

退職したシニア世代の鉄道利用状況調査

武藤 雅威*

Survey on Railway Use Situation of Senior Generation Who Has Retired

Masai MUTO

In Japan, it is predicted that population of working generation more decreases, thus sustainment of the railway passenger demand is an acute problem for the railway market. For easing the problem, it is effective to increase railway passengers of the senior generation who has retired. With this background, an internet questionnaire survey to comprehend the railway use situation of the seniors has been conducted. The result is as follows: the seniors who have used the railway for commuting in their working days still have higher railway use frequency than other seniors, and the most answers to the question on frequency are 1-3 times a month.

キーワード：シニア世代，WEB調査，鉄道利用頻度，旅行・行楽，鉄道サービス

1. はじめに

今後の日本社会では少子高齢化が一層進展し、通勤・通学定期券需要の中心的存在である現役世代（15～64歳）人口の減少が予測されている中で、鉄道需要をいかに維持していくかは、鉄道市場にとっての大きな課題となっている。鉄道需要を維持する方策の手掛かりとして、現役時に鉄道で通勤をしていた方に、退職後も引き続き鉄道を積極的に利用してもらうという考え方もある。1947～1949年生まれの人々を団塊世代と呼ぶが、その世代の日本人は約700万人存在しており、日本の人口構成上、特に人口分布が多いのが目立つ年齢層である。その世代が2014年には65～67歳となり、今まさに退職期を迎えている。また、この世代を中心としたシニア層は活動的な側面が強く、旅行などへの消費意欲が高いことから、アクティブシニアと呼ばれている。退職して現在は定職に就いていないシニア世代（以降、リタイヤシニア）の鉄道利用動向を把握することは、鉄道需要を増進する施策に対する重要な情報となると考えられる。このような観点から、リタイヤシニアの鉄道利用状況を把握するための調査を実施したので、結果について報告する。

2. 調査方法

2013年12月に、鉄道利用者が多い大都市圏に居住する60歳以上のリタイヤシニアを対象として、鉄道利用の動向や意識を尋ねるインターネットアンケート調査（以下、WEB調査）を実施した。まず、事前のスクリーニング調査にて、リタイヤシニアに該当するか否かを把握した。そ

* 企画室 戦略調査

後の本調査では、退職前の通勤手段が「鉄道利用」と「鉄道以外を利用」の比率を半数になるようにサンプルを採取しながら調査を進めた。これは、鉄道で通勤していた方とそうでない方の退職後の鉄道利用状況を比較するためである。本調査では、現役時および現在の鉄道利用頻度や、旅行・行楽にどの程度行っているか、マイカーの保有状況など、リタイヤシニアの鉄道利用を増進する施策を探るべく必要なデータを取得するための質問（表1）を設けた。本調査期間2日間（2013年12月13～14日）における有効回答として、2,060サンプルを得た。その属性内訳を表2に示す。

表1 WEB調査での質問項目

①スクリーニング調査 【60歳以上の大都市圏居住者を対象】	
SQ1	現在の就業状況 【退職し、現在は勤めていない人のみ本調査へ】
SQ2	退職前の通勤交通手段（鉄道利用か鉄道以外か）
SQ3	退職からの経過年数
②本調査	
Q1	現役時の鉄道利用頻度
Q2	自身や家族の運転免許証・自家用車保有の有無
Q3	現在の鉄道利用頻度
Q4	自宅から駅までの主な移動手段
Q5	自宅から駅までの所要時分
Q6	【鉄道利用頻度が月に1回未満の人を対象として】 鉄道をあまり利用しない理由
Q7	散歩、訪問、趣味、旅行、行楽など、全ての目的 でのお出かけ頻度
Q8	国内旅行・行楽へ出かける頻度
Q9	国内旅行・行楽へ出かける際の鉄道利用率
Q10	自身が鉄道を利用する機会が増えると思う鉄道 サービスの項目

表2 取得サンプル属性内訳

全数		2,060	100.0%
性別	男性	1,773	86.1%
	女性	287	13.9%
年齢層	60-64 歳	475	23.1%
	65-69 歳	709	34.4%
	70-74 歳	541	26.3%
	75-79 歳	254	12.3%
	80 歳以上	81	3.9%
居住地	関東圏（1都6県）	1,210	58.7%
	中京圏（3県）	235	11.4%
	近畿圏（2府4県）	615	29.9%
退職後の経過年数	3年以内	406	19.7%
	4～5年	364	17.7%
	6～10年	601	29.1%
	11年以上	689	33.4%
現役時の通勤	鉄道を利用	1,030	50.0%
	鉄道以外を利用	1,030	50.0%

3. 分析結果

得られたデータを用いた分析結果を以下に示す。

3.1 鉄道利用頻度

リタイアシニアにおける現在（退職後）の鉄道利用頻度に関する回答結果を図1に示す。「月に1～3回程度」利用している人が35%で最も多く、続いて「週に1～2日程度」および「2、3ヶ月に1回程度」利用している人がともに17%である。

次に、現役時の通勤における鉄道利用の有無別に比較した現在の鉄道利用頻度の集計結果を図2に示す。現役時の通勤に鉄道を利用していた人は、鉄道以外の利用者よりも現在の鉄道利用頻度も高い傾向を示している。「週1日以上」利用の割合で見れば、現役通勤時の鉄道利用者が32%、鉄道以外の利用者が14%となっている。

現役時と現在における鉄道利用頻度を定量的に比較するため、各選択肢の利用頻度を年間利用日数に換算（例：「週に5日以上」＝260日、「月に1～3回程度」＝24日）して分析した。換算後の年間平均利用日数の比較結果を表3に示す。現役時の通勤で鉄道を利用していた人の現在の年間平均利用日数は46日であり、そうでない人（24日）よりも倍近く利用しているが、それでも現在の年間利用日数は、現役時（244日）の5分の1程度までに減少している。

また、このほかの質問項目と併せた分析結果により、自宅から駅までの移動手段が徒歩である人（そうでない人は自動車やバスなどを利用）や、自宅から駅までのアクセス移動時分が短い人は、現在の鉄道利用頻度が高い傾向にあることがわかっている。リタイアシニアには様々な健康状態の方がいることから、“駅へのアクセス

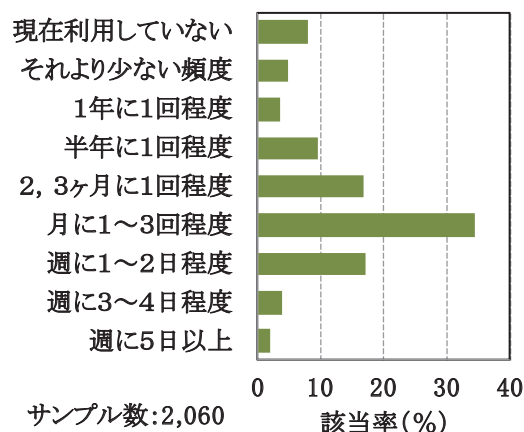


図1 現在の鉄道利用頻度

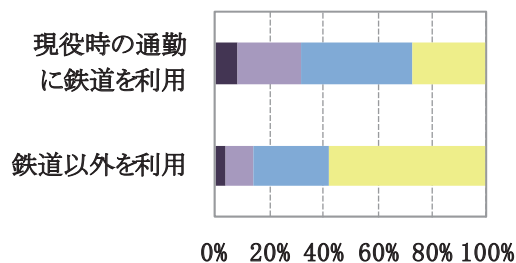


図2 現役通勤時の鉄道利用有無別の利用頻度

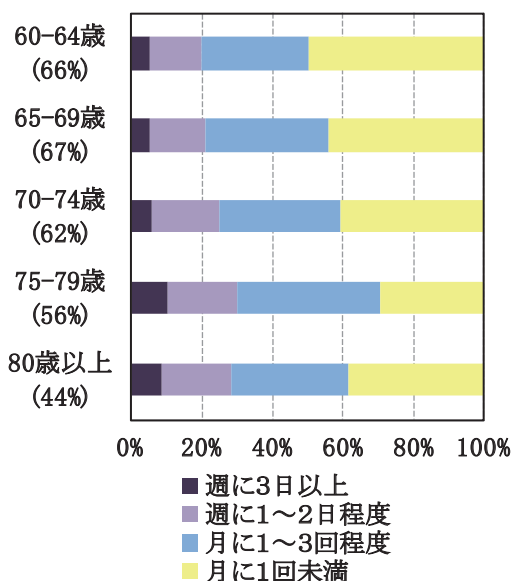
表3 年間平均利用日数の変化

現役時の通勤手段	現役時 平均日数	現在の 平均日数
鉄道を利用	244日	46日
鉄道以外を利用	51日	24日

の良し悪しが鉄道利用頻度に及ぼす影響は現役世代よりも大きい”と考えられる。

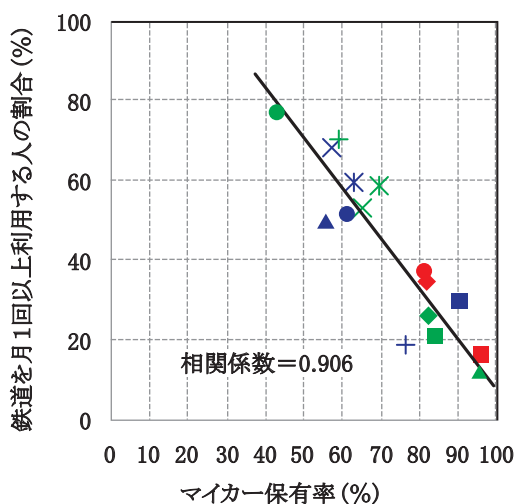
さらに、年齢層別に鉄道利用頻度を把握した結果を図3に示す。図中、年齢層下に示した括弧内数字は、マイカー（回答者が主に用いる自家用車）の保有率を示している。年齢が上昇するとマイカー保有率が低下し、70歳以上の年齢層で鉄道利用頻度が高くなっている。公共交通機関への依存度が大きくなるためと見られる。

これを居住都府県別に分析したのが図4である。本図は、“マイカー保有率”と“鉄道を月1回以上利用する人の割合”との関係を示しているが、パラメータが負の直線回帰の関係にあることがわかる。その相関係数（自由度調整済み）は0.9を超えており、両者の関係が深いことを示している。東京都、神奈川県、大阪府など、マイカーへの依存度が小さい大都市圏中心部の都府県では鉄道の多頻度利用者が多く、そうでない県ではマイカーによる移動が主流になっている人が多いと推察される。



()内%の数字はマイカー保有率

図3 年齢層別の鉄道利用頻度



- ◆ 茨城県
- 栃木県
- ▲ 群馬県
- × 埼玉県
- * 千葉県
- 東京都
- + 神奈川県
- 岐阜県
- 愛知県
- ◆ 三重県
- 滋賀県
- ▲ 京都府
- × 大阪府
- * 兵庫県
- 奈良県
- + 和歌山県

図4 居住都府県別の分析

3.2 国内旅行・行楽での鉄道利用

リタイシニアにおける国内旅行や、行楽（山歩き、観光などの日帰り小旅行）に出かける頻度（全交通機関を対象）を尋ねた質問の回答結果を図5に示す。「2,3ヶ月に1回程度」の人が26%で最も多いが、「月1回以上」の人の総和では約30%存在することがわかった。

続いて、国内旅行・行楽へ出かける際、自宅からの交通機関として、鉄道をどの程度利用しているかについて、居住地域別に比較した結果を図6に示す。大都市圏中心

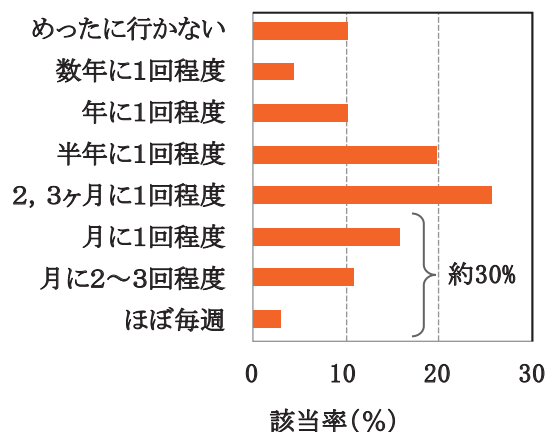


図5 国内旅行・行楽の頻度

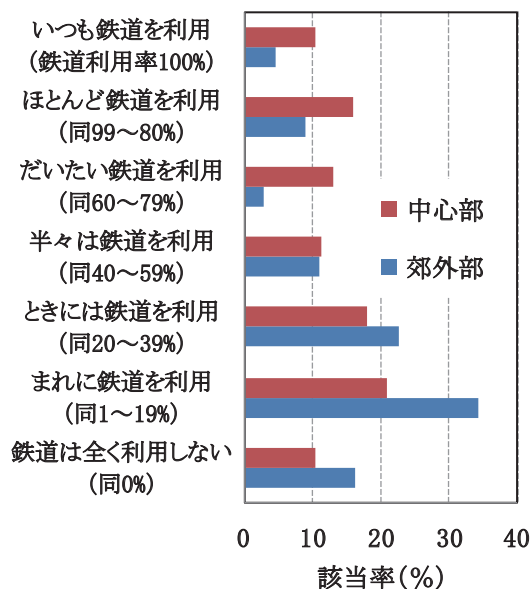


図6 地域別の旅行・行楽時の鉄道利用程度(率)

部（埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫）と、同郊外部（茨城、栃木、群馬、岐阜、三重、滋賀、奈良、和歌山）の比較で見ると、これまでの分析結果と同様、マイカーへの依存度が小さい中心部の方が、国内旅行・行楽でも鉄道利用率が比較的高い傾向が現れている。しかしながら、その中心部でも「まれに鉄道を利用」する程度の人が多い（21%）ことがわかる。

それでは、“どのような人が鉄道を利用して国内旅行・行楽に出かける機会が多いのか”を把握するために、詳細なカテゴリー別に分析した。「月1回以上は国内旅行・行楽に出かけ、その鉄道利用率が60%以上の人」の該当率で見たと同様、大都市圏中心部居住で、個人年収200～400万円未満の人”のカテゴリーで12%の人が該当し、最も高い割合を示すことがわかった。リタイシニアの収入源としては、パート・アルバイト、年金、家賃収入、投資に伴う収入が考えられるが、個人年収200～400万円未満の人は、サンプル全体の51%ほど

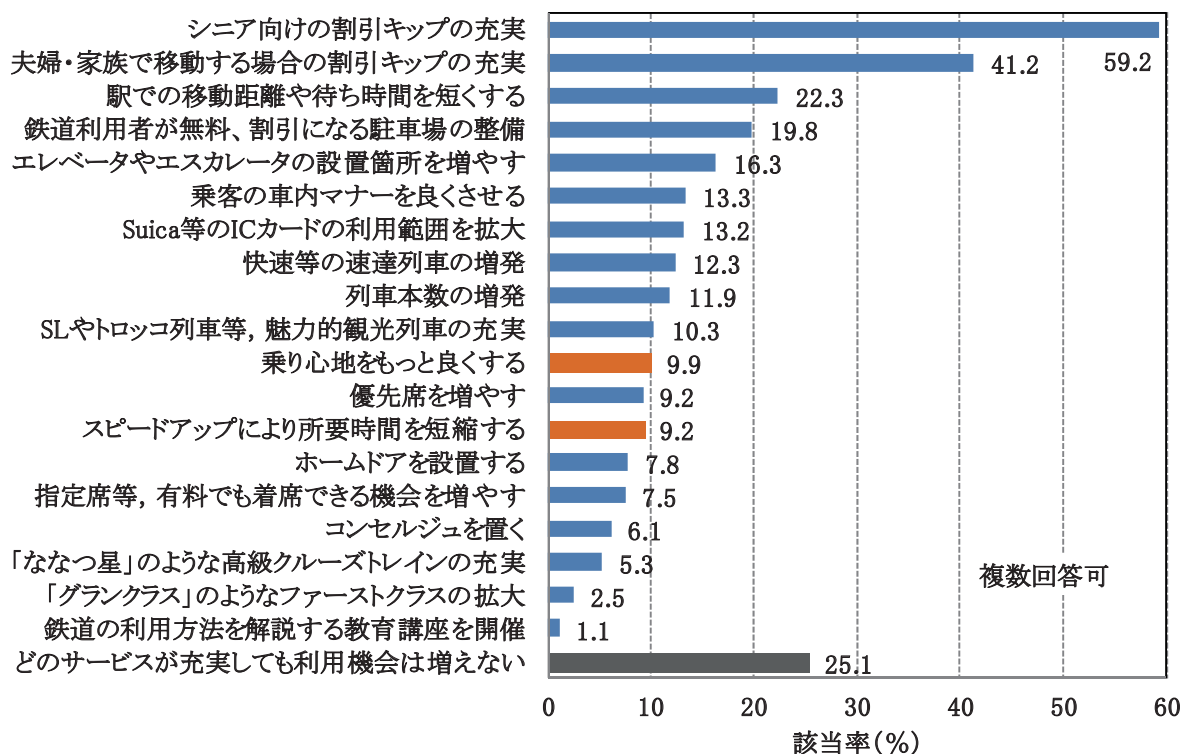


図7 自分が利用する機会がもっと増えると思う、期待する鉄道サービス

存在している。一方、“大都市圏中心部居住で、400万円以上の個人年収がある人”の категорияでは6%の該当率にとどまり、前者との差分の要因は、航空機利用や海外渡航へ流れているためと予想される。この結果は、鉄道を利用した国内旅行・行楽の頻度が高いリタイヤシニアをターゲットとした商品を開発する際の指標となる。

3.3 期待する鉄道サービス

“鉄道における、どのようなサービスが充実すれば、あなたご自身が鉄道を利用する機会がもっと増えると思うか”を尋ねた質問(複数回答可)の回答結果を図7に示す。シニア向けや夫婦・家族同伴の「割引キップの充実」が1, 2位を占め、その該当率は40%を超えている。乗り継ぎを便利にする「駅での移動時間や待ち時間を少なくする」が3位で続いている。一方、技術開発に関連する「乗り心地をもっと良くする」と「スピードアップにより所要時間を短縮する」の該当率は10%弱である。鉄道利用機会が増えるサービスとしては、運賃施策が最も大きい効果となりそうで、技術開発に伴い生み出されるサービスによる増進効果は、相対的に小さいようである。また、全体の約1/4の人が「どのサービスが充実しても鉄道の利用機会は増えない」と回答している。その回答者の64%を鉄道利用が「月1回未満」の低頻度利用者が占めており(対して、何らかの増えると思うサービス項目をあげた人の中では35%)、鉄道利用頻度が少ない人に対するサービス向上施策の効果は、相対的に見て小さくなることが予想される。

4. まとめ

分析結果を以下にまとめる。現役時からは鉄道利用頻度が低下しているものの、消費意欲が高いアクティブシニア向けに魅力ある旅行商品を企画することや、鉄道相互や他の交通機関との乗り継ぎ利便性の向上、バリアフリー施設の整備を図ることにより、リタイヤシニアの鉄道利用を促す余地はまだあると考えられる。

また、マイカーを保有するリタイヤシニアは、国内旅行・行楽でも自動車依存型を示すことが判明した。非業務目的の移動では「その交通機関しか利用したくない」と考える固定的旅客が多勢を占めるという報告¹⁾がある通り、鉄道のサービス向上施策で自動車からのモーダルシフトを促すには拮ならないことが多いと考えられる。むしろ、大都市圏中心部居住者など、公共交通依存型のお出かけ行動を示すリタイヤシニアを対象に絞った鉄道利用増進施策が効果的であると考えられる。

なお、WEB調査の性格上、本件ではITに精通したリタイヤシニアを調査対象としていることを付記しておく。

文 献

1) 柴田宗典, 武藤雅威, 奥田大樹: 旅客の嗜好を考慮した交通機関分担率推定手法の開発, 鉄道総研報告, Vol.25, No.12, pp.35-40, 2011