

基礎研 レポート

新型コロナ5類移行後の移動人口と交通モードの利用状況 ～高齢者の移動頻度は1年前から未回復

生活研究部 准主任研究員 坊 美生子
(03)3512-1821 mioko_bo@nli-research.co.jp

1—はじめに

今年5月の大型連休後に、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が5類に変更されて以降、街の人の出が増え、マスクを外す人の姿も増えた。娯楽施設や観光地も賑わい、消費者の行動は活発になっているようである。そのような中で、社会経済活動の基盤である「移動」はどのように変わったのだろうか。コロナ禍以降、「密」を避けて感染リスクを下げるために、高齢者を中心に外出自粛傾向が強まり、交通モードは、公共交通からマイカーへとシフトが見られることを報告してきたが⁽¹⁾、5類移行後はどうであろうか。高齢者の外出自粛は収まり、生活は活発になっているのだろうか。

本稿では、消費者の移動の量と交通モードの選択について、ビッグデータを用いた統計システムと、ニッセイ基礎研究所が今年6月にインターネット上で行った「生活に関する調査」や、コロナ禍以降、継続実施してきた「[新型コロナによる暮らしの変化に関する調査](#)」を基に、現状を分析する。

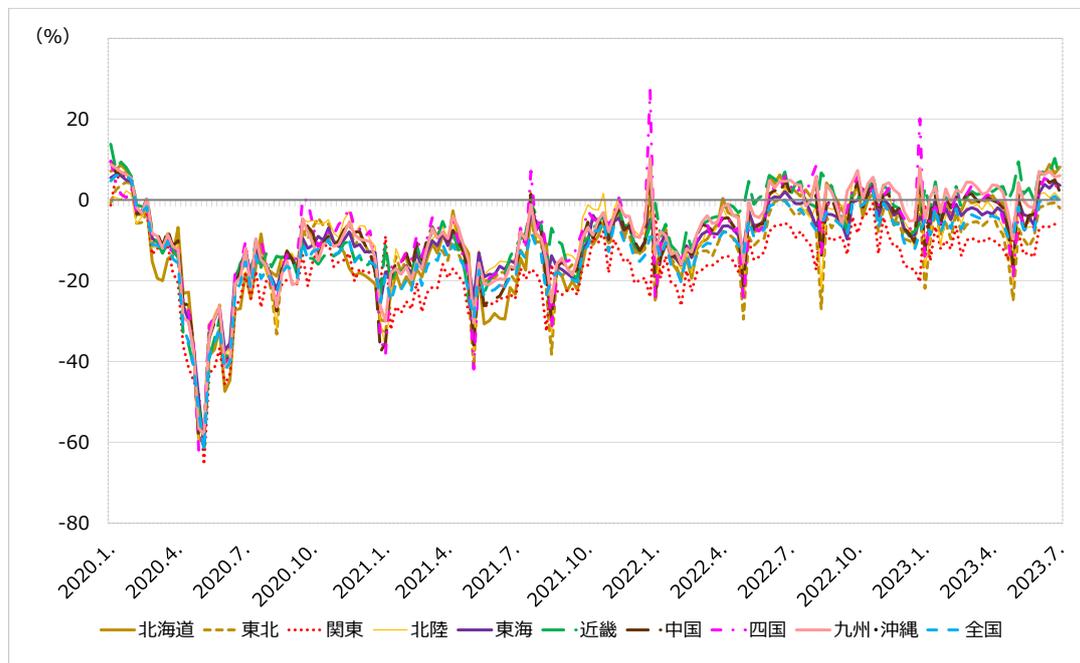
2—移動人口の現状

まず、移動人口からみていきたい。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年の同週）と比べた移動人口の動向を見ると、全国では、今年に入ってから、マイナス一けた台からマイナス10%の間を推移していたが、5類に移行した5月第2週に急上昇し、-1.7%となった（図表1）。その後も回復傾向が続き、6月中旬以降はほぼコロナ前の水準に戻った。ただし、地域ごとに濃淡があり、例えば最新の7月第1週時点では、観光地が多い「北海道」がコロナ前に比べてプラス8.1%、「九州・沖縄」がプラス6%などとなっているのに対し、関東はマイナス6.2%となっている。観光など「ハレ」の日の滞在が多い地域では、移動人口はコロナ前

(1) 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 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査』より](#)」（基礎研レポート）、同 (2021) 「[年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～移動手段編（続編）～高齢層はワクチン接種を済ませても公共交通利用に戻らず、20歳代はマイカー利用が大幅増～](#)」（基礎研レポート）など。

を上回る勢いであるのに対し、通勤など日常的な移動が多い地域については、在宅勤務の一部継続により、コロナ前を下回っていると考えられる。

図表1 コロナ前と比べた地域ブロックごとの移動人口の動向（2019年同週比）



(資料) 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

3— 交通モードの選択～公共交通とマイカーの利用頻度の推移

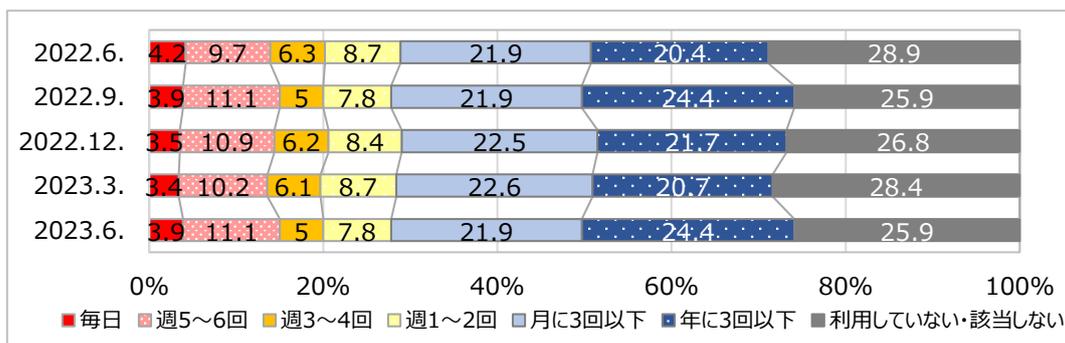
ここからは、消費者の交通モードに対する意識変化を追うため、ニッセイ基礎研究所の「生活に関する調査」と「新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」から、公共交通とマイカーの利用頻度についてみていきたい。なお、これらの調査では、利用頻度を尋ねているのが2022年6月以降であるため、最新の2023年6月時点の調査から、2022年6月時点の調査まで1年間遡り、計5回分の調査結果の推移をまとめる。

なお、基礎研の調査は、国内の消費者の意識変化を追跡することが目的であり、調査会社にあらかじめモニターとして登録されている人を対象としてアンケートを行うため、最近、観光地で急増しているインバウンドの動向については捉えることができない。そのため、事業者側からみた乗客数の増減とは異なる。

まず、「電車やバス」の利用頻度を、「毎日」「週5～6日」「週3～4日」「週1～2日」「月に3回以下」「年に3回以下」「利用していない・該当しない」に分けて集計すると(図表2)、過去1年で大きな変化は見られないが、2023年6月時点と1年前の2022年6月時点を比べると、「未利用・非該当」が3%減った。公共交通の回避傾向が若干、弱まったと見ることができる。

次に「自家用車」の利用頻度をみると、こちらも過去1年では大きな差は見られないが、2023年6月時点と1年前の2022年6月時点を比べると、「毎日」利用する人が微減していた。

図表 2 電車やバスの利用頻度

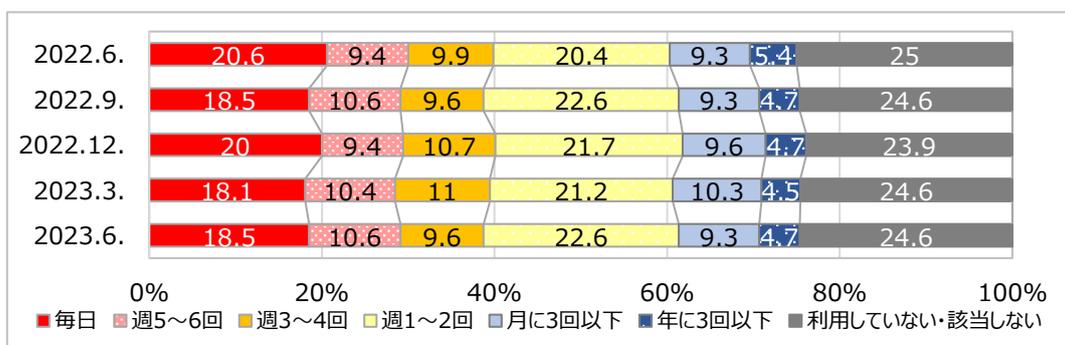


(備考1) 5%未満の数値は表記を略。

(備考2) 2022年6月はN=2,585、2022年9月はN=2,583、2022年12月はN=2,582、2023年3月はN=2,558、2023年6月はN=2,583。

(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」、「生活に関する調査」

図表 3 自家用車の利用頻度



(備考1) 同上

(備考2) 同上

(資料) 同上

4— 属性別にみた電車・バスとマイカーの利用頻度

ここからは、消費者の属性別に「電車やバス」と「自家用車」の利用頻度について、最新の2023年6月時点と、1年前（2022年6月時点）の状況を比較する。それによって、特定の属性によっては、5類移行後に交通モードの選択に変化が見られるかを考察する。なお、より簡潔に状況を把握するため、利用頻度は「週5回以上」（図表2と図表3における「毎日」と「週5~6日」の計）、「週1~4回」（同「週3~4回」と「週1~2回」の計）、「月3回以下」（同「月に3回以下」と「年に3回以下」の計）、「未利用・非該当」の4段階に区分し直した。

1| 年代別の状況

まず、年代別にみたものが図表4と図表5である。全年代のうち、「50歳代」と「60歳代」では電車やバスの「未利用・非該当」が6~7ポイント減少しており、中高年で公共交通の利用がやや回復していることが分かる。ただし、より高齢の「70歳代」では「未利用・非該当」に大きな変化は見られない。筆者はこれまでに、感染リスクの高い70歳代は、コロナ禍以降、外出頻度が大幅に減少し、外

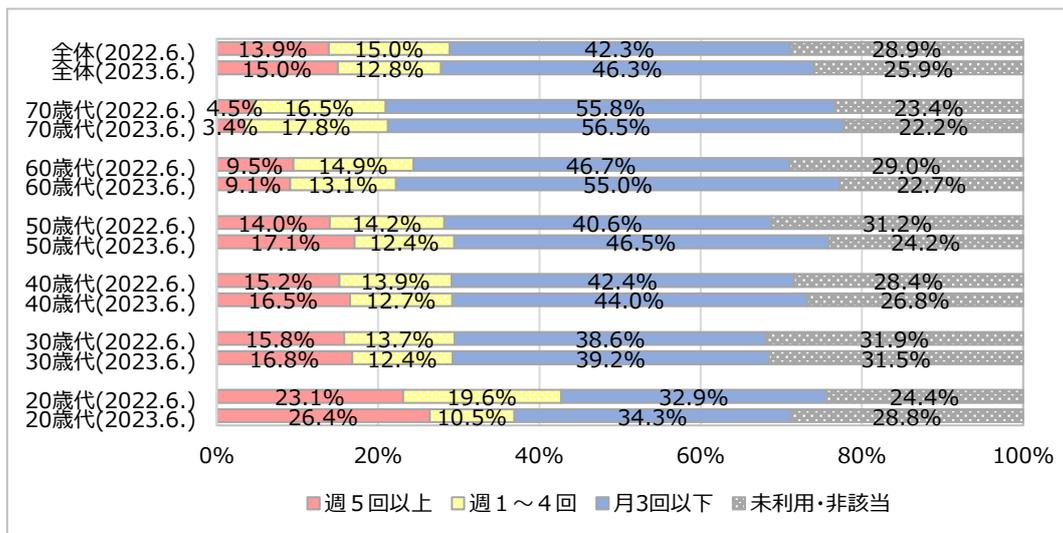
出する場合でも、公共交通の利用は大幅に減ったことを報告してきたが⁽²⁾、5類移行後も、1年前と比べて利用頻度には目立った回復傾向は見られない。

次に自家用車については、「70歳代」で利用頻度がやや落ちているほか、「20歳代」では利用層（全体―「未利用・非該当」）が7ポイント減少している。コロナ禍直後には、20歳代はマイカーの利用が大きく伸びたが⁽³⁾、現在は再び利用層が減少に転じているようだ。

ここで、2023年6月時点の状況について、年代ごとの差をみると、「20歳代」は全年代の中で「週5回以上」が最も多い約3割となった。もともと活発な人が多く、コロナ禍直後でも電車やバスの回避傾向がほぼ見られなかったが、5類移行後は、さらに利用が活発になっているようだ。一方で、電車やバスの「未利用・非該当」と、自家用車の「未利用・非該当」がいずれも4〜7ポイント増加しており、公共交通に乗らない層と、マイカーに乗らない層が拡大している。これは、移動して直接人に会ったり、モノを見たりするリアルな体験ではなく、オンラインで消費や交流を楽しむ“デジタル消費層”が拡大していることを示唆しているだろう。

以上を整理すると、コロナ禍で利用が減少した公共交通に対する意識は、5類移行以後、大きな変化は見られないが、中高年の一部で軟化し、若干の回復が見られる。ただし、より高齢の70歳代には回復傾向が見られない。一方、20歳代は、公共交通の利用がやや増加し、マイカーは減少している。

図表4 年代別に見た電車やバスの利用頻度の変化



(備考1) 5%未満の数値は表記を略。

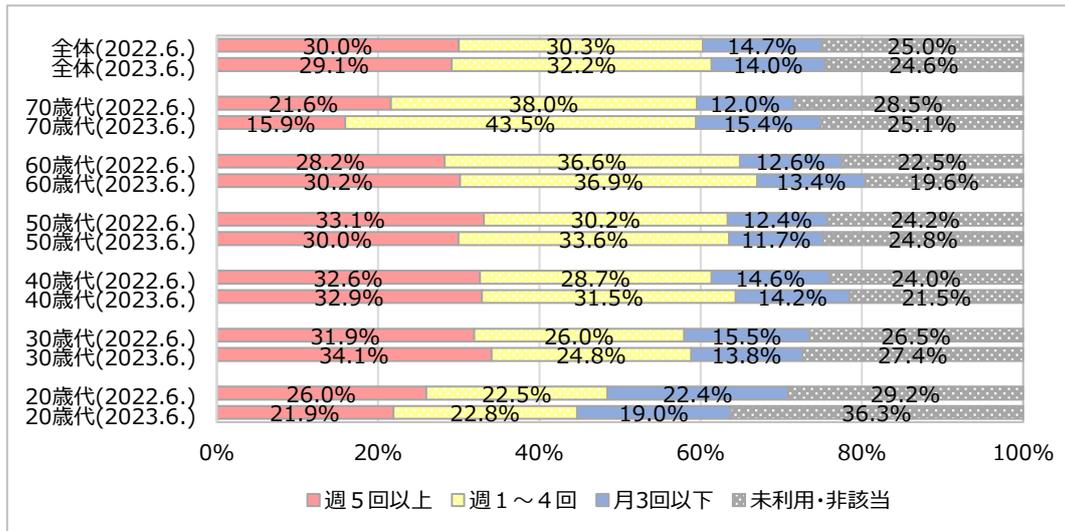
(備考2) 2022年6月はN=2,585、2023年6月はN=2,583。

(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」、「生活に関する調査」

(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 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査』より」(基礎研レポート)、同 (2021) 「年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～移動手段編(続編)～高齢層はワクチン接種を済ませても公共交通利用に戻らず、20歳代はマイカー利用が大幅増～」(基礎研レポート) など。

(3) 坊美生子 (2021) 「年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～移動手段編(続編)～高齢層はワクチン接種を済ませても公共交通利用に戻らず、20歳代はマイカー利用が大幅増～」(基礎研レポート)。

図表 5 年代別にみた自家用車の利用頻度の変化



(備考1) 同上
 (備考2) 同上
 (資料) 同上

2 | 地域別の状況

次に、地域別の状況を見ていきたい(図表6と図表7)。「北海道」では、5類移行後、「電車やバス」の利用層が7ポイント増えたが、利用頻度は低下傾向だった。また、「自家用車」の利用層も3.9ポイント増えた。つまり、全体的に人の移動がやや活発になり始めており、旅行など特定の機会には、自家用車ではなく、公共交通を利用する人が増えたと考えられる。

因みに、2でみたV-RESASの移動人口では、北海道は、7月第1週はコロナ前の同週に比べてプラス5.4%と高い数値が出ている。これは、基礎研の調査では回答者の居住地によって地域分けをしているのに対し、V-RESASには観光等で北海道を訪れた人が含まれるため、より上向いた数値が出ていると考えられる。

図表6と図表7に戻ると、「東北地方」では、5類移行後、「電車やバス」の利用層が微増した。中でも「月3回以下」が微増した。「自家用車」も「週1~4回」が少し増えており、人の動き自体は若干、活発になり始めているようだ。

「関東地方」では、「電車やバス」で「週5回以上」が2.8ポイント増加した。基礎研の同じ調査から、働く人の入社状況を見て見ると、2023年6月時点で、関東地方の入社頻度は「週5回以上」が1年前に比べて7.2ポイント上がり、全体平均よりも伸び率が高かった。このような入社頻度の上昇が、バスや電車の利用増加につながったと考えられる。「自家用車」も「週1~4回」が1.8ポイント上昇するなど、わずかに頻度が上がる傾向が見られた。

「中部地方」では、「電車やバス」の利用層が5.1ポイント増加し、自家用車についても、やや頻度が上がった(「週1~4回」が4.1ポイント増加など)。5類移行後、公共交通とマイカーのいずれも、やや利用が増加していると言える。

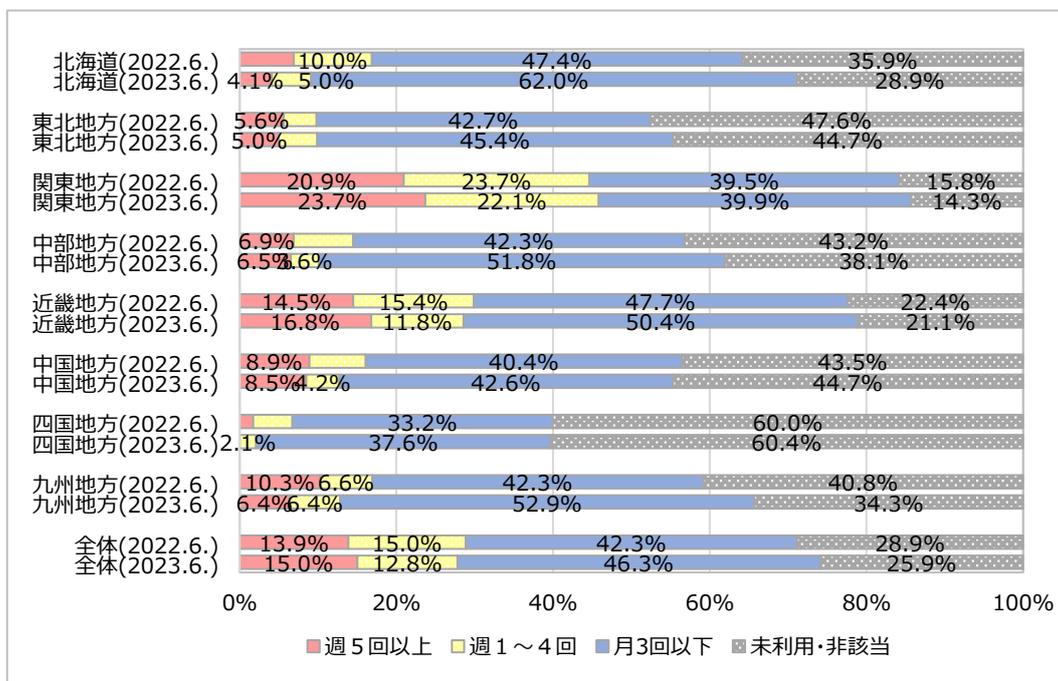
「近畿地方」では、「電車やバス」については「週5回以上」が2.3ポイント増えた。関東と同様に、同じ調査で出勤頻度を確認すると、「週5回以上」が1年前に比べて7ポイント上昇しており、これが要因だと考えられる。「自家用車」はわずかに利用頻度が低下していた（「週5回以上」が2.3ポイント減少、「週1～4回」が1.8ポイント減少など）。

「中国地方」では、特に大きな変化は見られない。「四国地方」では、「自家用車」の利用頻度がやや上がっており（「週5回以上」が7.6ポイント上昇）、5類移行後に移動が活発になっている。また、2023年6月時点の状況について、全地域ブロックを比べると、四国地方では、5類移行後も「未利用・非該当」が6割に上り、他に比べて突出して利用していない人が多い。これは、公共交通への回避傾向が続いていると言うよりは、公共交通サービスの供給不足が要因にあると考えられる。

「九州地方」では、「電車やバス」の利用層が6.5ポイント増加し、中でも「月3回以下」が10ポイント以上増加した。自家用車については大きな変化は見られない。九州地方では、5類移行後、公共交通の利用がじわりと増えたと言える。

以上を整理すると、5類移行後、「マイカーが減って公共交通が増える」（公共交通への逆戻り）、あるいは「公共交通が減ってマイカーが増える」（マイカーへのシフト加速）といった、交通モードの顕著な変更は見られなかった。唯一、近畿地方では公共交通が少し増え、マイカーの利用頻度が少し減少したが、交通モードの転換というほどではない。大まかに言えば、5類移行後に人の移動が活発になって、一方の利用頻度が上がれば、もう一方の利用頻度も上がる、というように、公共交通とマイカーには連動した傾向が見られた。

図表6 地域別にみた電車やバスの利用頻度の変化

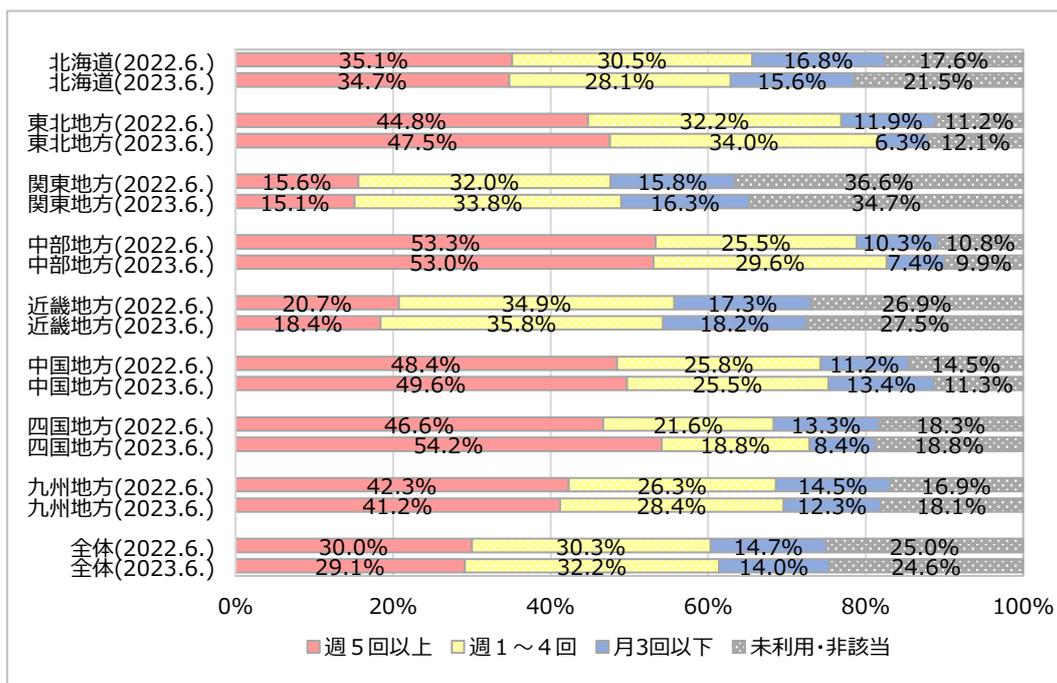


(備考1) 5%未満の数値は表記を略。

(備考2) 2022年6月はN=2,585、2023年6月はN=2,583。

(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」、「生活に関する調査」

図表7 地域別にみた自家用車の利用頻度の変化



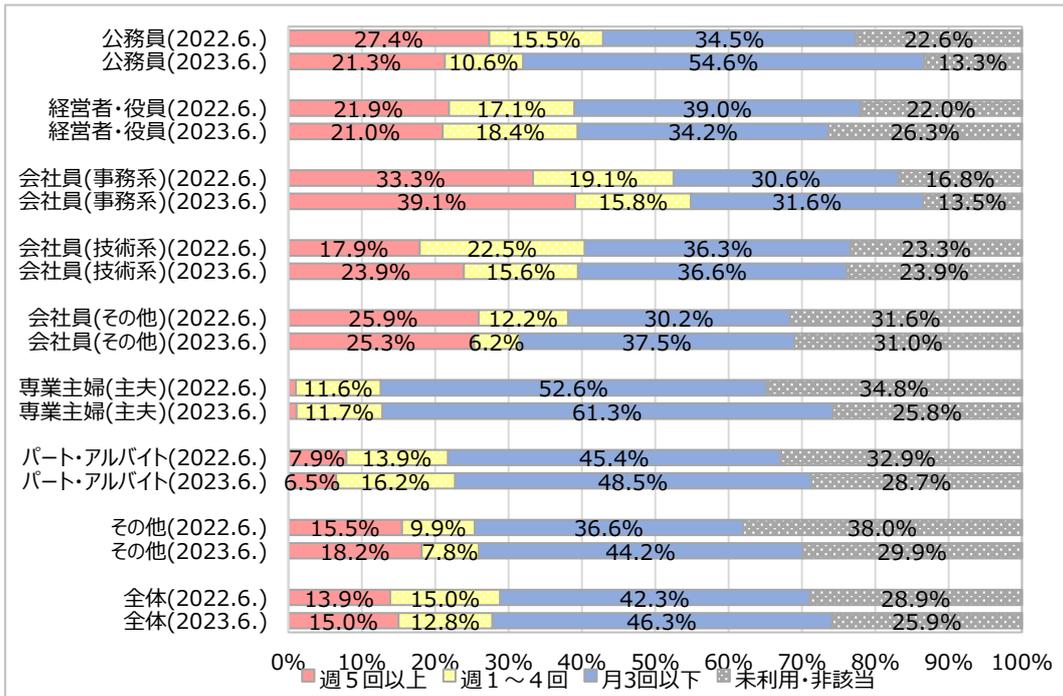
(備考1) 同上
 (備考2) 同上
 (資料) 同上

3 | 職業別の状況

最後に、職業別の状況についてみていきたい(図表8と図表9)。まず「公務員」は、「電車やバス」の利用層が減った上、利用頻度も低下していた(「週5回以上」は6.1ポイント減少、「週1~4回」は4.5ポイント減少し、「月3回以下」は20ポイント以上増加)。一方、「自家用車」についても利用層が減り、利用頻度もやや減少していた(「週5回以上」が5.9ポイント減少)。公務員は、移動が全体的に不活発になったとみることができるが、このような変化の要因は当調査では分からない。基礎研の同じ調査で出勤頻度を確認すると、公務員は過去1年で寧ろ出勤頻度が上がり、在宅勤務頻度は低下している。

「会社員(事務系)」や「会社員(技術系)」では「電車やバス」の利用頻度が上がっており(「週5回以上」がいずれも約6ポイント増加)、5類移行後の出勤頻度増加が影響していると思われる。「専業主婦(主夫)」や「パート・アルバイト」でも、「電車やバス」の利用層はやや増加している。

図表8 職業別にみた電車やバスの利用頻度の変化

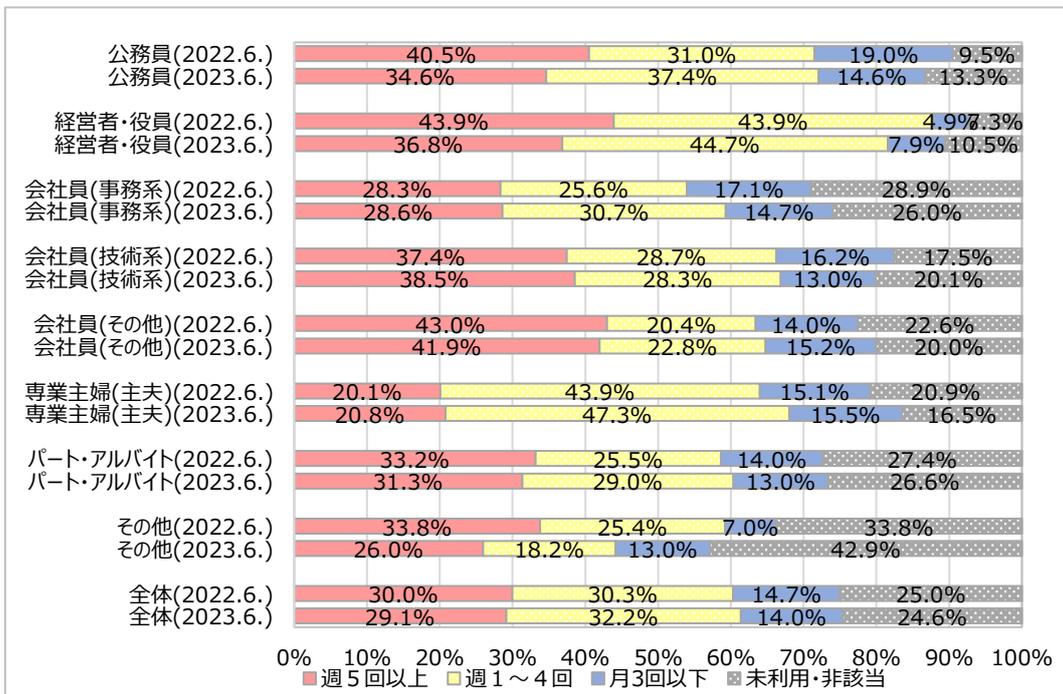


(備考1) 5%未満の数値は表記を略。

(備考2) 2022年6月はN=2,585、2023年6月はN=2,583。

(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」、「生活に関する調査」

図表9 地域別にみた自家用車の利用頻度の変化



(備考1) 同上

(備考2) 同上

(資料) 同上

5—終わりに

本稿でみてきたことを整理すると、まず移動人口については、大型連休明けの新型コロナの5類移行後、上昇を続け、最新の7月上旬時点では、全国で見るとコロナ前の水準を回復している。地域別にみれば、観光地等ではコロナ前を上回る賑わいを見せているが、関東では少しコロナ前を下回っており、在宅勤務というコロナ禍で広がったビジネススタイルが一部で定着した影響で、やや減少したままだと言える。

交通モードについては、コロナ禍以降、「公共交通からマイカーへ」とシフトする動きが見られていたが、5類移行後に、目立った逆戻りの動きは見られなかった。属性別に細かく見れば、▽50~60歳代の中老年の公共交通利用がやや増加、▽在宅勤務を会社に戻した人が多い関東や近畿では、公共交通の利用がやや増加、▽会社員では公共交通の利用が増加、といった現象が個々には見られるが、公共交通とマイカーとの明白なオフセットの関係は見られない。要するに、消費者は新型コロナの感染症法上の変更に関わらず、普段通りの交通モードを選択している。コロナ禍3年の間に、必要な感染防止対策をするなど、リスクをコントロールしながら、自ら使い勝手の良い移動手段を利用する習慣ができ、それが定着したためだと考えられる。従って、5類移行後に経済社会活動が活発になれば、公共交通とマイカーのいずれも利用増加するという現象が起きているのではないだろうか。

また、本稿の分析から見えてきた課題としては、70歳代の移動頻度に大きな回復が見られないことである。これまでも述べてきたように、70歳代はコロナ禍に入って外出自粛が強まり、外出頻度が週1回以下の「引きこもり」も大幅に増えた。公共交通を回避する傾向も強く現れていた。それらにより、要介護状態手前のフレイル発症率が上昇したことも、報告されていた⁽⁴⁾。時間の経過とともに、外出自粛には徐々に緩和傾向が見られていたが、コロナ前に比べれば、依然低水準で推移していた⁽⁵⁾。

このような中で、新型コロナが5類に移行し、高齢者の動きがどうなるのかに筆者は注目していたが、70歳代の移動頻度については、今のところ、1年前からの目立った回復傾向は見られない。高齢者の場合は、不活発になると身体機能や認知機能が低下するため、いったん機能低下した人は、行動制限が解除されても、活動再開は容易ではないためだろう。3年間続いたコロナ禍の影響は、高齢者については、より長引く恐れがある。また、基礎研の調査では対象外である80歳以上では、より不活発が続いている可能性もある。国内全体の経済社会活動が活発になっていく中で、70歳代や80歳代、90歳代といった後期高齢者たちが取り残されないように、状況を注視していく必要があるだろう。

(4) 坊美生子 (2023) 「[コロナ禍が高齢者の生活に与えた影響と回復に向けた取組 \(上\)](#)」 (ジェロントロジー座談会)

(5) 同