

## 銚田町農村部における住民の生活行動圏

井田 仁 康・高橋 伸 夫・A. サマルカンディ

### I はじめに

人間が移動することに関する最も重要な地理学的変化は、自動車化の進展によってもたらされた<sup>1)</sup>。すなわち、自動車化の進展によって、人間の移動に費やす時間が著しく減少し、人間は広い範囲を容易に移動することができるようになったのである。さらに、自動車化の進展は景観を変化させ、人間の生活様式をも変貌させたのである<sup>2)</sup>。

本稿は、霞ヶ浦周辺地域における人間の行動に関する一連の研究<sup>3)</sup>の一環をなすものである。霞ヶ浦周辺地域は、1960年代後半から自家用車の普及が進んできた地域である。そこで本稿は、特に自動車化の進展に注目し、自動車導入以前の住民の生活行動とその導入後の住民の生活行動とを比較し、住民の生活行動圏が自動車化の進展に伴って拡大・変容していく過程を分析しようと試みるものである。

生活とは、きわめて広い概念を有する。生活をその内容から分類した場合、生理的生活時間、収入労働時間、家事的生活時間、社会的・文化的生活時間の四つに区分されることがある<sup>4)</sup>。本稿では、住民の生活行動圏を上記4類型にそれぞれ対応させて、受療圏、労働圏、買物圏、余暇圏に分けて考察する。さらに、住民の属性による生活行動の相違、および多目的な行動を把握するために、家族構成員の各人の生活行動事例を示す。

調査対象地域は、鹿島鉄道銚田駅の北東約4kmに位置する銚田町旧徳宿村本郷地区である。銚田町徳宿は、専業農家率が60%以上と著しく高く、さつまいも栽培および野菜栽培などが卓越した地域である<sup>5)</sup>。また、本地区におけるほぼすべての家庭は、自家用車を保有している。なお、この地区の公共交通機関は、銚田駅と茨城町役場・奥ノ谷および旭村

役場・大貫とを結ぶ1日10往復のバスのみである。

調査にあたって、調査対象年次である1984年10月の個人の生活行動を中心に、他の季節の生活行動、自動車購入前の生活行動をもあわせて聞き取り調査し、住民の生活行動圏を詳細に理解するように努めた。また、銚田町の自動車保有台数に関する資料は、麻生県税事務所および銚田町役場税務課より得た。

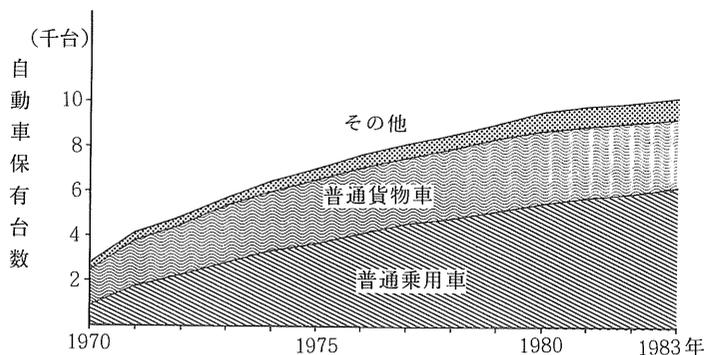
### II 自動車の普及過程

#### II-1 銚田町全域における自動車の普及

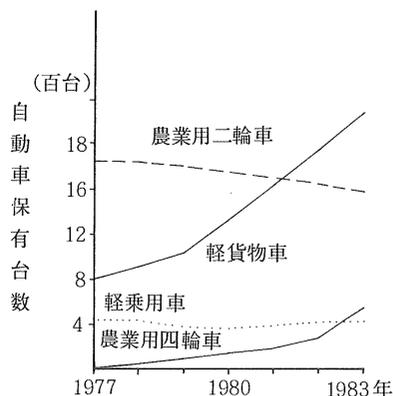
銚田町における550cc以上の自動車の保有台数は、1970年から1983年まで第1図-aのように変化している。すなわち、1970年に総保有台数2,625台であったものが、毎年増加を続け1983年には1970年の3.9倍にあたる10,290台に達した。この中で特に著しい増加を示すのが乗用車である。乗用車は1970年に932台保有され総保有台数の35.5%を占めるにすぎなかったが、翌1971年に808台増加し1,704台となった。さらにその後も著しい増加を続け、1976年には4,132台となった。その後、増加の速度は緩やかになるが、1983年の乗用車の保有台数は6,304台に達し、総保有台数の61.3%を占めるに至った。

他方、普通貨物車は1970年に総保有台数の57.4%を占めていたが、増加の速度は緩慢であり、1973年のその保有台数は乗用車のそれを下回った。さらに、1981年以降の普通貨物車の保有台数は、それまでの増加傾向から停滞・減少傾向となり、1983年には総保有台数の29.8%を占めるにすぎなくなった。

次に、550cc以下の軽自動車の保有台数について経年変化を追ってみる。第1図-bは、1977年から1983年までの銚田町における軽自動車台数の推移である。この図から次の2点の特徴が明らかになった。



a. (550cc 以上)



b. (550cc 未満)

第1図 銚田町における自動車保有台数の推移

(資料：麻生県税事務所，銚田町役場税務課)

すなわち，第1は軽貨物車の台数が著しく増加していることである。1977年における軽貨物車の台数は804台であったが，3年後の1980年には1,325台に達した。さらにその後は毎年300台以上増加し，1983年には2,302台に至った。第2の特徴は，農業用二輪車の減少が著しいのに対し，農業用四輪車(トラクター)の増加が著しいことである。すなわち，1977年に1,862台保有されていた農業用二輪車は，1983年には1,584台に減少した。他方，1977年にわずか33台であった農業用四輪車は，1983年には17.4倍の574台に増加したのである。

このように，銚田町全域における自動車の普及は，農業用二輪車および普通貨物車から開始した。その後1970年代前半からは乗用車が卓越し，1980年以降になると軽貨物車および農業用四輪車が著しく増加するようになった。

## II-2 銚田町農村部における自動車の普及

自動車の保有は，徳宿本郷地区においても着実に浸透している。そこで本稿は，この地区における各家の自動車購入時期を調査することによって，この地区の自動車の普及過程を明らかにしようとした<sup>6)</sup>。

第2図は，自動車の購入時期について4軒の事例を示したものである。AおよびBは専業農家，Cは兼業農家，Dは非農家である。Aの専業農家は，長男が世帯主から農業を引継いだ1981年に普通貨物車を購入した。次に，長男が結婚しその妻も農業に従事することから2台目の貨物自動車と乗用車を購入

した。さらに，1981年には軽貨物車を購入した。軽貨物車は，畑の細い道でも通行可能であり，迅速性にも優れている。したがって，農家にとって軽貨物車は利用価値の高いものである。Bの農家は，1962年に普通貨物車を購入し，1969年には乗用車を購入した。さらに，長女が免許を取得し銚田町市街に就職したことから，1980年に2台目の乗用車を購入した。1981年には，軽貨物車を前述の理由により購入している。

Cの兼業農家は，1974年まで世帯主が郵便局勤務と農業を兼業していたが，それ以降は健康上の理由で農業をやめ，農業に従事するのは世帯主の妻のみとなった。この家では，まず，1964年に世帯主の通勤用として乗用車を購入した。次に，1969年に普通貨物車を購入したが，農業に従事するのが主婦のみとなった1974年にはこれを売却した。また，長男の嫁がこの家に入居した1981年に乗用車を購入した。しかし，この若夫婦の夫，妻とも自動車を利用するので，1984年に若夫婦の妻のために軽自動車を購入した。

家族の免許取得者が増加するにつれ，自動車の保有台数も増加するが，この典型例がDの非農家である。Dでは，1963年に世帯主の通勤用として乗用車を購入した。1974年には長男が免許を取得したことにより2台目の乗用車を購入し，さらに1976年には長女が免許を取得したので3台目の乗用車を購入した。しかし，1978年に長男は東京に就職し，彼の自動車も東京で使用されることになった。また，

事例	年代				車種	使用者
	1965	1970	1975	1980		
A (専業農家)					普通貨物車	若夫婦
					普通貨物車	
					軽貨物車	
					乗用車	
B (専業農家)					普通貨物車	世帯主・長男 長女
					軽貨物車	
					乗用車	
					乗用車	
C (兼業農家)					普通貨物車	世帯主 若夫婦の夫 若夫婦の妻
					乗用車	
					乗用車	
					軽乗用車	
D (非農家)					乗用車	世帯主 長男 長女
					乗用車	
					乗用車	

第2図 自動車の所有過程  
(1984年10月の聞き取り調査による)

1980年には長女が結婚し、彼女の乗用車は彼女とともに稼ぎ先に移された。

1960年頃、この地区にはわずか3台の自動車が保有されているだけであった。しかし、1960年代中頃から自動車の所有が急激に浸透していったのである。その普及過程は、農家においては普通貨物車がまず普及し、次に乗用車がそして軽貨物車が普及していったのである。また、農家に限らず一般的傾向として、家族の中に免許取得者が増加するにつれ、乗用車の保有台数も増加する傾向が認められるのである。すなわち、第1図-aにみられる乗用車の著しい増加は、各世帯での成人の増加につれて、2台目あるいは3台目の乗用車を購入することと深く関連している。

### Ⅲ 自動車による生活行動圏の変化

本稿は、まず、生活の糧を得る労働行動および労働圏について述べ、次に買物圏、余暇圏、受療圏について述べていく。

#### Ⅲ-1 労働圏

##### 1) 自動車導入以前

銚田町徳宿の各農家は、1955年頃まで牛車あるいは馬車、リヤカーなどを利用し、また1960年頃は農

業用二輪車を利用して、農作物および肥料などを運搬した。当時の農作物は、陸稲および麦、さつまいもが主体であった。また、当時所有していた土地は、第3図に示される現代のものよりやや少なかったが、自宅から水田および畑を見て回るだけでも半日以上費やした。したがって、多くの農民は粗放的な農業を営んでいたのである。農作物は、主に自家消費されていたが、さつまいもは本郷集落の南端に立地していた澱粉工場に出荷された。また、これらの作物を農協へ持って行くこともあった。農家の仕事としては、この他に牛の飼料作り、推肥作りそして薪を集める山どりなどがあった。これらの作業は、牛車、リヤカー、農業用二輪車などを利用して行われ、ほぼ本郷地区内で完結するものであった。

他方、通勤者は、自転車などを利用して銚田市街などに通勤していた。さらに商店の経営者は、1950年代の後半には自動車(三輪車)を購入し、まだ自動車の普及していなかったこの地域において各農家の依頼による配達を主とする業務活動を行っていた。その配達圏は、店を中心としたほぼ4kmの範囲であった。

##### 2) 自動車導入後(現代)

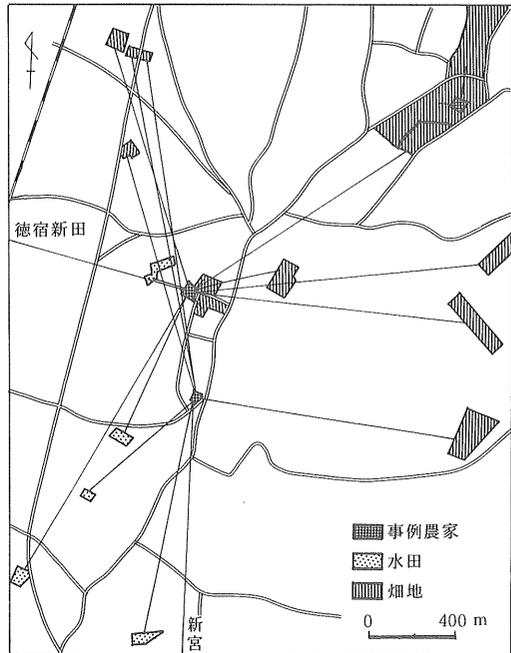
まず、農業活動について述べる。銚田町における畑作物の収穫面積をみると、1965年から1975年に

けて収益性の低い陸稲、麦類が減少し、トマトおよびきゅうりをはじめとする野菜類およびいちご、メロンといった収益性の高いものに代っていった。勿論、商業的農業が従来の伝統的自給農業に浸透し農業経営が大きく変容する背景があった。さらに、この期間は鉾田町に貨物自動車が進透していった時でもある。すなわち、頻繁に農地に通うことを可能にし、また容積の大きい農作物を多量に短時間の中で運搬する貨物自動車の導入が、これらの商業的農業を促進したといえるのである。

専業農家は、商品化作物の導入によって生じる連作障害を防ぐために農地を拡大しようとした。その結果、これらの農家は、農業に依存していない農家の土地を借り、あるいは農地を購入して経営規模を拡大していったのである。本郷地区における専業農家では、上記の農地は本郷地区内および鉾田町内のものであることが多いが、石岡市の土地を借りている例もある。

農地で収穫されたメロン、トマト、きゅうり、さつまいもなどの作物は、各農家の貨物自動車で自宅に運ばれる。自宅からの農作物の流通経路は三つに大別される。すなわち、第1は農協に集荷されるものである。自宅に運ばれたメロン、トマト、きゅうりは各農家で選別され、メロンは午前10時までに、トマトは午前11時までに、きゅうりは午後2時半までにそれぞれ農協の集荷所に各農家の貨物車で集荷される。また、さつまいもも午後2時半までに農協の集荷所へ集められる。第2は、集荷人すなわち業者が農家と直接作物を取引するものである。この経路をもつ農作物はさつまいもである。第3は、各農家が作物を市場に運搬し、そこで直接取引するものである。この流通経路をもつ農作物は、さつまいもとメロンである。さつまいもは、水戸および大洗の市場で取引される。また、さつまいもは、洗浄して倉庫に入れ、蒸気で殺菌する。さらに、3昼夜保温し急激に冷却することにより、貯蔵が可能になることから、需要に応じて出荷することもできる。メロンを栽培している農家の多くは、農協のメロン部会に属していることから、農協を経由して出荷するが、この部会に属していない農家は、鹿島の市場でメロンを取引する。後者の農家は、収穫期になるとほぼ1日おきに市場へメロンを運搬している。

自立型農家が耕地の利用の集約度を高め、耕地規



第3図 事例農家の土地所有

(1984年10月の聞き取り調査による。ただし、借地も含む)

模を拡大していることは、手塚<sup>7)</sup>も指摘している。このことは、自動車化の導入によりかなり促進されたと考えられるのである。すなわち、専業農家の住民は、自動車の導入により、農地が第3図のように散在しているにもかかわらず高集約的な農業経営が可能になり、自立型農業経営の基盤を確立したのである。一方、農地の拡大および農作物の出荷形態の変容は、専業農家の労働圏を拡大しているのである。

次に通勤形態について述べる。自動車化の進展によって、住民の行動圏が広域化し、一方、周辺部における工業化・都市化によって新しい雇用が生じるようになった。そのため、農村部においても雇用機会が増大し、住民の行動圏が拡大しつつあることは従来の研究の中で示されてきた<sup>8)</sup>。鉾田町徳宿においても、自動車導入以前から鉾田市街へ通勤する例はみられたが、自動車導入後には、主として20代女性層が鉾田市街へ自動車通勤する事例が多くなり、さらに15~30km圏の大洗、勝田まで自動車通勤する事例がみられるのである。このように、通勤者が増加するにつれ、農業に従事する者が主婦あるいは老年層のみの農家がみられるようになる。こ

これらの農家の中で、前述した専業農家に土地を貸す者も多い<sup>9)</sup>。また、通勤者の多い家では、各人が自分の乗用車を保有し通勤に利用している。

このように自動車化の進展は、高集約的な農業を容易にさせただけでなく、雇用機会を増大させ通勤圏を拡大させたのである。すなわち、自動車化の進展は、自立型農家と兼業農家、そして脱農家とに分化することを促進したといえるのである。

他方、自動車化の進展によって商店の配達圏は縮小した。すなわち、集落に従来から存在した日用品販売の商店を事例とすると、1960年頃の配達圏は店を中心としたほぼ4 kmの範囲であったのに対し、現在の配達圏はほぼ2 kmの範囲である。これは、他の店との競合および住民が自動車を所有することによって買物行動が容易になり、地縁関係の薄い住民が店から比較的離れた商品のより豊富な店を利用するようになったことなどによる。

### Ⅲ-2 買物圏

#### 1) 自動車導入以前

1960年頃の農業は、自給的な農業であったため、食料品などの買物は地区内の商店で済ませることが多かった。また、大洗などからの行商も利用していた。ただし、たとえば多数の乗客があった場合、その家の主婦あるいは嫁がバスあるいは自転車で銚田市街へ行き、買物をした。さらに、世帯主が牛車あるいはリヤカーで銚田市街へ肥料を買いに行くこともあった。

#### 2) 自動車導入後(現代)

自動車導入後は、前述したように農家は商品価値の高い農作物を栽培し、さらに通勤者が増加したことから、食料品をはじめとする買物行動が活発に行われるようになった。日常の買物は、銚田市街の駐車場をもつスーパーマーケットでなされる。農家では、農業に従事していない老夫、あるいは若夫婦の妻などが乗用車を利用して買物をする。また、家族全員が農業に従事する農家では、夕食後に乗用車で買物を済ませる。さらに、通勤の帰りに買物をする例もみられる。このように、徳宿の住民は自動車を利用するため、店に駐車場があることが店を選択する際の第1条件となる。また、これらのスーパーマーケットで必要な品が同時に買い求められるため、一つの店で買物を済ませる。すなわち自宅一店一自宅の単一目的トリップであることが多い。

買廻品は、水戸あるいは勝田の百貨店で買い求められる。これらの店へは、夫婦単位あるいは家族単位で乗用車を利用して行く。また、水戸あるいは勝田へ買物に行く頻度は、月に1~2度あるいは年に数度である。

自動車を運転できない中・老年令層の婦人は、特徴的な買物圏を持つ。すなわち、彼女たちは徒歩および自転車で地区内の商店で買物をする。しかし、その家族が食料品などを銚田市街で購入することから、彼女らの買物はそれを補うものである。彼女らは、月に1~3回程度、バス、タクシー、家族の運転する乗用車で銚田市街へ買物に行く。しかし、それは通院などを兼ねた多目的行動である。しかも、彼女らは、洋品店や呉服店など複数の店に寄ることが多いのである。

このように、自動車が導入されて買物圏が拡大されたのと同時に、買物行動のパターンが多様化したのである。

### Ⅲ-3 余暇圏

#### 1) 自動車導入以前

1960年以前の銚田町徳宿は、農村の習慣で若年齢層の女性がほとんど外出できなかった。したがって、彼女らの余暇は著しく限られたものだった。また、他の住民の余暇圏は、ほぼ地区内で完結するものであった。

#### 2) 自動車導入後(現代)

現代において、余暇活動は頻繁に行われる。高橋・高林<sup>10)</sup>は、余暇活動を人間の1日、1週、1年という生活リズムに対応させて、平日余暇活動、週末余暇活動、観光型余暇活動に分類した。本稿も、余暇活動をこの三つに大別して述べていく。

まず、第1は労働時間後などに行われる平日余暇活動である。中・老年令層の男性は、夕食後、地区内および銚田町内の友人宅に自動車で行く機会が多い。他方、老年令層は、孫の守りを兼ねて徒歩あるいは自転車で、地区内の友人宅等を訪ねることが多い。

第2は、週末余暇活動である。頻度としては、月1度から数度のものである。まず、中・若年令層の周辺地域のドライブがこれに該当する。また、北浦などに自動車で行き釣を楽しむ例もみられる。前述した水戸および勝田への買物行動も、余暇活動とみなすことができる。さらに、老人会、婦人会、庚申

講(観音講)などの老年令層あるいは老夫婦の婦人が中心となる余暇活動がある。これらの活動は地区内あるいは鉾田町内で完結し、行動主体者は、徒歩および自転車で移動することが多い。なお、中・若年令層の男性が中心となる園芸クラブおよびテニスクラブは、鉾田中央公民館あるいは鉾田一高で行われ、彼らは自動車ですれらの場所へ移動する。

第3の余暇活動は、観光型余暇活動である。この活動は、数年に1度あるいは年に1～2度の頻度で行われることが多い。通勤者は勤務先の主催する旅行に参加し、農家は農協およびその生産組合が主催する旅行に参加する。これらの旅行は年に1～2回実施され、1～2泊の日程で水上、草津、鬼怒川などの温泉地をまわる。農業を引退した老年令層の住民は、時間的余裕があることから、北海道、九州および外国など比較的長期間の旅行をする機会が多くなる。また、若夫婦を中心とした家族旅行が年に1～2回実施される農家が多い。しかし、彼らの仕事が多忙なため、鹿島大社、筑波山、上野動物園などへの日帰り旅行あるいは近隣諸県への1泊旅行である。これらの旅行に利用される主な交通機関は、団体旅行では貸切バスであり、北海道、九州、外国への旅行では航空機、そして家族旅行では乗用車である。

このように、自動車の運転ができる住民は、平日余暇活動から観光型余暇活動まで自動車を利用することが多い。すなわち、自動車化の進展は、余暇活動を促進し、余暇圏を拡大しているといえる。

### Ⅲ-4 受療圏

#### 1) 自動車導入以前

自動車導入以前、鉾田町徳宿の住民は医者に頼ることが少なかったが、医者を必要とする場合は鉾田市街の医院を利用していった。

#### 2) 自動車導入後(現代)

現代において、医療機関を頻繁に利用するのは、老年令層および小児である。老年令層は、鉾田市街の医院に通院することが多く、バスあるいは家族の運転する乗用車で送迎される。小児の病気に関しては各家で通院する医院が異なり、鉾田町安房の医院、鉾田市街の医院、茨城町の医院などの例がある。

一般に、風邪などの症状の軽い病気の場合には鉾田町内の病院を利用し、症状がやや重い場合および入院の場合には設備の整った水戸の国立病院、日赤

病院などを利用する。

高橋・南<sup>11)</sup>は、茨城県出島村における住民の受療圏を分析し、通院圏と入院圏を識別した。本稿においても、鉾田町内を通院圏、水戸を入院圏とみなすことができる。しかし、これらは自動車化の進展の影響を強く受けているのである。すなわち、自動車化の進展は、住民に医院を選択させる機会を増大させ、その結果、住民の受療圏が拡大し、通院圏および入院圏を生じさせたのである。

## Ⅳ 現代における1日の生活行動圏の事例

住民の生活行動は、職業および属性により異なってくる。また、住民の生活行動を包括的にとらえるためには、行動の時間的継起を考慮することが必要である<sup>12)</sup>。そこで本稿は、家族構成員の各人の行動事例を時間的継起をも考慮して示すことにした。本稿で対象とした家族は、さつまいも栽培農家、野菜栽培農家、第二種兼業農家、サラリーマン家族、商店経営の家族である。

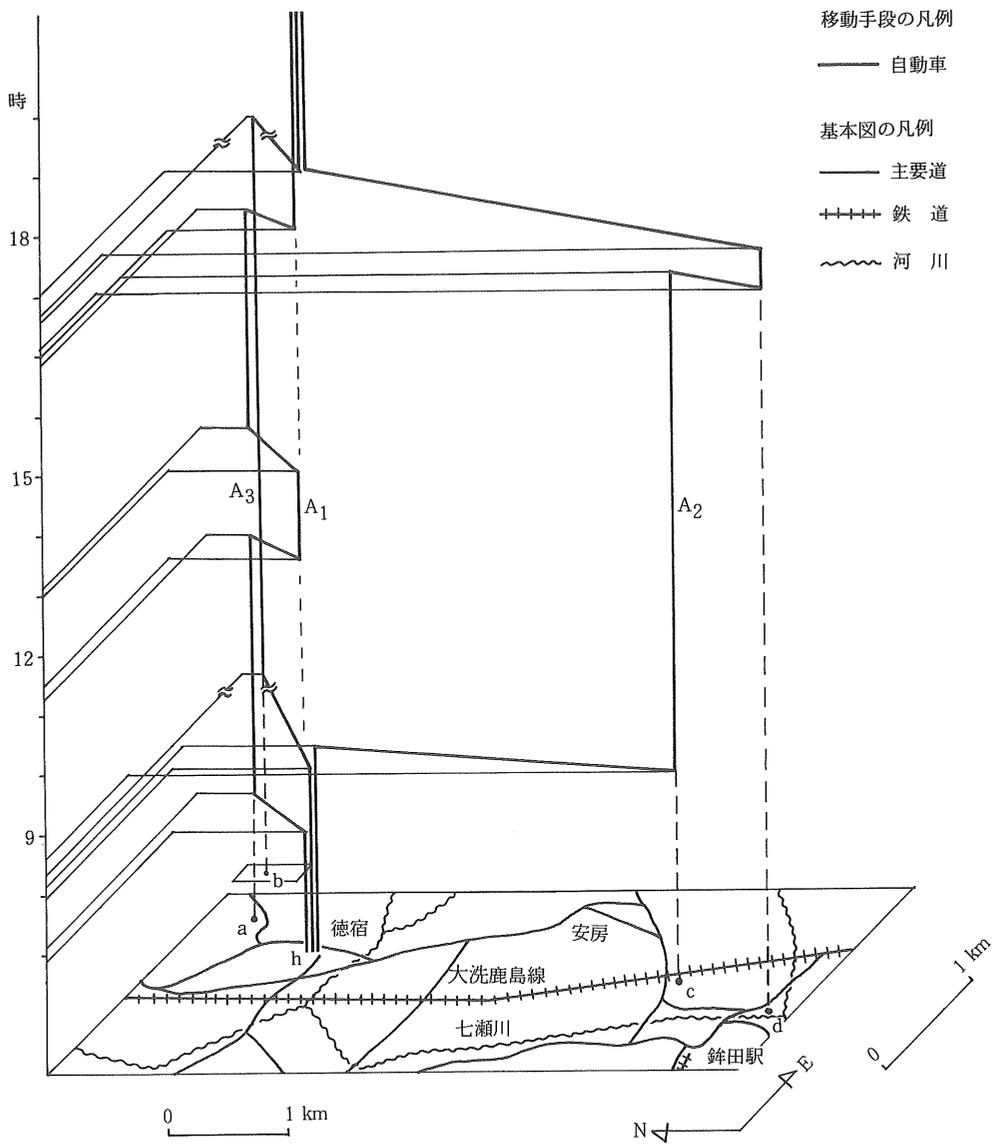
### Ⅳ-1 A 家族(さつまいも栽培農家)

A 農家では、老夫婦(夫53才、妻52才)が農業に従事し、さつまいもを中心にごぼう、大根などを栽培している。若夫婦(夫24才、妻24才)は、鉾田町役場に通勤している。また、老夫婦の娘(20才)は、大洗のD事業団に勤務している。以下に、この家族の基本的な行動パターンを記述する(第4図)。

老夫婦の行動パターンはほぼ同じで、午前7時頃貨物車で畑へ行く。11時半頃帰宅し昼食を済ませ、午後1時頃再び畑へ農作業にでかけ午後5時頃帰宅する。また、週に1回程度、昼食後に畑および水田を貨物車あるいは50ccのオートバイで見回りに行く。これらの畑および水田は地区内に点在しているが、鉾田町新宮地区にも6アールの水田を借りている。この基本的パターンに、さつまいもの収穫期には水戸、大洗の市場へさつまいもを貨物車で運搬する行動が加わる。若夫婦は、夫が運転する乗用車で鉾田町役場へ午前8時頃出勤する。若夫婦の帰宅は午後6時頃であり、帰宅の途中、鉾田市街のスーパーマーケットで買物を済ませる。娘は午前8時頃乗用車で出勤し、午後6時頃帰宅する。

### Ⅳ-2 B 農家(野菜栽培農家)

B 農家は、老夫婦(夫59才、妻59才)と若夫婦(夫



第4図 A 農家(さつまいも栽培農家)の構成員の生活行動

- A<sub>1</sub>. 老夫婦 A<sub>2</sub>. 若夫婦 A<sub>3</sub>. 老夫婦の娘  
 h. 自宅 a. 畑 b. 大洗町 c. 銚田町役場  
 d. スーパーマーケット

27才、妻26才)および若夫婦の子供(2才)の5人家族である。農業には老夫婦の妻と若夫婦が従事し、老夫婦の夫は農業を引退し孫の世話をしている。この農家は、メロン、トマトを中心とした農業を営んでいる。以下に、この農家の家族の基本的行動パターンを記す(第5図)。

老夫婦の夫は、午前9時頃から孫と乗用車で銚田市街のスーパーマーケットへ行く。この農家では、彼が食料品および日用品雑貨の買物をする。帰りはドライブを兼ねて回り道をするため、帰宅は正午頃になる。午後は、トマトの選別および箱作りを手伝う。夕食後、乗用車で地区内の友人宅へ行き、午後9時半頃帰宅する。老夫婦の妻および若夫婦は、午前7時頃から隣接した畑でトマトの収穫および選別を行う。トマトは、午前11時までに農協の集荷所へ貨物車で運ばれる。また、この農家では3軒共同で農業用トラクターを所有しているため、若夫婦の夫がトラクターを運転して耕作することもある。若夫婦の夫は、夕食後、乗用車で地区内あるいは銚田町内の友人宅に行くことが多い。

#### Ⅳ-3 C農家(第二種兼業農家)

C農家は第二種兼業農家である。家族構成は、老夫婦(夫59才、妻56才)と若夫婦(夫27才、妻26才)そして若夫婦の小学校就学前の子供2人である。老夫婦の夫は徳宿郵便局に勤務し、その妻が農業に従事している。若夫婦の夫は大貫郵便局に勤務し、その妻は専業主婦である(第6図)。

老夫は、乗用車で午前8時頃出勤する。自宅と徳宿郵便局は著しく近い距離にあるが、公務で外出することも多いので、彼は通勤に乗用車を利用する。帰宅は午後6時頃であり、その後は自宅にいる。老婦は、婦人会の役員を兼ねていることから、その行動パターンが多岐にわたる。その一つの例が第6図に示されている。午前7時30分前から自宅に隣接した畑で農作業をする。11時頃帰宅し、正午のバスで銚田中央公民館へ行き、婦人会の活動および仕舞あるいは生花の練習をする。そして、図書館で読書した後、午後6時頃帰宅する。彼女の婦人会活動は活発で、朝から麻生公民館あるいは鹿島公民館などに行くこともあり、その行動範囲は広い。若夫婦の夫は、大貫郵便局に勤務し午前8時頃出勤する。彼の帰宅は午後6時頃である。若妻は、育児のため自宅にすることが多いが、銚田市街のスーパーマーケットで

買物をするのは彼女の役目である。彼女は、乗用車で週に3回程買物にでかける。

老夫および長男が休みとなる週末の行動パターンはこれとは異なる。すなわち、休日の老夫婦は、乗用車で水戸へ買物に行くのである。また、この家の所有している山林を手入れすることもある。他方、若夫婦は山林の手入れを手伝うかあるいは自宅にいる。

#### Ⅳ-4 非農家

##### 1) サラリーマン家族

事例とした家庭の家族構成は、老人夫婦(夫89才、妻85才)、老夫婦(夫53才、妻50才)、若夫婦(夫24才、妻24才)、老夫婦の息子(20才)そして若夫婦の子供(0才)である。老人夫婦はほぼ自宅におり、老夫婦の夫は銚田町柏熊の会社に勤務する。その妻は家庭菜園を耕作するが専業主婦である。若夫婦の夫は大洗の会社に勤務し、その妻は専業主婦である。また、老夫婦の息子は勝田の会社に勤務する。

老夫婦の夫および若夫婦の夫、老夫婦の息子は、午前6時30分から8時にかけて各人の乗用車で出勤する。帰宅は、若夫婦の夫が午後5時30分頃であり、老夫婦の夫とその息子の帰宅時間は一定していない。老夫婦の妻と若夫婦の妻は自宅にいて、老人夫婦および子供の世話をする。また、買物は若夫婦の妻が彼女の乗用車で銚田市街のスーパーマーケットへ行くことが多い。買物はほぼ1日おきに行き、老夫婦の妻を伴うこともある。

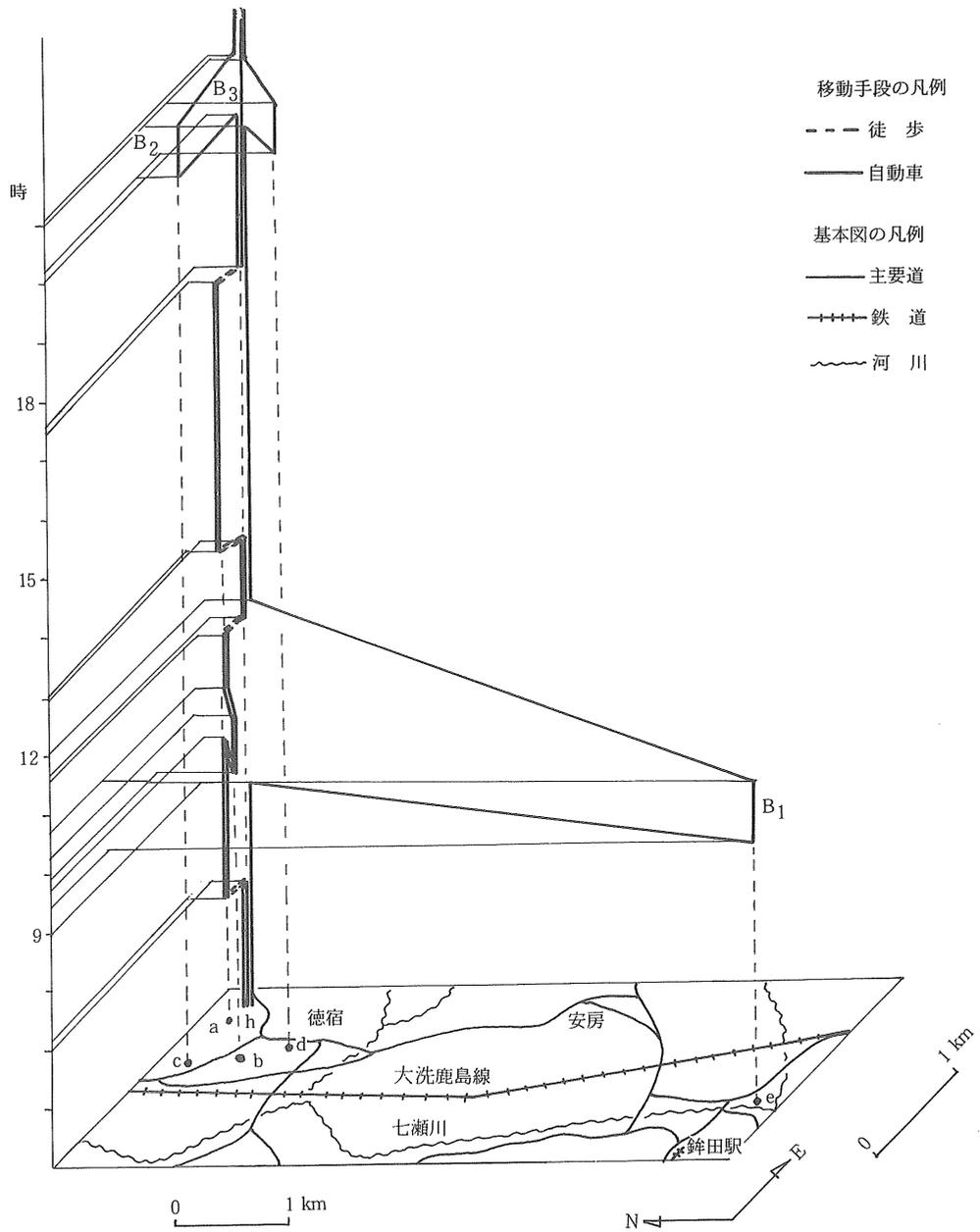
休日は夫婦単位で行動することが多く、水戸あるいは勝田の百貨店および銚田に余暇を兼ねた買物に行く。

##### 2) 商店経営の家族

銚田町徳宿本郷地区には、商店が一軒ある。その家族構成は、夫婦(夫52才、妻46才)そして子供(高校生、中学生)である。この店は、元旦を除く年中無休であるため、夫婦の基本的行動パターンは、店番および店を中心とした約2kmの範囲での配達に限られる<sup>8)</sup>。子供は自転車あるいはバスを利用して通学する。休日には、子供が店を手伝い、家族4人で店を経営する。

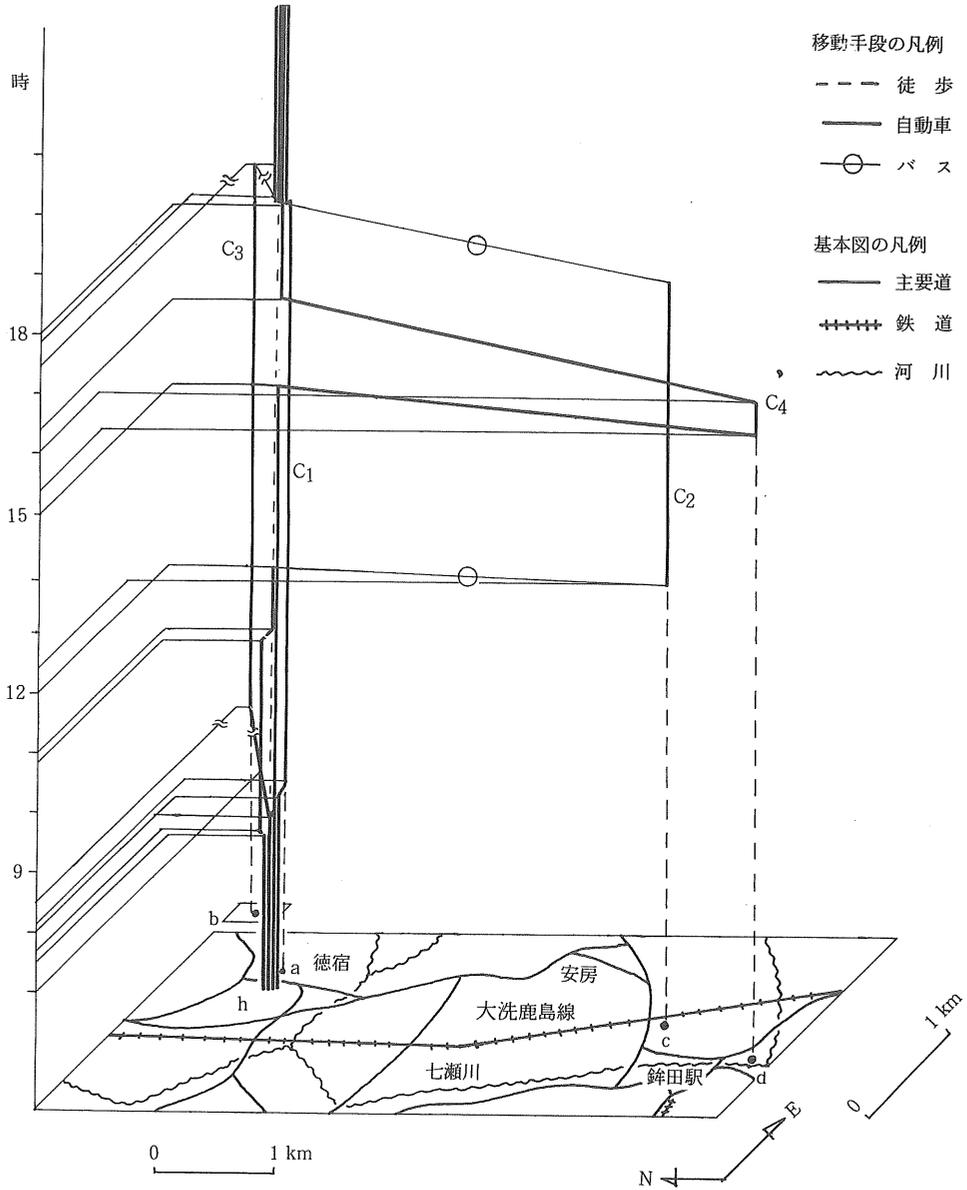
#### V 結語

本稿は、特に自動車化の進展に注目して、積極的に農業に取り組んでいる銚田町徳宿本郷地区の住民



第5図 B農家(野菜栽培農家)の構成員の生活行動

- B<sub>1</sub>. 老夫婦の夫 B<sub>2</sub>. 若夫婦の夫
- B<sub>3</sub>. 老夫婦の妻および若夫婦の妻
- h. 自宅 a. 畑 b. 集荷所 c. 友人宅
- d. 友人宅 e. スーパーマーケット



第6図 C農家(兼業農家)の構成員の生活行動

C<sub>1</sub>. 老夫婦の夫 C<sub>2</sub>. 老夫婦の妻

C<sub>3</sub>. 若夫婦の夫 C<sub>4</sub>. 若夫婦の妻

h. 自宅 a. 徳宿郵便局 b. 大貫郵便局

c. 銚田中央公民館 d. スーパーマーケット

の生活行動圏を分析した。この地区は、1965年頃から自給的色彩の強い農業から高集約的な農業に転換していったのである。この時期は、この地区に自動車普及していった時期でもある。すなわち、自宅から農地に容易に移動でき、しかも容積の大きい作物を効率的に運搬できる貨物自動車の普及は、自立型農業経営の基盤を確立したのである。同時に、自動車が都市地域および就業機会の多い地域との近接性を高め、自動車通勤する住民を増加させたのである。その結果、自立型農家と兼業農家および脱農家とに分化することが促進されたのである。

自動車の導入は、買物圏、余暇圏、受療圏をも拡大させた。すなわち、自動車導入以前は、これらの住民の行動はほぼ地区内で完結していたのに対し、自動車導入後は鉾田市街が日常の生活行動圏となり、さらにこれらの行動圏は水戸、勝田にまで拡大している。特に、余暇圏は、自動車を利用する近隣諸県から航空機を利用する外国にまで拡大している。しかし、これらの行動圏は、行動者の職業およ

び属性などにより相違がみられるのである。換言すれば、これらの生活行動のパターンが多様化したのである。

最後に、先に報告した都市部の住民の行動圏<sup>13)</sup>と本稿で考察した農村部の住民の行動圏を比較考察する。都市部の住民の行動圏と農村部のそれとの相違は、次のようにまとめることができる。

1. 日常的な買物に注目すると、都市住民が毎日徒歩あるいは自転車で数軒の店に寄るのに対し、農村住民は週1～3回自動車で都市の駐車場をもつスーパーマーケットに行き、その1軒で買物を済ませる。
2. 都市部の住民は、日常の買物圏が労働圏よりも狭くなる傾向があるが、農村部の住民は、買物圏が労働圏よりも広がる傾向がある。
3. 都市部の住民は、業務、買物、余暇などのために、30～40km圏から100km圏の鹿島、水戸、東京に比較的頻繁に移動するのに対し、より水戸に近い農村部の住民は、水戸へは比較的頻繁に移動するが、鹿島および東京への移動は少ない。

本稿を作成するにあたり、根崎 馨氏をはじめとする鉾田町徳宿本郷地区の方々には多大なご協力を頂きました。また、筑波大学大学院の山下宗利・山本充両氏には製図に協力して頂きました。以上記して謝意を表します。

#### [注および参考文献]

- 1) White, H. P. and Senior, M. L. (1983) : *Transport geography*. Longman, New York, p. 142.
- 2) Christensen, D. E. (1966) : The auto in America's landscape and way of life. *Geography*, **51**, 339～348.
- 3) 高橋伸夫・南栄佑・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—, 霞ヶ浦地域調査報告, **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.  
高橋伸夫・井田仁康・A. サマルカンディ(1984) : 鉾田町における住民の行動圏. 地域調査報告, **6**, 105～117.
- 4) 伊藤セツ・天野寛子・森ます美・大竹美登利(1984) : 『生活時間』光生館, 40～49.
- 5) 田林明・菊地俊夫・金建錫・尾藤章雄(1984) : 鉾田町における農業の展開. 地域調査報告, **6**, 1～23.
- 6) ただし、二輪車は除いた。
- 7) 手塚章(1982) : 茨城県出島村下大津における自立型農業経営の地域的性格. 地理評, **55**, 814～833.
- 8) 前掲3)。
- 9) たとえば、6人家族で老夫婦の妻のみが農業を営んでいる農家は、2haの農地を地区内の住民に貸し、4

人家族で老婆のみが農業を営んでいる農家は、2.3haを地区内および旭村の住民に貸している。

- 10) 高橋伸夫・高林清和(1978)：浜松市における余暇圏の構造。人文地理学研究，Ⅱ，95～108.
- 11) 高橋伸夫・南栄佑(1981)：住民の医療行動に関する分析—茨城県出島村の事例—。東北地理，33，35～41.
- 12) 若林芳樹(1984)：広島都市圏住民の日常的空間行動パターン—多目的行動を中心として—。人文地理，36，111～130.
- 13) 高橋伸夫・井田仁康・A. サマルカンディ(1984)：銚田町における住民の行動圏。地域調査報告，6，105～117.