

交通手段にかかわる思い出と意識の 経年変化に関する基礎的研究

—小学生から大学生までの意識変化—

金 利昭^{*}

重川裕二^{**}

山形耕一^{***}

本研究の目的は、日常生活における交通手段と意識の関係の経年変化を明らかにすることである。このため大学生を対象とした意識調査を実施し、小学校期から大学期までの意識変化データを用いて、歩き、自転車、バス、鉄道、車に関わる思い出と意識変化を分析した。この結果、意識は加齢とともに変化すること、自然的なものに対する関心は子どもの頃から現れ、社会的なものに対する関心は遅れて現れることがわかった。

Basic Research on Temporal Changes of the Attitudes for Travel Modes

Toshiaki KIN^{*}

Yuuji OMOKAWA^{**}

Kouichi YAMAGATA^{***}

The purpose of this paper is to investigate temporal changes of the attitudes for travel modes in daily life. And so we carried out the attitudinal survey for young people. Firstly this paper analyzes the memories of travel modes in order to inspect of the reliability of this survey. Secondly this paper analyzes temporal changes of the attitudes from childhood to youth for walk, bicycle, bus and train. As the result, this paper points out the relationships between the temporal changes of the attitudes and life stages. And then, it becomes clear that people in childhood make attempts at the nature and the things outside bus and train.

1. はじめに

日本社会全体が大きな変革期にある今日、身近なまちや交通システムの将来像はどのように描けばよ

いのだろうか。交通の安全性や弱者への対応といった根本的な問題を十分に解決し得ないまま、環境制約や高齢化社会に対応した交通社会を構築しなければならない。この際、今日の日本の時代文脈から考えれば、交通の社会文化的側面を再認識することが重要なことである。

人間にとって、移動は根元的な欲求である。子どもにとっては遊び・運動・冒険・社会学習であり、大人にとっては気分転換・情報収集、高齢者にとっては健康維持・社会参加の場であろう。このような個人にとっての移動の意味的側面すなわち移動することによる人間の精神的・身体的利点、あるいは交通の社会文化的側面を考えれば、これまでとは異なる

* 茨城大学工学部助教授
Associate Professor, Faculty of Engineering,
Ibaraki University

* * 茨城大学理工学研究科都市システム工学専攻
Graduate Student, Dept. of Urban and Civil
Engineering, Ibaraki University

* * * 茨城大学工学部教授
Professor, Faculty of Engineering,
Ibaraki University
原稿受理 1997年10月31日

った交通社会のあり方が描けるのではないだろうか。たとえば、予防医学的見地からすれば徒歩・自転車型都市構造は真剣に追求されてよい。また、バスや鉄道での移動時間・空間を社会交流の場として積極的に位置づけ、このためのデザインを工夫することが魅力向上につながるだろう。さらに重要なことは、交通ルールや他人との交流・マナーを通じて、移動の時間や空間を社会学習・教育の場、文化創造の場として位置づけることではないかと思われる。

すなわち、移動の意味を明らかにすることは、個々の移動手段や空間の機能とデザインに直接関わるだけでなく、空間構造と交通体系のあり方に関しての理念・思想にもつながるだろう。さらに、老人問題や現在起こっている子どもや社会のさまざまな病理現象——子どもの身体異常と運動能力の低下、危機意識の欠如、他人への無関心等——の解決を日常生活空間の課題として捉えた時、人間の生涯発達との関係で移動や移動空間の意味を再認識することが、解決の手がかりを与えるのではないかと考えている。

以上のことから、まちづくりや交通システムのあり方を考えていく上で、また交通文化を豊かにしていく上で、人間にとっての移動の意味を再認識することが重要であると考えられる。

子どもの頃は誰でも歩くことが好きであり、電車からの眺めを楽しんでいたはずだが、いつ頃からか歩くのをめんどうと感じ、電車の中ではいねむりをするようになる。このような意識と行動の変化はどの年代から起こるのだろうか。

本研究の目的は、意識調査データを用いて、日常生活における交通手段と意識の関係の経年変化を明らかにすることである。

2. 既存研究

交通手段に対する人々の意識は、交通需要予測における選択問題として最も中心的課題であったと言える。しかしそれは交通手段の利便性や快適性といった側面に限られたものであり、移動自体の意味的側面は無視されてきたと言ってよい。日常生活における移動の意味的側面に関しては、むしろ医学や心理学、社会学、教育学の分野^{1,2)}で指摘されることが多く、交通計画・地域計画の分野での具体的研究成果は少ない。

肥田野・加藤^{3~5)}は、近年移動の意味を精力的に研究しており、既存文献を整理した上で、都市鉄道の移動の機能を「気分変化」「私的コミュニケーション

多様化」「社会的コミュニケーション発生」「知識提供」「動きの楽しさ提供」「時間と空間の提供」の6種類に分類した。筆者ら⁶⁾は日常生活で利用する交通手段を対象として、子どもから老人までの世代別にみた移動の意味を包括的に抽出し、「思索」「健康・運動」「気分転換」「自然体感」「発見・学習」「情報収集」「コミュニケーション」の7種類に分類し、意味の手段別特性と世代別傾向を指摘した。

移動の意味的側面に言及している関連研究として重要なものに次の研究がある。景観工学の分野では、交通路での景観体験の研究^{7,8)}として続いている。外居ら⁹⁾和田ら¹⁰⁾の散歩の研究は、散歩の目的としてさまざまな動機があることを指摘しており、他の目的・手段の意味を考える際にも、制約条件のない散歩の意味から考察できることは多く、参考になる。また、高齢者・障害者の研究^{11,12)}は生活者の質の向上という観点からなされるため、移動の意味的側面が考察されることが多くなってきた。子どもの交通について、和田¹³⁾は子どもの空間認識と通学距離・手段との関連を分析し、子どもの成長と移動空間のあり方を提言しており、重要である。延藤¹⁴⁾は絵本を分析資料とし、子どもと交通の関わりを考察している。

以上の既存研究に対し、本研究の特徴は、意識データを用いて交通手段と意識の関係の経年変化を明らかにすることである。

3. 研究の方法

3-1 考え方

(1)本研究で対象としているのは、事実ではなく、事実に対する意識である。つまり「歩いた」という

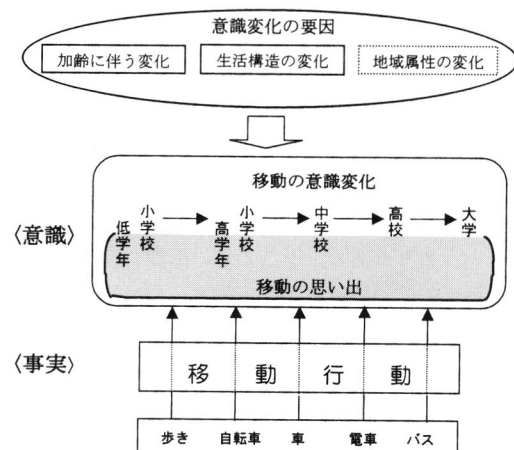


Fig.1 研究の考え方

Table 1 交通手段別意識の経年変化の調査票例

生まれてから現在までの日常生活の中で、事実としてあったことや思ったことについておききます。移動手段別の各質問について「ない」「ある」のどちらかで答え、もし「ある」場合にはそれがいつ頃のことか、またはいつ頃からいつ頃ぐらいまでのことを、例のようにお答え下さい。また特にその理由がある場合には、簡潔に書いて下さい。

手段	質問 あったこと、思ったこと	回答	いつ頃ですか 「ある」と答えた場合、記入して下さい							原因・理由	
			幼児期 〜4歳	幼稚園 4〜6歳	1〜3 小学校 低学年	4〜6 小学校 高学年	中学校	高校	大学		
例	・通園、通学で利用した時期				■	■			■		
	1. ○○が好きだったこと 2. ○○を不便だと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある ない <input checked="" type="radio"/> ある			■			■			駅が遠い、 本数が少ない
歩き	・徒歩で通園、通学していた時期										
	1. よく散歩をしたこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	2. 家族や友人・恋人とよく一緒に歩いたこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	3. 歩くこと、それ自体が好きだったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	4. 歩くのがめんどうだと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	5. 階段を登るのがめんどうだと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	6. 雨の日の外出は嫌だと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	7. 健康や運動のために歩こうと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
	8. 道ばたの草花をきれいだと思ったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある									
9. 歩きながら周りの風景や建物や人を観察するのが好きだったこと	ない <input checked="" type="radio"/> ある										

事実ではなく、「よく散歩した」「歩くことが好きだった」という本人の意識を対象としている (Fig.1)。

このような意識を捉えるために二つの調査項目を工夫した。一つは直接的に意識の有無を尋ねる調査項目であり、予め設定した質問項目に対し、経年的に意識の有無を回答してもらうものである (Table 1)。他方は思い出を自由想起形式で回答してもらうものであり、経年的意識変化を間接的に捉えようとするものである (Table 2)。この思い出の調査では、最も強烈な意味を有する個別具体的な事例を通じて、意識を分析するものである。

(2)直接的に尋ねる意識変化調査では、調査方法の信頼性に関する問題として、いつ頃のどのような内容を記憶しているか、また思い出すことができるのかということがある。そこで思い出調査データを用いて調査の信頼性を検証することにした。

(3)過去の意識を思い出してもらうという今回の調査方法では、青年と老人では記憶の内容は異なることが予想され、調査対象者をどの年代にするかということが問題となる。既に筆者ら⁶⁾は移動の意味には世代別傾向があり大学期に境界があることを指摘

した。そこで本研究では、大学生を調査対象とし、小学校期から大学期までの意識変化を分析することにした。年代区分は生活構造の変化時期を考慮して、小学校低学年、小学校高学年、中学校期、高校期、大学期の5区分とした。なお調査では幼稚園期とそれ以前の幼児期を加えている。

(4)意識変化に影響を及ぼす主要な要因は、加齢に伴う精神的・身体的変化、進学等生活構造の変化、自然環境や交通サービス等の地域属性の変化の三つである。本研究では、加齢に伴う精神的身体的変化による意識変化を捉えることに主眼を置いているが、生活構造変化は、年齢変化に含んで考えることが可能である。本研究では加齢と生活構造に伴う意識変化を対象としている。

地域属性は経年的に大きく変化した可能性があり、要因としての重要性を鑑みれば、明示的に取り扱うことが望ましいが、これを統計的に客観データとして捉えることは困難である。本研究では、意識変化の原因や理由を書いてもらうことで、主観データを用いて大きな地域属性の変化を考察できるようにした (Table 1)。また、転居した場合の地域属性変化

Table 2 交通手段別思い出の調査票例

生まれてから現在までの日常生活の中で、移動中の思い出として強く思い出すこと、あるいは強く印象に残っていることを書いて下さい。各手段別にいくつでもけっこうです。書く内容はどんなことでもかまいません（良い思い出、嫌な思い出、懐かしい思い出、怖い思い出、なんとなくよく思い出すこと…）。移動の手段ごとに、その思い出のあった年代を□の中の1から7までで選んで下さい。もしわかるなら年齢も記入して下さい。

手段	いつ頃ですか (わかるなら年齢も記入して下さい)	どんな思い出ですか (具体的な出来事や状況、思ったこと、感じたこと)								
歩き	<table border="1"> <tr> <td>① 乳幼児期 ~4歳</td> <td>⑤ 中学校</td> </tr> <tr> <td>② 幼稚園 4~6歳</td> <td>⑥ 高校</td> </tr> <tr> <td>③ 小学校低学年 1~3年</td> <td>⑦ 大学</td> </tr> <tr> <td>④ 小学校高学年 4~6年</td> <td>年齢 □ 歳頃</td> </tr> </table>	① 乳幼児期 ~4歳	⑤ 中学校	② 幼稚園 4~6歳	⑥ 高校	③ 小学校低学年 1~3年	⑦ 大学	④ 小学校高学年 4~6年	年齢 □ 歳頃	
	① 乳幼児期 ~4歳	⑤ 中学校								
② 幼稚園 4~6歳	⑥ 高校									
③ 小学校低学年 1~3年	⑦ 大学									
④ 小学校高学年 4~6年	年齢 □ 歳頃									
	<table border="1"> <tr> <td>① 乳幼児期 ~4歳</td> <td>⑤ 中学校</td> </tr> <tr> <td>② 幼稚園 4~6歳</td> <td>⑥ 高校</td> </tr> <tr> <td>③ 小学校低学年 1~3年</td> <td>⑦ 大学</td> </tr> <tr> <td>④ 小学校高学年 4~6年</td> <td>年齢 □ 歳頃</td> </tr> </table>	① 乳幼児期 ~4歳	⑤ 中学校	② 幼稚園 4~6歳	⑥ 高校	③ 小学校低学年 1~3年	⑦ 大学	④ 小学校高学年 4~6年	年齢 □ 歳頃	
① 乳幼児期 ~4歳	⑤ 中学校									
② 幼稚園 4~6歳	⑥ 高校									
③ 小学校低学年 1~3年	⑦ 大学									
④ 小学校高学年 4~6年	年齢 □ 歳頃									

は大きいと考えられるため、居住歴と地域属性の主観的評価を用いて考察できるようにした。なお分析する意識項目によっては地域属性による差が影響してくるため、意識項目間の絶対値の比較は無意味であるが、意識変化の時間変化率の項目間比較は地域属性変化が大きくない限り可能と考えた。

3-2 アンケート調査の概要

1) 調査項目

- ・フェイス項目として、個人属性、保有交通手段の他に居住歴とその地域属性評価をきいている。
- ・意識変化分析のための項目として、交通手段別に意識項目を設定し、意識した時期とその理由・原因をきいている (Table 1)。
- ・思い出分析のための項目として、交通手段別に、強い思い出の時期と内容を自由回答形式できいている (Table 2)。

2) 配布・回収状況

対象者は茨城大学の学生であり、有効回収数は104票である (Table 3)。

3-3 サンプルの特性

- (1)性別で見ると87%が男性である。特に若い女性の意識は男性と異なっていると思われるが、子どもでの性差は少ないと思われる。
- (2)地域属性に関して主観値で尋ねている。過去の居住地が小都市都心部6%、大都市郊外部13%、地方中小都市43%、田舎38%、公共交通がとても便利11%、便利26%、不便46%、とても不便46%、自然がとても多い23%、多い53%、少ない21%、とても

Table 3 調査の概要

対象者	茨城大学工学部学生
調査期間	平成9年1月
実施方法	自記式配布調査法
配布数	184票
有効回収数	104票 (回収率56.5%)

少ない3%、となっている。サンプルはばらついておりこれらと相関のある意識項目も見られるため、意識項目間の比較には注意を要する。

(3)小学生から高校生までの間で、転居している人は数人である。したがって分析に際してこの点での意識変化に与える影響を考慮する必要はない。また意識変化の理由・原因をみたところ、地域属性変化が挙げられていることはほとんどなかった。よって今回の調査質問方法では、意識変化の要因は、地域属性変化よりも年齢変化によるものが大きいものと判断した。ただし、大学生になってからは転居した人が多く、注意が必要がある。

4. 交通手段に関する思い出の分析

4-1 思い出の数

幼児期から大学期までの年代別、移動手段別の移動中の思い出の数をFig.2に示す。幼児期・幼稚園期の思い出は当然少ないが、小学校低学年からは増加し、高校・大学期はさらに増える。高校・大学期に思い出の数が増えていくのは、古いものより最近の記憶の方が想起しやすいことも影響しているだろう。その中で小学校期の思い出が比較的多いことは子ども時代の移動の重要性を示していると考えられよう。次に交通手段別に見てみると、小学校期では歩き、

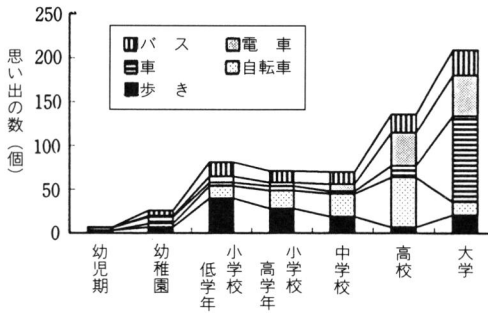


Fig.2 年代別・移動手段別の思い出の数

中学・高校期では自転車、大学期では車に関する思い出が多い。各時期の主要交通手段の思い出が多いと言える。電車・バスの公共交通機関は高校・大学期に多い。小学校低学年期では電車・バスの思い出が少ないが、しかし小学校高学年期、中学校期と同程度である。

したがって幼児期・幼稚園期の思い出の数が少ないことから、この時期の意識を調査することは難しく、回答の信頼性も低いと考えられるが、小学校期以降は手段別の調査が可能と判断できる。

4-2 思い出の内容

Table 4は移動の思い出を場所(どこで)、目的(何をしている時)、状況(どんな状況で)、人(誰と)、出来事(何をしたか)の五つのアイテムごとに分類したものである。各移動手段ごとに比較的多く書かれているアイテム(各思い出の10%以上)には()の中にその数を示し、その後にも多いものを順に80パーセント値まで示している。またTable 5には、思い出の例を挙げている。

歩きの思い出には通学、友人、遊び、コミュニケーションに関するものが多い。これは幼稚園・小学校の時期には歩きが第一の通学の手段であり、その途中で友達と遊び、会話することが多くあったからだろう。歩きという手段が日常生活の中で遊び・コミュニケーションに適した移動手段だからとも言える。また、自然に関する思い出が他の交通手段よりも多く、歩きが自然・動植物への接しやすさを持っていることを示している。

自転車にも歩きと同様に通学、友人、遊びに関する思い出が多い。中学・高校期の主な移動手段であり、歩きの延長上にある交通手段といえるが、他方で、雨とか転倒、事故といったマイナスのイメージを持つ思い出が表れてくることは興味深く、徒歩とは明らかに異なった意味を持っていると言えよう。

車は出来事の中の事故という思い出が多い。事故に遭いそうになった、事故を見たというものを含まればかなりの数の車の思い出が事故とつながってくる。

電車とバスでは車内、見知らぬ人、コミュニケーションに関する思い出が多い。具体的には、席を譲ることによる見知らぬ人とのコミュニケーション、他者を観察したりすること、初めて電車に乗った時の緊張感など社会性に関して記述されている。自分や友人・家族以外の人に直接的に長時間接する機会がある公共の場としての移動空間という公共交通機関の特徴がうかがえる。さらに駅やバス停も重要なポイントであることがわかる。

したがって、思い出す対象の範囲と具体性から考えて、小学校期からの意識をデータとすることは、

Table 4 手段別に見た移動の思い出の内容

	場所	目的	状況	人	出来事
歩き (115)	通学路(31) 山道 知らない道	通学(55) 散歩 帰路 遊び	雪 雨 風	友人(33) 家族 見知らぬ人	遊び(22) コミュニケーション(16) 自然体感 散歩・散歩
自転車 (127)	通学路(20) 凍った道 田園 知らない場所	通学(44) 遊び 散歩・サイクリング	雨(17) 雪 風 夜	友人(13) 見知らぬ人 家族	転倒 事故 遊び 衝突 遅刻 発見 競争
車 (120)	車内 知らない道 海	ドライブ 通学	雨 雪 霧	友人 家族 見知らぬ人	事故(30) 事故に遭いかけた 事故を見た
電車 (101)	車内(50) 駅	通学(13)	雪	見知らぬ人 友人 家族	混雑していた(13) 風景・景色を見る コミュニケーション
バス (85)	車内(28) バス停	通学	雨	見知らぬ人 友人 家族	コミュニケーション 混雑していた 乗り過ごす 初めて利用

注) () 内はサンプル数。

Table 5 各移動手段の思い出の例

歩き	・カマキリの卵を見つけた。孵化しそうだったので家に持って帰った ・学校帰りに友人たちといろいろ違う道を、話をしたり遊んだりしながら帰った ・初めて住む場所がどのような所か知りたくて、市街地を歩き回った。知らない道を歩くと、子どもの頃を思い出す	小学校 低学年 小学校 高学年 大学
自転車	・自転車で散策し、知らない道・新しい場所をよく発見した ・通学途中、突然の雨に降られた。近所の見知らぬ人が傘とタオルを貸してくれようとしたが、遠慮してしまった	小学校 高学年 高校
車	・友人と話をしながらドライブして楽しかった ・事故を見かけたり、事故に遭いそうになった	大学 大学
電車	・利用していた電車にいつもきれいな女の人が乗っていて気になった ・電車に乗ると中学の頃の友だちに会えてうれしかった。でも会いたくない時も顔を合わすことがあった ・電車から見える建物が毎日少しずつ完成していくのを見るのが楽しかった	高校 高校 高校
バス	・初めてバスに乗った時、緊張した。乗り方がよくわからなかった ・車内で見知らぬおばあさんに席を譲った ・真夏にぎゅうぎゅう詰めのバスに乗ってしまい、つらい思い出をした	幼稚園 中学校 高校

内容的にも可能と判断できる。

4-3 思い出の意味による分類

2章で述べたように、筆者らは移動の意味を抽出し、「思索」「健康・運動」「気分転換」「自然体感」「発見・学習」「情報収集」「コミュニケーション」の七つに分類している。この分類に従って思い出に含まれる移動の意味を集計し、手段ごとに比率で示したものが Fig.3 である。

歩きは「発見・学習」「コミュニケーション」「自然体感」の思い出が多く、特に「コミュニケーション」が約三分の一を占める。

自転車は「自然体感」「コミュニケーション」「発見・学習」の思い出が多く、歩きと共通した特徴を示しているが、歩きと比較してコミュニケーションは減り、自然体感が増える。これは4-2の分類上“雨”が多いことと対応している。

車は、歩き・自転車に比べて意味を持つ思い出が大幅に減る。車の利用は大学期に最も増え、思い出の数も少なくないのに、意味を持つ思い出は減少している。具体的な思い出の記述を読んでも、速い、便利、楽、などの機能的な面が多く表れ、その

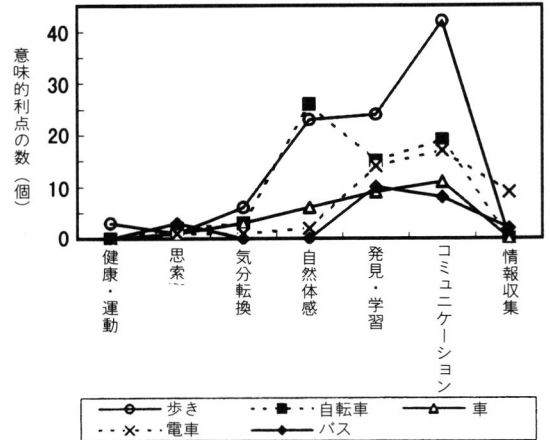


Fig.3 移動手段別の意味的利点の数

機能的利点の多さが意味的利点を減少させているとわかる。

電車・バスでは「コミュニケーション」「発見・学習」が多く、他の移動手段には見られない「情報収集」の思い出が比較的多い。

以上、意味による思い出の分類により各交通手段を見てきたが、「思索」「健康・運動」「気分転換」という意味を持つ思い出が少ないのは、そもそも大学期まではその意味を意識しないこと、対象が漠然としており、具体的な事例としてその意味が思い出に結びつきにくいことが原因と考えられる。

5. 交通手段別意識変化の分析

思い出の分析では、強い意味を持っている意識と具体的な内容は抽出できるが、意識の範囲は限定され、意識変化は捉えられない。これに対して、意識変化データを用いた分析では、思い出に比べて曖昧ではあるが、思い出にならない意識やその経年変化を捉えることができる。よってここでは、交通手段別意識変化を分析する。

分析にあたって、次の用語を定義しておく。

〔意識経験者(率)〕 いずれかの年代に意識したことがある者、また率はサンプル数に対する割合。

〔年代別意識者〕 該当する年代に意識した者。

〔年代別初意識者(率)〕 該当する年代に初めて意識した者、また率は意識経験者に対する割合。

5-1 歩き (Table 6, Fig.4,5)

「よく散歩した」「歩くことが好きだった」という、歩くことを強く好きだと意識している人は4割に達し、少なくない。その時期も小学校期に多くなって

Table 6 「歩き」の質問項目と意識経験者率

質問	ない(%)	ある(%)
1.よく散歩をしたこと	59	41
2.家族や友人・恋人とよく一緒に歩いたこと	42	58
3.歩くこと、それ自体が好きだったこと	65	35
4.歩くのがめんどうだと思ったこと	22	78
5.健康や運動のため歩こうと思ったこと	60	40
6.道ばたの草花をきれいだと思ったこと	34	66
7.歩きながら周りの風景・建物・人を観察するのが好きだったこと	29	71

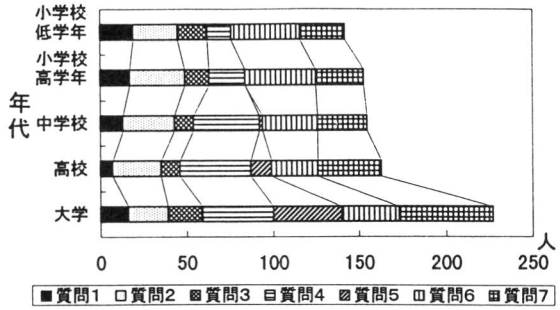


Fig.4 「歩き」の年代別意識者数

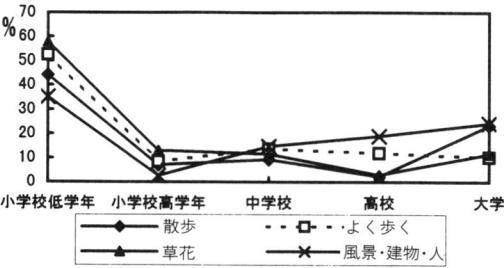


Fig.5 「歩き」の年代別初意識者率

り便利な自転車への変換のためと考えられる。

歩きの意味的側面として、「健康・運動」は大学期で意識されることが多い。「草花」や「周り」への関心は、7割の人が持っているが、その初意識期を見てみると、前者は小学校低学年期に高く、後者は小学校低学年期に高いものの高校・大学期になってからも初めて関心を持つ人が少なくない。そして「草花」に比較して「周り」への関心は継続性がみられる。また、「草花」に関心がある人は「周り」への関心も高い(1%有意)。これらのことから、草花という自然への関心から風景・建物・人という社会的関心へ移っていくものと考えられる。さらに、よく歩いた人はよく散歩した人でもあり(1%有意)、また「草花」「周り」への関心も高く(1%有意)、歩くことの重要性が示唆される。

5-2 自転車(Table7, Fig.6,7)

意識経験者をみると8割の人が日常的によく乗っていたとしているが、大学期になるとほとんど乗らないとする人が多くなる。その理由を具体的に調べてみると、ほとんどが、自動車へ転換するためである。そして、小学校期では遊び道具として利用意識が高いが、中学校期以降は実用的に利用されることが多くなることがわかる。「自転車での散歩」は4

おり、初めて意識する時期も小学校低学年期が多い。しかし、年代別意識者数は高校期までに減少していく傾向があり、散歩の継続性が高いとは言えない。また、よく散歩した人は歩くことが好きだと意識する傾向があり(1%有意)、散歩をするということが、歩きに対する好意的意識に結びつく可能性を認めることができる。一方、強く好きだというよりは単に「よく歩いた」と意識している人は約6割であり、小学校期からの継続性のある程度認めることができる。またよく歩いた人は歩くことが好きだと意識する傾向がある(1%有意)。「歩くのがめんどう」は中学校期から意識する人が多いが、その理由を具体的に調べてみると「通学距離が長い」「クラブで帰るのが遅くなる」「自転車通学になった」等の理由が挙げられており、年齢変化に基づく生活構造変化とよ

Table 7 「自転車」の質問項目と意識経験者率

質問	ない(%)	ある(%)
1.日常的によく乗ること	19	81
2.ほとんど乗らなかったこと	53	47
3.自転車での散歩をすること	57	43
4.自転車が遊び道具だったこと	30	70
5.健康や運動のため自転車で乗ること	87	13
6.新しい道や知らない場所を発見したこと	21	79
7.自転車に乗っていて空気や風が気持ちいいと思ったこと	23	77

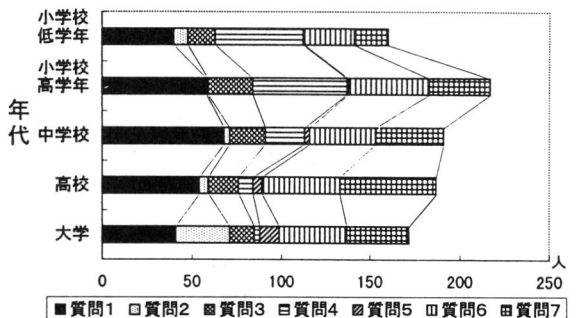


Fig.6 「自転車」の年代別意識者数

Table 8 「バス・鉄道」の質問項目と意識経験者率

質問	ない(%)	ある(%)
1. 日常的によく乗ること	81	19
2. できるだけ座りたいと思ったこと	30	70
3. バス・電車に乗るのが好きだったこと	65	35
4. 周りの人を観察するのが好きだったこと	68	32
5. 車外の風景を眺めるのが好きだったこと	33	67
6. 知らない人と話をするのが好きだったこと	89	11
7. 車内で本を読んだり音楽を聴くのが好きだったこと	61	39

割の人が経験しており、歩きの散歩と同程度である。その時期は、小学校高学年が若干多めであるが、全期を通じて見られ、また散歩と同様に小学校低学年という早い時期からの発現が見られる。散歩と自転車散歩の経験の相関を見てみると、散歩をした人は自転車散歩をする傾向がある(10%有意)。またその場合に、サンプルを詳細に調べてみると散歩から自転車散歩へと転換するのではなく、歩きと自転車の特性を生かした散歩を同時的に行うことがわかる。

意味的側面として、「健康・運動」のために自転車に乗ることを意識した人は1割程度と少なく、その時期も大学期であり、歩きと同様に健康・運動を意識するのは大学期からと思われる。また理由を見てみると、歩ける距離なら歩くが、歩けない距離ならば自転車以外の手段になるようである。「道・場所の発見」「風が気持ちいい」は8割の人が意識したことがあり、その時期も全期にわたっているが、初意識期を見てみると前者は小学校期に高く、後者は高校期に高くなっており、意識する年代に相異が見られる。

5-3 バス・鉄道 (Table 8, Fig.8,9)

「日常的によく乗る」とする意識経験者は19%と少なく、小学校期ではほとんど見られない。「乗るのが好き」とする人は35%と多くはないが小学校期で多く、以後減少する傾向がある。「座りたい」とする人は70%と多く、高校・大学期で増加する。その理由を調べてみると、生活上の疲れを感じる人が多くなるためと、乗車時間が長くなるためである。小学生にとって車内は遊びの空間であり、座っていても苦痛と感じないのではないと思われる。「風景を眺める」ことが好きとする人は67%で全期を通じて多いが、初めて意識する年代は小学校低学年期と高校期で高く、二つのパターンが見られる。また、小学校期で意識した人は継続的に意識し続けることがわかる。「人の観察が好き」とする人は32%で、小学校期に少なく、高校期で多くなる。「他人との話が好き」とする人は11%と少なく、その時期も大学期になってからである。「本や音楽を聴くのが好き」とする人は39%と多く、その初意識期は中学校期から現れ、高校・大学期で意識者が多くなる。

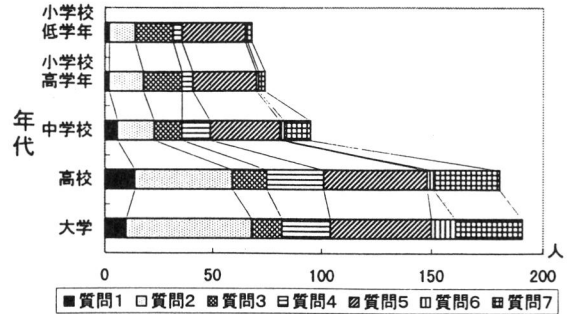


Fig.8 「バス・鉄道」の年代別意識者数

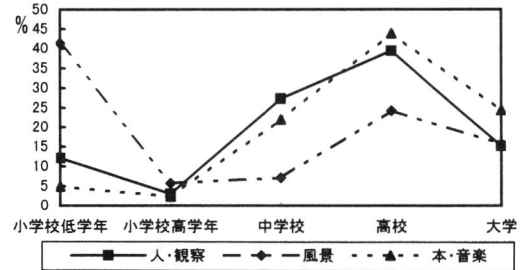


Fig.9 「バス・鉄道」の年代別初意識者率

以上のことから、電車やバスの車内で人々が意識する対象は、年代と関係があることがわかる。すなわち、車外の風景への関心は小学校期から、車内での他人の観察や会話、本を読んだり音楽を聴いたりすることに対する関心は高校・大学期から現れる。

6. 結論

本研究は、大学生を対象とした意識調査を実施し、

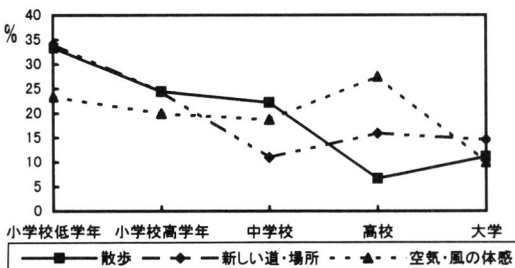


Fig.7 「自転車」の年代別初意識者率

小学校期から大学期までの意識変化データを用いることによって、日常利用する身近な交通手段である歩き、自転車、バス・鉄道に対する意識の変化を分析したものである。思い出分析では、強い意味を持っている意識と具体的内容を分析し、意識変化分析では思い出にならない意識とその経年変化を分析した。この二つの分析を通じて、移動の意味的側面に関して以下の点が明らかになった。

(1)大学生を調査対象者とした場合、自由回答方式による思い出分析の結果、思い出の数と範囲および具体性から、小学校期からの過去の意識の内容を調べることは可能と考えられる。そして、小学校期では、歩きの思い出が多く、その内容は通学時や自然との接触や友人との遊び等楽しい思い出が比較的多い。一方、高校・大学期になるにしたがって、バスや鉄道や自動車の思い出が多くなっていくが、その内容は他人との接触や事故等嫌な思い出も見られるようになる。

(2)歩くことが好きだという好意的意識は小学校期から高く現れるが、マイナスの意識は小学校期では低く、高校・大学期で高くなっている。

歩いているときの関心の対象は、小学校期では草花等の自然的なものであり、高校・大学期になると周りの風景・建物・人等社会的なものが現れてくる。そして、歩きに対する好意的意識や自然・周りに対する関心は、よく歩いたり散歩したりする人に現われる傾向が認められる。

(1)で述べたように、小学校期の歩きの思い出が多いこととその内容を合わせて考えると、子ども時代の歩きによる移動は、自然や動植物への関心（自然体感）、友人・知人や他人との会話（コミュニケーション）、街や道の発見（発見・学習）といった意味を持つものと考えられ、その重要性が示唆される。

(3)自転車は、小学校期では実用的なものであると同時に遊び道具であるが、中学校期以降は実用性が高くなっていく。自転車による散歩や新たな発見、気持ちがいよと感じるのは全期を通じて見られ、小学校低学年という早い時期から意識されていることがわかる。

(4)バス・鉄道に対しての疲れるとか座りたいというマイナスの意識は、小学校期では低く、高校・大学期で高くなる。

乗車中の意識の対象は年代と関係が認められ、車外の風景への関心は小学校期から見られ継続性が高い。一方車内での他人の観察や他人との会話、本を

読んだり音楽を聴いたりすることに対する関心は高校・大学期から多く見られるようになる。

本研究は、移動の意味的側面を明らかにするための基礎研究として、移動に関わる意識の現象的变化の一部を把握した段階であり、残された課題も多い。すなわち、今回の調査対象者は大学生のみであり、サンプル数も少ない。したがって今後の課題は、第一に調査対象者を高齢者を含めた各世代とし十分なサンプル数をもって詳細な分析を行うことであり、第二に意識に影響を及ぼす地域属性を明示的に分析することを含めて調査分析手法を工夫することであり、第三に意識の現象的变化をより深く分析するとともに相互の関連性や要因、影響を把握することである。

これらの研究によって、子どもや高齢者にとっての移動すること自体が持っている意味の重要性を明らかにし、また子ども時代の豊かな移動体験がその後の人生にとっても価値あるものであることを裏付けていきたいと考えている。

参考文献

- 1) 宮下充正『運動するから健康である』東京大学出版会、1995年
- 2) 長山泰久『空間移動の心理学』福村出版、1992年
- 3) 肥田野登、加藤尊秋、菅野祐一「都市における移動過程の機能に関する考察—通勤を例として」『国際交通安全学会誌』Vol.18 No.2、pp.102~110、1994年
- 4) 加藤尊秋、肥田野登「文学作品にみる都市交通手段が移動者に与える影響に関する研究」『第29回日本都市計画学会学術研究論文集』pp.115~120、1994年
- 5) 加藤尊秋「都市鉄道における移動過程の機能とその発現構成に関する研究」東京工業大学博士論文、1996年
- 6) 金、小沼、山形「世代別にみた日常生活における移動の意味に関する基礎的研究」『第31回日本都市計画学会学術論文集』pp.409~414、1996年
- 7) 中村良夫「交通行動に関連した景観体験の空間意味論的考察」『国際交通安全学会誌』Vol.5、No.2、pp.52~61、1979年
- 8) 中村良夫「国土認識システムとしての交通路」

- 『国際交通安全学会誌』 Vol.16 No.2、pp.6～15、1990年
- 9) 外居哲志、坂本紘二、他「散歩行動の実態とその類型化に関する研究」『土木計画学研究・講演集』 No.18(1)、pp.139～142、1995年
- 10) 和田章仁、材野博司「散策行動からみた散歩空間の形成に関する考察」『都市計画』206、Vol.46／No.1、pp.59～67、1997年
- 11) 狩野徹「高齢者の歩行特性と屋外歩行空間」秋山哲男『高齢者の住まいと交通』、pp.235～255、日本評論社、1993年
- 12) 家田仁、村木康行、渡辺良一「モビリティの改善は、高齢者の生活活力向上をもたらすか？」『国際交通安全学会誌』 Vol.22、No.2、pp.139～146、1996年
- 13) 和田幸信「生活空間の広がりとその空間認識の及ぼす影響について」『第25回日本都市計画学会学術研究論文集』 pp.223～228、1990年
- 14) 延藤安弘「子どもの生活世界における乗り物」『国際交通安全学会誌』 Vol.22、No.3、pp.34～43、1997年