

# 人生前半のアクティビティとモビリティの課題 ～若者世代（20～30歳代）の活動減少から見た 社会問題に対する一考察～

土井 勉<sup>1</sup>・安東 直紀<sup>2</sup>・白水 靖郎<sup>3</sup>・中矢 昌希<sup>4</sup>・西堀 泰英<sup>5</sup>

<sup>1</sup>フェロー 京都大学大学院 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1-2-313）

E-mail: doi@ulc.kyoto-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 京都大学大学院 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1-2-313）

E-mail: n-ando@kiban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 中央復建コンサルタンツ株式会社（〒102-0083 千代田区麴町2-10-13）

E-mail: shiromizu\_y@cfk.co.jp

<sup>4</sup>非会員 中央復建コンサルタンツ株式会社（〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10）

E-mail: nakaya\_m@cfk.co.jp

<sup>5</sup>正会員 中央復建コンサルタンツ株式会社（〒460-0003 名古屋市中区錦2-3-4）

E-mail: nishihori\_y@cfk.co.jp

本稿では、様々な面で日本の将来を支え、更に活気づけていくことが期待される若者世代（20～30歳代）に着目して、パーソントリップ調査データを用いて交通行動の変化と将来見通しを確認し、そこから見えてくる問題点について考察した。その結果、若者世代における活動の減少傾向が継続すれば、すう勢以上にトリップ数が減少することを確認した。トリップ数の減少が進むことで、地域経済や公共交通維持への悪影響をもたらし、さらには出会いの減少による晩婚化・少子化に拍車をかけることになりかねない。

これらの問題に対応するためには、都市交通政策からのアプローチに加えて、医療・福祉分野との連携や、都市機能再配置と一体的な交通行動構造を変えるなど、社会構造全体を変えていく必要があることを指摘した。

**Key Words :** *travel behavior of youth, socio-economic activity, Collaboration with traffic engineering and other fields, person trip survey*

## 1. はじめに

我々の日常生活は通勤・通学、業務、買い物・通院・交遊など多様な目的で外出して人と出会い、情報や物資を交換することで成立している。我々が、これらの活動を行う際に存在する距離を克服する方法として、リアルな空間で対応する方策が交通であり、バーチャルに対応するのが電話やインターネットに代表される情報通信と言える。

交通とは文字通り「交わり」「通う」ことである。交通を行うことで人々は顔を合わせ、人と人の繋がりを形成・維持し、その関係を発展させてきた。情報通信技術は、長くリアルな交通の代替や補助的な役割を担ってきたが、近年の急速な技術革新により、ネットショッピング

やSNS（Social Networking Service）を活用した仮想現実的な社会・経済活動が可能となっている。こうした時代の潮流は若者世代に限らず、高齢者にも拡がりつつある。

ただし、こうしたバーチャルなコミュニケーションが拡大するほど、リアルなコミュニケーションがより重要となる。我々は人と人が直接的に会い、時間を共有することで一人では生み出せない価値が創出されることを経験的に理解している。だからこそ、今なお都市に人が集まり、活気と賑わいが生まれるのである。

これら認識に対して、最近の若者世代を表現する言葉としてはネガティブなものを多く耳にする。「草食系」「嫌消費」「クルマ離れ」一総じて「さとり世代」と称される20歳代・30歳代の若者は、「バブル世代」や高齢者と比較して元気がないと評されることが多い。

本稿では、パーソントリップ調査（以下、PT調査と称す）データを用い、今後、様々な面で日本の将来を支え、更に活気づけていくことが期待されるこれら世代に着目して、交通行動の変化と将来見通しを確認し、そこから見えてくる問題点について考察する。

## 2. 京阪神都市圏パーソントリップ調査の概要

若者世代の交通行動の変化を把握するに当たり、交通マーケティングの考え方に基づいて、個人属性を踏まえた分析・比較を行うため、京阪神都市圏PT調査の結果を活用した。

PT調査とは、人の1日の全ての動きを捉えることを目的としたサンプル調査である。表-1に分析に用いた京阪神都市圏PT調査の概要を示す。

表-1 第3～5回京阪神都市圏（近畿圏）PT調査の概要

項目	第3回	第4回	第5回
調査対象圏域	京阪神都市圏		近畿2府4県 4政令市
圏域人口 (5歳以上)	1,671万人	1,830万人	1,976万人
調査対象者	調査対象圏域居住者（5歳以上）		
調査年次	平成2年	平成12年	平成22年
抽出率	約2.3%	約2.3%	約3.5%

※3時点比較を行う場合は、第3回調査圏域の集計値を用いた

## 3. 若者世代の移動実態の変化

### (1) 外出率の減少

1日に外出した人の割合（外出率）について、平成12年から平成22年の推移を見ると、60歳以上では約3～8ポイント増加しているのに対して、20～30歳代では約3～5ポイントの減少（図-1）となっている。

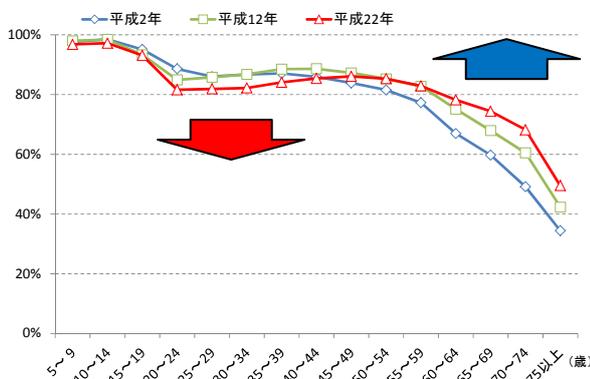


図-1 年齢階層別の外出率の推移（平日）

### (2) 生成原単位の減少

1人1日あたりのトリップ数（生成原単位）について、

平成12年から平成22年の推移を見ると、65歳以上の高齢者は約0.2トリップ/人日増加しているのに対して、働き盛りの年代である20～30歳代は、約0.3～0.6トリップ/人日の減少（図-2）となっている。

特に30歳代の生成原単位の減少傾向は、前述の外出率の減少と比較して顕著なものとなっている。つまり、外出の機会自体が減少していることに加え、外出した場合でも交通行動を行わない傾向になっていることが分かる。

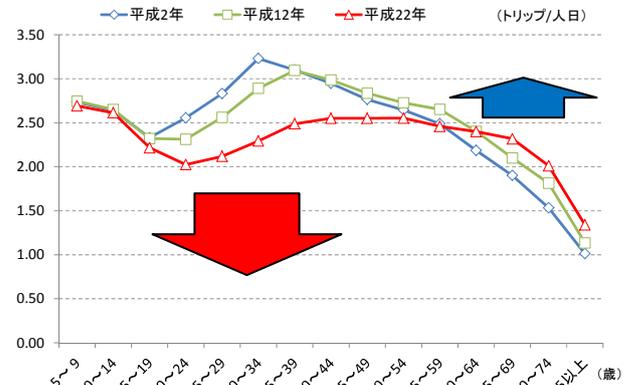


図-2 年齢階層別の生成原単位の推移（平日）

一方、休日の生成原単位について男女別にみると、男女ともに20～40歳代で減少傾向にあり、特に20～30歳代で大きく減少している。（図-3）

休日のトリップは自由目的が大半を占めるため、休日原単位の低下は都市の活力低下に関係すると考えられる。

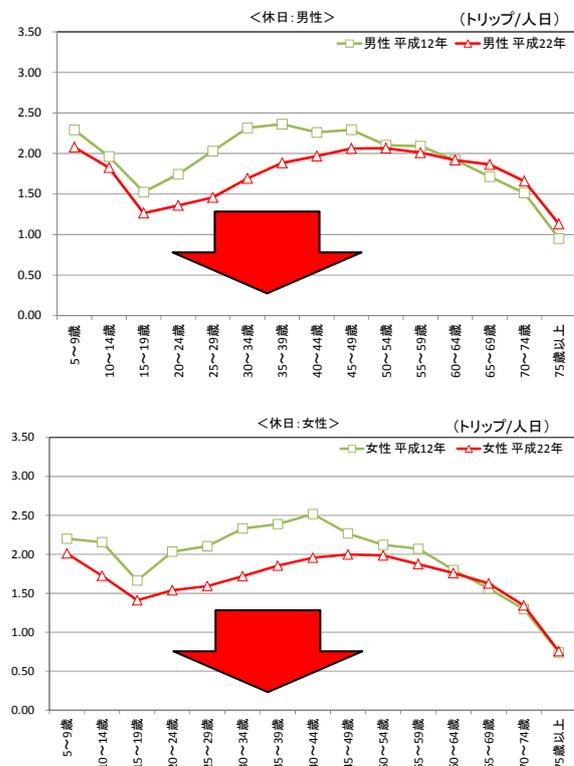


図-3 休日の年齢階層別の生成原単位の推移（上段：男性，下段：女性）

20～30歳代の生成原単位の減少傾向の要因を探るため、世帯構成と職業に着目したところ、就業者に比べて無職・その他（アルバイト等）の外出率・生成原単位が男女とも小さいことが分かる。なお、世帯構成（单身/同居）の違いについては男女で傾向が異なった。（図-4）

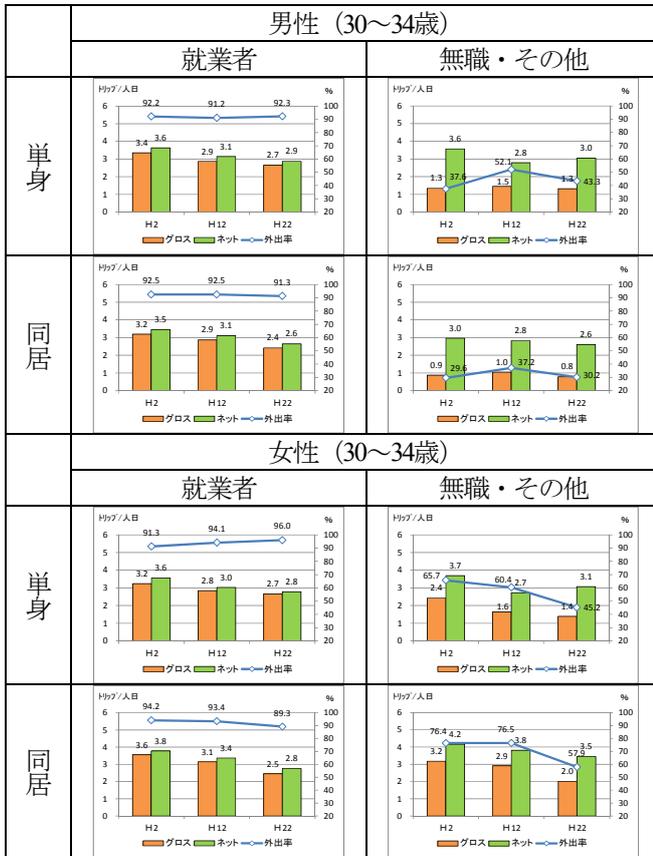


図-4 世帯構成別職業別の生成原単位・外出率の比較（平日）

次に、自動車保有と居住地による違いを見たところ、自動車を持たない人は持つ人と比べて、都心部では大きな差はないものの、地方部になると外出率・生成原単位が低下する傾向が伺えた。（図-5）

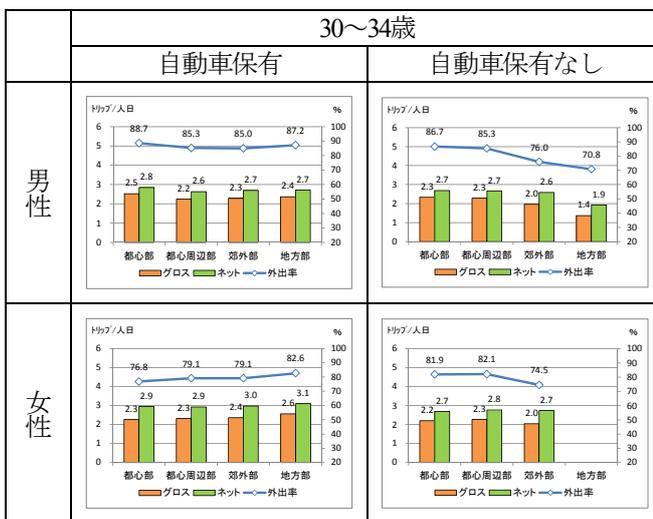


図-5 自動車保有有無別地域別の生成原単位・外出率の比較（平日）

### (3) 自動車運転免許及び自動車保有率の減少

自動車運転免許保有率の推移を見ると、女性は平成12年から平成22年にかけて、ほぼすべての年齢階層で増加しているのに対して、男性の保有率は60歳以上で約11～23ポイントと大きく増加しているのに対して、20～30歳代では約2～4ポイントの減少（図-6）となっている。

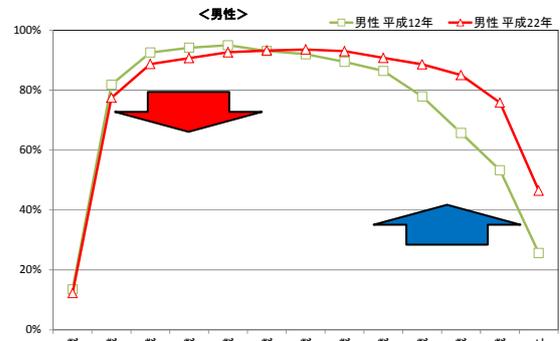


図-6 年齢階層別の自動車運転免許保有率の推移（男性）

この傾向は、自動車の保有率についても同様であり、60歳以上の男性では約9～21ポイントの増加であるのに対して、20～30歳代では約6～9ポイントの減少（図-7）となっており、自動車を利用・保有可能な若者が減少していることが分かる。なお、女性の自動車保有率は20歳代を除き、全て増加している。

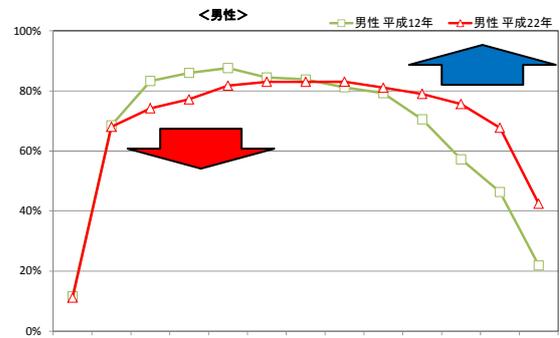


図-7 年齢階層別の自動車保有率の推移（男性）

### (4) 自動車トリップ数の減少

こうした変化を受け、20～30歳代の男性の自動車利用トリップ数は、総トリップ数の減少幅以上に大きく減少している。

特に20歳代においては、平成12年から平成22年にかけて総トリップ数が約4割減少した中で、自動車利用トリップ数は約6割の減少（図-8）となっている。

代表交通手段の構成比で見ても、20歳代の自動車利用は10ポイント以上の減少となっている。

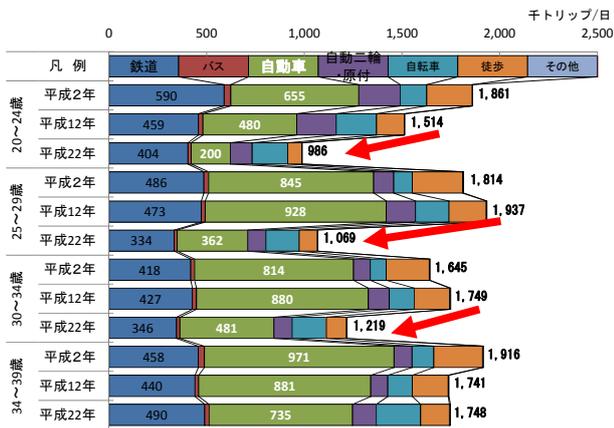


図-8 年齢階層別代表交通手段別トリップ数の推移 (男性)

#### 4. ライフスタイルの変化

ここでは、若者世代の移動実態に影響を及ぼしていると考えられる要因3点について、現状を整理する。

##### (1) 就業形態の変化

PT調査結果から、20～30歳代の就業形態を就業者・就学者・その他(無職・アルバイト等)に分類し、その実数及び構成比を整理した。女性は25～39歳において、就業者数及びその構成比が増加している。

その一方、男性は30歳代の「無職・アルバイト等」の人数が10年間で約2倍、20年間で約7倍と大きく増加(図-9)している。この傾向は、単身世帯ではなく、家族と同居している世帯において顕著である。

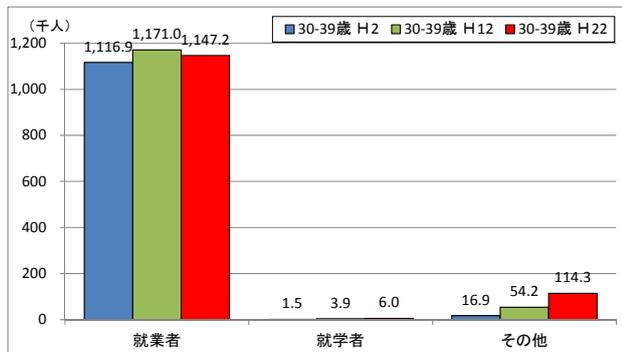


図-9 就業形態別人口の推移 (男性)

##### (2) 所得額の変化

年齢階層別・雇用形態別に1カ月あたり賃金の推移を見ると、平成17年以降、30歳代の正規雇用者でも減少していることが分かる。また、30歳代の正規/非正規雇用による賃金格差は約10万円/月となっている。(図-10)

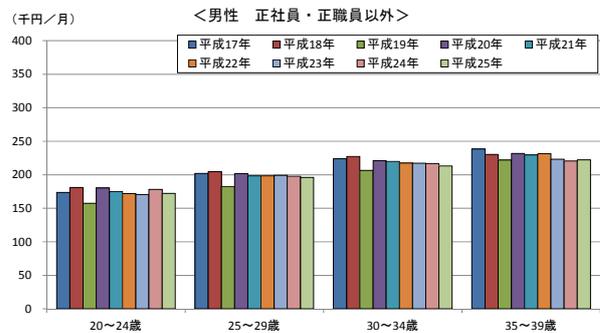
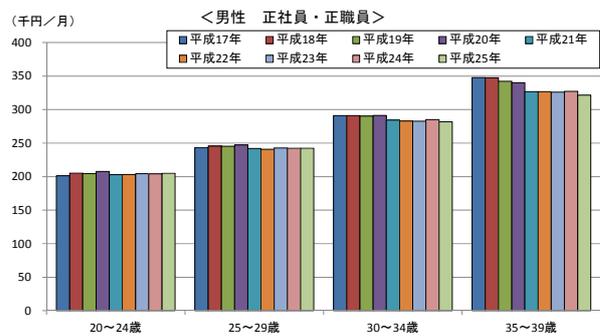


図-10 年齢階層別・雇用形態別賃金の推移 (男性)

資料：賃金構造基本統計調査(厚生労働省)

##### (3) 晩婚化の進展

男性の未婚割合について、平成6年から平成21年の推移を見ると、20歳代・30歳代いずれも増加(図-11)している。30歳代の増加幅は20歳代よりも大きくなっていることから、社会全体として晩婚化が進展していることが分かる。

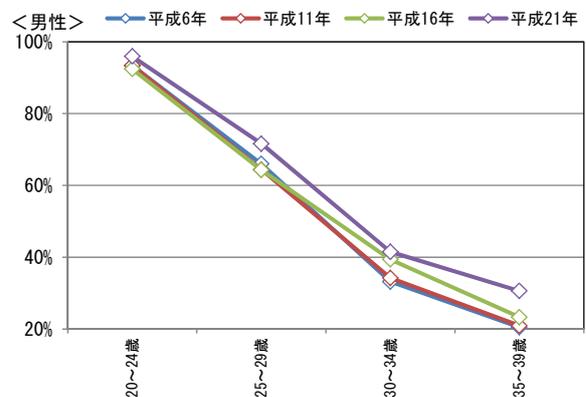


図-11 年齢階層別の未婚割合の推移 (男性)

資料：世帯動態調査(厚生労働省)

#### 5. 人口及びトリップの将来見込み

##### (1) 将来人口の推移

国立社会保障・人口問題研究所による都道府県別将来人口(平成19年5月推計)では、近畿2府4県の将来人口は2010年比で2020年には約3%、2030年には約10%減少すると見込まれている。このうち、75歳以上は増加する一方で、15～39歳においては2020年に約13%、2030年には

約26%と大きく減少（図-12）する。

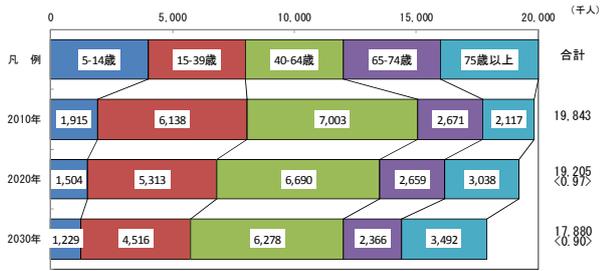


図-12 年齢5区分別将来推計人口の推移 (近畿2府4県)

トリップの母数となる夜間人口が減少することで、将来的にも総トリップ数の減少が進展する。

更に、現在の20～30歳代のライフスタイルの変化が継続した場合（生産原単位の低下傾向が継続した場合）には、（生産年齢人口の減少）×（生産原単位の低下）の掛け算によって、更にトリップ総量が減少すると考えられる。

## (2) 世代ごとの交通特性の変化予測

ここでは、20～30歳代の生成原単位の減少と高齢者の生成原単位の増加に着目して、平成2年・平成12年・平成22年の3時点の性別・年齢階層別・目的別生成原単位の推移を基に、表-2に示す考え方で2030年時点の生成原単位の将来推計を行った。

表-2 生成原単位の将来推計の考え方

対象年次	平成 42 (2030) 年
ベース年次	平成 2 (1990) 年, 平成 12 (2000) 年, 平成 22 (2010) 年
対象	性別 年齢 4 区分別 (5～14 歳, 15～64 歳, 65～74 歳, 75 歳以上) 目的別 (出勤・登校・自由・業務・帰宅)
備考	・上記年次・対象の生成原単位 (グロス) の推移を元にロジスティック曲線でトレンド推計 ・平成 22 年～平成 42 年の推移幅は、平成 2 年～平成 22 年の推移以上にはならないものと設定

図-13に、男性及び女性の全目的における生成原単位の推計結果を示す。

男性においては、年少人口に大きな変化は見られないが、生産年齢人口に着目すると、2030年時点で前期高齢者（65～74歳）よりも小さく、後期高齢者（75歳以上）とほぼ同程度まで落ち込むことが見込まれる。

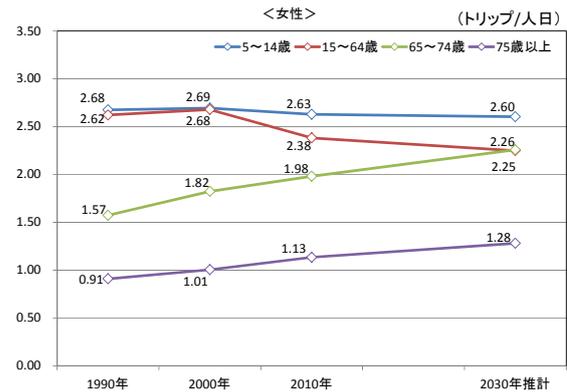
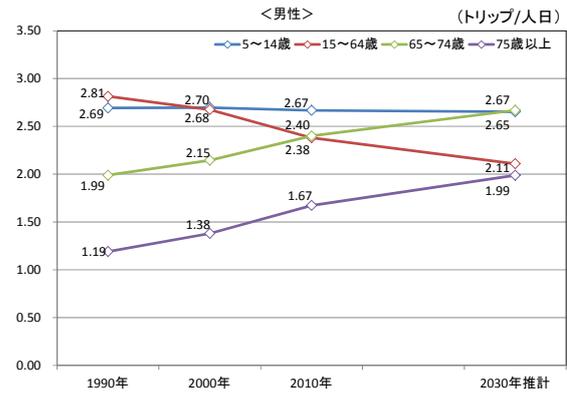


図-13 年齢4区分別での生成原単位の将来推計 (上段：男性，下段：女性)

## (3) 将来人口と世代別の交通特性の変化を反映したトリップ数の将来予測

ここでは、近畿圏の総トリップ数に関する将来予測として、表-3に示す2ケースで、平成32（2020）年，平成42（2030）年のトリップ数の試算を行った。推計は、PTデータの拡大係数（市町村別・性・年齢階層別に設定）を将来人口に基づくものに付け替える方法で行った。

表-3 将来予測のケース設定

ケース	将来人口	世代別の交通特性
case1 (すう勢)	国立社会保障・人口問題研究所推計値	現況と同じ
case2	同上	表-2 に基づき、世代別の生成原単位の変化を考慮して、拡大係数を補正

将来推計人口に基づく拡大係数の付け替えのみを行った「case1」では、2010年から2020年のトリップ減少率は約6%であるのに対して、2030年には約14%の減少となることが見込まれる。

これに性別・年齢4区分別・目的別の生成原単位のトレンド推計結果を反映した「case2」においては、2030年時点で約16%のトリップ減少となる。

登校目的トリップ数は、2030年時点で約32%と他の目的と比較して大きく減少する。また、高齢人口が増加するものの、自由目的トリップ数も約8%の減少（図-14）が見込まれる。

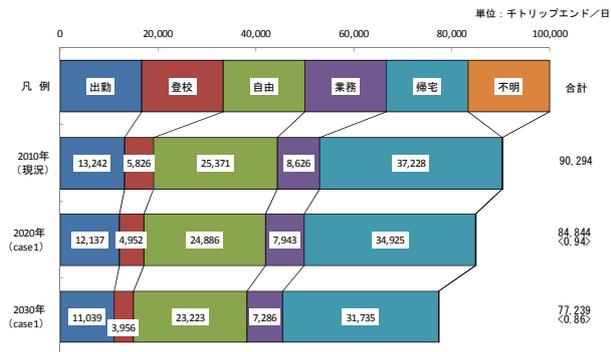


図-14 近畿圏の目的別発生集中量の将来予測

また、手段別には鉄道利用トリップの減少幅が大きく、2030年までに約2割減少（図-15）すると見込まれる。

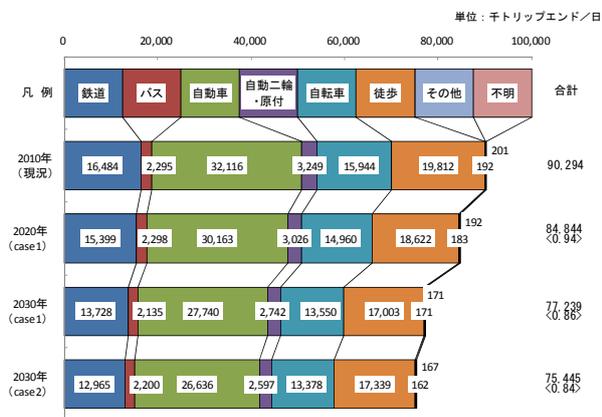


図-15 近畿圏の代表交通手段別発生集中量の将来予測

## 6. おわりに

本稿では、第5回近畿圏PT調査結果から明らかになった若者世代の移動実態の変化に着目し、その変化幅を把握するとともに、変化の背景にある要因やトリップ数の将来見通しを確認した。

人口減少及び少子高齢化に伴う総トリップ数の減少に加えて、若者世代における活動の減少傾向が継続すれば、

する勢以上にトリップ数が減少することが確認できた。

トリップ数の減少は、鉄道や道路の混雑緩和等に寄与し、道路空間の再配分といった質の向上の機会となることが考えられるため、それ自体は必ずしも悪い面ばかりではない。

しかし、トリップ数の減少に伴って消費活動まで減少し、都市や地域の持続的な発展・効率的な運用に影響を及ぼすことは大きな問題となる。特に、福祉予算費増大の影響を受け、交通・運輸関係に投じられる予算が逼迫するであろう見通しを踏まえると、公共交通の維持に関しては、極めて厳しい局面を迎えることとなる。

更に、自由トリップ数の減少については、都市の活力衰退に直接的に関連するものであり、特に単身者の外出機会・交流の減少は、出会いの減少にも繋がり、晩婚化・少子化に拍車をかけることも考えられる。

想定されるこれらの問題に対しては、都市交通政策（例えば、公共交通の利用促進、地方部におけるクルマの準公共交通の活用、ネットワーク型コンパクトシティの形成など）での対応が考えられるが、それだけで全て対処できるものではない。

今後は、交通分野と医療・福祉分野との連携などに取り組むとともに、都市機能再配置と一体的に交通行動構造（トリップチェーン構造）を変え、更には若者の外出機会の創出に取り組むなど、社会構造全体を変えていく必要があると考える。

## 参考文献

- 1) 土井勉, 白水靖郎, 隅田道男, 森文彦, 南部浩之: パーソントリップ調査データからみた総合交通政策の課題に関する考察～近畿圏 PT 調査から～, 土木計画学研究・講演集(CD-ROM) 47 ROMBUNNO.145, 2013.
- 2) 厚生労働省: 賃金構造基本統計調査
- 3) 厚生労働省: 世帯動態調査

(2014.8.1 受付)

## THE ISSUES RELATED TO MOBILITY AND ACTIVITY OF THE FIRST HALF OF LIFE

Tsutomu DOI, Naoki ANDO, Yasuo SHIROMIZU, Masaki NAKAYA and Yasuhide NISHIHORI