

千葉県柏市における既婚者の通勤行動の都市農村間比較

川瀬正樹

- | | |
|--|-----------------------------------|
| I はじめに | III-4 子供の成長に伴う既婚女性の通勤距離の変化 |
| I-1 研究目的 | IV 農村部における既婚者の通勤行動圏 — 柏市船戸地区の事例 — |
| I-2 研究対象地域と研究方法 | IV-1 通勤交通手段と通勤時間の性差 |
| II 柏市における住民の就業率と通勤時間 | IV-2 通勤先の分布 |
| II-1 就業率の推移と地域差 | IV-3 職種と通勤行動圏との関係 |
| II-2 有配偶者の通勤時間 | IV-4 子供の成長に伴う既婚女性の通勤距離の変化 |
| III 市中心部付近の住宅地域における既婚者の通勤行動圏 — 柏市泉町の事例 — | V おわりに |
| III-1 通勤交通手段と通勤時間の性差 | |
| III-2 通勤先の分布 | |
| III-3 職種と通勤行動圏との関係 | |

キーワード：東京大都市圏，郊外，通勤行動圏，近接性，性差

I はじめに

I-1 研究目的

日本の大都市圏は、人口の郊外への拡散によって拡大してきた。しかし、勤務地は未だ大都市圏の中心部に集中しており、居住地と勤務地の距離が離れている「職住分離」が、大都市圏郊外居住者の典型的なライフスタイルとなった。近年の大都市圏の構造変容に関する研究では、人口のみならず都市機能の郊外化と、それに伴う雇用の郊外化が進行していると指摘されている（富田，1988；藤井，1990）。

ところがその一方で、大都市圏における雇用の郊外化は、郊外への都市機能の分散により就業の場としての郊外が確立されつつあるというよりも、労働力人口構成の変化、特に女性の労働市場への参入に起因する部分が大きいとの指摘もある（川口，1992，1994；矢野，1994）。たしかに日本では、1975年以降女性就業率が上昇傾向にあり、数字上は女性の社会進出が進んでいるように見える。Kamiya and Ikeya (1994) では、この原因が、都市部における中年女性の就業率の急激な上昇であることを指摘している¹⁾。

しかし、女性就業率の上昇によって就業上の性差が縮小したわけではない。既婚女性の就業者には、低賃金のパートタイム労働者が多く、その通勤行動の範囲も制限される。英語圏諸国では、ジェンダーの地理学の分野で、通勤パターンの性差の研究に焦点が当てられてきた（吉田，1993）。その中で、女性の通勤距離が男性よりも短いことが指摘され、(Madden, 1981；Fox, 1983；Hanson,

1985 ; Davis, 1993), その原因は, 家庭に対する責任 (household responsibility), すなわち, 家事や育児と勤労という二つの役割を負うことが, 既婚女性の通勤距離を短くしているという見解ではほぼ一致している (Blumen, 1994). 日本では, 神谷ほか (1990) が, 幼い子供の存在が女性の就業の制約条件になっていることや, 祖父母の同居が就業を促す条件になっていることを明らかにした. また, 岡本 (1995) は, 名古屋大都市圏の郊外住民をとりあげ, 乳幼児を持つ郊外世帯では, 夫婦の両方が共に都心でフルタイム就業することは不可能であると指摘した. 川瀬 (1997) は, 東京大都市圏の郊外世帯をとりあげ, 既婚男性の通勤行動圏の変化は小さいが, 既婚女性は子供の成長とともに家事や育児の負担が軽減されることで通勤行動圏が拡大することを明らかにした. 大都市圏郊外では, 家庭の状況が既婚者の就業状況の性差の要因となり, その結果が通勤行動の性差となって表れているのである.

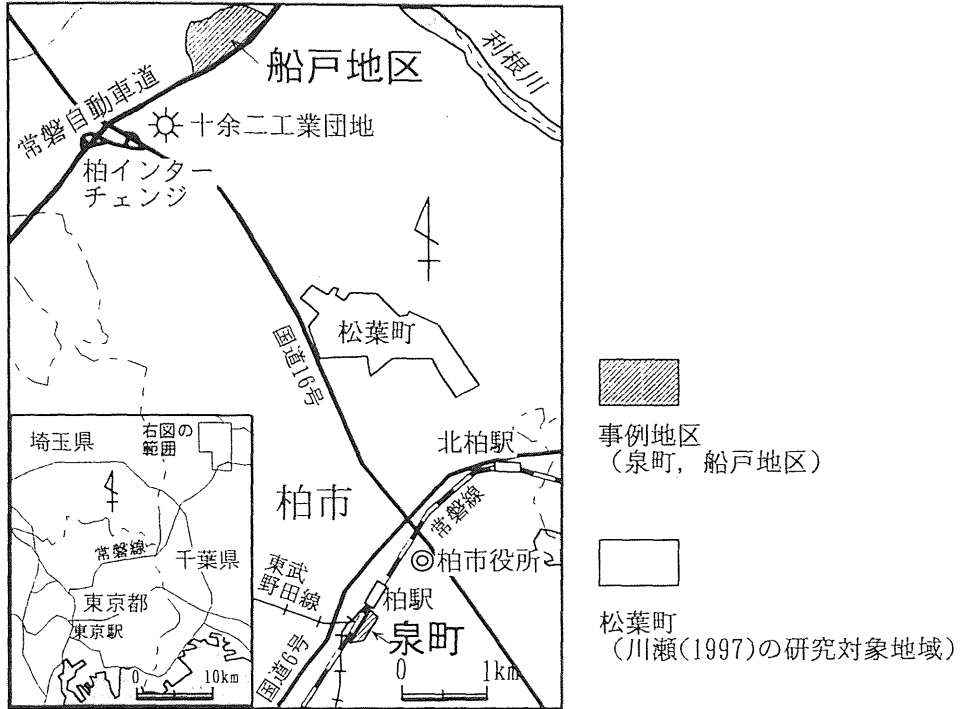
ところで, 大都市圏が郊外化していくと同様に郊外の都市内部でも, 都市化は中心部から郊外へ向かって進行している. 前述の川瀬 (1997) では, 大都市圏郊外の千葉県柏市に1980年に開発された住宅団地である松葉町を対象として, 既婚女性の通勤行動の分析を行った. しかし, この研究で得られた結果がすべて, 市内の他地区についても適用できるかは不明である. 柏市における都市化はそれより早い段階から始まっており, 柏駅周辺では, 1960年前後から既に東京への通勤者の受け皿となる住宅開発が行われていた. これらの古い住宅地域と郊外の新興住宅地域, さらに郊外の農村地域で, 通勤行動に差異があるのはむしろ当然であろう. それならば, 何が異なるのかを知るために, 地域間比較を行う必要がある. 通勤行動の性差の視点から大都市圏の構造に言及するためには, このような, 郊外都市の内部構造も視野に入れることが重要である.

以上の点をふまえて, 本研究は, 大都市圏郊外に居住する既婚者の通勤行動の地域間比較を通して, 大都市圏郊外居住者の通勤行動の性差とその地域間格差, 特に都市部と農村部の差異を明らかにすることを目的とする.

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, 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, 通勤圏と区別することにする.

I-2 研究対象地域と研究方法

本研究では川瀬 (1997) との比較を行うため, 同じく千葉県柏市を研究対象地域とした (第1図). 柏市は, 町村合併促進法 (1953年) が施行された翌年の1954年, 1町3村が合併し, 市制を施行した. 1960年の国勢調査では, 人口45,020, 世帯数8,580であった. その後, 東京大都市圏郊外の住宅都市として発展し, 1995年の国勢調査では, 人口317,750, 世帯数111,129となった. これは1960年からの35年間に人口が約7.1倍, 世帯数が約13.0倍となった計算になる²⁾. 1973年には, 柏駅前地区の再開発が行なわれ, 複数の大型百貨店が開店した³⁾. これが柏駅前の中心性を高める契機となった. その後, 金融機能や業務機能が次第に集積し, 現在では千葉県北西部地域の中でも商業, 業務機能に



第1図 研究対象地域

特化した郊外核となっている⁴⁾。

さらに、一般的に通勤範囲の狭い既婚女性の通勤行動圏を分析するために、ミクروسケールの事例地区を複数設定し、通勤行動圏の地区間比較を行う。今回は、柏市の中から、1960年に開発され柏駅に隣接する住宅地域の泉町と、都市化が進行していない農村部の船戸地区を事例地区として選定した⁵⁾。

分析の基礎データは、各事例地区において調査票を用いた聞き取り調査により収集した⁶⁾。本研究の目的である、家庭内の状況が通勤行動に与える影響について調べるには、個人単位ではなく世帯単位での分析が必要不可欠となる。そこで、調査対象は世帯を単位として、夫と妻、親と子といった家族関係を把握することに重点を置いた。

本稿では、以下の手順で分析を進める。始めにⅡ章で、柏市における住民の就業率の推移とその地域差、および通勤時間について概観し、Ⅲ章で泉町における既婚者の通勤行動圏について男女別に検討する。まず通勤交通手段と平均通勤時間から、通勤行動の特性の性差を検討した後、1994年における通勤先の分布図を男女それぞれについて作成し、通勤行動圏の特性を把握する。次に、通勤先の分布を職種別に検討することで、職種と通勤行動圏の関連性を把握する。さらに、従来の研究で子供との関係が重要視されてきた既婚女性について、末子の年齢と既婚女性の通勤距離との関係を連続的に示した図を描き、その傾向について検討する。これによって、子供の成長に伴う既婚女性の通勤行動の変化を追跡することが可能となる。Ⅳ章では、船戸地区についてⅢ章の泉町と同様に検討し、泉町との結果の比較から、その地域的特性を把握する。最後にⅤ章でⅢ章とⅣ章の結果を統合し、東京大都市圏郊外の一都市である柏市における既婚者の通勤行動圏の性差と、都市部と農村部の地域差につ

いて検討する。なお、考察の際には、同時期に同じく柏市の新興住宅地域である松葉町で同様の調査を行った川瀬（1997）を参考とする。

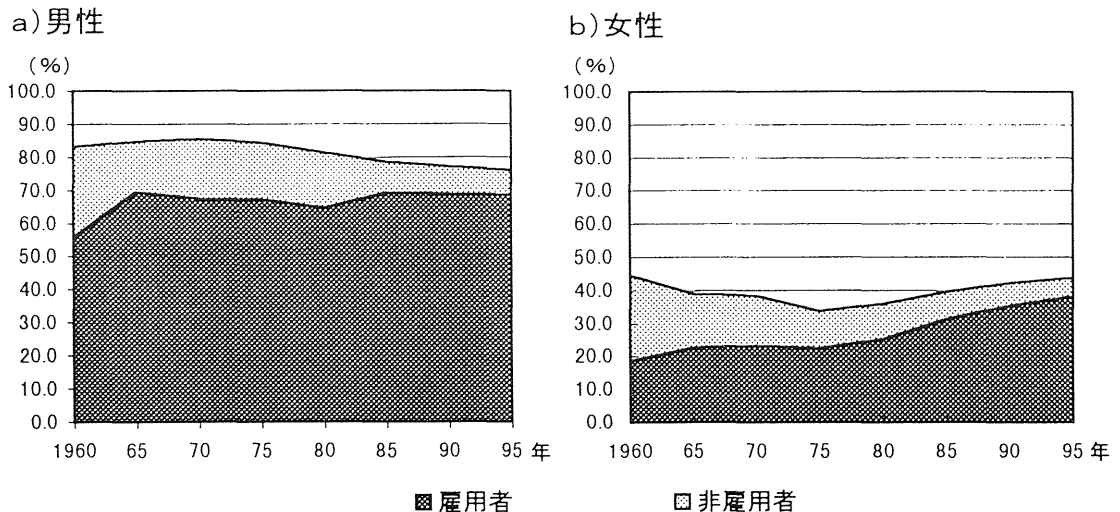
Ⅱ 柏市における住民の就業率と通勤時間

本章では、統計データを用いて、柏市における住民の就業と通勤行動の特性を把握する。

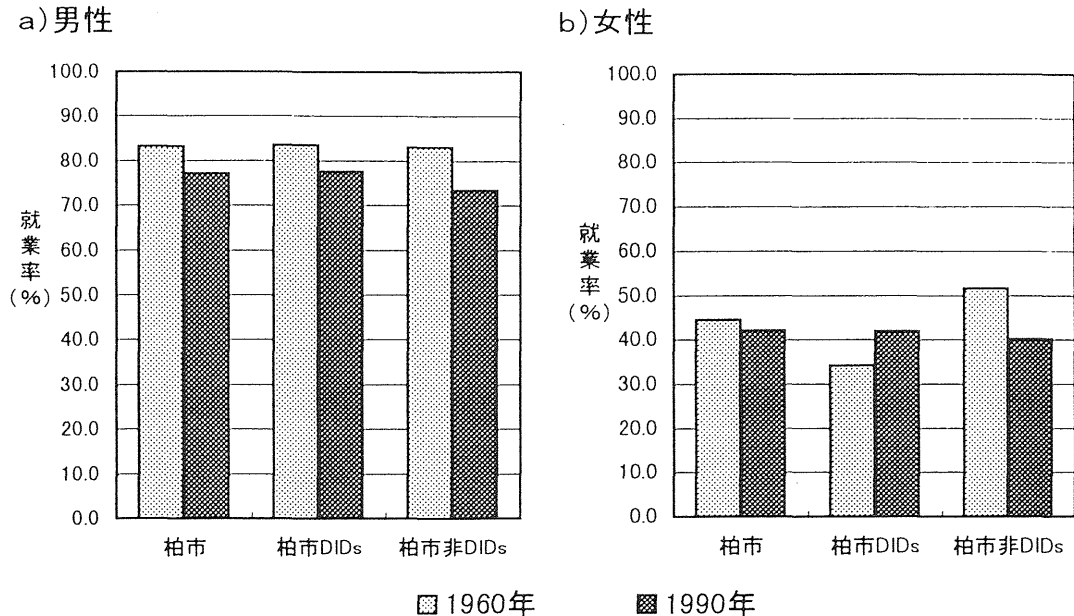
Ⅱ-1 就業率の推移と地域差

まず、柏市における、男女の就業率の推移について検討する（第2図）。男性の就業率は、85.6%だった1970年以降、一貫して低下傾向にあり、1995年には76.0%まで低下した。この原因として、高学歴化により就業開始年齢が高まったことや、雇用者比率の上昇により、定年制等による離職が増加してきたことなどが考えられる。一方、女性就業率は、1975年に33.6%まで低下した後、上昇傾向に転じ、1995年には43.8%にまで回復している。この傾向は、前述の全国的な傾向と同様である。しかし、これを雇用者に限定すると、1960年代から一貫して上昇している。1960年代に半数を占めていた非雇用就業者の多くは農業従事者であった。しかし、全国的な離農傾向に加え、都市化による農業従事者比率の低下により、柏市の女性就業率は1975年まで下降した。その一方で、雇用者として働く女性が増加し続けたことで、女性就業率が上昇傾向に転じたと考えられる。

日本では一般的に、農村部の方が都市部よりも女性就業率が高いとされている。柏市は東京大都市圏の郊外に位置する行政市だが、その内部では、就業率にかなりの地域差があるだろうか。柏市内の都市部と農村部の就業率の差を知るために、1960年と1990年のそれぞれについて、人口集中地区（DID）と非DIDの就業率を男女別に示した（第3図）。1960年の段階では、柏市でも都市部であるDIDは非DIDよりも女性就業率が低く、その差は17.3ポイントもあり差は歴然としていた。しか



第2図 柏市における就業率の推移（1960～1995年）
（国勢調査結果により作成）



第3図 柏市における就業率の都市農村間格差 (1960年, 1990年)
(国勢調査結果により作成)

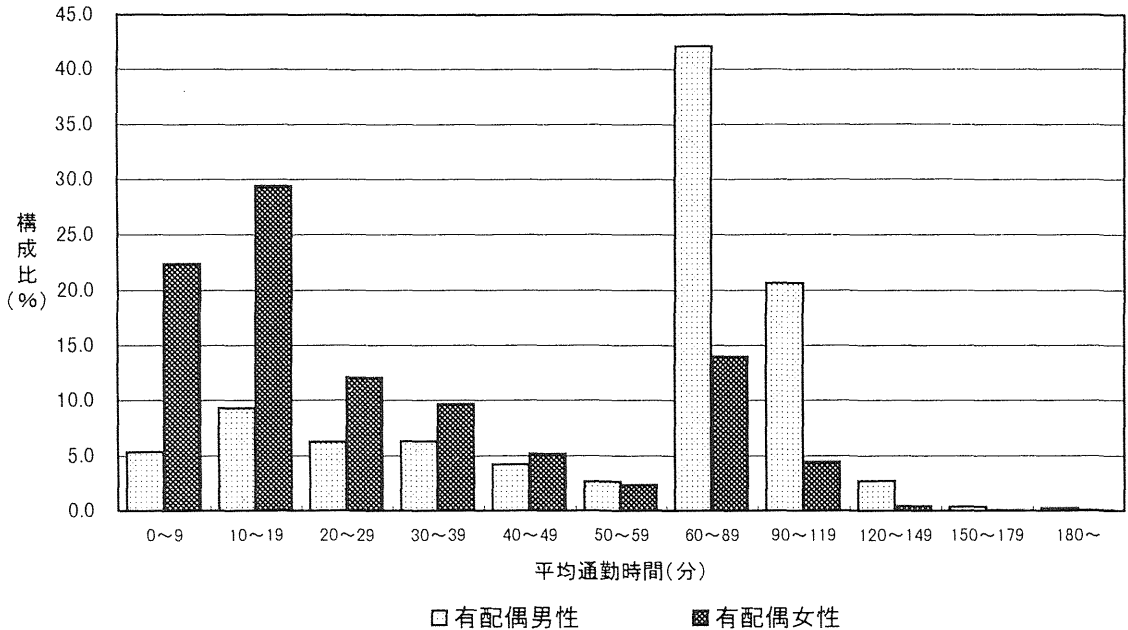
し、1990年には、DIDの女性就業率は非DIDをわずかながら逆転した。女性就業率の上昇は、前述の通り雇用者数の増加によるものだが、これは主として都市部において起こったと考えられる。都市部とは逆に農村部では、離農による農業従事者の減少や高齢化等の理由により女性就業率が下降傾向にあり、現在では都市部と農村部が40%台で拮抗してきている。

II-2 有配偶者の通勤時間

柏市に住む既婚者は、通勤にどれだけの時間をかけているのだろうか。1990年の国勢調査で初めて収集された通勤時間に関するデータによると、有配偶者の平均通勤時間は51分だった。しかし男女別にみると、通勤時間が50分台の者の割合は男女とも低い(第4図)。有配偶者の平均通勤時間は、男性が60分、女性が28分であった。しかし、所要時間帯別にみると、男性は通勤時間が60分から89分の者が全体の42.1%を占めていた。一方、女性は通勤時間10分台の者が30%弱を占めており、20分未満の者だけで50%を超えている。これらのことから、柏市では既婚者の通勤時間の性差が非常に大きく、既婚男性は1時間以上の長距離通勤者、既婚女性は20分未満の短距離通勤者が卓越していることがわかる。既婚者の通勤時間に男女間でこのような大きな差があるのは、大都市圏郊外の地域的特性でもある。「職住分離」とは、大都市圏郊外に居住し、都心へ通勤する世帯主、主として夫の通勤行動を代表した性格付けであり、既婚女性の通勤行動の特性とは大きく異なるといえよう。

III 市中心部付近の住宅地域における既婚者の通勤行動圏 — 柏市泉町の事例 —

柏市泉町は、柏市における都市化の初期段階にあたる1960年に開発された住宅地区で⁷⁾、JR常磐線



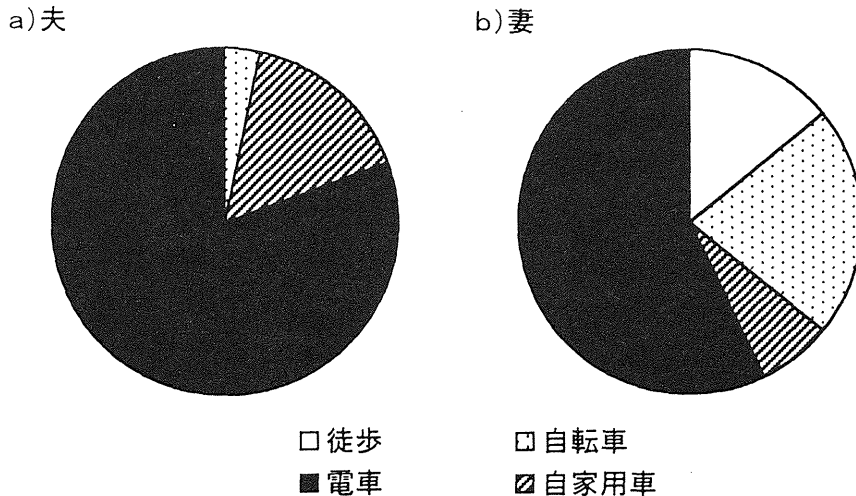
第4図 柏市における有配偶者の通勤時間（1990年）
（国勢調査結果により作成）

の柏駅から約500m、徒歩7分程度という近距離に位置している。当地区は、国勢調査で人口集中地区（DID）が採用された1960年の段階で既にDIDに含まれており、柏市では比較的早い段階に開発された住宅地区であるといえる。柏駅前には、百貨店を中心として発展した商業機能や金融機能等の業務機能が集積しており、泉町の雇用機会への近接性は極めて高い。

調査の結果、泉町では50世帯から回答を得た。しかし、泉町は入居開始から調査時点までに34年が経過しているため、住宅購入者の世代は高齢化している。当時分譲された住宅は2世帯が同居するには手狭であり、2世帯同居世帯は50世帯中わずか13世帯（26.0%）であった。そのため、調査対象となった者のうち、調査時点に通勤している既婚男性は56人中わずかに31人（55.0%）と少なく、残りの25人は年金その他の不労所得で生計を立てていた。既婚女性についても、通勤者は58人中14人（24.1%）と低率であった。

Ⅲ-1 通勤交通手段と通勤時間の性差

まず、泉町における既婚者の通勤行動の特性について、交通手段と通勤時間の視点から述べる。泉町では、既婚者の男女共に電車を利用する通勤者が最も多かった（第5図）。男性の通勤者31人のうち電車利用者が25人（80.1%）と圧倒的に多く、女性も14人のうち半数以上の8人（57.1%）が通勤に電車を利用していた。男性は長距離移動手段である電車を利用した通勤が卓越しているのに対し、女性は電車利用者数と、短距離移動手段である徒歩・自転車利用者数が拮抗していた。しかし、川瀬（1997）では、既婚女性の電車利用者は26.3%しか存在しなかったことと比較すると、女性にも電車



第5図 柏市泉町における既婚者の主要通勤交通手段 (1994年)
(聞き取りにより作成)

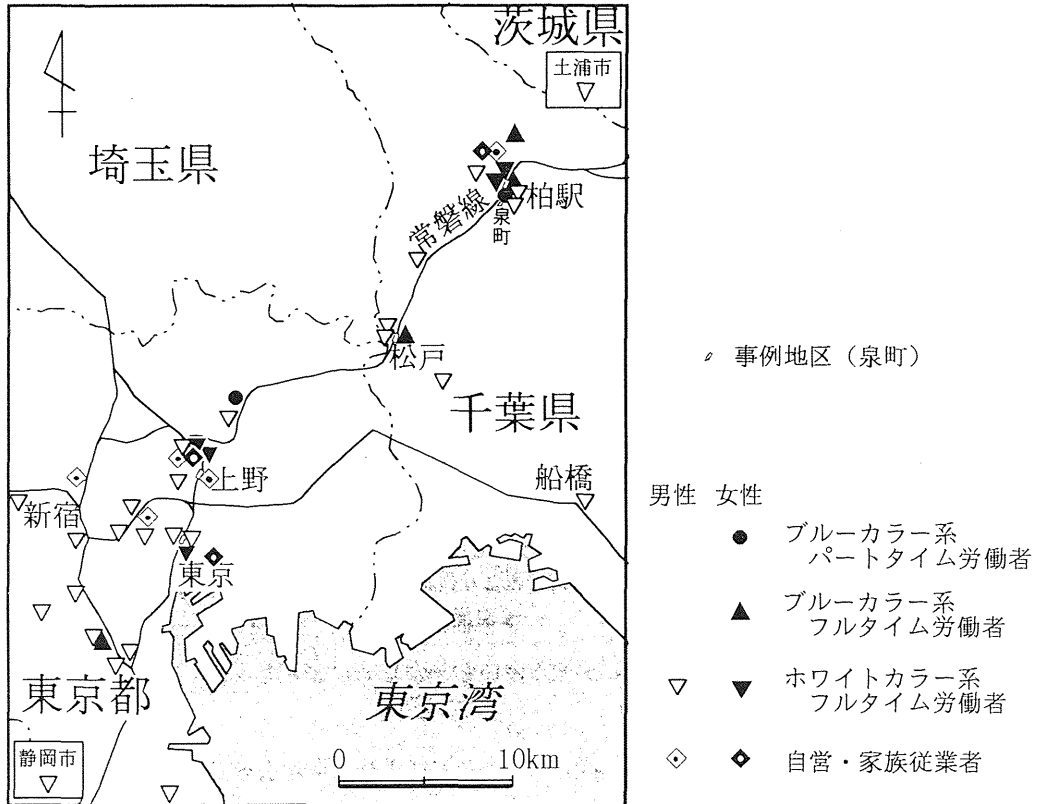
利用者が多いことがこの地区の特徴といえる。泉町が駅に近接していることが、既婚女性に電車通勤を容易にさせている。

平均通勤時間は、既婚男性が56.0分と、柏市全体の有配偶男性の平均通勤時間の60分（1990年国勢調査）より4分短かった。これは、泉町が柏市内でも最も鉄道交通への近接性が高い場所に位置しており、主要な通勤先となっている東京都内への通勤時間が短時間で済むため、東京都内への通勤者が多い既婚男性の通勤時間が市の平均よりも短くなったと考えられる。逆に、既婚女性の平均通勤時間は32.0分で、柏市全体の有配偶女性の平均通勤時間の28分（1990年国勢調査）より4分長かった。鉄道への近接性が高いことは、既婚女性にとって長距離通勤が容易になるため、結果として通勤時間が長くなったと考えられる。当地区の鉄道への近接性の高さが、既婚男性の通勤を短くし既婚女性の通勤を長くすることで、結果として通勤行動の性差を縮小する方向に働いている。

Ⅲ-2 通勤先の分布

次に、通勤先の分布について検討し、泉町における通勤行動圏の特性について述べたい。

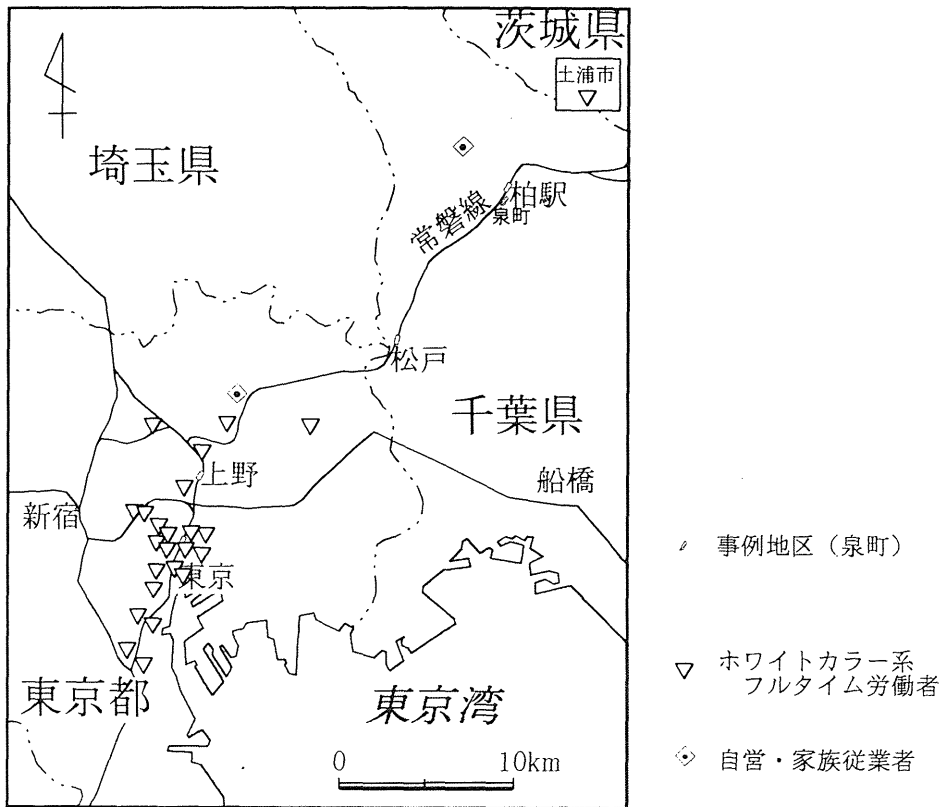
既婚男性の通勤先は東京都内と千葉県内に限られ、西は東京都杉並区、南は東京都大田区まで達している（第6図）。東京都内では、JR山手線の内側の地域やその沿線に通勤先の多くが分布している。また、通勤先が都心や副都心には集中せず、千葉県内への通勤者も39人中9人と多い。泉町では、入居開始から調査時点までに34年が経過しており、開発直後に入居した世帯主は退職し、現在ではその子供の世代や新規転入者が泉町の通勤者となっている。入居開始から間もない1964年には、東京の都心3区⁸⁾への通勤者が25人中17人で68%、東京都内への通勤者が25人中23人で92%を占めていた（第7図）⁹⁾。やがて、住宅購入者の子供の世代が成人して就業者になる頃には、大都市圏における雇用の郊外化に伴って柏市内や隣接市町村で雇用機会が増加したことも一因となり、県内への通勤



第6図 柏市泉町における既婚者の通勤先の分布（1994年）
（聞き取りにより作成）

者が増加した。この新しい世代は、住宅購入者世代とは異なり居住地が職場よりも先に決まっている。通勤先は東京に限らず、自宅から通勤可能な範囲で自由に選択することが可能であったことも大きな原因であると考えられる。

一方、既婚女性の通勤先は、柏市の松葉町から東京都品川区五反田に至るまで、北東から南西に向かって帯状に分布している。柏市内と東京都内への通勤者が特に多く、東京都内へ通勤する者は、14人のうち半数の7人に達している。柏市内に通勤する者は5人で、そのうち居住地である泉町から近い柏駅周辺に4人が通勤している。東京都内では荒川区日暮里駅付近への通勤者が多い。泉町から日暮里駅へは、柏駅から電車の乗り換えが不要で、電車の待ち時間や徒歩の時間を含めても快速電車を利用して40分以内で到着することができる。柏市内でも郊外の地区では、柏駅まで30分以上を要することも少なくない。この場合、泉町から日暮里駅付近への通勤は、柏市郊外から柏駅前への通勤と時間的に同等であるといえる。なお、通勤者の14人中10人は、住宅購入者の子供の世代であり、住宅購入者から見ていわば「嫁」にあたる女性が、現在の泉町における女性就業者の中心となっている。



第7図 柏市泉町における既婚男性の通勤先の分布（1964年）
（聞き取りにより作成）

Ⅲ－3 職種と通勤行動圏との関係

次に、既婚女性の通勤先の分布を職種別に検討することで、職種と通勤行動圏との関係を把握する。職種はその仕事の内容から、製造、販売等に当たる現業的職種と、事務、管理等にあたる非現業的職種に大別することができる。本稿では、富田（1984）で扱われている分類をもとに、前者をブルーカラー系職種、後者をホワイトカラー系職種と呼ぶことにする。なお、教師や講師（塾や習い事等）、看護婦、保母などといった資格や、それに準ずる知識・技術等が必要な専門的職業はホワイトカラー系職種として扱った。

泉町の既婚男性の通勤者は、自営業者も含めると31人すべてがホワイトカラー系の職に就いていた（第6図）。その内訳は、会社役員5人¹⁰⁾のほか、技術系職業従事者が3人、公務員1人、教員1人、自営業1人、その他社員が20人であった。泉町自体が、主として東京で働くホワイトカラー系労働者の受け入れを目的として開発された経緯があり、この結果はむしろ当然ともいえるだろう。

一方、既婚女性についても、事務職や看護婦といったホワイトカラー系パートタイム労働者が多く、ブルーカラー系パートタイム労働者は14人中わずか2人にすぎない。泉町は市の中心部である柏駅前に近接し、東京都内へも通勤が容易であるため、ホワイトカラー系の職場への近接性が高いこと

がその要因といえる。長距離通勤が負担になると考えられるフルタイム労働者も、泉町では5人中3人が東京都内へ通勤しており、東京への通勤の容易さが推察される。また、2人しかいなかったブルーカラー系パートタイム労働者の中にも、東京都内へ電車で通勤する者が1人存在する。この女性は、足立区の北千住駅付近へ通勤しており、東京都内へ通勤するブルーカラー系職種の者が皆無であった川瀬（1997）とは結果を異にしている。しかし、この通勤者の通勤時間は35分であり、ホワイトカラー系就業者の多くが1時間弱を通勤に費しているのと比較すると短い。鉄道交通への近接性が既婚女性の行動範囲を拡大させ、既婚女性の通勤距離を長くしており、職種による通勤距離の差は小さくなっているといえるだろう。

Ⅲ－4 子供の成長に伴う既婚女性の通勤距離の変化

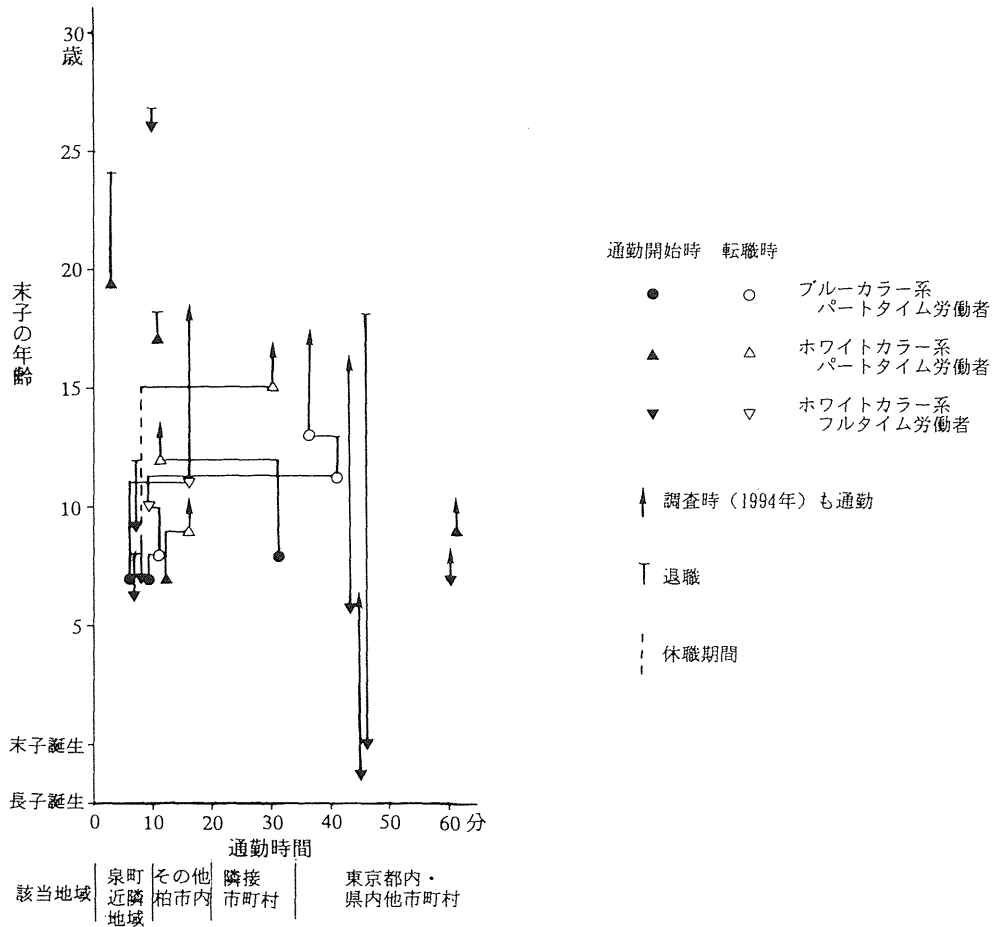
既婚女性の就業には、幼い子供の有無が大きく影響することが従来から指摘されてきた。泉町では、既婚女性の通勤時間が柏市全体の平均よりも長かったが、子供の年齢と既婚女性の通勤距離とはいかなる関係にあるのか。本節では、川瀬（1997）と同様に、出産以降の既婚女性の通勤距離の変化を、末子の年齢と通勤時間との関係をパスの形で追跡することによって、既婚女性の通勤距離と子供の年齢との関連を検証する。

泉町では、末子が6歳から9歳になるまでの間に通勤を始める者が通勤者の半数以上を占めていた（第8図）。末子誕生前後から通勤を始めた者が2人いるが、これらは、正社員のフルタイム労働者、および専門的技能を必要とする看護婦として働くパートタイム労働者であり、いずれも前述の荒川区日暮里に勤務していた。泉町では、末子の年齢の上昇とともに既婚女性の通勤距離が長くなる傾向があり、前節で述べた東京へ通うブルーカラー系パートタイム労働者も、通勤開始時は自宅付近で就業していた。しかし、川瀬（1997）の結果よりも早い末子が6歳の段階で、既に東京都内へ通勤し始めたパートタイム労働者が数人存在した。泉町の場合、調査の結果から得られた通勤時間は最長でも60分であり、短時間で東京都内へ通勤できる。泉町の既婚女性にとって東京都内は、末子が小学校低学年の時点で既に通勤可能な圏域に含まれており、その後、子供の成長と共に就業者が増加する¹¹⁾に連れて、東京都内への通勤者が増加したものと解釈できる。

川瀬（1997）では、職種によって通勤先の分布が異なり、末子の年齢に関係なく長距離通勤を長期に継続する既婚女性が存在する一方で、他の多くは、子供の影響を強く受けていた。特にホワイトカラー系の職種を志向する者は、末子の年齢が11歳以上の段階になって、東京都内への通勤者が急増する傾向があった。しかし泉町では、職種による通勤行動圏の差異は不明確で、東京都内への通勤開始の段階も早かった。これらはいずれも、泉町が東京直結鉄道に近接し、東京都内への通勤が容易であることに起因している。

Ⅳ 農村部における既婚者の通勤行動圏 — 柏市船戸地区の事例 —

柏市船戸地区は、柏市北部に位置する近郊農村地域である。市の中心部である柏駅から直線距離で約6km離れており、路線バスの本数も少なく、鉄道交通への近接性は市内で最も低い地区である。



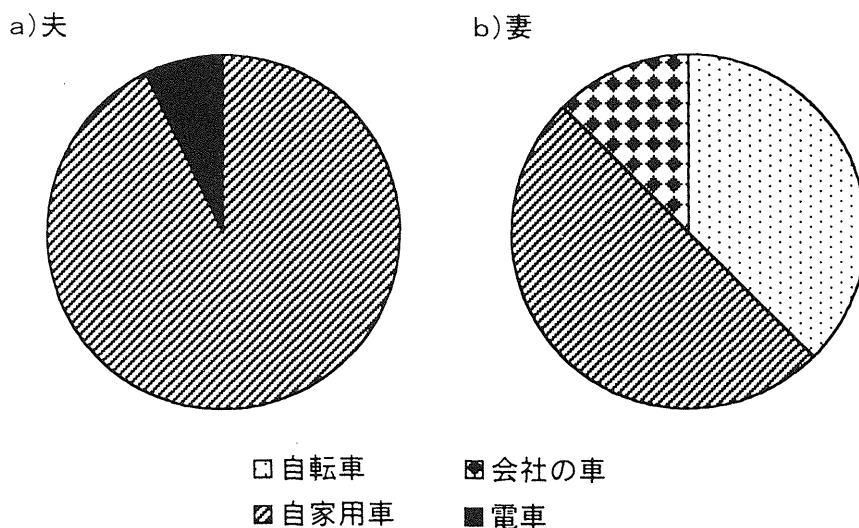
第8図 柏市泉町における既婚女性の通勤距離の変化
(1994年の聞き取りにより作成)

当地区は、1995年の国勢調査においても人口集中地区（DID）には含まれていない。しかし、地区内を常磐自動車道が通過しており、柏インターチェンジまでの距離は1 km 程度であるため、自家用車での移動には比較的便の良い地区ともいえる。自動車で10分以内の範囲に十余二工業団地や野田南部工業団地等があり、ブルーカラー系の雇用機会には比較的恵まれている。

調査の結果、15世帯から回答を得た。このうち、既婚男性は24人中14人が、既婚女性は25人中8人が通勤していた。農村部である船戸地区は、泉町とは異なり2世帯同居世帯が15世帯中10世帯（66.7%）を占めていた。

IV-1 通勤交通手段と通勤時間の性差

まず、船戸地区における既婚者の通勤行動の特性について、交通手段と通勤時間の視点から述べる。船戸地区では、男女共に自家用車を利用して通勤する者が最も多かった（第9図）。男性の通勤者14人のうち自家用車利用者が13人（92.9%）と圧倒的に多く、女性も8人のうち半数の4人



第9図 柏市船戸地区における既婚者の主要通勤交通手段（1994年）
（聞き取りにより作成）

（50.0%）が自家用車を利用して通勤していた。男女とも自家用車利用が卓越しているのは、モータリゼーションの進捗が著しい農村部の特徴であるといえる。鉄道やバスを利用するものが男女とも1人も見られないのも、都市部とは大きく異なる特徴である。

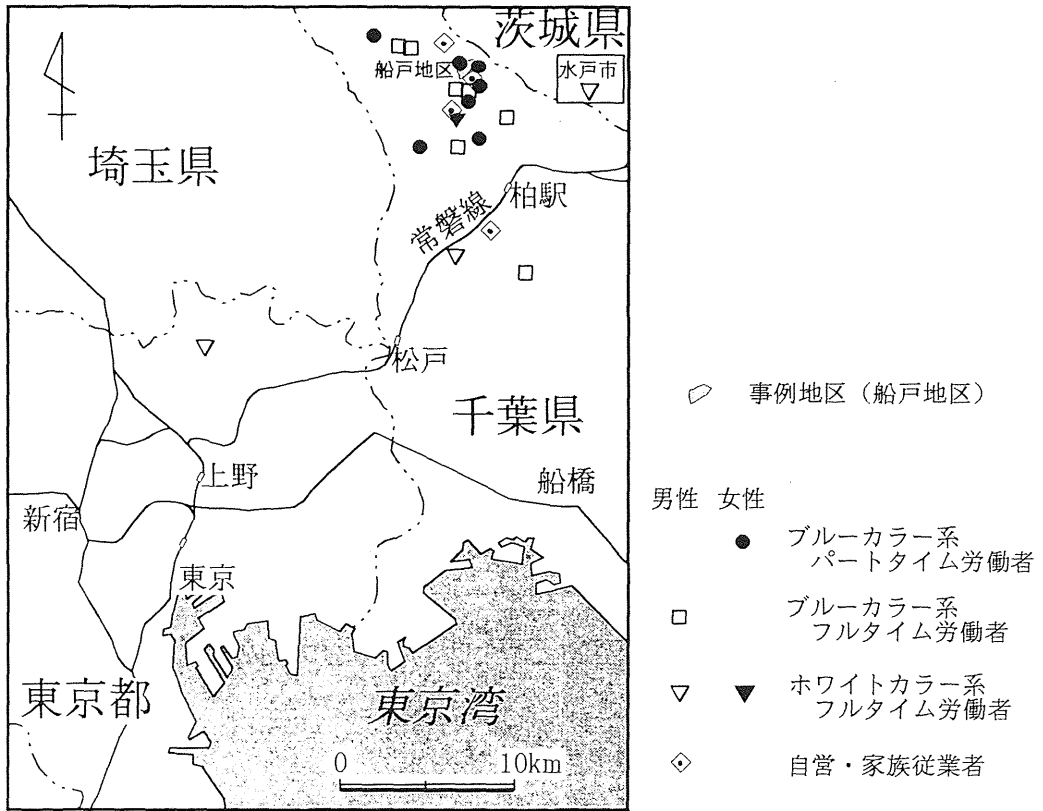
平均通勤時間は、既婚男性が26.1分、既婚女性が11.5分で、いずれもⅢ章の始めに述べた柏市全体における有配偶者の平均通勤時間の半分以下と極端に短い。鉄道への近接性の低いこの地区は、男女に関係なく長距離通勤が困難であるため、結果として平均通勤時間が短くなったものと考えられる。当地区の鉄道交通への近接性の低さは、男女の通勤距離を共に制限しており、結果として通勤行動における性差は小さくなっている。既婚男性の通勤距離も短いことは、当地区がまだ大都市圏の拡大の影響を受けておらず、東京都内で働く通勤者の流入が起こっていないことも原因である。

Ⅳ-2 通勤先の分布

次に、通勤先の分布について検討し、船戸地区における通勤行動圏の特性について述べたい。

船戸地区の既婚男性の通勤先の分布域は既婚女性よりも広域であるものの、柏市内や隣接する野田市や流山市への通勤者が多かった（第10図）。東京都内へ通勤する者は14人中わずか1人と少なく、都市地域である泉町とは性格を異にしている。鉄道への近接性が低く、住宅の新規購入が不要な当地区の既婚男性は、地元の職場を指向している。就業を優先する観点からすれば、むしろ地元で就業する者が当地区に残存しているとも見られる。

一方、既婚女性は8人中6人が柏市内の柏駅以北の地域に通勤している。1人を除いて、通勤時間は15分以内であり、東京都内への通勤は皆無であった。当地区と柏駅を結ぶ路線バスは、1時間あたり3～4本程度しかなく、柏駅まで30分以上を要する。すなわち、船戸地区の住民が市の中心部に行



第10図 柏市船戸地区における既婚者の通勤先の分布 (1994年)
 (聞き取りにより作成)

くには、泉町の住民が東京都内へ行くのと同等の時間を要することになる。このことは、当地区の住民の、自家用車の乗り入れが困難な市の中心部への通勤を難しくしており、通勤行動圏の範囲を狭める大きな要因となっている。

IV-3 職種と通勤行動圏との関係

次に、既婚女性の通勤先の分布を職種別に検討することで、職種と通勤行動圏との関係を把握する。

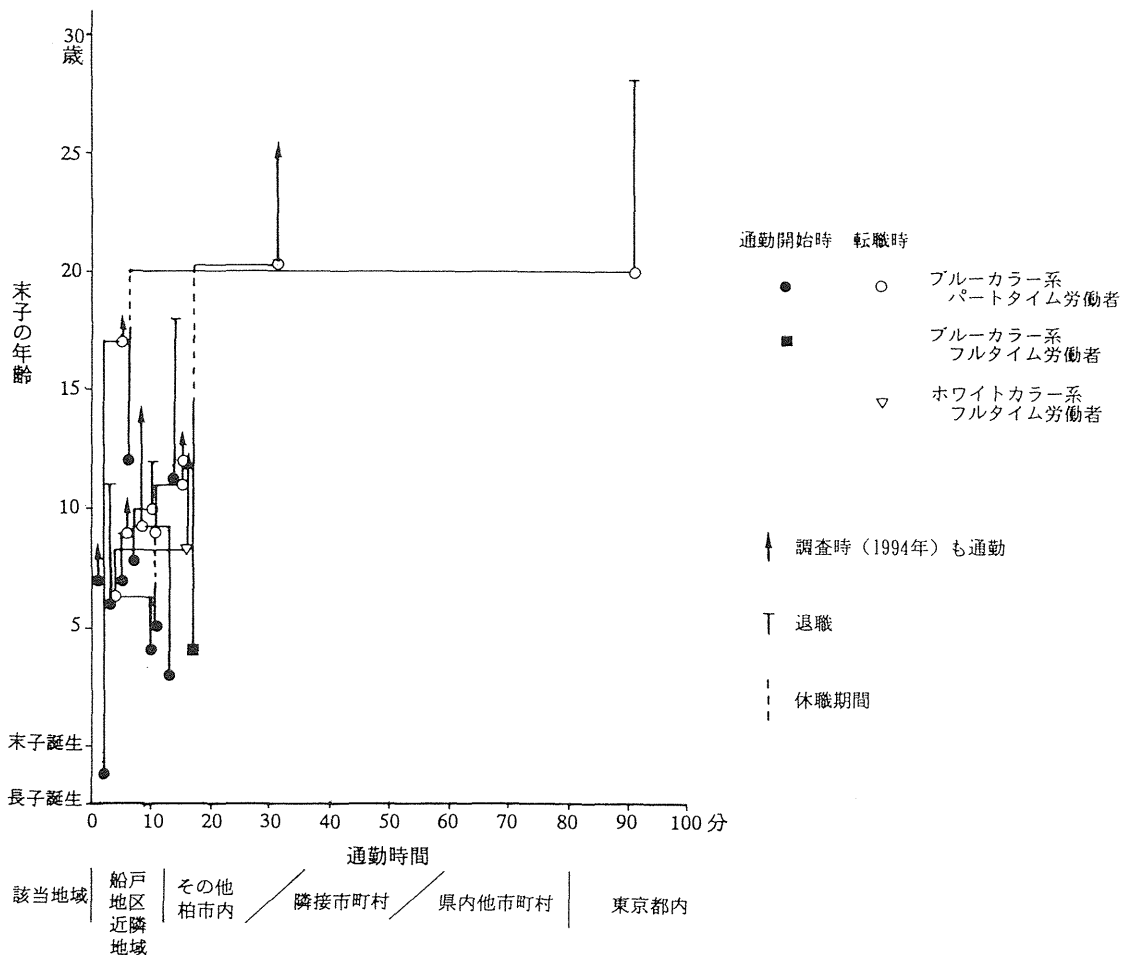
農村部に位置する船戸地区は、市の中心部から離れており、事務職や管理職といったホワイトカラー系職種への近接性が低い。既婚男性の通勤者のうち、ホワイトカラー系の職種に就く者は3人で(第10図)、それぞれ45歳、42歳、28歳の比較的若い世代である。さらに、自営業を営むものも4名おり、貸倉庫業、畳業、建設業、植木店を経営していた。その他の10人は、農外就業として製造業や建設業、運輸業、ガス会社でブルーカラー系職種に就いている。ホワイトカラー系の職種に就く者のうち、1人は東京都足立区に、1人が水戸市に通勤しており、他の職種に就く者と比較して明らかに通勤行動圏が広がった。

一方、既婚女性の通勤者の職種は、公務員である1人を除き、他の7人は地区内にある工場や商店

で働く者、倉庫等での品出し、仕分け、名札付けといったブルーカラー系パートタイム労働者として働いていた。いずれの職種も通勤距離は短く、職種による差異は見出せなかった。男女いずれもブルーカラー系の職種に就く者が多いことは農村部の地域性であるが、同時に若い世代にホワイトカラー系職種に就く者が増えてきたことは、就業形態の都市化ともいえる。

IV-4 子供の成長に伴う既婚女性の通勤距離の変化

最後に泉町と同様に、船戸地区の既婚女性の通勤先の変化と子供の年齢との関連を検証する。船戸地区では、末子が6歳から8歳の間に働き始める者が最も多く、末子が5歳以下の段階で働き始めることも少なくなかった(第11図)。前述のように、当地区には2世帯同居世帯が多く、これらの世帯では、既婚女性1人あたりの家事・育児の負担が核家族よりも小さい。そのため、核家族世帯の多い都市部よりも早い段階で通勤を開始することが可能になると考えられる。また、末子が中学生、高校



第11図 柏市船戸地区における既婚女性の通勤距離の変化
(1994年の聞き取りにより作成)

生になっても、通勤距離が著しく伸びることはなく、家事や育児から受ける時間的制約と通勤距離との関係は弱いといえる。

通勤時間が30分を超える者が2人存在するが、1人は千葉県の行う発掘作業¹²⁾、他の1人は近隣の業者の行う皇居の草取りをしていた。いずれも日雇いの労働で、千葉県や業者が用意するマイクロバスに乗車して現場に向かっていた。この就業形態は、県や業者から地区全体にわたる依頼を受けたもので、自ら職を探す就業とは性格が異なる農村特有の農外就業形態といえるだろう。他の労働者と同乗したマイクロバスでの移動は、移動時間も通勤時間ではなく労働時間ととらえることもできる。また、長距離通勤を開始したのは、子供が既に就職した後のことであり、育児から受ける時間的制約は皆無の状態であった。

船戸地区には、このように都市的就业形態と農村的就业形態が共存しているが、発掘作業と草取り作業に就く2人は既に60歳を超える高齢であり、若い世代には引き継がれていない。船戸地区は未だDIDには含まれていないものの、柏市における都市化は、周辺地区に雇用の場を創出し、船戸地区の就业形態も徐々に都市的な形態へと変化しつつある。

V お わ り に

本研究は、東京大都市圏郊外の北東セクターに位置する千葉県柏市において、既婚者の通勤行動を世帯を単位として検討し、都市・農村間の比較を行った。その結果、以下のような知見が得られた。

千葉県柏市では、1975年以降、主として都市部における女性雇用者の増加によって女性就業率が上昇し、1990年には農村部の女性就業率を逆転するに至った。既婚者の通勤距離の性差は大きく、平均で既婚男性は、既婚女性の2倍以上の通勤時間を要していた。

柏市は大都市からの人口流入によって発展した大都市圏郊外の都市として位置付けられるが、住民の通勤行動は、都市化の段階によって地区ごとに異なっていた。都市化が早く進んだ市の中心部付近の住宅地域である泉町は、鉄道への近接性が高く、市内でも最も短時間で東京都内へ通勤することが可能な地区である。既婚男性の東京都内への通勤率は非常に高く、東京都内で働き、郊外都市に居住するという職住分離のライフスタイルをうかがうことができた。それに対し、農村部の船戸地区では、男性でも東京都内で就業する者は少なく、大部分は地元で就業していた。

これらの傾向は、男性よりも一般的に通勤距離の短い既婚女性についてもみられた。泉町では既婚女性の就業者の半数が東京都内に通勤していたのに対し、船戸地区では、東京都内はおろか市の中心部である柏駅前への通勤者すら存在せず、通勤行動圏の範囲は市内の北部や隣接市に限られていた。泉町では、短時間で東京都内へ通勤することが可能であることから、長距離通勤が困難と考えられる末子が小学校低学年の段階で、既に東京都内が通勤可能な圏域に含まれており、実際に東京都内への通勤率が高かった。中心地への近接性が高いため、男女ともホワイトカラー系の職種に就く者が多かった。鉄道への近接性が高く、単位時間当たりの移動可能距離が長いことから、泉町の既婚女性の職場の選択範囲は、職种的にも空間的にも広いといえる。一方で、都市化の未だ進展していない農村部では、鉄道や市の中心地から距離を隔ており長距離通勤は難しい。そのため、子供が成長しても既

婚女性の通勤距離が伸びることはなく、通勤行動圏は自宅近隣の狭い範囲に限られていた。また、中心地から離れているため、男女ともブルーカラー系職業従事者が大部分を占めていた。

以上のことから、大都市圏郊外においては、長距離通勤を可能にする鉄道交通への近接性が、既婚者の通勤行動圏の地域差を生み出す大きな要因となっていることがわかる。同じ市内においても、居住地によって職場選択の環境が異なることが、通勤行動圏とその変化に地域差を生み出しているといえる。

東京都心から約30km離れた柏市では、現在も市域内で都市化が進行しているが、都市化の段階によって、男性だけでなく既婚女性の通勤行動の様相が異なることが明らかになった。しかも、鉄道への近接性や大都市圏の中心地への距離は、通勤行動圏の形状や通勤距離の差異に影響しているばかりではなく、子供の成長に伴う既婚女性の通勤行動の変化にも地域差を生じさせていた。女性の社会進出が述べられている昨今であるが、通勤および就業の性差が大きいのは、今日女性就業率が高まりつつある都市部であり、今回対象とした地区よりも、川瀬（1997）で対象とした郊外の新興住宅地でその格差が最も大きかった。このことは、今後も大都市圏郊外の新興住宅地に流入するであろう若い女性にとって、その地への居住そのものが就業上の障害となることを意味しており、今後の女性の社会進出を考える上で重大な問題といえるだろう。

本稿を作成するにあたり、資料収集の際には柏市役所の方々に御協力いただきました。また、アンケート調査には、柏市泉町、船戸地区の多くの方々に御協力をいただきました。上記して厚く御礼を申し上げます。

注

- 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年には両地域の差はかなり縮小したことを明らかにした。
- 2) 世帯数の増加率が人口の増加率の2倍近くになっているのは、全国的に見られる核家族化と少子化の進行による、一世帯あたり人口の減少傾向によるものである。特に、柏市のような大都市圏郊外地域では、核家族化に加え、アパートに住む一人暮らしの若者や老人も増加しており、世帯数の増加は人口増加以上に著しい。
- 3) 東口に「柏そごう」西口に「柏高島屋」が相次いで開店した。大型商業施設を誘致しての駅前再開発事業は国内初のケースであり、同時に東口に完成したペDESTリアンデッキ（地上がバスターミナル、2階が歩行者専用通路と広場になっており、「ダブルデッキ」と呼ばれていた）も日本初の事業であった。
- 4) 柏市では、東京へ直結するJR常磐線と、大都市圏の郊外を環状に走る東武野田線が柏駅で交差しており、柏駅前地区は沿線住民の集まる中心地となっている。さらに、国道6号と国道16号も柏市で交差しており、同市は東葛地区の交通の要衝として、昭和40年代後半以降急速に発展した。
- 5) 事例地区は、国勢調査で用いられる人口集中地区(DID)を基準に設定した。泉町は、1960年には既にDIDに含まれていたが、船戸地区は、1995年においてもDIDに含まれていない。
- 6) 調査の際には、まず、世帯全体について入居年、家族構成、構成員の年齢、学歴、運転免許の有無を質問した。続いて、夫婦それぞれの通勤について質問した。まず、調査時点における通勤について、通勤先の場所、職種、雇用形態、交通手段、通勤時間を質問した。さらに、現住地に入居以降の通勤先の変化について、各通勤先の場所とそこで働いた期間と職種、雇用形態、交通手段、通勤時間を質問した。調査は1994年10月から12月にかけて実施した。

- 7) 柏市泉町は、1960年に(財)第一住宅建設協会によって開発された住宅地域である。1990年の国勢調査によると、人口1,022、世帯数460となっているが、本研究で対象とした、1960年の開発による住宅地域の世帯数は137(アパートは除く)である。
- 8) 都心3区とは東京都千代田区、中央区、港区の3区を指す。
- 9) 1964年と1994年の既婚男性の平均通勤時間を算出すると、それぞれ63.8分と56.0分であり、世代が変わったことで通勤距離が短くなったと言えそうであるが、これらは単純には比較できない。なぜなら、電車のスピードアップや快速電車の柏駅停車(1972年)により、1964年当時と比べ東京への所要時間が大幅に短縮されるなど、現在と鉄道交通事情が大きく異なっているからである。
- 10) 会社役員が多いのは、この地区の住民が高齢化しており、現在も就労している者には会社役員が多いためと考えられる。
- 11) 既婚女性が就労を開始する動機は、経済的要因とは限らず、余暇における他人との接触機会を求めて、自宅外で就業する場合もある。しかし、子供が高等教育を受容する世帯の既婚女性からは、働かなければ生計が成り立たないという意見が多く聞かれた。
- 12) この発掘作業は、当地区で1977年以降引き継がれてきた。発端は常磐自動車道建設の際の発掘作業であった。

参考文献

- 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, 68A, 1-26.
- 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, 63A, 766-783.
- 川口太郎(1992): 郊外地域における生活行動圏に関する研究。地域学研究, 5, 83-99.
- 川口太郎(1994): 東京大都市圏の地域構造変化と郊外の生活空間。高橋伸夫・谷内 達編『日本の三大都市圏 — その変容と将来像 —』古今書院, 73-92.
- 川瀬正樹(1997): 世帯のライフステージから見た千葉県柏市における既婚女性の通勤行動の変化。地理学評論, 70A, 699-723.
- 富田和暁(1984): 東京大都市圏における職業別就業者の空間的動向。横浜国立大学人文紀要第1類(哲学・社会科学), 30号, 1-31.
- 富田和暁(1988): わが国大都市圏の構造変容研究の現段階と諸問題。人文地理, 40, 40-63.
- 藤井 正(1990): 大都市圏における地域構造研究の展望。人文地理, 42, 522-544.
- 矢野桂司(1994): 都市システムの視点から見た東京大都市圏の変容。高橋伸夫・谷内 達編『日本の三大都市圏 — その変容と将来像 —』古今書院, 22-48.
- 吉田容子(1993): 女性就業に関する地理学的研究。— 英語圏諸国の研究動向とわが国における研究課題 —。人文地理, 45, 44-67.
- Blumen, O. (1994): Gender differences in the journey to work. *Urban Geography*, 15, 223-245.
- Davis, J.S. (1993): The commuting of exurban home buyers. *Urban Geography*, 14, 7-29.
- 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.
- Kamiya, H. and Ikeya, E. (1994): Woman's participation in the labor force in Japan: Trends and regional patterns. *Geographical review of Japan*, 67B, 15-35.
- Madden, J.F. (1981): Why women work closer to home. *Urban Studies*, 18, 181-194.

A Comparative Study between an Urban Area and a Rural Area in Married Persons' Commuting Activity in Kashiwa, Chiba Prefecture

Masaki KAWASE

Increase of the ratio of employed middle-aged women has influenced suburbanization of employment in metropolitan suburbs. Gender difference in commuting activity, however, is large in metropolitan suburbs. We have to examine regional difference of married persons' commuting activity in metropolitan suburbs, for investigation of the relation between the structural change of the metropolitan area and married persons' commuting.

The purpose of this paper is to examine the gender difference in married persons' commuting activity and its regional difference between urban area and rural area within the suburban municipality. Study area is Kashiwa, Chiba prefecture, located in the northeastern suburb of Tokyo. Survey districts are Izumicho (urban area) and Funato (rural area) districts. I collected data used in this analysis by interviews.

The results of this analysis reveal the following:

- (1) In Kashiwa, the rate of employed women has increased since 1975. The rate of employed women in urban area has been over the rate in rural area in 1990. Married women's average commuting time is less than a half of married men's one.
- (2) Married persons' commuting activity spaces are different between regions within Kashiwa. In urban area, married persons' workplaces show belt-shaped distribution, from their residential area toward Tokyo. In rural area, married persons' workplaces show concentric circle-shaped distribution.
- (3) Main factors caused of regional difference in married persons' commuting activity are accessibility to the railway and distance from CBD. In residential area beside CBD of Kashiwa, most of the married employed persons are white-collar workers, because of accessibility to CBD, which have many clerical, administrative, and professional jobs. Married women's commuting activity change as their youngest child grew up. Their commuting activity space, however, includes Tokyo, when their youngest children are low-grade elementary school students, because of accessibility to railway leading to Tokyo.
- (4) In contrast, most of the married employed persons are blue-collar workers in rural area. Married women's workplaces are only near their homes, even if the youngest child becomes high-grade elementary school students. In rural area, the relation between children grew up and commuting distances is less than other districts.
- (5) Suburban new residential area (investigated in Kawase (1997)) has the largest difference between wife and husband in commuting activity and working form. This point is important for young women who will live in suburban residential area in metropolitan suburbs, because living in there will be a constraint in women's working.

Key words: Tokyo metropolitan area, suburb, commuting activity space, accessibility, gender difference