

銚田町における住民の行動圏

高橋 伸夫 ・ 井田 仁康 ・ A.サマルカンディ

I はじめに

人間は自給自足の段階においては、狭小な範囲の面積を生活空間としてきた¹⁾。しかし、現在に至っては、人間の移動性は高まり、労働・休養・余暇などからなる基礎的生活構造²⁾を充足するには広い範囲にわたって行動しながら、生活空間を形成するようになった。

人間が行動する環境は、居住空間をはじめ労働・教育・福祉・消費・余暇機能などに資する諸施設によって充満されており、それらが交通路というチャンネルでもって結合している³⁾。人間があらゆる場所を移動することによって、それぞれの地域には近接性という概念が生じる。その近接性は、当然のことながら、地域的差異があり、地域に居住する人間の価値体系や、所得、教育程度、住宅環境によっても影響されてくる⁴⁾。

人間の地域的移動の必要性が高まるにしたがって、近接性も増大し、多様な交通機関の選択がなされるようになってきている。現代においては、人間の移動に使用される交通機関としては自動車が最も重要なものであり、とくに農村部においては、自動車の利用が諸施設の立地に与える影響が大きくなっている⁵⁾。自動車を所有する人口の割合は、世界各国において年々高まる一途であり、人間の移動の大半が自動車によってなされるため、従来の地域が有する生態系までも変容が強いられている。自動車を所有するか否かに関しては、勿論、世帯あるいは個人の所得の向上に関連している。また、自動車所有の状況はその地域での人口

密度に反比例するといわれており、その結果、外国においても、都市部よりも人口密度が低い農村部の方が自動車の所有率が高いことも報告されている⁶⁾。

自動車化の進展は、自動車の交通機関としての快適性、スピード性、道順・時間に対する柔軟性にたけているがために、ますます著しくなるとみられている。一方、自動車の所有の浸透によって、他の交通機関の利用が減少しているがために、とくにバス・鉄道などの公共機関が新たな対処を迫られている。

霞ヶ浦周辺地域における人間の行動に関する従来の研究⁷⁾の中でも、自動車化の急速な浸透を指摘してきた。時代的には、1960年代後半から家用車の普及が進み、自動車が主要な移動手段となってきた。したがって、住民が移動する範囲は、当然の結果として、いかなる交通手段を有するかによって異なってきた。自動車化による行動圏の拡大は、それぞれの地域において雇用機会を増大させるために就業構造も変化させ、消費・余暇行動をも変容させてきた。また、各種行動の頻度も、交通手段の変化によって従来とは異なってきている。

本稿は、上述の地域的変容をふまえながら、東京大都市圏の外縁部における小都市として位置づけられる銚田町の中心市街地の住民を事例にとり、住民が生活することによって生起する移動に基づく行動圏を分析しようと試みるものである。

調査対象地域とする銚田町は、東京から約80 km 圏に位置し、東京大都市圏の外縁部に位置す

る小都市である(人口28,600, 1983年4月末日)。しかし、古くから鹿島郡の中心都市として近隣農村地域への物質の供給地と農産物の集散地として機能してきた。本町は、北浦に接するとともに巴川・七瀬川が貫流するため、水上交通をはじめ、鹿島鉄道の一方向の起点ともなり、バス網の結節点としても位置づけられて、交通の要衝でもある。

調査をするにあたって、従来から交通機関の利用がいかに変化してきたかを理解するために、バス網の拡大、行方郡事務所の自動車保有台数の年次の変化、鹿島鉄道の乗降客数、国勢調査報告(1980年)の通勤・通学者等に関する資料類を得た。また、交通機関別による住民の行動圏を詳細に調査するために、アンケート用紙を作製し、直接、被調査者に聴き取る面接調査法と家族に記入を依頼する留め置き法を併用した。調査時点は1983年5月26~30日であった。今回の調査は、都市域に居住する住民を対象としたため、鉾田町仲須地区の住民を無作為に抽出した。当地区は鹿島鉄道鉾田駅より北方に位置し、連担市街地内にある。直接聴き取りしたり、あるいは回収したアンケート用紙を合計すると79枚に達した。被調査者の内訳は、男性30人(うち65歳以上5人, 成人22人, 学生3人), 女性49人(うち65歳以上6人, 成人36人, 学生7人)であった。

II 交通機関利用の変遷

鉾田町内に限ってみても、住民の地域的移動に利用される交通機関は絶え間なく変革してきた。本項では、主要交通機関である鉄道・バス・自動車に限ってその利用の変遷を概観したい。

II-1 鉄道⁸⁾

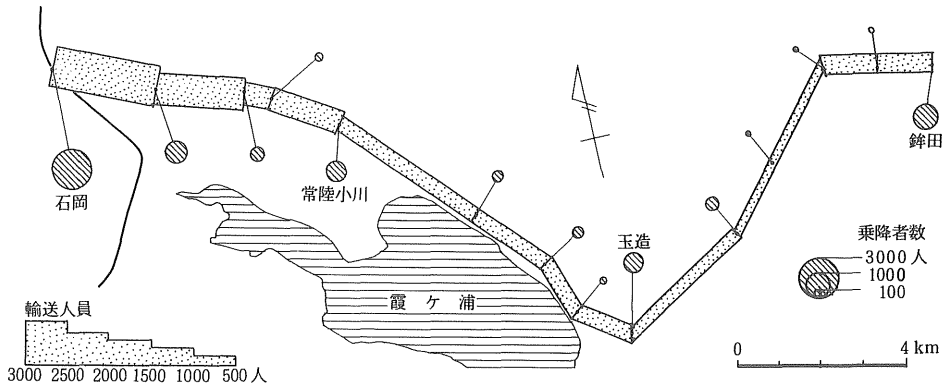
現在、鉾田町に敷設されている鉄道は、鹿島鉄道と呼ばれ、国鉄石岡駅に結ばれている。この鉄道の歴史は、1921(大正10)年10月12日に、高柳淳之助を筆頭発起人とする10名が、行方鉄道株式会社を設立し、石岡一玉造町間に鉄道敷設計画を申請したことに始まる。翌年の1922年に、鉄道建設の免許を得るとともに鹿島参宮鉄道と名前を変更した。

鹿島参宮鉄道は、1924年(大正13)に石岡一常陸小川間の7.1kmをまず開業した。この鉄道の起点を常磐線高浜駅にする計画もあったが、高柳淳之助をはじめ有力な株主が石岡出身者であることから、起点が石岡駅となった。のちに常陸小川一浜間は1926(大正15)年に開業し、浜~玉造間の1.4kmは1928年に開業するに至った。最終区間の玉造町一鉾田間の開業によって、免許線の全線で営業を開始したのは、1929(昭和4)年5月16日であった。

鉾田町が終点に選定された理由としては、有力な株主が在住していたことにもよるが、鉾田町には郡役所・警察署をはじめ中学校などの重要な機関が集積していたためとされている。さらに、鉾田を起点として鹿島神宮まで交通機関を整備して、参詣客を輸送する計画もあった。

全線が開通したのちに戦時輸送に伴って、客貨の急増をみた。1936(昭和11)年には旅客輸送人員が22.7万であったが、1941年には88.7万となって約4倍になり、貨物輸送量は3.7万tから15.3万tとやはり約4倍に増大した。開業後、この鉄道が最も利用されたのは、第2次大戦直後であったという。1946年には、旅客数は238.8万を記録した。これは、本線沿線が代表的なさつまいも産地であったことから、不足する配給食料をさつまいもの買出しで補充することから、多くの人々が本線を利用した。

1960年代以降、経済の高度成長期に入ってから、首都圏外縁部における工業立地が促進されて、石岡市内を中心として内陸工業団地が建設されると、本線利用の通勤客が増大した。当時においては、鉾田町から石岡方面の通勤には本線の依存度が大きかったと予想される。一方、高校進学率の向上に伴って、本線沿線に新設の高等学校が設置されるようになって、通学者の利用が重要なものとなってきた。また、自動車の利用が進む以前には、鉾田の人々が東京へ出向く場合には、本線を利用して石岡へ行き、そこで常磐線に乗り換えた。鉾田を郷里としている者は、正月と暮に帰省するために車両を増結することもあったという⁹⁾。



第1図 鹿島鉄道の駅間1日1キロ輸送人員と1日平均の駅別乗降者数（1982年）
（資料：鹿島鉄道）

しかし、1960年代後半になると、後述するように自家用車の普及が進むに至って、通勤者が本線に乗らなくなることによって、乗降客数が減少するようになった。銚田駅の近年の乗降人員をみただけでも、1982年度の一日平均乗降人員が、定期580人、定期外が496人であり、1978年のそれぞれ822人、667人と比較しても激減しており、1978～1982年間に定期客が29.4%、定期外客が25.4%とそれぞれ減少している¹⁰⁾。

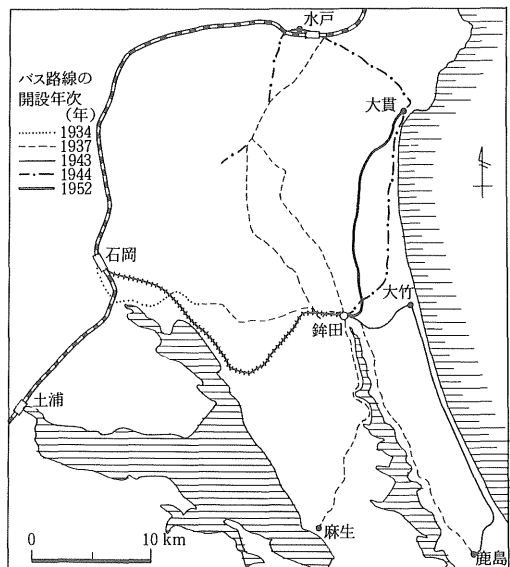
銚田～石岡間に12の駅があり、銚田での乗降客数は石岡・東田中に次いで第3位にある。第1図に示してあるように、上り・下りとも石岡から常陸小川までの乗降客が多いが、常陸小川から乗降客が漸減する。榎本～借宿前間が最も乗降客が少なく、借宿前から銚田駅に向かうにしたがって輸送人員を増やしている。したがって、輸送人員の増減から判断するには、本線に基づいて銚田へ吸収される圏域は借宿前と榎本との間にあり、この駅間を境にして西側は石岡へ吸収される力が強く働いていることがわかる。

かつては一般乗客数が多かったが、現在では高等学校の通学生徒による利用が勝るようになった。したがって、乗降客のラッシュ時は午前6時30分頃から8時30分頃と、午後4時30分頃から6時30分頃までであり、旅客列車の運転本数40本のうち、大半はそれぞれの時間帯に集中し、それ以外の時間帯には運転間隔が40～60分になる。このように

自家用車の普及に伴って、通学生に比較すれば運賃収入に関しては寄与が高い通勤者・一般乗客の鉄道離れ現象がおきている。そのため、鉄道経営を困難にさせることから、運転本数も少なくさせることによって、より自動車への依存の割合を高めるような悪循環が生じつつある。

II-2 バス

銚田町を中心とするバス網の拡大状況は、第2図に示してある。現在、町内のバスを運行しているのは、関東鉄道株式会社と茨城交通株式会社の



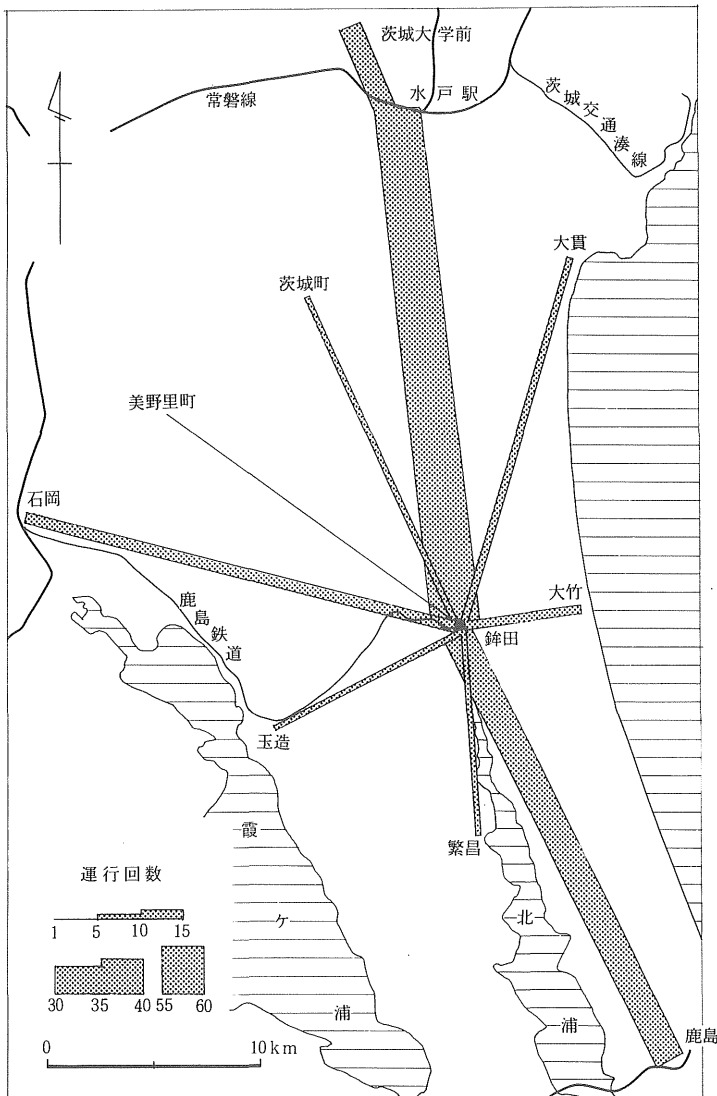
第2図 銚田町を中心としたバス路線網の拡大
（資料：関東鉄道株式会社、茨城交通株式会社）

2社だけである。そのうち、茨城交通株式会社の銚田への乗り入れは、水戸を結ぶ1路線のみであり、他は関東鉄道株式会社が経営を行っている。

1937年(昭和12)に、銚田を中心としてバス路線が開通した。同年に設けられた路線は、銚田―石岡、銚田―水戸、銚田―繁昌、銚田―札―鹿島車庫間の4路線であった。さらに、1943年には銚田―汲上―鹿島車庫間が開通し、1944年には茨城交通株式会社が銚田―水戸間の路線を営業するよう

になった。茨城交通株式会社は同年に他数社と合併して設立し、今日まで水戸を中心としてバスの旅客営業を行っている。銚田―水戸が同社の設立以前に存在したか否かについては、定かではないため、第2図には茨城交通株式会社が設立した1944年に路線が設けられたとした。なお、1952年には銚田―大貫間の路線が開通するに及んで、現在のバス路線網がほぼ形成された。

銚田町を中心とした路線バスの運転本数を示し

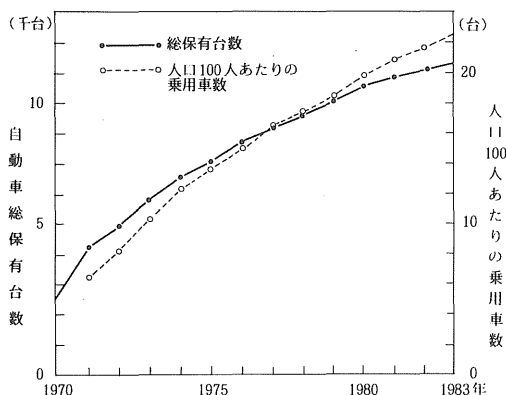


第3図 銚田町を中心とするバス路線の1日の運行回数(1983年)
(資料: 関東鉄道株式会社, 茨城交通株式会社)

たのが、第3図である。この図には、関東鉄道株式会社と茨城交通株式会社の両社による路線バスの運転本数が合計されている。バスの乗降客数に関する詳細な統計が存在していないため、バスの運転本数によって、運転頻度を知り、バスによる住民の移動方向を知ろうとするものである。この図からバスの乗降客数を推計できるだけでなく、銚田町を中心として人の移動による都市間の結合の様相も理解できる。最も多いバス本数は銚田—水戸間であり、バスによる人の移動からもわかるように、水戸を中心に考えると銚田町は水戸の都市圏に組み入れられる様相がわかる。水戸方向について運転本数が多いのは、鹿島方向であり、通勤・通学者の利用が多いと予想される。一方、銚田町と石岡市間の人々の日々流動は頻繁であると考えられるが、バス路線が鹿島鉄道と競合するために、運転本数は比較的少ない。いずれにしても、銚田町を中心としたバス路線網は、約30km圏内にとどまっている。自動車化が急速に進展しているとはいえ、自動車運転の不可能な、あるいは困難な老年層・青年層に対して、バスは鉄道網の完備していない銚田町においては重要な交通手段である。

II-3 自動車

従来の調査¹¹⁾から、霞ヶ浦周辺地域におけるモータリゼーションの進展は、1960年代後半から急速になされてきた。第4図に示すように、銚田町



第4図 銚田町における自動車台数の推移
(資料：麻生県税事務所)

全体における自動車の保有台数の経年的変化を追ってみる。麻生県税事務所で作られる自動車に関する資料は、1970年以降に限られるため、入手可能な統計によって図示してある。

1970年に総保有台数2,625台であったものが、1975年頃まで急激に増加を続け、そののちは自動車の所有が浸透したためか、増加の速度がゆるやかにになりながらも、依然として増加をつづけている。1970年から1983年までの13年間に限っても、3.9倍にも達している。

人口あたり乗用車台数も1975年頃まで急速に増大し、そののちの増加率はわずかに停滞的でありながらも、毎年確実に100人に1台ずつ程度の割合で増加を続けている。人口100人あたりの乗用車数は、1982年3月末日現在で銚田町では20.9台であり、茨城県全体の平均値である22.0台にはやや下まわりますが、ほぼ全県の平均値に等しい。すなわち、5人に1台の割合で乗用車を所有するまでに自動車化は進んでいる。また、乗用車に限らず普通貨物車、軽自動車の保有台数を含めると、人口10人あたり4.5台に達し、ほぼ2人に1台は何らかの自動車を保有していることになる。さらに、「バイク」と俗称される50ccの原付自転車という軽便な交通手段も、1977年3月末日における2,648台から1983年3月末日の4,096台へ増加したという統計¹²⁾をみてもわかるように、増加が著しい。このような自動車化の進展により、住民の生活行動における移動手段として依存してきた鉄道やそののちのバスに代って、自動車が完全に卓越するようになった。

III 通勤・通学による移動とその交通機関

自動車による移動行動が増える状況をさらに知るために、国勢調査結果に基づき銚田町を中心とする通勤・通学状況を図示してみた。まず、1980年10月現在、銚田町に常住する就業者・通学者総数は15,881人であり、自町で従業・通学する者は13,730人であった。したがって、他市区町村へ就業・就学する割合は、わずかに13.5%である。一方、茨城県全体の常住地における就業者・就学者

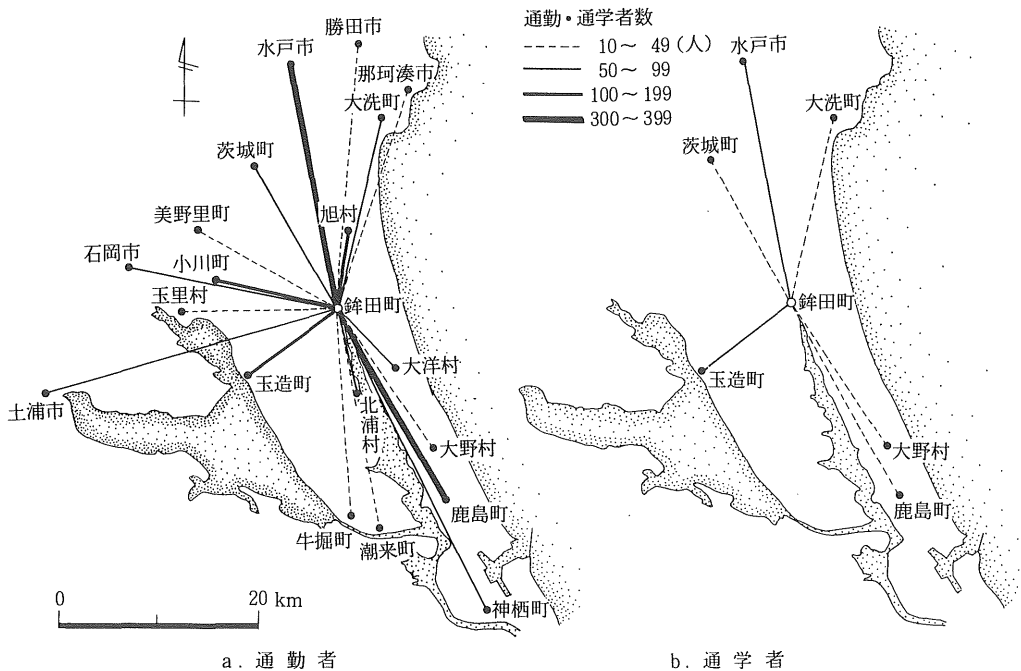
に対する他市区町村で就業・就学する者の比率は23.3%であり、銚田町のそれを県平均値と比較しても低率である。すなわち、銚田町では就業者・就学者が自町内で就業・就学する割合が高く、就業・就学を希望する住民は、銚田町内で雇用の機会や教育の機会が充足されていることになる。

第5図に示したように、銚田町から各市町村への通勤者数の分布を図化すると、銚田町の通勤圏が明確になる。他市区町村で従業する1,914人中、最も多い398人が水戸市へ通勤している。この値は、20.8%にも達する。そして鹿島町には331人が通勤し、神栖町への75人を加えると、全他市区町村で就業する者の21.2%が上記両町で就業していることになる。両町での就業は鹿島臨海工業地帯に立地する事業所と大半が関連していると思われる。したがって、鹿島臨海工業地帯の造成によって、銚田町における就業者の移動も大きく変化したことになる。このように、銚田町を中心とする通勤圏は、水戸市と鹿島臨海工業地帯へ流動す

る2本の大きな軸が中核をなしている。

その他には、銚田町に隣接する旭村(通勤者151名)、玉造町(119)、小川町(114)、茨城町(76)、大洋村(74)、北浦村(52)の6町村にも通勤の日々移動がなされているが、この6町村への全就業者数は、他市町村へ通勤する全就業者の30.6%にしか達していない。そのため、銚田町を中心とした通勤圏は隣接した町村よりも、水戸市・鹿島臨海工業地帯の遠距離の地区へ志向される割合が高い。通勤者が10人以上に達する地区は、北方向には勝田市まで、西方向には石岡・土浦両市まで、南方向には牛堀・潮来・神栖の3町にまで達している。東方向は海であるため、銚田町を中心とした通勤圏は半径40kmの半円形に大半が包含される。

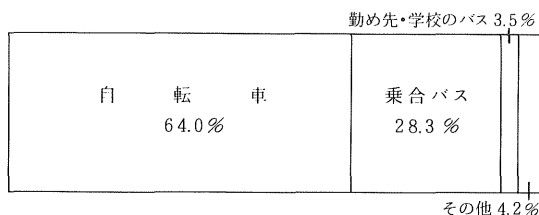
通学者は通勤者に比較して少数である。大学、短期大学、県立・私立高等学校が集積する水戸市に最も多くの通学者を出し、工業高等学校が存在する玉造町へも通学者がある。その他、県立・私立高等学校を有する町村へ通学者をみるが、銚田



第5図 銚田町から各市町村への通勤・通学者数 (1980年) (資料：1980年国勢調査報告)

町を中心とした通学圏は通勤圏より狭小である。これは通学移動と通勤移動を比較すると、その移動手段が異なり、通学距離の方が制限されるために圏域が狭くなると思われる。

1980年10月の国勢調査より、通勤・通学に利用する交通手段の実態を明らかにするために、利用交通手段に関する調査が実施された。しかし、各都道府県内の人口10万以上の市に関する調査結果しか収録されていない。したがって、茨城県内では水戸・日立・土浦3市を中心とした従業・通学による利用交通手段が調査されている。鉾田町からは、日立・土浦両市への従業・通学者数は限られており、統計結果が得られるのは鉾田町から水戸市への従業・通学者の利用交通機関のみである。



第6図 鉾田町から水戸市への通勤・通学者の利用交通機関（1980年）
（資料：1980年国勢調査報告）

第6図に示してあるように、鉾田町から水戸市へ通勤・通学する場合には、利用交通機関としては、自家用車の割合が圧倒的に多い。乗合バス利用も全通勤・通学者466人中136名に達するが、このうち多くの割合が通学者と予想される。そのため、通勤者の大多数が自家用車によって通勤するものとみなされる。その他、勤め先・学校のバス利用者も少数いることを考慮に入れると、バスを含めた自動車によって水戸市への通勤・通学のほとんどがなされている状況が理解できる。上記のように、鉾田町から鹿島町方向への通勤・通学に使用される交通手段の統計が存在していないが、水戸市への通勤・通学以上に自家用車への依存率は一層高いと思われる。

Ⅳ 交通機関別による行動圏

前項でみたように、鉾田町民の行動圏を移動

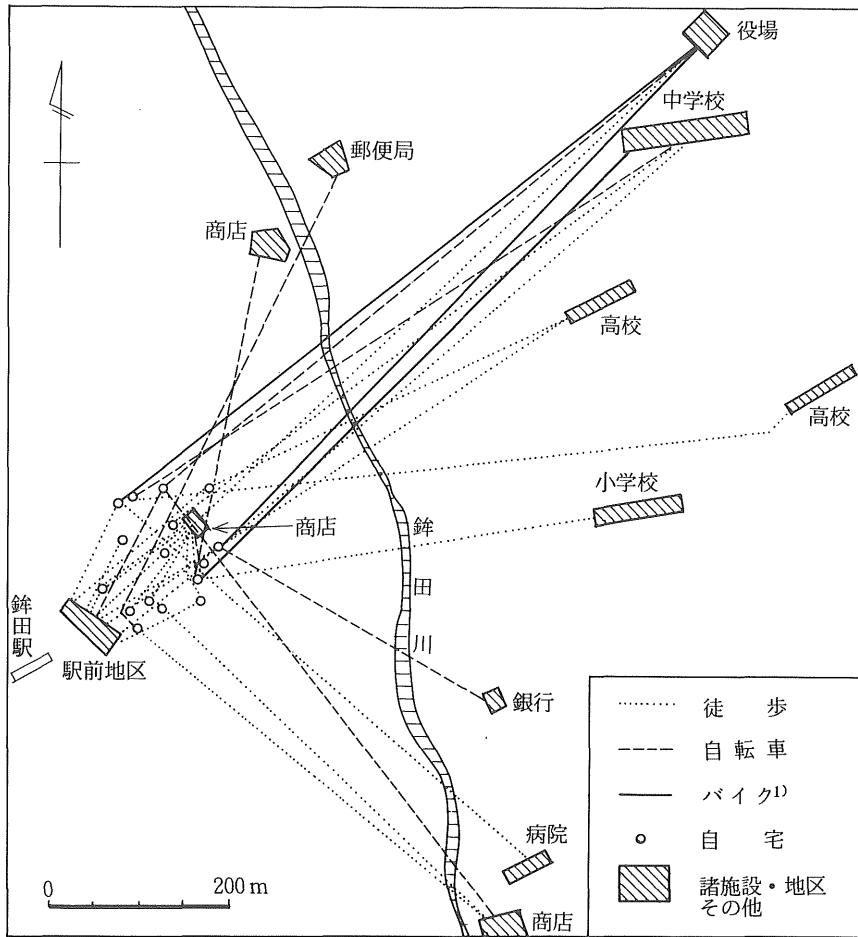
の手段である交通機関から考察すると、自動車化の進展状況を理解することができた。本項では、住民の行動をその手段に注目し、しかも、行動の週日・週末というリズム¹³⁾にも焦点をあてて、アンケート・聴き取り調査の結果を以下にまとめてみたい。

Ⅳ-1 徒歩・自転車・バイク

鉾田町仲須地区の住民が徒歩・自転車・バイクの交通手段を利用して、日々の移動がいかになされているかを調査した。自宅から移動先までを徒歩・自転車・バイクにそれぞれ区分して直線で図示した(第7図)。

移動のパターンを大別すると、三つになる。一つは、移動が仲須地区で完結される狭い範囲のものである。また、仲須地区は駅に隣し、鉄道をはじめバスターミナルがあるため、バス利用の場合にも駅への移動が多い。それに加えて、駅前に集まる商店街が近接しているため、当地区からの買物による移動が多くなされる。第三の移動としては、市街地の比較的外縁部へのものである。市街地の東側には、鉾田第一高等学校・第二高等学校・鉾田南中学校、鉾田小学校などの教育機関と鉾田町役場の公共機関が存在する。さらに、鉾田川に沿って北側には、市街地から移転した郵便局と新しく開店したスーパーマーケット、南側には大規模な病院とスーパーマーケットが立地し、それらへの移動が生じている。市街地外縁部に立地するこれらの機関・施設は、道路距離で1kmを越えるものがあり、自転車・バイクの利用が増えてくる。とくに、移動距離が1kmを越えるとバイクの利用が増える。第7図においては、鉾田町役場や同様に台地上の桜本地区への移動にはバイクの使用がなされている。

しかし、小・中学校への通学は、原則として徒歩通学に限っているため、移動は徒歩となる。ただし、通学距離が長くなれば、例外として、自転車の利用が認められ、バス通学も許可される。高等学校への通学も徒歩通学を原則として、自転車・バイクでの通学は自粛させているため、仲須地区からの通学はすべて徒歩である。ただし、鉾田南



第7図 住民の近隣諸施設の利用パターン
 1) 原付自転車
 (資料：1985年5月のアンケート調査)

中学校へのバイクでの移動が、一事例あったが、これは保護者として学校へ出向いたためであった。

調査によって、近距離による移動には、概して徒歩によるものが多い。徒歩による移動は、性別・年齢などの移動者の属性によって、顕著な特色がなく、すべての者に対しても使用される移動手段である。さらに、自転車利用が広く普及していることも注目される。市街地外縁部への移動にも使用されることは勿論のこと、仲須地区内の移動にも使用されている。当地区の住民によると、市街地内は道路が狭く、移動先には自動車の駐車場が完備されていないことが多いため、自転車利用を選ぶという。また、自転車そのものが自動車・バ

イクに比較して安価であり、燃料の使用もないため、自転車を選好するには経済的な理由も当然考慮されている。自転車利用に限っては、その利用の属性としては主婦層が多いのが特徴的である。

とくに、買物行動のための移動は、比較的狭い範囲内に限られているのも注目される。駅前通りの商店街へ流動することもあるが、当地区内にもKスーパーマーケットをはじめ多くの商店があるため、それらで買物をする人が多い。

第7図には示されない移動として、米穀・酒類・野菜類などの販売をする自営業者が注文を聞き、商品を届ける営業用にバイクを使用している。このような営業のためにも、市街地内の道路・駐車

場整備の状況から自動車利用が制限され、バイクの利用になっている。

Ⅳ-2 自動車による行動圏

(1) 週日の行動圏

自動車利用の移転先は、圧倒的に水戸への事例が多い。第8図a)で示されているように、菓子製造を営むものが、水戸で原料を仕入れているように、鉾田町が水戸の卸売圏に含まれることもわかる。また、主婦のなかで自動車の運転ができる者は買物の目的で水戸市へ出向く。同じく自動車の運転ができる主婦は、鹿島まで行き、主婦間に安価と評判されている大型商店で買物をする。自動車の運転ができる女性は、自動車を移動する手段として買物行動も広域化している。しかし、これらの行動は、通勤や業務とは異なりその頻度は低い。飲食店を経営する者が、仕入れのために自動車を利用して東京へ行く事例もあり、鉾田町が東京の卸売圏にも統合されていることがわかる。

週日の自動車利用による移動では、多くの割合を占めるものは男性による通勤を目的としたもの

である。今回の調査では霞ヶ浦周辺に位置する市町村へ通勤する公務員が主な事例であった。霞ヶ浦周辺地域においては、自動車利用による通勤が浸透し、とくに男性層に顕著である。その他、運送という業務、あるいは電気工事という業務によって、それぞれ潮来町と石岡市へ移動する事例がある。第8図a)には示されていないが、この他に配達や注文取りの業務目的のために、鉾田町内を自動車で移動する事例が多くある。

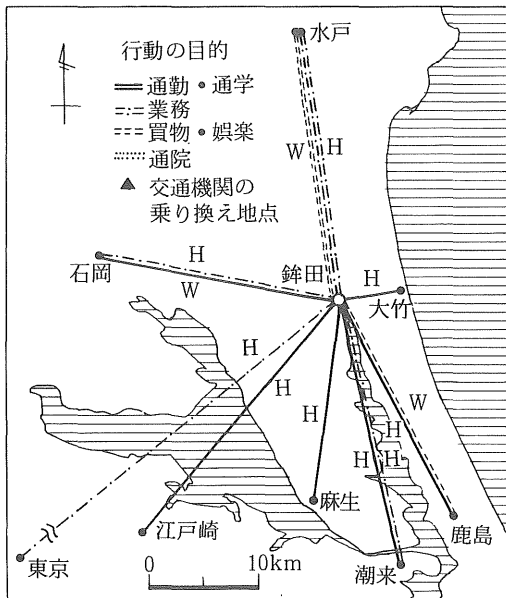
週日に自動車によって形成される行動圏は、鉾田町の住民の場合、半径25~30kmであり、例外的に東京への移動も生じている。

(2) 週末の行動圏

週末の自動車利用による行動圏は、週日のそれと比較して圏域の面積においても内容に関しても、著しく差異がある。水戸や鹿島への買物や食事のために出向くという余暇行動としての色彩が強いものがあらわれる。また、日立・千葉のような遠距離まで、親類の家を訪問するという行動が出現する。さらに、日帰余暇圏の他に、仙台・福島・塩原・長野のように一泊余暇圏・連泊余暇圏が日帰余暇圏の外縁部に広がる。これらの余暇圏の配列は他の地域でもみられる事例である¹⁴⁾。

週末の自動車による行動圏は、圏域を広げるだけでなく、移動単位のほとんどが家族であることに特色がある。余暇形態が個人を中心としていた時期から家族を中心とする時期へ移行し、家族の中でも勤労している者(主として主人)を中心とした形態から、家族全員が余暇を楽しむ傾向になってきている。

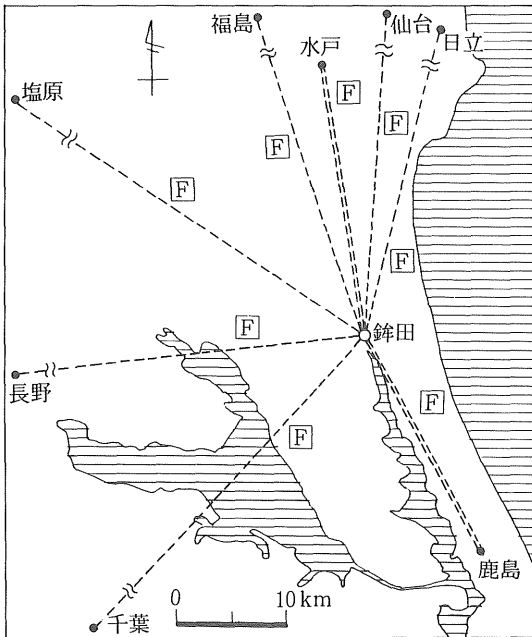
家族の子供の成長期において、中学校下級学年までの家族依存期においては、子供たちの余暇行動も、もっぱら家族の構成員、とくに現代のように夫婦家族制のもとでは、両親に依存せざるをえない。このような家族依存期における余暇は、主として遊び仲間集団との交友によって行われる週日の余暇と、家族とくに両親に依存した週末の余暇に、二分することができる¹⁵⁾。このように家族の中でも子供の成長期に応じて、家族全員が余暇を同時に過ごす時期が存在する。しかも、現代のよ



属性 H:主人, W:主婦, C:子供, G:祖母, F:家族全員

第8図 a) 住民の自動車利用パターン(週日型)
(資料: 1983年5月のアンケート調査)

注) 行動の目的の1本線はアンケートの単数回答を示し、2本線は複数の回答を示す。



第8図 b) 住民の自動車利用パターン (週末型)

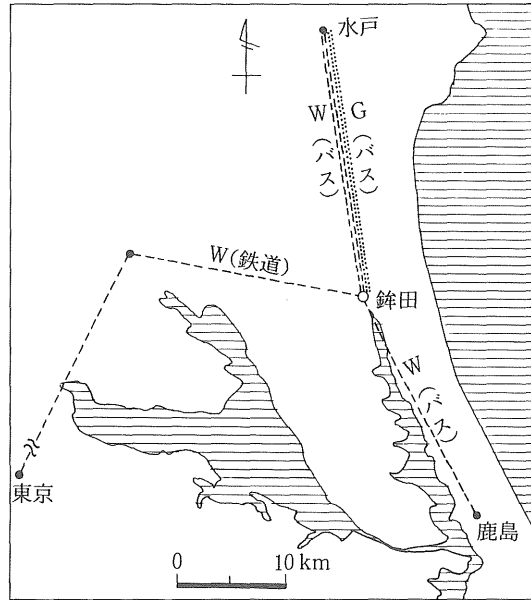
うに核家族化が進むと、家族構成員数が少なくなって、自動車という交通手段に対して、適正な人数であることも見逃せないことであろう。

鉾田町を中心とした余暇圏の圏域の広がる様相を見ると特色がある。北関東地方から東北地方へ伸びており、東京以西への展開がほとんどない。これは、東京では自動車交通が混雑するという事実が住民の意識に障害として知覚されて、他の交通機関を選ばせていると思われる。したがって、自動車での長距離移動には、単に道路距離的なことがらだけでなく、道路の混雑度が影響し、その障害が大きい場合には他の交通機関を選択させることもある。

N-3 自動車以外の交通機関による行動圏

(1) 週日の行動圏

週日の自動車以外の交通機関として、鉄道・バス利用による行動圏を第8図c)に示してある。水戸への移動数が多く、それらはいずれもバスによるものである。しかも、行動主体が主婦もしくは祖母という女性に限られている。今回の調査によって得られた水戸への移動は、通院という医療行動と買物行動である。水戸において医療機関の集



第8図 c) 住民の鉄道・バス利用パターン (週日型)

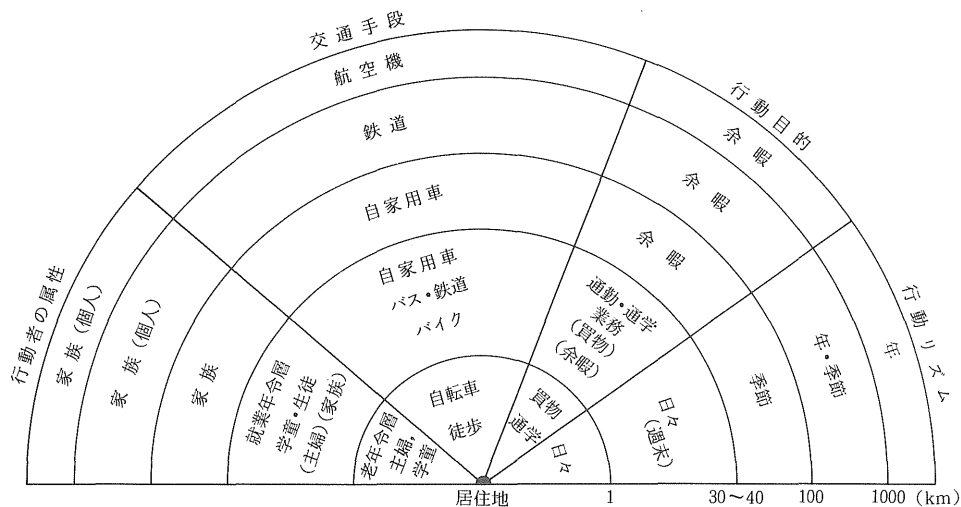
積度も高いために、鉾田から中心性の高い水戸へ人々の移動が生じる。その他、鹿島への買物行動をなす主婦もいたが、いずれも自ら自動車を運転することができなかった。

また、東京へ買物や会合出席のために出向く主婦もいたが、年間に数回の頻度であった。したがって、週日の自動車以外の交通機関としては、バスの利用によるものであり、主として主婦による買物行動が主体であった。これらの移動は、しかもあまり頻度の高いものではない。

男性・女性の高令層は、これらの行動圏にあらわれないが、主として徒歩・自転車の移動によってなされ、行動圏は概して狭い範囲に限られている。

(2) 週末の行動圏

週末の鉄道・バス利用を主体とした行動圏に関して、第8図d), e)に図化した。まず、第8図d)に示されている鉄道利用は、自動車利用との組み合わせである。北方向には、仙台までの家族旅行と平までの主人個人による競輪という余暇行動が図示されている。両者とも、水戸まで自動車を利用してはいる。また、東京へも家族で買物を目的とし



第9図 交通手段による住民の行動圏

から、徒歩や自転車で移動がなされる。また、学童は徒歩で通学する。これらの狭い行動圏では、上記のような行動は、日々繰り返されている。

2. 居住地から1 km以上離れて30~40 km圏までの圏域では、交通手段もきわめて多種多様になる。すなわち、行動者の属性や行動のリズムによって、交通機関も異なってくる。就業年令層は、通勤のために大半の者が自家用車によって日々のリズムで移動を行う。しかし、高等学校へ通う生徒は、主としてバス・鉄道によって日々移動をなしている。自動車運転ができる主婦は自家用車によって、自動車運転ができない主婦はバス・バイクによって、それぞれ主として買物のために、日々移動することがある。

さらに、この距離帯には週末という週ごとの行動のリズムによって、家族単位に基づき自家用車を利用して日帰りの余暇行動がなされる。

3. 30~40 km圏の外縁部には、余暇圏が広がる。30~40 kmから100 kmの間に広がる圏域には、自家用車を利用して、主として家族を単位とした余暇圏が広がる。ほぼ100 kmを越えるような遠距離に広がる余暇圏では、鉄道利用がなされて、さらに1,000 kmを越えるような距離帯では、航空機が移動手段として選択されることがある。遠距離

の余暇圏になるにしたがって、行動のリズムは、週・季節・年という長い期間の間隔となり、当然、行動がなされる頻度も低くなる。また、行動の単位も、家族から個人単位で行われることも特色である。

以上のような、交通手段を基にした行動圏の模式図が得られたが、調査対象とした鉾田町が東京大都市圏外縁部の北側に位置する小都市であり、しかも、そのうち仲須地区という市街地内の住民を調査対象にしたため、以下のような、当地区に特有な結果を得た。

a. 既成市街地内は、都市計画が不十分であるゆえに、道路網・駐車場の整備がなされていないため、移動者は交通手段としてとくに自転車・バイクを選好する。

b. 従来から水戸市の都市圏に位置づけられてきたが、鹿島臨海工業地帯の造成によって、とくに就業・就学・消費の機会が生じて、鉾田町と鹿島・神栖両町との結合関係が強くなっている。

c. 鉾田町の町内に就業・就学の機会が多いために、住民の町内での就業・就学率が高い。一方、自動車化の進展によって、在宅通勤化が進み、町域外に広い就業圏を形成している。

d. 東京へは、仕入・買物・余暇等の目的によって、住民の移動がある。東京への近接性を高めることによって、銚田町住民は東京が供給する高度な中心性を享受するために頻度は低いものの移動を行っている。

e. 自動車化によって余暇圏も形成されている。巨大都市東京の存在によって、余暇圏は東京を横断して西方向には伸長せずに、銚田町を中心として北方向へ伸びるような形状に偏奇されている。

本稿を作成するにあたり、銚田町役場税務課の方々、茨城県麻生県税事務所の下河辺幸夫氏、鹿島鉄道株式会社の木村 昇氏、関東鉄道株式会社の須長一男氏、平塚敬一郎氏、茨城交通株式会社の黒沢敬三氏から多大な御協力をいただきました。また、アンケート調査に応じて下さった銚田町仲須地区の方々、および製図して下さい筑波大学の宮坂和人・小崎四郎両氏に、記して謝意を表します。

〔注および参考文献〕

- 1) I. R. Meyer & R. J. Huggett (1979) : Settlements, p. 80.
- 2) 長谷川昭彦 (1979) : 農村の生活体系と生活要求. 寺田由永編著『産業構造と農業問題』127～158.
- 3) T. Carlstein (1982) : Time Resources, Society and Ecology, 38～45.
- 4) M. J. Moseley (1979) : Accessibility : the rural challenge, 204p.
- 5) 前掲4).
- 6) D. G. Rhys & M. J. Buxton (1974) : Car ownership and the rural transport problem. Chartered Inst. of Transport Journal, 36, 109～112.
- 7) 高橋伸夫・南榮佑・奥井正俊・浅見良露・高橋重雄 (1979) : 霞ヶ浦東部湖岸地域における住民の生活行動圏. 霞ヶ浦地域研究報告, 1, 93～135.
高橋伸夫・市南文一 (1981) : 出島村における生活行動に関する地理学的研究. 霞ヶ浦地域調査報告, 3, 57～76.
高橋伸夫・市南文一・伊藤 悟 (1982) : 出島村における生活行動に関する地理学的研究 — 続報 — 霞ヶ浦地域研究報告, 4, 53～62.
高橋伸夫・伊藤 悟 (1983) : 東村における生活組織と生活行動. 地域調査報告 (霞ヶ浦地域研究報告), 5, 37～52.
- 8) 中川浩一 (1981) : 『茨城の民営鉄道史』 筑波書林, 133～147.
- 9) 鹿島鉄道での聞き取り調査による.
- 10) 鹿島鉄道株式会社 (1983) : 『鹿島鉄道の概況』 7p.
- 11) 高橋伸夫・市南文一 (1981) : 出島村における生活行動に関する研究. 霞ヶ浦地域研究報告, 3, 57～76.
高橋伸夫・市南文一・伊藤 悟 (1982) : 出島村における生活行動に関する地理学的研究 — 続編 — 霞ヶ浦地域研究報告, 4, 53～62.
高橋伸夫・伊藤 悟 (1983) : 東村における生活組織と生活行動. 地域調査報告, 5, 37～52.
- 12) 銚田町役場税務課の資料による.
- 13) Michel-Jean Bertrand (1978) : Pratique de la ville, 125～163.