

# 時差出勤に対する大学生のイメージは？

## ～島大生へのアンケート調査から～

What are university students' impressions of staggered working hours?  
～ the results of a questionnaire survey of Shimane University students ～

飯野 公央

### はじめに

マイカー依存社会において渋滞は、個人においてだけでなく社会にとっても解決が待たれる大きな課題の一つである。

国土交通省の試算によれば、全国の渋滞による損失は年間12兆円にのぼり、1人あたり年間30時間の時間損失になるという<sup>注1)</sup>。しかし、現実には全国いたるところで常時「渋滞」が発生しているわけではない。むしろ特定の地域・時間帯に交通量が集中し、渋滞が起きていると考えるのが妥当である。言い換えれば、この集中を分散できれば、渋滞の一部は解消できることになる。現にコロナ禍での緊急事態宣言中、全国の主要渋滞箇所ですべて速度向上が確認されている。

ところで、これまでわが国の主な渋滞対策としては、道路整備が交通量の増加に追い付いていないということから積極的に道路の建設や拡張が行われてきた。しかし、これからの人口減少社会を前に、道路の拡張やバイパスの整備など、流入量に対して容器を大きくするという渋滞解消策は、費用と時間を要するだけでなく、さらなるマイカー依存を高めることから、必ずしも適当な方法とはいえない。むしろ市民自らがマイカーの使い方を工夫し、もしくは他の交通モードに転換するなど、流入量をコントロールする交通需要マネジメント：TDM (Transportation Demand Management) やモビリティ・マネジメント：

MM (Mobility Management) といったソフト対策を講ずる方が、費用もかからず持続可能な方法と考えられる。さらに、2024年問題としてクローズアップされた、運転手不足によるバスの減便や路線廃止に対応するためにも必要な措置といえよう<sup>注2)</sup>。

## 1. 調査の経緯と課題

松江市では、国土交通省松江国道事務所を中心に2021年より、渋滞解消の取組としてTDMに基づく時差出勤の呼びかけが行われてきた。市民や企業に対しYouTubeを使った動画配信やチラシなどの広告媒体による呼びかけが行われたが、渋滞解消の効果が見られるほど十分な参加をえられなかった。地元企業からすれば時差出勤によってどのようなメリットを享受できるかが不透明なため、導入に前向きになれないということであった。そこで、2023年度より、拙者の研究室と松江高専の浅田研究室がプロジェクト<sup>注3)</sup>に加わり、企業の参加意識をどのように喚起するか、どのような情報(メリット)があれば企業や従業員の意識と行動を変えることができるのか検討を始めた。そして検討を進める中で複数の学生が「就職するなら時差出勤が認められる企業がいい」と発言したことをきっかけに、時差出勤が従業員の働き方改革に資するだけでなく、企業の採用活動にもプラスの効果を持つのではないかとの仮説が生まれ、まずは大学生が時差出勤に対しどのようなイメージを持っているか実態を調査することとなった。

本調査は2024年10月～12月にかけ、島根大学、松江高専の学生を対象に行われたものであり、本稿ではそのうち島根大学で行われたアンケート調査の結果(単純集計)を紹介する。

## 2. アンケート調査の結果

### ①回答者の属性

今回のアンケート調査は、島根大学の医学部を除くすべての学部生を対象に行われ、357名から回答があった。なお、アンケートは教養教育の講義等を利

用して行ったため、回答者の学部や学年に偏りがみられ、集計結果をそのまま島大生のイメージとするにはやや難があるものの、一定の傾向は見いだせると思われる。ところで、属性として回答者の出身自治体の人口規模を聞いている。これは移動の際の交通手段選択に出身自治体の人口規模が一定程度影響していると考えられるからである。結果を見る限り、2/3の学生が中小規模の自治体出身者であり、マイカー依存度の高い生活スタイルに馴染みがあると考えられる。

図表1. 回答者の属性

性別	人	学年	人	学部	人
男性	180	1年	157	法文	147
女性	164	2年	112	教育	31
答えたくない	3	3年	42	人間科学	24
空欄	10	4年	18	医学	0
合計	357	空欄	28	総合理工	61
				材料エネ	0
				生物資源	72
				空欄	22

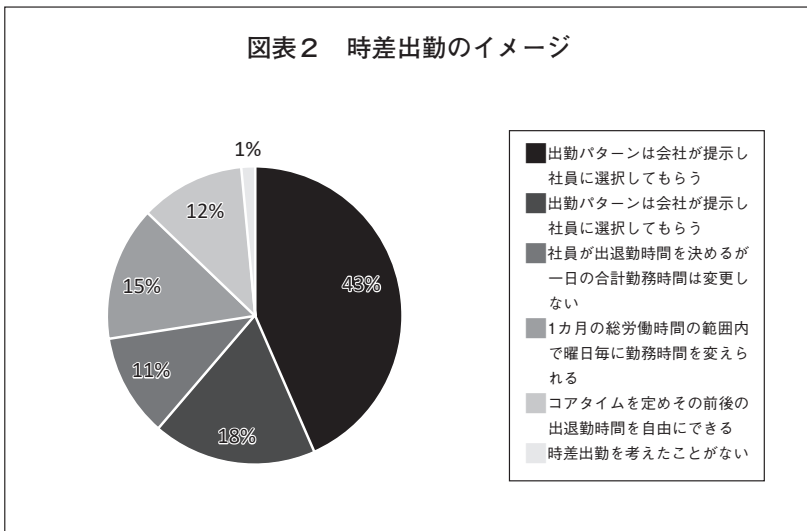
出身自治体人口規模	
～5万人未満	104
5～10万人未満	42
10～20万人未満	92
20～50万人未満	50
50万人以上	60
空欄	9

## ②時差出勤に対するイメージは？

図表2は、あなたが考えている「時差出勤」に最も近いものは何か、言い換えれば現在企業で導入されている時差出勤についての学生のイメージである。「出勤パターンは会社が提示し社員に選択してもらう」が最も多く、「社員が出退時間を決めるが一日の合計勤務時間は変更しない」がそれに続く。

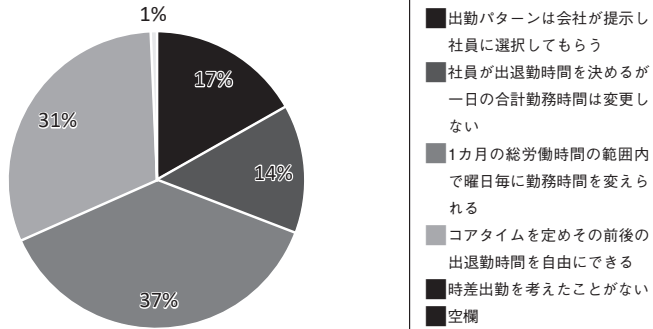
他方、図表3は、魅力的と思う時差出勤のスタイルは何か、つまり学生が望

む時差出勤のスタイルを示している。最も支持されたのは「1カ月の総労働時間の範囲内で曜日毎に勤務時間を変えられる」で、「コアタイムを定めその前後の出退時間を自由にできる」がそれに続く。これを見ると、現在の学生たちが時差出勤に対し、かなりの裁量度の高いものを希望していることがわかる。時差出勤制度の導入が学生のリクルートに役立つかどうかは、このあたりの現実と理想とのズレ（乖離）に留意する必要があるだろう。



時差出勤のイメージ	人
出勤パターンは会社が提示し社員に選択してもらう	155
社員が出退勤時間を決めるが一日の合計勤務時間は変更しない	64
1カ月の総労働時間の範囲内で曜日毎に勤務時間を変えられる	40
コアタイムを定めその前後の出退時間を自由にできる	52
時差出勤を考えたことがない	41
空欄	5

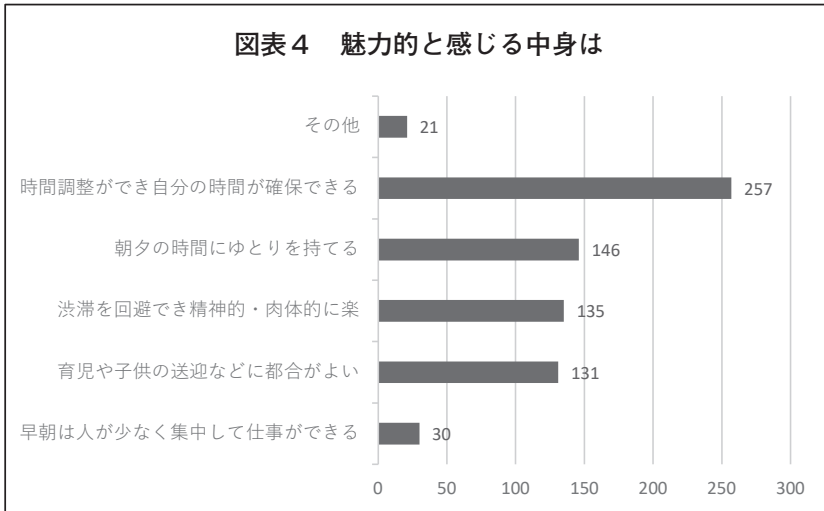
図表3 魅力的と思う時差出勤のスタイルは



魅力的と思う時差出勤のスタイルは	人
出勤パターンは会社が提示し社員に選択してもらう	60
社員が出退勤時間を決めるが一日の合計勤務時間は変更しない	50
1カ月の総労働時間の範囲内で曜日毎に勤務時間を変えられる	134
コアタイムを定めその前後の出退勤時間を自由にできる	111
空欄	2

### ③あなたが選んだ時差出勤の魅力は

前の質問で選択した時差出勤の魅力について複数選択で尋ねたところ、「時間調整ができ自分の時間が確保できる」が圧倒的に多く、自分の時間を大切（優先）にする昨今の風潮もしくは長時間労働に対する拒否反応が明確に表れている結果となった。

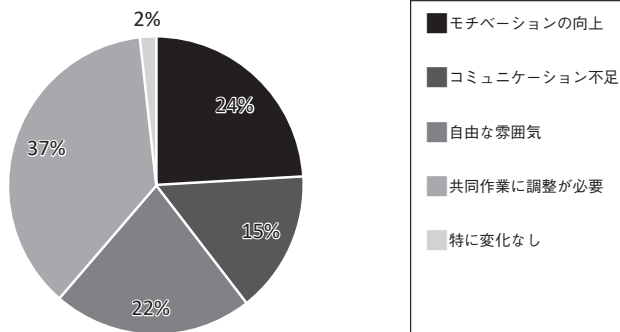


魅力と感じる中身は	人
早朝は人が少なく集中して仕事ができる	30
育児や子供の送迎などに都合がよい	131
渋滞を回避でき精神的・肉体的に楽	135
朝夕の時間にゆとりを持てる	146
時間調整ができ自分の時間が確保できる	257
その他	21

#### ④時差出勤により最も起こりうる職場の変化は

時差出勤により起こりうる職場の変化としては、「モチベーションの向上」や「自由な雰囲気」などの肯定的意見がある一方で、勤務時間が多様化することから起こる「共同作業に調整が必要」や「コミュニケーション不足」といった課題をあげる回答が肯定的意見を上回っており、時差出勤の導入にあたっては、こうした不安材料をいかに低減させるかも重要な要素となる。

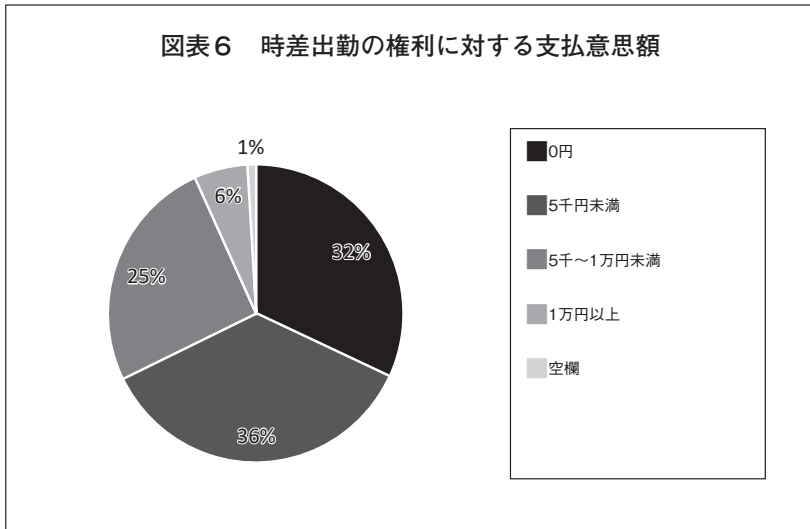
図表5 時差出勤により起こりうる職場の変化は



時差出勤によって起こりうる職場の変化	
モチベーションの向上	86
コミュニケーション不足	55
自由な雰囲気	78
共同作業に調整が必要	132
特に変化なし	6

⑤あなたが望む方法で時差出勤ができる権利に対し1カ月にいくら支払ってもよいか

時差出勤の価値を測るために、支払い意思額について尋ねたところ、2/3の学生が支払ってもよいと回答。支払い意思額は加重平均で5,052円/月であった（計算にあたっては、選択した価格帯の中間値を使用、ただし1万円以上は1万円とした）。昨今の学生にとって「自由にできる時間の価値」がいかに高いか（タイムパフォーマンスの重要性）がわかる。

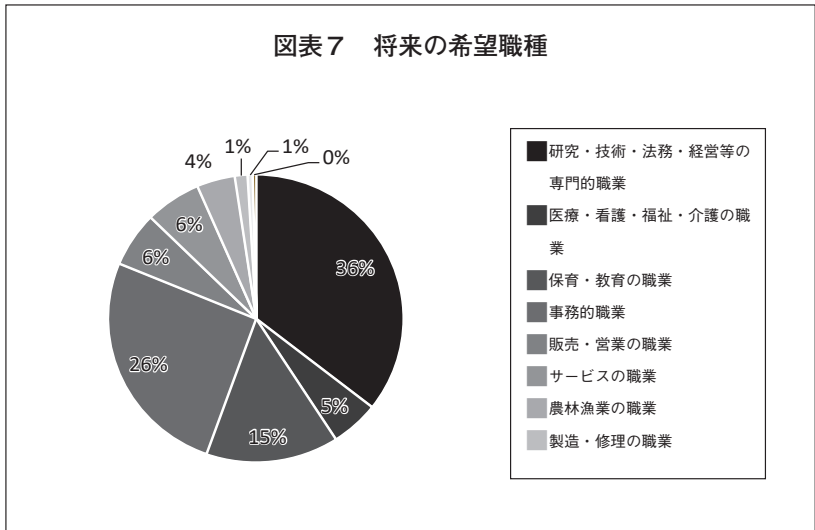


時差出勤の権利に対する支払い意思額	
0円	114
5千円未満	128
5千～1万円未満	91
1万円以上	21
空欄	3



⑥将来どのような職業につきたいですか

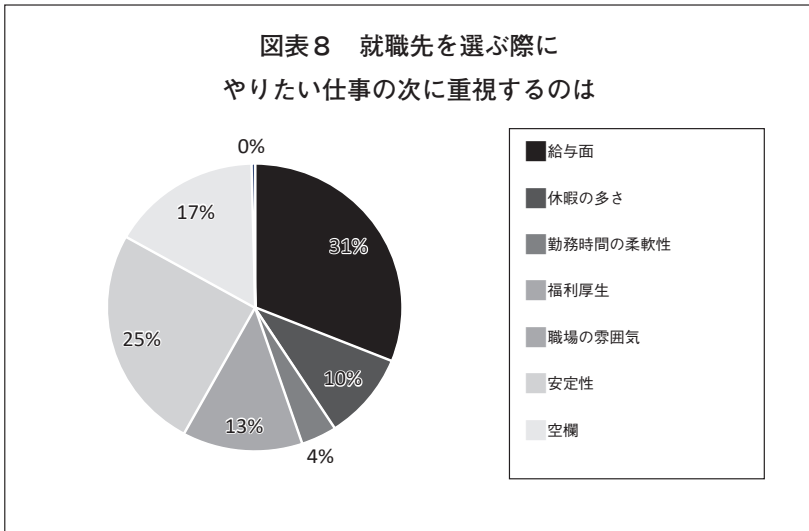
図表7によれば、研究などの専門的職業と事務的職業で全体の60%を超えている。比較的時差出勤の導入が進んでいる研究などの専門職だけでなく、事務職を希望している学生でも時差出勤の希望がみられる。



将来の希望職種	人
研究・技術・法務・経営等の専門的職業	127
医療・看護・福祉・介護の職業	19
保育・教育の職業	52
事務的職業	92
販売・営業の職業	22
サービスの職業	22
農林漁業の職業	15
製造・修理の職業	5
配送・輸送・機械運転の職業	2
空欄	1

### ⑦就職先を選ぶ際、やりたい仕事の次に重視するのは

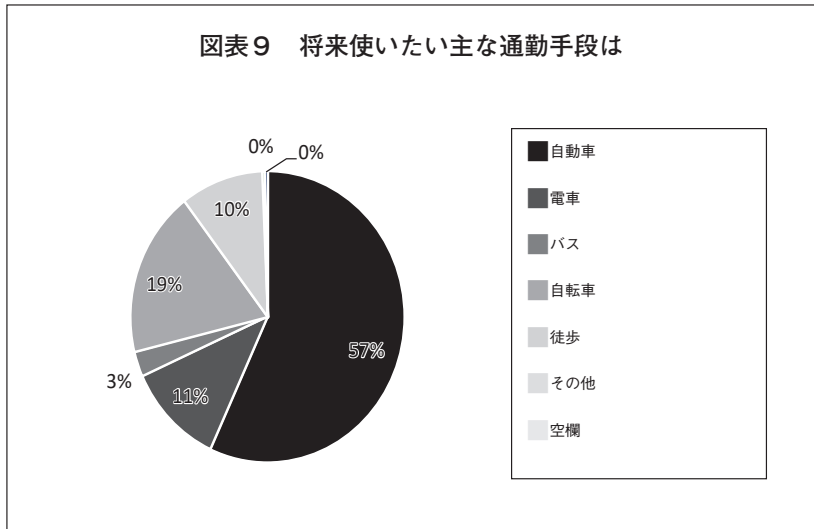
就職先を選ぶ際に、やりたい仕事の次に重視する項目を尋ねた結果が図表8に示されている。これによれば、「給与面」「職場の雰囲気」「安定性」「福利厚生」の順で、「勤務時間の柔軟性」はわずかであった。



就職先を選ぶ際に、やりたい仕事の次に重視するのは	
給与面	111
休暇の多さ	35
勤務時間の柔軟性	14
福利厚生	47
職場の雰囲気	90
安定性	59
空欄	1

## ⑧将来通勤する際、主にどの交通手段を使って通勤したいか

最後に将来就職した際の交通手段について尋ねた回答が図表9に示されている。やはり圧倒的にマイカーということになるが、電車などの公共交通だけでなく、自転車や徒歩といった環境に負荷をかけない移動手段を選択する学生が全体の1/4強存在し、マイカー離れの一端を垣間見ることができる。



将来使いたい主な通勤手段は	
自動車	203
電車	41
バス	10
自転車	66
徒歩	35
その他	1
空欄	1

### 3. アンケートのまとめ

アンケートの集計から次のような傾向を見出すことができた。

- ・ 学生は時差出勤に対し比較的肯定的なイメージを持っているが、現実イメージされている時差出勤と彼らが望む時差出勤には乖離があり、その溝を埋めることが大きな課題である。
- ・ 2/3の学生が時差出勤の権利に対し幾らかの支払い意思を示すなど、高いメリット（自分の時間の確保）を感じている。
- ・ 他方で、職場内に与える負荷（調整の必要性）なども意識しており、導入にあたってはこうした不安材料を取り除くことが重要である。
- ・ 研究・技術・法務などの専門職だけでなく事務職を希望する学生も多いことから、こうした分野の人材確保に時差出勤の導入が一つのアピールポイントとなる可能性を持っている。
- ・ しかしながら現段階では、給与面や職場の雰囲気などが優先される傾向にあり、改善が求められる。
- ・ 将来就職した際の自動車利用の希望は高いものの、現在の自動車分担率（島根県は73%）に比べれば10ポイント以上低く、学生の自動車離れが伺える。彼らを他の交通モード（とりわけ公共交通）に転換させるためにも時間的余裕が生まれる時差出勤の拡大を追求すべきである。

なお、学生の属性によりフォーカした分析（学部別、希望就職）については稿を改めて行いたい。

#### 【注】

注1) 国土交通省資料<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/h18/07.pdf> (2025.1.20最終閲覧)

注2) ドライバー不足から、利用者の多い路線に資源を集中するため、利用者の少ない路線が廃止される。また減便によって一つの便に乗客が集中し、積み残しなどが発生する可能性がある。仮にピークが分散されれば、ドライバーのやりくりにも余裕ができ、積み残しや路線の廃止は避けられるかも知れない。

注3) 松江Good Morning Project については、

[https://www.cgr.mlit.go.jp/matsukoku/information/pressrelease/2023/5\\_1223.pdf](https://www.cgr.mlit.go.jp/matsukoku/information/pressrelease/2023/5_1223.pdf)  
を参照のこと。

## 【参考文献】

柴田徳衛、中西啓之編『クルマと道路の経済学』大月書店、1999年

上岡直見『市民のための道路学』緑風出版、2004年

西成活裕『渋滞学』新潮社、2006年

## 時差出勤に関するアンケート

プライバシーの保護に最大限注意し、ご回答は統計的な処理以外には使用しませんので、率直なご意見をお聞かせ下さい。

【1】あなた自身についてお聞きします。（該当するものに☑）

性別：☐男 ☐女 ☐答えたくない， 学年：☐1年 ☐2年 ☐3年

☐4年以上， 学部：（ ）

出身市区町村の人口規模：☐5万人未満， ☐5～10万人， ☐10～20万人，

☐20～50万人， ☐50万人以上

【2】「時差出勤」にはいろいろな方法がありますが、以下の①～④の中であなたの考えているものに最も近いのはどれですか。（1つに☑）

①「a：8時出勤・17時退社」「b：9時出勤・18時退社」「c：10時出勤・19時退社」のような形で、出退勤のパターンを会社側が提示し、社員にどれか一つを選択してもらう方法

②社員自らが出退勤時刻を決めるが、1日の合計勤務時間は変更しない方法。

③1ヶ月の総労働時間の範囲で自分の意思で出退勤時間を決められる方法。

（曜日ごとに勤務時間を変えられる）

④③と同様だが、1日のうち必ず勤務しなければならない時間帯（例えば、11時から15時）＝コアタイムを定め、その前後の時間帯をフレキシブルタイムとし、出退勤時刻を自由に決められる方法。

■回答欄： ① ② ③ ④

時差出勤について考えたことが無い・想像できない

【3】上記【2】①～④の「時差出勤」の方法の中であなたが最も魅力的だと思うのはどれですか。（1つに☑）

① ② ③ ④

【4】上記【3】で選んだ方法には、どのような魅力があると思いますか？

（該当するもの全てに☑）

早朝は人が少なく集中して仕事ができる 育児や子供の送迎などに都合が良い

朝夕の渋滞を回避でき精神的・肉体的に楽 朝夕の時間にゆとりを持てる

時間が調整できるので、趣味など自分の時間が確保できる その他  
( )

【5】時差出勤の導入によって最も起こりうるとされる職場の変化は次のどれだと思いますか？（1つに☑）

モチベーションの向上 コミュニケーションの不足 自由な雰囲気  
共同作業に調整が必要 特に変化なし

【6】あなたが望む方法で時差出勤できる権利に対して、1か月当たりいくら支払ってもよいと思いますか？（1つに☑）

0円（買わない） 5千円未満 5,000円以上～1万円未満

1万円以上

【7】あなたは将来どのような職種に就きたいですか？（1つに☑）

- 研究・技術・法務・経営等の専門的職業（設計・施工管理含む）  
 医療・看護・福祉・介護の職業  保育・教育の職業  事務的職業  
 販売・営業の職業  サービスの職業（宿泊、飲食 等）  農林漁業  
の職業  製造・修理の職業  配送・輸送・機械運転の職業

【8】あなたが就職先を選ぶ際に、やりたい仕事の次に何を重視しますか？

（1つに☑）

- 給与面  休暇の多さ  勤務時間の柔軟性  
 福利厚生（住宅、通勤手当など）の充実  職場の雰囲気  安定性

【9】あなたは将来通勤する際、主にどの交通手段を使って通勤したいですか？（1つに☑）

- 自動車  電車  バス  自転車  徒歩のみ  
 その他（ ）

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

【島大 飯野研，松江高専 浅田研】