

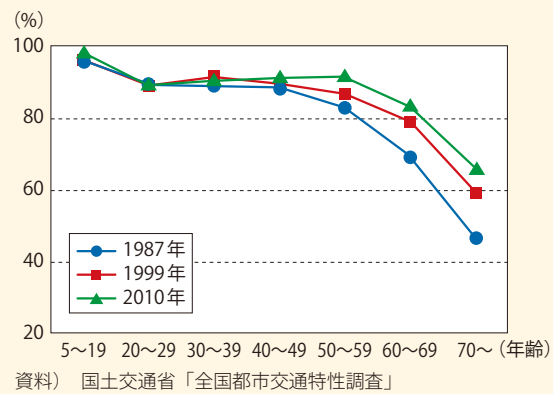
第3節 動き方の変化

(1) 外出の動向

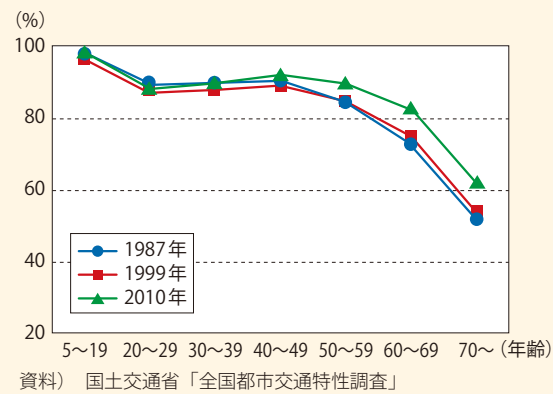
(外出率は横ばい)

「全国都市交通特性調査^注」により、外出率（居住人口に対する外出した人数の割合）について、1987年から2010年までの年齢別の変化を追う。平日では、三大都市圏においても地方都市圏においても、40代以降の年齢層については高齢になればなるほど外出率が上昇する傾向にあるのに対し、若者世代についてはほぼ横ばいとなっている（図表148、149）。休日では、三大都市圏においては平日同様、高齢になればなるほど外出率が高まる傾向にあるが、若者世代については横ばいの状態である（図表150）。地方都市圏では、若者を含む全年齢層で1987年から1999年にかけて外出率が低下したが、1999年から2010年にかけて回復を見せている（図表151）。

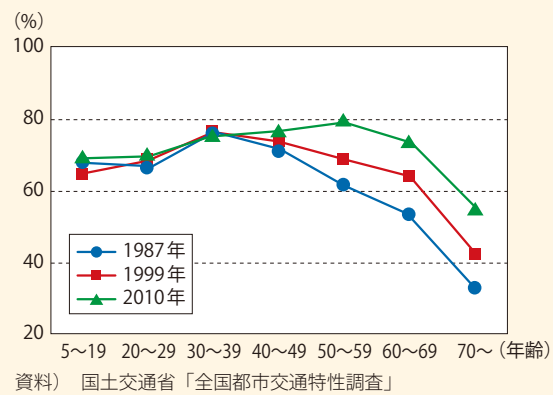
図表 148 三大都市圏の外出率（平日）



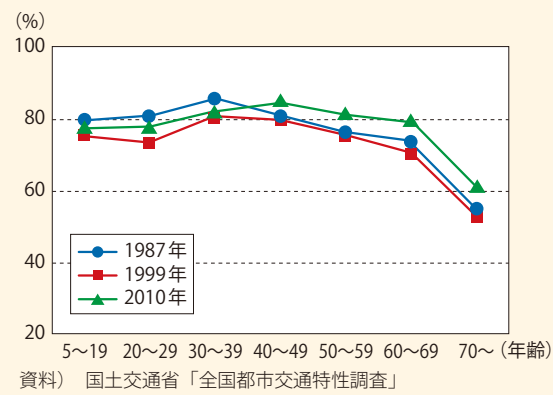
図表 149 地方都市圏の外出率（平日）



図表 150 三大都市圏の外出率（休日）



図表 151 地方都市圏の外出率（休日）



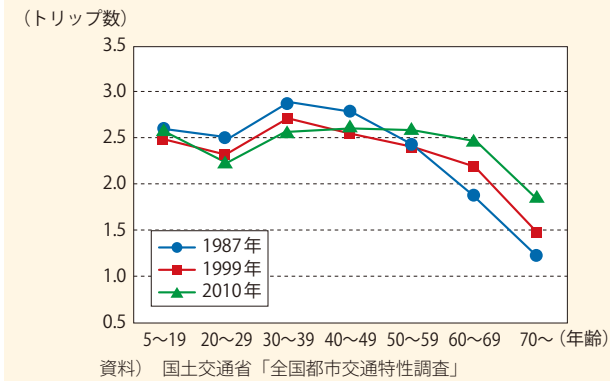
(トリップ数は三大都市圏で減少、地方都市圏で横ばい)

また、1人1日当たりのトリップ数（人がある目的をもってある地点からある地点へ移動した単位）を見てみる。平日の三大都市圏においては、1987年から2010年にかけて若者世代でトリップ数の減少が見られるが、外出率が変化していない一方でトリップ数が減少していることから、一度の外出で済ませる用件の数が減ったと考えられる。平日の地方都市圏においては、1999年から2010年に

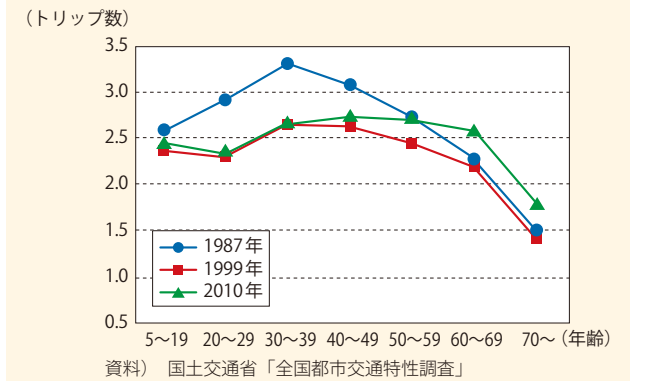
^注 本調査における三大都市圏とは「東京圏、名古屋圏、大阪圏」を指し、地方都市圏とは「三大都市圏以外の都市」を指す。

かけて、若者の外出率だけでなくトリップ数についても横ばいとなっている（図表152、153）。

図表 152 三大都市圏の1人1日当たりトリップ数（平日）

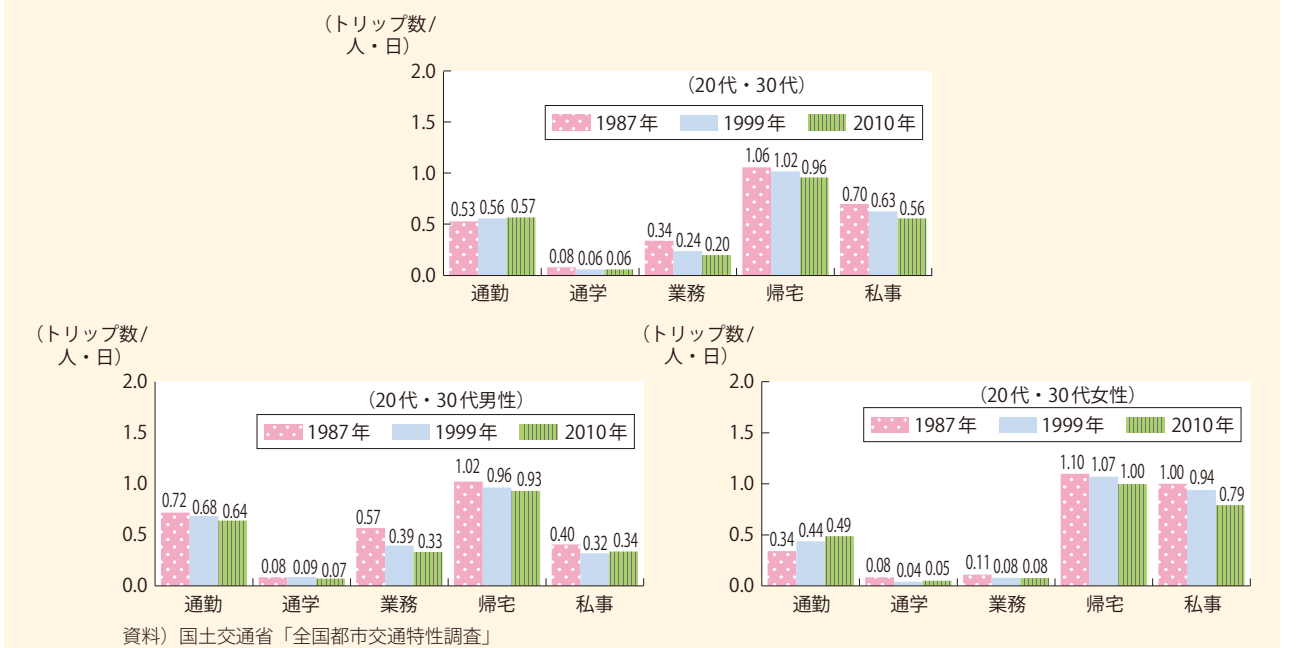


図表 153 地方都市圏の1人1日当たりトリップ数（平日）

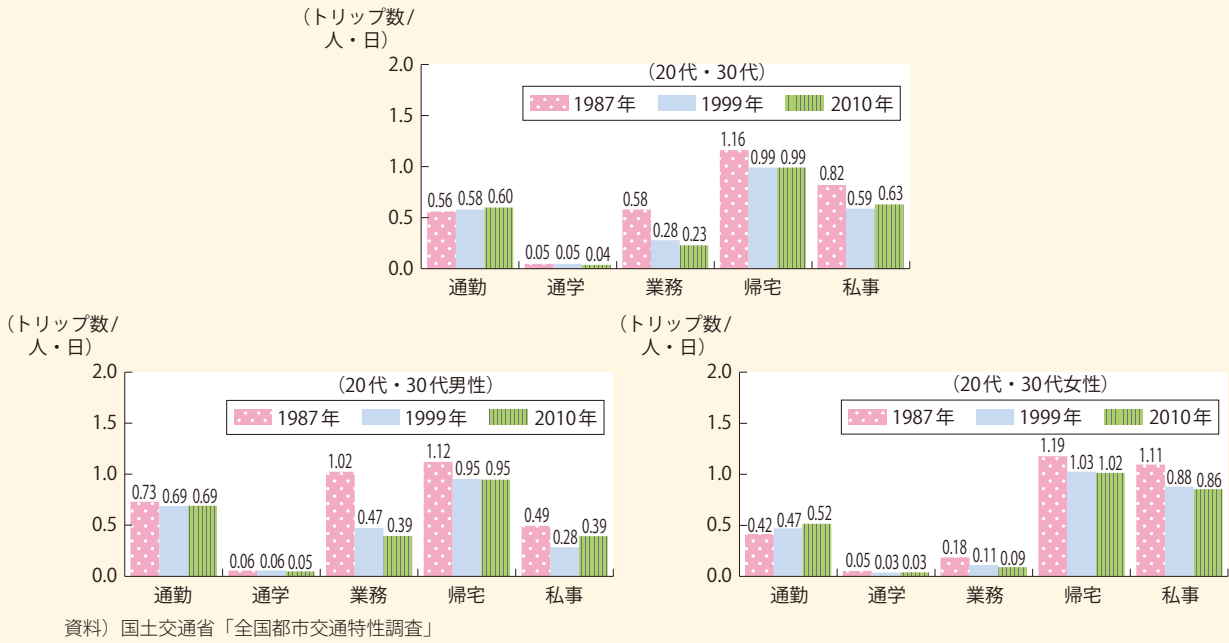


平日の三大都市圏における若者のトリップ数の変化を性別ごとに見ると、女性で通勤目的のトリップが増加している一方、私事目的のトリップ数が大きく減少していることから、女性の社会進出に伴い、外出の目的が私事から通勤にシフトするとともに、他の目的のトリップと一緒に行われていた私事目的のトリップが減少したものと推察される。男性では、1987年から1999年にかけて私事目的のトリップ数が大きく減少したが、1999年から2010年にかけては回復が見られる（図表154）。また、平日の地方都市圏における若者のトリップ数の変化についても同様に、女性の通勤目的のトリップが増加する一方私事目的のトリップが減少し、男性の私事目的のトリップ数は増えている。地方都市圏においては、男性の私事目的のトリップ数の増加が女性の私事目的のトリップ数の減少よりも大きいことから、男女計では私事目的のトリップ数は増加している。このように、平日では、女性の通勤目的のトリップ数の増加と私事目的のトリップ数の減少、男性の私事目的のトリップ数の回復が三大都市圏、地方都市圏に共通して見られる（図表155）。

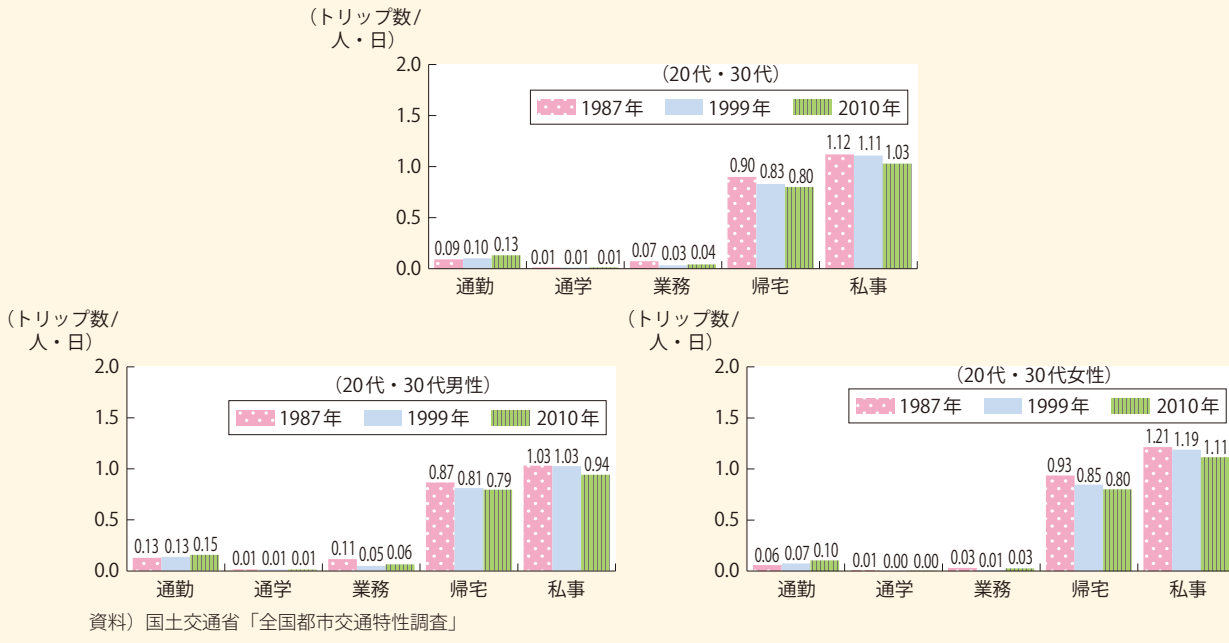
図表 154 三大都市圏の目的別トリップ数（平日）



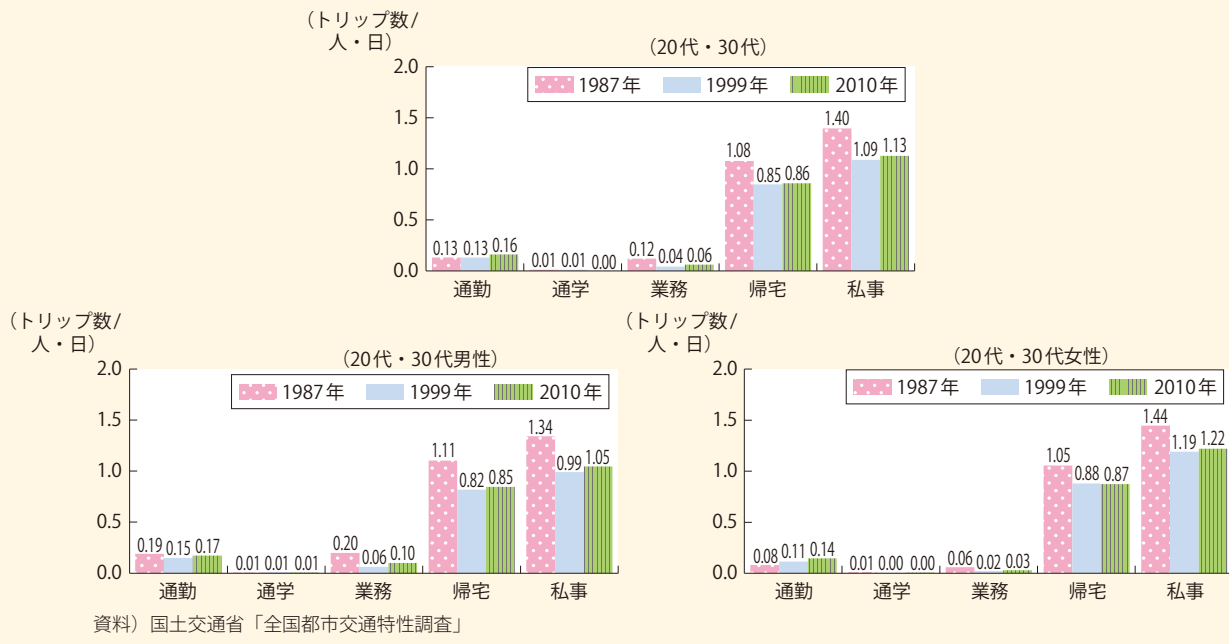
図表 155 地方都市圏の目的別トリップ数（平日）



図表 158 三大都市圏の目的別トリップ数（休日）

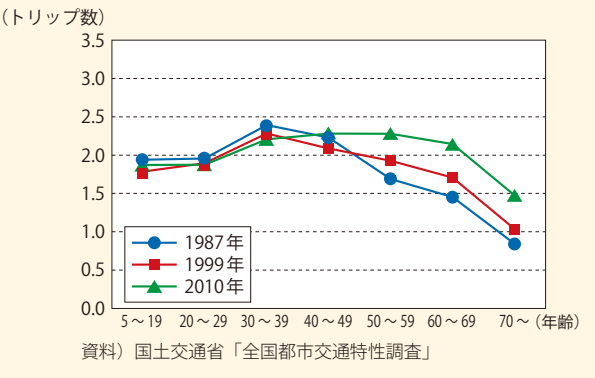


図表 159 地方都市圏の目的別トリップ数（休日）

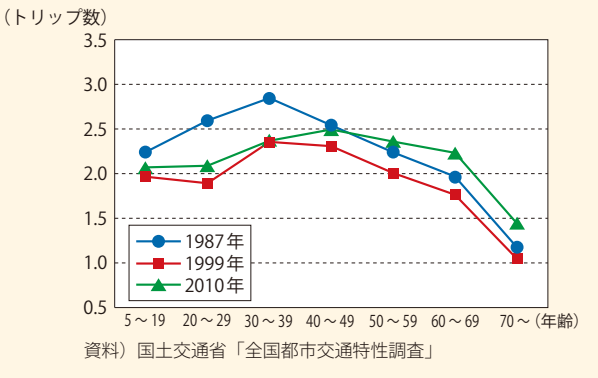


休日の三大都市圏における若者のトリップ数については、平日と同様、1987年から2010年にかけて減少が見られ、外出率が変化していない一方でトリップ数が減少していることから、一度の外出で済ませる用件の数が減ったと考えられる（図表 156）。休日の地方都市圏における若者のトリップ数については、外出率と同様に、1987年から1999年にかけて減少したものの、1999年から2010年にかけては持ち直しを見せている（図表 157）。

図表 156 三大都市圏の1人1日当たりトリップ数（休日）



図表 157 地方都市圏の1人1日当たりトリップ数（休日）

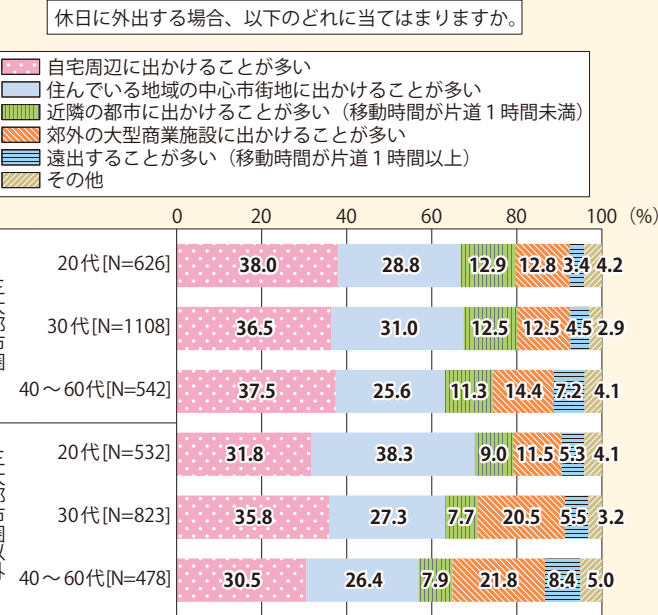


休日の三大都市圏における若者のトリップ数の減少は、男女ともに私事目的のトリップ数が減少していることからもたらされており、反対に、休日の地方都市圏における若者のトリップ数の持ち直しは、男女ともに私事目的のトリップ数が増加していることによるものとなっており、三大都市圏と地方都市圏で若者の外出の動向が異なることが分かる（図表 158、159）。

このような外出率やトリップ数の変化と一体のものとして、外出時の移動範囲についても変化が起こっていると考えられる。先に見たように、三大都市圏においては外出率に変化がない一方でトリップ数が減少していることから一度の外出で済ませる用件数が減ったと考えられるが、これに伴い移動の範囲も縮小している可能性がある。

これに関連し、休日の外出先について尋ねると、20代・30代では、住んでいる地域の中心市街地や移動時間が片道1時間未満の近隣の都市といった比較的近距離のエリアに外出する者の割合が高いのに対し、他の年齢層では、郊外の大規模商業施設や移動時間が片道1時間以上の場所等の中・長距離のエリアに外出する者の割合が高くなっている。この傾向は三大都市圏よりも地方圏においてより顕著に見られる（図表160）。

図表 160 地域別・年齢階級別に見た休日の外出先

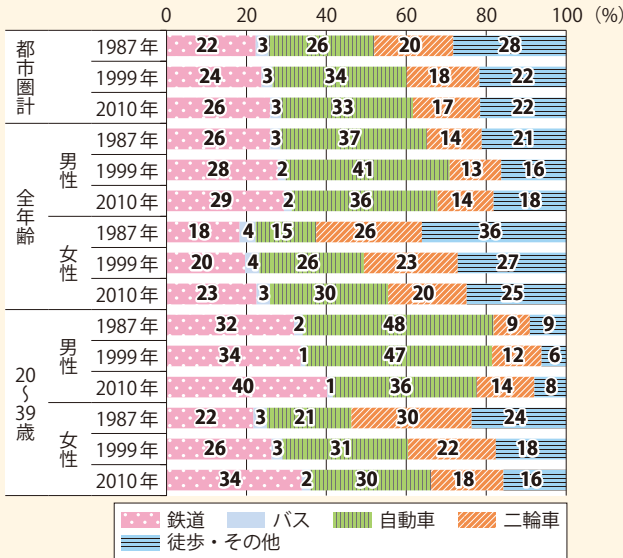


資料) 国土交通省「国民意識調査」

(三大都市圏では自動車から鉄道へシフト)

三大都市圏における代表交通手段分担率を1987年、1999年、2010年の3時点で比較すると、全年齢平均では、1987年から1999年にかけては男女ともに自動車の分担率が上昇したものの、1999年から2010年にかけては、男性の自動車の分担率は低下、女性の自動車の分担率は上昇と、男女で異なる動きを見せている。また、20～39歳については、男性では1987年から2010年にかけて一貫して自動車の分担率が低下しているのに対し、女性では1987年から1999年にかけては自動車の分担率は上昇しており、また、1999年から2010年にかけては自動車の分担率は減少しているものの男性ほど減少ポイントが大きいなど、ここでも男女で異なる傾向が見られる。また、自動車からの転換や鉄道の利便性の向上等を背景として鉄道の利用が進んでいると考えられ、全年齢平均でも若者でも、男女ともに鉄道の分担率が上昇している（図表161）。

図表 161 代表交通手段分担率（三大都市圏：平日）



資料) 国土交通省「全国都市交通特性調査」

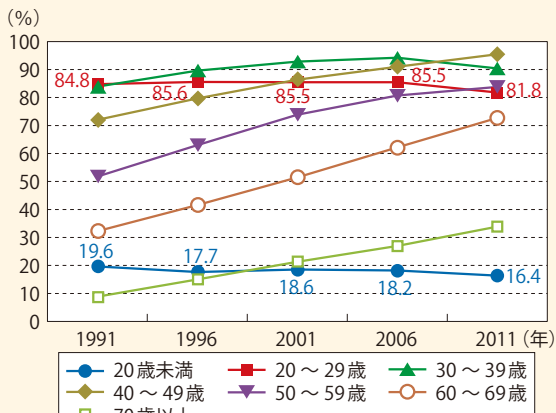
地方都市圏においては、全年齢でも若者でも三大都市圏よりも自動車の分担率が高くなっている。自動車利用については地方圏においても男女で異なる動きが見られ、男性では自動車の分担率が全年齢で微増、若者で減少傾向にあるのに対し、女性では全年齢・若者ともに分担率が上昇している。鉄道やバスなどの公共交通機関の分担率については、全年齢と若者のそれぞれについて男女別に見ても大きな変化は見られず、自動車の分担率の変化は、「二輪車」や「徒歩・その他」の分担率の変化により相殺されている（図表162）。

(2) 自動車利用の動向

(免許保有率は依然として高水準)

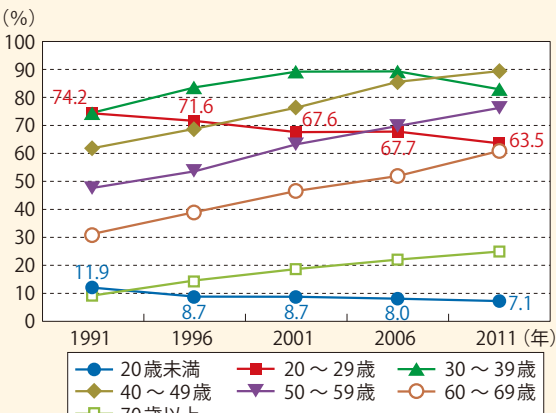
若者の運転免許の保有率は、他の年齢層の免許保有率が上昇しているとは対照的に、微減の傾向にある。この傾向は特に東京都において顕著であり、20代では1991年に74.2%であった免許保有率が2011年には63.5%まで減少している。ただし、2011年時点でも、全国においては20代の8割以上、30代においては9割以上の者が免許を保有していることから、若者の免許保有率は依然として高い水準にあると言える。また、10代及び20代で免許保有率の低下が見られることについても、他の年齢層の免許保有率が上昇基調で推移していることから、現在の若者についても取得年齢の後ろ倒しが起こっている可能性もあり、免許取得意向が弱まっていると一概に言うことはできない（図表163、164）。

図表 163 年齢階級別運転免許保有率の推移 (全国)



(注) 保有率：年齢階級別運転免許（大型・中型・普通）保有者数を年齢別総人口で除した割合
資料) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成

図表 164 年齢階級別運転免許保有率の推移 (東京都)



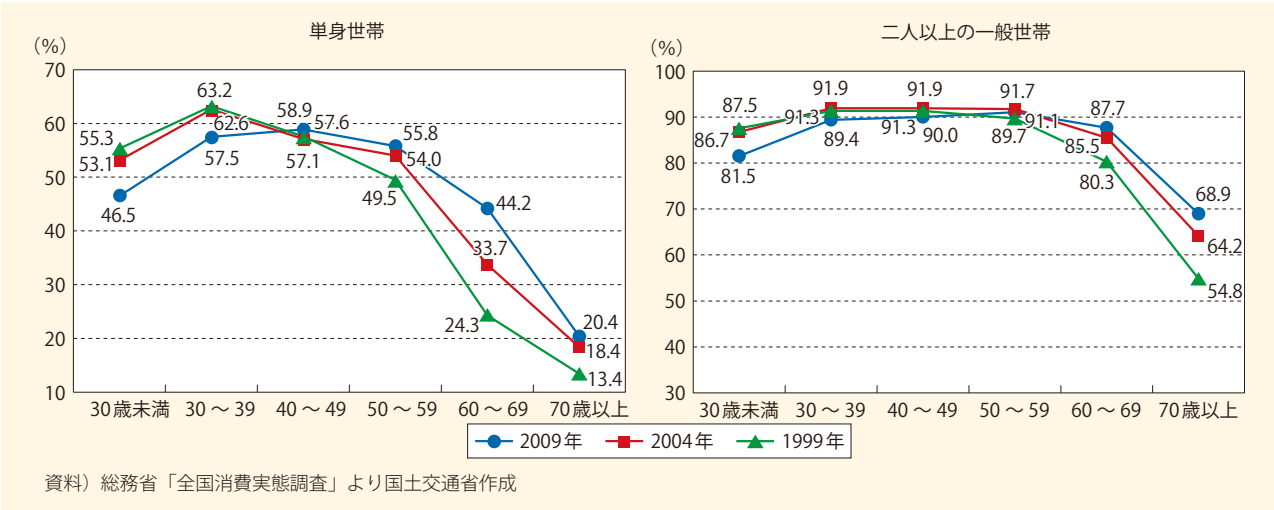
(注) 保有率：年齢階級別運転免許（大型・中型・普通）保有者数を年齢別人口で除した割合
資料) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成

(自動車保有率は属性により異なる動向)

自動車保有率を世帯形態別に見ると、単身世帯では1999年から2009年の10年間に30歳未満で

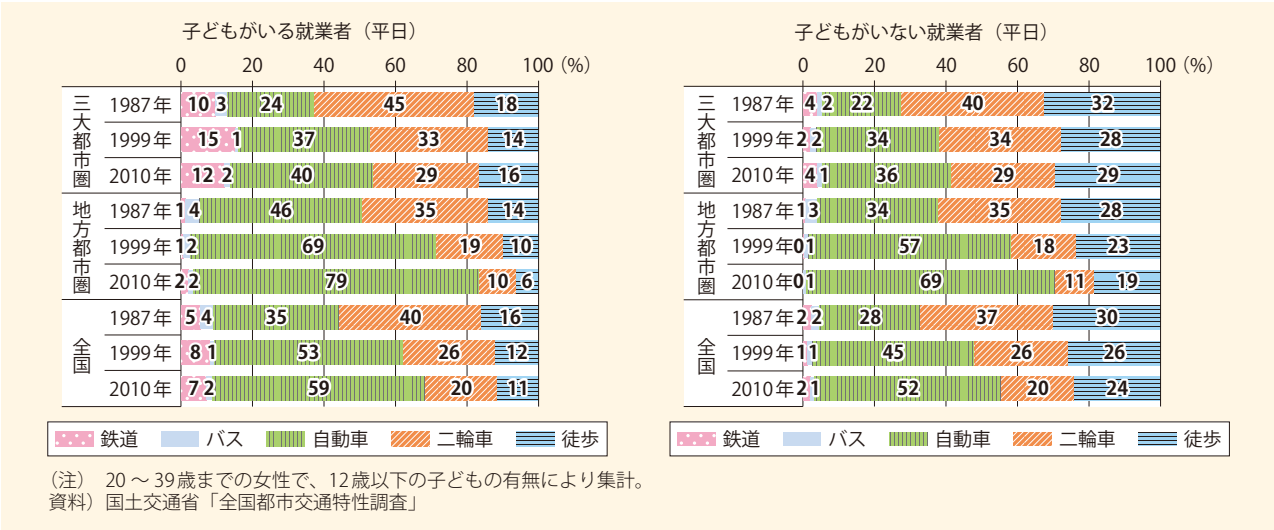
は55.3%から46.5%へ8.8ポイント、30代では63.2%から57.5%へ5.7ポイント減少しているのに対し、二人以上の一般世帯では、30歳未満で87.5%から81.5%まで6.0ポイント、30代では91.3%から89.4%へと1.9ポイントしか減少しておらず、単身世帯における減少が相対的に大きいことが分かる（図表165）。これは、二人以上の世帯、特に夫婦と子どもから成る世帯等においては、同一目的に複数人で移動する機会が多く、コストや利便性の観点から公共交通機関よりも自家用車を選択することが多いためと推測される。

図表 165 世帯形態別自動車保有率



また、「全国都市交通特性調査」により女性の子供の有無別の交通分担率を見てみると、子供がいる就業者の平日の交通分担率は、子供のいない就業者の平日の分担率よりも、三大都市圏においても地方都市圏においても自動車の分担率が高くなっていることが分かる。なお、非就業者についても同様の傾向が見られる（図表166）。

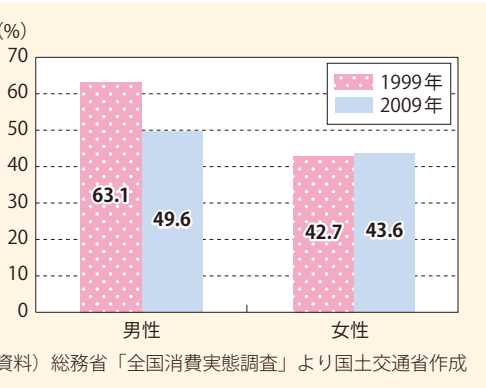
図表 166 女性の子供の有無別の交通分担率



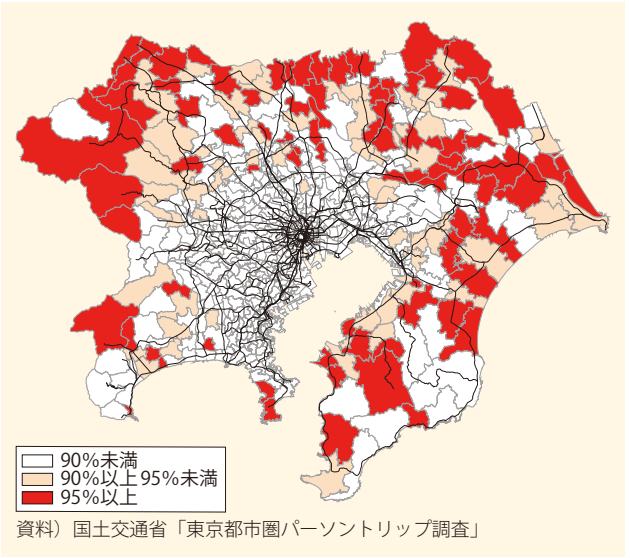
また、若者（30歳未満）の自動車普及率を男女別に見ると、1999年から2009年の間に男性では63.1%から49.6%へと13.5ポイント減少しているのに対し、女性では42.7%から43.6%へと0.9ポイント増加している（図表167）。女性は、就業率の高まり等を受け、自動車で外出する機会や外出する範囲が拡大したことから、このように男女で異なる傾向となっていると考えられる。

東京都の免許保有率が全国と比べて大きな幅で減少していることについては先に述べたが、自動車の保有率については、東京圏内においても、都心部に居住する者か郊外部に居住する者かで動向は異なる。概して都市部では、電車やバス等の公共交通機関が充実していることから自家用車に拠らずとも移動ができることや、自動車を保有した場合に駐車場の確保が難しい等の理由により自動車保有率が低くなると考えられるが、東京圏についても、都心から離れた地域になればなるほど自動車保有率が高くなる傾向にあることが分かる（図表168）。また、東京圏の地域別の自動車保有率の経年変化を見ても、1998年から2008年の間に都心近くでは自動車保有率が低下したが、郊外部では保有率が増加している（図表169）。

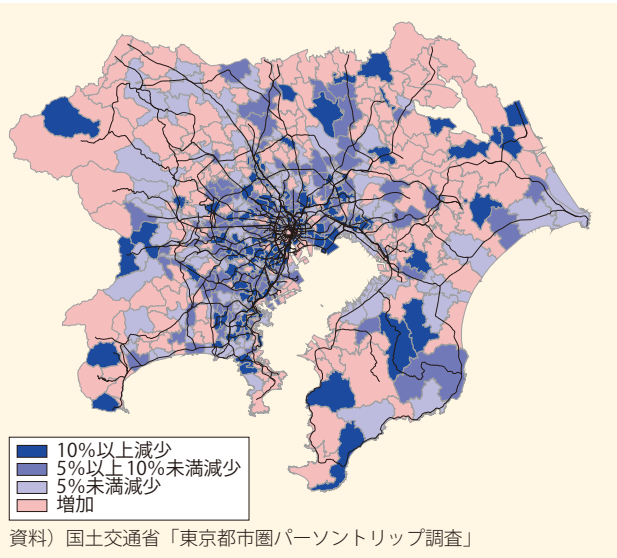
図表 167 30歳未満の単身勤労世帯の自動車普及率の推移（男女別）



図表 168 若者（世帯主が20代・30代）の自動車保有率（2008年）



図表 169 若者（世帯主が20代・30代）の自動車保有率の変化（1998年→2008年）



（若者の「車離れ」）

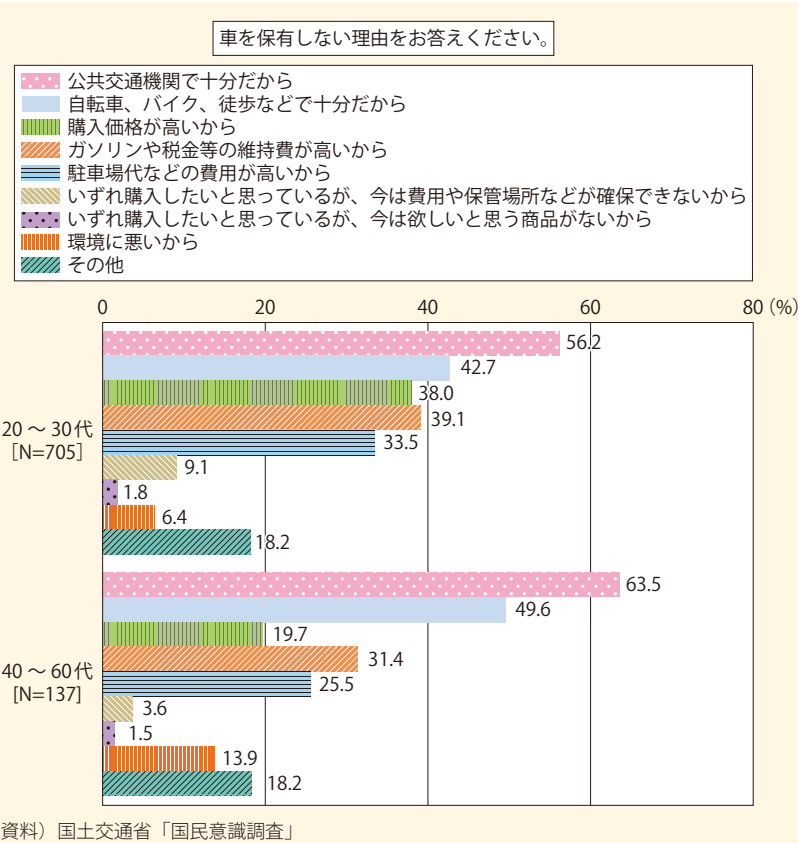
以上のように、若者の免許保有率と車の保有率はそれぞれ減少傾向にあるが、若者の免許取得率は車の保有率ほどは減少していないことから、車の「保有」意欲と車の「利用」意欲を別々に扱うことが適切と考えられる。すなわち、日常的な移動目的で車を保有する必要性が低下していることや経済的な理由により車の保有意欲が減退する一方、免許を保有することは将来的に車を運転する機会に備えてのことであることを踏まえると、レンタカーを利用して旅行に出かけるなど、単発的な機会に自動車を利用しようとする意欲は継続しているものと考えられる。

また、若者の自動車保有意欲

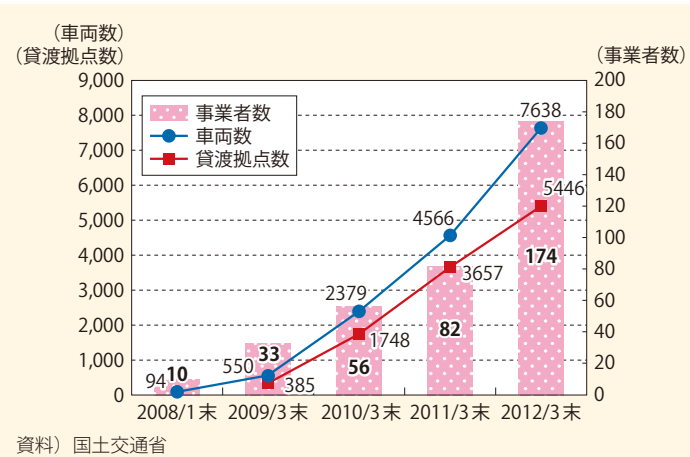
についても、「いずれは保有したい」という意向自体はあるものの、現在は経済的な理由等により自動車を保有することが難しく、購入を後ろ倒しにしていることから、若者の自動車保有率が落ち込んでいると見ることもできる。現在自動車を保有しない者の中で、「いずれ購入したいと思っているが、今は費用や保管場所などが確保できない」という者の割合が20代・30代で高くなっていることや、自動車保有率について、単身世帯では40代以降の年齢層において、二人以上の世帯については60代以降の年齢層において保有率が上昇する傾向にあることから、現在の若者についても、より高齢になったときに自動車を取得する可能性もある（図表170）。

自動車を保有せず、必要な時に利用する方法として、これまではレンタカーの利用が見られたが、近年はカーシェアリングの利用も進んでおり、レンタカー型カーシェアリングの事業者数、車両数、貸渡拠点数は年々大きく増加している（図表171）。タイムズ24株式会社のアンケート調査によると、将来的な車の保有意向については、「元々、購入しようと思っていた」者が32.7%となっており、自家用車を購入するまでの代替手段としてカーシェアリングを利用している者も多いことが分かる。

図表170 車を保有しない理由

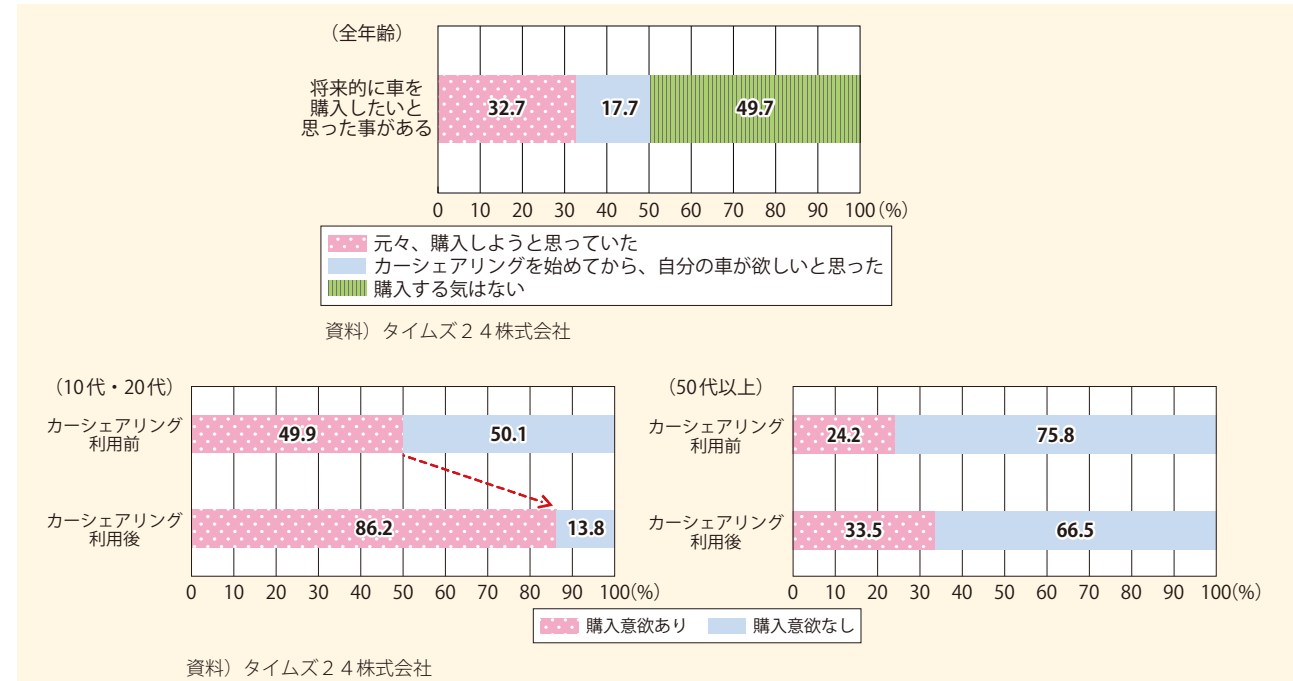


図表171 レンタカー型カーシェアリングの事業者数、車両数、貸出拠点数

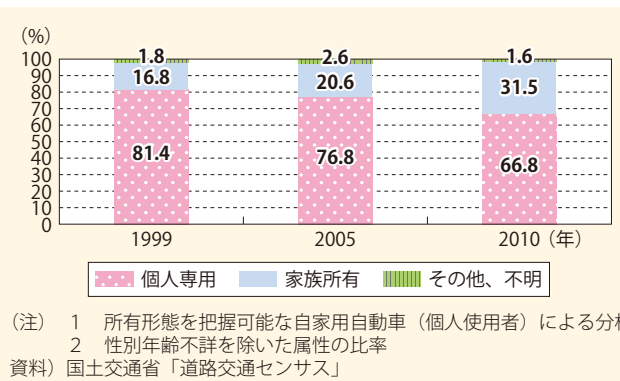


また、カーシェアリング利用前後の購入意欲の変化を見ると、カーシェアリング利用後に「購入意欲あり」と答える者の割合が若者ほど高くなっており、車に触れる機会が増大することにより、今後、車の保有意欲が高まることも考えられる（図表172）。また、このようなカーシェアリングの普及に見られるように、自らの専有物であるかどうかにかかわらず、利用したい時や必要な時に利用ができれば良いと考える志向は、車の保有形態の変化にも現れている。自家用自動車の保有形態は、個人専用から家族との共有にシフトしてきており、1999年には81.4%だった個人専用車の割合が、2010年には66.8%まで減少している（図表173）。

図表172 カーシェアリング利用者の車の購入の意思



図表173 自動車の所有形態の変化



（3）自転車利用の動向 （自転車利用の増加）

通勤・通学に普段自転車を利用する者の割合を見ると、1999年には20代で15.5%、30代で10.7%だったが、2009年には20代で15.9%、30代で12.9%と、それぞれの年齢層で自転車利用者の割合が上昇している（図表174）。全年齢の平均では1999年から2009年にかけて自転車利用者の

割合が減少していることから、若者の自転車利用が特に進んでいると言える。

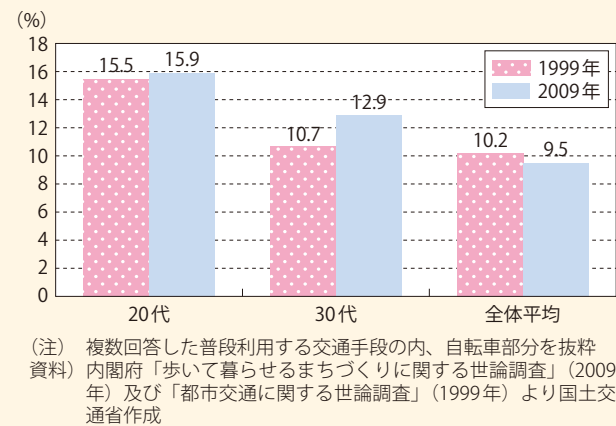
このような動きを背景として、都心部においては、通勤などの自転車利用者に向けたサービスとして、自転車保管用ラック、ロッカー、シャワールームなどを完備したサイクルステーションの設置が進んでいる。

また、地域においても、地域内の新しい交通手段として、「コミュニティサイクル」を設置する動きも見られる。コミュニティサイクルは、鉄道駅に隣接されたサイクルポートを拠点とし目的地までの往復移動を基本とするレンタ

サイクルと異なり、地域内に複数のポートを設置することにより面的な移動を可能とすることから、生活交通の利便性を向上するなど、まちづくりの課題を解決するものとして期待されている。

また、観光産業においても、新たな自転車利用の需要を掘り起こし、産業の活性化につなげようとする動きが見られる。具体的には、自転車を取り入れた新たな形のツアーとして、「サイクリングバスツアー」等と称し、参加者が自分の自転車を持ち込み、バスや電車に積み込んで目的地まで行き、目的地でサイクリングを楽しむツアーが催されている。

図表 174 通勤・通学に自転車を利用する者の割合



コラム

サイクルシェアを通じたまちづくり
～札幌みんなのサイクル ポロクル～

札幌市都心部では、新しい公共交通として、自転車を共同利用する「ポロクル」の利用が進んでいます。ポロクルは、あらかじめ専用のサイト等で登録をした利用者が、「サイクルポート」と呼ばれる無人の貸出拠点でICカードや携帯電話により利用者認証を行うことにより、自転車を自由に借りたり返したりすることができるサービスです。

サイクルポートの設置状況



資料) (株) ドーコンモビリティデザイン

ポートの様子



貸出の様子



現在、ポロクルは、札幌都心部で東西約5km、南北約3kmのエリアに45カ所のサイクルポート、約270台の自転車を展開しており、利用者の登録件数は6,500件を超えました(2012年度営業終了時点)。2012年に実施された利用者に対するアンケート調査によると、ポロクルにより行動範囲が拡大したと答えた若者の割合は75%となるなど、ポロクルの利用により札幌都心部における若者の行動が活発化していることが分かります。

ポロクル導入の背景には、歩道上の放置自転車や自転車利用者のマナーの悪さにより、札幌都心部の魅力が低下しているという問題がありました。このような問題を解決する試みとして、2008年、産学研究グループによるサイクルシェアリングサービスの開発が始まり、2011年には(株)ドーコンモビリティデザインによる本格的な実用化が始まりました。

全国で自転車の共同利用を推進する動きが見られる中で、ポロクルの特徴となっているのは、若者が運営主体として積極的に参画しているという点と、札幌大通まちづくり株式会社等のまちづくりに携わる様々な主体と連携を図っているという点です。

ポロクルの運営は、20歳前後の若者たちを中心としたNPO法人ezorockが担っており、自転車やポートの点検、ポート間の自転車の台数調整など日常的な管理運営業務を行うほか、自転車利用時のルール遵守やマナー向上を目指し、市民向けのPR活動などを行っています。また、札幌大通まちづくり株式会社は、商店街等が主体となって策定した「都心部自転車対策アクションプラン」に基づく取組みを進めていますが、ポロクルは这其中で、個人所有の自転車からの代替手段として、また、マナー啓発活動の拠点として位置づけられています。

このように、ポロクルは、単に移動手段としての役割を果たすだけでなく、若者やまちづくりに携わる人々の意欲を取り込むことにより、にぎわいの創造、良好な都市景観の形成や歩行空間の安全性・快適性の確保、環境に優しい交通体系の実現等、様々な観点からまちづくりに貢献しています。

自転車ルール遵守に向けた街頭啓発の様子

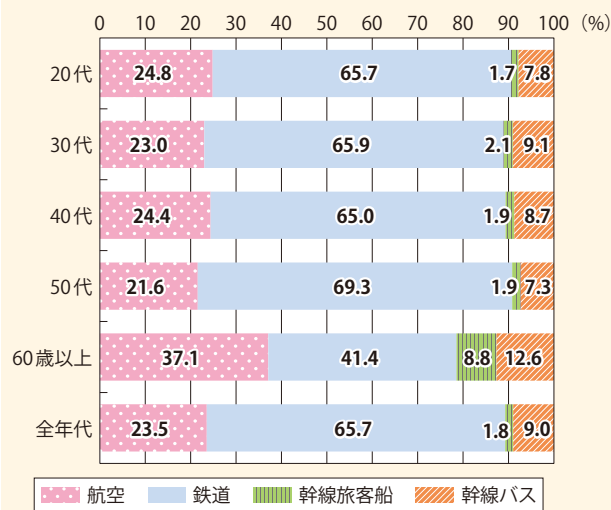


資料) (株) ドーコンモビリティデザイン

(4) 都道府県を越える移動の動向

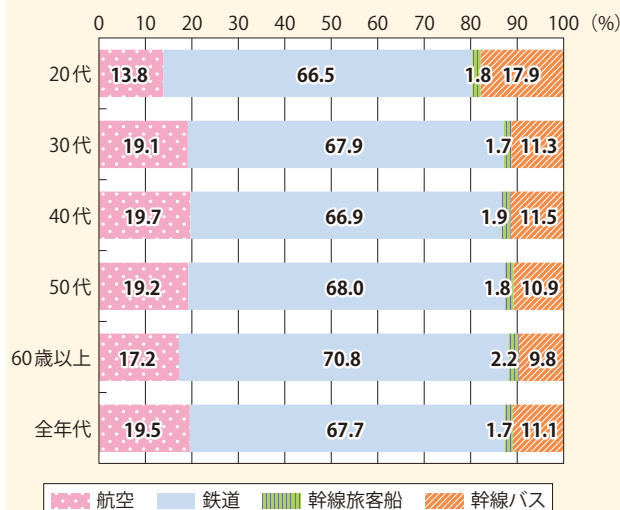
都道府県を越える移動については、所要時間や料金等が異なる様々な交通手段がある中で、若者はどのような交通手段を選択しているのだろうか。都道府県を越える休日の移動(乗用車による移動及び仕事目的の移動を除く)について、年齢別の代表利用公共交通機関を見ると、20代は他の世代に比べて航空を利用する割合が低い一方、幹線バスを利用する割合が高くなっている。2005年時点の20代と2010年時点の20代を比較すると、航空を利用する者の割合が他の年齢層よりも大きなポイントで減少しており、その分、幹線バスを利用する者の割合が高まっている(図表175、176)。

図表 175 代表交通機関分担率（2005年・休日）
（乗用車等及び仕事目的を除く）



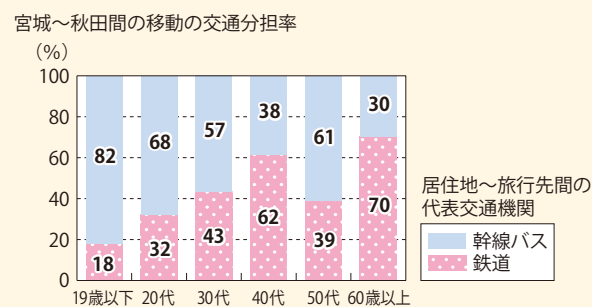
資料）国土交通省「平成22年度全国幹線旅客純流動調査」

図表 176 代表交通機関分担率（2010年・休日）
（乗用車等及び仕事目的を除く）



資料）国土交通省「平成22年度全国幹線旅客純流動調査」

図表 177 宮城～秋田間の移動における交通分担率、交通機関別サービス水準



宮城～秋田間の交通機関別サービス水準		
	所要時間（分）	費用（円/分）
鉄道	188	10,080
バス	257	4,200

資料）国土交通省「平成22年度全国幹線旅客純流動調査」

具体的に、鉄道とバスの競合するエリアを取り上げ、年齢別の交通分担率を見ると、若者では費用の安さ等により、幹線バスを選択する者が多い。例えば、宮城～秋田間の移動については、19歳以下では82%が、20代、30代でもそれぞれ68%、57%が幹線バスを利用するなど、若い年齢階級の者ほど幹線バスを利用する者の割合が高くなっている（図表177）。

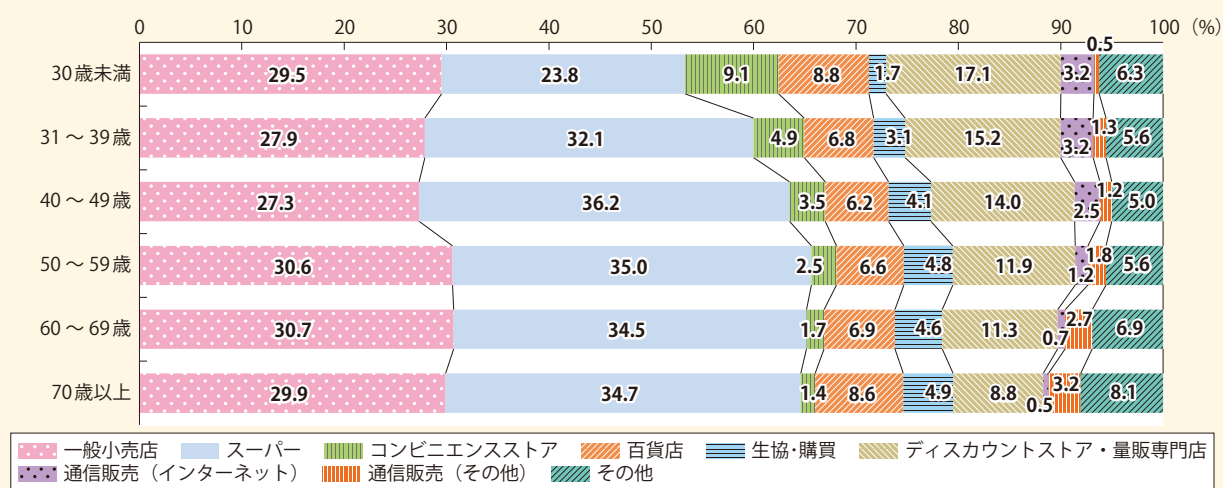
また、我が国では、2011年度にピーチアビエーション（株）が、2012年7月にジェットスター・ジャパン（株）が、同年8月にはエアアジア・ジャパン（株）がそれぞれ就航を開始するなど、LCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の参入が相次いでおり、今後、新たな航空需要の創出も期待されることから、若者の交通分担率にも変化が現れると予想される。

（5）移動需要の変化

先に見たように、三大都市圏においては、自動車の利用が減少する一方で鉄道の利用が進んでおり、車による移動が公共交通機関による移動に代替されている様子がうかがえる。車を保有していない者について車を持たない理由を尋ねると、過半数の者が、公共交通機関で十分移動できると答えており、また、4割を超える者が、自転車、バイク、徒歩等の公共交通機関以外の交通手段によって十分移動できると答えている（図表170）ことから、公共交通の利便性が高まったことや、様々なモノ・サービスへのアクセシビリティの高いまちの中心部に居住する者が増えたこと等により、車に依存しない生活を送る者が増えていると推察される。

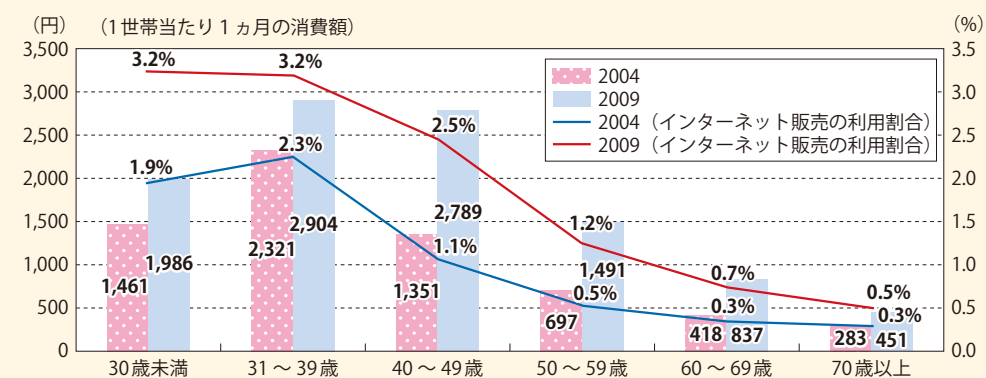
車での移動を代替するものは、他の交通手段に限らない。「移動」というものは、ドライブ等交通機関での移動そのものを目的とする場合もあるが、そのほとんどは、通勤・通学や買い物等の目的を果たすために派生的に発生するものと言える。これまでは、人々が、目的のモノやサービスを得られる場所に移動することによって目的を達成することが多かったが、近年は、情報通信技術や物流網の発達等により、人が移動せずとも得られるようになったモノやサービスもある。例えば買い物については、店舗に出かけ、店員に相談をしながら商品と比較し購入するという従来の方法に加え、インターネットで商品を検索し、口コミを見ながら商品と比較し、購入したものを自宅に届けてもらうという方法が急速に普及している。実際に、年齢別に買い物先を見てみると、他の年齢層と比べ、30歳未満や30代では一般小売店やスーパーにおける買い物の割合が低く、インターネットによる通信販売による買い物の割合が高くなっている（図表178、179）。

図表 178 年齢階級別に見た買い物先



資料）総務省「平成21年全国消費実態調査」より国土交通省作成

図表 179 年齢階級別インターネット販売の利用状況



（注）「インターネット販売の利用割合」とは、すべての購入先におけるインターネット販売の利用割合（消費額ベース・年代別）
資料）総務省「全国消費実態調査」より国土交通省作成

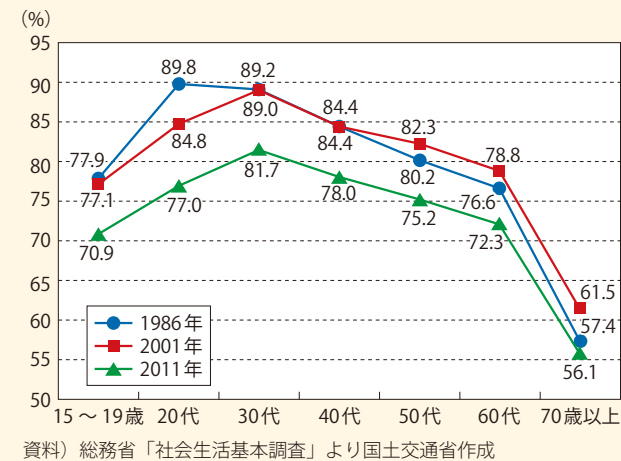
このような移動をめぐる変化は、都市部・地方部のそれぞれにおいて人々の暮らし方を大きく変えるものと考えられる。モノ・サービスには、例えば、病院で精密な検診を受けたり、観光名所をめぐったりといったように移動させられないものがあることや、移動自体を楽しみたいという需要も引き続き存在すると考えられることから、今後も、モノ・サービスの性質により、人をモノ・サービス

に近づける機能とモノ・サービスを人に近づける機能の両方を保ちつつ、移動自体に対する人々の需要も踏まえながら、望ましい交通のあり方が検討されることが重要である。

(6) 旅行の動向

「社会生活基本調査」により、宿泊を伴う国内外への旅行や半日以上かけた日帰り旅行（行楽）をした者の割合の推移を見ると、50代以上の年齢層においては1986年から2001年にかけて当該割合は上昇したが、2001年から2011年にかけてはそれ以上に減少したため、2011年は1986年よりも低い水準となった。一方、15～19歳、20代及び30代の若者については、1986年から2011年にかけて当該割合の減少が続いており、他の年齢層よりも大きな減少幅となっている（図表180）。

図表180 宿泊旅行・行楽（日帰り）をした人の割合

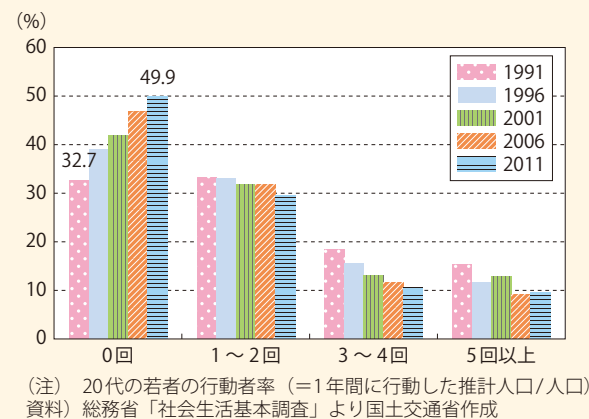


(国内宿泊観光旅行、行楽の減少)

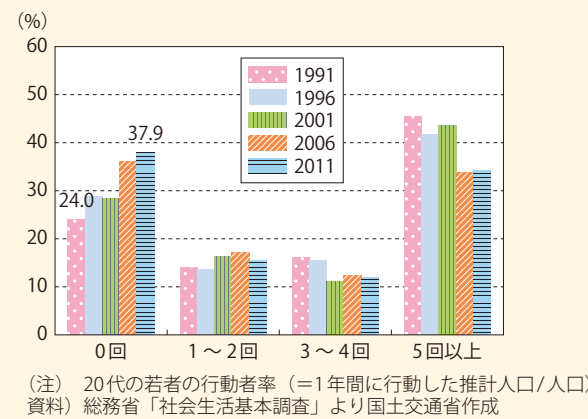
20代の若者が1年以内に国内旅行（宿泊観光旅行及び行楽）に行った回数を見ると、宿泊観光旅行や行楽に行かなかった者（0回と回答した者）の割合はそれぞれ増加傾向にある。行楽については、1991年から2011年にかけて、0回と回答した者の割合は24.0%から37.9%に上昇（+13.9ポイント）したのに対し、宿泊観光旅行については32.7%から49.9%に上昇（+17.2ポイント）しており、若者の中で特に宿泊観光旅行に行かなくなった者が多いことが分かる。

1回以上旅行に行った者について旅行回数別に動向を見ると、国内宿泊観光旅行では1～2回の者の割合が最も高く、3～4回の者、5回以上の者と、旅行回数が増えるにつれて割合が減少するのに対し、行楽では5回以上の者の割合が最も高くなっていることから、時間や金銭的な負担の軽さから、若者にとっては行楽がより身近な旅行形態となっていると推察される（図表181、182）。

図表181 国内宿泊観光旅行の回数別行動者率の推移



図表182 行楽の回数別行動者率の推移



若者が国内宿泊観光旅行に行かなくなっている傾向は、国内宿泊観光旅行の平均回数の減少からも見て取れる。全年齢平均では1994年から2010年にかけて1.43回から0.93回に減少しているのに対し、20代は1.86回から0.89回と大幅に減少している（図表183）。

このように若者の国内宿泊観光旅行回数が1990年代半ばから2000年代に急激に減少した背景としては、1990年半ば頃に活発になったスポーツを目的とする旅行、特にスキー旅行が、その後落ち込んだ影響等があると考えられる。

(旅行動向を左右する要因)

国内旅行が減少した要因としては、1990年前後から現在にかけての経済状況の変化や旅行の同行者の変化等があったと考えられる。

①経済状況の変化

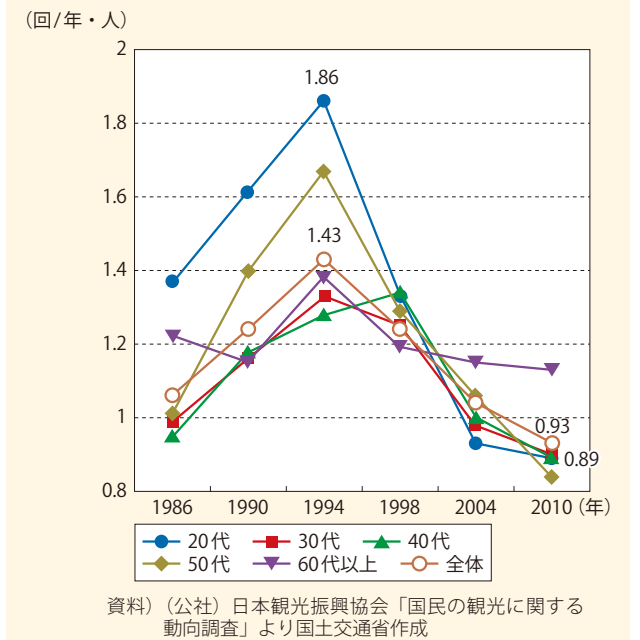
1980年代後半から1990年代初頭にかけては、バブル期の好景気が若者の旅行を促していた側面があると考えられる。国内宿泊観光旅行1回当たりの国内宿泊観光旅行の平均費用額を見ると、平均費用額が最も高かったのはバブル期であり、20代の1回当たりの旅行の平均費用額は1986年には約4.5万円であったが、バブル崩壊後の1998年には約3.3万円にまで落ち込んだ。

その後、2004年、2010年には、それぞれ約3.4万円、3.5万円となるなど、旅行の平均費用額の回復が見られるが、国内宿泊観光旅行の平均回数がバブル崩壊後継続して減少していることと合わせて考えると、バブル期と比較し、総額としては引き続き旅行費用を抑えようとする動きがあることが分かる（図表184）。

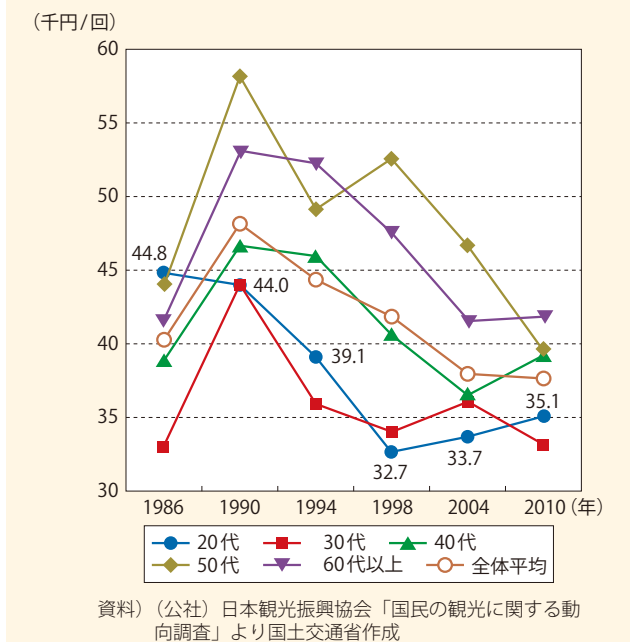
②同行者の変化

国内旅行に行きたいと思ったきっかけについて尋ねると、「気分転換をしたい」、「魅力的な旅先を見つけた」といった能動的な理由よりも、「友人・知人に誘われた」等、受動的な理由を挙げる者が多いことが分かる。特に女性については、「友人・知人に誘われた」のほか、「家族に誘われた」、「恋人に誘われた」という理由を挙げる者も男性と比べて多い（図表185）。また、国内旅行に行かない理由について尋ねた場合も、特に一年内非旅行者（一年内に旅行をしていない者）では、「一緒に行

図表183 国内宿泊観光旅行の年間平均回数



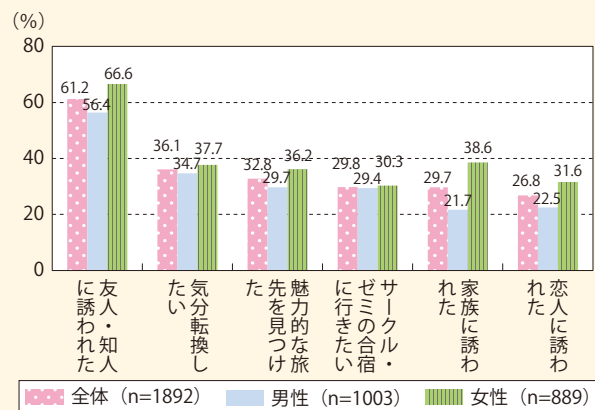
図表184 国内宿泊観光旅行1回あたりの平均費用



く人がいない」、「誘われない」等の理由を挙げる者が全体より多い結果となった（図表186）。

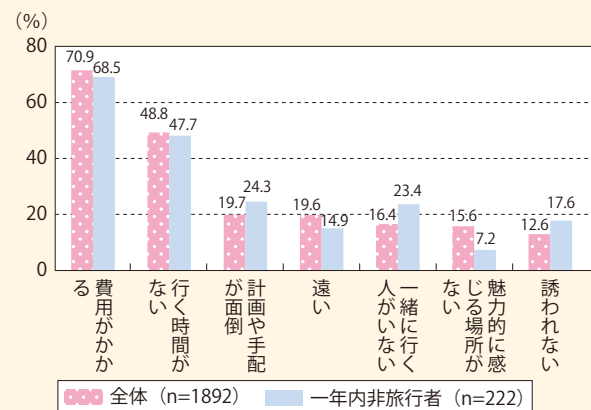
このように、旅行に出かけるきっかけとして、誰かに誘われるかどうか大きな意味を持つと考え、バブル期のように若者の旅行が全般的に盛んな時期には、能動的に旅行に出かける者に加え、「誰かに誘われたから参加する」といった理由から受動的に旅行に参加する者が生まれることから、潜在的な（能動的な）旅行需要よりも多くの人々が実際に旅行行動を取るようになると考えられる。一方で、現在のように若者が全体としてあまり旅行に出かけない状況では、能動的に旅行に出かけようとする者の中で、「誰かと一緒に旅行に行きたいが、一緒に行ってくれる人がいないので行かない」という決断をする者が出てくることから、実際に旅行に出かける者が、潜在的な旅行需要よりも少なくなってしまう可能性もある。

図表185 国内旅行に行きたいと思ったきっかけ



(注) 1 「あてはまる」とした複数回答のため、数値の合計が100%に一致しない。
2 対象は全国の専門学校生（3.2%）、短大生（1.6%）、大学生（76.1%）、大学院生（19.2%）。
3 行きたいと思ったきっかけは全体で20%以上の項目、行かない理由は全体で上位7項目を抽出している。
資料) 平成22年度観光庁「若年層の旅行性向・意識に関する調査・分析・報告書」

図表186 国内旅行に行かない理由

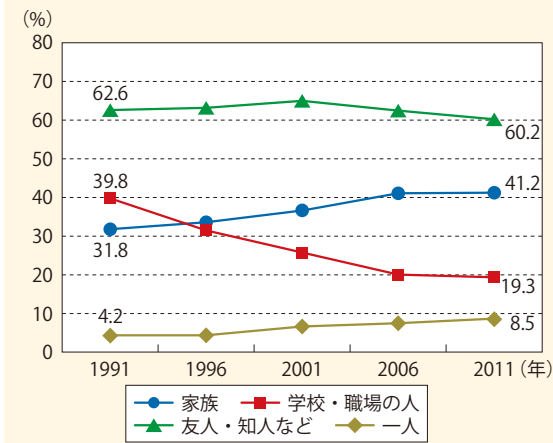


(注) 1 「あてはまる」とした複数回答のため、数値の合計が100%に一致しない。
2 対象は全国の専門学校生（3.2%）、短大生（1.6%）、大学生（76.1%）、大学院生（19.2%）。
3 行きたいと思ったきっかけは全体で20%以上の項目、行かない理由は全体で上位7項目を抽出している。
資料) 平成22年度観光庁「若年層の旅行性向・意識に関する調査・分析・報告書」

宿泊観光旅行及び行楽に出かける際の同行者について、同行者別の割合を見ると、「学校・職場の人」及び「友人・知人など」の割合が減少傾向にあるが、特に「学校・職場の人」の割合が大きく減少している。1991年から2011年にかけて、宿泊観光旅行については39.8%から19.3%に、行楽については28.5%から20.7%に減少している（図表187、188）。国内旅行に出かけるきっかけとして、誰かに誘われることが大きな要因となっていることを踏まえると、職場や大学のサークルの仲間との旅行等、誰かに誘われて参加する旅行が減少したことが若者の国内旅行回数が減少する一因になったと考えられる。

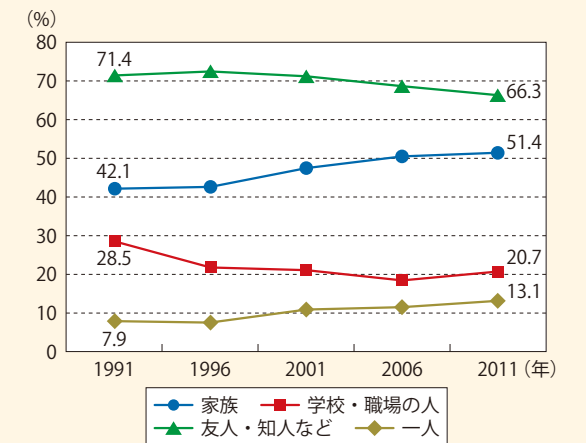
一方で、近年、宿泊観光旅行及び行楽ともに1人で行く者の割合は増えており、旅行に強い関心がある者は、同行者がいなくとも1人で旅行に出かけるようになっている様子が見られる。この割合は、特に行楽について高くなっているが、これは行楽の方が同行者がいなくも行きやすいという性格があるためと考えられる。若者の国内旅行の動向について、宿泊観光旅行と比べ行楽の方が旅行回数の減少の幅が小さいということを先に述べたが、行楽については、旅行の同行者のうち、「学校・職場の人」の割合の減少幅が小さいことや、「1人」の割合が高いことから旅行回数の減少幅が小さくなっているものと考えられる。

図表187 宿泊観光旅行をした者の同行者割合（20代）



(注) 複数回答のため、数値の合計が100%に一致しない。
資料) 総務省「社会生活基本調査」より国土交通省作成

図表188 行楽（日帰り）をした者の同行者割合（20代）

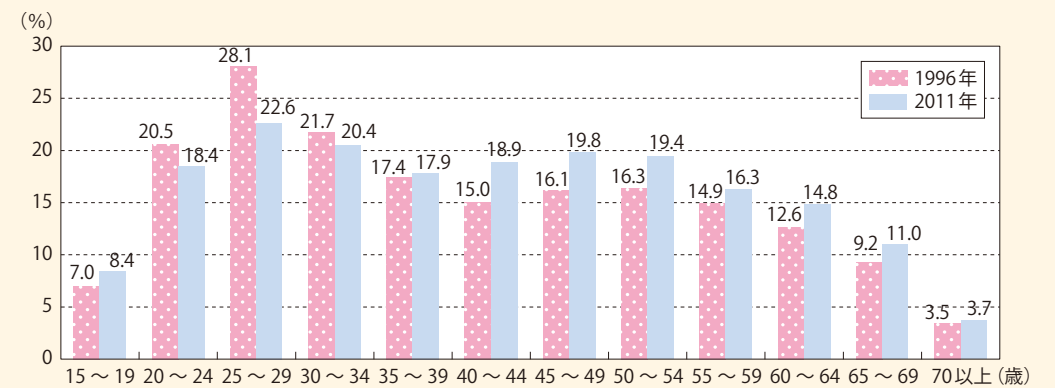


(注) 複数回答のため、数値の合計が100%に一致しない。
資料) 総務省「社会生活基本調査」より国土交通省作成

（海外旅行の動向の二極化）

海外旅行の動向について、出国率を見てみると、他の年齢層と比較して20代後半及び30代前半の出国率は高い水準にあるが、1996年と2011年の出国率を比較すると、10代後半と30代後半以降の年齢層においては出国率が上昇しているのに対し、20代及び30代前半の出国率は減少しており、特に20代後半の減少幅が5.5%と最も大きくなっている（図表189）。

図表189 出国率の推移

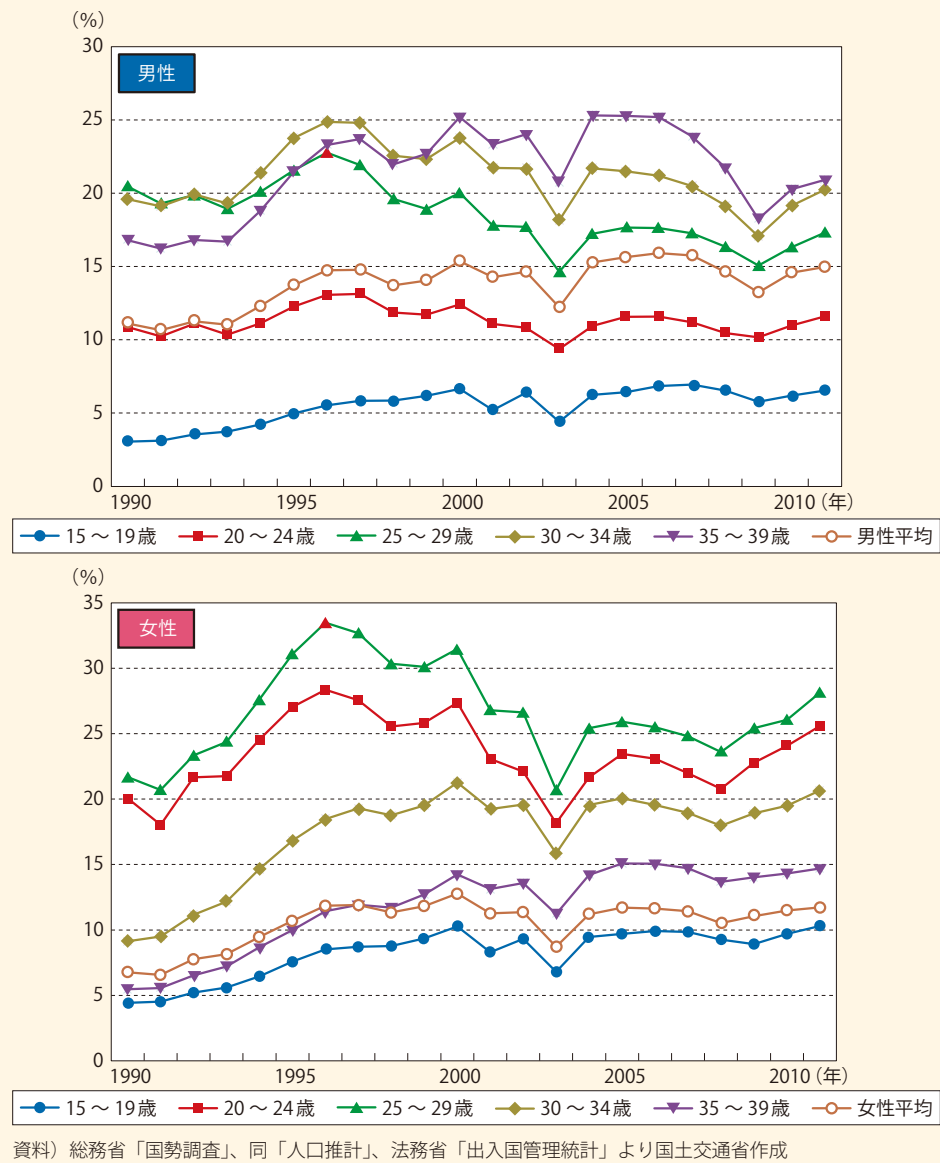


(注) 出国率＝出国者数/人口
資料) 総務省「人口推計」、法務省「出入国管理統計」より国土交通省作成

男女別・年齢別に出国率の推移を見ると、男女で異なる傾向があることが分かる。男性については、15～19歳の年齢層の出国率が最も低い水準で推移しており、20～24歳、25～29歳、30～34歳、35～39歳と年齢層が上がるにつれて出国率が高い水準で推移しているのに対し、女性では、15～19歳の年齢層の出国率が最も低い水準で推移している点は男性と共通しているものの、20～24歳の年齢層で出国率が上昇し、更に25～29歳の年齢層は最も出国率が高い年齢層となっている。30～34歳、35～39歳の出国率は20代よりは低い水準となるものの、全年齢平均よりは高い水準であることから、女性については、20～30代の時期に海外に渡航する者が多いと言える。

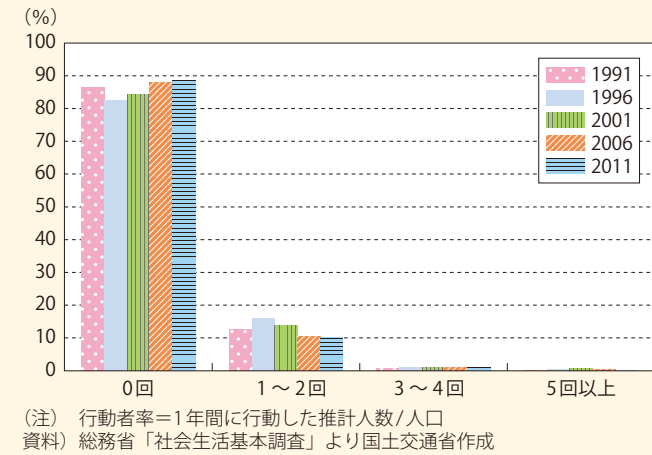
長期的な推移を見ると、男性については、1990年代初頭から1990年代半ばにかけて各年齢層で出国率が上昇したが、15～19歳を除く年齢層ではその後出国率の低下が続いており、この数年は回復傾向にあるものの、1990年代半ばと比べ未だ低い水準にある。女性については、男性と同様に1990年代初頭から1990年代半ばにかけて各年齢層で出国率が上昇したが、20～24歳及び25～29歳でその後出国率が著しく減少しており、この数年は回復傾向にあるものの、1990年代半ばと比べ未だ低い水準にある。その他の年齢層については、2003年や2008年に一時的な減少は見られたものの、

図表 190 男女別・年齢別出国率の推移

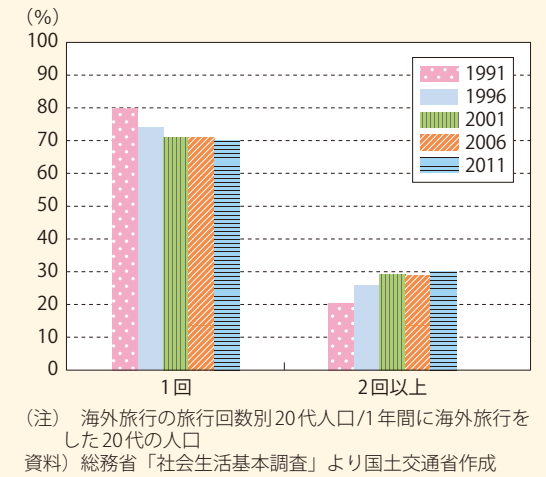


20代の海外観光旅行の動向を旅行回数別に見てみると、国内旅行と同様に、海外観光旅行に行かなかった者（0回と回答した者）の割合が増えている一方で、旅行をした者の中で旅行回数別の割合の推移を見ると、1回の者の割合が減少している一方、2回以上行く者の割合が増加していることから、旅行に行かない者と頻繁に行く者との間で旅行動向が二極化してきていることが分かる（図表191、192）。

図表 191 20代の海外観光旅行の旅行回数別行動者率の推移

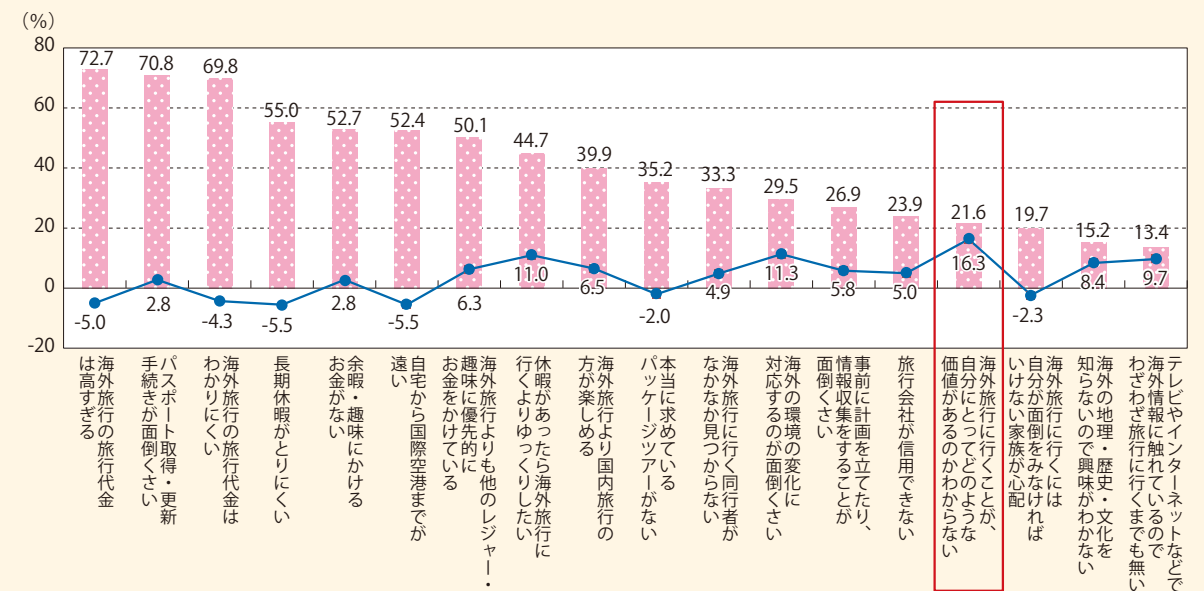


図表192 20代の海外観光旅行をした者の海外旅行回数の推移



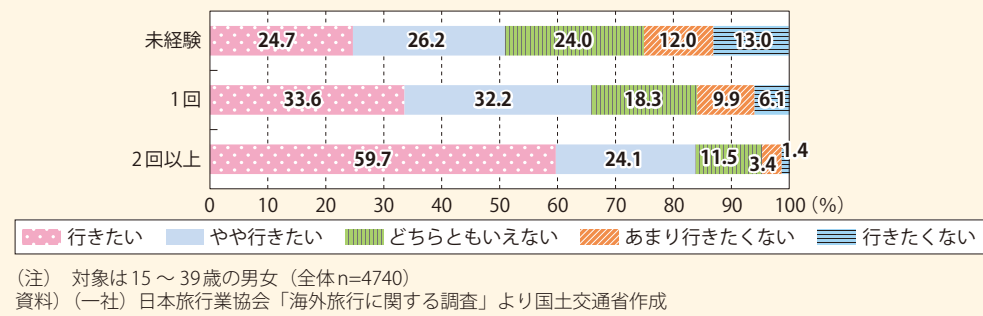
このような旅行動向の二極化は、旅行需要が過去の旅行経験に基づいて生まれる側面があることから生じていると考えられる。海外旅行経験者と未経験者が挙げた項目の違いに着目すると、最も違いが大きかったのは、「海外旅行に行くことが、自分にとってどのような価値があるのかわからない」という項目であるが、このことは、実際に一度でも海外旅行を経験すれば、その経験から得られる価値が認識され、次の旅行への動機付けが行われる可能性があることを示唆している（図表193）。実際に、旅行の経験回数別に旅行意向を見ると、海外旅行の経験回数が多い者ほど海外旅行意欲が高くなっている（図表194）。

図表 193 海外旅行の阻害要因



(注) 1 ●: 未経験者の回答割合－海外経験者(1回)の回答割合
2 対象は15～39歳の男女(全体n=4740)
資料) (一社)日本旅行業協会「海外旅行に関する調査」より国土交通省作成

図表 194 若者の海外旅行意向（海外旅行経験別）

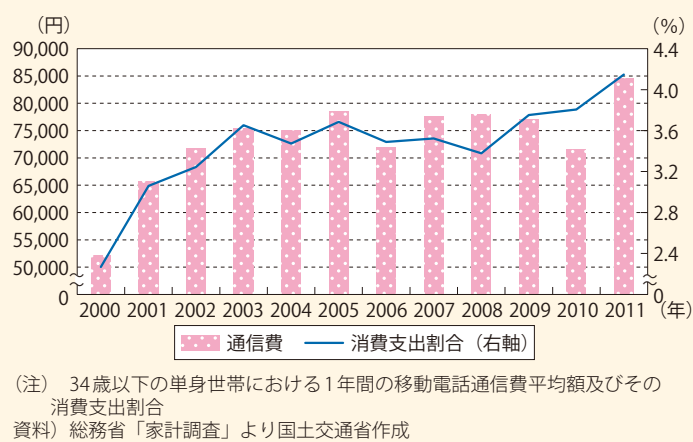


若者の海外旅行を阻害している要因を見てみると、上位の項目には、「海外旅行の旅行代金が高すぎる」、「余暇・趣味にかけるお金がない」等、資金の不足を挙げる者が多く、また、「海外旅行よりも他のレジャー・趣味に優先的にお金をかけている」という理由を挙げる者も多いことから、余暇や趣味に充てられる資金が不足していることや、資金があつたとしても、その使途としての旅行の相対的順位が落ちてきていることが分かる。また、海外旅行の阻害要因として「長期休暇がとりにくい」ことを理由に挙げる者も多いが、2005年と2010年の比較では男女ともに余暇時間は増えていることから、余暇時間は総計としては増えているものの、実際にはその時間は細分化されており、旅行に出かけられるほどまとまった時間となっていないのが実態と推察される。なお、余暇時間の過ごし方として、男女ともインターネットに費やされる時間が顕著に増加していることや、携帯電話にかかる通信費やその消費支出に占める割合が増加していることから、インターネットや携帯電話の普及により若者の時間やお金の使い方が変化し、旅行動向に影響を与えている側面があると考えられる（図表 195、196）。

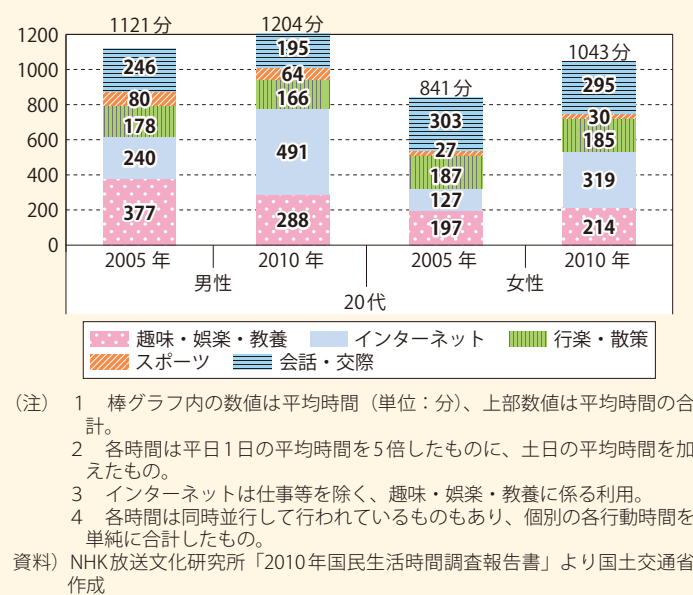
（旅行に関する新たな動き）

以上で見たように、若者の行動は、国内旅行についても海外旅行についても以前の若者と比較し、あまり活発でなくなっている側面があるが、現在若者の旅行に関して以下のような新たな動きが見ら

図表 195 携帯電話にかかる通信費とその消費支出に占める割合



図表 196 余暇時間の過ごし方と増減

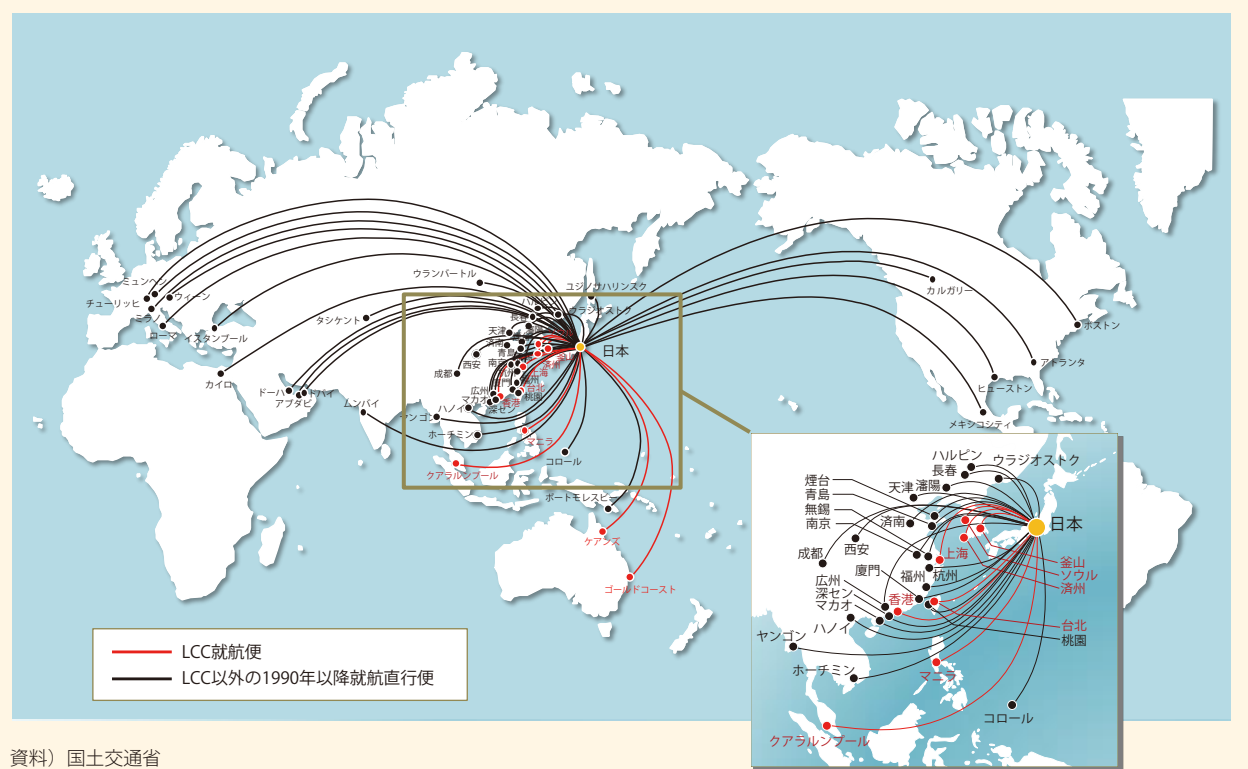


れており、今後の若者の旅行動向に影響を与える可能性がある。

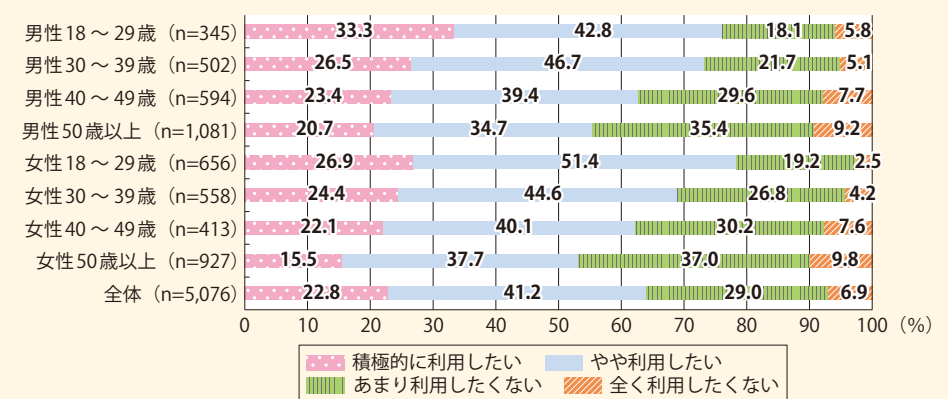
①海外旅行の利便性の向上

2012年5月ピーチ・アビエーション社により大阪（関西）・ソウル（仁川）間の直行便が就航するなど、我が国のLCC（格安航空会社）が海外への運航を開始し、その路線数や便数も徐々に増加している（図表 197）。このように、低価格で、乗継ぎなしで渡航できる都市の選択肢が増えるなど海外旅行の利便性は年々向上していることから、金銭的な理由や時間的な制約によりこれまで海外旅行に出かけられなかった者の間に、今後新たな旅行需要が生まれる可能性がある。今後の海外旅行でのLCC利用意向について各年齢層に尋ねた調査においては、若者ほど利用意向が高いという結果も出て

図表 197 1990年以降に就航した日本発の直行便



図表 198 今後の海外旅行でのLCC利用意向

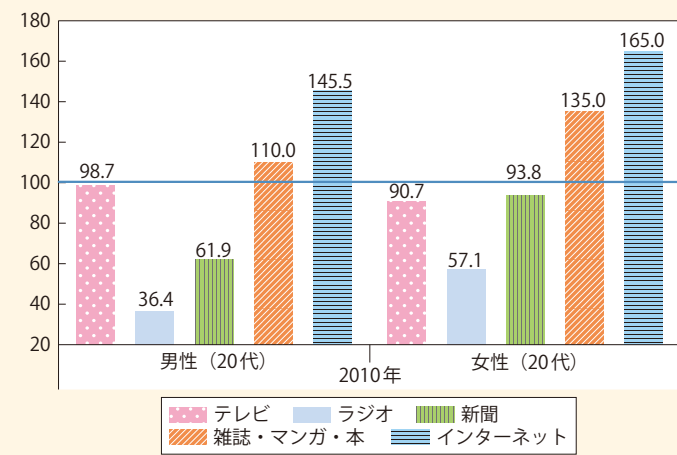


②インターネットの普及

先に見たように、若者の間ではインターネットに費やす時間が著しく増加しており、情報の主な入手先としてインターネットを頼る者も増えている(図表199)。

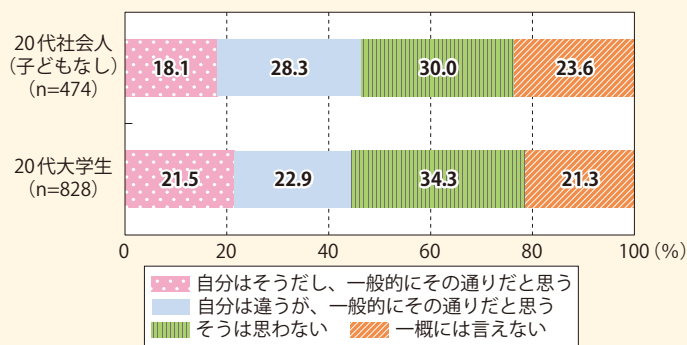
インターネットは、自らの所在地に関係なく、世界各国の情報をリアルタイムに入手することを可能にしたが、これにより若者の旅行行動には相反する二つの影響が出ていると考えられる。一つは、インターネットの普及により旅行に行かずとも情報が容易に手に入るようになったことから、それに満足し、旅行に行かなくなったというものである(図表200)。もう一つは、インターネットの普及により様々な地域に関する情報が手に入りやすくなったため、実際にそこに旅行してみたいと思うようになったというものである(図表201)。現在のところ、若者がインターネットに費やす時間やお金が増加する一方で海外旅行が減少していることから、前者の効果が大きく出ていると推察されるが、今後、インターネットから入手できる情報が個人や社会としてある程度蓄積された時に、インターネットからの情報だけでは満足できず、実際に現地を訪れてみたいと考える者が増える可能性もある。

図表199 メディアの利用者割合の増減(2005年=100)



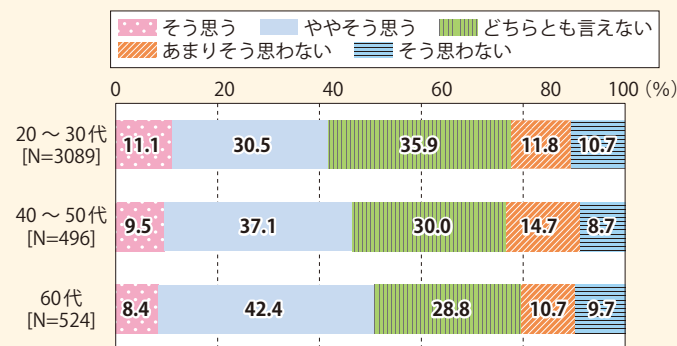
(注) 1日のうち各メディアを15分以上利用した人の割合の増減
資料) NHK放送文化研究所「2010年国民生活時間調査報告書」より国土交通省作成

図表200 若者の旅行減少はネット普及により情報の入手が容易となったから



(注) 「若者が旅行に行かなくなったのは、携帯電話やインターネットの普及が大きい。娯楽が増え、旅行に行かなくても情報が手に入るからだ。」という項目の回答部分を抜粋したもの。
資料) 観光庁「平成20年度日本人の旅行行動に関する実態調査」

図表201 携帯電話やインターネットの普及により、色々な地域に関する情報が手に入りやすくなったため、実際にそこに旅行してみたいと思うようになった



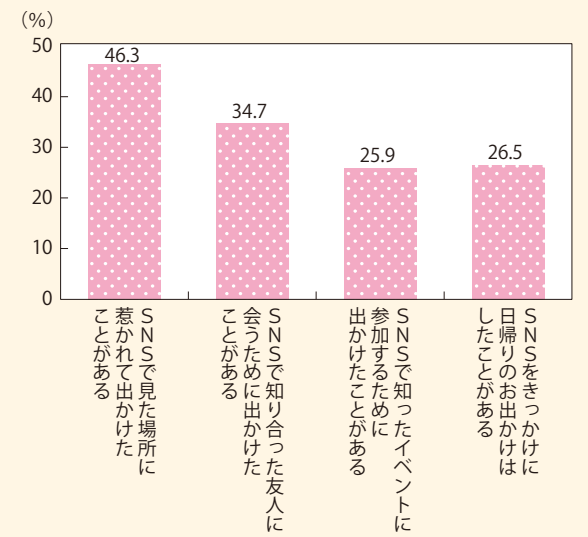
資料) 国土交通省「国民意識調査」

③新しい旅行形態の登場

若者の旅行の減少の背景として、学校・職場の人や友人・知人等とともに出かける旅行が減少していることに触れたが、近年は、SNS^注の普及により、SNSを介して見た場所に惹かれて出かけたり、SNSで知り合った友人に会うために出かけたりするなど、SNSをきっかけとした外出・旅行需要が新たに生まれている(図表202)。

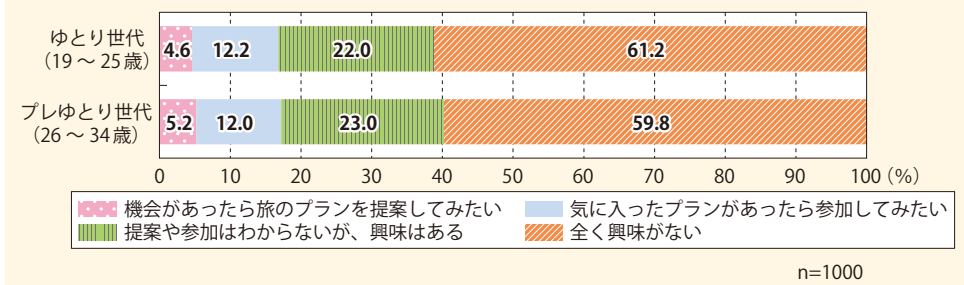
また、興味を同じくする者たちで「ソーシャル旅行」(旅行プランをSNS上で提案し、賛同者が一定数以上集まると旅行会社がツアー化するもの)を企画する動きもある(図表203)。現在の認知度はそれほど高くないものの、若者の中でソーシャル旅行に何らかの関心を持つ者は4割に上っており、今後、新たな旅行需要につながる可能性がある。

図表202 SNSがきっかけとなったお出かけ・旅行



資料) JTB総合研究所「若者の生活と旅行意識調査」(2012)

図表203 ソーシャル旅行への興味



資料) JTB総合研究所「若者の生活と旅行意識調査」(2012)

注 Social Networking Serviceの略。インターネット上で友人を紹介しあって、個人間の交流を支援するサービス。