

IV-319

週休2日制に伴う交通需要の変化について

日本大学 学 若林 勝司 正 高田 邦道

1. まえがき

週休2日制が各企業、諸官庁に本格的に導入されてきており、最近では小中学校でも週休2日制の体制に入ってきた。そのため、鉄道の土曜ダイヤができる一方、週末の道路交通渋滞が激しくなってきた。しかし、その実態は必ずしも明確ではない。そこで、週休2日制が、①通勤交通、②鉄道や道路交通、③週末の交通等にどのような影響を与えているか、交通需要への影響実態を調べた。その結果、交通需要の時間的偏りが大きくなる傾向がみられたので、来るべき余暇社会が有効かつ生産的に機能するため、当面既存施設の有効利用が必要であることを痛感した。そのため、企業や商店は月曜から土曜までの6日間営業の下で、従業者は日曜と他の1日を選択あるいは割り振りするフレックス週休2日制を提案した。この提案仮説が成立するかについて都心3区等の企業・個人を対象に調査を行い、その導入可能性を検討した。

2. 週休2日制の現状

週休2日制の実施期間をみると1970年台から増加を示し現在に至っている。85年以降は官庁や金融機関が週休2日制を採用したことにより一般企業の活動に制約が加えられ、時短政策とともに週休2日制の導入に拍車がかかった。表-1は、東京都心部の企業および個人への調査結果である。週休2日制を実施されている個人は99%、このうち完全週休2日制は89%と全国値に比べて高率になっている。これは大企業や公務員が多く含まれていることに起因している。

表-1 週休2日制の現状

調査種類	調査対象	対象地区	週休2日制	完全週休2日制
本研究調査 1992年	世帯	常盤橋沿線	77%	53%
	企業	都心3区	71%	95%
	個人 従業員	都心部	99%	95%
総務庁調査 1990年	個人	全国	58%	18%

3. 週休2日制の実態

週休2日制が実施されてどのように生活が変わったか、週休2日制の取り方はどのようになっているか、さらに交通との関わり等を調査した。その主な結果は次に示すとおりである。

- ① 週休2日制を導入してから個人の行動は、「家でのおんびりする」が減少して、「スポーツをする」、「文化活動をする」「旅行やレクリエーションに行く」が増加した。
- ② 週休2日制の取り方は、土、日曜の連続休暇が圧倒的に多く84.1%を占めている。
- ③ 週休2日と1日の過ごしかたの差異をみると、週休2日制が実施されている人は、週休1日の人に比べて、「交通手段を利用して買物」、「レクリエーション」、「ドライブ、ハイキング」等、外出を伴う行動が多い。
- ④ 首都高速道路の交通量の変動をみると、土曜の交通量が15路線中11路線も増加している。これは、土曜の通勤需要の激減に反しており、余暇活動への自動車利用の増加を意味している。これは土曜の夜明け前の交通量の激増からも裏づけられる。

4. 週休2日制実施による交通への影響

週休2日制の普及によって、人々の行動に変化が見えはじめたことが確認できた。特に、週休2日制による土曜の通勤交通の減少は鉄道に、一方、余暇交通の増加は道路に影響がでてきている。そして、増加した余暇の行動が自動車に依存していることも明確になった。また、余暇が、土曜と日曜に集中するため、レクリエーション施設が混雑するなど、施設の有効利用がなされていないことも明白である。さらに、混雑を避けて需要が潜在化している場合も見ら

れた。すなわち、週休2日制に代表されるような休日の多い社会では、需要が特化するので、このピーク形成を平準化する工夫が必要であることがわかった。

5. フレックス休日制の導入

図-1はフレックス週休2日制の導入に関して、曜日毎の出勤比率を示したものである。上段は、現状の出勤比率を示したものである。平日は、都心3区勤務者の95%以上が出勤し、土曜は18.0%に落ち込んでいる。したがって、鉄道ダイヤもこの需要に応じ、土曜ダイヤの別立に組み換えられ、さらに土曜も休日ダイヤとして運用する路線も出現している。

ここで、週休2日の1日を月曜から土曜までに振り分けられると仮定すると、図-1の下段の点線のようになり、月曜から金曜までの通勤需要を約10%程度軽減することが可能である。このことは、平日のレジャー・スポーツ施設の有効かつ低料金利用にも通じる。

また、下段のヒストグラムはこのようなシステムを「希望しますか」という問に対する回答をまとめたものである。これによると、平日は約5%の軽減となり、土曜の需要増35%となる。

さらに、このシステムを受け入れることが可能か否かを問うた結果、企業では6.7%にすぎなかったが、個人では69.8%が賛成であった。企業の賛成できない理由としては、「他社との関係（52.1%）」、「取引先との関係（32.5%）」、「官公庁・銀行との関係（5.5%）」と企業の置かれた周辺環境との関係が大勢を占めている。見方を変えれば、他の機関、会社が土曜開業し、横並びになればこの提言仮説は成立することになる。

一方、個人の賛成理由は、表-2に示すように「一週間の途中で休みをとることができる」、「通勤ラッシュが緩和される」、「観光地が空いている」、「役所、銀行などの公共施設が利用し易くなる」の順であった。また、反対の理由は「連続した休みがとれなくなる（37.1%）」等であった。このように、フレックス週休2日制は少ない費用で大きな効果を得る対策であると考ええる。また、都心部における交通需要管理

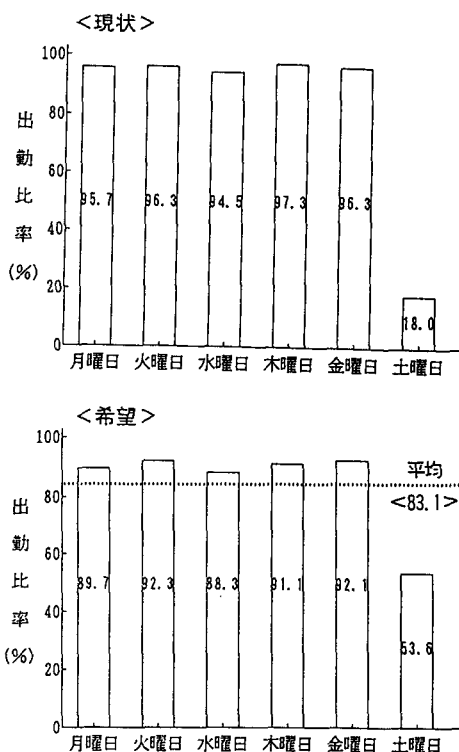


図-1 フレックス休日制の導入

表-2 週休を分けることに賛成の理由

項 目	割合 (%)
1週間の途中で休みをとることができる。	25.0
通勤ラッシュが多少緩和されると思う。	19.2
観光地が空いている。	18.2
映画館・スポーツ施設の利用が空いている。	13.6
映画館・スポーツ施設の利用が安い。	5.3
役所・銀行等の公的施設が利用しやすくなる。	17.2
その他。	1.5
計 (N=412)	100.0

対策として有効であり、その実施可能性も高いと考える。

6. まとめ

以上のような分析結果から、通勤交通需要の土曜を含めた平準化と余暇交通の平日への分散のために休日分散は効果のある対策だと考えられる。