

「パーソントリップ調査結果による  
高齢者の移動実態分析等」に係る業務委託  
報告書

令和3年1月

株式会社日本能率協会総合研究所

---

# 目 次

1. 業務概要.....	1
1.1 業務目的.....	1
1.2 業務概要.....	1
1.3 本業務の位置づけ・ねらい.....	2
(1) 本業務の位置づけ.....	2
(2) 本業務の実施方法.....	2
1.4 パーソントリップ調査の概要.....	3
(1) パーソントリップ調査とは.....	3
(2) 調査主体（東京都都市圏交通計画協議会）.....	3
(3) 調査方法.....	3
(4) 調査期間.....	4
(5) 調査対象地域.....	4
(6) 主な調査項目.....	4
(7) 第6回パーソントリップ調査における区市町村別サンプル数.....	5
(8) パーソントリップ調査に関する用語解説.....	6
1.5 本報告書を見る際の留意点.....	10
(1) 報告書中の設問等の表記について.....	10
(2) 百分率（%）の計算について.....	10
(3) 年齢の区分について.....	10
(4) 居住地域の区分について.....	10
(5) 交通手段別の分析におけるトリップの考え方について.....	10
(6) 実数の記載について.....	10
(7) 章立てについて.....	11
2. 都内居住高齢者の外出・移動実態.....	12
2.1 高齢者の外出・移動の概況・推移（平成10、20、30年）.....	12
(1) 夜間人口.....	12
(2) 外出人口.....	12
(3) 外出率（外出した人数/対象地域の人口）.....	13
(4) 総トリップ（目的トリップ）数.....	17
(5) 外出人口1人当たりの平均目的トリップ数（総トリップ数/外出人口）.....	18
(6) 移動時の目的.....	20
(7) 移動時の交通手段（手段トリップ）.....	26
(8) 鉄道端末交通手段（手段トリップ）.....	32

---

(9) <u>移動(出発・到着)の時間帯(時間帯ごとの出発(到着した)外出人口/外出人口全体)</u>	38
(10) <u>高齢者の外出・移動の概況・推移(平成10、20、30年)のまとめ</u>	41
2.2 <u>高齢者の外出・移動の分析(平成30年)</u>	42
2.2.1 <u>属性別による分析</u>	42
(1) <u>属性別にみた外出率の分析</u>	42
(2) <u>属性別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数の分析</u>	46
(3) <u>属性別にみた外出・移動の性質の分析</u>	49
(4) <u>属性別による分析のまとめ</u>	56
2.2.2 <u>外出・移動距離、活動圏域の分析</u>	58
(1) <u>外出目的別移動距離(出発地～到着地間の直線距離)</u>	58
(2) <u>高齢者の活動圏域</u>	60
(3) <u>目的別外出・移動距離活動圏域の分析のまとめ</u>	88
2.2.3 <u>交通手段別の分析</u>	89
(1) <u>交通手段分担率(再掲P26等)</u>	89
(2) <u>交通手段別の集計</u>	92
(3) <u>交通手段別の分析のまとめ</u>	115
2.2.4 <u>高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏と外出・移動の分析</u>	118
(1) <u>目的</u>	118
(2) <u>高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏の設定の考え方</u>	118
(3) <u>高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏</u>	119
(4) <u>高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏内外における高齢者の外出・移動実態の特徴</u>	120
(5) <u>鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外における高齢者の外出・移動実態のまとめ</u>	129
2.3 <u>まとめ</u>	131

---

# 1. 業務概要

## 1.1 業務目的

東京都の人口は2025年をピークに減少し、東京は本格的な人口減少時代に突入する。人口構成比は大きく変容し、老年人口は2015年の307万人（高齢化率22.7%）から2050年には399万人（高齢化率31.0%）へ増加することが予測されている。

このような本格的な少子高齢社会が到来する中、高齢者の健康寿命の延伸、地域社会の担い手の確保は、喫緊の課題であり、高齢者の社会参加を促進するための施策を早急に検討していく必要がある。

本調査は、東京都市圏パーソントリップ調査結果に基づき、都内の高齢者の移動の現状等を把握・分析し、今後都が高齢者の社会参加促進事業の検討を進めるための基礎情報の整備を行うものである。

## 1.2 業務概要

(1) 業務名 「パーソントリップ調査結果による高齢者の移動実態分析等」に係る業務委託

(2) 履行場所 東京都

(3) 履行期間 令和2年5月14日から令和3年1月29日まで

(4) 発注者 東京都福祉保健局

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 東京都第一本庁舎 26階北側

T E L . 03 (5320) 4275

F A X . 03 (5388) 1395

担 当 : 高齢社会対策部 在宅支援課

(5) 受注者 株式会社 日本能率協会総合研究所

〒105-0011 東京都港区芝公園三丁目1番22号

T E L . 03(3578)7500

F A X . 03(3432)1837

担 当 : 社会イノベーション研究事業本部 交通・まちづくり研究部

## 1.3 本業務の位置づけ・ねらい

### (1) 本業務の位置づけ

高齢化が更に進むことが想定されている中、高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者福祉の向上を図ることを目的とした東京都シルバーパス制度を持続可能なものとしていくための基礎資料とするべく、平成30年度に、シルバーパス制度に対する都民の意見、利用実態等の調査を行い、令和元年度にその分析を行った。

分析により、幅広い年代の都民とシルバーパスの利用者について、制度に対する意識や考え、シルバーパスの利用状況等の概要を把握することができた。一方で、今回の調査回答の背景にある高齢者を取り巻く地域の状況や環境など、さらなる把握が必要な事項も明らかになった。

更なる把握が必要な事項の一つとして、「地域交通事情等の変化」がある。

「パーソントリップ調査結果による高齢者の移動実態分析等」に係る業務委託は、前述の「地域交通事情等の変化」を把握するための手法と位置付けている。

### (2) 本業務の実施方法

#### 1) パーソントリップ調査のデータ提供

東京都市圏パーソントリップ調査データは、東京都福祉保健局より国土交通省に統計法33条に基づく調査票情報の申請を行い、承諾後に受領。

#### 2) パーソントリップ調査のデータ分析

高齢者の移動実態の分析にあたり、外部有識者2名に意見を踏まえて実施。都内の高齢者がどのように移動しているのか、個人属性（居住地、年齢階層、免許保有、就業有無、外出に対する身体的困難度等）、世帯属性（世帯人数、世帯年収等）別に分析を実施。

## 1.4 パーソントリップ調査の概要

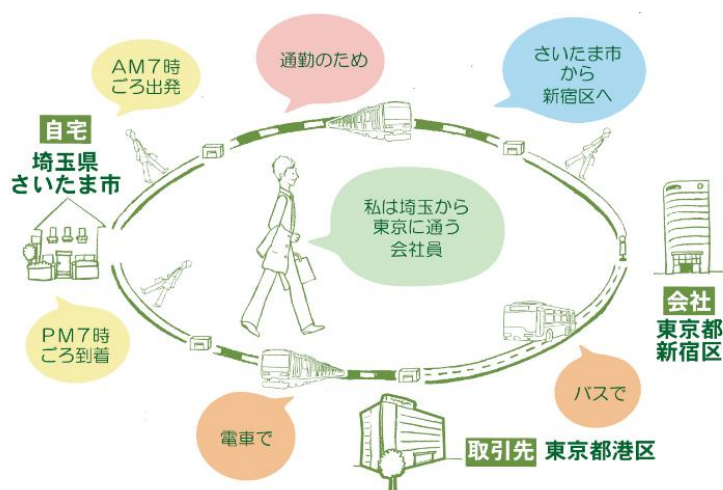
### (1) パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査は人（パーソン）の1日のすべての移動（トリップ）を把握する調査であり、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としている。

調査では、「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどが調査された。

東京都市圏では、昭和43年から10年に一度実施されており、平成30年が第6回調査となっている。

図 1-1 パーソントリップ調査の調査事項イメージ



### (2) 調査主体（東京都都市圏交通計画協議会）

国土交通省、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、

※各自治体の都市計画、交通担当部門が所管

### (3) 調査方法

第6回調査では、郵送配布、郵送またはインターネットによる回答方式。

(5)に示す、対象地域に居住する5歳以上の居住者から無作為抽出した約100万人（居住者の約3%）を対象として実施された。有効回答数は94,869。

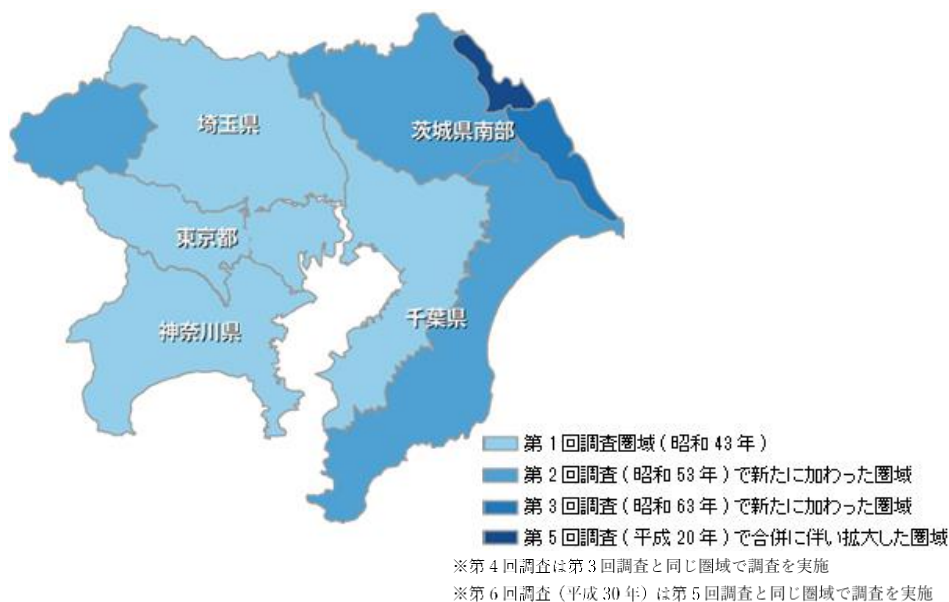
#### (4) 調査期間

調査は、各回とも平日の1日を対象として実施されている。  
第6回調査においては、平成30年9月から11月にかけて実施された。

#### (5) 調査対象地域

調査の対象地域は、東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域である。

図 1-2 東京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域の変遷



#### (6) 主な調査項目

回答者の属性：

居住地、性別・年齢、職業、勤務先・通学先、自動車保有状況、運転免許の有無 等

回答者の移動状況：

出発地・到着地、移動目的・手段・所要時間、車の運転有無、駐車・駐輪場所、高速道路の利用有無 等

(7) 第6回パーソントリップ調査における区市町村別サンプル数

区市町村別のサンプル数（全体、70歳以上）については、下表のとおりとなっている。

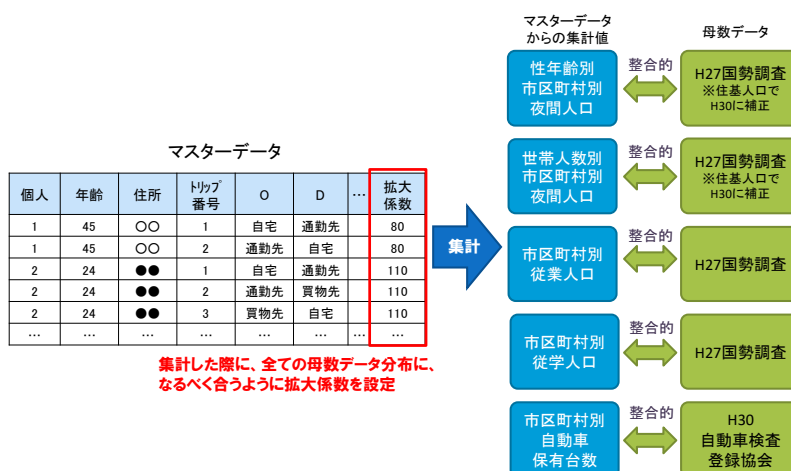
パーソントリップ調査は居住者を対象にした調査であり、母数を「人口」としていることから、下表における人口が母集団となる。

なお、取得したサンプルについては、区市町村別（※一部サンプル数の少ない地域では複数区市町村のサンプルを統合して算定）に年齢や世帯人数、自動車保有台数等の属性別に区分し、属性別の夜間人口に応じてサンプルごとの重み付け係数となる「拡大係数」を付与して、国政調査などの母数データの分布に沿うように合わせている。なお、以降の集計では、サンプル数ではなく、拡大係数を付与した人数で集計している。

表 1-1 第6回パーソントリップ調査における区市町村別サンプル数

区市町村名	人口(H30.10住基台帳)		PTサンプル数		サンプル率		区市町村名	人口(H30.10住基台帳)		PTサンプル数		サンプル率	
	総人口	70歳以上人口	総数	70歳以上	総数	70歳以上		総人口	70歳以上人口	総数	70歳以上	総数	70歳以上
千代田区	61,269	8,084	344	64	0.56%	0.79%	八王子市	563,178	105,819	5,316	1,373	0.94%	1.30%
中央区	156,823	17,537	910	144	0.58%	0.82%	立川市	182,658	32,121	1,353	310	0.74%	0.97%
港区	253,639	31,616	1,098	233	0.43%	0.74%	武蔵野市	144,902	23,801	1,398	317	0.96%	1.33%
新宿区	342,297	49,362	1,838	392	0.54%	0.79%	三鷹市	186,375	29,617	1,485	320	0.80%	1.08%
文京区	217,419	31,461	1,355	209	0.62%	0.66%	青梅市	135,248	27,747	967	255	0.71%	0.92%
台東区	196,134	33,533	1,013	229	0.52%	0.68%	府中市	258,654	40,469	2,257	438	0.87%	1.08%
墨田区	268,898	44,174	1,414	283	0.53%	0.64%	昭島市	113,244	20,561	866	235	0.76%	1.14%
江東区	513,197	78,555	2,811	570	0.55%	0.73%	調布市	232,473	36,648	1,731	393	0.74%	1.07%
品川区	387,622	59,396	2,343	444	0.60%	0.75%	町田市	428,742	83,562	4,486	1,158	1.05%	1.39%
目黒区	276,786	40,771	1,174	215	0.42%	0.53%	小森井市	120,288	18,395	958	214	0.80%	1.17%
大田区	723,341	119,409	4,010	788	0.55%	0.66%	小平市	191,308	32,453	1,599	339	0.84%	1.04%
世田谷区	900,107	134,249	5,204	1,066	0.58%	0.79%	日野市	184,667	33,543	1,780	451	0.96%	1.34%
渋谷区	224,680	31,423	1,181	241	0.53%	0.77%	東村山市	151,018	29,507	1,074	296	0.71%	1.00%
中野区	328,683	50,074	2,439	505	0.74%	1.01%	国分寺市	121,673	19,808	1,027	228	0.84%	1.15%
杉並区	564,489	88,141	9,479	1,948	1.68%	2.21%	国立市	75,723	12,484	569	124	0.75%	0.99%
豊島区	287,111	41,974	1,338	286	0.47%	0.68%	福生市	58,384	10,491	822	222	1.41%	2.12%
北区	348,030	65,253	2,007	456	0.58%	0.70%	狛江市	81,788	14,812	539	124	0.66%	0.84%
荒川区	214,644	36,452	1,214	263	0.57%	0.72%	東大和市	85,718	16,552	754	230	0.88%	1.39%
板橋区	561,713	94,014	3,219	733	0.57%	0.78%	清瀬市	74,845	15,620	570	133	0.76%	0.85%
練馬区	728,479	117,932	4,496	927	0.62%	0.79%	東久留米市	116,830	24,326	1,356	357	1.16%	1.47%
足立区	685,447	125,753	3,173	683	0.46%	0.54%	武蔵村山市	72,489	13,395	537	141	0.74%	1.05%
葛飾区	460,423	83,128	2,747	641	0.60%	0.77%	多摩市	148,724	29,311	1,297	362	0.87%	1.24%
江戸川区	695,366	105,976	3,466	695	0.50%	0.66%	稲城市	89,915	13,339	739	133	0.82%	1.00%
							羽村市	55,870	10,140	508	148	0.91%	1.46%
							あきる野市	80,985	17,370	687	188	0.85%	1.08%
区部計	9,396,597	1,488,267	58,273	12,015	0.62%	0.81%	西東京市	201,058	35,254	1,546	373	0.77%	1.06%
市部計	4,156,737	747,085	36,221	8,862	0.87%	1.19%	瑞穂町	33,532	6,335	182	59	0.54%	0.93%
町村部計	57,968	13,581	375	131	0.65%	0.96%	日の出町	16,959	4,393	139	47	0.82%	1.07%
東京都計	13,611,302	2,248,933	94,869	21,008	0.70%	0.93%	檜原村	2,244	870	16	5	0.71%	0.57%
							奥多摩町	5,233	1,983	38	20	0.73%	1.01%

図 1-3 第6回東京都市圏パーソントリップ調査における拡大処理（拡大係数付与）のイメージ



(8) パーソントリップ調査に関する用語解説

<p>パーソントリップ調査</p>	<p>パーソントリップ調査とは、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかについて調査し、一日のすべての移動を捉えるものである。</p>
<p>トリップ・トリップ数</p>	<p>人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。「リンクトトリップ（目的トリップ）」と同じ。</p> <p style="text-align: center;"><b>図 1-4 トリップの概念図</b></p>  <p>The diagram shows a horizontal timeline for a trip. It starts at a house icon labeled '出発地' (Departure). A person icon walks to a bus stop labeled 'バス停' (Bus stop), where a bus icon is shown. The person then walks to another bus stop labeled 'バス停' (Bus stop), where a train icon is shown. The person then walks to a station labeled '乗車駅' (Boarding station), where a train icon is shown. The person then walks to another station labeled '降車駅' (Alighting station), where a train icon is shown. Finally, the person walks to a building icon labeled '到着地 (目的地)' (Arrival (Destination)). A long horizontal line above the route is labeled '1トリップ' (1 Trip).</p>
<p>トリップエンド</p>	<p>1トリップの両端、すなわち、上記の「出発地」と「到着地（目的地）」の総称である。</p>
<p>リンクトトリップ・アンリンクトトリップ</p>	<p>下図のような「人の動き」について、自宅から勤務先までの移動を「出勤」という一つの「目的」を達成するためのトリップと捉える場合、この一連の移動をリンクトトリップ（目的トリップ）と言う。一方、徒歩・バス・鉄道・徒歩による各トリップは、一つの「交通手段」による移動を単位としており、これをアンリンクトトリップ（手段トリップ）と言う。つまり、下図の場合は、1リンクトトリップ（1つの目的）が4アンリンクトトリップ（4つの手段）で構成されていることになる。</p> <p style="text-align: center;"><b>図 1-5 リンクトトリップとアンリンクトトリップの概念図</b></p>  <p>The diagram shows two ways to represent a trip from '自宅' (Home) to '勤務先' (Workplace). The top part shows a single red arrow labeled '①' connecting a house icon to a building icon, with a yellow box labeled '計1リンクトトリップ' (Total 1 linked trip). The bottom part shows a sequence of four steps: ① walking (徒歩) from home to a bus stop, ② bus (バス) from the bus stop to a station, ③ train (鉄道) from the station to another station, and ④ walking (徒歩) from the station to the workplace. Each step is represented by an icon and a yellow box, with a total yellow box labeled '計4アンリンクトトリップ' (Total 4 unlinked trips). Below the diagram is a pink box with text: '利用した交通手段の中で主なものを「代表交通手段」といい、その優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩になります。上図の場合、代表交通手段は、鉄道です。' (Among the transportation methods used, the main one is called 'representative transportation method', and its priority order is train → bus → car → motorcycle → walking. In the case of the diagram above, the representative transportation method is the train.)</p>
<p>外出率</p>	<p>調査日に外出した人の割合。対象地域の外出率は、「外出した人数÷夜間人口」の割合で、単位は「%」。</p>
<p>1人1日当たりのトリップ数</p>	<p>外出した1人の1日あたりトリップ回数の平均値で、「トリップ原単位」とも呼ばれる。単位は「トリップ/人・日」。特に注がない場合は「目的トリップ」数。</p>

OD 交通量	ある地域から出発する（出発地：Origin）し、到着地する（到着地：Destination）トリップ数の量（交通量）。単位は「トリップ数」。
目的	<p>外出先となる目的地での活動内容を示す。</p> <p>東京都市圏パーソントリップ調査では、調査項目として下記「小分類」にあたる詳細な目的設定が調査票の選択肢とされているが、分析上、「大分類」にあたる目的分類についても使用されている。</p> <p><b>【大分類】</b></p> <p>①通勤 : 自宅から勤務先やアルバイト先への移動  ②通学 : 自宅から通学先への移動（塾や習い事は対象外）  ③自宅－業務：自宅から出張や作業等（小分類の 16～18）のための勤務先以外への移動  ④自宅－私事：自宅から私的な活動（小分類の 3～15）のための移動  ⑤帰宅 : 外出先から自宅への移動  ⑥勤務－業務：勤務先と出張先や作業場との間の業務上の移動  ⑦その他私事：自宅外から私的な活動（小分類 3～15）のための移動  ※本報告書上では、以下のとおり表現している。</p> <p>①通勤、②通学、③自宅－業務、⑥勤務・業務を合わせて「業務」  ④自宅－私事と⑦その他私事を合わせて「私事」と表現している。</p> <p><b>【小分類（第 6 回パーソントリップ調査における目的設定）】</b></p> <p>1. 勤務先へ : 勤務先への移動  2. 通学先へ : 通学先への移動  &lt;上記大分類における「私事」（④自宅－私事、⑦その他私事の計）&gt;</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>3. 日用品の買い物へ : 日常生活に必要なものの買い物のための移動  4. 日用品以外の買い物へ : 3. 以外の買い物のための移動  5. 食事・社交へ : 食事や友人・知人等との用事のための移動  6. 文化活動へ : スポーツ観戦や鑑賞などのための移動  7. 通院・リハビリへ : 診療・治療・リハビリなどのための移動  8. デイサービスへ : 訪問介護・入浴のための移動  9. 他者の用事の付き添い : 他社の同行・同席・移動の介助のための移動  10. 他者の送り迎え : 他者の送り迎えのための移動  11. 塾・習い事・学習へ : 稽古、習い事、講習参加などのための移動  12. 散歩・ジョギング・運動へ : 散歩・運動のための移動  13. 観光・行楽・レジャーへ : 観光・保養やゴルフなどのための移動  14. 地域活動・ボランティアへ : 自治会等の活動のほか表記のための移動  15. その他の私用へ : 上記 3. ～14. にあたらない私的な移動</p> </div> <p>&lt;上記大分類における③自宅－業務、⑥勤務・業務の計）&gt;</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>16. 打合せ・会議・商談へ : 業務上の打合せ・講習などのための移動  17. 販売・配達・仕入・購入先へ : 業務上の運搬・納品等のための移動  18. その他の業務へ : 16、17 に該当しない業務上の移動</p> </div>

交通手段	<p>トリップで利用した交通手段のこと。</p> <p>東京都市圏パーソントリップ調査では、調査項目として下記「小分類」にあたる詳細な手段設定が調査票の選択肢とされているが、分析上、「大分類」にあたる手段分類についても使用されている。</p> <p>※本報告書では、大分類を使用している。</p> <table border="1" data-bbox="571 562 1275 1435"> <thead> <tr> <th colspan="2">小分類</th> <th>大分類</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>鉄道・地下鉄・モノレール・新交通（ゆりかもめなど）</td> <td rowspan="2">鉄道</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>都電・路面電車</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>路線バス・コミュニティバス</td> <td rowspan="2">バス</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>高速バス</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>乗用車・軽自動車</td> <td rowspan="4">自動車</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>貨物自動車・軽貨物車</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>レンタカー・カーシェアリング</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>自家用バス・貸切バス</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>タクシー・ハイヤー</td> <td rowspan="2">二輪車</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>バイク</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>レンタサイクル・コミュニティサイクル</td> <td rowspan="2">自転車</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>自転車(個人所有)</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>徒歩(シニアカー含む)</td> <td>徒歩</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>その他</td> <td>その他</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>不明</td> <td>不明</td> </tr> </tbody> </table>	小分類		大分類	1	鉄道・地下鉄・モノレール・新交通（ゆりかもめなど）	鉄道	2	都電・路面電車	3	路線バス・コミュニティバス	バス	4	高速バス	5	乗用車・軽自動車	自動車	6	貨物自動車・軽貨物車	7	レンタカー・カーシェアリング	8	自家用バス・貸切バス	9	タクシー・ハイヤー	二輪車	10	バイク	11	レンタサイクル・コミュニティサイクル	自転車	12	自転車(個人所有)	13	徒歩(シニアカー含む)	徒歩	14	その他	その他	15	不明	不明
小分類		大分類																																								
1	鉄道・地下鉄・モノレール・新交通（ゆりかもめなど）	鉄道																																								
2	都電・路面電車																																									
3	路線バス・コミュニティバス	バス																																								
4	高速バス																																									
5	乗用車・軽自動車	自動車																																								
6	貨物自動車・軽貨物車																																									
7	レンタカー・カーシェアリング																																									
8	自家用バス・貸切バス																																									
9	タクシー・ハイヤー	二輪車																																								
10	バイク																																									
11	レンタサイクル・コミュニティサイクル	自転車																																								
12	自転車(個人所有)																																									
13	徒歩(シニアカー含む)	徒歩																																								
14	その他	その他																																								
15	不明	不明																																								
代表交通手段	<p>1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを『代表交通手段』と呼ぶ。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。</p> <p>例) 自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」である。</p> <p>なお、本分析の交通手段別の分析においては、使用していない(1.5「本報告書を見る際の留意点」、「(5) 交通手段別の分析におけるトリップの考え方について」を参照)</p>																																									
交通手段分担率	<p>ある交通手段のトリップ(手段トリップ)数の全交通手段のトリップ(手段トリップ)数に占める割合を交通手段分担率という。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。</p>																																									

鉄道駅端末 交通手段	出発地（または目的地）と鉄道駅まで（または鉄道駅から）の間に利用した交通手段のことを『鉄道駅端末交通手段』と呼ぶ。
アクセス	鉄道やバスなどの公共交通利用時における、出発地から乗車駅または乗車バス停までの移動を指す。
イグレス	鉄道やバスなどの公共交通利用時における、降車駅または降車バス停から目的地までの移動を指す。
ゾーン	<p>パーソントリップ調査を実施するにあたって設定された地域分類のこと。</p> <p>東京都市圏パーソントリップ調査では、概ね次の基準でゾーンが設定されている。</p> <p>なお、本報告書では、下記の「計画基本ゾーン」を用いた集計・分析のほか、計画基本ゾーンを統合することにより、「区市町村別」、または「区部・多摩（市部・町村部）」に分けた集計・分析を実施している。</p> <p><b>【ゾーニングの考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大ゾーン           : 地理的、歴史的な地域のまとまりを考慮しつつ、東京都市圏全域のマクロ的な分析、検討の単位となるゾーン。</li> <li>・中ゾーン           : ほぼ区市町村を単位とするが、大都市では数個に分割し、周辺では区市町村がいくつかまとまっている場合もある。</li> <li>・計画基本ゾーン: 小ゾーンを数個集めて構成し、広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル。</li> <li>・小ゾーン           : 夜間人口約 15,000 人を目安とし、地区計画の単位となるゾーンレベル。</li> </ul>
集中密度	ある地域を到着地とするトリップを合計し、その地域の面積で割ったもの。これにより、ある地域に到着するトリップ量がその地域の面積の大きさによらず標準化して比較することができる。
ジオコーディング	出発地、到着地の情報を住所情報（番地・号）まで把握し、移動経度変換して個別地点を把握したもの。これにより、主要な施設と調査で回答された地点との直線距離を計測することが可能となる。
直線距離	<p>ジオコーディングデータを用い、出発地と到着地間や主要な施設と調査で回答された地点との距離を算定したもの。</p> <p>なお、PT 調査では、細かい経路（通行した道路など）を把握していないため、移動距離は直線距離であることに留意。</p>
夜間人口	直近の国政調査を基に推計した人口。常住人口。

## 1.5 本報告書を見る際の留意点

### (1) 報告書中の設問等の表記について

設問や本文、グラフ・数表上の選択肢の表記は、語句を簡略化または、変換している場合がある。

### (2) 百分率 (%) の計算について

小数点以下第1位を四捨五入している。複数回答の設問における百分率 (%) は、母数に占める割合である。したがって、回答割合を合計しても 100% とならない場合がある。

### (3) 年齢の区分について

高齢者の移動実態の分析にあたり、基本、年齢区分は「全年齢」、「65歳以上」、「70歳以上」で集計をしている。「65歳以上」は、65歳以上の全年齢の合計であり、「70歳以上」は、70歳以上の全年齢の合計である。

一部のグラフにおいては、年齢による差を分析するために、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳代」、「80歳代以上」等で集計しているものもある。

### (4) 居住地域の区分について

高齢者の移動実態の分析にあたり、基本、居住地域については、「都全域」、「区部」、「市部」、「町村部」で集計をしている。

一部のグラフにおいては、地域による差を分析するために、「区部」、「多摩」で集計している。「多摩」は「市部」と「町村部」の合計である。

### (5) 交通手段別の分析におけるトリップの考え方について

交通手段別の分析 (2.1.(5)(6)、2.2.3) においては、1つの目的を達成するための1リンクトトリップ (目的トリップ) を各交通手段別により分けるアンリンクトトリップ (手段トリップ) を用いている。

1リンクトトリップ (目的トリップ) を用いると、いくつかの交通手段を乗り換えた場合でもその中の主な交通手段 (代表交通手段) が集計され、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となる。

トリップ数に対する移動手段を正確に把握するために、アンリンクトトリップ (手段トリップ) を用いる。

### (6) 実数の記載について

本報告書の集計では、サンプル数ではなく、拡大係数を付与し、拡大処理した人数で集計している (p5 参照)。

(7) 章立てについて

以下の章立てを用いる。

1 > 1. 1 > 1. 1. 1 > (1) > 1) > a.

## 2. 都内居住高齢者の外出・移動実態

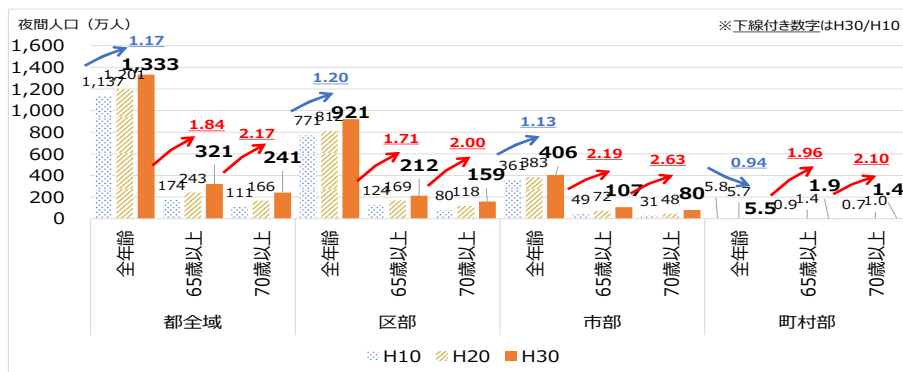
### 2.1 高齢者の外出・移動の概況・推移（平成 10、20、30 年）

平成 10 年、平成 20 年、平成 30 年の第 4 回、第 5 回、第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査データを用いて、都内高齢者の外出・移動の概況・推移をまとめる。

#### (1) 夜間人口

都内の夜間人口の推移をみると、平成10年から平成30年にかけて「都全域」では「全年齢」「65歳以上」ともに増加している（図2-1）。

図 2-1 居住地別・年齢階層別夜間人口の推移【男女計】

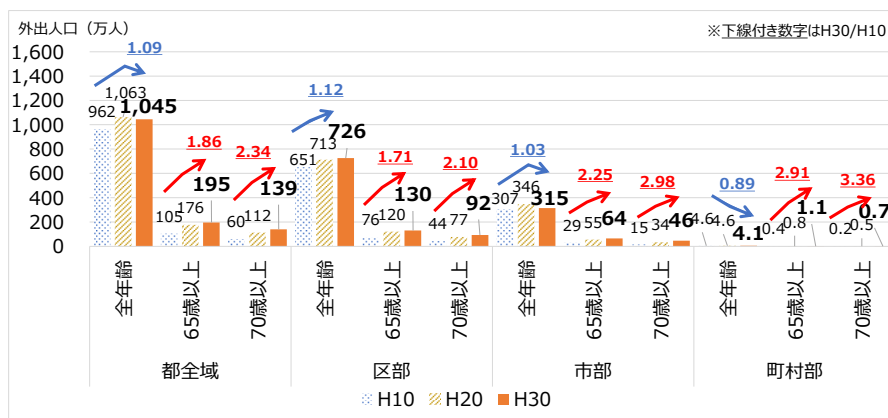


(出典) 各年「住民基本台帳人口」に基づき作成

#### (2) 外出人口

全年齢では平成10年から20年にかけて増加しているが、平成30年には減少。一方、「65歳以上」は、平成10年から30年にかけて増加している（図2-2）。

図 2-2 居住地別・年齢階層別外出人口の推移【男女計】



(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

### (3) 外出率（外出した人数/対象地域の人口）

平成30年のパーソントリップ調査においては、東京都市圏（東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域）の傾向として、全年齢階層で平成20年よりも外出率が低下する傾向が確認された。

#### 【参考】東京都市圏全体の傾向

#### 2. 外出率

##### (1) 外出率と1人1日当たりのトリップ数は、調査開始以来で最低

- 外出率は76.6%で平成20年から9.8ポイント減少、1人1日当たりのトリップ数は2.61トリップ/人で0.23トリップ/人減少しました。
- いずれも過去最低となり、前回調査時からの変動幅は最も大きくなりました。

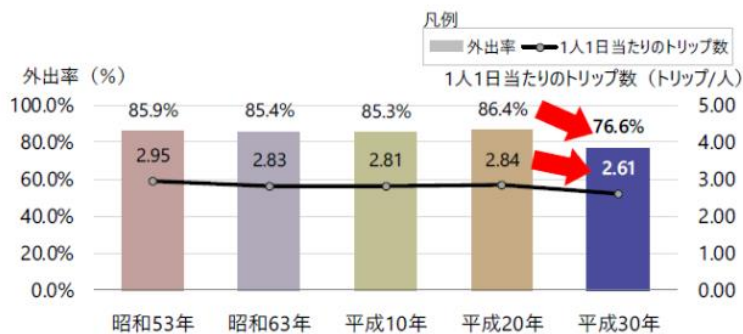


図2 外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移

##### (2) 外出率はすべての年齢階層で減少

- すべての年齢階層で外出率が減少し、特に20代から60代の各層では、外出率が平成20年と比較して約1割減少しました。
- 40歳以上の外出率はこれまで増加傾向にありましたが、今回の調査で減少に転じました。

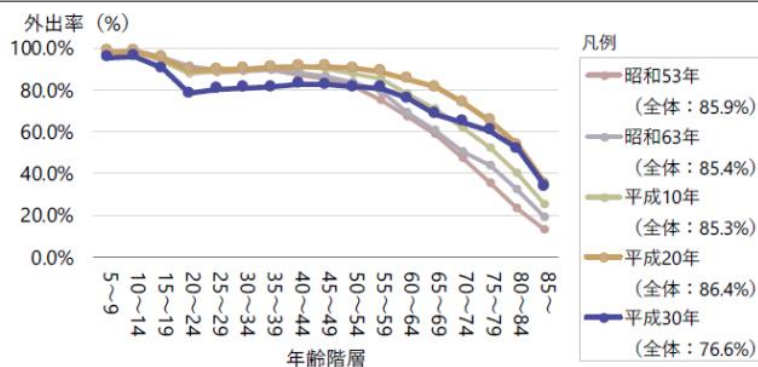
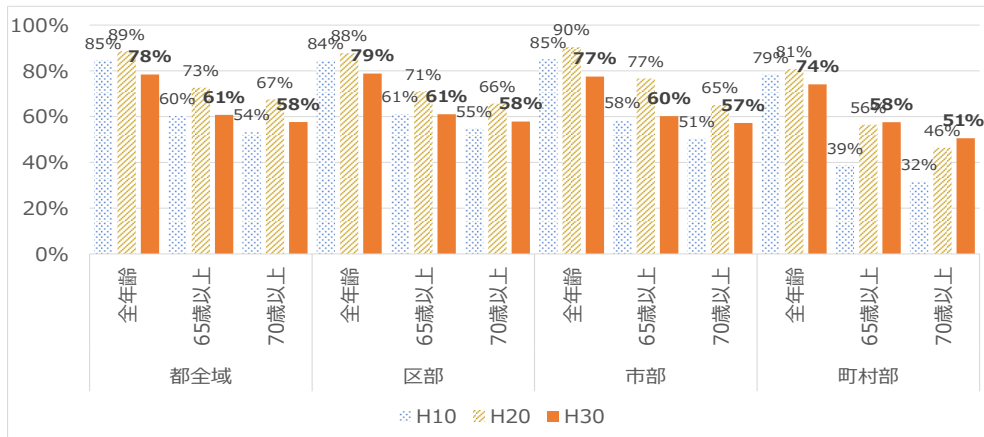


図3 年齢階層別の外出率の推移

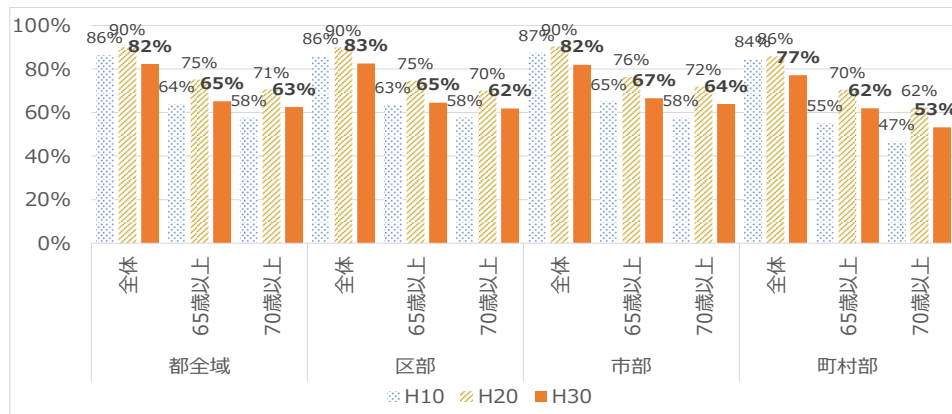
(出典) 東京都市圏交通計画協議会 記者発表資料

「都全域」の外出率は、平成10年85%、平成20年89%と増加していたが、平成30年は、78%と低くなっている。年齢別にみると、「65歳以上」は平成10年60%、平成20年73%、平成30年は61%となっている。男性が女性よりも外出率が高い。(図2-3)

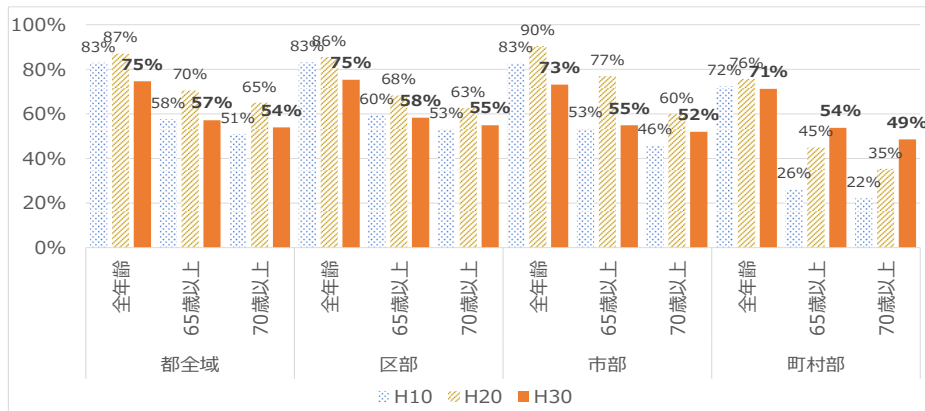
図 2-3 居住地別・年齢階層別外出率の推移【男女計】



(参考) 図 2-3 (内訳) 居住地別・年齢階層別外出率の推移【男性のみ】



(参考) 図 2-3 (内訳) 居住地別・年齢階層別外出率の推移【女性のみ】



70歳以上で見ると、平成20年から平成30年の外出率について「70歳以上計」では、「区部」「市部」で8%減している。一方の「町村部」では5%増となっている（図2-4）。

図 2-4 居住地別・年齢階層別 70歳以上の外出率の推移【男女計】

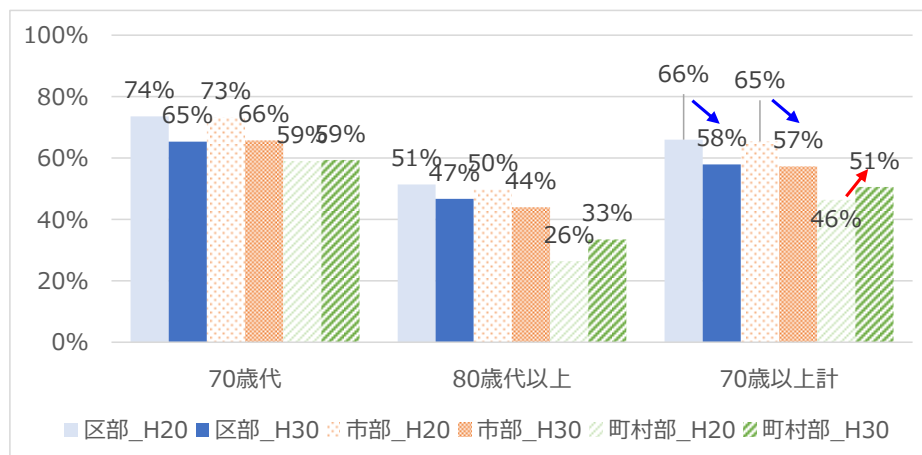
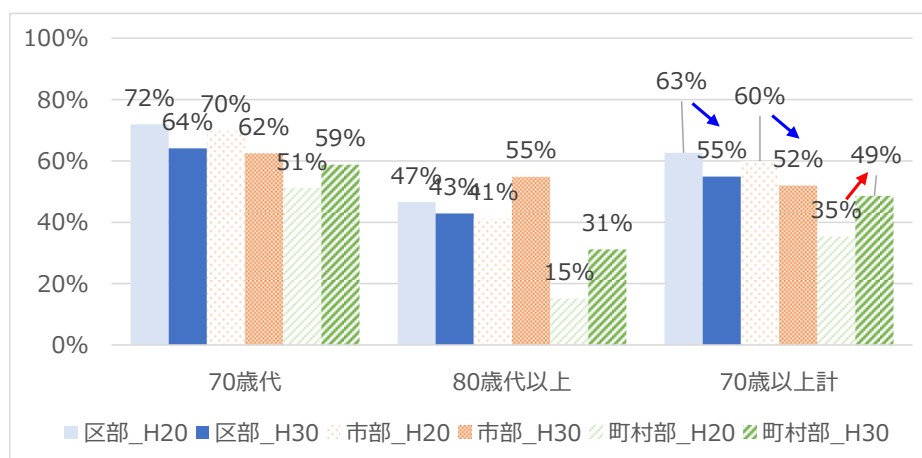
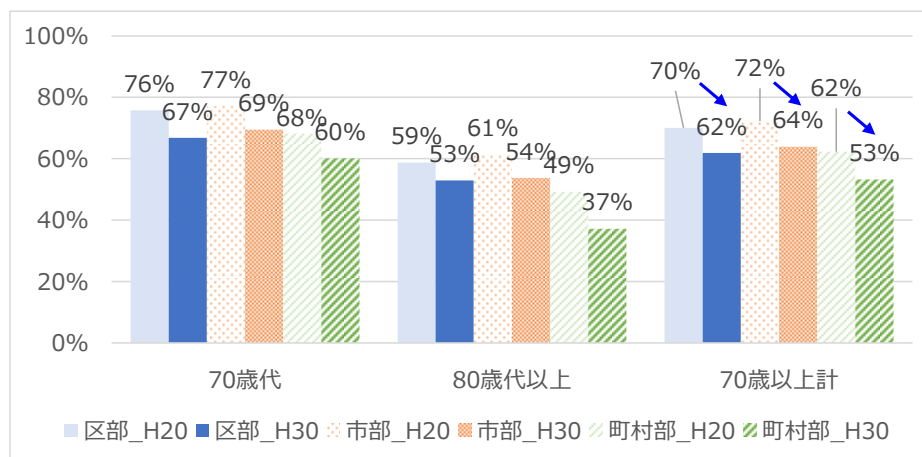


図 2-5 居住地別・年齢階層別 70歳以上の外出率の推移【上：男性、下：女性】



(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-6 居住区市町村別・性別、70 歳以上の外出率 (H30)

		外出率		
		男女計	男性	女性
区部	千代田区	62.7%	61.3%	63.8%
	中央区	63.9%	64.0%	63.8%
	港区	66.9%	75.6%	60.3%
	新宿区	61.5%	65.2%	58.8%
	文京区	60.1%	68.1%	54.9%
	台東区	48.6%	50.4%	47.5%
	墨田区	54.0%	59.6%	49.9%
	江東区	59.0%	63.1%	55.8%
	品川区	61.9%	63.6%	60.5%
	目黒区	63.4%	70.4%	59.2%
	大田区	56.3%	59.7%	53.9%
	世田谷区	57.0%	64.9%	51.9%
	渋谷区	57.5%	58.9%	56.8%
	中野区	59.4%	65.9%	54.4%
	杉並区	62.0%	67.3%	58.1%
	豊島区	57.7%	60.3%	55.9%
	北区	54.7%	54.9%	54.5%
	荒川区	58.4%	62.9%	55.2%
	板橋区	60.2%	63.0%	58.0%
	練馬区	60.7%	64.9%	57.5%
	足立区	52.5%	53.0%	52.1%
	葛飾区	55.6%	57.5%	53.8%
	江戸川区	54.0%	60.6%	48.4%
市部	八王子市	56.5%	62.5%	51.1%
	立川市	60.1%	65.6%	55.0%
	武蔵野市	61.8%	71.6%	54.6%
	三鷹市	59.6%	69.2%	53.1%
	青梅市	47.6%	53.5%	43.3%
	府中市	56.1%	63.8%	50.1%
	昭島市	46.5%	58.1%	36.0%
	調布市	56.4%	61.4%	52.6%
	町田市	55.9%	63.0%	50.3%
	小金井市	62.8%	70.9%	56.2%
	小平市	58.0%	66.9%	51.3%
	日野市	57.9%	62.5%	54.2%
	東村山市	55.9%	61.7%	51.6%
	国分寺市	60.2%	65.3%	56.2%
	国立市	58.4%	69.8%	48.2%
	福生市	54.2%	62.3%	48.1%
	狛江市	59.6%	59.0%	60.1%
	東大和市	61.6%	65.5%	58.0%
	清瀬市	52.7%	63.8%	45.9%
	東久留米市	57.8%	64.2%	52.9%
	武蔵村山市	50.9%	56.5%	46.6%
	多摩市	64.6%	71.0%	59.9%
	稲城市	61.8%	71.0%	54.6%
	羽村市	59.7%	66.3%	53.4%
	あきる野市	53.4%	54.5%	52.5%
	西東京市	61.3%	67.5%	56.6%
	町村部	瑞穂町	55.5%	69.3%
日の出町		65.1%	52.9%	77.2%
檜原村		27.6%	0.0%	47.0%
奥多摩町		10.9%	13.9%	9.1%

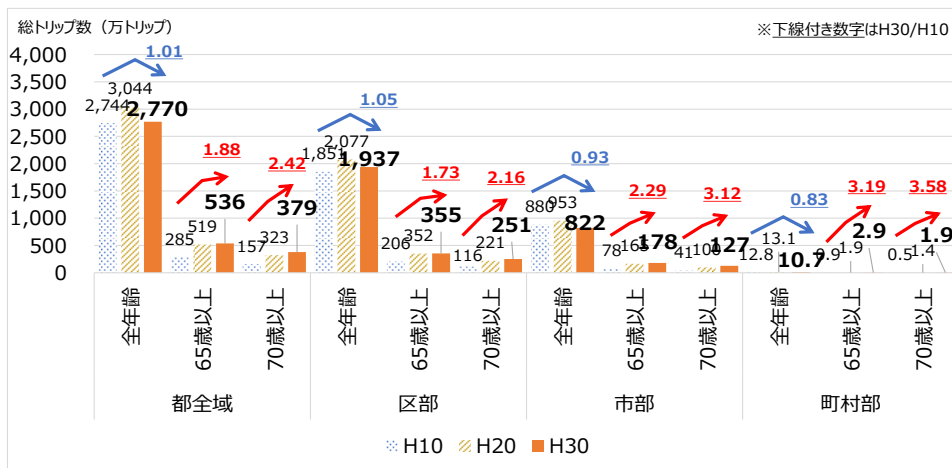
		外出率		
		男女計	男性	女性
都全域		57.6%	62.5%	53.9%
区部		57.9%	61.9%	54.9%
市部		57.2%	63.9%	52.0%
町村部		50.6%	53.2%	48.6%

(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

#### (4) 総トリップ（目的トリップ）数

都内の総トリップ数の推移をみると、平成10年から平成20年にかけて「都全域」では「全年齢」「65歳以上」とともに増加している。平成20年から平成30年にかけては、「全年齢」は減少しているが、「65歳以上」においてはトリップ数が増加している（図2-7）。

図 2-7 居住地別・年齢階層別総目的トリップ数の推移【男女計】

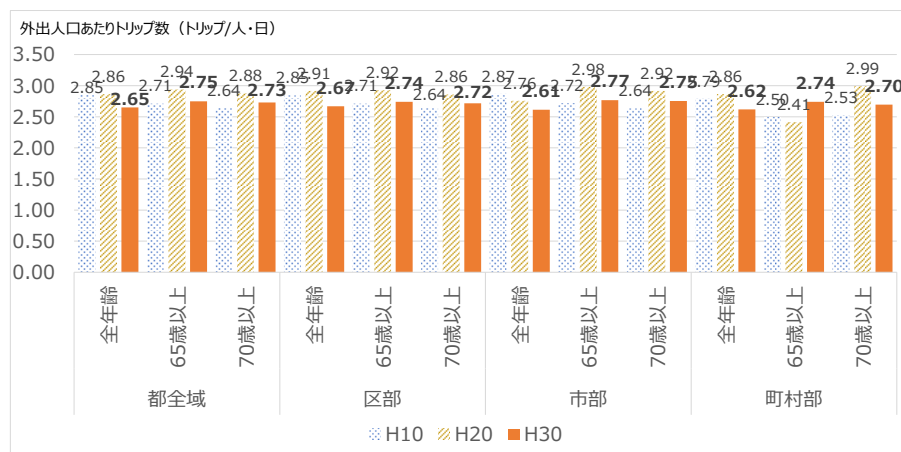


(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

(5) 外出人口1人当たりの平均目的トリップ数（総トリップ数／外出人口）

「都全域」では、平成10年2.85、平成20年2.86と微増していたが、平成30年は2.65と低くなっている。年齢別にみると、「65歳以上」は平成10年2.71、平成20年2.94、平成30年は2.75となっている（図2-8）。

図2-8 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりの目的トリップ数の推移【男女計】



70歳以上でみると、「70歳代」、「80歳代以上」とともに外出人口1人当たりの目的トリップ数は減少している（図2-9）。

図2-9 居住地別・年齢階層別70歳以上の外出人口1人当たりの目的トリップ数の推移【男女計】

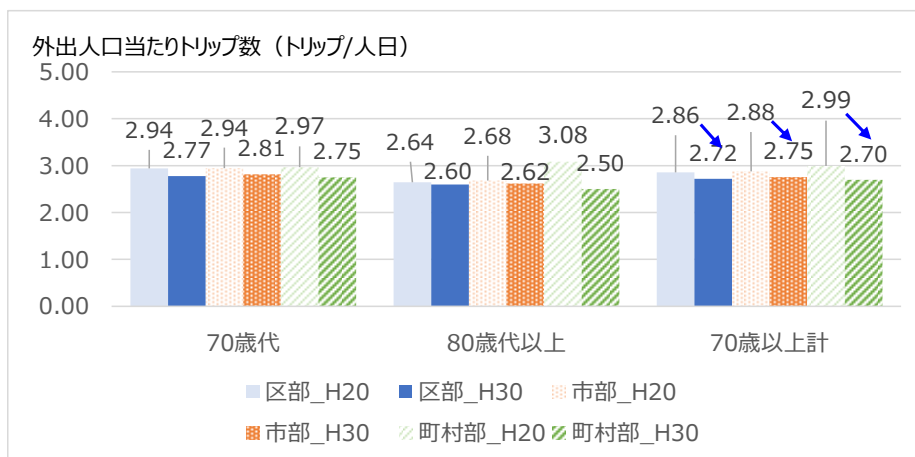


図 2-10 居住区市町村別・性別、70 歳以上の外出口 1 人当たりの目的トリップ数

(H30：全目的)

		外出口当たりトリップ数		
		男女計	男性	女性
区部	千代田区	2.78	2.82	2.75
	中央区	2.91	3.12	2.76
	港区	2.66	2.77	2.55
	新宿区	2.86	2.83	2.89
	文京区	2.88	2.96	2.82
	台東区	2.63	2.52	2.71
	墨田区	2.73	2.73	2.73
	江東区	2.71	2.77	2.65
	品川区	2.68	2.69	2.68
	目黒区	2.83	2.59	3.00
	大田区	2.60	2.58	2.61
	世田谷区	2.70	2.72	2.67
	渋谷区	2.90	3.04	2.81
	中野区	2.76	2.79	2.72
	杉並区	2.77	2.83	2.71
	豊島区	2.81	2.57	2.98
	北区	2.64	2.57	2.69
	荒川区	2.68	2.69	2.68
	板橋区	2.79	2.88	2.71
	練馬区	2.70	2.77	2.64
	足立区	2.70	2.75	2.66
	葛飾区	2.68	2.56	2.81
	江戸川区	2.61	2.60	2.61
市部	八王子市	2.74	2.81	2.66
	立川市	2.69	2.76	2.62
	武蔵野市	2.85	3.08	2.62
	三鷹市	2.81	2.86	2.76
	青梅市	2.66	2.74	2.58
	府中市	2.72	2.80	2.64
	昭島市	2.85	2.86	2.85
	調布市	2.82	2.70	2.92
	町田市	2.75	2.80	2.71
	小金井市	2.72	2.74	2.70
	小平市	2.83	2.95	2.70
	日野市	2.79	2.76	2.81
	東村山市	2.85	3.11	2.60
	国分寺市	2.71	2.65	2.77
	国立市	2.84	3.03	2.58
	福生市	2.65	2.81	2.50
	狛江市	2.78	2.83	2.74
	東大和市	2.71	2.79	2.62
	清瀬市	2.71	2.89	2.55
	東久留米市	2.79	2.87	2.72
	武蔵村山市	2.56	2.77	2.36
	多摩市	2.80	2.97	2.64
	稲城市	2.69	2.64	2.75
	羽村市	2.92	3.01	2.80
	あきる野市	2.76	2.83	2.69
	西東京市	2.62	2.56	2.66
町村部	瑞穂町	2.56	2.71	2.40
	日の出町	2.90	3.24	2.66
	檜原村	2.00	-	2.00
	奥多摩町	3.24	4.00	2.50

		外出口当たりトリップ数		
		男女計	男性	女性
都全域		2.73	2.76	2.70
区部		2.72	2.72	2.71
市部		2.75	2.82	2.69
町村部		2.70	2.94	2.49

(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

(6) 移動時の目的

1) 目的別分担率の推移（特定の目的トリップ数／全目的トリップ数）

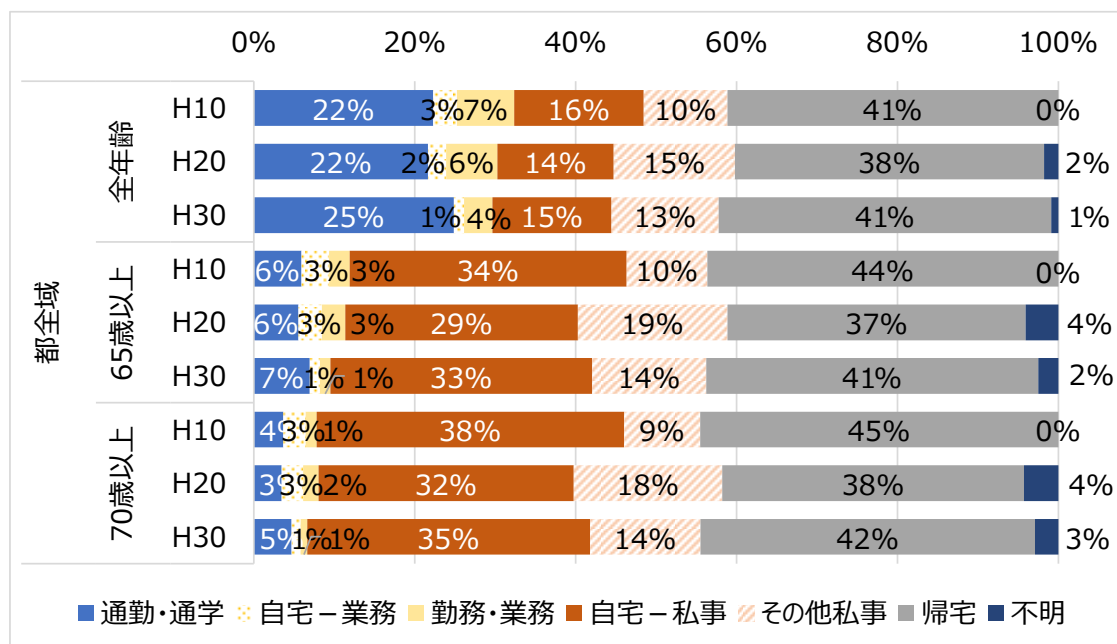
出発地から目的地まで移動し帰宅するまでの1日の移動目的について、「私事目的（自宅－私事、その他私事の計）」は、平成10年26%、平成20年29%、平成30年28%と約3割、「業務目的（通勤・通学、自宅－業務、勤務・業務の計）」は、平成10年32%、平成20年30%、平成30年30%と約3割で推移している（図2-11）。

「年齢別」にみると「65歳以上」の「私事目的」は平成10年44%、平成20年48%、平成30年47%と約5割、「業務目的」は、平成10年12%、平成20年12%、平成30年9%と約1割で推移している（図2-11）。

※ 「私事目的」：「自宅－私事」、「その他私事」の計

※ 「業務目的」：「通勤・通学」、「自宅－業務」、「勤務・業務」の計

図 2-11 年齢階層別移動の目的構成【男女計】



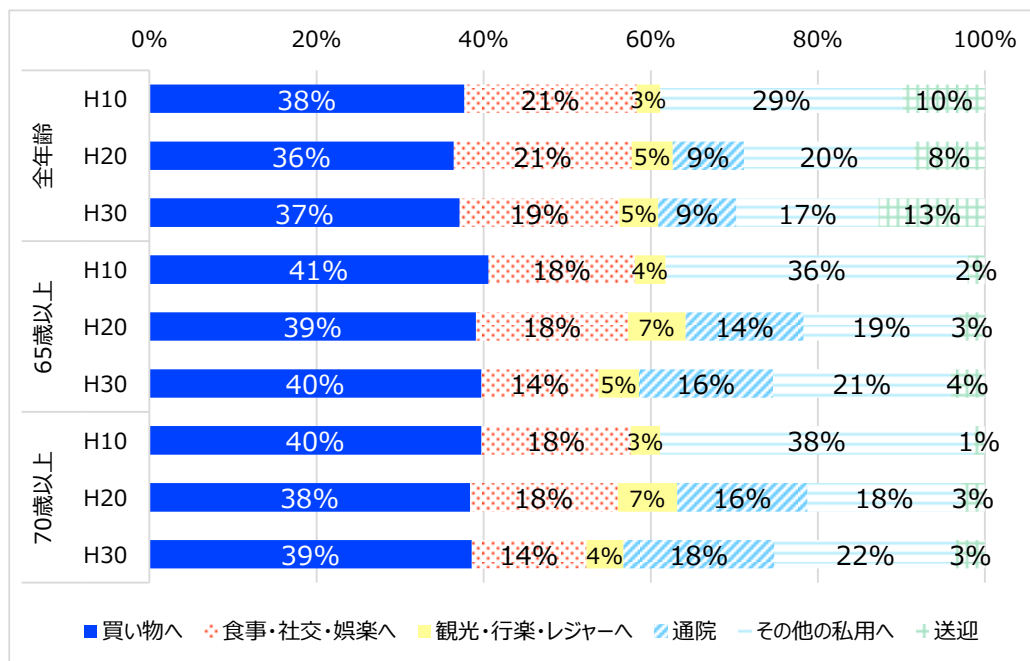
(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

「私事目的」の内容をみると、「全年齢」、「65歳以上」、「70歳以上」ともに、「買い物」は約4割、「食事・社交・娯楽」は約2割で推移している。

「通院」は「70歳以上」では、約2割となっている（図2-12）。

なお、平成10年調査では、「通院」の区分が調査票上存在しないため「その他の私用」に含まれている。

図 2-12 年齢階層別私事目的移動の目的構成【男女計】

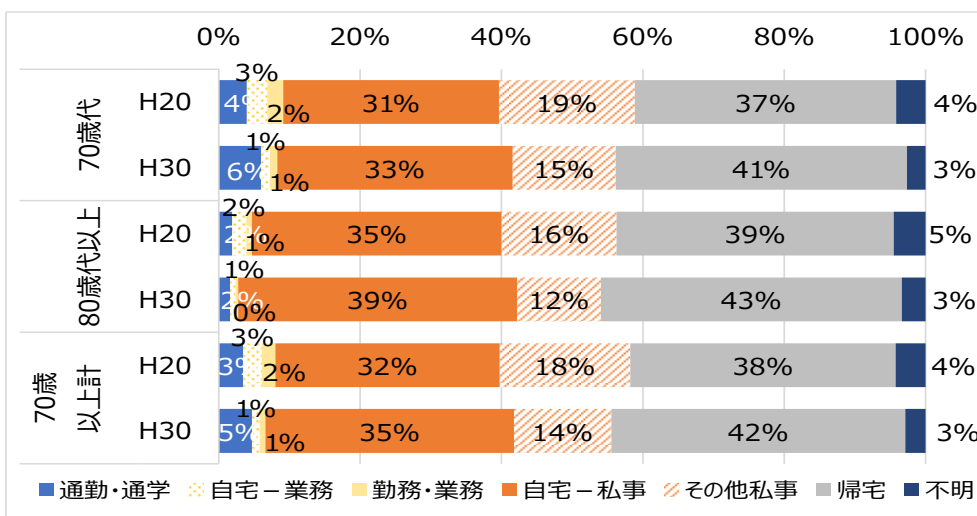


(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上でみると、「70歳代」「80歳代以上」とともに、平成20年、平成30年の「私事目的」は約5割、「業務目的」は約1割となっている（図2-13）。

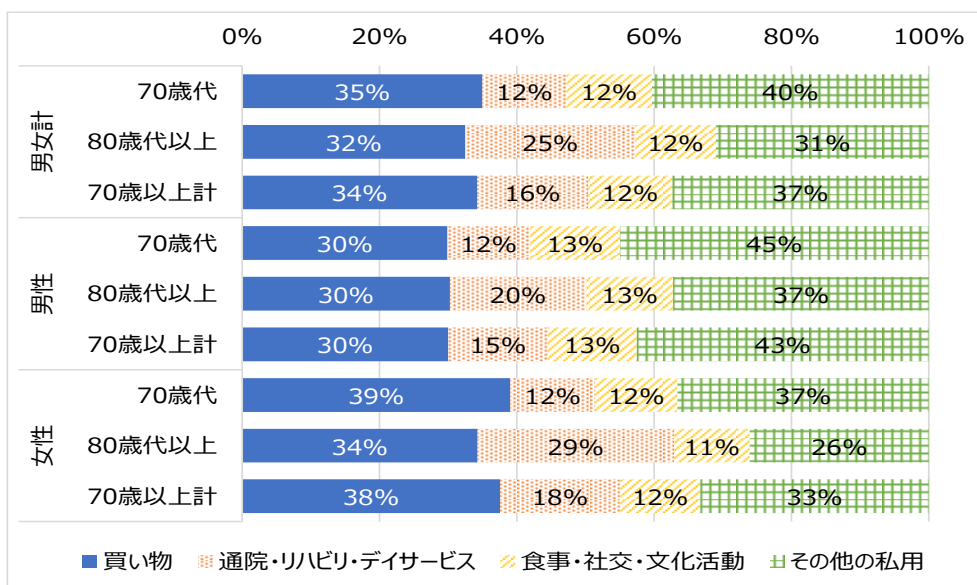
また、「私事目的」の内容をみると、「買い物」は「70歳以上計」では34%となっており、「男性」では約3割、「女性」では約4割となっている。「通院・リハビリ・デイサービス」は「70歳以上計」では16%となっており、「80歳代」以上では25%と「70歳代」の12%より高くなっている。「食事・社交・文化活動」は「70歳以上計」では12%となっており、「年齢別」、「性別」にみても約1割となっている（図2-14）。

図 2-13 年齢階層別 70歳以上の移動の目的構成【男女計】



(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-14 70歳以上における私事目的の内容構成（H30、都内全体）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 2) 外出人口1人当たりの目的別トリップ数の推移（目的別トリップ数/外出人口）

「私事目的」の外出人口1人当たりの目的トリップ数は、平成10年は0.76トリップ/人・日、平成20年は0.84トリップ/人・日と増加していたが、平成30年では0.74トリップ/人・日と減少している。

「私事目的」について「年齢別」にみると、「65歳以上」では、平成10年は1.20トリップ/人・日、平成20年1.40トリップ/人・日と増加していたが、平成30年は1.28トリップ/人・日と減少している（図2-15）。

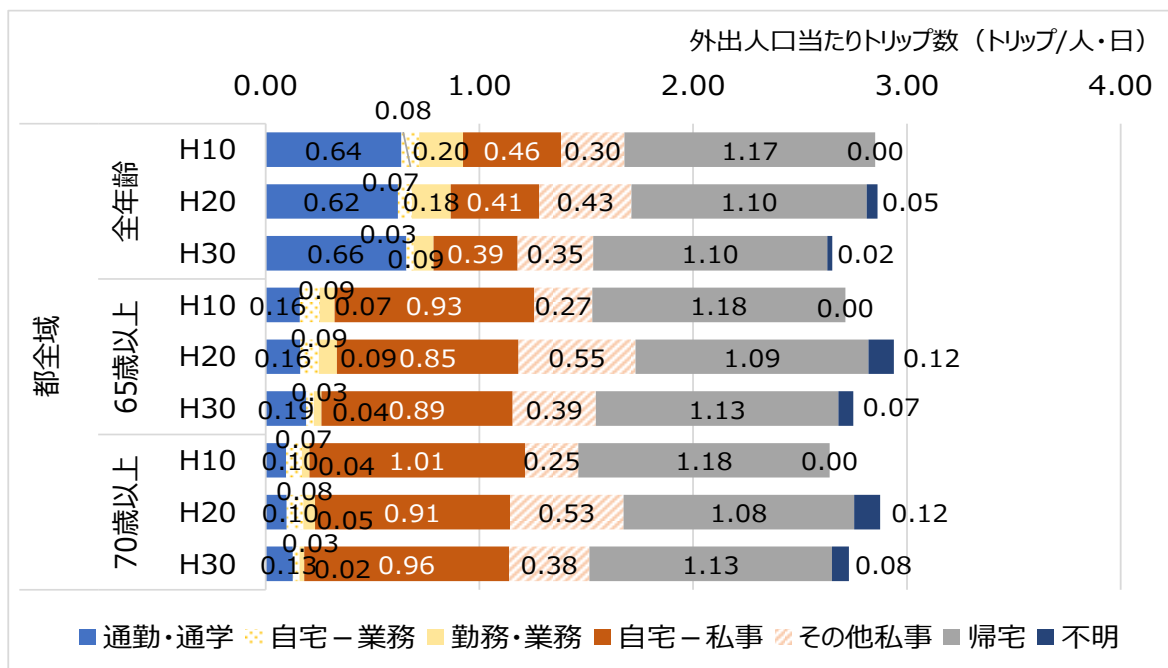
「業務目的」の外出人口1人当たりの目的トリップ数は、平成10年は0.92トリップ/人・日、平成20年は0.87トリップ/人・日、平成30年では0.78トリップ/人・日と減少している。

「業務目的」について「年齢別」にみると、「65歳以上」では、平成10年は0.32トリップ/人・日、平成20年0.34トリップ/人・日と増加していたが、平成30年は0.26トリップ/人・日と減少している（図2-15）。

※「私事目的」：「自宅－私事」、「その他私事」の計

※「業務目的」：「通勤・通学」、「自宅－業務」、「勤務・業務」の計

図 2-15 年齢階層別の外出人口当たりの目的別トリップ数【男女計】



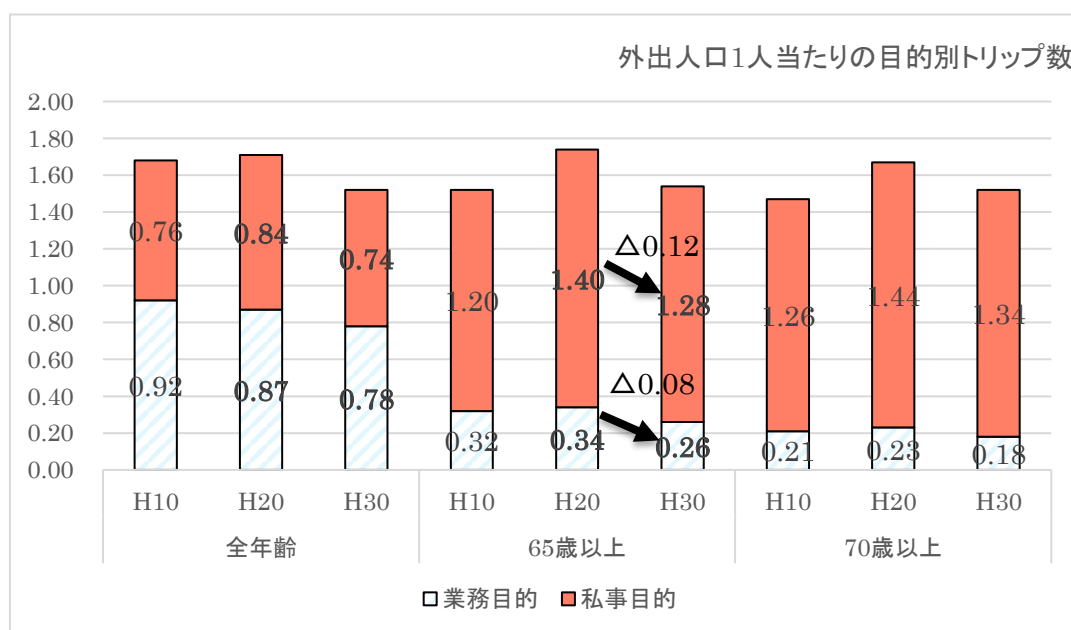
平成20年度と平成30年度の65歳以上の平均目的トリップ数を、業務目的と私事目的とに分けてみると、業務目的は0.08トリップ減少、私事目的は0.12トリップ減少しており、私事目的の目的トリップ数の減少が大きい（（参考）図2-15（業務目的、私事目的別））。

私事目的を詳しくみると、「自宅ー私事」は0.04トリップ増加している一方、「その他私事」が0.16トリップ減少しており、自宅を出発地とする移動は増えているが、外出先を出発地とする移動は減っている（参考）図2-15（私事目的詳細）。

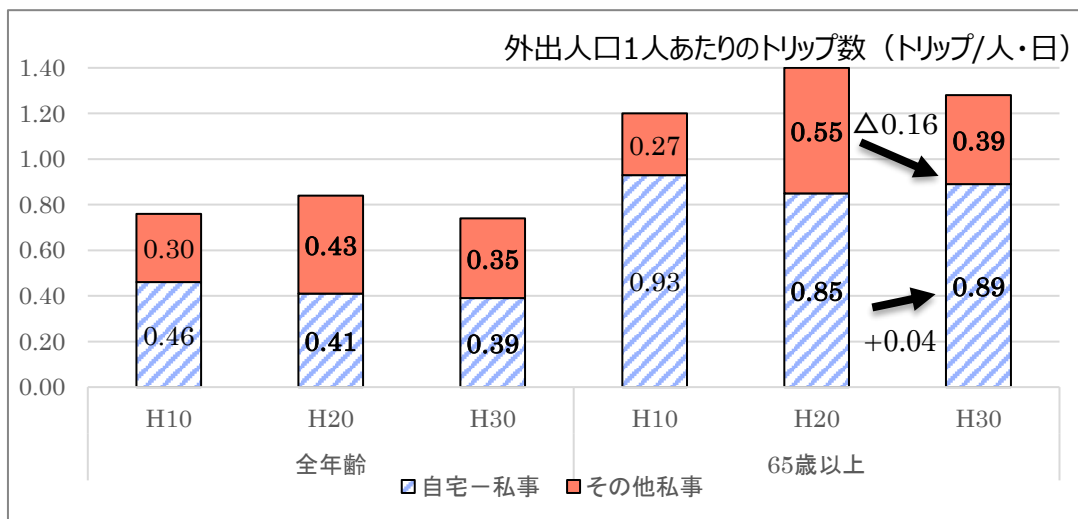
平成20年度から平成30年度にかけての平均目的トリップ数の減少は、オンラインショッピングの普及の影響があるものと想定される。

業務目的を詳しくみると、「通勤・通学（自宅から勤務先、アルバイト先、通学先（習い事は除く）」は0.03トリップ増加している一方、「自宅ー業務（自宅から出張先等への打ち合わせなどの業務目的での移動）」は0.06トリップ減少、「勤務・業務（勤務先から出張先等への打ち合わせなどの業務目的での移動）」は0.05%減少している（（参考）図2-15（業務目的詳細））。

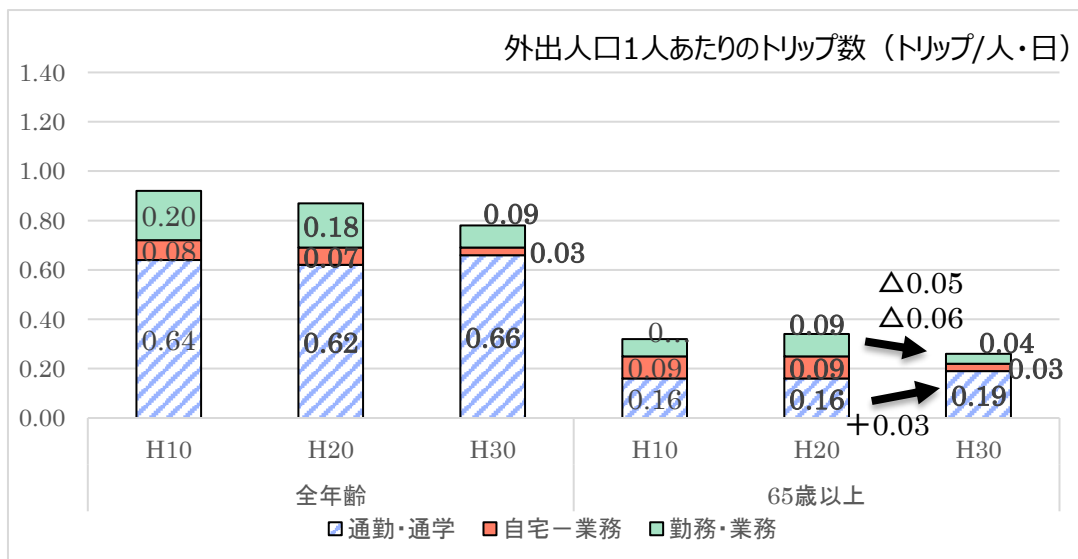
（参考）図2-15（業務目的、私事目的別） 外出人口1人当たりのトリップ数



(参考) 図 2-15 (私事目的詳細) 外出人口1人当たりの目的別トリップ数



(参考) 図 2-15 (業務目的詳細) 外出人口1人当たりの目的別トリップ数



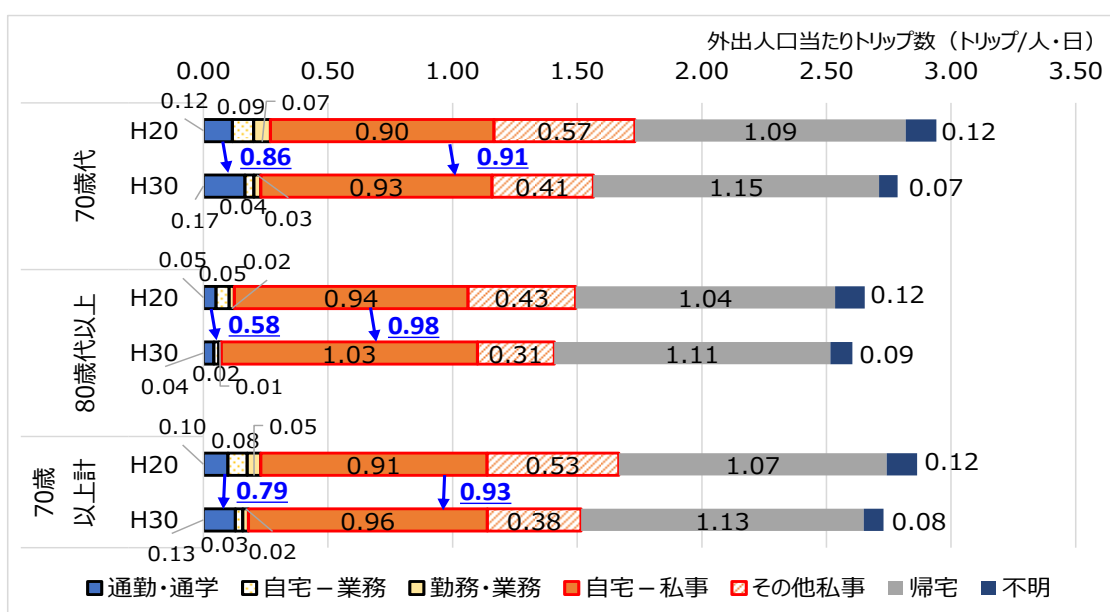
70歳以上でみると、外出人口1人当たりの目的トリップ数を平成20年と平成30年で比較すると、「私事目的」、「業務目的」とともに減少している。

「70歳以上計」の「私事目的」は、平成20年1.44トリップ/人・日、平成30年1.34トリップ/人・日と0.93倍になっている。一方「業務目的」は、平成20年0.23トリップ/人・日、平成30年0.18トリップ/人・日と0.79倍になっている（図2-16）。

※ 「私事目的」：「自宅－私事」、「その他私事」の計

※ 「業務目的」：「通勤・通学」、「自宅－業務」、「勤務・業務」の計

図 2-16 年齢階層別 70歳以上の移動の外出人口1人当たり目的別トリップ数【男女計】

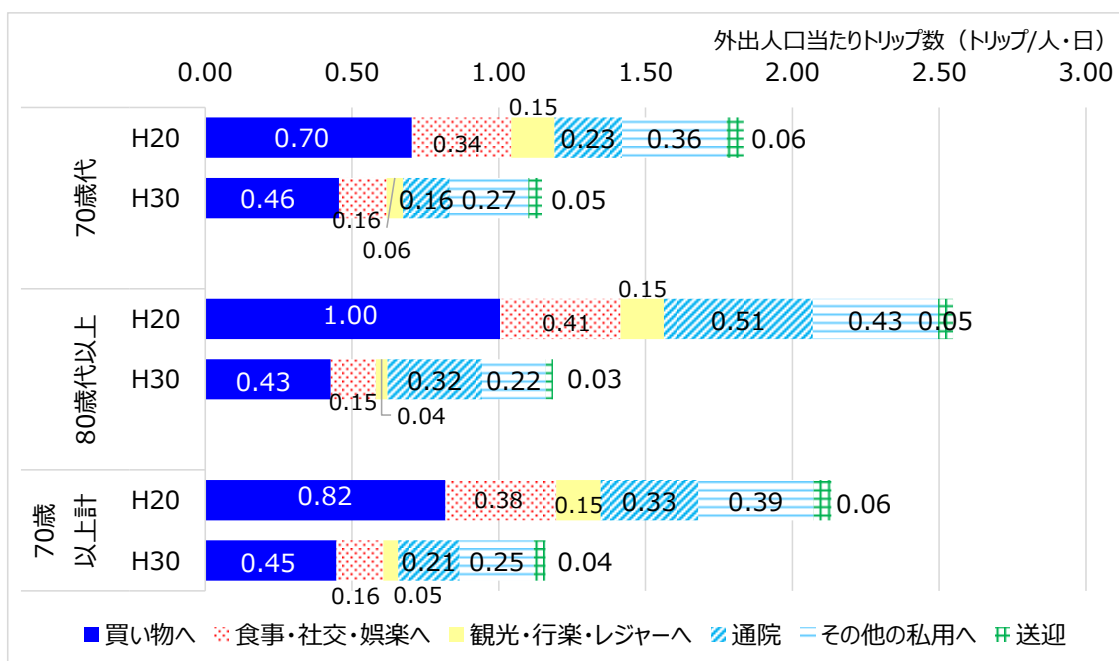


(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

※ 数値=H30/H20を示す

70歳以上で「私事目的」の内容をみると、「70歳以上計」の「買い物へ」は平成20年0.82トリップ/人・日、平成30年0.46トリップ/人・日と減少している。一方「食事・社交・娯楽へ」は平成20年0.34トリップ/人・日、平成30年0.16トリップ/人・日と減少している（図2-17）。

図 2-17 年齢階層別 70 歳以上の私事目的移動の外出人口当たり目的別トリップ数【男女計】



(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

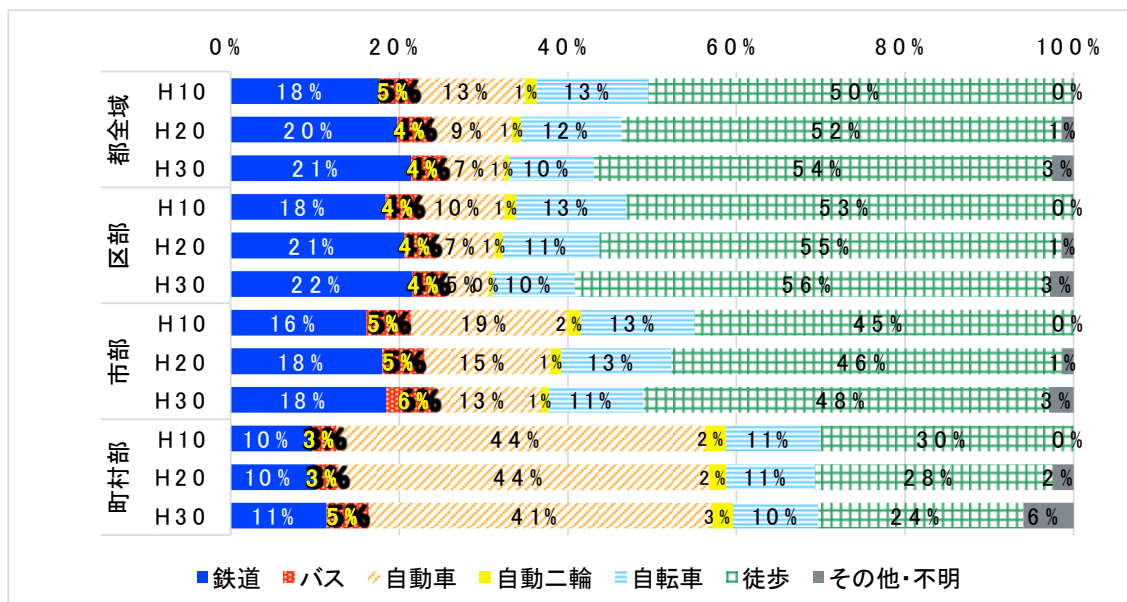
※ 数値=H30/H20 を示す

(7) 移動時の交通手段（手段トリップ）

外出した都民の交通手段の構成割合（交通手段別手段トリップ数／総手段トリップ数）は、平成30年では、「都全域」で「徒歩」移動が54%と最も高く、次いで「鉄道」が21%、「自転車」が10%、「自動車」が7%、「バス」が4%となっている。

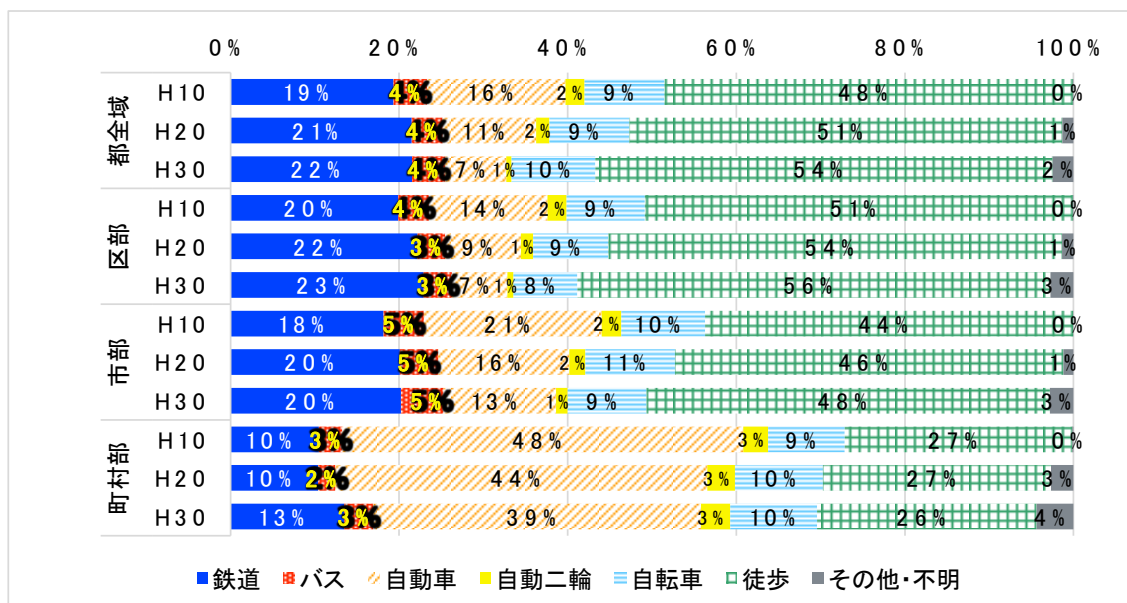
「居住地別」でみると、「区部」、「市部」では「徒歩」での移動の割合が最も高く（区部56%、市部48%）、次いで「区部」では「鉄道」22%、「自転車」10%、「自動車」5%、「バス」4%と続き、「市部」では、「鉄道」18%、「自動車」13%、「自転車」11%、「バス」6%となっている。一方「町村部」では、「自動車」での移動が41%と最も高く、次いで「徒歩」24%となっている（図2-18）。

図 2-18 居住地別交通手段分担率【男女計】



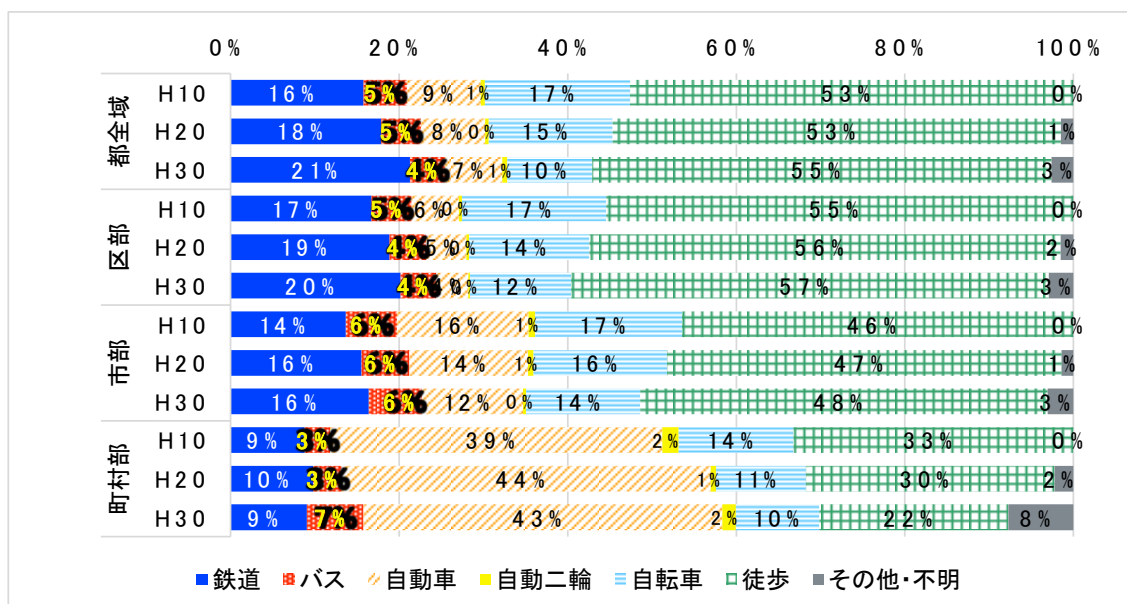
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-19 居住地別交通手段分担率【男性】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-20 居住地別交通手段分担率【女性】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

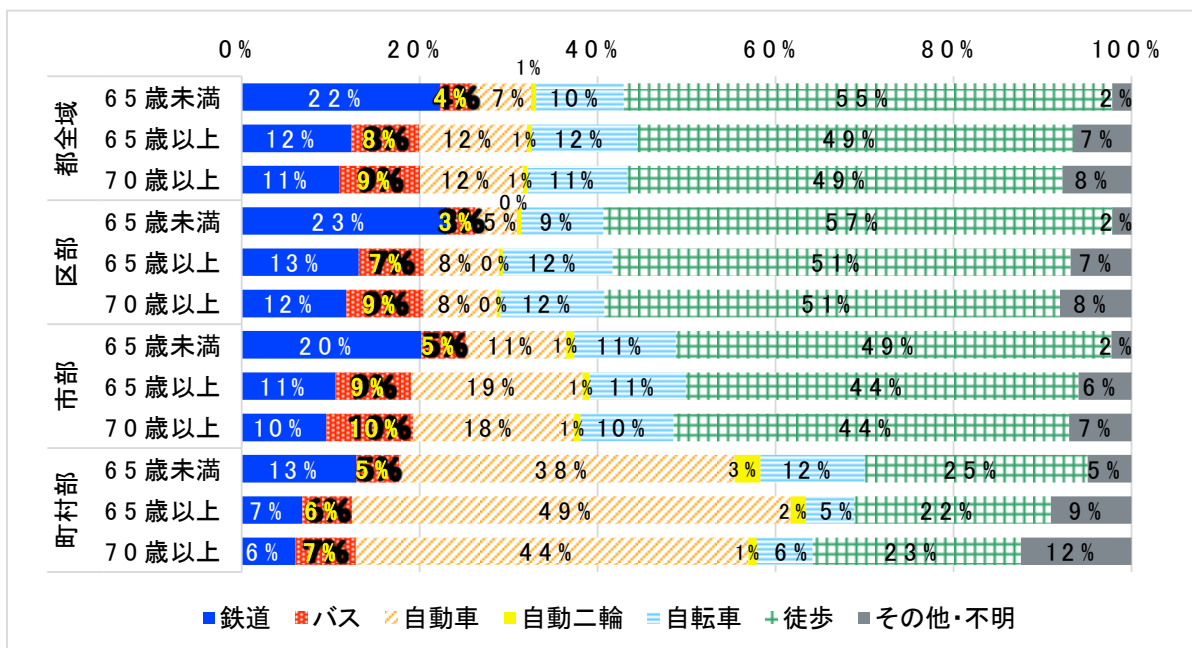
平成30年の年齢階層別で見ると、「都全域」の「65歳未満」では「徒歩」での移動の割合が55%で最も高く、次いで「鉄道」22%、「自転車」10%となっている。「65歳以上」では

「徒歩」での移動が49%で最も高く、次いで「鉄道」12.3%※、「自動車」12.1%※、「自転車」11.8%※、「バス」が8%となっている。

※図2-21では小数点以下四捨五入だが、ここでは小数点以下1まで記載。

「65歳以上」を「居住地別」でみると、「区部」では、「徒歩」での移動の割合が最も高く、次いで「鉄道」となっている。「市部」では、「徒歩」での移動の割合が最も高く、次いで「自動車」となっている。「町村部」では「自動車」での移動の割合が最も高く、次いで「徒歩」となっている（図2-21）。

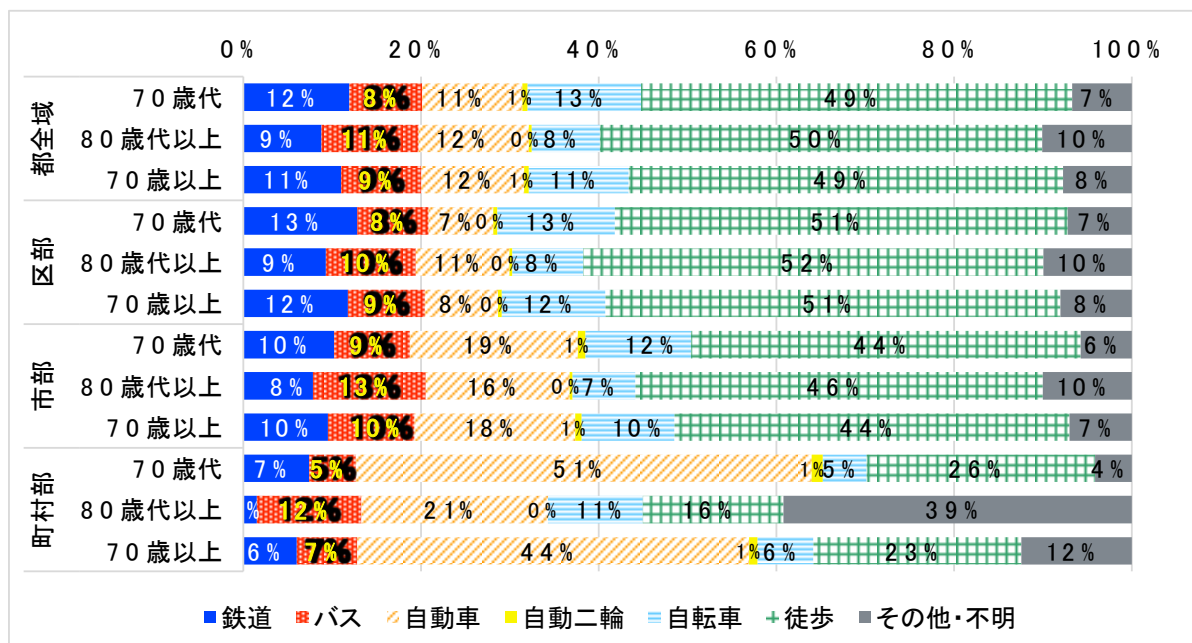
図 2-21 居住地別・年齢階層別交通手段分担率（全目的、H30）【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

平成30年について、「70歳代」と「80歳代以上」を比較すると、「80歳代以上」において、「鉄道」での移動の割合が低くなり、「バス」での移動の割合が高くなっている。この傾向はすべての居住地別でも同様である（図2-22）。

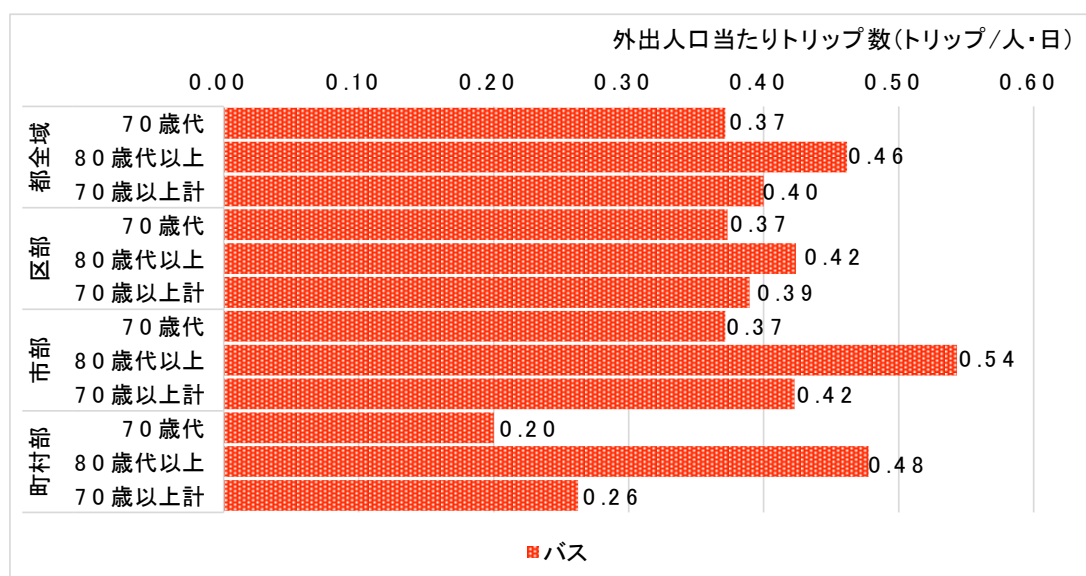
図 2-22 居住地域別 70 歳以上の交通手段分担率（全目的、H30）【男女計】



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

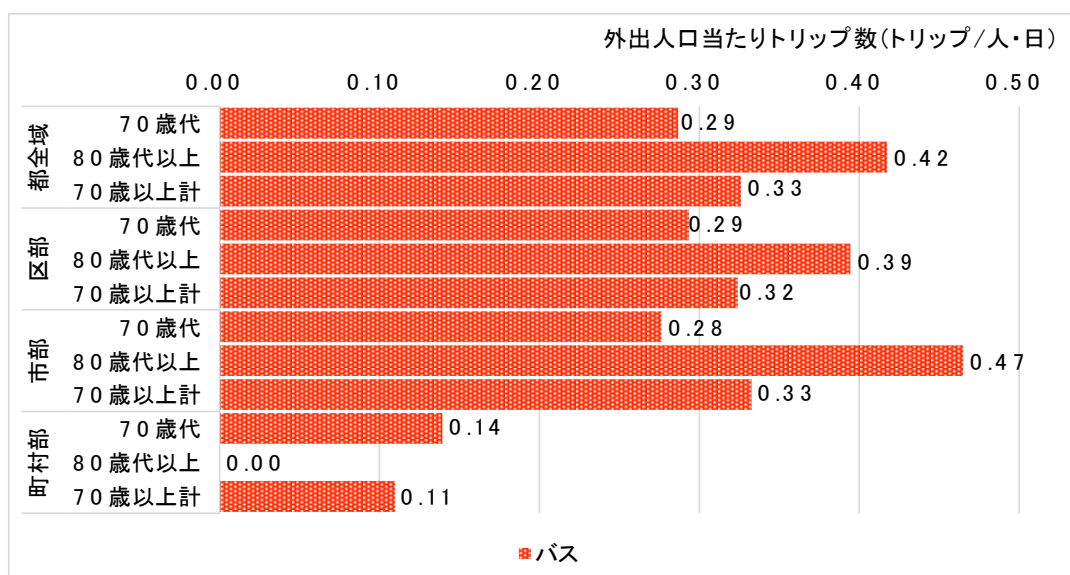
「70 歳代」から「80 歳代以上」になるとすべての居住地区において分担率が高くなる  
 「バス」について手段トリップ数をみると、居住地によらず、男性よりも女性のほうが「バス」でのトリップ数が多い（図 2-23、24、25）。

図 2-23 居住地域別 70 歳以上の外出口当りバstriップ数（全目的、H30）【男女計】



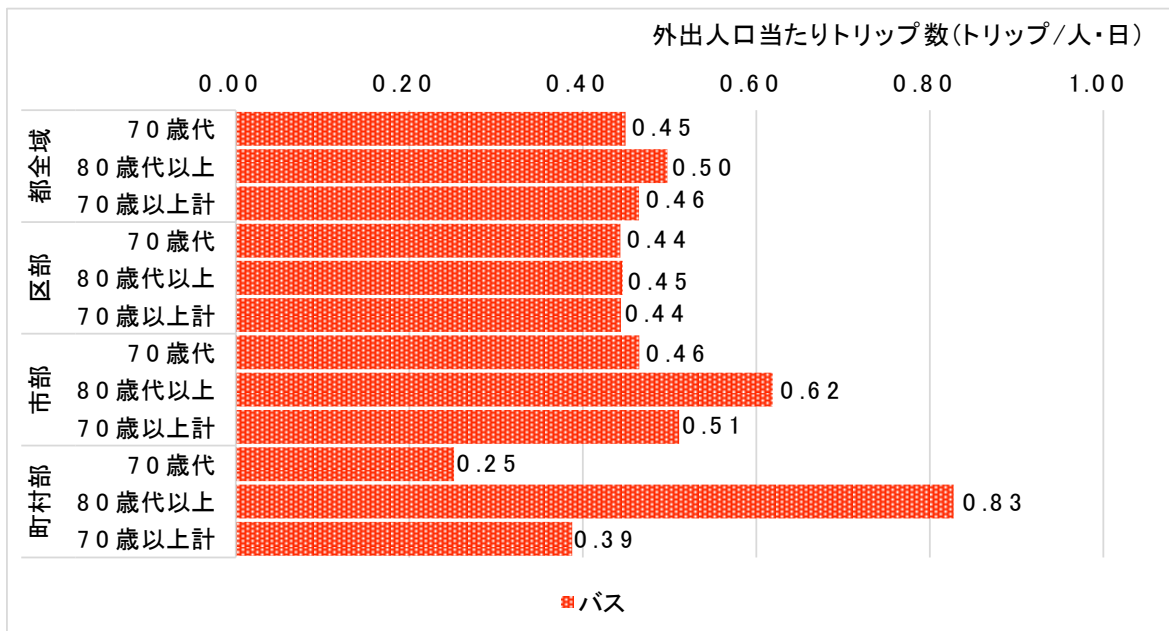
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-24 居住地域別 70 歳以上の外出口当りバstriップ数（全目的、H30）【男性】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-25 居住地域別 70 歳以上の外出人口当たりバストリップ数（全目的、H30）【女性】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

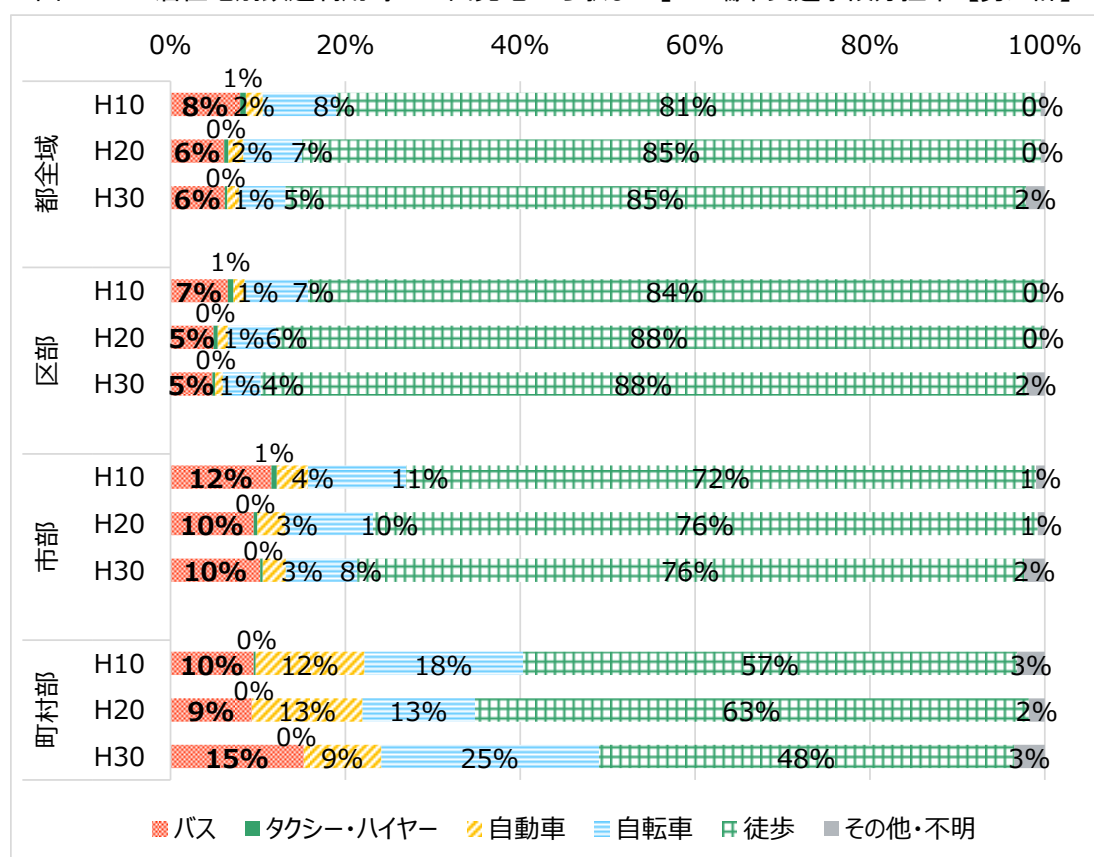
### (8) 鉄道端末交通手段（手段トリップ）

鉄道を利用する場合の「出発地から駅まで」の交通手段分担率（出発地から駅までの交通手段別トリップ数／出発地から駅までの手段トリップ数の合計）は、以下のとおり。

出発地から駅までの交通手段（平成30年）は、「徒歩」が85%と最も高く、次いで「バス」が6%となっている（図2-26）。

「居住地域別」で見ると、「徒歩」は「区部」が85%と最も高く、次いで「市部」76%、「町村部」48%となっている。「町村部」は、「自転車」が25%と「区部」（4%）、「市部」（8%）より高くなっている（図2-26）。

図 2-26 居住地別鉄道利用時の「出発地から駅まで」の端末交通手段分担率【男女計】



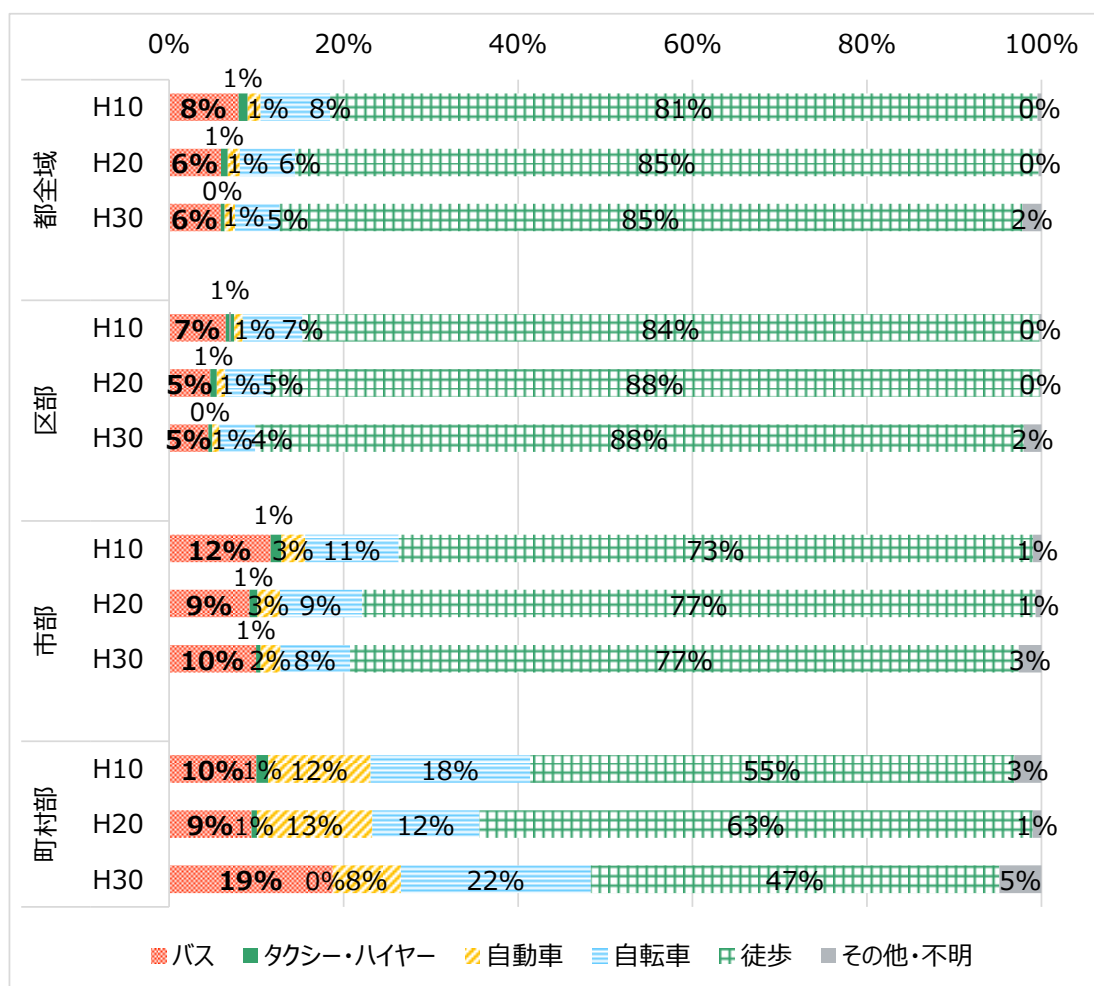
(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

鉄道を利用する場合の「駅から到着地まで」の交通手段分担率（駅から到着地までの交通手段別トリップ数/駅から到着地までの手段トリップ数の合計）は、以下のとおり。

鉄道を利用する場合に、駅から到着地までの交通手段（平成30年）は、「徒歩」が85%で最も高く、次いで「バス」が6%と「出発地から駅まで」と同様になっている（図2-27）。

「居住地域別」で見ると、「徒歩」は「区部」が88%と最も高く、次いで「市部」77%、「町村部」47%となっている。「町村部」は、「自転車」が22%、「バス」が19%と「区部」、「市部」より高くなっている（図2-26）。

図 2-27 居住地別鉄道利用時の「駅から到着地まで」の端末交通手段分担率【男女計】

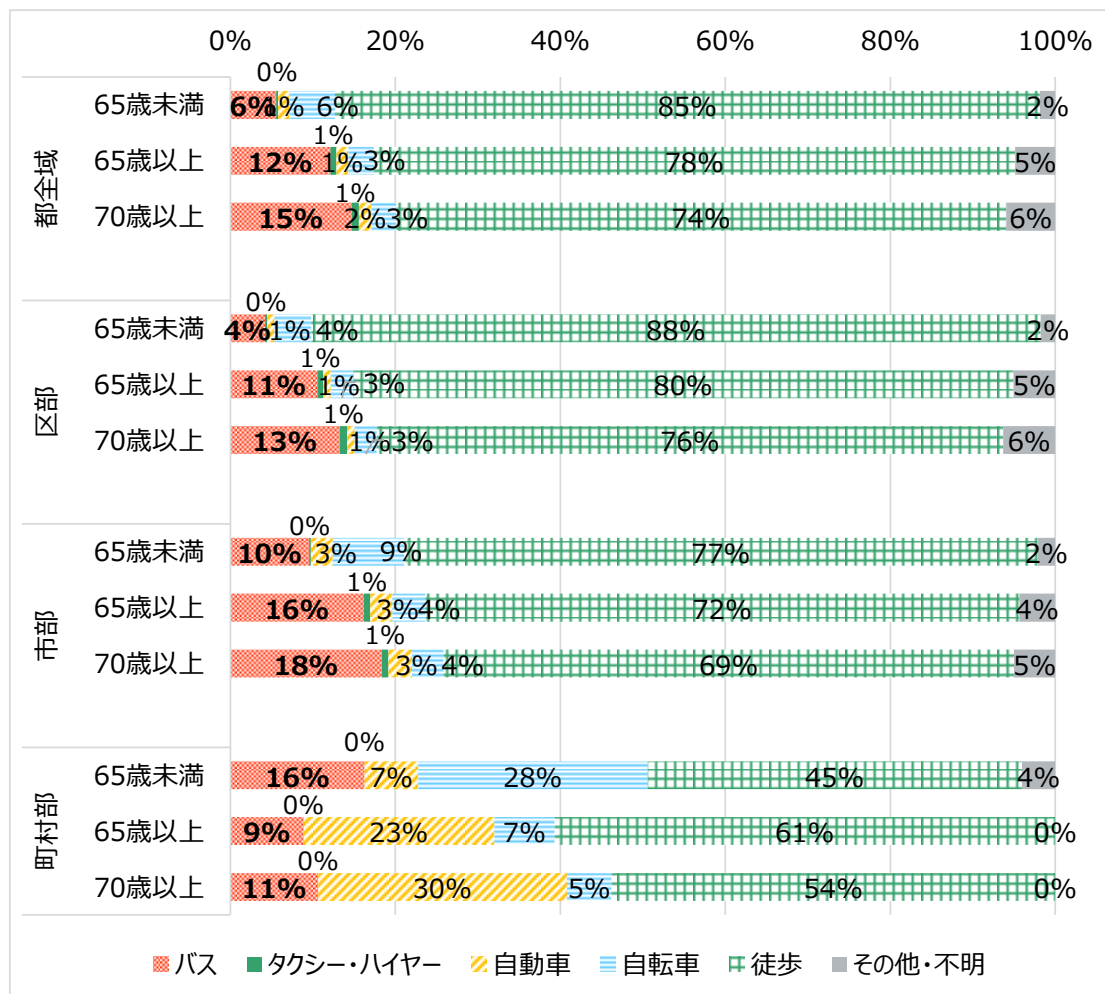


(出典) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」

平成 30 年を年齢階層別で見ると、鉄道を利用する場合に、出発地から駅までの交通手段は、「65 歳未満」では「徒歩」での移動が 85%、「65 歳以上」では「徒歩」での移動が 78%となっている（図 2-28）。

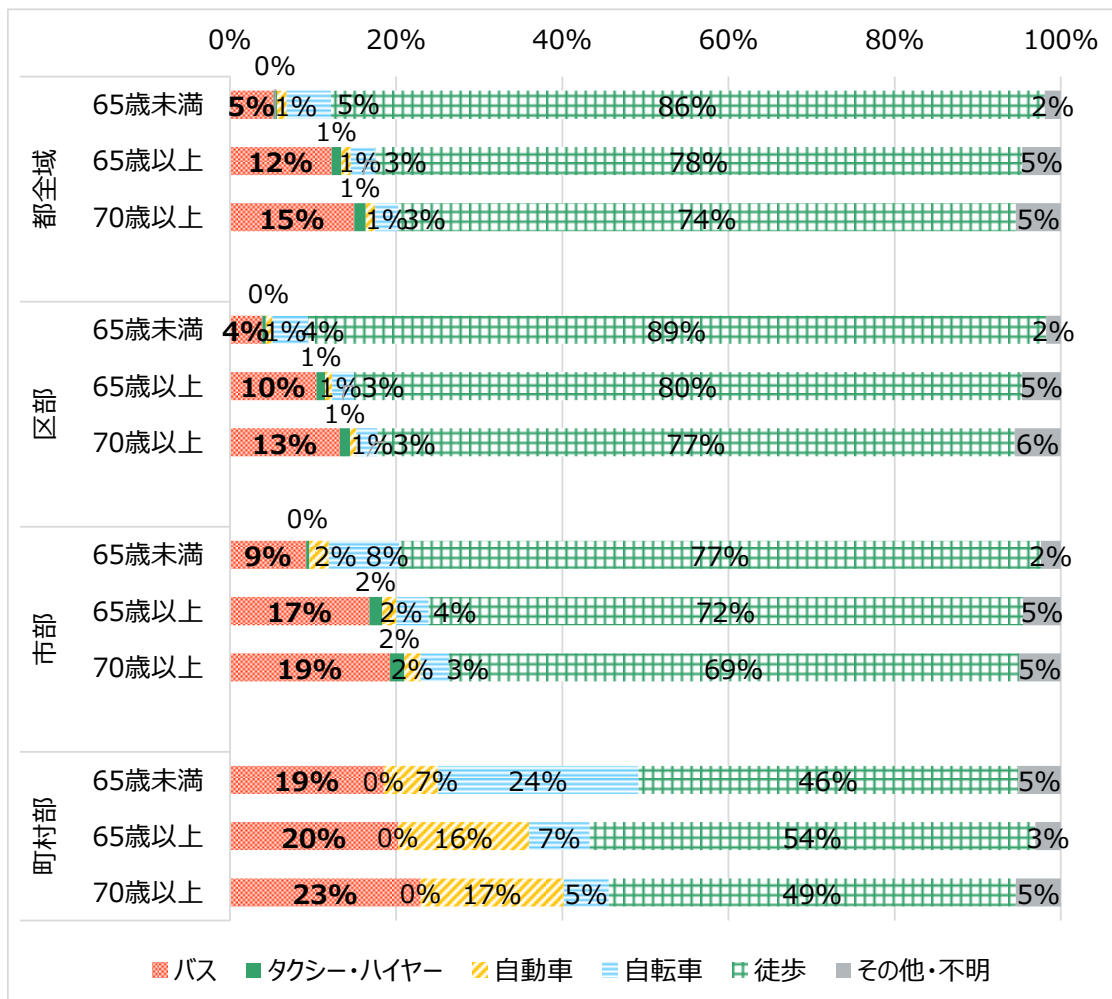
鉄道を利用する場合に、駅から到着地までの交通手段（平成 30 年）は、「65 歳未満」では「徒歩」での移動が 84%、「65 歳以上」では「徒歩」での移動が 78%となっている（図 2-29）。

図 2-28 年齢階層別鉄道利用時の「出発地から駅まで」の端末交通手段分担率【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-29 年齢階層別鉄道利用時の「駅から到着地まで」の端末交通手段分担率【男女計】

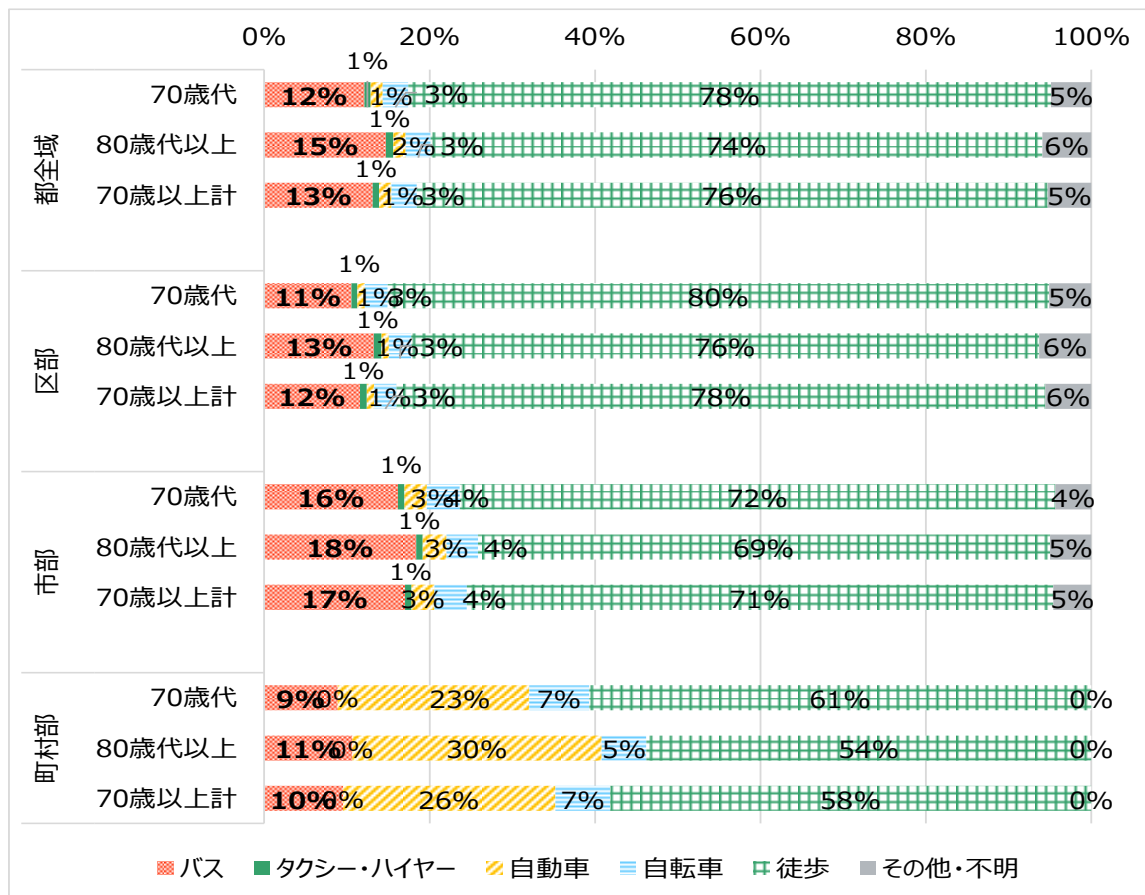


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上に着目すると、鉄道を利用する場合の出発地から駅までの交通手段は、「80歳代以上」は「70歳代」と比較して、「区部」、「市部」、「町村部」において「バス」が高くなり、「徒歩」が低くなっている（図2-30）。

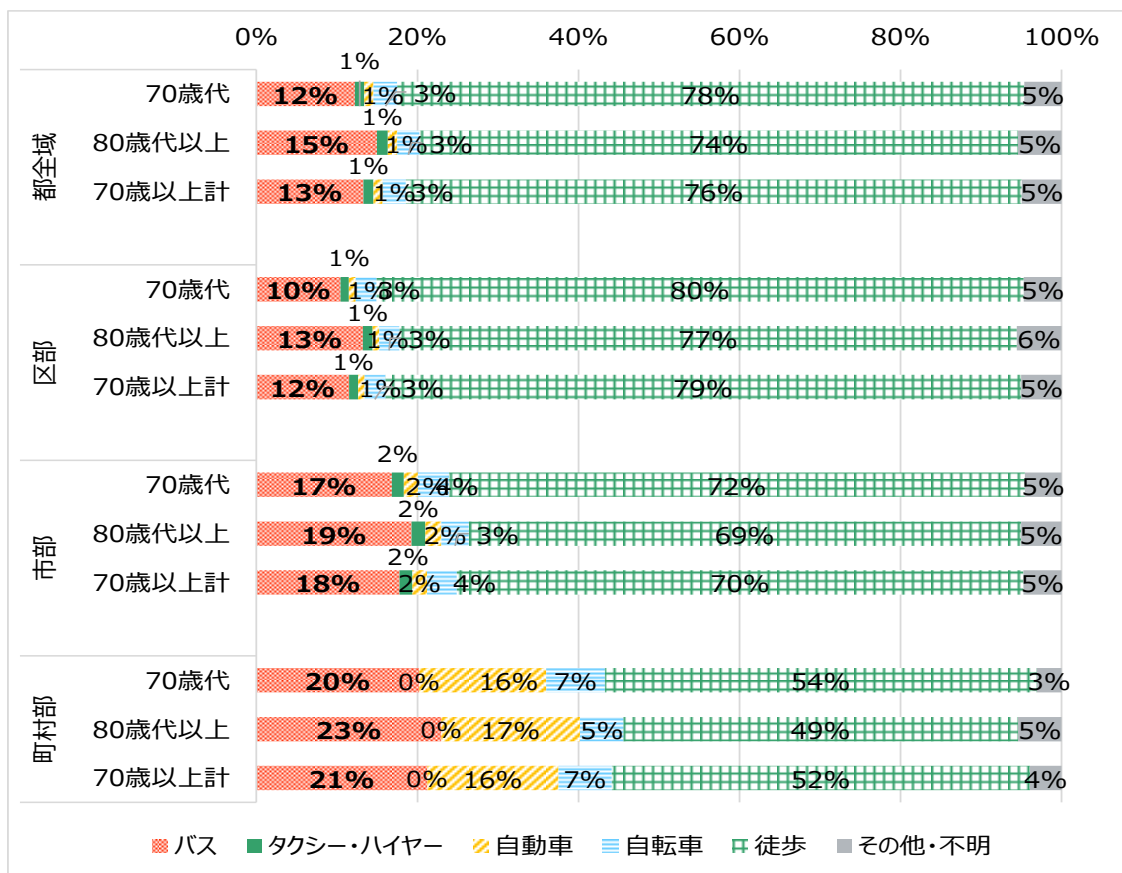
また、駅から到着地までの交通手段は、「80歳代以上」は「70歳代」と比較して、「区部」、「市部」、「町村部」において「バス」が高くなり、「徒歩」が低くなっている（図2-31）。

図 2-30 居住地別鉄道利用時の「出発地から駅まで」の端末交通手段分担率【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-31 居住地別鉄道利用時の「駅から到着地まで」の端末交通手段分担率【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

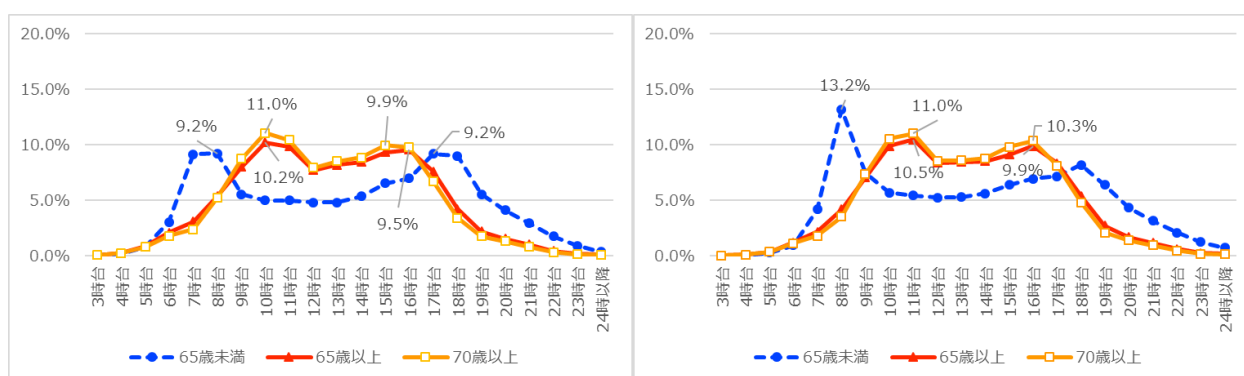
(9) 移動（出発・到着）の時間帯（時間帯ごとの出発(到着した)外出人口／外出人口全体）

1) 全目的

「出発時刻」の割合は、「65歳未満」では「7時台」、「8時台」の割合が高く、「65歳以上」、「70歳以上」では「10時台」が最も高くなっている。「10時台」の割合は、「65歳以上」より「70歳以上」の方が高くなっている（図2-32左）。

「到着時刻」の割合は、「65歳未満」では「8時台」の割合が最も高く、「65歳以上」、「70歳以上」では、「11時台」が最も高くなっている。「11時台」の割合は、「65歳以上」より「70歳以上」の方が高くなっている（図2-32右）。

図2-32 年齢階層別「移動時刻」（平成30年、全目的、男女計、左：出発、右：到着）

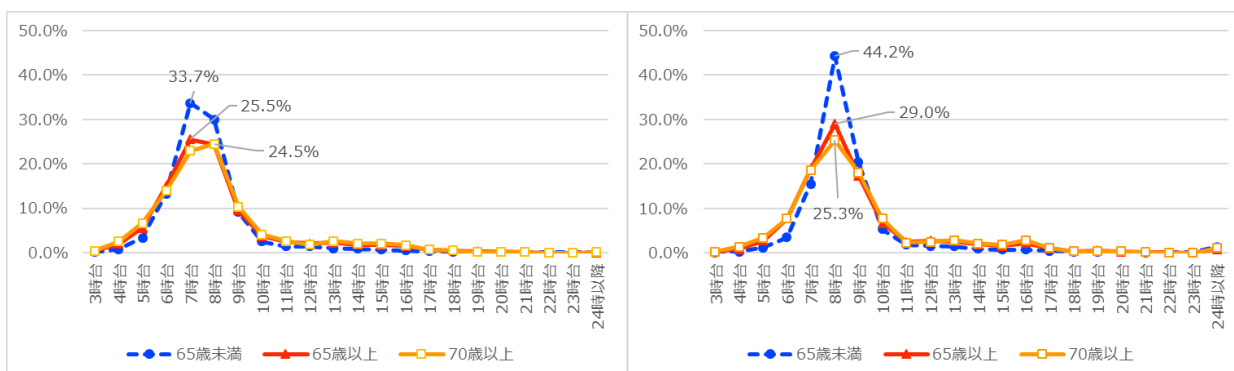


2) 通勤・通学・業務目的

「出発時刻」の割合は、「65歳未満」では「7時台」が33.7%と最も高く、「65歳以上」も「7時台」が25.5%と最も高くなっている。「70歳以上」では「8時台」が24.5%と最も高くなっている。（図2-33左）。

「到着時刻」の割合は、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳以上」ともに「8時台」が最も高くなっている（図2-33右）。

図2-33 年齢階層別「移動時刻」（平成30年、通勤、男女計、左：出発、右：到着）



### 3) 私事目的（全体、買い物、通院等、食事等）

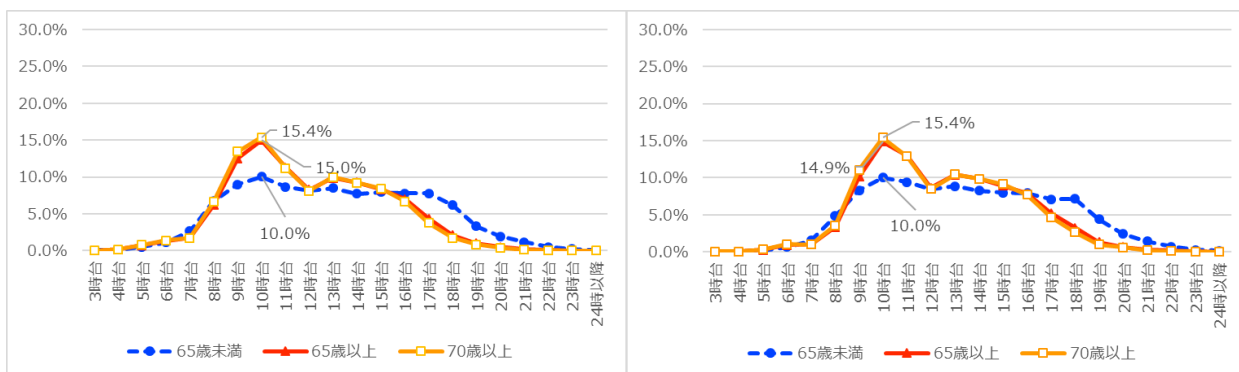
私事目的全体では、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳以上」ともに、「10時台」が出発、到着の割合が最も高く、「65歳未満」よりも「65歳以上」、「70歳以上」の割合が高くなっている。

私事目的（買い物）では、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳以上」ともに、「10時台」「11時台」の出発、到着割合が最も高く、「12時台」で低くなるが、「13時台」、「14時台」で高くなっている。日中は、「65歳未満」よりも「65歳以上」、「70歳以上」の割合が高いが、「17時台」以降は「65歳未満」の割合が高くなっている。

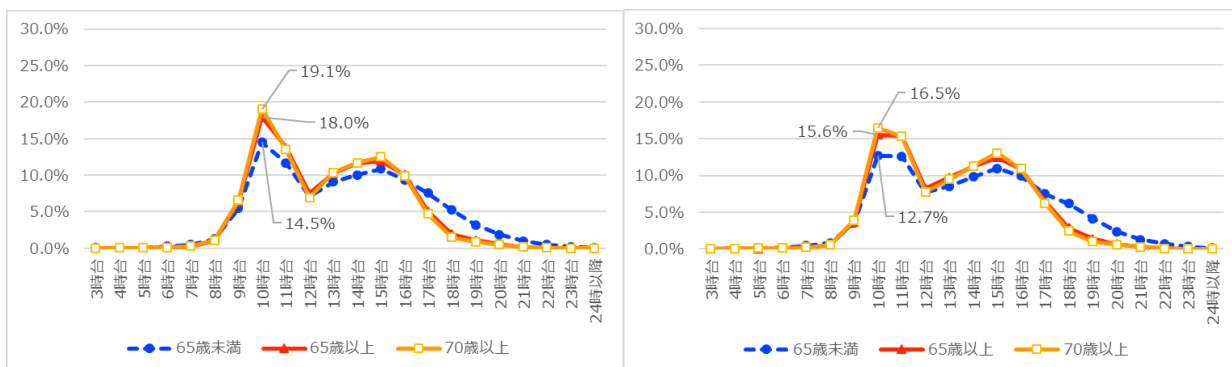
私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）では、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳以上」ともに、「9時台」、「10時台」の出発、到着割合が高くなっている。

私事目的（食事、社交、文化活動）では、「65歳以上」、「70歳以上」は、「11時台」の出発、到着割合が最も高く、「65歳未満」は、「12時台」の割合が最も高くなっている。日中は、「65歳未満」よりも「65歳以上」、「70歳以上」の割合が高いが、「17時台」以降は「65歳未満」の割合が高くなっている（図表2-34）。

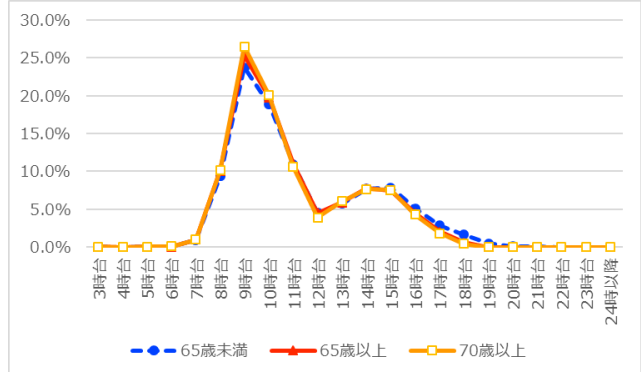
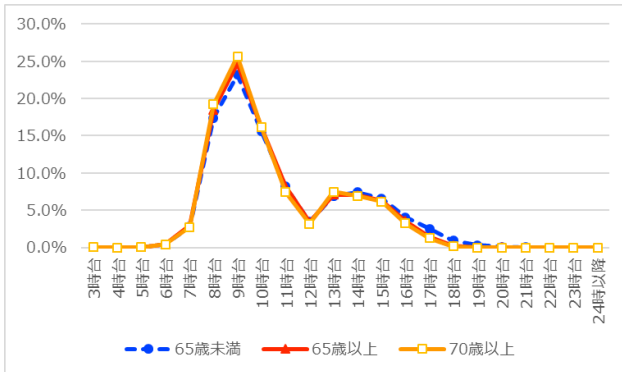
図2-34 年齢階層別私事目的別「移動時刻」（平成30年、男女計、左：出発、右：到着）  
（私事目的 全体）



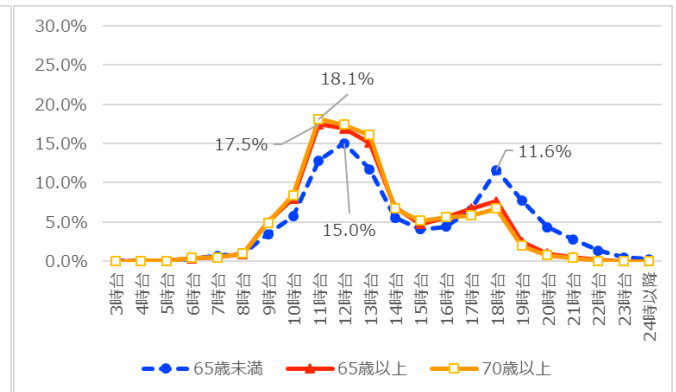
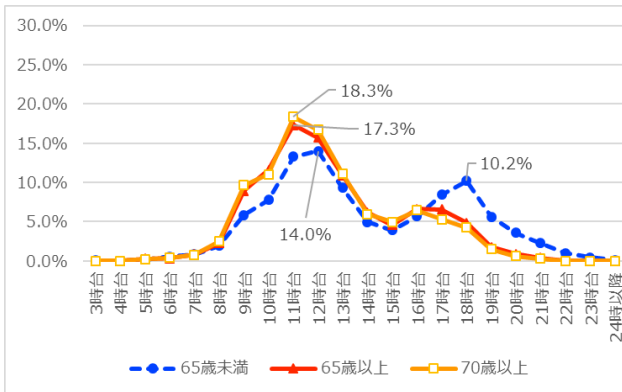
#### （私事目的 買い物）



(私事目的 通院・リハビリ・デイサービス)



(私事目的 食事、社交、文化活動)



#### (10) 高齢者の外出・移動の概況・推移（平成10、20、30年）のまとめ

パーソントリップ調査に基づく高齢者の外出や移動の状況及び過去からの変化については、次のような傾向があった。

- ・平成10年から30年にかけて、「都全域」では、「全年齢」、「65歳以上」とともに「夜間人口」は増加している。一方で、「総トリップ数（目的トリップ）」について、「65歳以上」は人口増を受けて、増加傾向となっているが、「全年齢」では平成20年から30年にかけて減少となっている。
- ・高齢者の「外出率」は、平成10年から20年にかけて上昇傾向にあったが、20年から30年にかけては低下している。また、「外出人口1人当たりの目的トリップ数」も平成10年から20年にかけて増加していたものの、20年から30年にかけて減少している。
- ・高齢者の「移動時の目的」について、「全年齢」と比較して「私事目的」の移動割合が高い傾向がある。特に、男性において「私事目的」の割合が高まってきている。なお、「私事目的」の内容をみると、「70歳以上」の高齢者において、「買い物」が男性で約3割、女性で約4割を占めている。また、加齢に伴い「通院・リハビリ・デイサービス」目的での移動の割合が高まり、「80歳代以上」では「私事目的」のうち25%を占めている。
- ・高齢者の「移動時の交通手段」について、「区部」では「徒歩」での移動が最も多く、次いで「鉄道」となっている。「市部」では「徒歩」での移動が最も多く、次いで「自動車」となっている。町村部では「自動車」が最も多く、次いで「徒歩」となっている。なお、男女ともに加齢に伴い「バス」の利用率が高まっているほか、男性よりも女性の方が「バス」の利用率が高い傾向にある。
- ・高齢者の「移動（出発・到着）の時間帯」について、「65歳以上」、「70歳以上」は、「65歳未満」と比較すると、出発・到着時刻の時間帯は日中の割合が高くなっており、差が見られた。目的別でみると、私事目的（買い物）や私事目的（食事、社交、文化活動）では、日中は、「65歳未満」よりも「65歳以上」、「70歳以上」の割合が高いが、「17時台」以降は「65歳未満」の割合が高くなっている。た、私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）では、「65歳未満」、「65歳以上」、「70歳以上」とともに、「9時台」、「10時台」の割合が高く、差は見られなかった。

## 2.2 高齢者の外出・移動の分析（平成30年）

平成30年実施第6回東京都市圏パーソントリップ調査データを用いて、都内高齢者の個人・世帯属性別に「外出率」、「外出人口1人当たりの目的トリップ数」、「外出・移動の性質」について集計結果をまとめる。

### 2.2.1 属性別による分析

#### (1) 属性別にみた外出率の分析

##### 1) 世帯年収

「外出率」は、「65歳以上」全体では61%となっている。世帯年収別にみると「世帯年収200万円未満」が全体より低くなっており、「200万円～599万円」以上では全体より高くなっている（図2-35）。

図 2-35 世帯年収別にみた外出率【男女計】

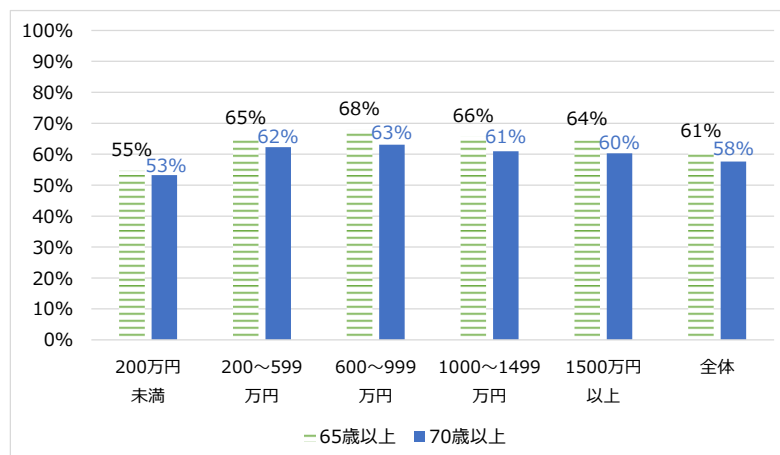
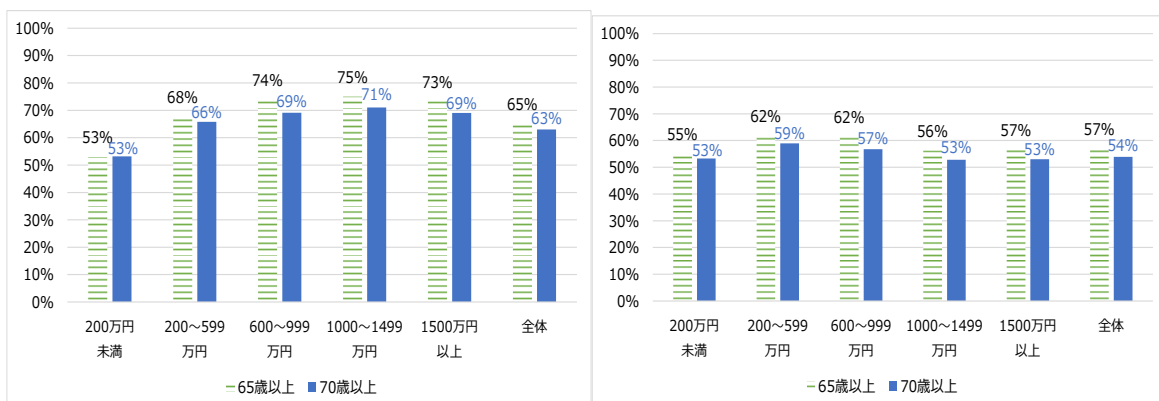


図 2-36 世帯年収別にみた外出率【左：男性、右：女性】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 2) 世帯人数

世帯人数別にみると「単身」と「三人以上」が全体より低くなっている（図2-37）。

図 2-37 世帯人数別にみた外出率【男女計】

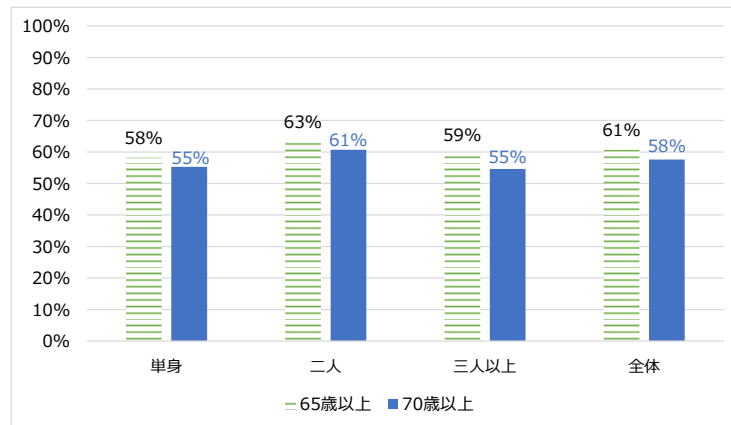
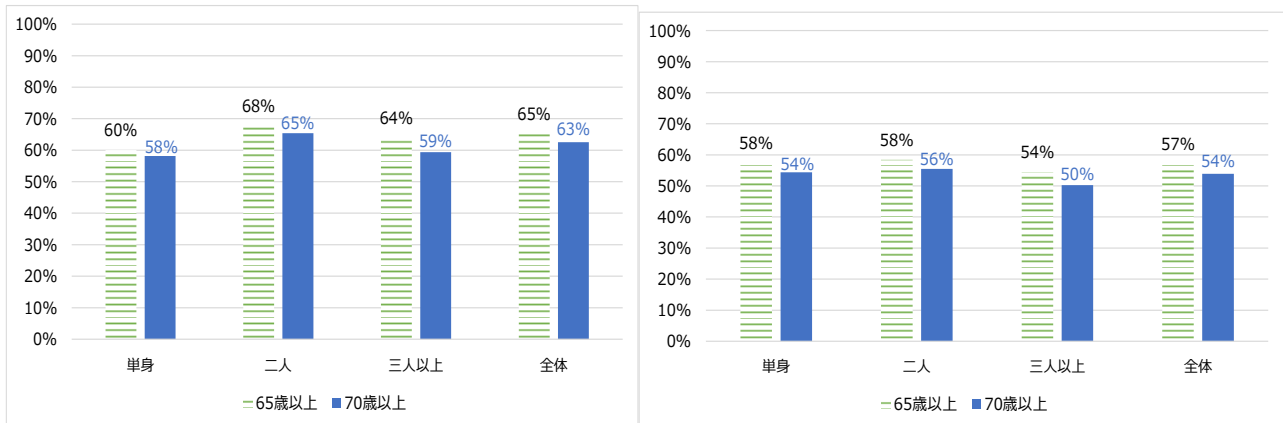


図 2-38 世帯人数別にみた外出率【左：男性、右：女性】

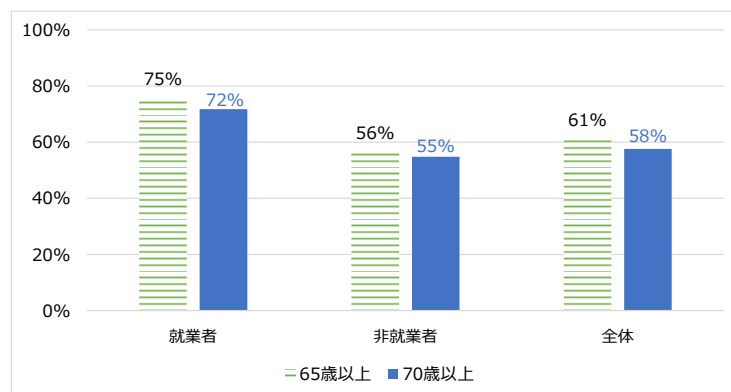


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 3) 就業有無

就業有無別にみると「就業者」が全体より高くなっている（図2-39）

図 2-39 就業有無別にみた外出率【男女計】

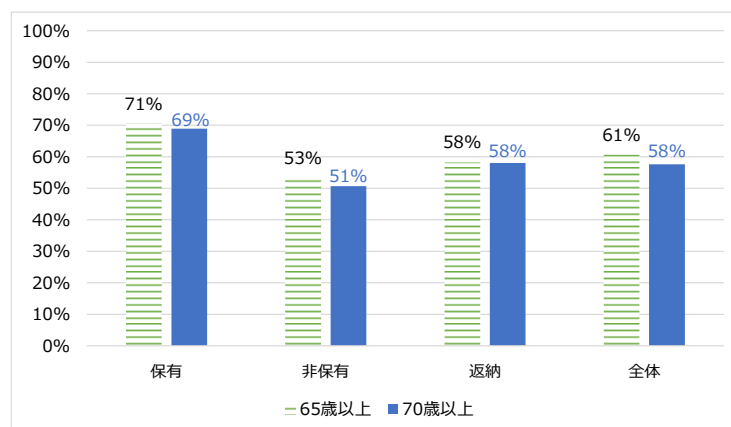


（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 4) 自動車運転免許の有無

自動車運転免許の有無にみると「非保有」、「返納」が全体より低く、「保有」が全体より高くなっている（図2-40）。

図 2-40 自動車運転免許の有無別にみた外出率【男女計】

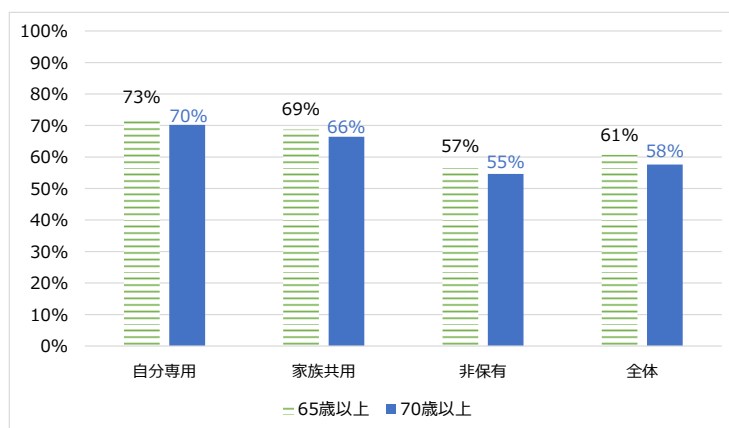


（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 5) 自動車保有状況

自動車保有状況別にみると「非保有」が全体より低く、「自分専用」、「家族共有」の車を持っている方が全体より高くなっている（図2-41）。

図 2-41 自動車保有状況別にみた外出率【男女計】

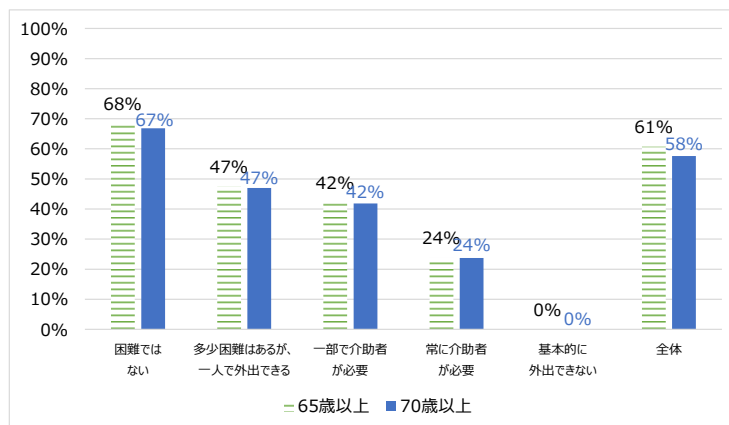


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 6) 移動に関する身体的困難度

移動に関する身体的困難度別にみると「多少困難ではあるが一人で外出できる」、「一部で介助者が必要」、「常に介助者が必要」が全体より低くなっているほか、「基本的に外出できない」では外出率が0%となっている（図2-42）。

図 2-42 移動に関する身体困難度別にみた外出率【男女計】



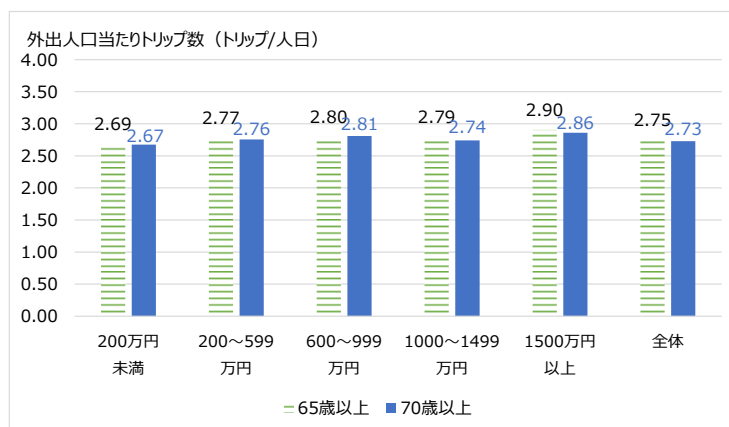
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## (2) 属性別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数の分析

### 1) 世帯年収

「外出人口1人当たりの目的トリップ数(1日の平均)」は、「65歳以上」全体では2.75トリップ/人・日となっている。世帯年収別にみると「世帯年収200万円未満」が全体より低くなっており、「200万円～599万円」以上では全体より高くなっている(図2-43)。

図 2-43 世帯年収別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】

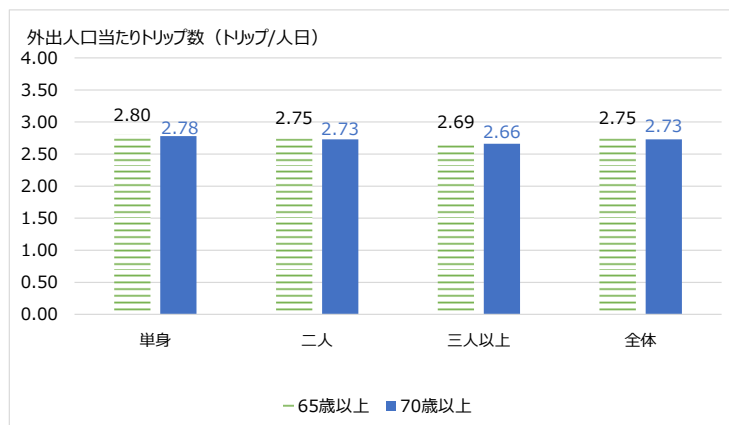


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 2) 世帯人数

世帯人数別にみると「三人以上」が全体より低くなっている(図2-44)。

図 2-44 世帯人数別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】

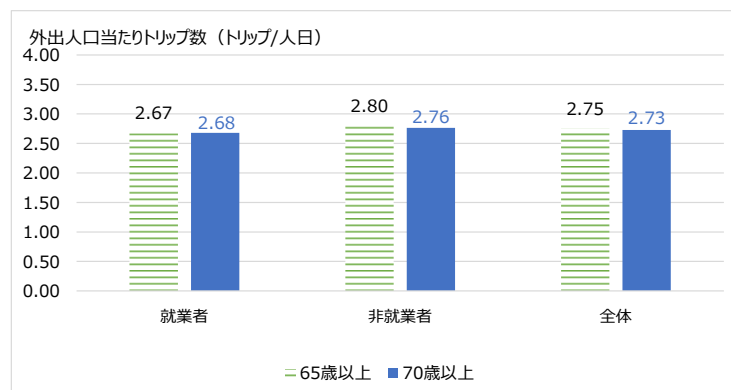


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 3) 就業有無

「外出率」は、「就業者」が全体より高くなっていた（前出図2-39）が、「外出人口1人当たりの目的トリップ数(1日の平均)」では、就業有無別にみると「就業者」が全体より低くなっている（図2-45）。

図 2-45 就業有無別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】

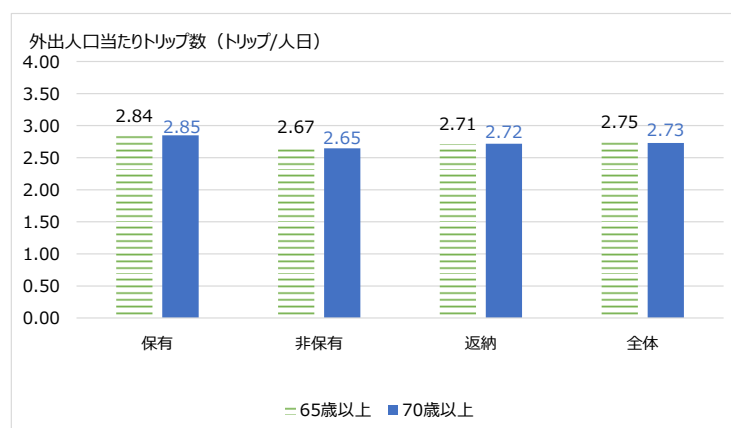


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 4) 自動車運転免許の有無

自動車運転免許の有無別にみると「非保有」、「返納」が全体より低く、「保有」が全体より高くなっている（図2-46）。

図 2-46 自動車運転免許の有無別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】

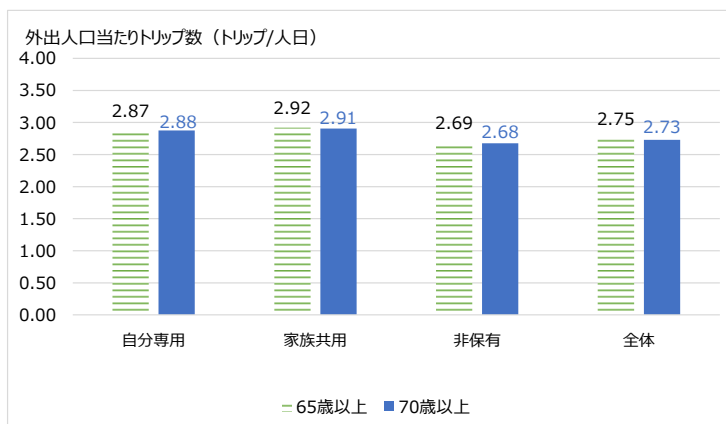


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 5) 自動車保有状況

自動車保有状況別にみると「非保有」が全体より低く、「自分専用」、「家族共有」の車を持っている方が全体より高くなっている（図2-47）。

図 2-47 自動車保有状況別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】

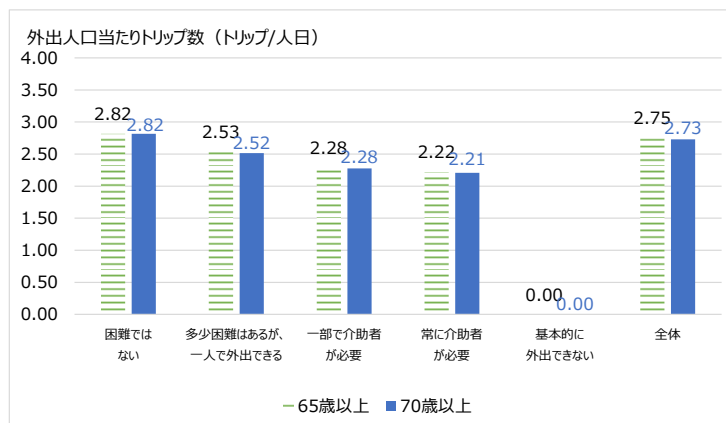


（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 6) 移動に関する身体的困難度

移動に関する身体的困難度別にみると「多少困難ではあるが一人で外出できる」、「一部で介助者が必要」、「常に介助者が必要」が全体より低くなっている（図2-48）。

図 2-48 移動に関する身体的困難度別にみた外出人口1人当たりの目的トリップ数【男女計】



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### (3) 属性別にみた外出・移動の性質の分析

移動目的に着目して「必需的移動（高齢者自身の生活のために必要な移動）」と「余暇的移動（自身の余暇的な移動・活動）」の2区分に分類し、高齢者の外出・移動の性質について分析する。

#### ＜高齢者の外出・移動の性質を分析するための移動目的の定義づけ＞

##### ① 必需的移動

・高齢者自身及び世帯構成員の生活のために必要となる移動を対象とする。

##### ② 余暇的移動

・上記①以外で、主に高齢者自身の楽しみ、休息等のための移動を対象とする。

なお、上記の移動とパーソントリップ調査で設定された目的との対応は下表のとおりとなる。また、これらの外出目的以外である、「自宅への帰宅」や「目的不明」については集計対象外とした。

表 2-1 設定移動目的と平成 30 年（第 6 回）パーソントリップ調査における目的との対応

パーソントリップ調査の目的	必需的移動	余暇的移動
1. 勤務先へ	○	
2. 通学先へ	○	
3. 日用品の買い物へ	○	
4. 日用品以外の買い物へ		○
5. 食事・社交へ		○
6. 文化活動へ		○
7. 通院・リハビリへ	○	
8. デイサービスへ	○	
9. 他者の用事の付き添い	○	
10. 他者の送り迎え	○	
11. 塾・習い事・学習へ		○
12. 散歩・ジョギング・運動へ		○
13. 観光・行楽・レジャーへ		○
14. 地域活動・ボランティアへ		○
15. その他の私用へ		○
16. 打合せ・会議・商談へ	○	
17. 販売・配達・仕入・購入先へ	○	
18. その他の業務へ	○	

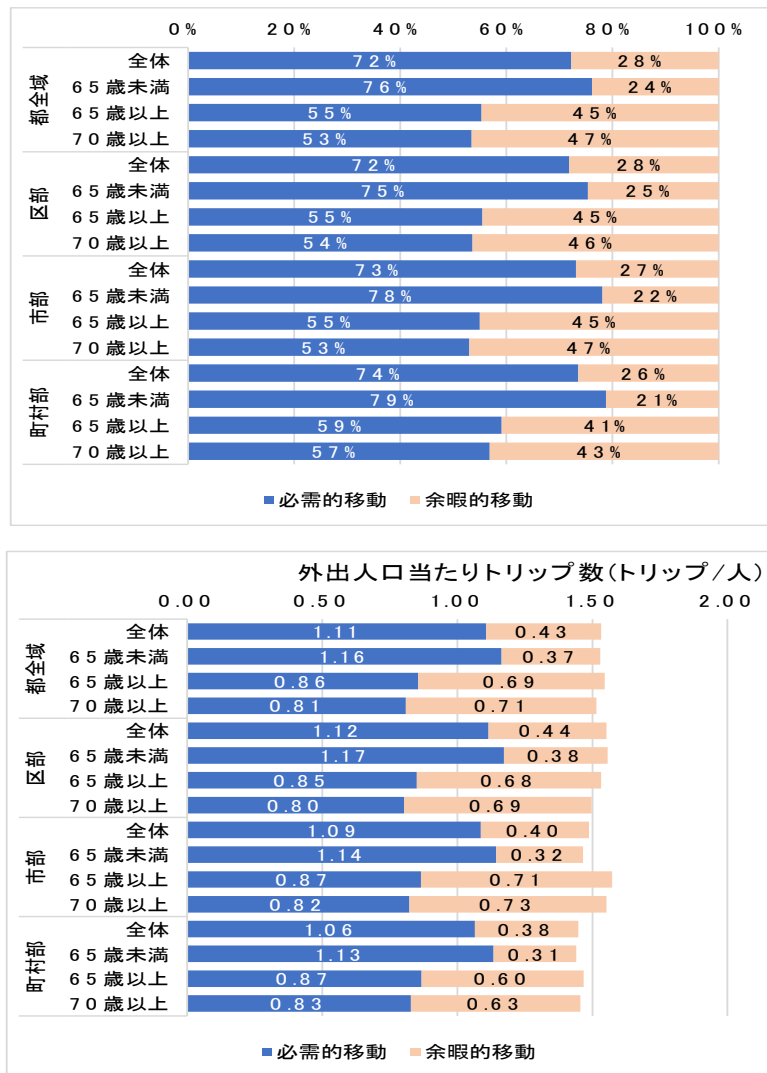
### 1) 「年齢」による外出・移動の性質の分析

「全体」では、「必需的移動」が72%「余暇的移動」が28%となっている。

「年齢別」でみると、「65歳未満」では「必需的移動」が76%、「余暇的移動」が24%となっており、「65歳以上」では「必需的移動」が55%、「余暇的移動」が45%となっている。また、「70歳以上」でみると「65歳以上」と比較して「余暇的移動」の割合が高くなっている（図2-49上）。また、外出入口1人当たりの目的トリップ数でみると、「必需的移動」は、「65歳未満」が最も多く、「余暇的移動」は「70歳以上」が最も多くなっている（図2-49下）。

図 2-49 居住地域別・年齢階層別「必需的移動」と「余暇的移動」の割合【男女計】

（上：割合、下：外出入口当たりトリップ数）



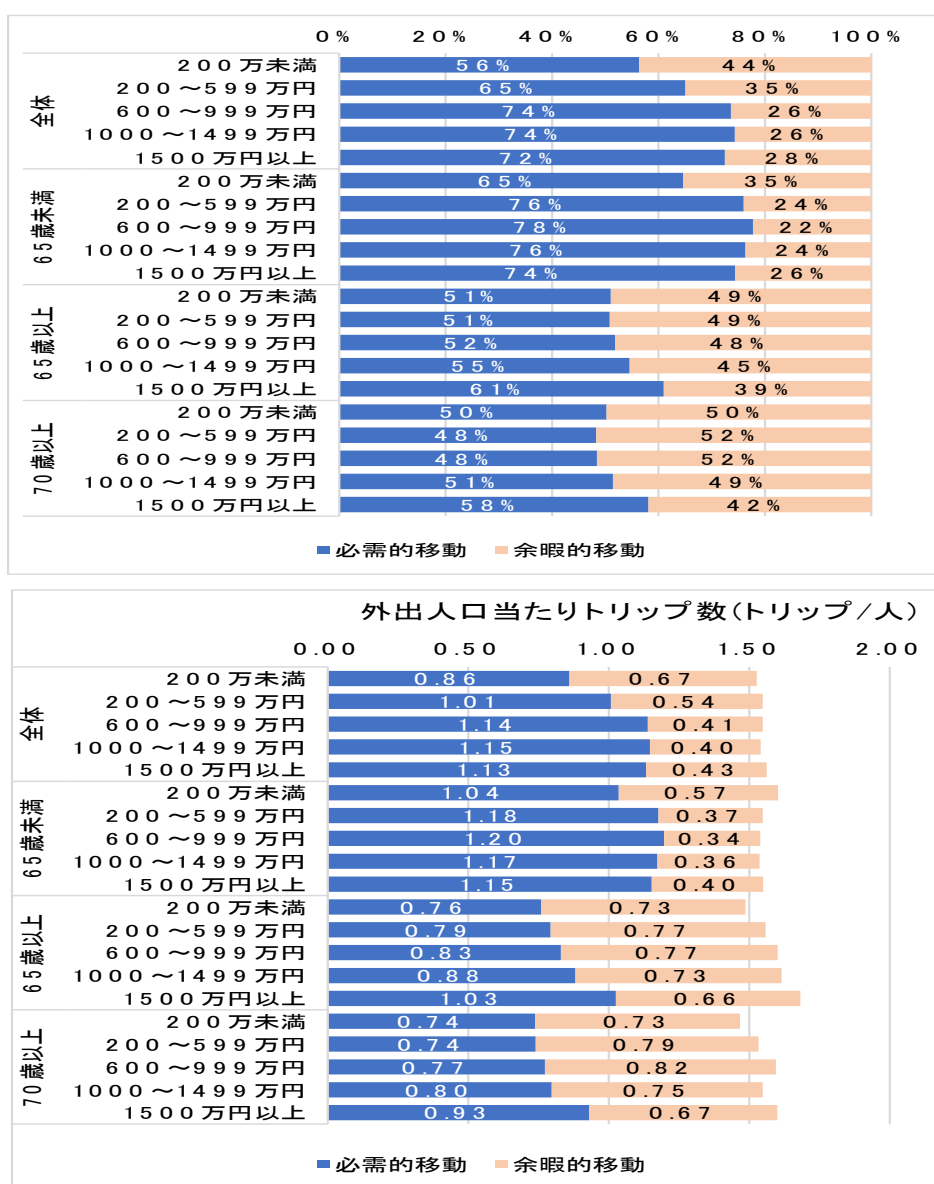
（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 2) 「世帯年収」による外出・移動の性質の分析

「世帯年収別」で見ると、「65歳未満」は「65歳以上」より、「必需的移動」の割合が高く、「余暇的移動」の割合が低くなっている（図表2-50上）。また、外出人口1人当たりの目的トリップ数で見ると、「65歳未満」では「余暇的移動」は「200万円未満」で最も多く、「65歳以上」、「70歳以上」では、「必需的移動」は世帯年収が上がるにつれて多くなる傾向となっている（図2-50下）。

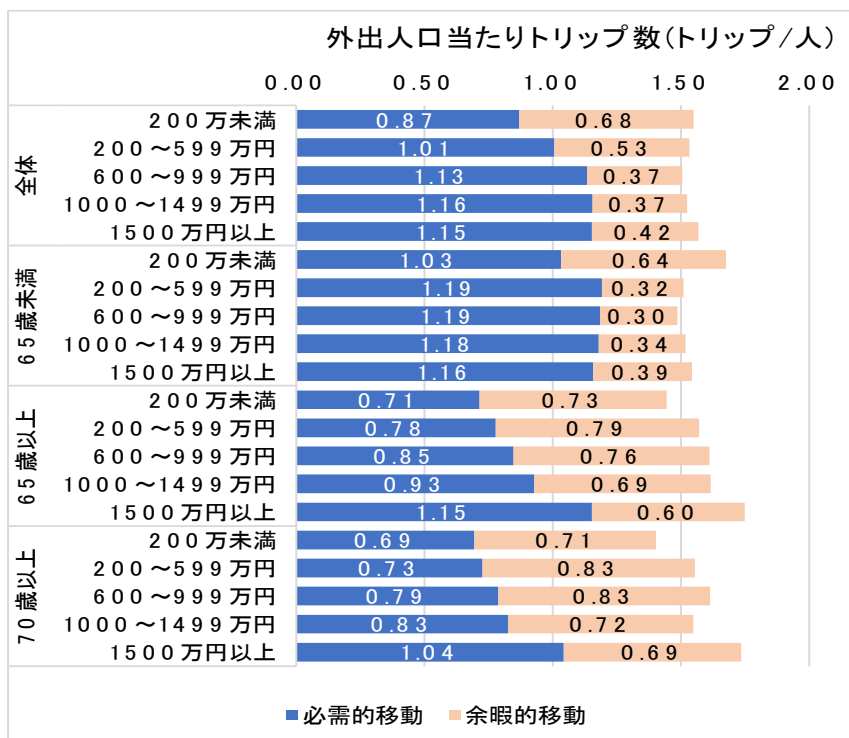
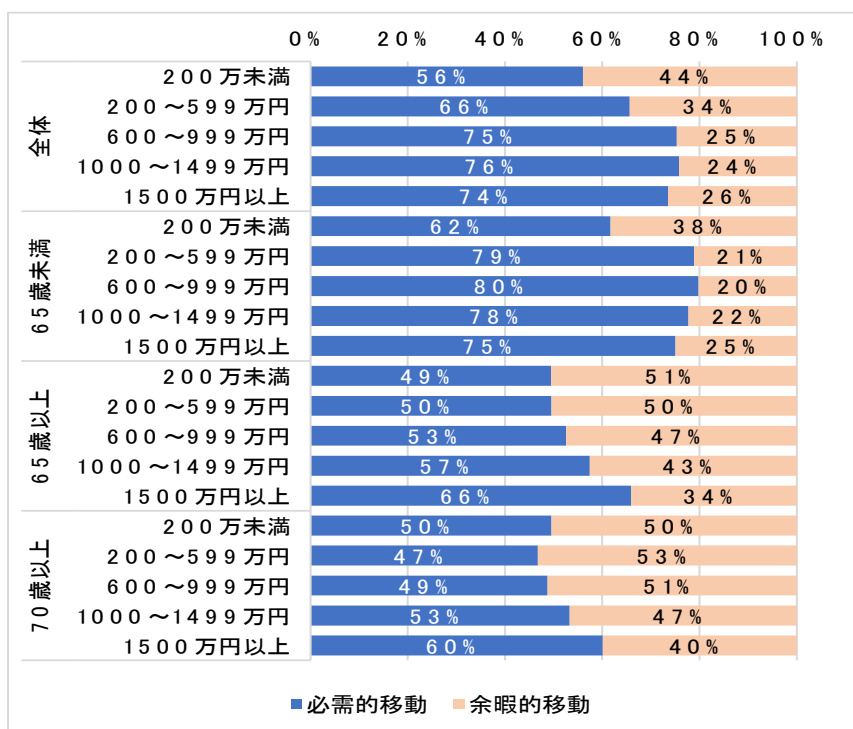
図2-50 世帯年収別「必需的移動」と「余暇的移動」の構成【男女計】

（上：割合、下：外出人口当たりトリップ数）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

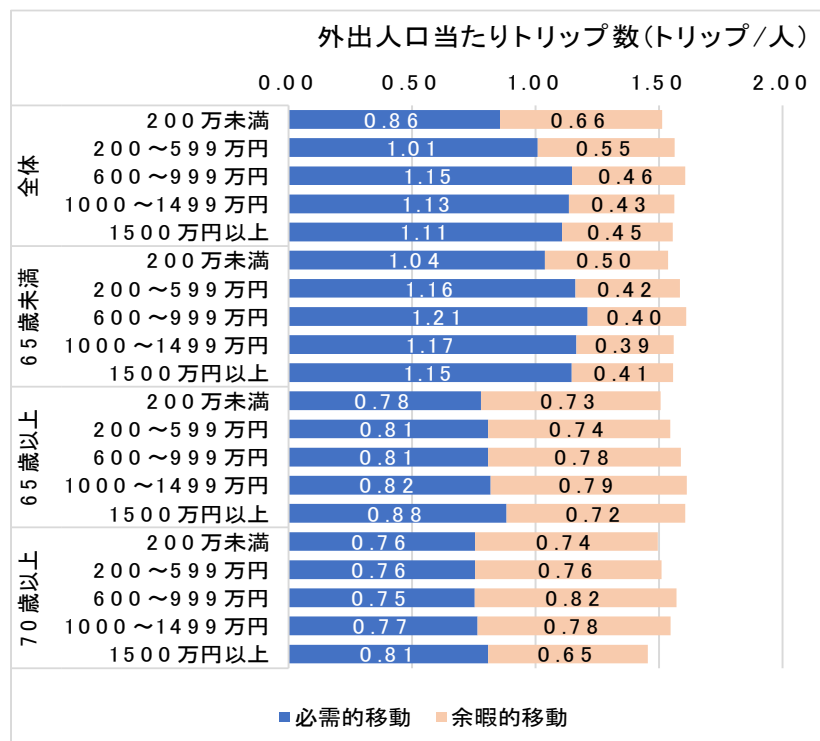
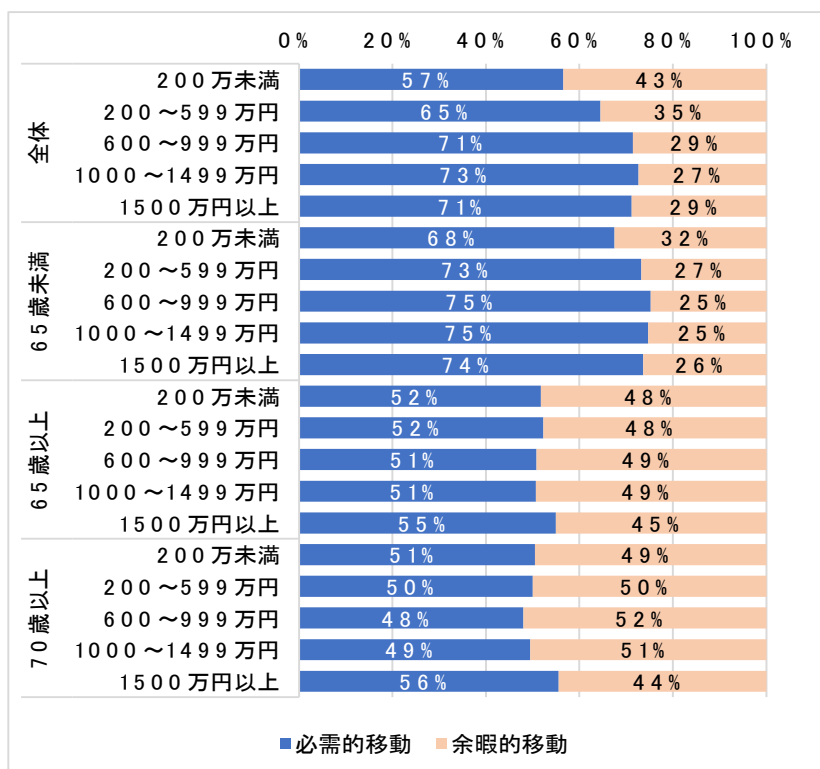
図2-51 世帯年収別「必需的移動」と「余暇的移動」の構成【男性】  
 (上：割合、下：夜間人口当たりトリップ数)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図2-52 世帯年収別「必需的移動」と「余暇的移動」の構成【女性】

(上：割合、下：夜間人口1人当たり目的トリップ数)



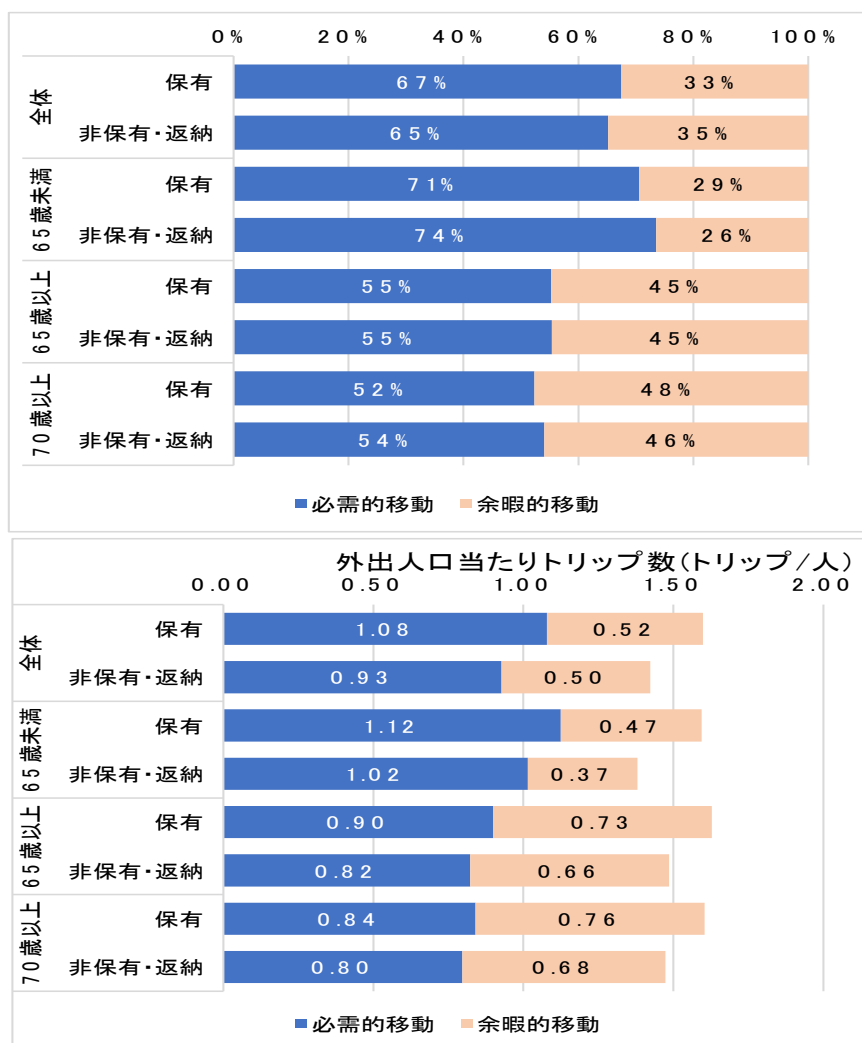
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 3) 「自動車運転免許の有無」による外出・移動の性質の分析

「自動車運転免許の有無」で見ると、「免許保有」では、「必需的移動」が67%、「余暇的移動」が33%と「非保有・返納」と比べて「必需的移動」が高く、「余暇的移動」が低くなっている（図2-53上）。

「外出人口1人当たりの目的トリップ数」で比較すると、「非保有・返納」は、「必需的移動」、「余暇的移動」とともに「保有」より少なくなっている（図2-53下）。

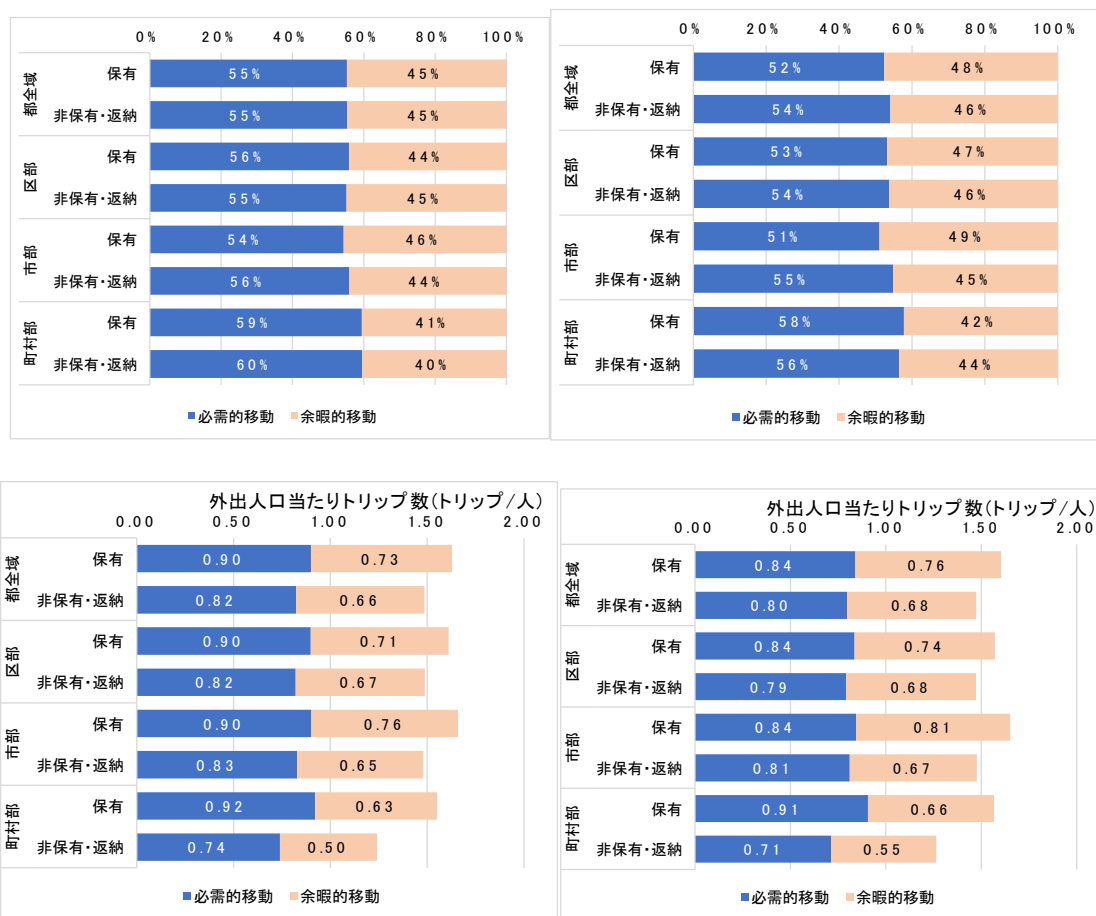
図 2-53 自動車運転免許保有状況別「必需的移動」と「余暇的移動」の構成  
（上：割合、下：外出人口1人当たり目的トリップ数）【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

居住地域別にみると、「65歳以上」では「必需的活動」が55%、「余暇的移動」が45%となっている（前出図2-53上）。「自動車運転免許の有無」でみると、各地域で「免許保有」と「非保有・返納」における「必需的移動」と「余暇的移動」の割合は同等であるが、外出人口1人当たりの目的トリップ数を比較すると、「免許保有」の方が「必需的移動」、「余暇的移動」ともトリップ数が多くなっている（図2-54）。

図2-54 居住地域別・自動車運転免許保有状況別「必需的移動」と「余暇的移動」の構成  
（上：割合、下：夜間人口1人当たり目的トリップ数）【男女計左65歳以上 右70歳以上】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

#### (4) 属性別による分析のまとめ

##### 1) 属性別にみた外出率や外出人口1人当たりの目的トリップ数について

性別、年齢以外の高齢者の属性が外出率や外出人口1人当たりの目的トリップ数に与える影響について比較した結果は下表のとおりである。

外出率と外出人口1人当たりの目的トリップ数両方に同じ傾向を示す属性（世帯年収、世帯人数、運転免許の有無、自動車保有状況、身体的困難度）がある一方で、就業の有無については外出率は非就業者が低く、外出人口1人当たりの目的トリップ数は非就業者が多いなど、異なる傾向を示す属性もみられた。

表 2-2 外出率と外出人口当たりの目的トリップ数に与える属性のまとめ

属性	外出率	外出人口1人当たりの目的トリップ数
世帯年収	・「200万円未満」では、「全体」より外出率が低く、「200万～599万円未満」以上では高くなる。	・「200万円未満」では、「全体」よりトリップ数が少なく（女性、70歳代以上除く）、「200万～599万円未満」以上では多くなる。
世帯人数	・「単身」、「3人以上」世帯では、「全体」より外出率が低く、「2人」では高くなる。	・「単身」世帯では「全体」よりトリップ数が低く、「3人」では多くなる。「2人」は全体と一致。
就業の有無	・「非就業者」は「就業者」より外出率が低い。	「非就業者」は「就業者」よりトリップ数が多い。
自動車運転免許の有無	・「免許非保有者」「返納者」では、「全体」より外出率が低く、「保有」は高くなる。	・「免許非保有者」「返納者」では、「全体」よりトリップ数が少なく、「保有」は多くなる。
自動車の保有状況	・「非保有世帯」では「全体」より外出率が低く、「自分専用保有」、「家族用保有」では高くなる。	・「非保有世帯」では「全体」よりトリップ数が少なく、「自分専用保有」、「家族用保有」では多くなる。
身体的困難度	・移動に関する困難度が高まるにつれて、外出率が低くなる。	・移動に関する困難度が高まるにつれて、トリップ数が少なくなる。

## 2) 属性別にみた外出・移動の性質について

移動目的に着目して「必需的移動（高齢者自身の生活のために必要な移動）」と「余暇的移動（自身の余暇的な移動・活動）」の2区分に分類し、目的トリップの合計に占める構成割合や外出人口1人当たりの目的トリップ数について集計した。

・「年齢別」でみると、「65歳未満」では、「必需的移動」が76%「余暇的移動」が24%であり、「65歳以上」になると「必需的移動」が55%、「余暇的移動」が45%となっている。また、「70歳以上」でみると「65歳以上」と比較して「余暇的移動」の割合が高くなっている。

外出人口1人当たりの目的トリップ数は、「必需的移動」は、「65歳未満」が最も多く、「余暇的移動」は「70歳以上」が最も多くなっている。

・「世帯年収別」でみると、「65歳未満」は「65歳以上」より、「必需的移動」の割合が高く、「余暇的移動」の割合が低くなっている。

外出人口1人当たりの目的トリップ数は、「65歳未満」では「余暇的移動」は「200万円未満」で最も多く、「65歳以上」、「70歳以上」では、「必需的移動」は世帯年収が上がるにつれて多くなる傾向となっている（図2-50下）。

・「自動車運転免許の有無」でみると、「免許保有」では「必需的移動」が67%、「余暇的移動」が33%と「非保有・返納」と比べて「必需的移動」が高く、「余暇的移動」が低くなっている。

外出人口1人当たりの目的トリップ数は、「非保有・返納」は、「必需的移動」、「余暇的移動」とともに「保有」より少なくなっている（図2-53下）。

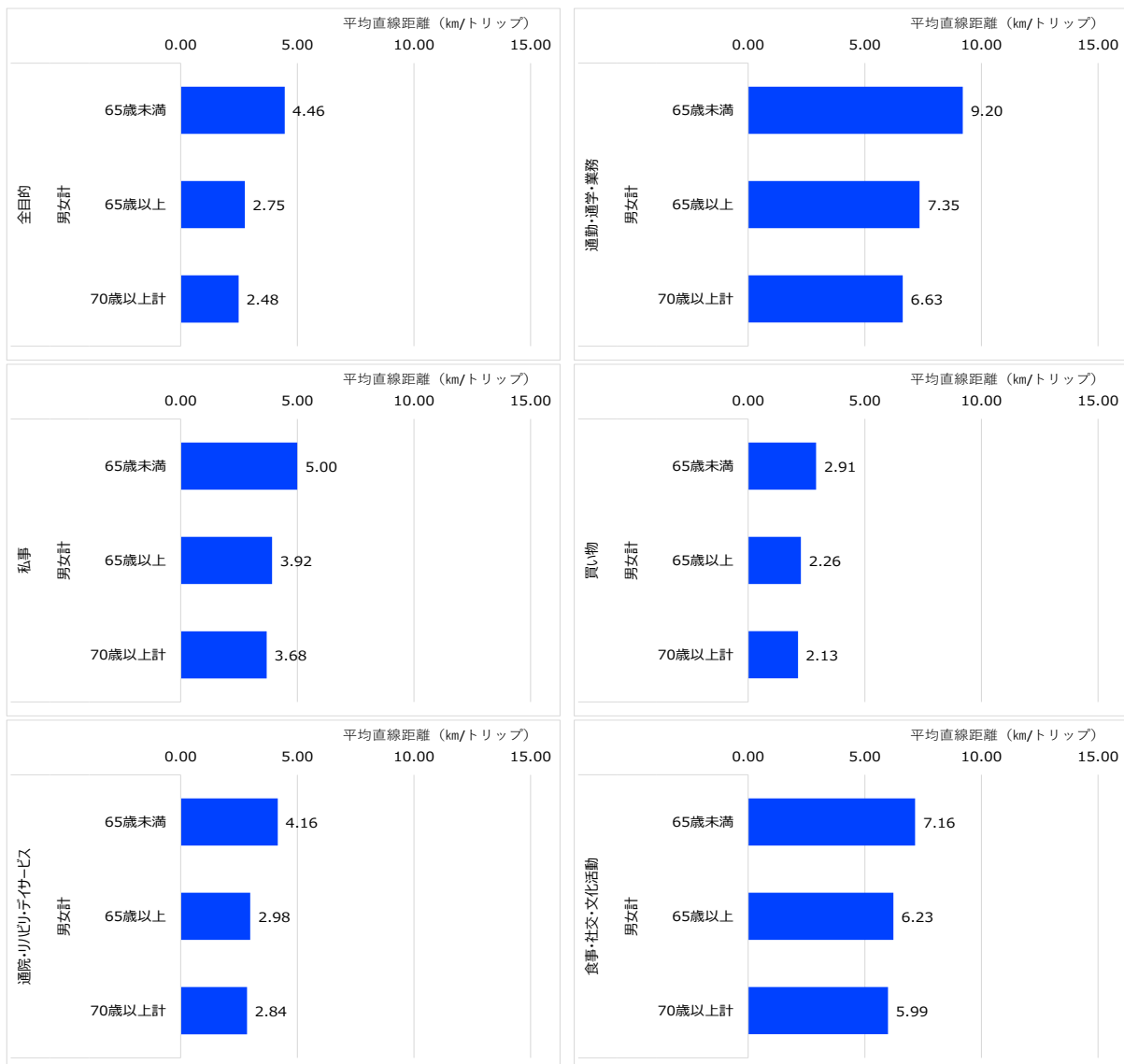
## 2.2.2 外出・移動距離、活動圏域の分析

### (1) 外出目的別移動距離（出発地～到着地間の直線距離）

外出口1人あたりの「目的別の移動距離」は、「65歳未満」では平均4.46kmで、目的別にみると「通勤・通学・業務」が最も長く（9.20km）、次いで「食事・社交・文化活動」（7.16km）、「私事」（5.00km）となっている。「65歳以上」でも同様の傾向であり、平均2.75kmで、目的別にみると「通勤・通学・業務」が最も長く（7.35km）、次いで「食事・社交・文化活動」（6.23km）、「私事」（3.92km）となっている（図2-55）。

図2-55 年齢階層別・移動目的別「出発地」と「到着地」との平均距離（直線距離）

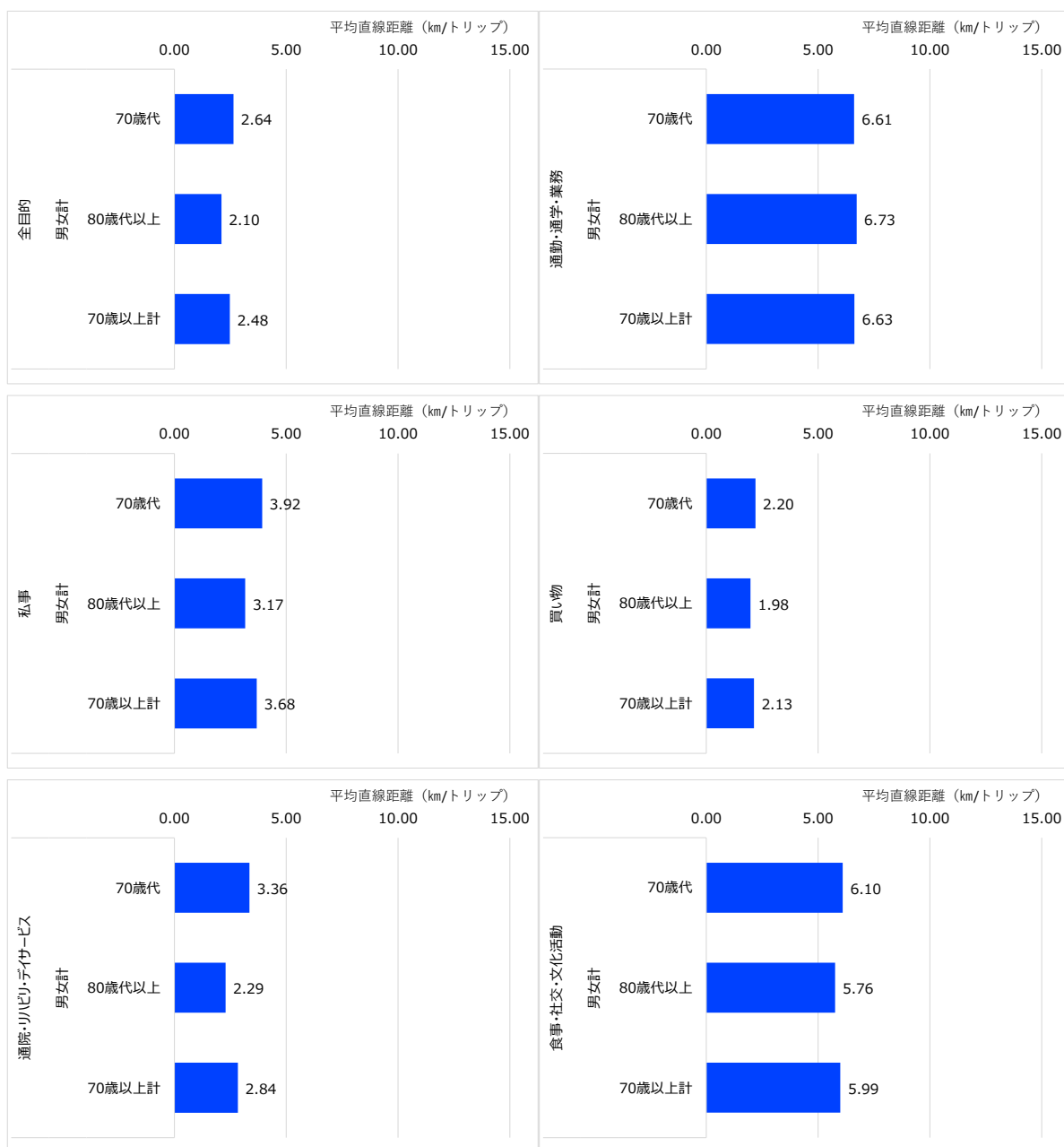
#### 【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

外出目的別の移動距離を「70歳代」、「80歳代以上」で比較すると、「全目的」では「80歳代以上」の方が短くなっているが、「通勤・通学・業務」はほぼ同等となっている（図2-56）。

図 2-56 年齢階層別・移動目的別「出発地」と「到着地」との平均距離（直線距離）  
【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## (2) 高齢者の活動圏域

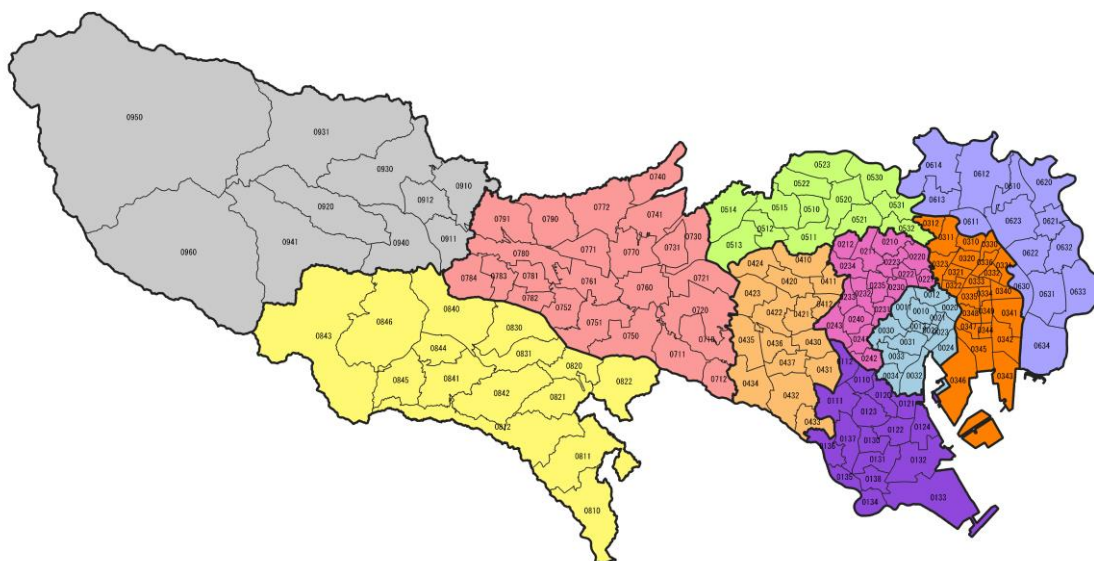
パーソントリップ調査において設定されたゾーンをもとに、都内に住む高齢者が「目的別に出発地からどの範囲で移動しているか」を集計した。集計単位は、「居住ゾーン内（計画基本ゾーン）」、「居住基礎自治体内（居住する計画基本ゾーンを除く）」、「都内（居住基礎自治体を除く）」、「都外」の4種類に区分した。なお、都内のうち町村部については、1町村が1計画基本ゾーンとなっているため、以降の図面では「居住ゾーン内」に含まれている。

各集計単位の意味は以下のとおり。

- ・「居住ゾーン内（計画基本ゾーン）」：（居住ゾーン内で移動）
- ・「居住基礎自治体内（居住する計画基本ゾーンを除く）」：（居住ゾーン外の居住基礎自治体内まで移動）
- ・「都内（居住基礎自治体を除く）」：（居住基礎自治体外の都内区市町村まで移動）
- ・「都外」：（都外へ移動）

なお、都内のうち「町村部」については、1町村が1計画基本ゾーンとなっているため、図の町村部「居住ゾーン内」は、区部、市部の「居住地区ゾーン」と同義である。

図 2-57 東京都パーソントリップ調査における基本計画ゾーン



市区町村	計画基本ゾーン数	市区町村	計画基本ゾーン数	市区町村	計画基本ゾーン数	市区町村	計画基本ゾーン数
千代田区	4	渋谷区	4	八王子市	7	福生市	1
中央区	5	中野区	3	立川市	3	狛江市	1
港区	5	杉並区	5	武蔵野市	1	東大和市	1
新宿区	6	豊島区	3	三鷹市	1	清瀬市	1
文京区	4	北区	3	青梅市	2	東久留米市	1
台東区	4	荒川区	3	府中市	2	武蔵村山市	1
墨田区	7	板橋区	4	昭島市	2	多摩市	2
江東区	10	練馬区	6	調布市	2	稲城市	1
品川区	5	足立区	5	町田市	3	羽村市	1
目黒区	3	葛飾区	4	小金井市	1	あきる野市	2
大田区	9	江戸川区	5	小平市	2	西東京市	2
世田谷区	8			日野市	2	瑞穂町	1
				東村山市	1	日の出町	1
				国分寺市	1	檜原村	1
				国立市	1	奥多摩町	1
		区部計	115			多摩計	49

### 1) 全目的の移動

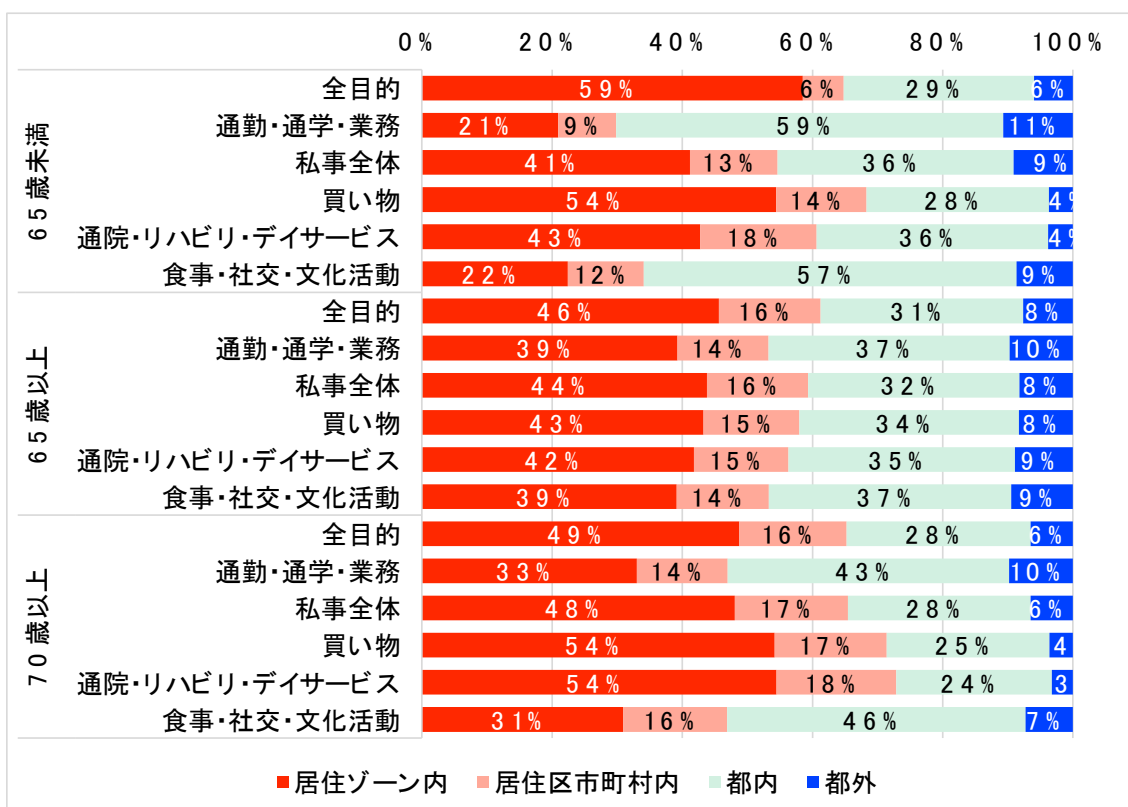
「都全域」で見ると、「65歳未満」、「65歳以上」とともに「居住ゾーン内」の割合が最も高くなっている。

「居住ゾーン内」、「居住基礎自治体」の割合の合計は、「65歳未満」で65%、「65歳以上」で62%であり、「全目的」の移動の約6割が住んでいる基礎自治体内での移動となっている。

また、「居住ゾーン内」、「居住基礎自治体内」、「都内」の割合の合計は「65歳未満」で94%、「65歳以上」で93%であり、「全目的」の移動の約9割が都内となっている(図2-58)。

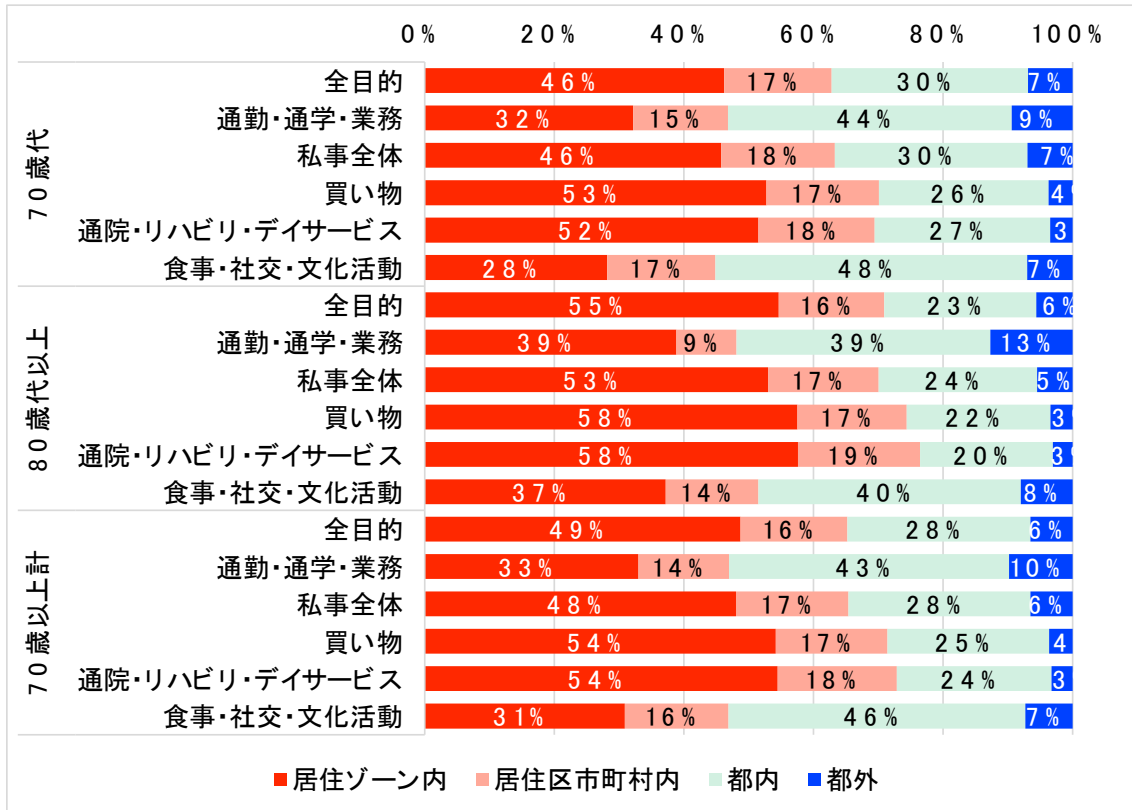
70歳以上の高齢者に着目すると、年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている。また、「都内」の割合も「70歳代」よりも「80歳代以上」が低くなっており、年代が高くなるに伴い移動する範囲は住んでいる基礎自治体内の割合が高くなっている(図2-59)。

図 2-58 年齢階層別・移動目的別「活動圏域」(全目的)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-59 年齢階層別・移動目的別「活動圏域」(全目的、70歳以上)

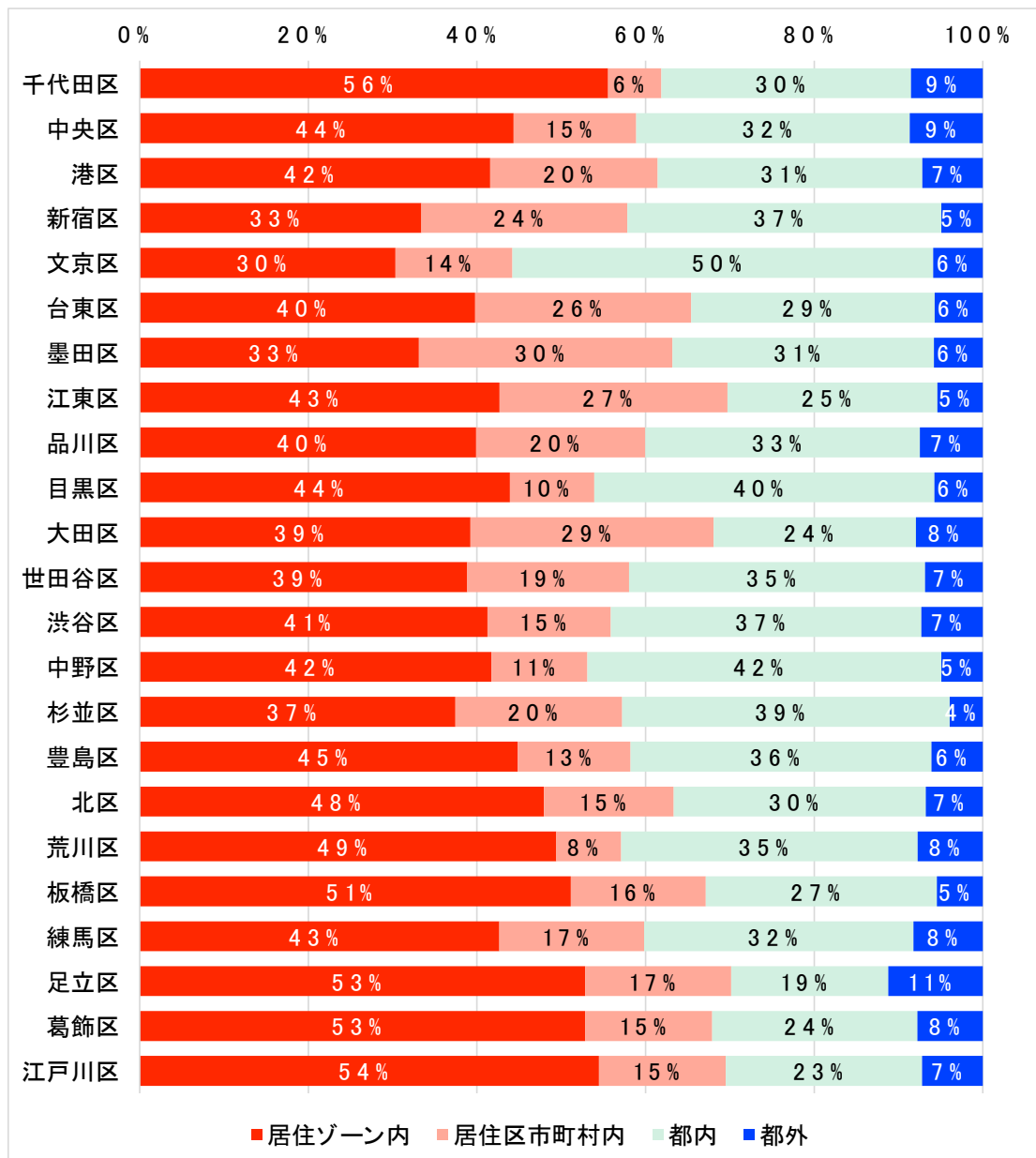


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上の活動圏域について、区市町村別でみると、区部では「居住ゾーン内」の移動の割合は、千代田区、板橋区、足立区、葛飾区、江戸川区において5割を超えている。一方、千代田区や中央区、足立区では、「都外」への移動割合が他の自治体より高くなっている。

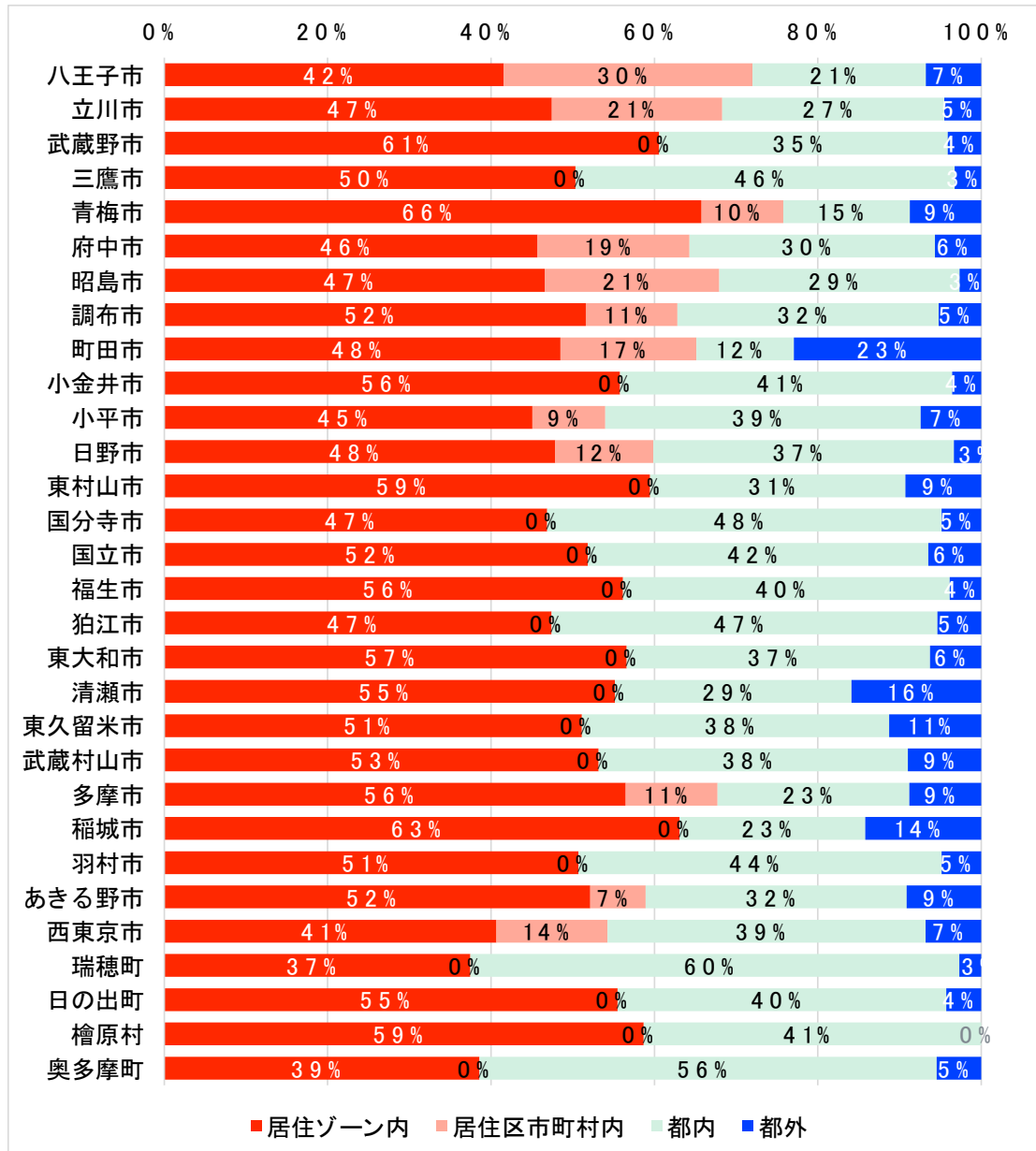
また、多摩（市部・町村部）では、武蔵野市、青梅市、稲城市において「居住ゾーン内」の移動の割合が6割を超えている。一方、町田市、清瀬市、稲城市においては「都外」への移動割合が他の自治体より高くなっている（図表2-60、61）。

図 2-60 居住区市町村別「活動圏域」（区部・全目的、70歳以上）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-61 居住区市町村別「活動圏域」(多摩・全目的)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## 2) 通勤・通学・業務目的の移動

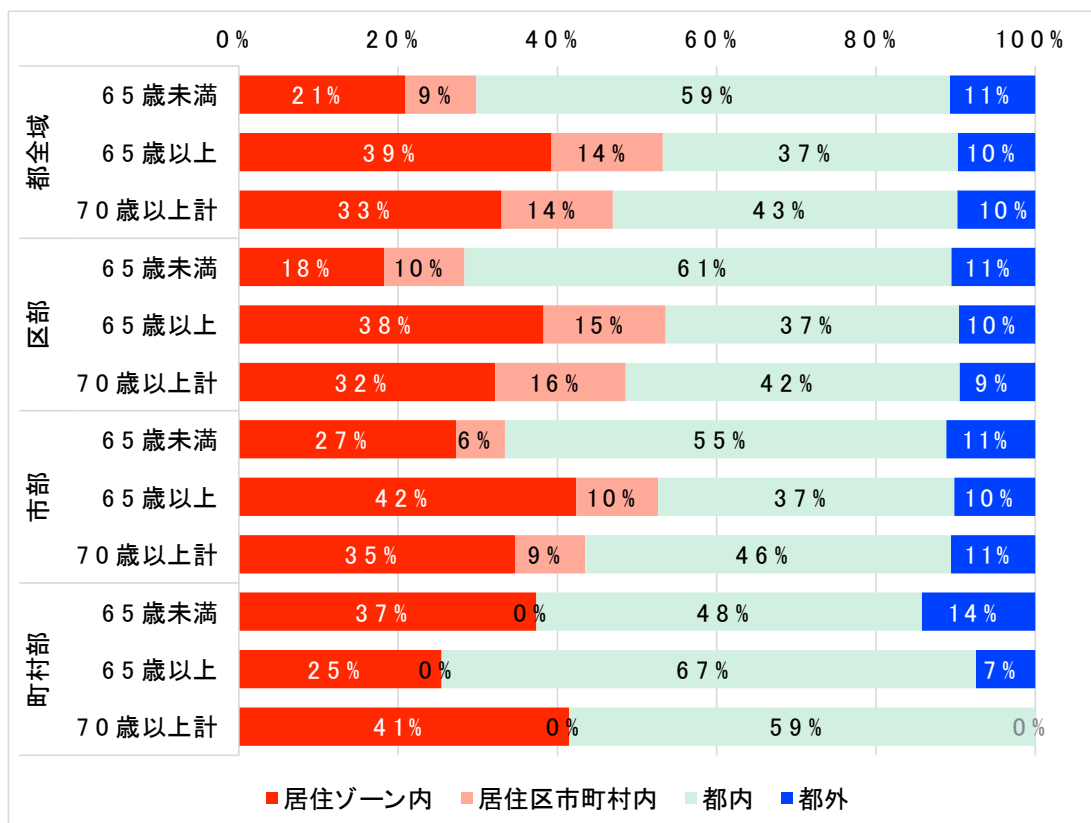
通勤・通学・業務目的の移動について、「都全域」でみると、「65歳未満」では「都内」の割合が59%で最も高くなっている。「65歳以上」では「居住ゾーン内」の割合が39%で最も高くなっている。

「居住ゾーン内」、「居住基礎自治体内」の割合の合計は、「65歳未満」で30%、「65歳以上」で53%であり、「65歳以上」の「通勤・通学・業務目的」の移動の約5割が住んでいる区市町村内となっている。

また、「居住ゾーン内」、「居住基礎自治体内」、「都内」の割合の合計は「65歳未満」で89%、「65歳以上」で90%であり、「通勤・通学・業務目的」の移動の約9割が住んでいる都内となっている(図2-62)。

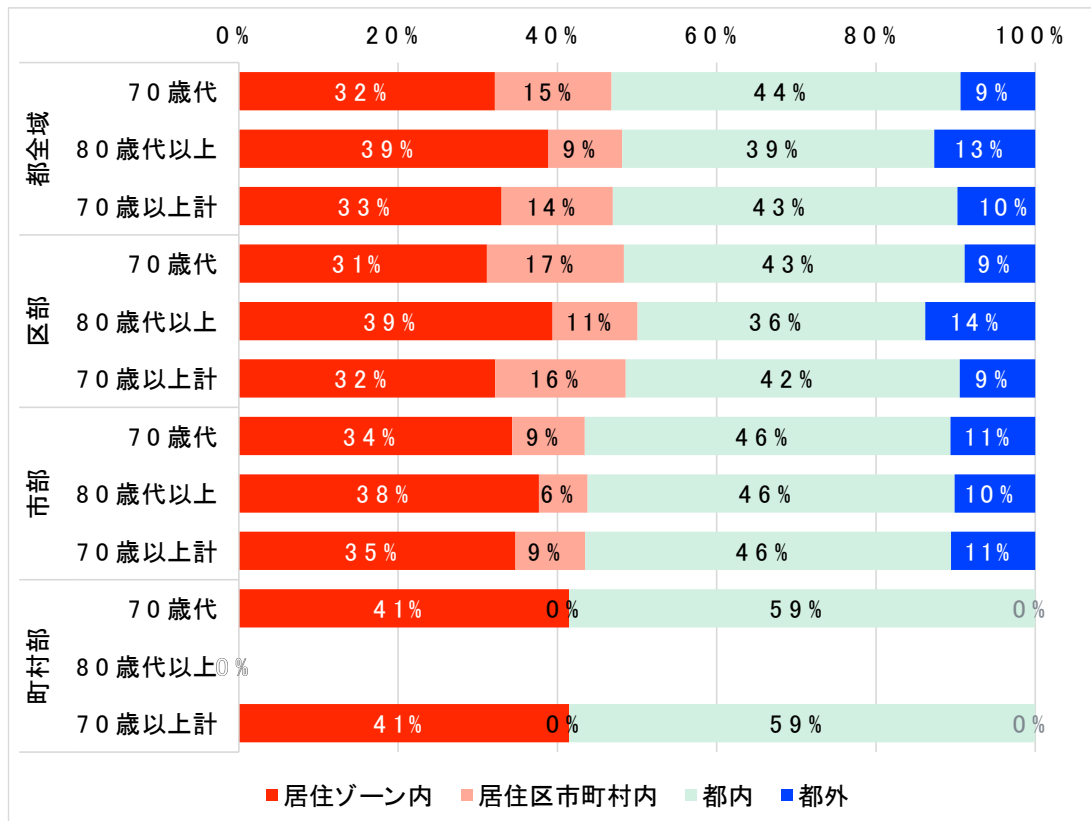
70歳以上の高齢者に着目すると、年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている(図2-63)。

図 2-62 年齢階層別「活動圏域」(通勤・通学・業務)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-63 年齢階層別「活動圏域」(通勤・通学・業務、70歳以上)



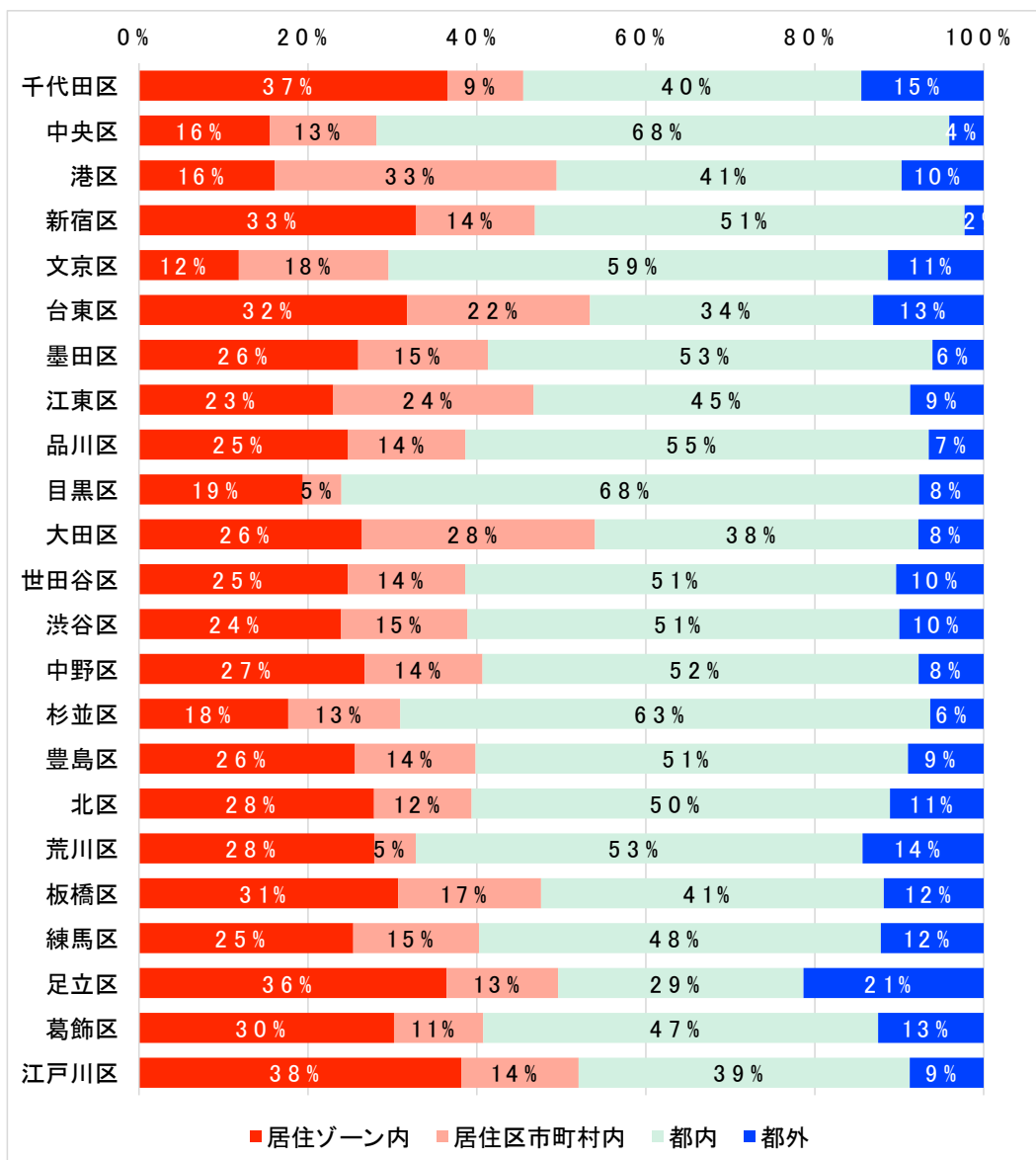
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

※通勤・通学・業務目的の移動において、「町村部、80歳代以上」は取得したサンプルが0件であったため0%

70歳以上の通勤・通学・業務目的の移動の活動圏域について、区市町村別でみると、区部では「居住ゾーン内」の移動の割合は、千代田区、板橋区、足立区、葛飾区、江戸川区において約4割となっている。一方、「都外」の割合は、足立区が21%で最も高く、次いで千代田区15%、荒川区14%となっている（図2-64）。

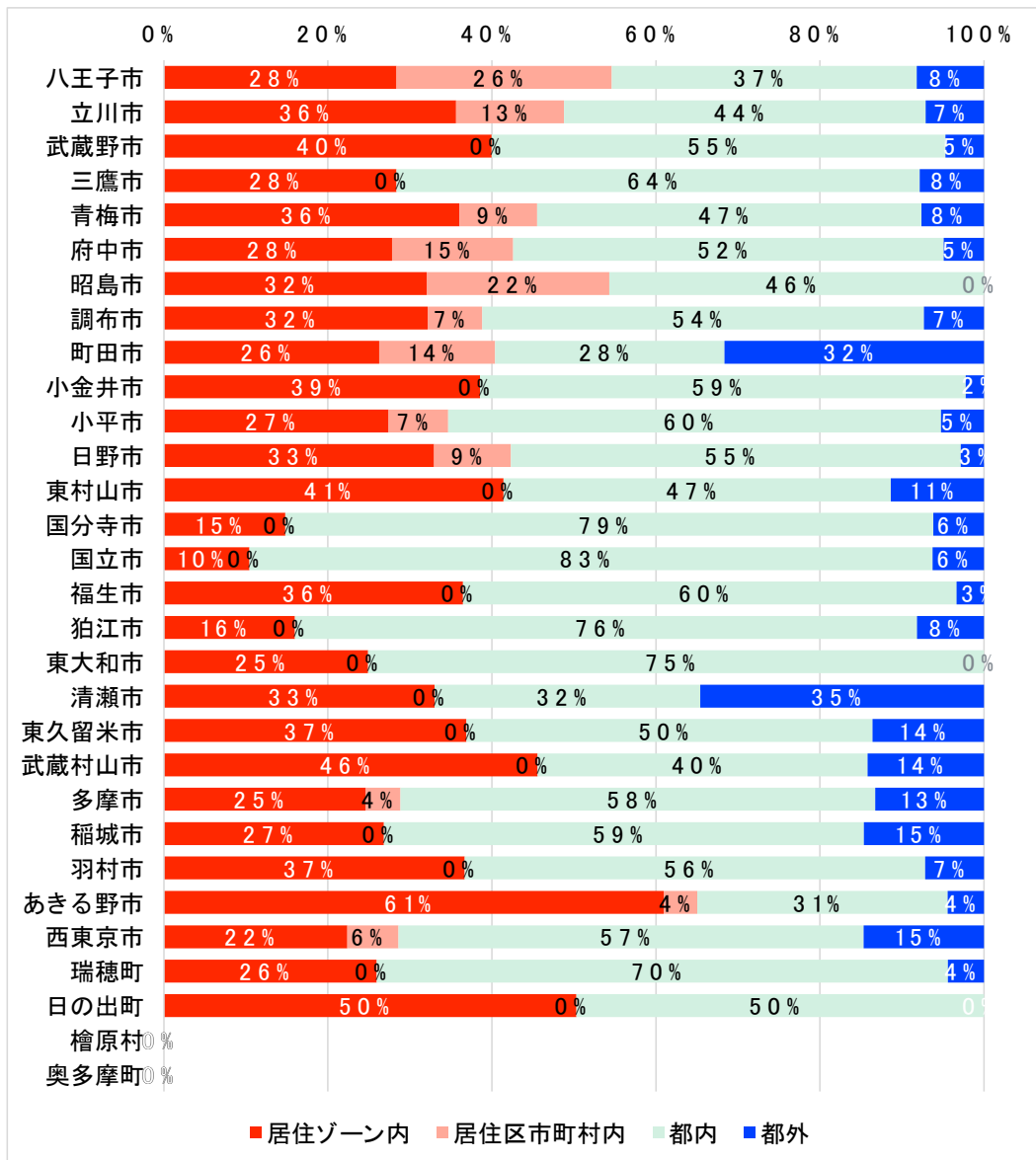
また、多摩（市部・町村部）では、「居住ゾーン内」の移動の割合は、あきる野市が61%で最も高く、日の出町、武蔵村山市が約5割となっている。一方、「都外」の割合は、清瀬市が35%で最も高く、次いで町田市32%、稲城市、西東京市15%となっている（図2-65）。

図 2-64 居住区市町村別「高齢者の活動圏域」（区部、通勤・通学・業務、70歳以上）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-65 居住区市町村別「高齢者の活動圏域」(多摩、通勤・通学・業務、70歳以上)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

※通勤・通学・業務目的の移動において、檜原村、奥多摩町は取得したサンプルが0件であったため0%

### 3) 私事目的の移動

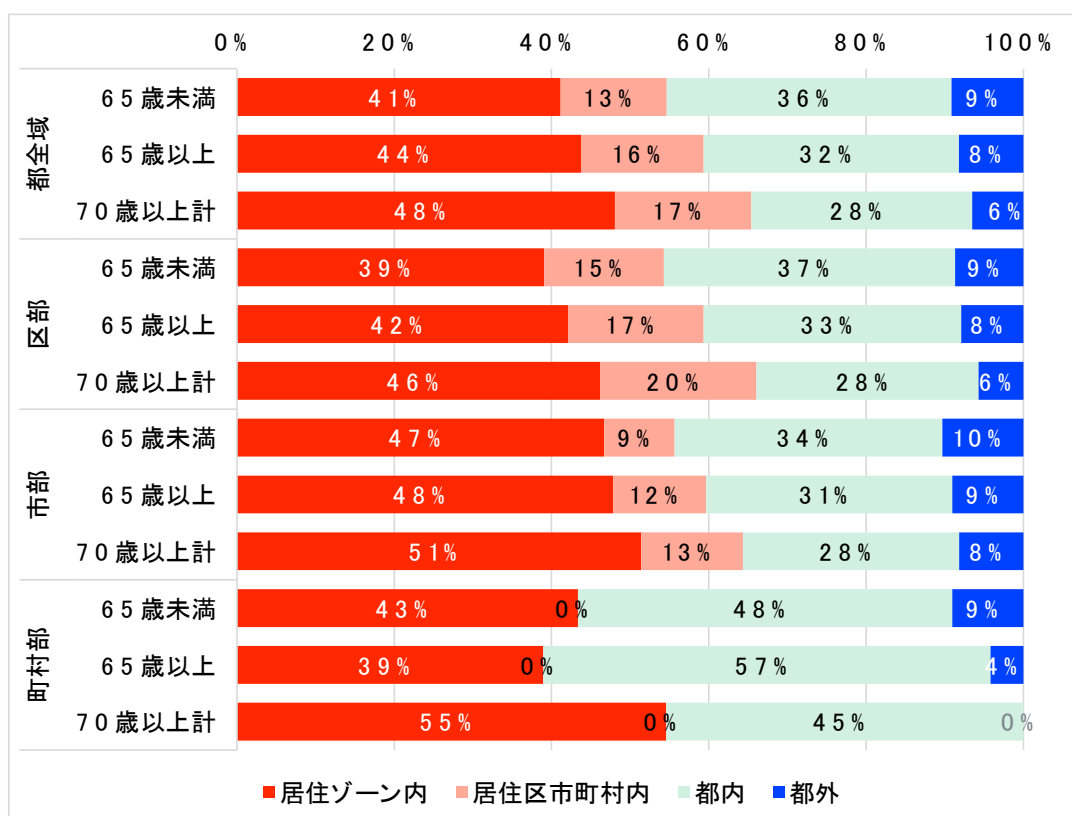
#### a. 私事全体（全体）

私事目的の移動について、「都全域」で見ると、「65歳未満」、「65歳以上」とともに「居住ゾーン」の割合が最も高く、「通勤・通学・業務目的」と比較すると、「私事目的」の方が「居住ゾーン内」及び「居住基礎自治体内」の割合が高い。

また、「65歳以上」を居住地域別で見ると、「区部」よりも「市部」のほうが、「居住ゾーン内」の移動割合が高くなっている。一方で、「都外」は「区部」8%、「市部」で9%となっており、「私事目的」の約9割は都内で行われている（図2-66）。

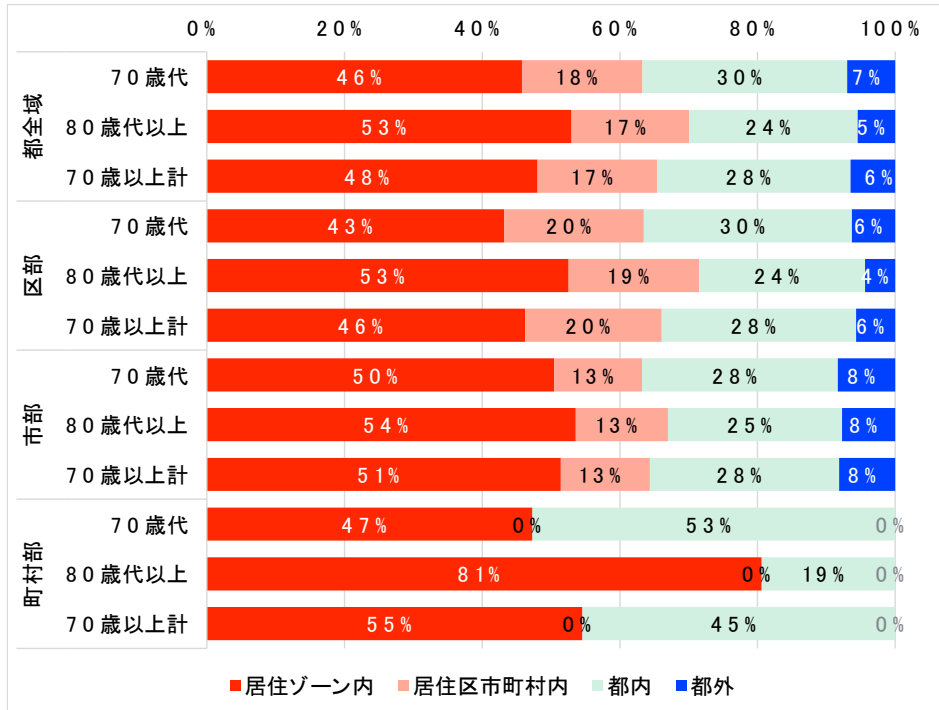
70歳以上の高齢者に着目すると、年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている（図2-67）。

図 2-66 年齢階層別「活動圏域」（私事）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-67 年齢階層別「活動圏域」(私事、70 歳以上)

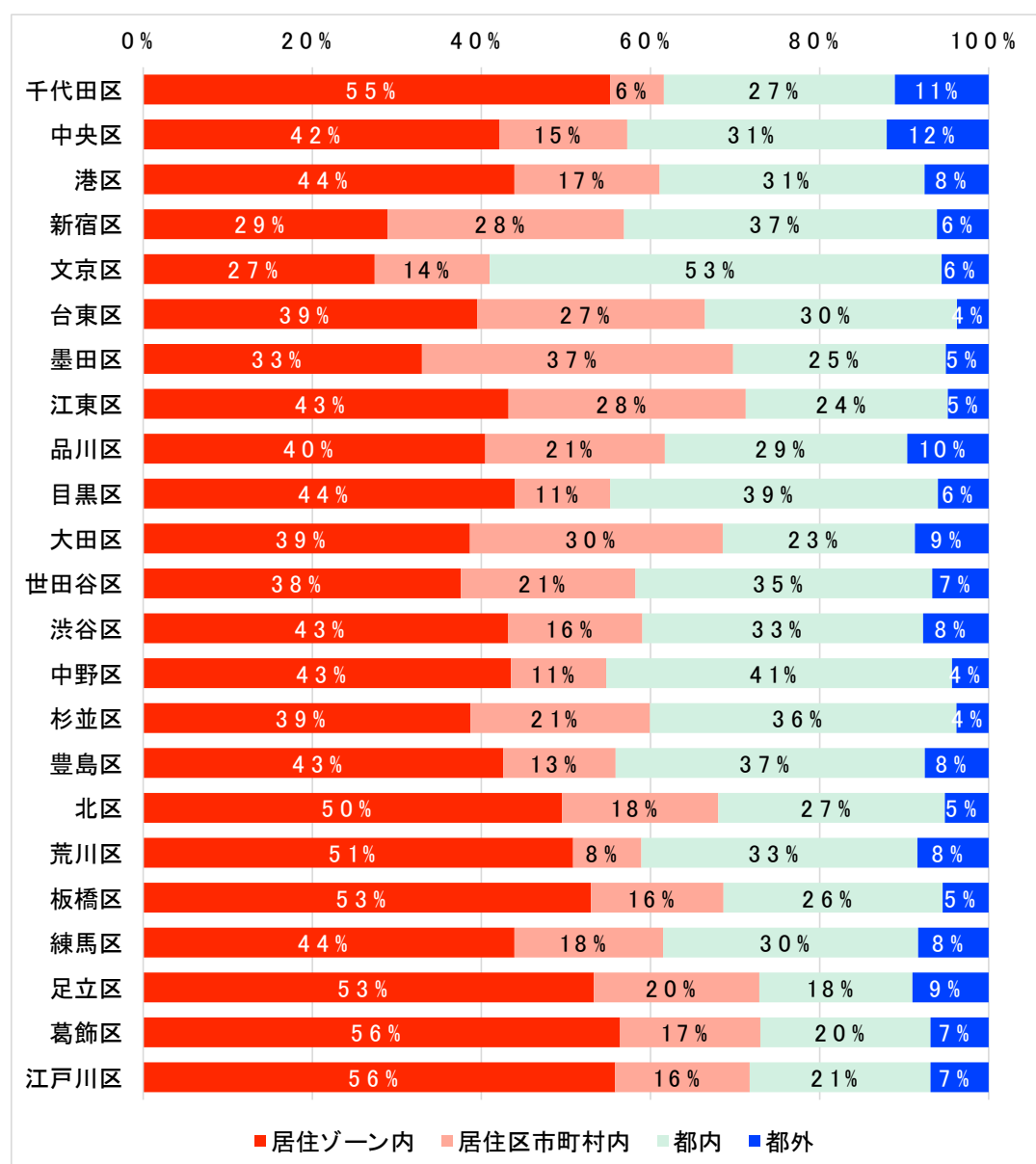


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上の私事目的の活動圏域について、区市町村別でみると、区部では「居住ゾーン内」の移動の割合は、千代田区、葛飾区、江戸川区において約6割となっている。一方、「都外」の割合は、中央区が12%で最も高く、次いで千代田区11%、品川区10%となっている（図2-68）。

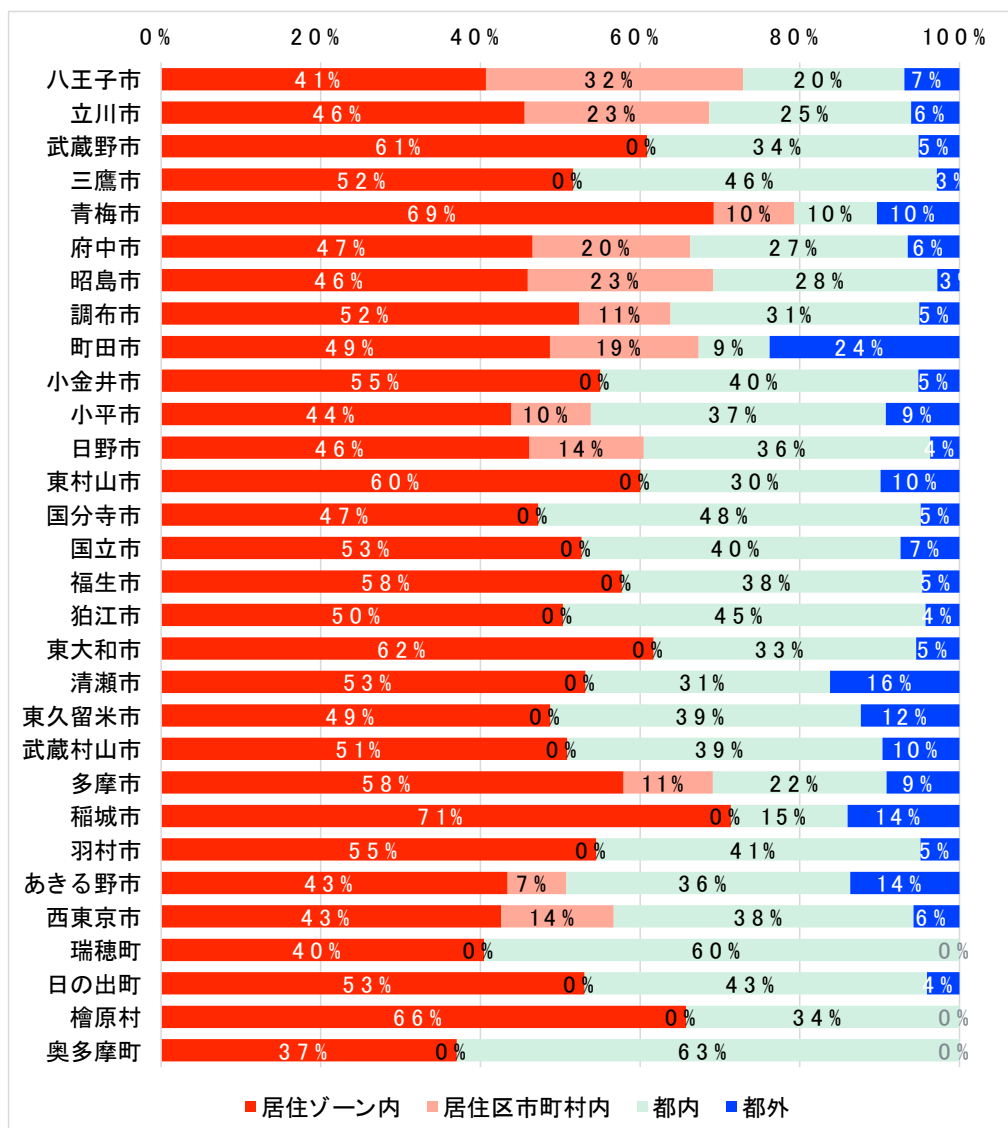
また、多摩（市部・町村部）では、「居住ゾーン内」の移動の割合は、稲城市、青梅市、檜原村が約7割となっている。一方、「都外」の割合は、町田市が24%で最も高く、次いで清瀬市16%、稲城市、あきる野市14%となっている（図2-69）。

図 2-68 居住区市町村別「活動圏域」（区部、私事、70歳以上）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-69 居住区市町村別「活動圏域」(多摩、私事、70歳以上)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

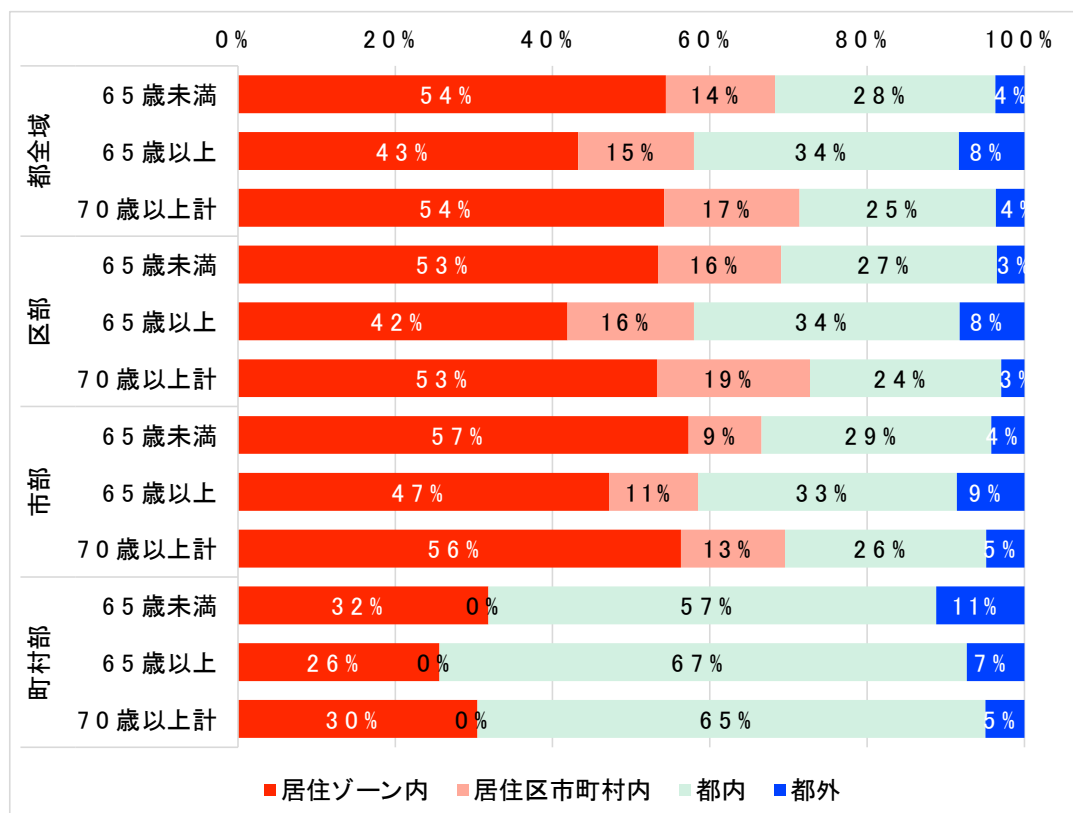
## b. 私事目的（買い物）

私事目的（買い物）の移動について、「都全域」で見ると、「65歳未満」、「65歳以上」とともに「居住ゾーン内」の割合が最も高くなっている。

また、居住地域別で見ると、「町村部」では「都内」の移動割合が最も高くなっており、居住地域町村以外に買い物へ出かけている。一方で、「65歳以上」で見ると、「都外」は「区部」8%、「市部」9%、「町村部」で8%となっており、「買い物」の約9割は都内で行われている（図2-70）。

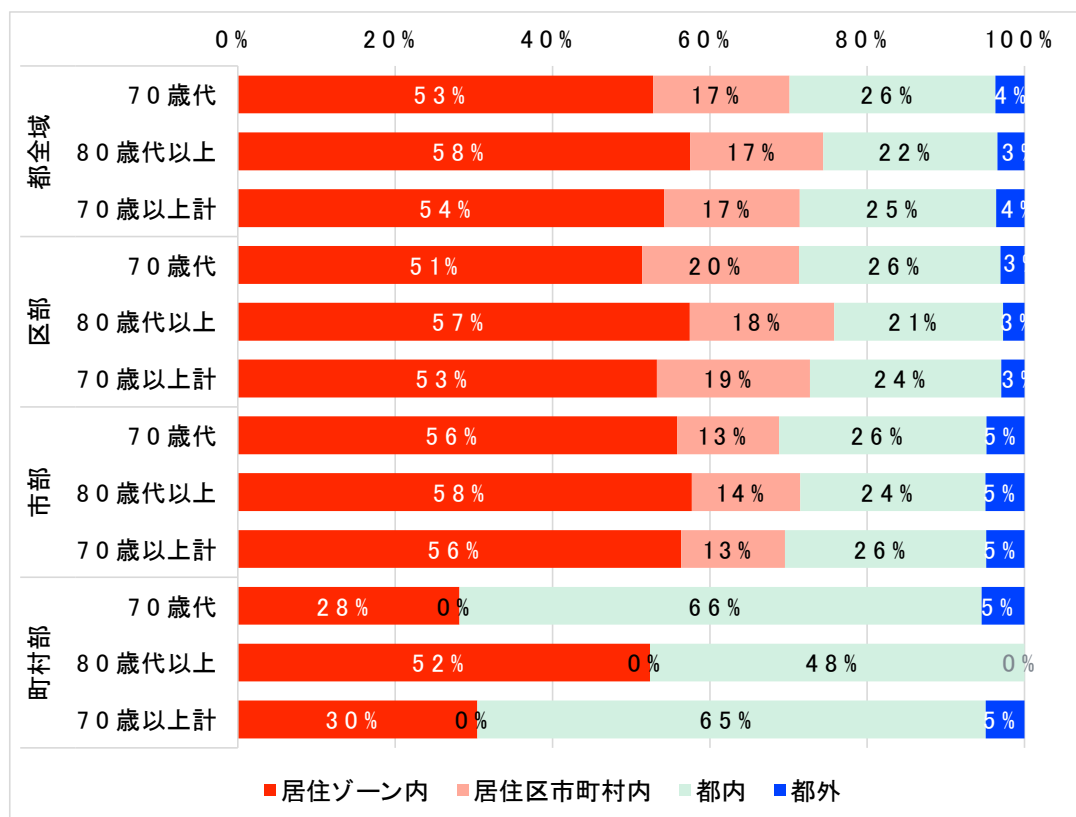
70歳以上の高齢者に着目すると、年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている（図2-71）。

図 2-70 年齢階層別「活動圏域」（買い物）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-71 年齢階層別・移動目的別「活動圏域」(買い物、70歳以上)

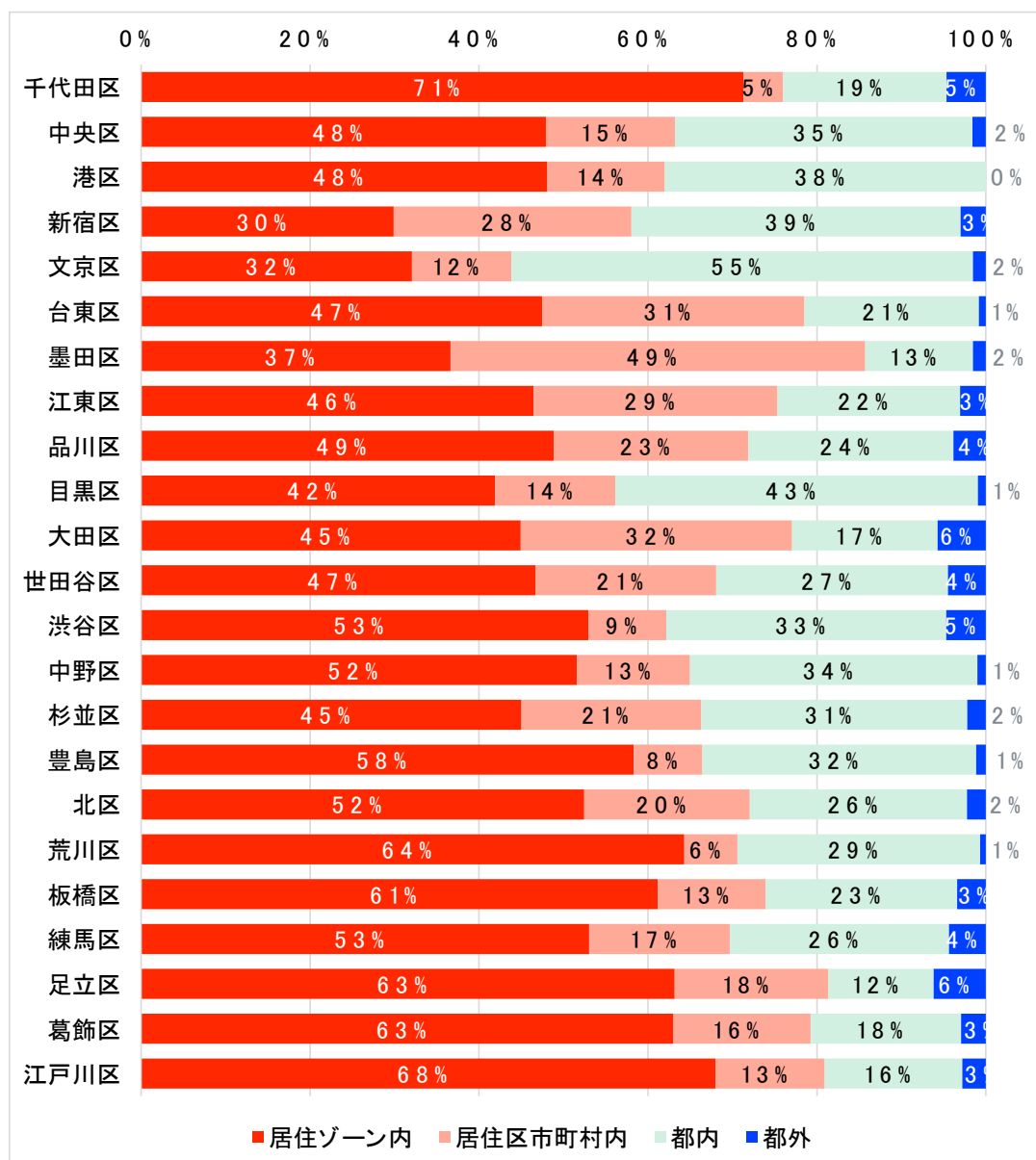


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上の買い物の活動圏域について、区市町村別でみると、区部では「居住ゾーン内」の移動の割合は、千代田区、江戸川区において約7割となっている。一方、「都外」の割合は、大田区、足立区が6%で最も高く、次いで千代田区、渋谷区が5%となっている（図2-72）。

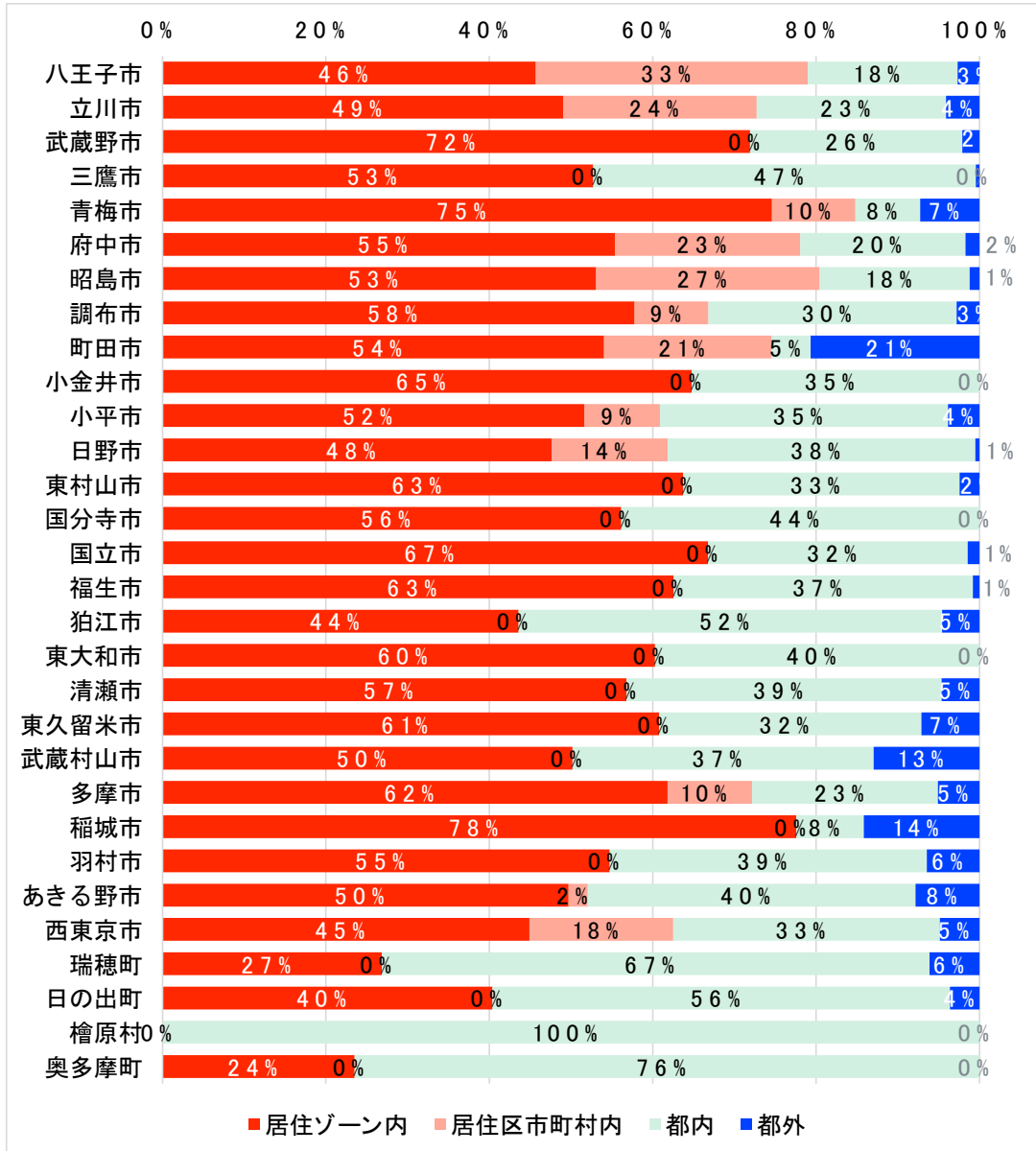
また、多摩（市部・町村部）では、「居住ゾーン内」の移動の割合は、稲城市、青梅市で約8割、武蔵野市、国立市、小金井市が7割となっている。一方、「都外」の割合は、町田市が21%で最も高く、次いで稲城市14%、武蔵村山市13%となっている（図2-73）。

図 2-72 居住区市町村別「活動圏域」（区部、買い物、70歳以上）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-73 居住区市町村別「活動圏域」(多摩、買い物、70歳以上)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

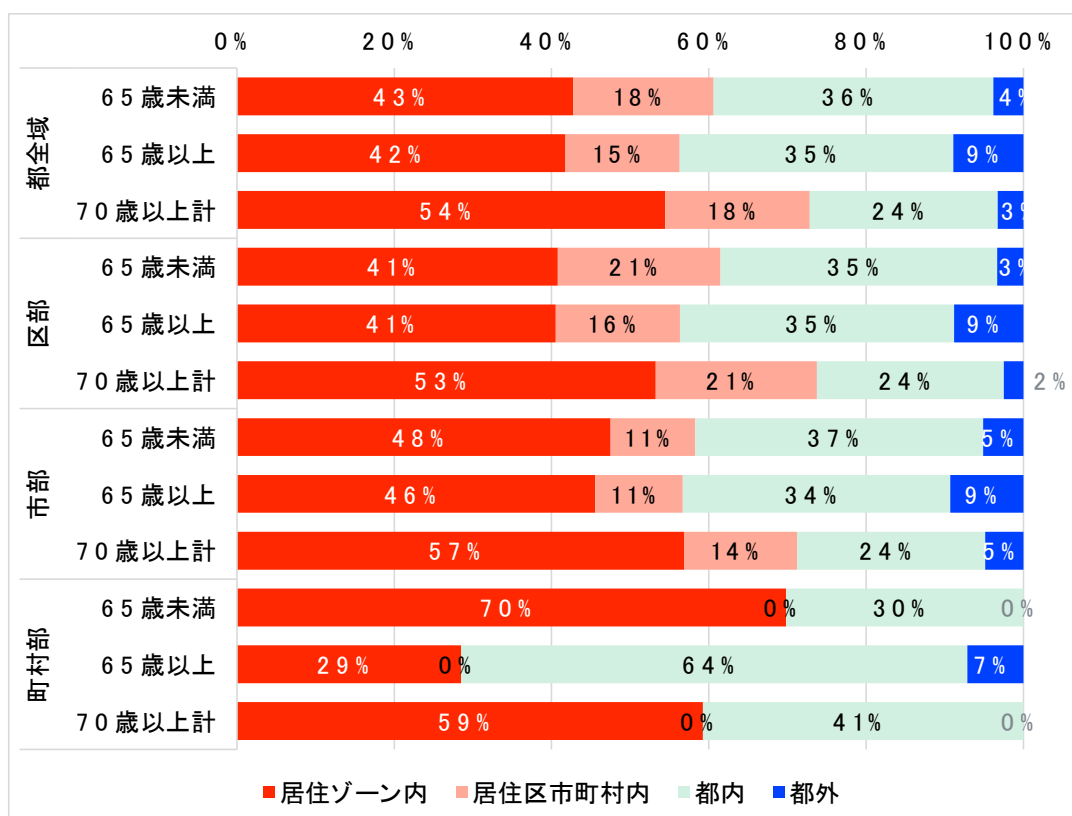
### c. 私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）

私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）について、「都全域」でみると、「65歳未満」、「65歳以上」とともに「居住ゾーン内」の割合が最も高くなっている。

また、居住地域別でみると、「町村部」の「65歳以上」では「都内」の移動割合が最も高くなっており、居住している町村以外へ出かけている。一方「65歳以上」の「都外」は「区部」9%、「市部」9%、「町村部」7%となっており、「通院・リハビリ・デイサービス」の約9割は都内で行われている（図2-74）。

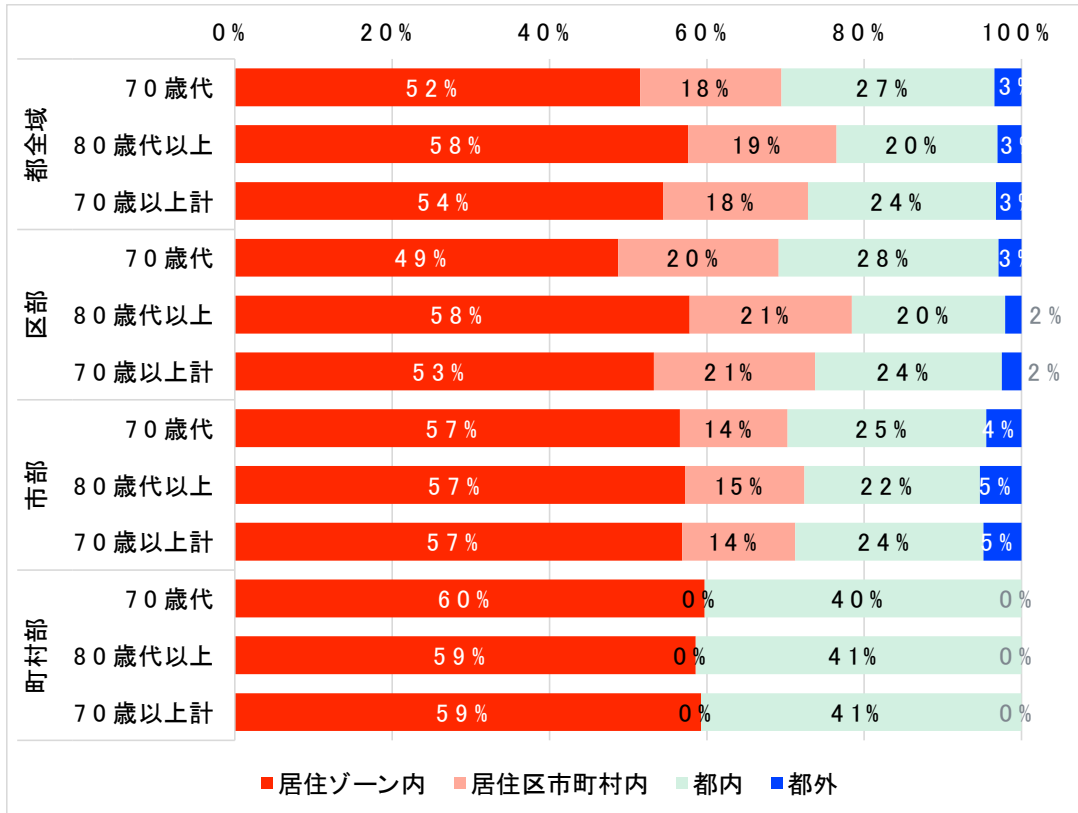
70歳以上の高齢者に着目すると、「都全域」では年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている（図2-75）。

図 2-74 年齢階層別「活動圏域」（通院・リハビリ・デイサービス）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-75 年齢階層別「活動圏域」(通院・リハビリ・デイサービス、70歳以上)

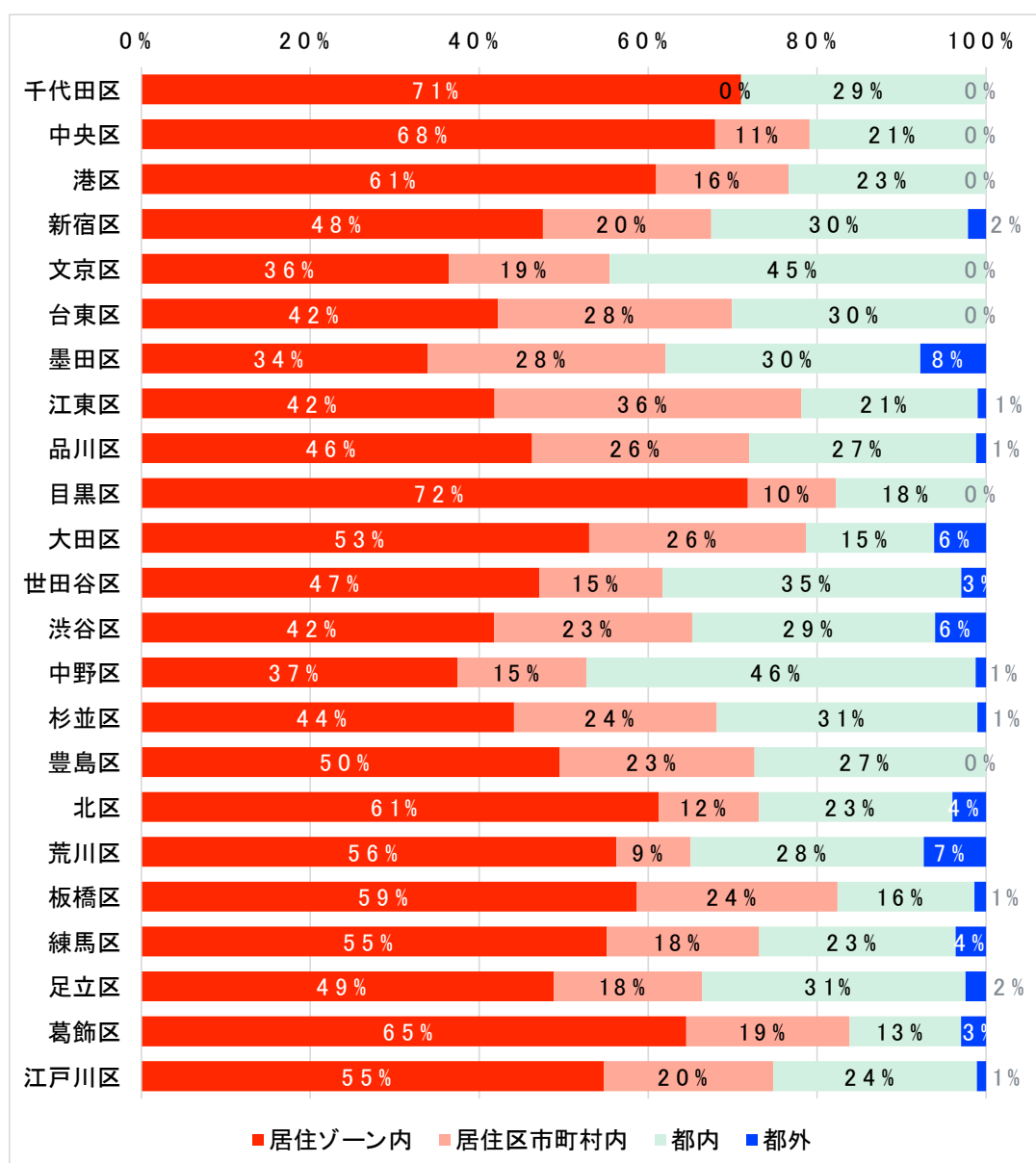


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

70歳以上の通院・リハビリ・デイサービスの移動の活動圏域について、区市町村別で見ると、区部では「居住ゾーン内」の移動の割合は、千代田区、中央区、目黒区、葛飾区において約7割となっている。一方、「都外」の割合は、墨田区が8%で最も高く、次いで荒川区7%、大田区、世田谷区6%となっている（図2-76）。

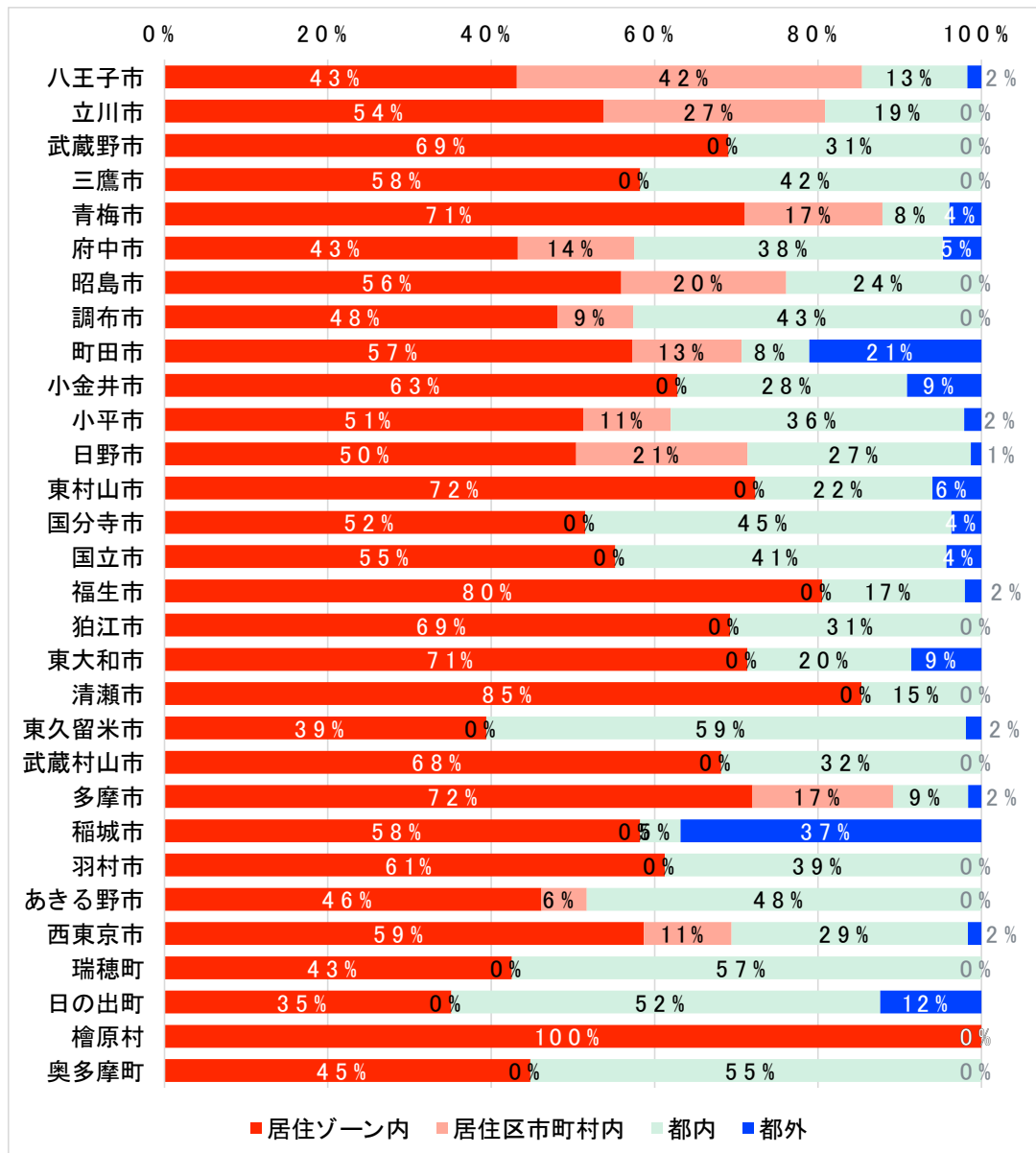
また、多摩（市部・町村部）では、「居住ゾーン内」の移動の割合は、青梅市、東村山市、福生市、東大和市、清瀬市、多摩市、檜原村が7割以上となっている。一方、「都外」の割合は、稲城市が37%で最も高く、次いで町田市21%、日の出町12%となっている（図2-77）。

図 2-76 居住区市町村別「活動圏域」（区部、通院・リハビリ・デイサービス、70歳以上）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-77 居住区市町村別「活動圏域」(多摩、通院・リハビリ・デイサービス、70歳以上)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

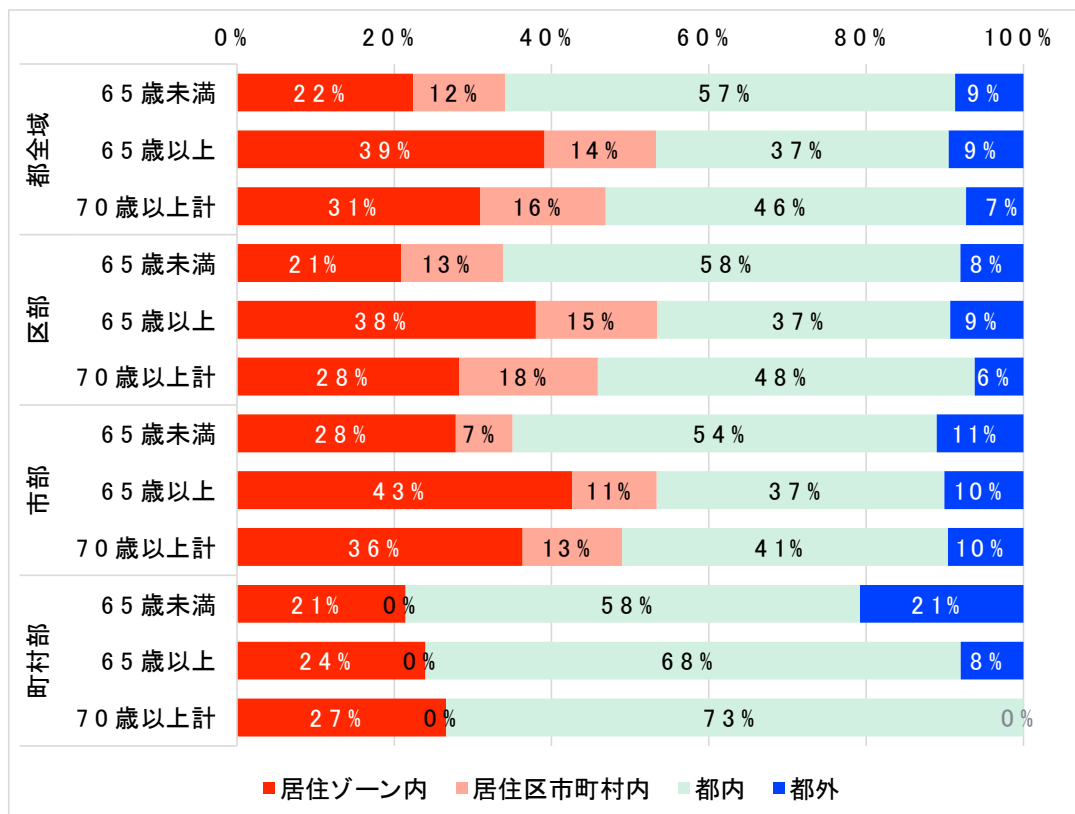
d. 私事目的（食事・社交・文化活動）

私事目的（食事・社交・文化活動）について、「都全域」でみると、「65歳未満」では「都内」の割合が57%と最も高く、「65歳以上」では「居住ゾーン内」が39%、「都内」が37%となっている。

また、居住地域別でみると、「町村部」の「65歳以上」では「都内」の移動割合が68%で最も高くなっており、居住地域町村以外へ出かけている。一方「65歳以上」の「都外」は「区部」9%、「市部」10%、「町村部」で8%となっており、「食事・社交・文化活動」の約9割は都内で行われている（図2-78）。

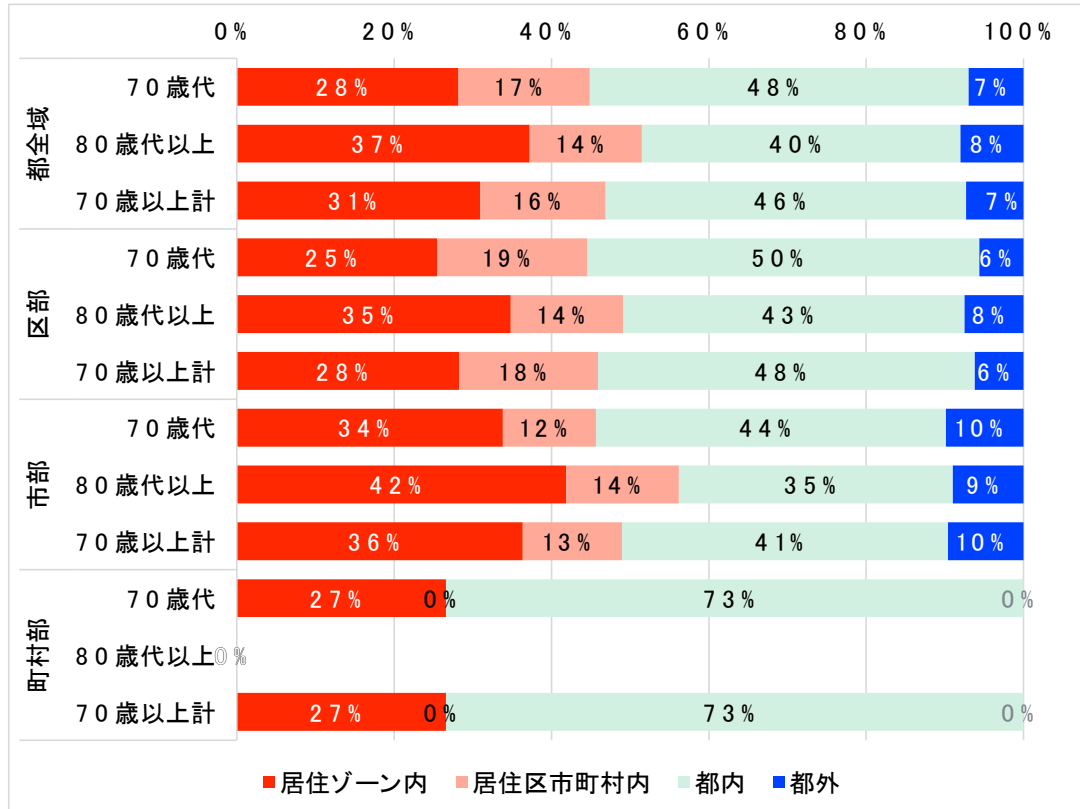
70歳以上の高齢者に着目すると、「都全域」では年代が高くなるに伴い「居住ゾーン内」の割合が高まっている（図2-79）。

図 2-78 年齢階層別「活動圏域」（食事・社交・文化活動）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-79 年齢階層別「活動圏域」(食事・社交・文化活動、70歳以上)



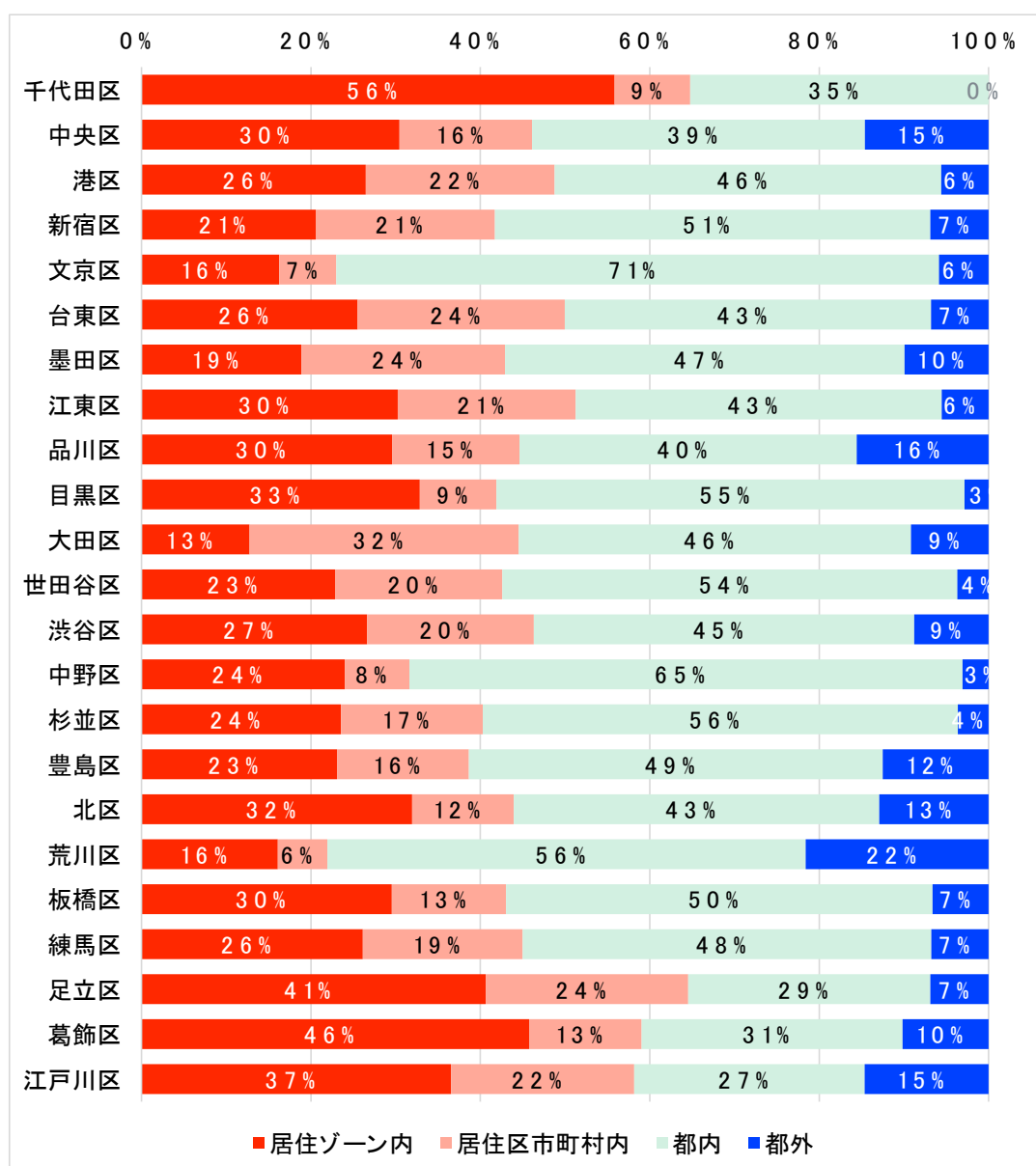
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

※食事・社交・文化活動目的の移動において、「町村部 80歳代以上」は取得したサンプルが0件であったため0%

70歳以上の食事・社交・文化活動の移動の活動圏域について、区市町村別でみると、区部では「都内」の移動の割合が、文京区、目黒区、中野区、杉並区、荒川区において約6割以上となっている。一方、「都外」の割合は、荒川区が22%で最も高く、次いで品川区16%、中央区、江戸川区15%となっている（図2-80）。

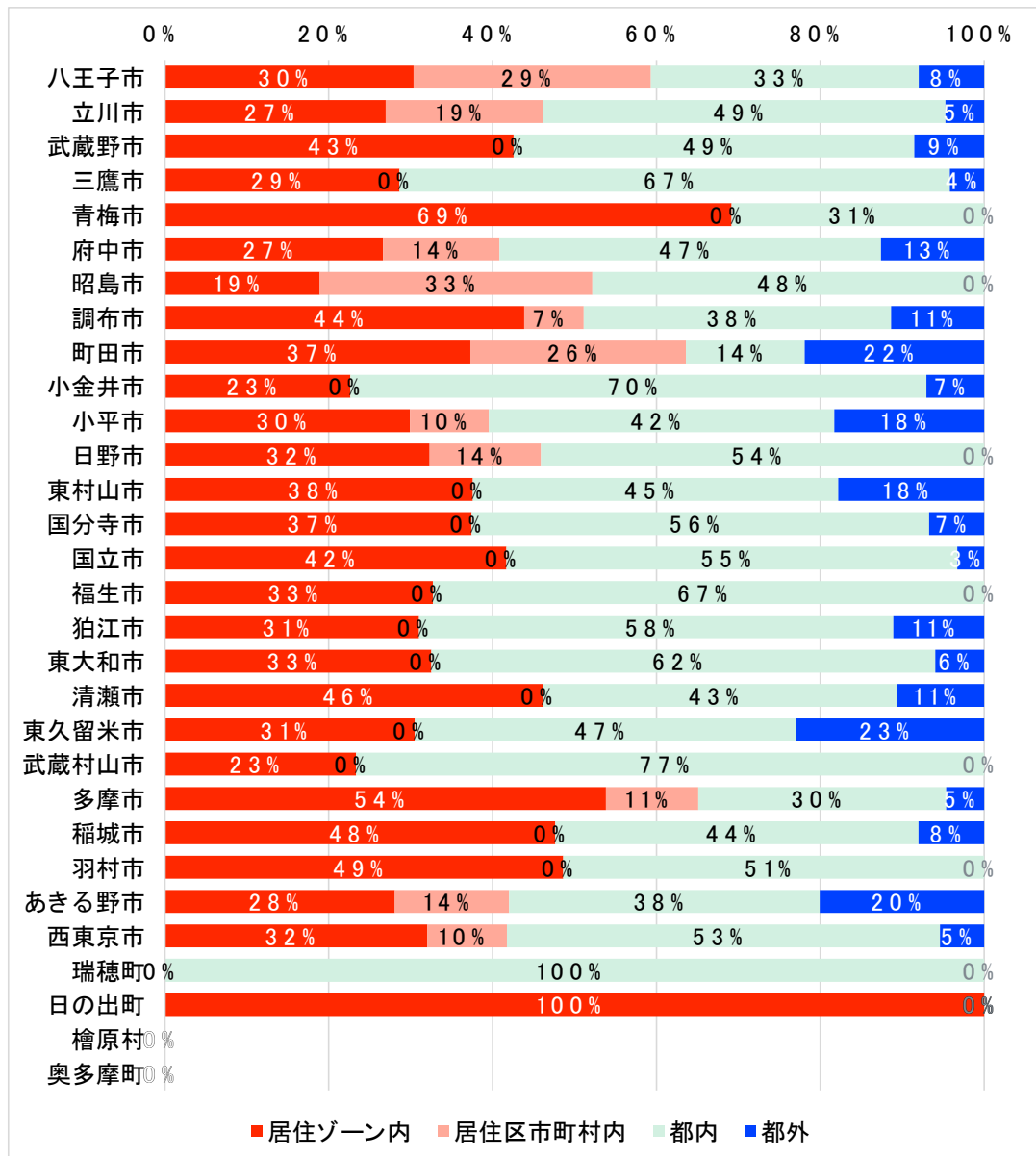
また、多摩（市部・町村部）では「都内」の移動の割合は、三鷹市、小金井市、福生市、武蔵村山市、瑞穂町において、約7割以上となっている。一方、「都外」の割合は、東久留米市が23%で最も高く、次いで町田市22%、あきる野市20%となっている（図2-81）。

図 2-80 居住区市町村別「活動圏域」（区部、食事・社交・文化活動、70歳以上）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-81 居住区市町村別「活動圏域」(多摩、食事・社交・文化活動、70歳以上)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

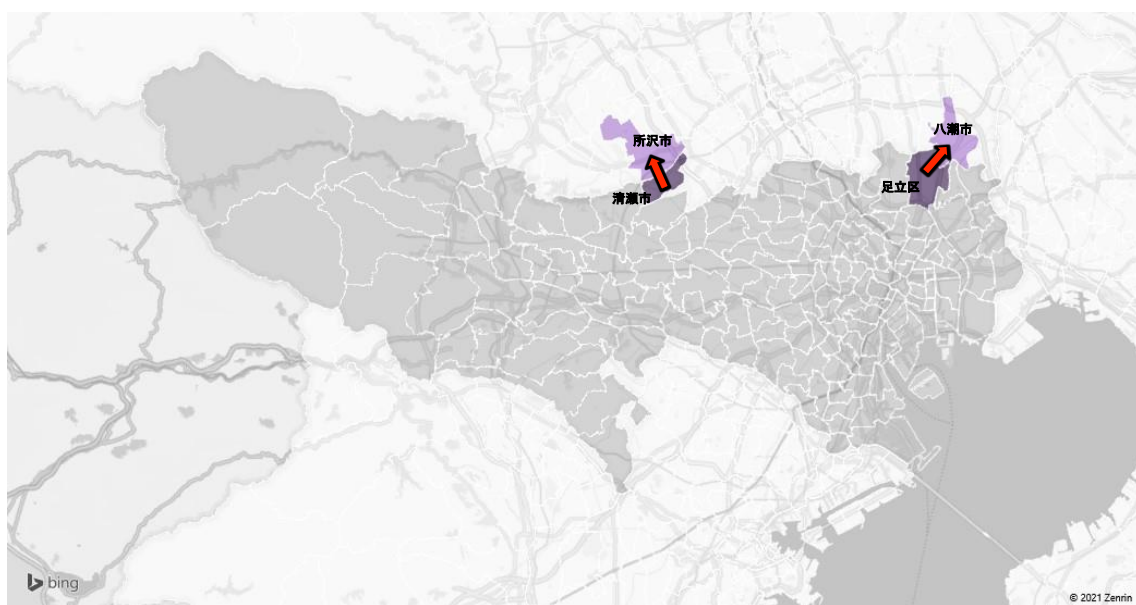
※食事・社交・文化活動の移動において、檜原村、奥多摩町は取得したサンプルが0件であったため0%

#### 4) 都外への移動

##### a. 通勤・通学・業務

通勤・通学・業務目的における「都外」への移動について、サンプル数が多い地域間を抽出すると、足立区から隣接する八潮市、清瀬市から隣接する所沢市間に移動がみられる。(図2-82)

図2-82 通勤・通学・業務目的での高齢者の計画基本ゾーン間の発着地間の目的トリップ数量(OD交通量)【全手段、他県への動き】  
(※調査結果のサンプル数を国勢調査等に基づき拡大処理(P5参照)した際に、300目的トリップ/日以上移動が推定されるゾーン間のみを抽出。)



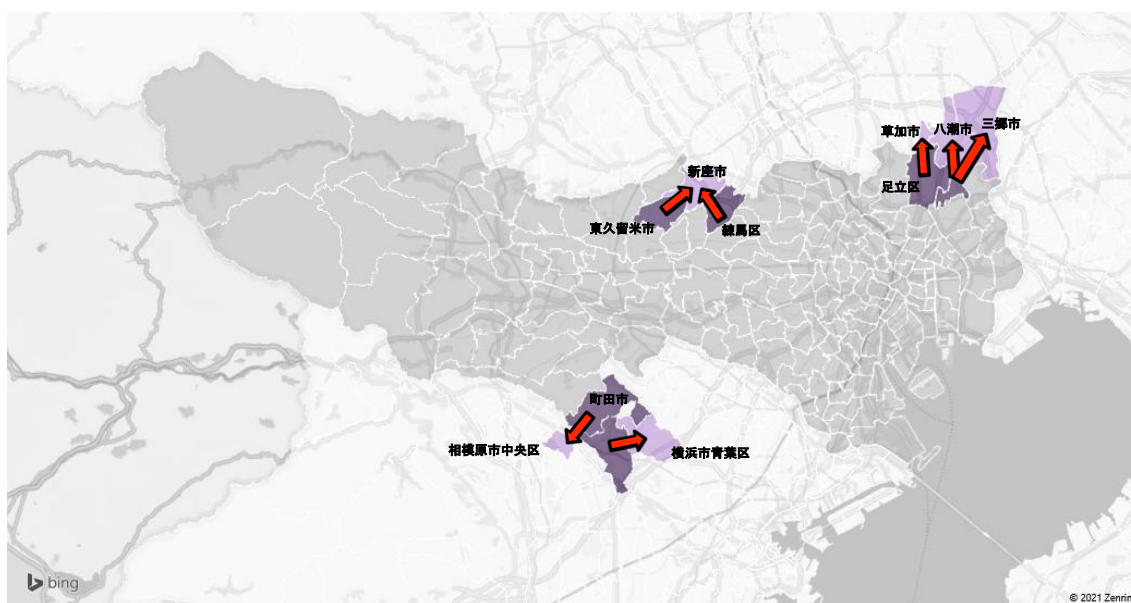
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

## b. 買い物

私事目的のうち多くを占めている買い物目的における都外への移動について、サンプル数が多い地域間を抽出すると、東久留米市・練馬区から隣接する新座市、町田市から隣接する相模原市中央区、横浜市青葉区間や足立区から隣接する草加市、八潮市、鉄道沿線の三郷市間に移動がみられる。(図2-83)

図 2-83 私事目的のうち買い物目的での高齢者の計画基本ゾーン間の  
発着地間の目的トリップ数量 (OD 交通量) 【全手段、他県への動き】

(※調査結果のサンプル数を国勢調査等に基づき拡大処理 (P5 参照) した際に、300 目的トリップ/日以上移動が推定されるゾーン間のみを抽出。)

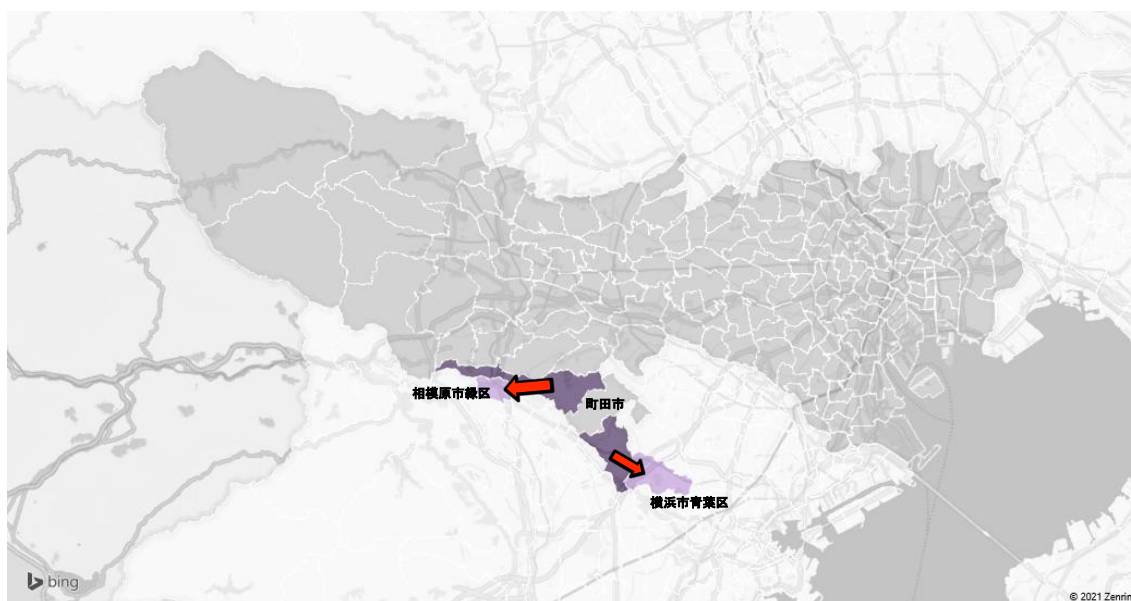


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### c. 通院・リハビリ・デイサービス

通院・リハビリ・デイサービス目的における都外への移動について、サンプル数が多い地域間を抽出すると、町田市から隣接する横浜市青葉区及び相模原市緑区間に移動がみられる。(図2-84)

図 2-84 私事目的のうち通院・リハビリ・デイサービス目的での高齢者の計画基本ゾーン間の発着地間の目的トリップ数量 (OD 交通量) 【全手段、他県への動き】  
(※調査結果のサンプル数を国勢調査等に基づき拡大処理 (P5 参照) した際に、300 目的トリップ/日以上移動が推定されるゾーン間のみを抽出。)



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### (3) 目的別外出・移動距離活動圏域の分析のまとめ

- ・高齢者(65歳以上)の出発地から目的地までの平均移動距離(直線距離)は全目的では2.75 km、通勤・通学目的では7.35 km、買い物目的では2.26 km、通院、リハビリ、デイサービス目的では2.98 km (p58)
- ・世代別にみると、全目的では、70歳代2.64 km、80歳代以上2.10 kmと、年齢が上がるにつれて、移動距離が短くなっている (p59)。
- ・高齢者の移動の範囲は、全都域で見ると、居住区市町村内での移動が約6割であり、区市町村を超え都内までの移動が約3割、都外までは約1割となっている。また、年代が上がるに伴って「居住ゾーン内」での移動が高まる傾向となっている。「私事目的」のうち、「食事・社交・文化活動」における移動については、「居住ゾーン内」や「居住基礎自治体内」の割合が低く、「都内」や「都外」の割合が高くなる傾向となっている。買い物や通院などの日常的に行う活動以外において、住んでいる基礎自治体外への移動がされている。
- ・地域別にみると、県境に位置する自治体の一部では、都外への移動の割合が高くなっている(町田市23%、清瀬市16%、稲城市14% (p66))。

## 2.2.3 交通手段別の分析

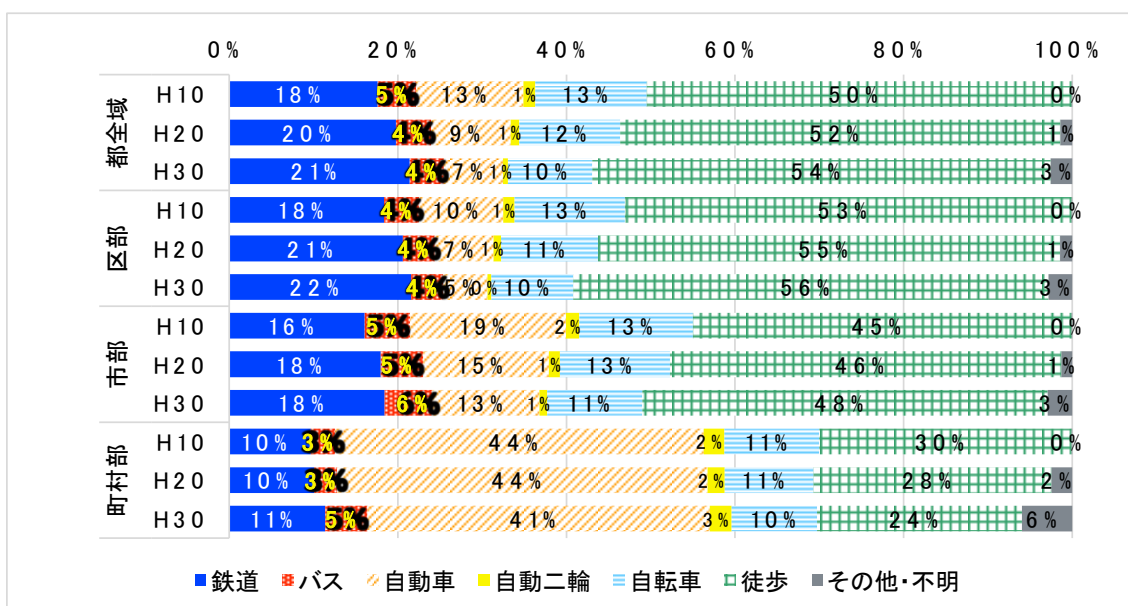
### (1) 交通手段分担率（再掲 P26 等）

65歳以上についてみると、移動時の交通手段分担率（交通手段別手段トリップ数／総手段トリップ数）は、平成30年では、「都全域」で「徒歩」移動が54%と最も高く、次いで「鉄道」21%、「自転車」10%、「自動車」が7%となっている。

「居住地別」でみると、「区部」では、「徒歩」での移動の割合が最も高く、次いで「鉄道」となっている。「市部」では、「徒歩」での移動の割合が最も高く、次いで「鉄道」となっている。「町村部」では「自動車」での移動の割合が最も高く、次いで「徒歩」となっている（図2-18）。

【再掲図2-18】居住地別・交通手段分担率（全目的、H30）

【男女計】

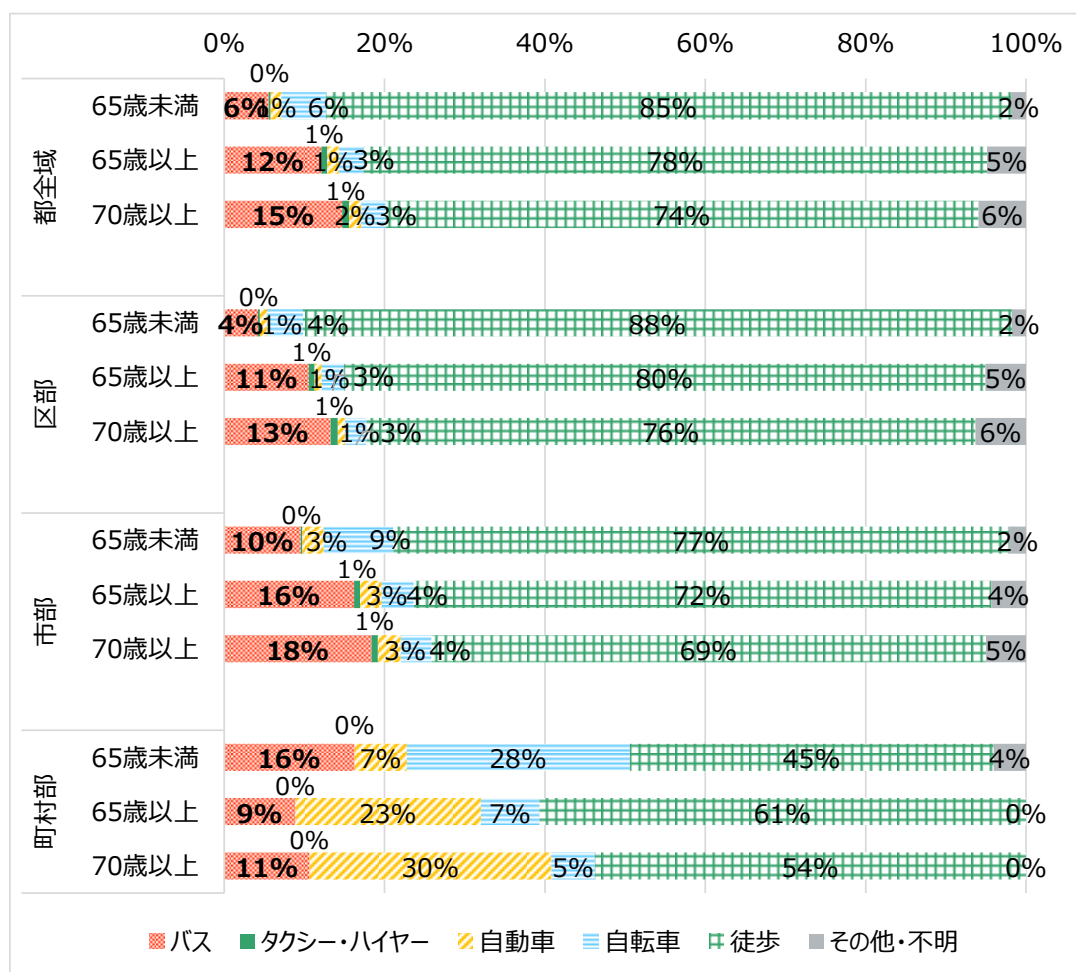


（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

平成30年を年齢階層別で見ると、鉄道を利用する場合に、出発地から駅までの交通手段（平成30年）は、「65歳未満」では「徒歩」での移動が85%、「65歳以上」では「徒歩」での移動が78%となっている（図2-26）。

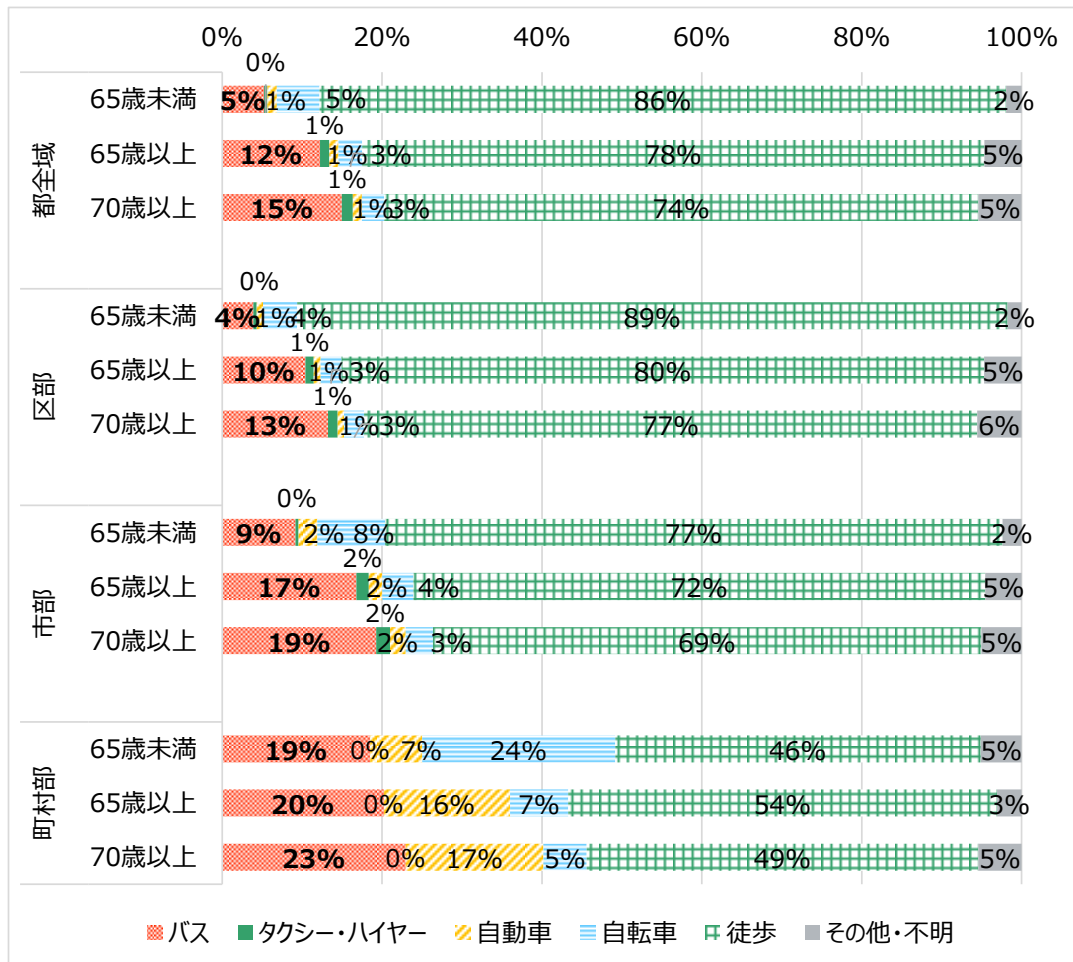
鉄道を利用する場合に、駅から到着地までの交通手段（平成30年）は、「65歳未満」では「徒歩」での移動が84%、「65歳以上」では「徒歩」での移動が78%となっている（図2-29）。

【再掲図 2-26】 年齢階層別にみた出発地から駅までの端末交通手段分担率  
【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

【再掲図 2-29】 年齢階層別にみた駅から到着地までの端末交通手段分担率の変化  
【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

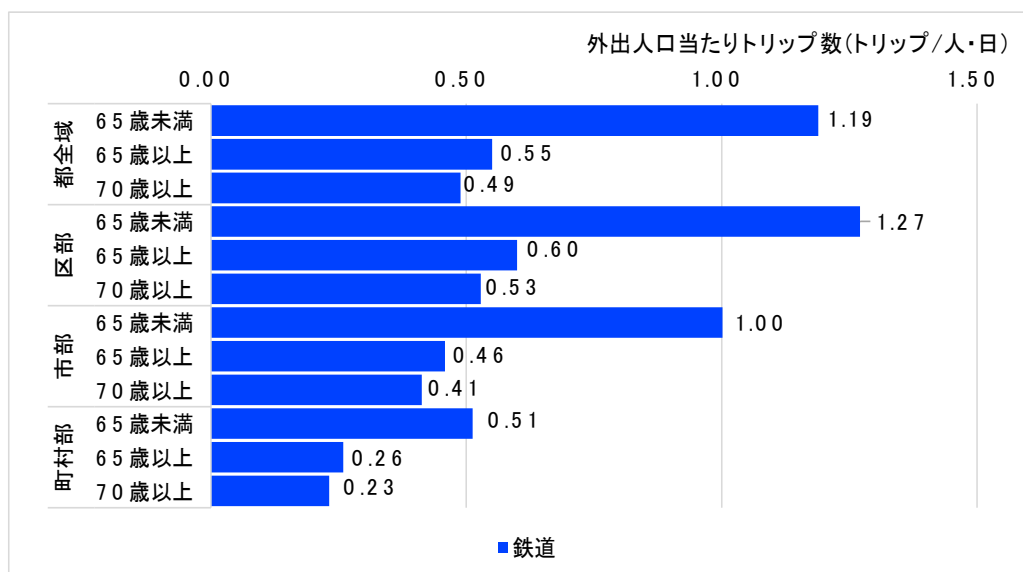
(2) 交通手段別の集計

1) 外出入人口1人当たりの手段トリップ数

a. 鉄道

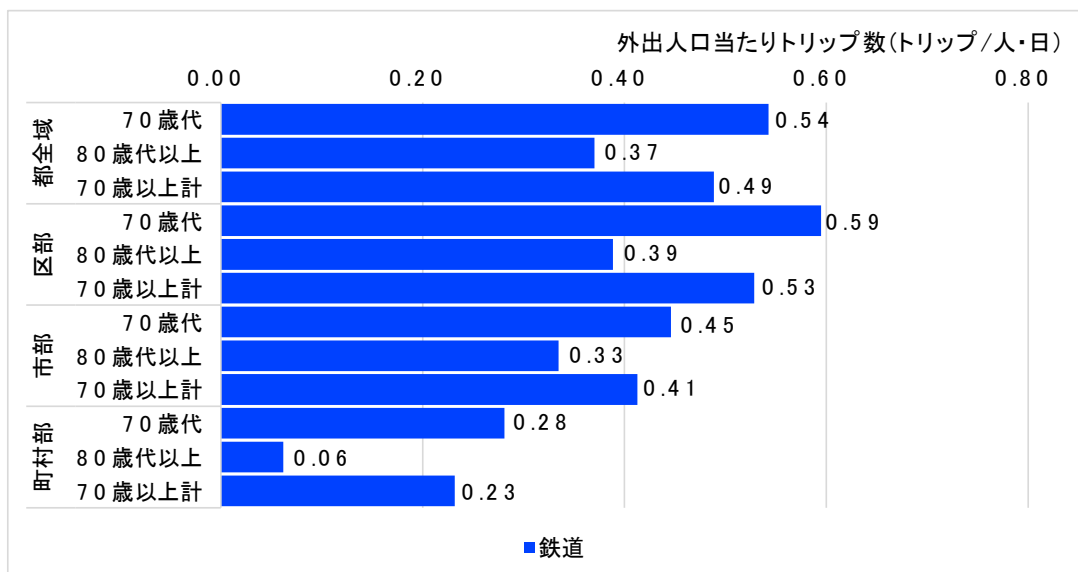
鉄道を利用した手段トリップ数は、「都全域」では「65歳未満」が1.19で最も多く、次いで「65歳以上」が0.55、「70歳以上」が0.49となっており、年齢が上がると鉄道のトリップ数は少なくなっている。「居住地域別」でみると、どの年齢階層においても「区部」の手段トリップ数が最も多く、次いで「市部」、「町村部」となっている(図2-85、86)。

図 2-85 居住地別・年齢階層別外出入人口1人当たりの鉄道トリップ数【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-86 居住地別・年齢階層別外出入人口1人当たりの鉄道トリップ数(70歳以上)【男女計】

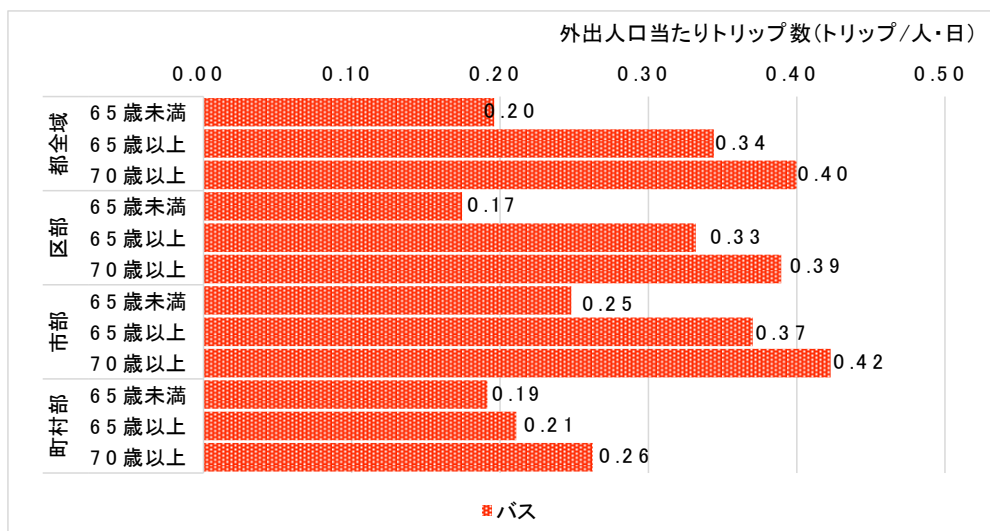


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

b. バス

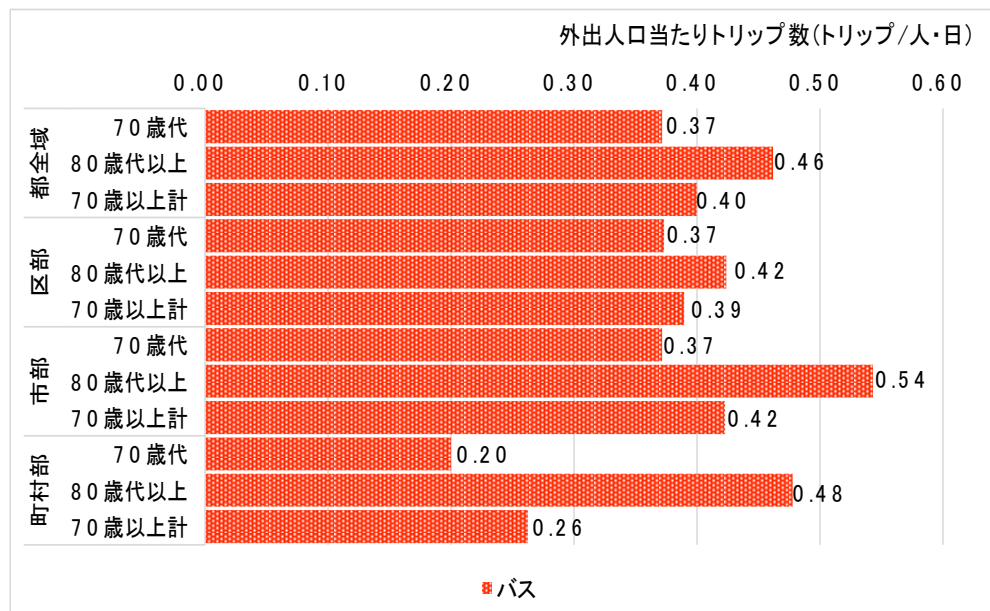
バスを利用した手段トリップ数は、「都全域」では「70歳以上」が0.40で最も多く、次いで「65歳以上」が0.34、「65歳未満」が0.20となっており、年齢が上がるとバスのトリップ数が多くなっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「市部」のトリップ数が最も多く、次いで「区部」、「町村部」となっている(図2-87、88)。

図 2-87 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりのバstriップ数【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-88 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりのバstriップ数(70歳以上)【男女計】

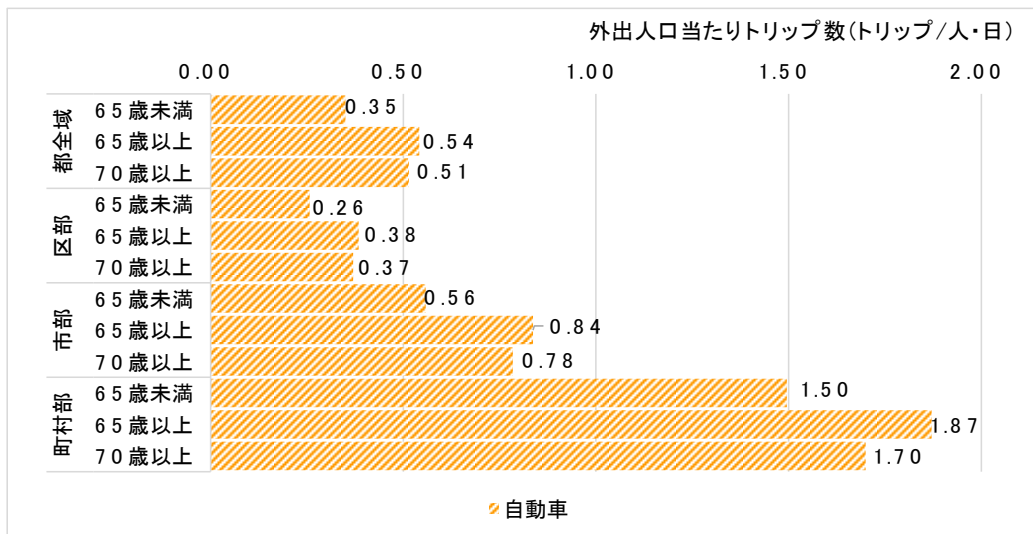


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### c. 自動車

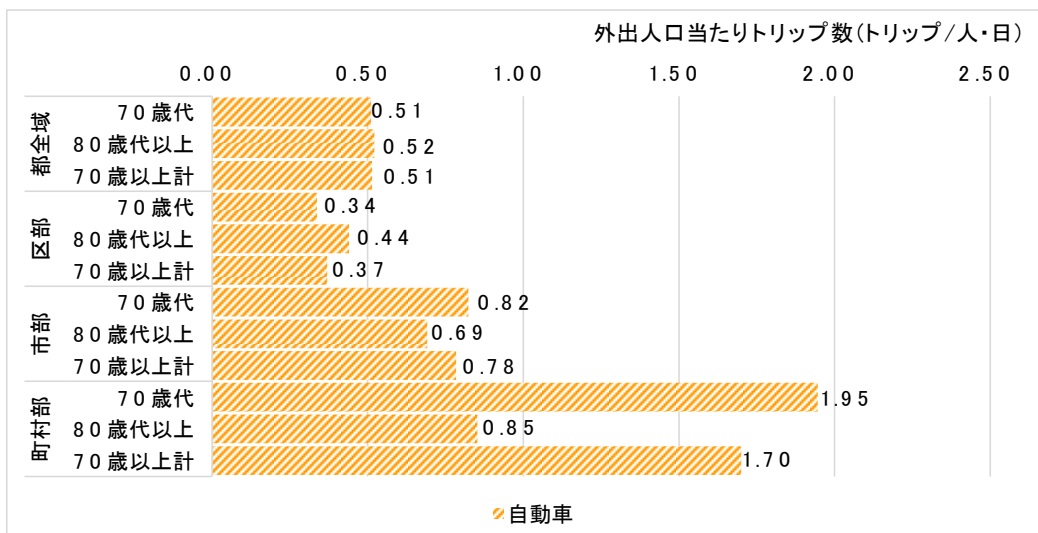
自動車を利用した手段トリップ数は、「都全域」では「65歳以上」が0.54で最も多く、次いで「70歳以上」が0.51、「65歳未満」が0.35となっている。「居住地域別」でみると、どの年齢階層においても「町村部」のトリップ数が最も多く、次いで「市部」、「区部」となっている(図2-89)。

図 2-89 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりの自動車トリップ数【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-90 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりの自動車トリップ数(70歳以上)【男女計】

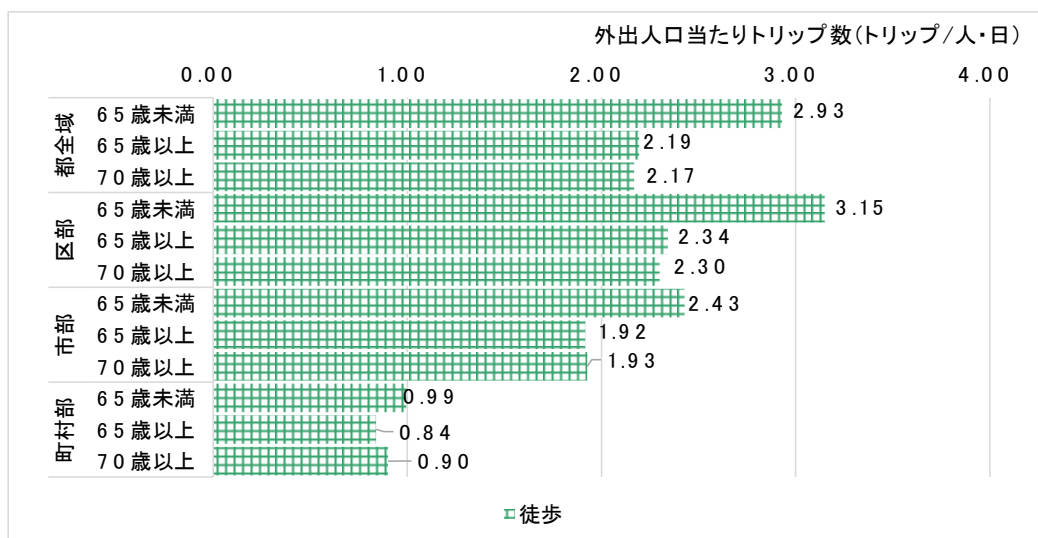


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

d. 徒歩

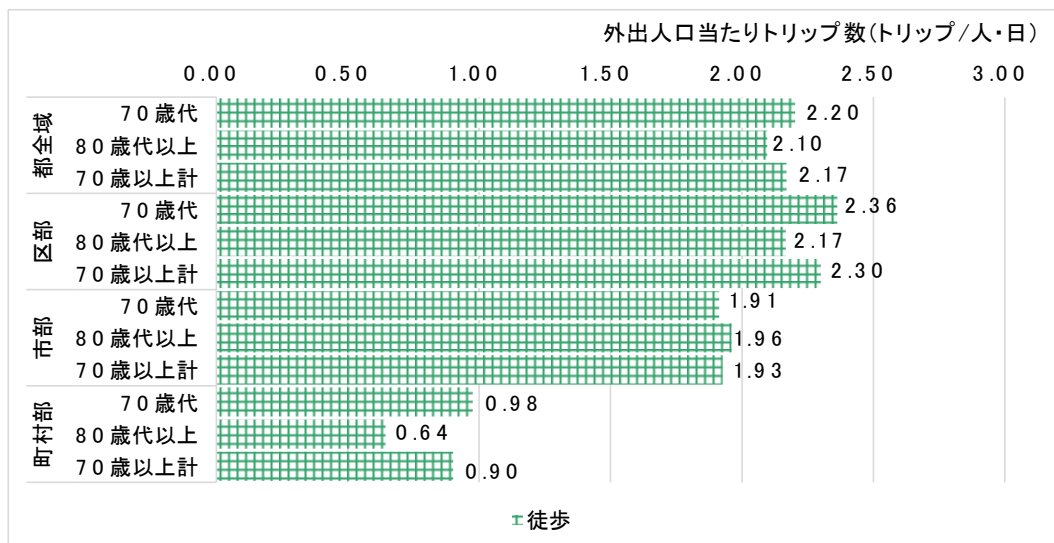
徒歩での手段トリップ数は、「都全域」では「65歳未満」が2.93で最も多く、次いで「65歳以上」が2.19、「70歳以上」が2.17となっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「区部」のトリップ数が最も多く、次いで「市部」、「町村部」となっている(図2-91)。

図 2-91 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりの徒歩トリップ数【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-92 居住地別・年齢階層別外出人口1人当たりの徒歩トリップ数(70歳以上)【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

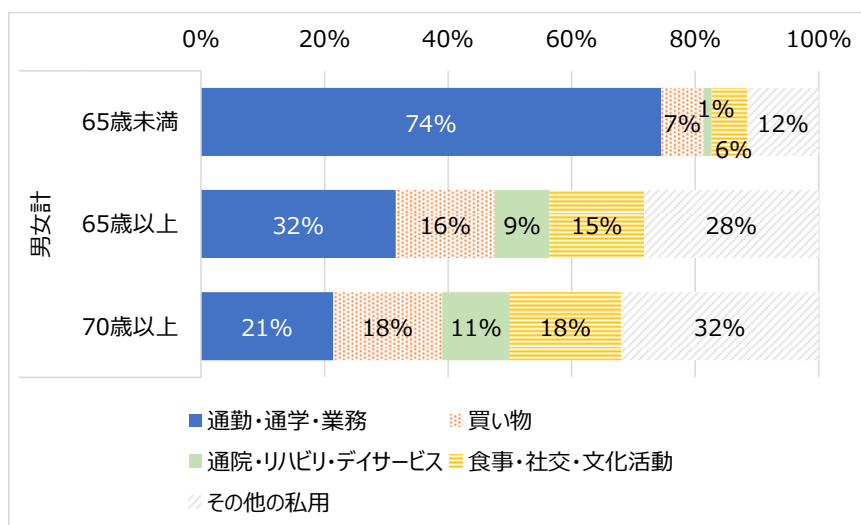
## 2) 年齢階層別・目的交通手段分担率

### a. 鉄道

「鉄道」利用時の移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が74%となっている。「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が68%となり、「70歳代以上」では79%となっている（図2-93）。

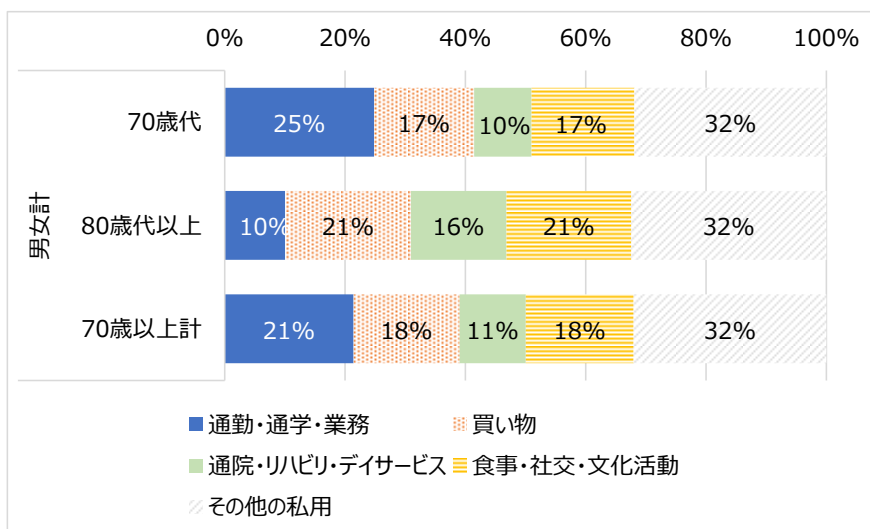
私事目的：「通勤・通学・業務」を除く、「買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用」のこと。

図 2-93 年齢階層別「鉄道」利用の目的構成【男女計】



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-94 年齢階層別「鉄道」利用の目的構成（70歳以上）【男女計】



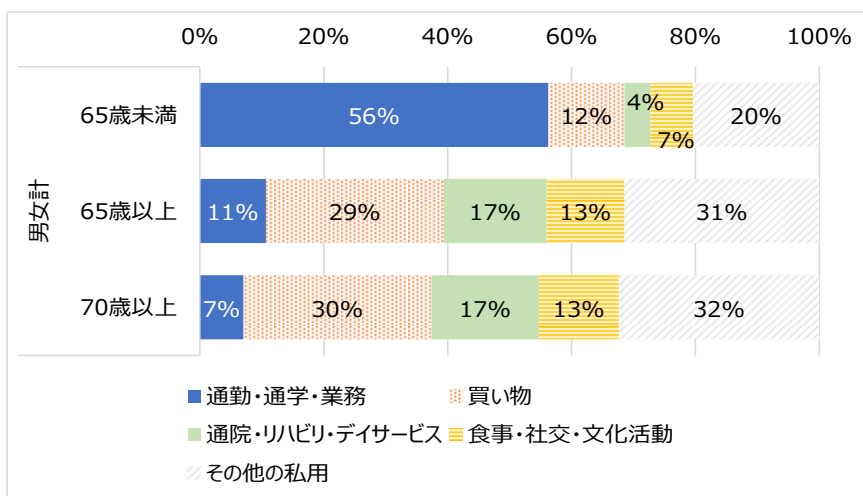
（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

b. バス

「バス」利用時の移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が56%となっている。「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が89%となり、「70歳代以上」では93%となっている（図2-95）。

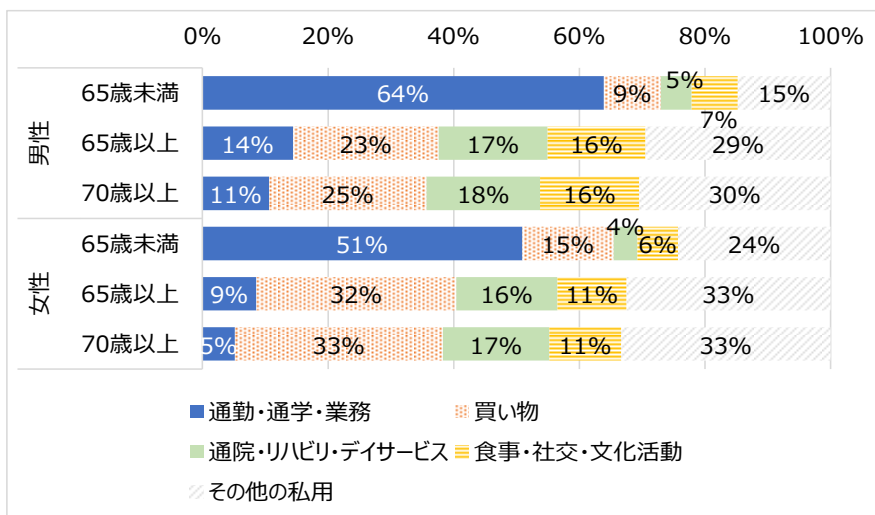
私事目的：「通勤・通学・業務」を除く、「買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用」のこと。

図 2-95 年齢階層別「バス」利用の目的構成【男女計】



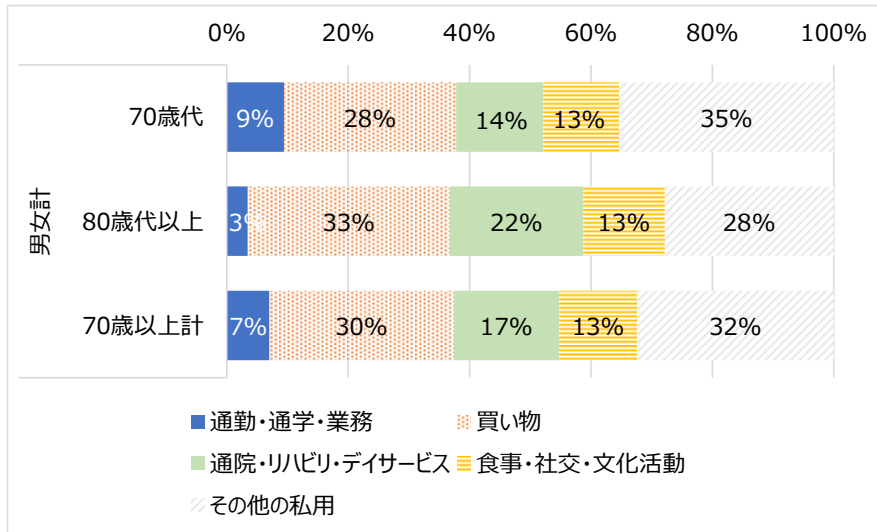
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-96 年齢階層別「バス」利用の目的構成【男女計】



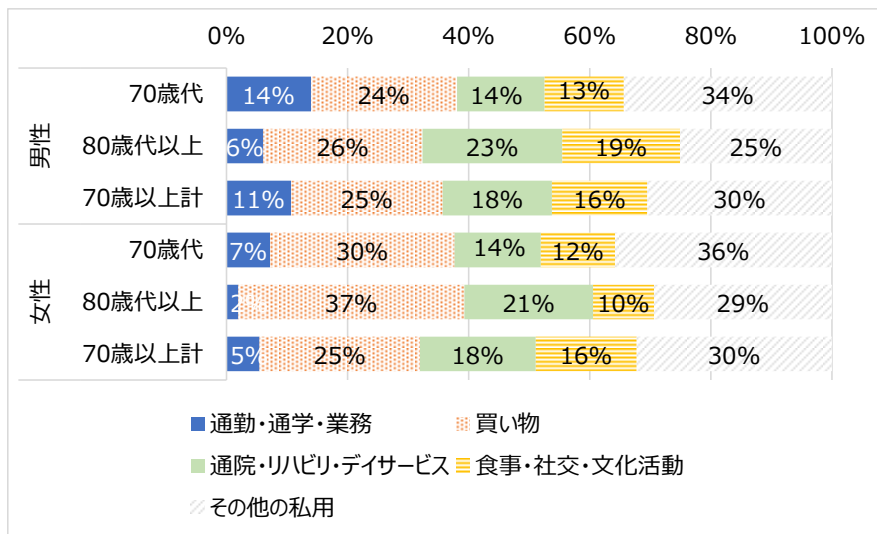
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-97 年齢階層別「バス」利用の目的構成（70歳以上）【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-98 年齢階層別「バス」利用の目的構成（70歳以上）【男性・女性】



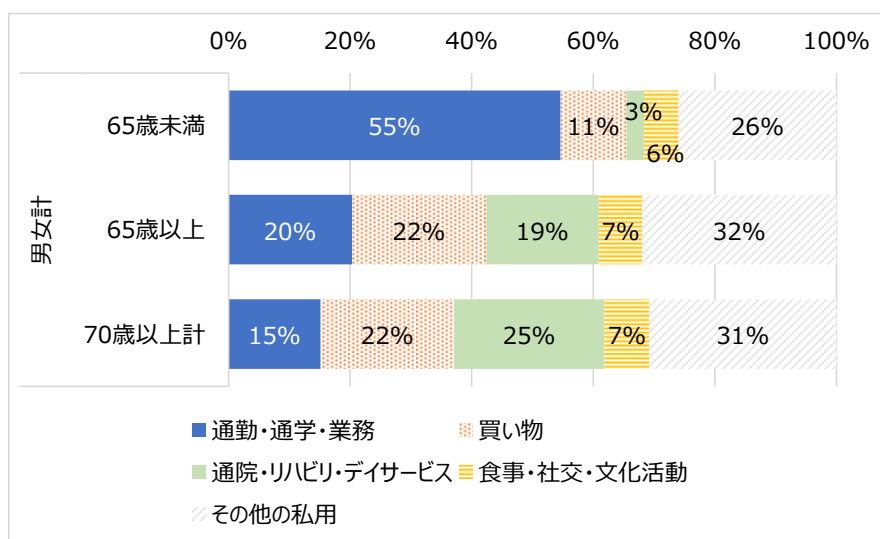
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### c. 自動車

「自動車」利用時の移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が55%となっている。「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が80%となり、「70歳代以上」では85%となっている（図2-99）。

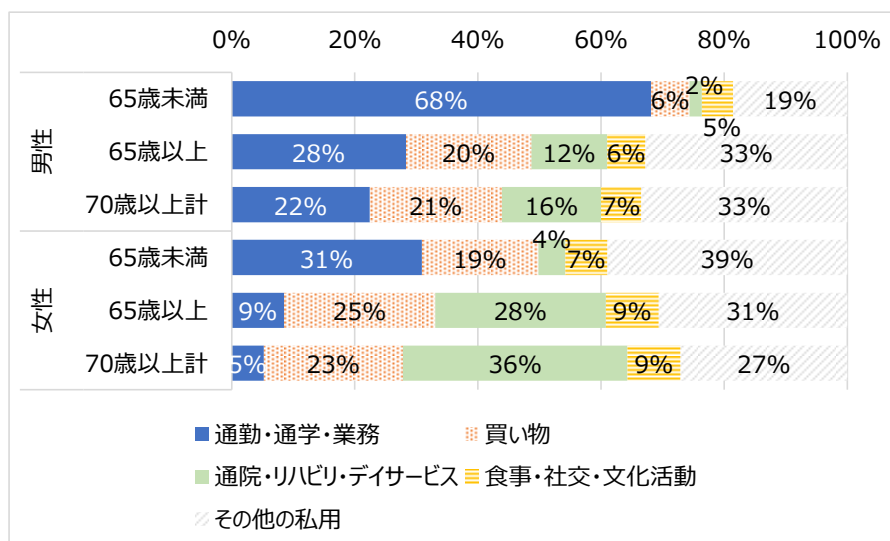
私事目的：「通勤・通学・業務」を除く、「買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用」のこと。

図 2-99 年齢階層別「自動車」利用の目的構成【男女計】



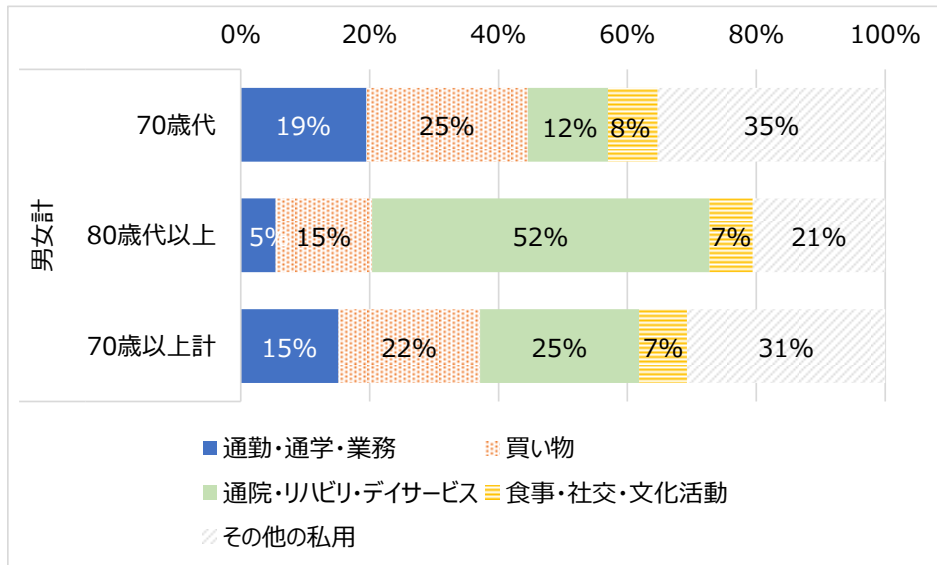
（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-100 年齢階層別「自動車」利用の目的構成【男性・女性】



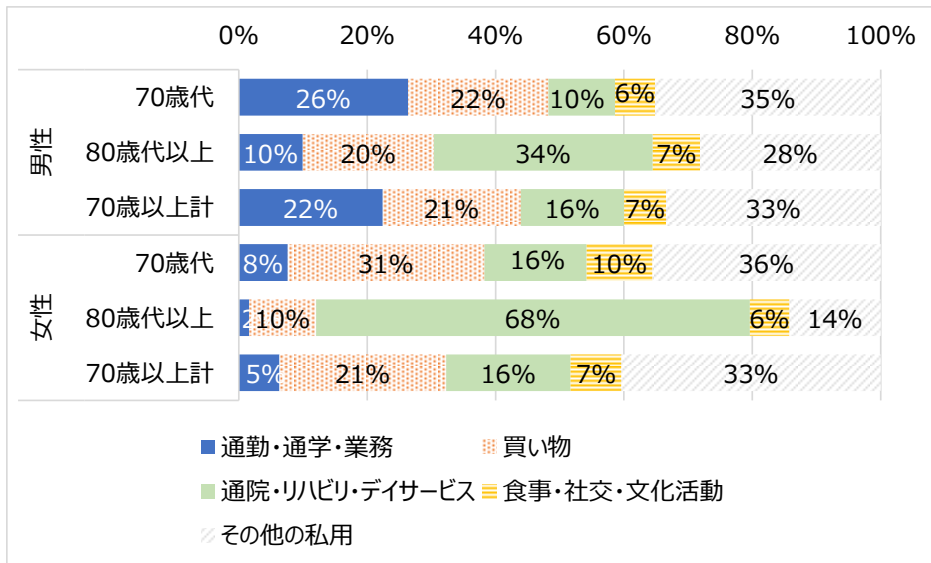
（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-101 年齢階層別「自動車」利用の目的構成（70歳以上）【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-102 年齢階層別「自動車」利用の目的構成（70歳以上）【男性・女性】



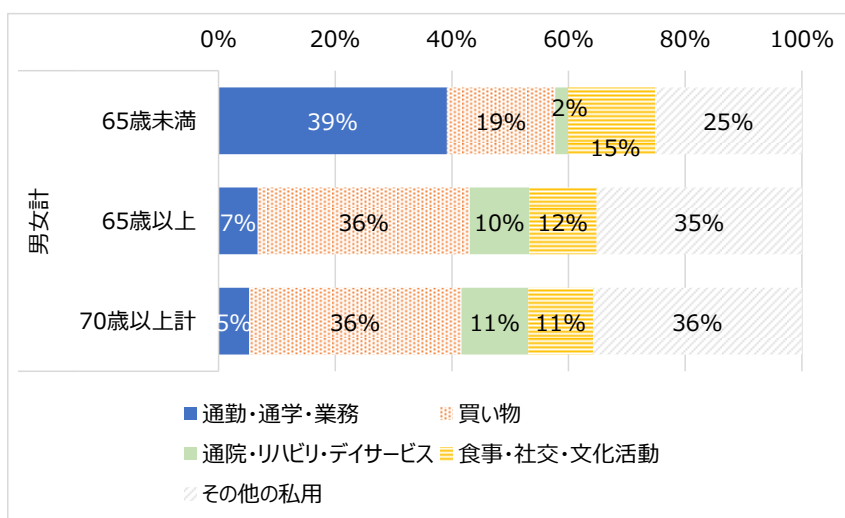
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

d. 徒歩

「徒歩」利用時の移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が39%、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が61%となっている。「65歳以上」では、私事目的が93%となり、「70歳代以上」では95%となっている（図2-103）。

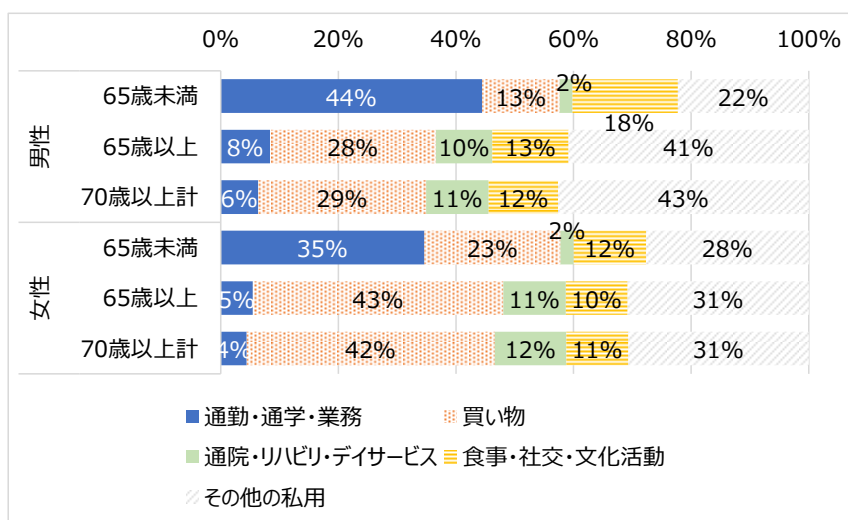
私事目的：「通勤・通学・業務」を除く、「買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用」のこと。

図 2-103 年齢階層別「徒歩」利用の目的構成【男女計】



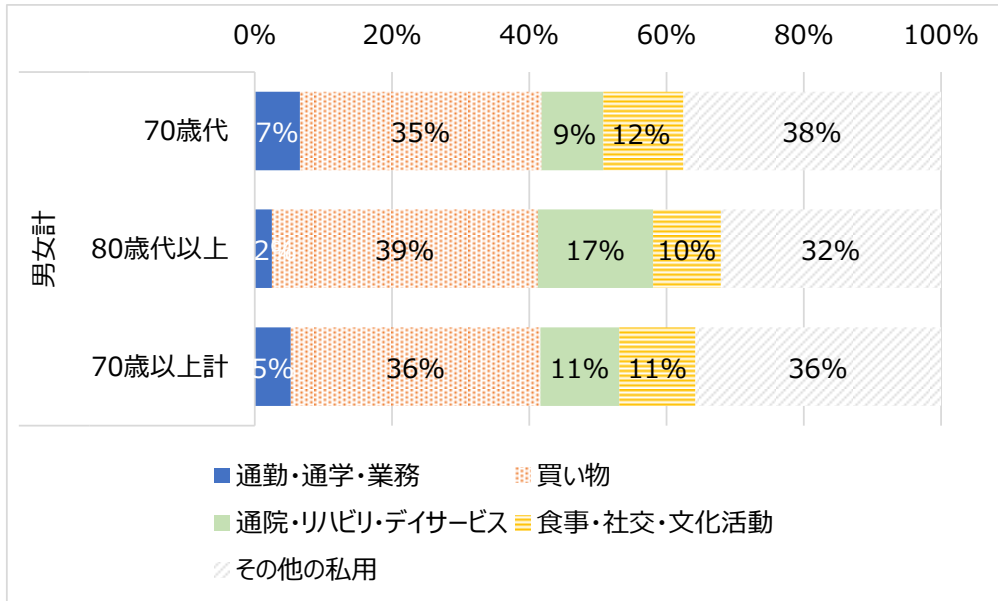
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-104 年齢階層別「徒歩」利用の目的構成【男性・女性】



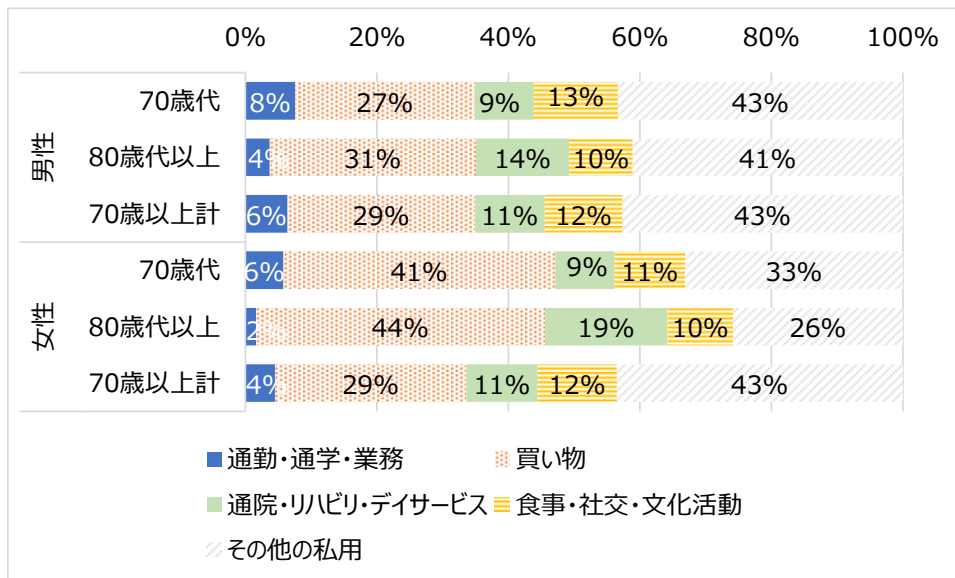
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-105 年齢階層別「徒歩」利用の目的構成（70歳以上）【男女計】



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-106 年齢階層別「徒歩」利用の目的構成（70歳以上）【男性・女性】



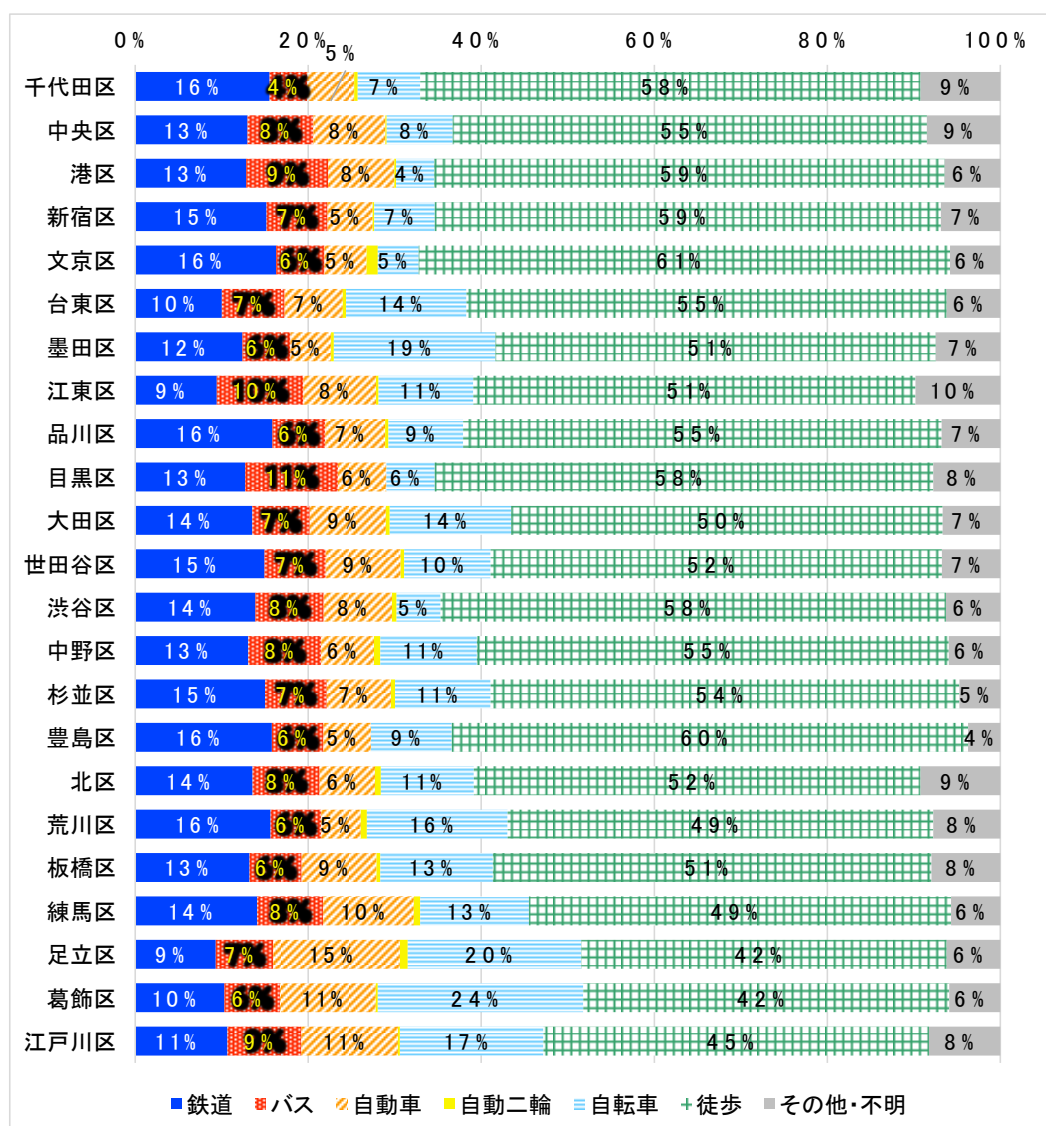
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

### 3) 区市町村別・目的別交通手段分担率

#### a. 全目的

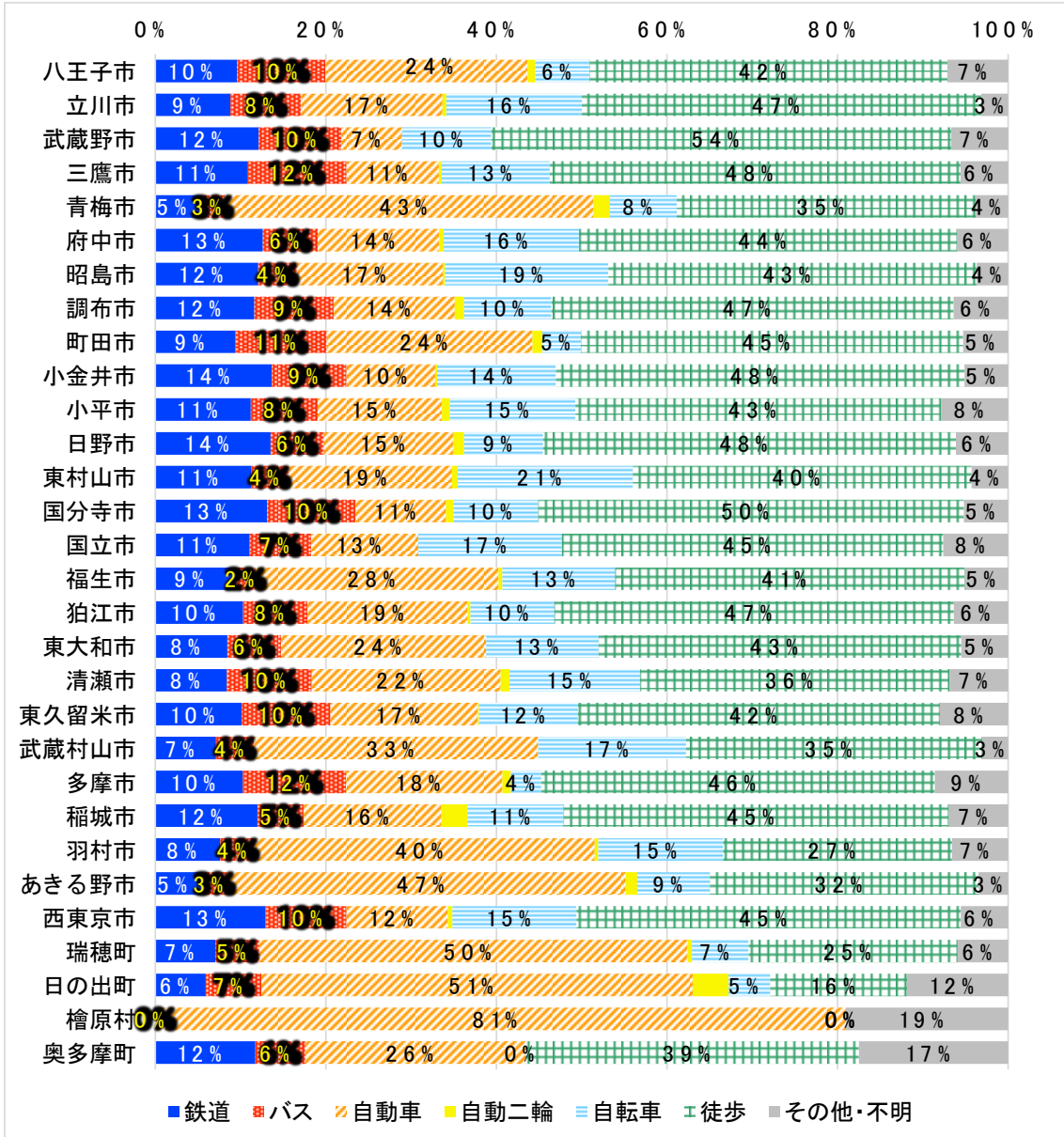
70歳以上の都民の移動手段についてみると、鉄道利用が多いのは、千代田区、文京区、品川区、豊島区、荒川区が最多で16%、次いで新宿区、世田谷区、杉並区15%となっている。バス利用が多いのは、三鷹市、多摩市が最多で12%、次いで目黒区、町田市11%となっている。自動車利用が多いのは、檜原村が最多で81%、次いで日の出町51%、瑞穂町50%となっている。徒歩が多い区市町村として、文京区が最多で61%、次いで豊島区60%、港区59%となっている。(図2-107、2-108)

図 2-107 区市町村別交通手段分担率（全目的：区部、70歳以上・男女計）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-108 区市町村別交通手段分担率（全目的：多摩、70歳以上・男女計）

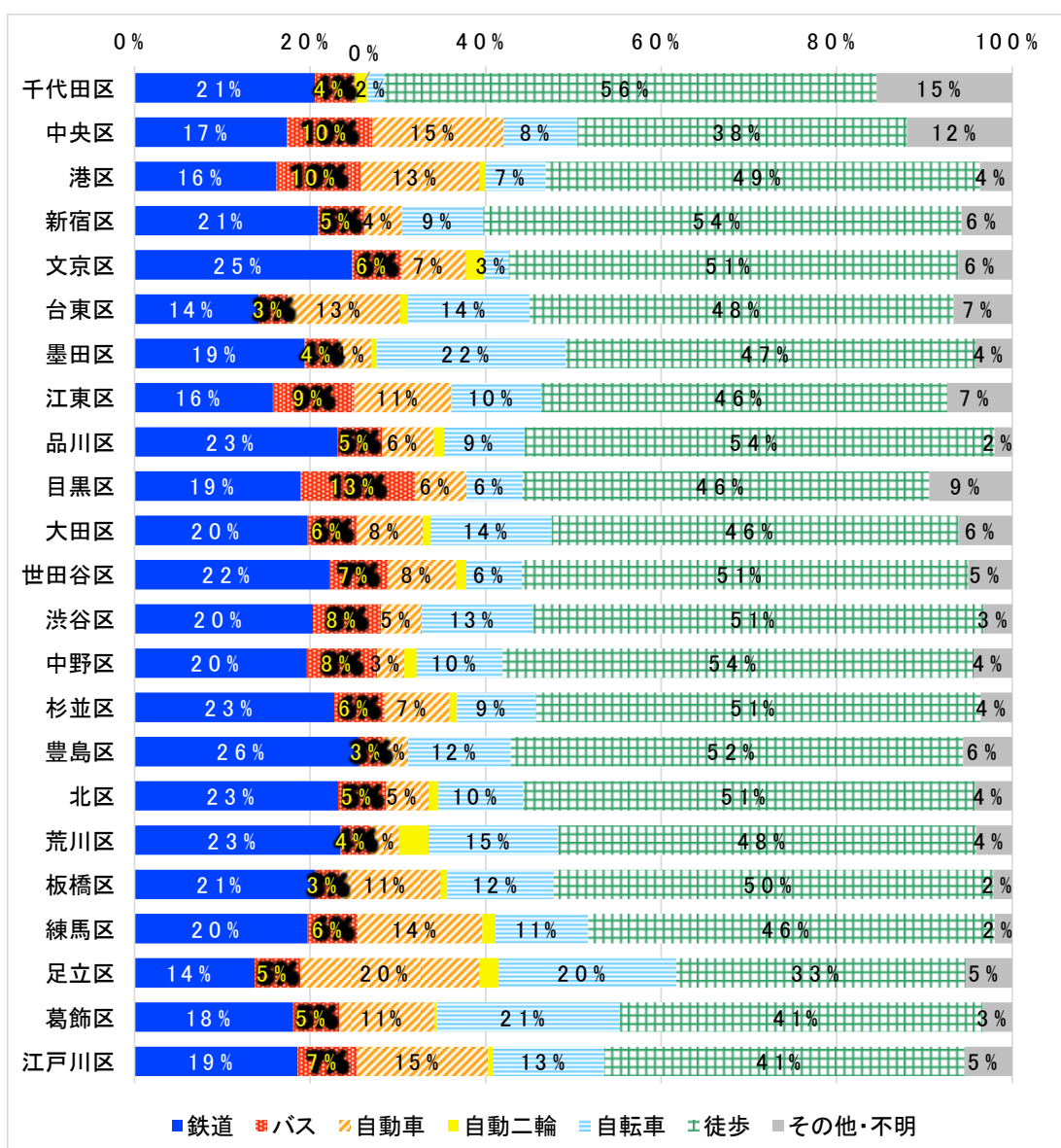


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

b. 通勤・通学・業務目的

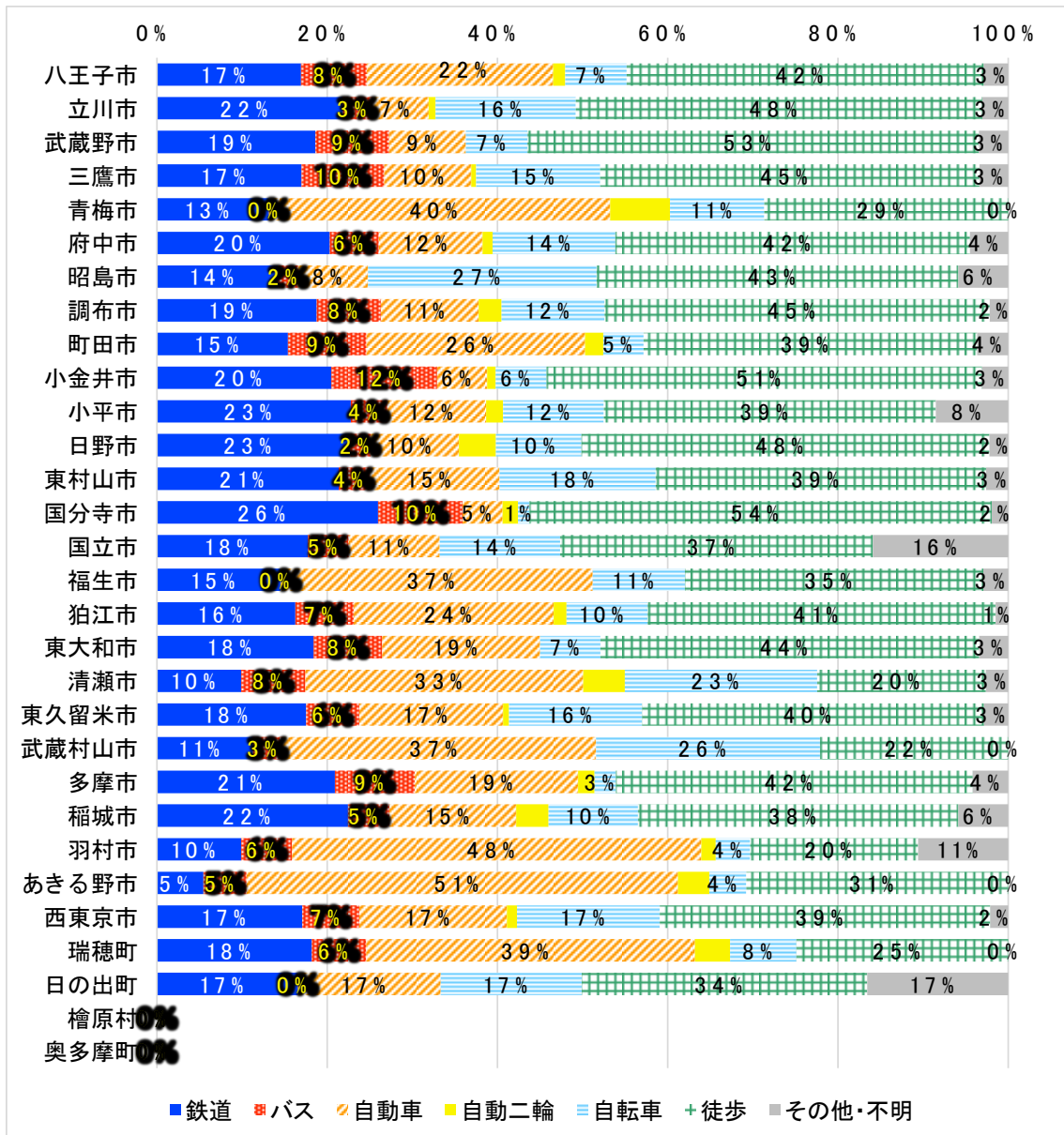
70歳以上の都民について、通勤・通学・業務目的の移動手段をみると、鉄道利用が多いのは、豊島区、国分寺市が最多で26%、次いで文京区25%、品川区、杉並区、北区、荒川区、渋谷区、豊島区、荒川区、小平市、日野市23%となっている。バス利用が多いのは、目黒区が最多で13%、次いで小金井市12%、中央区、港区、三鷹市、国分寺市10%となっている。自動車利用が多いのは、あきる野市が最多で51%、次いで羽村市48%、青梅市40%となっている。徒歩が多い区市町村として、千代田区が最多で56%、次いで新宿区、品川区、中野区54%となっている。(図2-109、2-110)

図 2-109 区市町村別交通手段分担率（通勤・通学・業務目的：区部、70歳以上・男女計）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-110 区市町村別交通手段分担率（通勤・通学・業務目的：多摩、70歳以上・男女計）



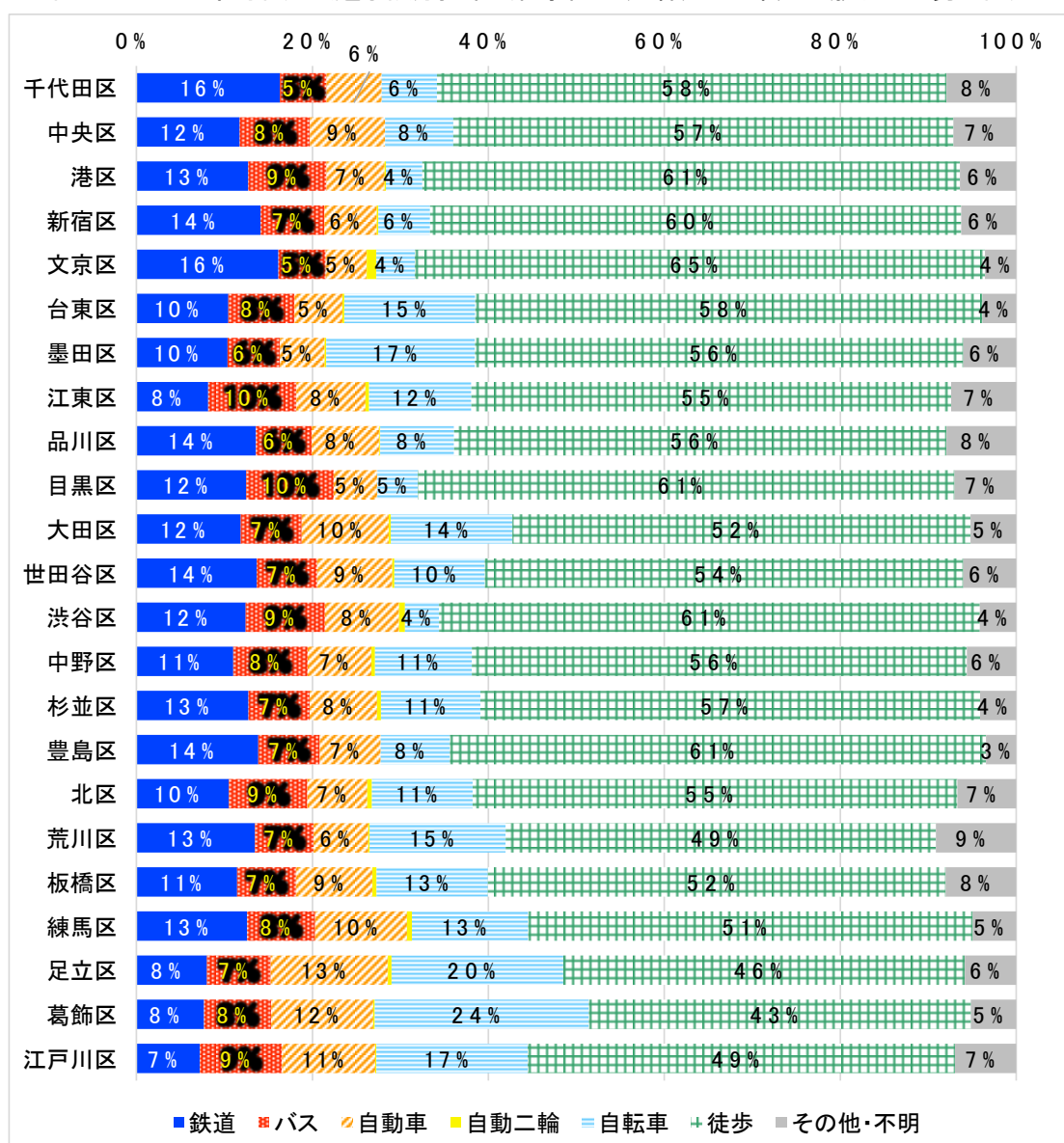
(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

※通勤・通学・業務目的の移動において、檜原村、奥多摩町は取得したサンプルが0件であったため0%

c. 私事目的（全体）

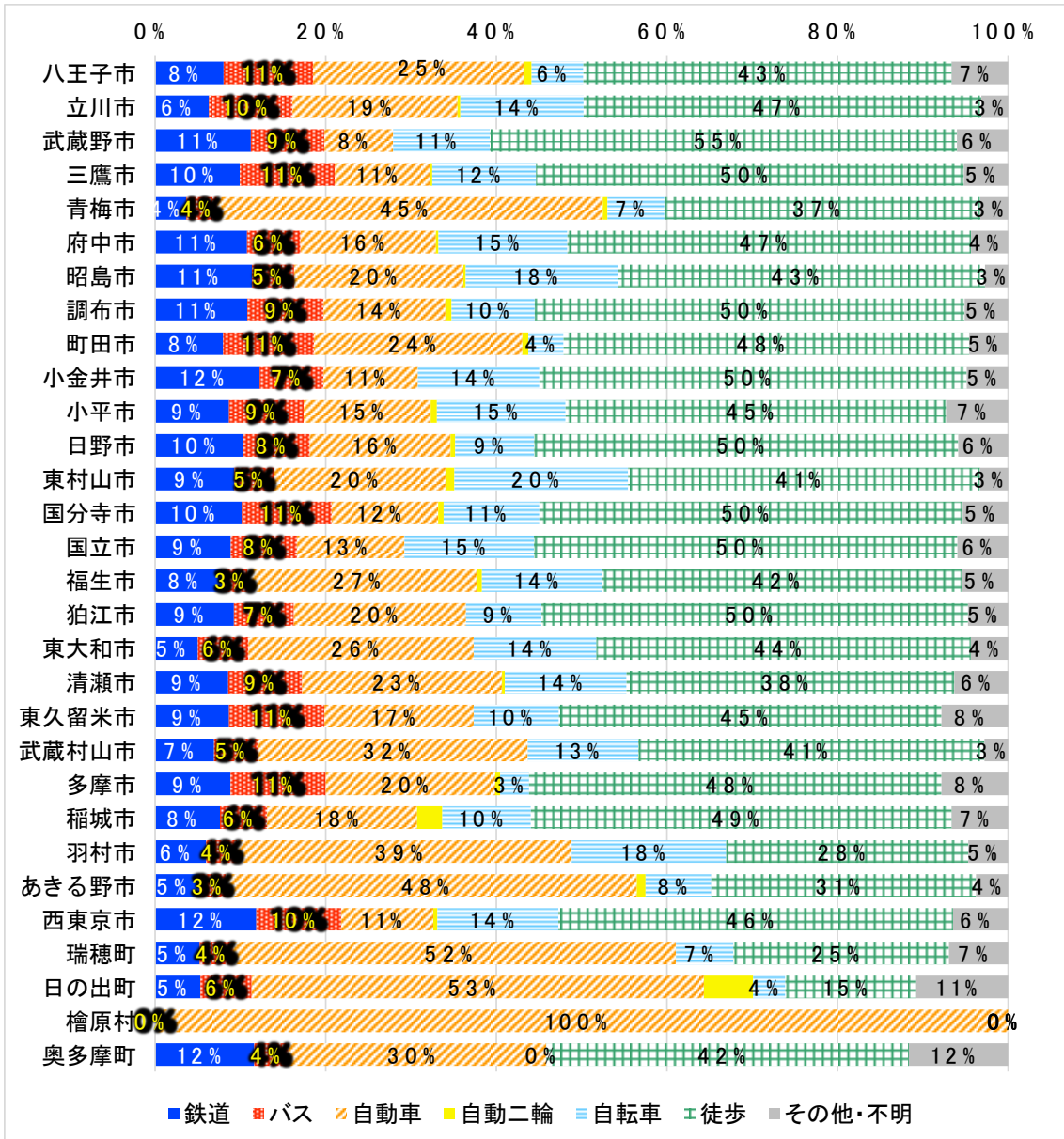
70歳以上の都民について、私事目的の移動手段をみると、鉄道利用が多いのは、千代田区、文京区が最多で16%、次いで新宿区、品川区、世田谷区、豊島区14%、港区、杉並区、荒川区、練馬区13%となっている。バス利用が多いのは、八王子市、三鷹市、町田市、国分寺市、東久留米市、多摩市が最多で11%、次いで江東区、目黒区、立川市、西東京市が10%となっている。自動車利用が多いのは、檜原村が最多で100%、次いで日の出町53%、瑞穂町52%となっている。徒歩が多い区市町村として、文京区が最多で65%、次いで港区、目黒区、渋谷区、豊島区61%となっている。（図2-111、2-112）

図 2-111 区市町村別交通手段分担率（私事目的(全体)）：区部、70歳以上・男女計



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-112 区市町村別交通手段分担率（私事目的(全体)：多摩、70歳以上・男女計）

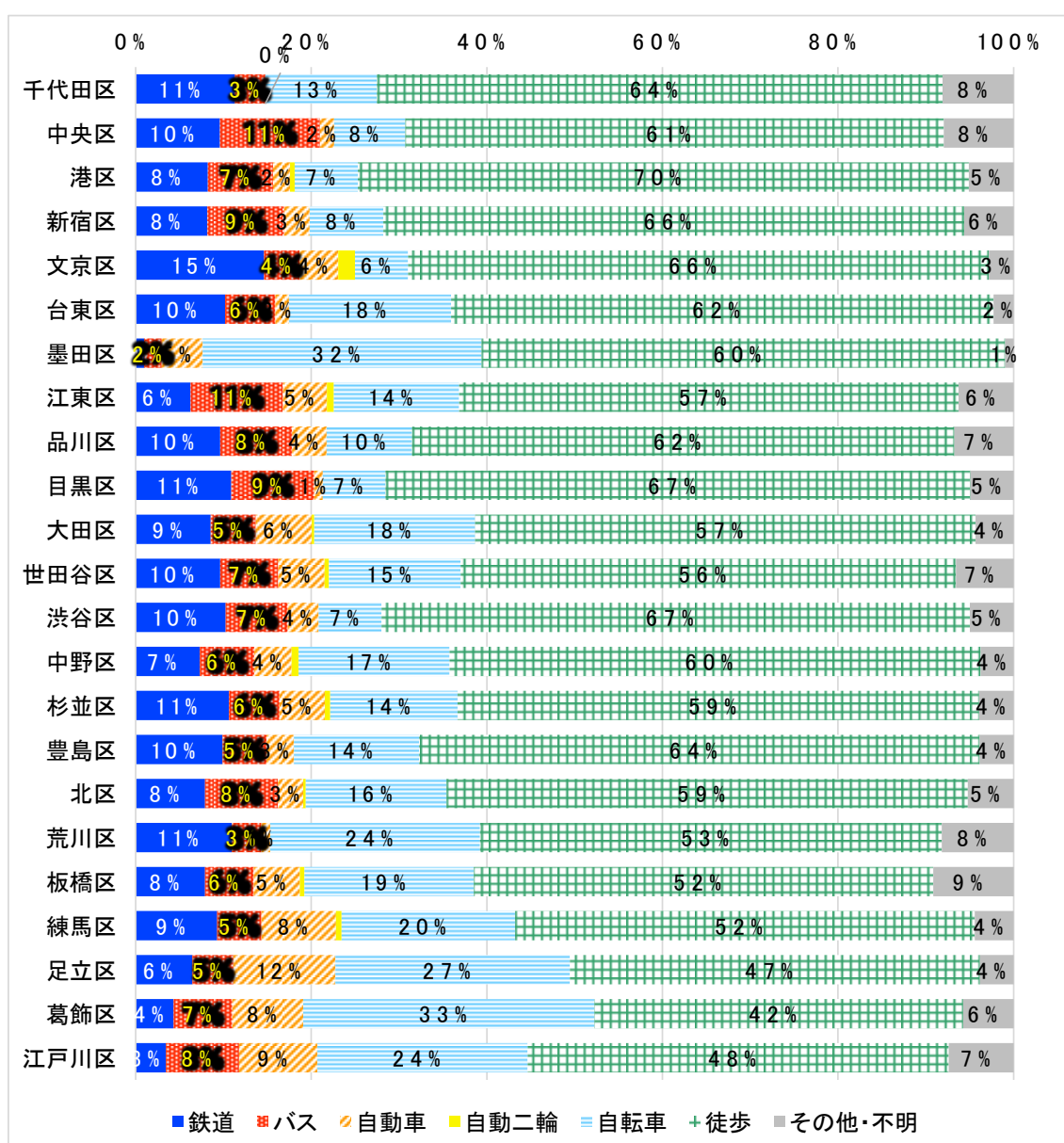


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

d. 私事目的（買い物）

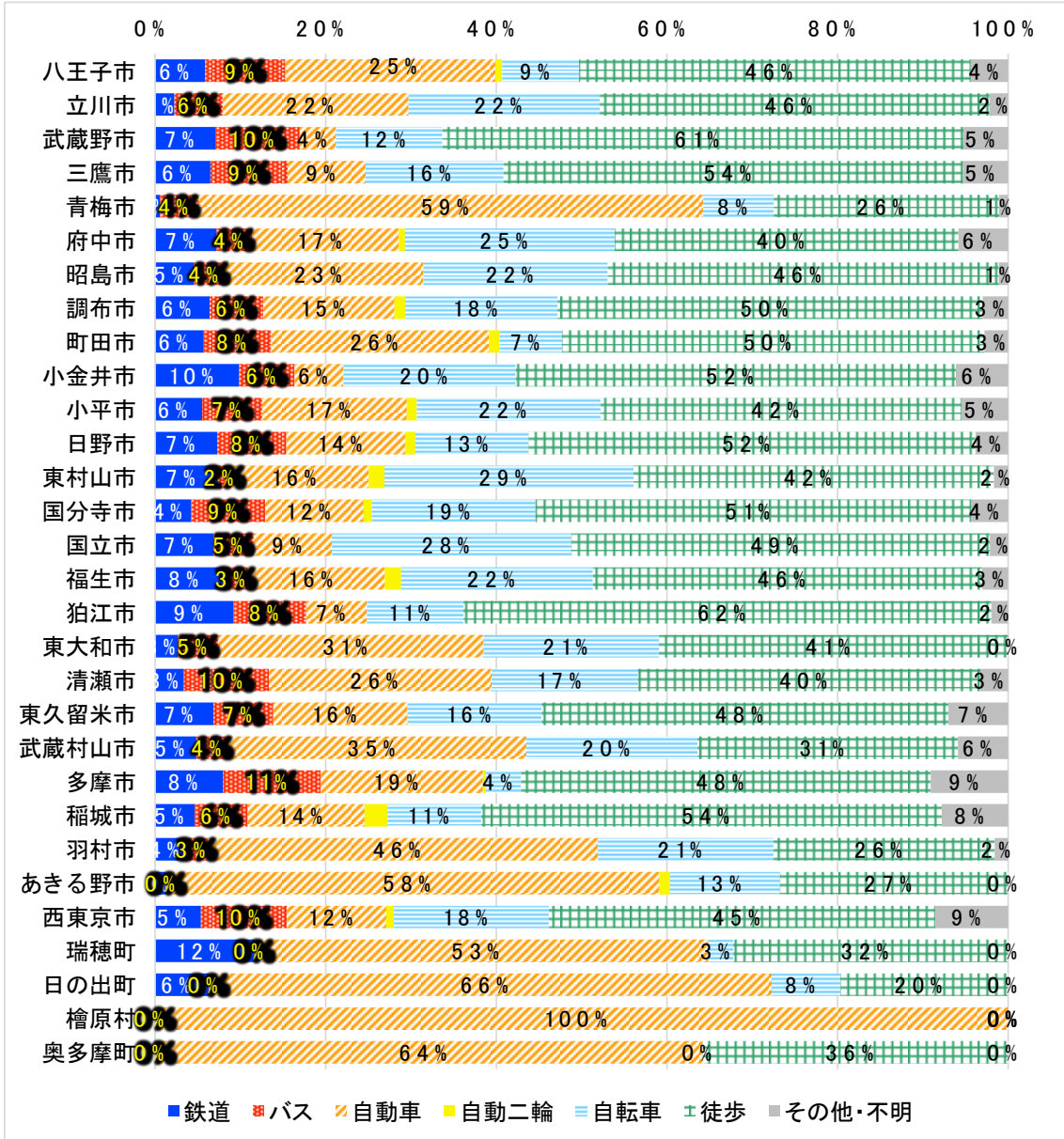
70歳以上の都民について、私事目的（買い物）の移動手段をみると、鉄道利用が多いのは、文京区が最多で15%、次いで千代田区、目黒区、杉並区、荒川区11%となっている。バス利用が多いのは、中央区、江東区、多摩市が最多で11%、次いで武蔵野市、西東京市が10%となっている。自動車利用が多いのは、檜原村が最多で100%、次いで日の出町66%、奥多摩町64%となっている。徒歩が多い区市町村として、目黒区、渋谷区が最多で67%、次いで新宿区、文京区66%となっている。（図2-113、2-114）

図 2-113 区市町村別交通手段分担率（買い物：区部、70歳以上・男女計）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-114 区市町村別交通手段分担率（買い物：多摩、70歳以上・男女計）

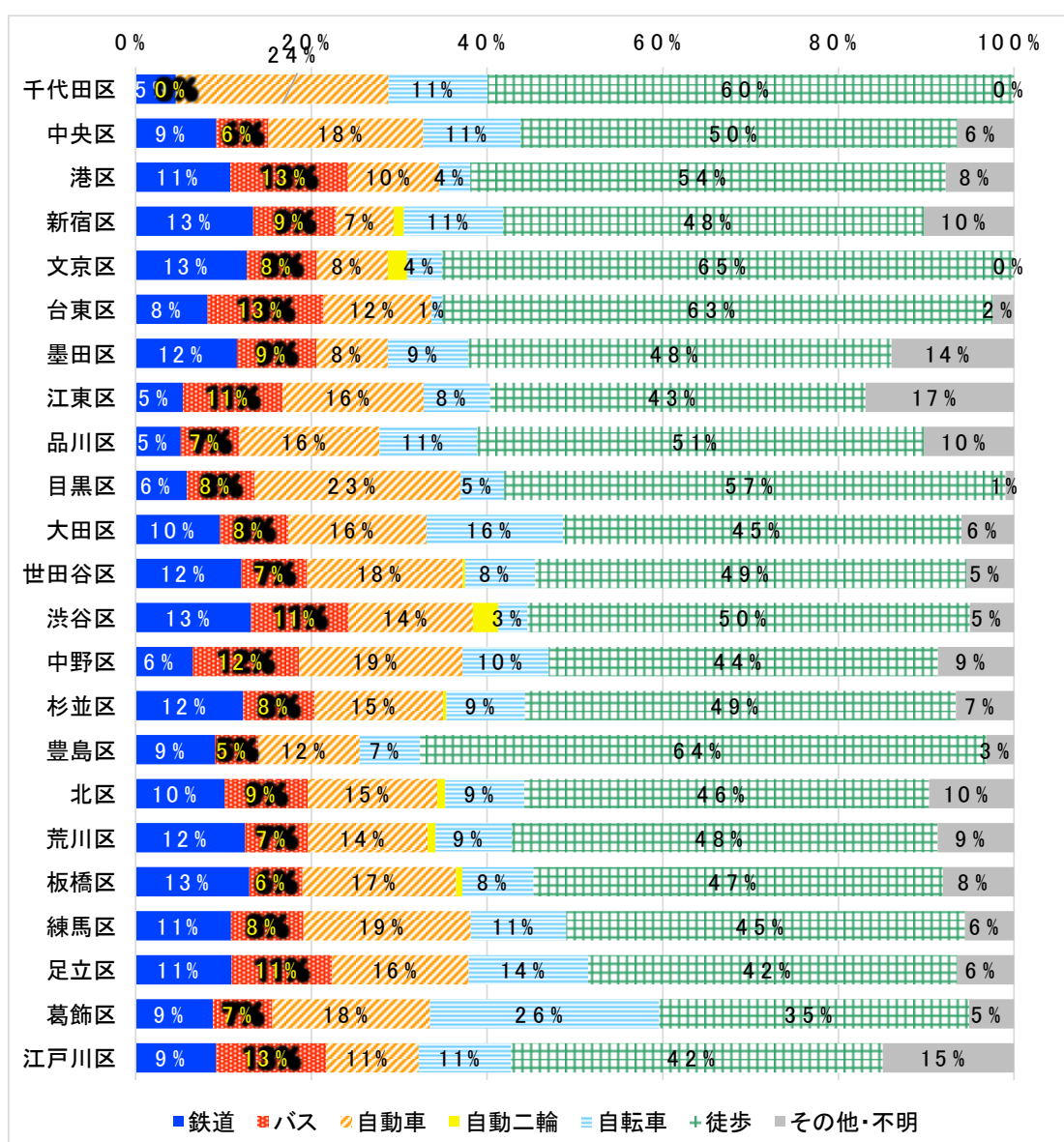


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

e. 私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）

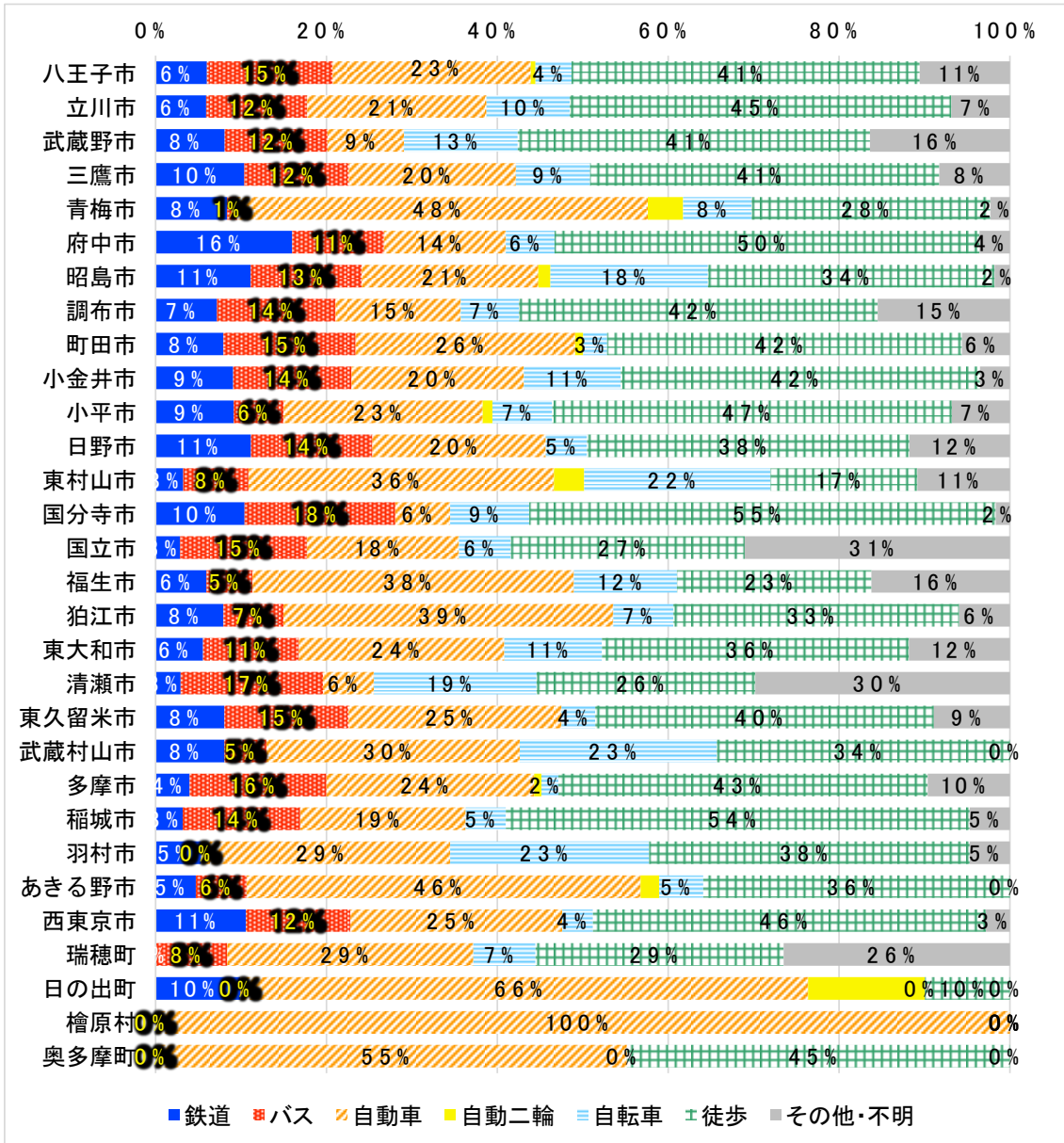
70歳以上の都民について、私事目的（通院・リハビリ・デイサービス）の移動手段をみると、鉄道利用が多いのは、府中市が最多で16%、次いで新宿区、文京区、渋谷区、板橋区13%となっている。バス利用が多いのは、国分寺市が最多で18%、次いで多摩市16%、八王子市、町田市、東久留米市15%となっている。自動車利用が多いのは、檜原村が最多で100%、次いで日の出町66%、奥多摩町55%となっている。徒歩が多い区市町村として、文京区が最多で65%、次いで豊島区64%、台東区63%となっている。（図2-115、2-116）

図 2-115 区市町村別交通手段分担率  
（通院・リハビリ・デイサービス：区部、70歳以上・男女計）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-116 区市町村別交通手段分担率  
(通院・リハビリ・デイサービス：多摩、70歳以上・男女計)

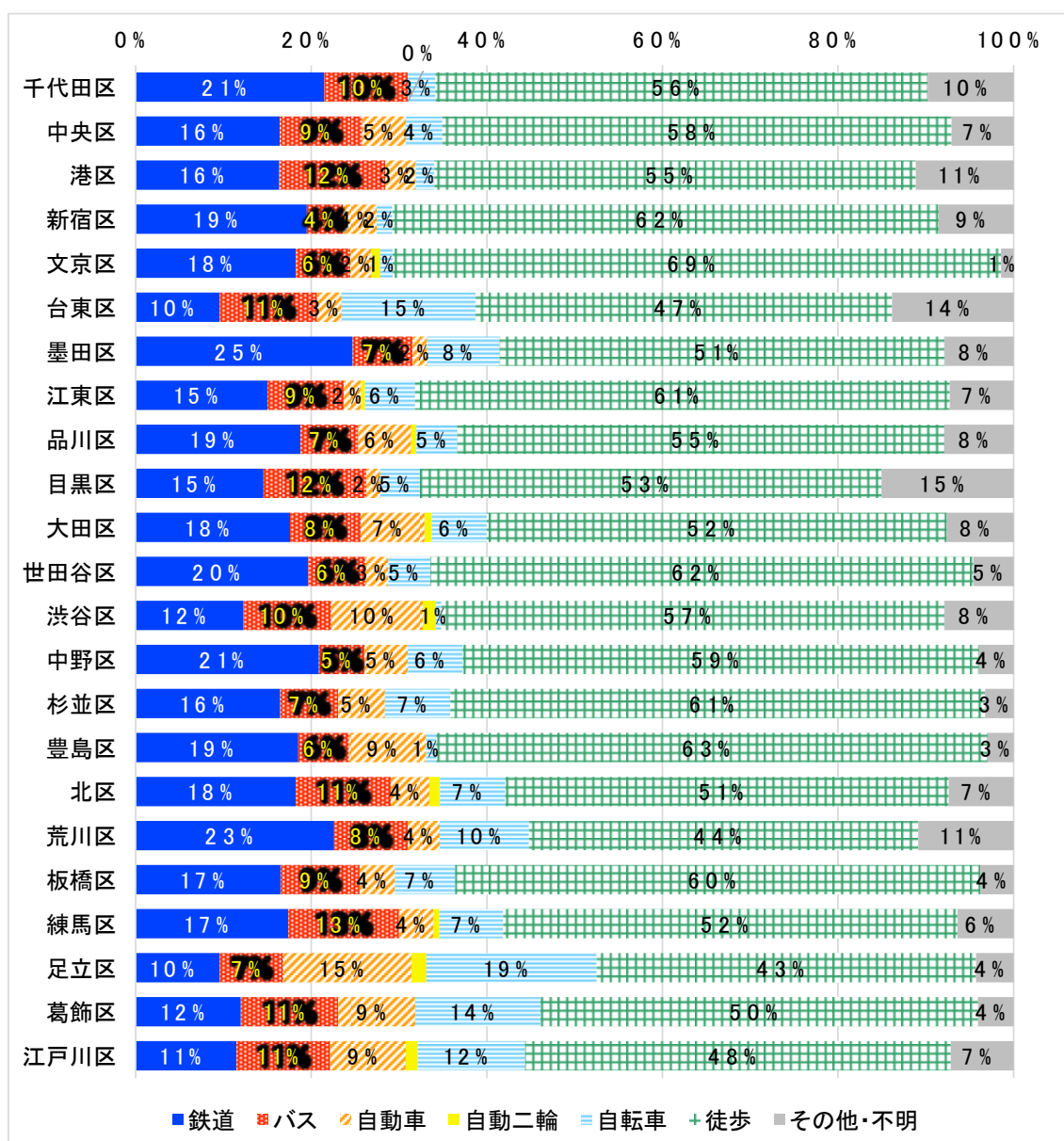


(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

f. 私事目的（食事・社交・文化活動）

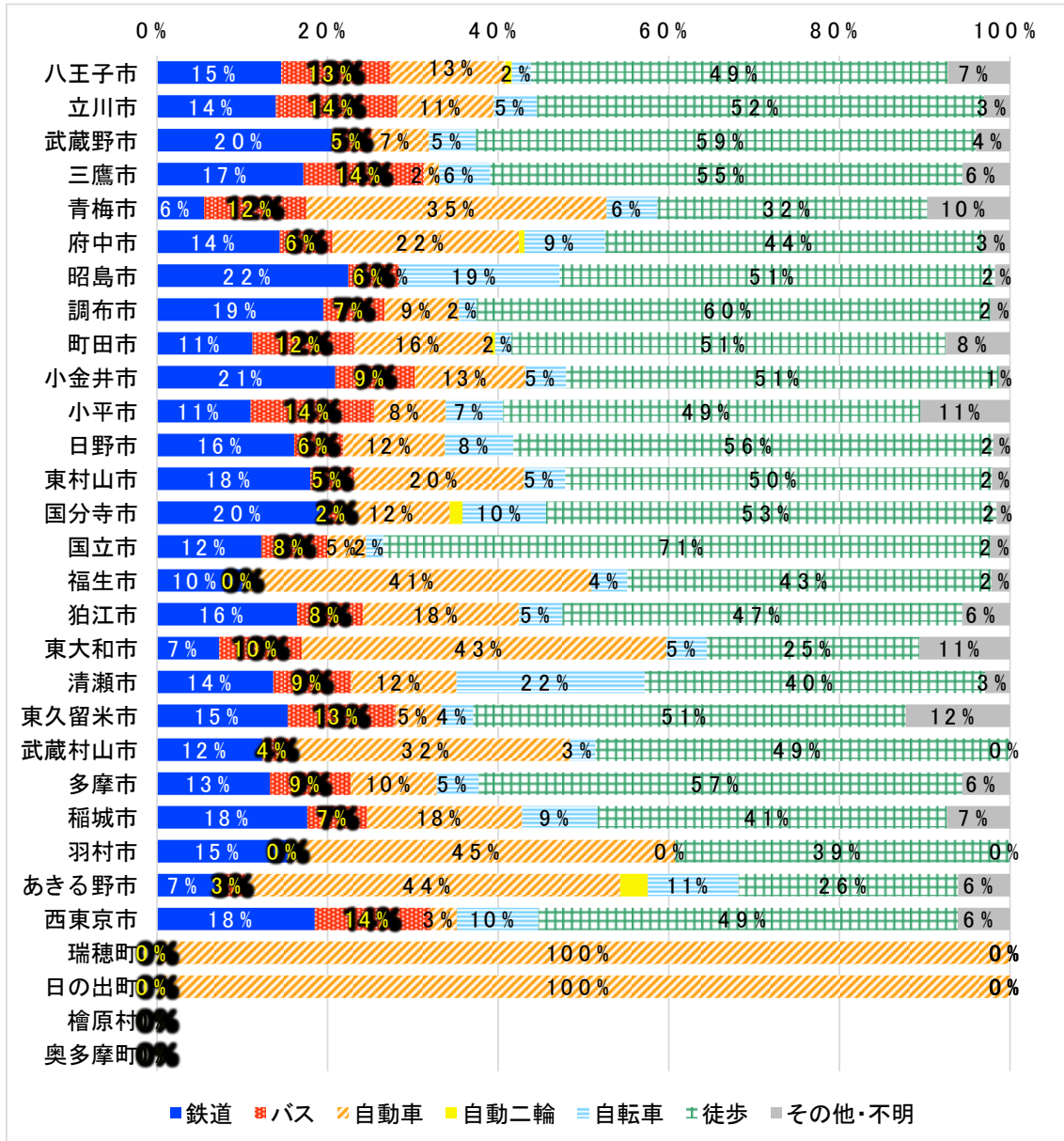
70歳以上の都民について、私事目的（食事・社交・文化活動）の移動手段をみると、鉄道利用が多いのは、墨田区が最多で25%、次いで荒川区23%、昭島市22%となっている。バス利用が多いのは、立川市、小平市、西東京市が最多で14%、次いで練馬区、八王子市、東久留米市13%となっている。自動車利用が多いのは、瑞穂町、日の出町が最多で100%、次いで羽村市45%となっている。徒歩が多い区市町村として、国立市が最多で71%、次いで文京区69%、豊島区63%となっている。（図2-117、2-118）

図 2-117 区市町村別交通手段分担率（食事・社交・文化活動：区部、70歳以上・男女計）



（出典）第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

図 2-118 区市町村別交通手段分担率（食事・社交・文化活動：多摩、70歳以上・男女計）



(出典) 第6回「東京都市圏パーソントリップ調査」

※食事・社交・文化活動目的の移動において、檜原村、奥多摩町は取得したサンプルが0件であったため0%

### (3) 交通手段別の分析のまとめ

#### 1) 鉄道利用の特徴

鉄道を利用した手段トリップ数は、「65歳未満」が1.19で最も多く、次いで「65歳以上」が0.55、「70歳以上」が0.49となっており、年齢が上がるとトリップ数は少なくなっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「区部」のトリップ数が最も多く、次いで「市部部」、「町村部」となっている（p94）。

鉄道利用時の目的構成比は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が74%、「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が68%となり、「70歳代以上」では79%となっている（p98）。

「70歳以上」に着目すると、鉄道利用分担率が高い区市町村としては、「全目的」では、千代田区、文京区、品川区、豊島区、荒川区が最多で16%、次いで新宿区、世田谷区、杉並区15%（p105、106）、「通勤・通学・業務目的」では、豊島区、国分寺市が最多で26%、次いで文京区25%、品川区、杉並区、北区、荒川区、渋谷区、豊島区、荒川区、小平市、日野市23%（p107、108）、「買い物目的」では、文京区が最多で15%、次いで千代田区、目黒区、杉並区、荒川区11%（P111、112）「通院・リハビリ・デイサービス目的」では、府中市が最多で16%、次いで新宿区、文京区、渋谷区、板橋区13%（p113、114）、「食事・社交・文化活動」では、墨田区が最多で25%、次いで荒川区23%、昭島市22%となっている（p115、116）。

#### 2) バス利用の特徴

バスを利用した手段トリップ数は、「70歳以上」が0.40で最も多く、次いで「65歳以上」が0.34、「65歳未満」が0.20となっており、年齢が上がるとトリップ数が多くなっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「市部」のトリップ数が最も多く、次いで「区部」、「町村部」となっている（p95）。

バス利用時の目的構成比は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が56%、「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が89%となり、「70歳代以上」では93%となっている（p99）。

「70歳以上」に着目すると、バス利用分担率が高い区市町村としては、「全目的」では、三鷹市、多摩市が最多で12%、次いで目黒区、町田市11%（p105、106）、「通勤・通学・業務目的」では、目黒区が最多で13%、次いで小金井市12%、中央区、港区、三鷹市、国分寺市10%（p107、108）、「買い物目的」では、中央区、江東区、多摩市が最多で11%、次いで武蔵野市、西東京市が10%（P111、112）、「通院・リハビリ・デイサービス目的」では、国分寺市が最多で18%、次いで多摩市16%、八王子市、町田市、東久留米市15%（p113、114）、「食事・社交・文化活動」では、立川市、小平市、西東京市が最多で14%、次いで練馬区、八王子市、東久留米市13%となっている（p115、116）。

### 3) 自動車利用の特徴

自動車を利用した手段トリップ数は、「都全域」では「65歳以上」が0.54で最も多く、次いで「70歳以上」が0.51、「65歳未満」が0.35となっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「町村部」のトリップ数が最も多く、次いで「市部」、「区部」となっている (p96)。

自動車利用時の移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が55%、「65歳以上」では、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が80%、「70歳代以上」では85%となっている (P101)。

「70歳以上」に着目すると、自動車利用分担率が高い区市町村としては、「全目的」では、檜原村が最多で81%、次いで日の出町51%、瑞穂町50% (p 105、106)、「通勤・通学・業務目的」では、あきる野市が最多で51%、次いで羽村市48%、青梅市40% (p 107、108)、「買い物目的」では、檜原村が最多で100%、次いで日の出町66%、奥多摩町64% (P111、112)、「通院・リハビリ・デイサービス目的」では、檜原村が最多で100%、次いで日の出町66%、奥多摩町55% (p 113、114)、「食事・社交・文化活動」では、瑞穂町、日の出町が最多で100%、次いで羽村市45%となっている (p 115、116)。

### 4) 徒歩利用の特徴

徒歩での手段トリップ数は、「都全域」では「65歳未満」が2.93で最も多く、次いで「65歳以上」が2.19、「70歳以上」が2.17となっている。「居住地域別」で見ると、どの年齢階層においても「区部」のトリップ数が最も多く、次いで「市部」、「町村部」となっている (p97)。

徒歩での移動目的は、「65歳未満」では、「通勤・通学・業務」が39%、私事目的（買い物、通院・リハビリ・デイサービス、食事・社交・文化活動、その他の私用）が61%となっている。

「65歳以上」では、私事目的が93%となり、「70歳代以上」では95%となっている (p103)。

「70歳以上」に着目すると、徒歩の分担率が高い区市町村としては、「全目的」では、文京区が最多で61%、次いで豊島区60%、港区59% (p 105、106)、「通勤・通学・業務目的」では、千代田区が最多で56%、次いで新宿区、品川区、中野区54% (p 107、108)、「買い物目的」では、目黒区、渋谷区が最多で67%、次いで新宿区、文京区66% (P111、112)、「通院・リハビリ・デイサービス目的」では、文京区が最多で65%、次いで豊島区64%、台東区63% (p 113、114)、「食事・社交・文化活動」では、国立市が最多で71%、次いで文京区69%、豊島区63%となっている (p 115、116)。

## 2.2.4 高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏と外出・移動の分析

### (1) 目的

高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離によって、平均移動距離圏を設定し、その内側・外側で高齢者を分類し、その外出・移動実態を把握することで、鉄道駅やバス停までの距離によって、高齢者の外出や移動に差異があるか分析する。

### (2) 高齢者の駅・バス停までの平均移動距離圏の設定の考え方

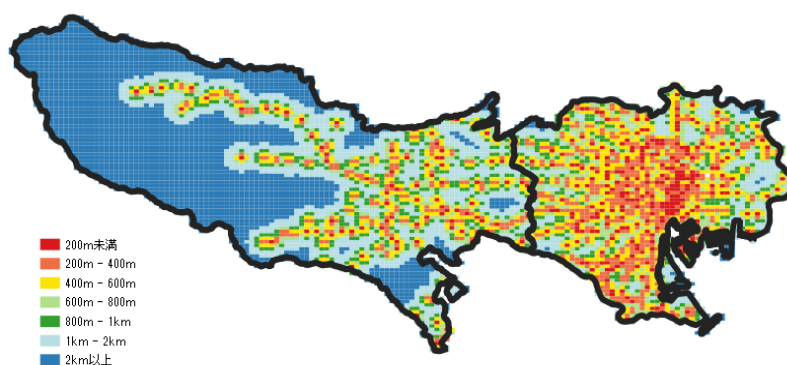
平成30年パーソントリップ調査結果をもとに、高齢者が徒歩で鉄道駅やバス停へ移動した際の出発地と鉄道駅またはバス停の地点間距離を分析し、その平均距離に基づき、平均移動距離圏を設定した。設定にあたっては、区部と多摩それぞれに設定した。

※平成30年調査から、パーソントリップ調査データに、出発地、到着地に係る地点情報が付与されたことから、自宅等からバス停までの移動距離（直線距離）を把握することが可能となった。

#### 1) 鉄道駅までの平均移動距離

区部と多摩で、高齢者の出発地から鉄道駅までの移動距離（地点間距離）を比較したところ、区部では平均491m、多摩では平均652mであり161mの差が生じた。そのため、区部と多摩とで分け、鉄道利用圏域を区部で500m圏、多摩で650m圏と設定した(図2-119)。

図2-119 鉄道駅までの平均移動距離



## 2) バス停までの平均移動距離

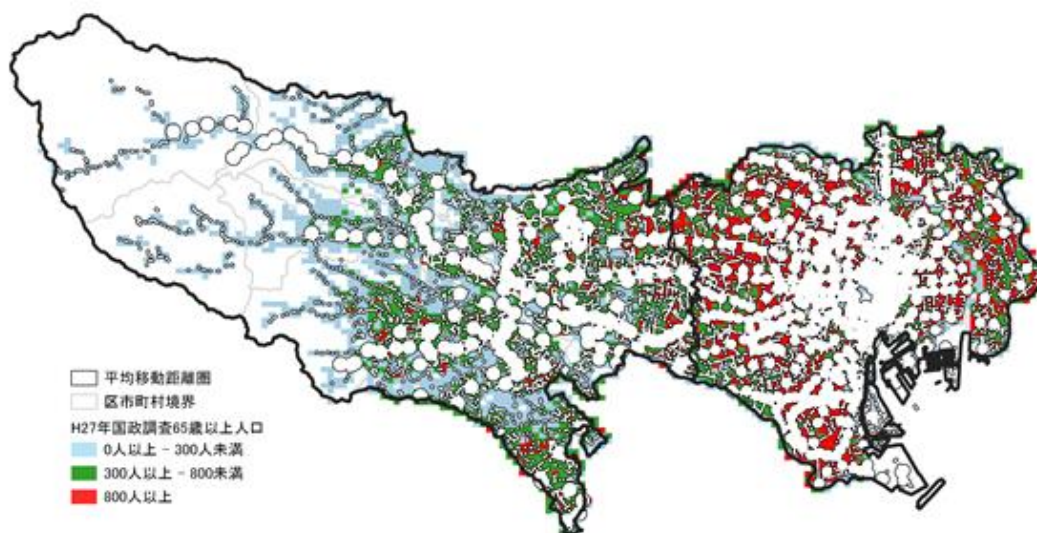
鉄道利用時と同様に区部と多摩で地点間距離の平均を比較したところ、地点間距離の平均値が約 140m程度と変わらない結果となった。このため、区部・多摩ともにバス停までの平均移動距離を 150mと設定した。

## (3) 高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏

(2)の分析結果に基づき、下図 2-120 の通り高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏を設定した。なお下図では、鉄道駅までの平均移動距離圏、バス停までの平均移動距離圏、国勢調査 65 歳以上人口を表している。

白い○部分が「高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏内」、着色部分が「高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏外」となる。

図 2-120 高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏



(出典) 鉄道駅、バス停は、国土交通省「国土数値情報」、  
人口は、「平成 27 年国勢調査」に基づき作成

(4) 高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏内外における高齢者の外出・移動実態の特徴

1) 外出率、外出人口1人当たりのトリップ数の差

高齢者の鉄道駅やバス停までの平均移動距離圏内に在住する高齢者と外に在住する高齢者の、外出率や外出人口1人当たりトリップ数には大きな差はなかった(図2-121、2-122)。

年齢別にみると、外出率は、加齢により70歳代と80歳代以上で差があり、圏域内外では80歳代以上において5%の差があった(図2-123、2-124)

図 2-121 外出率

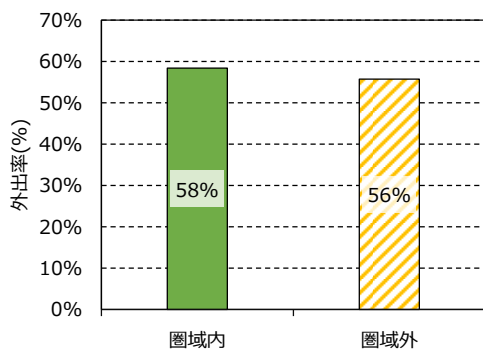


図 2-122 外出人口当たりトリップ数

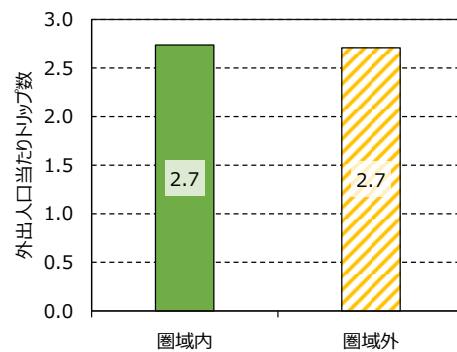


図 2-123 年齢別外出率

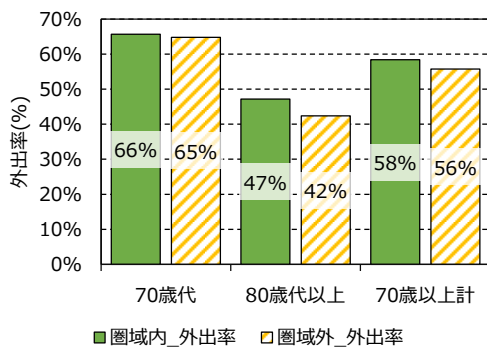
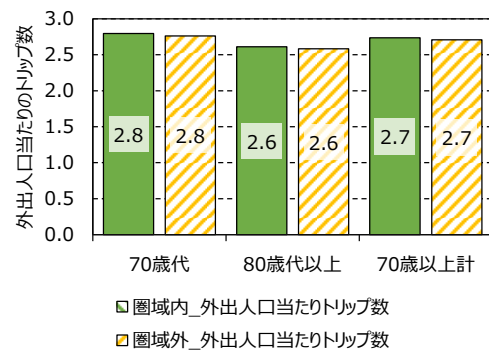


図 2-124 年齢別外出人口当たりトリップ数



## 2) 属性（就業形態、世帯年収、自動車免許の有無、自動車保有数）による差

### a. 就業形態による比較

鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出率を比較すると、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外で「非就業者」の外出率が低い傾向となっている（図 2-125、2-126）。

駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出人口当たりのトリップ数を比較すると大きな差はなかった。（図 2-127、2-128）。

図 2-125 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での就業形態別にみた外出率

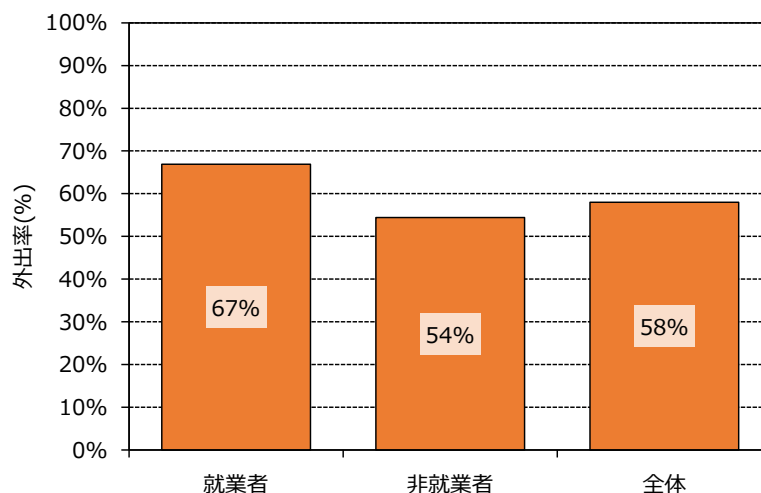


図 2-126 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での就業形態別にみた外出率

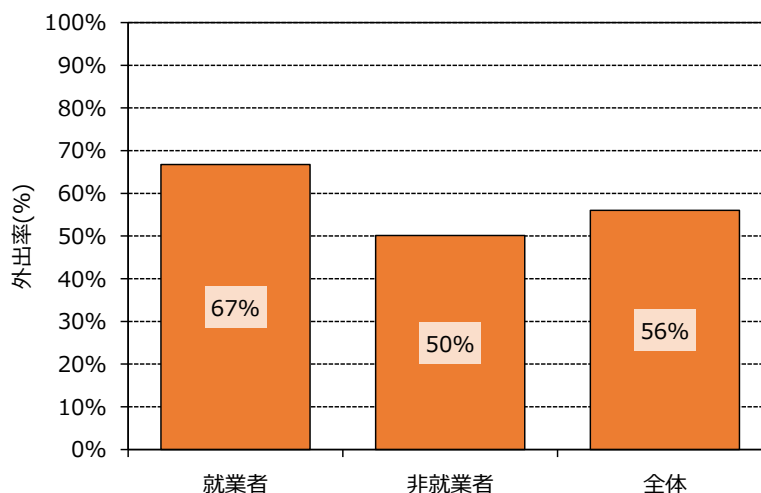


図 2-127 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内の就業形態別にみた外出人口 1 人当たり  
目的トリップ数

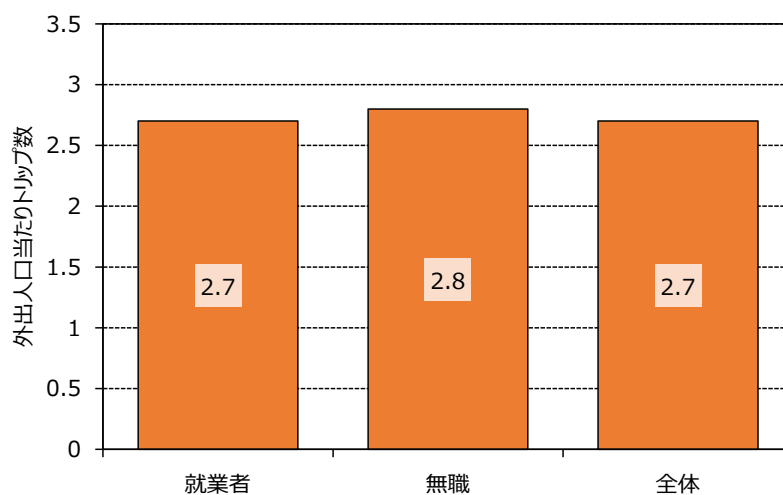
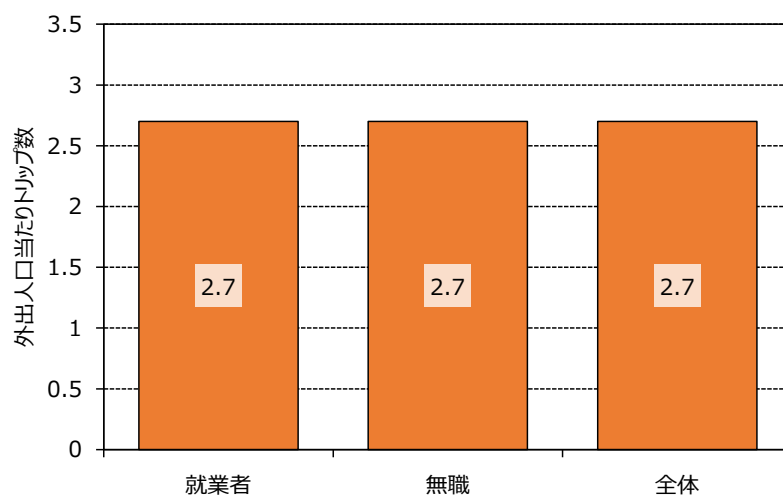


図 2-128 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での就業形態別にみた外出人口 1 人当たり  
目的トリップ数

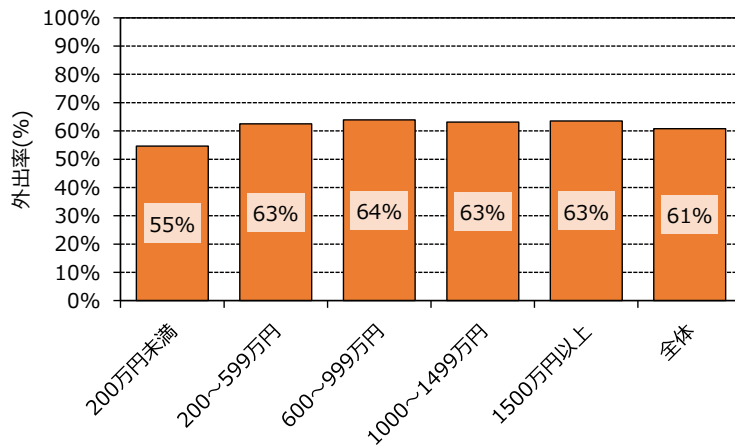


b. 世帯年収の比較

世帯年収の違いによる高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出率を比較すると大きな差はなかったが、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内では、「200万円未満」、圏外では「200万円未満」や「1000～1499万円」、「1500万円以上」の外出率が低い傾向となっている（図2-129、2-130）。

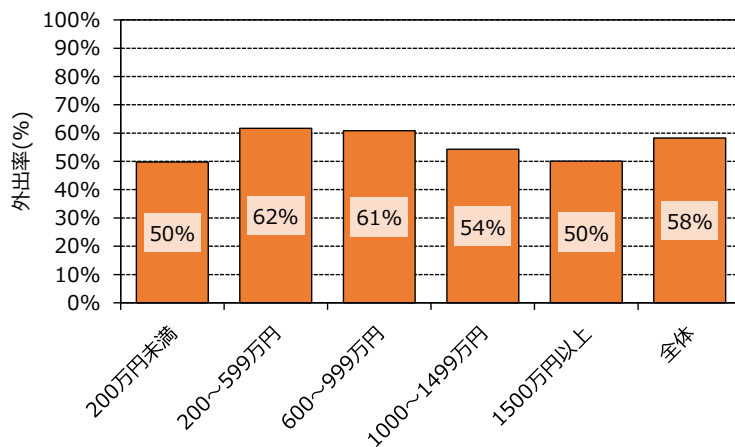
世帯年収の違いによる高齢者の駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出人口当たりのトリップ数を比較すると大きな差はなかったが、駅・バス停までの平均移動距離圏内では、「200万円未満」や「200～599万円」、圏域外では、「200万円未満」や「1000～1499万円」の外出人口当たりのトリップ数が低い傾向となっている（図2-131、2-132）。

図2-129 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での世帯年収別にみた外出率



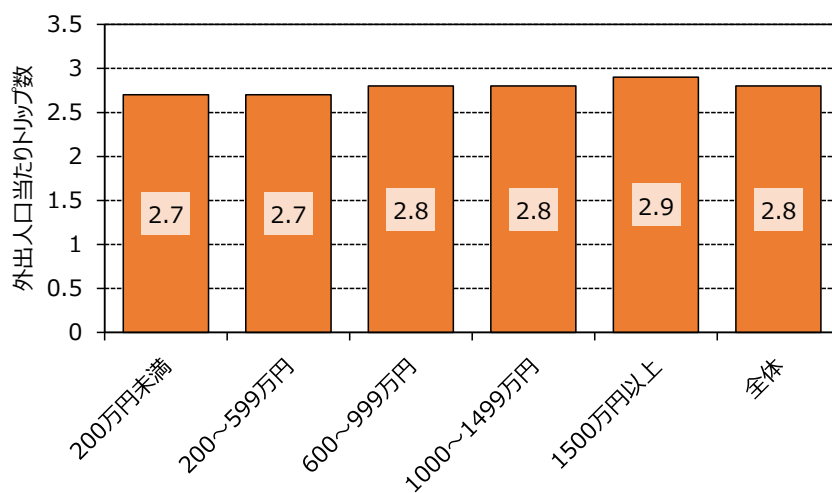
※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図2-121とは異なる。

図2-130 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での世帯年収別にみた外出率



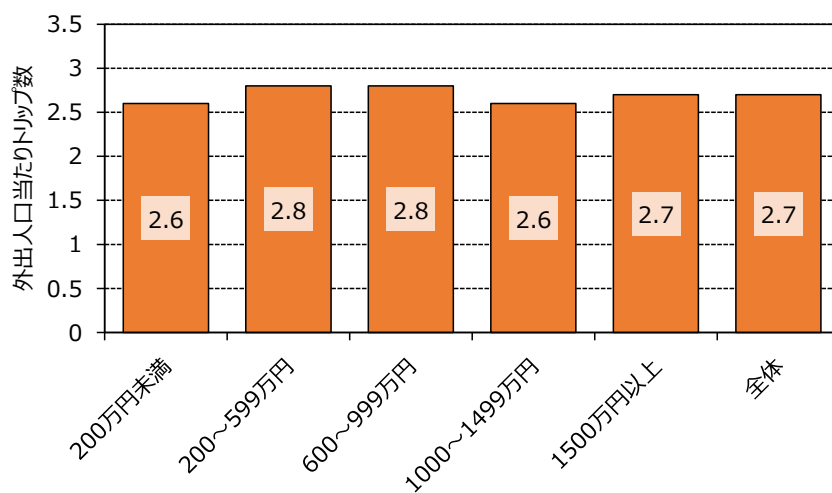
※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図2-121とは異なる。

図 2-131 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での世帯年収別にみた外出人口 1 人当たり  
目的トリップ数



※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図 2-122 とは異なる。

図 2-132 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での世帯年収別にみた外出人口 1 人当たり  
目的トリップ数



### c. 自動車運転免許の有無等による比較

自動車の免許の有無等の違いによる高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出率を比較すると、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内では「持っていない」、圏外では「持っていない」や「返納した」の外出率が低い傾向となっている（図 2-133、2-134）。

自動車の免許の違いによる高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出人口 1 人当たりの目的トリップ数を比較すると大きな差はなかったが、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外では、「持っていない」や「返納した」の外出人口 1 人当たりの目的トリップ数が低い傾向となっている（図 2-135、2-136）。

図 2-133 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での自動車運転免許保有状況別に見た外出率

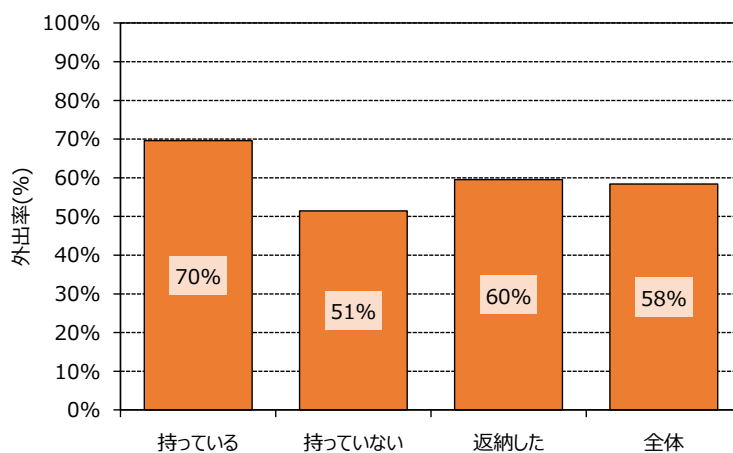


図 2-134 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での自動車運転免許保有状況別に見た外出率

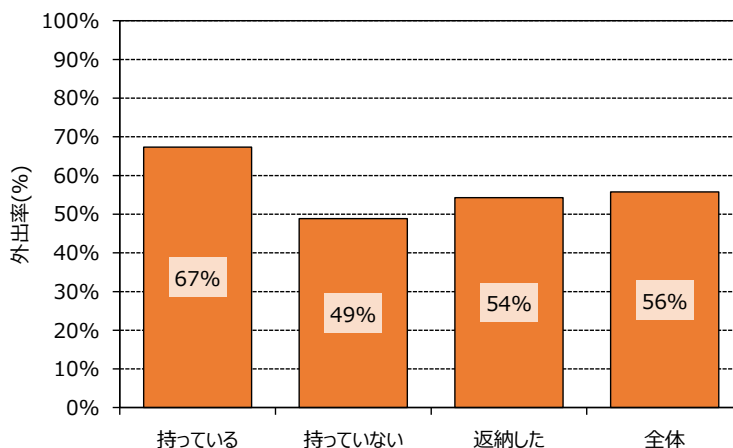


図 2-135 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での自動車運転免許保有状況別にみた  
 外出人口 1 人当たり目的トリップ数

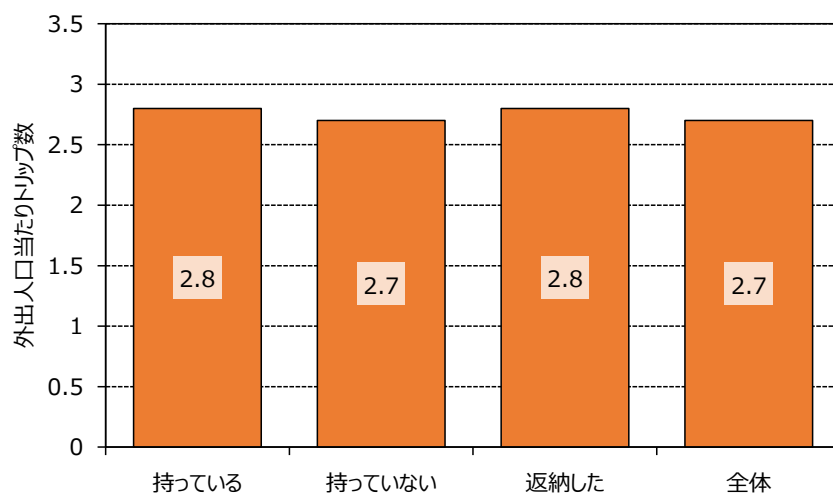
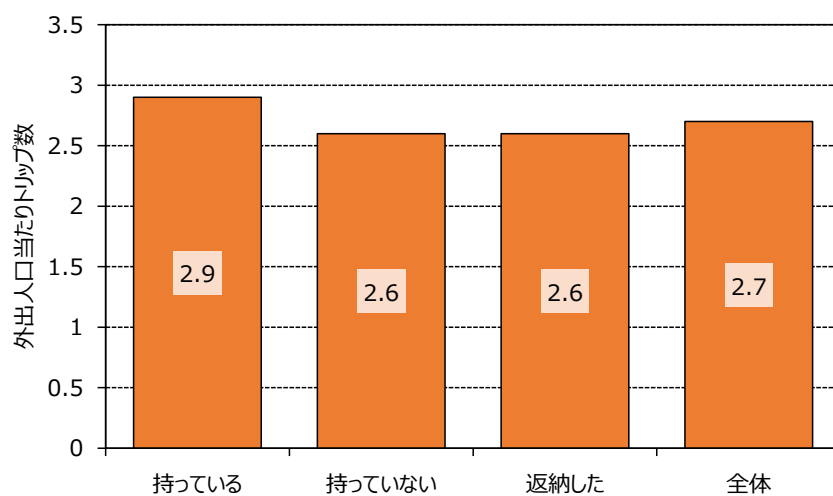


図 2-136 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での自動車運転免許保有状況別にみた  
 外出人口 1 人当たり目的トリップ数

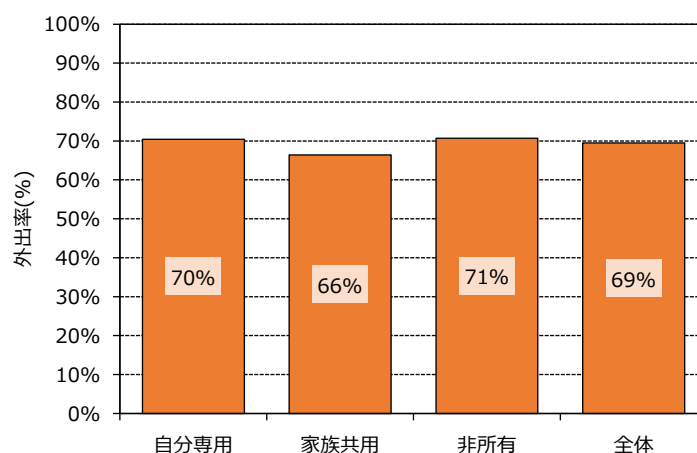


#### d. 自動車保有状況の比較

自動車保有状況の違いによる高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出率を比較すると、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内では、「家族共用」、圏外では「家族共用」や「非所有」の外出率が低い傾向となっている（図 2-137、2-138）。

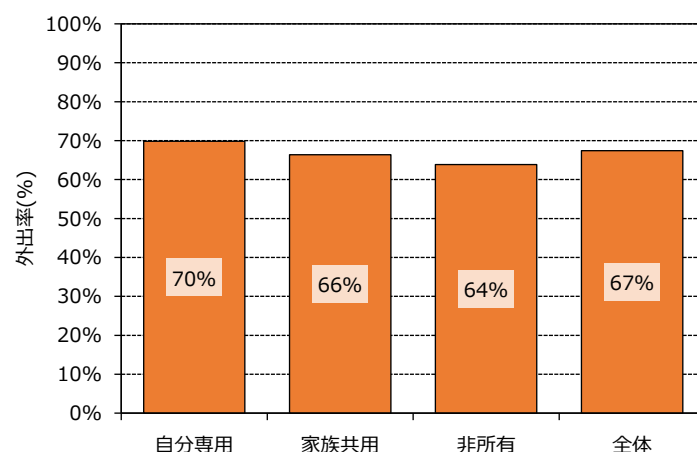
自動車保有状況の違いによる高齢者における鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外の外出人口 1 人当たりの目的トリップ数を比較すると大きな差はなかったが、鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外では、「非所有」の外出人口 1 人当たりの目的トリップ数が低い傾向となっている（図 2-139、2-140）。

図 2-137 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での自動車保有状況別にみた外出率



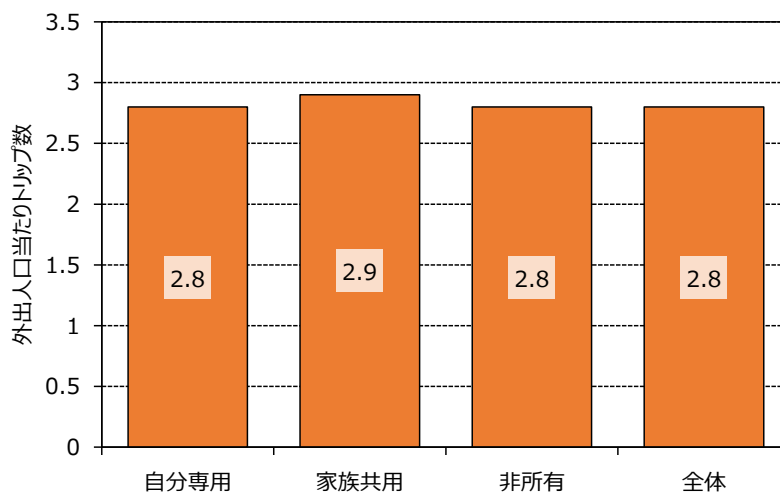
※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図 2-121 とは異なる。

図 2-138 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏外での自動車保有状況別にみた外出率



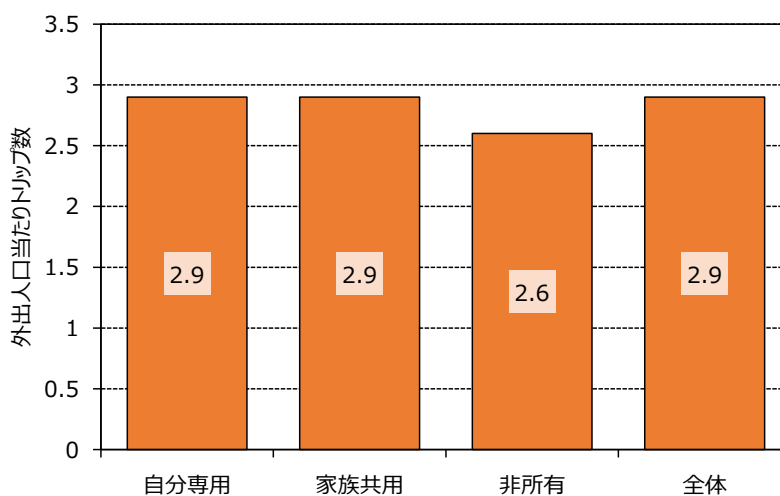
※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図 2-121 とは異なる。

図 2-139 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での自動車保有状況別にみた外出人口  
1人当たり目的トリップ数



※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図 2-122 とは異なる。

図 2-140 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内での自動車保有状況別にみた外出人口  
1人当たり目的トリップ数



※「不明」や「未記入者」を除き集計しているため「全体」の数値は図 2-122 とは異なる。

(5) 鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外における高齢者の外出・移動実態のまとめ

高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外での外出率や外出人口1人当たり目的トリップ数を比較した結果を下表に示す。

東京都全域での高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏や多摩、区部での高齢者の駅・バス停までの平均移動距離圏内外を比較した結果、大きな違いはないことがわかった。地理的要因よりも、高齢者の属性的要因が、外出・移動に与える影響が大きいと考えられる。

表 2-3 高齢者の駅・バス停までの平均移動距離圏内外での外出率と外出人口1人当たり目的トリップ数比較のまとめ

	外出率	外出人口1人当たり目的トリップ数
東京都全域の高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外	外出率は6割程度であり、2%圏域内の方が高い。 年齢が高くなるに従い、外出率が低下する。	外出人口当たりトリップ数は3程度。 70～84歳まで3程度であったが、85歳以上2程度に低下する。
区部の高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外	外出率は6割程度であり、3%圏域内の方が高い。 年齢が高くなるに従い、外出率が低下する。	外出人口当たりトリップ数は3程度。 70～84歳まで3程度であったが、85歳以上2程度に低下する
多摩の高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外	外出率は6割程度であり、2%圏域内の方が高い。 年齢が高くなるに従い、外出率が低下する。	外出人口当たりトリップ数は3程度であり、0.1圏域外の方が高い。 70～84歳まで3程度であったが、85歳以上2程度に低下する。

表 2-4 高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏内外で外出率が低い人の属性

	就業形態	世帯年収	自動車免許	自動車保有状況
東京都全域の 平均移動距離圏 内	・非就業者	・200万円未満	・持っていない	・家族共用
東京都全域の 平均移動距離圏 外	・非就業者	・200万円未満 ・1000～1499万円 ・1500万円以上	・持っていない ・返納した	・家族共用 ・非所有
区部の 平均移動距離圏 内	・非就業者	・200万円未満	・持っていない	・家族共用
区部の 平均移動距離圏 外	・非就業者	・200万円未満 ・1000～1499万円 ・1500万円以上	・持っていない	・家族共用 ・非所有
多摩の 平均移動距離圏 内	・非就業者	・200万円未満 ・1000～1499万円	・持っていない	・家族共用
多摩の 平均移動距離圏 外	・非就業者	・200万円未満 ・1000～1499万円	・持っていない ・返納した	・家族共用 ・非所有

## 2.3 まとめ

2.1、2.2の集計・分析の結果を踏まえ、都内に居住する高齢者の外出・移動の特徴に関し、次の通りにとりまとめる。

### 2. 1 高齢者の外出・移動の概況・推移（平成10、20、30年）

#### ① 夜間人口

- ・ 平成10年から30年にかけて、都内の全人口、高齢者人口ともに増加。高齢者の増加率が高い。（p12）

（全人口 H10：1,137万人 ⇒ H20：1,201万人 ⇒ H30：1,333万人）

（高齢者 H10：174万人 ⇒ H20：243万人 ⇒ H30：321万人）

#### ② 外出口

- ・ 全年齢では平成10年から20年にかけての増加傾向が一転、平成30年には減少。一方、高齢者は、平成10年から30年にかけて増加。（p12）

（全人口 H10：962万人 ⇒ H20：1,063万人 ⇒ H30：1,045万人）

（高齢者 H10：105万人 ⇒ H20：176万人 ⇒ H30：195万人）

#### ③ 外出率（注1）

- ・ 全年齢、高齢者ともに、平成10年から20年にかけて増加し、平成20年から30年にかけて減少。高齢者について男女別にみると男性の外出率が高い。（p14）

（全年齢 H10：85% ⇒ H20：89% ⇒ H30：78%）

（高齢者 H10：60% ⇒ H20：73% ⇒ H30：61%）

〔（注1）パーソントリップ調査日に（1回以上）外出した人の割合。外出口（パーソントリップ調査結果を国勢調査の人口規模に拡大処理 p5）÷夜間人口（国勢調査結果をもとに算出）〕

#### ④ 総トリップ（目的トリップ）数（注2）

- ・ 全年齢では平成10年から20年にかけて増加し、平成20年から30年にかけて減少。  
（H10：2,744万トリップ ⇒ H20：3,044万トリップ ⇒ H30：2,770万トリップ）
- ・ 高齢者では平成10年から30年にかけて、人口増を受けて増加傾向（p17）  
（H10：285万トリップ ⇒ H20：519万トリップ ⇒ H30：536万トリップ）

(注2) 人がある目的(通勤、私事(買い物)、帰宅等)をもって、ある地点からある地点へと移動する単位で、目的を持った移動の回数を表す。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップ。

例：自宅と勤務地を往復する、自宅⇄(徒歩、鉄道等)⇄勤務地の移動は、「通勤」と「帰宅」で目的トリップ数は2。(P6)

#### ⑤ 外出人口1人当たりの平均目的トリップ数(注3)

- ・ 全年齢では、平成10年から20年にかけて微増、平成20年から30年にかけて減少  
(全年齢 H10：2.85トリップ ⇒ H20：2.86トリップ ⇒ H30：2.65トリップ)
- ・ 高齢者も、平成10年から20年にかけて増加、平成20年から30年にかけて減少  
(高齢者 H10：2.71トリップ ⇒ H20：2.94トリップ ⇒ H30：2.75トリップ)  
(p18)
- ・ 平成20年から30年にかけての平均目的トリップ数の減少は、オンラインショッピングの普及の影響があるものと想定。

(注3) 外出した人1人当たりの目的を持った移動の回数。外出人口全員の目的トリップ数合計÷  
外出人口

#### ⑥ 移動目的(注4)

- ・ 平成10年から30年にかけて、全年齢では「私事目的」「業務目的」とともに約3割で推移。高齢者では「私事目的」約4～5割、「業務目的」約1割で推移。  
高齢者は、全年齢に比べ「私事目的」の割合が高い(p20)。
- ・ 高齢者(平成30年)の「私事目的」の内容は、「買い物」40%、「通院」16%等(p21)。  
70歳以上では、加齢に伴い「通院・リハビリ・デイサービス」目的の割合が高まる(p22)。

(注4) 私事目的：買物、食事・社交・文化活動、通院・リハビリ・デイサービス、他者の用事の付き添い、他者の送り迎え、散歩・ジョギング・運動、観光・行楽・レジャーなど  
業務目的：通勤、通学、打合せ・会議・商談、販売・仕入など

#### ⑦ 交通手段

- ・ 外出した都民(平成30年)の交通手段の構成割合(注5)は、「徒歩」54%、「鉄道」21%、「自転車」10%、「自動車」7%、「バス」4%(p28)。
- ・ 外出した高齢者(平成30年)の交通手段の構成割合は、「徒歩」49%、「鉄道」12.3%、「自動車」12.1%、「自転車」11.8%、「バス」8%(p30)。

- ・ 70歳以上では、「80歳代以上」において、「鉄道」での移動割合が低く、「バス」での移動割合が高い (p31)。

(注5) 特定の手段トリップ数/全手段トリップ数。手段トリップは、目的トリップを構成する徒歩、バス、鉄道等の1つの「交通手段」による移動を1単位とするもの。  
 自宅と勤務地を往復する(目的トリップ数は2)場合、自宅⇄(徒歩)⇄駅⇄(鉄道)⇄駅⇄(徒歩)⇄勤務地の交通手段をとる場合、手段トリップ数は徒歩4、鉄道2＝徒歩67%、鉄道33%。

## ⑧ 移動の時間帯

- ・ 高齢者の「移動(出発・到着)の時間帯」は、全年代と比較して、出発・到着時刻のピークが日中時間帯にシフト(p40)。

## 2. 2 高齢者の外出・移動の分析(平成30年)

### ① 属性による分析

- ・ 「世帯年収が200万円未満」、「単身あるいは世帯人数3人以上」、「運転免許の非保有者・返納者」、「自動車の非保有者」、「移動に関する身体的困難度が高い人」は、全体平均よりも外出率が低い(p44~47)。
- ・ 属性別にみた外出人口1人当たりの平均目的トリップ数も、上記と同様。(p47~50)。
- ・ 「就業の有無」で見ると、外出率は就業者の方が全体より高いものの、外出人口1人当たりの目的トリップ数は非就業者の方が全体より高くなっている(p46、p49)。
- ・ 外出を「必需的移動(通勤通学、日用品の買い物、通院等)」、「余暇的移動(日用品以外の買い物、食事・社交等)」に分類すると、65歳未満では必需的移動が76%、余暇的移動が24%。高齢者では必需的移動が55%、余暇的移動が45%(p52)。

### ② 外出・移動距離、活動圏域の分析

- ・ 高齢者の1回の目的別トリップの平均移動距離(直線距離)は2.75km。
- ・ 目的別にみると、通勤・通学・業務7.35km、食事・社交・文化活動6.23km、通院・リハビリ・デイサービス2.98km、買い物目的2.26km(p60)。
- ・ 70歳以上では、世代が上がるにつれて移動距離が短くなる(p61)。  
(全目的 70歳代2.64km、80歳代以上2.10km)
- ・ 高齢者の移動の範囲は、居住している基礎自治体内での移動が62%、居住している基礎自治体を超え、東京都内の移動が31%、都外への移動は8%(p63)。

- ・ 地域別にみると、県境に位置する自治体の一部では、全体と比べて都外への移動の割合は高い。(都外への移動割合(全目的)が高い上位3自治体：町田市23%、清瀬市16%、稲城市14%) (p65)。

### ③ 交通手段別の分析(地域別)

- ・ 高齢者の鉄道利用は「区部」が一番多い。  
70歳以上では、年齢が上がるにつれ鉄道利用は減少(p94)。  
(手段トリップ：区部0.6トリップ、市部0.46トリップ、町村部0.26トリップ)  
(区部・70歳以上：70歳代：0.59トリップ、80歳代以上：0.39トリップ)
- ・ 高齢者のバス利用は「市部」が一番多い。  
70歳以上では、年齢が上がるにつれバス利用が増加(p95)。  
(手段トリップ：区部0.33トリップ、市部0.37トリップ、町村部0.21トリップ)  
(市部・70歳以上：70歳代：0.37トリップ、80歳代以上：0.54トリップ)
- ・ 高齢者の自動車利用は「町村部」が一番多い。  
70歳以上では、年齢が上がるにつれ自動車利用が減少。(p96)  
(手段トリップ：区部0.38トリップ、市部0.84トリップ、町村部1.87トリップ)  
(町村部・70歳以上：70歳代：1.95トリップ、80歳代以上：0.85トリップ)
- ・ 高齢者の徒歩での移動は「区部」が一番多い。  
70歳以上では、年齢が上がるにつれ徒歩移動が減少。(p97)  
(手段トリップ：区部2.34トリップ、市部1.92トリップ、町村部0.84トリップ)  
(区部・70歳以上：70歳代：2.36トリップ、80歳代以上：2.17トリップ)

### ④ 高齢者の鉄道駅・バス停までの平均移動距離圏と外出・移動の分析

- ・ 高齢者の公共交通利用時の駅やバス停までの平均移動距離に基づき、  
区部：鉄道駅からの距離500m・バス停からの距離150m、  
多摩：鉄道駅からの距離650m・バス停からの距離150m  
の区域(平均移動距離圏)を設定(p119)。
- ・ 区域の内外で外出率や外人口1人当たり目的トリップ数に大きな違いはない。  
(外出率：区域内58%、区域外56%)  
(目的トリップ数：区域内2.7トリップ、区域外2.7トリップ p119)
- ・ 地理的要因よりも高齢者の属性的要因が、外出・移動に与える影響が大きい。  
(p130)。