

### 第3節 変化する人々の生活と意識

経済社会全体や生活する地域で様々な変化が起こっていることがわかった。さらに個人のレベルでも、生活行動や意識、また生活を支える構造に変化が生じており、これをとり上げる。

#### 1 生活を支える基礎の変化

##### (家族像の変化)

生活の基礎となる家族の構造に変化がみられる。

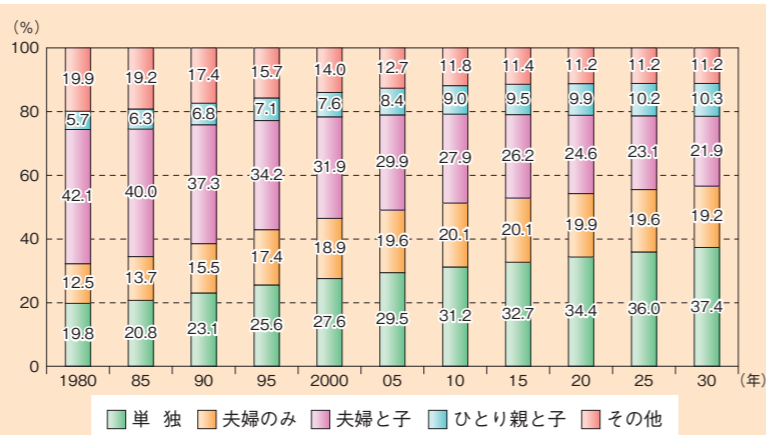
図表44は世帯構造の推移をみたものである。1985年頃までは、夫婦と子による世帯が全体の4割を占めていたが、90年代以降は急速に多様化し、2005年では、夫婦と子による世帯約3割に対し、単身世帯約3割、夫婦のみ世帯約2割となっている。

さらに将来推計によれば、2030年には夫婦と子による世帯は2割強にまで減少すると推計されており、これ

まで“標準的な家族像”と言われてきたものが、標準となりえなくなっている。また図表45は、別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について、子供世帯の居住地との距離をみたものである。4割近い世帯は片道1時間以上の場所に住んでおり、また徒歩5分程度のごく近い距離に住む世帯は1割に満たない。こうした状況は、例えば、誰が高齢者を支えるのかといった問題にも関わってくる。

ただし、マインドの面からは、必ずしも個々が孤立する傾向を示すものではない。図表46は、老後は子供とどのように暮らすのがよいか、世代ごとに聞いたものである。「同居」は高齢者世代以外で低くなっているものの、若い世代でも、「近くに住みたい」と考える者は多い。

図表44 世帯の構造の変化



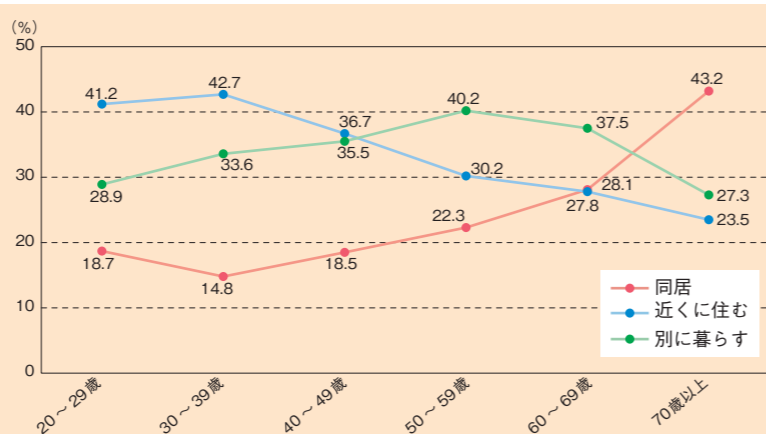
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)(2008年3月推計)」より国土交通省作成

図表45 子供世帯との居住場所の関係

徒歩5分程度の場所に住んでいる	8.2%
片道15分未満の場所に住んでいる	15.8%
片道1時間未満の場所に住んでいる	31.0%
片道1時間以上の場所に住んでいる	38.2%

(注) 別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について集計  
資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(2008年)より国土交通省作成

図表46 老後における子供との暮らし方



(注)「問 あなたは、一般的に、老後は誰とどのように暮らすのがよいと思いますか」に対し、「同居」=「息子(夫婦)と同居する」+「娘(夫婦)と同居する」+「どの子(夫婦)でもよいから同居する」  
「近くに住む」=「息子(夫婦)と近くに住む」+「娘(夫婦)と近くに住む」+「どの子(夫婦)でもよいから近くに住む」  
「別に暮らす」=「子どもたちとは別に暮らす」として集計した。  
資料) 内閣府「国民生活に関する世論調査(2009年)」より国土交通省作成

#### 2 変化する意識や活動

##### (変化する意識)

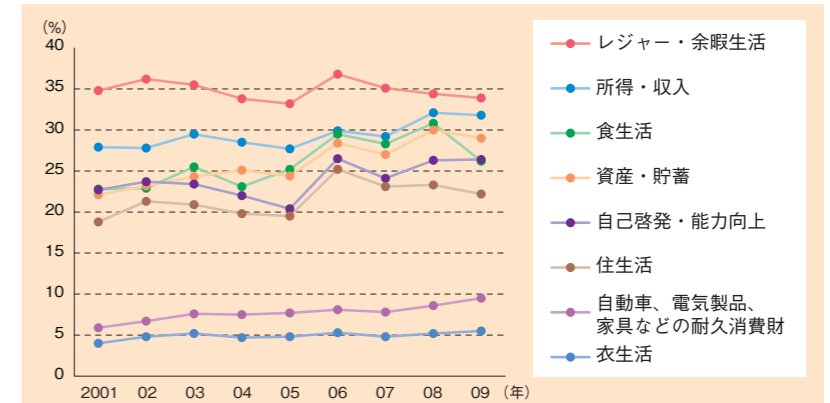
個人の生活に関する意識や時間の使い方に対する考え方も変わってきている。

図表47は今後の生活の力点について尋ねたものであるが、レジャー等が常にトップとなっている。全体として、生活の中でゆとりを求める意識が常に強いことがわかる。

しかし、世代ごとにみれば、別の傾向がうかがえる。図表48は、貯蓄や投資など将来に備えるか、毎日の生活を充実させて楽しむかについて、世代別に2時点間で比較したものである。

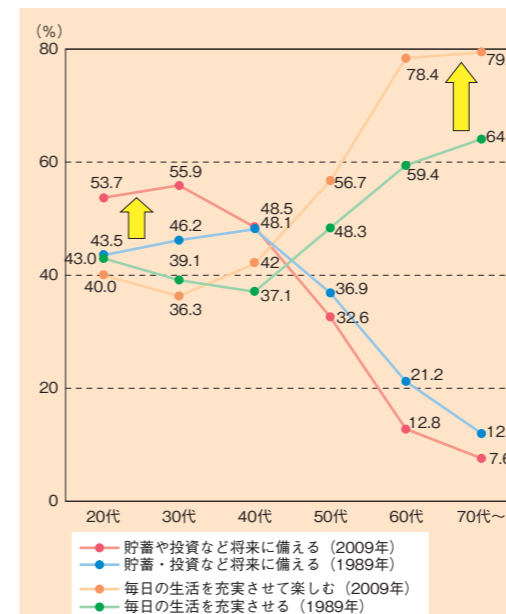
1989年と比べて2009年は、20代と30代で「将来に備える」が増加し、他方で特に60代以上で「毎日の生活を充実させる」が増加している。また図表49は、自由時間に対する意識について、やはり2時点間で比較したものであるが、1988年には若い世代ほど自由時間をもっと欲しいと感じていたものが、2003年では特に20代で減少している。若い世代で、将来に備える意識が強くなり自由時間の要望が弱まる一方で、高齢者では、毎日の生活を楽しもうとする姿勢が強くなっていることがうかがえる。

図表47 今後の生活の力点



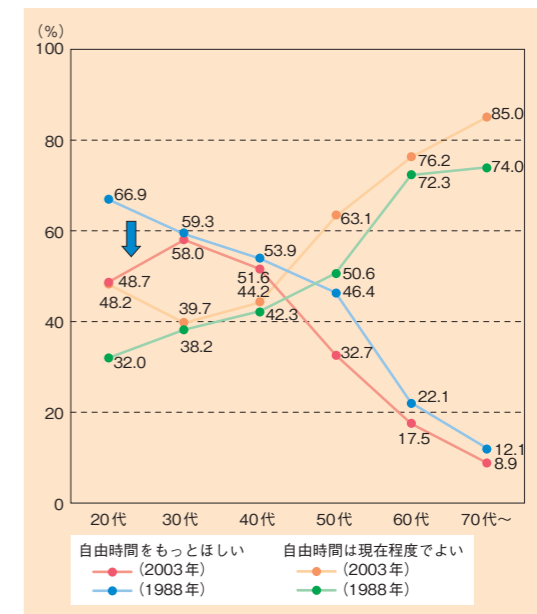
資料) 内閣府「国民生活に関する世論調査」より国土交通省作成

図表48 将来に対する意識



資料) 内閣府「国民生活に関する世論調査」より国土交通省作成

図表49 自由時間に対する意識



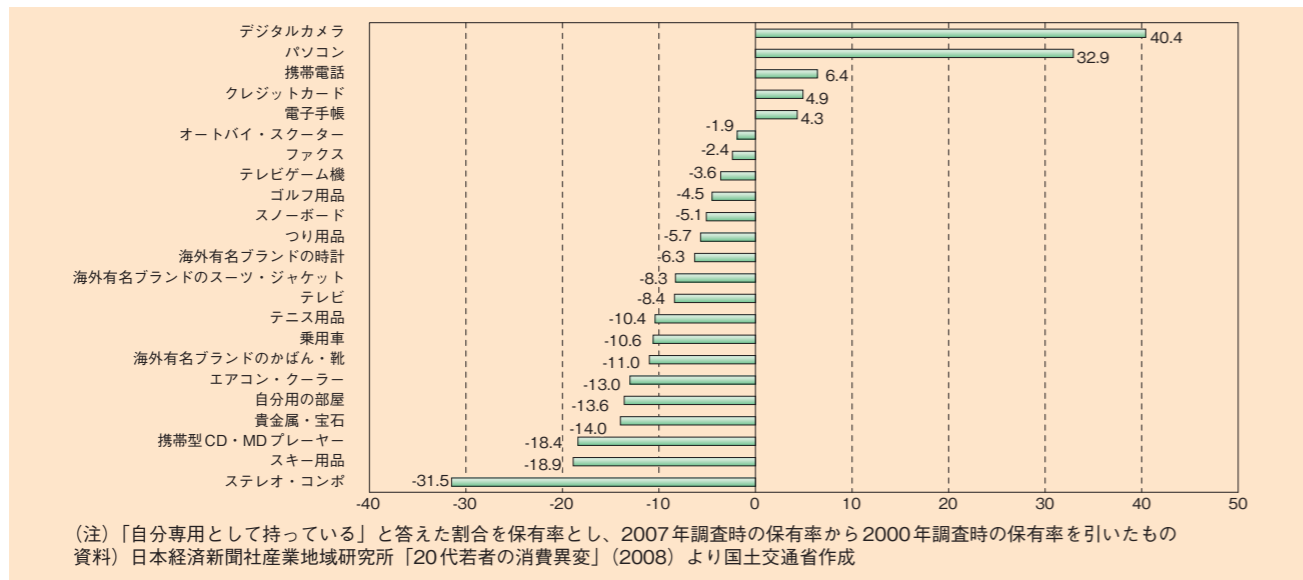
資料) 内閣府「余暇と旅行に関する世論調査」(1988年)、「自由時間と観光に関する世論調査」(2003年)より国土交通省作成

(変化する若者の生活活動)

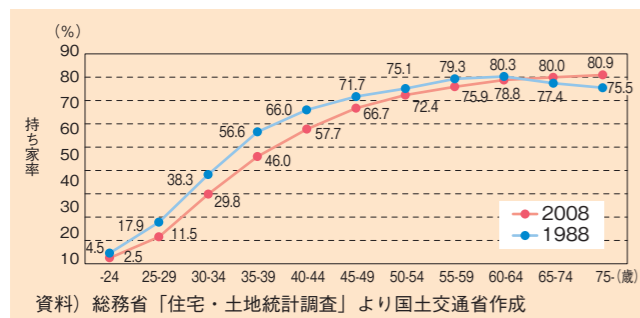
若者の消費活動等の生活活動にも変化がみられる。

図表50は若い世代のモノの保有率の変化をみたものであるが、全般的に保有率が下がっており、モノをもたない傾向がうかがえる。図表51は世代別に持ち家率の推移をみたものである。全体の持ち家率はほぼ横ばいである中<sup>(注)</sup>、30代後半を中心に比較的若い世代で持ち家率が減少していることがわかる。また、図表52は世代別に海外への出国率をみたものである。20代の海外旅行は、1990年代中頃までは大きく伸びたが、2000年代は特にこの世代が減少している。前述した意識の変化に加え、晩婚化の進展や伸びない所得、価値観の変化など様々な要因が重なって、若い世代を中心に消費等が変化している様子の一端がうかがえる。

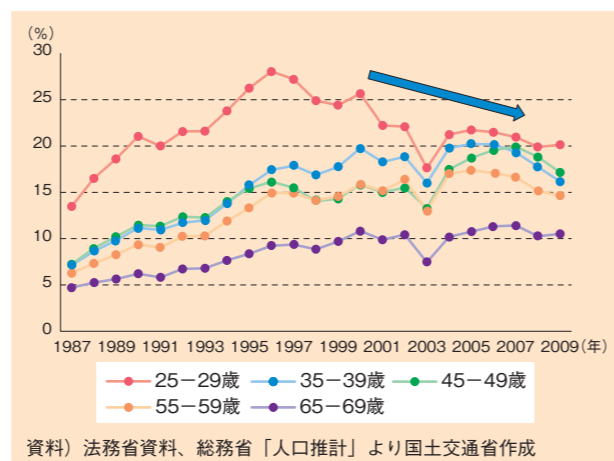
図表50 20代若者のモノの保有率 (2007年と2000年の比較)



図表51 世代別持ち家率の変化



図表52 世代別出国率の推移

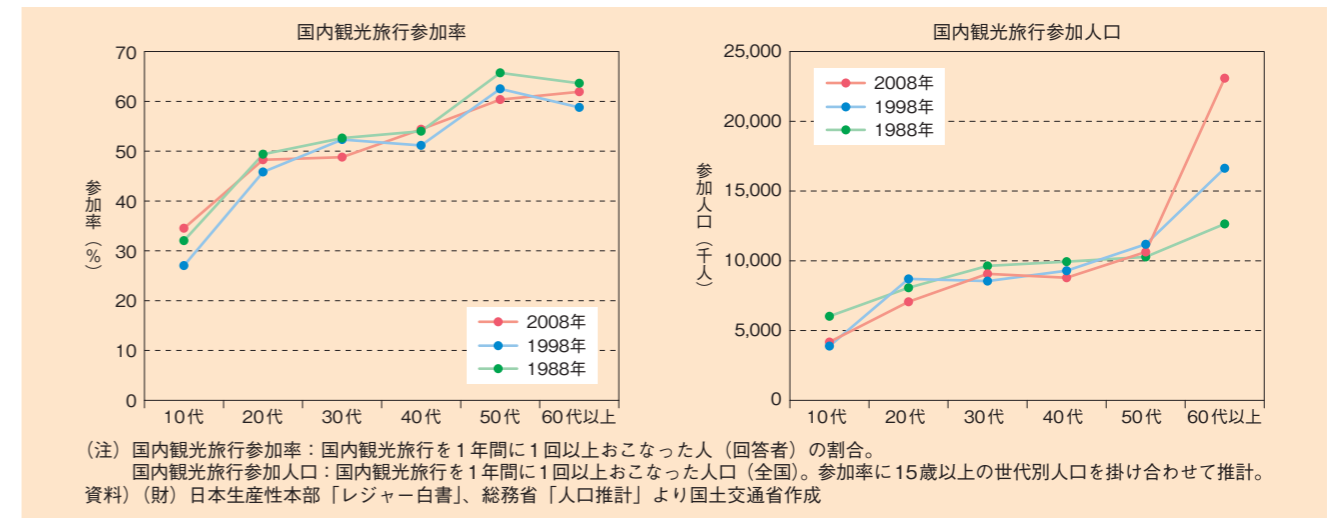


(イメージが変わる高齢者)

一方で、高齢者の行動にも変化がみられる。

図表53は世代別の国内観光旅行の参加率と参加人口である。年齢が進むほど参加率は高くなるのは過去からあまり変わらないが、参加人口をみると高齢者で顕著に増加していることがわかる。高齢者が生活を楽しもうとする積極性は変わらず、それが高齢者人口の増加とあいまって参加人口を大きく増加させていると思われる。

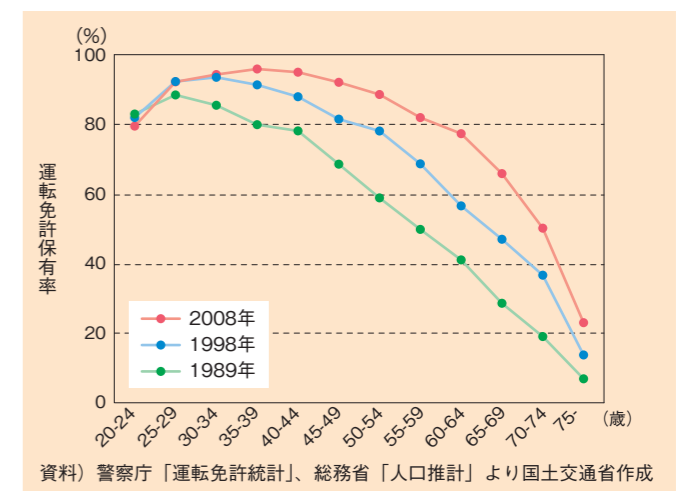
図表53 世代別国内観光旅行の参加率と参加人口



また図表54は、世代別の運転免許保有率である。次に高齢期を迎える50歳代の運転免許保有率は84.9%であり、現在の60歳代の保有率71.9%と比べて高くなっている<sup>(注1)</sup>。これは、将来の高齢者世代は、現在よりも自分で移動する手段を持ち身動きが軽くなることが推測される。また、情報へのアクセスを考えても、例えばインターネットの利用率は、60~64歳について、2003年の39.0%に対し2008年は63.4%と大幅に高くなっている<sup>(注2)</sup>。移動の面でも、情報へのアクセスの面でも、高齢者の自由度が増しつつあることになる。

高齢者は、従来のイメージを変えつつあるとともに、その増加により普段の活動で存在感を増していることがわかる。

図表54 世代別運転免許保有率



(注) 持ち家率は1988年61.1%、2008年60.9% (総務省「住宅・土地統計調査」より)

(注1) なお、運転免許保有者に占める65歳以上の者の割合は、1989年が4.2%であるのに対し、2008年は14.7%と約3.5倍となっている。

(注2) 総務省「通信利用動向調査」(2008年)による。インターネット利用率とは、過去1年間にインターネットを利用したことがある者の割合



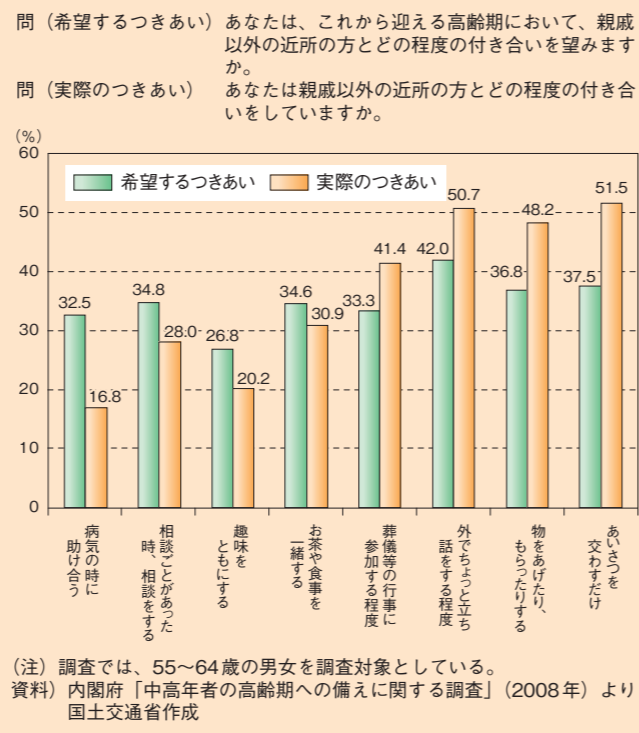
### 3 人と人、人と社会のつながり

#### (望むつながり)

生活の基礎単位であり互いに支えあってきた“家族”の構造が変化していることはみだが、それを補うような社会における人と人のつながりが求められる。

図表55は、これから高齢者になる中高年の世代について、希望するつきあいと実際のつきあいを尋ねたものである。外でちょっと立ち話をしたり、ものをやりとりするつきあいは、希望以上にできているのに対し、助け合ったり時間をともにしたりするつきあいは、現実が希望を下回る。身近なコミュニティにおいて困った時に助け合いたいと希望する一方で、現実にはギャップがあることがわかる。

図表55 希望するつきあいと実際のつきあい

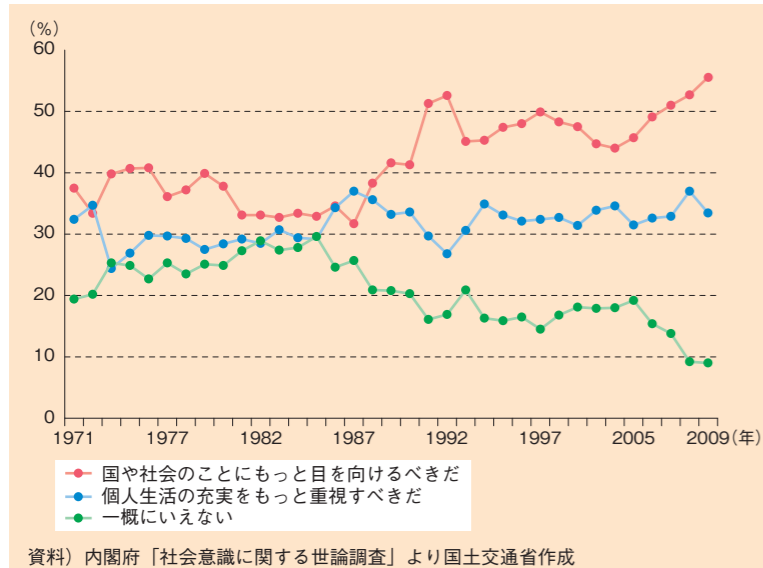


#### (つながりの新しい兆し)

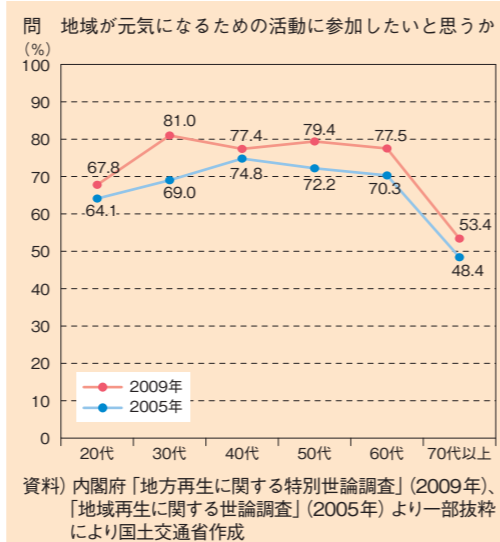
人々の社会に対する意識に新しい兆しがみられる。

図表56は個人の生活と社会に関する意識についてみたものであるが、これからは国や社会のことにもっと目を向けるべきとの割合が高まっている様子がわかる。また図表57は、地域が元気になるための活動に参加したいかどうかであるが、若い世代も含めその意識は高いとともに、近年さらに高まる傾向にある。さらに図表58は、中心になって活動すべき者について尋ねているが、「住民一人ひとり」が最も多くなっている。社会に目を向け、主体的に地域をよくしていこうとする意識が高まっている。

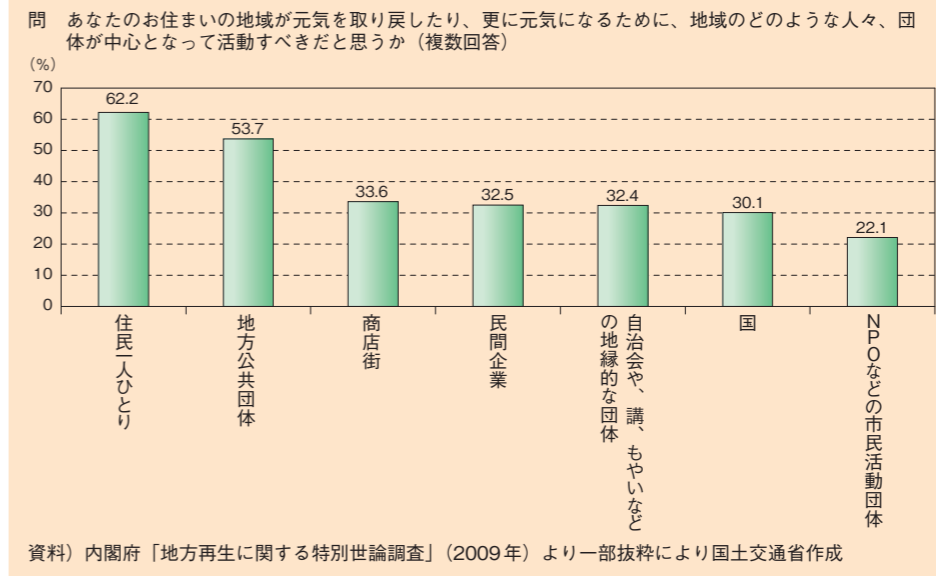
図表56 社会志向と個人志向



図表57 地域が元気になるための活動への参加



図表58 地域が元気になるために中心となって活動すべき主体



このように、個人の意識や生活をみると、特に若い世代で意識が保守的になるとともに、消費活動が消極的になっている様子がうかがえた。一方で、高齢者はその存在感を高めている。

他方で、家族の構造が変化し人と人とのつながりが重要性を増すなかで、若い世代も含め世代に関係なく社会への参加意識は強まるなど、社会とつながりたいという意欲も高まっている。

## 第1章まとめ

社会全体で、地域で、また個人のレベルで、人口減少・少子高齢化は様々な影響を及ぼしている。社会経済全体を見渡すと、経済の基調が変化するとともに、人の働き方などが変わってきている。私たちが暮らす地域は、今後人口が減少するとともにますます高齢化が進み、またそこにある装置も変化して、その姿を変えつつある。個人の意識と行動も変化し、内向く若者と元気な高齢者、といった構図が登場している。

あらゆる面で変化は生じ、日本はまさに転換期にある。

このような人口減少・少子高齢化の時代においては、既存のモデルが成り立たない部分も多い。しかも、財政制約は厳しい。これまでのやり方ではないような大きな変革を、日本の社会システムに実現していくことが必要である。その際には、何が必要かを見極めそれに全力であたる“選択と集中”も求められる。

このような取り組みは、決して“今後は縮小していく社会を堪え忍んでいく”ということではない。“様々なものを見直す機会”、“新しいアイデアを生み出すチャンス”ととらえるべきである。そしてその際には、地域と個々の生活にながら必要か、官・民すべての主体が知恵をしばり、協働して取り組んでいかなければならない。実際にそのような取り組みも始まっている。

国土交通省の調査では、現在の社会に対して“暗い社会”、“活気がない社会”と答える人が非常に多かった。一方で、10年後の社会に対しては、少し様子が異なる。「明るい社会」と「暗い社会」では、

30.4%と29.8%、「活気がある社会」と「活気がない社会」では30.3%と31.8%となるなど、肯定的な見方が増え、否定的な見方とちょうど拮抗する。いわば、現在の社会に対しては大変厳しいが、将来の社会に対しては、肯定的な見方と否定的な見方が相半ばしている状況である。希望がないわけではない、ちょうど分岐点にある。

今後どのような取組みが求められるか、第2章では国土交通分野の様々な分野で具体的にみていく。