

都市における人の動きデータ 使ってみませんか？

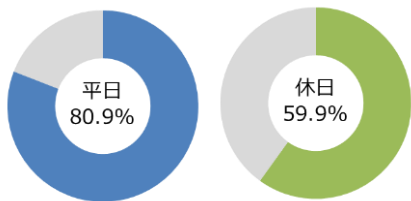
全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）のご案内

どなたでも
お使いいただけます

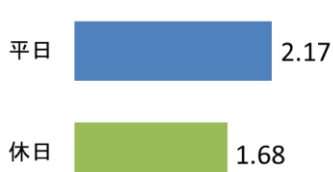


1日の移動回数わかります

外出率



1日あたり移動回数



パーソントリップ調査とは

世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。

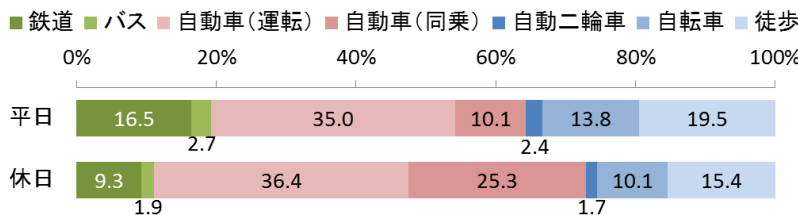
その名の通り、「人（パーソン）」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができます。

全国都市交通特性調査の調査方法

- ◎対象都市：全国70都市（全国横串で分析可能）
- ◎サンプル数：1都市当たり500世帯
*2015年調査では約47,300世帯から回収
- ◎調査方法：住民基本台帳から抽出した世帯に対し、調査票を郵送。郵送もしくはウェブサイトにて回収。
- ◎調査対象日：2015年10～11月の平日・休日

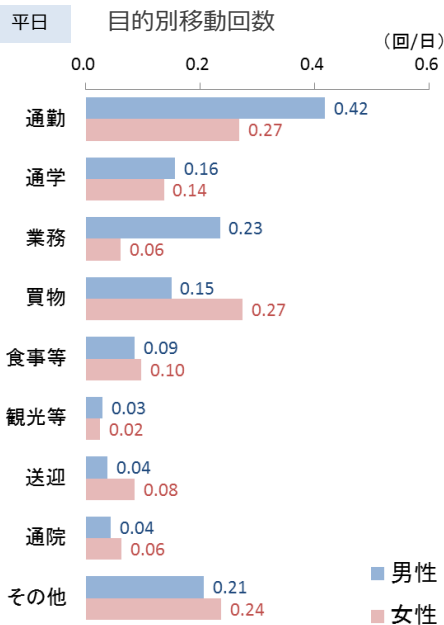
移動手段わかります

交通手段別構成比



移動の目的が

わかります



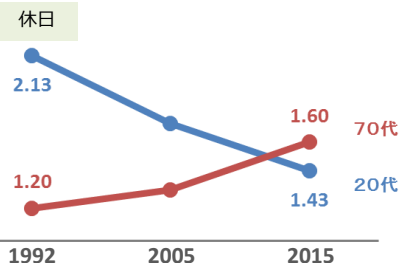
交通手段の分類

「鉄道」、「バス」、「自動車」、「二輪車」、「徒歩」の5分類
*「自動車」は、「運転」と「同乗」に分けられます。
*「二輪車」は、「自転車」と「自動二輪車」に分けられます。

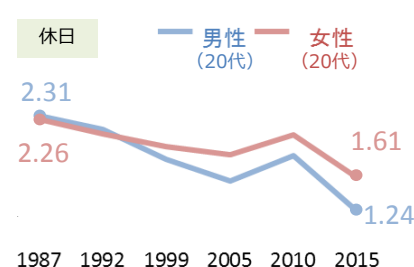
1987年以来、

30年の変化がわかります

「20代と70代の移動回数が逆転」



「20代男性の移動回数は半減」



移動目的の分類

「通勤」、「通学」、「業務」、「私用」、「帰宅」の5分類
*「私用」は、「買い物」、「食事」、「観光」、「送迎」、「通院」、「その他」に分けられます。

これまでの調査

- ◎1987年から概ね5年周期で実施（1987, 1992, 1999, 2005, 2010, 2015）
- ◎2015年調査は第6回
- ◎第1～3回は「全国都市パーソントリップ調査」、第4回からは「全国都市交通特性調査」

ウラ面に
分析例

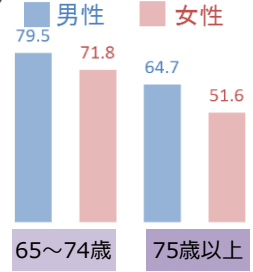


ポイント①

属性による違いもわかります

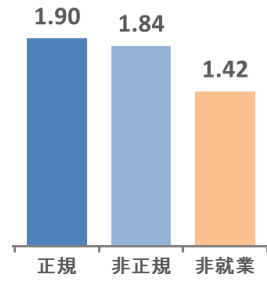
年齢・性別による違いは？

75歳以上の方が外出率は低く、女性の方が男性よりも外出率は低い。(平日)



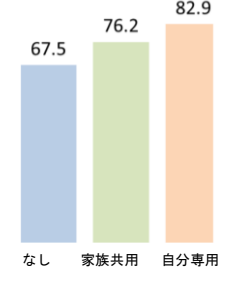
就業形態による違いは？

1日あたり移動回数は、非就業者が最も少ない(休日)



自動車の保有による違いは？

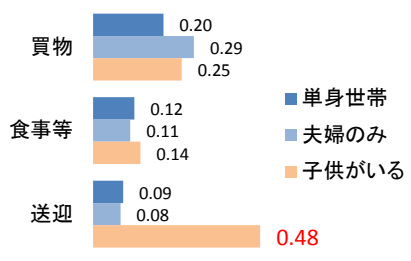
自分専用の自動車があると、外出率は高い(65~74歳の高齢者・平日)



若者の世帯構成による違いは？

(独身、夫婦のみ、子育て世帯)

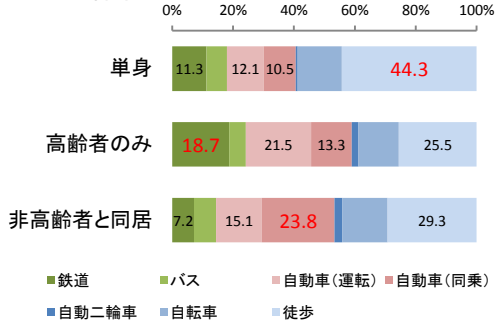
子どもがいる30代女性は、送迎のための移動が圧倒的に多い(平日)



高齢者の世帯構成による違いは？

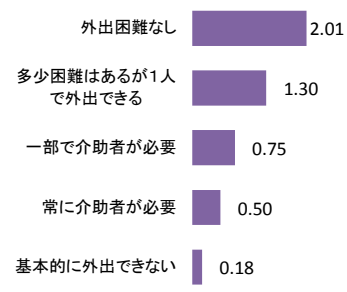
(単身高齢者、高齢者夫婦、同居)

単身高齢者は徒歩、高齢者夫婦は鉄道、同居している高齢者は自動車(同乗)の割合が比較的大きい(三大都市圏・平日)



外出時の介助要否による違いは？

外出時に介助が必要であるほど、移動回数は少ない(平日・75歳以上)

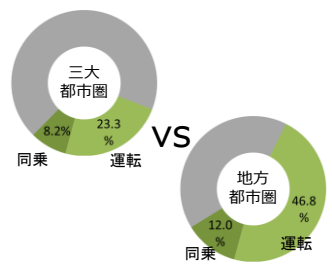


ポイント②

都市規模による違いもわかります

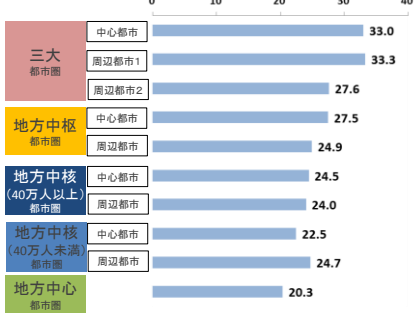
三大都市圏vs地方都市圏

自動車利用割合は、地方都市圏の方が大きい(平日)



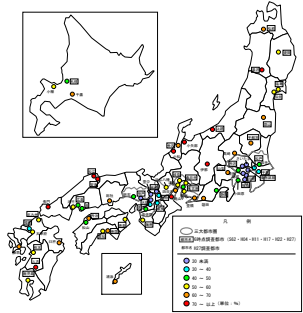
10都市類型

平均移動時間は、三大都市圏の周辺都市が最も長い(平日)



70都市別

都市別の自動車利用割合(平日)を俯瞰



都市類型の設定

都市圏規模、都市圏内における都市の位置(中心部/周辺部)から全国の都市を10類型に分ける。
* 都市圏規模は、三大都市圏、地方中核都市圏、地方中核都市圏(40万人以上)、地方中核都市圏(40万人未満)、地方中心都市圏の5つ

データの入手方法 ⇒国土交通省都市局HPにアクセス

http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000033.html

「国土交通省」→「都市」→「都市交通調査・都市計画調査」→「全国都市交通特性調査(全国PT調査)」の「調査結果」より

| 調査結果(とりまとめ) | 集計データ(基礎集計表・クロス集計データ・都市別指標) |

*ご希望の集計データが公開されていない場合はご相談ください
(統計法32条及び33条に基づいて、調査票情報(マスターデータ)の貸出ができる場合があります)

【お問い合わせ】
hqt-ptdata@ml.mlit.go.jp までお気軽に
国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室

平成 29 年 11 月 21 日

都市局 都市計画課

20 代男性、休日の外出が 30 年間で半減

～第 6 回全国都市交通特性調査結果（とりまとめ）～

昨年 12 月に「外出する人が調査開始以来最低に」として、平成 27 年に実施した全国都市交通特性調査（速報）を公表いたしました。

今般、調査データのさらなる分析を進め、別添の通り調査結果をとりまとめました。

※全国都市交通特性調査：人々がどのような目的で、どのような交通手段を利用して移動しているかなど
都市における人の動きを概ね 5 年に 1 度調査。

1. 調査結果概要

（1）全体傾向

- 調査日に外出した人の割合、一日の移動回数ともに、調査開始以来最低の値に【既報】
- 若者（20 代）の移動回数が高齢者（70 代）の移動回数を下回るまで減少【既報】
- 若者の移動回数の低下は諸外国においても同様の傾向

（2）若者の傾向

- 若者の外出率を男女別に見ると、男性は全年齢平均を下回り、女性は上回る
移動回数を経年で見ると、特に、休日の男性の減少が顕著（1987 年比 47%減）
- 就業形態別の移動回数を見ると、正規と非正規の差が若者で顕著
- 三大都市圏だけでなく、地方都市圏においても自動車の利用割合は減少傾向

（3）高齢者の傾向

- 65～74 歳の高齢者は、全年齢平均と比べても遜色ない外出率（休日には全年齢平均を上回る）
- 75 歳以上の高齢者では、免許保有状況、自動車保有形態、健康状態によって外出率が大きく異なる
75 歳以上の高齢者の利用交通手段はバス、自動車の同乗、徒歩を利用する傾向が強い

（4）子育て世代の傾向

- 30 代の子供がいる世帯を見ると、「送迎」を目的とする女性の移動が多い（男性の 8 倍）
- 送迎に用いる交通手段は、三大都市圏女性は自転車を多く用いている

2. 調査データの公表について

調査結果は都市局ホームページに掲載するとともに、詳細な区分による集計データについても掲載しています。交通分野だけでなく多くの分野における活用が可能です。

URL：http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000033.html

3. 報道機関に対するレクについて

今回の調査結果について、21 日（火）16 時より、会見室にてレクを行います。

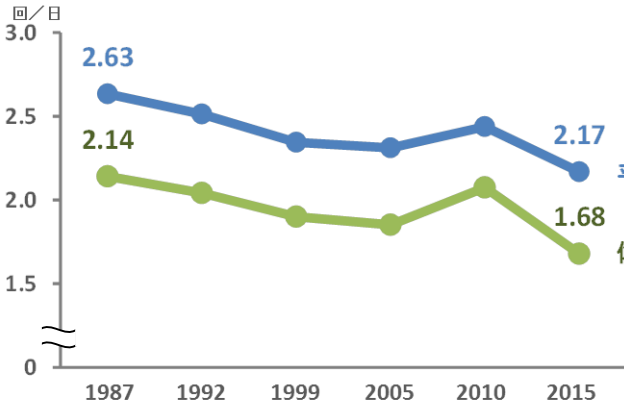
【問い合わせ先】

国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 越智、関

電話：03-5253-8111（内線：32671、32672） 直通：03-5253-8411 FAX：03-5253-1590

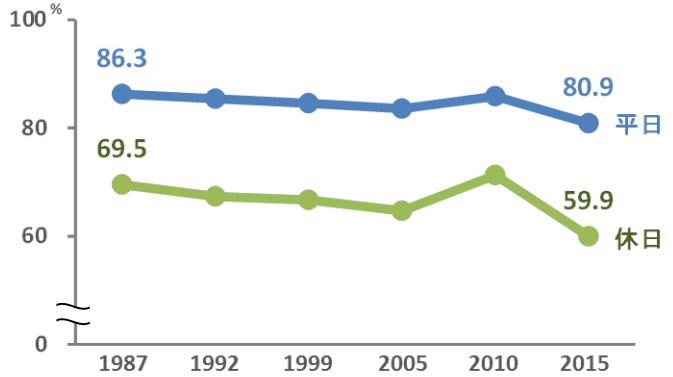
1 一日あたりの移動回数

・移動回数は年々減少し、調査開始以来最低に



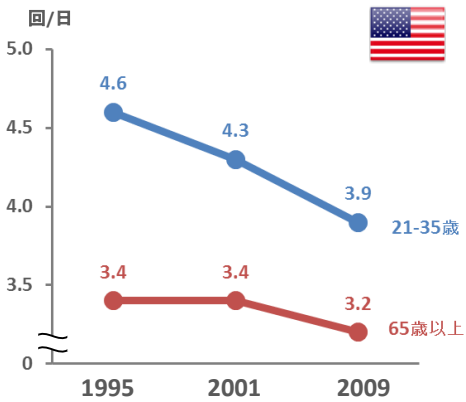
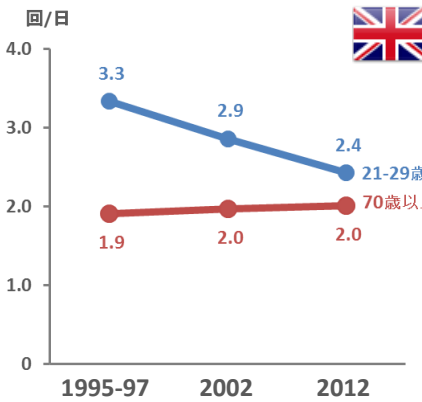
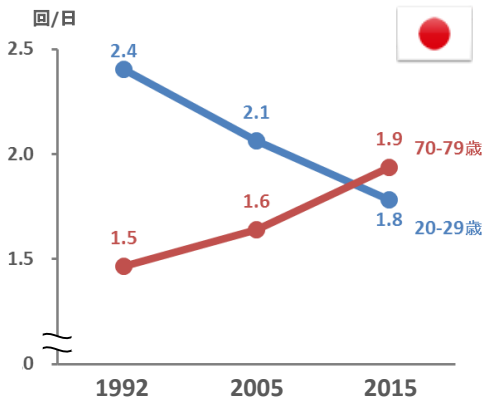
2 外出率（調査対象日に外出した人の割合）

・外出率は年々減少し、調査開始以来最低に



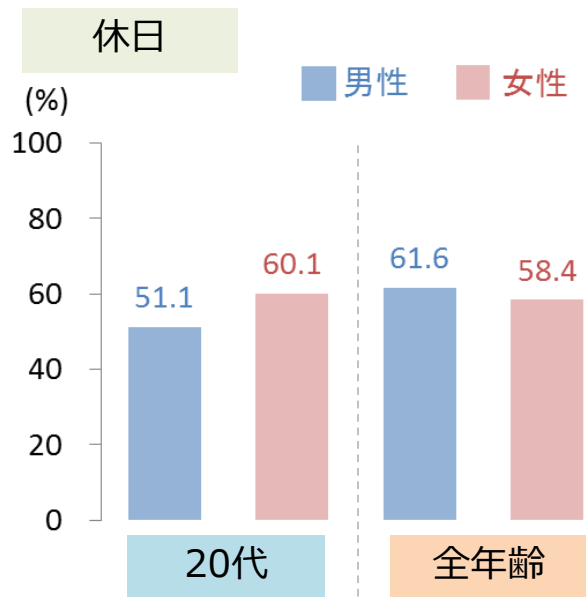
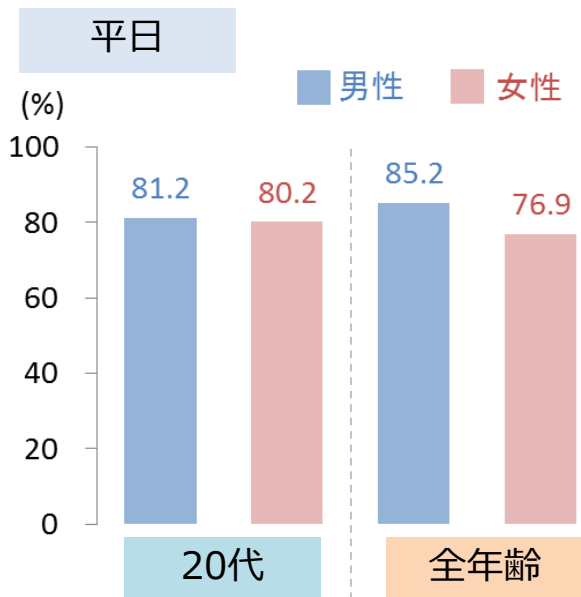
3 年齢階層別 一日あたりの移動回数

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



4 若者（20代）の外出率

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



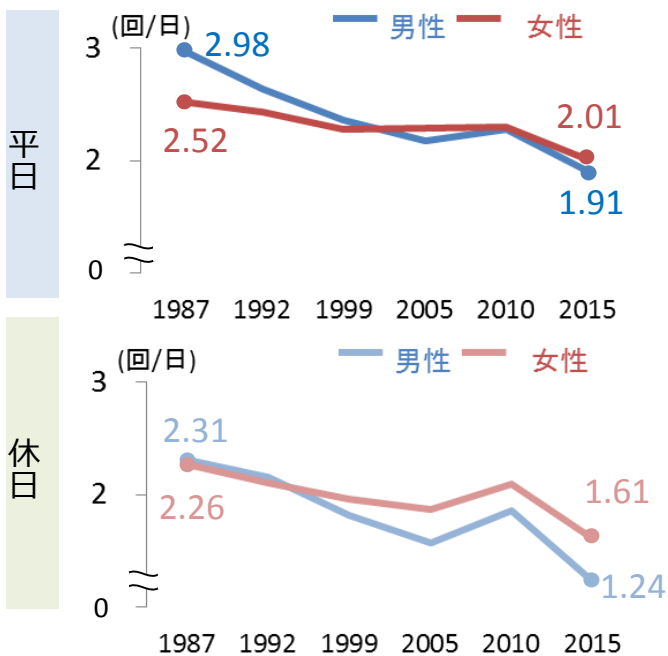
全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

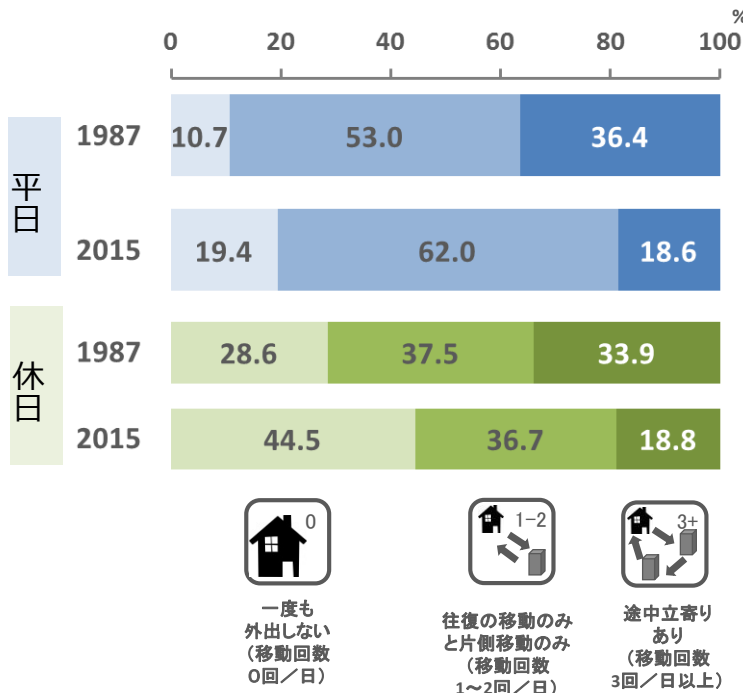
5 若者（20代）の一日あたりの移動回数の推移

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

1日あたり移動回数



1日あたり移動回数の構成比



一度も外出しない
(移動回数 0回/日)



往復の移動のみと片側移動のみ
(移動回数 1~2回/日)



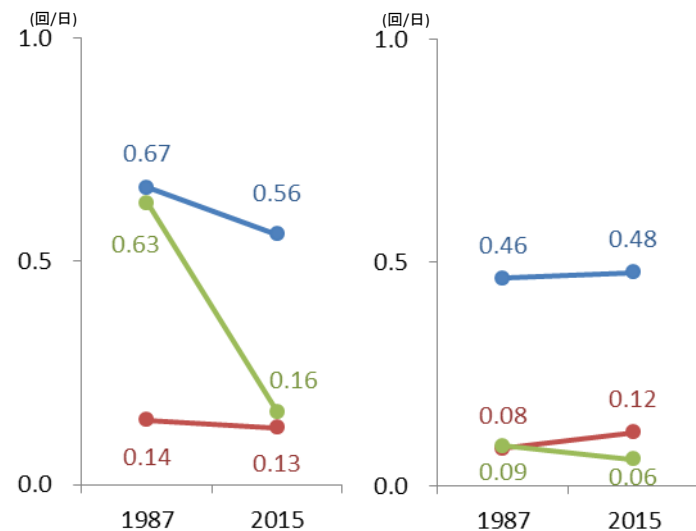
途中立寄りあり
(移動回数 3回/日以上)

6 若者（20代）の目的別移動回数の推移

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

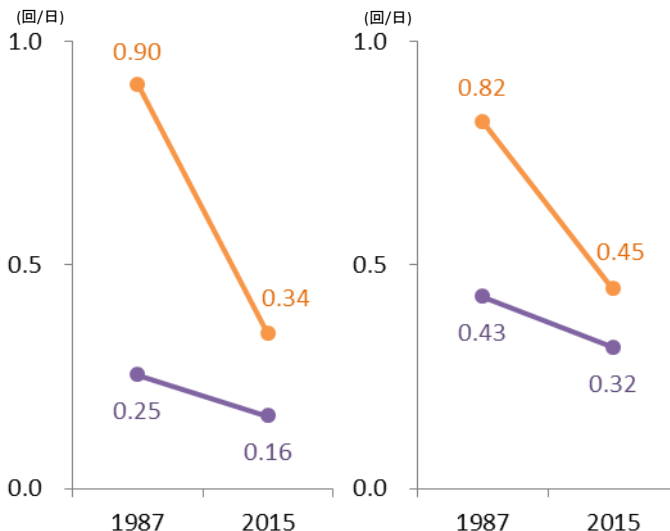
平日

● 通勤 ● 通学 ● 業務



休日

● 買物 ● 買物以外の私用



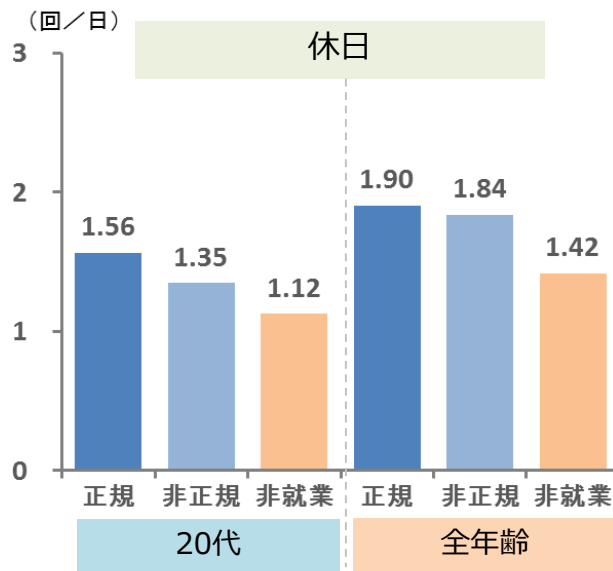
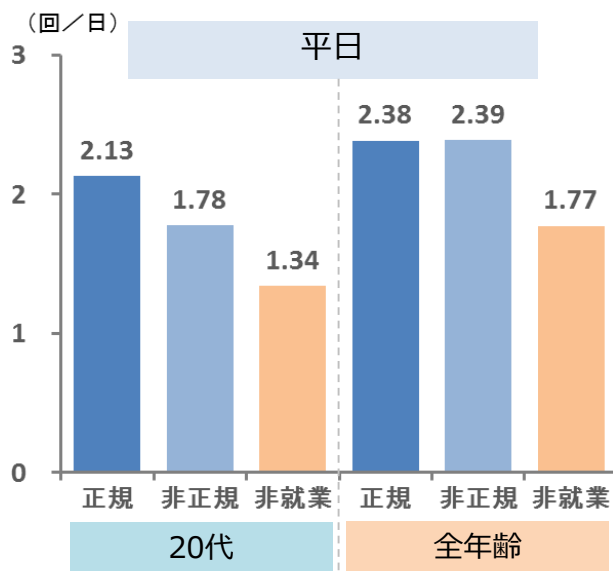
※「買物以外の私用」は、「食事等（日常生活圏内）」「観光等（日常生活圏外）」「送迎」「通院」「その他私用」が含まれる

全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

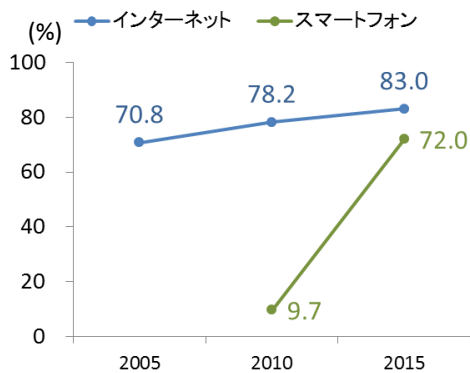
7 若者（20代）の就業形態別 1日あたり移動回数

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



【参考】インターネット・スマートフォンの普及・保有状況の推移

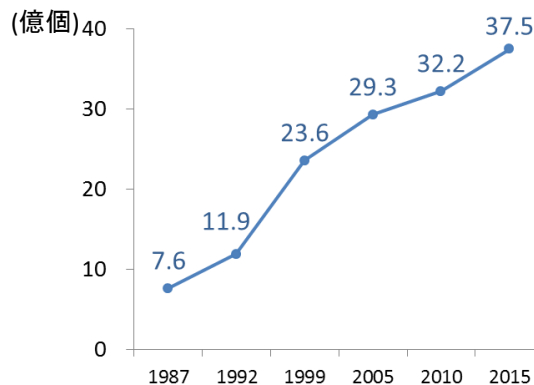
・スマートフォンの世帯保有率は近年急速に伸びている



出典：平成28年度情報通信白書（総務省）

【参考】宅配便取扱数の推移

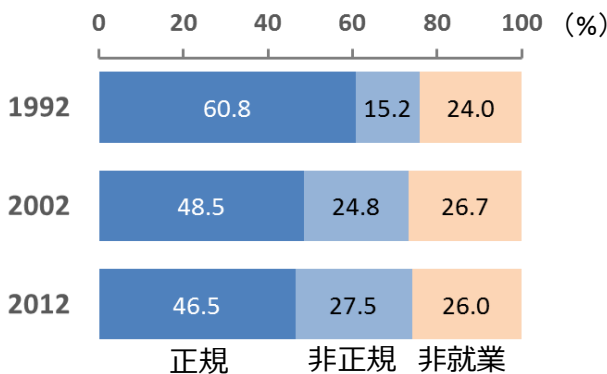
・宅配便取扱数は年々増加している



出典：平成27年度宅配便取扱の実績について（国土交通省自動車局貨物課）

【参考】20代の就業形態の推移

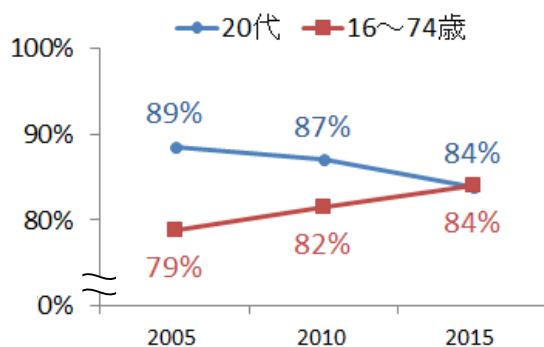
・20代の非正規就業者の割合は増加している



出典：就業構造基本調査（厚生労働省）

【参考】若者の免許保有に関する傾向

・20代の免許保有率は減少傾向にある



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

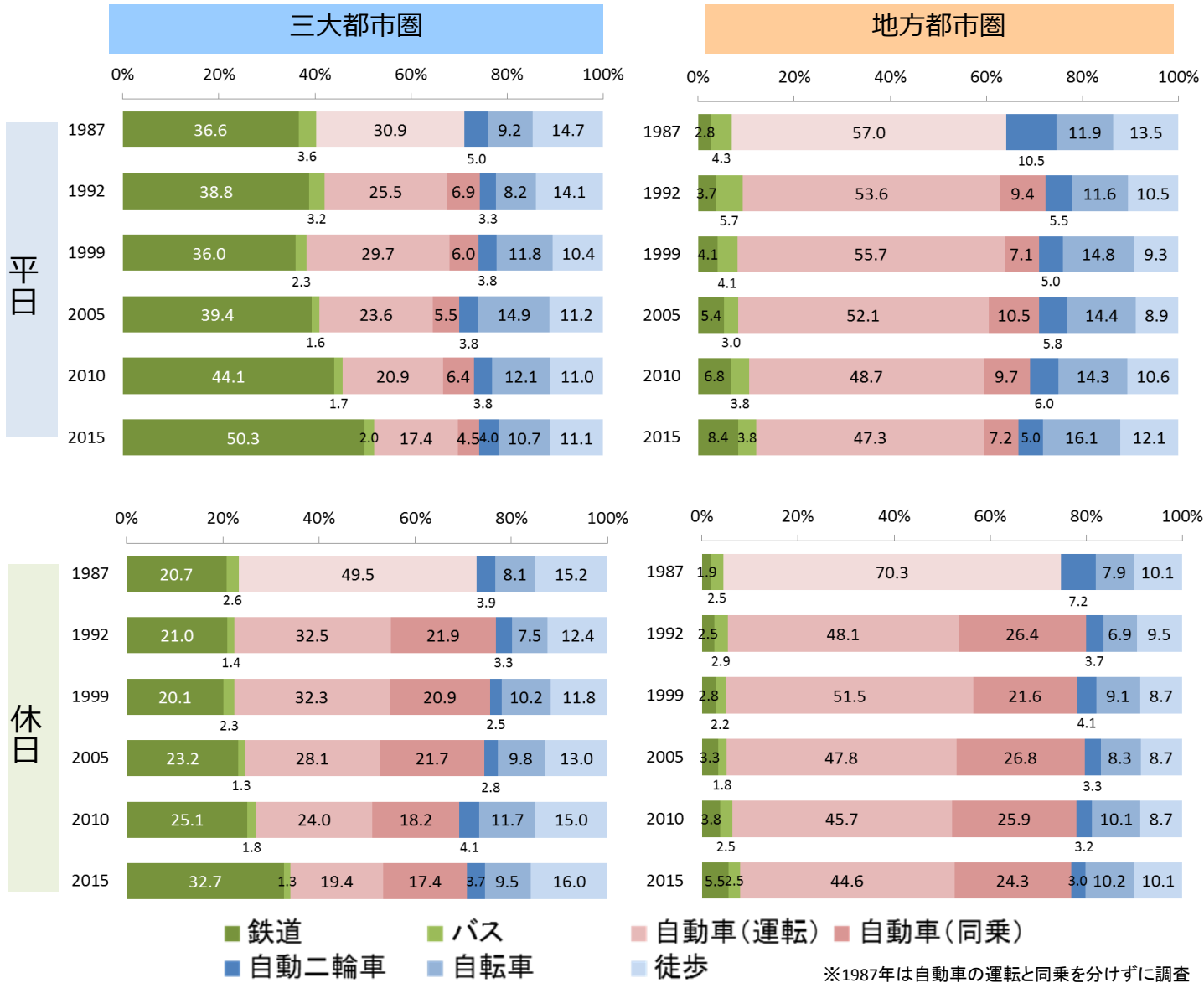
出典：運転免許統計（警察庁）

全国の都市における人の動きとその変化

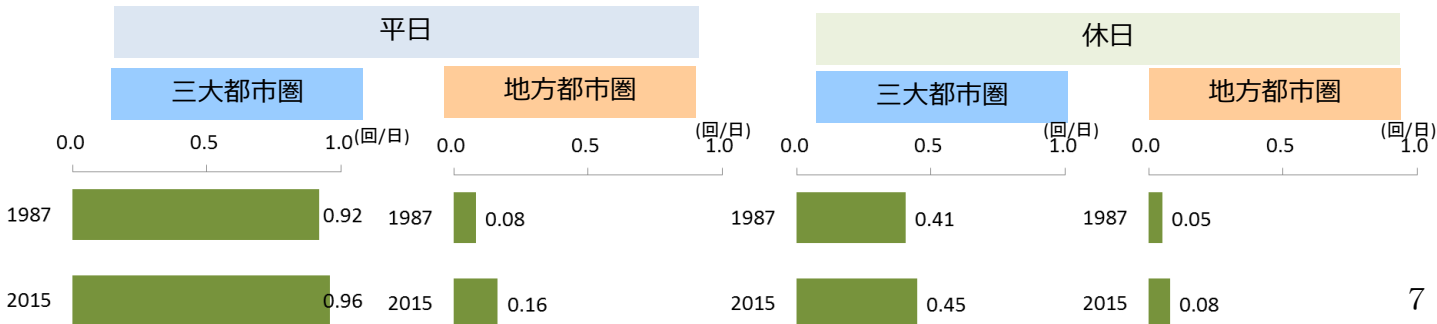
—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

8 若者（20代）の交通手段別構成比

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



20代の鉄道の1日あたり利用回数

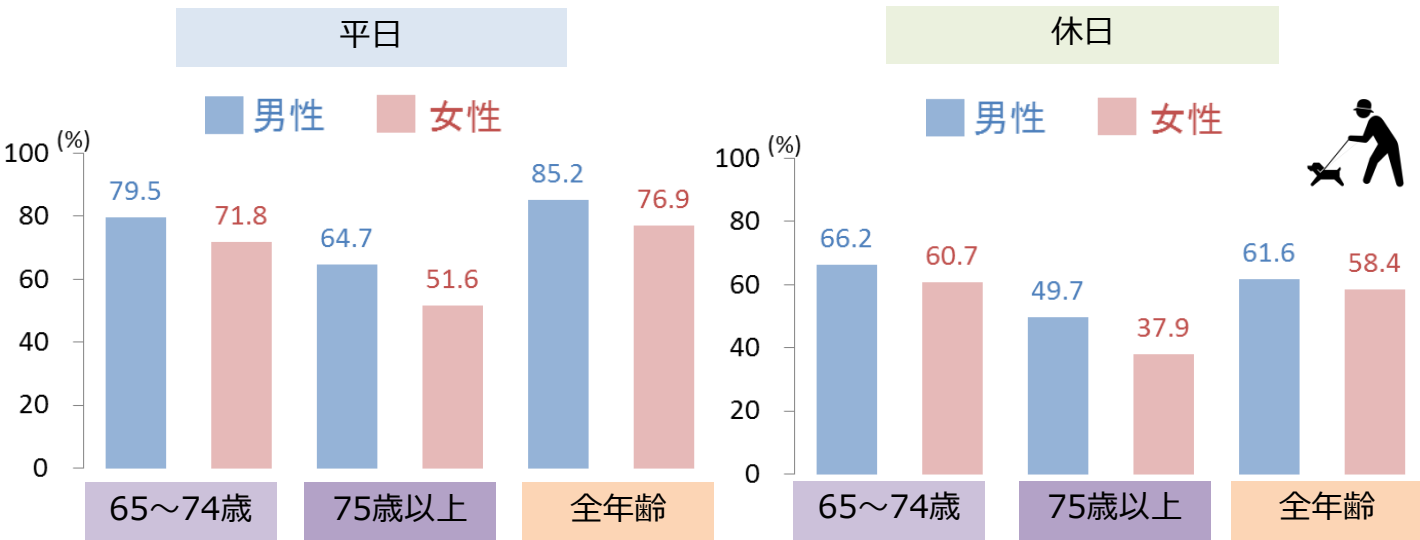


全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

9 高齢者の外出率

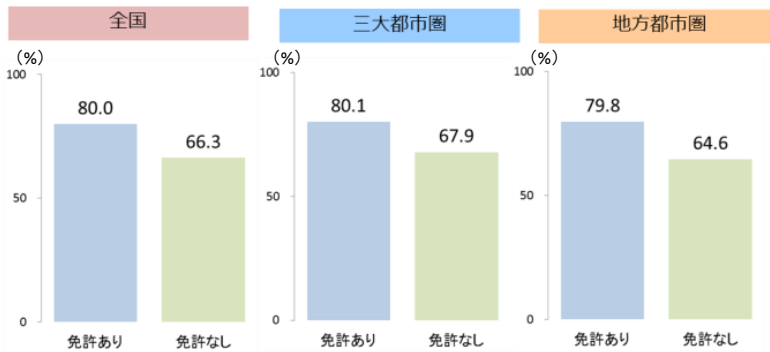
- ・前期高齢者（65～74歳）は全年齢と変わらないくらい外出している
- ・女性よりも男性の方が外出している傾向にある



10 高齢者の運転免許の保有有無別 外出率

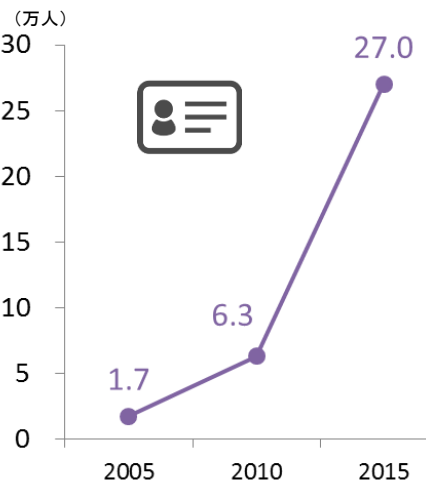
- ・運転免許の保有状況によって、外出率は大きく異なる
- ・後期高齢者で、運転免許を保有しない人の外出率は50%を切る状況である

65～74歳・前期高齢者

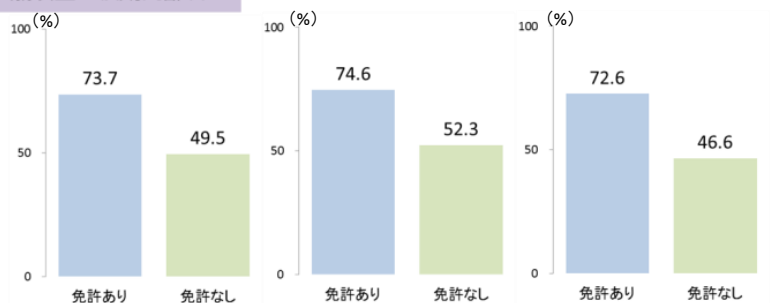


【参考】高齢者（65歳以上）の免許自主返納状況

- ・免許の自主返納者は年々増加している



75歳以上・後期高齢者



出典：運転免許統計（警察庁）

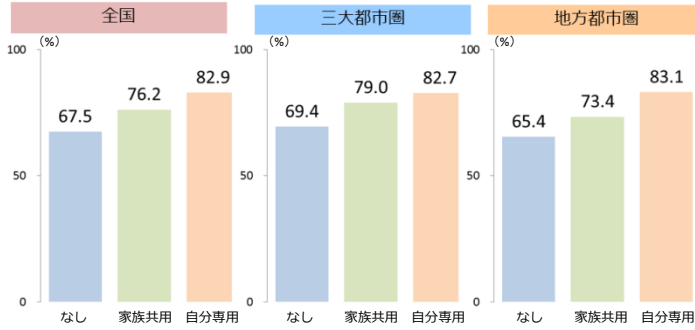
全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

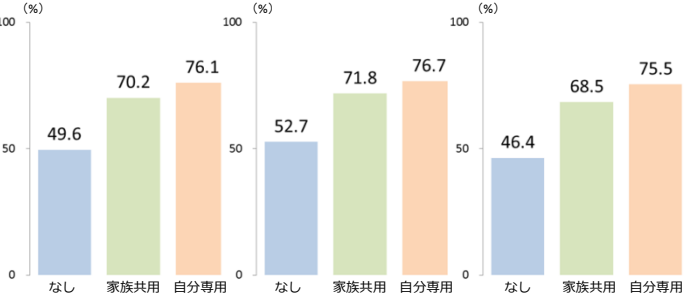
11 高齢者の自動車保有形態別 外出率

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

65～74歳・前期高齢者

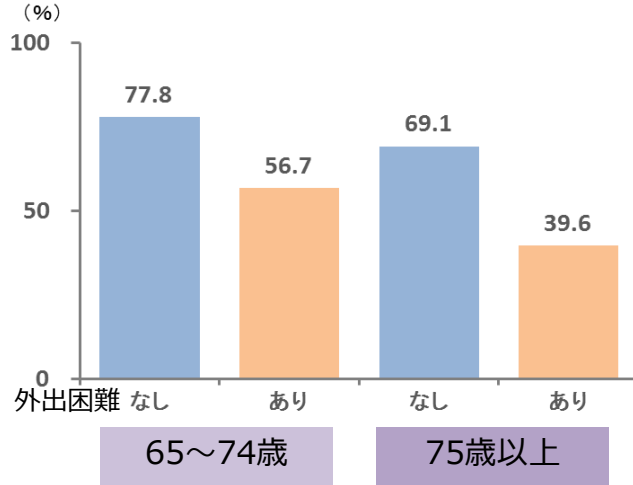


75歳以上・後期高齢者



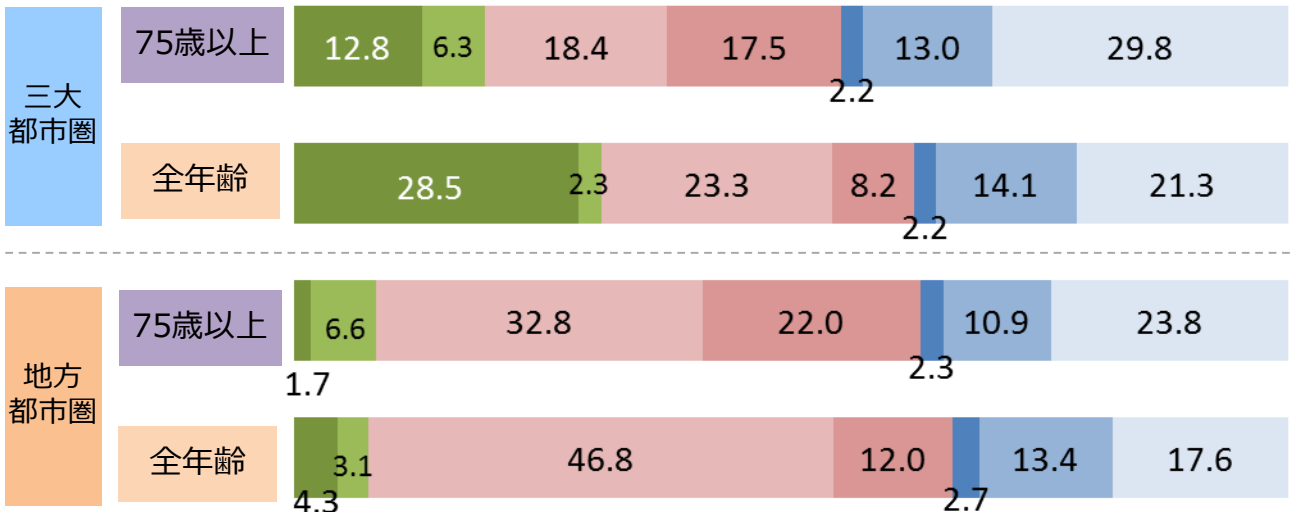
12 高齢者の健康状態別 1日あたり外出率 (平日)

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



13 後期高齢者（75歳以上）の交通手段別構成比 (平日)

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

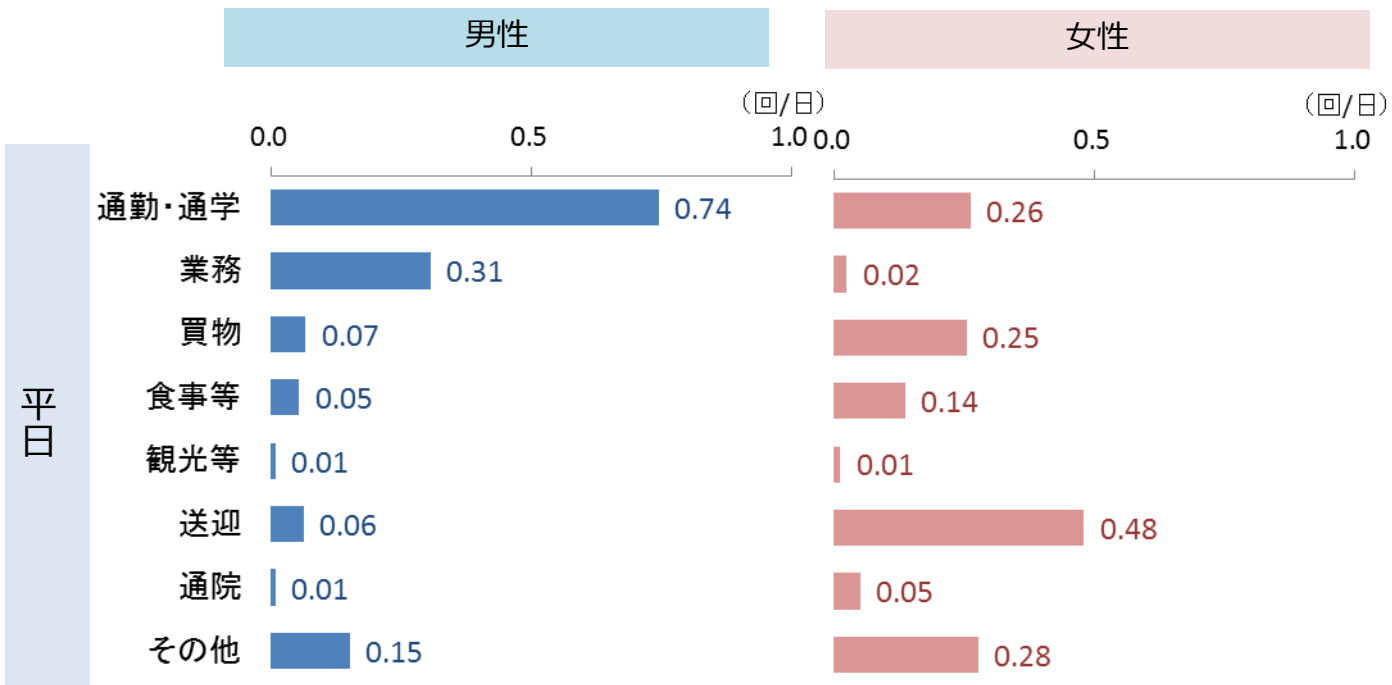


全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

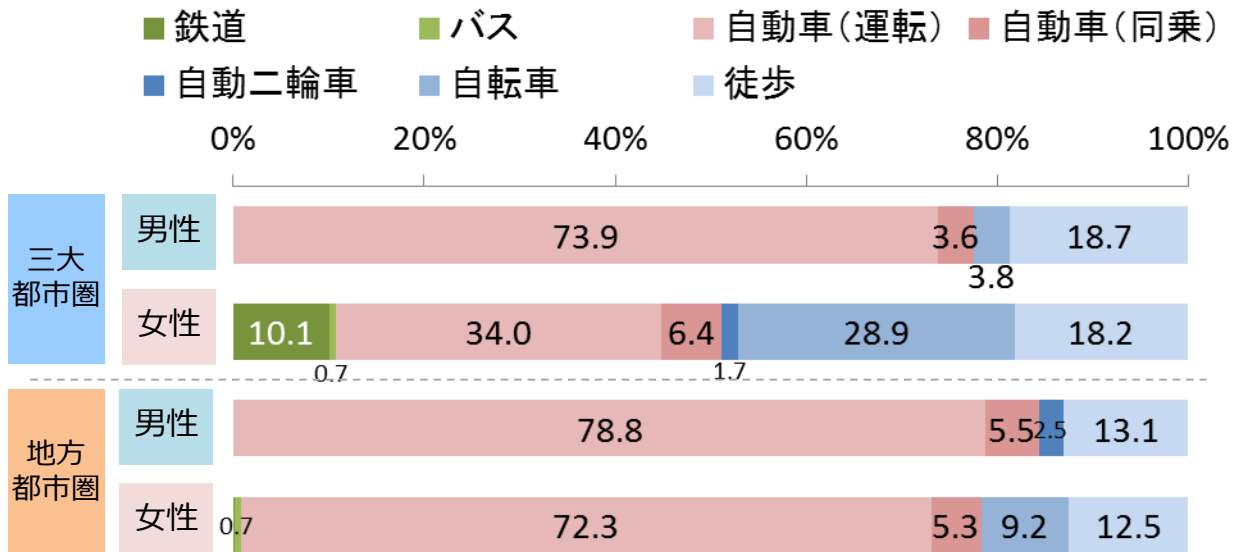
14 子どもがいる世帯の30代（30～39歳）の目的別移動回数（平日）

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



15 30代（30～39歳）の送迎目的の交通手段別構成比（平日）

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



別紙「全国の都市における人の動きとその変化」の解説

(1) 都市における人の動きの全体傾向

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

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

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

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

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

(2) 若者 (20-29 歳) の傾向

○図 4 は若者 (20~29 歳) の外出率を全年齢と比較している。

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) 高齢者（65歳以上）の傾向

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

(4) 子育て世代（30-39歳）の傾向

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

(参考)「全国都市交通特性調査」の概要

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

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