

フレックスタイム制導入による心理的ゆとり効果の分析

名古屋工業大学 学生員 ○田川浩二
 名古屋工業大学 正 員 松井 寛
 名古屋工業大学 正 員 藤田素弘

§ 1. はじめに

年間1800労働時間政策を背景に、国内でもフレックスタイム制度、リフレッシュ休暇、完全週休2日制などを導入することにより、従来の労働時間制度を見直し、各従業員に対して「よりゆとりのある労働環境」へ改善しようと試みている企業が、年々増加しつつあるようである。

そこで本研究では、フレックスタイム制が導入されることにより生じた心理的ゆとり効果について分析するが、ここでは特に制度導入前後における出勤時刻の変更幅や通勤時間の短縮幅との関係から分析することを考えるものとする。

§ 2. アンケート調査内容

本研究では、トヨタ自動車を対象に「フレックスタイム制度導入調査」を実施し、472のサンプル（男性443、女性29）を得ることができた。このアンケート調査では、個人の属性・出勤時刻・通勤時間などの調査の他に、フレックスタイム制度に関する意識調査なども試みた。

§ 3. フレックスタイム制導入による渋滞緩和効果

まず、図-1は制度導入前後の出勤時刻などを比較したものである。図-1を見ると、制度が導入されることにより、出勤時刻分布はピークが30分遅く、より分散しており平均出勤時刻は7時24分から7時33分と平均9分遅くなっていることが分かる。

また、通勤時間も平均31.7分から28.1分と平均3.6分短縮していることが分かる。この結果から制度の導入がピーク時交通量を確実に平準化させ、交通渋滞を緩和させる効果をもたらしていることが分かる。

§ 4. 曜日によって出勤時刻を変動できる効果

次に、図-2を見るとマイカー通勤者全体ではフレックスタイム制下でも、6割強の人々が毎日定時刻に出勤していることが分かる。一方、制度を十分活用している人のみを対象とすると、その割合は4割弱と減少し、1週間内に1日及び、2日以上定期的に出勤時刻を変更する割合がそれぞれ増加していることが分かる。

また、表-1より毎日定時刻に出勤している人々よりも、1週間内に1日及び、2日以上定期的に出勤時刻を変更している人々の方が平均出勤時刻が遅くなる傾向があることも分かる。

§ 5. フレックスタイム制導入による心理的ゆとり効果の分析

本アンケート調査では、上記のようなフレックスタイム制導入前後の出勤時刻・通勤時間の変化を質問するとともに、フレックスタイムを導入して良かったこと・良くなかったことなど、制度導入に対する意識についても同様に質問している。ここでは、制度を導入して良かったこと（遅刻が無い心理的余裕、交通渋滞を避けれる、勤務前に私用を行える、勤務後に私用を行える）の各項目の回答結果

	導入前	導入後
平均出勤時刻	7時24分	7時33分
標準偏差	26.4分	31.9分
1時間ピーク	7:00～7:59	7:00～7:59
比率	69%	61%
30分ピーク	7:00～7:29	7:30～7:59
比率	37%	31%
平均通勤時間	31.7分	28.1分
サンプル数	238人	238人

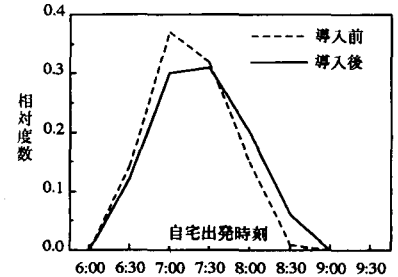


図-1 フレックスタイム制導入による通勤ピーク時の変化

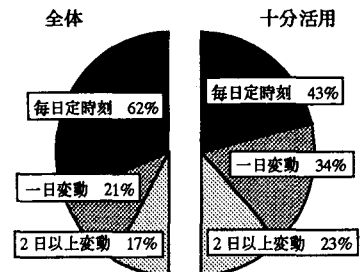


図-2 フレックスタイムの活用状況と出勤パターンの関係

(○を付けた項目はダミーを1にする)としたものを出勤時間・通勤時間の変化との関係から、フレックスタイム制導入による心理的ゆとり効果を具体的に抽出することを考える。即ち、制度下において出勤時刻を自由に選択できることにより、(1)各従業員が出勤時刻をどのような目的でどの程度変更しているのか、(2)制度の導入によって通勤時間が短縮した効果はどのような意識項目と関係が深いのかを、「制度を十分に活用している」と回答している人々を対象に、数量化理論Ⅰ類を用いて分析した。また、以下のように本問題を定式化する際、本研究においては各ダミー変数が0になるとき(制度導入によるメリットが全く無い場合)は制度導入以前の状態であり、定数項=0になるのが望ましいと考えて定数項は省略した。

$$f_n = b_1 z_1 + b_2 z_2 + b_3 z_3 + b_4 z_4$$

f_1 : 制度導入前後における出勤時刻の時間差の絶対値

f_2 : 制度導入前後における通勤時間の短縮時間

b_1 : 偏回帰係数

z_1 : 制度導入によるメリット(アンケートで選択の場合=1、不選択の場合=0)

p_1 : z_1 の選択率(b_1 に p_1 を掛けることにより、各項目の平均的な重みが得られる)

計算結果を表-2(a)、(b)に示す。表-2(a)に示すように、制度導入前後の出勤時刻の変更幅の絶対値の大きさは、「渋滞を避ける」ためによる影響が12.3分と最も大きくなっていることが分かる。(注:各従業員に対して「渋滞を避ける」意識が働くかどうかによって、出勤時刻の変更幅が最大12.3分異なるという意味。以下同義)また、「仕事前に私用を行う」ためによる影響(5.8分)の方が「仕事後に私用を行う」ためによる影響(2.5分)よりも大きいことが分かり、この結果は制度導入により出勤時刻が全般的に遅くなる傾向になっていることから推察できるものと思われる。

次に、表-2(b)に示すように制度が導入されることにより、通勤時間が短縮した効果の内訳として、「渋滞を避ける」ためによる影響が3.2分と最も大きく通勤時間短縮に直接的に寄与しており、妥当な結果となっているように思われる。また、「仕事前に私用を行う」ためによる影響も1.7分と少なからず通勤時間短縮に間接的に寄与していることが分かる。

以上より、フレックスタイムが朝の交通渋滞の回避、又は仕事前に私用を行うための目的で利用される時、出勤時刻の変更幅と通勤時間の短縮に大きな影響を及ぼすことが分かった。

§ 6. 本研究のまとめ

フレックスタイム制導入による心理的ゆとり効果として、遅刻が無いという心理的余裕が主なものとして挙げられるが、今回の結果からはそのような心理的余裕を得るための要因よりも、他の要因の方が出勤時刻の変更幅、通勤時間短縮に大きく影響する結果となった。

この結果は、本研究で利用した目的変数の特性や、分析方法に影響を受けているため、今後それらについて更に検討を加える必要があるものと思われる。

表-1 1週間での出勤パターン別に見た平均出勤時刻

	平均出勤時刻
毎日定時刻に出勤	7時27分
1日変動して出勤	7時44分
2日以上変動して出勤	7時38分

表-2(a) 目的変数=|出勤時刻の変更幅|、による計算結果

変数	制度が導入されたメリット	係数	係数×選択率	相関係数	選択率%
Z 1	遅刻が無い心理的余裕	7.69	4.91	-0.19	64.0
Z 2	交通渋滞を避けられる	48.75	12.27	0.47	25.0
Z 3	勤務前に私用を行える	18.65	5.83	0.27	31.0
Z 4	勤務後に私用を行える	6.02	2.53	-0.10	42.0

重相関係数=0.51 サンプル数=56

表-2(b) 目的変数=通勤短縮時間、による計算結果

変数	制度が導入されたメリット	係数	係数×選択率	相関係数	選択率%
Z 1	遅刻が無い心理的余裕	0.98	0.63	-0.24	64.0
Z 2	交通渋滞を避けられる	12.53	3.16	0.51	25.0
Z 3	勤務前に私用を行える	5.50	1.72	0.34	31.0
Z 4	勤務後に私用を行える	0.08	0.03	-0.20	42.0

重相関係数=0.56 サンプル数=56