

週休2日制の普及に伴う交通需要の変動に関する研究

若林勝司* 高田邦道**

本論文は、週休2日制の普及が交通需要へ与える影響を検討したものである。その結果、週休2日制の普及に伴って人々の行動に変化が見えはじめたことが確認できた。すなわち、土曜の通勤交通の減少は鉄道交通に、余暇交通の増加は道路交通に影響を与えた。さらに、休日の増加が平日の休暇減にも影響し、通勤交通をさらに悪化させる方向に動いていることが分かった。その解決策の一つとして、フレックス週休2日制を提案し、この提案仮説が成立するかについて都心3区などの企業・個人を対象に調査を行い、その導入可能性を検討した。

The Study of Transition in Transportation Demand Accompanied by Diffusion of Weekly Two Holiday System

Katsushi WAKABAYASHI* Kunimichi TAKADA**

This paper examines the influence on transportation demand in the popularization of the Weekly Two Holiday System. As a result of the research, a change in people's behavior was apparent. Rail road traffic was influenced by a decrease of Saturday commuter traffic and road traffic was influenced by an increase of leisure time transportation. It was also found out that the increase in number of holidays accelerates the deterioration of various commuter traffic situations because people become more hesitant about taking leave on weekdays. The Flexible Weekly Two Holiday Style System was proposed as one alternative to improve such a situation. An investigation was later conducted with companies and individuals in the three central wards of Tokyo to examine applicability and feasibility of the proposed system.

1. はじめに

わが国では現在、週休2日制が各企業、諸官庁に本格的に導入されてきており、最近では小・中学校でも週休2日制の体制に入りつつある。また、勤労者（個人）も、年間休日の絶対数が増加してきている。かつて働きバチと言われていた日本人にとって、この週休2日制は一つの革命的な制度である。一方、

この制度の実用化に伴って、実施を必要とされる労働時間の短縮は、もう一步縮まらず、「かえって平日の休暇が取りにくくなった」「平日の帰りが遅くなり、電車で座りにくくなった」などの声と同時に、「週末の道路の渋滞がひどくなってきた」などの声もあり、交通になんらかの変化を提示していることは明らかである。

その一つの証明が、土曜日の鉄道ダイヤが変わり、利用者が極端に減少してきたことである。この減少分を平日の各曜日に振り分けられないものだろうか。また、ゴルフ場のグリーン・フィーが平日と休日では2倍の格差がある。平日に休めば安い料金でゴルフができる。

このような公共交通や施設の有効利用の観点から

* 日本大学大学院理工学研究科博士課程
Graduate Student in Transportation Eng.,
Nihon University

** 日本大学理工学部教授
Professor, College of Science and Technology,
Nihon University
原稿受理 1995年2月23日

本研究は需要平準化の思想で取り組もうとするものである。今まで週休2日制の問題と取り組んでいる研究は労働時間の短縮、あるいは余暇開発からのアプローチに限られており、交通の視点からの研究はなかった。そこで、週休2日制に代表されるような、休日が多くなる社会での交通需要を研究し、今後の交通社会を展望する準備の必要性を感じ、この研究に取り組んだ。

具体的には週休2日制の普及の交通需要へ与える影響を調べ、その対策案のいくつかについて、実施可能性を実証するためのアンケート調査を行い、週休2日制の有効な運用が通勤の交通渋滞緩和策にならないかについて検討を加えた。

2. これまでの研究

将来の交通需要を余暇の面から調べた今までの研究報告をみると、ドイツ余暇研究所の調査¹⁾では、2001年の展望として「家庭で過ごす人が多くなって自動車需要が減少するだろう」と報告している。一方、同じドイツのダイムラー・ベンツ社の調査・開発センターの報告書「労働時間の展開と余暇時間の動向」²⁾によれば、「テレビ、テレビゲーム、ラジオ等による家庭内での余暇時間の消費は減少し、代わって、社交やスポーツに重点が置かれ余暇時間の過ごし方は、人の移動を伴い自動車需要は増加する」との予測を示している。このように自動車モビリティの先進国であるドイツでさえ将来の自動車交通量の減少説と増加説とに分かれ、休日の増加が交通需

要に与える影響をつかみきれていない。さらに、本研究でも検討を加えた1週間単位の交通行動に関する研究については、単純な交通行動の分析や曜日変動の研究に重点が置かれていた。

しかし、最近の傾向としては、松本ら³⁾が1日を単位とする静的交通需要推計手法では不適切であるとして1時間を単位とする時間帯別OD交通量の必要性を述べたり、原田ら⁴⁾による金曜、土曜、日曜の3日間の生活活動記録調査に基づく分析がみられるなど、交通需要を種々の時間単位で検討する必要性が生じてきている。

交通需要管理の研究の中で通勤交通に関する研究としては、フレックスタイム制の研究がある。交通計画の中に交通需要管理、特に労働管理の問題まで掘り下げて検討したものは、第二次オイルショック後、節エネルギー対策としてアメリカでまとめられたTransportation System Managementがあった^{5, 6)}。この中で、フレックスタイム制によるピーク時間の山を崩す計画（交通需要の時間的転移による管理）やカープーリング、バンパーリングと呼ばれる相乗り制による自動車交通量の削減計画が述べられている。

わが国におけるフレックスタイム制の研究は、宇都宮市にある本田技術研究所での事例報告がある。梁瀬ら⁷⁾はフレックスタイム制の実施前後の交通調査からの分析を行っている。また、国際交通安全学会の「地方都市の交通改善に関する研究（フレックスタイム制の影響の研究）」⁸⁾では、フレックスタイム制の実施により渋滞が解消され、実施した企業の社員も、周辺企業の社員も通勤時間が短縮され、自動車の運転にもゆとりが出来たという効果も報告された。その他には、田川ら⁹⁾による「フレックス制導入による特性分析」の研究、藤田ら¹⁰⁾による「道路交通渋滞緩和効果の測定手法」の報告がある。また、余暇開発からのアプローチとしては、前述したドイツの報告書^{1, 2)}のほかは、「個人生活を重視する社会へ（余暇活動の充実）」¹¹⁾「生活時間の変貌が運輸経済に及ぼす影響に関する調査」¹²⁾「生活時間柔軟化に関する調査研究」¹³⁾が詳しい。

3. わが国の休日制度

3-1 休日制度の歴史的考察

わが国の休日制度は、戦前から週休1日の週48時間労働であった。戦後、アメリカの占領政策に伴い、週44時間の土曜日半日制度が定着した。

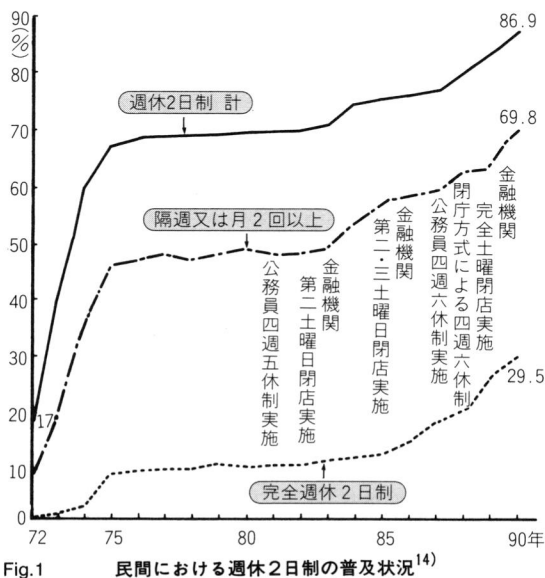


Fig.1 民間における週休2日制の普及状況¹⁴⁾

年間実労働時間は、1960年（昭和35年）に2,426時間と戦後最長に達した後、75年のオイルショック直後まで各企業は、時間短縮（以下時短と呼ぶ）対策を実施してきた。一方、完全週休2日制以外にも隔週や月1回など何らかの形で実施している企業は、67.4%にのぼるなど、週休2日制も順調に普及し、労働時間は短縮されてきた。この結果、75年の労働時間は2,077時間で、60年と比較して349時間も短縮されて着実に時短が進む結果になった。しかし、オイルショック後、多くの企業は高度成長から安定成長への転換を余儀なくされ、その後の90年までの総労働時間は横ばいであった。この間、欧米ではわが国とは対照的に、ひき続き時短が進み、その差が200～400時間になって、現在に至っている。時短は、週休制度の充実に負うところだけではなく、年末・年始休暇、夏期休暇、ゴールデンウィークの拡大や、リフレッシュ休暇など長期休暇の充実も必要である。しかし、週休2日制の次のステップとして、休暇を取りやすくしていくことが考えられる。

3-2 週休2日制の普及

Fig.1は、中小企業庁調査¹⁴⁾による民間における週休2日制の普及状況を示している。90年では、週休2日制が月1回以上実施されている企業は86.9%であった。また、隔週あるいは月2回以上週休2日を実施している企業が69.8%であることも示している。完全週休2日制が実施されている企業は、そのうち29.5%である。次に週休2日制の実施時期をみると、1972年から75年にかけて急速な増加を示し、その後伸びやかな後85年頃からまた徐々に増加をはじめ現在に至っている。85年以降は官庁や金融機関が週休2日制を採用したことによって一般企業の活動に制約が加えられ、週休2日制の導入に拍車がかかったと考えられる。

最近では、「給与より休日が欲しい」という女性が増えているのに注目をして「休日選択制度」を導入した企業や、福利厚生の一環として社員の生活環境の向上を目的とした「ツ－&ハーフホリデー」という毎週1回、土・日のほかに金曜の午後または月曜の午前の勤務を免除するという、文字どおり週休2.5日制を導入した企業、また、営業業務が土・日に集中しやすく、総務や経理などのスタッフとの間に不公平が生じてしまう不動産業界などでは「フレックス休日制度」の導入により公平を保つ企業があらわれるなど、民間では変形休日制というフレキシブルな対応もはじまっている¹⁵⁾。

4. 東京およびその周辺地域における週休2日制の実態

東京およびその周辺地域における通勤者と企業に、週休2日制に対する意識と行動および交通との関わりについて92年に調査を実施した。調査はアンケート方式で都心3区に勤務する個人と企業および常磐線沿線に住んでいる個人について実施した。

4-1 週休2日制の現状

週休2日制の実施の現状はTable1に示すとおりである。総務庁の世論調査¹⁶⁾では週休2日制が導入されている人は全国平均でみると58%、そのうち完全週休2日制が18%となっている。

これに対し、東京都心部に勤務している個人は、週休2日制が99%、そのうち完全週休2日制が89%と全国値に比べて極めて高率となっている。これは公務員、大企業が多く含まれていることに起因している。したがって、都心部の土曜は日曜とほぼ同じ状態になり、土曜の通勤者は平日の790万人から94万人に減少し、交通需要に大きく影響を与えている。

4-2 週休の満足度

都心部で勤務する人に現状の週休に対する満足度を質問した結果は、満足している人が68.5%である。その理由は次頁 Fig.2に示されたとおり、「土・日の休日に慣れている」という現状肯定型が圧倒的で73.6%を示している。次に「友人の休日と一致」22.4%、「子供の休日と一致」13.2%と、余暇を過ごす相手と同じ休日であるという理由の回答率が高くなっている。一方、現状の週休に満足していない人は31.5%で、その理由は「交通機関が混んでいる」71.9%、「観光地が混んでいる」48.8%、「公共施設が混んでいる」48.1%、「レジャー施設が混んでいる」39.4%である。いずれも余暇の活用が十分にできないことが理由になっている。企業調査では、現在完全週休2日制を導入されていない企業への質問「将来完全週休2日制を採用する予定がありますか」に対し

Table 1 週休2日制の実態

調査種類	調査対象	対象地区	週休2日制	完全週休2日制
本研究調査	世帯 1992	常磐線沿線	77%	53%
	企業 1992 個人・従業員	都心3区 都心部	71% 99%	95% 89%
総務庁調査	個人 1990	全 国	58%	18%

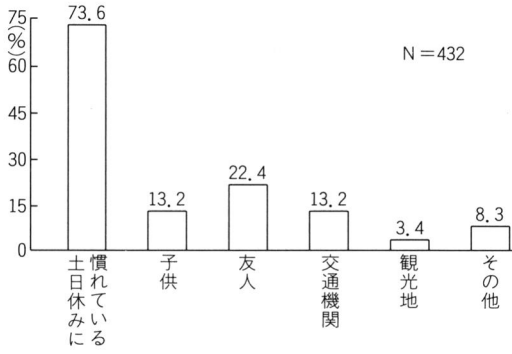


Fig.2 現状の週休に満足している人の理由

て、「ある」「ない」という回答率が同率で44.8%であった。これは、企業として数年後の経済情勢が不透明なことや、他社の動向も見ながら回答をしていることなどが考えられる。

1990年の総務庁調査から休日に業務を行う商業・サービス業や公的サービス機関の週休2日制についての意見では、企業の従業員数別に今後の労働時間について質問したところ、従業員数が多い企業ほど「労働時間は短縮すべき」と答えた者の割合は高くなる傾向にある。さらに、短縮すべきだと答えた者に対して、自分自身の労働時間を短縮する場合に、「どのような方法がよいと思うか」と質問したところ、「週休日が増えたほうがよい」と答えた者33.0%が最も多く、以下「連続してまとめてとれる休日が増えたほうがよい」21.2%、「1日の労働時間を短縮したほうがよい」16.5%の順となっている。

収入と労働時間との関係についての質問では、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることが望

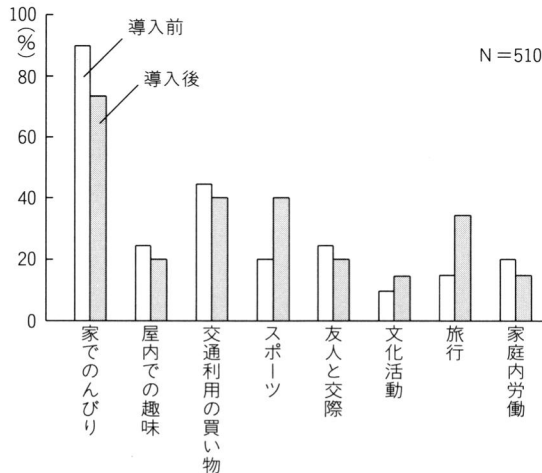


Fig.4 週休2日制導入前・週休2日制導入後の休日の過ごし方

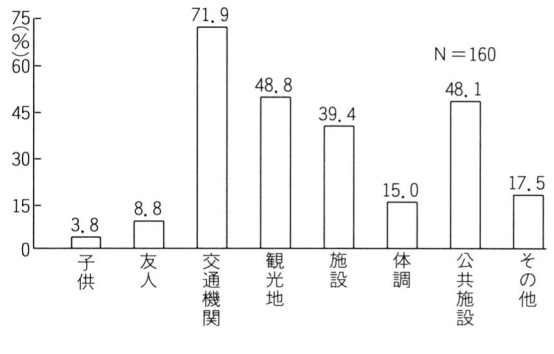


Fig.3 現在の週休に満足していない人の理由

ましい」と答えた者が41.3%、「労働時間が長くなっても収入が増えることが望ましい」と答えた者が26.3%となっている。総務庁の前回調査（86年）と比較すると、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることが望ましい」という回答率は、13.8%から41.3%と27.5%も上昇している。年齢別では、「収入が増えることよりも、労働時間が短くなることが望ましい」と答えた割合は20歳代前半で高く、約5割を占めている。世帯収入別では、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることが望ましい」と答えた割合は、収入が多くなるほど高くなる傾向にある。企業規模別では、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることが望ましい」という回答率の割合は従業員数が多くなるほど高くなる傾向がわかった。

4-3 週休の過ごし方

Fig.4は週休2日制導入前後の休日の過ごし方が示されている。週休2日制を導入されている人は「家でのんびりする」が減少して「スポーツをする」「文化活動をする」「旅行やレクリエーションに行く」が増加した。週休2日制の導入されている場合は総じて週休2日制の導入前より導入後が外出を伴う行動が多いことが分かった。

年齢別では、年齢が高くなるほど「家でのんびりする」「屋内で行う趣味」といった比率が高くなり、年齢が低いほど「交通機関を利用しての買い物」の比率が高くなっている。40~49歳の年齢層では「家でのんびりする」の比率が96.2%と各年齢層の中で最も高い。学齢期の子供の有無による週休の過ごし方の特徴については、学齢期の子供がいる家庭は、「交通機関を利用して買い物に行く」56.6%、

「レクリエーションに行く」40.2%のような屋外活動の比率が高く、子供のいない家庭は、「友人と交際」27.0%、「文化活動」10.7%のような活動の比率が高い。

5. 休日の増大に伴う交通需要の変化とピーク需要に与える影響

首都圏における通勤・通学時の鉄道車内や道路の混雑には、近年、著しいものがある。混雑緩和のために種々の方策が講じられているものの、受皿としての鉄道輸送力の増強や道路交通容量の拡大のほか、過度の集中を抑制するための交通需要管理側の対応もまた必要であると考えられる。交通需要を1日単位で考えると、ラッシュ時の抑制のための典型的な方策としては、時差通勤やフレックスタイム制の導入による交通需要の時間的分散がある。また、場所的な交通需要の平準化としては、サテライトオフィスや在宅勤務、職住近接などが挙げられる。

そこで、本研究では交通需要管理を念頭に置きつつ、週休日の取り方の工夫など、交通需要を1週間単位で考えてみた。週休2日制の導入によって交通の実態がどのように変化してきたかを、鉄道および道路交通の両側面から分析した。そのうえで、週休2日制の取り方や運用方法を考察した。

5-1 首都高速道路にみる週休2日制の影響および分析

Fig.5は首都高速2号線(白金料金所)上りの平日(5日間平均)・土・日別交通量の時間変動図である。朝のピーク時の7時から9時台の3時間を見ると、平日平均と比べて土曜の需要曲線が日曜のそれに近いことがわかる。この需要曲線が週休2日制

による交通需要の特性を示している。

次頁 Fig.6は、首都高速道路の路線別交通量(概ね都心部入口付近の既存調査断面)を平日と土曜を比較し、その増減を示したものである。例えば、減少は黒矢印、増加は白矢印、水平が同率で傾きが増減率で示している。左列は朝のピーク時間帯、中列は昼間12時間(7時~19時)、右列は24時間についての交通量の比較である。

首都高速道路の朝通勤時間帯の上り交通量は、土曜は15路線中12路線が平日平均より減少している。特に2号、3号、5号、6号、湾岸線のように、朝のピーク時には20%以上の減少が見られる。すなわち、週休2日制に伴う通勤交通の依存度が高い路線と通勤交通に影響が少ない路線があることを示している。また24時間交通量をみると、15路線中11路線で土曜の交通量が増加していることを示している。これは土曜の通勤需要の激減に対して、この増加はレジャーや買い物交通を含む余暇活動への自動車利用の増加を意味しているといえる。特に Fig.5にみられる土曜日の夜明け前の交通量の増加は93年4月の一断面の現象ではあるが、これを裏づけている。

5-2 首都圏の鉄道時刻表にみる週休2日制の影響

週休2日制の影響から土曜の朝の交通需要が激減し、需要分布も変化してきている。そのため、JRを含めた私鉄各社は、東京およびその近郊の鉄道路線の時刻表を組み換えはじめた。そこで東京およびその近郊の鉄道路線の時刻表をみると、交通需要の状況によって平・休日あるいは土曜日を加えて運行パターンを変化させている。1992年の鉄道時刻表によると、次のようなAからCの3パターンに分類で

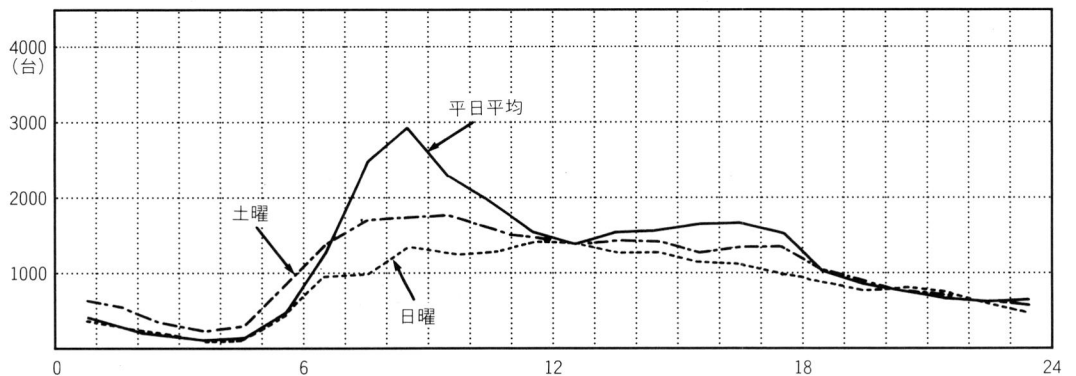


Fig.5 首都高2号線(白金料金所)上りの平・土・日別交通量の時間変動(93年4月11~17日)

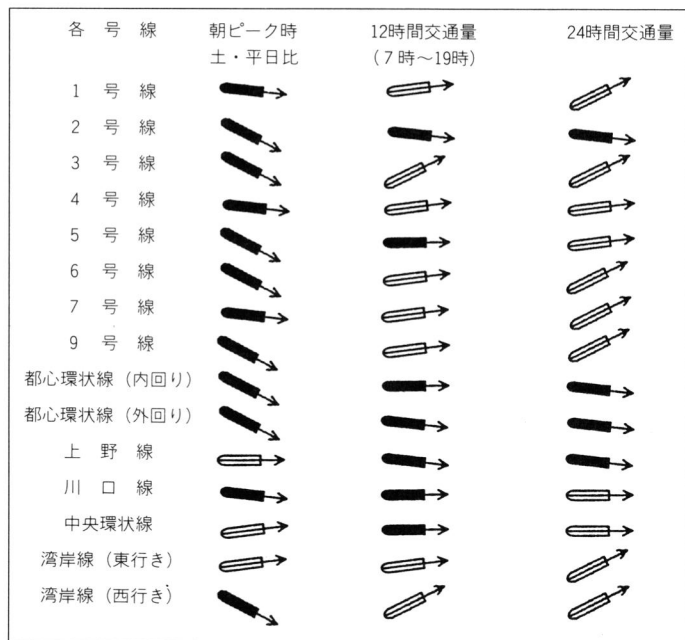


Fig.6 首都高速における交通量の土・平日比

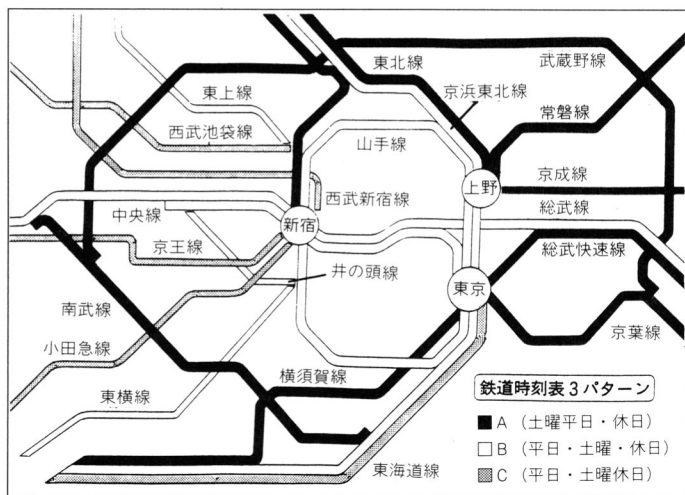


Fig.7 鉄道時刻表からみた運行パターン

- きる。
- ①Aパターン——平日、土曜が同じで休日が異なるパターン
 - ②Bパターン——平日、土曜、休日それぞれ異なるパターン
 - ③Cパターン——土曜、休日が同じで平日が異なるパターン

鉄道時刻表よりこの3種類に運行パターンを分類して図示すると Fig.7 のようになる。

AパターンからCパターンの分類は、沿線住民の

週休2日制の普及度を示す指標と考えられる。すなわち、週休2日制の普及は公務員や大企業ほど進んでおり、そこに勤務する通勤者が多く住む路線は土・休日が同じダイヤで、平日と異なるパターンに分類してある。したがって、AからCへの移行は余暇社会の進化を表すものである。JRも民鉄へ移行し、交通需要に応じてダイヤを組み替えるなど、週休2日制の普及が鉄道経営の敏感な反応をひきおこしている。

6. 交通需要管理の視点からの休日分散

6-1 フレックス週休2日制の提案

1960年にイギリスで発表されたブキャナンレポート¹⁷⁾によると、都市生活では、睡眠、労働、余暇に加えて交通を第4の時間区分と考えなければならなくなっている、交通渋滞の解決の重要性を説いている。Fig.8 は、この考えを基に東京都心部通勤者を例に1週間の時間配分を示したものである。都心3区の通勤時間の平均が65分、往復で考えると約2時間になり、第4の時間区分が必要になる。この2時間は労働には配分できないので余暇か睡眠に配分されることになる。

このように基本時間を8時間ずつ割り付けると、1週間の労働時間は月曜から金曜までの合計40時間にしかない。現状では基準は44時間、

実態は46時間の企業が多い。したがって、完全週休2日制を導入するには労働時間を1時間ずつ(週45時間と仮定した場合)各曜日に振り分けねばならない。労働に1時間加えられた分は余暇に配分され、さらに1時間食い込むことになる。

その結果、平日における余暇の犠牲を1週間の休みで取り戻すという図式が生まれてくる。実際、週休2日の使い方では「家でのおんびりする」が多い。基本的には1週間の労働時間が短縮できることが、週休2日制の前提である。

さらに、この前提が成立したとしても、Fig.8の注にも示したように、例えば通勤交通の2時間があるとその分余暇や睡眠が削られ、疲労回復は1日のサイクルの中で困難な状態となり得る。したがって、この交通時間を疲労が少なく、有効に利用できるレベルの混雑状況を確保することが望まれる。

一方、1週間の中に日曜が存在し休養をとるリズムは、われわれの生活の中で定着している。しかし、外国のように宗教的に日曜に教会に向く習慣の少ない日本では、必ずしも土曜と日曜を連続休暇にする必要はなさそうである。ただ、連続休暇に意義を認めている場合もあり、その場合は、日曜～月曜でも容認されるであろう。さらに1週間の休養を週の中ほどに認めている人、平日におけるスポーツ・レジャー施設の安価な利用を望んでいる人もいる。また、商店閉店法のないわが国では日曜の出勤が定常化し、ローテーションによって週休をとる企業も少なくない。

このように考えると、週休2日の1日を分散させることも非現実的なことでもないといえる。そこで、単純かつ平均的に週休2日の1日を分散できると仮定すると、各曜日とも約17%の通勤交通を削減することができる。

しかし、休日分散については種々の問題が存在している。その第一は、役所や銀行など主要な機関が営業していないことである。第二は、現状ではすでに交通行動が家族型に移行して、週休2日制が生活の一部として定着してきており、これから急に変更することが困難になってきている。第三は、他の会社や取引先との関係が難しい等である。そこで、

①「銀行や役所の土曜営業」が可能になれば、平日での行動を土曜日に延長することができる。

②フレックス週休制など「企業におけるフレキシブルな勤務体制」が可能ならば、時間調整して買い

	月	火	水	木	金	土	日
睡眠	8	8	8	8	8	8	8
	(-1)	(-1)	(-1)	(-1)	(-1)		
労働	8	8	8	8	8	0	0
	<+1>	<+1>	<+1>	<+1>	<+1>		
余暇	8	8	8	8	8	16	16
	(-1)	(-1)	(-1)	(-1)	(-1)		
	<-1>	<-1>	<-1>	<-1>	<-1>		
交通	(+2)	(+2)	(+2)	(+2)	(+2)	0	0

注1) 交通の(+2)時間は睡眠と余暇にそれぞれ(-1)時間ずつ食い込む。
2) 労働の<+1>時間は、余暇に<-1>時間食い込む。

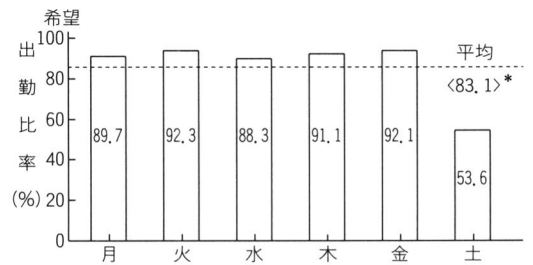
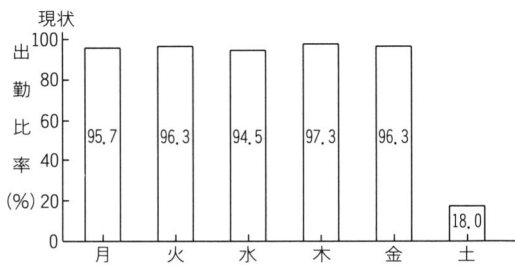
Fig.8 1週間単位でみた1日の時間区分の配分

物、銀行、病院、カルチャー・スポーツなどに当てることができ、週休2日制を有効に活用することができる。

③「平日の施設(スポーツ・文化)利用や旅行料金の設定」が休日より優位であれば週休2日制の平日利用が増えることにより、休日利用の集中が減少する。

という仮説が成立するとして、フレックス週休2日制を提案する。この制度は、個人が週休2日制の日曜以外の1日を月曜から土曜までに振り分ける制度である。もちろん日曜も含めて考えて良いが、暦の上で統一した休日と定められているので、ここでは日曜は休日の1日と固定して考えた。例えば、学齢期の子供がいる人には土曜の優先権を与えよとか、連休を利用して旅行に行くときには日月型を希望するとか、1週間の中で体を休めたい人は日水型・日木型を選ぶなどフレキシブルな対応が期待できる。このやりくりを会社単位あるいは、事業部や部門単位で行うことの提案である。

従来の土～日曜週休2日制だと、交通渋滞や、通勤交通、余暇交通問題の対策費用を考えると、道路や鉄道等の施設整備による容量の拡大策など多大な



注) *は年間有給休暇を加味して、月曜から金曜迄の出勤延比率を6日間で除した値。

Fig.9 曜日別の出勤率

Table 2 週休を振り分けることに賛成の理由

項目	N=304	
	頻度	割合 (%)
1週間の途中で休みをとることができる	103	25.0
通勤ラッシュが多少緩和されると思う	79	19.2
観光地が空いている	75	18.2
映画館・スポーツ施設の利用が空いている	56	13.6
映画館・スポーツ施設の利用料金が安い	22	5.3
役所・銀行などの公共施設が利用しやすくなる	71	17.2
その他	6	1.5
計	412	100.0

財源を必要とするが、フレックス週休2日制を導入すると、官庁や企業が意識を変えることによって多大な費用を必要としないで効果を上げることが期待できる。

6-2 休日分散による影響

通勤時の交通需要を試算すると、調査結果から前頁 Fig.9 のようになる。「現状」は、都心3区に勤務している曜日別の出勤比率の実態を示したものである。「希望」は、「週休2日のとり方について日曜以外のもう1日の休日は何曜日を希望しますか」という問に対する回答を基に、希望する休日の曜日にしたがって出勤すると仮定した場合の曜日別出勤比率を示したものである。調査結果の「希望」を取り入れただけでも、月曜から金曜までで4.0~6.2%の減少が見込まれる。点線は平均で、「土曜も出勤日とし、週休2日の休みのうちの1日を月曜から土曜までに均一に分散する」と仮定すると83.1%である。すなわち、週休2日制の導入は、十数%の需要減が見込まれる。

6-3 フレックス週休2日制に対する意見

フレックス週休2日制についての意見を質問した

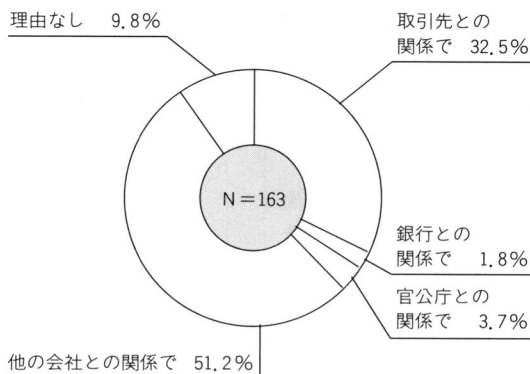


Fig.10 企業の週休の曜日変更が困難な理由

Table 3 週休を振り分けることに反対の理由

項目	N=192	
	頻度	割合 (%)
休みが一定でなくなる	32	14.0
体調を整えにくい	18	7.9
土・日曜日の休みに慣れてしまっている	44	19.2
連続した休みがとれなくなる	85	37.1
子供と休日が一致しなくなる	15	6.6
友人と休日が一致しなくなる	21	9.2
その他	14	6.1
計	229	100.0

ところ、「土・日型休日を変えた方がよい」69.8%、「変えなくてよい」30.2%であった。「変える方がよい」と回答した人にその理由をきいた結果がTable 2 (複数回答)である。最も多い理由は「1週間の途中で休みをとることができる」が25.0%、続いて「通勤ラッシュが多少緩和されると思う」19.2%、「観光地が空いている」18.2%、「役所・銀行などの公共施設が利用しやすくなる」17.2%、「映画館・スポーツ施設の利用が便利」13.6%となっている。

一方、週休の分散に反対の理由はTable 3 に示すとおりである。最も多い理由は「連続した休みがとれなくなる」37.1%であった。次に「土、日曜の休みに慣れてしまっている」19.2%、「休みが一定でなくなる」14.0%で、いずれも現状からの変化を望まないという理由が大勢を占めている。

都心3区にある企業に対して、週休日の曜日変更が可能であるかをきいたところ「週休日の曜日を変えてもよい」が、6.7%であった。これは個人の調査結果69.8%とは大きく違う結果になった。

週休の分散が不可能の理由としては、Fig.10 のような結果が得られた。これによると、「他の会社との関係」52.1%、「取引先との関係」32.5%、続いて「官公庁との関係」3.7%、「銀行との関係」1.8%となっており、いずれも企業の置かれた社会環境との関係で週休の分散が不可能と答えている。したがって、企業および官庁の窓口が月曜から土曜までを就業日とするならば、週休の分散も不可能ではないと考えられる。そのうえ、社員(個人)レベルでは週休の分散を企業内でローテーションで取得することには多くの賛成が得られている。

7. 結論

以上の分析結果から得られた知見は次のとおりである。

(1)週休2日制の普及に伴って人々の行動に変化が見えはじめた。土曜の通勤交通の減少は、鉄道に、余暇交通の増加は、特に若い人達の自動車社会に影響を与えた。

(2)余暇が土曜と日曜に集中するために、余暇施設が混雑するなど施設の有効利用ができていないこと、および、混雑を避けての潜在化交通需要の存在があることが分かった。すなわち、週休2日制に代表されるような休日の多い社会ではピーク特性が生じるので交通需要を平準化する工夫と行動が必要である。

(3)フレックス週休2日制の提案を行った。休日分散は「土曜日でも出勤日とし、週休2日の休みのうち1日を月曜から土曜までに分散する」と仮定すると各曜日とも10数%の通勤交通の減少が計算上可能である。個人レベルでは「1週間の途中で休みをとることができる」「通勤ラッシュが緩和されると思う」等好評であるが、企業レベルでは官庁と民間各企業が同時に導入することが前提である。

本研究で得られた知見から、交通渋滞対策の一つの方法論が提案できた。しかし、政策実行に関しては対策技術だけではなく社会的同意が大きいので、実行に対しこの点が難しく、説得性の高いデータの提出とそれに伴う啓蒙活動が不可欠である。

最後に、この論文は、著者らが参画した国際交通安全学会の研究プロジェクト(H-404)の「交通社会の価値観変化と自動車モビリティ(その2)」¹⁾⁸⁾をベースにしたもので、その後、追加調査を行いまとめたものである。同プロジェクトの委員の方々にはご意見、ご議論を頂きここに記して謝意を表す次第である。

参考文献

- 1) Freizeit 2001, B.A.T Freizeit-Forschungsinstitut, 1991
- 2) 『労働時間の展開と余暇時間の動向』タイムラー・ベンツ社調査開発センター、1991年
- 3) 松本幸正『時間帯別OD交通量の簡易推定手法に関する研究』
- 4) 原田昇・太田勝敏「生活活動記録に基づく個人の活動分析に関する研究」『第23回日本都市計画学会学術研究論文集』pp.415~420、1988年
- 5) Proceedings of a conference by the Transportation Research Board:Transportation System Management,1977
- 6) Adolf D.May :Demand Supply modeling for Transportation System,University of California, July, 1980
- 7) 梁瀬和裕・古池弘隆「フレックス制導入による通勤交通の変化」土木計画学講演集、1990、11
- 8) 『地方都市の交通改善に関する研究』IATSS、1991年
- 9) 田川浩二「フレックス制導入による特性分析」土木学会第47回年次学術講演会、1992、4
- 10) 藤田素弘『フレックスタイム制の普及拡大と道路交通渋滞緩和効果の測定手法に関する研究』
- 11) 『個人生活を重視する社会へ』国民生活審議会、1992、6
- 12) 『生活時間の変貌が運輸経済に及ぼす影響に関する調査』(財)運輸経済研究センター、1990、3
- 13) 『生活時間柔軟化に関する調査研究』(財)余暇開発センター、1992、8
- 14) 『週休2日制導入マニュアル』中小企業庁指導部指導課編、P.13、1991年
- 15) 『時短推進ハンドブック』経営管理研究所、1993年
- 16) 『労働時間と週休2日制に関する世論調査』総務庁、1992年
- 17) Minister of Transport:Traffic in Towns, Her Majesties office, London, 1963/八十島、井上共訳『都市の自動車交通』鹿島出版会、1965年
- 18) 『交通社会の価値観変化と自動車モビリティ(その2)』国際交通安全学会、1993、3