

## 富山県砺波地方における生活空間の特性

著者	神谷 浩夫, 山根 拓
雑誌名	地理学報告
巻	86
ページ	1-15
発行年	1998-06-01
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2297/9901">http://hdl.handle.net/2297/9901</a>

## 富山県砺波地方における生活空間の特性

神谷浩夫\*・山根拓\*\*

## I はじめに

地域で生活する人々の暮らしは、人口の都市集中やモータリゼーションによって大きく様変わりしてしまった。本稿の対象とする砺波地方は庄川流域の散村として有名であるが、インターチェンジ周辺にはトラックターミナルや倉庫が建ち並び、電子関連の部品工場も建設され、幹線道路沿いには駐車場のスペースを広くとった小売店が林立し、かつての散村景観も大きく変貌を遂げつつある。

砺波散村の近年における地域変容に関しては、例えば松田(1995)によって店舗共同化の分析が試みられている。しかし、店舗共同化事業は1970年代に発展を遂げた小売業の形態であり、現在では域外の大型資本によるチェーン展開の店舗が主流となってしまった。その結果現在では、郊外型のロードサイドショップが建ち並び、人々は日常の買物でさえ車で出かけるようになった。こうした現象は、日本各地そして多くの先進国に共通して見られる傾向であり砺波地方だけに限ったことではないが、孤立荘宅が点在する散村地域では、他の地域とはまた違った様相が予想される。

住民の生活空間を扱った研究は、大都市郊外地域を対象としたものが多い(荒井ほか, 1996)。これに比較すると、地方における住民の生活を分析した研究はさほど多くはない。地方の中でもとくに過疎地域だけに対象地域を絞るならば、近年で

はいくつかの報告が行なわれるようになっている(三谷, 1997; 安食, 1988; 大杉, 1987; 内山, 1991; 田原, 1996)。しかし砺波地方のように、地方のなかでも過疎地域ではない、いわゆる平地の農村あるいは中小都市を対象とした研究事例は管見の限り報告されていない。つまり、これまでである程度の経済的自律性を持ち、おもに農業生産に基盤を置きながらローカルな資本と資源を活用した生活が展開されていた平野部の地域に暮らす人々の生活が、高度成長期を境にして国民経済に確固と組み込まれ、どのように変わっていったのかという視点に基づいた研究は少ないのである。もちろん、地場産業地域における産業の変貌や農村部への工場進出にともなうインパクトなどに関する研究は散見される。しかしそうした研究においても、人々の生活がどのように変わっていったのかという視点は弱い。そこで本稿では、いわゆる過疎地域ではなく、比較的交通のアクセスに恵まれた平地の「地方」において、生活空間にどのような特色が見られるのかを、大都市郊外の事例を念頭に置きながら考察することを目的とする。

考察の手順は、まず第2章において、調査対象地域の概観を行ない、本研究の基礎資料となる活動日誌データの収集方法について説明する。第3章では、おもに国勢調査データに基づきながら、荒井ほか(1996)において検討された大都市郊外地域である埼玉県川越市と愛知県日進町(現日進市)と砺波地方の生活の違いを検討する。第4章では、第3章での集計データの分析から得られた砺波地

\* 金沢大学文学部

\*\* 富山大学教育学部

方の生活空間の大まかな特徴を、活動日誌データを利用した個別世帯におけるミクロレベルの状況を詳細に検討することによって、裏付けようと試みる。

## II 調査対象地域とデータ

砺波地方は、庄川扇状地の中央に位置する(図1)。扇状地に位置しているため、土地の傾斜はきわめて緩やかであり、近世から水田の開墾が行なわれてきた。現在では、水田単作の農家経営が卓越している。砺波市の中心部から富山県の呉西地方の中心都市である高岡市まで直線距離で約12km、富山市まで約25kmと比較的近い距離にあるため、車を利用した通勤も少なからずある。さらに、隣接する石川県金沢市まで約27kmにあるため、県境を越えて通勤する人も少数ではあるが存在する。

砺波市を東西に横断する北陸自動車道は1975年頃に開通し、現在ではこれと交わる東海北陸自動車道、能越自動車道も一部開通している。そのため近年では、インターチェンジ付近に工場の進出がみられ、北陸における電子機器産業集積の一翼を担うようになっている。こうした産業集積によ

って砺波市の雇用は製造業を中心にある程度確保され、人口も微増傾向にある。砺波市の1995年の国勢調査人口は38,531人であるが、これは1990年の人口に比べて3.9%の伸びとなっている。また、1965年から1995年の30年間を見ても、約4,000人の人口増を示している。この微増傾向は、高岡市や小矢部市などの隣接市町村の人口が停滞ないし微減の傾向を示しているのとは異なっている。こうした傾向は、砺波市の市域の中央を高速道路が横断し交通のアクセスが良いこと、庄川扇状地の扇状の水田単作地帯に農地が広がっており新規工場立地のための土地が得やすいこと、という二つの要因から北陸地方の中でも相対的に工場進出が盛んであることの結果であると考えられる。

砺波地方は、水田単作地帯で畑作など労働集約的な経営が行なわれておらず、住宅が広いために多世代同居の比較的大規模な世帯構成を示し、かつて繊維産業が盛んだったことなどいくつかの要因のため、女子就業率が全国的に見てもかなり高い点に特色を持つ。1995年における15歳～64歳の女子就業率は、全国平均では55.1%であるのに対

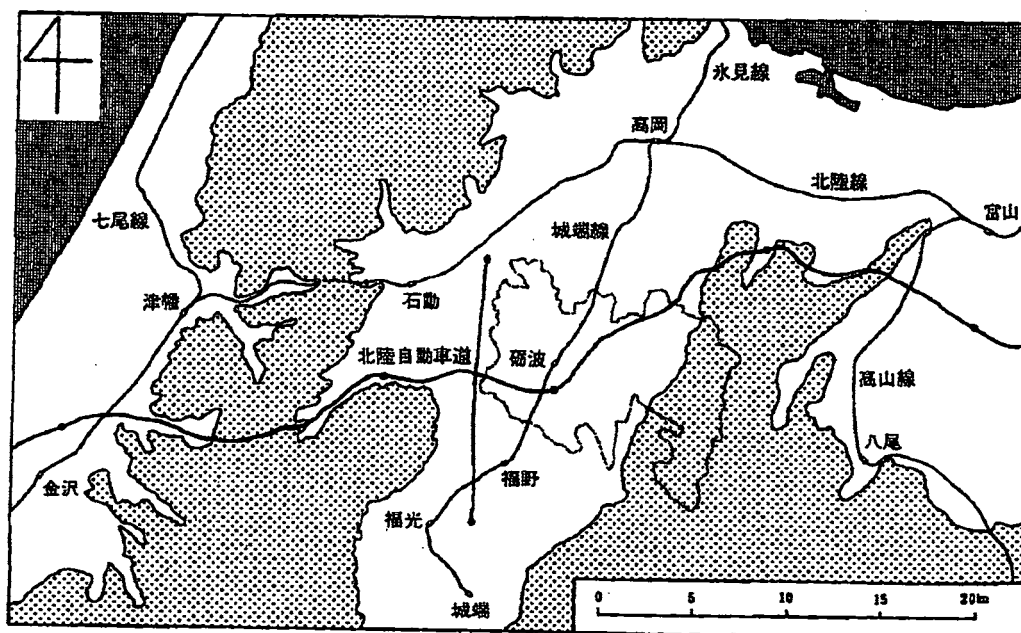


図1 調査対象地域

して、富山県は64.7%であり、石川県の63.5%、福井県の66.1%とならんで、全国でももっとも高い地域に属する。砺波市の女子就業率は富山県全体よりもさらに高く、68.9%となっている。

図2は、1965年から1995年間の砺波市における年齢階層別女子就業率を示しているが、この図から、この30年間に25～34歳および45歳以上の年齢層で就業率が低下し、都市部における女子就業率の年齢階層別プロフィールに近づいたことがわかる。この点は、Kamiya and Ikeya(1994)、荒井ほか(1996)において指摘されている全国的な傾向とほぼ対応している。異なっている点は、女子就業率が地方全体の中でも依然としてきわめて高い水準を保っている点にある。もちろん、この30年間に就業構造は大きく変化し、砺波市の第1次産業就業者比率は、1965年の48.9%から1995年には9.3%へと大きく低下した。現在では、サービス業就業者が全就業者の33.4%を占め、次いで製造業の29.1%、卸・小売業の15.6%、建設業の12.6%となっている。製造業の比重が比較的高いのは、高速道路網の整備が地方の中でも比較的早い時期に進み、大阪から高速道路を利用すれば約3時間

で到達可能であるという比較的恵まれた条件にあることの反映であると考えられる。砺波地方が地方の典型と言えるか否かは議論の余地があるところではあるが、少なくとも人口の減少に悩む過疎地域とは異なり、大都市からの工場移転の受け皿として製造業の立地が進んでいるために地域経済が安定的に推移している地域と位置付けることは可能であろう。

砺波地方における高い女子就業率と密接な関係にあるのが、世帯規模の大きさである。1995年における一般世帯1世帯当たり人員は、全国平均が2.82人であるのに対して、富山県は3.29人であり、この数字は山形県に次いで全国で2番めに高い数字となっている。また、砺波市だけを取り上げても4.11人と、富山県全体よりもさらに高い値を示している。それゆえ、大都市に比べて3世代の同居が多い北陸地方において、砺波地方はとりわけこうした傾向が顕著であると言えよう。

それゆえ砺波地方は、高速道路網の整備とそれによる製造業の地方分散によって、製造業の雇用が伸びている点、女子就業率が高く世帯規模（およびそれに付随した持ち家率）が高い点に特色があると言える。

調査対象地域は、砺波市内の五鹿屋、鷹栖、小杉、若林、出町の5つの地区を選定した。調査の実施にあたっては、砺波散村地域研究所を通じて調査票を配布・回収した。そのため、必ずしも調査対象世帯は無作為抽出とはなっていない。調査は、1996年11月24日(日)午前0時から翌25日(月)午後12時までの48時間の生活活動を日誌形式で逐一記載してもらった活動日誌法を基本とした。調査票ではこのほか、世帯構成や自動車保有などについても尋ねている。活動日誌の記入は、原則として15歳以上の家族構成員全員に求めた。

分析では、回収した調査票のうち記載内容が整った216世帯分を採用した。216世帯の内訳は、五

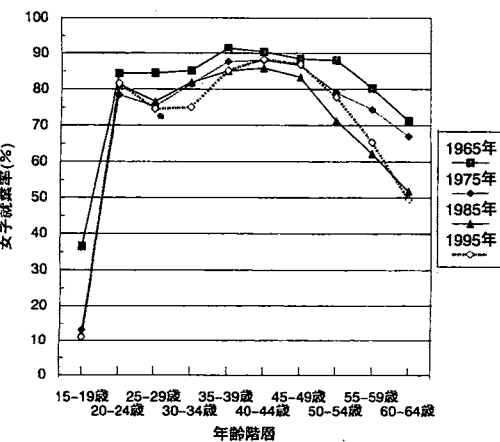


図2 砺波市の年齢階層別女子就業率の推移 (1965—95年)  
(資料:「国勢調査」)

鹿屋37世帯、鷹栖37世帯、小杉42世帯、若林35世帯、出町45世帯である。このうち、出町地区はJR城端線砺波駅周辺に中心市街地を形成しており、その他の4地区は散村地域である。ただし、出町地区の中心市街地はその規模が小さく、国勢調査ではD I Dに認定されていない。これは地方小都市の特徴と言えなくもないが、近世の開墾によって成立した散村の中の中心集落という歴史的背景も一部には影響しているだろう。砺波市の出町地区は、他の地方都市における中心市街地と同様に人口・産業の空洞化が進み、商業集積はロードサイドへと移動しつつある。そのため、出町地区は散村地域に比べて高齢化が進み、住宅も相対的に狭小であるため、世帯の縮小傾向や高齢化が進んでいる。

そこで、調査対象者の特徴を概略的に見てみる。図3は、地区別の調査対象世帯の年齢構成を示している。図3が示すように、出町地区は散村地域である他の4地区と比べて60歳以上の割合が高く、40%近くを占めている。このことは、上に述べた出町地区に特徴的な高齢化の進展がサンプルにも見られることを裏付けている。図4からも、出町地区では小規模世帯の割合が高いことが読みとれる。ちなみに、地区ごとの平均世帯人員は、五鹿屋・若林が5.1人、出町が4.0人、小杉が4.8人、鷹栖が4.3人であり、この数字も出町地区の世帯の

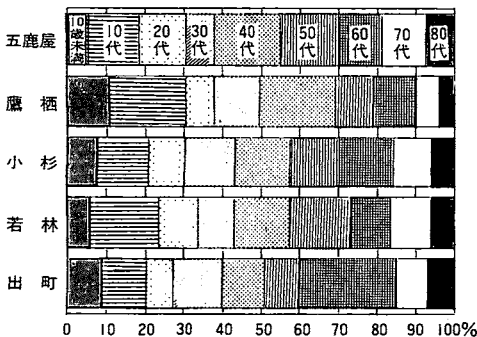


図3 調査対象者の地区別年齢構成  
(資料：筆者のアンケート調査による)

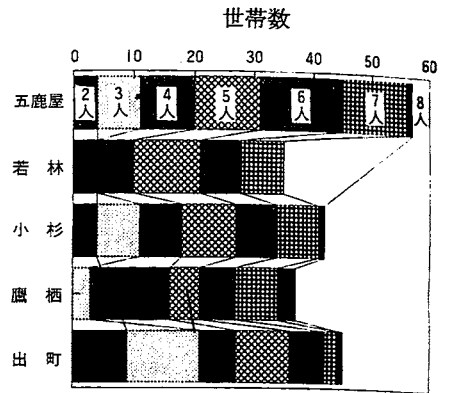


図4 調査対象者の地区別世帯規模  
(資料：筆者のアンケート調査による)

縮小傾向を裏付けている。なお、調査対象世帯全体の平均世帯人員は4.8人であり、国勢調査の値よりも高くなっている。これは、単身世帯がこの種の調査では抜け落ちやすいことに原因があると推測される。

以上のように、調査対象地域は人口学的特徴から見て出町地区とそれ以外の4地区に大別でき、それは世帯の縮小・高齢化傾向が著しい中心市街地とそれ以外の散村地域に対応する。第4章における生活活動の分析では、砺波地域におけるこうした世帯構造の違いに着目しながら考察を行なうこととする。

### III 大都市のくらしと地方のくらし

本章では、これまでに報告されている大都市郊外地域における生活の特色と比較しながら、砺波地方におけるくらしの特徴を考察する。資料としておもに国勢調査の就業に関するデータを利用して、集計レベルで観察される大都市圏の生活と地方での生活の対比を行なう。

大都市郊外地域の生活空間の特色は、ひとこと言えば、家族の生活空間が多様な構造を示している点にあると考えられる。すなわち、一部の都心通勤者（おもに男性と未婚の女性）が昼間は中心市に通勤し、夜は郊外の住宅に帰るというデ

リーなリズムを持った活動を行なっているのに対して、妻や子どもは郊外の住宅地を基本として活動を繰り広げている。一方、郊外核の成長にともない、郊外においても小売業・サービス業が拡大しつつあり、中高年女性のパート就労機会だけでなく、男子の雇用機会も拡大しつつある。そのため、男子でも都心通勤者と地元の郊外従業者という二極分解が生じている。

これを年齢別の従業地に関するデータから、検討してみる。郊外地域として、ここでは埼玉県川

越市と愛知県日進市を取り上げる。図5は、男子の年齢階層別従業地の割合を示している。日進市の場合、きわめて開発の新しい住宅地であり、市内には商業集積も事業所の集積もほとんどないことから、ほとんどの年齢階層において7割を越える従業者が市外で従業している。一方川越市では、中心市である東京都23区(図では他県にほぼ該当)で従業する従業者は30%近くであり、年齢が上がるとつれてその割合が高まっている。

砺波市では、他市町村で従業する従業者の割合

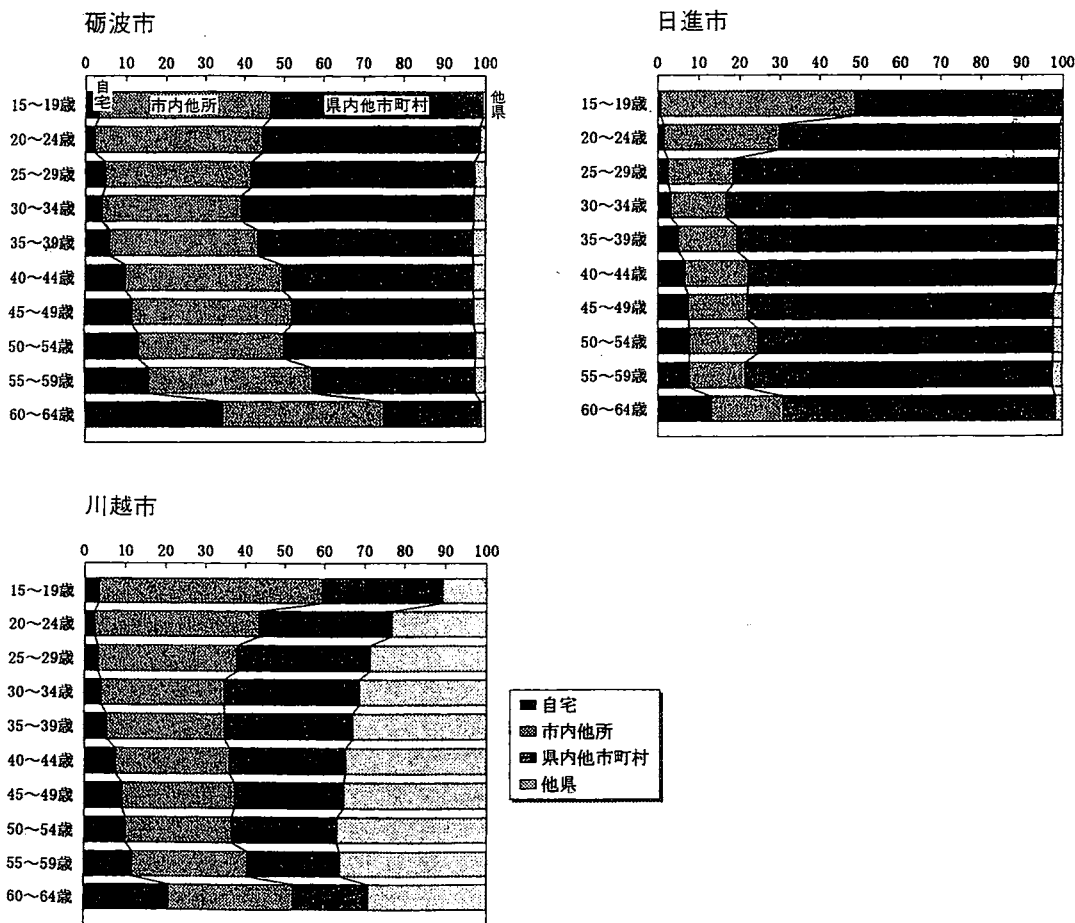


図5 3市の就業者の年齢階層別従業地(男子)  
(資料:「国勢調査」)

が年齢が上がるにつれて次第に低下する傾向がはっきりと認められ、これは大都市郊外の両市とは異なっている。また、自宅で従業する人の割合も、年齢が上がるにつれて大きく上昇している。年齢が上昇するにつれて自宅で従業する就業者の割合が高まる傾向は日進市・川越市でも認められるが、砺波市の場合、その傾向がきわめて明瞭である。これは、砺波市では高齢になると農業従業者が多くなるためと推測される。1995年に60歳の人は30年前には30歳であり、1965年当時の砺波市にお

る第1次産業就業者割合は、前章でも述べたように48.9%ときわめて高かった。それゆえ砺波市における男子の従業地の年齢階層別のプロフィールは、今後次第に大都市のそれに近づいてゆくと推測される。

女子の場合も男子と同様に、55-59歳を境にして大幅に自宅で従業する人の割合が高まっている点は、砺波市でも日進市・川越市でも共通して見られる(図6)。けれども砺波市の場合には、40歳以上の年齢階層でもこうした傾向が引き続いて認め

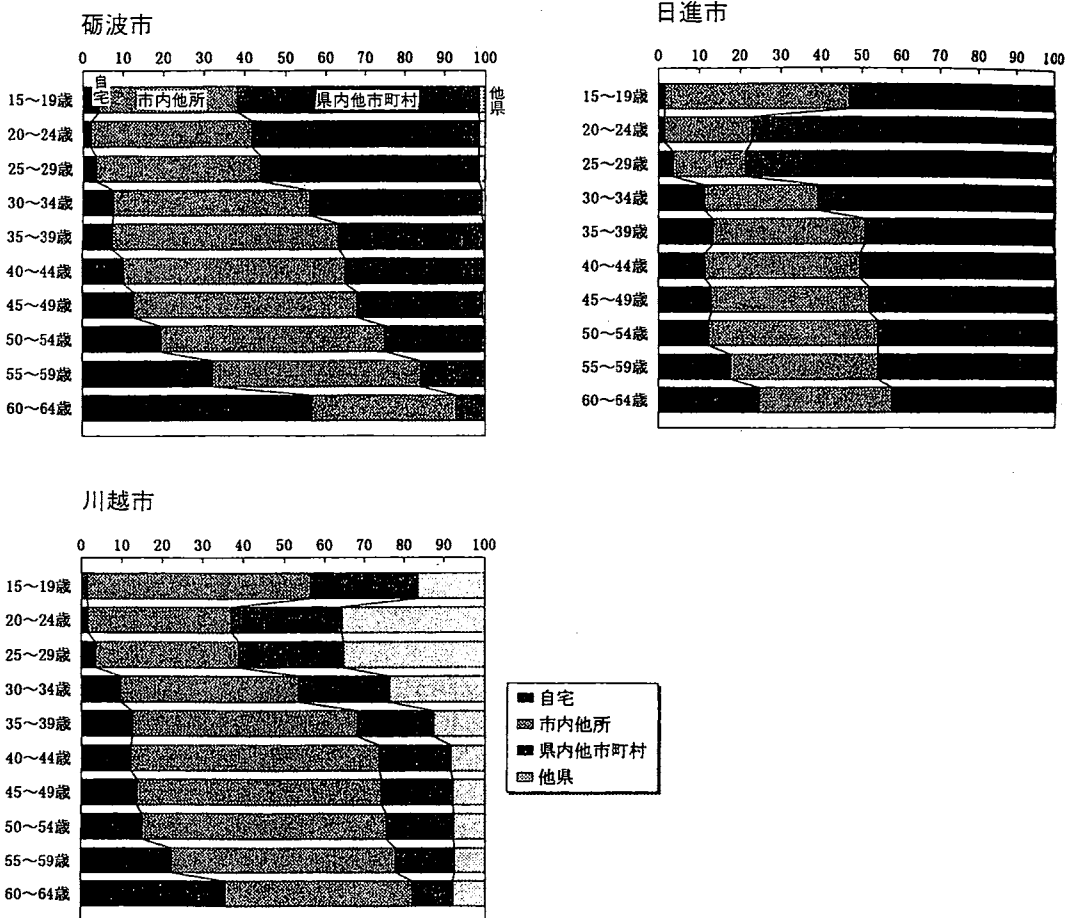


図6 3市の就業者の年齢階層別従業地(女子)  
(資料:「国勢調査」)

られる。さらに、中高年の女子の従業地は、砺波市よりも日進市の方が市内他所の割合が低い。そのため、地方でも女子の通勤先はある程度の空間的広がりを持っていると推察される。おそらくこれは、中高年の女子就業率が大都市郊外に比べてきわめて高いこととも関連しているだろう。さらにまた、25-34歳という結婚・出産期に市内で従業する事業者の割合が高まる点は、砺波市と日進市・川越市とも共通している。

砺波市の女子就業率が大都市郊外に比べて非常に高いことは、前章においてすでに指摘したが、女子就業率を年齢階層別に示したのが図7である。この図からもわかるように、砺波市と日進市・川越市における女子就業率の格差は、30-39歳の子育て期にもっとも拡大している。30-34歳の年齢階層では、砺波市の女子就業率が73.1%であるのに対して日進市の女子就業率は43.8%であり、その差は31.5ポイントもある。同様に35-39歳の年齢階層では、砺波市が84.2%なのに対して日進市は49.1%であり、差は32.2ポイントもある。そのため、都市部においてここ20年間に女子就業率がかなり高まってはいるものの、ここで取り上げている大都市郊外の日進市・川越市と砺波市との格差は依

然として非常に大きく、とくに子育て期に該当する年齢層である30-39歳でその差がもっとも拡大している。

以上述べてきた点を簡単にまとめてみる。大都市郊外地域である日進市・川越市と本稿の研究対象地域である砺波市は、女子就業においてきわめて大きな違いがみられる。とりわけ結婚・出産期に、従業地の空間的範囲が大都市郊外地域と地方都市では大きく異なる。郊外地域においては都心通勤者が存在するために、30kmを越えた通勤が若年層で広く見られる。反対に中高年では、郊外地域の方が従業地は狭くなる傾向が認められる。

#### IV 砺波地方の平日の活動

本章は、前章で就業を中心にして概略的に描いた地方のくらしの特徴を、筆者たちが砺波市において収集した活動日誌データから裏付けようと試みる。最初に、活動日誌データを集計した結果を分析し、自動車保有に着目しながら生活活動空間の特徴を把握する。次に、第2章で明らかとなった砺波地方の世帯構造をふまえながら家族の1日のパスを考察することで、この地域の生活空間の特徴を分析する。

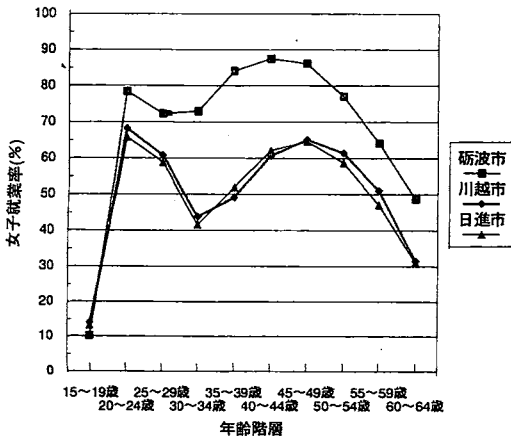


図7 3市の年齢階層別女子就業率  
(資料:「国勢調査」)

##### 1. モータリゼーションと生活活動空間

まず、調査対象世帯の自動車保有の状況から見ていく。調査対象世帯のうち3台以上保有する世帯が137世帯(63.4%)あり、自動車の普及はめざましい。地区ごとにその内訳を見ると、五鹿屋・若林が1世帯当り3.0台、出町が1.9台、小杉が3.1台、鷹栖が2.8台となっている。出町で自動車の保有台数が低い点は、この地区の世帯規模が小さく高齢化が進んでいる状況と一致している。散村地域の4地区を合計すると、計170世帯(1世帯は保有台数不明)で509台の自動車保有台数を保有していることから、1世帯当り平均3.0台の自動車を



所有している計算になる。170世帯における18歳以上64歳未満の家族の人数は498人であり、この年齢層だけで見れば1人1台以上の車を所有している計算になる。つまり、砺波地方では複数車両保有＝「自家用車のパーソナル化」が浸透していることがわかる。

わが国におけるモータリゼーションは、1964年の名神高速道路の開通がその幕開けだったと言われているが、調査対象世帯における自動車の購入時期もこれにほぼ対応している。図8が示すように、自動車が最初に購入されたのは1965年(昭和40年)ごろであり、1980年ころほぼ全世界帯に一巡するようになる。その後は、各世帯のファミリーステージや世帯に含まれる(免許を保有した)成人の人数に対応して、次第に保有台数が増えていった。

調査票では、免許取得の年次を尋ねているので、現在の年齢から逆算した免許取得時の年齢が計算できる。これを示しているのが、表1である。この表では、アミのかかった対角線が現在～5年前に免許を取得した人を示している。この対角線よりもひとつ下の段は6年前～10年間の免許取得者の人数である。このように見ていくと、現在55歳～59歳の年齢階層の人たちの免許取得年齢でもっとも多いのは20～24歳の時であり、それは現在(1996年)から36年～40年前に遡る計算となる。36

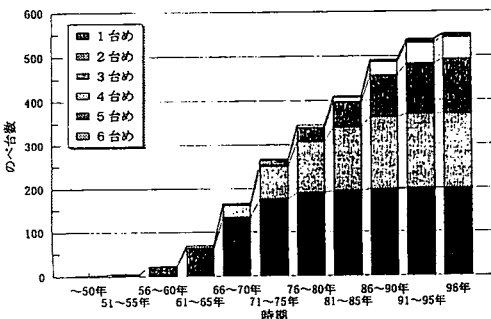


図8 調査対象世帯の自動車購入時期  
(資料：筆者のアンケート調査による)

表1 免許取得時間と現在の年齢との関係

取得時の年齢	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	合計
15～19歳	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
20～24歳	25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	30
25～29歳	22	10	0	0	0	0	0	0	0	0	32
30～34歳	26	9	0	0	0	0	0	0	0	0	35
35～39歳	31	16	3	1	0	0	0	0	0	0	51
40～44歳	38	19	3	2	0	0	0	0	0	0	62
45～49歳	40	26	7	3	0	0	0	0	0	0	76
50～54歳	17	18	4	8	3	0	1	0	0	0	51
55～59歳	3	25	15	6	5	3	3	1	0	0	61
60～64歳	3	9	12	10	8	2	1	0	0	0	45
65～69歳	2	1	9	10	7	4	1	0	0	2	36
70～74歳	1	0	2	5	2	5	1	0	3	0	19
75～79歳	0	1	0	0	0	1	1	2	0	0	5
80歳以上	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
合計	221	139	55	45	25	16	9	3	3	2	518

(資料：筆者のアンケート調査による)

年前の1960年に免許を取得した人がもっとも多いことがわかる。つまり、モータリゼーションの開始とともに、砺波地方では免許取得ブームが起きており、これが自動車の普及を支えたと考えられる。

調査日における外出の状況を数字から押さえておく。調査対象者全体のストップ数の平均は25日(月)だけで見ると、1人1日当たり1.74であり、男女別年齢別に見ると図9のようになっている。59歳未満では、女子の方がストップ数が多いが、高齢になると男子の方が多くなっている。

さらに、男女別年齢階層別の外出先までの距離

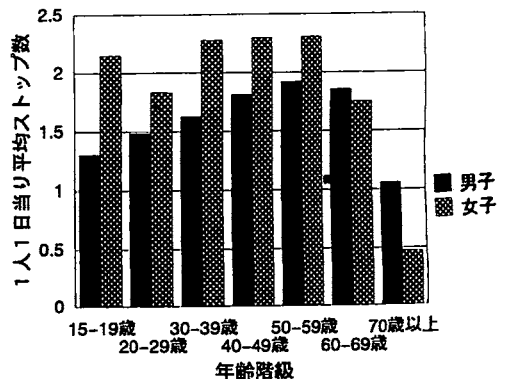


図9 男女別年齢階層別ストップ数  
(資料：筆者のアンケート調査による)

分布を示したのが図10と図11である。まず、図10から検討してみよう。前章でみたように、女子の従業地は男子と比べると近距離にあり、10km以上離れた従業地に通う人は20%に満たない。しかしながら男子に関しても、大都市郊外と比べると従業地は相対的に近距離にあり、20kmを越える従業地に通う人は20%にも満たない。一方、仕事以外の目的については、川越市や日進市に比べて自動車での外出が多いことや散村地域で居住密度が低

いにもかかわらず、近距離の目的地が相対的に多く相対的に生活空間はコンパクトにまとまっている。具体的な数字を挙げれば、7km以内で仕事以外の活動が平日に行なわれている割合は、日進市では夫が51.6%妻が88.7%であり、川越市では夫50.8%妻が93.3%である（荒井ほか、1996,p.60-61）。これに対して砺波市では、7kmメートル以内で仕事以外の活動が行なわれている割合は、男子が83%、女子が86%となっており、男子がとくに日進市・川越市よりも高い。女子は反対にやや広い生活空間となっている。

仕事の累積移動距離

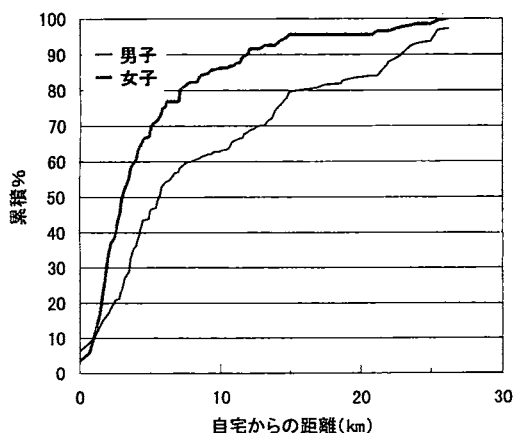


図10 仕事場所の空間分布

もちろん、調査対象者や距離の測定方法が異なるために単純な比較はできないが、砺波市においては、大都市郊外で指摘されているような夫の生活空間の乖離（荒井ほか、1996,p.63）はかなり小さく、生活空間の大きさそのものの男女差も小さいと結論づけることはできるだろう。

## 2. 生活空間の特色

以下では、世帯類型ごとに1日の生活活動の状況を詳しく検討することによって、砺波地方のくらしの特徴を描き出す。まず、世帯タイプを、タイプI：18歳以上の大人だけからなる多世代型（3世代以上から構成される）世帯、タイプII：18歳未満の子どもを含む多世代型世帯、タイプIII：2世代（または夫婦のみ）型世帯、タイプIV：高齢者世帯（世帯構成員全員が60歳以上の世帯）、という4つに分けた。表2は、世帯の4類型の地区別世帯数を示している。この表が示すように、

その他の目的の累積移動距離

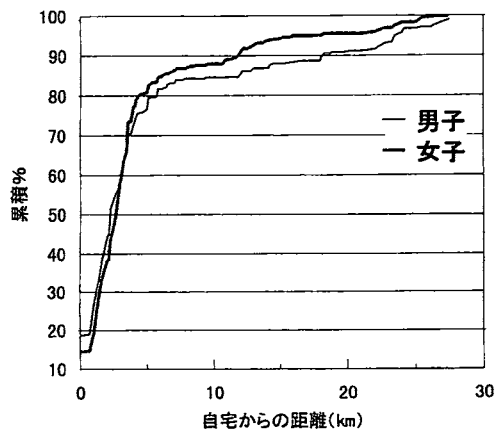


図11 仕事以外の活動の空間分布

表2 地区別世帯類型

	タイプI	タイプII	タイプIII	タイプIV
五鹿屋	17	25	13	2
鷹 栖	5	19	13	
小 杉	9	20	10	3
若 林	13	15	5	2
出 町	6	14	11	14
計	50	93	52	21

砺波地方では3世代同居型の世帯が卓越し、タイプIが23.5%、タイプIIが43.1%を占める。両者を合わせれば実に7割近くがこのタイプの世帯に含まれることになる。こうした多世代同居の傾向は、大都市には多くは見られないし、また過疎地域でも少なく、地方とくに北陸地方に特徴的であると考えられる。しかし出町地区では、多世代型の世帯(タイプIとタイプII)の占める割合が相対的に低く、逆にタイプIVの高齢者世帯が3割以上を占めている。

以下では、各タイプごとに典型的な事例世帯を取り上げ、1日の世帯の活動を考察する。なお、調査は日曜と月曜の両日行なっているが、以下ではとくに月曜の活動のみを取り上げることとする。世帯の活動を考察する際に着目する点は、1)モータリゼーションの進展による自動車の利用可能性の拡大と活動空間との関係、2)高齢者のモビリティに関連した自動車の利用可能性、という点である。

<タイプI>

タイプIとして取り上げる事例世帯は、小杉地区在住の家族5人からなる3世代同居世帯である(図12)。曾祖父(79歳)、祖父母(夫58歳、妻56歳)、夫(29歳)と妻(28歳)からなる。この世帯は車を4台保有し、免許を持つ祖父母と夫、妻がそれぞれ各1台を外出に使っている。この日、祖父は車で5分の距離にある市内の勤務先に朝8時すぎに出かけ、18時前には帰宅した。夫は自営業を営んでいる関係で、この日は仕事で12時すぎに車で金沢市内の用務先に出かけた。その後、高岡市内の用務先に立ち寄り、24時に帰宅した。妻は、通勤時間が5分の距離にある自宅近くの職場に8時半ころに向かい、12時すぎに昼食を取りに自宅に戻った。昼休みを自宅で過ごしたのち再び市内にある職場に戻り、17時半まで勤務した。その後すぐに自宅に向かい、17時40分ごろに帰宅した。

買物など家事に関係した活動はおもに祖母が担当しており、この日は午前中に近くの公民館へと婦人会の会合に参加するために出かけた。昼食を家族3人で取ったのち、銀行やJA、スーパーに出かけた。曾祖父は高齢のため、この日の外出はなかった。

この世帯の成人は、曾祖父を除く4人すべてがパーソナルカーとして自動車を利用している。そのため、この世帯の生活の特色は、バスのカップリグがまったくみられない点にある。さらに、すべての目的の外出において自動車が利用されており、徒歩や自転車、バス、電車を利用した外出はまったくみられない。典型的には、祖母が地区の公民館に出かけるに際しても自動車を利用している。こうした事例は、隣家までの距離が大きい散村に

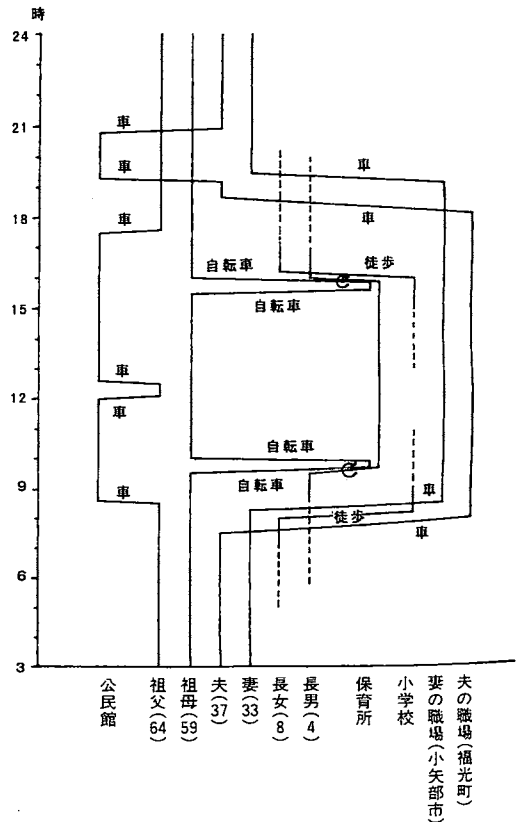


図12 タイプIの事例世帯の1日のパス(小杉地区)



この地域の公的保育サービスの水準については詳しいデータを収集していないものの、祖父母との同居がかなり広く見られる砺波地方においては、大都市地域に比べて延長保育や時間外保育への要求が大きくない可能性がある。

### <タイプIII>

このタイプに含まれる世帯は、調査対象世帯のうちの4分の1弱しか占めておらず、砺波地方では一般的とは言えない。このタイプには核家族世帯のほか、親世代夫婦と子世代の夫婦が同居する世帯も含まれる。世帯人員は最大で4人であり、タイプIやタイプIIが大規模世帯であるのに対して、世帯規模が小さいという点で区別される。それゆえ、世帯における自動車という移動のための資源の共有という点で、独立したカテゴリーを設けた。

図14は、鷹栖地区に居住するタイプIIIの事例世帯の1日の生活を示している。この世帯は、夫(23歳)、妻(26歳)、幼児(0歳)の3人からなる核家族世帯であり、車を2台保有している。この日の妻は、幼い子どもの面倒をみなければならないために、夕方近くのスーパーに買物に出かけた以外は、自宅で子どもの世話をしていた。夫は、朝の7時すぎに高岡市にある勤務先まで車で出かけ、18時には帰宅した。

このタイプに属する世帯が砺波地方において少ないため、この事例世帯のような生活は砺波地方ではあまり観察されないと思われる。言い換えれば、平日の昼間に幼児を抱えながらスーパーや銀行で用事を済ませる20代から30代の妻の姿は、この地域ではさほど目立たない。そうした生活の姿は、大都市郊外地域に典型的に見られるものなのである。これを裏返せば、砺波地方において核家族世帯だけをターゲットとした商業施設や余暇施設は経営的に成り立ちにくいと考えられる。平日

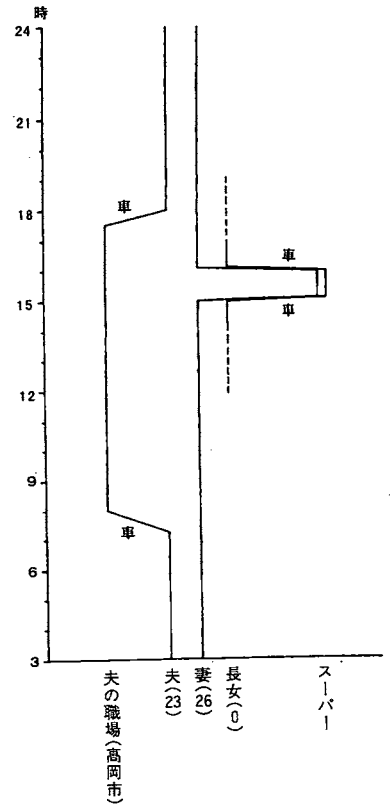


図14 タイプIIIの事例世帯の1日のパス(鷹栖地区)

に幼児を連れて外出するのは、必ずしも若い妻だけでなく、タイプIIで見たような祖父母の場合もかなり多いのである。

### <タイプIV>

60歳を越える高齢者だけからなるこのタイプの世帯には、夫婦のみの世帯が含まれるだけでなく、60歳代の高齢者とその上の世代の高齢者という2世代から構成される世帯も含まれる。それゆえ、タイプIIIの世帯の特殊な例と考えることができる。

このタイプの世帯の典型例として取り上げたのは、出町地区に在住する世帯と五鹿屋地区に在住する世帯である。ここで二つの事例を取り上げたのは、出町地区で高齢者世帯が多いためにその典型例として一つの世帯を、もう一つの世帯は散村

地域で、交通の困難が生じやすい散村地域に住む高齢者の生活を見るためである。

図15は、69歳の夫と67歳の妻からなる高齢者世帯である。この世帯は自動車を1台保有し、免許を持つ夫がこれを利用している。そのため、妻の外出の移動は車以外の交通手段に頼らざるを得ない。高齢で働いていないため、2人とも余暇にかなりの時間を費やしている。この日夫は、午前と午後に出かけた他、出町の市街地周辺にあるホームセンターまで歩いて買物に出かけた。妻は、自転車に乗ってやはり出町の周辺にあるスーパーに買物に出かけた。2人とも買物にでかけているが、車を利用しなかったためにバスのカップリングは発生していない。砺波市においても他の地方都市と同様に商業の郊外化が進展しており、ロードサイドには駐車場を完備した店舗が立ち並

んでいる。しかし出町地区は砺波市域（あるいは砺波平野）の中心部に位置することから、大型商業施設は出町の中心市街地の周辺に立地している。そのためたとえ高齢者であっても健康であれば、出町在住で車を持たない高齢者でも買物など生活面でさほど不便を感じることはないと思われる。

しかし散村地域に居住する高齢者世帯の場合には、かなりの困難が生じる。図16は、66歳の夫と82歳の祖母からなる高齢者世帯の1日の生活を示している。66歳の夫は妻と死別し、子ども夫婦は大阪に転出したため、高齢者だけが取り残されている。この世帯は車を保有しておらず、バイクの免許しか持っていない。

この日、66歳の男性は、出町にあるスーパーへパートにでかけるためにバイクで朝7時に家を出

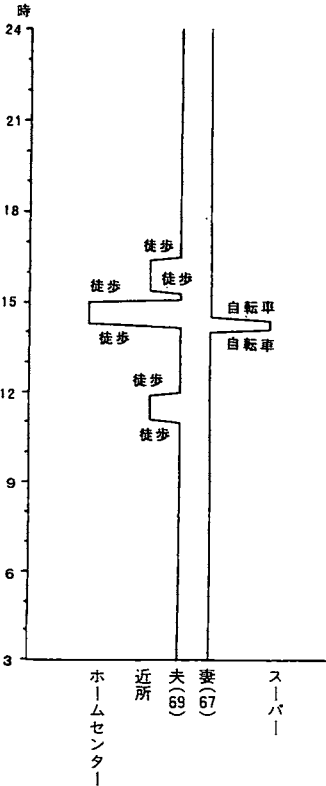


図15 タイプIVの事例世帯の1日のパス(出町地区)

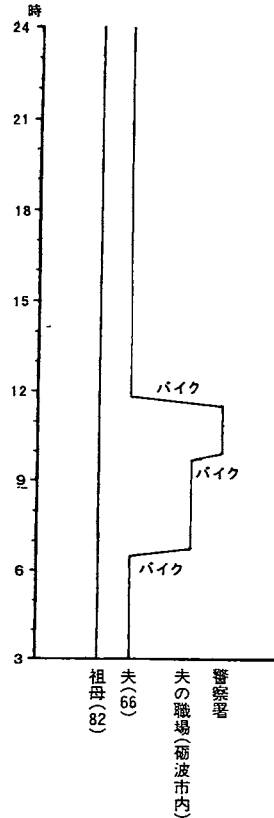


図16 タイプIVの事例世帯の1日のパス(五鹿屋地区)

た。パートの仕事が終わった後、同じ出町地区にある警察署まで所用でかけたが、その際にもバイクで移動した。警察署で所用を済ませると、再びバイクに乗って自宅まで帰った。82歳になる祖母は高齢のため、この日は外出しなかった。砺波地方においては、鉄道・バスなどの路線は1970年ころから次第に廃止されてきた。そのため現在では、車を利用できない人々は、日常の移動に大きな不便を感じている。そのため砺波市では、おもに病院に通院する患者のために市営バスを運行しているが、路線も本数も限られているため、散村地域に住む高齢者を取り巻く状況の改善にはほとんど役立っていない。

以上の考察をまとめてみる。砺波地方では多世代同居の世帯が多く、これら世帯では子どもの有無によって若干状況は異なるものの、自動車が大人数1人に1台利用される状況によって、その生活空間が維持されている。すなわち、「妻」が2人いる場合に勤めに出かけるのを可能にしたり、買い物などの家事の遂行のために必要不可欠となっている。これによって、砺波地方の高い女子就業率が現在でも維持されている。しかし大都市郊外と比べた場合、自動車のパーソナル化が必ずしも広い生活空間を生み出すわけではなく、少なくとも砺波地方における女性の生活空間は、大都市郊外とさほど変わらない。大きな違いがあるとすればそれは、徒歩圏の移動がきわめて少ないことであろう。一方、タイプIIIに代表される核家族世帯は砺波地方では少数派であり、今のところこの状況に変化は見られない。大都市ほど核家族世帯が多くないため、このタイプの世帯は日常生活の遂行に都市生活者と同様の問題が生じていると思われ、さらに核家族世帯が少ないことから、世帯が抱えている問題に対する周囲の認識も薄い可能性がある。出町地区で多く見られた高齢者世帯は、モー

タリゼーションによって最も打撃を受けている世帯と予想されるが、中心市街地で居住している限り、さほど問題は生じていない。むしろ散村地域に居住するこのタイプの世帯が日常生活の遂行においてももっとも困難をかかえていると推察された。砺波地方は人口が微増傾向にあり、中心市街地から散村地域へと人口が拡散しているため、今後急速に散村地域の高齢者世帯が増大するとは考えにくい。しかし、公共交通機関が衰退の一途を辿っている昨今では、何らかの手を差し伸べる必要が出てくるだろう。

## V むすび

本稿では、砺波地方における生活活動の特色を、大都市郊外地域と比較しながら明らかにすることが目的であった。分析の結果、次のような点が明らかとなった。

- 1) 砺波地方は地方のなかにあっても、道路網の整備が早くから進んでいるため、製造業の進出も見られる。そのため人口は微増傾向にあり、これがこの地域の高い女子就業率を支えている。
- 2) 30-39歳の出産・子育て期にも就業する女性が多いのが、この地域における女子就業の特徴であり、それは相対的に豊富な就業機会、大規模多世代同居の世帯構造と密接な関係がある。
- 3) 砺波地方の生活空間は、自動車保有率や女子就業率の高さにもかかわらず、大都市郊外に比べてさほど広いわけではない。男子の場合には、むしろ砺波地方の生活空間の方が小さい。また、男子と女子の生活空間の広がりにはさほど大きな違いが認められない。さらに、大都市郊外に見られる男子就業者の就業空間とその他の目的で出かける生活空間の乖離は、砺波地方では明瞭には見られない。
- 4) この地域において卓越する生活活動は、複数車両保有＝「自家用車のパーソナル化」という

特徴を持った大規模多世代同居世帯に典型的に見られる活動である。こうした世帯では、世帯のうちで勤めに出ている人が3人以上あることもまれではなく、買物などの家事は複数の主婦のうちの1人だけが担当している。

5) 大都市郊外によく見られる核家族世帯は、この地域では非常に少ない。しかし、核家族世帯が少ないからといって問題がないわけではなく、とりわけ乳幼児を抱えた世帯では、外出に際して幼児を連れていかなければならないという制約が働いている。もちろん、自動車保有率が高いために、ある程度はこうした困難も解消できるが、しかし子どもの面倒を誰かがみなければならぬという根本的な問題の解決までには至っていない。

6) 砺波地方は人口微増地域であるため、高齢者世帯の数は過疎地域ほど多くはない。しかし、中心市街地である出町地区では散村地域よりも相対的に高齢者世帯の割合が高い。出町地区では、以前ほどではないにしても現在でも商業機能が維持されているため、車を保有しない高齢者世帯でも、なんとか生活を維持することができる。

7) 散村地域に居住する高齢者世帯は、その絶対数はごく少ないとは言え、日常の生活においてもっとも困難をきたしている。車を持たないならば、バスまたは自転車・バイクに頼らざるを得ず、買物や病院・診療所への通院でさえも困難が生じている。

以上、本稿では砺波地方における生活空間の特色に関する考察を進めてきた。これによって、砺波地方の生活空間の概略的な特徴は把握できたと考える。今後さらに分析を深め、平日だけでなく休日における生活空間の検討を行なうことが必要

となる。また、活動目的ごとの生活空間の違いや交通手段別の生活空間の特色、生活活動の同行者に着目した分析も追求してゆきたい。

#### 追記

調査にあたっては、砺波散村地域研究所長である新藤正夫氏ほか所員の方々、および砺波市の方々から多大な協力を頂いた。記して感謝いたします。

#### 参考文献

- 安食和宏(1988)：豪雪山村における住民の生活行動－山形県西川町大井沢地区を例として－。東北地理，40，171-180。
- 荒井良雄・岡本耕平・神谷浩夫・川口太郎(1996)：『都市の空間と時間』。古今書院，205p。
- 内山幸久(1991)：高知県香北町における高齢者の活動。立正大学文学部研究紀要，7，33-49。
- 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，42，82-95。
- 田原裕子(1996)：「高齢者の地域分布変動と社会サービス需要変化に関する研究」平成7年度厚生科学研究費補助金（特別研究事業）研究（主任研究者 大江守之）
- 松田隆典(1995)：砺波地方における中心地システムと小売業の構造的変化。砺波散村地域研究所研究紀要，12，12-28。
- 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，52-1，43-58。
- Kamiya,H. and Ikeya,E.(1994)：'Women's Participation in the Labour Market in Japan：Trends and Regional Patterns'。Geographical Review of Japan, Vol.67 (Ser.B), No.1, 15-35。