

地方中核都市における「時差出勤」と「相乗り」意識に関する研究

徳島大学工学部	正 員	定井喜明
徳島大学工学部	正 員	近藤光男
徳島大学大学院	学生員	戸根秀孝
讃岐鉄工	正 員	○新矢 隆

§1. はじめに

本研究では、朝夕の交通混雑を解消する方法として、従来の交通施設供給を図り道路の交通容量を増大させる方法に代り、交通需要を操作することにより現存の道路交通施設を有効に利用する方策としての「時差出勤」及び「相乗り」（本研究では通勤時の相乗りを対象とする）方式に着目し、アンケート調査を実施し、それを集計分析したものである。アンケート調査は徳島市の都心部に立地する事業所を対象として無作為に抽出し、この抽出した事業所の経営者および事業所へのマイカー通勤者を対象として実施した。事業所経営者に対するアンケート調査は主に時差出勤に関する項目を、マイカー通勤者対象アンケート調査は主に相乗り通勤に関する項目を設定し、調査は訪問留置・訪問回収方式によって行ない、有効サンプル数として事業所経営者対象票 711 票（有効回収率 81.7%）、マイカー通勤者対象票 814 票（有効回収率 85.7%）を得た。

§2. 時差出勤の実態および対応意識

まず、時差出勤の対応状況を図-1に示す。これによれば現時点で実施している事業所が15%あり、6分の1の事業所がすでに実施している現状にあることが明らかとなった。さらに、将来時差出勤の「実施を考えている」と答えた事業所と「検討中である」と答えた事業所が合計で約20%存在しており、実行可能性のある事業所が

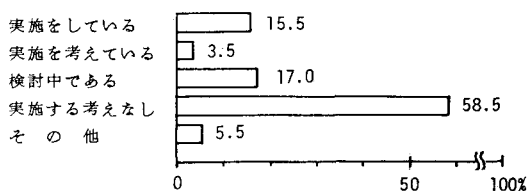


図-1 時差出勤への対応状況

約2割程度存在していることがわかった。これに反して半数以上の事業所が時差出勤を「実施する考えなし」と答えているが、本来時差出勤の目的がピーク交通量の分散を旨とするものであり、このことを考えればすべての事業所が実施する必要はなく、実行可能性のある2割の事業所に注目すべきである。また、この態度決定の理由をみると現在時差出勤を実施していない事業所では半数以上の56%が「仕事の内容・取引先との関係」から実施できないと答えており、次に「近隣居住者がほとんど」で実施しても意味がない(6%)の順となっている。また、現在実施している事業所においても取引・商売・業務等の都合上勤務時間をずらした方がよい、という理由による実施が相当数ある。

次に、時差出勤実施のための望ましい推進主体に対する意見を示したのが図-2である。「各事業所が独自」が53%を占め、時差出勤を実施するにあたっては各事業所が自主的に行なうべきであると考えている事業所が非常に多いことがわかった。これは上記の対応理由からも明らかであり、各事業所特殊の仕事上の問題点を解決しない限り実施に踏み込むことが出来ないことを示していると考えられる。

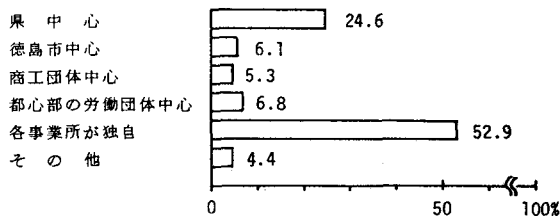


図-2 時差出勤推進主体の支持率（事業所対象）

§3. 相乗り通勤の実態および対応意識

現在の相乗り通勤実施状況は図-3に示すとおり相乗り通勤「していない」人は14.4%にすぎず、84.5%が実施していない。しかも、実施者の大部分が2人の相乗りであることがわかった。また、実施状況と個人属性とのクロス分析で明らかになったことを示すと、「職業」では「公務」、「職種」では「事務職」の人の実施率が高く、

「年令」では全般的傾向として壮年層において実施に積極的であることがわかった。次に、相乗通勤のメリットとして「通勤費用の削減」、「省エネ・社会的貢献」を考えていることがわかった。また、デメリットとして「時間的に制約され窮屈」をあげており、マイカーの利便性の減少に対して大きな関心を払っていることがわかる。さらに、「交通事故の心配」も大きなデメリットであると答えており、今後の相乗り通勤の大きな問題点であると考えられる。

次に、相乗り通勤グループ結成の重要な問題点である運転の分担および使用する車に対する意見をみると、まず約5割の人が「常に運転者」として参加したいと答えていることがわかった。さらに、使用する車として「運転者の車」が最も好ましいとした人が約8割程度存在することと考え合わせると運転者が自らの車を提供する方策によって相乗りグループを結成するのが妥当であることが判明した。

§4. 実施効果の算定

時差出勤、相乗り通勤の実施効果をピーク交通量の減少という面から考察する。これはアンケート調査を基にして、時差出勤及び相乗り通勤に積極的な態度を示している事業所及びマイカー通勤者がそれぞれを実施した場合、朝のピーク交通量がどれ程減少するかを算出したものである。推進対策による差違を知るために次の二つのケースについて算出した。

表一 時差出勤による交通量の減少率
(自動車類に対する減少率)

ル	ー	ト	ケ ー ス	時 間 ・ 帯 (A M)				平 均
				7:15 ~7:30	7:30 ~7:45	7:45 ~8:00	8:00 ~8:15	
国道 / 9 2 号	I	II	I	5.9	3.5	4.0	2.1	3.7
			II	30.0	21.7	22.6	17.9	23.3
国道旧 / 1 号	I	II	I	10.9	5.8	4.2	3.1	5.5
			II	42.0	31.5	18.2	20.5	27.2
国道 / 1 号 バイパス	I	II	I	6.2	4.6	5.4	5.5	5.5
			II	27.1	27.8	32.8	21.7	27.2
国道旧 5 5 号	I	II	I	8.2	3.8	1.7	4.2	4.7
			II	26.1	26.8	19.3	17.6	23.1
国道 5 5 号 バイパス	I	II	I	5.4	2.6	4.4	3.4	4.0
			II	20.3	16.2	23.8	12.2	18.1

(%)

表二 相乗り通勤による交通量の減少率
(自動車類に対する減少率)

ル	ー	ト	時 間 ・ 帯 (A M)				平 均
			7:15 ~7:30	7:30 ~7:45	7:45 ~8:00	8:00 ~8:15	
国道 / 9 2 号	I	II	10.7	6.3	6.5	7.8	7.8
			3.3	9.1	8.4	12.3	8.3
国道旧 / 1 号	I	II	5.7	19.4	6.4	9.1	10.0
			4.8	29.5	22.3	2.5	15.6
国道 5 5 号 バイパス	I	II	15.4	10.7	10.1	8.1	11.2

(%)

29.5%平均1割程度の減少率を示しており、上記時差出勤のケース②と比べると半分位の値となっている。

§5. おわりに

本研究は、地方中核都市において「時差出勤」及び「相乗り」方策を実施するための基礎資料として、実態及び対応意識を把握し、実施による効果を検討したものである。この結果、実施状況及び対応意識が明らかになった。また、両方策とも適切な推進対策により現在検討中の事業所が実施をすれば相当大きい効果があることがわかり、地方中核都市の通勤交通対策に曙光を与えることになった。

〔参考文献〕 定井、近藤、戸根、新矢：地方中核都市における「時差出勤」と「相乗り通勤」対策に関する研究、第5回土木計画学研究発表会議演集、pp468~472