

帰宅困難者等対策に係るこれまでの取組と 今後の検討の方向性について

令和3年11月19日

首都直下地震帰宅困難者等対策検討委員会（第1回）

1. 検討委員会の開催趣旨

2. これまでの取組

3. 社会状況の変化

4. 今後の検討の方向性

5. 参考資料

- 平成23年3月11日の東日本大震災により、首都圏では約515万人が帰宅困難となり、社会的に注目を集め、対策の必要性が再認識された。
- 平成23年に首都直下地震帰宅困難者等対策協議会を設置し、「一斉帰宅抑制の基本方針」と5つのガイドラインを策定し、一時滞在施設の確保などその実効性を確保するための施策に取り組んできた。
- 近年、鉄道など公共交通機関の耐震対策の進展や、スマートホンの普及などデジタル化の進展により個人への情報提供方法が多様化してきたこと等を踏まえ、被災状況や公共交通機関の運行状況等に応じた帰宅方法等について検討することとする。

本検討委員会において、被災状況や公共交通機関の運行状況等に応じた帰宅方法等を検討し、今後の帰宅困難者対策の方向性を示す。

1. 検討委員会の開催趣旨
2. これまでの取組
3. 社会状況の変化
4. 今後の検討の方向性
5. 参考資料

- ①首都圏では最大震度5強を観測したが、甚大な被害はなかったため、多くの人が徒歩で帰宅した。鉄道の運行状況を確認するためや、鉄道の代替交通手段であるバス・タクシーを利用するために、駅周辺に人が集中し、混雑が発生。
- ②都内だけでなく、横浜駅、川崎駅、大宮駅、千葉駅等では数千人が帰宅困難となった。
- ③品川駅付近の幹線道路では、徒歩帰宅者が歩道から路上にあふれて移動していた。
- ④徒歩帰宅者の約4割が、自宅に到着するまでに1回以上立ち寄りしている。
立ち寄った場所として「駅・駅周辺」の割合が最も高く、駅の混雑に寄与していたと考えられる。

①新宿駅

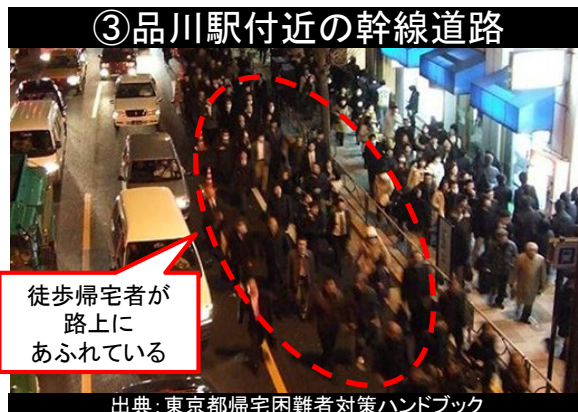
この写真は
著作権の関係で
公開できません

出典：産経新聞

②横浜駅



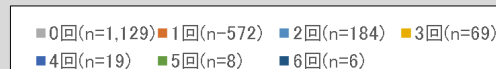
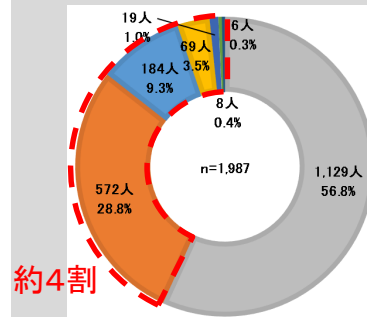
③品川駅付近の幹線道路



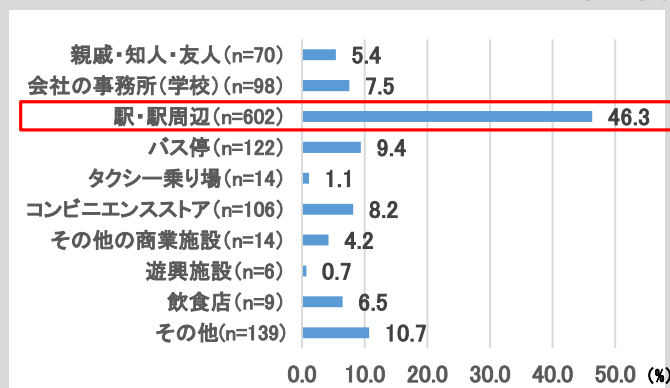
④東日本大震災の実態調査結果

※首都直下地震帰宅困難者等対策協議会（最終報告）参考資料の結果を基に、内閣府が作成

○徒歩帰宅者の立ち寄り回数
(n=1987人：主要な帰宅手段が徒歩であった人)



○徒歩帰宅者が立ち寄った場所の延べ立ち寄り回数に占める割合
(n=1299人・回：回答者は、自宅までに1回以上どこかに立ち寄った徒歩帰宅者858人)



○帰宅困難者とは

自宅から遠距離に外出し、鉄道等の公共交通機関が停止することにより、自力での帰宅が困難となる者。

帰宅困難者数は 1 都 4 県（※）で約695万人、そのうち東京都で約415万人と推計。

※東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県南部

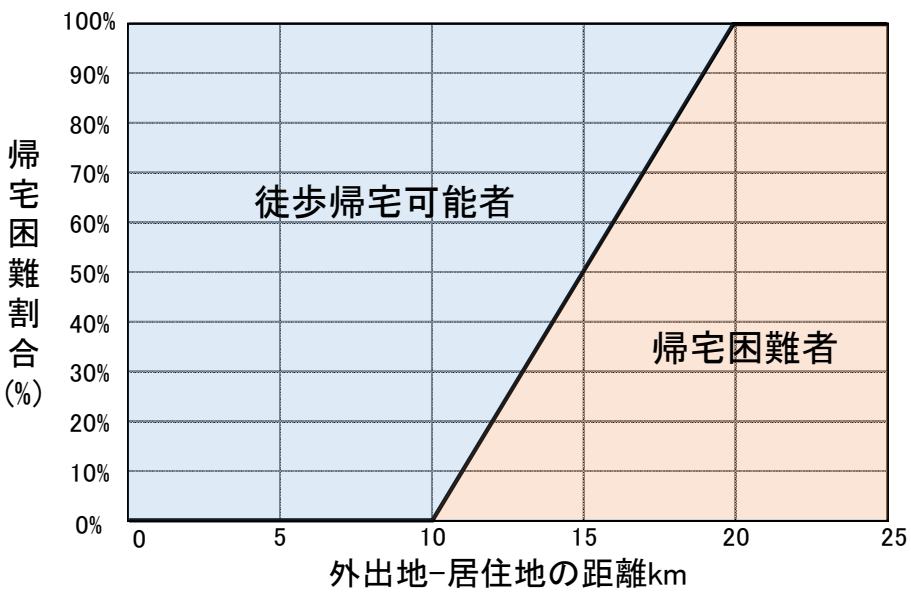
○1都4県での帰宅困難者数の推計

	帰宅困難者数
茨城県南部	約20万人
埼玉県	約70万人
千葉県	約75万人
東京都	約415万人
神奈川県	約115万人
1 都 4 県計	約695万人

※H30東京都市圏パーソントリップ調査の結果を基に、平日12時時点の帰宅困難者数を内閣府が推計

（推計条件）

居住ゾーン外への外出者数の内、帰宅距離10km以内の人は全員が帰宅可能、20km以上の人は全員が帰宅困難、その間は1km長くなるごとに帰宅可能率が10%ずつ低減するものとして計算し、帰宅困難者数を算出。



○帰宅困難者等対策の目的

- ・帰宅困難者等が歩道から路上にあふれ、応急活動等の妨げになることを防ぐ
- ・帰宅困難者等自身の二次災害(混雑による群集事故等)を防ぐ

○主な帰宅困難者等対策

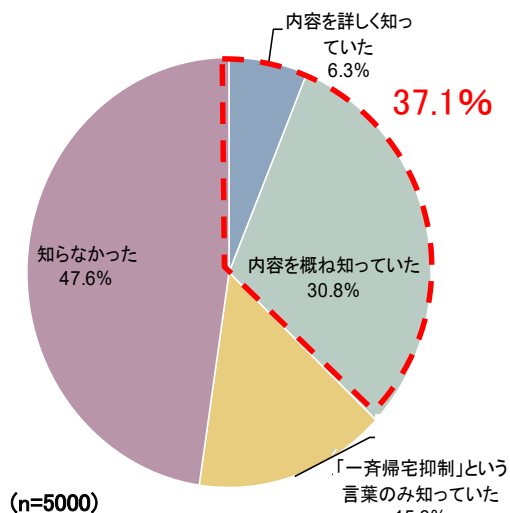
1. 一斉帰宅の抑制
2. 一時滞在施設の確保
3. 駅周辺等における混乱防止
4. 帰宅困難者等への情報提供
5. 徒歩帰宅者への支援 等

○3日間待機の意義

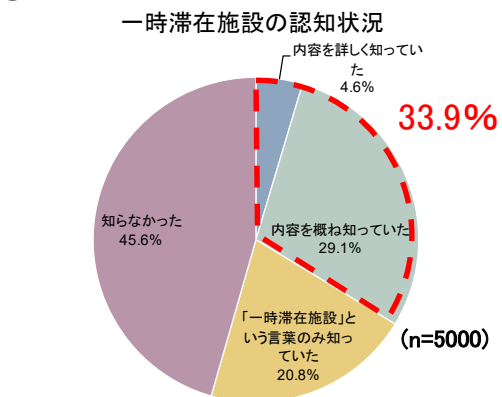
大規模地震発生後72時間は人命救助に注力すべき時期であることから、緊急輸送ルートを確保し、迅速かつ円滑な救助・救急、消火活動等が実施できる環境を整えるために、一斉帰宅の抑制が必要。

- ①「一斉帰宅抑制」について、内容まで理解している人は約37%であり、認知状況は低い。
- ②「一時滞在施設」について、内容まで理解している人は約34%であり、認知状況は低い。
一時滞在施設に3日間待機できると回答した人の割合は約15%と低調。
一方で、約64%の人が1晩であれば待機できると回答している。
- ③発災後1時間以内に帰宅すると回答した人の割合は約60%であり、帰宅意欲は高い。
また、発災6時間後までに帰宅すると回答した人の割合は、約77%である。

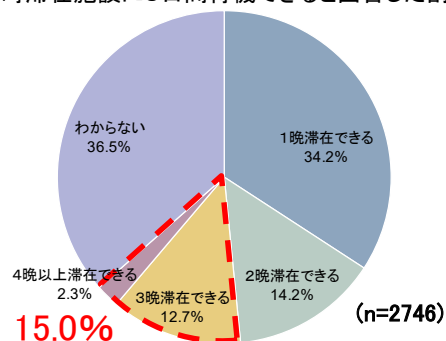
①一斉帰宅抑制の認知状況



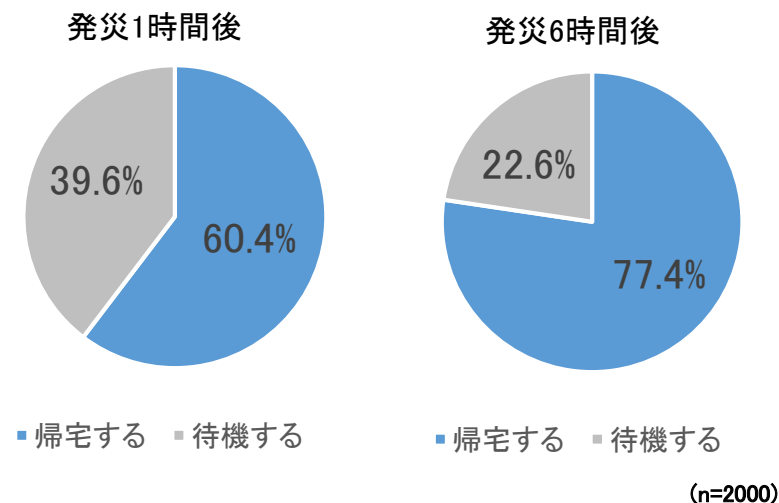
②一時滞在施設に関する状況



一時滞在施設に3日間待機できると回答した割合



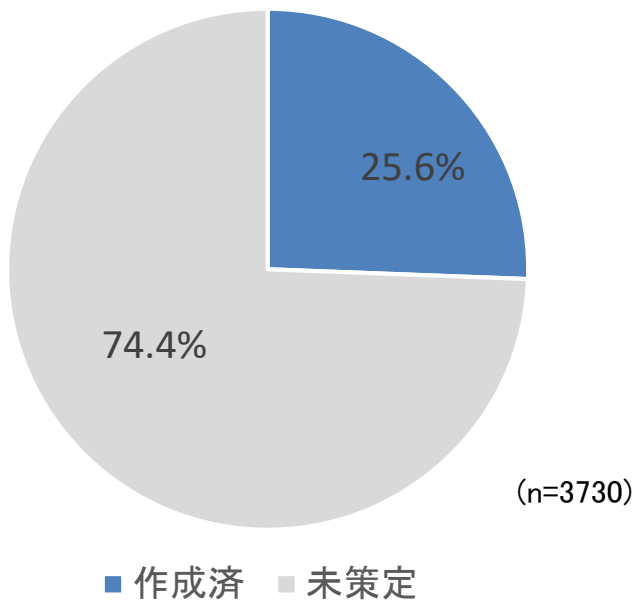
③帰宅に関する意向



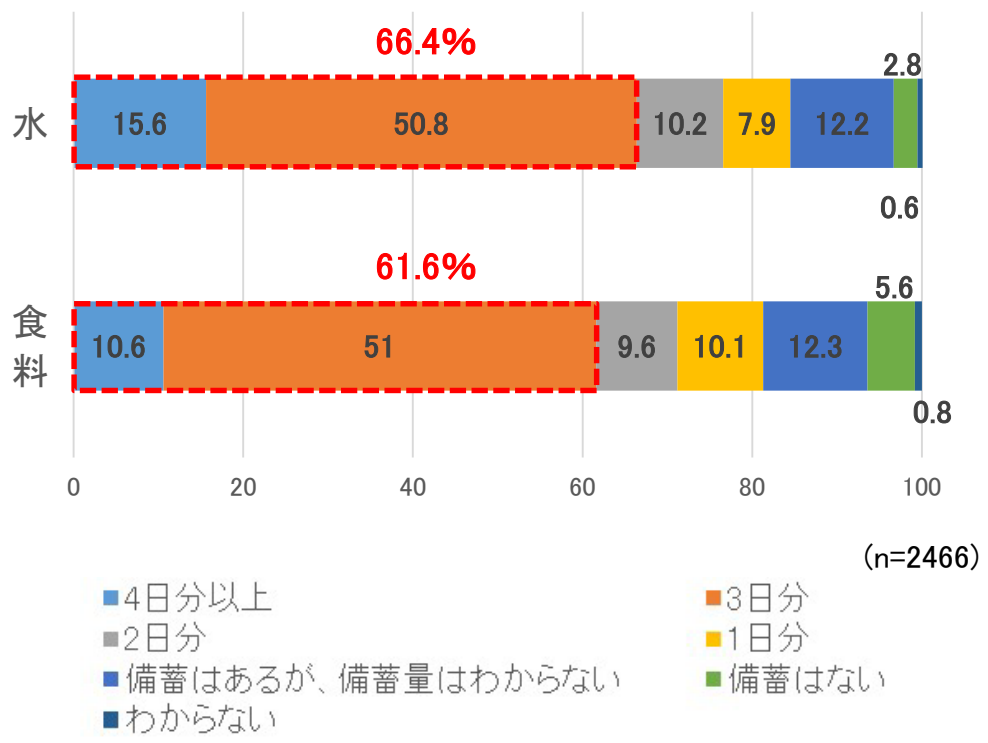
※首都直下地震の発生後、一斉帰宅抑制の呼びかけがあり、家族の無事が確認できている場合の帰宅意向

- ①従業員の帰宅ルールについて定めている企業の割合は約25%である。
 - ②従業員用に3日分の食料・水を備蓄している企業の割合は、約65%に留まる。
- 一方で、数量問わず備蓄している企業の割合は、約95%に達する。

①従業員の帰宅ルールの策定率

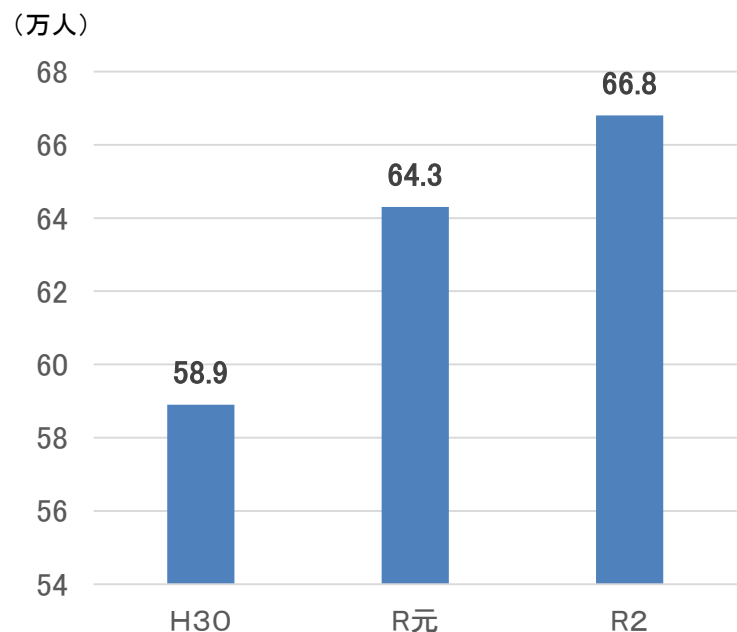


②企業の備蓄状況(従業員用)



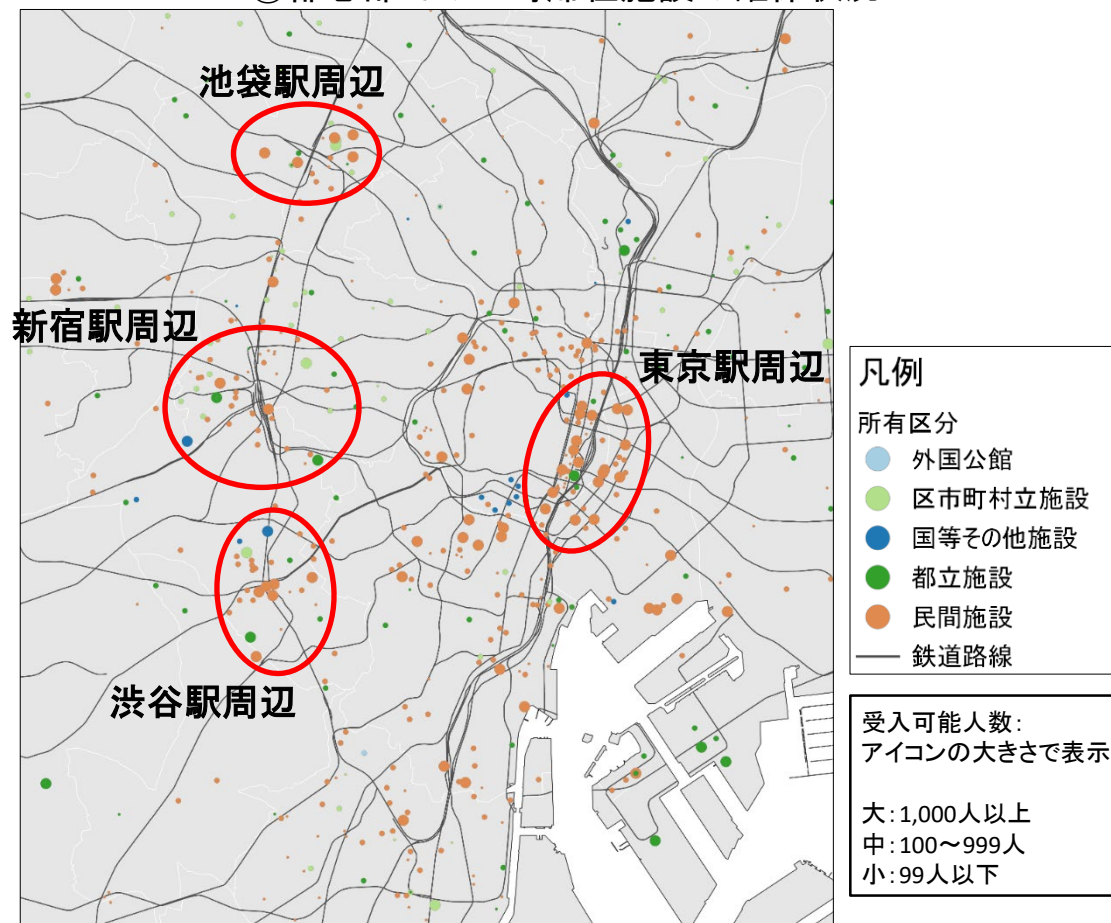
- ① 1都4県における一時滞在施設の受入可能人数は、年々増加しており、令和2年度時点では、約67万人分を確保している。
- ② 一時滞在施設は再開発事業に際して整備されることが多く、帰宅困難者等が多数集まると見込まれる主要ターミナル駅周辺を中心に確保が進んでいる。

① 1都4県における一時滞在施設の受入可能人数の推移



(※) 内閣府が1都4県に実施した調査結果を基に作成。
調査時点は以下のとおり。
H30: 平成30年9月、R元: 令和元年7月、R2: 令和2年11月。
なお、受入可能人数は、コロナ禍以前の状況を想定した
床面積3.3m²につき2人収容で計算。

② 都心部での一時滞在施設の確保状況

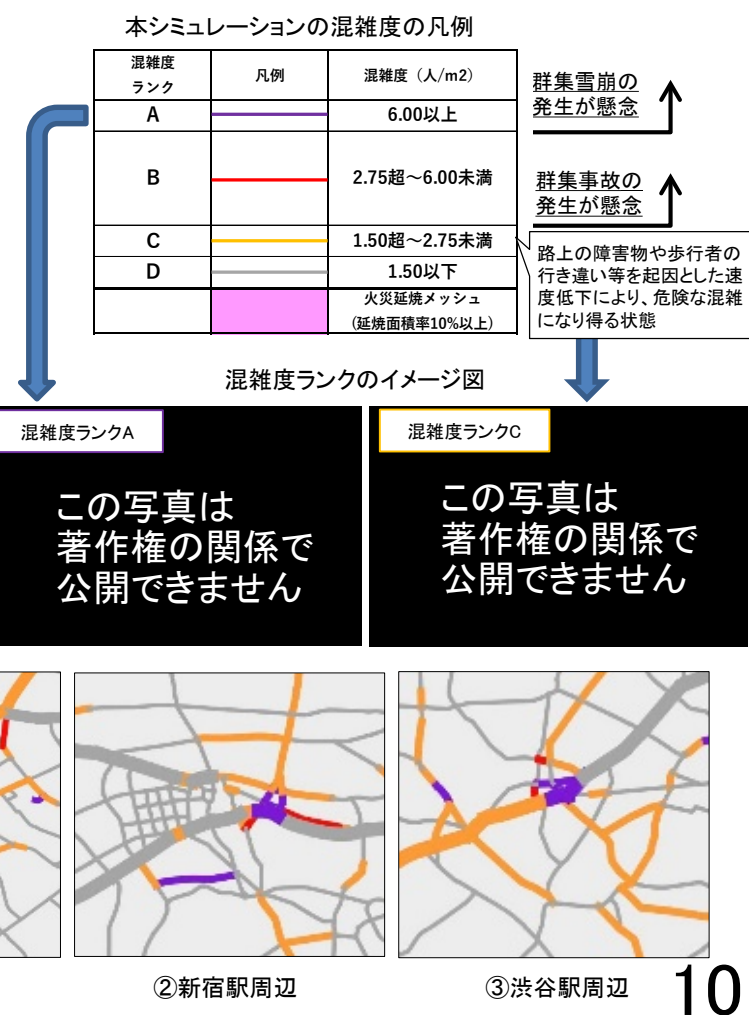
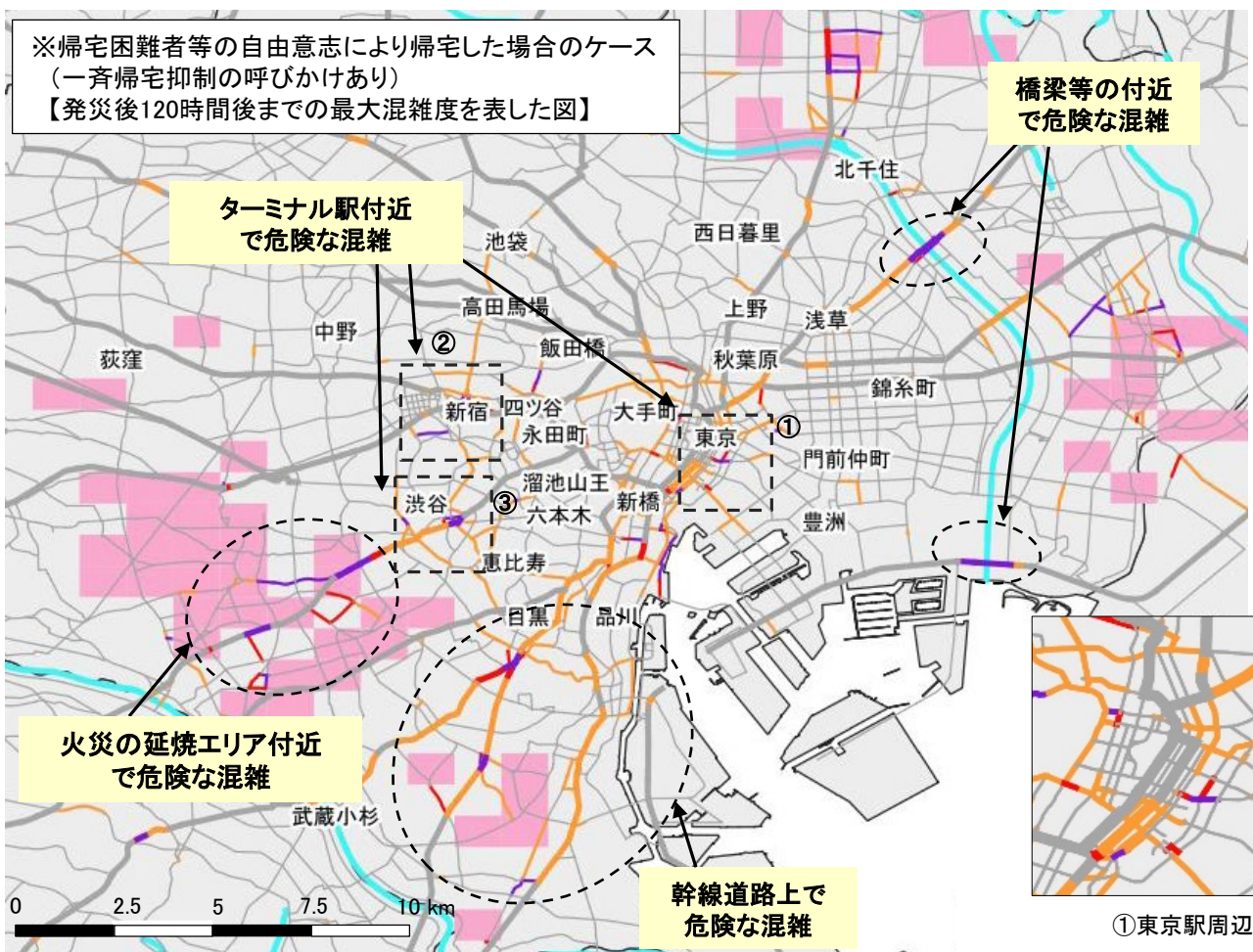


(※) 内閣府が1都4県に実施した調査(令和2月11月実施)結果を基に作成

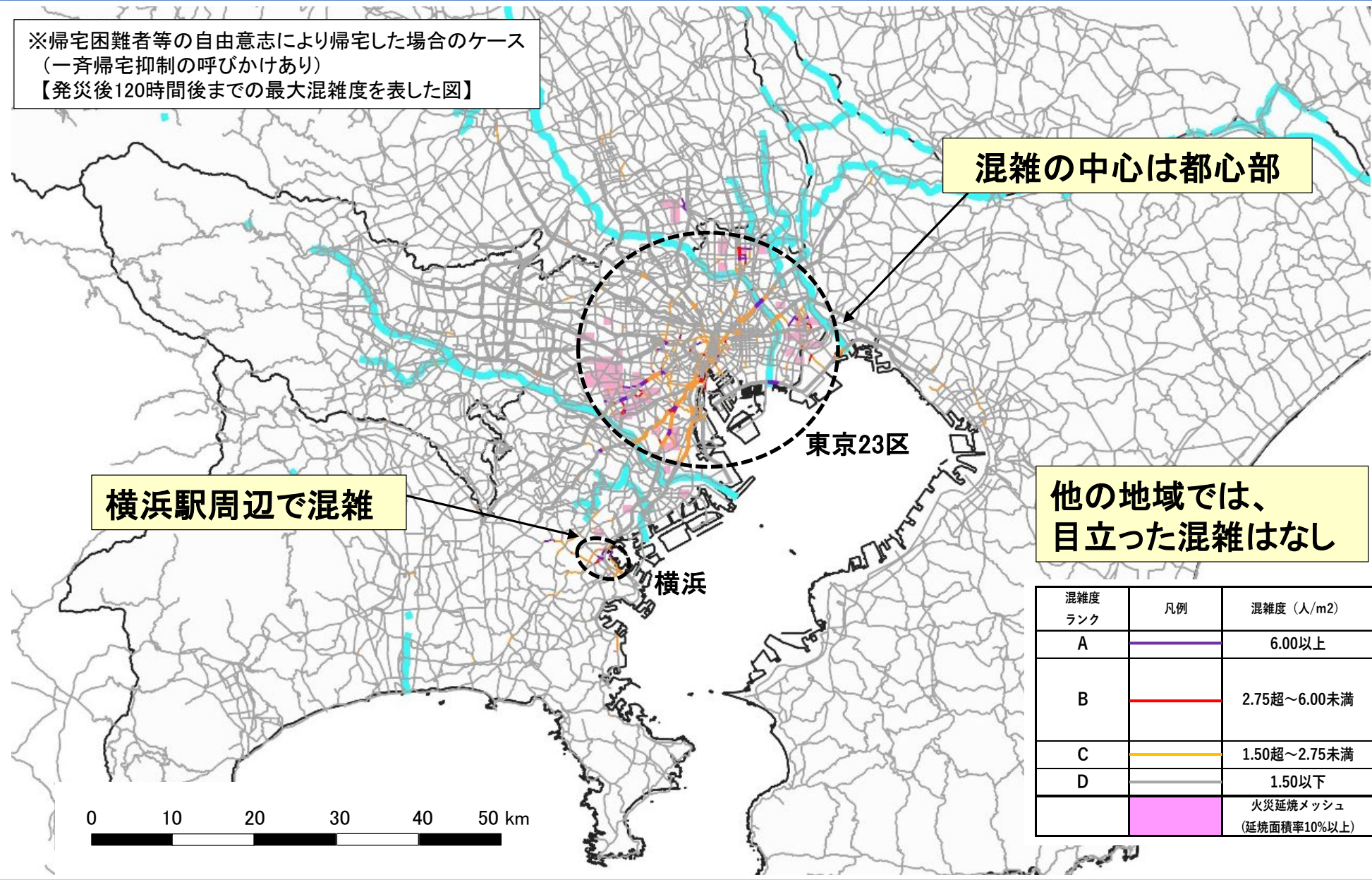
○目的

大規模地震発生時における帰宅困難者の行動による道路の混雑等の発生傾向を把握する。
また、帰宅の方法(主に人数とタイミング)を変化させながら、道路の混雑状況等の感度分析を行うことによって帰宅方法を検討する上での参考とする。

○現行施策下での帰宅行動シミュレーションによる試算(都心部)



※帰宅困難者等の自由意志により帰宅した場合のケース
(一斉帰宅抑制の呼びかけあり)
【発災後120時間後までの最大混雑度を表した図】

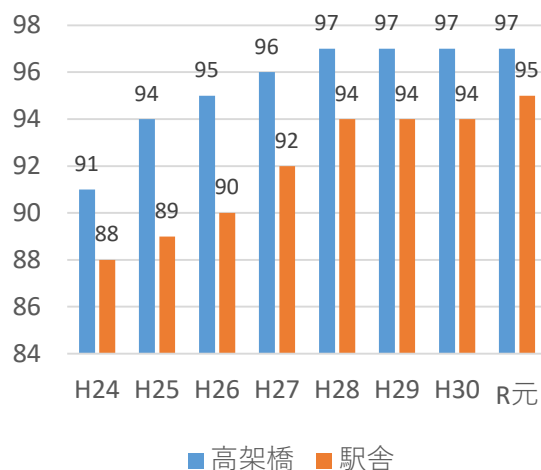


1. 検討委員会の開催趣旨
2. これまでの取組
3. 社会状況の変化
4. 今後の検討の方向性
5. 参考資料

- ①東日本大震災以降、首都圏の鉄道駅舎や路線における耐震化率が向上。
- ②近年に発生した地震において、運行停止になった区間の内、最大震度6弱、5強の地域では、発災3日以内に運行再開した割合が高い。
- ③震度分布と鉄道路線図を重ねてみると、首都圏全ての鉄道が甚大な被害を被り、長期にわたり運行停止するとは考えにくく、被害の軽微な路線から順次運行再開していくことが想定される。

①耐震化率の推移

(首都直下地震等で震度6強以上のエリアにおける利用者数1万人/日以上以上の鉄道施設)



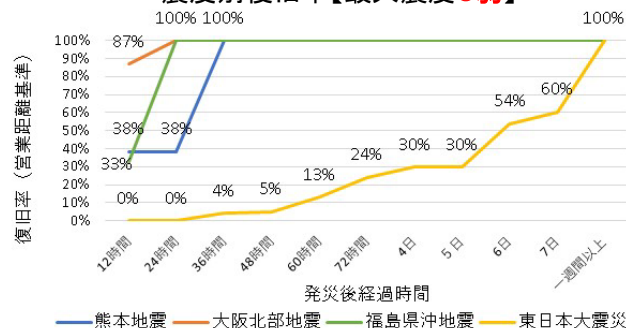
(出典)国土交通省から提供資料

②近年に発生した地震における鉄道再開までの経過時間

震度別復旧率【最大震度5強】

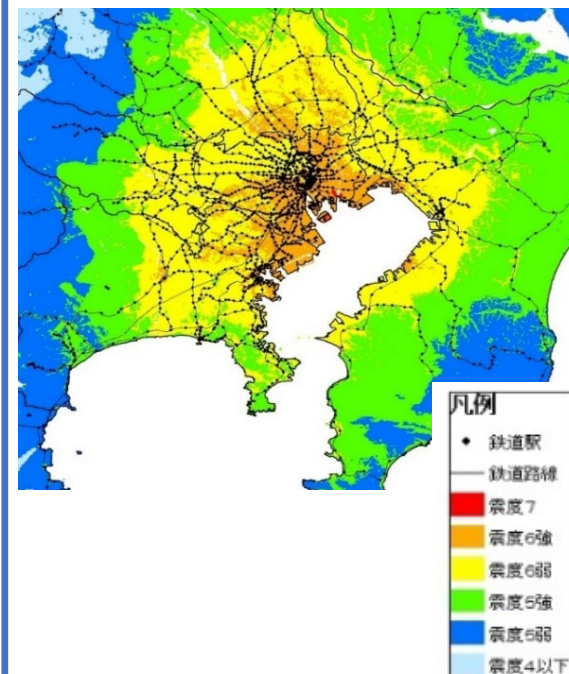


震度別復旧率【最大震度6弱】



※熊本地震、大阪北部地震、福島県沖地震、東日本大震災(東北地方)の鉄道復旧状況について、国土交通省による災害情報を基に、内閣府が算出。運行停止区間の最大震度を調査し、最大震度5強、6弱の運行停止区間と復旧までの時間より復旧率を推計。

③鉄道路線図と都心南部直下地震の震度分布を重ねた図



※内閣府が作成

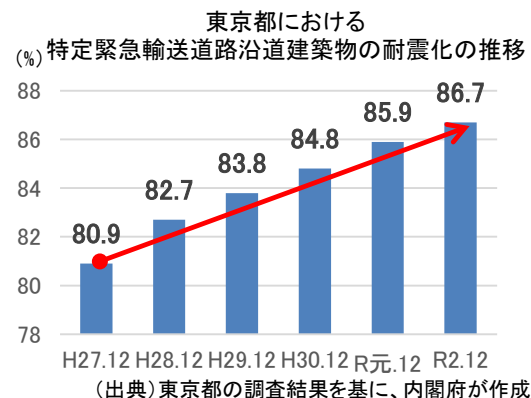
- ①東京都では、特定緊急輸送道路沿道建築物^(※1)の耐震化率が、年々上昇している。
また、東日本大震災以降、1都4県の地震時等に著しく危険な密集市街地^(※2)面積が減少するなど建物倒壊等の影響で道路が閉塞され、自動車が通行不能となる可能性は、低くなってきている。
- ②近年に発生した地震においては、バスは3日以内に、運行再開した割合が高い。
- ③ただし、鉄道に比べて輸送量が少なく、鉄道の運行停止をカバーできるほどではない。

(※1) 特定緊急輸送道路: 震災時に避難や救急・消火活動、緊急物資輸送の大動脈となる幹線道路

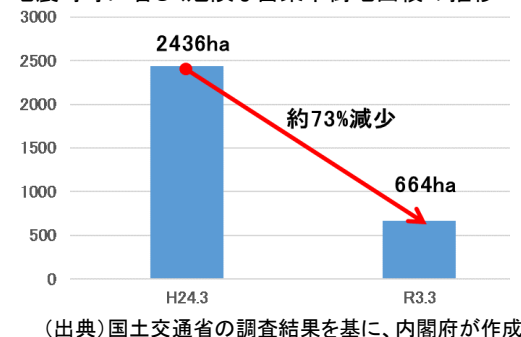
特定緊急輸送道路沿道建築物: 特定緊急輸送道路に敷地が接しており、高さが概ね道路幅員の1/2以上の建築物

(※2) 密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で重点的な改善が必要な密集市街地

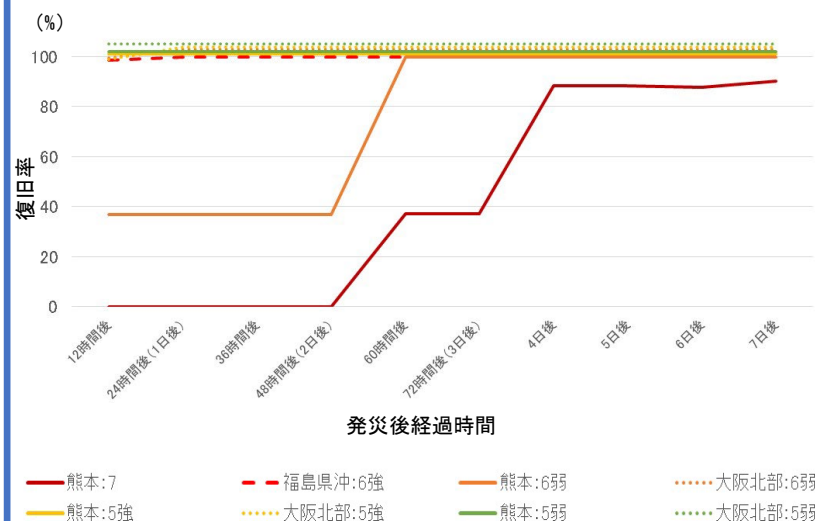
①道路閉塞に係る指標の推移



地震時等に著しく危険な密集市街地面積の推移

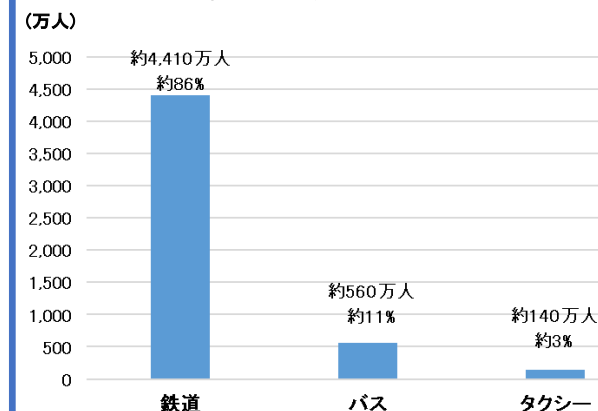


②近年に発生した地震におけるバス再開までの経過時間



※熊本地震、大阪北部地震、福島県沖地震のバス復旧状況について、国土交通省による災害情報を基に、内閣府が算出。運行停止路線数と復旧までの時間を調査し、各事業者の路線数より、復旧率を推計。

③バス、タクシー、鉄道の1日当たりの輸送人数の比較



※各交通手段の輸送人数は以下より引用

【鉄道】

国土交通省 大都市交通センサス(H27)の首都圏の輸送人数
(対象範囲は、1都4県と群馬県(3市町)、栃木県(4市町)、山梨県(2市))

【バス】

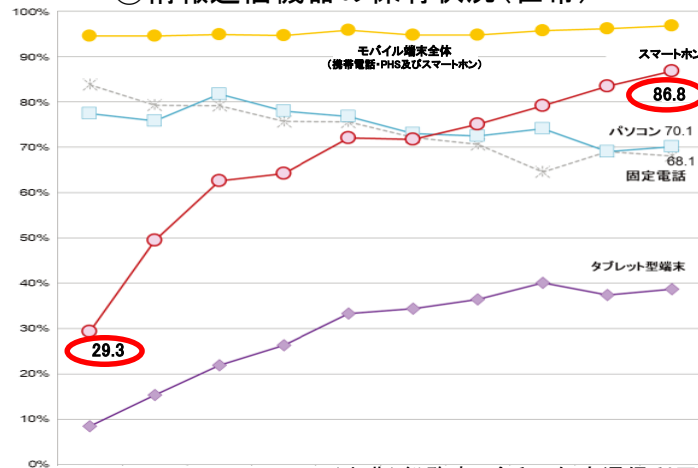
国土交通省 自動車輸送統計調査(H27)の結果を基に、1都4県の輸送人員を内閣府が算出

【タクシー】

全国ハイヤー・タクシー協会「ハイヤー・タクシー年鑑」(H27)の結果を基に、1都4県の輸送人員を内閣府が算出

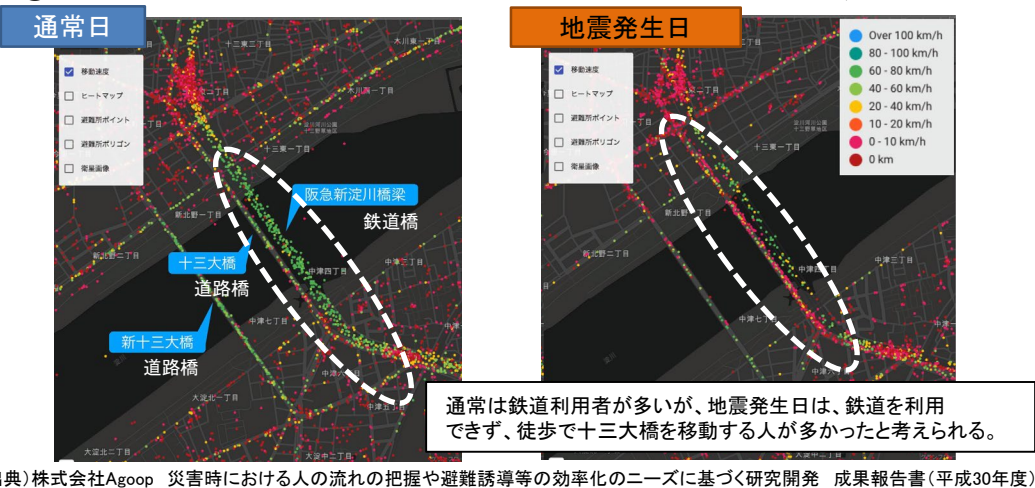
- ①世帯の情報通信機器の保有状況について、10年間にスマートホンの保有率が、29.3%から86.8%に上昇するなど、普及が進展。
- ②携帯位置情報等を基にした人流解析や、SNSの投稿情報等をAIが解析し災害情報等をリアルタイムに情報収集する技術等が研究開発されてきている。

①情報通信機器の保有状況(世帯)



(出典)総務省 令和2年度通信利用動向調査

②携帯位置情報等を基にした人流解析の例(H30大阪北部地震を例示)



②SNSの投稿情報等をAIが解析し災害情報等をリアルタイムに情報収集する技術の例(FASTALERTを例示)



FASTALERT

地震発生時刻

震源地

日暮里舎人ライナーに乗って座敷が1人って奇跡ってレベルで人が吹っ飛んでたよ...

日暮里・舎人ライナー止まるから、バス停で。足立区の環七と尾久橋通りの江北陸橋交差点で水道管破裂 尾久橋通り、上り線日暮里方面は環七下り線環七方面は環七の交差点で渋滞 この影響で尾久橋通りよりから環七内回りへ右折できなくなってます。通る方はご注意ください。#環七 #尾久橋通り #地震 #水道管破裂

SNSに投稿される文字情報や画像情報等から 特定地域や特定分野の情報を即時配信

(出典)JX通信社より提供資料

1. 検討委員会の開催趣旨
2. これまでの取組
3. 社会状況の変化
4. 今後の検討の方向性
5. 参考資料

これまでの対策

【主な帰宅困難者対策】

① 3日間の一斉帰宅抑制

【対象地域】

② 1都4県全域

今後の対応方針(案)

【主な帰宅困難者対策】

① 原則、3日間の一斉帰宅抑制は継続。
ただし、被災状況や公共交通機関の
復旧状況等に応じて、応急活動等の
妨げにならない範囲で順次帰宅する
ことも可能とする。

【対象地域】

② 危険な混雑により、応急活動等の
妨げや群集事故等が発生するおそれ
のある地域 等

社会状況の変化

○鉄道など公共交通機関の耐震対策の進展

○スマートホンの普及などデジタル化の進展 等

○現状分析を踏まえた課題

一斉帰宅により、ターミナル駅等で危険な混雑が発生するおそれがある。

○今後の対応方針(案)

原則、3日間の一斉帰宅抑制は継続。

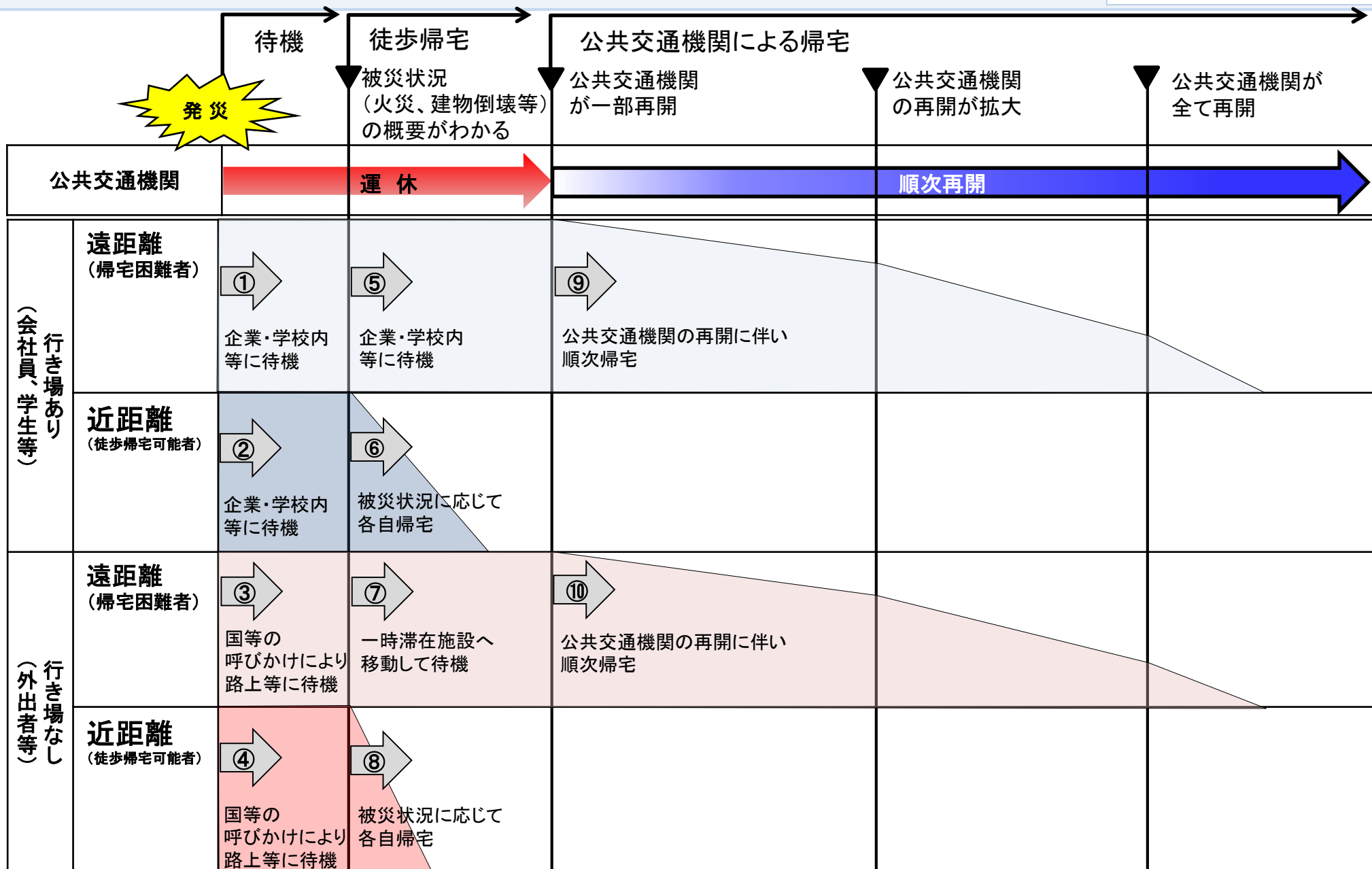
ただし、被災状況や公共交通機関の復旧状況等に応じて、応急活動等の妨げにならない範囲で順次帰宅することも可能とする。

○検討内容

- ・順次帰宅するという帰宅方法は、3つの段階があると考えられる。
 - フェイズ1 発災直後の安全確保のための待機の段階
 - フェイズ2 被災状況等を確認し、安全に帰宅できる人が徒歩で帰宅を開始する段階
 - フェイズ3 公共交通機関が復旧し、帰宅困難者が帰宅する段階
- ・時間帯や季節等によって被害の様相は異なることから、柔軟に対応できるよう検討する。
- ・実効性を向上させるため、企業・学校等における帰宅困難者対策の普及方策を検討する。
- ・駅周辺の混雑発生などトラブルが発生することを想定して、状況に応じた対策を検討する。
- ・一時滞在施設の更なる確保策を検討する。

①主な帰宅困難者対策(概念図(イメージ))

4. 今後の検討の方向性



○現状分析を踏まえた課題

意識調査やシミュレーションによる混雑傾向等を踏まえると、1都4県内においても地域性は異なり、全域・全員の3日間待機は現実的ではない。

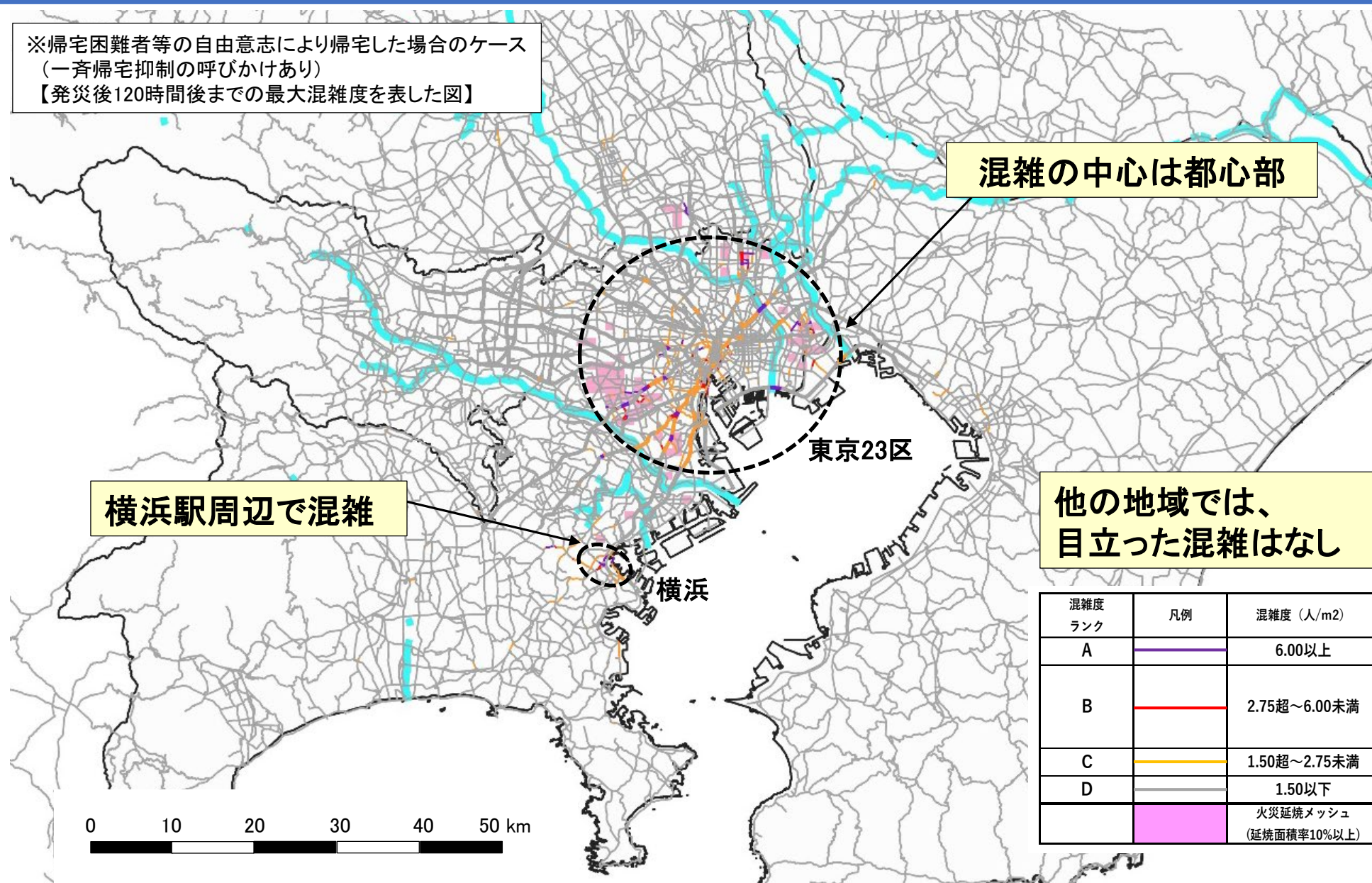
○対応方針

地域性や被災状況等に応じて一斉帰宅抑制の対象者や期間を必要な範囲へ見直し

○検討内容

- ・現時点では「1都4県全域・全員」に「3日間」待機してもらうこととしているが、期間や対象者については、地域性や被災状況等に応じたものに見直すこととする。
- ・期間と対象者をどのように絞り込むのか、帰宅方法のオペレーションを検討する中で、考え方を整理する。
- ・発災時の実効性について再確認する。（一斉帰宅抑制の呼びかけ体制等）

※帰宅困難者等の自由意志により帰宅した場合のケース
(一斉帰宅抑制の呼びかけあり)
【発災後120時間後までの最大混雑度を表した図】



○平時における学校、企業、関係住民等への普及啓発

- ・防災教育(学校防災、企業防災等)
- ・地域での防災活動(駅前滞留者対策協議会、エリア防災等)
- ・外国人観光客等への周知

○発災時における帰宅困難者等への適切な行動を促す情報提供

- ・一斉帰宅抑制へ行動変容を促すための情報提供
- ・一時滞在施設へ誘導するための情報提供
- ・帰宅困難者対策の実効性を高めるための、AI、IoT、ビッグデータ等の新技術の活用検討

被災状況等を踏まえて安全な帰宅経路や一時滞在施設への経路をナビゲートする

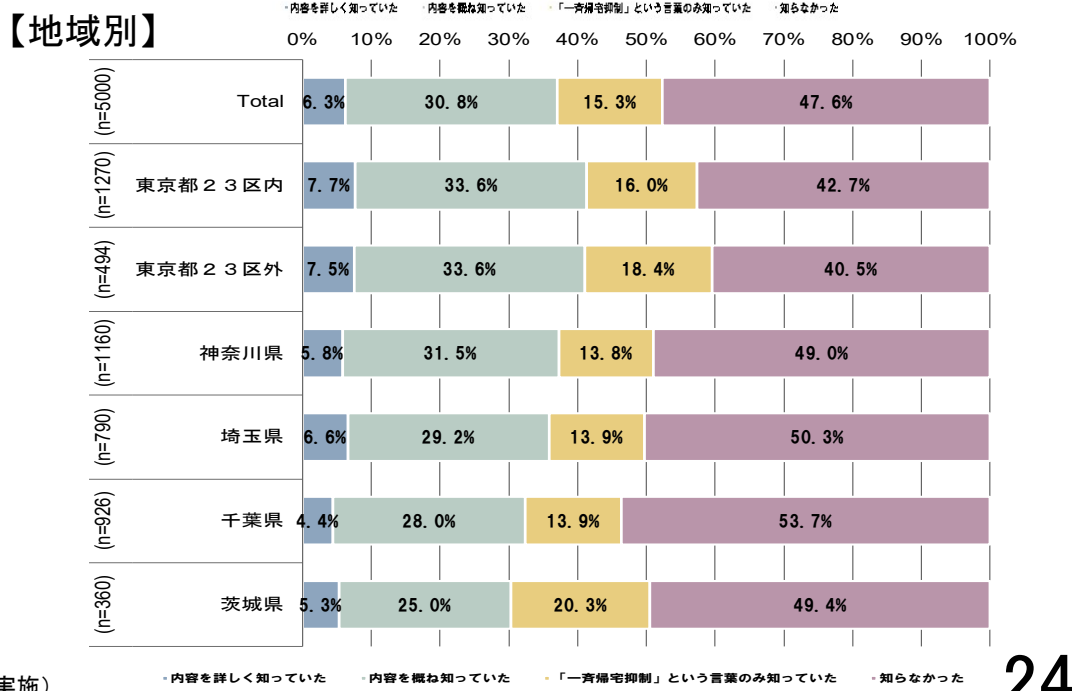
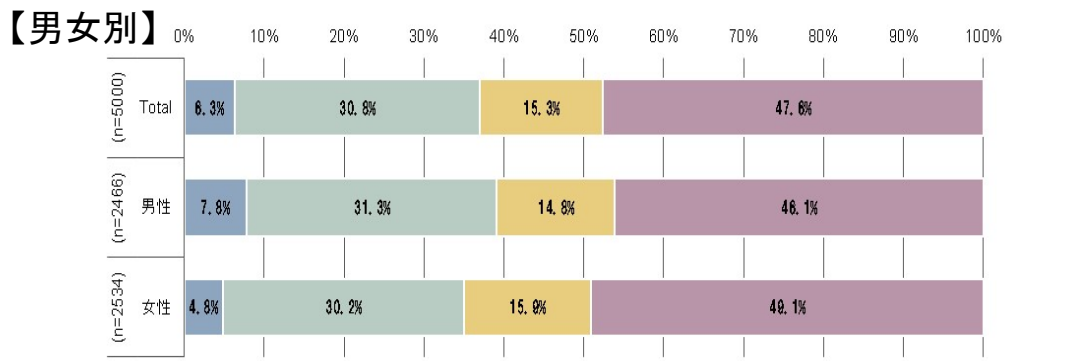
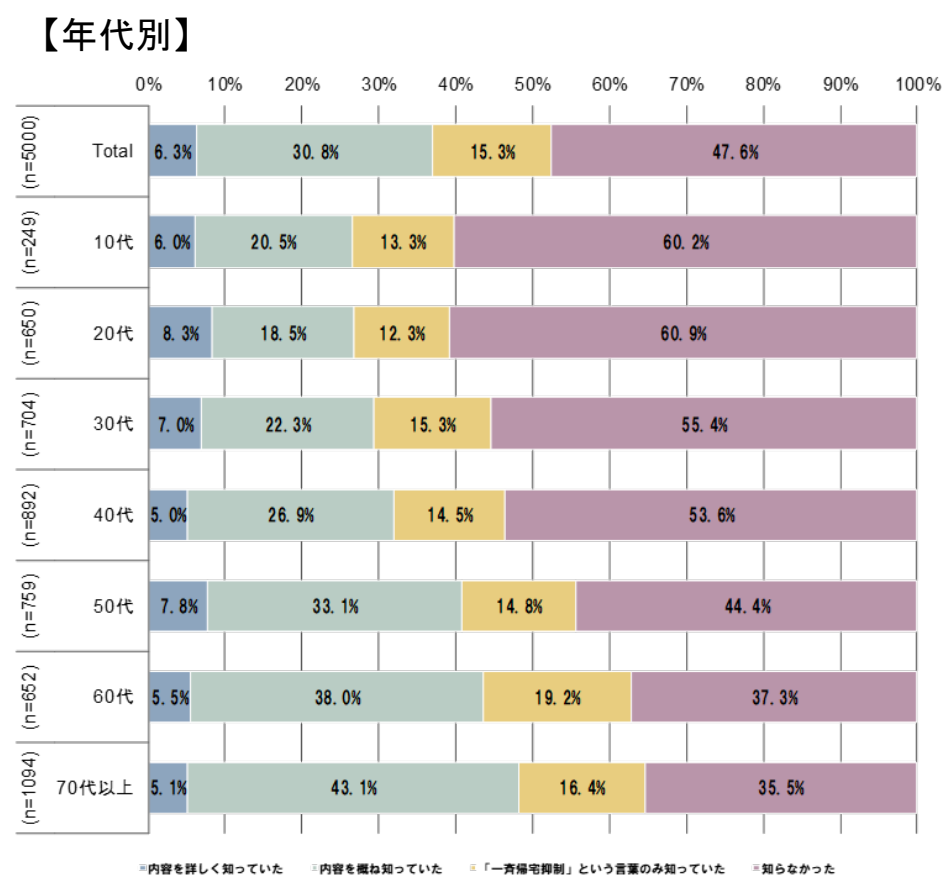
一時滞在施設の開設情報の集約や入退館管理の体制構築

- ・高齢者、障害者等の多様性に配慮した帰宅困難者等対策の検討

1. 検討委員会の開催趣旨
2. これまでの取組
3. 社会状況の変化
4. 今後の検討の方向性
5. 参考資料

- 年代別では、10代、20代の認知状況が低調。
- 男女別では、認知状況に大きな差異はない。
- 地域別では、東京都で認知状況が若干他の地域よりも高い。

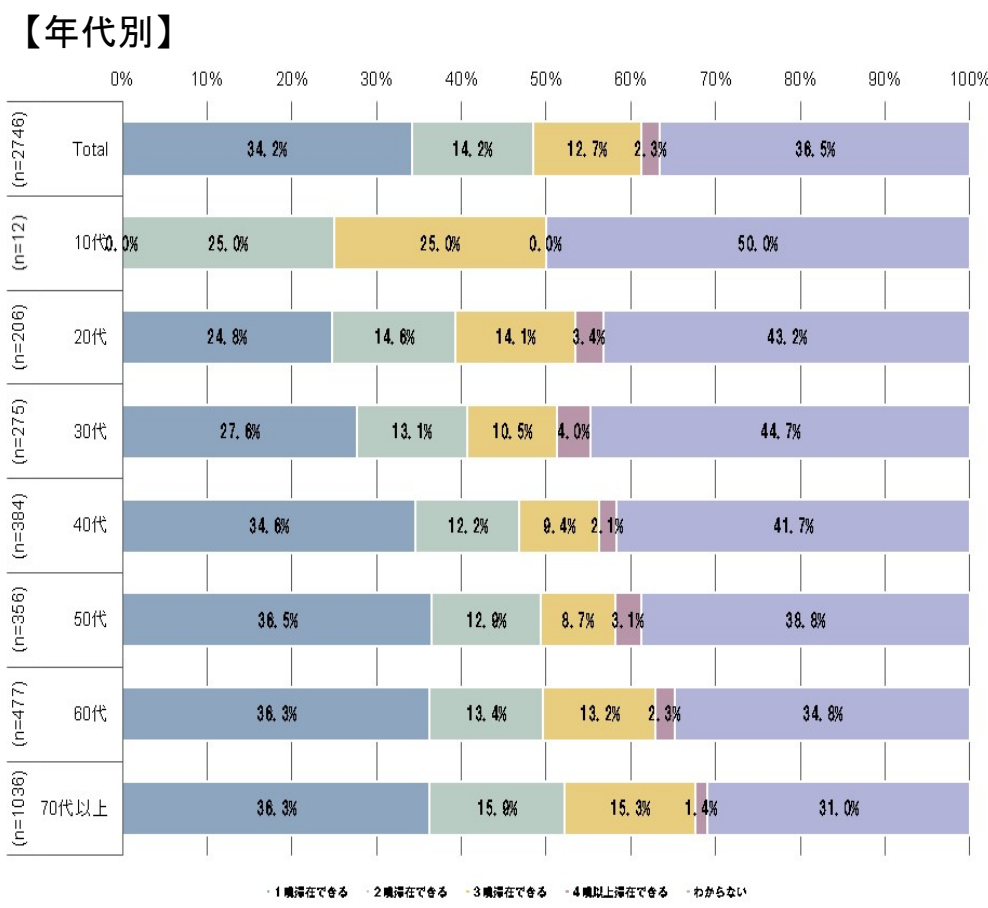
一斉帰宅抑制の認知状況



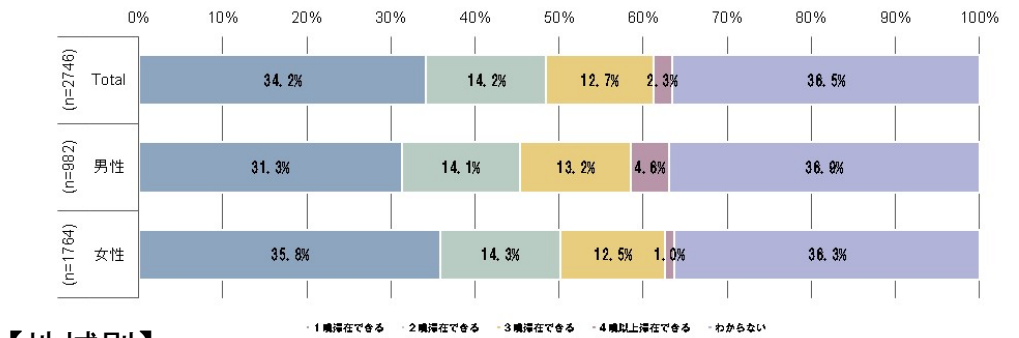
(出典)内閣府が実施したアンケート結果による(令和3年3月実施)

○年代別では、20代、30代は3泊以上できると回答した割合が高い。
○男女別では、大きな差異はないが、男性の方が4日以上滞在できると回答した割合が高い。
○地域別では、東京都23区内での割合が若干他の地域よりも高い。

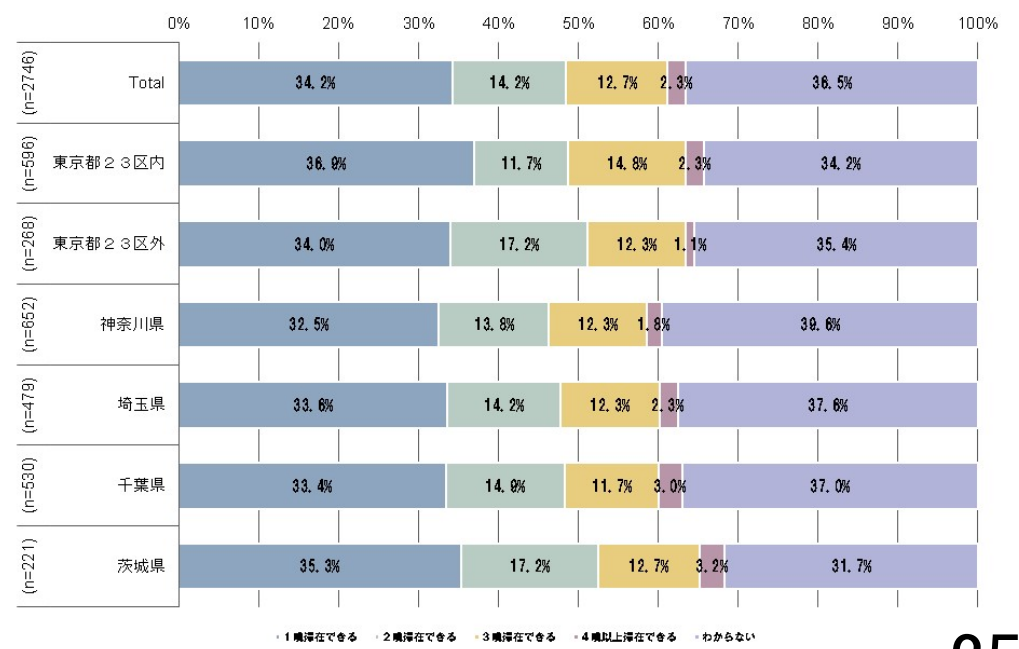
一時滞在施設への滞在可能日数



【男女別】



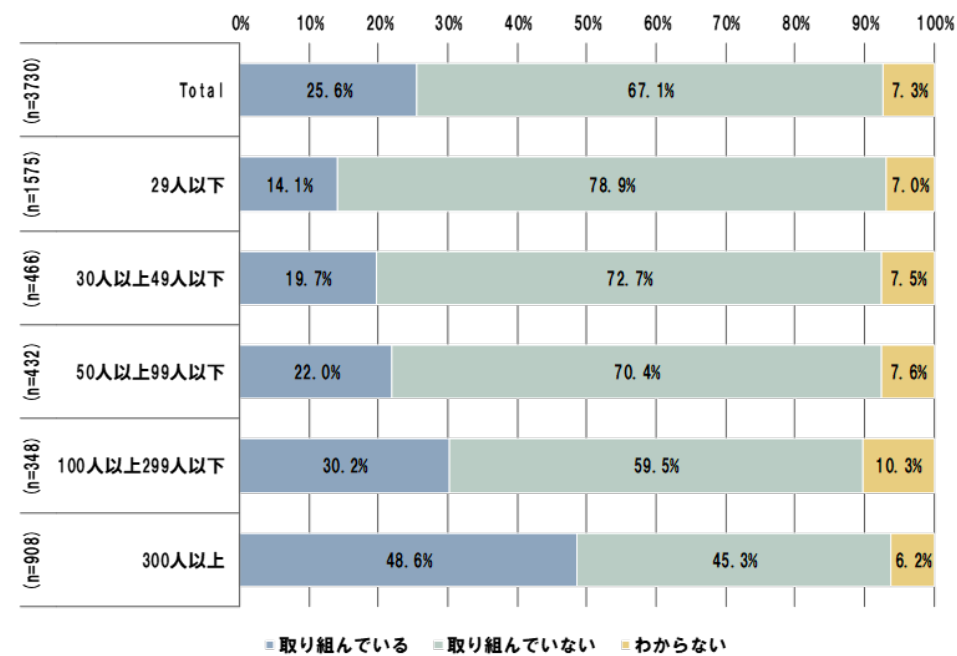
【地域別】



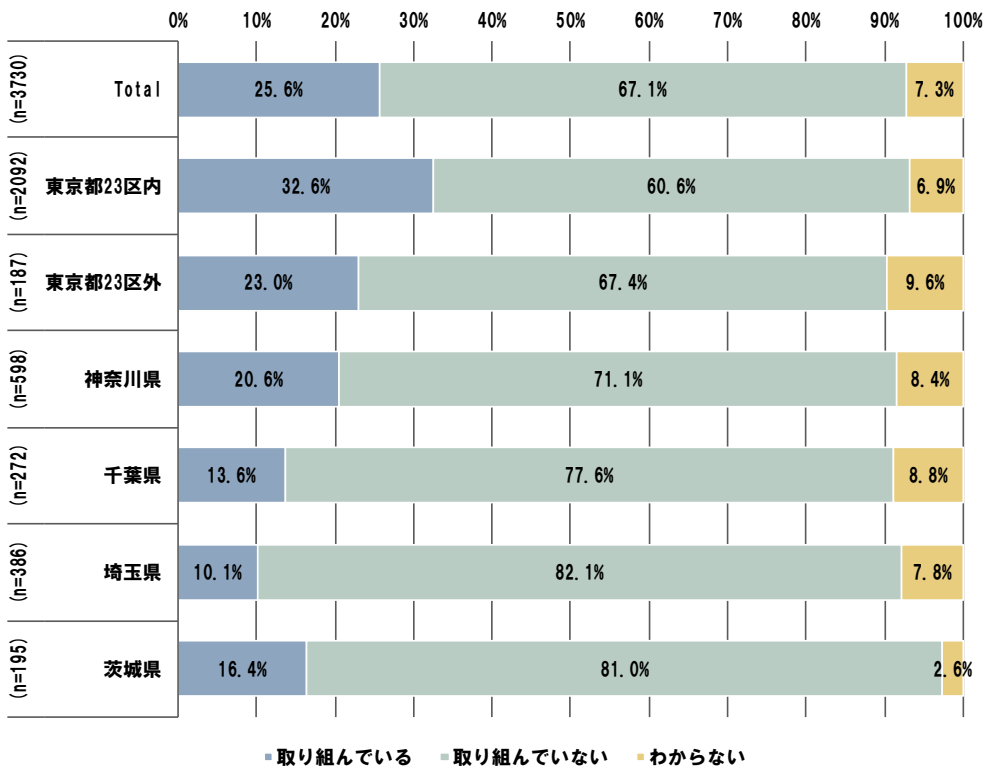
- 従業員数別では、従業員数が多いほど策定率が上昇する傾向である。
- 地域別では、東京都の策定率が他の地域よりも高い状況。

「帰宅ルール」の策定率

【従業員別】

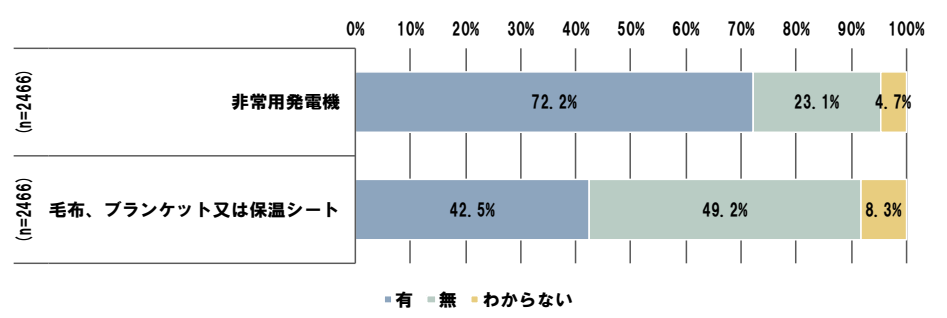
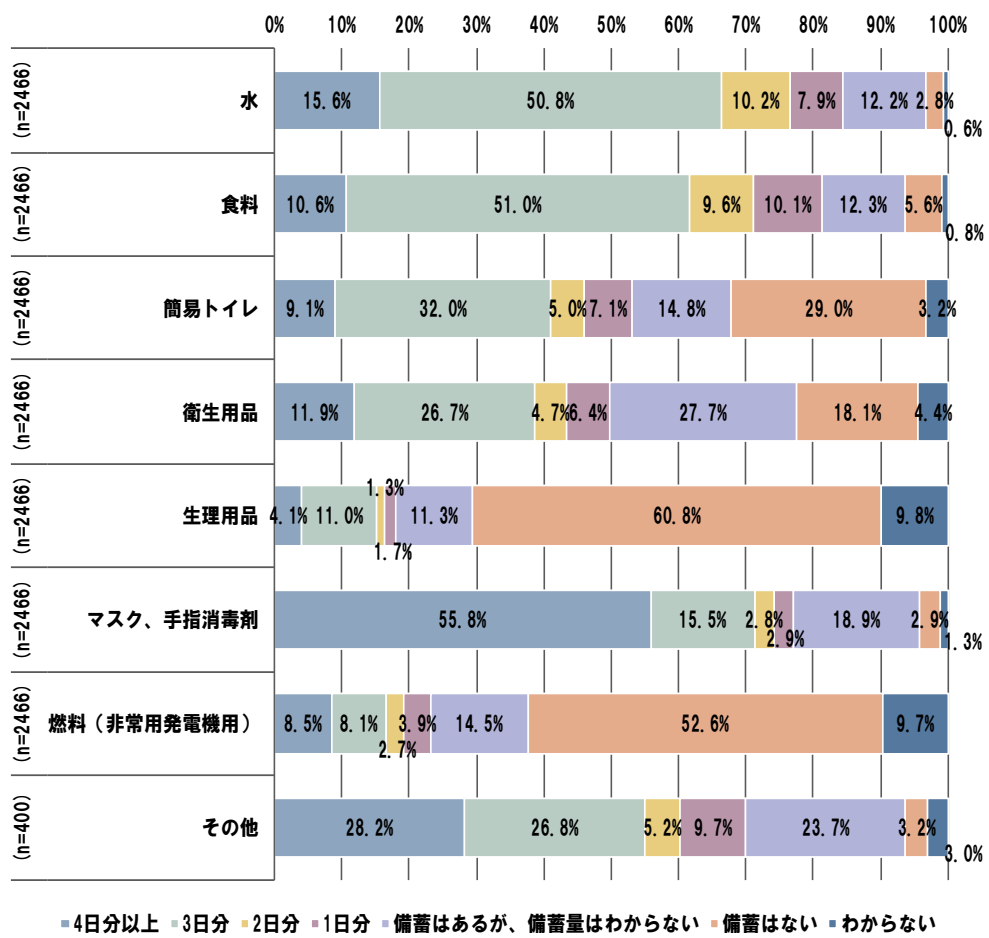


【地域別】

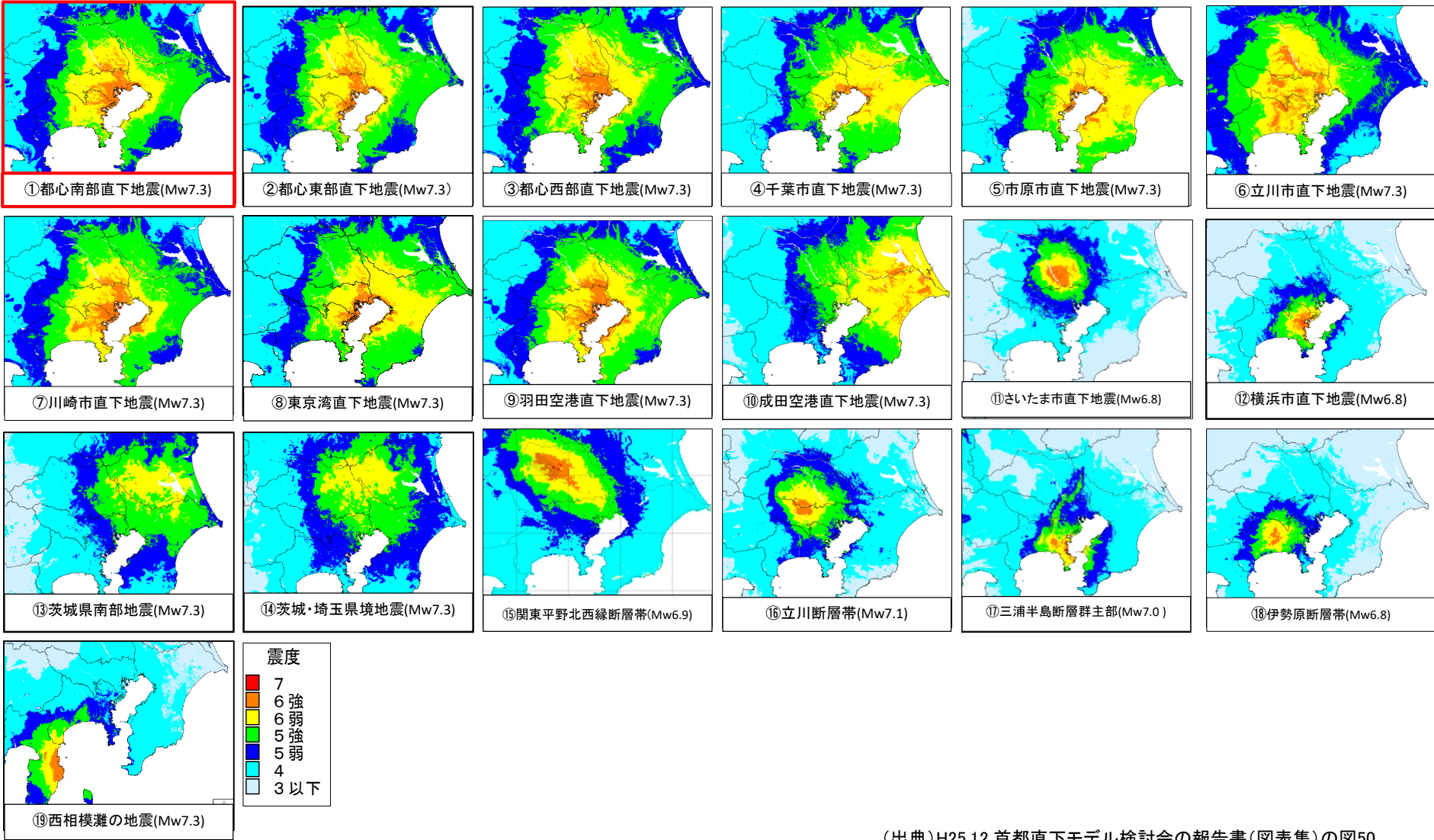


○水・食料などの生存に不可欠な品目に比べて、簡易トイレや衛生用品等の備蓄量は低調。
○新型コロナウイルスの影響を受けてか、マスク、手指消毒剤の備蓄割合は非常に高い。

企業の備蓄状況(従業員用)



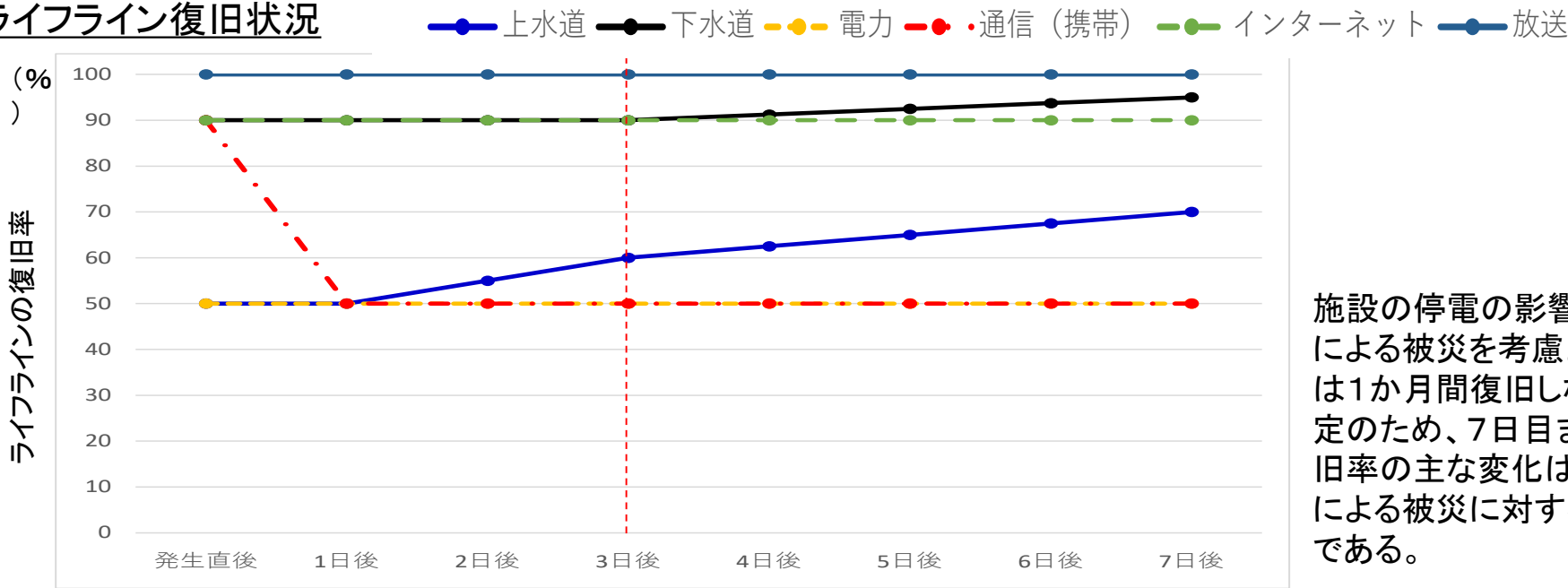
○マグニチュード7クラスの首都直下地震は、様々なタイプが想定され、あらゆる場所での発生が懸念される。



○前提条件の整理(発生経過時間と復旧状況の関係性)

(出典)内閣府「首都直下地震対策検討WG 最終報告(H25.12)」

○ライフライン復旧状況



施設の停電の影響と揺れによる被災を考慮。電力は1か月間復旧しない想定のため、7日目までの復旧率の主な変化は、揺れによる被災に対する復旧である。

○火災、道路、鉄道の復旧状況

(72時間後)

火災	1～2日間継続							
道路	<発災直後> R4,17,20,246,目白通り、外堀通り、環状7号の内側は緊急車両以外規制。高速道路は、点検のため一般車両の流入規制。		<1日後> 状況に応じて、緊急交通路が追加。それ以外の道路の渋滞は継続。高速道路は、緊急交通路として緊急通行車両等のみ通行可能。		<3日後> 規制対象外の道路においては、渋滞状況は解消。ただし、首都圏全体では慢性的な渋滞が継続。		<7日後> 交通時の状況に応じて、高速道路及び直轄国道等の主要路線の一部で交通規制が解除。	
鉄道	<発災直後> 地下鉄は、震度に関わらず全線不通。 【震度6弱以上のエリア】 新幹線は不通。JR在来線、私鉄は、約500mに1ヶ所の割合で軌道が変状。 【震度5強以下のエリア】 新幹線は、点検後、順次運行再開。 JR在来線、私鉄は軌道の変状等により一部不通。		<1日後> 【震度5強以下のエリア】 点検及び軽微な補修後、順次運転再開。				<7日後> 【震度6弱以上のエリア】 新幹線、地下鉄の一部が運行再開。	<1か月後> JR在来線、私鉄の一部復旧区間で折り返し運転開始。

ライフライン、インフラ等は完全停止せず、復旧率は徐々に上昇

(参考) 帰宅行動シミュレーションの設定条件

- 震 域: 東京都心南部を震源とするM7.3の首都直下地震。
- 日 時: 冬の平日正午に発生。
- 地 域: 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県南部。
- 人 数: H30PT調査より推計した、平日正午時点の滞留者約1,600万人を対象。
- 帰宅行動: 帰宅困難者等は歩道上を通行し、自宅までの最短経路で帰宅。
個人アンケート結果より行動モデルを作成。
- 市街地: H23固定資産の価格等の概要調書を基に、木造、非木造別に建物棟数を設定。
- 道 路: H27道路交通センサスを基に、一般国道、主要地方道、一般都県道より構成。
- 鉄 道: JR東日本【8路線】、東京メトロ【全線】、都営地下鉄【全線】。
発災48時間後より、一部路線が再開。
- 被 災: 建物倒壊や火災の延焼による影響も加味。

帰宅行動シミュレーションの今後の課題

以下の事項等については、シミュレーション上に再現できていない。

- 交差点部における歩行者の錯綜や自動車の影響による徒歩速度の低下。
- 行き倒れ、帰宅断念者の影響。 等

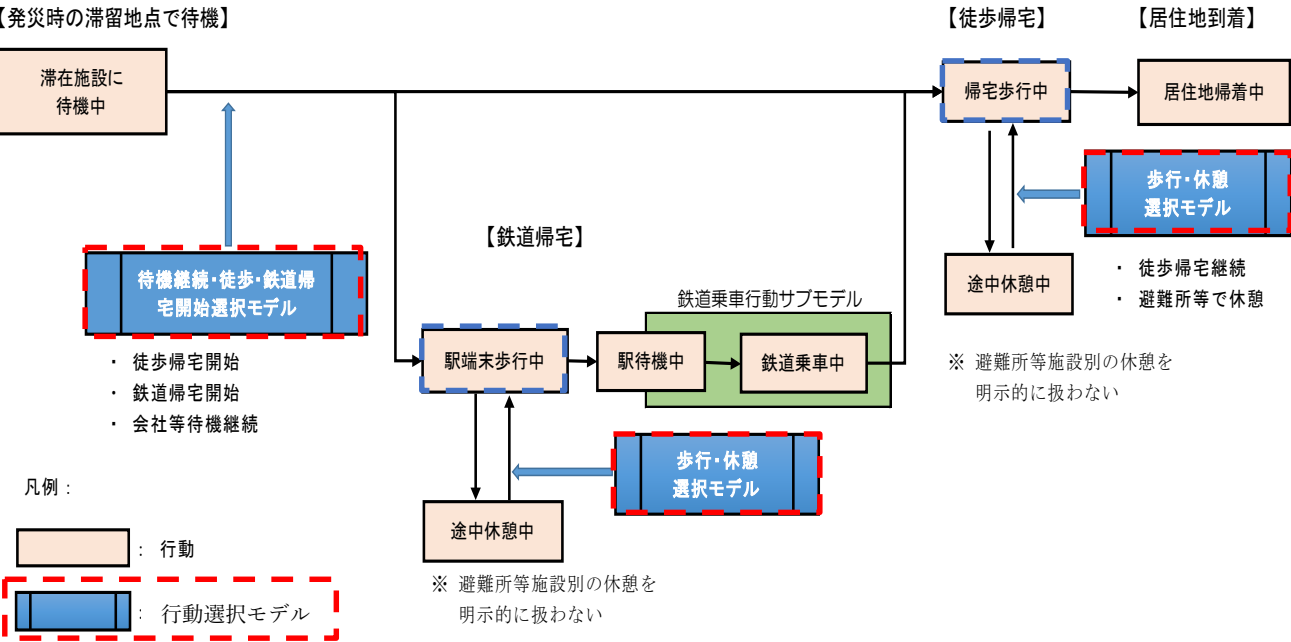
【行動選択モデル】

- 帰宅者を、アンケート結果に基づき、会社員、学生、買い物客等に分類。
- それぞれの分類の人の行動に関して、各時間における行動ごとの効用を算出し、より高い効用をもたらす行動を確率的に選択するという考え方(ランダム効用理論)に基づきモデル化。

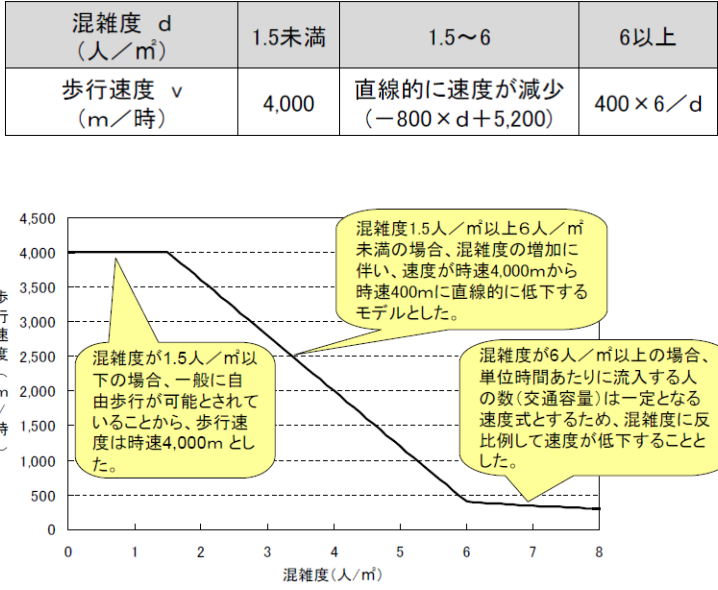
【歩行速度モデル】

- 大規模大震災軽減化特別プロジェクト(文部科学省)「帰宅行動者の行動と対策に関する研究」の成果の混雑度～速度モデルを使用。

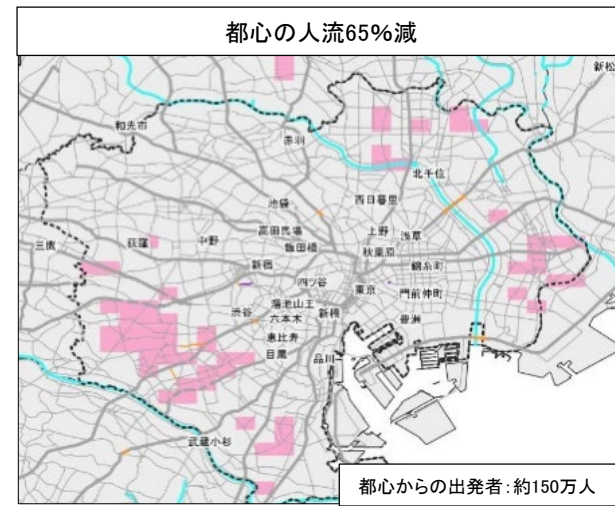
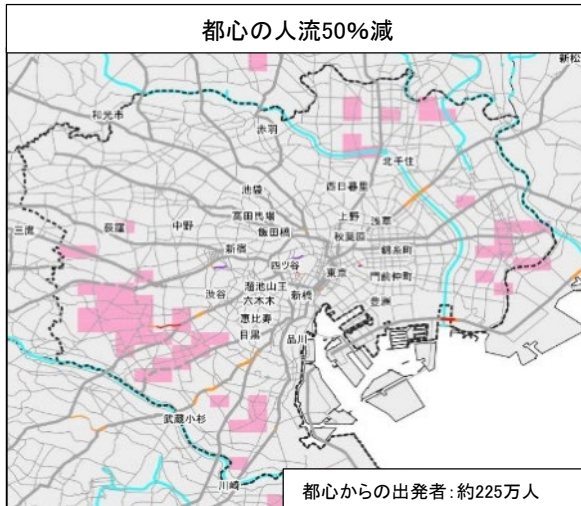
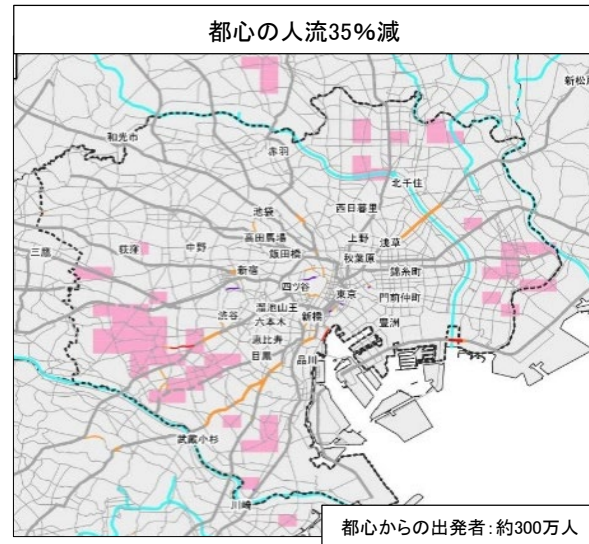
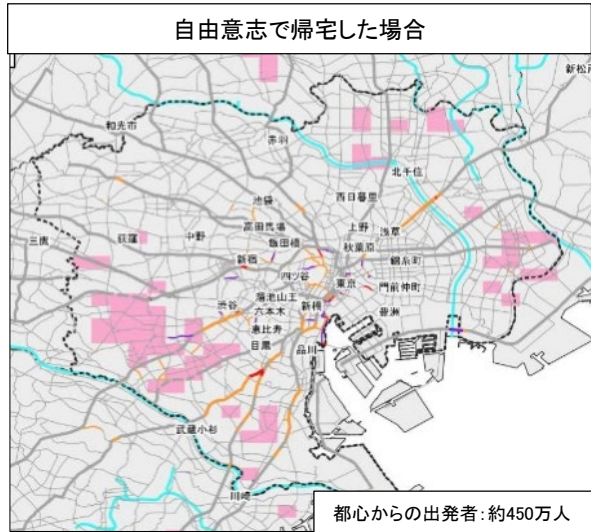
【帰宅行動シミュレーションモデルの全体構成】



【歩行速度モデル(図2)で適用)】



- 一斉帰宅する人数を抑えることで危険な混雑の緩和が期待できる。
- 帰宅方法のオペレーションを検討する中でどこまで抑制することを目指すのか議論が必要。



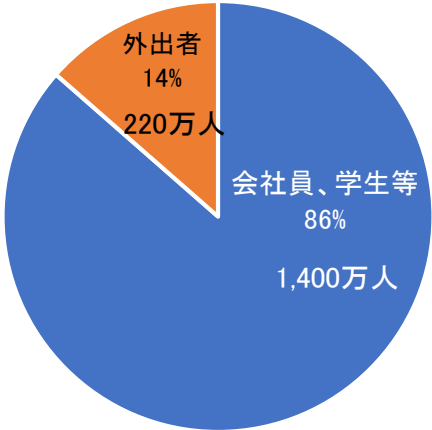
混雑度 ランク	凡例	混雑度 (人/m2)
A		6.00以上
B		2.75超～6.00未満
C		1.50超～2.75未満
D		1.50以下
		火災延焼メッシュ (延焼面積率10%以上)

【参考】
 東京23区の滞留者
 : 約750万人
 横浜市2区の滞留者
 : 約35万人
 その他地域の滞留者
 : 約815万人

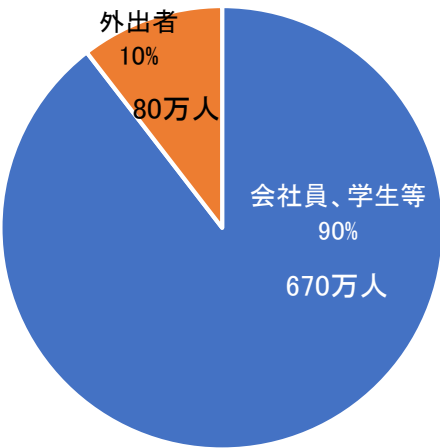
- 1都4県の滞留者約1,600万人のうち、会社員、学生が約9割(約1,400万人)、その他外出者が約1割(約200万人)。
- 1都4県の滞留者約1,600万人のうち、帰宅困難者が約4割(約700万人)、徒歩帰宅可能者が約6割(約900万人)。

属性別

1都4県

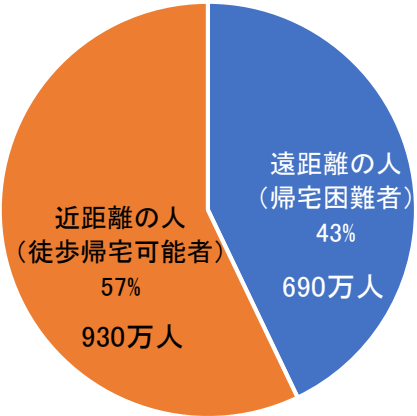


東京23区

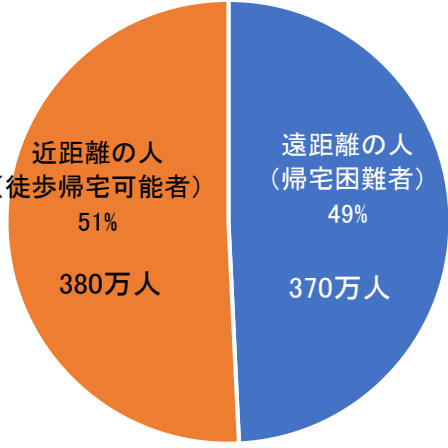


距離別

1都4県

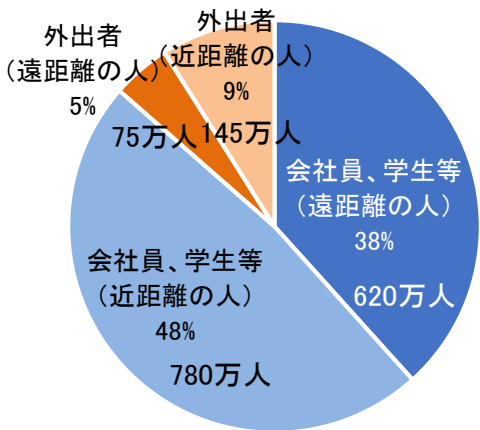


東京23区

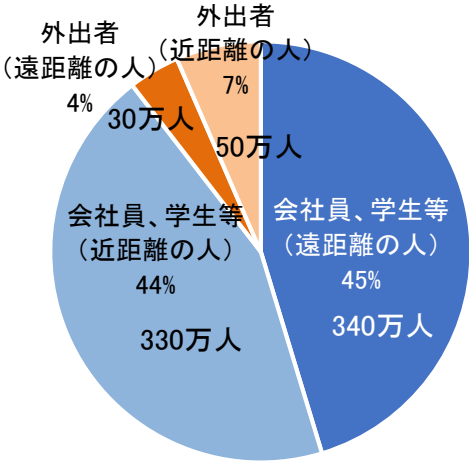


属性別、距離別

1都4県



東京23区

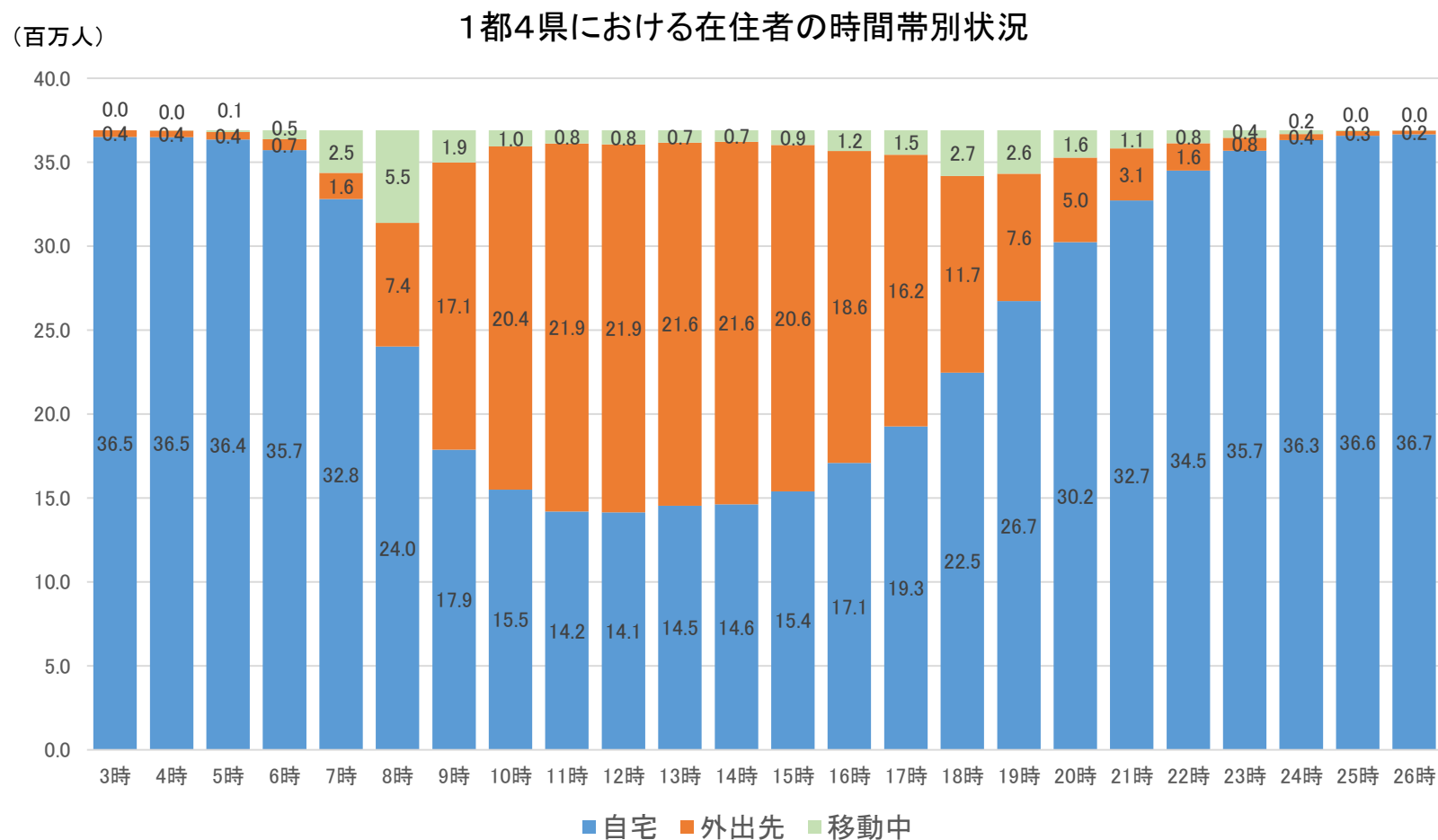


※H30東京都市圏パーソントリップ調査の結果を基に、内閣府が推計

(参考) 1都4県における時間帯別の人口分布について

○時間帯によって、滞留者の状況は異なる

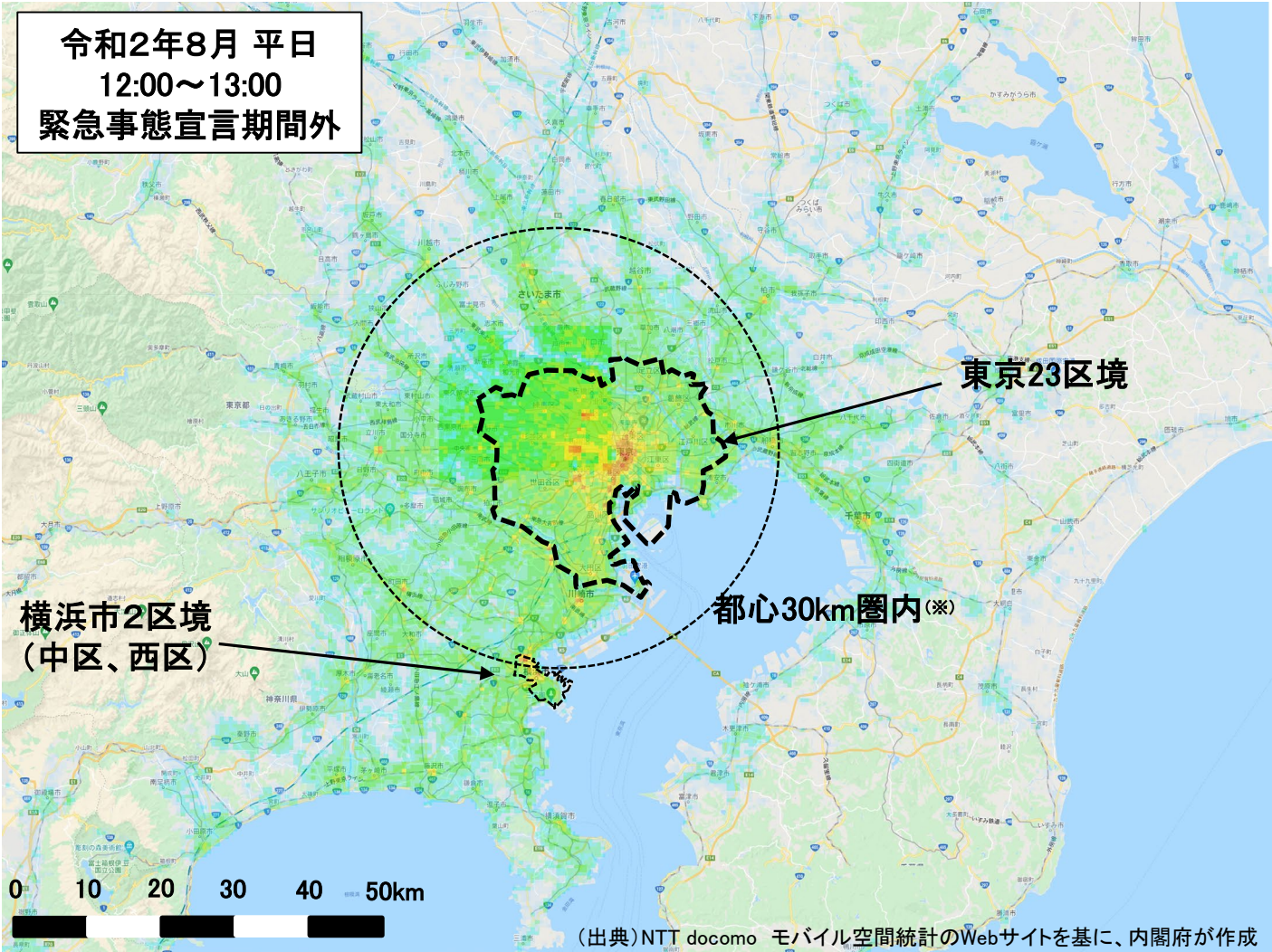
- ・8時台は、移動中の人が最大となる
- ・12時台は、外出者が最大となる。(帰宅困難者数については、12時が最大)
- ・18時台からの帰宅ラッシュは、通勤ラッシュと比べて、平準化している。
- ・22時台～6時台では、自宅にいる人が多く、外出者は少なくなる。



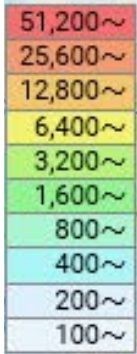
※H30東京都市圏パーソントリップ調査の結果を基に、内閣府が推計

- 都心及び横浜駅周辺における人口密度が高い。
- 首都圏の人口分布は、概ね都心30km圏内(※)に集中している。

※東京都庁(新宿)を中心とした、半径30km圏内



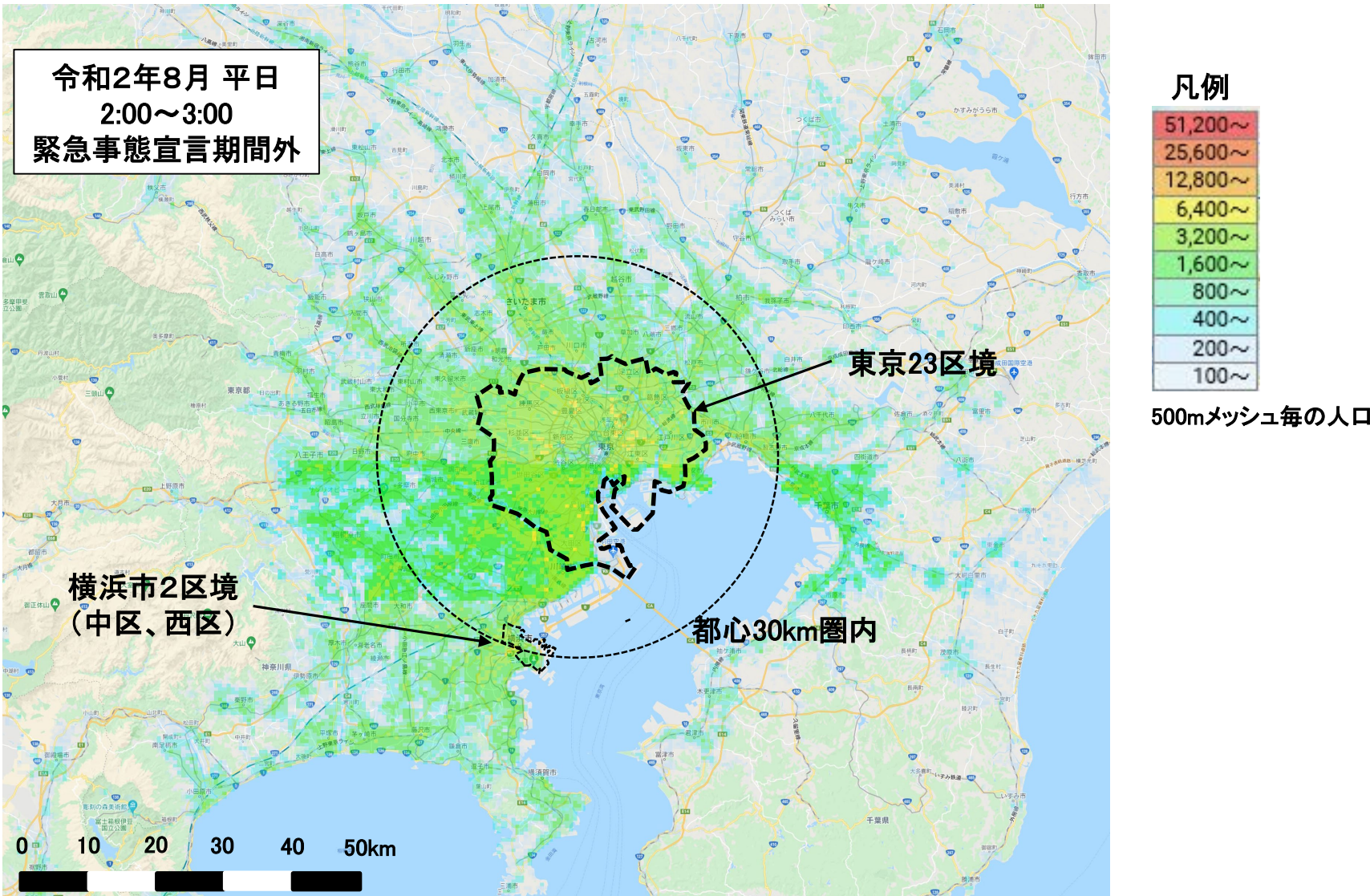
凡例



500mメッシュ毎の人口

※コロナ禍でのデータのため、
人口密度は平時よりも少ない
可能性がある。
傾向を把握する目的で掲載。

- 東京23区及び横浜駅周辺における昼夜間の人口密度の差は他地域と比べて大きい。
- 夜間においても、人口の分布する範囲はほぼ変わらない。



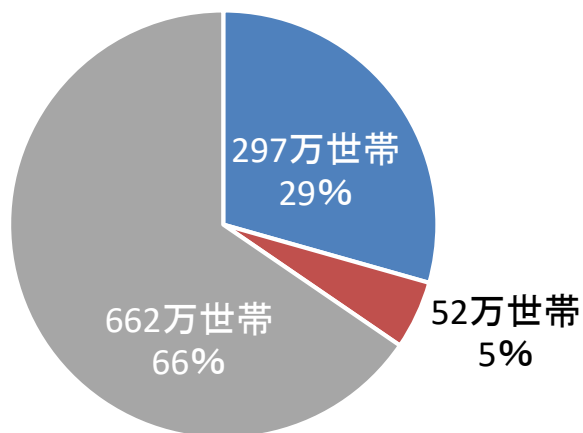
(出典)NTT docomo モバイル空間統計のWebサイトを基に、内閣府が作成

(参考) 帰宅動機の世帯単位での分析

- 1都4県において、子育て中の就業者世帯は約3割、手助けや見守りが必要な者と同居する世帯は約1割。
- 帰宅困難者のうち3～4割程度は子育てや介護などの理由で帰宅動機を持っていると推計。
- 帰宅困難者対策の実効性を高めるためには、帰宅動機を軽減するための施策を検討する必要がある。

子育て中の就業者世帯は約3割

子育て中の世帯
(1都4県の就業者の居る1,011万世帯中)

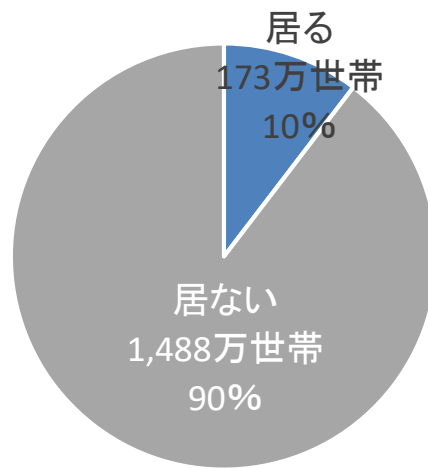


- 15歳未満の子供のいる世帯数
- 18歳未満の子供のいる世帯数*
- その他の世帯

* 15歳未満の子供が居る場合は除く

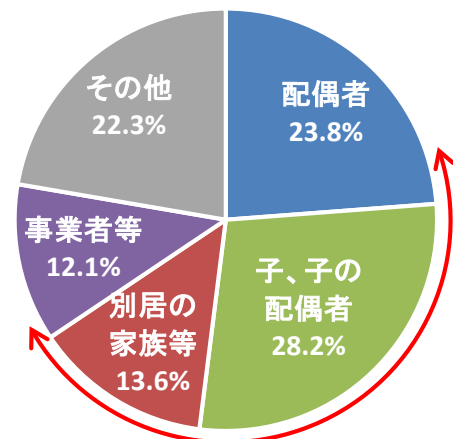
手助けや見守りが必要な世帯は約1割

世帯に手助けや見守りが必要な者が居るか
(1都4県の1,661万世帯中)



(就業者と関連付けた調査がないため、全世帯での割合)

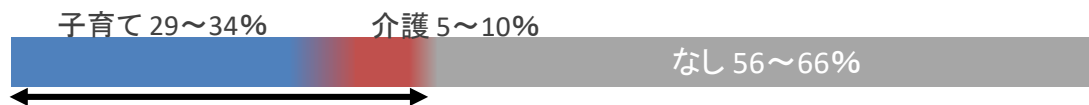
介護者の続柄別割合



就業者が介護する必要がある家族と推定: 約5割

※令和元年度国民生活基礎調査を基に、内閣府が推計

子育て・介護を理由に帰宅動機を持つ人の割合



就業者のうち3～4割程度の人が帰宅動機を持っていると推計。