

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駅の出入り口が最初に線路のどちら側に設置されるか、④駅の出入り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。