

基礎研 レポート

コロナ禍における移動の現状

～移動総量は最大1割減で推移。20 歳代は外出のハードルが益々高く～

生活研究部 ジェロントロジー推進室兼任 准主任研究員 坊 美生子
(03)3512-1821 mioko_bo@nli-research.co.jp

1—はじめに

新型コロナウイルスの全国の感染者数は増減を繰り返しているが、重症化率や致死率等の状況にこれまでの対策の成果をふまえ、政府はこの秋から対策を緩和し始めた。社会経済活動と感染症対策の両立を重視したものである。新規陽性者数が過去最大となった 2022 年夏の「第 7 波」にも緊急事態宣言やまん延防止等重点措置は発令されず、厳しい行動制限は見送られた。これにより、社会経済活動に伴う「人の移動」は回復したのだろうか。本稿は、消費者の移動の現状について、2022 年 9～10 月に行ったニッセイ基礎研究所「[第 10 回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査](#)」や、その他の政府統計等を用いて報告する。

2—移動の総量の現状

1 | 国内におけるコロナ禍の移動人口の動向

まず、マクロでみた移動の総量からみていきたい。内閣官房と内閣府が提供している地域経済分析システム「V-RESAS」を用いて、コロナ前（2019 年同週）と比べた移動人口の動向を見ると、直近の 2022 年 12 月第 2 週は、全国平均で▼10.7%となっている（図表 1）。地方ブロックごとに差が大きく、減少幅が最も大きい関東は▼16.2%だったが、2 番目に減少幅が大きい北海道は▼7.9%と一けた台のマイナスだった。以下、東北▼9.7%、北海道▼7.9%、東海▼7.1%、近畿▼7.1%、中国▼7.0%、北陸▼5.4%、四国▼4.7%、九州・沖縄▼3.0%と続く。地域ブロックごとに差が生じる要因としては、在宅勤務の実施率の差があるものと見られる（2 | 参照）。

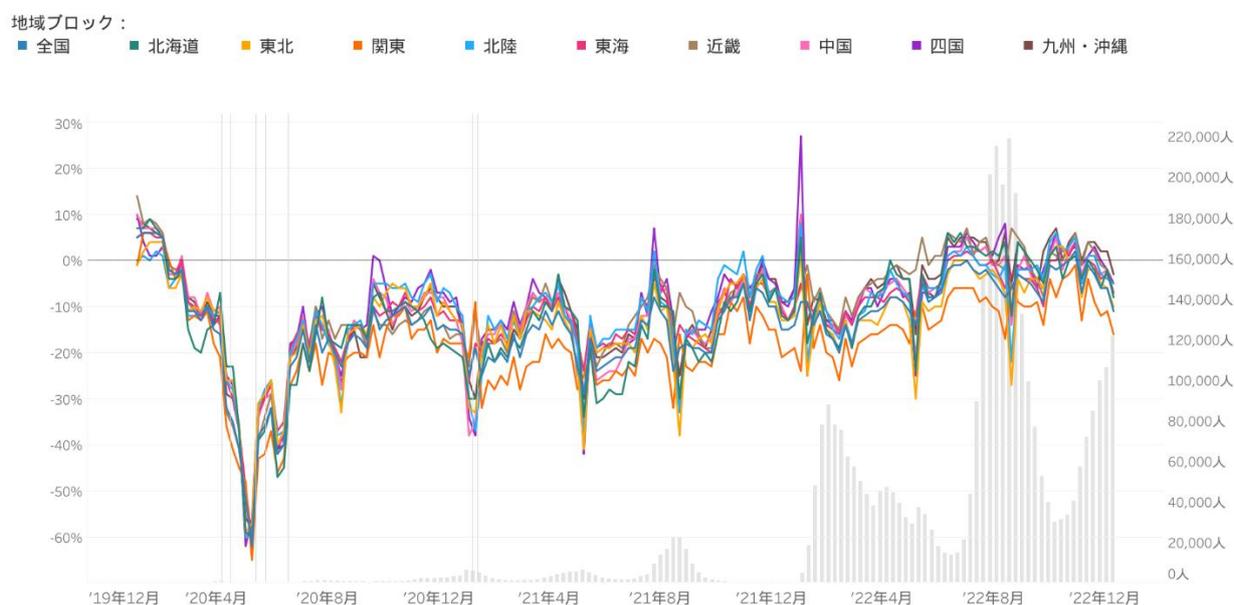
コロナ禍直前の 2020 年 1 月以降の全国の推移を見ると、1 回目の緊急事態宣言が出された 2020 年 4～5 月には 6 割減と大幅に下落。その期間を底にして徐々に回復し、その後は感染状況によって増減を繰り返しているが、感染拡大期にも減少幅は次第に縮小してきている。特に、1 日当たりの感染者数が過去最高を記録し、「第 7 波」と呼ばれた 2022 年夏は、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が

発令されなかったこともあり、全国の減少幅は1割未満にとどまった。地域によってはプラスも記録した。

第7波が落ち着き始め、患者の療養期間短縮等、政府がコロナ対策緩和に舵を切った2022年9月以降は、減少幅は概ね1割以内で推移している。2022年10月後半には、クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」で陽性者が確認された2020年2月以降、初めて、全国の値がプラスに転じた。これには、10月から始まった観光の需要喚起策「全国旅行支援」の影響もあると考えられるが、今夏以降の「コロナ前比で概ねマイナス1割以内」の範囲が、移動人口の現状と言えるだろう。

政府による行動制限がなくても、人口移動がコロナ前と比べて概ね1割以内の減少で継続している主な要因は、感染不安による自主的な外出抑制と、ライフスタイル変容の影響だと考えられる⁽¹⁾。

図表1 コロナ禍における地域ブロックごとの移動人口の動向（2019年同週比）



(出典) 株式会社 Agoop「流動人口データ」(GPS データを元に換算処理を施した人口換算値) を元に集計

2 | 長期推移でみた外出率の変化

次に、人の移動に関する長期的推移を確認したい。国土交通省の「全国都市交通特性調査」によると、コロナ禍になって初めて行われた令和3年度調査では、全国の外出率（調査日に外出した人の割合）は、平日が74.1%、休日が52.5%で、いずれも前回調査（2015年）より約7ポイント減少し、1987年の調査以来、過去最低を更新した。コロナ禍の影響が大きいと考えられる。

約5年毎に行われている同調査で長期推移を見ると、図表2の通り、昭和62年以降、概ね減少傾向となっていたが、今回の調査では、平日の減少幅は過去最大となり、外出率の減少傾向がコロナ禍によって加速したと言える。

都市圏別に外出率の差をみると、三大都市圏では平日72.5%、地方都市圏75.8%で、初めて地方都

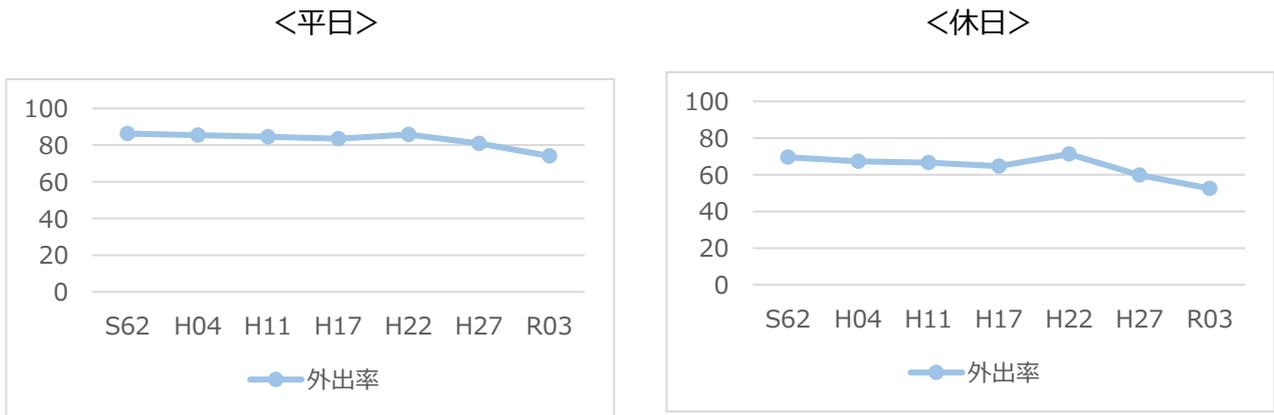
(1) 坊美生子 (2020) 「[アフター・コロナの「移動」の形とモビリティの在り方を考える～定型的な輸送業務から、高付加価値化した移動サービスへ～](#)」(基礎研レポート)

市圏が三大都市圏を上回った。三大都市圏の方が、地方都市圏に比べて在宅勤務の実施割合が大きかったこと（同調査によると、三大都市圏では14.6%、地方都市圏では4.4%）が影響したと考えられる。

就業状況別に外出率をみると、平日は就業者が81.5%、非就業者が66.2%で、いずれも2010年調査時点から10ポイント以上低下したことから、出社や仕事上の外出が減少しているだけでなく、個人の日常生活の中での外出も減っていることが示唆される。

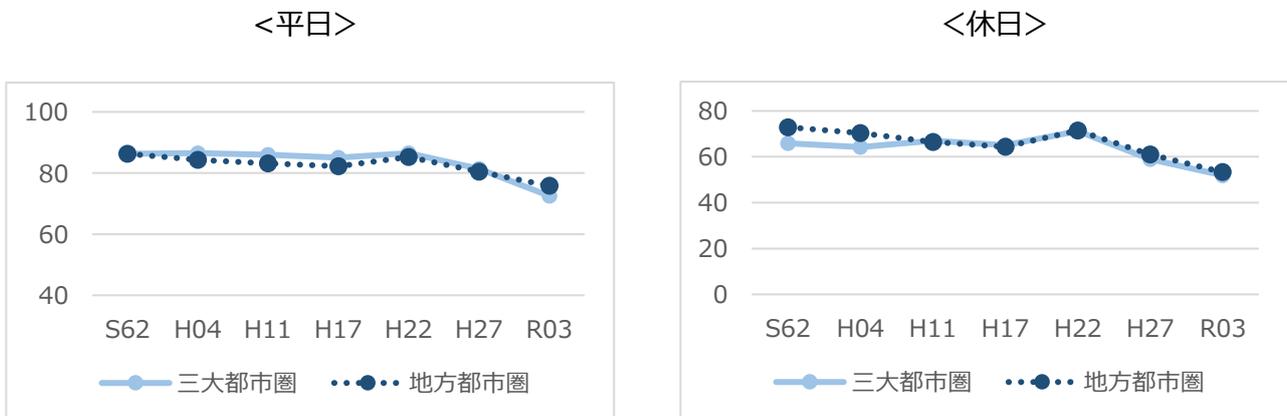
また年代別に見ると、前回調査（2015年）で、20歳代や30歳代の外出率が低下していることが明らかになっていたが、今回調査ではこの傾向が一層、加速したことが分かった（図表4）。

図表2 外出率の長期的推移



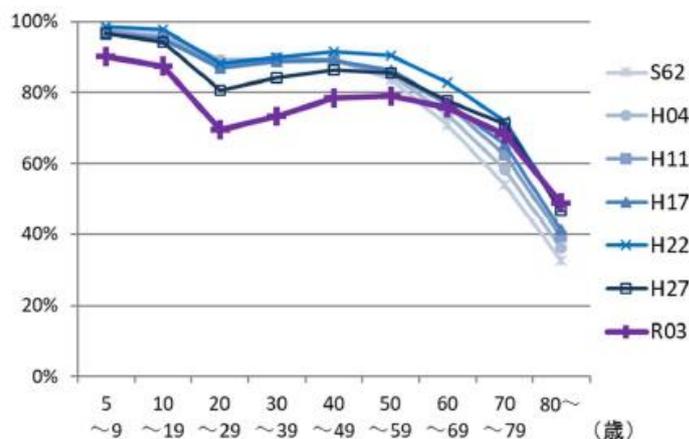
(資料) 国土交通省「令和3年度全国都市交通特性調査」(速報版)より抜粋

図表3 都市圏別に見た外出率の長期的推移



(資料) 同上

図表 4 年齢階級別にみた外出率の長期推移（平日）



(資料) 同上

3 | 個人の外出頻度の変化

次に、同じ人の外出頻度が、コロナ前とコロナ禍でどのように変化したかを調査したものが、ニッセイ基礎研究所の「[新型コロナウイルスによる暮らしの変化に関する調査](#)」である。政府によるコロナ対策の軌道修正が行われる前の今年3月に実施した第8回調査結果は既に報告したが⁽²⁾、本稿では改めて、今年9月～10月に行った第10回調査の結果をみていきたい。性・年代別の結果を見ると、コロナ前に比べて、外出頻度が「ほぼ毎日」の割合は、ほぼ全ての区分で1割前後、減少していた(図表5)。特に、20歳代女性と70歳代女性では減少幅が15ポイント近くに上り、外出行動に大きな変化が見られた。

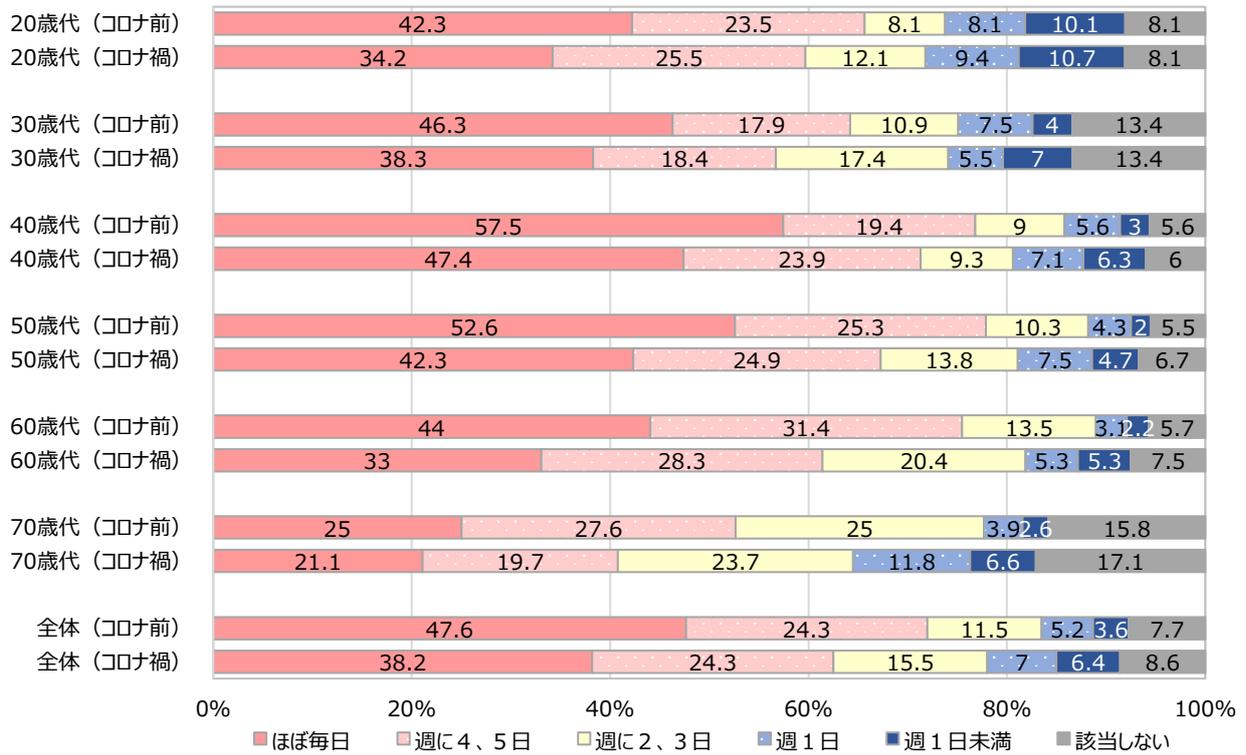
逆に、閉じこもりの定義である週1日以下の割合(「週1日」と「週1日未満」の合計)はコロナ禍で、男性の50歳代以上と女性の30歳代以上で増加していた。特に、70歳代男性で増加幅が最大の2割近くに上った。

次に、就業状況別にみると、就業者と非就業者のいずれも、全体として外出頻度が低下していた(図表6)。「ほぼ毎日」の割合はいずれも減少し、非就業者については週1日以下(「週1日」と「週1日未満」の合計)の「閉じこもり」も5ポイント以上増加していた。就業者も非就業者も外出頻度が低下していることから、入社や仕事上の外出の変化がなくても、暮らしの中の移動が減少していることが改めて分かった。

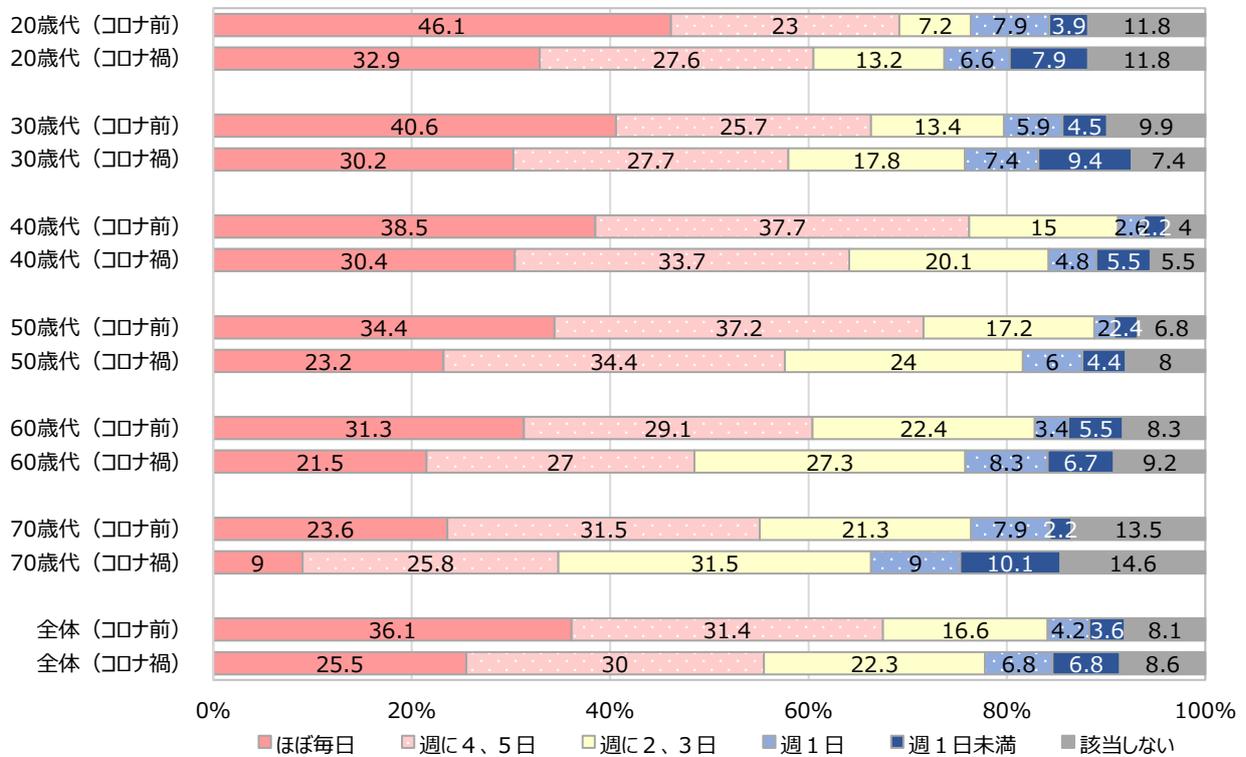
(2) 坊美生子(2022)「[コロナ禍で低下した高齢者の外出頻度～『第8回 新型コロナウイルスによる暮らしの変化に関する調査』より](#)」(基礎研レポート)

図表5 コロナ前と比べた個人の外出頻度の変化（性・年代別）

<男性>

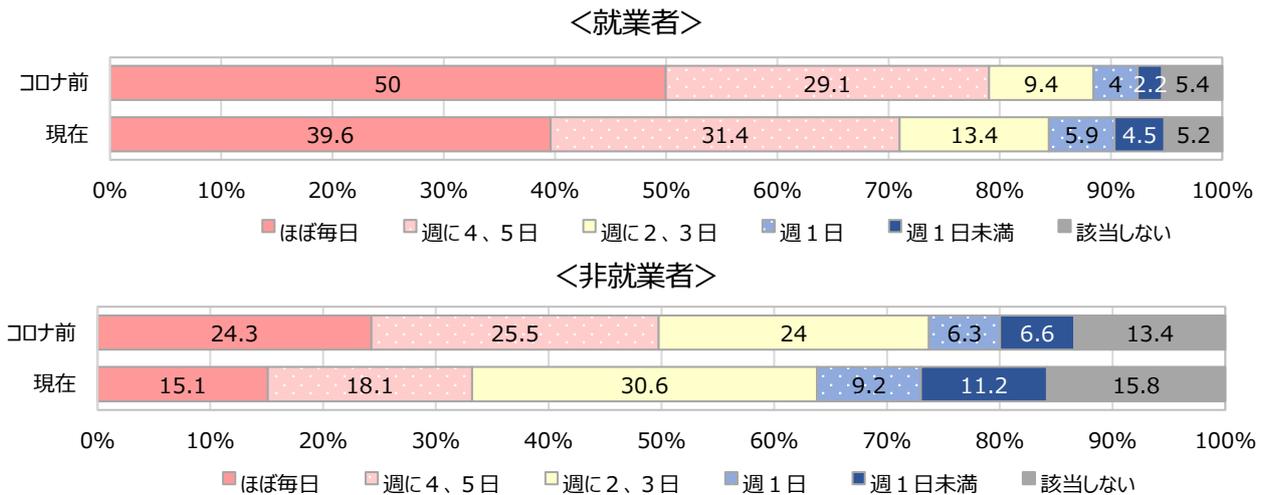


<女性>



(資料)「第10回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」より作成

図表6 コロナ前と比べた個人の外出頻度の変化（就業状況別）



3—移動手段の利用状況

次に、移動手段の利用状況について、ニッセイ基礎研究所の継続調査「[新型コロナウイルスによる暮らしの変化に関する調査](#)」から、年代別の結果をみていきたい。

これまでのレポートでも報告してきた通り、移動手段については、コロナ禍の全体的な傾向として、不特定多数が乗り合わせる電車やバス、時間差で他の乗客と車両をシェアするタクシーなどの公共交通の利用から、自家用車や自転車などのパーソナルな移動手段へとシフトが見られる（図表7）。特に、高齢層でその傾向が強い。

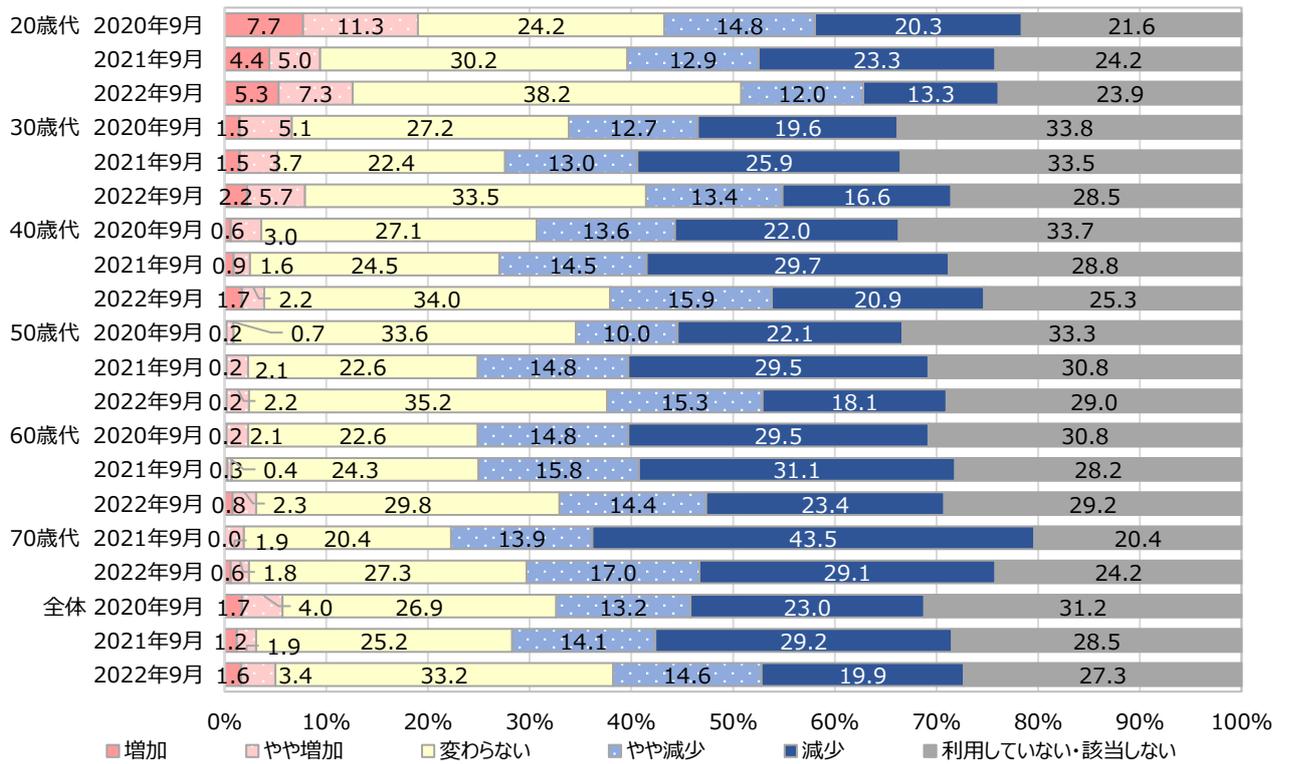
ただし、過去3年間の推移を見ると、2022年9月時点では、電車やバスの利用の減少層（「減少」と「やや減少」の合計）は、1年前（2021年9月時点）と比べると、いずれの年代でも10ポイント近く縮小した点が、大きな変化だと言える。タクシーについても1年前より若干、減少層の幅が縮小傾向にある。仕事や私用などの活動再開に、定期的なワクチン接種や、基本的な感染対策の浸透を背景として、公共交通への利用控えが緩和したものとみられる。

ただし、70歳代については、電車・バスの減少層が依然約5割に上っている。これに対して、徒歩や自家用車など、パーソナルな移動手段の増加層は2～3割に限られており、外出自体の減少を示唆しているだろう。

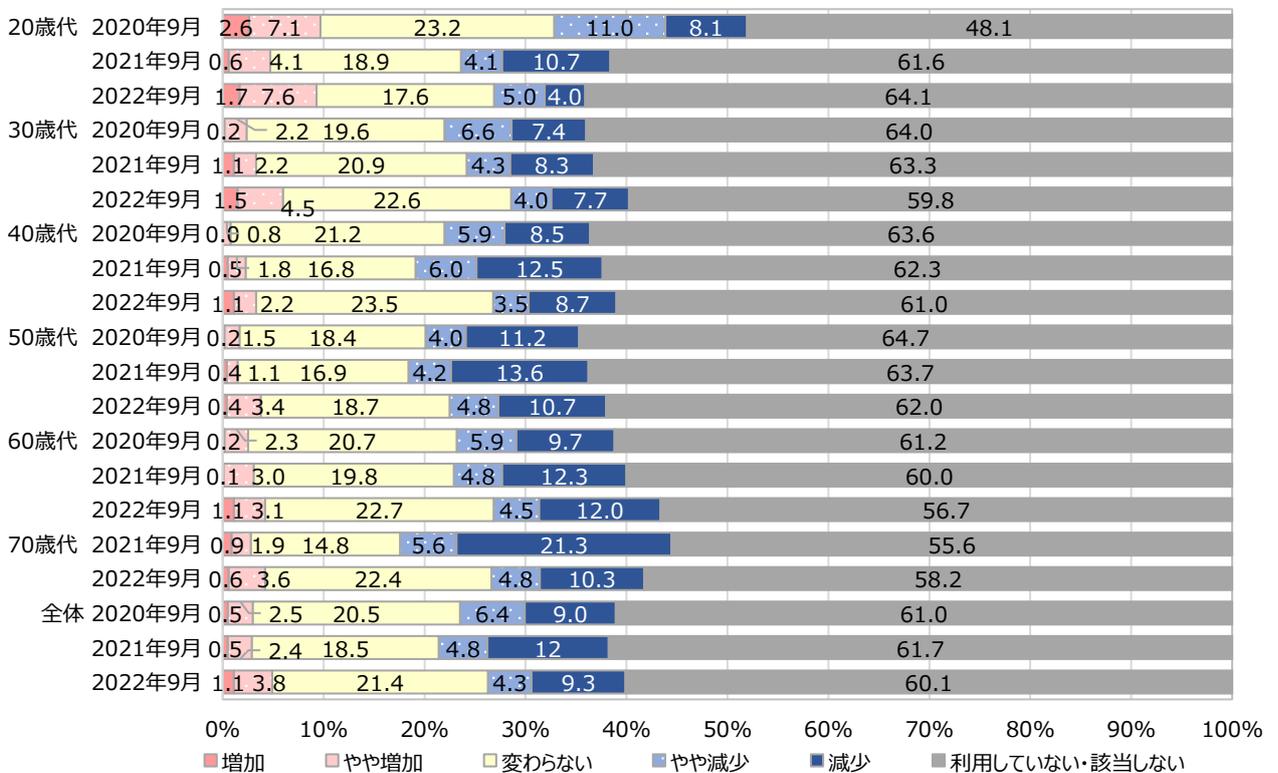
パーソナルな移動手段の代表である自家用車については、1年前（2020年9月）の調査では、全体に比べて20歳代の増加層が多かったが、2022年9月時点では年代ごとの目だった差は見られなかった。ただし自動車の場合は、コロナ禍以降の部品調達の遅れなど、供給制約が消費者の利用の妨げになっている可能性もあるため、消費者意識として、自家用車への選好がどう変化しているかについては、引き続き動向を見ていく必要があるだろう。

図表7 移動手段の利用状況の変化

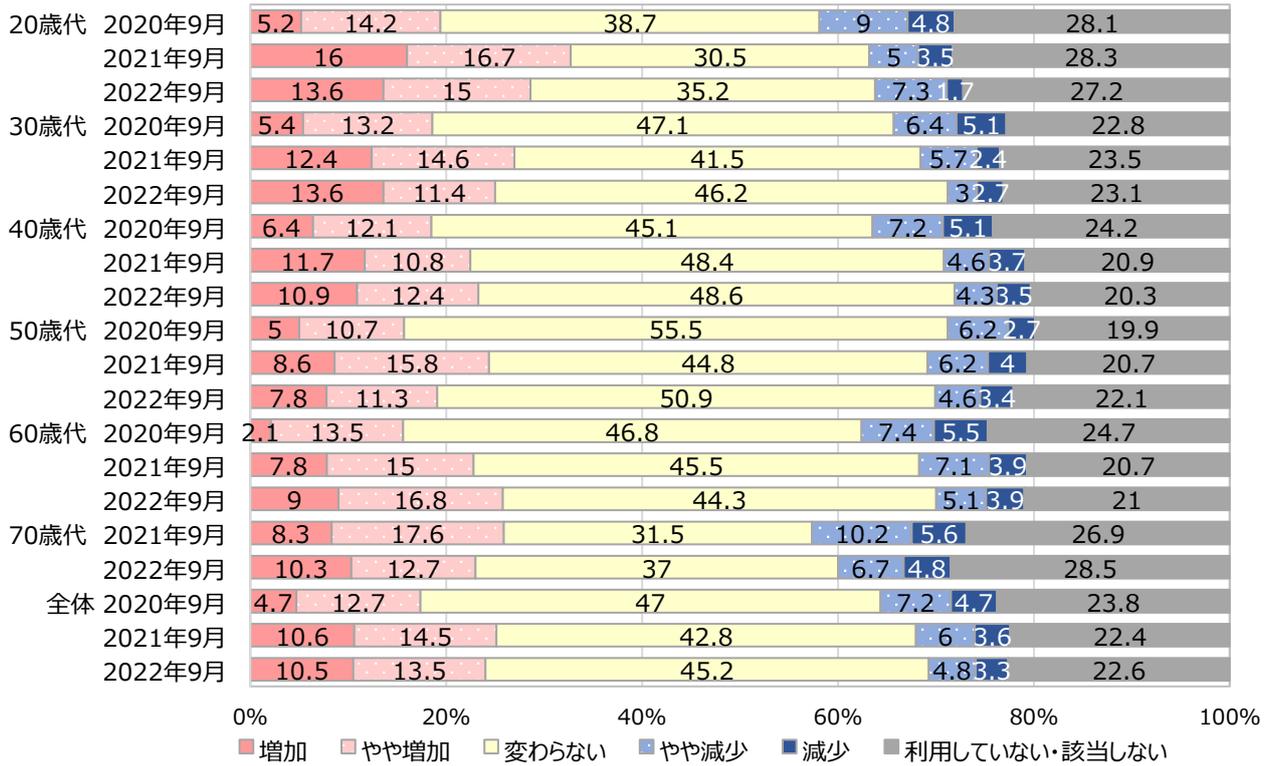
<電車やバス>



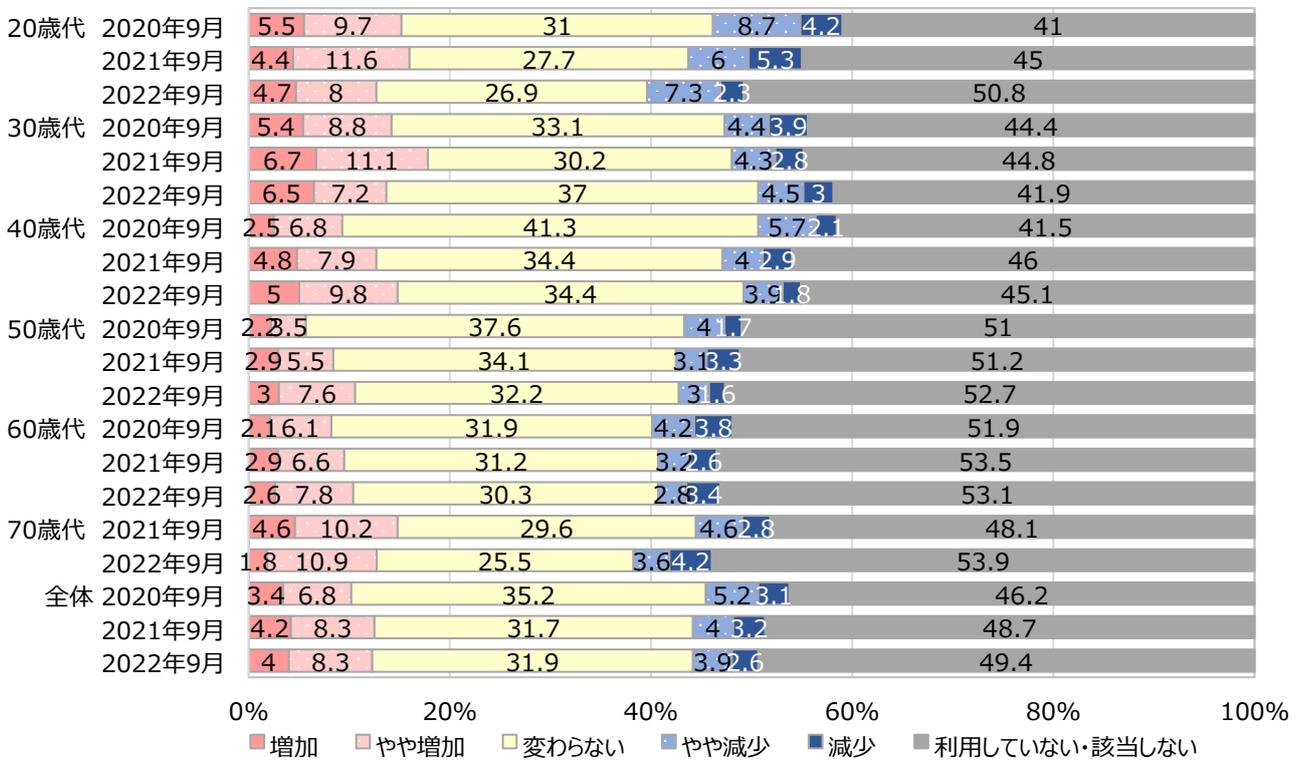
<タクシー>



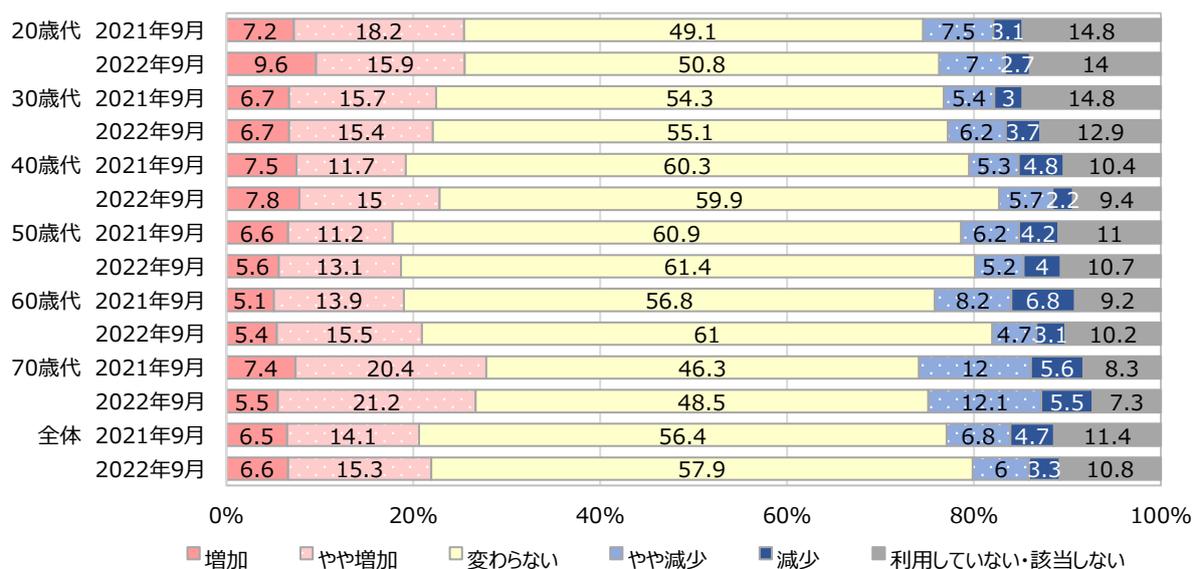
<自家用車>



<自転車>



＜徒歩＞



(資料) ニッセイ基礎研究所「新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」より作成

4—まとめ

これまでみてきたことをまとめると、政府のコロナ対策が「社会経済活動との両立」に重点が移り、厳しい行動制限が行われなくなった 2022 年夏ごろから、マクロの移動総量は、1～2年前に比べると減少幅が縮小している。社会経済活動の回復基調に伴うものだと考えられる。しかし、依然コロナ禍が継続していることや、消費者のライフスタイルが変容したことから、コロナ前と比べると最大 1 割ほどの範囲でマイナスが続いている。個人単位で見ても、ほぼ毎日外出する活発な人は減り、閉じこもりが増えている。

この「マイナス 1 割」は、行動制限が無くても個人の判断で外出を抑制している層と、インターネットの利用等でライフスタイルが変わったために、外出する習慣（必要）がなくなった層に分けられる。言い換えれば、コロナ禍の長期化によって、閉じこもりや外出自粛などの「不活発層」と、外出せずに用事を済ませる「バーチャル活動層」が増えたと言える。長期的には、人の移動は緩やかに減少していたが、コロナ禍によって、不活発層とバーチャル活動層が増加したと言える。

また移動手段に関しては、1 年前に比べればコロナ前に近づいているものの、公共交通からパーソナルな移動手段へのシフトが見られる。個人単位で見れば、移動の回数だけでなく、規模や単位が縮小し、「小さな移動」が増えている。

2 で報告したように、特に 20～30 歳代の若い世代は近年、外出率が低下していたが、コロナ禍により、益々外出へのハードルが上がったと言える。筆者の基礎研レター「[年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～不安・心理編～偏見への不安は高年齢で強い傾向。従来の消費行動への欲求は全年代に広がる～](#)」（2020 年）で報告したように、20 歳代では感染不安が比較的弱いことを考えると、20 歳代の外出率低下の要因は、「不活発層」よりも「バーチャル活動層」の増加によるものと推測できる。若者にとって、実際に外出して自分の目でモノを見たり、他人と交流したりすることに對し、

メリットとデメリット（感染リスクや手間暇、煩わしさ）を比較する傾向、言い換えれば、人間関係や社会活動にもコストパフォーマンスを求める傾向が強まっているのではないだろうか。

このような消費者の移動の現状に対して、対面型サービス業や観光業など、人に移動を求める業態にとっては、これまで以上に、現場やその地域でしか味わえない体験や楽しさ、「移動の価値」や「移動による感動体験」を提示することが求められていると言えるだろう。また高齢者の閉じこもりについては、フレイルや要介護状態、認知症への進行が懸念されるため、地域で様々な対策が必要であるが、その点については筆者のこれまでのレポートを参照されたい⁽³⁾。

(3) 坊美生子（2022）「[高齢化と移動課題（下）～打開策編～](#)」（基礎研レポート）、坊美生子（2022）「[コロナ禍における高齢者の移動の減少と健康悪化への懸念～先行研究のレビューとニッセイ基礎研究所のコロナ調査から～](#)」（同）など。