

## 松本市寿台における夫婦の通勤行動圏の差異

川瀬 正樹

### I はじめに

従来の都市研究において、通勤流動は、都市圏や結節地域構造を分析するための指標として用いられることが多かった。これは、市町村間の結びつきから結節地域を設定する際に有用な通勤流動のデータが、国勢調査の結果として公表されているためである。

しかし、統計資料をはじめとする集計データを用いた通勤の実態の分析には限界がある。集計データでは、単位地区間の流動量を集計したものが示される。そのため、それを用いた分析結果は、単位地区区分のスケールに大きく依存してしまう。例えば、通勤圏の狭い地域の場合、市町村を単位とするような粗い単位地区区分では、中心となる都市内の流動が把握できないため、通勤圏の構造が解明できるとは言い難い。また、移動する人の個人属性が把握できないため、個人属性による通勤の差異といった研究はしにくい。そのため、都市の通勤における行動範囲の男女差などといった研究はまだ少ない<sup>1)</sup>。このような問題点を解決する方法の1つとして、非集計データをミクロスケールで独自に収集し、通勤先の分布を点でとらえ、個人属性による通勤の差異を検討することが考えられる。

以上の点をふまえて、本研究は、地方中心都市の郊外住宅地域に居住する世帯をとりあげ、世帯内の主要な稼ぎ手である夫と妻それぞれの通勤行動圏を分析することにより、その差異を明らかにすることを目的とする。地方都市の場合、大都市

や広域中心都市とは異なり、通勤圏の範囲が狭く、中心都市が通勤圏内の流動に占めるウェイトが大きい。にもかかわらず、国勢調査に頼る限り、中心都市内部の通勤流動は、資料上の制約からほとんど把握できない。また同時に、地方都市は、性格の異なる様々な地域を内包しており、ミクロスケールでの分析を試みる際のモデル地区として適当であると考えられる。

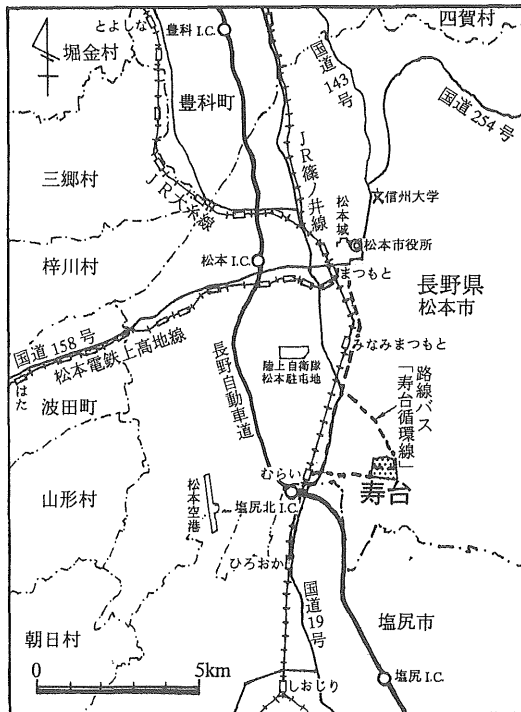
データの収集は世帯訪問による面接アンケート調査により行う。夫や妻といった属性は、世帯単位で収集した非集計データでしか得られない情報であり、貴重である。

なお、本稿で用いる通勤行動圏とは、ある地区の居住者が通勤を目的に行動する空間的範囲を指すものとする。すなわち、地域間通勤流動による地域間の結びつきに着目するのではなく、居住者の通勤を目的とする行動範囲、あるいはその個人属性による差異に着目するという点で、通勤圏と区別する。

### II 研究対象地域の概観

本研究では、地方中心都市の事例として長野県松本市をとりあげ、松本市の郊外住宅地域の中から寿台を研究対象地域として選定した(第1図)。

松本市は、200,715(1990年国勢調査)の人口を有する県下第二の都市で、長野県中南信地域の中核都市である<sup>2)</sup>。近世には松本城の城下町として栄えた歴史をもつ。面積は265.86km<sup>2</sup>であるが、市域の東半分は山地で、平地は松本盆地に属する西半分の地域に限られている。盆地の方向に沿っ

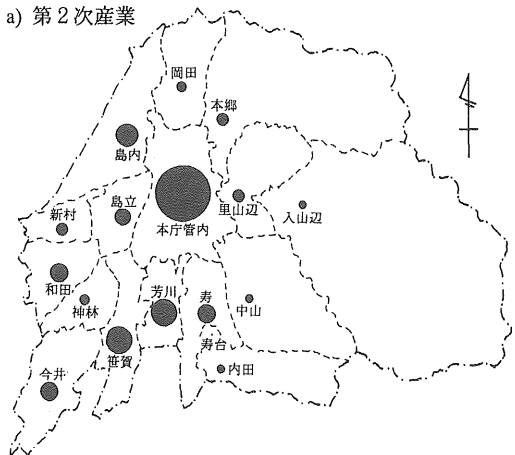


第1図 研究対象地域の概観

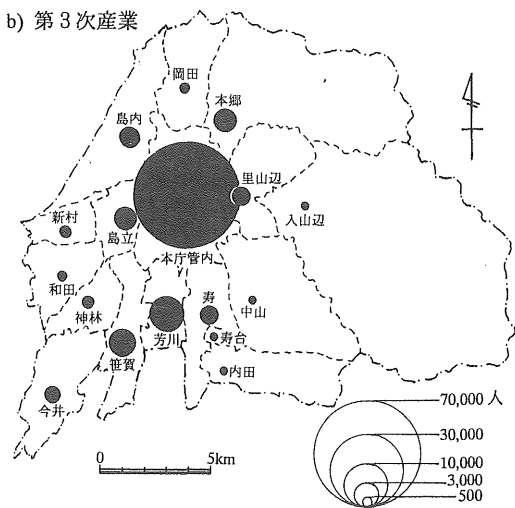
て南北に走るJR篠ノ井線と国道19号が市街地の軸となっている。1990年の国勢調査によると、松本市に常住する就業者105,557人のうち、松本市内で就業する人は95,587人と、全就業者の90.6%に達しており、他の市町村への流動は極めて少ない<sup>3)</sup>。

第2図は、松本市内における産業の分布状況を把握するために、第2次産業と第3次産業について地区別に従業者数を示したものである。両産業とも、松本駅を中心とする本庁管内の従業者数が最も多いが、第2次産業の方が第3次産業よりも本庁管内への集中度が低く、周辺の地域に分散している。そのほか、両産業ともに従業者数が多い地区として、芳川、笹賀、島内といった地区があげられる。特に笹賀地区は、第3次産業従業者数よりも第2次産業従業者数の方が多く、第2次産業に強く特化している<sup>4)</sup>。その他の地区についても両産業を比較すると、同等もしくは第2次産業の方が多くなっている地区が多い。松本市全体で

a) 第2次産業



b) 第3次産業



第2図 松本市における産業別従業者の分布 (1991年)

(事業所統計調査結果により作成)

は、第3次産業従業者数が第2次産業従業者数の約2.4倍であることをあわせて考えると、松本市の郊外地域は全体的に第2次産業に特化していると解釈することができる。ただし、本郷、里山辺地区は、浅間温泉、美ヶ原温泉といった観光地が存在する地区であり、サービス業をはじめとする第3次産業に特化している。

研究対象地域としてとりあげる寿台は、松本市南部に位置する住宅団地である。松本市の中心である松本駅から南へ約6km、自動車交通の幹線

である国道19号から東へ約2 km 離れているこの地区は、1970年のDID（人口集中地区）から約3 km離れており、それ以降に進んだ松本市における住宅の郊外化の発端となった。開発は長野県住宅供給公社によって1968年から行われ、1970年から入居が始まった。住宅は、宅地分譲による一戸建て住宅と賃貸の県営・市営住宅で構成されている。1990年の国勢調査によると、世帯数は1741世帯、人口は5,490人である。そのうち、宅地分譲が行われた2, 4, 6, 7, 9丁目の世帯数と人口を合計すると、それぞれ630世帯、2,094人である。本稿では、通勤行動圏の変化についても考察するため、定住期間の長い、宅地分譲地に居住する世帯を対象とすることにした。

公共交通機関としては、松本駅バスターミナルと寿台を結ぶ路線バス「寿台循環線」<sup>5)</sup>が運行されている（第1図）。1時間あたり1～3本が運行されており、松本市街への通勤にも使用されている。また、最寄り駅はJR篠ノ井線の村井駅で、寿台の西方約2 km、路線バスで約5分の距離にある。

### Ⅲ 松本市寿台における夫の通勤行動圏

寿台は、前述のように賃貸の公営住宅と、宅地分譲による一戸建て住宅によって構成されている。今回は、入居後まもない時期と調査時点との比較を行う都合から、入居開始以降、転出の少ない一戸建ての持ち家世帯のみを対象とした。データは調査票を用いた訪問面接方式によるアンケート調査により収集した。調査では夫と妻<sup>6)</sup>のそれぞれについて、調査時点における通勤先、通勤時間、交通手段、および寿台に入居してから調査時点までの通勤の変化（通勤時間、交通手段を含む）を質問した。調査期間は1994年6月28日から7月2日までの5日間で、合計60世帯から回答を得た。なお、以後の分析では、通勤する者を対象とし、自宅内就業者は扱わないものとする。

#### Ⅲ－1 1994年における夫の通勤行動圏

調査時点（1994年）における夫の通勤先の分布

を示したのが第3図aである。夫で通勤している人数は、60人中52人だった。残りの8人は停年等によって退職し、現在は働いていない。通勤者の平均通勤時間は、21.2分であった。

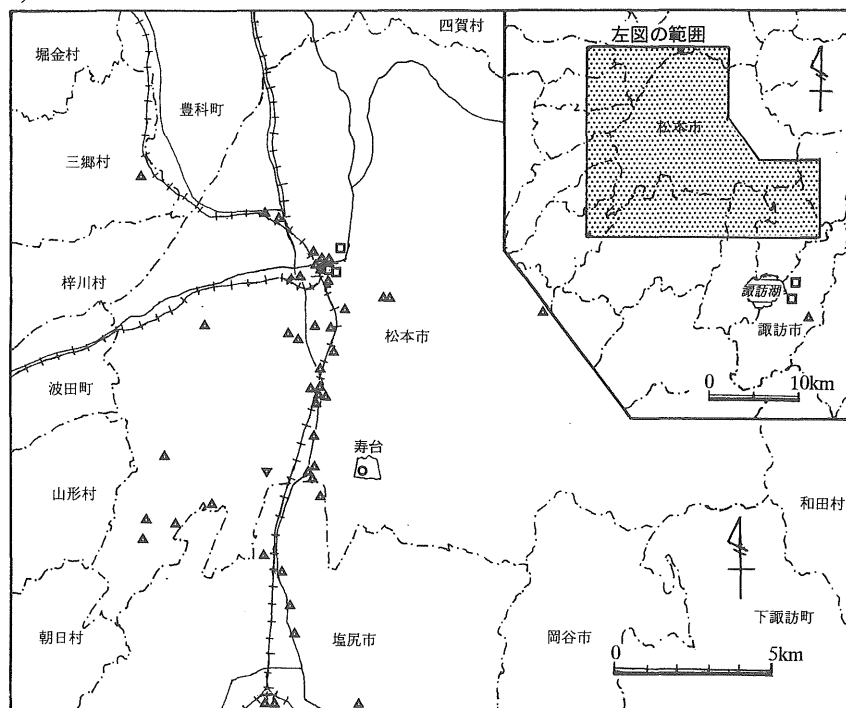
まず、夫の通勤先の分布について検討する。前述の国勢調査の結果と同様に松本市内に通勤する人が52人中40人（76.9%）と圧倒的に多いが、寿台が松本市の南部に位置するため、隣接する塩尻市にも全通勤者の15.4%にあたる8人が通勤している。その他、三郷村に1人、諏訪市に3人が通勤している。松本市内で通勤先が多く分布しているのは、松本駅付近と、そこから芳川地区にいたる国道19号沿線の地区である。この地区は、交通の至便さから、工場や自動車・運輸関係事業所、スーパーマーケットなどが多く立地しており、第2図でもみたように、本庁管内に次いで従業者数の多い地区である。また、国道や鉄道から離れた笹賀、今井地区の松本空港周辺地域に通勤する人も5人とやや多い。その一方で、居住地の周辺地域への通勤は、寿台で開業医をしている1人が徒歩で通勤しているのみで、寿台の周囲を取り囲む寿地区へ通勤している人は皆無である。夫の場合、居住地を決定する以前から通勤先が決定している場合が多く、居住地からの距離はそれほど影響していないと考えられる。

次に、利用する交通手段別に通勤先の分布を検討する。夫が通勤に利用する交通手段は、自動車が45人と最も多く、全通勤者の80.4%に達している。通勤先の分布も近距離から遠距離まで、通勤先の分布のほぼ全域にわたっている。逆に電車・バスを利用する人は5人と少なく、そのうちバスを利用する3人はいずれも松本駅付近に通勤している。電車・バスを利用する場合、通勤先はその路線の沿線地域にほぼ限定されると考えられるが、夫の場合は、寿台と松本駅を結ぶバス経路の途中の地区に通勤する人はいない。

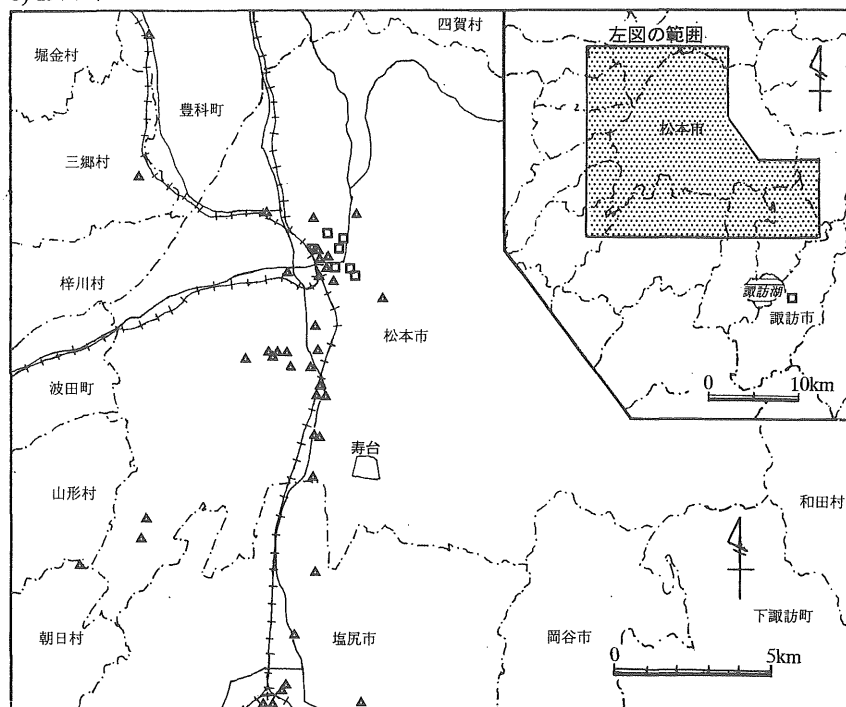
#### Ⅲ－2 1974年における夫の通勤行動圏

前節で1994年における夫の通勤行動圏をふまえた上で、20年前の1974年における夫の通勤行動圏

a) 1994 年



b) 1974 年



交通手段

〇 徒歩・自転車のみ

▼ バイク・原付のみ

▲ 自動車のみ

□ 電車・バスを利用

第 3 図 松本市寿台における夫の通勤先の分布

(1994年アンケート調査により作成)

と比較検討する。1974年は、寿台への入居開始後4年目にあたり、入居がほぼ完了した時期にあたる。アンケート調査では、入居後の通勤の変化についても質問しているため、年次を遡って当時の通勤の状況を復元する事が可能である<sup>7)</sup>。

1974年における夫の通勤先の分布を示したのが第3図bである。通勤先の全体的な分布傾向は1994年と類似し、JR篠ノ井線と国道19号線が軸となっているが、松本駅周辺への集中度が1994年よりも強い。松本駅周辺では、松本駅から東あるいは北東に1～2km離れた旧城下町にあたる地域に通勤する人が多いという点で、1994年と異なっている。その一方、1994年には通勤先の独立した分布域となっている松本空港周辺の今井・笹賀地区に通勤する人は、この時点では2人しかおらず、面的な分布域を形成するには至っていない。1974年から1994年の間に、松本駅周辺に通勤する人が減り、郊外の松本空港周辺に通勤する人が増えたことは、産業の郊外化の一端を表していると考えられる。

夫が通勤に利用する交通手段は、1994年と同様に自動車が圧倒的に多く、全通勤者の82.6%を占めている。分布域もまた同様に広範囲に及んでいる。電車・バスを利用する人は、松本駅前よりも、むしろ松本駅から1～2km離れた地域に集中している。このような傾向は、1994年においても若干みられる。これは、松本城の城下町であったこれらの地域が、鉄道開通後に都市化し、土地区画整理事業<sup>8)</sup>も行われてきた松本駅前地区よりも駐車場のスペースが制限されているためにみられる現象であると考えられる。これらの地域に通勤する電車・バス利用者は、職場の側からマイカー通勤が制限されていることが多い。

### Ⅲ-3 転職による夫の通勤先の移動

通勤先の移動は、転勤によるものと転職・再就職によるものに大きく分けられる。転勤による移動は、勤務先の命令によって行われるのに対し、転職・再就職による移動は、通勤者自身の意思によるところが大きい。そこで、本節では、調査時

(1994年)に通勤している52人のうち、通勤者の意思が強く働くと思われる、転職による夫の通勤先の移動について検討する。

夫の転職による通勤先の移動を示したのが第4図である。夫の場合、転職による移動の多くは、停年後の再就職によるものである。転職前と転職後の通勤先の分布の間には、明らかな違いがみられる。転職前の通勤先は、松本駅の北東部に当たる地域と南松本駅の西部地域に集中している<sup>9)</sup>。一方、転職後の通勤先は、松本駅前地区や塩尻市広丘、松本市笹賀、今井といった、松本市南端のJR篠ノ井線から松本空港にかけての地域に集中している。このように、転職前の通勤先と転職後の通勤先は、混在することなくモザイク状に分離している。

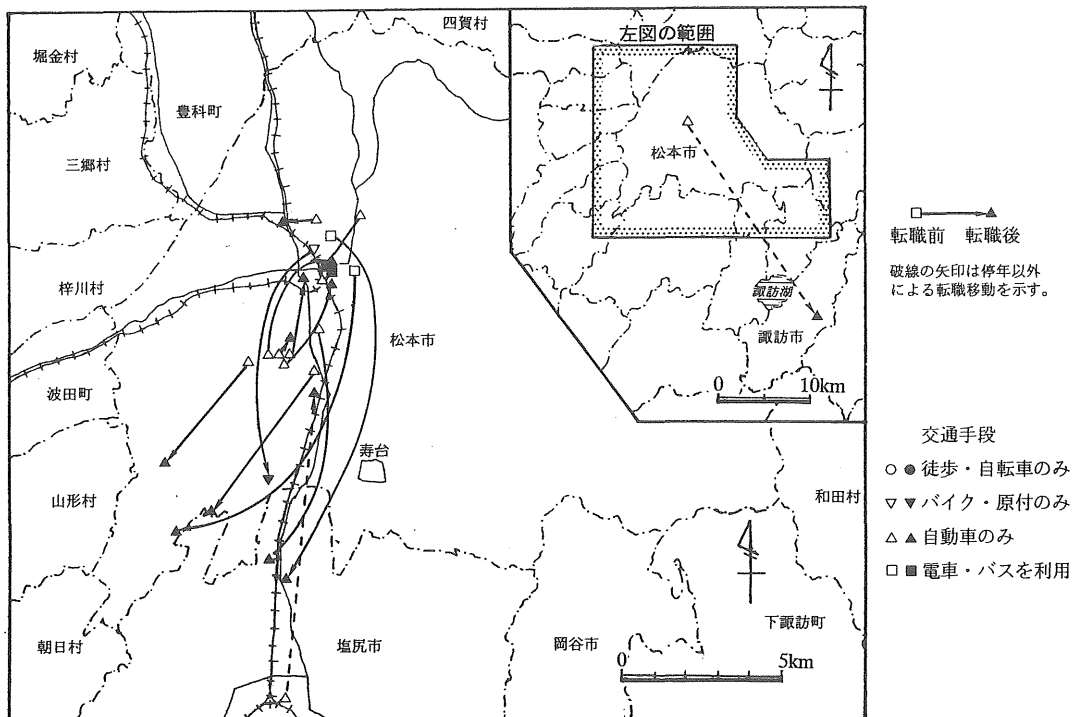
次に、転職による通勤先の個々の移動について検討する。松本駅周辺からの転職者は、再び松本駅付近や島内駅前などに通勤する人と、市南西部地域へ移動した人が3人ずつと同数である。また、南松本駅の西部地域からの転職者は、近隣の地域に1人移動したほかは、松本駅付近へ3人、市南西部地域に3人とこちらも同数である。したがって、転職により移動した通勤先は、転職前の通勤先の位置とは関係なく、この2つの地域に集中していると判断できる。破線の矢印は、停年以外による転職の差異の移動を示しており、停年・再就職による移動とは性格が異なるため、同列に扱うことはできない。したがって、もともと松本市の産業の中心地であり、雇用機会も多い松本駅付近と郊外の産業新興地域という2つの地域が、停年後の再就職の場の中心地域になっていると解釈できる。

## Ⅳ 松本市寿台における妻の通勤行動圏

本章では、前章の夫の場合と同様に、妻の通勤行動圏について考察する。

### Ⅳ-1 1994年における妻の通勤行動圏

調査時点(1994年)における通勤先の分布を示したのが第5図aである。妻で通勤している人数



第4図 松本市寿台における夫の転職移動  
(1994年アンケート調査により作成)

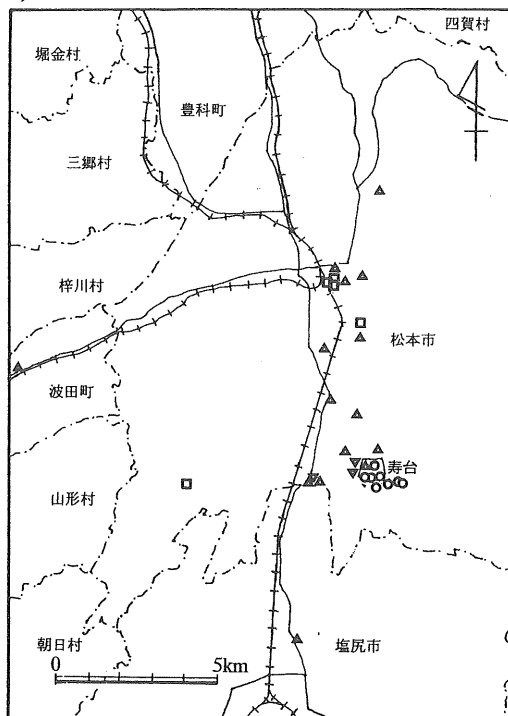
は60人中31人、51.7%である。通勤者の平均通勤時間は、12.0分であった。残りの29人のうち、結婚後通勤したことがない人は14人であり、残りの15人は、調査時には通勤していなかったものの、結婚後通勤した経験があった。

まず、妻の通勤行動圏について、夫との比較も兼ねて検討する。夫と決定的に異なる点は、通勤先の分布が、全体的に東に偏っていることである。JR篠ノ井線と国道19号よりも西側の地域に通勤する人はわずか2人しかいない。また、夫の通勤行動圏の軸になっていたJR篠ノ井線と国道19号の沿線地帯は、妻の場合、軸になっているとはいえない。妻の通勤行動圏には、2つの大きな核がある。1つは、居住地である寿台とそれに隣接する地域である。居住地である寿台から5分以内で通勤している人が12人もおり、全通勤者の38.7%を占めている。もう1つは、松本駅周辺地域である。この点は、夫の場合と共通している。

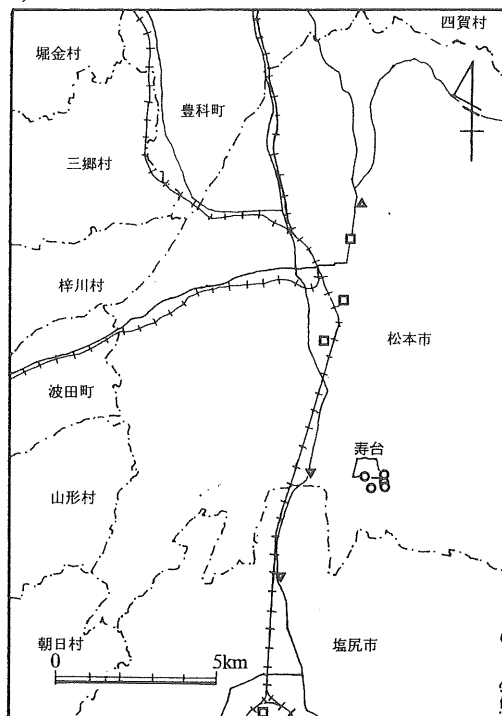
そして、この2つの核の間の帯状の地域に通勤先が点在する。また、国道19号沿いの村井駅付近に、核というほどではないが、寿台から10分以内で通勤する人が3人集中している。さらに、少数ではあるが、北は信州大学付近、西は波田町、南は塩尻駅付近まで通勤する人もおり、通勤先の分布範囲は広い。しかし、通勤先のほとんどは寿台と松本駅との間の帯状の地域に集中している。

交通手段は自動車を利用する人が31人中15人と最も多く、全通勤者の約半分に当たる48.4%を占めるが、夫と比較すると、妻の自動車への依存度はまだ低い。自動車利用者の通勤の範囲は、近距離では寿台地区内から遠距離まで、夫の場合と同様に広く分布している。一方、徒歩、自転車を利用して通勤する人は8人と全通勤者の25.8%を占めており、夫とは傾向が異なっている。この2つの交通手段は、動力を人力に頼るものであるため、通勤者の移動距離は短く、移動範囲は寿台か、そ

a) 1994 年



b) 1974 年



交通手段 ○徒歩・自転車のみ ▼バイク・原付のみ ▲自動車のみ □電車・バスを利用

第5図 松本市寿台における妻の通勤先の分布

(1994年アンケート調査により作成)

の隣接地区の極めて狭い範囲に限定される。

バス利用者は、松本駅前に限らず、バス経路の途中にあたる出川町にも通勤している。また、バス利用者が松本駅前に集中している点は夫とは正反対の傾向を示している。なお、松本空港付近にバスで通勤している人がいるが、これは路線バスによる通勤ではなく、唯一、会社の送迎バスによる通勤であり、他のバス通勤者とは性格が異なる。

#### Ⅳ－2 1974年における妻の通勤行動圏

前節で1994年における妻の通勤行動圏をふまえた上で、20年前の1974年における妻の通勤行動圏と比較検討する。

1974年における妻の通勤先の分布を示したのが第5図bである。この年に通勤している妻は46人中わずか12人と少ない。これは、入居後まもない

この時期には、子供がまだ幼い家庭が多く、子育てによる時間的制約が大きかったこと、当時は現在ほど既婚女性の労働市場への進出が進んでいなかったことなどが原因であると思われる。

通勤先の分布を全体的にみると、寿台、およびそれに隣接する地区に12人中5人が集中している。また、それ以外の通勤先は、JR篠ノ井線の沿線から北部の信州大学にかけてほぼ直線的に点在している。1994年にみられるような松本駅前への集中はみられず、むしろ空白地帯となっている。

さらに特筆すべき点として、利用交通手段における年次間の明確な差異があげられる。1994年には、自動車を利用して通勤する妻が全通勤者の約半数に達していたが、1974年の時点では、自動車を利用して通勤する人は、わずか1人と少なく、現在とは大きく異なっている。自家用車がまだ一

家に一台の時代であった1974年当時、夫が自家用車で通勤してしまうと妻はそれを利用できなかった。しかし、モータリゼーションの進行<sup>10)</sup>によって、自家用車は一家に2台の時代を迎え、夫の自家用車の利用に関係なく、自動車を利用した通勤が可能となった。その結果、1994年には自動車による通勤が約半数を占めるに至ったものと考えられる。自動車がほとんど利用できないといった交通手段上の制約は、通勤行動圏にも大きな影響を及ぼしている。1994年には広範囲に分布している自動車通勤者が少ないため、通勤先は交通手段別にみると、寿台を中心として、徒歩・自転車、原付、電車・バスの順に同心円的に分布している。

#### Ⅳ-3 転職による妻の通勤先の移動

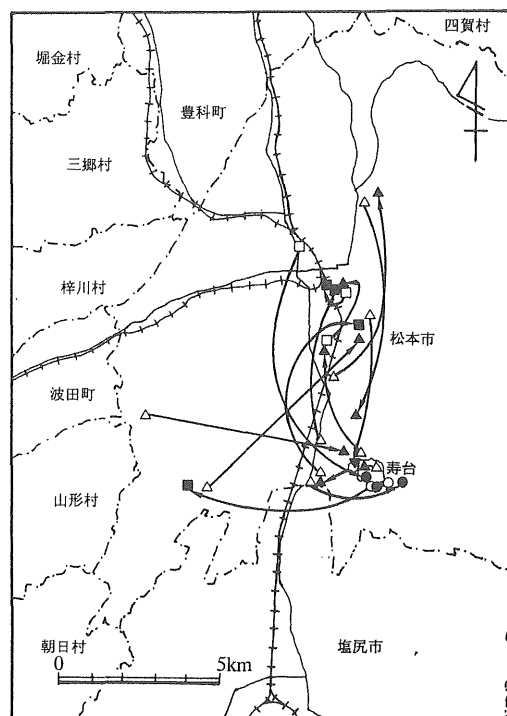
妻の場合、通勤先の移動の多くは転職によって行われる。入居後転職を複数重ねている人もいるが、ここでは、調査時点（1994年）に通勤している31人のうち、転職した経験のある人に限り、現在の職場とその前の職場の間の移動についてとりあげる。

転職による妻の通勤先の移動について示したのが第6図である。妻の場合、夫とは異なり、転職後の通勤先の分布は、転職前のそれと明確な差異は見られず、両者は混在して分布している。また、その分布の傾向は、寿台と松本駅周辺が核となっており、1994年における妻の通勤行動圏と類似している。

転職による個々の通勤先の移動をみると、夫の場合とは異なり、移動方向も移動距離もまちまちで、明確な傾向はみられない。転職による妻の通勤先の移動は、夫のように郊外化の影響を受けることは少なく、通勤行動圏内の各地区間で、相互に行われていると解釈できる。

#### Ⅴ おわりに

本稿では、地方中心都市である松本市の郊外地域に造成された寿台住宅団地をとりあげ、夫婦の通勤行動圏について分析を行った。その結果、次のようなことが明らかになった。



交通手段  
 〇 転職前 〇 転職後 ▲ 徒歩・自転車のみ △ 自動車のみ  
 ▼ バイク・原付のみ ■ 電車・バスを利用

第6図 松本市寿台における妻の転職移動  
 (1994年アンケート調査により作成)

- (1) 松本市寿台における夫婦の通勤行動圏は、松本駅周辺地域が1つの核となっている点で共通している。しかし、夫の通勤行動圏がそこから南に伸びるJR篠ノ井線と国道19号の沿線地帯を分布の軸としているのに対し、妻の通勤行動圏は、居住地である寿台周辺がもう一つの核となっており、夫より東に偏っている。
- (2) 夫の通勤行動圏において、1974年から1994年までの間に、通勤先の分布の軸から離れた松本空港周辺地域に面的な分布域が形成された。
- (3) 調査時点（1994年）における妻の平均通勤時間は12.0分である。これは、夫の平均通勤時間（21.2分）の約半分に相当する。



- (4) 夫が通勤に利用する交通手段は自動車が多  
とんどである。また、妻もモータリゼーショ  
ンが進行した過去20年間に、自動車で通勤  
する比率が50%弱にまで高まった。
- (5) 松本市内最大の中心地であり、もともと雇  
用機会の多い松本駅付近と、郊外の産業新  
興地域である市南西部地域の2地域が、夫  
の停年後の再就職先の中心地域となってい  
る。

本稿では、夫婦の通勤行動圏の差異を比較に  
よって論じてきた。今後は、通勤行動圏の男女差  
にとどまらず、通勤流動を発生させる世帯に焦点  
を当てた、より緻密な分析をしていく必要がある  
だろう。

本稿を作成するにあたり、資料収集の際には松本市役所の方々にご協力いただきました。さらに、アン  
ケート調査には、寿台町会連合会の斎藤長会長をはじめとする寿台地区の多くの方々にご協力を頂きまし  
た。また、奥野隆史教授をはじめとする筑波大学地球科学系の諸先生方から終始ご指導を賜りました。以  
上、記して厚く御礼申し上げます。

#### [注および参考文献]

- 1) 都市地域における、通勤の男女差や女性の就業の研究例として、以下のようなものがある。  
Hanson, S. (1985) : Gender differences in work-trip length: Explanations and implication. *Urban Geography*, 6, 193-219.  
神谷浩夫 (1983) : 名古屋市における女性の就業構造と通勤行動. 経済地理学年報, 29, 247-258.  
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. 地理評, 63A, 766-783.
- 2) 県庁所在地の長野市には存在しない高次機能として、日本銀行松本支店や、国立の信州大学の本部等  
がおかれており、県庁所在地に準ずる役割を果たしている。
- 3) その他、松本市からの通勤率が1%以上の市町村への通勤者数および通勤率は、塩尻市3,782人  
(3.6%), 豊科町1,516人 (1.4%) (以上, 1990年国勢調査) となっている。
- 4) 笹賀地区には、北部に大久保工業団地、松本空港の東隣に西南工業団地という2つの工業団地が存在  
する。
- 5) 路線バス「寿台循環線」は、松本電気鉄道株式会社によって運行されている。
- 6) 夫婦は1世帯に1組とは限らず、2世代同居世帯も存在する。しかし、年長の方の夫婦は、調査時  
に働いている人はほとんどなく、夫婦のうち一方が亡くなっている場合も多い。本研究では、考察を  
単純化するため、若い方の夫婦のみを分析の対象とした。
- 7) ただし、データは調査時に寿台に居住している人についてのみ収集したものであり、入居後に転居や  
死亡をした人については把握できない。
- 8) 松本駅前地区では1972年から1986年にかけて、松本市により土地区画整理事業が施行された。正式名  
称は「松本市都市計画事業駅周辺土地区画整理事業」、面積は213,380m<sup>2</sup>であった。  
根田克彦 (1985) : 松本市における中心商店街の変容—土地区画整理事業を中心に—。地域調査報  
告, 7, 71~77.
- 9) 南松本駅西部地域の中で4人が集中している場所は陸上自衛隊松本駐屯地である。自衛隊の停年は53  
才 (調査対象者が停年退職した当時) と若く、職業訓練を受ける機会もあるため、再就職をする率  
が高い。
- 10) 長野陸運支局の資料によると、松本市における保有自動車数は、1976年から1991年 (各年3月末現在)

までの15年間に、57,653台から123,300台へと約2.1倍増加している。これらの保有自動車数を、各年の半年前に行われている国勢調査結果の世帯数で除すと、一世帯あたりの保有自動車数がこの15年間に1.05台から1.79台へと急激に増加している。保有自動車数が一時的にも減少することは考えにくく、一世帯あたりの保有自動車数は、1974年から1994年までの20年間に、2倍近い増加があったものと推察される。