

# 働き方改革等の進展による 女性就業者の増加が 鉄道需要に及ぼす影響の分析

## 研究報告会

# 目次構成

0. はじめに
1. 本研究の背景と目的
2. 研究の進め方
  - 2-1. 研究フロー
  - 2-2. 働き方改革に伴う社会の変化
3. 東京圏の女性就業者の変化
4. 東京圏の女性就業者の通勤行動の変化
5. 沿線別の女性就業者の変化
6. 沿線別の女性就業者の鉄道通勤行動の変化
7. まとめと今後の課題

- 本研究は、政策研究大学院大学 名誉教授、客員教授の森地先生を委員長とし、運輸総合研究所で実施している「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」の一環である。

## 2012年～ 調査研究

「今後の東京圏を支える鉄道のあり方」

「今後の東京圏を支える鉄道のあり方Ⅱ」

- 人口と鉄道需要の予測
- 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策（都心部、郊外部）
- 大規模施設（大学、団地、店舗）の立地動向と鉄道に及ぼす影響
- 訪日外国人の実態と鉄道利用者の推計
- イノベーションが鉄道事業に及ぼす影響
- 鉄道沿線間の居住地選択動向の比較と選択要因の分析

委員長 森地 茂 政策研究大学院大学 名誉教授、客員教授  
学識者、私鉄6社、国土交通省

# 1. 本研究の背景と目的

近年、国の成長戦略の柱として、「Society5.0」の実現や、「新しい働き方の定着」、「決済インフラの構築」等が目標として掲げられ、これまで当たり前とされてきた生活様式が大きく変化してきている。

鉄道各社においても、生活様式の変化に対応するため、  
**新たな鉄道ニーズに対応した、駅機能の拡充などを検討する必要がある**

## 働き方改革とは

- 柔軟な働き方がしやすい環境整備  
(フレックスタイム・テレワークなど)
- 女性の社会進出の促進
- 外国人材の受入れ
- 高齢者の就業促進
- 副業、兼業の推進
- 子育て・介護等と仕事の両立
- 同一労働同一賃金等の処遇改善
- 労働生産性向上
- 長時間労働の是正
- 教育環境の整備

**人々の通勤行動に大きな変革をもたらす働き方改革が近年、急速に進展していることから、働き方改革が鉄道需要にどのような影響を与えているか分析を行う**

## 2-1. 研究フロー

社会の変化とともに鉄道需要がどのように変化しているか

**働き方改革に伴う社会の変化による鉄道需要の変化を把握**

➤働き方改革に伴う社会の変化(テレワークの進展、女性の社会進出、定年延長等)が近年の鉄道需要にどのような影響を与えているかについて分析を行う

**⇒今回は女性就業者の増加に着目して分析を行う**



女性就業者の通勤行動の変化が鉄道需要へもたらす影響を分析

### 東京圏の分析

1. 女性の人口分布や就業率の変化
2. 女性の通勤行動の変化
3. 女性の鉄道を利用した通勤行動の変化

### 鉄道各社沿線地域の分析

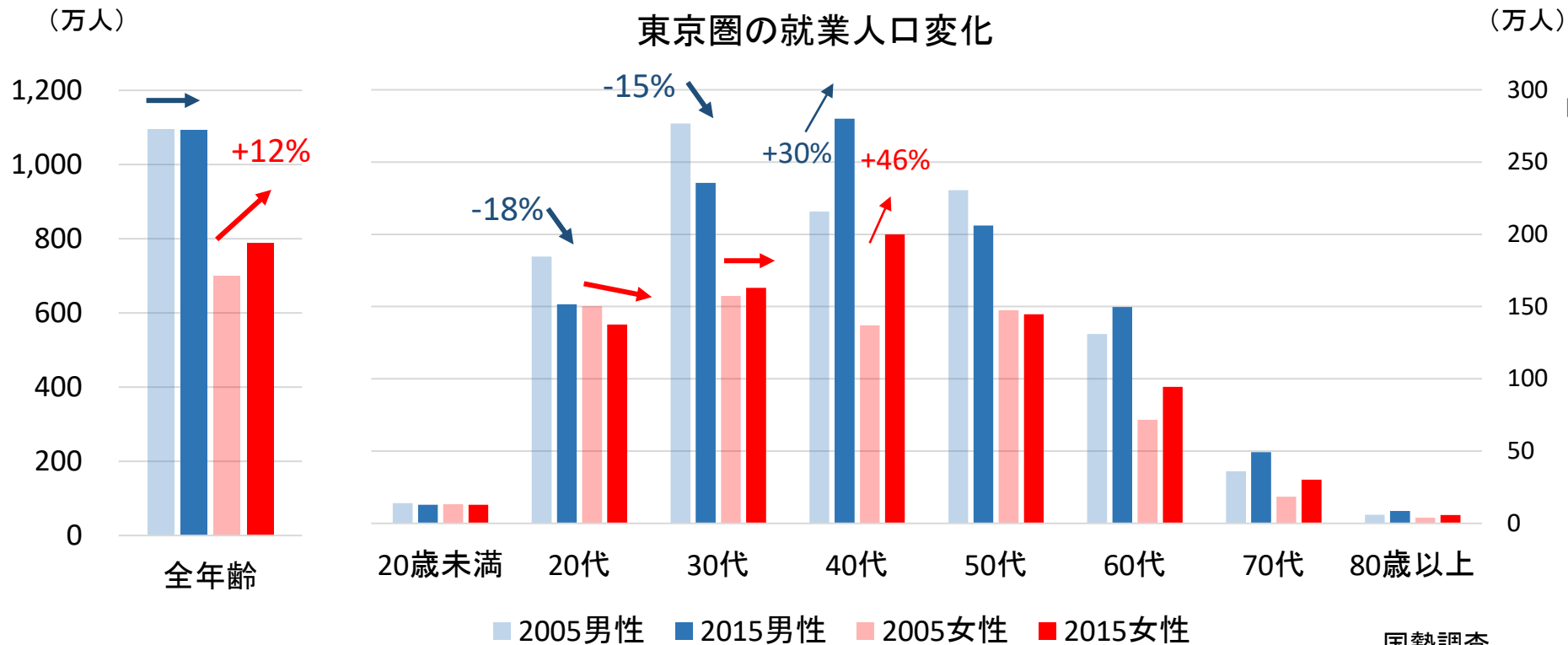
1. 女性の人口分布や就業率の変化
2. 女性の通勤行動の変化
3. 女性の鉄道を利用した通勤行動の変化



**鉄道利用の女性就業者の通勤行動の変化が  
鉄道各社の需要に与える影響を分析**

# 就業人口の変化（2005年⇒2015年）男女比較

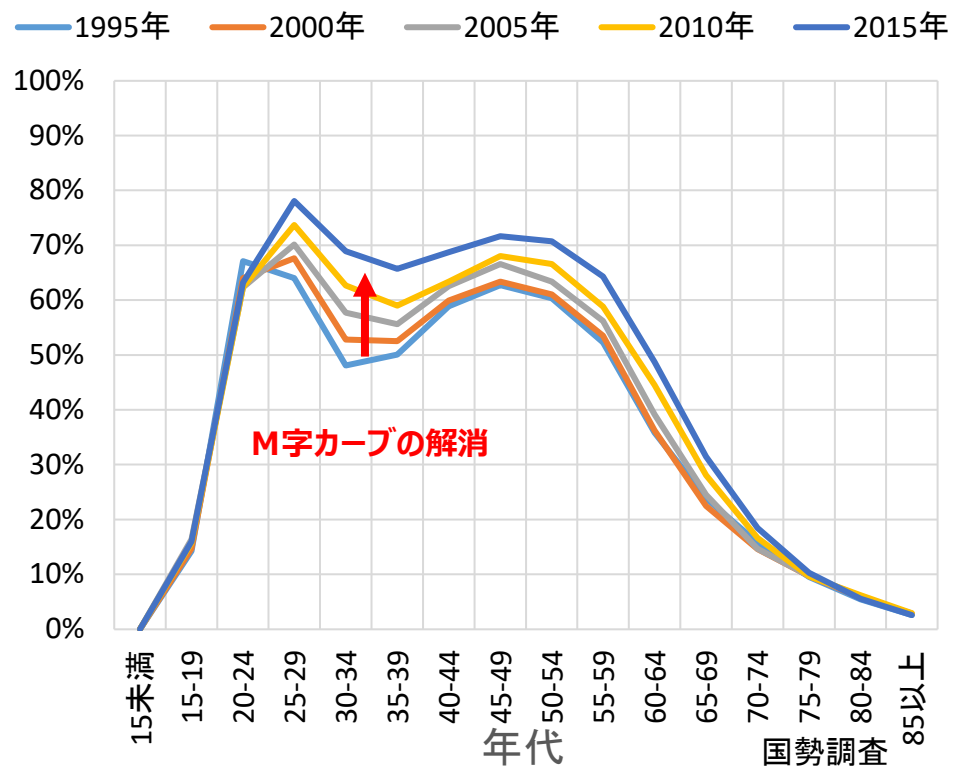
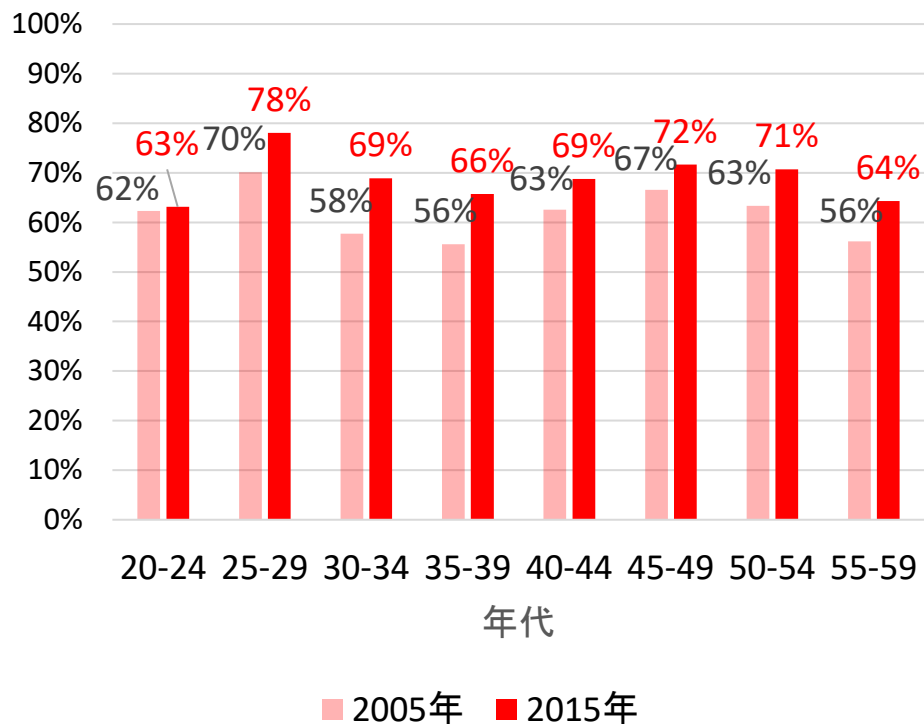
- 就業人口は10年間で、男性は増減なし、**女性は12%増加**  
→ **就業人口の増加数≒女性就業者の増加**
- 20代、30代では世代人口の減少の中で男性就業者は減少しているが、女性就業者数は横ばい（就業率の増加）
- 40代では、世代人口の増加により男女ともに就業者は増加しているが、特に女性の増加が顕著



# 女性就業率の推移 (2005⇒2015)

- 女性の就業率に着目すると、どの年代においても就業率は高くなっているが、とりわけ**30代の就業率が10ポイント程度増加**している
- **40代の就業率は5ポイント程度増加**している。
- 40代の夜間人口が増加し、就業率も増加しているため、40代の就業人口の増加となっている。
- これまで、出産と共に退職していた女性就業者が、育児と仕事を両立するようになったことから、子育て世代である30～40代の就業率の増加が顕著であると考察される

一都三県 女性の年代別就業率の変化



2-2. 働き方改革に伴う社会の変化

# 夫婦共働き割合と女性の既婚率

- 30～40代の女性就業者増加の要因として、**既婚率の低下と共働き割合の増加**が挙げられる
- 埼玉県の場合、40～44歳の既婚率が8.7ポイント低下し、45～49歳が10.5ポイント低下している。
- 30代女性では各都県ともに共働き割合が10ポイント以上上昇しており、特に、東京都の30～34歳では、16.7ポイントの上昇となっている

表 東京圏の夫婦共働き割合(2015年、2005年)

表 東京圏の女性既婚率(2015年、2005年)

夫婦共働き率		30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳
東京都	平成17年	46.6%	47.8%	57.4%	63.3%
	平成27年	63.3%	61.1%	64.3%	68.1%
	H27-H17	16.7%	13.3%	7.0%	4.8%
神奈川県	平成17年	41.1%	44.5%	56.7%	63.3%
	平成27年	56.5%	56.5%	62.6%	67.9%
	H27-H17	15.4%	12.1%	5.9%	4.6%
埼玉県	平成17年	42.2%	48.7%	61.3%	66.8%
	平成27年	56.2%	59.0%	66.5%	71.5%
	H27-H17	14.0%	10.3%	5.2%	4.7%
千葉県	平成17年	42.3%	47.9%	61.2%	67.6%
	平成27年	56.9%	59.2%	66.0%	71.3%
	H27-H17	14.6%	11.3%	4.8%	3.7%

既婚率		30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳
東京都	平成17年	53.7%	68.8%	73.2%	76.0%
	平成27年	58.3%	68.5%	70.5%	70.9%
	H27-H17	4.6%	-0.3%	-2.7%	-5.1%
神奈川県	平成17年	64.1%	75.7%	80.2%	82.7%
	平成27年	61.6%	71.8%	74.1%	75.4%
	H27-H17	-2.5%	-3.8%	-6.1%	-7.2%
埼玉県	平成17年	64.0%	76.1%	81.9%	85.2%
	平成27年	61.9%	71.5%	73.2%	74.7%
	H27-H17	-2.1%	-4.5%	-8.7%	-10.5%
千葉県	平成17年	63.8%	76.1%	81.3%	84.5%
	平成27年	61.1%	70.9%	73.6%	75.1%
	H27-H17	-2.7%	-5.1%	-7.7%	-9.4%

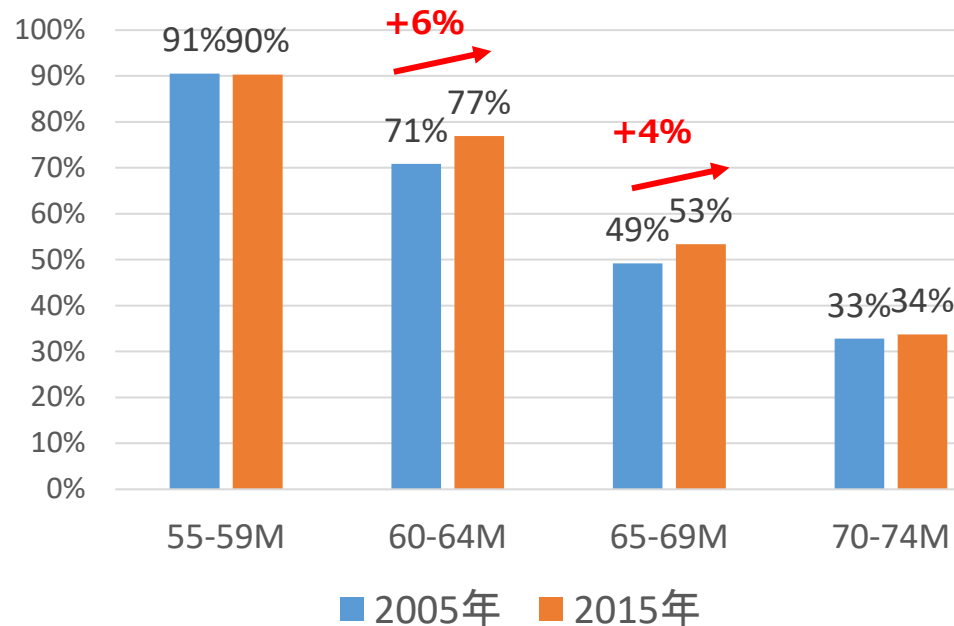
※労働力状態「不詳」を除く  
 ※共働き率は、夫婦ともに就業者の割合



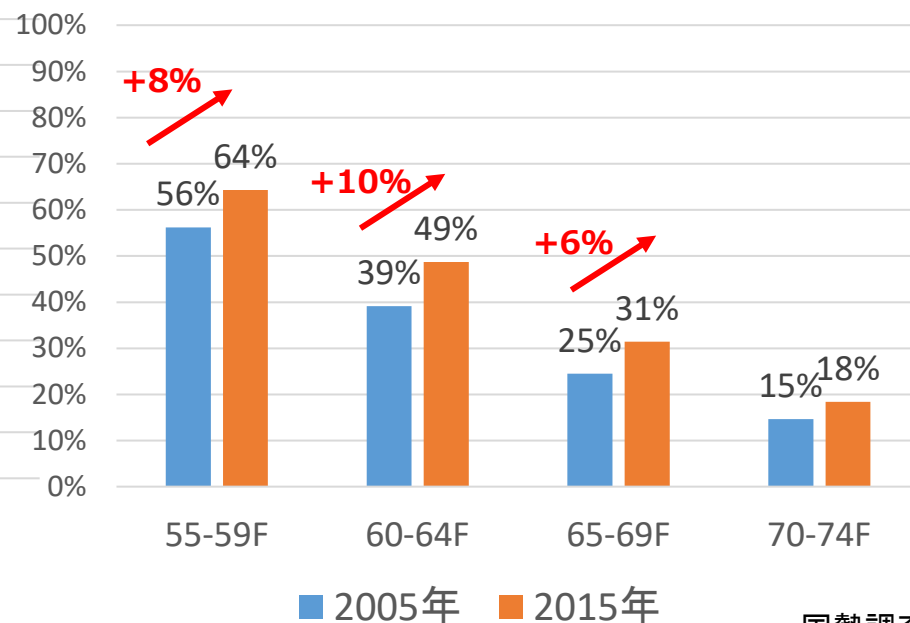
# 高齢者の就業率の変化

- 60歳以上の高齢者の就業率は男女共に軒並み増加している
- 特に、**女性高齢者の就業率が大きく増加**しており、60代女性では最大10ポイント増加している
- どの世代においても、元々就業率の高かった男性就業者の増加は、この10年間で頭打ち状態にある一方で、女性就業者は20代を除き、いずれの世代も増加傾向にあり、2015年以降も増え続けている可能性がある

### 一都三県就業率の推移(男性)



### 一都三県就業率の推移(女性)

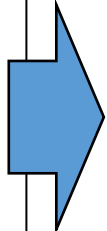


# 本研究におけるリサーチ・クエスト

**10年間の主な社会変化**

- **女性の就業人口の増加**
- **高齢者の就業人口の増加**
- **都心回帰**

上記社会変化が東京圏の鉄道需要の変化に大きく影響をもたらしているのではないか



国勢調査による分析の結果、  
 ✓ 男性就業者は、多くの地域で横ばいまたは減少傾向にある中で、**女性就業者は大きく増加している**

(背景) 次世代育成支援推進法 (H17施行) や、第2次安倍政権下 (H25) で掲げられた「日本再興戦略」において「女性活躍推進」を成長戦略の柱として定め、のちに女性活躍推進法 (H27) が成立

(仮説)

1. 近年の鉄道各社の輸送人員の増加は、女性就業者の増加が起因しているのではないか
2. 主に共働き世帯において職住近接志向が高まり、都心部周辺からの近距離通勤が増えているのではないか

**女性就業者の増加に着目して通勤行動の変化を把握し、鉄道需要にどのような影響を与えているか、分析を行う**

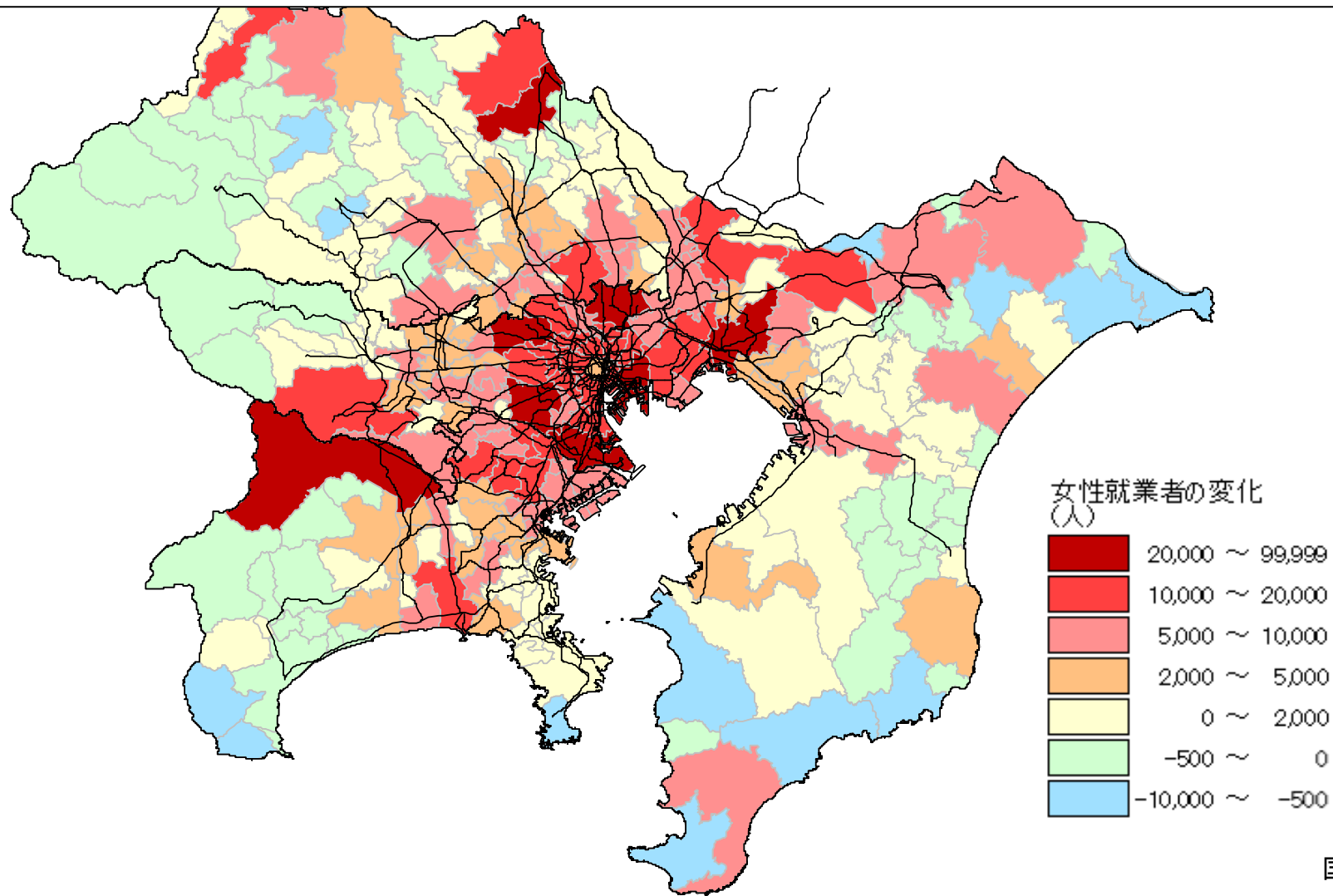
※次世代育成支援推進法: 労働者の仕事と子育ての両立支援に関する取り組みを記載した事業主行動計画の策定、届出、公表、周知を義務付ける法律  
 ※女性活躍推進法: 女性の活躍推進に向けた数値目標を盛り込んだ行動計画の策定・公表や女性の職業生活における活躍に関する情報の公表が事業主に義務付けられた

# 目次構成

0. はじめに
1. 本研究の背景と目的
2. 研究の進め方
  - 2-1. 研究フロー
  - 2-2. 働き方改革に伴う社会の変化
3. 東京圏の女性就業者の変化
4. 東京圏の女性就業者の通勤行動の変化
5. 沿線別の女性就業者の変化
6. 沿線別の女性就業者の鉄道通勤行動の変化
7. まとめと今後の課題

# 女性就業人口の変化量（市区町村別分布）（2005年⇒2015年）

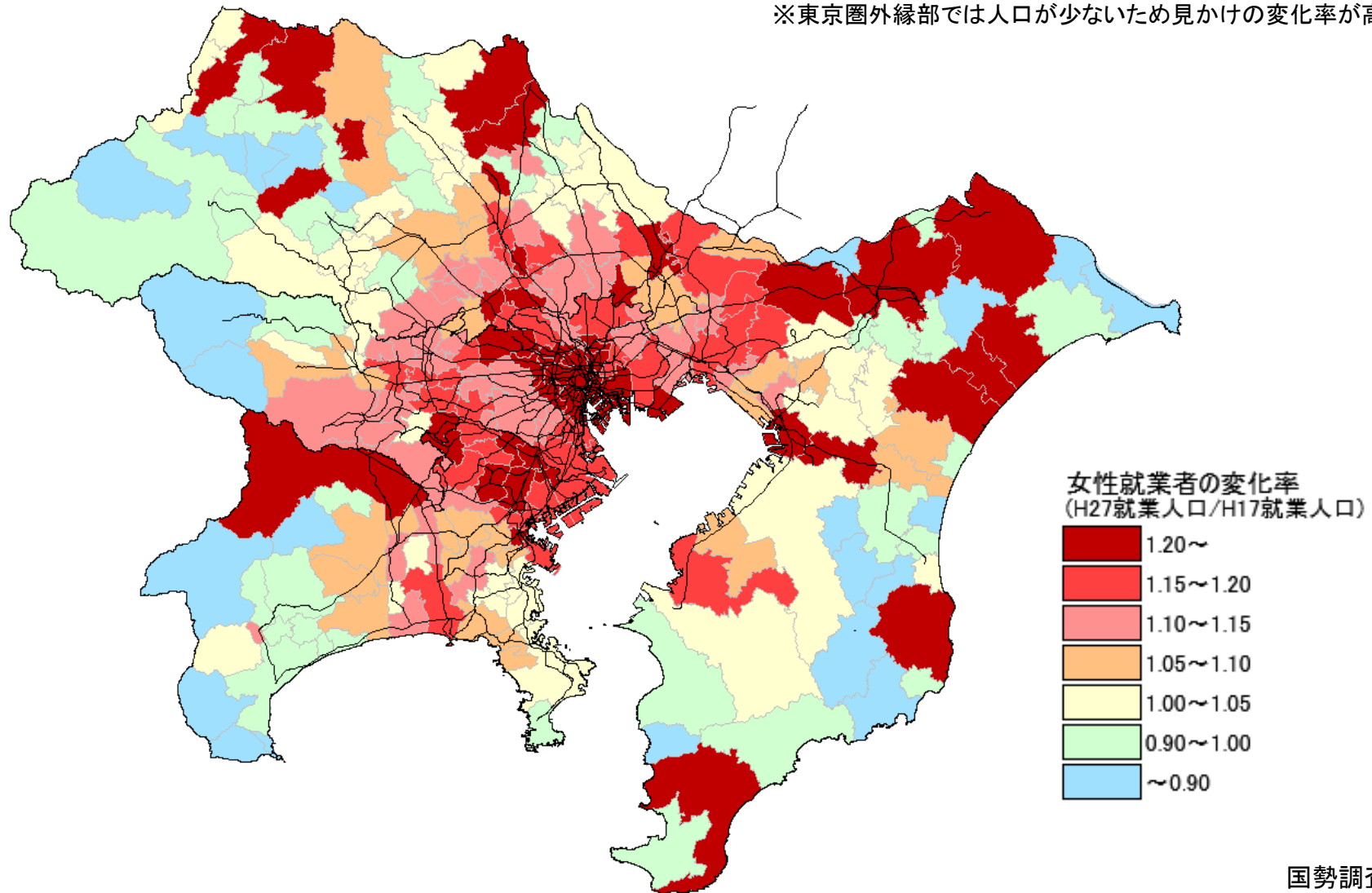
- 東京23区及び郊外私鉄沿線の地域で就業人口の増加が見られる。
- 鉄道空白地帯では就業者の減少も見られることから、**就業者は鉄道利便性が高いところに集中していることが推察される。**



# 女性就業人口の変化率（市区町村別分布）（2005年⇒2015年）

- 山手線内の東京23区や23区北西部、川崎市周辺において増加率が高い地域が見られる。
- 東京23区の中でも23区西部では周辺と比較して、増加率は低くなっている。

※東京圏外縁部では人口が少ないため見かけの変化率が高い



# 東京23区における女性の通勤ODの変化

- 全ての地域間において、通勤OD量は増加している
- 増加量では都心3区へ通勤するODが全体の4割近くを占める。
- 増加率では、23区東部(特に江東区)、神奈川県(特に横浜市)へ通勤するODが高い
- 同地域内(同区内)を着地とする通勤ODの増加率は、他地域に比べて低い  
⇒ 区外へ通勤する傾向へと変わり、鉄道利用が増えてきていると推察される

女性の通勤OD変化率(2015年/2005年)及び変化量 (2015年-2005年)

国勢調査

発地 \ 着地	都心3区	副都心3区	23区東部	23区北東部	23区北西部	23区西部	23区南部	多摩	神奈川県	埼玉県	千葉県	計
都心3区	1.43	1.60	1.92	1.64	1.53	1.85	1.75	1.74	2.28	2.04	1.52	1.53
副都心3区	1.48	1.07	1.79	1.37	1.38	1.41	1.37	1.52	1.92	1.66	1.43	1.26
23区東部	1.28	1.33	1.12	1.18	1.40	1.65	1.41	1.61	2.07	1.47	1.42	1.21
23区北東部	1.44	1.38	1.67	1.10	1.37	1.63	1.59	1.55	1.95	1.48	1.53	1.27
23区北西部	1.33	1.27	1.75	1.22	1.07	1.42	1.39	1.43	2.00	1.41	1.27	1.22
23区西部	1.23	1.13	1.60	1.24	1.28	1.05	1.18	1.30	1.60	1.42	1.00	1.16
23区南部	1.34	1.23	1.80	1.35	1.44	1.40	1.04	1.56	1.64	1.57	1.12	1.19
到着地別 OD変化量 2015年-2005年	135,270	51,045	44,272	27,572	16,794	20,197	23,074	12,499	19,639	11,428	8,420	372,543

都心3区	千代田、中央、港
副都心3区	新宿、渋谷、豊島
23区東部	葛飾、墨田、江東、江戸川
23区北東部	足立、荒川、文京、台東

23区北西部	練馬、板橋、北
23区西部	杉並、中野、世田谷
23区南部	目黒、品川、大田

■ : 母数が1,000トリップ以下のOD

# 鉄道通勤行動の分析方法

東京圏、鉄道各社沿線地域の就業者のうち、鉄道利用者の通勤ODがどのように変化しているか？ ⇒ **鉄道利用通勤OD表を推計**

## 【推計方法】

2005年鉄道通勤OD量 = 通勤OD量【2005年国勢調査】 × 通勤OD別鉄道利用率【2008年PT調査】

2015年鉄道通勤OD量 = 通勤OD量【2015年国勢調査】 × 通勤OD別鉄道利用率【2018年PT調査】

上記手法により、東京圏の行政区域、及び鉄道各社の代表路線が通過する行政区域を対象に分析を行った

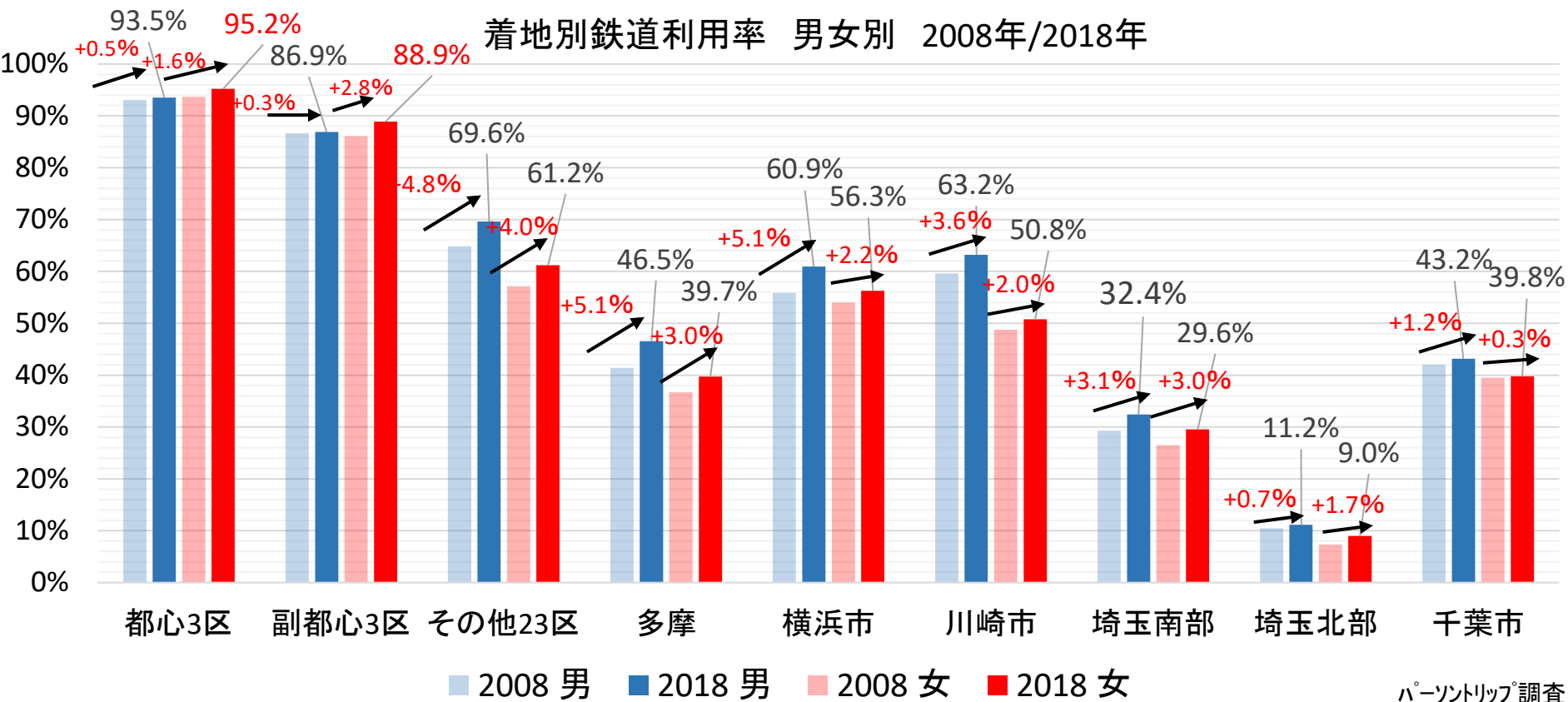
※PT調査はサンプル調査であるため、誤差があることに留意し、ゾーン分けを大きく設定した

※2005年、2015年の国勢調査では、利用交通機関の調査を実施していないため、PT調査を利用することとした。また、PT調査は市区町村別のOD量、とりわけ交通機関別OD量において、サンプル数の不足から誤差が生じることが懸念されたため、通勤OD表は国勢調査を利用することとした

※イノベーションの進展は急速に進んでいることから、可能な限り最新年次の分析を行えるよう、2005年、2015年の国勢調査及び2008年、2018年のPT調査を分析対象にすることとした

# 通勤者の着地別鉄道利用率の変化 (2008年⇒2018年)

- 都心3区、副都心3区へ通勤するODは、鉄道利用率が9割前後、都心周辺地域と核都市(その他23区、横浜市、川崎市)では6~7割程度、その他郊外部では5割以下となっている
- いずれのエリアでも、2008年から2018年にかけて鉄道利用率は増加している
- 都心3区や副都心3区へ通勤するODでは、男性よりも女性の方が鉄道分担率が高い
- 郊外地域では男女間の鉄道利用率に差があり、男性の方が鉄道利用率が高く、伸び率も大きい  
⇒郊外へ通勤する女性就業者数は、同市区内々からの通勤者が男性と比較して多く、鉄道以外の交通手段を利用した通勤が多いことが推察される

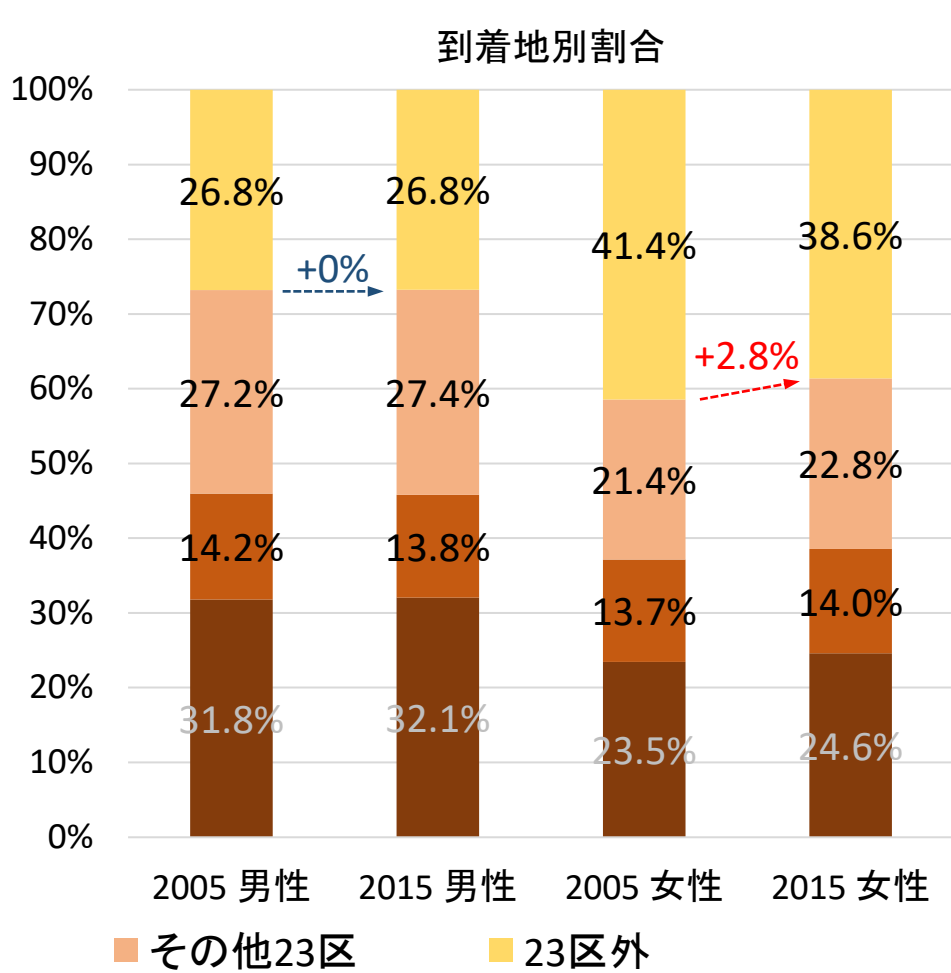
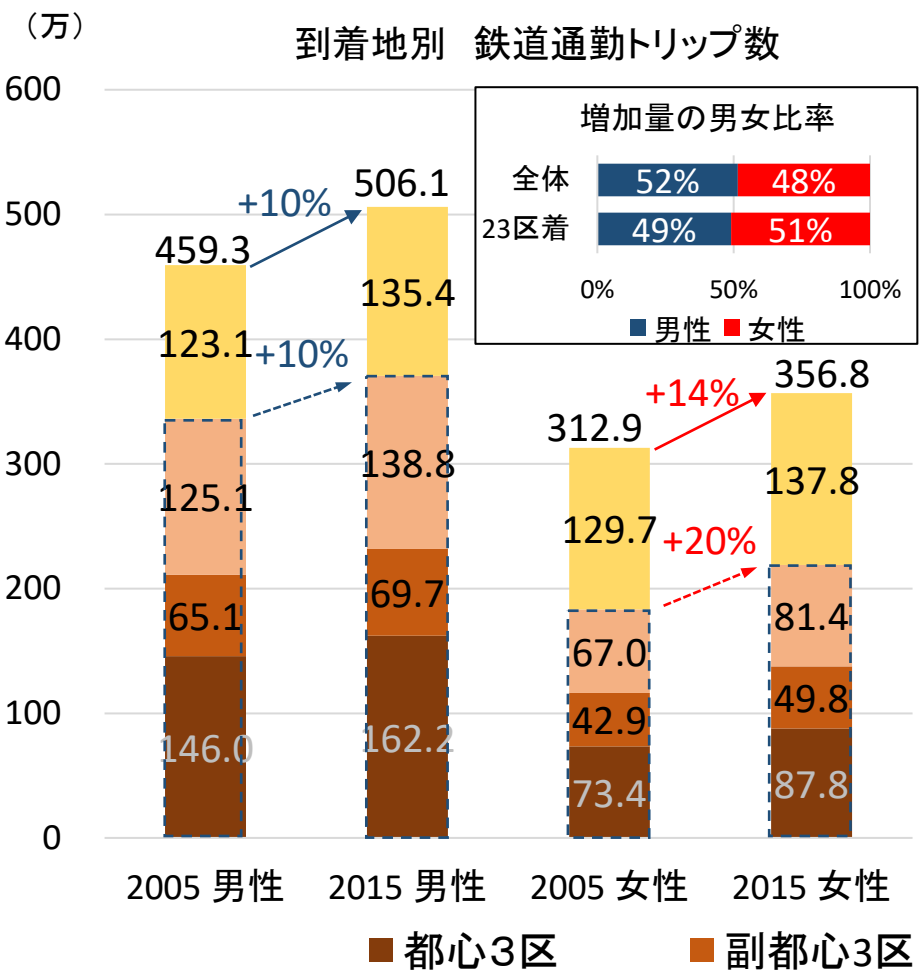




4. 東京圏の女性就業者の通勤行動の変化

# 鉄道通勤ODの到着地別変化 (2005年⇒2015年)

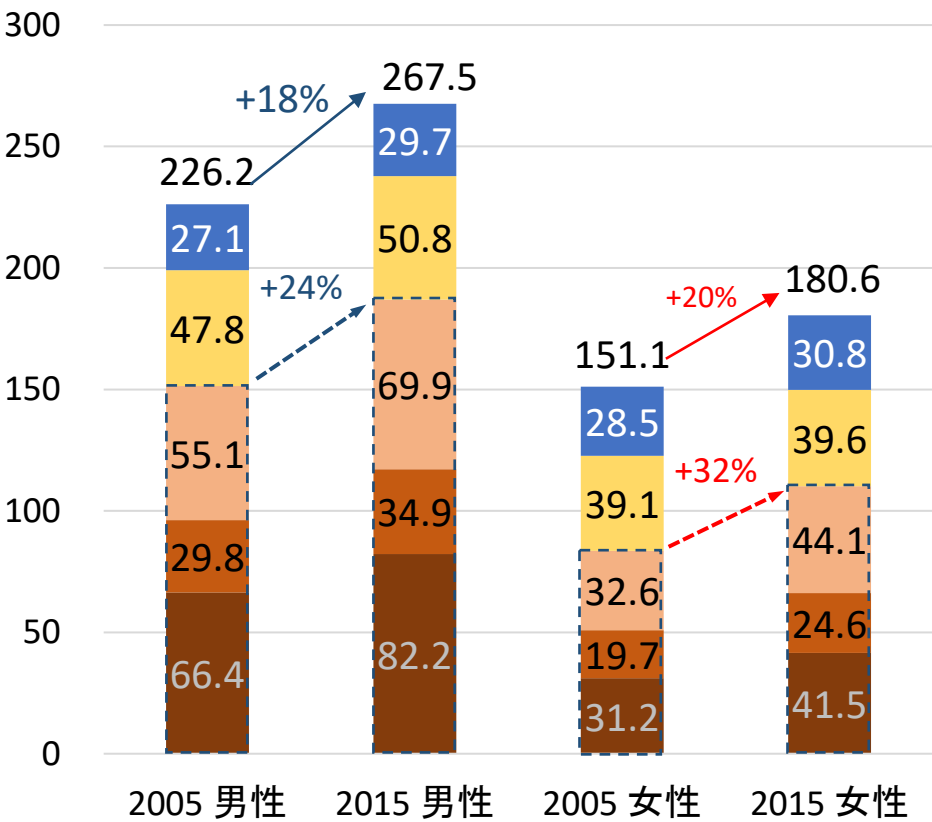
- 鉄道通勤トリップ数は、東京圏全体で、男性は10%増加、女性は14%増加
- 都心3区及び副都心3区への通勤割合が全体の約4割を占める
- **女性の23区への鉄道通勤者割合は約3%増加(通勤者数は20%増加)しており、23区内へ通勤する傾向にある**



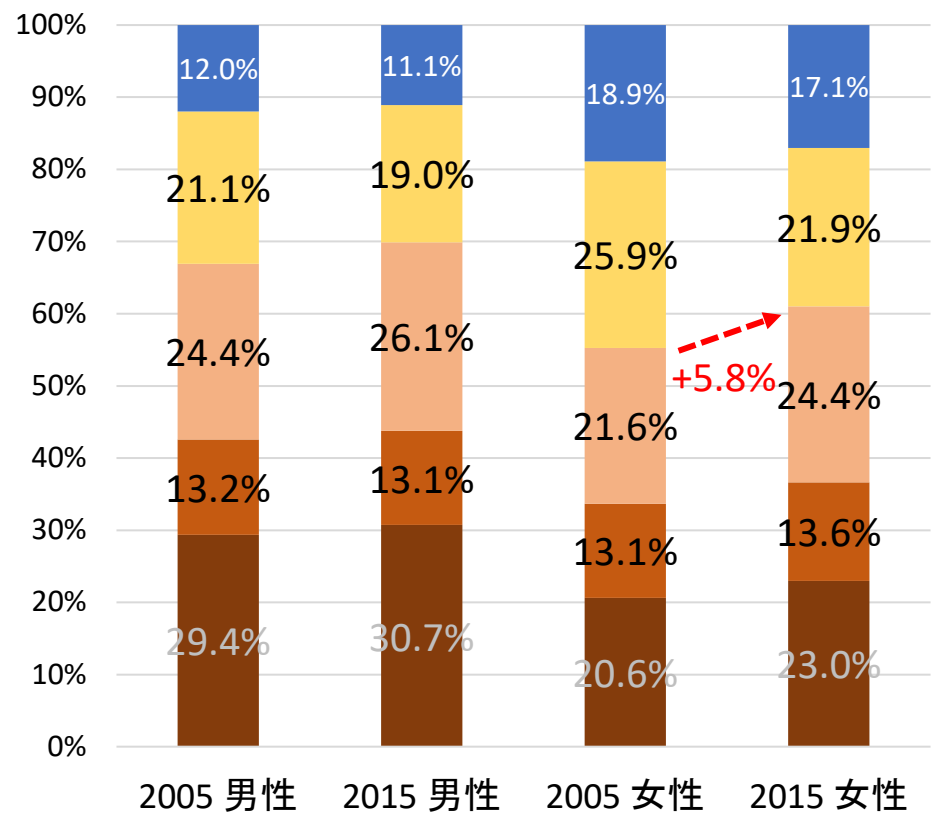
# 【発地：川崎市】鉄道通勤ODの到着地別変化（2005年⇒2015年）

- 男女共に、東京23区への通勤者が多く、特に女性のトリップ数が増加している
- 女性の6割以上が東京23区への通勤となっており、川崎市内への通勤者割合は4ポイント減少している

(千) 到着地別 鉄道通勤トリップ数



到着地別割合

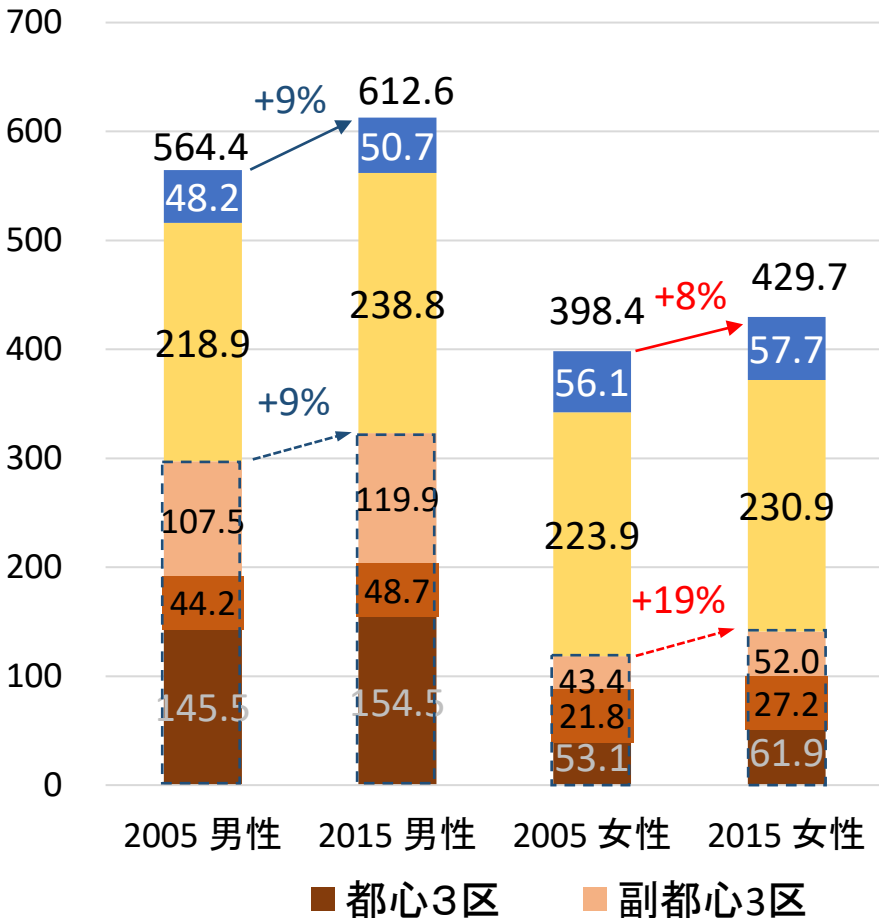


■ 都心3区 ■ 副都心3区 ■ その他23区 ■ 川崎市 ■ その他

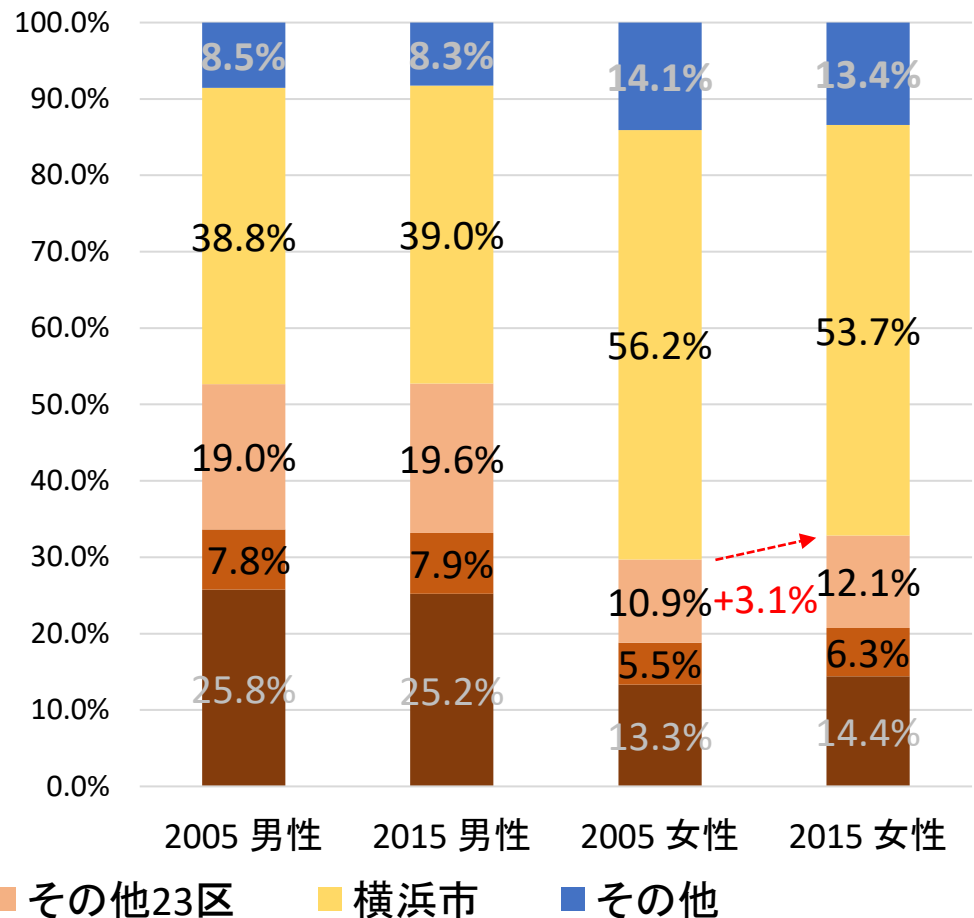
# 【発地：横浜市】鉄道通勤ODの到着地別変化（2005年⇒2015年）

- 男女共に、横浜市内々での通勤移動が占める割合が高く、特に女性就業者は横浜市を着地とする通勤者割合が5割以上を占める
- 女性の東京23区への勤先者割合は約3割と低いが、増加傾向にある
- 男性増加率より女性増加率の方がやや低い

(千) 到着地別 鉄道通勤トリップ数



到着地別割合

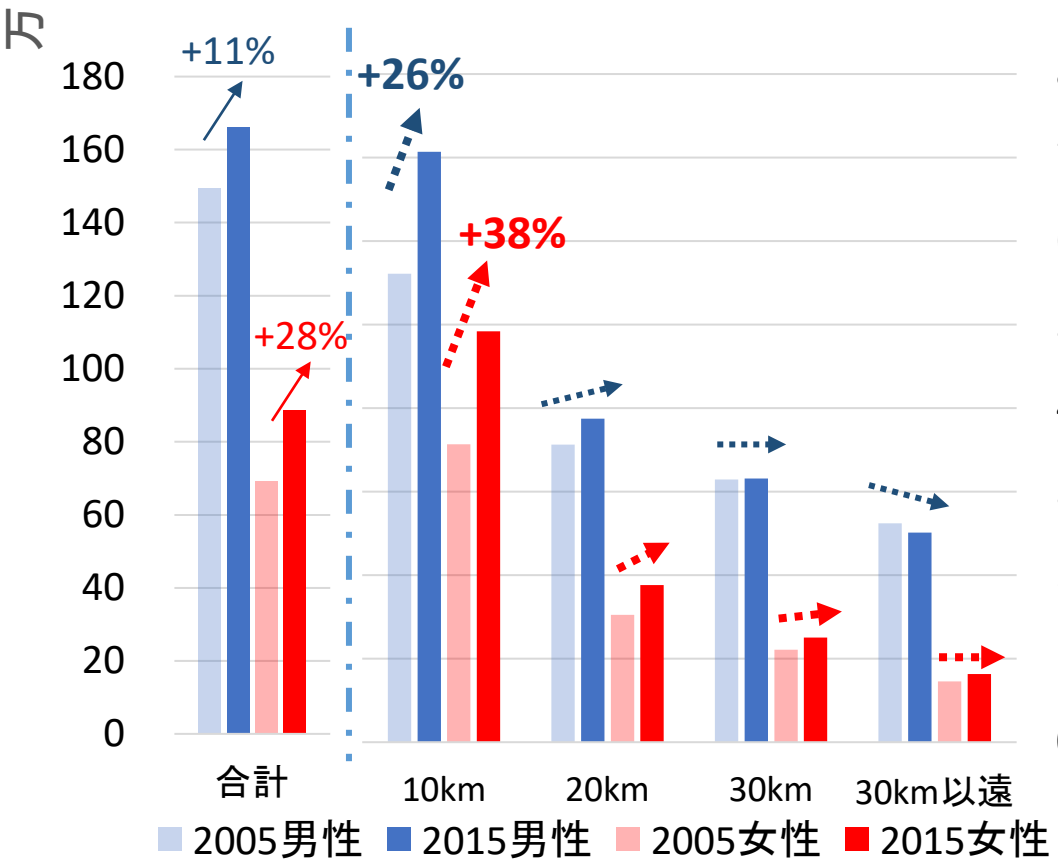


4. 東京圏の女性就業者の通勤行動の変化

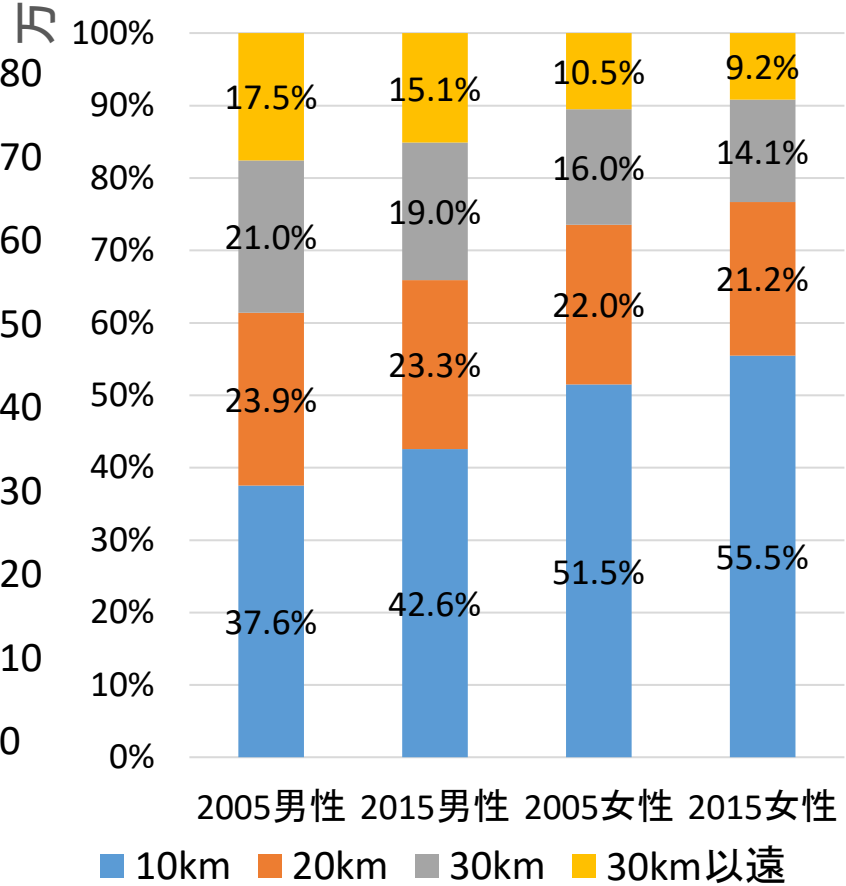
# 鉄道通勤トリップ長の変化 (2005年⇒2015年)

- トリップ数の合計は男性が女性の約2倍を占めるが、増加率では女性の方が高い(+28%)
- 男女ともに、10km圏内からの通勤者割合が増加しており、**女性の方が近距離通勤の傾向が強い**  
⇒ 自区内通勤の割合は減少していることから、区外への近距離鉄道通勤が増加していると考えられる
- 副都心3区を着地とするトリップについても、同様の傾向が見られた

都心3区着 距離帯別鉄道通勤トリップ数



距離帯別割合



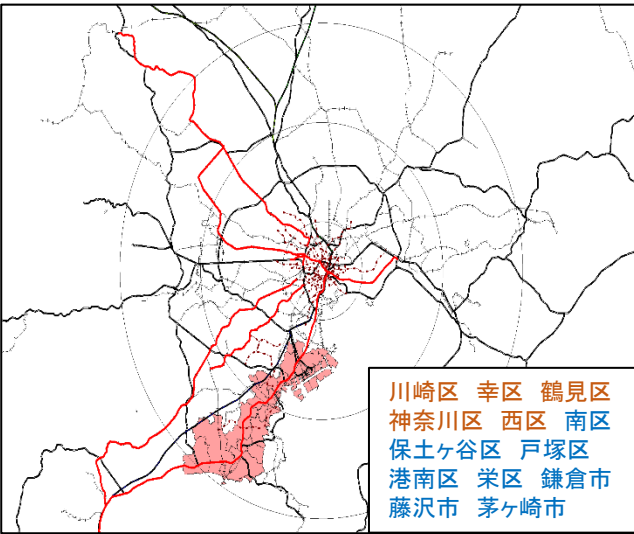
※数値は通勤目的OD(国調)×鉄道分担率(PT)を使用

# 目次構成

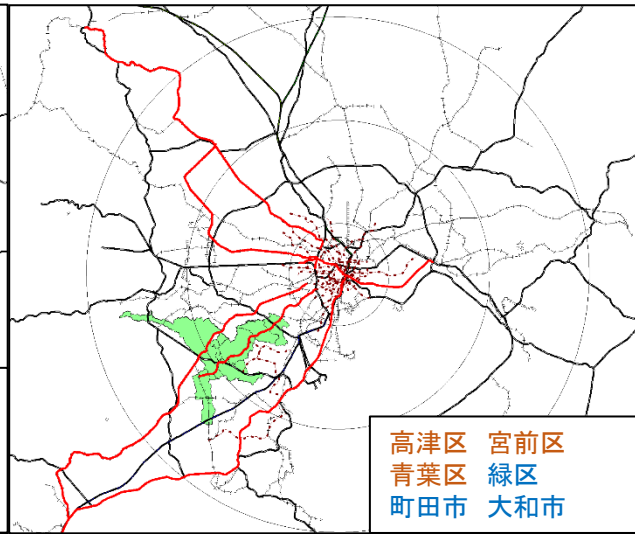
0. はじめに
1. 本研究の背景と目的
2. 研究の進め方
  - 2-1. 研究フロー
  - 2-2. 働き方改革に伴う社会の変化
3. 東京圏の女性就業者の変化
4. 東京圏の女性就業者の通勤行動の変化
5. 沿線別の女性就業者の変化
6. 沿線別の女性就業者の鉄道通勤行動の変化
7. まとめと今後の課題

# 分析対象ゾーン

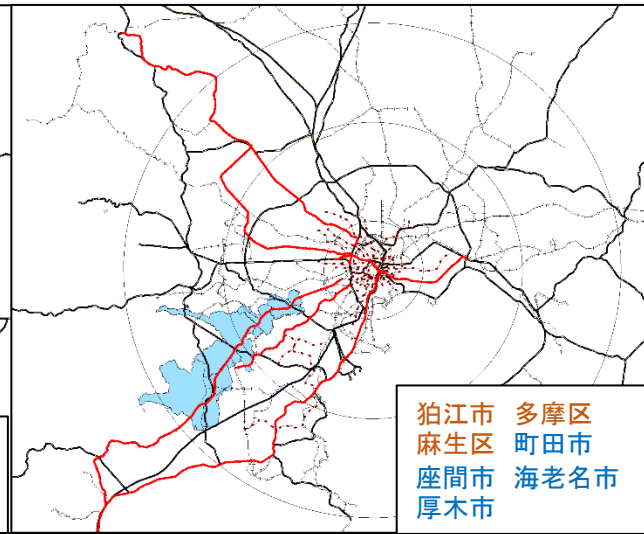
JR東海道線



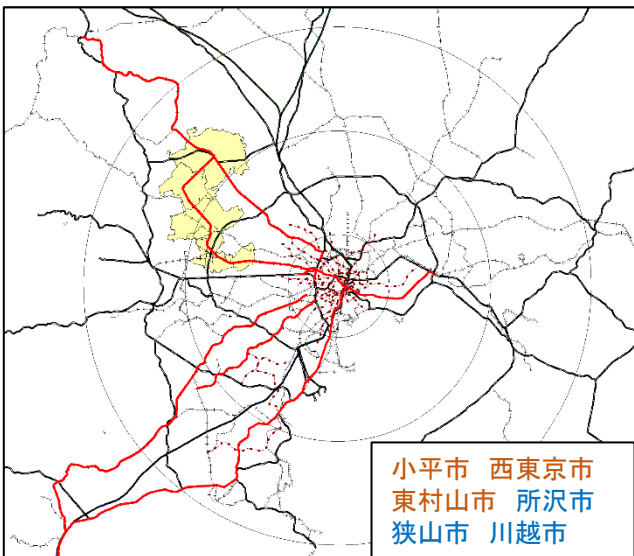
東急田園都市線



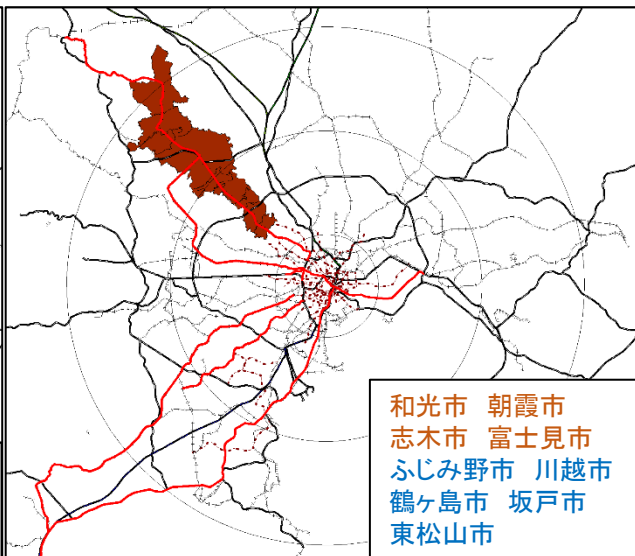
小田急小田原線



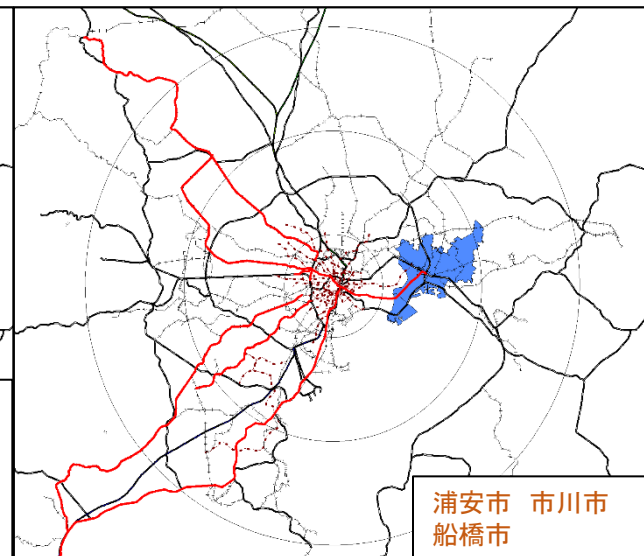
西武新宿線



東武東上線



東京メトロ東西線

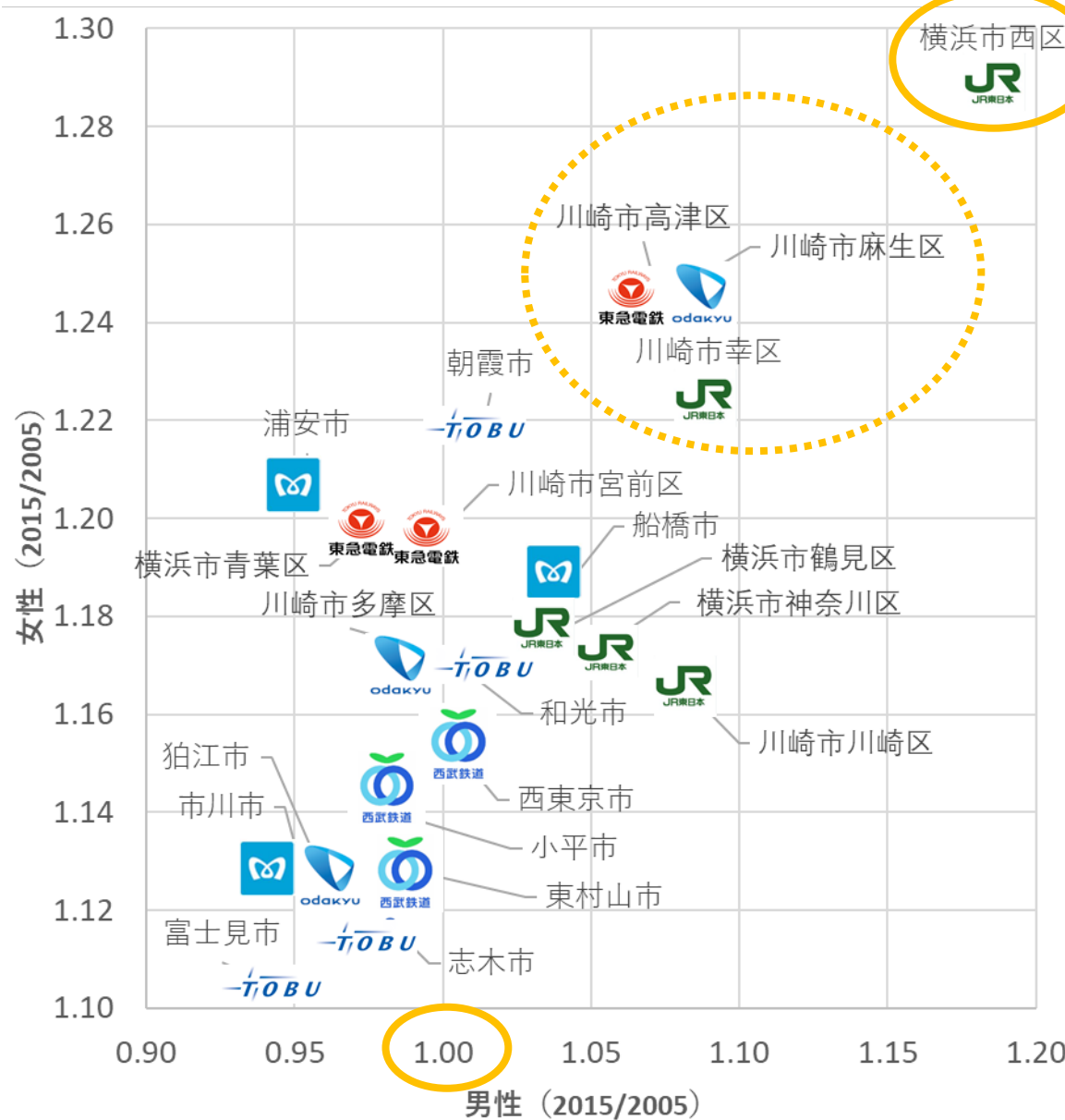


## 路線別 距離帯別分析

- 女性の就業人口増加率は全路線で高く、路線全体で10%～17%増加している。10km-30km圏で高く、30km-50km圏では増加率が下がる傾向。田園都市線の増加率が最も高い。
- 東海道線、田園都市線、小田急線の10km-30km圏では、女性の生産年齢人口も増加しており、就業人口の増加率の高さに繋がっている。また、同エリアでは男性就業人口も微増となっている。

路線		生産年齢人口増加率		就業人口増加率		従業人口増加率	
		男性	女性	男性	女性	男性	女性
J R 東海道線	全体	3.0%	-3.0%	0.5%	13.3%	1.3%	13.5%
	10km-30km	2.8%	5.1%	7.2%	19.2%	6.2%	16.7%
	30km-50km	3.1%	-7.1%	-3.3%	10.1%	-4.2%	10.9%
東急田園都市線	全体	-3.0%	-1.6%	0.4%	17.0%	-6.7%	12.5%
	10km-30km	-3.0%	1.5%	1.1%	21.3%	-7.3%	14.2%
	30km-50km	-2.9%	-4.5%	-0.2%	13.1%	-6.3%	11.2%
小田急小田原線	全体	-4.8%	-4.4%	-1.1%	12.9%	-0.3%	12.3%
	10km-30km	-2.5%	1.8%	1.9%	18.7%	-6.1%	19.2%
	30km-50km	-6.1%	-7.6%	-2.6%	9.9%	1.4%	10.1%
西武新宿線	全体	-6.8%	-6.6%	-3.2%	10.4%	-4.9%	8.8%
	10km-30km	-3.0%	-1.6%	-0.3%	14.1%	-4.4%	12.4%
	30km-50km	-9.1%	-9.8%	-4.9%	8.2%	-5.1%	7.0%
東武東上線	全体	-5.3%	-5.6%	-1.9%	10.3%	-4.5%	8.0%
	10km-30km	-3.2%	-0.4%	-1.0%	15.7%	-6.0%	13.7%
	30km-50km	-6.6%	-8.4%	-2.3%	7.4%	-3.8%	5.7%
東京メトロ東西線	全体	-5.4%	-2.5%	-0.9%	15.9%	-4.9%	10.8%
	10km-30km	-5.4%	-2.5%	-0.9%	15.9%	-4.9%	10.8%
	30km-50km	-	-	-	-	-	-

# 路線別分析 10~30km圏 就業人口

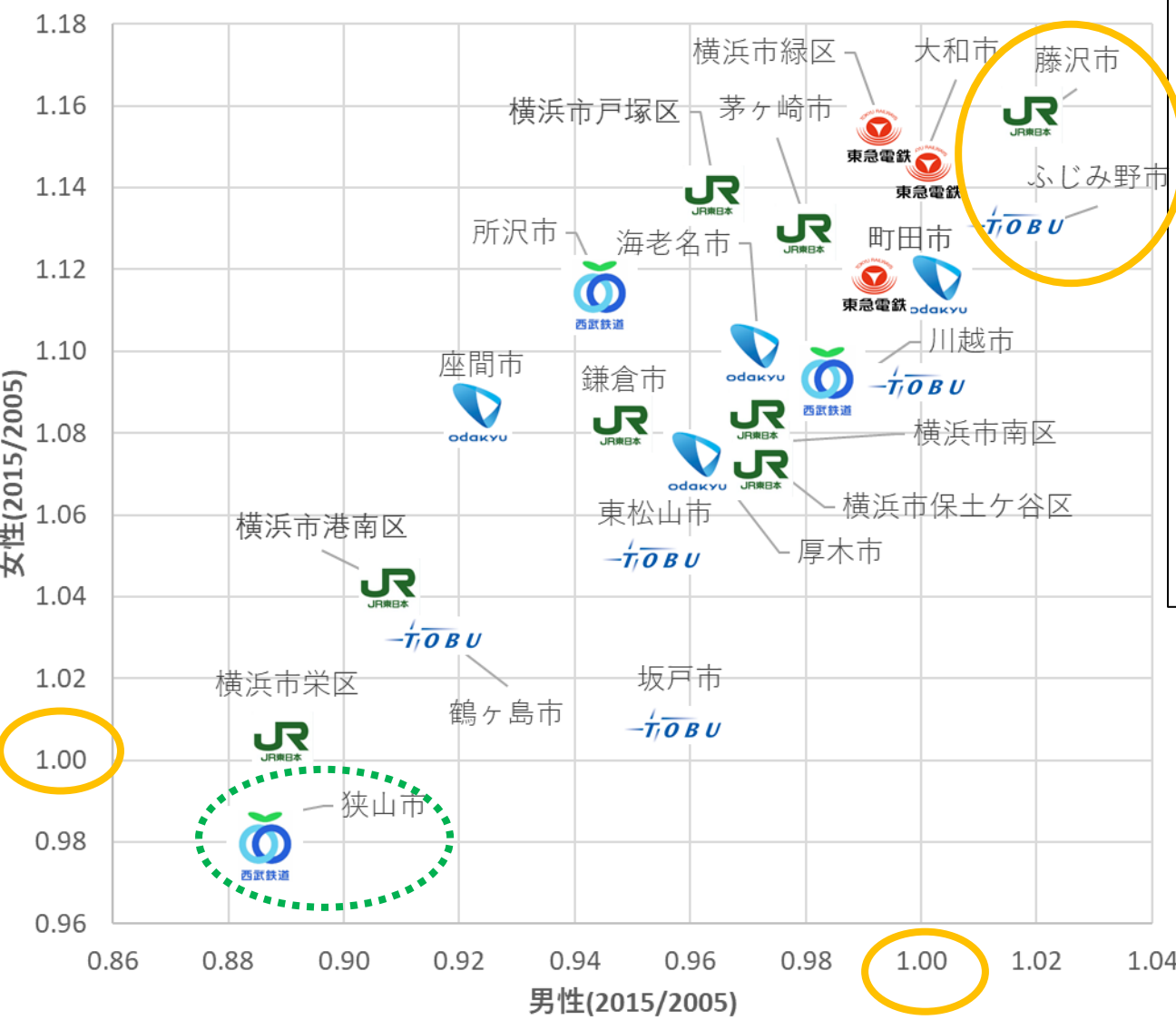


- JR東海道線沿線地域では、男女共に就業人口が増加している。特に横浜市西区は中核駅である「横浜駅」や「みなとみらい駅」が存在する
- 西武新宿線沿線では、女性就業人口の伸びが他地区と比較して増加率は小さいが、男性就業人口の減少も軽微
- 東武東上線沿線地域では、男性就業人口が横ばいもしくは減少傾向
- 東京メトロ沿線の浦安市は女性就業人口が大きく伸びている一方、男性は減少

路線	就業人口増加率		
	男性	女性	
J R 東海道線	全体	0.5%	13.3%
	10km-30km	7.2%	19.2%
東急田園都市線	全体	0.4%	17.0%
	10km-30km	1.1%	21.3%
小田急小田原線	全体	-1.1%	12.9%
	10km-30km	1.9%	18.7%
西武新宿線	全体	-3.2%	10.4%
	10km-30km	-0.3%	14.1%
東武東上線	全体	-1.9%	10.3%
	10km-30km	-1.0%	15.7%
東京メトロ東西線	全体	-0.9%	15.9%
	10km-30km	-0.9%	15.9%



# 路線別分析 30~50km圏 就業人口



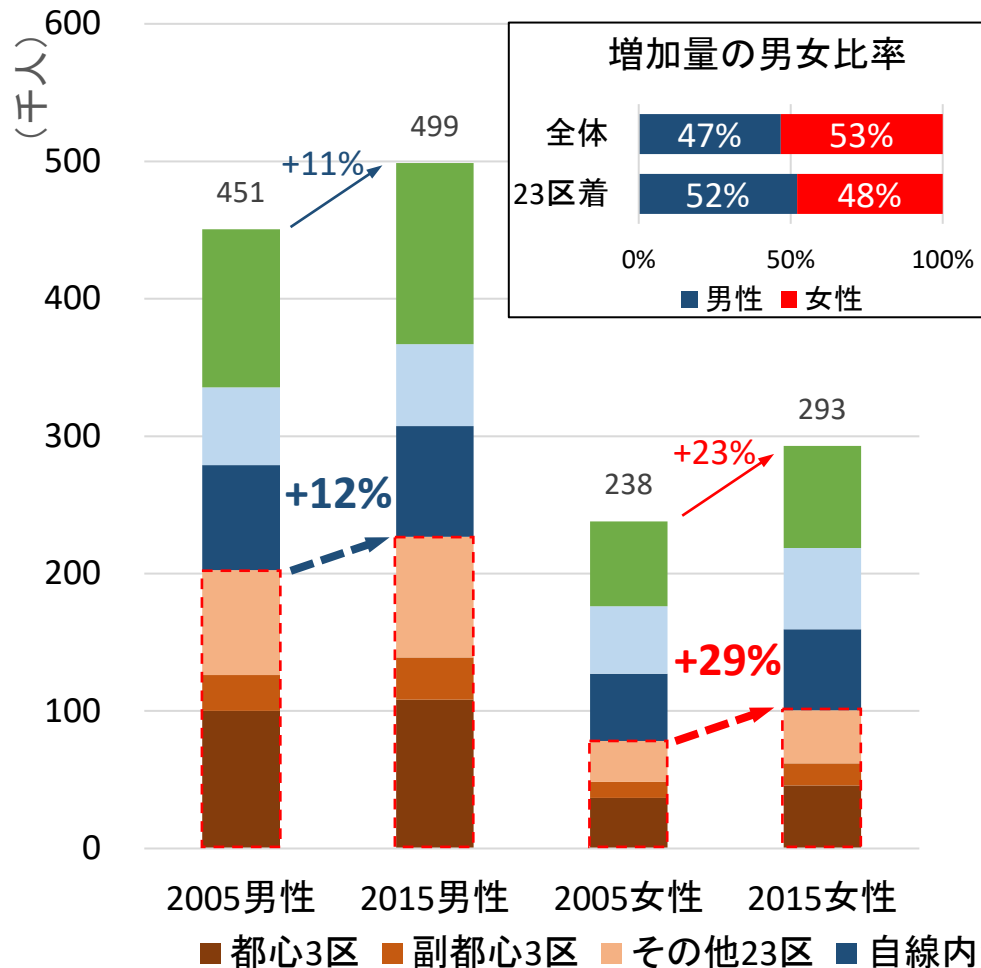
- 狭山市を除き、全ての沿線地域で女性の就業人口は増加しているが、男性の就業人口は一部の地域を除いて減少している
- **JR沿線の藤沢市**(2014年パナソニック関連工場跡地にスマートタウン構想による街びらき)、**東武線沿線のふじみ野市**(2006年超高層住宅を備えた複合施設開業)では30~50km圏で**唯一、男性も女性も就業人口が増加**している
- **30km圏内の沿線と比べ、就業人口の増加率は小さい**(30km圏内地域では全ての地域で女性就業人口が1.1倍以上)

路線	就業人口増加率		
	男性	女性	
J R 東海道線	全体	0.5%	13.3%
	30km-50km	-3.3%	10.1%
東急田園都市線	全体	0.4%	17.0%
	30km-50km	-0.2%	13.1%
小田急小田原線	全体	-1.1%	12.9%
	30km-50km	-2.6%	9.9%
西武新宿線	全体	-3.2%	10.4%
	30km-50km	-4.9%	8.2%
東武東上線	全体	-1.9%	10.3%
	30km-50km	-2.3%	7.4%

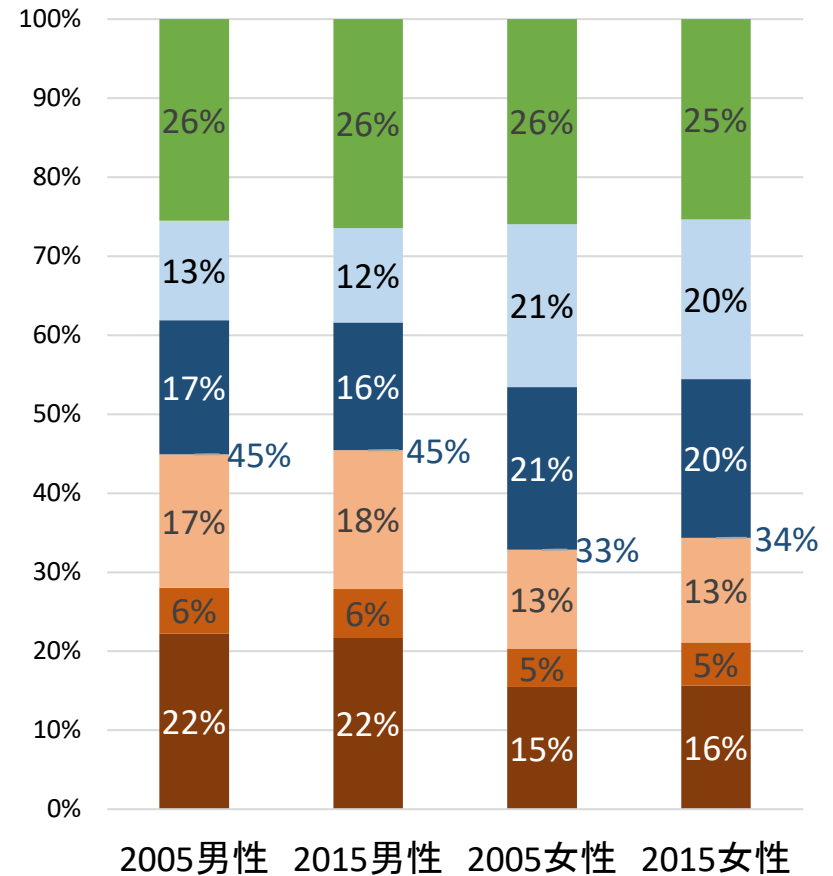
# JR東海道線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- 男女ともにトリップ数の増加率が高く、特に女性の23区への増加率が29%と高い
- 増加量の男女比はほぼ半々だが、23区着は男性の増加量の方が多い
- 23区以外では、自線内を着地とする通勤割合が高い(横浜や川崎への通勤と考えられる)

沿線を発地とする到着地別 鉄道通勤トリップ数



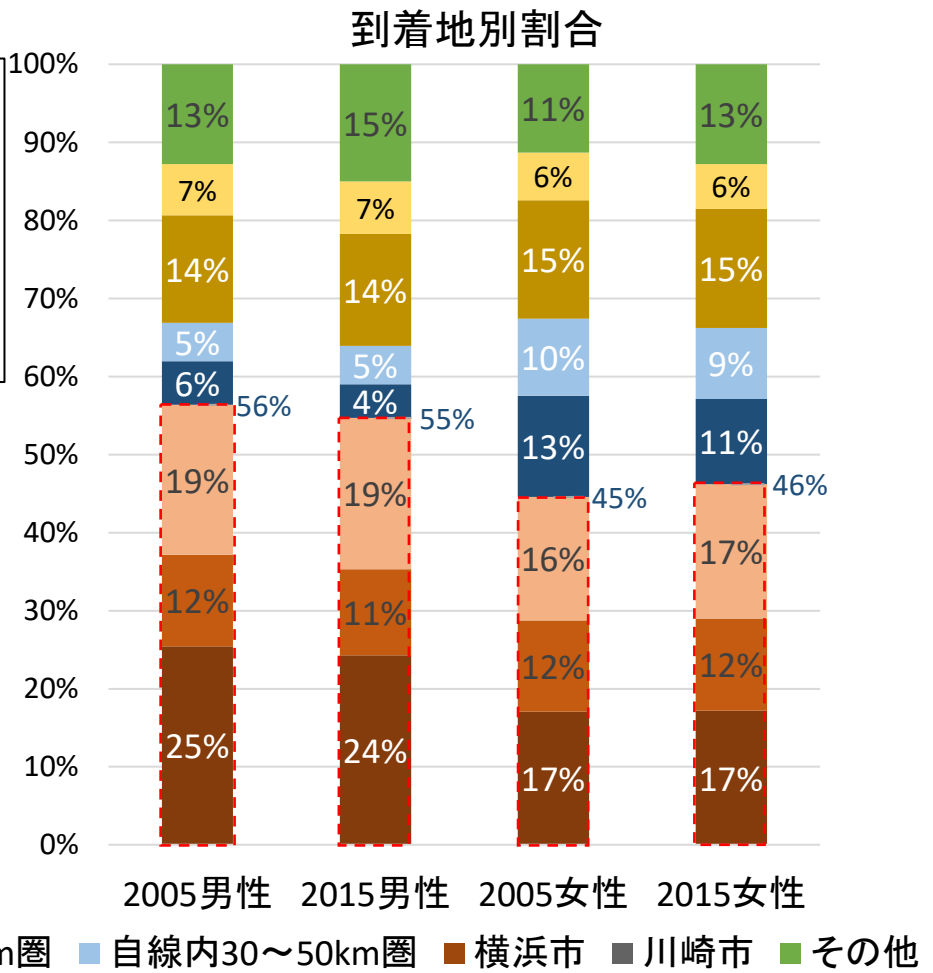
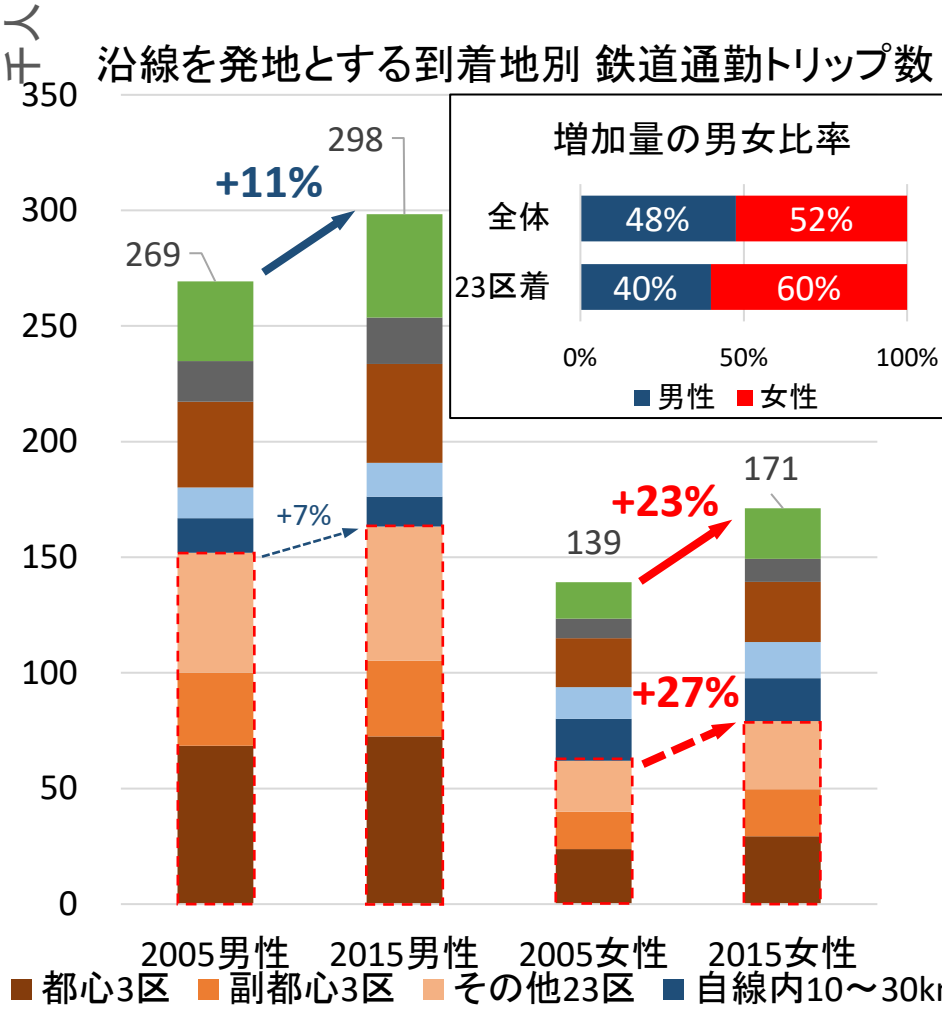
到着地別割合





# 東急田園都市線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- 男女ともにトリップ数の増加率が高く、特に**女性の23区への増加率が27%**と高い
- 増加量の男女比はほぼ半々だが、23区着の増加量は4:6と女性割合が高くなる
- 自線外として横浜市への通勤割合が高い

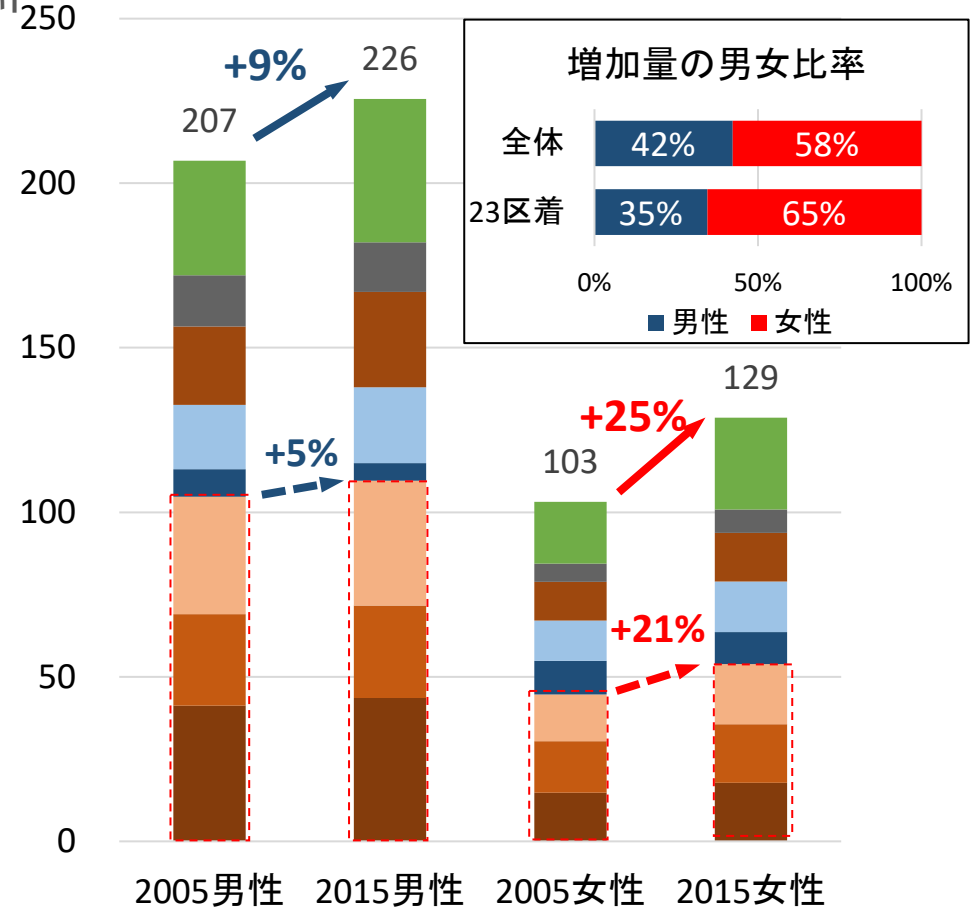


※自線外への通勤者割合が高いため、自線外として、横浜市・川崎市を個別に表示している

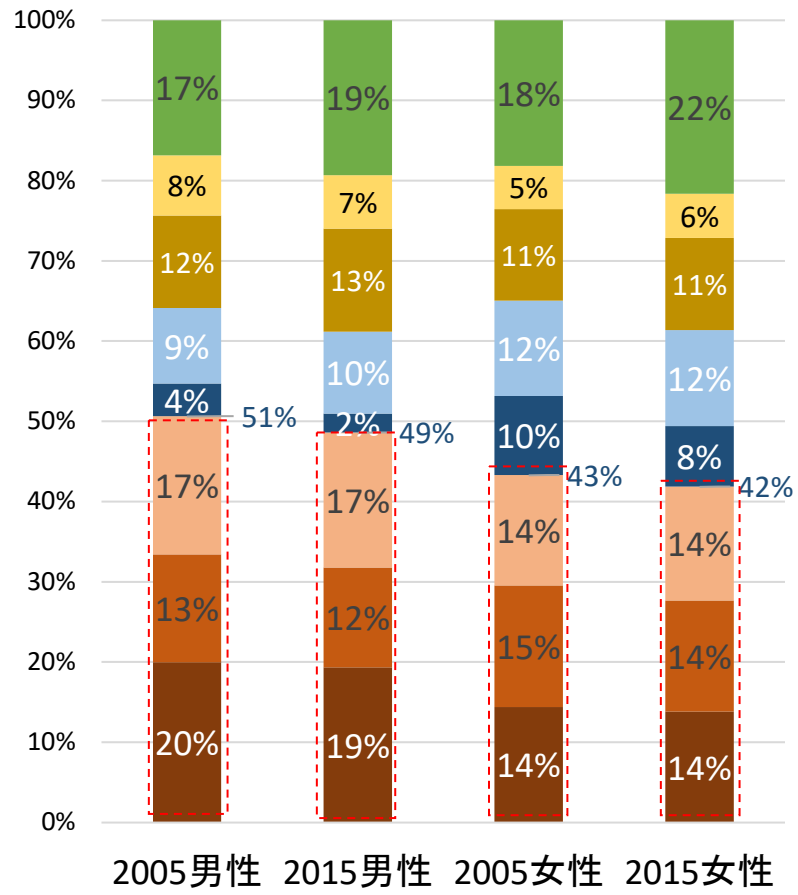
# 小田急小田原線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- トリップ数は男女ともに増加しており**女性の増加率がより高い**
- 増加量の男女比は約4:6だが、23区着では女性の割合がやや高くなる
- 23区への通勤者割合は40%~50%とやや低く、自線内30~50km圏や自線外(横浜市など)が高い

沿線を発地とする到着地別 鉄道通勤トリップ数



到着地別割合

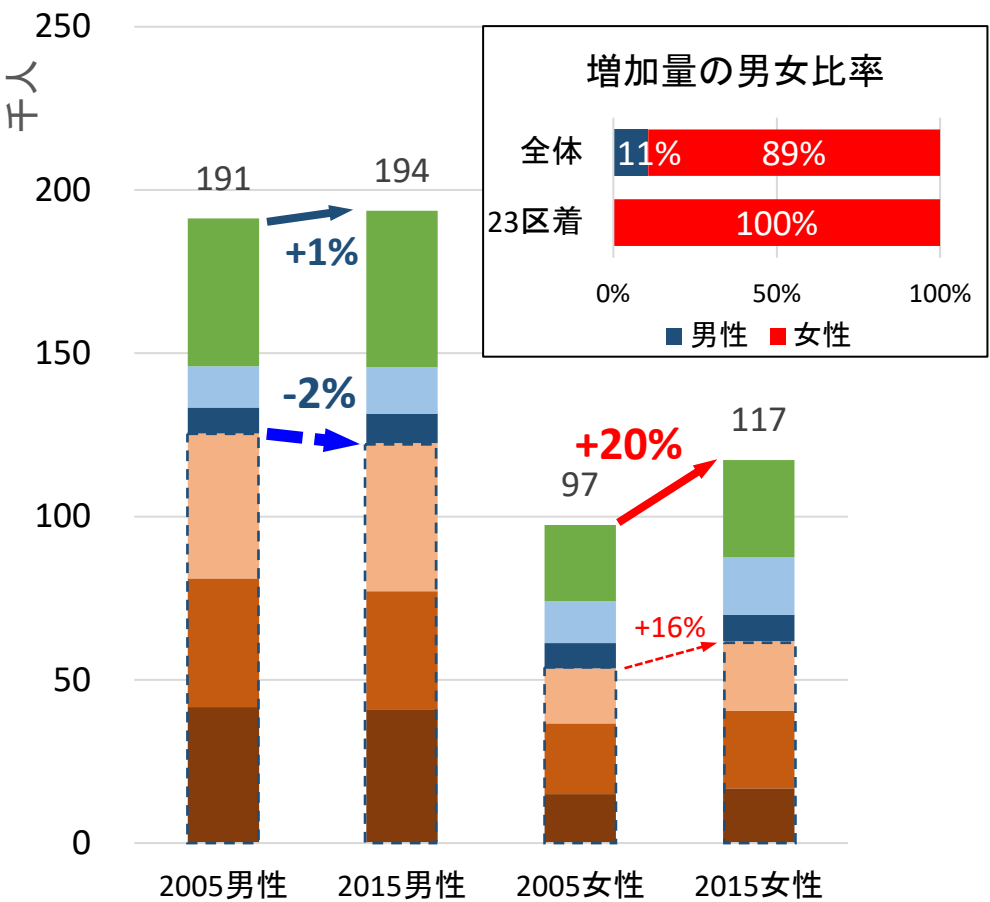


※自線外への通勤者割合が高いため、自線外として、横浜市・川崎市を個別に表示している

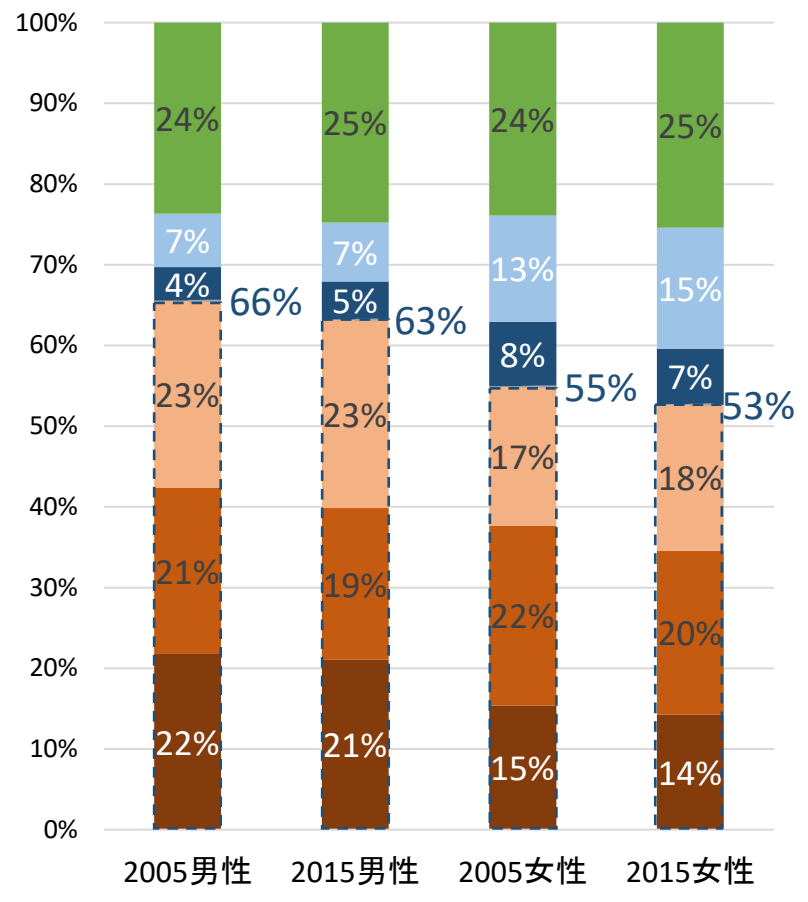
# 西武新宿線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- トリップ数の増加率は男性でほぼ横ばいだが、女性では20%増加
- 男性の23区への通勤は減少しているため、**23区への通勤の増加量は全て女性によるもの**
- 男女ともに23区への通勤割合が50%~60%と他路線に比べ高い

沿線を発地とする到着地別 鉄道通勤トリップ数



到着地別割合

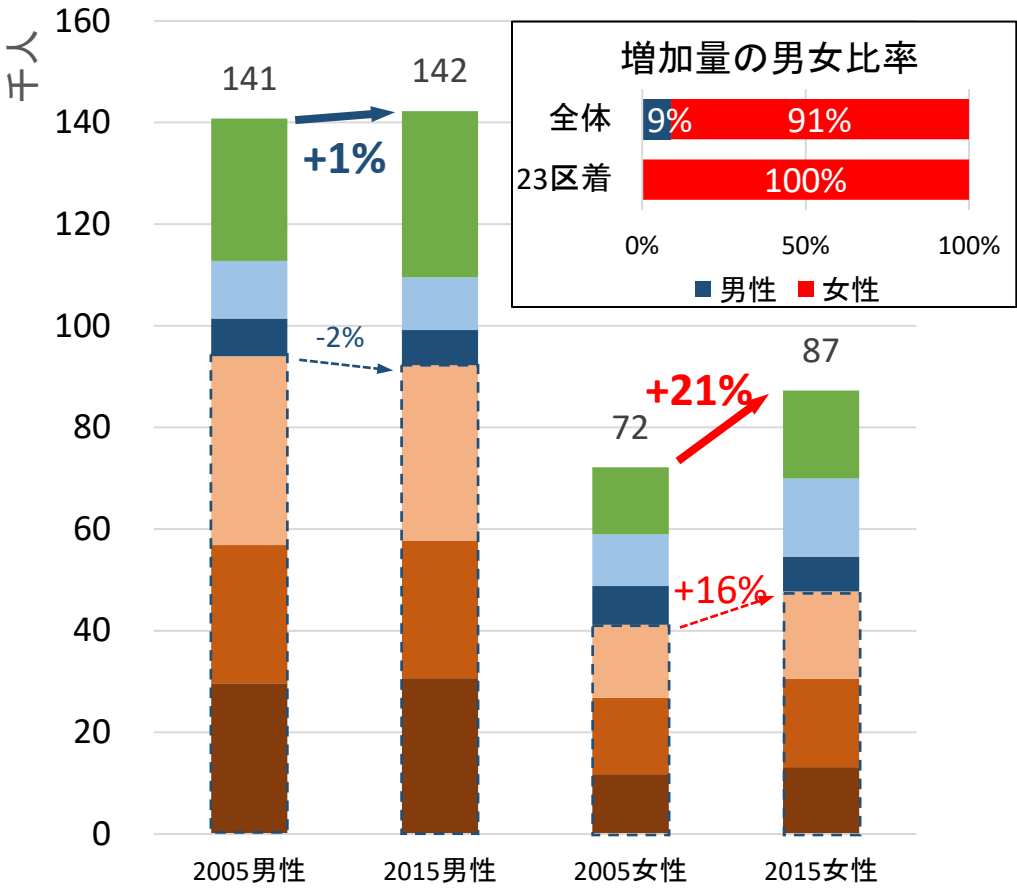


■ 都心3区   
 ■ 副都心3区   
 ■ その他23区   
 ■ 自線内10~30km圏   
 ■ 自線内30~50km圏   
 ■ その他

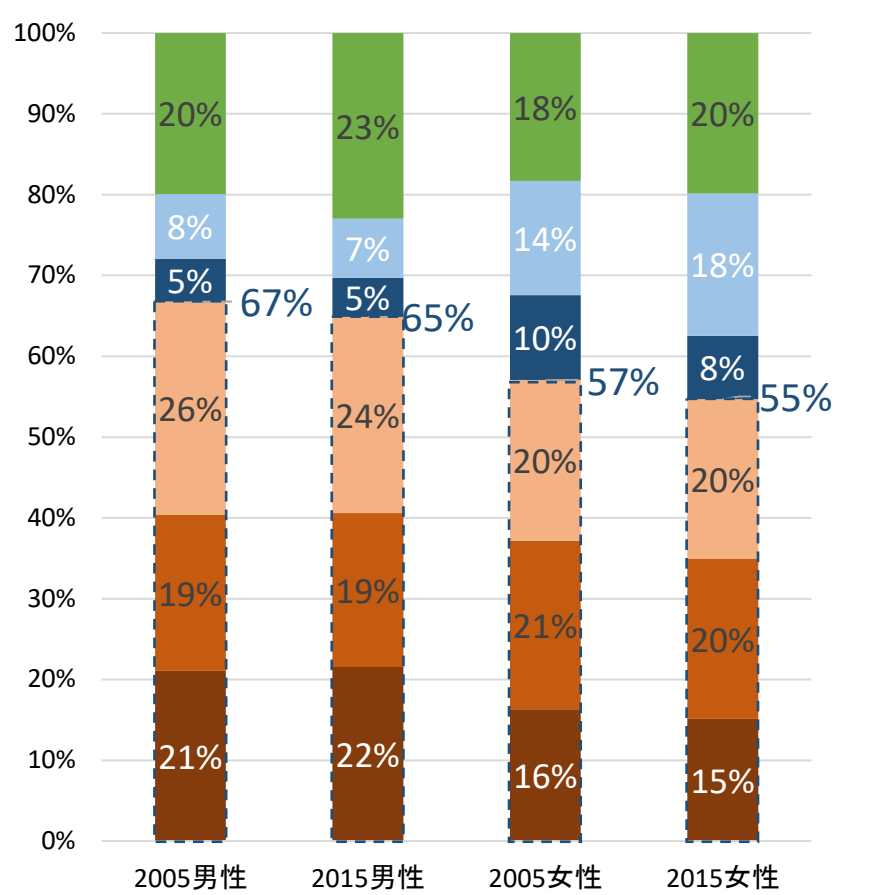
# 東武東上線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- トリップ数の増加率は男性でほぼ横ばいだが、女性では20%増加
- 男性の23区への通勤は減少しているため、**23区への通勤の増加量は全て女性によるもの**
- 男女ともに23区への通勤割合が60%前後と他路線に比べ高い

沿線を発地とする到着地別 鉄道通勤トリップ数

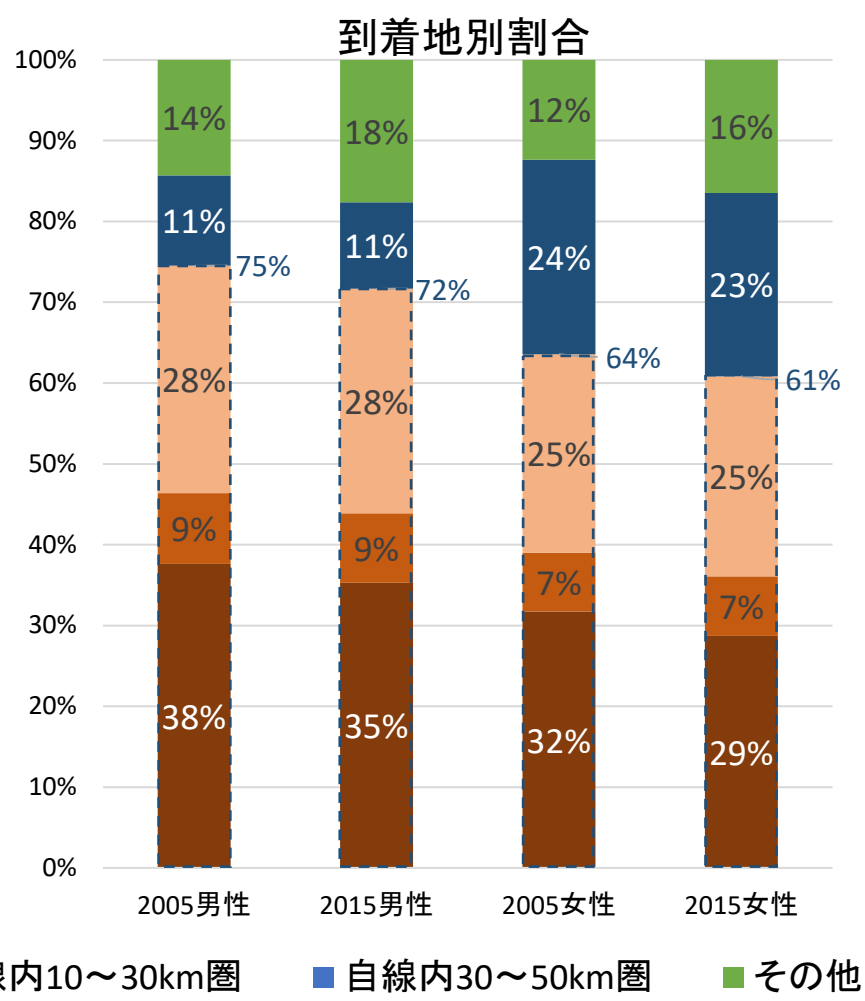
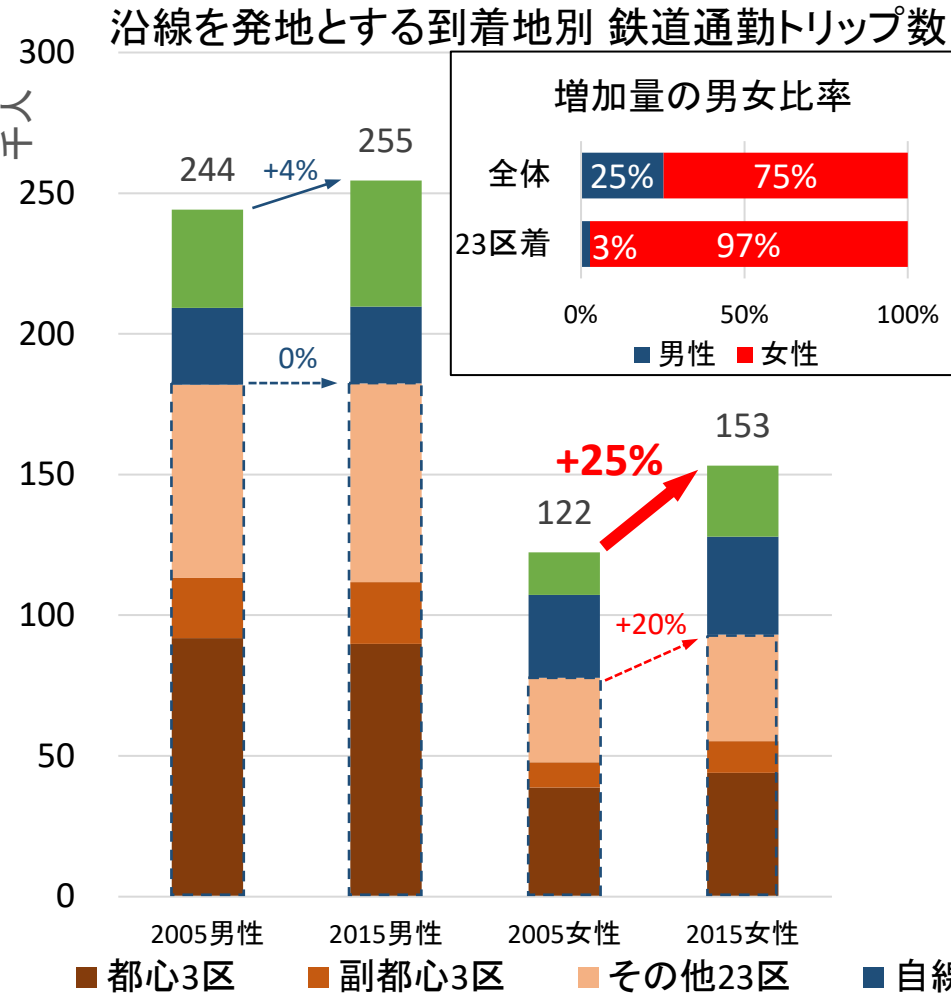


到着地別割合



# 東京メトロ東西線の鉄道通勤行動の変化 (2005年⇒2015年)

- 女性のトリップ数の増加率は25%と最も高く、増加量の75%を占める  
→23区外から23区へ通勤する女性のトリップの増加が、混雑率の高止まりを引き起こしている可能性が示唆される
- 男性の23区への通勤は横ばいであるため、23区への通勤の増加量は97%が女性によるもの
- 23区への通勤者割合は6路線で最も高い

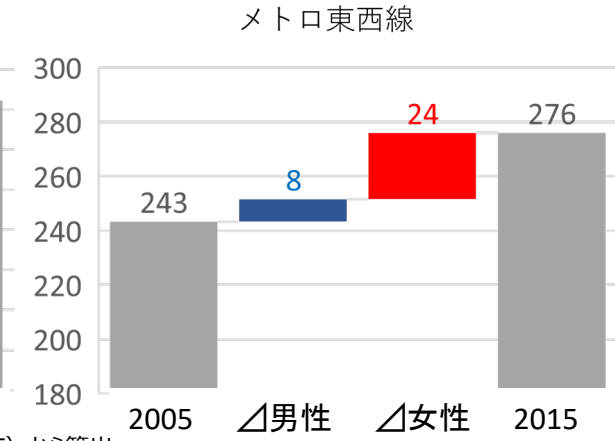
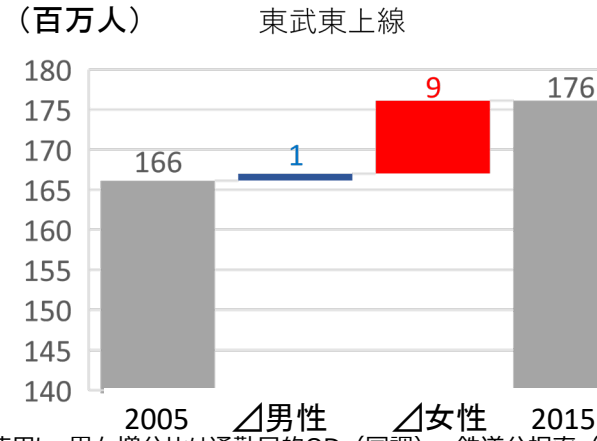
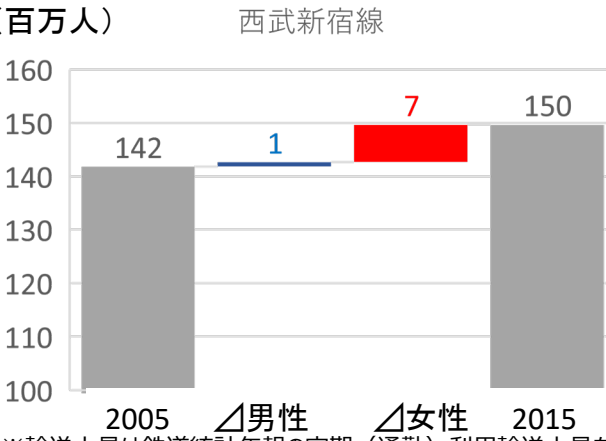
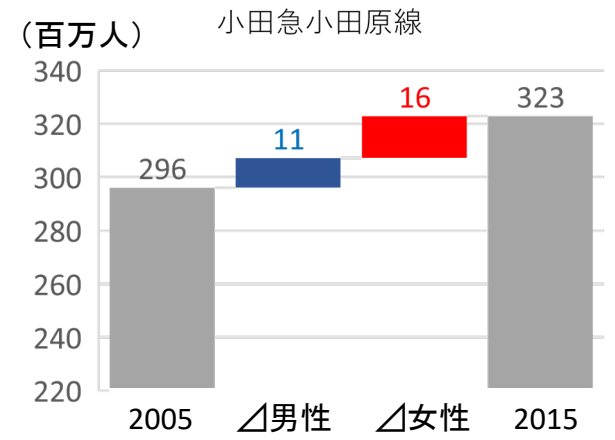
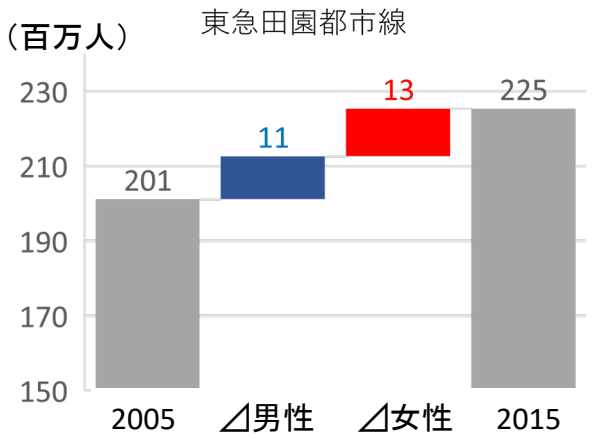
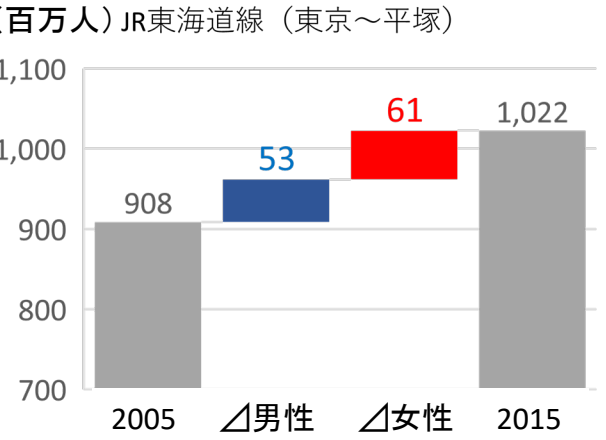


# 女性就業者の増加が鉄道各社の輸送人員に与えた影響

今回推計した鉄道通勤トリップ数の増加率を、各路線の通勤定期利用者の輸送人員の増分に当てはめ、輸送人員に占める男女構成を算出した

- いずれの路線においても、通勤定期利用者の輸送人員のうち、女性就業者の増加が占める割合が大きい
- 特に、西武新宿線や東武東上線、メトロ東西線では、男性就業者の輸送人員があまり伸びていない中、**女性就業者の増加が輸送人員の増加に大きく寄与している**

2005年→2015年の通勤定期利用 輸送人員数(千人/年)と増加分の男女構成内訳(推計)



※輸送人員は鉄道統計年報の定期(通勤)利用輸送人員を使用し、男女増分比は通勤目的OD(国調)×鉄道分担率(PT)から算出  
 ※ただし、JR東海道線の輸送人員は都市交通年報より推計



## 7. まとめと今後の課題

### 女性就業者の需要に訴求した施策展開の必要性

#### ◆ 女性から好まれる施設整備

ニーズ①男性にはない需要 → 清潔な駅トイレ空間整備や、パウダールームの拡充等

ニーズ②買い物需要 → 通勤帰りに気軽に立ち寄れるショッピング施設整備等

ニーズ③家事サポートの一端を担うような駅づくり

➤ **事例1 「生鮮宅配ボックス」の設置**

鉄道駅やマンションなど、生活導線上で事前に注文した新鮮な食材をピックアップできる。食材だけでなくミールキットの提供など生鮮宅配ボックスの用途は広い

出典：クックパッド

#### ◆ 子育てをしながら就労する女性から選ばれる施設整備

ニーズ④子供の送迎に便利な駅づくり

➤ **事例2 「送迎ステーション」の設置**

駅前立地の利点を生かして、幼稚園等の教育時間の前後に預かり保育を実施し、同ステーションと幼稚園等の間を各幼稚園等の通園バスが児童を送迎する仕組み

出典：JR東日本 HAPPY CHILD PROJECT

ニーズ⑤ベビーカー利用者や子連れ親子にも利用しやすい車両づくり

➤ **事例3 車両内に広々とした「パートナーゾーン（車いす・ベビーカースペース）」の設置**

小さい子供も窓の外に見えるよう、工夫された車体窓の設計や、オムツ交換シートの完備された車椅子対応トイレの設置やベビーカー利用者に配慮した座席設計等

出典：西武鉄道「S-TRAIN」

ニーズ⑥柔軟な働き方を受容する駅づくり

➤ **事例4 「キッズスペース付きサテライトオフィス」の設置**

サテライトオフィスにキッズスペースが併設されており、子供の様子を見ながら仕事が可能となる

出典：東京メトロroom EXPLACE

## 7. まとめと今後の課題

今回、働き方改革に伴う社会変化のうち、女性就業者の増加が鉄道需要に与える影響について着目し、分析を行った。本分析で得られた知見は下記の通り

### 仮説1 近年の鉄道各社の輸送人員の増加は、女性就業者の増加が起因しているのではないか

- ✓ 生産年齢人口は男女共に減少している一方で、女性就業人口は大きく増加しており、就業人口の増加分は全て女性の増加によるものである
- ✓ 20代後半～40代前半の女性就業率が大きく増加していることから、子育て世代の女性の社会参画が、女性就業者の増加に大きく寄与している
- ✓ 鉄道通勤トリップの増加量の過半数～大部分を女性就業者が占めており、その影響度合いは路線によって異なる

→近年の鉄道各社における輸送人員の増加において、女性就業者が大きく寄与している

### 仮説2 主に共働き世帯において職住近接志向が高まり、都心部周辺からの近距離通勤が増えているのではないか

- ✓ 女性において、居住市区町村内へ通勤するトリップが減少し、通勤目的における鉄道利用率が増加していることから、これまで徒歩・二輪等で通勤していた就業者が、鉄道を利用するような、市区町村間をまたぐトリップが増加していると推察される
- ✓ 女性就業者の通勤トリップは男性と比較して、都心から10km圏内からのトリップが占める割合が高く、女性就業者の方が男性就業者よりも職住近接志向が高いことが分かる

→共働き世帯が増えたことで、居住環境の選択において通勤時間の短さが重要視されるようになった可能性が示唆される

# 7. まとめと今後の課題

## 今後の課題

### 女性就業者の影響分析

- ✓ 鉄道各社沿線の分析において駅勢圏を考慮していないことから、駅勢圏を考慮することで、鉄道利用者をより精緻に分析することができる。
- ✓ 働き方の違いや世帯年収、業種等、就業者の属性によって鉄道利用率に違いがあることが推察されるため、今後個票データを用いて属性データを追加して分析することで、鉄道需要増加の要因の特定が可能となる

### 働き方改革の影響分析

- ✓ 本分析はコロナ禍以前の社会変化を対象としていることから、コロナ禍をきっかけとしてより加速した働き方改革が女性をはじめとする就業者の通勤行動の変化にどのような影響を与えたかについて、今後も注視していく必要がある。
- ✓ 働き方改革がもたらす社会変化として、定年延長や高齢化等に伴う「高齢者の就業人口増加」といった視点での分析も有益である

ご清聴ありがとうございました