

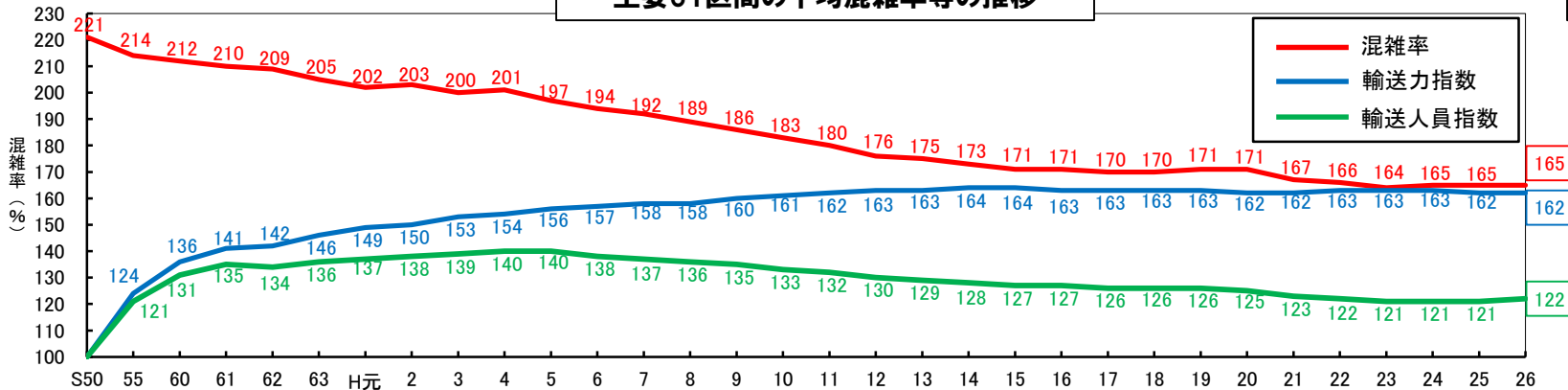
混雑の緩和の現状と今後の取組のあり方について

混雑の緩和に係る現状① —混雑率の推移と取組の経緯—

現状

第18号答申では、東京圏の主要31区間のピーク1時間帯の平均混雑率を150%にする(平成10年度183%)とともに、個別路線においてもピーク時混雑率を基本的に180%以下にすることを旨とする旨とされていた(交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)においても同様の目標を設定)。一方、新規路線の整備や複々線化、オフピーク通勤の推進等の取組により、東京圏の主要31区間のピーク時混雑率は平成26年度165%と平成10年度より減少はしたものの、依然目標達成には至っていない。また、ピーク時混雑率が180%を超える区間も平成26年度時点で、14区間存在している。

主要31区間の平均混雑率等の推移



混雑率が180%を超える区間

(平成26年度)

路線名	最混雑区間	混雑率
東京メトロ東西線	木場→門前仲町	200%
山手線(外回り)	上野→御徒町	199%
総武緩行線	錦糸町→両国	199%
京浜東北線(南行)	上野→御徒町	197%
南武線	武蔵中原→武蔵小杉	195%
横須賀線	武蔵小杉→西大井	192%
中央快速線	中野→新宿	191%
小田急小田原線	世田谷代田→下北沢	189%
埼京線	板橋→池袋	188%
日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	187%
東急田園都市線	池尻大橋→渋谷	185%
東海道線	川崎→品川	182%
京浜東北線(北行)	大井町→品川	182%
武蔵野線	東浦和→南浦和	182%

JR 地下鉄
民鉄 新交通

輸送力増強施策

- 昭和63年 有楽町線全線開業、京葉線西船橋～新木場開業
- 平成元年 都営新宿線全線開業
- 平成2年 京葉線全線開業
- 平成3年 山手線長編成化
- 平成8年 東武伊勢崎線・北千住～越谷間複々線化、京王線長編成化
- 平成9年 京王井の頭線車両大型化
- 平成10～13年 総武緩行線幅広車両導入
- 平成12年 都営大江戸線全線開業
- 平成15年 半蔵門線全線開業、東武伊勢崎線と相互直通運転開始
- 平成17年 つくばエクスプレス開業
- 平成20年 副都心線開業
- 平成20～21年 京浜東北線幅広車両導入
- 平成21年 東急大井町線を溝の口駅まで延伸
- 平成25年 東急東横線の副都心線乗入による五社相直開始

オフピーク通勤施策

平成5～19年 快適通勤促進協議会 オフピーク通勤キャンペーン



※快適通勤促進協議会
運輸省(当時)、労働省(当時)が連携し設置した、経済界や労働界の代表者、有識者、交通事業者、関係行政機関等で構成する協議会。オフピーク通勤の推進に向けた検討、意見交換等を実施するとともに、毎年11月を「快適通勤推進月間」と定めて、オフピーク通勤キャンペーンの実施。

オフピーク通勤キャンペーンポスター
(出典) 国土交通省ホームページより引用

平成25年～ 東京都交通局 日暮里・舎人ライナー早起きキャンペーン

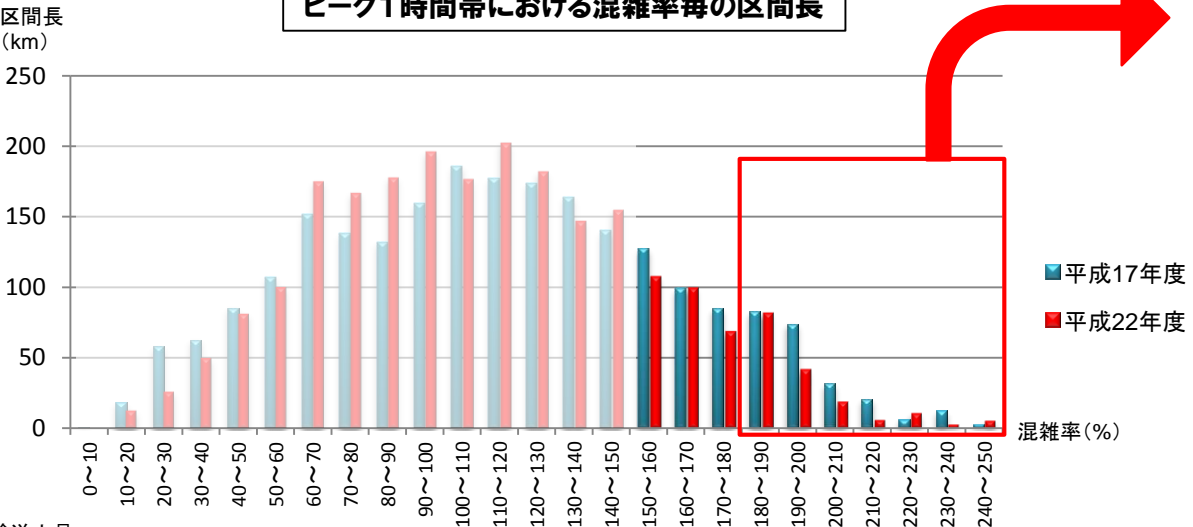
平成19年～ 東京メトロ 東西線早起きキャンペーン

平成21年～ 東急電鉄 田園都市線早起き応援キャンペーン (現在は東急線早起き応援キャンペーン)

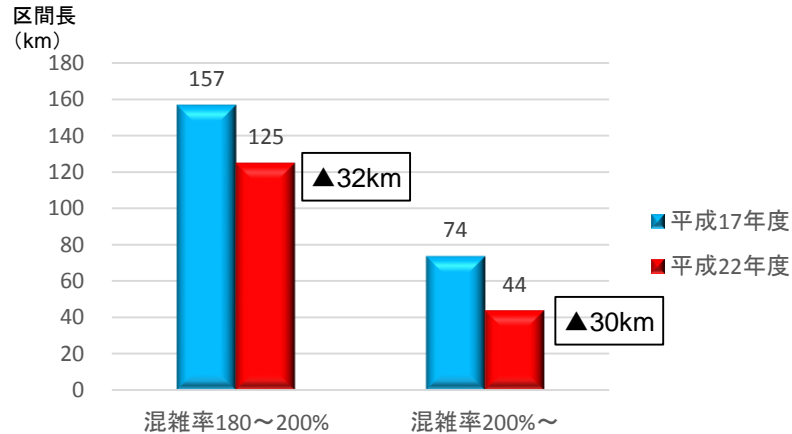
現状

第18号答申では、ピーク1時間帯において混雑率180%以上の混雑区間長を大幅に短縮すべきとされており、平成17年度から平成22年度にかけて、約60km減少したところである。また、ピーク1時間帯において、混雑率180%~200%に巻き込まれる利用者は依然として多く存在するものの、混雑率200%以上に巻き込まれる利用者数は平成17年度から平成22年度にかけて、約200万人減少した。

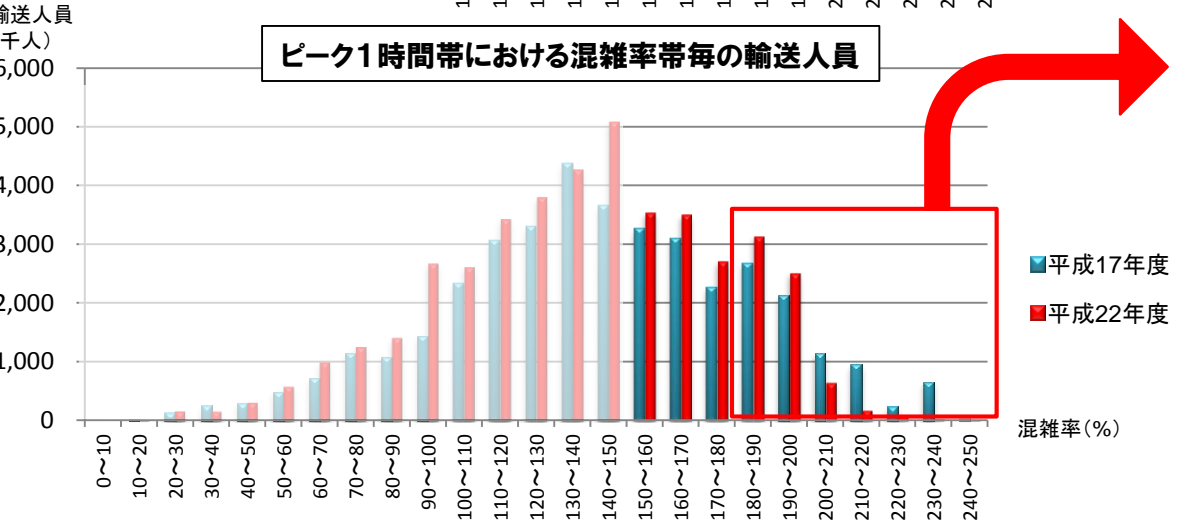
ピーク1時間帯における混雑率毎の区間長



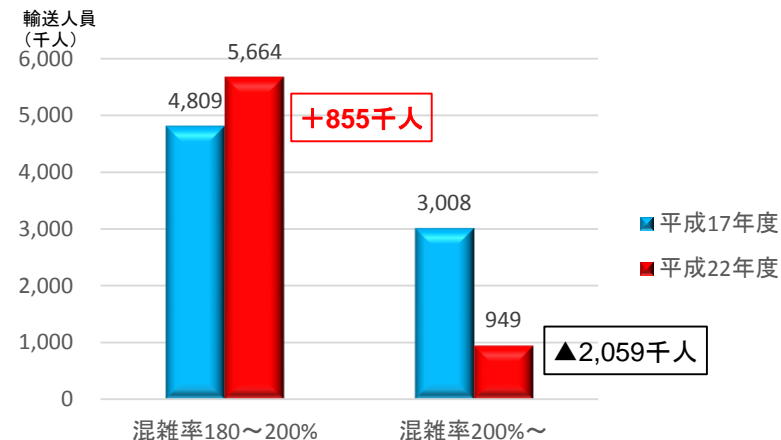
ピーク1時間帯における混雑率180%以上の区間長



ピーク1時間帯における混雑率帯毎の輸送人員



ピーク1時間帯における混雑率180%以上の輸送人員



(出典) 東京圏50km圏内の全ての区間を対象として、H19・H24都市交通年報及びH17・H22大都市交通センサスより国土交通省にて推計。

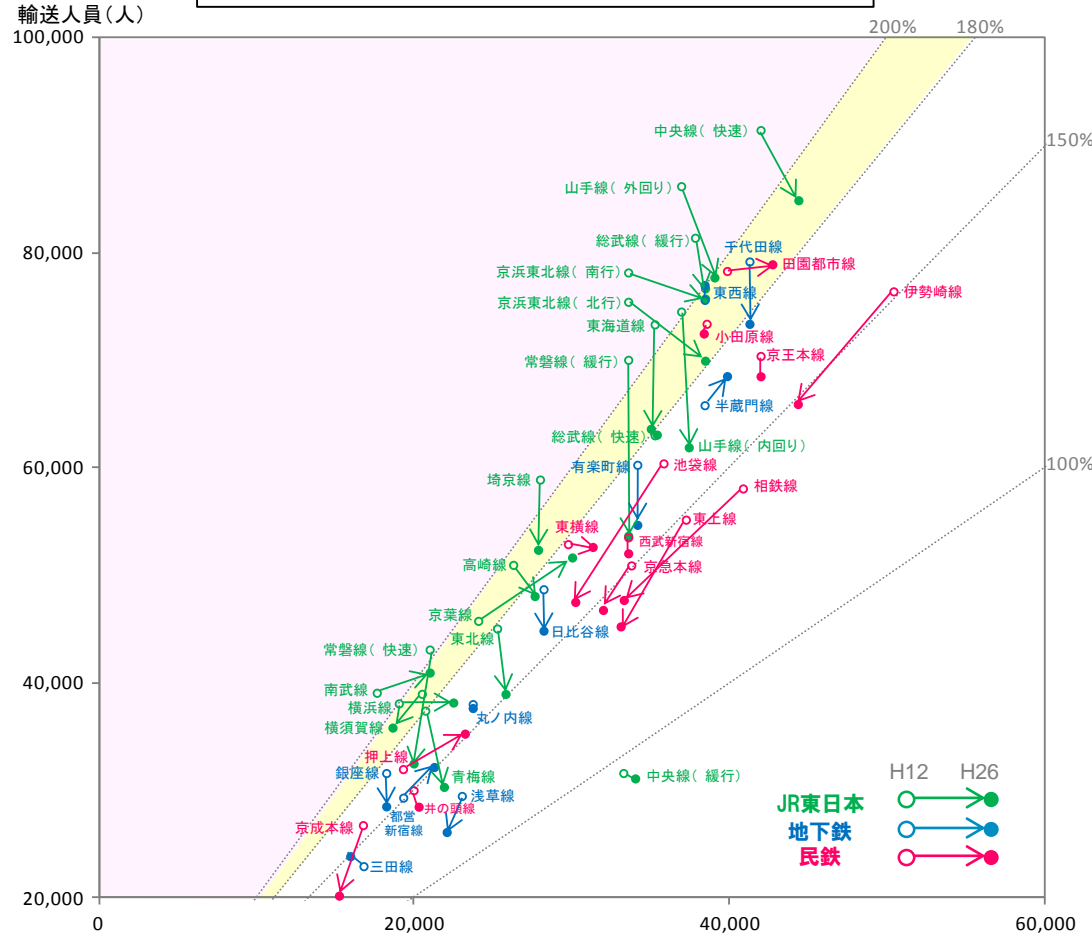
混雑の緩和に係る現状③

一個別路線のピーク1時間帯の輸送力と輸送人員の関係

現状

多くの路線で輸送人員が減少しており、かつ、平成12年時点で混雑率180%以上の路線の多くは輸送力を増大させているものの、依然として混雑率180%超の路線が存在している。

ピーク1時間帯における輸送人員と輸送力の関係



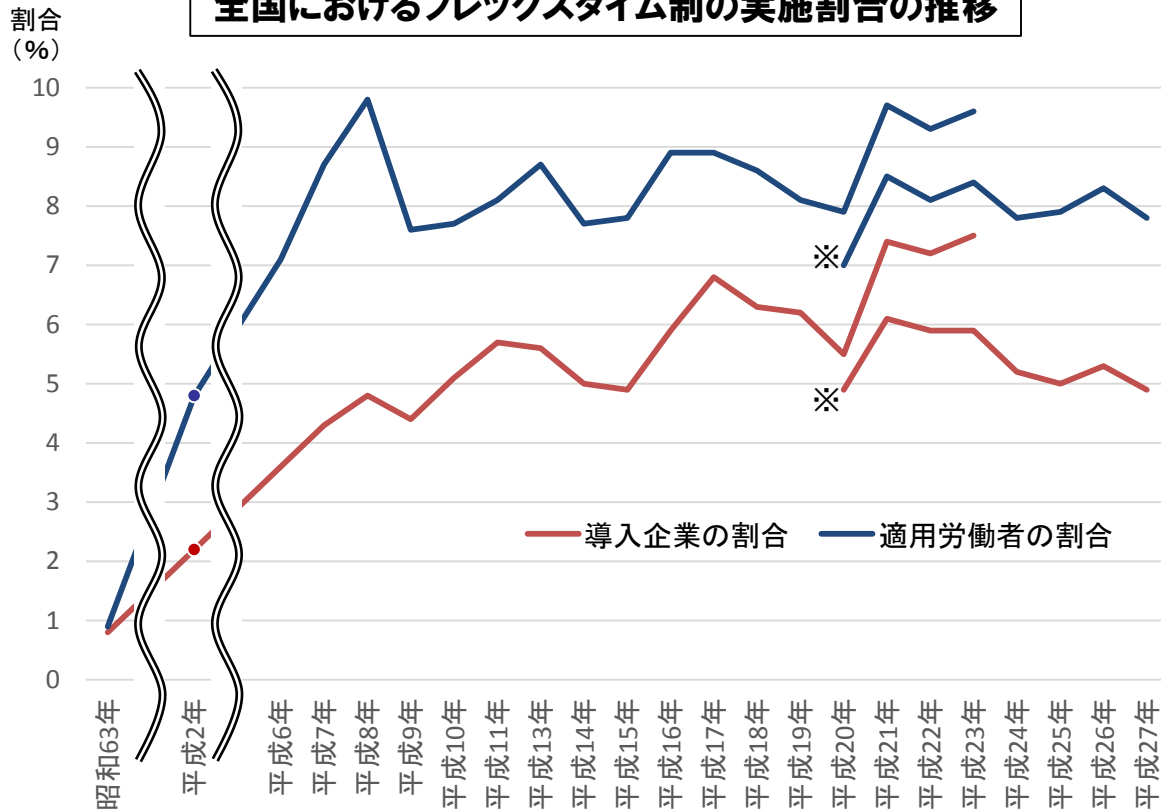
個別路線の混雑率の変化

路線	H12 混雑率	H26 混雑率
JR山手線(外回り)※1	233%	199%
JR山手線(内回り)※1	202%	165%
JR常磐線快速 ※2	205%	163%
JR常磐線緩行 ※2	209%	160%
JR総武線快速	178%	178%
JR総武線緩行	215%	199%
JR東海道線	208%	182%
JR中央線快速	218%	191%
JR中央線緩行	95%	91%
JR青梅線	181%	139%
JR東北本線	178%	151%
JR京浜東北線(南行)※3	233%	197%
JR京浜東北線(北行)※3	225%	182%
JR横須賀線 ※4	190%	192%
JR埼京線	211%	188%
JR高崎線	194%	174%
JR京葉線	190%	172%
JR横浜線 ※5	200%	170%
JR南武線	222%	195%
東京メトロ銀座線	173%	156%
東京メトロ丸ノ内線	160%	159%
東京メトロ日比谷線	173%	159%
東京メトロ東西線	197%	200%
東京メトロ千代田線	192%	178%
東京メトロ有楽町線	176%	160%
東京メトロ半蔵門線	171%	172%
都営浅草線	128%	118%
都営三田線 ※6	137%	150%
都営新宿線	152%	151%
東武伊勢崎線	152%	149%
東武東上線 ※7	148%	137%
西武池袋線 ※7	169%	157%
西武新宿線	159%	155%
京成本線	160%	133%
京成押上線	166%	152%
京王本線	168%	163%
京王井の頭線	150%	140%
小田急小田原線	199%	189%
東急東横線	178%	168%
東急田園都市線	196%	185%
京急本線	151%	146%
相鉄本線	142%	143%

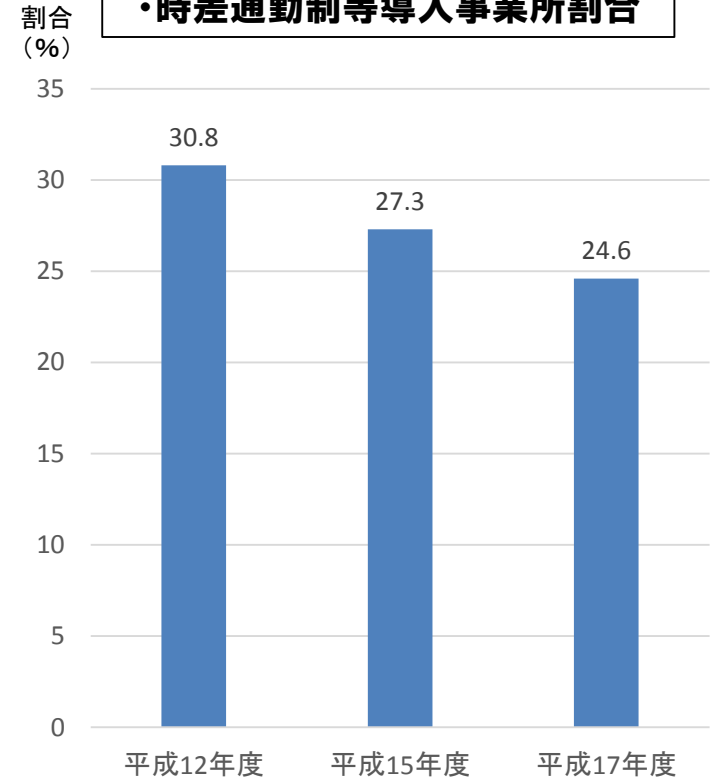
平成12年度と平成26年度の混雑率の変化要因については以下のとおり。
 ※1 拡幅車両導入による定員増加。
 ※2 つばエクスプレス開業(H17)による輸送人員の減少。
 ※3 拡幅車両導入による定員増加。
 ※4 湘南新宿ラインの本数増(H16)。
 ※5 拡幅車両導入による定員増加。
 ※6 東急目黒線との相直開始(H12)後に運行本数を調整。
 ※7 東京メトロ副都心線開業(H20)による輸送人員・輸送力の減少。

(注)・図示した路線は、「主要31区間」として国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている区間にピーク1時間帯当たりの輸送量が3万人以上(第18号答申当時)の路線の最混雑区間を加えたもの。
 (出典) 数字で見る鉄道2001及び2015より国土交通省作成。

全国におけるフレックスタイム制の実施割合の推移



東京圏におけるフレックスタイム制・時差通勤制等導入事業所割合



(注) ・調査時点は、平成11年以前は各年12月31日時点、平成13年以降は各年1月1日時点である。
 ・※について、平成19年以前は調査対象が「本社の常用労働者が30人以上の民間企業」であったが、平成20年以降は調査対象が「常用労働者が30人以上の民間企業」に拡大されている。平成23年までは、旧調査対象での集計結果も併せて表示している。
 (出典) 厚生労働省「就労条件総合調査(平成13年～平成27年)」「賃金労働時間制度等総合調査(平成7年～平成11年)」より国土交通省作成。

(注) ・平成12年度、平成15年度における調査対象範囲は、東京都千代田区、中央区、港区、品川区、渋谷区、新宿区、豊島区、文京区及び台東区における5,000事業所。平成17年度における調査対象範囲は、平成12年度、平成15年度の調査対象範囲に目黒区、大田区、横浜市、川崎市、千葉市及びさいたま市を加えた範囲における5,000事業所。
 ・平成12年度と平成15年度は、フレックスタイム制・時差通勤制のいずれかを導入している割合であり、平成17年度は、フレックスタイム制・時差通勤制・裁量労働制のいずれかを導入している割合。
 (出典) 快適通勤推進協議会資料より国土交通省作成

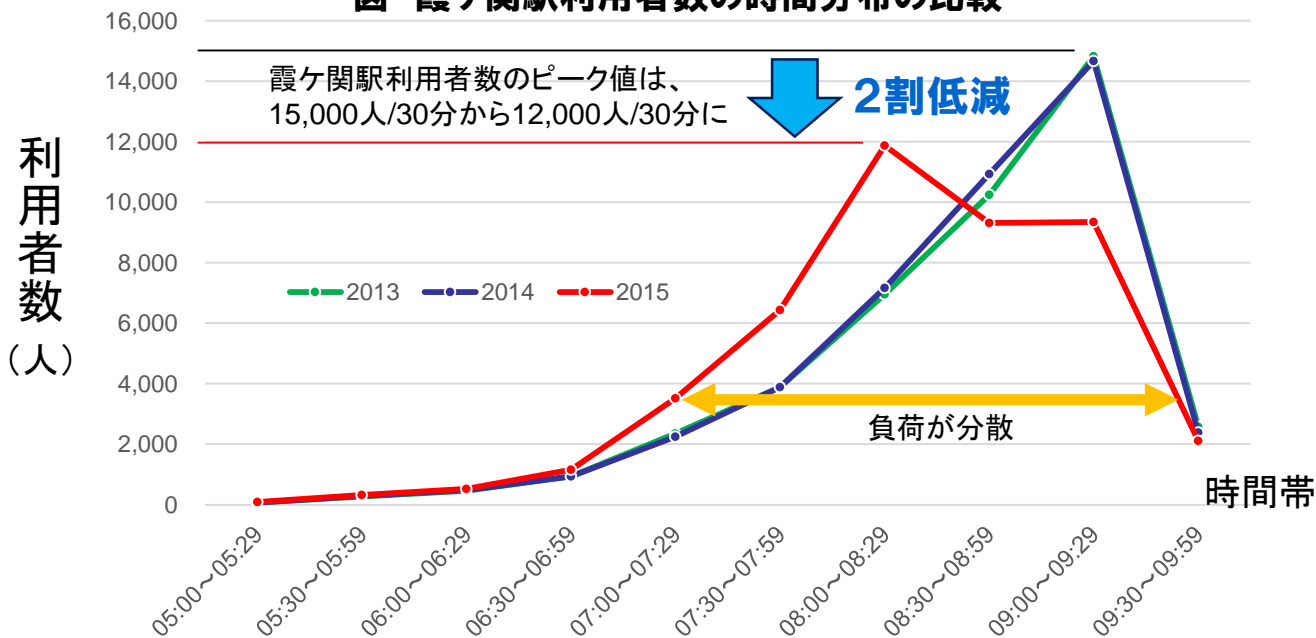
ゆう活(夏の生活スタイル変革)の概要と趣旨

- 我が国の長時間労働を打破し、働き方を含めた生活スタイルを変革する国民運動を、政府を挙げて展開。
- このため、国家公務員については、平成27年7月8月をワークライフバランス推進強化月間に指定し、率先して取組を進めることとし、実施に当たって、以下の3点を重視。
 - ① 朝型勤務と早期退庁の勧奨により、一日の時間を有効に使うことで、ワークライフバランスを実現
 - ② 業務の無駄を徹底的に排除し、業務を効率化
 - ③ 職員の士気の上向も通じて、国民への行政サービスの維持・向上を徹底

本府省等職員総数約4.4万人のうち「ゆう活」実施職員数は約3.7万人。(約8割強)

(出典) 内閣官房ホームページ 第5回女性職員活躍・ワークライフバランス推進協議会(平成27年10月30日開催)配付資料より。

図 霞ヶ関駅利用者数の時間分布の比較



(注) 2013年は7月8日~7月12日、2014年データは7月14日~7月18日、2015年は7月13日~7月17日の平日5日間の平均を取っている。

(出典) 国土交通省作成。



内閣官房内閣人事局

(出典) 内閣官房ホームページより引用

考察

「ゆう活」によって多数の利用者が早朝出勤を実施した霞ヶ関駅では、明確に利用者数のピーク値が低減し、負荷の分散が見られた。

東京メトロの取組事例

東京メトロでは、混雑が激しい東西線において、朝ラッシュピークの前の時間帯に乗車する「オフピーク通勤(通学)」を推奨する目的で、IC乗車券を使用し、東葉高速線東葉勝田台駅～東西線門前仲町駅間のいずれかの駅で自動改札機により入場した旅客の中で所定の条件を満たした場合、入場時刻に応じて「メダル」を付与。

「メダル」はキャンペーン期間中貯めることが出来、貯めた枚数に応じて、プレゼントや商品券等に交換可能。

東西線早起きキャンペーンのロゴ



※ 東京メトロホームページより引用

東急電鉄の取組事例

東急電鉄では、オフピーク乗車の促進を目的としてポイントサービス「早起き応援ポイント」を提供。午前7時までに自動改札から入場すると「早起き応援ポイント」として1日1回5ポイント付与。(池尻大橋駅～用賀駅間のみ7時20分まで。)

付与されたポイントは、加盟店で1ポイント1円相当として使用できるほか、他社のポイントやマイルへの交換やPASMO へのチャージなどに利用可能。

オフピーク乗車のインセンティブの案内

早起きして東急線に乗ると
1日1回 **5ポイント!**



使い方

PASMO
PASMOにチャージできる東急線主要駅設置のポイントチャージ機からPASMOにチャージできます。

TOKYU POINT
加盟店でつかえるTOKYU POINT加盟店でレジで1ポイント1円としてつかえます。

JAL
マイルや他社ポイントに交換 JALマイルや提携先企業のポイントに交換できます。

プレゼント
特別なメニューと交換 東急ならではの特別なイベントや、宿泊・グルメなどのプランと交換できます。

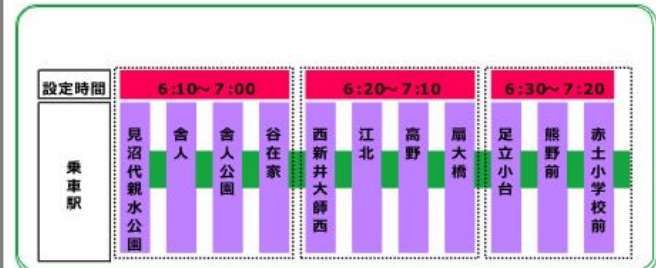
※ 東急電鉄ホームページより引用

東京都交通局の取組事例

東京都交通局では、日暮里・舎人ライナーの朝ラッシュ時間帯における混雑緩和対策の一環として、「日暮里・舎人ライナー早起きキャンペーン」を実施。

本キャンペーンでは、朝ラッシュピーク前の時間帯にIC定期券により乗車した旅客に対し、「早起きポイント」を付与。「早起きポイント」を一定数獲得した旅客に対し、抽選で景品をプレゼントするとともに、東京都交通局のポイント会員には、獲得した「早起きポイント」に応じて東京都交通局のポイントも付与。

キャンペーン対象駅(ポイント付与の対象となる乗車駅)及び設定時間帯



※ 東京都交通局ホームページより引用

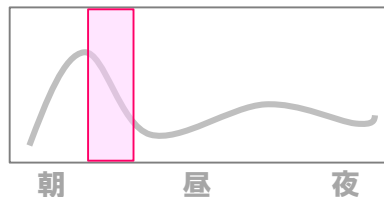
時間帯別混雑率

現状

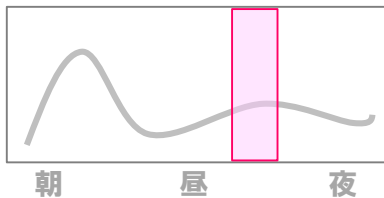
ピーク1時間帯以外の時間帯において、輸送人員と輸送力のミスマッチにより高い混雑率が発生している可能性がある。
また、鉄道事業者にもヒアリングを行った結果、ピークサイドなどピーク1時間帯以外の時間帯における混雑の発生が認識されていた。

輸送力と輸送人員のミスマッチの可能性

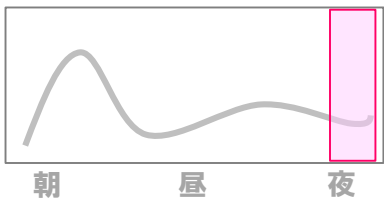
朝ピーク後に、
高い混雑率が発生している
可能性がある路線



夕ピークに、
高い混雑率が発生している
可能性がある路線



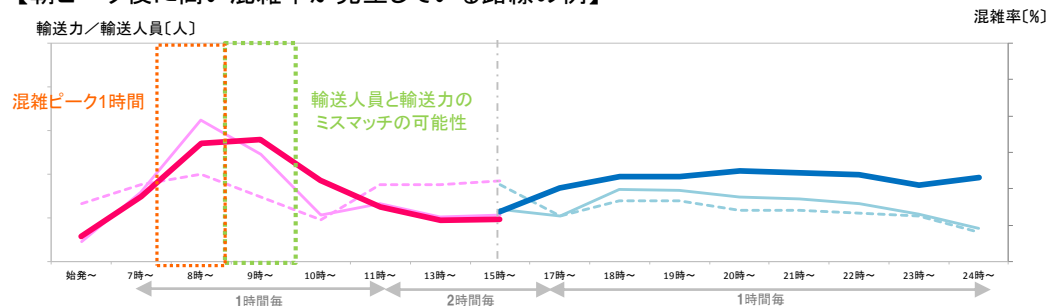
終電間際に、
高い混雑率が発生している
可能性がある路線



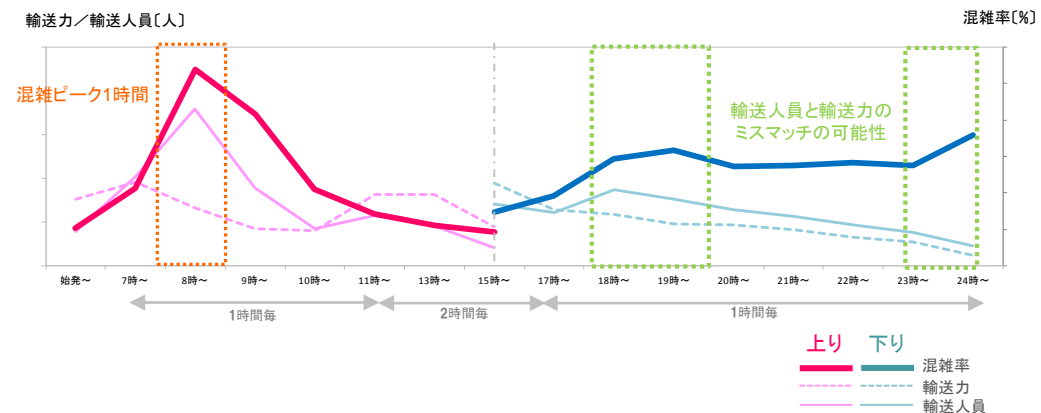
事例紹介

～最混雑区間における時間帯別混雑率の一例～

【朝ピーク後に高い混雑率が発生している路線の例】



【夕ピーク及び終電間際に高い混雑率が発生している路線の例】



(出典) 輸送人員はH22大都市交通センサスにおける鉄道OD調査(自動改札機データ)より断面交通量を国土交通省推計。輸送力は同調査の鉄道輸送サービス実態調査より国土交通省推計。

時間帯別混雑率の「見える化」の取組

JR東日本の取組

JR東日本が開発し、**無料で提供している専用のアプリ「JR東日本アプリ」**により、山手線では、**列車ごと車両ごとの車内温度や混雑度をリアルタイムで把握することが可能。**

リアルタイム混雑状況表示画面の例



(出典) JR東日本ホームページから引用



(出典) JR東日本ホームページから引用

主な機能

列車に乗るときには...

JR東日本の全路線の運行情報、京浜東北線の列車位置情報が見られる！さらに山手線では、「山手線トレインネット」で車内の温度や混雑度も！



運行情報一覧 山手線トレインネット リアルタイム列車位置情報 (京浜東北線で提供)

【その他便利な機能】・各線の停車駅一覧・主な駅の発車機・遅延証明書

(出典) JR東日本ホームページから引用

東急電鉄での取組

東急電鉄では、東横線と田園都市線の全駅における**朝ピーク時間帯の列車ごとの混雑状況**や車両ごとの混雑状況を**自社ホームページ等にて広く公開**することで、利用者に対し、**分散乗車とオフピーク通勤・通学を促す取組**を行っている。

池尻大橋駅における列車別混雑状況

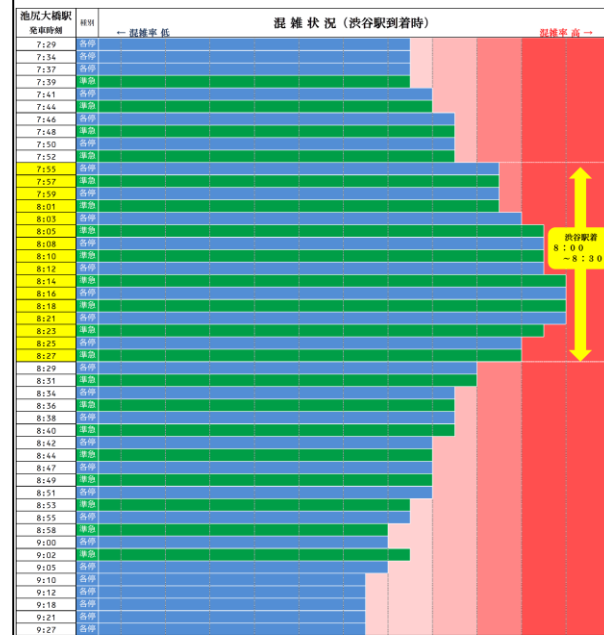
オフピーク通勤・通学と分散乗車をお願い

田園都市線の朝の混雑は

渋谷駅着8時00分～8時30分頃がピークです。

※混雑が集中する時間帯を避けての通勤・通学や、分散乗車にご協力をお願いいたします。

◆各列車の混雑状況の比較は下図のとおりです。



※混雑状況は日によって変動があります。

◆車両ごとの混雑状況は下図のとおりです。



東急電鉄

(出典) 東急電鉄ホームページから引用

分散乗車とオフピーク通勤にご協力ください

車両の分散乗車とオフピーク通勤にご協力をお願いいたします。

(出典) 東急電鉄ホームページから引用

- ・ 交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)において、東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率に関する数値目標として、
 - ① 主要31区間の平均値150%。
 - ② 180%超の混雑率となっている区間数0区間。が掲げられており、引き続き輸送力増強等の取組やオフピーク通勤等のソフト施策の推進が必要ではないか。
- ・ 輸送人員と輸送力の関係について、鉄道事業者は自動改札機の入退場記録や応荷重装置等を活用し、区間別・時間帯別の詳細な分析を行い、需給バランスを踏まえた運行サービスを設定することが必要ではないか。
- ・ ピーク時はもちろん、ピークサイド等のピーク時以外の混雑率についても利用者に対する「見える化」の検討を鉄道事業者において進めることが必要ではないか。