

若者、子育て世代及び女性のモビリティニーズに関する 調査報告

主任研究官 澤村 治基
研究官 吉田 正大

(要旨)

本稿では、若者、子育て世代及び女性を対象として、我が国におけるモビリティニーズの特性を把握することを目的に、文献調査、既存データ分析（全国都市交通特性調査及び東京都市圏パーソントリップ調査の分析）による移動実態の把握及びWeb アンケート調査による主観的評価、潜在ニーズ等の把握を行った結果を示す。

若者は、鉄道利用に関して年代差が大きく、徒歩の移動が比較的少ないことが分かった。子育て世代は、送迎を含むトリップ（移動）が多く、特に末子年齢0～5歳でトリップ数が多いこと及びトリップチェーン（複数の目的地を連続して訪れる一連の移動の連鎖）が長いことが分かった。女性は、仕事、買物、送迎及び私用を含む多目的移動が多いこと、安全面の重要性及び身体的負担に関する主観的負担感が高いことが分かった。身体活動を伴う移動として定義されるアクティブモビリティは、徒歩を中心として広く利用されており、特に電動アシスト自転車については子育て世代の女性に多く利用されていた。現在一般に普及している自家用車車両よりも小さく、定員又は出力の小さいマイクロモビリティは、若者、子育て世代及び女性のほぼ全てのカテゴリーにおいて、代表交通手段とした移動が全体平均を上回っていた。

クロス分析を行うことで、例えば、若者のうち30歳から39歳の女性は、トリップが複雑になる傾向を示すTCGT数が同年代の男性の2倍であること、子育て世代では、女性の外出目的が多様に分散しており、ケア移動である送迎に関して、男性に比べて女性が1.8倍多く担っていること、特に末子年齢0～5歳の女性は、男性の平均トリップ数を大きく上回ること等、多様な主体の移動に関して多面的な分析結果が得られた。

1. はじめに

交通は、社会経済に大きな影響を及ぼす重要なインフラであり、少子高齢化がますます進展しつつある我が国において、国際競争力の強化、地方の活力の維持等の観点からも、交通の果たす役割はますます重要なものとなっている。政府は、「子ども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革」に取り組んでおり、包摂社会の実現のためには、誰もが使いやすく、ウェルビーイングに配慮した交通の存在は欠かせない。また、経済協力開発

機構（OECD）傘下の ITF（International Transport Forum：国際交通フォーラム）は 2024 年に若者の移動に関する報告書を公表¹するとともに、交通分野のジェンダー分析ツールの公開²及び特設ウェブページの開設³をしており、各国においても女性等の移動における心理的指向に着目した施策が実施されているところである。

本稿は、これまで焦点を当てられることが少なかった、若者、子育て世代⁴及び女性（以下「多様な主体」という。）のモビリティニーズを整理することを目的とする。

2. 調査及び分析の手法

本稿は、多様な主体のそれぞれのカテゴリに関して文献調査、パーソントリップ調査（以下「PT 調査」という。）の分析及び Web アンケート調査を実施した結果並びに今後これらのカテゴリのモビリティニーズを満たす役割を果たし得るモビリティとして、アクティブモビリティ及びマイクロモビリティに関する調査を実施した結果を示す。

本稿の文献調査の項では、国内外から収集した文献のうち、本稿の分析結果の理解に役立つと考えられるものを抜粋して示す。

PT 調査の分析では、全国都市交通特性調査（以下「全国 PT」という。）及び東京都市圏パーソントリップ調査（以下「東京 PT」という。）という二つの既存データを用い、外出率、トリップ数、移動目的、交通手段、トリップチェーン等の指標に基づき、移動実態（顕在化したニーズ）を定量的に分析した。具体的なデータの分析手法（データクリーニングの方法を含む）、集計結果等については、本稿の付録 1.（2）に記した。なお、東京 PT のデータは平日のみである。また、分析結果が 1%未満のデータについては図における数値の表記を省略したものもある。比率（%）を表す結果については、小数点以下の端数処理の影響で、合計値が 100%とならない場合がある。分析結果において「全体」とあるものは、データクリーニング後に分析可能なデータとして得られた全てのデータを分析した結果である。また、「その他」とあるものは、分析の対象としたカテゴリ（例えば「若者」）を「全体」から除いたデータを分析した結果である⁵。外出率は、各グループで外出をした（つまり、1以上のトリップ数の）人の数を各グループの全数で除したものである。トリップ数の分析結果においては、「ネット」「グロス」の両方を分析した。「ネット」とは外出した人のみを対象として分析した結果で、「グロス」とは外出した人及び外出しなかった人を合わせて分析した結果である。トリップ数の分析においては、外出しなかった人のトリップ

¹ International Transport Forum. (2024). Youth on the Move: Young People and Transport in the 21st Century. <https://www.itf-oecd.org/youth-move-transport> (2026年3月25日閲覧)

² International Transport Forum. (2021). ITF Gender Analysis Toolkit for Transport policies. <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies-1> (2026年3月25日閲覧)

³ International Transport Forum. (2021). ITF Gender Analysis Toolkit for Transport policies. <https://gendertoolkit.itf-oecd.org> (2026年3月25日閲覧)

⁴ タイトル、章立て及び文献調査においては、出産を控えた方、出産前の家庭、産後の方等を広く包含する「子育て世代」という用語を用いた。分析においては、「子育て世代」を異なる定義で用いたが、その定義は本文に記した。

⁵ つまり、例えば、「若者」の分析結果の場合、「全体」＝「若者」＋「その他」である。

数は「0」であるため、外出した人のみを対象として分析した「ネット」の結果の方が一人当たりの平均トリップ数は多くなる。

Web アンケート調査では、PT 調査では把握が困難な、移動に対する満足度、不便・不安・負担感等の主観的評価及び潜在的なニーズを把握するため、多様な主体を対象にアンケート調査を実施した。具体的な元データ、データの分析手法、集計結果等については、本稿の付録2. (2) に記した。図中に MA の表記があるものは複数回答可能であったことを示す。

PT 調査の分析と Web アンケート調査を行うことで、実際の移動行動と意識・評価の双方から、多様な主体のモビリティニーズの特性を整理した。なお、これらの調査に関する分析結果の図表の出典は全て国土交通政策研究所であるため、出典情報を省略した。また、調査の実施に当たっては、二つ以上の項目を交差（クロス）させて関係性を明らかにする分析であるクロス分析も行った。例えば、若者の中の女性又は男性、子育て世代の中の女性又は男性、子育て世代の中の世帯構成別等、異なる属性の組合せの分析を行った。なお、一部の図において、可読性を確保するため、グラフのエリアと対応する数値が離れて表記されていることがある。

表 1 第 7 回全国 PT 調査の概要

対象地域	全国 70 都市。
対象日	令和 3 年 10 月下旬～11 月末、平日・休日の各 1 日。 平日は火、水、木曜日のいずれか、休日は連休となっていない日曜日。
対象世帯数	1 都市当たり 500 世帯。
調査方法	郵送配布。郵送又は WEB 回収。
回収数	約 43,800 世帯。

表 2 第 6 回東京 PT 調査の概要

対象地域	東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県及び茨城県南部 計 268 市区町村。
対象日	平成 30 年 9 月～11 月、調査期間のうち指定された平日 1 日。 火曜から木曜までの平日の 1 日間（祝日及びその前後の日を除く。）。
対象世帯数	約 63 万世帯。
調査方法	郵送配布。郵送又は WEB 回収。
回収数	約 16 万世帯（約 31 万人）。

表 3 WEB アンケート調査の概要

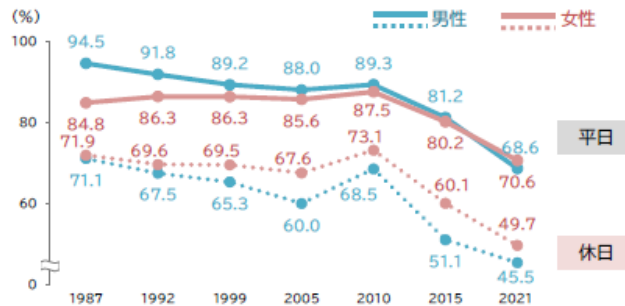
対象地域	東京 PT 調査の対象自治体。
調査日時	2025 年 12 月 19 日～2025 年 12 月 23 日。
対象	若者、子育て世代及び女性。
調査方法	WEB 調査会社のモニターを対象にアンケート調査を実施。
回収数	対象の各グループにつき 500。

3. 若者の視点

本節では、若者の視点からモビリティニーズを理解するために行った分析を示す。なお、若者として定義する年齢の幅は、子供・若者育成支援推進大綱⁶において、「思春期、青年期（おおむね18歳からおおむね30歳未満まで）の者。施策によっては、ポスト青年期の者（青年期を過ぎ、大学等において社会の各分野を支え、発展させていく資質・能力を養う努力を続けている者や円滑な社会生活を営む上で困難を有する、40歳未満の者）も対象とする。」とされていることから、18歳から39歳として調査を実施した。なお、文献によって若者の定義は異なるため、文献調査においてはこの年齢の範囲を対象とした。

(1) 文献調査

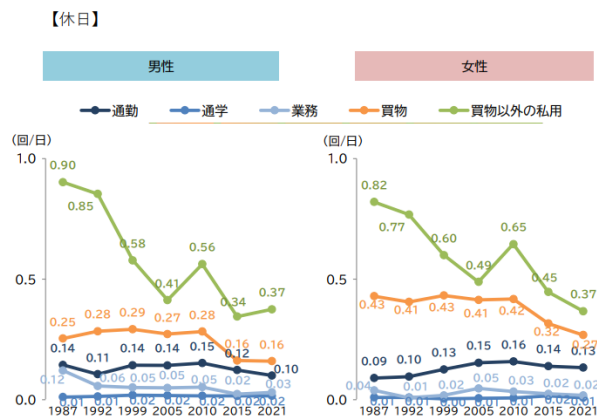
若者（20代）の外出率については、減少傾向が見られる（図1）。若者（20代）の休日の目的別の移動回数については、買物以外の私用の移動回数の減少が顕著である（図2）。



出典：国土交通省都市局都市計画課 都市計画調査室. 都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～.

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001711623.pdf> (2025年11月25日閲覧).

図1 若者の外出率の推移



出典：同上

図2 若者の休日の目的別の移動回数の推移

⁶ 子ども・若者育成支援推進本部. 子供・若者育成支援推進大綱 ～全ての子ども・若者が自らの居場所を得て、成長・活躍できる社会を目指して～.

https://www.cfa.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/09b95185-2d55-4783-a955-983b5283ccd2/3c0b681e/20231228_policies_kodomo-taikou_junbishitsu_06.pdf (2025年12月17日閲覧)

(2) パーソントリップデータ分析

若者は、仕事又は通学⁷を目的とした移動が多く、全国 PT 調査の分析から、その比率はその他と比べて 1.4 倍多いことが分かる (図 4、図 5)。

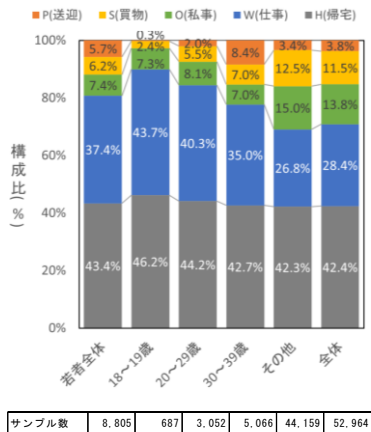


図 4 若者の目的別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

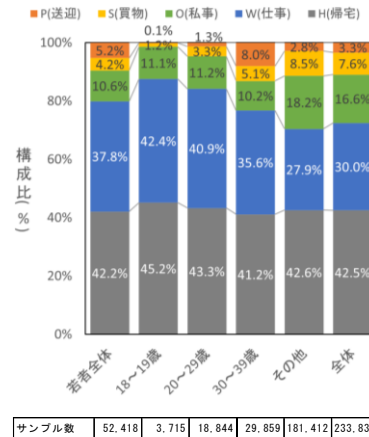


図 5 若者の目的別トリップ構成比 (東京 PT)

若者の代表交通手段は、年代によって違いが大きい (図 6、図 7)。全体傾向として、年齢が上がるにつれて鉄道利用の比率が下がり、自家用車利用の比率が上がっている (図 6、図 7)。全国及び東京都市圏において、18~19 歳の年代から 20~29 歳の年代では、鉄道及び自転車が減少する分、自家用車、徒歩及びバイクが増加、20~29 歳の年代から 30~39 歳の年代では、鉄道及びバスが減少する分、自家用車、自転車、徒歩又はバイクが増加している (図 6、図 7)。代表交通としての自転車の利用について 18~19 歳の年代から 20~29 歳の年代になるとほぼ半減している (図 5、図 7)。全国の 18~19 歳の年代では自転車利用が、その他と比較すると 2.47 倍多いことが分かる (図 6)。一方、徒歩の移動については、その他と比較すると全国は 0.53 倍、東京都市圏は 0.32 倍と少ない (図 6、図 7)。

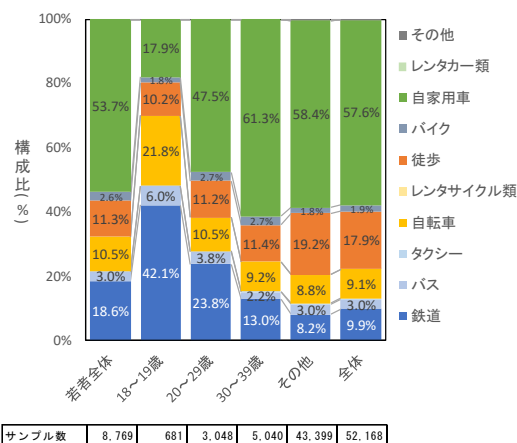


図 6 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

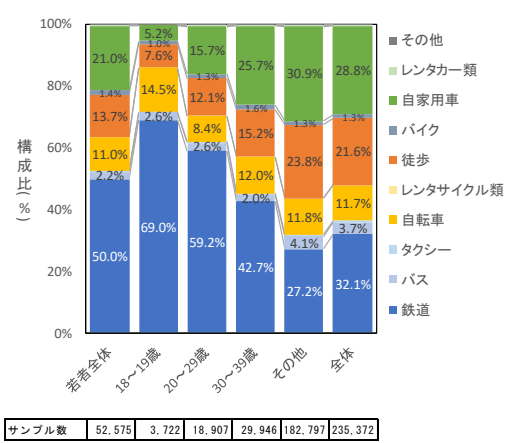


図 7 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (東京 PT)

⁷ 通学先への移動を目的としたトリップは、分析結果の W (仕事) に含まれる。詳細は付録の表 5 「目的パターンの定義」に記載。

男女別クロス分析

若者の年代別の外出率及びトリップ数等について分析を行った。ここでは「トリップチェーン生成トリップ数 (Trip Chain-Generating Trip 数)」(以下「TCGT 数」という。)という考え方を導入した分析も行った。TCGT 数は、ネットの一人当たりの平均トリップ数から2を引いた数である。考え方としては、自宅から外出先に行き、外出先から自宅に帰る往復のトリップ数である2を基準値として考え、トリップ数から2を引いた値というのを、追加的なトリップが存在し、トリップがトリップチェーンとしてより複雑になる傾向を示す値としてとらえるものである⁸。

分析の結果として、まず、どの年代でも女性のトリップ数の方が多かった。また、TCGT 数は、若者の中では女性の方が66%程度大きく、特に、30歳から39歳の男女差の比率(%)は100%で、2倍の差があった(図8)。一人当たりの平均トリップ数については、若者よりも若者以外(その他)のカテゴリーの方が大きいことには留意が必要である。ここでいえることは、若者のトリップ数(トリップチェーンの長さ)は、その他のカテゴリーよりも男女間での違いが大きいということである。

また、TCGT 数の男女差が最も顕著に表れている30歳から39歳の男女については、女性が、他の若者のカテゴリーに比べ少なくとも2倍多いのに対して、外出率は若者のカテゴリーの中で最も低いことにも注目すべきである(図8)。ここでいえることは、30歳から39歳の女性は、外出率がその他の若者のカテゴリーよりも低いものの、一度外出すればどの若者のカテゴリーよりもトリップ数が多い(トリップチェーンが長い)ということである。さらに、TCGT 数の分析からは、30歳から39歳の女性は、同年代の男性と比べて(トリップがチェーンになる条件である)追加的トリップの数が2倍であった(表4)。

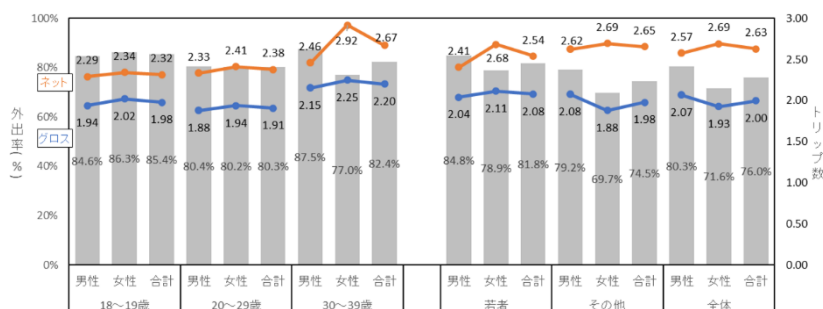


図8 若者の外出率・トリップ数の男女別・年代別比較等

表4 若者、若者以外、全体のトリップチェーン生成トリップ数

	18~19歳		20~29歳		30~39歳		若者		その他		全体	
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女
TCGT 数	0.29	0.34	0.33	0.41	0.46	0.92	0.41	0.68	0.62	0.69	0.57	0.69
女男差 (女/男)	19.0%		24.2%		100.0%		65.9%		11.3%		61.4%	

⁸ なお、トリップ数2の全てのトリップが自宅と外出先の往復であるということではない。

(3) Web アンケート調査分析

首都圏における Web アンケート調査の結果を示す。若者が交通の面で外出に負担を感じる原因としては、「移動そのものが面倒・億劫に感じる、または運転等に対する心理的な抵抗が強い」という理由が 18.2% で一番多く、「気象条件による身体的な負担が大きい」という理由が 15.8% で二番目に多かった (図 9)。一番少ない理由は「利用したい交通手段が、自宅や目的地周辺で提供されていない」という理由の 3.0% であった (図 9)。

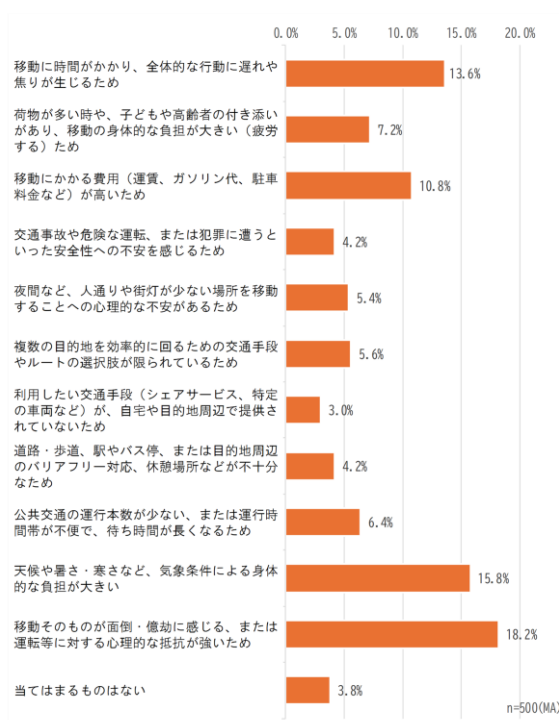


図 9 若者が交通の面で外出に負担を感じる原因

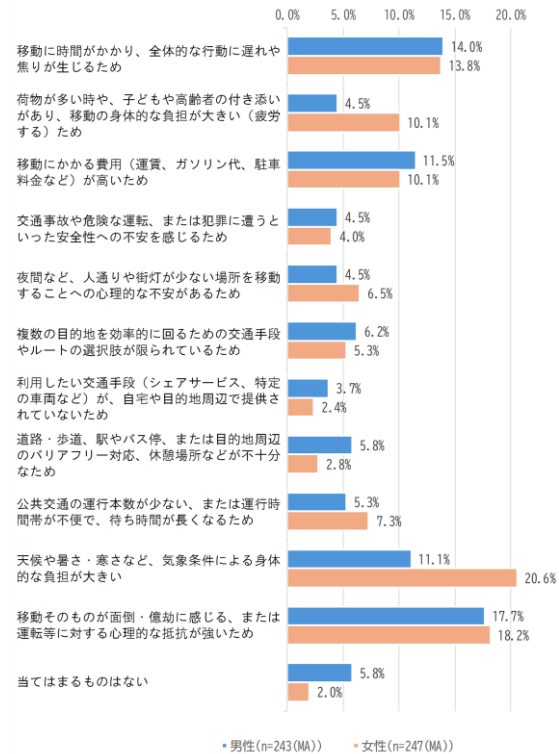


図 10 若者が交通の面で外出に負担を感じる原因 (男女別)

男女別クロス分析

若者が交通の面で外出に負担を感じる原因を男女別にみると、「気象条件による身体的な負担が大きい」「移動の身体的な負担が大きい」「夜間など、人通りや街灯が少ない場所を移動することへの心理的な不安があるため」等の項目の回答については女性の方が多く、一方、「バリアフリー対応、休憩場所が不十分」「利用したい交通手段が、自宅や目的地周辺で提供されていない」「移動にかかる費用が高いため」等の項目の回答については男性の方が多かった (図 10)。

若者のマイクロモビリティ及びシェアモビリティサービスの利用については、「利用したことはない」の回答が 83.4%であった。これらの利用については、最大でシェアサイクルの 7.4%であった（図 11）。

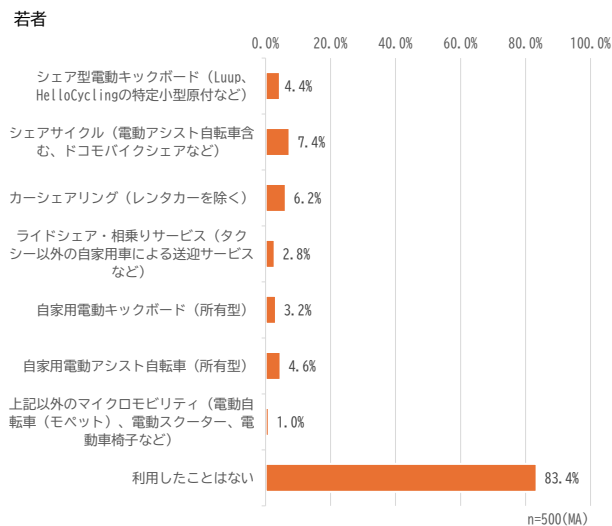


図 11 マイクロモビリティ及びシェアモビリティサービスの利用経験（若者）

男女別クロス分析

若者のマイクロモビリティ及びシェアモビリティサービスの利用経験について若者のデータを男女別で分析すると、男女差が浮き彫りになった。これらを利用したことがない割合は、女性に限定すると 87.0%であった（図 12）。また、シェアサイクルとカーシェアリングを除くすべての項目において、若者の男性の利用経験は、若者の女性の利用経験の 2.4 倍以上であった（図 12）。「上記以外のマイクロモビリティ」の項目では、若者の女性の利用経験が 0.0%であった（図 12 の右）。

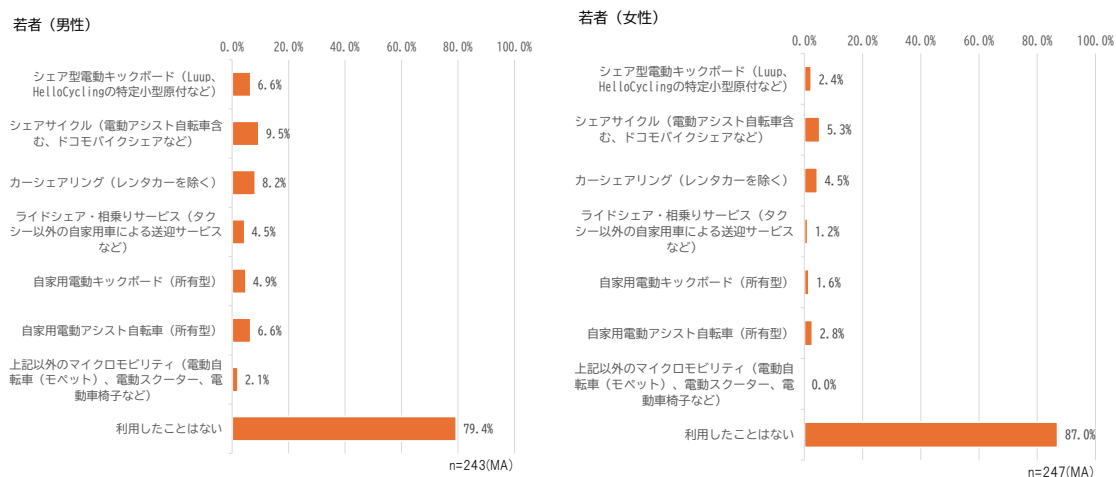


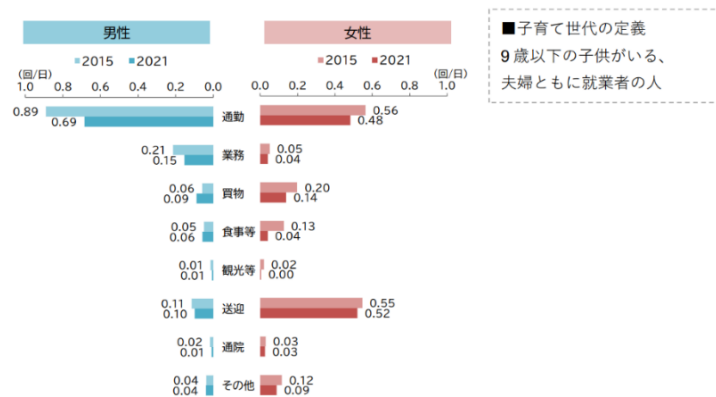
図 12 マイクロモビリティ及びシェアモビリティサービスの利用経験（若者、男女別）（左：男性、右：女性）

4. 子育て世代の視点

本節では、子育て世代の視点からモビリティニーズを理解するために行った分析を示す。子育て世代の定義は文献によっても異なるが、本稿のPT調査分析においては、まず、12歳以下の子どもがいる世帯の13歳以上の構成員を「子育て世帯⁹」として分析した。その後、世帯構成に関する分析においては、子育て世帯の中でも特に世帯主又は配偶者に当たる15～59歳の構成員を（便宜的に）「子育て世代」として分析した¹⁰。Webアンケート調査分析においては小学生以下（12歳以下）の子どもがいる世帯の構成員を「子育て世代」とした。

（1）文献調査

子育て世代に着目して目的別の1日当たりの移動回数を比較すると、男性と女性で異なる傾向がある。通勤及び業務の移動回数は男性が多い傾向があるのに対し、買物及び送迎の移動回数は女性が多い傾向がある（図13）。特に差が多いものは「送迎」での移動で、女性が男性の約5倍の回数である（図13）。この差は子育て等に関して交通に費やす時間の差でもある¹¹。



※「その他」には「通学」「つきそい(2021年調査より把握可能)」「その他の私用」を含む

出典：国土交通省都市局都市計画課 都市計画調査室、都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001711623.pdf> (2025年11月25日閲覧)

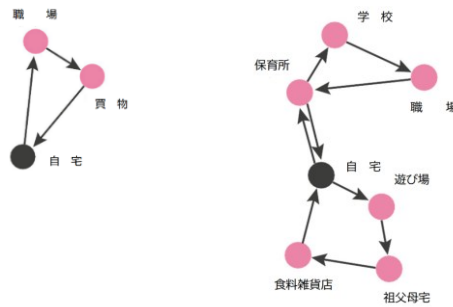
図13 子育て世代の目的別1日当たりの移動回数（平日）

交通・都市開発政策研究所（Institute for Transportation and Development Policy）の報告書によれば、様々な国の都市において養育責任のレベルが異なる人々は移動パターンが異なるとされており、養育責任がほとんどなく、日常的な移動ニーズが主に就労にある人は図14（左）のような比較的単純なモード図で表されるとされている。一方、図14（右）は1日に2種類の養育移動をする人を示しており、これらの移動はより複雑で、仕事を中心にすることもあれば、高齢の祖父母の世話等他の介護責任を中心にすることもある。

⁹ PT調査分析において「子育て世帯」と「子育て世代」の二つの用語を異なる意味で用いた。

¹⁰ 「子育て世帯」の末子年齢に注目すると、26～35歳の年代から46～55歳の年代へ上がるにつれて末子年齢の比率にも変化が見られ、おおそ55歳までが子育てのボリュームゾーンであると考えられる（表7）。しかし55～65歳の年代においても末子年齢の分布が見られたため、今回の分析では便宜的に59歳を「子育て世代」の上限とした。

¹¹ ラガディック マリオン・澤村治基。（2025）．育児の負担を減らす交通の役割．国土交通政策研究所．



出典： Institute for Transportation and Development Policy. 乳幼児とその養育者のアクセス (Access for All: Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers). <https://itdp.org/publication/access-for-all-babies-toddlers-and-their-caregivers/> (2025年6月1日閲覧)

図 14 養育責任のレベルが異なる人々の移動パターンの違い

同報告書では、子育てを担う人（養育者）のモビリティニーズについて取りまとめており、子どもの他に荷物も運ぶことが多くより多くのスペースが必要というニーズ及び移動時間が短く移動頻度が高いという特徴が挙げられている（表 5）。

表 5 子育てを担う人のモビリティの特徴とニーズ

特徴	ニーズ等
移動手段に対する依存が高く、モノを運ぶことが多い	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもの他に荷物も運ぶことが多く、より多くのスペースが必要になる。 ・家族で移動する場合には旅行代金が高くなる。 ・荷物やベビーカーがあるため階段での移動が難しく、エレベーターやエスカレータを好む。
移動時間が短く、移動頻度が高い	<ul style="list-style-type: none"> ・頻繁な授乳や寝かしつけ、幼児の予測できない性質や行動など、乳幼児の世話も管理する必要があるため、柔軟で短い移動や自宅に近い移動を好む傾向がある。 ・育児の難しさから、多くの養育者は、保育園、学校、放課後活動への送迎を容易にし、また、子どもの病気などの緊急事態に対応できるよう、近隣に雇用の選択肢を求めていることがある。
歩行速度が遅い	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の状況、移動の方法と相手、養育者の能力、移動の目的によって異なるが、平均して1分間に15～60m。
頻繁に立ち止まる	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児の興味による立ち止まり。 ・移動中における授乳、なだめすかし。
危険回避頻度が高い	<ul style="list-style-type: none"> ・自分自身と幼い子どもの世話をしているため、障害や危険に対する感受性が高まる。 ・女性、社会から疎外された人種や民族の人々、高齢者、障害者は、ハラスメント、犯罪、暴力に対してより脆弱である可能性がある。
時間が限られている	<ul style="list-style-type: none"> ・育児、他の家族の世話、仕事、家事などをこなし、マルチタスクをこなす必要がある。 ・自分のための時間やスペースを確保したり、乳幼児と触れ合ったりするだけでなく、1日の中でバランスを取らなければならない。 ・幼児を連れての移動は歩行速度が遅く、頻繁に立ち止まるため、養育者はしばしば時間的な制約を受ける。
複雑なトリップチェーン	<ul style="list-style-type: none"> ・時間に制約があり、複数の責任をこなすためでもあるが、養育者は通常、より複雑な旅行をし、1回の旅行で複数の立ち寄り先を組み合わせ、様々な活動をこなす。
非商業目的地へのピーク時以外の旅行	<ul style="list-style-type: none"> ・保育園の送り迎えのための早朝や、食料品の買い出し、学校の送迎、医療機関の予約のための午後の時間帯など、通常の通勤者のピーク時間帯以外に移動する。 ・日中養育をしている場合、義務や用事、仕事をこなすために、夕方や夜間に移動する必要がある場合もある。
手頃な価格	<ul style="list-style-type: none"> ・手頃な値段であるかどうかは、しばしば人々が移動を決定する際の最初の焦点である。 ・移動回数や移動人数が多いほど交通費が高くなり、とくに低所得者層にとって負担となりやすい。 ・住居費が下がれば下がるほど、交通費は通常上がる。

出典： 同上を基に国土交通政策研究所にて作成

(2) パーソントリップデータ分析

PT 調査の分析を行うに当たり、子どもの有無が世帯全体の活動に影響すると考えられることから、まずは「子育て世帯」に属する構成員として「12歳以下の子どもがいる世帯の13歳以上の構成員」の分析を行った。子育て世帯に属する構成員の、12歳以下の子どもを除いた年齢別の構成比は表6のとおりである。なお、ここでは子育て世帯全体の年齢別構成比に加え、末子年齢で三つのカテゴリー分け（末子年齢0～2歳、末子年齢3～5歳及び末子年齢6～12歳。）を行った。

表6 子育て世帯に属する構成員の構成比

年齢	構成比			全体
	0～2歳	3～5歳	6～12歳	
13～15歳	0.4%	1.7%	10.1%	5.5%
16～25歳	2.0%	1.0%	5.9%	3.7%
26～35歳	47.4%	21.6%	3.7%	20.3%
36～45歳	42.4%	60.2%	45.0%	47.5%
46～55歳	3.6%	9.4%	27.8%	16.8%
56～65歳	1.7%	2.0%	2.3%	2.1%
66～75歳	1.8%	2.9%	3.5%	2.9%
76～85歳	0.3%	0.8%	1.5%	1.0%
86～95歳	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
96～105歳	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

子育て世帯の平均トリップ数は、少なくとも2.65であり、末子年齢3～5歳のカテゴリー一では平均トリップ数は3を超える（図15、図16）。トリップチェーンを生成する追加的なトリップ数であるTCGT数は、その他は0.73（全国PT）又は0.61（東京PT）であるのに対し、末子年齢0～2歳で0.84（全国PT）又は0.86（東京PT）、末子年齢3～5歳のカテ

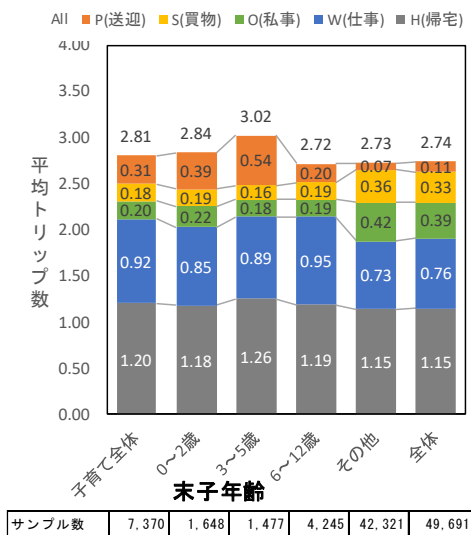


図15 子育て世帯の目的別日平均トリップ数（全国PT、平日）

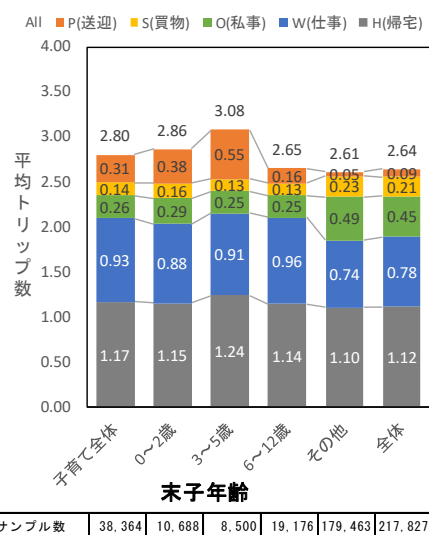


図16 子育て世帯の目的別日平均トリップ数（東京PT）

ゴリーで1.02（全国PT）又は1.08（東京PT）と順に大きくなり、その後、末子年齢6～12歳のカテゴリーで0.72（全国PT）又は0.65（東京PT）と小さくなり、末子年齢6～12歳のカテゴリーのTCGT数はその他や全体と大きく異なることが分かる（図15、図16）。

ここでいえることは、子育て世帯のトリップ数増加は、主に末子年齢0～5歳の世帯構成員のトリップ数増加によるものであるということである。また特に、末子年齢3～5歳のTCGT数はその他と比べ、1.4倍～1.8倍であり、トリップチェーンを発生させる追加的トリップが多く発生している。

トリップの目的としては、帰宅と仕事に次いで送迎が多く、その他のカテゴリーでは仕事の次に私事及び買物が続くことと対照的である（図15、図16）。子育て世帯における送迎が目的のトリップ数は、その他と比べて少なくとも2.9倍、最大11倍多い¹²といえる。

世帯構成別クロス分析

ここでは「子育て世代」の世帯構成ごとの移動特性を分析した。なお、参考までに元データの「子育て世帯」のサンプル構成比は、表7のとおりであった。比較対象とした「その他」のサンプルは、12歳以下の子どもがいない世帯の15～59歳の世帯構成員である。

表7 年齢別・世帯構成別 サンプル構成比

類型	①	②	③	④	⑤	⑥	全体
13～15歳	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
16～25歳	0.4%	0.0%	0.4%	0.4%	0.9%	0.0%	0.6%
26～35歳	29.0%	10.0%	14.2%	10.5%	26.5%	15.2%	24.0%
36～45歳	54.7%	55.3%	59.2%	56.3%	54.8%	48.0%	55.8%
46～55歳	15.4%	30.9%	25.3%	31.9%	17.2%	32.5%	18.9%
56～65歳	0.5%	3.9%	0.9%	0.8%	0.7%	4.3%	0.7%
66歳以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

類型凡例

- ①世帯主・配偶者ともに常勤
- ②世帯主・配偶者ともに常勤、補助者あり
- ③世帯主常勤、配偶者パート
- ④世帯主常勤、配偶者パート、補助者あり
- ⑤世帯主常勤、配偶者専業
- ⑥世帯主常勤、配偶者専業、補助者あり

※補助者は、世帯主/配偶者の父母、世帯主の祖父母、世帯主の兄弟姉妹、世帯主の親族

末子年齢	0～2歳						3～5歳						6～12歳					
	①	②	③	④	⑤	⑥	①	②	③	④	⑤	⑥	①	②	③	④	⑤	⑥
13～15歳	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
16～25歳	0.9%	0.0%	2.9%	0.0%	2.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	2.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
26～35歳	52.0%	30.6%	51.2%	44.0%	49.5%	31.8%	22.5%	9.9%	26.9%	10.2%	22.2%	22.7%	4.3%	0.6%	3.7%	5.5%	3.9%	4.1%
36～45歳	44.0%	55.6%	40.3%	44.0%	44.7%	54.5%	68.0%	70.4%	62.8%	75.5%	67.3%	57.6%	59.1%	47.5%	61.6%	52.4%	56.9%	40.7%
46～55歳	2.9%	9.7%	4.3%	4.0%	3.5%	10.6%	9.0%	16.0%	9.4%	12.2%	9.9%	15.2%	35.5%	48.1%	33.8%	42.1%	37.8%	50.3%
56～65歳	0.2%	4.2%	1.3%	8.0%	0.2%	3.0%	0.3%	3.7%	0.7%	0.0%	0.4%	4.5%	1.0%	3.8%	0.9%	0.0%	1.3%	4.8%
66歳以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

子育て世代とその他で世帯構成ごとの移動特性を分析した（図17）。子育て世代では世帯主・配偶者共に常勤の類型を除き全ての類型でその他の同類型よりも外出率が高かった。またトリップ数は全ての類型において、子育て世代がその他のカテゴリーより多かった。子育て世代において世帯主が常勤で配偶者が専業である類型（⑤及び⑥）の外出率が低い傾向があるが、その点に関してはその他の類型でも同じ傾向である。

¹² 全国PTの末子年齢6～12歳とその他の比が2.9倍、東京PTの末子年齢3～5歳とその他の比が11倍。

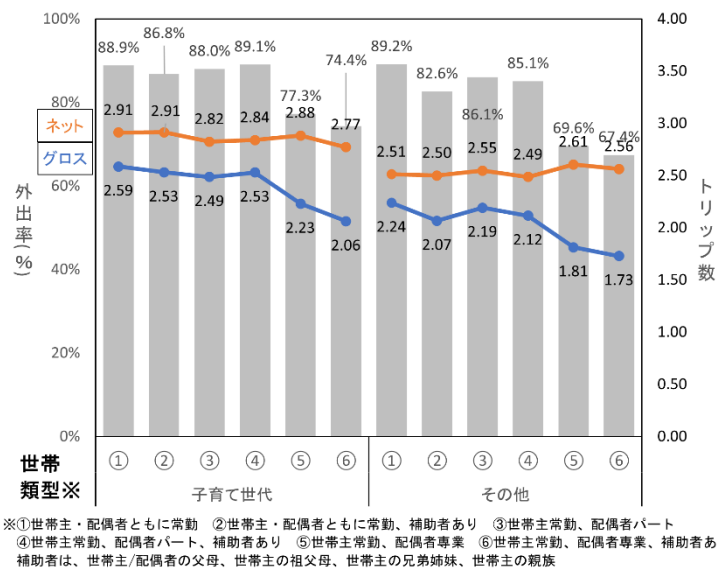


図 17 世帯構成別の子育て世代の外出率・トリップ数

子育て世代について、さらに末子年齢別で分析すると、末子年齢が0～2歳の場合は世帯主が常勤で配偶者が専業である世帯構成類型（⑤及び⑥）の外出率が低く、さらに補助者ありの世帯構成類型（⑥）はトリップ数も少なかった（図 18）。末子年齢が3～5歳の場合は世帯主が常勤で配偶者がパートである世帯構成類型（④）のトリップ数が低かった（図 18）。末子年齢が6～12歳の場合は世帯主が常勤で配偶者が専業である世帯構成類型（⑤及び⑥）の外出率が低かった（図 18）。全体の傾向としては、末子年齢0～5歳でトリップ数が多いことが分かる。

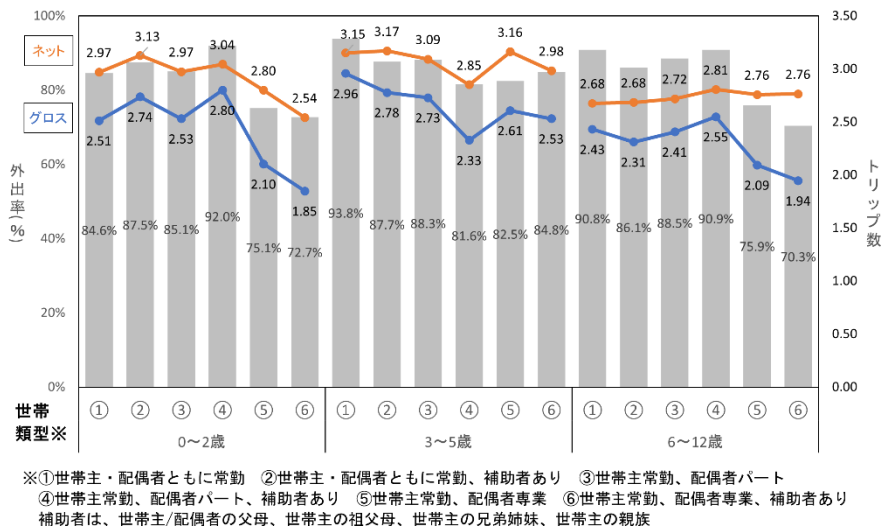


図 18 世帯構成別・末子年齢別の子育て世代の外出率・トリップ数

子育て世代について、世帯構成類型ごとにトリップチェーンの分析を行った。表 8 にトリップチェーンの構成比について、トリップチェーンの文字列の長さが3、4、「5のうち

比率が高いもの」及びその他の比率を示した。Hは自宅、Wは職場、Oは私事、Sは買物、Pは送迎である。

子育て世代全体の合計からは、例えば、トリップ数4以上のトリップチェーンにおいて、HWPW、HPWH、HPWPH という自宅以外に職場と送迎が組み合わさったトリップ及び HPHPH という自宅と送迎を二回繰り返すトリップの比率について、世帯構成類型①で相対的に高いことが分かる（表8の左）。

末子年齢別の分析を見ると、例えば、末子年齢0～2歳（表8の右）及び3～5歳（表9の左）の категорияでは、世帯構成類型①～④において、HPWPH のトリップの比率が相対的に高い。なお、これらの結果の一部については、世帯類型によってはサンプル数が少ないことには留意が必要である。

表8 子育て世代の世帯構成・トリップチェーン別のトリップ構成比（トリップ数3、4及び5の一部のトリップチェーン）（左：子育て世代合計、右：末子年齢0～2歳）

		子育て世代合計									0～2歳						
類型		①	②	③	④	⑤	⑥	その他	類型		①	②	③	④	⑤	⑥	その他
トリップチェーン	HWH	51.1%	53.9%	58.7%	60.5%	44.7%	47.8%	61.5%	トリップチェーン	HWH	45.4%	35.5%	52.1%	47.8%	46.8%	44.7%	52.6%
	HOH	2.5%	2.6%	2.9%	1.9%	7.3%	5.9%	5.0%		HOH	3.9%	8.1%	3.1%	0.0%	8.7%	4.3%	6.6%
	HSH	1.5%	0.7%	1.7%	1.9%	6.8%	9.4%	2.7%		HSH	2.5%	1.6%	2.0%	4.3%	6.1%	17.0%	3.6%
	HPH	1.1%	1.5%	0.8%	0.0%	3.4%	3.4%	1.1%		HPH	1.5%	4.8%	1.4%	0.0%	2.3%	4.3%	2.1%
	HWOH	1.7%	1.1%	1.6%	1.0%	1.8%	1.5%	2.5%		HWOH	1.3%	0.0%	1.0%	0.0%	1.9%	2.1%	1.7%
	HWSH	1.3%	1.1%	2.3%	2.4%	0.6%	0.5%	0.9%		HWSH	0.7%	3.2%	0.4%	8.7%	0.7%	0.0%	0.7%
	HWPW	4.0%	1.9%	1.2%	1.4%	0.1%	0.0%	0.7%		HWPW	3.6%	1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
	HOWH	0.2%	0.4%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%		HOWH	0.1%	0.0%	0.3%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%
	HSWH	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%		HSWH	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%
	HPWH	4.0%	1.9%	0.9%	0.0%	0.1%	0.0%	0.8%		HPWH	4.7%	1.6%	2.4%	0.0%	0.1%	0.0%	1.9%
	HOSH	0.4%	0.0%	0.5%	0.5%	1.4%	0.5%	0.6%		HOSH	0.8%	0.0%	0.9%	0.0%	1.7%	2.1%	0.9%
	HOPH	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%		HOPH	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%
	HSOH	0.1%	0.4%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%		HSOH	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%
	HSPH	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%		HSPH	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	HPOH	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.5%	0.1%		HPOH	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.1%
	HPSH	0.2%	0.4%	0.1%	1.0%	0.5%	1.0%	0.1%		HPSH	0.4%	0.0%	0.0%	4.3%	0.7%	0.0%	0.1%
	HPWPH	5.4%	4.1%	2.2%	4.3%	0.0%	0.0%	1.0%		HPWPH	6.5%	11.3%	7.4%	8.7%	0.0%	0.0%	2.3%
HPHPH	1.5%	0.0%	1.0%	1.4%	5.0%	6.4%	0.8%	HPHPH	2.6%	0.0%	1.5%	0.0%	4.6%	6.4%	1.4%		
その他	24.8%	30.0%	25.6%	23.8%	27.1%	23.2%	21.7%	その他	25.6%	32.3%	25.7%	26.1%	25.3%	19.1%	24.7%		
サンプル数	9,586	267	6,729	210	9,978	203	11,269	サンプル数	3,919	62	798	23	3,803	47	2,000		

表9 子育て世代の世帯構成・トリップチェーン別のトリップ構成比（トリップ数3、4及び5の一部のトリップチェーン抜粋）（末子年齢3～5歳及び6～12歳）

		3～5歳							6～12歳						
類型		①	②	③	④	⑤	⑥	その他	①	②	③	④	⑤	⑥	その他
トリップチェーン	HWH	42.7%	50.0%	51.4%	59.0%	41.6%	43.6%	53.5%	63.7%	64.4%	62.1%	62.8%	44.9%	51.5%	65.9%
	HOH	1.3%	1.4%	2.4%	2.6%	5.7%	7.3%	5.4%	1.5%	0.7%	3.1%	2.0%	7.2%	5.9%	4.4%
	HSH	0.4%	0.0%	0.7%	2.6%	4.0%	7.3%	2.7%	1.1%	0.7%	1.9%	1.4%	10.0%	6.9%	2.5%
	HPH	1.1%	0.0%	1.1%	0.0%	5.1%	3.6%	2.0%	0.5%	0.7%	0.6%	0.0%	3.3%	3.0%	0.7%
	HWOH	1.3%	2.9%	1.7%	0.0%	1.5%	0.0%	1.4%	2.4%	0.7%	1.7%	1.4%	1.9%	2.0%	3.0%
	HWSH	0.7%	0.0%	0.9%	0.0%	0.6%	0.0%	0.6%	2.3%	0.7%	3.0%	2.0%	0.6%	1.0%	1.0%
	HWPW	5.0%	4.3%	1.4%	2.6%	0.1%	0.0%	0.7%	3.7%	0.7%	1.1%	1.4%	0.2%	0.0%	0.7%
	HOWH	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.3%	0.7%	0.2%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%
	HSWH	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
	HPWH	7.2%	5.7%	2.3%	0.0%	0.2%	0.0%	2.3%	1.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%
	HOSH	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	1.5%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%	0.4%	0.7%	1.1%	0.0%	0.6%
	HOPH	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
	HSOH	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.7%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%
	HSPH	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
	HPOH	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.0%	0.1%
	HPSH	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	1.8%	0.1%	0.1%	0.7%	0.1%	0.7%	0.4%	1.0%	0.0%
	HPWPH	9.6%	5.7%	5.2%	10.3%	0.0%	0.0%	3.1%	1.1%	0.0%	0.3%	2.0%	0.0%	0.0%	0.2%
HPHPH	0.9%	0.0%	2.5%	0.0%	8.4%	12.7%	1.9%	0.8%	0.0%	0.5%	2.0%	2.7%	3.0%	0.3%	
その他	29.0%	30.0%	29.2%	23.1%	30.0%	23.6%	25.5%	21.0%	28.9%	24.5%	23.6%	26.7%	24.8%	19.8%	
サンプル数	2,336	70	1,353	39	2,739	55	1,882	3,331	135	4,578	148	3,436	101	7,387	

(3) Web アンケート調査分析

首都圏における Web アンケート調査の結果を示す。Web アンケート調査において、子育て世代は 12 歳以下の子どもがいる世帯（子育て世帯）の構成員が対象である。

まず、外出するときの、平日 1 日における最も頻度が高い行動パターン（複数の目的を、どのような順番で行うことが多いか）を聞いた。外出パターンは、調査時には表 10 に示す外出の目的（8 種類）に基づきその行動パターンを把握したが、通勤、通学及び業務（仕事の用事での外出）は全て W として整理した。なお、外出パターンの種類数は、「子育て世代」が 123 種類で、「若者」の 86 種類や「女性」の 93 種類に比べて多かった（表 11）。「子育て世代」が、多様なパターンで外出していることがうかがえる（表 11）。

表 10 外出パターンの設定

外出の目的（調査時）	整理用記号
通勤	W
通学	W
業務（仕事の用事での外出）	W
買物	S
通院	O
送迎	P
その他の私用	O
帰宅	H

表 11 外出パターンの種類数（各 500 票）

グループ	外出パターンの種類数 ¹
若者	86
子育て世代	123
女性	93

外出パターンについて、回答者数¹³が 1 % 以上の回答を整理してグラフに示した（図 19、図 20、図 21）。なお、グラフにおいては、トリップの起点（H）を省略している。例えば SH は、トリップの起点から買物（S）へ行き、自宅（H）に帰ったという意味である。

子育て世代全体では、送迎が組み合わさったトリップとして、WSPH、WPH、WPSH、WSPOH、WSPOOH、PH、WSOPH、PSOH、SPOH というパターンがグラフにみられた（図 19）。

男性と女性を比較した分析では、男性では送迎が組み合わさったトリップの最上位は WPSH の 1.9% が 6 位である一方、女性では送迎が組み合わさったトリップの最上位は WSPH の 4.4% が 4 位であった（図 20）。また、女性では SH というパターンが 8.3% で 2 位である一方、男性では SH というパターンは 1.6% で 9 位であった（図 20）。なお、回答者数が 1 % 以上のトリップのパターンの数について、男性が 12 パターンである一方、女性は 29 パターンであり、子育て世代の女性のトリップパターンの多様性を示唆している¹⁴（図 20）。また、女性のトリップパターンでは WSPOOH、SOOH 及び PSOOH という 0 の連続するトリップパターンがみられることや WPSOHOH という仕事等の W 及び自宅の H を含みながら一日のうち多くのトリップを行っている人がいる様子も示唆される（図 20）。

¹³ 「女性」「若者」「子育て世代」は、それぞれ 500 票、「若者」と「子育て世代」の男女別は、それぞれの回答者数（無効回答を含む。）。

¹⁴ なお、男性のトリップパターンについて、0.5% 以上のパターンは 9 パターンで、仮にそれを足しても男性 21 パターン、女性 29 パターンで女性の方が多い。また、女性のトリップパターンについて、0.5% 以上のパターンは 33 パターンであった。

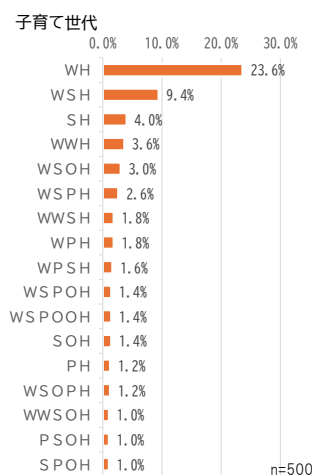


図 19 トリップチェーンから見る子育て世代の外出パターン

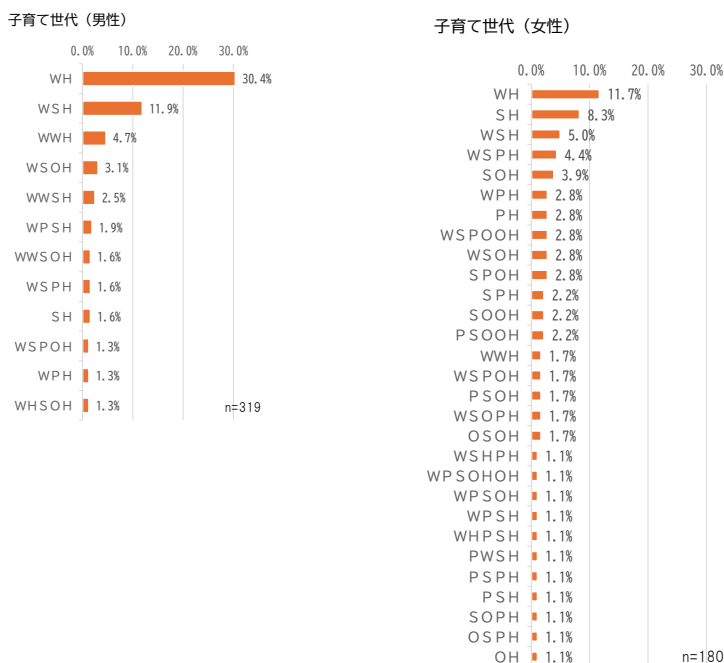


図 20 トリップチェーンからみる男女別の子育て世代の外出パターン

それぞれの外出目的がトリップチェーンに含まれる割合を男性と女性で分析すると、男性は 96.2%に通勤、業務等の W が含まれており、送迎 (P) は 29.0%であった (表 12)。一方、女性の W は 60.7%であり、P は 53.6%であった (表 12)。ここにおいて、子育て等のためのケア移動として捉えられる送迎に関して、女性 (53.6%) が男性 (29.0%) の 1.8 倍担っていることが分かる (表 12)。また、S 及び 0 について、女性の方が高かった。子育て世代において、女性の方が外出の目的が多様に分散していることが分かる (表 12)。

表 12 それぞれの外出の目的がトリップチェーンに含まれる割合

	W	S	0	P
子育て世代男性	96.2%	55.2%	30.4%	29.0%
子育て世代女性	60.7%	76.2%	47.6%	53.6%

子育て世代が交通の面で外出に負担を感じる原因を聞いたところ、「移動そのものが面倒・億劫を感じる、または運転等に対する心理的な抵抗が強いため」が一位で、「移動に時間が掛かり、全体的な行動に遅れや焦りが生じるため」が二位であった（図 21）。

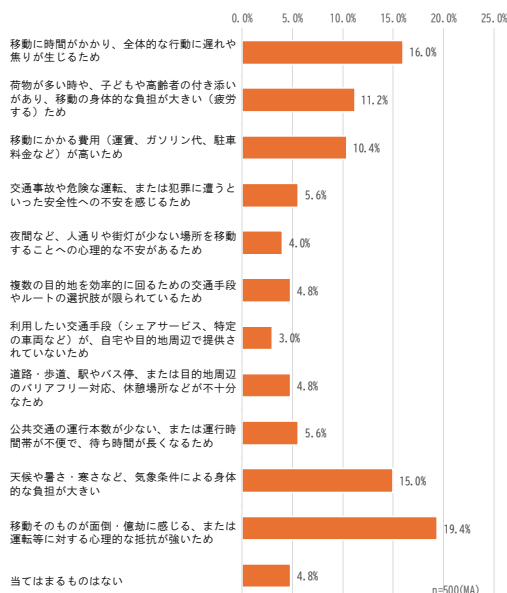


図 21 「子育て世代」（全体）が交通の面で外出に負担を感じる原因

男女別の分析では、負担を感じる原因の男女差がみえた。例えば、「荷物が多い時や、子どもや高齢者の付き添いがあり、移動の身体的な負担が大きい（疲労する）ため」では、10%以上の差で女性が男性よりも交通の面で外出に負担を感じる原因となっており、「移動にかかる費用（運賃、ガソリン代、駐車料金など）が高いため」も、6%以上の差で女性が男性よりも交通の面で外出に負担を感じる原因となっている（図 22）。

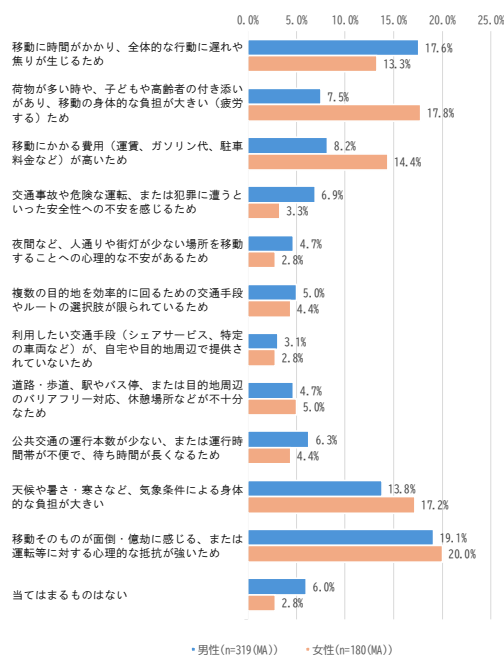


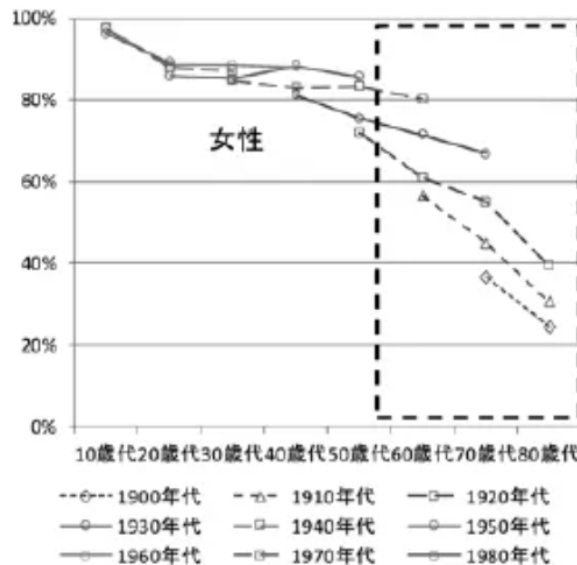
図 22 「子育て世代」（男女別）が交通の面で外出に負担を感じる原因

5. 女性の視点

本節では、女性の視点からモビリティニーズを理解するために行った分析を示す。

(1) 文献調査

女性の外出率は、40歳代までは横ばい（約80%）であるが、50歳代以降は減少する（図23）。この傾向は世代により異なり、若い世代ほど低下の割合が小さくなり、1940年代生まれの外出率は、それ以前の世代の外出率よりも高い（図23）。



出典：IBS Annual Report 多様化する交通ニーズに対応した都市交通政策の展開に向けて。
<https://www.ibs.or.jp/wp-content/uploads/2020/06/s2020-5.pdf> (2025年8月25日閲覧)

図23 女性の年齢階層別世代別外出率の推移

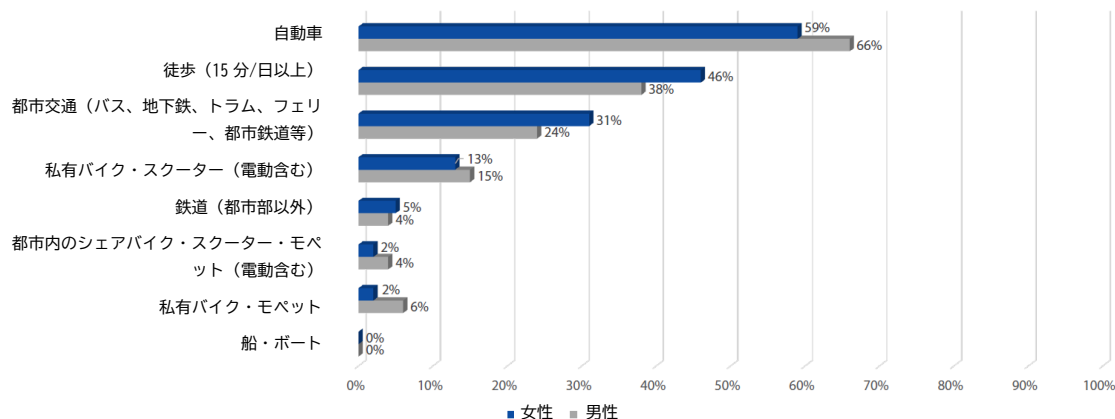
EU 議会の常設委員会「女性の権利とジェンダー平等に関する委員会（Committee on Women's Rights and Gender Equality、FEMM）」の要請で実施された研究の成果に「女性と交通（Women and transport）」がある。ここでは、女性の交通機関利用者に関し、日常生活と交通という観点から、特性が挙げられている（表13）。

表13 女性の日常生活における交通機関の利用の特性

- EU 全体では、交通サービスの利用状況に関して、女性と男性を分けた定期的なデータ収集が不足している。本研究で分析されたデータはユーロバロメーター調査によるが、加盟国別に女性と男性の交通手段選択に関する EU 全体の結論を導き出すには不十分である。
- 既存のデータと研究は、社会における役割における根強い男女不平等により、女性と男性の交通ニーズが異なることを示している。
- 女性の移動パターンは男性よりも複雑である。女性は家庭内の主な介護責任者であるため、より多様な交通手段を必要とする。女性は公共交通機関をより多く利用するため、サービスの頻度と質により関心を持っている。また、移動や物資の配送が環境に与える影響にもより関心を持っている。
- 男性の移動パターンはより直線的で規則的である。男性はレジャーを含む個人的な目的での移動が多く、自動車、自転車、モペット、スクーター等、個人で交通手段を選択する。日常の移動に関する将来の課題と解決策に関して、男性は女性よりもコストと渋滞をやや懸念しており、自動化とコネクティビティへの関心が高いようである。

出典：European Parliament. Women and transport. を基に国土交通政策研究所にて作成
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf) (2026年1月6日閲覧)

同報告書では、日常的に利用する主な交通手段等に関する調査も行っており、女性は徒歩、都市交通及び鉄道の利用が男性に比べて多いことが示されている（図 24）。



出典：同上を国土交通政策研究所加工

図 24 日常的に利用する主な交通手段及び主な交通手段と組み合わせる交通手段

ドイツに本部を置く持続可能性研究所 (Research Institute for Sustainability) によれば、女性のモビリティ特性として「例えば、女性は男性に比べて 1 日当たりの移動回数が多いが、1 回当たりの移動距離は短い傾向にある。また、女性は自動車の利用が少なく、徒歩や自転車の利用が多く、公共交通機関の利用も多い。これは主に、女性の移動のほとんどが日常的な用事を済ませるため、又は移動に制限のある人（子ども、高齢者、介助が必要な人）に同行するためである。」¹⁵としている。加えて、こうしたモビリティ特性が生まれる要因として、「女性特有の移動行動は生物学的に決定されたものではなく、むしろ社会的な役割とジェンダー特有の分業から生じて」おり、「ジェンダーとそれに伴う期待や役割分担は、交通インフラや交通手段に対する特有の要求を生み出す。」としている。

経済開発協力機構 (OECD) の国際交通フォーラムの報告書「ジェンダーと交通」¹⁶では、モビリティに関するジェンダー別の統計が限定的であることに言及しつつ、女性のモビリティに関する特徴を挙げている（表 14）。

表 14 女性のモビリティに関する特徴

- ・ 交通に関して女性が支出できる範囲や、女性のために設備投資されている分野は依然として比較的限定されており、多くの場合、男性に比べて女性の方が自家用車の所有割合が低く、公共交通網は不十分であり、特に夜間に危険な地域が存在する。
- ・ 女性の移動特性は、先進国と発展途上国の間だけでなく、都市部と地方部の間においても多くの類似点がある。すなわち、全ての地域において、女性は、日々二重の労働をしているため、男性よりもはるかに複雑な活動スケジュール（家事、育児、高齢の親族や病人の世話の他、生産活動にも参加）を有する。
- ・ また、女性は、ラッシュアワーを避けて、男性とは異なる目的地（買い物、子供の学校、病院等）へ頻りに移動する必要があるため、移動により失われる時間は女性にとってははるかに不利である。

出典：ITF. Gender and Transport. を基に国土交通政策研究所にて作成
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201111.pdf> (2026 年 2 月 19 日閲覧)

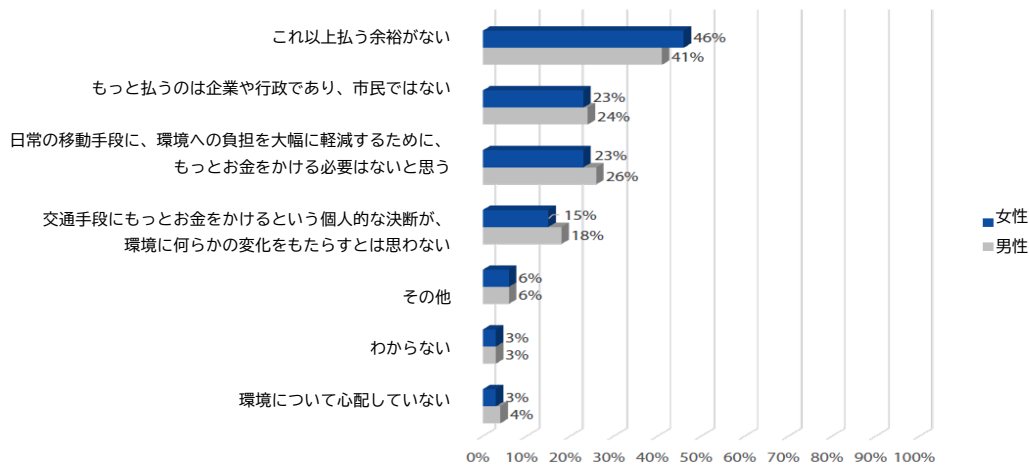
¹⁵ Research Institute for Sustainability. Women, gender, and mobility. 2021.

<https://www.rifs-potsdam.de/en/blog/2021/06/women-gender-and-mobility> (2026 年 1 月 5 日閲覧)

¹⁶ ITF. Gender and Transport. 2011. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201111.pdf> (2026 年 2 月 19 日閲覧)

先に取り上げた EU 議会の「女性と交通 (Women and transport)」では、女性の移動と経済的負担について、次のように述べている。

- ・「交通貧困」という概念が示すように、交通費の負担能力は重要な課題である。交通貧困は、移動の困難と貧困、そして社会的排除との直接的な関係を示している。貧困状態にある女性は、ジェンダーとその他の脆弱な状況が重なり、二重の不利益を被ることが多いため、交通費の負担能力に関する政策は、彼女たちの具体的な状況を考慮する必要がある。

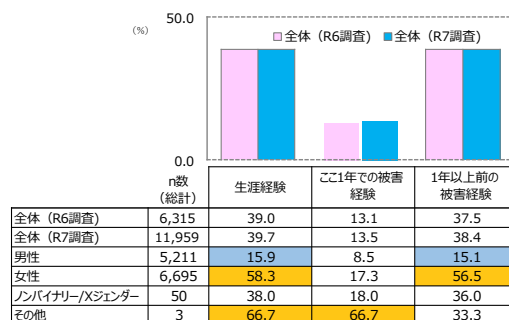


出典：European Parliament. Women and transport. を国土交通政策研究所加工
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf) (2026年1月6日閲覧)

図 25 より環境にやさしい交通手段にお金を払わない理由

これら及び上記にある国際的な調査結果及び議論については、必ずしも全てが日本においても同様に当てはまるとは限らないが、女性と男性という異なる視点からモビリティを考えることで、より多くの人にとって満足度の高い移動環境を向上させるための示唆が得られることが分かる。

我が国における令和7年度調査¹⁷結果によれば、痴漢被害を経験したことがある人は、生涯経験で見ると、男性の15.9%に対し女性が58.3%で、被害者は圧倒的に女性が多く、女性の場合は1/2以上が生涯に少なくとも1度は痴漢被害に遭遇したことになる(図26)。

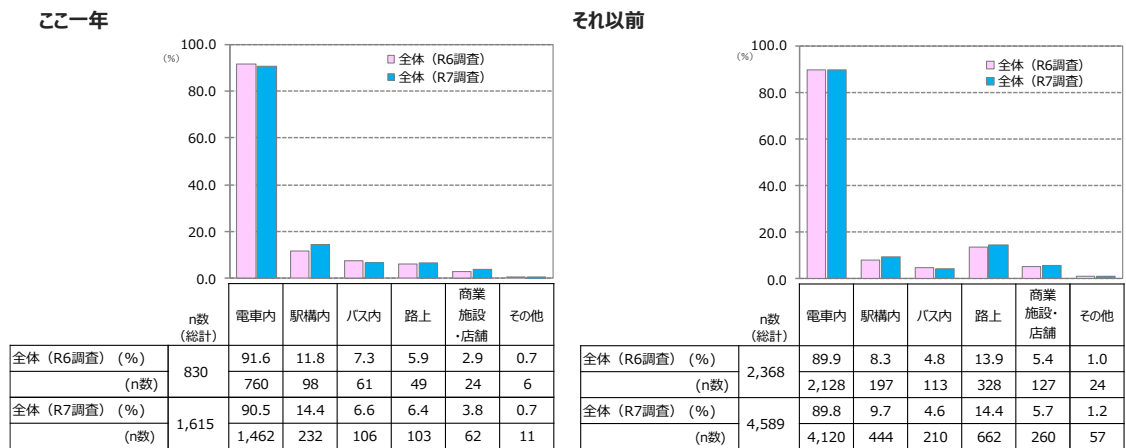


出典：東京都. 令和7年度痴漢被害実態把握調査報告書.
<https://www.metro.tokyo.lg.jp/information/press/2025/12/2025121208> (2026年1月15日閲覧)

図 26 痴漢被害率 (場所を問わず)

¹⁷ 調査対象者：一都三県（埼玉、千葉、神奈川）在住の16～69歳の方。

また、痴漢被害に遭った場所は、ここ一年、それ以前とも電車内が概ね90%前後となっている（図27）。

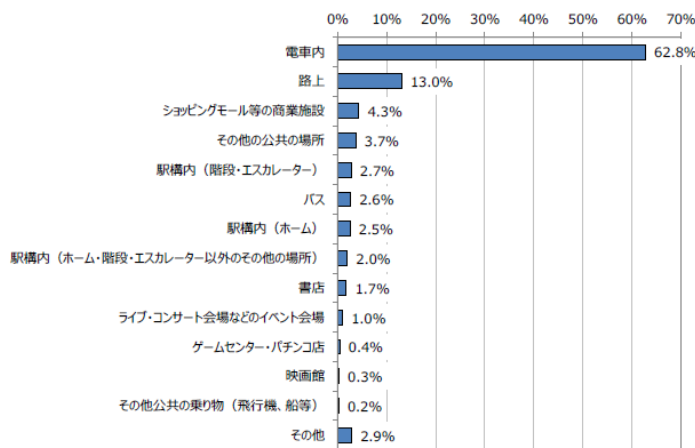


出典：同上

図27 痴漢被害にあった場所（複数回答）

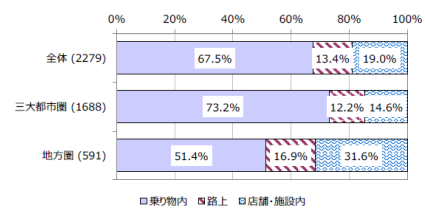
また、内閣府が令和5年度に実施した「若年層の痴漢被害等に関するオンライン調査」¹⁸においても、痴漢被害に遭った場所では、「電車内」が62.8%で最多となっている（図28）。

これを三大都市圏/地方圏¹⁹の別にみると、いずれも「乗り物内²⁰」が最多であるが、三大都市圏は地方圏に比べ、他の場所（「路上」「店舗・施設内」）との差が大きく、三大都市圏の「乗り物内」は地方圏より21.8ポイント多くなっている（図29）。



出典：内閣府. 若年層の痴漢被害等に関するオンライン調査
https://www.gender.go.jp/policy/no_violence/e-vaw/chousa/r060702_houkoku.html (2026年1月15日閲覧)

図28 痴漢被害に遭った場所



出典：同左

図29 痴漢被害に遭った場所（地域別）

¹⁸ 対象者：全国の16～29歳のアンケートモニター

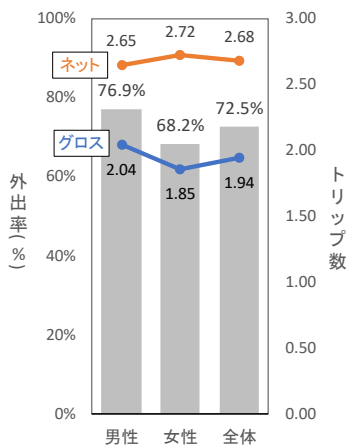
¹⁹ 三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県及び奈良県の区域の全部。地方圏：三大都市圏以外。

²⁰ 乗り物内【電車内、バス、その他公共の乗り物（飛行機、船等）】、路上、店舗・施設内【駅構内（階段・エスカレーター）、駅構内（ホーム）、駅構内（その他の場所）、ショッピングモール等の商業施設、書店、映画館、ライブ・コンサート会場などのイベント会場、ゲームセンター・パチンコ店、その他の公共の場所】の三つに分類。（「その

(2) パーソントリップデータ分析

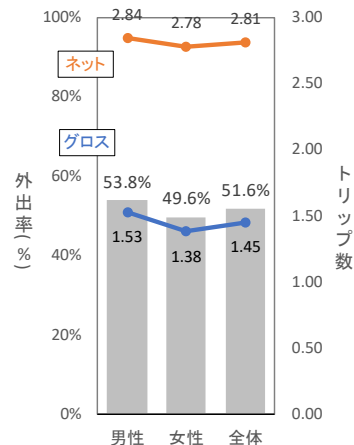
全国PT調査の分析から、女性の外出率は、平日 68.2%、休日 49.6%となっており、男性と比較して平日で約8ポイント、休日で約4ポイント低くなっている（図30、図31）。

トリップ数（ネット）は、平日 2.72 トリップ、休日 2.78 トリップとなっている。男性と比較すると、0.1 トリップ未満の差であり概ね同程度である（図30、図31）。平日については、外出率は低いが、一度外出すれば男性よりもトリップ数が多い（トリップチェーンが長い）という特徴が分かる。



サンプル数	36,924	38,948	75,872
-------	--------	--------	--------

図30 女性・男性の外出率・トリップ数（全国PT、平日）



サンプル数	34,957	37,822	72,779
-------	--------	--------	--------

図31 女性・男性の外出率・トリップ数（全国PT、休日）

目的別のトリップ構成比を分析すると、女性は男性と比べて送迎、買物及び私事の構成比が高い（図32）。代表交通手段別のトリップ構成比を分析すると、女性は男性と比べて徒歩、自転車及びバスの構成比が高い（図33）。

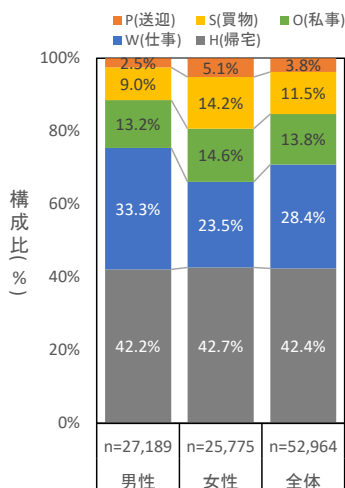


図32 女性・男性の目的別トリップ構成比（全国PT、平日）

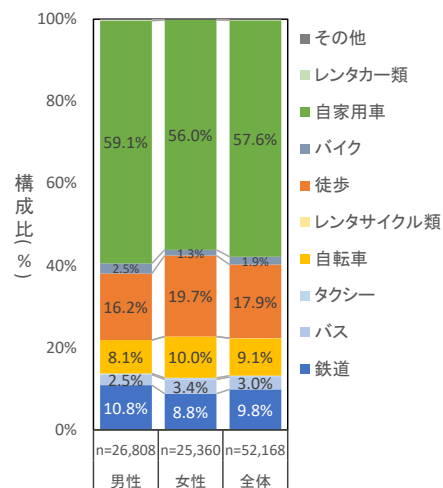


図33 女性・男性の代表交通手段別トリップ構成比（全国PT、平日）

他」は除外。）

女性の外出率について、年代別に分析した。比較のため男性の外出率も年代別に分析した。女性の外出率は概ね年代が高いほど低い傾向にある（図34）。ただし、30～50歳代では76～78%と概ね同程度である。一方、男性の外出率は20代が30代～50代と比較して低くなっており、女性の傾向と異なる（図34）。女性のトリップ数（ネット）は、30代が2.92と最も高く、ついで40代、60代となっており、30代以降は減少傾向である（図34）。一方、男性のトリップ数（ネット）は60代が最も高くなっており、20代以降は増加傾向で、女性の傾向と異なっている（図34）。女性と男性で比較すると、30代においてトリップ数の差が大きく、女性は男性と比較して0.46トリップ多くなっている（図34）。40代においても、女性は男性と比較して0.28トリップ多くなっている。これらをTCGT数で比較すると200%と152%の差である（図34）。

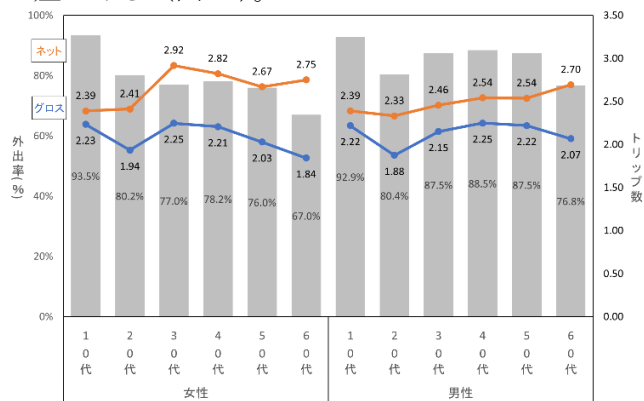


図34 年代別の女性・男性の外出率・トリップ数

末子年齢別クロス分析

異なる年代における女性と男性のトリップ数の差については、様々な要因が考えられるが、例えば、ケアに関わる移動の一部として、子どもの送迎にまつわるトリップ数の増加が要因として考えられる。女性と男性のトリップ数は、末子年齢が0～5歳の時に女性が男性を大きく上回っている（図35）。末子年齢3～5歳の女性は、男性より1.09トリップ多く3.68トリップであり、0～2歳の女性も、男性より0.81トリップ多く3.35トリップである（図35）。いずれも、末子年齢6～12歳と比較して差が顕著になっている（図35）。

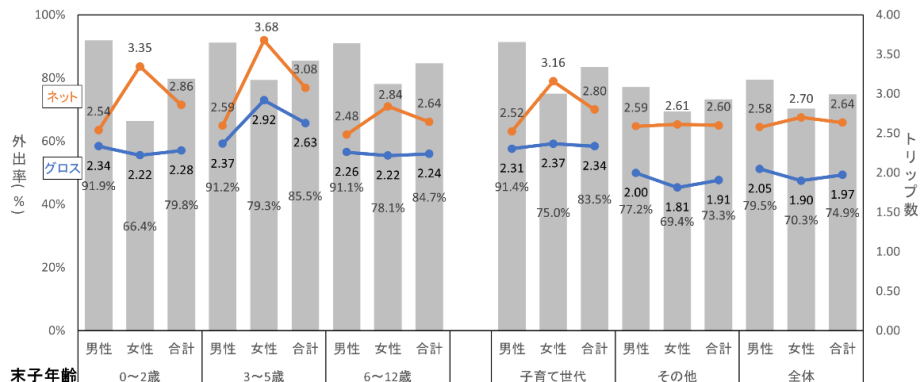


図35 男女別・末子年齢別の子育て世帯の外出率・トリップ数

(3) Web アンケート調査分析

首都圏における Web アンケート調査の結果を示す。女性が交通の面で負担を感じる外出目的を分析すると、負担を感じるものはないという回答が 47.0%を占めた（図 36）（複数回答可。）。負担を感じる外出目的の中では、通勤が最も多く 22.8%であり、その次に買物が 11.2%、通院が 6.4%という順で多かった（図 36）。

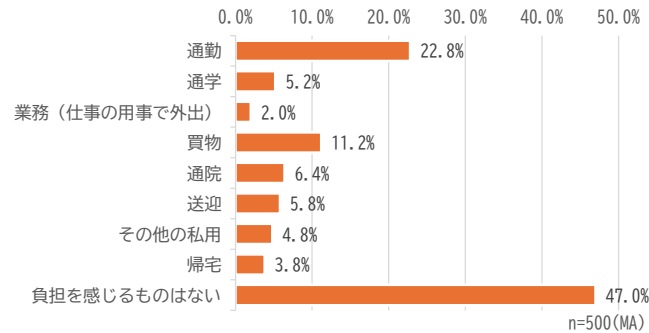


図 36 女性が交通の面で負担を感じる外出目的

女性が交通の面で外出に負担を感じる原因を分析すると、「天候や暑さ・寒さなど、気象条件による身体的な負担が大きい」「移動そのものが面倒・億劫に感じる、または運転等に対する心理的な抵抗が強いため」が上位だった（図 37）。

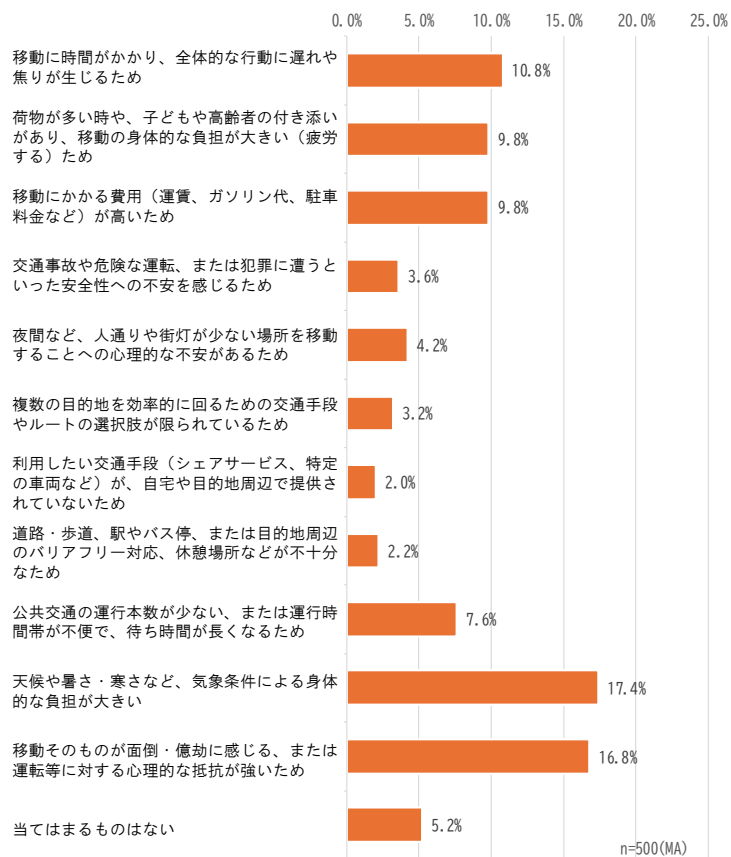


図 37 女性が交通の面で外出に負担を感じる原因

6. アクティブモビリティの視点

本節では、アクティブモビリティの視点からモビリティニーズを理解するために行った分析を示す。なお、身体活動を伴う移動として定義されるアクティブモビリティにはその一部として、自転車、電動アシスト自転車等、後節で記述するマイクロモビリティの一部が含まれる。文献調査においてはアクティブモビリティを中心に定義、メリット、都市空間の専有面積等を取りまとめたが、その一部にはマイクロモビリティに関する記述も含まれる。

(1) 文献調査

アクティブモビリティは、主には「身体活動を伴う移動」という意味であるが、ここではアクティブモビリティの定義として、EIT Urban Mobility、Trans-Europe Network-Transport (TEN-T) 及び Simon Cook によるものを紹介する。いずれも、徒歩及び人力による二輪を基本とする交通手段で、補助的動力付きの車両も含むものとなっている。

表 15 「EIT Urban Mobility」²¹における定義

アクティブモビリティとは、移動手段として行われる定期的な身体活動。これには、歩行、自転車その他の移動手段による移動（移動に身体的労力を要するもの）が含まれる。アクティブモビリティ手段には、ウォーキング、サイクリング、ペダルアシスト付き電動自転車、キックスクーター及びスケートボードが含まれるが、モペッド、ペダルアシストなしの電動自転車及び電動スクーターは含まれない。アクティブモビリティには、主に身体活動の直接的な影響によって個人及び公共の健康の両方にメリットがあるアクティブモビリティが増加した場合、間接的に大気汚染及び騒音公害の減少にとっても利点がある。

出典：EIT Urban Mobility. Active Mobility. を基に国土交通政策研究所にて作成
<https://prod5.assets-cdn.io/event/6002/assets/8386328264-c6e6710b0c.pdf> (2025年10月7日閲覧)

表 16 「Trans-Europe Network-Transport」²²における定義

【アクティブモビリティ】

電気補助推進力²³を備えた車両を含む、人間の身体活動に基づく非電動手段による人又は物の交通機関。特に都市部でのアクティブモードの推進は、EUの気候目標に貢献し、公共の健康を改善し、渋滞を緩和し、乗客にラストマイルソリューションを提供し、経済的利益を提供する。交通インフラを計画又はアップグレードする際には、徒歩又は自転車のインフラを含むアクティブモードのインフラを十分に考慮する必要がある。

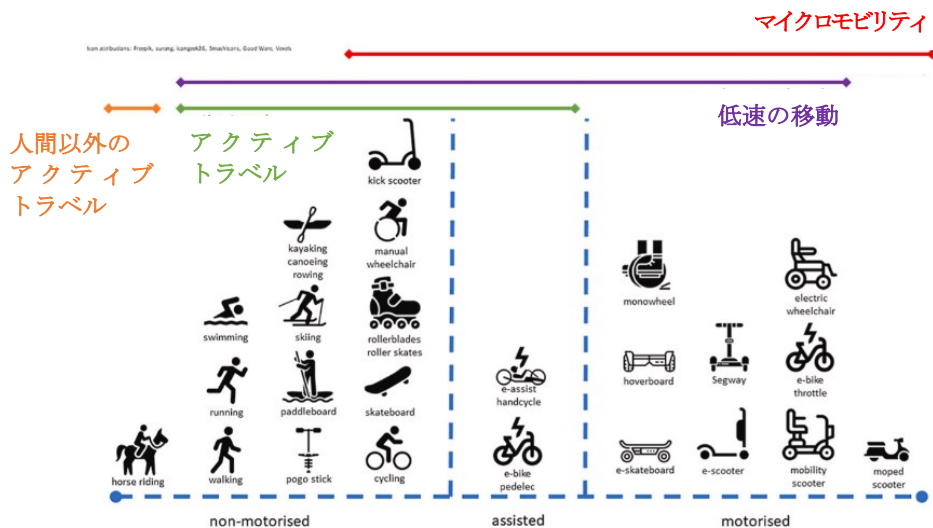
出典：European Union. Regulation (EU) 2024/1679 (EUR-Lex) を基に国土交通政策研究所にて作成
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679 (2026年3月4日閲覧)

²¹ 欧州イノベーション技術研究所 (EIT) によって 2019 年に設立され、持続可能なモビリティへの移行を加速することに取り組んでいる研究機関。

²² 欧州横断輸送ネットワークの発展のための EU ガイドラインに関する規則 (EU) 2024/1679。

²³ 最大連続定格出力が 250W 以下の補助電気モーターを搭載したペダルアシスト付きペダルサイクル。サイクリストがペダリングをやめるとモーターの出力が遮断され、また、車両の最高速度が 25 km/h に達する前に出力は遮断される。

Simon Cookら(2022)は、過去15年間のアクティブモビリティに関する研究に関する体系的なレビューを通じて、アクティブモビリティ(論文ではアクティブトラベル)を「旅行者の持続的な身体活動が移動に直接寄与するすべての移動」と定義している(図38)。



出典: More than walking and cycling: What is 'active travel'?. Transport Policy, Volume 126, 2022, 151-161. を国土交通政策研究所加工

図38 アクティブモビリティ等の定義

2024年6月のTEN-T規則では、全てのEU加盟国が2025年7月までに「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)」の連絡窓口及び国家支援プログラムを設立することが求められており、EUの430の都市は、2027年末までにSUMPを策定することが義務づけられている。これらの都市におけるマルチモーダル旅客ハブには、アクティブ交通手段の統合、ハブ間の接続性確保及びファーストマイルとラストマイルの接続性向上が求められている²⁴。2023年に更新された「持続可能な都市モビリティ計画」のコンセプトでは、アクティブ、コレクティブ、公共交通機関等の持続可能なソリューションを優先し、交通安全及び脆弱な道路利用者のセキュリティを改善すべきと示され、そのために、徒歩、自転車及びマイクロモビリティをより魅力的で、より安全で、より安心なものにしている。また、アクティブなモビリティモードとして定義される電動アシスト自転車を含む自転車、徒歩は、個人及び社会にとって表17に示すような多くの利点があるとしている。

表17 アクティブモビリティのメリット

個人	便利、オンデマンド、安価、個別移動、ドアトゥドア、ラストマイル、環境にやさしい
社会	公害ゼロ(CO ₂ 、NO _x 、PM、騒音)、公共の健康の利益、化石燃料不使用、混雑緩和、公共投資の抑制、致命的な事故の原因とならない

出典: Interreg Europe. Unlocking the benefits of active mobility, A Policy Brief from the Policy Learning Platform for a greener Europe. を基に国土交通政策研究所にて作成
<https://www.interregeurope.eu/find-policy-solutions/policy-briefs/unlocking-benefits-of-active-mobility>
 (2025年10月7日閲覧)

²⁴ Interreg Europe. Unlocking the benefits of active mobility, A Policy Brief from the Policy Learning Platform for a greener Europe. January 2025.

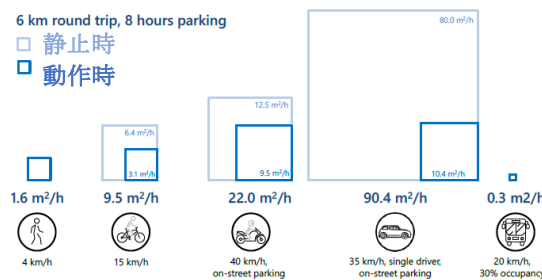
また、欧州委員会では、自転車、持続可能でアクセスしやすく手頃な価格の交通手段であり、EU 経済に大きな付加価値をもたらすものであると捉え、2024 年 4 月 3 日に「自転車に関する欧州宣言 (European Declaration On Cycling)」を採択した (表 18)。

表 18 自転車に関する欧州宣言 (主な項目)

第 1 章：自転車政策の策定と強化
1. 関連するガバナンスレベルにおけるサイクリング政策と戦略を策定、採用、強化する。 2. これらの自転車政策や戦略をできるだけ迅速に実施するための必要な措置を講じる (以下、略)。
第 2 章：包括的で手頃で健康的な移動の促進
6. 女性、子ども、高齢者、脆弱・周縁化されたグループのニーズに特に配慮し、自転車利用を拡大して社会的包摂を促進する (以下、略)。
第 3 章：より多く、より良い自転車インフラの創出
11. ヨーロッパ全域で安全かつ一貫した自転車インフラを大幅に強化する (以下、略)。 13. 自転車利用者その他脆弱な道路利用者に十分なスペースを確保することで安全レベルを高めること、特に自転車道をモーター交通から物理的に分離し、混合交通で安全な速度を確保する。 14. サイクルハイウェイを含む都市における一貫したサイクリングネットワークの構築と、郊外と農村部、都市部間の接続性向上に取り組む。 15. 鉄道やバス停、モビリティハブを含む都市部及び農村部での安全で確実な自転車駐車スペースを確保する。 16. 都市計画又は自転車駐車スペースにおける e バイク充電ポイントの導入を推進する。
第 4 章：投資の拡大と自転車利用に適した条件の創出
17. 関連する EU の手段及びその条件のもとで、サイクリング戦略又はサイクリング関連投資の開発・実施を支援するための技術支援、資金及び資金提供を行う (以下、略)。
第 5 章：道路の安全とセキュリティの向上
19. パレット宣言(2020 年を基準に 2030 年までに事故重傷者数を半減させる目標)と、道路安全戦略の枠組 (2050 年までに死亡者数ゼロに近づく長期目標: 「EU 道路安全政策枠組 2021-2030」) に取り組む (以下、略)。
第 6 章：質の高い雇用の支援と世界水準のヨーロッパ自転車産業の発展 (以下、略)
第 7 章：マルチモーダリティとサイクリングツーリズムの支援
30. 都市部、郊外、農村部、そして長距離移動において、自転車と他の交通手段との相乗効果を高めることで、バスや電車での自転車輸送を可能にし、駅又はモビリティハブでの自転車駐車スペースをより安全かつ確実に提供することで、マルチモーダルソリューションを推進・実施する。 31. 公共交通サービスへのファーストマイル及びラストマイルアクセスの解決策としての自転車シェアリング制度を支援する。 32. 持続可能なレクリエーションや観光手段としてのサイクリングを支援する好条件を創出する。
第 8 章：サイクリングに関するデータ収集の改善 (以下、略)

出典：European Union. EUR-Lex. を基に国土交通政策研究所にて作成
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=0J%3AC_202402377 (2025 年 12 月 10 日閲覧)

ITF の研究では、シェアリング型マイクロモビリティ (ここでは、自転車及び電動キックボードを指す) の都市空間専有面積 (駐車空間又は走行空間) は、自動車の 1/10 程度と推計されており、都市空間を有効活用できる交通モードとして紹介されている。



出典：ITF. Micromobility, Equity and Sustainability-Summary and Conclusions. を基に国土交通政策研究所加工

図 39 モード別都市空間占有量 (m²/時間)

(2) パーソントリップデータ分析

全国 PT 調査に基づき、若者、男性、女性及び子育て世帯の平日の代表交通手段別のトリップ交通比を分析すると、徒歩、レンタサイクル類及び自転車を合わせたアクティブモビリティが代表交通手段となる比率について、全体平均を上回るのは 18～19 歳の若者、女性及び末子年齢 6～12 歳のカテゴリーであった (図 6、図 40、図 41)。

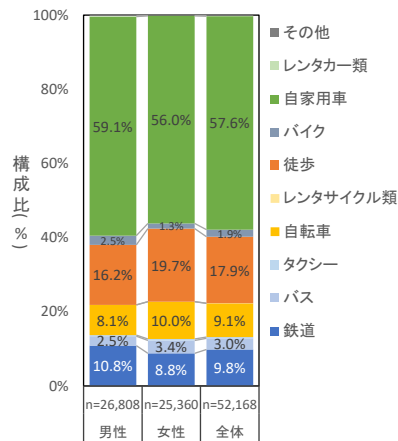


図 40 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

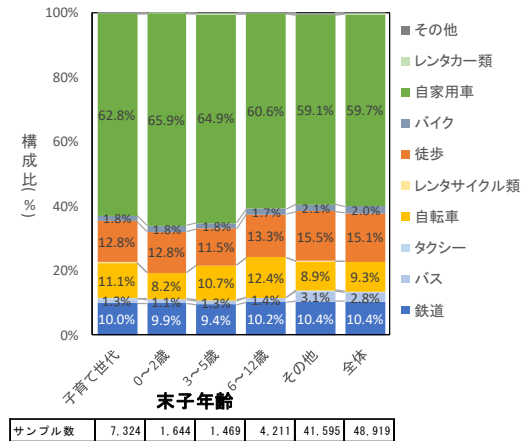


図 41 子育て世帯の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

東京 PT 調査に基づき、若者、男性、女性及び子育て世帯の平日の代表交通手段別のトリップ交通比を分析すると、徒歩、レンタサイクル類及び自転車を合わせたアクティブモビリティが代表交通手段となる比率は、女性及び子育て世帯の全てのカテゴリーにおいて全体平均を上回った (図 7、図 42、図 43)。若者のアクティブモビリティについては、全国 PT では 18～19 歳のカテゴリーの比率が他の年齢カテゴリーに比べて大きかった一方、東京都市圏では 30～39 歳のカテゴリーの比率が他の年齢カテゴリーに比べて大きかった (図 6、図 7)。

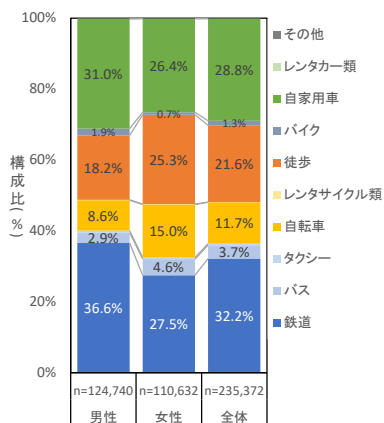


図 42 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比 (東京 PT)

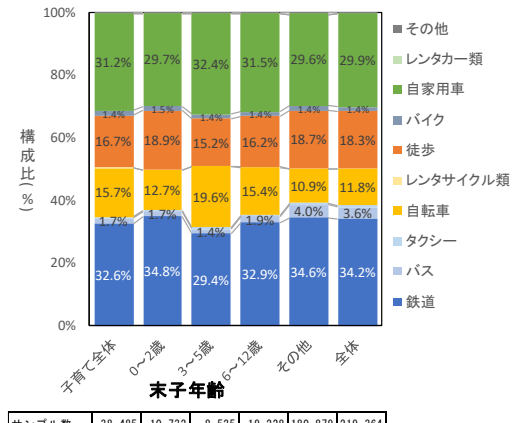


図 43 子育て世帯の代表交通手段別トリップ構成比 (東京 PT)

(3) Web アンケート調査分析

首都圏における Web アンケート調査の結果を示す。Web アンケート調査では、徒歩、自転車、電動アシスト自転車といったアクティブモビリティの利用頻度を聞いた。

まず、アクティブモビリティの中では徒歩の利用頻度がいずれの категорияでも最も高かった。少なくとも半分の人がほぼ毎日徒歩を移動手段としており、回答者の約 75%が少なくとも週に 1 日徒歩で移動している (図 44)。

自転車と電動アシスト自転車の間には、利用頻度の傾向に差がみられた。子育て世代の女性は電動アシスト自転車の利用頻度が高く、自転車の利用頻度が低かった (図 45、図 46)。また、若者の男性の電動アシスト自転車の利用頻度は、他の category と比べて低かった (図 46)。

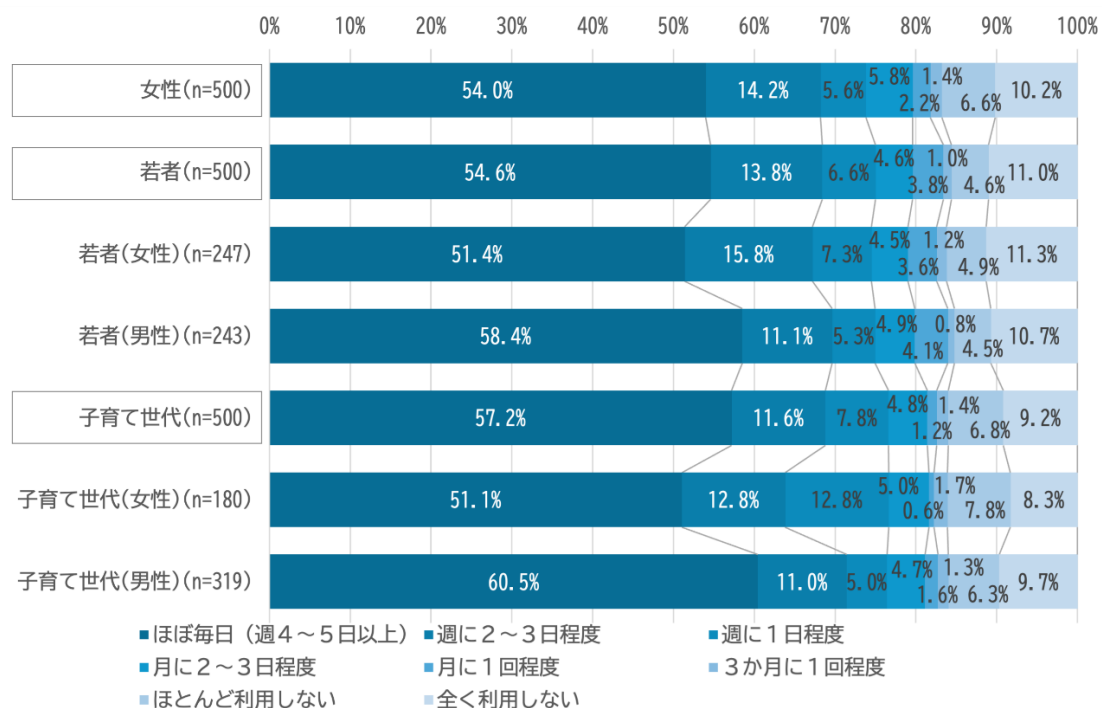


図 44 徒歩の利用頻度 (平日)

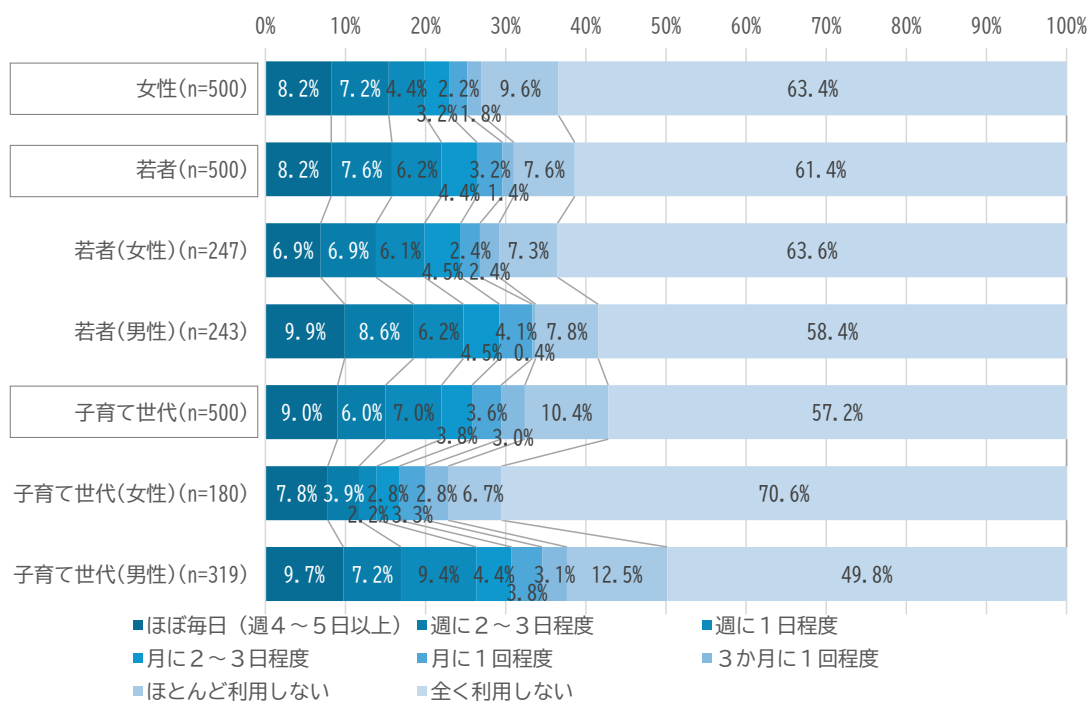


図 45 自転車の利用頻度 (平日)

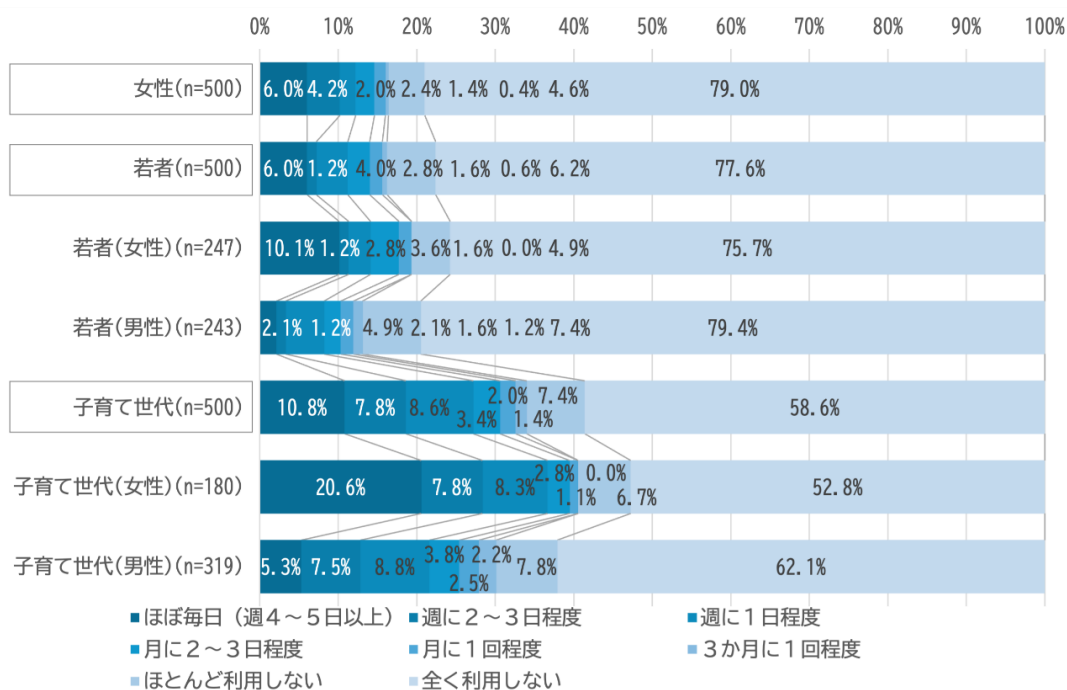


図 46 電動アシスト自転車の利用頻度 (平日)

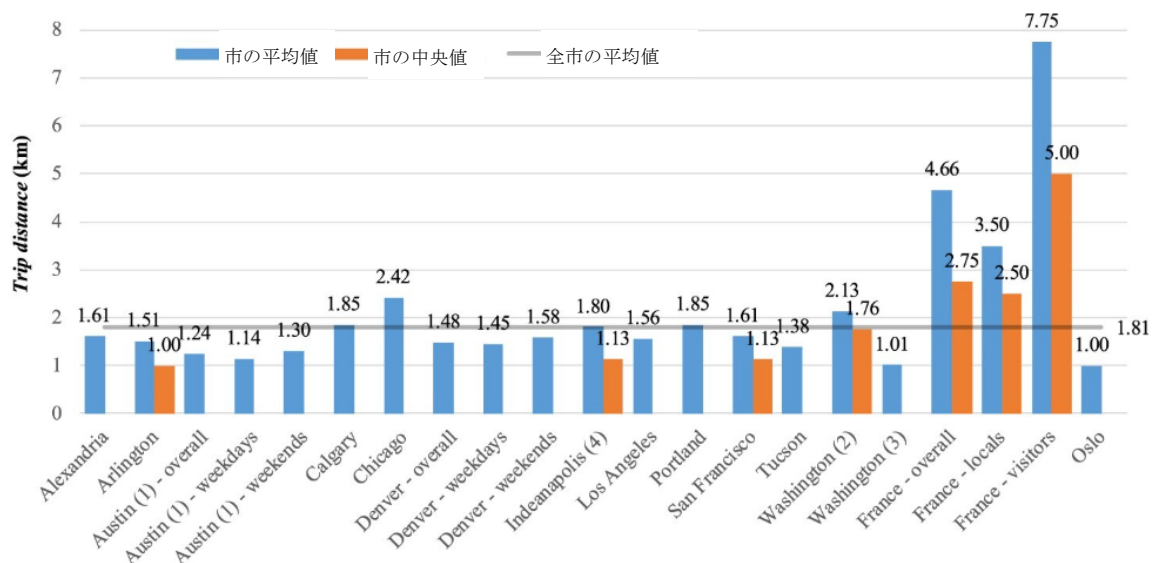
7. マイクロモビリティの視点

本節では、マイクロモビリティの視点からモビリティニーズを理解するために行った分析を示す。本調査においてマイクロモビリティという用語は、大まかには「現在一般に普及している自家用車車両よりも小さく、定員又は出力の小さいモビリティ」を指すものとして取り扱う。日本国内において想定されるのは、軽自動車の区分のうち、いわゆる超小型モビリティに分類される車両²⁵（乗車定員2人以下、定格出力8kW以下又は125cc以下）及びそれより小型のモビリティを包含するモビリティ²⁶である。なお、マイクロモビリティについては、車両の形式によって普及の状況が異なるため、本調査ではマイクロモビリティの中でもより普及が進んでいると考えられる車両形式の一部のみ扱う。

(1) 文献調査

電動アシスト自転車及び自転車については、アクティブモビリティの節でも取り上げたが、その他の種類のマイクロモビリティとして電動キックボードがある。

世界の主要都市、国における電動キックボードの平均トリップ長は約1.8kmとされている（図47）。アメリカのNational Household Travel Survey（NHTS）が2017年に行った調査では、都市部における自動車移動の30.8%が2マイル（約3.2km）であった²⁷。



注：(1)：Jiao and Bai (2020)；(2)：McKenzie (2020)；(3)：Younes et al. (2020)；(4)：Mathew et al. (2019)
 出典：Shared e-scooter micromobility: review of use patterns, perceptions and environmental impacts. Transport Reviews, Vol. 43, No. 5, pp. 811-837. を国土交通政策研究所加工

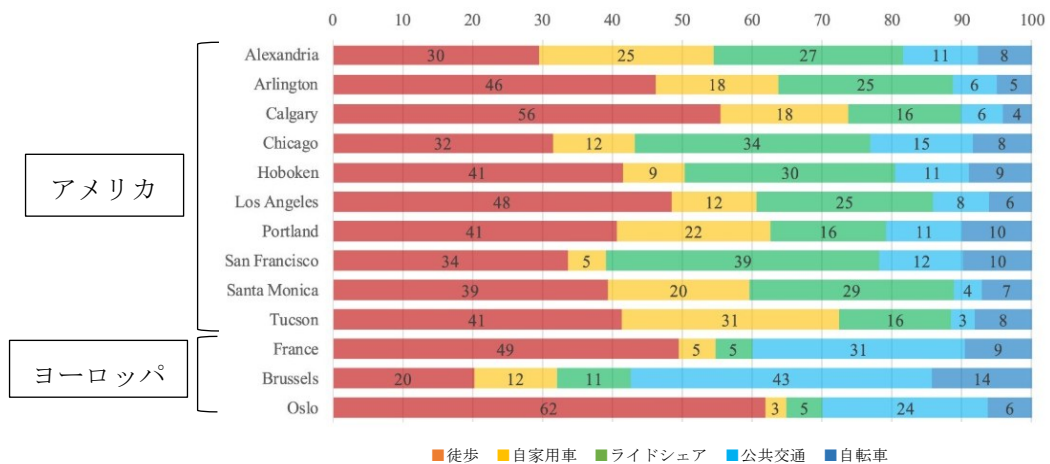
図47 世界の主要都市、国における電動キックボードの平均トリップ長

²⁵ 国土交通省. (2016). 超小型モビリティに関する過去の取組 2. 地域と共生する超小型モビリティ勉強会 第1回勉強会 資料1.

²⁶ 経済産業省製造産業局. (2019). 多様なモビリティ普及推進会議 第1回「資料4」.

²⁷ Federal Highway Administration. (2019). 2017 national household travel survey user's guide. https://nhts.ornl.gov/assets/NHTS2017_UsersGuide_04232019_1.pdf (2026年3月4日閲覧)

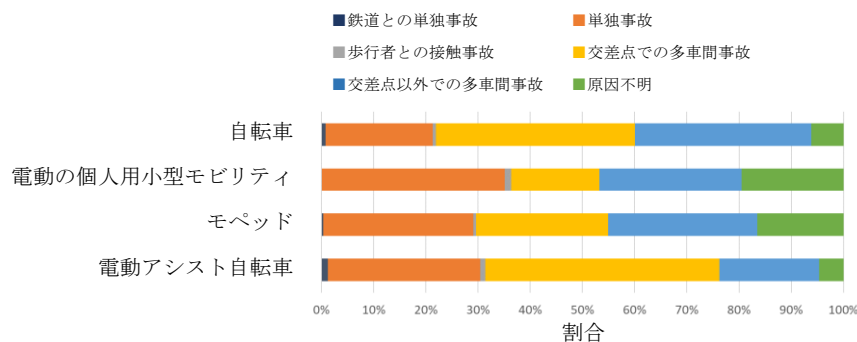
電動キックボードが利用できないと仮定した場合にどのような代替交通手段を利用するかについて調査した結果、アメリカの都市では、徒歩が30～56%、自家用車が5～25%、ライドシェアが16～39%、公共交通が4～15%、自転車（自家用車+ライドシェア）の比率が多く、自家用車からの電動キックボードへの転換効果が顕著に表れている（図48）。一方、ヨーロッパでは、徒歩が20～62%、自家用車が3～12%、公共交通が24～43%、自転車が6～14%でありアメリカと比べて公共交通から電動キックボードへの転換割合が高くなっている（図48）。これらの差異は、都市の密度又は公共交通の整備状況が影響していると考えられる。



出典：Shared e-scooter micromobility: review of use patterns, perceptions and environmental impacts. Transport Reviews, Vol. 43, No. 5, pp. 811-837 国土交通政策研究所加工

図48 電動キックボードが利用できない場合の交通手段

マイクロモビリティについては、それ以外のモビリティ同様、安全性の確保が重要な課題の一つである。欧州委員会の報告書によると、電動の個人用小型モビリティは、自転車、モペット及び電動アシスト自転車よりも車両単独事故による死亡者の割合が多く、電動アシスト自転車は他のマイクロモビリティよりも車両相互の右左折・横断時の死亡事故が多くなっている（図49）。



注：EU加盟国で発生した死傷事故のデータベース(CARE)に基づく分析結果

出典：Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices Final Report. EUROPEAN COMMISSION. を国土交通政策研究所加工

図49 モード別死亡者の事故類型（2022年）

(2) パーソントリップデータ分析

全国 PT 調査に基づき、若者、男性、女性及び子育て世帯の平日の代表交通手段別のトリップ交通比を分析すると、(バイク、レンタサイクル類及び自転車を含む) マイクロモビリティが代表交通手段となる比率は、「若者の全てのカテゴリー」、女性及び「子育て世帯のほぼ全てのカテゴリー」で全体平均を上回った (図 6、図 40、図 41)。

東京 PT 調査に基づき、若者、男性、女性及び子育て世帯の平日の代表交通手段別のトリップ交通比を分析すると、(バイク、レンタサイクル類及び自転車を含む) マイクロモビリティが代表交通手段となる比率は、18～19 歳の若者、30～39 歳の若者、女性及び「子育て世帯の全てのカテゴリー」で全体平均を上回った (図 7、図 42、図 43)。

このように全国 PT 及び東京 PT の結果からは、「若者、子育て世帯及び女性」のほぼ全てのカテゴリーにおいてマイクロモビリティを代表交通手段とした移動が全体平均を上回っていることが分かった。

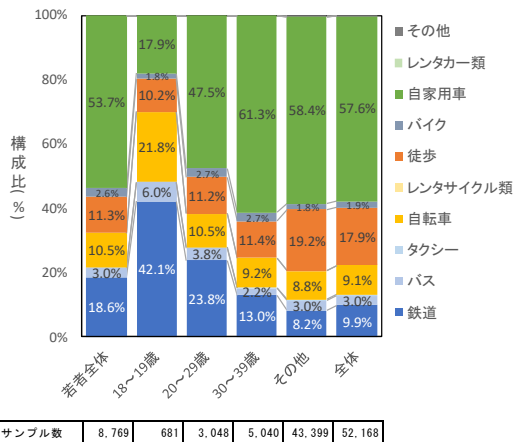


図 6 (再掲) 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

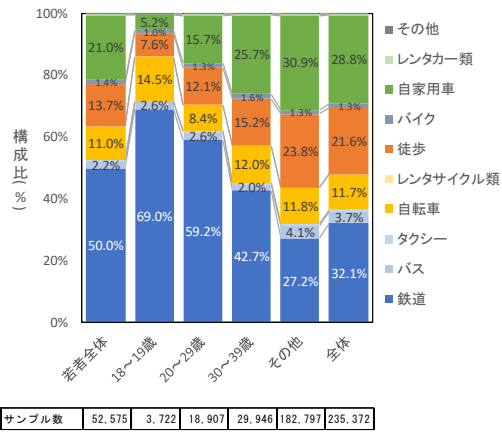


図 7 (再掲) 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (東京 PT)

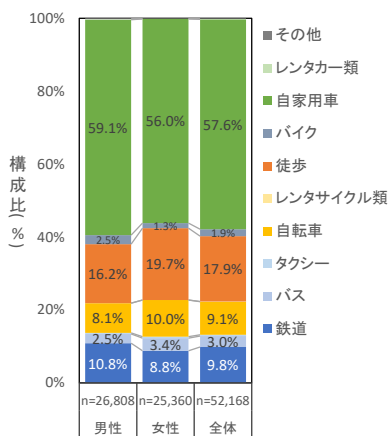


図 40 (再掲) 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

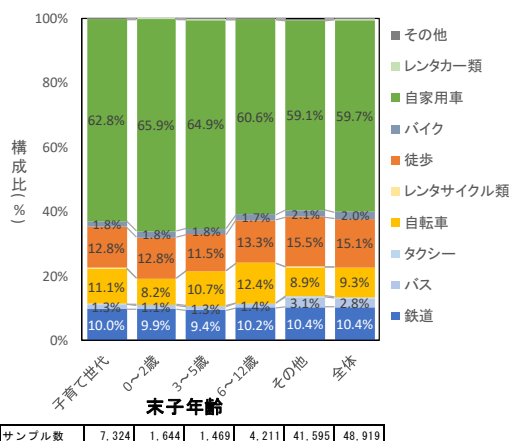


図 41 (再掲) 子育て世帯の代表交通手段別トリップ構成比 (全国 PT、平日)

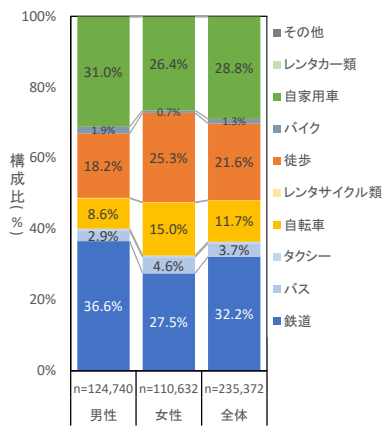


図 42 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比（東京 PT）

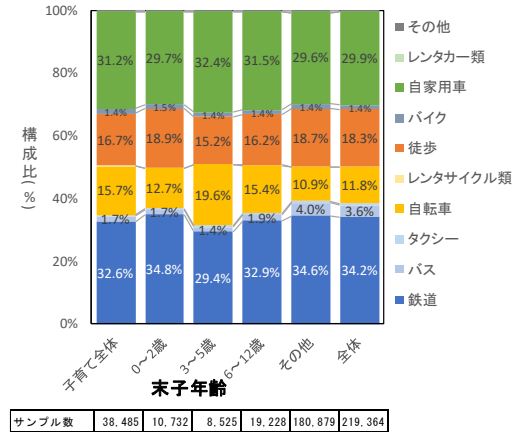


図 43 子育て世帯の代表交通手段別トリップ構成比（東京 PT）

（3）Web アンケート調査分析

首都圏における Web アンケート調査の結果を示す。マイクロモビリティ²⁸及びシェアリングサービスの利用経験について、若者、女性及び子育て世代のいずれも 80%以上の人が「利用したことはない」と回答した（図 11、図 50、図 51）。若者及び女性はシェアサイクルの利用経験が最も高く、子育て世代はカーシェアリングの利用経験が最も高かった。どのカテゴリーにおいても、マイクロモビリティの利用経験は、「シェアサイクル」「自家用電動アシスト自転車（所有型）」「シェア型キックボード」の順で多かった（図 11、図 50、図 51）。

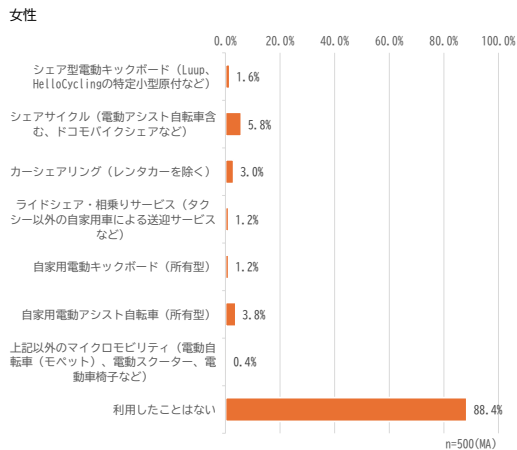


図 50 マイクロモビリティ及びシェアリングサービスの利用経験（女性）

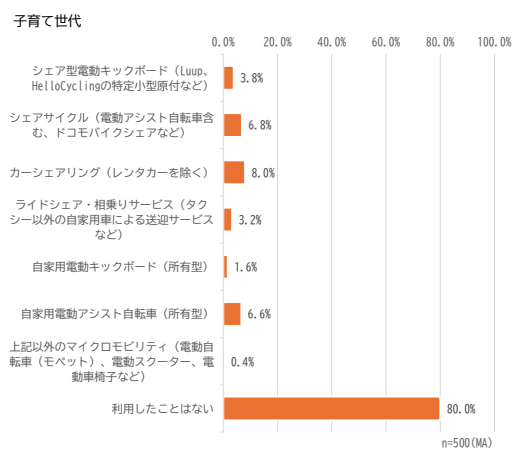


図 51 マイクロモビリティ及びシェアリングサービスの利用経験（子育て世代）

²⁸ なお、ここで示す結果には電動アシストではない一般的な自転車が含まれないことに留意が必要である。

男女別クロス分析

若者及び子育て世代において男女別のクロス分析の結果として、若者は自家用電動アシスト自転車の利用経験が男性の方が高い一方、子育て世代では女性の方が利用経験が高かった（図 12、図 52）。

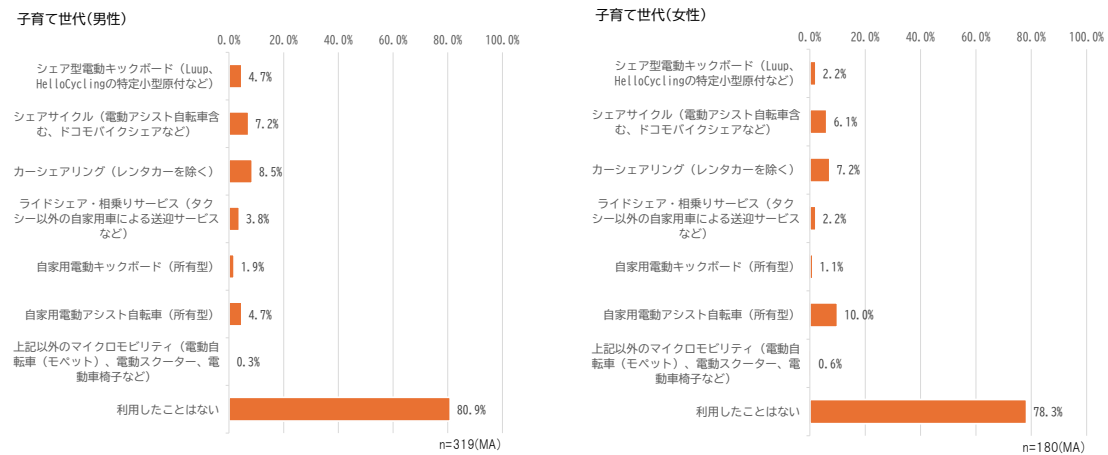


図 52 マイクロモビリティ及びシェアリングサービスの利用経験 (子育て世代) (左：男性、右：女性)

自転車、電動アシスト自転車及び電動キックボード等といったマイクロモビリティの利用頻度について、若者、女性及び子育て世代を比較すると電動キックボード等の利用頻度が全てのカテゴリーにおいて低く、全てのカテゴリーで 87%以上が全く利用しないと回答した（図 45、図 46、図 53）。

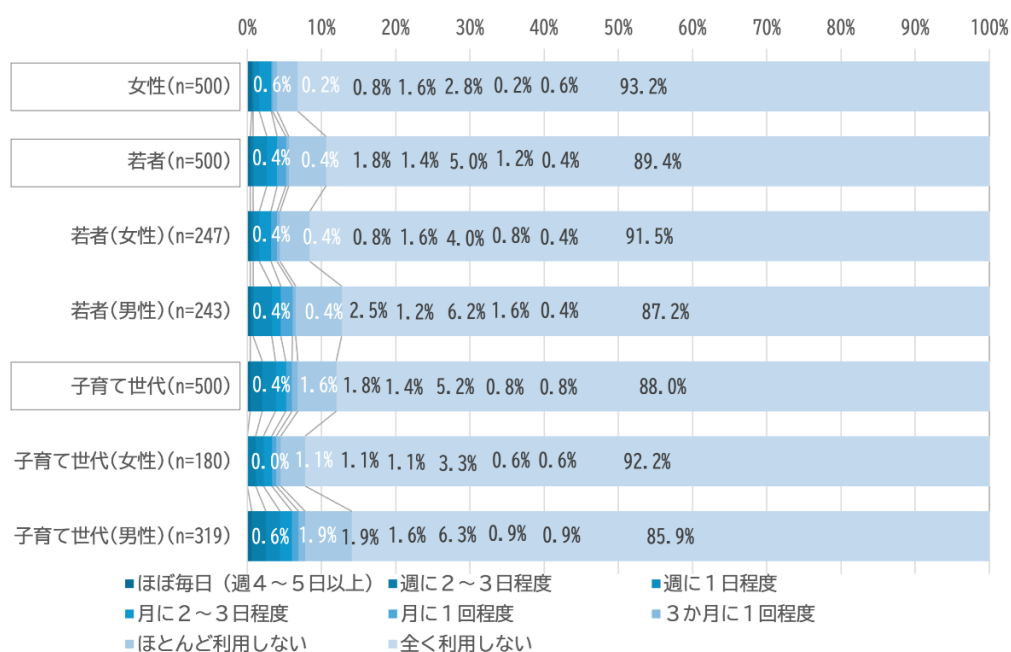


図 53 平日の利用頻度 (電動キックボード等)

～コラム～ 都市のモビリティに関わる異なる観点

本稿では都市のモビリティを若者、子育て世代、女性、アクティブモビリティ及びマイクロモビリティといった観点から把握することを目的とした。しかし、モビリティには様々な分析視点が存在し、実際にさまざまな研究又は取組が行われている。

例えば、EIT Urban Mobility では2026年に「夜間の移動」に焦点を当てた記事を公開した²⁹。そこでは、夜間の移動は安全性・公平性に大きく影響するにもかかわらず、交通政策において十分に扱われていないのではないかという問題意識が示され、欧州連合における取組が紹介されている。また、ITF ではWHO と協力して健康に関する取組を進めており³⁰、モビリティ分野における健康と低炭素交通との関連性について分析した報告書³¹も公表している。さらに、バルセロナ公衆衛生庁では2022年、市内で進められる「緑の回廊」プロジェクトに関する健康影響評価を実施した。Healthy Cities³²によれば、「健康都市ジェネレーター」という評価手法を用いて、都市における20の健康決定要因及び30の健康指標を分析した結果、交通量削減及び歩行・自転車環境改善による身体活動増加及び心血管疾患リスク低減の効果が見込まれた。また、緑地拡大及び公共空間創出は精神的健康及び幸福感の向上につながることを示されている。



出典: Healthy Cities. Barcelona Green Axes HIA. <https://healthy-cities.com/2022/12/06/barcelona-green-axes-hia/> (2026年3月4日閲覧)

図 53 バルセロナにおける緑の回廊プロジェクト概念図

アイスランドのレイキャビクでは、交通がジェンダーへ及ぼす影響評価の一環として、トンネル開通の前後において影響を受ける町の人口構成比に着目した分析を実施した。ここでは就労、就学等が人口構成比に影響を及ぼすことを明らかにし、トンネル開通のプロジェクトにより男性労働者の居住が一時的に増加し経済的恩恵を受ける一方、女性人口の増加には繋がらず、その結果性が偏ったコミュニティとなる³³ことが確認

²⁹ EIT Urban Mobility. Mastering mobility after dark. <https://www.eiturbanmobility.eu/knowledge-hub/mastering-mobility-after-dark/> (2026年2月20日閲覧)

³⁰ ITF. ITF and World Health Organization to expand collaboration. <https://www.itf-oecd.org/itf-and-world-health-organization-expand-collaboration> (2026年2月20日閲覧)

³¹ ITF. Healthy Impacts of Low-carbon Transport in Cities Evidence for Better Policies. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/health-impacts-low-carbon-transport-cities.pdf> (2026年2月20日閲覧)

³² Healthy Cities. Barcelona Green Axes HIA. <https://healthy-cities.com/2022/12/06/barcelona-green-axes-hia/> (2026年2月20日閲覧)

³³ Vegagerðin. (2018). Samgöngur og jafnrétti: Kynbundinn munur í notkun samgöngukerfisins -

された。また、プロジェクト後の人口の流出や、他地域からの移住を促す要因等、事業の影響分析において、多方面からジェンダー平等に配慮している。

モビリティは、経済格差又は社会的資源へのアクセスと密接に関連している。交通費負担の重さ又は移手段の不足が、低所得層ほど移動機会を著しく制限し、就業・医療・福祉等の基礎的サービスへのアクセスを阻害している可能性も指摘されている³⁴。

人々のモビリティにおける心理的安全性、健康な環境の整備、アクセシビリティといったテーマは、理想的には個人の移動の始まり（出発地）から終わり（目的地）まで、移動動線全体を通じて確保されるべきである。例えば、移動の大半で心理的安全性が確保されたとしても、一部に不安を感じる区間が存在すれば、それが移動の抵抗要因となりうる。上記以外の都市モビリティに関するテーマについても、移動の一部分ではなく「線」として、さらにそれらの線が「ネットワーク」として成立することが理想である。

8. おわりに

本稿では、若者、子育て世代及び女性という多様な主体に焦点を当て、文献調査に加え、PT 調査による客観的な移動実態と、Web アンケート調査による主観的評価という二つの側面から、モビリティニーズの構造及び特徴を分析した。その結果、年齢、ライフステージ、ジェンダー等の属性に応じて移動の目的構成、トリップチェーンの複雑性、代表交通手段の選択、移動に伴う心理的・身体的負担等が異なることが明らかとなった。

若者は、鉄道利用に関して年代差が大きく、徒歩の移動が比較的少ないことが分かった。子育て世代は、送迎を含むトリップが多く、特に末子年齢0～5歳でトリップ数が多いこと及びトリップチェーンが長いことが分かった。女性は、仕事、買物、送迎及び私用を含む多目的移動が多いこと、安全面の重要性及び身体的負担に関する主観的負担感が高いことが分かった。アクティブモビリティは、徒歩を中心として広く利用され、特に電動アシスト自転車は子育て世代の女性に多く利用されていた。マイクロモビリティは、多様な主体のほぼ全ての 카테고리において、代表交通手段とした移動が全体平均を上回っていた。

クロス分析を行うことで、例えば、若者のうち30歳から39歳の女性は、トリップが複雑になる傾向を示すTCGT数が同年代の男性の2倍であること、子育て世代では、女性の外出目的が多様に分散しており、ケア移動である送迎に関して、男性に比べて女性が1.8倍多く担っていること、特に末子年齢0～5歳の女性は、男性の平均トリップ数を大きく上回ること等、多様な主体の移動に関して多面的に多くの分析結果が得られた。

(HP 公開日 2026年4月1日)

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第85号2026年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。

Áfangaskýrsla. https://www.vegagerdin.is/media/2023/10/samgongur-og-jafnretti_afangaskyrsla_20181012.pdf
(2026年3月5日閲覧)

³⁴ ITF. Income Inequality, Social Inclusion and Mobility. <https://www.itf-oecd.org/income-inequality-social-inclusion-mobility> (2026年2月20日閲覧)