

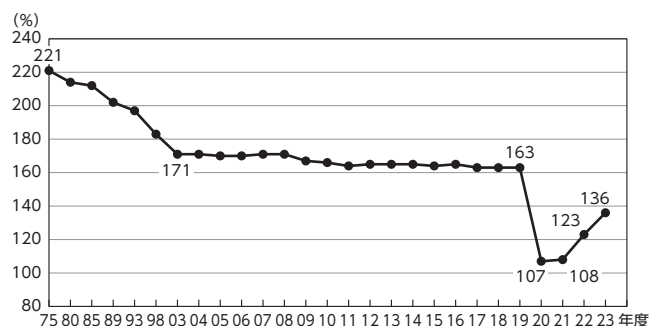
鉄道の混雑率が低下

国土交通省は、通勤・通学時間帯の鉄道の混雑率（最混雑時間帯1時間の平均）を毎年公表している。東京圏の混雑率は、コロナ前の2019年度の163%から20年度は107%と大きく低下し、21年度はほぼ横ばいとなった後、22年度123%、23年度136%と2年連続で上昇した。

混雑率は、輸送人員（実際に運んだ旅客人数）÷輸送力（運ぶことができる旅客人数）で求められる。混雑率200%が「体が触れ合い、相当圧迫感がある」、180%が「肩が触れ合い、やや圧迫感がある」、150%が「肩が触れ合わない程度」、100%が「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」状態である。

1970年代は体が触れあい相当圧迫感のある状態だったが、2000年代は肩が触れるか触れ合わない程度に混雑は緩和し、コロナ禍では立っている人も吊革や柱につかまることができるようになった。コロナ後は上昇したものの車内は比較的余裕を感じられる。コロナ禍でテレワーク等が普及したことで、混雑率が緩和し電車内はかつてより快適となっている。

●東京圏における主要区間の平均混雑率



資料：国土交通省「都市鉄道の混雑率調査結果」

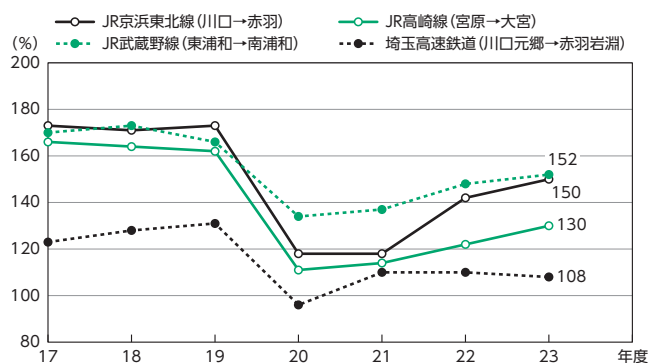
（注）混雑率は最混雑時間帯1時間の平均、東京圏は31区間の平均混雑率

埼玉県内の京浜東北線や高崎線、武蔵野線、埼玉高速鉄道の混雑率の推移をみても、コロナ禍で大きく低下し、コロナ後の混雑率もコロナ前に比べ低い水準となっている。こうしたコロナ禍を挟んだ混雑率の低下を受けて、一部の鉄道会社では1編成の車両

数を減らす動きもみられる。

なお、武蔵野線はコロナ前の170%程度からコロナ禍は130%台半ばまでしか下がらず、コロナ後も150%程度とやや高い水準となっている。

●埼玉県内鉄道路線の混雑率



●混雑率の目安

100%	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。
150%	肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。
180%	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。
200%	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。

資料：国土交通省「都市鉄道の混雑率調査結果」

通勤・通学における利用交通手段

(都道府県別)

鉄道の混雑率が緩和し通勤・通学は楽になったが、実は全国でみると通勤・通学に鉄道・電車（以下、電車）を利用するのは多数派ではない。電車と自転車、電車とバス、電車と自家用車（車）など、電車と他の交通手段を合わせて使う場合を含め、電車を通勤・通学時に利用するのは全体の25.5%にとどまる。最も多いのは車で49.5%と半数近くにとどまる。

車ではなく電車利用が最も多い都道府県は、東京都(60.1%)、神奈川県(52.1%)、千葉県(42.2%)、大阪府(41.9%)、埼玉県(39.8%)のみで大都市圏に集中している。一方、車の利用が最も多いのは、山形県で80.9%、以下、秋田県(80.7%)、富山県

(79.9%)、福井県(79.0%)、福島県(77.7%)、群馬県(77.7%)と続いている。埼玉県は、電車39.8%、車36.1%、自転車20.3%、バス7.3%、徒歩5.5%となっており電車利用が最も多い。全国平均と比べると、電車と自転車が全国に比べ高く、車が低い。

関東1都6県をみると、東京都と神奈川県が似た構成になっており、電車利用が非常に高い。埼玉県と千葉県も似ており、電車利用が車をやや上回っている。埼玉県は自転車の割合が高いのが特徴で、全国でも3番目に高い。茨城県、栃木県、群馬県の北関東3県も似た構成となっており車が最も多い。

●通勤・通学における利用交通手段の割合 (都道府県別、複数回答)

	自家用車	鉄道・電車	自転車	乗合バス
1 山形県	80.9	東京都 60.1	大阪府 27.8	神奈川県 16.1
2 秋田県	80.7	神奈川県 52.1	京都府 20.3	長崎県 12.3
3 富山県	79.9	千葉県 42.2	埼玉県 20.3	東京都 10.4
4 福井県	79.0	大阪府 41.9	東京都 19.4	京都府 10.4
5 福島県	77.7	埼玉県 39.8	愛媛県 17.1	福岡県 10.0
6 群馬県	77.7	奈良県 35.7	高知県 16.5	北海道 9.0
7 島根県	77.0	兵庫県 34.1	兵庫県 16.5	兵庫県 8.9
全国	49.5	全国 25.5	全国 14.2	全国 6.8

(1都6県、複数回答)

	鉄道・電車	自家用車	自転車	乗合バス	徒歩のみ
埼玉県	39.8	36.1	20.3	7.3	5.5
東京都	60.1	10.2	19.4	10.4	8.5
神奈川県	52.1	21.0	13.2	16.1	8.4
千葉県	42.2	37.6	14.8	8.7	5.6
茨城県	11.4	72.9	9.2	3.3	4.6
栃木県	7.3	75.9	10.4	2.2	4.3
群馬県	6.1	77.7	10.3	1.0	4.5
全国	25.5	49.5	14.2	6.8	7.0

資料:総務省「国勢調査」

(注)利用交通手段は複数回答のため合計は100%を超える

通勤・通学者数全体を100%として利用交通手段別の割合を算出すると、全国では、電車のみを利用する割合は17.1%にとどまり、最も多いのは車のみの46.9%である。電車のみが最も多いのは、東京都(46.2%)、神奈川県(34.7%)、大阪府(29.8%)の3つのみである。埼玉県では、車のみ33.0%、電車のみ25.7%と車利用の方が多く、自転車のみ12.7%、徒歩のみ5.5%、電車と自転車5.4%と続いている。

このように電車での通勤・通学は全国では少数派に属するが、埼玉県では全国より利用率が高い。

●通勤・通学における利用交通手段の割合

(%)

	自家用車のみ	鉄道・電車のみ	自転車のみ	徒歩のみ	鉄道・電車及び自転車	鉄道・電車及び乗合バス	その他
埼玉県	33.0	25.7	12.7	5.5	5.4	4.9	12.8
東京都	8.5	46.2	12.9	8.5	4.6	6.4	13.0
全国	46.9	17.1	9.8	7.0	2.6	3.3	13.2

資料:総務省「国勢調査」

(注)前の2つの表と異なり、電車と自転車、電車とバスなど、2つ以上の手段を使う場合は複数回答としていないので、合計は100%となる

(県内市町村別)

県内市町村別に最も多い利用交通手段をみると、車のみ利用の割合は49市町村で最も多く、都心から離れるほど高くなっている。利用率が50%以上の市町村は29に達する。車のみが最も多いのは美里町で78.1%、以下、小鹿野町77.7%、皆野町76.9%、神川町76.7%と続いている。

電車のみ利用が最も多い市町村は12あり、このうち蕨市(42.6%)、和光市(41.5%)、朝霞市(40.4%)の3市が40%を超える。八潮市と新座市は、徒歩・バス・自転車のいずれか1つを使って通勤・通学する割合が最も高かった。比較的自宅から近いところに通勤・通学している人が多いとみられる。

●通勤・通学における最も多い利用交通手段(市町村別)



(%)

	自家用車のみ	鉄道・電車のみ	徒歩、バス、自転車のいずれか1つを使う
1 美里町	78.1	蕨市 42.6	八潮市 25.9
2 小鹿野町	77.7	和光市 41.5	新座市 25.1
3 皆野町	76.9	朝霞市 40.4	
4 神川町	76.7	富士見市 38.4	
5 東秩父村	76.0	戸田市 36.8	
6 ときがわ町	74.1	志木市 36.3	
7 長瀬町	74.1	所沢市 35.1	

資料:総務省「国勢調査」

通勤・通学をめぐる生活時間

●通勤・通学時間

都道府県	時間(分)
1 神奈川県	106
2 埼玉県	100
3 千葉県	99
3 東京都	99
5 大阪府	91
6 奈良県	89
7 兵庫県	87
44 鳥取県	59
45 愛媛県	58
46 宮崎県	57
47 山形県	55
全国平均	81

資料:総務省「令和3年社会生活基本調査」(以下、同じ)
(注)15歳以上の有業者で、通勤・通学している人の平日の平均

通勤・通学を巡る生活時間をみてみよう。埼玉県の通勤・通学時間は100分と神奈川県に次いで全国で2番目に長い。全国平均に比べ19分長く、最短の山形県とは45分も違う。

上位には埼玉県のほか神奈川県や千葉県、東京都、大阪府、奈良県などの大都市圏が並んでいる。こうした都府県では、自宅の近くよりも都心の方が就業機会が多く、給与水準も

高いため、時間をかけても通勤していると考えられる。

ちなみに2020年の国勢調査によれば、埼玉県民(15歳以上)で就業している者は339万人で、そのうち埼玉県外に通勤している者は93万人おり、その87.7%にあたる82万人が東京都に通勤している。埼玉県民の就業者のおよそ4人に1人が東京都に通っていることになる。

埼玉県民は通勤時間が長いと、朝の出勤時刻は早く仕事からの帰宅時刻は遅い。出勤時刻は全国平均に比べ8分早く帰宅時刻は7分遅い。全国順位は出勤時刻が15番目に早く帰宅時刻は5番目に遅い。

このためか埼玉県民は睡眠時間が短い。睡眠時間は7時間51分(471分)と千葉県、大阪府と並び、全国で6番目に短い。全国平均と比べると、わずかながら3分短い。最も長い青森県(8時間8分)と比べると17分短い。最も短いのは神奈川県、東京都の7時間48分(468分)だった。埼玉県民は通勤時間が長く睡眠時間は短い。睡眠不足を補うために、通勤途中で睡眠をとる人が多いかもしれない。

起床時刻は6時37分と全国平均並みだが、全国では9番目に遅い。最も早い青森県(6時16分)と比べると21分遅い。一方、就寝時刻も23時9分と全国平均

●出勤・仕事からの帰宅時刻

	出勤	仕事からの帰宅
1 香川県	8:00	東京都 19:15
2 長崎県	8:01	神奈川県 19:00
3 長野県	8:02	千葉県 18:55
4 静岡県	8:07	愛知県 18:42
5 宮城県	8:08	埼玉県 18:41
6 栃木県	8:08	大阪府 18:41
7 宮崎県	8:08	兵庫県 18:38
8 青森県	8:09	滋賀県 18:35
9 岩手県	8:09	広島県 18:35
10 福島県	8:09	栃木県 18:33
11 徳島県	8:09	奈良県 18:33
12 大分県	8:10	山梨県 18:32
13 島根県	8:11	福岡県 18:30
14 鹿児島県	8:11	山形県 18:27
15 埼玉県	8:12	宮城県 18:26
16 群馬県	8:13	茨城県 18:26
45 高知県	8:26	高知県 17:56
46 山梨県	8:29	鹿児島県 17:56
47 東京都	8:43	愛媛県 17:54
全国平均	8:20	全国平均 18:34

(注)15歳以上の有業者で、通勤・通学している人の平日の平均

●睡眠時間

都道府県	時間(分)
1 青森県	488
2 秋田県	486
3 鹿児島県	485
4 宮城県	484
4 高知県	484
40 埼玉県	471
40 千葉県	471
40 大阪府	471
43 兵庫県	470
43 岡山県	470
45 静岡県	469
46 東京都	468
46 神奈川県	468
全国平均	474

(注)10歳以上の週全体の総平均時間

均より3分遅く、全国では7番目に遅い。最も早い青森県

(22時30分)に比べると39分も遅い。

仕事時間は長い。8時間8分(488分)と全国で6番目に長い。全国平均より5分長く、最短の高知県より27分長い。

以上のように、埼玉県民は通勤時間が長く、仕事時間も長い。このため朝の出勤時刻は早く、帰宅時刻は遅い。睡眠時間は短く、起床時刻は全国平均並みだが、就寝時刻は遅いといった特徴がある。

●起床時刻と就寝時刻

	起床時刻	就寝時刻
1 青森県	6:16	青森県 22:30
2 岩手県	6:20	秋田県 22:32
3 秋田県	6:20	岩手県 22:36
38 埼玉県	6:37	滋賀県 23:07
39 兵庫県	6:37	兵庫県 23:08
40 和歌山県	6:38	奈良県 23:08
41 奈良県	6:39	埼玉県 23:09
42 滋賀県	6:40	千葉県 23:10
43 神奈川県	6:43	福岡県 23:12
44 京都府	6:44	京都府 23:13
45 福岡県	6:47	神奈川県 23:17
46 大阪府	6:48	大阪府 23:19
47 東京都	6:59	東京都 23:41
全国平均	6:38	全国平均 23:06

(注)15歳以上、平日の平均時刻

●仕事時間

都道府県	時間(分)
1 千葉県	496
2 東京都	493
3 宮城県	490
4 神奈川県	489
4 広島県	489
6 埼玉県	488
6 愛知県	488
6 福岡県	488
44 島根県	468
45 愛媛県	466
46 秋田県	464
47 高知県	461
全国平均	483

(注)有業者の1日当たり平均行動時間で週全体平均

通勤時間とテレワーク

コロナ禍をきっかけにテレワークをする人が増えた。国土交通省「テレワーク人口実態調査」(全国調査)によれば、通勤時間が長くなるほどテレワーカー(現在の仕事でこれまでテレワークをしたことがある人)の割合が高い。令和5年度の調査では、テレワーカーの割合は、通勤時間が1時間30分以上で53.2%、1時間～1時間30分未満43.7%、30分～1時間未満29.6%、30分未満12.6%だった。通勤時間の長さを負担に感じ、テレワークにシフトする傾向がうかがえる。

通勤交通手段別のテレワーカーの割合をみると、電車・バスは43.3%、飛行機・その他が30.7%、自転車・徒歩が14.5%だった。また、テレワークが個人や社会に与える影響として、「とてもそう思う」または「そう思う」の割合は、「通勤の負担が軽減される」が67.2%と最も多く、次に「通勤に費やしている時間を有効に使える」が62.3%と多かった。

埼玉県は、電車通勤の割合が高く通勤時間が長い。そこで、テレワークをしていた人はしていない人に比べて、生活時間がどのように違うかを見てみよう(総務省「社会生活基本調査」、全国調査)。

テレワークをすることで減少したのは、通勤時間が1時間3分と大きく減少したほか、身の回りの用事の時間が10分、テレビ・ラジオ・新聞・雑誌の時間が8分短くなった。長くなったのは、睡眠18分、趣味・娯楽16分、仕事13分、育児10分、食事9分、休養・くつろぎ8分などである。減少した通勤時間を睡眠や趣味・娯楽、仕事、育児、食事などに充てていることがわかる。

これを年齢別にみると、すべての年齢層で通勤時間が非常に短くなっている一方で、長くなった時間にはそれぞれ特徴がある。

25～34歳では睡眠時間が41分、趣味・娯楽の時間が28分長くなっているほか、食事(15分)や学習・自己啓発・訓練(11分)も長い。35～44歳では育児時間が23分長く、趣味・娯楽(17分)、食事(11分)も長くなっている。45～54歳では睡眠時間が17分、食事時間が16分長くなっている。このほか、15～24歳では睡眠時間(66分)、55～64歳では休養・くつろぎ(29分)、65～74歳ではスポーツ(22分)と仕事(19分)、75歳以上では家事(37分)が長くなっている。

このように、テレワークで通勤時間が減少した分を、睡眠や育児、趣味・娯楽など、年齢層ごとに異なる行動に充てていることがみてとれる。

なお、テレワーク実施により削減された通勤時間を、リカレント教育やリスキリングといった学び直しに充てることへの期待が高まっているが、「学習・自己啓発・訓練」の増加時間をみると、全体では6分にとどまっているが、15～24歳が12分、25～34歳が11分増加しており、若い世代では学び直しへの意欲が高いことがうかがえる。(樋口広治)

●テレワーク(在宅勤務)実施による生活時間の変化(2021年、全国)
(「テレワークをしていた人の時間」-「テレワークをしていない人の時間」)

(分)

	総数	15～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75歳以上
睡眠	18	66	41	1	17	13	-3	12
身の回りの用事	-10	30	-17	-11	-3	-13	7	-27
食事	9	11	15	11	16	9	17	-15
通勤・通学	-63	-63	-72	-63	-63	-65	-43	-22
仕事	13	-15	-7	0	-1	5	19	-37
家事	-1	9	9	-1	2	-13	-26	37
介護・看護	1	0	1	1	2	0	-2	-3
育児	10	-1	-2	23	5	0	0	0
テレビ・ラジオ・新聞・雑誌	-8	4	-6	-2	7	9	-13	-1
休養・くつろぎ	8	-14	-1	10	3	29	13	11
学習・自己啓発・訓練(学業以外)	6	12	11	7	3	3	4	11
趣味・娯楽	16	-12	28	17	10	12	-8	15
スポーツ	5	11	3	5	5	6	22	0

(注) 15歳以上の有業者、平日の総平均時間