



## 統計から社会の実情を読み取る

### 第163回 主要国における近距離移動の交通手段

本川 裕 | Honkawa Yutaka

アルファ社会科学株主席研究員

■東京大学農学部農業経済学科卒。財国民経済研究協会常務理事研究部長を経て、現職。元立教大学兼任講師。農業、地域、産業、開発援助などの調査研究に従事。現在は、「社会実情データ図録」サイト (<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/>) を主宰するかたわら地域・企業調査等を行う。著書に、『統計データはおもしろい!』(技術評論社、2010年)、『統計データが語る日本人の大きな誤解』(日本経済新聞出版社、2013年)、『なぜ、男子は突然、草食化したのか：統計データが解き明かす日本の変化』(同上、2019年)等。PRESIDENT Onlineにて連載を執筆中。



#### 自転車利用が多いのはオランダ、中国、日本の順

パリに本社を構える世界的なマーケティング・リサーチ会社であるイプソス (Ipsos) 社は、2022年に世界28カ国、2万人(各国1,000又は500人)を対象とした自転車に関するインターネット調査を実施している。この調査には、2キロ以内程度の自宅近くの移動に最もよく利用する交通手段は何かを聞いた設問があり、その結果を図1に示した。

交通手段のうち自転車と徒歩は基本的に人力エネルギーを用いている点で、化石燃料等に依存するその他の手段とは異なる。図の国の並びはこの自転車と徒歩の合計の多い順とした。

最も自転車・徒歩の多い国はオランダであり、この2つの手段で71%を占めている。オランダに次いでいるのは、英国、スペイン、スウェーデンの順であり、ヨーロッパの特定国では人力移動にこだわっているように見える。日本は56%で11位となっている。

逆に自転車・徒歩が最も少ない国はマレーシ

アの21%であり、サウジアラビア、米国、チリがこれに次いでいる。

概して、ヨーロッパ先進国で人力依存が高く、米国などの旧英領植民地や途上国で反対に化石燃料依存が高い傾向となっている。ただし、トルコと中国は途上国的性格を残しているにもかかわらず、むしろ、人力依存が高い。

主要先進国の中では、同じ英語圏の英国と米国が正反対の位置に属している点が目立っている。日本はフランス、イタリア、ドイツと並んで中位の位置を占めている。

個別の交通手段についてのランキング整理表を表1に掲げた。

自転車比率の高いのは、オランダ、中国、日本の順であり、特にオランダの45%が目立っている。オランダの場合は、低地が多く、アップダウンが少ないというのも自転車利用がさかんな要因であろう。

人力依存が高いオランダ、英国、スペインのうち、後2者の自転車比率は6%と不思議なほど低く、ほとんどが徒歩依存である。自転車か

自宅近く2キロ/1マイルの近距離で最もよく利用する交通モードは何？

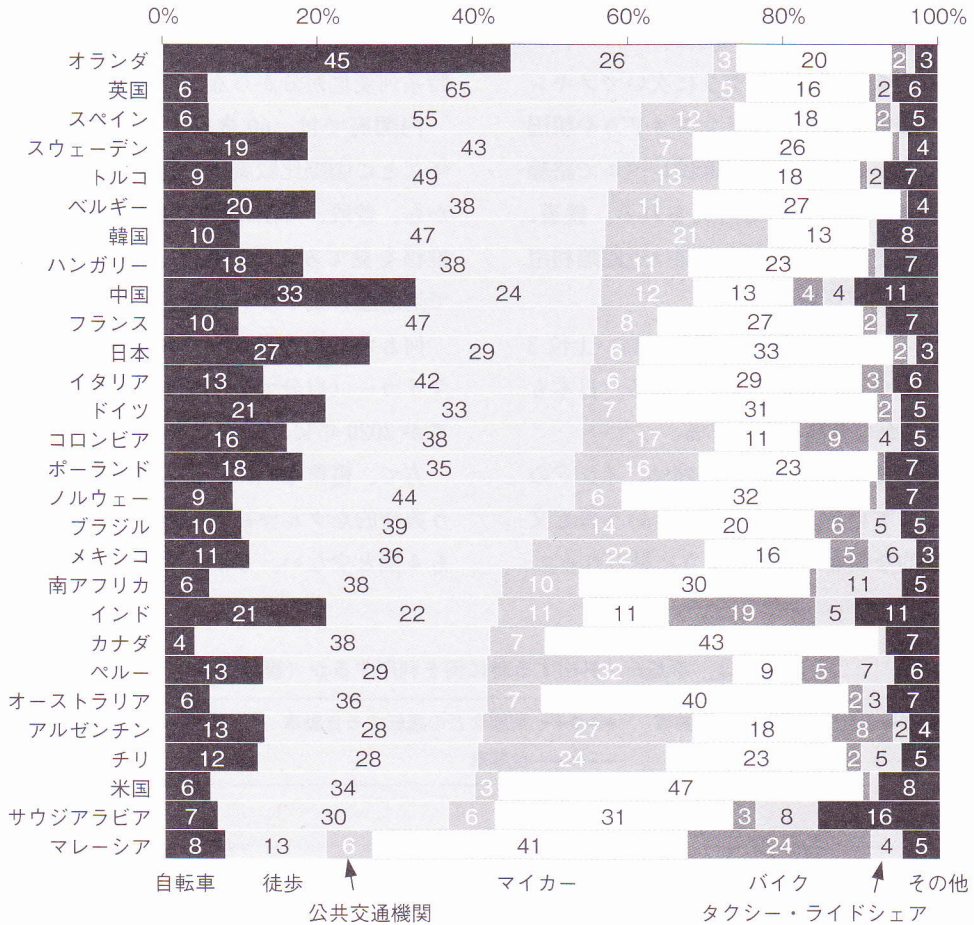


図1 主要国における近距離移動の交通手段

注) 16～74歳（ただしノルウェーは16～99歳、カナダ、マレーシア、南アフリカ、トルコ、米国は18～74歳）が対象の調査結果。国の並びは、人力（自転車+徒歩）の大きい順。値は2%以上を表示。

資料) Ipsos(2022), Cycling Across the World

表1 近距離移動の交通手段ランキング

\*カッコ内は日本の順位

	自転車 (3)		徒歩 (21)		公共交通機関 (21)		マイカー (5)		バイク (11)	
第1位	オランダ	45%	英国	65%	ペルー	32%	米国	47%	マレーシア	24%
第2位	中国	33%	スペイン	55%	アルゼンチン	27%	カナダ	43%	インド	19%
第3位	日本	27%	トルコ	49%	チリ	24%	マレーシア	41%	コロンビア	9%
最下位	カナダ	4%	マレーシア	13%	米国/オランダ	3%	ペルー	9%	韓国/カナダ	0%

徒歩かについては文化的、趣味的な側面が大きいかもしれない。

公共交通機関の割合が高い国は、ペルー、アルゼンチン、チリである。チリに次いでメキシコ、韓国と続いており、ラテンアメリカや韓国で高くなっている。基本的に庶民レベルで路線バス利用がさかんなためと考えられる。鉄道、地下鉄など軌道系の公共交通機関は近距離利用ではシェアを稼げないようだ。

ご近所でのマイカー利用の割合が高い上位3位は米国、カナダ、マレーシアである。日本も5位、33%とかなり高い方である。

バイク利用ではマレーシアの24%、インドの19%が突出している。バイク好きというのも文化的、趣味的な側面が大きいように見られる。

## 歩かないクルマ社会の米国に近づく日本

自宅周辺の移動（近距離移動）のデータは貴重なのでイブソス社のデータを取り上げたが、時系列変化が分からないのが物足りない。

内閣府では、60歳以上の高齢者を対象に5年ごとに国際比較調査を行っており、その結果から、普段、外出の際に何を利用しているかの推移を見てみよう（図2）。高齢者が対象なので近距離移動が多いと考えてもよからう。

何といても目立っているのは、米国であり、マイカー（自分で運転する自動車）で外出する者が2020年に87.0%と9割近くを占めている一方で、電車やバスによる移動が1割以下という典型的なクルマ社会である。徒歩による外出も4割と少ない。しかもマイカー外出の割合は

高齢者は、ふだん、外出する時に何を利用するか（複数回答）

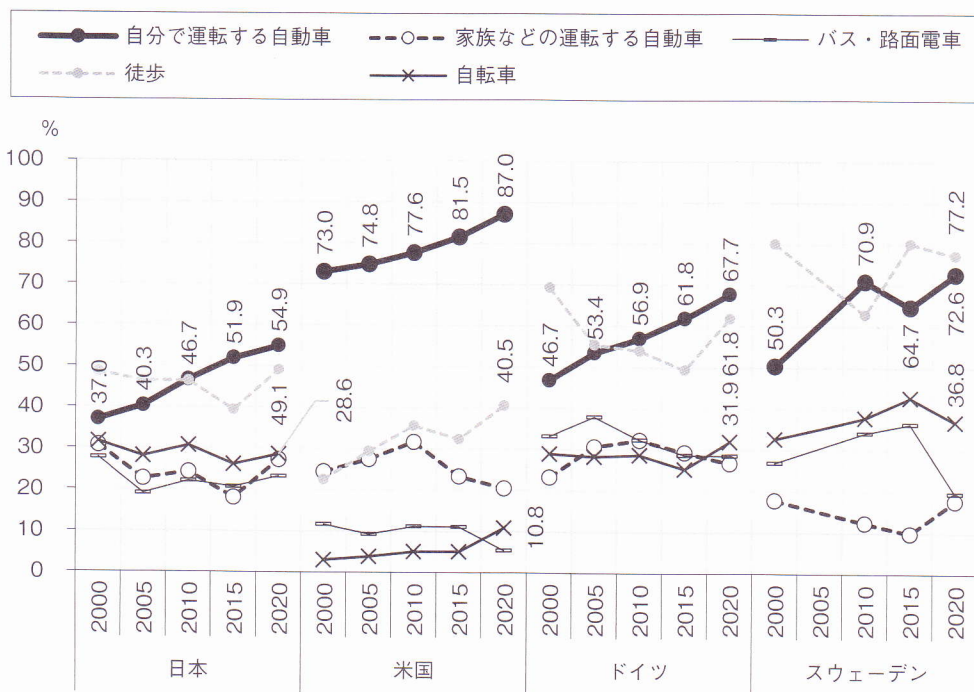


図2 日本や各国で増加する高齢ドライバー

注) 各国60歳以上の男女が対象（施設入所者を除く）。スウェーデンは2005年は調査なし。  
資料) 内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」

この20年間に大きく上昇している。

米国ほどではないが、米国社会に近づいているのが日本である。若い頃からクルマに乗りなれていた高齢者が増えたため、マイカー外出の高齢者が54.9%と半数を超えるに至っている。これには、米国同様、郊外型の商業施設や医療施設が増加した影響もあろう。

2019年4月に池袋で発生した暴走事故をはじめ、高齢ドライバーによる深刻な死傷事故が相次いでいることで、高齢者、特に75歳以上の後期高齢者のクルマの運転の是非が社会問題化している背景には、こうした高齢ドライバーの増加があることはいまでもなからう。

なお、徒歩や自転車といった人力エネルギーの交通手段を高齢者が利用している割合は、ドイツやスウェーデンでは、徒歩では6~7割、自転車は3割台と高くなっているのに対して米国では徒歩は4割、自転車は1割と低い。日本はその中間となっている。

## 目指すべき歩車共存のヨーロッパ社会

ドイツやスウェーデンでは日本以上にマイカー外出が多く、また増えているにもかかわらず、徒歩外出や自転車利用についても日本よりずっと多い。しかもこうした人力利用の交通手

段の利用割合は近年どちらかというと上昇、あるいは回復の傾向である。米国でも低い水準とは言え、徒歩や自転車の利用率は2020年には上昇している。

これは健康のために努めて歩こうとする元気な高齢者が各国で増えているためだと考えられる。

ところが日本の場合、徒歩外出はほぼ横ばいであり、歩かないままの状況が続いている。自転車利用も同様である。これは日本でも元気な高齢者は各国同様に増えているが、生活環境がクルマ社会化しすぎているため、歩いたり自転車で行けるとところに買い物場所や医療機関が少なくなったからなのではなからうか。

ヨーロッパでは電車・地下鉄が利用可能な大都市で生活する住民の割合が日本ほど多くなく、レジャーなどではクルマを利用するとしても、買い物や診療は歩いて用を足せる中小都市ならでの歩車共存の居住環境で暮らす者が多いためだと考えられる。米国もその方向を目指しているのではなからうか。

高齢化社会のテーマは健康とコミュニティであることを踏まえると、今後、日本もヨーロッパ型の歩車共存の地域づくりを強めるべきだと思うがどうであろう。