

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査 【企業アンケート】

集計結果

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

■ 調査概要

- 目的：時間差料金制を導入した場合における企業の反応を把握する
- 対象：東洋経済新報社の「日本の会社データ4万社（2019年4月版）」より抽出した、東京都内に本社を有する主要企業（4,526社）
- 期間：2019年11月29日～2020年2月14日
- 回答：郵送による調査依頼、総務・労務管理責任者にweb方式で回答
215社(約5%)の回答

• 主な調査項目

1.混雑対策 の必要性・ 通勤定期代 の支給状況	(1) 社内における鉄道の通勤混雑に対する話題や不満などの有無 (2) 今後、混雑対策（ハード対策・ソフト対策）の必要性 (3) 混雑対策の費用負担の重要度（鉄道事業者・行政・利用者） (4) 混雑対策費用の一部を企業が負担することの賛否や理由 (5) 「1ヶ月あたり」通勤定期代の平均額、最大額、上限額 (6) 通勤定期代（月平均額）に対し、費用負担に応じる上乗せ割合
2.時間差料 金制の導入 可能性	■ ピーク時間帯（例8～9時）のみ運賃が値上がると仮定 (1) 通勤定期代（月平均額）に対し、費用負担に応じる上乗せ割合 (2) 上記理由や導入賛否など ※ピーク時間帯を変えた設問も実施
3.企業属性	回答者の部署・役職、従業員数、始業終業時刻、働き方の実態など

1.混雑対策の必要性・通勤定期代の支給状況

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

1.通勤混雑に関する話題と混雑対策の必要性

- 鉄道の通勤混雑に対して、御社内で話題に挙がることや従業員からの不満などを耳にしたことがありますか。



約6割が話題や耳にすると回答

- 鉄道通勤における従業員の心身の負荷軽減や沿線の魅力向上を図るため今後、混雑対策（ハード対策・ソフト対策）を推進することについて、御社は必要と思いますか。

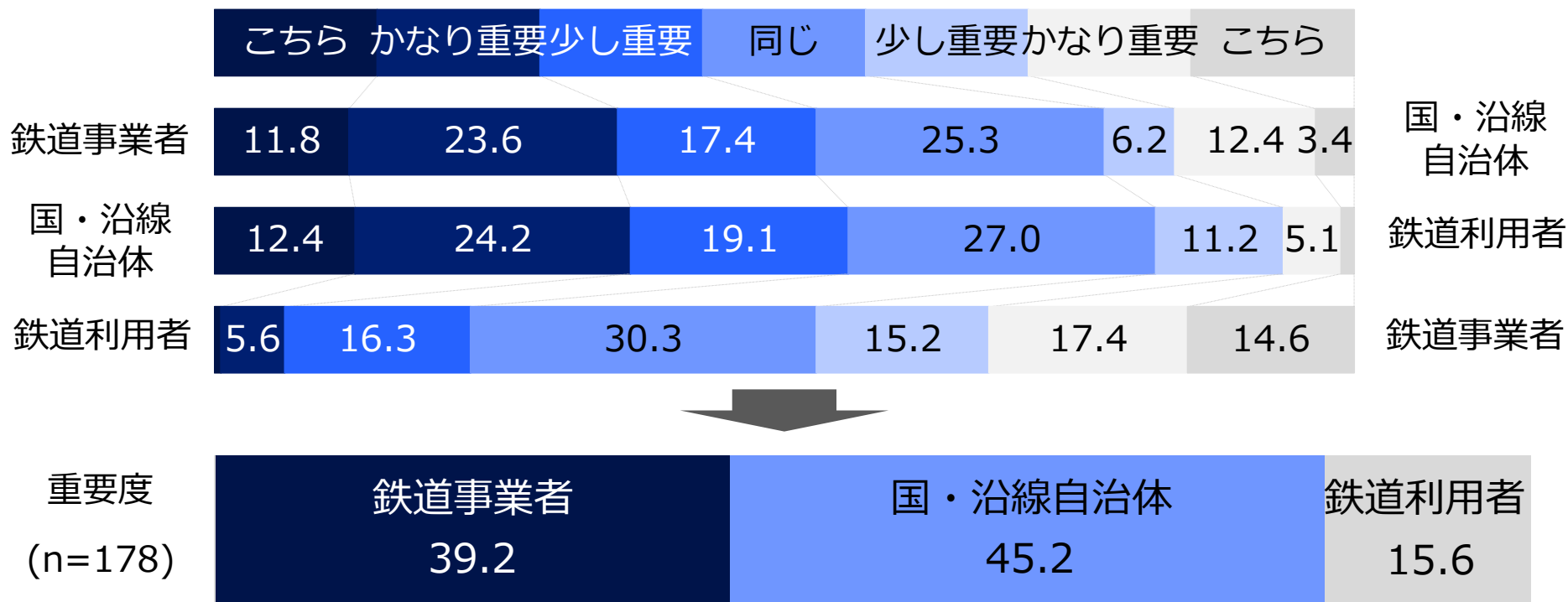


約8割が混雑対策が必要と回答

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

1.混雑対策（ハード対策）の費用負担者別重要度

- 都市鉄道の混雑対策（ハード対策）に要する費用負担について、御社はどちらをどのくらい重要視しますか。



○ 重要度は、国・沿線自治体が約45%、鉄道事業者が約39%、鉄道利用者が約16%

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

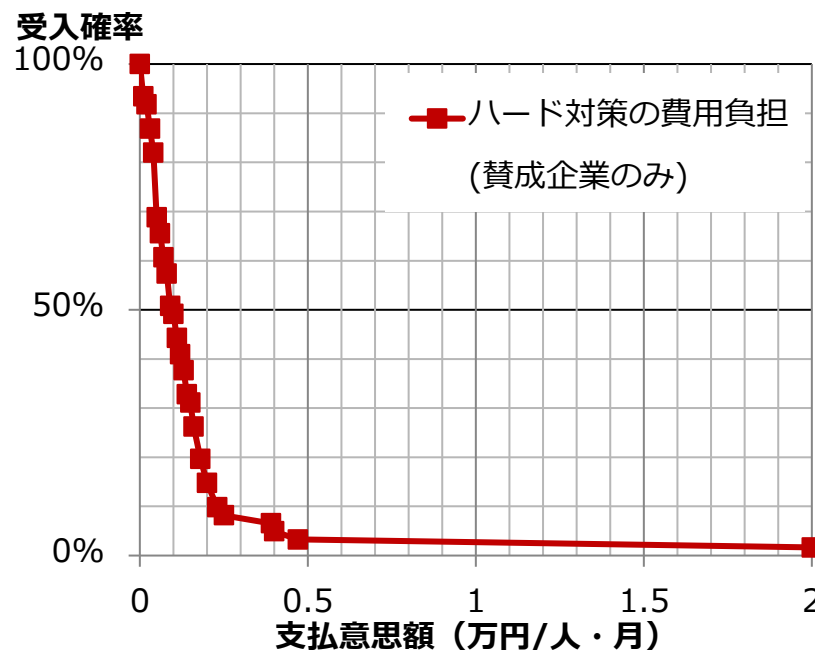
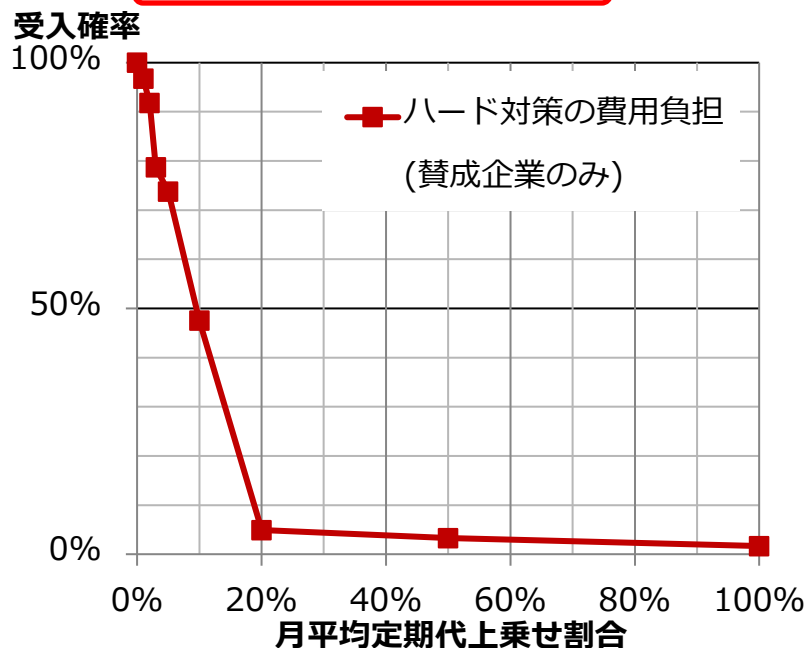
1.混雑対策（ハード対策）の企業負担の賛否と平均負担額

- ハード対策により通勤路線の混雑が緩和すると仮定した場合、ハード対策費用の一部を通勤定期に上乗せし、企業がこれを負担することについて御社は賛成しますか。

約28%（61社）が賛成

N=215

賛成	どちらかといえば賛成	どちらとも いえない	どちらか といえば反対	反対
7.9	20.5	31.2	26.0	14.4

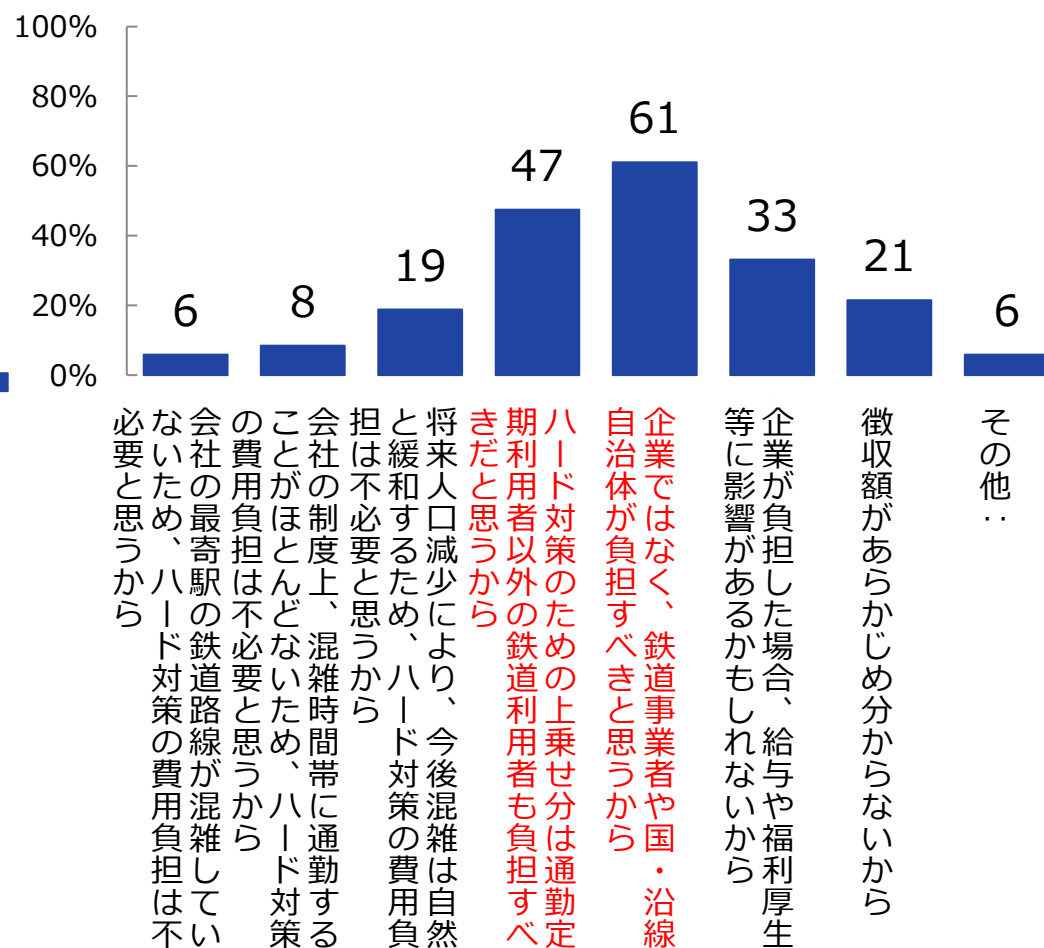
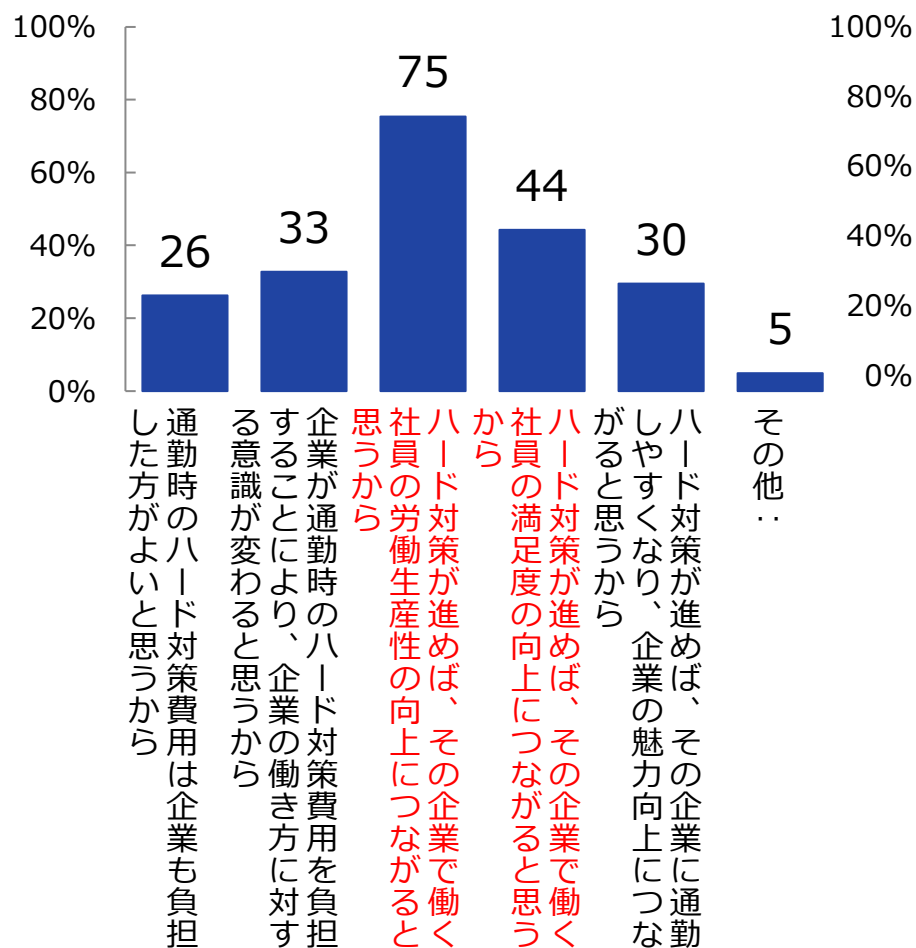


多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

1.混雑対策（ハード対策）の企業負担の賛否の主な理由

「賛成・どちらかといえば賛成」の主な理由
(複数回答可)

「反対・どちらかといえば反対」の主な理由
(複数回答可)



1.通勤定期代の支給状況

- 通勤定期代は、ほぼ全企業が正社員に支給。契約社員等の支給は限定的
- 都内の企業の平均通勤定期代は1.69万円/人・月



	n	平均値	最大値
従業員平均通勤定期代 1ヶ月あたり	215	16,900	100,000
従業員の中で最も高額な通勤定期代 1ヶ月あたり	215	59,000	590,000
社内制度上の上限額※ 1ヶ月あたり	215	105,900	300,000

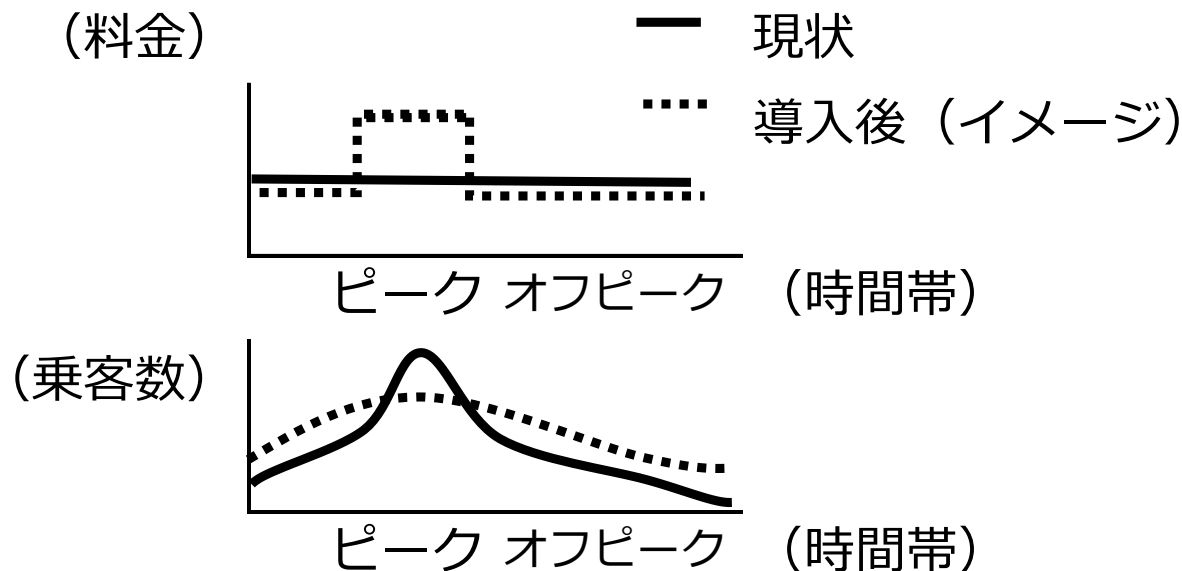
2.時間差料金制の導入可能性

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

■企業アンケートにおける時間差料金制の説明

- 東京圏の混雑対策として、時間差料金制（朝のピーク時の運賃を高くする制度）は、ピーク時の需要を分散させるソフト対策として、有効な手段の一つと考えられます。ここでは、このような時間差料金制が導入された状況を想像してお答えください。

時間差料金制のイメージと導入効果のイメージ



※改札を出る時がピーク時であれば、運賃が高くなります。都心から郊外への路線にも適用されます。

御社の立地や始業時刻、働き方、取引先との関係などは基本的に現状のままと想定してください。

※これはあくまでも、研究としての関心に基づいた検討であり、実際の導入が考えられているわけではありません。

2.時間差料金制の導入の賛否

- 時間差料金制度を導入することに対して、御社は賛成しますか。

シナリオ1 8:00～9:00の時間帯で料金が値上がる ⇒ **約28%の企業が賛成**

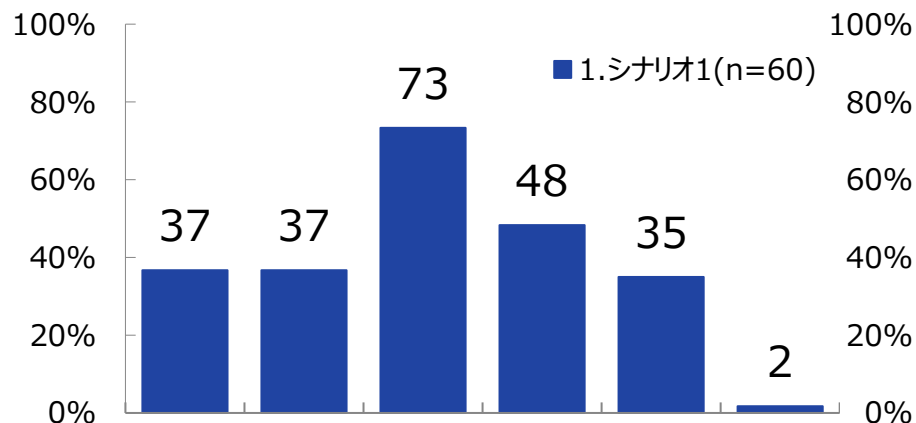


多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

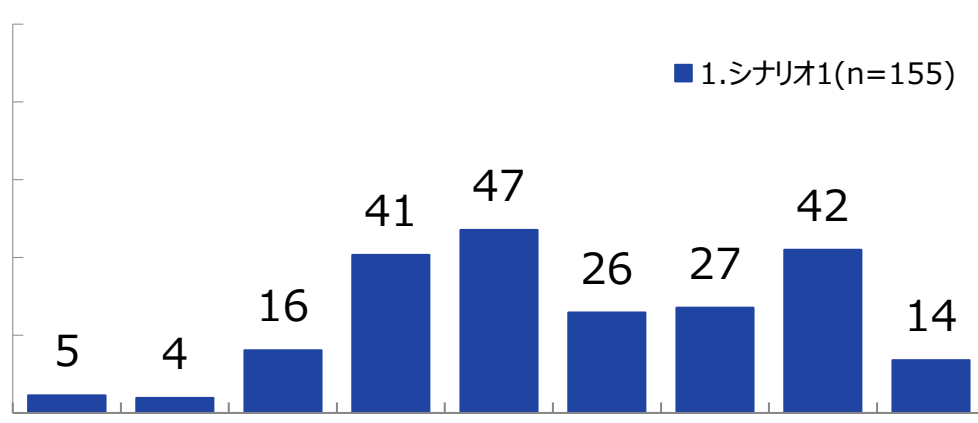
2.時間差料金制の導入の賛否の主な理由

「賛成・どちらかといえば賛成」の主な理由
(複数回答可)

「反対・どちらかといえば反対」の主な理由
(複数回答可)



混雑が緩和すれば、その企業に通勤しやすくなり、企業の魅力向上につながると思うから
混雑が緩和すれば、その企業で働く社員の満足度の向上につながると思うから
混雑が緩和すれば、その企業で働く社員の労働生産性の向上につながると思うから
企業がピーク時の運賃の上乗せを負担することにより、企業の働き方に対する意識が変わると思うから
企業がピーク時の需要を分散させるためには企業がピーク時の運賃の上乗せに協力した方がよいと思うから



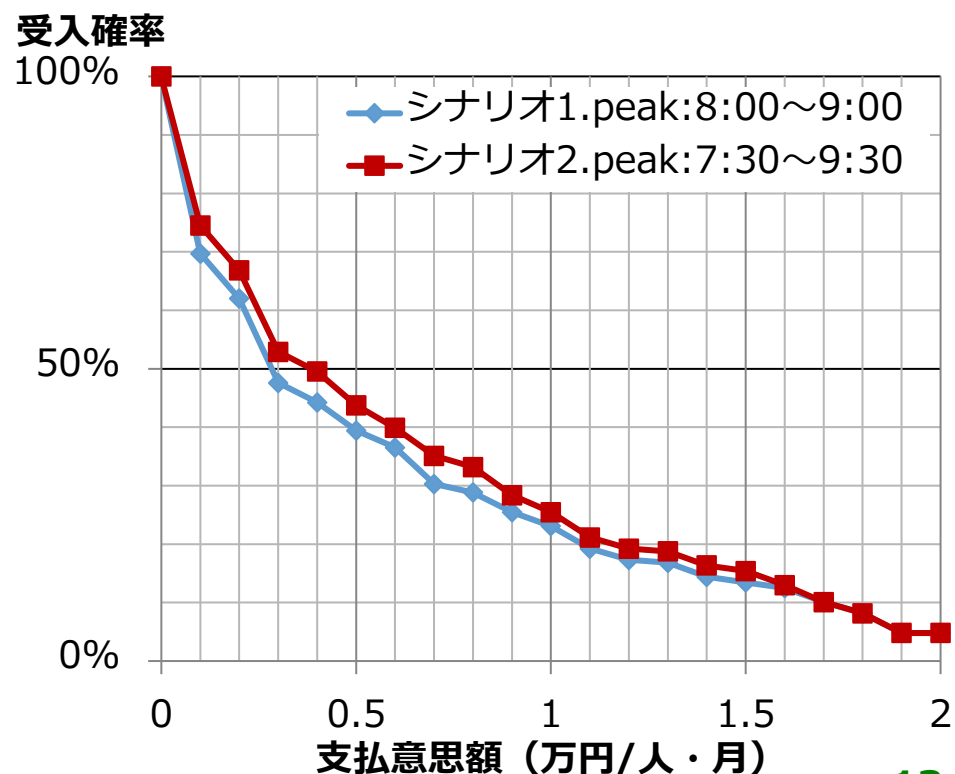
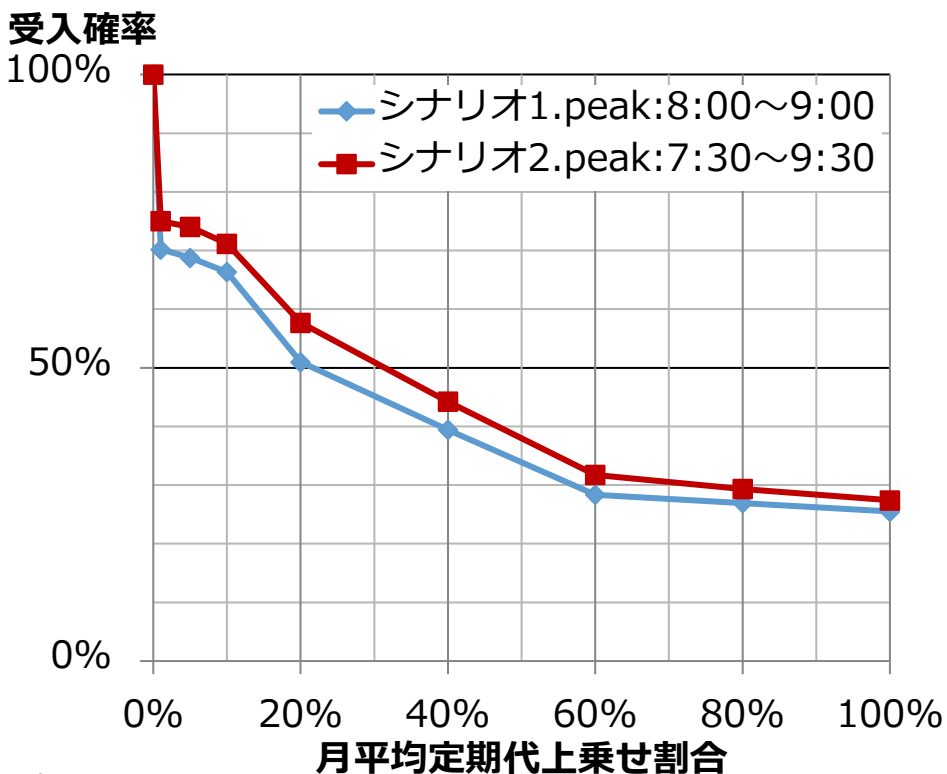
この時間帯のみ運賃が値上がりすることとは企業の負担が増えるから
徴収額があらかじめ分らないから
企業が負担した場合、給与や福利厚生等に影響があるかもしれないから
企業ではなく、鉄道事業者や国・自治体負担すべきと思うから
ピーク時の運賃の上乗せは通勤定期利用者以外の鉄道利用者も負担すべきだと思うから
将来人口減少により、今後混雑は自然と緩和するため、必要と思うから
混雑している時間帯に通勤することがほとんどないため、必要と思うから
会社の最寄駅の鉄道路線が混雑していないため、必要と思うから

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

(1) 時間差料金制導入時の企業の費用負担

- 時間差料金制が導入された場合、上乗せ分を支給しますか？
支給する場合、通勤定期代に対して毎月●%上乗せなら支給しますか？

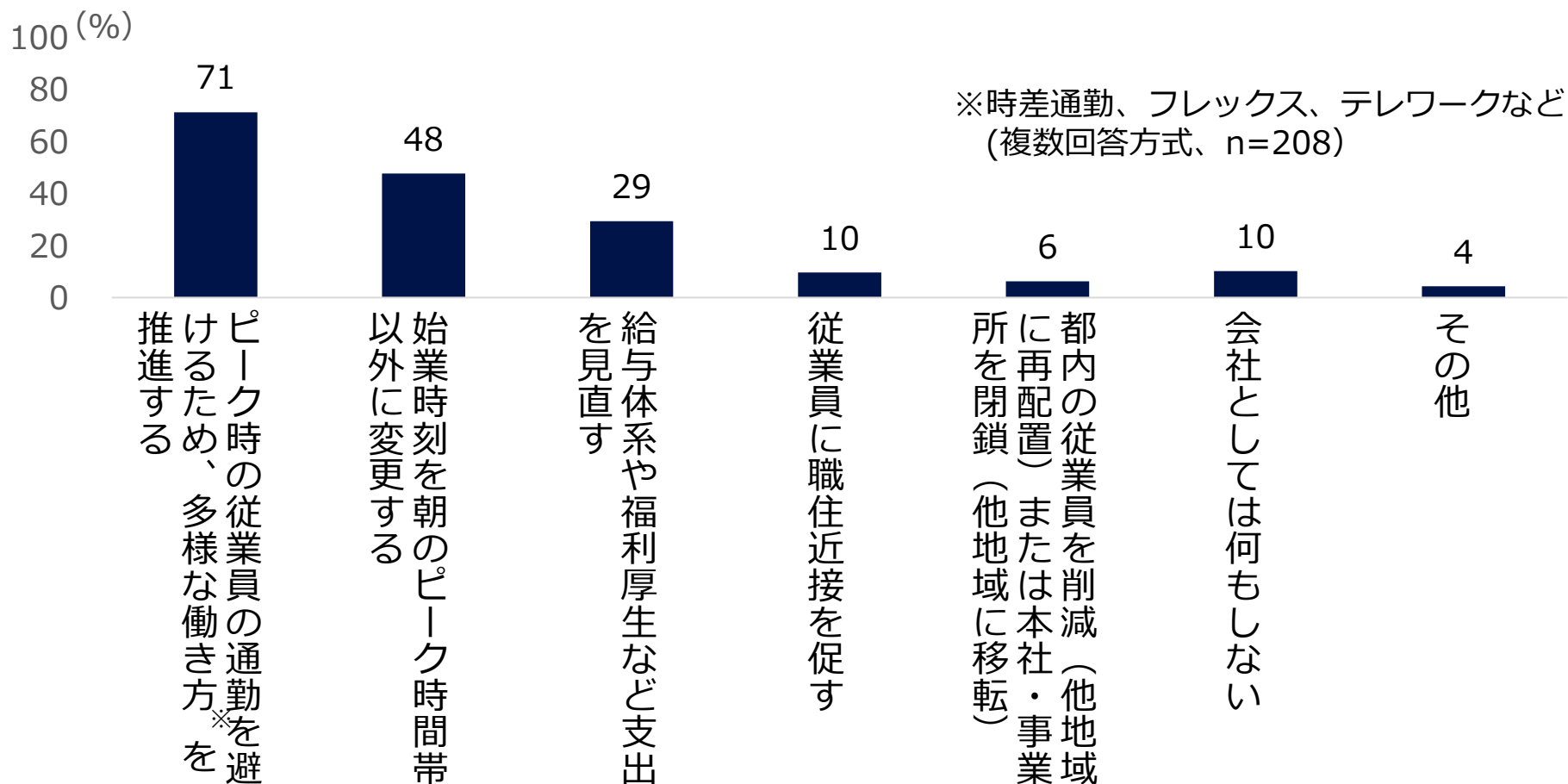
シナリオ	支給する	支給しない
1. 8:00～9:00の時間帯で料金が値上がる時間差料金制	71.2%	28.8%
2. 7:30～9:30の時間帯で料金が値上がる時間差料金制	75.3%	24.7%



多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

2.時間差料金制導入時の企業のその他対応

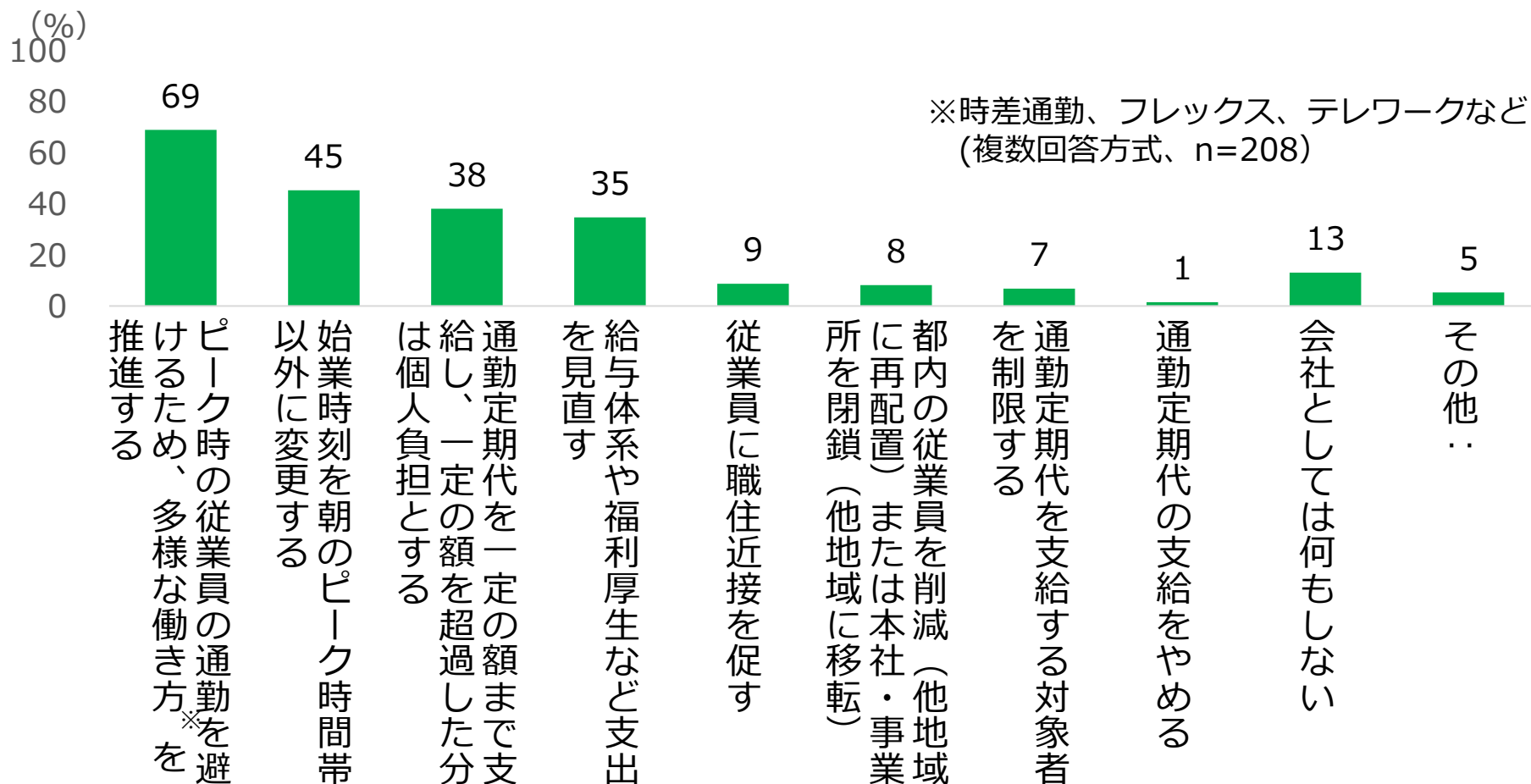
- 時間差料金制導入時の企業の費用負担以外の行動は、約7割の企業が多様な働き方を推進すると回答。ついで約半数が始業時刻を変更すると回答
- 時間差料金制の導入により、企業はピーク時を避ける取組みに前向き



多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

2.負担可能な上乗せ割合を超過した場合の企業の対応

- 企業負担の上限超過時は、69%の企業が多様な働き方を推進すると回答。ついで、45%の企業が始業時刻を変更、38%の企業が個人負担すると回答



2.時間差料金制の条件を変えた場合の企業の賛同

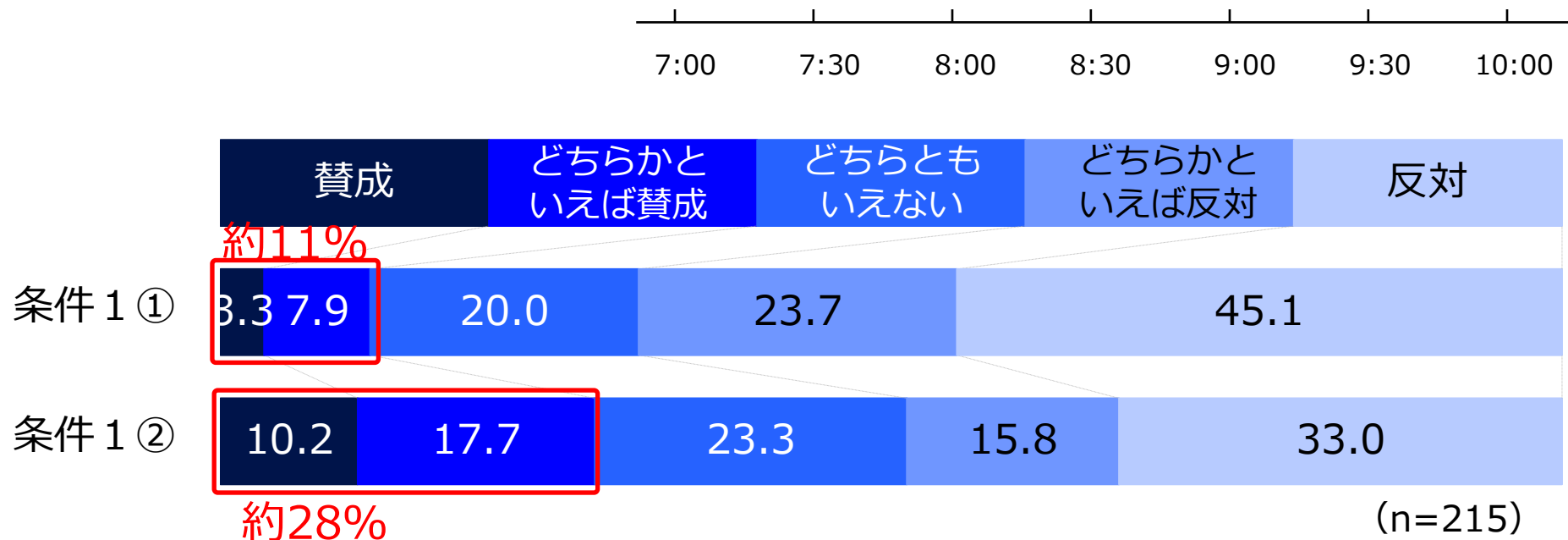
条件1：料金を値上げするピーク時間帯を変動させた場合

条件1 ① ピーク時間帯

7:30~9:30

条件1 ② ピーク時間帯

8:00~9:00



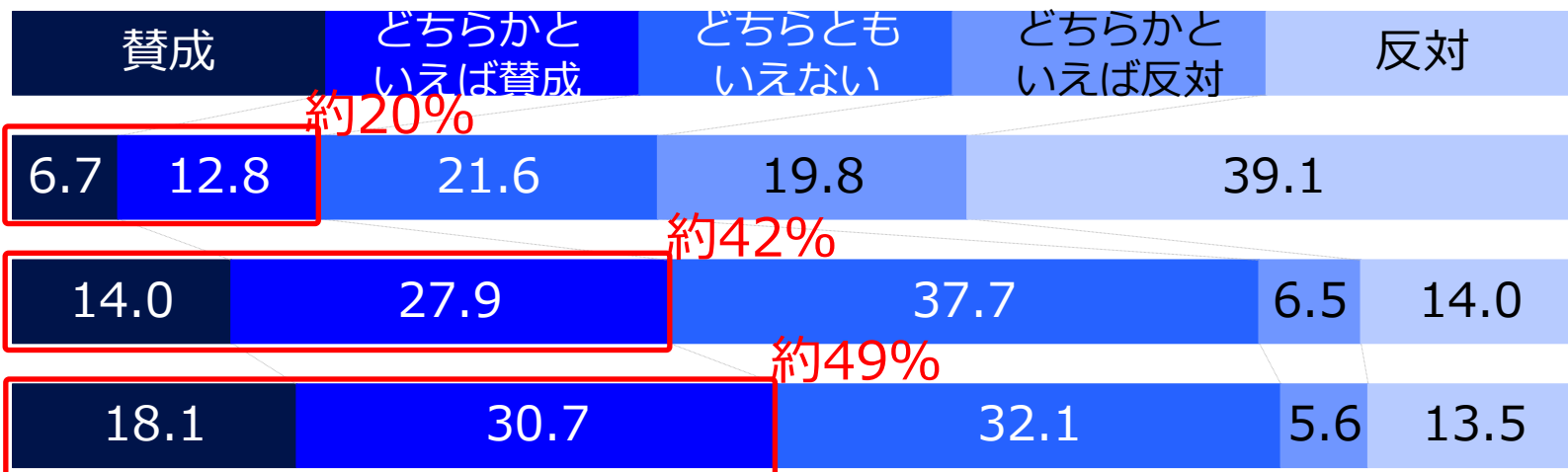
- ①の賛成約11%に対し、ピーク時間帯を縮小した②は賛成が28%
- 料金値上げする時間帯が長いと企業の賛同は得られにくい

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

2.時間差料金制の条件を変えた場合の企業の賛同

条件2：料金値上げのみに対して、オフピーク通勤時の還元を加えた場合

条件2 ①	値上げ		
条件2 ②	5%還元	//	5%還元
条件2 ③	10%還元	//	10%還元
	オフピーク	ピーク時	オフピーク



- ①の賛成約20%に対し、オフピーク時10%還元を加えると賛成が49%
- 時間差料金制は10%還元策を加えると約半数の賛同が得られる可能性

3.企業属性

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

3.業種・従業員規模・本社住所エリア

- 様々な業種や従業員規模、各エリアの企業が回答。元データと大差なし

① <業種> 産業分類	本調査
農林水産業	0.0
建設・鉱業	8.8
製造業	18.6
運輸業，郵便業	5.1
通信業，放送業，映像等	2.8
情報サービス業	13.0
卸売業	11.2
小売業	7.0
宿泊業，飲食サービス業	4.7
金融業，保険業	3.3
不動産業，物品賃貸業	6.0
生活関連サービス業，娯楽業	3.3
その他サービス業	16.3
	100.0

本調査 : ①215
 ②214 (未回答除く)
 ③215

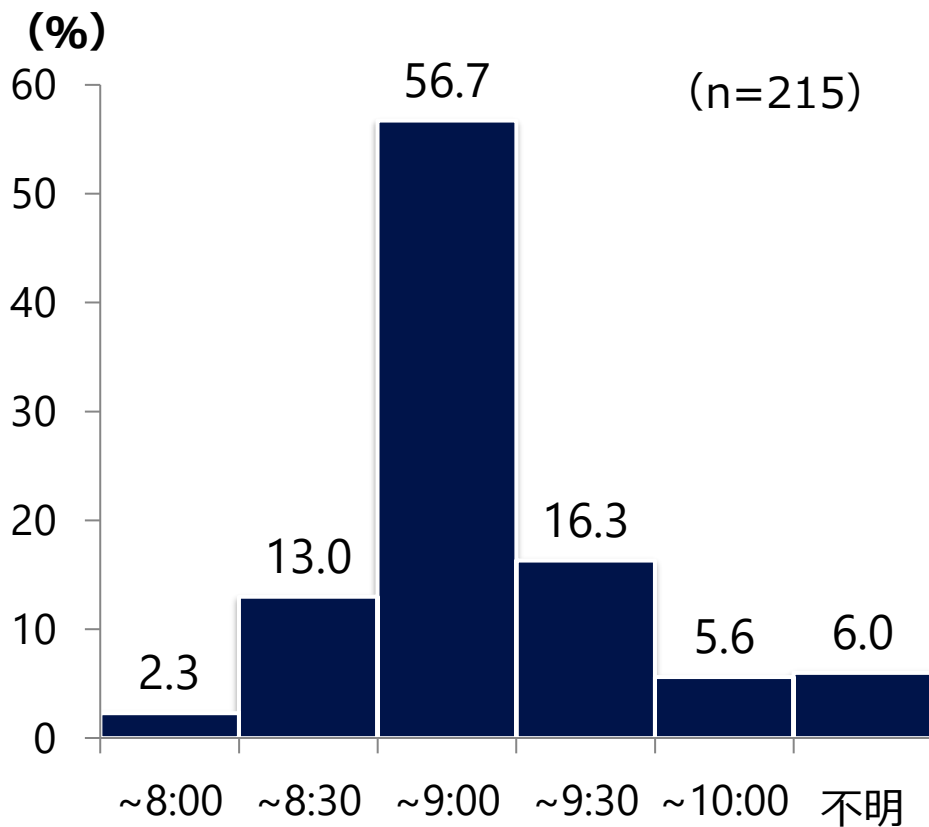
② <従業員規模>	本調査
50人未満	20.2
50～100人未満	16.9
100～300人未満	30.0
300～1000人未満	24.9
1000～2000人未満	5.2
2000人以上	2.8
	100.0

③ <本社住所> エリア	本調査
都心3区：千代田・中央・港	52.6
副都心3区：豊島・新宿・渋谷	20.5
23区北東部：足立・荒川・台東・文京	4.2
23区東部：葛飾・江戸川・江東・墨田	7.4
23区南部：品川・大田・目黒	9.3
23区西部：中野・杉並・世田谷	2.8
23区北西部：北・板橋・練馬	0.5
多摩地域	2.8
	100.0

3.本社住所エリア別始業時刻

- 本調査は、約半数の企業が8:31～9:00の始業
- 都心3区や副都心3区も8:31～9:00の始業が多い

<始業時刻別>



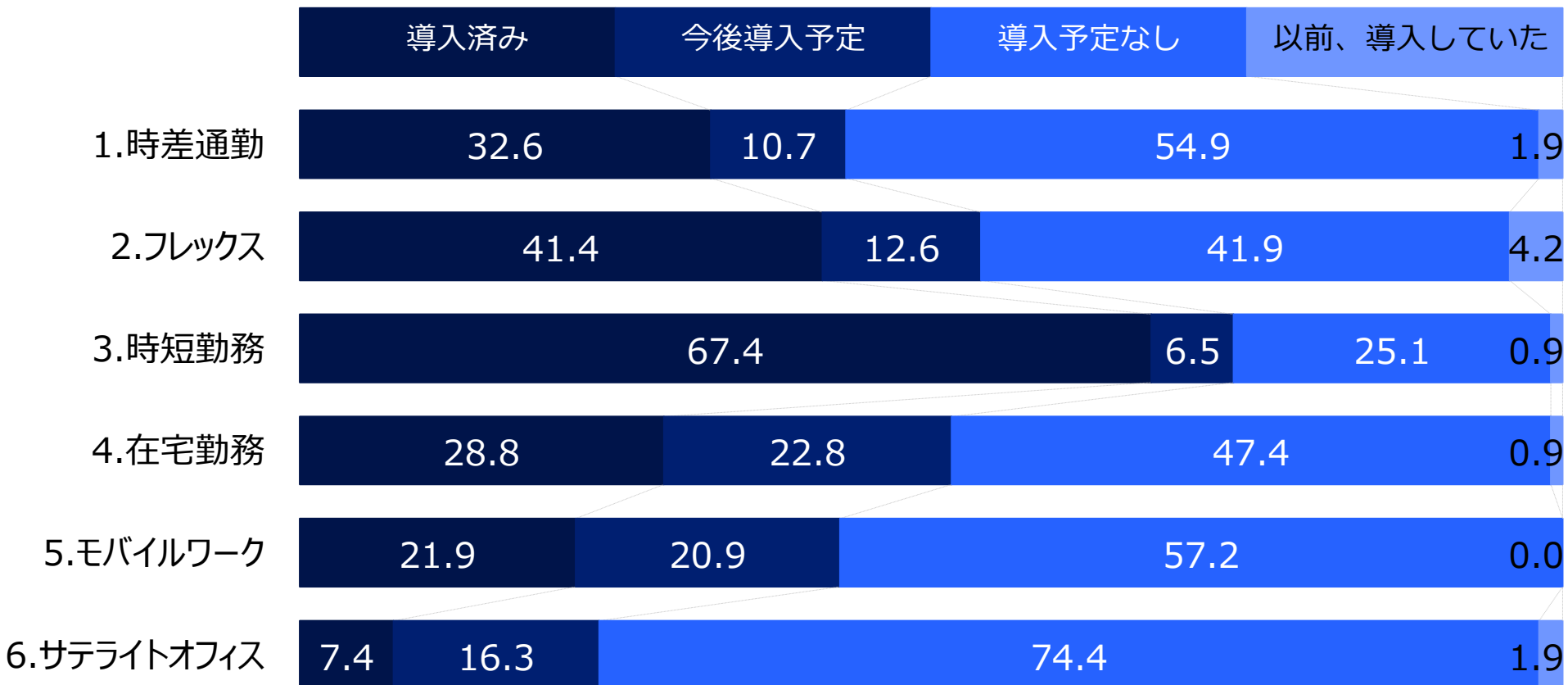
始業時刻 エリア	~8:00	~8:30	~9:00	~9:30	~10:00	不明
都心3区	0.9	9.7	61.9	15.9	5.3	6.2
副都心3区	0.0	11.4	50.0	22.7	13.6	2.3
23区北東部	0.0	11.1	55.6	22.2	0.0	11.1
23区東部	0.0	25.0	62.5	6.3	0.0	6.3
23区南部	10.0	15.0	60.0	10.0	0.0	5.0
23区西部	0.0	16.7	33.3	33.3	0.0	16.7
23区北西部	0.0	0.0	100	0.0	0.0	0.0
多摩地域	33.3	50.0	0.0	0.0	0.0	16.7
全体	2.3	13.0	56.7	16.3	5.6	6.0

3.多様な働き方の制度導入有無

- 企業の導入済みの制度は、時短勤務、フレックス、時差通勤が多く、在宅勤務は約3割。テレワークは今後導入予定が多い

<多様な働き方に関する制度の導入有無>

(n=215)



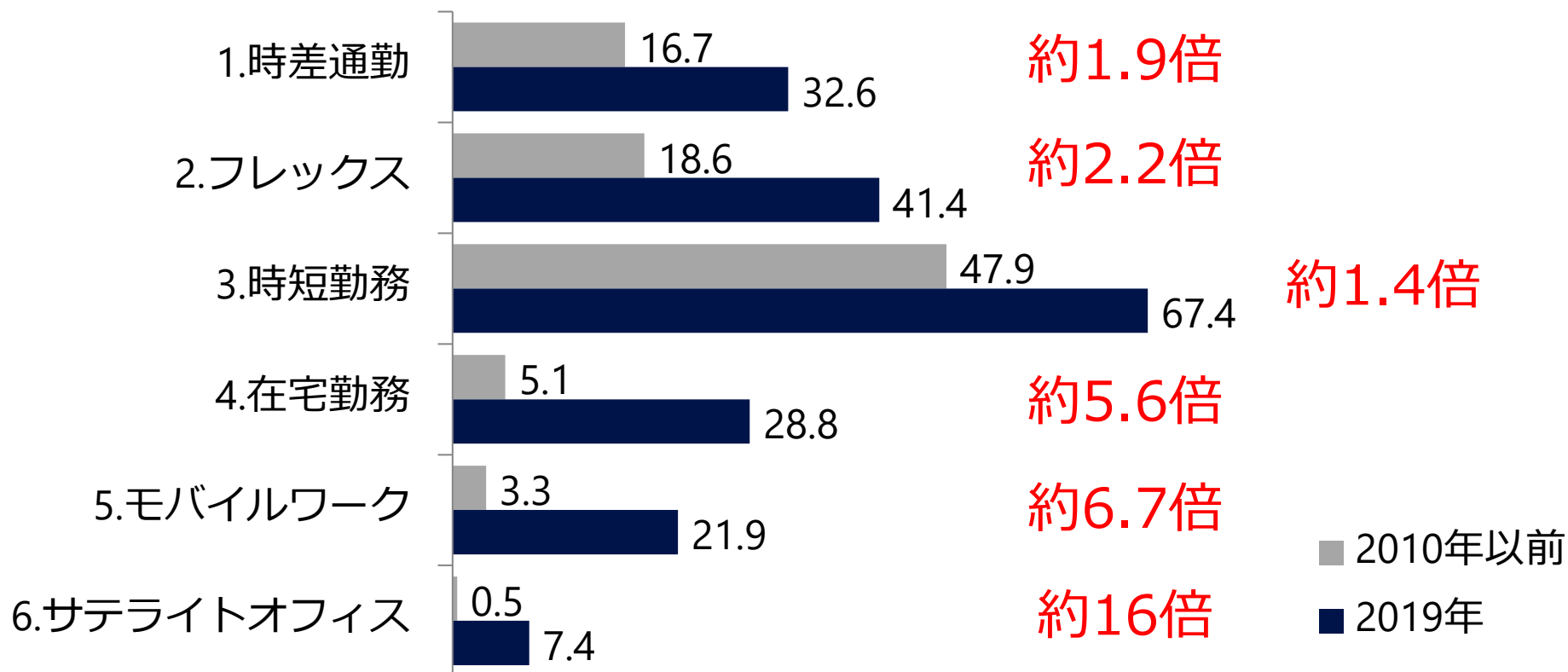
多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

3.多様な働き方の制度導入時期とその割合

- 企業の多様な働き方は、この10年で大きく進展。特に、時差通勤やフレックスは約2倍、在宅勤務等のテレワークは約6～16倍に増加

<多様な働き方に関する制度の導入時期別導入割合>

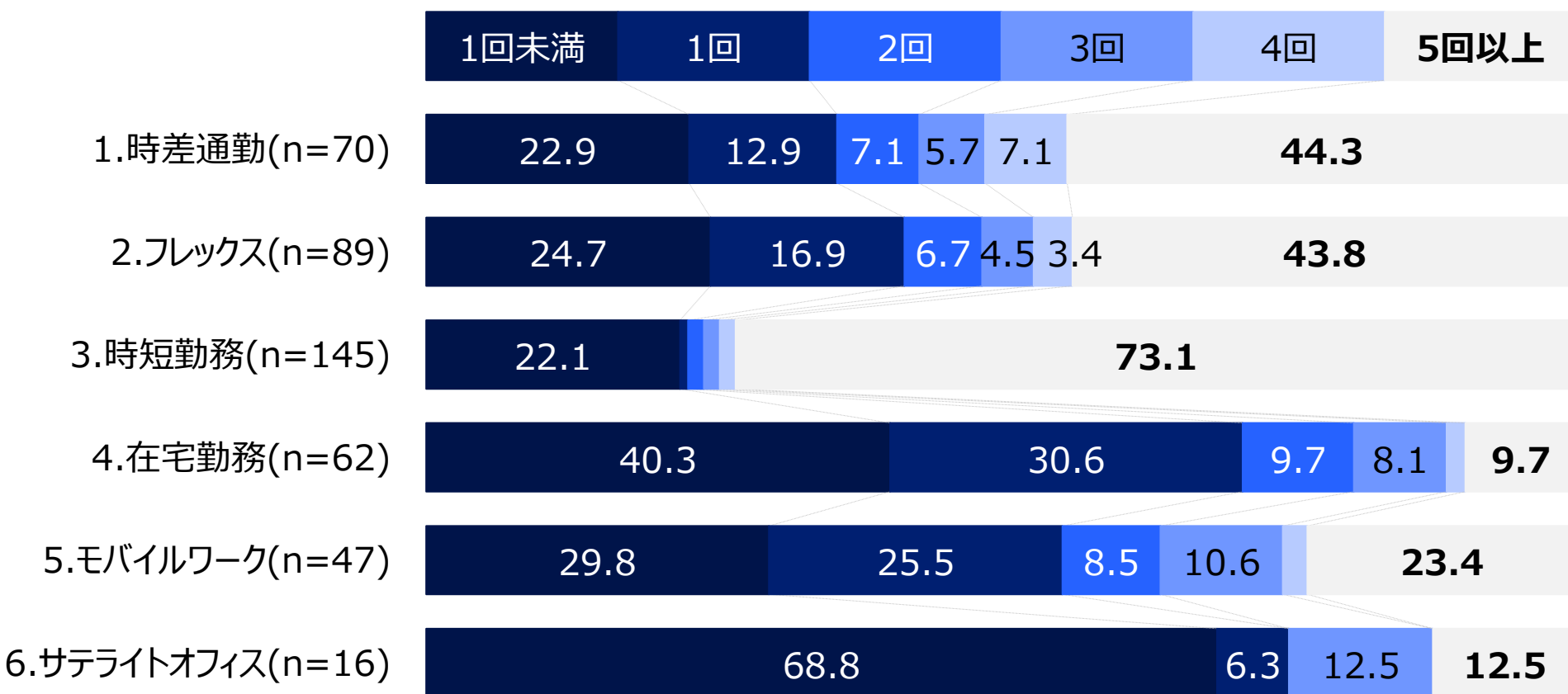
(n=215)



3.多様な働き方の制度の週利用回数

- 企業の制度の利用回数は、時差通勤、フレックス、時短勤務が多い

<多様な働き方に関する制度の週利用回数>

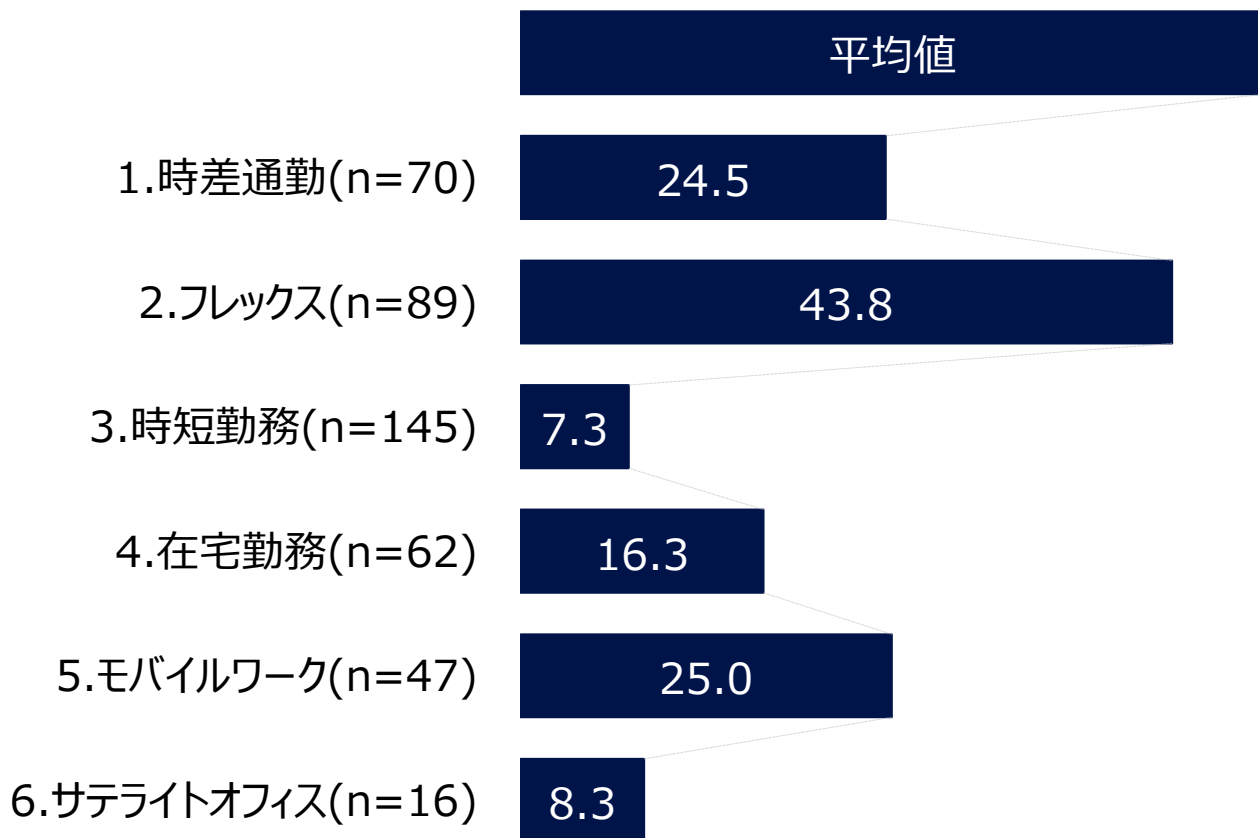


多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

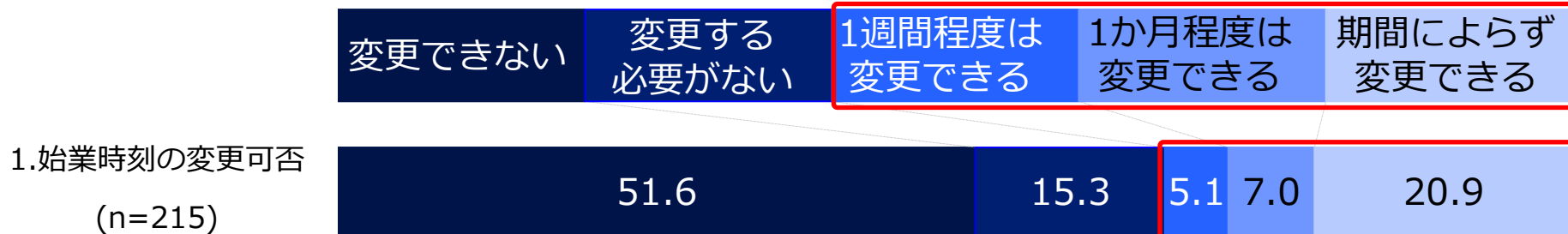
3.多様な働き方の制度の従業員の利用割合

- 企業の制度の従業員の利用割合は、フレックスが約4割、時差勤務とモバイルワークが4人に1人の割合

<多様な働き方に関する制度の従業員の週利用割合>

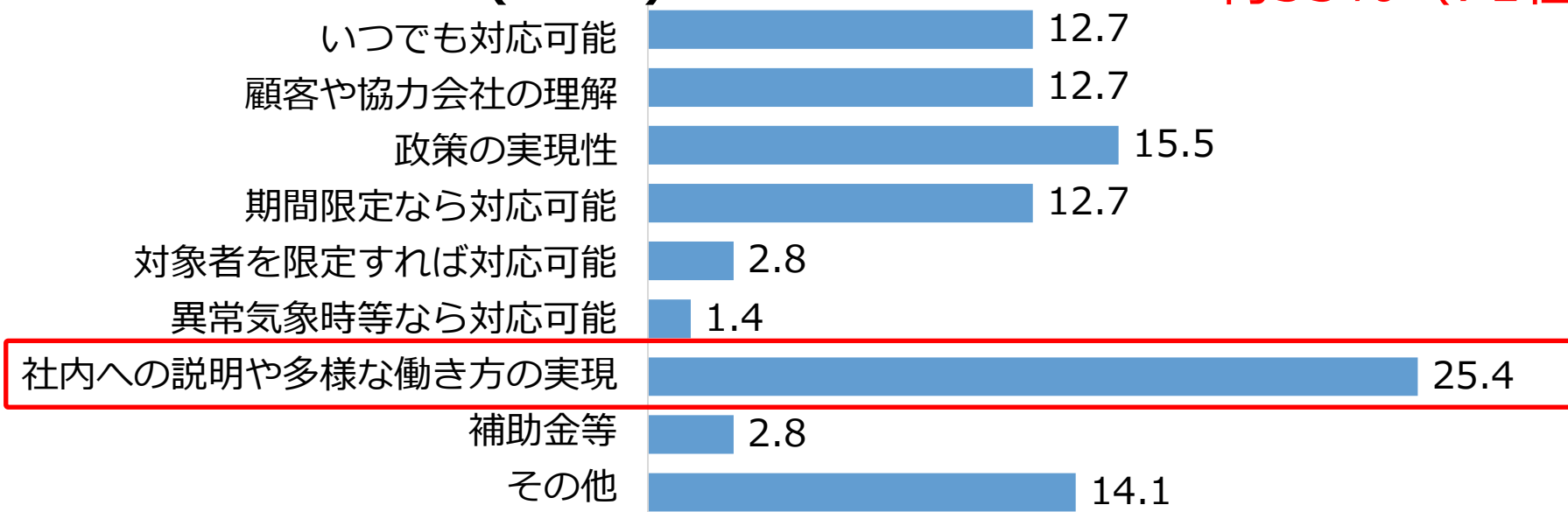


3. 始業時刻の変更の可能性と条件



始業時刻変更の条件(n=71)

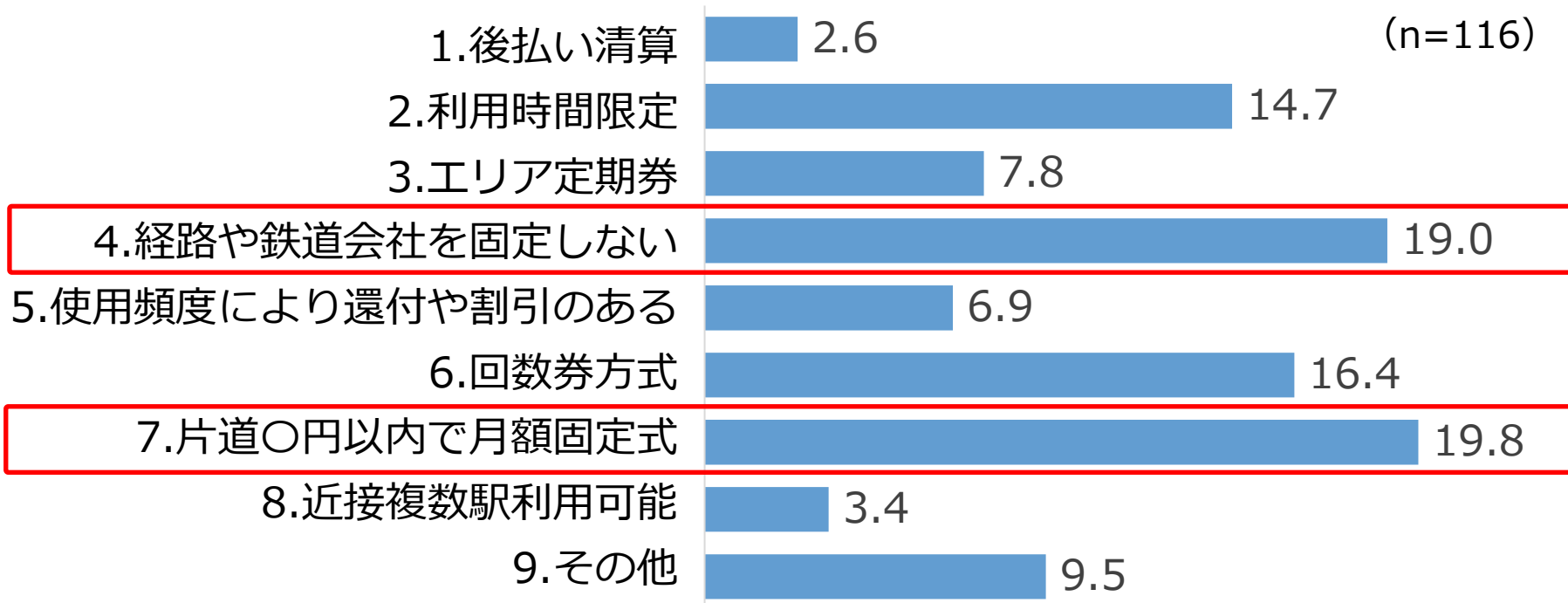
約33% (71社)



○ 始業時刻変更は、約3分の1の企業が可能。
社内の理解醸成を条件とする会社の方が多い

多様な働き方と鉄道通勤に関する実態調査

3.企業が魅力に感じる定期券（自由意見）



○ 企業は、経路や鉄道会社を固定しない定期券やだれでも使える月額固定式の定期券に対して、魅力に感じると回答

**アンケートにご協力いただいた
企業の皆様に深く感謝申し上げます**