

研究施策集

令和8年6月

これからの混雑緩和に向けた鉄道事業者研究会



座長：岩倉成志 事務局：東京都都市整備局

はじめに

鉄道の混雑緩和に向けては、「これからの混雑緩和方策についての鉄道事業者研究会」により、2024年10月に「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」が行われました。同年11月に設立された「これからの混雑緩和に向けた鉄道事業者研究会」は、最新の技術動向等を踏まえた対策とその課題、実現可能性について調査検討を進めてきました。

この間、国においては、2026年1月に「第3次交通政策基本計画」が策定され、「混雑緩和等の方策の促進」や「社会全体における行動変容を促していく」ことが新たに示されました。

本研究会では、このたび、社会全体で促進を図っていくべき混雑緩和の取組について、これまでの調査検討をもとに「研究施策集」として取りまとめました。本施策集では、混雑緩和の取組を、時間差料金制、無線式列車制御システム、先端技術を活用した需要分散、広報啓発の4つの分類でお示ししています。

本施策集が、鉄道の混雑緩和に向けた行政、鉄道事業者、一般企業、鉄道利用者等の社会全体の取組の一助となれば幸いです。

目次

分類	施策	内容
時間差料金制	オフピーク定期券の活用	オフピーク定期券の普及状況の推移を確認
	ポイント施策の導入	東京圏における施策の利用者にアンケート調査を行い、鉄道乗車行動の変化や効果を把握
	タッチ決済の活用	大阪・関西万博の一部期間中におけるタッチ決済を活用した時間差料金制の取組を把握
	料金増減による 利用者数シミュレーション	企業と利用者個人の行動を反映した、時間差料金制導入時の時間帯別利用者数の予測
無線式列車制御システム	信号システムの改良	モデル路線のシミュレーションを構築し、遅延からの回復能力や、増発の可能性を評価
先端技術を活用した需要分散	車内混雑情報の発車標・ホームドアサイネージでの提供	駅ホーム上のディスプレイで、次に到着する列車の混雑情報を提供
	混雑情報のプッシュ通知	時間帯別の混雑統計データをもとに、時間帯や移動手段の変更を働きかけ
	混雑や遅延予測を反映した乗換検索	直近30日の混雑データをもとに、公式アプリで駅間ごとの混雑状況を表示
	床面デジタルサインを活用した列車内混雑の平準化	床面に映像を投影し、旅客を案内
広報啓発	広報ポスターの掲出	日暮里・舎人ライナーにおけるオフピーク利用に向けた広報啓発

1. 時間差料金制

1. 時間差料金制

【概要】

○時間帯ごとに異なる運賃を設定することで、利用者を分散

(背景)

- ・海外の都市鉄道でも導入されており、利用時間帯の分散に効果

【研究結果】

- ・一定のピークシフト効果が見込まれる

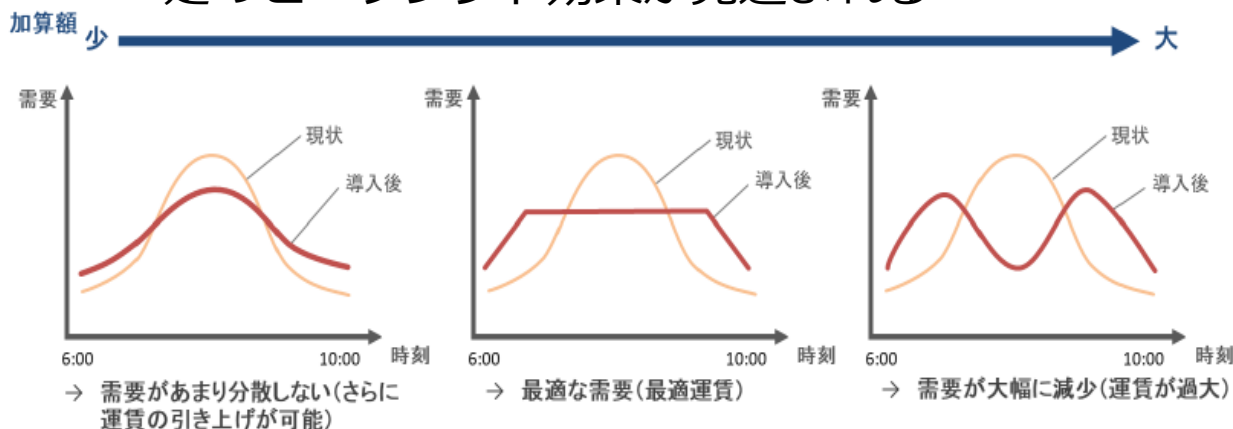


図1 時間差料金制導入による需要変化のイメージ

Fares	
<input checked="" type="radio"/> Oyster	Peak : £7.90 Monday to Friday from 0630 to 0930.
<input type="radio"/> Contactless	Off Peak: £4.80 At all other times including public holidays.

ピーク(平日午前6:30~9:30) 7.9ポンド

ピーク以外および休日 4.8ポンド

図2 ロンドンの鉄道運賃(例)

(出典: 「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言 概要版」)

【施策の展開に向けて等】

- ・企業などの柔軟な働き方への理解が重要
- ・システムや機器の改修の導入に向けた支援が重要

1-1. オフピーク定期券の活用

【概要】

- 駅ごとに設定されたピーク時間帯（1.5時間）以外に入場する場合に利用可能
- 通常の通勤定期運賃と比べて約15%引き、購入金額の10%分のJRE POINT付与※

（背景）

- ・コロナ禍による混雑緩和ニーズの高まり、ワークスタイルの変化

オフピーク定期券

- ✓ 平日朝のピーク時間帯以外、定期券としてご利用可能



※ ピーク時間帯は、入場駅によって異なります。

図3 オフピーク定期券の概要

【研究結果】

- ・利用時間帯の分散に寄与している

【施策の展開に向けて 等】

- ・対象エリアの拡大や、他事業者への展開の検討
- ・企業がオフピーク定期券を導入する際の経費精算システムや機器改修などに向けた、支援が重要

※ 2026年3月14日～2027年3月31日購入分が対象
JRE POINTに対象となるSuicaの登録とエントリーが必要
JR東日本区間のオフピーク定期運賃が対象

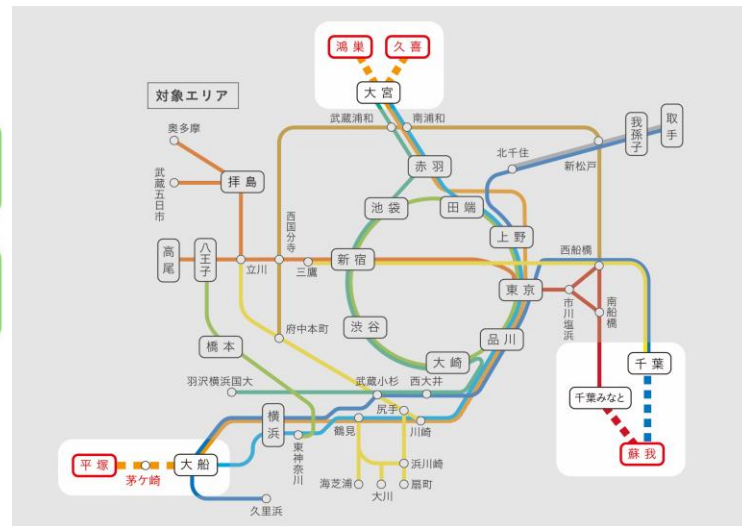


図4 オフピーク定期券対象エリア

※2026年3月14日より点線エリアを拡大

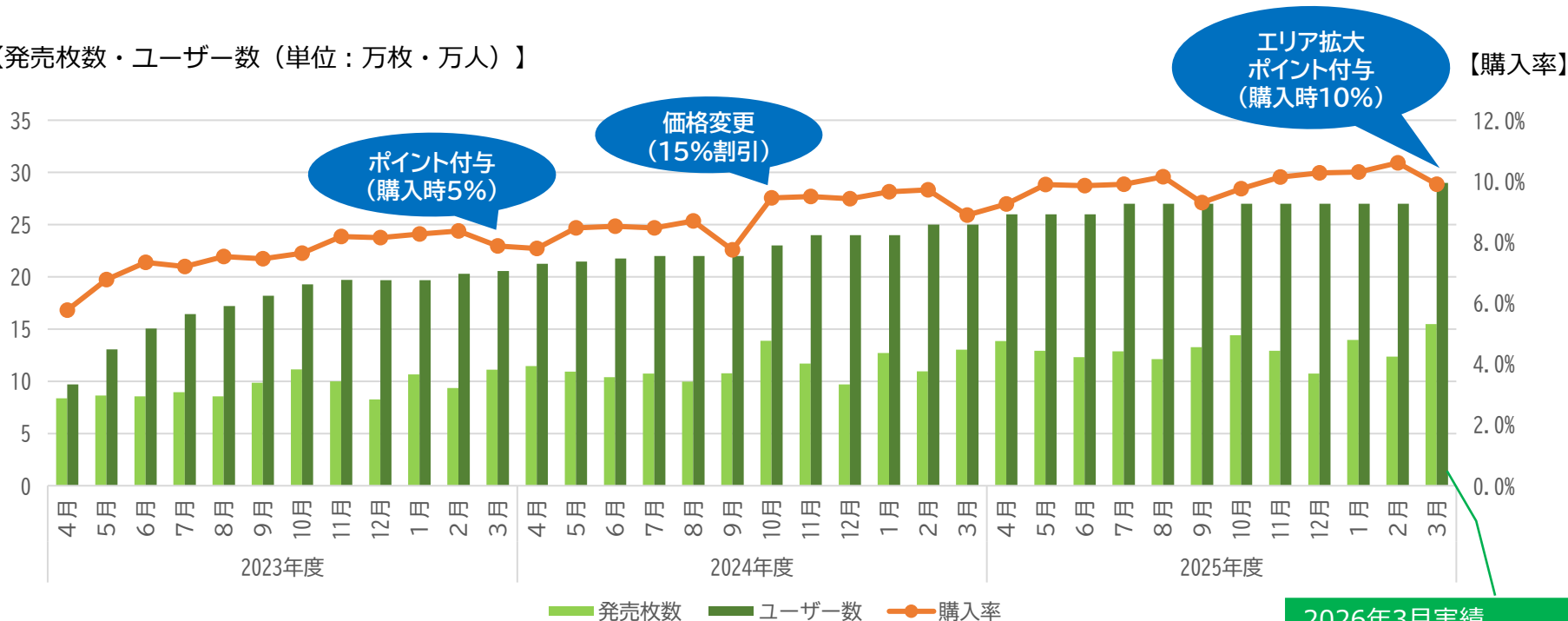
（出典：JR東日本）

1-1. オフピーク定期券の活用

<導入事例における効果> (JR東日本)

- ・積極的な周知や割引率拡大等の魅力付けにより、購入率やユーザー数は徐々に増加

【発売枚数・ユーザー数（単位：万枚・万人）】



※購入率…設定エリア内完結となる通勤定期券発売枚数におけるオフピーク定期券の割合

図5 オフピーク定期券の発売枚数・ユーザー数の推移

2026年3月実績
 発売枚数 15万枚
 ユーザー数 29万人
 購入率 9.9%

(出典：JR東日本)

1-2. ポイント施策の導入

【概要】

○オフピーク時間帯の利用者にポイントを付与し、利用者を分散

(背景)

- ・東京圏では、一部事業者で取組を実施

【研究結果】

- ・ポイント施策はオフピーク通勤を始めるきっかけとなった利用者が多いことを確認



定期券区間でもメトポのポイントゲット！

オフピーク通勤なら、早くても、遅くても、おトクな朝に！
ピークの時間の前後に改札タッチで、PASMOにチャージできる
メトポのポイント「メトポ」をGETしよう！

図6 ポイント施策の一例

(出典：東京メトロホームページ)

【施策の展開に向けて 等】

- ・企業などの柔軟な働き方への理解が重要
- ・システムや機器の改修の導入に向けた支援が重要

1-2. ポイント施策の導入

<ポイント施策に対するアンケート結果> (東京都都市整備局)

- ・ポイントを活用した利用者にアンケート調査を実施
- ・約6割がオフピーク通勤を始めるきっかけと回答

問 新たにオフピーク通勤を始めるきっかけになりましたか。

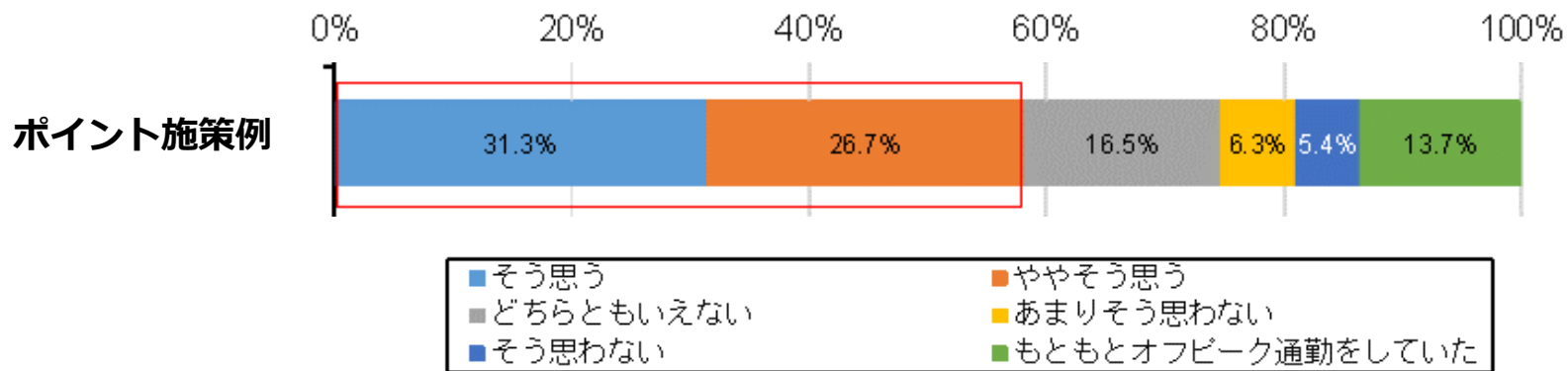


図7 利用者へのアンケート結果

※回答数：1,742

1-3. タッチ決済の活用

【概要】

○大阪・関西万博が開催されていた一部期間において、万博TDMの取組に賛同したカード会社等の協力を得て、実施されたキャンペーン

(背景)

- ・利用者の決済手段のニーズが多様化
- ・東京圏の鉄道事業者11社局がタッチ決済の相互利用を開始

【研究結果】

- ・オフピーク時間帯にタッチ決済を利用し、乗車または降車した場合は30%を即時キャッシュバックする、時間差料金制を活用した取組の実施を確認

～万博TDM タッチ決済キャンペーン～

2025年8月18日(月)～10月13日(月)のオフピーク時間帯(11:00～15:59)にOsaka Metro線内にてクレカ等のタッチ決済を利用して乗車または降車いただくと30%を即時キャッシュバックいたします。万博TDMにご協力をお願いします。

※府市が実施する万博TDMの取組に賛同したカード会社等の協力を得て実施するキャンペーンです。

キャンペーン内容

CP参加にあたって
事前登録不要

キャンペーン期間

2025年8月18日(月)～2025年10月13日(月)まで

ここにタッチ



図8 キャンペーン内容

(出典：大阪府・大阪市ホームページ)

【施策の展開に向けて 等】

- ・導入に向けた課題などを把握し、具体的な施策を検討することが重要

1-4. 料金増減による利用者数シミュレーション

【概要】

- 企業と利用者個人による時間差料金制導入時の行動について、アンケート調査
- 東京圏の鉄道需要予測の手法と組み合わせ、利用者数の変化をシミュレーション

【研究結果】

- ・企業は、時間差料金による金額差が大きくなるほど、フレックスタイム制等のより自由な勤務形態に移行する傾向
- ・時間差料金制の導入により、一定のピークシフトの可能性はある

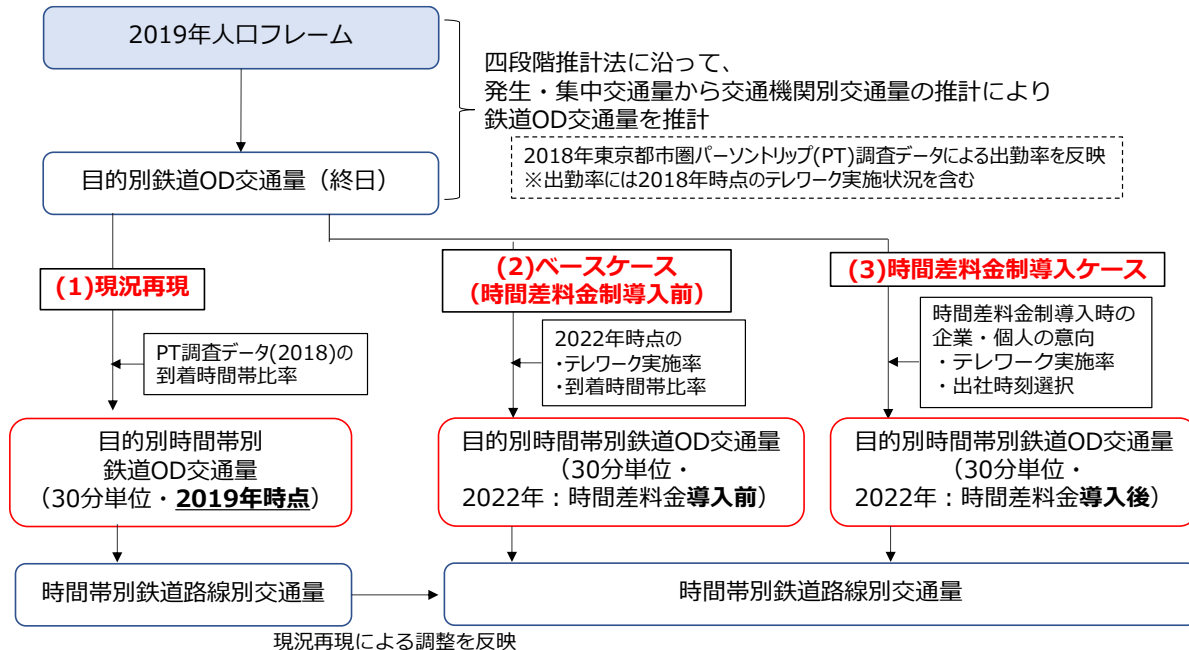


図9 時間差料金制シミュレーションの全体フロー

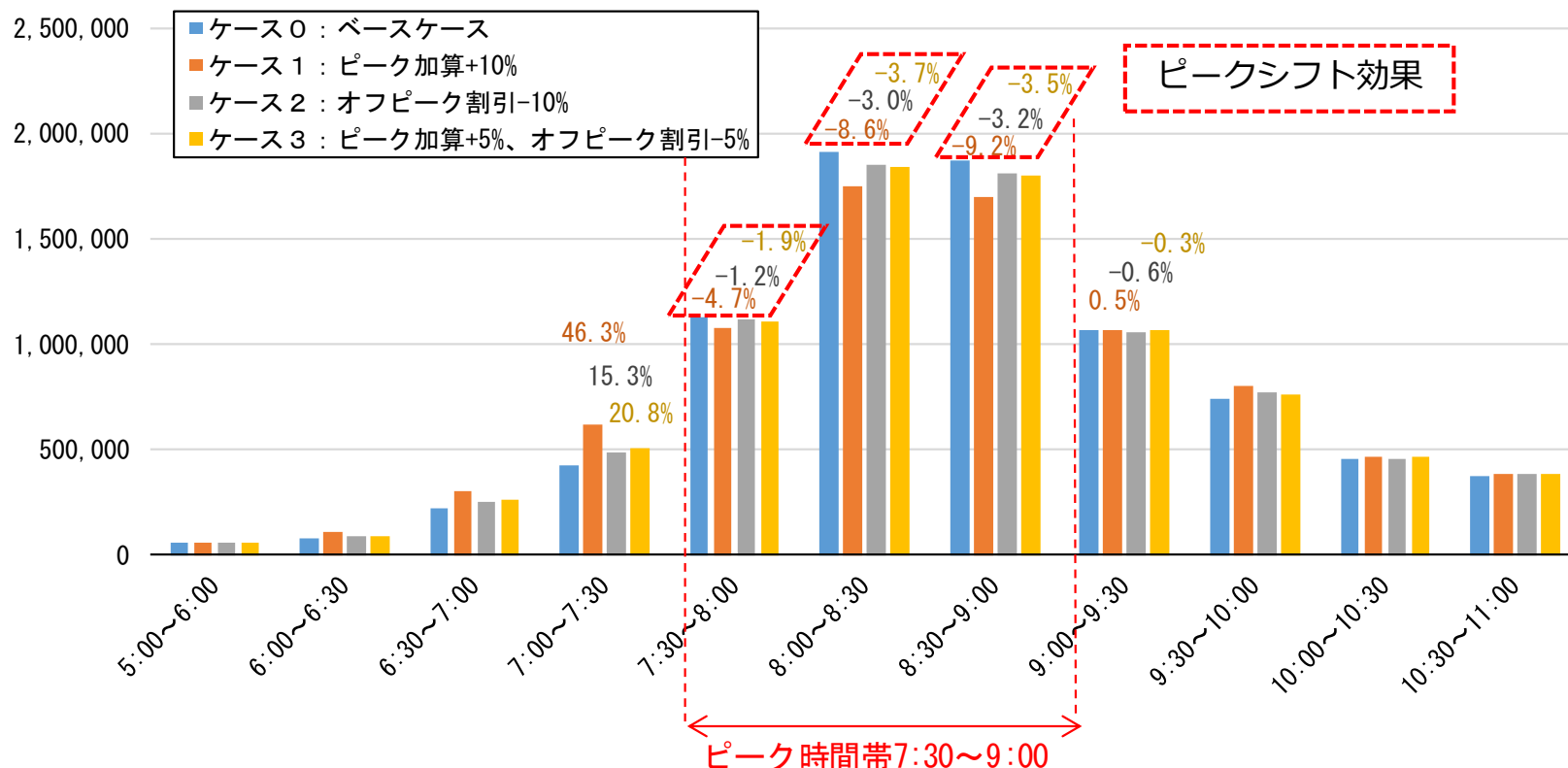
(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

1-4. 料金増減による利用者数シミュレーション

<導入効果のシミュレーション>

- ・料金増減により、ピーク時間帯の利用者が減少
- ・ピーク加算の方が、オフピーク割引よりも大きく交通量を減少させる

ケース別時間帯別集中交通量（人）



※「ケース0：ベースケース」は、加算・割引ともに行わないことを指す

図10 時間差料金制導入時における東京圏全体の時間帯別集中交通量の試算結果

(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

2. 無線式列車制御システム

2-1. 信号システムの改良

【概要】

- 無線通信で列車位置を把握し、移動閉そくによって列車間隔を確保
- 従来の信号システムに比べて、前の列車との距離を詰めやすくなる

(背景)

- ・海外で多く導入され、列車間隔の短縮を実現している路線が複数存在
- ・東京圏でも導入事例あり

【研究結果】

- ・遅延回復効果の向上や、列車増発による輸送力増強の可能性が見込まれる
- ・導入による地上の信号設備の削減と維持管理の軽減
- ・車両性能や運転形態が単純な路線の方が導入しやすい

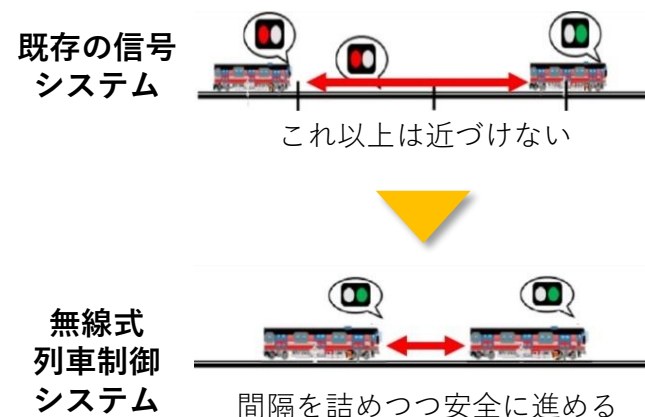


図11 無線式列車制御システムの導入イメージ

(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言 概要版」)

【施策の展開に向けて 等】

- ・導入に適した路線では、信号システムの更新に合わせた導入検討が望ましい
- ・列車増発のためには、車両、車庫などの確保が重要

2-1. 信号システムの改良

<モデル路線での導入効果のシミュレーション>

- ・ 突発的遅延と、混雑に起因する慢性的遅延からの回復能力を分析
- ・ 既存の信号システムと比べ、無線式列車制御システムを導入したケースでは遅延が早く収束

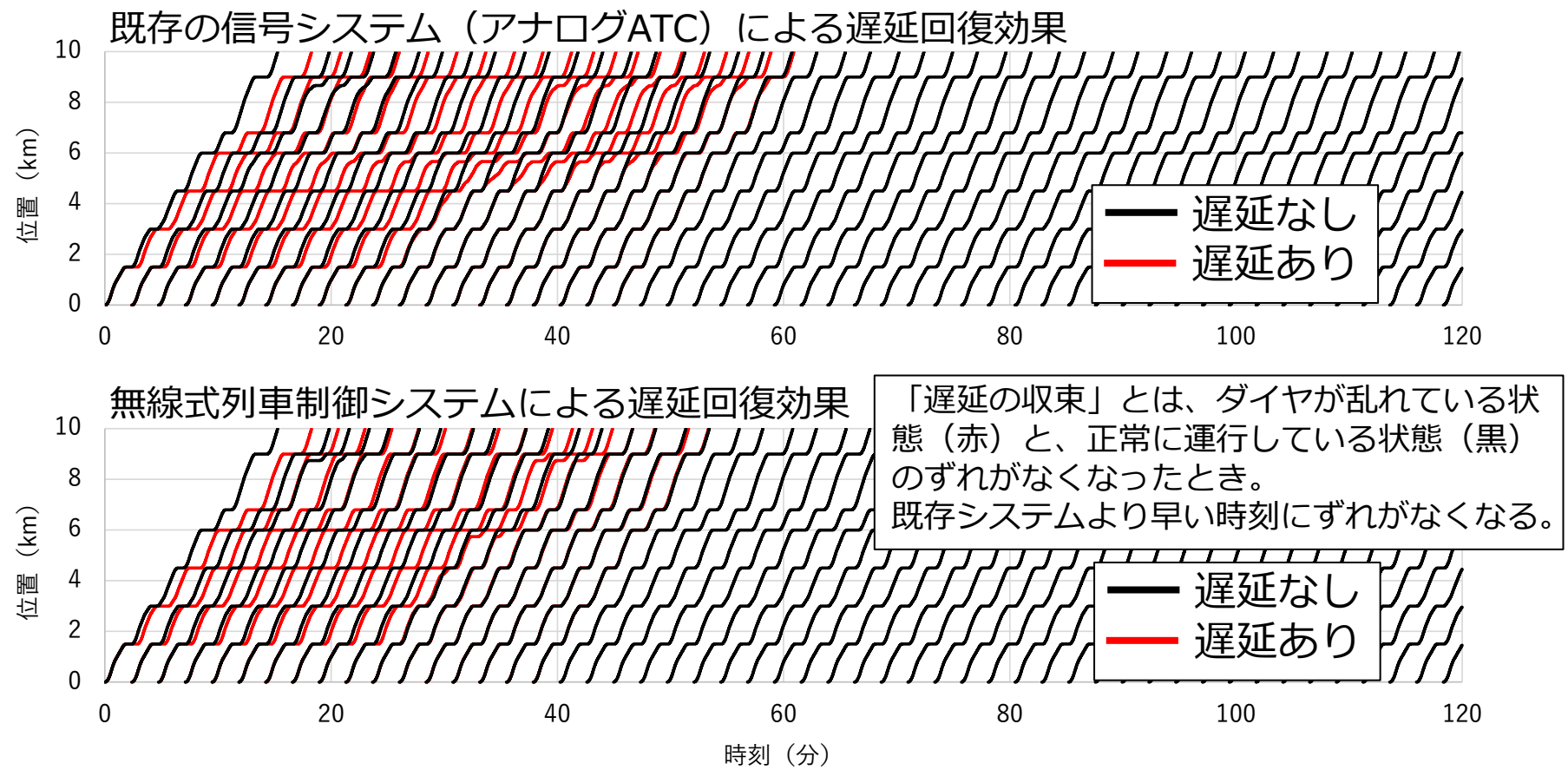


図12 モデル路線での慢性的遅延からの回復効果に関するシミュレーション結果

(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

3. 先端技術を活用した需要分散

3. 先端技術を活用した需要分散

【概要】

○鉄道で実験や導入されている、先端技術を活用した方策

【研究結果】

- ・混雑緩和に応用しうる先端技術の活用事例を整理

表 混雑緩和に応用しうる先端技術の活用事例

項目	内容
リアルタイムな運行情報・混雑情報の提供等による混雑の分散	①車内混雑情報の発車標・ホームドアサイネージにおける提供
	②混雑情報のプッシュ通知
	③混雑や遅延予測を反映した乗換検索
	④リアルタイム混雑状況および今後の混雑予測情報の提供
	⑤床面デジタルサインを活用した列車内混雑の平準化
駅設備等の改良による駅混雑の解消	⑥混雑予測を反映した駅入場制限
	⑦床面デジタルサインを活用したホーム上の混雑分散

【施策の展開に向けて 等】

- ・利用者の認知度向上が重要
- ・事業者間の取組の共有が重要

3-1. 車内混雑情報の発車標・ホームドアサイネージでの提供

<応用しうる活用事例> (東京メトロ)

- ・ 駅ホーム端部にデプスカメラを設置、リアルタイムの列車・車両別混雑度を計測
- ・ 駅ホーム上のディスプレイで、次に到着する列車の混雑情報を提供



図13 列車・車両別混雑度の計測および混雑情報提供の実証実験

(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

3-2. 混雑情報のプッシュ通知

<応用しうる活用事例> (JR東日本)

- ・ 時間帯別の混雑統計データをもとに、時間帯や移動手段の変更を働きかけ
- ・ モニターの行動変容の有無を分析し、行動変容に効果的なメッセージを把握

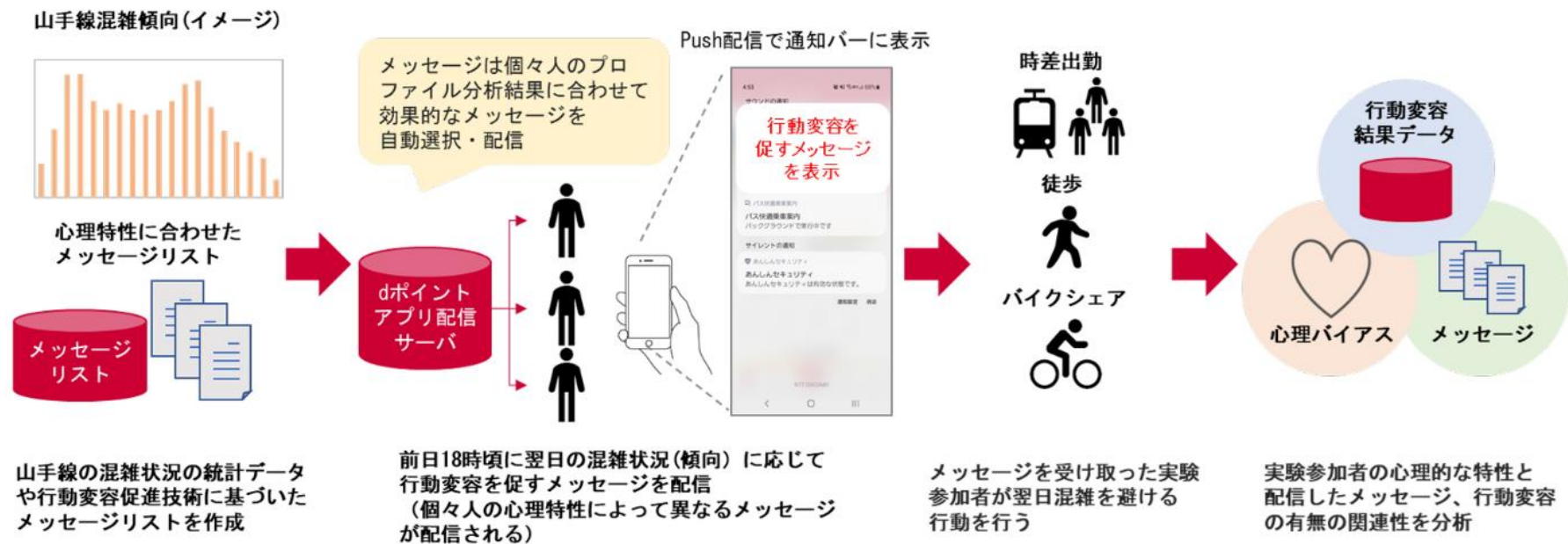


図14 個人の心理的特性に応じた行動変容促進の実証実験

(出典：「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

3-3. 混雑や遅延予測を反映した乗換検索

<応用しうる活用事例> (JR東日本)

- ・公式アプリで、列車の遅れや列車別混雑状況の情報提供
- ・直近30日の混雑データをもとに、駅間ごとの混雑状況を表示

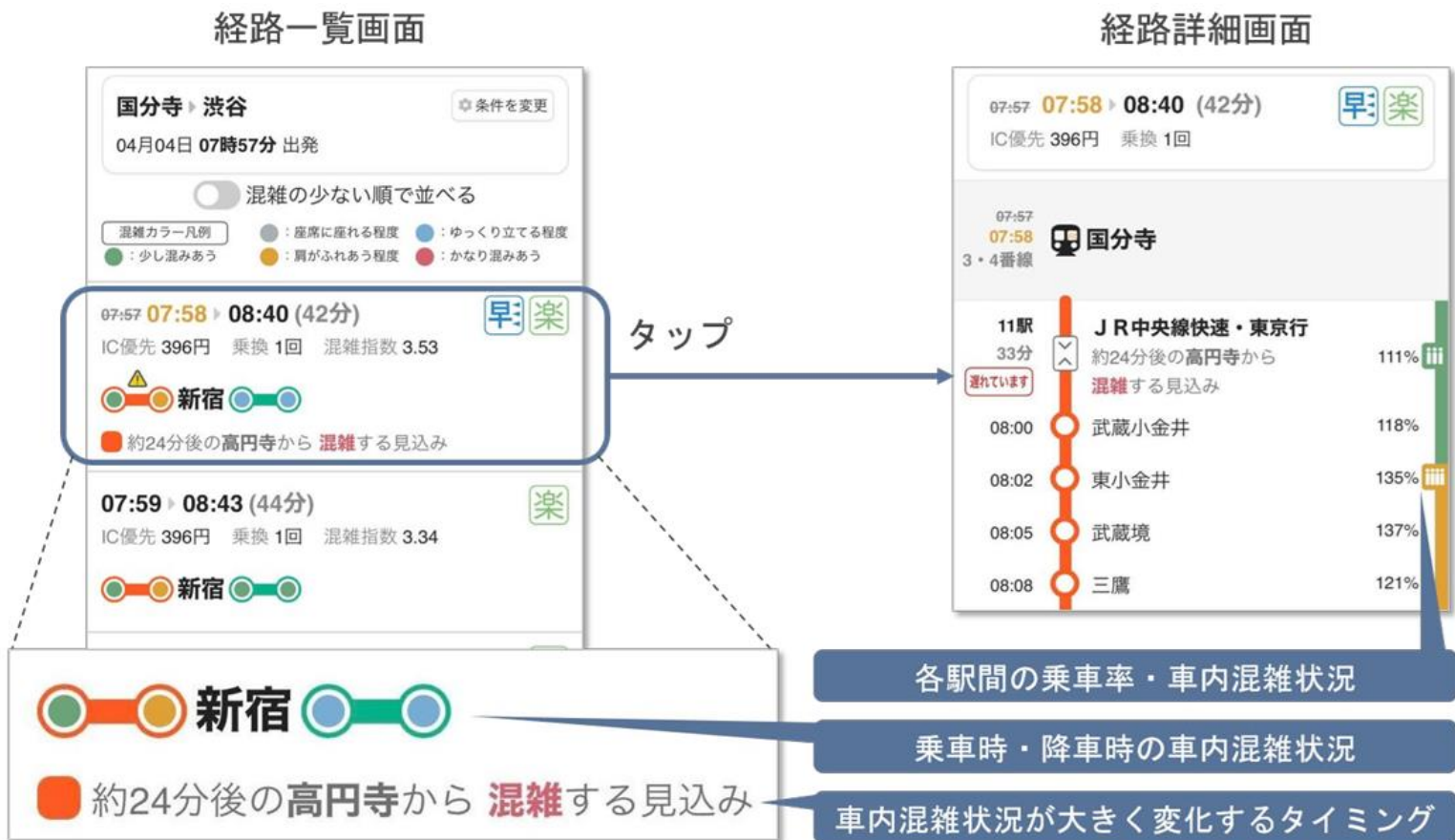


図15 列車別・駅間別の混雑情報提供の実証実験

(出典: 「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

3-4. 床面デジタルサインを活用した列車内混雑の平準化

<応用しうる活用事例> (JR東日本)

- ・ 床面に映像を投影し、エレベーターの場所を案内
- ・ 床面に貼付するサインと比較すると、アニメーション使用により視認性が高い



図16 映像サインを用いた駅構内の旅客案内

<活用イメージ>

- ・ 空いている車両等への誘導
- ・ ホーム上混雑の分散

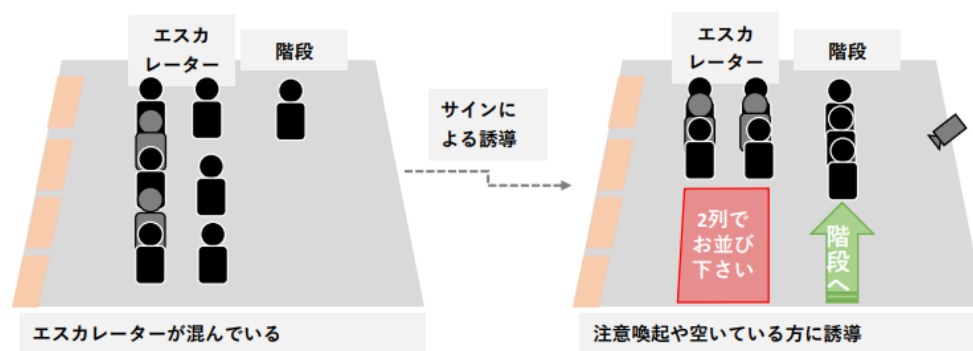


図-21 床面デジタルサインを活用したホーム上の混雑分散 (イメージ)

(出典: 「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」)

4. 広報啓発

4-1. 広報ポスターの掲出

【概要】

○駅で混雑の見える化ポスターを掲出し、利用者分散の広報啓発を実施

【研究結果】

- ・日暮里・舎人ライナーにおける本取組期間及び実施後において、ピーク時間帯の利用者がオフピーク時間帯に転換したことを確認

※取組の一部期間においてポイント付与施策を並行し実施している

【施策の展開に向けて 等】

- ・更なる効果的な発信方法について検討することが重要

NT 13 見沼代親水公園駅

日暮里方面の混雑時間帯は
7:18~8:13発です

下記の列車は、特に混雑します

7:41発

7:44発

7:47発

7:50発

7:54発

他の列車も
ご検討ください



8:26発

以降は、比較的余裕があります。

⇨ 西日暮里駅 8:47着 日暮里駅 8:50着

スムーズビズ
Smooth Biz

※本案内の時刻は通常時の平均的な混雑状況に基づき作成しています。
※天候やダイヤ乱れ等の理由により、混雑状況が一致しない事があります。

東京都

図17 混雑の見える化ポスターの例