

IV-166 東京都心部に事業所をもつ業務用自動車の通勤利用実態

日本大学理工学部 正員 岐美 宗 日本大学理工学部 正員 高田 邦道
日本大学大学院 学員 高柳 賢一 日本大学大学院 学員 呉 承 勲

1. はじめに

都心部の業務地区における駐車問題がクローズアップされているが、そのメカニズムは未だ不明な点が多い。特に最近では、企業の所有する業務用自動車の保管場所等について疑問が投げかけられている。企業は、都心部での駐車場難等の問題から業務用自動車を社員の通勤に使用させ、夜間は職場から郊外の自宅へ持ち帰らせている。この通勤目的交通が朝のラッシュ時の混雑の大きな原因ともいわれており、この種の自動車の増加が交通渋滞の一因と指摘されている。そこで、本研究は東京都内の業務地区において事業所聞き取り調査を実施することにより業務用自動車の通勤および業務利用実態を掌握することを目的としている。

2. 業務用自動車の利用機構

図-1は、業務用自動車の通勤利用を軸にした駐車に関する問題メカニズムと利用効果を示したものである。業務用自動車を取り巻く環境をみると、都心の事業所において日中、業務に利用している業務用自動車の夜間の居どころが見当たらない。すなわち、業務用自動車を所有している都心の事業所は、高地価による駐車場の不足、駐車料金の値上がりから、郊外にある社員宅に自動車を持ち帰らせ、夜間の車庫スペースの確保と駐車料金の負担の軽減を図っている。しかし、この種の自動車が通勤目的として都心部へ流入することにより、ラッシュ時の交通混雑に拍車をかけ、日中の業務中に駐車場のない事業所周辺では路上駐車の一因となっているという見方がされている。しかし、業務をする立場からは出社、帰宅途中に配達やセールスの業務をさせることにより、時間と費用の節約が可能となる。さらに、社員に休日や夜間のプライベート利用を認めることは福利厚生の意味をもつ。また、雇用対策の一環として車を持っていない若者を雇用する際の魅力ある条件になるとも考えられている。すなわち、このような業務用自動車の複合利用は、企業サイドからみると、効率的な利用となっている。一方、都市交通管理サイドからみると交通渋滞による自動車交通の抑制や、路上駐車

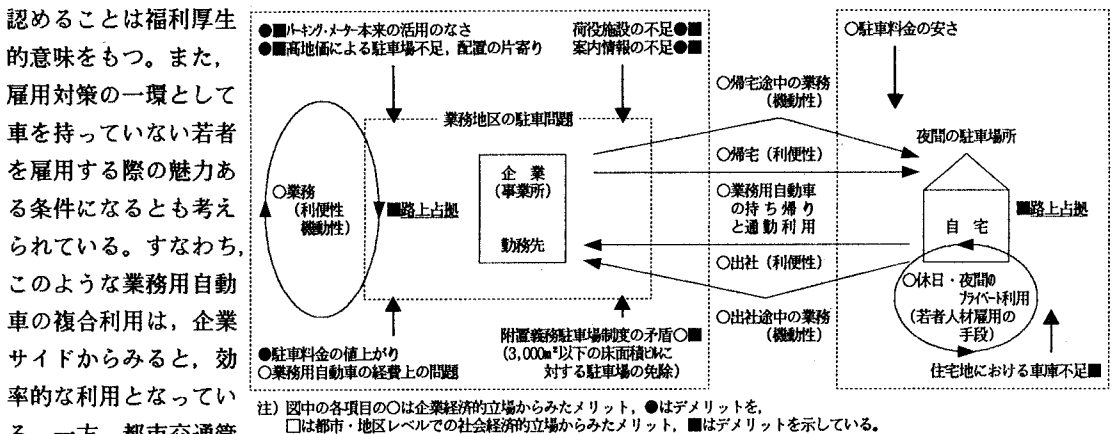


図-1 業務用自動車の通勤利用を軸にした駐車問題のメカニズム

表-1 調査概要一覧

調査内容: ①事業所に対する聞き取り調査(事業所アンケート調査) ②業務用自動車利用社員に対する聞き取り調査(社員アンケート調査)	
調査方法: 調査員の訪問によるアンケート用紙留め置き方式	
調査対象: 主に、付置義務による駐車場を有さない建物に入居しているおおよそ床面積3000㎡以下の事業所	
①調査対象地区: 都内5箇所(計168ha)の業務地区において、地図情報と踏査による建物形式、周辺の路上駐車	
車の状況等によって業務用自動車の保有が考えられる事業所建物の密集地区	
②調査対象者: (1)事業所アンケート調査: 事業所の責任者(社長もしくはその代理人)	
(2)社員アンケート調査: (1)で対象とした事業所の会社所有の車(会社名義の車)を使用している社員(ただし、同一の車を使用している複数の社員も全て含む)	
調査日時: 平成元年9月～2年1月までの各地区2～3日、いずれも6時間程度	
調査実績: 全事業所/ 調査対象 / 業務用自動車保有/持ち帰り車両有り/有効アンケート回収	
14,631/ 2,845 (19.4%) / 1,210 (42.5%) / 467 (38.6%) / 287 (61.5%) (事業所件数)	

3. 調査概要

表-1は、今回の調査概要を一覧表にまとめたものである。

4. 業務用自動車の諸利用特性

表-2は、対象となる現象別に実態

調査より得られた知見と、その背景となる問題点をまとめたものである。さらに、表-3は、知見を含めて自家用車を業務用自動車として保有および利用するに至った理由をまとめたものである。

表-2 通勤利用される業務用自動車によってもたらされる問題点

対象となる現象	実 態 調 査 に よ る 知 見	背 景 と な る 問 題 点
通 勤 目 的 交 通	① 持ち帰り業務用自動車台数の比率：63.6% ② 持ち帰り業務用自動車台数の分類（自家用車の比率：94.1%，乗用・商業車の比率：92.6%） ③ 持ち帰り業務用自動車の通勤範囲（50パーセンタイル値：20km） ④ ピーク時間帯7～8時の自宅発時間帯の比率：43.3% 最大通勤所要時間60～90分の比率：出社36.3%，帰宅35.6% （さらに通勤途中に業務で立寄る場合の方が通勤所要時間は比較的長い。） ピーク時間帯7～10時の通勤率：76.4%（東京都調査より） ⑤ 持ち帰り業務用自動車が同一車種の比率：97.2% ⑥ 持ち帰りの頻度（ほぼ毎日：89.4%） ⑦ 社員が持ち帰ることに「賛成」の比率：79.2%（精神的負担により「反対」の比率：9.3%）	自家用車に比べ会社所有の車（規制の難しさ） ピーク時混雑の要因 業務用自動車の多目的利用（利便性） 持ち帰り車両に比べ通勤目的車両 利便性と反対の要路面
通 勤 + 業 務 目 的 交 通	① 事業所が社員に業務用自動車を持ち帰らせる理由（通勤途中の業務の必要性：19.3%） ② 出社途中の立寄り率：67.6%（業務：83.2%※物の運搬を伴う業務31.9%，私用：13.8%） 帰宅途中の立寄り率：68.2%（業務：73.3%※物の運搬を伴う業務33.5%，私用：26.1%） 出社および帰宅途中の業務立寄り率：68.7% ③ 業務用自動車のオフィス化（通信機器装備率）：17.8%	時間と費用の節約と利便性 業務用自動車の多目的利用 業務における時間節約と利便性 業務における利便性
プ ラ イ ベ ー ト 目 的 交 通	① 休日前日の持ち帰り業務用自動車のプライベート利用率：59.2% プライベート利用についての会社許可率：84.7% プライベート利用についての経費会社負担率：49.0%	業務用自動車の福利厚生の、多目的利用
勤 務 先 付 近 での 駐 車	① 事業所が業務用自動車を社員に持ち帰らせる理由（都心部の駐車スペースの不足：25.5%） （都心部の駐車料金の高さ：16.2%） ② 勤務先付近で駐車場が確保できていない率：31.6%（※路上駐車依存率：98.5%） 確保できている場合の月極駐車場利用率：44.4% 月極駐車場の月額4万円以上の比率：51.9% 月極駐車場と会社間の距離50m以上の比率：77.0% ③ 3000㎡以下の床面積ビルの比率（都心3区における床面積から算出：40.7%） （都心3区における建物件数から算出：92.2%） ④ 事業所が顧客の駐車場が確保できていない率：83.9%（※路上駐車依存率：86.2%）	路外駐車場の不足 駐車料金の高騰 路外駐車場の不足 駐車料金の高騰 路外駐車場の配置の片寄り 付置義務駐車場制度の矛盾 路外駐車場の不足
自 宅 付 近 での 駐 車	① 自宅およびその付近で駐車場が確保できていない率：11.5%（※路上駐車依存率：53.8%） ② 月極駐車場の月額2万円未満の比率：69.1% 帰宅先の駐車料金は勤務先の約1/3（駐車料金の50パーセンタイル値）	住宅地における車庫不足による路上駐車 都心と郊外の駐車料金の格差

表-3 業務用自動車の保有および利用理由

- ① 税制上必要経費として自動車の購入費と維持費が当てられる。そのうえ、経費としての自動車の直値は相対的に低下してきている。
- ② 個々の企業がもつ得意先は、無数にあるうえ時間的サービスが要求されている。また、顧客との交流に重きを置いている場合が多く、営業車への委託は避けられる傾向にある。
- ③ この調査結果でも明らかになったように、通勤、業務、私的利用など多目的に利用できる。
- ④ 都市内の交通事情の悪化のため、企業では1台の車を多人数が利用するような使用内容から社員各個人の移動手段として複数台を企業が保有するような内容に変化してきている。
- ⑤ 営業用車が都市間輸送を主たる対象としているため、都市内あるいは近県への輸送には自家用車に類らざるを得ない。

5. まとめ

都市・地区交通管理面からみると年々深刻化を増している渋滞対策の一方策として、自家用車を抑制することが効果的と考えられている。しかし、都市規模での抑制はその方法も困難で、社会的合意を得るにはまだ相当時間を要するであろう。その中で一般に実行可能な方法として通勤目的交通の縮出しが挙げられている。続いて、地区単位規模での駐車対策が最も現実的であると考えられている。また、将来的には業務地区内ロードプライシングの導入等も考えられる。しかし、いずれにしても今回の調査で明らかのように自家用登録の会社保有の車両は保有・利用面ともに複雑である。この種の車両の多目的による複合利用は中小・零細企業にとっては効率的な物流・営業活動であり、社会経済的にも間接的に物価上昇を抑制する役割を果たしていると考えられる。従って、企業の保護育成の観点にたつならば一概にはこれらの交通をただ単に交通現象として抑制することは困難であろう。すなわち、業務用自動車の対応は事業所が相手であるため地区さらには都市経営問題として総合的に対処しなければならない。そのためにはメカニズムを明確にし、都市あるいは地区交通の適切な運営が望まれており本報で得た幾つかの知見は検討材料として有効であると考えられる。