

まえがき

本報告書は、2014 年度に富山大学人文学部で実施された人文地理学実習 3 の調査報告書である。

2014 年度に実施されたこの授業では、魚津市を調査地域として設定し、人文地理学研究室に所属する 3 年生 7 名が参加した。研究テーマの設定や調査・分析手法の指導を受けながら学生が個別のテーマを持ち、8 月～9 月にかけて現地調査を行った。学生の中にはその前後も調査先を訪問し、インテンシブな調査に励んだものも少なくなかった。さらに調査成果を魚津市のみなさまへ還元させていただこうと 11 月 1 日にありそドーム研修室で調査報告会を実施した。そのレポートをまとめたものが本報告書である。

執筆者は未だ勉学途上の学部学生であり、内容には不十分な点、不適切な点が多々あると思われる。みなさまからのご批判を賜れると幸いである。

末筆ながら、現地調査に当たり各種資料を提供いただき、聞き取り調査やアンケート調査に応じていただいた関係官公庁、企業、住民のみなさまをはじめ、ご協力いただいたすべての方々に深甚の感謝の意を表したい。

2015 年 1 月 20 日
富山大学人文学部
人文地理学研究室
大西宏治
鈴木晃志郎

人文地理学実習 3 (2014 年度) 報告書

富山大学人文地理学研究室

まえがき

目次

I 経済

松田 美佳	魚津市チャレンジショップ出店者の地域への愛着	1
近藤 薫	「みなとオアシス魚津」で活動する観光ボランティア団体の重要性	8

II 高齢者の生活空間

平松 映人	魚津市における高齢者の移動手段	16
広長 里菜	高齢者の生活行動 —魚津市村木地区, 大町地区の事例—	24

III 地域社会

片山 泰熙	高齢者の場所への愛着と「内側性」—魚津市松倉地区の事例	33
向井 康平	魚津市における自主防災組織の抱える問題	40
林 奏実	魚津市で未就学児を持つ女性就業世帯の送迎活動の成立要因	49

魚津市チャレンジショップ出店者の地域への愛着

松田 美佳

MATSUDA Mika

全国の地方都市では人口の郊外流出と商業店舗の郊外進出が進行しており、商店街の持続可能性に課題を抱えている。本研究では、魚津市の中央通り名店街において実施されているチャレンジショップ事業出店者へ聞き取り調査を実施し、店主と商店街への愛着醸成について解明することを試みた。調査によると、事業出店の要因は出店者の商店街に対する愛着というよりも、いつか自分の店を持ってみたいという意欲が出店要因であることが明らかになった。事業終了後の出店者にとって、商店街でのイベント参加や役を割り振られることが、商店街に対する愛着醸成につながっていることも明らかになった。

キーワード： 商店街，チャレンジショップ事業，愛着醸成

I はじめに

1. 問題の所在と既存研究

現在、全国の地方都市では人口の郊外流出と商業店舗の郊外進出が進行している。そのため庶民の生活を支えてきた商店街は利用者の減少に悩まされている。さらに、店主の高齢化にともない後継者不足問題も抱えている。このように地方都市の商店街は持続可能性に課題を抱えている。

地方の商店街や地方自治体は、様々な施策を実施している。その一つが「チャレンジショップ事業」である。この事業のねらいは、「次期店舗経営者の育成」といわれることが多く、将来の経営者の育成につなげたいという意識がうかがえる。さらに、この事業の実施場所を商店街内とすると空き店舗を埋めることができ、話題や賑わいの創出になる。チャレンジショップ事業は「店舗形態と出店者の事業終了後の独立の仕方の差異から独立展開型と継続営業型の2つの事業手法の形式に分類する」ことができる(宇於崎・野島, 2002)。

さて、チャレンジショップ事業がきっかけで新たに商店街に開店した事業者は、事業後も商店街内で営業を続ける場合もあれば、インターネットを活用した営業や自宅での営業に業務場所を切り替える場合もある。地方自治体や商店街にとって、

新規事業者が商店街で営業を継続することが望ましい。事業終了後も商店街で継続してもらうにはどうすればよいのだろうか。石盛(2004)は、「地域愛着が高い人ほど居住継続意志や連帯感、地域活動へ積極的に参加する意志が高い傾向」にあることを指摘している。このことからチャレンジショップ出店者についても商店街に愛着を抱くことで営業継続意志が高くなることが予想される。

地域への愛着形成については引地・青木・大淵(2009)が「イベントや小規模の住民参加プロジェクト、住民の歴史学習、地域の表彰制度などが愛着を高める可能性」を示唆し、引地・青木(2005)は、「地域への愛着形成を促すには景観整備やイベント・祭りなどを積極的に実行することが必要である」と述べている。

商店街の新規店舗経営者の定着を考える場合、それぞれの持つ地域への愛着を検討することも重要である。

2. 目的と方法

本研究では、富山県魚津市の中央通り名店街で行われているチャレンジショップ事業出店後、商店街で継続して商売を続けている方へ聞き取り調査を実施する。

調査対象地として魚津市を選定した理由として

は、調査時点において商店街の活性化策としてチャレンジショップ事業が実施のさなかにあることが大きく影響している。その事業が現在も出店者を募集している事や出店修了者の多くが商店街内で独立し店舗営業を継続している事など、事業に関わる実情を調査・研究できることが、今回の調査対象地を選定する際の重要な要素となった。

対象者は、事業期間終了後も中央通り名店街で店舗経営を継続している方を中心に5名に実施した。対象者の経営する店舗に訪問し直接、会話形式で聞き取り調査を実施した。調査時間は個人差があるものの数十分ほどであった。それらの聞き取り内容を整理し直し、業種別でまとめたり同じ回答を得た店主に共通点を探したりといった整理作業を実施した。

聞き取り内容から、事業出店者の商店街への愛着が出店要因となっているのかということや事業終了後も商店街に定着している店主は商店街への愛着が強いのかなど店主と商店街への愛着醸成について解明することを今回の調査目的とする。

II 調査概要

1. 調査対象地概要

魚津市は、富山県の東部に位置し、県庁所在地の富山市から東へ25キロメートルの距離にある人口44,959人¹⁾の地方小都市である(図1)。



図1 富山県における魚津市の所在地



図2 魚津市中央通り名店街の所在地

2014年魚津市ホームページより作成

魚津市内の商店街には、文化町通り商店街・銀座通り商店街・新宿商店街・中央通商店街の4つがある。本研究の調査地域は富山県魚津市中央通り名店街である(図2)。

これらの商店街は、かつて江戸から信州善光寺、金沢を通り京都へとつながる北陸街道(北国街道)があり、江戸後期には360軒を超える店舗が立ち並ぶ城下町であったことに端を発する²⁾。魚津市中央通り名店街は、幅員15mの道路両側に幅3mのアーケード歩道が設置され、直線型の総延長560mの商店街である。1956年の魚津大火までは道幅が非常に狭かった。大火で全店舗を焼失したが、再開発し、1959年に防火建築帯の中央通り商店街が完成した。魚津神社の隣には、空き店舗を利用した「イベントホール」があり、中央通り名店街の事務運営を行っている。チャレンジショップ事業の世話もここを中心に行われている³⁾。2011年の商店数は58店である。

魚津市は「魚津中央通り名店街チャレンジショップ支援事業」と「中心商店街新規開店支援事業」を実施している(表1)。中央通り名店街はこの両事業の対象地とされている。ここでのチャレンジショップ事業は、宇於崎・野島(2002)のいう独立店舗型である。

表 1 事業概要

事業名	中心商店街新規開店支援事業	魚津中央通りチャレンジショップ支援事業
補助内容	初年度...内外装設備、家賃運転資金の1/2(限度額 100 万円/年) 2・3 年度...家賃の 1/2(限度額 30 万円/年) ※魚津市中小企業相談所の経営指導を受けることが条件となる。 ※所定の要件を満たした場合、さらに『新規創業奨励助成金』として最大 20 万円が上乘せされる(初年度のみ)	家賃として月々1 万円と共益費・改装費のみ自己負担 ※チャレンジショップ出店者は、『新規創業奨励助成金』の支給対象外 ※募集数は原則 1 名で現在募集は停止しているが、随時相談受付
応募要件	20 歳以上図 2 中の 4 つの商店街に新規開業される人々	自分でお店を出していない方 魚津市商工会議所中小企業相談所の経営指導を受ける チャレンジショップ開店 1 年後、引き続き、中央通りで開業する
補助機関	3 年間 ※ただし営業開始日から 3 年以内に廃業するなどした場合、助成金の全額を返還すること	1 年間 (出店期間 1 年間)
問い合わせ	魚津市商工観光課市街地活性化室	魚津市中央通りイベントホール 魚津市商工観光課市街地活性化室

2. 調査対象者と質問項目

魚津市は、2001 年からチャレンジショップ事業を開始した。当初は、県と市と中央通りで 3 分の 1 ずつ負担する形でスタートした。中央通りのアサオ楽器店の裏の空き店舗を第 1 号店とするための整備から始まった。その後、第 2 号店として現在の我が家の店舗の位置の整備を行った。募集してから現在までの事業期間中に 9 店の出店がある。2014 年 10 月より出店中の店舗が 2 店あり、過去の事業出店者全 7 店が今でも営業を継続しており、その中でも商店街で営業しているものは 5 店である (うち 1 店は、商店街の他者経営店舗に

商品を卸している)。

質問項目は「チャレンジショップ出店の動機」、「魚津市の商店街を出店地として選んだ理由」、「チャレンジショップ事業を何で知ったか」、「出店した商店街のイメージや印象」、そして魚津市の商店街を以前から居住者として知っている場合は「商店街の思い出」とした。

Ⅲ 聞き取り調査結果

それぞれに出店動機は異なるものの、次のようなことが共通項目として見られた。まずは、①「店

表2 出店者一覧

出店番号	①	②	③
店名	はろういん	MY CLOSET	chocolat (シヨコラ)
チャレンジショップ実施期間	2001年9月1日 ~2002年8月31日	2002年10月1日 ~2003年9月30日	2003年11月1日 ~2004年10月31日
独立店舗オープン	2002年9月16日	2003年10月18日	2004年11月11日
業種	ネイルサロン・衣料雑貨	オーダーメイド	ブティック
独立後の営業形態	商店街で営業	商店街で営業	商店街で営業
出店番号	④	⑤	⑥
店名	リフレッシュサロン heal	(有) タカラ福祉企画	雑貨屋 TOBI
チャレンジショップ実施期間	2004年11月1日 ~2005年10月31日	2005年12月1日 ~2006年11月30日	2010年5月1日 ~2011年4月30日
独立店舗オープン	2005年11月2日	2007年1月10日	2011年7月1日
業種	リフレッシュサロン	福祉用品販売	手作り子供服・雑貨
独立後の営業形態	自宅にて営業	商店街で営業	ネットにて営業
出店番号	⑦	⑧	⑨
店名	我が家	コムレードデザイン	Lun
チャレンジショップ実施期間	2012年8月19日 ~2013年7月31日	2014年10月~	2014年10月~
独立店舗オープン	2013年9月1日		
業種	有機野菜・山菜・果物の 販売・自家製惣菜(100 円パック)販売	自作シルバーアクセ サリー販売	手作り子供服・おも ちゃ・オーガニック 商品
独立後の営業形態	商店街の店舗に卸売り		

表3 調査対象者一覧

出店番号	①	②	③
店名	はろういん	MY CLOSET	chocolat (シヨコラ)
チャレンジショップ実施期間	2001年9月1日 ~2002年8月31日	2002年10月1日 ~2003年9月30日	2003年11月1日 ~2004年10月31日
独立店舗オープン	2002年9月16日	2003年10月18日	2004年11月11日
業種	ネイルサロン・衣料雑貨	オーダーメイド	ブティック
独立後の営業形態	商店街で営業	商店街で営業	商店街で営業
出店番号	⑤	⑨	
店名	(有) タカラ福祉企画	Lun	
チャレンジショップ実施期間	2005年12月1日 ~2006年11月30日	2014年10月~	
独立店舗オープン	2007年1月10日		
業種	福祉用品販売	手作り子供服・おも ちゃ・オーガニック商品	
独立後の営業形態	商店街で営業		

舗の経営をやってみたい」(①②③※表2中の出店番号参照)というものである。店舗経営に対してこれらの回答者は、実家が衣料を扱う店であり、60代のまた何か新しいことをやってみたいと考えていた時期にチャレンジショップの話があったためという方や、学校で服飾関係について学んでおり、いつか自分のお店を持ってみたいという考えを抱いていたと答えた。また、仕事の都合上新たに事務所が必要となり、出店を決めたという方も存在する(⑤)。

チャレンジショップ出店の動機やきっかけには個人差がある。しかし、共通するのは自分の店または事務所を持ちたいという動機である。

魚津の地を選定した理由も、個人差がある。その中でも選定のきっかけが似ている例としては、地元・出店時の居住地が魚津であったこと、そこでチャレンジショップの話を耳にしたため(①②)

った(⑨)という回答を得た。魚津市のホームページでチャレンジショップ事業の情報は掲載されており、出店希望者に対する情報発信は行われているが有効に機能しているのかは明らかにできなかった。

最後の項目では、魚津市の出身者の中でも、昔から商店街に親しんでいた人(②)と商店街に足を運んだことのない(③)回答者が存在していた。このことから、出店地選択の要因に商店街への愛着が関与しているとはいえない。

IV 考察

前節の質問項目以外に自由に会話をする中で、回答者から様々な意見が得られた。それらを整理すると、以下のようなことが浮かび上がる。

まず、第1点目として、回答者のチャレンジショップ経営者のうち2名は商店街のイベントや行事参加を常に意識しているということである。例えば、⑤からは、「出店してからは周りの人にも良くしてもらい、商店街のイベントや祭りにも参加させてもらっている」という回答や、②からは「商店街行事の際に役割を割り振られている」とい

という回答と、嫁いだ先が魚津であったこと(⑨)が挙げられる。これらの回答者は、出身地や嫁ぎ先が魚津であったなど出店を決めた時点での居住地が魚津であったことが共通していると考えられる。他の回答では、息子が出店しようとしていたところ、準備段階で自分に話が回ってきた(③)という回答や、勤務地が入善から富山まで幅広く、魚津がちょうど中間地点であり呉東地区の中心でもあるため(⑤)と回答した方もいた。

このように魚津を選定した理由も、個人差があるが、居住地で制度が整っているから挑戦したという回答がほとんどである。県外出身の出店者で出店したのは9人中1名(⑧)であった。

次に、チャレンジショップ事業を知ったきっかけは、魚津市出身者は紙媒体がきっかけ(①②)であることがわかった。また県外出身の出店者は、知人を通じてチャレンジショップ事業の存在を知

う回答があった。これらのことから、商店街での店舗経営にあたり、その場での地縁の形成について強く意識しているということである。これらの行事参加を通じて、周囲とのつながりを付け、商店街での自らの居場所を形成しようとする意識の発露がそこに見られる。実際、②のように役割が割り振られ、商店街の構成員として一定の認識が得られているものもある。このことを通じてチャレンジショップ経営者に商店街に対する愛着が醸成されているのかもしれない。

第2点目だが、回答者のチャレンジショップ経営者のうち3名の出店業種が服飾系であることが分かった。さらに、①の「前からお店をやりたいという希望があった」という回答(他に②⑨も類似の回答)などから、チャレンジショップの存在を知る前から、自分の店を持ってみたいという意思を抱いていたことも明らかになった。つまり、居住地で夢を叶えるための手段である制度が整っているから挑戦したという回答がほとんどであることが分かった。今回の聞き取り調査で、服飾関係出店者は補助金制度を知る前から、自分の店を持つことが出来るきっかけや機会を待ち望んでいる、もしくはそれに向けて準備をしていることも

うかがえる。今後の潜在的な新規出店者は、このような意思を抱いている服飾関係の方々が多いのかもしれない。

第3点目として、必ずしも魚津市の出身者ばかりが出店するわけではないということである。①②③は、魚津市出身者であるが、事務所を求めて出店した⑤は入善出身であり、⑧はいつか自分の店を持ちたいと出店のチャンスを探していた富山市出身の方、⑨は金沢市から魚津へ嫁いだ方である。このように、必ずしも魚津市内のみの方が出店しているのではないことが明らかになった。直接の聞き取りではないものの唯一の市外出身の⑧は、出店者を取りまとめているイベントホールのスタッフの話によると「自分の店を開きたくて、ネットなどで情報を探していたところ魚津でしかやっていないようだった（実際には高岡でもやっていたが情報を得られなかった）ため」魚津を選択したということが分かった。このような例は、媒体の違いはあるが、2点目に挙げた、夢を叶える手段として制度の整っているところで出店するという、服飾関係の出店者に見られる特徴であると考えられる。

第4点目の経営情報の商店街内での交換についてである。②の回答「服を作れたり直せたりできるが、経営は未知」に代表される、多くの出店者の抱える問題であると考えられる。チャレンジショップ出店期間中に独立後の経営のノウハウや知識、体験談などを聞くことのできる機会の出店者側の需要は大きいと考えられる。商店主へそのような機会を供給し、独立後の不安を多少なりとも解消することで、商店街へ独立出店した後の課題や経営者の不安が軽減され、独立後の商店街への定着の一助になりうると考える。

V おわりに

本研究は、チャレンジショップ事業出店者の商店街への愛着が出店要因となっているのかということや事業終了後も商店街に定着している商店主は商店街への愛着が強いのかなど商店主と商店街への愛着醸成について解明することを調査目的と

してきた。調査結果から、事業出店の要因が出店者の商店街に対する愛着であるという仮説は否定されたことが分かった。全体の傾向から、出店したいという意思や自分の店を持ちたいという夢や希望の存在が出店要因であると考えられる。

二つ目の商店街への定着と商店街への愛着の関係だが、これも出店継続の要因が必ずしも商店街への愛着である、とは言えないことが分かった。ただし、聞き取り内容から、商店街での店舗経営にあたり、その場での地縁の形成について強く意識しているということが明らかになった。商店街のイベントなどへの行事参加を通じて、周囲とのつながりを付け、商店街での自らの居場所を形成しようとする意識の発露が見られたり、実際に役割が割り振られ、商店街の構成員として一定の認識が得られたりしているものもある。これらのことから、商店街でのイベントや行事参加や役割を割り振られることが出店者の商店街に対する愛着醸成につながっているのではないかと考えられる。

本研究では、テナント料や商店街周辺の駐車場の有無など公開されているデータなどを活用した客観的視点による調査が欠けていた。このようなデータを活用し、より深く詳細な解析を加え、論を展開することを今後の研究における課題とする。

本稿の作成にあたり、調査にご協力いただいた魚津市役所の皆様には大変お世話になりました。また、インタビューに回答して下さった魚津市中央通り名店街の皆様には大変感謝しております。末筆ではございますが、心より御礼申し上げます。

注

- 1) 2010年国勢調査によると常住人口は44,959人である。
- 2) 魚津市ホームページを参照。
- 3) 魚津市ホームページ、魚津市観光協会公式ホームページを参照。

文献

宇崎崎弘実・野嶋慎二 2002. 店舗育成手法としてのチャレンジショップ事業の現状とその要件—

富山市中央通り商店街の事例一. 日本建築学会
技術報告集 15: 301-306.

鈴木春菜・藤井聡 2008. 地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究. 土木計画学研究・論文集 25: 357-362.

引地博之・青木俊明 2005. 地域に対する愛着形成の心理過程の検討. 景観・デザイン研究講演集 1:232-235.

引地博之・青木俊明・大淵憲一 2009. 地域に対する愛着の形成機構—物理的環境と社会的環境の影響—. 土木学会論文集 65: 101-110.

「みなとオアシス魚津」で活動する 観光ボランティア団体の重要性

近藤 薫

KONDO Kaoru

1980 年後半以降、それまで一般的であったマスツーリズムに代わり、オルタナティブ・ツーリズム¹⁾が台頭した。オルタナティブ・ツーリズムの 1 つである着地型観光は地域資源を活用した、体験型・交流型の要素を取り入れた旅行形態である。本稿では地域資源として富山県魚津市の蜃気楼を取り上げ、その解説活動を行っている蜃気楼見させ隊に注目した。蜃気楼は発生しにくく、判別しにくいものである。そのため、解説をしてくれる人がいなければ来訪者の満足度が下がってしまう。そこで解説活動を行っている蜃気楼見させ隊の活動が来訪者の満足度にどのような影響を与えているかを明らかにすることを目的とした。分析には「観光地案内説明員設置事業 活動報告書」のデータを用いた。その結果、来訪者は中部地方の人が多く、リピーターの存在などが明らかになった。また活動報告書の会話記録欄から蜃気楼見させ隊の取り組みによって満足して帰る来訪者が多いことが判明し、その存在は重要であることが分かった。しかし蜃気楼見させ隊は隊員数が少なく、今後人数が増える予定がないことも聞き取り調査で判明した。そのため今後は後継者の育成が重要になってくるものと考えられる。

キーワード： 蜃気楼、観光ボランティアガイド、満足度

I. はじめに

1. 問題の所在

人文地理学事典によると 1994 年、国連の世界観光機関の定義では、ツーリズム(観光)とは「個人的もしくは仕事上の目的で、日常環境の外にある国や場所に人々が移動する、社会的、文化的、経済的現象である」とされている。ツーリズムは空間的な、人々の移動を伴う現象であるがために、地理学において検討すべき重要な研究テーマとなっている。

従来のツーリズムではマスツーリズムが一般的で、その 1 つである発地型観光は出発地の旅行エージェントが企画する「パック旅行」が典型であり、ステレオタイプの観光に陥りやすいものであった。そこで注目されたのが、近年観光庁が振興を図っている着地型観光である。着地型観光は 1980 年後半以降、マスツーリズムの代わりに台頭したオルタナティブ・ツーリズムの 1 つである。

オルタナティブ・ツーリズムとは地域資源を新たに活用し、体験型・交流型の要素をとり入れた旅行形態を指す。着地型観光では企画は到着地の地元法人や NPO、あるいは行政や地元住民の有志などで行うため、その地域ならではの観光が展開される。そのため着地型観光は地域の活性化や振興と結びつくことが多く、観光客も様々な着地型観光の種類から個人のニーズに合った観光を選択することができる。

着地型観光において、観光客が交流を持つ機会が多いと考えられる地域住民の一例として、観光ボランティアガイドがある。観光ボランティアガイドの活動の実態およびその動向について研究した斉藤(2010)ではツーリズムは集団志向から個人志向へと方向性が変わってきており、それに伴って地域についての詳細な情報や地域住民との交流が求められていると述べられている。また、ガイド活動においても地域についての専門的な知識と参加者をひきつける方法が求められていると主

張している。しかしこの調査では観光ボランティアガイド間の意識の差を明らかにしているが、観光ボランティアガイドの活動によって来訪者の満足度にどのような影響を与えているかという点にまでは研究が行われていない。まちづくり・地域振興のための施設として道の駅を調査した恒吉・西山（2001）は、設置主体・運営主体・地域資源の違いが「道の駅」の個性となり、また外来者と住民の交流が行われる点が従来の民間によるドライブインや高速道路のS.A, P.Aと異なる道の駅の特徴であるとしている。「道の駅」が「まちづくり」「地域づくり」のしかけとなるには第一に駅が住民との関係を築くことが必要であり、それから地域住民と外来者の交流が生まれることで「道の駅」の情報交流機能や地域連携機能を十分に活かせるとされている。このように地域振興の施設としての道の駅の研究は行われている。しかし今回取り上げる「みなとオアシス」は道の駅と似た地域振興の施設ではあるものの、制度開始が道の駅に比べて遅く、登録港も少ない²⁾。そのため「みなとオアシス」に関する研究はまだ盛んではない。

2. 研究目的と調査方法

本稿では富山県魚津市にあるみなとオアシス魚津を取りあげ、蜃気楼³⁾という地域資源を介して、みなとオアシス魚津で活動する観光ボランティアガイドの活動が来訪者の満足度にどのような影響を与えているのかを明らかにすることを目的とする。また本稿では観光ボランティアガイドとして蜃気楼見させ隊を取りあげる。蜃気楼は富山県魚津市で埋没林・ホタルイカと併せて三大奇観と呼ばれており、また魚津市が「蜃気楼の見える街」と宣伝を行っていることから、蜃気楼はオルタナティブ・ツーリズムで重要視される地域資源であり、かつ体験型・交流型の事象だといえる。

調査はみなとオアシス魚津の運営主体である魚津市役所、株式会社魚津シーサイドプラザ、みなとオアシス魚津内で蜃気楼を介して来訪者と関わる機会をもつ観光ボランティアじゃんとこい、蜃気楼見させ隊の方に、みなとオアシス魚津内で行っている活動や来訪者との交流機会について聞き

取りを行った。その後文献調査として、「観光地案内説明員設置事業 活動報告書（2013年度）」⁴⁾に記載されている県外車両の台数を集計した。また蜃気楼見させ隊と来訪者の会話の記録からも考察を行った。

II. 調査対象概要

みなとオアシスとは国土交通省によると、「みなとにおいて人々のにぎわいや交流を創出するみなとの施設（建築物・オープンスペース等）のうち、一定の要件を満たす施設を地方整備局長等が認定・登録し、国がその広報活動を支援することにより、みなとオアシスの利用促進をはかり、みなとを核とした地域住民の交流促進や観光の振興を通じた地域の活性化に資することを目的としている」とされている。



第1図 みなとオアシス魚津

第1表 蜃気楼の見やすさのランク (魚津埋没林博物館ホームページより作成)

ランク	判定基準
A	予備知識がない人や、双眼鏡などを持たない人でも、満足できる。 (肉眼ではっきり識別でき長時間(約2時間以上)にわたり複数の方向に現れる鮮明なすばらしい蜃気楼)
B	予備知識がない人や、双眼鏡などを持たない人でも、大半の人にわかる。 (肉眼ではっきり識別できるが、継続時間や方向、鮮明さなど何かの要素が欠ける。)
C	予備知識がない人や、双眼鏡などを持たない人の、半数ぐらいにはわかる。 (「肉眼で識別できるが短時間」「長時間だが双眼鏡がないとわからない」「方向が限定的」など。)
D	予備知識がない人や、双眼鏡などを持たない人は、大半の人がわからない。 (「双眼鏡で識別できるが短時間」など。)
E	十分な予備知識を持って双眼鏡などを使用しないと観察が困難。 (双眼鏡でも識別に経験を要する。)

調査対象地であるみなとオアシス魚津はこの制度に基づき、制度開始から約3年半後の2007年3月にみなとオアシスに登録された。運営主体は魚津市と株式会社魚津シーサイドプラザである。みなとオアシス魚津は、魚津港北緑地、株式会社魚津シーサイドプラザの運営する海の駅蜃気楼、魚津三大奇観の1つである埋没林を展示する魚津埋没林博物館の3施設とその周囲一帯で構成されている(第1図)。みなとオアシス魚津は魚津港に隣接しており、広い無料駐車場があることから、春の蜃気楼のシーズンには一目見ようと多くの人がこの場所に訪れる。

蜃気楼は見やすさによって5段階にランク分けされている⁵⁾が(第1表)、AやBの見やすいものはなかなか出ない上に、元々の風景がわからない来訪者にとっては、水平線上に浮かぶものうち、どれが蜃気楼でどれが本物の地物なのかを判別することは難しい。そのため来訪者にとっては正確に蜃気楼を見るために、解説者の存在は重要なのである。本稿では蜃気楼についての解説を行っている団体として、蜃気楼見させ隊に聞き取り調査を行った。

蜃気楼見させ隊は2010年度から活動を行っている。緊急雇用対策の一環として魚津市が補助金を出し、シルバー人材派遣センターから蜃気楼の説明と海岸沿いの清掃員として派遣されたことが始まりである。当初、活動は単年の予定であったが、それではもったいないということで現在まで続いている。メンバーは3人で、3月中旬から11月の始めまで、9時から16時頃までの時間帯に

活動している。最近では蜃気楼の説明だけでなく、魚津市のおすすめスポットなどの観光案内や、蜃気楼が出た日、出なかった日にそれぞれ記念となる証書の配布も行っている。また蜃気楼が見られなかった場合の見られんだちや証にはQRコードが掲載されている。このQRコードからは埋没林博物館が配信しているメールマガジン「しんきろう通信⁶⁾」の登録が可能である。蜃気楼見させ隊は証書の配布の際、この「しんきろう通信」の登録を来訪者に薦めている。

III. 蜃気楼見させ隊の活動報告書からの分析

第III章では『観光地案内説明員設置事業 活動報告書(2013年度)』の県外車両の台数の集計を行い、来訪者の属性の特徴を明らかにする。また蜃気楼見させ隊と来訪者の会話の記録についても注目することで分析結果の原因を検討する。

この章では①シーズン外の来訪者はみなとオアシス魚津を訪れる人は蜃気楼を見るのに適したシーズンを知らない遠方の人が多い、②平日は近場の中部地方のナンバー、休日は遠方のナンバーが増える、③蜃気楼の発生日は近場の中部ナンバーが増えるという仮説をたてた。その検証として1日平均入込み県外車両数、地方別来訪者割合、平日と休日の比較、蜃気楼発生日とその翌日の比較を行った。

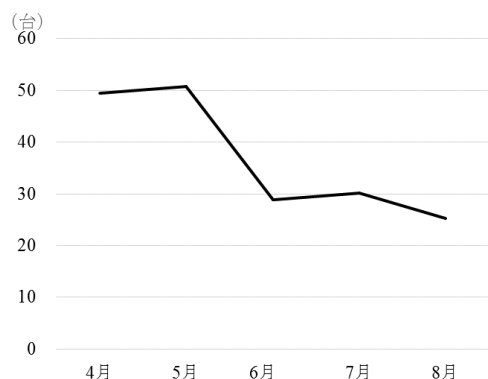
2013年度の蜃気楼は魚津埋没林博物館のホームページによると3月1回、4月6回、5月7回、

6月2回，7月1回の計17回であった。ランクはCが9回，Dが5回，Eが3回であった。同ホームページに記載されている平成8年から平成26年までの上位蜃気楼の発生日のデータによると，4月と5月の発生数が，次ぐ6月の約3倍以上であることから本稿では蜃気楼のハイシーズンを4・5月とする。

1. 1日平均入込み県外車両数

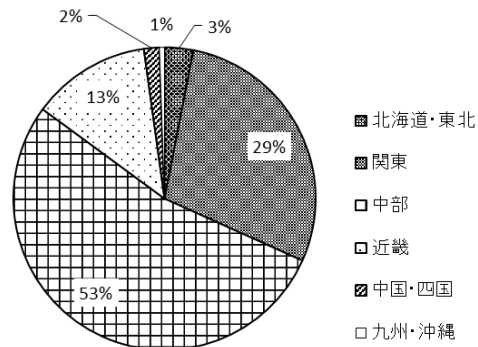
第2図は1日平均入込み県外車両数のグラフである。ここでデータを各月の車両総数ではなく1日平均としたのは，蜃気楼見させ隊の活動日数が月によって異なるためである。グラフを見るとハイシーズンの4・5月に比べ，ハイシーズンではない6・7・8月の車両数は，平均で1日辺り約20人少ない結果となった。ハイシーズンに県外車両が平均して多いということは蜃気楼のハイシーズンをしっかり知っている人つまり，予備知識を持った人が訪れているからであると考えられ，これらの人々は何度も来訪し，経験的に蜃気楼の出やすい時期を知っているリピーターか，事前に蜃気楼について入念に下調べをした上で来訪する人のいずれかではないかと考えられる。

しかし，ここで注目したいのは6月以降も1日平均30人ほどと，それなりの数の県外車両が来ている点である。データを見る限り，シーズンが終わってもみなとオアシス魚津を訪れる人たちは，蜃気楼が魚津で見られることは知っていても，蜃



第2図 1日平均入込県外車両数

(観光地案内説明員設置事業 活動報告書 (H25) より作成)



第3図 地方別来訪者割合

(観光地案内説明員設置事業 活動報告書 (H25) より作成)

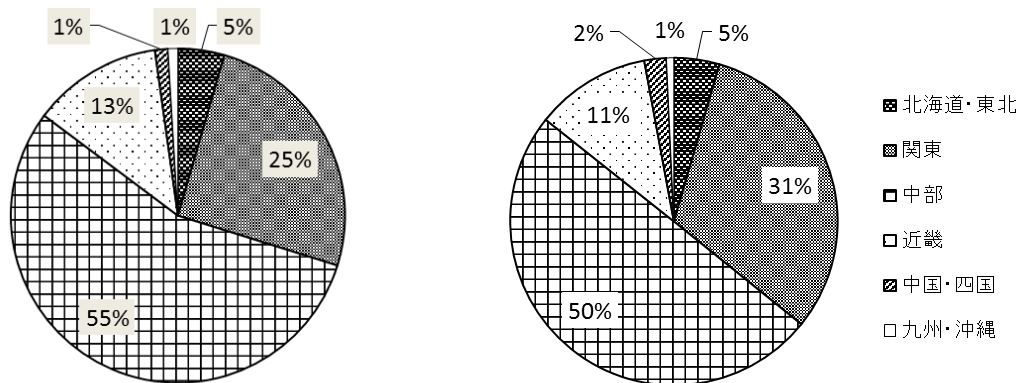
気楼を見るのに適した季節がいつなのかまでは理解していない遠方の人が多いのではないかと考えられる。

2. 地方別来訪者割合

Ⅲ-1での疑問について検証したのが第3図である。ここでは地方を北海道・東北，関東，中部，近畿，中国・四国，九州・沖縄の6つに分け，来訪者の割合を地方別に検討した(第3図)。その結果，来訪者の半数は中部地方であることが明らかになった。またハイシーズンである4月，5月と終盤の7月について，地方別の構成比を比べてみたところ，いずれの季節においても差異はほとんどみられなかった。このためシーズンが終わってからの来訪者は遠方の人が多いという仮説は裏づけられなかった。

3. 平日と休日の比較

平日は会社や授業があるため，時間の制約がある人が多い。そのため遠方からはなかなか魚津まで足を運ばず，みなとオアシス魚津には近隣の県のナンバーが増えると考えられる。しかし時間の余裕があれば，休みの日にでかける目的地として遠方の人魚津を訪れる可能性がある。そこで平日は近隣の県のナンバー，つまり中部地方のナンバーが，休日は中部地方以外のナンバーが増える

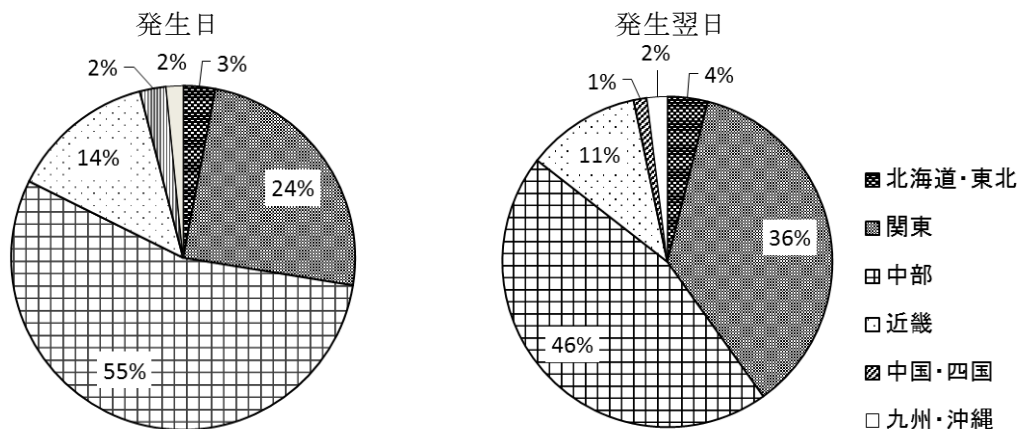


第4図 平日・休日 地方別来訪者割合
(観光地案内説明員設置事業 活動報告書 (H25) より作成)

のではないかという仮説をたて、検証を行った(第4図)。地域別にみると関東地方は平日が休日に比べて6%、中部地方は平日に比べて休日が高い結果となった。まず、関東地方からの来訪者が平日の方が高い点に関してである。活動報告書に記載されている蜃気楼見させ隊と来訪者との会話の記録によると、平日の来訪者は50~70代の男女が目立った。これは定年退職後に夫婦で旅行する際に、蜃気楼を見ようとこの場所を立ち寄る来訪者が多い結果であると考えられる。高齢者の旅行に関しては国土交通省総合政策局旅行振興課が2006年3月に行った「高齢者のニーズに対応した質の高い観光・リゾート地の形成等方策に関する調査」において団塊の世代を含む現50代後半の世代は自家用車を利用して旅行に出かける人が多いこと、1泊2日の短い旅行が多いなどの傾向が明らかになっている。また60代の旅行全体の半数が『平日』出発であり、定年退職後、曜日に縛られることが少なくなれば、混雑の避けられる『平日』出発が増えるのは当然と言えることが指摘されており、このことから平日は50~70代の来訪者が増えたものと考えられる。一方休日に中部地方の来訪者が若干高いのは、休日に出かける目的地として近県である富山に足を延ばしてみた方が多いからではないか考えられる。

4. 蜃気楼発生日とその翌日の比較

蜃気楼は多い年でも1年で23回しか発生しない(1999年)ため、見るのは困難である。しかし、ハイシーズンには、インターネット上でウェザーニューズ社が蜃気楼見物の目安として蜃気楼予報を発表しており、地元新聞にも蜃気楼予報が掲載されている。また埋没林博物館はしんきろう通信で登録者に蜃気楼発生の速報やランクを配信している。来訪者は予報を見たり、発生当日に速報を受け取ってみなとオアシス魚津に駆けつけたりすることで蜃気楼を見ることが可能となる。蜃気楼が発生するとニュースになる場合もある。蜃気楼が発生した翌日はニュースを見て、みなとオアシス魚津にやってくる人もいえると考えられる。蜃気楼予報は1週間分ほどまとめて出するため、遠方の人も前もって日を決めてくる事が出来る。ニュースを見て翌日くる場合も、翌日時間に余裕がある人に限られるが、ある程度魚津市から距離がある人でも来ることはできる。しかし、しんきろう通信を見てやってくる人は、速報であるため駆けつけられる距離、つまり蜃気楼の発生日は発生翌日に比べて、近隣の県を含む中部地方の割合が高くなるのではないかという仮説をもとに検証を行



第5図 発生日・発生翌日 地方別来訪者割合
(観光地案内説明員設置事業 活動報告書 (H25) より作成)

った(第5図)。図から中部地方は発生日が翌日に比べて9%、関東地方は翌日が当日に比べて12%高いという結果になった。この結果についても活動報告書の蜃気楼見させ隊と来訪者との会話の記録から検討する。この記録によると蜃気楼の発生日に蜃気楼予報をみてやってきたと話した人が、金沢、静岡、東京の3ヶ所から来ていた。またしんきろう通信の速報を携帯で受信してやってきた来訪者が大宮、金沢、神奈川⁷⁾から来ていた。これらの記載から中部地方の人は他の地方より足を延ばしやすいため、予報を見てその日に魚津市に行くことを決めたり、しんきろう通信を受信し急いでやってくるのが可能となり、翌日に比べて発生日の中部地方の割合があがったものと考えられる。

次に関東地方からの来訪者が発生日に比べて翌日に割合が高くなっていることについて検討する。これは発生日のテレビ放送をみてやってきた人や、もともと魚津や北陸方面に旅行の予定があり、クチコミで蜃気楼が出たと聞いて翌日に目的地として追加してやってきた人、また発生日に見てもう一度見たいと思ひ連泊する人などがいたことが活動報告書に記載がされていた。こうした人々が一定の時間が経過した後で中部地方の外側から来訪することにより、翌日には中部地方以外のナンバーを掲げた自動車の割合が増えたものと考えられ

る。

5. 来訪者との会話の記録

今回分析を行った平成25年度は最高でもランクはCであった。Cランクは第1表にある通り、予備知識がない人や双眼鏡を持たない人の半数ぐらいはわかるとされているが、Cランクでも説明がないとどれが蜃気楼であるかは判別しにくい⁸⁾。そのため、活動報告書の来訪者との会話記録には蜃気楼を見に来たが発生しているか、蜃気楼は見られそうかといった質問が多くみられた。この際、蜃気楼見させ隊の隊員は風向きや温度から出没の可能性を判断して伝えたり、蜃気楼はなぜ発生するのかを解説したりする。蜃気楼の発生の可能性が低い場合は証書を配布することで蜃気楼を見に行ったという証拠を来訪者に与えている。また蜃気楼発生の可能性がある場合は、もう少し待つようアドバイスをする。アドバイス後に蜃気楼が出た日の記録には「満面の笑みで帰って行った」「大変感激され喜んでおられた」「解説してもらわなければわからなかったと多くの人に感謝された」と残されている。これらの記録から蜃気楼見させ隊の解説のおかげで蜃気楼を見ることができ、満足して帰った人が多数いたことがわかる。それだけでなく、見られた際の証書がいい記念になると喜んで帰った人も多くいたことがわかった。さら

に春型はでなくても、冬型の蜃気楼が発生している場合は、冬型を見せてあげると多くの人が感激して帰って行ったことが記載されている。

この会話記録の中には「去年も来てみられんだちや証をもらった」「来年も来る」などの記載も見られ、蜃気楼を見に来た際の蜃気楼見させ隊の解説や行動が、来訪者のまた来ようという意識に繋がっていることが分かった。以上のことから蜃気楼見させ隊は来訪者に解説を行うことで、蜃気楼とはなにかを普及し、来訪者の満足度をあげる重要な役割を担っていると考えられる。

IV. おわりに

蜃気楼という現象を見に魚津市を訪れる来訪者は大勢いる。しかし前述したように、蜃気楼は毎日見られるものではなく、また素人目には識別が難しいものである。来訪者が元々ある風景ではなく、蜃気楼を正しく認識するため、また蜃気楼とは何かを理解するには解説をしてくれる人が必要なのである。そこで重要な役割を持つのが魚津蜃気楼研究会や蜃気楼見させ隊など、みなとオアシス内で蜃気楼について解説を行う団体である。彼らは近年のツーリズムで重要とされている、地域について（蜃気楼という魚津の名物ともいえる現象）の詳細な知識を持ち、来訪者と交流する地域住民であると言える。また見方の説明、記念となる証書の配布、見られなかった人に写真を使っただけの解説や、春型が見られなくても冬型（下位蜃気楼）が出ていれば見方を説明してあげるなどの機転・気配りで来訪者の満足度をあげている重要な存在であるとも言えるだろう。みなとオアシス魚津は希少価値のある蜃気楼という観光資源の詳細な知識を持つ人がいて、来訪者がシーズンにはいつでも地域住民である彼らと交流できる拠点となっていると言える。この交流こそが、また行こうというリピーターの増加に繋がる要素であると考えられる。

しかし、蜃気楼見させ隊の隊員は3人であり、今後増える予定はないという⁹⁾。今後彼らが何ら

かの理由で隊員として参加出来なくなった場合、蜃気楼についての詳細な知識を持つ人物をすぐに補充することは困難であると考えられる。また聞き取り調査の際、蜃気楼見させ隊の隊員たちは独学で蜃気楼の見方を身につけたと話していた。このことは、新たな隊員が加わったとしても来訪者に説明できるほどの知識を習得するまでには相当の時間が必要となることを示唆する。よって、蜃気楼を解説できる人が恒常的に存在する状況を保つには、後継者の育成が重要になってくると考えられる。

今回の調査では、来訪者に関する分析は、平成25年度の活動報告書を用いた分析に限られた。みなとオアシス魚津に蜃気楼を見るために訪れる人が、蜃気楼見させ隊の活動によって増えているのかを検討するには、複数年度で入込み客数の推移を検討する必要があるが、本研究ではデータの制約からこれを行うことができなかった。この点は今後の課題である。

本稿の作成に当たり、調査にご協力くださった魚津市役所企画政策課・商工観光課・農林水産課の皆様、株式会社魚津シーサイドプラザの皆様、蜃気楼見させ隊の皆様、観光ボランティアじゃんとこいの皆様には大変お世話になりました。末筆ではありますが、心より御礼申し上げます。

注

- 1) オルタナティブ・ツーリズムはニューツーリズムと呼ばれることもある。
- 2) 道の駅の制度開始は1993年、みなとオアシスは2003年である。登録数は道の駅が1030駅、みなとオアシスは登録港が78港、仮登録は6港である（2014年10月1日現在）。
- 3) 蜃気楼には上位蜃気楼、下位蜃気楼、鏡映（側方）蜃気楼の3種類がある。下位蜃気楼は浮島現象や砂漠で見られる逃げ水現象など、一般的によく見られるものである。鏡映蜃気楼は自然

界ではごく稀にしか見ることができない。通常ニュースで取り上げられるのは上位蜃気楼であり、富山県魚津市はこの上位蜃気楼が見られるスポットとして全国でも有名である。また魚津市ではこの上位蜃気楼が春先に見られるため、春型蜃気楼とも呼ぶ。

- 4) 「観光地案内説明員設置事業 活動報告書」は蜃気楼見させ隊が活動日につけている日誌である。天候、風の状況、蜃気楼の発生の有無、海の駅蜃気楼の駐車場に止めてある県外車両のナンバーと台数、みられんだち証の配布数、シャッターボランティア回数、来訪者との会話の記録がされている。
- 5) 蜃気楼の見え方のランクは魚津埋没林博物館が設定した観測記録上の目安である。観測者によって蜃気楼の判定に差があるため、他のホームページ等で発表されているものとは数値が異なる場合もある。
- 6) しんきろう通信は埋没林博物館が配信する無料のメールマガジンである。蜃気楼発生の速報や、ランクなどを登録者に対して配信している。
- 7) 活動報告書の蜃気楼見させ隊と来訪者の会話記録によると、この神奈川の人は「金沢にいるときにしんきろう通信の速報を受信し急いでやってきた」とある。
- 8) 平成 26 年 4 月 3 日に行った予備調査の際、B ランク（予備知識がない人や、双眼鏡などを持たない人の大半がわかるレベル）の蜃気楼が出たが、解説をしてもらい双眼鏡を貸してもらってやっとわかる程度であった。
- 9) 蜃気楼見させ隊への聞き取り調査の際、「市の

問題だからわからないが、たぶん増えない」と話していた。

文 献

- 斉藤敏子 2010. 観光ボランティアガイド活動の実態およびその動向に関する研究. 日本観光研究学会第 25 回全国大会論文集(2010 年 12 月) 105-108
- 恒吉美智子・西山徳明 2001. 「道の駅」に関する研究 まちづくり・地域振興のための施設として. 日本建築学会九州支部研究報告 第 40 号 325-328
- 『人文地理学事典』 丸善出版 532-537,542-543
- 公益財団法人 魚津市シルバー人材センター 2013. 観光地案内説明員設置事業 活動報告書
- 観光庁ホームページ (2014 年 11 月 11 日確認)
http://www.mlit.go.jp/kankocho/page05_000044.html
- 国土交通省総合政策局旅行振興課 「高齢者のニーズに対応した質の高い観光・リゾート地の形成等方策に関する調査」 (2014 年 11 月 22 日確認)
<http://www.mlit.go.jp/common/000059339.pdf#search=%E9%AB%98%E9%BD%A2%E8%80%85+%E6%97%85%E8%A1%8C+%E5%B9%B3%E6%97%A5+%E4%BC%91%E6%97%A5>
- 国土交通省ホームページ(2014 年 11 月 11 日確認)
http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html
- 魚津埋没林博物館ホームページ 蜃気楼記録一覧 (2014 年 11 月 24 日確認)
http://www.city.uozu.toyama.jp/nekkolnd/m_record/index.html

魚津市における高齢者の移動手段選択

平松 映人

HIRAMATSU Akihito

高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展により、公共交通の利用者は減少してきた。その結果、民間による公共交通の運営は困難になり、特に経営環境の厳しい地方都市の公共交通機関はその多くが廃止・減便を余儀なくされてきた。高齢者をはじめとする交通弱者にとって、外出時の移動手段が減ることは購買行動などの機会の縮小につながる。こうした状況に陥ることを防ぐため、移動手段の確保が地方自治体にとって大きな課題となっている。そこで本研究では、地方都市の魚津市において高齢者の外出行動における移動手段がどのように選択されているのかを、聞き取り調査から明らかにした。高齢者本人又は世帯内の誰かが自動車を所有している場合、ほとんどの外出行動に自動車が利用される。独居高齢者も同様である。一方、自動車を所有していない独居高齢者は近居している家族のサポートや公共交通を利用している。移動距離や買い物時の荷物の負担が大きい場合、他の移動手段がある場合に公共交通が積極的に利用されることはないことが明らかになった。

キーワード： 高齢者， 移動手段， 自動車所有形態

I はじめに

1. 問題の所在と研究目的

高度経済成長期以降、地方都市においてモータリゼーションが急速に進展した。その結果、公共交通は衰退し、自動車の役割が増加した（青島ほか 2000）。国土交通省の調査によると、乗り合いバスの乗客の延べ人数は、1990年から2010年の間に65億人から42億人に減少している。乗客の減少は、路線運営において主な収入源となる運賃の減少に影響し、2012年の時点で、民間バスの約7割は赤字運営をしている（国土交通省 2014）。公共交通を民間の力のみで維持していくのは困難な状況にあり、赤字路線の廃止は各地で相次いでいる。しかし一方で公共交通には、高齢者をはじめとする交通弱者にとっての移動手段の一つになっているという側面もある。公共交通は都心部の活動や彼らが直接的な関係を持つ活動に参加するため、または友人や別の場所に住む家族に会うためによく利用される。オスロで女性高齢者の外出行動における移動手段の使い分けを調査した

Nordbakke (2013) によると、公共交通を利用する高齢者は目的地までのルート、乗り換え、時刻表等の情報を詳細に知っている。公共交通の運営を継続することは、交通弱者の移動手段を確保するために重要であり、地方自治体と協力することで赤字路線の廃止に対処している。

高齢者の外出行動における移動手段は、個人の身体的特徴や自動車所有の有無といった観点から研究されている。青島ほか (1991) は、世帯における自動車運転免許保有者と非保有者の交通手段をライフステージに着目して分析した。その結果、自動車の乗合が免許非保有者の主要な交通手段の一つになっていることを明らかにした。さらに、免許非保有者が多世代で同居している場合、他の移動手段の代わりに家族の送迎や高齢者同士での自動車の乗合を利用する傾向にあることも示された。身体障害者による各交通機関の乗り分け行動の特徴を分析した青島ほか (2000) の研究では、バスと自動車の乗合はいずれも、病院への通院や娯楽活動に参加するための移動手段として利用される割合が高いことが明らかにされた。

表1 聞き取り調査対象者概要

地区名	対象者	性別	年齢	世帯構成	移動手段（買い物）	移動手段（通院）
大町	Aさん	男性	72歳	妻	車	-
	Bさん	男性	84歳	妻	車	車
	Cさん	女性	75歳	息子	送迎、バス	送迎、バス
	Dさん	女性	81歳	独居	バス	-
道下	Eさん	女性	76歳	夫	車	-
	Fさん	女性	82歳	独居	バス	徒歩
	Gさん	女性	82歳	独居	徒歩、バス	徒歩
	Hさん	男性	74歳	妻、息子	車	-
	Iさん	男性	71歳	妻	車	徒歩
	Jさん	男性	71歳	妻	車、自転車	-
	Kさん	女性	82歳	独居	自転車、JR	自転車
	Lさん	女性	78歳	独居	送迎	バス
	Mさん	女性	74歳	独居	徒歩、バス	自転車、JR
	Nさん	女性	80歳	独居	車	車

以上の先行研究からも明らかなように、高齢者が外出する際には、移動手段として自動車を利用できるかどうかによって、異なる移動手段が選択されると考えられる。そこで本研究では魚津市の高齢者を対象とし、世帯の自動車所有形態によって分類した後、それぞれの高齢者が外出の際どのような移動手段を利用しているのかを調査した。調査で得られたデータをもとに、魚津市に居住する高齢者の移動手段選択の過程を明らかにすることを研究目的とする。

2. 研究方法

本研究の対象地は、魚津市沿岸部に位置する大町・村木・道下の三地区とし、地区内に居住する高齢者に聞き取り調査を行った。調査対象者は、当該地区内の各高齢者学級¹⁾に参加している高齢者とし、魚津市役所の協力のもと、個別の調査協力依頼を行う方法をとった。その結果、合計20人（村木地区6人、大町地区4人、道下地区10人）が対象者となった。大町地区と道下地区の聞き取り調査は個人へのインタビュー形式で行った。村木地区の聞き取り調査は座談会形式で行ったが、調査時間の都合上、対象者個人の情報は得られなかった（表1）。聞き取り内容は、日常生活にお

ける目的ごとの移動手段のほか、各々の選択理由や代替移動手段の有無である。

II 研究対象概要

1. 研究対象地概要

国勢調査によると、全国の高齢化率は2000年から2012年までに17.4%から23.0%に上昇した。これと同期間に魚津市の高齢化率は21.5%から27.7%に上昇し、全国と比べて高い水準で高齢化が進行している。魚津市民バスは、民間バス路線の廃止によって地域住民の移動手段が減少するのを防ぐため1990年に運行を開始した。市内を運行する魚津市民バスは、高齢者の日常生活の移動手段の一つになっている（図1）。大型のスーパーマーケットやショッピングセンターに隣接する道路には各路線の停留所が設けられている。また、富山県の地域がん診療連携拠点病院にも指定されている富山労災病院には、すべての路線が停留所を設置しているため、通院時に市民バスを乗り換える必要がない。各路線とも一時間に一本の間隔で運行している。天神、中島、上野方の3ルートでは時間帯によっては停車しない停留所がある。停車しない時間帯に利用したい場合、前日までに

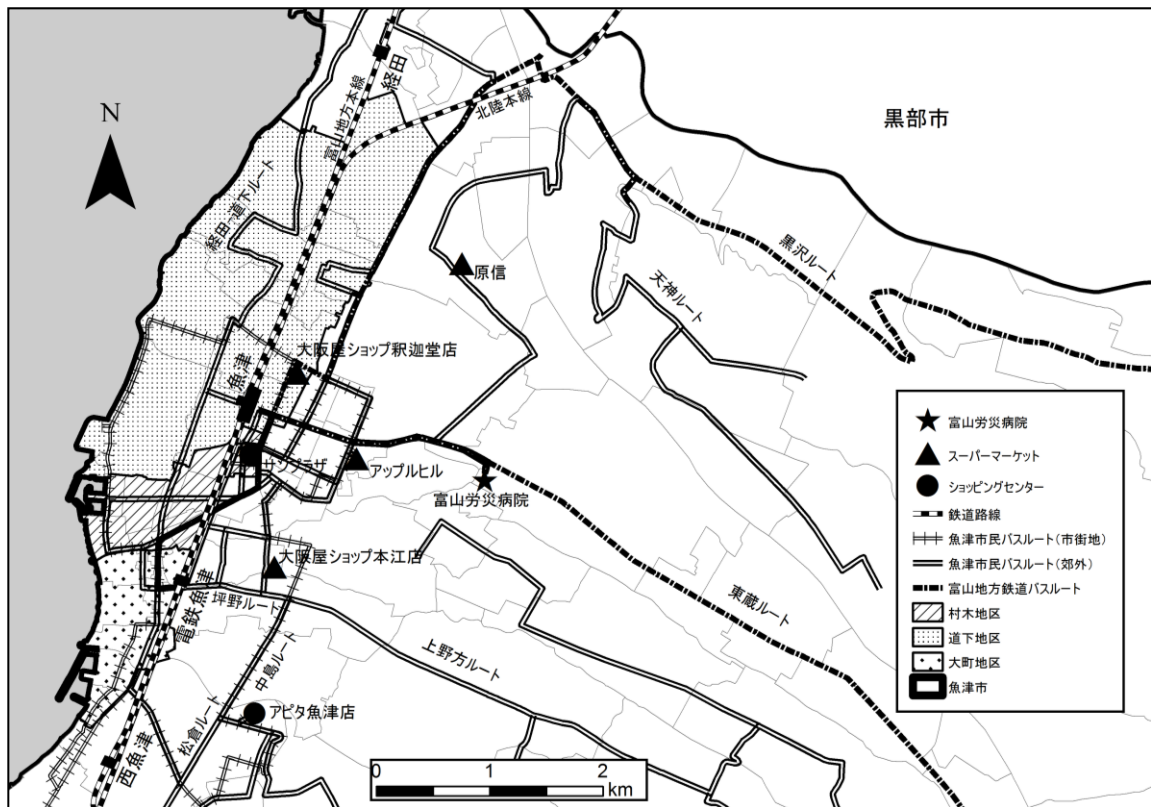


図1 対象地区および市民バスルート概要

市役所の商工観光課に電話をして予約することで当日の利用ができる。

魚津市の沿岸部は市街化されており、本研究で対象とする三地区もその中に含まれている。各地区には市民バスの路線が二本以上通っており、食料品や日用品の買い物、病院への移動手段として利用されている。各地区内には食料品店や商店街が存在しており、地区外まで移動せずに買い物ができる。大町地区と村木地区には魚津中央通り商店街をはじめとして4つの商店街²⁾が存在する。また村木地区にはショッピングセンターもあり、他地区からの買い物客も多い。道下地区にもスーパーマーケットは存在しているが、地区の東南端に位置しているため、地区の北側や海岸沿いに居住する人々にとっては移動に時間を要することが想定される。

2. 魚津市民バス事業概要

まず、魚津市民バス事業の変遷について説明する(表2)。1990年に松倉地区で無償運行が開始

され、次いで2000年に片貝地区で無償運行が開始された。2001年には中心商店街の活性化を目的として市街地ルートと観光ルートの実験運行が開始された。2002年には郊外地域居住者の移動手段確保を目的として上野方、天神、坪野、経田道下、中島の5ルートで実験運行が開始された。さらに交通弱者の移動手段の確保を目的として、ルートの見直しや運行日を増やすなどの対策を行った。2004年にはそれまで実験運行されていた観光ルートが廃止され、市街地巡回ルートとして本格的な運行に移行した。2006年からは、魚津市全体の回遊性の向上や地域の活性化を目的として、それまでの路線を統合し、魚津市民バスとしての本格的な運行が開始された。

次に魚津市民バスの運営形態について説明する(表3)。運営主体は魚津市だが、運行は事業者に委託している。市街地ルートでは2008年以降、指名競争入札によって富山地方鉄道、魚津交通、佐々井タクシーに運行を委託した。郊外ルートではそれぞれのバスを所有している地区のNPO法

表 2 魚津市民バス事業の変遷

	コミュニティバス (無償)	コミュニティバス (有償)	コミュニティタクシー (有償)
1990	松倉地区コミュニティバス運行開始		
2000	片貝地区コミュニティバス運行開始		
2001		市街地、観光ルート実験運行開始	
2002			郊外地域 5 ルート実験運行開始
2004		市街地巡回ルート本格運行開始	
2006	市街地巡回（東西）、上野方、松倉ルート本格運行開始		
2007	市民バス移行運行開始 坪野、中島ルート本格運行開始 天神ルート本格運行開始		
2008	経田-道下ルート本格運行開始		

(『魚津市民バス事業の概要及び経過について』より作成)

表 3 魚津市民バスの運営形態

	市街地巡回ルート	郊外ルート
運行主体	魚津市	
委託業者（委託した年）	富山地方鉄道（2008） 魚津交通（2009～2010、2013～2014） 佐々井タクシー（2011～2012）	各地区ごとの NPO 法人
運行日	通年（年末年始は運休）	月～土（日、祝日、年末年始は運休）
運賃（回数券運賃） ※2014.6.1 から値上げ	一般 200 円（13 枚綴り 2,000 円） 小学生 100 円（13 枚綴り 1,000 円） 未就学児無料	
市の支援	事業費の 2/3 を補助 車両の整備と貸与	

(『魚津市民バス事業の概要及び経過について』より作成)

人に運行を委託した。市街地ルートは年末年始を除いて通年運行しており、郊外ルートは年末年始と祝日を除いて月曜日から土曜日まで運行している。開業以来、運賃は未就学児を除いて一律 100 円だったが、2014 年 6 月から中学生以上は 200 円に値上げされた。魚津市は事業費の 3 分の 2 を補助し、車両の整備と無償貸与を行っているほか、日常的な利用者の金銭面での負担を減らすために乗車回数券の販売を行っている。また 2002 年から高齢者をはじめとする交通弱者の日常生活の移動

手段確保を目的の一つに加え、座席数の増加や電光掲示板による案内など利便性の向上を図っている。さらに、高齢者や身体障害者の乗降時の負担を減らす仕組みとして、乗降口の低床化や手摺の設置などの対応も行っている。

III 自動車所有からみる高齢者の移動手段選択

自動車を利用できるかどうかによって、高齢者の外出行動において選択される移動手段は異なる。

自動車を利用する方法としては、世帯内で自動車を所有している場合と近居している家族が自動車を所有していて定期的にサポートを受けられる場合が考えられる。そこで本章では、世帯内での自動車の所有形態によって調査対象者を分類し、聞き取り調査の内容も含めながら分析していく。

1. 自動車所有者

夫婦で同居している高齢者は、男性が女性の買い物時の移動をサポートすることが多いという結果が得られた。Bさんは「私の予定がない時には、妻が買い物や通院の時間を合わせることで送迎してあげる」と述べており、自分だけでなく同居している家族の移動手段としても利用していることが読み取れる。大町地区と道下地区の自動車所有者7人のうち6人が買い物と通院における移動手段として自動車を利用しており、唯一の例外であったIさんも「自宅から徒歩一分の距離に病院があるので自動車を使わない」と述べていることから外出行動における移動手段は自動車に依存しているといえる。

活動範囲に関しては、自動車を利用できることが長距離で多様な目的地への移動を容易にしている。HさんやJさんは「自動車を利用して郊外の大型ショッピングセンターまで食料品を買いに行く」と述べており、Iさんは「自分の趣味の用具を買うために富山市まで出かけている」と述べている。また、車があると目的地の選択の幅が広がり、食料品の特売日やサービスデーなどによって買い物をする店舗を選んでいるという話もあった。地区内にある高齢者学級のような近距離の余暇活動にも自動車を利用していた。これらのことから自動車を所有している高齢者は、目的地を選択する際に移動距離をさほど考慮していないといえる。しかし Nordbakke (2013) によると、オスロの女性高齢者は、自動車を移動手段として利用できる場合でも都市部の食料品店には徒歩で移動している。その場合、高齢者はリュックサックや買い物用の台車を利用したり、頻繁に食料品店で買い物をすることにより購入した荷物が移動時の負担にならないようにしている。

今後、体が弱った時の移動手段についてどのように考えているかという質問に対して、Hさんは「足腰が弱くなって自動車を運転できなくなればバスの利用も考えるが、現在は移動手段として認識していない」と述べている。「自動車に乗れなくなったら近居している娘のサポートかタクシーを利用する。タクシーは目的地に直接行けるうえに、何人かで乗り合って利用すれば運賃も安く抑えられる」と述べるNさんのように、代替手段としてタクシーの利用を考えている人もいた。この点は魚津市とオスロの違いである。村木地区での聞き取り調査では「市民バスでは行きたいところに直接行けない」、「待ち時間が長い」、「値上げによって運賃が2倍になったことは不満である」など市民バスが有効な移動手段ではないという意見が多かった。村木地区は商店街を持っているため「遠くまで移動せずとも、商店街で買い物をする」、「他に必要なものがあれば、宅配サービスもある」など、将来的に体が弱ったとしてもバスを利用しないという意見もあった。

このように、自動車を所有する人は外出行動における手軽な移動手段として自動車に強く依存している。近所の食料品店や病院への移動のみならず、郊外のショッピングセンターへの移動も自動車を多く用いることが明らかになった。市民バスは移動手段としてほとんど認識されておらず、体が弱った後も他に移動手段があるならできる限り利用しないという傾向がみられた。また目的地選択にあたっては、移動にかかる距離や時間についてはほとんど考慮しておらず、提供されるサービスの内容が目的地選択の要因になっていることも明らかになった。

2. 自動車非所有者

世帯内で自動車を所有していない人の場合、近居している家族のサポートを受けられるかどうかで外出行動の移動手段が異なる。近居している家族のサポートがない高齢者の買い物の主な移動手段は市民バスであり、通院の主な移動手段は徒歩である。一方、定期的にサポートを受けているCさんやLさんは、送迎を移動手段として利用して

いる。しかし、家族の都合が合わない場合は市民バスを利用しており、天気が悪い日などは出かけることもないという。Nordbakke (2013) によれば、オスロの女性高齢者の中で自動車を所有していない人や自分で運転をしない人は移動手段として近居している家族によるサポートを挙げていない。買い物に関して、Fさんは「娘が家に来てくれたときは買い物量が多い」と述べている。これは買い物をした際の荷物が負担となるため、自動車を利用できる時には多くの買い物をし、バスを利用する時は買い物量を少なくして負担を減らしていると考えられる。通院に関しては、近所にかかりつけの病院がある人は徒歩で移動し、労災病院や他市のかかりつけの病院に行く必要があるときは自転車、市民バス、JRを利用している。2014年6月に運賃が100円から200円に上昇したことに不満はあるとする意見が多かったものの、実際の利用状況には全員が変化なしと答えた。乗車回数券を数人で買うなど、値上げに伴う金銭的負担を軽減する工夫をしているという意見もあった。高齢者学級や子ども活動、地域会議など地区内で行われる活動では、徒歩か自動車の乗り合いを移動手段として選択する人が多かった。これらのことから自動車非所有者にとって市民バスは、少なくとも地区外に出かける際には、日常的な移動手段となっていることが分かる。

自動車所有者に比べて非所有者は、買い物の際の移動範囲が狭くなる傾向が見られ、郊外の大型ショッピングセンターまで買い物にでかけると回答した人は7人中1人のみであった。市民バスの運賃は距離に関わりなく一律200円である。それでも近場のスーパーマーケットが選択されるのは、買い物時の荷物が負担になることや移動にかかる時間が長くなることが影響していると考えられる。市民バスは目的地以外の停留所にも停まるため、目的地が遠くなるほど買い物に要する時間が長くなる。さらに、市民バスの到着時刻に合わせて利用者は予定を立てなければならないことがストレスになると考えられる。一方、通院はかかりつけの病院が各人異なるため、移動距離によって目的地を選択するという事はなかった。

以上のように自動車非所有者の外出行動を支える上で市民バスは移動手段としての役割を果たしている。一方、運行頻度や移動時間などの面で課題があることも分かった。通院にバスを利用しているLさんは「病院の先生と相談して診察時間を決め、その時間に間に合うように市民バスの時間を考えなければならない。バス停での待ち時間や移動時間と病院の診療時間を合わせると、行き帰りに一時間以上かかることもある」と述べ、問題を感じながらも、仕方なく利用している様子がかがえた。こうした不便さもあって、Gさんは「他の移動手段がある時に、わざわざバスを使うことはない」と述べ、Mさんも「雨など天気が悪いときには利用するが、それ以外では利用しない」と述べていた。以上を踏まえると、自動車非所有者にとっても、市民バスは外出行動の移動手段としては選択肢の下位に置かれ、あくまで他に移動手段がないときの手段であり積極的に利用されているわけではないことが明らかになった。

IV 考察

魚津市の高齢者は、自動車を移動手段として利用できるかどうかによって、異なる移動手段を選択する(図2, 図3)。自動車を所有している高齢者は、外出行動における移動手段として自動車を多く利用する。所有者以外の家族でも送迎してもらうことで自動車を容易に利用できる。近距離の活動にも自動車で移動するのは家族や友人を一緒に乗せることが多いからだと考えられる。

一方、世帯内で自動車を所有していない高齢者は、近居している家族のサポートや公共交通を利用している。しかし、日常的に家族が訪ねてくることはないため、自動車を所有している世帯に比べて送迎の機会は少ないと考えられる。近居している家族のサポートを利用する点はNordbakke (2013) が示した知見と異なる。このことからオスロと比較して、魚津市の高齢者は家族を頼っているといえる。またFさんの発言から、買い物時の移動に市民バスを利用する場合、移動のストレスや荷物の負担によって一度の買い物量が少なく

なってしまうため、家族のサポートを受けられるときに重い物やかさばる物などを購入していることが考えられる。日用品や雑貨などの商品はスーパーマーケットよりも郊外のショッピングセンターのほうが豊富な種類を揃えている。そのため、家族に送迎してもらえるときには郊外のショッピングセンターまで移動して普段とは異なる買い物をしていると考えられる。

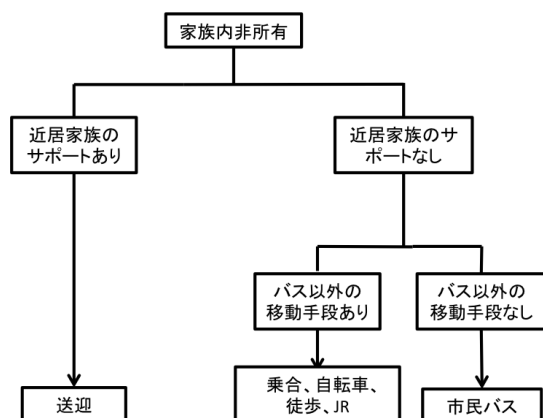


図2 家族内で自動車所有している高齢者の移動手段選択の過程

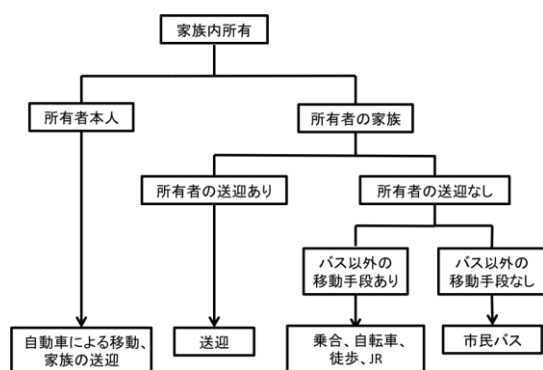


図3 家族内で自動車所有していない高齢者の移動手段選択の過程

V おわりに

モータリゼーションの進展により、相対的に公共交通の利用者は減少した。その結果、運賃などの収入が減少し、民間による公共交通の運営は困難になり、コミュニティバスや鉄道路線の廃止が進んだ。しかし、公共交通は高齢者の外出行動に

おける移動手段となっている。特に自動車を利用できない高齢者にとって公共交通は買い物や通院をする際に頻りに利用される。そのため公共交通が廃止されると、高齢者の外出行動における移動の負担が増加すると考えられる。高齢者の移動手段を確保するためにも公共交通の運営を維持しなければならない。

本研究では、魚津市の高齢者を対象として外出行動における移動手段を調査した。自動車を利用できる高齢者は、その他の移動手段を利用することは少ない。一方で自動車を利用できない高齢者は、外出の目的や移動にかかる負担などを考慮して移動手段を選択している。モータリゼーションの進展と商業施設の郊外化が進む中、今後は自動車を利用できない高齢者の外出行動の負担を減らす取り組みが必要となるだろう。

今回の調査では外出行動として買い物、通院、余暇活動を探り上げた。買い物や通院は生活をするうえで必要な活動であり、移動距離などの負担があるからといってやめることはできない。余暇活動の例とした高齢者学級は地区内の活動であり、徒歩でも活動場所まで容易に移動できる。しかし実際には他地区で提供されている余暇活動も考えられ、移動手段の制約によってそれらへの参加が困難になることもあるだろう。また、調査に参加した男性は全員が家族と同居しており、自動車を移動手段として利用できた。さらに、高齢者学級に来ていた人の中から協力者を募る方法をとったため、被験者も身体的にある程度健康な人に限定され、身体機能が低下している人への調査はできなかった。これらのことから、高齢者の移動手段選択について包括的な知見を得るには、より広い対象者に対して体系的な調査を行う必要があるだろう。この点については今後の課題としたい。

本稿の作成にあたり、調査にご協力くださった魚津市役所の皆様、またインタビューに回答してくださった大町地区、村木地区、道下地区の皆様には大変お世話になりました。心より御礼申し上げます。

注

- 1) 各地区で開かれる高齢者の生きがいづくりや健康増進を図るための活動である。活動内容や活動日は地区ごとに異なる。
- 2) 中央通り商店街の他、文化町通り商店街、銀座通り商店街、新宿通り商店街が存在する。

文献

- 青島縮次郎・磯部友彦・高橋慶子 1991. 世帯のライフサイクルステージから見た自動車運転免許保有者と非保有者の交通行動分析－交通の自動車化が進んでいる群馬県東毛地域を対象に－. 地域学研究 1(24) : 151-165.
- 青島縮次郎・伊東弘行・杉木直 2000. 地方都市における身体障害者のモビリティと交通機関使い分け行動特性との関連分析. 土木計画学研究・論文集 17 : 893-898.
- 国土交通省 2013. 「国土交通白書」
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/pdf/np202000.pdf> (2014年11月23日確認)
- 総務省 2010. 「平成22年国勢調査最終報告書 日本の人口・世帯」
<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000001053739&cycode=0> (2014年12月28日確認)
- Nordbakke, S. 2013. Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options. *Journal of Transport Geography*. 26: 166-174.

高齢者の生活行動 —魚津市村木地区、大町地区の事例—

広長 里菜

HIROCHO Rina

日本は高齢化が急速に進展しており、魚津市もその例外ではない。本稿では魚津市の中でも高齢化率の高い村木地区、大町地区を対象地とした。そして高齢者の外出を伴う行動を生活行動と定義し、生活行動の特徴の把握と両地区の比較を行った。購買行動は、両地区ともに比較的近い購買地を選択する傾向にあり、購買地までの距離に応じて移動に用いる交通手段に相違があった。通院においては地区による特徴は見られず、人それぞれ交通手段や頻度に相違があった。社会活動・余暇活動は、高齢者学級などの公民館での活動が外出のきっかけとなること、当地区の高齢者は積極的に生活行動を行う傾向があることなどが明らかになった。

キーワード： 高齢者，生活行動，魚津市

I はじめに

1. 問題の所在と既存の研究

平均寿命の伸長と出生率の低下により、ここ十数年高齢化が急速に進展してきている。その上、今後は団塊の世代と言われる第一次ベビーブームの時代の1947年から1949年までに出生した世代が高齢期¹⁾を迎えることになり、さらなる高齢化が予測されている。2016年(平成27年)には65歳以上の高齢人口は3,395万人、高齢化率は約27%に達し、2043年(平成54年)年頃に高齢化のピークを迎えることになると推定されている²⁾。

魚津市は、2013年(平成25年)4月1日時点で、65歳以上の人口が12,898人、総人口に占める割合(高齢化率)は29.2%となっており³⁾、富山県水準、全国水準を上回るペースで高齢化が進んでいる。そして、今後5年以内に高齢化率が30%を超えることが予想されている⁴⁾。さらに市内13地区のうち大町、村木、松倉、本江、片貝、西布施の6地区において市平均の高齢化率29.2%を超えている状況にある⁵⁾(図1)。

そんな中、魚津市は介護、予防、医療、生活支援、住まいの5つのサービスを一体化する「地域包括ケア」の考えを念頭に置いた計画を策定して

いる⁶⁾。また、社会福祉法人である社会福祉協議会も地域福祉を進める中核的な民間福祉団体として、ボランティア活動や子育て支援、高齢者の安心生活への支援などを行っている。高齢者支援の活動の1例として、市内の上中島、上野方、経田地区では、地域のボランティア、民生委員、社会福祉協議会の協力のもと、一人暮らし高齢者へ月に2回昼食弁当を届けるという給食サービスが行われるなど、高齢化の進む魚津市において高齢者を支えるさまざまな取り組みが行われている。

近年の高齢化の進展に伴い、人口の高齢化や高齢者に関する研究が様々な分野でとりあげられるようになり、地理学の分野においても1980年代以降、高齢化に伴う諸問題を扱った研究がみられるようになった。このうち高齢者の生活行動について研究したものとしては、三谷(1997)、大杉(1987)、仙田(1993)、中鉢(1998)が挙げられる。三谷(1997)は、高齢者の余暇活動・社会活動、購買活動、通院、保健・在宅福祉サービスに対する行動の4つの生活行動に関して、内容とその空間的パターンを明らかにしている。大杉(1987)は、山村における高齢者の生活行動の内容とその空間的パターンを明らかにし、生活行動の制約要因について考察を加え、さらに個人レベルの生活行動に

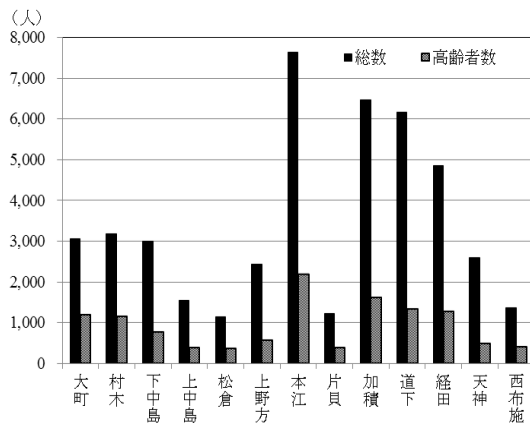


図1 魚津市内13地区の人口と高齢化率
(高齢者福祉計画より作成)

どのように反映しているのかを検討している。これらの既存研究からは、公共交通機関の運行が高齢者の交通手段として重要な役割があることが述べられている。また、1990年代の段階で後期高齢者⁷⁾の増加に伴い、公共交通機関に依存しなければ外出できない高齢者が継続して存在することが想定されている。魚津市において、2014年2月に富山大学人文地理学研究室の学生らが実施した魚津市の市民バスの利用調査でも、学生や旅行者の利用があるものの、利用者の多くは女性高齢者であった⁸⁾。加齢により自動車やバイクの運転が困難となり、長時間の徒歩移動も難しくなる高齢者の外出を支援する上で、市民バスが一定の貢献を果たしていることがわかってきた。また、利用者の多くはバスの運用に好意的な意見を持っており、魚津市民にとってバスがある程度必要とされていることも指摘されている。市街地巡回ルートと6つの郊外ルートが設定され、利用状況を見てバス停やルートの変更を行うなど、利用者のニーズに合わせた運用がなされてきた魚津市の市内バスは、市内の高齢者にとって利用しやすいサービスになっていると考えられる。そこで、既存研究で想定された後期高齢者が増加している現在、公共交通機関の運行に力を入れている魚津市を対象地とし、高齢者の外出を伴う行動の現状を把握し、活動が円滑に行われているのかということに焦点をあて、研究を行う。

また今回とりあげる生活行動は外出を伴う行動

に限定し、自宅での行動は生活行動に含まないこととする。

2. 研究目的

本研究では、魚津市の中でも比較的高齢化率が高く、一人暮らし高齢者の世帯が多い魚津市の中心部から村木地区、大町地区を研究対象地として選定した。そしてそこに住む高齢者へ生活行動について聞き取り調査を行い、その内容と特徴を解明する。また、この隣接する地区に住む高齢者の生活行動の特徴には共通点と相違点があるのか比較を行う。その際、前述した魚津市民バスの利用調査を踏まえ、魚津市の高齢者が生活行動を行う際の交通手段として、バスがどのように選択されているのかについても考慮しながら、行動の把握を行う。

II 研究対象地域と研究方法

本研究の対象地である村木地区と大町地区の位置は図2のとおりである。村木地区は魚津市の北西・中央部に位置し、西は富山湾に接した、旧市街地の地域である。村木地区は1956年に発生した魚津大火にて焼失した後に再整備された街であり、村木地区の北部には魚津商店街のうち規模が市内最大の中央通り商店街がある。中央通り商店街内では、空き店舗を利用したチャレンジショップ支援事業などが行われている。また、村木地区は魚津の夏の風物詩である「じゃんこい魚津まつり」で行われる「たてもん祭り」や「せり込み蝶六」の発祥の地とされている。総人口は3,177人、うち高齢者は1,162人で、高齢化率は市内13地区で最も高い大町地区に次ぐ36.6%である(2011年4月1日現在)。

一方、村木地区の南部に隣接する魚津市大町地区は、旧魚津町に相当し、富山地方鉄道、電鉄魚津駅が大町地区の東端にある。大町地区は、大正時代に発生した米騒動の発祥の地であり、本町には全国的にも数少ない米騒動の遺跡があるほか、魚津商店街のうち中央通り商店街を除く銀座商店街、新宿通り商店街、文化町商店街が大町地区の

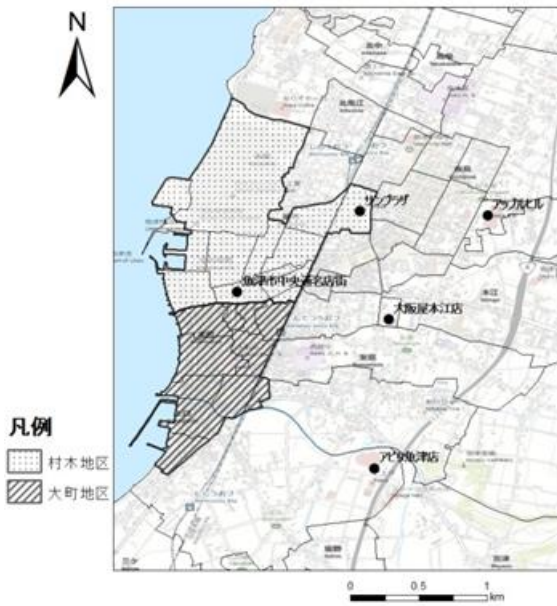


図2 調査対象地（国土数値情報より作成）

中にある。総人口は3,061人、うち高齢者は1,205人で、高齢化率は市内13地区中最高の39.4%である（2011年4月1日現在）。

両地区は魚津市13地区の中で高齢化率が最も高い上に一人暮らし高齢者が多い地区である。また、山間部の地区と違い、地区で市民バスを所有しておらず、バスの運行は市街地を循環するバスのみとなっている。よって高齢者が生活行動を行う上で、交通手段の選択が限定されにくく、条件の近い地区であるため比較を行いやすいと考えられる。

研究の方法としては、購買行動、通院、社会活動・余暇活動の3つの外出を伴う生活行動について、魚津市村木地区、大町地区に住む高齢者に聞き取り調査を行う。購買行動は、魚や卵のような比較的頻繁に購入する必要のある最寄品と、家電製品やよそ行き着のように耐久消費財や嗜好品を指す買回り品の2つの購買行動をとりあげる。聞き取りの内容としては、それぞれの購買地、交通手段、頻度、同行者の有無に関してである。通院は通院している場合は現状を聞き、していない場合は過去の通院経験や通院することを想定してそれぞれ回答を得た。聞き取りの内容は購買行動と同様である。社会活動・余暇活動についてだが、

まずここでの社会活動は高齢者が地域の活動への参加を指す。今回はその中でも高齢者学級と友遊の会への参加について聞き取りを行う。高齢者学級とは、魚津市内の13地区の公民館でそれぞれ行われる高齢者の交流の場であり、地区によってレクリエーションやスポーツ、時事に関する勉強、座談会までさまざまである。友遊の集いは村木地区でのみ行われている活動で、一人暮らし高齢者のための高齢者交流支援事業を指す。具体的には工作や近くの保育所の子供達との交流を行い、昼食を食べるという流れである。余暇活動は、余暇の中でも外出を伴う活動に焦点を当てる。習い事や趣味の活動について場所や頻度、交通手段を聞き取った。調査の対象者は村木地区、大町地区それぞれの高齢者学級と村木地区で行われている友遊の集いの参加者から選定した。また、大町地区において高齢者学級に参加していない高齢者を社会福祉協議会の紹介により選定した。調査は8～10月にかけて行った。調査対象者の人数は、村木地区の高齢者学級にて女性3人、友遊の集いにて女性7人、大町地区の高齢者学級にて女性5人、男性3人、自宅訪問によって女性3人の計21人に聞き取りを行った。

Ⅲ 調査結果

聞き取りを行った21名にアルファベットをあて、村木地区の対象者をAさん～Jさん、大町地区の対象者をKさん～Uさんとした（表1）。

1. 購買行動

村木、大町地区に住む高齢者の最寄品の主な購買地は、サンプラザ、大阪屋本江店、中央通り商店街であった。一方、買回り品については買わないと答えた人が大半であり、家族の送迎がある場合に限って、魚津市内や富山市での購入があると回答する人もみられた（表2）。

村木地区は魚津市の中心部にあり、サンプラザまでの距離は、中央通り、火の宮町からともに約1kmである。大阪屋本江店までの距離は、中央通

表 1 調査対象者の基礎項目（聞き取り調査より作成）

ID	年齢	性別	住所	家族構成	免許の有無
A	80代	女	中央通り一丁目	夫	無
B	80代	女	中央通り一丁目	夫	無
C	70代	女	中央通り一丁目	3世代同居	無
D	80代	女	火の宮町	1人	無
E	90代	女	火の宮町	1人	無
F	90代	女	中央通り二丁目	1人	無
G	80代	女	火の宮町	1人	無
H	80代	女	火の宮町	1人	無
I	80代	女	火の宮町	1人	無
J	80代	女	火の宮町	1人	無
K	70代	女	八代区	息子	無
L	70代	女	本町	夫	有
M	70代	女	新角川二丁目	夫、娘	無
N	70代	女	新角川二丁目	子供2人	無
O	80代	女	上町	1人	無
P	70代	男	上口	妻、母、息子	有
Q	80代	男	紺屋町	妻、長男夫婦、次男	有
R	80代	男	南町	妻	無
S	80代	女	本町	1人	無
T	80代	女	本町	1人	有
U	80代	女	本町	1人	無

りから約 1.2km, 火の宮町から約 1.5km である。このため、これらの町内で購買行動のためにバスを利用する高齢者は少なく、徒歩または家族の車送迎によって購買行動が行われていた。本調査の被験者のうちこの地区に住むのは A さん～J さんまでの 10 人である（表 1）。A さんや C さんのように免許を所持している人が同居者の中にいる場合は、その送迎によって購買地に行くことが可能である。D さんのように、同居はしていなくても定期的に家族が送迎を行っている場合もみられた。免許を所持している家族が身近にいないため送迎を求めることは出来ないが、健康上問題が無いという場合は徒歩移動が選択された。荷物が多くなる帰りのみタクシーを利用したり、自転車を手押し車として利用するなどして買い物を行っている人もみられた。足の悪い E さんは、徒歩での買い物が困難であるため、行きはバスに乗ってサンブラザへ行き、バスの時刻が合わない帰りはタクシ

ーを利用していった。E さんは身体的に徒歩移動が不可能なことから、1 人暮らしをしていることから、週に 1 回から 10 日に 1 回の頻度での購買行動を行っていた。

大町地区は、村木地区よりも購買地までの距離があり、サンブラザから新角川、本町まで約 1.8km、角川の南側に位置する上口や上町まで約 2km あり、大阪屋本江店から新角川、本町まで約 1.5km、上口、上町まで約 1.7km 離れている。大町地区の高齢者にとっては徒歩移動がより難しく、自家用車やバス利用の必要もより高まると考えられる。この地区に住む被験者の K さんは足が悪いが、バス停までの距離が 50m と非常に近いためバスを利用することが出来ており、もしバス停が遠ければ購買行動は出来なくなるとのことだった。R さんは男性で、免許を所持していないため、奥さんと 2 人でバスに乗って購買行動を行っている。南町からのバス移動となり、アップルヒルやアピタなど

表2 購買行動の調査結果（聞き取り調査より作成）

ID	最寄品				買回り品							
	購買地	交通手段	頻度	同行者	購買地	交通手段	頻度	同行者				
A	商、大	夫の送迎	週2	夫	富山市	息子の送迎	月1回	息子				
B	商、大	徒歩	週3	無								
C	サ、アピ	娘の送迎	週3	娘								
D	大	息子の送迎	月1回1週間	息子								
E	サ	行バス、帰タクシー	1週間～10日	無								
F	サ、商	徒歩	週1、毎日	無								
G	サ	徒歩	週3	無					サ	徒歩	月1回	無
H	サ	行徒歩、帰タクシー	週3	無								
I	サ	徒歩 自転車を押す	週3	無								
J	サ	徒歩	週3	無								
K	サ	バス	週3	無								
L	大	自家用車	週2	無	魚津市	自家用車	年数回	夫				
M	ク、大	自転車	毎日	無								
N	サ	バス	週5、6	無								
O	大	徒歩	週1	無								
P		自家用車	週3	妻								
Q	大	自家用車	毎日	妻								
R	サ、ア、アピ	バス	週1	妻								
S	大	徒歩	週1	無								
T	大、サ、アピ	自家用車	週3	無								
U	サ、ア、アピ	バス	週2	無								

注：商は中央通り商店街、大は大阪屋本江店、サはサンプラザ、アピはアピタ魚津店、クはクスリのアオキ、アはアップルヒルを示す。

調査者の中で最も遠くまで購買のための移動が行われているという結果だった。

以上のことから、最も近くの商業施設で購入する傾向が強いこと、自動車を利用できる場合に限り、高齢者の外出範囲を拡大させることになることがあると言える。これは三谷（1997）の見解に一致する。また村木地区は徒歩や家族の送迎が主な交通手段となるのに対し、大町地区は自家用車とバスの利用が主だった。村木地区に住む高齢者のほうが購買地への距離が短く、近所にある中央通り商店街でも購買を行うことも可能である

ことから、徒歩移動は可能だという認識も強い傾向にある。よってバス移動より徒歩移動が選択される傾向にあった。一方、大町地区は購買地までの距離と買い物をした後の荷物のことを考慮し、徒歩移動できる距離ではないと考えている人が多く、バスの利用が選択されていた。また、免許を所持している人が大町地区に4人おり、その人々は最寄品だけでなく、買回り品の購入も可能であるとしていた。

表3 通院の調査結果（聞き取り調査より作成）

ID	場所	交通手段	頻度
A	労災	夫の送迎、バス	2ヶ月に1回
B	個人病院	徒歩	
C	個人病院	徒歩	
D	個人病院	バス、タクシー	月3、4回
E	個人病院	徒歩	
F	浦田クリニック	自宅から送迎バス	週2回
G	労災	駅まで徒歩→バス	2ヶ月に1回
H	浦田クリニック	中央通りから送迎バス	週数回
I	労災	駅まで徒歩→バス、タクシー	2ヶ月に1回
J	労災	バス	1ヶ月に1回
K	労災 個人病院	バス 徒歩	1ヶ月に1回
L	無	ある場合は個人院に徒歩	
M	労災 個人病院	バス 電車→徒歩	
N	労災 個人病院	バス 徒歩	2ヶ月に1回 1ヶ月に1回
O	個人病院	徒歩	1ヶ月に1回
P	個人病院	自家用車	1ヶ月に1回
Q	労災	自家用車	1ヶ月に1回
R	労災 個人病院	バス 徒歩	2ヶ月に1回
S	無	ある場合は個人院に徒歩	
T	個人病院	自家用車	1ヶ月に1回
U	個人病院	徒歩→地鉄	毎日

2. 通院

今回調査を行った高齢者21人のうち19人の高齢者が現在何らかの形で通院をしており、主な通院先は魚津市唯一の公立病院である富山労災病院と、町医者や接骨院といった近隣の個人病院であった（表3）。個人病院への通院は徒歩移動が大半であり、Pさん、Tさんは自家用車を利用、Uさんは自宅から約5kmの距離にある個人病院まで徒歩と地鉄電車を利用して通院を行っていた。Dさんのみ自宅から約1kmの距離にある個人病院までバスを利用していた。労災病院は村木地区から約3km、大町地区から約3.5kmの距離にあるため、多くの高齢者がバスを利用していた。労災病院へ行くバスに乗るためにはJR魚津駅前まで移動し、駅から出ている地鉄バス、直通の無料バスまたは各郊外ルートから労災病院を経由するバスに乗る

必要があり、JR魚津駅前まで行くには、自宅から徒歩移動するか自宅近くのバス停から利用するかこの2通りがある。ただし、疾病予防運動施設「スクール」に併設された浦田クリニックというかかりつけ医療機関に通院するFさんとHさんは、自宅やその付近までの送迎があるため、頻繁にそれを利用して通院していた。通院に関しては、村木地区、大町地区の間に差異は見られず、個人の目的に合わせた行先や交通手段が選択されていると考えられる。

3. 社会活動・余暇活動

社会活動から高齢者学級または「友遊の集い」への参加状況と余暇活動について聞き取りを行った（表4）。は、村木地区、大町地区ともに社会活動への参加は毎回が大半であった。時期や天候

表4 社会活動・余暇活動の調査活動（聞き取り調査より作成）

ID	高齢者学級、友遊の集い		余暇活動			
	参加状況	交通手段	内容	場所	頻度	交通手段
A	毎回	徒歩	花、お茶	村木公民館	月1, 2回	
B	毎回	徒歩	サロン	村木公民館	年8回	
C	毎回	徒歩	サロン	村木公民館	年8回	
D	不定期	徒歩	お茶会			
E	不定期	徒歩	押し絵	村木公民館	月2回	
F		徒歩	民謡	天神山交流館		送迎、タクシー
G			お風呂	満天、金太郎	週1、月1回	バス
H			カラオケ、民謡	サンブラ		徒歩
I			無			
J			無			
K	毎回	徒歩	無			
L	毎回	自転車	フラダンス、スポーツ	スコール	週3回	自家用車
M	毎回	自転車	プール	総合体育館	毎日	自転車、バス 娘の送迎
N	毎回	徒歩	無			
O	毎回	徒歩	散歩（往復1時間）		毎日	
P	毎回	自転車 徒歩	無			
Q	毎回	自家用車	無			
R	毎回	徒歩	無			
S	不参加		散歩(往復50分)		毎日	
T	不参加		プール	総合体育館	週4日	友人の送迎
U	不定期	徒歩	無			

によって参加率が変わるとする人もいたものの、総じて参加率は高い状況である。公民館までは自宅から近いため、徒歩や自転車での移動が主となる。高齢者学級に参加していないSさん、Tさんは、足が不自由であるため公民館に行くのは抵抗がある、強制参加ではないため今さら勉強をしなくてもいいという理由を挙げていた。余暇活動に関しては、村木地区の高齢者は、徒歩圏内である村木公民館で開かれているサロンや習い事に参加している人が多く、大町地区の高齢者は総合体育館やスコールなどで体を動かす活動をしている例が目立った。高齢者学級や友遊の集い以外に特に何もしていないと答えた人も一部にはいたが、社交や健康のためになるべく外出をするよう心掛けていると答えた人がほとんどで、公民館で開催される高齢者学級や友遊の集いのようなイベントは高齢者に外出のきっかけをもたらし、交流の場としてよく機能していると考えられる。

IV おわりに

本研究では、魚津市中心部に隣接する村木地区、大町地区の2地区において、高齢者の生活行動の特徴にはどのような共通点や相違点があるのかを比較し、魚津市中心部に住む高齢者の生活行動の内容と特徴の把握を行うことを目的に、村木地区と大町地区に住む高齢者への聞き取り調査を行った。

まず、購買行動については比較的近い商業施設にて最寄品を購入する傾向があった。買回り品については頻繁に購入することはなく、最寄品の購入のついでにサンブラザや近所の商店で購入する場合と自家用車や送迎が可能な場合に限った。買回り品の購買地としては、魚津市内や富山市への購買行動が行われる傾向にあった。2つの地区の相違点としては、移動に用いる交通手段と購買行動の範囲が挙げられる。村木地区は中央通り商店

街で購買行動ができること、スーパーまで物理的に近いという認識が強いため徒歩で購買行動ができることから、購買行動に対して問題なく円滑に行われているようであった。大町地区はスーパーまで少し距離があるため、車での移動が不可能な場合にバスの利用が必要となることが考えられる。よって大町地区の高齢者は広範囲にわたる購買地選択を行うということがいえる。村木地区の高齢者の中にはバスに乗らない、バス停の位置もよくわからないという声も聞かれたことから、大町地区の高齢者と比較してバスの利用が少ないのではないかと考えられる。大町地区の高齢者は距離の関係から車やバスの利用が必須となるが、どちらの手段も利用できない高齢者への調査が出来なかった。交通手段の選択について詳細な調査が必要となるだろう。

通院に関しては、ほとんどの高齢者が現在通院している状況にあった。町の個人病院や大きな病院など個人のニーズに合わせて利用されており、交通手段もバスや徒歩などそれぞれの距離によって相違が見られた。よって、地区ごとによる特徴はみられなかった。また交通手段としてバスは、通院の頻度が月に数回と購買行動ほど頻繁なものではないため、利用しやすいものであると考えられる。よって距離のある労災病院までの運行にバスは大きな役割を果たしていると思われる。JR 魚津駅から労災病院まで直通の無料バスが運行されていることもバスが利用されやすい理由であろう。

高齢者学級や友遊の集いへの参加については、両地区の高齢者ともに意欲的であった。高齢者学級や友遊の集いは、最寄りの公民館で行われ、徒歩や自転車で公民館に行けるため、高齢者の外出のきっかけの1つとして機能していると考えられるだろう。余暇活動に関しては、地区ごとに相違がみられ、村木地区は公民館での教室やサロン、魚津市内で行われている活動という趣味の活動が主となっていた。一方大町地区では、施設を利用したスポーツや散歩など、体を動かす活動が多い傾向にあった。これは、村木地区の高齢者の多くが購買行動の際に徒歩移動をし、日常的に運動をしていることが理由の一つではないかと考えられ

る。しかし今回の対象者は1事例に過ぎず、一般性があるか否かは検討が必要である。

以上のことより、魚津市の中心部に住む高齢者は制約要因もあるが、購買行動、通院、社会活動・余暇活動を円滑に行えているようである。これは、市民バスの運行に力を入れている自治体の努力の結果であるといえる。今回聞き取りを行った高齢者は、自宅から公民館やスーパーまで移動可能な人が大半であった。しかし、調査対象に含まれなかった高齢者中には、公民館までの移動も困難な高齢者もいる可能性がある。今回の調査は極めて小規模かつ限定的であったため、中心部に住む高齢者の外出行動についての一般的な傾向を述べることは難しい。しかし、隣接する2つの地区間にある程度の差異が認められたことは、徒歩圏レベルのミクロな範囲で高齢者の外出行動を検討することの意義を考えるうえで注目に値する。今後、魚津市東部の中山間地に関しても同様の生活行動調査を進め、魚津市内の高齢者の生活行動の特徴を把握することで、魚津市における高齢者の外出行動について、組織的な知見が得られるのではないかと考えられる。

本稿を執筆するにあたり、調査にご協力くださった村木地区高齢者学級の皆様、大町地区高齢者学級の皆様、大町地区社会福祉協議会の皆様、魚津市役所の皆様には、大変お世話になりました。末筆ではありますが、厚く御礼申し上げます。

注

- 1) 65歳以上の年齢を指す。
- 2) 平成25年版社会白書による。
- 3) 魚津市社会福祉協議会 HP による。
- 4) 魚津市社会福祉協議会 HP による。
- 5) 魚津市社会福祉協議会 HP による。
- 6) 魚津市高齢者保健福祉計画の魚津市の地域高齢化の状況による。

- 7) 三谷 (1997) の研究同様に, 65 歳以上を「高齢者」と定義し, さらに 65~74 歳を「前期高齢者」, 75 歳以上を「後期高齢者」と区分する.
- 8) 大学コンソーシアム富山地域課題解決事業平成 25 年度 地域課題提案書より.

文 献

- 三谷今日子 1997. 過疎山村における高齢者の生活行動—島根県瑞穂町の 2 集落を事例として—
地理科学 vol.52 no.1 pp.43~59
- 大杉昇 1987. 山村における高齢者の生活行動とその空間的パターン—広島県戸河内町の事例—
地理科学 vol.42 (no.2) pp82~95
- 中鉢奈津子 1998. 京都市における高齢者の外出行動 人文地理第 50 巻第 2 号 pp68~83
- 仙田裕子 1993. 高齢者の生活空間—社会関係からの視点— 地理学評論 66A-7 383-400
- 内閣府平成 25 年版高齢社会白書
<http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/index-w.html>
(最終閲覧日: 2014 年 11 月 21 日)
- 魚津市高齢者保健福祉計画 第 5 期魚津市介護保険事業計画 (平成 24 年度~26 年度)
<http://www.city.uozu.toyama.jp/attach/EDIT/010/010089.pdf> (最終閲覧日: 2014 年 11 月 21 日)
- 社会福祉法人 魚津市社会福祉協議会 HP
<http://uoshakyo.net/> (最終閲覧日: 2014 年 11 月 21 日)

高齢者の場所への愛着と「内側性」―魚津市松倉地区の事例

片山 泰熙

KATAYAMA Taiki

本研究では、富山県魚津市松倉地区に住む高齢者を対象に、慣れ親しんだ場所に住み続ける意味について場所への愛着という面から調査、分析した。その結果、松倉地区に住む高齢者は自らを身体的・社会的・自伝的に内側化し、場所への愛着が醸成されていることが分かった。しかし、内側性が必ずしも松倉地区への住み続けを促しているとは言えず、経済的に移住ができないなど、その他の住み続けを促す様々な要因に関しては検討できなかったため、課題の残る研究となった。

キーワード：高齢者、住み続け、中山間地域、内側性、

I はじめに

1 問題の所在と既存研究

今日の日本では、若年人口の減少や平均寿命の延びにより高齢化が進んでおり、地域社会へ様々な影響をもたらしている。特に中山間地域においては、主な産業である農林業の衰退、若い世代の都市部への流出などにより集落の過疎化・高齢化が著しく進んでいる。それらの地域では住民の共同作業による、集落の生活インフラを維持させるための管理が必要な場所が多いが、集落の機能低下によりそれを担う組織、コミュニティを成り立たせることを困難にしている。また高齢者の独居も増加しており、高齢者を支援する機能が弱体しつつあるというのが日本の中山間地域の現状である。

中山間地域に住む高齢者にとって住み慣れた場所とは、身体的・精神的にも安心を得られる場所であった。しかし、工業化の進展とそれに伴う社会の変化によって高齢者にとって住み慣れた場所の意味や機能は変化した。こうした変化の原因としては、第一に、親にとって住み慣れた場所に子どもも同じように住むとは限らなくなったという点である。それには、過疎地域内での雇用機会が不十分で

あり、その結果として若年層が都市部へ流出するという背景が存在する。第二に現在の高齢者は、1961(昭和 36)年に施行された国民皆年金制度の恩恵を受けることが可能になった。年金を主な収入源として生活できるようになった結果、収入確保のために居住地に縛られることなく、居住選択を行うことができるようになった。第三に挙げられるのは、地域社会の変容によって高齢者を支援する機能や、地域内での強い地縁や血縁などで結ばれていた地域住民同士のつながりが地域社会の変容によって希薄化している点である。これまでは住民同士の支えによって高齢者の生活は成り立っていたが、つながりの希薄化によって彼らの生活は困難になっている。

しかし、高齢者が生活する上で適さない現状であっても、日本の高齢者は慣れ親しんだ場所に住み続けたいという意識を強く持っている。最近では、定年を過ぎて子どものもとへ引っ越す「呼び寄せ移動」や、生活サポートが充実した、サービス水準の高い自治体へと移動する「介護移住」などの動きもみられる¹⁾。このような動きもある中、住み慣れた場所に住み続ける高齢者は未だに存在する。では、高齢者にとって住み続けを促す理由とは何

であるのか。

既存の研究では、岐阜県神岡町に住む高齢者を対象に住み慣れた場所に住み続けることの意味を場所との関わりと生活戦略の観点から検討した田原・神谷(2002)のものがある。分析にあたって彼女らは、ロールズ²⁾の内側性の概念を援用し、高齢者の場所に対する内側性は3種類(身体的・社会的・自伝的)から構成されるとし、これらの内側性が場所に対する愛着を生み出しているとして、過程とその背景を分析した。

ここで、それぞれの内側性について説明しておきたい。身体的内側性(physical insideness)とは自らの身体を通じて、ある場所の環境を熟知している状態のことを指す。社会的内側性(social insideness)は自らが地域社会と深く関わりを持ち、その社会の一員であるという自覚を持っている状況のことである。

自伝的内側性(autobiographical insideness)は長い時間をかけて経験を積み重ねることで形成される、自らの存在そのものが場所の一部であるかのような状態のことを指す。つまり、地域に対する帰属意識のようなものである。

II 研究の概要

1 研究目的と研究方法

本研究は過疎地域である富山県魚津市の中山間地域に居住する高齢者を対象とし、彼らがそこに住み続ける理由は場所への愛着によるものと考え、それが身体・社会・自伝のどの内側性によって高められているかを分析することによって、彼らがその地域に住み続けることの意味を明らかにする。

研究方法は2014年9月5～11日の期間、松倉地区に住む65歳以上の独居、もしくは夫婦で生活している世帯の3人に、約30分から1時間程度のインタビュー調査を実施した。インタビューの内容は対象者のライフヒストリーや松倉の誇りに思う文化・伝統、日常の活動とその範囲や交通手段などを中心とし、被験者との対話形式で自由に語ってもらった。

2. 研究地域概要

全国的に過疎化が進む中、魚津市も全国水準を上回るペースで高齢化が進んでおり、2011(平成23)年には高齢化率は27.4%となっている(魚津市高齢者保健福祉計画, 2012)。その中から本研究では対象地域として富山県魚津市の松倉地区(図1)を選定した。

松倉地区は魚津市の南部に位置し、市の中心部から18kmの距離にある。市街地への主なアクセスは、一日6便のコミュニティバス『魚津市民バス』が担っている。集落の周囲は山に囲まれており、小学校や公民館などの施設はあるものの、食料品や日用雑貨などを取り扱う店舗はおろか病院などの施設も無く、生活用品の購入から行政サービスの申請に至るまで、所用の大半は市の中心部まで山を降りなくてはならないというのが現状である。

松倉地区は13の集落から構成されており、2010年の時点で人口総数は1,110人、世帯数は336、高齢化率は33.4%である(図2)。これは魚津市平均の27.4%(2011年現在)と比べても大きく上回っている。歴史的な面から見ると、戦国時代に栄えた松倉城の城下町だったこともあり³⁾、1950年代までは繁栄していたという。しかしその後は集団離村なども起こり、転出者が増加した⁴⁾。



図1 松倉地区の所在地

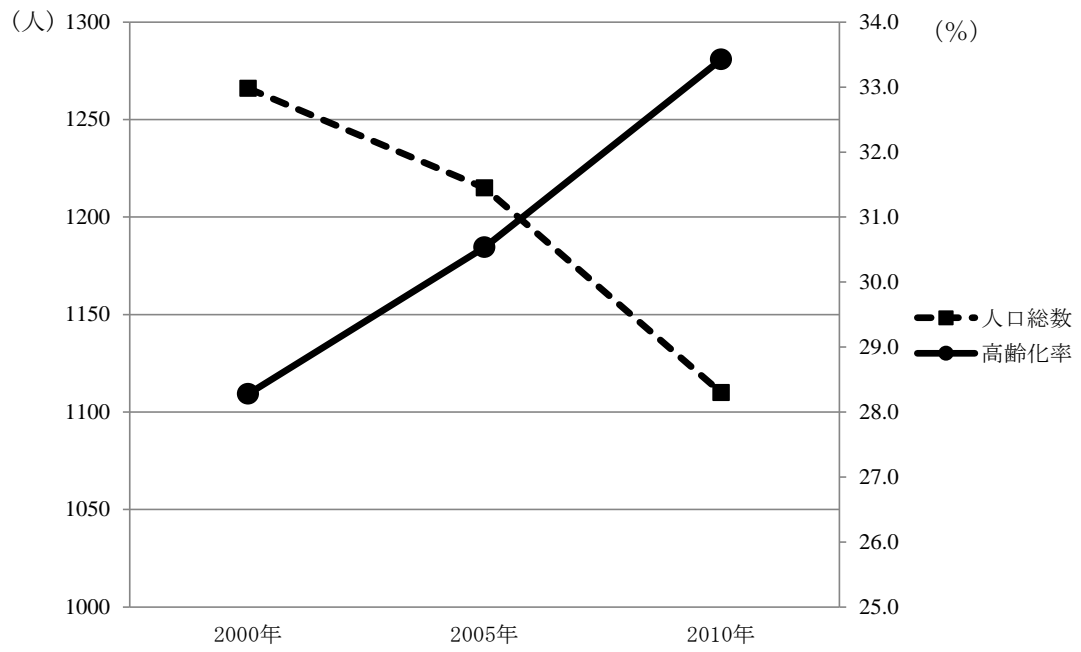


図2 松倉地区の人口総数・高齢化率

(国勢調査より作成)

3. 調査対象者の概要

表 1 調査対象者の基本属性

世帯番号	年齢	職歴	世帯構成
1	82	郵便局員	一人暮らし
2	72	サラリーマン・農家	息子・孫と同居
3	74	サラリーマン・農家	夫婦

(インタビュー調査より作成)

世帯構成は一人暮らし世帯が1世帯、夫婦のみ世帯が1世帯、子供と同居している世帯が1世帯の計3世帯である(表1)。いずれの3世帯とも生まれてから松倉地区に住み続けていることから、松倉をよく熟知し、場所に対する愛着も持っていると考えられる。

Aさん(世帯番号1)は約40年前に配偶者と死別し現在は一人暮らしであるが、体も健康で日常生活を送る際に特に困ったことはないと話していた。Bさん(世帯番号2)は現在、息子や孫と共に暮らしているが自分が動けなくなったときの不安は膨れていくばかりだ、と今後について危惧していた。現役で農業を行うCさん(世帯番号3)はまだまだ元気で自分で何でもできると話していた。以上、3人はいずれも自家用車を所持し日常生活に関して特に問題を感じておらず、3人とも、今住んでいる松倉からは離れたくないし離れたいと思ったこともない、と吐露していた。

Ⅲ 高齢者が住み続ける要因

1. 身体的内側性

松倉地区は山間部に位置しているため、斜面に立地した民家が多い。集落へ向かう道も平坦ではなく、急な勾配の坂道である(図3)。冬季や降雨の際は滑りやすい道が多く、必ずしもしっかり舗装されているわけでもない。間近に崖が迫り、道幅も狭くガードレール等も無い道も少なくない。その

ため、たとえ自動車を運転できるといっても、身体機能が衰えてくる高齢者にとっては決して安全な道であるとは言えない。

しかし、Aさんは「もうそれこそ、慣れた道だから目をつぶっていても上がっていける」と話す。彼は週に2、3回の頻度で魚津市の中心部へ自動車で購入物へ出かける。その度に毎回危険な道を運転しているため、さほど危険は感じないという。彼のこのような話からは、自らの生活範囲に潜む様々な危険を熟知していると共に、自らの体調やその日の天候などの要素と照らし合わせ、その危険を回避して生活することが容易になっていることが窺える。



図3 危険な道

(2014年12月21日 筆者撮影)

2. 社会的内側性

既存の研究(田原・神谷2002)では、神岡町の「高齢者の社会」が社会的内側性を形づくっていると指摘していた。神岡では「同級会」という高齢者同士の集まりが開かれており、スポーツ大会や旅行を通じて高齢者同士のつながりや絆を深めていた。

松倉地区においても「高齢者学級」という集まりが存在している。会員数は約120人であり、地域の子供と共にスポーツを行う、様々な講師を招いて健康に関するアドバイスなどを聞く、といった活動を月1、2回行っている。また、年1、2回ほど地域のボランティア活動や旅行を実施するなど活

発に活動している。Bさんは「高齢者学級の集まりをみんな楽しみにしている」と話していた。また、「松倉には友達もたくさんいるし、ずっとここで暮らしたい」「この年になって新しく別のところへ行って友達を作る、それこそ大変なことだ」というように、幼い頃から共に過ごしてきた知人や友人とのつながりを尊重していることが分かる。

また、「山手の高齢者学級は街のそれとは雰囲気が違う」（Cさん）と話した。高齢者学級は松倉地区のみならず、中心部の地区にも存在するのだが、松倉地区の高齢者学級は毎回の集まりの中で、「お昼になると自分たちで作った農作物やおにぎりなどを持ち寄って、それらを分け合っている」（Cさん）と話し、この地区における高齢者同士の関係の深さが読み取れる。さらに、松倉地区には未だに農業を営んでいる高齢者の世帯があるが、農作業の進捗が早く少し余裕のある人は、遅れている人の農作業を手伝うといった結いの精神と呼ばれる相互扶助の動きもあるという。これらの事例から、高齢者は高齢者学級や農業を営む者同士の相互扶助という「高齢者の社会」を通じて高齢者同士は互いの絆を深め合い、住民に「一人でも近隣の友人がいるから暮らしていける」「何かあったら周りの友人が助けてくれる」といった意識が互いに芽生え、その結果として松倉地区に住むことへの安心感が生まれていることが読み取れる。

3. 自伝的内側性

高齢者にとって住み慣れた場所とは生まれてから長い期間、様々な思い出や経験を積み重ねてきた場所である。個々のライフヒストリーと場所が深く結びつき、その場所への愛着が生まれる。

松倉地区には松倉金山と呼ばれる金山が存在し、その当時は繁栄していたという。室町時代から採掘が始まり、江戸時代は加賀藩の財政を支えるほどの大規模な金山であった。金山が消滅したその後も松倉の繁栄は昭和時代まで続いていたようで、

「昔は、松倉地区だけで小学校が4校もあった。今はどんどん規模が縮小してしまって悲しい」（Bさん）「獅子舞が各地域にあり、それぞれ踊り方が違った。今は踊る人がいなくなってしまったが」（Aさん）と当時の繁栄を振り返り、現在の衰退を惜しむ声を3人とも口々に話した。

これらの話から金山や、それに伴って繁栄を遂げた街に対して松倉の高齢者は誇りを持っていると読み取れる。栄えていた当時の街の姿は今と違っては見られないが、そこで暮らし松倉の発展を街と共に支えてきたというプライドに加え、松倉で経験した様々な人生の思い出があり、この街を見捨てて転居することはできないという思いが感じられる。このようにして、彼らの長年共にしてきた街に対する愛着は培われてきたのではないだろうか。

IV おわりに

本研究では、環境的に生活するのが困難であり、過疎化が進んだ松倉地区に高齢者が住み続けている理由について、ロールズの内側性の概念を用いて場所との関わりという観点から調査を行った。その結果、日常生活のための活動をすることによって生まれる身体的内側性、「高齢者学級」や相互扶助の精神である「結いの精神」を通じて発生する社会的内側性、かつての街の繁栄と、そこで的人生経験から発生する自伝的内側性が形成されていることを読み取ることができた。

これらを踏まえて、彼らの場所に対する愛着が醸成される背景を考察すると、彼らは生まれてから現在に至るまで松倉に住み続けることによって、自らの生活する環境の危険を隅々まで察知し、それを回避することが可能になっていた。かつては賑やかだった街の出来事、友人や恋人との出会いや別れなど、様々な人生経験を積み重ねていく中で生まれる思い出は、松倉に住んでいればいつで

も鮮明に思い起こすことができる。さらに、それらの思い出を共有できる友人や近隣の住人とは、「高齢者の社会」や「結いの精神」でつながっている。体も心も老いてしまった高齢期において、若かりし頃の出来事をいつでも思い出すことができ、その思い出を共有できるのは、何よりの慰みになることだろう。これらが互いに作用して、松倉に住んでいるうちに自ずと場所に対しての愛着が醸成され、松倉に住み続けるという選択に至るのであろう。

しかし、聞き取りを通じて、ロールズの内側性の概念だけで住み続けを促す要因を説明するのは難しいことも分かってきた。例えば、子や孫との同居をめぐってある被験者が述べた発話である。インタビュー調査の中で、子どもと同居していない被験者に子どもが住む場所で同居する意思の有無、子どもから同居を提案されたことはあるかを筆者が質問したところ、彼は「今さら息子や嫁さん、孫に世話になるのも申し訳ないし迷惑だろう」と答えた。この言辞が物語るのは、人々は醸成された内側性ゆえに地域に留まることを能動的に選ぶ面もある一方、親族と同居することで自分が迷惑をかけてしまうという遠慮が転居を思い留まらせ、結果的に「消極的な住み続け」を選択せざるを得ない理由の一つになっている可能性もあるということである。

むろん、こうした消極的な住み続けをもたらす要因としては被験者たちから得られた回答の他にも、経済的な理由で転居できない場合や、山麓の市街地やその周辺に“近居”する親族から生活上のサポートを受けやすい状況があつて、転居の必要が無い場合など、様々な要因によって松倉地区での住み続けが促されている例も存在すると予想される。しかしながら極めて限られた被験者に対するインタビューに留まった本調査では、こうした例の有無を確認することはできず、得られた知見

も極めて限定的なものとなってしまった。

また、本調査のインフォーマントはすべて男性であった。このため、男女差が内側性の醸成にあたってどう介在するのかについても検討できなかった。内側性のような積極的要因のみならず受動的な住み続けを促す様々な要因を含めて考慮することによって、高齢者の住み続けに関する組織的な理解も深めうるのだということを、本調査を通じて学ぶことができた。今後もこの経験を生かして研究を深めていきたい。

本稿の作成にあたり、調査にご協力くださった魚津市役所の皆様、松倉地区の皆様には大変感謝しております。末筆ではありますが、心より御礼申し上げます。

注

- 1) 田原裕子・神谷浩夫 2002. 高齢者の場所への愛着と内側性—岐阜県神岡町の事例— 人文地理 54(3):210.
- 2) Rowles, G.D.,1978. *Prisoners of space? Exploring the geographical of older people*, Westview.
- 3) 魚津市史より.
- 4) 被験者へのインタビュー調査より.

文献

- 田原裕子・神谷浩夫 2002. 高齢者の場所への愛着と内側性—岐阜県神岡町の事例— 人文地理 54(3):209-230.
- 国勢調査 (小地域)年齢別, 男女別人口
魚津市 2012 魚津市高齢者保健福祉計画
魚津市史編纂委員会 1968 『魚津市史』
- Rowles, G.D.,1978. *Prisoners of space? Exploring the geographical of older people*, Westview.
- Rowles, G.D., 1980. 'Growing Old "Inside": Aging and Attachment to Place in an Appalachian Community'(Dantan N. and Lohmann N. eds.,

Transition of aging, Academic Press,)

Rowles, G.D.,1986. 'Between worlds: a relocation dilemma for the Appalachian elderly', *International Journal of Aging and Human Development*, 17(4).

魚津市における自主防災組織の抱える問題

向井 康平
MUKAI Kohei

近年、大規模な自然災害に対して、行政の対応には限界があり、市民の自助・共助の仕組みとしての自主防災組織の結成と活動の実施が期待されている。しかし、自主防災組織へは若年層の参加が少なく、メンバーの高齢化といった問題が指摘されている。本稿では、富山県魚津市の3地区の自主防災組織で聞き取り調査を実施し、それぞれの抱える問題の解明を試みた。他地域同様、若年層の参加率が低く、組織メンバーの高齢化も問題となっていることがわかった。他区の間で共通していた点は、リーダーを重要視していることであった。若年層の参加率の低さ、組織メンバーの高齢化の問題を解決するためには、地域住民の防災への興味・関心を向上させるために、様々な方法による防災知識や防災活動の情報発信や参加しなくなるように工夫した訓練や活動をしていく必要がある。

キーワード：自主防災組織，魚津市

I はじめに

1. 問題の所在

『自主防災組織』によると、ひとたび大規模な災害が発生した際、国や都道府県、市町村の対応（公助）のみでは早期に実効性のある対策を行うことは困難であるため、自分の身を自分の努力によって守ること（自助）と日常で顔をあわせている地域や近隣の人々と協力しながら防災活動に取り組むこと（共助）が必要であるとされている（消防庁，2011）。そして「自助」「共助」「公助」が有機的につながることにより、被害の軽減を図ることができる。異常気象による自然災害や大規模地震の発生が懸念されている状況下において、自主防災組織はますます重要視され、地域の主体的な活動として結成・運営されることが望まれている。

既存の自主防災組織の研究からは様々な問題が指摘されている。兵庫県北部、旧豊岡市の洪水災害に対する住民組織の反応から防災意識の高い地域と低い地域の格差を考察した春山（2010）は防災組織の活動には地域偏差が存在していること、

そして地域コミュニティの弱体化や組織メンバーの高齢化、若年層の訓練参加率の低下などを指摘した。また、自主防災組織の活動や維持が困難な状態に陥っていることも『自主防災組織の手引』に指摘されている（消防庁，2011）。このような問題点に対してどのように対策をおこない、防災組織の普及や活動の活性化に繋げていくかの検討が必要とされている。

2. 研究目的

自主防災組織の抱える問題点として、上述したように組織メンバーの高齢化と、新規の参加者、特に若年層の参加が少なく、組織の持続可能性に問題があること、各地域の自主防災組織の活動には地域コミュニティの強弱によって差が生じており、今後、地域住民の参加や協力を得る方法の構築などが挙げられる。そこで、富山県魚津市を事例に他地域と同様な問題点を抱えている仮定し、魚津市の複数の防災組織の現状や活動を調査し、その差異を検討しながら、その問題点に対して各自主

防災組織の行う取組を整理するとともに、どのように克服をしようとしているのか、また魚津市全体の自主防災組織の持続可能性について検討することを目的とする。

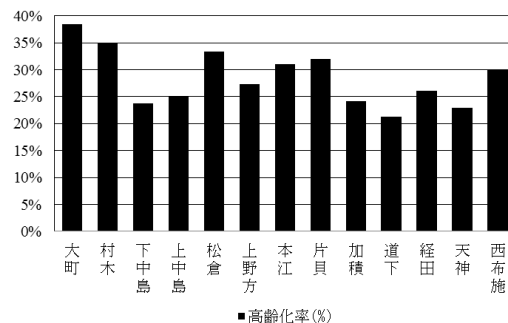
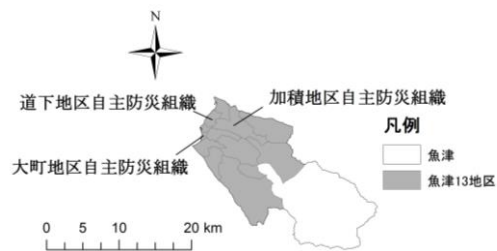
3. 研究対象地域概要ならびに研究方法

魚津市における直近 10 年間ほどの自然災害としては強風や大雪、落雷、大雨による浸水や山崖崩れなどが主であり、地震や津波などによる被害は見受けられない。火災に関しては、年に十数回程度発生しており、2013 年には 22 棟が焼失する大規模火災が発生している¹⁾。このことから、魚津市は地震や津波の発生が無く、火災や大雪、大雨等による被害の方が多い地域といえる。しかし、魚津市には 32km におよぶ魚津断層帯が存在し、この断層帯が活動した場合マグニチュード 7.3 程度の地震が予想され²⁾、将来地震や津波が発生する可能性は十分にあり得る。

魚津市の自主防災組織は、校区単位では 13 組織で 100% の結成率である(第 1 図)。町内会単位の組織数は現在 51 組織で、合わせて 64 の自主防災組織が存在している。町内単位は細かくすると 253 区あるが、区の人口が組織を構成できるほど多くない区も存在するので、いくつかの区を合わせたブロック単位での町内会単位の自主防災組織も 51 組織の中に存在している。魚津市企画総務部地域協働課防災係の職員の方によると町内会単位の自主防災組織は 2014 年に 10 組織程が作られ、2015 年にも 10 組織ほど増やし、最終的には 100 組織になるように行政が働きかけていこうとしている。

魚津市 13 地区の中から、自主防災組織の活動が活発である大町・加積・道下の 3 地区を調査対象地区とする(第 1 図)。

研究の方法は、3 地区の自主防災組織の代表者へ市役所地域協働課の防災係を通じて連絡を取り、聞き取り調査を実施した。3 地区の防災組織の現状と差異や共通点、抱える問題点があるか、また問題点にどう対処しているかをインタビュー調査した。そのインタビュー調査結果を、日頃の防災活動・防災において重要視していること・自主防



第 1 図 調査対象地と魚津市 13 地区の 2010 年の高齢化率 (『国勢調査』により作成)

災会会長が考える問題点とその対策などで整理し、各地区の問題点に対しての解決策を検討する。考察では、調査対象の 3 地区からでた問題点を考慮しながら、魚津市全体の自主防災組織の持続可能性について検討を行う。

4. 自主防災組織について

自主防災組織は、「自分たちの地域は自分たちで守る」という自覚と連帯感に基づいて自主的に結成する組織である(消防庁, 2011)。災害対策基本法においても市町村がその充実に努めなければならないとされている。活動内容として、日常では防災知識の普及・地域の災害危険の把握・防災訓練・防災器具や機材の点検があり、災害時では、情報収集や伝達・避難誘導・負傷者の救出や救護・給食や給水など多様な活動がある。また、近隣の自主防災組や消防団をはじめとする様々な地域活動団体との連携を図りながら地域のすべての力を集結した取組みを進めることが挙げられている。組織の構成として、メンバーの役割を明確にして、自分自身の役割を理解できるように機能的な組織構成にすることが望ましいとされる(河田 2008)。

II 調査結果

1. 加積地区

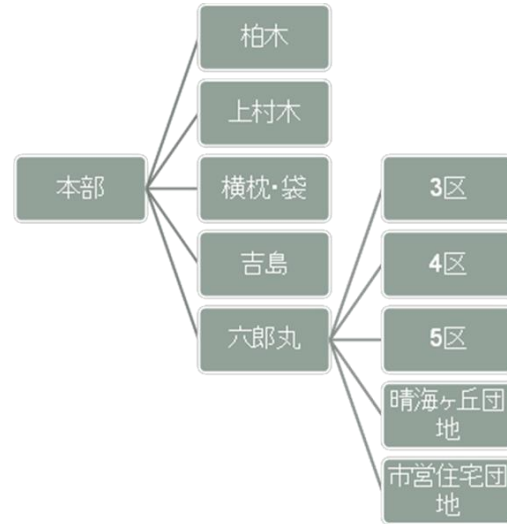
加積地区は、相木・上村木・横枕と袋・吉島・六郎丸の5つの地区から成る(第2図)。この5つの地区の支部と、本部の計6つの自主防災組織が存在している(第3図)。本部は2004年度に結成され活動している。主な活動としては、防災や避難訓練・火災報知器の設置・講習会³⁾・住民への呼びかけ⁴⁾である。この地域は海拔が高いので、主に地震・洪水・火災・土砂崩れ等を想定して活動している。会長のNさんによると、公助や自助よりも共助に重きを置いており、訓練を通じて、共助の気持ちと災害に対応する力を育てていきたいと考えている。共助の気持ちを育てるためにはマニュアル作成よりも訓練が有効と考えているため、訓練などを実施していける強いリーダーシップをとれる人材が必要だと考えている。しかし、昔と違って率先してリーダーになってくれる人が減り、地区の役員に防災のリーダーも兼任してほしいとお願いしなければいけなくなってきている。このような問題に対して、消防署のOBなどの防災知識の豊富な人たちと協力し、講習会の参加などを通じて、リーダーを育成することに力を入れている。そして、新たなリーダーが後継者を育成していけるような体制を構築しようとしている。また、若年層の参加も課題であり、訓練に諸事情で参加できない住民については、家族内で防災について話し合うことで防災力を向上してほしいと考えている。そのために、日ごろから防災に関する情報提供に努めている。

2. 大町地区

阪神淡路大震災直後(1995年度)に結成され約20年が経過しており、魚津市で一番早くに結成された(第4図)。主な活動としては、防災訓練や地域活動などを行っている。大町地区は、魚津市13地区の中で最も高齢化率が高く(第1図)、2010年度では約39%が65歳以上の高齢者で占められ

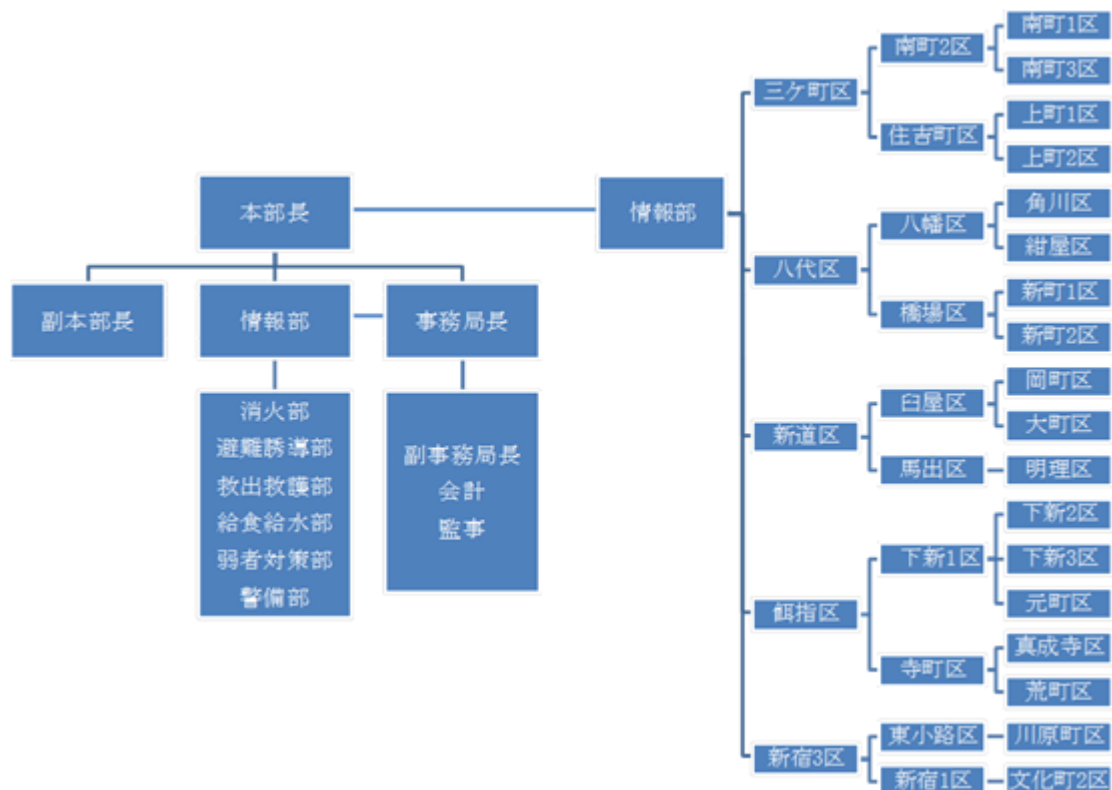


第2図 加積地区の区分



第3図 加積地区自主防災組織図(聞き取り調査により作成)

ている⁵⁾。魚津市で一番高齢化率が高いという危機感を背景に、地域活動や自主防災組織の活動を積極的に推進している。主な活動としては、防災訓練や地域活動などを行っている。大町地区の自主防災組織の特徴として、①リーダーシップを大切にして、リーダーの育成に力を入れてきている。地域活動を活発に行ってきた結果、地域行事や文化行事ごとにリーダーが生まれ、その下に一定数の住民がいる。そのリーダー達に声をかけることで、防災訓練などの参加者を確保できることにつながっている。②具体的に災害に対応でき、かつ訓練を楽しめるような工夫やアイデア性を重視している。例えば、訓練においては、学校のグラウンドにテントをはって1泊することで、実際に被災した状況を想定した訓練になる。また、学校のプールに水をいれて長靴で歩いてみることで、洪水や大雨の際の歩きにくさを体験できる。また、



第4図 大町地区自主防災組織図（大町地区自主防災会の資料により作成）

煙の体験装置をグラウンドに長く連ねて行うことで、煙の危険性などを体感できる。このような工夫は、訓練のマネリ化を防ぎ、参加率の向上につながっている。実際にテントで1泊する訓練では、子供たちの訓練参加が多くなったという実績がある。ほかにも防災ヘルメットに地区ごとに色別のバイザーをつけることで、顔や名前を知らなくても同地区の人を判別できるようにしたり、避難所である小学校のクラスごとに同地区の人が集まるようにしたりしている。また、被災時は電話が使えないことを想定して、無線機を購入し各地域においている⁶⁾。また、自主的に地域住民全員の名簿を作成し、訓練の際に地域ごとの避難場所の割り振り、訓練参加率の調査に役立てている。この名簿で不参加の住民に対して積極的な呼びかけも行っている。③地域住民の協調や一体性は高く、地域行事に積極性である。無線機の購入や訓練で学校に1泊する際の経費は、地域住民が負担している。また、防災訓練の参加率は、1200世帯中300世帯が参加していた⁷⁾。このように地域住民も積極的

に自主防災組織の活動に理解や協力をしている。大町地区は、他地区と比べて、地域行事⁸⁾への積極性も高く、地域がまとまっている。④行政に対する依存度の低さと、魚津内での防災への取り組みがNo.1という意識がある。魚津市地域協働課防災係のYさんによると、大町地区は他地区と比べて、何かが起きた際に、行政の対応を待つより、自分たちで考えて、積極的に行動するように心がけている。行政に依存しないで自分たちで考え、行動している実績の積み重ねによって防災や地域のまとまりが市の中で1番という誇りにつながっている。

若い人材は学校のPTAなどに割り当てて組織に組み込んでいるため、当面は大きな問題点は感じていない。

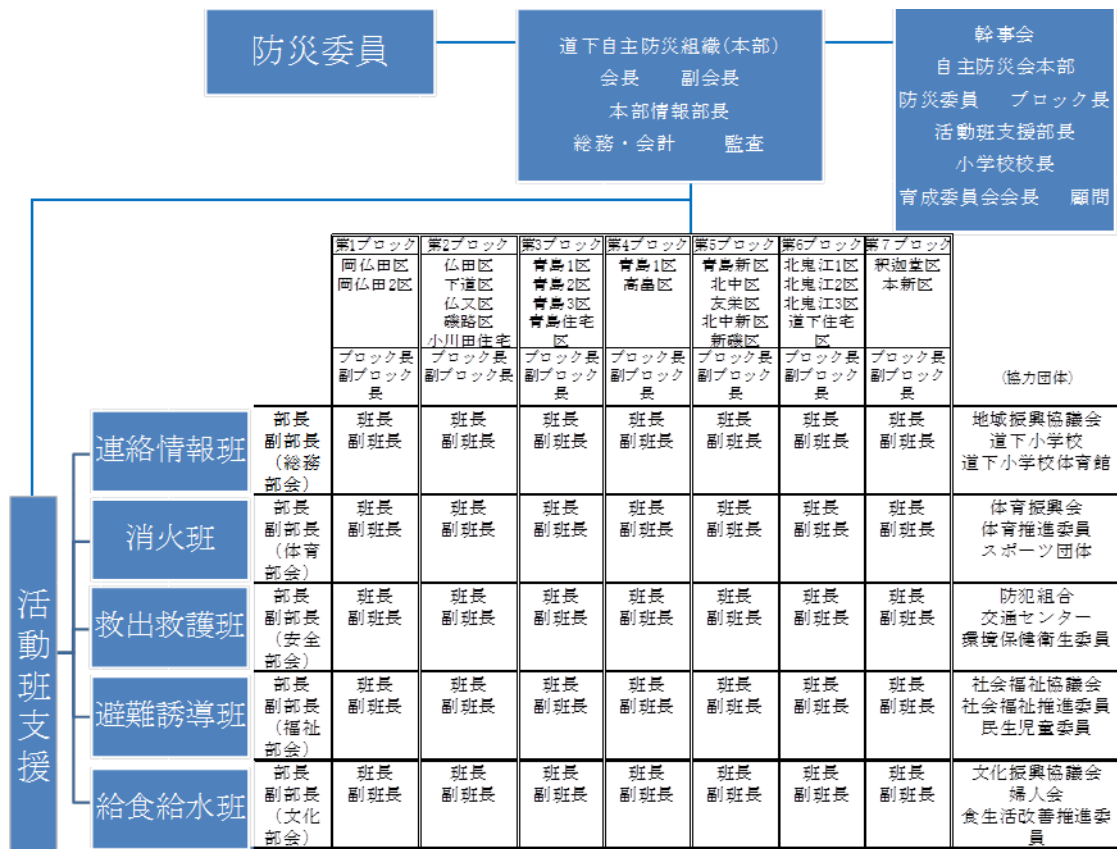
3. 道下地区

2012年度までは、組織としてあまり機能していなかった防災組織を、自主防災会長になったKさんが2013年度に組織体制をしっかりとものに

第1表 道下地区の7ブロック区分

ブロック名	第1ブロック	第2ブロック	第3ブロック	第4ブロック	第5ブロック	第6ブロック	第7ブロック
地区名	同仏田区	仏田区	青島1区 (2,3,4,5,6班)	青島1区 (1,7,8,9班)	青島新町区	北鬼江1区	釈迦堂区
	同仏田2区	下道区	青島2区	高島区	北中区	北鬼江2区	本新区
		仏又区	青島3区		友栄区	北鬼江3区	
		磯路区	青島社老区		北中新区	道下住宅区	
		小川田住宅区			荒磯区		

道下地区自主防災会の資料により作成



第5図 道下地区自主防災組織図 (道下地区自主防災会の資料により作成)

作り替えた。具体的には、自主防災会の本部役員の任期を2年として、消防署のOBや医者や看護師など災害時に専門知識を活用して活動できる人たちが構成される防災委員を設置するなど専門性を強化した。縦軸として道下24区を7ブロックに分け(第1表)、横軸に活動班支援を設置するマトリクス組織⁹⁾に編成した(第5図)。また、自主防災規約の策定や7ブロックに防災倉庫を設置した。これらを通じて、地区ごとの情報を話し合

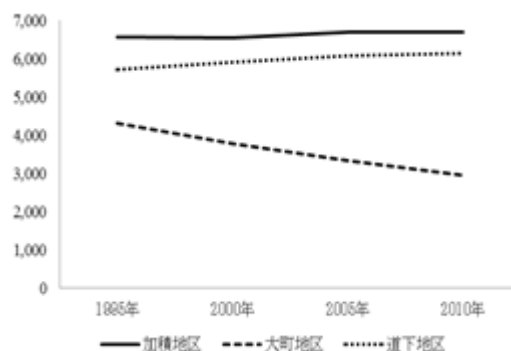
いができるように組織を再編成した。主な活動としては、防災や災害の情報を公民館便りに記載して発信、地区ごとの防災マップの作成、火災報知器の設置の推進、避難場所の運営やボランティアの受け入れといった被災を想定した具体的な話し合いなどがあげられる。特に、火災報知器の設置の推進と防災マップの作成を先行して行っている。火災報知器の設置については、自主防災組織が一括で購入することで、安価に提供できるようにし、

各家庭を訪問し話し合いを重ねて販売することも一部のブロックで実施した。その結果、火災報知器の設置率が70%から90%以上に改善した。未設置の家庭の中には経済状況が苦しい家庭も多いため、住民同士で出し合って100%にしていこうと考えている。今後、別ブロックでも実施し、道下地区全体で設置率100%を目指す。防災マップについては、地域の社会福祉委員と協力して、災害時避難行動要支援者¹⁰⁾の確認と、該当者の緊急時の連絡先・常備薬・自身の詳しい症状を書いた紙を冷蔵庫など目につく場所に貼り付けておいてもらい、避難時に活用できるようにすることをマップ作成と同時にやっている。このような活動を通して、地域のコミュニティの形成と減災を促進している。自主防災会長のKさんは、1番大事なのは、自助（自分の身や家族などの近い人を自分の努力によって守ること）だと考えている。まず自身や家族の安全を確保する。自身や家族の安全を確保できれば次に近所の人たちを助ける活動できる。そして、最終的に地区全体のための活動につながっていくと考えている。日頃の減災知識の普及などが、被災時に自身や家族の安全を確保する行動の手助けになるという。

道下地区は、組織として機能していないという課題を解決するために再編したばかりで、これから本格的に活動していく状況なので、現時点ではそれほど問題は出ていないが、地区ごとに防災に対する温度差があるので、話し合いを重ねて対処していきたいとの回答であった。

4. 各地区のまとめ

加積地区は緩やかに人口が増加しているにもかかわらず（第6図）、自主防災組織への参加や活動に繋がっていないことが問題である。自主防災組織と同じく地域防災に必要な消防団についても、団員数が35名と人口や地区の広がり割には少ないと言える。仮に、両組織が機能しなくなった場合、防災を主とした組織はほかにない。その結果、行政に頼らざるを得なくなり、災害時に被害の拡大や避難時の混乱につながる恐れがある。こ



のような事態を避けるために防災組織を維持する必要がある。そのため、公民館だよりや回覧板など今まで方法の他に、インターネットや若い人がよく使うSNSなども用いて組織の活動や防災

第6図 調査対象地区の人口推移（国勢調査により作成）

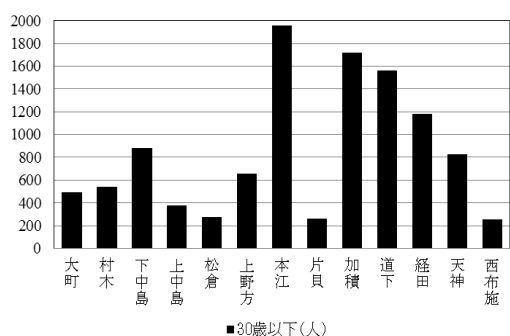
情報の発信を強化、避難訓練に多くの人が参加してくれるような工夫など、地域住民の防災への興味や防災意識の向上につながるような活動を行う必要があるだろう。防災への興味・関心を向上させることで、会長のNさんの言うリーダーになってくれる人材の確保にもつながると思われる。

大町地区は、高齢化率が高く災害時に危険であるという地域的背景を地域住民と共有し、リーダー育成や工夫を凝らした訓練などを通じて、自主防災組織を活発なまま維持している。しかし、大町地区は高齢化と人口の減少が深刻であり、大町地区のみで組織を維持することが今後は困難である。このような事態も考慮し、近隣の地区の自主防災組織にリーダー育成や実施した訓練や活動を発信するなどして交流を深め、災害が発生した際に助け合えるような地域を越えた活動をしていく必要があるだろう。

道下地区は、今まで自主防災組織とは名ばかりで活動を行っていなかったものを、現会長の尽力により本格的に活動を行う組織へと再編された。活動は始まったばかりであり、今後いかに多くの人に防災について興味・関心を持ってもらうかが問題となるであろう。道下地区は人口が増加傾向にあり、魚津市のなかでも若い世帯が多い地区（第7図）であるため、若い世代からお年寄りまで幅広い年齢の人たちに興味・関心をもってもらう必

要があるだろう。そのためには、情報・防災知識の発信や、参加したいと思わせるように訓練を工夫して実施、また、様々な年代や女性などの意見を取り入れた活動を展開していくべきだろう。

3地区に共通しているのは、リーダーの重要性である。加積地区は今後リーダーの育成に力を入れていこうとしている。大町地区はリーダーの育成に力を入れてきた結果、現在の活発的な防災活動につながっている。道下地区は、会長のKさんの強いリーダーシップのもと組織が再編されて活動が活発化し始めてきた。これらのことから、自主防災組織にとって、強いリーダーシップのとれる人材の育成や確保は組織の維持や活発化の要因と考えられる。



第7図 魚津市の2010年の30歳以下の人口（国勢調査により作成）

III 考察

調査を実施した魚津市の3地区の自主防災組織は、防災組織の手引などで求められている一般的なレベルの組織や活動が行われているといえる。これからは、加積・道下地区の問題として挙げられたように、広く住民に防災への関心や興味を持ってもらい、防災意識の向上や防災訓練の参加率を上げていくことが重要である。そのために組織を地域に合わせて再編成する事や、活発的な情報の発信、基礎的な活動や訓練だけでなく「楽しそう」と関心を持ってもらえるような、意外性やゲーム性を加えた活動や訓練を実施するなどの工夫が必要となる。意外性やゲーム性を加えた活動や

訓練については、大町地区が行ってきたものや他の地域の事例を参考にできるのではないだろうか。例えば、鍵屋（2003）によると、意外性やゲーム性を持たせた応用訓練として、防災対応型訓練が挙げられている。この訓練は、実際の災害を想定し、訓練参加者には災害の発生場所やけが人の人数や居場所を事前に知らせないで訓練を行うことで、とっさの判断力や臨機応変に対応することが求められるため際が対応能力の向上につながるという利点がある。さらに、火災の危険性が高い地域であれば、初期消火や救出・救護に重点を置いた訓練内容にするような地域ごとのカスタマイズが可能な訓練であることも利点である。また、矢守ほか（2005, 2009）が開発した防災ゲーム「クロスロード」がある。このゲームは、防災の取り組みの際に見られるジレンマを素材として、参加者が二者択一の設問に、自身の判断や意見の根拠をもってYESかNOの判断を下すことを通じて、防災をわが事として考えるのと同時に意見を交わすことをねらいとした集団ゲームである。行政職員・地域住民・防災組織のメンバーなど立場の違いや年齢の異なる人々でゲームを行うことで、自分とは違う意見や価値観が存在していて、その上で、多くの人を受け入れられる結論を引き出す事が期待できる。このゲームは、素材やルールが自在に変更可能で、参加者の興味・関心や地域によってカスタマイズすることができることも利点である。自主防災組織や活動を長く保つためにこのような訓練や活動を実施していくことが求められるだろう。

また、大町地区の問題として挙げたように、地域の壁を越えて自主防災組織が活動状況や抱える問題を共有する場や機会を作る事が考えられる。3地区とも、地区内の消防団やPTA、婦人会などと連携していたが、他地区の自主防災組織との連携が見られなかった。地域の壁を越えて自主防災組織が連携することにより、それぞれの地域の組織が抱える問題解決の糸口になると考えられる。例えば、リーダー育成に力を入れようとしている加積地区にとって大町地区のリーダー育成のノウハウ

ウはリーダー育成の大きな助けになるなどが考えられる。

既存の研究が指摘していた、新規の参加者、特に若年層の参加が減少している問題は、本研究でも同様の問題として存在していた。新規や若年層の参加は、防災に対する興味・関心が高まるにしたがって増えていく。防災に対する興味・関心を高めるには、参加時間の取りづらい若年層を無理に参加させるよりも、道下地区の自主防災会のように、防災への意識が高くて、やる気があり時間に余裕ができれば始める 50～60 代がリーダーシップを発揮して組織運営を行い、活動を継続していくことが大切である。活動を継続させることで、若年層が 50～60 代になったときに、自主防災組織の運営に関わってみようという気持ちの芽生えにつながっていくかもしれない。

これらのことが、魚津市の自主防災組織を持続させる一助となるかもしれない

IV おわりに

本研究では、魚津市の加積・大町・道下の3地区を事例に、自主防災組織の抱える問題を明らかにしようとした。先行研究や消防庁(2011)が指摘した問題のなかでも、若年層の参加率の低さや、組織メンバーの高齢化が目立ち、組織の持続可能な運営に問題がある結果となった。3地区で共通していたことはリーダーの重要性であり、自主防災組織の運営とその継続性の双方において、欠かすことのできない要因のひとつであるといえる。また、これからの魚津市全体の自主防災組織を持続させる為に防災活動への若年層の参加率や意識の低さを改善する必要がある結果となった。若年層への情報発信の強化や防災活動や訓練に参加したくなるような工夫、防災の熱意の高い人たちが組織や活動を維持していくことが求められている。

本研究は、自主防災組織の会長の方へのみ聞き取り調査を行った。会長の方たちは、防災対して意欲があり、自分たちの率いる組織に誇りがある

と感じているため、積極的に問題を回答しなかったようにも思える。会長以外の組織のメンバーや、訓練などに参加する地域住民の視点からは、別の問題が見えるかもしれない。この点については、今後の課題とさせていただく。

注

- 1) 日本新聞 2013年11月26日 朝刊1面, 28面 2013年11月27日 朝刊29面
- 2) 地震調査研究推進本部
(<http://www.jishin.go.jp/main/index.html>
(最終閲覧日: 2014年12月4日))
- 3) 主にリーダー育成の講習会
- 4) 加積地域は田んぼだったところが住宅になっている箇所が多く保水力が低下しているので、大雨の際は床下浸水に注意するように喚起している。
- 5) 国勢調査より算出
- 6) 2014年で35地域中15地域に配備
- 7) 2014年8月31日の防災訓練参加率。当日の天候は晴れであった。
- 8) 小学校の運動会など
- 9) マトリクス(matrix)とは、行と列で成る格子状の配列を意味する。マトリクス組織は、複数の異なる組織構造をタテとヨコの関係で掛け合わせて、多元的な命指揮令系統のもと活動する組織形態である。(人事労務辞典)
- 10) 災害が発生し、又は災害が発生するおそれがある場合に自ら避難することが困難な者であり、その円滑かつ迅速な避難の確保を図るため特に支援を要するものと災害対策基本法第四十九条の十では定義されている。

調査を実施するに当たり、魚津市地域協働課防災係の皆様をはじめ、各防災組織長の皆様には、大変お世話になりました。末筆ではありますが、深く御礼申し上げます。

文献

春山成子 2010 地域の防災活動のあゆみ-地域
防災力を養う 地理 55-5

河田恵昭 2008 『これからの防災・減災が分か
る本』 岩波ジュニア新書 p124-125

鍵屋一 2003 『よくわかる自治体の防災・危機
管理のしくみ』学陽書房

矢守克也・吉川肇子・網代剛 2005 『ゲームで学
ぶリスク・コミュニケーション:「クロスロード」
への招待』ナカニシヤ出版

吉川肇子・矢守克也・杉浦淳吉 2009 『クロス
ロード・ネクストー続:ゲームで学ぶリスク・
コミュニケーション』 ナカニシヤ出版

災害対策基本法

(<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S36/S36HO22>

3.html)

第四章 災害予防 第三節避難行動要支援者名簿
の作成等

消防庁 2011. 『自主防災組織の手引-コミュニテ
ィと安心・安全なまちづくり』消防庁

(http://www.fdma.go.jp/html/life/bousai/bousai_2304-all.pdf)

人事労務辞典

(<http://www.weblio.jp/content/%E3%83%9E%E3%83%88%E3%83%AA%E3%82%AF%E3%82%B9%E7%B5%84%E7%B9%94?dictCode=JNJRM>)

魚津市で未就学児を持つ女性就業世帯の送迎活動の成立要因

林 奏実
HAYASHI Kanami

本稿では、女性就業率の高い北陸地方の富山県魚津市を取り上げ、子どもを持つ女性就業世帯の子どもの保育園への送迎活動成立のメカニズムの解明を研究目的とした。女性就業世帯は、職住近接、自宅と保育園の近接、自宅と祖父母の自宅の近接により、円滑な送迎活動を行っていた。ほとんどの就業女性が自由に使える自家用車を所有しており、職場、保育園、祖父母の自宅への時間距離上の近接性を高めていた。女性就業率の高い北陸地方での未就学児の送迎活動の特徴は「近接性」と「自家用車の使用」にあるといえる。

キーワード：送迎活動，女性就業世帯，未就学児，北陸地方

I はじめに

1. 問題の所在と既存の研究

近年、少子化対策や子育て支援が我が国の重要な政策課題とされているのと同時に、女性が継続的に働くことのできる社会となることも目標の1つである。しかし、女性労働力率は、結婚・出産を行う年代で低下し、育児の負担が軽くなる年代で上昇するという「M字カーブ」を描いている(図1)。女性が離職する理由は様々に考えられるが、離職しなければ育児ができないという理由がある(竹信, 2013)。未就学児を持つ母親⁽¹⁾が働くためには、働いている間、子どもの養育を他者にゆだねなければならない。保育を母親の代わりに行う仕組みがなければ、働くことはほぼ不可能である。

待機児童問題が深刻な大都市の子育て期の女性就業の研究を見ると、大都市都心部の企業が設置する事業所内保育所の現状と問題点や子連れ通勤の困難性を指摘したり(久木元, 2006)、東京都江東区豊洲地区を事例としてホワイトカラー共働き世帯の保育サービス選択を分析したりした研究がみられる(久木元・小泉, 2013)。また、久木元(2006)は、通勤ラッシュを避けて子どもを都心の事業所内保育所まで送迎するために、フレックスタイム制や企業の近くへの転居が選択されていると指摘した。久木元・小泉(2013)は、職住近接によって通勤時間が短縮されてい

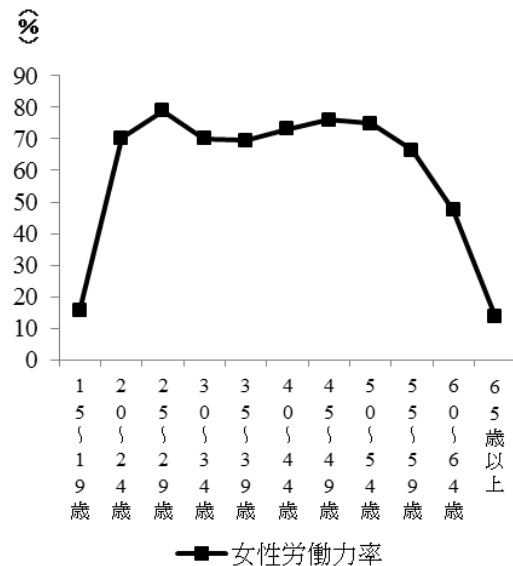


図1 2013年の女性労働力率(平均)

『総務省統計局 HP 平成25年労働力調査年報I基本集計I-A-第二表 年齢階級別15歳以上人口、労働力人口及び非労働力人口-女-』より作成

ば、母親が夜間勤務や「男並み」の残業を行わない限り認可保育所の延長保育で保育ニーズを満たすことができること、夫婦でフルタイム就業をしても、子どもの送迎は母親が行うという性別役割分業が見られることを指摘している。

一方で、地方における女性就業と保育の研究では、認可保育所の待機児童が大都市圏外では例外

的に高い水準にある沖縄県那覇市の認可外保育所の役割に言及する研究（若林ほか，2012）や、石川県七尾市で地方温泉観光地における長時間保育ニーズへのサービス供給主体の対応と利用者の実態を取り上げたものがみられる（久木元，2010）。若林ほか（2012）は、認可外保育所の選択理由は、自宅への近接性が最も重要視されており、自宅、親族の家、職場などへの近接性が最も大きな選択基準になっていると指摘した。また、子どもの送迎を担当するのは、母親が最も多く、次いで父親や祖父母が分担している世帯が見られた。久木元（2010）は、長時間保育を行う保育所利用者のほとんどが通勤に自家用車を利用し、自宅と職場、保育所は近接していることを明らかにした。また、保育所に子どもを迎えに行くのは、母親が全体の8割を占め、次いで祖父母であるという結果が見られた。

このように、都市や地方に関係なく、子どもの送迎活動は母親によって担われている。また、未就学児を保育所に預けて母親が働く場合には、子どもの送迎をより負担無く行うために、可能な限り自宅に近い保育所を選択し、さらに職住近接をはかるといった傾向がみられた。そして、祖父母と同居、近居の多い地方では、親族・祖父母からの育児支援が育児を支えていることがわかる。

保育所を利用して職場で働くためには、①朝、保育所の開所時刻後に保育所に子どもを預けられる、②その後、始業時刻前に職場に到着できる、③夕方、終業時刻後に職場を出発できる、④その後、保育所の閉所時刻前に保育所に到着し子どもを引き取れる、という4条件が成り立つことが必要である（宮澤，1998）。また、宮澤（1998）は、シミュレーションのために東京都中野区の認可保育所を利用している世帯に対してアンケートを行った結果、保育所への迎えの担当者ほど就業地が近く就業時間が早いこと、利用者からみた現実的かつ望ましい送迎時間距離は10分程度であることを明らかにした。

また、神谷（1996）は、祖父母の子どもの送迎や家事の補助、送迎での自家用車の利用、延長保育のサービスの存在が母親のフルタイム就業を

可能にしている要因でもあることを指摘した。自家用車の利用が母親の移動時間の制約を小さくしている。加えて、祖父母からの家事、育児の援助も母親の日常の活動の制約を小さくしている。しかし、神谷ほか（1990）は、祖父母との同居は子どもの世話に生じる結合の制約を緩和する方法の1つではあるが、母親の家事の負担を増大させる場合もあると指摘する。

宮澤（1998）が指摘する4条件を満たすためのさらなる条件として、神谷（1996）や久木元（2010）の指摘する祖父母の育児支援や母親の自家用車の使用、延長保育が機能しているのではないかと推測される。

政府の政策では、持続的な経済発展のために女性労働力の活用は不可欠とされる。しかし、子育ての負担は依然として母親の方が大きく、未就学児の送迎は母親への負担が大きい。送迎に伴う母親の負担を減らし、未就学児を円滑²⁾に保育施設に送迎することができなければ、母親が働くことは困難である。子育てのために離職した母親の中には、子どもの成長を見守れることへの喜びを感じ者がいる一方で、子どもを育てるために望まない離職をし、復職を望んでも子どもを預けることができずに復職を諦める者もいるだろう。「働きたい」という思いのある母親が働ける社会になるためにも、未就学児の送迎活動の現状の解明が必要である。

地理学で就業女性を取り上げた研究では、保育施設への送迎活動について言及されているが、送迎活動を主として取り上げた研究は少ない。また、地方で女性就業と保育に関して空間的視点から検討した研究はほとんどない。よって、本稿では女性就業率が高い北陸地方の地方都市である魚津市での女性就業世帯における未就学児の送迎活動成立のメカニズムの解明を研究目的とする。

2. 研究目的

北陸地方は、女性就業率が高い地域であり、2010年の女性就業率は全国平均が47.1%であるのに対して石川県51.2%（全国1位）、福井県50.9%（全国2位）、富山県49.9%（全国7位）で

ある³⁾。

都道府県別に出生率と女性就業率を決定している要因を考察した坂爪(2007)は、富山県では就業継続している女性が多く、さらに就業している女性が最も多い20代後半と40代後半の女性はどちらもフルタイムの占める割合が高いことを指摘した。しかしながら、北陸地方で女性就業率が高い要因は、北陸地方が子育てのしやすい地域であるからだと言われているものの、このことを実証的に探究した研究は行われていない。

北陸地方において女性就業率が高い一つの要因は、子どもの送迎活動が円滑に行われる仕組みがあることではないだろうか。北陸の一都市である魚津市を事例に送迎活動が円滑に行われる仕組みを明らかにできれば、北陸地方で女性就業率が高い要因について考える手掛かりになるのではないか。

既存の研究から、未就学児の送迎活動は母親が大きな役割を担っていると指摘できる。また既存の研究より、子どもを保育施設に送迎しながら母親の生活の自由度を高め、さらにフルタイム就業を可能にするためには、保育所から自宅が近いこと、職住近接であること、祖父母と同居・近居であること、母親が自家用車を使用できることが挙げられる。

魚津市は、地方都市であり、職住近接であること、祖父母と同居・近居であること、母親が自家用車を使用できることという条件があてはまり、宮澤(1998)の指摘する送迎活動成立の4つの条件が成立しやすい。よって魚津市では、就業する母親が自家用車を所有し、子どもを近くの保育所に送迎し、比較的居住地に近い職場で就業するモデルを仮定できる。加えて、送迎活動は祖父母の支援も得られているのではないかと推測される。

魚津市がこのモデル通りであれば、大都市と比較すると子どもの送迎に対する負担が小さくなっていると考えられる。そこで、本研究では、職住近接、祖父母との同居・近居、母親が自由に自家用車を利用できるという3つの条件がそろう地方での、女性就業世帯の送迎活動成立のメカニズムの解明を目的とする。なお、統計調査などの定

義を見ると近居は同一敷地・住棟内、徒歩5分程度、片道15分未満⁴⁾、「比較的近距离」は15分以内または30分以内とされている⁵⁾。本研究では、祖父母の自宅への日常的な行き来が可能であると考えられる片道の時間距離が20分以内を近居と定義する。

3. 調査対象地域の保育について

富山県魚津市は、富山県の東部に位置する。2014年6月現在の人口は43,832人、世帯数は16,792世帯である⁶⁾。2014年6月現在の0歳から5歳までの未就学児の人口は1,826人である⁷⁾。

2010年の女性就業率は51.6%であり⁸⁾、富山県平均の49.9%、全国平均の47.1%と比較すると高い⁹⁾。2010年の女性の産業別就業人口は、第一次産業が295人(2.8%)、第二次産業が2,605人(25.1%)、第三次産業が7,189人(69.4%)である¹⁰⁾。また、2012年の魚津市の保育所入所率は94.5%であり¹¹⁾、過去の統計ではあるが2011年の富山県平均の67.6%、全国平均の39.5%と比較すると非常に高い¹²⁾。

魚津市で近代的な保育施設が開設されたのは1920年であり、私立魚津幼稚園が始まりである。1920年当時は109名の幼児が在籍していた。また、魚津市で保育所が開設されたのは、1937年に婦人会によって創設された大町託児所が始まりである。農業を生業としていた魚津市では、農繁期などには、婦人会の協力によって季節保育所が開設されていた(魚津市史編纂委員会, 1972a)。1941年に開戦した太平洋戦争中は、女性僧侶たちの集まりである尼衆団による季節託児所が行われていた(魚津市史編纂委員会, 1972b)。

魚津市には2014年現在、公立保育園8か所、私立保育園8か所、公立幼稚園1か所、私立幼稚園1か所がある。公立保育園の保育時間は7時30分～18時までが6か所、19時までの延長保育を行っている保育園が2か所ある。私立保育園は8施設とも延長保育を行い、保育時間は7時から19時が6か所、7時～19時30分が2か所ある(表1)。

保育施設以外で子どもを保育する取り組みとして厚生労働省が実施するファミリー・サポー

表 1 魚津市内の保育園の概要一覧

公立・私立	保育所名	定員 (名)	園児数(名)	学級数	開所予定時間	延長保育の有無
私立	保育園 A	90	84	6	7時～19時30分	○
私立	保育園 B	160	182	9	7時～19時	○
私立	保育園 C	90	96	6	7時～19時	○
私立	保育園 D	45	37	3	7時～19時30分	○
私立	保育園 E	140	139	9	7時～19時	○
私立	保育園 F	100	106	7	7時～19時	○
私立	保育園 G	130	130	6	7時～19時	○
私立	保育園 H	80	83	6	7時～19時	○
公立	保育園 I	90	93	5	7時～19時	○
公立	保育園 J	140	109	6	7時～19時	○
公立	保育園 K	110	72	5	7時30分～18時	×
公立	保育園 L	80	67	5	7時30分～18時	×
公立	保育園 M	30	21	2	7時30分～18時	×
公立	保育園 N	40	32	3	7時30分～18時	×
公立	保育園 O	35	25	3	7時30分～18時	×
公立	保育園 P	55	41	4	7時30分～18時	×

注：定員は2013年度4月1日現在。園児数は2012年4月1日現在、実際に保育園を利用している園児の数。

(『魚津市 HP 平成26年度保育園の入園案内』, 『魚津市 HP 平成24年度刊行 魚津の統計 9 社会労働』より作成.)

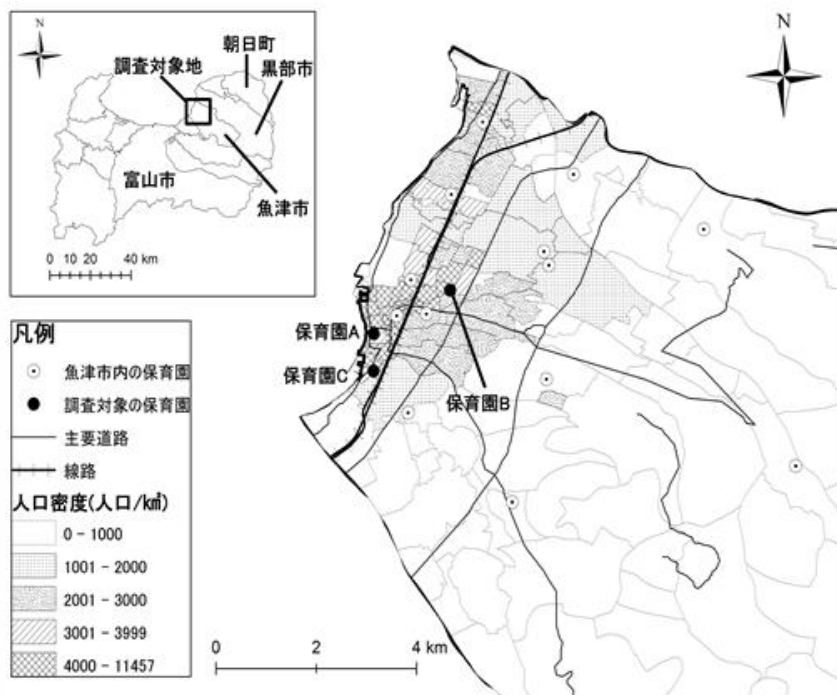


図 2 調査対象地及び調査対象保育園

ト・センター事業¹³⁾が魚津市でも実施されている。国からの委託について市を介して魚津市社会福祉協議会が行っている。ファミリー・サポート・センター事業は行われているものの、実際には依頼会員と協力会員のマッチングが難しいため、あまり活用されていない¹⁴⁾。

4. 研究方法

本研究では、保育園利用者へのアンケート調査と聞き取り調査を行った。同じ社会福祉法人の私立保育園3施設にアンケート調査を依頼した(図2)。アンケート調査は、保育園を利用している女性とし、主な回答者は保育園児の母親であった。協力が得られた1施設では、アンケートの回答者の中から聞き取り調査の参加者を募り、聞き取り調査を行った。

アンケート調査の実施期間は、保育園Aでは2014年9月2日～9月12日、保育園Bでは2014年9月1日～9月8日、保育園Cでは2014年9月8日～9月12日である¹⁵⁾。アンケート用紙は各保育園で1世帯に1部ずつ配布するよう依頼した。アンケートの回収率は、67.3%(配布数331枚・回収数223枚)であり、有効回答率は52.5%である。聞き取り調査は、2014年9月上旬に保育園B内で行い、回答者は3名であった。

分析に際して、アンケート調査結果をクロス集計し、就業女性の雇用形態、自宅から職場、保育園、祖父母の自宅までの時間距離、送迎活動の担い手などの特徴を世帯ごとに整理した。世帯ごとの特徴から、三世帯同居世帯、核家族世帯それぞれの送迎活動を成立させている要因が明らかになると考えられる。また、聞き取り調査の結果から、就業する母親の日常の時間の配分や祖父母からの育児の支援の現状を把握した。

II 保育園を利用する就業女性の特徴

1. 保育園を利用する就業女性の生活時間帯

自宅と職場、保育園、祖父母の自宅との近接性が円滑な送迎活動の成立要因であることから、アンケート調査の結果から保育園を利用する働く

母親の自宅と職場、保育園、祖父母の自宅との近接性を検討する¹⁶⁾。

アンケート調査結果より、母親たちの90%以上が就業していた(表2)。世帯ごとの現在の雇用形態を見ると、核家族と三世帯同居世帯の間には、正社員とパート・アルバイトの割合に大きな差が見られなかった(表3)。共働き世帯の送迎が成立するには、宮澤(1998)の指摘の通り、朝、子どもを保育園に送った後、始業時刻までに職場に

表2 保育園を利用する就業女性の家族構成

家族構成	回答者数	%
核家族世帯(120)	111	92.5
三世帯同居世帯(48)	44	91.7
ひとり親世帯(6)	6	100.0
合計(174)	161	92.5

注：()内の数字はアンケート回答者の人数。
(アンケート調査より作成)

表3 保育園を利用する就業女性の雇用形態

現在の雇用形態	核家族世帯		三世帯同居世帯		ひとり親世帯	
	回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
正社員	64	57.7	24	54.5	1	16.7
パート・アルバイト	41	36.9	13	29.5	5	83.3
自営業	6	5.4	7	15.9	0	0.0
合計	111	100.0	44	100.0	6	100.0

(アンケート調査より作成)

表4 保育園を利用する就業女性の自由に使える自家用車の所有の有無

自由に利用できる自家用車の所有の有無	回答者数	%
持っている	160	99.4
持っていない	1	0.6
合計	161	100.0

(アンケート調査より作成)

表5 保育園を利用する就業女性の通勤手段と通勤時間

		核家族世帯		三世帯同居世帯		ひとり親世帯	
		回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
通勤手段	自家用車	106	95.5	35	79.5	6	100.0
	徒歩	0	0.0	2	4.5	0	0.0
	自転車	0	0.0	1	2.3	0	0.0
	自家用車と公共交通機関	1	0.9	0	0.0	0	0.0
	通勤は行わない	4	3.6	6	13.6	0	0.0
通勤時間	0～10分以内	31	27.9	17	38.6	1	16.7
	10～20分以内	49	44.1	16	36.4	3	50.0
	20～30分以内	20	18.0	7	15.9	1	16.7
	30分以上	11	9.9	4	9.1	1	16.7
回答者総計		111	-	44	-	6	-

注：「通勤は行わない」は、自宅が職場である人、在宅業務を行っている人が回答した。

(アンケート調査より作成)

到着でき、就業後、保育園の閉園時刻までに子どもを引き取りに行けることが必要である。地方都市での効率的な送迎のためには自家用車の利用が不可欠であるため、自由に利用できる自家用車の所有の有無を質問した(表4)。表4から、ほとんどの母親が自由に使える自家用車を所有していた。これは、広い駐車場を備えた住居を持つという地方の特徴を表わしており、母親は自由な移動を可能としている。

次に自宅と職場、保育園、祖父母の自宅の近接性について検討する。表5、表6、表7はそれぞれ職場、保育園、祖父母の自宅の近接性を示したものである。母親たちの多くが自家用車を使って通勤している。核家族世帯、三世帯同居世帯に関わらず、約70%の母親が自宅から20分以内という短い通勤時間の範囲で就業していた(表5)。

保育園への送迎手段に自家用車を利用するのは母親が約90%以上であった。また、送迎にかかる時間は、核家族世帯、三世帯同居世帯に関わらず10分以内が約70%以上であった。宮澤(1998)のアンケート調査結果によれば保育園への望ましい送迎時間距離が10分以内であるとされており、魚津市での調査でも10分以内の時間距離を選択している母親が多くいた(表6)。

表7は、祖父母と同居していない母親たちの自

宅から、母方、父方それぞれの祖父母の自宅までの自動車による時間距離を示す。核家族世帯の68.3%が母方の祖父母の自宅まで20分以内に居住しており、76.1%が父方の祖父母の自宅まで20分以内に居住している。この結果から、核家族世帯の約70%が祖父母と近居していた。また、0～10分以内の割合が母方よりも父方の祖父母で高いのは、居住地を選択する際に、母親が夫や夫の家族の意見を優先させた結果だと考えられる。

アンケート調査の結果から、就業している母親たちの多くは職住近接であり、自宅近くの保育園に子どもを送迎し、祖父母と近居しているということが示された。職住近接であること、近くの保育園に子どもを送迎すること、祖父母と近居であることは、既存の研究で送迎活動をより円滑にする要因であるとされた。よって、就業している母親はこれらの近接性を高めることで、働きながらも円滑に送迎活動を行うことができていると考えられる。

また、多くの母親たちが自由に使える自家用車を所有しているということも重要である。自家用車は公共交通機関と異なり、運転者の都合で出発できる。さらに、ドアツードアの移動が可能である。自家用車を利用することで、母親たちは自分の都合に合わせて待ち時間なく効率的に移動が

表6 保育園を利用する就業女性の送迎手段と送迎にかかる時間

		核家族世帯		三世代同居世帯		ひとり親世帯	
		回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
送迎手段	自家用車	105	94.6	40	90.9	5	83.3
	徒歩	2	1.8	2	4.5	0	0.0
	自転車	4	3.6	2	4.5	1	16.7
送迎にかかる時間	0～10分以内	81	73.0	32	72.7	4	66.7
	10～15分以内	20	18.0	10	22.7	2	33.3
	15～20分以内	6	5.4	1	2.3	0	0.0
	20分以上	4	3.6	1	2.3	0	0.0
回答者総数		111	-	44	-	6	-

注：送迎の出発地点、到着地点は自宅に限らず、日常的に送迎を行う出発地点、到着地点を想定して回答してもらった。(アンケート調査より作成)

表7 保育園を利用する就業女性の自宅から祖父母の自宅までかかる時間

	祖父母の自宅まで自動車にかかる時間	核家族世帯		ひとり親世帯		三世代同居世帯	
		回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
母方	0～10分以内	36	35.6	3	60.0	1	100.0
	10～15分以内	19	18.8	1	20.0	-	-
	15～20分以内	14	13.9	1	20.0	-	-
	20分以上	32	31.7	0	0.0	-	-
	合計	101	100.0	5	100.0	1	100.0
父方	0～10分以内	45	48.9	-	-	-	-
	10～15分以内	18	19.6	-	-	-	-
	15～20分以内	7	7.6	-	-	-	-
	20分以上	22	23.9	-	-	-	-
	合計	92	100.0	-	-	-	-

注：母方で三世代同居世帯が回答しているのは、夫婦と子供、曾祖母と三世代同居しているためである。(アンケート調査より作成)

表8 保育園を利用する就業女性世帯の送迎の担い手

	送迎者	核家族世帯		三世代同居世帯		ひとり親世帯	
		回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
送り	母親	92	82.9	34	77.3	5	83.3
	父親	9	8.1	1	2.3	0	0.0
	祖父母	10	9.0	9	20.5	1	16.7
	その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
迎え	母親	83	74.8	25	56.8	5	83.3
	父親	5	4.5	2	4.5	0	0.0
	祖父母	23	20.7	17	38.6	1	16.7
	その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
代わりの送迎	母親	10	9.0	7	15.9	1	16.7
	父親	41	36.9	13	29.5	0	0.0
	祖父母	58	52.3	23	52.3	4	66.7
	その他	2	1.8	1	2.3	1	16.7
回答者総数		111	-	44	-	6	-

(アンケート調査より作成)

表9 保育園を利用する就業女性の雇用形態別の送迎の担い手

	送迎者	正社員		パート・アルバイト		自営業	
		回答者数	%	回答者数	%	回答者数	%
送り	母親	66	74.2	53	89.8	12	92.3
	父親	8	9.0	2	3.4	0	0.0
	祖父母	15	16.9	4	6.8	1	7.7
	その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
迎え	母親	54	60.7	50	84.7	9	69.2
	父親	4	4.5	1	1.7	2	15.4
	祖父母	31	34.8	8	13.6	2	15.4
	その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
代わりの送迎	母親	11	12.4	6	10.2	1	7.7
	父親	32	36.0	16	27.1	6	46.2
	祖父母	44	49.4	35	59.3	6	46.2
	その他	2	2.2	2	3.4	0	0.0
回答者総数		89	-	59	-	13	-

(アンケート調査より作成)

でき、目的地に直接、自家用車で到達できる。母親たちの近接性は、自家用車の所有という条件により高められている。さらに、まだ歩くことのできない乳児や複数の幼児の送迎には、徒歩や自転車では時間もかかり、身体的な負担も大きくなる。そのため、自由に使える自家用車の所有が、送迎活動を円滑化させている。

2. 保育園を利用する就業女性の送迎活動

ここからは、働く母親がいる世帯の日常の送迎の担い手と、日常の送迎の担い手に不都合があった時の代わりの担い手について検討する。表8は、世帯ごとの保育園への送り、迎えの担い手と、代わりの送迎の担い手をあらわしている。

核家族世帯、三世帯同居世帯とも日常の送り、迎えは母親の割合が高い。しかし、核家族世帯の約20%、三世帯同居世帯の約40%は日常的に祖父母が迎えを行う。働く母親にとって、子どもの迎えの時間までに仕事を終了し、保育園へ行くことが不可能である場合もある。そこで祖父母が代わりに迎えに行くことで、保育園の利用が可能となっている。このことから、送迎活動を成立させる要因として、特に迎えの場合は日常的な祖父母の支援が重要であるといえる。三世帯同居世帯で

日常的な送迎の担い手に祖父母の割合が高いのは、送迎を行うことが家族の中の役割であるという意識を祖父母が持っているということではないかと考えられる。代わりの送迎の担い手は、核家族世帯では三世帯同居世帯よりも父親の割合が高い。また、どちらの世帯でも、母親、父親よりも祖父母が代わりの送迎の担い手としての役割を持っていた。

雇用形態ごとの保育園への送り、迎えの担い手と、代わりの送迎の担い手をあらわしたものが表9である。正社員とパート・アルバイトを比較すると、日常的な送迎の担い手はパート・アルバイトで母親の割合が約80%以上である一方で、正社員では送り、迎えともに母親が担っている割合は低い。特に、正社員の迎えは祖父母の割合が34.8%と高く、祖父母の支援によって送迎活動が成立していることがわかる。また、パート・アルバイトと比較すると、送迎を祖父母が行っている割合が約10%高い。アンケート調査結果から、フルタイム就業を行う場合には、送迎活動について祖父母から支援を得ることが重要であることが示された。

祖父母から日常的または一時的に送迎活動の支援を得るためには、祖父母との近接性が重要に

表 10 聞取り調査対象者の個人属性

	A	B	C
家族構成	核家族 (9歳・5歳・1歳)	核家族 (6歳・4歳)	核家族 (5歳・2歳)
自由に使える 自家用車の 所有の有無	有	有	有
送迎の担い手	送り：夫 / 迎え：A	B	C
自宅→職場	10分弱	15～20分	11分
自宅→保育園	10分くらい	10分	5分
自宅→ 祖父母の自宅	祖父母(母方)：15分くらい (魚津市内) 祖母(父方)：30分くらい (黒部市内)	祖母(母方)：10分かからない (魚津市内) 祖母(父方)：1分くらい (魚津市内)	祖父母(母方)：15分 (黒部市内) 祖父母(父方)：35分 (朝日町内)
育児支援の 主な担い手	祖父母(母方)	祖母(母方)	祖母(母方)

注：家族構成の（ ）の中の年齢は、子供の年齢を表わす。

自宅から職場、保育園、祖父母の自宅までの時間は自家用車を使用したときにかかる時間である。

自宅→祖父母の自宅の（ ）の中の市町名は、祖父母の住んでいる市町名を表わす。

(聞取り調査より作成)

なる。祖父母と近居することで送迎を頼みやすい、祖父母にとっても近いことで送迎が大きな負担にならないと考えられる。

実際、働いている母親たちは祖父母との近居の割合が高い(表7)。母親たちは、祖父母と近居または同居するという選択をすることで、祖父母からの支援がより得やすい状況を作りだしていると考えられる。このことから、送迎活動の一部が祖父母によって担われているのは、祖父母との近接性によるものだといえる。

Ⅲ 聞取り調査から得られた祖父母の支援の実態

1. 祖父母からの支援の実態

実際に働く母親の日常生活の時間配分や、祖父母からの支援の現状を明らかにするために、協力を得られた3名に聞取り調査を行った。

聞取り調査の3名の回答者の個人属性であるが、3名とも核家族世帯であり、自由に使える自家用車を所有していた。自宅から職場、保育園までの時間距離は近い。また、3名とも母方の祖父母と

比較的近居であった(表10)。

祖父母から受ける支援は、日中に子どもが病気になり保育園を早退しなければならない時の迎えや、母親の残業時の保育園への迎え、母親の病気の時の代わりの迎えなどであった。子どもの病気や母親が残業の時は、母親の仕事が終わるまで祖父母が子どもを預かっているという回答があった。3名とも比較的近居な母方の祖父母から支援を受けており、実家である母方の祖父母から育児に関する支援を受けることは、「精神的に負担が少ない」、「頼みやすい」という声が聞かれた。父方の祖父母に支援を頼むのは、「母方の祖父母の都合が悪い緊急の時」とであるとされた。

3名とも母方の祖父母は自由に自分の自家用車を使用して臨時の送迎を成立させている。自家用車の利用により負担無く支援を行っている事例であると考えられる。

聞取り調査からは、近居しているからといって必ずしも支援が得られるわけではないという事例もあった。Aは、母方の祖父母が定年退職してから支援を受けるようになり、それ以前はAと夫で第一子の臨時の送迎を行っていた。これは、祖

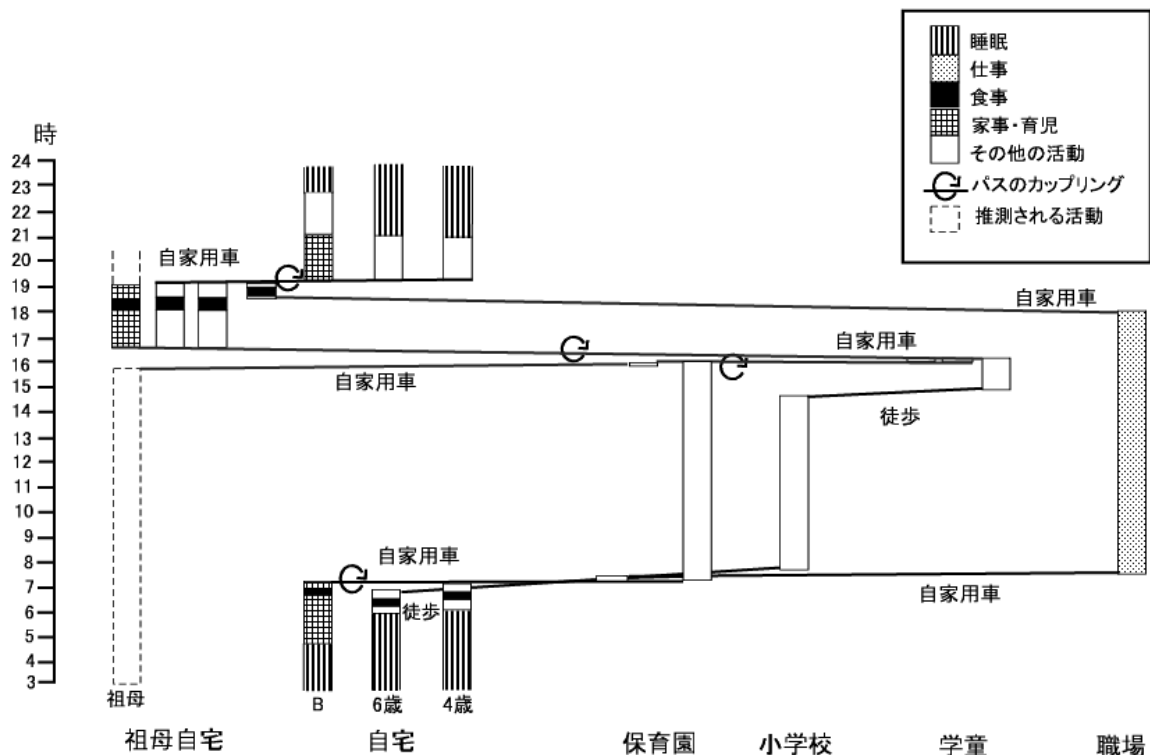


図3 祖母から支援を受けるBの一日

父母がリタイア後であれば送迎を担当できるものの、就業中では困難であることを示している。

また、Bの父方の祖母は自宅から1分の距離に居住しているものの、体に不自由があって育児を分担することは難しく、臨時的送迎は母方の祖母が行っていた。これは、送迎の支援を受けられるのは祖父母の健康状態に依存することを示している。Cは、母方の祖父は自発的に育児を分担してくれないので支援を頼まないと発言していた。これは、祖父母が保育園への送迎に協力的でなければ、支援は得られにくいということを示している。

このように、ただ近居するだけでは支援が得られず、祖父母の時間的な余裕、健康状態、協力的であるかによって、支援が得られるかどうかは左右される可能性があることが示された。

2. 就業女性が祖母から支援を受けた一日の事例

ここからは、就業女性であるBが母方の祖母からの支援を受けた1日について論じる。Bが祖母に子どもの迎えとその後の世話を依頼するのは、月2回程度の残業の時である。Bは普段は16時に終業し、16時30分頃に第1子を学童保育から引き取り、16時45分頃に第2子を保育園から引き取るが、残業が18時までには及ぶ時は、子どもを通常の時刻に引き取ることができない。そこで、祖母に子どもの迎えを依頼する。

Bと第1子、第2子、祖母の1日の生活活動空間を示すのが図3である。その1日を朝から順を追って説明すると次の通りになる。Bは家事の後に、第2子を自家用車で保育園に送り、その足で出勤する。そして18時まで仕事をする。祖母は、自家用車で16時に第2子を保育園で引き取り、続けて第1子を16時15分に学童保育で引き取る。

祖母、第1子、第2子は16時40分ごろ祖母の自宅に到着し、祖母宅で夕食を18時に食べる。18時40分にBが祖母宅に到着し、祖母の用意した夕食を食べ、19時15分に祖母宅を子どもたちとともに出発して、19時25分にBの自宅に帰宅し、就寝する。

この図3で注目すべき点は2点ある。1点目は、Bや祖母の自家用車利用による、時間距離を最小化するような時空間行動を行っていることである。自家用車は自分の都合で移動の開始時刻を設定でき、経路も時間距離を短縮するように選択される傾向にある。さらに、やや体力の衰える祖母の世代であっても自家用車に子どもたちを乗せることで引き取って連れ帰ることが可能になっている。自家用車利用による時間距離の短縮が職住近接や自宅と保育園の近接、自宅と祖母の自宅の近接を成り立たせていると考えられる。

2点目は、祖母が就業中のBの活動を補っていることが示されている点である。例えば、夕食の準備や、子どもたちの迎えや世話である。神谷(1996)が指摘するように、就業女性ができない家事、育児を祖父母が補うことで、就業女性は働き続けることができると示された事例である。

IV おわりに

本研究では、女性就業率の高い北陸地方の都市である魚津市を対象とし、職住近接、祖父母との同居・近居、母親が自由に自家用車を利用できるという3つの条件がそろった地方での、女性就業世帯の送迎活動成立のメカニズムの解明を目的とした。

アンケート調査結果から、就業女性の送迎活動の成立要因は以下の3つであることが示された。

1つ目は、就業女性が職住近接により、終業時刻や保育園の閉所時刻の中で送迎を行えること、2つ目は、祖父母との同居・近居によって祖父母から日常的または一時的な送迎の支援を得られること、3つ目は、母親が自由に使える自家用車を所有し、自宅から職場、保育園、祖父母の自宅への近接性を高めていることである。これらの3

つの要因が重なり合い、魚津市では女性就業世帯の送迎活動が円滑に成り立っているといえる。

聞き取り調査から、祖父母からの支援は女性の就業を継続させるために重要な要因である一方、近居・同居を選択しても祖父母の時間的な余裕、健康状態、支援に協力的であるかによって支援が得られるかどうかは左右される可能性があることが示された。また、母方の祖父母からの支援は、精神的に負担が少ないと示された。

本研究では、祖父母との同居・近居を就業女性の送迎活動成立の要因の1つとした。祖父母との同居・近居は地方都市だからこそ成り立つ要因の1つなのかもしれない。その点で祖父母からの支援が得られない世帯はどのように送迎活動を成立させているのかを本研究では十分に取上げていない。また、聞き取り調査は核家族世帯のみであった。祖父母からの支援が得られない世帯や異なる世帯形態であるサンプルから聞き取りを行うことは、より当該地域の子どもを持つ女性就業世帯の送迎に関する状況をあきらかにすることにつながると考えられ、より調査の蓄積が必要だと考えられる。

本稿の作成にあたり、調査にご協力いただいた保育園の皆様、魚津市役所の皆様、聞き取り調査にご協力いただいた皆様には大変感謝しております。末筆ではございますが、心から御礼申し上げます。

注

- 1) 本稿での母親、父親、祖父母という記載は、未就学児からみた関係をあらわす。
- 2) 本稿での円滑な送迎とは、日常的に送迎活動を成立できること、緊急の場合に送迎の代替者が存在することを指す。
- 3) とやま統計ワールド 比べてわかる富山県都道府県篇 平成24年 女性就業率(2010年、資料：国勢調査)より。
<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/jsdb/toukei-h.html/frame1h24.html> (2015年1月17日確認)
- 4) 国土交通省 平成20年住生活総合調査の調

- 査結果（確報）p13より。
<http://www.mlit.go.jp/common/000119833.pdf> (2015年1月17日確認)
- 5) 国立社会保障・人口問題研究所 2006. 『第三回全国家庭動向調査(結果の概要)』p3より。
<http://www.ipss.go.jp/ps-katei/j/NSFJ3/NSFJ2003.pdf> (2015年1月17日確認)
- 6) 魚津市 HP 魚津市の人口調べより。
<http://www.city.uozu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=500> (2015年1月17日現在, 2014年6月の情報は更新されたため確認できなかった。)
- 7) 魚津市 HP 魚津市の人口調べ 年令別人口統計表 H26.6より算出。
<http://www.city.uozu.toyama.jp/attach/EDIT/017/017800.pdf> (2015年1月17日現在, 2014年6月の情報は更新されたため確認できなかった。)
- 8) 富山統計ワールド HP
「100の指標 統計からみた富山」市町村別平成25年度 産業と労働 女性就業率(資料出所:総務省「国勢調査」)。
<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/index2.html> (2015年1月17日確認)
- 9) 富山統計ワールド HP
「100の指標 統計からみた富山」都道府県別平成25年度 産業と労働 女性就業率(資料出所:総務省「平成22年国勢調査」)。
<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/index2.html> (2015年1月17日確認)
- 10) 魚津市 HP 平成25年度刊行 魚津市の統計 2人口(7)産業別就業人口(資料:国勢調査)。
<http://www.city.uozu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=6681> (2015年1月17日確認)
- 11) 富山統計ワールド HP
「100の指標 統計からみた富山」市町村別平成25年度 福祉と医療 保育所入所率(資料出所:富山県児童青年家庭課)。
<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/index2.html> (2015年1月17日確認)
- 12)富山統計ワールド HP
「100の指標 統計からみた富山」都道府県別平成25年度 福祉と医療 保育所入所率(資料出所:厚生労働省「社会福祉施設等調査」調査票情報利用)。
<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/index2.html> (2015年1月17日確認)
- 13) ファミリー・サポート・センター事業は、子どもを預けたい依頼会員と子育てを援助したい協力会員のマッチングをセンター事務局が行って、子どもの送迎、休日の保育、軽い病気の時の保育などを依頼会員の代わりに協力会員が行うというものである。
- 14) 魚津市役所での聞き取り調査による。
- 15) 保育園Aでは、配布予定日より早く配布したために回収期間が長くなった。保育園Bでは聞き取り調査の参加者を募るため、回収期間に土日を含めているので回収期間が長い。
- 16) ひとり親世帯はサンプル数が少ないため、核家族世帯と三世帯同居世帯を中心に検討する。

文 献

- 魚津市史編纂委員会 1972a. 『魚津市史 下巻 現代のあゆみ』420, 553-554 魚津市役所.
- 魚津市史編纂委員会 1972b. 『魚津市史 下巻 近代のひかり』626-627 魚津市役所.
- 魚津市 HP 平成26年度保育園の入園案内
<http://www.city.uozu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=3200> (2015年1月17日現在, 2014年度の情報は2015年度の情報に更新されていたため, 確認できなかった。)
- 魚津市 HP 平成24年度刊行 魚津の統計
<http://www.city.uozu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=3800> (2015年1月17日確認)
- 神谷浩夫・岡本耕平・荒井良雄・川口太郎 1990. 長野県下諏訪町における既婚女性の就業に関する時間地理学的分析. 地理学評論 63(A-11), 766-783.
- 神谷浩夫 1996. 既婚女性の日常生活と保育サービス. 荒井良雄・岡本耕平・神谷浩夫・川口太

- 郎『都市の空間と時間』109-131. 古今書院.
- 久木元美琴 2006. 大都市都心部における事業所内保育所の意義と課題. 経済地理学年報 52(2), 16-29.
- 久木元美琴 2010. 地方温泉観光地における長時間保育ニーズへの対応—石川県七尾市の事例から—地理学評論 83(2), 176-191.
- 久木元美琴・小泉諒 2013. 東京都心湾岸再開発地におけるホワイトカラー共働き世帯の保育サービス選択—江東区豊洲地区を事例として—. 経済地理学年報 59(3), 60-75.
- 坂爪聡子 2007. 都道府県別にみる出生率と女性就業に関する一考察. 現代社会研究 10, 137-150. <http://hdl.handle.net/11173/396> (2015年1月17日確認)
- 竹信三恵子 2013. 『家事労働ハラスメント—生きづらさの根にあるもの』岩波書店.
- 宮澤仁 1998. 東京都中野区における保育所へのアクセス可能性に関する時空間制約の分析. 地理学評論 71A-12, 859-886.
- 若林芳樹・久木元美琴・由井義通 2012. 沖縄県那覇市の保育サービス供給体制における認可外保育所の役割. 経済地理学年報 58, 79-99.