

# 高齢者の就業構造の変化が 東京圏の鉄道需要に及ぼす影響に関する分析

嶋田 優樹<sup>1</sup>・坂下 文規<sup>2</sup>・宮城島 玲子<sup>3</sup>・  
加瀬 正樹<sup>4</sup>・伊東 誠<sup>5</sup>・森地 茂<sup>6</sup>

<sup>1</sup> 非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)  
E-mail: shimada-yse@jttri.or.jp

<sup>2</sup> 正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)  
E-mail: sakashita@crp.co.jp

<sup>3</sup> 非会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)  
E-mail: r\_miyagishima@crp.co.jp

<sup>4</sup> 非会員 一般財団法人運輸総合研究所 主任研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)  
E-mail: kase-mfc@jttri.or.jp

<sup>5</sup> 正会員 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)  
E-mail: itoh-mtg@jttri.or.jp

<sup>6</sup> 名誉会員 政策研究大学院大学 名誉教授, 客員教授 (〒106-8677 東京都港区六本木七丁目 22-1)  
E-mail: smorichi.pl@grips.ac.jp

わが国では高齢化の進展を背景に、高齢者雇用安定法の改正等による高齢者の就業支援が行われ、60歳前後から人々の働き方は近年大きく変化している。このような状況を踏まえ、高齢者の就業や通勤移動の実態を把握することは、今後の鉄道経営を考える上で非常に重要である。本研究では新型コロナウイルス感染症発生以前において、東京圏の高齢者を対象に就業率や雇用形態、就業日数、通勤先の変化を把握し、高齢者の鉄道通勤利用の実態を分析することで、今後の輸送需要への影響について考察する。

**Key Words:** Tokyo Metropolitan Area, railway demand, employment structure, population ageing,

## 1. 研究の背景と目的

高齢化の進展を背景に、高年齢者雇用安定法の改正等による定年の引き上げや高齢者の就業支援が行われ、60歳前後から人々の働き方は近年大きく変化している。このような状況を踏まえ、高齢者の就業や移動の実態を把握することは、今後の鉄道経営を考える上で非常に重要である。本研究では新型コロナウイルス感染症発生以前において、高齢者の就業支援が東京圏(1都3県)の鉄道需要にどのような影響を与えているか分析を行い、今後の東京圏の輸送需要への影響について考察することを目的とする。

## 2. 着目する就業支援と分析の視点

1994年の高年齢者雇用安定法の改正により60歳定年が義務化され、2004年の法改正により65歳までの雇用確保措置

(定年引上, 継続雇用制度導入, 定年の定め廃止のいずれかを実施)が法的義務化され、2020年の法改正により70歳までの就業確保措置が努力義務化されている。2004年の法改正については2006年に施行され、義務化年齢は図-1のとおり段階的に引き上げられている。本研究ではこの2004年の法改正に着目し、2005年以降の東京圏の高齢者における①就業構造の変化, ②就業日数の変化, ③通勤先の変化, ④通勤目的の鉄道利用量の変化という4つの視点に基づき分析を行う。



図-1 2004年法改正概要図

### 3. 就業構造の変化

国勢調査、就業構造基本調査を用いて東京圏の就業構造の変化について分析する。

#### (1) 就業率

2005年と2015年の男女別の就業率の変化を図-2に示す。男性は法改正の影響もあり、特に60～64歳で就業率は上昇している。女性は法改正の影響に加え、女性の社会進出の影響もあり、高齢層のみならず若い層においても就業率は上昇している。

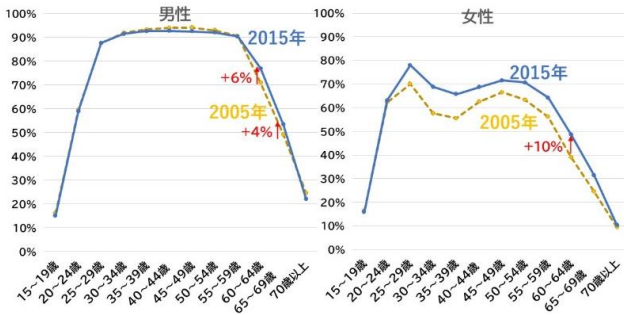


図-2 一都三県の男女別就業率の推移

#### (2) 雇用形態

2017年時点の雇用形態に着目すると、図-3に示すように男性は60歳を境に主に契約社員が多くなり、非正規割合が増加している。女性は、60歳を超えるとパートの割合が多くなり、非正規割合が増加している。特にパート、アルバイトは居住地近くでの従業が多いことが予想されるため、雇用形態割合は鉄道通勤利用にも影響を与えていると考えられる。

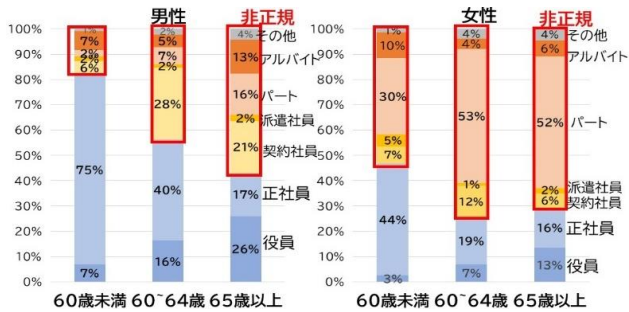


図-3 男女別雇用形態割合(2017年)

雇用形態割合の経年変化を図-4に示す。60～64歳男性においては、非正規雇用の中でも契約社員の割合が増加している。非正規雇用割合は、60～64歳男性を除き経年で増加傾向であるが、60～64歳男性においては他に比べ非正規雇用の割合変化は横ばいである。2006年以降の65歳までの雇用確保措置により契約社員割合は増加し、正規雇用もある程度維持されたと考えられる。

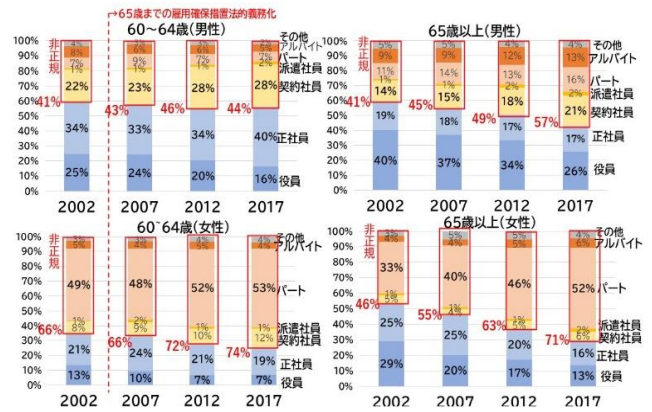


図-4 雇用形態割合の推移

### 4. 就業日数の変化

鉄道通勤利用回数に影響する就業日数について、ここでは定期券購入の分かれ目となる週4日以上の勤務に着目し、就業日数の経年変化を男女別に図-5に示す。60歳未満では週4以上勤務者の割合は男女とも横ばいであるが、60～64歳男性の週4以上勤務者の割合は上昇傾向であった。今後70歳までの就業確保措置の努力義務化により、特に65歳以上の男性において正規雇用も増え、出勤日数増加が予想される。



図-5 年間就業日数200日以上(週約4日以上)の勤務者の割合推移(一都三県)

### 5. 通勤先の変化

2008年、2018年のパーソントリップ調査を用い、全交通機関での通勤先、および鉄道利用のみにおける通勤先に分けて、東京圏の高齢者の通勤ODの分析を行う。分析にあたっては地域を都心部(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)への通勤、その他地域への通勤、その他地域のうち居住地内への通勤の3つに分けて分析した。

#### (1) 全交通機関の通勤先分析

2018年一時点での高齢者の特徴としては、図-6に示すように、男性においては、60～64歳までは都心部への通勤はあまり減少せず、65歳を超えると都心部への通勤が大きく減少

し、居住地域内への通勤が増加する。一方で女性は65歳未満でも高齢になるにつれ居住地域内通勤が増加する傾向であった。

2008～2018年の経年変化について、60歳以上に着目し、図-7のように男女別に分けて示した。男性では、65歳以上で都心部への通勤が減少し居住地域内通勤が増加しているのに対し、60～64歳は都心への通勤もある程度維持されている。女性においても65歳以上と比べると60～64歳の都心部への通勤も維持されている。60～64歳においては法改正(65歳までの雇用確保措置)の影響もあり、正規雇用が一定程度維持され、都心部への通勤割合が維持されたのではないかと考えられる。

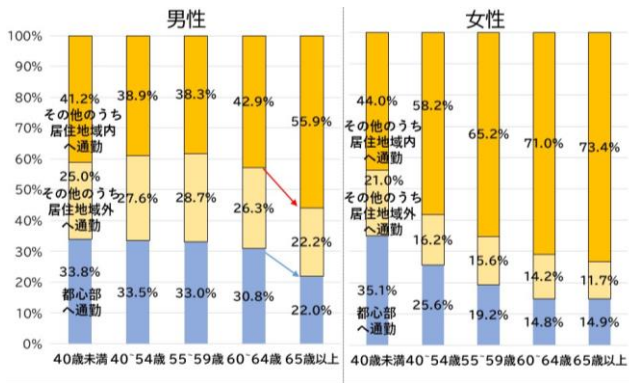


図-6 2018年全交通機関OD割合



図-7 全交通機関OD割合の経年変化

(2) 鉄道利用における通勤先分析

2018年一時点での高齢者の鉄道利用通勤者の特徴としては、図-8に示すように、男性は65歳を超えると居住地域内通勤が増加するが全交通機関ほど顕著でなく、65歳以上でも半数近くは都心部へ通勤している。女性は高齢になるほど居住地域内通勤が増加していた。2008年～2018年の経年変化についても分析したが、全交通機関と同様で男女ともに65歳以上に比べると60～64歳では都心部への通勤がある程度維持されていた傾向であった。

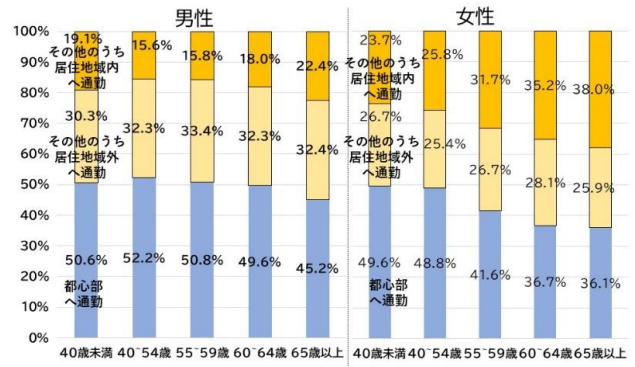


図-8 2018年鉄道通勤利用OD割合

6. 高齢者の通勤目的の鉄道利用量の変化

鉄道通勤トリップ数の変化をみると、図-9、表-1にあるように、2008年～2018年において235千トリップ増加しており、増加の大半は女性によるものであるが、男性においても増加している。年齢別にみると男女ともに40歳以上で増加しており、30代以下の若年層では減少している。30代～40代においては、団塊Jr世代の影響が大きい。世代ごとの人口差の影響を除くため、それぞれの増加トリップを年齢階級ごとの夜間人口で除いたものが図-10である。女性は社会進出の影響もあり、40代以降で夜間人口一人当たりの鉄道通勤トリップは大きく増加しているが、男性においても高齢者就労支援の影響により60～64歳においては6.5%増加している。



図-9 鉄道通勤トリップ数増加内訳(2008～2018, 男女合計)

表-1 鉄道通勤トリップ数増加内訳(2008～2018, 男女別)

(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

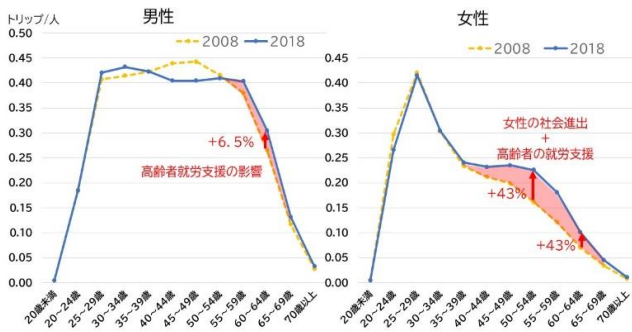


図-10 夜間人口一人当たりの鉄道通勤トリップ数

## 7. まとめ

本研究では、高齢就業者の増加が鉄道需要に与える影響について分析を行い、以下の点が明らかとなった。

- ① 高齢者の就業率は上昇しており、雇用形態としては非正規雇用が増加傾向だが、就業支援の法改正の影響もあり60～64歳男性では正規雇用も維持されており、非正規雇用の中でも契約社員の割合が増加していた。
- ② 高齢になるほど就業日数は少ない傾向であるが、法改正の影響もあり、2007～2017年で60～64歳男性で就業日数は増加傾向である。
- ③ 2018年時点で男性においては、60～64歳までは都心部への通勤はあまり減少せず、65歳を超えると都心部への通勤が大きく減少し、居住地域内への通勤が増加していた。女性は65歳未満でも高齢になるにつれ居住地域内通勤が増加する傾向であった。2008～2018年の経年変化では男女ともに60～64歳でも都心部への通勤割合は減少するが、65歳以上と比べると都心部への通勤は一定程度維持されていた。
- ④ 鉄道通勤トリップは2008～2018年において40代以上の

年齢層で増加していた。高齢者の夜間人口一人当たりの鉄道通勤トリップに換算すると、男性では法改正の影響もあり60～64歳を中心に増加しており、女性においては社会進出の影響もあり、40代以降で大きく増加していた。

東京圏の夜間人口の高齢化の進展や、2021年度より70歳までの就業確保措置が努力義務化されたこと等も踏まえると、今後も東京圏において高齢者の就業や鉄道通勤利用は増加し、鉄道利用者に占める高齢者の割合は高まっていくことが予想される。今後の鉄道経営を考える上では、高齢者の働き方、ライフスタイルなどの変化に応じて、高齢者にとって快適な鉄道サービスの在り方について考えることが重要である。

## 謝辞

本研究は、鉄道事業者（東日本旅客鉄道（株）、東急電鉄（株）、東京地下鉄（株）、西武鉄道（株）、小田急電鉄（株）、東武鉄道（株））ならびに、学識経験者、オブザーバである国土交通省で構成される「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」に関する検討成果の一部を取りまとめたものである。ここに記して感謝の意を表する。

## 参考文献

- 1) 総務省統計局：平成 17, 27 年国勢調査。
- 2) 総務省統計局：平成 14, 19, 24, 29 年就業構造基本調査
- 3) 国土交通省関東地方整備局：平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査
- 4) 国土交通省関東地方整備局：平成 20 年第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査

## ANALYSIS OF THE EFFECT OF CHANGES IN THE EMPLOYMENT STRUCTURE OF THE ELDERLY ON RAILROAD DEMAND IN THE TOKYO METROPOLITAN AREA

Yuuki SHIMADA, Ayanori SAKASHITA, Reiko MIYAGISHIMA, Masaki KASE, Makoto ITOH and Shigeru MORICHI

With the increase in the aging population in Japan, employment support for the elderly has been provided by amending the Elderly Employment Stabilisation Law. As a result, how people work after the age of 60 has changed drastically. In light of these circumstances, it is very important to understand the actual situation of employment and commuting of the elderly to facilitate appropriate management of future railroads. In this study, we analyze the employment rate, employment status, number of working days, and commuting destination of elderly people in the Tokyo metropolitan area before the outbreak of the new coronavirus infection to understand the actual situation of the use of railroad for commuting, and the impact on future railroad transportation demand is discussed.