Osaka University Knowledge Archive

Title	「愉しみの活動」に対して生活に身近な「都市の装置」が果たす役割：活動内容と会話に着目して
Author(s)	土井, 勉; 西堀, 泰英; 石塚, 裕子 他
Citation	Co＊Design. 2019, 5, p. 45-64
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/71646
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

Osaka University

「愉しみの活動」に対して生活に身近な「都市の装置」が果たす役割：活動内容と会話に着目して

土井勉（大阪大学COデザインセンター）
西堀泰英（公益財団法人豊田都市交通研究所）
石塚裕子（公益財団法人ひょうご震災記念21世紀研究機構）
安東直紀（宮津市）
白水靖郎（中央復建コンサルタンツ株式会社）
中矢昌希（中央復建コンサルタンツ株式会社）

The Role of achieves of infrastructures to "Pleasurable Activites"- Focusing on Relations between Activities and Conversation number of people-

Tsutomu Doi (Center for the Study of Co* Design, Osaka University)
Yasuhide Nishihori (Toyota Transportation Research Institute)
Yuko Ishizuka (Hyogo Earthquake Memorial 21st Century Research Institute)
Naoki Ando (Miyazu City)
Yasuo Shiromizu (Chuo Fukken Consultants Co.)
Masaki Nakaya (Chuo Fukken Consultants Co.)

自由にクルマを使うことができない人たちが公共交通サービスの不十分な地域にいると、通院や買物など生活を支える上で不可欠な活動は実施される。一方、友人との交流や外食などの生活に潤いをもたらす「愉しみの活動」については潜在化する場合がある。本研究では、先ずこうした「愉しみの活動」の現状を把握する。次いで、人々の移動を支援する「バス」と憩いの場となる「せせらぎ（水路）」など身近な「都市の装置」との関係を分析する。さらに、多様な愉しみの活動と会話人数・会話時間との関係を把握することで、愉しみの活動の実態を会話人数や会話時間を通して評価する。その結果、複数種類の愉しみの活動を行うことや、自宅外で行う愉しみの活動の数が多いことが、生きがいの向上につながる可能性が確認できた。それらの愉しみの活動の中でも、「食事（外食）」「地域活動」「知人との交流」などで会話が増加することが確認できた。また、高台ではバスがあることで愉しみの活動が顕在化することや、せせらぎがあることでまちづくりへの参加意向が高くなり、生きがいにつながっている実態などが確認できた。

キーワード ―― 愉しみの活動、公共交通、せせらぎ、会話

Keyword ―― Pleasurable Activities, Public Transport , Stream , Conversation

Even though those who are not able to be free to utilize a vehicle live their life in insufficient regions in terms of public transport services, it is necessary for them to fulfill activities to support their lives such as seeing a doctor regularly and going shopping. However, it is tended to be hidden for "pleasurable activities" such as interacting and eating out with friends, which enrich their lives. In this study, it is clarified the current situation of "pleasurable activities". It is analyzed the relation to the equipment of urban functions, which include not only bus services for supporting people as their mobility but also artificial streams and waterfront for creating better amenity for people. Then, it is confirmed the relation between various pleasurable activities and an amount of interactions and time for conversation. Moreover, it is evaluated the nature of pleasurable activities throughout an amount of interactions and time for conversation. As a result, it is clarified a possibility to lead to improvement of living purpose because of not only having a various kind of pleasurable activities but also having a large quantity of pleasurable activities out of home. In particular, several pleasurable activities such as "eating out", "community activities", and "interacting with friends" encourage people to increase an amount of interactions and time for conversation. In addition, it is also clarified facts as followed. One is to reveal pleasurable activities because of bus services on hilltop residential areas. Another is to motivate people to participate community activities which lead to improvement of living purpose because of artificial streams and waterfront.

1 はじめに：研究の意義

産業革命で近代都市が成立して以降、都市への人口集中や施設立地が急速に進展し、都市政策はこうした集積・集中・過密への対応が中心であった。交通政策においても増加する交通量による過密・渋滞対策を中心に計画の立案を行い、整備を行ってきた。しかし、総人口減少社会の到来により、これまでの過密への対応とは異なる計画の方法や施設のあり方について取り組むことが必要とされるようになってきた。こうした問題意識を持って、我々はパーソントリップ調査（人の1日の行動について、「どんな人が」「どこからどこへ」「どんな目的で」「いつ」「どんな手段で」移動したか等を調査し、人の1日のすべての移動量を捉えるもの）から得ることができる生成原単位（ある地域に居住する人が行う一人一日あたりのトリップ（移動）回数の平均値）を対象として一連の研究を行い、西堀ら（2016）は近年これが減少している背景を明らかにした。そして今後の人口減少に加えて、働き盛り世代の生成原単位の減少を加味して将来の総交通量を推計すると、人口以上に交通量の減少が大きくなることを先行研究で土井ら（2014）は明らかにしている。

総交通量が減少すると当然、自動車交通量も減少するし、鉄道やバスなどの公共交通利用も減少する。しかし、例えば2017年2月に実施された内閣府の世論調査（2016）では地域公共交通の利便性が向上すると外出回数が増加すると回答した人たちが4割もいると報告されている。この結果から、現在は外出が行われていない（顕在化していない=潜在化している）が、なんからの状況の変化で顕

在化する交通や活動があるものと考えられる。これからの交通政策は、過密・渋滞対策だけでなく、こうした潜在的な交通需要を顕在化することが求められるものと考えられる。

これについて、西堀ら（2017）では高齢者を対象に免許の有無をもとに自由に移動する手段を持たない人たちが地域公共交通のサービス等が不十分な場合に、通院など必要不可欠な活動は実施されるが、友人との交流や外食など生活にうるおいをもたらす「愉しみの活動」（=愉しみの活動を行う場所へ向かう交通）が潜在化する場合があり、状況が改善されると、これらの潜在的な活動が顕在化することを明らかにしている。

こうしたこれまでの研究の蓄積を踏まえて、本研究の目的は「愉しみの活動」の実態を分析するとともに、生活に身近な「都市の装置」と愉しみの活動との関係について分析を行うことを目的とする。ここで、都市の装置とは鉄道やバスなどの公共交通網や道路網、都市公園などが含まれる。それら中でも人々の移動を支える公共交通網や、公共空間における人々が集う公園は、人々の交流の場となる可能性がある。本稿では、これらの都市の装置の中でも身近なものを対象として、地域の人々の日常の移動を支える「バス」と、周辺住民にとってうるおいや交流の場となっている「せせらぎ（水路）」を取り上げることにする。

愉しみの活動が人々にとって不可欠である、という点について、例えばウンベルト・エーコ（2006：114-115）は「人間に5つの基本的な必要がある。食、睡眠、愛情、遊び、何故と自問すること」と述べている。愉しみの活動はこの5つのうち、愛情や遊びに大きく関係するものであると考えられる。先に触れた先行研究では高齢者の愉しみの活動に着目しているが、ここで示したように愉しみの活動は年齢に関わらず人々にとって不可欠のものであると言える。

なお、愉しみの活動については「生活ゆとり交通」という視点からの木村（1993）、宮崎（2005）、水野（2006）など既往研究も少なくない。

また、愉しみの活動に含まれる友人との交流や外食等には、人との会話が伴うものが多い。そうした人々の会話と社会的な活動に関しては社会的包摂の視点から多様な研究成果がまとめられている。例えば、社会的なつながりの多寡が寿命にも影響することをまとめた石川（2014）の著書に多くの海外の研究成果が掲載されている。会話と都市の装置との関係については、会話人数と広場に注目した阪井ら（2004）、会話と地域コミュニティの居場所に注目した中村（2009）などがあるが、多様な愉しみの活動と会話人数や時間との関係に注目した研究はまだない。愉しみの活動には人により様々な種類のものが含まれるが、それらの中でも人との交流を伴う活動が、人々や地域社会にとってより重要な意味を持つものと考えられる。こうした研究と関係して宇都宮（2016）は公共交通がソーシャル・キャピタルの形成に関係することを示唆している。

これらの先行研究を参考にしつつ、多岐にわたる愉しみの活動の中でも人との交流を伴う活動の量を測る指標として会話に着目し、ここではそれぞれの関係に関する分析を行う。分析には、神戸市東灘区の斜面地に開発された住宅地である住吉台と渦森台と、阪神・淡路大震災で復興まちづくりが実施され、せせらぎ水路が新たに整備された兵庫区松本地区とその周辺部で行った実態調査の結果

を用いる。さらに、今後の交通政策や社会政策で着目すべき愉しみの活動の内容を明らかにするため、これらの活動と「生きがい」の関係に関する分析を行うものである。

なお、ここで「交通」と「活動」の関係について若干の付言をしておく。交通は何らかの「目的」を達成するために行われる「派生的需要」と、交通を行うことが目的の「本源的需要」に分けられる。多くの交通は派生的需要となる。ここでは「交通」を行う「目的」として愉しみの「活動」があるという視点から、愉しみの活動に着目をしている。

2　調査対象地区の概要と調査の概要

2.1　調査対象地区の概要

本研究の目的を遂行するために地域の人々の活動と身近な都市の装置との関係を分析することを前提としていくつかの調査対象地区を選定し、地元の人たちとの意見交換を行い、移動制約のある高台にある2地区と、移動制約の比較的小さい平地にある2地区の合計4地区を調査対象とした。以下、調査対象とした4地区の概要について説明を行う。

高台にあるオールドニュータウンとして神戸市東灘区の住吉台と渦森台の2箇所を選定した。ここで住吉台と渦森台は共に直近の駅であるJR住吉駅までの高低差が約300mあり、そのアクセス道路は急峻な坂道となっている。渦森台には開発当時から市バスが走行している。住吉台では開発当時はバスがなかったが、約10年前に地域の人たちによって運行を支えるコミュニティバス「住吉台くるくるバス」が導入された地区である。このように、バスが当初からあったかどうかの違いと、バスを導入するに至った地域活動の有無の違いが、愉しみの活動や会話に影響を及ぼすのかどうかを確認するため、これらの地区を対象とした。

また、高台と比べて移動時の困難が比較的少ない平地にあり周辺に商店街などが形成されている地区として、神戸市兵庫区松本地区とその周辺地区の2箇所を選定した。松本地区は1995年の阪神・淡路大震災の際に発生した火災のために壊滅的な打撃を受けたが、復興まちづくりにより道路の一部をせせらぎ水路の空間としてまちの再生を果たした。その水路の維持管理のために、地域活動として月に2回清掃活動が行われている。松本周辺では幸い大きな被害がなく、せせらぎが整備されることもなかった。このように、震災による壊滅的な被害からの復興に向けた地域の議論の有無や、復興過程で実現したせせらぎ水路の維持管理に取り組む地域活動の有無の違いが、愉しみの活動や会話に影響を及ぼすのかどうかを確認するため、これらの地区を対象とした。

これら4つの地区を対象にしてまちづくりの現状のヒアリングや調査実施についての相談を行い、地元の関係者の皆さんからの調査実施について多大な協力を得ることができた。

2.2　調査の概要

ここで対象とした4つの地区について表2-1に示す調査票を作成した。ここで、住吉台と渦森台については身近な都市の装置としてのバスを想定し、その利用や地域の人たちにとっての役割の設問を行い、松本地区と松本周辺では身近な都市の装置としてせせらぎを想定して調査を行っている。

会話の実態は、回答者の回答しやすさに配慮し、回答日とその前日の2日間の状況を質問した。仕事上以外で大事だと思われる、家の外で行った活動中や移動中の会話について、会話をした際の活動内容や移動手段、会話の人数や時間を質問した。

また、愉しみの活動は、地元の関係者の皆さんとの意見交換を通じて、10種類の活動を選択肢として提示する方法で質問した。具体的には次のように質問した。「生活の中で愉しみにしている活動について、その内容、場所、頻度、活動時間をお答えください。活動の内容の選択肢：[1] 地域活動・ボランティア活動、[2] 交際（知人との交流、食事（外食））、[3] 読書･趣味･娯楽、[4] 運動（スポーツ、散歩、犬の散歩）、[5] テレビ視聴・インターネット閲覧・SNS、[6] 休養（睡眠・くつろぎ・入浴）、[7] 家事・育児、[8] 買物（日常的買物、非日常的買物）、[9] 仕事、[10] その他（直接記入）」

さらにこれらの活動と生きがいとの関係を把握するため、今井ら（2009、2012）が提案した尺度（詳細は付録を参照）を簡略化して調査票に入れている。

表2-1　調査票の概要

調査票の構成	
1.　活動の目的と頻度	
2.　行き先と利用交通手段	
3.　バスの利用★	まちに対する意識☆
4.　2日間の会話の場所, 移動手段, 会話時間と人数	
5.　地域活動への参加状況	
6.　愉しみにしている活動の場所（自宅内外）, 活動頻度, 時間	
7.　活動能力尺度	
8.　生きがい尺度	
9.　バスの役割★	せせらぎに対する意識★
10.　フェースシート	

★：住吉台と渦森台　☆松本地区と松本地区周辺

また、アンケート用紙の配布についてはポスティングを行い、回収は郵送とした。その結果得た回収数と回収率を表2-2に示す。住吉台と渦森台については多くの回収を得たが、松本地区、特に松本周辺では回収数が少なかった。せせらぎに関する意識を問うことは、「せせらぎ」が身近なものではない人たちとっては調査協力が容易ではなかったからかではないかと推測できる。

回答者の平均年齢は67.3歳である。地区別では住吉台、渦森台、松本地区、松本周辺の順に、68.7歳、66.8歳、64.8歳、67.8歳である。すべての地区で、前期高齢者と後期高齢者の割合が3割程度を占める。

表2-2　各地区の調査票配布数と回収数

調査票	住吉台	渦森台	松本地区	松本周辺
配布数	400	400	460	400
回収数	223	175	104	44
回収率	56%	44%	23%	11%

3　愉しみの活動

人々が生活の中で愉しみにしている活動を10に分類して、その実施状況を質問している。その結果は図3-1に示すように最も多く回答されたものが、交際（知人との交流、食事（外食））で45%となっている。次いで、運動（スポーツ、散歩、犬の散歩）の40%、読書･趣味･娯楽38%、テレビ視聴･ネット閲覧･SNSが34%、買物（日常的買物、非日常的買物）が33%、休養（睡眠・くつろぎ・入浴）が25%と続く。

交際や運動、読書等、買物は回答者が主体的に取り組む能動的な活動であり、テレビ視聴等、休養はどちらかと言うと受動的な活動であると考えられる。特にネット閲覧・SNSは仕事などにも活用される場合もあるが、愉しみの活動という切り口では時間消費などやや受動的な面もあると考えられる。

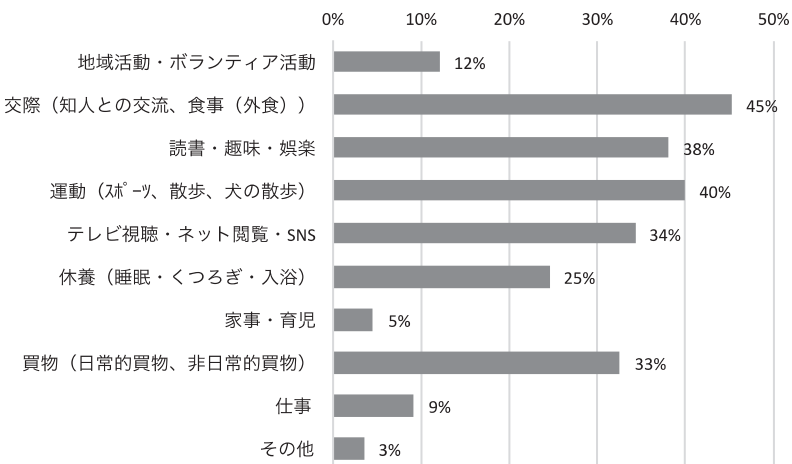


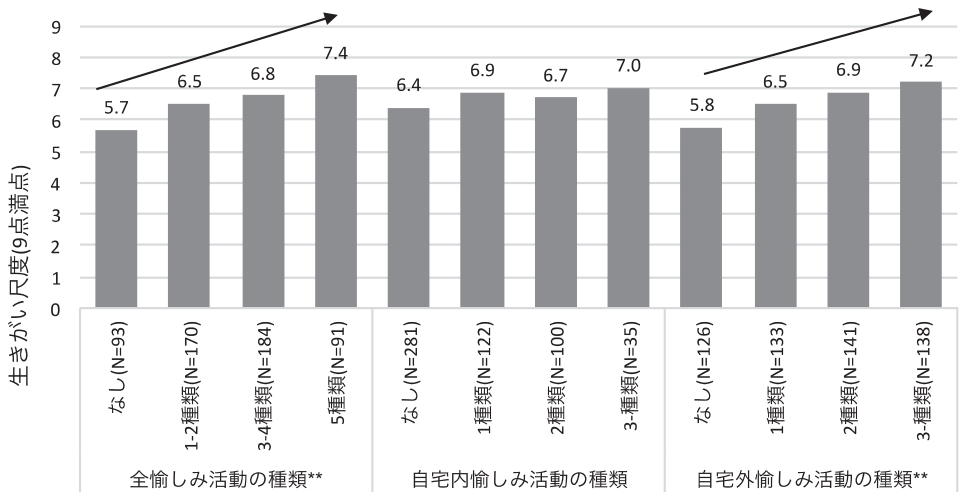
図3-1　愉しみの活動の種類別実施率（4地区計）

これらの愉しみの活動について、被験者が回答した活動の個数と生きがい尺度（今井ら 2009; 2012）[付録]との関係をみたものが図3-2である。これより愉しみの活動の回答数が多い人は、生きがい尺度の点数が高いことがわかる。一元配置の分散分析の結果、全愉しみの活動の種類ごとの生きがい尺度の平均値の間には1%水準で有意な差があることも確認できた。

次に、愉しみの活動を行う場所（自宅内と自宅外）についても調査票で質問をしているので, これに着目して愉しみの活動の回答数と生きがい尺度との関係をみる。自宅外の愉しみの活動は回答数の多い

人は、生きがい尺度の点数も大きくなる傾向となっていることがわかる。この関係も全愉しみの活動の種類と同様に一元配置の分散分析の結果、1%水準で有意な差があることが確認できた。一方で、自宅内の活動の多寡と生きがい尺度の関係については、こうした明確な傾向を把握することができなかった。

愉しみの活動の中でも、自宅外で行うものの方が生きがいと関係していることが示された。



**：1%有意

図3-2　愉しみの活動の種類別・数別の生きがい尺度（4地区計）

4　会話と活動との関係

4.1　年齢階層別の会話と活動の実態

愉しみの活動を行う際に、能動的なものや自宅外で行うものは、誰かと会話を行うことが付随すると考えられる。そこで、会話に関する状況を把握することで愉しみの活動の現状をより深く理解できることが考えられる。

ここでは、会話の実態（2日間の会話人数と会話時間）についての分析を紹介する。なお、会話時間の調査では、業務で行われた会話時間を除いて回答するよう設問を行っている。

表4-1は主に地域において日常生活で行われると思われる12の活動種別、8つの移動手段別に、当該の活動を行ったと回答した活動者率、活動者を行った一人当たりの平均会話人数、活動者一人当たりの平均会話時間を示す。活動中の会話として、特に「5.地域活動」、「6.知人との交流」、「7.スポーツ・習い事」の3つの活動で会話人数・会話時間に関する数値の大きなことがわかる。これに続いて

「4.食事（外食）」「8.芸術鑑賞・娯楽」の数値が大きくなっている。これらの活動は対人接触が多いということがあらためて確認できる。

また、移動中の会話では、人数で「2.バスのみ」と「4.自動車に同乗」の値が3.6人/2日で他の移動手段よりも多くなっている。自動車で誘い合わせて移動する際の人数は2～3人を単位としていることが示唆される。また、会話時間は「自動車に同乗」の方が長い。自動車で同乗して移動する際には、車内で会話を行うことが多いことに起因しているものと考えられる。

表4-1　活動種別・移動手段別の会話の実態（4地区計）

		回答者に占める活動者率（%）	活動者一人当たりの平均会話人数（人）	活動者一人当たりの平均会話時間（分）
活動種別	1.日常的買物	33%	4.0	21
	2.非日常的買物	11%	3.1	22
	3.通院・デイケア	15%	3.8	28
	4.食事（外食）	9%	4.8	49
	5.地域の活動	13%	8.6	72
	6.知人との交流	22%	7.0	84
	7.ｽﾎﾟｰﾂ・習い事	25%	9.8	79
	8.芸術鑑賞・娯楽	7%	5.3	45
	9.家族等の送迎	7%	3.4	27
	10.玄関先の清掃等	11%	2.9	11
	11.共同購入品の受取	7%	2.1	13
	12.その他の活動	23%	7.0	59
	全活動計	98%	10.6	87
移動手段種別	1.バス＋鉄道	30%	2.0	15
	2.バスのみ	24%	3.6	23
	3.自動車	25%	1.4	12
	4.自動車に同乗	8%	3.6	32
	5.バイク・自転車	9%	1.2	8
	6.徒歩のみ	26%	3.3	19
	7.移動なし	19%	1.1	3
	8.その他の手段	4%	2.6	6
	全手段計	94%	3.7	24
総計		100%	13.8	108

※N=431

続いて、非高齢者、前期高齢者、後期高齢者の年齢階層別に会話の実態の集計を行った。ここでは会話人数や会話時間が他の活動よりもこれらの数値が大きな「食事（外食）」「地域活動」「知人との交流」「スポーツ・習い事」の4つの活動について会話人数を図4-1、会話時間を図4-2に示す。

「食事（外食）」では会話人数・時間ともに後期高齢者の数値が大きい。「地域の活動」については会話人数では非高齢者が多く、会話時間では前期高齢者の値が大きくなっている。また、「知人との交流」では非高齢者の数値が大きく、「スポーツ・習い事」では会話人数では前期高齢者、会話時間では後期高齢者の数値が大きい。

年齢階層ごとに会話と活動に関する明確な傾向を把握することはできなかったが、後期高齢者の活動についてみると「スポーツ・習い事」が他に比べて会話人数、会話時間の両方で大きな値となっている。したがってこれらの活動は後期高齢者の会話を促進する重要な活動であると考えられる。

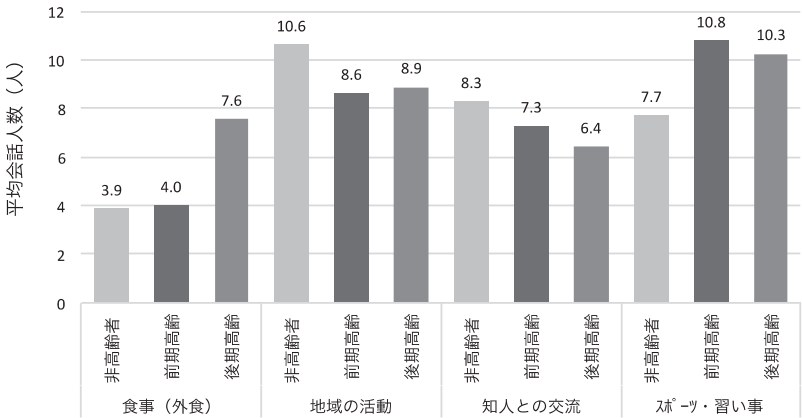


図4-1　年齢階層別の会話人数の実態（4地区計）

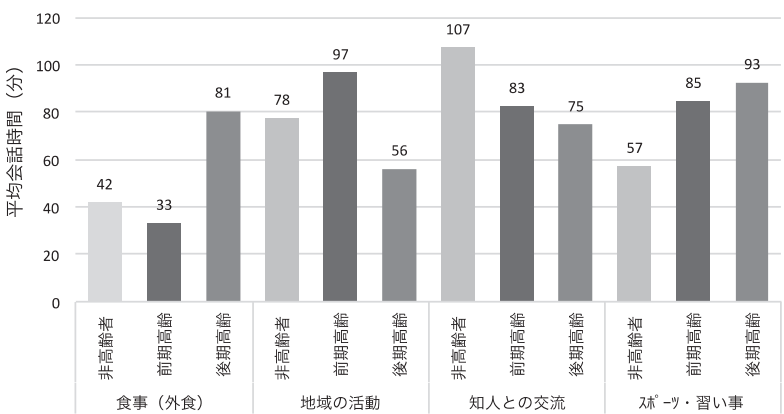
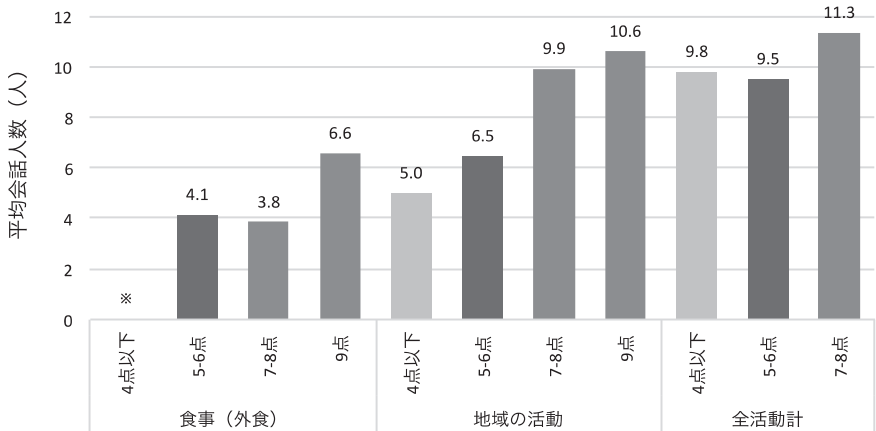


図4-2　年齢階層別の会話時間の実態（4地区計）

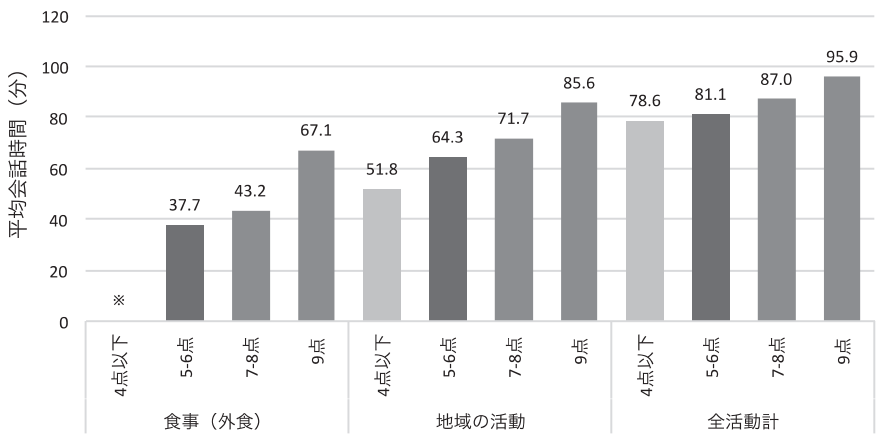
4.2　活動ごとの生きがい尺度と会話の関係

活動と生きがい尺度と会話の関係について考察する。予備的な分析の結果、活動の中でも「食事（外食）」と「地域活動」で、生きがい尺度と強い関係があることを確認した。そこでこれらの活動に着目する。図4-3は、これらの活動と全活動の合計ごとに生きがい尺度を4点以下、5-6点、7-8点、9点満点の4区分して会話人数・会話時間の関係をみたものである。

これより、「食事（外食）」「地域活動」「全活動計」で生きがい尺度の値が大きくなるほど、会話時間も長くなる傾向であることがわかる。また、会話人数においても同様の傾向となっている。会話と生きがいとは関係のあることが感覚的には理解できることであるが、会話と食事や地域活動などに関する生きがい尺度との関係があることを確認することができた。



※サンプル数が5以下のため表示していない



※サンプル数が5以下のため表示していない

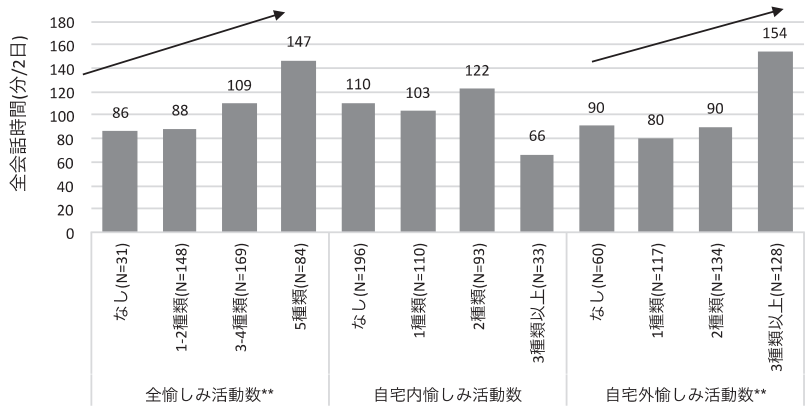
図4-3　活動ごとの生きがい尺度と会話の関係（4地区計）

4.3　愉しみの活動数別の会話時間数

図4-4は愉しみの活動について自宅内と自宅外行うものとこれらの全数について、種類数に応じて4区分したものと2日間の会話時間数の関係を見たものである。全数と自宅外の愉しみの活動の種類数と会話時間で有意差が確認できた。

これより、愉しみの活動の種類数が多い人は会話も多い傾向にあることがわかる。特に自宅外での活動が3種類以上の人で、会話の時間が多い。この傾向は愉しみと活動と生きがい尺度の関係でも同様であった。

したがって、こうした分析から今後のより精緻な研究が必要であるが、生きがいや愉しみの活動の状況を把握する指標として会話人数や会話時間を活用する可能性があるものと考えることができる。



**：1%有意

図4-4　愉しみの活動数と会話時間数（4地区計）

5　活動と地域特性に関する分析

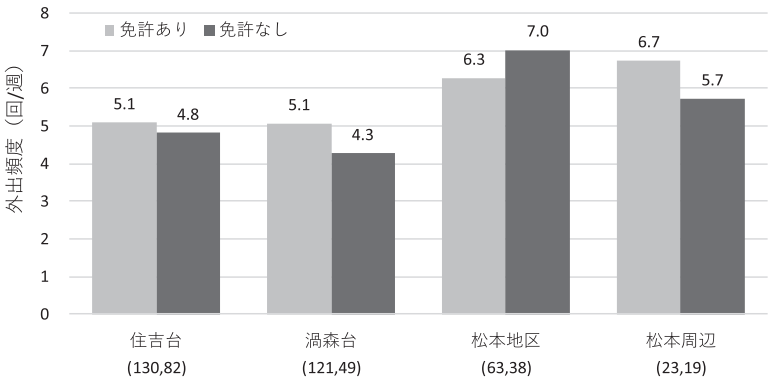
5.1　外出頻度

ここでは活動と地域特性や地域に存在する身近な都市の装置との関係について分析を行う。

筆者らの既往研究（西堀 2017）において高台の住宅地においては運転免許証保有の有無で外出頻度に差があることを既に確認しているが、今回は松本地区など平地での外出頻度との関係を含めて見たものが図5-1である。

外出頻度は職業の有無などが大きく影響すると考えられるため、「通勤・通学」を除いた1週間の外出回数を把握したものである。これより全体として高台（住吉台と渦森台）は外出回数が平地にある松本地区や松本周辺に比べて少ないことがわかる。松本地区や松本周辺では徒歩圏に商店街があるなど、歩いて十分に生活の目的を達成することができるために、気軽に外出を行っているものと考えられる。

また高台では免許証が無いと外出回数が少ない傾向となっているが、平均値の差の検定を行った結果、統計的に有意な差は認められなかった。平地ではそうした関係は特にないと考えられ、統計的にも有意な差は認められなかった。



※（）内の数字はサンプル数（免許有、免許無）

図5-1　地区別・免許保有有無別の外出頻度（通勤・通学以外の目的合計）

5.2　高台において移動を支えるバスが果たす役割

高台にある住吉台と渦森台に着目して、両地区において人々の移動を支える身近な都市の装置として機能しているバスの存在が人々の活動に及ぼす影響について分析を行う。

図5-2は両地区において免許を持つ人と持たない人たちを対象としてバスが存在することで実現する活動（無いと実現しない活動）について回答された割合を示すものである。

これより、免許を持たない人に注目すると「日常的な買物」と回答する割合が最も多く70%を超える。また「通院・デイケア」が60%、「知人との交流」も50%となっている。カイ二乗検定により、これらの活動割合について免許の有無により有意な差があることが認められた。免許を持たない人たちに対して、バスの運行は「買物」や「通院」のような日常生活を行う上で不可欠な活動を支えていることがわかる。

また、これまでに述べてきた「愉しみの活動」に該当すると考えられる「知人との交流」についてもバスが存在することで免許のない人たちの活動を支えていることがわかる。更に、免許の有無については有意な差はないものの、免許のない人たちの「食事（外食）」、「芸術や映画の鑑賞」「スポーツ・習い事」という活動についても2割～4割はバスが存在することで実現すると回答している。バスがあることで、免許を持たない人たちの愉しみの活動が顕在化していることがわかる。

なお、免許を保有する人たちでも、「買物」「通院」「食事（外食）」「知人との交流」などで4割がバスが存在することで活動が実現すと回答している。この中でも「食事（外食）」「知人との交流」は愉しみの活動に該当するものと考えられる。外食や知人との交流で飲酒などが伴う場合には、特にバスが存在することで活動が行われやすくなっていることが推測できる。

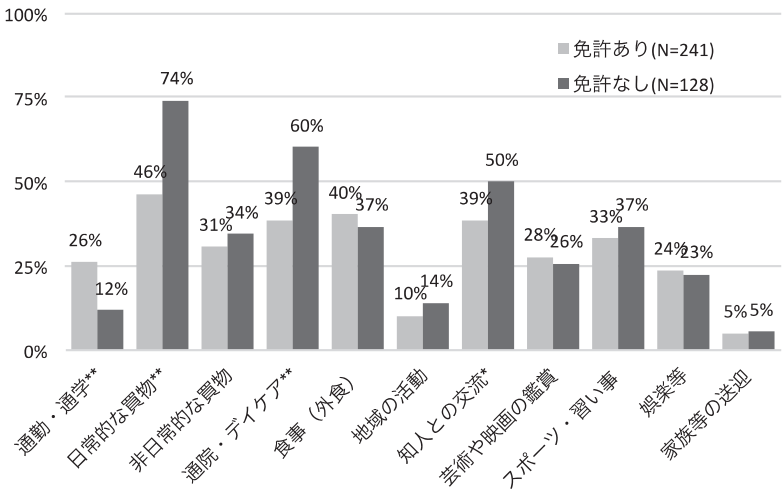


図5-2　運転免許有無別のバスが存在することで実現する活動の回答割合（住吉台と渦森台）

次にバスが地域に与える影響について分析したものが図5-3である。

これより、バスは「生活のための移動手段」「安心できる存在」の2つの回答が両地区ともに7～8割と大きくなっている。移動や生活を支えるものとして機能していることがわかる。

バスが移動手段と認識されるのは言わば当然のことであるが、「安心できる存在」についても高い回答が集まっている。バスを普段は利用しないが、降雪などの際に移動手段として期待されることやバス路線であることで防犯の価値が高いなどが評価されていると考えられる。ということはバスが地域を物心両面から支える身近な都市の装置としての役割が期待されていると考えられる。

また、住吉台では渦森台に比べると「地域のシンボル」「地域の交流を促す」と回答する割合が大きい。これはバスが存在しなかった住吉台において住民の努力によって住吉台くるくるバスが運行されていることに関係があるものと考えられる。

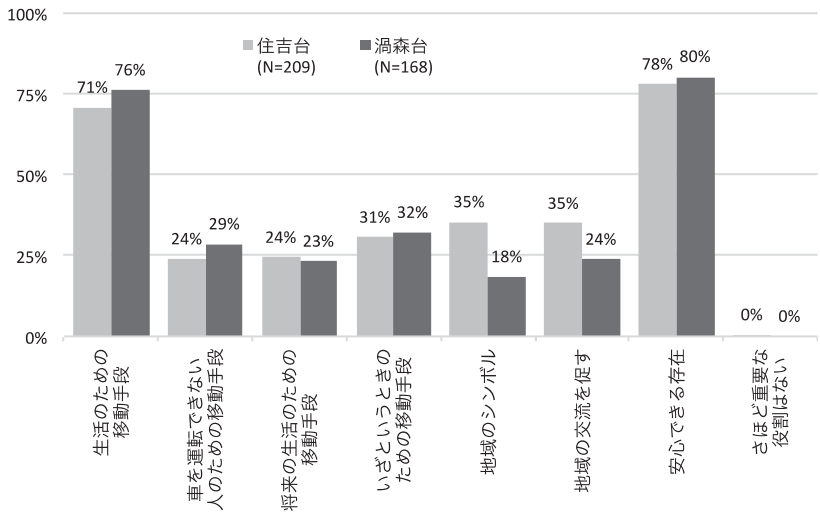


図5-3　バスが地域に与える影響の回答割合

5.3　地域とせせらぎの関係

松本地区では、震災復興の一環としてせせらぎ（水路）を新たに整備している。これを維持するため毎月地域の人たちによる水路の清掃活動が行われている。また水路沿いの地区ごとベンチを設置や、コイの放流等の様々な工夫をして水路を大切にしている。水路そのものは道路の一部の空間であるが、景観機能やうるおい機能、また子どもたちが水遊びをするフリーな空間でもあり、地域の中では身近な都市の装置として機能している。

このせせらぎの存在と地域の人たちとの関係を分析する。

図5-4は、松本地区におけるせせらぎや清掃活動の認知状況である。これより、せせらぎの清掃活動に参加している人たちは約4割である。「存在を知らない」人は2%とさすがに少ないが、清掃活動に「参加していない」人や「活動を知らない」人も合わせて6割存在する。

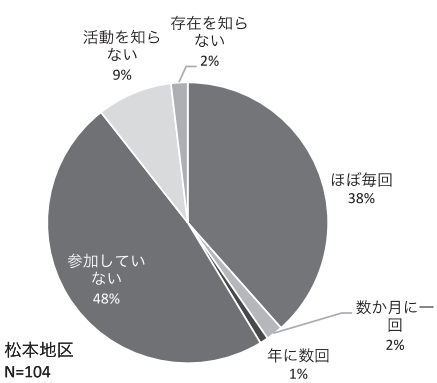


図5-4　松本地区におけるせせらぎや清掃活動の認知状況

また、せせらぎが果たす役割について見たものが図5-5である。これより、「地域のシンボル」「通勤路や散歩道」と回答する人が清掃活動の参加状況にかかわらず多くの回答となっている。一方で、清掃活動に参加をしている人たちは「清掃活動を通じて交流を促す」と回答している。清掃活動は面倒ではあるが、共に汗を流すことで地域の人たちの交流を促すことになっていることが示唆される。

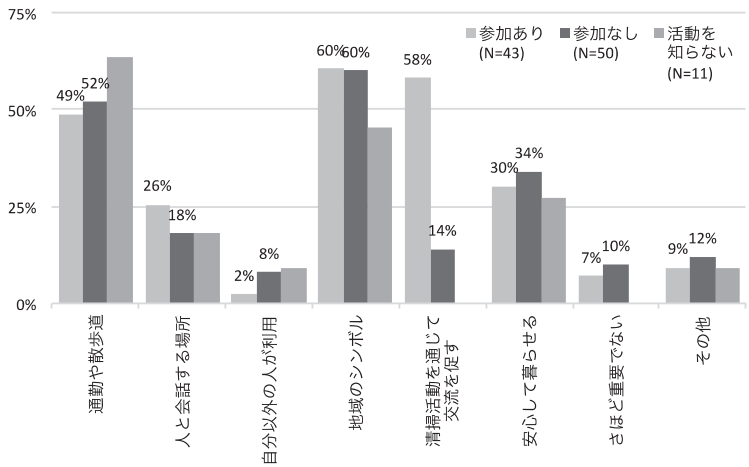


図5-5　清掃活動参加状況別にみるせせらぎに対する意識（松本地区）

さらに松本地区と松本周辺を含めてまちづくり活動の参加と生きがいの関係についてみたものが図5-6であり、年齢階層別の生きがい尺度をみたものが図5-7である。なお、まちづくり活動にはせせらぎの清掃活動が含まれる。

図5-7より、生きがい尺度は高齢者になるほど低くなる傾向にあることがわかる。また図5-6から「参加をしている」人たちの生きがい尺度は6.7となっている。この人たちの平均年齢が70.1歳であることから、図5-6の65-74歳の生きがい尺度6.2に比べると「まちづくり活動に参加している」人たちの方が生きがい尺度が0.5大きいことがわかる。

この傾向は「機会があれば参加したい」人たちでも同様である。

まちづくり活動に参加意向を持っている人たちは、生きがいをもって生活をしていることが多いと考えられる。

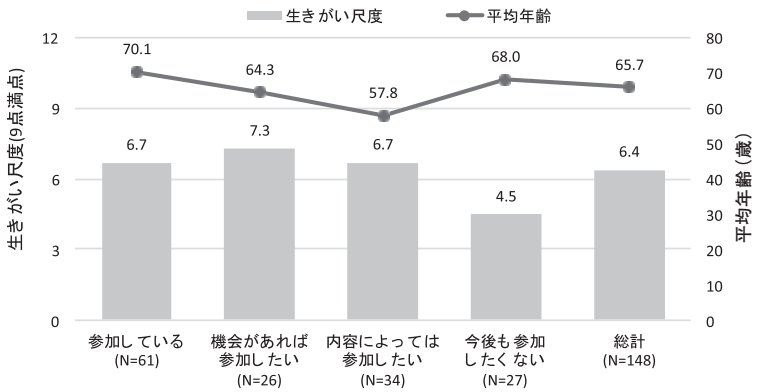


図5-6　まちづくり活動参加意向別の生きがい尺度と平均年齢

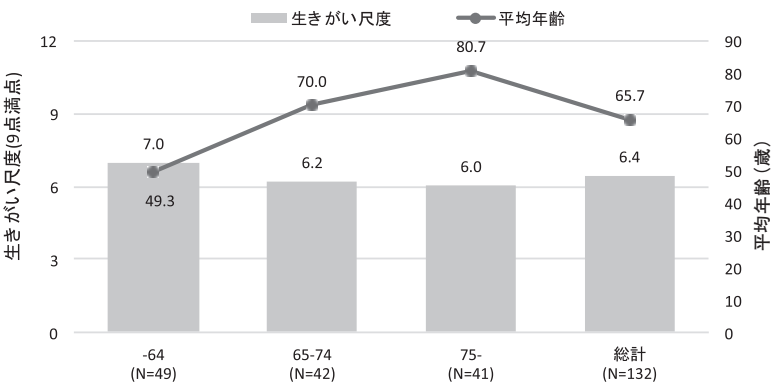


図5-7　年齢階層と生きがい尺度と平均年齢

5.4　地域における活動への参加のきっかけ

地域における様々な活動に参加する人たちは生きがいに関する指標も大きく、活発に会話をしていることも本研究から把握することができた。

こうした地域における活動を行う人たちが活動に参加するきっかけについては図5-8に示すように、地区により異なる結果ではあるが、松本地区で顕著なように「友人・知人の紹介」や、「地域の人からの声掛け」が大きな役割を果たしている。

地域活動への参加のきっかけも会話を通して実現されることが多い。今後の地域活動への参加を増やすためには、地道に友人や知人による声掛けが有効であることが示唆された。

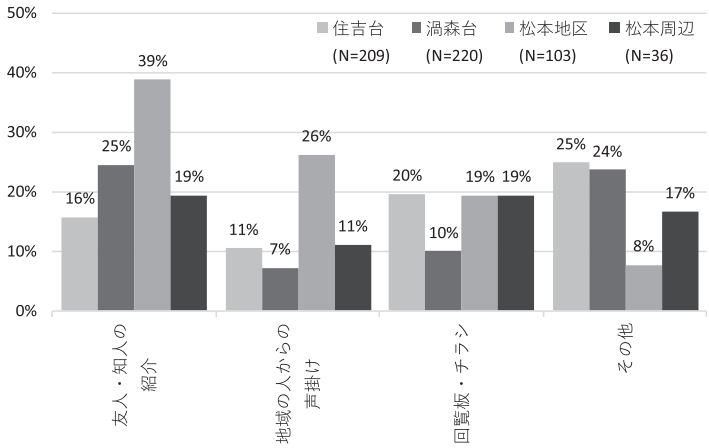


図5-8　地域における活動に参加したきっかけ（4地区）

6　結果の要約

人々の活動のうち通勤・通学や通院・買物のように生活上不可欠で顕在化しやすい活動ではなく、人々に生きがいや愉しさをもたらす「愉しみの活動」に着目していくつかの分析を行った。その結果、次のことが明らかになった。

1）愉しみの活動の中でも多くの取り組みが行われているものが「交際（知人との交流、外食）」、「運動（スポーツや散歩）」、「読書・趣味・娯楽」、「テレビ・ネット・SNS」であることを把握することができた。この中でも上位の3つは実施者が能動的に取り組むものである。

2）愉しみの活動を複数の種類について実施することと生きがい尺度の点数の増加とは関係のあることが明らかになった。さらに自宅外で行う愉しみの活動の種類の増加と生きがい尺度の点の増加に関係があることがわかった。これより、人々に生きがいやうるおいのある生活を送ることを目指し、できるだけ自宅外で人々との交流などを伴う愉しみの活動への人々の参加を促進する政策が期待される。

3）能動的な愉しみの活動を実施する際には、対人接触により誰かと会話することが想定される。そこで活動と会話の関係に注目した分析を行った。その結果、「食事（外食）」「地域活動」「知人との交流」「スポーツ・習い事」で会話人数・会話時間の値が大きくなっていることがわかった。また、後期高齢者でも「スポーツ・習い事」で会話人数や時間が多くなっている。高齢者にとって習い事などは会話の場として重要なであることが考えられる。これらの分析を通して会話人数や会話時間は愉しみの活動を把握する指標となる可能性のあることが示唆された。

4）身近な都市の装置と活動の関係を分析するため、高台におけるバスと、震災復興で再生した平

地にある地区のせせらぎとを取り上げて調査を行った。その結果、高台ではバスがあることで愉しみの活動が顕在化することが把握できた。せせらぎがあることではまちづくりへの参加意向が高く、生きがい尺度の高い人たちが存在することも把握することができた。

5）高台や平地における愉しみの活動と会話人数や会話時間の関係から地域の特性を抽出できないかと期待したが、今回の調査では、これについて十分な知見を得ることは出来なかった。今後は、調査方法の改善や、ここで得た愉しみの活動について絞り込んで会話との関係を分析することが課題となる。

7　今後の課題

これまで愉しみの活動は地域政策や交通政策の対象とされることはあまり無かった。それは通勤や通院・買物のように日常生活で不可欠ではないことや、そもそも把握するにも潜在化しやすいことも一因であった。しかし、今後の魅力あるまちづくりを推進するためには、ここで得た愉しみの活動の内容を踏まえた政策を進めることが期待される。

最後に、今後の課題を列挙しておきたい。

1. 本研究では、身近な都市の装置として人々の移動を支えるバスと、震災復興のシンボルでもある「せせらぎ」を対象として愉しみの活動との関係を分析した。身近な都市の装置は、人が集まる広場、店舗、公共施設などがあると考えられる。愉しみの活動と身近な都市の装置との関係は、オルデンバーグ（1999）が言う「第3の場所」であると考えられるため、今後は、こうした都市の装置についても分析を行い、愉しみの活動や外出との関係についての知見を得ることが課題である。
2. 会話人数や会話時間と食事や地域活動などごとにみた生きがい尺度とは関係のあることを確認することができたことから、地域における愉しみの活動と会話の関係を把握する指標になり得ることが示唆された。これを発展させ、さらに愉しみの活動をわかりやすく捉える方法の開発が期待される。
3. 自宅外で実施される愉しみの活動は本人にとっては生きがいに関係し、まちにとって外出が増加することは賑わいなどに寄与する可能性がある。そのため、自宅外で実施される愉しみの活動が展開される場所や施設の特徴などを把握することが望まれる。これにより、人々が集まる場所のつくり方についての知見を得ることが期待される。

謝辞

本研究は、一般財団法人国土技術研究センター（JICE）の助成金（平成28年度（第18回）研究開発助成）を得て実施したものである。また4つの地区の現地調査やアンケート調査にあたっては、みなと観光バス株式会社、住吉台くるくるバスを守る会の皆様、渦森台の住民や自治会の皆様、松本地区ま

ちづくり協議会や松本地区せせらぎ水路管理会・自治会の皆様など多くの方々のご協力を得た。さらに実査遂行については大阪大学大学院文学研究科院生の舟木睦氏に多大な協力を得た。ここに記し、心より謝意を表します。

本研究に関して、開示すべき利益相反状態は存在しない。

参考文献

- 土井勉・安東直紀・白水靖郎・中矢昌希・西堀泰英（2014）「人生前半のアクティビティとモビリティの課題-若年世代（20-30歳代）の活動減少から見た社会問題に対する一考察」,土木計画学研究・講演集50.
- 今井忠則・長田久雄・西村芳貢（2009）「60歳以上退職者の生きがい概念の構造：生きがい概念と主観的幸福感の相違」,老年社会科学31（3）：366-377.
- 今井忠則・長田久雄・西村芳貢（2012）「生きがい意識尺度（Ikigai-9）の信頼性と妥当性の検討」日本公衛誌7：433-439.
- 石川善樹（2014）『*友だちの数で寿命は決まる－人との「つながり」が最高の健康法*』,マガジンハウス.
- 木村一裕・清水浩志郎・今野速太（1993）「外出目的による高齢者交通の分類と交通困難」,土木計画学研究・講演集16（2）：187-190.
- 宮崎耕輔・徳永幸之・菊池武弘・小枝昭・谷本圭史・喜多秀行（2005）「公共交通のサービスレベル低下による生活行動の格差分析」,土木計画学研究・論文集22（3）：583-591.
- 水野絵夢・古池弘隆・森諸章倫・藤井聡（2006）「LRTの導入が高齢者の交通行動に及ぼす影響に関する意向データ分析」,土木計画学研究・論文集（23）：687-692.
- 内閣府世論調査（2016）『*公共交通に関する世論調査*』, https://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/index.html.最終アクセス2018年3月25日.
- 中村久美（2009）「地域コミュニティとしての「ふれあい・いきいきサロン」の評価」,日本家政学会誌60（1）：25-37.
- 西堀泰英・土井勉・石塚裕子・白水靖郎・中矢昌希（2016）「30歳代前半世代における生成原単位減少の実態に関する分析」,土木学会論文集D3（土木計画学）72（5）：627-639.
- 西堀泰英・土井勉・安東直紀（2017）「利用実態と住民意識からみた住民主体の地域公共交通が果たす役割」,都市計画学会論文集52（3）.
- Ray Oldenburg（1999）,*The Great Good Place* ,Da Capo Press,=（2013）忠平美幸（訳）『*サードプレイス-コミュニティの核になる「とびっきり居心地よい場所」*』みすず書房.
- 阪井猛・萩島哲・有馬隆文（2004）「時刻レイヤーと用いた滞留の実態と広場の空間要素に関する考察」,日本建築学会計画系論文集69：99-104.
- Umberto Eco（2006）, *A PASSO DI GAMBERO*,RCS Libri S.p.A., Milano.=（2013）リッカル

ド・アマディ（訳）『歴史が後ずさりするとき』岩波書店：114-115.
・ 宇都宮浄人（2016）「地域公共交通とソーシャル・キャピタルの関連性」,交通学研究59：77-84.

付録：生きがい尺度について

◆生きがい尺度

「生きがい」は高齢者のサクセスフル・エイジングにとって極めて重要であるとされ、急速に高齢社会を迎えるにあたり老年学の分野等で理論や研究が蓄積されている。ここでは、こうした知見を参考として簡便に生きがいを評価することを提案した今井ら（2009、2012）が提案している9個の質問項目Ikigai-9を質問した。なお、Ikigai-9では5件法で質問しているが、本調査では調査票の制約上、2件法で質問した。そのため9点満点の指標となっている。

また、Ikigai-9の質問に加えてソーシャル・キャピタルにも関係する3つの設問を追加した。追加した質問は、下のうち、4、8、12である。なお、生きがい尺度はこれらの3問を除いて評価する。

※下の12問のうち4、8、12を除いた9問で「はい」と回答した問いの数を集計

1　自分は幸せだと感じることが多いですか
2　心にゆとりがありますか
3　生活が豊かに充実していますか
4　人付き合いの機会があれば喜んで参加しますか（追加）
5　なにか新しいことを学んだり始めたいと思いますか
6　いろいろなものに興味がありますか
7　自分の可能性をさらに伸ばしたいですか
8　5年後の自分は今よりも満足な生活を送っていると思いますか（追加）
9　自分が何か他人や社会のために役立っていると思いますか
10　自分が誰かや何かのために必要だと思いますか
11　自分は誰かに影響を与えていると思いますか
12　選挙があればほとんどの場合投票しますか（追加）

（投稿日：2018年10月8日）
（受理日：2019年1月30日）