

高齢者の生活・外出特性について

※ 本資料における高齢者の定義は特に記載のない限り「65歳以上の者」を指す。

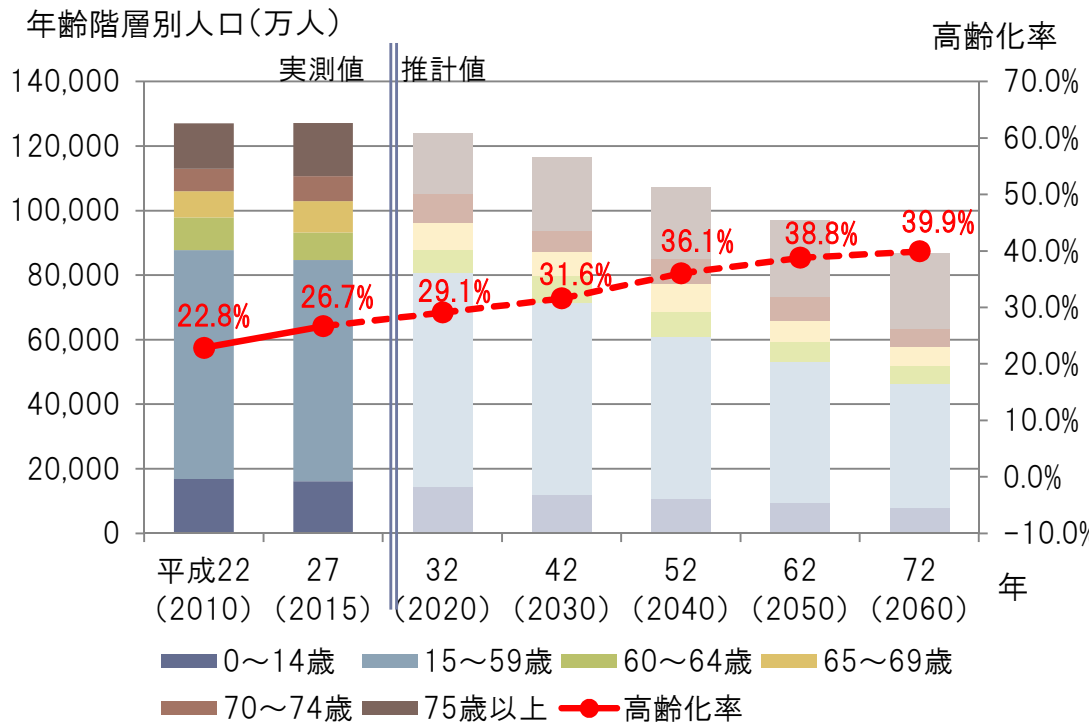
(1) 高齢者の生活・外出への着目の背景

① 高齢化の進展(全国的な傾向)

- ・ 少子高齢化の進展に伴い、2030年には高齢化率は3割を超え、2060年には4割近くとなる見込み。
- ・ 長寿化が進む傾向と予測されており、2050年においては女性の平均寿命が90歳を超える見込み。

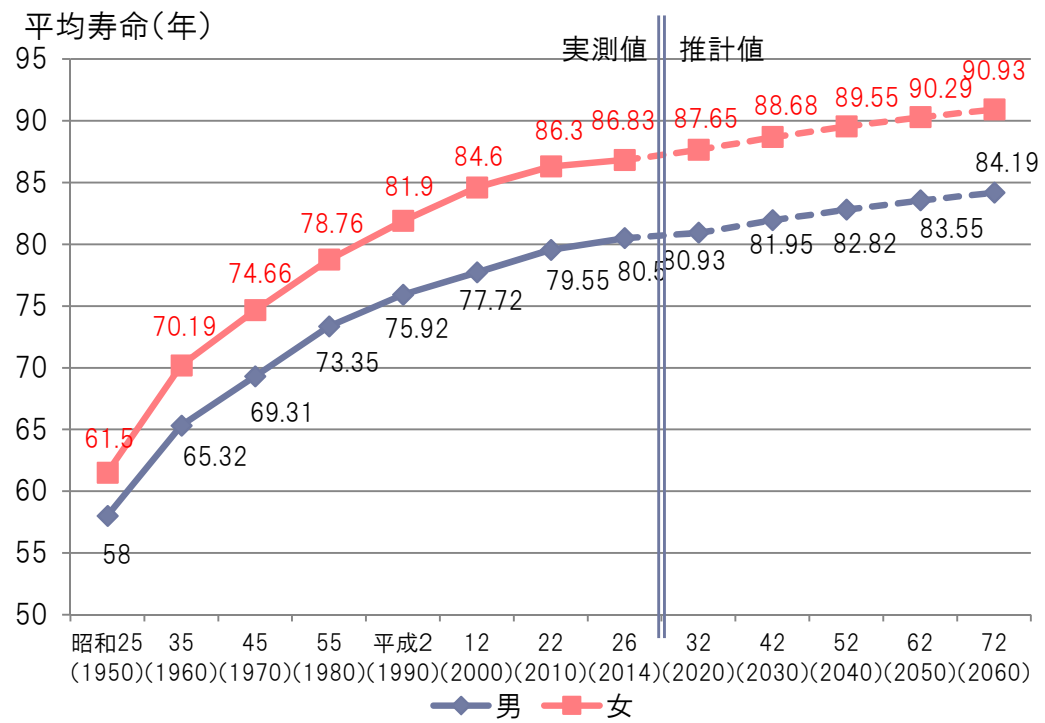
➡ 高齢者の更なる増加傾向に即した適切な交通体系の構築が必要

■ 年齢階層別人口の推移と予測



資料：2010年は総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果
(注1) 2010年の総数は年齢不詳を含む。

■ 平均寿命の推移と予測



資料：1950年及び2014年は厚生労働省「簡易生命表」、1960年から2010年までは厚生労働省「完全生命表」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果
(注) 1970年以前は沖縄県を除く値である。0歳の平均余命が「平均寿命」である。

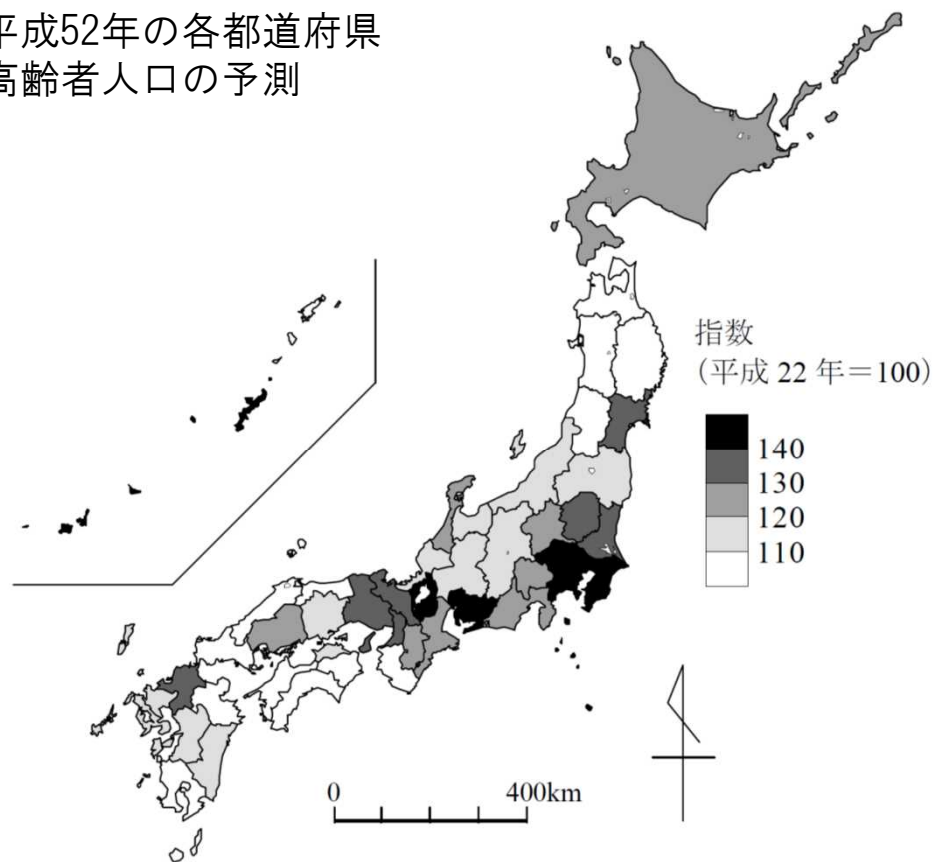
(1) 高齢者の生活・外出への着目の背景

② 高齢化の進展(地域別の傾向)

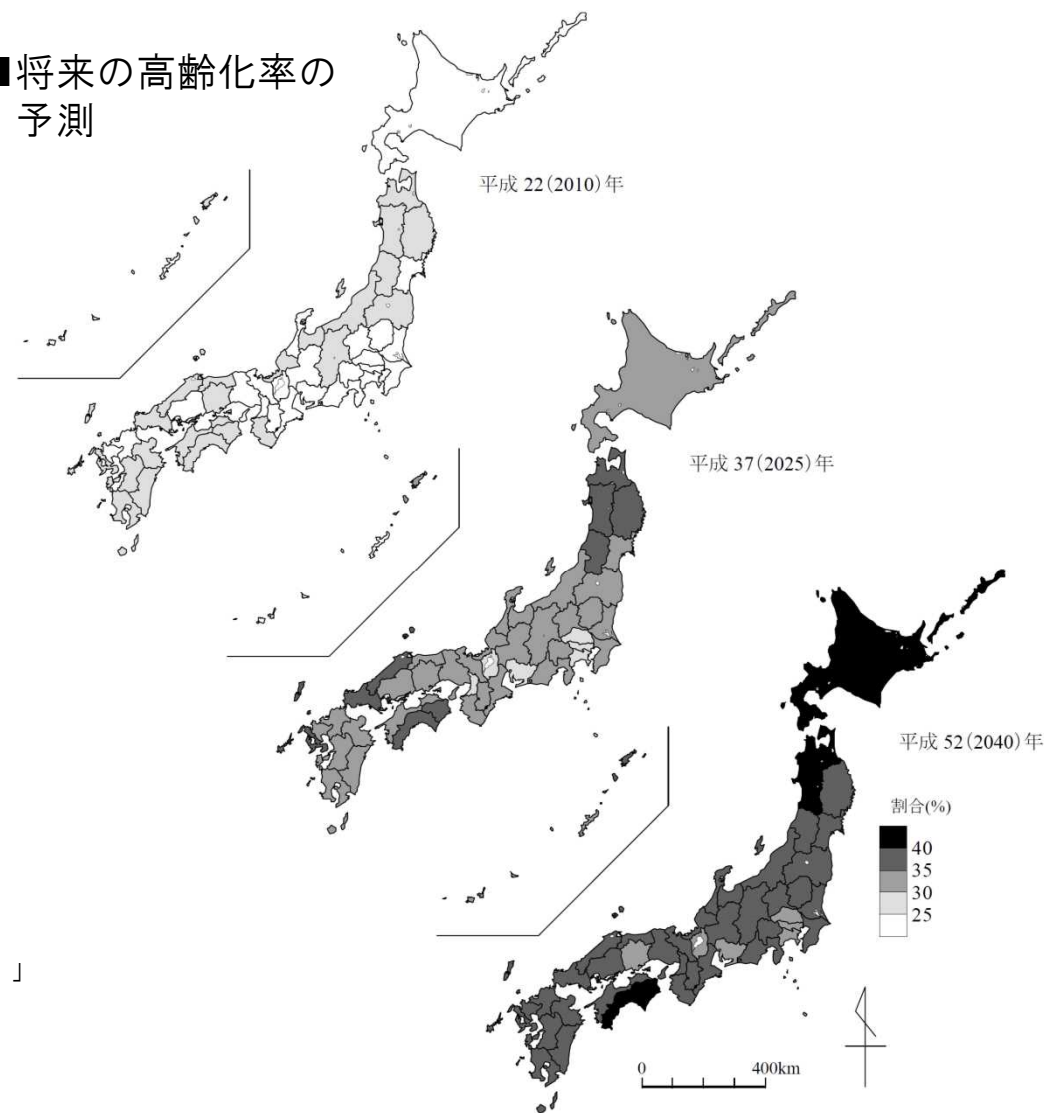
- これまで高齢化率の低かった大都市圏周辺では、今後高齢者数が大幅に増加。
- 2040年には全都道府県で高齢化率が25%を超える見込み。

➡ **大都市圏周辺も含め、高齢者の移動手段の確保に向けた対策が必要**

■平成52年の各都道府県
高齢者人口の予測



■将来の高齢化率の
予測



資料： 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計（平成25年3月推計）」

（注）65歳以上人口の指数とは、平成22（2010）年の65歳以上人口を100としたときの65歳以上人口の値のこと。

(1) 高齢者の生活・外出への着目の背景

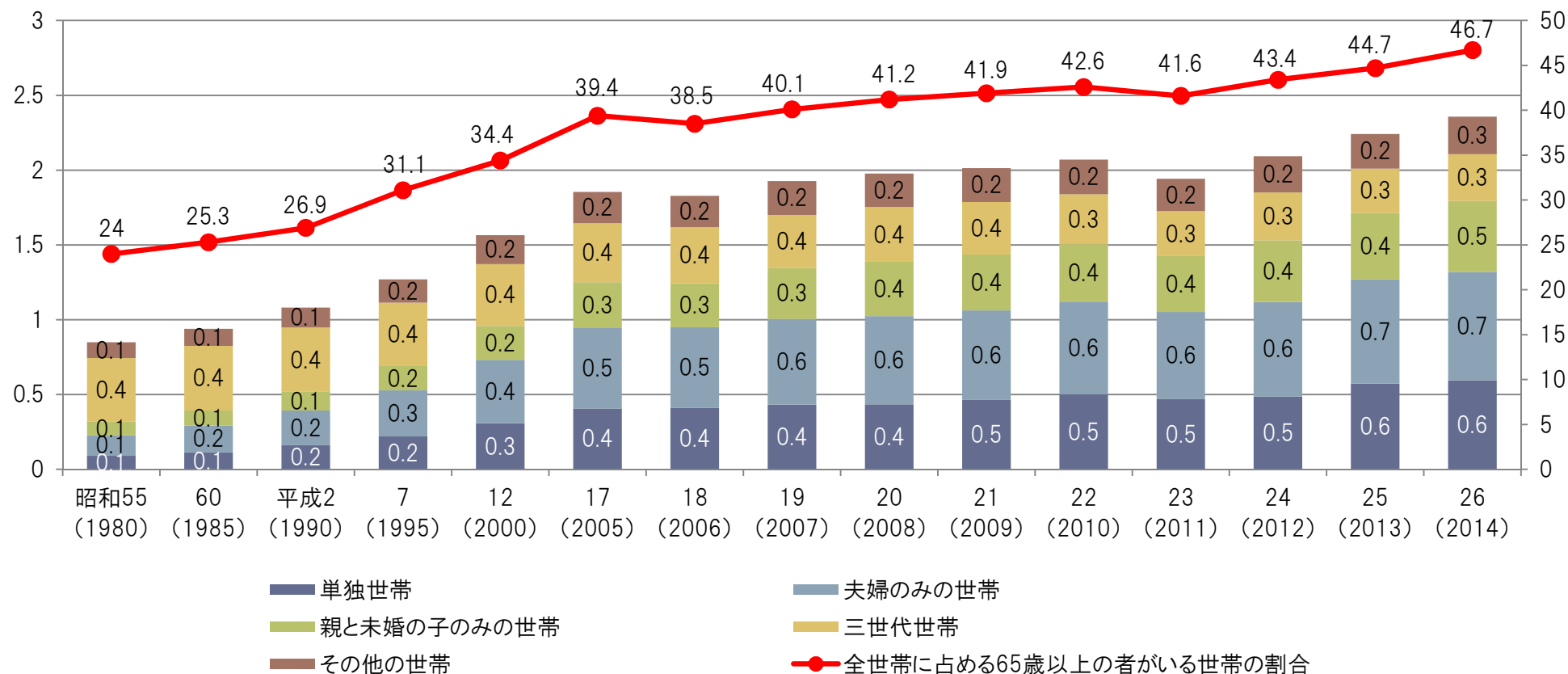
③ 高齢者の世帯類型の特徴

- 高齢者を含む世帯において、近年「単独世帯」や「夫婦のみの世帯」といった構成が増加傾向。
 → 日常生活上必要な活動のため、高齢者が独力で移動せざるを得ないケースが増加しており、高齢者の移動手段の確保が必要

■ 高齢者世帯における世帯類型構成の推移

65歳以上の者のいる世帯数(万世帯)

全世帯に占める65歳以上の者がいる世帯の割合



資料：昭和60年以前の数値は厚生省「厚生行政基礎調査」、昭和61年以降の数値は厚生労働省「国民生活基礎調査」による

(注) 平成7年の数値は兵庫県を除いたもの、平成23年の数値は岩手県、宮城県及び福島県を除いたもの、平成24年の数値は福島県を除いたものである。

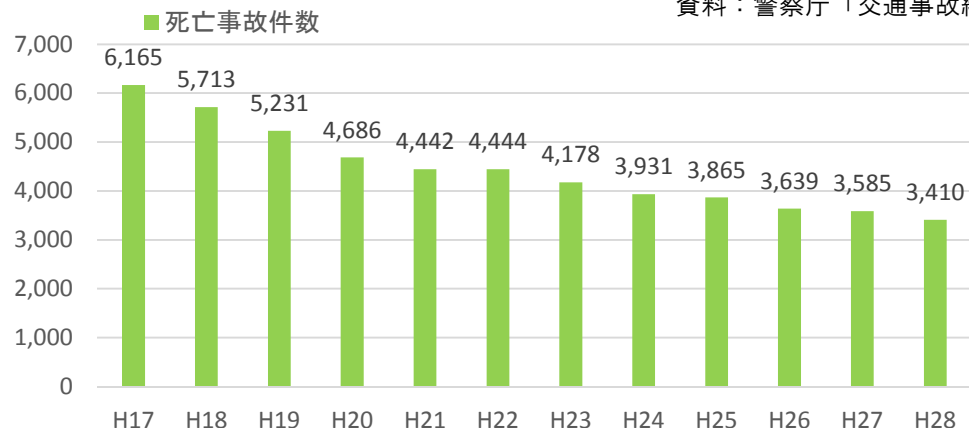
(1) 高齢者の生活・外出への着目の背景

④ 高齢運転者に係る交通事故の現状等

- 死亡事故件数全体が減少する一方、75歳以上の運転者による件数は横ばい傾向となっており、全体に占める割合は増加。
 - 65歳以上の運転免許保有者が増加傾向にあるだけでなく、免許の自主返納件数が近年急増。
- ➡ 今後も増加が予測される免許返納者の受け皿として、高齢者の移動手段の確保が必要

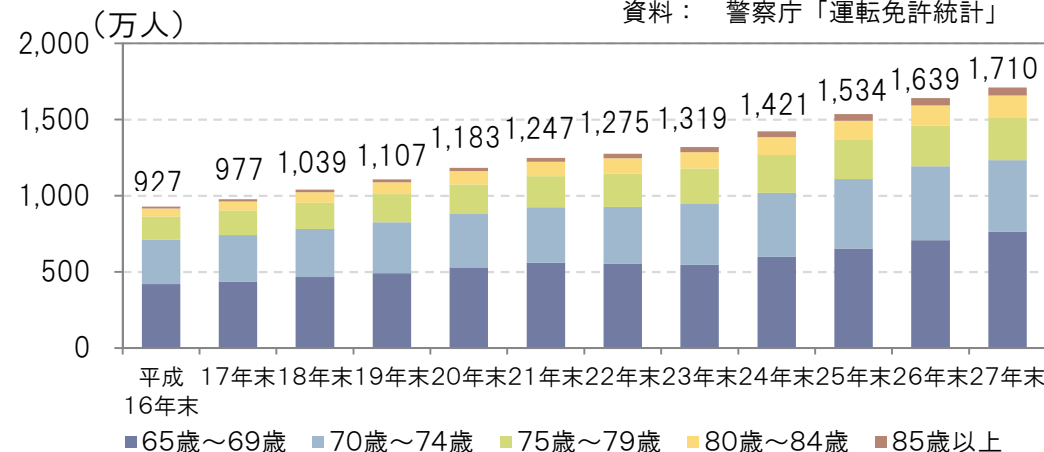
■ 平成17年から28年までの死亡事故件数

資料：警察庁「交通事故統計」



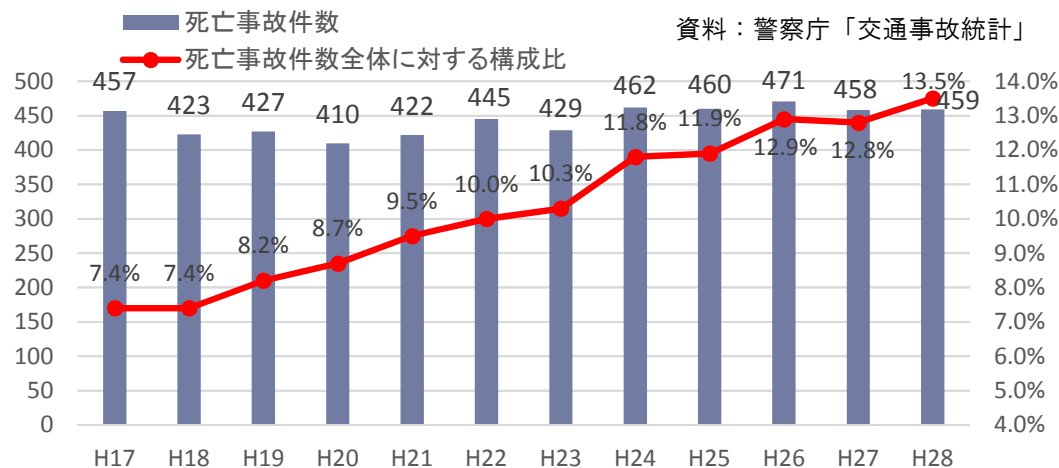
■ 65歳以上の運転免許保有者数

資料：警察庁「運転免許統計」



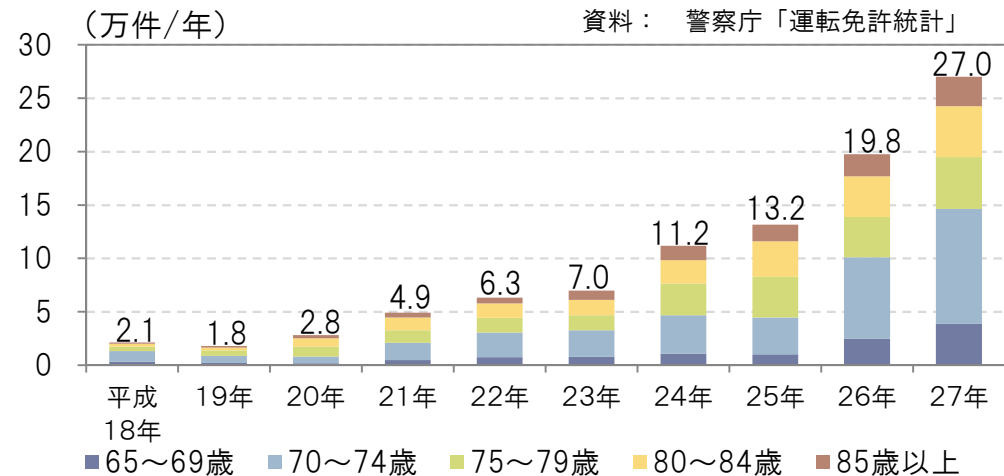
■ 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比

資料：警察庁「交通事故統計」



■ 65歳以上の方の運転免許証の自主返納件数の推移

資料：警察庁「運転免許統計」



(2) 高齢者の生活実態と特性

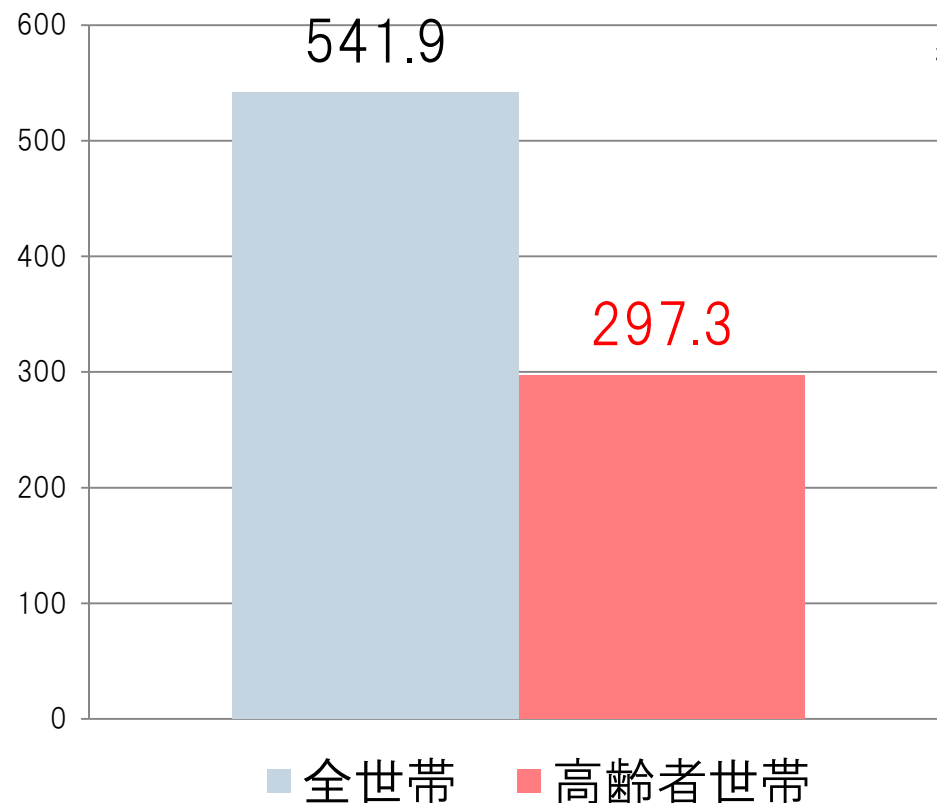
① 高齢者の所得

- 全世帯平均と比較して250万円ほど低く、年金・恩給を受けている人が多い。

➡ 所得水準を踏まえつつ、高齢者が利用しやすいサービス提供が必要

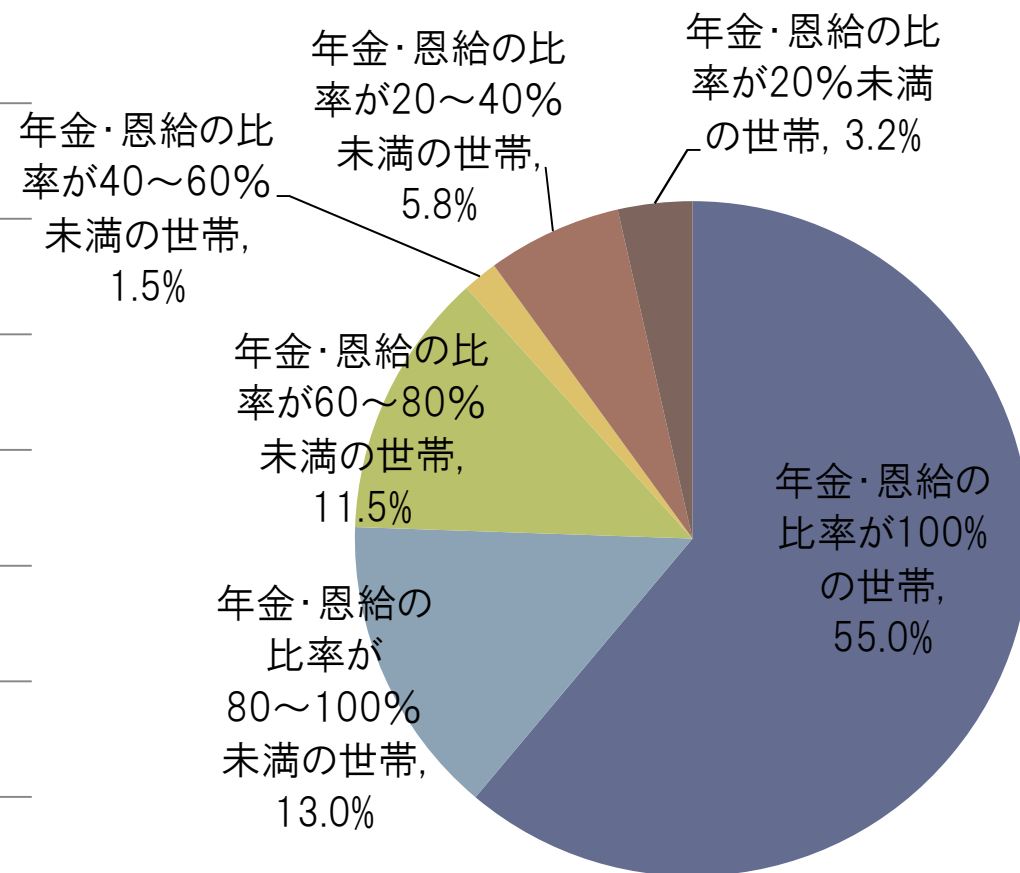
■ 1世帯当たりの平均所得金額（平成26年）

1世帯当たり
平均所得金額(万円/世帯)



資料：厚生労働省「国民生活基礎調査」（平成27年）

■ 年金・恩給を受けている世帯における、所得金額における年金・恩給の比率



資料：厚生労働省「国民生活基礎調査」（平成27年）

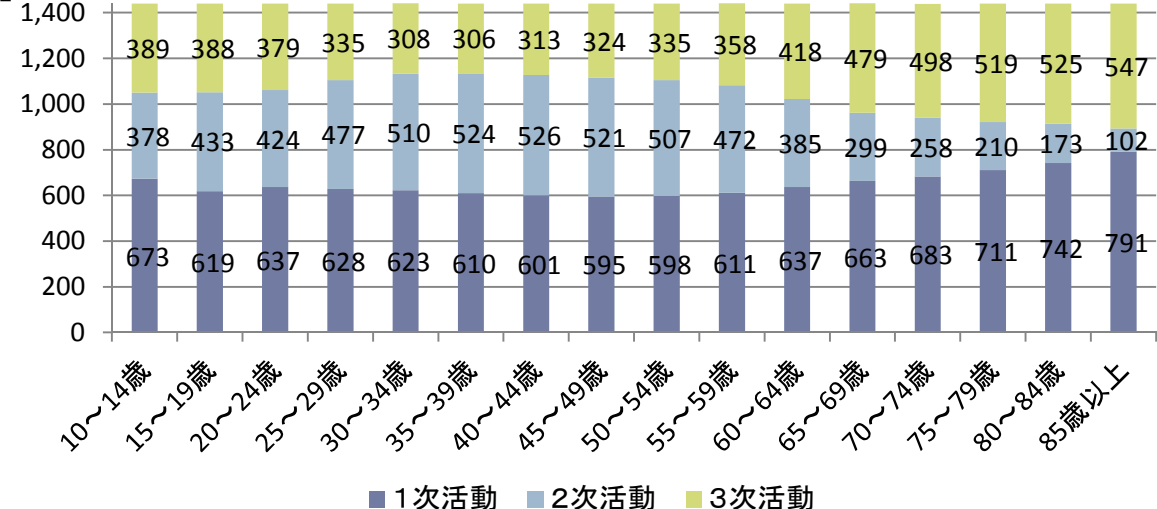
(2) 高齢者の生活実態と特性

② 高齢者の活動実態(1日のうちの自由時間)

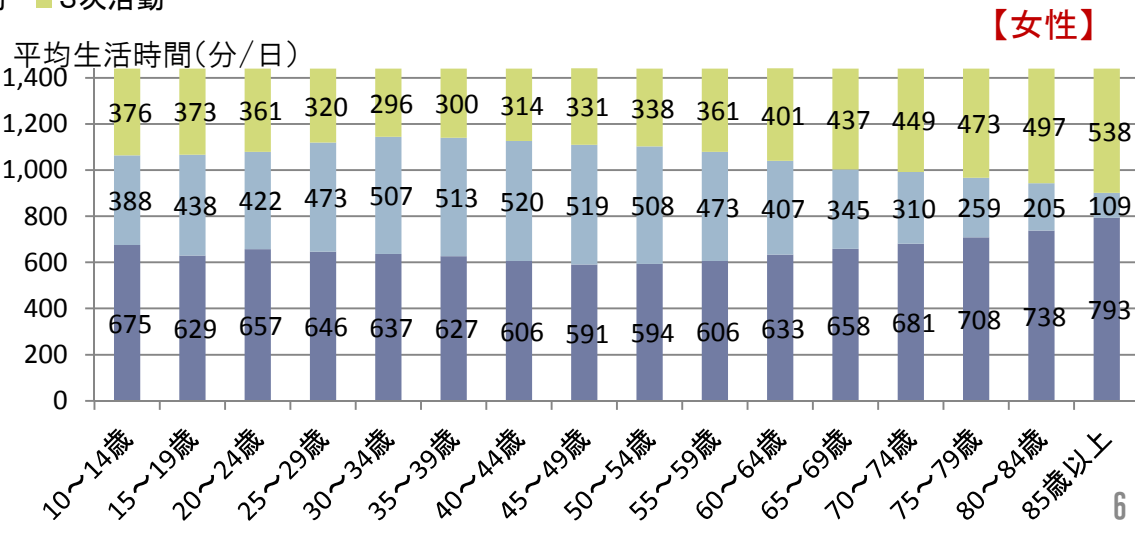
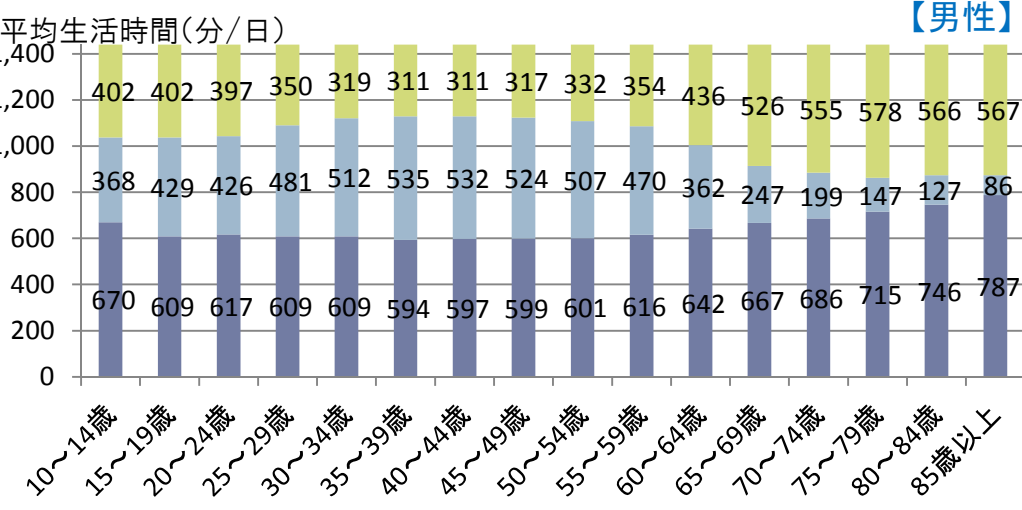
- 加齢に伴い、仕事等の「2次活動」の時間が減少し、自由にできる「3次活動」の時間が増加。
 - 高齢者においては、男性の方が「3次活動」の時間が多く、65歳以上の全ての年代において500分(1日の約35%)以上を占める。(女性高齢者は85歳以上のみ該当)
- 自由に使え時間の有効活用のため、移動手段の確保が重要

■ 高齢者の活動種類別の1週間あたり平均生活時間

【全体】 平均生活時間(分/日)



資料：総務省「社会生活基本調査」(平成23年)
(注1)
・ 1次活動：睡眠・食事など
・ 2次活動：通勤・通学、仕事、学業、買い物など
・ 3次活動：移動、テレビ・ラジオ・新聞・雑誌、休養・くつろぎ、学習・自己研鑽、趣味・娯楽、スポーツ、ボランティア、交際・付き合い、受診・療養など

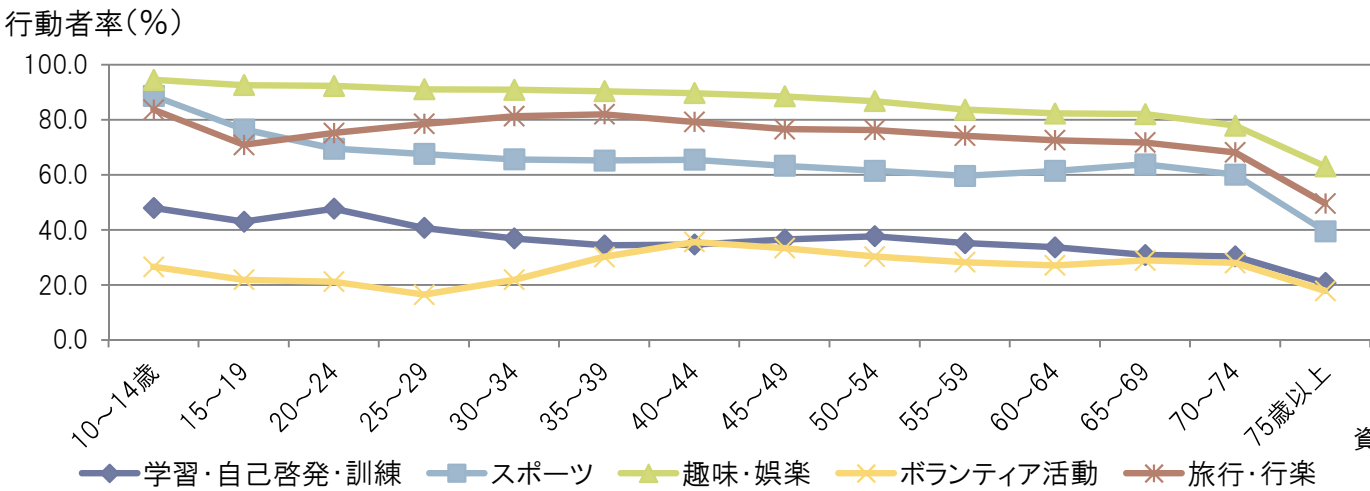


(2) 高齢者の生活実態と特性

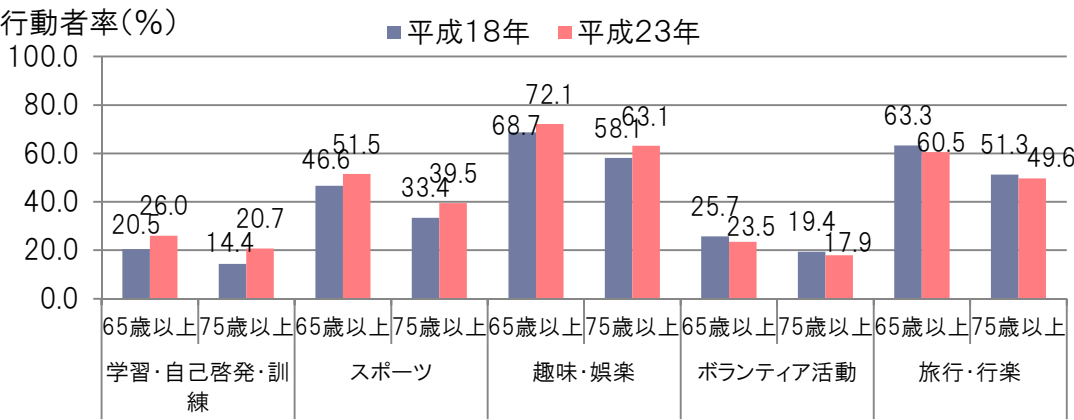
③ 高齢者の活動実態(自由時間における行動者率)

- 自由時間で「趣味・娯楽」「旅行・行楽」を行う人が多いが、非高齢者に比べると行動者率が低下。
 - 近年ではそれらに加え、「学習・自己啓発・訓練」や「スポーツ」を行う人も増加傾向。
 - 都市階級別にみると、都市規模が大きい都市ほど行動する人が多い傾向（「ボランティア活動」除く）
- 多様化する高齢者の活動への対応が必要

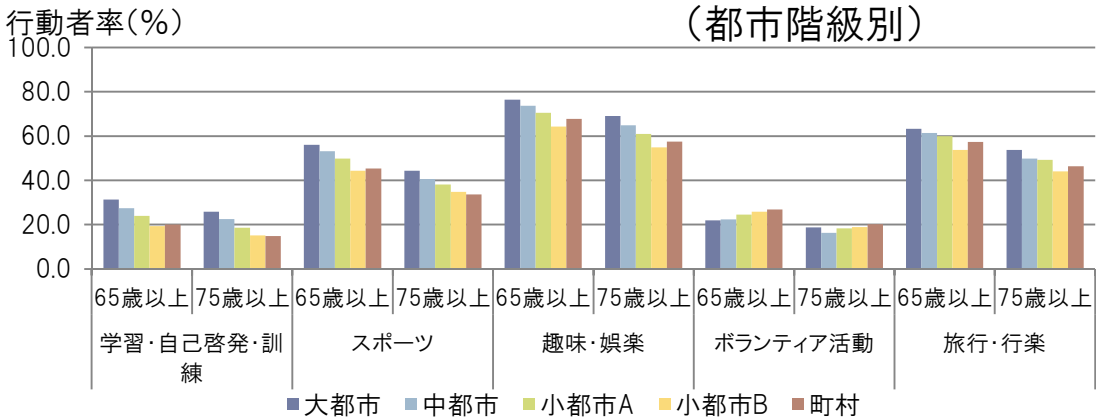
■ 年齢階層別にみた
自由時間での活動別
行動者率



■ 高齢者の自由時間での活動別行動者率の経年変化



■ 高齢者の自由時間での活動別行動者率



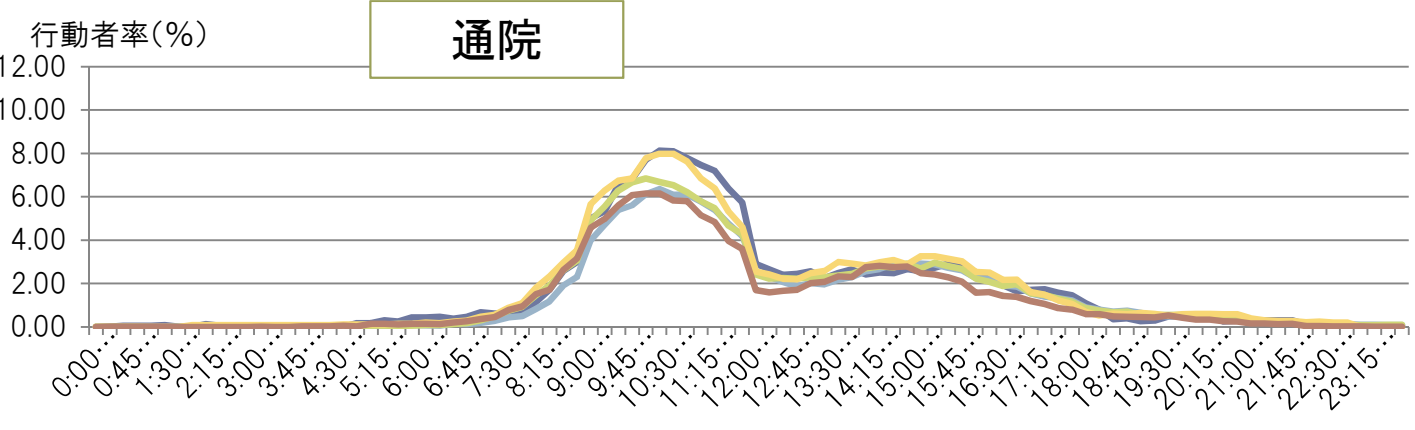
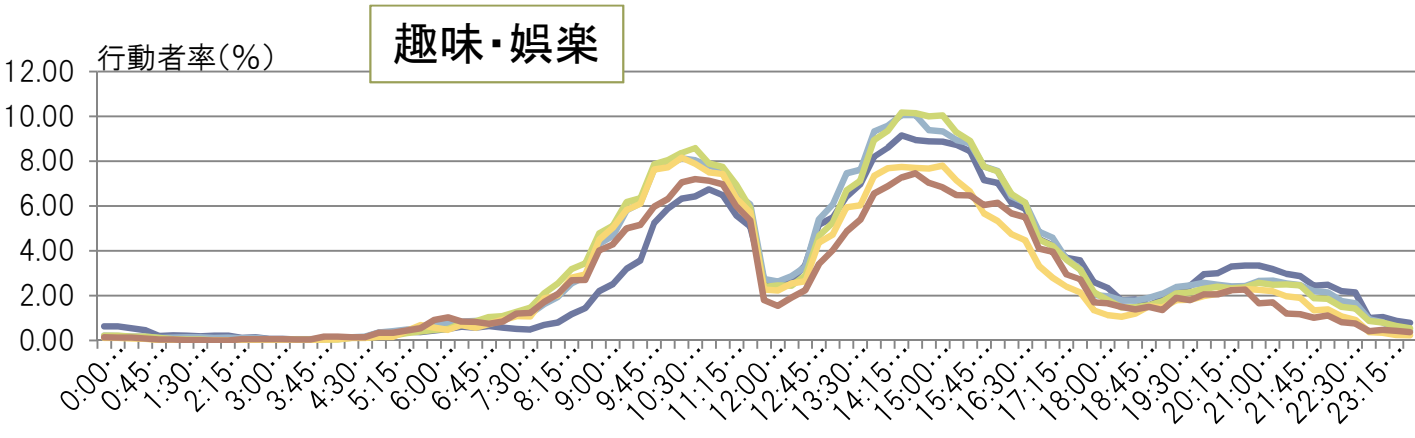
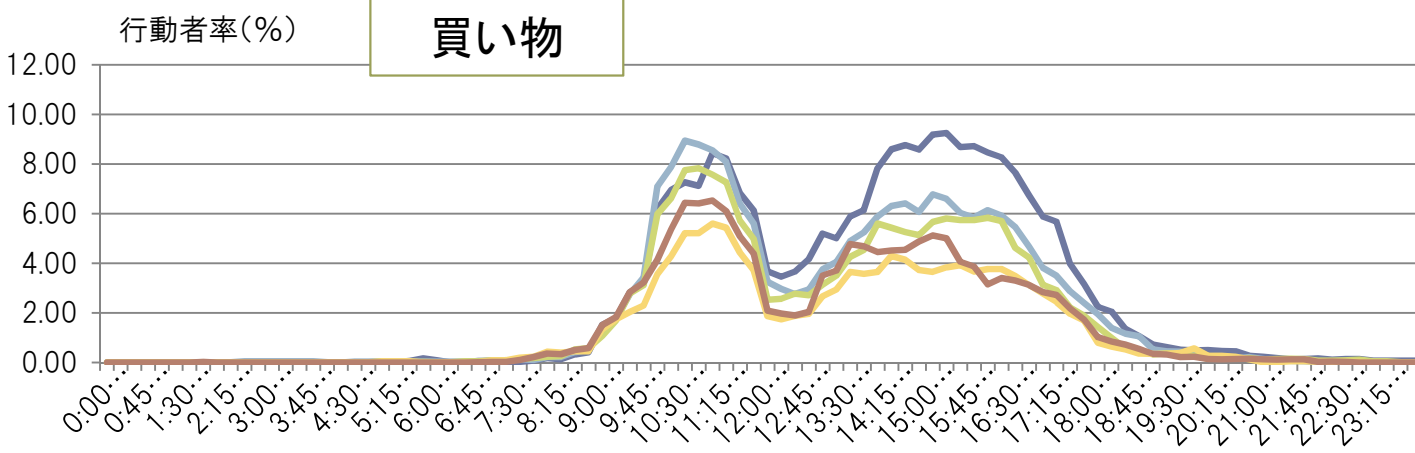
(注1) 都市階級について 大都市：人口100万人以上の市、中都市：人口15万人以上100万人未満の市、小都市A：人口5万人以上15万人未満の市、小都市B：人口5万人未満の市、町村：町及び村

(2) 高齢者の生活実態と特性

④ 高齢者の目的別活動時間帯

- ・ 買い物、趣味・娯楽
 - － 「午前」と「午後～夕方」にかけてピーク性がみられる。
 - － 買い物は「午前」の行動者率が高い傾向。（大都市除く。）
 - － 趣味・娯楽は「午前」と「午後」共に行動者率が高い傾向であることに加え、「夕方」以降も一定水準を維持。
- ・ 通院
 - － 上記2目的と比較すると、「午前」の行動者率の高さが際立つ。

各市町村における施設の立地特性等を踏まえつつ、時間帯に応じた目的地施設への移動手段の確保が必要



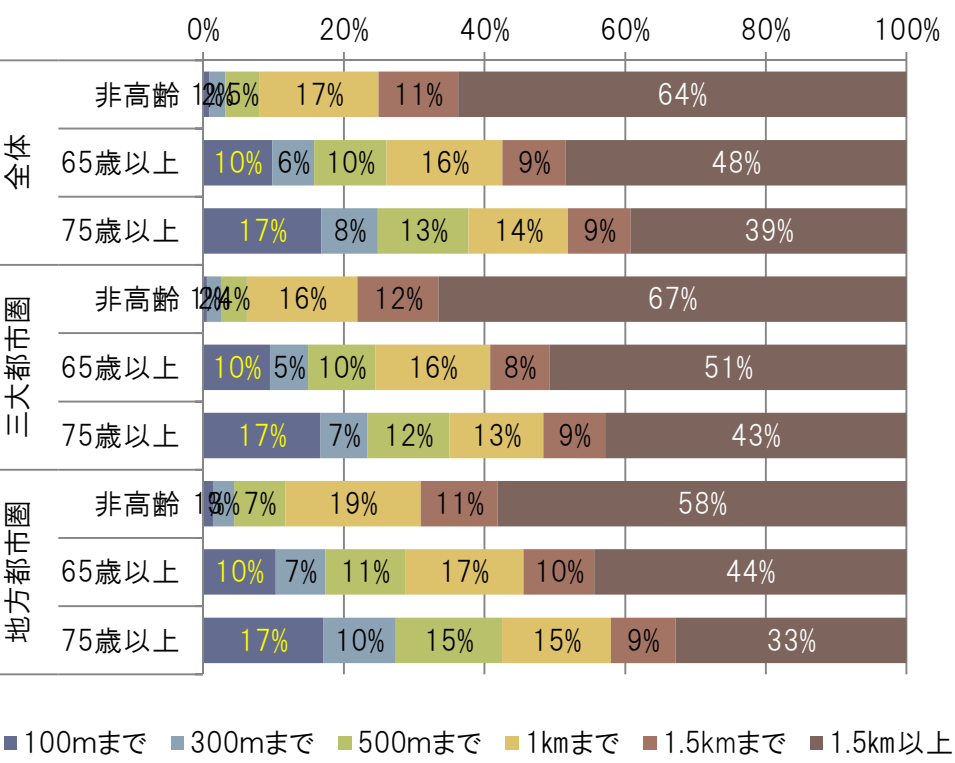
資料：総務省「社会生活基本調査」（平成23年）
（注1）都市階級について
大都市：人口100万人以上の市、中都市：人口15万人以上100万人未満の市、
小都市A：人口5万人以上15万人未満の市、
小都市B：人口5万人未満の市、町村：町及び村

(3) 高齢者の外出実態と特性

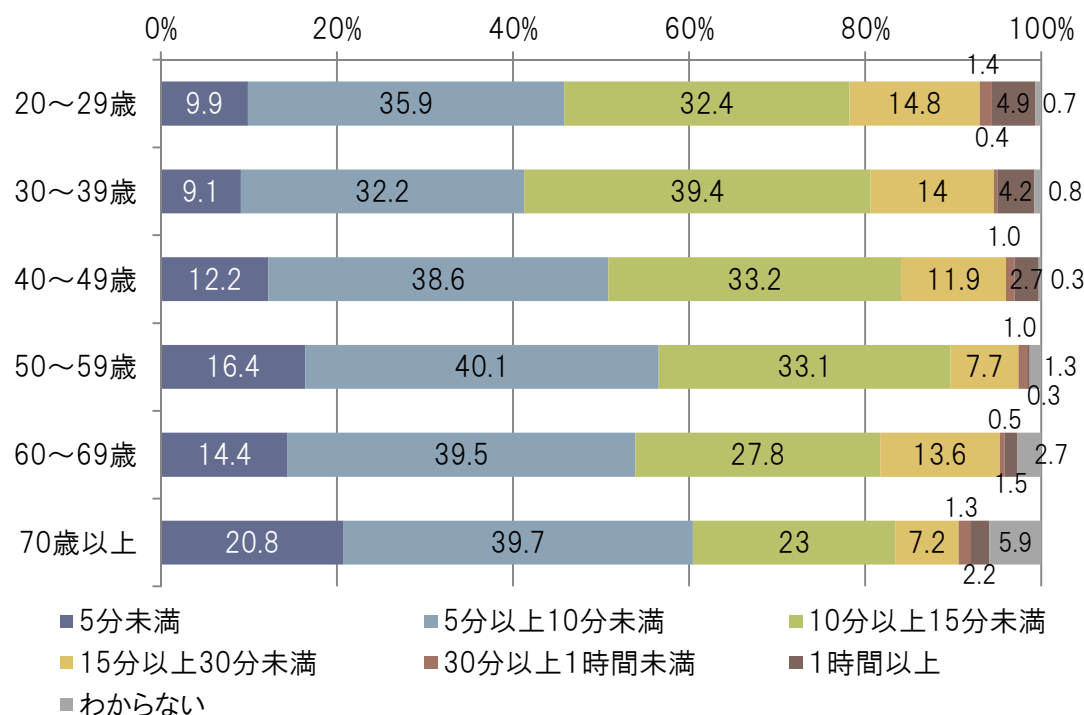
① 高齢者の歩行可能距離

- 無理なく休まずに歩ける距離が100mまでとする人が高齢者の1割、75歳以上は17%。
 - 別調査では、自宅から駅やバス停までの許容距離として5分未満の数値を挙げる人が2割。
(参考：高齢者の歩行速度は約60～70m/分程度 ⇒300～350m未満の数値)
- ➡ 高齢者の徒歩可能距離を考慮した、交通モード導入やバス停配置検討等が必要

■ 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離



■ 年齢階層別にみた自宅から駅やバス停までの許容距離



資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

資料：内閣府「世論調査報告書」（平成28年）

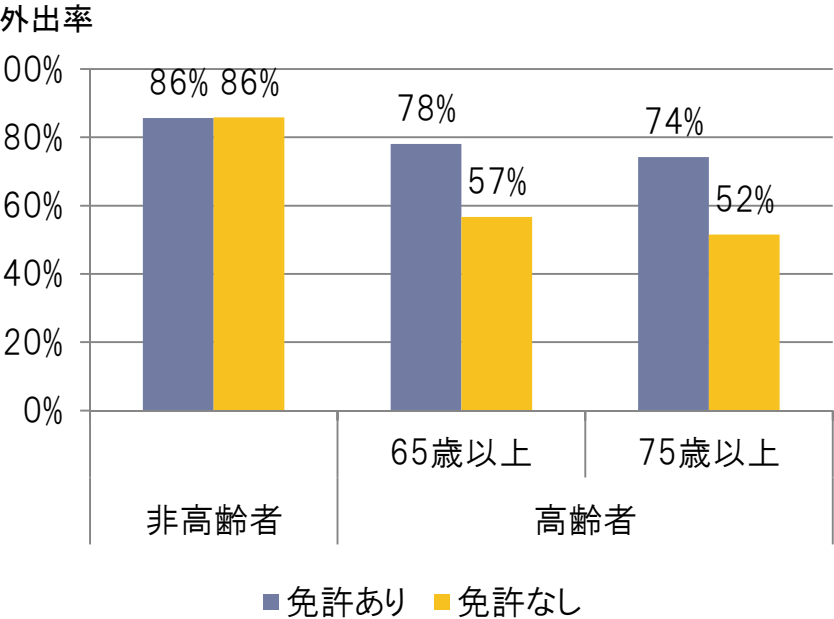
(3) 高齢者の外出実態と特性

② 高齢者の外出状況(外出率)

- ・ 高齢者の外出率は、非高齢者と比較して低い。加えて、免許を持たない高齢者は一段と低い。
- ・ 免許の有無による外出率の差は、「都市圏<地方圏」「中心都市<周辺都市」と大きくなる。

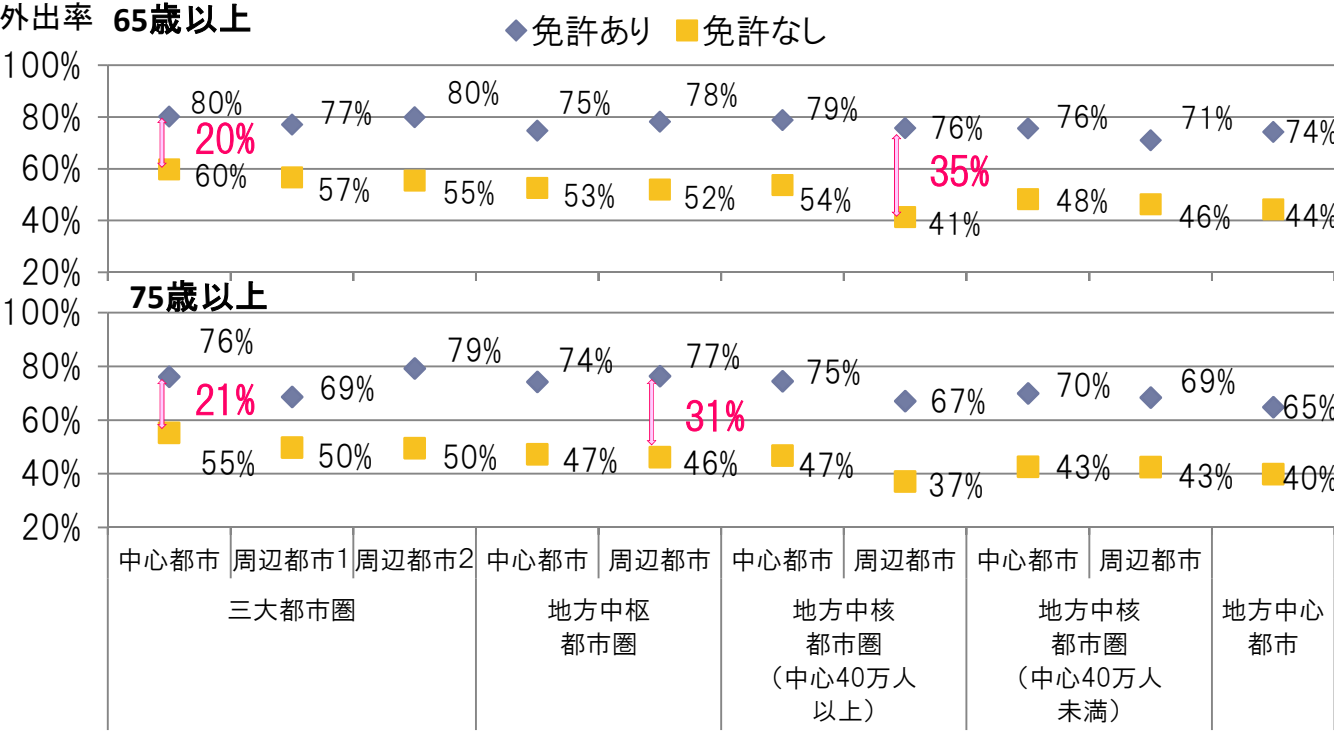
➡ 免許の有無が高齢者の外出の支障とならぬよう、移動手段の確保を図ることが必要

■ 高齢非高齢別・免許有無別にみた外出率
(調査日となる平日に外出していたか否か)



資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」
(平成27年)
※全国の70市を対象に集計

■ 高齢者の免許有無別・居住都市別にみた外出率



※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
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
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

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
周辺都市：小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市

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
周辺都市：小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市

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
周辺都市：高崎市、山梨市、海都市、安来市、南国市、浦添市

地方中心都市圏 中心都市：湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市

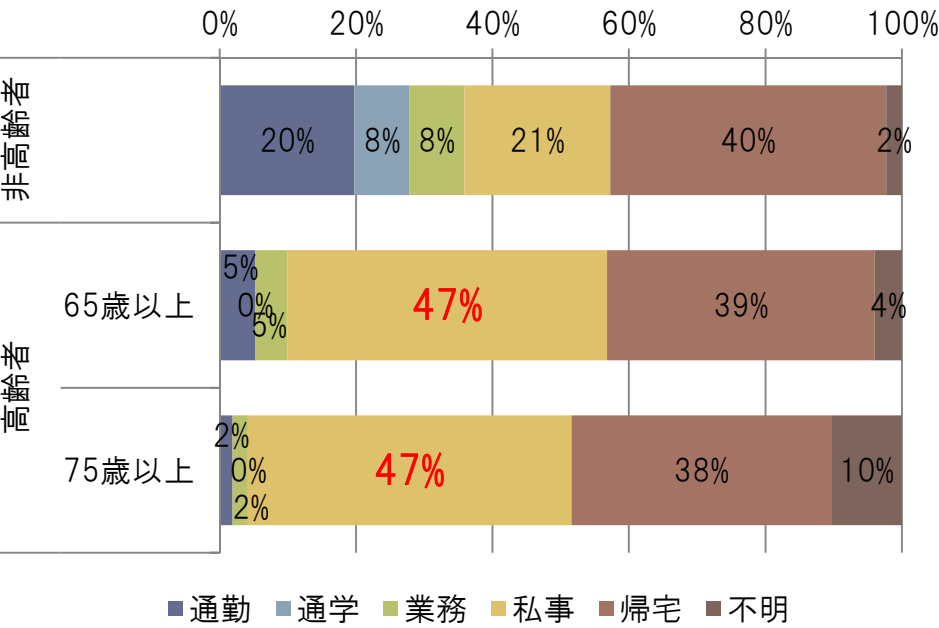
(3) 高齢者の外出実態と特性

③ 高齢者の外出状況(外出目的)

- ・ 高齢者については、私事目的での外出の比率が高く、非定常な活動が中心。
- ・ 外出頻度で見ると、「日用品の買い物」「食事・社交・娯楽」の頻度が高い一方で、「通院」の頻度は月3回に留まる。

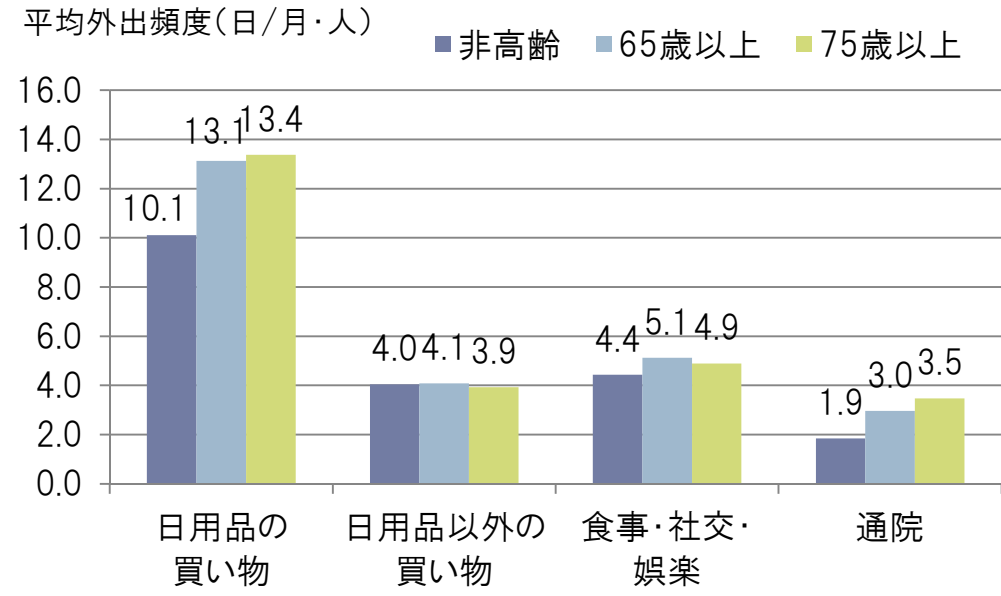
→ 非定常な需要に対応した交通モードの導入が必要。
(特に、買い物の際の荷物の運搬等、実際の状況に応じた対応が必要。)

■ 高齢非高齢別にみた外出目的構成



資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

■ 高齢非高齢別にみた私事目的の活動別平均外出頻度



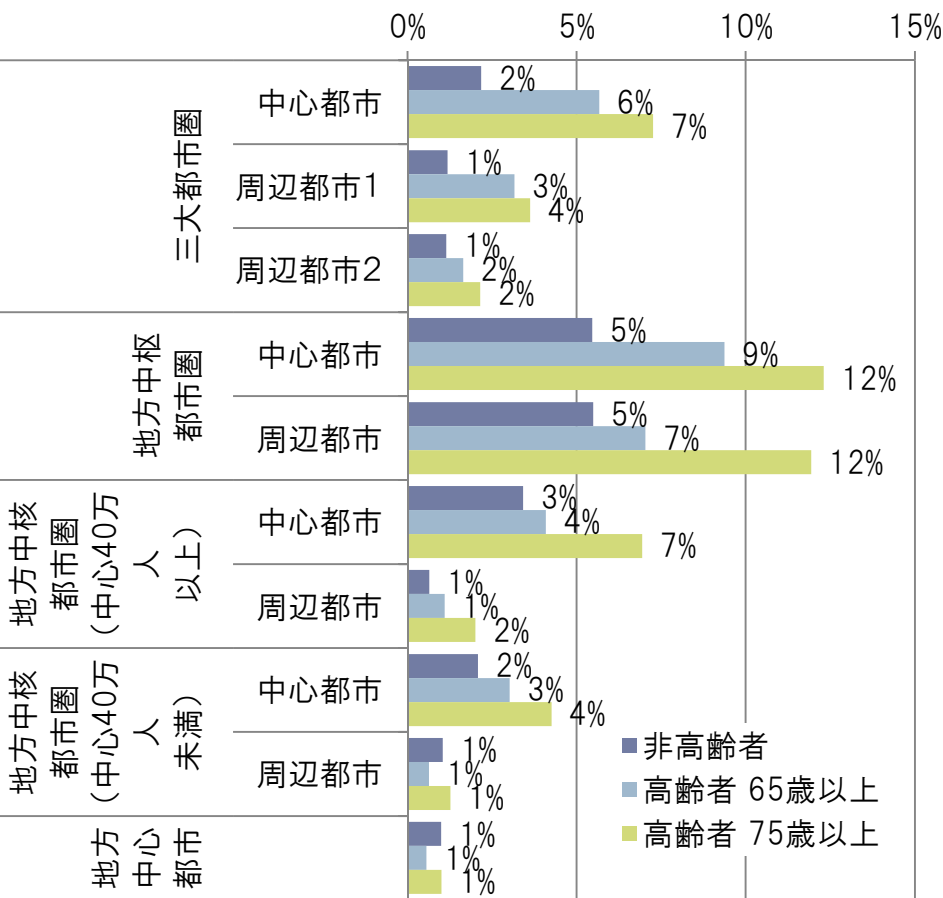
資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

(3) 高齢者の外出実態と特性

④ 高齢者の外出状況(利用交通手段)

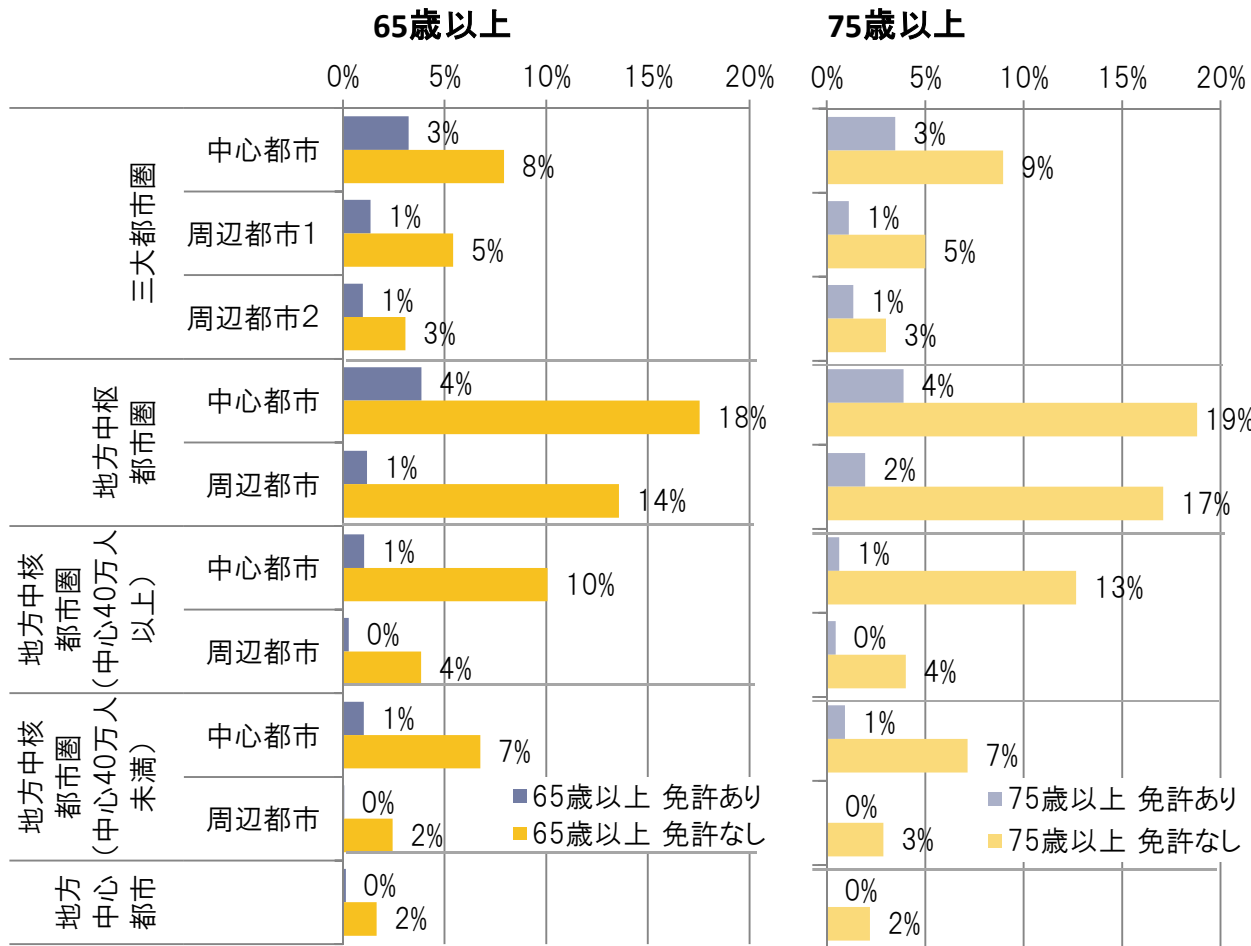
- 高齢者は非高齢者よりもバス分担率が高い傾向。
 - また、免許を持つ高齢者よりも免許を持たない高齢者の方が、バス分担率が高い傾向。
- 地方部を含め、地域の公共交通機関としてのバスが、高齢者に生活の足を提供。特に、免許を持たない高齢者にとって、重要な役割を果たしている。

■ 高齢非高齢別にみたバス分担率



資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

■ 高齢者の免許有無別にみたバス分担率



資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

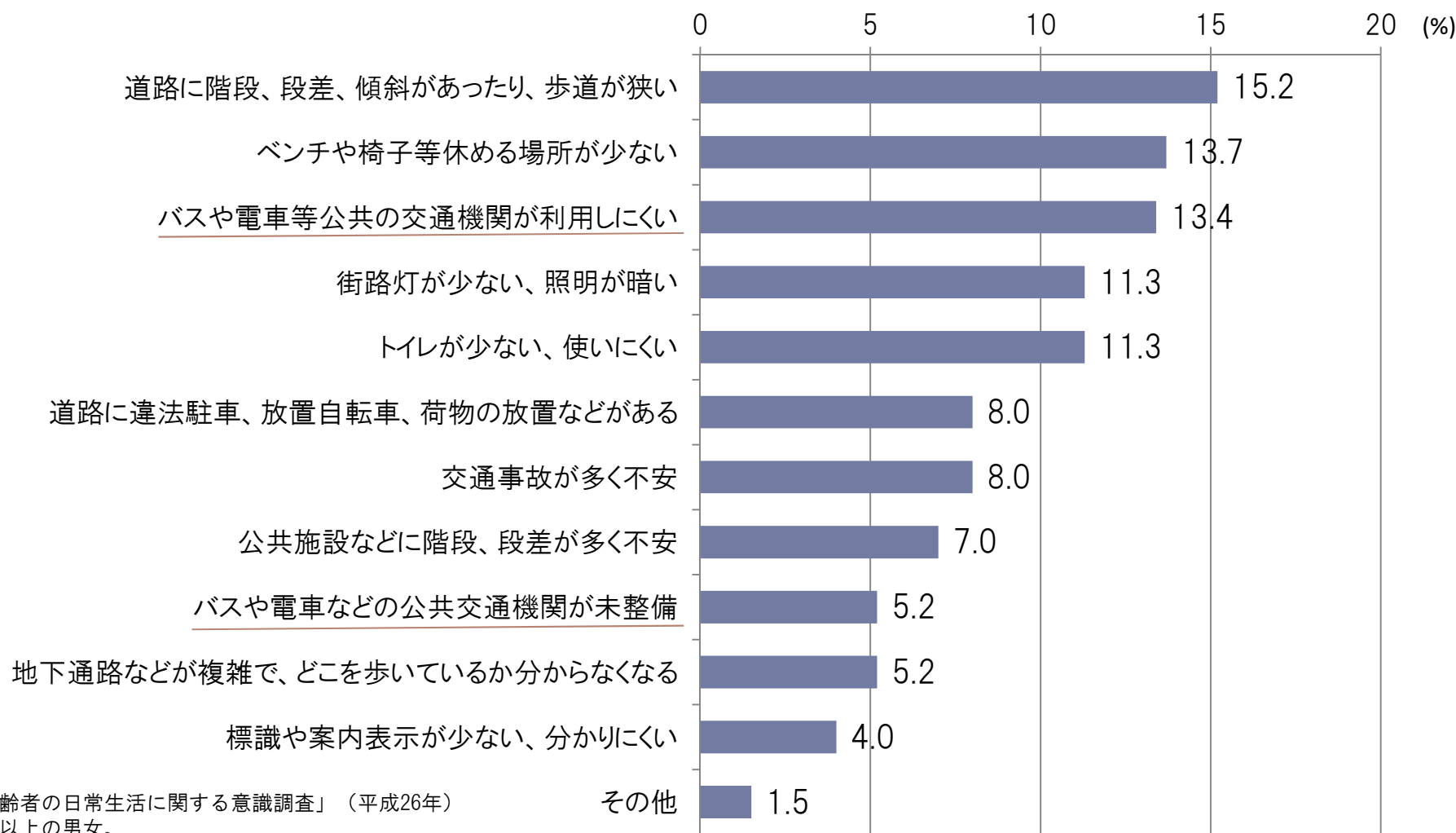
(4) 高齢者の生活・外出における障壁

① 高齢者が気兼ねなく外出することのできる環境整備の必要

- ・ 高齢者の外出時の障害として、段差や傾斜・歩道の狭さといった環境を指摘する人が最多。
- ・ また、休憩場所やトイレの不足、分かりづらい表示を指摘する声も散見。

➡ 公共交通機関における利便性への指摘も踏まえ、更なる環境整備に取り組む必要

■ 高齢者の外出時の障害



資料：内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」（平成26年）

※対象は、60歳以上の男女。

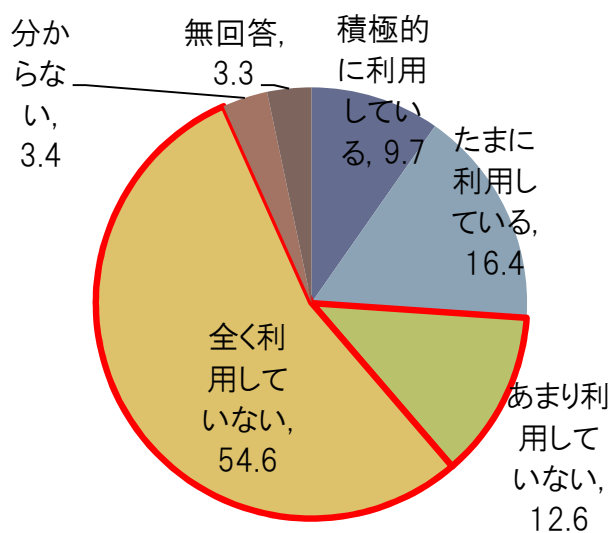
(4) 高齢者の生活・外出における障壁

② ICT活用への抵抗感に関する現状と将来

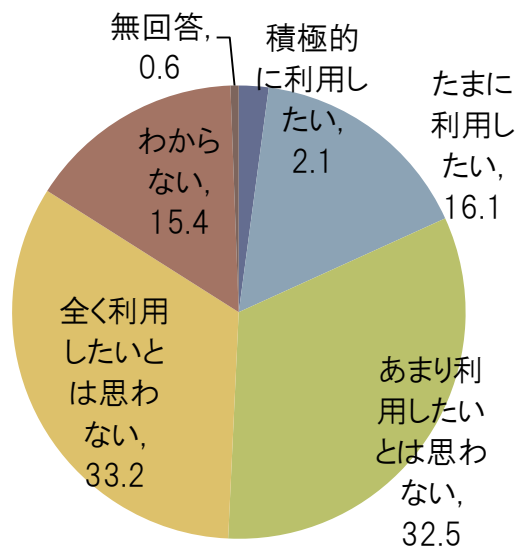
- ・ ICTを「全く利用していない」人が54.6%と最多。「あまり利用していない」人と併せると、利用していない人が67.2%に達する。
- ・ また、上記2項目に該当する人における今後の利用意向も、「あまり利用したいとは思わない」と「全く利用したいとは思わない」を合わせて65.7%と高い。
- ・ 60歳以上のスマートフォン利用率は4割弱である一方で、50歳代では75%に達している。

→ 短期的には、高齢者におけるICT活用への抵抗感に配慮したサービス提供が必要だが、中期的には、抵抗感の少ない高齢者の増加が見込まれるため、ICT活用に向けた取組は継続して推進する必要

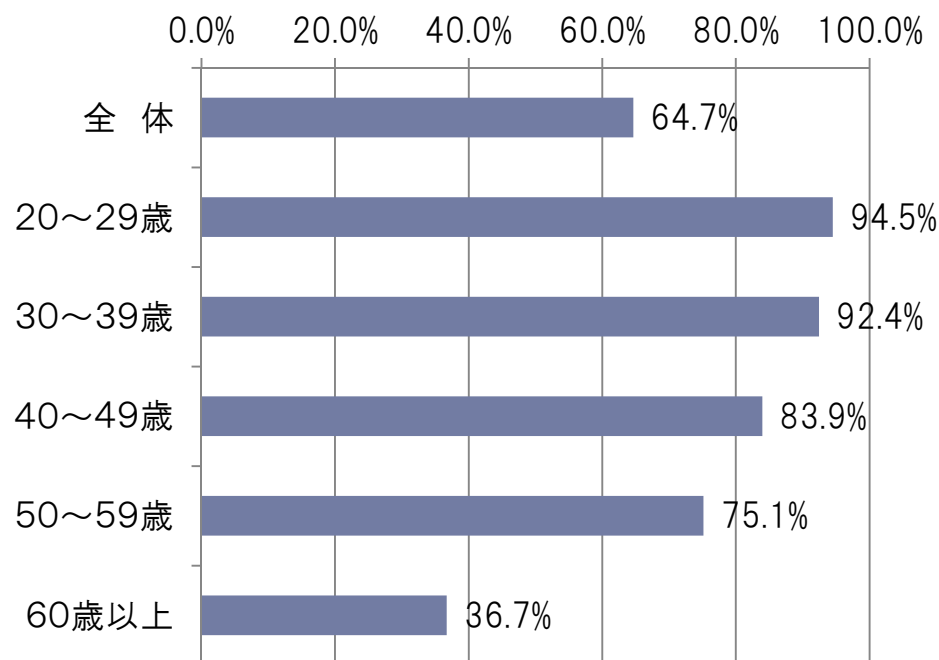
■高齢者のICT活用意向
(実態)



(利用しない人の意向)



■年代別スマートフォン利用率 (平成26年)



資料：内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」(平成26年)
※対象は、60歳以上の男女。

資料：総務省「平成26年通信利用動向調査(世帯編)」