

# 移動に対する自立意識と移動手段に関する研究

交通まちづくり学研究室2025年度卒業研究 井平優成

## 研究の背景・目的

- 高齢者の運転免許返納割合が**増加傾向**
- モータリゼーションの**進行**
- 食料品アクセス困難人口の**増加**
- 公共交通サービスの**縮小**
- 少子高齢化・若者の都市部流出による**送迎者の提供不足**

高齢者だけでなく年齢を問わず自家用車に依存しない移動が困難である状況送迎に関する研究

健康状態は同じでも、公共交通を利用する人や送迎を利用する人が混在している

移動手段の選択には…



「どのように移動したいと考えているか」という意識の差異が影響の一因となっているのでは？

本研究の着目する点

自分自身で移動したいと思うかどうかという意識  
(本研究では、「移動に対する自立意識」と定義)

移動に対する自立意識の違いが移動手段選択や地域に対する意識、公共交通へのニーズに与える影響を明らかにすることは、**交通政策立案**に資する知見となる

## 本研究の目的

- ① 移動に対する自立意識と**個人属性・移動特性との関係**、移動に対する自立意識の違いによる**公共交通サービス要求水準の差異**を把握する
- ② 移動に対する自立意識が高い層に着目し、**自分自身で移動しているかどうかという行動と地域に対する意識等との関係**を把握する

## 移動に対する自立意識と公共交通サービスとの関係

移動に対する自立意識が低い人はどのくらいの公共交通サービスを求めているのか

移動に対する自立意識×所要時間、運賃、待ち時間の許容度(独立性の検定及び残差分析)

	自立意識		P値
	高い	低い	
一日当たりの運行本数			
重要である (n=345)	243(70.4%)	102(29.6%)	P<0.001 **
重要である以外 (n=98)	46(46.9%)	52(53.1%)	
その他の公共交通との乗り継ぎのしやすさ			
重要である (n=331)	229(69.2%)	102(30.8%)	0.0039 **
重要である以外 (n=112)	60(53.6%)	52(46.4%)	
運賃			
重要である (n=351)	244(69.5%)	107(30.5%)	0.0093 **
重要である以外 (n=92)	45(48.9%)	47(51.1%)	
時刻表や路線図のわかりやすさ			
重要である (n=346)	237(68.5%)	109(31.5%)	P<0.001 **
重要である以外 (n=97)	52(53.6%)	45(46.4%)	
自宅から駅・停留所・乗り場までの距離			
重要である (n=349)	245(70.2%)	104(29.8%)	0.0012 **
重要である以外 (n=94)	44(46.8%)	50(53.2%)	
行先までの所要時間			
重要である (n=358)	249(69.6%)	109(30.4%)	P<0.001 **
重要である以外 (n=85)	40(47.1%)	45(52.9%)	
定時性			
重要である (n=346)	237(68.5%)	109(31.5%)	0.0093 **
重要である以外 (n=97)	52(53.6%)	45(46.4%)	
経路(行先・経路)			
重要である (n=338)	229(67.8%)	109(32.2%)	0.0606 †
重要である以外 (n=105)	60(57.1%)	45(42.9%)	
希望時間帯の運行頻度の充実度			
重要である (n=372)	255(68.5%)	117(31.5%)	0.0013 **
重要である以外 (n=71)	34(47.9%)	37(52.1%)	

独立性の検定 \*\* : 1%有意 \* : 5%有意 † : 10%有意  
クロス集計の残差分析 割合が高い 1%有意 5%有意 10%有意  
割合が低い 1%有意 5%有意 10%有意

移動に対する自立意識×所要時間、運賃、待ち時間の許容度(独立性の検定及び残差分析)

	移動に対する自立意識		P値
	高い	低い	
公共交通で買い物施設まで行く際の片道の許容所要時間			
10分以上 (n=391)	262(67.0%)	129(33.0%)	0.0679 †
10分未満 (n=41)	21(51.2%)	20(48.8%)	
公共交通で医療施設まで行く際の片道の許容所要時間			
15分以上 (n=315)	215(68.3%)	100(31.7%)	0.0781 †
15分未満 (n=100)	58(58.0%)	42(42.0%)	
買い物施設での診察終了後、帰りの公共交通の許容待ち時間			
10分以上 (n=370)	249(67.3%)	121(32.7%)	0.0339 *
10分未満 (n=56)	29(51.8%)	27(48.2%)	
医療施設での診察終了後、帰りの公共交通の許容待ち時間			
10分以上 (n=367)	246(67.0%)	121(33.0%)	0.0682 †
10分未満 (n=51)	27(52.9%)	24(47.1%)	

独立性の検定 \*\* : 1%有意 \* : 5%有意 † : 10%有意  
クロス集計の残差分析 割合が高い 1%有意 5%有意 10%有意  
割合が低い 1%有意 5%有意 10%有意

移動に対する自立意識が低い人は

- 買い物施設まで自宅から**10分未満**、自宅へ帰る際の待ち時間が**10分未満**程度の公共交通サービス水準を要求していることが示唆された
- 医療施設まで自宅から**15分未満**、自宅へ帰る際の待ち時間が**10分未満**程度の公共交通サービス水準を要求していることが示唆された

## 調査の概要

<アンケート概要>

調査名	移動の自立意識に対する移動手段選択・地域意識に関する調査
調査形式	マクロミル社によるWebアンケート調査
配布・回収期間	2026年1月22日
対象者	三大都市圏を含む1都2府8県を除外した1道35県に居住する者
回収回答数	675サンプル
有効回答数	443サンプル
主な調査内容	◇ 外出行動・送迎実態 ◇ 公共交通の利用環境・利用実態・評価 ◇ 地域愛着・移動に対する自立意識 ◇ 主観的幸福感・ソーシャルキャピタル ◇ 個人属性(年代・性別・都道府県・市町村・郵便番号)

## 移動に対する自立意識と個人特性・移動特性との関係

移動に対する自立意識×個人属性・移動特性(独立性の検定及び残差分析)

	移動に対する自立意識		P値
	高い	低い	
性別			
男性 (n=199)	134(67.3%)	65(32.7%)	0.4606
女性 (n=244)	155(63.5%)	89(36.5%)	
年齢			
10~20代 (n=60)	32(53.3%)	28(46.7%)	0.053 †
30代 (n=89)	53(59.6%)	36(40.4%)	
40代 (n=105)	74(70.5%)	31(29.5%)	
50代 (n=107)	69(64.5%)	38(35.5%)	
60代 (n=82)	61(74.4%)	21(25.6%)	
勤務形態			
仕事をしている (n=289)	209(72.3%)	80(27.7%)	0.8166
仕事をしていない (n=154)	109(70.8%)	45(29.2%)	
世帯構成			
1人暮らし (n=54)	34(63.0%)	20(37.0%)	0.8243
1人暮らし以外 (n=389)	255(65.6%)	134(34.4%)	
健康状態			
1000m以上 (n=249)	179(71.9%)	70(28.1%)	0.0012 **
1000m未満 (n=194)	110(56.7%)	84(43.3%)	

  

	移動に対する自立意識		P値
	高い	低い	
免許・車の状況			
運転免許の有無			
持っている (n=360)	236(65.6%)	124(34.4%)	0.8687
持っていない (n=83)	53(63.9%)	30(36.1%)	
自由に使うことのできる車の有無			
持っている (n=301)	200(66.4%)	101(33.6%)	0.5025
持っていない (n=142)	89(62.7%)	53(37.3%)	
外出頻度			
週4日以上 (n=267)	177(66.3%)	90(33.7%)	0.7465
週1日以上週4日未満 (n=141)	91(64.5%)	50(35.5%)	
週1日未満 (n=35)	21(60.0%)	14(40.0%)	
送迎をしてもらう頻度			
週4日以上 (n=83)	46(55.4%)	37(44.6%)	0.0314 *
週1日以上週4日未満 (n=215)	138(64.2%)	77(35.8%)	
週1日未満 (n=145)	105(72.4%)	40(27.6%)	
送迎に対する申し訳なさ			
申し訳ないと感じる (n=262)	186(71.0%)	76(29.0%)	0.0031 **
申し訳ないと感じる以外 (n=181)	103(56.9%)	78(43.1%)	
買い物施設へ行く頻度			
週4日以上 (n=88)	60(68.2%)	28(31.8%)	0.3651
週1日以上週4日未満 (n=278)	184(66.2%)	94(33.8%)	
週1日未満 (n=77)	45(58.4%)	32(41.6%)	
医療施設へ行く頻度			
週4日以上 (n=30)	21(70.0%)	9(30.0%)	0.6481
週1日以上週4日未満 (n=86)	59(68.6%)	27(31.4%)	
週1日未満 (n=327)	209(63.9%)	118(36.1%)	
自立した移動			
している (n=284)	219(77.1%)	65(22.9%)	P<0.001 **
していない (n=159)	70(44.0%)	89(56.0%)	

独立性の検定 \*\* : 1%有意 \* : 5%有意 † : 10%有意  
クロス集計の残差分析 割合が高い 1%有意 5%有意 10%有意  
割合が低い 1%有意 5%有意 10%有意

## 移動に対する自立意識が高い層の自立した行動の特性

自立した行動×個人属性・移動特性(独立性の検定及び残差分析)

	自立した行動		P値
	している	していない	
性別			
男性 (n=134)	134(67.3%)	65(32.7%)	0.0554 †
女性 (n=155)	155(63.5%)	89(36.5%)	
年齢			
10~20代 (n=32)	26(81.3%)	6(18.8%)	0.2991
30代 (n=53)	37(69.8%)	16(30.2%)	
40代 (n=74)	54(73.0%)	20(27.0%)	
50代 (n=69)	58(84.1%)	11(15.9%)	
60代 (n=61)	44(72.1%)	17(27.9%)	
勤務形態			
仕事をしている (n=209)	171(81.8%)	38(18.2%)	P<0.001 **
仕事をしていない (n=80)	48(60.0%)	32(40.0%)	
世帯構成			
1人暮らし (n=42)	33(78.6%)	9(21.4%)	0.7932
1人暮らし以外 (n=247)	186(75.3%)	61(24.7%)	
健康状態			
1000m以上 (n=249)	143(79.9%)	36(20.1%)	0.0525 †
1000m未満 (n=32)	76(69.1%)	34(30.9%)	

  

	自立した行動		P値
	している	していない	
免許・車の状況			
運転免許の有無			
持っている (n=360)	182(77.1%)	54(22.9%)	0.3448
持っていない (n=83)	37(69.8%)	16(30.2%)	
自由に使うことのできる車の有無			
持っている (n=301)	159(79.5%)	41(20.5%)	0.0389 *
持っていない (n=142)	60(67.4%)	29(32.6%)	
外出頻度			
週4日以上 (n=267)	177(66.3%)	90(33.7%)	0.3263
週1日以上週4日未満 (n=141)	91(64.5%)	50(35.5%)	
週1日未満 (n=35)	21(60.0%)	14(40.0%)	
送迎をしてもらう頻度			
週4日以上 (n=83)	26(56.5%)	20(43.5%)	P<0.001 **
週1日以上週4日未満 (n=215)	91(64.5%)	40(29.9%)	
週1日未満 (n=145)	95(90.5%)	10(9.5%)	
送迎に対する申し訳なさ			
申し訳ないと感じる (n=262)	144(77.4%)	42(22.6%)	0.4644
申し訳ないと感じる以外 (n=181)	75(72.8%)	28(27.2%)	
買い物施設へ行く頻度			
週4日以上 (n=89)	46(76.7%)	14(23.3%)	0.9119
週1日以上週4日未満 (n=278)	138(75.0%)	46(25.0%)	
週1日未満 (n=72)	35(77.8%)	10(22.2%)	
医療施設へ行く頻度			
週4日以上 (n=30)	18(60.0%)	12(40.0%)	0.2934
週1日以上週4日未満 (n=86)	48(81.4%)	11(18.6%)	
週1日未満 (n=293)	153(73.2%)	56(26.8%)	

独立性の検定 \*\* : 1%有意 \* : 5%有意 † : 10%有意  
クロス集計の残差分析 割合が高い 1%有意 5%有意 10%有意  
割合が低い 1%有意 5%有意 10%有意

移動に対する自立意識が高い層の自立した行動の特性

	自立した行動		P値
	している	していない	
意識と幸福			
住み続け意識			
そう思う (n=189)	158(83.6%)	31(16.4%)	P<0.001 **
そう思う以外 (n=100)	61(61.0%)	39(39.0%)	
主観的幸福感			
高い (n=101)	89(88.1%)	12(11.9%)	P<0.001 **
中程度 (n=120)	90(75.0%)	30(25.0%)	
低い (n=68)	40(58.8%)	28(41.2%)	

独立性の検定 \*\* : 1%有意 \* : 5%有意 † : 10%有意  
クロス集計の残差分析 割合が高い 1%有意 5%有意 10%有意  
割合が低い 1%有意 5%有意 10%有意

移動に対する自立意識が高い層の自立した行動の特性

移動に対する自立意識が高い人に着目した場合、自分自身で移動をしていない人は住み続け意識や主観的幸福感が**低い**ことが示された

<まとめ>

移動に対する自立意識と個人特性・移動特性との関係

移動に対する自立意識が**高い**人は「60代」「歩行可能距離が**長い**」「被送迎頻度が**低い**」

移動に対する自立意識と公共交通サービスとの関係

移動に対する自立意識が**高くない**人が求める公共交通サービス水準

買い物施設まで 医療施設まで

- 自宅から**10分以内**
- 自宅から帰る際の待ち時間が**10分以内**
- 自宅から**15分以内**
- 自宅から帰る際の待ち時間が**10分以内**

移動に対する自立意識が高い層に着目した自立した行動の特性

移動に対する自立意識が**高い**にもかかわらず**自分で移動していない**人は「女性」「歩行可能距離が**短い**」「被送迎頻度が**高い**」「住み続け意識、主観的幸福感が**高い**」