

# 自動車の日常的な利用目的

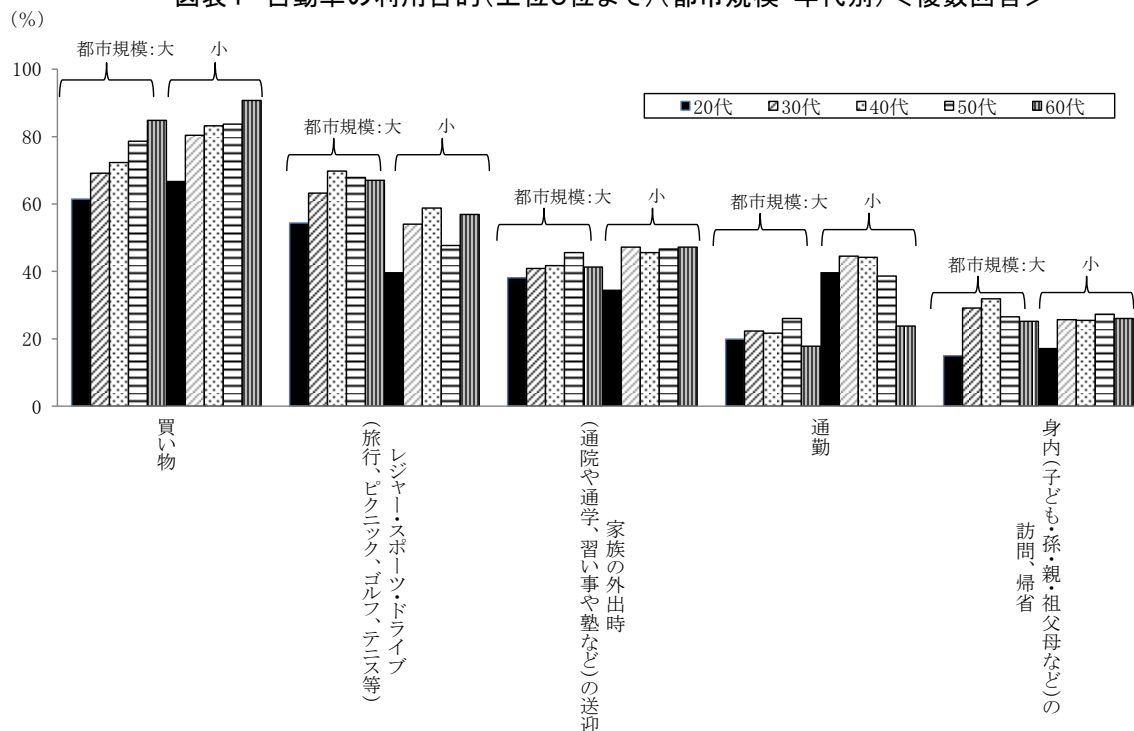
— 人口30万人未満の都市規模の60代では約4割が「通院」に利用 —

主席研究員 宮木 由貴子

## <都市規模・年代別にみた自家用車の用途(上位5位まで)>

少子高齢化が進む中、特に都市規模の小さい地域に住む高齢者の今後のモビリティ（移動性）確保が大きな課題とされる。そこで、第一生命経済研究所で実施した「自動車・自動運転に関する意識調査」（2018年）から、自動車の利用目的について都市規模（人口30万人以上／未満）と年代別に比較を行った（図表1）。

図表1 自動車の利用目的(上位5位まで)(都市規模・年代別) <複数回答>



	都市規模:大(人口30万人以上)					都市規模:小(人口30万人未満)				
	20代	30代	40代	50代	60代	20代	30代	40代	50代	60代
買い物	61.5	69.1	72.3	78.6	84.8	66.9	80.4	83.2	83.7	90.7
レジャー・スポーツ・ドライブ (旅行、ピクニック、ゴルフ、テニス等)	54.4	63.2	69.8	67.9	67.0	39.8	54.0	58.8	47.7	56.9
家族の外出時(通院や通学、習い事や塾など)の送迎	38.1	40.9	41.7	45.6	41.3	34.6	47.2	45.6	46.6	47.2
通勤	19.9	22.3	21.7	26.0	17.8	39.8	44.5	44.2	38.6	23.8
身内(子ども・孫・親・祖父母など)の訪問、帰省	15.0	29.1	31.9	26.5	25.2	17.3	25.7	25.5	27.3	26.0

資料：第一生命経済研究所「自動車・自動運転に関する意識調査」2018年 n=3,000

全体として最も多かったのは「買い物」で、年代が上がるほど利用が多い。また、「都市規模：大」より「都市規模：小」における回答割合が高く、「都市規模：小」の60代では9割以上が買い物を車に利用していると回答している。

続いて多かったのは「レジャー・スポーツ・ドライブ（旅行、ピクニック、ゴルフ、テニス等）」だが、これについては全体的に20代で低く、「都市規模：大」の40代で最も高かった。全体的に各年代で「都市規模：小」より「都市規模：大」における回答割合が高い傾向がある。

第3位は「家族の外出時（通院や通学、習い事や塾など）の送迎」となり、これについては「都市規模：小」で「都市規模：大」より若干多い傾向があるが、大きな差は見られなかった。都市規模の大小にかかわらず、家族の用事のために別の家族がドライバーとなるケースは多いようだ。

第4位の「通勤」については、「都市規模：大」よりも「都市規模：小」で回答割合が高く、公共交通機関の種類数や本数の多寡といった交通事情が反映されている点がかがえた。

第5位にあげられたのは「身内（子ども・孫・親・祖父母など）の訪問、帰省」で、「都市規模：大」の40代で31.9%と最も回答が多かった。

#### <都市規模・年代別にみた自家用車の用途(6位以下)>

続いて6位から9位についてみる（図表2）。

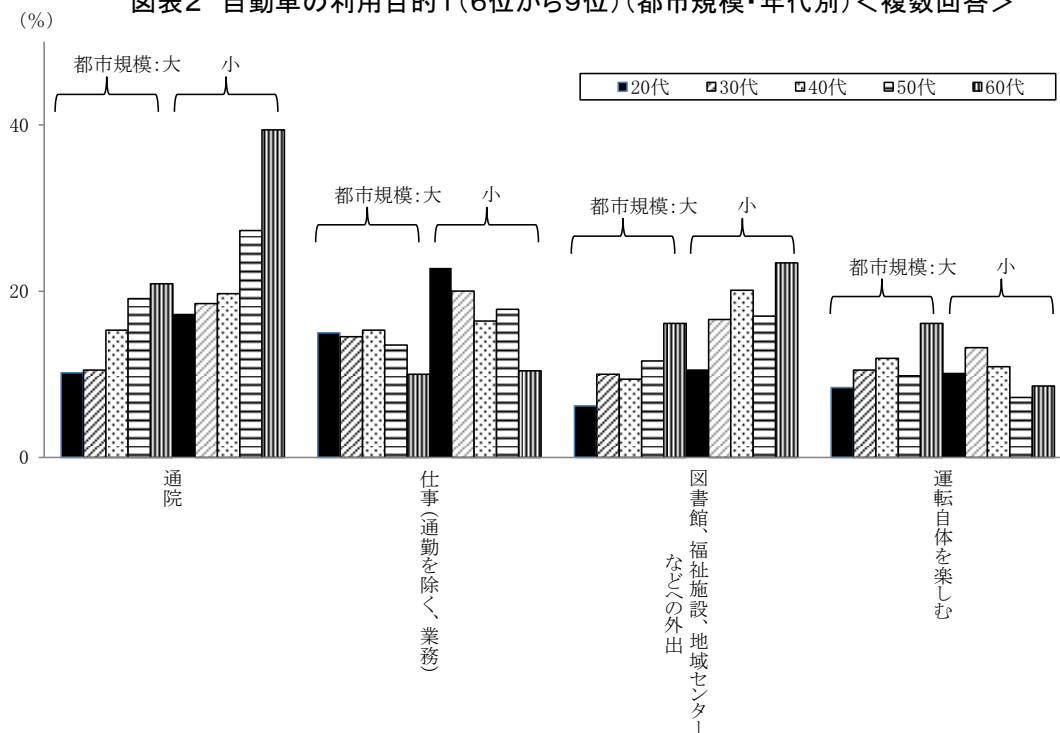
第6位の「通院」については、「都市規模：大」と「都市規模：小」の差が非常に大きく、いずれの年代でも「都市規模：小」が「都市規模：大」を大きく上回っている。特に「都市規模：小」の60代では突出しており、都市部の60代が20.9%であるのに対して「都市規模：小」の60代では39.4%と、2倍近い差があることが確認された。

第7位の「仕事（通勤を除く、業務）」については、第4位の通勤と同様の傾向があり、全体として「都市規模：大」より「都市規模：小」で回答割合が高く、60代で減少する傾向にあるが、「都市規模：小」の20代では22.8%と、業務で車を使う人が相対的に多い傾向がみてとれる。

第8位の「図書館、福祉施設、地域センターなどへの外出」は、年代が高くなるにつれて割合が高くなり、さらにいずれの年代でも「都市規模：大」より「都市規模：小」で回答割合が高かった。

「運転自体を楽しむ」とした人は、「都市規模：大」と「都市規模：小」の60代で7.4ポイントの差がみられており、「都市規模：大」（特に男性）では運転を楽しむ人が一定数いるのに対し、地方の60代は運転を楽しむ傾向が低いことが明らかとなった。

図表2 自動車の利用目的1(6位から9位)(都市規模・年代別)＜複数回答＞



	都市規模:大(人口 30 万人以上)					都市規模:小(人口 30 万人未満)				
	20代	30代	40代	50代	60代	20代	30代	40代	50代	60代
通院	10.2	10.5	15.3	19.1	20.9	17.3	18.5	19.7	27.3	39.4
仕事(通勤を除く、業務)	15.0	14.5	15.3	13.5	10.0	22.8	20.0	16.4	17.8	10.4
図書館、福祉施設、地域センター などへの外出	6.2	10.0	9.4	11.6	16.1	10.6	16.6	20.1	17.0	23.4
運転自体を楽しむ	8.4	10.5	11.9	9.8	16.1	10.2	13.2	10.9	7.2	8.6

資料：図表1と同じ

＜モビリティ対策は地域ごとの特性・ニーズに合わせて行う必要＞

このように、自動車の利用目的は年代やライフスタイルなどのニーズや居住地域の特性によって大きく異なる。さらに、居住者の身体特性や加齢による状況変化まで加味すると、地域の交通ニーズは非常に複雑なものとなるだろう。

現在、日本においては高齢化が進む中、高齢者のモビリティ（移動性）確保が大きな社会課題となっている。モビリティを居住環境面と個人の身体面でとらえた場合、都市部より中山間地域、若者より高齢者でモビリティの課題が大きいことは明らかである。国土の約7割を中山間地域が占める日本は、他国に先んじて高齢化が進む課題先進国でもあり、こうした地域のモビリティ課題の改善は諸外国の同様の地域に対しても大きなインパクトを与えるだろう。

そのためには、まずは地域ごとに居住者の特性やニーズを把握した上で、どのようなハード・サービスがどのような人たちに求められているのか、地域の課題はどのようなことかといった点について把握し、適切なモビリティのあり方を模索・提供していく必要があるだろう。

(ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ)