

若者、子育て世代及び女性のモビリティニーズとそれらを満たすモビリティ政策に関する調査研究(中間報告)

○主任研究官 澤村 治基
研究官 吉田 正大

1. 調査目的と概要

背景・調査目的

- 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、幅広い世代の多様な移動目的に対し、モビリティの選択肢を幅広く提供することは、移動利便性の向上、積極的な外出機運の創出等に資する。
- 焦点を当てられることが少なかった、若者、子育て世代及び女性（多様な主体）のモビリティニーズを整理する。

調査概要

- (1) 国内のパーソントリップ調査等の多様な主体の移動の観点からの分析調査
- (2) 国内外におけるモビリティ政策、制度等の概要調査及び事例調査

多様な主体のモビリティニーズの特性（主観的評価、潜在ニーズ等）について、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（データ分析等）を行った。

本日の発表内容

- (1) 多様な主体それぞれの移動の特性について、文献調査、データ分析等の結果
- (2) アクティブモビリティ及びマイクロモビリティについて、文献調査、データ分析等の結果
- (3) モビリティ政策、制度等の事例
- (4) まとめ、2年目の調査研究

2. PT調査分析

分析概要

- 多様な主体の移動実態を把握するため、「第7回 全国都市交通特性調査」(R3)、「第6回 東京都市圏パーソントリップ調査」(H30)の結果を用いた分析を実施
- 全国PT調査結果を基に基礎分析を実施した後、都市部・都市近郊を含む多様な地域特性を持つ東京PT調査結果を用いて、複数の観点を設定し、深掘り分析を実施

■各グループ・サブグループの定義

- ・既往文献、専門家インタビュー等を踏まえ、以下の通り定義
- ・各グループ内での移動実態の多様性を捉えるため、グループの細分類（サブグループ化）を実施

グループ	グループの定義	サブグループの定義
若者	年齢が18～39歳 ¹⁾	年代に基づく分類 ①18～19歳 ②20～29歳 ③30～39歳
子育て世帯	12歳以下の子どもがいる世帯の13歳以上の構成員 ²⁾	各世帯の末子の年齢に基づく分類 ³⁾ ①0～2歳 ②3～5歳 ③6～12歳
女性	性別が女性（調査結果の性別そのまま）	※未実施（深掘り分析項目に基づき特性を把握）

¹⁾子供・若者育成支援推進大綱における定義を援用。

²⁾「子育て世代」については、1)子どもの有無や状況が世帯全体の活動に影響することが想定されること、2)何歳から何歳を当該世代とするか、分析前の段階で定義することは不適切と考えられることから、主に子育て「世帯」に着目することとし、小学生以下の子どもがいる世帯の、中学生以上の構成員に着目した。

なお、世帯構成に関する深掘り分析では、子育て世帯の構成員のうち、「世帯主または配偶者にあたる15～59歳の構成員」を、子育て「世代」として仮定し、移動特性についても分析を行った。

³⁾辰巳ら(2012)の分類を援用。

■分析項目

- ・下表の通り分析項目を設定
- ・移動目的や代表交通手段は、特性に応じて類型化
- ・深掘り分析では、1日の全トリップをまとめた「トリップチェーン」を用いた分析も実施（移動の組み合わせによる複雑性を把握）

段階	グループ	分析項目	分析目的（分析事項）
基礎分析	共通	・外出率 ・トリップ数 ・移動目的 ・移動手段（代表交通手段） ・移動距離 ・移動時間	各グループの移動実態の概況を把握
		深掘り分析	若者
深掘り分析	子育て世帯	地域区分 世帯構成※	移動手段の特性 移動目的の特性
		女性	地域区分 年齢階層 就業形態
	若者グループ	移動手段・移動目的の特性/男女間での差異	
	子育て世帯グループ※	移動手段・移動目的の特性/男女間での差異	
	※子育て世代に着目した分析も実施		

3. Webアンケート調査

調査概要

○パーソナル調査で把握できない、移動に関する主観的評価や潜在ニーズ、制約要因、移動実態とニーズとの乖離状況等を把握するため、Web調査会社のモニターを対象にアンケート調査を実施

■調査対象地域：東京都市圏PT調査の対象自治体（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）の居住者

■調査対象者

	グループの定義	サンプル数
①若者	18～39歳	500
②子育て世代	小学生以下(12歳以下) の子どもがいる世帯	500
③女性	15～59歳	500

■調査方法・日時

- ・Web調査会社のモニターを対象にアンケート実施
- ・調査日時：2025年12月19日～2025年12月23日

■調査項目

分類	調査項目
1)回答者属性	①年齢・性別 ②住まい ③職業 ④世帯年収 ⑤運転免許保有状況 ⑥子どもの数 ⑦末子の年齢 ⑧子育て支援者の有無 ⑨駅やバス停までの距離
2)現在の働き方や通学の状況	①働き方・通学の仕方 ②テレワーク等の頻度 ③通勤・通学時間
3)外出目的と行動パターン	①目的別の外出頻度や外出パターン ②交通の面で負担を感じる外出目的 ③負担の原因
4)交通手段の利用状況・マイクロモビリティ	①交通手段ごとの利用頻度 ②マイクロモビリティの利用経験 ③シェアリングサービスの利用目的 ④シェアリングサービスの利用時間
5)交通サービスの評価	①交通サービス全般の満足度 ②交通サービス全般の重要度 ③満足度と重要度の整理
6)不便・不安・困りごとの内容と原因	①外出時の不便・不安・困りごと ②不便・不安・困りごとの原因

注) 回答の信頼性を確保するため、ダミー設問を設定した。また、設定可能な設問については、回答者によって選択肢の順番を入れ替えるランダムイズを行った。

4. 若者の移動

若者（20代）の外出率については、減少傾向が見られる。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。

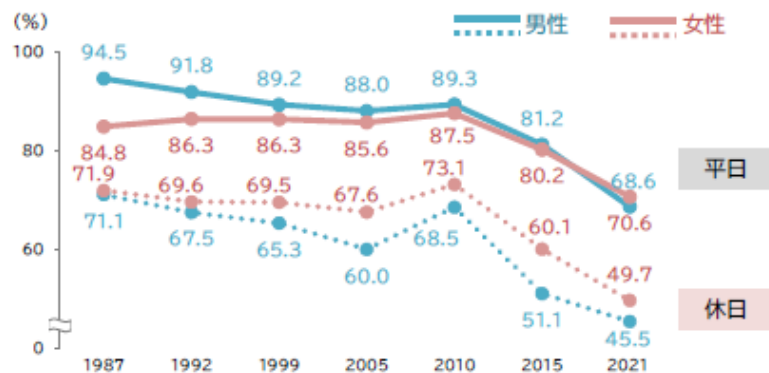


図1 若者の外出率の推移

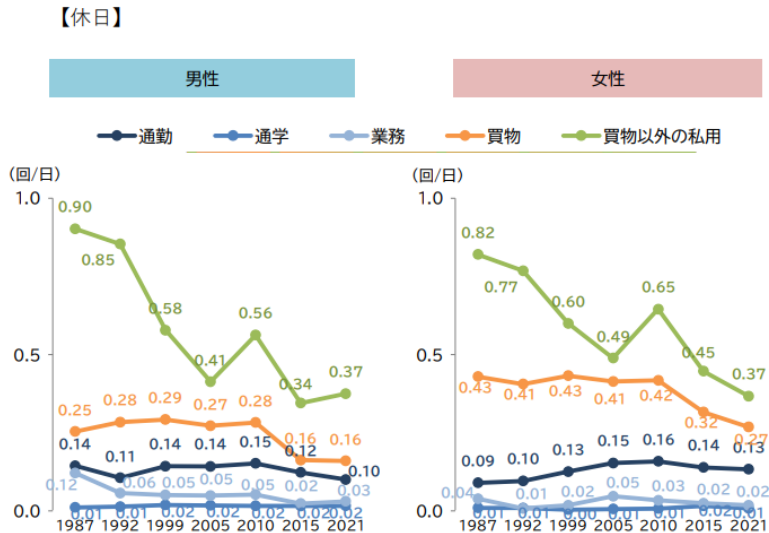


図2 若者の休日の目的別の移動回数の推移

若者の代表交通手段は、年代によって違いが大きく、徒歩の移動が比較的少ない。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。

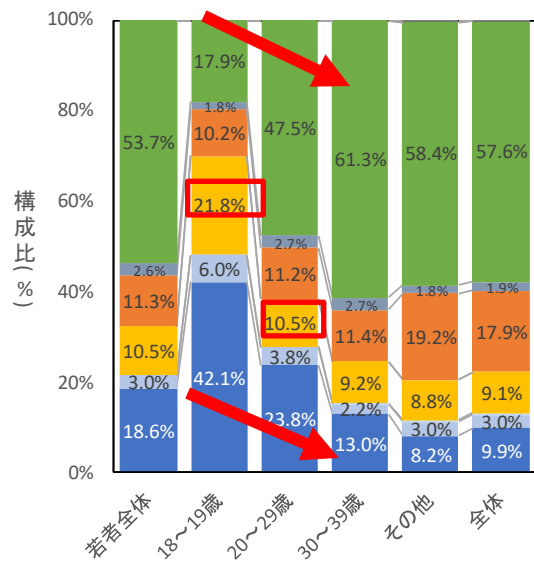


図3 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (全国PT、平日)

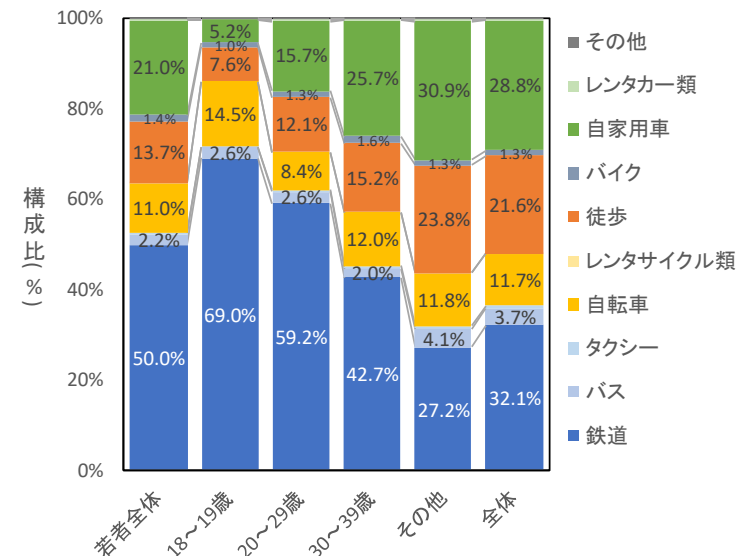


図4 若者の代表交通手段別トリップ構成比 (東京PT)

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。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。

一方、徒歩（のみ）での移動については、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1及び図2の変化については、移動手段の利便性の変化や（オンライン活用等の）ライフスタイルの変化といった構造的要因と、コロナ禍や景気といった一時的要因が複合的に作用していると考えられるが、1990年代末までに比べると2015年以降は外出率が低い。

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)。

5. 子育て世代の移動

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。
子育てを担う人特有の移動ニーズがある。

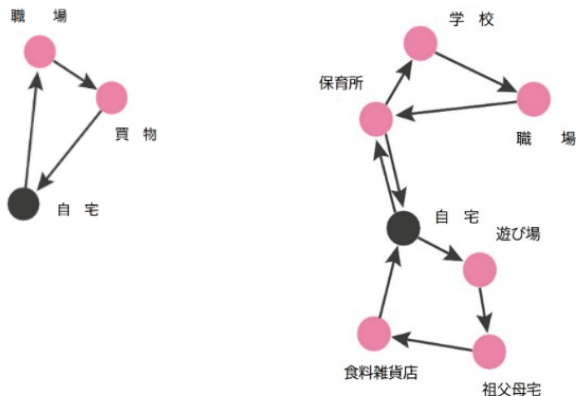
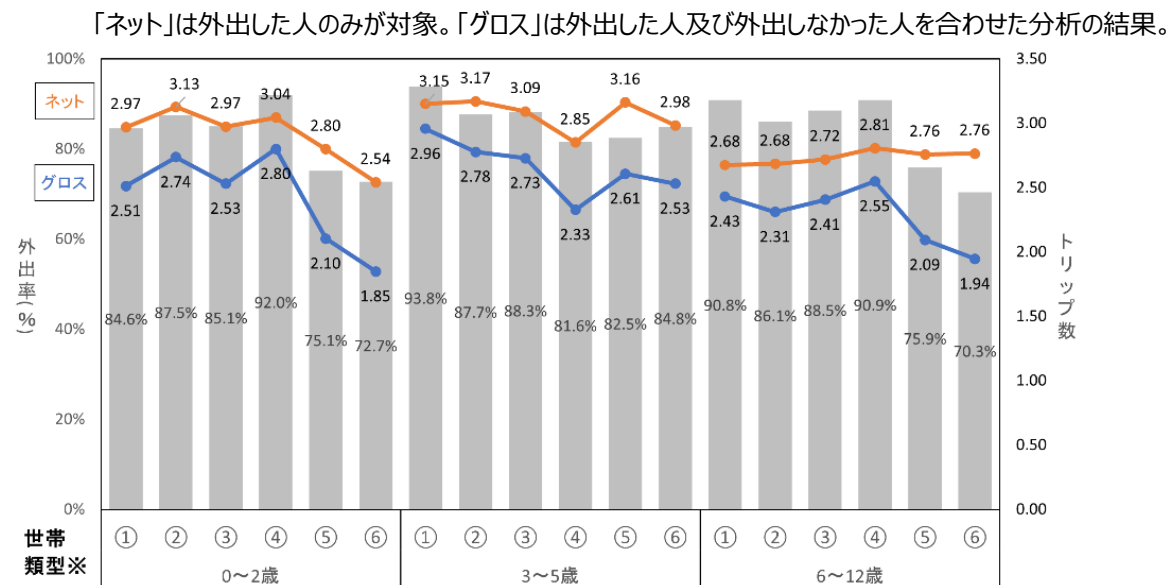


図5 養育責任のレベルが異なる人々の移動パターンの違い

表1 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。 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。
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、家事などをこなす必要があるため、マルチタスクをこなす必要がある。 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。

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。



※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

図6 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

表2 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
若者	86
子育て世代	123
女性	93

6. 女性の移動

女性の移動特性には、危険性への考慮、移動パターンの複雑性等がみられる。

表3 女性のモビリティに関する特徴

- 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）へ頻繁に移動する必要があるため、**移動により失われる時間**は女性にとってはるかに不利である。

表4 女性の日常生活における交通機関の利用の特性

- 女性の移動パターンは男性よりも複雑である。
- 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。

混雑、暗闇、経路上の危険等の移動環境
+
安全指向的心理や複雑な移動行動

▶ 移動における心理的・身体的な負担がより重い可能性

【参考】表5 外出目的がトリップチェーンに含まれる割合

	W (通勤・通学)	S (買物)	O (通院・その他)	P (送迎)
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%

女性は、仕事、買物、送迎及び私用を含む多目的移動が多い。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。

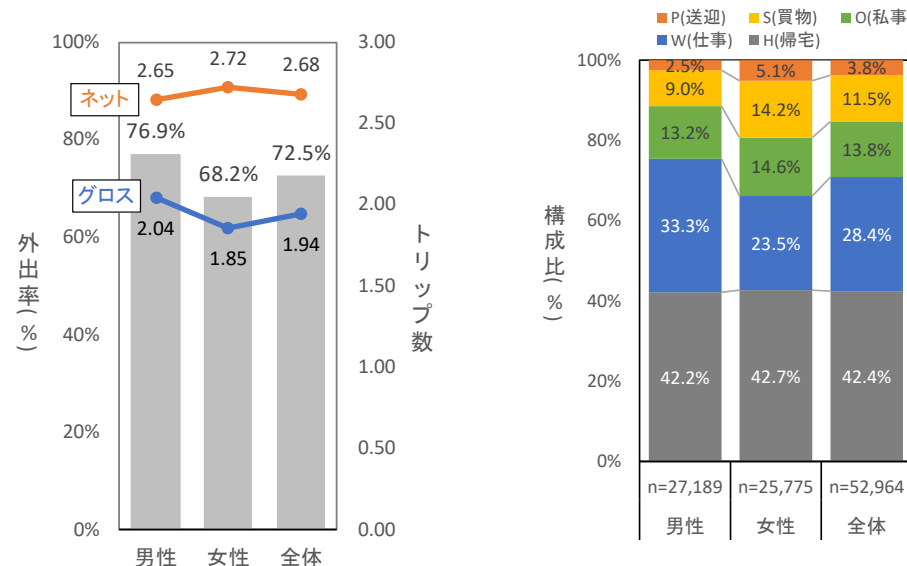


図7 女性・男性の外出率・トリップ数 (全国PT、平日)

図8 女性・男性の目的別トリップ構成比 (全国PT、平日)

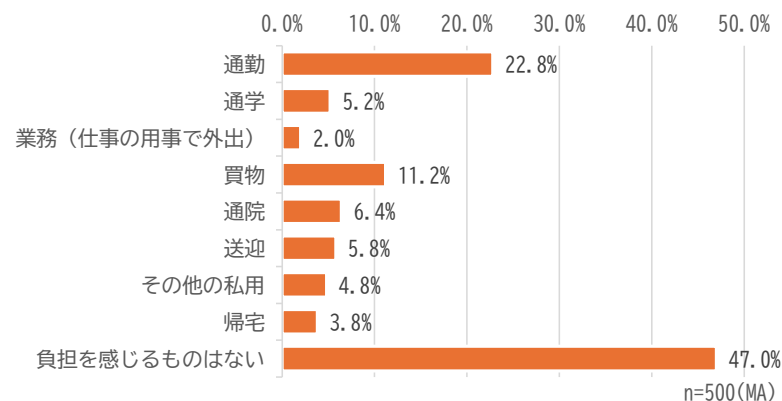


図9 女性が交通の面で負担を感じる外出目的

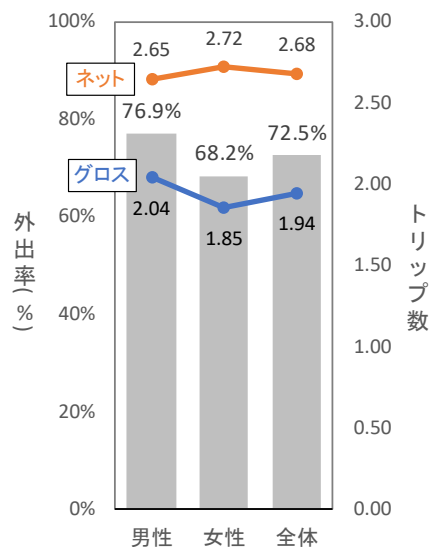
※国際的な調査結果及び議論については、必ずしも全てが日本においても同様に当てはまるとは限らない

出典：ITF. Gender and Transport. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201111.pdf>

出典：European Parliament. Women and transport. [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)

7. クロス分析

男女、年齢及び末子年齢を踏まえてクロス分析を行うことで、トリップ数の特徴的差異を明らかにし、その一因を分析した。



【再掲】 図7 女性・男性の外出率・トリップ数 (全国PT、平日)

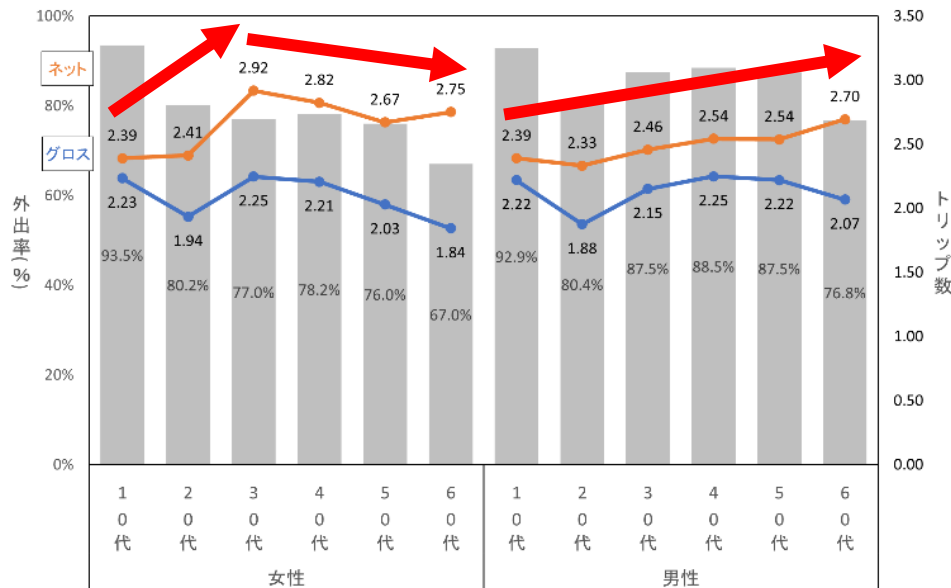


図10 年代別の女性・男性の外出率・トリップ数
若者のうち30歳から39歳の女性は、トリップがより複雑。

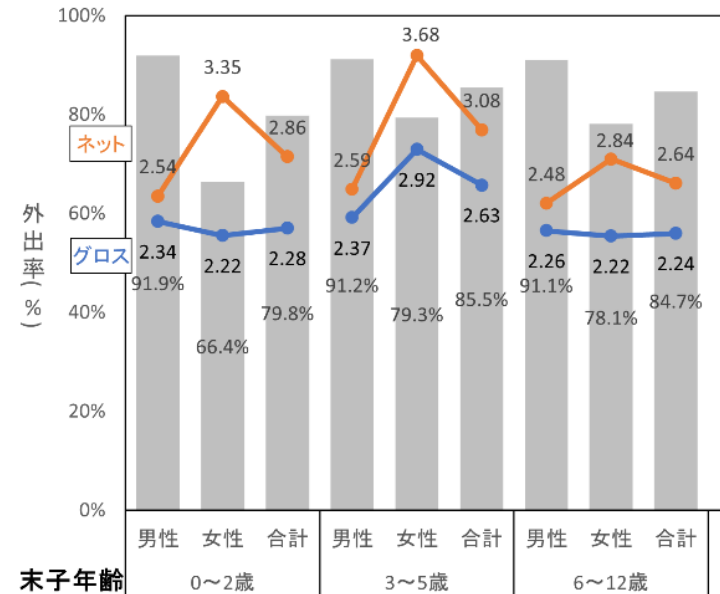


図11 男女別・末子年齢別の子育て世帯の外出率・トリップ数

表6 子育て世帯に属する構成員の構成比

年齢	構成比			
	0~2歳	3~5歳	6~12歳	全体
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%

【再掲】【参考】 表5 外出目的がトリップチェーンに含まれる割合

	W (通勤・通学)	S (買物)	O (通院・その他)	P (送迎)
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%

子育て世代では、女性の外出目的が多様に分散。
ケア移動である送迎に関して、男性に比べて女性が1.8倍多く担う。

男女間のトリップチェーン長の差及び女性の移動パターンの複雑性の**一因は**、
子育てを担っている世代のケア移動（送迎等）としての子育て移動にある可能性が考えられる。

8. アクティブモビリティとマイクロモビリティ

アクティブモビリティは身体的活動を伴う移動手段。マイクロモビリティは「定員又は出力の小さいモビリティ」とした。

表7 アクティブモビリティの定義

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。

表8 マイクロモビリティの説明

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った。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（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である。

※車両の形式によって普及の状況が異なるため、本調査研究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った。

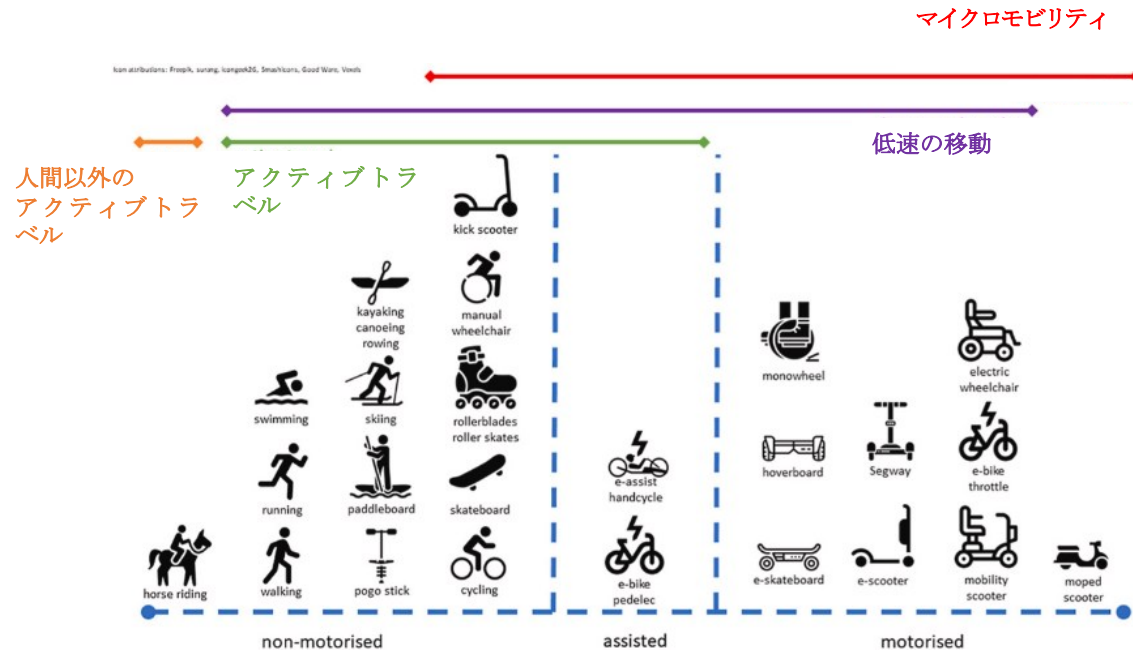


図12 アクティブモビリティ等の定義

9. アクティブモビリティ

アクティブモビリティは、ラストマイルを担い、健康を増進し得る。交通結節点において利便性を確保すれば、マルチモーダル化に寄与し得る。

表9 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

表10 自転車に関する欧州宣言 (抜粋)

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7章：マルチモーダル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)

アクティブモビリティ※は、18～19歳の若者 (図3)、女性及び末子年齢6～12歳のカテゴリーにおいて、全体平均を上回って代表交通手段として活用されている。

※ここでは徒歩、レンタサイクル類及び自転車。

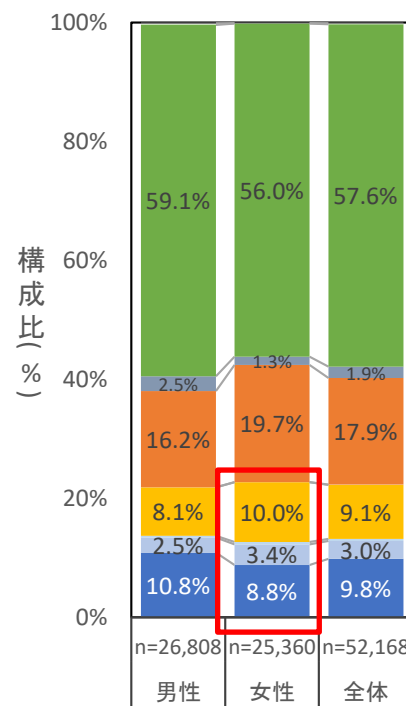


図13 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比 (全国PT、平日)

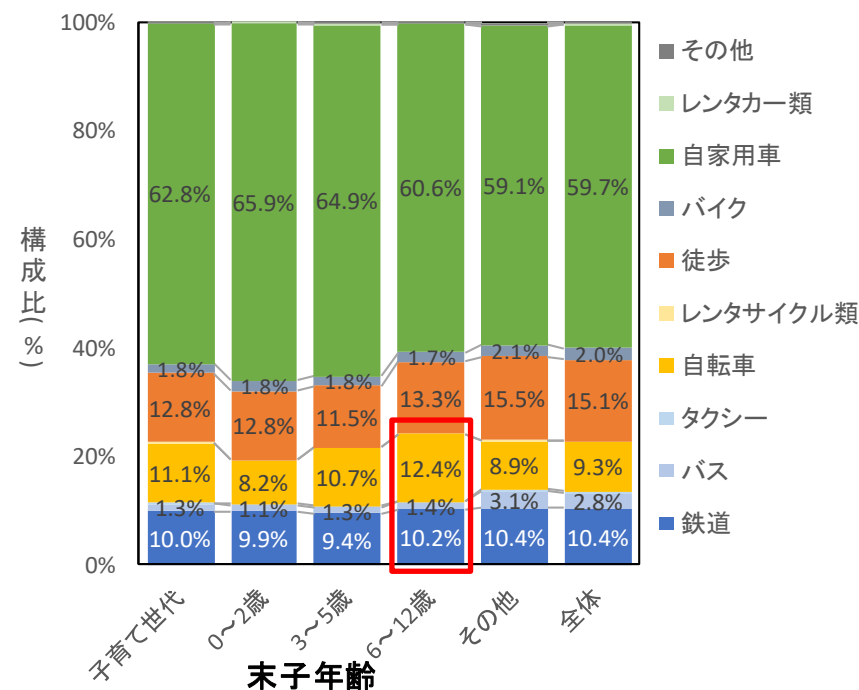


図14 子育て世帯の代表交通手段別トリップ構成比 (全国PT、平日)

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る。(後述【参考資料】①参照。)

10. マイクロモビリティ

新しいマイクロモビリティとして近年普及した電動キックボードについては、都市によってどの交通手段を代替したかの傾向が異なる。
また、マイクロモビリティの種類によって、事故原因の構成比は異なる。

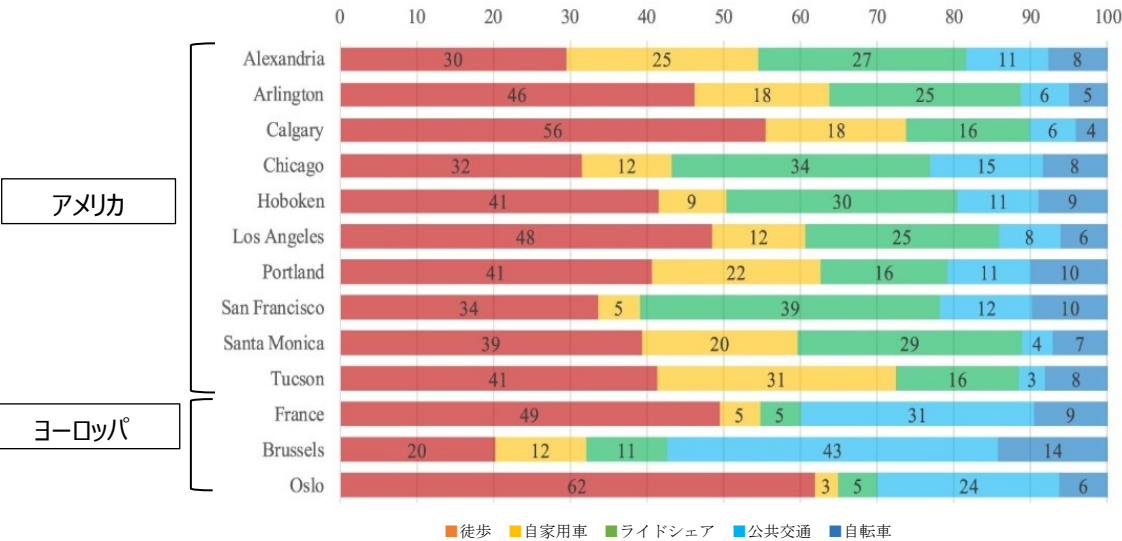


図15 電動キックボードが利用できない場合に代替的に利用する交通手段

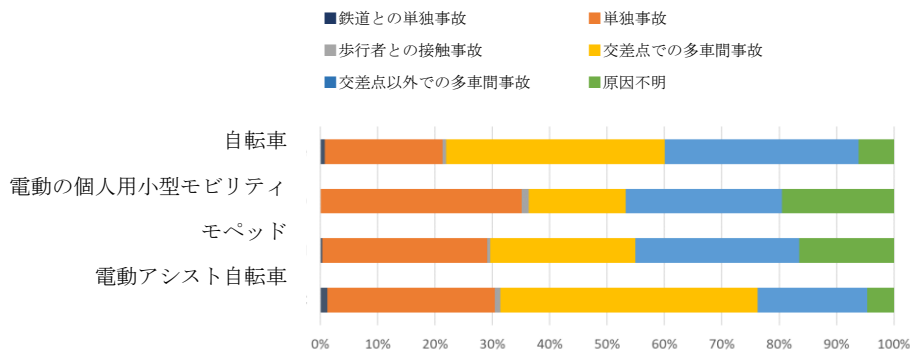
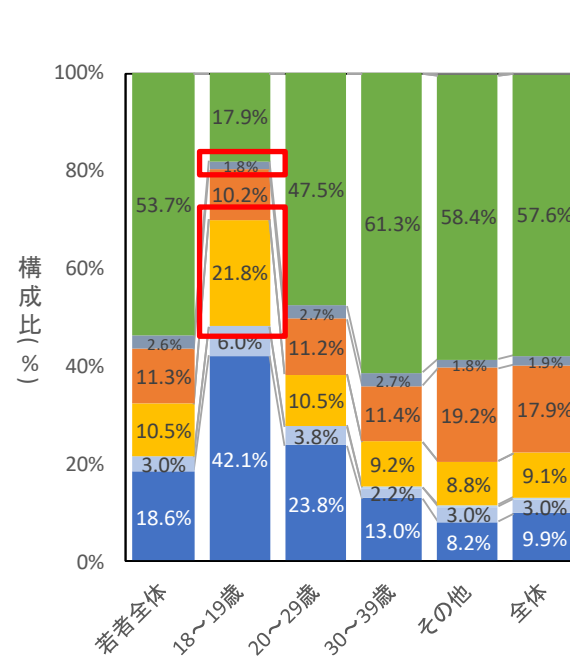


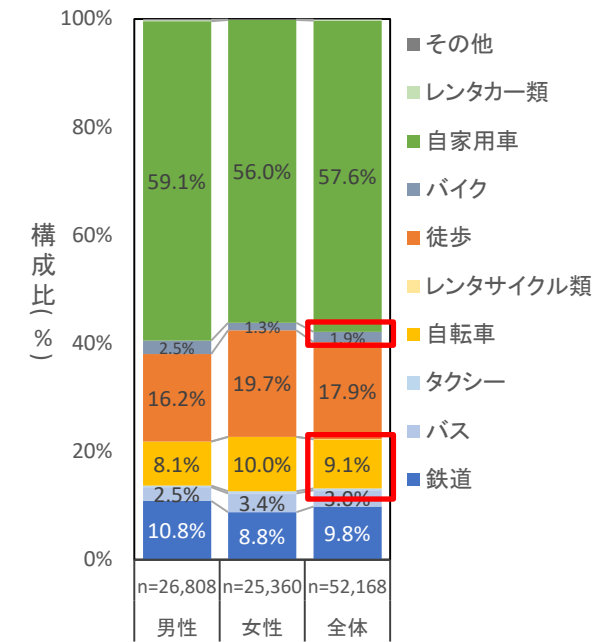
図16 マイクロモビリティのモード別死亡者の事故類型

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（図14）において、全体平均を上回って代表交通手段として活用されている。

※ここではバイク、レンタサイクル類及び自転車。



【再掲】図3 若者の代表交通手段別トリップ構成比（全国PT、平日）



【再掲】図13 男性・女性の代表交通手段別トリップ構成比（全国PT、平日）

11. モビリティ政策、制度等の事例

バルセロナ（スペイン）

降車希望制夜間バス「Nitbus」

- 主に**女性、未成年者、その他の人々**を対象としており、危険な状況を感じた場合は、夜間バスルート上の停留所以外で運転手に降車を依頼できる制度。
- 停車場所は市街地、歩道の脇、又は横断歩道上に限定。
- Nitbus全路線で導入されているサービスではなく、現在は17路線、17自治体での利用が可能。

モビリティプラン（PMU2025-2030）

- 歩行、公共交通機関、**自転車、マイクロモビリティ等**の持続可能な形態の移動手段を全トリップの85%まで増大を目指す。
- 自転車レーンを116km（2014年）⇒273km（2023年）、道路に占める歩行空間の割合34.4%（2000年）⇒45.5%（2023年）に増大を目指す。

T-jove（30歳未満向け割引定期）

- **若者の移動支援**のため、30歳未満の青少年の方向けの個人用・譲渡不可の乗車券を導入。
- 初回の有効化日から90日間、統合乗車券が無制限に利用可能。
- バルセロナATM（首都圏交通局：Autoritat del Transport Metropolità）の統合運賃システムの全運賃ゾーンにおいて、すべての一般交通機関で利用可能。

シェアリング型電動キックボードの禁止

- 2017年にフリーフローティングのシェアリング型**電動キックボード**が参入したが、事故や苦情の増大に対して、市政府は同年にいち早く、条例を制定し、シェアリング型電動キックボードの事業を禁止した。
- スペインでは、道路・交通規制等に関して、自治体にかかなりの権限が与えられており、迅速な対応が可能となった。

その他、モンペリエ、ミラノ、パリ等、都市モビリティについては、最新の社会・技術的トレンドを踏まえ、様々な政策、制度及び取組がされている。

12. まとめ、2年目の調査研究

- 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、性別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り、多様な主体の移動に関して多面的な多くの分析結果（※）が得られた。

（※）例えば、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、徒歩を中心として多様な主体に広く利用されていた。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。

- 2年目の今年度は、多様なモビリティニーズに対応するための政策についてモビリティ政策、制度等の事例を深掘りし、これらの政策の実効性確保のための仕組みについて、情報収集を行いたい。

ご清聴ありがとうございました。

【参考】

- ①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 2026年4月1日公開
主任研究官 澤村 治基
研究官 吉田 正大
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_4.pdf
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_4-2.pdf
- ②インフラシステム海外展開に関するバルセロナ現地調査 – 運営・維持管理及びスマートシティに着目して – 2026年2月6日公開
研究官 澤村 治基
主任研究官 鶴指 眞志
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_1.pdf
- ③育児の負担を減らす交通の役割 ～日本における少子化（危機）に対する交通政策の貢献～ 2025年1月22日公開
OECD政策分析官 マリオン ラガディック
研究官 澤村 治基
<https://www.mlit.go.jp/pri/results/gaiyou/pdf/250122.pdf>