

IV-349

フレックス休日週休2日制に関する基礎的研究

名城大学 正会員 高橋 政稔
名城大学 ○学生員 後鳥 晴信

1.はじめに

近年、様々な都市及びその周辺地域の公共交通機関、道路等において、通勤ラッシュが発生し、社会問題となっている。また、週休2日制が、諸官庁・各企業に本格的に導入され、余暇が土曜と日曜に集中するため、週末の交通渋滞が激しくなり、レクリエーション施設が混雑するなど、施設の有効利用がされていない問題もある。この慢性的な交通渋滞の解決策として、これまでは交通需要追従型の対策が行われてきた。しかし、この対策は費用や用地などに関して限界を迎えている地域もあり、土地利用の高度化の進展や交通施設設備に伴う環境への悪影響を考えると、実現が困難となっている。

そこで本研究は、情報通信技術の進展と週休2日制の本格的導入を考慮し、曜日交通量の分散と来たるべき余暇社会が効果的かつ生産的に機能することを目的としたフレックス休日週休2日制に着目する。本施策は、企業が月曜から土曜までの6日間営業下で、従業員は日曜を固定休とし他の1日を任意選択あるいは割り振る週休2日制度である。すなわち今日の交通問題の要因は、勤務形態の制約にあるとし、その制約を緩和させ、交通の分散・抑制を推進する交通需要マネジメントの新たな施策である。

この施策が効果をあげるためには、交通面の影響や制約的な条件を明らかにする必要がある。本研究では、アンケート調査を実施し、その有効性、導入可能性を検討し、さらに本施策状況下を想定した人の休日曜日選択行動の要因を分析する。

2.調査概要

今回、平成10年12月に名古屋市内の企業4社と名城大学一般学生の父兄など有職者を対象に、アンケート調査を実施した。調査用紙を700部配布し、有効回答数は241部(有効回答率34.4%)であった。調査項目は、個人属性、通勤手段、生活パターン、フレックスタイム制と本施策のSP質問等である。

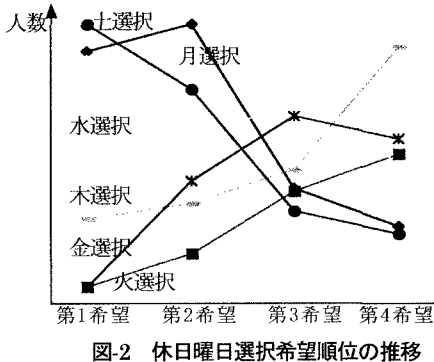
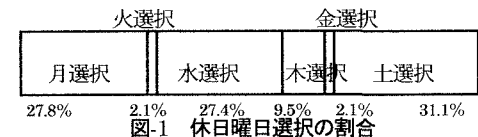
3.集計結果

回答者の個人属性は、男女比が8:2であり、年齢構成は、10-20代が46.9%と全体のほぼ半数を占め、30-40代が34.4%、50-60代が18.7%であった。また、通勤交通機関の分担率は、公共交通機関が46.3%、自動車・バイクは45.3%である。

次に、フレックス休日週休2日制に関して、表-1に個人的に希望するか否か、表-2に企業が導入するか否かの集計結果と主な理由を示す。個人的には52.3%と半数を占めたが、企業が導入すると答えた人は10.8%と低い。これより導入可能性については、企業側の理解が必要不可欠だと考えられる。また、本施策状況下を想定した休日曜日選択の割合を図-1に、休日曜日選択希望順位の推移を図-2にを示す。

表-1 個人的に希望するか 表-2 企業が導入するか

希望する 52.3%	自分の都合で休める 様々な施設等が空く 役所・銀行等が便利	導入する 10.8%	社会的風潮 連続稼働
希望しない 47.3%	現状に満足 家族・友人の都合 仕事に支障	導入しない 89.2%	他社・役所との関係 管理の煩雑化 職種の無理



キーワード：交通需要マネジメント、フレックス休日週休2日制

連絡先：〒468-8502 名古屋市天白区塩釜口1-501

Tel 052-832-1151 Fax 052-832-1178

4.分析結果

図-1を見ると、月・水・土選択者だけで86.3%と高い選択率を占めており、それらは、ほぼ同じ割合で選択されている。また、図-2を見ると火・木・金は、人数が最大となる希望順位が第3, 4希望である。以上からここでは、火・木・金を選択肢項目として含むのは、不適当だと考えられる。そこで本研究は、月・水・土を選択肢として選別し、それらを選択した208人について、休日曜日選択行動に影響する要因を特定するため数量化Ⅱ類を適用した。

表-3～表-5は、その結果である。疲労度とは、休日の疲労を2点とした場合の普段の疲労を5段階評価で評価したものであり、通勤混雑時間とは、通勤時間の中で特に混雑を感じる時間である。相関比が全般的に低い、これは外的基準が仮想状況であるためだと考えられる。また、説明変数について見ると、月曜選択に関して強い影響を示すのは、導入後の観光交通、通勤混雑時間、年齢であり、通勤混雑や休日交通混雑を回避し、積極的に連休を活かした観光などの余暇活動を行いたい人が選ぶ傾向がある。また、水曜選択に関して強い影響を示すのは、通勤時間、遊びの重要性、年齢、こづかいであり、通勤混雑を回避し、休日は疲労回復を目的にリフレッシュしたい人が選ぶ傾向がある。さらに土曜選択に関して強い影響を示すのは、通勤時間、導入後の施設混雑であり、通勤混雑、休日混雑にあまり不満がなく、友人との交流を目的とした余暇活動を過ごしたい人が選ぶ傾向がある。すなわち、休日曜日選択行動の要因として抽出すべき項目は、通勤と休日交通の不効用、そして個々の余暇に対する考え方である。

5.おわりに

今回の調査により、フレックス休日週休2日制を導入するには、企業の理解が必要であり、火・木・金をコアデイとするのが、個人と企業及び通勤・休日交通の平準化に有益と考えられる。また、休日曜日選択行動の要因として抽出すべき項目は、通勤と休日交通の不効用、そして個々の余暇に対する考え方であり、今後の課題として、休日曜日選択行動に関して、より精度の高いモデルの構築を試みたい。

参考文献 若林勝司，高田邦道：週休2日制に伴う交通需要の変化について，土木学会第49年次学術講演会（平成6年9月）

表-3 月曜選択の要因分析

外的基準：月曜選択				
アイテム	カテゴリ	レンジ	偏相関係数	スコア
年齢	33以下	1.2161	0.2275	
	34～43			
	44以上			
疲労度	2以下	0.5925	0.1586	
	3			
	4			
Q1	×	0.5665	0.1393	
	○			
通勤混雑時間	24以下	1.3916	0.2295	
	25～34			
	35～44			
	45以上			
Q2	×	0.6397	0.1482	
	○			
休日交通	不満	0.7014	0.1556	
	やや不満			
	普通			
導入後観光交通	変化なし	1.4374	0.2867	
	やや良好			
	良好			
相関比		0.2564	判別の中率	76.44

Q1:余暇活動を行った後は、気分がスカッとする。

Q2:フレックスタイム導入後、遅い出勤できがねする。

表-4 水曜選択の要因分析

外的基準：水曜選択				
アイテム	カテゴリ	レンジ	偏相関係数	スコア
年齢	28以下	1.2961	0.2348	
	29～43			
	44以上			
こづかい	3万以下	1.1278	0.2172	
	3万～5万			
	5万以上			
通勤時間	24以下	1.8498	0.2543	
	25～39			
	40以上			
Q3	×	1.1559	0.1677	
	○			
自転車	×	0.9339	0.1528	
	○			
Q2	×	0.7725	0.1536	
	○			
休日交通	不満	0.6655	0.1074	
	普通			
相関比		0.2023	判別の中率	68.75

Q3:遊びは生きていくうえで欠かせないものだ。

表-5 土曜選択の要因分析

外的基準：土曜選択				
アイテム	カテゴリ	レンジ	偏相関係数	スコア
一人暮らし	○	0.6153	0.1258	
	×			
通勤時間	19以下	2.1322	0.2984	
	20～39			
	40以上			
睡眠時間	7.5以下	0.5436	0.1167	
	7.5以上			
Q4	×	0.6495	0.1843	
	○			
休日交通	ふつう	0.7445	0.2185	
	不満			
施設混雑	不満	0.9562	0.1760	
	普通			
導入後施設混雑	変化なし	1.7648	0.3472	
	やや良好			
	良好			
相関比		0.2719	判別の中率	73.56

Q4:書店に行くと、遊びや趣味の本が目につく。