

## コロナ禍で変化した「通勤」を読み解く

「通勤時間」に加えて「通勤回数」が通勤ストレスに影響する

2024年3月21日

### はじめに

コロナ禍をきっかけに在宅勤務などのテレワークの導入が進み、原則毎日オフィスへ満員電車で通勤していた働き方は過去のものとなった。そして、コロナ禍収束後、再びオフィスへ回帰するような動きがみられるなか、オフィスワーカーの通勤はどのように変化したといえるだろうか。

ザイマックス不動産総合研究所（以下、ザイマックス総研）では、コロナ禍発生前の2019年に首都圏オフィスワーカーの通勤時間と通勤ストレスや満足度などとの関係を分析している（\*1）（\*2）。本レポートでは、2023年12月に行った「大都市オフィスワーカー調査2023」（\*3）の調査結果との差を比較し、首都圏オフィスワーカーのコロナ禍前後の通勤にみられる変化を定量的に考察した。通勤が以前の「痛勤」に戻らないよう、出社とテレワークの最適解を模索する企業にとっての参考材料となれば幸いである。

\*1 2019年6月4日公表「通勤ストレスがワーカーの満足度に与える影響」  
[https://soken.xymax.co.jp/2019/06/04/1906-worker\\_survey\\_2019/](https://soken.xymax.co.jp/2019/06/04/1906-worker_survey_2019/)

\*2 2019年10月4日公表「都心部以外に働く場所を設けることの有効性」  
[https://soken.xymax.co.jp/2019/10/04/1910-worker\\_survey\\_2019\\_2/](https://soken.xymax.co.jp/2019/10/04/1910-worker_survey_2019_2/)

\*3 2023年12月13日公表「大都市圏オフィスワーカー調査2023①働き方の実態とニーズ編」  
[https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker\\_survey\\_2023\\_1/](https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker_survey_2023_1/)

2023年12月13日公表「大都市圏オフィスワーカー調査2023②働き方の評価編」  
[https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker\\_survey\\_2023\\_2/](https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker_survey_2023_2/)

### 《調査概要》

データ元	<ul style="list-style-type: none"><li>・首都圏オフィスワーカー調査2019 <a href="https://soken.xymax.co.jp/2019/06/04/1906-worker_survey_2019/">https://soken.xymax.co.jp/2019/06/04/1906-worker_survey_2019/</a></li><li>・大都市圏オフィスワーカー調査2023 <a href="https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker_survey_2023_1/">https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker_survey_2023_1/</a></li></ul>
分析対象	在籍するオフィスが「首都圏（1都3県）」と回答した人のうち、在籍するオフィスへの通勤回数が週に1回以上の人
有効回答数	<ul style="list-style-type: none"><li>・2019年：1,895人</li><li>・2023年：1,922人 ※「首都圏オフィスワーカー調査2019」のオフィスワーカーの性年代別の構成比に準拠してウェイトバックしたうえで集計を実施。</li></ul>

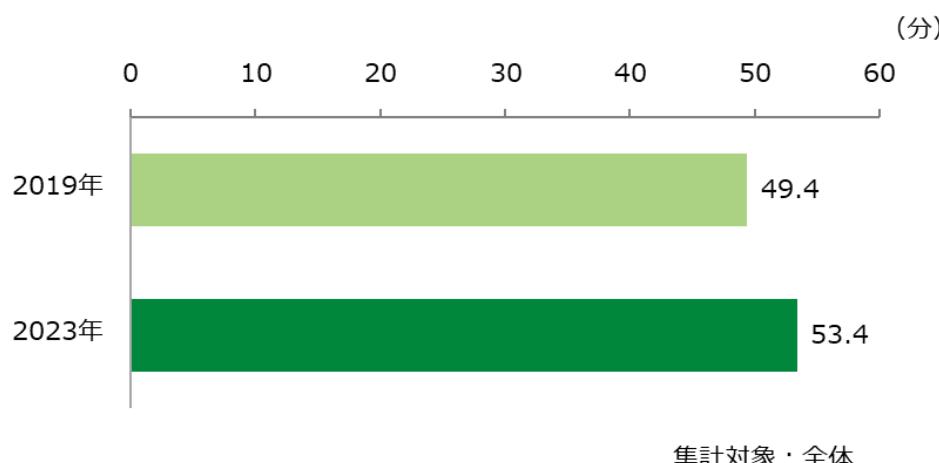
## 1. コロナ禍前後の通勤実態の変化

### 1.1. 通勤時間

【図表 1】は、自宅から在籍するオフィスへの通勤時間 (\*4) を示すものである。2023 年の通勤時間の平均値は 53.4 分と、2019 年の 49.4 分より長くなつた。

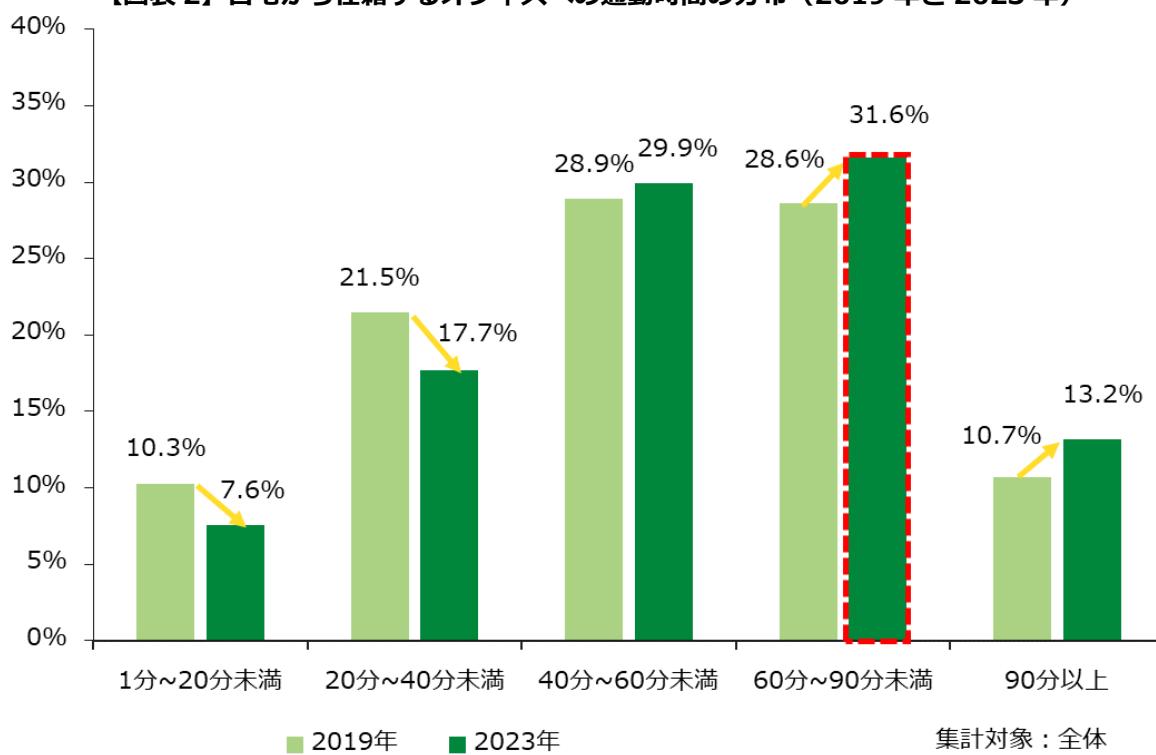
\*4 通勤時間：回答者が通常使用している通勤手段（電車、バス、自動車、自転車、徒歩など）による、自宅からのドア・ツー・ドアの所要時間（片道）。

【図表 1】自宅から在籍するオフィスへの通勤時間の平均値（2019 年と 2023 年）



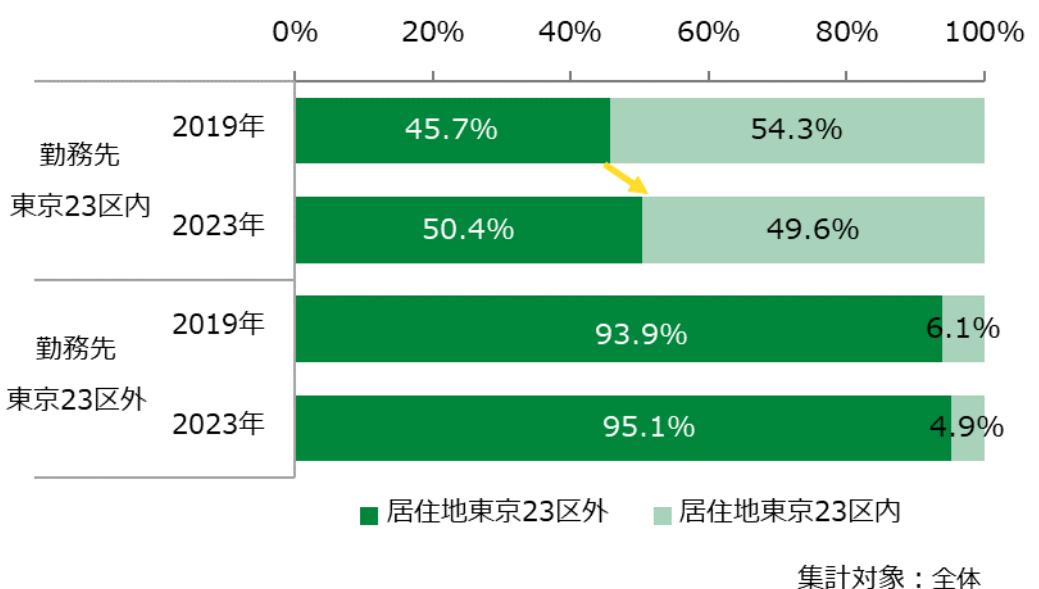
2019 年と 2023 年の通勤時間の分布でみても、最も多い通勤時間は、2019 年は「40 分以上 60 分未満」であったが、2023 年は「60 分以上 90 分未満」となつた【図表 2】。また、「1 分以上 40 分未満」の割合が減少する一方、60 分以上の比較的長い通勤時間の割合が増加傾向にあることがわかつた。

【図表 2】自宅から在籍するオフィスへの通勤時間の分布（2019 年と 2023 年）

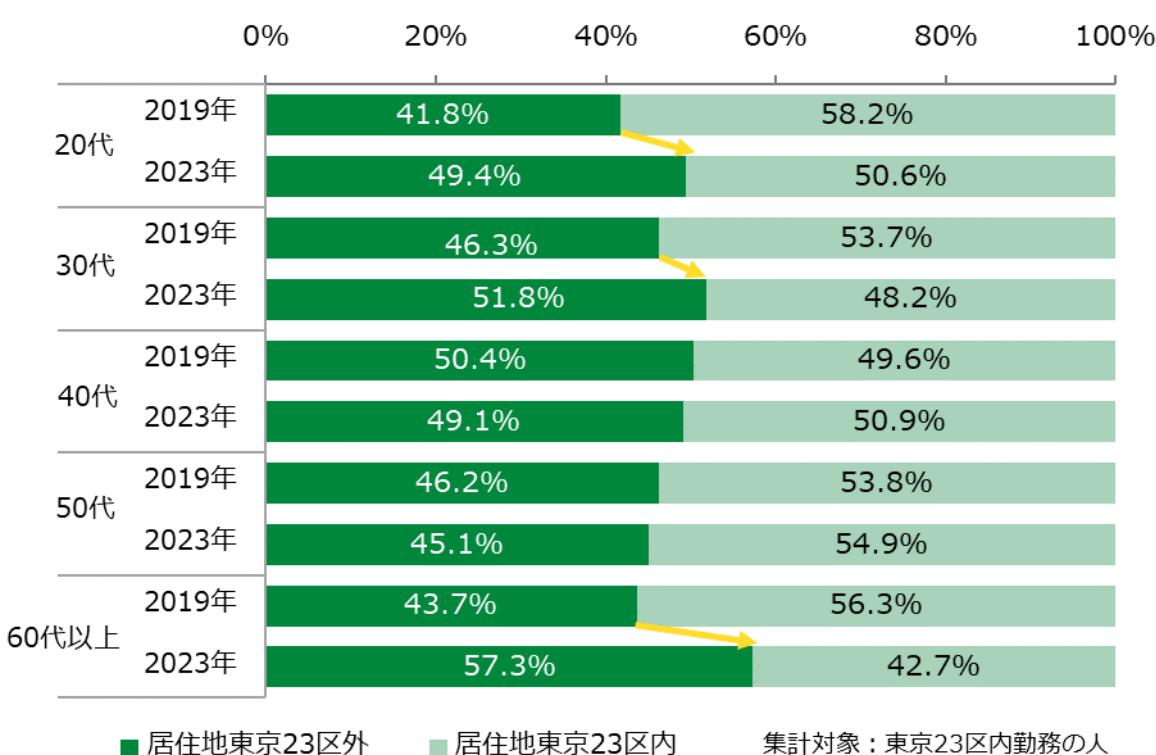


通勤時間が長くなった背景として、都心へ通勤するワーカーの居住地が変化した可能性が挙げられる。【図表3】をみると、2019年と2023年における勤務先が東京23区外のオフィスワーカーの居住地の分布にはほとんど変化はない一方、「勤務先が東京23区内で、居住地が東京23区外」の割合は2019年から2023年に4.7%増加している。特に、60代以上のシニア層と20代、30代の若年層においてその傾向がみられている【図表4】。コロナ禍中にテレワークを経験し「都心にある勤務先の近くに住む」ことを重視する価値観が薄れ、勤務先と居住地の距離が広がったケースなどがあるかもしれない。

【図表3】&lt;勤務先別&gt;居住地の分布（2019年と2023年）



【図表4】&lt;勤務先東京23区内、年代別&gt;居住地の分布（2019年と2023年）

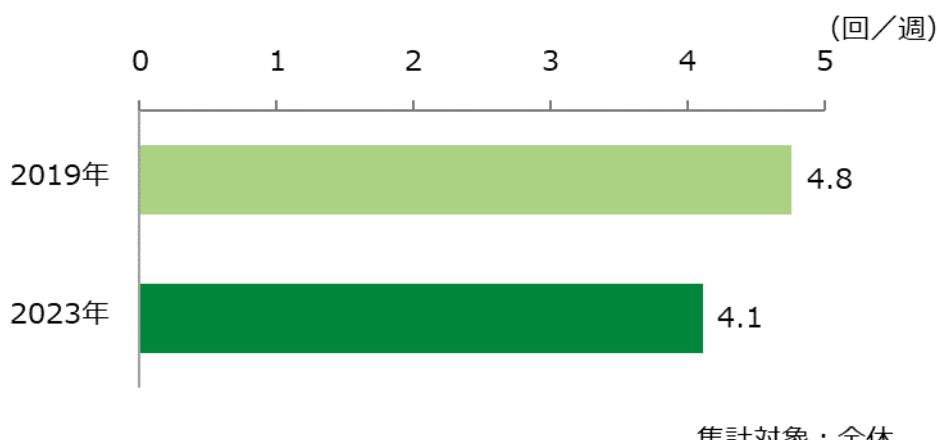


## 1.2. 通勤回数

【図表 5】は、首都圏オフィスワーカーの在籍するオフィスへの通勤回数（\*5）を示すものである。2023 年の週あたりの通勤回数の平均値は 4.1 回と、2019 年の 4.8 回より減少した。

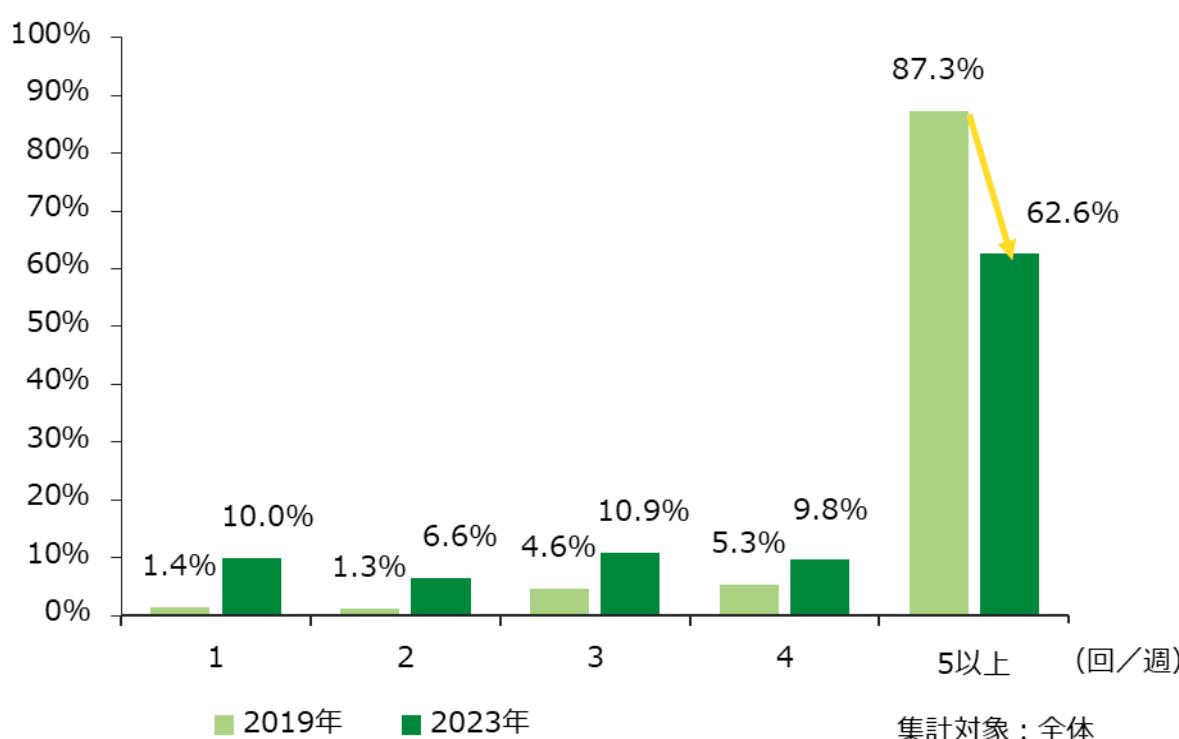
\*5 通勤回数：回答者が在籍するオフィスへ通勤する週あたりの回数（最大値 7 回）。ただし、2019 年は週 5 日勤務として（週 5 日勤務以外の人は週 5 日に換算して回答）最大値が 5 回である。なお、通勤回数が 0 回の人を除く。

【図表 5】在籍するオフィスへの通勤回数の平均値（2019 年と 2023 年）



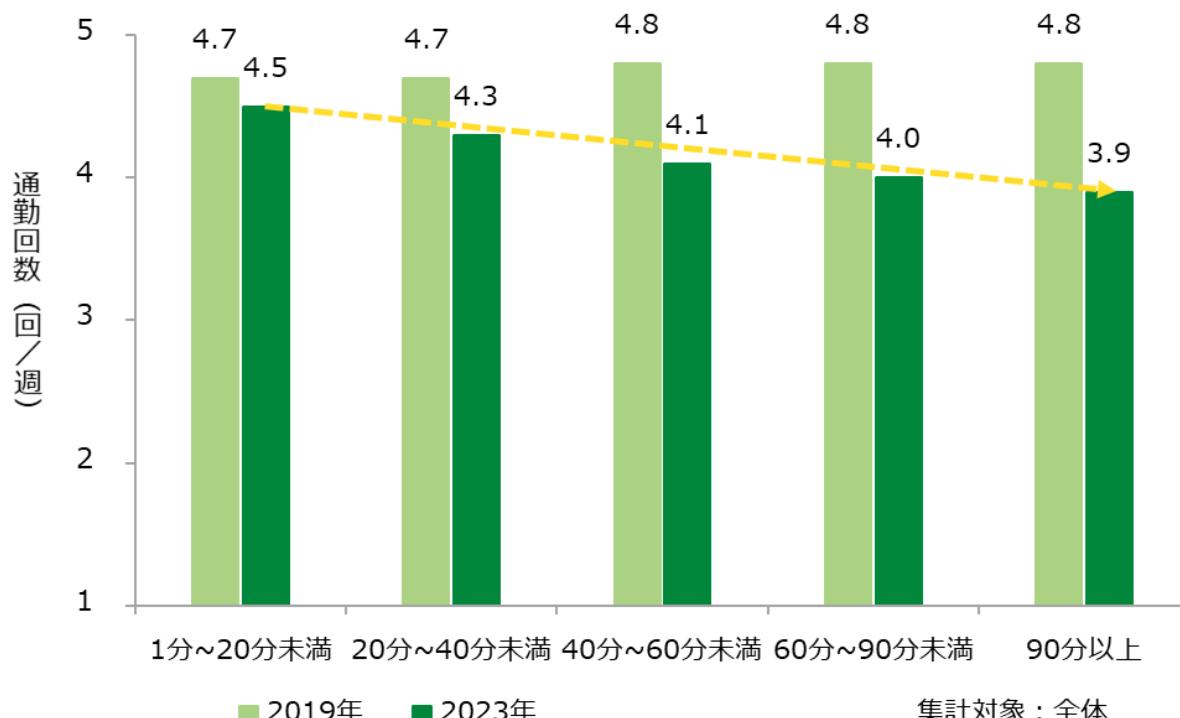
また、通勤回数の分布をみると、通勤回数が「週 5 回以上」の割合は、2019 年に 87.3% であったが、2023 年に 62.6% へと 24.7 ポイント大幅に減少した【図表 6】。一方で、通勤回数が「週 1 回～4 回」の割合が増えしており、特に「週 1 回」の割合が大幅に増加していることがわかった。

【図表 6】在籍するオフィスへの通勤回数の分布（2019 年と 2023 年）



続いて、【図表7】は、通勤回数と通勤時間の関係を示したものである。通勤回数を通勤時間別にみると、完全出社が前提であったコロナ禍前の2019年においては、通勤時間にかかわらず通勤回数はほぼ週5日程度と変わらなかったのに対し、2023年では通勤時間が長い人ほど通勤回数が減っている傾向がみられた。のことより、ワーカーの出社頻度と通勤時間の間に何らかの関係があると考えられる。

【図表7】<通勤時間別>通勤回数（2019年と2023年）

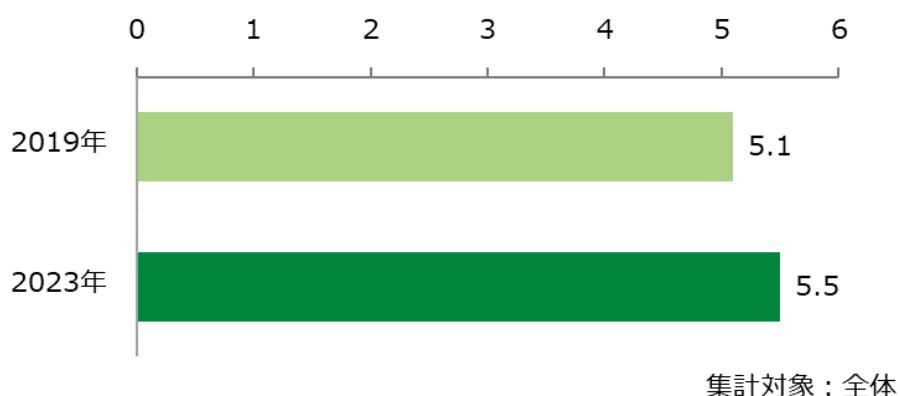


## 2. 通勤ストレスにみられる変化

【図表8】は、通勤で通常感じるストレス(\*6)を示したものである。オフィスワーカーが感じている通勤ストレスは、2019年と比べ、2023年のほうが高い傾向がみられた。

\*6 0（ストレス低）～10（ストレス高）の11段階で聞いた値。

【図表8】在籍するオフィスへの通勤で通常感じるストレス（2019年と2023年）

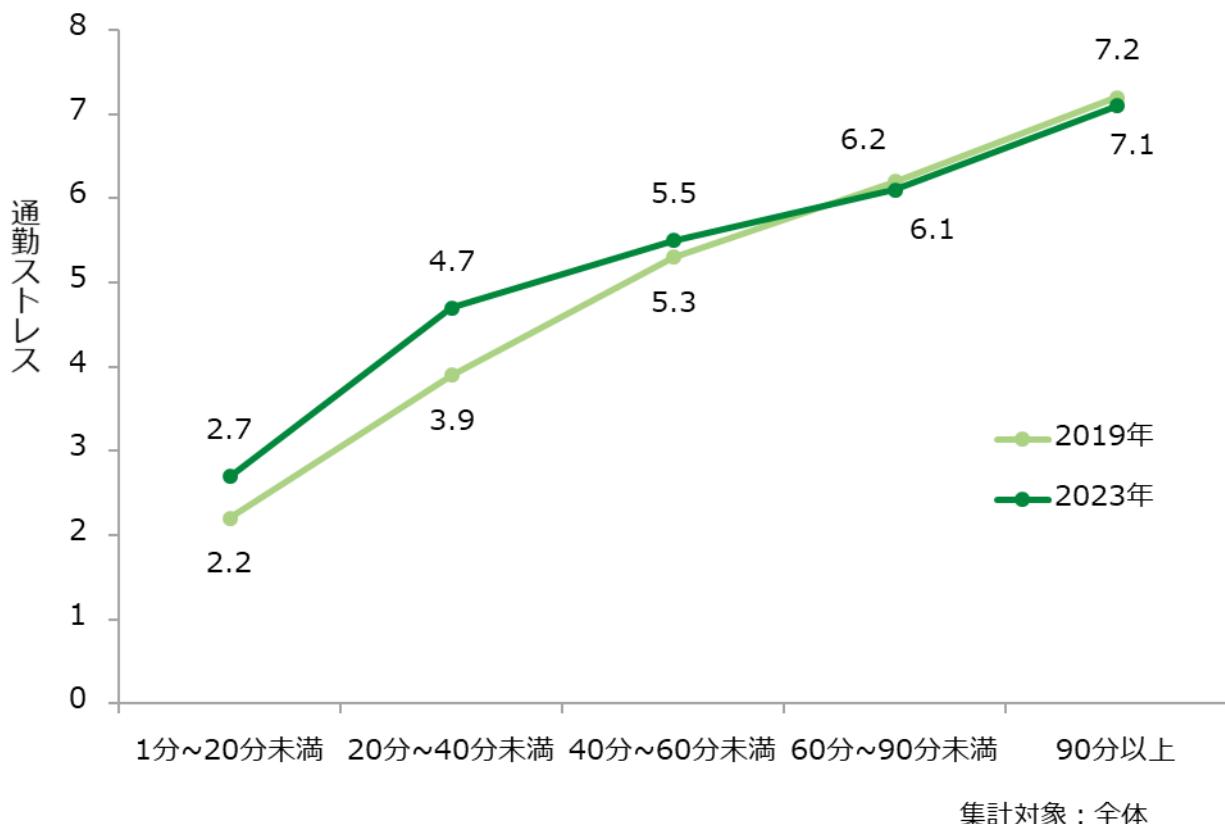


週あたりの通勤回数は減っている（【図表6】）にもかかわらず通勤ストレスが上昇したのは、通勤の長時間化の影響であるといえるだろうか。

そこで、通勤ストレスと通勤時間の関係について分析した。通勤時間別に通勤ストレスの平均値を比較した結果が【図表9】である。全体の傾向としては、2019年・2023年ともに通勤時間が長いほど通勤ストレスが高くなる傾向がみられた。

しかし、2023年において、60分以上の比較的長時間の通勤をする人は、2019年と比べ通勤ストレスがほぼ変わらなかった。それに対して、通勤時間が60分未満の人は、2019年より通勤ストレスが高くなっている傾向がみられた。これは、前述の【図表7】のとおり通勤時間が短い人は、通勤時間が長い人に比べて通勤回数が多くなっていることが関係しているかもしれない。

【図表9】<通勤時間別>通勤ストレスの平均値（2019年と2023年）



### 3. コロナ前の「痛勤」に戻らないためには

コロナ禍以前においては、通勤時間が長いと通勤ストレスが高くなるというシンプルな構図であった。しかし、今回の分析結果からは、コロナ禍を経て通勤時間だけでなく通勤回数も通勤ストレスに影響を与える要素となり、通勤の様相が変化したことがわかつた。背景を想像するならば、コロナ禍以前は「毎日する」しかなかった通勤が、コロナ禍を経て「毎日ではない」選択肢が増えたことで、通勤を選んだ際のストレスをより強く感じるようになった可能性がある。

企業も、人材採用や雇用維持のためには、ワーカーの通勤ストレス軽減に意識を向ける必要があるだろう。たとえば、以下のようにワーカーが「痛勤」を感じない適度な出社とテレワークのバランスをとることが鍵になると考えられる。

- 通勤時間が長い場合は、コロナ禍前と変わらず通勤ストレスが高くなることが確認できた。また、ザイマックス総研の「大都市圏オフィスワーカー調査 2023」(\*7)で示されたとおり、ワーカーが現在の働き方で感じている不満の最上位は「通勤が苦痛に感じる」であることからも、長時間通勤のデメリットの緩衝材があるのが望ましいだろう。通勤回数の調整のほか、自宅付近のサテライトオフィスの導入などの働く場所の選択肢を整備、提供することは、通勤ストレス軽減に寄与すると考えられる。
- 通勤時間が短い場合でも、コロナ禍前より通勤ストレスが上昇していたことも見逃せない。通勤回数が長時間通勤者より多いことが背景に考えられるが、2023年のオフィスワーカー調査の結果(\*7)でワーカーが感じている不満には「テレワークができる仕事でも出社を要求される」ことも上位にあげられていることから、通勤時間の長短にかかわらず等しくテレワークができる環境の整備が望ましいだろう。具体的には、テレワークできる人とできない人の不平等感の解消や、「周りの雰囲気や上司の意向でテレワークしづらい」にならないような企業文化の醸成も重要だと考えられる。

\*7 2023年12月13日公表「大都市圏オフィスワーカー調査 2023②働き方の評価編」  
[https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker\\_survey\\_2023\\_2/](https://soken.xymax.co.jp/2023/12/13/2312-worker_survey_2023_2/)

そのほか、働く時間や場所の選択肢を増やすだけではなく、ワーカーが自律的に働く場を選べる裁量を与えることで、満足度やワーク・エンゲイジメントの向上が期待できることもザイマックス総研の研究(\*8)で明らかになっており、それらの選択肢を有効活用できるよう促進・支援する施策も必要になるであろう。また、オフィスそのもののアップデートも重要である。無理やり通勤、出社させるのではなく、ワーカーが自発的に出社したくなるようなオフィスづくり、価値の提供を意識していくべきだろう。

\*8 2023年5月24日公開「ハイブリッドワークが企業にもたらすメリット」  
[https://soken.xymax.co.jp/2023/05/24/2305-benefits\\_of\\_hybrid\\_work/](https://soken.xymax.co.jp/2023/05/24/2305-benefits_of_hybrid_work/)

参考：「働き方×オフィス」特設サイト <https://soken.xymax.co.jp/hatarakikataoffice/>

レポート内のグラフに関して

・構成比（%）は、小数点第2位を四捨五入しているため内訳の合計が100%にならない場合がある。

#### 本レポートに関するお問い合わせ

ザイマックス不動産総合研究所

<https://soken.xymax.co.jp> | E-MAIL: [info-rei@xymax.co.jp](mailto:info-rei@xymax.co.jp)