

高齢者の増加に伴う東京圏の鉄道需要の将来 ～就業実態の変化に基づく分析～

第50回 研究報告会

2021.12.1

運輸総合研究所 研究員
嶋田 優樹

Japan Transport and Tourism Research Institute
Creative Research and Planning Co., Ltd.

- 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」の一環であり、今年度テーマの途中経過を報告するものである。

2012年～ 調査研究

「今後の東京圏を支える鉄道のあり方」

- 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 学識者、鉄道事業者6社、国土交通省

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先（2018年時点および経年変化）

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

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」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



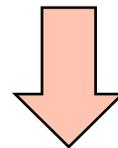
中でも「働き方改革」は、鉄道需要の6割を占める通勤需要に最もインパクトを与え得る鉄道各社にとって最も重要な関心事

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** : 昨年調査
- 外国人材の受入れ
- **高齢者の就業支援** : 今回着目
- 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

東京圏の高齢者についての背景

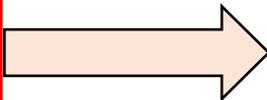
- ・東京圏においても夜間人口の高齢化は進展
- ・高齢者の就労支援に向け、法制度も変化
- ・高齢者の就業率は近年上昇傾向にあり、
高齢者の通勤目的の鉄道利用も増加が想定される
- ・健康寿命も延び、通勤目的以外での鉄道利用も増加が想定される
→高齢者の働き方、ライフスタイルなどの変化に応じた
鉄道サービスの在り方について考えることが重要



研究目的

**コロナ発生以前において、高齢者の就業支援が
東京圏の鉄道需要にどのような影響を与えているか分析を行う**

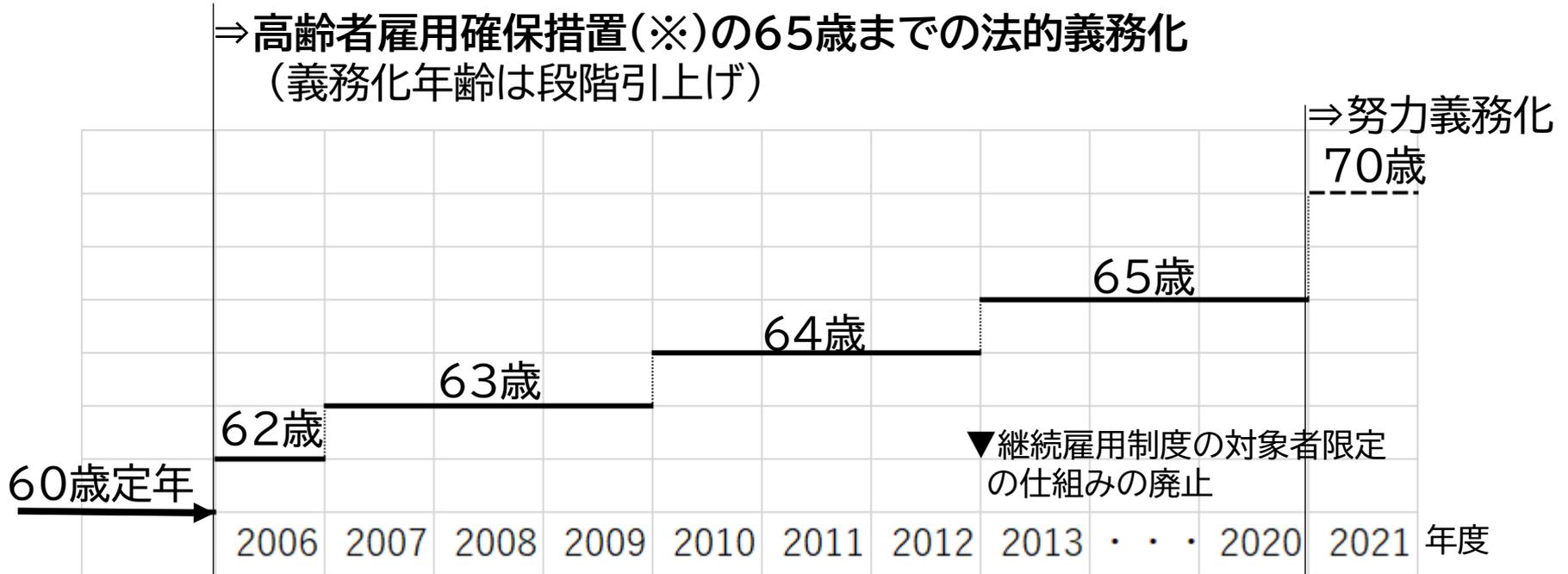
0. はじめに：着目する法制度の変化

法改正年	高齢者雇用安定法	公的年金制度
1986年	○中高法改正—高齢者の雇用就業対策に関する総合的な法律に抜本改正 ・60歳定年の努力義務化（昭和61年10月1日施行） ・定年引上げの要請、定年引上げに関する計画の作成命令、計画の変更・適正実施勧告等	
1990年	○65歳までの継続雇用の推進 ・定年到達者が希望する場合の定年後の再雇用の努力義務化、再雇用の前提となる諸条件の整備に関する公共職業安定所長による勧告（平成2年10月1日施行）	年金支給開始年齢60→65歳
1994年	60歳定年義務化 ・60歳定年の義務化（定年を定める場合、60歳を下回ることができない）（平成10年4月1日施行） ・継続雇用制度の導入等に関する計画の作成指示、計画の変更・適正実施勧告（平成7年4月1日施行）	
1996年	○シルバー人材センター事業の発展・拡充	
2000年	○再就職援助計画制度拡充 ・65歳までの定年の引上げ等による高齢者雇用確保措置導入の努力義務化（平成12年10月1日施行）	○老齢厚生年金（報酬比例部分）の支給開始年齢引上げ ・平成25（2013）年度から平成37（2025）年度までに、60歳から65歳まで段階的に引上げ
2004年	65歳まで雇用確保措置の法的義務化 ・65歳までの定年の引上げ等による高齢者雇用確保措置導入の法的義務化（2006年4月1日施行） （※義務化年齢を平成25年度までに段階的に引上げ）	 この法改正に着目し 鉄道需要への影響を分析する
2012年	○継続雇用制度の対象者を限定できる仕組みの廃止 ・継続雇用制度の対象者を限定できる仕組みの廃止（平成25年4月1日施行）	
2016年	○地域における多様な就業機会の確保	
2020年	70歳まで雇用確保措置の努力義務化 ・70歳までの定年の引上げ等による高齢者就業確保措置導入の努力義務化（2021年4月1日施行）	○受給開始時期の選択肢の拡大 ・年金受給開始時期の上限を75歳に引き上げ（令和4年4月から適用）

この法改正に着目し
 鉄道需要への影響を分析する

※雇用確保措置：「定年引き上げ」「継続雇用制度を導入」「定年の定めを廃止」のいずれかの措置を実施

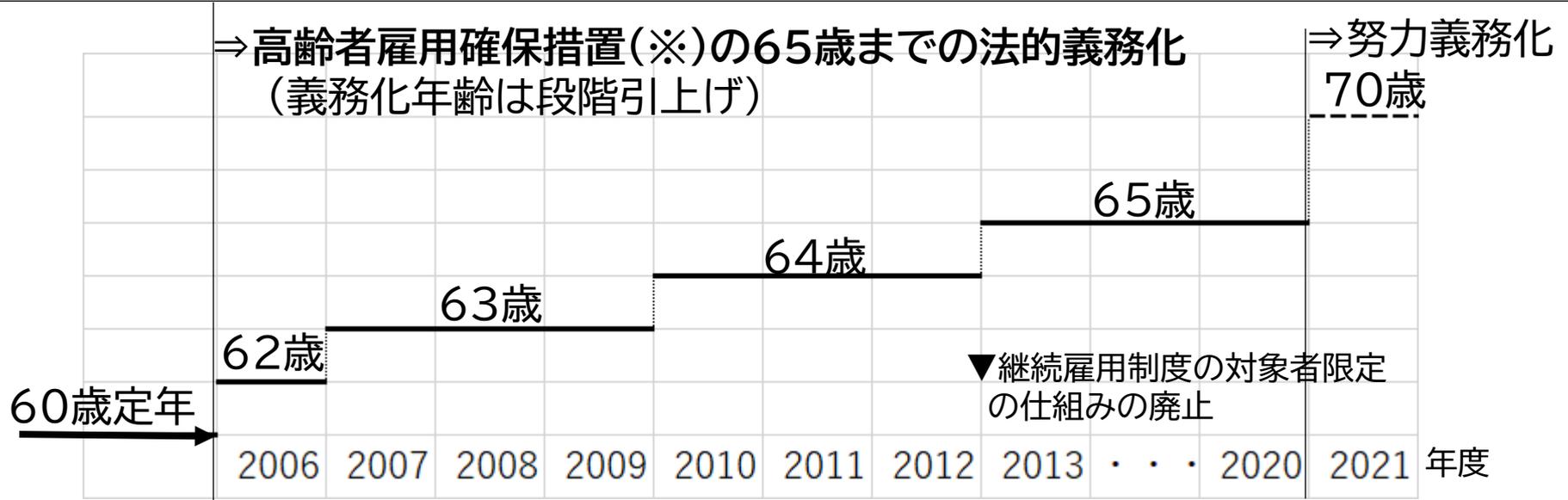
0. はじめに: 着目する法制度の変化



※雇用確保措置: 「定年引き上げ」「継続雇用制度を導入」「定年の定め廃止」のいずれかの措置を実施(再雇用、勤務延長など)

⇒この変化が鉄道需要にどのように影響しているか?

0. はじめに: 分析の視点



分析の視点

高齢者の鉄道通勤輸送量に影響を与える要素

- ・夜間人口、就業率 : ① 高齢者の就業はどう変わったのか？
- ・使用頻度 : ② 高齢者の就業日数に変化はあるのか？
- ・利用距離 : ③ 高齢者の通勤先は変化したのか？
- ④ 最終的に高齢者の通勤目的の鉄道利用量は増えたのか？

※①②については国勢調査、就業構造基本調査を使用

③④については2008年、2018年PT調査を使用

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先（2018年時点および経年変化）

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先

3-2 鉄道利用の通勤先

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

結論

・就業率上昇

・高齢者は非正規雇用増加

・就業支援の影響もあり

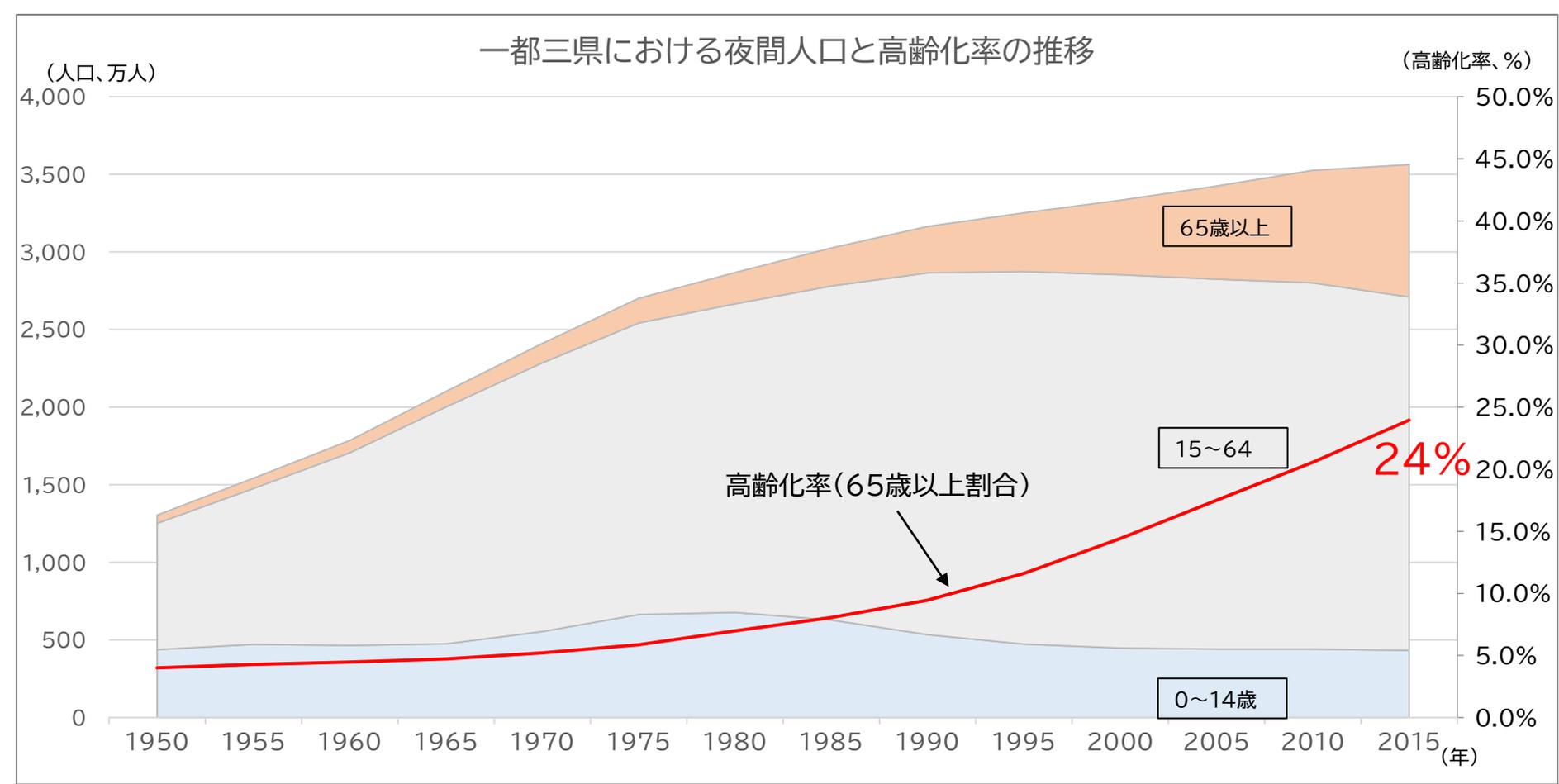
60～64歳男性は正規雇用維持

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

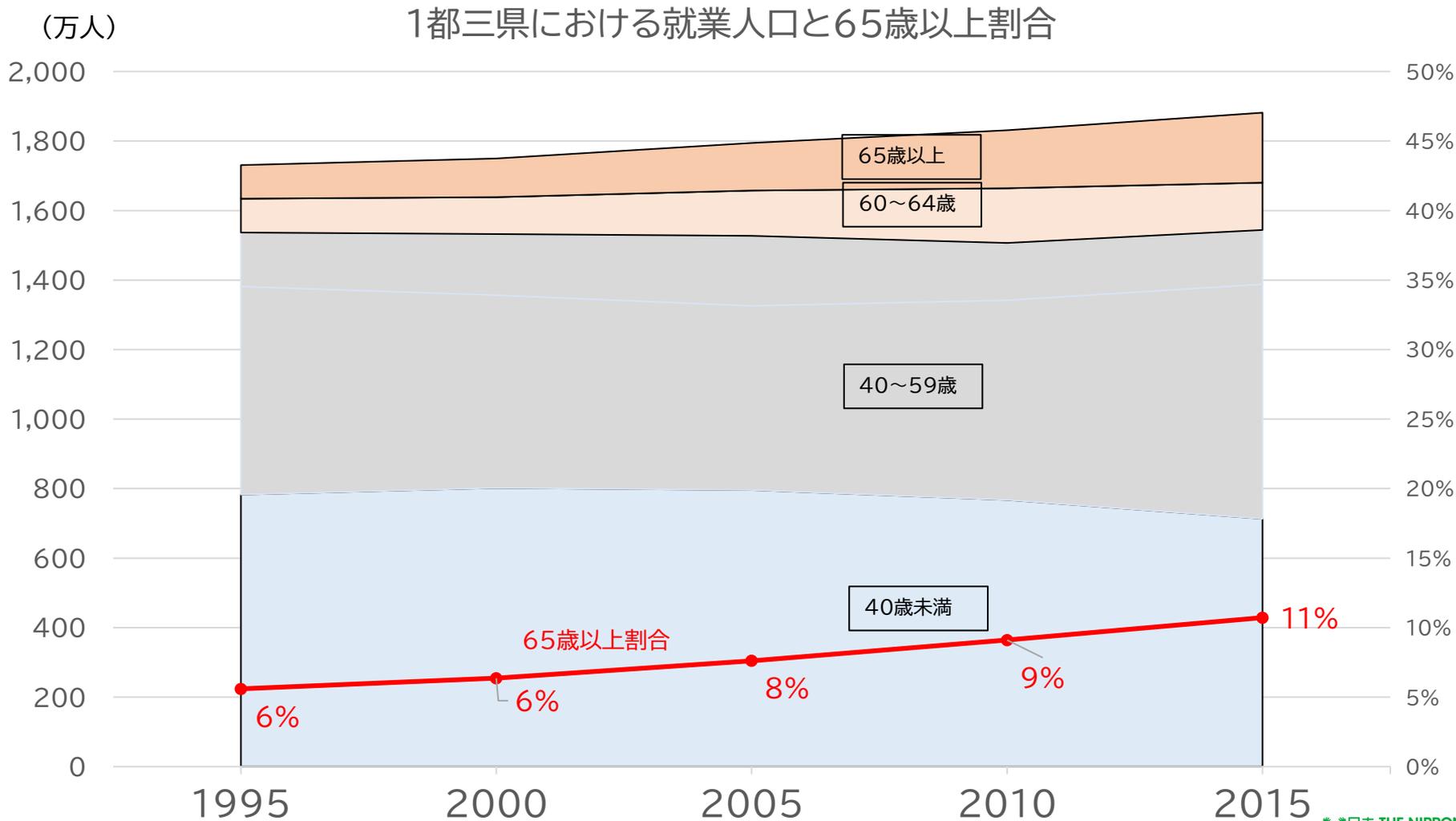
1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移 東京圏においても高齢化は進展

▶ 東京圏においても夜間人口の65歳以上の高齢者割合は増加し、2015年時点で24%



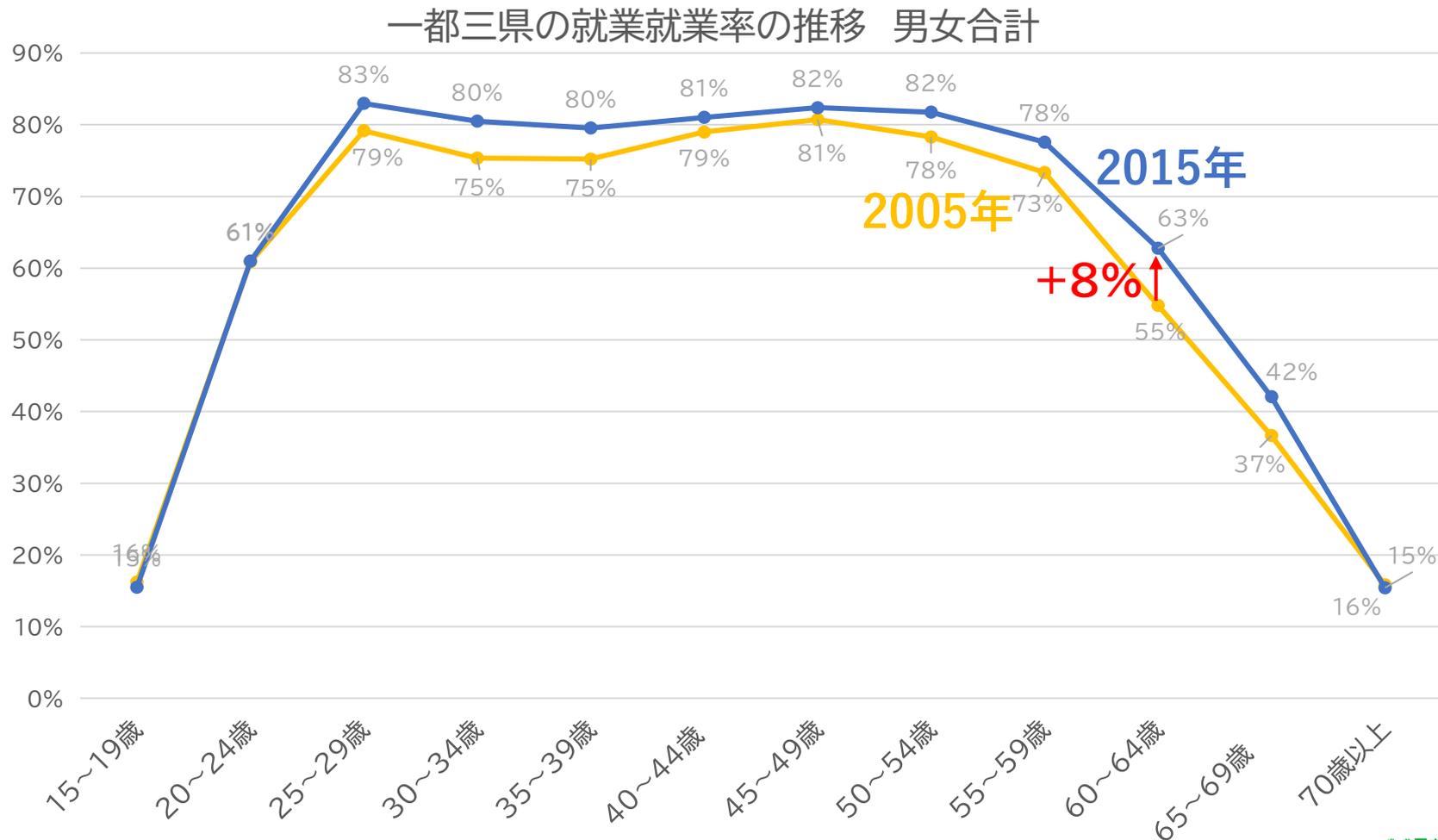
東京圏の就業者においても高齢化は進展

- ▶ 就業人口は2015年時点で増加傾向
- ▶ 東京圏においても、65歳以上の高齢者割合は増加しており、2015年時点で11%



1-2 高齢者就業促進に向けた制度（働き方改革）と就業率 東京圏において高齢者の就業率は上昇

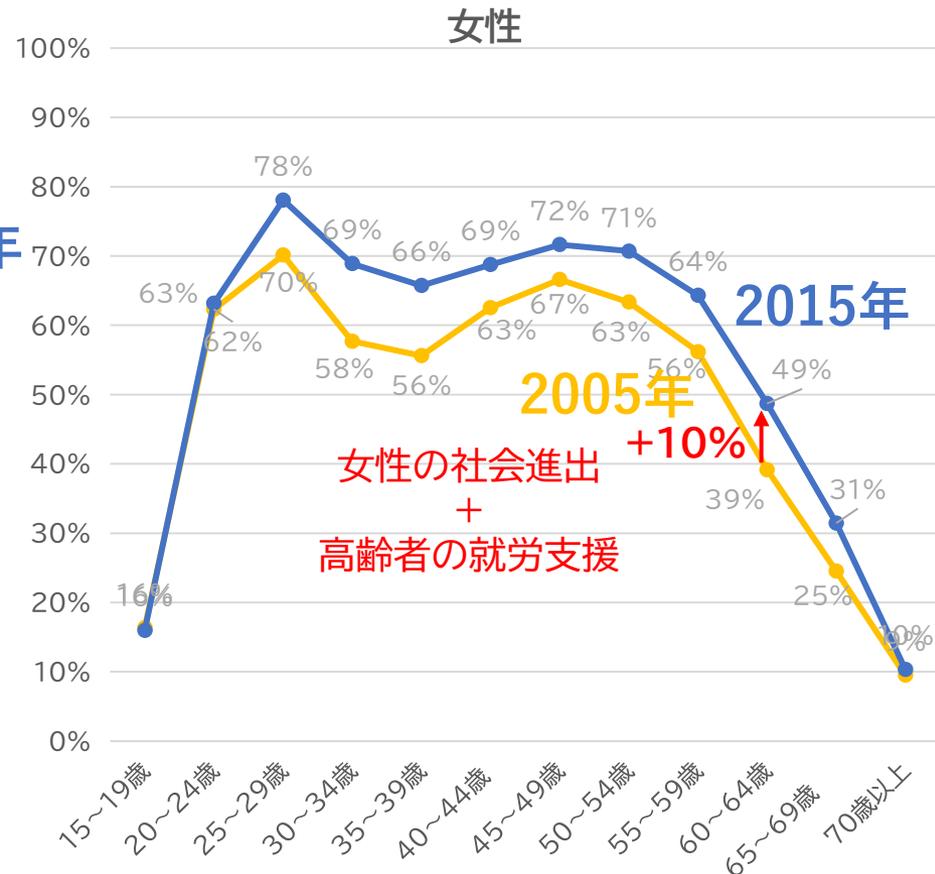
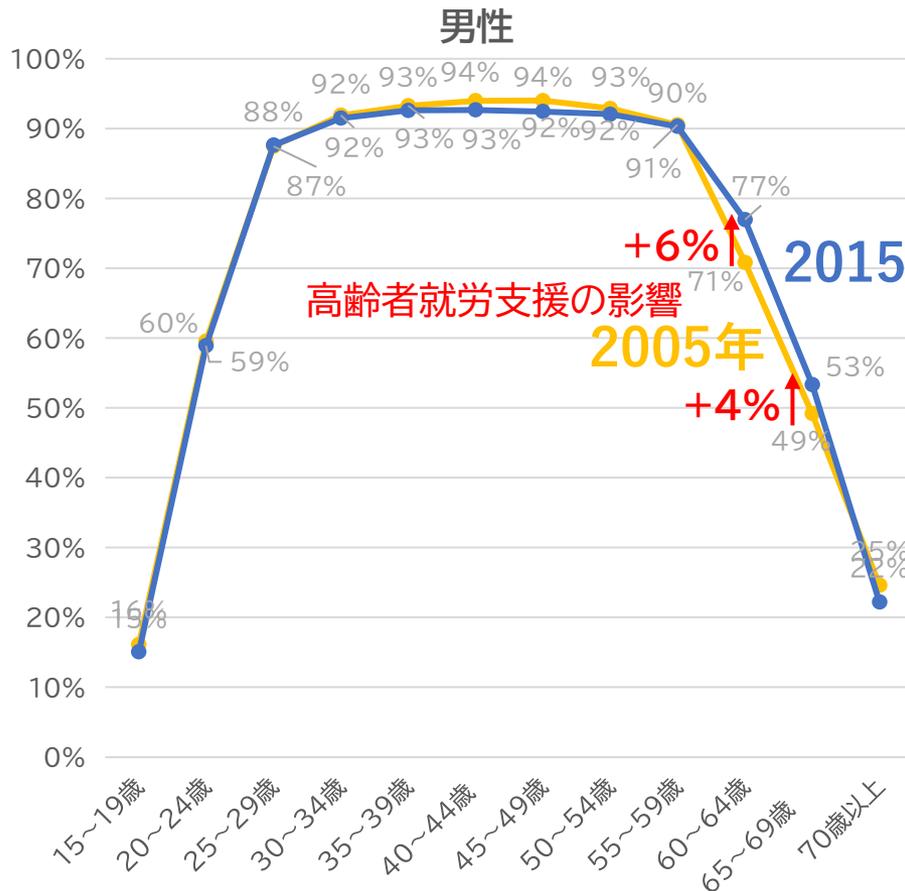
▶ 男女合計では就業率は60～64歳が+8%と最も伸びが大きい



1-2 高齢者就業促進に向けた制度（働き方改革）と就業率 東京圏において高齢者の就業率は上昇

- 男性は法改正の影響もあり、特に60~64歳で就業率は上昇（+6%）
- 女性は社会進出の影響もあり、若い層でも就業率は上昇。60~64歳では10%も上昇
⇒どのような雇用が増えているのか？

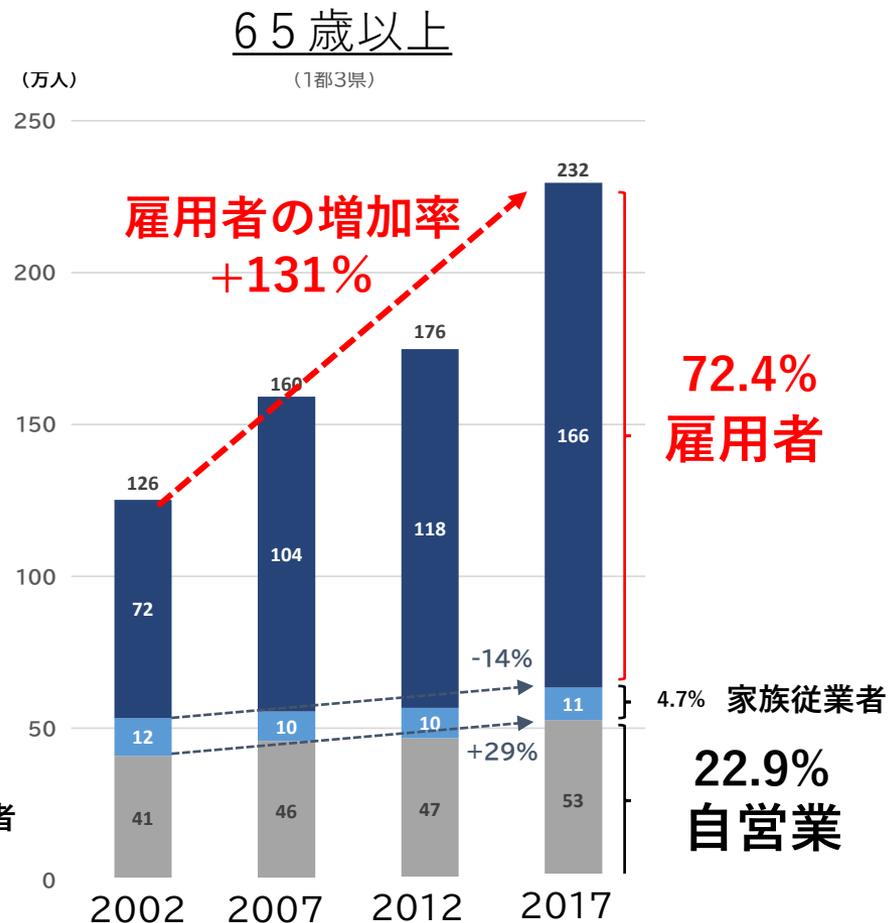
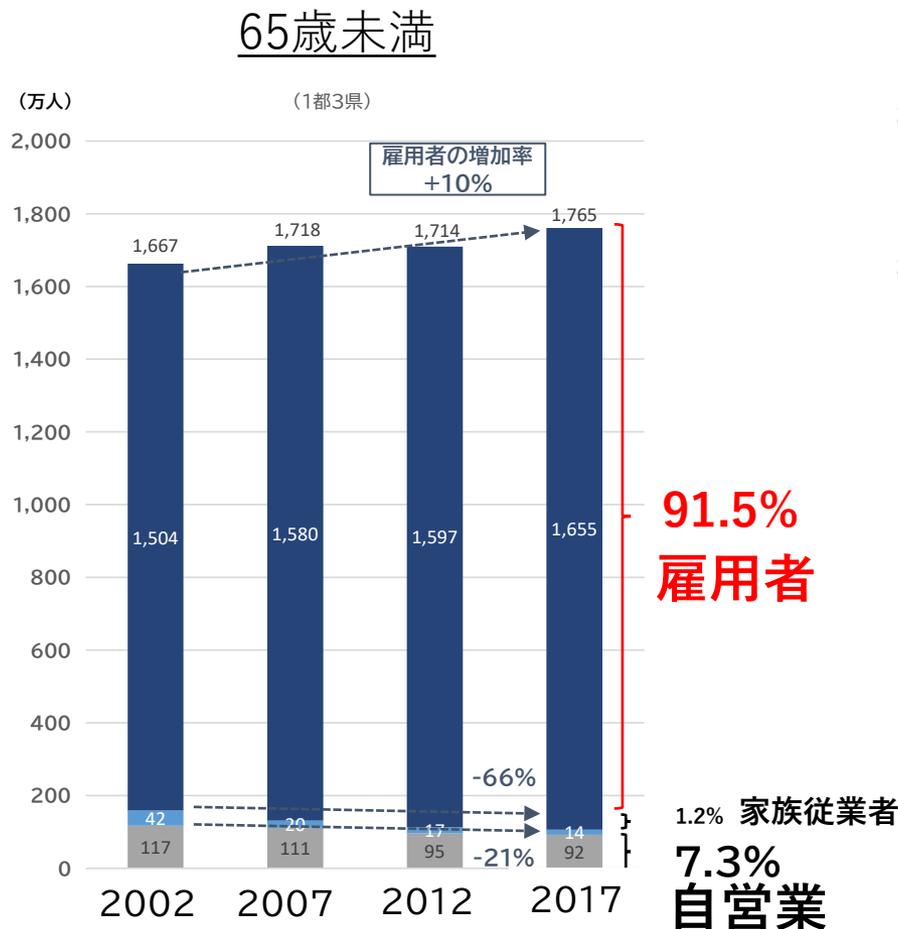
一都三県の就業就業率の推移



1-3 従業地位、雇用形態 高齢者就労は雇用者が増えている

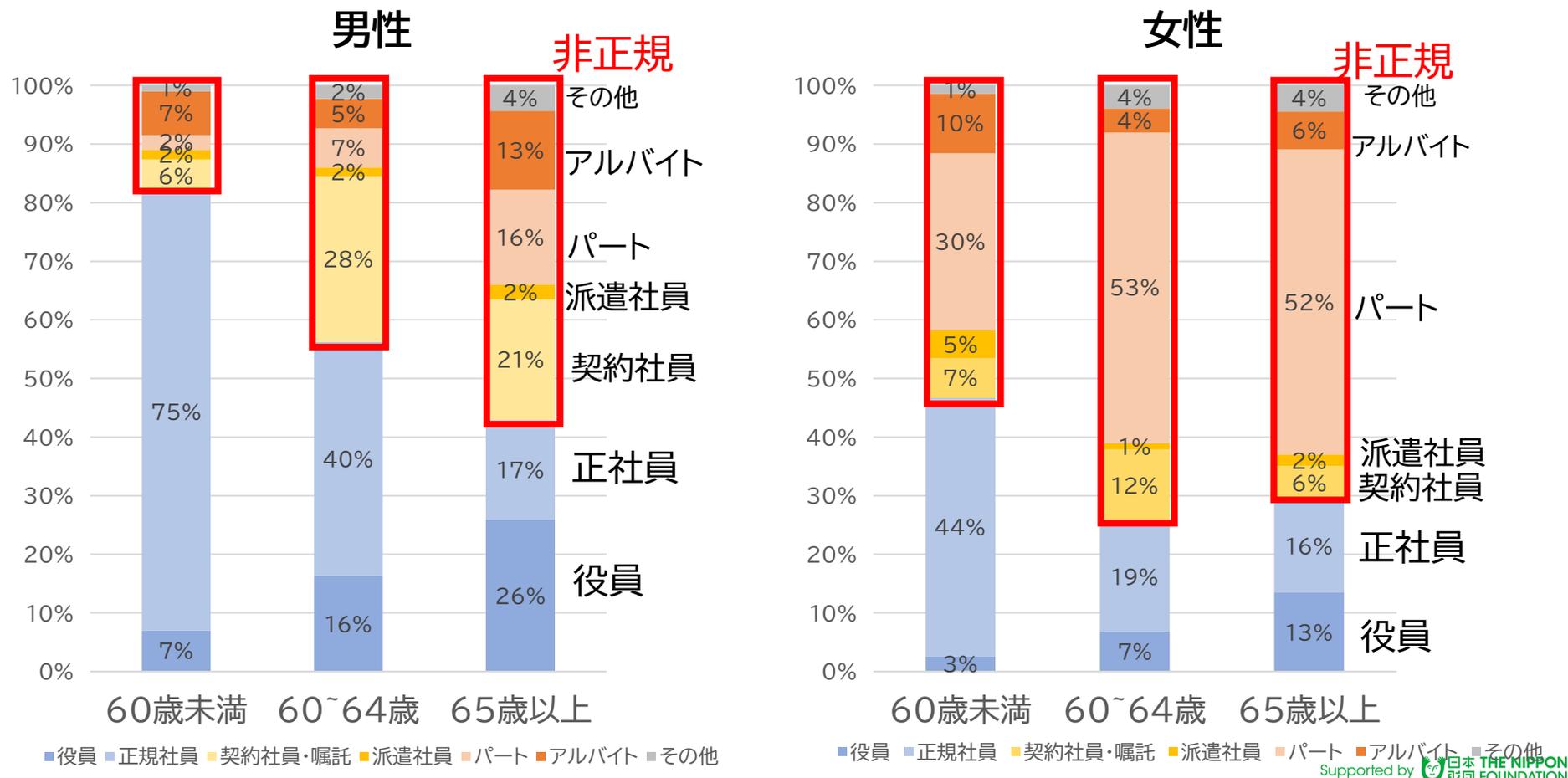
- ▶ 有業者の従業地位の大半は雇用者
- ▶ 65歳以上において、近年伸びているのは雇用者であり2017年時点で7割

従業地位別 有業者数



雇用者の内訳：高齢者は非正規雇用が多い

- 男性：60歳を境に主に契約社員が多くなり、非正規割合が増加
 - 女性：60歳を超えるとパートの割合が多くなり、非正規割合が増加
- ⇒パート等含む非正規雇用は居住地近くへの通勤が多いのではないか

2017年 雇用形態割合


1-3 従業地位、雇用形態

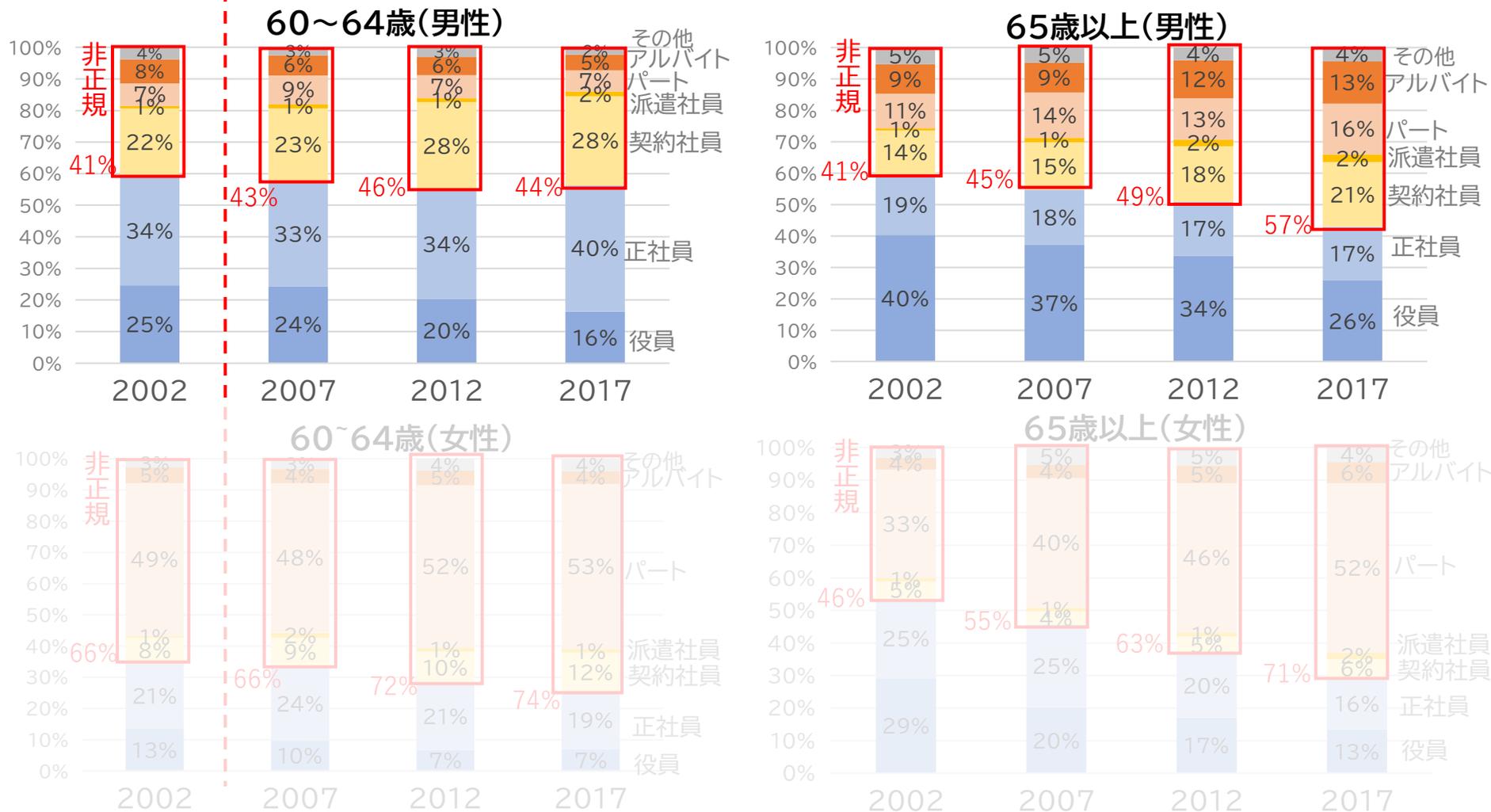
経年変化では60~64歳男性の正規雇用は維持

➤ 60~64歳男性を除き、非正規雇用割合は増加傾向

→ 法制度変更により60~64歳男性は正規雇用も維持されたと考えられる

雇用形態割合の推移

→ 65歳までの雇用確保措置法的義務化



0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先

3-2 鉄道利用の通勤先

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

結論

- ・就業率上昇
- ・高齢者は非正規雇用増加
- ・就業支援の影響もあり
- 60～64歳男性は正規雇用維持

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

3 高齢化に伴う通勤先の変化

結論

3-1 全交通機関の通勤先

3-2 鉄道利用の通勤先

- ・ 高齢ほど就業日数は少ない傾向
- ・ 60～64歳男性の就業日数は増加傾向

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

5 まとめと今後の研究課題

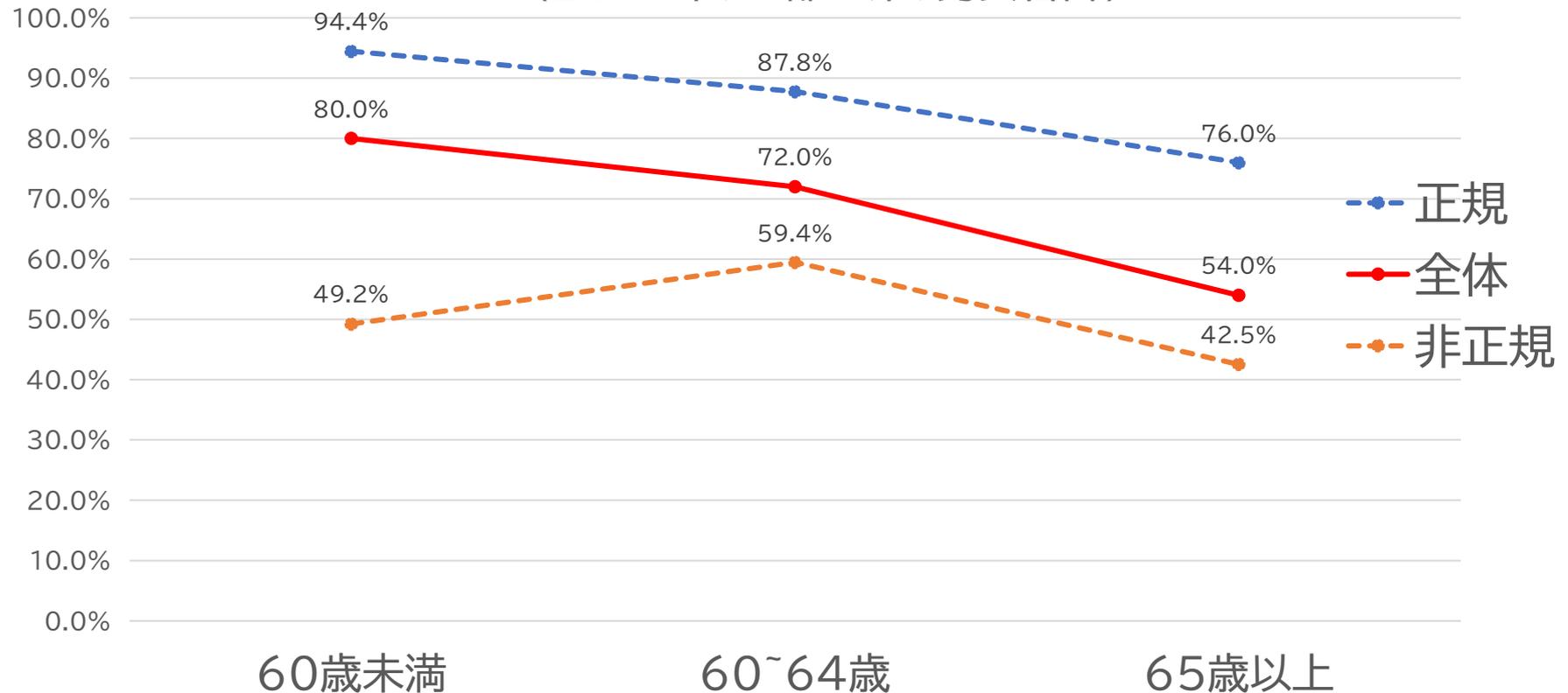
3. 高齢者の就業日数

高齢者でも半数以上が週4日以上勤務している

※定期購入が割安となる週4日以上勤務に着目

- 高齢者ほど週4以上勤務者の割合が少ないが、半数以上が週4以上勤務
- 正規雇用より非正規雇用の方が週4以上勤務者の割合が少ない

年間就業日数200日以上(週約4日以上)の勤務者の割合
(2017年、一都三県、男女合計)



3. 高齢者の就業日数

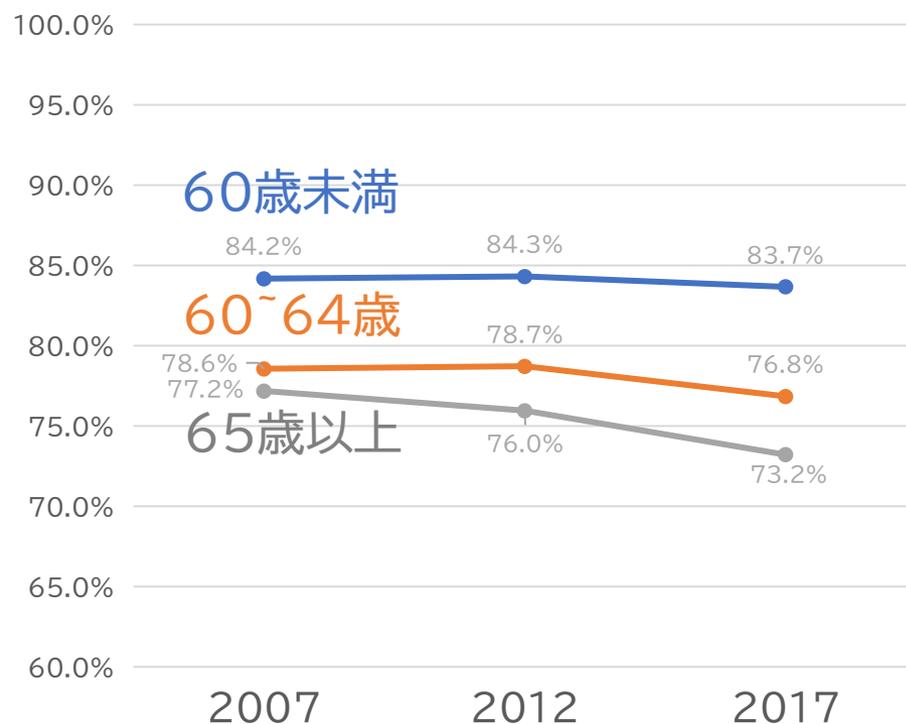
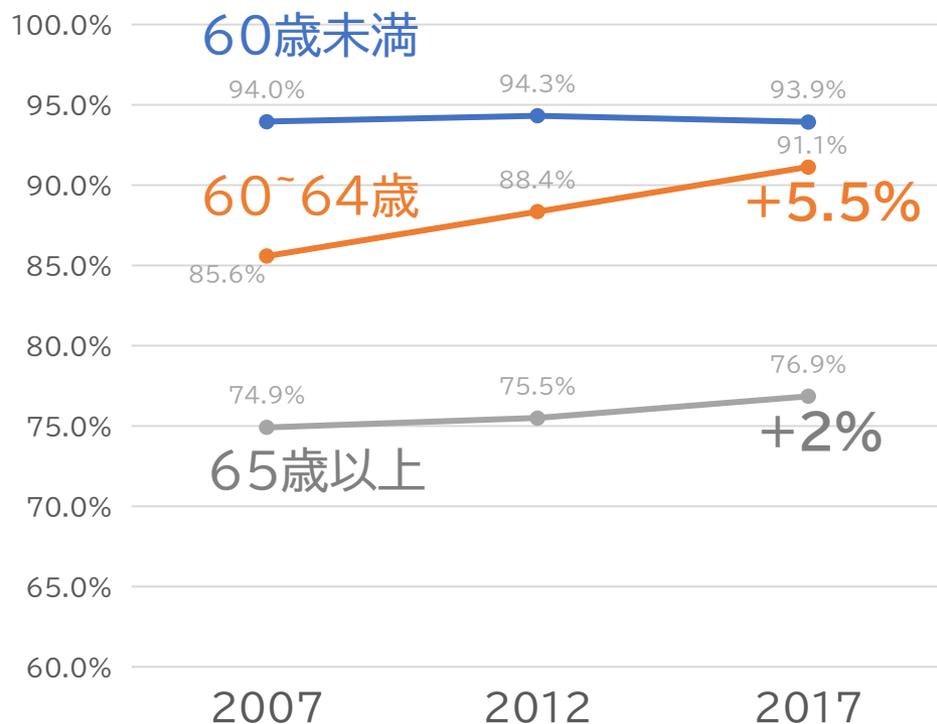
経年変化では60～64歳の週4日以上勤務の割合は上昇傾向

- 60～64歳男性の週4以上勤務者の割合は上昇傾向
 - 非正規の増加の多い女性では週4以上勤務者の割合は減少傾向
- 今後70歳までの雇用確保措置により、65歳以上の正規雇用も増え、出勤日数も増えるのではないかと？

年間就業日数200日以上(週約4日以上)の勤務者の割合(一都三県)

男性

女性



0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

3 高齢化に伴う通勤先の変化

結論

3-1 全交通機関の通勤先

3-2 鉄道利用の通勤先

- ・ 高齢ほど就業日数は少ない傾向
- ・ 60～64歳男性の就業日数は増加傾向

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

5 まとめと今後の研究課題

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

結論

- ・ 2018年1時点の高齢者の傾向
都心部への通勤が減り、
居住地側での通勤割合が多い

3 高齢化に伴う通勤先の変化 3-1 全交通機関の通勤先 (2018年時点)

分析方法 OD表から積み上げ棒グラフを作成

①都心部への通勤、②その他地域への通勤、③そのうち居住地域内への通勤に分け、100%積み上げ棒グラフ形式で分析を行う

通勤OD表例

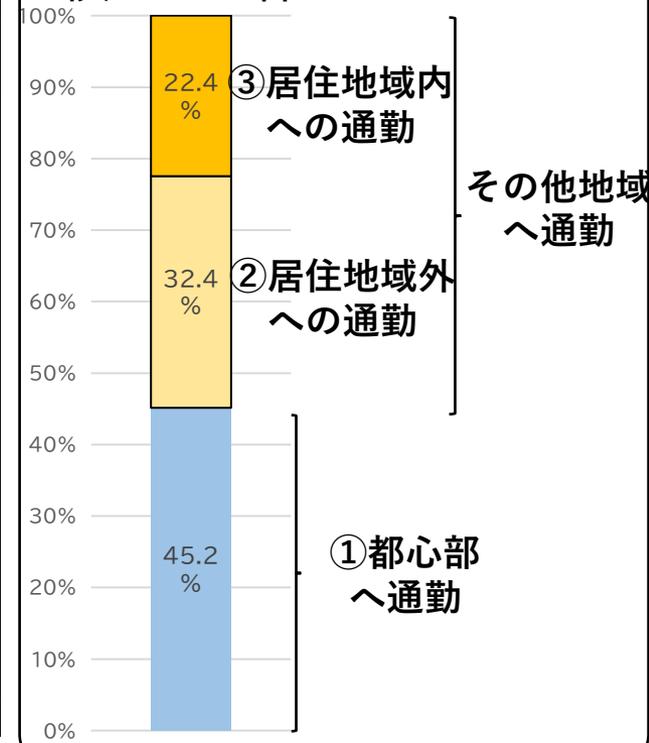
居住地	通勤先																		計
	都心3区	副都心3区	その他山手線隣接6区	23区東部	23区北部	23区西部	多摩	横浜市	川崎市	他神奈川	埼玉南部	埼玉北部	千葉市	千葉西北部	千葉西南部	千葉東部	茨城南部	その他	
都心3区	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
副都心3区	0.6%	0.5%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%
その他山手線隣接6区	1.6%	0.8%	0.9%	0.3%	0.2%	0.4%	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	5.0%
23区東部	1.7%	0.2%	1.3%	1.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%
23区北部	1.2%	0.9%	1.0%	0.2%	0.5%	0.7%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.5%
23区西部	2.6%	1.5%	1.0%	0.3%	0.9%	1.0%	0.6%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.9%
多摩	2.4%	1.7%	0.8%	0.4%	0.3%	1.1%	4.2%	0.2%	0.3%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.4%
横浜市	2.2%	0.6%	0.8%	0.3%	0.1%	0.9%	0.1%	5.1%	0.8%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	11.7%
川崎市	0.9%	0.7%	0.5%	0.1%	0.1%	0.5%	0.3%	0.6%	0.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%
他神奈川	1.4%	0.3%	0.5%	0.2%	0.1%	0.3%	0.7%	2.5%	0.4%	2.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	9.0%
埼玉南部	3.1%	1.9%	1.8%	0.8%	1.0%	0.6%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	3.4%	0.3%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	14.2%
埼玉北部	0.7%	0.3%	0.6%	0.3%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	3.8%
千葉市	0.6%	0.1%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
千葉西北部	3.2%	0.8%	1.6%	1.8%	0.4%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	0.7%	3.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	12.6%
千葉西南部	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
千葉東部	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
茨城南部	0.4%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	1.6%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	23.2%	10.5%	11.5%	6.6%	3.4%	6.4%	6.7%	9.5%	2.7%	3.9%	6.6%	0.8%	1.7%	5.1%	0.3%	0.0%	0.3%	0.9%	100.0%

①都心部

②その他地域

③居住地域内

積み上げ棒グラフ



※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

※年齢階級ごとの人数にばらつきがあるため、割合で比較を行う

3 高齢化に伴う通勤先の変化 3-1 全交通機関の通勤先 (2018年時点)

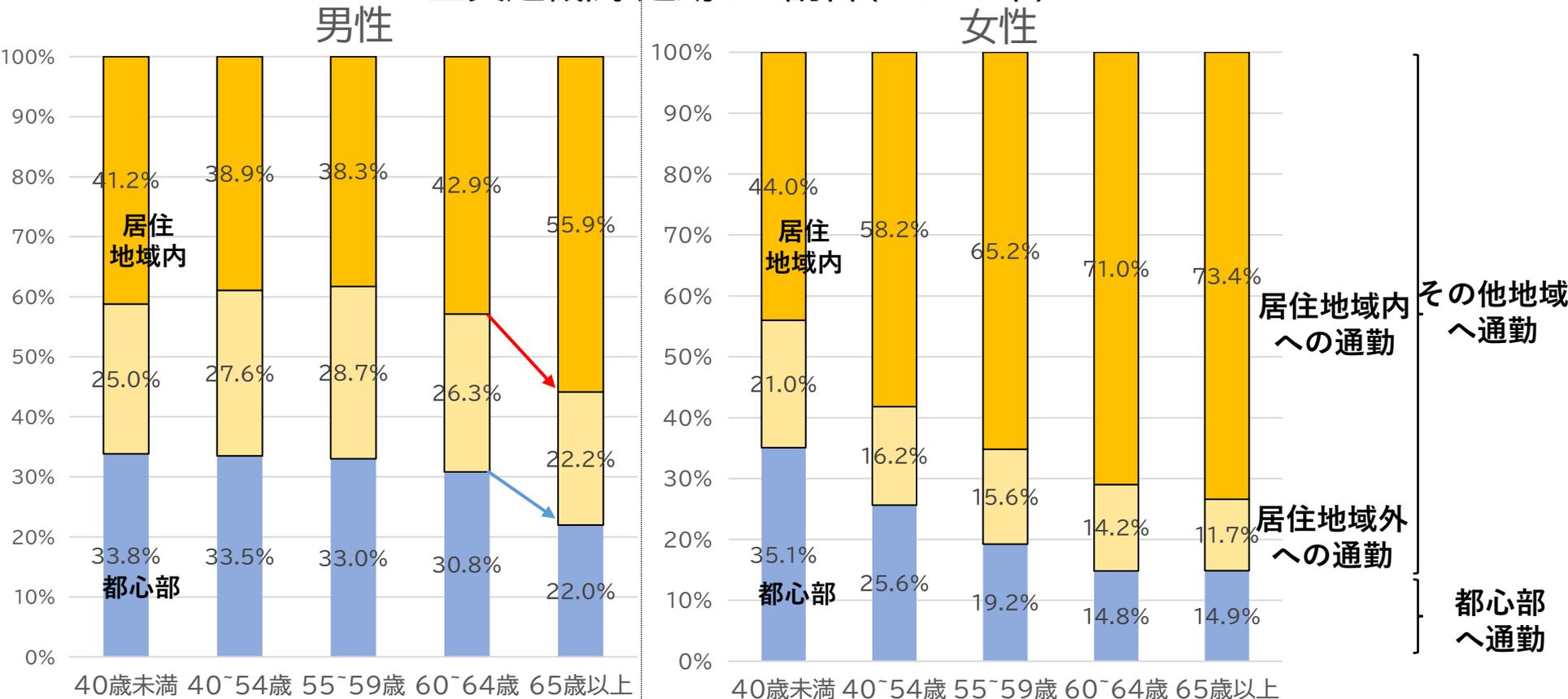
一時点での高齢者の特徴：居住地域への通勤割合が多い

男女でも傾向が異なる

男性：65歳を超えると居住地域内通勤が大きく増加

女性：60歳未満含め、高齢になるほど居住地域内通勤が増加

全交通機関 通勤OD割合(2018年)



※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点と経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？
経年変化でみると高齢者の就業支援が進み、60～64歳では都心部への通勤割合が増える？

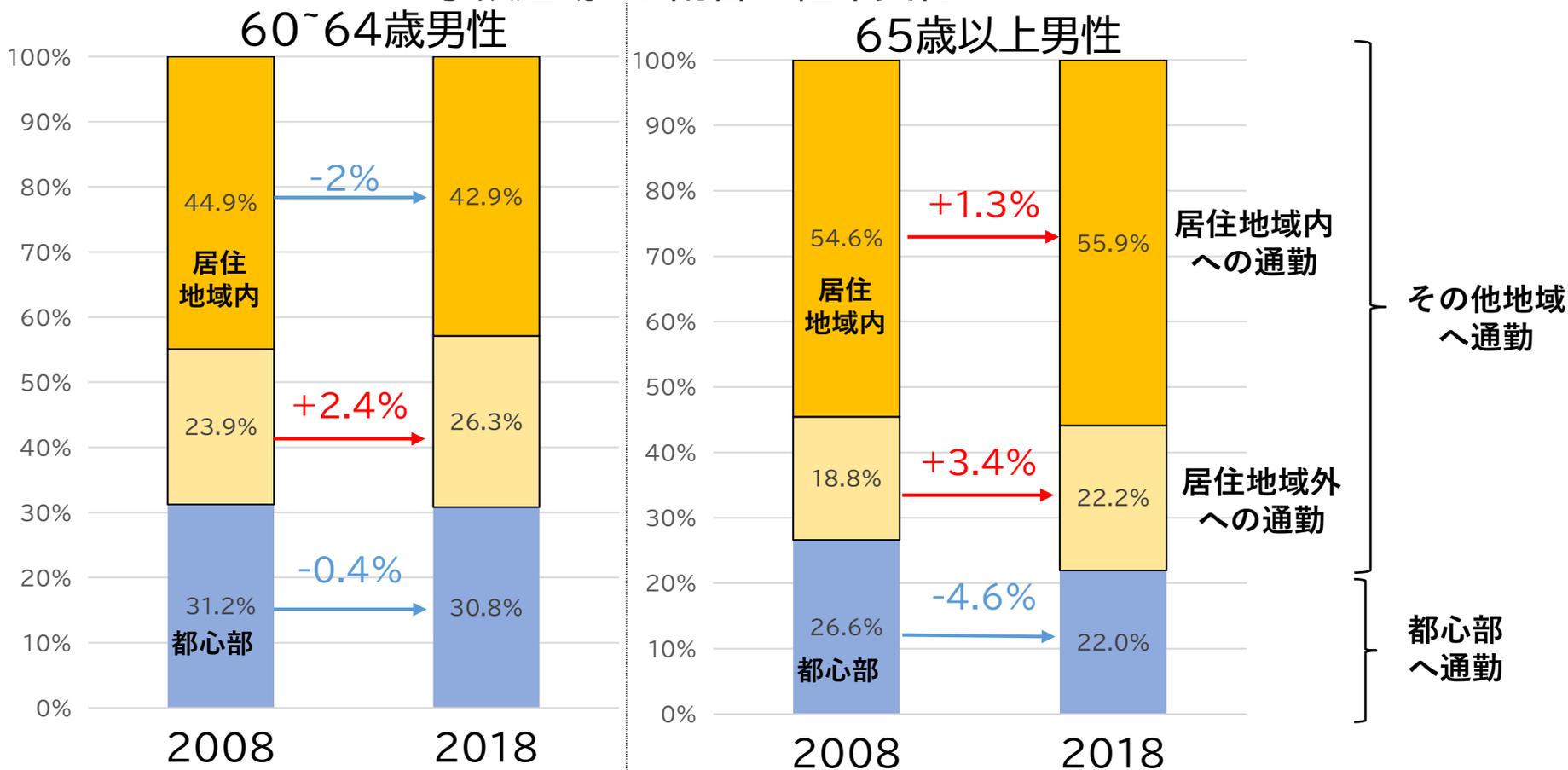
結論

- ・経年変化でも都心部への通勤割合減、しかし65歳以上に比べると60～64歳では都心部への通勤を維持

経年変化(男性)：60~64歳では都心への通勤は一定程度維持

男性においては2008~2018年で
 65歳以上:居住地内通勤が増加、60~64歳:都心への通勤もある程度維持
 →高齢者就労支援(65歳までの雇用確保措置)の影響が出ているのではないかと

全手段通勤OD割合の経年変化

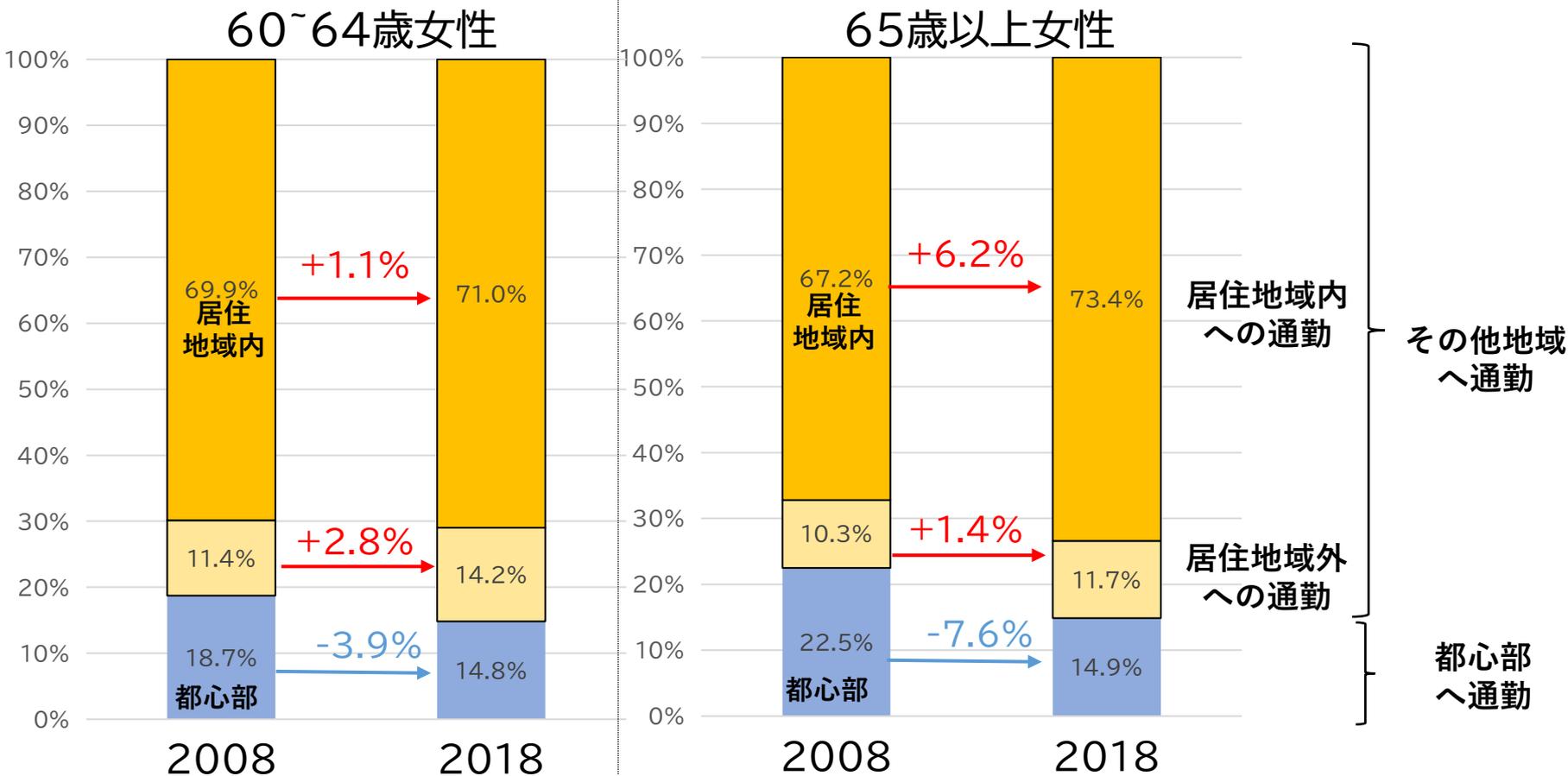


※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

経年変化(女性)：60歳以上では都心への通勤割合は減少傾向

女性においては2008～2018年で
 65歳以上と比べると60～64歳の都心部への通勤もある程度維持
 65歳以上では特に居住地域内への通勤割合が増加

全手段通勤OD割合の経年変化



※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先（2018年時点と経年変化）

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？
鉄道利用においてはどのようなのか？

結論

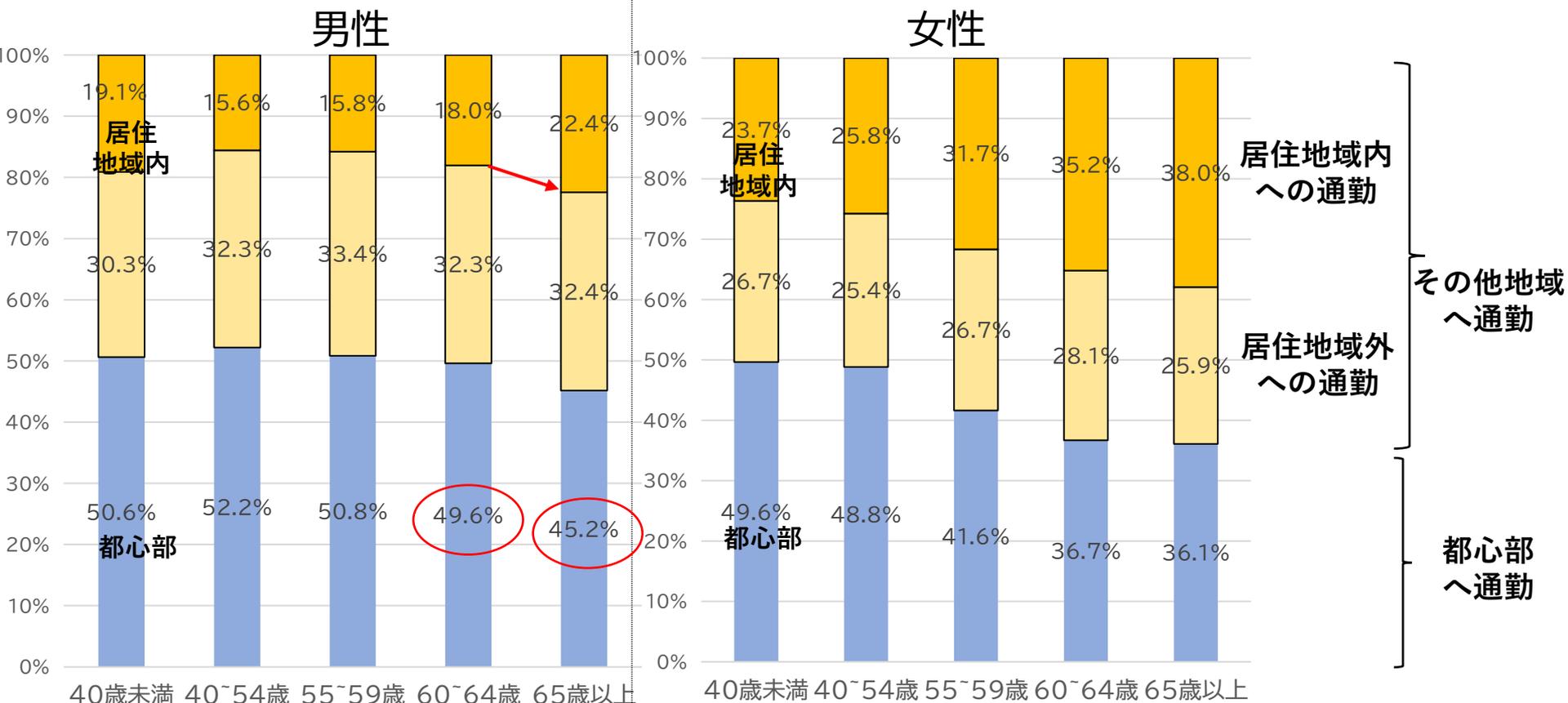
- ・全交通機関での傾向と概ね同様だが、都心部への通勤者割合も多い

3 高齢化に伴う通勤先の変化 3-1 鉄道利用の通勤先 (2018年時点)

鉄道利用:高齢者の男性でも半数近くは都心部へ通勤

男性:全手段ほど顕著でないが、65歳を超えると居住地域内通勤が増加
 60歳以上でも半数近くは都心部へ通勤している
 女性:高齢になるほど居住地域内通勤が増加

鉄道通勤OD割合(2018年)

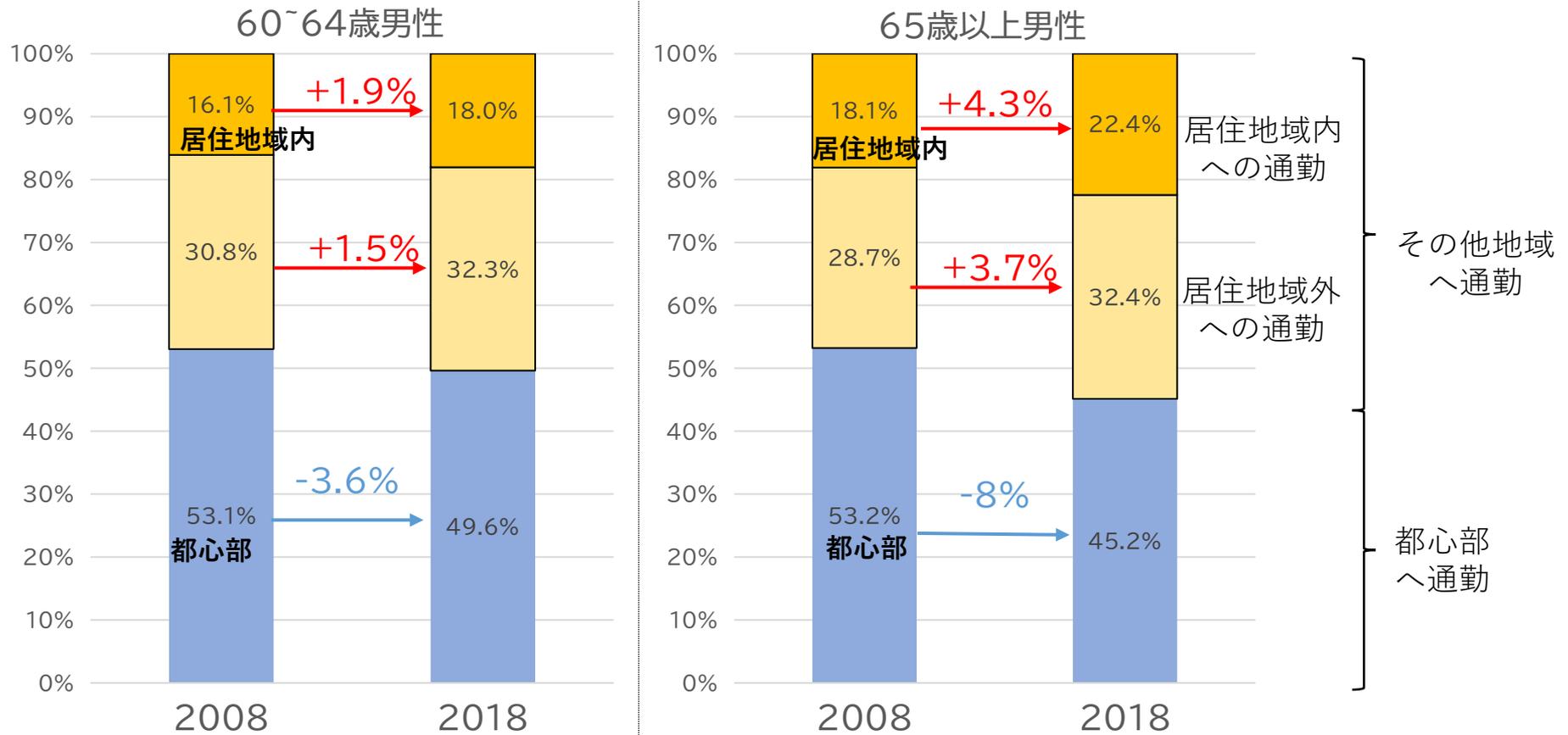


※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

経年変化(男性) : 60~64歳では都心部への通勤が維持

男性においては2008~2018年で
 65歳以上と比べると60~64歳では都心への通勤もある程度維持
 ⇒ 高齢者就労支援(65歳までの雇用確保措置)の影響が出ているのではないかと推察

鉄道通勤OD割合の経年変化



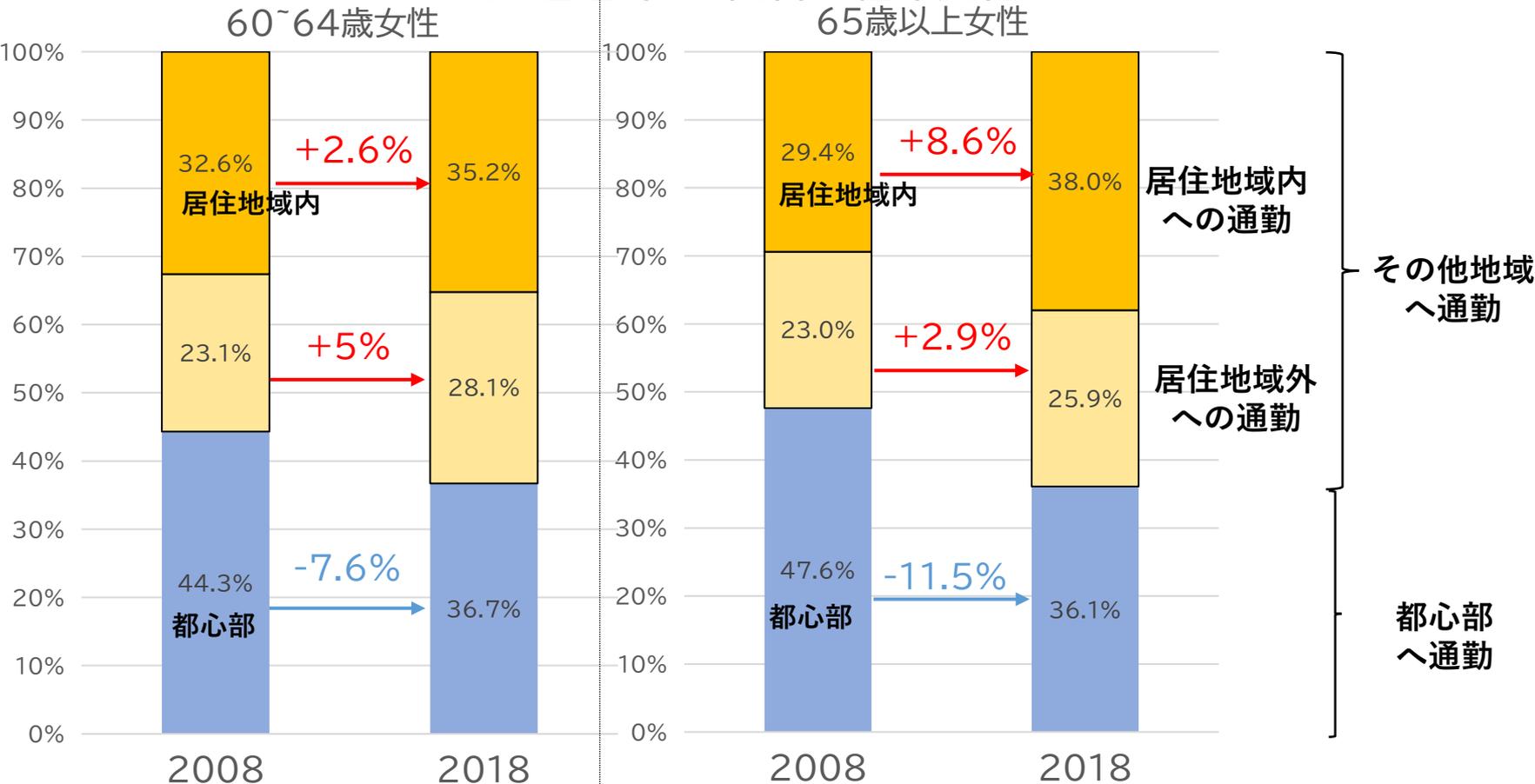
※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

3 高齢化に伴う通勤先の変化 3-2 鉄道利用の通勤先（経年変化）

経年変化(女性)：60歳以上では都心への通勤割合は減少傾向

女性においては2008～2018年で
 65歳以上と比べると60～64歳では都心への通勤もある程度維持
 65歳以上では居住地域内への通勤割合が増加

鉄道通勤OD割合の経年変化



※都心部：山手線に隣接する12区（中央区、千代田区、港区、新宿区、渋谷区、豊島区、品川区、目黒区、文京区、北区、荒川区、台東区）

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

結論

- ・ 1時点の高齢者の傾向
都心部への通勤が減り、
居住地側での通勤割合が多い
- ・ 経年変化でも都心部への通勤割合減、
しかし65歳以上に比べると
60～64歳では都心部への通勤を維持

0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

2 高齢者の就業日数

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先（2018年時点および経年変化）

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

5 まとめと今後の研究課題

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

結論

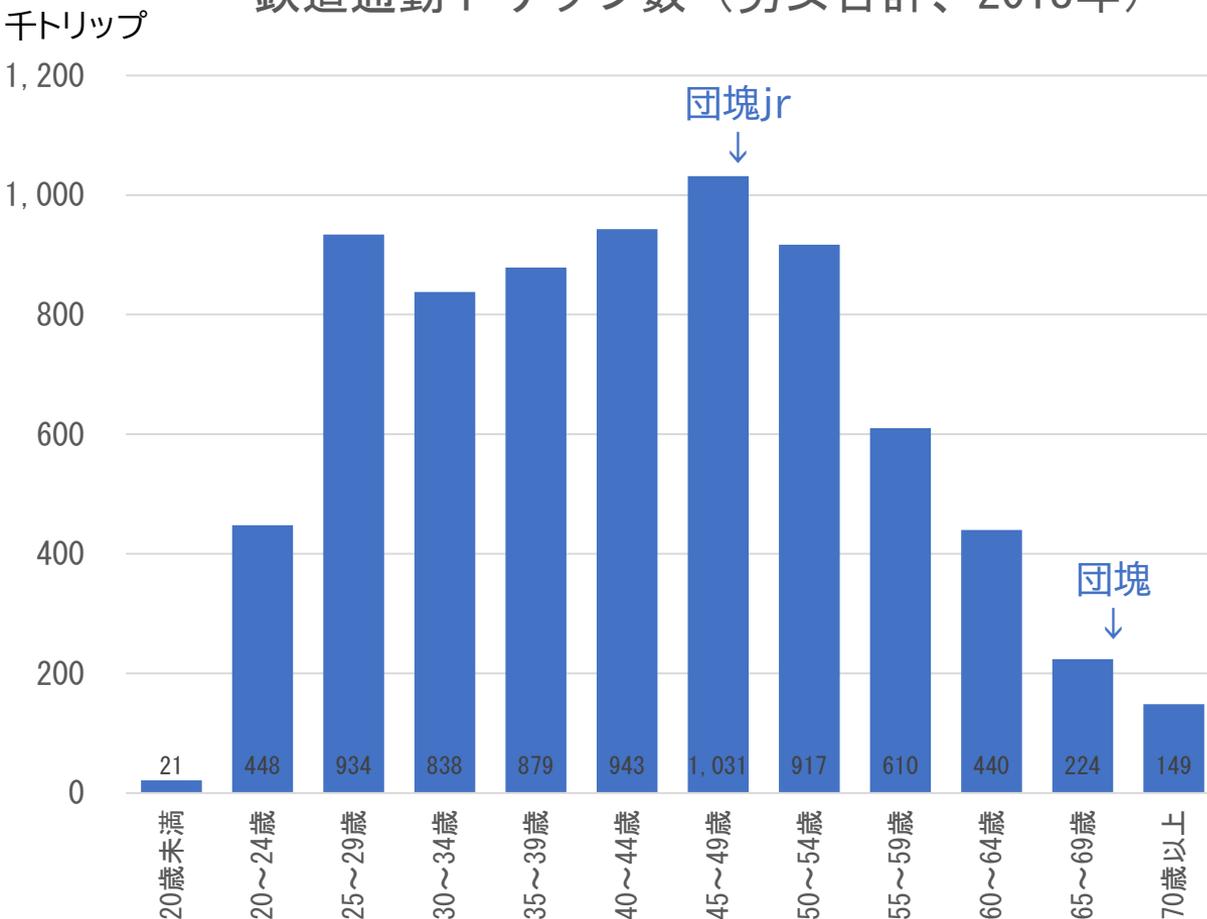
・60歳以上の通勤トリップ数は増加

4. 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

高齢者の鉄道通勤トリップ数は50代ごろより減少

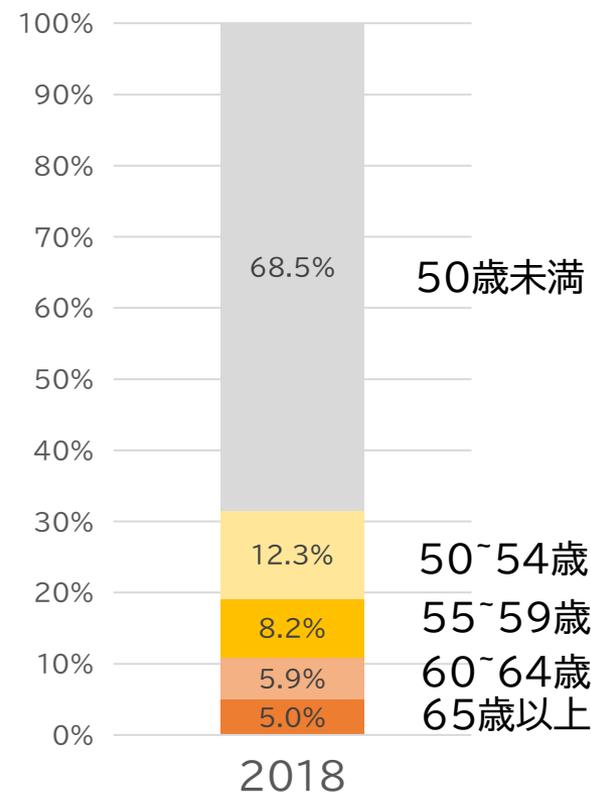
- 2018年:団塊Jrの45~49歳をピークに年齢の上昇とともにトリップ数減少
- 2018年鉄道通勤トリップにおいては5%が65歳以上の利用によるもの

鉄道通勤トリップ数（男女合計、2018年）



団塊 : 1947~49年生 2018年 : 69~71歳
 団塊Jr : 1971~75年生 2018年 : 47~51歳

鉄道通勤トリップ 年齢別割合（男女合計、2018年）

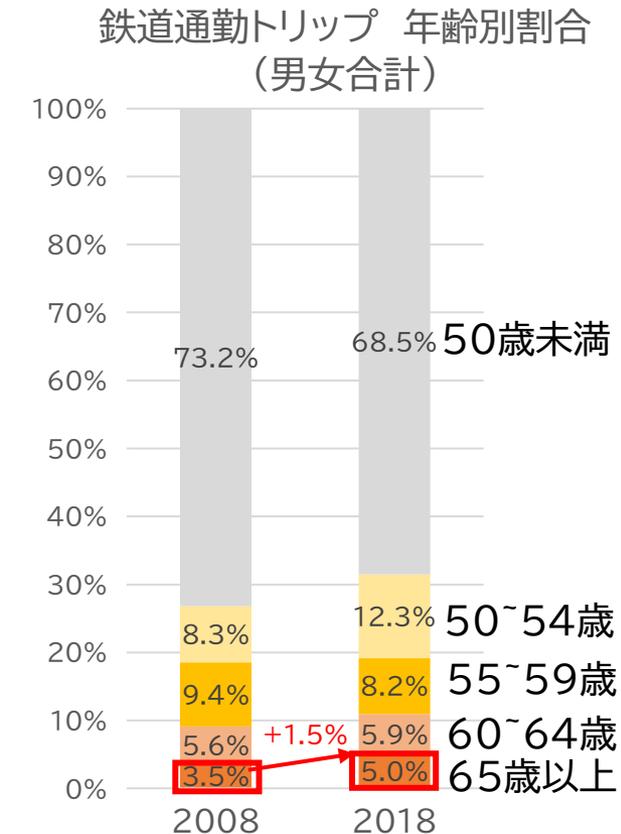
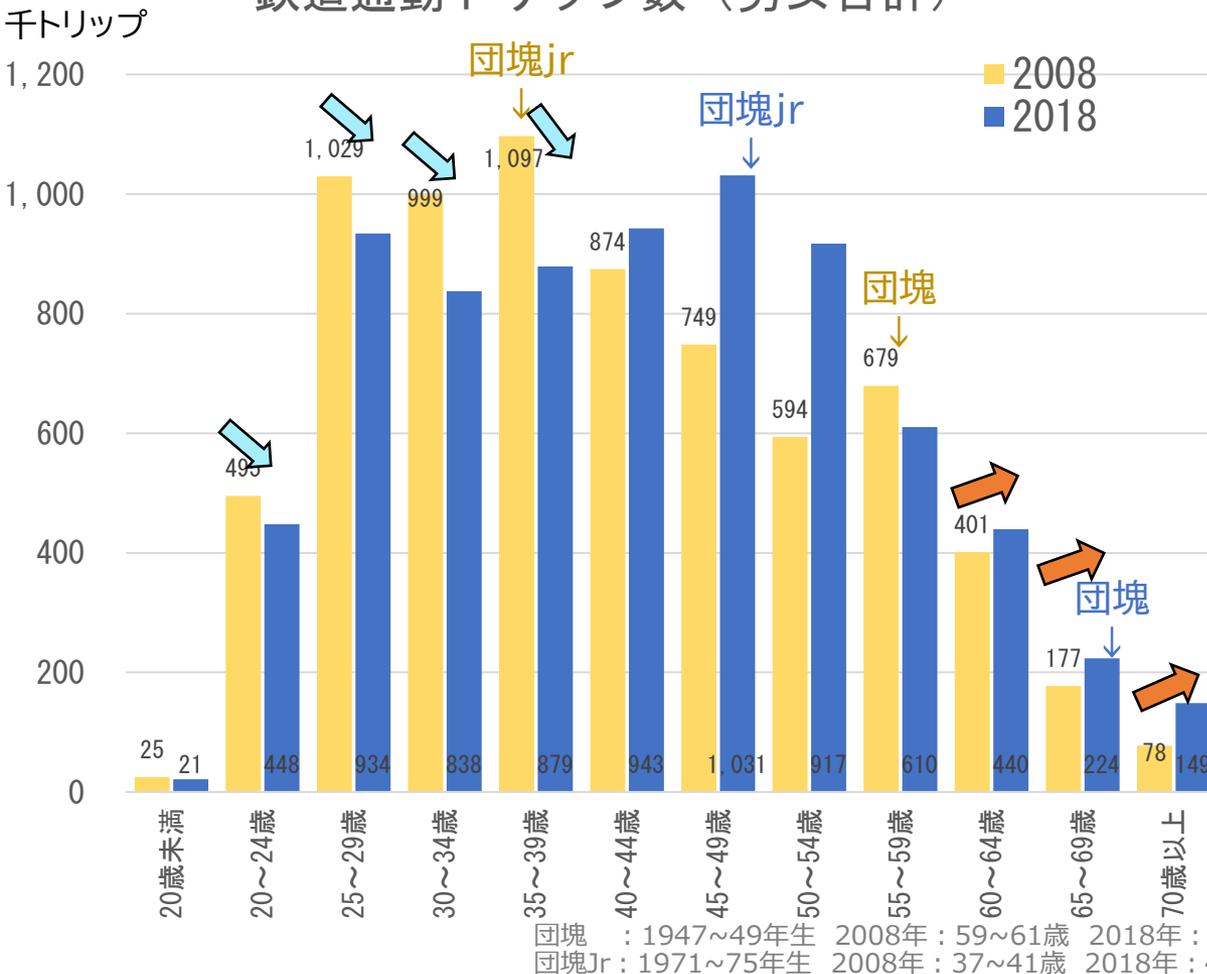


4. 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

経年変化では高齢者の鉄道通勤トリップは増加傾向

- 2008～2018年で鉄道通勤トリップ数は若い世代で減少,高齢者層で増加。
- 2008～2018年で鉄道通勤トリップに占める高齢者割合は上昇
→ **鉄道通勤トリップ総数は増えたのか？**

鉄道通勤トリップ数 (男女合計)

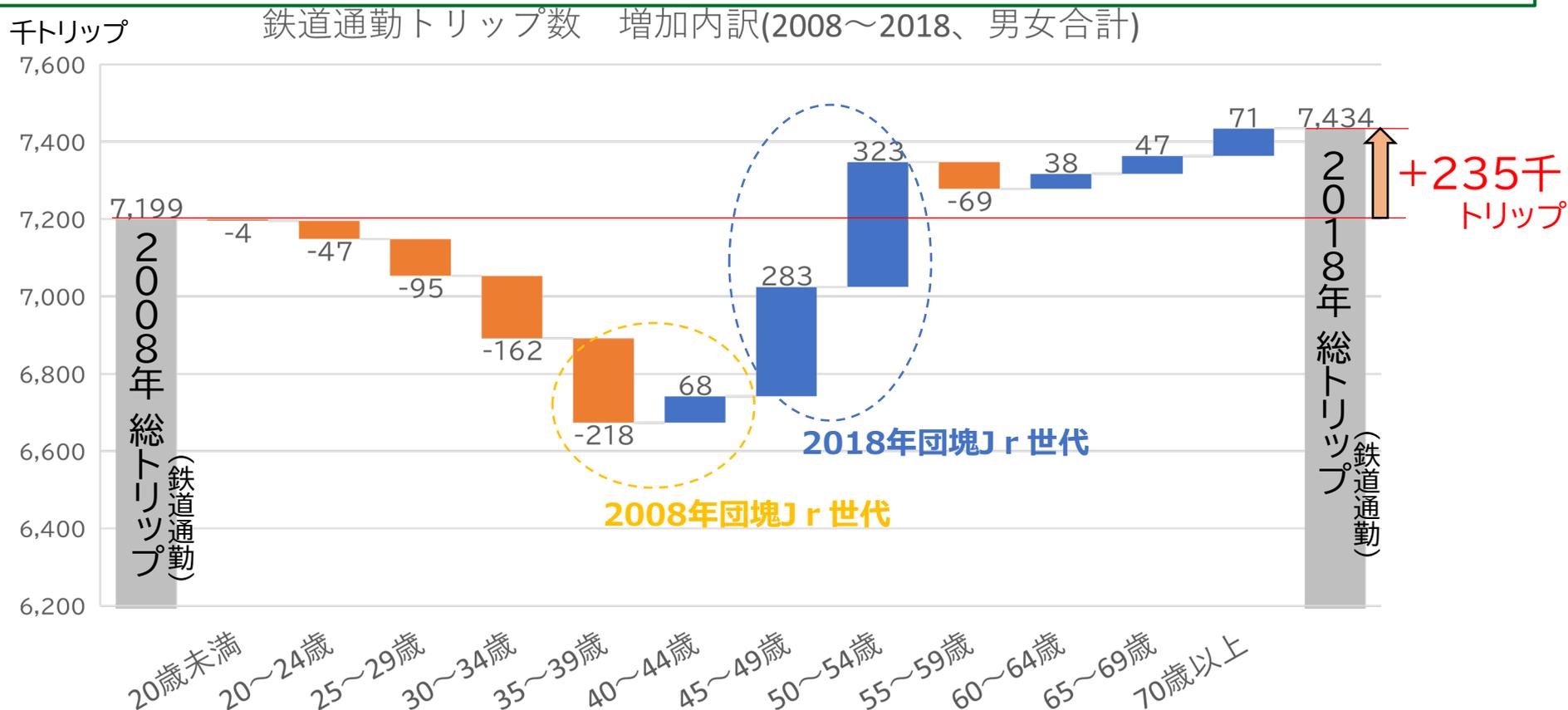


4. 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

経年変化では高齢者の鉄道通勤トリップは増加傾向

- 2008～2018年では鉄道通勤トリップ総数は増加している
- 若年層で減少、高齢者層で増加している傾向。

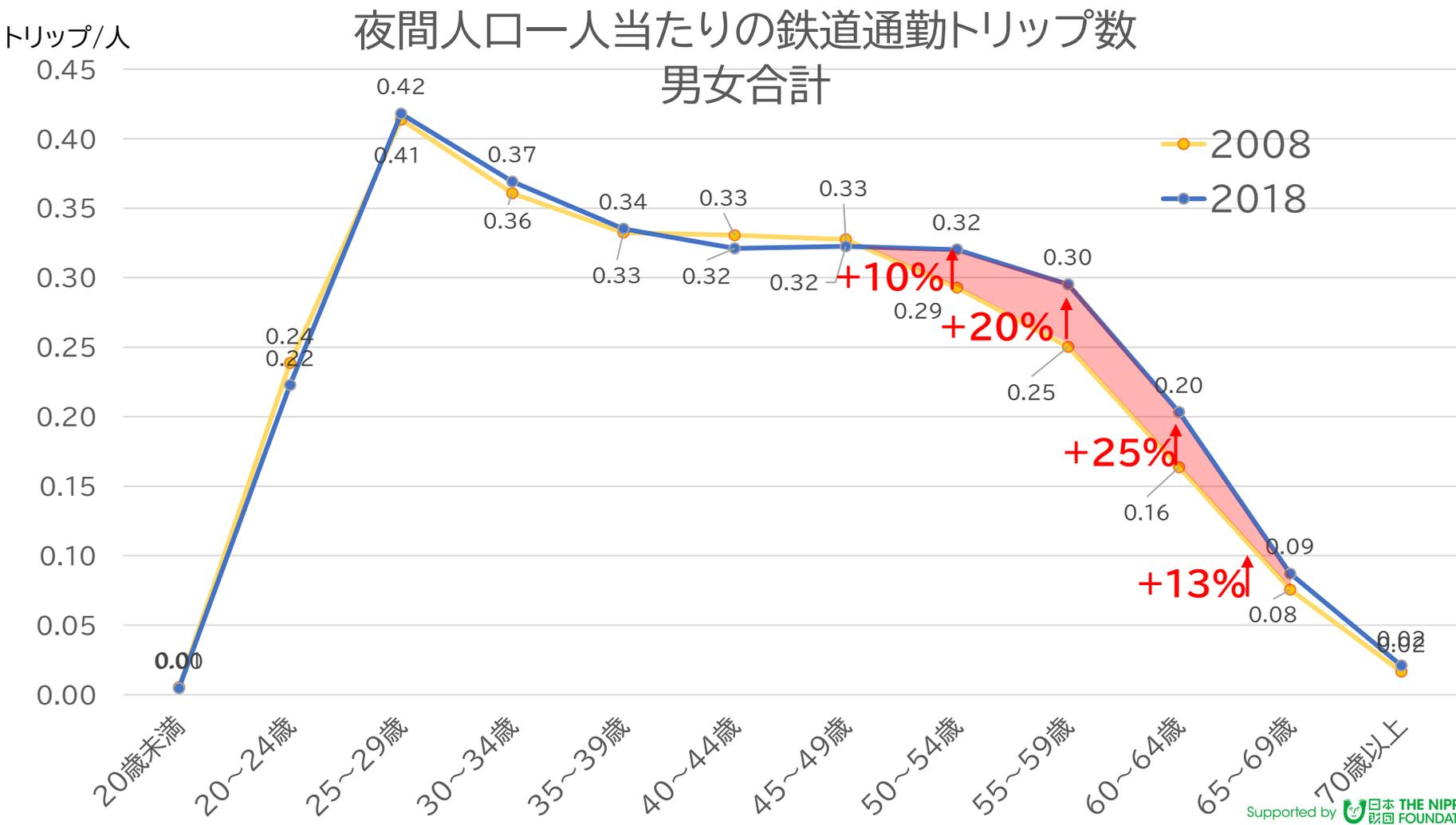
→世代ごとの人口の大小関係の影響を除くとどうか？



単位：千トリップ	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70歳以上	合計
男性	-2	-7	-52	-99	-155	8	133	165	-86	19	26	50	1
女性	-2	-40	-44	-63	-63	61	150	158	17	19	20	21	234
男女計	-4	-47	-95	-162	-218	68	283	323	-69	38	47	71	235

4. 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化 高齢者就労支援の影響が鉄道利用にも表れている

➤ 60~64歳で夜間人口1人あたりのトリップ数は25%増加

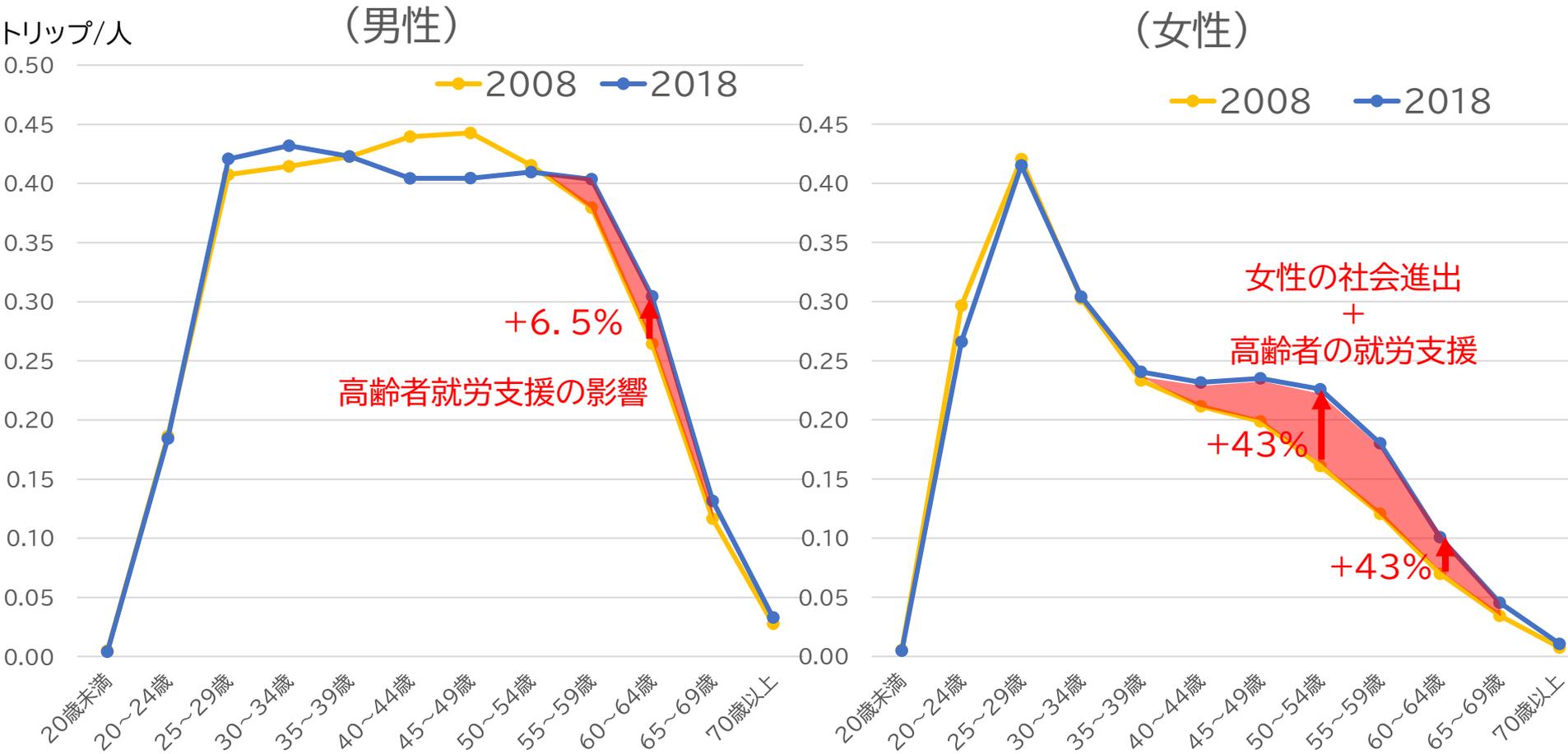


4. 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

高齢者就労支援の影響が鉄道利用にも表れている

- 男性は高齢者就労支援の影響により増加したものと考えられる
- 女性の社会進出の影響もあり、鉄道通勤トリップの伸びは大きい

夜間人口一人当たりの鉄道通勤トリップ数



0 はじめに

0-1 研究の背景と目的

0-2 分析の視点

1 高齢者就業の現状と法制度変化の影響

1-1 高齢者夜間人口、就業人口の推移

1-2 就業率の推移

1-3 従業地位、雇用形態

:①高齢者の就業はどう変わったのか？

2 高齢者の就業日数

:②高齢者の就業日数に変化はあるか？

3 高齢化に伴う通勤先の変化

3-1 全交通機関の通勤先（2018年時点および経年変化）

3-2 鉄道利用の通勤先（2018年時点および経年変化）

:③高齢者の通勤先は変化したのか？

4 高齢者の通勤目的の鉄道利用の変化

:④高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

5 まとめと今後の研究課題

5. まとめと今後の研究課題

働き方改革に伴う社会変化のうち、高齢就業者の増加が鉄道需要に与える影響について、以下の分析視点を軸に分析を行った。得られた知見は下記の通り

①高齢者の就業はどう変わったのか？

- ・2015年時点で東京圏の就業人口は増加傾向であるが、高齢者割合も増加
- ・法制度の変化の影響もあり、男性は60~69歳で就業率上昇、女性は社会進出の影響もあり若年層でも就業率上昇
- ・雇用形態について、男性は60歳を境に主に契約社員を中心に非正規雇用割合が増え、女性はパートを中心に非正規雇用割合が増える
- ・経年変化を見ると2006年以降、60~64歳男性において正規雇用が一定程度維持されており、法制度変更の影響が表れていると考えられる。女性においては60~64歳においても非正規雇用の割合が大きく、女性の社会進出の影響も大きいと考えられる。

②高齢者の就業日数に変化はあるのか？

- ・高齢になるほど週4以上勤務者割合は減少するが、2017年時点で65歳以上の半数以上は週4以上勤務者。
- ・各年齢とも正規雇用より非正規雇用の方が週4以上勤務者の割合が少ない
- ・2017年までの経年変化では、特に60~64歳男性の週4以上勤務者の割合は上昇傾向、非正規の増加の多い女性では週4以上勤務者の割合は減少傾向

5. まとめと今後の研究課題

③ 高齢者の通勤先は変化したのか？

- ・ 全手段通勤について高齢ほど都心部への通勤は減り、居住地域内での通勤が増える
- ・ 2008~2018年の経年変化では、60~64歳、65歳以上において男女ともに都心部への通勤が減少し、居住地域内での通勤が増加する傾向であったが、65歳以上に比べ、60~64歳はその傾向は小さく、法改正の影響もあり、60~64歳の都内への通勤が一定程度維持されたものと考えられる。
- ・ 鉄道利用の通勤においても同様の傾向だが60歳以上でも半数近くは都心部へ通勤

④ 高齢者の通勤目的の鉄道利用は増えたのか？

- ・ 夜間人口1人あたりの60~64歳の鉄道通勤トリップ数は、2008年から10年間で男女合計で25%増加、男性においても+6.5%増加している。
- ・ 2008~2018年で鉄道通勤利用に占める65歳以上利用割合は1.5%増加

今後の課題

- ・ 通勤ODについて全体傾向を分析したが、より詳細な発生地や事業者別の分析を行い、具体的にどのようなODが増加したなど、さらなる高齢者の移動特性の把握が必要がある。
- ・ 今後団塊、団塊Jr世代の退職者の増加も予想されるが、就業人口が減少傾向に転じるタイミングやその際の交通への影響を把握する必要がある。
- ・ 本分析においては通勤利用中心に着目したが、高齢者の利用目的の多くを占める私事目的利用についても、通勤に付随する私事行動等の観点も含め分析が必要である。