

都市鉄道の混雑に関する利用者意識調査 鉄道利用者アンケート(まとめ)

1. アンケート概要	2
2. 調査結果	3
3. 参考資料	54

1. アンケート概要

趣旨	社会情勢を踏まえた鉄道利用者の利用実態と鉄道利用者の都市鉄道の混雑に関する問題意識の把握
調査時期	2025年12月4日～12月9日
対象者	首都圏及び近畿圏の居住者で、月に1回以上通勤もしくは通学で鉄道を利用している人
対象地域	首都圏、近畿圏
調査方法	Webアンケート
サンプル数	合計3,000サンプル(各都市圏1,500サンプル)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用状況、行動変容、鉄道利用時に重視する点、今後(今から3年後)の鉄道利用見込み、混雑状況に対する意識 鉄道混雑情報の入手情報 混雑緩和対策により得られるメリット インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑、鉄道の女性関連施設の混雑、大規模集客施設・大規模イベント時等に発生する混雑の課題の重要性 鉄道の混雑緩和対策に向けて鉄道事業者、通勤先の企業、行政に対して求めること等

アンケート結果をもとに7項目を分析

- 目的別の利用減の要因
- 鉄道利用において重視する項目
- 混雑に対する不快感の変化
- 混雑を避ける行動の変化
- 今後の利用意向
- 混雑緩和対策により得られる自身と社会のメリット
- 鉄道混雑の課題の重要性
- 鉄道の混雑緩和対策に向けて求めること

2. 調査結果

調査結果まとめ(1/3)

■ 在宅勤務、テレワーク及び時差出勤の状況

- 「テレワークのみ」、もしくは「必要な場合のみ出勤」する人が昨年度と比較し約2%減少。コロナ禍後も在宅勤務、テレワークを行う人が一定数残っていたが、出勤する割合が微増傾向を示している。(P7)
- 「常に定時出勤」が60%で1%増加しており、今後も時差出勤を行う割合は少なく、ピーク時間帯は大幅に変動しないと考えられる。(P8)

■ 鉄道利用状況

- 通勤での「5日/週以上利用」+「4日/週以上利用」は、昨年:49%、現在:52%となり、昨年度よりさらに回復している。通勤利用の鉄道利用が増加した主な理由は「勤務先や部署の転職・異動により、担当する業務が変わったから」であった(P9~10)
- 業務での「20回/週(4回/日)以上利用」+「10回/週(2回/日)以上利用」は昨年度及び今年度とも24%で変わらない。なお、業務利用の鉄道利用が増加した主な理由は「業務量が増えたから」であった。(P11~12)
- 私事の鉄道利用は、「鉄道を全く利用していない」+「私事目的での移動は全くしていない」が0%となり、「1日/週程度利用」及び「2日/週程度利用」の割合が増加。「できるだけ外出するようにしている」「オンラインだと目的を果たせないから」が理由として挙げられている。(P13~14)

■ 重視する項目

- 通勤、業務、通学とも「所要時間の短さ」が最も重視されている。一方で、私事は「料金の安さ」が最も重視されており、移動目的により重視する項目が異なることがわかる。(P15~18)

■ 混雑への不快感

- 同程度の混雑への不快感は、コロナ禍前、昨年度、現在を比較し、特に、比較的低い混雑率(60%、80%、100%)において不快に感じる割合が高い傾向を示している。また、100%、120%の混雑率について、2024年度と2025年度では大きな変化は見られなかった。(P19)

2. 調査結果

調査結果まとめ(2/3)

■ 混雑を避ける行動

- 「「すいている場所(乗車位置)」や「すいている時間帯」を選択する割合が高い傾向である。電車選択時には「始業、会議、診察など特定の時間に間に合うこと」の割合がいずれの移動目的でも高く、車両選択時には「車内が混雑していないこと」を重視する割合が高い。(P21、23~24、27~28)
- 「電車(列車全体、車両ごと)の混雑情報を重視する割合は70%以上と高い割合を示しているが、混雑情報の確認は30%程度に留まっており、混雑に対する関心は高いものの、事前に混雑状況を確認する割合は多くない。(P22、25~26)」

■ インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑

- 「「スーツケース等による車内の混雑」「マナーの理解不足や協力がなくによる混雑の悪化」「観光スポット等の路線の利用集中」による混雑を重要な課題とする割合が高く、いずれも75%以上。圏域別に見ると、近畿圏の方が首都圏より数ポイント高く、「重要な課題」として捉えていることが伺える。(P31~33)

■ ジェンダーに関連する鉄道混雑

- 首都圏、近畿圏とも同様の傾向。「女性専用車両に隣接する車両の混雑」「女性トイレの混雑状況」とも半数以上が「とても重要な課題」もしくは「やや重要な課題」として回答している。(P34)

■ 大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関連する鉄道混雑

- 「「運行障害発生時等にける情報提供の少なさ等による鉄道混雑の悪化」「施設やイベントへのアクセス路線の鉄道混雑の偏り」などをはじめとして、いずれの項目も半数以上が「とても重要な課題」「やや重要な課題」として回答している。(P35~37)

2. 調査結果

調査結果まとめ(3/3)

■ 混雑緩和によるメリット

- 自身が得られるメリットでは「安心して鉄道を利用できる」が最も多かった一方、社会が得られるメリットでは「鉄道で快適に通勤できるようになる」が最も多かった。(P38~39)

■ 混雑緩和対策の認知度と活用有無

- 混雑緩和の認知度は、「混雑に関する情報提供」が最も高い。圏域別に見ても同様の傾向である。(P40~42)

■ 混雑緩和対策に向けて、鉄道事業者、通勤先の企業、行政に求めること

- 鉄道事業者に対しては、「混雑(電車、駅構内)に関する情報提供」が最も多く半数以上の54%が求めている。(P43)
- 一方、企業に対しては、「時差出勤の導入・奨励」「フレックスタイム制の導入」が50%となっており、導入のための制度や体制の構築が求められていると考えられる。(P44)
- 行政に対しては、「通勤先の企業に対する時差出勤の奨励」「時差出勤やテレワーク導入等の実施企業に対する優遇措置等」「鉄道事業者に対する補助・支援」の割合が高く、導入を促進する支援が求められていると言える。(P45)

■ オフピーク

- 15%の割引もしくは割増により、ピーク時間帯を避けて利用すると回答した割合はいずれも20%台であり、これらの対策が混雑緩和にも影響を与える可能性があることが見て取れる。(P46~48)
- オフピーク通勤の実施意向は「オフピーク通勤(時差出勤)を行いたい」の割合が最も高く45%であるが、現在行っている割合は26%に留まっており、意向はあるものの実施できていない割合が多い。実施している理由としては「所定の出社時間がオフピーク時間だから」の割合が多い。一方、実施していない理由としては、「規定が整備されていない」「出社時間が固定である」の理由の割合が多く、時差出勤を行う体制が整えられていないことが要因の一つと考えられる。最も大きな障害は、「出社時間が固定であること、勤務内容等により変更ができない」の割合が最も多かった。(P49、51、52)

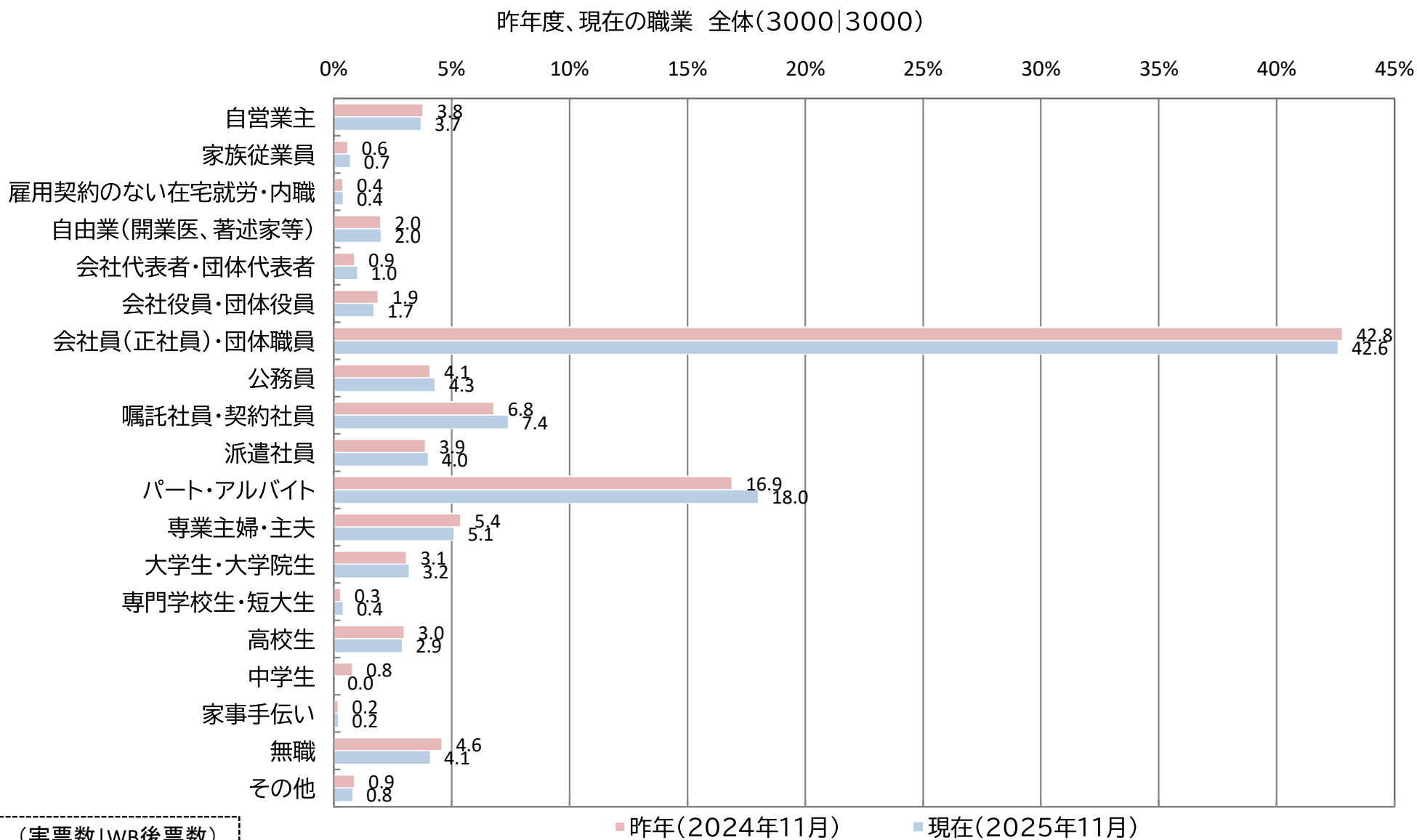
■ 今後の通勤時の鉄道利用見込み

- 通勤時の今後(今から3年後)の鉄道利用の見込み(全体)は、現状とほぼ同程度が84%、現状よりも増加が6%、現状よりも減少が10%であった。(P53)

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(1) コロナ禍中、現在の職業(Q1-1)

・いずれに時期においても「会社員(正社員)・団体職員」が最も多い。



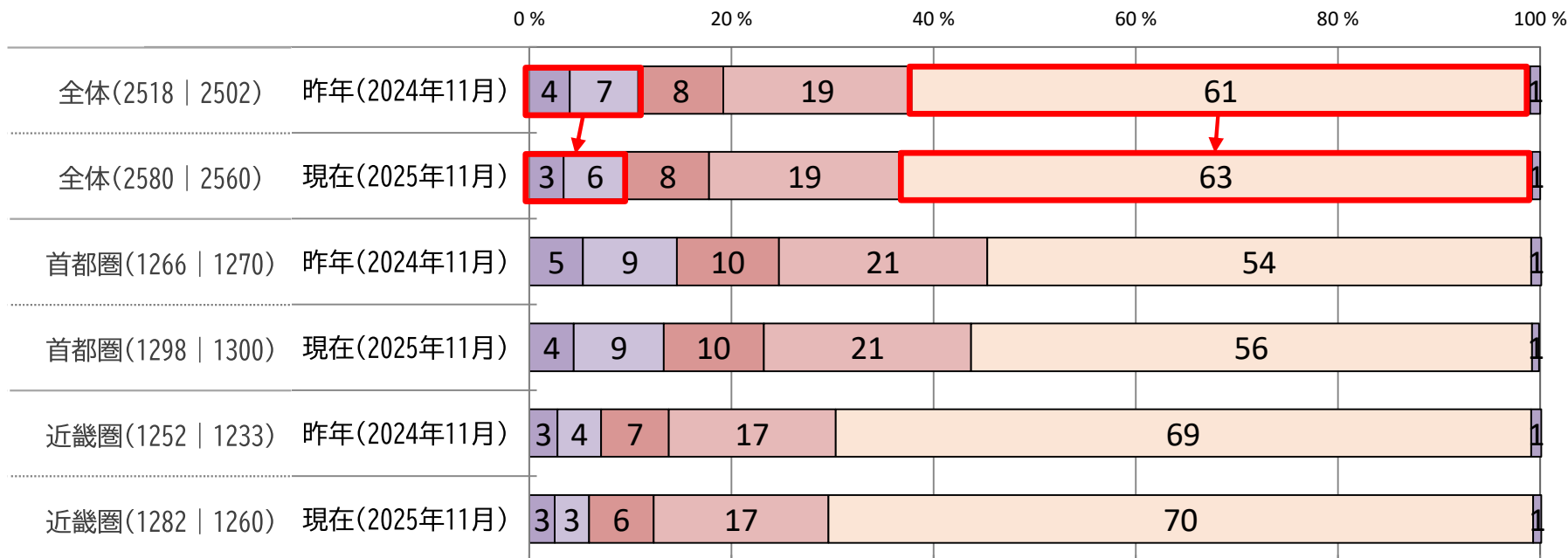
2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

(2) コロナ禍中・現在の勤務形態(Q1-4(1))

- ・2024年では「テレワークのみ」+「テレワークが中心で必要な場合のみ出勤」が11%であったのに対し、2025年では9%と、2%減となっている。
- ・また、「出勤のみで、テレワークは不可」は2024年は61%であったのに対し、63%と、2%増となっている。

(1) 昨年度・現在の勤務形態



- テレワーク(在宅以外の場所も含む)のみで、基本的に出勤を要しない。
- テレワーク(在宅以外の場所も含む)中心で、必要な場合のみ出勤。
- 出勤とテレワークを自由に組み合わせられる。
- 出勤中心だが、テレワークも可能。
- 出勤のみで、テレワークは不可。
- 就業していなかった。
- その他

(実票数|WB後票数)

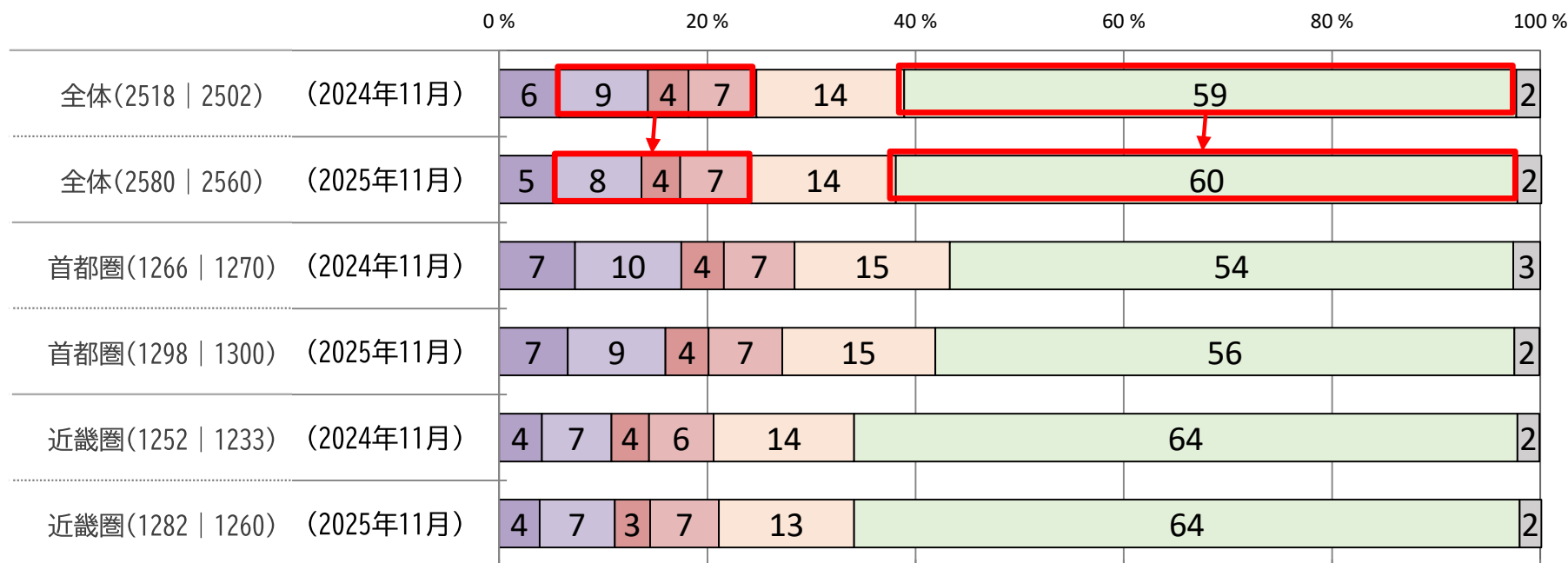
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(3) コロナ禍中・現在の時差出勤(Q1-4(2))

圏域別

- ・「常に時差出勤」+「時差出勤が中心で必要な場合のみ定時出勤」+「時差出勤と定時出勤を自由に組み合わせられる」が、2024年は20%、2025年は19%と、1%減となっている。
- ・また、「常に定時出勤」は2024年は59%であったのに対し、60%と、1%増となっている。

(2) 昨年度・現在の時差出勤



- そもそも出勤を要しない。
- 常に時差出勤。
- 時差出勤が中心で、必要な場合のみ定時出勤。
- 時差出勤と定時出勤を自由に組み合わせられる。
- 定時出勤が中心だが、時差出勤も可能。
- 常に定時出勤。
- 就業していなかった。
- その他

(実票数 | WB後票数)

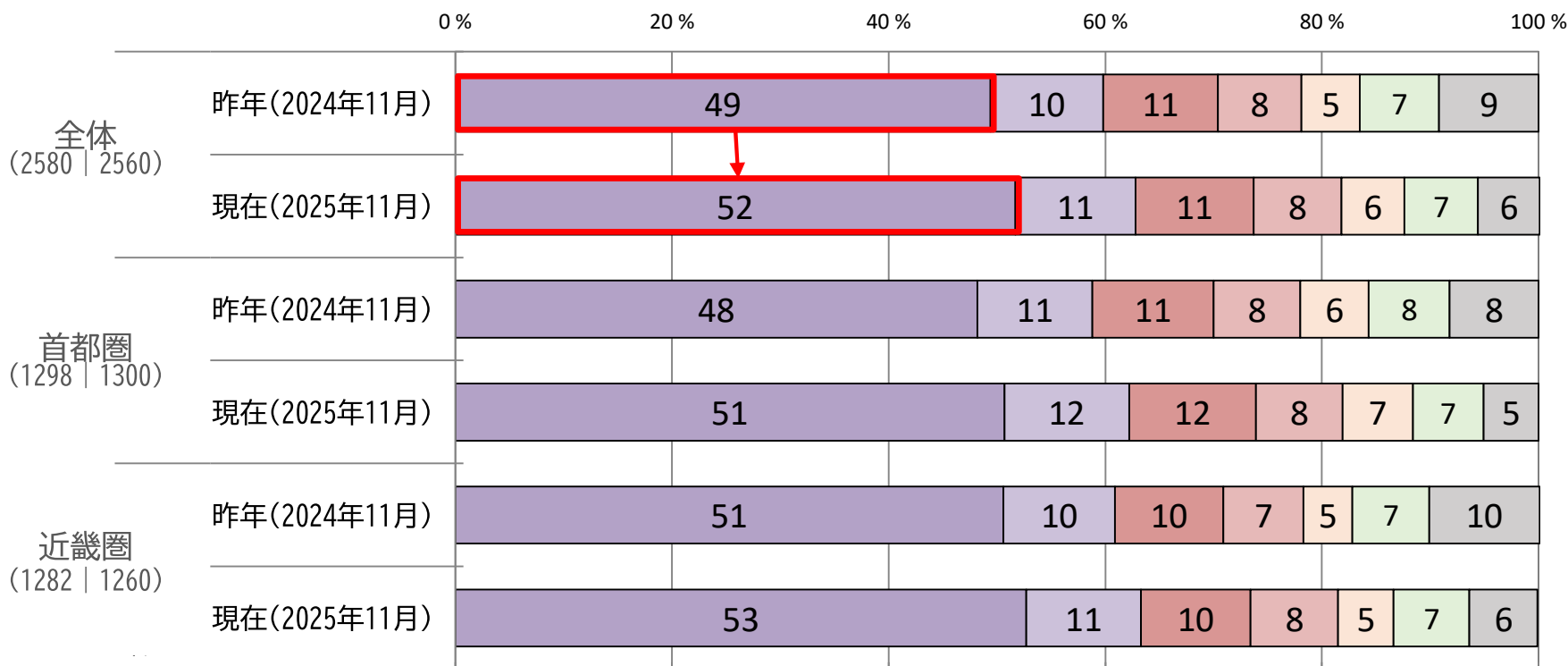
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

圏域別

(4) 通勤の鉄道利用状況(Q2-1)

・2024年では鉄道の利用が「5日/週以上利用」+「4日/週以上利用」が49%であったのに対し、2025年では52%と、3%増となっている。

昨年度・現在の通勤での鉄道利用頻度



- 5日/週以上、利用していた/している。
- 4日/週程度、利用していた/している。
- 3日/週程度、利用していた/している。
- 2日/週程度、利用していた/している。
- 1日/週程度、利用していた/している。
- 1日/週より少ないが、たまに利用していた/している。
- 全く利用していなかった/していない。

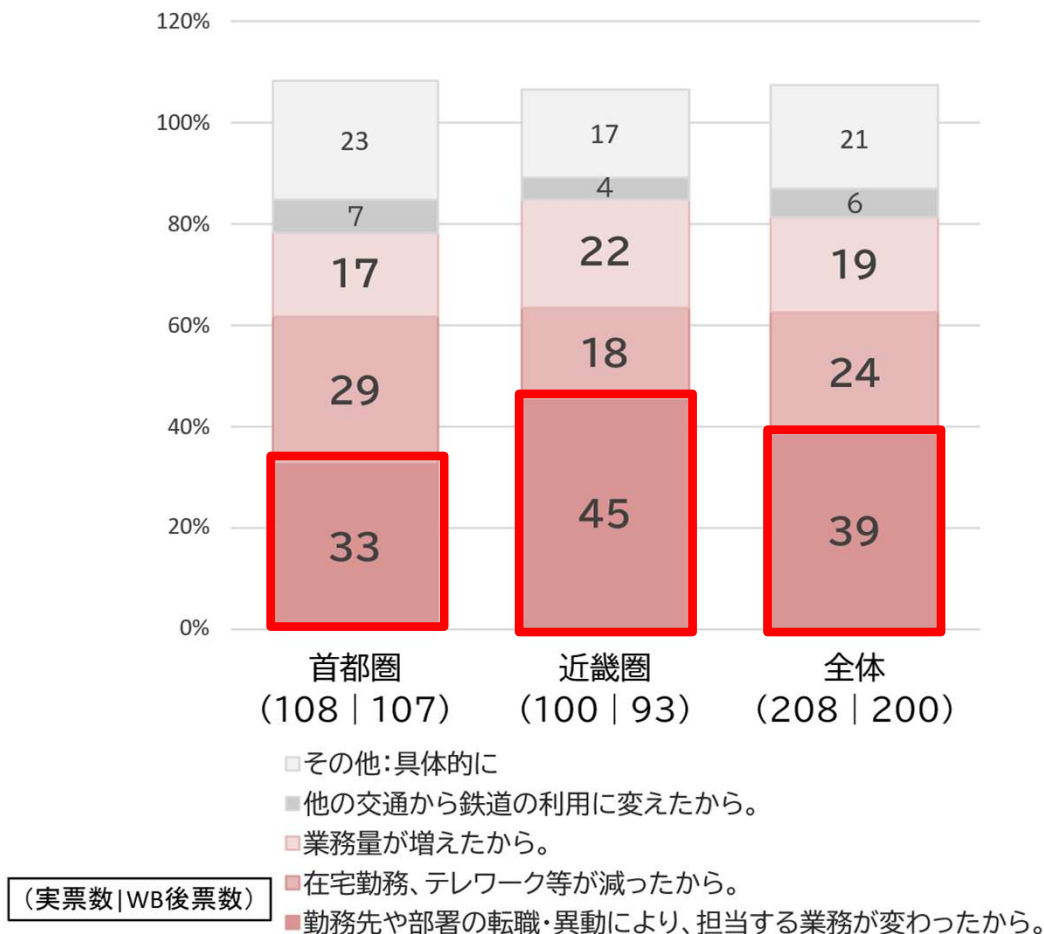
(実票数|WB後票数)

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

(5) 通勤利用増加理由の内訳(Q2-2)

・通勤利用の鉄道利用が増加した主な理由は「勤務先や部署の転職・異動により、担当する業務が変わったから」であった。

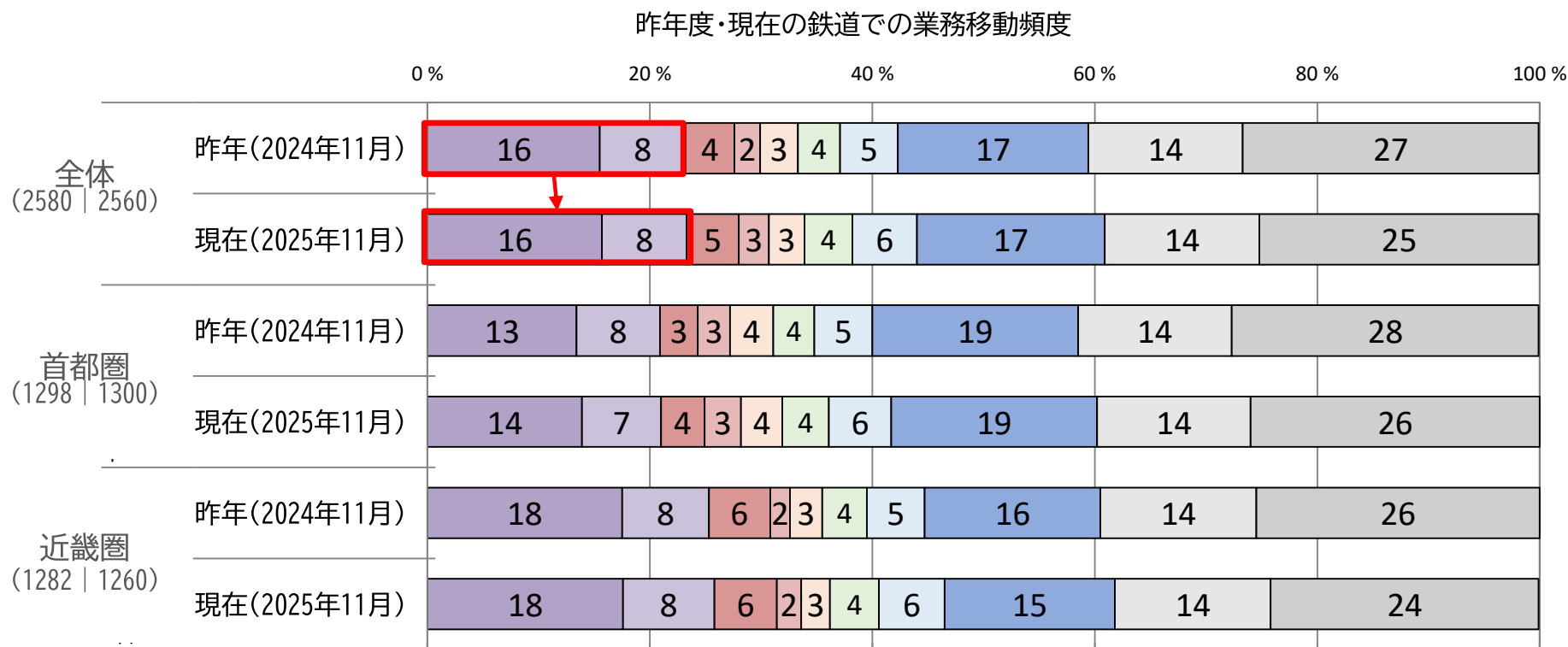


2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(6) 業務移動の鉄道利用状況(Q3-1)

圏域別

・2024年、2025年ともに、鉄道の利用が「20回/週(4回/日)以上利用」+「10回/週(2回/日)以上利用」が24%であった。



(実票数 | WB後票数)

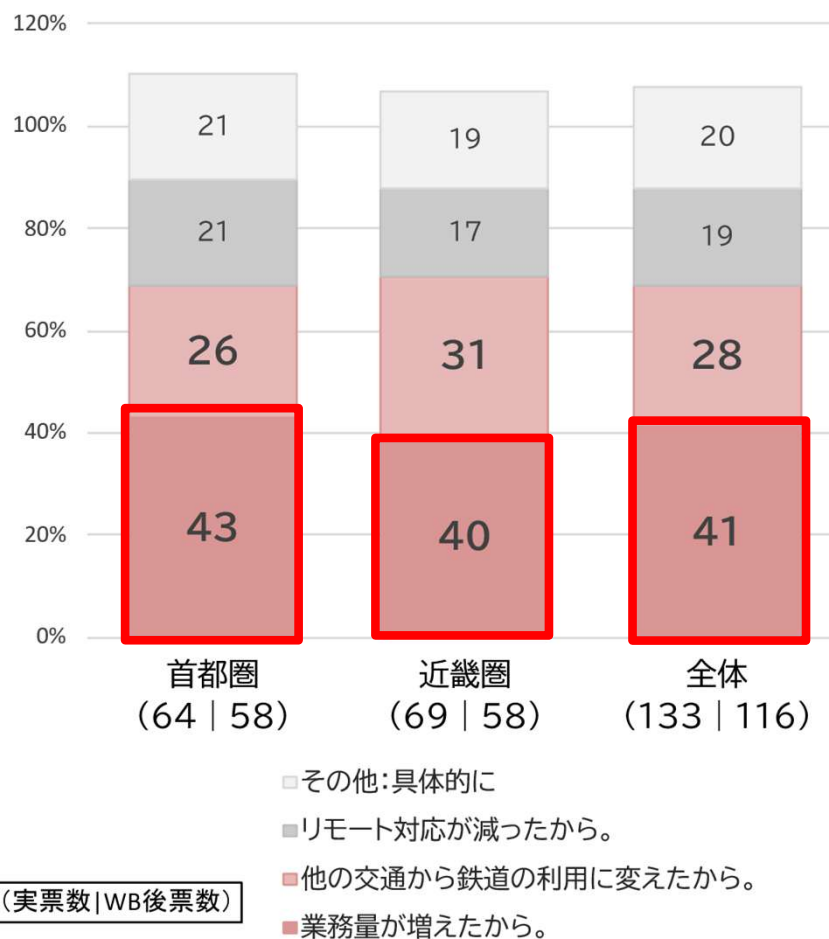
- 20回/週(4回/日)以上、利用していた/している。
- 5回/週(1回/日)程度、利用していた/している。
- 3回/週程度、利用していた/している。
- 1回/週程度、利用していた/している。
- 全く利用していなかった/していない。
- 10回/週(2回/日)程度、利用していた/している。
- 4回/週程度、利用していた/している。
- 2回/週程度、利用していた/している。
- 1回/週より少ないが、たまに利用していた/している。
- 鉄道以外も含め業務移動は全くしていなかった/していない。

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

(7) 業務利用増加理由の内訳(Q3-2)

・業務利用の鉄道利用が増加した主な理由は「業務量が増えたから」であった。

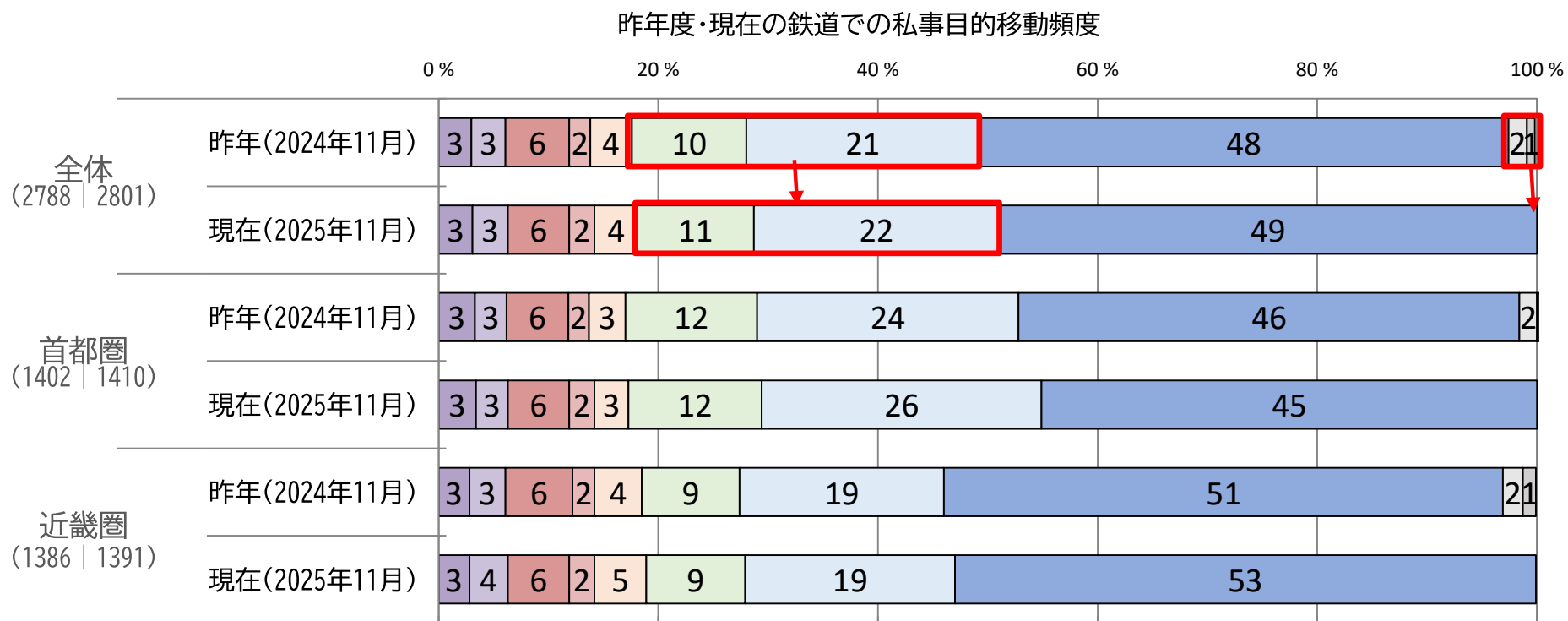


2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

圏域別

(8) 私事の鉄道利用状況(Q5-2)

・2024年と現在を比較すると、「鉄道を全く利用していない」+「私事目的での移動は全くしていない」が0%となり、「1日／週程度利用」及び「2日／週程度利用」の割合が増加している。



(実票数|WB後票数)

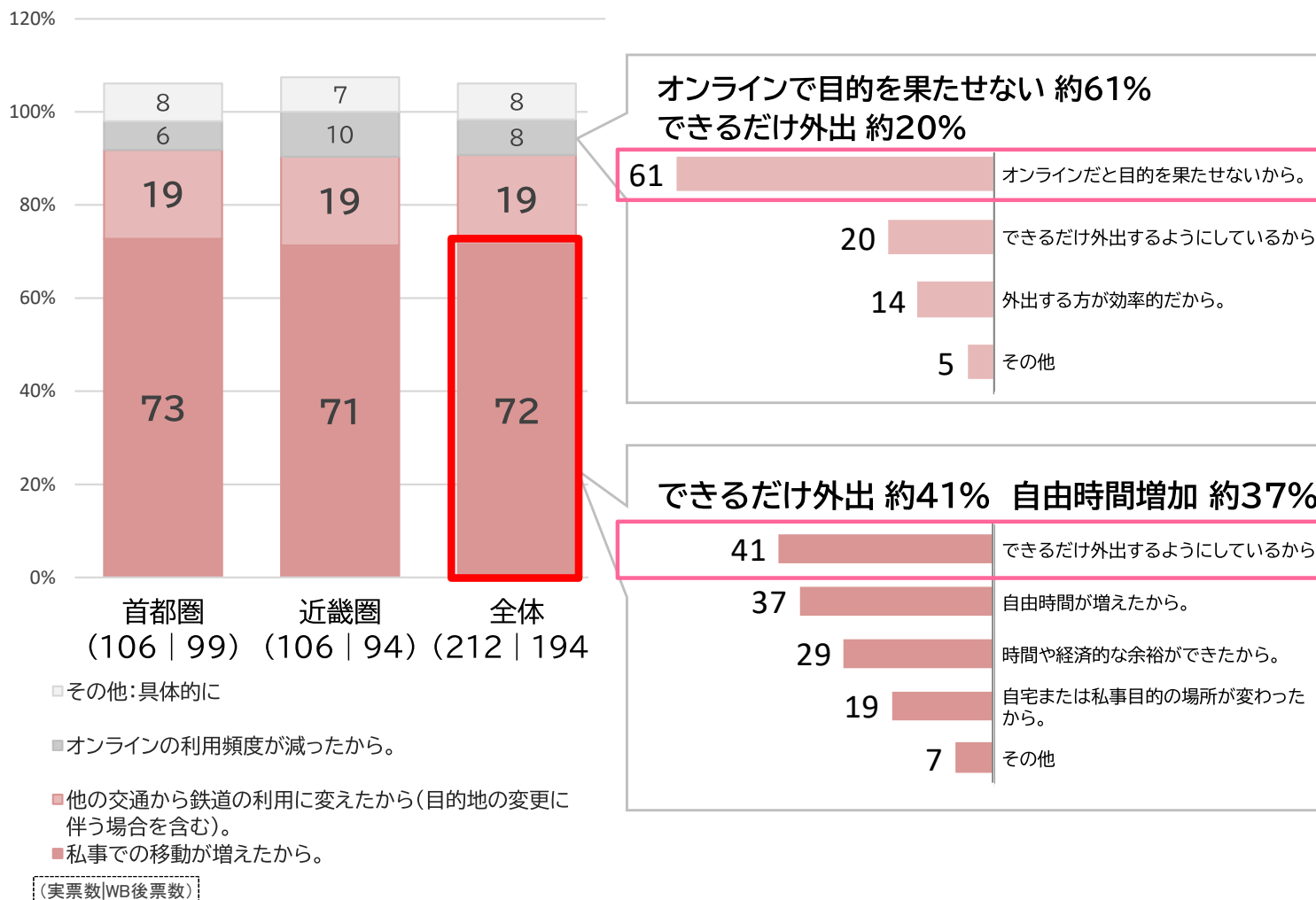
- 7日／週程度、利用していた/している。
- 6日／週程度、利用していた/している。
- 5日／週程度、利用していた/している。
- 4日／週程度、利用していた/している。
- 3日／週程度、利用していた/している。
- 2日／週程度、利用していた/している。
- 1日／週程度、利用していた/している。
- 1日／週より少ないが、たまに利用していた/している。
- 全く利用していなかった/していない。
- 鉄道以外も含め私事目的での移動は全くしていなかった/していない。

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

圏域別

(9) 私事利用増加理由の内訳(Q5-3, Q5-3-1, Q5-3-2)

・私事目的における鉄道利用増加については、「私事での移動の増加」が主な理由であり、その要因は、「できるだけ外出するようにしている」、「自由時間の増加」など自己都合による要因によるところが大きい。また、「オンラインで目的を果たせない」といった理由で外出が増えていることも要因の一つである。



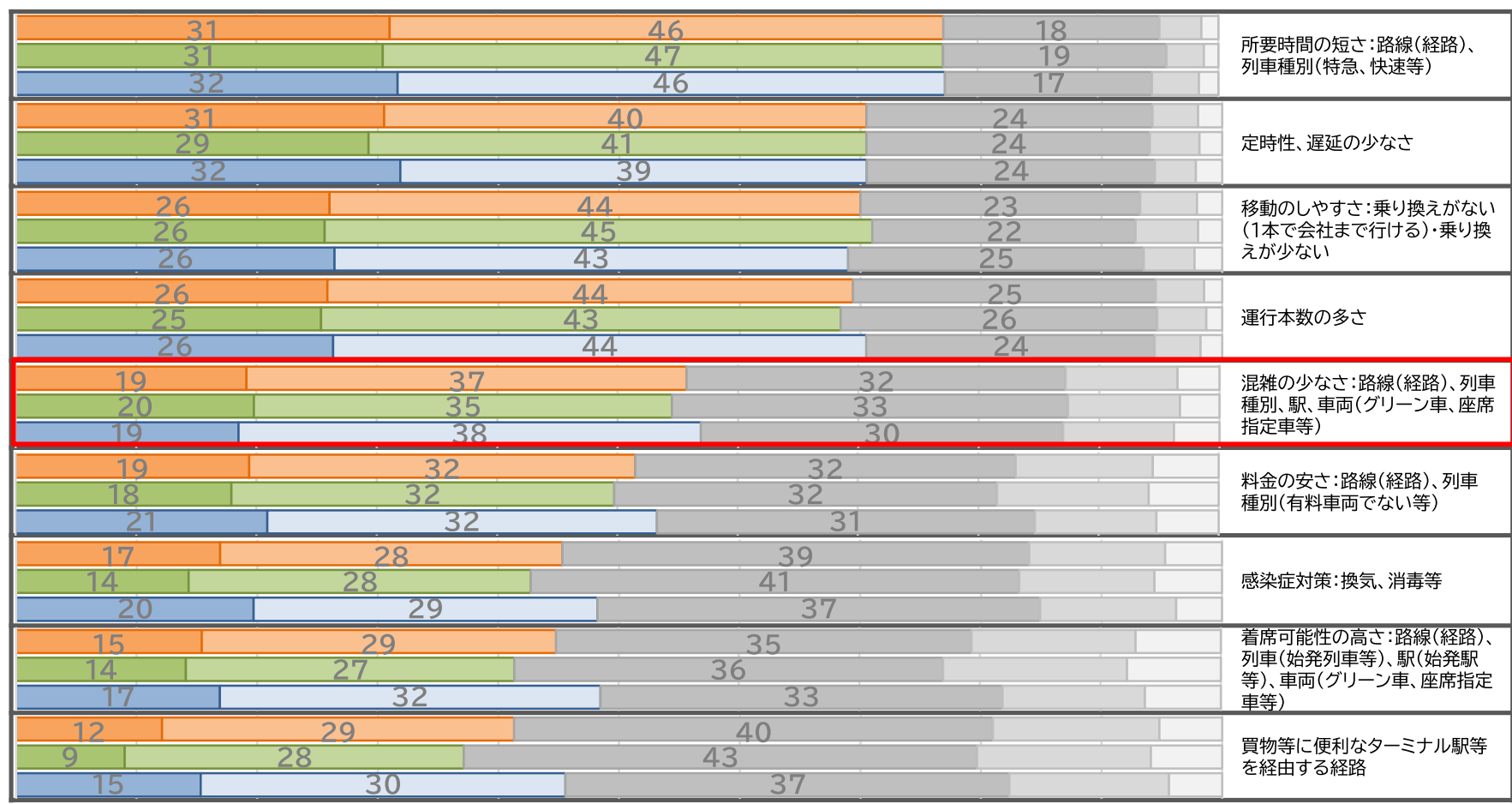
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

圏域別

(10)通勤で鉄道を利用するにあたり重視する項目(Q6-1)

- ・通勤目的について、全体平均では「所要時間の短さ」が最も重視されており、「定時性、遅延の少なさ」「移動のしやすさ」「運行本数の多さ」、「混雑の少なさ」と続く。
- ・通勤において、混雑よりも、所要時間の短さや定時性、運行本数、移動のしやすさがより重視される傾向。
- ・特に所要時間の短さは他の項目と比較し、重視する割合が約5ポイント程度高い結果となっている。

【通勤利用 鉄道利用において重視する項目(圏域別)・2025年度調査】



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

■ とても重視している
 ■ 重視している
 ■ どちらでもない
 ■ あまり重視していない
 ■ 全く重視していない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

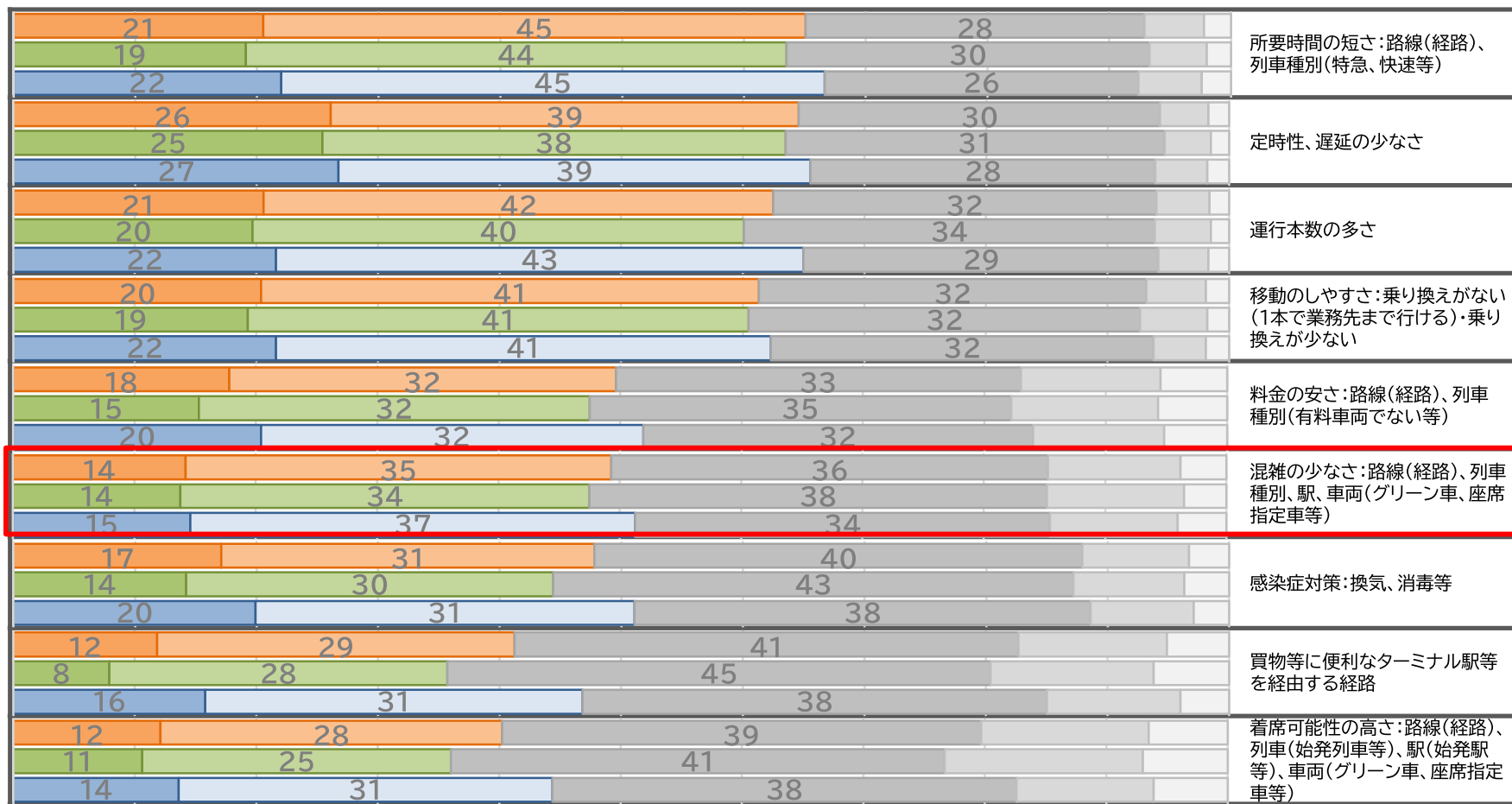
圏域別

(10) 業務で鉄道を利用するにあたり重視する項目(Q6-1)

- ・業務目的について、全体平均では、「所要時間の短さ」「定時性、遅延の少なさ」が最も重視されており「運行本数の多さ」「移動のしやすさ」「料金の安さ」と続く。
- ・業務では、通勤移動と同様に、混雑の少なさより、定時性や運行本数、所要時間の短さ、移動のしやすさが重視される傾向。

【業務利用 鉄道利用において重視する項目(圏域別)・2025年度調査】

■ 全体
 ■ 首都圏
 ■ 近畿圏



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

■ とても重視している
 ■ 重視している
 ■ どちらでもない
 ■ あまり重視していない
 ■ 全く重視していない

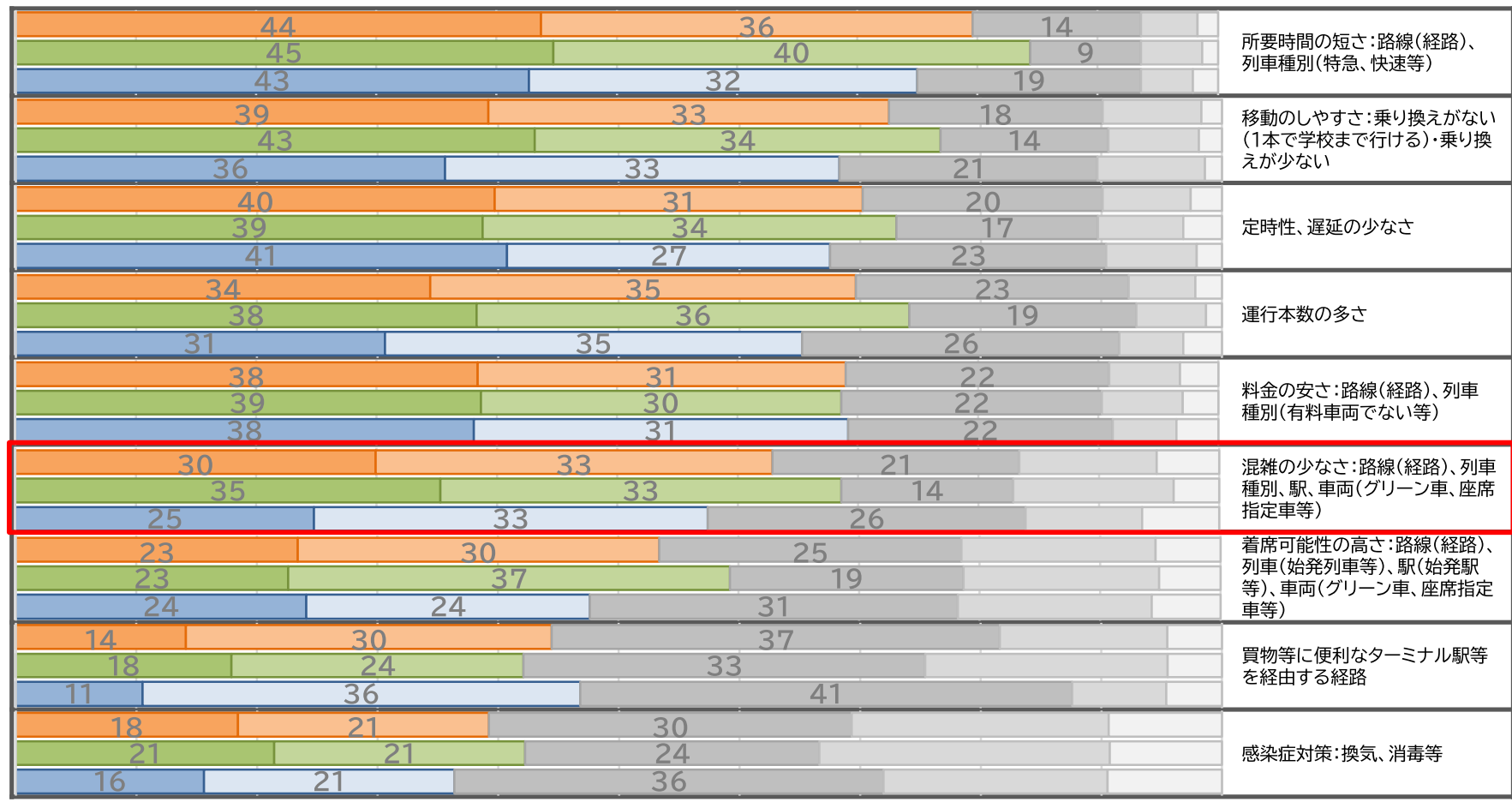
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

圏域別

(10)通学で鉄道を利用するにあたり重視する項目(Q6-1)

- ・通学目的について、全体平均では「所要時間の短さ」が最も重視されており、「移動のしやすさ」「定時性、遅延の少なさ」「運行本数の多さ」「料金の安さ」と続く。「混雑の少なさ」は6番目に重視されている。
- ・通学では、所要時間の短さや移動のしやすさ、運行本数、料金の安さなどが重視される傾向。
- ・特に料金の安さは、通勤や業務移動と比較し、重視する割合が高い。

【通学利用 鉄道利用において重視する項目(圏域別)・2025年度調査】



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

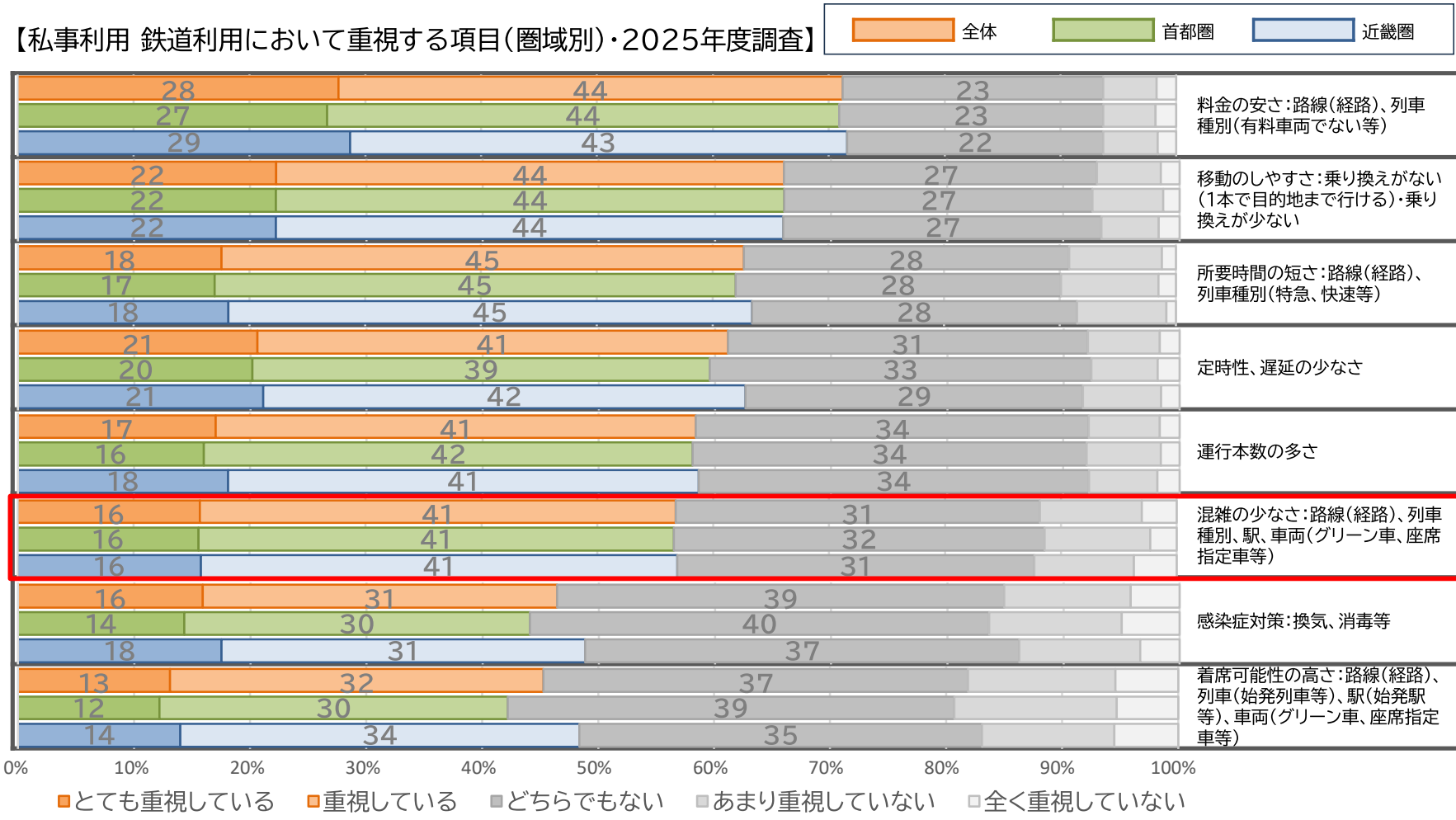
■ とても重視している
 ■ 重視している
 ■ どちらでもない
 ■ あまり重視していない
 ■ 全く重視していない

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

(10) 私事で鉄道を利用するにあたり重視する項目(Q6-1)

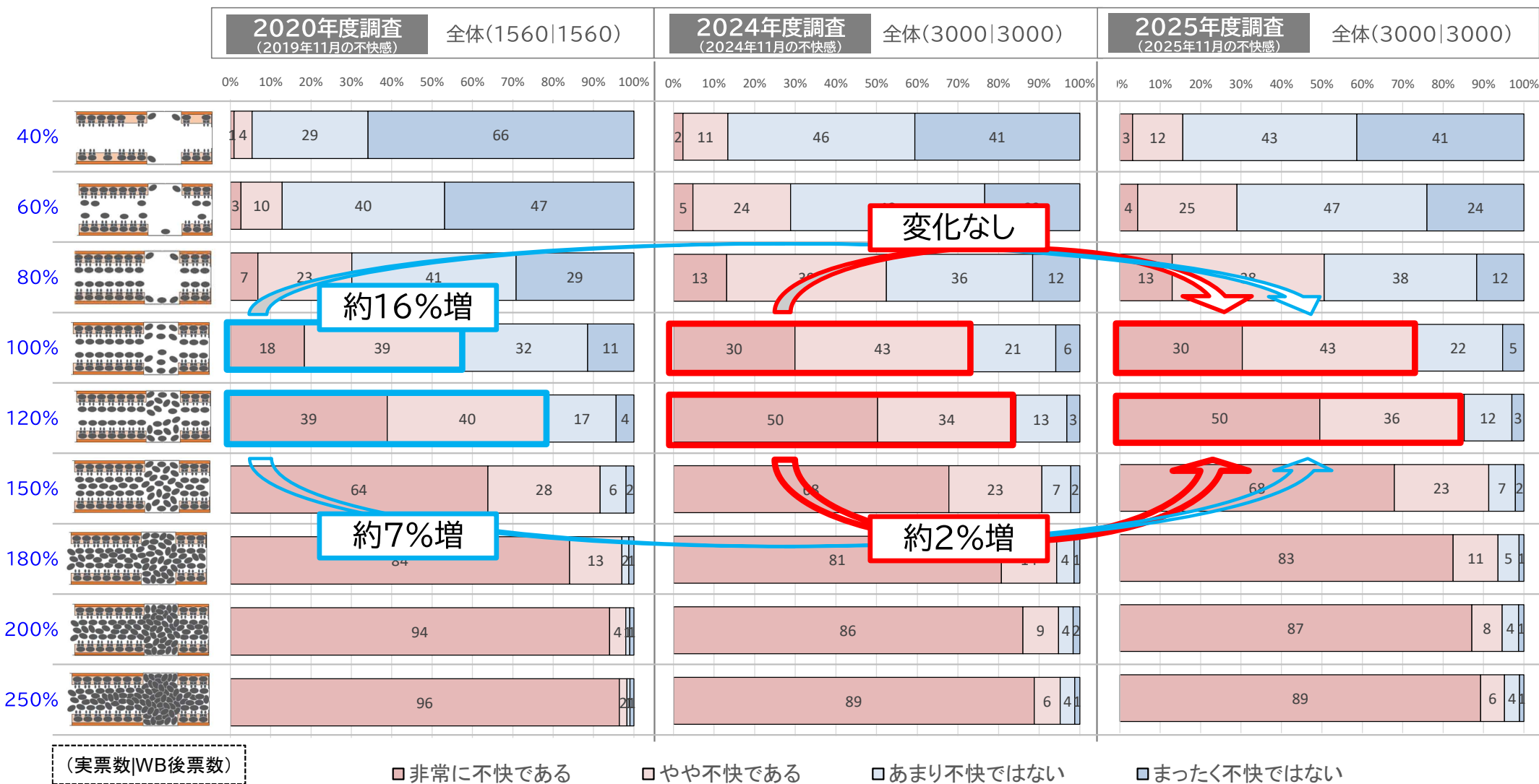
- ・私事目的について、全体平均では「料金の安さ」が最も重視されており、「移動のしやすさ」「所要時間の短さ」「定時性、遅延の少なさ」と続く。「混雑の少なさ」は6番目に重視されている。圏域別についても、首都圏と近畿圏で同様の傾向を示している。
- ・私事では料金の安さや移動のしやすさなどが重視される傾向。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(11) 混雑への不快感(Q6-2)

・同程度の混雑への不快感は、コロナ禍前、昨年度、現在を比較し、特に、比較的低い混雑率(60%、80%、100%)において不快に感じる割合が高い傾向を示している。また、100%、120%の混雑率について、2024年度と2025年度では大きな変化は見られなかった。



変化なし

約16%増

約7%増

約2%増

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(11) 混雑への不快感(Q6-2)

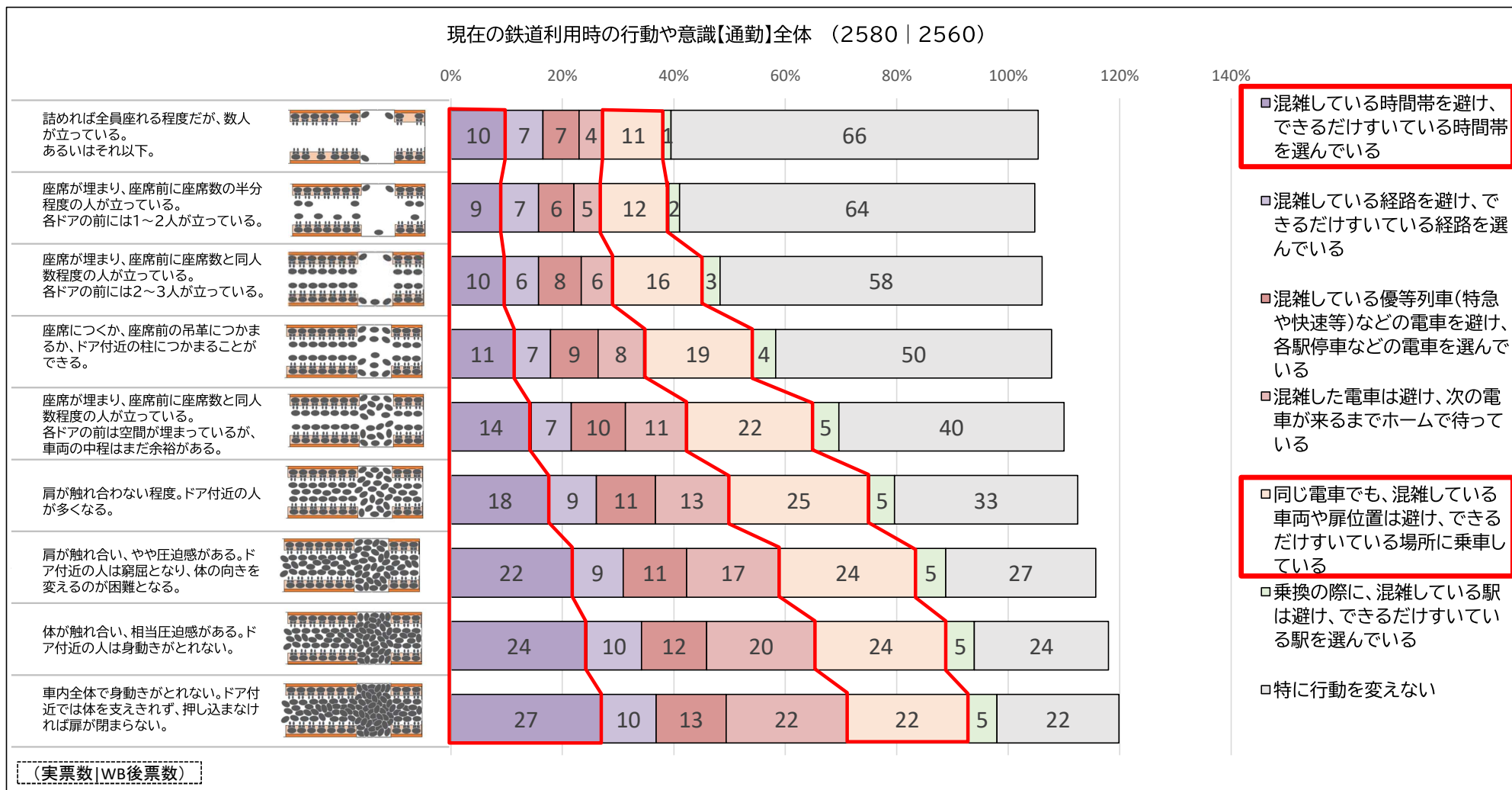
・補足(混雑状況の説明)

アンケート調査票での設問文	イメージ図	
詰めれば全員座れる程度だが、数人が立っている。 あるいはそれ以下。		40%
座席が埋まり、座席前に座席数の半分程度の人が立っている。 各ドアの前には1~2人が立っている。		60%
座席が埋まり、座席前に座席数と同人数程度の人が立っている。 各ドアの前には2~3人が立っている。		80%
座席につくか、座席前の吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることが できる。		100%
座席が埋まり、座席前に座席数と同人数程度の人が立っている。 各ドアの前は空間が埋まっているが、車両の中程はまだ余裕がある。		120%
肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。		150%
肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向 きを変えるのが困難となる。		180%
体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。		200%
車内全体で身動きがとれない。ドア付近では体を支えきれず、押し込 まなければ扉が閉まらない。		250%

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(12) 鉄道を利用する際の行動や意識【通勤】(Q6-3)

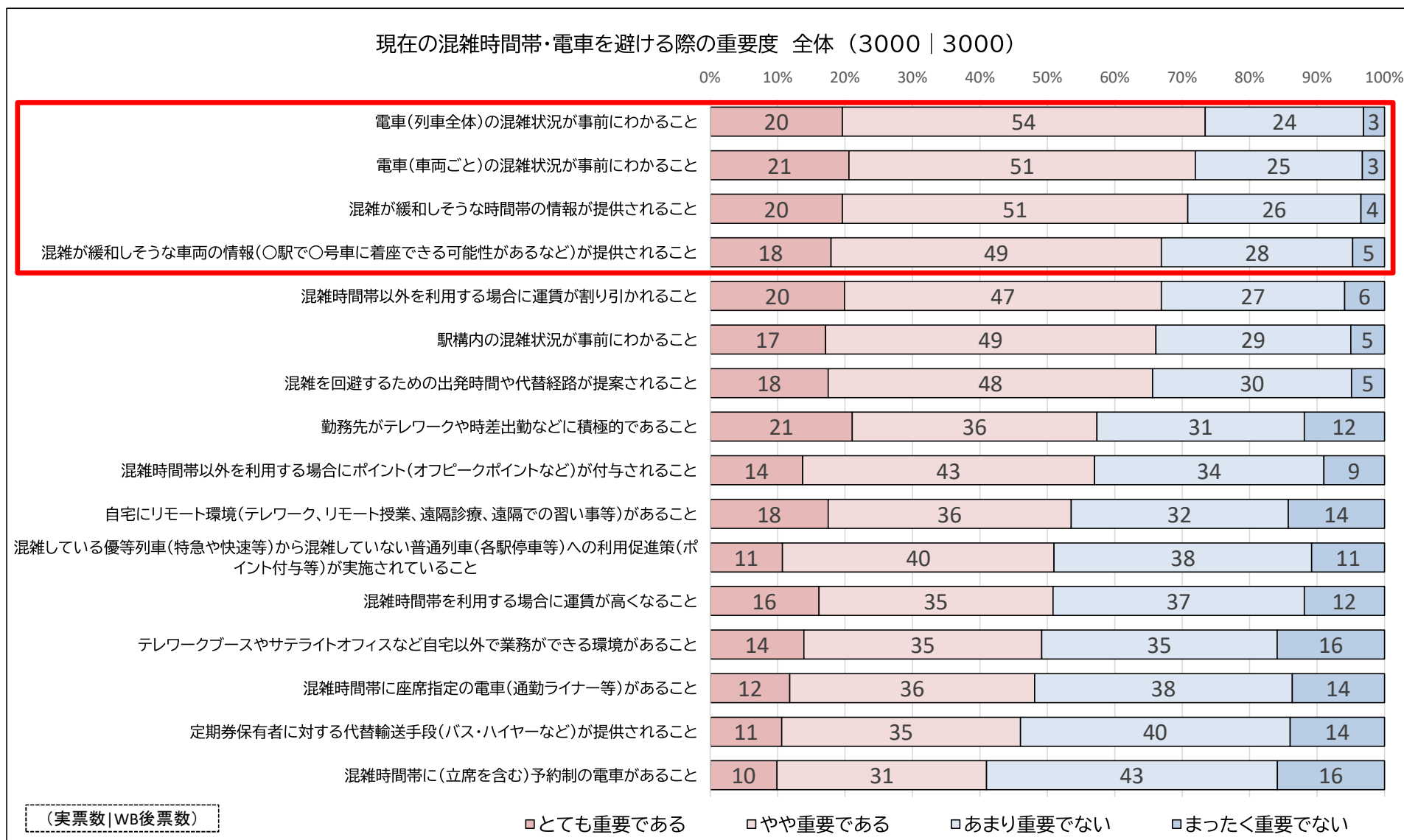
・混雑回避の行動は、「すいている場所(乗車位置)」が多く、混雑率が高くなるにつれて「すいている時間帯」を選択する割合が増える傾向を示している。



2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(13) 混雑時間帯・電車を避けるための重要度(Q6-4)

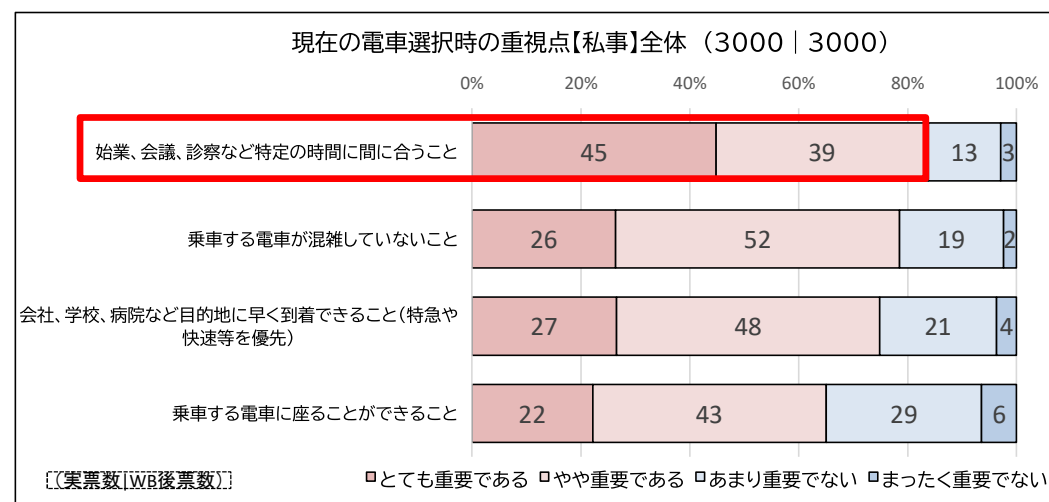
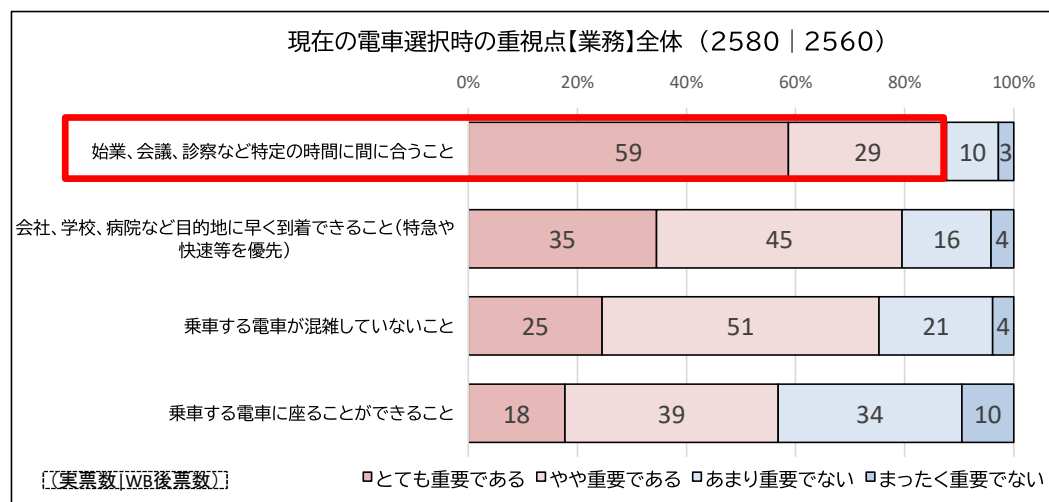
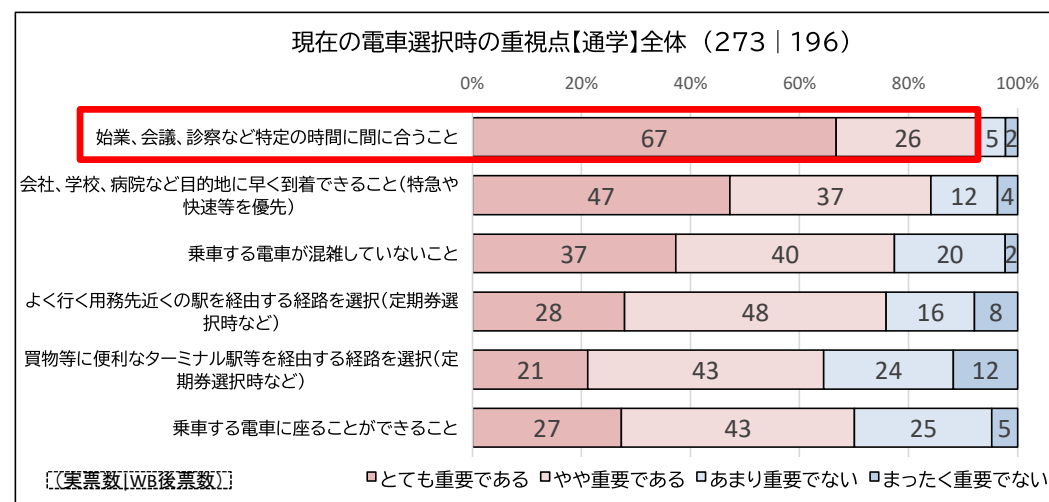
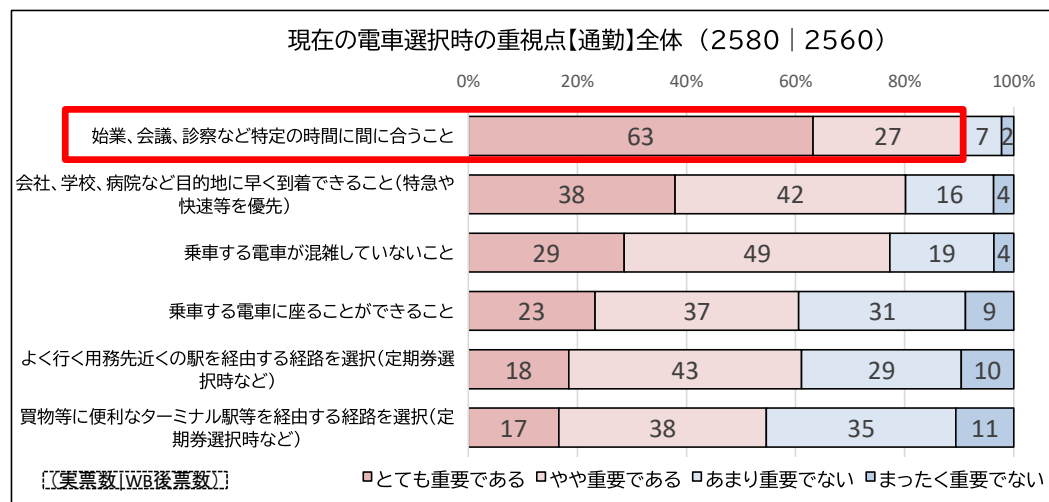
- ・混雑情報の提供(列車全体、車両ごと)が70%以上と高い割合を示している。次いで、「混雑が緩和しそうな時間帯の情報」「混雑が緩和しそうな車両の情報(○駅で○号車に着座できる可能性があるなど)」が続く。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(14) 現在の電車選択時の重視点(Q6-5)

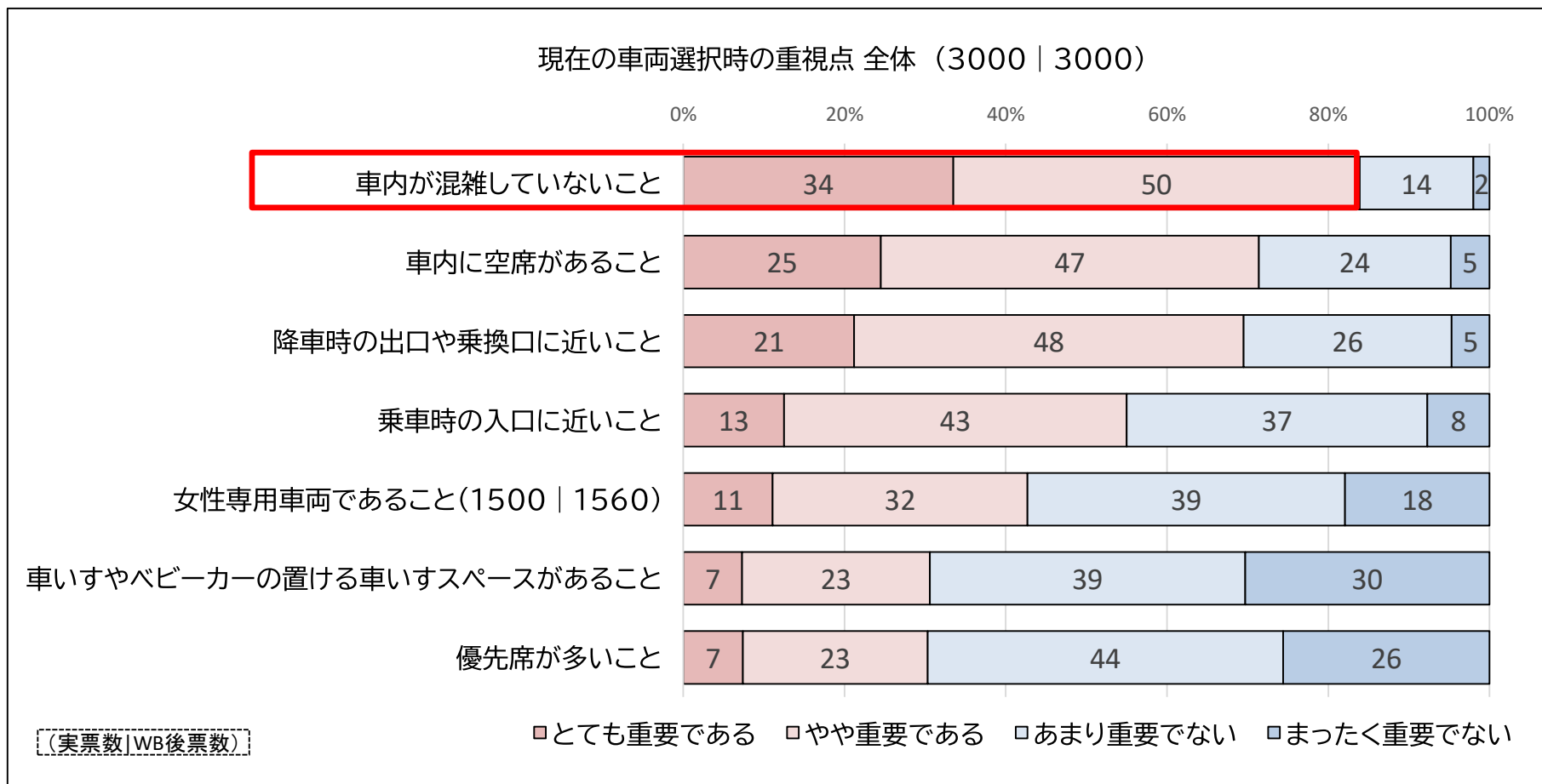
- ・いずれの移動目的も、「始業、会議、診察など特定の時間に間に合うこと」の割合が最も高い。
- ・通勤、通学、業務では「目的地に早く到着できること」が2番目に高い割合を示しているが、私事では「乗車する電車が混雑していないこと」が挙げられている。



2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(15) 車両を選ぶ際の重要度(Q6-6)

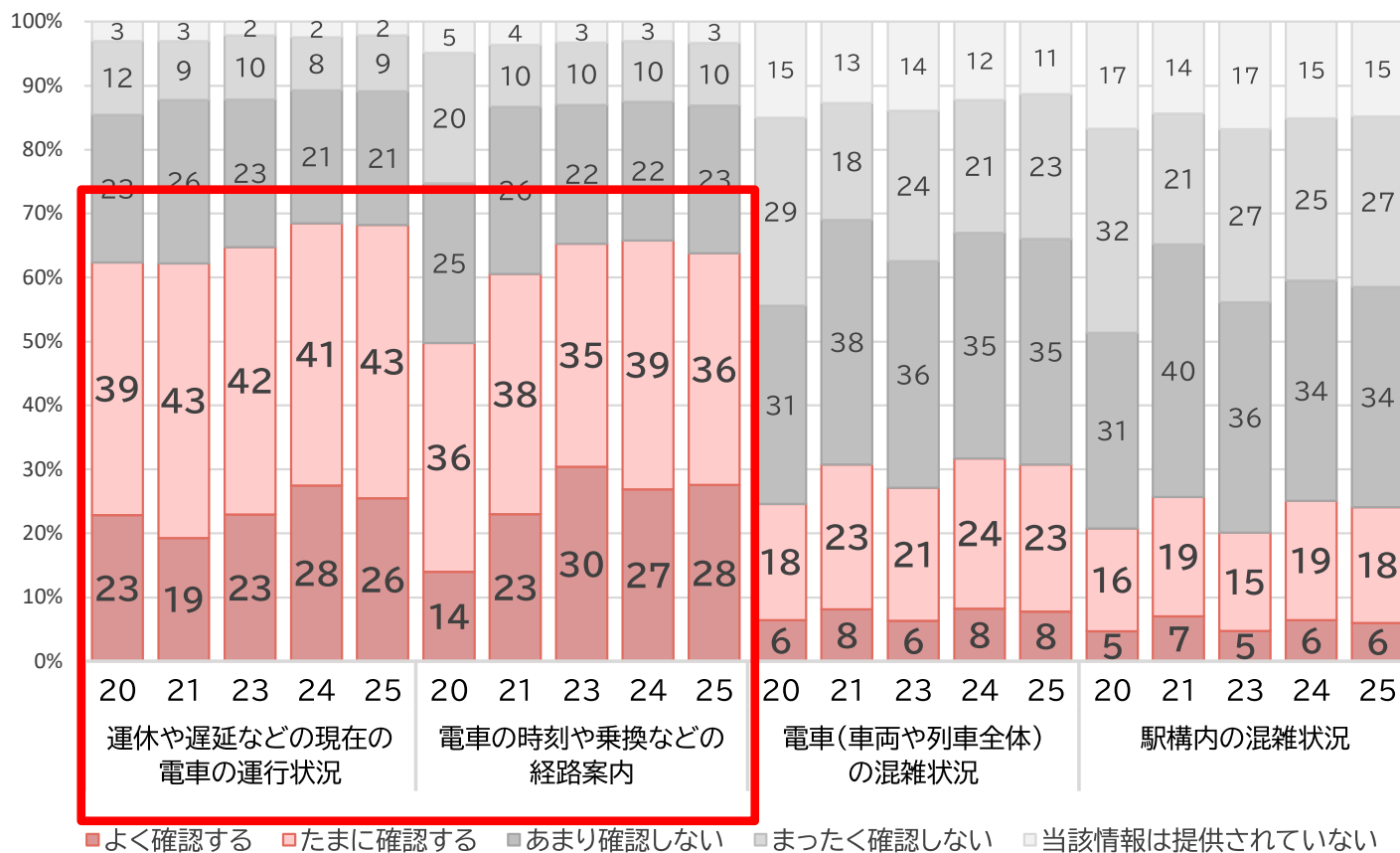
・現在の車両を選ぶ際に重要と考えることは「車内が混雑していないこと」であり、84%が「とても重要である」「やや重要である」と回答している。そのほか、「車内に空席があること」「降車時の出口や乗換口に近いかこと」の割合も高い。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(16)情報の確認(Q6-7)

- ・鉄道を利用する際に確認する情報は「運休や遅延などの現在の電車の運行状況」がもっとも高く、次いで「電車の時刻や乗換などの経路案内」となっており、混雑情報を確認する割合は低い。



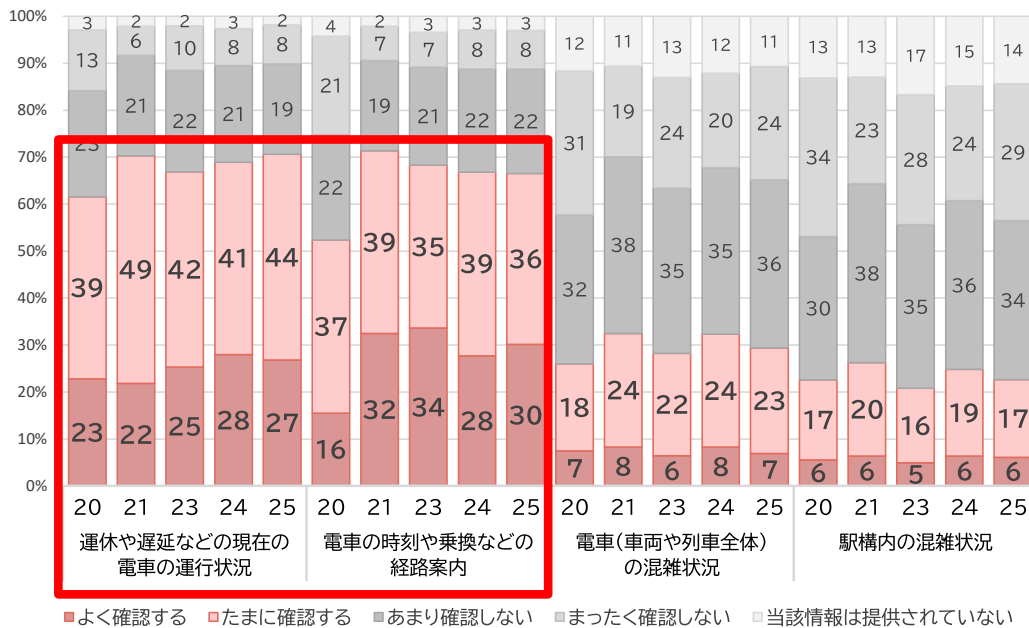
2020年度調査 (N=1477) 2021年度調査(N=2400) 2023年度調査(N=3200) 2024年度調査(N=3000) 2025年度調査(N=3000)

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

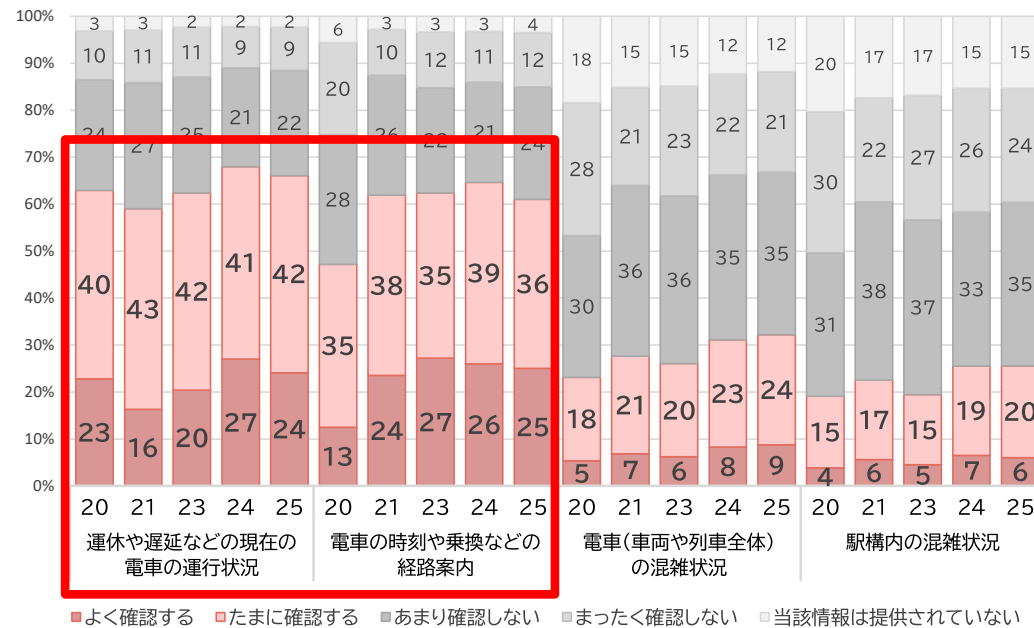
(16)情報の確認(Q6-7)

- ・圏域別に見ると、事前に電車や駅構内の混雑状況を確認する割合は首都圏、近畿圏で大きな差は見られない。
- ・一方、「電車の時刻や乗換などの経路案内」や「運休や遅延などの現在の電車の運行状況」を「よく確認する」割合は、首都圏が近畿圏より高い。



2020年度調査(N=741) 2021年度調査(N=1200) 2023年度調査(N=1600)
2024年度調査(N=1500) 2025年度調査(N=1500)

首都圏



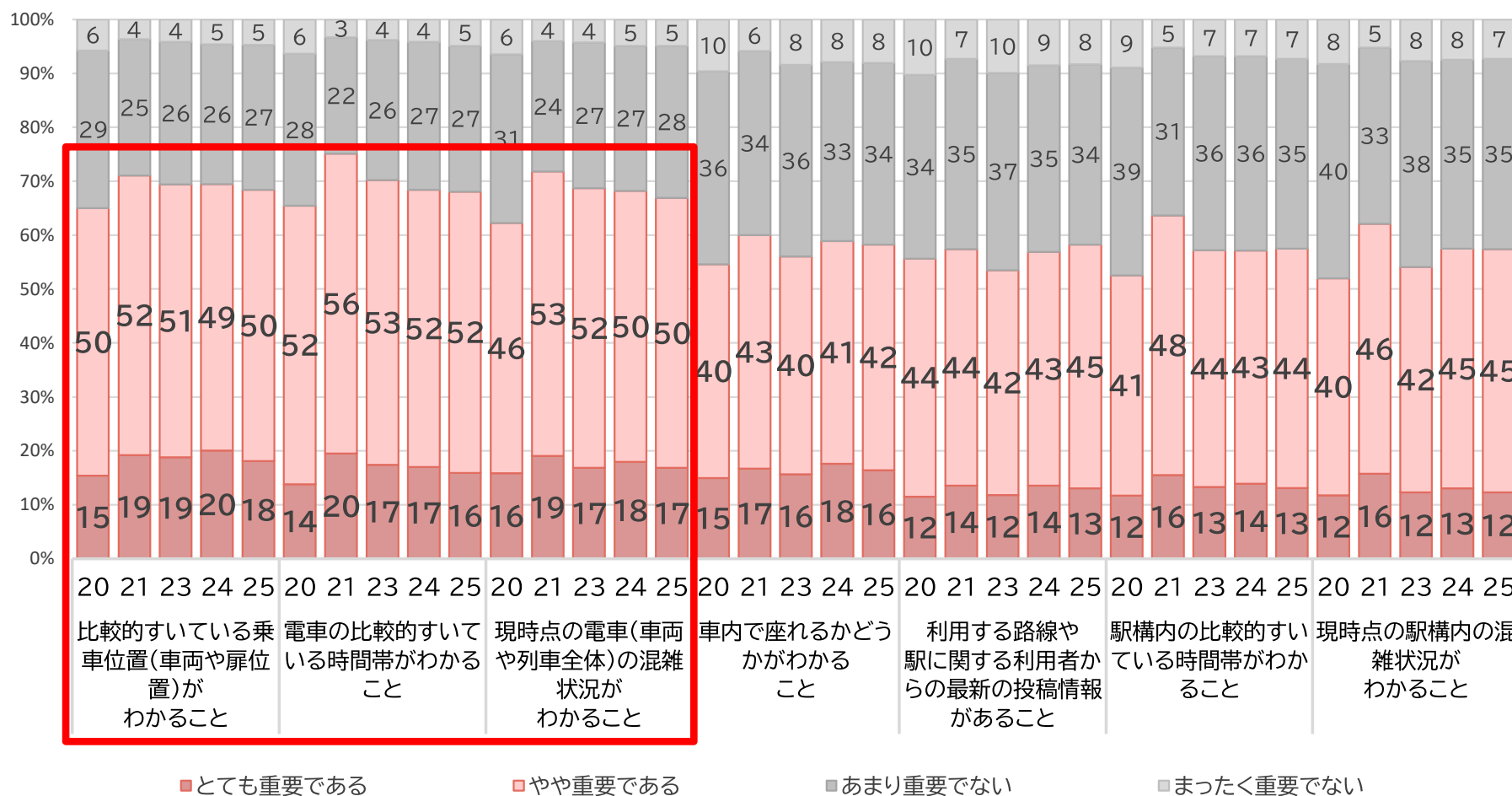
2020年度調査(N=736) 2021年度調査(N=1200) 2023年度調査(N=1600)
2024年度調査(N=1500) 2025年度調査(N=1500)

近畿圏

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(17) 混雑情報の重要性(Q6-8)

・鉄道を利用する際に重要と考える情報は、2025年度調査では「すいている乗車位置がわかること」「すいている時間帯がわかること」「現時点の混雑状況がわかること」の割合が高い。電車のすいている時間帯・場所、混雑状況の把握に関する関心度が高く、混雑情報や混雑回避の情報を重視していることがわかる。

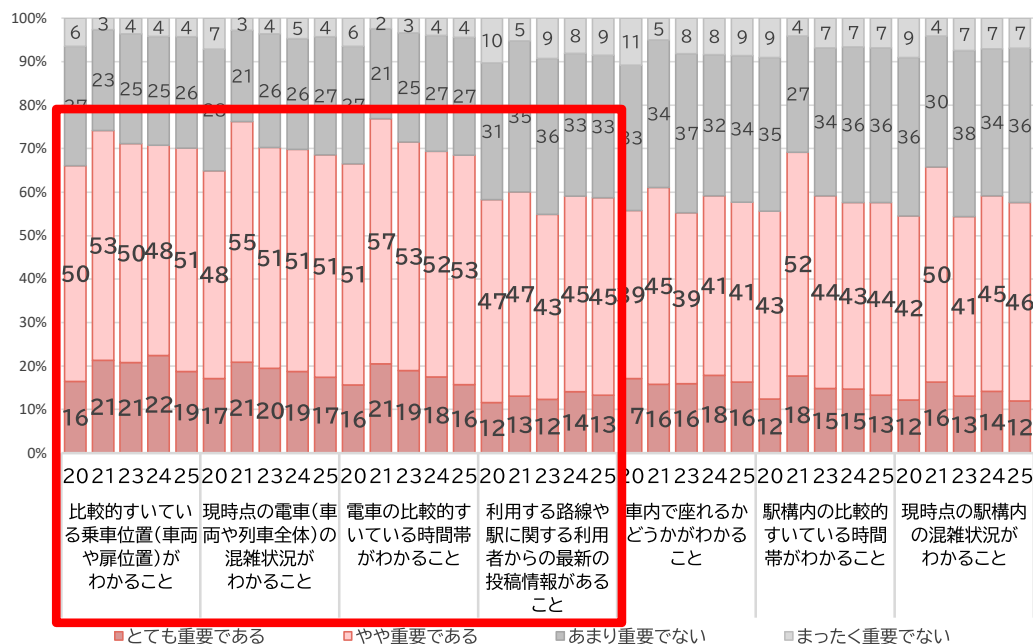


2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

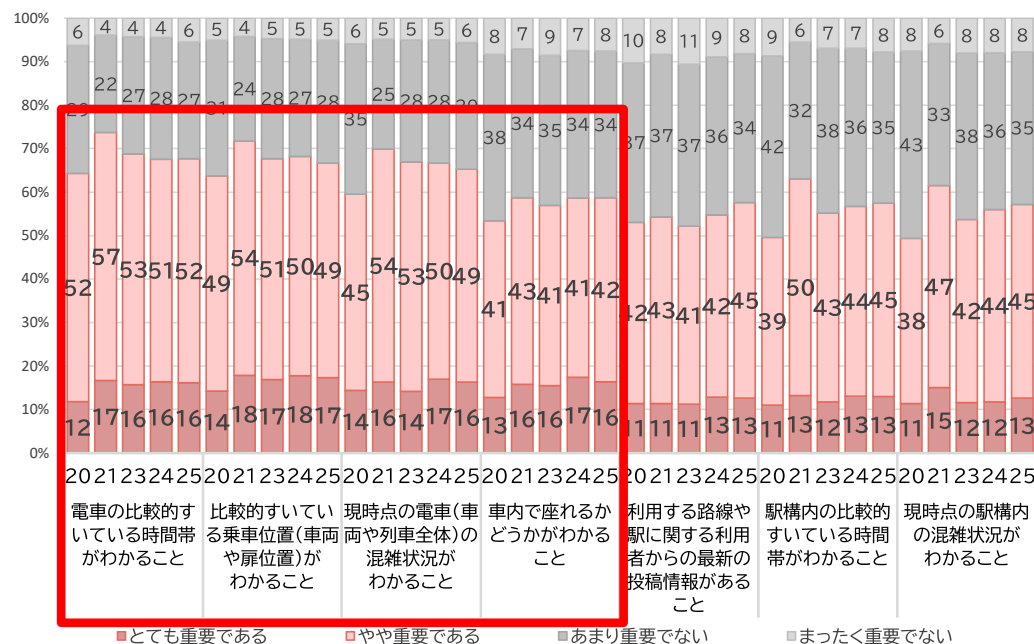
(17) 混雑情報の重要性(Q6-8)

- ・圏域別にみると、いずれも「比較的すいている乗車位置(車両や扉位置)がわかること」「電車の比較的すいている時間帯がわかること」「現時点での電車(「車両や列車全体」の混雑状況がわかること)」といった情報の重要性が高く、同じ傾向を示している。
- ・いずれも2020年度調査より高い傾向を示しており、コロナ禍後から現在も引き続き、すいている時間帯・場所、混雑状況の把握に関する関心度が高い。



2020年度調査(N=741) 2021年度調査(N=1200) 2023年度調査(N=1600)
2024年度調査(N=1500) 2025年度調査(N=1500)

首都圏



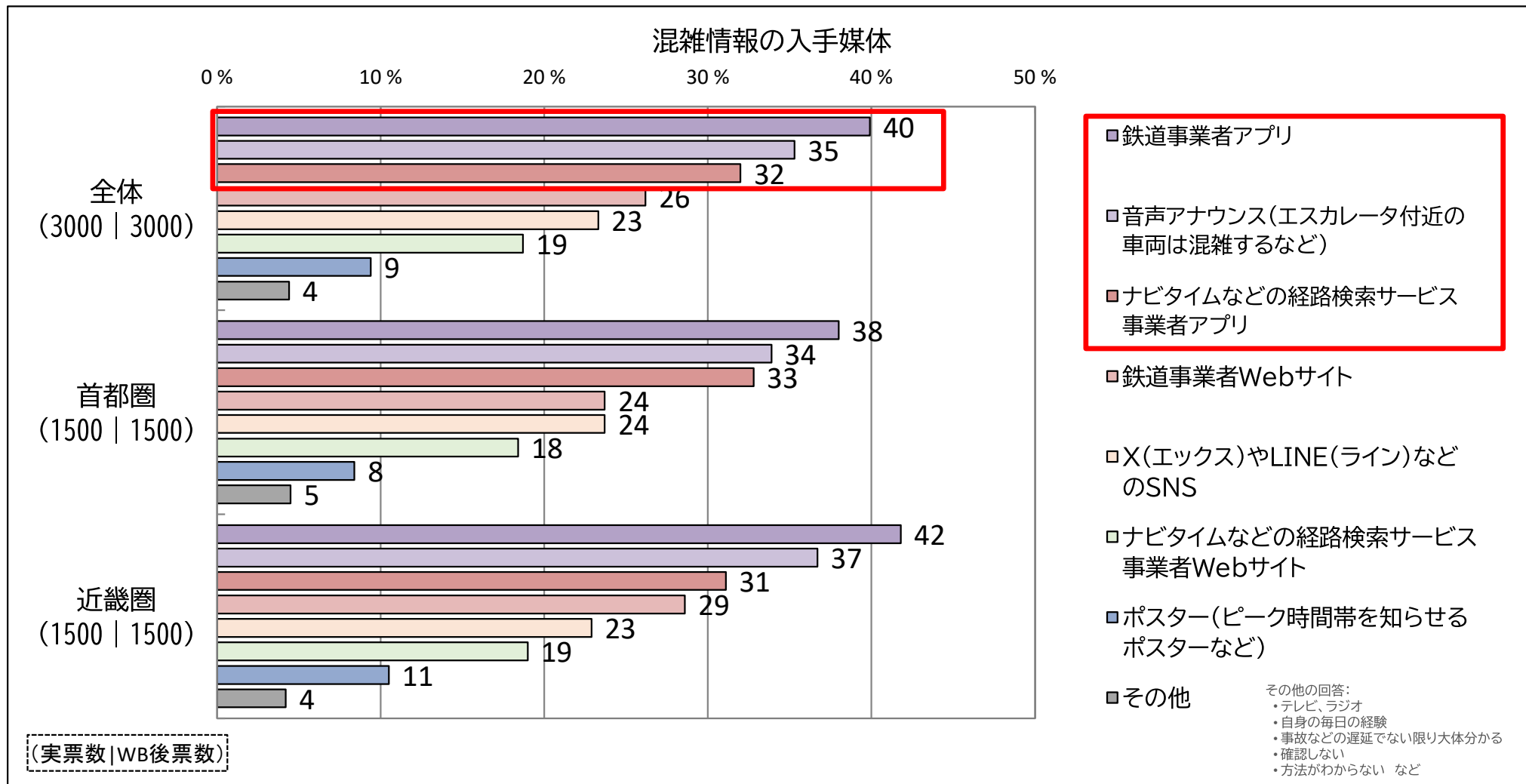
2020年度調査(N=736) 2021年度調査(N=1200) 2023年度調査(N=1600)
2024年度調査(N=1500) 2025年度調査(N=1500)

近畿圏

圏域別

(18) 混雑情報入手する媒体(Q6-9(1))

・「鉄道事業者アプリ」「音声アナウンス」「経路検索サービス事業者アプリ」による混雑情報入手する割合が高い。

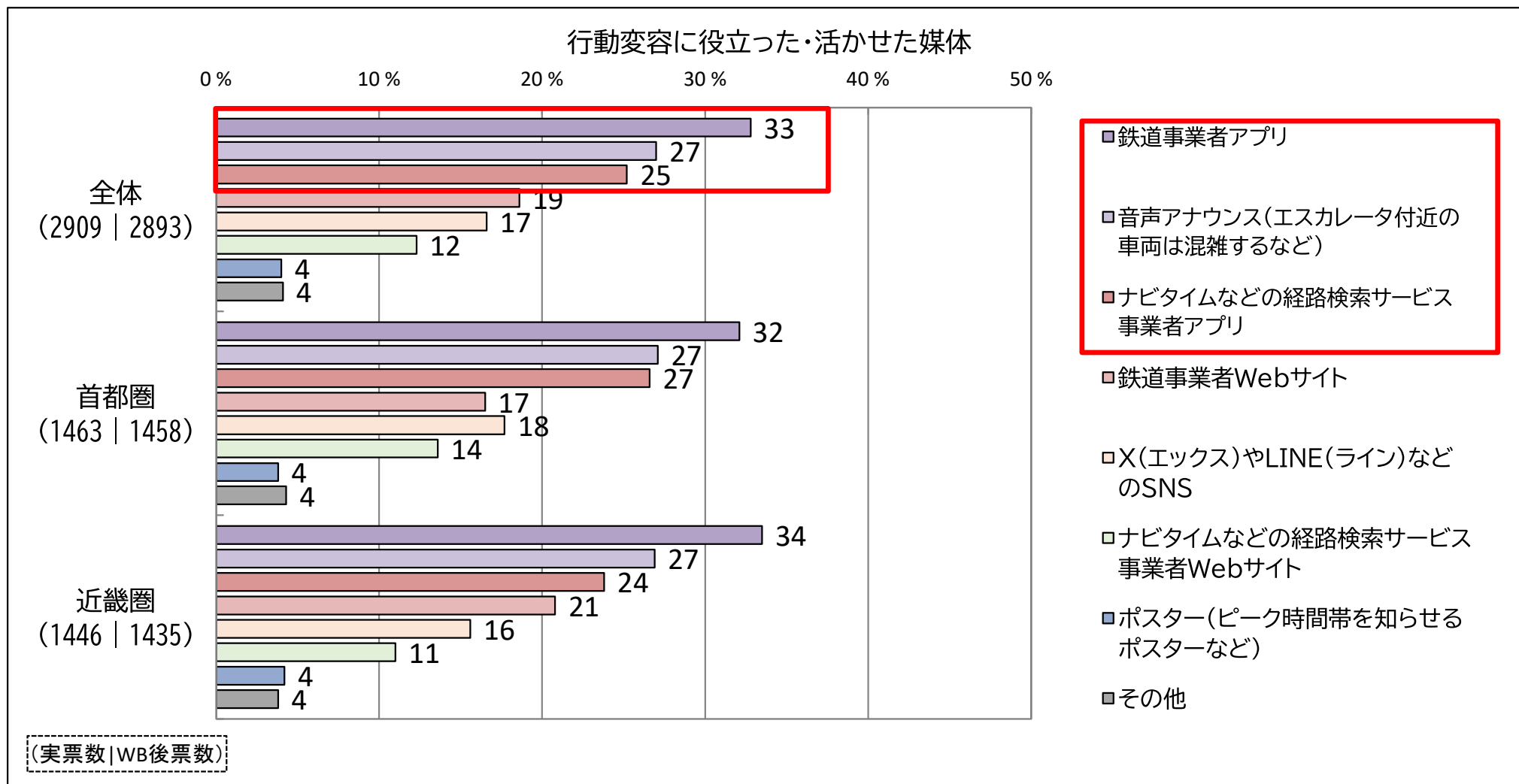


2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(18) 行動変容に役立った・活かした媒体(Q6-9(2))

圏域別

・行動変容に役立った・活かした媒体は「鉄道事業者アプリ」「音声アナウンス」「経路検索サービス事業者アプリ」であった。



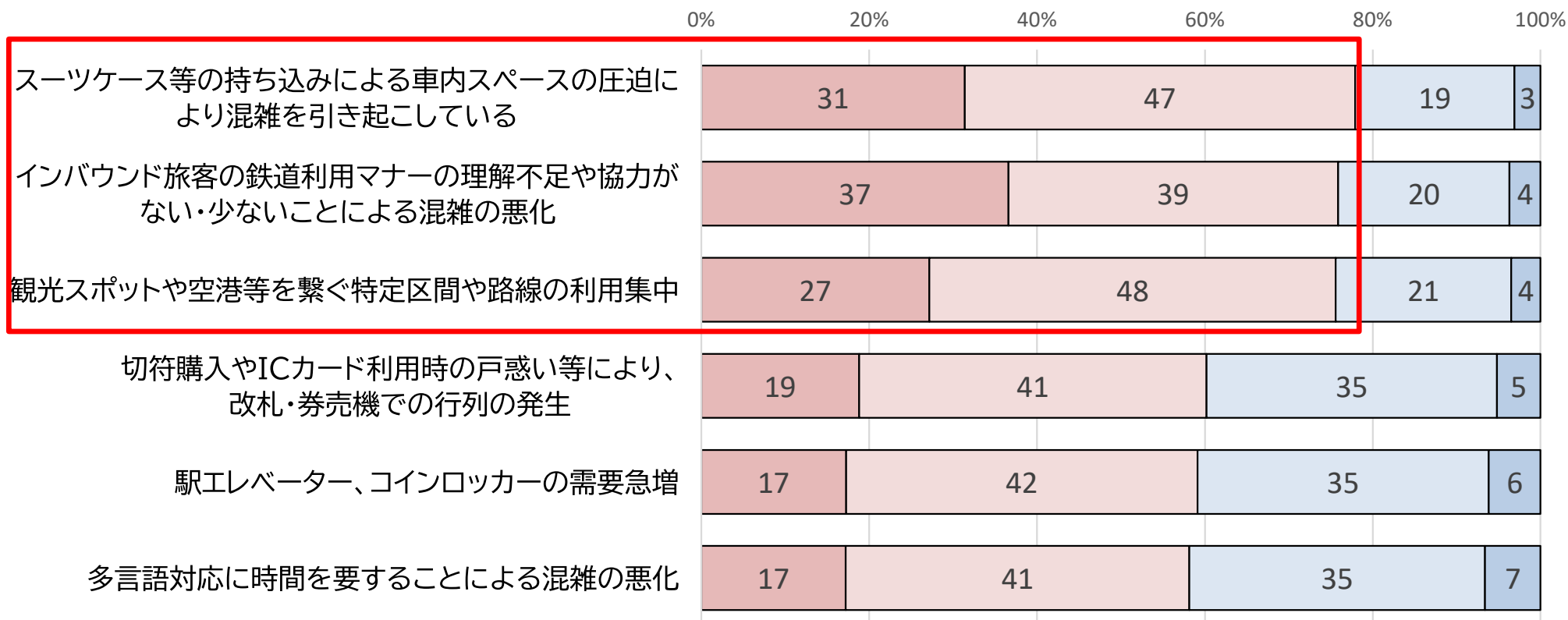
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(19)インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑(Q6-10)

全体

・「スーツケース等による車内の混雑」「マナーの理解不足や協力がいいことによる混雑の悪化」「観光スポット等の路線の利用集中」による混雑を重要な課題する割合が高く、いずれも75%以上を示している。

インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑の重要な課題 全体 (3000 | 3000)



[(実票数|WB後票数)]

■とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

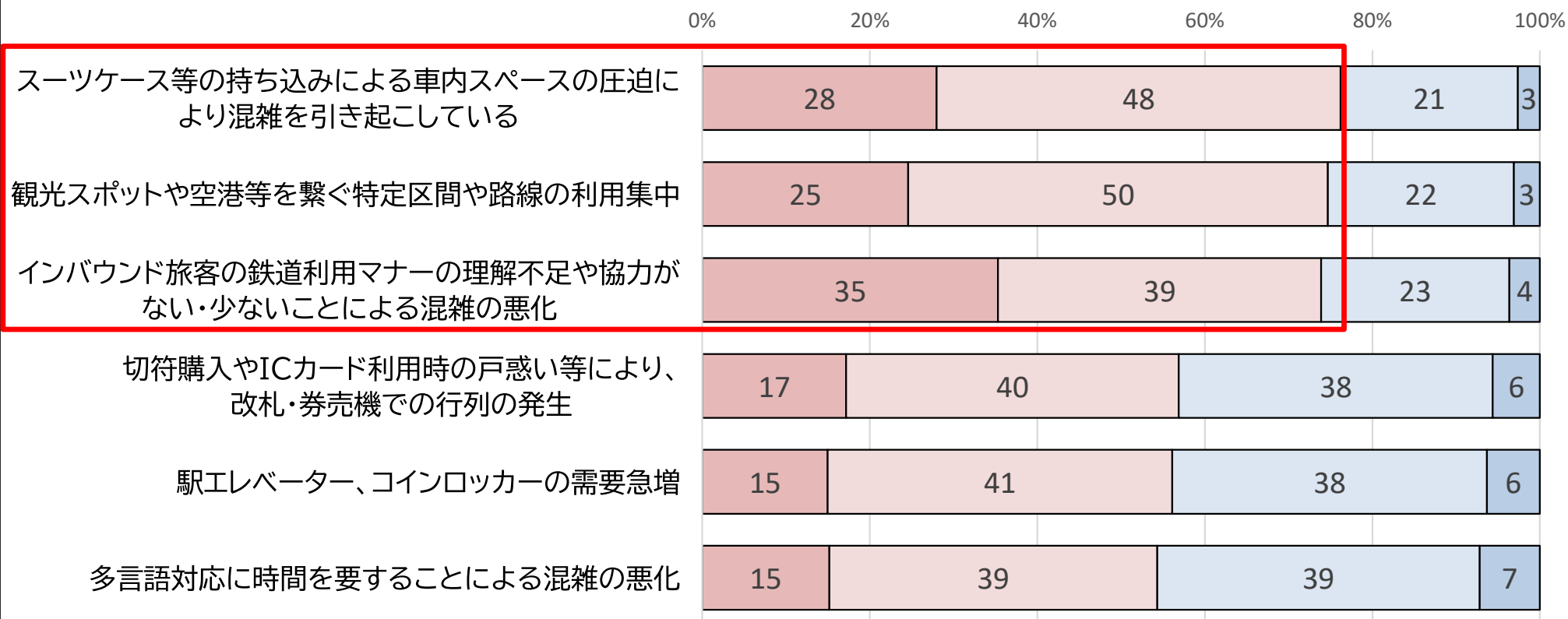
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(19)インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑(Q6-10)

首都圏

- ・首都圏では、「スーツケース等による車内の混雑」「観光スポット等の路線の利用集中」「マナーの理解不足や協力がないうことによる混雑の悪化」による混雑を重要な課題とする割合が高い。

インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑の重要な課題 首都圏 (1500 | 1500)



(実票数 | WB後票数)

□とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

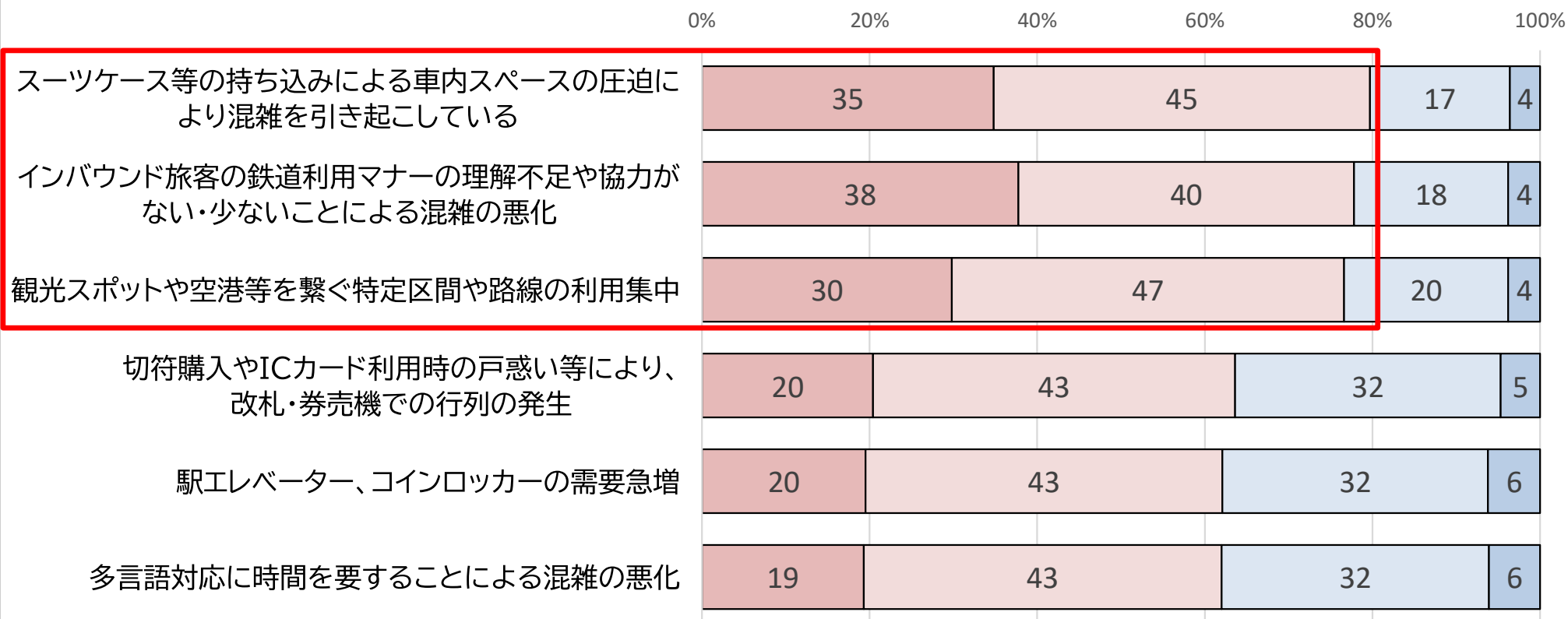
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(19) インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑(Q6-10)

近畿圏

- ・近畿圏では「スーツケース等による車内の混雑」を重要な課題とする割合が高く80%である。次いで、「マナーの理解不足や協力がいないことによる混雑の悪化」「観光スポット等の路線の利用集中」が続く。

インバウンド旅客が引き起こす鉄道混雑の重要な課題 近畿圏 (1500 | 1500)



(実票数|WB後票数)

■とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(20) ジェンダーに関連する鉄道混雑(Q6-11)

圏域別

・ジェンダーに関する施設は、首都圏、近畿圏とも同様の傾向を示しており、「女性専用車両に隣接する車両の混雑」約55%、「女性トイレの混雑状況」は約65%が「とても重要な課題」「やや重要な課題」と挙げている。

ジェンダーに関連する鉄道混雑の重要な課題

0% 20% 40% 60% 80% 100%

 全体
(3000 | 3000)

女性専用車両に隣接する車両は非常に混雑している場合がある

15

40

37

8

駅構内の女性トイレの混雑状況

24

41

26

9

 首都圏
(1500 | 1500)

女性専用車両に隣接する車両は非常に混雑している場合がある

13

39

38

10

駅構内の女性トイレの混雑状況

24

40

27

9

 近畿圏
(1500 | 1500)

女性専用車両に隣接する車両は非常に混雑している場合がある

16

41

36

7

駅構内の女性トイレの混雑状況

24

42

26

8

(実票数 | WB後票数)

□とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

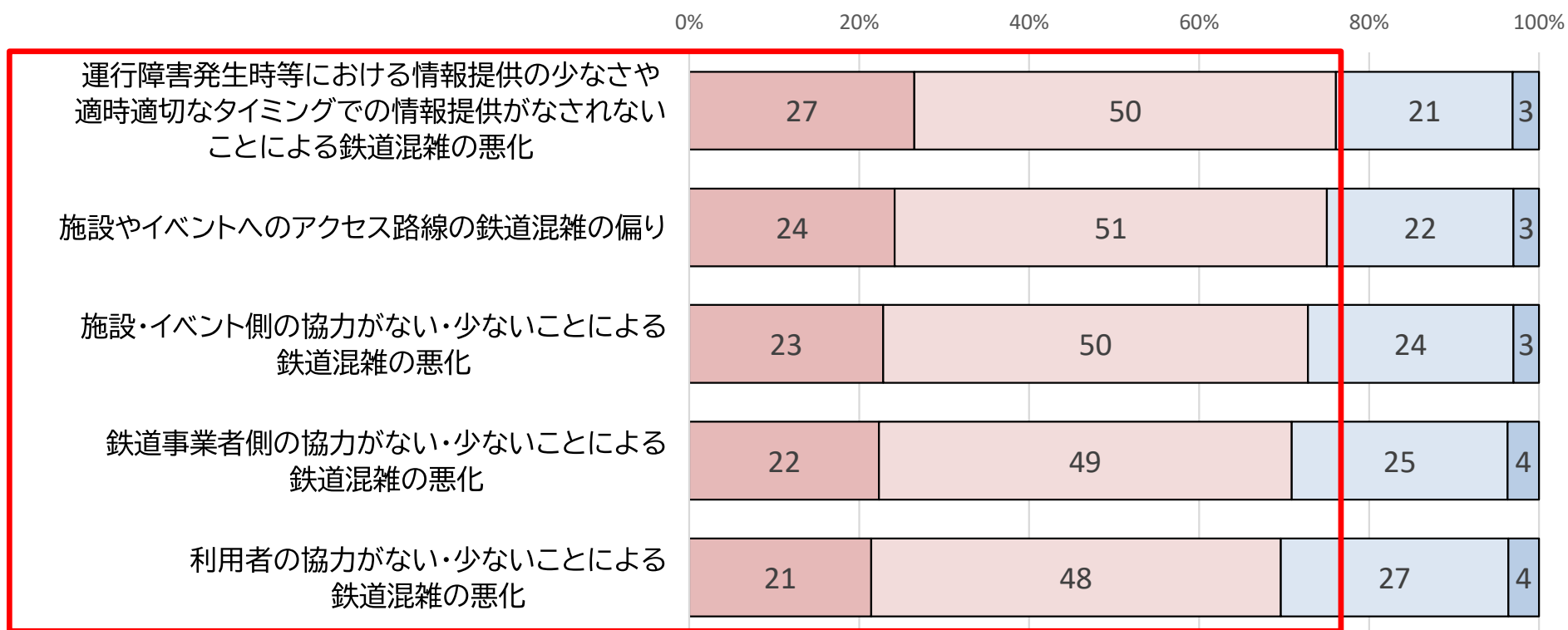
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(21) 大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関連する鉄道混雑(Q6-12)

全体

・いずれの項目も半数以上が「とても重要な課題」「やや重要な課題」と回答している。一方で、「全く重要な課題ではない」と回答した割合はいずれの項目も3~4%に留まっている。

大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関連する鉄道混雑の重要な課題 全体 (3000 | 3000)



(実票数|WB後票数)

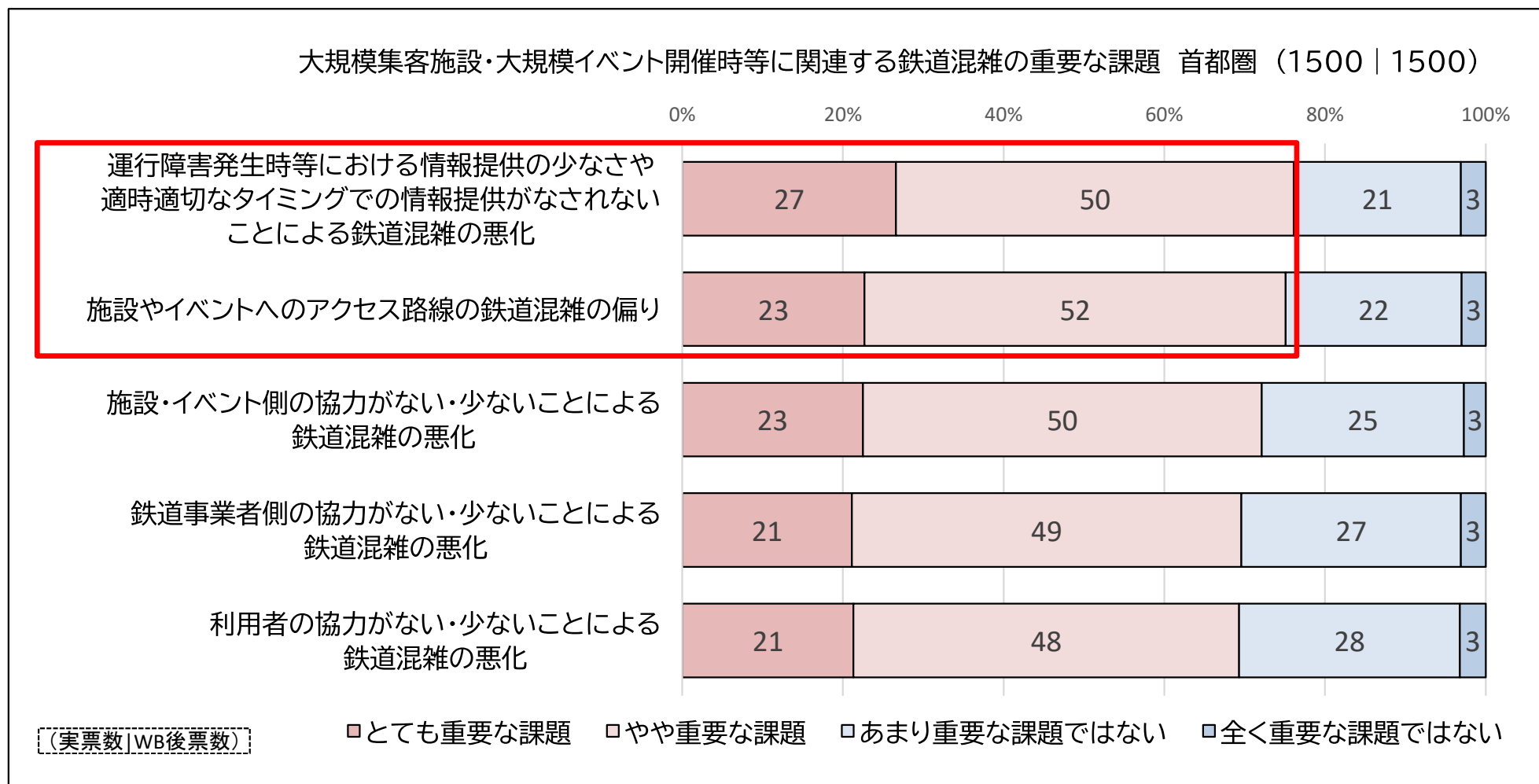
□とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(21) 大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関する鉄道混雑(Q6-12)

首都圏

・圏域別に見ても、同じ傾向を示している。いずれの項目も半数以上が「とても重要な課題」「やや重要な課題」であると回答しており、「全く重要な課題ではない」と回答した割合はいずれの項目も3~4%に留まっている。



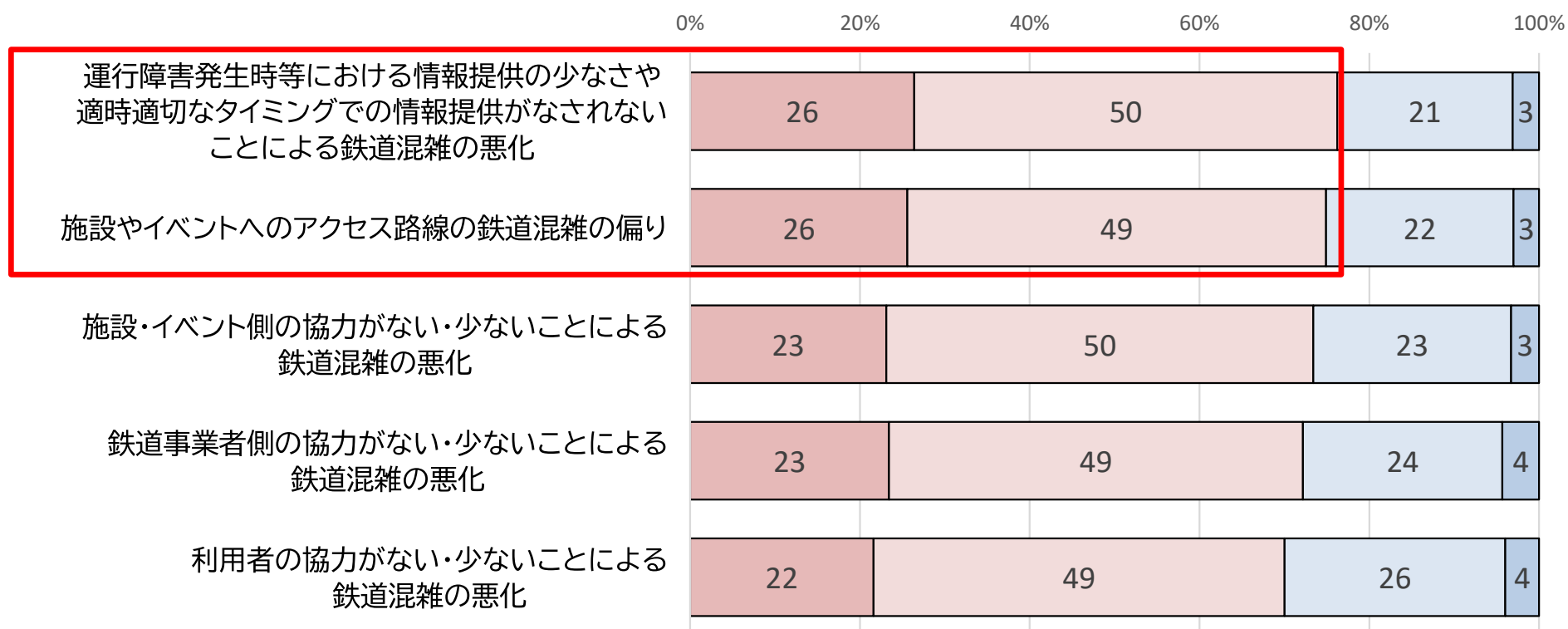
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(21) 大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関する鉄道混雑(Q6-12)

近畿圏

・同様に、いずれの項目も半数以上が「とても重要な課題」「やや重要な課題」であると回答しており、「全く重要な課題ではない」と回答した割合はいずれの項目も3~4%に留まっている。

大規模集客施設・大規模イベント開催時等に関する鉄道混雑の重要な課題 近畿圏 (1500 | 1500)



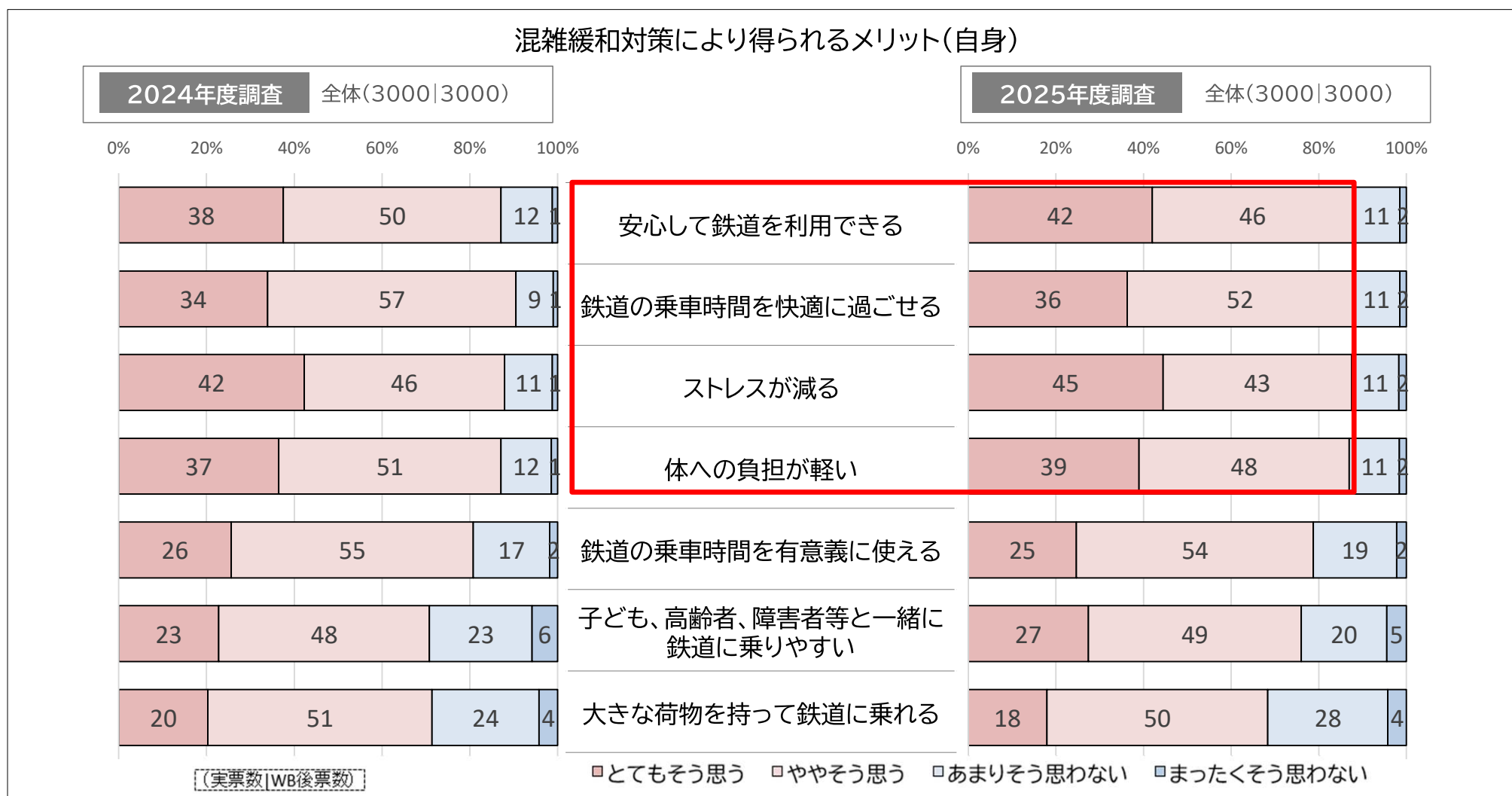
(実票数|WB後票数)

□とても重要な課題 □やや重要な課題 □あまり重要な課題ではない □全く重要な課題ではない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(22) 混雑緩和対策により自身が得られるメリット(Q6-13)

・混雑緩和対策により”自身”が得られるメリットは、「安心して鉄道を利用できる」「鉄道の乗車時間を快適に過ごせる」「ストレスが減る」「体への負担が軽い」といった回答の割合が高く、いずれも約90%程度を示している。

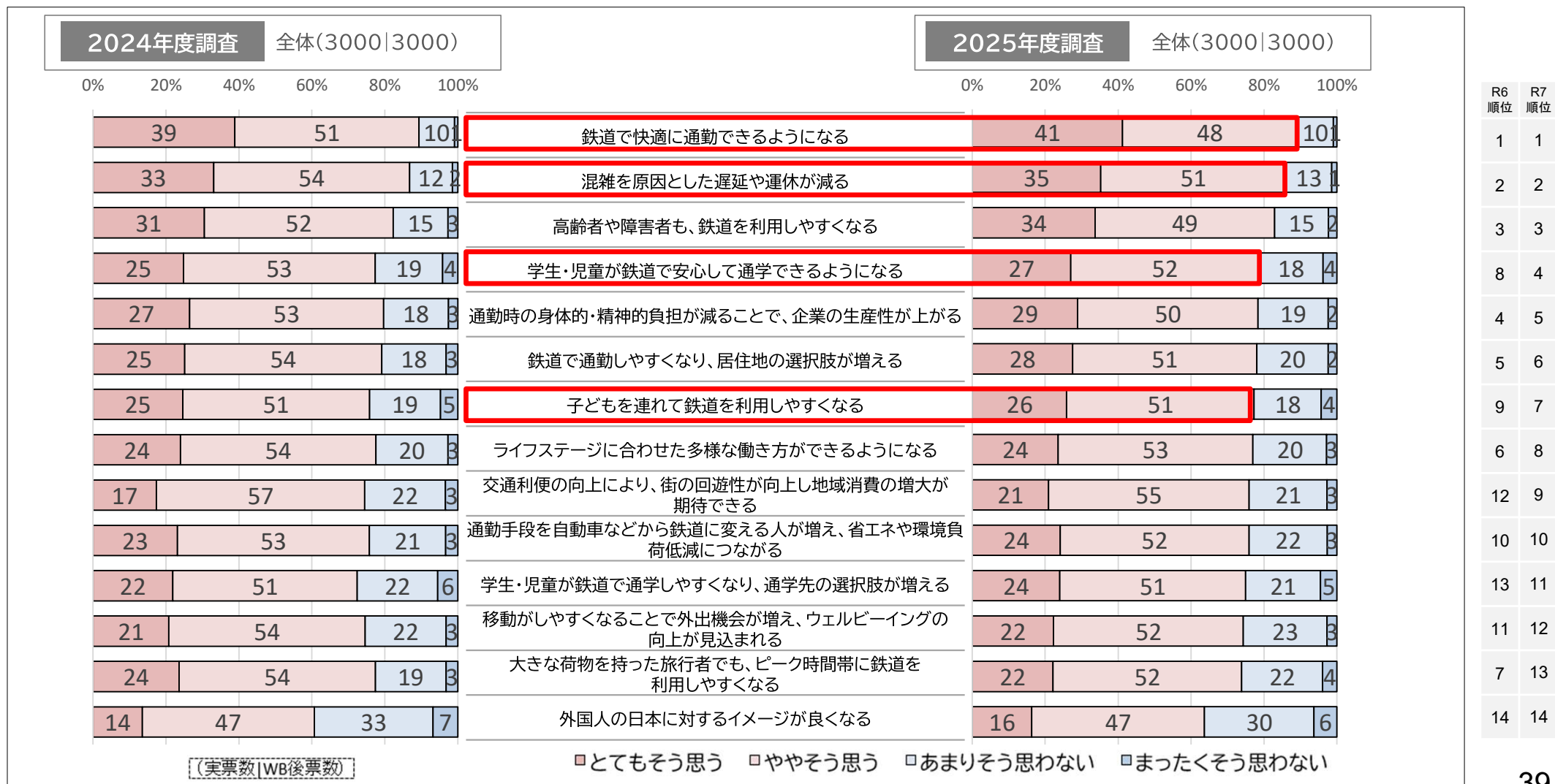


R6 順位	R7 順位
1	1
4	2
2	3
3	4
5	5
7	6
6	7

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(23) 混雑緩和対策により社会が得られるメリット(Q6-14)

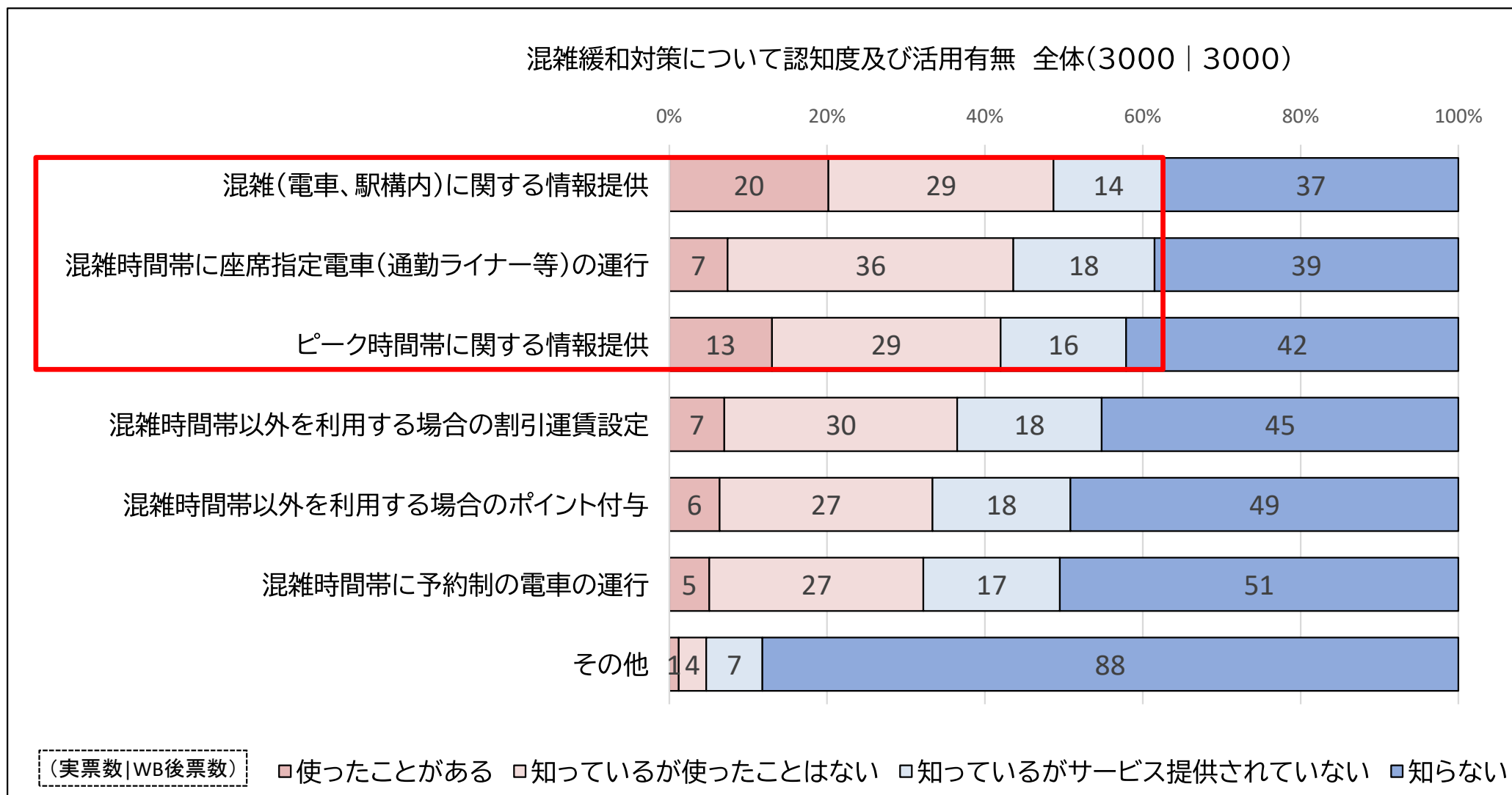
- ・混雑緩和対策により”社会”が得られるメリットは、「鉄道で快適に通勤できるようになる」「混雑を原因とした遅延や運休が減る」と回答した割合が高い。
- ・また、昨年度と比較すると「学生・児童が鉄道で安心して通学できるようになる」「子どもを連れて鉄道を利用しやすくなる」の順位が上がっており、近年の働き方の変化や生活のあり方が要因の一つと考えられる。



2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(24) 混雑緩和対策について認知度及び活用有無(Q6-15)

- ・混雑緩和の対策の認知度は、「混雑に関する情報提供」がもっとも高く、次いで「混雑時間帯に座席指定電車の運行」「ピーク時間帯に関する情報提供」となっている。活用有無も同様の傾向を示している。



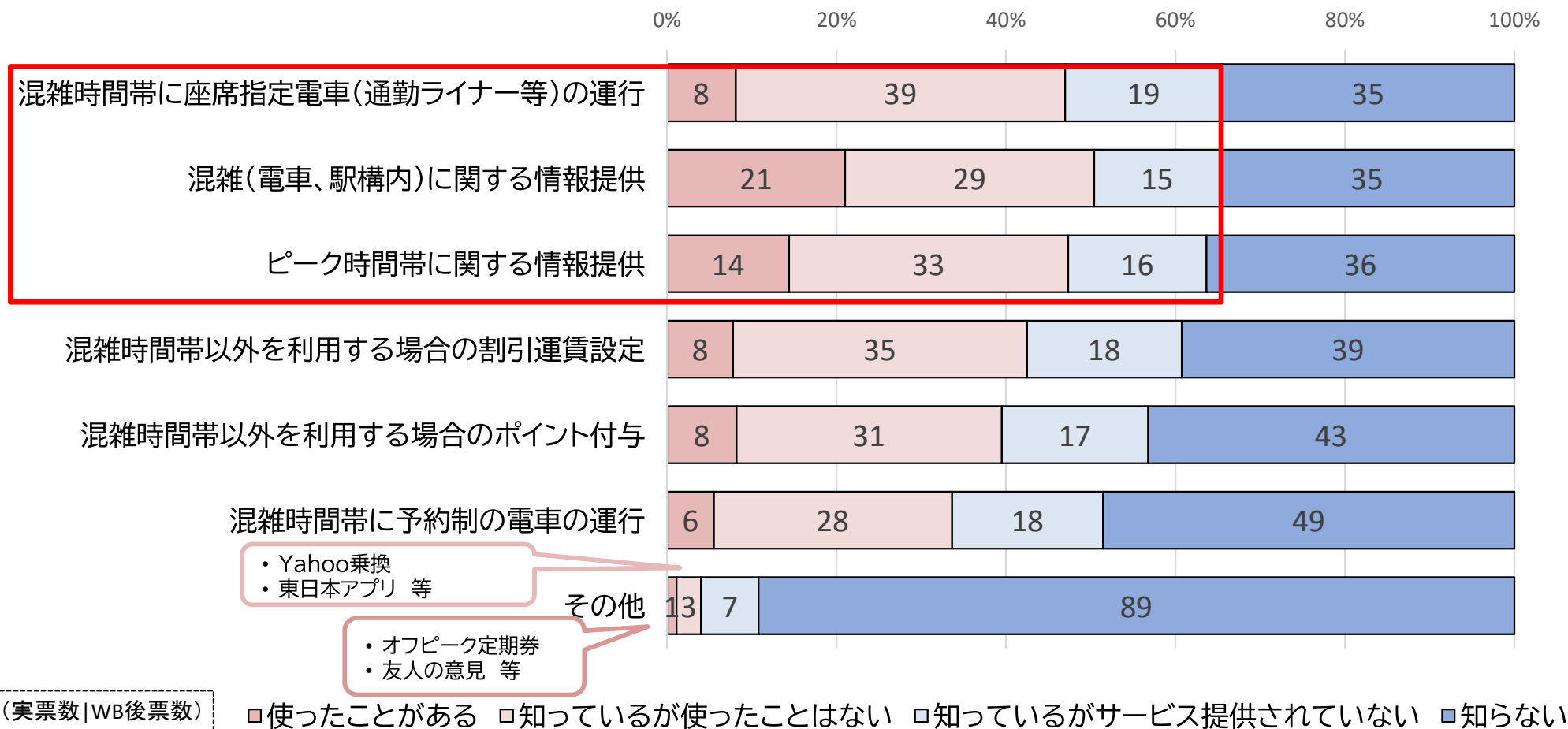
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(24) 混雑緩和対策について認知度及び活用有無(Q6-15)

首都圏

・圏域別にみると、混雑緩和の対策の認知度は、「混雑時間帯に座席指定電車の運行」がもっとも高く、次いで「混雑に関する情報提供」「ピーク時間帯に関する情報提供」となっている。いずれの項目も首都圏が近畿圏より「使ったことがある」「知っているが使ったことはない」とも高い割合を示している。

混雑緩和対策について認知度及び活用有無 首都圏(1500 | 1500)



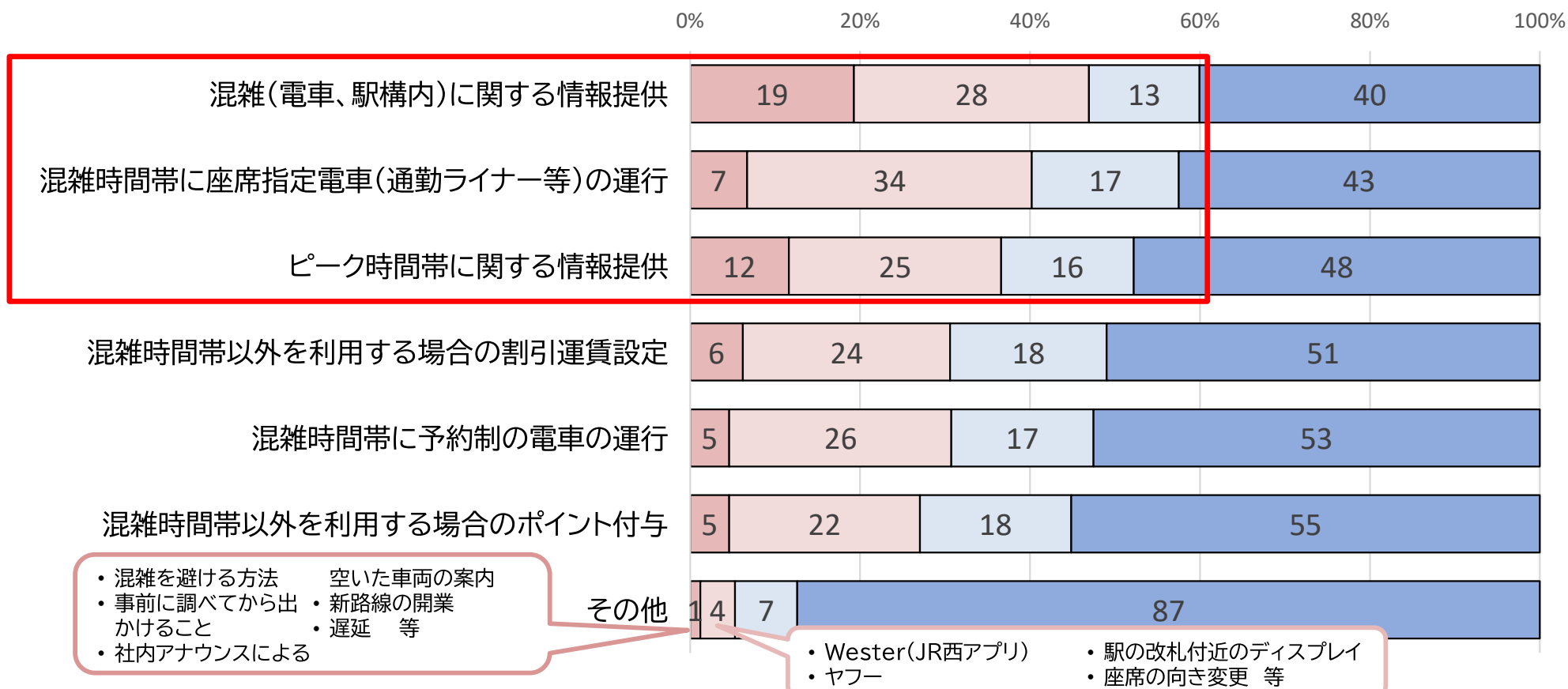
2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

近畿圏

(24) 混雑緩和対策について認知度及び活用有無(Q6-15)

・圏域別にみると、混雑緩和の対策の認知度は、「混雑に関する情報提供」がもっとも高く、次いで「混雑時間帯に座席指定電車の運行」「ピーク時間帯に関する情報提供」となっている。近畿圏は首都圏と比較し、「使ったことがある」「知っているが使ったことはない」と回答した割合が低い。

混雑緩和対策について認知度及び活用有無 近畿圏(1500 | 1500)



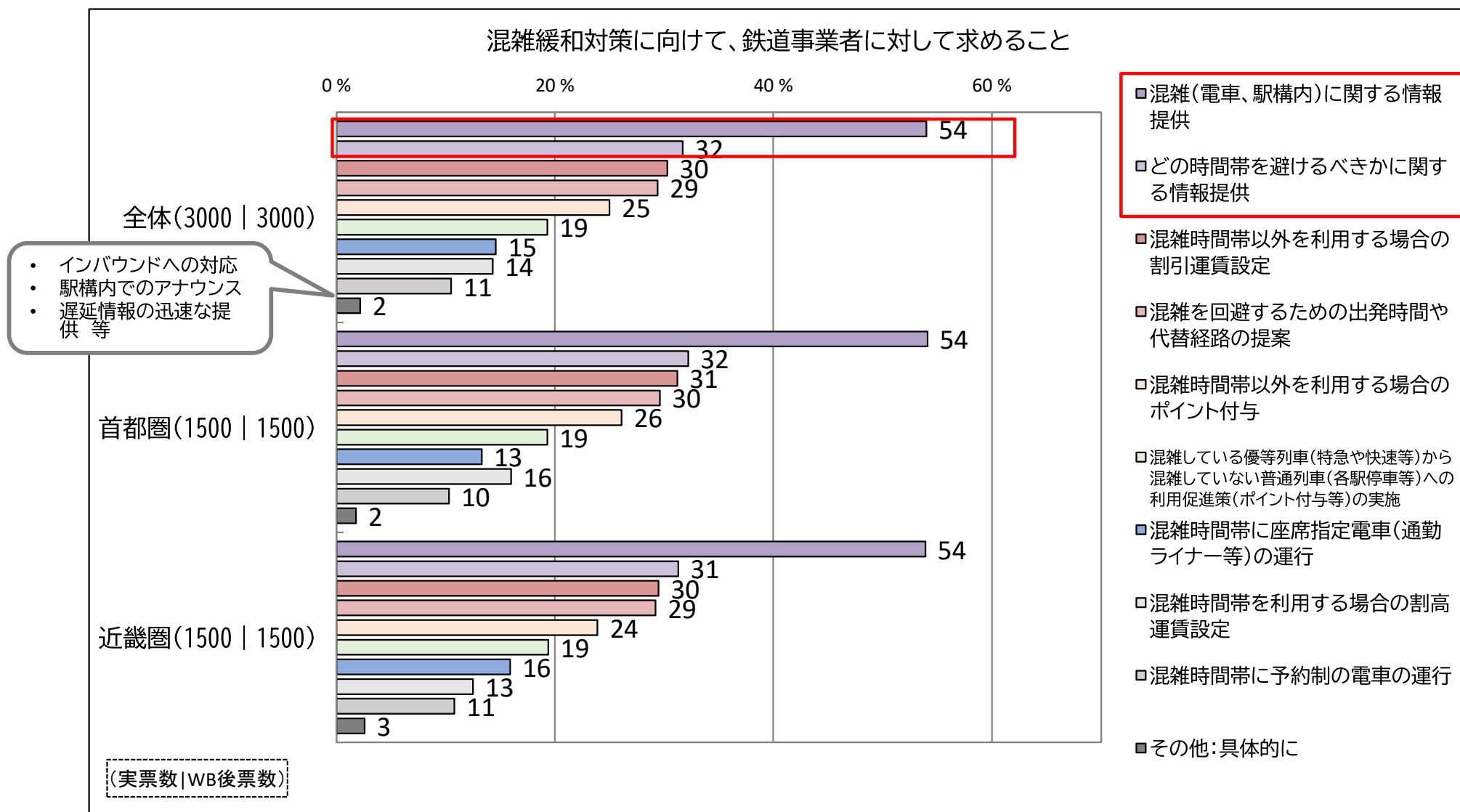
(実票数|WB後票数)

使ったことがある
 知っているが使ったことはない
 知っているがサービス提供されていない
 知らない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(25) 混雑緩和対策に向けて、鉄道事業者に対して求めること(Q6-16)

- ・混雑緩和の対策として鉄道事業者に対して求めることは、「混雑(電車、駅構内)に関する情報提供」が最も多く50%以上、次いで「どの時間帯を避けるべきかに関する情報提供」が約30%となっている。

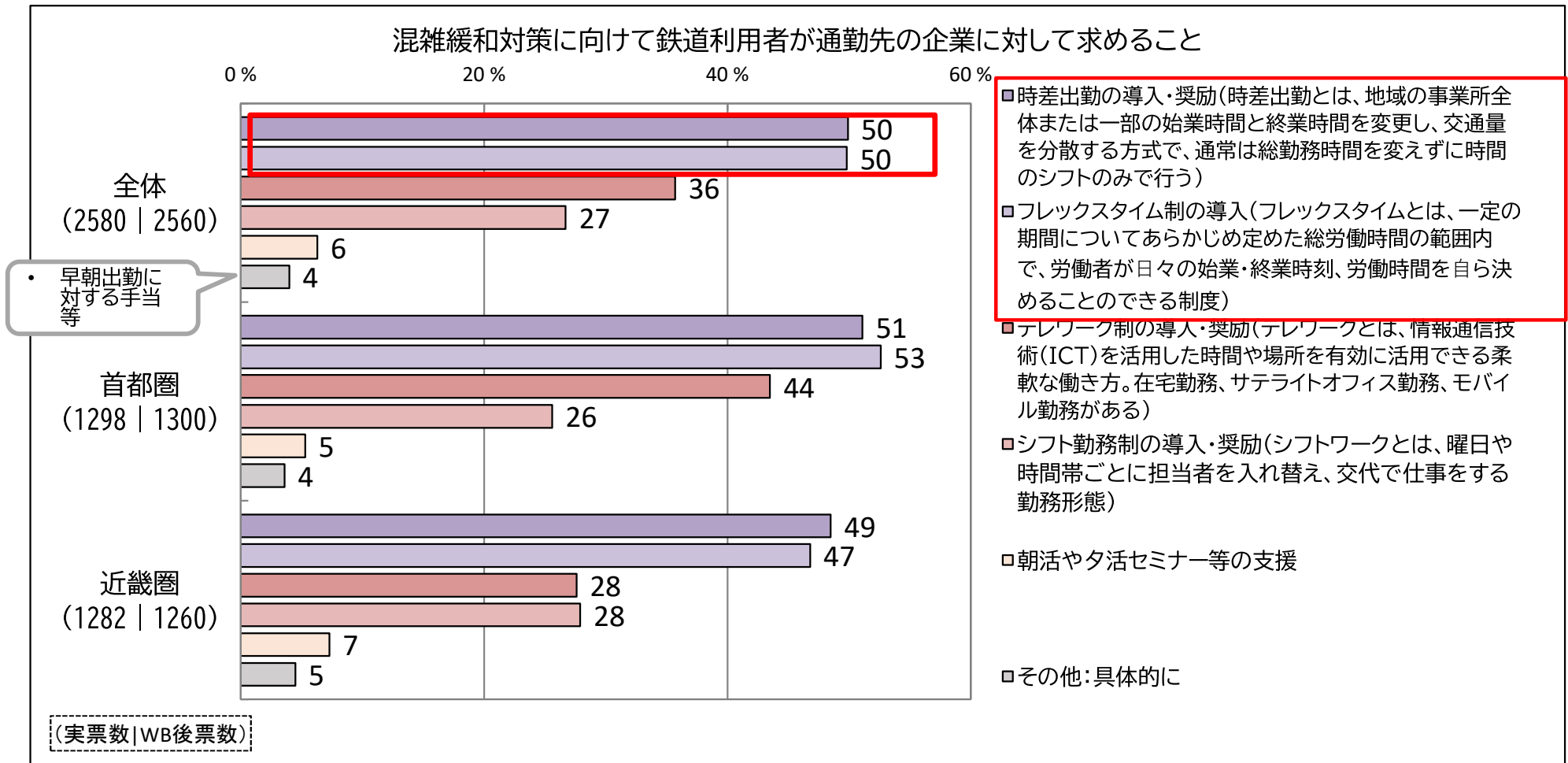


2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(26) 混雑緩和対策に向けて鉄道利用者が通勤先の企業に対して求めること(Q6-17)

・混雑緩和の対策として通勤先の企業に対して求めることは、「時差出勤の導入・奨励」「フレックスタイム制の導入」が50%となっている。

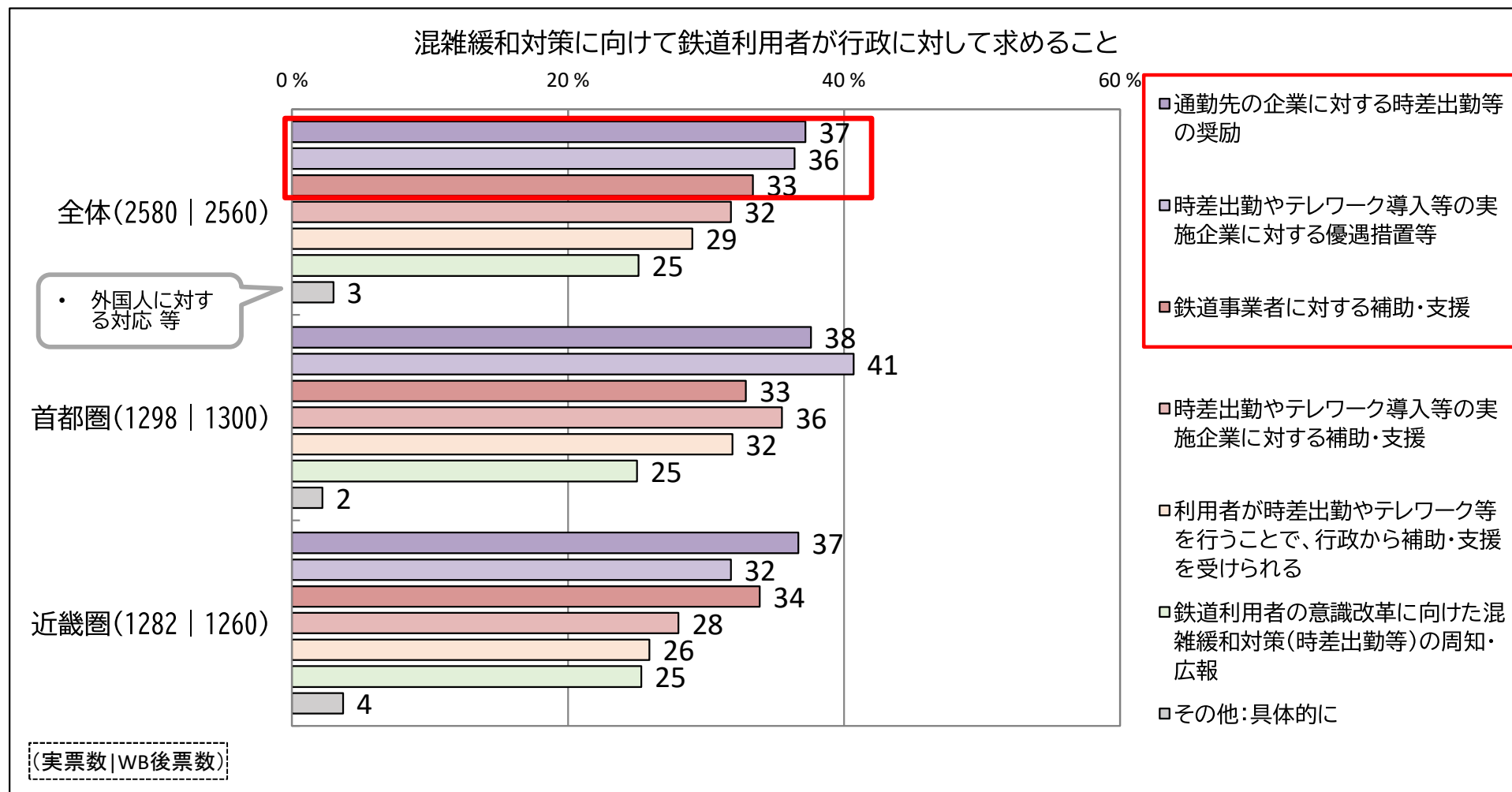
・圏域別に見ると、首都圏が近畿圏より「フレックスタイム制の導入」を求める割合が6ポイント高い。



2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(27)混雑緩和対策に向けて鉄道利用者が行政に対して求めること(Q6-18)

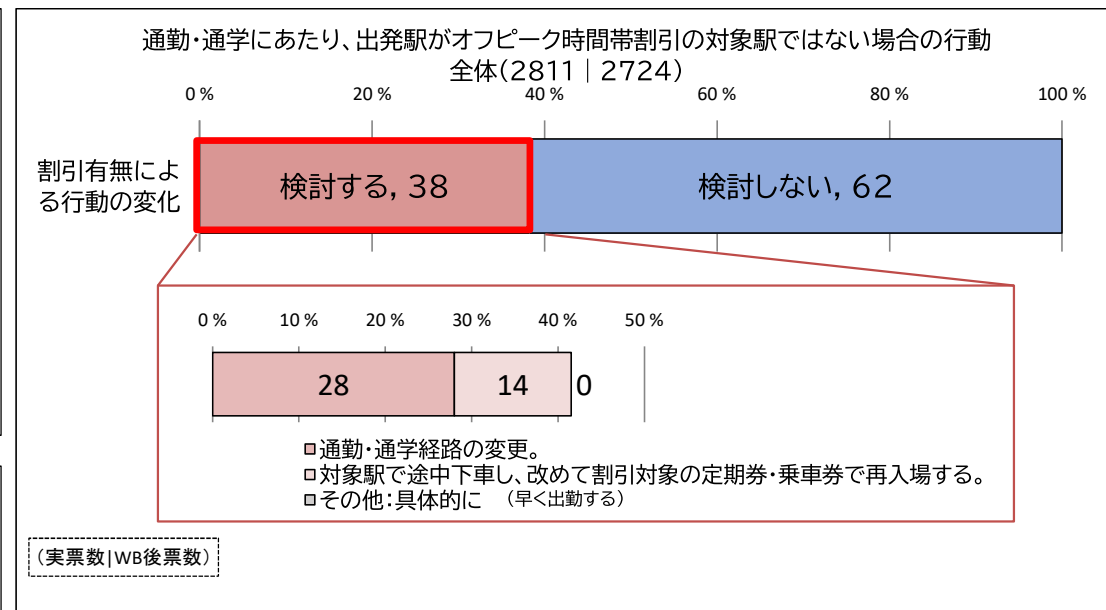
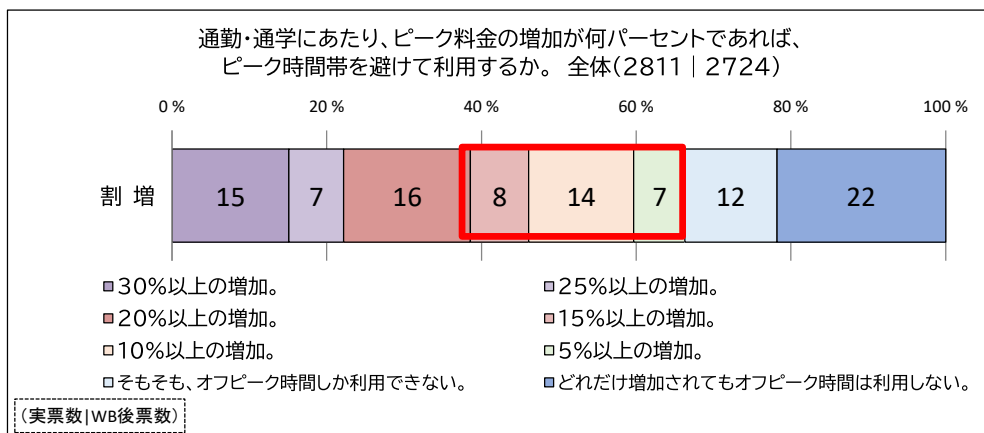
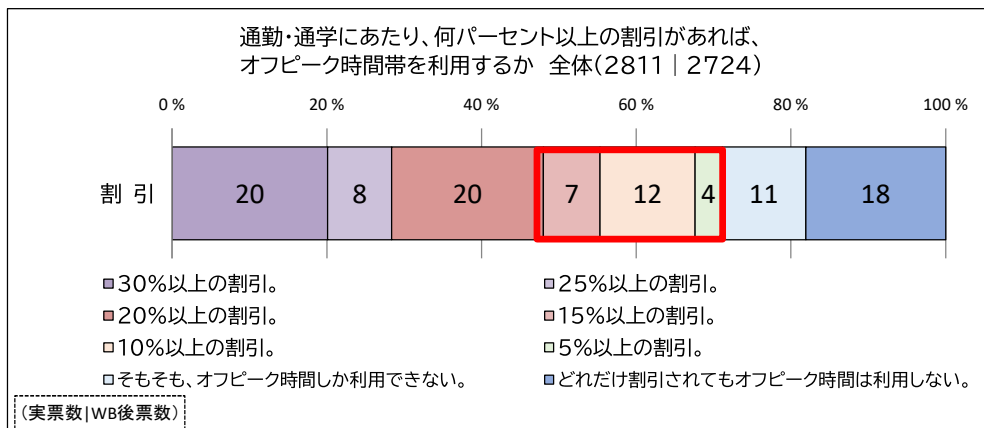
・混雑緩和の対策として行政に対して求めることは、「通勤先の企業に対する時差出勤の奨励」「時差出勤やテレワーク導入等の実施企業に対する優遇措置等」「鉄道事業者に対する補助・支援」の割合が高くなっている。「通勤先の企業に対する時差出勤の奨励」は首都圏、近畿圏で大きな差はないが、「時差出勤やテレワーク導入等の実施企業に対する優遇措置等」は、首都圏が近畿圏より約9ポイント程度高い。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(28) オフピーク(Q7-1)

- ・オフピークの割引が15%の場合、約23%程度がオフピーク時間帯を利用すると回答。一方で、ピーク料金が15%の場合は約29%がオフピーク時間帯を利用すると回答。また、オフピーク時間帯割引の対象駅でない場合、経路の変更等により行動の変更を検討すると回答した割合は38%である。
- ・また、圏域別に見ても、同じ傾向を示している。(P45、46)

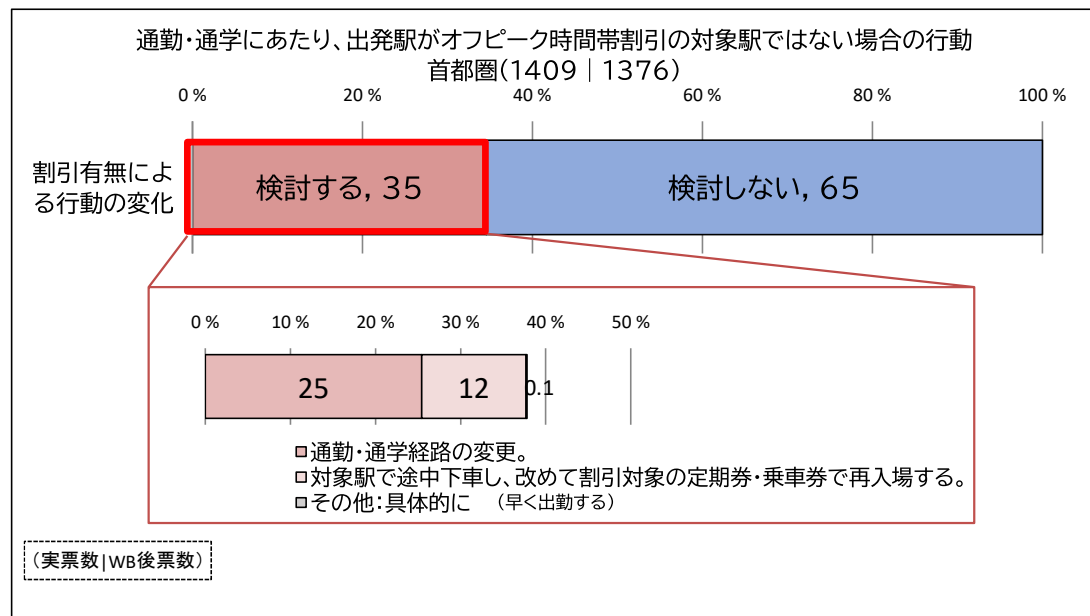
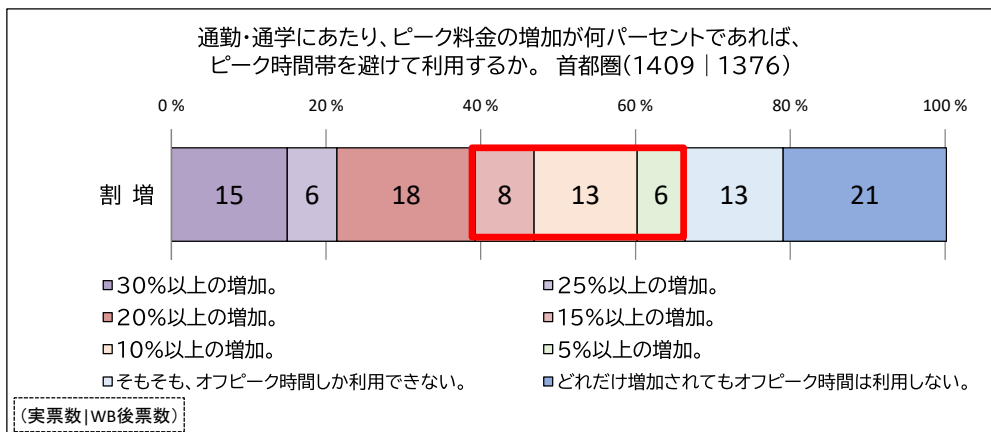
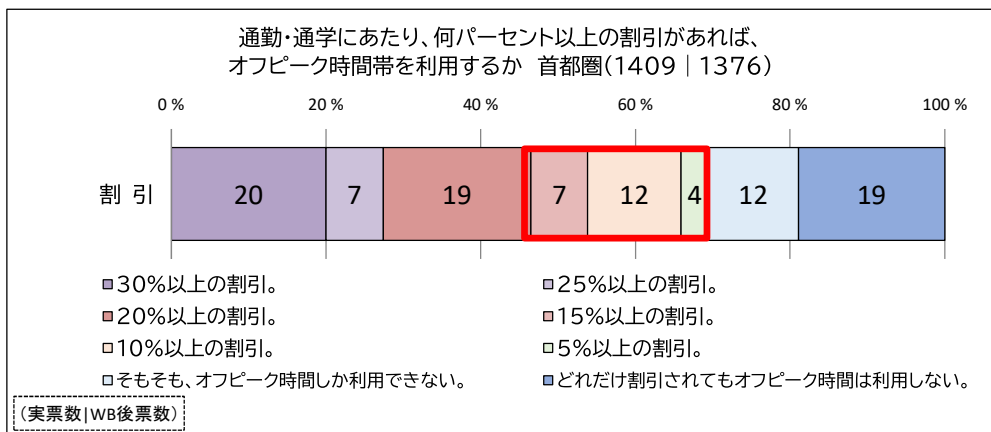


2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

首都圏

(28) オフピーク(Q7-1)

・オフピークの割引が15%の場合、約23%程度がオフピーク時間帯を利用すると回答。一方で、ピーク料金が15%の場合は約27%がオフピーク時間帯を利用すると回答。また、オフピーク時間帯割引の対象駅でない場合、経路の変更等により行動の変更を検討すると回答した割合は35%である。

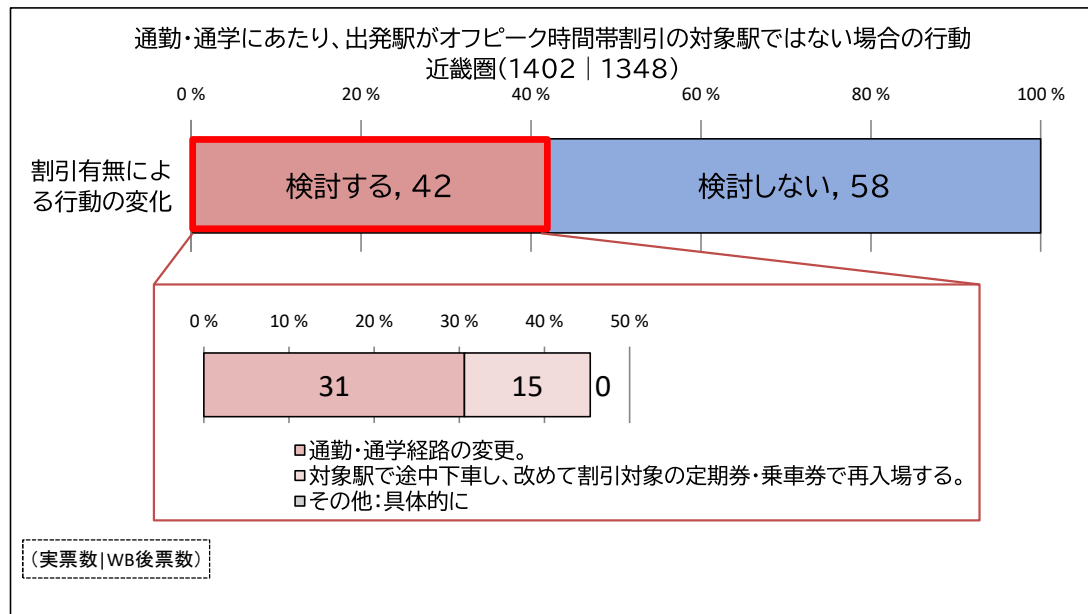
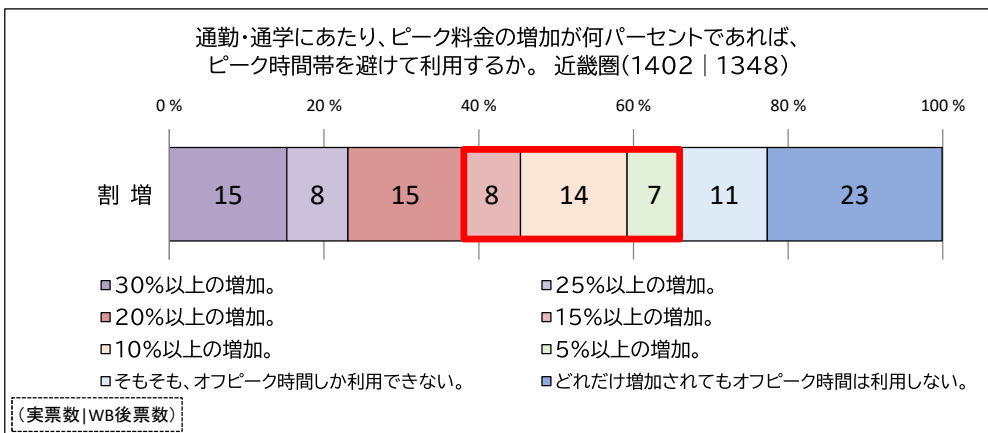
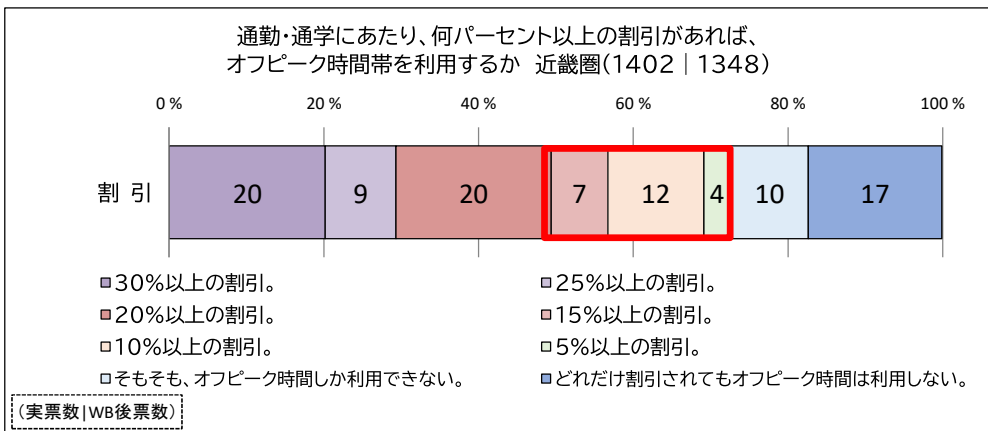


2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

近畿圏

(28) オフピーク(Q7-1)

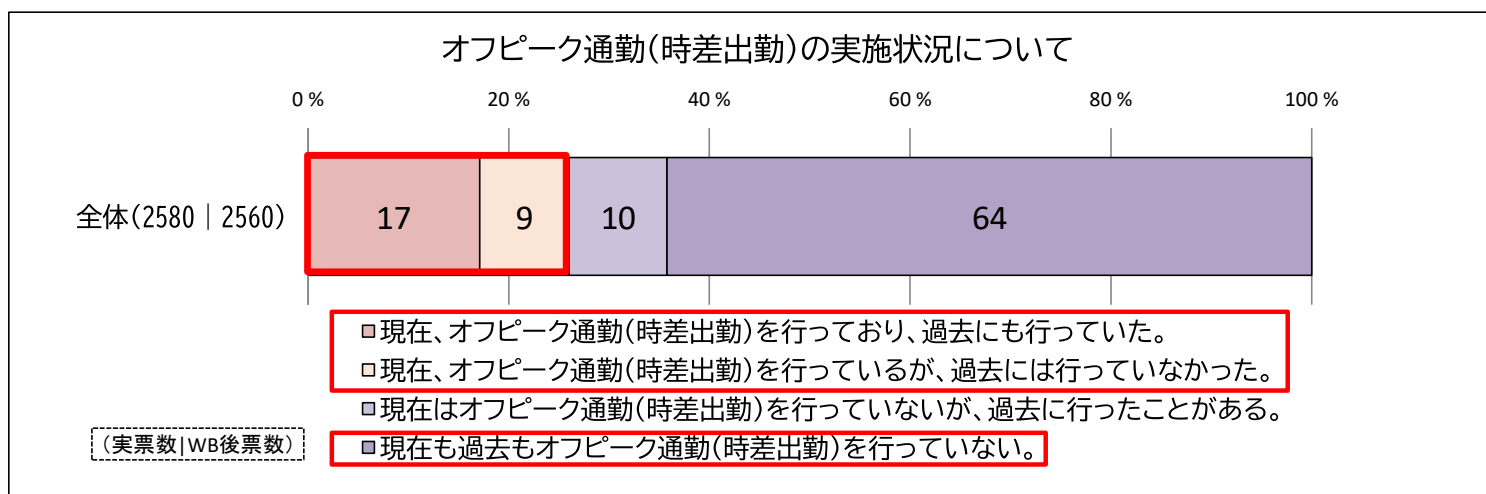
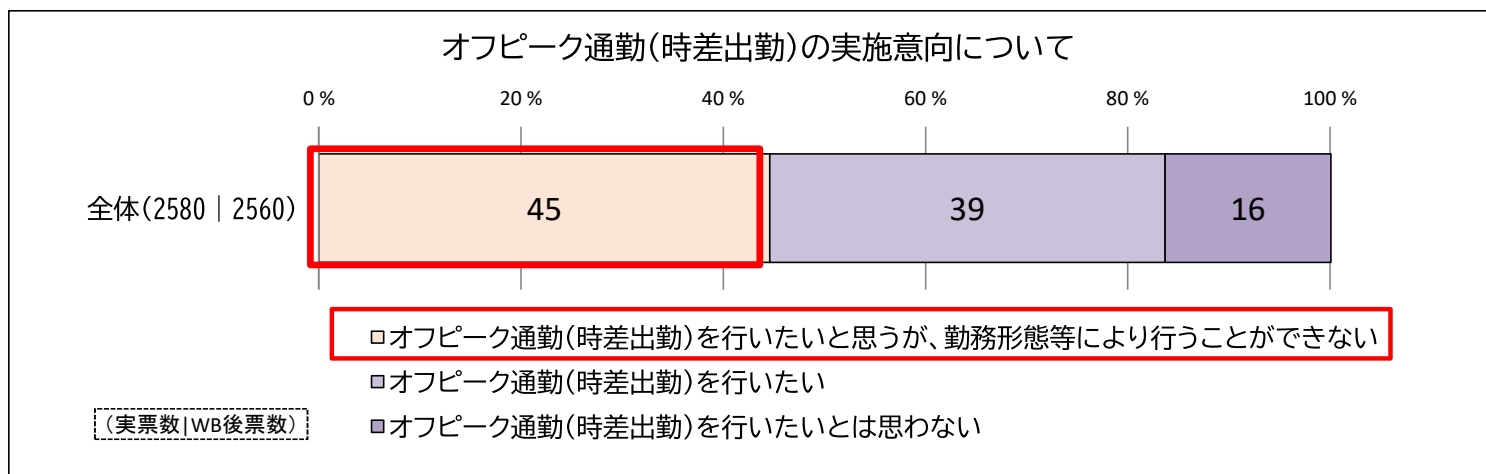
・オフピークの割引が15%の場合、約23%程度がオフピーク時間帯を利用すると回答。一方で、ピーク料金が15%の場合は約29%がオフピーク時間帯を利用すると回答。また、オフピーク時間帯割引の対象駅でない場合、経路の変更等により行動の変更を検討すると回答した割合は42%であり、近畿圏が首都圏より高い割合を示している。



2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

(28) オフピーク(Q7-2, Q7-3)

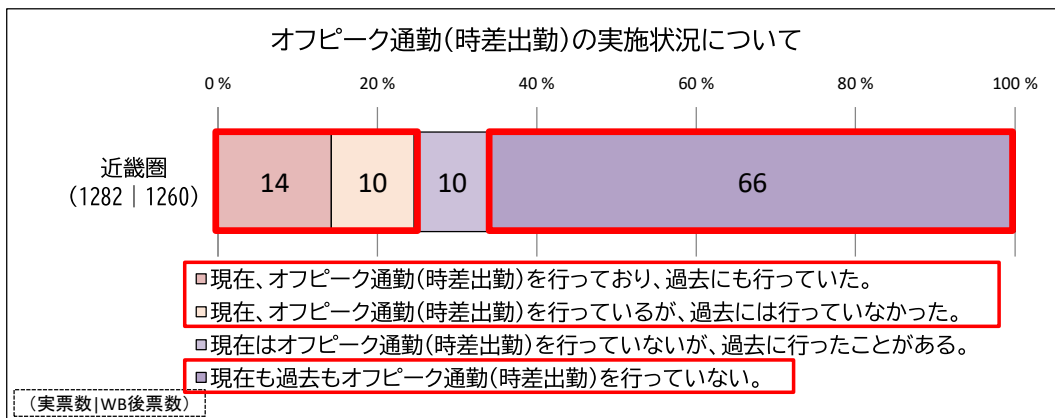
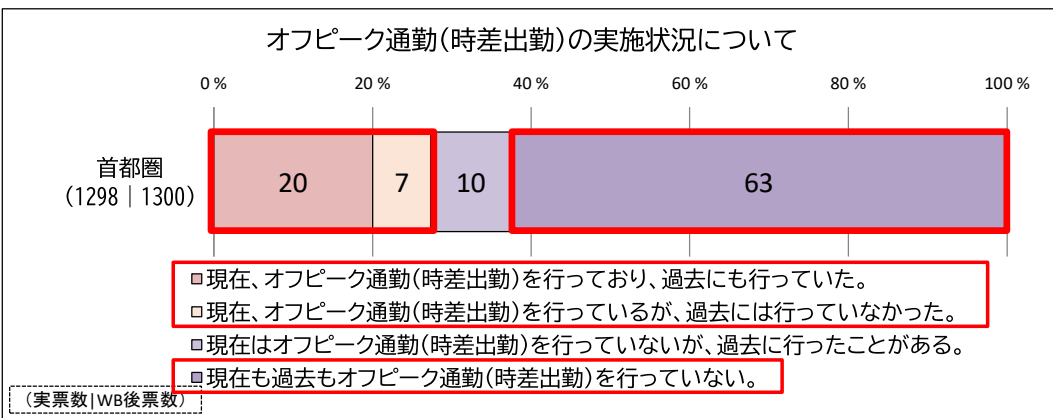
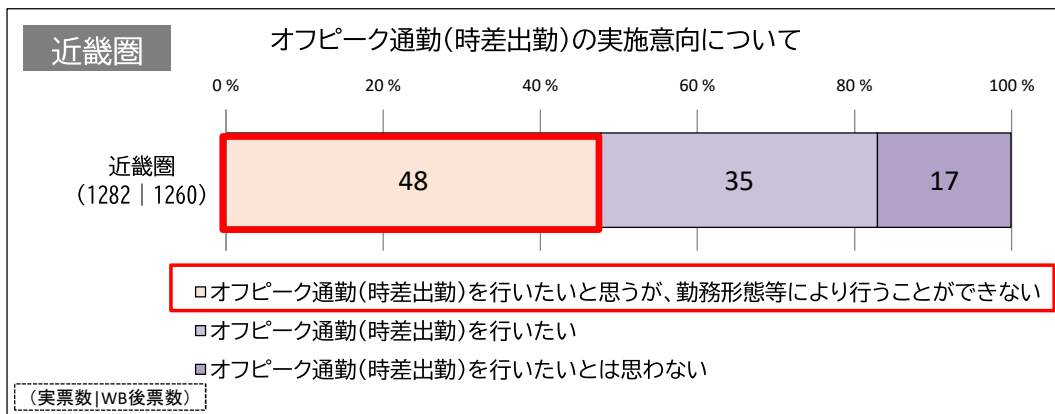
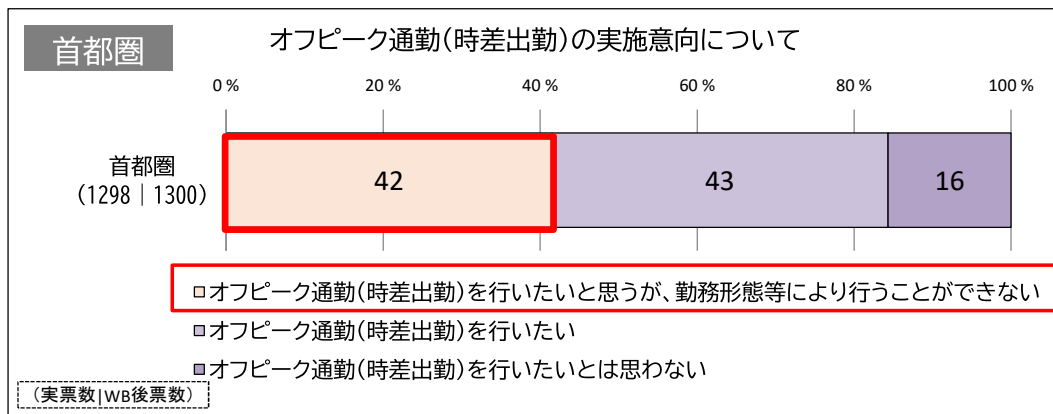
- ・オフピーク通勤の実施意向は「オフピーク通勤(時差出勤)を行いたいと思うが、勤務形態等により行うことができない」の割合が最も高く45%である。
- ・一方、オフピーク通勤の実施状況は「現在も過去もオフピーク通勤(時差出勤)を行っていない」が64%で、「現在行っており過去も行っていた」+「現在行っているが過去は行っていなかった」は26%に留まっている。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(28) オフピーク(Q7-2, Q7-3)

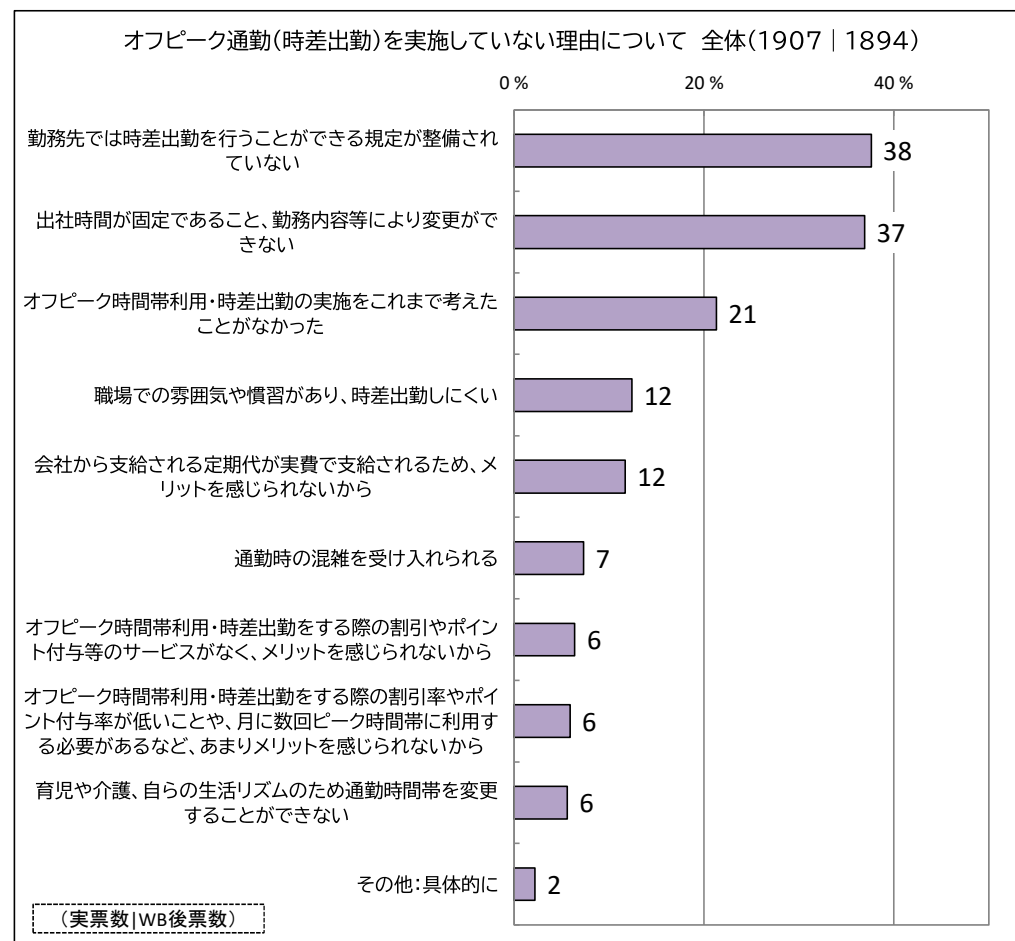
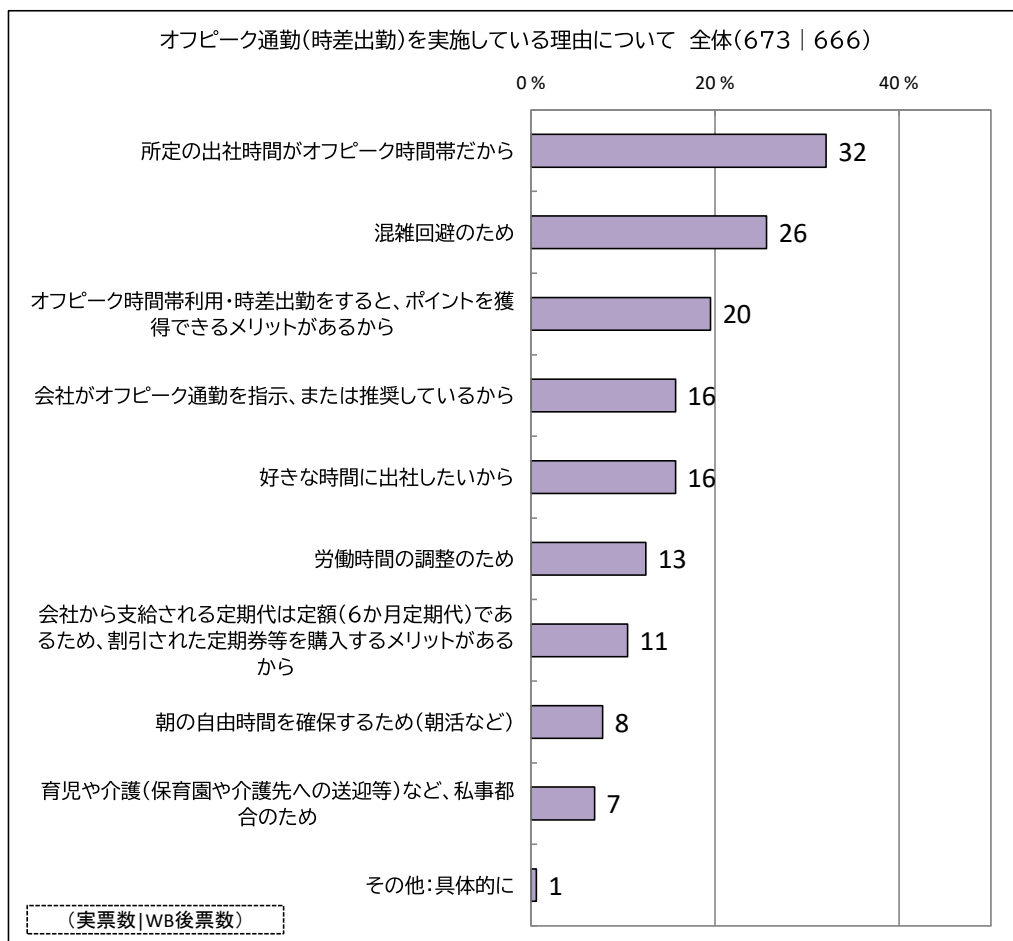
- ・オフピーク通勤の実施意向は、近畿圏の「オフピーク通勤(時差出勤)を行いたいと思うが、勤務形態等により行うことができない」が首都圏よりも6%高い。
- ・一方、実施状況をみると、首都圏では約27%が現在時差通勤を行っているのに対し、近畿圏では約24%に留まり、首都圏の方が若干、オフピーク通勤の実施割合が高いことが分かる。また、近畿圏では、「現在も過去もオフピーク通勤(時差出勤)を行っていない」が66%と首都圏と比較して若干高い。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(28) オフピーク(Q7-4, Q7-5(1))

- ・現在、オフピーク通勤(時差出勤)を実施している理由は「所定の出社時間がオフピーク時間帯だから」「オフピーク時間帯利用・時差出勤をすると、割引やポイントを獲得できるメリットがあるから」「混雑回避のため」「会社がオフピーク通勤を指示、または推奨しているから」の割合が高い。
- ・実施していない理由は「勤務先では時差出勤を行うことができる規定が整備されていない」「出社時間が固定であること、勤務内容等により変更ができない」の割合が高い。

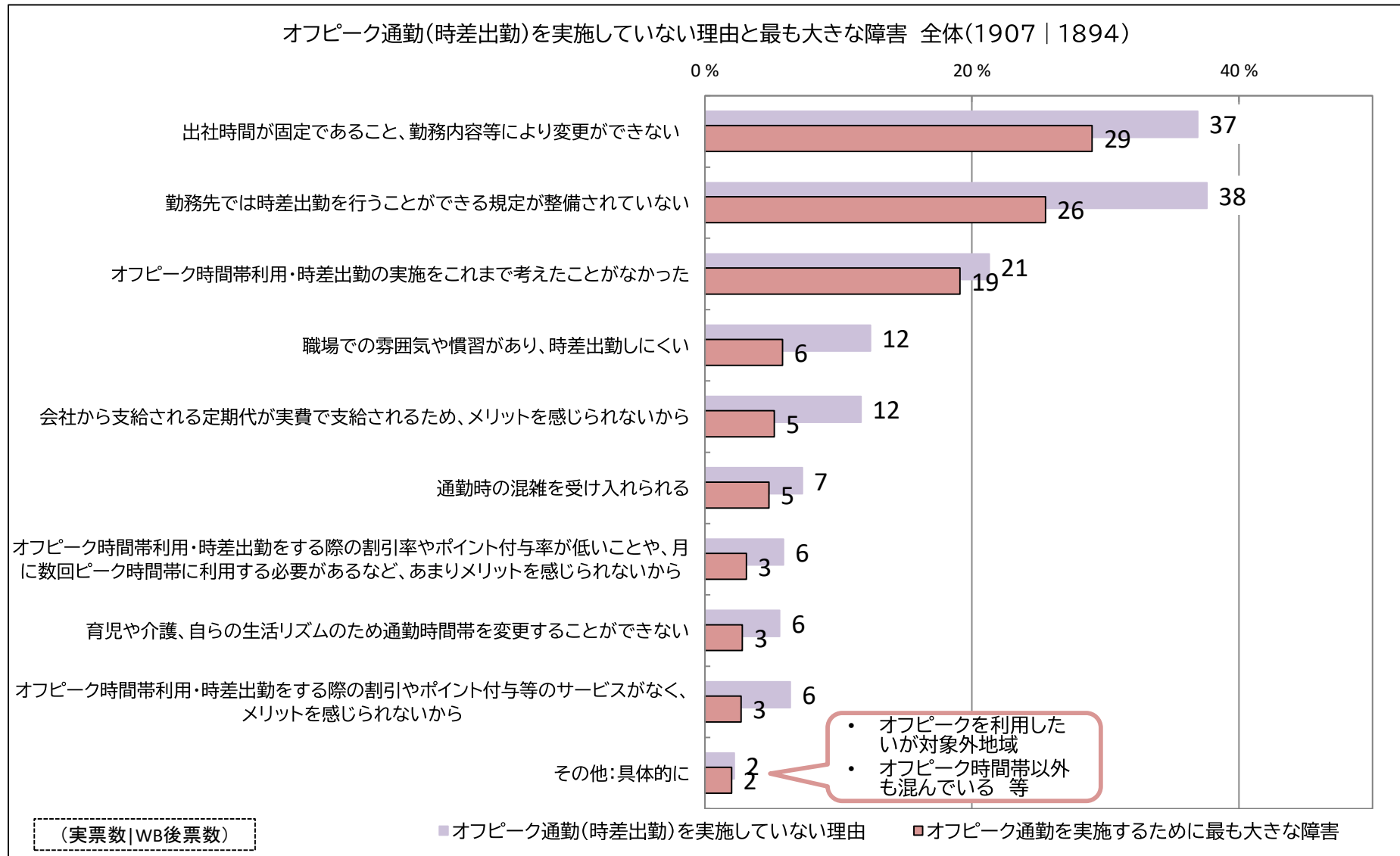


2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

全体

(28) オフピーク (Q7-5(1), Q7-5(2))

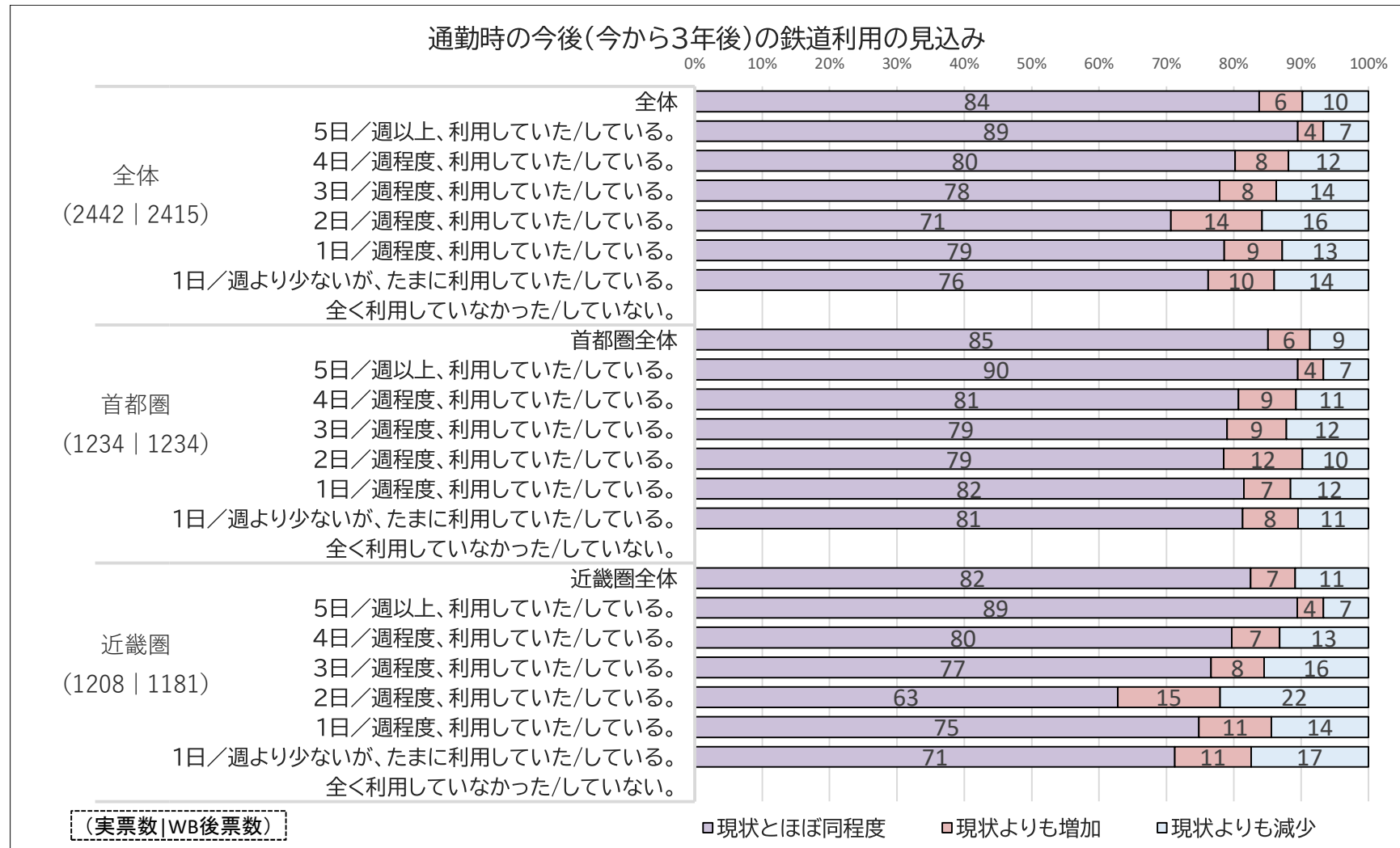
- 最も大きな障害は、「出社時間が固定であること、勤務内容等により変更ができない」の割合が最も多く29%、次いで「勤務先では時差出勤を行うことができる規定が整備されていない」が26%であった。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

(29) 今後の通勤時の鉄道利用の見込み(Q2-1, Q2-7)

・通勤時の今後(今から3年後)の鉄道利用の見込み(全体)は、現状とほぼ同程度が84%、現状よりも増加が6%、現状よりも減少が10%である。利用頻度が高い場合は低い場合と比較し、「現状とほぼ同程度」が高い傾向がある。

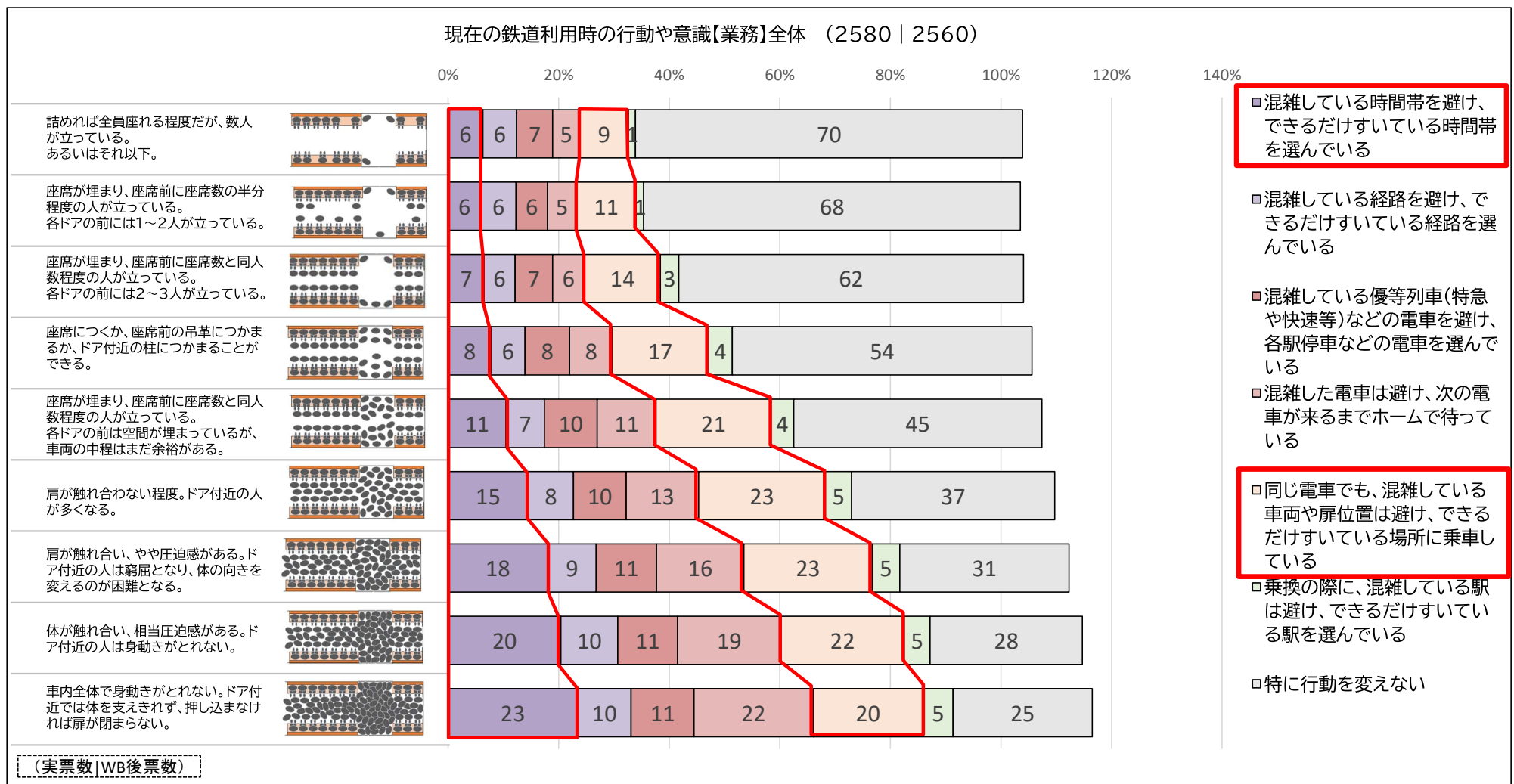


参考資料

2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

[1] 鉄道を利用する際の行動や意識【業務】 (Q6-3)

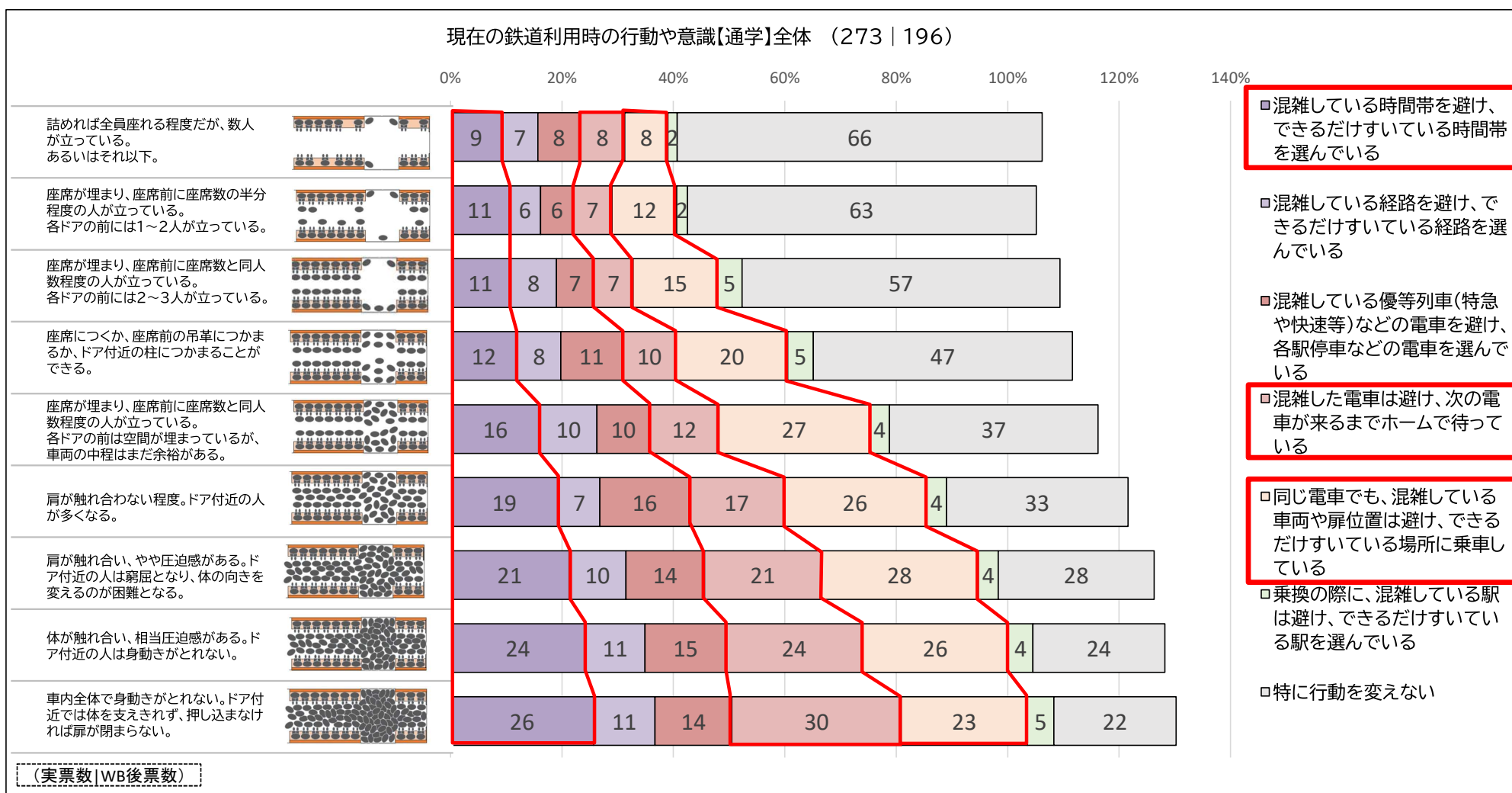
・混雑回避の行動は、通勤と同様、「すいている場所(乗車位置)」が多く、混雑率が高くなるにつれて「すいている時間帯」を選択する割合が増える傾向を示している。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

[2] 鉄道を利用する際の行動や意識【通学】 (Q6-3)

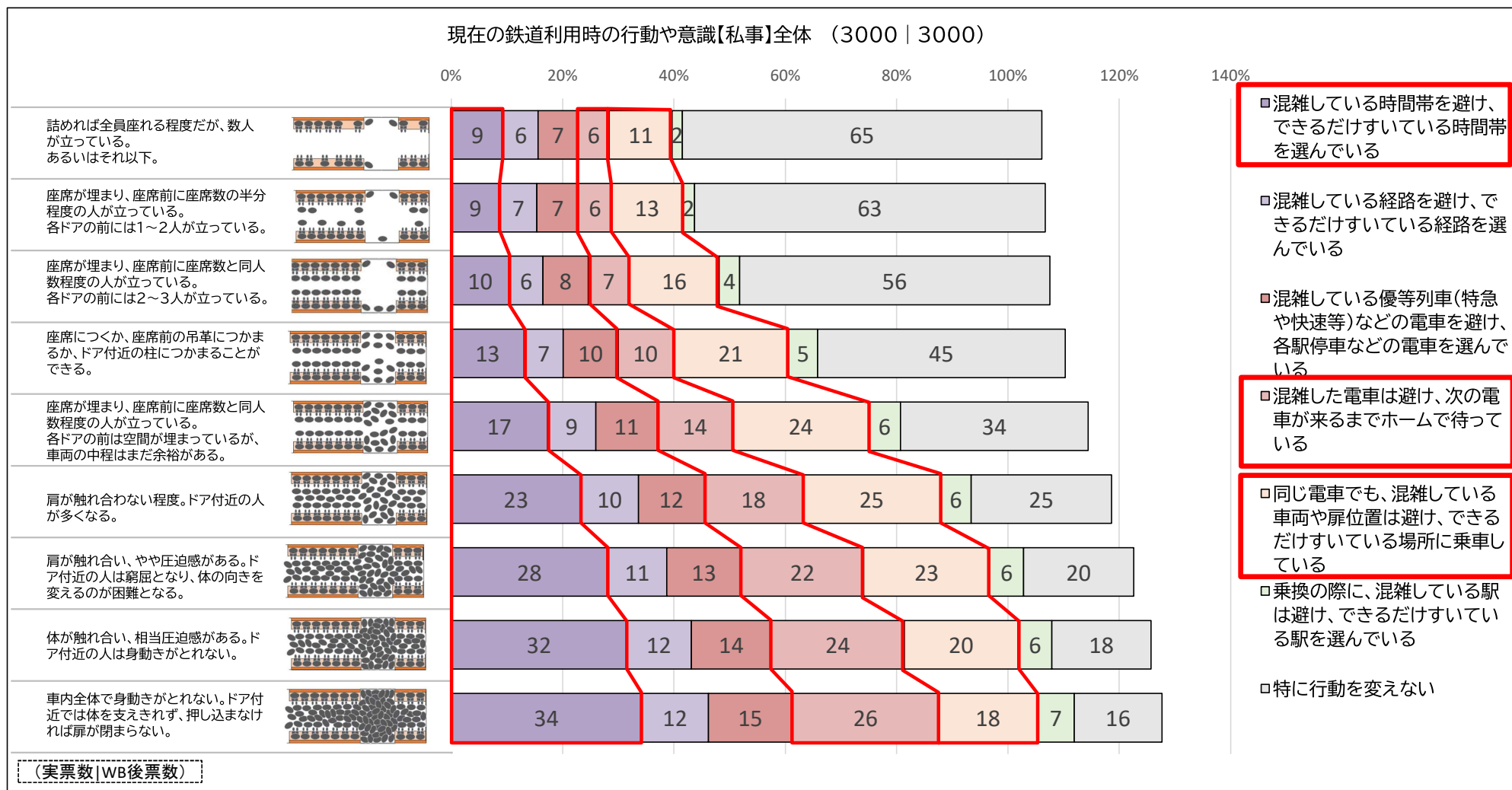
・混雑回避の行動は、通勤と同様、「すいている場所(乗車位置)」が多く、混雑率が高くなるにつれて「次の電車が来るまで待つ」「すいている時間帯」を選択する割合が増える傾向を示している。



2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

[3] 鉄道を利用する際の行動や意識【私事】 (Q6-3)

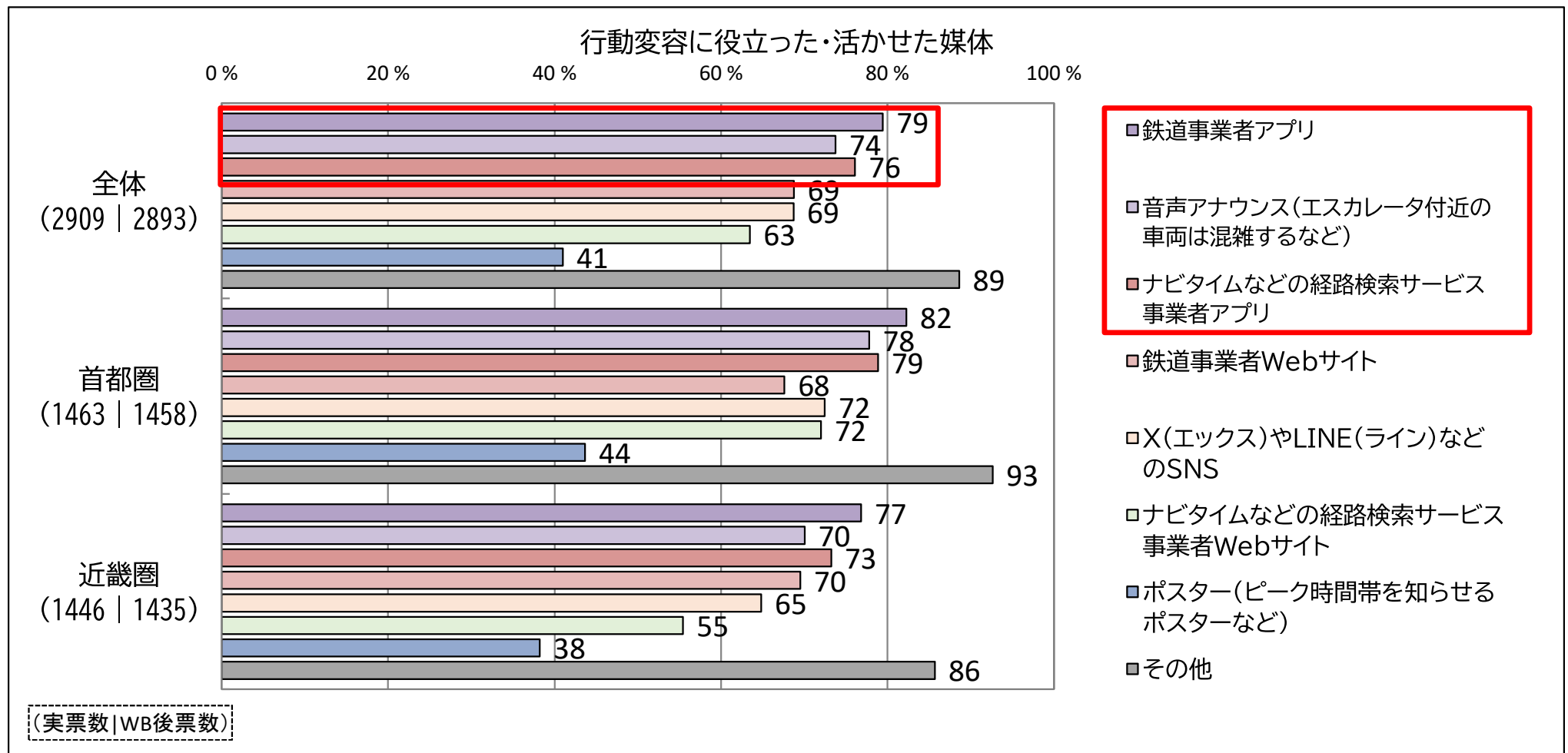
・混雑回避の行動は、「すいている場所(乗車位置)」が多い。混雑率が高くなるにつれて「すいている時間帯」「次の電車が来るまで待つ」等により混雑を回避しており、他の移動目的と比較すると行動を変えない割合は少ない。



圏域別

[4] 行動変容に役立った・活かした媒体(Q6-9(2))

・混雑情報を入手した媒体の中で、行動変容に役立った・活かした媒体は「鉄道事業者アプリ」「音声アナウンス」「経路検索サービス事業者アプリ」であった。また、「その他」は「テレビでの遅延情報」「マップ」等であった。

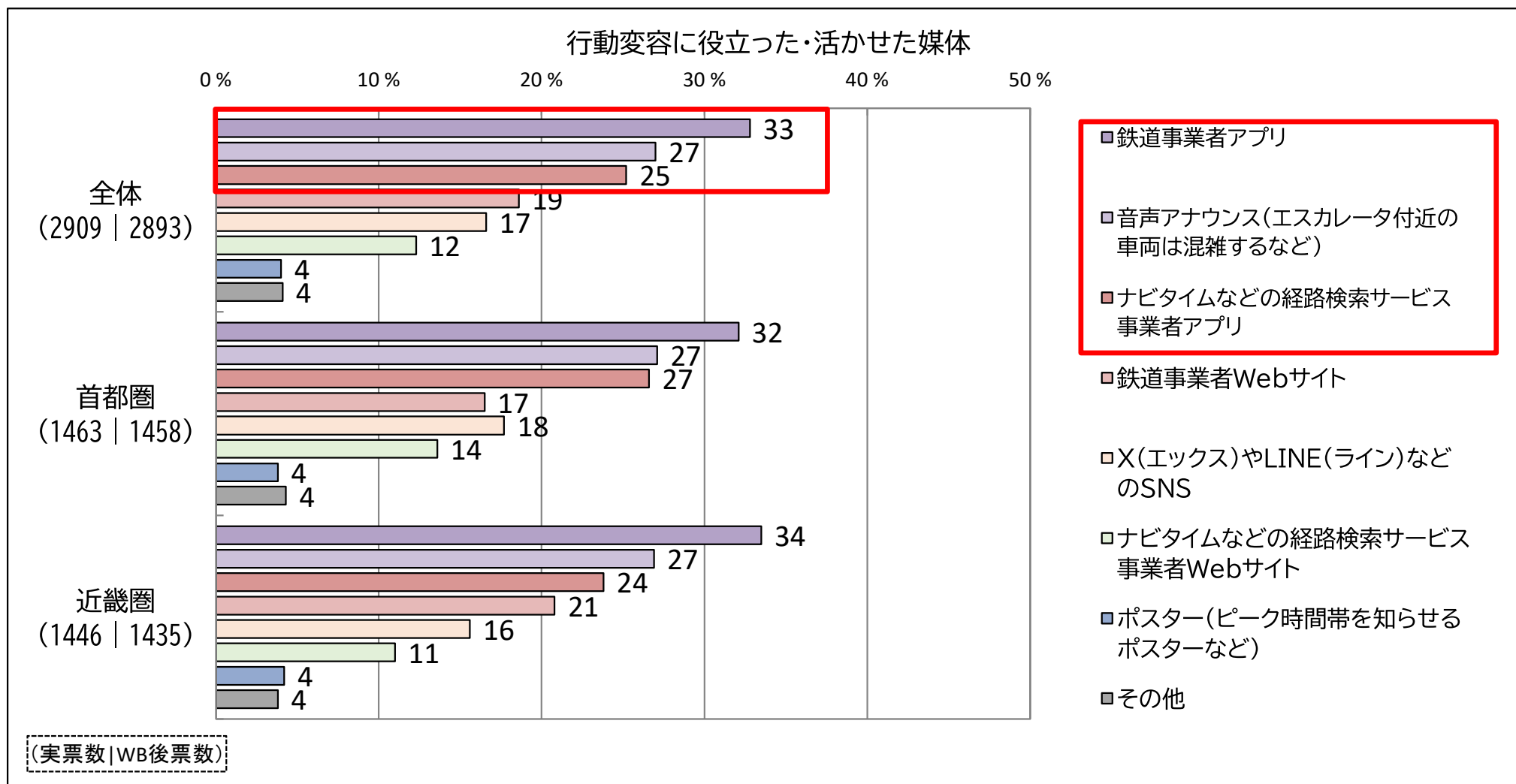


2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

[4] 行動変容に役立った・活かした媒体(Q6-9(2))

圏域別

・混雑情報入手する媒体のうち、行動変容に役立った・活かした媒体は「鉄道事業者アプリ」「音声アナウンス」「経路検索サービス事業者アプリ」であった。

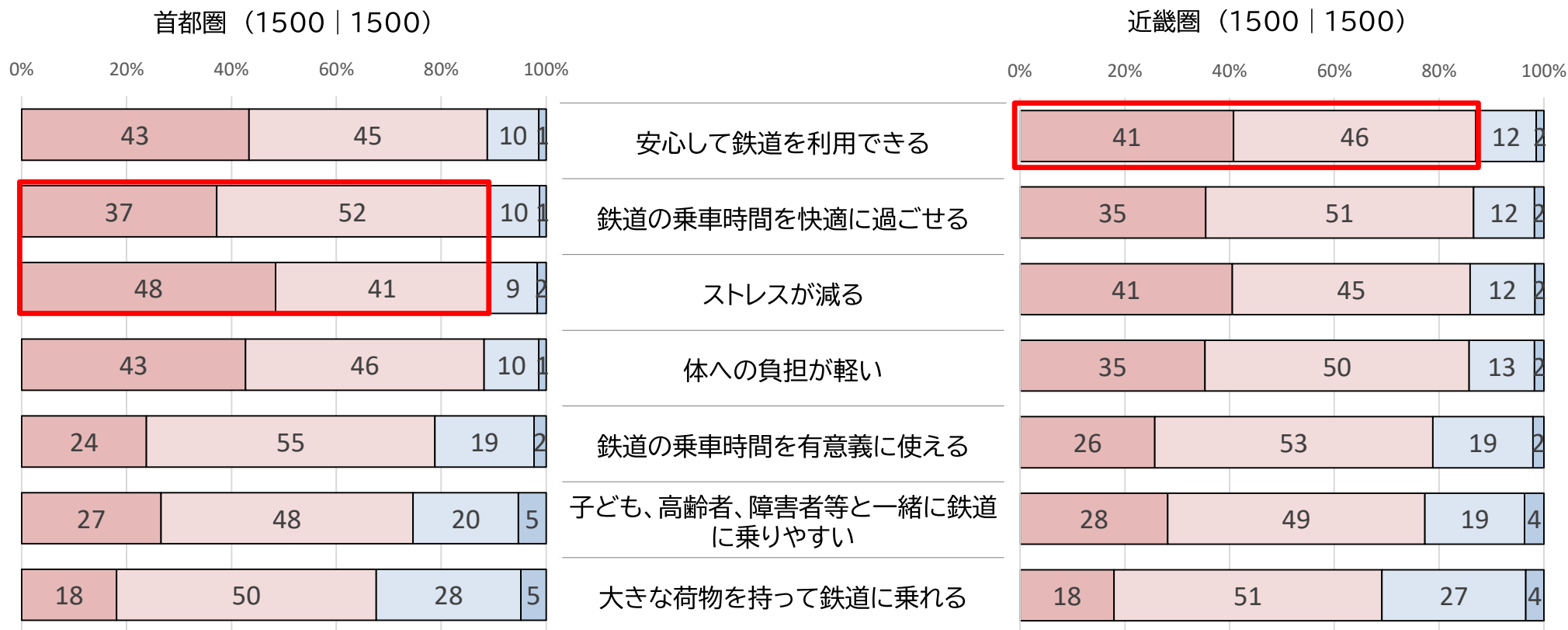


2. 調査結果 (ウエイトバック集計値)

圏域別

[5] 混雑緩和対策により自身が得られるメリット(Q6-13)

・混雑緩和対策により”自身”が得られるメリットを圏域別にみると、首都圏は「ストレスが減る」「鉄道の時間を快適に過ごせる」が最も多く、近畿圏は「安心して鉄道を利用できる」が最も多い。



(実票数 | WB後票数)

とてもそう思う
 ややそう思う
 あまりそう思わない
 まったくそう思わない

2. 調査結果 (ウェイトバック集計値)

[6] 混雑緩和対策により社会が得られるメリット(Q6-14)

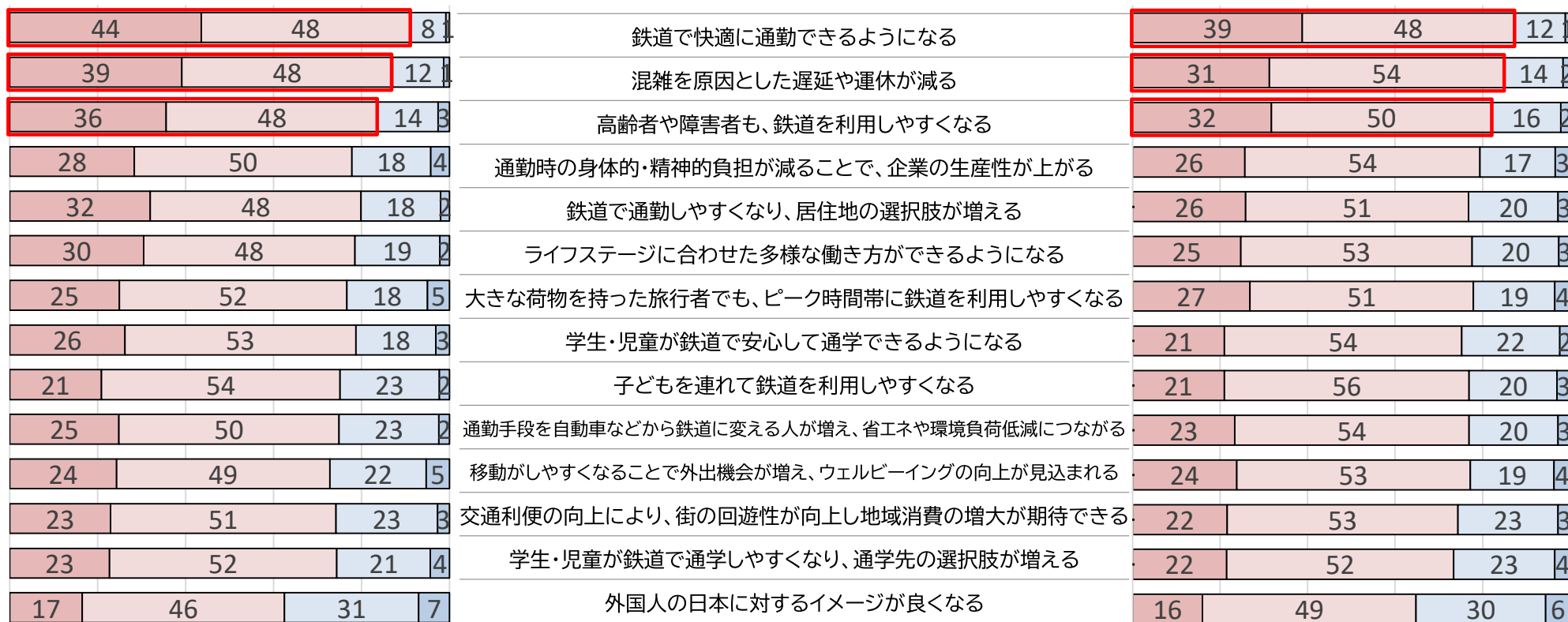
・圏域別にみると、首都圏、近畿圏とも「鉄道で快適に通勤できるようになる」「混雑を原因とした遅延や運休が減る」「高齢者や障害者も鉄道を利用しやすくなる」の割合が高く、いずれも同じ傾向を示している。

首都圏 (1500 | 1500)

近畿圏 (1500 | 1500)

0% 20% 40% 60% 80% 100%

0% 20% 40% 60% 80% 100%



(実票数 | WB後票数)

 とてもそう思う ややそう思う あまりそう思わない まったくそう思わない