

福島市パセオ商店街における従業者の通勤圏の特性

川 瀬 正 樹

キーワード：通勤圏，商店街，ジェンダー，就業形態，福島市

I はじめに

近年，我が国の都市部における女性就業率は上昇傾向にある¹⁾。女性の社会進出が進む今日，就業における性差縮小は重要課題であり，地理学においてもジェンダーの考え方が意識されはじめてきた。

通勤行動の性差に関する従来の研究では，女性の通勤距離が男性よりも短いことが指摘されてきた²⁾。その原因は，特に既婚女性にとって家事や育児の負担が大きく，行動が制約されるためと説明されてきた。我が国でも，神谷ほか（1990），岡本（1990）³⁾等が，乳幼児の存在が女性の就業の制約条件になっていることを指摘している。

しかし，これらの研究は，通勤者を排出する居住地の側からの分析が主流であった。就業地の側から通勤を分析した我が国の研究事例として，工場労働者の通勤を扱った沼野（1978），赤羽（1980）⁴⁾等があるものの，第3次産業従業者の通勤について議論した地理学的研究は少ない。都市就業者に占める商業，サービス業従業者の割合が高いにもかかわらず，その通勤行動については，未だ把握できていない点が多い。都市における通勤行動の性差についての理解を深めるためにも，女性従業者の多いこれらの業種に着目し，従業者の通勤行動を分析する必要がある。

以上の点をふまえ，本研究は，地方中心都市の中でも商業，サービス業が集中する中心商店街を取り上げ，従業者の個人属性による通勤圏の差異を分析する事により，商店街従業者の通勤行動の

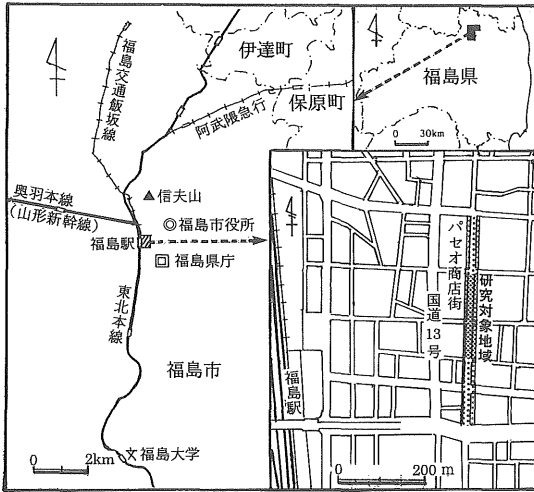
特性を明らかにすることを目的とする。これまで，商業活動の場としての分析事例が多かった商業地域を就業の場として取り上げ，従業者の通勤行動を分析することが本研究の課題である。

研究対象地域は，福島市中心部の商店街の1つであるパセオ商店街のうち，業種の偏りが比較的小さい置賜町部分とした⁵⁾。分析の基礎となるデータは，調査票を用いた訪問聞き取り調査により，1996年7月に収集した。主な調査項目は各店舗の業種，定休日，各従業者の雇用形態，現住地，通勤交通手段，通勤時間，勤務日数等である。本論では，まずⅡ章で就業の場としてのパセオ商店街を概観する。Ⅲ章で最も基本的な人口学的属性である性別，既婚・未婚の別に着目し，通勤行動の差異を把握する。さらにⅣ章では，Ⅲ章で得た結果の考察を深めるために就業形態に着目し，商店街従業者の通勤行動の特性を明らかにする。

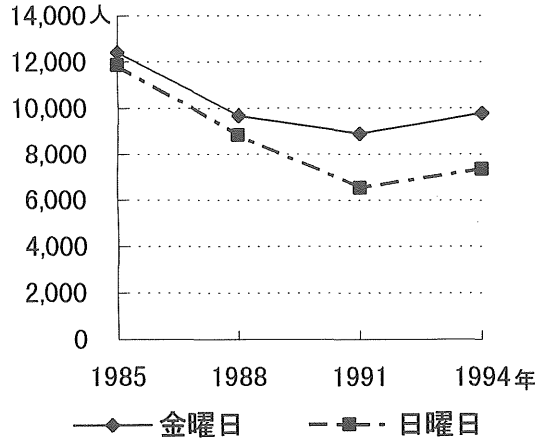
Ⅱ 就業の場としてのパセオ商店街

福島市パセオ商店街は，福島駅から東へ約400m離れた南北470mの商店街である（第1図）。この通りはかつて「万世大路」と呼ばれた旧国道13号であり，山形県へ向かう主要街道であった。同商店街は戦前から福島市の中心商店街として発展し，1960年代後半が繁栄のピークであった。その後，1970年代に大型店を中心とする駅前地区に商業中心としての地位を奪われたものの⁶⁾，現在も福島市内の主要な商店街であることに変わりはない。

商店街には小売店に限らず，飲食店やサービス



第1図 研究対象地域



第2図 福島市パセオ商店街における歩行者通行量の推移 (1985~1994年)
(福島市商店街変動調査結果報告書より作成)。

業も混在する。本研究では、小売店、飲食店、美容院を対象とし、業務機能としての性格の強い銀行、不動産業やその他の業種は、調査対象から除外した。対象となる72店舗のうち、調査店舗数は47店舗、抽出率は65.3%であった(第1表)。従業者のサンプル数215人のうち、女性は133人と男性の1.6倍以上に達しており、中心商店街が女性にとって主要な就業の場の一つとなっていることを示している。

商業機能としての商店街が大型店に市場を奪われる現象は、今や全国的に見られる現象であり、パセオ商店街も例外ではない。パセオ商店街の歩

行者通行量は、過去10年間、急激な減少傾向にあった(第2図)。しかし、1989年のショッピングモール化等の施策が効を奏し、1991年から1994年にかけて通行量は微増している。また、平日より休日の方が歩行者通行量が少なく、休日の買物客よりも平日のオフィス勤務者や主婦層の方が主要な客層となっている。このため、日曜日を定休日としている店舗が小売店で33店舗中10店舗、飲食店で10店舗中4店舗と多い⁷⁾。定休日なしの13店舗では、従業員が交代で、場合によっては不定期に休暇を取っている。なお、金曜日を定休日とする店舗は皆無であった。

第1表 福島市パセオ商店街における業種別サンプル数 (1996年)

単位：店舗，人 (%)

業種	店舗数		サンプル数 (男)			サンプル数 (女)		
	総数	調査数	総数	既婚	未婚	総数	既婚	未婚
小売店	41	33	47 (57.3)	30 (81.1)	17 (37.8)	76 (57.1)	46 (64.8)	30 (48.4)
飲食店	26	10	34 (41.5)	6 (16.2)	28 (62.2)	41 (30.8)	15 (21.1)	26 (41.9)
美容院	5	4	1 (1.2)	1 (2.7)	0 (0.0)	16 (12.0)	10 (14.1)	6 (9.7)
合計	72	47	82 (100.0)	37 (100.0)	45 (100.0)	133 (100.0)	71 (100.0)	62 (100.0)

(聞きとり調査により作成)。

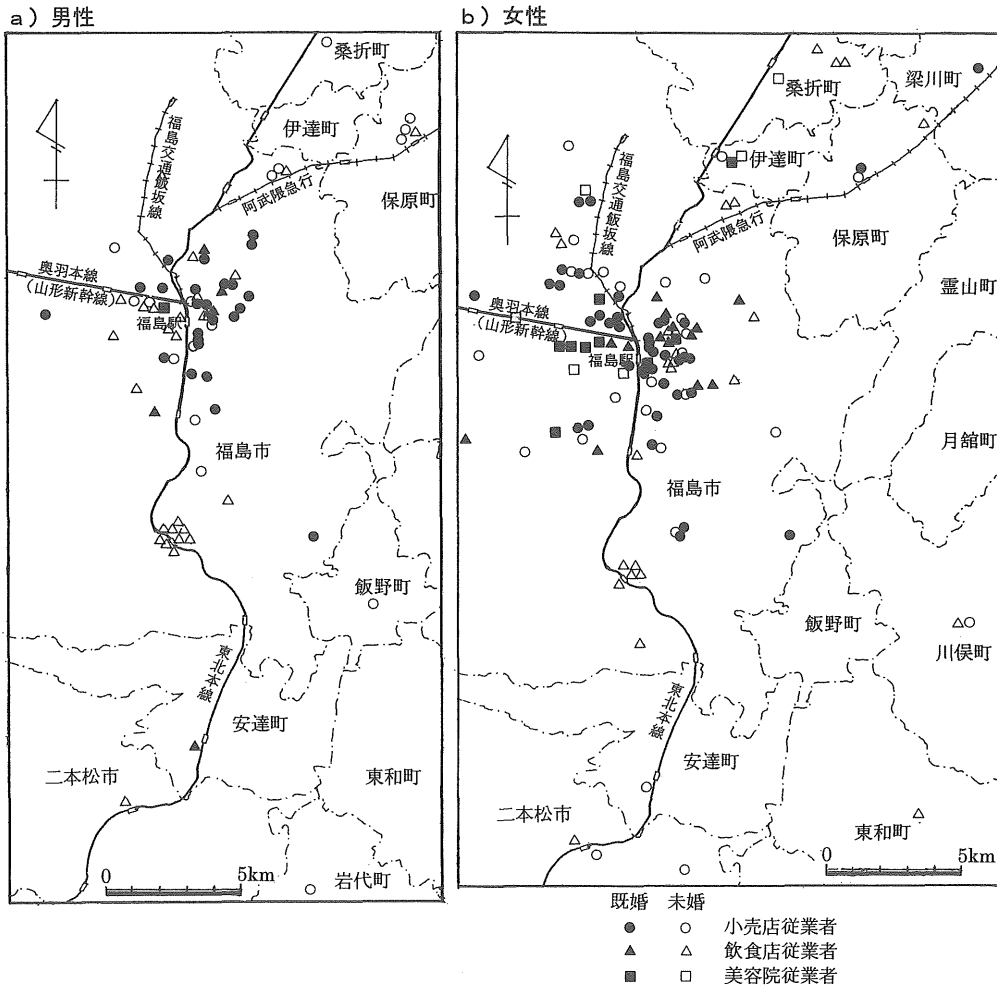
Ⅲ 通勤行動の性差

中心商店街では、年齢、性別も様々な者が従業している。本章ではまず、最も基本的な人口学的属性である性別、および未婚・既婚の別による通勤行動の差異を把握する。

平均通勤時間は、未婚女性が24.6分と最も長く、以下未婚男性（19.4分）、既婚女性（16.6分）、既婚男性（12.7分）の順であった。これはすなわち、性別を問わず未婚者は既婚者より通勤距離が長く、既婚者、未婚者の中で男女を比較すると、両者とも女性が男性より通勤距離が長いことを意味

する。この結果は、未婚者については、神谷（1983）⁸⁾とほぼ一致するものの⁹⁾、既婚者については、従来の通勤者の居住地側からの分析結果、すなわち、女性の通勤距離が男性より短いという結果と大きく異なる¹⁰⁾。他の研究では通勤距離が長いとされてきた既婚男性の平均通勤時間が、未婚女性の約半分に過ぎなかった点は特筆される。

既婚従業者の居住地は、従業地のある福島駅東口地区を中心とした同心円状の分布を示している（第3図）。通勤には男女とも自転車を利用する者が最も多い。（第2表）。特に、既婚男性の自転



第3図 福島市パセオ商店街における従業者の居住地分布（1996年）

（聞きとり調査により作成）

第2表 福島市パセオ商店街における従業者の通勤交通手段（1996年）
単位：人（％）

通勤交通手段	男		女	
	既婚	未婚	既婚	未婚
徒歩	4 (12.9)	7 (15.6)	5 (7.9)	1 (1.7)
自転車	14 (45.2)	8 (17.8)	24 (38.1)	15 (25.4)
バイク	1 (3.2)	7 (15.6)	2 (3.2)	1 (1.7)
自家用車	5 (16.1)	9 (20.0)	14 (22.2)	8 (13.6)
店の車	5 (16.1)	1 (2.2)	3 (4.8)	1 (1.7)
バス利用	1 (3.2)	2 (4.4)	7 (11.1)	9 (15.3)
電車利用	1 (3.2)	11 (24.4)	7 (11.1)	24 (40.7)
タクシー	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (1.6)	0 (0.0)
合計	31 (100.0)	45 (100.0)	63 (100.0)	59 (100.0)

（アンケートより作成）。

車利用者は45.2％と極めて高く、通勤圏も狭い。

それに対し、未婚従業者の居住地は従業地を中心とした同心円状の分布を示すと同時に、主要交通路に沿った帯状の分布を示している。未婚者の場合は、男女ともに電車利用者が最も多く（第2表）、特に女性は電車利用者が40％を越えている。未婚者の遠距離通勤者の居住地が鉄道交通に沿って帯状に分布するのはこのためである。

なお、自家用車による通勤は男女とも、20％前後であり、特に未婚女性は13.6％と低い¹¹⁾。パセオ商店街は、地価が高く建築物の密集する福島駅東口地区に位置するため、周囲に駐車場が不足しており、その賃貸料も高額である¹²⁾。このことが、当地区への自家用車による通勤を困難にしている¹³⁾。

Ⅳ 就業形態による通勤圏の差異

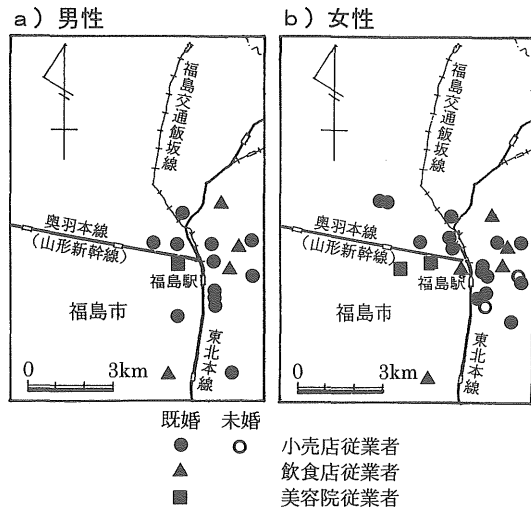
前章では、通勤行動の性差について、概略的に把握するにとどまっていた。前章で得た知見をさらに深めるためには、従業者の就業形態にも着目する必要がある。

総務庁統計局が行なう就業構造基本調査では、従業者は従業上の地位によって自営業主、家族従業者、雇用者に分類され、雇用者は、勤め先の呼称によってさらに複数の雇用形態に分類されている¹⁴⁾。本章では従業者の就業形態を、正規の従

業員、パート、アルバイトの3つの雇用形態と自営業主・家族従業者の計4類型に分類し、それぞれの通勤圏を分析する。

Ⅳ-1 自営業主・家族従業者

自営業主・家族従業者の平均通勤時間は、男女ともに10分前後で大差は無く、雇用者と比較すると極端に短い（第3表）。従業者の居住地は、男女とも従業地を中心に半径4km以内の狭い範囲に同心円状に分布している（第4図）。このことは、



第4図 福島市パセオ商店街における自営業主・家族従業者の居住地分布（1996年）

（聞きとり調査により作成）。

第3表 福島市パセオ商店街における就業形態別平均通勤時間（1996年）

就業形態	平均通勤時間（分）					
	男			女		
	全体	既婚	未婚	全体	既婚	未婚
自営業主・家族従業者	10.5	10.5	-	9.8	9.4	10.0
正規の従業員	20.0	15.5	23.2	24.6	20.8	27.1
パート	-	-	-	18.3	18.6	-
アルバイト	16.9	-	16.9	21.8	-	23.6
全体	16.7	12.7	19.4	20.2	16.6	24.6

注) サンプル数5件未満のものは省略した。

(聞きとり調査により作成)。

パセオ商店街における自営業主の住居が店舗に近接していることを意味している。

自営業主と家族従業者の場合、住居よりも職場が先に固定されており、居住地は職場を基準として後から選択している場合が多いと推察される。元来、パセオ商店街では通勤をしない店舗兼住宅居住者が多かったが、地価上昇等の影響で、昭和30年代から40年代に多くの者が郊外の住宅地域へ転出した¹⁵⁾。今回の調査では、店舗兼住宅に居住する非通勤者は7店舗、16人に過ぎなかった。

また、自営業主・家族従業者には未婚者が男性で17人中0、女性は24人中2人と少なく、既婚者の中でも40才以下の者は男性2人、女性4人と少ない。後継者難は全国の商店街に共通する問題であり、福島市内では賑わっている部類に属する当商店街も例外ではない。

Ⅳ-2 正規の従業員

正規の従業員多くは小売店で従業している。特に男性は、美容院従業者は皆無であり、飲食店従業者も31人中4人と少なかった。飲食店従業者の多い未婚女性も、飲食店で働く正規の従業員は少なかった。

正規の従業員はサンプル数が男女とも最も多く、男女ともⅢ章で述べた全体の傾向に類似している。正規の従業員の平均通勤時間は、女性が男性より4分以上長く、特に未婚女性は27.1分と極めて長かった（第3表）。居住地分布の範囲も、既婚、未婚ともに女性が男性より広域である

（第5図）。女性は、既婚者の大部分が福島市内からの通勤者であるのに対し、未婚者には、福島盆地よりも南方に位置する安達郡や二本松市からの通勤者も多い。

雇用者の多くは、自営業とは異なり、職場よりも先に居住地が決まっている事が多いと考えられる。特に女性の場合は、その傾向が強いと言えるだろう¹⁶⁾。このことが、女性が男性より通勤距離が長い一要因であると推察される。例えば既婚男性の場合は、住宅を購入する際に職場を基準に候補地を選定し、予算の許す限り通勤の容易な居住地を選択することが可能である。一方、既婚女性は夫と共に転居後、居住地を基準として職場を探すことが多い。通常は居住地から近距離の職場を選択するが多いが、今回の調査では、郊外の住宅地域から離れた福島駅前への通勤者を対象としたため、職場を優先して居住地を選択した既婚男性よりも、既婚女性の方が相対的に通勤時間が長くなったものと考えられる。

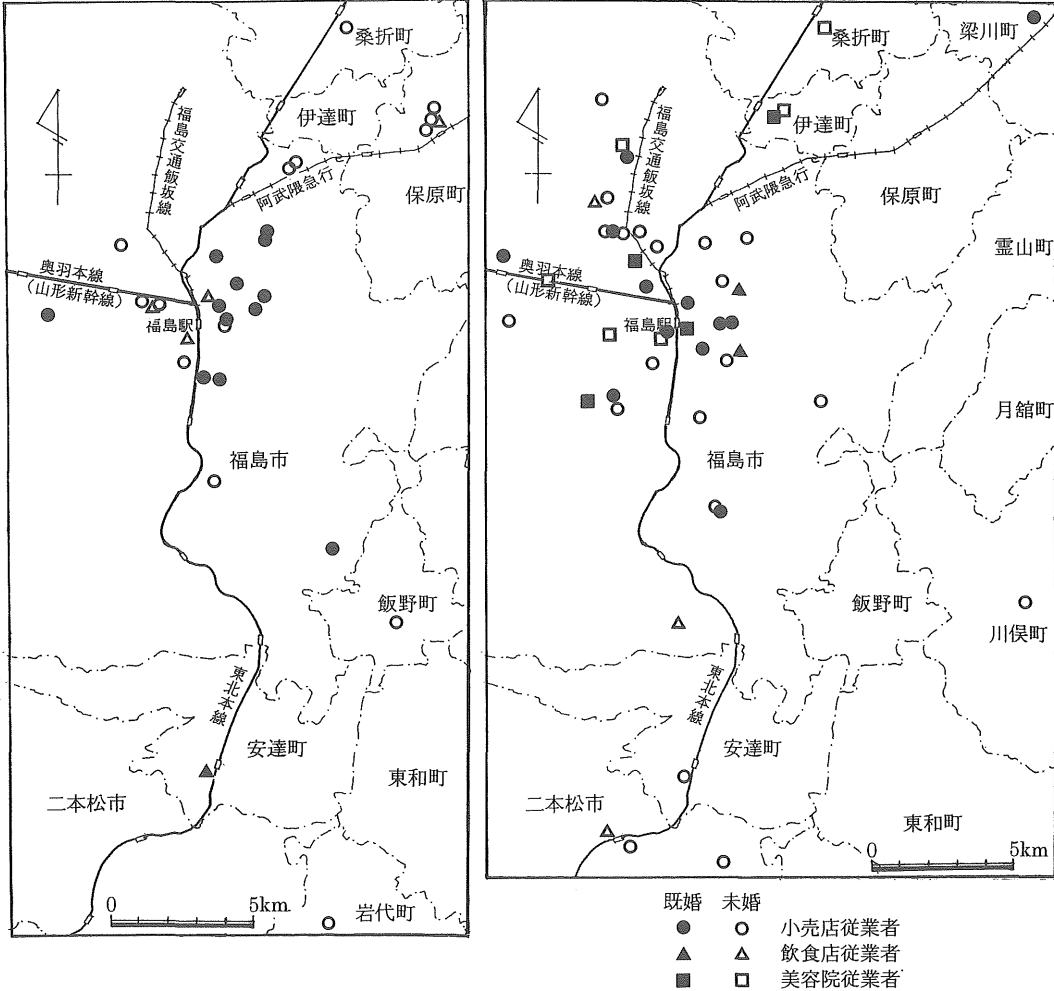
一方、未婚者が就職する場合、男性は実家から独立し、通勤の容易な居住地を選択する場合も多いのに対し、女性には独立する者は少なく、実家から通勤する比率が高い。このことが、未婚者においても女性が男性より通勤距離が長い原因であると推察される。

Ⅳ-3 パート

パートは、既婚女性が大部分を占める雇用形態である。本調査でも、未婚女性2人を除いて既婚

a) 男性

b) 女性



第5図 福島市パセオ商店街における正規の従業員の居住地分布 (1996年)

(聞きとり調査により作成)。

女性であった。

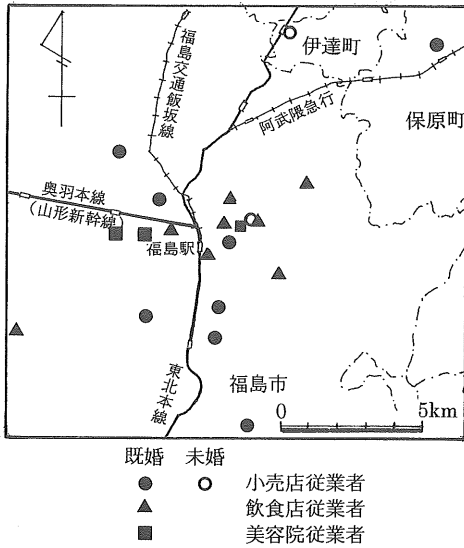
パートは、保原町と伊達町から通勤する2人以外は福島市内からの通勤者であった(第6図)。ただし、前述の自営業主・家庭従業者より通勤距離は長い。全体的に正規の従業員の既婚女性の傾向と類似しており、平均通勤時間も同等である(第3表)。これはすなわち、既婚女性の雇用者の場合、通勤圏に雇用形態による有意な差異が存在しないことを意味している。パートの既婚女性22人のうち、18人は週5日以上通勤しており、フルタイム就業をする正規の従業員と通勤回数に大

差はない。このことが正規の従業員と同様の傾向を示す要因と考えられる。

Ⅳ-4 アルバイト

アルバイトは未婚者が大部分を占める雇用形態であり、その多くは学生である。アルバイトは男女とも飲食店で就業する者が大部分を占めていた。

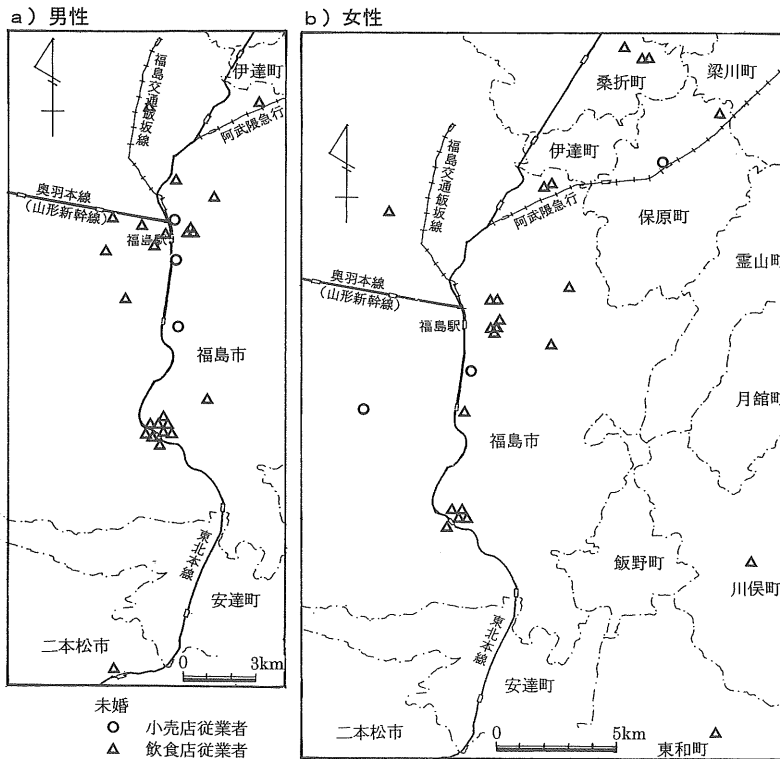
既婚女性の場合、正規の従業員とパートでは通勤圏に有意な差は見られなかったが、未婚者の場合、アルバイトは正規の従業員より平均通勤時間



第6図 福島市パセオ商店街における女性パートの居住地分布 (1996年)
(聞きとり調査により作成).

は短く、特に男性はその差が大きかった。また、未婚女性は未婚男性より平均通勤時間が6.7分も長かった (第3表)。未婚男性の居住地は二本松市から通勤する1人以外は福島市内に分布するのに対し、未婚女性の居住地は、桑折町から東和町まで南北に広く分布している (第7図)。女性が男性よりも広範囲から従業者が集まる理由として、中心商店街にある飲食店が女性にとってより魅力的な、あるいは働きやすい職場であることが考えられる。

男女とも福島市南部に局地的に居住地が集中する地区が存在するが、これらはいずれも福島大学付近に居住するアルバイト学生の居住地である。アルバイトを雇用する事業主にとって、高等教育機関は労働市場として重要な存在であり、アルバイトを募集する際に事業主の側から大学に公募を出すケースも少なくない。



第7図 福島市パセオ商店街におけるアルバイトの居住地分布 (1996年)
(聞きとり調査により作成).

一方、高校生のアルバイトには、福島市内の他、保原町、伊達町といった福島盆地北部居住者が多かった。これは、高校生の場合、自宅が福島市外にあっても通学先が福島市内であれば、帰宅途中にアルバイト就労をすることが可能であること、土曜日、日曜日だけ就労することも可能なため、休日の外出を兼ねることができ、通勤がそれほど負担にならないこと等が影響していると考えられる。

V おわりに

本稿では、地方中心都市である福島市中心部のパセオ商店街をとりあげ、従業者の通勤圏について分析を行なった。その結果、以下のような知見が得られた。

地方中心都市の中心商店街では、女性の方が男性より従業者が多く、女性にとって主要な就業の場の一つとなっている。従業者の通勤距離は、既婚者より未婚者、男性より女性の方が長く、通勤圏が広域であることが指摘できる。これらの現象には男性は職場を基準に居住地を選択するのに対し、女性は居住地を基準に職場を選択するケースが多いことが影響しているものと推察される。

自営業主やその家庭従業者は既婚者が大部分を占めており、通勤圏は雇用者に比して狭く、性差も小さかった。一方、雇用者はいずれの雇用形態でも女性の方が男性よりも通勤距離が長く、通勤圏は広域である。既婚者は、雇用形態を問わず同様の通勤圏を示したが、未婚者は、正規の従業員の方がアルバイトより平均通勤距離が長かった。また、正規の従業員には飲食店従業者が少ないのに対し、アルバイトのほとんどは飲食店で従業しており、業種により卓越する雇用形態が異なることも明らかになった。

本研究を通して、これまでの通勤研究では得られなかった有益な結果を得ることができた。例えば、商業地域における従業者の通勤距離が男性よりも女性の方が長いという結果については、性格の異なる他の都市地域では異なるのが興味深い。また、前述の通り、通勤者が居住地と従業地のどちらを職場選択の基準とするか、という視点が有効ならば、従来の居住地側からの分析結果と統合して考察することも可能であろう。本報告では結果の概略を示すにとどまり、要因分析等が不十分である。今後はこの点に着目して、分析を深めていく必要があるだろう。

本稿を作成するにあたり、資料収集の際には福島市役所、福島商工会議所の方々にご協力いただきました。さらに、アンケートおよび聞き取り調査の際には、パセオ協同組合事務局長、遠藤正志氏をはじめとするパセオ商店街の多くの方々にご協力を頂きました。また、齋藤 功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) Kamiya and Ikeya (1994) は、国勢調査と就業構造基本調査のデータを用いて分析し、1955年には市部は郡部に比較して女子就業率は低かったものの、1985年には両地域の差異はかなり縮小したことを明らかにした。
Kamiya, H. and Ikeya, E. (1994): Woman's participation in the laborforce in Japan: Trends and regional patterns. *Geographical Review of Japan*, **67 B**, 15-35.
- 2) 都市地域における、通勤の性差に関する研究例として以下のようなものがある。
Blumen, O. (1994): Gender differences in the journey to work. *Urban Geography*, **15**, 223-245.
Fox, M. B. (1983): Working women and travel: The access of women to work and community facilities. *Journal of the American Planning Association*, **49**, 156-170.
Hanson, S. (1985): Gender differences in work-trip length: Explanations and implication. *Urban*

Geography, 6, 193-219.

Madden, J. F. (1981): Why women work closer to home. *Urban Studies*, 18, 181-194.

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.

川瀬正樹(1995):松本市寿台における夫婦の通勤行動圏の差異. *地域調査報告*, 17, 31-40.

- 3) 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, 766-783.
岡本耕平(1995):大都市圏郊外住民の日常活動と都市のデイリー・リズム——埼玉県川越市および愛知県日進市の事例——. *地理学評論*, 68 A, 1-26.
- 4) 沼野(1978), 赤羽(1980)は,工場労働者を対象として通勤者の性別や年齢といった個人属性に着目した研究を行なっている.
赤羽孝之(1980):長野県南佐久地方における電気機器工業の地域構造. *地理学評論*, 53, 493-510.
沼野夏生(1978):農村地域における工場通勤圏の考察. *東北地理*, 30, 135-144.
- 5) パセオ商店街は,本町,置賜町,万世町の3町を南北に貫く商店街であるが,万世町部分は飲食店に特化している.本町部分は反対に飲食店が少なく,全店舗数も少ないために本調査には不適であると考え,かつてスズラン通りと呼ばれた置賜町部分のみを研究対象地域とした.
- 6) 地元資本である中合百貨店の大町から駅前地区への移転(1973年)が,中心商業地域の移動の契機となった.
- 7) 美容院はすべて月曜定休であった.
- 8) 神谷(1983)(前掲2)は,名古屋大都市圏において,若年層では女性の方が男性よりも通勤距離が長いことを指摘した.
- 9) 1990年の国勢調査結果によると,福島県全体における平均通勤通学時間は,有配偶者が男性22分に対し女性が16分と男性の方が6分も長い,未婚者は男性22分に対し女性は21分とほぼ同等である.
- 10) 例えば,川瀬(1995)(前掲2)では,長野県松本市の郊外地域に造成された寿台住宅団地に居住する世帯を取り上げ,夫と妻それぞれの通勤行動圏を分析した結果,妻の平均通勤時間は夫の約半分に相当していた.
- 11) 1990年の国勢調査において,福島市における従業・通学者のうち,自家用車での通勤通学者の割合が50.3%(146,885人中,73,814人)であったことを考慮すると低率である.
- 12) パセオ商店街周辺の月極駐車場を賃貸する場合,1台あたり月に1万円から2万円の賃貸料を支払うことになる.
- 13) その他,業種別に通勤圏を検討したが,飲食店に勤める未婚女性の平均通勤時間が最も長いものの,平均通勤時間と居住地の分布(第3図)からは,業種による有意な差があるとは断言できなかった.
- 14) 就業構造基本調査では,雇用形態は勤め先での呼称によって,正規の職員・従業員,パート,アルバイト,嘱託など,人材派遣企業の派遣社員,その他の6つに区分している.
- 15) 聞き取り調査による.
- 16) Hanson(1988)は個人や世帯が居住地や職場をいかに決定するかを調査し,男性は職場を基準に居住地を決定するのに対して,女性は居住地を基準として職場を選択することを指摘した.
Hanson, S. (1988): Reconceptualizing the links between home and work in urban geography. *Econ. Geogr.*, 64, 299-321.