

鉄道利用者アンケート調査結果(追加版) —通勤OD別傾向分析—

第3回 鉄道の混雑緩和に資する情報提供のあり方に関する勉強会

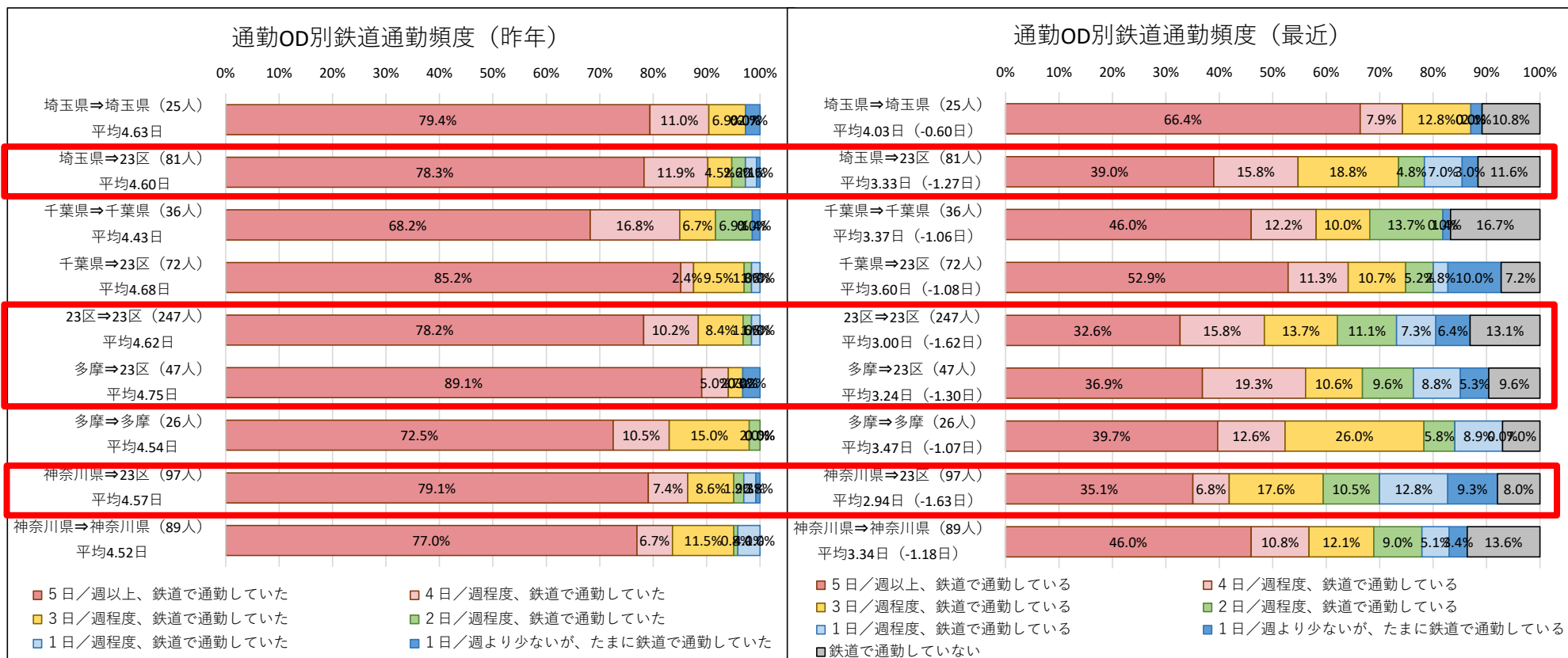
国土交通省 鉄道局都市鉄道政策課
令和3年3月2日

通勤OD別傾向(東京圏) ①通勤頻度

西部は東部よりも、通勤頻度が減少した人が多い。

頻度の減少幅が多い順:

神奈川県⇒23区 > 23区⇒23区 > 多摩⇒23区 > 埼玉県⇒23区 >
 神奈川県⇒神奈川県 > 千葉県⇒23区 > 多摩⇒多摩 > 千葉県⇒千葉県 >
 埼玉県⇒埼玉県



*平均は「階級値×度数」から算出(5日/週以上は5.0, 1日/週未満は0.5と設定)

※「昨年」は2019年11月頃、「最近」は2020年11月頃

西部は東部よりも、乗車時刻が遅く、また変更した人が多い。

乗車時刻

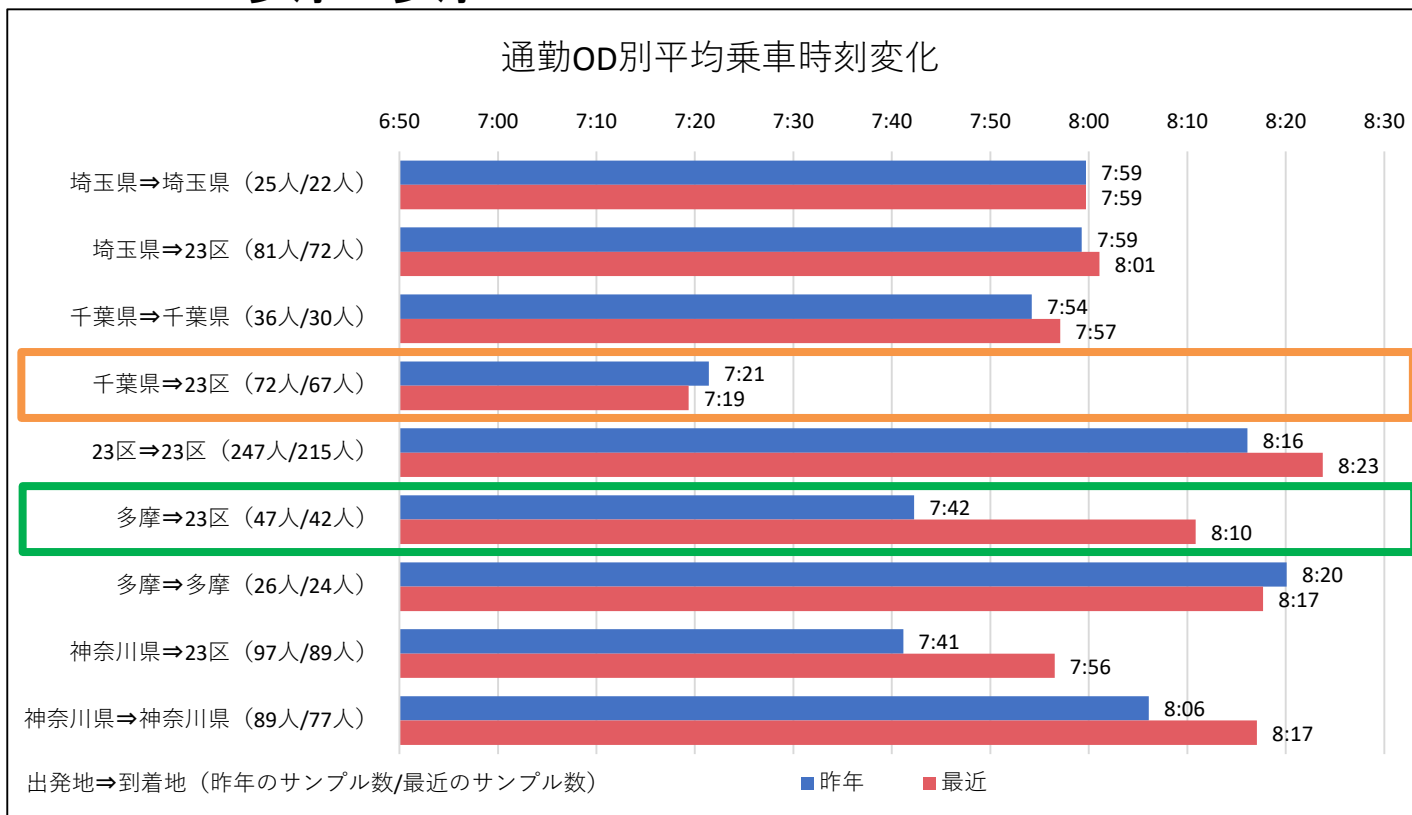
早い : 千葉県⇒23区

遅い : 23区⇒23区、多摩⇒多摩、神奈川県⇒神奈川県、多摩⇒23区

乗車時刻 の変化

多い : 多摩⇒23区、神奈川県⇒23区、神奈川県⇒神奈川県

少ない : 埼玉県⇒埼玉県、埼玉県⇒23区、千葉県⇒千葉県、千葉県⇒23区、多摩⇒多摩

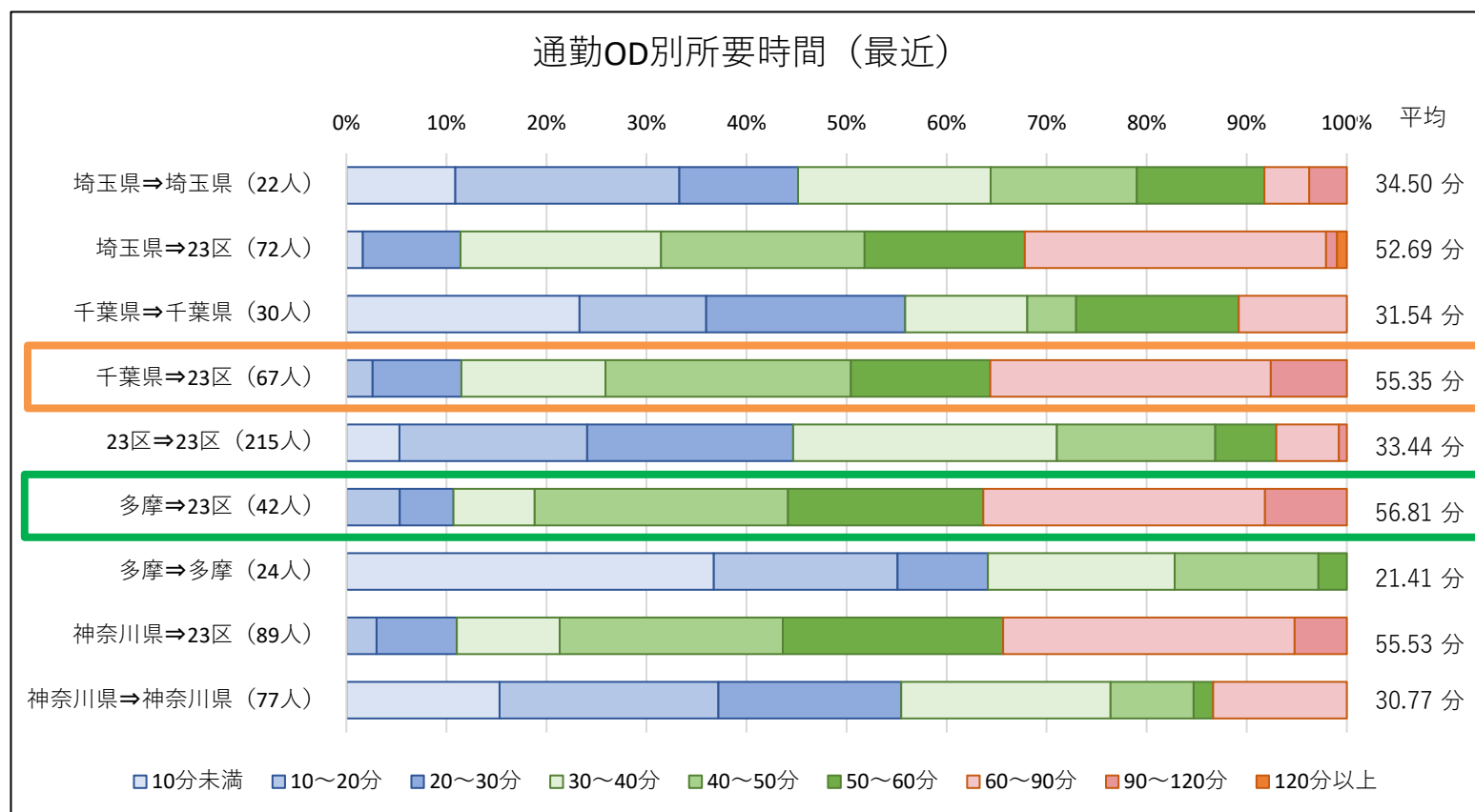


通勤OD別傾向(東京圏) ③所要時間

多摩⇒23区 = 所要時間は最も長く、乗車時刻を遅くした人が多い(前頁)
千葉県⇒23区 = 所要時間は2番目に長く、乗車時刻はほぼ変更なし(前頁)

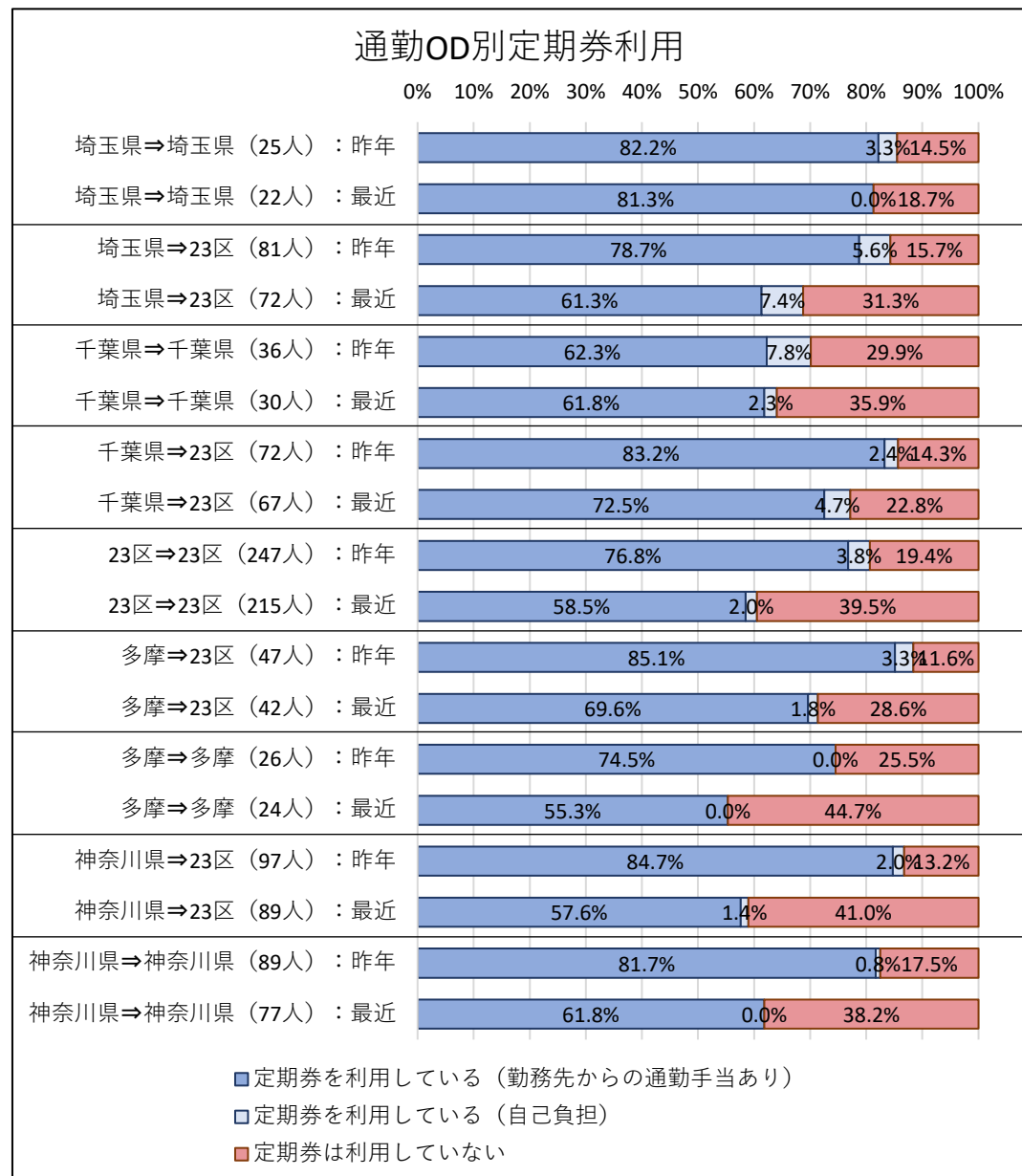
所要時間

長い : 多摩⇒23区、千葉県⇒23区、神奈川県⇒23区、埼玉県⇒23区
 短い : 多摩⇒多摩、神奈川県⇒神奈川県、千葉県⇒千葉県



ほとんど変化なし：
埼玉県⇒埼玉県、千葉県⇒千葉県

他は、定期券利用者減少

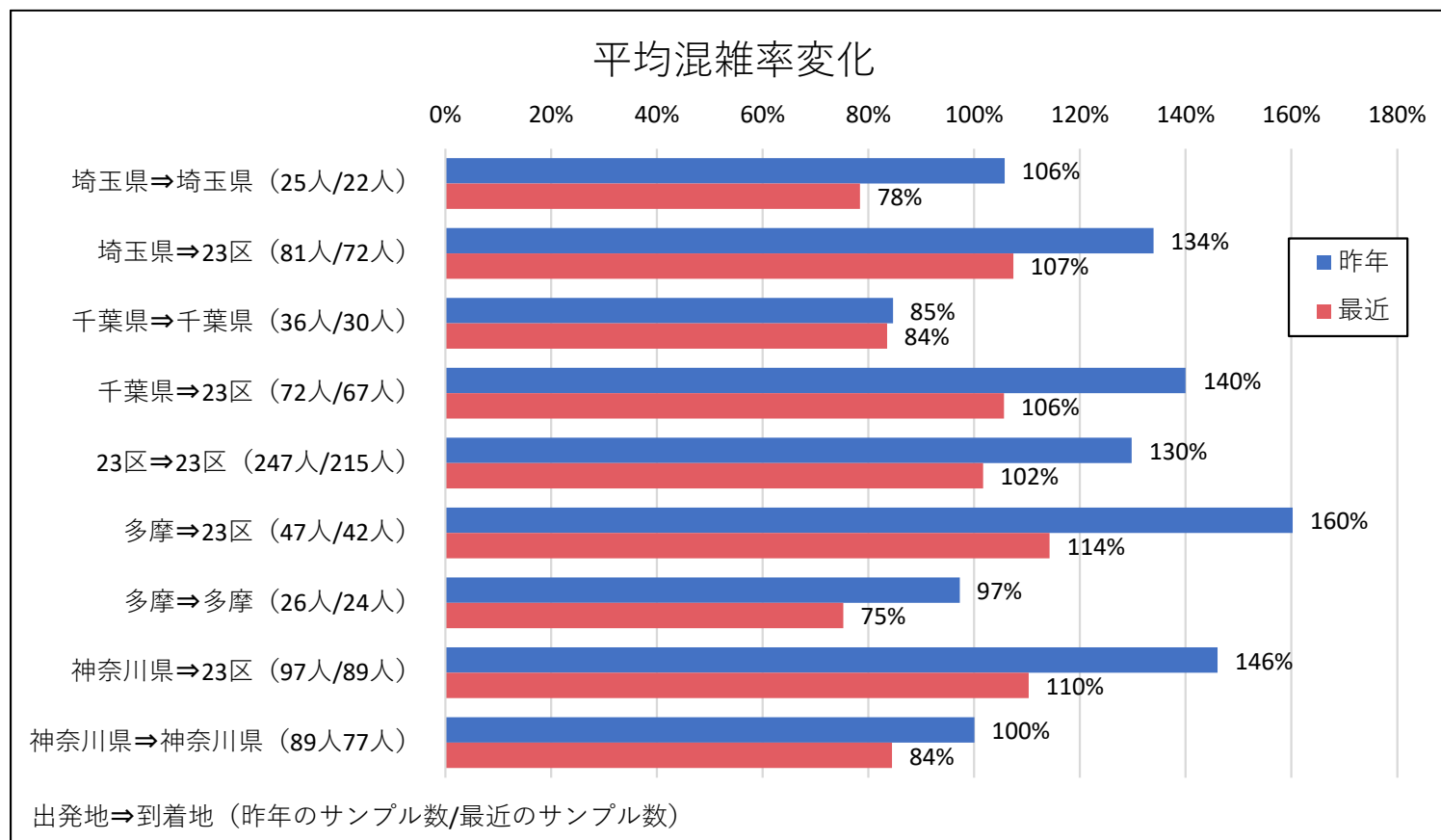


「千葉県⇒千葉県」を除き全体に混雑率減少。

特に減少幅が大きいのは、

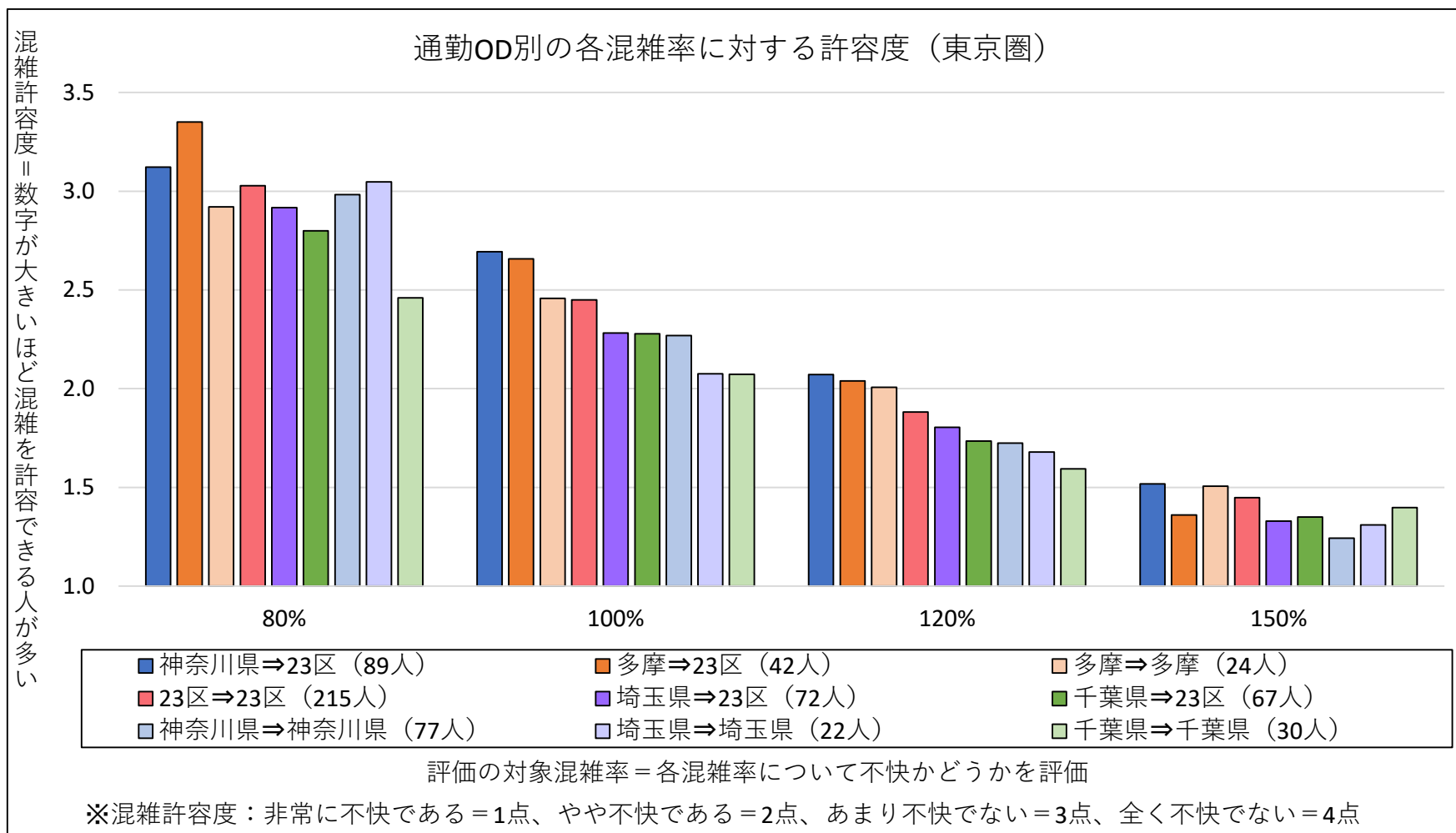
「多摩⇒23区」: 160%→114%(-46%)、「神奈川県⇒23区」: 146%→110%(-36%)

「千葉県⇒23区」: 140%→106%(-34%)



通勤OD別傾向(東京圏) ⑥混雑許容度

混雑度が高い「神奈川県・多摩⇒23区」で許容度が高い。
 混雑度が低い「埼玉県、千葉県及び神奈川県の県内移動」で許容度が低い。
 「千葉県・埼玉県⇒23区」は混雑度は高いが、許容度は低い。
 「多摩⇒多摩」は混雑度は低いが、許容度は高い。



通勤OD別の通勤・混雑状況の差

- 西部は東部よりも、通勤頻度が減少した人が多い。
- 西部は東部よりも、乗車時刻が遅く、また変更した人が多い。

特に「多摩⇒23区」と「千葉県⇒23区」とで、傾向が異なる。
 「千葉県⇒23区」の方が、混雑許容度は低いものの、
 乗車時刻を変更していない人が多い。

	多摩⇒23区	千葉県⇒23区
鉄道通勤頻度	平均1.30日/週 減少	平均1.08日/週 減少
乗車時刻の変更	遅くした人が多い	ほぼ変更なし
所要時間	最も長い	2番目に長い
混雑率	160%→114% (-46%)	140%→106% (-34%)
混雑許容度	高い(=不快でない)	低い(=不快である)