

を検証することが本研究の目的である。

板橋区を研究対象地域としているが、板橋区では「いきいき教室」という在宅高齢者向けの福祉サービスがある。虚弱などの理由から家に引きこもりがちな高齢者を対象としていて、平均年齢が81.3歳である。調査の対象者は仲町いきいき教室の利用者である。

いきいき教室の活動を観察して、利用者にとって週に2回のいきいき教室は1週間の生活のリズムを形成する主要な「ルーティン」であり、楽しみであることがわかった。その理由としては、普段あまりできない外出の機会が得られるためと、人に会って会話が出来るためである。いきいき教室は高齢者の社会性を維持する効果があると考えられる。

聞き取り調査によって、福祉サービスが高齢者の生活に重要な位置を占めていることがわかった。とくに体力的に家事が苦痛となった高齢世帯には、ホームヘルパーが日常生活において不可欠であるようだった。住宅改造については、家の中で一人で移動したり、動作できるように本人の自立を助

ける効果があった。

外出については、機会は少なく、外出するとしても家族が付き添うことが多い。外出しない理由は、体力的な問題、痴呆症状のため、本人の外出願望がないため、という3つの理由があった。

高齢になっても、できるだけ張りや楽しみのある生活を送ることが望ましいと考える。体の自由が利かなくなった時に、外出に限らず、移動や動作といった「動くこと」に対して、高齢者自身の意志がどこまで反映されることが可能なのか、どうしたらより反映されるのか、は難しい問題である。それは本人の身体的、精神的状況、本人を取り巻く環境など、様々な要因が関わっている。本研究によって得た結論は、誰にでも当てはまるような一般的な解決策があるのではなく、高齢者一人一人のケースに適した解決策があるということである。

誰もが高齢者となるのであるから、高齢者の存在がより認識され、高齢者福祉に関心が集まる必要があると考える。

少子化社会と家庭のあり方

原 響 子

本論文は、時間地理学の理論や研究方法を用いて、家事・育児を積極的に行う男性に接近を試みることを目的とする。「育時連」(正式名称:男も女も育児時間を!連絡会)のメンバーに、直接インタビュー形式で話を伺い、同時に実施したアンケートとともに、生活活動時空間の利用方法という視点から考察を試みた。5世帯の家族の生活活動をデイリーパスで表し、平日と休日の比較もした。共働きで、幼児を抱えた世帯の生活活動の実態、家庭内労働の分担の仕方、性別役割分業についての考え、など夫婦で仕事も家庭も平等に担う世帯の周辺の問題を取り上げた。インタビューをした男性は全員、日本の一般的な男性と比較すると、格段の違いが見られた。家庭内労働の時間は、平均男性は8分なのに対し、調査した男性は211.5分と、数十倍もの差がある。また、調査の結果、すべての世帯で、夫婦で仕事も家庭も平等に携われるよう

に、工夫されていることが分かった。買い物や掃除に代行サービスを利用して家事労働の負担を軽減したり、保育園の延長時間を最大限に使ったり、その他の保育サービスも利用したりと、世帯によってさまざまである。夫の職場、妻の職場、保育園利用時間、子供の性格などによって、制約は大きく変化してくる。各人、各世帯の最適なスタイルを探してよりよい生活をしようとする姿勢は同じだが、生活スタイルは多様化していることが分かった。

また、女性の社会進出と大きく関係のある、少子化問題についても、その背景や原因をまとめた。そして、専業主婦を奨励するような日本の雇用慣行、固定的性別役割分業、教育費や土地・不動産などの経済的な問題、と多くの問題が複雑に絡み合っていることが分かった。その上で、女性が子供を産みやすい社会、それを支援する政策が必要だということを述べた。

本論文で、生活活動を調査したことで、仕事という社会的生産活動も、家庭内労働という再生産活動もどちらも、個人にとってはそれぞれ重要な価値を持つ労働だということが分かった。家事や子育ての経験は、いうまでもなく当事者にとっては非常にプライベートなことである。けれども、その私的なことは、同時に公的、社会的でもあるのである。子供は社会やその中で活動する多くの

人間が育てていくもので、また彼らが文化、慣習を継承して社会をつくっていく。この意味で、公私どちらの活動も密接な関係を持っている。少子化の時代、男女の役割が模索されている時代、そうした大きな社会的変化の一つが、家事・育児などの家庭内労働のあり方に影響している。私は、そのことをしっかり理解して、今後の社会を、家庭内労働を、考えていきたいと思う。

線路を挟んだ駅前の商業施設の非対称性について ——中央線沿線事例として——

金田裕子

近年、私鉄を中心に駅の立体交差事業が行われている。これは線路を挟んだ両側の市街地の分断を解消することを主な目的としている。筆者自身、駅の利用者として駅の両側の地域の発達の違いの差、カラーの違いというものを目にしてきた。このことに関して従来の地理学の研究にあたってみたところ、都市という大きな範囲を同心円という対称的なモデルにして大まかに述べるにとどまっていた。そこで、本当に駅周辺には非対称性が存在するのか調査し、もしそうであればその要因を歴史的に探り、駅周辺が非対称的な構造となる要因を導き出すことを目的とする。

事例として中央線沿線を取り上げたのは、この非対称性が地形的要因によって駅からその周辺への発達が阻まれるために起こるという自明の要因からではなく、鉄道そしてその周辺の土地利用という人為的なものを契機として起こるのではないかという観点から駅周辺の構造を見ていきたかったためである。そこで武蔵野台地上を走り、線路が分断する南北地域に関しては、ほとんど地形の影響を受けない中央線を選ぶこととした。

そしてこの中央線の各駅において、駅周辺を線路を境として二つの地域に分け、この両側に

ある商業施設等の数を数え、駅周辺の非対称性の存在の有無を調査した。

この結果をもとに、中央線の各駅を、両側とも発達した駅、片側のみ発達した駅、両側とも発達していない駅の三つに分類してみた。その三つのタイプの駅のなかから明確に分類できた中野、立川、東小金井について、駅周辺の歴史を振り返ることで、それぞれの駅がそれぞれの性格を持つようになった原因を探った。

さらに三つの事例研究を通して、非対称性を持った駅前周辺の発展に関する考察をし、7つの要因を導き出した。それは、①街道の有無、②鉄道の敷設+駅の設置、③駅の入出口が最初に線路のどちら側に設置されるか、④駅の入出口が線路の両側にできるか、⑤線路を挟んだ両側を行き来できるか（高架下を行き来できる、橋上駅になっているなど）、⑥人を呼び寄せる巨大建築物の有無（デパートなど）、⑦③の段階で都心から移転してきた施設跡地を有効活用できるかどうか（非対称性の逆転）、である。

このように駅周辺のまちとは長い年月の中で、鉄道、商業施設等、さらには周辺の駅の影響を受けながら、非対称性を帯びたり、まちの中心の移動を起こしたり、発達が抑えられたりするものと考えられる。