

金沢市における時差出勤制度の社会実験*

A Social Experiment with Staggered Office Hours in Kanazawa City

高山純一**・谷 英賢***・木村 実****・小村正隆****

By Jun-ichi Takayama, Hidetada Tani, Minoru Kimura, Masataka Komura

1. はじめに

近年、自動車交通の発達により都心部の通勤時における交通渋滞は深刻化してきている。特に地方都市においては、鉄道やバス等の公共交通が十分に発達しておらず、自動車に頼らざるを得ない状況のため交差点等がボトルネックとなり、通勤時には激しい交通渋滞が発生している。

中核市である金沢市の通勤時における交通状況は、郊外に点在する住宅地から業務・集積機能が集中する都心部に向かう自動車が多いために、慢性的な交通渋滞が発生している。また金沢市は城下町・非震災都市であるため、特に都心部においては交通容量が小さく、渋滞問題に拍車をかけているのが現状である。

快適な通勤環境を確保するために、金沢市では交通渋滞対策のソフト的対策の一つとして時差出勤の導入を平成6年度より検討をしてくている。具体的には、時差出勤のメリット等を表したパンフレットの配布(PR)などを行うことによって、時差出勤に関心の高い企業に、様々な情報提供を行い、官民協同でTDM施策を推進することを検討している。

地方都市における時差出勤制度の試行実験の評価に関する研究として、岐阜市における官公庁を中心とした社会実験の効果に関する研究¹⁾がある。また、フレックスタイム制度を含めた時間の変更による社会実験の評価に関する研究として、英国の事例²⁾や宇都宮の工業団地における事例³⁾等があるが、複数の企業が参加しての官民協調型社会実験に関する研究はなされていない。

本研究は金沢市の間屋団地における時差出勤の社会

実験に際し、従業員ならびに企業経営者に対して行った事前・事後のアンケート調査をもとに、時差出勤制度の導入効果を検証するとともに、その課題を明らかにすることを目的とする。

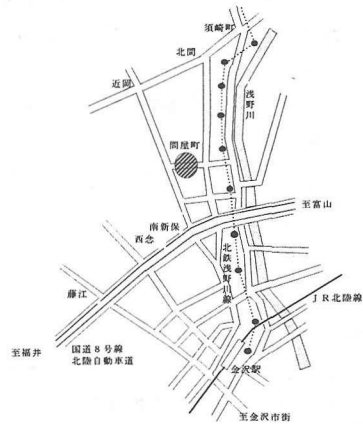


図-1 間屋団地周辺地図

2. 時差出勤の試行実験に関する概要

先に述べた通り、金沢市では官民協調型TDM施策の一環として、時差出勤制度の導入による渋滞緩和政策を推し進めている。これは、主に金沢市が試行マニュアルを作成し、その作成されたマニュアルを企業側に提示することにより、企業側が時差出勤制度の導入をしやすくする手助けを行うものである。つまり、行政側が積極的に民間企業へ施策導入を働きかけるといった内容となっている。

そこで試行モデル地域の選考にあたり、金沢都市圏に所在する従業員数30人以上の民間企業に意向を調査したところ、その中で比較的高かった間屋団地周辺の企業に対して試行実験を行なうことになった。

間屋団地に所在する民間企業(129社、3,148人)に対して時差出勤の試行への協力を呼びかけたところ、103社から回答があり、89社(1日当たり1,443人)が試行実験の参加に協力してくれることになった。これは、間

*キーワード：交通需要管理 時差出勤

** 正会員 工博 金沢大学工学部土木建設工学科

*** 学生員 金沢大学大学院自然科学研究科環境基盤工学専攻
〒920 金沢市小立野 2-40-20

TEL 076-234-4650 FAX 076-234-4644

E-mail takayama@knews1.ce.t.kanazawa-u.ac.jp

**** 金沢市都市政策部交通対策課

**** 金沢市都市政策部交通対策課

〒920 金沢市広坂 1-1-1

TEL 076-220-2038

屋団地内企業の約69%(従業員ベースで46%)の規模である。

これにより、現在の通勤ピークである8:30始業の従業員が問屋団地全体で1,271人から667人に減少し、その結果ピーク率が40%から21%程度に低下するものと予想され、これにより通勤時の交通渋滞が大きく緩和するものと期待される。

3. アンケート調査の概要

3-1 従業員に対する時差出勤の意向調査

調査目的：従業員に対して、社員の通勤状況及び時差出勤に対するニーズをアンケート調査により把握する。

配布期間：平成8年8月下旬郵送により配布、9月下旬回収。

調査対象：問屋団地内企業の社員(129社、計3,148人)

回収数：118社、2,378人

回収率：75.5% (企業回収率91.5%)

3-2 経営者に対する意向調査

調査目的：企業経営者の時差出勤に対する意向をアンケート調査により把握する。

配布期間：平成8年9月下旬配布、10月上旬回収。

調査対象：問屋団地内の企業経営者(129社)

回収数：90社

回収率：69.8%

3-3 従業員に対する時差出勤試行実験の事後調査

調査目的：時差出勤制度を実際に試行して、その効果や問題点についての把握を行い、さらに総合評価により今後の本格実施へ向けての検討課題を明らかにする。

配布期間：平成9年3月5日配布、3月24日回収。

調査対象：問屋団地内企業の社員(2,602名)。

回収数：1,304件

回収率：50.1%

3-4 経営者に対する時差出勤試行実験の事後調査

調査目的：時差出勤制度を実際に試行して、労務管理上の問題や業務上の問題についての課題を把握し、さらに総合評価により今後の本格実施へ向けての課題を明らかにする。

配布期間：平成9年3月5日配布、3月24日回収。

調査対象：問屋団地内の企業経営者(104社)。

回収数：65件

回収率：63%

4. 試行実験に対するアンケート調査の結果

4-1 従業員に対する時差出勤意向調査の結果

始業時刻は8:30分始業が最も多く、8:00、9:00を含めると全体の97.6%を占めている。代表交通手段はほとんどの人が自家用車で通勤している。年齢別では、30歳未満が35%と最も多く、次いで40歳台の順となっている。

時差出勤への関心は、関心のある人と無い人がだいたい半分ずつとなっている。始業時刻別では、7:00～9:00始業と多少渋滞の影響を受けている人の関心が高くなっている。また、年齢別に見ると50歳以上の高齢になるにつれ関心が薄くなるという結果となった。さらに通勤所要時間別に比較すると、所要時間が短時間の人は関心度が低いのに対して、所要時間の長い人は関心度が高くなり高いという結果となった。

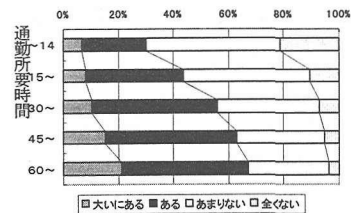


図-2 通勤所要時間別の時差出勤制度に対する関心度

また、希望の始業時刻について質問を行ったところ、下の図-3 のような結果となった。現在、交通渋滞のピークである8:30、9:00始業の希望が減り、比較的交通量が少ないとみられる時間への希望が多くなった。これは、時差出勤制度に対する期待が比較的大きいことを示しているものと考えられる。

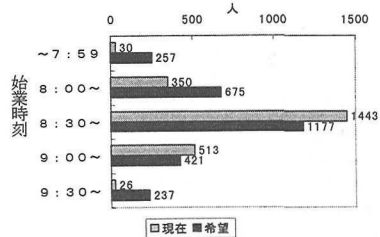


図-3 始業時刻に対する希望調査の結果

4-2 経営者に対する時差出勤意向調査の結果

企業経営者に対する意向調査はメリット、デメリットを複数回答で選択していただいた。メリットとして最も多かった回答は「通勤ラッシュの回避」で、デメリットとしては「会議への影響」が挙げられている。また時差出勤への意向では、「良い制度であるが難しい」(58%)「良い制度でない」(21%)という否定的な回答が多く、合わせて約79%を占めている。

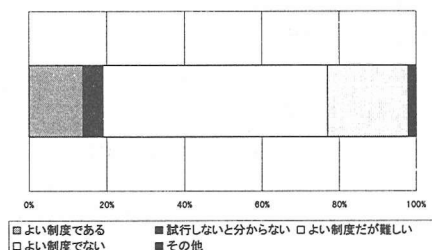


図-4 時差出勤制度に対する経営者側の評価

4-3 従業員に対する時差出勤試行調査の結果

4日間の試行状況について、1日あたりの試行参加者は700人前後でほとんど変化がなかった。評価は良い制度であると回答した人が全体の3割程度であった。

今回、「どちらともいえない」と回答した人が多かったが、これは施行期間が4日間という短期間の試行実験であったことから、うまく生活のリズムを作れないまま試行が終わってしまった人が多数いたものと推測される。

効果については、「朝の時間のゆとり」「交通渋滞」に関して約4割の人が改善されたとしており、概ね予想された効果はあったものと思われる。しかし、逆にこれらの効果に関して改悪になったケースもあった。これはこれまでのピーク時間帯であった8:30から9:00にピークが移ったものの、交通量の平準化があまり起こらなかったためと考えられる。

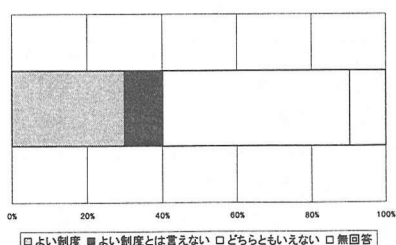


図-5 時差出勤制度の評価

通常と試行時の始業時刻の比較を行うと、これまでピークであった8:30始業の38%が11%に減少し、試行時には9:00～始業が30%となり、全体的に見て8:30から9:00へと30分程度移動した試行実験となった。

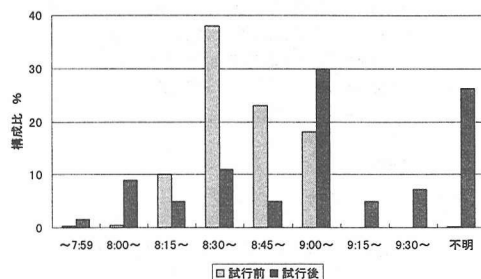


図-6 始業時刻の比較

また、性別では男性の評価が高く、年代別では30歳の評価が高い結果となった。職種別では営業職の評価が「よい制度」と回答した人が5割強で最も高かったものの、「よい制度といえない」とした人も2割弱いて、他の職種と比べて一番高い結果となり、かなり評価がはっきりと分かれる結果となった。

所要時間の変化を比較すると、内灘・栗崎方面の所要時間が大幅に短縮された。これは、内灘方面から閑屋団地ならびに都心方面に流入する際、清湖大橋などの橋梁を通過するため、ボトルネックとなりピーク時に大きな渋滞が引き起こしていたが、時差出勤により時間的に分散されて渋滞緩和につながったものと考えられる。

全体的に通勤時間は短縮されているが、内灘以外の地区では時差出勤を行った人より行わなかった人の方が短縮されている傾向にある。これは、先程の出勤時刻の移動と関係があるものと思われる。

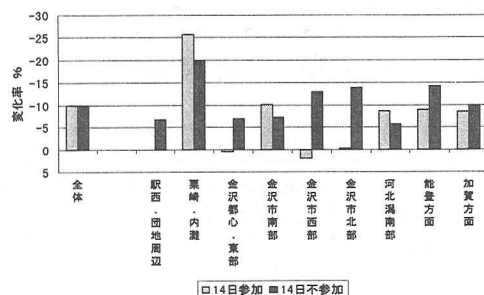


図-7 地域別による通勤時刻の変化

導入時に予想される問題点としては、「就業規則の見

直し」、「他の社員との調整」等が挙げられており、これらの問題に対するシステムの構築がこれからの課題となってくるものと思われる。

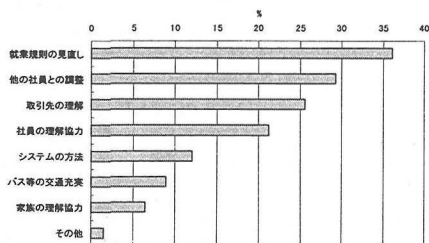


図-8 社員から見た導入時における問題点

4-4 経営者に対する時差出勤試行調査の結果

業務上の問題として、「社内会議への影響」、「業務進行管理」等の問題があったと回答した企業が比較的多くあり、試行に対する対策が十分取れなかったところもあるのではないと思われる。

また労務管理上の問題で、管理等の手続きが複雑になったと回答しているところが多くあり、今後この問題は十分に検討する必要があるものと思われる。

時差出勤制度全体での評価としては、「よい制度」、「よい制度とは言えない」と回答した企業が2割ずつ存在した。その他の企業については、試行期間が短期間であったため予想された問題がそれほど生じず、判断が難しかったのではと思われる。

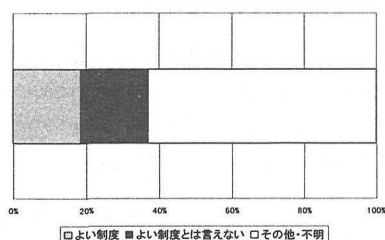


図-9 経営者からみた時差出勤制度の評価

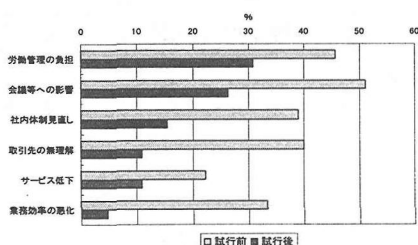


図-10 経営者から見た試行前後の問題点

5. まとめ

今回の問屋団地における事前・事後調査を通しての結果として、従業員、経営者のお互いに言えることは、よい制度ではないと考えている人の割合は減少し、いずれの課題項目に関しても問題としている意識が大きく減少していた。これは、実際に時差出勤を体験してみても十分に対応できたという経験から、意識の変革の面において大きな影響を与え、本格導入に向けた第一ステップになったといえる。官民協調型のTDM施策を推進している市役所側は、一応の成果を挙げることができたと言える。

中小企業が多く存在している金沢市にとって、時差出勤制度を各企業ごとに行うのは通勤時間の短縮等のメリットよりも、取引先や客に対しての理解が得られにくいといったデメリットの方が問題になりがちであり、単独での実施は困難に近いものと予想される。今回のような地域ごとによる試行を行なうことにより、ある程度の理解が得られてくるのではないかと考えられる。多くの企業の連携を模索する際、市役所等の官庁のリーダーシップが必要不可欠であり、今後も推進に向けて話し合い等を続けていく必要がある。

【参考文献】

- 1) 小野島清隆、龍野彰男；「岐阜市における交通需要マネジメントの効果に関する研究」、土木計画学研究・講演集 No.18(1)、PP.421～424、1995年12月
- 2) 谷口正明；「フレックスタイム制度導入下における通勤行動」、土木計画学研究・講演集 No.8、PP.201～206、1986年1月
- 3) 築瀬和裕、古池弘隆；「フレックスタイム導入による通勤交通の変化」、土木計画学研究・講演集 No.13、PP.585～590、1990年11月
- 4) 金沢市都市政策部交通対策課；「時差出勤等導入調査」研究会資料、1996年3月
- 5) 金沢市都市政策部交通対策課；「金沢市総合交通計画実施推進協議会」説明資料、1996年8月
- 6) 金沢市都市政策部交通対策課；「問屋団地時差出勤導入試行調査」報告書、1997年3月
- 7) 山口哲夫、高山純一、木村実、坂井祐一；「金沢市における時差出勤導入の試行実験」、交通工学研究発表会論文報告集、No.16、PP.221～224、1996年11月
- 8) 高山純一、谷英賢、木村実、坂井祐一、松本佳子；「金沢市における時差出勤の社会実験導入に関する考察」、土木学会中部支部研究発表会講演概要集、PP.539～540、1997年3月