

## 首都圏郊外居住世帯の生活とキス&amp;ライド

小林綏枝\* 安田憲司\*\*

キス&ライド行動の背後にある生活上の諸条件を、首都圏郊外居住者の実態を通してさぐる。

持家取得の困難性、そのさらなる郊外化、労働時間通勤時間の延長による早朝・深夜の通勤は、たとえわずかの距離でもキス&ライドを発生させる。むしろそれなしには通勤は不可能となる。主婦の労働力化が進んでいるが、それによってキス&ライドが減少することはない。主たる稼得者の就業の不可欠な条件に組みこまれているのであるから。以上から、我国の場合は Kiss & Ride without the kiss なのである。

The Lifestyle and the "Kiss & Ride" Practice of the People  
Living in the Suburbs of Big Cities

Yasue KOBAYASHI\* Kenji YASUDA\*\*

An investigation was made into the living conditions of the people living in the suburbs of Metropolitan Tokyo which have generated the "kiss & ride" practice. Difficulties in owning their own houses, the continuing expansion of the Metropolis, and commuting from early morning till late at night caused by longer working hours and the longer distance between their homes and work places have resulted in the widespread practice of "kiss & ride", regardless of the distance between their homes and nearby stations. In fact, it can be said that commuting is now next to impossible without being seen off and welcomed back at stations every day. While the number of working housewives is increasing, this will not adversely affect this practice, because it has been completely incorporated into the working conditions of the breadwinner. In Japan, the practice can be called "kiss & ride without the kiss".

## はじめに

1987年夏、各報道機関は一斉に次のように報じた。大都市圏とりわけ首都圏の通勤が、遠のくマイホームによってますます「痛勤」化の度合を深めていると(1985年国勢調査結果)。

また自治省は、住民基本台帳に基づく人口動態調査によって、人口の大都市集中を指摘し、あわせて東京都心部の空洞化と周辺部人口の社会増とが急速に進んでいると発表した(1987年3月現在)。

そして国際労働機関(ILO)は、西側先進諸国のすべてが労働時間を短縮させているなかで、日本だけが逆に増加させ、しかもそれが突出していると発表した(「世界の労働」報告書)。

ここで取りあげるキス&ライド現象は、このような背景のもとで自然発生的に採られはじめ、定着しつつある市民の対応策の一つである。なおここではキス&ライドを国際交通安全学会の定義に従い「鉄道端末型の自家用車利用のうち、通勤通学などの定常性の高い交通目的のために、在宅のドライバーが家族の一員である通勤通学者を、駅まで送るまたは駅へ迎えるために行なう交通」とする。

本論の課題は、このキス&ライドが発生し定着する背景を、生活の側から観察することにある。ここではこれを①持家取得・居住 ②家族変化 ③主婦の労働力化 ④生活時間 ⑤家族関係への影響等の諸側面によって考察し、その今日的性格を捉えようと試みる。

## 1. 遠ざかるマイホーム

1987年3月の人口動態調査結果によれば、東京都心から半径10km内の人口は、対前年比で35,264人

\*国民生活センター調査研究部調査役補佐  
Japan Consumer Information Center

\*\*国民生活センター調査研究部  
Japan Consumer Information Center  
原稿受理 昭和62年10月5日

減、減少数は前年の3倍に達し、逆に、都心から10~20kmでは対前年比0.9%、20~30kmでは2.0%、40~50kmでは1.7%増となったという。

これは東京と周辺県の昼夜人口差の増大としても現れる。東京の夜間人口は昼間の84.4%にすぎず、周辺県にはこの逆の現象が発生する（1985年国勢調査結果）。

いうまでもなくこの背景には、過去20年近くも続いてきた持家取得欲求の大きさと、その取得難とがある。土地・建物の価格上昇にうながされ急がされた持家取得は、年々郊外へ郊外へと拡がって行った。

こうしてとりあえず入手した住宅のほとんどは通勤距離の延長を伴い、交通手段はもとより、その他の公共施設も不十分なものが多い。また、その後の家族歴段階の発達にはとうてい対応し得るものではない。子の発達につれて個室を与えなければならず、各種耐久財の導入によって、住宅の狭さはいや増すばかりである。

一方、“幸い”なことに、年々の土地住宅価格の上昇は、中古といえども入手価格よりも高い値段で売れる中古住宅市場を成立させた。

これが、今居住している持家を売って、より水準の高い（主として広い）住宅に買い替えようという動機となった。加えて不動産会社等が新規建売住宅市場開発のために、中古住宅の下取りを進め、公的な買い替えローンや税法上の優遇措置までも用意されているのである。

国民生活センターが1977年から1982年にかけて行った首都圏の住宅調査<sup>1)</sup>によると、1970年以降に建売住宅が急増した郊外住宅地（都心から30km前後）

に住宅を求めた世帯のうちの33.7%はこのような持家の買い替え世帯であり、残りがはじめて持家を取得した世帯であった。しかもこれら世帯の9.3%は中古住宅を購入している。つまり分譲後数年のうちに当初の居住者の10世帯に1世帯は他に移動してしまったのである。その後この持家の買い替えは、ますます盛んになり、買い替えることが居住水準向上の最も有効な方法であるかのような状況を呈するにいたった。

これは一見合理的に見え、家族歴段階に応じた“スマートな住み替え”などともはやされてはいるが、今日の住宅問題そのものを根本的に解決するものではない。持家を持てる人、買い替え出来る人だけの水準向上という、ごく限られた範囲の効果をもたらすにすぎない。とはいえ持家取得あるいはその買い替えは、Table 1に示すような効果を当該世帯にもたらした。すなわち、はじめての持家世帯は、前住借家よりも格段に広い住宅に居住することができ、持家の買い替え層はさらに広い住宅に入居できた。しかし、この代償として、世帯主は通勤時間を延長させざるをえなかったうえに、居住環境の重要な尺度である便所の水洗化率の低下も余儀なくされたのである。

このような個々人の努力は郊外人口の増大、首都圏の拡大をうながした原因の一つでもある。

## 2. 変動する家族

上述の建売住宅は、ほぼ15~20年以前に、平均1千数百万円で取得されたものである。当時世帯主は40.7歳、世帯員数は3.8人、住宅購入価格は世帯総収

Table 1 建売住宅取得世帯の居住条件の変化（前・現住宅比較）

The changes in the living conditions of workers who own their own homes  
(a comparison of current homes with previous ones)

現住宅所在地	一般住宅地		中級住宅地		上級住宅地	
	前住借家	現住持家	前住借家	現住持家	前住借家	現住持家
はじめての持家世帯						
居室数(室)	2.2	↗ 3.3	2.4	↗ 3.7	3.2	↗ 5.1
畳数(畳)	11.7	↗ 18.7	13.2	↗ 21.4	18.6	↗ 34.0
便所水洗化率(%)	60.0	↘ 39.8	62.3	↘ 100.0	82.1	↘ 100.0
通勤時間(分)	43.0	↘ 69.0	43.0	↘ 79.0	49.0	↘ 64.0
2回目以上の持家世帯						
敷地面積(m <sup>2</sup> )	79.4	↗ 96.7	117.0	↗ 183.7	169.6	↗ 191.2
延床面積(m <sup>2</sup> )	54.9	↗ 67.5	50.4	↗ 70.8	80.0	↗ 103.4
居室数(室)	3.2	↗ 3.6	3.0	↗ 4.0	4.1	↗ 5.3
便所水洗化率(%)	45.2	↘ 20.9	60.0	↗ 100.0	65.6	↗ 100.0
通勤時間(分)	56.0	↘ 68.0	56.0	→ 55.0	55.0	↘ 61.0

↗:改善, ↘:悪化, →:変化なし

入の3年分強であった。

その後の年月の推移は、そこに居住する世帯の家族にも当然変化をもたらした。入居当時若年だった世帯は子の誕生と成長、中年だった世帯は子のさらなる成長と独立・他出、高齢だった世帯には子の独立・他出と共に世帯主夫婦のいずれかの死亡も生じはじめている<sup>2)</sup>。

家族の変化には、加齢による当然の変化と、家族構成員の変動(出生・同居・別居・死亡)とがある。建売住宅取得世帯の場合、入居当時核家族で長子が17歳以下だった世帯68.1%、同長子18歳以上9.3%、同夫婦のみ12.5%、複合家族8.1%、その他(傍系・単身・欠損等)2.0%であった。これが10数年経た今日(調査時)には各44.4%、31.9%、8.9%、9.7%、5.2%となっている。

変化が加齢だけだった世帯は55.6%、何らかの世帯員変動があった世帯が44.4%である(うち世帯員増27.4%、世帯員減16.9%)。この間に増加した世帯員総数を100とする増加原因・増加者の属性をみると、出生・子78.6%、同孫3.9%、同居・親10.7%、子1.0%、子の配偶者3.9%、世帯主の配偶者1.9%である。つまり、世帯員増の主な原因は子の誕生であり、同居による世帯員増は、子の配偶者などではなく中年夫婦が親を引き取る形で行われるのが主流である。

では、世帯員の減少はどうか。減少総数の中の76.2%は別居、23.8%は死亡によるものである。別居者の66.7%(前述76.2%の内数)は子で、これに子の配偶者や孫を加えると71.5%に達する。一方死亡は親11.1%(前述23.8%の内数)、世帯主本人の配偶者7.9%が主である。この別居・死亡による世帯員数減は、入居後日がつにつれて加速度的に増大する。すなわち1975~79年の5年間には全調査地・対象248世帯平均で1年間に2.2人の減だったものが、1980~84年間には同5.8人、1985年以降は同8.4人となっている。

いずれもあくまでも本調査結果だけによるものであるが、建売住居入居時に3.6人だった世帯員は、上記の増減により調査時には3.8人となったわけである。ただし、これには調査地によって差が生じている。前述 Table 1 で示した一般住宅地では、相対的に世帯の移動率が高く、ある世帯が持家を売って移動した後の住宅を購入して入居する世帯の年齢もまた低い。そのため、この間は世帯員増(3.4人→3.7人)で経過した。上級住宅地では世帯の定着性が高

く、それだけにすでに世帯員減少期にさしかかった世帯も多い。調査時の世帯員数は3.8人で入居時と同数である。ただし入居後子の成人・別居、親や世帯主夫婦のいずれかの死亡による減少がさらに加速するとすれば、世帯員規模はより縮小するはずである。もっとも成人した子が結婚して親と同居することによる規模拡大も考えられる。しかし本調査の限りでは、入居後結婚した子のうち現住住宅に留まったのは13%にすぎず、そのうちの3%は迎えた妻と誕生した子(孫)とをつれて別居してしまったので定着は10%にすぎない。子の結婚・同居による世帯員増は当面望み薄であり、「二世帯住宅」の商業的多さと実態とはかなりへだたっているようである。

そもそも我国家族の動向は、全国的にみて核家族化・小規模化の方向にある。

首都圏郊外住宅地でも、前述のように相対的に居住水準の低い一般住宅地のような住宅街では、居住者の流出流入が激しいため、常に若年世代が流入することにより拡大期にある世帯が主流である。だが、上級住宅地のように一定の居住水準を満たし、したがって定着性が増せば、加齢・別居・死亡による世帯の変動・縮小が当然の結果として生じてくる。つまり地方農山村同様、典型的郊外住宅地といえども、世帯規模縮小は近い将来免れないようである。

### 3. 主婦の労働力化

さて、このように世帯員3人余という小規模家族にあって、キス&ライドが行われるとすれば、送迎の担当者には大部分主婦が予定されるであろう。これはキス&ライド利用の90.3%が通勤で占められている事実からもうかがえる<sup>3)</sup>。また、この調査の対象世帯の大半がやはり核家族であり、自家用車保有率および女性の運転免許証保有率が共に高率であることによっても裏付けられる。ただし、自家用車保有世帯の保有台数は1世帯1台が大半(76.4%)であるから、この1台を使って核家族の主婦が、夫を送迎するというパターンが浮かんでくる。

キス&ライドに関する国際交通安全学会の定義を先に挙げたが、その中に「……在宅のドライバーが…」という語がある。かつて主婦は家族各々の必要に応じ、水が器に従うようにフレキシブルに対応すべき役割を期待されていた。帰宅の遅い夫の食事の世話、早朝クラブ活動に出かける子の弁当や朝食の用意、予告なしにやって来る届け物や集金人に対応すべく当然のごとく予定されていたのは主婦で

ある。今も、これはそう変わってはいない。

伝統的な役割分担期待があまり変わらないにもかかわらず、主婦の生活は激変した。いうまでもなく主婦の労働力化の急増である。全国全世帯のうち、最大の比率を占める夫婦と子からなる世帯(40%)では、その47.6%の主婦が働いている<sup>4)</sup>。我国の女性の労働力率は、年齢別にみるといわゆるM型分布をしていることが良く知られている。近年、このM型が全体として上方にシフトし、全年齢層の労働力率が高まった。M字の底部の30代でも、1985年には50%をこえ、40代は70%弱にまで達している<sup>5)</sup>。

今や妻の収入は家計にとってますます重要性を増し、それなしに生活を維持することは困難になっている。1970年、全国勤労者世帯の実収入に占める妻の収入は4.5%であった。その後これは年々上昇し、1986年には8.3%にまで達している。これは妻が無業の世帯を含む平均なので、妻と夫の2人が有業の世帯の平均でみると、妻の収入は実収入の20%\*を占めるにいたる\*\*。

ましてキス&ライド利用世帯の多くは、最寄り駅からの距離やバス路線などの住宅地環境の整備如何よりも、持家取得そのものを優先させて郊外に持家を取得した世帯である。住宅ローンの重圧は、妻の労働力化をうながしそれを定着させるに充分であったろう。

前述の国民生活センターの建売住宅取得世帯調査によれば、入居当初の主婦の有業率は58.6%に達している(以前から働いていた+持家を契機に働きはじめた)。世帯主の収入増努力が、長続きしない\*\*\*のに比べ、主婦の就業だけが長続きするのであり、入居後数年を経た時点の主婦の有業率は60.4%と入居時よりさらに高まったのである<sup>6)</sup>。妻の収入は今や当該世帯にとって欠かせぬものであり、しかもこういう世帯は年々増大しているのである。

したがってキス&ライドを担う主婦が就業しているとすれば(その蓋然性は高いが)、少なくともキス&ライドが必要となる時間帯には必ず「在宅」しなければならない。主婦はその他の諸々の伝統的役割分担から解放されないまま、就業もしキス&ライドもするのである。その上、これらはいずれも、或る

\*実収入481,684円。うち世帯主収入361,756円、妻収入97,941円。

\*\*フルタイムの妻の収入は、世帯の実収入の44%、パートタイマーのそれは13%という調査結果もある<sup>7)</sup>。

\*\*\*世帯主のアルバイト・残業増等の収入増加は、入居時31.2%から調査時26.4%に低下している。

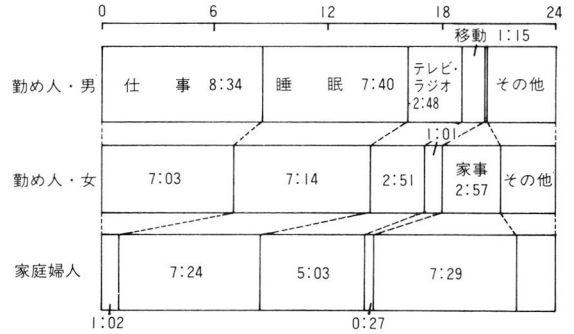


Fig. 1 勤め人・男、女、家庭婦人の一日の生活時間<sup>9)</sup>  
The daily time distribution of male and female workers, and housewives

時間量を確保すれば足りるというものではない。必ず他者(夫、子、企業、etc)との関係で律せられる役割分担・期待であるため、それぞれは相手の都合による或る定められた時間帯に割りふられる。主婦にパートタイマー就労が多いのは、このためでもある。

#### 4. 生活時間(時間量と時間帯)

さきにふれたILO報告によれば、西側15ヵ国の1985年の製造部門年間労働時間は、日本は2,192時間、15ヵ国平均は1,691時間である。日本は15ヵ国平均を実に500時間も上回っている。また、1975年を100とすると13ヵ国平均は、5%の減少となっているが、日本は逆に101.6と増加した。この労働時間の増加は、当然個々の生活時間に反映し、時間帯をも変化させている。これをNHKの生活時間調査<sup>9)</sup>でみよう。

##### 4-1 時間量

1日の24時間が、どのように振り向けられるかは、個々人の属性(性、年齢、職業等)や曜日によって異なる。当該世帯の生活を大きく左右するのはなんとといっても世帯主・夫のそれである。これに寄り添う形で主婦・妻のそれが定まってくるが、これには子の年齢などの世帯の発達段階も関与する。主婦の都合だけで決定しうる時間量は、ごく僅かである。以下、これらの人々の時間量を平日を例にみるとFig. 1のようになる。

男にくらべて女の家事時間の長さは特徴的である。同じ勤め人でも男は18分しか家事をしないのに、女は2時間57分もこれに費している。

これらの時間のうち、キス&ライドにかかわりがあるのは「移動」時間である。この調査は「移動」



を、「通勤」と「通学」と「その他」とに三区別している。通勤は自宅と仕事場との行き帰り・原則として1日1往復、極端な寄り道は除かれる。通学は文字通り学校・予備校への行き帰りである。その他の移動には、通勤・通学以外の移動で他の行動に優先させるものが分類される。

キス&ライドが行われるとすれば、送迎される側の乗車時間はそれぞれの通勤・通学時間に含まれる。そして送迎する側のそれが、この「その他」の移動時間に含まれるのである\*。

とりえずキス&ライドにかかわりの多そうな女性の（その他の移動・平日）をみると、女・30代17分、40代19分、50代18分、家庭婦人24分、勤め人・女11分（いずれも全員平均）となっている。

このような属性別の時間量ではなしに、勤め人の通勤時間だけをとり出すと Fig. 2 のようになる。東京圏の通勤時間はとび抜けて多く、帰宅時間にピークがない（Fig. 2—②）のが特徴である。

4-2 時間帯

前述の労働時間の延長は、当然のことながら夕方から夜にかけて働いている人の増加でもある。1980年とくらべ1985年には、午後4時から午後9時30分までの時間帯に働いている人の比率が高まっている。これは主に30代から60代にかけての男と、20代の女とによって担われている。あわせて夜の10時半から12時にいたる時間帯に、20代と40代の男が働いている率も有意に高まっている。これらの人々が帰宅するとなれば、当然公共交通手段、特にバス利用は困難となる。経済性、安全性、快適性等を求めるキス&ライドが行なわれるとすれば<sup>3)</sup>、在宅ドライバーの生活時間も制約される。働いていようと働いてまいと、女性の起きている時間は男性にあわせて深夜化せざるをえない。

5. 家族の側面からみたキス&ライド

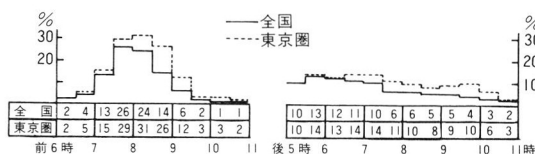
キス&ライドの利用は、利用者が居住する地域の交通事情や他の手段と比べたときの経済性といった客観的な条件によって規定されるところが大きい。しかしその一方、キス&ライドの交通手段としての選択は、利用者の側の様々な条件によっても規定されることが無視できない。自家用車の保有や運転免許の取得などが、キス&ライドを実現させるための不可欠の条件であることはいままでもないが、通勤・通学といった定常的な移動について、より一層の利便性や快適さを求めるなど、生活の快適化への

	0分	～30分	～1時間	1時間半	2時間	2時間超	
全国	13%	31%	25	13	10	9	
東京圏(注)		12	15	18	16	19	20
大阪圏(注)		10	21	22	17	18	12
人口50万以上の市	10	31	25		23	6	6
人口10～50万の市	14	34	30	9	7	6	
人口10万未満の市	12	39	26	10	5	8	
町村部	16	38	24	10	7	5	

注)「東京圏」は、東京都区部および東京都区部への通勤・通学率18%以上の市区町村。  
「大阪圏」は、大阪市および大阪市への通勤・通学率18%以上の市区町村、神戸市、京都市。

①勤め人の1日の「通勤」時間量分布（平日）

The time needed each day for commuting (weekdays)



②時刻別にみた勤め人の「通勤」(平日)

The workers' commuting, by time zone (weekdays)

Fig. 2 勤め人の通勤行動  
Workers' commuting behavior

期待や自動車利用の範囲の拡大といった利用者の主体的な生活態度が、キス&ライドの選択に少なからぬ影響を与えていると考えられる。

ここでは、利用者サイドの条件の中でも、主として家族に関わるものに的を絞り、キス&ライドの実現やその安定性、継続性などに与える影響を考察することにしよう。というのは、キス&ライドは、その定義が示すように、複数の家族員が協同して定常的に利用する移動の手段であるからである。キス&ライドにおいては、ドライバーと同乗者とは同じ家族のメンバーであり、キス&ライドの実現、定着、形態の変動、解消といったすべてのプロセスで、家族からの影響を受けると考えられる。このような観点からすでに実現されているキス&ライドにおいて、どのような家族関係が反映されており、それがキス&ライドにどのような社会的意味合いを与えているかを考えてみよう。

\*その他の移動の中には、日用品の買物以外を目的とする移動(家事としての日用品の買物時間は、家事時間に含まれる)ーレジャー、交際、PTA活動、都心部への非日常的な買物のための移動時間等のすべてが分類されるのであるから、キス&ライドのための時間量は特定できない。

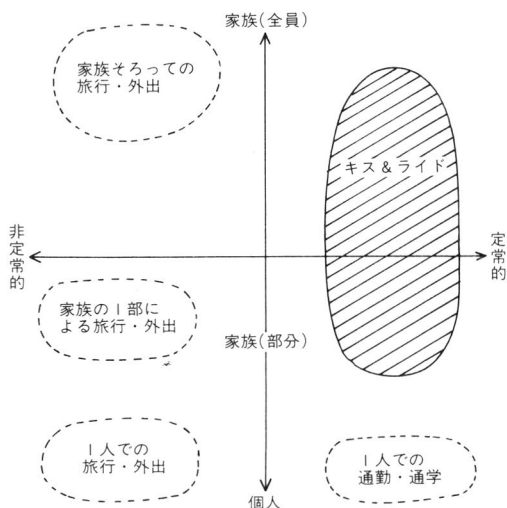


Fig. 3 家族の空間的移動とキス&ライド  
The spatial movement of families and "kiss & ride"

### 5-1 家族の空間的移動とキス&ライド

キス&ライドは、複数の家族員が協同して定期的利用する移動の手段である。これは、家族員が自動車を利用して空間的移動を行うという様々な形態の中で、どのように位置づけられるのであろうか。キス&ライドの要件にそって、家族一個人、定期的-非定期的という2軸を考え、キス&ライドの位置を示すと Fig.3 のようになろう。

一般的に定着性や集合性を示す家族にとっては、空間的移動それ自体が非定期的なものである。家族単位での移動の典型的な例は家族旅行である。家族旅行においては、旅行と呼ばれるように非定期的な移動ではあるが、その期間中はほとんど日常と変わらぬ家族関係が意識されている。これに対して、通勤・通学などによる移動は定期的なものであるが、家族員が個人として玄関の外に一步出てしまえば、特別な事情がない限り、家族関係を強く意識することはなくなる。また、家族の一部（たとえば、夫婦だけ、母子、父子など）による旅行や外出は、限られた家族のライフステージにおいては頻繁に行なわれる可能性はあるものの、非定期的と考えられるだろう。

これらと比べるキス&ライドには、①自宅を拠点とする往復の移動であり、往路と復路では同乗する家族員が変化する ②ここには家族関係が部分的にもち込まれ、自宅の玄関の延長という意味がある ③家族のライフステージの変化に対応しながら維持

される可能性がある などの特徴を考えることができようである。

### 5-2 家族のライフステージとキス&ライド

キス&ライドが定着するためには、家族員の日常的な協力、とくに在宅の運転免許取得者の協力が不可欠である。この家族員の協力のあり方は、家族のライフステージによって、ある程度まで一般的に考察することができるだろう。家族の観点からとらえれば、キス&ライドの実現の最初のステージは、結婚によって新家庭が営まれる時点であり、キス&ライドの解消される最後のステージは、家族員の変動や高齢化によってキス&ライドが維持できなくなる時点である。

まず、新婚期の夫婦だけの家庭では、夫婦のいずれか一方がキス&ライドのドライバーであり、他方が同乗者である。キス&ライドによる移動は、家族全体の移動となる。最寄駅と自宅との間を往復するキス&ライドにおいて、送りの場合の復路と迎えの場合の往路が在宅のドライバーの避けられない運転の役割となるが、これは妻が担っているケースが多いと考えられる。この意味では、女性の運転免許取得者の増加は、キス&ライドの拡大の条件となろうし、女性の社会的進出により在宅の機会が少なくなれば、キス&ライドの実現、維持を困難にする要因ともなる。けれども、これらの社会的要因がキス&ライドに与える影響は、家族関係のあり方によってかなり違ったものになることに留意する必要がある。たとえば、共働き夫婦の一方が他方をキス&ライドで送り出し、自宅に車を戻してから出勤するということも、時間的余裕があり夫婦の協力がうまくいっていれば不可能ではない。

乳・幼児期の子供がある家族では、一般的に家庭にとどまる女性の割合が高い。この時期は、母子関係が密接であり、妻が夫を送迎する場合には子供と一緒に同乗することになり、家族全員が移動することになる。キス&ライドは、家庭の玄関がそのまま延長されたような姿となる。また一方、乳・幼児を保育園や近所の親類などに預けるために車が利用されることも考えられ、キス&ライドの運転者や同乗者の変動したり、一時中断される可能性が出てくる。

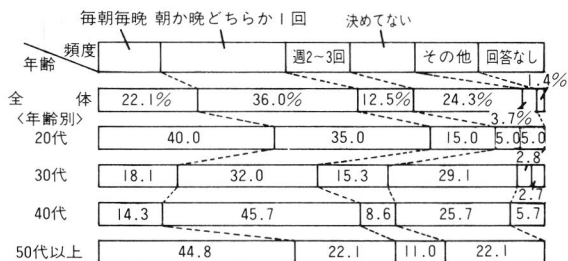
園児・学童期の子供がある家族では、キス&ライドによって誰が誰を送るかによって、運転者・同乗者が大きく変動する可能性がある。夫の通勤だけでなく、子供の通園・通学という要素も加わり、キス&ライドが1日に何度も行われるということにもなる。

キス&ライドが定着したものであればあるほど、運転者の負担は大きくなり、夫婦間の役割分担にも影響を与えよう。また一方、キス&ライドに付随する電話連絡などの役割については、ある程度成長した子供が一部肩代わりするという可能性も出てくる。

青少年期の子供がいる家族では、とくに子供が運転免許を取得できるようになると、キス&ライドの運転者の肩代わりも不可能ではなくなってくる。家族の中に何人が免許取得者が出てくれば、誰が送迎するかという役割分担が変化する可能性はあるが、子供が親を送迎するというキス&ライドは、家族の中では部分的で不安定なものとならざるをえないだろう。また、子育てから解放された妻が仕事をもつという場合には、キス&ライドは大きな影響を受けることになる。

子供が巣立った後の夫婦だけの家族では、新婚期の場合と同様に考えられる。ただし、停年・退職により、キス&ライドの必要性がなくなったり、それが夫婦のどちらが早いかによって、運転者と同乗者とが交代するということもある。高齢化がさらに進行すれば、家族のメンバーの病気・死亡による変動、運転能力の低下などがキス&ライドに影響を与えるようになる。

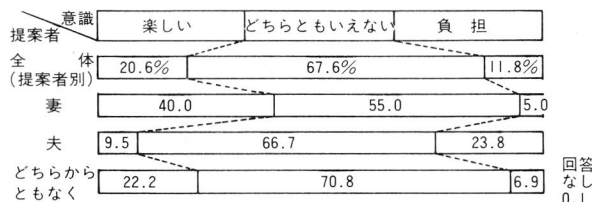
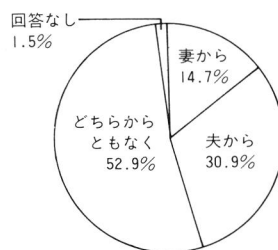
キス&ライドが定着し維持されるとすれば、このような家族のライフステージによる条件の違いに対応できるものであることが必要なのである。「キス&ライドの調査研究」をもとにした要因分析によれば、キス&ライドを実施するか実施しないかという判別に、家族構成や世帯主の年齢は大きな要因として作用していないことが明らかになっている。その意味では、キス&ライドの実施・不実施の決定要因として家族のライフステージはそれほど重要ではないが、実現されたキス&ライドの定着・維持に対して影響を与える要因ということになろう。たとえば、『主婦とクルマ』<sup>10)</sup>によれば、何らかの形で毎日夫のために送迎している主婦が6割に達し、送迎する主婦の年代と送迎の頻度との関係はFig. 4のようになっている。主婦の年齢は、家族のライフステージと密着に関連している。毎朝毎晩送迎するという割合が、20代と50代以上では4割にのぼり、30代と40代とではその半分の2割にも満たないということは、先に述べたような家族のライフステージによるキス&ライドの条件の違いが影響していると考えられる。園児・学童期から青少年期の子供をかかえるステージに対応すると思われる30代~40代の主婦にと



出所) トヨタ自動車株式会社『主婦とクルマ』P.13

Fig. 4 夫を送迎する主婦の年代と送迎の頻度

The number of housewives, who drop off and pick up their husbands, by age group and frequency



出所) トヨタ自動車株式会社『主婦とクルマ』P.13

Fig. 5 キス&ライドの提案者と、運転者(妻)の意識

The proposers of dropping off and picking up, and the consciousness of drivers(housewives)

っては、夫を送迎するためのキス&ライドの負担はかなり大きいと想像される。妻が夫を送迎するというパターンが一般的と考えられるキス&ライドでは、家族のライフステージに応じた妻の家庭内での役割の比重の変化が、キス&ライドに影響を与えていると考えることができる。

### 5-3 キス&ライドの定着と家族関係

キス&ライドの定着には、家族関係が少なからぬ影響を与えるが、とりわけキス&ライドの運転者の役割を誰が引き受け、それが安定的であるかどうかは、キス&ライドの定着に不可欠の要素となるといっても過言ではあるまい。また、キス&ライドが定着しているとすれば、キス&ライドにおいて行われる家族員相互のコミュニケーションが、家族関係に様々な影響を与えるという面も生じてくる。

まず、キス&ライドに対する家族の協力がどのよ

うにして得られているだろうか。既にみたように、妻が夫を送迎するという形が一般的なキス&ライドでは、運転者の役割を引き受ける妻の意識が重要になる。先に引用した『主婦とクルマ』によれば、キス&ライドの提案者及びキス&ライドの運転者(片道は夫が運転というケースが24.3%含まれる)である妻の楽しさ・負担感はFig.5のようになっている。キス&ライドを積極的に提案した妻では、キス&ライドを楽しみと感ずる割合も高く、反対に夫から提案された妻では、負担と感ずる割合もめだつようになる。つまりキス&ライドの定着には、自動車利用の機会の拡大に対する在宅の運転者の積極的な態度とともに、運転者と同乗者の家族関係、とりわけ夫婦関係がうまく行っているかどうか大きな影響を与えていることをうかがわせる。

つぎに実現されたキス&ライドが、家族にどのような影響を与えるだろうか。キス&ライドが定着したものであればあるほど、それを実際に維持するために家族員の協力が求められる一方、キス&ライド自体が家族員の中に定着することにより、家族の機能の一部分を果たすようになるという面がある。通勤・通学という日常的な移動において、普通ならば自宅の玄関先で絶ち切られてしまう家族関係が、キス&ライドによって最寄駅まで延長される。その部分的な家族関係は、家族員の誰が運転者となり誰が同乗者となるかという組合せによって決まる。そして移動の途上という制約の中で行われるのは、主として会話による家族のコミュニケーションであろう。

夫と妻、母と子、父と子といった家族員の限られた組合せにおけるコミュニケーションが、キス&ライドの中で容易かつ日常的に可能になる。どのような組合せの場合にどのような内容の会話が行われるかという定式は考えにくい、『主婦とクルマ』の調査によれば、妻が夫を送迎するキス&ライドにおいては、78.7%の夫婦が会話を交わし、その内容はFig.6のようになっている。家族員の特定の組合せにおけるコミュニケーションの機会は、日常的な家族関係の中でもつくり出せる。しかしキス&ライドが定着したものになれば、それ独自の家族コミュニケーションの役割が積極的に期待されることも考えられよう。

キス&ライドが実現するかしないかという決定的要因としては、家族のあり方はそれほど重要ではない。これまで述べてきたことは、実現されたキス&ラ

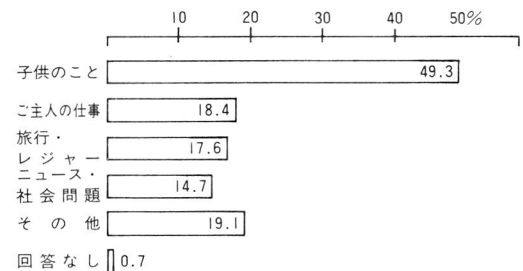
イドと家族のあり方との相互関係であり、それはキス&ライドの定義自体にすでに内在している問題ともいえる。その意味では、交通手段としてのキス&ライドの是非や将来について、家族の視点から語るべきことは少ない。しかし、キス&ライドが実現され定着するとすれば、それは家族のあり方を多少にせよ変形させ、またキス&ライドに対して家族による独自の意義づけが与えられるという面を見落すことはできないだろう。

## 6. 小結

本論は、キス&ライドが行われている生活の実態を、首都圏郊外居住者のそれによって描出しようと試みたものである。

キス&ライドは、主に、最寄駅と自宅間の公共交通手段が未整備あるいは不足している地域で生ずる。この背後には、大都市圏の持家取得、その困難性や価格の高騰、持家の買替え等の問題が存在する。まず取得できそうな価格と最低限必要となる住宅の広さなどが第一の選択条件となり、交通条件は二の次とされるからである。長い労働時間と通勤時間とが、端末のキス&ライドによってかろうじて可能となるケースは決して少なくない。したがってこれは、今後のキス&ライドの拡大要因となろう。

一方、郊外居住世帯の家族の実態はどうか。歳月は家族歴段階を変え、加齢や構成員を異動させる。建売住宅の大方は、当節きかんに広告される“二世帯住宅”とはちがいが、成人して結婚した子との同居を許さない。よしんば住宅条件が整っていたにしても、結婚した子の大半は他出してしまう。家族規模はさらに縮小する。この現象は相対的に高水準の住宅を取得した世帯の居住する住宅地により顕著であ



出所)トヨタ自動車株式会社『主婦とクルマ』P.17

Fig. 6 キス&ライドにおける夫と妻の会話の内容(複数回答)

The contents of the conversations between husbands and wives during their ride to and from the station (plural responses included)

る。核家族終末期の家族規模縮小が、かなりの世帯ではじまっているのである。この住民の定着性と加齢・家族規模縮小は、キス&ライドのマイナス要因となる。

加えてキス&ライドの主な担い手たる主婦の労働力化の増大がある。これは一層主婦の生活時間を拘束するが、だからといって直ちにキス&ライドをやめる理由にはなりにくい。何よりもまず世帯の主たる稼得者の就労を十全に保証する必要があるのだから、送迎が早朝深夜に及ぼうとも、主婦はこれに耐えざるをえないのかもしれない。

こうして見てくると、我国のキス&ライドは自然発生的な生活防衛的性格の強いものであることが分る。あえていうならば Kiss & Ride without Kiss なのである。

だがしかし、家族と共に過す時間が極めて少ないこのような生活にあっては、キス&ライドが従来の生活にはなかった定常的な新しい交流の場をつくり出すことも事実である。

キス&ライドの今後は、持家取得がどこまで郊外化するのにかに強くかかわっている。郊外化すればする程、早朝や深夜の移動時間は1分でも短縮しなければならない。歩いて10分の距離でもキス&ライドを利用することになろう。その意味で労働時間の延長とその深夜化も、キス&ライドの促進要因となら

う。

ただし、駅によっては、周辺居住世帯の加齢・定着により、キス&ライドが一時頓挫する場合もあろう。現在の持家取得条件や労働条件が変わらぬ限り、いかに送迎者の負担になろうともキス&ライドはやめる訳にはいかないのが大方の現実なのである。

#### 参考文献

- 1) 国民生活センター編『住宅と生活』光生館
- 2) 国民生活センター『家族生活と住宅に関する研究』1987年3月
- 3) 国際交通安全学会060プロジェクトチーム「Kiss & Ride 調査」国際交通安全学会、1987年3月(未公刊)
- 4) 労働省婦人局『婦人労働の実情』1986年版
- 5) 労働省『労働力調査』1985年
- 6) 総務庁統計局『家計調査年報』1986年
- 7) 国民春闘共闘会議『第13回家計調査報告』1986年10月
- 8) 国民生活センター『大都市圏周辺部における住宅取得』1978年3月
- 9) NHK 世論調査部『図説日本人の生活時間1985』日本放送出版協会、1986年11月
- 10) トヨタ自動車株式会社『主婦とクルマ』1985年12月