

大都市圏の地域構造と郊外你的生活空間

川口太郎

論文の内容の要旨

論文題目 大都市圏の地域構造と郊外の生活空間

氏 名 川 口 太 郎

わが国の大都市圏は、かつて高度経済成長による時代効果と団塊世代による世代効果が相乗して大量の若年人口の流入を経験した。そして 1960 年代以降、そうした人々の世帯形成にともない郊外化が著しく進展し、大都市圏の拡大は郊外の成長と同義であるといってもよい状況が出現した。

郊外の歴史をふりかえると、18 世紀に新興ブルジョワジーが貴族のライフスタイルをまねた田園郊外の成立に遡ることができるが、今日みられるような大衆化した郊外社会は、19 世紀以降の産業構造の変化や交通・技術の発展と軌を一にして成長していった。そして第二次大戦後、大量生産・大量消費システムの発達にともない郊外社会が量的・質的に拡充され、都市でもなく農村でもない社会としてその特質を露わにするようになった。その意味では、郊外の形成はまさに近代の所産ともいえ、職住の分離、生産と消費の分離によってもたらされた近代家族やその消費主義的な生活様式の発達と不可分の関係にある。

しかし今日、過大化した大都市圏は人間的なスケールをはるかに超えた存在となるとともに、その主役である中産階級家族の変質・崩壊がみられるようになり、またその資源消費型の生活スタイルが問い直されている。さらには高度成長期に郊外を切り開いた世代が高齢化し郊外を故郷とする第二世代へのバトンタッチが進んでいるように、郊外社会は大きな転換の時期を迎えている。

本研究は、このような認識のもとに、郊外に住む人々の生活活動の実態を通して郊外という空間の変貌を明らかにし、それが近代化の過程で膨張を続けてきた大都市圏の地域構造にどのような変容をもたらしたのか、あるいは郊外の家族や社会にどのような問題を投げかけているのかを論じ、さらにはそれらを規定してきた近代の意味づけを問い直そうとするものである。

第1章で上述のような問題意識と研究目的を提示した後、第2章以下では東京大都市圏を題材にとり、統計資料やアンケート調査の分析をもとに郊外の生活空間の成り立ちや変容を明らかにし、そこから帰結される諸問題を論じていく。

まず第2章では、住居経歴調査の分析から、大都市圏に流入した世帯がどのような過程を経て郊外に定着していったのかを明らかにする。大都市圏に流入した人々は、結婚後1～2回の住居移動の後、20歳代後半から30歳代の前半にかけて郊外に持家を取得し、その後住居移動のモビリティは大きく低下する。すなわち持家の取得が郊外化の主翼を担い、地域への定着につながっていくことが示される。また、そうした住居移動の空間的特徴は、1回1回の移動距離は短く、その方向はランダムであるものの沿線に沿ったセクター性を強く持つ。すなわち、従来から住み慣れよく知っている近隣において次の住居が選択されており、このことは住居の探索空間が日常の生活空間と不可分に結びついていることを示唆するものである。

このような過程を経て郊外には多くの人々が滞留し、そして著しい発展をとげたが、それは大都市の付属物として位置づけられてきた郊外の存在を見なおし、大都市圏の地域構造を再考する必要をもたらした。第3章では、東京大都市圏の地域的な構造変化の動向を人口や雇用の変動にもとづいて検討し、そして通勤や買物などの郊外住民の行動指標をもとにその変化を解釈する。

人口や消費サービス、そして雇用の量的な側面からみると、大都市圏郊外の成長は中心市を凌駕し、買物や通勤などにおける郊外間の流動が増加して、中心市への求心的構造に変化を生じていることが確認される。しかしながら就業空間の変化を仔細に見ると、壮年男性層を主体とする基幹労働力は中心市へ、主婦層をはじめとする補助的労働力は郊外の地元へとといったように就業空間に乖離がみられる。つまり、郊外における地元就業者の増加は、中枢管理的業務を担う就業核が郊外に新たに形成されたことを必ずしも主張するものではない。また、買物行動においても中心市指向率の低下と地元指向率の上昇が確認できるが、この中で郊外の既存商業地への集中は必ずしもみられず、結果として特定の核が強力な吸引力をもつような構造はみられない。つまり、買物空間としては郊外の中で完結するような範域に収束しつつあるものの、その中で買物行動の流動パターンは明瞭な指向性をもたず、拡散化の動きがみられる。

以上から、わが国の大都市圏は、特定の郊外拠点に大都市の機能を代替あるいは補完するような機能が集積したのではなく、分散的な多数の核とその錯綜する勢力圏の集合として郊外が全体として自立化していくものとしてとらえることができる。

こうした郊外の自立化の内実を示すため、第4章では、生活活動調査の分析をもとに、住民の日常生活活動の基本的な特徴を把握し、その空間的な広がりすなわち生活空間の成り立ちを明らかにする。そして、そうした生活空間の基本構造をふまえて、職住の分離や男女の役割分担という

郊外を特徴づけてきた機制が、今日みられるような通勤の遠距離化や女性の社会進出のなかで大きな問題を孕んでいることを論じる。

全ての行動から仕事目的の行動を除いて目的地までの距離の累積頻度分布を求め、指数曲線にあてはめると、1 km, 6 km の 2 点を境界とする 3 つの圏域に分離することができる。すなわち、我々の生活活動の空間的領域はおおむね 3 つの圏域からなっており、こうした構造は、大都市圏であっても地方都市であっても一定の人口集積を持つ場所であるならば、それほど違いはない。この 3 つの圏域のどこをおもな活動の舞台としているかは、人それぞれ、あるいは地域によって異なっているが、平均的にみれば、居住地のまわりの 5~10 km 程度の範囲が日常の生活空間ということができる。

そうした際、大都市圏の郊外に住む都心通勤者のみが、日常の生活空間から乖離した就業空間に「追い出され」、1 日の大半を過ごしている。たしかに職住の分離は資本主義の発達とともに都市形成の原動力となってきたが、今日の過大化した都市圏は、家族や地域の生活の場から通勤者である夫を疎外し、存在感を希薄にしている。一方、家庭の主婦は家事や育児に忙しい毎日を送っている。こうした活動は時間の総量としてみればそれほど多くはないとしても、時間配分を細切れにして活動の空間的展開を制約し、妻を日常生活空間のなかに「閉じこめ」ている。自らの能力や才能をどのようにして活かすかは個人の裁量の問題であるとしても、限られた空間のなかで選択肢を満たさざるを得ない現状は不幸なことである。

以上、日常生活活動の構造を明らかにすることを通じて、郊外の生活空間が大きな矛盾を孕んだものであり、そこに住む人々に大きな負担を強いている姿を確認した。しかしながら、そうした不自然な状態を克服し、ここで指摘したように 5~10 km の生活空間にさまざまな機能が充足され、生活活動がそのなかに収斂していく動きを認めるならば、それを大都市圏の構造変化の原動力として考えることができる。第 5 章では、その具体的な事例として郊外における商業の発展を買物行動の分析から明らかにする。

日常の買物活動は「平日の買物」と「休日の買物」の二つに分類される。これを象徴的にいえば、主婦の買物と家族の買物であり、近隣商店街の買物と中心商店街の買物である。少なくともかつて買物活動の重要な位置を占めていたのは「平日の買物」であり、「休日の買物」は文字どおり非日常の買物であった。しかしながらモータリゼーションの普及によって行動圏が拡大し、また時間の希少性が増大するようになると、日単位ではなく週単位で買物活動がスケジュール化され「休日の買物」が日常生活のなかに組み込まれるようになった。

そのとき、自家用車の利用は自由度の高い行動圏を拡大することにより、これまで未開拓であった 5~10 km の行動圏に対応する地域の商業活動を大きく変えた。公共交通機関の基本的な機能は末端需要を結節点に集中させることにあり、そうした後背地からの集客力を背景に中心商業地は形成されてきた。それに対して自家用車は道路交通に支障の多い中心部から郊外に買物活動を拡散させるベクトルを持つ。したがって、交通手段として融通性・裁量性に富む自家用車の利用が進むとともに、従来交通（公共交通）の結節点としての中心商店街から郊外のロードサイドに空間

資源の優位性をもたらし、その結果、結節的な地域体系が拡散化する動きにつながっていったのである。

第6章では、以上の議論をふまえて本研究の結論を述べる。そもそも大都市圏とは、都心を核とする都市域の拡大によって形成され、その過程で居住空間としての消費生活に特化する郊外と、就業空間として業務に純化する都心に分化していったものと解されてきた。こうした機能分化による空間的分業はまさしく近代産業化の所産であるが、それは郊外の住宅地を人的資源の供給基地として労働力の再生産の視点から見つめ、大都市圏を単核的・求心的なものとしてとらえるものにはならない。

しかし今日、郊外の地域に根ざした人々の生活を見据えたとき、数時間単位の裁量により実行可能となる活動の行動圏は、社会・地域への参加や余暇の充実を保障とする際に大きな可能性を提供する。住宅地域の「生活の質」は決して住宅の広さや自然環境の豊かさだけで保障されるものではなく、適当な生活空間の広がりの中にさまざまな活動を幅広く展開できる選択肢の豊かさが、本当の「生活の質」を意味すると思われる。そうした「地元」での生活の充実を求める欲求が自家用車の普及と相まって郊外間の流動を増加させ、大都市圏の中に郊外生活圈を確立したと解釈されるが、それは結局、多くの地元圏のからなる生活圈の連合として過大化した大都市圏が再構築されることを示す。そしてこのことは、大都市圏の郊外が地方都市化していくことを彷彿させるとともに、郊外を規定してきた時空間的分節化が融解する動きを惹起させ、大都市圏や郊外を形づくってきた近代の機制が大きく変貌しつつあることをみることができるのである。

もくじ

第1章 郊外の発展と成熟	1
1-1. はじめに	1
1-2. 郊外の形成と変貌	2
1-3. 大都市と郊外	6
第2章 大都市圏への人口流入と郊外への住居移動	8
2-1. 東京圏の人口移動	8
2-2. 住居経歴調査	11
2-3. 結婚後の住居移動	14
2-3-1. 住居移動の回数	15
2-3-2. 家族段階と住居移動	16
2-3-3. 持家の取得	20
2-4. 東京圏における住居移動	22
2-4-1. 居住地分布の変化	22
2-4-2. 住居移動の空間的特徴	25
2-4-3. 住居形態変化からみた移動の特徴	29
2-5. 小括	32
第3章 東京大都市圏の構造変化と郊外	34
3-1. 東京大都市圏の地域構造の変容	34
3-1-1. 大都市の発展段階	34
3-1-2. 郊外化	36
3-1-3. 多核化	39
3-1-4. 中心市の勢力圏	39
3-2. 郊外居住者の活動空間	41
3-2-1. 郊外の就業空間	41
3-2-2. 郊外の買物空間	44
3-3. 小括	47
第4章 郊外住民の外出活動と生活空間	49
4-1. 生活活動調査	49
4-2. 外出活動の基本特性と生活空間の重層構造	50
4-2-1. 外出活動の基本特性	51
4-2-2. 生活空間の重層構造	54
4-2-3. 日常生活圏と地域構造	57

4-3. 夫の通勤と日常生活	58
4-3-1. 夫の通勤	59
4-3-2. 平日の夫の日常生活	60
4-3-3. 長距離通勤問題	62
4-4. 妻の就業と日常生活	63
4-4-1. 妻の就業と外出活動	63
4-4-2. 育児と妻の就業	65
4-5. 小括	68
 第5章 生活空間と商業活動	70
5-1. 買物活動の基本構造	70
5-1-1. 買物サイクル	70
5-1-2. 買物サイクルの基本パターン	72
5-1-3. 買物サイクルと生活時間	75
5-2. 買物活動の利用店舗	76
5-2-1. 店舗の利用特性	76
5-2-2. 店舗間の買いまわり	77
5-3. 世帯の買物活動	79
5-3-1. 休日の買物	79
5-3-2. 平日の買物	80
5-4. 消費者の買物活動と商業	82
 第6章 郊外の変容と生活空間	84
6-1. 結論	84
6-1-1. 大都市圏の住居移動	84
6-1-2. 大都市圏の構造変化	85
6-1-3. 生活空間の重層構造	85
6-1-4. 大都市圏の生活空間	87
6-2. 議論	88
6-2-1. 郊外の地方都市化	88
6-2-2. 分節化された時空間を超えて	91

第1章 郊外の発展と成熟

1-1. はじめに

1995年の国勢調査によると、わが国の人口1億2,500万人のうち半分弱にあたる6,000万人強が京浜・京阪神・名古屋の三大都市圏に住み、そのうちの4,000万人強、全人口の約1/3が大都市圏の郊外地域に居住する。戦後わが国において、1950・60年代の地方から大都市への大量の人口移動は大都市圏の形成をもたらした。その後のドーナツ化現象は郊外をして大都市圏の人口増加を支えさせた。70年代の後半から大都市圏の人口増加は顕著化し、全国的な人口増加も平準化してきたが、この30年を超える歴史は郊外に大量の人口の滞留を生み、郊外の生活史を共有する人びとのライフスタイルを無視できない状況をつくり出してきた。

元来、郊外はきわめて曖昧な場所であった。ラテン語の「都市」を意味する *urbs* に、「準ずる」「下位の」という意味の前置詞 *sub* をつけた郊外 *suburbs* は、「都市に準ずる」場所であっても活気と洗練さにあふれる都市ではなく、また素朴な自然と人心に満ちた農村(田園)でもない。そしてそこに住む人は有閑階級でもなければ労働者階級でもない中間階級であり、その社会は、地縁・血縁、伝統と因習が濃厚に漂う村落社会でもなければ、無機質な人間関係の中で孤独と疎外にさいなまれる都市社会でもない。こうした二分法的分類のまぎに中間にあるのが郊外である。

しかし一方、郊外はフロンティアでもあった。産業化の進展にともなう職住の分離は、生産活動に特化する都市と消費活動に純化する郊外を空間的に分離し、労働力再生産のための装置として家庭を位置づけた。そして、もっぱら生産活動に従事する「夫」、再生産活動をとり仕切り家事労働に専念する「妻」、将来の労働力として必要な技能・知識を得るために学業に専念する「子ども」といったように、家族の役割分担を明瞭にし固定化した。新しく切り開かれた新興の郊外は、こうした生活様式を実践し、新たな社会を築きあげる実験の場でもあったのである。

郊外の歩みはそのまま中間領域の拡大の歩みでもある。産業化は大都市の拡大をもたらした。周辺の農村を郊外に繰り入れることで大都市圏に成長した。また、経済の発展にともない大量の中間層を輩出し、そうした住民がもたらす郊外の生活はもはや都市化し大衆化した社会の規範的な生活様式であるといっても過言ではなくなった。全国的に画一化・均一化した住宅地やロードサイドの光景は郊外の景観そのものなのである。

しかしながらその一方で、大量の人口集積をもつに至った郊外の消費市場や労働市場を背景として郊外は大きく変貌するとともに、大都市との相対的な関係も変質しつつある。大都市の生産活動を支える付属装置として位置づけられてきた郊外は、都市でもなければ農村でもない第3の空間として独自の道を歩みはじめていくかのように思えるが、それがどのような方向に向かうのか定かではない。また、職住の分離や家庭内の役割分担のように産業化を推進してきた近代の規範が揺らぎはじめ、それゆえ郊外の家族や生活を揺すぶっている。まさに近代産業化の産物が郊外であり郊外家族であるならば、産業化社会の限界と新しい社会の兆しを郊外のなかに見いだすことができよう。しかしそのためには郊外の生活の現実を目に見えるかたちで示さねばなるまい。

かつて都市論、東京論が脚光を浴びたことは記憶に新しいが、都市の周辺部に視点を据えた郊外論はない。本研究では、郊外に住む人びとの生活活動の実態を明らかにすることを通して、それが今日の社会のなかでどのような特質を持っているのか、あるいは過大化した大都市圏の姿をどの

ように変えていくことになるのかについて論じ、そして、時代の変革期を前に郊外の家族と社会はどのように変わっていくのかという疑問に答える手がかりを得たいと考える。

1-2. 郊外の形成と変貌

郊外の歴史をふりかえると、18世紀のイギリスで、ロンドンの急成長にともない、それまで都心部に暮らしていた新興ブルジョワジーが、貴族のライフスタイルをまねて周辺農村部の静かな土地に週末別荘を建てたことに始まる¹。その背景には、当時彼らの中に芽ばえた「閉鎖的に家庭化された核家族」という新しい家族関係の成立が横たわっており、この情緒的親密さで結ばれた家族は、都市の悪と快楽に反発する福音主義運動に守られ、育てられていく。そして家庭にこもる理想的で崇高な女性像を作り上げるとともに、この家族中心的価値の世界を実現する「ブルジョワ・ユートピア」への願望がロンドン周辺に郊外住宅地を成立せしめていった。かくして、当初は「都市の外辺部、場末、スラム街、中心に住めぬ人種の吹きだまり」のように侮蔑的に呼ばれていた郊外²が、今日のような「文化的な居住専用地域」という意味に格上げされ、郊外生活は、都市生活の文化的・経済的便益と村落生活の身体的・精神的健全さを結びつけるものとして賞賛されるようになった。そして、「都市と農村は結婚しなければならない。この美しい結合から、新しい希望と新しい生活と新しい文明が生まれてくるであろう」というエベネザー・ハワードの田園都市宣言³につながっていく。

このように郊外の成立は、産業化にともなう新興ブルジョワジーの勃興や核家族を中心とする近代家族の成立といったように、まさに近代の所産ともいえる。しかしながら、もっぱら富裕層に限られていた反都市・郊外賛美の希求が中産階級にまでおしひろげられ、今日みられるような大衆化した郊外社会が形成されるのは、交通輸送手段の発達をともなった今世紀になってからであり、その範型はアメリカ社会に求められる。

アメリカで郊外が成立するようになったのは19世紀の半ばであるが、その当時は職住分離の郊外生活を支える公共交通手段は路面馬車に限られており、料金が高く速度が遅いこともあって一部の利用者にとどまっていた⁴。その後19世紀末に路面電車が登場し、さらに1920年代になって自動車が普及すると「通勤」の概念が中産階級にも広まり、職場と家庭が分離した新しいタイプの都市システムが浸透していった⁵。しかし、独立住宅群からなる低密度居住空間としての郊外が本格的に確立され、爆発的に成長していったのは第二次大戦後のことである。

¹ Robert Fishman, 1987, *Bourgeois Utopias: the Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books: N.Y. (小池和子訳『ブルジョワ・ユートピア』、勁草書房、1990年)

² 小池 滋、『もうひとつのイギリス史―野と町の物語』、中公新書、1991年

³ Ebenezer Howard, 1902, *Garden Cities of Tomorrow*, Faber and Faber (長楽達訳『明日の田園都市』、鹿島出版会、1968年)

⁴ Peter O. Muller, 1981, *Contemporary Suburban America*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

⁵ その時期、アメリカでは都市化と工業化が急速に進み、新しい移民が次々と流入してきた。その中で、旧いアメリカ人は古きよき時代の田園が消滅しつつあるという危機感を抱くようになり、イギリス的な荘園の邸宅や別荘のイメージを引き継いで田舎に小さな土地をもち、そこに自分の家を持ちたいという願望を強く意識するようになったという(大場正明、『サバービアの憂鬱―アメリカン・ファミリーの光と影』、東京書籍、1993年)。また、植民地時代の定住地で育まれた「直接民主制による地方自治のための小規模・均質・親密な地域集団」の理念が、スモールタウン願望として長きにわたって理想主義的な中産階級の価値観に根づき、それが「旧きよき生活」への郷愁と結びついて郊外コミュニティの形成につながっていったともいう(越智道雄、『孤立化する家族―アメリカン・ファミリーの過去・未来』、時事通信社、1998年)。

第二次大戦後、アメリカでは軍人の復員や出産ブームによる住宅不足解消のために郊外の宅地化が進められ、連邦政府の積極的な住宅金融保証政策もあって量産型住宅が郊外に数多く出現した。また都市をとりまく高速道路網の整備が進んで都市の職場との通勤が容易になり、さらには大量生産に支えられた住宅、自動車、家電製品などの商品が郊外の新しい生活のスタートを容易にした。かくして子持ちの若い中産階級を中心に、快適な生活環境を求めて「都市から住宅を郊外に持ち出す」⁹動きが絶えなくなり、そして、郊外住宅地のライフスタイルがアメリカン・ウェイ・オブ・ライフとして明確なイメージを持って定着するようになった¹⁰。

耐久消費財に囲まれ、絵に描いたような中産階級核家族がおりなす郊外の社会は、都市生活が家族の社会的意義を減少させ、近隣を消失させ、社会的連帯の基盤が崩壊することで病理的なパーソナリティを生み出すというワースのアーバンイズム論¹¹が提出した社会解体のイメージにそぐわない。郊外の人々は隣人たちと社交的で友好的で協調性にあふれた親密な関係を活発に作り上げ¹²、それは都市生活の中で失われたコミュニティの復活を彷彿とさせた。しかし郊外のコミュニティは人種・年齢・職業がきわめて同質的で、むしろ同質性が強調されることにより排他主義がもたらされ、同調性を強制することにより保守主義に転じ、結局、非都市地域の特徴である地元主義に陥りかねない危うさを孕んでいた¹³。

1960年代後半になると、大型のショッピングセンターやモールなどの商業施設の郊外化が進み、郊外は住宅に続いて「都市の商業を彩ってきた買回品や映画館などの娯楽施設を自分たちの居住地に引き寄せ」¹⁴ていく。郊外の消費主義的な生活の利便性は増大し、人口の郊外化がますます進展していった。そして、局地的なスケールでは同質性を保ちつつも、マクロなスケールでは階層ごとに差異化・細分化された郊外の「モザイク文化」¹⁵が形成されていった。しかしその一方、文化的・社会的なマイノリティにとって暮らしにくい郊外の社会環境や郊外に閉じこめられた主婦や若者の鬱積する不満が次第に注目され¹⁶、郊外の生活が必ずしもバラ色に包まれたものではないことが

⁹ Joel Garreau, 1991, *Edge City: Life on the New Frontier*, Anchor Books, NY: Doubleday

¹⁰ 大場正明『サバシアの憂鬱—アメリカン・ファミリーの光と影』、東京書籍、1993年。なお大場は、そうしたイメージの定着において、テレビという新しいメディアの登場を強調している。すなわち、テレビが娯楽の中心になったことで人々は都会の楽しみを離れて郊外に出ることができ、またテレビのホームドラマやCMを通じて繰り返し伝えられる郊外の核家族のライフスタイルが新しい家族のイメージ像として定着していったという。

¹¹ Louis Wirth, 1938, *Urbanism as a way of life*, *Am. J. Soc.*, 44. (高橋勇悦訳『生活様式としてのアーバンイズム』、鈴木広編訳『都市化の社会学(増補)』、誠信書房、1978年所収)

¹² William H. Whyte, 1956, *The Organization Man*, Simon & Schuster. (岡部慶三・辻村明ほか訳『組織の中の人間(上、下)』、東京創元新社、1959年)。ホワイトは大衆社会の「会社人間(organization man)」の本拠地として郊外の住宅地を取り上げ、結局のところ全体社会における組織的にエッジの一部分を占める同質的な人々が集まった「地位社会」であるがゆえに、コミュニティや家族の皮相的な親密さが維持されることを指摘する。しかし一皮めくると、地位に飢えた夫、孤独で退屈した妻、甘やかされた子供、微妙な違いをことさらに強調する近隣がその内実であることを看取している。

¹³ Claude S. Fischer, 1984, *The Urban Experience*, 2nd edition, San Diego: Harcourt Brace Jovanovich. (松本康・前田尚子訳『都市的体験』、未來社、1996年)

¹⁴ Garreau, 1991, 前出 6)

¹⁵ Muller, 1981, 前出 4)

¹⁶ Fischer, 1984, 前出 10)。彼は主婦の不満について、「男性は毎日家を離れ、通常彼が後にしてきた場所よりも面白い場所に出かけていき、そして静かなくつろぎと達成のプライドを与えてくれる家と近隣社会に戻ってくる。多くの女性にとって家庭と近隣社会は、単調な家事の時間、外出しても退屈であること、そして他に代わるものがないことを意味している。皮肉なことに、郊外でほとんどの時間を過ごす主婦はそこにもっとも幸福を感じていないが、そこにもっとも幸福を感じている夫はそこで過ごすことが最も少ない」と述べている。

明かされるようになった。

また、郊外の発展とは裏腹に大都市の都心部には空洞化がみられるようになり、「大都市の危機」として認識されるようになった。「豊かな郊外と貧しい中心市」の対比は「郊外による中心市の搾取」として郊外の存在そのものの意味を全体社会の機制の中で問いつつ動きにつながっていく¹⁴⁾。土地利用規制などによって制度化された排他主義は、低所得者とマイノリティを衰退しつつある中心市に閉じ込めるものであり、また郊外のスプロールは自然資源の浪費であるといわれるようになった¹⁵⁾。こうした大都市圏内の地域的不平等をめぐる議論は、1980年代になってダウンタウンの存在を脅かすような郊外拠点(エッジシティ)¹⁶⁾の存在が認識され、大都市圏の構造転換が意識されるなかで、郊外化の進展が大都市の危機を招き、大都市圏自体の存立基盤をも危うくするといった認識につながっていく。

翻ってわが国における郊外化の歴史を振り返ると、その先鞭をつけた代表例は、阪急の創始者小林一三による池田室町住宅の開発(1910年)と、沢沢栄一によって設立された田園都市(1918年設立)による田園調布の開発(1923年)にみることができる。鉄道という交通ネットワークを軸に沿線開発を行う手法はその後の住宅開発のひとつのモデルとなるとともに、大正期に登場したサラリーマン階層に職住分離の生活様式と近代家族の家族主義を浸透させ、中流の意識や文化を興す契機となった¹⁷⁾。しかしこうした戦前の郊外開発は、いみじくもハワードの田園都市構想になぞらえて田園都市(株)が設立されたように、イギリス流の田園郊外を日本に持ち込もうとしたものであり、またその居住者はもっぱら一部の特権的サラリーマン層に限られ、社会的な広がりにはなかった。今日認められるような大衆社会としての郊外が成立したのは戦後のことである。

第二次大戦後、大都市における不燃化住宅の大量供給を目的に日本住宅公団が設立され(1955年)、中産階級サラリーマンを対象とした住宅供給がはじめて公的機関の手で行われるようになった。同時に、住宅金融公庫の設立(1950年)や各種住宅融資制度の拡充を図り、政府は積極的に持家政策を展開していくことになる。1950年代末には公庫住宅融資が50万人を突破、「団地族」も100万人に達したといわれている¹⁸⁾。1960年代になると、公団主導の大規模ニュータウン開発が着手される一方、民間のハウスメーカーやマンションも住宅市場に登場し、住宅ローンが消費者金融の一種として定着していくようになる。かくして高度成長による都市への人口流入と団塊世代の住宅取得が増幅して1972年に新規住宅着工戸数のピークを迎え、その後70年代後半に住宅戸数が世帯総数を上回るようになると住宅政策も量から質へと転換していくことになる。

こうした戦後の住宅ブームは、その受け入れ先である郊外の爆発的成長をよび大衆化をもたらす

¹⁴⁾ 吉原直樹：『サバーバニズムのアメリカの形態—アメリカン・ドリーム—の社会理論』(吉原直樹編著『都市の思想—空間論の再編成に向けて』、青木書店、1993年)、資本と国家の連立・分業に注目する新都市社会学では、こうした動きについて、第二次大戦後、生産設備の過剰に悩む資本が投資のはけ口として都市の周辺部に新たな需要を創出したものとして郊外を位置づける。すなわち、郊外化は膨大な高速道路網の建設を必要とし、自動車産業を刺激し、家庭を中心とする競争的で消費に傾いた生活様式を促進した。国家は住宅産業や持家層に対する税制上の優遇措置を含むさまざまな金融政策を通じて、郊外化を推進する鍵の役割をばたした。住宅の個人所有は、資本主義制度を合法化し、政治的安定を維持するひとつの手段となったというのである。

¹⁵⁾ Fischer, 1984, 前出 10)

¹⁶⁾ Garreau, 1991, 前出 6)

¹⁷⁾ 桂 英史：『郊外のポリティクス』(『東京ディズニーランドの神話学』、青弓社、1999年、128-167)。なお桂は、近代家族の大量生産が小林一三の戦略であり、そこには母性愛、家族愛を「清く、正しく、美しく」してしまおうフィクション(宝塚歌劇団、阪急百貨店)が周到に用意されていたと述べる。

¹⁸⁾ 本間義人：『産業の昭和(社会史 5)住宅』、日本経済新聞社、1987年。

とともに、新興郊外に対してさまざまな意味づけがなされるようになる。当初 1960 年代は、大都市郊外の団地調査を手がかりに、高学歴で意識が高い新住民がこれまでとは少し異なった地域生活とそれにもとづく市民運動が展開する場として論じられることが多かった。戦後日本の近代化と民主化が国民的課題とされていた当時においては、郊外での新生活はそのまま近代的で民主的な都市生活者すなわち市民の成立を意味すると理解されていたのである¹⁹⁾。1970 年代になり、高度成長の果実が郊外住民の物質的豊かさを充足するようになると、テレビ放送を通じて知ったアメリカン・ホームドラマの郊外中流生活のイメージそのままに、郊外家族は家族主義・消費主義の理想を体現しようとしていく²⁰⁾。そして 1980 年代になり、ロードサイドビジネスが郊外の日常の風景となると、大量生産された商品が自動車を媒介にして結びついた大量消費の世界が郊外で実現されるのである。郊外は住居や家族のみならずその消費生活も均一化・画一化されはじめ、まさにアメリカ的風景が再現されていった²¹⁾。しかしその一方で、1970 年代末から家庭内暴力や中高年離婚が増加するようになり、家族の崩壊が意識されるようになる²²⁾。それはまさに郊外家族を包んでいたパステル色の夢のロマンティズムが崩れるにつれて、郊外中流家庭の抱える矛盾が噴出したものであり、サラリーマンと専業主婦からなる家族を営み、女性を子育てや情緒的安定化などの労働再生産機能を担わせる役割に固定しようとした近代の動機づけがもはや通用しなくなったことを暗示している。

このように郊外は、19 世紀以降の産業構造の変化や交通・技術の発展と軌を一にして成長してきた。その意味では、郊外の形成はまさに近代の所産ともいえ、職住の分離、生産と消費の分離によってもたらされた近代家族の形成やその消費主義的な生活様式の発達と不可分の関係にある。近代化にともない伝統社会が急速に崩壊していく戸惑いがアーバンイズム論であり田園郊外への回帰であるならば、近代化がもたらした物質文明の豊かさを謳歌したのが戦後の郊外社会であり、そして都市の存在について考える問題構成は疎外論から消費社会論に転換し、郊外は中流の快適さあるいは凡庸さを示すショーウィンドウとなったのである²³⁾。

わが国の場合、戦後の高度成長期に郊外社会が量的・質的に拡充され、1970 年代以降、都市でもなく農村でもない社会としてその特質を露わにするようになったが、大量生産・大量消費システムを前提とした郊外の生活様式やそれにもなう郊外社会の変貌は、1950・60 年代のアメリカ郊外社会の軌跡を忠実に再現したかのようでもある。つまり 1980 年代にいたって成熟した郊外は、アメリカ的生活様式ひいては近代の資本主義的生活様式をまさに体現した場であるといっても過言ではないのである。しかし今日、その主役である中流家族の変質・崩壊がみられるようになり、またそ

¹⁹⁾ 鈴木 広：『都市社会学の問題意識』（鈴木広・倉沢進編著：『都市社会学』、アカデミア出版会、1984 年）。なお、こうした論理の代表として、奥田道大：『コミュニティ形成の論理と住民意識』（磯村英一ほか：『都市形成の論理と住民』、東大出版会、1971 年）があげられる。

²⁰⁾ 三浦 展：『家族と郊外』の社会学、PHP 研究所、1995 年

²¹⁾ 小田光雄：『＜郊外＞の誕生と死』、青弓社、1997 年。また西村は、こうした郊外型消費活動が典型的に現れた場所として首都圏をとりまき国道 16 号線沿線に注目し、そこに団塊世代のサラリーマン世帯が集住していることとあわせて、日本経済の標準空間であると述べている（西村 晃：『ルート 16 の法則 - 21 世紀の日本が競める』、双葉社、1996 年）。

²²⁾ 三浦、1995、前出 20）。宮台真司：『郊外化と近代の成熟』（『まぼろしの郊外』、朝日新聞社、1997 年、128-153）。

²³⁾ 内田隆三：『都市の現在』（大澤真幸編：『社会学のすすめ』、筑摩書房、1996 年）。内田は、「他人から快適であると思われるような中流の快適性を生活の基準として受け入れ、消費するような規律訓練の場所」が郊外であると述べる。

の消費主義的な生活スタイルが問い直され、さらには高度成長期に郊外を切り開いた世代が高齢化し郊外を放郷とする第二世代へのバトンタッチが進んでいるように、郊外社会は大きな転換の時期を迎えている。

1-3. 大都市と郊外

大都市とその周辺地域は、日常生活における密接な結合関係によって大都市圏として把握される。しかし従来の都市地理学によると、都市圏は都市の勢力圏と同義であり、郊外は市街化の最先端となる地域を意味していた。したがって都市圏研究は、都市化という要因のもとに大都市の周辺がどのように変化してきたかという実態を把握し、大都市がその周辺地域を組織化していく過程を解明するものであった。すなわち、都市化を都市景観の拡大ととらえ、大都市とその周辺の複合的な変化を大都市の観点からとらえたものであり、郊外はあたかも大都市の付属物のように位置づけられてきたといってもよい²⁴⁾。

郊外の成長は、大都市と郊外を相対的な関係において把握する必要を生じた。都市圏の求心的構造を暗黙の前提として都市圏の拡大現象を解明しようとする立場から、大都市と郊外の相互関係の変化に注目して、新たな都市圏構造を見いだそうとする立場への転換である。このような認識を背景にして、1970年代以降、大都市の組織力が相対的に低下するなかで、この大都市圏という地域構造の変容が指摘されてきた²⁵⁾。また1980年代になると、東京への機能の一極集中が大きな関心を引き、そのなかで国内外を統括する都心業務地と圏域を統括する副都心や郊外拠点都市の分化をもたらした。その結果、過大化した大都市圏が日常生活レベルの圏域に分化しつつあることを指摘する議論も登場し²⁶⁾、あるいはそうした方向に大都市圏の再編を誘導しようとする動きもみられた²⁷⁾。前者は主として郊外の成長から、後者は都心の過大化から大都市圏の構造変化を指摘するものであるが、いずれにせよ郊外人口の爆発的増加にともなう大都市圏の膨張が、中心市対郊外といった構造図式を再考する必要をもたらしてきたといってもよい。

ところで、大都市圏の構造変化を考える際に、地域形成の主体をどのように捉えるかという認識上の見解が2つある。一つは資本が自らの価値増殖のために地域を再編するという経済空間の視点であり、もう一つは住民の生活行動の積み重ねが地域の形成に大きく寄与するという生活空間の視点である。上述したような大都市圏の変化は、前者によれば、激化する経済競争の中で資本が中心市の都心空間を高次機能に純化させ、一方で労働力の再生産装置として位置づけられてきた郊外に補完的な生産機能を付与することにより、より広域の中で合理的・効率的な分業体制を築

²⁴⁾ この点に関し、藤井(1983)によるのを得た展望がある。藤井 正：『都市地理学における大都市圏研究の再検討』、京都大学文学部地理学教室：『空間・景観・イメージ』、地人書房、1983年、37-56頁。

²⁵⁾ 田口芳明・成田孝三編：『都市圏多核化の展開』、東京大学出版会、1986年。富田和雄(1988)：『わが国大都市圏の構造変容研究の現段階と諸問題』、人文地理、40-1、40-63。藤井 正(1990)：『大都市圏における地域構造研究の展望』、人文地理、42-6、522-544。富田和雄：『大都市圏の構造変容』、古今書院、1995年。成田孝三：『転換期の都市と都市圏』、地人書房、1995年。

²⁶⁾ アクロス編集室編：『いま揺れ動く、東京』、PARCO出版、1986年。アクロス編集室編：『「東京」の侵略』、PARCO出版、1987年。Tanabe, H., 1988, Divided urban cores of Tokyo from the view-point of daily migration. 東京大学数理学部人文科学科研究紀要、88(人文地理X)、49-70。

²⁷⁾ 首都改造計画(1985年)にみられる多核多圏構想は、大都市の周辺地域に点在する業務核都市を中心とした圏域の連合体として大都市圏の再編を誘導しようとするものであり、それは第4次首都圏整備計画(1987年)において法定化された。

いていこうとする動きの一環と解釈できる。

それに対して後者の立場で見れば、住民が職住のみならずさまざまな日常生活の質の向上をめざす中で新たなチャンネルやモードを獲得し、生活空間の不充足や不自然な乖離を解消しようとする動きであると捉えることができる。もちろん個々の生活行動は所与の構造の中で多くの制約を受け、また逆に主体の意志決定や行動が所与の構造を維持あるいは変容させていくものでもあるから両者の見解を背反するものとして捉えるのではなく止揚していくことが必要になる。しかしながら今日、資本の論理にみるような近代社会の分節化が限界に達し、新たな思考の転換を求められていると認識するならば、人々の生活行動を見据えることにより、行動圏の拡大や個性化、ネットワーク的な社会関係の増加といった状況を理解し、個々の場所の意味と役割を再評価する必要性が増しているように思われる。

本研究は、以上のような認識から、これまで都市圏研究で画一的・一面的にとらえられていた郊外の生活について考えなおしてみようとするものであり、そしてそれが大都市圏の地域構造や郊外の社会生活を理解する上で、どのような議論に結びついていくのか論じてみるものである。議論の前提は、これまで郊外の生活の特徴づけているとされる都心通勤者の存在を、郊外居住者全体からみれば少数派であり、相対化する必要があると考えたところにある²⁹。それは、とりまおさず大都市の生産活動を支える人的資源とその再生産装置として規定されてきた郊外の論理を見直すことであり、さらには「生産」の視点ではなく「生活」の視点によって郊外やそれをとりまく大都市圏を見つめ直すことである。しかるに本研究では、まず郊外に住む人々の生活行動を通して彼らが日々の生活を行い、さらには次世代に引き継いでいくことになる郊外の生活空間³⁰の実態を明らかにしたいと思う。そして、そうした生活空間の現実がもたらす意味を、郊外の家族や社会、あるいは大都市圏という地理的環境のなかで問い、それらを規定してきた近代の意味づけを考え直すことができればと思う。

²⁹ 1995年の国勢調査によると、東京圏の郊外に居住する就業者は1,200万人にのぼり、そのうち25%、約300万人が中心市で就業している。しかしこのことは、約1,200万人いる就業者のうち中心市に就業の基盤を持つ者は300万人にすぎず、残りの900万人は郊外に就業の基盤を持っていることを意味する。つまり、就業者のうちの3/4は、郊外に労働生活も含めた生活の基盤を持つ郊外生活者であり、さらに年少者や高齢者を含めると、郊外の全人口2,400万人のうちの8~9割は、ほとんど毎日、中心市とは何の関わりを持つことなく生活しているのである。確かに郊外は都市圏において中心市と社会経済的に密接な関係を持つ地域として一般に位置づけられるが、日常生活の上でこのような定義に当てはまる人は、実はきわめて少数派なのである。

³⁰ 「生活」や「生活空間」という概念ははなはだやっかいである。例えば物理的・客観的に把握可能な人々の日常の活動だけでなく、電話やネットを使ったサイバー空間を前提とした活動や潜在的な社会関係、主観的な意識まで「生活」に含まれることもある。また、毎日のルーティン的な活動から一生に幾度とないような活動まで、さらには自宅の中の活動から国境を越えた活動まで、頻度や範囲が異なる活動の広がりを一括して「生活空間」として使われることもある。このように曖昧に漠然と理解されているからこそ便利な言葉なのであるが、ここではそれについて厳密な議論を行わない。とりあえず、日常生活に関わる諸活動を念頭におき、空間的な移動をとらぬ活動を「生活(活動)」と称し、その空間的な範囲を「生活空間」と称することにする。それは毎日の規則的・反復的行動の積み重ねが地域における生活体系を形づくり、またそれに対応した機能・施設の立地が地域の変化をもたらすと考えるからである。

第2章 大都市圏への人口流入と郊外への住居移動

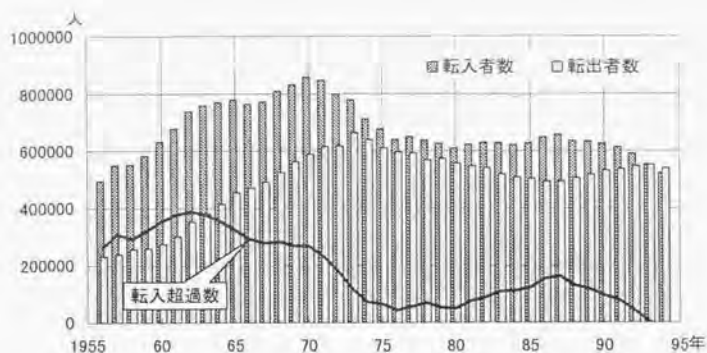
2-1. 東京圏の人口移動

かつて日本の人口移動の主要な部分を占めていたのは非大都市圏から大都市圏への若年者を中心とした流入であり、東京圏¹⁾を例にとると、最盛期の1960年代から70年代初頭にかけて毎年70万人を超える人口が流入し、多いときには80万人を超えることもあった(図表2-1)。その多くは大都市圏と非大都市圏の間にある格差を背景とし、就業や就学の機会を求めて流入した移動であるが、そのことは同時に、当初の目的を果たしあるいは現実の厳しさを認識した人々が少なからず出身地に再び戻っていく動きともなっていた。実際、東京圏からは1970年代以降、毎年50～60万人が定常的に流出しているのである。このような人口の転入転出は明治以来、そこに地域格差がある限り繰り返されてきたことであるが、とりわけ戦後の高度成長期は、産業構造の大きな転換によって大都市の労働力需要が爆発的に増加したことに加えて、戦後ベビーブーム世代の人口増加が重なり、まさに民族大移動ともよべる動きにつながっていった。

転入人口から転出人口を引いた転入超過は大都市圏への人口の滞留を示し、大都市圏の人口増加につながっていく。高度成長期に毎年30～40万人を数えた東京圏の転入超過数は累積すると数百万の規模になり、またこうした転入者が若年層を中心としていたことから、その後世帯を形成し人口の自然増加をもたらしていった。その結果、1955年に全国人口の17%にあたる1,540万人を占めていた東京圏の人口は、20年後の1975年には全国の24%にあたる2,700万人、そして1995年には26%にあたる3,260万人を擁するに至っている。

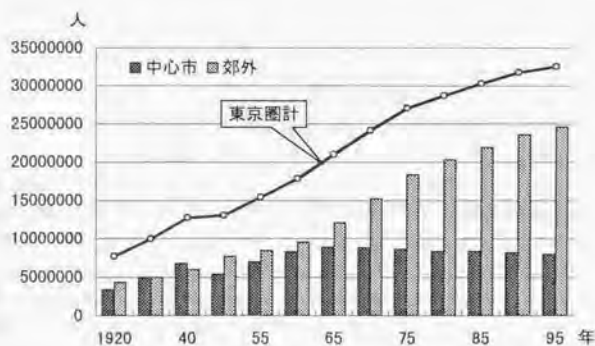
かくして東京圏は、この40年間に1,700万人にも及ぶ人口を増やし人口規模が2倍以上になったが、その多くを吸収したのは郊外の住宅地であった。東京圏を中心市(東京都区部)とそれ以外の郊外地域に分けると、1960年に東京圏の46.5%を占めていた中心市の人口はその後比率を減少させ、さらには1970年代以降、人口の絶対数も減少させている(図表2-2)。それに対して郊外地域は、1955年に850万人であった人口が95年には2,460万人になり、1,600万人もの人口を増加させた。東京圏の拡大は郊外の成長と同義であるといってもよいくらいである。高度成長にともなう大都市への人口の大量流入は郊外によって吸収され、年月を経ることによりそこに定着し、郊外での生活を新しい都市的な生活様式として住民のなかに根づかせていったのである。

¹⁾ 本研究では、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、南関東1都3県を「東京圏」と称す。また、そのうち東京都特別区部を「中心市」、それ以外を「郊外」と称し、都市圏を中心市と郊外の2区分モデルで捉える。このような設定は、地域の設定が単純であり、あるいは恣意的であるという問題点がある。本来的には、機能の集積量などを用いて中心市を定義し、その上で中心市への通勤率などを指標に実質的な都市圏を設定する必要があるかもしれない。また、中心市を都心・副都心・既成市街地などに分け、郊外も内郊・外郊・郊外中心都市などに分けるのが実態に促した分類といえよう。しかし、このように地域を細分することは、利用可能な情報量を激減させるといった統計上の問題を生じるだけでなく、長期的にはそれぞれの地域が拡大・変化するために、この変化自体も説明されなければならないという問題を残すことになる。



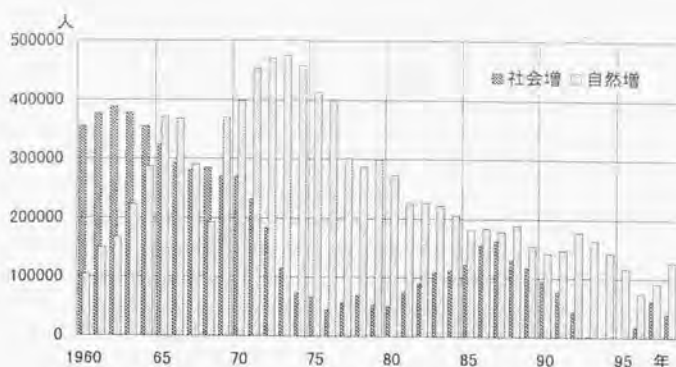
図表2-1 東京圏の人口転出入の推移

総務庁統計局『住民基本台帳移動報告』より作成。
東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の一部3県をさす。



図表2-2 東京圏の人口の推移

国勢調査による。
東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の一部3県をさす。
中心市は東京都区部をさし、郊外はそれ以外の東京圏をさす。



図表2-3 東京圏の人口動態

総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」により作成

このように高度成長期における人口移動のひとつの帰結として郊外地域の発展をとらえるならば、大都市圏に流入した若年層がどのような過程を経て郊外に定着し、そこでどのような生活を展開しさらには次世代に何を残していくのかを明らかにすることの意義は大きい。大量の人口規模を持つ郊外は、大都市の生産を支えとともに郊外で旺盛な消費生活を展開することにより大都市圏の地域構造を大きく変え、もはや中心市に依存するだけのベッドタウンではなくなっている。また21世紀を迎える今日、かつて大都市圏に流入した第一世代から、郊外で生まれ育ち、郊外を故郷とする第二世代へとバトンタッチが進んでいる。図表2-3は東京圏の転入超過数を社会増とし、東京圏の人口増加からこの社会増の部分を差し引いた部分を自然増として、その推移を示したものであるが、1970年代にこの自然増の部分がピークを迎えている。すなわち、高度成長期に流入した若年層が世帯を形成し次世代を再生産したピークが70年代の前半であり、そして今日、その次世代が20歳代後半から30歳代を迎えているのである。流動の民であった第一世代が切り開いた郊外が、郊外に根づかざるを得ない第二世代によって今後どのように変貌していくのだろうか。少なくともその人口規模が大きいだけに、今後の大都市圏さらには日本の姿を占ううえで重要な観点である。

ところで、如上の議論の出発点となるのは、大都市圏に流入した第一世代が郊外に定着する過程を明らかにすることである。もちろんこの「定着」という概念には、単に居を構えるというだけでなく、そこでの社会生活や地域に対する意識・感情などさまざまな要素が含まれるが、少なくとも大都市圏に流入した彼らがどのような住居履歴を経て現在の居住地に到達していったのかをまず明らかにする必要がある。そこでまず本章では、大都市圏に流入した地方出身者がどのような過程を経て郊外に定着していったのかを明らかにする。

2-2 住居経歴調査

人口移動の研究は、移住(Migration)研究と住居移動(Residential Mobility/Relocation)研究に大きく分けることができる²⁾。前者の移住による移動は、total displacement ともいわれるように、就業・就学、結婚などのライフイベントに付随して発生し生活の全領域の変更を余儀なくされる移動であり、就業や就学の機会を求めて国内外の長距離に及ぶ移動が行われる。そうした移動の原動力は地域間の経済格差であり、マクロな集計データの分析から国内外の地域構造と結びつけて論じられることが多い。それに対して後者の住居移動は、partial displacement といわれるように、生活領域のなかでも主として居住条件の改善をめざした移動であり、職業の内容や勤務地などに制約されながらも、基本的には居住の条件をその時期の家族の形態やニーズに合わせようとする住み替え移動によるものである。都市内において、住居の形態や居住地の環境などに対する個人もしくは世帯の選好が移動の原動力であり、ミクロな個人の移動データが分析の基礎になる。

大都市圏内の人口移動に関する初期の研究の多くは、例えば国勢調査や住民登録データをもとに主として人口集団の移動流が分析の対象とされ、地域を集計単位として発着地の地域特性と流出入量との関係を把握することに主眼をおくものであった。こうした研究は、大都市圏の郊外化の進展を明らかにしたり、移動圏を抽出することにより大都市圏の地域区分を行うことに寄与したものの、ほんらい居住に関する選択はライフスタイルやライフコースといった個人的な事情と密接に関連した問題であるにもかかわらず、個々の移動を発生させる諸条件や目的地の選択に関するプロセスについて論じられることはなかった。

1980年代以降になると、人口移動の分野ではこれまでの集計的データに基づく分析に加え、アンケート調査などから得られた非集計的なデータによる研究が行われるようになった³⁾。これは人口移動の空間構造のみならず、移動者の属性による移動性向の差異や住居移動の意志決定過程にも関心が向けられるようになったことを反映したものであり、そのため研究者が独自の問題関心に基づいてデータの収集を行う必要があったからである。これまでの人口移動研究が集計データに依存した移動流の量的把握に主眼をおくものであったのに対し、個々の移動者に注目して移動の発生メカニズムを解明しようとするこうした研究は、同じく人口移動現象を扱ったものに他ならないものの、住居(居住地)移動の研究として対置されるようになってきた。

そうしたなか、家族の発達にともなう住み替え移動の分析は、家族のライフサイクル論と結びついて、都市内の人口移動をとらえるさまざまな研究分野に取り入れられている。例えば地理学では、

²⁾ Gollidge, G.S. and Stimson, R.J., 1987, Migration in a Behavioural Context. *Analytical Behavioural Geography*, Croom Helm, 233-262. Hartshorn, T.A., 1992, Interurban migration and household change. *Interpreting the City: an Urban Geography*, 2nd edn., John Wiley & Sons, 305-321. Wainwright, D.J. and Lewis, G.J., 1993, Housing and migration. *People and Environment: Behavioural Approaches in Human Geography*, 2nd edn., Longman, 167-185. Knox, P., 1995, Residential mobility and neighborhood change. *Urban Social Geography: an introduction*, 3rd edn., Longman, 283-311.

³⁾ 例えば広島市と福岡市の中高層集合住宅居住者を対象としてアンケート調査を行った由井(1987, 1989)、千葉市への転入者に対しアンケート調査を行った山田(1992)、愛知県一宮市において電話帳から移動世帯を抽出してアンケート調査を行った谷(1995)などの研究がある。由井義通(1987)「広島市における中高層集合住宅居住者の住居移動」、『地理学評論』, 60A, 775-794。由井義通(1989)「中高層集合住宅居住者の住居移動—福岡市での事例研究」、『人文地理』, 41-2, 101-121。山田浩久(1992)「東京大都市圏周辺地域における居住地移動の特性—千葉市を事例として」、『地理学評論』, 65A, 847-859。谷 謙二(1995)「愛知県一宮市における都市内居住地移動」、『地理学評論』, 68A, 811-812。

居住形態のニーズに対応した居住地選択がさまざまな都市内の居住分化をもたらし、とりわけ大都市圏の同心円構造の中で郊外の住宅地帯を形成していったと典型的に理解されている⁴⁾。また都市計画学や建築学の分野では、世帯主の年齢や世帯の収入によって入居する住居のタイプが異なり、また転出する世帯のライフステージによって空家として供給される住宅タイプも異なることから、住宅市場のメカニズム解明にライフサイクル論が取り入れられている⁵⁾。さらに社会学の分野でも、さまざまな社会階層がどのような住み替え経路を経てどのような形態の住宅に入居するかということを探ることは、住み替えのメカニズムとその論理を知るためにはもちろんであるが、地域社会の形成とその構造にアプローチするうえでも不可欠であると認識されている⁶⁾。

このように近年の研究では、個人や世帯の住居の履歴を克明にトレースするミクロなアプローチが不可欠となっているが、住居の移動をミクロベースで把握できる既存データはきわめて希薄である。例えば国勢調査や住民基本台帳人口移動報告では、転出・転入や前住地などの一般的な居住地移動に関する情報を得ることができても、追跡データではないため個人を特定してその住居移動を連続的に捉えることはできない。最近では、厚生省人口問題研究所や国土庁により人口移動調査が行われるようになってデータの蓄積が進みつつあるが⁷⁾、これらの調査は結婚・就職といったラ

⁴⁾ 例えば渡辺(1978a, b)は、東京大都市圏の人口移動を、若年(15～19歳)層の進学や就職による特別区部への転入、青年(20～29歳)層の特別区部内部での移動、壮年(30～40歳)層による近郊地域への転出に区分し、就職、結婚、出産といったライフステージの変化にともなう居住地の住み替え移動として説明を試みている。また最近では、愛知県一宮市の移動世帯を分析した谷(1995)により、都市中心部を発地とする遠心的な住居移動の典型は、世帯主が30歳代で子供をともない、住宅事情を理由とした借家から戸建持家への移動であることが明らかにされている。渡辺良雄(1978a)：「最近の東京の膨張と都市問題への1・2の視点」、『総合都市研究』、3、49-75。渡辺良雄(1978b)：「大都市居住と都市内部人口移動」、『総合都市研究』、4、11-35。谷 謙二(1995)：前出3)。

⁵⁾ 例えば鎌田(1983)は、建設省「住宅需要実態調査」の特別集計をもとに東京大都市圏の地域間移動を世帯主の年齢を軸に分析し、区部の借家系住宅から周辺地域で持家住宅への移動、および周辺地域での再持家化がライフステージの上昇とともに生じることを明らかにしている。また林ほか(1986)も同じ資料を用いて名古屋大都市圏内の住み替え行動を分析し、都心地域では25～34歳層の転入と30～44歳層の転出が、近郊地域では30～39歳層の転入が、郊外地域では25～45歳層の転入が卓越することを示している。さらに和泉(1982)は、愛知県春日井市でのアンケート調査から市域内での転居行動を分析し、世帯主が35～44歳で長子が小中学校に通学する核家族世帯が、子供の成長にともなって交通の利便性の高い自然環境の良好な場所に、より広い戸建住宅を新築・購入する動きに注目した。鎌田宜夫(1983)：「東京大都市地域の移転型の居住状況の変化」、『都市計画論文集』、18、211-216。林良嗣・富田安夫・根木貴史(1986)：「都市圏の世帯属性構成の空間的分布とその変化の分析」、『都市計画論文集』、21、259-264。和泉 潤(1982)：「世帯主年齢別にみた市域内転居行動の分析」、『都市計画論文集』、17、145-150。

⁶⁾ 例えば浦野(1987)は、多摩市居住者へのアンケート調査を通じて、経歴や階層、家族形態を異にする社会集団によるライフステージの上昇にともなう住み替え移動の実態を報告している。また国民生活センター(1982、1989)は、持家の取得過程について上級住宅地・中級住宅地・スプロール住宅地の戸建居住者およびマンション居住者に分けて調査を行ない、持家取得にいたる過程の社会階層性を強調している。浦野正樹(1987)：「住民の地域移動と住みかえ—大都市圏流動層の形成と流動のメカニズム」、小林茂・寺門征男・浦野正樹・店田廣文編著『都市化と居住環境の変容』、早稲田大学出版部、207-244。国民生活センター編(1982)『住宅と生活—大都市の持家取得をめぐる』、光生館。国民生活センター編(1989)『都市生活と住宅取得—その社会的展開と帰結』、第一法規出版。

⁷⁾ 厚生省人口問題研究所では、1976年に大都市圏から非大都市圏への移動者の特性を把握するために、はじめて全国規模の人口移動調査を実施し(厚生省人口問題研究所：『地域人口移動に関する報告』、1977年)、つづいて1986年に個人の移動歴や移動理由を詳細に把握するために、2回めの全国調査が実施された(同：『地域人口の移動歴と移動理由に関する人口学的調査』、1988年)。そして1991年からは、地域人口移動の動向を地域人口推計の基礎データとして位置づけようになり(同：『第3回人口移動調査』、1993年)、以後継続して5年おきに全国規模の人口移動調査が実施されることになった。なお、第2回人口移動調査をもとに分析を行なっ

イベント時の居住地を尋ねる形式をとっているため、移動時期を正確に把握できない問題や、それ以外の時期における移動の捕捉ができないといった問題がある。また、こうした資料上の制約から独自の調査票にもとづいてアンケート調査を実施した研究もみられるが⁹⁾、これらの多くは前住地と現住地の2地点間の断片的な移動を把握するものであり、一連の住居移動を連続的な意思決定の過程としてとらえる視点に欠けている。また、当初の住居移動の研究は、調査の時点でそれぞれの年齢別人口集団に見られた移動の特徴を、時代性を吟味することなく全ての世代に敷衍してしまふ合成コホートによる分析が多かったのも事実である。個人や世帯が人生を通じて行う住居移動の軌跡をトレースしてその一連の住居移動を個々のライフサイクルのなかに位置づけ、さらにはそれぞれが生きてきた時代の背景を交えて理解するためには、同一の個人や世帯の住居移動を経歴として記録した縦断的なデータが必要となる。

こうして1990年代以降になると、独自に収集した住居経歴データをもとにした研究¹⁰⁾がみられるようになり、またライフサイクル概念を批判的に継承し、加齢によるライフサイクル効果だけでなく、時代的背景としての時代効果やコホート独自の経験としてのコホート効果を加味したライフコースの概念を取り入れた研究も行われるようになった¹¹⁾。

しかし、こうした住居経歴データをもとにした研究も、調査上の制約からその多くが特定の地域を対象とし、そこに居住する住民の住居経歴データに依存したものに限られる。そこで得られた住居経歴のデータは一連の住居移動の終点で捕捉されたいわば着地吸収的なデータであり、確かに現在そこに住んでいる人の居住経歴を把握することは可能である。しかし特定の郊外地域はその開発時期や開発主体に強く規定されるため居住者の属性が偏ってしまい、多様な住民集団の移動を比較できないという問題がある。すなわちライフコース概念に即していえば時代効果やコホート効果を十分に研究に盛り込むことができず、したがって大都市圏内での住居移動の空間的特徴を一般化することが難しくなる。

そこで本研究では、長野県内の12の高校を1966～68(昭和41～43)年3月に卒業した卒業生に対してアンケート調査を実施し、1,631人の住居経歴に関するデータを収集した¹²⁾。その目的

た研究に河邊(1994)があるが、これらの人口移動データを活用した研究例は少ない。河邊 宏(1994)『移動歴から見た日本の国内人口移動』、日本大学人口研究所研究報告シリーズNo.2。

一方、国土庁でも、人口の地方定着や定住意識を探るために、1981年に第1回「人口移動要因調査」を実施し(国土庁計画・調整局:『わが国の人口移動の実態』、1983年)、以後1986、91年と5年おきに継続して人口移動要因調査が行われている(同:『わが国の人口移動の実態』、1995年)。

⁸⁾ 前出3)、6)など。

⁹⁾ 川口太郎(1997):『郊外世帯の住居移動に関する分析—埼玉県川越市における事例』、『地理学評論』、70A、108-118。

¹⁰⁾ 谷(1997)はライフコース概念に基づき、愛知県高蔵寺ニュータウンに居住する世帯の住居経歴について分析し、また川口(1997)は、埼玉県越谷市に居住する高齢者の住居経歴を出生時からトレースし、越谷市への転入の過程をライフコースに沿って明らかにしている。谷 謙二(1997):『大都市圏郊外住民の居住経歴に関する分析—高蔵寺ニュータウン戸建住宅居住者の事例』、『地理学評論』、70A、263-286。川口太郎(1997):『移動経歴からみた郊外住民の多様性—埼玉県越谷市における高齢者を事例として』、『駿台史学』、100、173-210。

¹¹⁾ 1995年11月、長野県内12高校の同窓会名簿をもとに、それらの高校を卒業した男子生徒のうち長野県および三大都市圏に居住する者を無作為に抽出し、調査票郵送によるアンケート調査を行った。約6,000通の調査票を送付し、1,631通(27.2%)が返送された。調査の詳細については、江崎ほか(1999)、川口(2000)を参照。江崎雄治・荒井良雄・川口太郎(1999):『人口選流現象の実態とその要因—長野県出身男性を例に』、『地理学評論』、72-10、645-667。川口太郎(2000):『大都市圏における地方出身者の住居移動』、『明治大学人文科学研究所紀要』(印刷中)。

は大都市圏内における住居移動の特徴を明らかにすることにあるが、最大の特徴は住居移動の出発点で対象者を捕捉し、住居経歴に関する住居経歴の終点が固定されていない、いわば発地分散的な住居経歴データにもとづいて分析を試みることにある。その際、長野県を事例とする地方出身者を対象としたのは、冒頭で述べたように地方出身者の流入が大都市圏とくに郊外地域の発達と不可分に結びついていると理解するからであり、さらには、高校を卒業して地元に残る者・大都市へ流出していった者、大学を卒業して地元に戻ってきた者・転職して地元に戻ってきた者、そして大都市に住み着いた者など多様な対象を想定でき、その中で大都市圏残留者の住居移動を相対化することができるからである。また、1966～68年の卒業生に注目したのは、ちょうどこの世代が第1次ベビーブーム世代(1947～49年生まれ)に相当し、高度成長期における大都市への大規模人口移動の一翼を担ったからであり、また、現在(1995年)40歳代後半を迎え、地理的・社会的移動もほぼ落ち着いた頃と思われるからである¹²⁾。

2-3. 結婚後の住居移動

アンケートで収集したサンプルは、高校卒業後の進路(就職・進学)および初職時と現在の居住地(長野県内・県外)に注目して、4つの移動パターンに分類できる。その第1は、高校卒業後あるいは県内の大学等を卒業したのち県内に就職し、現在も県内に居住している者である。すなわち職住に關しこれまで一度も県外に出たことがない人であり、「県内定住者」と称することにする。第2、第3のパターンは、高校卒業後いちど県外に他出してその後帰県し、以後県内にとどまるケースであり、そのうち県外の大学を卒業後就職に際して帰県した者を「学卒Uターン者」、初職を県外で得てその後帰県した者を「転職Uターン者」と称することにする。第4は、高校卒業後、進学・就職で県外に他出し、そのまま県外にとどまっているケースであり、「県外残留者」と称する。以上の分類にしたがうと、アンケートにより得られた1,631サンプルは、県内定住者(306例、18.8%)、学卒Uターン者(443例、27.2%)、転職Uターン者(338例、20.7%)、県外残留者(542例、33.2%)、およびいずれにも同定できなかった2例に分類することができる。

そのうち「県外残留」と同定されたサンプルは542ある。そのなかでさらに、東京通勤圏を念頭におき、東京駅を中心におおむね70km圏に居住する既婚世帯468サンプルを「東京圏在住者」と称することにする。一方、「学卒Uターン」と「県内定住」をあわせた既婚世帯は727例あるが、これらは結婚して以降、基本的には長野県に定住しているのを、「長野県在住者」と称することにする。本章では、まず、このように定義した東京圏在住者の住居移動について、長野県在住者と比較対照しながら、その特徴を明らかにしていくことにする。

¹²⁾ なお、この調査のサンプリングが高校の同窓会名簿に依拠していることは前述のとおりである。今日では高校への進学率はほぼ100%に達しているが、当時、長野県男子の高校進学率は文部省『学校基本調査』によると72%(1965年3月中学卒業生)であり、したがって高卒者を対象とするこのアンケートでは、同世代の約3割が除外されていることになる。また、アンケート回答者1,631人のうち、大学・短大・専門学校などの上級学校に進学した者は1,288人であり、進学率は79%に達する。同様に『学校基本調査』から長野県の1968年3月高校卒業生の進路をみると、男子卒業生の63%が就職し、上級学校への進学を希望したものは33%にすぎない。したがってこのアンケート調査の標本は、高校卒業生ということで当該年齢集団の72%が対象とされ、さらに全県では33%にすぎない進学率がこの標本集団では79%に達している。それゆえ、学歴という点でみれば長野県における当該年齢集団の高学歴層約3割を対象としていることに留意する必要がある。

2-3-1. 住居移動の回数

今日では東京圏在住者の83%、長野県在住者の95%が「持家」に住んでいる。しかし結婚した時点では、東京圏在住者の73%が借家住まいであったのに対し、長野県在住者の借家率は37%で、親の家への同居が56%に達していた。また、長野県在住者は今日でも親から継承した住居に住む割合が66%に達している。すなわち、東京圏在住者の多くが二人だけの新居で文字通り新生活のスタートを切り、自らの夢を託したマイホームの取得に向けて住居の遍歴を始めたのに対し、長野県在住者の住居遍歴には実家の存在や(親との)同居が選択肢のひとつとして常に念頭におかれ、あるいはそれを前提にしなければならないような状況にあった。

こうした住居遍歴の違いは結婚後現在に至るまでの住居移動の回数に反映されている。東京圏在住者の住居移動の回数は平均1.68回、1~2回の移動が合わせて62%を占めている。これに対して長野県在住者の移動回数の平均は1.03回、0~1回の移動が72%を占め、移動回数が0、すなわち結婚以降そのまま住み続けている例が47%に達している¹³⁾。大まかにいえば、長野県在住者の住居移動の回数は東京圏在住者に比べて1回ほど少ないということになる。ちなみに東京都江東区居住者を対象に行った調査¹⁴⁾では平均移動回数が1.11回、埼玉県川越市¹⁵⁾では1.52回、埼玉県越谷市¹⁶⁾では1.49回であった。東京下町の江東区居住者は長野県在住者と同様に平均移動回数が1回強であり、一方、大都市圏郊外の住宅地である川越市や越谷市の居住者は1.5~1.6回程度で、長野県出身の東京圏在住者の移動回数とほぼ同じである。下町居住者と地方圏居住者の移動回数がほぼ等しいのは、いずれも地元根ざした定着層が多く、そのため実家の存在が住居移動の遍歴に大きく作用しているためであり、下町が「都市村落」と称される理由の一端を示している。そうした地元定着志向の強い地域に比べれば、流入層が多数を占める郊外住宅地居住者の移動回数には明瞭な差があり、まさしく長野県からの流入層である東京圏在住者も同様の特徴を示す。ただし、ここで強調しておきたいことは、地方圏と大都市圏、長野県居住者と東京圏居住者の住居移動回数に差があるといっても、それはせいぜい1回ほど後者の回数が多いに過ぎないことである。地縁血縁に拘束されない大都市圏居住者は、より流動的で頻りに移動を繰り返しているというイメージがあるが、結婚後の住居移動に限って言えば、そして平均値の議論に限定すれば、現実にはそれほど違いがないことを留意しておきたい。

住居移動の回数が多い多重移動者は、ほとんどが転動にともなう移動を行った世帯である。この調査では移動の理由を直接質問していないため、勤務地の移動が明示されていたり移動先で給

¹³⁾ 国土庁が1986年に実施した人口移動実態調査によると、全国の主要な都市圏に在住する20~74歳の移動経験者の平均移動回数は3.0回である(国土庁計画・調整局『我が国の人口移動の実態』、1995年)。この数字は出生時から調査時まで転居した経験がある者の平均であり、同調査やその他の調査でも生涯移動率(転居による移動を経験した者の割合)は75%前後であるので、移動回数0の割合が25%いるとして再計算すると、全人口を対象とした平均移動回数は2.2回程度になる。さらにこの数字は出生時からの移動回数であり、世帯分離によりもっとも移動する可能性が高い結婚にともなう移動が含まれているので、結婚後の住居移動に限定すれば、その回数が長野県1.03回、東京圏1.68回というのは、おおむね妥当な数字であると思われる。

¹⁴⁾ 1995年1月、東京都江東区門前仲町周辺に居住する202世帯を対象に実施。回答者(夫)の平均年齢は54.6歳。詳細は、文部省科学研究費補助金(一般研究C)研究成果報告書(研究代表者川口太郎)『活動空間と意識空間からみた生活空間の分類・体系化』、1997年参照。

¹⁵⁾ 1990年10月および92年11月、埼玉県川越市内7地区に居住する321世帯を対象に実施。回答者(夫)の平均年齢は47.0歳。詳細は川口(1997)、前出9)参照。

¹⁶⁾ 1993年9月、埼玉県越谷市において60歳以上の高齢者を世帯主とする223世帯を対象に実施。回答者(夫)の平均年齢は66.2歳。詳細は川口(1997)、前出10)参照。

と住宅に入居していることなどから推測すると、移動数が4回以上の事例は東京圏在住者で41例、長野県在住者で45例あるが、そのうち東京圏在住者の34例(83%)、長野県在住者の44例(98%)が転勤による移動をともなっている。越谷市での調査¹⁷⁾によると、住居移動の理由で最も多いのは良好な居住条件を求めた移動であり、74%の世帯がそうした理由による移動を経験するが、3回以上の住居移動を行った世帯では、この居住条件の改善とならんで仕事関係の理由をあげるものが75%に達している。つまり、多くの場合結婚後の住居移動はせいぜい1~2回といったところであるが、転勤を経験することによりその回数が増加していくのである。

2-3-2. 家族段階と住居移動

住居の移動は転勤・転職、家族との同居・別居、災害や立ち退きなどさまざまな要因によってもたらされるが、そのうち都市内における世帯単位の住居移動は、とりわけ家族段階(ファミリーステージ)¹⁸⁾の発達に応じた家族の住宅ニーズとその応能力によって説明される。すなわち、家族の構成員が増加し成長するとともに、より広い住居や良好な子育て環境が求められ、逆に家族が縮小するようになると、生活の利便性や福祉環境が求められるようになる。同時に、年功序列の賃金体系にあるわが国の労働環境においては、年齢の上昇に応じて家賃負担能力や住宅ローンの負担力が増加し、逆に返済年限の制約からローンを組む年齢層もある程度決定されてくる。突然に発生する外生的要因には個人差が大きいものの、加齢や家族発達にもとづいた内生的要因である家族段階は、多くの人々に共通する普遍的な要因としてとりあげることができる。

ここでは結婚以降のステージを夫婦や子供の年齢をもとに4段階に設定した(図表2-4)。子供の有無や成長は一般的な家族世帯にとって、日常生活あるいは将来的な生活設計を考慮するうえでかなり大きな位置を占めているからである。そこでまず、第1子誕生前の若年(20~30歳代)夫婦を「形成期」とし、以後末子の年齢に応じて分類を行い、末子が5歳以下の「拡大期」、末子が義務教育年齢(6~14歳)にある「安定期」、末子が高校生(15歳)以上の「成熟期」に分けていった。結婚を経て新しい家族を築きあげていこうとする「形成期(夫の平均年齢¹⁹⁾30.6歳)」、子供

図表2-4 ファミリーステージの定義

ステージ	ステージの定義	夫の年齢	
		範囲	平均年齢
形成期	夫婦のいずれもが39歳以下、子供なし	22~39歳	30.6
拡大期	末子5歳以下	24~47歳	33.2
安定期	末子6~14歳、子供がいない場合は夫婦のいずれかが40歳代	30~50歳	40.6
成熟期	末子15~23歳、子供がいない場合は夫婦のいずれかが50歳代	41~49歳	45.6

すべての住居移動の発生時点のステージを夫婦や子供の年齢から同定し、それを集計して各ステージの平均年齢などを求めた。なお、結婚の平均年齢は28.2歳である。

¹⁷⁾ 前出16)。

¹⁸⁾ 欧米では、family life-cycle stageもしくはlife-cycle stage of householdの用語が使われることが多いが、日本語として使いづらいので家族段階 family stageと称することにする。その目的は家族の発達を段階分けすることであるが、たんに構成員の生物学的成長だけでなく、世帯の収入の増加や社会的地位の上昇などの概念も含意している。

図表2-5 ファミリーステージ別の移動世帯率と移動数構成

	移動世帯						移動数	
	東京圏在住者			長野県在住者			東京圏在住者	長野県在住者
	移動 世帯数	該当 世帯数	移動 世帯率	移動 世帯数	該当 世帯数	移動 世帯率		
総数		468			727		773 100.0%	750 100.0%
形成期	73	468	15.6%	56	727	7.7%	90 11.6%	72 9.6%
拡大期	309	468	66.0%	327	727	45.0%	485 62.7%	486 64.8%
安定期	135	452	29.9%	129	698	18.5%	169 21.9%	172 22.9%
成熟期	20	186	10.8%	11	293	3.8%	22 2.8%	13 1.7%
不明							7 0.9%	7 0.9%

(アンケート調査より集計)

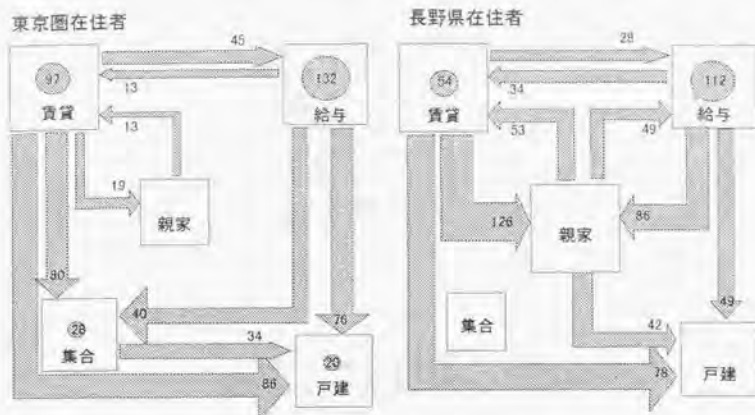
が生まれて家族が増加し同時に育児に忙殺されるようになる「拡大期(同 33.2 歳)」, 家族数の増加が終わり子供の成長によって家族として定常的な形態が確立する「安定期(同 40.6 歳)」, そして子育てから解放されるとともに個々の家族が自立し始める「成熟期(同 45.6 歳)」というようになる。

このようにして設定したステージごとに, その期間に少なくとも 1 回以上住居移動を行った世帯の割合(移動世帯率)を求めると(図表 2-5), 東京圏在住者, 長野県在住者ともに, 30 歳代前半の拡大期に移動世帯率がピークに達し, それぞれ 66%, 45% の世帯が住居移動を経験している。また, 江東区や川越市, 越谷市での調査事例でも, 拡大期に移動世帯率が最大となる傾向は共通する。東京圏在住者と長野県在住者を比較すると, 長野県では 1 回も移動しない世帯が多いため各ステージごとの移動世帯率は少ない。しかし, 住居移動の発生総数に対するステージごとの構成比をみると, 東京圏, 長野県ともに拡大期の発生率が 6 割強に達し, 次いで安定期に 2 割強の移動が発生する。住居移動を行わない世帯があるためステージごとの移動世帯率は異なるものの, 実際に発生した住居移動については, その時期はほとんど同じなのである。

1990 年の国勢調査では 5 年前の常住地を質問しており, 90 年調査時点の常住地との相違から 5 年間の移動率を計算することができる。それにより移動率を年齢別にみた場合, もっとも移動率が高いのは 25~29 歳の 54.4% であり, ついで 30~34 歳の 46.8%, 20~24 歳の 41.0% と続く。そのうち 20 歳代前半の移動は都道府県間の長距離移動に特徴があり, それに対して結婚後の世帯移動に多くみられる市区町村間や市区町村内の移動は 20 歳代後半から 30 歳代前半にかけてピークをもつ。このことは 30 歳代前半という拡大期に移動率がピークを持つことと符合しており, ちょうど子供が生まれ, 幼稚園児・小学生へと育っていくこの時期に家族の拡大・成長にともなう居住環境へのニーズが発生し, 住居移動の大きな誘因となっていることを十分裏づけるものである。

それでは, それぞれのステージごとの住居移動にはどのような特徴がみられるだろうか。その前にまず, 全ての住居移動における住居形態の変化をみてみよう(図表 2-6)。東京圏在住者の総移動は 773 例があるが, そのうち給与住宅の住み替え(132 例)がもっとも多く, ついで賃貸住宅の住み替え(97 例)が続く。給与住宅や賃貸住宅の住み替えは長野県在住者にも多くみられ, 長野県在住者の総移動 750 例に対し, 給与住宅の住み替えは 112 例, 賃貸住宅の住み替えは 54 例ある。給与住宅や賃貸住宅の住み替え, それに給与住宅と賃貸住宅間の移動を含めたこれら借家間の移

¹⁸ このアンケートで得られた全サンプルについて, それぞれの住居移動が発生した時点の夫婦や子供の年齢からステージを同定し, 夫の平均年齢を算出した。



図表2-6 住居形態の変化(総移動)

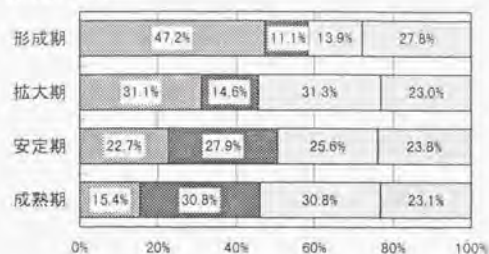
移動数が10以下は省略してある。○は住み替えを示す。

動は、東京圏在住者で総移動の37% (287例)、長野県在住者で30% (228例)を占めている。

こうした借家間の移動に次いで多いのは、東京圏在住者では、賃貸住宅や給与住宅から集合住宅や戸建住宅などの持家を取得する移動であり、集合・戸建あわせた持家取得のための移動は37% (282例)を占めている。それに対して長野県在住者は、借家から持家への移動は17% (131例)しかなく、そのかわりに借家から実家に移って同居する移動が28% (212例)と卓越している。東京圏在住者で借家から移動して親の家(実際は妻の実家)に同居する例は26例しかないの、長野県在住者の住居移動にとって実家の存在がきわめて大きいことが改めて示される。一方、集合住宅や戸建住宅などの持家居住者あるいは実家での同居者が、さらに別の持家を求めて移動(持家の二次取得)する事例は、東京圏在住者では107例(13.8%)あるものの、長野県在住者は47例(6.3%)しかない。東京圏在住者には、いったん持家を取得した後もさらにによりよい住居を求める移動がみられ、それは今後年齢を増すごとに増加する可能性があるのに対し、長野県在住者は、持家となるのが実家であるがゆえに、その後の移動は停滞することになる。

結局、東京圏在住者の住居移動においては、給与住宅と賃貸住宅をあわせた借家間の移動(37.1%)、借家から集合住宅と戸建住宅をあわせた持家への移動(36.5%)が卓越し、それに持家間の移動(11.4%)を加えた3種類の移動で全移動の86%を占めている。このように借家間、借家から持家、持家間の移動が卓越する様子は川越市や越谷市での調査事例でも認められ、これら3種の移動が全体に占める割合は、川越市では86%、越谷市では79%を占めている。一方、長野県在住者の住居移動は、借家間の移動(30.4%)、借家から持家への移動(17.5%)に加えて借家から同居(28.3%)、同居から借家(13.6%)というように同居を含む移動があるのが特徴であり、あわせて42%の移動が同居を介する移動となっている。

長野県在住者



東京圏在住者



図表2-7 住居形態変化のステージ別構成

□借家→借家 ■借家→持家 □持家→持家 □その他

それぞれのステージごとに住居形態の変化をみると(図表 2-7)、長野県在住者、東京圏在住者ともに、借家間の移動が形成期や拡大期に相当する 20～30 歳代の若年世帯では 4 割を占めているが、その後その割合は減少していく。それに代わって東京圏では借家から持家への移動すなわち持家の取得を目的とした移動が、長野県では借家から親家への移動すなわち実家での同居を目的とした移動が発生していくが、親の家もゆくゆくは相続して自己所有になるものとすれば、いずれにしても持家取得のための移動とみなすことができよう。さらに東京圏では、40 歳代の安定期や成熟期になると持家間の移動すなわち持家の二次取得がみられるようになる。結局、東京圏ではステージの変化にともなって借家から持家さらには持家の二次取得といった住居履歴が典型として認められ、持家の獲得をゴールに一步步ステップアップする「住宅双六」の様相をみることができ。一方長野県では親の家にそのまま同居するか、もしくは結婚当初は借家にいてもいずれは同居するといった履歴を典型とすることができ、実家の継承が住居履歴のほとんどすべてであるといったことが想起される。なお、こうした傾向のなかにあつて持家(親家)から借家への移動は逆の方向性を示すものといえるが、東京圏在住者、長野県在住者ともにこのような逆移動のほとんどは転動

によるものであり、その多くはもとに家にいずれ戻っている。

2-3-3. 持家の取得

既婚世帯のうち実家の相続を含めて現在までに持家を取得している世帯は、東京圏在住者で 397 世帯、長野県在住者で 696 世帯あり、それぞれ取得率は 85%、96%である。結婚の時点で持家(同居も含む)に居住する世帯は、東京圏在住者では 79 世帯(持家世帯の 20%)、長野県在住者では 373 世帯(同 54%)あるが(図表 2-8)、そのうち東京圏の 19 世帯(24%)と長野県の 342 世帯(92%)は親の家への同居である。したがって長野県在住者の場合、既婚世帯のうち 47%が実家に嫁を迎え、そこでその後の結婚生活を全うしていることになる。

結婚した後に持家を取得した世帯は東京圏在住者では 318 世帯あるが、そのうちの 66%、持家世帯全体の 53%を占める 209 世帯は拡大期に取得したものである。一方長野県では結婚後の取得世帯は 323 世帯あるが、同様に拡大期の取得が多く、全体の 31%を占める。長野県では結婚と同時に持家を取得するケースが過半を占めているが、そうでなければ 30 歳代前半の拡大期に持家の取得がなされ、東京圏においても拡大期の取得が過半を占めている。先にいずれの地域でも拡大期の住居移動が最も活発であることを指摘したが、その多くが持家取得のための移動であることが判明する。拡大期までに持家を取得した世帯の割合は東京圏で 68%、長野県では 74%に達し、初取得の年齢は東京圏 33.6 歳、長野県 31.7 歳であるが、結婚時の取得を除くとそれぞれ 34.3 歳、35.7 歳となり、それほど変わらない。ちなみに住宅金融公庫融資利用者調査(1985 年度)によると、融資利用者の平均年齢(全国)は、建売住宅購入融資利用者が 38.4 歳、マンション購入融資利用者が 37.1 歳である。本調査では、東京圏在住の戸建住宅取得者の平均年齢が 34.7 歳、集合住宅取得者が 33.8 歳であるが、公庫融資の場合、二次取得者も含まれているので若干年齢が高くなることを考慮すると、本研究で対象としているベビーブーム世代にとっては 30 歳代半ばごろに持家を取得するのが平均的な姿であったということになる。

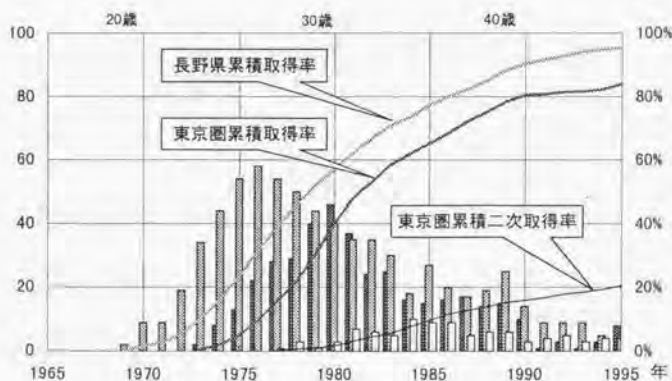
図表2-8 持家の取得

	東京圏在住者		長野県在住者	
持家取得世帯数	397	100.0%	696	100.0%
結婚時に取得世帯	79	19.9%	373	53.6%
結婚後に取得世帯	318	80.1%	323	46.4%
形成期に取得	41	10.3%	22	3.2%
拡大期に取得	209	52.6%	214	30.7%
安定期に取得	58	14.6%	81	11.6%
成熟期に取得	6	1.5%	4	0.6%
不明	4	1.0%	2	0.3%
持家取得の平均年齢	33.6歳		31.7歳	
同(結婚時の取得を除く)	34.3歳		35.7歳	
取得後の移動世帯	110	27.7%	57	8.2%
取得前の平均トリップ数	1.43		1.01	
取得後の平均トリップ数	0.38		0.19	
持家の二次取得世帯	96	24.2%	6	0.9%
二次取得の平均年齢	38.4歳		41.8歳	

*親の家への同居を含む

持家の取得後にさらに住居移動を行った世帯の割合は、東京圏在住者 28%、長野県在住者 8%と大きく低下する。また、世帯あたりの平均移動数も東京圏では取得前の 1.43 回から取得後は 0.38 回に、長野県では 1.01 回から 0.19 回に大きく低下し、したがって持家の取得が住居移動の大きな転換点になっていることが確認される。東京圏在住者の場合、持家取得後の移動は持家間の移動すなわち持家の二次取得が卓越し、取得後の全移動の 59%を占める。また、持家取得世帯の 22%にあたる 88 世帯が二次取得を行っており、二次取得の平均年齢は 38.4 歳である。一次取得の平均年齢が 33.6 歳であることから、持家を最初に取得して 4~5 年経過したのち新たな持家への住み替えが発生することになる。一方長野県在住者は、親家から借家へ、借家から親家への移動がほぼ同数あり、これは同一世帯が転勤のため一時的に借家住まいをしたものであるが、これ以外の移動はほとんどないといつてよい。したがって長野県では、実家への定着により住居移動の履歴は終わりを告げ、転勤などの強制的な移動を除いてはほとんど動きがなくなる。

総じて、東京圏在住者と長野県在住者では、長野県在住者が比較的早くに持家を取得し、それから 2~3 年遅れて東京圏在住者の持家取得が始まるというもの、両者とも 40 歳になるまでには持家率が 80%を超える水準に達する(図表 2-9)。この 2~3 年のタイムラグというのは、まさにその間に東京圏在住者が住居移動を1回余計に行うことに他ならず、あるいはその程度の違いしかないということである。そして持家を取得した後、長野県在住者はそれが実家でもあるということもありそのまま定着するのがほとんどであるのに対し、東京圏在住者のなかには、集合住宅の居住者を中心に持家の二次取得に向けた移動がみられる点に違いが認められる。この調査のサンプル世代が持家の取得に向かう 30 歳代前半の時期はちょうど 1980 年代の前半に相当し、地価も安定していて比較的住宅の取得が容易であり、さらに二次取得を行う 80 年代後半はバブルにより住宅価格が高騰し、従前の住居を原資に買い換えが容易であった可能性はあるが、持家の獲得を目標とし、その実現によって住居履歴が終わりを告げる様相は、地域を超えて認めることができる。



図表2-9 持家の取得数(左軸)と累積取得率(右軸)の推移

■ 東京圏一次取得 ■ 長野県一次取得 □ 東京圏二次取得

2-4. 東京圏における住居移動

2-4-1. 居住地分布の変化

前章で定義した 468 人の東京圏在住者について、結婚直前の独身時代、結婚直後の新婚時代、そして現在の居住地の分布を住居形態別に示したのが図表 2-10 である。なお、ここで対象とする東京圏在住者のなかには、独身時代あるいは新婚時代を必ずしも東京圏内で過ごしていない場合もあるので、分布図に示されているサンプル数は結婚前が 335 例、結婚後が 376 例である。なお、東京圏在住者には親の家(実家)に同居するケースは少ないので、自己所有の持家と親の家を区別せずに両者をあわせて持家に一括してある。

それぞれの分布図を比較すると、住居形態が借家中心から持家中心に変化するとともに、東京都や神奈川県方面に集中していた居住地が郊外の全域に拡散し、とくに埼玉県から千葉県方面の分布が顕著に増加している様子が見てとれる。すなわち居住地の拡散・外縁化と時計回り方向への移動が示唆される。そこでこのことを定量的に示すため、各市区町村の役場所在地の座標を国土数値情報のデータから得て、都心(東京駅)とそれぞれの市区町村を結ぶ直線の距離(都心距離と称する)、およびその直線が磁北となす角度(方位角と称する)を求めた。

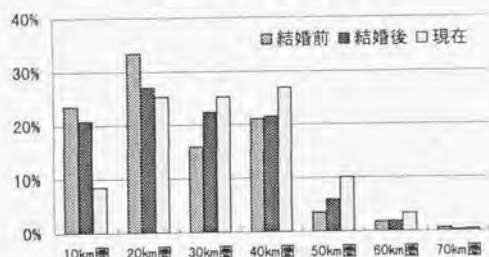


図表 2-10 結婚前、結婚後、現在の住居の分布

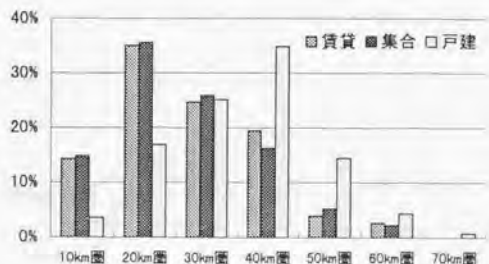


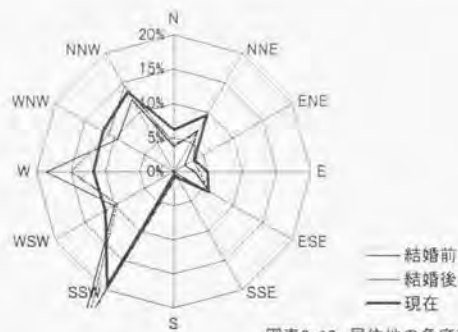
居住地の都心距離の構成を距離帯別にみると(図表 2-11)、結婚前は 10 km 圏と 20 km 圏に集中し、ほぼ東京都区部の範囲に相当する 20 km 圏内に住む割合が過半(57%)を占めていたのが、その後その比率が減少して次第に分布が外縁化していく様子が読みとれる。ちなみに都心距離の平均は、結婚前の居住地が 20.4 km、結婚後が 22.4 km、そして現在が 26.6 km である。また、現在の住居について住居形態別に都心距離の距離帯別構成を示すと(図表 2-12)、20 km 圏が分布の中心となる賃貸住宅(平均 21.7 km)および集合住宅(22.2 km)と、40 km 圏を中心に分布する戸建住宅(30.4 km)の間には大きな差が認められる。集合持家住宅すなわち分譲マンションの距離帯別構成は賃貸住宅のそれと合わせて似ており、また、賃貸住宅や集合住宅の分布は結婚前や結婚直後の居住地の分布とそれ程変わっていない。したがって、ここで対象とする世帯の多くが 80 年代後半の地価高騰期の前に持家を取得していたことを考慮する必要があるが、大都市圏における住宅地の外縁化は主として戸建住宅の郊外立地によってもたらされたといえよう。

図表2-11 居住地の距離帯頻度分布



図表2-12 現在の住居の形態別距離帯頻度分布





図表2-13 居住地の角度帯

一方、居住地の方位角からその角度帯構成をみると(図表 2-13)、結婚前や結婚直後には南南西方向すなわち東海道線方面と西方向すなわち中央線方面に突出していたのが、現在ではその比率を減少させ、埼玉県や千葉県方面にも分布するようになっている。その意味では分布図の比較から見えてきたような時計回りの移動を裏づけるものである。しかしながら、総じて関越道から東海道にかけて東京圏の西よりに居住地が集中する傾向は依然として強く、これは彼らの出身地である長野県との位置関係が影響していることを示唆する。後述するように、転勤など外生的要因による住居移動を除くと、その移動範囲は存外に狭いものである。そうすると長い年月の間に住居移動を重ねていったとしても、最初に定着した場所からそれ程遠くない場所に最終的に落ち着くことになり、大都市圏内のどこに最初の拠点を構えたかということが重要になってくるといえないだろうか。

2-4-2. 住居移動の空間的特徴

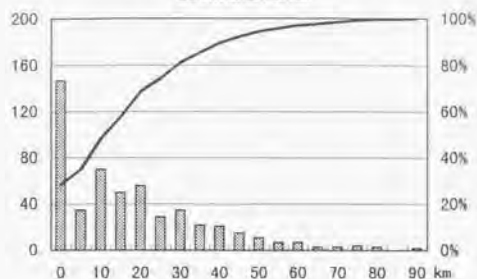
468 人の東京圏在住者が、結婚後に行った住居移動の総数は 773 例ある。このうち、移動の起終点の場所や住居形態に関する情報が不明の移動(43 例)、および東京圏外を発着地のいずれかとする移動(210 例)を除くと 520 例になる。ここでは、東京圏内で完結する上記 520 例(342 世帯)の住居移動を分析の対象とし、その空間的特徴を明らかにしていく。なお、この 520 の移動の内訳をみると、借家間の移動が 25%(東京圏在住者の総移動では 37%)、借家から持家への移動が 52%(同 40%)、持家間の移動が 20%(同 14%)というように、持家を起終点とする移動の構成比が高くなる。これは、東京圏外との流入出を除外したため、賃貸住宅や給与住宅などの借家を経由することの多い転勤移動が省かれるためである。しかしながら、先にその重要性を指摘した持家取得にまつわる移動についてはほとんど数の変化はなく、したがって分析上の問題点はないと思われる。

住居移動の長さ

2 地点間の住居移動の起点と終点を結んだ直線の長さを移動距離と称することにする。移動距離の頻度分布をみると(図表 2-14)、移動総数の 28%が移動距離 0、すなわち自市区町村内の移動で占められている²⁰⁾。以下では自市区町村内および移動距離 5 km 以

²⁰⁾ このことに関しては、横浜市や川崎市、千葉市など政令指定都市で区単位の発着データが得られなかった調査上の問題も寄与している可能性がある。これら3市の自市内移動をあわせると51あり、自市区町村内の移動総数 147 の 35%を占める。もしこの全部が市内地区への移動として把握されていれば、自市区町村内の移動数は

図表2-14 住居移動の移動距離の頻度分布(左軸)と累積頻度(右軸)



下の移動を「近隣移動」と称することにするが、その数は182、移動総数の35%を占めている。また、10 km以下の移動で49%、20 km以下の移動で69%、30 km以内の移動で81%を占め、すべての移動の平均距離は16.0 km(自市区町村内移動を除くと22.3 km)、中央値は10.8 kmである。都心から40 km、50 kmという広がりを持つ大都市圏の大きさに比べると、1回1回の住居移動の長さは思いのほか短い。

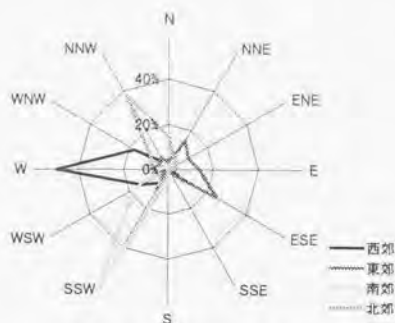
平均移動距離を住居形態別にみると(図表2-15)、給与住宅を発着地を含む移動の平均距離は20 kmを超え、賃貸住宅や戸建・集合住宅を発着とする移動距離の平均が15 km前後、総移動の平均が16 kmであるのに比べて有意に大きい。また、東京圏内において50 km以上の住居移動を行った事例は22世帯29例あるが、そのうち8世帯13例は明らかに転勤にともなう移動である。給与住宅を含む移動の多くが転勤による移動であることはいうまでもなく、その居住地の選択は本人や家族の自発的な意志とは別に外生的に生じる場合がほとんどである。したがってその住居移動に空間的な規則性を見いだそうとするのは困難である。520例の住居移動のうち、給与住宅を発地または着地とする移動は170例(32.7%)あり、その社会的意味は少なからぬものがあるが、その取扱はその他の移動と異なることを考慮する必要がある。

図表2-15 住居形態の変化別移動数(左欄)平均移動距離(右欄)

前\後	給与	賃貸	戸建	集合	総計
給与	45 24.9km	3	68 21.4km	31 13.5km	147 20.6km
賃貸	20 27.6km	63 11.9km	94 12.8km	79 13.4km	256 13.9km
戸建	3	6	29 11.7km	6	44 15.1km
集合	0	4	39 11.1km	30 16.3km	73 14.5km
総計	68 26.2km	76 13.3km	230 14.9km	146 14.4km	520 16.0km

移動数が少ない類型の平均移動距離を省略した。

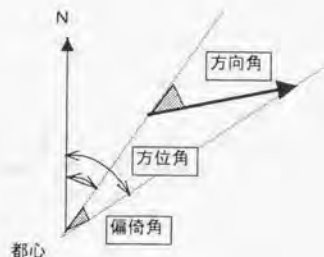
96となり、その移動総数に占める割合は18%に低下する。しかしそうだとすると、依然として自市区町村内の移動は最頻値を示し、近隣への移動が卓越することには変わりがない。



図表2-16 着地別にみた発地の方位角

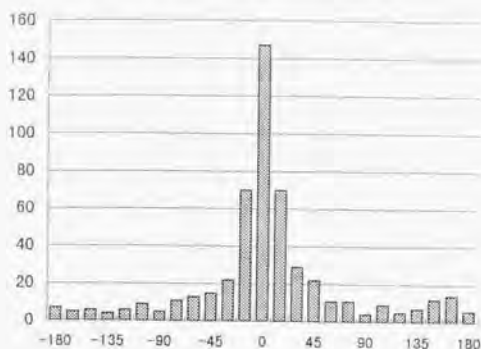
住居移動の方位 今日のように過大化した都市圏では、都市圏内を相互に結ぶ交通路の重要性が増し、とりわけ都心と郊外を結ぶ放射状の交通路による影響は大きい。したがって、住居移動のみならず日常の行動も含めて、放射状の交通路に沿ったセクター状の行動圏が顕著にみられることが一般に指摘されている。そこでこのことを確認するため、郊外を東郊(千葉県および茨城県南部)、南郊(神奈川県)、西郊(東京都市郡部)、北郊(埼玉県)の4つに分け、その4つの地区を着地とする住居移動の発地が都心からみてどのような方角にあるのかを示した(図表 2-16)。北郊を着地とする移動の発地は北北西の方面に集中し、同様に西郊は西、南郊は南南西、東郊は東南東と北北西というように、それぞれ関越道、中央道、東海道、湾岸道、常磐道などに沿ったセクター状の移動圏が鮮明に浮かび上がる。

これをもう少し一般化するため、移動の発地の方位角(都心とそれぞれの地点を結んだ直線が磁北となす角度)と着地の方位角の差を「偏倚角」と称することにする(図表 2-17)。かりに都心と発地



図表2-17 住居移動の空間指標

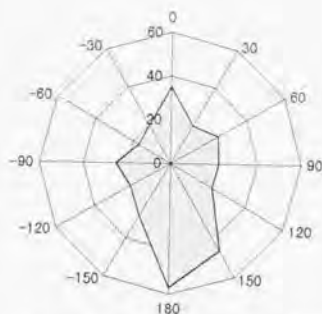
図表2-18 住居移動偏倚角の頻度分布



の延長線上に着地があるとすればその偏倚角は 0 になるから、偏倚角とは都心と発地を結ぶ直線に対して着地の方向がどの程度ずれているかを示したものであり、発地に対して着地が時計回りの位置にあれば 0～180 度の値をとり、反時計回りの位置にあれば 0～-180 度の値をとるものとする。そして、この偏倚角が一定の範囲内に収束しているとすれば、セクター状の移動圏の存在が確認されることになる。図表 2-18 は偏倚角の頻度分布を示したものであるが、0 度付近にきわめて集中している。520 の総移動に対し±15 度以内の偏倚角を持つ移動は 287 あり、55%を占める。すなわち住居移動の半数以上は都心を中心として 30 度の幅を持つ扇形の範囲内に収まっており、セクター状の移動圏、さらにいえば沿線別の移動圏が存在しているといってもよいくらいである。以下ではこの±15 度以内の偏倚角を持つ移動を「セクター移動」と称することにする。

住居移動の方向 大都市圏の拡大にともなって住宅地は外縁化していく。先述したように持家の取得が住居履歴のひとつのゴールであるとするならば、通常、住宅とくに戸建住宅の取得は郊外に行くほど容易であるから、外向きの離心移動が卓越するはずである。そこでこのことを確認するために、都心と移動の起点を結んだ直線に対して移動の起終点を結んだ直線がなす角度を「方向角」と称し(図表 2-17 参照)、方向角の大きさによって移動の向きを示すことにする。方向角は発地に対して着地が時計回りの位置にあれば 0～180 度の値をとり、反時計回りの位置にあれば 0～-180 度の値をとるものとするが、方向角の絶対値が小さければ離心方向の移動を、絶対値が大きければ求心方向の移動を示すことになる。

図表 2-19 は方向角の頻度分布を示したものである。なお、自市区町村内の移動を含む 5 km 以下の移動は先に近隣移動と定義したが、こうした近距離の移動に方向性を見いだしても意味はないので除いてある。方向角の頻度分布は 0 度を中心とする都心に対して外向きの移動に卓越することはない、むしろ方向角 180 度を中心とするような都心方向に向かう移動のほうが多くみられる。移動の方向が都心と起点を結ぶ直線上に収束することは、先に指摘したセクター移動の卓越を要するものであるが、しかしその方向は必ずしも離心方向に偏っているわけではないのである。そこで、便宜的ではあるが、近隣移動を除く住居移動のうち、方向角の絶対値が 60 度以下の移動を「離心移動」と称することにする。また、方向角の絶対値が 150～180 度の移動をとりあえず都心方



図表2-19 住居移動の方向角の頻度分布

(近隣移動を除く)

向に同かう移動とするが、そのなかには都心を通り越して反対側のセクターに移動することもあるので、都心から移動の起点までの距離よりも移動距離のほうが5 km以上長いものを「横断移動」、それ以外を「求心移動」と称することにする。5 kmの余裕を持たせたのは、都心から5 km圏の範囲に相当する都心8区を一体としてみなしたためである。

以上のように分類していくと、520の総移動のうち、近隣移動が35% (182例)、離心移動が20% (105例)、求心移動が11% (55例)、横断移動が11% (57例)、その他が23%という構成になった。多様な方向への移動が存在し、外向きの移動のみが卓越するといった単純な構造ではないようである。しかしながらそうすると、大都市圏における居住地の外縁化をうまく説明することができない。そこで住居移動を住居形態の変化によって分類し、これまで述べてきたような移動の空間的類型にもとづいて、それぞれの特徴を詳しく検討することにする。

2-4-3. 住居形態変化からみた移動の特徴

図表2-20は、住居形態の変化によって分類したそれぞれの住居移動について、その移動の空間的諸特性をまとめたものである。ここに示した6つの移動類型は、先に指摘したように居住地の選択に際して外生的な要因が含まれることの多い給与住宅を築着地に含む移動と、十分なサンプル数を確保できない(ということはあまり一般的でない)移動を除いたものである。

まず、近隣移動に注目すると、全移動に占める近隣移動の割合は35%であるのに対し、賃貸から戸建(45.7%)、集合から戸建(43.6%)、戸建から戸建(51.7%)といった戸建住宅を着地とする移動で近隣移動の比率が高いことが目につく。このことは移動距離の中央値に反映されており、全移動の中央値が10.8 kmであるのに対して、賃貸から戸建への移動は6.0 km、集合から戸建への移動は6.5 km、戸建間の移動は4.5 kmになっている。すなわち、戸建住宅というのは、賃貸からの取得であっても持家からの買い換えであっても、比較的従前の居住地に近い範囲で探索され、そして選択されている可能性が高いのである²¹⁾。

²¹⁾ ちなみに戸建住宅の取得にあたって20 km以上移動した例は37例(戸建住宅を着地とする162例のうち23%)あるが、そのうち17例を占める20 km台の移動といえ、例えば、北区から我孫子市へ、板橋区から川越市や日

図表2-20 住居形態変化別の移動特性

	総移動	賃貸→賃貸	賃貸→集合	集合→集合	賃貸→戸建	集合→戸建	戸建→戸建
合計	520 100.0%	63 100.0%	79 100.0%	30 100.0%	94 100.0%	39 100.0%	29 100.0%
近隣移動 ¹⁾	182 35.0%	25 39.7%	26 32.9%	8 26.7%	43 45.7%	17 43.6%	15 51.7%
セクター移動 ²⁾	286 55.0%	41 65.1%	44 55.7%	17 56.7%	62 66.0%	25 64.1%	20 69.0%
離心移動 ³⁾	105 20.2%	18 28.6%	20 25.3%	8 26.7%	19 20.2%	5 12.8%	3 10.3%
求心移動 ⁴⁾	55 10.6%	6 9.5%	10 12.7%	3 10.0%	5 5.3%	2 5.1%	6 20.7%
横断移動 ⁴⁾	57 11.0%	6 9.5%	7 8.9%	4 13.3%	7 7.4%	2 5.1%	3 10.3%
その他の移動	121 23.3%	8 12.7%	16 20.3%	7 23.3%	20 21.3%	13 33.3%	2 6.9%
20km超移動	162 31.2%	13 20.6%	19 24.1%	12 40.0%	25 26.6%	7 17.9%	5 17.2%
平均移動距離	16.0km	11.9km	13.4km	16.3km	11.1km	15.2km	11.7km
移動距離中央値	10.8km	9.0km	12.1km	13.6km	6.0km	6.5km	4.5km

1) 近隣移動とは、自市区町村内および移動距離5km以内の移動をさす。

2) セクター移動とは、偏角の絶対値が15度以下の移動をさす。

3) 離心移動とは、方向角の絶対値が60度以下の移動をさす。

4) 移動角が150～210度の離心方向への移動のうち、移動距離が基地の都心距離よりも5km以上長い移動を「横断移動」、それ以外を「求心移動」とする。

このように戸建住宅への移動はきわめて近隣に集中している。持家の二次取得の場合は比較的年齢層が高くなるので、それまでに築いてきた地域での社会関係をそのまま維持しようとするとき必然的に近隣への移動が選択されることは十分考えられる。それに対して賃貸住宅から移る持家の一次取得の場合でも近隣が選択されているということは意外でもある。しかしながら、戸建住宅の価格は高く、また終の棲家となる可能性が高いとすれば、その選択にあたり情報誌や広告、不動産業者の推奨だけで即決することは少なく、何回も足を運び物件を十分に吟味するのが通例である。だとすれば、それまでにすでに馴染みがあり、よく知っている地域のなかで選択が行われるのはそれなりに合理的な判断であると解釈することができるだろう。

一方、同じ持家の取得であっても、集合住宅への移動は比較的最長い移動を行うことになる。近隣移動の比率は戸建住宅への移動が40%を超えていたのに対して、賃貸から集合への移動は33%、集合間の移動は27%である。また移動距離の中央値は賃貸からの移動が12.1km、集合からの移動は13.6kmであり、戸建住宅への移動が5km強であったのに対して2倍以上の差がある。さらに、近隣移動の比率とならんでセクター移動の割合も戸建住宅への移動と比べて大きく低下する。したがって集合住宅への移動は、近隣を超え、沿線を超え、地域にしばられることなく自由に選択される傾向が戸建住宅に比べて強いといえよう。

一般に集合住宅は規格化されていることが多く、その広さや間取り、あるいは施工主や販売主をみればだいたいの想像はつく。またマンションや団地はそのなかで小宇宙を構成するため近隣の居住環境を必ずしも重視する必要がなく、とりわけ持家の一次取得として集合住宅を選択する若年世帯にとって、そこに住み続けようとするよりも二次取得に向けた仮の住まいであるという意識が強く働くから、近隣の居住環境よりも立地条件にこだわる人が多いだろう。したがってその選択が標準化された情報に基づいたとしてもそれほど失敗せず、二次情報でも多くの情報を得ることがで

野市へ、文京区から東村山市へ、品川区から横浜市へ、世田谷区から町田市へといった移動であり、この程度の移動距離でも戸建住宅の取得を目的とする場合は長距離移動の部類に含まれるのである。なお、この37例のうち妻の実家への同居を目的とする移動が7例含まれている点は注目される。

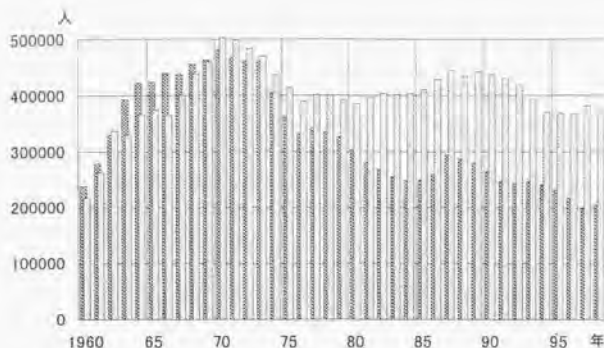
きる。それゆえ、広告や情報誌に掲載されている広範囲の物件のなかから、自らの希望に合致する物件を自由に選択しているのではないだろうか。

以上のような戸建住宅を着地とする移動、集合住宅を着地とする移動に対して賃貸住宅間の住居移動は、移動距離に関してこの両者の中間の特徴をもつ。ただし、離心移動の割合が集合住宅を着地とする移動と同程度に高く、したがって近隣移動もしくは求心移動が卓越する戸建住宅への移動と比べると、どちらかといえば集合住宅への移動と類似している。先に住居形態別の居住地分布を比較したとき、賃貸住宅と集合住宅の分布が似ていることを指摘したが、このことを考えあわせると、集合住宅への移動と賃貸住宅への移動は得られた数字以上に似ているのかもしれない。もしそうだとすれば、集合住宅と賃貸住宅の住居選択にあたってその探索行動に大きな違いはなく、両者の違いは家賃を払うかそれと同程度のローンを負担するかの認識の違いに過ぎないのかもしれない。

ところで、先に東京圏在住者の居住地を結婚前と結婚後そして現在で比べたとき、その分布が郊外に拡散・外縁化し、また時計回りの移動がみられること、とりわけ戸建住宅の分布にその傾向が顕著なことを指摘した。このことは戸建住宅の取得にあたって大きくジャンプするような移動がみられることを予想させるが、住居移動の分析の結果、戸建住宅への移動はきわめて近隣を志向しているのみならず、集合住宅や賃貸住宅を含めた住居移動全体も長距離の移動は少ないことが判明し、上記の仮説は棄却せざるを得ない。それではどのように考えればよいのだろうか。

まず第1に考えられるのは移動累積説ともいうべきもので、1回の住居移動が5 km程度の近距離であったとしても、住居移動の回数を重ねることによって少しずつ移動し距離を累積していけば、ある程度の距離になるというものである。ちなみに、賃貸住宅の都心距離の平均は20 km、戸建住宅の平均は26 kmであるから、戸建住宅への移動距離が5 km前後であったとしても、計算上は十分成り立つのである。しかしながら、これはあくまで平均値のうえの計算であり、また移動を累積するといっても結婚後の住居移動の回数はせいぜい1~2回といったところであるから、都心から30 km圏、40 km圏に分布する戸建住宅への移動をうまく説明できない。

そこで第2の説として考えられるのは初期条件説ともいうべきもので、住居移動に際して従前の居住地からそれほど離れず、しかし現実には郊外に戸建住宅の多くが分布していることを考えあわせると、彼らが最初に住み着いた場所が郊外であり、そしてそのままその周辺で定着していったとするとうまく説明される。東京圏在住者の居住地の分布が相対的に西方向に偏っていることは指摘したが、このことは就業機会の分布や長野県への近接性などの理由により彼らがもともと東京圏の西寄りに多く転入したとすればうまく説明でき、初期条件説を支持するものであろう。また図表2-21は、郊外への転入に関し、それが大都市圏の中心市からの転入であるか、それとも大都市圏外からの転入であるかを分けて示したものである。高度成長期の後半に東京圏への流入人口が極大化した時期においても中心市からの分散人口に対して大都市圏外から郊外への直接転入人口は同程度あり、1970年代後半以降になると郊外への直接転入者の方が中心市からの分散人口を凌駕している。郊外は大都市圏中心市の受け皿であっただけでなく、大都市圏に流入する人口の目的地でもあったのである。一般に非大都市圏から大都市圏への転入者はまず中心市に流入し、そしてその後郊外に分散していくものと考えられてきたが、それは一部の真実ではあっても、必ずしもすべてを説明しているものではないのである。



図表2-21 東京圏郊外への人口転入の推移
(総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」による)

■ 中心市より □ 圏外より

2-5. 小括

本章では、地方出身の大都市圏居住者の住居移動について、長野県出身の東京圏在住世帯に事例をとり、その特徴を明らかにしてきた。1960年代の高度成長期に大量の流入をみた地方圏からの転入者がその後大都市圏内に滞留し、その動向が郊外の拡大による大都市圏の成長と軌を一にしていると考えからであり、そしてそのためにはまず、彼らがどのようにして大都市圏に流入し、郊外に移動していったのかを移動経歴にもとづいたデータによって詳しくみる必要があったからである。

その結果として得られた結論は、彼らの住居移動は思いのほか単純であり、控えめであり、同時に地域を超えて安定的であるというものである。大都市圏の流入者は、地縁や血縁といった旧弊に縛られることなく自らの意志と経済力で新しい居住地を自由に選びとっていったというイメージに傾きがちなが、現実にはそれほど劇的な住居遍歴を見いだせるものではない。もちろん個々の事例のなかには国内外各地への移動を繰り返したり、思いもかけないような住居移動を強いられるケースもあるだろうし、また住宅の確保のためにたいへんな苦労を余儀なくされたケースもあるであろう。また長野県と東京圏を比較すると住宅の広さや住居費の負担に大きな差があることも事実である²²。しかしながら、平均的な姿をとおしてみた場合、こうした困難を乗り越えてめざすのは持家を取得するという目標であり、また地域という場に縛られた住居の選択である。

長野県在住者と東京圏在住者の住居経歴を比較した場合、持家の取得をめざすという行動様式に大きな違いはなく、いずれの地域でもライフサイクルの上では30歳代前半の拡大期において

²² 長野県在住者の住居は100㎡以上がほとんどで平均面積は180㎡であるのに対し、東京圏在住者の住居は60～140㎡がほとんどを占め平均面積は99㎡である。また、住居費が収入に占める割合も、県内居住者は「なし」が最も多く1割以下とあわせて78%を占めるのに対し、県外居住者の場合は1割43%、2割35%であり、住居費の負担が大きく違う。

それが実現されている。そして持家の取得後は移動のモビリティが極端に低下し、結局持家の取得が地域への定着の第一歩となることが示される。東京圏在住者と長野県在住者の違いはその持家が獲得的であるか生得的であるかということであり、それは東京圏在住者の持家の取得年齢が長野県に比べて3年ほど遅れ、ほぼ1回余分に住居移動を行うことに相当する。東京圏の数十万の世帯が毎年引っ越しを行うことになればその影響は少なくないし、またひとりの人生のなかで3年という期間を決して短いとはいえないだろうが、彼等の住宅事情や実家という選択肢の有無を考えると、むしろこの程度の差としてしか反映されないことの方が注目される。結婚後の住居移動に限っていえば、そして平均値の議論に限定すれば、現実には長野県居住者と東京圏居住者にそれほど違いがみられないとここでは判断したい。

東京圏在住者の住居移動の空間的特徴は、1回1回の移動距離は短く、その方向性はランダムであるものの沿線に沿ったセクター性を強く持つことである。すなわち、従来から住み慣れよく知っている近隣において次の住居が選択されているともいえ、住居移動の移動圏は思いのほか狭い地域に限られている。このことは住居の探索空間が日常の行動空間と不可分に結びついていることを示唆するものであり、そして日単位・週単位といった時間スケールの日常行動と住居移動という数年単位あるいは生涯単位の行動の空間が決して不連続なものではないことを示す証左ともなるだろう。ちなみに後の章で述べるように生活活動研究の成果によると、日常的な生活活動の行動圏は自宅を中心として1 kmおよび5~10 kmの2つの境界で区切られる3つの圏域に分類されるが、その第2帯に住居移動の移動圏がほぼ相当する。いちばん内側の第1帯は日常の買物などもっぱら必需性の高い活動が行われる範囲であり、第2帯は選択性の強い買物や地域社会への参加、余暇活動の充実などを保障する範囲、そして第3帯は都心通勤者など一部の人を除く多くの人にとって非日常的な範囲であるとそれぞれ特徴づけられるが、こうしてみると住居移動の移動圏が第2帯に符合するというのは単なる偶然ではないように思われる。

住居移動に関する Brown and Moore (1970) のモデル²³⁾は、住居の移動を決断する第一段階と新居を探索・選択する第二段階に分けた二段階意志決定モデルとしてよく知られている。世帯はそれぞれが抱く理想や期待・希望と現実の居住環境のずれを認識しそれがストレスとなって臨界点に達すれば住居の住み替えを決断し、そして移動を決定すると住居を探索し希望に合致した新居を選択するというものである。このモデルにしたがって本研究の結果をふり返れば、まず移動を決断する第一段階に大きな影響を与えているのはライフサイクルにともなう住宅ニーズであるということになる。ここでいうライフサイクルは、加齢にともなう家族発達といった生物的条件のみにとどまらず、年齢相応の居住スタイルが求められるといった社会規範や年功性賃金の上昇にともなう住居費負担能力が増すといった経済的条件をも含意するものであるが、少なくとも居住環境が大きく異なる長野県と東京圏で居住経歴にそれほど大きな違いがみられないと判断されることは、世帯の客観的条件によって住宅のニーズが決定されるとするライフサイクル説の有効性を支持するものである。また、第二段階の住居の探索・選択過程については、住居移動の空間的範囲が特定の近隣に集中していることから、その探索空間が日常の生活空間と不可分の関係にあることを示唆する。探索の労力と不確実性を小さくしようとすれば探索地域を限定するのはごく自然なことであるが、その探索する場所の選択は日常の生活行動の積み重ねによる直接・間接情報の蓄積に大きく依存していると考えられるのでなかろうか。

²³⁾ Brown, L.A. and Moore, H.G., 1970, The intra-urban migration process: a perspective, *Geogr. Annl.*, 52B, 1-13.

第3章 東京大都市圏の構造変化と郊外

大都市とその周辺地域は、日常生活における密接な結合関係によって大都市圏として把握されるが、1970年代以降、郊外の成長とともに大都市の組織力が相対的に低下するなかで、この大都市圏という地域構造の変容が指摘されてきた。多くの議論の一致するところでは、大都市の影響が低下にともなう大都市圏の求心的な構造が崩壊し、多核的な構造に変容しつつあるとする見解が有力である。しかしながら、わが国におけるこれまでの実証的研究の蓄積は、脱求心構造を指摘することができてその後どのような多核化像がイメージされているのかあまり鮮明でなく、構造変化の代名詞として多核化といった用語が使われている印象すら見受けられる。

ところで、大都市の周辺地域に対する影響力を論じる場合、経済の地域的循環に注目するマクロな観点と日常生活の行動圏に注目するミクロな観点がある。どちらかといえば前者は大都市の産業が後背地を組織し涵養するといった生産を重視する立場といえ、一方後者は居住地を中心とした日常活動が大都市とどのような依存関係にあるのかといった生活を重視する立場といってもよいだろう。昨今指摘されている大都市圏の地域構造変化とは、これまで大都市の人口や産業の受け皿として大都市によって一元的に組織されていた周辺地域が、その量的・質的拡大にともなう新たな機能分担関係の構築と周辺地域内部での再組織化をめざす動きであるととらえることができる。

こうした視点にたつとき、周辺地域における日常生活のさまざまな局面のなかで地域間の結合関係や依存関係を把握し、さらに個別の局面を全体として集約し評価する枠組みを提示することが必要となろう。そこで本章では、まず、東京大都市圏の地域的な構造変化の動向を人口や雇用の変動にもとづいて検討し、そして、通勤や買物などの郊外住民の行動指標をもとにその変化を解釈し、東京大都市圏の現段階を位置づけてみたいと考える。

3-1. 東京大都市圏の地域構造の変容

3-1-1. 大都市の発展段階

大都市の発展については、西欧の経験を類型化した、都市化(urbanization)、郊外化(suburbanization)、逆都市化(desurbanization)の3段階説がよく知られている¹⁾。これは、都市圏を中心市(central core)と郊外(suburban ring)の2地域に区分して、それぞれの人口の動態をもとに都市圏の盛衰を大局的に概説したものである。モデルとしては非常に単純であるが、それ故に複雑な都市の発展を実証的に分析可能としている面もあり、その制約を十分考慮するならば、ひとつの分析の道具として有効に利用することができる。

都市化は、工業化の進展とともに都市へ産業が集中し、それにともなう職住の近接を基本とする人口が急速に増加したものである。都市中心部の高い人口増加率によって把握されるが、都市

¹⁾ Klaassen, L.H. and Paelinck, J.H.P., 1979, The future of large town. *Environ.Plann.A*, 11, 1095-1104.
Vanbove, N. and Klaassen, L.H., 1980, *Regional Policy: A European Approach*, Saxon House, Farnborough, 180-189.

圏の外延的拡大は脆弱である。農村から都市への集中的な人口移動を広義の都市化とすれば、人口や産業が都市の中心部に集中することから、集中的都市化と呼ぶことができる。

都市の中心部に産業や人口の集積が進み、中心部の過密が顕著になると、人口や一部の産業による都市周辺部への分散がはじまり、都市圏が形成されるようになる。さらに中心市における過剰集積の弊害が顕著になると、成長の中心は郊外に移動して、中心市の相対的衰退を生じるようになる（相対的分散）。中心市の人口の絶対的減少をみることもあるが（絶対的分散）、郊外の人口増加がそれを補って著しいので、都市圏全体では人口の増加が継続される。これを郊外化と呼び、さきの集中的都市化に対して分散的都市化と対置することができる。

中心市だけでなく郊外でも人口が減少し、都市圏全体の人口減少が生じる段階を逆都市化と呼ぶ。中心市のみならず郊外の人口をも減少させるメカニズムについては必ずしも説得的ではないが、形式的には人口の分散化傾向が都市圏の範囲を越えて非都市圏にまで及んだものととらえることもできる。Klaassen によれば、分析の対象としたヨーロッパの 115 都市圏のうち、1970 年の時点で 11 の都市圏が逆都市化の段階にあるという。また Berry は、1970 年を境にアメリカ合衆国では非都市圏の人口増加が都市圏の人口増加を上回るようになったことから、これまで長い間続いてきた農村から都市への人口移動（都市化）の反転を示すものであるとして、反都市化（counterurbanization）と呼んでいる²⁾。

以上の発展段階のうち、逆都市化や反都市化については異論もみられるが³⁾、とりあえず東京大都市圏の人口の推移を概観してみることにしよう。なお、ここでは簡便のため東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県を「東京大都市圏」とし、それを二分して東京都特別区部を「中心市」、それ以外を「郊外」と称することにする。

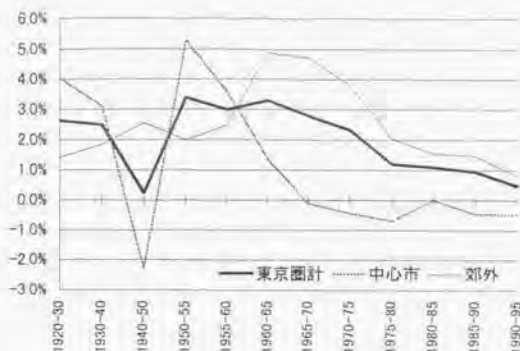
東京大都市圏の総人口は、1920 年の 768 万人から一貫して増加を続け、1995 年には 3,238 万人に達した。そして全国の人口に占める割合も、13.7% (1920 年) から 25.9% (1995 年) へと上昇して、わが国の人口の 1/4 を占めるに至っている。これを中心市と郊外に分けてみると、1960 年頃までは人口の総数で中心市と郊外はほぼ拮抗していたが、1960 年以降中心市では人口の停滞もしくは減少がみられるようになり、郊外の人口増加が圏域全体の人口増加を支えるようになった（図表 2-2 参照）。1995 年の郊外の人口は約 2,461 万人であり、圏域人口の約 3/4 (75.5%) を郊外が占めている。

1960 年を構造変化のひとつの転機として捉える見方は、年平均人口増加率の推移を示すことによってより鮮明となる（図表 3-1）。第二次世界大戦による一時的な混乱を除けば、1950 年代までは中心市の人口増加率が郊外の人口増加率を上回り、1960 年を境に中心市と郊外の人口増加率が逆転するようになった。すなわち、中心市の膨張にともない郊外に人口や雇用が溢流し、郊外が大都市圏の成長をもっぱら支える郊外化の段階を迎えるに至ったのである⁴⁾。

²⁾ Berry, B.J.L., 1976, The counterurbanization process: urban America since 1970. in Berry, B.J.L. ed. *Urbanization and Counterurbanization (Urban Affairs Annual Reviews vol.11)*, Sage, Beverly Hills, 17-30. Berry, B.J.L. and Gillard, Q., 1977, *The Changing Shape of Metropolitan America: commuting patterns, urban fields, and decentralization process, 1960-70*, Ballinger, Cambridge: Mass., 1-19. なお、森川 (1988) により反都市化に関する詳細な議論が紹介されている。森川 洋 (1988) 「人口の逆転現象ないしは『反都市化現象』に関する研究動向」, 地理学評論, 61A(9), 685-705.

³⁾ 例えば Hall and Hay (1980) は、1950～75 年の資料をもとに西ヨーロッパ 15 か国の都市圏について分析を行った結果、Berry が合衆国で指摘したような反都市化現象は認められなかったと結論している。Hall, P. and Hay, D., 1980, *Growth Centres in the European Urban System*, Heinemann Educational Books, London, 224-233.

⁴⁾ 一般には東京の郊外化の黎明期といえ、大正末から昭和初期にかけ、関東大震災 (1923 年) や郊外鉄道の



図表3-1 東京圏の年平均人口増加率の推移

国勢調査による。

東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の一部をさす。

中心市は東京都区部をさし、郊外はそれ以外の東京圏をさす。

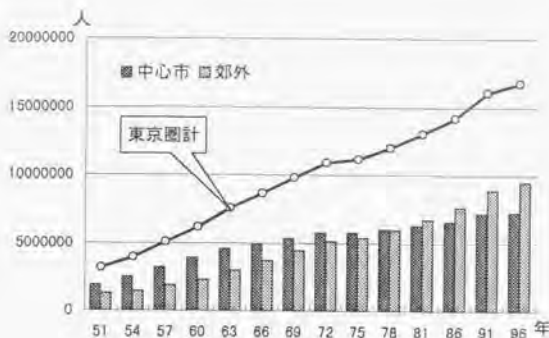
一方 1970 年代になると、中心市の人口増加率がマイナスに転じ、都市圏が相対的分散から相対的分散の状態を示すようになった。このまま中心市の人口減少が継続し、そのうえ郊外の人口増加を上回るようになると逆都市化の段階ということになるが、東京圏の場合、中心市の人口減少を補って郊外の人口増加が依然として続いているので、都市圏全体の絶対値には至っていない。東京大都市圏の中心市は 1970 年代以降人口の減少がみられるものの後述するように雇用の絶対数は増加を続け、空洞化するインナーシティといったイメージからはほど遠い。活発な経済活動を反映した雇用の集中により住宅がオフィスに置き換わり、結果として人口が郊外に押し出されていったものであり、人口と雇用の空間分布が大きくずれる方向で問題は膠着している。

3-1-2. 郊外化

郊外の成長にともなって中心市の相対的地位が低下することは、いまや多くの大都市圏で一般的に認められる。しかしながら、全体の集積量からみれば中心市が圏域内で占める割合は圧倒的に高く、個別郊外地区が中心市に対抗することを必ずしも意味しない。この点について Masotti は、個々の狭い郊外地区が都市機能や人口の面で中心市とは比較にならなくても、総体としてみた郊外が経済活動と人口構成の面で中心市と競い合うまでに成長し、中心市にとってかわるだけの存在となることの意義を強調している⁹。すなわち、人口や雇用の多くが郊外に発生し、総体としての

開通を契機として周辺農村の住宅地化が進行した時期をさすことが多い。その結果、周辺郡部を取り込んで「大」東京市が成立(1932 年)したのであるが、この「大」東京市は現在の特別区部にほぼ相当するものであって、本稿で定義する中心市にはかからない。したがって本稿でいう郊外化は、慣用的に用いられている意味とは異なることに留意されたい。

⁹ Masotti, L.H., 1973, Suburbia reconsidered: myth and countermyth. in Masotti, L.H. and Hadden, J.K. (eds.): *Urbanization of Suburbs (Urban Affairs Annual Reviews vol. 7)*. Sage, Beverly Hills (田口芳明:「多核化へむかう大阪都市圏—人口・雇用分布をめぐる中心市とその近郊地域」, 田口芳明・成田孝三編:『都市圏多核化の展開』, 東京大学出版会, 1986 年, 71 頁)



図表3-2 東京圏の従業者数の推移

事業所統計調査による。

東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の一部3県をさす。

中心市は東京都区部をさす、郊外はそれ以外の東京圏をさす。

なお、「農林水産業」および「公務」従事者は除く。

また、1951/54年については「民営・公営」事業所の従業者のみ算入。

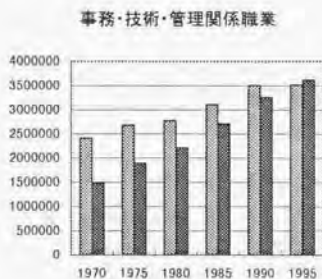
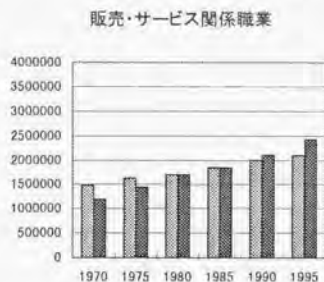
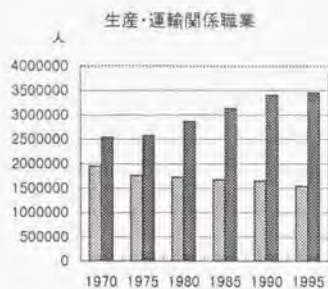
郊外が中心市を凌駕するようになることは、単に郊外が中心市との分類関係にたつて都市機能の特定部門を受け持つのではなく、それまで中心市が保持していた機能の相当量を郊外が受け持つようになることを意味し、中心市と郊外の相互関係に変化をもたらしたと考えられるのである。

以上のような観点から、東京大都市圏の郊外が中心市と同等の集積量を持つようになった時期に注目して、雇用分布の変化についてみてみよう(図表3-2)。

東京大都市圏では1960年代以降、一貫して郊外における従業者数の増加率が中心市のそれを上回っており、人口の郊外化とともに雇用の郊外化も進展してきたが、1980年代になって郊外における従業者数が中心市の従業者数を上回るに至った。1995年の中心市は人口が798万人に対し就業者数(1996年)は728万人であり、郊外は人口2,461万人に対し従業者数が951万人であるから、人口比に対して中心市への雇用の集中は歴然であるが、郊外では1960～95年の間に、人口の増加率(157%)を上回るペースで従業者数(316%)が増加した。

これを職業別にみていくと(図表3-3)、当該項目の国勢調査従業地別集計は1970年以前に遡れないためにその傾向から判断するしかないが、生産運輸関係のブルーカラー職種は、1960年代にはすでに郊外の就業者数が中心市を上回っていたものとみられ、1970年代以降その差はさらに拡大していく。つづいて1980年代になると、販売サービス関係の職種において郊外の就業者数が中心市を上回るようになり、さらに事務・技術・管理関係のホワイトカラー職種も、1995年には中心市の就業者数を郊外が上回るようになった。

これらの職業別就業者数の推移は、それぞれの職種が代表する機能の郊外への分散を示唆する。つまり、過密化した中心市からまず製造業が郊外に移転することにより郊外ではブルーカラー職種の増加をみた。つぎに郊外の人口増加にともなう需要の増加は個人消費関連の業種の郊外における新規立地をもたらした。販売サービス職種の増加をもたらした。そしてさらには郊外における機能の増加が中心市による一元的な管理を困難にするため、ホワイトカラー職種に代表されるような業務機能の郊外への分散が進行する、という図式を描くことができる。



■ 中心市 ■ 郊外

図表3-3 東京圏における従業地による職業別就業者数の推移

国勢調査(従業地による人口)による。

なお、「事務・技術・管理関係職業」は、専門的・技術的職業従事者、管理的職業従事者および事務従事者の合計、「販売・サービス関係職業」は、販売従事者サービス職業従事者および保安サービス従事者の合計、「生産・運輸関係職業」は、技能工・生産工程従事者、単純労働者、採鉱・採石従事者および運輸・通信従事者の合計である。

これを先に述べた人口の動向と合わせて解釈すると、1960年代の郊外化の初期は、過密化した中心市の人口や産業の受け皿として、中心市居住者や製造業などの郊外移転がみられたが、1970年代になると、郊外において発生する需要を満たすために機能が新規に立地して、郊外の自立的な成長がみられるようになったといってもよいだろう。

3-1-3. 多核化

郊外化は、人口や雇用の増加量が都市圏の中心市より郊外において著しいことから把握されるが、その過程には人口や産業が中心市から郊外に分散する段階と、人口や産業が郊外の自立的成長により新規に増加する段階がある。ここではとりあえず、前者を郊外化初期、後者を郊外化後期と呼んでおこう。

郊外化初期の発端は、中心市の人口や産業がその周辺に流出することに始まる。ホワイトカラーの増大や所得水準の上昇は新中間層とよばれる階層を生み出し、それが郊外鉄道の発達や自家用車の普及により、快適な居住空間を求めて郊外に転出していった。また、中心市への企業や雇用の集中が地価の高騰や交通混雑などを招き、工場などの生産施設や流通施設の郊外への移転をもたらした。すなわちこれらの郊外分散は、中心市の居住環境や生産環境の悪化により、人口や産業がそれに代わる環境を求めて郊外に転出していったものであり、主として中心市の圧力が郊外の成長を促したといってもよいだろう。

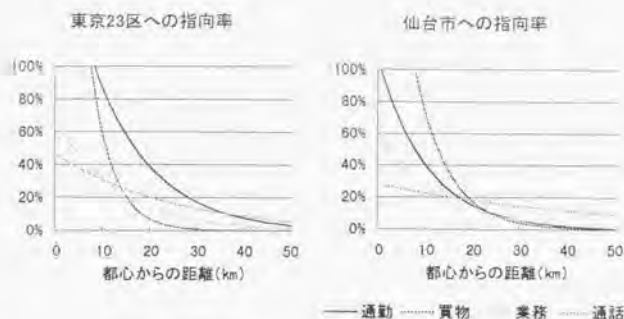
このために郊外化初期の段階では、製造業や流通業、および最寄品小売業などの個人消費関連サービス業は都市圏内に拡散するものの、ビジネス機能や事業所関連サービス、専門的小売・サービス業など、雇用や消費をひきつける機能は中心市に残存する。したがって、中心市のもつ吸引力は損なわれないため、都市圏は求心的構造が維持されると考えられる。

一方、郊外化後期は、郊外の人口が増加することにより、郊外が自立的な成長を始めることによって始まる。人口増加にともなう消費需要の発生は、日常生活関連の産業を中心に郊外への新規立地をもたらした。さらに高次の小売業や公的・私的サービス業など、それまで中心市を特徴づけてきた機能の郊外進出も顕著にみられるようになる。そして都市圏の広域化と郊外における集積の増加は、しだいに圏域全体を中心都市において一元的に管轄することを困難にして、地域的に統括する機能が郊外に立地するようになる。すなわち、郊外化後期における機能の分散は、郊外に地域的な需要が成立し、機能の成立圏を満たすようになることが基本的な前提となり、爆発的な人口増加がそれを可能にしていたのである。

この結果、都市機能の多くの部門にわたって都市圏内の各地域で中心市への依存が弱まり、求心的な構造の弱体化と、圏域内各地域間の複雑な相互連関が発達するようになる。このことは、ある一面では中心市の衰退に他ならないが、他方、郊外の諸地域が中心市への依存を弱めることによって、自立化していくことと理解することもできる。したがって、郊外化初期を狭義の郊外化とするならば、郊外化後期は、中心市の地位低下がみられる反面郊外が自立化し、都市圏が求心的構造から多核の構造に移行する過程として、多核化と位置づけることができる。

3-1-4. 中心市の勢力圏

1960年代以降の郊外化は郊外地域に大量の人口の集積を生み、そして郊外が自立的に成長することにより中心市の影響力の低下をもたらしたと考えられるが、その影響力がどのように変化してきたかをみてみよう。そこで、国勢調査にもとづく従業地別就業者数(通勤)、買物動向調査にもとづく高級衣料品の買物先(買物)、パーソントリップ調査にもとづく業務目的のトリップ(業務)、NTT



図表3-4 指標別中心市指向率(1985年)

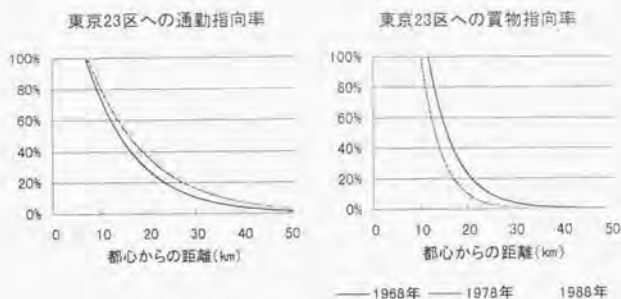
のトラフィックデータにもとづく通話数(電話)の4つの指標について、大都市圏を構成する各市区町村ごとに中心市への指向率を求め^{*)}、得られた中心市への指向率を目的関数、都心からの距離を説明変数にして指数関数にあてはめてみた。

図表3-4は4つの指標ごとの中心市指向率を東京大都市圏と宮城県(中心市は仙台市)で比較したものである。指数関数の距離抵抗パラメータは買物・通勤・業務・電話の順に小さくなり、曲線の傾きが緩やかになる。買物の移動がいちばん狭い範囲で行われ、逆に電話がもっとも広域の交流を行っていることを示している。東京大都市圏と宮城県を比較すると、買物・業務・電話の3指標について得られた曲線の差は小さいのに対し、通勤は水平方向に大きく平行移動した形となっている。すなわち東京大都市圏では中心市への通勤圏がきわめて広範囲に及んでいる。

ここで買物指標として取りあげた高級衣料品の買物はそもそも月単位もしくは年単位の活動であり、活動の発生頻度が低いということはそれだけ活動に関する裁量性が高いといえる。それに対して日々の通勤はルーチン化された活動であり、その裁量性はきわめて限定される。この意味では買物圏が通勤圏よりも広域になることの方が自然であり、東京大都市圏の中心市通勤圏の広がりよりはきわめて特徴的である。

図表3-5は東京大都市圏の通勤と買物について、中心市指向率の変化を示したものである。時代の経過とともに通勤は外側に推移し買物は内側に推移しており、通勤圏の拡大と買物圏の縮小をみることができる。郊外における商業の発達により中心市買物圏の広がりが一定の範囲に収束するようになったのに対して、通勤圏だけは平均的な行動圏の水準から大きく遊離し、日常生活圏の広がりとの間のギャップが拡大しているといえよう。

^{*)} いずれの指標についても当該地区の母数に対して中心市への流出数の比率を「指向率」とするが、サンプリング調査である買物動向調査では市町村によって標本数に相当のばらつきがあるので、母平均の推定を行って危険率10%としたときの推定区間の下限値を指向率とした。なお単位地区は通勤と買物が市区町村、業務が小分類ゾーン、電話がメッセージエリア(単位料金地区)であるが、東京都では買物動向調査の類が実施されていないため、買物に関しては東京都のデータが除外されている。



図表3-5 中心市指向率の推移(東京大都市圏)

3-2. 郊外居住者の活動空間

我々の日常生活は就業・購買・余暇などのさまざまな活動によって支えられており、それぞれの活動から派生する空間行動の軌跡を地図上に投影したものを活動空間と称することにする。そして個々の活動空間を総合したものとして生活空間を位置づけることにする。活動空間の中でも通勤や買物といった反復的・習慣性の強い活動は、生活空間を形づくるうえで大きな影響を持っている。次章で述べる埼玉県川越市で行った調査によると、休日の活動のうち 50%強は「買物・飲食」を目的とする外出によって占められており、一方平日には「仕事」と「買物・飲食」を目的とする外出がそれぞれ 30%以上を占めている。調査対象者のうちでこれら二大目的による外出を行った人の割合すなわち行為者率は休日には約 70%、平日は約 90%に達し、「仕事」と「買物・飲食」の二つが日常生活の行動圏を大きく規定していることがうかがえる。そこで本節では、郊外地域における就業空間と買物空間の変化を概観することにより、大都市圏の構造変化が住民の活動空間にどのように反映されているのかみることにする。

3-2-1. 郊外の就業空間

図表 3-6 は東京大都市圏の郊外地域に住む就業者の従業地先を示したものである。中心市での就業者比率は 1955 年から 65 年にかけて倍増し、この時期に郊外が中心市のベッドタウンとしての性格を急速に帯びるようになった様子を如実に示している。1970 年以降の動向をみると、自宅就業者の割合の低下を県内他市区町村での就業者の増加によって補っているようすが読みとれる。自宅と自宅外をあわせた自市区町村の割合が減っていることは、自宅就業者の減少に主因があるとはいえ、それまで地元で完結することが多かった通勤移動が郊外地域の中に拡散するようになってきたものといえる。

一方増減率をみると、1975 年までは中心市や県内他市区町村の増加率が高いが、1975～85 年の 10 年間は中心市の増加率が落ち込むかわりに(自宅外の)自市区町村内の増加率が伸び、県内他市区町村の増加率も高水準を保っている。すなわち 1970 年代の前半まで就業者の増加

図表3-6 東京大都市圏の郊外に常住する15歳以上就業者の従業地先(単位:万人)

		常住就業者数	自市区町村内		県内他市区町村	中心市
			自宅	自宅外		
従業者数	1955年	356.8 100%	—	—	—	36.4 10.2%
	1965年	578.9 100%	—	—	—	111.9 19.3%
	1970年	737.7 100%	195.5 26.5%	233.7 31.7%	137.9 18.7%	156.5 21.2%
	1975年	825.9 100%	174.6 21.1%	253.9 30.7%	180.4 21.8%	197.0 23.9%
	1980年	920.6 100%	170.4 18.5%	283.0 30.7%	220.2 23.9%	219.3 23.8%
	1985年	1036.6 100%	148.5 14.3%	337.3 32.5%	268.0 25.9%	249.0 24.0%
	1990年	1187.4 100%	151.3 12.7%	366.6 30.9%	324.1 27.3%	301.8 25.4%
増加率	1995年	1271.6 100%	127.2 10.0%	404.9 31.8%	364.5 28.7%	312.0 24.5%
	1970～75年	11.9%		8.7%	30.8%	25.9%
	1975～80年	11.5%		11.5%	22.0%	11.3%
	1980～85年	12.6%		19.2%	21.7%	13.6%
	1985～90年	14.5%		8.7%	20.9%	21.2%
	1990～95年	7.1%		10.5%	12.5%	3.4%

『国勢調査』(総務庁統計局)による。

に大きく寄与していた中心市通勤者にかわって、地元やその周辺での就業者の増加が目につく。その後 1980 年代後半になると再び中心市就業者の増加率が高くなるが、90 年代になると大きく落ち込んでおり、これはバブル期の一時的な現象であったと解される。したがって 1980 年代後半のバブル期を除き、地元就業者の増加が一貫して認められるが、ここでは 1975～85 年の 10 年間における「地元回帰」の現象に注目し、埼玉県川越市を事例にとってより詳細に検討することにする。

1990 年の国勢調査によると、川越市に常住する就業者約 15.3 万人のうち約半数の 7.6 万人は市内を従業地としており、県内他市町村が 3.7 万人(24%)、中心市(東京都区部)従業者が 3.6 万人(23%)といった構成になっている。前出の図表 3-6 と比較して、郊外地域のひとつの典型であるといってもよいだろう。就業者数の従業地別増加寄与率をみると(図表 3-7)、1970～75 年にかけては中心市就業者の寄与率が最も大きかったのに対して、以後県内他市町村(1975～80 年)、市内(1980～85 年)と最大の寄与率を示す従業地は変化する。

以上のことは 1960 年代から 70 年代始めにかけての人口急増期に大量に転入した就業者の多くが中心市通勤者であるのに対して、1970 年代後半以降は市内及び周辺市町村といった地元周

図表3-7 川越市における15歳以上就業者の従業地別増加寄与率

		1965	1970	1975	1980	1985	1990
常住就業者数		62,044	83,407	98,585	113,576	131,874	152,727
増加数			21,363	15,178	14,991	18,298	20,853
従業地	市内		43.3%	29.5%	33.5%	47.2%	35.2%
	県内他市町村		26.1%	24.7%	40.7%	32.5%	30.8%
	中心市		28.4%	42.1%	20.9%	17.4%	30.2%

『国勢調査』(総務庁統計局)による。

図表 3-8 川越市における15歳以上就業者の職業別増加寄与率

		1965	1975	1985
常住就業者数		49,359	90,370	125,947
増加数			41,011	35,577
男性	事務・技術・管理		29.0%	18.8%
	生産・運輸		29.1%	17.4%
	販売・サービス		17.5%	14.2%
女性	事務・技術・管理		14.8%	25.7%
	生産・運輸		1.7%	16.2%
	販売・サービス		7.4%	7.0%

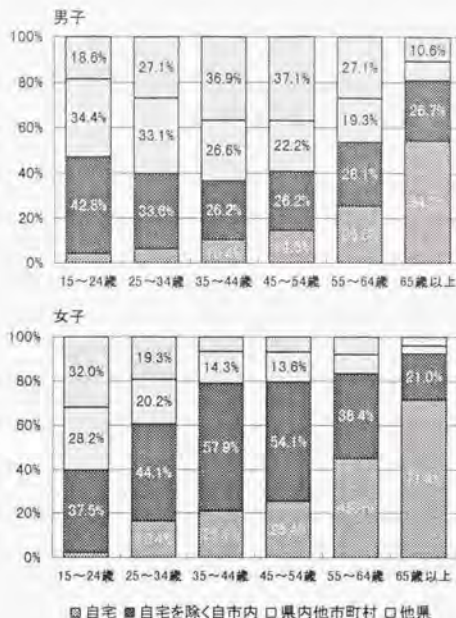
『国勢調査』(総務庁統計局)による。なお、農林漁業従事者を除く。

辺での就業者の増加が著しく、これは先に指摘した「地元回帰」の全体傾向に符合する。このような郊外における就業人口の増加を郊外の雇用核の形成ととらえることによって、大都市圏の構造が中心市への一極集中から多核的な構造へと変化しつつあることのひとつの証左とする見方があるが、ここに示したような通勤流動パターンの変化はこのような解釈を裏づけるものといえるのであろうか。

図表 3-8 は就業者の男女別職業別増加寄与率を示したものである。これによると 1965～75 年(昭和 40 年代)にかけて寄与率が大きいのは男性のホワイトカラーおよびブルーカラー職業従事者である。このことは昭和 40 年代の就業者の増加が中心市通勤者を主とするホワイトカラー層の郊外転入と製造業の郊外分散にともなうブルーカラー層の増加であったことを示唆する。ところが 1975～85 年(昭和 50 年代)になると最も寄与率が大きいのは女性のホワイトカラー職業従事者であり、また女性のブルーカラー職業従事者の寄与率も前の 10 年間の 1.7%から 16%へと著しい伸びをみせている。昭和 40 年代には就業者の増加に対して 24%の寄与率しかなかった女性が、昭和 50 年代になると 49%の寄与率を占めるようになったのである。このような女性の労働市場への参入が先に述べた従業地先の変化すなわち就業空間の構造の変化にも大きな影響を与えていることが想起される。

そこで男女別年齢別の従業地構成をみたものが図表 3-9 である。これによると 35～54 歳の壮年男子の従業地先の 37%前後が県外であり、このほとんどが中心市を従業地としていと考えられる。また若年女子もこれと同じような構成を示すのに対し、いわゆる主婦層の就業においては市内をはじめとした近隣での従業がほとんどを占める。男性でも高齢になると主婦と同様に近隣での従業が増加しており、労働市場のなかで比較的強い立場にある壮年男子や若年女子には市外や都心での就業の可能性が確保されているのに対して、主婦や高齢者といった弱者の就業の場は近隣に限られているといった構造が読みとれる。近年厚みを増しつつある主婦や高齢者の労働人口の動向が就業空間の変化に大きく関わっていることは明らかといえよう。

ちなみに男子壮年層の従業地構成の推移をみると、市外もしくは他県への通勤率は 1970 年が 56%、80 年が 60%(うち他県 35%)、85 年が 61%(うち他県 34%)であり、全体の変動に比べればそれほど大きな変化はみられない。したがってこれまでみてきたような通勤流動パターンの変化は、郊外への本格的な機能分散によって就業の場としての郊外が確立されつつあるというよりも、むしろ労働力人口構成の変化に起因する部分が大きいものといえよう。



図表3-9 川越市における年齢別従業地構成
(1985年国勢調査による)

3-2-2. 郊外の買物空間

つぎに買物にともなう活動空間の変化についてみてみよう。ところで一般に小売業は、日常性の高い商品を供給する最寄品小売業と選択性の高い商品を供給する買回品小売業に分類されるが、前者の買物行動は利便性を重視した比較的小さな行動圏のなかに収まるのに対し、後者の供給は特定の(高次の)商業集積地に限られるから、その買物流動は都市間をまたがる動きとなる。したがってここでは都市間の相互関係をみる指標として買回品の買物行動に注目することにする。

まず、埼玉・千葉・神奈川の各県で実施している消費者購買行動調査から、高級衣料品の買物先の変化をみてみよう(図表3-10)。いずれの県においても1960年代後半から80年代後半にかけての20年間に中心市への流出率の低下が著しく、神奈川県や千葉県では10数%あった流出率が5%以下に、埼玉県では30%近くあった流出率が10%程度にまで低下した。神奈川県や千葉県より埼玉県の流出率が高いのは、横浜市や千葉市といった拠点都市が埼玉県には存在しないためと推測されるが、郊外における中心市への買物流出率の低下を一般的傾向として認めることができる。通勤の中心市流出が25%前後を維持しているのに対し、劇的な変化が生じたといえる。

それではこうした買物行動の中心市流出の減少がどのような行動によって代替されたのか、埼玉

図表3-10 高級衣料品の買物先(単位:万世帯)

	神奈川県 ¹⁾			千葉県 ²⁾			埼玉県 ³⁾		
	1968年	1978年	1987年	1968年	1978年	1988年	1968年	1977年	1986年
世帯数	147.7	224.3	281.8	82.9	141.2	179.7	97.3	157.8	202.8
中心市流出	20.5	21.8	12.2	15.1	7.6	5.2	28.4	29.9	21.9
	13.9%	9.7%	4.3%	18.2%	5.4%	2.9%	29.2%	18.9%	10.8%

1) 神奈川県商工指導所『消費性向調査書』(1969年), 神奈川県商工指導センター『消費購買行動調査報告書』(1979, 1988年)による。

2) 千葉県商工労働部『千葉県商圏調査報告書』(1969, 1979, 1989年)による。

3) 埼玉県商工部『埼玉県広域消費動向調査報告書』1969年, 1977年, 1987年による。

4) 各市区町村別の集計をもとに母平均を推定し, 危険率10%での推定区間の下限値を各市町村の指向率として求めた。それに1965・75・85年の世帯数(国勢調査)を乗じて流出世帯数を求め, それを合計して各県別の流出数を求めた。表中の年号は調査実施年を示す。

5) 調査品目に「高級衣料品」がない場合には, 「紳士服」と「婦人・子供服」の加重平均で代替した。

県広域消費動向調査のなかから高級衣料品(紳士服)の買物先に注目し, 1977年と86年の2時点の変化を概観してみよう。図表3-11は10%以上の指向率をもつ流動を対象に両年度の指向率の差の検定を行い, 10%の危険率で有意な変化が認められたものだけを示したものである。これによれば, 中心市に隣接した県南部において中心市指向率の低下と地元指向率の上昇がおしなべて見受けられるものの, 大宮市や川越市といった県南部の伝統的な商業中心市への指向率はむしろ低下していることが指摘できる。つまり, 中心市指向率の低下が大宮市や川越市といった既存の郊外中心都市への指向率の上昇で代替されるのではなく, 地元への指向率の上昇によって吸収されていると解釈されるのである。



図表3-11 紳士服の買物先の変化(1977~86年)
(「埼玉県広域消費動向調査報告書」より著者作成)

こうした県南部における地元回帰の現象は、かつて中心市に多くを依存していた郊外地域が中心市の影響力減少によって郊外核を中心とした圏域に分割されるといったシナリオを想起させるものではなく、むしろそれぞれの都市が地元での充足率を高めることによって独自の自立化の動きをみせつつあることを示唆する。中心市-郊外核-郊外といった階層的な構造が新たに確立されること、すなわち郊外核の形成による「核化」の動きというよりも、むしろ郊外のなかで個々の都市が独自の圏域を確保していくような「拡散化」の動きが顕著であるといえよう。

ところで、こうした買物行動の拡散化の動きをどのような背景で理解すればよいだろうか。買回品の買物行動が限られた拠点に集中するのは、そもそもサービスを提供する施設の数に限定されるうえに、立地上比較優位な地点が限られればそこにこれらの施設が集積するためと理解することができる。ところがこの二つの前提が崩れたとき、すなわち販売イノベーションにともない供給施設の立地に変化を生じたとき、あるいは立地優位を保証してきた交通体系に変化を生じたとき、買物行動の流動パターンに大きな変化を予想することは困難ではない。つまり大型店や量販店の進出とモータリゼーションの普及によってこうした買物行動の変化がもたらされたと考えられるのである。

埼玉県大型商店名簿(1986年)に記載されている大型店舗のうち、取扱品目が「総合」もしくは「衣料品」である店舗で店舗面積が3,000㎡以上の店舗は全部で112ある(図表3-12)。このうち1975年までに立地した大型店は全部で55を数えるがほぼ全県的に分布しており、そのほとんど(48店)は最寄り駅から500m以内にある「商業地型」の店舗であった。つまりこれらの店舗は既存の中心商店街あるいは駅前に立地して、中心商業地の体系を維持・強化する方向に作用してきた



図表3-12 埼玉県における大型店¹⁾の分布(1985年)

(「埼玉県大型商店名簿」より著者作成。データは1985年4月1日現在)

1)取扱品目が「総合」もしくは「衣料」を含む大型商店に限定している。

2)最寄り駅から500m以内を「商業地型」、それ以外を「郊外型」として著者が認定した。

のである。しかしながら 1976 年以降に立地した 57 店のうち 47 店までは県南部に出店したものであり、これが県南諸都市における地元指向率の上昇に貢献したといってもよい。また既存の中心商店街や駅前以外に立地する「郊外型」といべき店舗の比率は 5 割を越えており(30 店)、こうした大型店の新たな立地展開が買物行動パターンを拡散化させる一因となったといえよう。

一方、日常生活における自家用車の利用も当然のこととなり、埼玉県川越市で調査した事例では調査世帯(204 世帯)のうちの 86%が自家用車を所有し、日曜日の外出行動(1,693 トリップ)のうち 45%、月曜日の外出行動(1592 トリップ)のうち 30%が自家用車による外出であった。このような自家用車利用の普及は、それまで鉄道やバスの結節点として保たれてきた既存中心地の優位性を減少させ、逆に交通混雑や駐車場の不足などの不利益が少ない郊外の幹線道路沿いを新たな立地点に選択し、ロードサイド型店舗の叢生をみたのであった。こうした交通手段の変化が新たな販売形態の登場をもたらした、またその逆に新たな販売形態の展開が交通手段の変化を促していくように、両者の関係は相互作用的である。しかし、少なくともこうした自由度の高い店舗の立地や移動形態の出現が、既存の商業中心地に顧客を引き付ける吸引力よりも遠心力の方を強く作用させることにより、買物行動の拡散化をもたらしたということではできらう。

3-3. 小括

郊外では家庭の主婦層をはじめとして地元就業者の増加が顕著になり、確かに就業空間としての郊外の発展を認めることができる。しかしながらそれは、都心や副都心に匹敵するような機能をもつ新たな雇用の核が郊外に形成され、それが独自の圏域を主張するようになったものとはいえない。むしろ壮年男性層を主体とする中心市就業者と主婦をはじめとするその他の属性によって就業空間に乖離がみられるようになり、資本の基幹労働力は中心市に通い、補助的労働力は地元で働くという区分が明瞭になったと解すべきであろう。それは、一方では、資本の再編にともなう都市労働力市場の変容とバック・オフィスの業務の郊外分散の結果でもあるが、他方、郊外転入世帯の主婦が子育てを終えて労働市場に参入する動き、すなわち専業主婦として役割を固定されていた生活者が生産者としての役割を帯びるようになった結果でもあると解される。

一方、郊外の買物空間に関しては、中心市指向率の低下と地元指向率の上昇が指摘されるが、この中で郊外の既存商業中心地への集中は必ずしもみられず、結果として特定の核が強力な吸引力をもつような構造はみられない。つまり買物空間としては郊外の中で完結するような圏域に収束しつつあるものの、その中で買物行動の流動パターンは明瞭な指向性をもたず、拡散化の動きがみられる。こうした変化に大きな影響を与えたものとして、自家用車利用の普及ならびにそれに対応した施設の立地があげられ、これらによって自由度の高い行動が可能になったことが大きい。

ところで、大都市圏の多核的な地域構造をイメージする際に、二つの考え方がある⁷⁾。そのひとつは「集中的多核化」と称されるもので、大都市の都心や副都心に対抗し得るような機能を持つ核都市が周辺地域に形成され、それぞれの自立した核都市を中心とした圏域に大都市圏が分割されていくとする見解である。今日北米にみられる suburban downtown や edge city と呼ばれる郊外核の形成はこうした大都市圏の再編を確認するものであり、またわが国の首都改造計画や第 4 次首都圏整備計画にみられる多核多圏構想も、大都市の周辺地域に点在する業務核都市を中心とした圏域の連合体として大都市圏の再編を誘導しようとするものである。また、都心や副都心に匹

⁷⁾ 藤井 正(1990):「大都市圏における地域構造研究の展望」、『人文地理』, 42-6, 522-544。

敵しないまでも、大都市圏における階層システムに準拠して、上位の中心地を補完する「補完的多核化」¹⁰⁾もこうした考え方の範疇に含まれる。

もうひとつの見解は、分散的な多数の核とその錯綜する勢力圏の集合として、周辺地域が全体として自立化傾向を示すというものであり、「分散的多核化」と称される。大都市の機能を代替あるいは補完するような特定の郊外拠点を核として自立化するのではなく、むしろ自宅を中心とする身近な生活圏のなかにさまざまな異なった機能が分散し、人々はそれぞれの生活圏をネットワーク的に結びつけることにより、総体的に自立した生活を展開することができるものである。このことは機能の核化(集積化)ではなく拡散化ととらえるものであり、郊外化が著しく進展したのち、郊外の内的充実により成熟化していく過程を反映したものとしてとらえることができる。

本章の分析で得られた結果は、商業機能については郊外分散が広く認められ、それは「拡散化」を支持するものである。一方、雇用の分散は認められるが、それは必ずしも中心市の雇用を特徴づけてきた機能が郊外に分散し、特定の核に集積するようになったものとはいえない。むしろ補助的な機能が広く郊外に拡散し、それに対応した労働力が参入したことによって雇用の変動が生じたものと解釈される。この点については機能や雇用の郊外への分散あるいは集積化についてさらなる質的検討が必要であり、とりわけ経済環境が激変し日本の資本主義が大きな転換期をむかえた1990年代の動向を吟味する必要があるが、ここではとりあえず1980年代までの動向をふまえて、東京大都市圏が「分散的多核化」の方向に向かっているとする見解にしたがっておくことにする。そして、その結果として郊外の居住地を中心とする生活空間の充足が中心市と郊外の相互関係の変容を示唆するのであるが、次章以下で郊外の生活空間の構造を明らかにするなかでこのことについて論じていくことにする。

¹⁰⁾ 石川雄一(1996):『京阪神大都市圏における多核化の動向と郊外核の特性』、『地理学評論』, 69A-6, 387-414。

¹¹⁾ 富田も商業機能の拡散化を認める一方、雇用の分散についてはさらなる検討が必要であるとして判断を留保している。富田和雄:『大都市圏の構造的変容』, 古今書院, 1995年。

第4章 郊外住民の外出活動と生活空間

従来の都市研究では、機能の立地や施設の配置、あるいはそれらに対するアクセス条件などへの関心はつねづね表明されてきたが、そこに居住する人々の日常生活の実態については、さほど言及されてこなかった。また、集計的な統計をもとにして雇用やサービスの供給が論じられることはあっても、都市に暮らす人々の日常生活全体を、人々をとりまく社会的物理的環境と関連させて統一的に考察する視点は弱かった。

たしかに国勢調査や購買行動に関するデータは、通勤や買物といった我われの日常生活活動のいくつかの断面に関し、一定の精度で安定した情報を提供してくれる。そして、それらの分析を通じて交通や施設配分の問題について示唆を与えてくれる。しかしながら、長距離通勤が我われの日常生活に与える影響とか、家庭の主婦が仕事を持つ際の日常生活の調整などといったことを知るには限界がある。つまり、個々の活動が我われの生活のなかでどのように構造化し相互に影響を与えているのかについて、分節化された活動をみている限り、その理解は一面的なものにならざるを得ないのである。

本章は、こうした問題意識にもとづいて実施された生活活動調査の分析をもとに、都市住民の日常の生活活動の基本的な特性を把握し、その空間的な広がりがすなわち生活空間の成り立ちを明らかにしていく。そして、そうした生活空間の基本構造をふまえて、職住の分離や男女の役割分担という郊外を特徴づけてきた機構が、今日通勤の遠距離化や女性の社会進出のなかで大きな問題を抱えていることを論じようとするものである。

4-1. 生活活動調査

我われの日常生活はさまざまな活動によって成り立っているが、これらの活動は、1日が24時間であるという時間的制約と、交通や施設の分布などの都市構造による空間的制約に規定され、配分されている。このような配分様式を活動パターンと称すれば、活動パターンのうち時間配分に注目したものを生活時間研究、空間選択に注目したものを空間行動研究、移動に注目したものを交通行動研究として対応づけることができ、それぞれに研究の蓄積がみられる¹⁾。しかし従来の研究の多くは、特定の活動とそれにとまなう移動のみが断片的に取り上げられることが多く、また、時間次元を無視することはなくとも意識的に排除することによって、空間的な分析を優先する傾向があったことは否定できない。そこで、時間次元と空間次元を明示的に結びつけ、生活活動を包括的に把握する調査研究が必要となる。

現在、わが国で一般的に入手できる生活活動についての調査データには、総務庁による『社会生活基本調査』、NHKの『生活時間調査』、それに各地の交通計画担当機関が実施する『パーソントリップ調査』がある。そのうち『社会生活基本調査』や『生活時間調査』は全国を対象とした大規模な抽出調査であり、その精度や信頼性は高いものの、基本的には生活時間の調査であって活動

¹⁾ こうした研究の包括的な展望に関しては、川口・神谷(1991)を参照されたい。川口太郎・神谷浩夫(1991)「都市における生活行動研究の視点」、『人文地理』、43、348-367。

図表4-1 生活活動調査の概要

	下諏訪調査	日進調査	川越調査
調査地域	長野県下諏訪町	愛知県日進町	埼玉県川越市
調査対象日	1988年10月16・17日	1990年7月1・2日	1990年10月28・29日
有効回答	58世帯 (夫妻各58人)	187世帯 (夫妻各187人)	204世帯 (夫199人, 妻204人)

川越調査には母子世帯が5世帯含まれているので、その分だけ夫の回答者数が少ない。

場所に関する情報は得られない。一方、『パーソントリップ調査』は各地の都市圏を範囲とし、住民の1日の移動の記録を集計したもので、活動の時間的・空間的情報が同時に記録されているという点で利用価値は高い。しかしながら、移動に関するデータは詳しく調べられているものの、外出先での活動の内容は大きめに推定するしかない。したがって、これらの既存データでは利用の可能性に限界があり、本研究では生活活動に関する時空間の情報を一元的に把握できるデータを、長野県下諏訪町、愛知県日進町(現日進市)、埼玉県川越市において収集した²⁾(図表4-1)。

今日、わが国の人口のなかば近くは三大都市圏の50 km圏内に居住し、そしてその大半は中心市をとりまく郊外地域に居住している。すなわち、都市化の進展したわが国では、都市的な生活様式が住民の生活活動を規定しているといってもよく、その典型を大都市圏の郊外地域に求めることができる。そこで、東京の郊外に位置する川越市と名古屋の郊外に位置する日進町を調査地域に選び、さらに、これらの郊外都市と比較する意味で、地方都市である下諏訪町を選定したのである。

下諏訪町、日進町、川越市で実施した調査は、いずれも特定の日曜日から月曜日にかけての2日間48時間の間に、モニターが実際に行った活動の調査である。すなわち、各世帯の夫と妻のそれぞれに対し、当該2日間に行ったすべての活動を15分刻みに区切ったスケジュール表に記入してもらい、さらに外出した際には、利用交通手段や所要時間、移動先の場所や名称、用件などを併記してもらった。調査票の形式は活動日誌(activity diary)と呼ばれ、生活時間調査とパーソントリップ調査の調査票を合成したようなものである。

調査世帯は基本的には勤労者世帯を対象とし、その選定にあたっては、住居の地理的分布のほか、世帯のファミリーステージと妻の就業状態に注目し³⁾、それぞれの世帯属性が一定の割合を占めるように配慮された。したがってこの調査は勤労者世帯を中心にモニターを募集し、世帯属性をある程度コントロールしてモニターを選定したものであり、必ずしも地域の母集団を忠実に反映したデータではないことに留意する必要がある。

4-2. 外出活動の基本特性と生活空間の重層構造

¹⁾ 一連の調査は荒井良雄(東京大学)、岡本耕平(名古屋大学)、神谷浩夫(金沢大学)の各氏と共同で実施された。なお、調査の概要については、荒井ほか(1996)第3章を参照されたい。荒井良雄・岡本耕平・神谷浩夫・川口太郎『都市の空間と時間—生活活動の時間地理学』、古今書院、1996年。

²⁾ ファミリーステージについては、夫婦の年齢および子供の有無、末子の年齢に注目して、A～Fの6つのステージを設定した(図表4-15参照)。また、妻の就業形態については、雇用形態に関係なく調査票に記入された1週間当たりの就業時間を参考にして、「専業主婦」「パートタイム就業」「フルタイム就業」に区分した。なお、詳細につ

生活活動調査は、自宅の内外を問わず全ての活動を調査の対象とするものであるが、ここでは、そのうち自宅外で実行された活動を「外出活動」と称し、その特徴を概観する。外出活動を分析の対象とするのは、本研究の基本的な問題意識が人々の生活活動を空間的な文脈のなかでとらえることにあり、その分析に資するデータとして、自宅外の活動に注目するのである。

回収された活動記録のうち、記述の精度が著しく低いもの、あるいは単身赴任や出張・旅行・入院などの理由により調査対象日に自宅に滞在していなかったものは「欠損データ」として除外された。また、外出がその日のうちに完結しない不完全サイクルや特定の地域のみで観察され普遍性を持たない活動⁴は分析の対象から除外したが、こうした不完全サイクルや特別活動による外出を除くと外出記録が失われてしまうものも「不完全データ」として除外された。その結果、3地域あわせて夫と妻の2日間延べ1,786人分の回収データから1,701人分の有効回答を得た。

得られたデータは、それぞれ調査を実施した時期も違えば地域的な条件も大きく異なる。しかしながら、外出活動の基本特性をみると、こうした時間的・空間的条件の違いによる差異はさほどなく、むしろ夫婦間や曜日による外出活動の差異が大きい⁵。つまり、今回の調査で対象としたような勤労者の世帯では、たとえ時期や地域は異なっても基本的な生活活動のパターンは類似しており、ある程度地域差を捨棄した議論が可能であると思われる。そこで本章ではまず、3地域あわせたデータに基づいて、外出活動を分析する際の操作的指標の提示とそれによって得られる一般的特性について概観し、そのあとで、地域による条件の差の影響を大きく受けている側面について検討することにする。

4-2-1. 外出活動の基本特性

外出サイクル 交通行動研究では、活動が行われる地点をストップといい、ストップからストップへの移動をトリップ、自宅を起終点とする一連のトリップの連鎖をサイクルというが、この用法に準拠してここでは、自宅を出発してから帰宅するまでの一連のトリップを「外出サイクル」と称し、その基本的な特性を概観する(図表4-2)。

外出サイクル数は1日あたりの外出回数に相当するが、1回が53.0%、2回が26.2%、3回が11.2%であり、3回以下の外出が90.4%に達する。つまり、多くの人々にとって外出活動は限られた行為であり、あえて自宅から外に出ようとする意図には、積極的なあるいは必然的な意味が込められていると理解できる。1日あたりの外出サイクル数の平均(平均サイクル数)をみると、休日には夫の1.66に対し妻は1.75と夫婦の差がそれほどみられないが、平日には妻の平均サイクル数は2.08と頻繁になるのに対し夫は1.14と少なくなり、その差が拡大する。後述するように休日には夫と妻の活動内容の差も少なくなるが、平日は夫は仕事、妻は家事といった役割分担が顕著であり、その違いが自宅をベースとする外出の回数であるサイクル数に反映されている。

1. 荒井ほか(1996)前出2)参照。

⁴ 下諏訪では当日、県知事選挙の投票が実施された。また町内に温泉が湧出する当地では、内湯がありながらも共同温泉浴場を利用することが往々にしてみられる。こうした活動は他の地域ではみられない活動であり、特別活動として別分類した。

⁵ 荒井(1992)は、川越と下諏訪の比較において、生活活動の基本構造にはそれほど違いがないことを明らかにしている。これは、この調査が平均的な勤労者を対象に行われたものであり、今日のように都市的な生活様式が浸透し生活水準が均一化した状況のなかでは、勤労者の生活活動にさほど大きな地域的な違いはないということである。しかしながら、自営業や自由業を営む世帯など生業の形態が異なる場合や、時代や社会経済水準の異なる状況において差異がないことを保証するものではない。荒井良雄(1992)「都市における生活活動空間の基本構造とその問題点」、『信州大学経済学論集』, 29, 27-67。

図表4-2 外出サイクルの基本特性

		休 日				平 日				合 計	
		夫		妻		夫		妻			
有効回答者		409	100.0%	438	100.0%	410	100.0%	444	100.0%	1701	100.0%
サイクル数	0	20	4.9%	21	4.8%	4	1.0%	14	3.2%	59	3.5%
	1	193	47.2%	185	42.2%	353	86.1%	170	38.3%	901	53.0%
	2	125	30.6%	146	33.3%	45	11.0%	129	29.1%	445	26.2%
	3	52	12.7%	64	14.6%	7	1.7%	67	15.1%	190	11.2%
	4	16	3.9%	16	3.7%	1	0.2%	42	9.5%	75	4.4%
	5	3	0.7%	4	0.9%	0	0.0%	13	2.9%	20	1.2%
6以上		0	0.0%	2	0.5%	0	0.0%	9	2.0%	11	0.3%
総サイクル数		678	100.0%	768	100.0%	468	100.0%	922	100.0%	2836	100.0%
平均サイクル数		1.66		1.75		1.14		2.08		1.67	
サイクル目的	仕事	58	8.6%	38	4.9%	388	82.9%	257	27.9%	741	26.1%
	買物サービス	223	32.9%	352	45.8%	16	3.4%	199	21.6%	790	27.9%
	外食	37	5.5%	38	4.9%	4	0.9%	16	1.7%	95	3.3%
	レジャー	139	20.5%	55	7.2%	23	4.9%	47	5.1%	264	9.3%
	送迎	24	3.5%	47	6.1%	5	1.1%	188	20.4%	264	9.3%
	社会交際	67	9.9%	79	10.3%	5	1.1%	28	3.0%	179	6.3%
	個人交際	47	6.9%	67	8.7%	4	0.9%	56	6.1%	174	6.1%
	その他	83	12.2%	92	12.0%	23	4.9%	131	14.2%	329	11.6%
移動手段	徒歩	134	19.8%	183	23.8%	31	6.6%	287	31.1%	635	22.4%
	自転車/バイク	59	8.7%	116	15.1%	21	4.5%	187	20.3%	383	13.5%
	自家用車	441	65.0%	428	55.7%	241	51.5%	353	38.3%	1463	51.6%
	バス	3	0.4%	9	1.2%	4	0.9%	22	2.4%	38	1.3%
	電車	41	6.0%	32	4.2%	171	36.5%	73	7.9%	317	11.2%
同行者	ひとり	249	36.7%	266	34.6%	433	92.5%	535	58.0%	1483	52.3%
	夫婦	178	26.3%	176	22.9%	13	2.8%	61	6.6%	428	15.1%
	家族	126	18.6%	125	16.3%	6	1.3%	11	1.2%	268	9.4%
	子供	58	8.6%	133	17.3%	6	1.3%	225	24.4%	422	14.9%
	その他	67	9.9%	68	8.9%	10	2.1%	90	9.8%	235	8.3%

外出目的 自宅から活動地点(ストップ)までの直線距離にそこでの滞在時間に乗じた「時間キロ」が最大となるストップを「主ストップ」と称する^{*)}。全てのストップにおける活動は「仕事」「買物サービス」「外食」「レジャー」「送迎」「社会交際」「個人交際」「その他」の8つの内容に分類されているが^{*)}、主ストップにおける活動内容をサイクルの外出目的とする。

^{*)} これは、ストップが複数にわたるサイクル(多目的トリップ)において、その外出の主たる目的を便宜的に設定する必要があるからである。ストップでの滞在時間やストップまでの距離の大小で主目的を判定しないのは、散歩やドライブ、送迎などストップでの活動自体よりもそこに至るまでの道程の方に意義が認められる活動を考慮するためである。ちなみに自宅から100 km未満のストップ(4,442ストップ)についてみると、平均距離5.76(標準偏差9.30) km、平均滞在時間134.7(同199.4)分であり、時間と距離の積で示される主ストップの認定は、実際には滞在時間に依存することが多い。

^{*)} 回答者はストップでの活動内容について自由な書式で記載するよう指示されており、それを回収後に分類・コード化した。それぞれの活動の細分類は以下の通りである(カッコ内は細分類)。①仕事(11仕事, 12出張)。②買物サービス(21買物, 22サービス, 23銀行・郵便局, 24その他)。③外食(31食事, 32喫茶・飲食)。④レジャー

図表4-3 外出サイクルの平均外出距離(km)

		平均	標準偏差
全 体		6.72	13.42
サイ クル 目 的	仕事	12.41	15.51
	買物サービス	3.29	4.96
	外食	5.78	8.84
	レジャー	11.19	20.13
	送迎	2.26	2.88
	社会交際	3.39	7.10
	個人交際	8.41	14.47
	その他	3.33	17.53
移 動 手 段	徒歩	0.50	0.37
	自転車/バイク	1.30	1.23
	自家用車	6.81	10.56
	バス	4.31	1.97
	電車	25.61	24.97

サイクルの目的別構成をみると、買物サービス(27.9%)と仕事(26.1%)が二大外出目的であり、休日には買物サービスが、平日には仕事をもっとも多い外出目的となっている。これを夫婦別にみると、休日は夫・妻ともに買物サービスの外出サイクルが最も多く(夫 32.9%、妻 45.8%)、それ以外では夫のレジャー(20.5%)が若干めだつものの、夫婦の間に外出目的の違いはあまりみられない。それに対して平日は、夫が仕事(82.9%)に突出する一方、妻の外出は仕事(27.9%)と買物サービス(21.6%)、送迎(20.4%)の割合が高い。平日の妻の外出サイクル数は夫の約 1.8 倍あるが、この差はこうした雑多な内容をもつ平日の外出活動によってもたらされている。

ところで、外出サイクルのなかで自宅からもっとも遠い地点(ストップ)までの距離を外出距離と称し、平均外出距離を目的別にみると、仕事(12.4 km)やレジャー(11.2 km)、個人交際(8.4 km)の平均外出距離が全体の平均(6.7 km)を超える(図表 4-3)。仕事の平均外出距離が大きいのは、とりわけ大都市圏の郊外地域で長距離通勤がめだつためであり、同様に夫が休日にゴルフに出かけた事例が多いレジャーも、ゴルフ場までの距離が遠いことが影響している。また、個人交際については、その内容は実家・親族や友人・知人とのつきあいであり、いずれも対象となる相手が広範に分布していることが影響している。一方、送迎(2.3 km)や買物サービス(3.3 km)、社会交際(3.4 km)、その他(3.3 km)などは平均外出距離が短く、自宅の周辺での活動が主体となっている。もちろんこうした外出距離は、それぞれの活動の目的地の分布に強く規定されるため地域差が存在し、それについては後でさらに検討を加えるが、少なくとも、外出活動の目的に応じた活動圏がいくつかの距離帯ごとに設定されることを想起させる。

移動手段と同行者

外出サイクルの一連のトリップ移動手段のうち、「電車」「バス」「自家用車」「自転車/バイク」「徒歩」の順にランクづけ、もっともランクが高いものを外出サイクルの移

(41 散歩・遊び, 42 行楽, 43 スポーツ, 44 イベント, 45 観戦・鑑賞, 46 趣味・いじごと, 47 勝負ごと, 49 その他)。
⑤送迎。⑥社会交際(61 子供関連, 62 地域社会関連, 63 職場関連, 64 冠婚葬祭ほか)。⑦個人交際(71 実家・親族, 72 知人・友人)。⑧その他(81 家庭雑事, 82 職場関連の教育・研修, 83 宗教行事, 84 医療, 85 子供の世話, 86 地域社会関連行事, 89 その他)。

図表4-4 外出サイクルの移動手段と同行者

	徒歩・自転車・バイク		自家用車		バス・電車		合 計	
合計	1018	100.0%	1463	100.0%	355	100.0%	2836	100.0%
ひとり	629	61.8%	569	38.9%	285	80.3%	1483	52.3%
夫婦	82	8.1%	324	22.1%	22	6.2%	428	15.1%
家族	34	3.3%	230	15.7%	4	1.1%	268	9.4%
子供	182	17.9%	227	15.5%	13	3.7%	422	14.9%
その他	91	8.9%	113	7.7%	31	8.7%	235	8.3%

動手段と称する。3 地域をあわせた全体の構成をみると、全サイクルの過半(51.6%)を自家用車に占めている。それぞれの移動手段による平均外出距離からは、徒歩(0.5 km)や自転車・バイク(1.3 km)が比較的近隣の移動を、自家用車(6.8 km)やバス(4.3 km)が中距離の移動を、そして電車(26.6 km)が遠距離の移動を分担していることがわかる。ただし自家用車による平均外出距離の変動係数はほかの移動手段と比べて際だって大きく、近距離から遠距離までさまざまな使われ方がされている。つまり、自家用車はきわめてフレキシビリティの高い交通手段であるということができ、その反面、自家用車と移動距離が競合するバスの利用率はきわめて低い⁴⁾。

つぎに、外出サイクルの同行者についてみる。ここでの同行者とは主活動を行ったときの同行者をさし、家族内の誰と同行したかを基準に分類している。全体の52%にあたる活動はひとりで行われているが、休日と平日では際立った差がみられる。すなわち、休日にはひとりの外出とならんで夫婦や家族を同行する外出がめだつのにに対し、平日は夫の場合はひとりの外出が、妻の場合はひとりもしくは子供との外出が多くなる。これは、休日と平日の活動内容の違いを考えれば明らかであるが、このことを視点を変えてみれば、家族単位の活動が主体となる休日と個人単位の活動が主体となる平日では、その外出活動の特性が大きく異なることを示している。

移動手段別の同行者をみると(図表4-4)、徒歩・自転車・バイク、バス・電車はひとりの割合が高く、それに対して自家用車は夫婦や家族など複数の人間が外出する際に利用する場合が多い。つまり、自家用車は“みんなで行動する”ときの乗物であるといえ、休日の外出活動には欠かせない交通手段となっている。従来の都市計画では、家庭用の自家用車に対して比較的否定的な態度をとることが多かったように思われるが、通勤手段としての利用はともかく、休日の活動の保障という意味では、自家用車の利用を積極的に評価せざるを得ない状況が出現している。

4-2-2. 生活空間の重層構造

活動をどこで行っているかということは、活動を行う主体の意志とは別に、活動を実行するための施設の分布やそこまでの交通条件などに大きく左右されており、したがって地域性に大きく依存する。そこで、前項では地域差を捨象して外出活動の特徴を概観したが、ここでは空間的な観点を交えて検討することにする。

外出距離の地域別・夫妻別・曜日別平均(図表4-5)について、平均値の差の検定を行ない1%危険率で有意な差が認められるのは、地域差が平日の夫に(下諏訪 3.9 km/日進 12.5 km/川越 21.9 km)、曜日差が川越の夫に(休日 7.2 km/平日 21.9 km)、夫婦差が日進の平日(夫 12.5 km

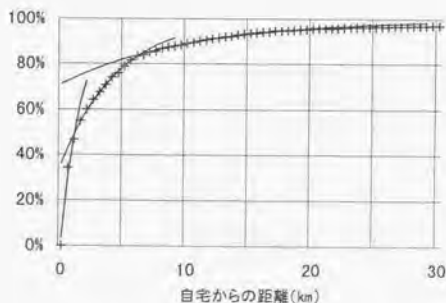
⁴⁾ このほか、バスから電車に乗り継いだ場合、主移動手段の定義からバスの利用が計上されないといった操作上の要因もある。

図表4-5 外出サイクルの平均外出距離(km)

		休 日		平 日	
		夫	妻	夫	妻
下 諏 訪	サイクル数	87	96	73	122
	平 均	4.70	3.90	3.90	1.82
	標準偏差	10.13	9.60	5.05	3.48
日 進	サイクル数	293	299	190	388
	平 均	8.39	5.27	12.49	3.40
	標準偏差	21.12	8.34	18.63	4.47
川 越	サイクル数	298	373	205	412
	平 均	7.18	4.00	21.90	4.65
	標準偏差	12.31	8.60	17.60	12.04

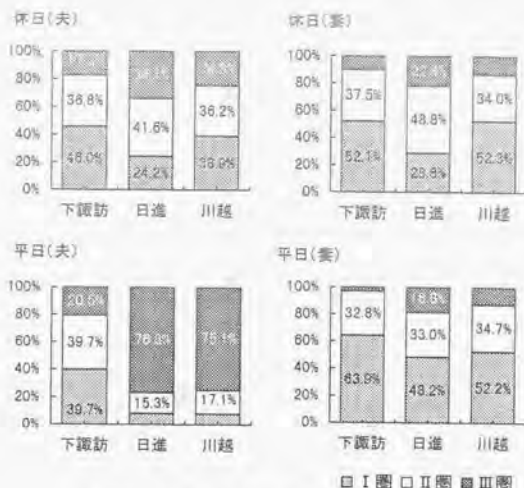
／妻 3.4 km)と川越の平日(夫 21.9 km／妻 4.7 km)である。すなわち、休日には地域間・夫妻間で外出距離にはあまり大きな差がなく、平日の妻や下諏訪の夫の外出距離も休日とそれほど違いがない。それに対して、日進や川越といった大都市圏の郊外住宅地の平日の夫の外出距離のみが突出しており、それは結局、仕事による外出が大きな偏向要因となっているものと考えられる。

そこで、全ての外出サイクルから仕事目的の外出サイクルを除いて外出距離の累積頻度分布を求め、指数曲線 $Y=1-a \cdot \exp(bX)$ にあてはめたり(図表 4-6)。その際、距離が小さい順にひとつずつデータを加えていき、曲線への適合度が極大になった地点までを第一の回帰曲線とし、さらに順にこの操作を繰り返していくと、1.0 km、6.0 km の 2 点を境界とする 3 つの曲線に分割された。すなわち、外出距離の頻度から、仕事を除く日常的な外出行動圏は、自宅から 1 km 以下のⅠ圏、1 km 超 6 km 以下のⅡ圏、6 km 超のⅢ圏に区分されることになる。



図表4-6 外出距離(仕事を除く)の累積頻度分布

* 荒井(1992, 前出 5)参照

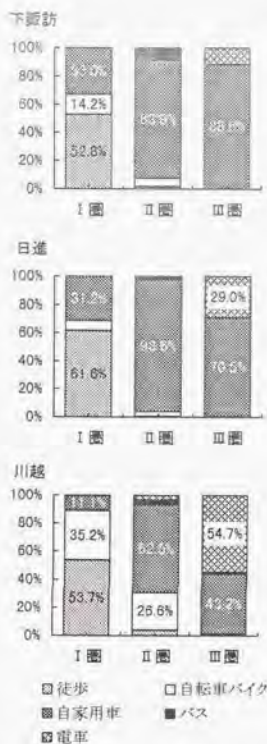


図表4-7 外出サイクルの距離帯別構成

図表4-7は、仕事を含めたすべての外出活動の距離圏別構成を、上述の区分にしたがって示したものである。日進と川越における夫の平日の外出活動を除いて、多くの活動はⅠ圏とⅡ圏をあわせた6 km以下の圏域で行われている。すなわち、我われの日常生活の外出活動はⅠ圏とⅡ圏がその主な舞台であり、日進や川越などの郊外地域における平日の夫の活動圏、つまり通勤圏がいに日常生活圏から乖離したものであるということが明らかである。

外出サイクルの活動圏と移動手段との関係を見ると(図表4-8)、Ⅰ圏の外出は、いずれの地域でも徒歩が過半を占める。しかしながら、下諏訪や日進では自家用車の利用も1/3近くを占めており、一方、川越では自家用車のかわりに自転車・バイクの利用が卓越する。Ⅱ圏の外出は、いずれの地域でも自家用車が最有力な交通手段であるが、川越ではⅠ圏と同様に自転車・バイクの利用もみられる。Ⅲ圏の外出は、下諏訪のように公共交通の利便性が十分に確保されていない地方圏ではもっぱら自家用車に依存することになるが、日進や川越のような大都市圏の郊外では自家用車と電車が使用される。

結局、Ⅰ圏は徒歩か自家用車の二者択一、Ⅱ圏は自家用車、Ⅲ圏は自家用車が電車の二者択一というのが基本的な構造といえ、ごく身近な範囲と広域の移動を除いて自家用車が外出活動の主たる手段となっている。そのなかで川越では、Ⅰ圏・Ⅱ圏の移動に自家用車にかわる交通手段として自転車・バイクが積極的に利用されていることが注目される。ちなみにモニター世帯の自家用車の保有台数は、川越が平均1.04台であるのに対し、下諏訪と日進では1台もしくは2台が相半ばし、それぞれ平均1.48台、1.50台である。首都圏とそれ以外の地域の道路事情や駐車場の状況が保有台数の差をもたらしたと思われる。



図表4-8 外出サイクルの距離帯別交通手段の構成

4-2-3. 日常生活圏と地域構造

多くの人々にとって日常の生活活動は居住地を中心とした限られた範囲のなかで行われており、ひとり都心に通う通勤者のみが突出し乖離した生活空間のなかに日常生活を委ねている。すなわち、我われの日常生活の外出活動はⅠ圏とⅡ圏がその主な舞台であり、Ⅰ圏とⅡ圏をあわせた範囲を日常生活圏と称することができよう。Ⅰ圏は主として基本的な生活のニーズを充足させるための生活圏であり、日常の買物やコミュニティのつきあいなど、短い時間枠のなかでいつでも思い立ったときに実行可能な活動、すなわち時間配置のうえでは裁量性のある活動の行動圏である。したがってこうした観点から交通手段も徒歩や自転車・バイクといった身近な交通手段が用いられ、かなり限定された空間的範囲におさまっている。

一方、Ⅱ圏は日常的な余暇活動や選択性の強い買物などを行なう範囲が相当する。大ざっぱなスケジュールの調整ができれば数時間単位の時間枠のなかで実行可能な活動の行動圏であり、は

は自家用車の利用圏に相当する。これに対してⅢ圏は、鉄道の利用を前提にしたような行動圏であり、一部の都心通勤者を除いてほとんどの人にとっては非日常的な空間である。明確な目的意識(企図性)を必要とするほぼ1日がかりの行動圏であり、そのためには綿密なスケジュールの調整を必要とする。

以上のように3つの圏域に生活圏をわけたとき、Ⅰ圏からⅡ圏、Ⅲ圏になるにしたがってその圏域で活動するために必要とされる時間枠は大きくなり、したがって発生比率は小さくなる。つまり、多くの人々にとってⅠ圏とⅡ圏が日常の生活空間であり、Ⅲ圏は非日常的な圏域に相当するといえる。

ここでⅠ圏とⅡ圏からなる日常生活圏とⅢ圏からなる非日常的生活圏を比べたとき、前者はもっぱら徒歩や自転車・バイク、自家用車といった私的交通手段で移動が行われているのに対し、後者の移動は鉄道など公的交通手段に依存する割合が高くなる。公的交通にあてはめると、路線が固定されていることから移動は一定の方向性を持ち、その利用にあたっては決められた場所・時間に出向かなければならないというように一定の企図性を必要とする。これに対して私的交通は、利用に際しての裁量性・融通性に富み、移動の自由度が極めて高いことが特徴である。そのうちⅠ圏の広がりには移動手段の制約により物理的な限界が明瞭にあるから、自由度の高い活動はもっぱらⅡ圏で活性されることになる。自家用車の普及がⅡ圏の範囲を拡大させるとともに、従来交通(公的交通)を背景にして導かれた結節的な地域体系に対して拡散化の動きをもたらし、郊外地域の発達をもたらしたといえる。

そもそもⅡ圏は、数時間単位の裁量により実行可能となる活動の行動圏であり、家事や育児による時間制約の厳しい家庭の主婦や退勤後の勤労者に対して、社会・地域への参加や余暇の充実を保障とする際に大きな可能性を提供する。したがって、Ⅱ圏においてどれだけの利便性と多様性が確保されているかが、地域において問われる課題であるといってもよい。住宅地域の「生活の質」は決して住宅の広さや自然環境の豊かさだけで保障されるものではなく、適当な生活空間の広がりの中にさまざまな活動を幅広く展開できる選択肢の豊かさが、本当の「生活の質」を意味すると思われる。

4-3. 夫の通勤と日常生活

外出活動には休日と平日で大きな違いがある。休日の外出は買物サービスや余暇的な活動を主体として、その特徴は夫婦や家族との同行にあり、家庭内の結びつきを確認するといった意味合いが強い¹⁰⁾。それに対して平日の外出は個人単位の活動が主体となり、夫は仕事を中心とした勤務先での生活が1日の大部分を占め、自宅を中心とした妻の生活とはまったく別の1日を送っており、夫と妻の活動空間は著しく異なっている。そこで本節と次節では、夫と妻の平日の活動について詳細に分析することにより、平日の日常生活活動の一端を明らかにしてみたい。その際、前節の分析は集計量を中心とした概観を示すものであったが、ここでは、それぞれの活動のつながりや連続性に注目して分析することを意図する。

平日の夫の外出活動は単純である。例えば川越を例にとってみると、1日の外出回数を示すサイクル数1が88.3%、1回のサイクルあたりのストップ数1が70.7%、そしてサイクル目的の81.5%

¹⁰⁾ 荒井良雄・川口太郎(1992)「休日の外出活動に対する家族のライフステージの影響」、『日本都市計画学会学術研究論文集』, 27, 157-162。また次章でも買物活動を例にこのことを詳しく論じている。

が仕事である。つまり、その外出活動は仕事によって特徴づけられており、自宅と勤務先を往復するだけのサイクルが大半を占めている。しかしながら、日進や川越と下諏訪の夫の外出特性を比較すると、下諏訪では1日あたりの平均サイクル数が1.43と日進(1.11)や川越(1.09)よりも大きく、1サイクルあたりの平均ストップ数は小さい(下諏訪 1.16, 日進 1.43, 川越 1.43)。そして仕事以外の目的による外出も日進や川越よりも多くなっている。すなわち、大都市圏の郊外である日進や川越と地方都市である下諏訪では、男女の差や曜日の差に比べてその差は小さいといえども、平日の夫の外出活動にも違いが見受けられ、それは地域による通勤事情の違いによってもたらされていると考えられる。

4-3-1. 夫の通勤

モニター世帯の夫の通勤先の分布をみると¹¹⁾、下諏訪の通勤先は下諏訪町と隣接する岡谷・諏訪両市を合わせた諏訪湖周辺地区で87%に達し、比較的近隣地域がそのほとんどを占める。それに対して日進や川越では、地元周辺とならんで名古屋や東京の都心通勤者が多く、日進では名古屋市が64%、川越では東京特別区部が54%に達している。こうした通勤先の違いは通勤時間に反映され、平均通勤時間は下諏訪の17.6分に対して日進は44.2分、川越は65.1分と長くなる。とりわけ川越では通勤時間1時間以上が51%と過半を占め、長時間通勤者の多さが目を引く。

ここで通勤先を市区町村の所在地をもとに、おおむね10km圏、20km圏、20km超圏の3つの距離帯に分類すると(図表4-9)、下諏訪ではほとんど(87%)が10km圏に収まり、日進では10km圏と20km圏をあわせた20km圏内が96%に達するが、川越では過半(58%)が20km超圏に含まれる。つまり、下諏訪、日進、川越の順に地元での就業割合が減少し、逆に長距離通勤が増加する。

図表4-9 夫の通勤距離帯と交通手段

		10km圏		20km圏		20km超圏	合 計
下 諏 訪	合 計	48	100.0%	7	100.0%	-	55
		87.3%		12.7%			100.0%
	徒歩・自転車バイク	11	22.9%	-	-	-	11
	自家用車	33	68.8%	6	85.7%	-	39
日 進	バス・電車	4	8.3%	1	14.3%	-	5
	合 計	84	100.0%	88	100.0%	7	179
		46.9%		49.2%		3.9%	100.0%
	徒歩・自転車バイク	1	1.2%	-	-	-	1
川 越	自家用車	73	86.9%	43	48.9%	4	120
	バス・電車	10	11.9%	45	51.1%	3	58
	合 計	48	100.0%	32	100.0%	109	189
		25.4%		16.9%		57.7%	100.0%
下 諏 訪	徒歩・自転車バイク	6	12.5%	-	-	-	6
	自家用車	34	70.8%	15	46.9%	8	57
	バス・電車	8	16.7%	17	53.1%	101	126

¹¹⁾ 調査票のフェース部分の就業状況に関する質問項目について、未記入や無職、自営、入院中・単身赴任中などを除いた通勤者を集計の対象とした。分析対象となったモニター数は下諏訪 55、日進 179、川越 189 である。

通勤先と交通手段の関係についてみると、10 km圏での通勤手段はほとんどが自家用車であるのに対して、20 km圏では自家用車とバス・電車が相半ばし、20 km超圏になると圧倒的にバス・電車が利用される。つまり、それぞれの交通手段に応じた距離帯の閾値が存在し、それにはあまり地域差がないといえる。近距離の通勤には自家用車が使われ、長距離通勤は電車を利用するということであり、近距離通勤者が多い下諏訪では総体として自家用車の利用が多く、遠距離通勤者が多い川越では電車などの公共交通機関への依存が高いということである。

4-3-2. 平日の夫の日常生活

ここでは月曜日のデータから、その日実際に勤務をした記録がある夫を対象とし、勤務の前後の活動をみることで、平日の夫の日常生活に仕事を与える影響を検討する。ただし、夜勤や出張などで勤務による外出がその日のうちに完結しない不完全サイクルや自営業者の記録は分析の対象から除き、勤務中の一時的な外出(昼食、買物、通院など)は無視した。その結果、下諏訪 48、日進 166、川越 169 の合計 383 人の活動データが分析の対象となる。なお、ここでは勤務に係わる潜在を「勤務ストップ」、勤務ストップを含む外出を「勤務サイクル」と称し、その前後での潜在や外出を「前(後)ストップ」、「前(後)サイクル」と称することにする。

平日の夫の外出は外出回数 1 回の勤務のための外出(勤務サイクル)だけを行うケースがほとんどであり、出勤前に行われる外出(前サイクル)の行為者率は 2.9%、帰宅後に再び外出するサイクル(後サイクル)の行為者率は 8.4%にすぎない(図表 4-10)。前サイクルは 12 例あり、そのうち 8 例は早朝の散歩やジョギングである。一方、後サイクルは下諏訪での行為者率が 27.1%と高く、日進(6.0%)や川越(5.3%)での行為者率と大きく異なる。比較的通勤時間が短い下諏訪を除いて、

図表4-10 平日の夫の外出活動

		下諏訪		日進		川越		全体	
行為者数		48	100.0%	166	100.0%	169	100.0%	383	100.0%
外出サイクル	外出回数 1	34	70.8%	153	92.2%	157	92.9%	344	89.8%
	2	12	25.0%	10	6.0%	11	6.5%	33	8.6%
	3	2	4.2%	3	1.8%	1	0.6%	6	1.6%
	総サイクル数	64		182		182		428	
	前サイクル数	2		5		5		12	
	行為者数	2	4.2%	4	2.4%	5	3.0%	11	2.9%
勤務サイクル	後サイクル数	14		11		8		33	
	行為者数	13	27.1%	10	6.0%	9	5.3%	32	8.4%
	ストップ数 1	43	89.6%	116	69.9%	119	70.4%	278	72.6%
	2	4	8.3%	32	19.3%	34	20.1%	70	18.3%
	3	1	2.1%	12	7.2%	15	8.9%	28	7.3%
	4	0	0.0%	5	3.0%	1	0.6%	6	1.6%
	5	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%	1	0.3%
	総ストップ数	54		241		236		531	
	前ストップ数	-		13		12		25	
	行為者数	0	0.0%	12	7.2%	10	5.9%	22	5.7%
勤務サイクル	後ストップ数	6		54		47		107	
	行為者数	5	10.4%	38	22.9%	41	24.3%	84	21.9%

帰宅後に再び外出する余裕はあまりみられない。後サイクルの33例中8例が散歩やジョギング、6例が買物、7例がスポーツや趣味などのレジャーであるが、下諏訪では保育園の総会や公民館の運営委員会などへの出席もみられる。これらの集会は、日進や川越などであれば通勤者の帰宅時間を考えると平日に行くことは不可能であるが、下諏訪では平日の夜にこうした地域社会関連の催しもたれている。

つぎに、勤務サイクルでのストップ数をみると、ストップ数1の自宅と勤務先を往復するだけのビストン型サイクルが下諏訪で9割弱、日進と川越で約7割を占める。始業前にどこかに立ち寄るケースは少なく、25例中11例が妻や子供の送迎、7例が朝食をとり立ち寄ったものである。一方、終業後に帰宅途中で寄り道をするケースは、日進と川越では行為者率がともに20%を超え、107例中52例は飲食、22例は買物、11例がパチンコ・麻雀などのレジャーである。下諏訪では帰宅後の再外出が多いのに対して、日進や川越では帰宅途中の寄り道が多いのが対照的であり、とりわけ川越では47例中31例が飲食(飲酒)のための寄り道であった。

勤務サイクル・勤務ストップを問わず勤務の後には何らかの活動を行った行為者率は、下諏訪37.5%、日進29.1%、川越29.8%である。こうした比率には地域間でそれほど大きな違いはなく、3割前後の夫は勤務の後、何らかの活動を行っている。違いがあるのは、下諏訪のようにいったん帰宅してから再び外出する後サイクルによるか、日進や川越のように帰宅途中で立ち寄る後ストップでの活動が多いかということである。

このような終業後の活動形態の違いは通勤圏の違いによって理解され、後サイクルの行為者率は10km圏通勤者が14.5%であるのに対し、20km圏・20km超圏通勤者はそれぞれ4.3%、3.0%であり、一方、後ストップでの行為者率は10km圏通勤者の14.5%に対し、20km圏・20km超圏通勤者はそれぞれ26.1%、29.7%のように比率が逆転する。つまり、近隣通勤者はいちど帰宅してから

図表4-11 夫の平均出勤時刻と帰宅時刻

		人数	出勤時刻	帰宅時刻			
				直帰 (人)	寄道 (人)		
下 諏 訪	10km圏通勤者	42	7:49	19:04	38	21:50	4
	20km圏通勤者	6	7:23	19:59	5	23:05	1
	20km超圏通勤者	-	-	-	-	-	-
	合 計	48	7:46	19:10	43	22:05	5
日 進	10km圏通勤者	79	7:41	19:48	66	20:26	13
	20km圏通勤者	79	7:23	20:27	55	21:17	24
	20km超圏通勤者	7	7:00	20:48	6	18:25	1
	合 計	165	7:31	20:07	127	20:54	38
川 越	10km圏通勤者	44	7:42	19:58	37	20:55	7
	20km圏通勤者	30	7:24	20:20	25	19:53	5
	20km超圏通勤者	94	6:58	20:19	65	22:28	29
	合 計	168	7:14	20:13	127	21:53	41
全 体	10km圏通勤者	165	7:43	19:39	141	20:48	24
	20km圏通勤者	115	7:23	20:23	85	21:06	30
	20km超圏通勤者	101	6:58	20:22	71	22:20	30
	合 計	381	7:25	20:01	297	21:28	84

午前9時以降の出勤と午後5時前の帰宅を除く

ら再び外出する余裕があるのに対して、遠距離通勤者は帰宅途上での活動にならざるを得ないということである。20 km圏・20 km超圏通勤者というのは、おおむね日進や川越における名古屋市の都心や東京都区部への通勤者であり、したがって都心通勤者ほど寄り道をするといってもよい。

出勤時間と帰宅時間の平均をみると、各地域の差よりも通勤圏の違いによる差を顕著にみることができ(図表 4-11)。出勤時間は、多くの職場では始業時間が固定されているので、それから逆算して10 km圏・20 km超圏になるにつれて約20分ずつ早くなり、10 km圏通勤者に比べて20 km超圏通勤者は40分ばかり早く、午前7時には自宅を出なければならない。一方帰宅時間は、当日の残業の有無などにより出勤時間ほど規則性はないものの、終業後まっすぐ帰宅した場合でも下諏訪で午後7時過ぎ、日進や川越では8時を大きく回ってしまうことになる。朝7時に家を出て夜8時に帰ってくるような大都市圏の都心通勤者にとって、自宅はまさに寝に帰るだけの場所であり、平日に充実した余暇生活を期待するのはほとんど不可能に近い。

4.3.3. 長距離通勤問題

大都市圏の通勤者は他のさまざまな活動に比べて著しく長距離の移動を強いられており、さまざまな活動空間のなかで就業空間のみがひとつ突出している。通勤時間の差はそのまま出勤時刻と帰宅時刻の違いに結びついており、長時間の通勤がそのまま在宅時間を削る結果となっている。こうした長時間通勤にともなう実質的な労働時間の長期化は、体力の消耗や疲労の蓄積、家族とのすれ違いといった個人的な問題のほか、地域社会における生活のあり方や社会関係に少なからぬ影響を及ぼしている。

それは第1に、長距離通勤者にとって生活の場である地域社会との関係を維持しにくいといった問題がある。下諏訪の事例では勤務のあと一時帰宅し、その後なんらかの用事で再び外出した者の割合は27.1%に達し、川越(5.3%)や日進(6.0%)のような大都市圏の郊外に比べてきわめて高い。下諏訪町のような地方都市では、日中は勤務に拘束される平日であっても終業後の夜の時間を利用して活動することが可能であり、普段から自宅の近くの地域社会のなかで濃密な関係を維持することが可能となっている。

それに対して大都市圏の郊外では、とりわけ長距離通勤者にとって平日の帰宅後に何らかの活動をするのはほぼ不可能であり、夜の活動が十分にできないぶん休日に地域社会との接触を補っているとはいえ、そのつきあいは希薄なものになりがちである。さらにより興味深いのは、長距離通勤者が地域社会とのつきあいの代償として職場を通じたつきあいを行っていることがうかがえる点である。平日の帰宅途中で何らかの活動を行った者の割合は、下諏訪の10.4%に対して日進が22.9%、川越が24.3%であり、日進や川越の都心通勤者では30.4%、30.9%であった。つまり都心通勤者の約3割は帰宅途中でどこかに“引っかかり”、その多くは会社の同僚と飲食をともにするものである。このことは平日の夫の活動が居住の場の近くよりも就業の場の近くで、家族や地域社会よりも会社社会のつきあいに重点がおかれていることを示唆している。

こうした原因は通勤時間の長さだけに帰着されるものではなく、職種や通勤交通手段あるいは地域性といった問題も考慮しなければならないだろう。しかし少なくとも都心通勤者の生活空間が居住の場と就業の場に分裂し、そのなかで家族や地域社会との接触が希薄がちになることは否定できない。そしてこれは、単に家庭や地域において夫や父親の存在感を希薄にしているだけでなく、長期的には定年退職者の日常生活の不安定さや疎外感を増幅させる原因にもつながっているのではなかろうか。

次に第2の問題点として、長距離通勤が地域における性別や年齢による役割分担を固定化す

る方向に働いている点を指摘しておきたい。郊外に住んで都心の職場に通うとすれば、朝 7 時に家を出て帰宅するのは夜の 8 時を過ぎてしまう。そうすると商業施設や託児施設の開設時間とミスマッチを生じてしまい、家事や育児を円滑に遂行するためには多大な努力といくぶんかの幸運が必要となる。結果として家庭内の主たる働き手に余分な負担をかけないように家事や育児が専業化して、家庭内の男女の役割分担を強く維持する方向にベクトルが働いてしまうのである。

例えば国勢調査のデータから、川越市における男女別年齢別の従業地先の構成をみると、35～54 歳の壮年男子の従業地の 37%前後が県外であり、同市の傾向からいってこのほとんどは東京都の特別区部を従業地としている。また若年女子もこれと同じような構成を示しているのに対し、いわゆる主婦層の就業においては、市内をはじめとした近隣での就業がほとんどを占める。男性でも高齢になると、主婦と同様に近隣での就業が増加する。労働市場のなかで比較的高い立場にある壮年男子や若年女子には市外や都心での就業が確保されているのに対し、主婦や高齢者といった弱者の就業の場は近隣に限られているといった構造が読みとれる。

必ずしも都心に通うことが自己実現の機会を広げるものではないとしても、少なくとも選択肢の問題として、生活時間の配分や体力の問題などによる制約からこうした可能性を確保できないのは不幸なことであるといってもよい。都心に通うことは長距離通勤といった負担がある反面、壮年男子層を中心としたごく限られた人々のみが、家族の協力のもとにはじめて実現できるといった側面もある。多様な人々の社会参加を確保するうえで、現状の地域構造を背景とした長距離通勤には多くの問題があるといってもよい。

4-4. 妻の就業と日常生活

つぎに、家庭の主婦の平日の外出活動について検討してみよう。なお、ここでは妻を就業状態によって分類することにする。これは、家庭内の役割分担に関する現状の社会通念のもとでは、妻が仕事を持つことによるさまざまなしわ寄せは、ひとえに妻自身の裁量に任されるのが実状であり、経済的な側面はともかく時間の制約の面からみると、妻が働きに出ているかどうかは家族の日常生活に大きな影響を与えていると考えられるからである。

4-4-1. 妻の就業と外出活動

ここでは月曜日に夫が勤務をした世帯(下諏訪 48, 日進 165, 川越 168)の妻を分析の対象とし、通常の勤務形態の如何にかかわらず、当日の勤務状況によって妻の就業形態を分類する。当日に勤務がなかった妻(下諏訪 24, 日進 86, 川越 88)は約半数に達するが¹²⁾、実際に勤務をした妻(下諏訪 24, 日進 79, 川越 80)については、その勤務時間によってさらに分類を行ない¹³⁾、勤務時間が 5 時間 30 分未満を「短時間パート」、8 時間未満を「長時間パート」、8 時間以上を「フルタイム」の 3 つに分類した(図表 4-12)。典型的には、短時間パートは 9:00～13:00 の約 4 時間、長時間パートは 9:00～16:00 の約 7 時間、フルタイムは 8:30～17:30 の約 9 時間の拘束を受けるものとみなせる。パートとフルタイムの約 30 分の始業時間のちがいが、13:00, 16:00, 17:30 といった

¹²⁾ 新聞配達や家庭教師などの恒時間のアルバイトは勤務とは認定しなかった。

¹³⁾ 勤務途中の一時的な外出(一時帰宅も含む)は、これらのストップを無視し通算して勤務時間に入れた。すなわち、勤務先に出勤し、最終的に退社するまでを勤務時間と認定するのである。保険外交や訪問販売の場合、帰宅途中や帰宅後に営業することがあるが、それも勤務時間には算入しなかった。

図表4-12 妻の就業形態

	下諏訪		日進		川越		平均 始業時刻	平均 終業時刻
合 計	48	100.0%	165	100.0%	168	100.0%		
勤務なし	24	50.0%	86	52.1%	88	52.4%		
勤務あり	24		79		80			
短時間パート	4	8.3%	24	14.5%	27	16.1%	9:05	13:18
長時間パート	9	18.8%	23	13.9%	21	12.5%	9:06	15:58
フルタイム	11	22.9%	32	19.4%	32	19.0%	8:25	17:38

平均始業時刻については、始業時刻が11:00以降の勤務を除く

勤務時間が、5時間30分未満を「短時間パート」、8時間未満を「長時間パート」、8時間以上を「フルタイム」とする。

終業時刻の微妙なちがいは、後述するように大きな意味をもってくる。

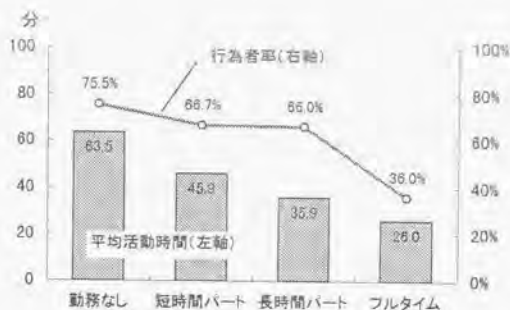
先に示した夫の通勤距離帯と同様に、妻の通勤先をおおむね 10 km圏、20 km圏、20 km超圏の 3 帯に分類すると、10 km圏の割合が下諏訪 100%、日進 71.8%、川越 76.7%ときわめて高く(夫は順に 87.3%、46.9%、25.4%)、したがって平均通勤時間も下諏訪 10.3 分、日進 28.4 分、川越 28.4 分と短い(夫は順に 17.6 分、46.9 分、65.1 分)。下諏訪では男女の差があまりみられないが、日進や川越では長距離・長時間通勤をする夫と近隣の職場に勤める妻の差が著しい。なお、妻の通勤圏を短時間パート、長時間パート、フルタイムといった就業形態別にみてもそれほど大きな違いはなく、夫に比べて通勤圏が狭い範囲に限定されていることが大きな特徴となっている。

それでは、妻が仕事をすることは平日の活動にどのような影響をもたらしているであろうか。平日の妻の外出特性を比較すると、勤務のない妻は 1 日に平均 2.2 回の外出をし、総外出時間の行為者平均は 219 分である。それに対し働く妻は、勤務時間が長くなるにつれて外出時間が長くなり(短時間パート 396 分、長時間パート 528 分、フルタイム 659 分)、一方外出回数は減少する(順に 2.3 回、1.9 回、1.4 回)。外に仕事を持てば自宅外にいる時間が長くなり、したがって自宅をベースとする外出回数が減少するのは当然のことである。しかし、勤務のある夫の外出回数が 1.1 回、外出時間が 776 分であることを考慮すると、働く妻は典型的な専業主婦と夫の中間の外出特性を備えており、自宅を中心とした家庭生活と職場を中心とした職業生活の間で、厳しいスケジュールの調整を迫られていることは想像に難くない。

仕事を持つ妻が勤務の前後で何らかの活動を行った行為者率は、前サイクル 17.5%、前ストップ 8.7%、後ストップ 43.7%、後サイクル 45.9%である。ちなみに夫のそれは、順に 2.9%、5.7%、

図表4-13 働く妻の勤務前後のストップ内容

	前サイクル	前ストップ	後ストップ	後サイクル	合 計
買物サービス	6	4	65	35	110
外食	-	-	5	3	8
レジャー	1	-	-	10	11
送迎	23	20	22	38	103
社会交際	-	-	7	4	11
個人交際	2	-	5	12	19
その他	7	-	6	14	27



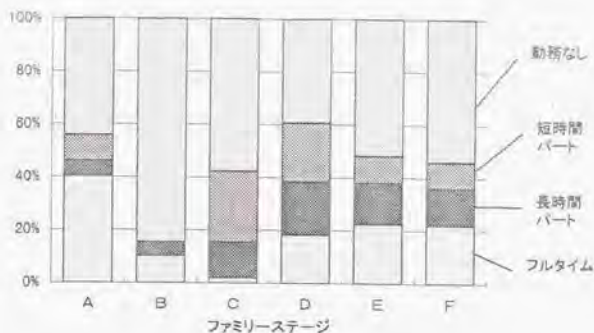
図表4-14 買物サービスの行為者率と平均活動時間

21.9%、8.4%であるから、妻は夫のように仕事に専念するだけでなく、さまざまな活動を掛け持ちして行わざるを得ない。前ストップや前サイクルなど勤務の前に行われる活動のほとんどは送迎であり、一方、後ストップや後サイクルなど勤務の後に行われる活動は、送迎とならんで買物サービスである(図表 4-13)。つまり、妻は送迎という活動にはさまれて勤務を行ない、さらに、勤務のあと買物を行なうことを求められている。

買物サービス活動の行為者率を就業形態別にみると(図表 4-14)、勤務がない妻の行為者率は75.5%であり、パートタイム就業者でも、2/3以上の行為者率を維持しているのに対し、フルタイム就業者の行為者率は36.0%と際だって低い。また、平均買物時間も勤務なしの63.5分に対し、短時間パート45.9分、長時間パート35.9分、フルタイム26.0分というように短くなる。つまり、仕事に出かけることで時間的余裕がなくなるぶん、妻にとって普遍的な活動のひとつである買物活動もその時間が削られ、あるいは断念することを余儀なくされている。仕事をするかしないかということは、それぞれの家庭の事情があり、あるいは個人の価値観の問題であるが、少なくとも仕事をすることによって妻はいくつかの活動の遂行をあきらめたり、あるいは忙しい思いをしなくてはならないのが現状である。

4-4-2. 育児と妻の就業

ファミリーステージ別に妻の就業形態の構成をみると(図表 4-15)、乳幼児を抱えるステージ B(末子が0~2歳)で極端に就業率が下がり、多少育児の手間が功効らなくなったステージ C(末子が3~5歳)になると短時間パートが増え、さらにステージが D・E以降になると長時間の勤務の就業型が多くなっていく。すなわち、出産のため退職、育児への専念、育児の合間の短時間就労、そしてより長時間の就労へとといったプロセスをみることができる。乳幼児がいるステージ B・Cの妻の就業率が低いように、子供の世話(育児)は妻の日常生活にとって大きな制約になっている。ところで外出活動のうち子供の同行率が最も高い活動は送迎活動であり、その2/3は子供のためになされている。そこで、外出活動から妻の活動の制約を把握するために、妻による送迎活動に注目することにする。



図表4-15 妻の就業形態とファミリーステージ

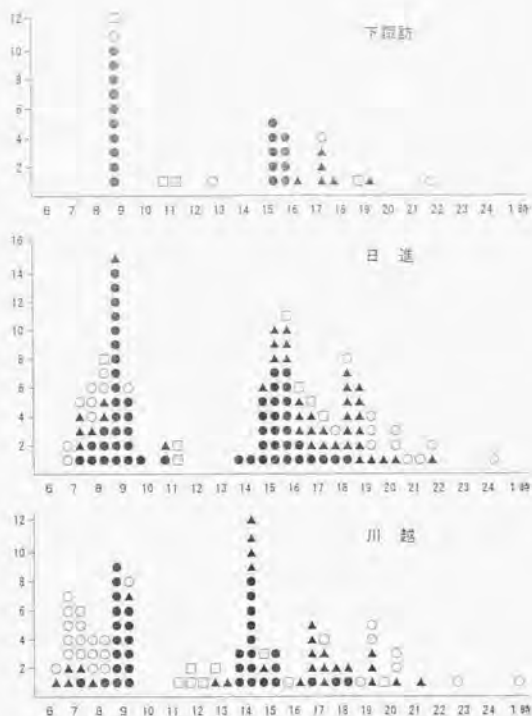
ファミリーステージの定義

- A 夫婦のいずれかが39歳以下で、同居する子供がいない世帯
 B 同居する末子の年齢が0～2歳である世帯
 C 同居する末子の年齢が3歳以上で小学校入学前である世帯
 D 小中学生の子供がいて、それより下の子供がいない世帯
 E 高校生以上の同居する末婦がいて、それより下の子供がいない世帯
 F 夫婦のいずれもが40歳以上で、同居する子供がいない世帯

送迎にはいくつかのパターンがある(図表 4-16)。その第 1 は、朝・夕(夜)、夫や子供を駅もしくは勤務先や学校まで送る(迎えにいく)ための送迎である。日進や川越ではこの種の送迎が朝の 6～7 時に集中して発生するが、電車を利用するニーズのない下諏訪ではこうした活動はみられない。第 2 は、保育園や幼稚園の通園・退園時間にあわせて子供を送迎するものであり、朝の 9 時前後と午後の 2 時～4 時にかけてみられる送迎活動のふたつのピークはこうした送迎によるものである。第 3 は、子供の帰宅後に塾や病院、友人宅などに送り迎えをしたり、学童保育所に迎えに行くもので、夕方の送迎を特徴づけている。市街地に住宅が密集する下諏訪ではあまりみられないが、日進や川越の郊外住宅地では自家用車で子供を送り迎えせざるを得ず、夕食の準備などで忙しい妻の家事に拍車をかけている。第 4 は、友人や親族の送り迎えであり、目中の送迎に散見されるが、その数はあまり多くない。

こうした送迎活動のうち、妻の就業と密接に関わっているのは第 2 のタイプの送迎であり、その送迎が必須であることと幼稚園や保育園の通園・退園時間が厳密に決まっていることにより、妻にとつて厳しい制約となっている。先述したように、短時間パートは 9～13 時、長時間パートは 9～16 時の就業時間を典型としているが、これは幼稚園や保育園の見送りや迎えの時間がそれぞれ 9 時と 14～16 時であることと符合しており、妻のパートタイム就労は子供の送迎の合間にできた時間枠にあわせた就労形態であるといえることができる。

ところで、小学校入学以前の乳幼児を抱える妻の就業状況を子供の就園・未就園により分類すると、未就園児を抱えて就業しているのは 42 例中 1 例しかなく、また就園児を抱えてフルタイム就業についているのも 57 例中 5 例しかない。乳幼児を抱えながらフルタイム就業についているこれらの 6 例をみると(図表 4-17)、勤め先に共同保育室がある例や同居の母に面倒をみてもらっている例を除くと、夫と妻が分担して子供の送迎を担っており、家族の協力が不可欠であることがわかる。



図表 4-16 妻の送迎活動(月曜日)

- 子どもの保育園・幼稚園への送迎
- ▲ 子どものその他の送迎(学校や塾, 病院, 駅, 友人宅など)
- 夫の送迎
- その他の送迎

図表 4-17 乳幼児を抱えて妻がフルタイム就業をしているケース

地域	職業	子供の送迎
日進	病院事務職員	0歳児を勤め先の共同保育室に預ける
日進	小学校教員	同居の母が6歳児(保育園通園)の世話をする
日進	県職員	3歳・4歳の2児を保育園に預ける
日進	栄養士	2歳児を実家に預け、朝は夫が、夜は妻が送迎する
川越	高校教員	2歳児を保育園に預け、朝は夫が、夜は妻が送迎する
川越	総務庁職員	1歳児を保育園に預け(夫)、友人宅に引き取ってもらった後迎えに行く(妻)

既婚女性にとっては、乳幼児が家庭内にいることが社会進出にとって大きな障害となっている。それは、子供の養育は家族の機能のなかでも最も基本となるものであり、乳幼児を持つ母親は彼らとともに 1 日の大半を過ごさねばならないという制約を背負っているからである。したがって既婚女性の社会進出は、単に職場の確保や施設へのアクセシビリティに還元できる問題ではなく、幼児がいることによる制約を誰が代替するのか、あるいはどのように緩和するのかということを考えていかなければならない。

家庭内に祖父母などの近親者がいれば子供の世話を託すことが可能であり、少なくともわが国の農村ではこれまで一般的な光景であった。しかし昨今のように都市化が進んで核家族が一般的になると、それぞれの家庭内で充足していた扶助機能は変質を求められるようになってきた。その際、第 1 には育児機能を保育施設などの外部サービスに委託して、制約条件を和らげる方策が考えられ、第 2 に、家庭内の役割分担を見直すことにより、母親の負担を軽減する方策が考えられる。

第 1 の方策については、保育施設を物的に充実させることがまず先決であろうが、しかしここでみてきたように、保育施設への送り迎えは主婦の就業の幅を狭める制約となっており、単に施設の配置問題によって解決されるものではない。保育所の立地や運営を弾力的にして、職場の近くの保育所を通勤者に開放するとか、託児時間の延長あるいは柔軟な対応など、運営方法を含めたソフト面での対応が不可欠である。一方、第 2 の方策として、家庭内の役割分担を見直して夫の育児参加を求めることが期待されるが、夫の勤務が長時間労働・長時間通勤の現状ではなかなか実現が難しい。これは単に意識の問題であるという以前に、そうした活動を保障するような仕組みを築いていく必要があり、根本的には夫の就業空間が日常生活空間から著しく乖離していることが問題であるとしても、とりえず育児を理由とした勤務形態の弾力化などを制度として実現していく必要がある。

4-5. 小括

我われの生活活動の空間的領域はおおむね 3 つの圏域からなっており、こうした構造は、大都市圏であっても地方都市であっても一定の人口集積を持つ場所であるならば、それほど違いはなさそうである。この 3 つの圏域のどこをおもな活動の舞台としているかは、人それぞれ、あるいは地域によって異なっているが、平均的にみれば、居住地のまわりのせいぜい 5~10 km の範囲が日常の生活空間ということができる。

そうした際、大都市圏の郊外に住む通勤者のみが、日常の生活空間から乖離した就業空間に「追い出され」、1 日の大半を過ごしている。たしかに職住の分離は資本主義の発達とともに都市形成の原動力となってきたが、今日の過大化した都市圏は、家族や地域の生活の場から通勤者である夫を疎外し、存在感を希薄にしている。一方、家庭の主婦は家事や育児に忙しい毎日を送っている。こうした活動は時間の総量としてみればそれほど多くはないとしても、時間配分を細切れにして活動の空間的展開を制約し、妻を日常生活空間のなかに「閉じこめ」ている。自らの能力や才能をどのようにして生かすかは個人の裁量の問題であるとしても、限られた空間のなかで選択肢を満たさざるを得ない現状は、やはり不幸なことである。

本章では、日常生活活動の構造を明らかにすることを通じて、以上のような問題認識を確認してきた。そしてそこで見えてきたことは、郊外の生活空間が大きな矛盾を孕んだものであり、そこに住む人々に大きな負担を強いている姿である。しかしながら、そうした不自然な状態を克服し、ここで指摘したように 5~10 km の日常生活空間に収斂していく動きを認めるならば、それを大都市圏の構

造変化の原動力として考えることができないだろうか。次章では、その具体的な事例として郊外における商業の発展を買物行動の分析から明らかにすることにする。

第5章 生活空間と商業活動

昨今の商業活動の変化は著しく、新しい業態の商業施設が次々と登場して多様な競争をくりひろげている。こうしたなかで消費者はみずからのニーズにあわせて買物先の店舗や場所、業態を選択し、買物活動も多様化してきた。価格志向、品質志向、個性化志向、利便性志向、時間消費志向など消費者のニーズと呼ばれるものは多様であり、時と場合を使い分け買物活動が選択されている。買物に関する各種の意識調査はこうした消費者の志向を裏づけるデータを提供し、価値観を類型化するのに役だってきた。しかしながら、現実の日常生活のなかで人々がどのような買物活動をしているのかを調べ、人々の買物活動がさまざまな展開をする商業活動とどのように関わっているのかを実証的なデータにもとづいて検証することは、データの収集に手間がかかることもあり、なかなか困難なことであった。

本章では、先に前章で分析した生活活動の記録から消費者の買物活動を再現し、埼玉県川越市における事例をもとにして、その特徴について分析を行う。そして昨今の大都市郊外における商業活動の展開を、消費者の買物行動を通じて解釈しようと試みるものである。

従来の買物活動に関する調査は、特定の商品の購入に代表される買物の類型をあらかじめ設定して、その購入場所や店舗、買物の頻度などを調べるものが多く、それは日常生活のさまざまな活動のなかから切り出され、断片化された買物活動を扱っているにほかならない。また、その主たる関心は買物にともなう移動がどこからどこへ、どのくらいの頻度で発生するかといった点にあり、移動現象としての買物活動の側面が強調されていたといってもよい。それに対しここで意図するのは、買物活動そのものの特性の把握はもとより、日常生活における買物の配置や他者との関係に注目することで生活活動としての買物の全体像にせまろうとし、買物活動を位置づけていこうとするものである。もちろんこうした調査は実際に行われた活動を対象とするものであるから、活動を行うにいたった行為者の意図や背後にある価値観といった領域の議論を行うことはできない。しかしながら、日常生活構造のなかに買物活動を位置づけることにより、そうした活動を行う状況を類推することが可能であると考えられる。

5-1. 買物活動の基本構造

5-1-1. 買物サイクル

買物活動を分析するにあたってまず、その分析単位に操作的定義を与える。自宅を出発してから帰宅するまでの一連のトリップを「サイクル」と称するが(第4章参照)、本章ではサイクルのなかで買物サービス活動を行ったストップ(買物ストップ)を含むサイクルをとくに「買物サイクル」と称する¹⁾。

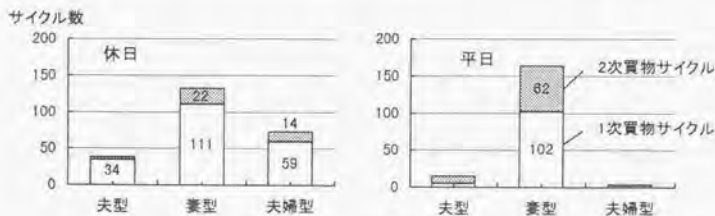
¹⁾ 調査ではストップでの活動内容を自由な様式で記入してもらい、それを後で9つの大分類、32の小分類に分けた。その際、買物サービス大分類は小売店舗で商品購入を行う「買物」の他に、理美容院やガソリンスタンド、レンタルショップ、クリーニング店などを利用する「サービス」、郵便局や金融機関などを利用する「銀行・郵便局」に小分類した。ここではこれら買物、サービス、銀行・郵便局の各小分類をまとめた「買物サービス」大分類を分析の対象とするが、簡便のため一括して「買物」と称することにする。また、買物サイクルを認定する際、滞在時間が5分以内の買物ストップは考慮に入れていない。これは、例えば駅の売店での買物のように、サイクルのなかで付随的

ところでサイクルのなかにはストップ数 1 の自宅と目的地を往復するだけのサイクル(単ストップサイクル)のほかに、複数のストップをめぐりさまざまな活動を行うサイクル(多ストップサイクル)が含まれる。通常、我々が外出する際には何か目的(主目的)があり、その道程のなかで必要ならばついでに別の活動(従目的)が行なわれる。単ストップサイクルであればその外出の目的は結果から一義的に判断することができるが、多ストップサイクルではその外出の主たる目的を便宜的に設定する必要がある。そこでサイクルを構成するストップのうち、ストップでの滞在時間と自宅からの距離の積が最大となるストップでの活動をサイクルの主目的、それ以外を従目的とし、買物サイクルのうち、買物サービス活動を主目的とするサイクルを「1 次買物サイクル」、それが従目的のものを「2 次買物サイクル」と称する。

埼玉県川越市における調査では、市内在住の 204 世帯 403 人(夫 199 人、妻 204 人)に対し、日曜日・月曜日(以下休日・平日と称す)の 2 日間、夫と妻をあわせてのべ 780 人分の外出活動記録を収集し、1,288 のサイクルを得た。このうち買物サイクルは 498(38.7%)あり、さらに買物を主目的とする 1 次買物サイクルは 375(29.1%)で、全サイクルのなかで最大の活動目的となっている。

調査では夫と妻の双方の外出活動記録を得たが、夫と妻がまったく同じ行動をとった場合、世帯単位でみるとサイクルが二重に計上されることになる。そこで買物サイクルの実行者と主目的の活動を行ったときの同行者の組合せから、夫婦がともに買物に参加する場合とそれ以外を分類して、夫婦型、夫型、妻型の 3 つの外出型を設定したり。夫型と妻型は夫や妻が単独または配偶者以外と同行する外出型であるが、いずれも単独(夫型 77.4%、妻型 77.4%)および子供(夫型 18.9%、妻型 16.5%)との外出でほとんどを占める。一方、夫婦型は夫と妻が同行する外出型であり、夫婦(55.8%)もしくは家族(44.2%)との外出になる。このように外出型を考慮した結果、両日あわせて 427(夫型 53、妻型 297、夫婦型 77)の買物サイクルが得られ(図表 5-1)、以下の分析の対象にする。

買物を主目的とする 1 次買物サイクルをみると、妻型サイクルは休日(111)・平日(102)ともに安定して発生するのに対し、夫型は休日 34 に対し平日 5、夫婦型も休日 59 に対し平日 3 のように休日と平日の差が大きい。つまり、夫型や夫婦型の買物サイクルは主として休日に発生し、その分



図表 5-1 休日と平日の買物サイクル

に発生し、かつその場所で購入する蓋然性がない買物ストップを排除するためである。

² 第 4 章参照。

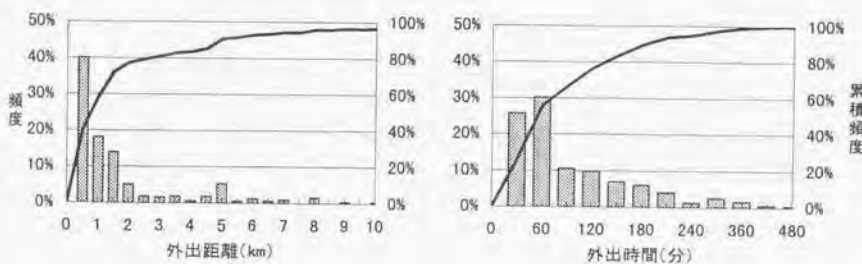
³ 調査対象世帯には母子家庭が 5 世帯含まれており、その場合はそもそも夫婦が参加する夫婦型はありえない。しかし世帯の外出という観点を考慮して、母子世帯であっても一家がそろって外出する場合は特別に夫婦型に分類した。

だけ休日のサイクル数が平日に比べて多くなる。一方 2 次買物サイクルは、休日の場合は発生サイクルの 16.4% を占めるに過ぎないが、平日には 39.9% に達する。したがって大まかにいえば、休日・平日ともに妻型の 1 次買物サイクルが買物サイクルの基本をなし、これに休日は夫婦がともに参加する夫婦型、平日は妻が他の活動のついでに行う妻型の 2 次買物サイクルが加わるといった構造を示す。結局、日常の買物活動の多くは妻にゆだねられており、これを妻がひとりで行うか夫をつきあわせるか、あるいはもっぱら買物を目当てに外出するかほか他の用事のついでに実行するかの違いであるということになる。ちなみに妻の買物行為率は休日が 81.9%、平日が 71.6% であり、いずれの日をとっても最も行為率が高い活動となっている。

5-1-2. 買物サイクルの基本パターン

つぎに 1 次買物サイクルについて、その特徴を外出距離、外出時間、外出手手段の観点から整理し、類型化を試みる。

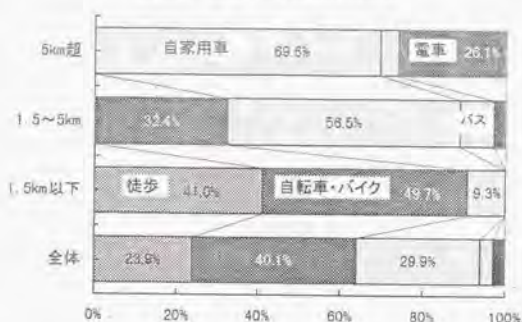
自宅から主たる買物場所までの距離(外出距離)は距離が増すにつれて発生頻度が急落し(図表 5-2)、外出距離 1.5 km 以下のサイクルが 58.3% に対して、5 km 超の外出距離をもつサイクルは 7.3% に過ぎない。ちなみに平均外出距離は 2.3 km であり、多くの買物の外出はきわめて身近な範囲に収束している。自宅を出発してから帰ってくるまでの外出時間(移動時間を含む)は 60 分を超えるとその頻度が急落し、60 分以内の外出時間が過半(56.1%)をしめる。ちなみに平均外出時間は 89.1 分である。外出時間とサイクルのストップ数の関係をみると、外出時間 60 分以内のサイクルの平均ストップ数が 1.20、60 分超 120 分以内が 1.48 であるのに対し、120 分を超えるサイクルの平均ストップ数は 2.59 と大きく増加する。また、ストップ数 1 の買物サイクル(単ストップサイクル)の割合は外出時間 60 分以内のサイクルが 83.0%、60 分超 120 分以内では 62.5% であるのに対し、120 分超の買物サイクルでは 23.0% にすぎない。こうしたことは、買物サイクルの多くは短時間で自宅と店舗を往復するだけの移動によって占められることを示している。



図表5-2 買物サイクルの外出距離(左)と外出時間(右)の頻度分布

*1 1 次買物サイクルの外出距離の累積頻度分布に対し指数曲線 $y=1-a \cdot \exp(bx)$ をあてはめると、1.5 km、5.0 km を境界とする 3 つの曲線に分割される。これは、距離が小さい順にひとつずつデータを加えて曲線への適合度が極大となった地点までを第 1 の回帰曲線とし、さらに順にこの操作を繰り返すことによって求められる。なお、第 4 章では仕事を除くすべての外出活動について同様の操作を行ない、1 km、6 km の 2 つの境界値を得ているが、買物

図表5-3 買物サイクルの外出手段



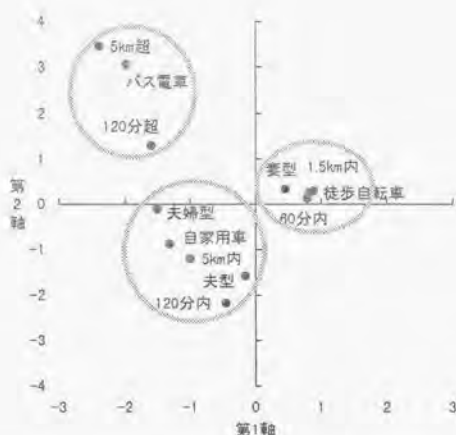
トリップの交通手段を「鉄道」「バス」「自家用車」「自転車・バイク」「徒歩」の順にランクづけ、サイクルを構成する一連のトリップのなかで最もランクが高い交通手段をサイクルの外出手段とする。1次買物サイクルにおいて最も利用率が高いのは自転車・バイク(40.1%)であり、以下、自家用車(29.9%)、徒歩(23.9%)、バス(3.2%)、電車(2.9%)と続く。外出距離ごとに主な外出手段をみると、外出距離1.5km以下では徒歩(41.0%)と自転車・バイク(49.7%)がほとんどを占め、1.5km超5km以下は自転車・バイク(32.4%)と自家用車(56.5%)が、5km超は自家用車(69.6%)と電車(26.1%)が卓越する(図表5-3)。ちなみに外出手段別の平均外出距離は徒歩0.5km、自転車・バイク1.1km、自家用車3.6km、バス4.6km、電車17.8kmである。日常的な買物では5kmを超える遠くまで出かけることは少ないから電車を使うことはあまりなく、また自家用車と利用距離が競合するバスはその利便性の低さからあまり利用されない。結局、徒歩もしくは自転車・バイクを利用する買物と自家用車を利用する買物の二者択一の構造になっているといえよう。

以上をまとめると、買物活動は徒歩、自転車・バイクもしくは自家用車を利用して自宅の近くで短時間のうちに済ませるという行動様式が大部分を占めていることになる。そこでこうした分類を総合的にとらえるために、買物サイクルの「外出型」「外出距離」「外出時間」「外出手段」の4つの変数をそれぞれ3つずつのカテゴリーに分類し、数量化理論Ⅲ類を用いて類型化を行った。各変数のカテゴリーは「外出型」が夫型、妻型、夫婦型、「外出距離」が1.5km以下、1.5km超5km以下、5km超、「外出時間」が60分以下、60分超120分以下、120分超、「外出手段」が徒歩・自転車、自家用車、バス・電車である。

計算の結果、第2軸までの累積寄与率は49.2%であり、全体の約半分の1次買物サイクルの特徴をあらわしていることになる。得られた第1軸と第2軸に対する各カテゴリーの重み係数をXY座標上に散布すると、3つのクラスターに明瞭に分けることができる(図表5-4)。すなわち、①「妻

サイクルのみに限定した場合は若干値が異なっている。

↑埼玉県志木市において商店街の来街者に対し交通手段を聞いたところ、自転車・バイクが使われる割合が46%をしめていた。下諏訪では14%、日進では7%にすぎず、逆に1km以下の移動であっても自家用車の利用率がそれぞれ33%、31%に達している。志木では川越と同様に近距離の移動に自転車がよく使われており、東京の郊外都市のある種の特徴といえよう。川口太郎・根本崇司・波田野寛之(1998)「中心商業地における消費者の店舗利用形態—埼玉県志木駅周辺の商業集積を例に」、『駿台史学』, 105, 73-96。



図表5-4 数量化理論Ⅲ類による買物サイクルの類型化

型」「1.5 km以下」「60 分以下」「徒歩・自転車」、②「夫婦型」「夫型」「1.5 km超 5 km以下」「60 分超 120 分以下」「自家用車」、③「5 km超」「120 分超」「バス・電車」の 3 群である。

①の類型は家庭の主婦が近隣の店舗に短時間の買物に出かける場合で、徒歩や自転車・バイクといった交通手段が使われる。それに対して②の類型は自家用車の利用に特徴があり、夫の買物や夫婦もしくは家族そろっての買物にみられる。夫型や夫婦型の外出型が休日にもっぱら発生することから、この類型は休日の買物を特徴づけているといってもよい。一方③の類型はバスや電車といった公共交通機関を利用してより遠方に長時間かけて出かけるものである。しかし 1 次買物サイクル全体に占める割合は外出距離 5 km 超が 7.3%、外出時間 120 分超が 23.6%、外出手段バス電車が 6.1%であるように、その発生比率は小さい。したがって①の類型は日(平日)単位の買物活動、②は週(休日)単位の買物活動、③はそれ以下の発生頻度の買物活動であり、そうした発生頻度に応じて外出の距離や時間、交通手段が異なっているといえる(図表 5-5)。

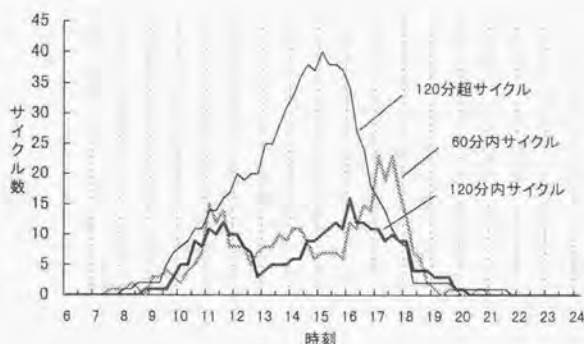
図表5-5 買物サイクルの類型

	日単位(平日)	週単位(休日)	月～年単位
外出型	妻型	夫婦型・夫型	
外出距離	1.5km以下	5km以下	5km超
外出時間	60分以内	120分以内	120分超
外出手段	徒歩、自転車・バイク	自家用車	バス・電車

5-1-3. 買物サイクルと生活時間

ところで図表 5-6 は、休日の 1 次買物サイクルについて、自宅を出発してから帰宅するまでの外出滞在時間の分布をサイクルの外出時間の長さ別に示したものである。上述の①類型に対応する 60 分以下の買物サイクルの外出時間には 11 時台、14 時台、17 時台と 1 日に 3 回のピークがで、②に対応する 120 分以下の買物サイクルには午前と午後 2 回のピークが、さらに③に対応する 120 分超の買物サイクルの外出時間には午後 3 時頃を中心としたピークがひとつ認められる。すなわち、①、②、③と外出時間が長くなるにつれてその時間分布の周期も長くなり、②の外出はほぼ半日単位の、③の外出はほぼ 1 日がかりの外出であるということになる。

こうした外出活動の時間枠は「ウィンドウ」と呼ばれるが、①の類型は主としてその直後に控える昼食や夕食の準備のための買物であると考えられ、昼食や夕食を欠かすことはできないから家事の合間の限られたウィンドウのなかで手短かに買物をすまなくてはならず、したがって徒歩や自転車などの身近な交通手段で近隣の店舗に出かけることになる。それに対して②の類型は、午前・午後といった大まかなウィンドウのなかで買物に出かければよいものの、せいぜい 2~3 時間の時間枠が与えられているにすぎない。したがってそのなかで到達可能な行動圏にはおのずと限界があり、その限界のなかで有効に活動を行うために移動性に優れた自家用車が用いられる。一方③の類型は、ほぼ 1 日がかりの外出であるから空間選択の裁量性は高くなるものの、そこには日常生活のなかで義務的に発生するさまざまな活動や生活時間を共有する他者との間で綿密なスケジュールの調整が必要となり、その結果として発生頻度は限られてしまう。このように①、②、③の各類型の買



図表5-6 休日の買物サイクルの外出時間分布

⁶ ウィンドウ(window)とは時間地理学の用語であり、1日の活動のなかで時間と場所が固定された出来事や活動をマーカー(marker)としたとき、2つのマーカーにはさまれた自由裁量時間のことをいう(荒井ほか, 1989, p.43)。つまり時間ウィンドウが大きいということはそのなかで選択できる活動の種類や活動地点の裁量性が大きいということであり、逆にウィンドウが小さいということはそのなかで実行可能な活動が限定されてしまうことをものをのたがる。これを活動の方からみれば、ある種の活動は小さなウィンドウが存在すれば実行可能であるのに対して、ある種の活動には大きな時間ウィンドウが必要であるというように、活動の種類によって必要なウィンドウの大きさが段階的に設定できることになる。荒井良雄・川口太郎・岡本耕平・神谷啓夫編訳(1989)『生活の空間 都市の時間』, 古今書院。

物サイクルはその形態に明瞭な差がみられるが、それはそれぞれの買物サイクルの目的に応じたウインドウが決まっており、それによって空間の選択も限定されてしまうといった解釈が成り立つ。

5-2. 買物活動の利用店舗

5-2-1. 店舗の利用特性

滞在時間が5分以上のすべての買物ストップについてその利用店舗を同定し、「百貨店」「総合スーパー（以下GMS）」「スーパー」「量販店」「一般商店」「その他」の6つの店舗類型に区分した⁷（図表5-7）。2日間の合計でみるとスーパーの利用率（34.3%）がもっとも高く、一般商店（18.8%）、百貨店（14.4%）と続く。こうした利用店舗の構成は地域における商業施設の分布を多分に反映したものであり、あまり本質的な問題とはいえないが、GMSや量販店の平日の利用率が休日に比べて大きく落ち込むことは注目される⁸。平日の利用数に対する休日の利用数の比（休日比）をみると、全体では1.26であるのに対しGMSは2.11、量販店は3.29になる。つまり、全般的に休日は平日

図表5-7 買物の利用店舗

	休日		平日		合計		休日/平日
ストップ数	321	100.0%	254	100.0%	575	100.0%	1.26
百貨店	47	14.6%	36	14.2%	83	14.4%	1.31
GMS	38	11.8%	18	7.1%	56	9.7%	2.11
スーパー	103	32.1%	94	37.0%	197	34.3%	1.10
量販店	56	17.4%	17	6.7%	73	12.7%	3.29
一般商店	60	18.7%	48	18.9%	108	18.8%	1.25
その他	17	5.3%	41	16.1%	58	10.1%	0.41

百貨店 売場面積が3,000㎡以上で、対面販売を中心とする店舗。駅ビルや寄合百貨店を含む。

GMS 売場面積が3,000㎡以上で、セルフ販売を中心とする店舗。

スーパー 売場面積が300㎡以上3,000㎡未満で、セルフ販売を中心とする店舗。

量販店 売場面積が300㎡以上のディスカウントストアやホームセンター、家電・紳士服・スポーツ用品などの専門店。

一般商店 上記以外の物販を行う商店。コンビニエンスストアや寄合マーケット、おまじり・クリーニング店・写真DPE・レンタルビデオ店などのサービス系の商店も含む。

その他 金融機関や郵便局、ガソリンスタンド・理美容院などサービスを提供する商店、お祭りの出店・屋台など。

⁷ 住宅地図や埼玉県『大型商店名簿』、東洋経済新報社『全国大型小売店総覧』などを参考にして店舗の業態を分類した。大型小売店については基本的に名簿等に記載されている業態区分を踏襲し、売場面積の大小によりさらに区分した。それ以外的小売店については店舗の名称や活動記録に記載された活動目的の内容から判断して分類を行った。なお「量販店」については、小規模な紳士服・家電の専門店から大規模なホームセンター・ディスカウントストアまでを含む分類となったが、他の業態とある程度数を揃えるために分類を集約せざるを得なかった。ただし、規模の面では大小の格差がみられても、その多くは主として郊外のロードサイドに出店しているという共通点がある。また「その他」には雑多な商店や施設が含まれていてその性格はあいまいであり、以下では詳細な分析は行わない。

⁸ 調査地域の主要店舗で対象日が定休日であったものではなく、こうした要因は排除して考えてもよいと思われる。同様の結果は志木市における調査（前注6参照）でも確認されている。



図表 5-8 店舗の利用特性

より店舗利用が多くなるが、GMSは2倍、量販店に至っては3倍となり、これらの店舗が休日の買物客に大きく依存していることが確認できる。

自宅から店舗までの直線距離、店舗での滞在時間および店舗に至るトリップの交通手段をそれぞれ3区分して三角図表で示すと、いずれの指標においても一般商店・スーパーと百貨店・GMS・量販店の二群に明瞭に分けることができる(図表 5-8)。すなわち、一般商店やスーパーといった中小商店は比較的近隣にあって徒歩や自転車・バイクで出かけ店舗での滞在時間も短いのに対し、百貨店・GMS・量販店といった大型店には自家用車やバス・電車で出かけ滞在時間も長いといった対比ができる。ちなみに自宅から店舗までの平均距離は一般商店 2.7 km、スーパー 1.1 km に対し、百貨店 6.0 km、GMS 3.2 km、量販店 4.4 km であり、店舗での平均滞在時間は一般商店 26.4 分、スーパー 28.5 分に対し、百貨店 55.8 分、GMS 56.0 分、量販店 47.2 分である。

食料品などの最寄品をその都度購入するような買物形態では、できるだけ手短かに簡便にといった行動原理が働くため、身近にある一般商店やスーパーが利用され、その範囲も徒歩や自転車・バイクで行ける範囲に限定される。それに対して耐久消費財の買いまわりやさまざまな商品のワンストップ的な買物をしようとする場合には、そうした機能を提供する店舗までの移動がある程度まで許容されるということである。ただし、GMS や量販店であっても自宅からの直線距離 5 km 以下の店舗がそれぞれ 91.1%、87.7%をしめており、その移動がやはり一定の距離帯のなかにおさまっていることは再度確認しておく必要がある。

5-2-2. 店舗間の買いまわり

ところで、1 次買物サイクルの平均ストップ数は 1.59 であり、ストップ数 1 の単ストップサイクルの割合は 64.6%にのぼる。店舗のなかで単ストップ率が高いのは GMS(75.9%)、スーパー(75.0%)であり、これらの店舗は自宅とその店舗の往復で買物サイクルが完結する傾向が強い。それに対して量販店(48.8%)や百貨店(45.1%)は単ストップ率が低く、いくつかの店舗を巡って一連の買物を行う買いまわりが発生しやすい。

そこでこうした買いまわり行動を検討するため、買物ストップ間の移動時間が 15 分以内の組合せを抽出し、「店舗リンク」と称することにする⁹⁾。全部で 191 の店舗リンクを設定することができたが、

⁹⁾ 店舗リンクを移動時間が 15 分以内に限定するのは、活動記録の調査票が 15 分刻みになっており、外出した場合にはその詳細を別記してもらうよう配慮されているものの調査票のフォーマットの影響を完全には否定できない。



図表5-9 店舗間の買いまわり
(数字はリンク数を示し、リンク数5以下は省略した)

店舗リンクのうちもっとも多いのはスーパーと一般商店のリンクであり(リンク数 33)、つづいて一般商店同士のリンク(同 18)が続く(図表 5-9)。スーパー同士、スーパーと一般商店、一般商店同士のリンク総数は 59 あるが、これらのうち 48(81.4%)は徒歩もしくは自転車・バイクにより移動がなされている。つまり、これらのリンクは商店街にあるスーパーと一般商店を補完しながら利用するものといえる。

次に群をなすのは百貨店とGMSないし一般商店のリンクであり、これらのリンク総数 27のうち 22(81.5%)が徒歩もしくは自転車・バイクによる移動である。川越市の場合、中心商店街に百貨店やGMSがいくつか集中しており、それと一般商店を組み合わせた回遊が行なわれている。以上の2つの群は徒歩や自転車・バイクによる近隣商店街や中心商店街のなかでの回遊行動であり、店舗が集積する街区としての商店街の特徴を文字通り反映したものであるといえる。しかしながら、先述したようにスーパーやGMSでの買物サイクルは単ストップ率が高く、スーパーで発生した総ストップ数 197のうちリンクが発生したのは 66(33.5%)であり、そのうち一般商店まで買いまわりが及んだのは 33(16.8%)にすぎない。同様にGMSのリンク発生率は 33.9%、一般商店波及率は 8.9%である。したがって、商店街のなかにGMSやスーパーと一般商店が共存し、そのうちいくぶんかは買いまわりによって補完関係にあったとしても、GMSやスーパーが単独で利用されることが多いことを考えると、一般商店にとってこうした大型店と共栄することは必ずしも容易でない。

3番目の群は、量販店とスーパーないしはGMSのリンクであり、これらのリンク総数 24のうち 20(83.3%)が自家用車による買いまわりである。ロードサイドに展開する量販店は特定の商品群に絞った品揃えがなされており、とりわけ食料品を扱うことは少ない。したがって一連の買物サイクルのなかですべてのニーズに対応した買物をすませようとするスーパーやGMSにも立ち寄る必要があり、また自家用車を利用することから広域の移動に対する抵抗も比較的少ない。今後自家用車を利用した買物がより進展し自家用車の利用を前提にした店舗の出店が相次げば、このようなより広範な回遊行動がますます増える可能性がある。しかしながらその一方で、個々の量販店では対応できない多様なニーズに対応するため大型店を複合化して顧客を囲い込もうとする動きもあり、パワーセンターや大規模ショッピングセンターの新規出店にそのような意図をみることができる。

と、また、バスや電車によるストップ間の移動を排除するためである。

5-3. 世帯の買物活動

5-3-1. 休日の買物

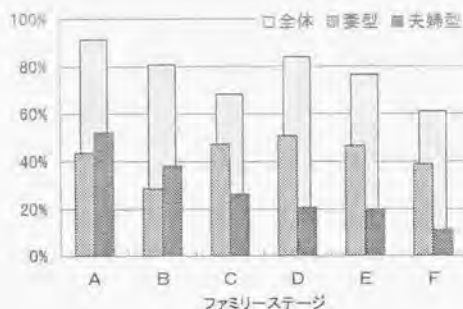
今日の社会的分業体制のなかでは日常の買物活動は家庭の主婦の仕事とされる部分が大きく、買物サイクルのほとんどが妻型か夫婦型のように何らかのかたちで妻が関与したものとなっている。また妻の買物サイクルのうち、平日は妻だけによる買物である妻型の1次と2次サイクルでほとんどが占められており、休日は買物を主活動とする1次型の妻型と夫婦型でほとんどが占められている。つまり、世帯の買物活動を注目する場合、妻の買物サイクルに注目すればよく、それも休日には妻型と夫婦型、すなわち夫や家族を同行しているか否か、平日には妻型の1次か2次、すなわち買物を主目的とするか従目的とするかに注目すればよいことになる。

1次買物サイクルについて妻型と夫婦型の外出型の違いを比較すると、平均外出時間は妻型の76.1分に対し夫婦型は138.2分、平均ストップ数は妻型が1.55に対し夫婦型が1.84、平均外出距離は妻型が1.59kmに対し夫婦型は4.94kmというように、妻型に比べて夫婦型の買物サイクルはより遠くまで出かけて多くの地点をまわる外出であり、その結果外出時間も長くなる。こうした外出特性の違いは利用する交通手段に反映されており、妻型は徒歩もしくは自転車・バイクといった交通手段が77.5%を占めるのに対し、夫婦型では自家用車の利用が67.7%を占める。また、外出型の違いは利用店舗にも反映され、妻型はスーパー・一般商店といった中小の商店の利用が63.8%、百貨店・GMS・量販店といった大型店の利用が29.6%であるのに対し、夫婦型ではそれぞれ32.3%、62.9%と逆転する。つまり、近隣商店型と大型店型の2つの店舗利用パターンを買物行動の対極として想定すると、近隣商店型が妻型の買物サイクル、大型店型が夫婦型の買物サイクルに対応するといってもよいだろう。

休日の妻の買物サイクルは1次サイクルの妻型か夫婦型の違いであり、これは夫や家族と買物をともにするか否かの違いである。つまり、買物が妻の仕事として休日でも平日と何ら変わることなく遂行されているか、あるいは休日の買物は夫婦や家族の1週間の行事として生活のなかに組み込まれているかの違いであるといえる。もちろんこうした状況は個人の状況や価値観に支配されているから一般化することは必ずしも容易ではないが、家族の発達段階に応じて設定されたファミリーステージを軸にそれぞれの外出型の買物サイクルの行為者率を求め、世代間の主観的な価値観の違いや家族状況からくる物理的な制約のありようなどを総合的にみることは可能であろう。

休日の買物サイクルの行為者率をステージごとにみると(図表5-10)、ステージが上昇するとともに夫婦型買物サイクルの行為者率が低下し、その一方で妻型の買物サイクルはステージD(末子が小中学生の世帯)をピークにして行為者率が低下する。つまりステージの上昇とともに夫婦あるいは家族そろって買物に出かけることが少なくなり、子供が小学校に通うようになると買物はもっぱら妻の手に委ねられるようになる。そして高齢になると次第に買物の行為者率も低下していくといった様子が読みとれる。

休日に夫婦型の買物サイクルを行った世帯は62世帯あり、当日夫婦ともにデータを得られた187世帯のうちの33.2%を占める。これは夫にとってはレジャー(行為者率37.4%)とならぶ休日の主要な外出活動であり、また、妻にとっては妻型の買物サイクル(行為者率45.1%)に次いで行為者率が高い活動である。夫婦型の買物サイクルは自家用車の利用と密接に結びついており、GMSや量販店などの大型店を利用することが多い。また、夫婦型の買物サイクルでは買物以外の活動として外食やレジャーといった活動の行為者率も高い。子供が産まれる前や子供が小さな世帯にとって、休日に家族そろって出かける買物はレジャー的な要素も強くみられ、商品を購入するといっ



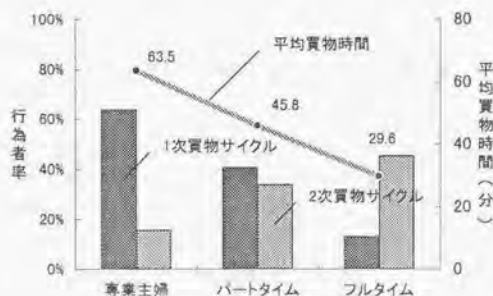
図表5-10 休日の妻の買物サイクル行為者率
(ステージ分類は図表4-15参照)

た効用を超えた意味がこの買物サイクルには付与されているといってもよい。

5-3-2. 平日の買物

一方、平日の買物サイクルのほとんどは妻型であり、妻によってまかなわれている。ここで注目すべき点は、その買物がサイクルの主目的(1次)か従目的(2次)かということであり、従目的の買物サイクルのうち60.8%は仕事を主目的としているから、結局、1次か2次かということは買物が仕事に付随して行われているか否かということである。したがってこうした仕事との関連から、平日の買物を妻の就業状況に対比させてみることにする。

妻の就業状況により専業主婦、パートタイム就業者、フルタイム就業者に分類し、平日の妻型買物サイクルの行為者率をみると、1次サイクルの行為者率は専業主婦、パートタイム、フルタイムの順に低下し、2次サイクルの行為者率はこの順に上昇する(図表5-11)。これは時間に余裕がある



図表5-11 平日の妻型買物サイクルの行為者率

専業主婦が買物を主目的とした外出を行ない、パートタイム就業者、フルタイム就業者と時間に余裕がなくなるにつれて仕事などのその他の活動のついでに買物が行われていることを示す。また平均買物時間をみると、専業主婦の 63.5 分に対して、パートタイム(45.8 分)、フルタイム(29.6 分)と就業による時間の制約が厳しくなるにつれて買物時間が短くなる。就業の密度が濃くなるとともに買物活動への関与が希薄になり、主婦が就業することにより必然的に厳しくなる時間の制約が、買物といったこれまで伝統的に主婦に多くを依存してきた活動に新しい変化をもたらすことを予想させるのである。

こうした主婦による社会参加の増大や自家用車を利用した買物の普及などにより、毎日の買物は主婦の義務であるといった伝統的な価値観は希薄化し、従来の買物活動のパターンを変化させる。つまり、妻型を典型とするような義務的な買物になるべく回避するようになり、その回数をできるだけ少なくしようとするか、あるいはそうした行動自体を代替するようなシステムを利用するのである。後者の典型としては通信販売などの無店舗販売があり、専業主婦、パートタイム就業者、フルタイム就業者に分けてその利用率を比べると 46.9%、54.2%、61.3%になり、時間の制約が厳しいほど無店舗販売の利用率が高くなる様相が示される。全般的な通信販売の利用率上昇が消費者の需要の変化にあるのか、それとも供給側の質的变化に求められるのかは定かでないが、少なくとも仕事をを持つことによって時間制約の厳しい妻にその利用率が高くなることは、その成長の理由の一端を示しているものといえる。

一方、前者の事例としては 1 週間の買物を休日にまとめて買いするといった行動様式が考えられる。本データは日曜日と月曜日の連続した 2 日間のデータに限られるが、対象世帯の妻のうち、両日ともに買物をした妻(53.9%)を「毎日買物」、日曜日に買物を行ない月曜日は行わなかった妻(25.0%)を「まとめて買い」とし¹⁰⁾、両者を比較すると(図表 5-12)、毎日買物を行う妻では専業主婦が、まとめて買いを行う妻ではフルタイム就業者が他を圧倒する。つまり、妻が仕事をするによって平日の買物が忌避され、休日にまとめて買物をするようになることが確認される。また、毎日買物を行っている妻は外出距離が 1.5 km 以下の近隣で完結する買物サイクルの行為者率が 74.5%であるのに対し、逆に休日にまとめて買いを行う妻の近隣行為者率は 41.2%と低くなる。近くに商店がないから休日にまとめて買いをするようになるのか、あるいはまとめて買いをするために多少距離が離れた大型店を指向するようになるのか、その因果は不明であるが、少なくとも毎日のこまごまとした買物は近隣の店舗で、休日のまとまった買物は近隣を超えた範囲の店舗を利用するといった使い分けがみられることは明らかである。

図表 5-12 両日とも買物した妻と休日だけ買物した妻

	毎日買物 ¹⁾		まとめて買い ²⁾	
合 計	110	100.0%	51	100.0%
専業主婦	49	44.5%	15	29.4%
パートタイム	29	26.4%	13	25.5%
フルタイム	32	29.1%	23	45.1%

1) 日曜・月曜両日とも買物を行った。

2) 日曜に買物を行い、月曜には買物をしなかった。

¹⁰⁾ これは 2 日の断片的な情報であり、また両日とも買物をしなかった世帯が 4.4%、日曜日に買物をせず月曜日

5-4. 消費者の買物活動と商業

買物活動にともなう外出は、職業活動にともなう通勤移動とともに、日常生活における外出活動のなかで大きな比重を占めている。例えば休日に買物活動を行った人の割合は夫が46.7%、妻が81.9%で、9つに分類した活動内容のなかの第1位を占め、平日の妻も71.6%で第1位の行為者率を示した(平日の夫は仕事の行為者率が86.7%で第1位である)。こうしたことは、買物活動の利便性が居住空間の評価と密接に結びついていることを予想させるとともに、このような頻度の高い外出活動が生活空間の枠組みを形づくることにより、他のさまざまな活動をその空間のなかで派生的に生じさせている可能性もある。したがって、総合的な生活空間の部分空間として買物活動空間の実態をおさえることは、生活空間の成り立ちや構成を考えるうえで大きな意味を持つことになる。

買物活動には大きく3つのパターンがあり、それを象徴的に表現すれば「平日の買物」、「休日の買物」そして「非日常の買物」と呼ぶことができる。このうち「非日常の買物」はほぼ1日かりの外出であり、許容される時間枠が大きいから活動空間の範囲も広がるものの、こうした外出活動を実行するためには家事や育児、就業といった日常生活を構成するさまざまな活動とのあいだで調整を行わなくてはならない。したがってきわめて発生頻度が低く、反復性もみられない。また、本章で分析した買物活動は休日と平日の2日間の活動記録をもとにしたものであり、こうした非日常の買物活動の捕捉率は低いといわざるを得ず、ここでは詳細な議論は行わない。

「平日の買物」は本章の言葉でいえば妻型の買物活動に相当し、家庭の主婦が近隣の商店街やスーパーなど行きつけの店で手短かに買物をすませるものである。夕食や昼食などその直後の活動の準備のための買物であり、義務的な色彩が強い利便性志向の強い買物である。「買物かごを下げた」主婦による伝統的な買物の光景といえようが、こうした買物を成り立たせるためにはいくつかの条件が必要になる。その第1は当事者である家庭の主婦に毎日こうした買物をする時間的余裕があることであり、第2は近隣にこうした機能を持つ商店が存在することである。主婦が仕事をもち、あるいはほかに欠かせない用事があればこうした活動を定期的に行うことは不可能であり、他の機会に代替させるか他の買物様式を選択せざるを得ない。また、新興の住宅地や過疎地のように商店密度が低い地域ではそもそも身近な商店街など存在しないし、買物に限らず自家用車の利用が常態化しているから、こうした買物様式は成り立ち得ない。

「休日の買物」にはふたつの側面がみられる。その第1は利便性志向のニーズに対応するものであり、先に述べた「平日の買物」の補完的な位置を占める。平日に定期的に買物をするのが困難な人々にとって、休日に1週間の買物をまとめて行うことは重要な代替行為である。こうした買物は通常の生活物資の大量購入という側面があるから、それをいかに効率的に行うかということが要求される。各種の商品をいちどに取り揃えることのできる大型店、大量の商品をいちどに運ぶことができる自家用車、1週間の物資を保存する大型冷蔵庫といった技術がこうした買物を支えているといってもよい。平日の買物が買物かごを下げた主婦の姿に象徴されるならば、こうした買物を象徴するのは座席に荷物を載せた自家用車であり、「自家用車の買物かご化」であるといってもよい。

「休日の買物」の第2の側面は時間消費性志向のニーズに対応したものであり、典型的には夫婦や家族がそろって買物に出かける夫婦型の買物行動にみられる。その特徴は買物と食事やその他の活動とのパッケージ化であり、物販機能のほかにはレストランやゲーム、映画などのアミューズメント機能を併設した複合型施設がターゲットになっている。ほぼ半日を費やした活動であり、家族が共

に買物をした世帯も16.7%あるので、必ずしも安定的なデータとはいえないことに注意する必要がある。

有する時間が少なくなっている今日、休日のささやかなレジャーということもできよう。小さな子供のいる世帯ほどこうした買物傾向は強く、「自家用車の乳母車化」といってもよい。

以上のような 2 つの「休日の買物」において、それを可能にし発展させた原動力はモータリゼーションの進展である。埼玉県調査によれば『埼玉県広域消費動向調査結果報告書』(1988年)、川越市において 17.1%が自家用車を買物にほとんど毎日利用し、55.0%が週に 1~2 回利用している。恒常的に自家用車を買物に利用する割合は必ずしも高くはないものの、週に 1~2 回のいわゆるサンデードライバーを含めると、72.1%が日~週単位で買物に自家用車を利用していることになる。こうした自家用車利用層の割合は 1983 年には 55.5%であり、わずかのあいだに大幅に増加した。

自家用車を利用することは 2 つの点で大きく買物活動を変えた。そのひとつは運搬の手段として自家用車をもつ効用であり、それは先に指摘した「大きな買物かご」としての機能と「家族の乳母車」としての機能である。前者は荷物を大量に積むことでまとめ買いを可能にし、後者は自宅の延長の感覚で同乗者を運ぶことで買物とそれに付随する活動を家族に共有した。ふたつめは移動の手段としての自家用車の効用である。それは第 1 にアクセスの向上であり、いわば「飛び道具」としての機能である。自家用車は行動圏を拡大し、目的地の選択肢を飛躍的に増加させた。買物活動の場所が自宅の近隣である必要はなく、1~2 時間程度の外出で行き帰りができる 5~10 km の範囲を日常の行動圏に組み込んだのである。第 2 は自由度の高い移動が保障されることである。バスや電車などの公共交通機関を利用するためにはその運行時間にあわせてスケジュールを調整する必要があり、行き先も固定されている。また利用するためには一定の装いと準備が必要である。それに対して自家用車は自宅の延長としていつでも好きなところに気楽に出かけることを可能にした。いわば「移動空間の私化」が自家用車によってもたらされたのである。

自家用車の利用は自由度の高い行動圏を拡大することにより、これまで未開拓であった 5~10 km の行動圏に対応する地域の商業活動を大きく変えた。公共交通機関の基本的な機能は末端需要を結節点に集中させることにあり、そうした後背地からの集客力を背景に中心商業地は形成されてきた。しかしながら交通の集中を前提とするような中心商業地は、自家用車の利用にとっては駐車場の確保や道路の混雑といった点で障害となりつつある。公共交通機関が結節点に集中させることを使命としているならば、自家用車は道路交通に支障の多い中心部から郊外に買物活動を拡散させるベクトルを持っている。こうしたとき、郊外の幹線道路沿いのいわゆるロードサイドは、それまで中心商業地にあった空間資源の優位性を代わってもつようになり、大きな発展が約束されたのである。

日常の買物活動は「平日の買物」と「休日の買物」の二つに分類される。これを象徴的にいえば、妻の買物と家族の買物であり、歩きの買物とクルマの買物であり、地元の買物と郊外の買物である。少なくともかつて買物活動の重要な位置を占めていたのは「平日の買物」であり、「休日の買物」は非日常の買物と同一化していた。そして居住環境における利便性の評価は近隣の買物利便性が大きな要素となっていた。しかしながらモータリゼーションの普及によって行動圏が拡大し、また時間の希少性が増大するようになると、日単位ではなく週単位で買物活動がスケジュール化され「休日の買物」が日常生活のなかに組み込まれるようになってきた。もとより近隣の商業環境の充実を否定するものではないが、それは生活の利便性にとって必ずしも必要条件ではなく、「休日の買物」に対応するような生活空間の利便性がいま求められているといえよう。

第6章 郊外の変容と生活空間

6-1. 結論

わが国の大都市圏は、かつて高度経済成長による時代効果と団塊世代による世代効果が相乗して大量の若年人口の流入を経験した。そして 1960 年代以降、そうした人々の世帯形成にともない郊外化が著しく進展し、大都市圏の拡大は郊外の成長とほぼ同義であるといってもよい状況が出現した。

ところで郊外の歴史をふりかえると、18 世紀に新興ブルジョワジーたちが貴族のライフスタイルをまねた田園郊外の成立に遡ることができるが、今日みられるような大衆化した郊外社会は、19 世紀以降の産業構造の変化や交通・技術の発展と軌を一にして成長していった。そして第二次大戦後、大量生産・大量消費システムを前提とした生活様式の発達にともない、郊外社会が量的・質的に拡充され、都市でもなく農村でもない社会としてその特質を露わにするようになった。その意味では、郊外の形成はまさに近代の所産ともいえ、職住の分離、生産と消費の分離によってもたらされた近代家族の形成やその消費主義的な生活様式の発達と不可分の関係にある。

1980 年代にいたって成熟した郊外は、アメリカ的生活様式ひいては近代の資本主義的生活様式をまさに体現した場であるといっても過言ではないが、しかし今日、その主役である中産階級家族の変質・崩壊がみられるようになり、またその資源消費型的生活スタイルが問い直され、過大化した大都市圏のなかで人間的なスケールをはるかに超えた存在となっている。さらには高度成長期に郊外を切り開いた世代が高齢化し郊外を故郷とする第二世代へのパトナッチが進んでいるように、郊外社会は大きな転換の時期を迎えている。

本研究は、このような認識のもとに、郊外に住む人々の生活活動の実態を通して郊外という空間の変容を明らかにし、それが近代化の過程で膨張を続けてきた大都市圏という地域構造にどのような変容をもたらすのか、あるいは郊外の家族や社会にどのような問題を投げかけているのかを論じ、さらには近代あるいは脱近代の意味を問い直すことを試みるものである。

6-1-1. 大都市圏の住居移動

東京圏に流入した人々は、結婚後 1～2 回の住居移動の後、20 歳代後半から 30 歳代の前半にかけて郊外に持家を取得し、その後住居移動のモビリティは大きく低下する。すなわち持家の取得が郊外化の主翼を担い、地域への定着につながっていくことが示される。こうした持家の取得をめざす行動様式は、長野県を事例とする地方圏在住者と比べて大きな違いはなく、ただその持家が獲得的であるか・生得的であるかの違いに過ぎない。それは東京圏在住者の持家の取得年齢が長野県に比べて 3 年ほど遅れ、ほぼ 1 回余分に住居移動を行うことに相当する。

東京圏在住者の住居移動の空間的特徴は、1 回 1 回の移動距離は短く、その方向はランダムであるものの沿線に沿ったセクター性を強く持つ。すなわち、従来から住み慣れよく知っている近隣において次の住居が選択されており、住居移動の移動圏は思いのほか狭い地域に限られている。このことは住居の探索空間が日常の行動空間と不可分に結びついていることを示唆するものであり、そして日単位・週単位といった時間スケールの日常行動と住居移動という数年単位あるいは生涯

単位の行動の空間が決して不連続なものではないことを示す証左ともなる。

大都市圏の流入者は、地縁や血縁といった旧弊に縛られることなく自らの意志と経済力で新しい居住地を自由に選びとるというイメージに傾きがちであるが、現実にはそれほど劇的な住居遍歴を見いだせるものではない。すなわち、幾多の困難を乗り越えてめざすのは持家を取得するという目標であり、また地域という場に縛られた居住地の選択であって、それは大都市圏も地方圏もそれほど変わらない住居移動の行動様式である。

6-1-2. 大都市圏の構造変化

郊外の成長にとまない 1980 年代以降、大都市圏の構造変化について多くの議論がなされるようになり、「多核化」がその特徴を示すひとつのキーワードとして定着するようになった。しかしながら、その多核化の内実が米国のエッジ・シティの叢生にみるような大都市圏の構造再編につながるようなものか、あるいは郊外化の延長上にある郊外の成熟としてみなすべきものなのか、多核化をめぐるイメージはさまざまである。

確かに人口や消費サービス、そして雇用の量的な側面からみると、大都市圏郊外の成長は中心市を凌駕し、買物や通勤などにおける郊外間の流動が増加して、中心市への求心的構造に変化を生じていることが確認される。しかしながら郊外住民の生活行動を仔細にみると、以下のような点が指摘できる。

まず、就業空間の変化については、地元就業者の増加が顕著であり、就業の場としての郊外の発展をみることができるが、壮年男性層を主体とする基幹労働力は中心市へ、主婦層をはじめとする補助的労働力は郊外のだ元へといったように就業空間に乖離がみられる。つまり、郊外における地元就業者の増加は、中枢管理的業務を担う就業核の新たな形成を必ずしも主張するものではない。また、買物行動においても中心市指向率の低下と地元指向率の上昇が確認できるが、この中で郊外の既存商業地への集中は必ずしもみられず、結果として特定の核が強力な吸引力をもつような構造はみられない。つまり、買物空間としては郊外の中で完結するような範囲に収束しつつあるものの、その中で買物行動の流動パターンは明瞭な指向性をもたず、拡散化の動きがみられる。

以上から、わが国の大都市圏にみる多核化の現実とは、特定の郊外拠点に大都市の機能を代替あるいは補充するような機能が集積したのではなく、分散的な多数の核とその錯綜する勢力圏の集合として郊外が全体として自立化していくものとしてとらえることができる。つまり、自宅を中心とする身近な生活空間のなかにさまざまに異なった機能が充足され、人々はそれぞれの生活空間をネットワーク的に結びつけることにより、総体的に自立した生活を展開することができるとするものであり、郊外化が著しく進展したのち、郊外の内的充実により成熟化していく過程を反映したものとしてとらえることができる。

6-1-3. 生活空間の重層構造

こうした郊外生活空間の変化は、自宅を中心とした階層的な生活行動圏を指定することによって説明が可能である。全ての行動から仕事目的の行動を除いて目的地までの距離の累積頻度分布を求め、指数曲線にあてはめると、1 km、6 km の 2 点を境界とする 3 つの圏域に分離することができる(図表 6-1)。すなわち、仕事を除く日常的な生活行動の範囲つまり生活圏は、自宅から 1 km 以下のⅠ圏、1 km 超 6 km 以下のⅡ圏、6 km 超のⅢ圏に区分されることになり、Ⅰ圏で全行動の約 50%、Ⅱ圏までを含めると約 80% の行動がこの中で完結している。もちろん 1 km、6 km という境界の値は設定によっては変化する可能性もあるが、少なくとも近距離帯、中距離帯、遠距離帯の 3 圏が

図表 6-1 時間枠と活動空間

時間枠(頻度)	活動の 融通	活動の範囲			生活空間	
分オーダー	<div>裁量性</div> <div>↑</div> <div>↓</div> <div>企図性</div>	I 圏 ~1 km	近隣圏	基礎 生活圏	日常生活空間	生活空間 非日常
時間オーダー		II 圏 1~6・10 km	地元圏			
日オーダー		III 圏 10~40・50 km	広域圏	拡大 生活圏		
年オーダー		(IV 圏) 40・50 km~	交流圏			

らなる構造は安定的であり、また、中距離圏といってもせいぜい 10 km の範囲に収まるものと予想される。我われの日常的な生活圏は思いのほか狭いのである。

I 圏は日常の買物やコミュニティのつきあいなどがみられる生活圏であり、家庭の主婦の行動の過半がこの圏内に収まっている。主として基本的な生活ニーズを充足させるための生活圏であり、最寄り利便性が重視されるため、短い時間枠のなかでいつでも思い立ったときに実行可能な活動すなわち時間配置のうえでは裁量性のある活動の行動圏である。したがって交通手段も徒歩や自転車・バイクといった身近な交通手段が用いられ、こうした交通手段による移動には物理的限界があるから、自宅近隣の範囲に収まっている。いわゆる「近隣圏」と称されるものである。

II 圏は日常的な余暇活動や選択性の強い買物あるいは地元での就業などが行われる生活圏であり、地方圏に住む就業者や仕事を持つ主婦の通勤圏、休日の買物や余暇の行動圏が相当する。大まかなスケジュールの調整ができれば数時間単位の時間枠のなかで実行可能な活動の行動圏であり、ほぼ自家用車の利用圏に相当する。子供の送り迎えの時間を調節しながら働くパートタイマーの容や、休日ふと気が向いて昼食がてら郊外のショッピングセンターに出かける家族連れ姿を想定してみればよい。地域での生活の多様性を確保する意味で「地元圏」と称してもよいだろう。

これに対して III 圏はほぼ 1 日がかりの行動圏であり、そのためには明瞭な目的意識(企図性)と綿密なスケジュールの調整を必要とする。前もって行動の予定を立て、家族の同意を得、当日は特別なスケジュールのもとに実行するような行動を思い浮かべればよい。その意味で I 圏や II 圏が日常的な生活圏であるとするならば、III 圏は非日常的な生活圏といえることができる。特筆されるのは、地方圏に住む人がたまに別の都市に出かけるのと、大都市圏の郊外に住む通勤者が都心の仕事場まで毎日通うのは同じ III 圏での行動であるということであり、いわば郊外に住む都心通勤者は、非日常的な空間で 1 日の多くの時間を過ごしていることになる。

したがって、住民の日常生活にとって基礎的な生活空間は、自宅を中心としてせいぜい 6~10 km の範囲(I 圏・II 圏)にあり、中心市を含むような行動圏(III 圏)は一部の人のみが日常的な接触をもつことのできるものにすぎない。それは、I・II 圏での活動は数時間単位の時間ウィンドウの裁量により実行可能であるが、III 圏での活動は 1 日単位のウィンドウが必要であり、それには明瞭な企図性と周囲との綿密な調整が必要であるからである。また、I 圏と II 圏は私的交通手段(徒歩・自転車・自家用車)、III 圏は公共交通手段に多くを依存しており、したがって移動に際して方向と機会の制約を受ける III 圏での活動に対して、I 圏や II 圏での活動は裁量性・融通性に富み、とくに自由度が高い行動が自家用車を利用することにより活性化されているということになる。

以上のような生活空間の基本構造を前提にすると、生活の利便性や社会・地域への参加、余暇の充実などによる生活の質の向上を求める際に、それらを自宅のまわりで手軽に確保することが希求され、そうした機会を提供する郊外の日常生活空間の充実が、自家用車利用の普及と相まって郊外間の流動を増加させ、一つの生活圏域として大都市圏の中に郊外という場を確立したと解釈することができる。すなわち、これまで生活空間としての郊外の発達が不十分なため、自宅と中心市が不自然な形で結びついていた郊外の生活が、その中間に郊外の地元圏という活動領域を確立することにより、ようやく標準的な日常生活空間の形成をみたといえることができる。そして、自家用車の普及が日常生活空間の範囲を拡大させるとともに、従来交通体系(公共交通)を背景にして導かれた結節的な地域体系に対して拡散化をもたらしたと解釈できるのである。

したがって大都市圏の構造変化について、再編と呼べるような変化には否定的にならざるを得ず、郊外化が著しく進展したのち分散的多核化・拡散化が進展し、過大化した大都市圏のなかで住民は身近なスケールにおける生活圏を確立するようになったとする見解を支持することになり、これはとりまおさず郊外の成熟にほかならないといえるであろう。

6-1-4. 大都市圏の生活空間

以上のように 3 つの生活圏に分けたとき、それを用いて昨今の社会生活や地域構造の変化をどのように解釈できるのだろうか。以下では、その論点を 3 つばかり示してみたい。

まず第 1 に、郊外生活者とともに都心通勤者の家族の生活空間が大きく乖離していることから、長距離通勤の問題を論じることができる。多くの人々にとって日常の生活は居住地を中心とした限られた範囲のなかで行われており、都心に通う通勤者のみが突出し乖離した生活圏のなかで日常生活を委ねている。すなわち、都心通勤者の生活空間は居住の場と就業の場に分裂し、日常の生活空間から乖離した就業空間に「追い出され」、1 日の大半を過ごしている。

このことは、長距離通勤がもたらす精神的・肉体的疲労や時間損失が個人的な損失となるだけでなく、家族や地域の生活の場から通勤者である夫や父親を疎外し、存在感を希薄にしている。さらには、こうした行動には家族の協力とスケジュール調整が必要だから、家庭内の主たる働き手に余分な負担をかけないように家事や育児が専業化して、家庭内の男女の役割分担を強く維持するようにベクトルが働いてしまう。たしかに職住の分離は資本主義の発達とともに都市形成の原動力となってきたが、今日の過大化した都市圏は、多様な人々の社会参加を確保する上で大きな問題を抱えているといってもよいだろう。

第 2 に、郊外ロードサイド店の発達にともなう中心商店街の空洞化を生活圏の 3 圏構造とからめて論じることができる。Ⅰ圏とⅡ圏からなる日常生活圏とⅢ圏からなる非日常的生活圏を比べたとき、前者はもっぱら徒歩や自転車・バイク、自家用車といった私的交通手段で移動が行われるのに対し、後者の移動は鉄道など公的交通手段に依存する割合が高くなる。公的交通にあっては、路線が固定されていることから移動は一定の方向性を持ち、その利用にあたっては決められた場所・時間に出向かなければならないというように一定の企図性を要する。これに対して私的交通は、利用に際して裁量性・融通性に富み、移動の自由度が極めて高い。そのうちⅠ圏には移動手段の制約により物理的な限界が明確にあるから、自由度の高い活動はもっぱらⅡ圏で活性化されることになる。したがって、日常生活圏における自家用車利用の普及が、従来交通(公的交通)を背景にして導かれた結節的な地域体系に対して拡散化の動きをもたらし、買物においては公共交通の結節点としての中心商店街から郊外のロードサイドに空間資源の優位性をもたらしたといえるであろう。そして同時に、自家用車の普及による行動圏の拡大により、これまで非日常の買物であった「休日

「ハレ」の買物」が日常生活の中に組み込まれるようになり、週単位で買物がスケジュール化されるようになったのである。

第 3 に、郊外におけるⅡ圏すなわち地元圏の発達を、大都市圏の多核化や郊外の自立化といった議論とからめて論じることができるだろう。例えば、東京大都市圏の郊外人口密度を $3,000$ 人/ km^2 と仮定し、1 圏・Ⅱ圏を含めた日常生活圏の範囲を $5 \sim 10$ km として円を描くと、その円内には $25 \sim 90$ 万人程度の人口を擁することになる。この人口規模は多くの地方都市圏の生活圏に相当し、そのなかで十分に基本的な生活を完結し得るだけの規模となる。こうした観点から郊外の発達をとらえるならば、これまでⅡ圏の発達が不十分なため自宅周辺の生活圏と都心が不自然な感じで結びついていた郊外の生活空間が、その中間に地元としての郊外の生活圏を確立することにより、ようやく標準的な日常生活圏の形成をみたと解釈されるのである。

そもそも大都市圏とは、都心を核とする都市域の拡大によって形成され、その過程で居住空間としての消費生活に特化する郊外と、就業空間として業務地に純化する都心に分化していったものと解されてきた。こうした機能分化による空間的分業はまさしく近代産業化の所産であるといえようが、それは郊外の住宅地を人的資源の供給基地として労働力の再生産の視点から見つめ、大都市圏を単核的・求心的なものとしてとらえるものに他ならない。

しかし今日、郊外の地域に根ざした人々の生活を見据えたとき、数時間単位の裁量により実行可能となる活動の行動圏であるⅡ圏は、社会・地域への参加や余暇の充実を保障とする際に大きな可能性を提供する。住宅地域の「生活の質」は決して住宅の広さや自然環境の豊かさだけで保障されるものではなく、適当な生活空間の広がりのなかにさまざまな活動を幅広く展開できる選択肢の豊かさが、本当の「生活の質」を意味すると思われる。そうした「地元」での生活の充実を求める欲求が自家用車の普及と相まって郊外間の流動を増加させ、大都市圏の中に郊外の生活圏を確立したと解釈されるのである。そしてそれは結局、多くの地元圏のからなる生活圏の連合として、大都市圏が再構築されるこれからの姿であるといえないだろうか。

6-2. 議論

以上、郊外に住む人々の生活活動の分析をもとに生活空間の三層構造を設定し、郊外における日常生活空間とりわけ地元圏の充足による郊外の自立化とそれとともなう大都市圏の構造変容や郊外商業の発展、家庭や地域の生活空間と都心の就業空間の乖離による郊外生活の問題などを指摘してきた。最後に、こうした論点の帰結として郊外の今後を見据えたときに、どのような議論が展開できるのかについて示してみたい。

6-2-1. 郊外の地方都市化

生活活動を、就業や買物など生活を行うための手段として必需的な活動と、より生活を豊かにするために行う選択的活動に分類することにして異論はないであろう。

必需的活動は人間の生命や生活を維持するために不可欠な活動であり、義務的、賦課的な活動である。そのため、その活動に要する時間や費用をできるだけ少なくするように合理性が追求され、必需的活動にともなう生活空間を身近な行動範囲の中で完結させようとするのが自然である。もちろんこうした評価は活動によって得られる効用により相対化されるため、中心市通勤者のように移動距離の長大化を正当化することもできよう。しかし全国的な平均を基準とすれば大都市圏の生活空間は過大化しており、郊外生活者の増加と郊外への機能の新規立地は、このような生活空

間を細分化する動きと理解することができる。

ところで荒井(1985)によれば、支持人口が30~40万人あることが地域中心都市として成立する条件であるという。それは「街らしさ」や「アーバンティ」といった都市空間を醸出するためにはそれなりのコストが必要であり、それを負担するためにはある程度の基盤が必要とされるからである。1995年国勢調査によると、全国の都市を見渡しても、三大都市圏を除けば人口40万人を超える市は19にすぎず、30万人以上としても32市に過ぎないから、少なくとも30~40万という閾値が地方中心都市として成立する条件とみなしても不自然ではない。

東京圏の郊外においては、1960年にこの条件を満たす都市はわずかに2市しかなく、中心市とそれをとりまく中小都市といった図式を認めるのみであった。それが1970年に6市、80年に13市、そして95年には16市へと増加して、少なくとも人口規模の面では郊外の生活圏として、ひとつのまとまりを形成するポテンシャルを得るような条件を備えるようになったといえる。

このように考えていけば、郊外の自立化とは、これまで人口増加と機能立地の速度の違いにおいて日常の生活に不便を余儀なくされていた郊外が完結した生活空間を持つようになり、その構造が地方都市の生活空間に似たものになってきたとみることができよう。

つぎに、選択的活動にもとづく郊外の生活空間を考えてみたい。選択的活動は心の豊かさや満足を得るものであるから、多様性と刺激に富み、自己実現の機会に恵まれた大都市ほど実現の可能性が高くなると仮定しよう。つまり、必需的な活動が人口30~40万人の規模で保証されるとするならば、選択的活動は最低でも100万人あるいは200万人程度の人口集積があってはじめて実現できる活動と考えるのである。わが国で人口が200万人以上の都市は、東京、横浜、大阪、名古屋の4市しかないから、具体的には大都市圏の中心市においてのみ実現されるような活動を想定するわけである。

この場合、地方都市にとっても郊外にとっても活動を実現する場は同じであるから、郊外を特徴づけていることは中心市からの距離が近いことにすぎない。では、郊外生活者にとって中心市の近傍にあることがどれほどの意味を持っているのだろうか。郊外に働く人が夕方仕事が終わってから中心市に出かけようとしても、往復の時間を考慮すれば残された時間はわずかなものにならざるを得ない。郊外に住む主婦にとっても、細切れに細分化された家事の合間をぬって中心市に出かけることはほとんど絶望的に近い。つまり、郊外生活者の大部分にとって日常的に中心市に出かけることは不可能であり、それが可能なのは中心市に生活空間の一端をおく通勤者か、日常生活の制約がほとんどない人びとに限られてしまうのである。中心市の活動にとって郊外からの通勤者は意味があっても、郊外生活者にとって日常生活空間の中で中心市のもつ意味はほとんどないのである。

こうしてみると、郊外生活者にとっての中心市は非日常の対象であり、その実現の可能性は地方都市の住民と比べると変わらないことになる。選択的な活動に対する時間や費用の弾力性は低く、交通機関の発達により2~3時間に到達可能な地方圏もずいぶん増えた今日、交通費の負担を別にすれば、中心市において選択的活動を実現する機会は、地方も郊外もそう変わらなくなっているといえるのではなかろうか。

同様に住居移動の分析から、地方と郊外の相似性、そして郊外の地方都市化を看取することができる。第2章において明らかにしたように、東京圏に流入した人々の住居移動の行動圏はそれほど広くなく、きわめて地域という場に縛られている。個々の人々が居住地を選択する際、与えられた

¹ 荒井良雄:「圏域と生活行動の位相空間」、『地域開発』, 1985(10), 45-56

条件の中から主体的に選択を行っていることはいうまでもないが、その条件が限定的であれば結果としてその選択はきわめて制約されたものにならざるを得ない。その際、場の条件というものが選抜あたって大きく作用し、そしてそれが大都市圏という広がりによってより狭い日常の生活圏と密接につながっているとなれば、結局のところ住居移動の行動圏は地方も大都市もたいして変わらないことになる。

同時に、この分析では大都市圏内に根こぎがない地方出身者を念頭においたが、そうした人でも実際には東京圏出身の女性と結婚し妻の実家に同居するような例も少なからず見受けられる。実家の存在が住居移動のうえで大きな規定要因のひとつであることは長野県在住者の住居経歴を見れば明らかであるが、それはたとえ妻方の実家であっても同じことであろうし、またそれを選択肢とすることに対する抵抗感は薄れつつある。今後郊外第二世代が増えていけば、それだけ地方出身者と東京圏出身者が出合う機会は増え、また東京圏出身者同士の結婚も増えるのであるから、住居機会の提供という観点で実家の存在を無視することはできない。大都市圏定着層の増加とともに与件としての実家は重要な意味を持ち、それは結局地方圏の住居経歴との同一化を想起させるのである。

今日、郊外化が始まってから 30 年がたち、その子世代である郊外第二世代の世帯分離が始まっている。彼ら第二世代はまさに大都市圏を故郷とする層であり、与件として実家が大都市圏に存在していることは、長野県在住者が住居選択の過程で実家の存在を抜きにして語れないのと同様の状況を想起させる。家を継承するとともに親の老後を世話することは、わが国では伝統的に受け入れられてきた規範であり、また今日でもごく普遍的に多くの地域で受け入れられている。ある意味では、こうした規範を考慮する必要を当面迫られることなく、自らの意志と経済力で新しい住居を選びとっていった第一世代こそ、きわめて特殊な存在だったのかもしれない。もちろん過去にも、立身出世を求めて都市に流入してきた人々や、あるいは生活の厳しさゆえに家郷から都市に押し出されてきた人々が、自らの才覚と財力に応じて都市での居住を切り開いていった例は数多くあった。しかし、高度成長にともなう都市への人口の大量流入はこうした居住移動を大衆化し、その受け皿として住宅装置を大量に供給することによって彼らが滞留する場所となったのが大都市圏の郊外なのである。このようにして都市に第一歩をのし込んだ世代から生まれた第二・第三の世代が大都市圏住民の主流となりつつある今日、彼らがどのような居住スタイルを選択していくことになるのか大いに注目されるが、大都市圏のなかの限られた範囲に固着するような動きが顕在化していくのではなかろうか。

結局、必需的活動にたいし郊外の生活空間は地方都市のそれがもつ自立性と完結性を有するようになり、一方、選択的活動の実現性において郊外は地方都市とさして違いが認められなくなってきた。また、住居移動についても地域に根づいていくような方向性を認めることができる。したがって、過大化した都市圏は生活者の空間スケールに応じた適正規模の生活圏に細分化されようとしており、その結果、郊外が地方都市化していくことにつながっていく。それは、どこまでも伸び広がった大都市圏が人びとの自意識の安定圏をはるかに超えた領域と感ぜられ、生活上の価値感や規範を親密にあるいは暗黙に共有する「共同体」として容易に理解できない空間として眺められ、人間学的な標準をはるかに超えたものとなった²⁾ことの逆説でもあろう。

²⁾ 内田隆三(1996):『都市の現在』、大澤真幸編『社会学のすすめ』、筑摩書房

8-2-2. 分節化された時空間を超えて

かつて前近代と呼ばれる時代の伝統社会では、職住一致の家族労働によって生産活動と生活活動は一体化していたが、近代の産業化社会になると生産と生活は分離し、生産のための合理性追求がもたらが求められるようになった。そのためには、多様な意味を持ち複雑に連関する要素をひとつずつ切り出し、大工場のオートメーション装置のように、その役割を単純化し固定化し、そしてそれらを効率的に結びつける必要があった。すなわち、部品化・パーツ化と、それらの機能的連関による分業が生産の論理のためには必要不可欠であったといってもよい。

こうした分業体制のもとで、人的資源としての人間は職業や性別・年齢によって固定化された役割が与えられてそれが規範化し、空間資源としての土地も同様にその用途が純化され都市計画のなかに組み込まれていった。また、複雑に関係する諸機能が円滑に機能するにはそれぞれの機能が同調することが必要であるから、時間資源を画一的に配分するため時間規律が誕生した。かくして時空間は整然と分節化され、それぞれの役割を振り付けられた人間がその主役を務めることになる。

分節化された時空間の典型を、生産活動に特化する都市の会社時空間と、そこに労働力を供給する後背地あるいはその再生産装置としての郊外の家庭的時空間にみることができる。家庭的時空間は安息と性愛の場であるから都市の雑踏と喧噪の場から空間的に隔離され、その管理者として家事に専念する「妻」の役割が与えられた。一方、「夫」である勤労者は家事から切り離されてもっぱら会社時空間に専念する昼間不在の定時制住民となった。また、会社時空間と家庭的時空間の分節化は、日常生活の時間スケールのみならず、人々のライフコースとも相応し、家庭的時空間のなかで育つ子ども期、会社時空間で過ごす壮年期、そして再び家庭的時空間に戻る老年期に分けられていった。

そうしたなかで、今日の産業社会では職業としての生産活動が最優先され、必然的に会社時空間が優位化した特別な時空間として成立している。もし「妻」が会社時空間に参加しようとしても、固定化した役割規範において家事や育児・介護といった家族機能の遂行義務が大きな障害になり、結果的にパートタイムなどの縁辺的な就業を余儀なくされるし、「部品」としての耐用年数を過ぎた高齢者も会社時空間に参入することは難しい。結局、壮年期の「夫」のみがこの会社時空間に参入できるというのは、この社会システムのなかで彼らに付与されたある種の「特権」であり、その特典を維持するために近代家族という動機づけがなされたといってもよい。

しかし今日、大都市に通勤するサラリーマンの生活の時空間を例にしたとき、会社時空間の優位化と肥大化は極限にきている。長時間労働による会社時間の増大は過労死という言葉を生み、家庭と会社の時空間の隔絶を埋めるための通勤は遠距離化し、その混沌も通勤地獄という様相を示している。また、帰宅途上のサラリーマンは会社の同僚とのつきあいにもっぱら時間を費やし、家庭的時空間にあてべき時間と空間が社縁をひきずった時空間として会社時空間に包摂され、「隔離」されている。逆に家庭的時空間は単なる残余の時空間として成立しているに過ぎず、その中に妻や子ども、引退した高齢者たちは「閉じこめられ」ている。

しかしこの分節化社会のなかにもさまざまな変容の兆しが現れている。それはわけ隔てられていた時空間の境界を解体しようとする動きであり、生産の論理に一方向的に服従してきた生活が逆に生産をその中に取り込んでいこうとする動きである。

まず第1に、それは働き方の変化に現れている。例えば、フレックスタイム制の導入やワークシェアリングは、拘束時間や出勤・帰宅時間を流動化し、また仕事に関する固定的な役割観を変え、時間の境界や役割の境界に関する人びとの規範意識を修正するものである。またサテライトオフィス

化は事業所の都心集中を避けるだけでなく、通勤時間の短縮とオフィスの地域化を促進し、社会的時空間と家庭的時空間の境界を曖昧にするし、SOHOと呼ばれる在宅勤務はまさにその境界を解消することになるであろう。さらに、アメリカのエッジシティにみられるような「雇用を居住の場に引き寄せる」動きは、郊外の家庭的時空間に隔離されてきた女性や高齢者にとって、社会進出と自己実現の機会を与えることになるであろう。

第2に、それは家庭のあり方の変化のなかに現れている。各種専門サービスの家庭への流入すなわち家族機能の外部化は、家事や育児・介護といった家庭的時空間を制約してきたさまざまな仕事を外部に委託することによって、家庭的時空間に閉じこめられてきた「妻」をそれ以外の時空間に解放し、生産活動のみならず教育・文化・娯楽関連サービスの享受を通じて、自らの存在を変革させる試みにつながっていく。また、フェミニズム運動の影響としての、性役割に関する規範意識の変化は、固定的性役割を再考し修正し、分断されていた男女の性役割の境界を解体させる動きに他ならない。

家庭的時空間に特化する郊外は、近代以降、大都市の付属物としてまさに生産の論理に生活が服従する象徴として形成され、発展してきた。しかし今日、過大化し、人間的スケールを超越した大都市圏はあまりに不可視な存在になり、それを住民が自らの生活に引きつけて解体し細分化しようとするのが郊外の成熟であり、そして時空間の分節化原理の意味を問い直し、時空間の隔絶を解体する動きが脱近代の模索にほかならないのではなかろうか。



