オフィス立地の意思決定ソリューション

## オフィスへの出勤状況を、リアルにイメージできる。

# Office Locator

> 「その移転先、毎日の通勤を基準に、立地をチェックしてみませんか？」
> ――賃料や広さだけでは見えない“通いやすさ”を、指数で示します。

オフィスの移転・新設を検討する際、社員一人ひとりの通勤までイメージしながら検討することは、決して容易ではありません。 本ツールは、各オフィス候補地に移転した場合の通勤しやすさを、社員の居住エリアから候補地までの混雑度合いと乗車時間の負担を指数化し、 通勤・通学負担指数として見える化。これまで把握しづらかった「社員の毎朝の出勤状況」を可視化することで、賃料や広さだけでは判断しきれない立地選定を、客観的な数値で後押しします。

**1 オフィス候補地と、社員の居住エリアを入力。**
**2 全社員の各指標の平均を〝神速〟診断。**
**3 ラッシュ通勤指数®を用いて、通勤・通学負担指数を算出。**

★ 特許取得済｜ラッシュ通勤指数

**全国の駅に対応**
全国9,048駅・596路線。広範な居住エリアに対応しています

**公的データが根拠**
国土交通省が公表する混雑データにもとづき、想定値を算出しています

**調査範囲と人数、何人でも**
標本調査として社員を選ぶことなく、全員のデータから算出できます

**候補地をならべて比較**
候補地を変えて解析し直せば、通勤負担の少ない順に比較できます

出典：国土交通省「都市鉄道の混雑率調査結果」（令和7（2025）年度実績）、「国土数値情報（鉄道データ）」（CC BY 4.0）、「位置参照情報」、日本郵便 郵便番号データ。地図は地理院タイル（国土地理院）。
なお、ラッシュ通勤指数の考え方は、創業者による特許取得済の技術です。

画面イメージ（大手町のオフィス候補の例）




ぜひ、無料版を実際に操作してみてください。

**https://commustat.com/app/office**

※無料版は、社員2名までに設定しています。
※社員の住所データは、当社のシステム内サーバーには送信されません。

WHY／なぜ「通勤・通学の見える化」か

# オフィス立地の決め手も、社員の要望も、その主な要因は、日々の“通勤”に。

オフィスを移転・新設する企業にとって、社員一人ひとりの毎朝の通勤は、働きやすさを左右するための大切な情報です。 しかし、その混雑や所要時間、通いやすさは、賃料や広さと違って資料には載らず、優先されませんでした。
本ツールは、 その“見えない負担”を事前に見える化し、立地の意思決定を強力に後押しします。

## 2つの指標を組み合わせ、快適度を1つの指数に

### ラッシュ通勤指数 × 0.7

特許取得済

各路線の推定混雑率をもとに指数化した、当社独自の指標です。混雑による負担の大きさを数値で表し、4つの評価区分で示します。体感や印象ではなく公的データから説明でき、候補地の通いやすさをひと目で比較・判断できます。

＋

### 乗車負荷スコア × 0.3

乗車時間の長さと乗り換え回数から、移動の負担を点数化した指標です。乗車時間が長く、乗り換えが多いほど高くなります。この2つを一定の比率（7：3）で組み合わせ、総合的な指数「通勤・通学負担指数」として算出します。

2つの指標を組み合わせて算出した総合指数（0〜100点）

▼ **通勤・通学負担指数** 総合評価を４区分で示します。

5未満 | 5〜30 | 30〜70 | 70以上

## 賃料だけでは決まらない、立地の価値。

『Office Locator』は、オフィス候補地ごとの“社員の通いやすさ”を数値で見える化するサービスです。これまでは、立地の良し悪しは「駅から近い」「都心にある」といった印象で語られがちでしたが、本ツールでは、社員全体の通勤負担を総合的かつ客観的なスコアとして提示します。賃料・広さ・築年数などと並ぶ候補地判断材料として、移転の合意形成や社員への説明に活用いただけます。

- **優秀な人材の確保につながります**
  通勤の快適さや暮らしやすさは、就職・転職先を選ぶ判断材料として年々重みを増しています。「社員が通いやすい立地」であることは、企業の採用力や定着率を左右する重要な要素です。本サービスにより、社員が通いやすい立地かどうかを、感覚ではなく数値で示します。「ここに拠点を置けば良い人材が集まり、定着し、辞めにくい」――裏づけがあるからこそ説得力をもって伝えられ、企業の採用と定着を後押しすることが可能です。
- **拠点選びの、確かな根拠を示せます**
  オフィスの立地を判断するとき、求められるのは裏づけとなる指標や論拠、データではないでしょうか。主観に頼らず共通の指標で説明できることは、経営判断をよりスムーズに、迅速にします。候補地どうしの違いを数値で比較できるため、「通勤環境の良さ」という判断軸を元に候補地を選び、関係者が納得できるデータを論理的に示せます。
- **多様な働き方への対応力をアピールできます**
  ハイブリッドワークが定着し、社員の居住地の近くにサテライトオフィスを分散配置する動きが出てきています。どのエリアなら社員が快適に通えるかを指数で客観的に示せることは、企業様のオフィス設計を支える貴重な情報になります。「この駅周辺なら通勤負荷が小さく、サテライトオフィスに適している」といった判断を数値で裏づけ、企業の柔軟な働き方を後押しする実践的な材料としてご活用いただけます。

移転候補地の通勤負担を指数で“見える化”することは、採用・定着・生産性、そして社員満足度に直結します。賃料や広さと並ぶ、立地選びの新しいものさしとして、ぜひ本サービスをご活用ください。

HOW／指標の算出方法

# 公的データから、混雑と負担を“想定値”で組み立てる。

国土交通省が公表する混雑率等をもとに、①〜④で算出します。

## ラッシュ通勤指数の算出方法 ｜公的データにもとづく想定指標

① 混雑率＝国土交通省の公表値（最混雑1時間）を基本とします。最混雑区間をピーク時刻ちょうどに通るときだけ公表値の1割増（＝ピーク混雑率）とし、ピーク時刻から離れるほど30分ごとに「ピーク混雑率の1割 × 地域係数」ずつ下がります（下限なし）。地域係数は、ラッシュの山が短い地方の都市ほど大きくし、首都圏1.00／関西・中京・福岡1.25／上記以外の地域1.50とします。

| ピーク時刻からの差 | 0分 | 1〜30分 | 31〜60分 | 61〜90分 | 91〜120分 |
|---|---|---|---|---|---|
| 銀座線（首都圏・公表値153%） | 168 | 153 | 136 | 119 | 103 |
| 西鉄天神大牟田線（福岡・公表値141%） | 155 | 141 | 122 | 102 | 83 |

**② ラッシュ通勤指数 ＝（混雑率 − 30）× 0.67**

※ 上記計算式の意味：混雑率30%（座席がほぼ埋まり、立つ人がまばらに現れる＝負担が生じ始める水準）を起点の0点とし、極度の混雑とされる約180%で100点に達するよう定めた指標です（(180−30) ×0.67≒100）。0.67はその算出のための係数となります。

※ 指標を 4区分（70以上＝高／30以上70未満＝中／5以上30未満＝低／5未満＝超低）で表示します。

※ 公表値のない路線は、その路線から最も近い（30km以内。2両編成以下を除く）公表路線の混雑率を「その地域の実態」として認識し、路線規模により下表のとおり調整して推定します。公表値のある路線は公表値を優先します。なお、都心の核となる環状・基幹路線（山手線・大阪環状線など）に直結する路線は、都心へ向かう通勤・通学客を大量に集めて混雑しやすい一方、直結しない路線は郊外内で完結することが多く相対的に空いているため、この接続の有無を元に規模係数を算出しています。

| 規模係数（路線の規模） | 係数 |
|---|---|
| 都心の核路線（山手線・大阪環状線など）に直結 | 0.90 |
| 上記に直結しない鉄道 | 0.75 |
| 路面電車（軌道） | 0.70 |
| ケーブルカー（鋼索鉄道） | 0.30 |

※ 座席定員制の特急は0.20、駅数の少ない支線はさらに低く見積もります。半径30km以内に公表路線が一つもない路線は、通勤ラッシュと無縁とみなし下限30%（＝ラッシュ通勤指数0）で統一します。都心へ向かう上り・郊外へ向かう下りでも調整します。

## 乗車負荷スコアの算出方法 ｜当社の指標

電車に乗っている時間の長さと乗換の回数から、移動の負担を点数化します。乗車時間（分）に乗換1回あたり10点を加えます（上限100点）。乗車時間が長く、乗り換えが多いほど高く（＝負担が大きく）なります。

**③ 乗車負荷スコア ＝ min( 100, 乗車時間(分) ＋ 乗換回数 × 10 ) （0〜100点・高いほど移動の負担が大きい）**

※ 上記計算式の意味：乗換1回あたりの負担（歩き・階段・待ち時間等）を、乗車時間約10分に相当するとみなし加算しています。上限は100点で、乗車が長く乗り換え回数が多いほど、移動の負担が大きくなる設定となっています。

| 例（通勤・通学先の駅まで） | 乗車 | 乗換 | 乗車負荷スコア |
|---|---|---|---|
| 津田沼 → 東京 | 27分 | 0回 | 27 |
| 船橋 → 大手町 | 32分 | 0回 | 32 |
| 光が丘 → 東京 | 31分 | 2回 | 51 |

**④ 総合「通勤・通学負担指数」＝ ② ラッシュ通勤指数 × 0.7 ＋ ③ 乗車負荷スコア × 0.3 （0〜100点）**

※ ④の算出比率を、 ②を7・③を3とする理由：通勤・通学の負担の中心は「乗っている時間の長さ」よりも「車内の混雑そのもの」にあるため、混雑（②）をより重く評価し、所要時間・乗換の負担（③）を補助的に加えています。

※ その他算出ルール：総乗車時間が10分以下で、かつ乗換がない場合は、ラッシュ通勤指数を0（超低）とします。各駅停車の区間は、同じ時間帯の急行・快速の混雑率×0.5で評価します。複数路線を乗り継ぐ経路では、各区間の混雑率のうち最大値を採用します。乗車・降車のいずれかまたは双方が正午以降となる経路は、各指標を「—」と表示します。

VALUE／活用される皆様にとっての価値

## 社員の“通勤の負担”を、賃料や広さと同様に、その場で数値で示せます。

オフィスを移転した場合の、社員一人ひとりの通勤する姿を具体的なイメージとして提示します。
例えば、経営会議でも、社内説明でも、物件のご提案でも。

### ◎ 移転判断の、確かな根拠に

「駅から近い」という印象ではなく、その会社の社員が実際にどれだけ通いやすくなる（なりにくくなる）かを数値で提示します。賃料・広さ・築年数と並ぶ判断材料として、移転・新設の意思決定に客観的な裏づけを与えます。

### ◎ 社員・社内への説明材料に

全社員に対し、具体的な数値とマップで候補地選定理由を示せるため、移転の合意形成や社員向けの説明資料に使えます。主観に頼らず共通の数値で示すことで、納得感のある合意形成につながります。

### ◎ 候補地の比較・時差出勤の検討に

複数の候補地を同じ条件で計算し、通勤負担の比較検討が可能です。現在のオフィスでも算出すれば、移転前後での変化を数値で示せます。出社時刻をずらした場合も確認でき、時差出勤やサテライトオフィスの検討材料にもなります。

### ◎ 個別データをBCP・防災対策に

全従業員の詳細データを体系的に抽出し、PDFとして出力することができます（費用別途）。業務ごとの必要人員を事前に把握しデータ化することで、災害時における事業継続判断や対策立案をスムーズに行うことができます。

---

ABOUT／会社紹介

## 通勤の負荷をみえる化し、やさしさと未来をかたちにする。

通勤の負荷を数値で捉えることで、企業や自治体が人々の暮らしに寄り添うきっかけをつくります。国土交通省が公表する鉄道の混雑率と通勤経路をもとに、ラッシュ時の通勤負荷を可視化する「ラッシュ通勤指数」を中核に、福利厚生・事業効率化・オフィス移転・移住／新居探しなどの指標として活用できる各種サービスを提供しています。

| | |
|---|---|
| **会社名** | 株式会社コミュスタット（Commustat Co., Ltd.） |
| **代表者** | 代表取締役　平井 将 |
| **設立** | 2025年10月1日 |
| **当社HP** | https://commustat.com/ |

**このほかのサービス**　ラッシュ通勤指数®を、さまざまな場面で。　https://commustat.com/

**個人向け**
**通勤・通学混雑度チェッカー**
朝の電車の混み具合を、乗車時間とあわせて指数でお示しします。
commustat.com/app/commute

**学生向け**
**Campus Life Indicator**
志望校や合格した学校へ通いやすい駅を、地図で色分けします。
commustat.com/app/campus

**社会人向け**
**Work Style Indicator**
勤務先へ通いやすく、住みやすい駅を、地図で色分けします。
commustat.com/app/workstyle

**自治体向け**
**移住快適度チェッカー**
移住先から勤務先や学校への通勤・通学を、その場で診断します。
commustat.com/app/iju

**API　事業者向け**
**指標データの提供（API）**
貴社のサービスに、ラッシュ通勤指数などの指標を組み込めます。
ご相談はHPのフォームへ

※本ツールの混雑・所要時間は通常時（平常ダイヤ）データにもとづく想定値・目安であり、遅延・イベント・工事等により実際とは前後する場合があります。
経路・所要時間は駅間距離からの想定値で、時刻表にもとづくものではありません。