

# 質的調査からみたライフスタイルと行動範囲

—— 流山・美田自治会の事例 ——

林 香織\*

## 要 約

低炭素社会実現に向けた様々なプロジェクトを進めている流山市の中でも、特に活発な活動を続けているのが美田自治会である。美田地区に居住する住民10名に対し、日頃の行動範囲に関する質的調査を行った。その結果、行動範囲から個々人のライフスタイルを垣間見ることができた。自宅を中心に1.5km圏内を中心に、“お気に入り”の場所を選考しながら生活に定着させていく。本稿は、こうしたライフスタイルを持つ個々人の集合体である美田自治会とはどのようなコミュニティであるのかを検証するための、基礎的研究成果を報告するものである。

今回の調査によって明らかにした知見は以下に集約できる。

- (1) 美田地区の住人の行動範囲は、自宅を中心にした半径1.5km圏内。その中の移動には、徒歩、自転車、車、ぐりーんバスが多用されている。
- (2) 商業施設やスポーツ施設の利用が活発で、レジャー施設の利用はやや少なめであるライフスタイルを持っている。
- (3) 曜日・気象・体感・都市計画・ライフステージの変化は、行動範囲を決定づける要因になりえる。

**キーワード:** ライフスタイル、行動範囲

## はじめに

本稿は、環境省プロジェクト「低炭素地域づくり面的対策推進事業」<sup>(1)</sup>の一環で行われた、流山市美田自治会への質的調査結果から、日常的行動範囲を把握し、自治会の特徴を考察したものである。流山市は、“都心から一番近い森の街”を標榜し、グリーンチェーン戦略を中心に、低炭素社会実現に向けた町づくりを行っている。本学ライフデザイン学科の伊藤勝教授を中心に毎年夏に行われている熱環境調査、美田自治会などいくつかの自治会を基軸に広がりを見せる夏場のグリーンカーテン作成、市内のガーデニングクラブ花恋人が主催するオープンガーデンをはじめとする市

民の緑化活動への参加など、様々なアプローチを試みている。今回の環境省プロジェクトは、端的に言えば、CO2削減のために、自動車利用を「電動アシスト自転車」に代替できる場所や自治会のシュミレーションを行うことを目的としている。今回の流山美田自治会での質的調査（グループインタビュー）では、量的調査では現れてこない、よく行く場所を地図上で示してもらうなどの工夫を行い、移動手段を含めた日常の行動範囲を細かく知る良い機会となった。

## 1. 研究背景

流山市民の生活行動については、土屋・林(2008, 2009)で明らかにしてきたように、流山市を自然・地理的条件によって4区分し比較するとそれぞれの地区で行動範囲が違う。今回の調査対象である美田自治会は、中部地区に位置してい

2010年11月29日受付

\* 江戸川大学 マス・コミュニケーション学科講師  
メディアコミュニケーション論

る。中部地区で人口が集中しているのは、本学を擁する駒木と東武野田線の初石駅東側に位置する東初石の2地域である。美田自治会のある流山市美田は、ちょうど駒木と東初石に挟まれた、閑静な住宅地となっている。美田は、元々、1970年代に日立製作所社員のための持家分譲用に宅地造成が行われた地域で、美田中央公園の隣に位置する自治会館を中心に、流山市内で最も活発に自治会の活動を行う地域である。現在の会長である松島英雄氏のリーダーシップによって、グリーンカーテンの促進、2010年2月には「CO2削減『一村一品』大作戦」<sup>(2)</sup>の千葉県代表として全国大会に出場するなど、低炭素社会実現に向けて積極的な活動を続けている。

2008年の流山市民に対する調査結果から、美田を含む中部地区は、60歳、70歳代のリタイア組が多く居住していることがわかっている。自治会の活動に活発に参加している世代とちょうど符合している。また同調査では、中部地区に居住する人は、柏市を含むその他の地域に足を延ばすよりも、流山市内を生活行動圏内としており、特に、TXの「流山おおたかの森駅」周辺、運動公園周辺、「柏の葉キャンパス駅」周辺に行動が集中していることを明らかにしている。場所の特定は出来ているものの、どのような交通手段、目的意識を持って行動しているのかを量的に明らかにすることは難しい。今回の質的調査では、前回数値的には明らかに出来なかった部分を重点的に、質問を重ねた。

## 2. 先行研究

生活行動範囲を知る研究の系譜は、都市計画に関する建築や工学分野にある。茂手木・山田(2006)は、東京近郊の都市を中心に、行動範囲と訪問者の目的を知るためにアンケート調査を行っている。それによると、近郊都市からアクセスの良い都市(ここで言う都市とは、渋谷、新宿、池袋といった多くの人が集まる街を指す)には人口が流入しやすく、女性は移動目的として「買い物」を挙げ、男性は「会社」と回答するなど目的

には性差があるという。生活行動の決定要因として「アクセスの良さ」は重要な手掛かりとなる。なぜなら日常の生活行動は、自宅を起点に組み立てられているはずで、自宅からのアクセスの良い場所、悪い場所を知ることが、行動範囲の特定のために必要な要素と考えられる。また、都市空間をデザインする意味での都市計画関連の研究からは、空間認識のレベルが行動範囲を決定づけていることが報告されている(宮岸ら2003)。方向感覚の個人差を「空間認識レベル」として測定した結果、レベルの高い被験者は行動範囲が広く、低い被験者は行動範囲が狭かったという。これは空間認識レベルの高い人ほど、街区の全体的な空間構造を把握して移動することに起因しているのだという。これは自由散策、いわゆる散歩において、その散歩経路をどう構築しているかという仮説に基づく研究である。経験的に、車を運転する人とならない人では、日常的に認識している経路が違う気もするが、歩行に限って空間認識レベルを測定しているため、車の運転有無などの要素は考慮されていない。

近年、生活行動とライフスタイルの関連性を明らかにする研究も増加している。郊外の住宅地に居住する定年後の夫婦のライフスタイルと生活行動について、夫婦ともに在宅時間が長いのに、夫婦別々の活動を行う傾向が強いことが指摘されている(森田・平山2008)。更に同研究では、自宅外での行動範囲として、自宅近辺に夫が外出しないエリアが存在することを指摘しており、都市計画上のデザインとして、妻の利用を想定した施設が住宅地近辺に配置されていることが影響を与えた結果だとされている。本研究が対象とする美田自治会に居住する住民は、先に示した通り、60～70歳代で、家族構成として定年退職後の夫婦である場合が多い。こうした夫婦の生活行動を知る上で、ライフスタイルの解明は重要となる。

都心部からは少し距離のある“郊外の住宅地”という立地環境がもたらすライフスタイル上の制約も考えられる。奈良県の事例であるものの、都市部から少し離れた住宅地の居住者には、(1)自然性の高い生活を志向する者が多い半面、アクセ

スの悪さから都心部にあまりでかけない、(2) 自然性を求め地域に密着した生活を送り満足度が高い一方で、地域に“閉じ込められた”居住者が存在することを明らかにした研究もある（伊東・今井 2008）。

美田地区におけるグリーンカーテンなど低炭素社会実現のためのアプローチは、自然への意識の強さが多分に影響を与えていると考えられるため、同様の傾向があるとも考えられる。これに関連し、郊外の住宅地の居住者は、都心部の居住者に比べ、日常的に利用する店舗や施設の数が少ないことが指摘されている（二江ら 2008）。特に買い物や外食といったライフスタイルを決定づけるような行動において、特に差異がみられるという。自宅周辺にどのような施設が存在するのかといった都市デザインに起因するものだが、同じ店舗によく通い満足度も高いというのが郊外の居住者像であることが見てとれる。

### 3. 質的調査の概要

調査時期：2010 年 11 月 12 日（金）10:00～11:30 及び 11 月 15 日（月）13:00～14:30

対象者：美田自治会に所属する住民総計 10 名（1 回目は 7 名、2 回目は 3 名）

質問項目：主な質問項目は以下の通り。

- (1) 平日・休日・雨の日・晴れの日・暑い日・寒い日の 6 パターン別に、「よく行く場所」、「自宅からの所要時間」、「交通手段」や「一緒に行く人」
- (2) よく行く場所を地図上にマーキング
- (3) よく行く場所までの経路や、好んで通る道のマーキング

質問項目の (1) は、新社会システム研究機構による CO2 削減のための電動アシスト自転車導入のための、シュミレーションに必要なパターンと一致させているもので、平日と休日、雨の日と晴れの日、夏の暑い時期と冬の寒い時期で行動のパターンに変化が起きるのかどうかを確認するものである。(2) と (3) は、実際の流山市の地図を広げ、対象者がその地図を囲むように座っても

らった。話題に登る場所などを「地図で言うところのあたりですか？」などと促しながら、指で指してもらい、随時、経路と交通手段を確認しながら、地図上に付箋を貼り付けて、マーキングしていく形をとった。

## 4. 調査結果

### 4.1 行動範囲

図 1 は、美田に居住する住民 10 名の行動範囲を示したものである。美田地区の住民にとって「最寄駅」は TX「流山おおたかの森」もしくは東武野田線「初石」になるとのことだった。流山おおたかの森駅までは、美田自治会から市内を走る循環バスである「ぐりーんバス」<sup>(3)</sup> を利用することができるため、おおたかの森まではバスで出るのが多かった。初石駅までは自転車利用も多くなっている。むろん徒歩で駅まで出る場合もあるが、聞き取り調査の結果として見えてきたのは、目的と交通手段の相関である。

散歩などは歩くことそのものが目的のため、歩いて 1 時間程度のコースが策定されていた。人気の散歩コースは、初石駅を中心とする東初石から東武野田線豊四季駅方面のお諏訪さまを目指し南下し、本学を擁する駒木を回って美田へ戻るコース。もう一つは、駒木台を抜けて柏の葉公園に向けて北上し、公園を一回りして美田へ戻るもの。どちらも歩いて 1 時間～1 時間半程度で良い運動になるという。

それに対し、何らかの施設へ向かうことが目的の場合は、徒歩よりも自転車や車での移動が多い印象を受けた。初石駅周辺には、本屋・床屋・クリニックなどが点在しているため、用事を済ませに自転車で向かうとのことだった。散歩がてら立ち寄るというような利用形態ではないことが伺えた。





ラオケ店や、十余二の麻雀などが挙がっていたが、パチンコや温泉、銭湯などは挙がってこなかった。近年は、東京都内でも温泉が湧くなど、気軽に行っているのんびり楽しむ温泉施設に人気が集まっているが、こうした施設は利用したことがないと言う。「銭湯っていうと汚いイメージ。」という印象を持っているようで、利用意向そのものが低い。こうしたレジャー施設の利用や施設に対する印象形成と、社会階層の相関があるのではないかと感じる。

### 4.3 行動に影響を与える要因

電動アシスト自転車への代替をシュミレーションするために、6つの条件を提示し、この条件区分によって行き先を変えることがあるのかどうかを質問した回答をまとめた。

#### パターン1：休日と平日

行き先はほとんど変わらない。定年退職しているので、毎日が“休日”のようなもの。平日は一人で、休日は家族でというように一緒に行く人が変わる場合もある。それに付随して、交通手段も変化する場合がある。

#### パターン2：雨の日と晴れの日

雨の日に外出そのものを控える傾向があるので、利用する施設数が晴れの日比べて減る可能性がある。雨の日は自転車ではなく、歩きや車にするなど、交通手段に違いがある。

#### パターン3：夏の暑い日と冬の寒い日

特に変わらない。マラソンや散歩などを行う時間に変化がおこる可能性がある。

回答者はいずれも「条件によって、行き先を変えたりしないなあ〜。」というものの、調査結果としてまとめてみると、違いがかなり出てきている。ただ、これを量的調査で補うのは難しい。条件を設定するものの、パターン(1)とパターン(3)における変化する値が、「行く人の人数」と「活動時間」という別次元の分析軸をなしているからである。いずれの場合も、どの変数に着目した分析を行うのか、視点を定める作業が困難となろう。

上記のパターンだけでなく、行動に影響を大きく与えたのは都市計画上の街のデザインにあることがわかった。TX 開通以前と開通後では、行動

範囲が変わった実感を、美田地区の住民は強く持っていた。例えば、TX 開通以前は、最寄駅は「初石」であって、東武野田線を利用していたため、柏方面にでる機会も多かったという。今は柏に出なくても用事がすむとのことで、あまり利用していないという話だった。確かに、街のデザインそのものがTXによって変化した。しかし、美田地区の住民はTXの開通時期と定年退職の時期がちょうど符合しているような年代であるため、ライフステージの変化による行動範囲の変化ということも有り得るため、更に調査を重ねていかなければならない。

### まとめと今後の展望

今回の調査によって明らかにした知見は以下に集約できる。

- (1) 美田地区の住人の行動範囲は、自宅を中心とした半径1.5km圏内。その中の移動には、徒歩、自転車、車、グリーンバスが多用されている。
- (2) 商業施設やスポーツ施設の利用が活発で、レジャー施設の利用はやや少なめであるライフスタイルを持っている。
- (3) 曜日・気象・体感・都市計画・ライフステージの変化は、行動範囲を決定づける要因になりえる。

今回の質的調査対象者は「世帯主」ということで、男性のみ10名になった。行動範囲にはその目的によって性差があることが先行研究で指摘されている以上、今後は女性や年齢層の違いなどにも着目することが必要になってくる。また、先行研究の整理を都市計画に限って行ったため、社会的に検証する必要もある。

行動範囲に関する社会的アプローチをとった研究成果として、ここではピエール・ブルデューの“pratique”を取り上げたい。ブルデューいわく、我々が習慣的に行う習慣行動は、意識的でも無意識でもない行動のことを指す。それは原則的になされるものでもなく、規則や合理的計算に従ってなされるものでもない。すべての行動は目的との関係性によって一定の方向づけが行われ

る。方向づけに影響を与えるものは、各人が所属する階級などの客観的条件としている。社会学理論において常に議論の対象となってきたのは客観主義と主観主義の対立構造である。ブルデューは、行為者にとっての主観的な意図と、行為そのものを客観的に構造化するときの隙間を、ハビトゥスという概念で説明した上、それまでに語られてきた“実践”とは“pratiuque”のことであると定義づけを行った。日本ではブルデューが対象とした西欧社会とは異なり、明確な階級社会ではないため、社会階層を定義することは大変難しい。ただ、自由裁量金や世帯年収といった属性から階層をパターン化し、それら階層がライフスタイルや生活行動を規定するものなのかどうかを検討していきたい。

### 《注》

- (1) 環境省プロジェクト「低炭素地域づくり面的対策推進事業」の受託者、新地域社会システム研究機構から本学ライフデザイン学科の土屋薫准教授が業務委託され、流山市内自治会に対する質的・量的な社会調査を行うなど事業促進のための作業補助をデータ面から行っているもの。
- (2) ストップ温暖化「一村一品」大作戦 <http://www.jccca.org/daisakusen/JCCCA> (全国地球温暖化防止活動推進センター) が主催する、日本全国から創意工夫をこらした地球温暖化防止対策を公募し、地区選考会を経た全国大会を開催し、表彰することで、普及啓発を行う取り組み。2007～2009年度の3ヵ年実施された。
- (3) 「流山ぐりーんバス」は市が事業主体となって、路線バスの通らない地区だが、バス利用が見込める地区を中心に走らせるタウンバス。自家用車の利用を減らすなど、地球温暖化防止の一翼を担っている。  
<http://www.city.nagareyama.chiba.jp> (2010.11.28)

### 参考文献

- P.Bourdieu, *Le Sense Pratique*, Minuit, 1980. (今村仁司・港道隆訳, 2001, 『実践感覚 1』『実践感覚 2』, みすず書房)
- P.Bourdieu, *Raisons Pratiques*, 1994. (加藤晴久・石井洋二郎・三浦信考・安田尚訳, 2007, 『実践理性』, 藤原書店)
- 伊東理恵・今井範子, 2008, 居住者の生活行動からみた遠隔郊外居住－奈良県宇陀市榛原区における－, 日本建築学会大会学術講演梗概集 :159-160
- 二江卓磨・益田英明・宗本順三・吉田哲・屈小羽, 2008, 日常利用する店舗・施設の数と距離, 満足度－京阪神における都市と郊外の居住者の生活行動圏域の研究その1・その2－, 日本建築学会大会学術講演梗概集 :1551-1554
- 曾我静男, 1994, P.ブルデューのプラティックをめぐる(2)－〈表象＝再現的思考〉の限界画定－, 大同工業大学紀要 30 巻 :39-54
- 土屋薫・林香織, 2010, GISを用いた流山市民の生活行動分析－ライフスタイルとコミュニケーションの視覚化－, 情報と社会 20 号 :43-50
- 林香織・土屋薫・木村文香, 2009, 報告書「学際的アプローチによる地域研究－流山コミュニティモデルの構築と大学の役割－」
- 茂手木和樹・山田由紀子, 2006, 都市における訪問者の行動範囲と認知に関する研究－東京近郊都市を対象として－, 日本建築学会大会学術講演梗概集 :827-828
- 宮岸幸正・西應浩司・杉山貴伸, 2003, 自由散策における経路選択要因と空間認知, デザイン学研究 50 (2) :1-8
- 森田麻記子・平山洋介, 2008, 郊外住宅地に居住する定年後夫婦の時空間, 日本建築学会大会学術講演梗概集 :1543-1544
- 安田尚, 2008, 『ブルデュー社会学を読む－社会的行為のリアリティーと主体性の復権－』, 青木書店