

## ラッシュ・アワーの混雑緩和を目指して

——都市社会学的試案——

現代社会研究会\*

本稿は、現代社会研究会のメンバーたる4人の都市生活者から見た、ラッシュ観と混雑緩和へ向けてのアイデアをまとめたものである。近い将来に予想される生活時間帯の広がり、在宅勤務より日本の労働慣習に合致していると思われるサテライト・オフィス化などによる混雑の軽減、都市空間の有効な分配方法としての扇形都市の提案、通勤電車をビジネス空間として活用する快適通勤手段の実現等を骨子としている。

### Towards Amelioration of Rush Hour Congestion

——Sociological City Plans——

Gendai Shakai Kenkyu-kai

(Modern Society Study Group)\*

This manuscript is a summation of the ideas held by the four members of The Association for Research on Current Society, who are residents of cities, concerning rush hours and their amelioration. The manuscript investigates ways to bring about pleasant commuting and includes discussions of the following: 1) the expected expansion in the near future of non-working (life) time, 2) an increase of stellite offices, that will, we believe, be in conjunction with a change in Japanese work habits toward more employment in the home, leading to decreased congestion, 3) a proposal for fan-shaped cities as a means for effective distribution in the area between cities, 4) operation of electric commuter rail in business areas.

#### 1. われわれの視点

ラッシュアワーの混雑緩和を目指した新しい提案を行うにあたって、本稿を執筆するわれわれ4人の通勤をめぐる置かれている状況を明らかにしておきたいと思う。というのは、本稿をできるだけ現実的、体験的な提案にしたい為である。

Uは地方大学の教授である。浦和の自宅から新潟へ新幹線で往復する。週の始めに新潟へ出かけ、新潟のアパートから大学に通う。アパートは大学の近くであり、ラッシュアワーの未経験者である。浦和に家族とともに居住しているのは、新潟への便と東京都心への出かけ易さを考えてのことである。

Sも大学教授である。東京の西部に住み、千葉の大学に通う。クルマで東京を横ぎって通勤することも多い。クルマを使うのは大学からの帰途都心の諸地点で研究会が行われることが多く、移動に便利だからである。現居住地から大学への通勤は大変時間がかかるが、都心を必然的に通る状況をつくっておくことがさまざまな意味でプラスになっていると、本人は考えている。

Gは広告代理店勤務である。やはり東京西部の郊外から都心に通っている。住んでいるのは親ゆずりの家、典型的なサラリーマンではあるが、始業が9時半ということで、ラッシュのピークは経験しないですんでいる。仕事柄帰りは遅い。

\*現代社会研究会は次の4人によって構成されている。

梅沢 正 新潟大学教養部教授

Tadashi UMEZAWA: Professor, College of Arts and Sciences, Niigata University

後藤昌美 毎日広告社第5営業局局長

Masami GOTOH: General Manager 5th Account Division, Mainichi Advertizing Agency

鈴木春男 千葉大学文学部教授

Haruo SUZUKI: Professor, Faculty of Letters, Chiba University

平松貞実 毎日新聞社東京代表室長

Sadami HIRAMATSU: General Manager, Representative Room, Tokyo Office, Mainichi Newspapers

原稿受理 昭和61年10月27日

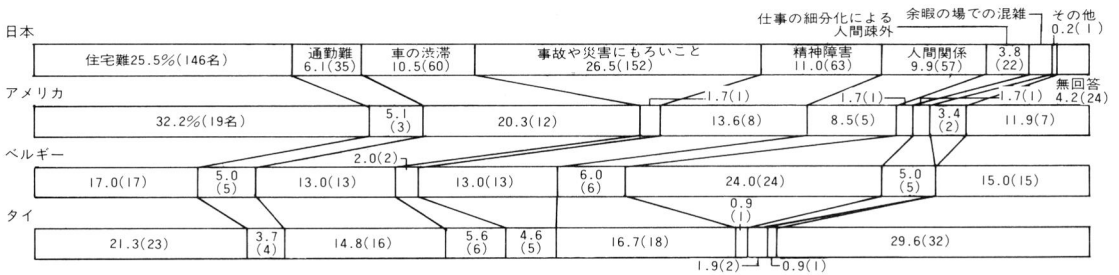


Fig. 1 都市高密度化の短所(性・年齢別)  
Disadvantageous aspects of the high population density in cities

Hは、都内に住み新聞社に勤めている。始業は10時。9時半には出社しているが、ラッシュのピークは経験していない。住居は、大船、東久留米、練馬と順次都心に近づいてきている。

以上を考えると、4人とも本当の意味でのラッシュアワーの経験者ではない。しかし4人とも何らかの形で東京都心と深くかわり、周辺から都心へ、都心から周辺への移動をくり返し広い意味でラッシュの一因を形成しているのである。こうした4人の特性は一方でラッシュの被害を多少は受けながらも、同時にその中でもみくちやにされ、非理性的にただただその状況にくむという立場ではないことをさし示している。すなわち、われわれの視点は自分たちの置かれた状況を生かし、一方で多少の被害者としての体験を生かしながら、他方ではできるだけクールに客観的にラッシュアワーをとらえようとするということである。そしてこの記述は首都圏におけるラッシュに絞って行うことにしたい。

## 2. ラッシュは悪か

Fig.1は、1982年に国際交通安全学会が日本を含む4ヶ国の機械器具製造業で働く従業員を対象に行った空間に関する意識調査の結果から、都市が高密度化していくことがどのような短所を生み出すかについての意見を見たものである\*。図からも明らかなように、日本の場合には住宅難といった問題もさることながら、事故や災害にもろいことを挙げる者の比率が高く、特殊な傾向を示しているのであるが、その中で通勤難をあげる比率も他の諸国より高くなっている。事故や災害にもろいということの中でも通勤時の事故や災害が当然意識としては含まれているはずであり、その分を加えると通勤に関して日本社会が特に大きな問題をかかえていることは充分推測できる。そして通勤難といえば、そこには長時間通勤とラッシュの問題をその内容としていることは言うまでもない。

従って都市の住民にとって通勤や通学のラッシュが多量の苦痛となっていることは疑う余地もない。

ただここでわれわれは冷静に考えてみる必要がある。ラッシュは混雑している状況であり、混雑は誰にとってもない方がよいに違いないが、ラッシュアワーは完璧に悪だと早計にいいものだろうか。労働を展開するための場である通勤と、レジャーの場である行楽とを同じに論ずることは問題かも知れぬが、この混雑の是非論は行楽の場にもあてはまる。人の多い行楽地に出かけることが、これでは疲れに行くようなものだとよく批判される。しかしよく考えてみると、子供の日に動物園が混むのは当たり前といえは当たり前なのであって、混雑することによって動物園が機能しなくなった時に始めて、それは批判の対象にされるべきなのである。

われわれが目指すべきは生産性の高い、また人間にとって充足感のある、活力のある社会であろう。効率の良さ、生産性の高さといった面から見れば、ラッシュは活力のある社会の一風景であるともいえるのである。要は、そうした混雑が度を過ぎてはいけな、混雑しているが故に非効率になっているとしたらそれは問題だということであろう。

われわれが示すアイディアはその意味で、ラッシュの解消策ではなく緩和策である。その点を明確にして、各自の立場から出されたものを述べてみたい。

## 3. 24時間都市の創造

新聞社の中にいると時間の感覚が世間と全く異ってくる。「ニューヨーク・タイムスの日\*\*」でも紹介されているように、朝から始まって夜明けまで動いている。日本の新聞社の場合は夕刊も発行してい

\*鈴木春男「人と空間に関する意識調査について」、IATSS Review Vol. 8, No. 5, p. 69

\*\*R. アドラー著、山本晶訳「ニューヨーク・タイムズの日」平凡社

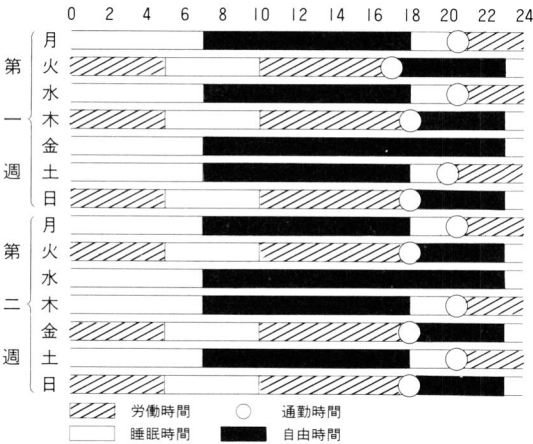


Fig. 2 日本の新聞社の勤務態様  
Working condition of a Japanese newspaper company

るから朝は8時頃からスタートすることになる。社内が停止するのは朝方のほんの数時間だけなのである。一般企業と同じような事務部門もあるが、10時～18時と時間不ずれており、人数は少ない。編集は人さまざまだが、朝刊の遅い版が勝負だから、仕事は夜から夜中にかけてピークになる。その人たちは原則としてクルマで帰宅する。夜明けにである。

制作部門は大きく分けると、紙面をつくる上工程と印刷機をまわす下工程とになる。上工程は新聞記者と同じで、遅くなった人はクルマで帰宅する。少し変っているのは下工程の人達である。彼等は夜出勤してきて夜中に働き、夜明けから社内のベッドで眠り、昼間夕刊作業を終えて帰る。それを2回行って1日休む。Fig. 2はこの勤務体制の下での労働時間、睡眠時間、通勤時間、自由時間を2週間にわたって図解したものであるが、余暇時間が多く、また通勤時間が短くしかもラッシュアワーを避けていることがわかるのである。

仕事に合わせて勤務が組まれるのは当然で、夜勤は別に珍しくもないといわれればそれまでだが、そう人数も多くない新聞社では、遅くなれば会社へ泊るということは珍しいことではなくなっている。24時間会社はどんな時刻に行っても居られるところなのである。食堂も深夜まで営業しており、風呂もわいている。ベッドも用意されているのである。

ビジネスとして24時間開業していることが望ましいのは、マスコミだけとは限らない。いま一つの例を考えてみよう。昨今、都内の地価は暴騰しており、その原因はいろいろ考えられる。日本に資金が余っているというのもそのひとつであるが、もう一つの

原因として都心にオフィスビルが不足しているということがある。東京は今後、世界の金融都市として発展するという見方がある。その雇用量は15万人と予測されている。それだけで15万人分のオフィス需要があるということであるが、その人達はニューヨーク、ロンドンと連絡をとりながらの仕事であるから、夜中の仕事となる可能性を十分にもっている。情報ネットをもった24時間空調のビルが求められているのである。日本の東京から世界の東京に変貌することによって、東京の時間はこれまでのようなパターンでは許されなくなっている。

その是非はともかく、遊びのパターンも変わってきている。六本木から若い女性が始発電車で帰ることが報告されている。東京の一つの風景になっているのである。

東京という一つの都市に限定すれば、少なくとも終電から始発までの時間をもっと短くし、24時間移動可能な都市にすべきである。新しく建設されるビルは、24時間仕事可能なビルが理想とされるであろう。そうした状況のなかで、それぞれが自分の仕事に合わせた時間帯を選ぶようになり、その結果がラッシュを緩和することになるかも知れない。時間差出勤という考えもあるし、それはそれで進めるべきであるが、無理に時間差をつけるという考えでなく、最もよい時間を各自が選ぶということを重視した方がよいように思う。

この24時間都市構想は、現実に日本人全体の生活時間に変化が生じているという事実からも支持されるのである。Fig. 3\*は、就寝時間と起床時間の最近10年間の変化を見たものであるが、起床、就寝時間も遅くなっていることがわかる。全国のデータで見ると、半数以上の人が起きていた時間は昭和45年が午前6時15分～30分の間であったのに、昭和55年には6時30分～45分の間に移行しており、就寝時間も午後10時30分～45分から午後10時45分～11時に変化してきている。また同調査の昭和60年版では、この傾向がさらに強まり、全体で午後11時に起きている人が5%も増え、特に午後10時～午前1時の間で起きている人が増えていることが注目されるのである。

#### 4. 在宅勤務

トフラーがその著書「第三の波」でバラ色の未来を示すキーワードの一つとして在宅勤務を挙げたこ

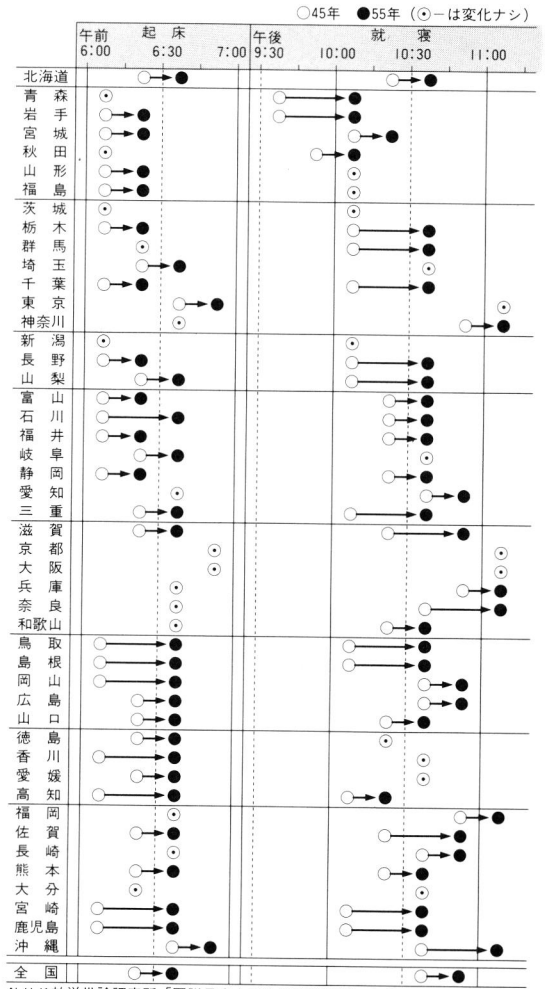
\*NHK放送世論研究所「図説日本人の生活時間1980」より抜すい

とは知られており、既にマーケティングや企画部門のサラリーマン、コピーライター、プログラマーなどの専門職にはその方式が広がりつつあることも事実である。しかもこの方式が一週のうち何日間か採用されるだけでもラッシュアワーの緩和に役立つことはいうまでもない。

しかし、アメリカにおいても「第三の波」が在宅勤務を描き出した時、オフィスで同僚と一緒に働くことが知的な刺激を受ける為に必要だという声があったが、特に日本では、その風土が「仲間社会」であるため勤務の場内外の人間関係が重視され、仲間と一杯やりながらコミュニケーションをはかり、ストレスを発散させることの必要性が叫ばれたことも事実である。Fig.4\*は国際交通安全学会が昭和57年1月～2月に主としてビジネスマンを対象に行った「交通と通信の代替・補完関係」の調査\*\*から抜粋したものであるが、「週休2日制になれば在宅勤務は望まない」とする否定派が41.3%と一番多く、ネガティブな反応が見られるのである。とくにネガティブな反応をするのは余暇志向型の人に多く、在宅勤務は仕事時間と余暇時間の区分をあいまいなものにしてしまうということに対する恐れによるものであることがわかる。このように考える人にとっては、たとえラッシュであろうとも通勤は仕事と余暇を区別する重大な場だということになるのである。

在宅勤務体制への進展を抑制する要因\*\*\*としてはそれ以外に、対面的コミュニケーションの場がなくなる、会社への帰属意識や連帯感が低下する、家庭や家屋の事情、多面的な役割分担・相互補完ができなくなる、勤務時間管理が困難、企業機密の保持が困難、仕事を通してのトレーニングがし難い等さまざまなものが考えられ、確かにそう簡単に在宅勤務システムが一般化するとは思えない。しかしだからといって現在の通勤システムが良いというわけにはいかないこともまた事実である。

そこで、在宅勤務というより、地域ごとに「サテライト・オフィス」が置かれ、周辺に居住するサラ



NHK放送世論調査所「図説日本人の生活時間1980」より

Fig. 3 地域別の起床・就寝時間の年次変化  
Change of sleeping hours by prefecture

あなたは在宅勤務（通信手段をフルに使い、家において仕事をする勤務体系）について、次のどの意見に賛成ですか。（1つだけに○）

1. 毎日会社へ行かずに家で仕事ができるなら、それにこしたことはない
2. 会社へ週のうち1日か2日だけ、あとは在宅勤務がいい
3. 会社へ3～4日だけ、あとは在宅勤務がいい
4. 週休2日制になれば在宅勤務は望まない

\*国際交通安全学会633プロジェクトチーム「交通と通信の代替・補完関係」IASS Review Vol. 8, No. 3, 1982, p. 38より抜粋

\*\*国際交通安全学会「交通と通信の代替・補完関係—ビジネスマンに対する意識調査集計結果」（昭和56年度研究調査報告会資料）昭和57年4月

\*\*\*国際交通安全学会「交通と通信の代替・補完関係」（昭和57年度研究調査報告会資料）昭和58年4月、および鈴木春男「在宅勤務システム」田村紀雄他編「ニューメディア事業参画への道」フジ・テクノシステム、P. 57

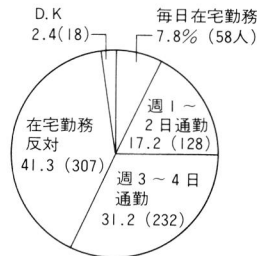
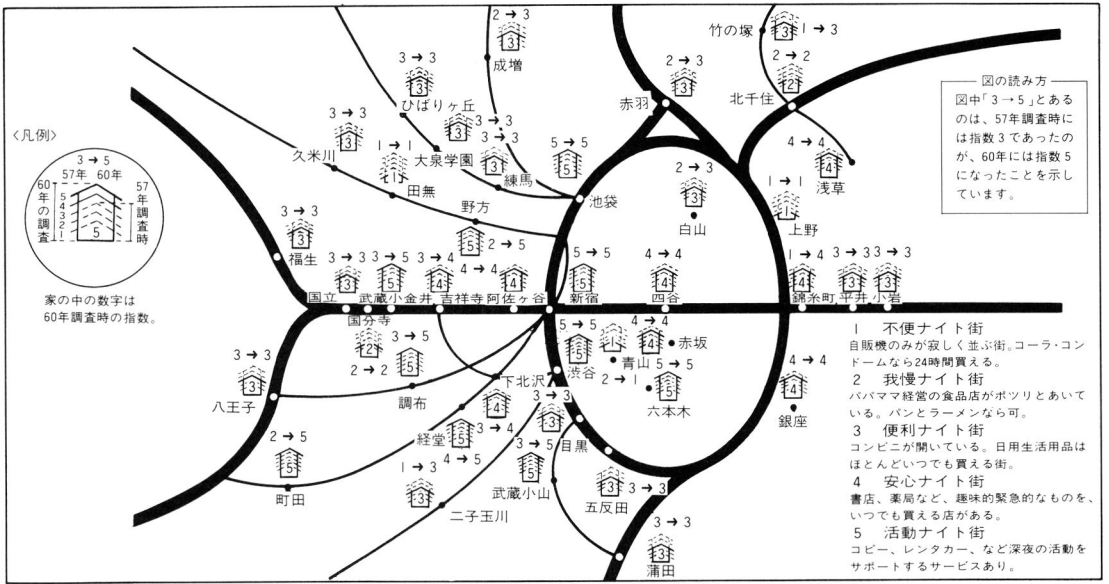


Fig. 4 在宅勤務への態度  
Approval and disapproval of working at home



調査：57年10月と60年3月(それぞれウィークディの午前零時)

Fig. 5 首都圏各地域の深夜の活性度の変化  
Midnight liveliness of metropolitan areas

リーマンはそこに出勤して、都市にある本社とパソコンで連絡をとりながら仕事を進める方式が脚光を浴びてくるのである。そうなれば、徒歩や自転車で近くの「サテライト・オフィス」に出かけられ、たとえ週2日ぐらいの本社出勤があったとしても、それぞれの事情により自由な時間を選べるようになり、通勤ラッシュは緩和されることになる。また、在宅勤務の出来るような専用の部屋を持つ余裕のない日本の住宅事情から考えてもこのシステムは従業員から見て実現の可能性は高く、一方、持家購入費用の高騰で、家と会社との距離がますます離れ、しかも都心のオフィスの借代自体も高騰している状況の下では、企業側としても、高騰する通勤費の負担、通勤疲労による労働効率の低下、オフィス維持費の高騰等を防止する策として有効性を認知し始めている。

ただここでそうした「サテライト・オフィス」が生まれていくためのいま一つの条件として、その近くに、仕事以外の生活の場あるいは余暇活動の場が確保されているということがあげられると思う。

Fig. 5は博報堂生活総合研究所の通称「東京闇市マップ\*」を借用したものであるが、いくつかの例外を除いては郊外地域では依然として余暇活動、とくにオフィス終了後のそれを確保する場が保障されていないことを示している。その意味では魅力ある盛り

場の分散ということが重要な課題になると思われる。

5. 扇形都市

都市社会学の領域では、都市の生態学的研究として、バージェスの同心円理論が有名であるが、それを一部修正したものとしてホイトの扇形理論がある。都市は中央ビジネス地帯を中心に発展形成はされるが、同心円理論のいうように都心から等距離にあるところは皆一律だというのではなく、鉄道があったり道路があったりすればその部分は少々遠くても発展すると考えたものである。

首都圏のサラリーマンなら誰でも経験していることであるが、会社帰りの一杯の相手や場所が帰る方向によって大きく左右される。湘南電車や高崎線などになると、誘い合わせて4人でボックスを占め、飲みながらという仲間ができることもある。逆に、全く方向が違う同士だと、会社近くで軽くというのでないと成立しないことが多い。

首都圏は1つの都市と見るには大き過ぎるのである。自由業的生活をし、クルマで移動していれば別だが、電車通勤を規則正しく行っている人間の場合は首都圏全体を生活圈としているケースはほとんどなく、方面別の生活圈である。サラリーマンの生活は、職一住とその間に盛り場があって成り立っているといわれる。地方都市の場合、その盛り場は1つ

\*博報堂生活総合研究所「タウン・ウォッチング」  
P H P 研究所 1985年6月

か2つだが、首都圏では比較的都心に近いところだけをとっても、新宿、渋谷、池袋、上野、新橋とさまざまである。首都圏のサラリーマンはその中のどれかを自分のフランチャイズにしている。

職場が新宿であったり、上野であったりする場合ほどの方面から通勤するのが便利かはおのずから決ってくるのであるが、しかし通勤先として一番多い千代田、中央、港の三区となるとどこに住んでいるのが便利かはそう簡単には言えなくなる。すなわち三区の中でも場所によって便利な方向は異ってくるのである。一つの例を示そう。東西線竹橋に通勤する場合、東京駅の湘南電車のプラットフォームを降り、大手町駅へ出て一駅で竹橋へ来ると、西武新宿線高田馬場のホームを降り、5駅目の竹橋へ来ると全く同じ所要時間なのである。これは東京駅での乗り換えと、高田馬場での乗り換えの違いから来ているのである。

ここで強調したいのは、今の東京は地図上で近いとか、電車が走っているとかといった要素に加え、「乗り換え時間」という要素を加えなければならないということである。オフィスを中心に考えると、この乗り換え要素によって通勤しやすい方面とし難い方面とが区分できるのである。

ラッシュを緩和するために、あえて大胆な提案をすれば、勤めるオフィスを円の中心において首都圏に住むという考えではなく、通勤しやすい方面に扇形に住むようにしようということなのである。オフィス一盛り場一住居と距離が遠い割には移動しやすい空間が見つかるはずである。

その場合、住をどうするのかの問題が絡むことはいうまでもない。借家が新しく家を求める場合は当然オフィスが集めた資料にもとづき、その方面に求める。しかし既に家のある人は売って買うことに抵抗があれば、その家を賃した家賃で便利な方面に家を借りるということも可能であろう。企業がそこに介在するならば、借上げ社宅の制度となろう。民間ならば、海外勤務となった人がよく利用する専門会社に管理を委託するという事も考えられる。

転勤に対しては日本の企業は大変配慮をしてくている。首都圏を扇形都市の複合体と見なし、扇から扇への移動は転勤と考えるようにならないものであろうか。例えば、上野営業所から新宿営業所に移動した場合には、転勤と見なすということが必要かも知れない。

営業所間の移動や転勤が本人の資質や能力を基礎

にしてなされていることは当然であるが、これからはその営業所にとって便利な扇形の中に居住しているかどうかということも一つの要因として考えられてしかるべきかも知れない。また、上に述べたような提案を実施するには時間がかかるにしても、少くとも個別企業がもっている社宅については扇形の中に入っているかどうかの総点検をしてみる必要はありそうである。

なお、個々のサラリーマンの側に自発的に先のような提案に向けての行動を実行してもらうには、通勤手当の支給にかかわる計算方式に工夫を加えることも必要かも知れない。例えば一つのアイデアとして、現在はかかる費用を全額負担したり、金額として上限を決め、その範囲内で支払っているのであるが、その方式を改め、乗り換え時間や待ち時間も含めて1時間までの範囲内は全額払うといった方式も有効かも知れない。多少遠くとも1時間で来られるなら通勤手当は全額支給してもらえということになる。

## 6. 特色ある勤務形態

アメリカやカナダの中小企業を見学すると、大変特色ある経営を打ち出している企業が数多く見られる。よく知られているように、そうした国々では大企業従業員と中小企業従業員の労働条件の格差はほとんど見られず、いってみれば中小企業は資本も少なく経営基盤が弱いのに大企業なみの労働条件を提示しなければならないというきびしい状況がそこには存在しているのである。従ってそこでは大企業にない特色ある新機軸を打ち出すことによって、経営を維持しようとする涙ぐましい努力が中小企業の側に見られるのである。早朝出勤をしてもらい、毎日午前中で仕事を終了してしまう会社、いつでもどんな時間でも従業員の出勤を認める会社等枚挙にいとまがない。

そこへ行くと日本の中小企業は、二重構造の下で確かに大企業にくらべてきびしい状況に置かれている面はあるにしても、反面大企業との労働条件の格差にあぐらをかいている面もないとはいえない。何とかして大企業にない経営特性を打ち出そうとするアメリカ、カナダの企業に対して、何とかして大企業なみの経営特性をと考えているのが日本の中小企業である。始業から終業までの勤務体制についても同じで、このことがラッシュアワーを一層ひどいものにしてしていることは事実である。日本社会の画一主

義がここにも見られるのである。

逆にいえば、いまもし中小企業とは限らず多くの組織で特色ある勤務形態がとれば、ラッシュはかなり緩和されることになるはずである。その方法については既に、24時間都市構想や扇形都市構想の中でも述べているのであるが、それ以外に早朝出勤システムやフレックスタイム制が考えられることはいうまでもない。

更に重要なことは、そうした方法については個々の組織にまかせることも有効ではあろうが、日本社会の画一主義的な傾向を考えた場合には、敢えて通勤日や通勤時間が分散するような社会的取り決めも必要となるように思う。例えば通勤日の分散の為には、週休2日を土日とするのではなく、業種や組織の特性に応じて休日をずらせる施策が必要となろう。一つの例として、一般の企業は土日を休日としたら、官公庁や銀行は日月を休みにし、流通業や学校は個々の組織の都合でフレキシブルにするとしたことも必要であろう。

さらに時間に関していえば、通勤と通学とが同一時間に集中するというシステムは改良されるべきであり、少なくとも学校の開始時刻は現在より早めたり、遅めたりその分散化がはかられるべきである。

## 7. 快適通勤手段

われわれの最後の提言として、快適通勤手段の開発ということ述べたい。この恩恵を受ける人はあまり多くないかも知れないし、またラッシュの緩和ということでの即効はないかも知れない。しかし、通勤に快適な手段があるということは一つの救いであり、ラッシュのない理想的なモデルが提供されることは、ラッシュに苦しむ人たちに一つの目標を与え、勇気を与えることになるはずである。

通勤新幹線という構想は昔からあったし、新幹線を通勤に使ったり、私鉄のロマンスカーを使っている人もすでにいる。また国鉄のグリーン車利用の通勤も行われている。その方向をもっと積極的に伸ばそうというのがこの提言である。

現在、多くの経営者は電話つきのクルマに乗り、家を出ると直ちに仕事を始動する。オフィスではなくクルマが始動開始の場所となっているのである。通勤電車がそのようになって悪いわけがない。電話

のついた列車はそれぞれ出はじめているが、通勤電車にも電話がつけられていいはずである。しかも快適通勤には、自宅から駅までの自家用車使用が理想とされ、その為には駅周囲にパーク&ライドのスペースがあることが求められるのであるが、土地が少なくまた高い日本ではそれは望んでも無理であり、それを補う方法としてキス&ライドのシステムが考えられている現状であるが、通勤電車に電話がつけられれば帰宅者のキス&ライドにも好都合なのである。

また、オフィスに着いた後仕事前にコーヒー一杯という人も多いが、ロマンスシートでコーヒーを飲んでくれば、それはもはや「通勤」ではなく、仕事を進める準備時間なのである。そうした、座席指定、コーヒーサービス可、電話使用可といった通勤電車を大いに開発すべきである。

問題はコストだが、ラッシュの山を崩すことにより、利用時間を多くする。休日はレジャー用を使うということで利用料金を安くする努力がはらわれるべきであり、コーヒーなども自動販売にすれば人件費をかけずに済む。コスト増分は利用者負担にすることで解決をはかりたい。

問題は線路である。特別の電車を走らす為にダイヤが混んでは困る。そこで線路の複数線化をすすめる必要が生ずる。さらにいえば、今のターミナルにつけるのではなく、地下にもぐり、山手線の内側まで入り、地下鉄に乗り換えられるようにする。先に提案した扇形都市を構成する有力な方法にもなろう。

わが国の国民1人あたりの所得が、円高の影響もあってアメリカを抜いたという。それ程の状況を我々は全く実感できていないことも事実であるが、一昔前の日本人には想像できなかったことでもある。余った金はあちこちで奇妙な経済現象を起こしている。その一方では、相変わらず社会的ストックは少なく、通勤地獄も解決されていない。線路の拡充は膨大な投資を必要とするが、ひたすら遊び・飲むこととマイホーム建設に金を使うだけでなく、利用者も応分の負担をし、首都圏に快適通勤手段を生み出したいものである。首都圏に住むサラリーマンと企業が、それぐらいの社会投資を目標にもつてもよいのではないだろうか。