

# 通勤混雑緩和に向けた実態把握調査 結果概要

# 2021年7月30日 東京商工会議所 交通運輸部会

- ・表中の「%」は小数点第2位で四捨五入を行っており、合計が100%にならない場合がある。
- ・複数回答の設問は、構成比の合計が100%を超える場合がある。
- ・本文や図表中の選択肢表記は、語句を短縮・簡略化している場合がある。
- ・各設問について、回答全体をまとめて集計した「単純集計」と、従業員規模別や業種別に区分して集計した 「クロス集計」を行っている。

#### 調査の背景:

1. 東京商工会議所ではこれまで、東京都の推進する「時差BIZ」への協力など、通勤混雑の 緩和に向けた取組を行ってきたところ、新型コロナウイルスの感染防止の観点からその重要 性は一層高まっている。

国土交通省による「都市鉄道の混雑率調査結果」によれば、2020年度の東京圏主要区間の平均混雑率は前年度比56%減となっているが、今後も中長期的な視点でオフピーク通勤の定着を図ることが重要だと認識している。

- 2. そのため、政府における第2次交通政策基本計画(計画期間:2021年度から2025年度まで)の検討に際し、「鉄道等利用者の需要の平準化を目的としたダイナミックプライシングの導入」について議論の深度化等を要望\*してきたところ、同基本計画(2021年5月28日閣議決定)において、「変動運賃制(ダイナミックプライシング)等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する」との記載が盛り込まれた。
  - ※「新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえた公共交通に係る要望〜コロナ禍の影響を大きく受ける公共交通事業者への支援ならびに、次期交通政策基本計画に関する要望〜」(2021年2月26日 第225回議員総会決議)にて要望
- 3. そこで、通勤混雑緩和に向けた今後の施策等に関する情報提供、周知啓発、意見要望に資するよう、会員企業の通勤や勤務の実態、および混雑緩和に向けたダイナミックプライシング等の施策に関する意識について、調査を実施した。

### I.調査概要・回答企業属性

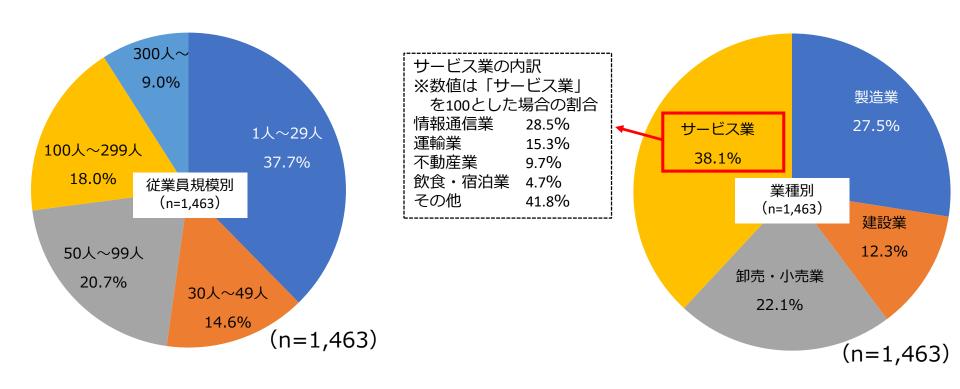


調查対象:東京商工会議所会員企業 12,028社

回答件数:1,465件(回答率12.2%)

調査期間:2021年5月31日~6月11日

調査方法:FAX、メールによる調査票の送付、オンライン・FAX・メールによる回答



Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

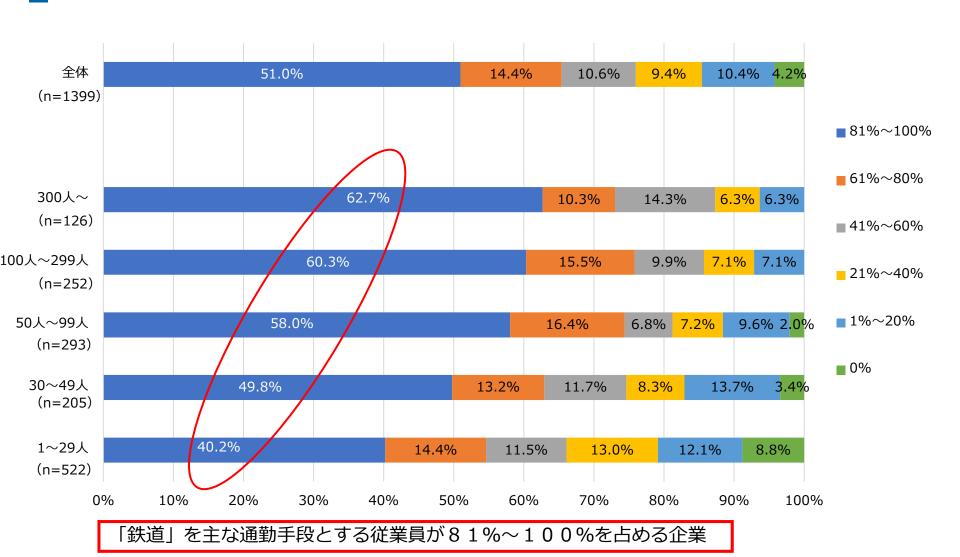
# I. 各企業の通勤・勤務実態について

- ①通勤手段、勤務形態、通勤手当の状況
- ②在宅勤務、時差出勤の状況

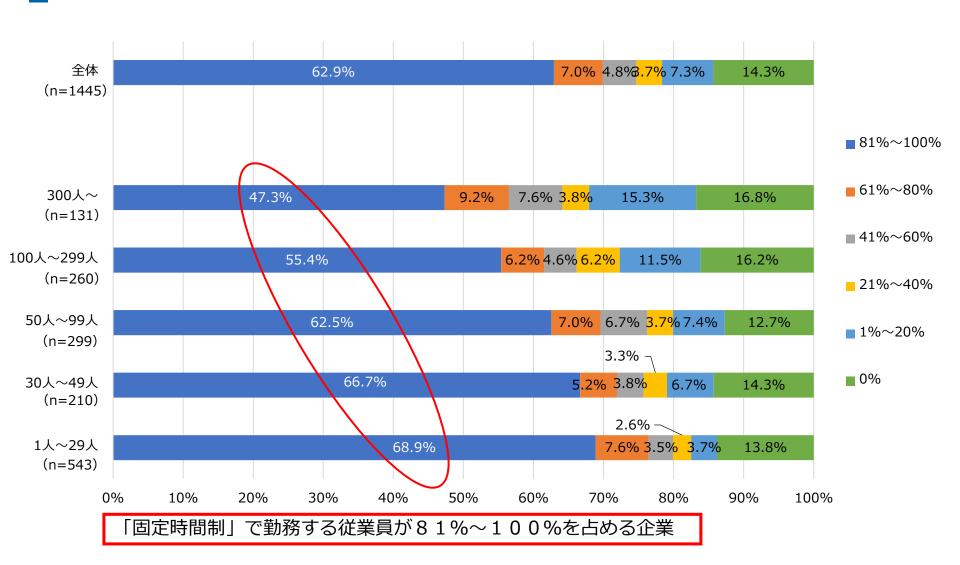
#### 主な通勤手段として「鉄道」を利用する従業員の割合



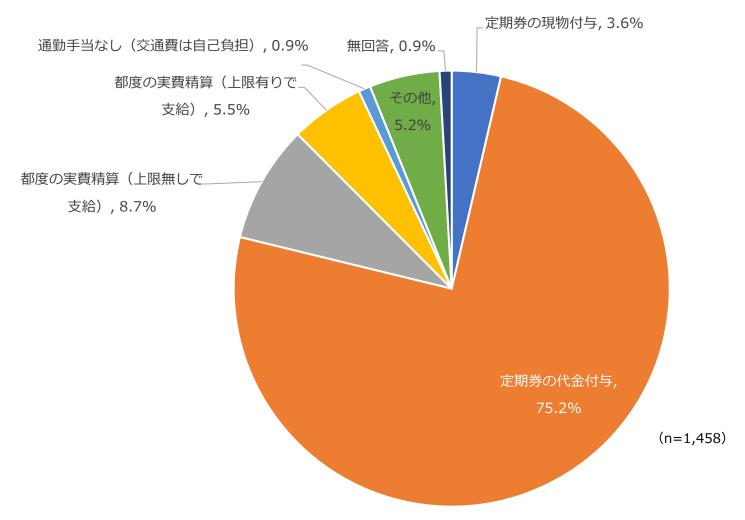
人数規模が大きい企業ほど、「鉄道」を主な通勤手段として利用する従業員の<mark>割合が高くなる</mark>。



■人数規模が小さい企業ほど、「固定時間制」で勤務する従業員の割合が高くなる。



「定期券の代金付与」が<mark>最も多く、次いで「都度の実費精算(上限無しで支給)」、「都度の</mark> 実費精算(上限有りで支給)」となっている。

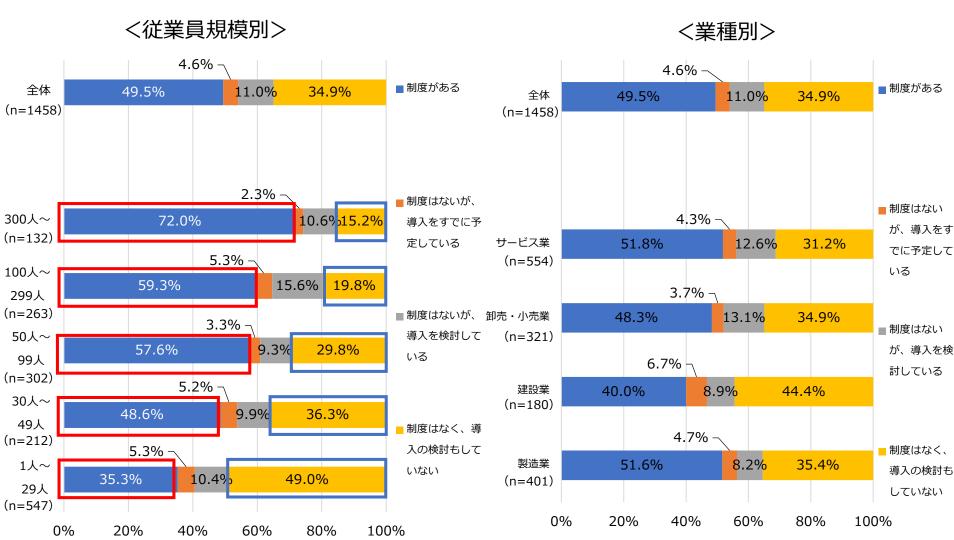


Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

# I. 各企業の通勤・勤務実態について

- ①通勤手段、勤務形態、通勤手当の状況
- ②在宅勤務、時差出勤の状況

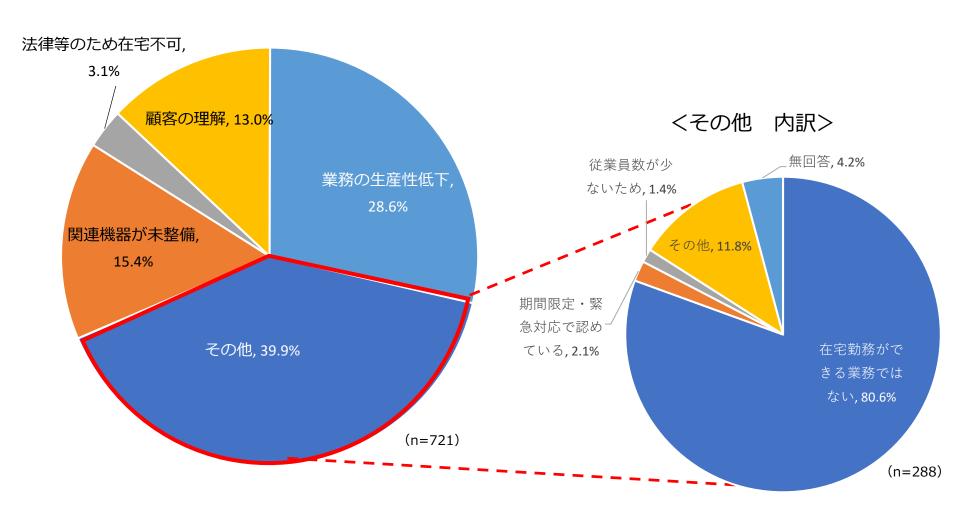
従業員規模が大きいほど「制度がある」の割合が高く、小さいほど「制度の導入を検討しない」の割合が高い。



■ コロナ終息後においては、「実施率0%」が約8%から約33%へ増加するなど、在宅勤務 実施率は全体的に低下する見込みである。

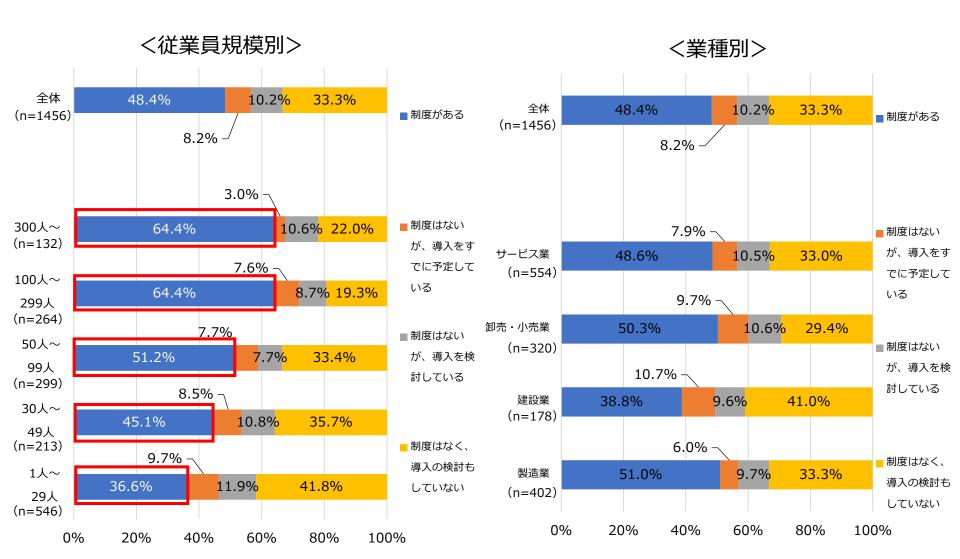
※在宅勤務実施率・・・「在宅勤務を行う従業員数/全従業員数」 実施率1%~100%の企業 実施率0%の企業 (n=719)現在の実施率 8.2% 38.1% 17.0% 21.4% 11.5% 3.8% コロナ終息後の (n=705)32.9% 36.7% 14.8% 10.9% 2.8% 1.8% 実施率見込み 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100% 0% ■ 1%~20% ■ 21%~40% ■ 41%~60% ■ 61%~80% ■ 81%~100%

「その他」が最も多く、そのうち約81%が「在宅勤務ができる業務ではない」である。



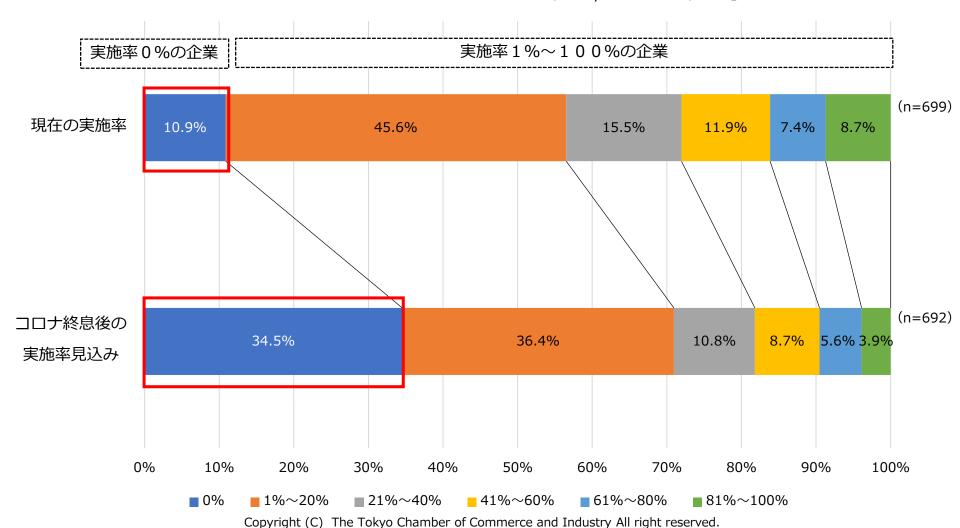
Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

### 従業員規模が大きいほど「制度がある」の割合が高い。

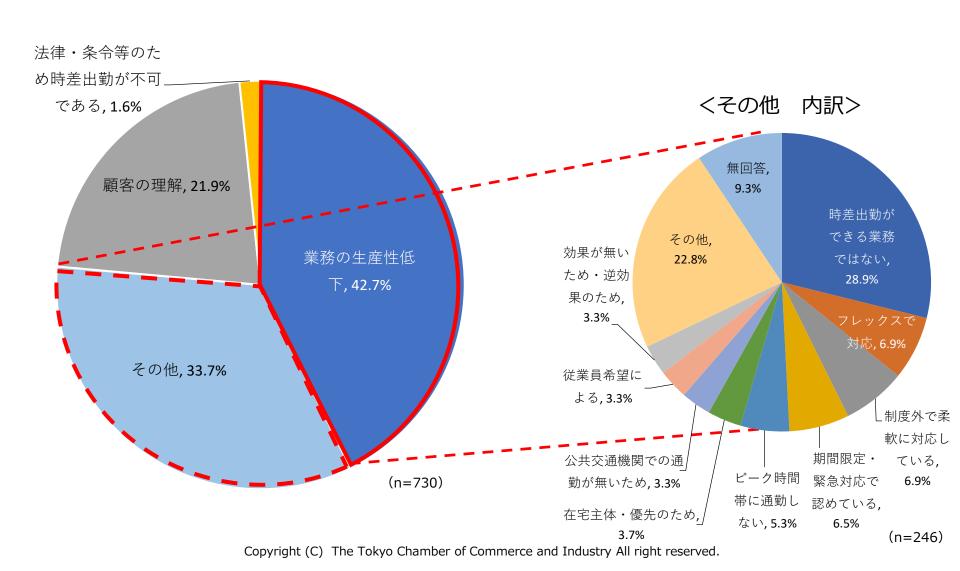


# 制度のある企業における1日あたりのオフピーク通勤実施率 (午前7時~9時ごろを避けた出勤率)

- □ コロナ終息後においては、「実施率0%」が約11%から約35%へ増加するなど、オフピーク通勤実施率は全体的に低下する見込みである。
  - ※オフピーク通勤実施率・・・「ピーク時間帯を避けて出勤する従業員数/出勤する従業員数」



■「業務の生産性低下」が最も多く、次いで「その他」が多くなっている。



### Ⅱ. オフピーク通勤推進のための各種施策について

## ①オフピーク定期券※について

### ②その他の施策について

#### 「<u>※オフピーク定期券</u>」

・コロナ禍における感染症対策、多様化するワークスタイルへの適応の観点から、関東の公共交通機関等で検討されている新しい通勤者向けサービス。ピーク時間帯には利用できないかわりに通常の定期券よりも価格を抑えた定期券の導入により、オフピーク時間帯での通勤を慫慂し、通勤混雑の緩和等を図るもの。

現在

「オフピーク定期券|登場後

(現在の) 定期券 X円 通常の定期券

Y円(X円よりも高い)

オフピーク定期券 Z円(X円よりも安い) (価格) 現在の定期券よりもやや値上げ

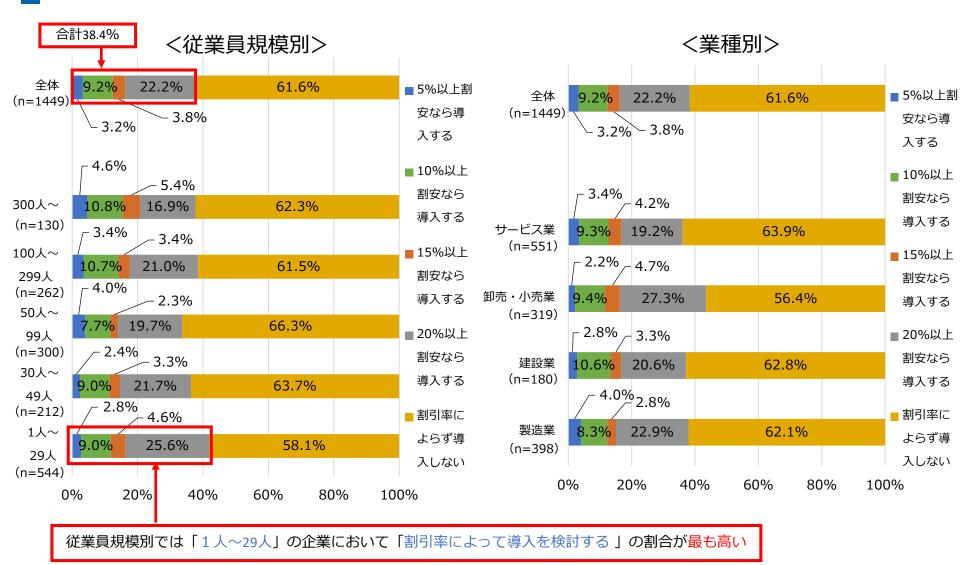
(条件) 現在の定期券同様、どの時間帯でも利用可能

(価格) 現在の定期券よりも割安

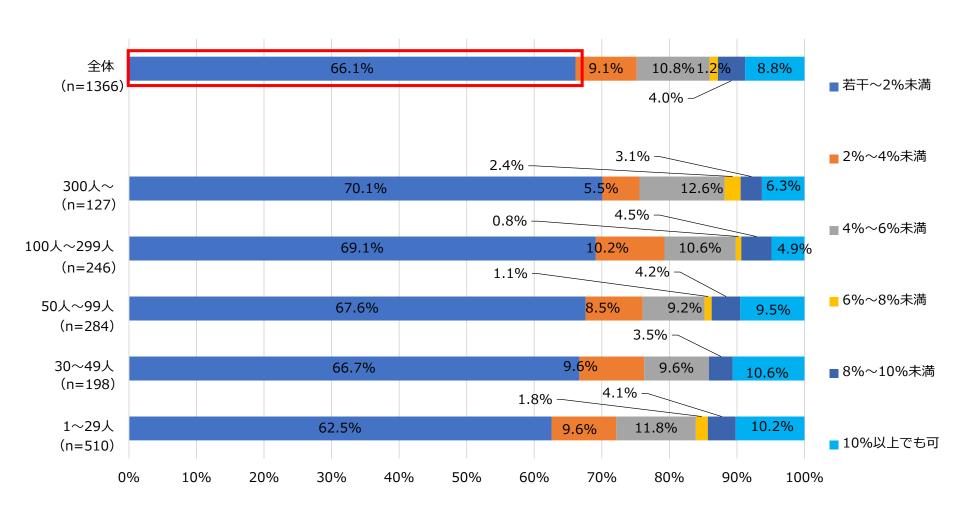
(条件) ピーク時間帯 (午前7~9時ごろ) 以外に定期券として利用可能 ※ピーク時間帯利用時には通常のIC運賃が必要



「割引率によって導入を検討する」と回答した企業が全体の約38%となっている。



「若干~2%未満」と回答した企業の割合が最も高くなっている。

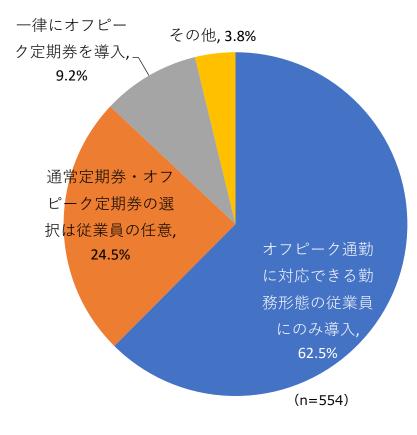


Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

導入理由では、「導入により通勤手当の額が大幅に削減できると考えたため」が<mark>最も高い。</mark> 導入方法では、「オフピーク通勤に対応できる勤務形態の従業員にのみ導入」が<mark>最も高い。</mark>

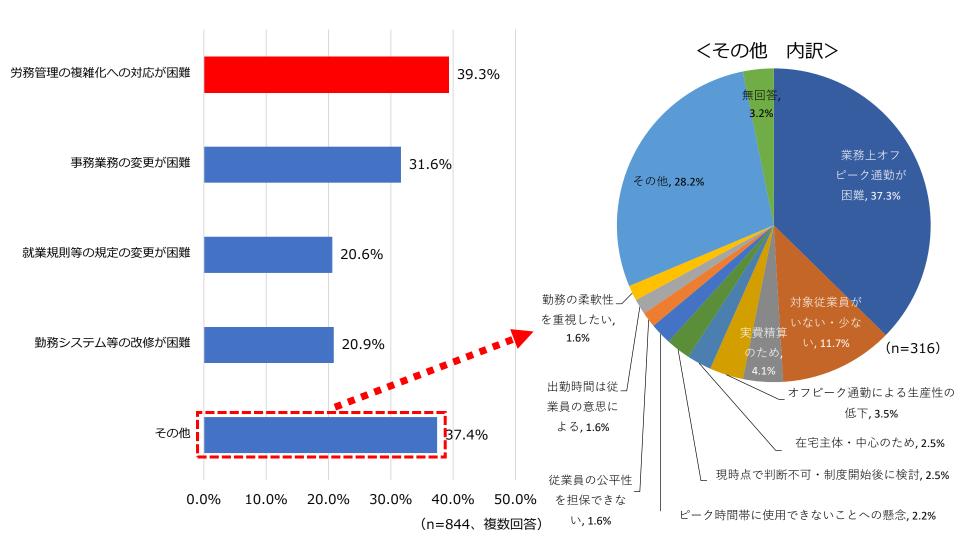
#### <オフピーク定期券の導入理由> 導入により通勤手当の額が大幅に削減 48.4% できると考えたため 導入しても労務管理上の支障が特段な 36.0% いと考えたため 導入しても業務の生産性に大きく影響 34.9% しないと考えたため 導入に必要な規定やシステム等の変更 12.7% が比較的容易であるため 0% 20% 40% 60% (n=550、複数回答)

#### <オフピーク定期券の導入方法>



Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

「労務管理の複雑化への対応が困難」が<mark>最も高く</mark>なっている。

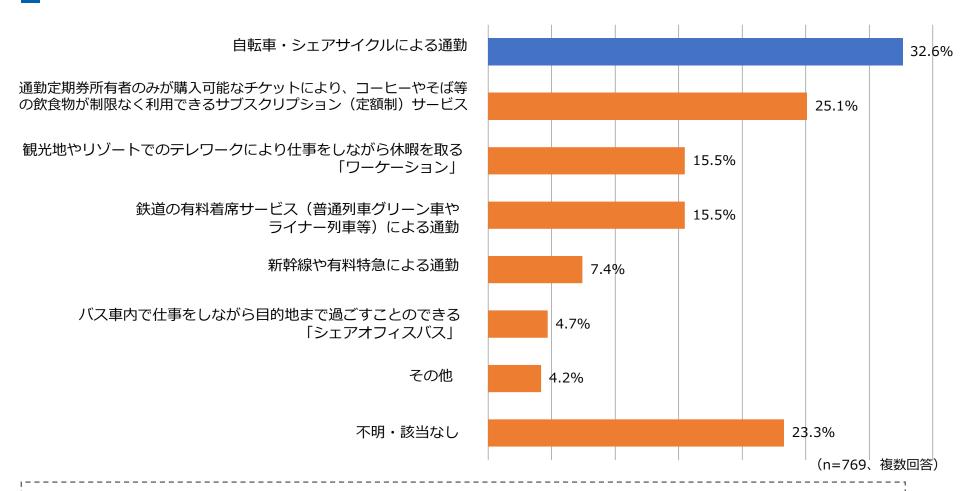


Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

### Ⅱ. オフピーク通勤推進のための各種施策について

- ①オフピーク定期券について
- ②その他の施策について

#### 「自転車・シェアサイクルによる通勤」が約33%で最も高くなっている。



#### 【その他】

・自家用車通勤(有料道路代の負担)等の回答が見られた。

挑みつづける、変わらぬ意志で。

