

地方都市圏における世帯構成、居住地等が 若者層の暮らし方に与える影響分析

稲原 宏¹・林健太郎¹・関本稀美¹・秋元伸裕¹・雨森恵理子²・高田直樹³

¹正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市地域・環境部門(〒162-0845東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail:hinahara@ibs.or.jp, kentarohayashi@ibs.or.jp, msekimoto@ibs.or.jp, nakimotoi@ibs.or.jp

²非会員 一般財団法人計量計画研究所 都市地域・環境部門(〒162-0845東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail:eamamori@ibs.or.jp

³非正会員 群馬県 県土整備部 交通政策課(〒371-8570群馬県前橋市大手町1-1-1)
E-mail:takada-naoki@pref.gunma.lg.jp

我が国では、今後人口減少、少子高齢化が本格化し、まちの拡散と公共交通の衰退がさらに進むことが懸念されている。特に地方都市では、将来を担う若者層の流出と出生率の低下により、人口減少が加速し、まちの賑わいの喪失に繋がっている。

若者層を呼び込み、暮らしやすい生活環境を整えることで活性化を図ることは重要な課題になっているものの、子育てや介護等との両立、副業・兼業など、働き方の多様化に伴って若者層の生活の仕方も多様化しており、若者層のライフスタイルに適したまちづくりが求められている。

本稿では若者層に着目し、1日の暮らし方や週末を含めた活動を家族構成の違いや居住地の違いから分析し、今後求められる対策の方向性を整理し、報告する。

Key Words : *person trip survey, regional urban areas, life style, trip pattern, activity divide*

1. はじめに

我が国では、今後人口減少、少子高齢化が本格化し、まちの拡散と公共交通の衰退がさらに進むことが懸念されている。特に地方都市では、将来を担う若者層の流出と出生率の低下により、人口減少が加速し、まちの賑わいの喪失に繋がっている。

そのような中、若者層を呼び込み、暮らしやすい生活環境を整えることで活性化を図ることは重要な課題になっているものの、就業形態の変化、子育てや介護等との両立、副業・兼業など、働き方の多様化に伴って若者層の生活の仕方も多様化しており、都市空間に求められる機能も多様化している。近年の報告では、全国都市交通特性調査(全国PT)において、トリップ原単位を年代別に比較すると、20歳代が大きく減少し、特に私事目的の移動の減少が顕著であり、若者を中心に外出率や1人1日あたりの移動回数の減少が著しく、“活動格差”の発生が指摘されている。また、東京都市圏を対象にした分析では、女性の非就業者では私事目的で複数箇所立ち寄るトリップパターンが一定程度みられることが報告されており、個々人の属性が活動に与える影響が指摘されている。

そこで、本稿では地方都市の若者に着目し、どのような属性にて活動の差が発生しているのかを1日の暮らし方や活動頻度から分析し、若者の活動を生み出すための対策の方向性を整理し、報告する。

2. 群馬県パーソントリップ調査の概要

本稿では、近年、地方都市圏にて調査が実施された、群馬県パーソントリップ調査の調査結果を活用する。

本調査は、平成27年秋に県央地域と東毛地域、足利市を対象に、翌年の平成28年春には利根沼田地域、吾妻地域の中山間地域を対象に実施されている。調査方法は、郵送配布、郵送又はWEBでの回答とし、約242,000世帯に配布し、約64,500世帯から有効回答を得ている(有効回収率26.6%)。通常の調査では、母都市の通勤圏を対象に調査圏域が設定されるが、広域的な対流を把握できるように全県にて調査を実施していること、マルチスケールでの活動が捉えられるように目的地をゾーン単位ではなく、緯度経度単位にて整備している等の特徴を有している。また、高い高齢化を始めとし、私事目的での活動が多様化する中では、特定の1日では活動を捉えにくいことから頻度調査により、不定期での活動も調査している。

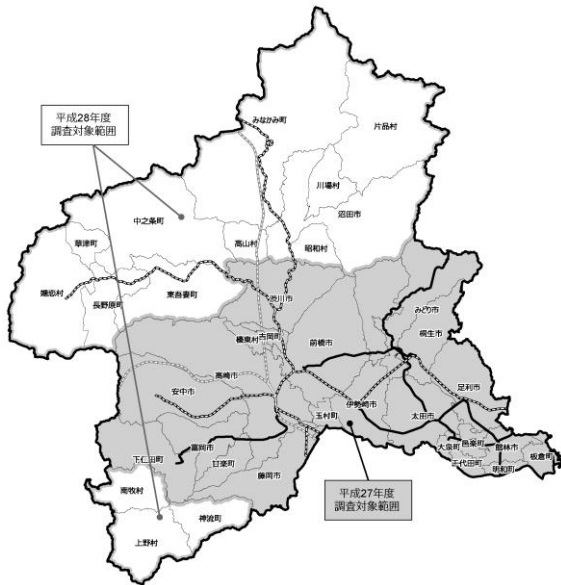


図-1 調査対象圏域

このPT調査の調査体系は、1日の生活行動を調べる本体調査に加えて、不定期な活動や公共交通の利用状況を調べる補完調査、都市圏外や北部地域での活動を補足するための3つの付帯調査から構成されている。本稿では、本体調査から1日の活動を、補完調査から目的別の活動頻度を把握し、検討を行う。

表-1 調査体系

調査種類	主なターゲット	概要
本体調査	・通勤・通学による義務的な活動	・特定の1日の活動を捉えた調査 ・ゾーン内のミクロな移動が捉えられるように緯度経度単位でデータを整備
補完調査 (交通・生活に関するアンケート)	・買物や通院などの非義務的活動 ・送迎などの利他的活動	・一定期間内での活動を捉える調査(頻度調査) ・主な調査項目は、鉄道、バスの利用状況、日常的な買物、不定期での買物、通院などの行き先と頻度、外出なしでの活動
付帯調査	・域外居住者の活動 ・中山間地域での公共交通利用	・携帯電話の位置情報データを活用し、回遊行動の実態の把握 ①中山間地域のバス利用者に直接コンタクトを取る形式でアンケート調査を実施 ②高校生の通学実態を把握するために高等学校にアンケート調査を実施

3. 若者層の家族構成と居住地動向、職業の状況

本稿では、25歳から44歳を若者層と定義し、分析対象とする。属性別の内訳は、表-2の通りである。

若者層の居住地は、主要駅周辺等の交通便利性の高い地域よりも、周辺の既存市街地に多く居住している。主要駅周辺に住んでいる若者層は、単身者や夫婦のみ世帯など子育て前の世帯が多くなっている。また、中山間部に住む若者層は、親と同居している割合が高い。

表-2 若者層の家族構成と居住地の内訳

家族構成	職業	居住地			合計
		駅周辺 ^{※1} (19,641人)	既存市街地 ^{※2} (468,956人)	中山間地域 ^{※3} (28,645人)	
単身	就業者	12.5%	7.5%	5.6%	7.6%
	非就業者	0.7%	0.6%	0.1%	0.6%
夫婦のみ世帯	就業者 (主婦・主夫)	12.2%	10.1%	7.3%	10.1%
	非就業者 (主婦・主夫)	2.2%	1.2%	0.6%	1.2%
夫婦と子供世帯	就業者 (主婦・主夫)	31.3%	35.6%	30.0%	35.1%
	非就業者 (主婦・主夫)	8.3%	7.4%	4.3%	7.2%
2世帯(夫婦と親)	就業者 (主婦・主夫)	21.8%	26.1%	29.9%	26.2%
	非就業者 (主婦・主夫)	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%
2世帯(夫婦と親、子供)	就業者 (主婦・主夫)	4.1%	3.7%	4.1%	3.7%
	非就業者 (主婦・主夫)	3.9%	4.8%	13.9%	5.2%
その他	就業者 (主婦・主夫)	0.3%	0.7%	1.4%	0.7%
	非就業者 (主婦・主夫)	0.1%	0.2%	0.3%	0.2%
その他	-	1.6%	1.1%	1.9%	1.2%

※1 駅周辺とは、前橋駅、高崎駅、伊勢崎駅、太田駅、桐生駅、館林駅、足利駅から1km以内に居住している人
 ※2 既存市街地とは駅周辺を除く、平成27年度の調査対象範囲
 ※3 平成28年度の調査対象範囲

4. 若者層の外出および移動の状況

パーソントリップ調査を用いて、外出率および一人当たりの移動回数を属性別に把握し、どのような差が発生しているのかを確認した。

(1) 外出率

外出率を家族構成、職業の有無別に比較すると、職業を持つ人は、ほぼ全員が外出しているものの、主婦・主夫では、子供を持つと7割程度、子供を持たないと6割程度となっている。親と同居することによる外出率の差は、ほとんど見られない。

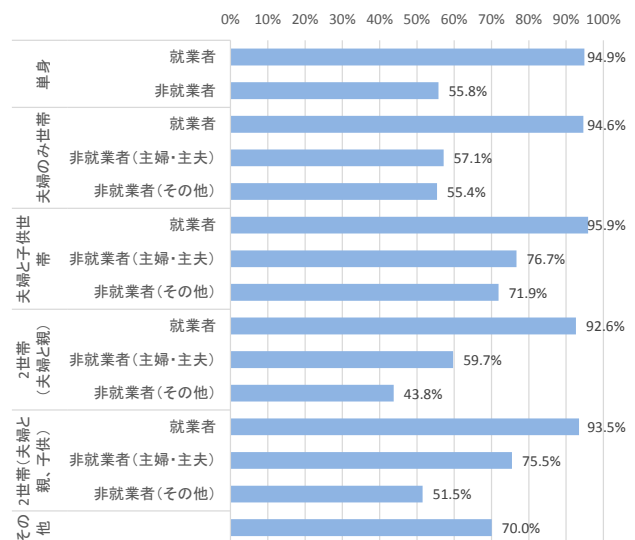


図-2 家族構成別の外出率

(2) 一人当たりの移動回数

一人当たりの移動回数は、子供を持つ夫婦・主夫は高く、夫婦のみ世帯の方が低い値となっている。主婦・主夫は、ネット原単位とグロス原単位の差が大きく、特に夫婦のみ世帯の主婦・主夫で顕著であり、外出する際には、まとめて活動していることが予想される。親と同居している世帯では、一人当たりの移動回数は少し低くなる傾向にあるものの、大幅な減少は見受けられない。

子供を持つ世帯とそうでない世帯で、傾向が異なることから、以降の分析では、子育て世帯を中心に着目し、活動の実態を分析する。

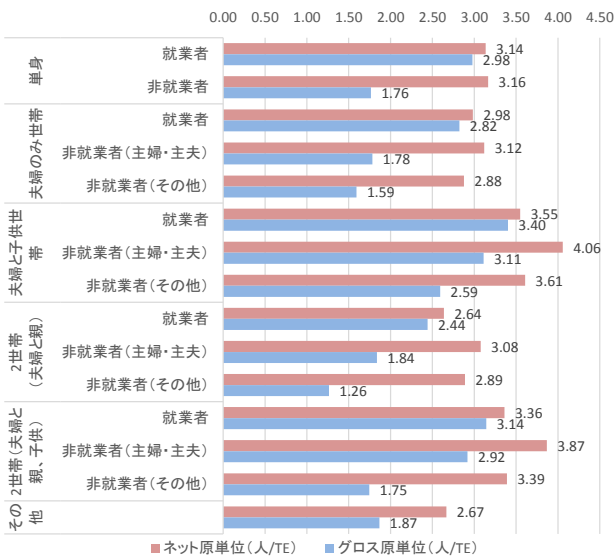


図-3 家族構成別の一人当たりの移動回数

5. 活動頻度

(1) 日常的な買物の実施状況

日常的な買物を図4に示す。主婦・主夫の方が職業を持つ人よりも高い頻度で出かけていることが分かり、家庭で分担し、活動していることが伺える。一方、単身世帯では家事を分担することができないため、夫婦世帯の就業者よりも高くなっている。子育て世帯と夫婦のみ世帯でみると、子育て世帯の方が高い傾向にある。

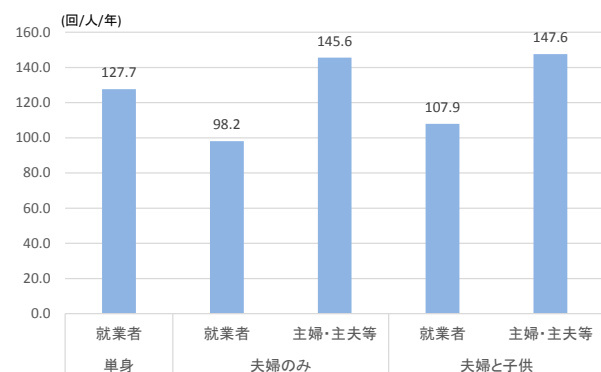


図-4 家族構成別の日常的な買物での外出頻度

地域別にみると、まちなかに住む人の方が外出頻度が高いことが伺える。郊外部の方が一回当たりの移動の負担が大きく、まとめ買いになっていることが予想される。

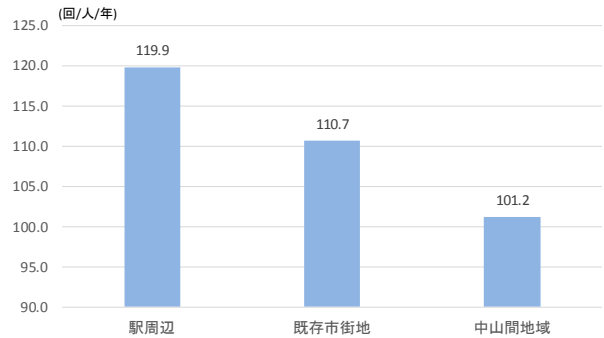


図-5 居住地別の日常的な買物での外出頻度

(2) 食事、娯楽等の私的な活動

食事や娯楽等の私的な活動は、単身世帯と子供を持つ夫婦世帯を比較すると、倍程度異なっており、単身世帯の方が実施しやすいことが伺える。また、駅周辺、既存市街地に住んでいる人の方が中山間地域に住む人よりも高い傾向にあり、目的地までの移動距離が短いと想定される群馬県南部地域の市街地の方が実施しやすいと想定される。

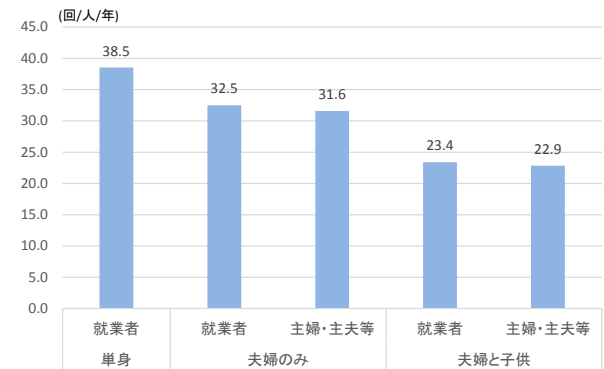


図-6 家族構成別の食事、娯楽等の私的な活動での外出頻度

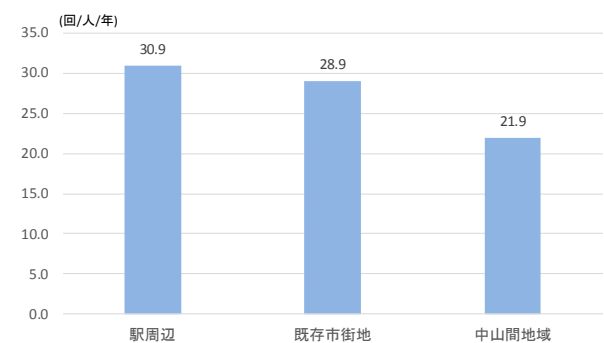


図-7 居住地別の食事、娯楽等の私的な活動での外出頻度

(3) 送迎

送迎の頻度は、子供を持つ夫婦世帯で非常に多くなっており、土日祝日や夏休み等を踏まえると平日はほぼ毎日送迎を実施していると考えられる。その中でも駅周辺に住む人は送迎の頻度が低い傾向にあり、他地域に比べて目的地の近接性や公共交通手段の確保により、子供等が一人で活動できる環境が揃っていることが伺える。

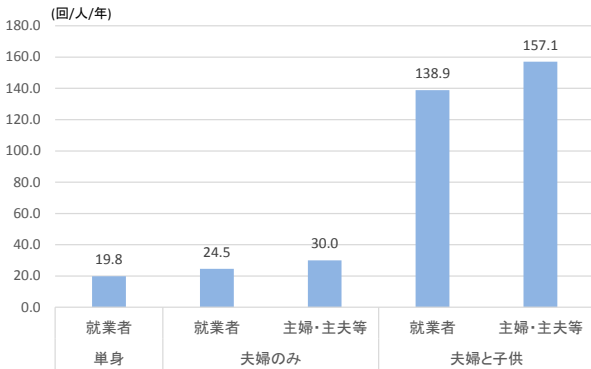


図-8 家族構成別の送迎での外出頻度

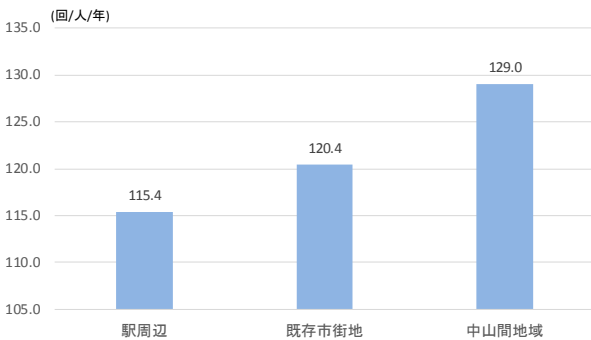


図-9 居住地別の送迎での外出頻度

6. 1日の時間の使い方

(1) 活動時間

買物に利用している時間は、駅周辺に住む子供を持たない主婦・主夫が最も長く平均90分程度利用していることが伺える。就業者よりも主婦・主夫の方が買物に利用している時間は長い傾向にあり、駅周辺、既存市街地等の居住地による影響はそれほど見受けられない。一方、同じ居住地に住む主婦・主夫でも子供を持つ人の方が買物に利用している時間が短いことが分かる。

食事や娯楽等のその他の私的な活動に利用している時間は、駅周辺に住む人の方が長い傾向にある。また、子供を持つ世帯の方が私的な活動に利用している時間が短く、子育てをしながら、利用できる環境が少ないと想定される。

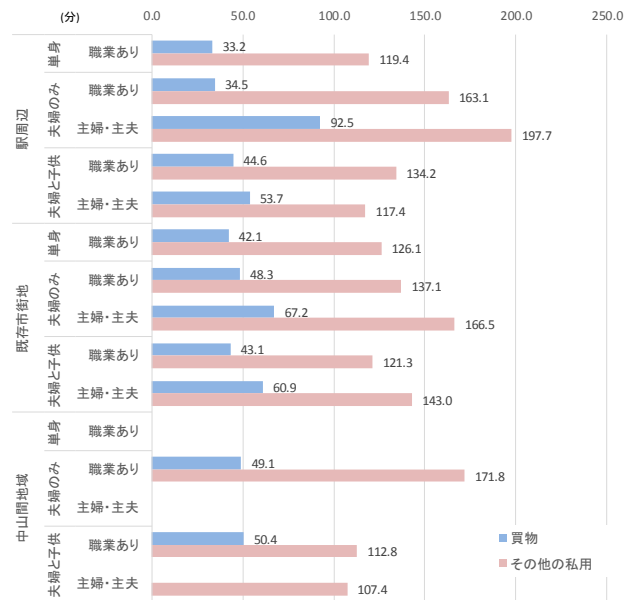


図-10 家族構成別・居住地別の私事活動での利用時間

(2) 移動時間

移動時間は、就業者では大きな差はなく、主婦・主夫の方が短くなっている。また、子供を持つ主婦・主夫の方が移動時間が短くなっている。一方、子供を持つ世帯では、送迎による移動時間に1日当たり20分程度要していることが伺える。しかしながら、居住地による送迎時間の違いはほとんどなく、送迎頻度の分析の結果を踏まえると、駅周辺では送迎の頻度自体は低いものの、移動時間には差がないことが伺える。

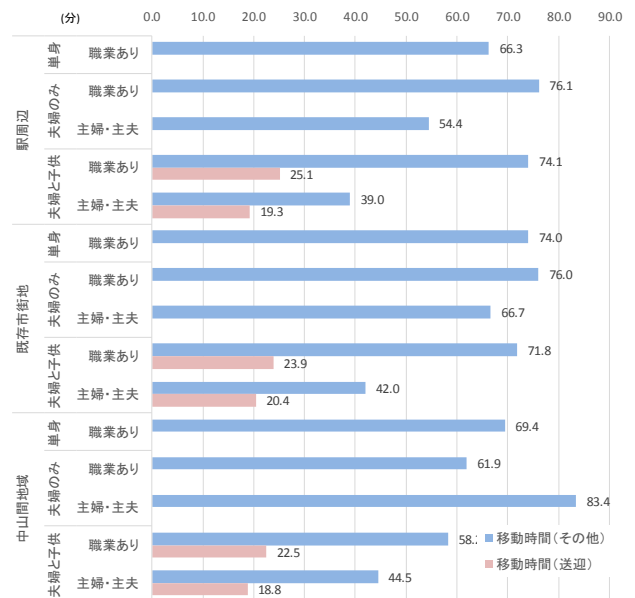


図-11 家族構成別・居住地別の平均移動時間

7. 自宅と勤務先、目的地の関係性

買物先と送迎先に着目し、自宅からの距離と勤務先からの距離の関係性をみると、買物先と送迎先ともに自宅

の近くを中心に実施されていることが伺える。

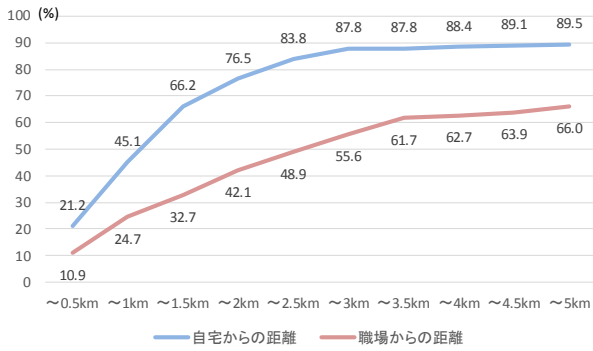


図-12 買い物先までの距離帯別の構成比

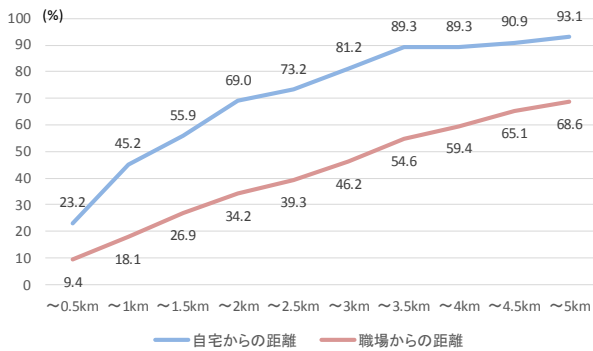


図-13 送迎先までの距離帯別の構成比

8. 1日の活動パターン

本章では、トリップパターンを分析し、属性毎にどのような行動パターンが多いか、その実態を把握する。

本研究では、「通勤 (W : Work) , 送迎 (E : Escort) , 私事・買物 (P (Sh) : Private (Shopping)) , 私事・その他の私用 (P (O) : Private (Other))」の5つの目的に着目してトリップパターンを分析する。分析においては、一日の始めと終わりに自宅にいるサンプルのみを対象とし、「自宅→通勤→私事→帰宅」のようなトリップパターンは英語の頭文字を用いて「H-W-P-H」と表記することとする (自宅と帰宅は H : Home とする)。

(1) 家族構成別のトリップパターン

家族構成、職業別にトリップパターンの内訳を表-3に示す。働いている人の半数程度は、「自宅→通勤→帰宅」にて1日を過ごしており、夫婦のみ世帯の就業者では、その割合が高くなっている。単身世帯の人は、夫婦世帯よりも仕事の終了後、私的な活動をしている人が多くなっている。

子供を持つ世帯に着目すると、就業者の1割程度は、仕事の行き帰りに送迎を実施している。また、出勤前ま

たは一度帰宅後に自宅から送迎をしている人は、2%程度存在しており、多くの就業者は、仕事の行き帰りに送迎を実施している。

子供を持つ主婦・主夫等では、1割程度が1日に自宅と目的地を3回以上移動しており、複数の目的地を周遊するのではなく、自宅を中心にラウンドすることが多くなっていることが伺える。また、送迎のためだけに自宅と目的地を移動 (H→E→H→E→H) している人も約8%存在している。1度の外出で買物や送迎など複数の用事を済ませている人は、1割にも満たないことを踏まえると、子育て層が仕事と送迎だけでなく、買物や食事等の私的な活動も含めて一連の活動を担うことができるようにまちなかへの都市機能、居住の誘導や活動パターンに合わせた交通サービスの提供等の対策が求められる。

表-3 家族構成別のトリップパターン

トリップパターン	単身		夫婦のみ		夫婦と子供		
	就業者	就業者	主婦・主夫等	就業者	主婦・主夫等		
1回移動 (就業者)	H→W→H	53.4%	67.4%	1.2%	51.8%	0.7%	
	H→W→P(Sh)→H	9.5%	4.0%	0.0%	2.3%	0.0%	
	H→W→P(O)→H	4.9%	2.3%	0.0%	1.3%	0.0%	
	H→W→P(Sh+O)→H	1.4%	0.6%	0.0%	0.3%	0.0%	
	H→E→W→H	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	
	H→W→E→H	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	
	H→E→W→E→H	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	
	代表パターン以外	2.1%	1.8%	0.0%	3.7%	0.0%	
	通勤なし (その他)	H→P→H	2.1%	2.9%	21.9%	2.5%	19.1%
		H→E→H	0.0%	0.1%	0.6%	0.5%	3.5%
H→P→P→H		1.4%	1.0%	6.6%	0.8%	6.8%	
H→P→E→H		0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	
H→E→P→H		0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	1.0%	
H→P→E→P→H		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	
代表パターン以外		2.8%	2.4%	7.3%	2.6%	8.3%	
2回移動 (就業者)	W & P(Sh)	1.9%	0.8%	0.0%	0.8%	0.0%	
	W & P(O)	2.4%	1.3%	0.0%	1.3%	0.0%	
	W & P(Sh+O)	1.2%	0.4%	0.0%	0.4%	0.0%	
	W & E	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	
	代表パターン以外	1.3%	1.2%	0.2%	3.1%	0.3%	
通勤なし (その他)	P & P	0.9%	0.8%	4.5%	1.1%	5.4%	
	E & E	0.0%	0.0%	0.3%	1.1%	7.6%	
	P & E	0.0%	0.1%	0.4%	1.4%	8.5%	
	代表パターン以外	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	1.1%	
3回以上移動	0.5%	0.5%	0.8%	4.8%	11.1%		
その他・不明	8.3%	5.3%	4.0%	4.4%	1.8%		
外出なし	5.1%	6.8%	51.9%	4.4%	24.3%		
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		

(2) 居住地別のトリップパターン

次に居住地別に整理したトリップパターンを表-4に示す。就業者のうち、駅周辺に住んでいる人は、仕事帰りに私的な活動を実施している人が他の地域に住む人よりも多く、中山間地域と比較すると倍程度存在している。仕事後の私事活動の内訳をみると、駅周辺に住んでいる人の方が買物や送迎以外の私的な活動に時間を使うことができおり、同じ私的な活動でも質が異なることが伺える (図-14)。

送迎に関するトリップパターンでは、駅周辺地域に住

む人では、既存市街地、中山間地域と比べると若干低い値になっている。

表-4 居住地別のトリップパターン

トリップパターン		駅周辺	既存市街地	中山間地域	合計		
1回移動	通勤1回以上 (就業者)	H→W→H	45.8%	49.7%	51.2%	49.6%	
		H→W→P(Sh)→H	3.7%	3.2%	1.9%	3.1%	
		H→W→P(O)→H	2.3%	1.8%	0.9%	1.7%	
		H→W→P(Sh+O)→H	0.5%	0.4%	0.2%	0.4%	
		H→E→W→H	0.7%	0.8%	0.3%	0.8%	
		H→W→E→H	1.1%	1.0%	0.7%	0.9%	
		H→E→W→E→H	1.3%	1.7%	1.7%	1.7%	
		代表パターン以外	2.6%	2.3%	1.4%	2.3%	
	通勤なし (その他)	H→P→H	5.9%	5.2%	5.3%	5.3%	
		H→E→H	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	
		H→P→P→H	1.6%	1.9%	1.3%	1.8%	
		H→P→E→H	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	
		H→E→P→H	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	
		H→P→E→P→H	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	
		代表パターン以外	4.7%	3.9%	4.0%	3.9%	
		2回移動	通勤1回以上 (就業者)	W & P(Sh)	1.2%	0.8%	0.5%
	W & P(O)	1.5%	1.2%	0.9%	1.2%		
W & P(Sh+O)	0.7%	0.4%	0.1%	0.4%			
W & E	0.5%	1.0%	0.8%	1.0%			
代表パターン以外	1.9%	1.7%	3.6%	1.8%			
通勤なし (その他)	P & P	2.6%	1.5%	0.8%	1.5%		
E & E	0.9%	1.1%	1.2%	1.1%			
P & E	1.2%	1.4%	1.5%	1.4%			
代表パターン以外	0.4%	0.3%	0.1%	0.3%			
3回以上移動		3.0%	3.2%	2.2%	3.2%		
その他・不明		4.8%	4.7%	6.1%	4.8%		
外出なし		10.2%	10.0%	12.6%	10.2%		
計		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		

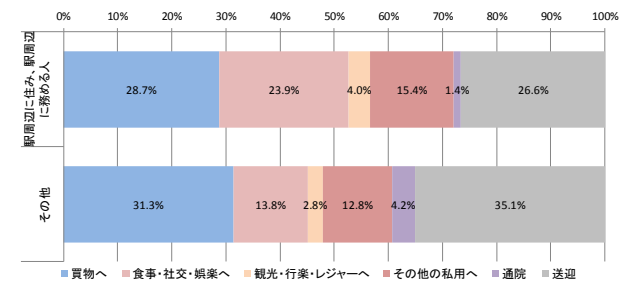


図-14 仕事帰りの私的な活動の内訳

9. まとめ

地域の活性化のためには、個々人の活動を促進することが重要であり、若者を中心に外出率や移動回数の減少が著しく“活動格差”の発生が指摘されていることから、家族構成や就業の有無、居住地等の個人属性が与える影響を分析した。

その結果、専業主婦・主夫にて、移動回数が多く、次に単身世帯、夫婦のみ世帯の順になっており、家族構成が活動回数や外出率に影響を与えていることを確認した。

特に移動回数が多い子育て層に着目すると、移動のパターンでは、複数の施設を回遊しているのではなく、自宅との行き来を複数回実施しており、3回以上の移動をしている人が1割程度存在することを確認した。また、土日祝日や夏休み等を踏まえると送迎を実施している人は、平日はほぼ毎日を送迎を実施していた。送迎にかかっている時間は、駅周辺地域に住む人でも他の地域と同程度の時間を有しており、頻度は下がるものの、拘束時間の負担には差がないと想定される。その結果、働きながら子育てをしている若者は、私的な活動に充てている時間も短くなっている。働きながら子育てできるように私的な活動も含めた一連の活動がおこなえるようなモビリティサービスや都市機能施設の配置が重要になることが伺える。

また、就業者の仕事後の私事活動に着目すると、駅周辺に住んでいる人の方が私事活動のバリエーションが豊かであった。まちなかには、比較的機能が複数存在することから、多様な活動が選択することができていると考えられる。特に仕事後の活動は、職場周辺でなく、自宅周辺での活動が多くなっていることから、居住環境と日常生活機能が一体となった提供、また交通機関軸等でのネットワーク化により時間距離の短縮が若者層の私的な活動の機会の増加につながると考えられる。

今後は、都市機能の立地動向や公共交通ネットワークとの関係性も含めた市街地形態が与える影響を含めた分析が求められる。

謝辞：本研究は、群馬県が実施したパーソントリップ調査の結果を活用し、実施したものです。ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 萩原剛・國府田樹・田中啓介・松井浩・茂木渉・陣野原夏希・森尾淳・中野敦：都市における人の動き～全国 PT 調査集計値からみる都市交通の課題と今後～、IBS Annual Report 研究活動報告 2017, pp.27-34
- 2) 石井良治, 石神孝裕, 茂木渉, 福田大輔：東京都市圏パーソントリップ調査データを用いた属性別ツアー構造の分析, 土木計画学研究・講演集, No.57, 2018.
- 3) 群馬県：群馬県交通まちづくり戦略, 2018. (2018.7.31 受付)

ANALYSIS OF IMPACT FOR YOUNG LIFE STYLE BY FAMILY STRUCTURE AND RESIDENCE IN REGIONAL URBAN AREAS

Hiroshi INAHARA, Kentaro HAYASHI, Maremi SEKIMOTO, Nobuhiro AKIMOTO, Eriko AMAMORI and Naoki TAKADA