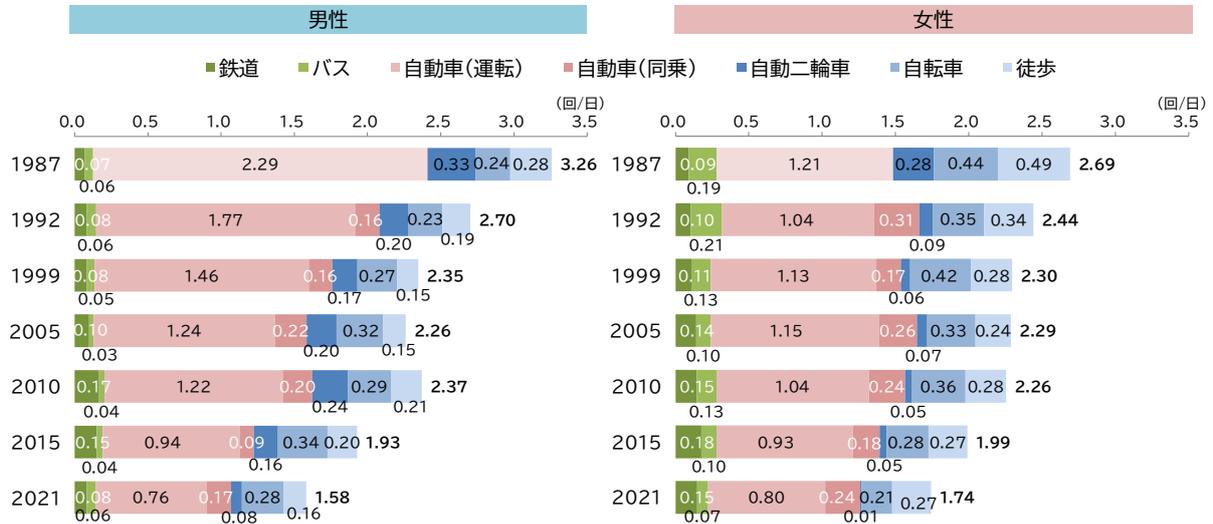
【構成比】



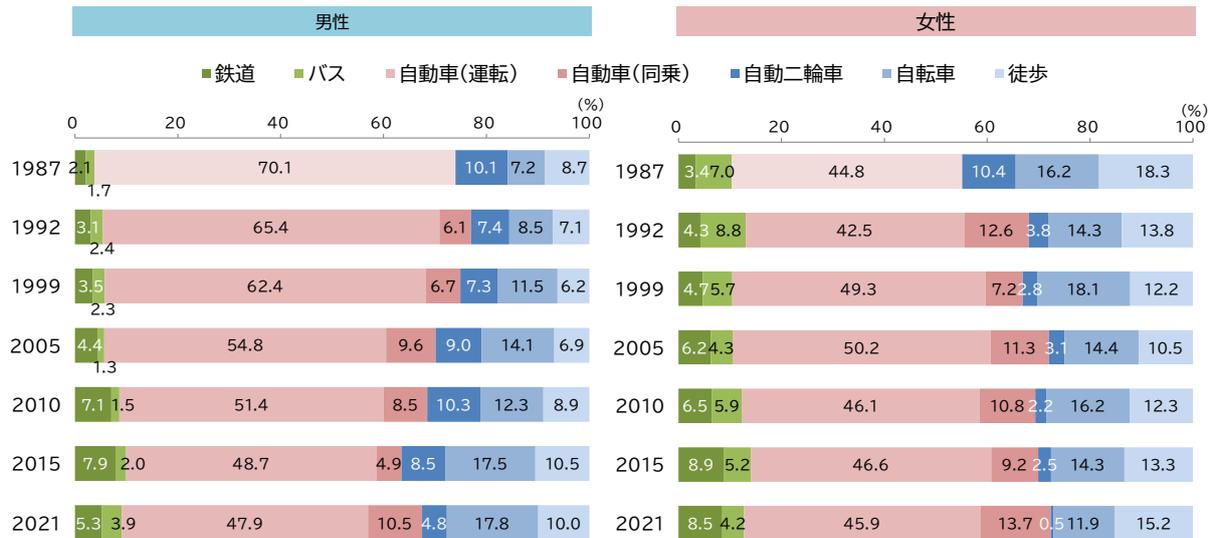
※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

■ 若者（20代）の男女別・交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比 （平日・地方都市圏）

【1日あたりの移動回数】



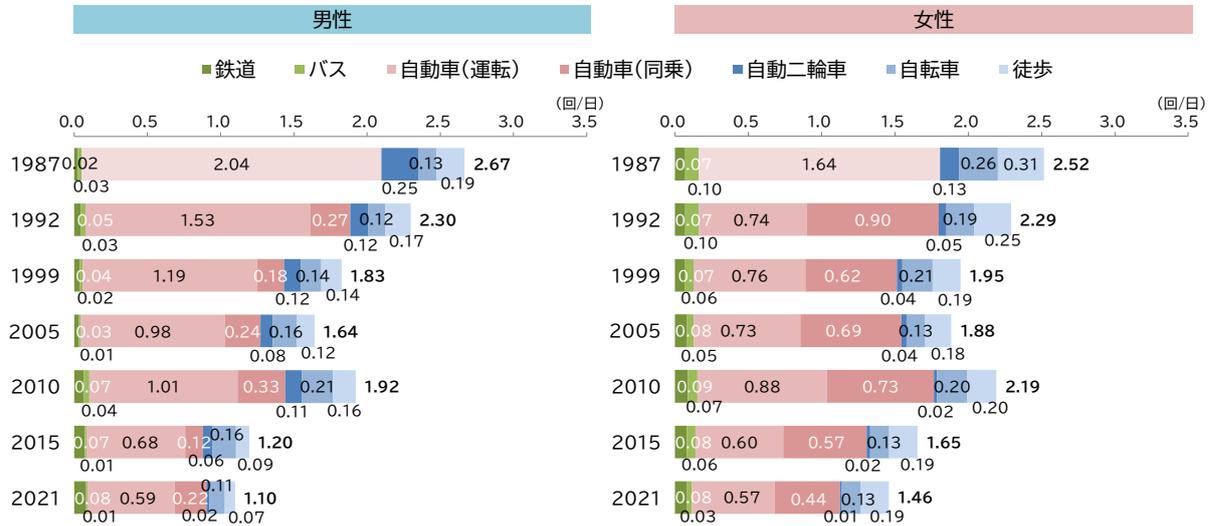
【構成比】



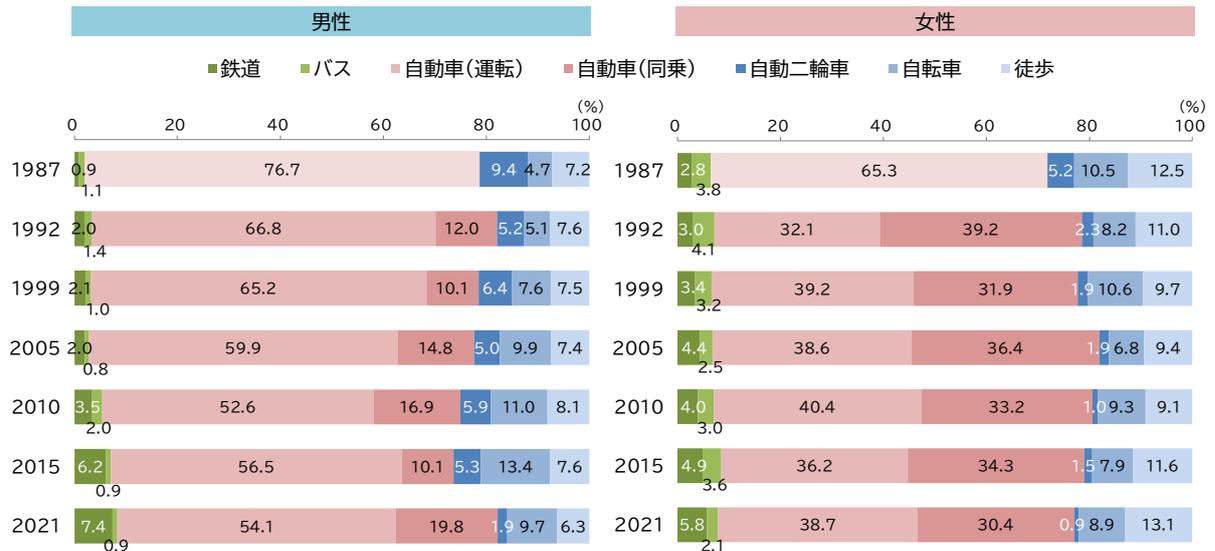
※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

■ 若者（20代）の男女別・交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比 （休日・地方都市圏）

【1日あたりの移動回数】



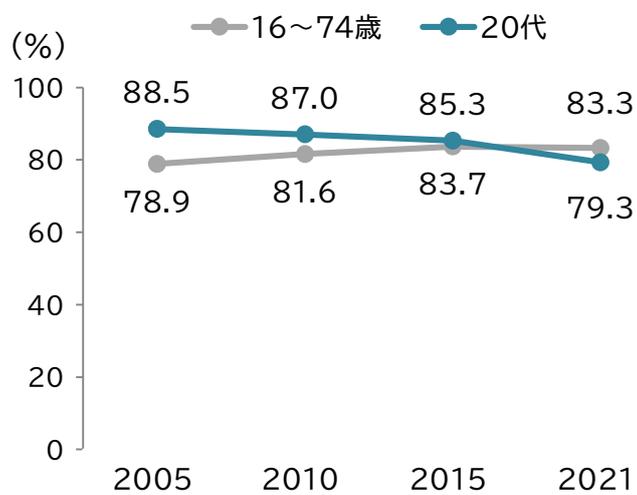
【構成比】



※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

参考 若者（20代）の運転免許保有に関する傾向

下図に示すように、20代の運転免許保有率は2005年以降減少傾向にある。

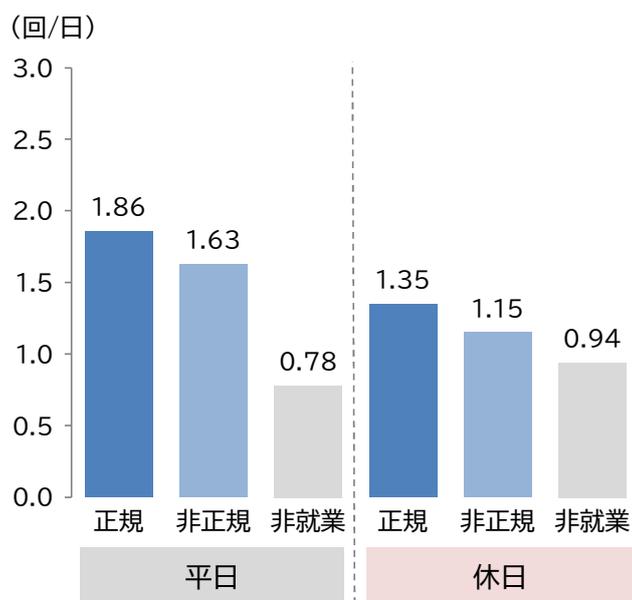


出典：運転免許統計（警察庁）、国勢調査（総務省）、人口推計（総務省）より国土交通省作成

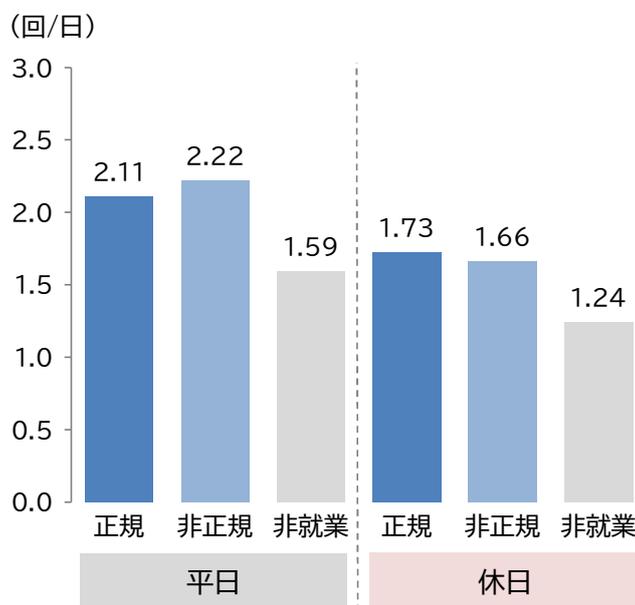
(2) 若者(20代)の就業形態による違い

- 若者(20代)の就業形態別に1日あたりの移動回数を比較すると、平日・休日とも、就業者(正規)が一番大きく、次いで就業者(非正規)、非就業者の順となっている。
- 就業者(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「買物」、「食事」の移動回数の差が影響している。

■ 若者(20代)の就業形態別 1日あたりの移動回数

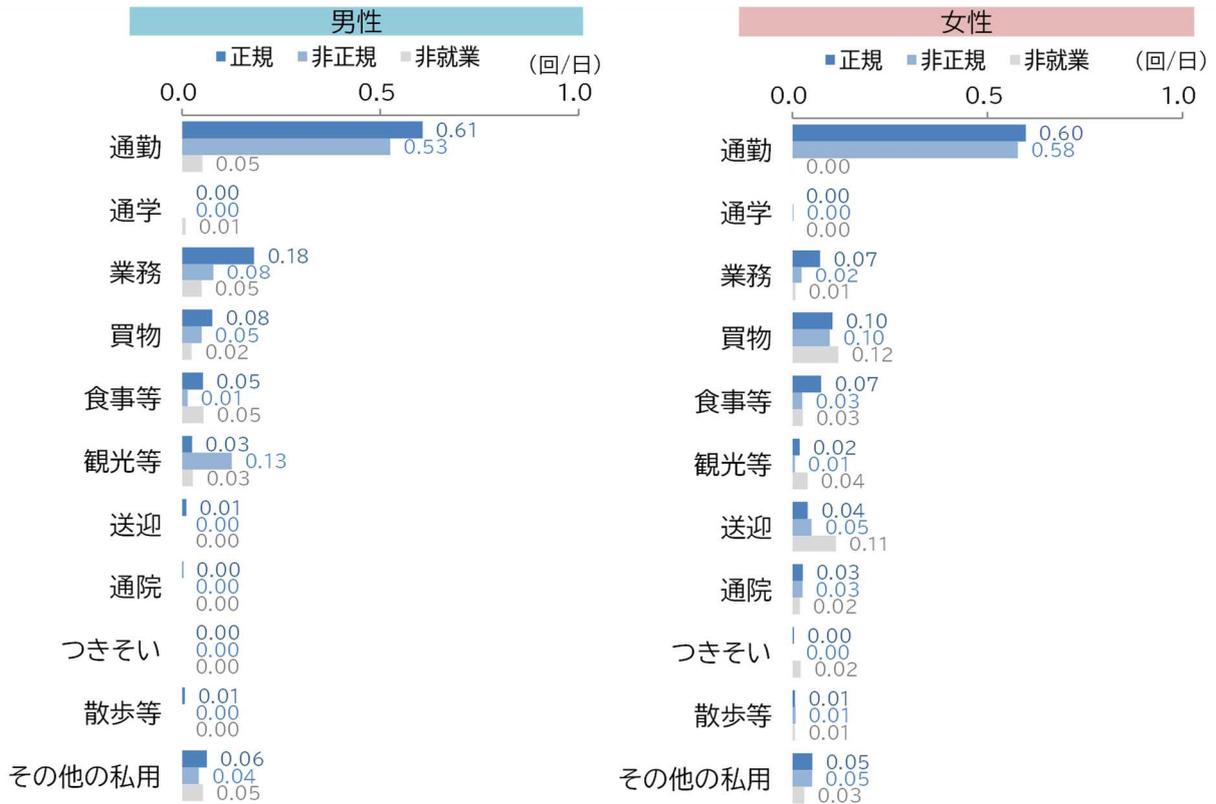


参考 全年齢の就業形態別 1日あたりの移動回数

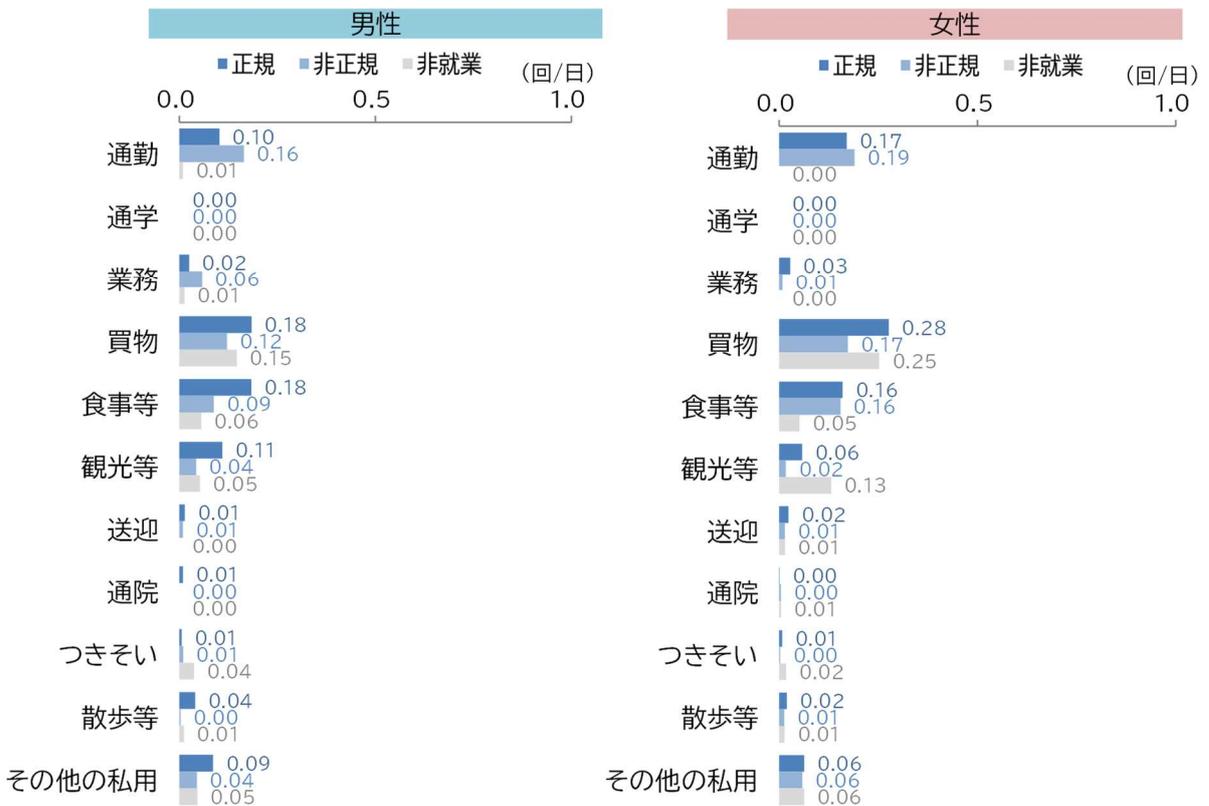


■ 若者（20代）の男女別・就業形態別・目的別 1日あたりの移動回数

【平日】



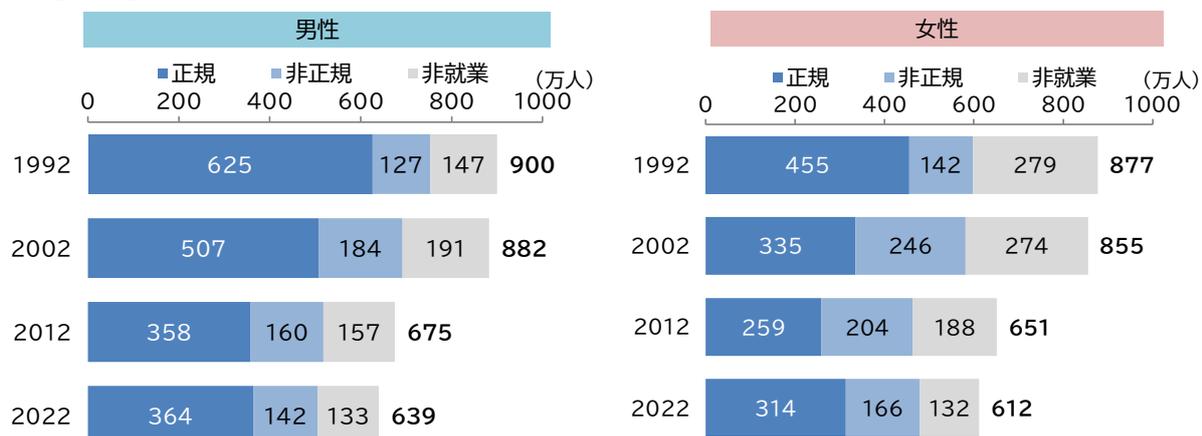
【休日】



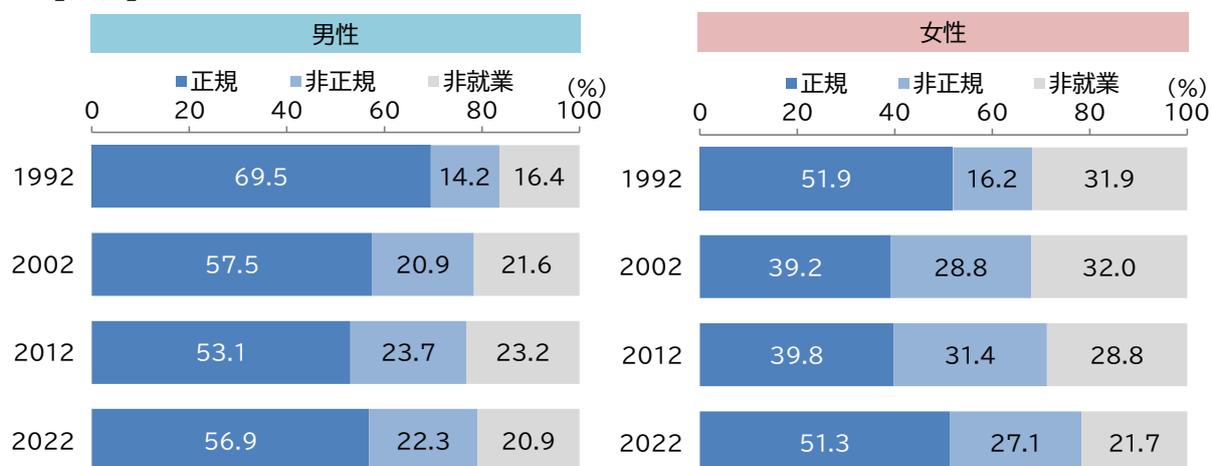
参考 若者（20代）の就業形態の推移

下図に示すように、20代の人口は減少しており、それに伴って、就業者数も減少していたが2012年から2022年にかけては横ばいの傾向にある。特に女性は2012年に比べて2022年の就業者（正規）数が大きく増加し、占める割合も大きくなっている。

【人口】



【割合】



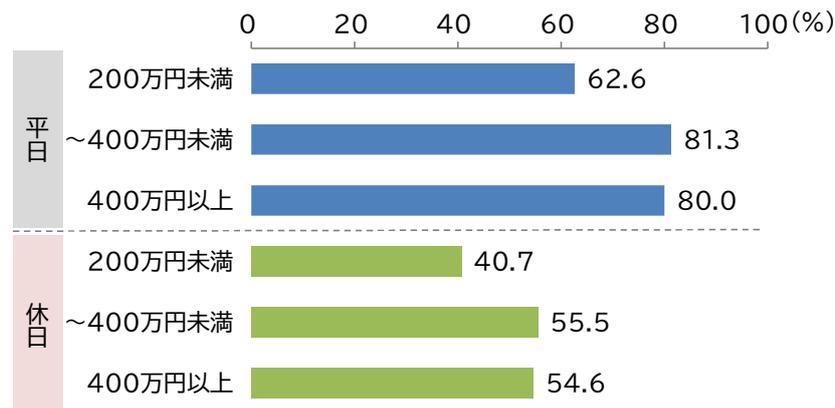
出典：就業構造基本調査（厚生労働省）より国土交通省作成

参考 若者（20代・単身世帯）の世帯年収ランク別 外出率と1日あたりの移動回数

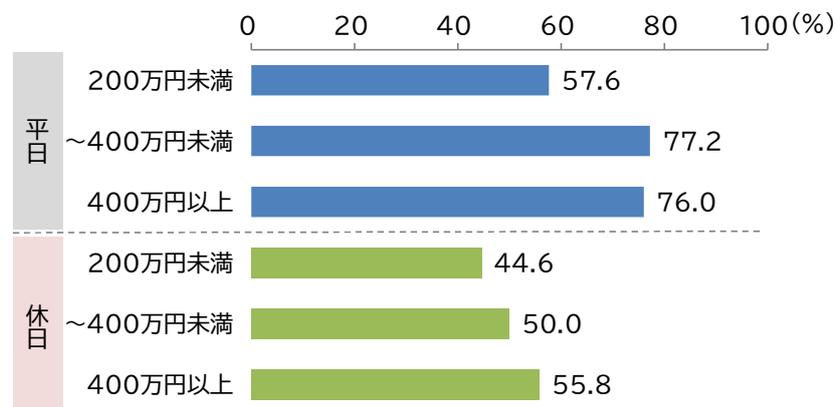
単身世帯の若者の世帯年収と外出率の関係に着目すると、世帯年収200万円未満では、それ以上の世帯に比べて、外出率が低く、移動回数も少ない傾向がみられる。

【外出率】

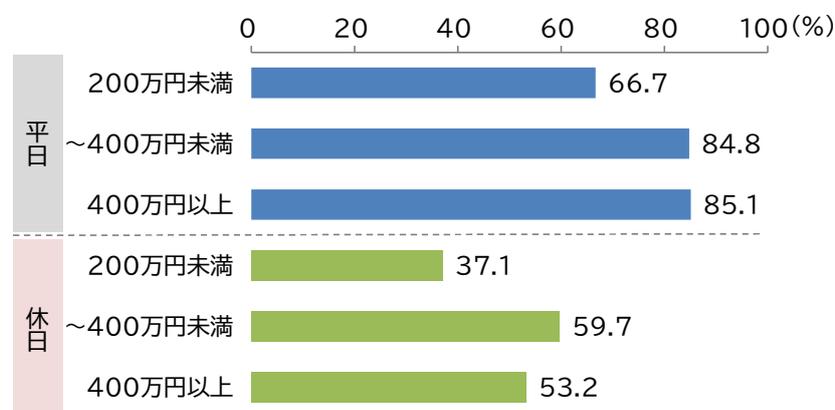
【全国】



【三大都市圏】



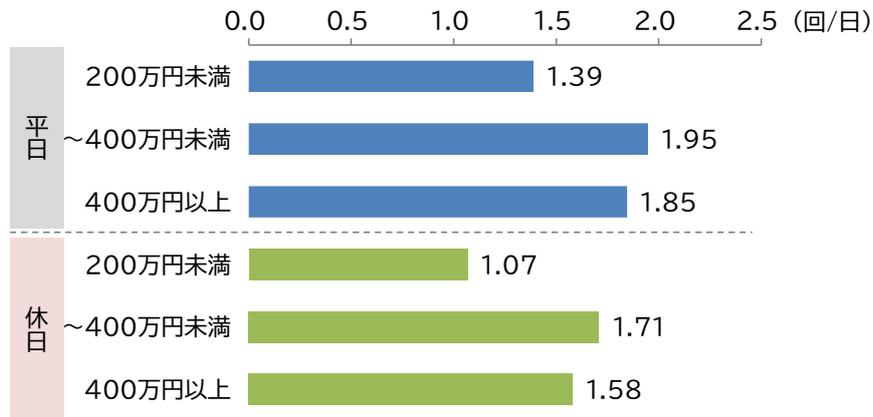
【地方都市圏】



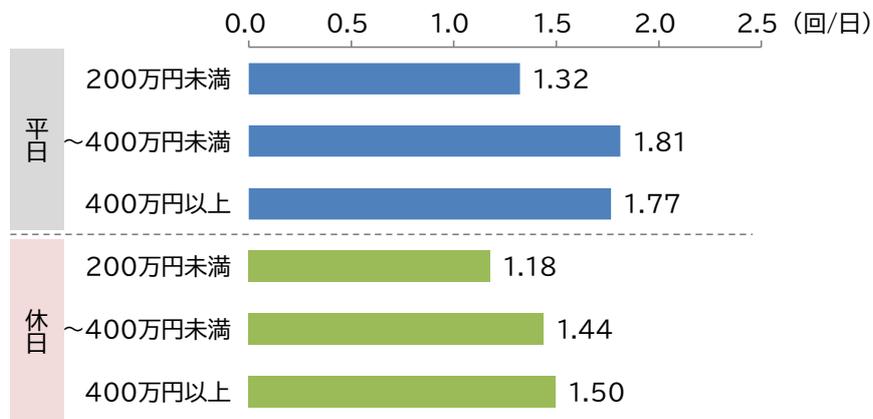
※本集計は、調査により得られた一部のサンプルを対象とした分析であり参考値であることに留意

【1日あたりの移動回数】

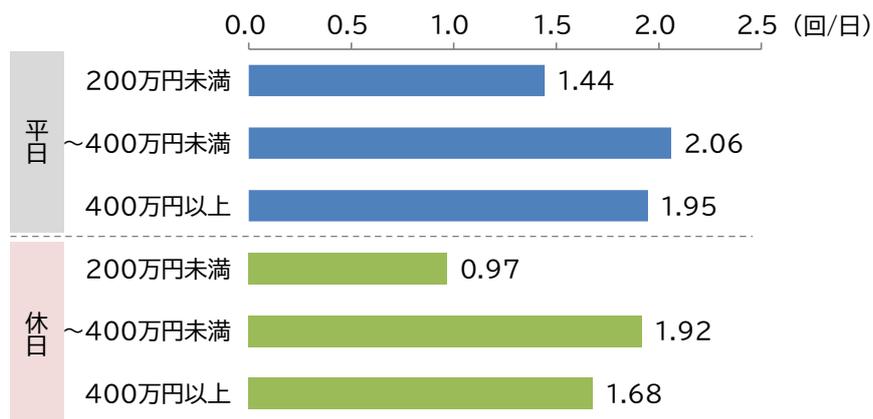
【全国】



【三大都市圏】



【地方都市圏】

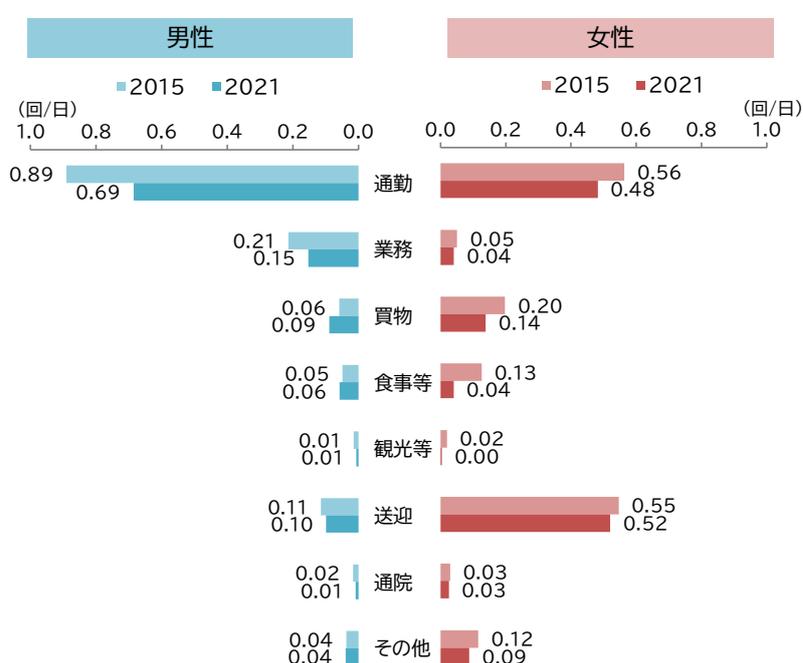


※本集計は、調査により得られた一部のサンプルを対象とした分析であり参考値であることに留意

4. 子育て世代の交通特性の詳細

- 子育て世代の男性・女性に着目して目的別の1日あたりの移動回数を比較すると、女性の「送迎」での移動が男性の約5倍となっている。
- 「送迎」に着目して、交通手段の割合を比較すると、地方都市圏では男性・女性とも「自動車」を運転して送迎する人が多くみられる。
- 三大都市圏では地方都市圏と比べると男性・女性とも「自転車」や「徒歩」で送迎する人が多く、特に女性は「自転車」を多く利用している。

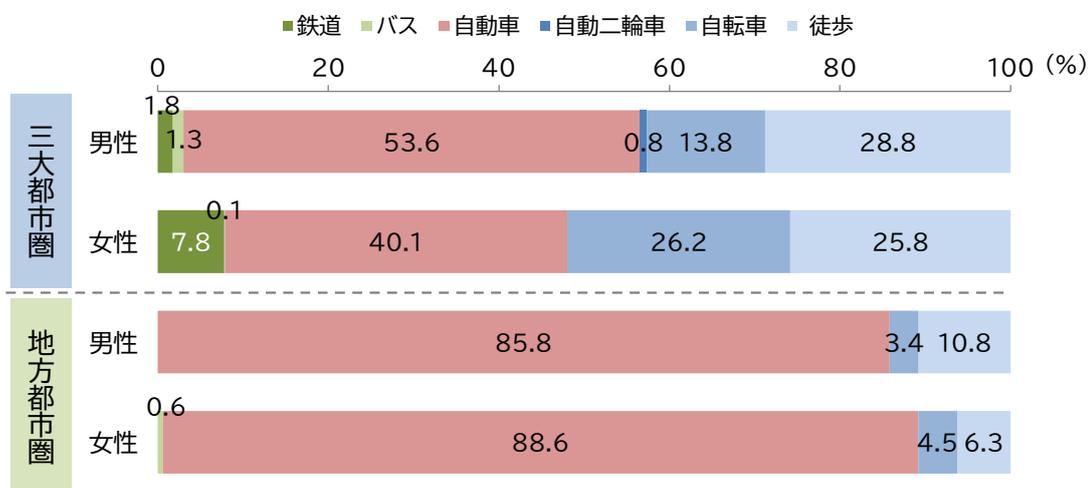
■ 子育て世代の目的別 1日あたりの移動回数（平日）



■ 子育て世代の定義
9歳以下の子供がいる、
夫婦ともに就業者の人

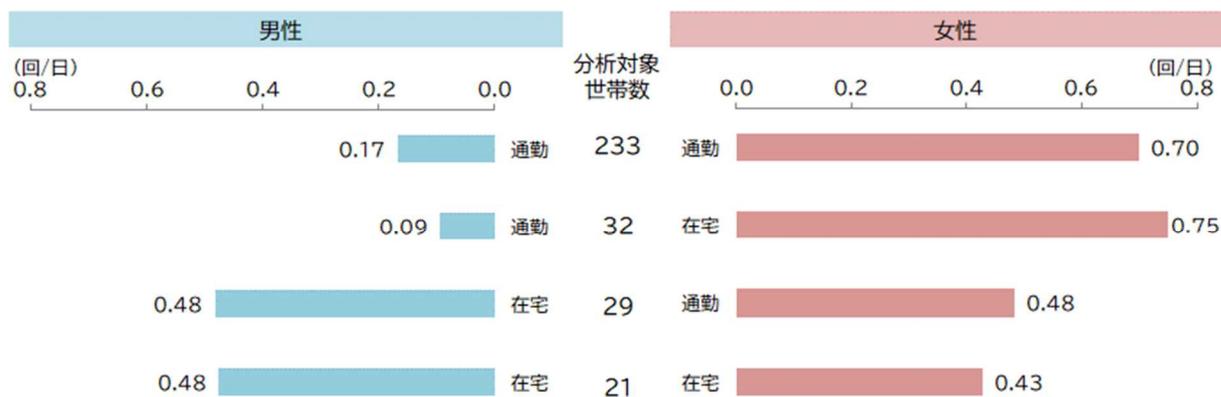
※「その他」には「通学」「つきそい(2021年調査より把握可能)」「その他の私用」を含む

■ 子育て世代の交通手段構成比（平日・送迎）



参考 夫婦の通勤形態別 1日あたりの移動回数（平日・送迎）

ある世帯において、夫婦ともに就業者（正規）で、男性が通勤している場合、女性の通勤、在宅勤務の実施状況とは関係なく女性の送迎での移動回数が多い傾向がみられる。一方で、男性が在宅勤務を実施している場合、男性の「送迎」での移動が女性と同程度行われる傾向がみられる。



※就業者（正規）のみを対象に集計

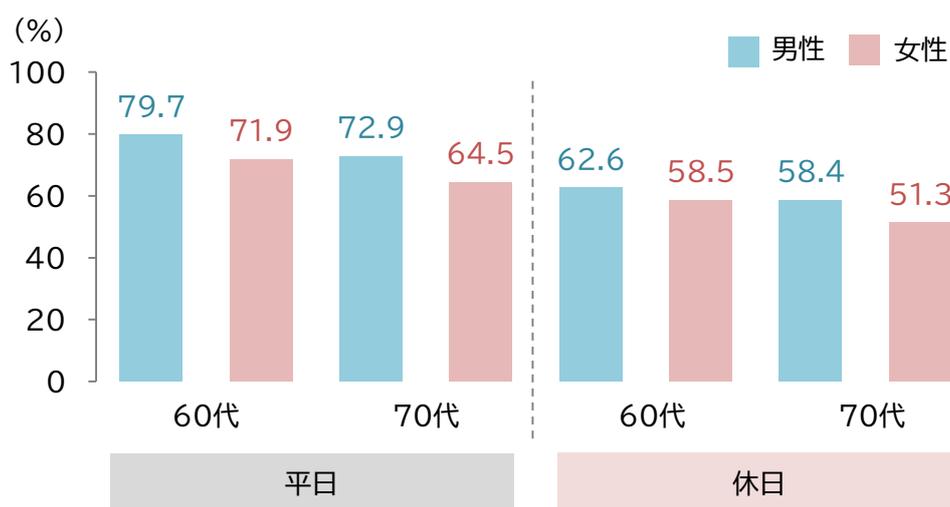
※本集計は、調査により得られた一部のサンプルを対象とした分析であり参考値であることに留意

5. 高齢者の交通特性の詳細

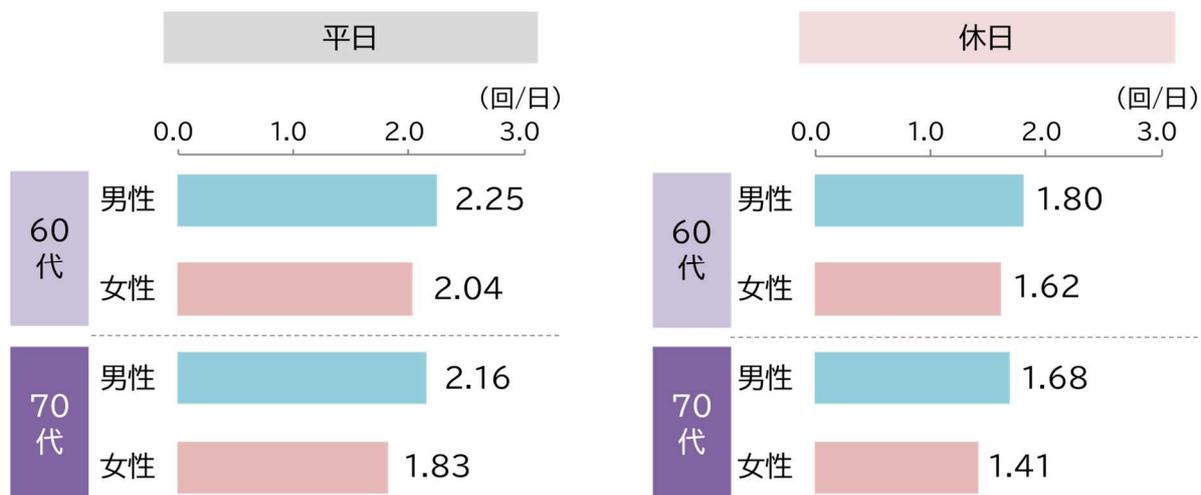
(1) 高齢者の外出率・移動回数の傾向

- 高齢者の外出率を比較すると、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傾向がみられる。また、60代、70代ともに、男性のほうが外出率が高く、移動回数も多い傾向がみられる。
- 70代は平日に外出しない人と3回以上移動する人の割合がともに全年齢と比べて多い。
- 高齢者の目的別の移動回数をみると、60代は70代に比べて「通勤」や「業務」での移動が、70代は60代に比べて「買物」での移動が男性・女性ともに多い。
- 高齢者の交通手段別の移動回数、構成比を比較すると、60代、70代ともに三大都市圏より地方都市圏において「自動車（運転・同乗）」の移動回数、割合が大きく、この傾向は男性においてより顕著である。一方、女性は男性よりも「自動車（同乗）」、「自転車」、「徒歩」の移動回数、割合が大きい。

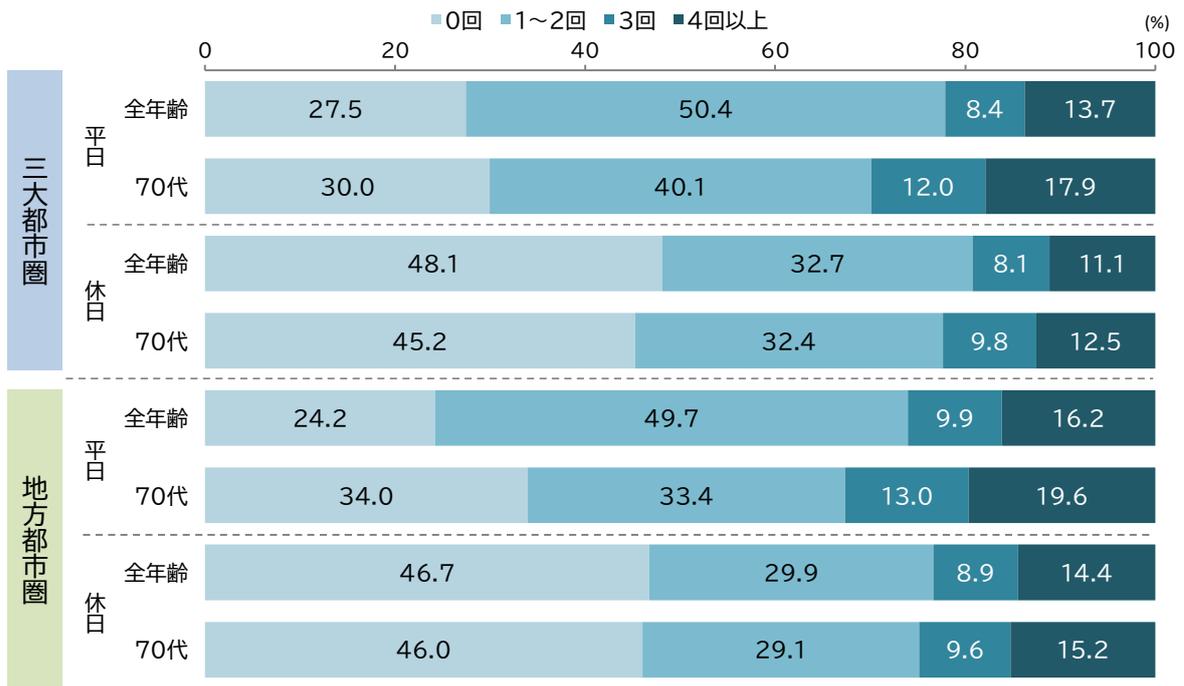
■ 高齢者の外出率



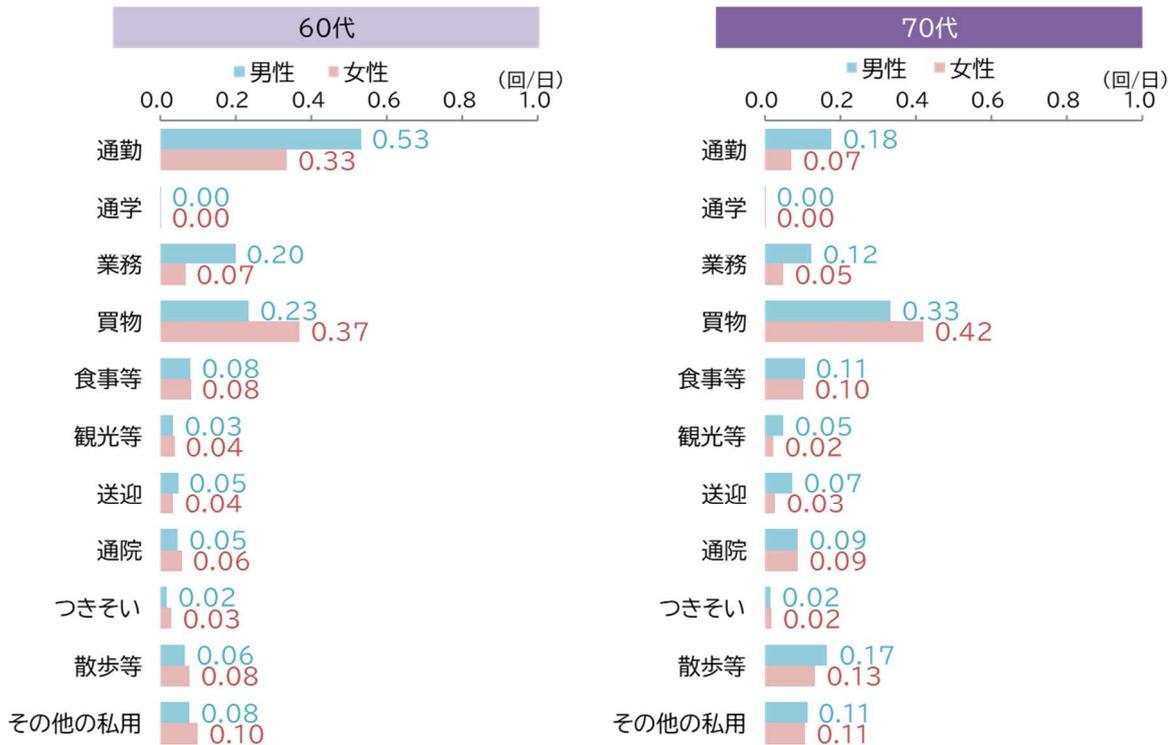
■ 高齢者の1日あたりの移動回数



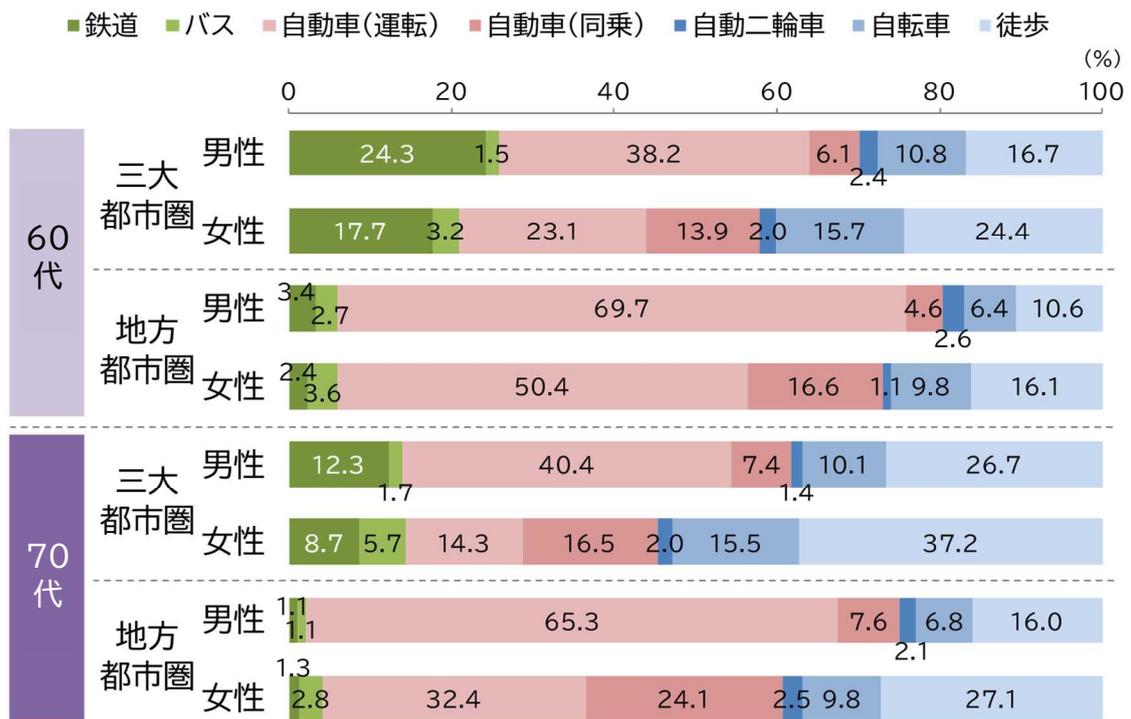
■ 高齢者（70代）の1日あたりの移動回数の構成比



■ 高齢者の目的別 1日あたりの移動回数（平日）

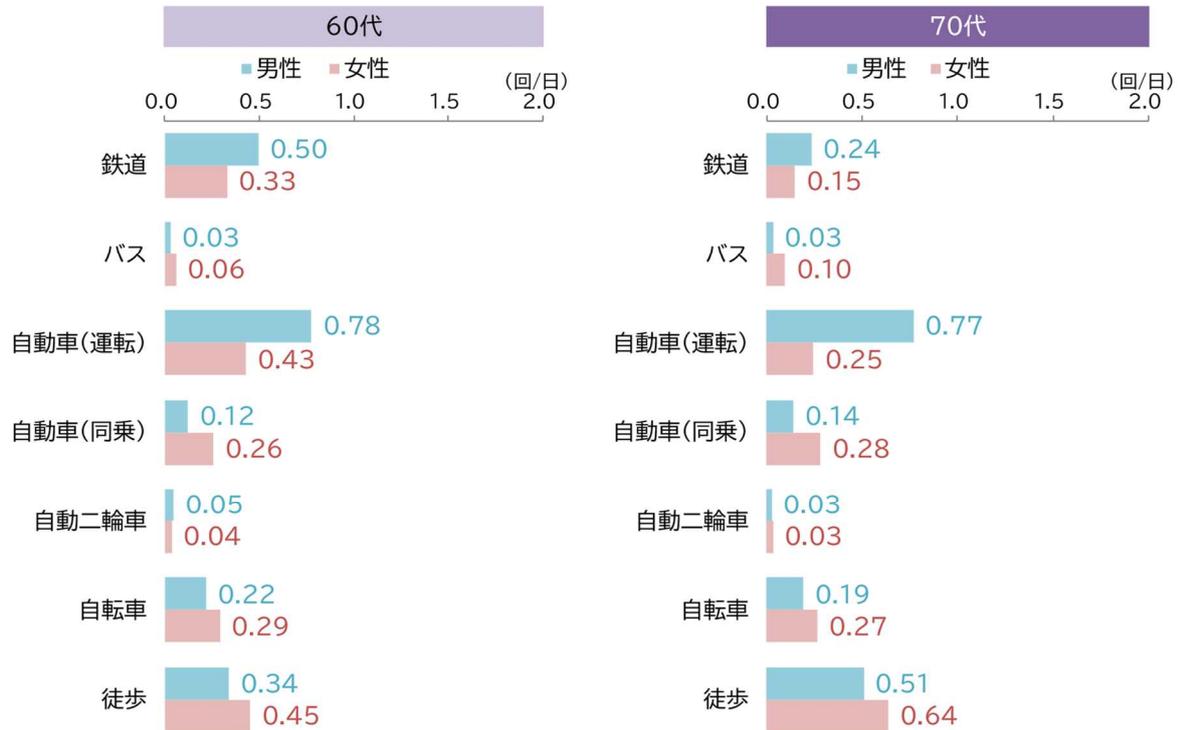


■ 高齢者の交通手段構成比（平日）

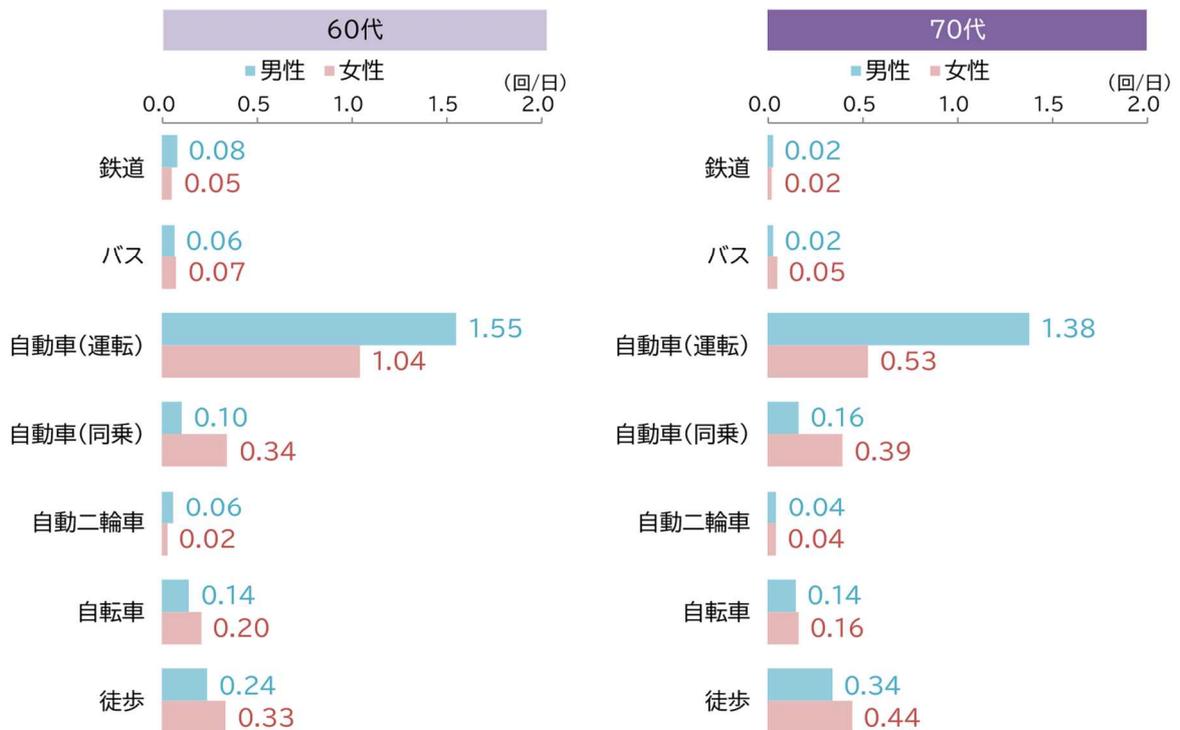


■ 高齢者の交通手段別 1日あたりの移動回数（平日）

【三大都市圏】



【地方都市圏】

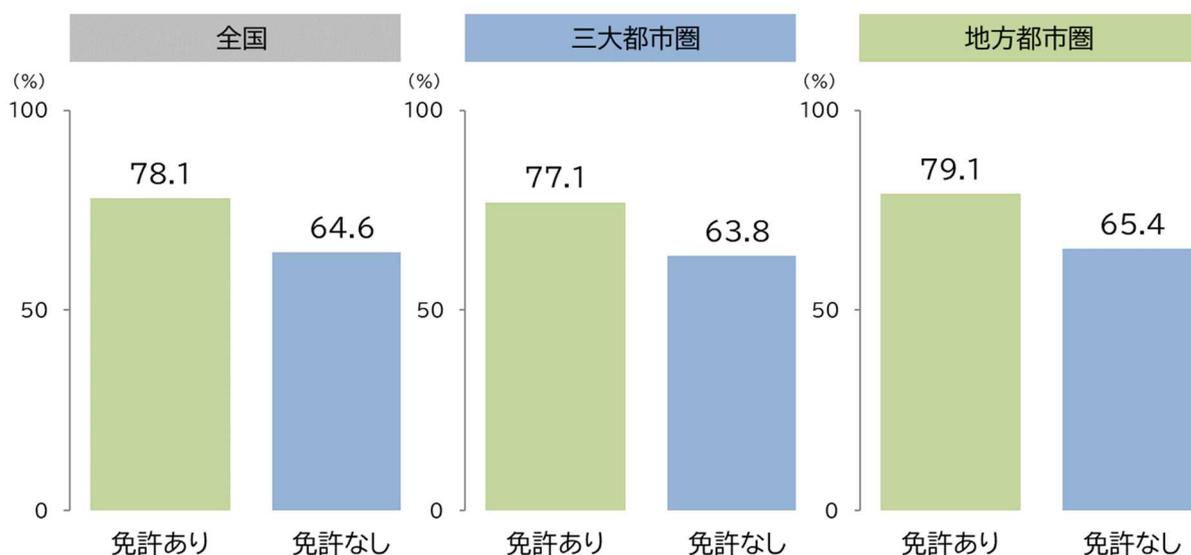


(2) 自動車免許の保有有無・自動車保有形態と交通特性

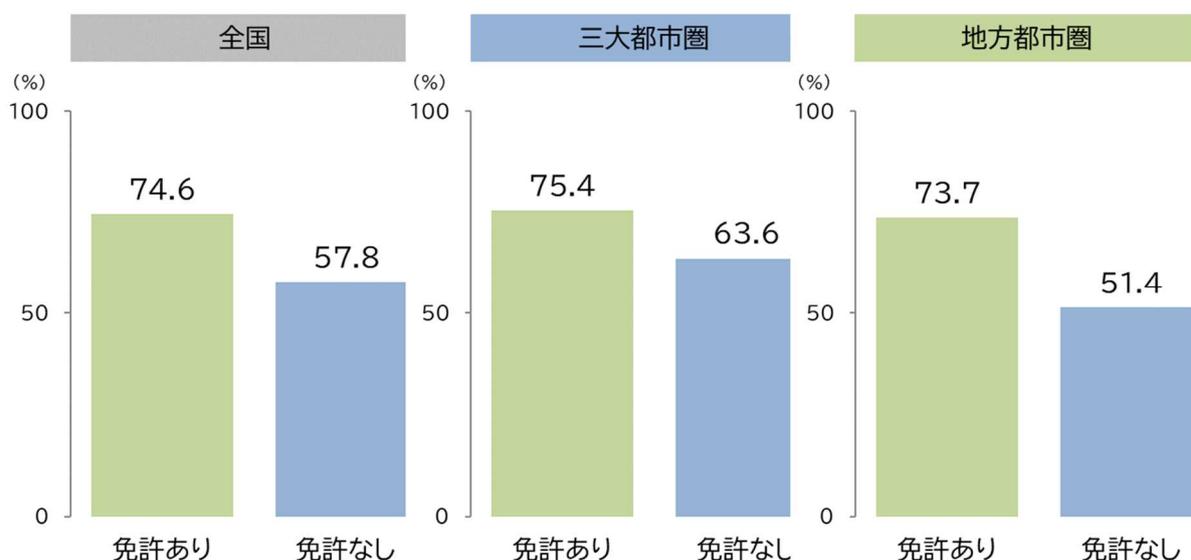
- 60代、70代ともに、自動車免許を持たない人ほど外出率が低く、移動回数も少ない傾向がみられる。
- 60代、70代ともに、自動車を持たない人ほど外出率、移動回数が少ない傾向がみられる。特に地方都市圏の70代においては、自分専用、家族共用の自動車を保有している人に比べて自動車を持たない人の外出率、移動回数が小さい傾向がみられる。
- 自動車免許を持たない高齢者(70代)について、外出率と公共交通の利便性との関係を見ると、鉄道駅やバス停圏の居住者ほど外出率が高い傾向がみられる。

■ 高齢者の自動車免許の保有有無別 外出率（平日）

【60代】

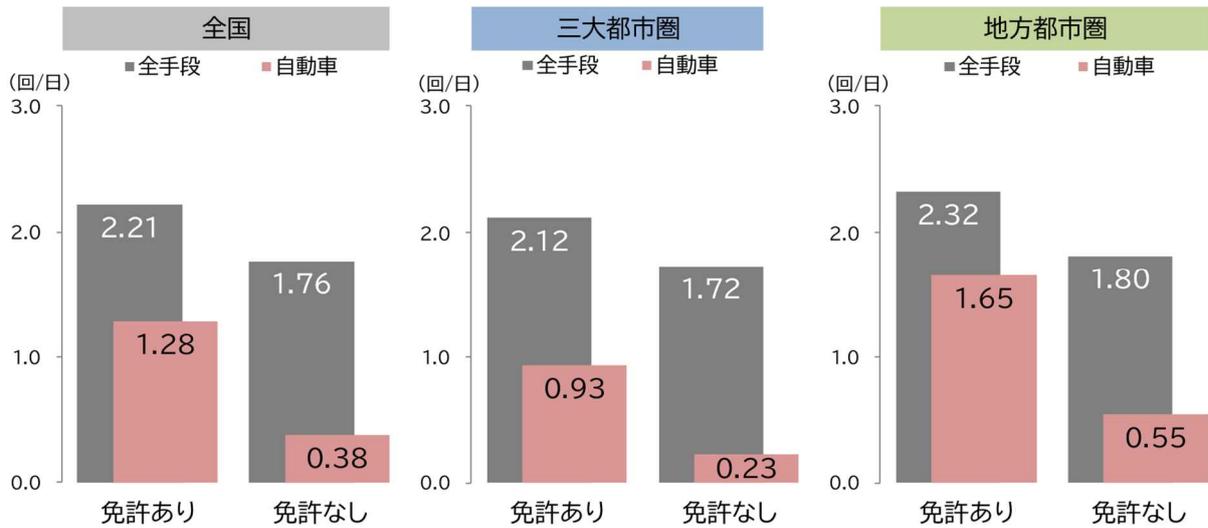


【70代】

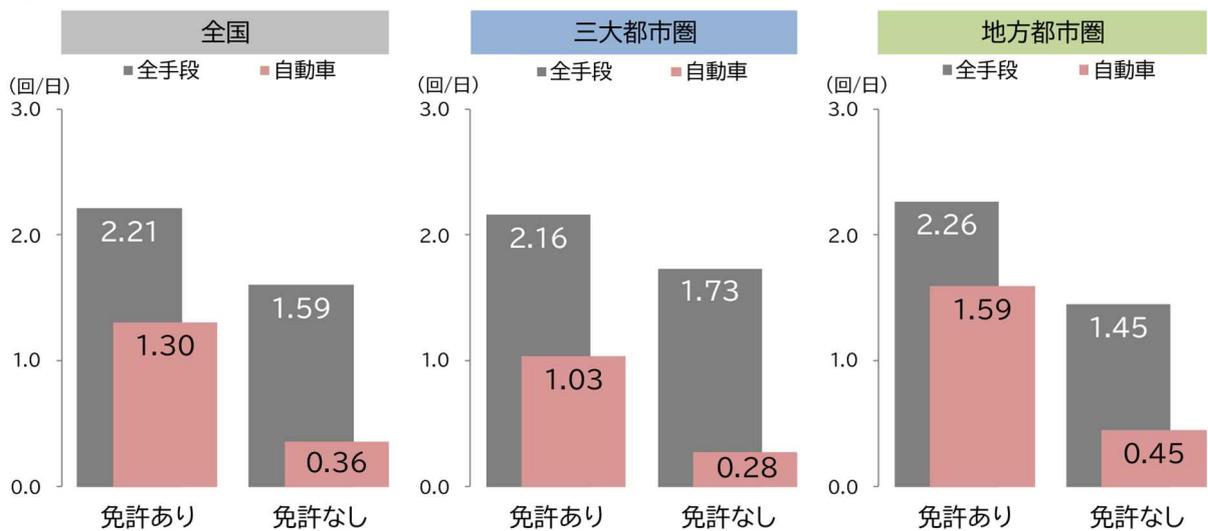


■ 高齢者の自動車免許の保有有無別 1日あたりの移動回数（平日）

【60代】

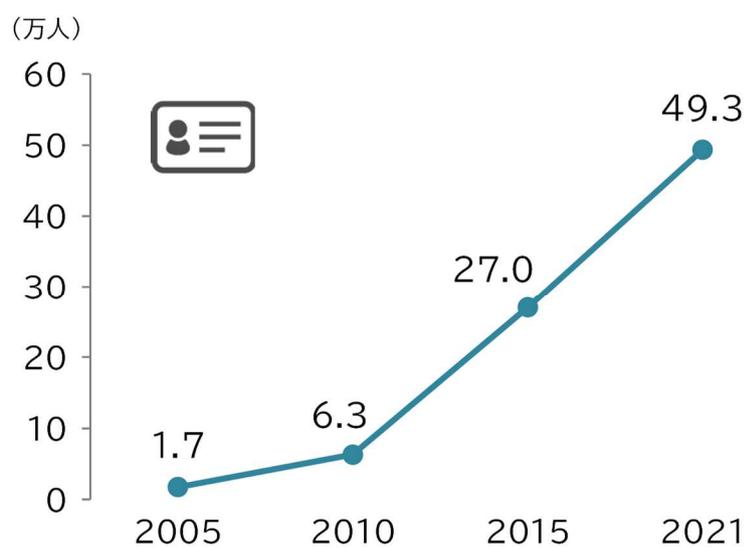


【70代】



参考 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納状況

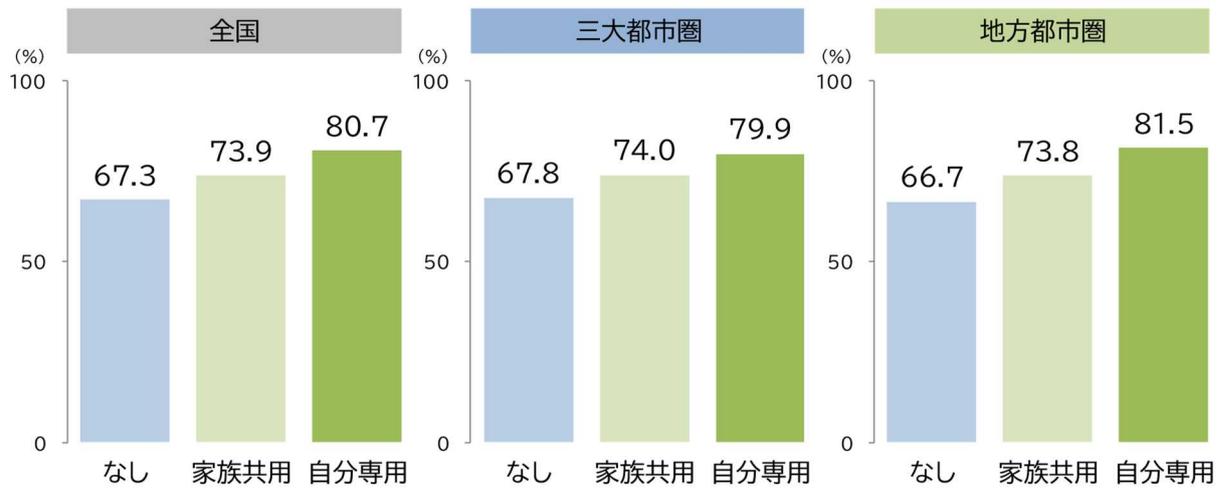
下図に示すように、高齢者の自動車免許の自主返納者は年々増加している。



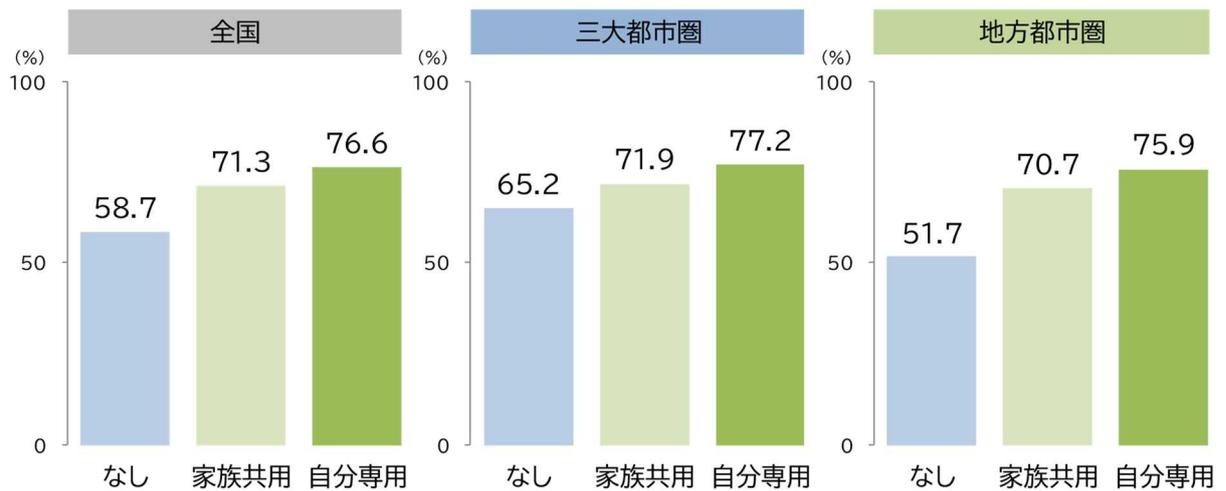
出典：運転免許統計（警察庁）より国土交通省作成

■ 高齢者の自動車保有形態別 外出率（平日）

【60代】

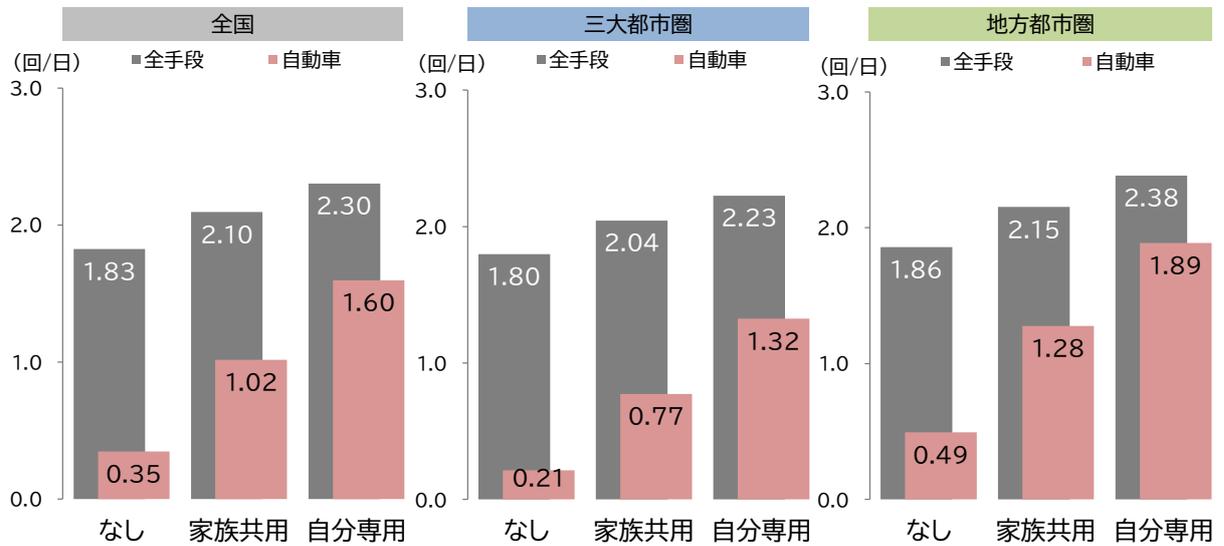


【70代】

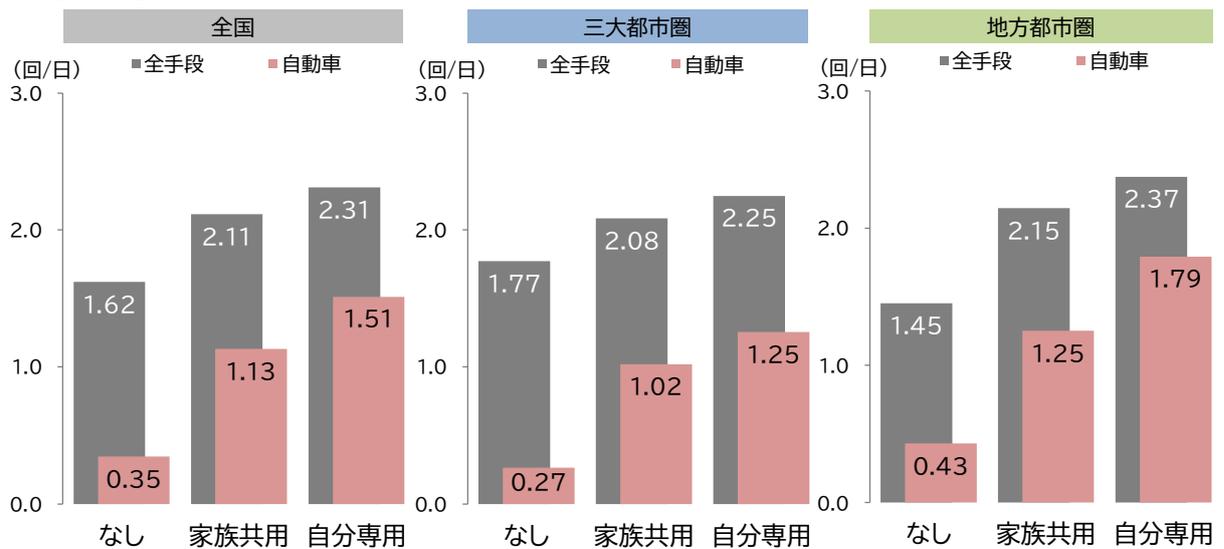


■ 高齢者の自動車保有形態別 1日あたりの移動回数（平日）

【60代】

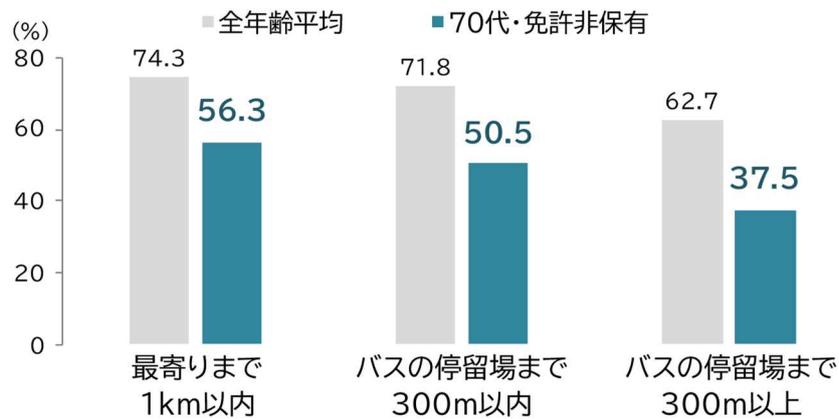


【70代】

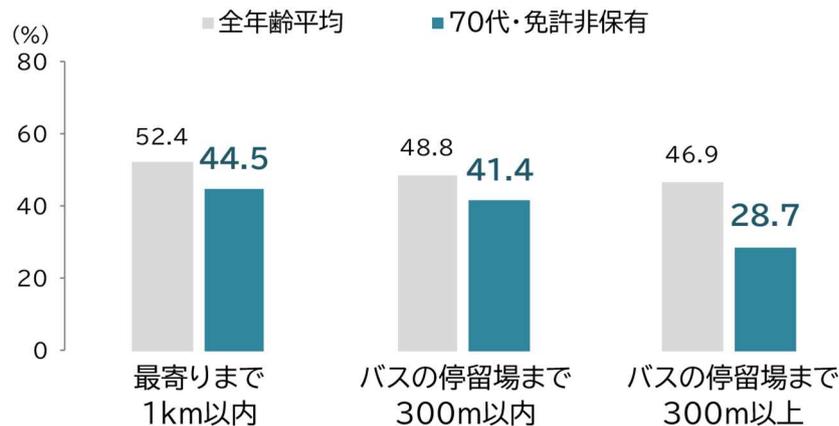


■ 自動車免許を持たない高齢者（70代）の外出率と公共交通利便性の関係

【平日】



【休日】



※全年齢平均：免許保有者、非保有両方を含む

■ 公共交通利便性の定義

最寄りまで 1km 以内：最寄りの鉄道駅まで 1km 以内の範囲

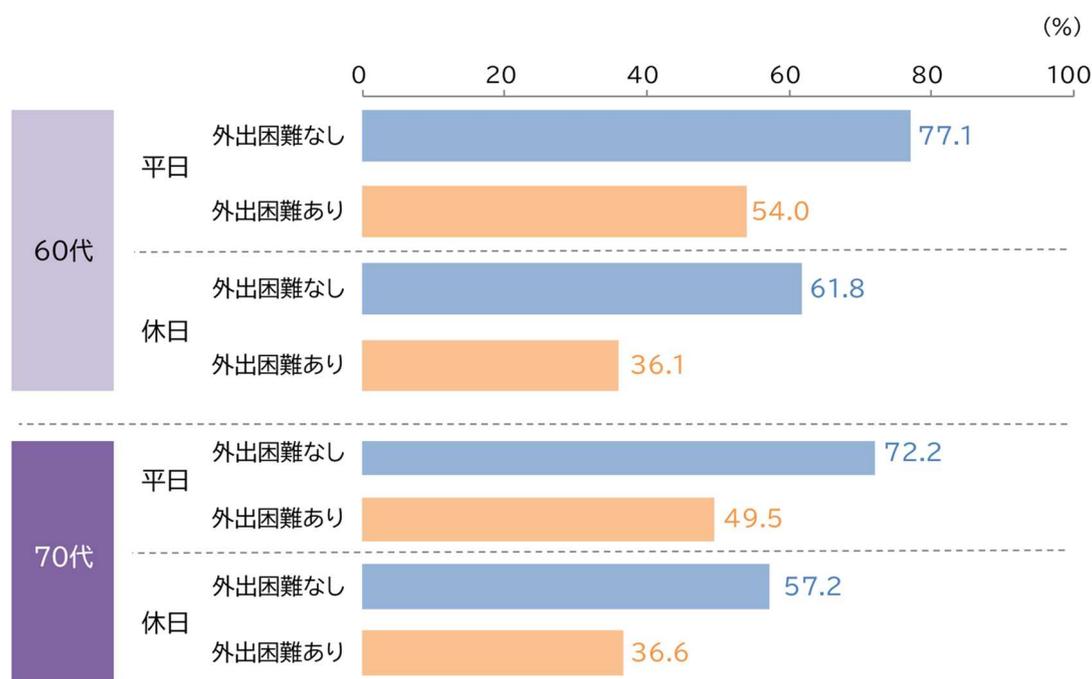
バスの停留所まで 300m 以内：最寄りの鉄道駅に向かう路線の通る、バスの停留所まで 300m 以内

バスの停留所まで 300m 以上：最寄りの鉄道駅に向かう路線の通る、バスの停留所まで 300m 以上

(3) 健康状態による違い

- 「外出困難なし」の人は、「外出困難あり」の人よりも外出率が高く、1日あたりの移動回数が多い。
- 60代と70代を比べると、「外出困難なし」の人、「外出困難あり」の人の休日は移動回数に大きな差がみられない一方、「外出困難あり」の人の平日については60代に比べて70代の移動回数が少ない傾向がみられる。
- 目的別の移動回数をみると、60代と70代ともに「外出困難あり」の人は「通院」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での移動は「外出困難なし」の人よりも少ない傾向である。
- 「通院」目的における移動手段は、60代、70代ともに「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（同乗）」の割合が大きい。
- 「買物」目的における移動手段は、60代、70代ともに、「外出困難あり」の人も三大都市圏では「鉄道」の割合が大きい一方、地方都市圏ではほとんどみられない。地方都市圏では、自動車（運転・同乗）の割合が大きい。

■ 高齢者の健康状態別 外出率



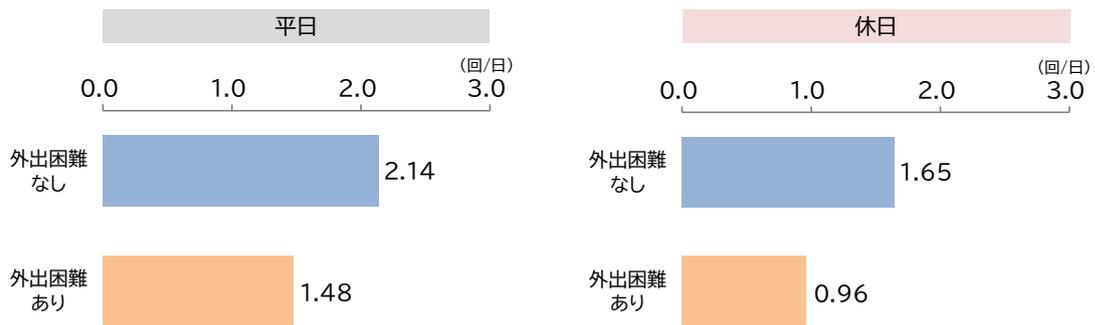
■ 健康状態の定義

外出困難なし：「外出困難なし」と回答

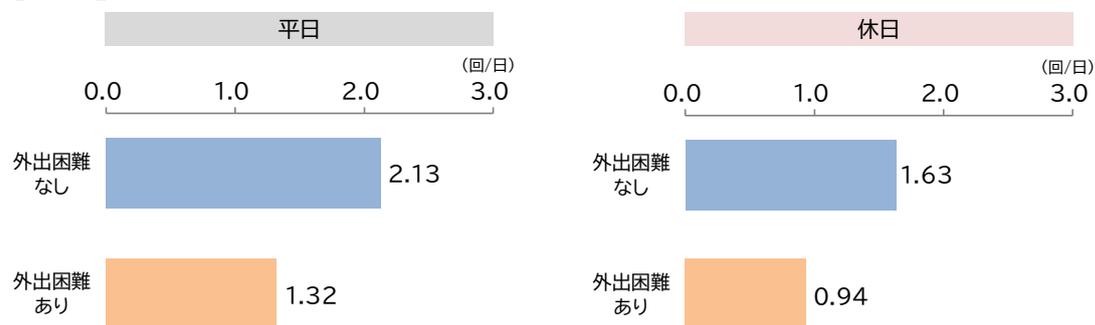
外出困難あり：「多少困難ではあるが1人で外出できる」「一部で介助者が必要」「常に介助者が必要」「基本的に外出できない」と回答

■ 高齢者の健康状態別 1日あたりの移動回数

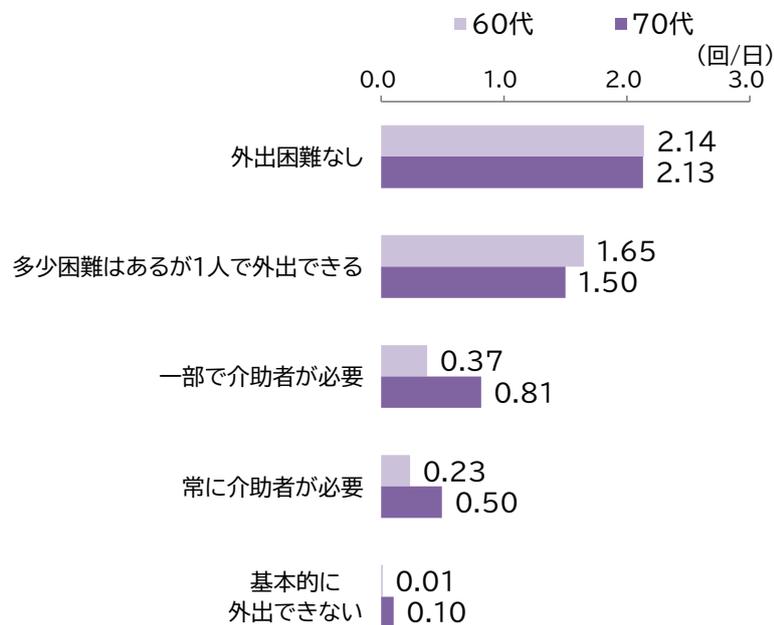
【60代】



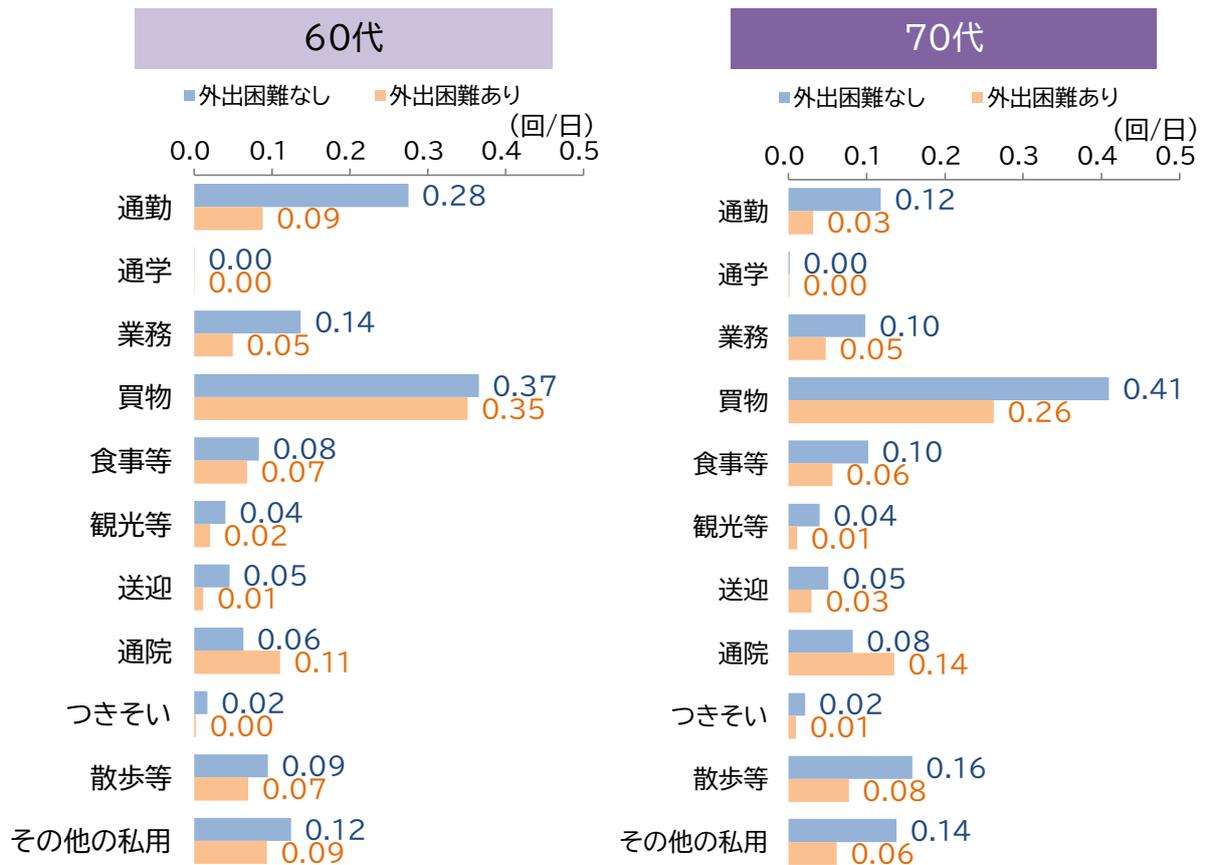
【70代】



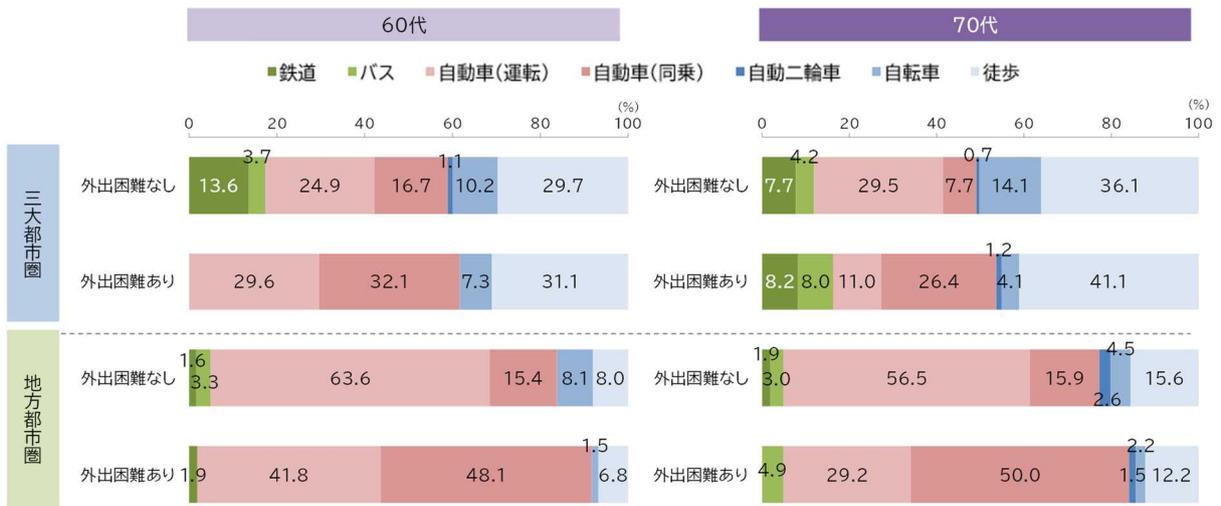
■ 高齢者の健康状態（5区分）別 1日あたりの移動回数（平日）



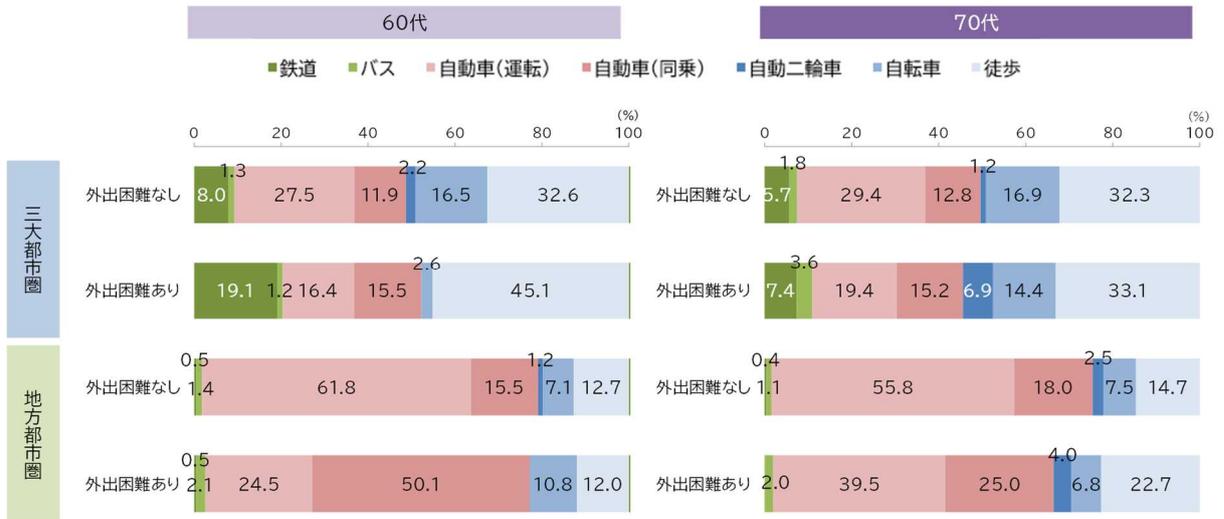
■ 高齢者の健康状態別・目的別 1日あたりの移動回数（平日）



■ 高齢者の健康状態別 交通手段構成比（平日・通院）



■ 高齢者の健康状態別 交通手段構成比（平日・買物）

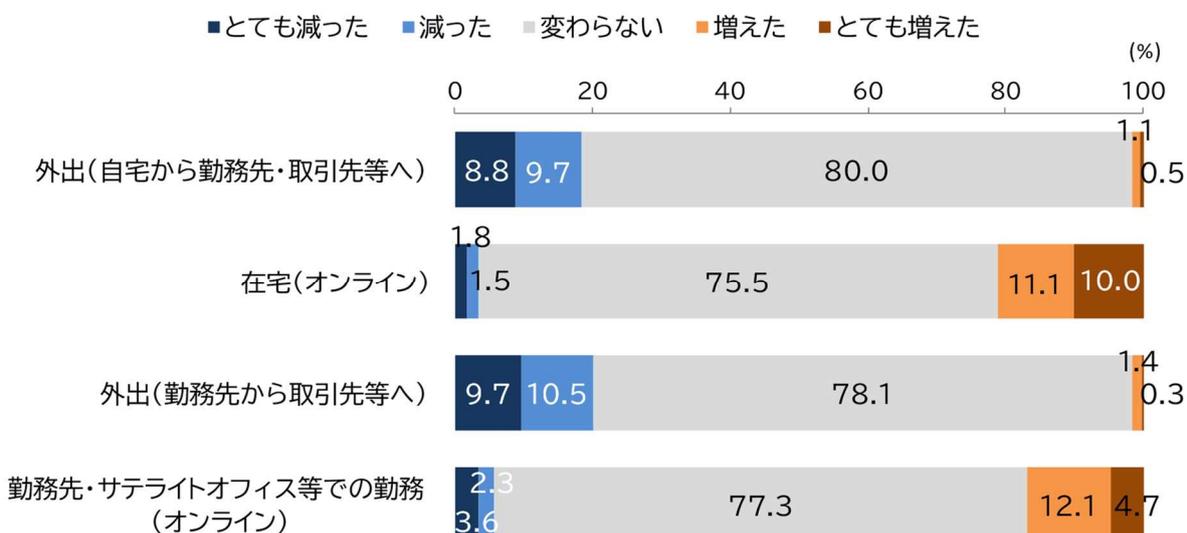


6. 新型コロナウイルス感染症流行前後の変化

(1) オンライン活動実施頻度の変化

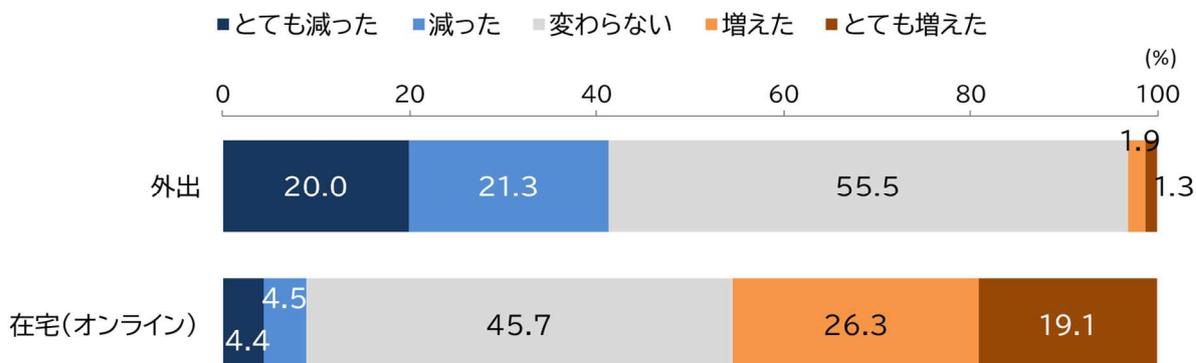
- 仕事や勤務、業務での外出頻度は減少する一方、在宅をはじめとするオンラインでの活動頻度が増加している。
- 学業での外出頻度は減少する一方、在宅（オンライン）での活動頻度が増加している。
- 私用の活動については、特に食事や社交、娯楽、観光・行楽・レジャーによる外出頻度は大きく減少している。一方、通院や送迎、つきそいの外出頻度は変化が小さい。
- 私用の活動の在宅（オンライン）での活動頻度は、娯楽やその他の買い物で大きく増加しているが、その割合は、若いほど大きい。

■ 活動別 外出・オンライン実施頻度の変化（仕事/勤務/業務）



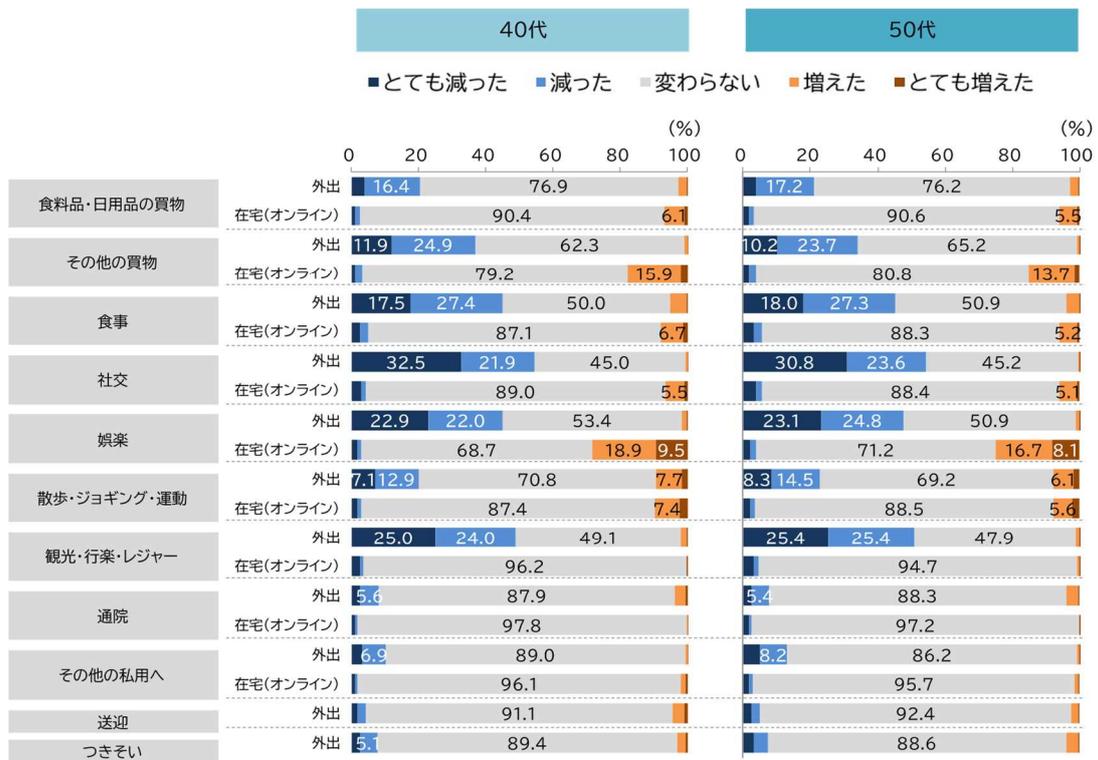
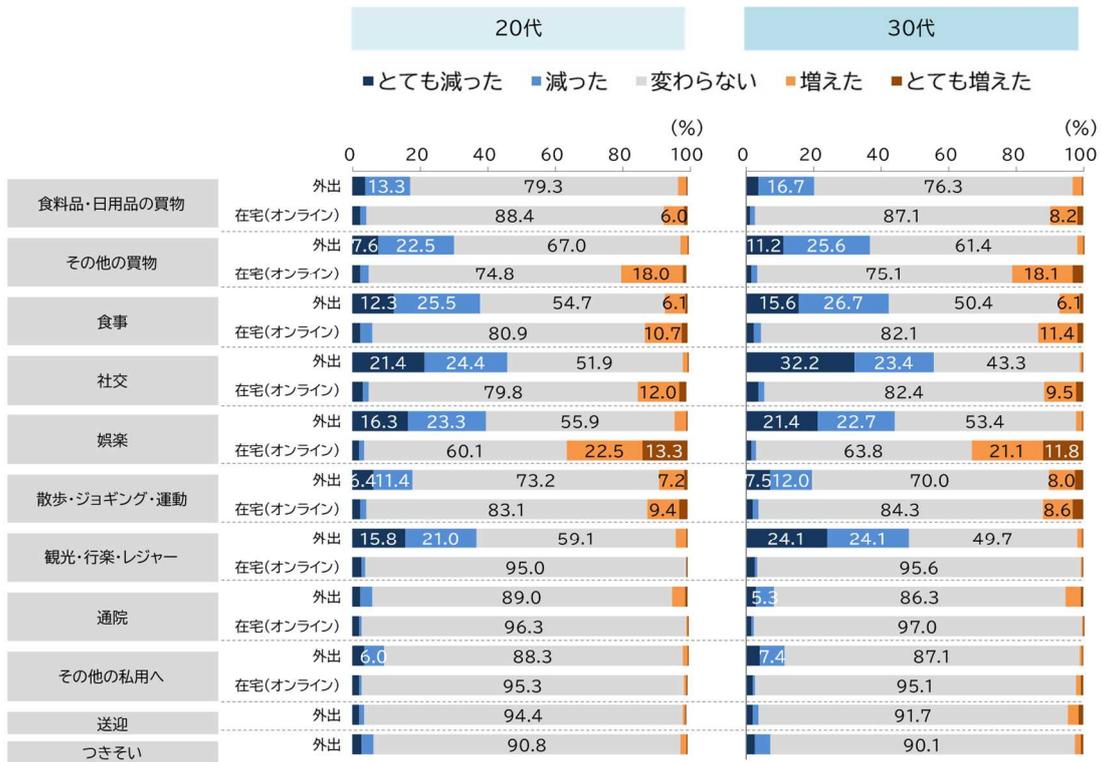
※就業者（正規）を対象に集計

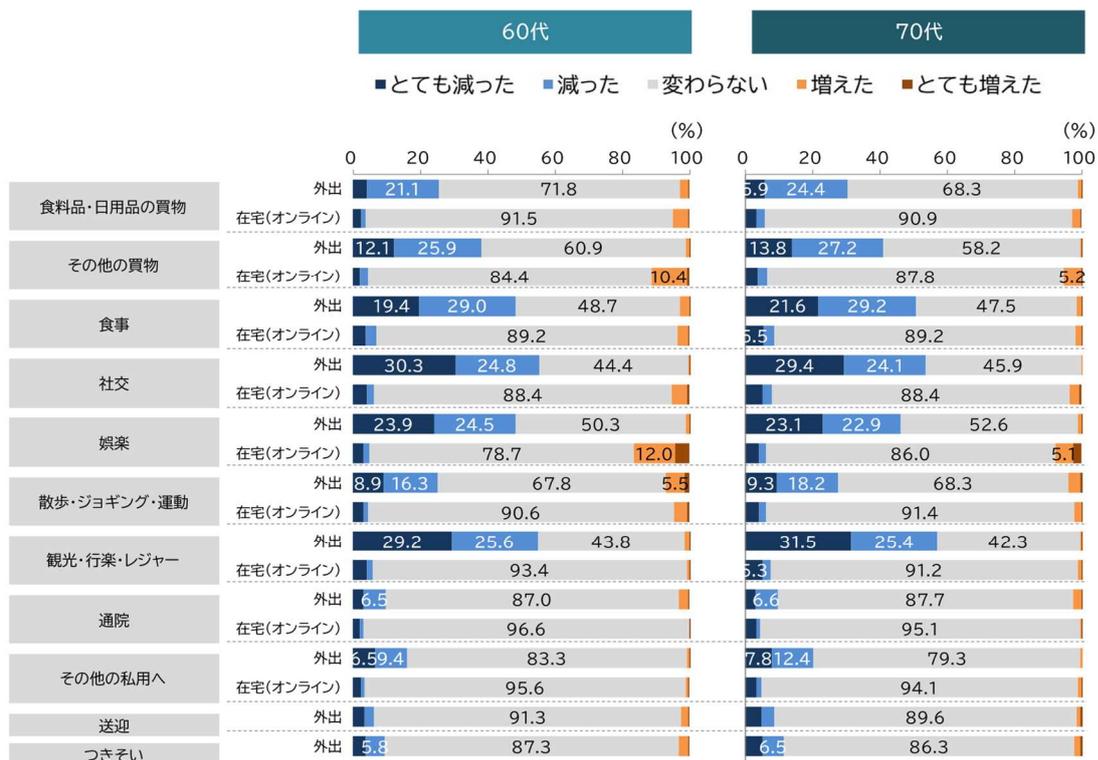
■ 活動別 外出・オンライン実施頻度の変化（学業）



※職業が学生かつ18～22歳を対象に集計

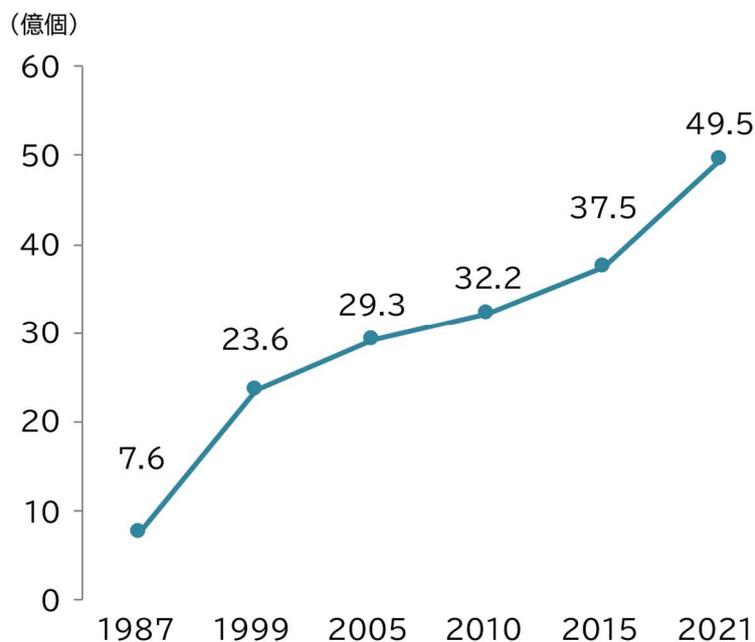
■ 活動別 外出・オンライン実施頻度の変化（私用）





参考 宅配便の取扱個数の推移

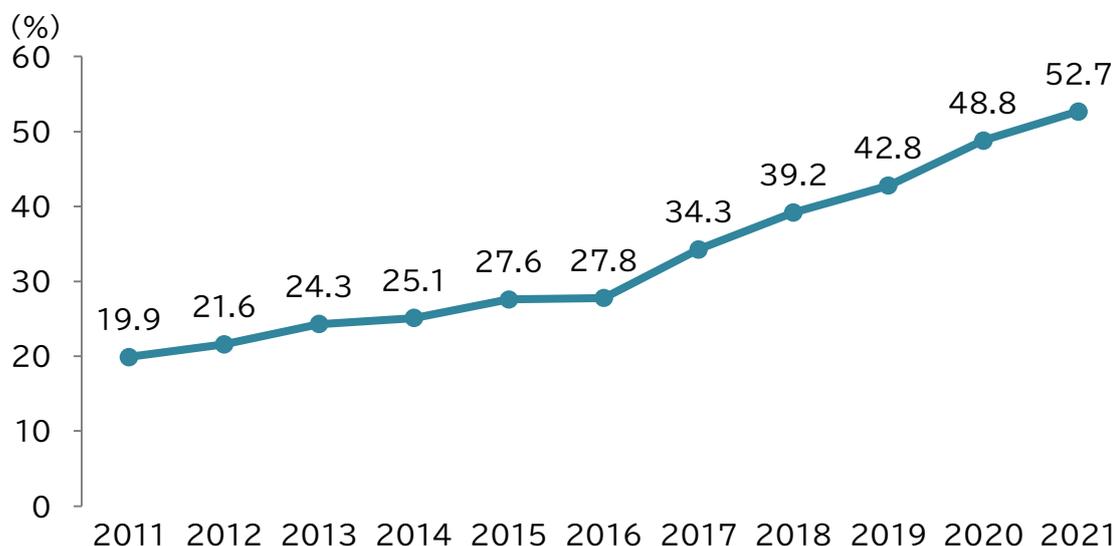
下図に示すように、近年宅配便の取扱個数が増加している。



出典：令和3年度 宅配便取扱実績（国土交通省自動車局貨物課）より国土交通省作成

参考 ネットショッピング利用世帯割合の推移

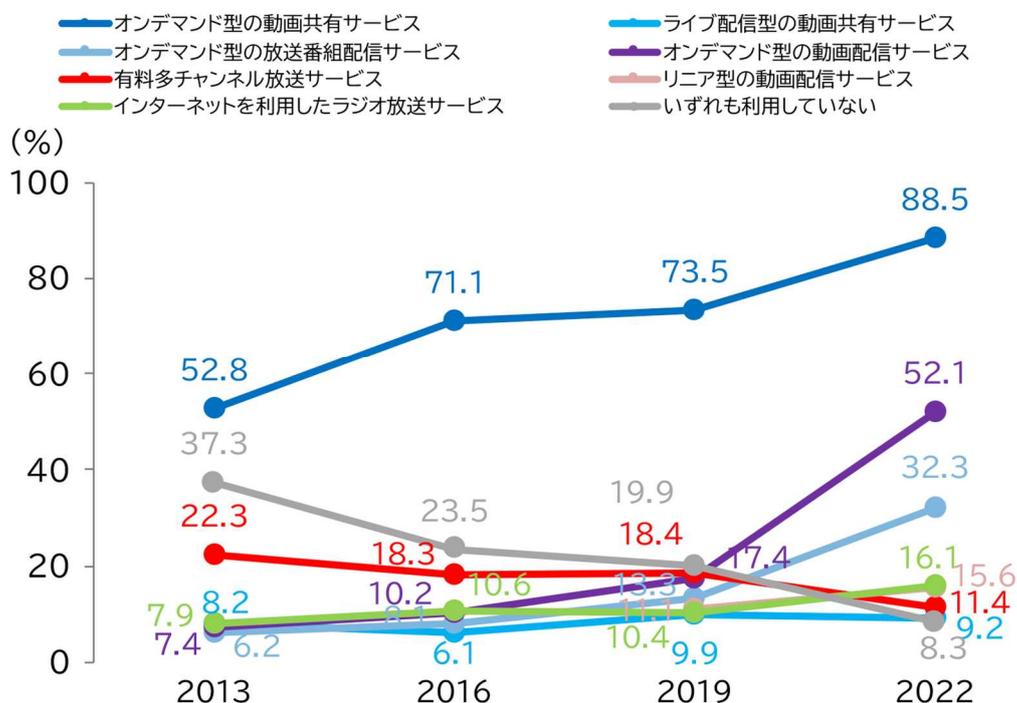
下図に示すように、ネットショッピングの利用世帯（二人以上の世帯）は、2011年から毎年増加しており、2021年には50%を超えている。



出典：2021年 家計消費状況調査（総務省）より国土交通省作成

参考 動画共有・配信サービス等の利用率の推移

下図に示すように、動画共有・配信サービス等の利用率は近年増加している。



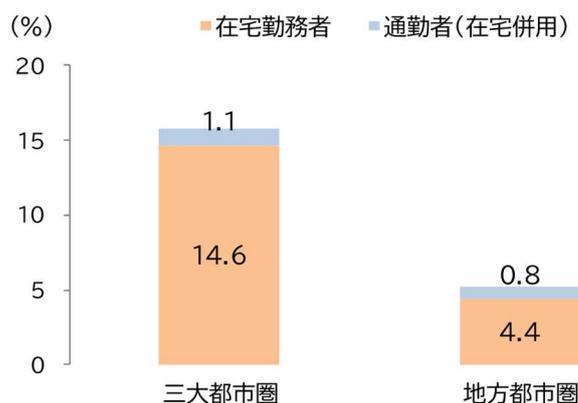
※オンデマンド型の動画共有サービス：YouTube、ニコニコ動画など／ライブ配信型の動画共有サービス：ニコニコ生放送、ツイキャスなど／オンデマンド型の放送番組配信サービス：NHK オンデマンド、フジテレビオンデマンド、TVerなど（NHK、民放キー局が提供するもの）／オンデマンド型の動画配信サービス：GYAO!、アクトビラ、Hulu、Netflix、ひかりTVなど／有料多チャンネル放送サービス：WOWOW、スカパー、ケーブルテレビなど／リニア型の動画配信サービス：AbemaTVなど／インターネットを利用したラジオ放送サービス：radiko など

出典：令和4年度情報通信メディアの利用時間と情報行動に関する調査報告書（令和5年6月）（総務省情報通信政策研究所）より国土交通省作成

(2) 在宅勤務の実施状況による違い

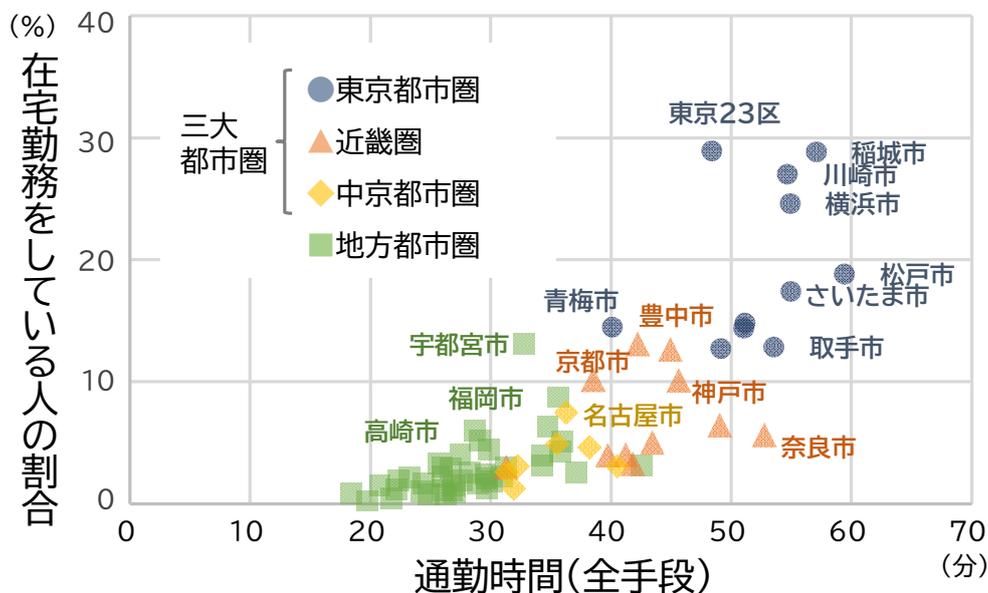
- 在宅勤務実施率は三大都市圏が14.6%、地方都市圏が4.4%となっている。
- 在宅勤務の実施割合と通勤時間には一定の相関が見られ、東京都市圏において高い。
- 在宅勤務者は通勤での移動がない分移動回数が少ない一方、買物など私用の移動は在宅勤務者が通勤者よりやや多い。
- 在宅勤務者は公共交通の利用が少なく、徒歩の割合が通勤者よりも多い。

■ 在宅勤務実施者の割合（平日）



※就業者のみを対象に集計

■ 在宅勤務の実施割合と通勤時間の関係（平日）



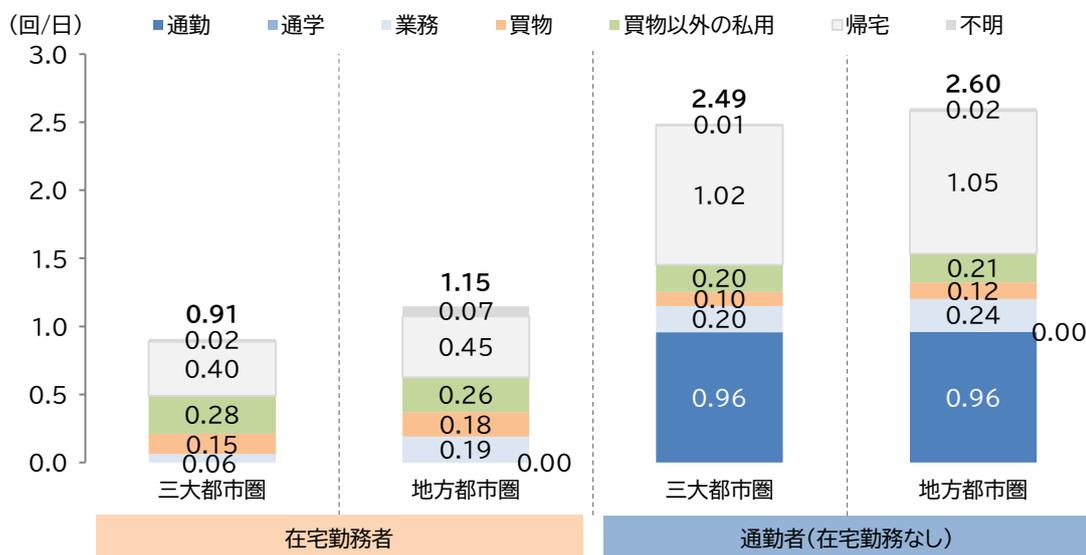
※就業者（正規）のみを対象に集計

※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

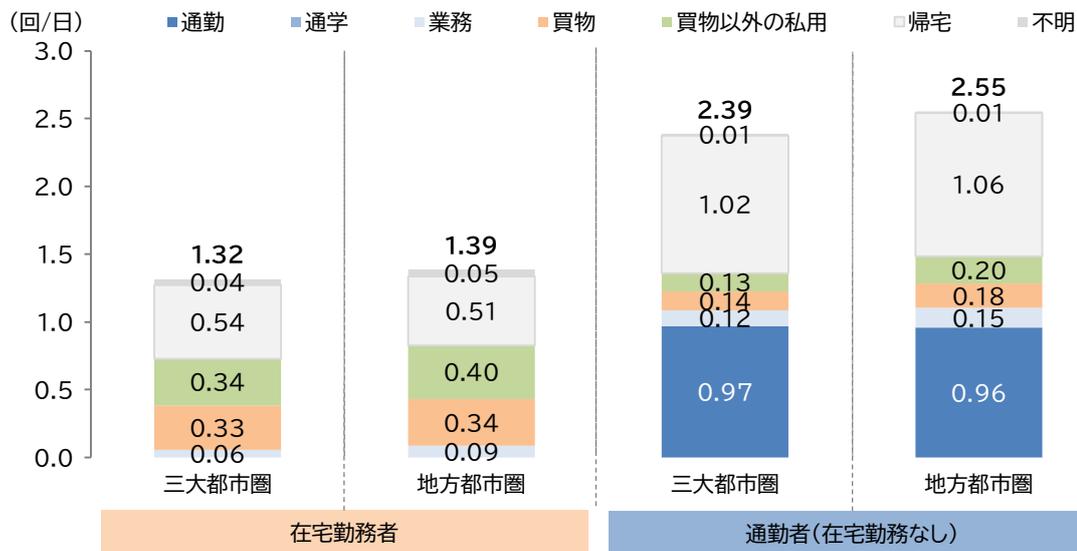
- ・東京都市圏：1都3県+茨城県南（東京都市圏パーソントリップ調査範囲）
- ・近畿圏：2府4県（近畿圏パーソントリップ調査範囲）
- ・中京都市圏：愛知県・岐阜県南部・三重県北勢地域（中京都市圏パーソントリップ調査範囲）

■ 通勤形態別・目的別 1日あたりの移動回数

【平日】



【休日】



■ 通勤形態の定義

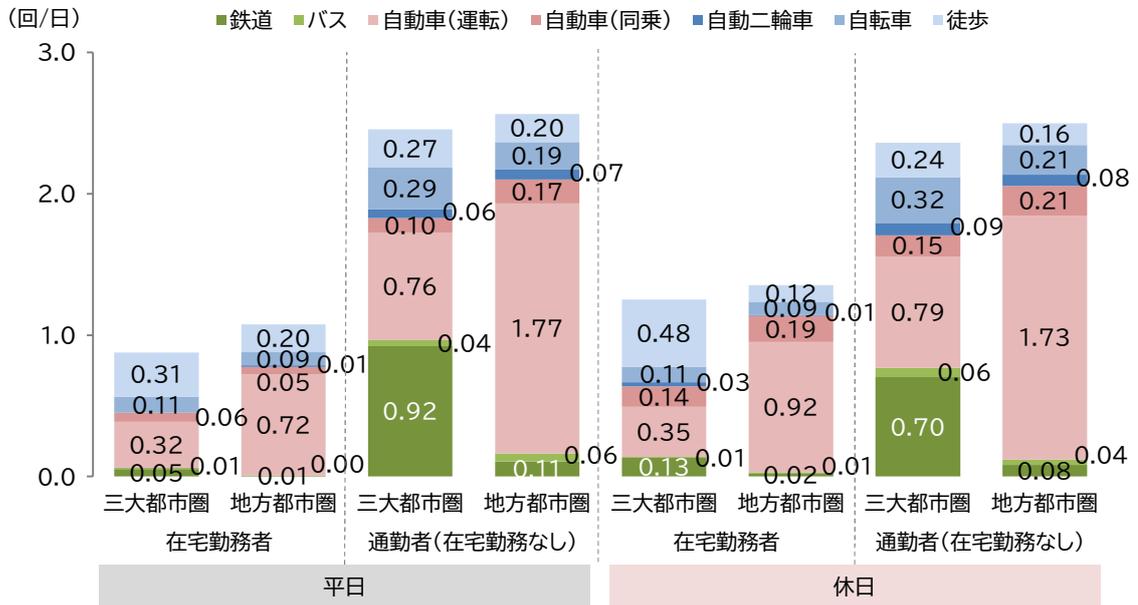
在宅勤務者 : その日一度も勤務先に行くことなく在宅勤務をした就業者

通勤者(在宅勤務なし) : その日在宅勤務をせず、勤務先に行った就業者

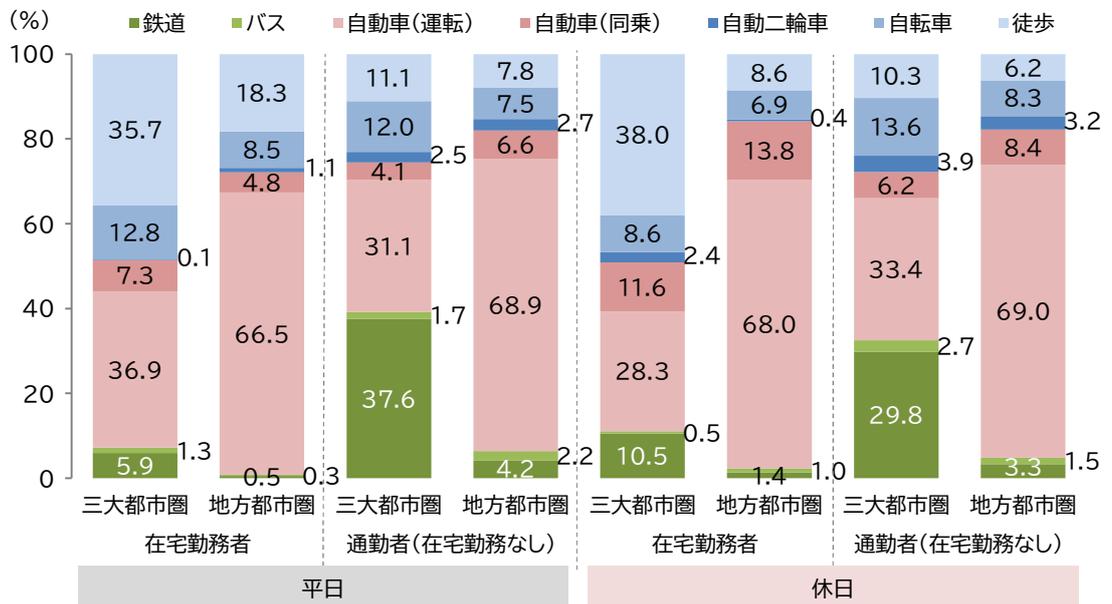
※本調査では、通勤者(在宅併用)(その日在宅勤務をし、勤務先にも行った就業者)、その他就業者(上記以外の就業者(その日勤務先に行かず、在宅勤務もしていない就業者))も把握

■ 通勤形態別・交通手段別 1日あたりの移動回数と構成比

【1日あたりの移動回数】



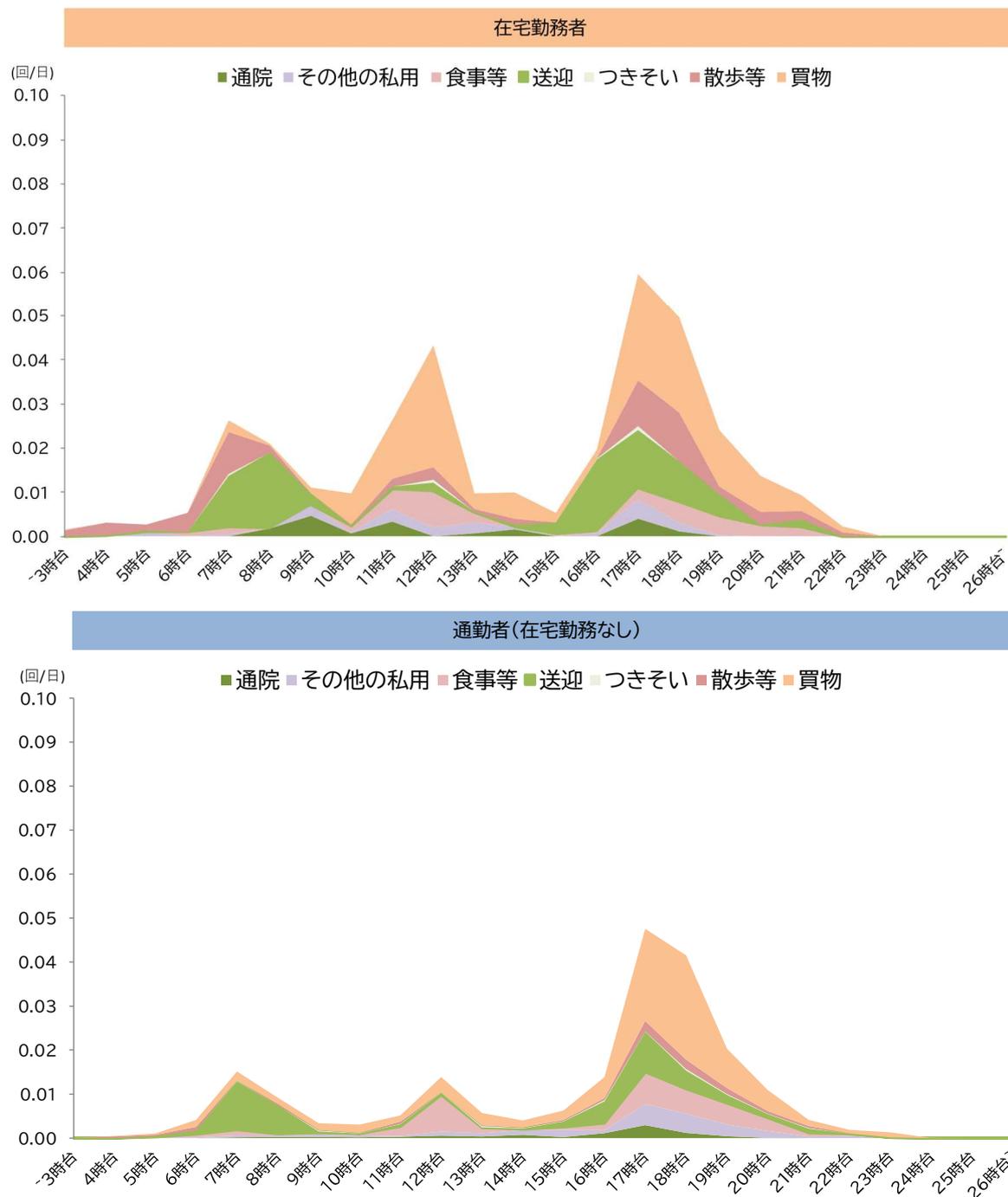
【構成比】



(3) 通勤形態による違い

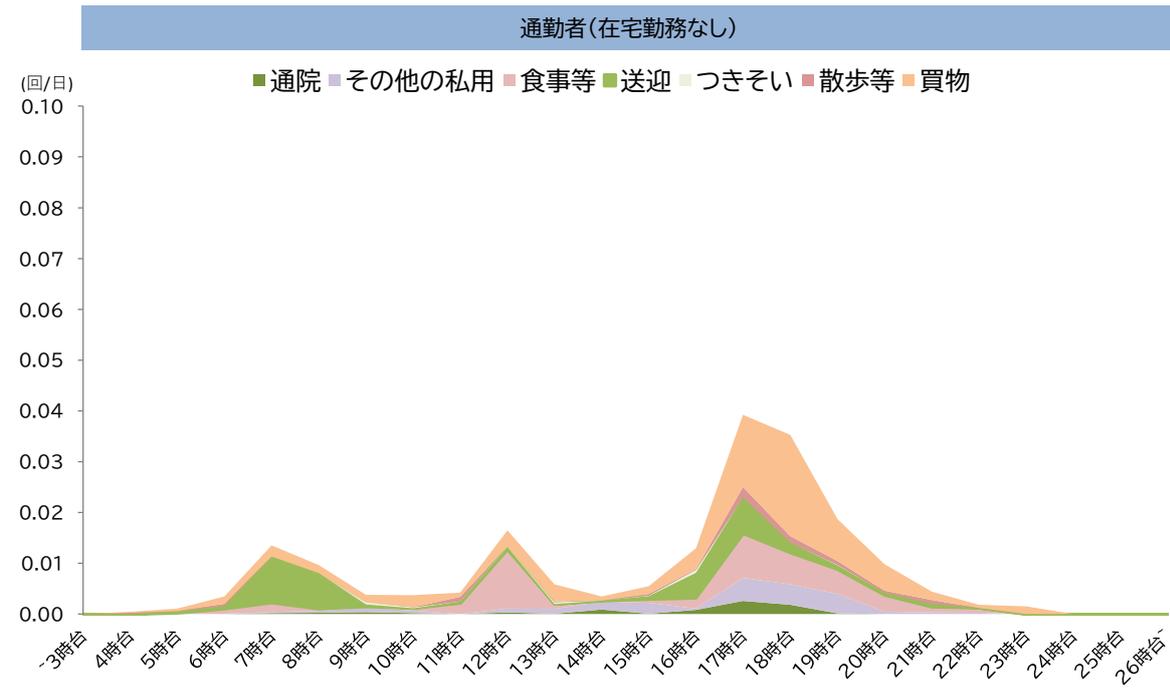
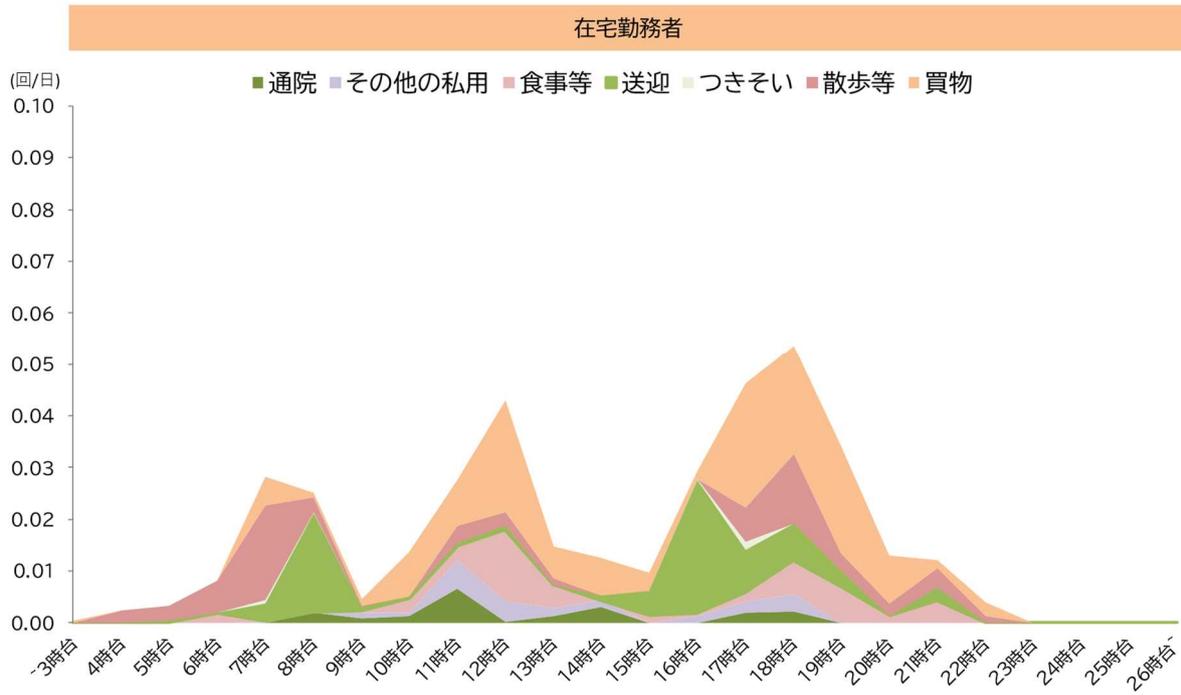
- 在宅勤務者の日中の私用での移動回数は通勤者よりも多い。
- 特に日中の「買物」での移動が通勤者よりも大きい傾向がみられる。
- 自宅からのトリップ距離の分布をみると、在宅勤務者は通勤者よりも短いトリップの割合が大きい。

■ 通勤形態別・出発時間別・目的別 1日あたりの移動回数（平日・私用） 【全国】



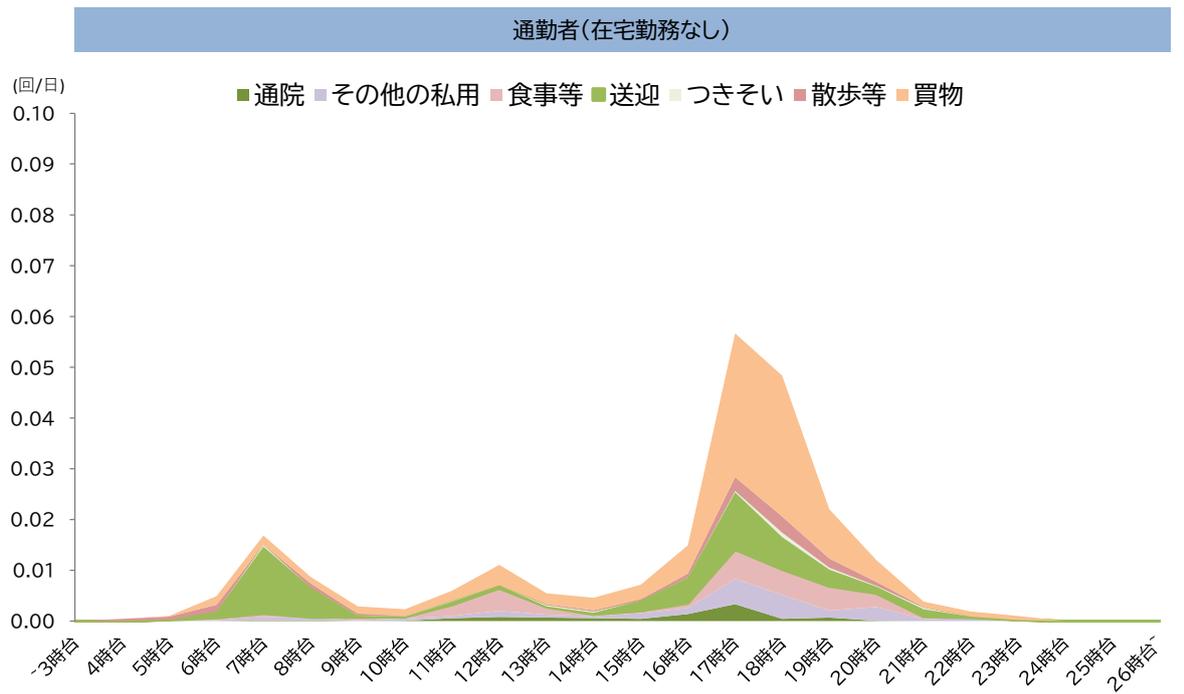
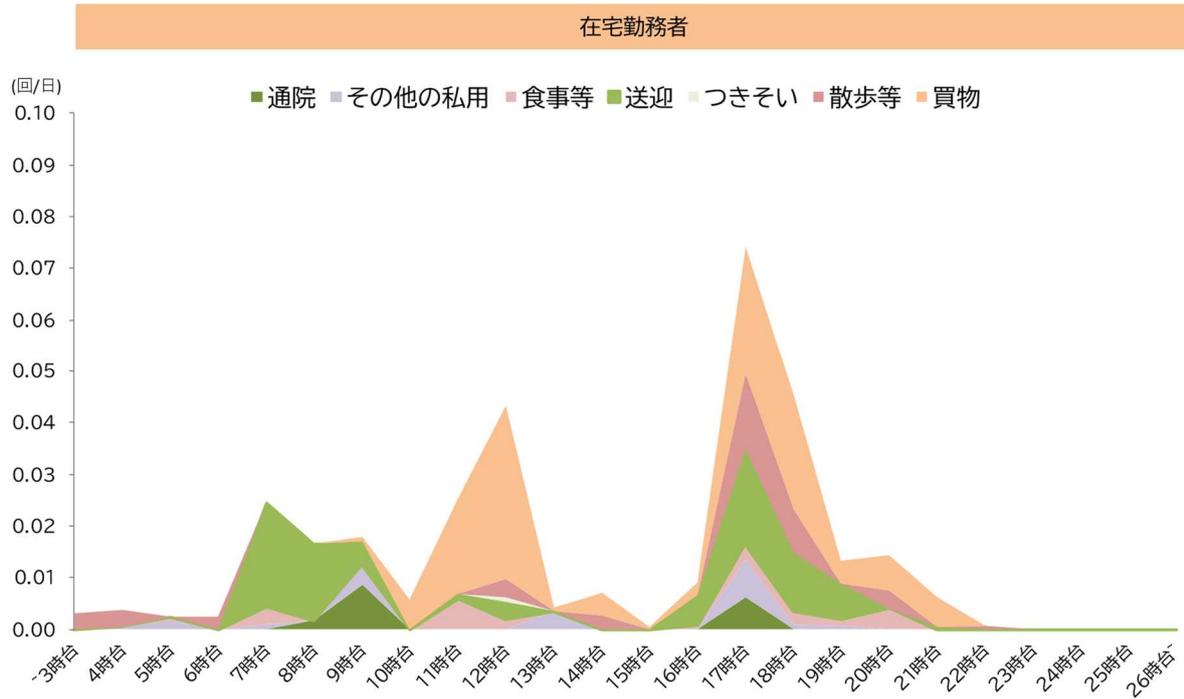
※就業者（正規）のみを対象に集計

【三大都市圏】



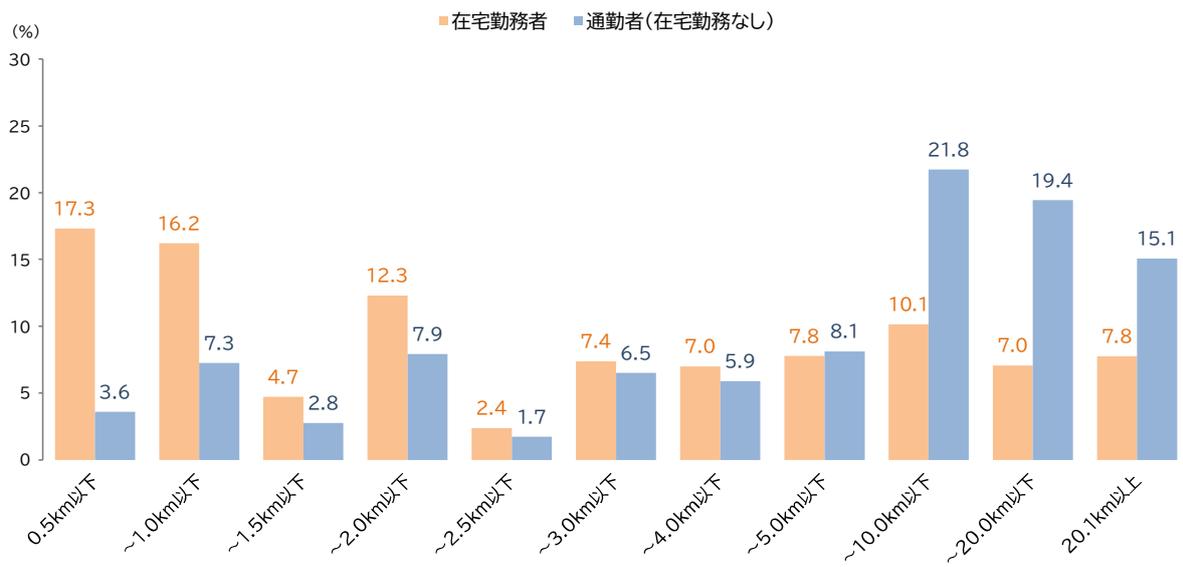
※就業者（正規）のみを対象に集計

【地方都市圏】



※就業者（正規）のみを対象に集計

■ 通勤形態別 自宅からのトリップ距離分布（平日）



※トリップ距離とは1回のトリップにおける移動距離のことで、本調査では、0.1km単位で把握