

理想の通勤時間と許容できる通勤時間

板谷和也
ITAYA, Kazuya

流通経済大学経済学部教授

1—はじめに

通勤時間が長すぎるのは苦痛であるが、一方で短ければよいというものでもないようである。大森¹⁾は2003年に本欄で、理想の通勤時間として「0分」を挙げる人は少数に過ぎず、平均すると16分くらいであり、実際の通勤時間は30分ほどであるというサンフランシスコでの調査結果を紹介している。これは所要時間を短縮するほど便益が増加するという交通分野の分析の一般的な考え方とは必ずしも一致しないが、直感的にこの結果について納得できる人は少なくないのではないだろうか。

日本では上に挙げたような、16分ほどで通勤できるような環境にいる人は少数派かもしれない。第6回全国都市交通特性調査の結果²⁾によると、全国の平均通勤時間は34.0分である。しかし三大都市圏の公共交通利用者を対象とした大都市交通センサスの第12回調査結果³⁾によると、首都圏の平均通勤時間は67.7分、中京圏は61.1分、近畿圏で62.2分となっており、全て平均通勤時間が1時間を上回っている。(なお、平均通学時間はいずれも1時間10分以上である)。片道1時間以上の通勤・通学時間を、人々はどうのようにとらえているのだろうか。

本稿ではDimitris MilakisとBert van Weelによる論文“*For me it is always like half an hour*”: Exploring the acceptable travel time concept in the US and European contexts”⁴⁾を紹介する。この論文は、通勤時間の満足度について、現実の通勤時間、理想の通勤時間、許容できる通勤時間を交通機関別に尋ね、コメントを含めて取りまとめるというかたちで分析したものである。調査対象都市はパークレー（米国）とデルフト（オランダ）の2都市であり、両都市を比較している。欧米の通勤に関わる状況は日本のそれとは異なる部分もあるが、今後の通勤移動におけるあるべき姿を考えるにあたり示唆の大きい内容と考えられる。

2—理想的な通勤時間と許容できる通勤時間

通常、移動時間は短ければ短いほど良いとされるが、この論文では「理想的な通勤時間」と「許容できる通勤時間」というものが存在すると仮定し、通勤時間0分から理想的な通勤時間までは効用が増加し、理想的な通勤時間から許容できる通勤時間までは効用がほぼ横ばいで、通勤時間がそれ以上になると効用が低下していくという考え方を採用している。そのうえで調査対象者^{注1)}に対し、実際の通勤時間に対する満足度、0分から60分まで15分刻みの仮想的な通勤時間に対する満

足度、理想的な通勤時間、利用交通手段、これらの評価の理由などを尋ねている^{注2)}。

理想の通勤時間が0分にならない理由は、職住が近接していることと変化がないということや、自宅で仕事をするということ自体が好ましくないといった理由が挙げられている。一回限りの移動であれば移動時間が短いほどよいが、毎日の行動である通勤については、ある程度は移動した方がよいと考えている人が多いようである。それは、仮想的な通勤時間に対する満足度についての回答の傾向（図—1）を見ても明らかである。満足度が最大なのはパークレー、デルフトともに15分である。30分を超えると、全く満足していないとする回答者が増加する。

通勤時間15分に対しては、短い時間で移動できるので便利であり、距離的にも近いので自宅に簡単に戻れるといった好意的なコメントが多い。これが30分になると、遠くない、悪くないといったコメントもあるが、移動時間が長くて退屈だとか、乗り物酔いをするといったコメントが混じってくる。45分以上になると、通勤時間としては長すぎるというコメントばかりになり、好意的な評価はほとんどなくなってしまふ。

そして、理想の通勤時間を具体的に挙げてもらった結果の平均は、パークレーが20.0分、デルフトは14.7分であった。また許容できる通勤時間は、パークレーが42.5分、デルフトは36.4分であった。

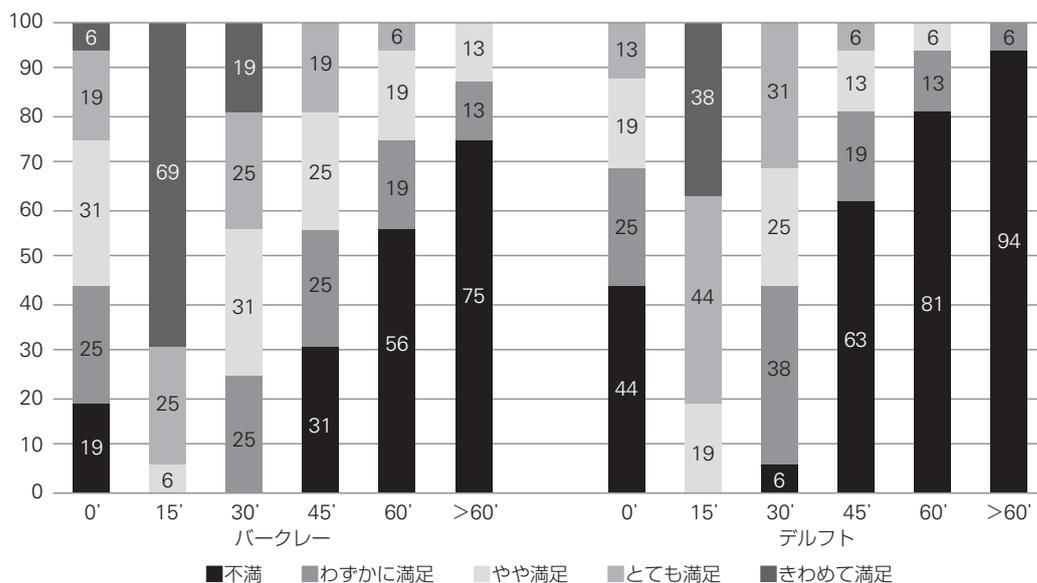
どちらも理想的な通勤時間は15分前後、許容できる通勤時間は40分前後であったが、いずれもパークレーの方がやや長く、デルフトの方が短時間という結果であった。

これは利用交通機関別の結果も出ていて、自動車利用者の許容できる通勤時間はパークレー36.3分、デルフト33.1分であり、これに対して公共交通利用者のそれは60.0分、42.5分であった。自転車利用者については48.8分、31.3分、歩行者は25.0分、38.8分であった。

全体として、公共交通機関を使う場合には許容できる通勤時間が長くなり、それ以外は短くなる傾向にあるといえる。またパークレーの場合は歩いて通勤する場合の許容できる通勤時間が最も短く25分であり、デルフトは自転車の31.3分であった。

なお、理想的な通勤時間についてはパークレーの自転車の26.9分がやや長いのが目立つが、それ以外は概ね10分から20分の範囲に収まっている。

一方、実際の通勤時間はパークレーで30.9分、デルフトで27.6分となっている。日本の全国平均は先述したように34分なのでこの両都市の方がやや短くなっている。ただし、公共交通機関利用の場合は両都市ともに通勤時間が長くなり、パーク



出典：参考文献⁴⁾

■図一 パークレーとデルフトにおける仮想的な通勤時間に対する満足度

レーで60分、デルフトでも55.6分となっている。日本でも三大都市圏における公共交通による通勤時間の平均をみると60分以上であるが、こうした実際の通勤時間の傾向は洋の東西で大差ないともいえそうである。

これらの調査結果をもとに、本論文では、通勤時間の満足度に与える要因は内外両面、人間の知覚および行動の状況と、都市構造などに影響されると結論づけている。特に、道路の走行速度をはじめとする自動車交通の状況の影響は大きく、また自転車の走行環境、歩行空間の快適性なども影響していると考えられる。

3—考察と日本への示唆

大森¹⁾は、移動時間中に行うことのできる活動によって、移動時間それ自身が正の効用を生み出す可能性についての議論を紹介しているが、当時と比べ近年ではデジタル・デバイスの技術進化が著しく、これまで以上に移動中の活動可能性は増加していると考えられる。公共交通について特に許容できる通勤時間が長いのは、そうした事情を反映しているかもしれない。

しかし、公共交通の快適性は混雑度合いや着席できるかどうかで大きく異なる。利用者が多く混雑するほど、公共交通の許容できる通勤時間は減少するかもしれない。パークレーとデルフトとでは公共交通の許容できる通勤時間の平均が18分ほど異なっているが、これは両都市の公共交通の置かれた状況を反映している可能性もある。

■表一 パークレーとデルフトにおける現実の通勤時間・理想的な通勤時間・許容できる通勤時間

	パークレー			デルフト		
	現実	理想	許容	現実	理想	許容
自動車	19	16.9	36.3	21.9	13.8	33.1
公共交通	60	23.8	60	55.6	17.8	42.5
自転車	27.5	26.9	48.8	11.9	11.3	31.3
徒歩	14.3	12.5	25	20.9	15.9	38.8
全手段	30.9	20	42.5	27.6	14.7	36.4

単位：分

出典：参考文献⁴⁾ から一部改変

なおパークレーでは、理想の通勤時間として公共交通の他に自転車も20分以上となっている。パークレーにおいて自転車で通勤する人には、自転車という交通手段を強く好む人が多いのかもしれない。そういう人は、自転車に長く乗っていると幸せを感じるのではないか。

通勤時間が人間の生活にどのような影響を与えているかの研究としては、本稿で紹介した論文の他にも、たとえば西イングランド大学による調査研究⁵⁾などいくつかの既存研究がみられる。この研究では通勤時間は長いほど満足度を低下させると結論づけている。しかし、日本を対象としたこの種の既存研究はあまり見られない。理想の通勤時間をアカデミックな視点から検討することは、都市の将来像をイメージするうえで有用と考えられる。わが国でもこうした側面からの研究が必要ではないだろうか。

注

注1) 調査対象者の人数はパークレーとデルフトともに各通勤交通手段（自動車・公共交通・自転車・徒歩）について4人ずつで各都市16人、計32人である。調査対象者には20ドル（パークレー）あるいは15ユーロ（デルフト）の謝礼を出し、対面で30分から1時間程度の時間をかけて調査を実施したとのことである。

注2) この調査はパークレーで2013年8月、デルフトで2014年5月から6月にかけて実施されたものである。

参考文献

- 1) 大森宣暁 [2003], “理想の通勤時間は何分?—IT時代における移動の正の効用に関する考察”, 運輸政策研究, Vol.6, No.1, pp56-57, 運輸政策研究機構.
- 2) 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室 [2017], “都市における人の動きとその変化—平成27年全国都市交通特性調査集計結果より—”, <http://www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf>
- 3) 国土交通省 [2017], “第12回大都市交通センサス調査(概要版)”, <http://www.mlit.go.jp/commom/001178977.pdf>
- 4) Dimitris Milakis, Bert van Wee [2018], ““For me it is always like half an hour”: Exploring the acceptable travel time concept in the US and European contexts”, *Transport Policy*, Vol.64, pp.113-122.
- 5) University of the West of England [2017], Commuting and wellbeing Project, <https://www1.uwe.ac.uk/et/research/cts/researchprojectsbytheme/influencingbehaviours/commutingandwellbeing.aspx>