

Ⅳ-89

フレックスタイム・勤務形態変更による渋滞緩和効果

名古屋工業大学

学生員 ○清水 和仁

正 員 藤田 素弘

正 員 松井 寛

1 はじめに

近年自動車の輸送分担率は年々高まっており、朝夕の通勤時間帯における道路の渋滞が各都市において問題となっている。渋滞を解消するための対応策としては、交通容量を増やすか、交通需要を減らすか、あるいはその両方が挙げられる。交通容量を増やす方法は施設の整備など長期的なものが多く、現在ある施設において短期的に渋滞を緩和させるためには、交通需要の低減、あるいは分散化を図ることが不可欠である。この短期的な対策のうちフレックスタイム制度は多くの企業で導入、もしくは導入の検討がされており、現段階では最も現実的な方法であるといえる。

そこで本研究では、平成2年2月よりフレックスタイム制度を導入したトヨタ自動車など、豊田市内へ通勤する従業員の勤務形態別の通勤行動と、フレックスタイムを活用する上での問題点をアンケート調査の結果より分析する。

2 渋滞意識に関するアンケート調査の概要

調査は平成6年11月に豊田市と西加茂郡三好町にあるトヨタ自動車をはじめ大規模事業所11社の従業員3000人を対象に行ない、2631人の回答を得た。

3 フレックスタイム制度の現状の分析

(1) 勤務形態別による勤務開始時刻の比較

図-1は勤務形態別に通常の勤務開始時刻について比較したものである。固定勤務制では午前8:00からの30分間に68%が集中しており、午前8:00からの1時間に86%が含まれている。これに対しフレックスタイム制度では午前8:00からの30分間と、午前8:30からの30分間にそれぞれ約40%ずつ分布しており、ピーク時1時間の比率は77%である。完全フリータイム制ではさらに勤務開始時刻が分散し30分間ピークの比率が31%、1時間ピークの比率は61%となっている。

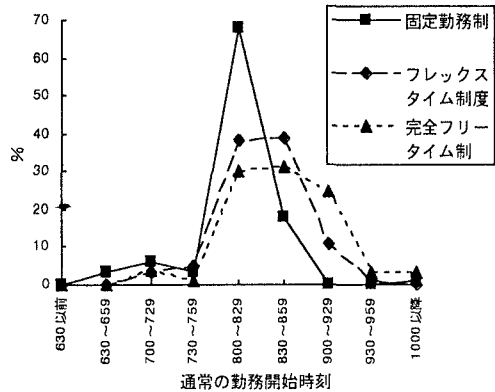


図-1 通常の勤務開始時刻の比較

これらより、フレックスタイム制度、完全フリータイム制の導入は勤務開始時刻を平準化させる効果を持っているといえる。

(2) 勤務形態別始業時刻前の余裕時間

図-2は勤務形態別に勤務開始時刻と会社駐車場への到着時刻との差を比較したものである。固定勤務制では勤務開始時刻の30～39分前をピークに20～59分前まで広く分布している。これに対しフレックスタイム制度、完全フリータイム制では10～19分前に到着する割合が多く、35～40%を占めている。これは完全フリータイム制はもとよ

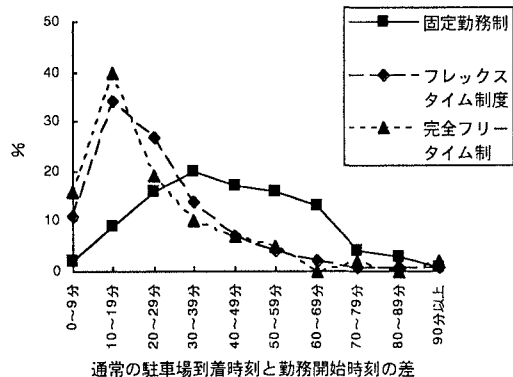


図-2 勤務形態別始業時刻前の余裕時間

り、フレックスタイム制度でもコアタイム以前であれば、到着時刻にあわせて勤務時間を変動することができるためと考えられる。

（3）フレックスタイム制度を活用する上で支障となる項目

図－3はフレックスタイム対象者に質問した、フレックスタイム制度を活用する上で支障となる項目である。このうち最も多くの人々が支障となると挙げたものは駐車場の確保、混雑で、約半数の人が答えている。これは自動車通勤者の多い事業所特有なもので、遅い時刻に駐車場へ到着すると職場から離れた場所にしか駐車する場所が残っていないためと考えられる。今後、フレックスタイム制度を活用するために、駐車スペースの確保だけでなく、駐車場から各職場までの移手段についても検討する必要があると考えられる。

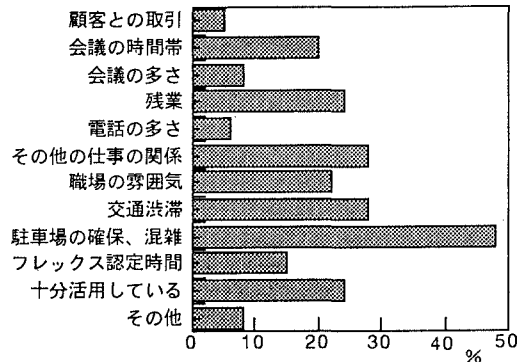
その他に多くの人々がフレックスタイム制度を活用する上で支障となると答えたものは、会議の時間帯、残業、職場の雰囲気、交通渋滞であり、フレックスタイムを十分活用していると答えた人は24%にとどまり、制度が十分に活用されているとはいえない状況であると考えられる。

（4）フレックス認定時間について

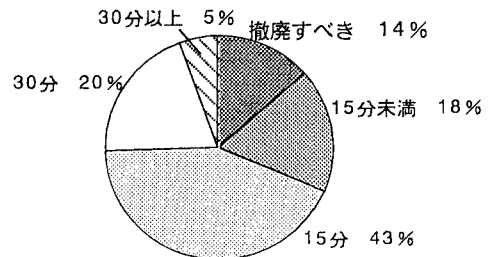
図－4は前項のフレックスタイムを活用する上で支障となる項目で、フレックス認定時間と答えた人に認定時間をどうすべきか質問したものである。認定時間を15分にすべきと答えた人が43%で最も多く、撤廃すべきと答えた人が14%であった。撤廃、または現在の30分より短くすべきと答えた人の合計は19%にのぼる。図－5はフレックス対象者の勤務開始時刻を15分単位で示したもので、0分や30分のきりのいい時刻から勤務を開始する人が多く、30分単位で認定時間が管理されている影響と考えられる。勤務開始時刻の10～19分前に会社駐車場へ到着する人が多い現状では、認定時間を30分より短くすることにより、駐車場への到着をさらに分散させることができると考えられる。

4 今後の課題

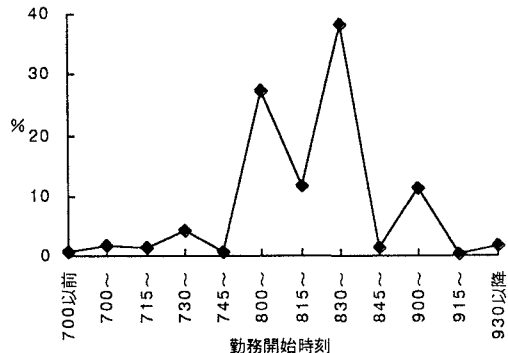
これまでアンケート調査の結果より、勤務形態ご



図－3 フレックスタイム制度を活用する上で支障となる項目



図－4 フレックス認定時間をどうすべきか



図－5 フレックスタイム対象者の勤務開始時刻（15分ごと）

との勤務開始時刻の比較、フレックスタイム制度を活用する上で支障となる項目を考察してきたが、今後はアンケート調査の結果よりドライバーの通勤時選択モデルの構築を行うことが考えられる。

最後に、今回のアンケート調査を行うにあたって、（財）豊田都市交通研究所には多大の協力を頂き、紙面を借りて感謝の意を表します。