

サプライチェーンプロジェクト
研究資料 第1号

食料品アクセス問題の現状と対応方向 —いわゆるフードデザート問題をめぐって—

第2分冊 公開セミナー記録

平成24年3月

農林水産政策研究所

まえがき

我が国では、高齢化の進展、食料品店の減少のなかで、近年、高齢者等が食料品の買い物に不便や苦労がある状況が顕在化しており、「フードデザート（食料砂漠）」、「買い物難民」、「買い物弱者」などとして話題に上ることが多くなっている。本研究資料は、このような状況を「食料品アクセス問題」としてとらえ、その現状分析と対応方向の検討を行った結果をとりまとめたものである。

この第2分冊には、農林水産政策研究所が、研究実施と並行して平成22年6月から11月にかけて開催した、関連する諸問題についての客員研究員及び有識者によるセミナーの記録を収録した。当研究所が行った研究成果等は、第1分冊に収録されている。

開催した5回のセミナーは、それぞれのテーマについてのその時点での研究の到達点を知ることが目的として開催した。毎回ほぼ満席の状況で、このテーマに関する世の中の関心の高さがうかがわれた。

講演を快く引き受けて下さった講師の方々、そして、熱心に議論に参加していただいた出席者の方々に、この場を借りてお礼申し上げる次第である。

平成24年3月

農林水産省農林水産政策研究所
食料品アクセス研究チーム

食料品アクセス問題の現状と対応方向
—いわゆるフードデザート問題をめぐって—
第2分冊 公開セミナー記録

目 次

ページ

食品アクセスセミナー

第1回 フードデザート問題の現状と対策案

平成22年6月17日 岩間信之氏 1

第2回 「買物難民」問題と日本政府（われわれ）の課題

平成22年7月15日 杉田 聡氏 37

第3回 都市社会における〈つながり〉の位相とフードデザート

平成22年9月2日 浅川達人氏 143

第4回 高齢者の健康と栄養問題

平成22年10月14日 熊谷 修氏 197

第5回 「都市縮小」の時代とまちづくり

平成22年11月17日 矢作 弘氏 217

第1分冊 研究報告

食料品アクセス問題の現状と対応方向

農林水産省農林水産政策研究所食料品アクセス研究チーム

食料品の買い物における不便や苦勞を解消するための先進事例

—先進事例に学ぶ食料品アクセス問題の解決に資する効果的な取組—

農林水産省

付属資料

- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| I 食料品アクセスに関する住民意識 | 薬師寺哲郎・高橋克也・田中耕市 |
| II 我が国における食料品店と住民の距離 | 薬師寺哲郎・高橋克也 |
| III 食料品アクセスに関する市町村の意識 | 高橋克也・薬師寺哲郎 |
| IV コメントと質疑応答（平成23年8月2日研究成果報告会） | |

研究成果報告会資料

フードデザート問題の現状と対策案

茨城キリスト教大学准教授 岩間 信之氏

日時：平成22年 6 月 17 日

場所：農林水産政策研究所

司会 時間になりましたので、本日のセミナーを始めたいと思います。本日は「フードデザート問題の現状と対策案」ということで茨城キリスト教大学の岩間信之氏に講師をお願いしました。岩間先生は、筑波大学地球科学研究科地理学水文学専攻を経て、現在茨城キリスト教大学文学部文化交流学科の准教授でいらっしゃいます。専攻は都市地理学、観光地理学とお聞きしておりますが、フードデザートに関しては、日本とイギリスの状況に詳しく、また水戸市を事例にした論文などを発表しております。

それでは、岩間先生お願いいたします。

岩間 本日私は、「フードデザート問題の現状と対策案」というタイトルで報告をさせていただきますと思います。発表の流れですが、フードデザートという言葉は、特に欧米のイギリスやアメリカ等々の国々で調査されております、一つの学術用語なのですが、まずその定義を紹介した後で、研究のフレームワークと事例を幾つか紹介させていただいて、一つの対策案と言いますか、こういう視点からのアプローチが必要なのではないかということについて報告をさせていただきますと思います。

まず、このフードデザートというものですが、これはもともとイギリス政府が作った言葉になります。イギリスでは1990年代、特に社会的弱者、労働階級の方々、外国人労働者の方々を中心に、健康問題、特にがんですとか心臓疾患というような病気が急増しました。この原因は何かと政府が調べた時に、特に地方都市の中心部が空洞化してどんどん郊外に移ることが起こりました。イギリスの場合でも80年代に今の日本のような大型店の規制緩和とそれに伴う中心商店街の空洞化、大型店の郊外出店というものが起こりまして、まちの中心部からお店が消えていきました。そして、街角に若干残っているお店といえばコーナーショップと呼ばれるような、生鮮食料品を置いていない、レトルトフード、ジャンクフードしか置いていないような店しか残っていない状況となりました。イギリスは階層社

会が明確ですので、そういう中心部に残されている、車を持っていない人たちは、こういうところで買物をしなければいけなくなり、その結果、栄養状態というものが非常に悪くなって、がんや心臓疾患という病気が急増する結果となったのだという報告がなされています。その中で買物をする場所がないエリア、車がないと買物をするができないエリアを食の砂漠、フードデザートというふうに呼んでおります。

お店がなくても、車があつたり、経済的に余裕があつたりすれば問題ないわけですが、ここで研究対象地域として挙がっている、4つの地区がありますが、こちらはいわゆる低所得層、特に外国人労働者の方々がたくさん住んでいる地区です。

イギリスでは、政府が野菜の消費の目安を定めていますが、ご案内のようにイギリスというのは、言い方は失礼ですが、あまり食にこだわらないというところで、伝統食がフィッシュ・アンド・チップスという、フライドフィッシュとフライドポテトだというような国ですから、あまり野菜などが無い食生活という点では問題があるので、政府としては、5品目は食べましようと言っております。

2つの統計データがございまして、これを見るとイギリスの平均は大体3から4品目になっておりまして、政府の目標としているところよりも低くなっています。研究対象地域ではさらに低くて1から2品目となっております。このように、イギリスの中でもこの地域は、生鮮食料品の消費が少なくなっています。なので、これは健康問題に直結するはずだというような指摘がなされています。ただ、食生活と健康問題、これをダイジェストに結ぶのは、ほかにいろいろな要素が入ってくるので難しいです。ただ、こういう食生活をしていれば、健康問題に派生する可能性は極めて高いという報告がなされています。

ではなぜフードデザートが発生したのかと、これは日本と同じで大きく分けますと理由は2つ挙げられています。1つが社会的弱者の増加、特にイギリスなどでは社会的排除問題、立場の弱い人たちがいろいろな社会的サービス、これは食もそうですが、あとは医療とか教育とか雇用とか、そういったものから排除されているという問題が起こっています。これが深刻化していて、弱い立場の人たちが特定の地域に集まっています。ここで問題なのは、老人だけではなくて、エスニックマイノリティ、低所得層とかあとはシングルマザーとか、高齢者も入りますが、いろいろな方々がここで対象に上がっています。

もう1つはこの中心商店街の空洞化、1970年、80年代、特にサッチャー政権のころですが、大型店の出店規制というものを緩和しましたので、その中で空洞化というものが進みました。ただ、イギリスでは80年代、90年代にかけまして、もう一度大型店の出店規制と

いうものをしておりますから、今は中心商店街の空洞化という問題は、ほとんど聞かなくなっています。この点が日本との大きな違いかと思っています。

ちなみにイギリスなどの場合ですと、社会的排除問題としてフードデザートが扱われておりまして、こういう不満というものが一部の人たちの中で高まってくると、これが犯罪とかテロの温床になるのだというような指摘などもなされています。

ここまでが1つイギリスの事例だったのですが、これから国内の話をさせていただきたいと思います。

私だけではなくていろいろな仲間たちが集まって研究チームをつくっておりますが、何箇所か調査を進めてまいりました。今日は茨城県水戸市を紹介させていただこうと思うのですが、この問題は水戸に限った話ではありませんで、日本全国いろいろなところで起こっているだろうと思います。最近はいろいろな市町村の方々が、うちもこういう問題が起こっているであろうから調査をしたい、というようなお話なども聞いております。この問題も恐らく日本全国で広がっているのではなかろうかと思っています。地方都市以外に過疎山村、これも今に始まった問題ではなくて、昔からある、山間集落にお住まいの方々の過疎化・高齢化が進んでいるという話はあるかと思っています。また、最近私が見聞きしている中では、例えば私の大学がある茨城県日立市は、茨城県水戸市よりもさらに北なのですけれども、日立製作所の工業城下町です。今地方都市の経済規模というのはどんどん縮小しております、労働力人口が日立市からも流出し、だんだん少なくなってきました。

その日立市の中里地区は、山間集落になりますが、日立市から結構近いですから、子供世帯がそばに住んでいて、何かあればすぐ親のところに行って助けてあげる。買物などもサポートするというような体制がとれていたのですが、今地方都市が縮小する中で、子供世帯が日立になかなかいられなくなってきました、日立から流出し始めています。一方親世代の高齢化は進んでいますので、70年代、80年代のころの日立市中里地区というのは、非常に住みよい場所だったのですが、ここにきて急速に環境が悪くなっているというような話があります。

今調査しているものについて、今日ちょっとだけ触れさせていただきたいと思いますが、東京の中心部で団地ですとか、再開発事業の中で旧住民とお金に余裕のある新住民の方がお住まいのところすとか、そういうところでもいろいろな形でフードデザート問題は発生していると思っております。

それで今日は、水戸市を中心に紹介させていただきます。

こちらが水戸の写真になります。茨城県を代表する地方都市でありまして、人口は267,000人、高齢化率は18.6%ですから、日本全国でみますと今20.1%が高齢化率ですので、それから比べると決して高齢者は多くない。こちらに空中写真がございますが水戸の市街地、ここが洪積台地になっておりまして、こちらが沖積台地。若干低くなっております。こちらに中川という川が流れておりまして、こちらは千波湖という湖がございます。もと水戸藩の城下町ですので、敵に攻められないようなところにまちがつくられていて、それが今の水戸市に踏襲されているという状況になっております。こちらが国道50号、目抜き通りとなっております、ここは片道2車線、3車線の広い道になっておりますが、1本奥に行きますと、もともとは城下町ですので、いわゆる細街路という細い道が広がっていて、なかなか徒歩で移動するには難しいところがあるというようなところになっております。

こちらは、水戸市における高齢者の分布を示したものです。水戸の中心部がこのあたりですから、やはり高齢者の方は特に町の中心部に多くお住まいになっているということがわかるかと思います。

今回は個人商店を省いておりますが、スーパーマーケットの分布を示しますと、高齢者がたくさんお住まいのところにたくさんスーパーが立地していたことがわかります。ここに黒いバツがついております。これは現在までにつぶれたお店ですけれども、特に中心部でいきますと、全体の3分の1に当たるお店が現在までにつぶれております。その一方、これは最近できたお店ですが、これがいわゆる郊外型の大型店。例えばショッピングモールのようなものをご覧の通りたくさんできておりまして、私もこの近所で生まれ育ったものですから、よくこちらのモールには行きます。実際に多くの方々はこの郊外のお店を利用しておりますから、この郊外店は、私たちにとっては非常に便利・不可欠かなと感じるお店ではございますが、その一方でやはり中心部にはなかなか足が向かなくなってしまうという実態があります。ですが、中心部には高齢者がたくさんお住まいで、この方々は車を利用されない方が多いですから、そうした人たちの間ではお店がなくなっておりますので、生活環境というものが非常に悪くなっている可能性が高いと考えられます。

私の専門が地理学ですので、実際にフードデザートはどこで発生しているのかということとを地図化できないかということで、その作業を行いました。ちなみに私は専らフィールドワークが専門でございまして、私の研究仲間でこのGIS、地理空間情報システムの専

門家がいるので、彼にお願いして作ってもらったものなのですが、フードデザートエリアというものを可視化しました。

つくり方、考え方は非常にシンプルでして、生鮮食料品の需要と供給というものを算出します。まず、需要ですがこれは高齢者の分布がわかっておりますので、大体高齢者の人は1 kmぐらいが徒歩で歩く限度、目安になっておりますので、片道500メートル。往復で1 kmということで、500メートルは移動するということを考えて、500メートルの幅をとりまして、需要の量を、どれぐらいの生鮮食料品を必要としている人数がいるのかという地図をつくります。

今度は供給のほうですが、スーパーマーケットの分布がわかっております。大店立地法の中で、これぐらいの面積であればこれぐらいの方が来店されるという目安の式がございますので、それを使いまして、これは500メートルの幅をとりまして、どれぐらいの供給が可能か、このエリアだったら何人に対して供給が可能かというような地図をつくります。

需要と供給をつくりまして、この2枚の地図を重ねあわせると、明らかに供給が足りないところが出てきます。そこをフードデザートということで地図化いたしました。これを見ますと、水戸の駅前随分お店が減っているもののまだ残っておりますから、それほどひどいところではないです。ちなみに色が赤いところ、これが特に高齢者の方が多くてかつお店が少ない、買物に困っている方が多いであろうと推測されるエリアになっております。これを見ますと昔の団地の地区などが、フードデザートが発生している可能性が高いエリアだということが読み解けます。

ちなみに、これはまだ実験段階でございまして、まだずばりこうだということがとても紹介できる段階ではありませんが、私の共同研究者2人がつくりました、東京都内の人口とお店の数から推測したフードデザートエリアの地図になります。ただ、もちろん車がある方ですとか、施設などに入っていて、衣食住全部足りているような方もいますが、それをこれは加味していません。あくまで分布だけでつくっておりますので、これをもって赤いエリアがフードデザートだというのは、早計なのですけれども、1つの目安としてこういう赤いところがもしかしたらフードデザートが起こっているかもしれないところになります。ただ、これはまだまだ手を加えて精度を高めていく余地がございます。

水戸のフードデザートエリアの中にお住まいの方々に対してアンケート調査をは2回行っています。今日お示ししましたものは、2006年に実施したものです。なかなかこういう方にアンケートをとることは難しいものです。このときは117世帯の方々から回答をいただ

きました。これは水戸中心、フードデザートエリアにお住まいの高齢者の方々で見ますと、全体の8%前後ですから、ほんとうはもう少し回答数を集めたいところですが、とりあえずこれを紹介させていただきたいと思います。

この調査にお答えいただきましたのは、高齢者の方で、ふだん自分たちで生活されている方、自分たちで買物などをされている方々に対象を絞らせていただいてアンケートをとりました。

ターゲットを高齢者の方々に絞りましたので、70代、80代の方が一番多いわけですが、これを見ますと、単身および夫婦2人世帯で合わせて75%ですから、多くの方がいわゆる高齢者世帯に該当します。アンケートを詳しく見ますと、子供と一緒に同居しているといった時に、後から聞いてみたら、老老介護じゃないですが、90歳ぐらいのおばあさんと、60歳、70歳の子供というようなこともあるそうですので、この数値はもう少し精度を高める必要があったかなと思っておりますが、それでも75%の方は1人暮らしないしはご夫婦2人暮らしになっています。

車を運転される方は、ご家族の中で自分でない方も含めて車を運転される方が25%となっており、残りの75%は世帯の中で車を運転する方はいないという結果になりました。交通弱者と言われる方が多いということです。

こちらのほうですが、例えば生鮮野菜の購入金額等々がございます。一応は全国の指標といたしましては65歳以上の高齢者、夫婦2人暮らし高齢者では、野菜及び海藻類の消費量が平均購入金額で見ると1万ちょっとというデータが出ております。ただ、水戸の場合ですと近所の農村に親戚等が住んでいて、そこからおすそ分けという形でもらったりしていることもありますから、単純に比較はできません。しかしいくらぐらい購入していますかと聞きますと大体1,000円から3,000円と答えた方が多いですから、これは低いのかもしれないということがわかります。

こちらでは、自宅から店までどれぐらい移動するのかということを計算しました。少々カテゴリーが広いのですが、片道1kmから3kmとお答えになった方が47.3%、それ以上の方を合わせますと50%の方が1km以上移動されています。平均で見ますと1.5km強だったのですが、かなり長距離を移動されていることがわかります。

移動手段は、車を利用される方は少ないですから、徒歩ないしは自転車、これで50%強です。あとはバスですとか介護タクシーなども使われている方もいらっしゃいますが、多くは徒歩や自転車で買物をされています。そのようになると買物というものが大変になっ

できますから、週当たり 1 回から 2 回、ないしはそれ以下しか買物に行っていないという方が全体の60%近くになっています。特にご高齢の方は、昔は毎日のように買物に行かれておりましたから、それを考えるとかなり買物の頻度が下がってしまっているということがここから読み解けるかなと思います。

こちらは今日お配りした資料の中には入っていないものです。この調査をする中でよく受ける質問の一つに、みんな生協を使っているのではないのか、なぜそこを言及しないのかというものがありますので、研究に使用してよいといただいたデータですが、表示だけでご容赦いただきたいと思います。

これは水戸の中心部になります。国道50号の目抜き通り沿いなのですが、その地区に限定いたしまして、5年ごと、1999年8月第1週、2004年の8月第1週及び2009年の8月第1週の生鮮3品、野菜と魚と肉の65歳以上の会員の方の購入金額というものを示したものです。ただ、最近は肉とか野菜などの生鮮品そのものを買うのではなくて、半ば調理された、加工されたものを購入される動きもあるそうですので、それを加味した上でも、どれだけ購入があるかと言いますと、まずは組合員数、これは生協が高齢者の方の組合員数を増やそうといういろいろ尽力されていますから、組合員数は増えております。189名から324名、504名というように増えているのですが、実際に生鮮3品を買われた方はどうかというと、94名から72名、そして63名というように下がっています。購入金額も99年の段階で190,356円だったのですが、それが5年後には約17万円になり、去年は13.8万円となっています。8月の第1週というのは、全体的に見て購入金額が落ちる時期だそうですので、ほかの月はもう少し高いのだという話も聞きましたが、経年的に見ますと購入者数および購入金額が減っています。高齢者の方は増えているのですが数は減っているということが現状です。

なぜ減っているのかということを高齢者の方に聞きますと、まず商品が高いというお答えをよく聞きます。もう1つは、これは先入観なのですが、配送コストがかかりそうだとすとか、共同でやるのが面倒くさいというものがあります。もちろん今は個人でもやっているわけですが、昔の先入観でそのようなイメージを持たれている方がいます。もう1つ、非常に大きかったものがマークシートです。マークシートで記入するということがよくわからないから、やりたくないという方がすごく多くいらっしゃいました。

アンケート以外にいろいろな方に実際お会いして聞き取りをしているのですが、その中で買物に困っている方々は、今まで私たちが調べた中では大きくわけるとこの3つに分か

れるかなと思っております。1つ目は近所にあったお店がなくなってしまって買物先に困っているという方、もう1つが最近無縁社会という言葉なども出ていますが、地域社会から孤立して引きこもってしまっている方。最後に貧困と言いますか、経済的に非常に厳しいという方がいまして、こういう幾つかの要素からこの問題は深刻化していると考えています。

事例を紹介させていただきたいと思います。まず、買物先がなくなってしまったという方の事例なのですが、こちらの方は、水戸市内にお住まいでした。2006年に作った図ですから、この段階ではこちらにあったスーパーがつぶれています。こちら2件お店があるのですが、地元の百貨店がございました。安かったほうの百貨店がつぶれて、もう片方残った百貨店がつぶれたお店のほうに移動して立派な百貨店を建て直しています。

バツがついているところはその他つぶれたお店になっております。この方はもともとこちらのお店で買っていたのですが、これがつぶれて、新しくできたデパートが1階部分にルイ・ヴィトンなどがあるような高いものですから、買えないということで、移動してこちらのほうの繁華街の中、飲み屋街が広がっているのですが、この中に残っている生鮮食料品店、こちらで買物をされています。

月の収入は、ご夫婦で基礎年金が12万円で、その中で借家住まいの方だったのですが、やりくりされていました。この方は、自分で歩くことは可能ですが、足腰は決して丈夫ではございませんから、カートを使って移動しており、大体片道45分ぐらいかかって移動されているそうです。金銭的に厳しいということもありまして、配送などのいろいろなサービスは利用できないというようなお答えになっています。お子さんは東京と千葉のほうにお住まいでして、なかなか戻ってこないという感じです。

次の方ですが、この方は水戸市の住宅団地のほうにお住まいの方です。地域のコミュニティのリーダー的な存在の女性で、70歳のひとり暮らしの方です。私とほか2名の3人で調査に行った時なども、怪しい兄ちゃんたちがやってきたということで、地元の近所の方が心配になっておすそ分けですという形でやってきながら様子を見るような、ほんとうに地域で支えあっていることを感じさせる地区です。

ここも少々問題がございまして、この地区は今再開発をされていて、マンションが建てられています。その一方で、こちらに上から撮った写真があるのですが、先ほどのマンションのそばに昔からあった住宅が写っています。ここは高齢化していて、家が残っていても実は空き家が多いのですが、空き家がある程度たまるとつぶして駐車場にしています。

昔ここは地域コミュニティというものがあつたのですが、今は人がいなくなってしまうとコミュニティがだんだんと崩壊しているそうです。昔のように例えば買物に困っていたらご近所の人が車を出してあげるとか、そういうような支え合いができなくなってしまう。マンションにお住まいの方は属性が違いますから、なかなか地域の方との接点がないということもありまして、地域コミュニティが厳しい状態になっているという方の例です。

もう一人、こちらは経済的にほんとうに厳しいためになかなか買物ができない方の例です。この方は70代の女性の方でして、4階建てのビルにお住まいの方です。もともと持ちビルだったそうでして、飲み屋さんですずっと生計を立てていたそうです。この飲み屋さんもつぶれてしまいました。建物自体も完全に人手に渡ってしまして、この女性は今3階、4階部分に管理人という形で住んでいます。細かいことは聞くことができなかったのですが、月々の生活費で使えるものが大体3万円だということで、それでやりくりをしているそうです。バスで買物に行くとなると、この方は駅前のビルで買物をされていたのですが、ここは今つぶれています。ただ、その一方でこちらバツがついているところに新しいスーパーが入っておりまして、そこの1階部分だけ生鮮食料品を売っています。駅ビルの下のテナントも拡張していますので、買物自体は500メートルかからないぐらい移動すればどちらかに行けます。ここは坂道になっているので、ただ足が元気だったらそれほど苦労なくてよいという方の場合ではございます。直接的に買物が困難かどうかということとは話がそれますが、金銭的に厳しいということで、この後栄養素の評価というものをやりますが、それをやりますとかなり悪い状況になっている方の1つの例です。

買物が不便だということはわかりますが、それが健康とどうつながっているのかということについては、これは私の専門ではございません。後ほどこのセミナーで登場されると思いますが、高齢者の栄養学がご専門の熊谷先生という低栄養問題の専門家がおられます。この先生が提唱されている1つの調査指標というものがございます。これはここに書きましたが、肉と魚と卵、牛乳、大豆、緑黄色野菜、海藻類、芋類、果物、油脂、こういったものを毎日どれだけ食べているのかというもので、これをみることで低栄養問題の予備軍であるかどうかということが識別できるというものです。1日にご高齢の方は3品目以上を食べないと低栄養問題というものを起こしまして、寝たきりといいますか、身体に障害を抱えてしまうことが多いということをご研究、これは経年的に調査されているそうで、その中でそういう結果が出ています。全国におけるこの指標の平均が5から6品目ぐらい

だそうです。熊谷先生自身も農村部などで調査されていますが、それを見ますと平均6.6品目、こちら10の品目のうち、少なくとも6.6品目は毎日食べているというような結果になっております。ですが、この指標を用いまして去年の10月に、水戸のフードデザートエリアと思われる地域の方々に対して調査を行い、この時215世帯の方々からお答えを聞きましたところ3.8でした。全国平均と比べてかなり低いということがわかります。もちろん、この中にはこういうものをほとんど全部食べており、健康状態、食生活が非常に豊かな方もいらっしゃいますが、限りなくゼロに近い方もたくさんいまして、平均として3.8でした。

この時のアンケートの中で食品摂取の多様性調査を行いまして、それが3以下であった、つまり先生が基準とされている3を下回っている世帯が全体で49%、約半数が下回っていたということになっています。

今度は買物頻度と合わせて見ていきますと、買物頻度が少ない、週に1回か2回、それ以下という人の中において、多様性調査が3以下の人が非常に多いということがわかります。

今度は少し要素を絞ってみまして、ひとり暮らしないしは夫婦2人暮らしでかつ車を利用していない場合はどうかといえますと、3以下というのは62%ですからやはりひとり暮らしか否か、子供世帯とかいろいろな人と住んでいるかどうか、ないしは車があるかないかでかなり食品摂取に影響が出てくるという結果になっています。もちろん買物頻度も高くなるわけですので、このあたりということが1つ、食の多様性や評価、どういう豊かな食品を食べるかどうかというものを規定する1つの要因になりそうだということがわかります。

これまで行った調査をまとめたものですが、なぜフードデザート問題が起こるのかと、これは大きな理由はやはり少子高齢化が進んでいるということと、地方都市における中心商店街の空洞化、これが大きな要因であろうと思います。ただ、実際にいろいろな方から聞いてみますと、貧困の問題ですとか、介護保険等々、例えば介護ヘルパーさんが1回ではなくて2回、3回と来てくれれば事態はかなり緩和するのにというような問題ですとか、核家族化、子供の世帯の支援が少なくなっていたり、完全に孤立してしまっている方もたくさんいらっしゃいます。地域コミュニティというものがなかなかうまく機能しなくなっているとか、特に地方では公共交通機関、バスなどの路線が少なくなっておりますので、そのあたりも大きな影響を及ぼしているであろうということがわかります。

最近、経済産業省のほうで、この問題の解決策について、かなり細かな調査をされてい

らっしゃいましたが、その中で、もちろんお店を増やす、ないしはお店を維持する、これは非常に重要な視点だと思いますが、多分それだけを直ただけではうまくいかない部分も出てくるのではないかと、ここがうまくいかないとなかなか根本解決にはいかないのではないかと考えています。

同じことですが、このフードデザート問題を解決することは非常にシンプルでして、社会的排除問題をなくせばいいわけなのですが、これはもちろん非常に難しいわけです。ですので、まず生鮮食料品店を増やす、ないしは少なくとも現状維持して近接性を高めるということがもちろん重要になってきますが、この場合、採算性が非常に問題となります。私もいろいろな企業の方にお店を出せないのですか、などいろいろ聞いて回りましたが、高齢者の方は結構いらっしゃいますけれども、やはり一人一人が使える金額には限度がありますし、私も含めて大多数の方は郊外に行きますから、都心でお店を出すことは非常に難しいです。今出ているお店も実際は赤字であるというところが非常に多いようです。都市の構造の問題ですが、例えば地方都市などで、これから先、町の中心部にもう1回投資をしてスーパーを呼び戻すということがほんとうにいいことかということは難しい問題です。郊外に人口が増えていまして、その方が次の世代で高齢化する可能性が高いわけですから、今郊外にあるお店、これはたまに悪者にされることもありますが、あれはこれから必要なのではないかと考えています。

なかなか町の中心部にお店を出すというのは、もちろんであれば出していただきたいところなのですが、難しいのかなということを考えています。その一方で、コミュニティ、地域や家族の支え合い、これというのも非常に重要なのではないかと感じているところです。

フードデザート問題とコミュニティの関係ということで、これはまだ調査の途中なのですが、少し紹介をさせていただきたいと思います。

先ほどの水戸の事例なのですが、これは最初コミュニティのことを調べようと思って調査したわけではありませんので、まだデータとして枚数的にも問題があるのですが、これは先ほどのフードデザートの中で水戸の中心部をピックアップしたものです。緑の点、これはお店があるところです。緑があるところはフードデザートではないですから、赤いところがひどいところです。

例えば2つの地区、事例としてとってみました。1つはまさに真っ赤のところですよ。もう1つは水戸の駅前です。水戸の駅前はまだお店がありますから、それほどひどい状態に

はなっていないところなのですが、2つの地区にお住まいの方々それぞれどのような食生活なのかということ調べてみますと、例えば前者はサンプルが少ないのですが、30人いらっしゃいました。水戸の駅前をよりもこちらのほうが高齢の方が多く、ひとり暮らし、2人暮らしの方のパーセンテージも高いです。車の保持者は大体同じくらいなのですが、買物頻度に大きな差が出ておまして、例えば、週に1回から2回しか買物に行っていないという方は前者では29%でしたが、これが後者では52%と、お店が近いにもかかわらず頻度が少ないということがわかりました。

食品摂取の多様性調査を見ましても、前者が4.2だったのに対して、後者は3.2です。もちろん全国平均が5から6で、もともとフードデザートエリアで調べていますから低いのはしょうがないのですけれども、その中でも本当はお店がそばにあるはずの水戸駅前の方が実は食品摂取の多様性評価が低いということがわかりました。

これは、地元の人間として見ますと、後者は駅前で、例えば公民館でかなりコミュニティ活動を活性化しようとしてがんばってらっしゃるのですが、なかなか1つの地域としてコミュニティを取りづらいついていく話をよく聞きます。また、そのあたりにお住まいの高齢者の方に話を聞きますと、やはり引きこもっている方がたくさんいらっしゃるそうです。駅前ですからそういう傾向になってしまうと思うのですが。それに対して前者は、周りにお店は少ないのですけれども、地域の方々の仲がよくて、特にリーダー的な方がいらっしゃいまして、いろいろな機会を見つけては、おじいちゃん、おばあちゃんたちがどこに住んでいるかと全部把握されていますから、いろいろなところに引っ張ってきて、それこそ青空市とかそういうことはやっていないのですが、元気体操だとかバザーだとかいろいろなことにおじいちゃんおばあちゃんたちを引っ張り出してきて悩み相談などもされています。そういう取り組みなどがありまして、内にこもってしまっている高齢者の方の数、これは私の経験則でしかないのですが、前者のほうがかなり少なからうと思います。ですので、こういうところがこの2つの地域、お店はあるのに食品摂取が悪い、お店は少ないのにいいということできいている要素なのではないかと考えています。

生鮮食料品店へのアクセス、これも重要ですが、コミュニティ活動というのも1つ重要な視点なのではないかと思っています。

これはまだ調査中なのであまり細かいことは申し上げられないのですが、もう1つの事例といたしまして東京都のある団地です。今わかっている段階のことについて、概要だけ紹介させていただきたいと思います。

こちらは総世帯数が1万強、人口が2万人ぐらいいらっしゃる日本の中でも有数の巨大な団地です。現在の高齢化率は32.9%ですが、10年後には50%を超えられると思います。かなりご高齢の方が多いい地区、特に賃貸が多い地区で特に高齢化率が高くなっています。

こちらの団地内のお店というのは、シャッター通りになっていたりもします。ただ、東京のいいところにありますから、団地のどこからでも大体500メートル移動すれば必ずどこかのスーパーには行けるというような状況です。ですので、店舗への近接性というところで見ますと決して悪くはないので、調査をする時などもご協力いただいた地元の方などと話をすると、「うちの団地はお店が近くにあるのでそんなに買物は悪くはないはずだ」とおっしゃっていました。

ちなみにこちらが団地の様子です。高いところだと16階建ての高層のマンションが並んでいまして、お年寄りの方がたくさん見受けられる、そういうようなところですよ。

実際にどうだったのかということでアンケート調査をしました。この中で意外だったのが、先ほどの食品摂取の多様性調査です。これが3.88でした。お店がすごく近いですから、水戸のような地方都市と比べて、お店は周りにたくさんあるはずなのですが、食品摂取の多様性は非常に低かったということが意外です。

最長でも500メートルぐらいでスーパーに行けてしまうということで、買物頻度も週に3回以上とお答えになった人が全体の80%ですから、決して悪くはないはずで、健康状態も悪くはないはずなのですが、なぜか食品摂取の多様性調査が低く出ました。

今日いらっしゃいます浅川先生とか社会学等のご専門の先生にもご協力いただいて調査をしているのですが、まず社会活動、自治会とか地元のボランティアとかそういうものへの参加というものが非常に低い。今自治会加盟率が50%切るぐらいだそうで、非常にひきこもりの方が多いようです。こちらアンケートの中で、大体地域への参加の活動が21.9%、例えばご近所づき合いでお隣と連れだって歩くが14.5%、お隣さんの世帯主の仕事を知っているというものが47.9%。社会学の先生などに話を伺いますと、「これは東京では普通だよ」というお話でした。ただ、この結果をもって地元の自治会の人などに聞くと、この結果は高すぎるといわれました。アンケートを配りまして、郵送で回収いたしましたので、そこでかなり1つのフィルターがかかってしまっており、実際にほんとうにひきこもりの方というのはあまりこれにお答えいただいてなかったようです。自治会の方などに聞くと、その方々の感覚からいうとこれは高い、実はもっと少ないはずだというお話でした。

このあたりでコミュニティが非常に希薄になってしまっていて、それがここに反映され

ているのではないかなと考えております。

昨今無縁社会という言葉がございます。これを安易に使っていいのかどうか難しいところではありますが、地域とのつながりが切れてしまっている、孤立してしまっている方というのは、健康とか食生活というものに対する興味関心と言いますか、あまり健康に気を使うというような方もいらっしゃるなくなってしまうので、そういうことも大きいのではないかなと考えております。

問題解決の糸口は何かと、これは私ごときがどうこう言えるような問題ではないです。非常に難しい問題で、しかも根が深く、いろいろな問題が重なっていますので、1つ解決すればそれで済むという話ではどうやらなさそうだとすることが私の感想です。ただ、その中で1つ、希薄化されていると言われてはいますが、コミュニティの活性化というのも重要なのではないかなと思っています。特に駅前ですとか、団地ですとか、そういうところでは引きこもってしまっているお年寄りの方がたくさんいらっしゃいますので、その方々の生活の質と言いますか、もっと地域のほうに引っ張ってくる、1つの機会としてこのコミュニティというのは有効なのではないかなと思います。

あとは、例えば青空市とか買物代行とか、こういうサービスを行政のほうでもやっていますが、地元の方が自分たちで立ち上がってやっているというような話も聞きます。そういう点でもコミュニティの活躍というのは非常に重要なかなと思っています。

ただ、問題は持続性と採算性と汎用性かなと思います。まずいろいろな取り組みをされていても、今リーダーとなっている方が元気なうちは頑張るのですが、その方がだんだんお年を召してきて、元気ではなくなってしまうと、取り組み自体がつぶれてしまうということがあります。そういうような事例というのは、私もいろいろ聞いております。あと採算性もボランティアだけでやっているのではなかなかうまくいきませんし、あと汎用性についても、あるところでうまく取り組みをやっているからといってそれがよその地域に持ってこられるかという、こちらではやる気があって優秀なリーダーがいるけど、こちらはいないなどということがありますので、Aという地区の取り組みをBというところにそのまま持ってこられるのかということは、どうも厳しいということを感じています。

このコミュニティを支えるところの部分で、例えば企業、最近生活協同組合ですとかコンビニなどで、配食、御用聞きなども取り組み始めていますが、それプラスコミュニティの活性化ということもあわせてできないかということを模索しているという話をよく聞きます。そういうことも1つ有効かなと。あとは行政の方々によるバックアップということ

も重要なのではないかなと考えています。

これが非常に難しい話ですので、口で言うのは簡単なのですが、ただ、このコミュニティの活性化ということもこの問題を解決する大きな1つの糸口なのではないかなと今は考えているところです。

【質疑応答】

Q フードデザートエリアの算出についてお伺いします。需要サーフェスの方で、こちらの高齢者分布から生鮮食料品の需要量を算出したとありますが、この生鮮食料の需要量というのは、それは単純にエネルギー上、健康を維持するための必要な量ということでしょうか。

A そこまで深いことを、この段階で考えておりません。あくまで人数です。何人お住まいで、スーパーでは何人分ぐらいの方々をカバーできるかということですから、細かいエネルギー計算などまではとてもできていない状況です。

Q 個人的な観察でしかないのですが、だんだん年齢をとってゆくに従って、食品に対する多様性や消費意欲が減退していく印象を受けます。このあたりはきちんと計算しないと、やたらと需要が足りないといって増やすことになるのではないかと、ちょっと危惧しました。

A 今ご指摘にあったとおりかと思います。ご高齢の方は、お年を召していくとともに食も細くなってくるという話もございますし、これはいろいろなファクターが絡んでいる話ですので、どの視点に立つかということが非常に難しいところです。特に今日紹介させていただきました前半部分では、あくまで需要と供給という近接性の話ですが、そこを見ている状況です。どんどん調査を進めていくと、どうやらそれだけではなさそうで、今ご指摘いただいた点は、これからの重要な課題ではないかと思っております。

Q 2つお尋ねします。このイギリスの事例で指摘されている疾病、健康被害など健康状態のところ、食の多様性については調査されているようですけれども、それが実際に健康面にどのようにあらわれているのかいないのかというのが1つ。それから東京都の団地の場合ですけれども、住宅公団URのところ、何かこの問題についての認識、調査がされているのかという点についてお尋ねいたします。以上です。

A まず1つ目のご質問、実際の健康との関係はどうかということですが、これはこの前、医学関係の学会でも報告させていただきまして、そういうことに今ほんとうに医者、

医療関係の人たちが着眼し始めているところですので、現段階において2つの相関をうまくご紹介することはできません。ただ、高齢者の栄養学の先生のご研究の中で、低栄養問題という視点ではございますが、その点では大きなリンクがあるだろうとは考えています。例えば日本の場合ですと、現段階では高齢者の方が一番深刻な状況にありますから、そうすると高齢者の方で栄養が悪化してくると、それが低栄養問題になる。ですが、イギリスやアメリカの場合ですと、もっと若い方でそういう問題があります。例えばアメリカですと、フードデザートエリアにファストフードがどんどん入っていきまして、逆にエネルギー摂取し過ぎる肥満問題が発生し、イギリスの場合にはそれがガンや心臓疾患につながったということです。国民性等々もありますから、その辺も違いとして出てくるのかなと感じているところです。

あと1つ、東京都の団地のコミュニティが希薄になっているということは、URのほうでも非常に注目しているところです。例えば地区の住民団体の立ち上げ等々に深く関与しているという話などもよく聞くところです。ただ、先ほど申し上げましたように、地元の人の共通見解として、お店はそばにたくさんあるので、おそらく食に関しては問題ないだろうと考えていらっしゃいましたので、その点はまだURのほうでも着目はされていないのではと思っております。

Q 最初に説明されたイギリスのフードデザート問題の事例の説明についての質問です。1つ目が、イギリスの事例では食への近接性が高まっただけでフードデザートの問題が解決されたのか。2つ目が、その解決はショッピングセンターの規制ということでしたが、そのフードデザート問題の解決をメインにしたのか、それとも別の要因でのそれが副次的な効果だったのか。あとは、もしも副次的効果ではなく、メインにフードデザートを解決しようと思った場合に、それを解決しようと思って具体的に行動した主体はどこだったのか。以上です。

A まず1つ目ですが、イギリスの例でもいろいろ議論があるところで、1つ注目されたのが近接性でした。それ以外に、イギリスは町を大切にするという視点は日本より相当強いというのもございます。大型店の出店規制をし、あとはスーパーに対して郊外に出店させないかわりに、中規模のお店を町なかに出すときには、行政と一緒に共同、再開発事業などという形で資本を入れるというような取り組みをしています。もちろん、それをもってフードデザートが解決したというわけではありませんで、1つの論文の中で、何もなかった地域にお店を出す前と後の2つの、ビフォアアフター調査をしたもの

がございます。それを見ますと、確かにお店が出た段階でお住まいの方々の食生活が多少改善されたという点はあるのですが、もちろんほかにもいろいろな要素があります。

1つは貧困問題、論文の中で出ていたのは、10代の無職のシングルマザーの話ですが、生活保護のうち半分ぐらいを自分のタバコ代だけで使ってしまっていて、残ったお金で娘と2人で生活しているので、コーナーストックで売っているようなジャンクフードをもともと食べている。ですから、スーパーがあろうがなかろうが関係ないというような人たちもたくさんいます。今日紹介できませんでしたが、そういうこともありますので、食に対する教育に対しても、アプローチはとっているところです。背景にあるのは貧困とかほかにもいろいろございますから、アクセスと食育だけでうまくいくかどうかというのは非常に難しい問題ではありますが、これである一定の成果は得られているという報告がなされています。

今の回答と重複すると思いますが、中心部の空洞化をなくす方策はフードデザートも1つの対策ではありますが、やはり、まちづくりという観点から進められた経緯が強いと思っています。これを進めたのは国です。フードデザート問題自体も一斉に研究を始めるわけですが、それも国のトップダウン方式、国から「これが重要だから調べなさい」ということで研究者が集められて調査をしておりますので、あくまで主体は国だったと考えています。以上です。

Q 2000年に大店法が廃止になったわけですが、2000年を境にして、相当程度変わってきました。その中で、今お話のあったイギリスの例ですが、ヨーロッパ等では特に都市づくり、都市に関する整備の視点が全然違うとよく聞きます。イギリスと日本と国民性が全然違うから単純に比較できないのですが、日本の大店法が廃止になり大店立地法になって、そして都市計画法もこの間改正されて、それなりの効果があるとは聞いておりますけれども、視点、違い、効果、国民性も含めて先生はどのようにお考えかお聞かせいただければありがたいと思います。

A 非常に難しいご質問です。まず町のあり方がイギリスなどでは非常に明確で、例えば商業施設ならば、センターは絶対に町の中心であるべきで、郊外というのは副次的なサポートをするものだとして法律の中で明確にありますので、センターを差しおいて郊外というのはまずあり得ないという前提がございます。

町中を保護するというだけではなく、公共交通機関というのも大きいと思っています。場所にもよりますが、私が1、2年住んでいたことがある人口20万ぐらいの町には、バ

ス路線が3社か4社ぐらい入っていきまして、ワンコインあればどこにでも移動できるほどほんとうにアクセスがよくなっていました。そのかわり、自動車に対していろいろな税金を取っていたりするようです。公共交通機関を使って非常に移動しやすいというのがあります。

国民性としては、私には日本の方々と比べてどうこうと言えるほどの知識はございませんが、彼らはやっぱり町が好きなのかなと思います。買物に行く機会があるのだったら自分たちの町の中心部に行こうという意識がすごく強いように感じます。その辺も便利だから郊外に行こうと考える私たちとはちょっとニュアンスが違うと考えています。以上です。

司会 実今日この席に、先ほど岩間先生のご報告にもありました、都市社会学の浅川達人氏が社会コミュニティの関係で私どもの研究と一緒に指導いただくということでお見えになっておられます。浅川先生から都市社会学、コミュニティの観点からのコメントをいただければありがたいと思っております。

浅川 明治学院大学の浅川と申します。近年、岩間先生たちと一緒に調査をしてきました。フードデザート危険がどこにあるのかということは、今の地図である程度出てきます。そこで、実際にどのくらい食べているのかということ調査すると、危険性が高いけれどもフードデザートが起こっていない地域と、危険性が低いにもかかわらずフードデザートが起こっている地域がありました。そういう違いが出てきたときに、ではなぜそういうことが起こるのかということが、これまでの研究では、解明されてきませんでした。ということから、社会学も少し手伝ってくださいということで、近年、岩間さんたちと一緒に調査をしています。

私たちが今考えているのは、コミュニティにおける人と人とのつながりということが、確かに食の多様性に響いてくるということです。先ほど岩間さんがコミュニティの活性化という言葉を使われていたのですけれども、ではコミュニティの活性化というのは一体何だろうか、その辺をちゃんと考えなければいけません。コミュニティの活性化と言われますけれども、どんなことを思って活性化だと思われるのでしょうか。そういったことに、おそらくパッと答えが出てこないと思います。コミュニティを活性化しろ、つながりを回復しろと言うけれども、それは具体的には何なのかという議論がやや足りないと感じています。

最近の議論で言えば、政治学者のロバート・パットナムが使った「社会関係資本」と

という言葉がわりとひとり歩きをしていて、それが重要と言ってくれる方もいます。ではパットナムが使う社会関係資本というのは何なのかと問うと、必ずしも明確な答えが返ってきません。パットナムによれば、互酬性と信頼の規範というのが、そこでいうところの社会関係資本である、つまり、何かしてもらったら、して差し上げるんですよという、お互いさまという考え方。それと、人を信頼することができるのかどうかということ。すなわち、人と人との信頼によってつながり、やってもらったことに対するお返しをするのが当然というネットワークの中で暮らすことによって、市民的なつながりが生まれてくる、それがパットナムの発想です。

それを当てはめて考えると、先ほどの例でも出てきましたが、確かにお店からはちょっと遠いけれども、周りの人たちがその人をすごく心配して、今日ご飯食べているのかなとか、そういう形で尋ねてきてくれるような関係があるところ。それはかつてその方に、今買物に行けなくなっている高齢者が若かったころ、自分がもっと小さかったころに、あの人にいろいろしてもらったから今回は僕が、私がやってあげましょうという、互酬性の長いスパンの中で出てくる行動だと思うのです。そういうことが今でも残っている地域だと、もしかしたらアクセシビリティが悪くても買いに行くのかもしれない。そんなことを今考えているところです。ですので、どんな社会関係が広がっているのか、そういう社会関係をどうやって構築していけばいいのかといったところを含めて考えないと、この問題はなかなか解くことができないのではと思っております。

その意を強くしたのは東京都の団地の調査の結果で、ここはアクセシビリティからいうと食の砂漠の問題は多分起きないだろうと思います。私がこの団地を岩間先生達に紹介したのですが、最初彼が行ったときに「ここではきっと起きないでしょう、これだけたくさん商店があるのだから、みんな食べていますよ」と言っていました。実際は多様性が乏しいという結果が出てきていて、きっとアクセシビリティだけではないのだろうというところまでは考えている次第です。

ということで、コミュニティのあり方と食の問題というのを、これからもう少しきちんと考えていかなければいけないというところまで、今研究を進めてきたという感じです。

司会　　今の先生の補足も含めて、ご質問等ございましたらお願いいたします。

Q　　先生のご研究の中で、生鮮食料品を扱っているお店という部分のくくりで、コンビニエンスストアのとらえ方についてはどうなっているか、お聞かせいただきたいのです。

が。

A 最近コンビニも随分変わってきていると思いますが、少なくともこの調査をしていた2006年の段階では、コンビニというのはフードデザートマップの中には入れていませんでした。高齢者の方に、どこで買物しているかという調査をしたのですが、その中でもコンビニの利用者はいませんでした。ですが、コンビニというのは非常にポテンシャルが高いものを持っています。今この問題にコンビニの方々もかなりご注目されていて、それこそ生鮮野菜、カット野菜、何でもいいから置いてみようとか、特にコンビニの強みは、そこでお店を出している方は地元の方が多いですから、地域の方をすごく把握していて、これから随分変わってきてくれるのではと思っています。あまり詳しいことは申し上げられませんが、実際にコンビニエンスストアの中でそういうことを強く動いているところがありますので、これからの有効なツールと思っています。

Q イギリスの事例の中でフードデザートの問題発生の要因、フードデザート問題が深刻化すると犯罪やテロの温床ともなるというのが、イメージとして関連あるかもしれないと思うのですけれども、密接になぜそういう結論が出るのかよくわからないので、よろしければ教えていただけますでしょうか。

A これは私の説明不足だと思うのですが、フードデザートというのも社会的排除問題の一部であり、社会的排除問題が進むということは、排除されている人たちの間で不満が高まる、それが犯罪とかテロの温床になるという話です。このフードデザートというのは食べ物がないというだけの話ではなくて、そのベースにあるのが社会的排除問題ということです。ちなみにここで事例に上がっています町は、ロンドンで爆破テロ事件があったときの犯人が潜んでいたところでありまして、外国人労働者の方がたくさん住んでいるのがこういうところなんです。直結するのかどうかわかりませんが、そういった人たちの中で働き場所がない、病院がない、いろいろなところで差別されているということがそういう温床になっているという指摘があるということです。

Q 先ほどフードデザートの原因、悪い結果の中で、食べている食品の数が少ないということが出てきましたが、それは地域の食文化といったら大げさですけども、こういうものを食べる地域の人たちの暮らしだとか、あるいはその家庭という違いと、実際の対象になったところがたまたまフードデザートになったがゆえに、食べる品物の数が少なくなったとか、そういう形でのデータはあるでしょうか。

A 全国と比較してここはどうかというのはないですけども、この論文は、実はビフ

ォアフター研究となっています。お店ができる前はこうだった、できた後はこうだとやったときに、若干回復したというのがあります。少なくとも回復した部分に関しては、それはアクセスが今まで悪く、昔はその部分がマイナスだったと言えるということです。ご指摘いただいたところは非常に難しいところでして、食文化や個人の差というものもあります。例えば高齢者の方で言うならば、私たちの中では食品摂取の多様性で1つが4というのが目安で、それを切るようだったらば問題であり、それを調べてみると、やはり高齢者の中で、周りにお店がない、ひとり暮らしの方が多い、車がない、そういう方に絞れば絞るほど高くなっていきますから、その点に関しては生活環境というのが大きくきいているだろうと思っています。ですが、政府自体が5品目というのは、これはフードデザートがどうこうではなく、イギリスの国民性として低いので、それは改善しなければいけないというところです。

Q 先ほど申し上げたのは、かなりの部分が所得の低下、あるいは高齢化、そういう部分で説明できる要因のウェートが大きいのではという不安もあるように思いますがいかがでしょうか。

A そこもまた難しいところでして、もちろん幾つかのファクターが絡んで起こっています。特にこれが出されたのが2003年ですので、その段階においては空洞化というのがすごく問題で、そこからスタートしていったと思うのです。論文の中でもこのエリアは非常に貧困だというのが注目されていて、この論文以外に食育の話や幾つかの視点からの論文がなされていて、その中で貧困はどうなのか、それに対して食育を行ってその結果はどう改善されたのかというものがございまして、この問題自体はアクセスだけの問題ではない、どこがどれだけの比重でできているのかというのは、それは多分場所によって違っていると思います。

Q 2点異なる質問があるので、お願いしたいと思います。

1点目は、コンビニの話が先ほどありましたが、実は私のいる町は人口3千人で、野菜はみんながつくっていますので生鮮食料品は要らないのですけれども、お惣菜とかそういう食料品が欲しいという声が強くあります。生鮮食料品の話だからイメージは野菜、魚だと思いますが、逆に今農村で、自分で食事をつくりたくないから、おばあちゃんもカップ味噌汁を買うとか、唐揚げをひとりではつくるのが面倒くさいから唐揚げを買いたいとか、出来合いの商品をつくるというときにはコンビニも可能性があるのかもしれないので、都会でもお惣菜など、つくったもの、すぐに食べられるものの需要と生鮮食

料品の需要、何か分けて知見があれば教えてほしいということが1点目です。

2点目は、先ほど社会的排除の問題はなかなか不可能だとありましたが、ほんとうはそこに直球でぶつかっていかなくてはいけない気もします。個人的見解でいいので、避けないと現実路線ではないというお考えか、無理でもやるべきだというお考えなのか、個人的なご意見をちょうだいできればと思います。

A 今のお話の山間部、その中で確かに野菜などは自分たちでつくっている所以要らない、その一方で出来合いのものが欲しいということ、それは今私初めて聞いたところですので、コメントが難しいところです。もちろんスーパーに行けば出来合いのものも売られてはいるわけでありますが、今まで私が行ってきたのはあくまで生鮮野菜の話ですので、申しわけないですけれどもお惣菜関係のことはこれからの課題にさせていただきたいと思っていますところ。

もう1つの、社会的排除問題のことについてどうなのかということですが、これはもちろんそこに行くべきだと思っています。ですが実際問題として、少子高齢化を止める、貧困問題をなくす、これらの問題は日本でもこの次の段階として、今若い世代の中でも貧困問題というのが起こっていて、これから先、海外から労働者が入ってくる数というのも増えてくるだろうから、その中でこれらの問題はより深刻化していくのかなと思います。それはもちろん対処しなければいけないことですが、非常に枠の大きな話です。まずは一部として食べ物に困っている方がいらっしゃるので、それを何とかしなければという視点から立っています。それはこのイギリスの研究をされている方もそうですが、やはりベースにあるのは社会的排除問題だということは理解した上で、まずは健康問題を改善していきたい、そのためにはフードデザート問題だという視点になっています。

Q 1つは、フードデザートという言葉のそもそもの始まりがイギリスということで、今日はそのイギリスの状況をかなり細かく伺って非常に有益だったと思うのです。日本でも最近食料品店への距離が遠くなっているというような議論があるわけですが、私はこのころのイギリスの話を聞くと今の日本より相当ひどい、程度が違うのではないかという感じがあります。そういう印象を受けたのですが、先生を感じとして、イギリスと日本を比べて、同じような点はこういうところで、どういうところが違うのかというようなことがあればお教えいただきたいというのが1つ。

2つ目の質問は、先ほどの方の質問にも関係するのですが、これからの高齢者というのは、若い時代にいろいろ加工食品を食べなれた人々が成長してどんどん高齢者

になっていくと思うんです。そうすると、生鮮食品よりも加工された形での商品に随分慣れている方が多くなる可能性があります。そのときに、例の10品目の肉・魚・卵・牛乳というリストについて、この10品目というのはそれぞれ生鮮の物をとって何品目になるかという数え方をするのか、例えば幾つかの物が既に組み合わせて売られているお弁当などについては、肉と野菜と油脂はお弁当を買うことでクリアできたと考える、そういう計算方法になるのか、その辺をおわかりになれば教えていただきたいと思います。

A まず、イギリスと日本のフードデザート問題の違いですが、状況でいうならばどちらがというのは、イギリスでこの問題が一番深刻化していたときに私は行っていなかったものでわかりません。ただこれもいろいろ議論がありまして、政府とか一部の研究者は、これは確実に起こっていると言いますが、一部の研究者は、いやそれはない、フードデザートはごく一部の例であるという視点もございます。日本の場合ですと、多分皆さんが、今そういう問題が起こっているだろうなという認識を持っていらっしゃるのではないかと思うところがございますので、どちらがひどいかというのは判断しかねるところです。ただ1つ言えるのは、イギリスのほうが社会的排除問題は非常に深刻なレベルにありますので、そうした点ではイギリスのほうが確かにひどい、背後に抱えている問題というのもやはりイギリスのほうが深刻なのではと思っています。

あと、お弁当にいろいろな食材が含まれていて、それらを栄養としてカウントするかということですが、それはカウントします。お肉とか魚でも、例えば魚では魚のふりかけ、そういった物に含まれている魚も副食として入れるとか、そういう細かいルールがございます。野菜なら野菜だけではなく、お弁当の中に入っているやつでも一応クリアという形にはなっております。

Q まず、フードデザート問題が深刻な場所というのは、例えば都市の性格や規模、そういったもので違ってくるのか、その中でこういったところが特に深刻なのか。大都市とか地方都市でも、県庁所在地の仙台、そういった中核の都市なのか、それ以下の中小都市、人口5万から10万人規模の町によってもそれぞれ状況は違うかと思いますが、総じてどの辺の規模の町が深刻なのかを教えてください。

それからフードデザート問題の解決策として青空市や買物代行などいろいろ挙げられていましたが、どうしても採算性とか持続性に問題があるというお話でした。とはいえ、中には成功事例もあろうかと思うのですが、もしそういった成功事例がございましたらご紹介いただけたらということで、よろしくお願いいたします。

A まずフードデザート問題、これも実際、全体的にどこで起こっているのかというのはまだわからない段階で、先ほど地図で東京の例を示させていただきましたが、それは1つの目安にはなります。ただ実際には、どういう方が住んでいらっしゃるのか、そういうことによっても違いますから、今の段階では大体目安をつけたら、あとは実際にそこに入って行って調べるしかないです。いずれはわかりやすい形での指標があればいいと思っていますが、今の段階では難しいです。

 実は、地形も大きな要因としてあります。非常に広がっているところ、狭いところ、例えば町が狭いところでしたら郊外に出店するといっても限りがございますから、結構な範囲をカバーできますけれども、逆に、関東平野の広いところの場合ですと、ほんとうに郊外に行かれてしまうと真ん中は空洞化してしまいます。

 あと、町の中で、核が2つあるところや駅前1つだけのところがありますので、ほんとうにケース・バイ・ケースと思っています。仙台はまだ調べていません。また、地方都市の中心部が空洞化する1つの目安として人口40万というのが上げられておりまして、40万を切るようなところだと空洞化していきませんが、それ以上のところではそれほど空洞化しないという先行研究がありますから、それは1つの基準にはなります。それも、どこまでをもって真の人口とするかというのは難しいところではありますが、そういったことは言えると思います。

 2つ目の質問ですが、私もそれほどあちこちのことを把握しているわけではありませんが、今採算が取れていても、多くのボランティアの方が頑張っていて、それで何とか運営しているという段階のものを成功事例としていいのかというのは難しいとは思っているところです。ただ1つ、この前、東京の稲城市にある1つの地域の方々がやっているコミュニティを伺ったのですが、そこは始まって20年ぐらいたってしまっていて、リーダーも今度で4世代目とうまく更新ができています。そこは市からの補助金が全体の15%ぐらいで、あとは全部自分たちで賄っています。やっていることの1つは会食サービスで、みんなを集めてきてそこでご飯を食べ、要望があったら配食をする、配食も1日1回で150世帯ぐらいを月曜から金曜まで、1回500円でやっているという話でした。そこは、配送なども全部含めて近所のおじいちゃん、おばあちゃんたちがやっているわけですが、そこでは働いている方々に1日300円とか400円ぐらいお支払いして、一応持続的にやっている事例がございます。そこでどうやって人がどんどん集まってきて持続していくのか、これはまだよくわかっていないところではあります。それを人間性と言って

しまっていていいのかわかりませんが、幾つか持続してちゃんと頑張っているところがあるのは事実です。ただそこで成功の秘訣を聞かれると、まだ私にはお答えしかねる部分です。

1つ目のフードデザート問題が深刻になる場所の話ですけれども、それにちょっとだけ補足をしておきます。私は都市規模によって決まっていると思っていなくて、高齢化が一気に進行するような地域においてフードデザート問題が起こる可能性があると思っています。

では、高齢化が一気に進行する地域というのはどこでしょう。実は大規模開発が起こった団地というのが一気に高齢化が進む事例になります。ある非常に広大な場所に同じ年齢層の人が大量に入っていったような団地の場合、しかもそこに定住する傾向が強い場合、定住するということは新しい住民が入りませんし、その住民も出て行きません。そうすると、その人たちがどんどん成長して、子供ができて、子供が離家したときに、一気に高齢化が進行するという形になります。これをもって、慶應大学の大江守之先生は「定住化のパラドックス」という言い方をしていますけれども、定住志向が強ければ強いほど、その団地の住環境は悪化していき、フードデザート問題の危機が迫ってくる可能性があると思いますので、そういう大規模開発が起こった団地が、もしかするとこれから危険地域になっていくのかという気がしています。そうしますと、東京で言うと、神奈川県にも幾つか大きな団地がありますので、そういったところも今後もしかすると虫食い状に怪しいところが出てくるかもしれない。それに対して世代交代がうまく進行している地域、団地は、もしかするとフードデザート問題はそれほど深刻にならないというのが、今私が持っている仮説です。

Q フードデザートという概念を初めて知ったのですけれども、確認をさせていただきたいのですが、イギリスで言っているフードデザートの定義と、先生が使っていられるフードデザートの定義は同じでしょうか。

A フードデザートの大きな定義というのは、あくまで弱者がいてお店がないところということです。イギリスでもそうですが、場所によって違ってきます。農村でもあるという話が出てきていますし、地方でもありますし、都市の真ん中でもある。もちろん日本の場合でも同じことが言えますので、あくまでも定義というのはこの2つに合致するところとなっています。

ただ先ほども申しましたが、国民性、地域性とか文化、いろいろありますので、中身

は違っているということです。

Q フードデザートの定義を、都市中心部の一部とされていたので、ちょっと違うのかなと思ったんです。

A これは最初に国がこの問題に着手したときに出た文言でして、その中で地方都市というのが注目されていたから、その言葉が出ました。ただ、その後研究が進んでいく中で、どうやら地方都市以外でも起こっているだろうという話で、共通点としてはこの2つということになっています。

Q イギリスの場合は貧困の問題や都市の悪化の問題と結びついていて非常に大きな問題化していると思うのですが、日本の場合はダイレクトに都市の劣化、悪化につながっているとは言いがたい部分があるのではないかなと思っております。交通、高齢化、そういった問題で生活利便性が低くなっているというだけであって、それ以上の問題はあまり見られないと思ったのですけれども、そのあたりは何か調べていらっしゃるのでしょうか。

A 食以外では問題ないとおっしゃいますか。

Q 先ほどからの社会的排除の話につながるのですけれども、イギリスの場合だと社会的排除のあるところは犯罪が起こるというような話があると。そこも大きな問題ですし、その解消をするためにこのフードデザートの問題に触れていると思うのですけれども、日本の場合はフードデザートがなければそれをテーマにするということではなく、別のアプローチになると思いお聞きしてみました。

A それはおっしゃるとおりだと思います。全体的な枠で言うならば、日本のほうがイギリスより深刻でない部分がたくさんありまして、今はお年寄りの食生活が問題視されていますので、そういった点ではイギリスと抱えている背景が違うとは思っています。ただ、これは現段階の話であって、中長期的にはどうなるかわからない、日本でもまた変わってくるのではないかなと思っているのが私の見解です。ですが、今問題視されているのは、高齢者の買物と思っております。

Q 今まで中心商店街で買物されていた方、徒歩や自転車で買物されていた方、たくさんの方が車を使って、日本の場合特にそうだと思うのですけれども、郊外のショッピングセンターに行かれることになると、当然ながら環境負荷が相当大きくなるのではないかと思います。イギリスではフードマイルズ運動というのがないと聞いておりまして、なるべく食べ物の輸送に伴う環境負荷を小さくしようという考えの中で、この大規模郊

外店舗の議論も若干触れられていたと思うのですが、そういった問題と、今コンパクトシティという議論もありますが、それも関連してくると思うんです。そういった、ある意味で環境問題とこのフードデザートの問題を関連づけて考察されることはあるでしょうか。

A 非常に深い関係があるとは思っております。よくこの問題の解決策として、コンパクトシティという話も出てきたりしますが、ただ私たちの研究としてはまだそこまでの話はしていません。今の環境負荷から大型店の評価をするという話もありますが、そこまではまだ着眼していないのが現状です。今確かにお答えできないです。

司会 それでは時間となりましたので、これで今日のセミナーを終わりにします。どうもありがとうございました。

注：この講演で用いたスライドデータは、著作権上掲載を控えています。

「フードデザート問題の現状と対策案」

岩間 信之 茨城キリスト教大学 文学部文化交流学科

【フードデザート問題とは？】

本報告の目的は、我が国におけるフードデザート（食の砂漠：FDs）問題の現状報告といくつかの提言を行うことにある。FDs とは、生鮮食料品の入手が困難な地域を意味する学術用語である¹⁾。具体的には、自家用車や公共交通機関を利用できないいわゆる社会的弱者が集住し、かつ生鮮食料品へのアクセスが極端に悪い地域が該当する。スーパーストアの郊外進出が顕在化した欧米では、1970-90 年代半ばに、inner-city / suburban estate に立地する中小食料品店やショッピングセンターの倒産が相次いだ²⁾。その結果、郊外のスーパーストアに通えない貧困層は、都心に残存する、値段が高く、かつ野菜やフルーツなどの生鮮品の品揃えが極端に悪い雑貨店での買い物を強いられている³⁾。栄養事情の悪化は健康被害に直結する。

FDs の性質は、国や地域によって大きく異なる。いち早く FDs 問題が顕在化したイギリスでは、当該地区に居住する低所得者層（エスニック・マイノリティ、単純労働者、シングルマザー、高齢者など）の間でガンや心臓疾患などの増加が報告されている。FDs エリアにファーストフード店が進出したアメリカでは、アフリカ系黒人層やシングルマザー、子供世帯を中心に、肥満問題やそれに付随する成人病の蔓延が深刻化している⁴⁾。FDs エリアでは、生鮮食料品店以外にも医療機関や公共交通機関、教育機関、雇用の場など様々な社会サービスが欠如するケースが多い。FDs は、貧困や社会格差を背景とするこうした社会的排除問題(social exclusion issues)の一部と位置づけられる。

【フードデザートエリアの特定】

FDs エリアの特定は困難である。FDs を特定する明確な手法は、いまだ確立されてはいない。FDs は、①自宅から生鮮食料品店への買い物利便性が極端に悪く、②自家用車を利用できない社会的弱者（現在の日本では高齢者）が集住する地域、と定義できる。GIS (地理情報システム) を援用すれば、都市内部といったミクロスケールでの FDs の抽出が可能である（図 1）。これまでの調査から、中心市街地が空洞化する地方都市⁵⁾ や過疎山村・島嶼部、高齢化著しい大都市縁辺の住宅団地などで、FDs 問題が発生していることが分かっている。しかし、全国や首都圏といった広域でみた場合、精度に問題が出てくる。データ上の制限から、現段階では店舗の分布と高齢者数のバランスから地図を作成せざるを得ない。しかし、本来は周囲に店がなくても経済的な余裕や十分なサポートがあれば、FDs 問題は発生しない。綿密に分析するのであれば、住民の属性（社会階層、家族構成、自家用車所有の割合、所得など）を加味する必要がある。マクロスケールで FDs マップを作製すると、地域別における住民属性の差が大きくなるため、どうしても地図の精度が落ちる。現在、分析データを加工し FDs の精度を高める試みも進めているが（図 2, 3）、改善の余地は多い。

【事例報告】

発表者グループはこれまで、中心市街地の空洞化が進む地方都市や過疎山村集落、東京都内の住宅団地等で調査を進めてきた。今回は、茨城県水戸市を中心に報告する⁶⁾。

水戸市は、東京から約 100km 離れた人口 26 万（2005 年度住民基本台帳）の県庁所在都市である。水戸藩の城下町として栄えた同市は、目抜き通りである国道 50 号線を中心に、複雑な地割りの中

心商店街を形成している。水戸市の中心商店街は、県内でも空洞化の著しい地域の一つである。

図 1 は水戸市における FDs エリアを示す。高齢者人口および生鮮食料品店の売り場面積から需要と供給量を推計し、需要不足となるエリアを FDs とした。この図から、市内の目抜き通りを中心に FDs エリアが確認できる。2006 年に実施したアンケート調査では、当該地区に居住する高齢者世帯の 44% が単身、32% が夫婦 2 人暮らしであり、自家用車を所有しない世帯は全体の 75% に達していた。買い物は困難であり、週に平均 2～3 回、平均で片道 1.5km の長距離を徒歩または自転車で買い物に出かけている高齢者が全体の約半数を占めた(表 1)。生協の宅配サービスや行政による配食サービスの利用者は少なく、コンビニやドラッグストアでの缶詰・レトルトフードの購入が目立つ。なお、生協の高齢者の生鮮食料品購入額は年々減少している(生活協同組合資料)。また、同市ではネットスーパーは存在しない。

【健康被害の可能性】

FDs では健康の悪化が懸念される。近年、日本の高齢者の間で低栄養問題が深刻化している。低栄養とは、偏食などにより本人が気付かないうちに栄養不足に陥る状態を意味する。低栄養状態におちいると、肺炎などのリスクが高まるだけでなく、老化が早まり、生活自立度の低下や要介護度の上昇を誘引する。実際、FDs エリアと推測される地域でこうした健康問題が拡大しているとの報告もある。栄養学の専門家は、低栄養の予防として、肉や魚、緑黄色野菜など多種多様な食材の接種の重要性を指摘している⁷⁾。栄養学の専門家の協力を得て水戸の FDs エリア在住の高齢者の食生活を調査したところ(食品接種の多様性調査)、十分な栄養を摂取出来ていないと推測される世帯が、全体の 49% に及んだ。単身・夫婦二人で自家用車を利用しない世帯に限定すると、同値は 60% を上回った(2009 年実施、有効回答 215 世帯)。

【フードデザート問題と地域コミュニティの関係】

FDs 問題を悪化させる要因としては、生鮮食品店の消失以外にも、貧困問題や地域コミュニティの希薄化が挙げられる。高齢者世帯の栄養事情と地域コミュニティの活動の間には、一定の相関が認められる。水戸市中心部では食品接種の多様性得点は全体的に低い。なかでも一番低かったのは、生鮮食品店に比較的恵まれているはずの駅前地区であった。一方、FDs のレベルが最も深刻な地区のひとつである某住宅団地は、栄養事情は総じて良好であった。多種多様な人々が居住する駅前地区は、地域コミュニティが希薄になりがちである。一方、周囲に店がなくとも、地域の結びつきが密な地域では、高齢者は全体的に元気であり、健康管理にも積極的になる。こうした差が、食品接種の多様性に反映されたものと推測される。また、都内の高島平団地では、周囲に生鮮食料品店が多いにもかかわらず、周囲から孤立し引きこもっている高齢者は栄養事情が悪化していることが明らかとなっている。

【対策に向けた提言】

近年、買い物弱者・買い物難民問題対策として、商店街の維持や宅配サービス・移動販売事業の促進、タッチパネルなどの簡便な手段によるネット販売システムの普及、公共交通手段の確保などの必要性が指摘されている。中心商店街の空洞化が同問題の大きな要因である以上、これらの取り組みは極めて重要である。しかし、FDs 問題として考えた場合、現行の対策にはいくつかの問題点が指摘できる。

第一点は、地域コミュニティ活性化の必要性である。前述のとおり、FDs 問題の背後には社会的排除問題が存在する。生鮮食料品店への近接性が高まっても、他の問題点が改善されない限り、事態は向上しない。欧米では、貧困問題や健康に対する知識・興味関心の希薄化が顕著な世帯は、近隣にスーパー

が出店しても栄養事情が改善されにくいことが報告されている⁸⁾。現在の日本の場合、一部の高齢者における貧困と孤立が深刻である。地域社会から孤立した高齢者は、周囲からの生活支援を受け難く、また食や健康に関する興味を失う傾向にある。こうした世帯を支える手段として、地域コミュニティに対する期待が高まっている。しかし、コミュニティの活性化は困難である。前述の水戸駅前地区や高島平団地では先駆的な取り組みを多数実施しているが、なかなか成果が得られないでいる。また、最近では地域住民主体の青空市場や買い物支援、移動スーパーなどの取り組みがマスコミなどで注目されているが、いずれも持続性や採算性、汎用性等の点で問題が残る。行政と企業が連動した地域コミュニティの支援体制の確立が必要である。

問題点の第二は、元来 FDs 問題の被害者は多岐にわたるという点である。海外では、貧困にあえぐ労働者層やエスニック・マイノリティ、シングルマザーなどが FDs の被害者である。現在の日本では高齢者に注目が集まっている。しかし、中長期的には、雇用が不安定な若年層や増加が予想される外国人労働者層などにも、この問題が拡大する可能性が高い。近い将来自家用車の運転が困難となる中高年層も、潜在的な被害者予備軍である。多くの人々が FDs 問題に直面する可能性があることを、認識する必要がある。

第三は、長期的な視点に立った街づくりである。都市の構造は時代とともに絶えず変化する。店舗の配置を考える際には、将来の人口分布を念頭に置く必要がある。地方都市の場合、現在は中心部における高齢者の集住が顕著である。しかし、今後は郊外の住宅団地において高齢化率が高まる可能性が高い。中心商店街の空洞化のなかでしばしば郊外型大型店が非難されるが、郊外店は将来においても重要な社会インフラとしての役割を担うことは間違いない。近年、コンパクトシティへの注目が高まっている。こうしたなか、小売店や医療機関のない過疎地住民を都市に移転させた事例も複数みられる。しかし、長年親しんだ地域からの高齢者の転居は、地縁の分断と社会からの孤立を招く可能性もある。街づくりに関しては、長期的視野に立った慎重な議論が必要である。

- 1) Whitehead M.1998. Food deserts: what's in a name? *Healthy Education Journal* 57.189-190.
- 2) Guy, C. M., 'Corporate strategies in food retailing and their local impacts: a case study of Cardiff', *Environment and Planning A*, 28-9, 1996, pp. 1575-1602.
- 3) Wrigley, N., Warm, D. and Margetts, B., 'Deprivation, diet, and food-retail access: findings from the Leeds 'food deserts' study', *Environment and Planning A*, 35-1, 2003, pp. 151-188
- 4) Swinburn B, Caterson I, Seidall J, James W. Diet, nutrition and prevention of excess weight gain and obesity. *Pub health Nutrition*,7,2004,pp.123-46
- 5) 人口 20 万以下の地方都市において中心市街地の空洞化が顕在化している。山川充夫『大型店立地と商店街再構築－地方都市中心市街地の再生に向けて－』八朔社、2004
- 6) 岩間信之、田中耕市、佐々木緑、駒木伸比古、斎藤幸生（2009）：地方都市在住高齢者の「食」を巡る生活環境の悪化とフードデザート問題－茨城県水戸市を事例として。 *人文地理* 61-2,29-46.
- 7) 熊谷修ほか. 2003. 地域在宅高齢者における食品摂取の多様性と高次生活機能低下の関連. *日本公衆衛生雑誌*. 50.1117－1124.
- 8) Adam Drewnowski .2010. It's the (Food) Economy, Stupid .Wall Street Journal, 05/25/2010.

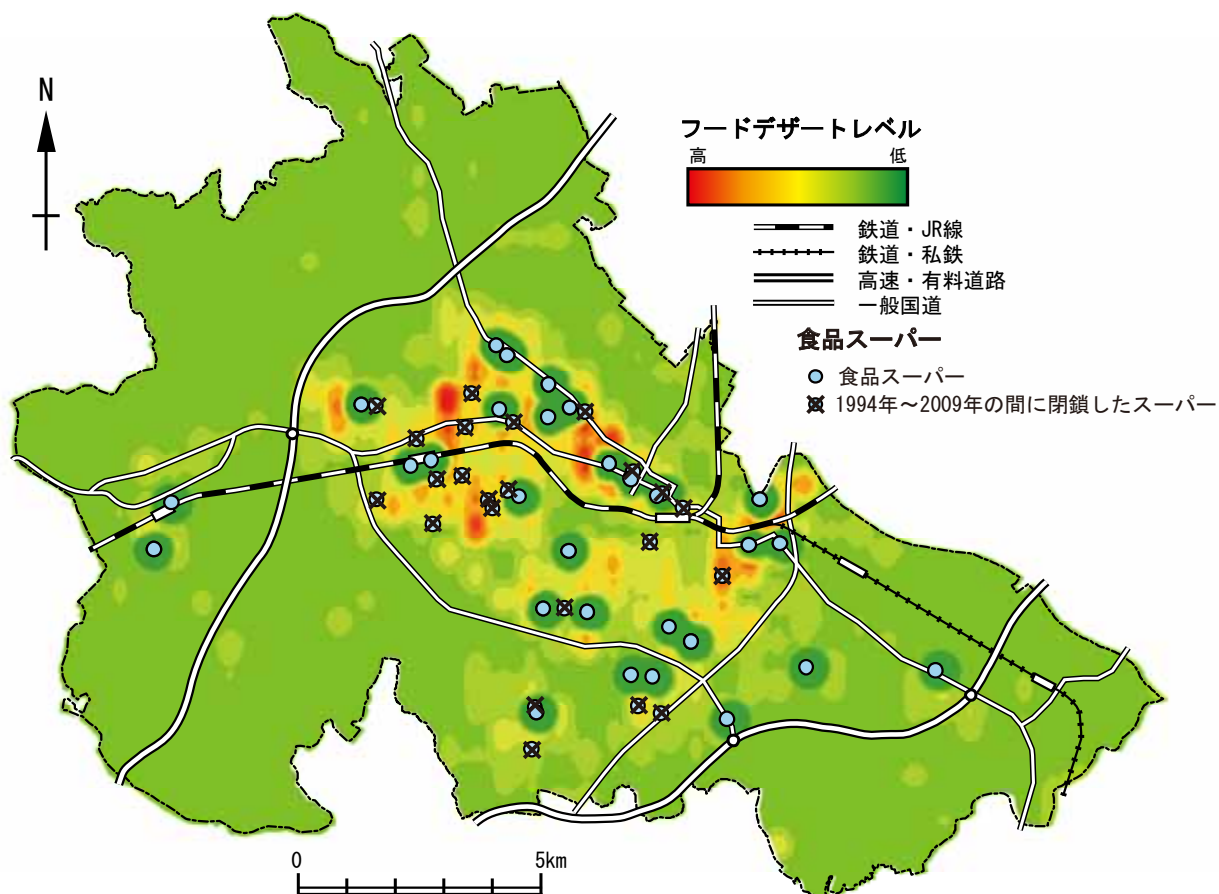


図1 水戸市における店舗の分布とフードデザートエリア（2009年）

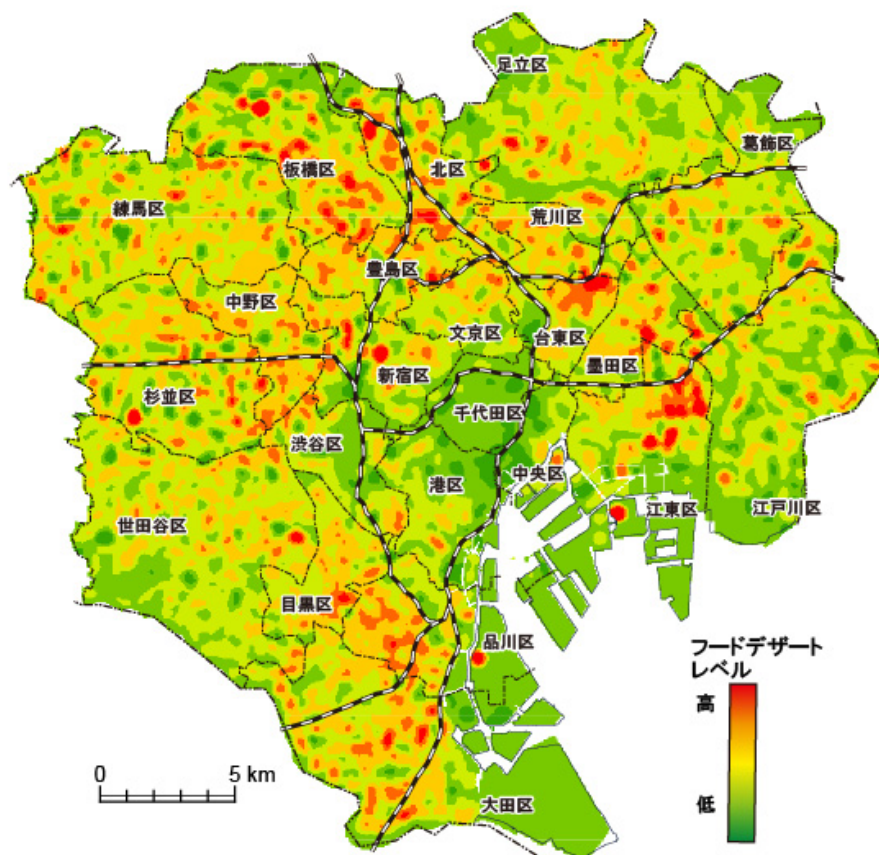
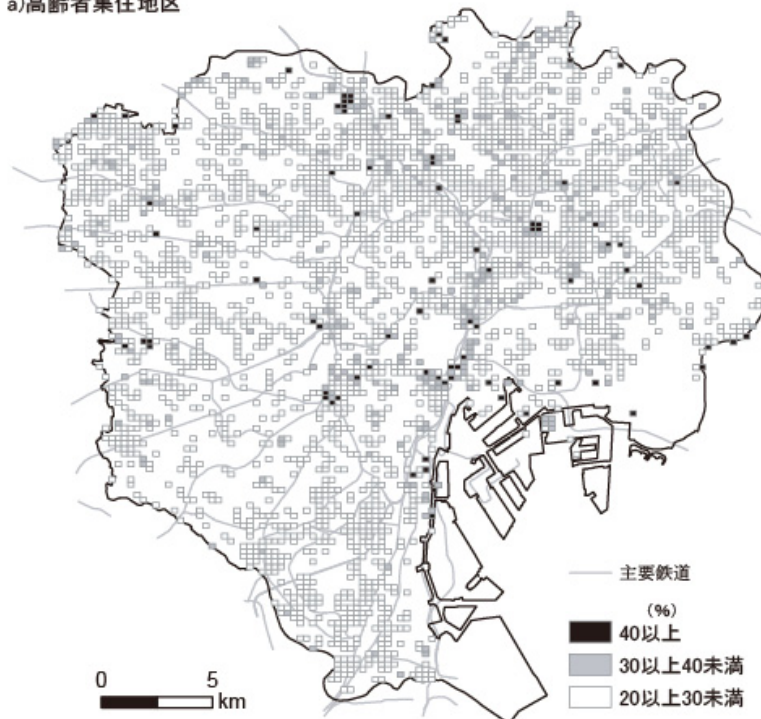


図2 東京23区フードデザートマップ(試作)
(2005年度国勢調査および商業統計などより作成)

制作:田中耕市(徳島大学総合科学部)
駒木伸比古(首都大学東京都市環境学部)

a)高齢者集住地区



b) 高齢者集住地区の居住パターン別類型

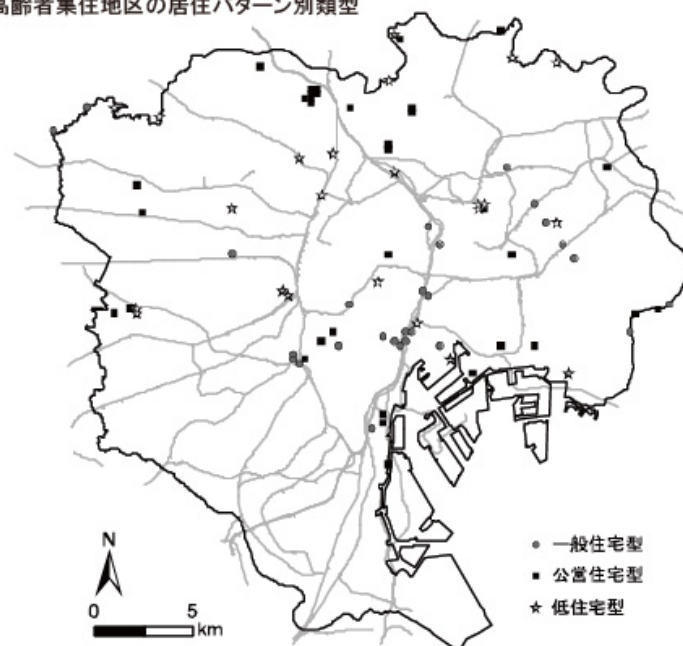


図3 5次メッシュによる東京23区高齢者集住地区

田中耕市 (2010) :GISを援用したミクロスケールにおける東京23区の高齢化分析
—地域メッシュ統計5次メッシュデータを活用して—. 統計2010年4月号. 23-30

表1 FDsエリアにおける高齢者の買い物行動(n=117)

1.生鮮品購入先までの距離 ^{*1)}		2.移動手段		3.買い物頻度	
500m以内	7	徒歩	31	毎日	1
500m以上	46	自転車	31	週5～6回	5
1,000m未満		バス	7	週3～4回	36
1,000m以上	52	自動車 (自分で運転)	6	週1～2回	54
3,000m未満					
3,000m以上	5	自動車 (家族が運転)	23	月数回程度	21
		タクシー (介護タクシー)	18		
		未解答	1		

「買物難民」問題と日本政府（われわれ）の課題

帯広畜産大学教授 杉田 聡氏

日時：平成22年 7 月 15 日

場所：農林水産政策研究所

司会 定刻になりましたので、これから本日のセミナー『買物難民』問題と日本政府の課題』を始めたいと思います。

本日ご講演をいただく、帯広畜産大学教授の杉田聡先生でございますが、『買物難民—もうひとつの高齢者問題』という本の著者であります。先生は北海道大学大学院博士課程哲学修了ということで、専門は倫理学、思想史、哲学と伺っておりますが、2003年から高齢者の買物問題に取り組まれて、2008年にはその集大成としてこの本を上梓されたということとであります。そういう意味では、我が国のフードデザート問題の先駆者の1人であろうかと思えます。

それから、この本にはあまり詳しく載っていないのですが、先生は各種アンケート調査を行っておりまして、別途研究者向けに科学研究費補助金の報告書として公表されております。ただ、これは公刊されておらず、国会図書館にしかないのですが、本日は、この報告書の内容についても触れていただけるものと期待しております。この辺は、実態を把握する上で非常に有益な情報になるかと思っています。

それでは、杉田先生よろしくお願いいたします。

杉田 ご紹介いただきましたように、私は哲学が専門です。自己紹介の一助として著書の一覧を記しておきました〔図1〕。2003年に、『道路行政失敗の本質』という本を出しました。農水省の方にはあまり関係ないかもしれませんが、関連省庁の方には少々物議をかもしそうな題名です。その第4章に「道路・都市行政と住めない街の出現」という文章を書きました。しかし書き方はあくまで抽象的です。こうした抽象的書き方をずっとしてきたのですが、それだけではあまり説得力がないことがわかりました。むしろ社会学・社会調査法を勉強して、実態調査をしっかりと踏まえた上で問題提起をしなければいけないと痛感し、その年くらいからいろいろな試みを始めたのです。

そのさなかに、下から2番目に記したように、『世界』05年11月号に「距離という『バリア』——商店街の衰退と高齢者の生活」という文章も書いたのですが、それは中間報告にすぎません。その後、実態調査の詳細に基づいて、『モータリゼーションによる都市変貌がもたらした高齢者の生活実態についての研究』という、少々仰々しい題の報告書をつくりましたが、今日の話のうちの半分は、これを使いながら、話したいと思います。とはいえ、これはあくまで研究者向きに、単に調査結果のデータを載せているだけです。これだけではあまりおもしろくありません。一方、2008年に『買物難民—もうひとつの高齢者問題』という本をまとめました。一般の方が読めるように書きましたので、こちらにはほとんど図表やグラフは載っていません。今日はこの『買物難民』という本と、先の報告書を大体半々くらいに使いながら、皆さんにお話しさせていただきたいと思います。

今日の話の題は、『買物難民』問題と日本政府の課題」としてあります。農水省から話を依頼されたということもあって、そのようにしたのですが、今日の問題は政府だけの問題ではありません。むしろもう少し幅広く考えなければいけないと思い、急きょ、「日本政府」の後ろに、括弧を付して「われわれの」と入れておきました。政府だけではなくて、他の多様なセクターの問題、もちろん個人も含め、市民も含めての問題ということで、いくらかでも広く扱えるようにしたいと思います。

さて今日は、おおまかに見て、次のような順番で話をしたいと思います。

最初に、(1)都市の変貌つまり商店街の衰退と買物難民の出現という話をし、その後に、(2)買物難民が出現した背景は一体何であるか、言いかえれば何が都市の変貌を、つまり商店街の衰退を招いたかという話をし、続いて、(3)買物難民が現実はどう生きているかということ、またそれに先立って、どういう条件で高齢者が買物難民となるかという話をし、最後に、(4)政府は、もしくは、先ほど申しましたように我々は何ができるか、何をすべきかという話を、させていただきたいと思います。〔図2〕

1, 買物難民の出現

高齢者の声

最初に、ある高齢者の声をお聞きください。これは私が2003年に「クルマ社会下での高齢者の生活110番」——これは当時、全国の新聞に広告を載せてもらって実施しました——を開いた時に、私が受けたものです。〔図4〕

かなり深刻な事例ですが、同時にむしろ今日の現状をよく示している、その意味で典型的ではなくて平均的でもあると思われる発言なのです。宮崎の女性が、電話口で話されたのです。それをテープで全部とったのです。読んでみます。

「なぜ豆腐一つ買うのに、バスやタクシーを使わなければならないような状態にしてしまったのか。政府が強いものの味方をして、〔街を〕どんどん広げてしまい、弱いものは取り残されてしまって、特に高齢者は歩けないようになって。昔はすぐそばで、豆腐だってなんだって買えた」。

そのあとを少し省略しますが、「今は豆腐一つハガキー一枚買うのに、バスやタクシーに乗らなければならないでしょう。だから、情けなくてくやしくてたまらんとですよ」とこの方はおっしゃっています。〔図5〕

「今は年寄りそっちのけの世の中になって……」。そしてその後、こうおっしゃっています。「『高齢者、高齢者』と言うけれども、何も高齢者向けじゃない。高齢者は意地悪されてますよ。それこそ苦しいことばかり。何もかにも情けなくて。本当に昔ならこんなことはなかったですよ」と。

この方は、手紙のやりとりのことにも触れています。「孫がよく手紙をくれるのですけれども、やっぱり返事を出さないと、もうくれないようになるかと思って。〔体が〕悪いときは」——これは体がなのか、天気がなのか、正確にはわからなかったのですが、体のことと判断しました——「悪いときはしょうがないけれども、ハガキー一枚出すのにタクシーで行ったりバスで行ったりするなんて、不便でたまらんとですよ。それを政府に言いたくてたまらなかったですよ。これではもう孫から手紙がもらえないようになる……」

こう言ったところで、この方は絶句してしまい、唐突に「それだけ言っておきます」と言って、電話を切ってしまいました。

詳しいことはわかりません。でも地域は特定できましたので、後日私はその場所に実際に行ってみたのですが、かなり大変な状況です。一番近いスーパーが、その方の家から1 kmはあるのです。しかもその方は足を悪くしているために、その1 kmがなかなか越えられない。歩道はあるのですが、極めて狭いものです。だから、仮に車いすを使えたとしても、車いすでそこを通ることができる状況ではないのです。

仕方がないからバスに乗ろうと思っても、バス停までが遠い。宮崎市の場合には高齢者は一律100円で乗れますので、バスにさえ乗れば一応往復200円で、したがって豆腐の2倍程度の費用で店まで往復できるのですが、しかし豆腐1個買うのに、2倍の費用を払わ

ないといけない。しかもバス停まで遠いし、バスの本数も少ないですから、やむなくタクシーに乗ろうと思うと、豆腐の10倍ものお金を払わなければならないのです。だからその人は、「情けなくて、情けなくてしょうがない」とおっしゃっているわけです。

ハガキのことでも悩んでいます。孫から手紙が来るが、やっぱり返事を出さないといけない。けれども、そばにあったポストを管理していた店がなくなると同時に、ポストも一緒になくなってしまった。場合によってはポストだけ残すというケースもあるようですが、大抵の場合ポストも一緒に撤去されてしまいます。この人の場合も、そうしてポストがなくなってしまった。仕方なく今あるポストまで行こうとすると、それはやはり1kmも先で、買物の場合と同じように、容易に行くことができないという話です。

これは、いわゆる「昭和の大合併」のときに吸収されてしまった旧村に住んでいる人の例なのですが、ここにあるのは、合併がもたらした問題（後でふれます）のみではなく、モータリゼーションの影響もかなり顕著です。これに伴い宮崎市自体がかなり拡大してしまい、今は、本当に一面何も無い、住宅街があってもそこには商店などはほとんどないという状況になっています。これはごく普通の、今日どこでも見られる地域のことです。特に際立った特徴があるわけではありません。つまり「昭和の大合併」のおかげでそうなったわけではなくて、やはり今日あちらこちらで起きている事態の一般的な事例だと思われます。

ほかにも深刻な事例があります。関連する問題を後で紹介しますが、ある方は、こう私のアンケートに答えています。〔図6〕「一人なので困っております。子どももなし。……一人なので、誰も連れて行ってくれる人がいません。姉妹がいるけれども、みんな遠いので、また働いているために、頼めない」。子どもがいるかいなかで大分違うと思うのですが、この方の場合には子どもがいないために、ほんとうに危機的な状況にいらっしゃると思わざるを得ないのです。

次の方は、子どもは一応いるのですが、手助けが得られないという方です。「近くにスーパーがあります。でも、ヒザが悪くて歩くことができません」とおっしゃっています。でも、「子どもたちは遠いので、不安で不安でたまらない」と訴えられるのです。

1950年代の様子

昔は確かにたくさん商店があって、何も苦労がなかったようです。2005年に話題を呼んだ『ALWAYS三丁目の夕日』という映画がありますが、その映画の原作になった西岸

良平さんの『夕焼けの詩——三丁目の夕日』というコミックには、東京下町の1950年代の生活が描かれています。〔図7〕映画ではあまり高齢者が出てきません。なおかつ食料品その他を含む日用品を売る店は、あまり出てこないのです。けれども、原作者の西岸さんのコミックにはお店が無数に出てきて、その中で圧倒的に多いのは、〔図8〕八百屋さんや魚屋さん、肉屋さんです。普通のこういうお店を中心にして私たちの生活があったという事実を、このコミックは非常によく語っています。

そのほかに〔図8〕西岸さんのコミックには、乾物屋さん、豆腐屋さん、お米屋さん、酒屋さん——酒屋さんは、塩、しょうゆ、食用油、乾物等を売っているわけですが——、それから一般の食料品店がたくさん出てきます。人々は当たり前のようにしてそこで買物をして、それで生活が成り立っていたという事実を、このコミックはよく垣間見せています。そして、こういうお店があって、そこに売る人がいて、そこで人々が出会い、そこで会話が始まり、コミュニケーションができて、そうやって人々は互いに助け合って生きていたという事実も、このコミックはよく示しています。

そのほか、そこに記したように、〔図8〕建具屋さん、燃料店、荒物屋さん、電気店、それから今見ていただいた絵には、〔図7〕パン屋さん、和菓子屋さん、そば屋さん、乾物屋さんなどのお店が出てきます。舞台は1950年代の東京下町ですが、当時、そういうお店がいたるところにあったのです。

でも、今日、これらがもうほとんどなくなっているというのが現実です。

1970年代埼玉県久喜町

これはもちろんコミックであります。ですから架空の話ですが、しかし、その後も同じような商店街は、たくさん残っていたのです。これ〔図9〕は、1970年代の、埼玉県北部にある南埼玉郡久喜町というところですが、今日は久喜市です。ここは私が生まれ育った地域なのですが、私の家は「杉田宅」としてあります。

道に沿って、ずっといろいろなお店が並んでいます。拡大しますが、〔図10〕だいたい色は日用品店、食糧品店、スーパーです。黄色・緑は、その他の食糧品店です。つまりお菓子屋さん、そば粉・うどん粉のお店、果物屋さん、野菜、果物を売る八百屋さんです。

薄い青は、日用品のうちの、いわゆる衣食住のうちの衣と住にかかわるお店です。もちろん厳密に言えば、色をつけなかった洗濯屋さんだって衣にかかわりますし、時計屋さんだって、自転車屋さんだって住にかかわるのだと思いますが、私たちがごく普通に、普段

の生活で使うお店を。ここで水色に塗ってみました。

道を先に行くと、〔図11〕同じく水色で示したお店が並んでいますが、赤で示したのが唯一あったお肉屋さんです。ここでは惣菜も売っていました。そして濃い青で示しましたが、魚屋さんがここに2軒並んでいます。そのそばに食堂（桃色）、お菓子屋さん（黄色）もありました。このように、普通の表通りにたくさんのお店が並んでいました。

こうやってお店がある限り、ほとんど日常生活に苦労がありません。当時は10分も歩くと、大抵のものは全部手に入るという世界でした。1960年代から1970年代にかけてです。ほとんど買物に苦労がありませんから、先ほどご紹介したような、お年寄りの嘆きの声が出てくるということは、考えられないのです。それほどにたくさんのお店が普通に店開きしていて、そこで日用品は何でも手に入れることができました。

配達もごく普通にありました。〔図12〕お米、酒類、パン、乾物、野菜、果物、惣菜、醤油、塩、油、時には魚や肉まで、家にいながらにして手に入ったのです。いわゆる「御用聞き」の方が回ってきてくれました。もちろん現物を見られませんか、生ものなど買う場合は当たり外れもあったのだと思いますが、そうでなければ配達は非常に重宝だったのです。特に重いものを運んでもらえたので、高齢者にはさぞありがたかったことでしょう。

それから、近くのごく普通の商店が行っている行商もありました。お豆腐屋さん、八百屋さん、おでん屋さん、果物屋さんなどです。他によその地域からやって来る行商人として、薬屋さん、研ぎ屋さん、修理屋さん、傘直し屋さんなどのサービスを受けることができました

こうして当時、ほとんど苦労せずに、生活に必要なものはたいてい手に入れることができたのです。

商店街の衰退

しかしその現実には、いつまで続きませんでした。〔図13〕30年もしくは40年の間には、社会の劇的な変化はいろいろあったと思いますが、店が衰退に衰退を重ね、当たり前前の生活空間にあって当たり前前の日常生活が送れなくなったというくらい大きな変化はなかったのではないかと、思われてならないのです。

実際、商業統計を見れば、商店街の衰退は明らかです。1982年のころが商店が最も多く、飲食料品店は全国で72.6万軒ありました。それが1994年——商業統計の取り方の関係で92

年のデータがないため、12年後ですが——には、1982年に比べ78.4%になってしまいました。つまり21%強の商店が無くなってしまったのです。その10年後の2004年には、1982年に比べ61.3%になっています。4割くらいがなくなったということです。一番右は最も新しい2009年の商業統計（ダイジェスト版）によるものですが、飲食料品店数は、53.7%まで減っています。1982年にあった商店の47%くらいが、もうなくなってしまったということです。〔図13〕

ただし、これは全国平均の数値です。例えば東京などでは随分あちこちに古くからの商店街が残っていて、買物に何の苦劳もない地域も確かにあって、そういうところも含めての統計ですから、場所によっては、減少率はこれよりはるかに大きいということ（その例をすぐ述べます）を、ご理解いただきたいと思います。

この結果、何が起きたのでしょうか。私が集中的に調査した群馬県渋川市を例としてとりあげます。〔図14〕写真で示した「四つ角」という地域は30年、40年前は非常に賑わったところなのですが、今は完全なシャッター通りとなっています。「シャッター通り」とは、普通はシャッターがおりている店が目につく通りのことですが、「四つ角」は、シャッターがおりていない店、開いている店を見つけるほうが難しいというほどの、典型的なシャッター通りになってしまったのです。この写真は、例えば日曜の朝など、特別な時間帯に撮ったわけではありません。商店が開いている平日の午後に撮ったものです。この写真を含めて、すぐ後でお見せする何枚かは、たまたま天気が悪いときに撮ったので、昼間のようには見えないかもしれませんが。また道にはあまり車が走っていませんが、街の様子が分かるように、わざと車を避けて写したのです。

この道をさらに先に行きますと、こんな感じです。〔図15,16〕残念ですが、いわばゴーストタウンと言わざるを得ないほどに——渋川の方にこの言葉は失礼だと思いますが——ほとんど店が開いていないのです。こちら〔図17〕は違う時間帯に撮ったので、少し明るいですが、先ほど見ていただいたのよりさらに先（南）です。ここでもほとんど店が開いていません。地域による差もあると思いますが、似た状況が日本全国のあちこちで現実起きています。

次のグラフをご覧ください。〔図18〕2007年に、「平成の大合併」以降の全国の市区町村およそ1,900弱の高齢者担当課にアンケート用紙を送付して、回収した結果です。商店街の衰退状況はどのようなものであるかということを調べたのですが、「激しく衰退している」、あるいは激しいと言うほどではないが「衰退している」という回答を合わせると、80%に達しま

す。

「徐々に衰退している」という回答まで入れると、全体の98%になります。残りの2%は何かというと、そのほとんどは、そもそも商店街というものがない地域の回答なのです。そういう地域は村に多いのですが、ときには市の場合でもそういうケースがあります。けれども、商店街らしいものがあつた地域からは、ほとんど例外なしに、少なくともやはり「徐々に衰退している」、あるいは、普通に「衰退している」、もしくは「激しく衰退している」という返事が返ってきました。

商店街の衰退がもたらすもの

商店街が衰退したとき、いろいろ問題が起きます。〔図19〕危険が増大したり、地域環境が悪化したり、あるいは都市の空洞化もしくは多極化が起きたり。しかしここで特に問題にしたいのは買物難民の出現です。「買物」というと気楽に響くのですが、誤解しないでいただきたいのは、買物が困難になると、まず生きがい失われるということです。健康も失われてしまいます。私は午前中にフードデザート（食の砂漠）に関する討議に参加しましたが、それはつまり商店街の衰退によって住人にもたらされる健康悪化の問題です。そればかりか時には、買物が困難になることを通じて、高齢者が死に追いやられるということを理解してほしいのです。

私は「買物難民」という言葉を使うのに、少し躊躇がありました。政治難民に由来する「難民」という言葉は、時には激し過ぎないか、あるいは、この政治難民のイメージからすると、買物難民と言われた本人が、いくらなんでも自分は難民ではないと答えるのではないか、と思えたのです

けれども、買物が生きがいを奪い、健康を奪い、時には当事者を死に追いやらしめるという意味では、買物に困難を感じる人を、むしろはっきりと難民と言うべきであろうと私は思います。最後の行〔図19〕に書いたように、買物は高齢者にとって、通院とともに日々の生活を形づくる両輪なのです。これがなされなければ、当たり前の生存さえ成り立たないという、非常に重要な営みだということを、ご理解いただきたいと思います。

なぜ問題が見えないのか

しかし、この種の問題はなかなか明確な問題として理解されません。理解されない構造があるのです。〔図20〕多分、今日ここにいらっしゃっている方のうち、9割くらいが男

性でしょうか。何割かはともあれ、多くの社会的な決定に関わっているのは、良かれ悪しかれ依然として男性です。すると、伝統的な役割観において女性のもものとみなされてきた営みが、軽視される傾向が生まれてしまいます。つまり男性は、したがって社会は、買物問題を周辺的な事柄だと思って、見えないもしくは見ないまま済ませてしまう、ということになるのです。

そして、今日会場にいらっしゃる方の多くは、いわゆる現役の方だと思いますが、社会の屋台骨を支え意思決定に関わる「現役」は、普通老いてはいないのです。一方老いた人たちは、社会の問題にかかわるある種の決定に参加できない、したがって自分たちの問題を自分たちの問題として提起できない、という傾向が生まれてしまいます。仮に決定にかかわり得る高齢者がいたとしても、そうした人は、たいてい比較的恵まれている男性であることが多いのです。そうすると、本当に困っている人たちの、日々の買物をしている人たち——事実として女性が依然として多いのですが——の生活が、なかなか見えないのです。

そうであるだけに、しかも、仮に買物をしていたとしても、大抵の場合には圧倒的多数の人が車で買物をしているために、車に乗れない人の現状が見えないのではないかと私には思われます。

同じことは研究者レベルでも当てはまります。私は、哲学・思想史が専門だと申し上げましたが、私のような者がこういう研究をしなければならなかったのは、要するに、社会学の一般の研究者が、この種の問題に関してちゃんとした問題提起をしてこなかったということなのです。それはなぜかと言えば、買物問題は、やはり先ほど述べた諸事情から、見えない、見えてこない問題だったからであろうと、言わざるを得ないのです。

2、買物難民出現の背景

さて、2番目の「買物難民出現の背景」に話を移します。買物難民がどのように出現したかそのものというよりは、買物難民を生み出した背景としての都市の変貌、具体的には商店街の衰退がどのように起こったかを、ここで問題にしたいと思います。〔図22〕

全体として、流通資本の郊外への進出ということが1つ。そして、モータリゼーションが過剰に進展したという事実がもう1つです。つまり、モータリゼーションのレベルが質的に変化し、消費者の購買行動が変化するに至ったということです。一方では、モータリ

ゼーションの進展、つまり市民の購買行動の変化とともに、都市内の店舗では駐車場が不足してきますから、それで郊外というものに価値が出てきました。

それからもっと大事なのは、大店法（大規模店舗法）の改廃の事実です。1980年代以降にアメリカ政府の規制緩和要求があつて——それ以前から日本国内でも規制緩和要求はありましたが——、特に1980年代の後半から1990年代にかけて、この要求に基づいて大店法による規制が緩和され、そして2000年には大店法自体が廃止されました。私は、これが決定的な要因だったと思います。

以下、この3つについて述べたいと思います。〔図23〕

1980年代末頃、多数の大規模店、量販店が郊外に出店を始めました。それ以前にも、こうした傾向は若干はあったのですが、やはり顕著になった時期は1980年代後半です。その意味は、バブル経済下で地価高騰が非常に激しくなっており、そのために地価の安い郊外に目が向けられたということです。特に国道・バイパス沿いが狙われたのです。

郊外が狙われたもう1つの非常に大きな要因は、郊外への出店によって商業調整が不要になるという事情です。商業調整は、大店法のもとで明確にされていたルールです。商業調整のために、出店希望者はいろいろな壁にぶつかるということを繰り返してきたわけですが、流通資本の側からすると、そもそも商業調整が要らないということで郊外に目を向け始めたのです。以来、地方自治体の側でも、行政であれ議会であれ、何らかの意味での利便性を認めて（例えば固定資産税の増収）、市街化調整区域等に、大型店の出店を許すというようなことをずっとしてきたのです。

そうやって郊外型の店舗ができてくるのですが、1990年代のいわゆるバブル経済崩壊後にも、そうした流れが事実上維持されました。それが可能だったのは、市民の側の要求にもある程度かなったからなのです。

次のスライドを読みますが、〔図24〕「80年代の末に、自家用乗用車それから自動二輪の保有台数は、全世帯数に近づいて」おります。〔図25〕黄色い線が全世帯数で、あずき色が四輪・二輪の全保有者数です。この2つがだんだん近づいてきます。残念ですが5年単位の統計しか今回は表示できなかったのですが、ここには載っていませんが、四輪・二輪の保有台数は、1991年に世帯数に追いつくのです。それが1995年になると、乗用車だけ——青色の棒グラフで示してあります——で全世帯数に追いつきます。それは一般的に何を意味するか。大ざっぱに言って——矢印の右に書いたように、〔図24〕「妻が夫の通勤用とは別の移動手段を持ち始めた」ということです。これは、「買物のために郊外に出向く消費者が生

まれてきた」，ということを意味すると考えられます。

一方で，モータリゼーションの進展は郊外の価値をつくり出します。括弧の中に書いたように〔図24〕，「中心街では満足に車が走れず，満足に駐車場が確保できない」，という事態が起きてくるからです。

先ほど見ていただいた渋川の「四つ角」の場合にも，以上の事情が典型的に現れています。ここにはほとんど駐車場がありませんでした。それである時期に，何とか駐車場を確保する努力をしたのですが，もう手遅れだったのです。しかも渋川市の場合，郊外に大きな大型店ができてしまい，「四つ角」周辺の道路が，大型店へのバイパスになってしまいました。みんな，駐車場のない四つ角を素通りしてしまうようになったのです。それらの結果，流通資本は車での買物客を当て込んで，やはり郊外を必要とするようになります。

つまり，郊外への大型店の出店洪水は，流通資本の側と市民の側の要求が大体一致してきた結果だということです。市民の方も，通勤以外に使える車があつて，郊外にまで買物に行けるようになってくれば，流通資本にとって郊外に出店するうま味が大きい。両方の要求がうまく合った結果として，実際に今日のような，郊外への出店が一般化したと考えられます。

規制緩和と大店法の廃止

ただし，これを必要以上に野放図にしたのは，実は日本政府です。今日は政府関係者の方がいらっしゃっているので，こういうあいまいな言い方は好まれないかもしれませんが，要するに自民党政府です。自民党が，特に1980年代以降の流通分野での規制緩和の要求，特にアメリカ政府からの要求に，完全に乗りました。〔図26〕

以前から，大店法下で商業調整があるためにアメリカの製品が売れない，とアメリカ政府は言っていました。両者の因果関係はあまりはっきりしないのですが，しかしその要求を自民党政府がほとんど丸のみしてしまいます。つまり自民党政府は大店法の改定・廃止に向かって動き出しますが，1980年代にこの動きが加速いたします。1990年に，大店法規制の緩和に向けた通産省通達が出され，そして1992年に大店法が全面改定。1994年に大店法に基づく省令・通達が出され，こうして事情が劇的に変化するわけです。

次のグラフをごらん下さい。〔図27〕これは，日本において飲食料品店の数がどのように推移したかを示すグラフです。法人による店舗は増えていますが，個人の店は激減し，したがって全体としての店舗数も激減していることが分かります。これが規制緩和の影響で

す。特に見ていただきたいのは、1990年と1992年と1994年です。いずれも、流通における規制緩和、つまり大店法改定および運用の画期となった年です。図では、その時期にそれぞれ赤い線を引いてあります。そして大店法が廃止された2000年にも、線を引いておきました。

あるいは、この図よりもむしろ、各年度の差がどのくらいあるかを見ていただくと、事態がよくわかるかもしれません。〔図28〕ここに見るように、飲食料品店は、劇的に減っています。

青が飲食料品店全体を示しています。小豆色は法人企業です。絶対数は少ないですが1980年代まではずいぶん増えていますが、1990年代以降になるとほぼ横ばいのようです。問題は薄い黄色で示した個人商店で、たいていの時期に激しく減っていることが分かります。先ほど問題にした1990年代以降も激減していますが、1980年代にも激しく減っています。グラフを見るときの難しさがあると思いますが、これ〔1984年にいたる数年の減少〕は、言ってみれば、法人企業が非常に伸びてきた影響を受けて、2、3年後に個人企業が減ったということです。法人企業の増え方が少ないところもありますが（1984年）、実はこの時期に日本政府の方針が出ており、それ以前と同じような商業調整を課した大店法を維持すると通産大臣が言っているのです。規制緩和の流れがある程度できてきたのに、それで水を差されて法人商店の出店数が減りますが、それが減ったおかげで、2、3年後に個人企業の減り方も減っています。

しかし、アメリカ政府の要求などがあって、1980年代後半以降に通産省の方針が転換されてしまうのです。事実上、規制緩和の流れに乗って、いわゆる「第二臨調」の報告などもあって、また規制緩和ムードが強くなってきた結果、法人企業はかなり増えています。そのあおりを受けて、2、3年後にやはり個人経営の商店が激しく減るようになります。

これらを見る限り、規制緩和の影響は決定的でした。特に先ほど申しました1990年、1992年、1994年の規制緩和の影響、そして大店法自体が2000年に廃止された影響によって個人企業は非常に多くの打撃をこうむったと言えると思います。

2006年には、いわゆる「まちづくり三法」のうち中心市街地活性化法と都市計画法の2つが改定されます。もちろんその詳しい結果は、新しい商業統計を見てみないとわかりませんが、ほとんど焼け石に水であったと私は判断しています。（ただし残念ですが、今は細かいことは述べることはできません。拙著『買物難民』を見ていただくしかありません）。

徹底した流通緩和の結果何が生まれたのでしょうか。2009年の商業統計ダイジェスト版に

よれば、今日既に1万平方メートル以上の店舗が「大型店」の半数以上を占めるに至っている状況だそうであります。〔図29〕以前は1万平方メートル以上の店舗は、1，2割しかなかったのです。もちろん増え方はそれ以下の規模の店舗の方が圧倒的に多かったのですが、今日の状況は、それらが淘汰された結果なのだと思います。

量販店の林立

巨大店舗の影響は甚大です。しかも問題なのは今日、大型店を核として、周辺に量販店が林立する状況が生まれていることです。この全体に屋根をつけた施設をアメリカではスーパーセンターなどと言っています。日本では屋根はさすがにないようですが、影響力は変わりません。私の住んでいる北海道帯広市の例で言えば、売り場面積5万平方メートルの、大型店と量販店からなるショッピングセンターがあります。〔図29〕駐車場は、車5,000台分もの広さがあります。これは、ほとんど新しい町がひとつ突然できたに等しいのです。

北関東で最大規模を誇るショッピングセンターは、3，4年前に群馬県太田市に出来たもので、売り場面積6.2万平方メートルです。ここの地域は周辺が一変してしました。しかも、すぐそばに位置する佐野市にも同じ系列のショッピングセンターができて、地域が激変いたしました。そばにあった5階建てのデパートも撤退してしまいました。正確に言うと、系列が近いこともあって、一面では計画的な撤退の可能性もなくはないのですが、いずれにせよ昔ながらの大きなデパートが衰退して撤退するという現象が各地で起きています。

驚くべきは、岩手県盛岡市のケースで、郊外に売り場面積10万平方メートルのショッピングセンターと、その周辺に2つのショッピングセンターがあるのですが、合わせると売り場面積18万平方メートルという大変な規模になります。これがどのくらい大きいかと言え、盛岡の商圈にある小売店は4,000店以上、売り場面積を全部合わせても15万平方メートルらしいのですが、先の3つのショッピングセンターで、その4,000店分の売り場面積を上回るのです。

歩く距離の増大

その結果、何が起きたのでしょうか。高齢者——総じて車に頼れない市民層——の生活に激変がもたらされたのです。〔図30〕

どんなふうにしてこの激変が起きたのでしょうか。渋川市の例で見てみることにします。

図をご覧ください。〔図31〕左の図は、1982年当時の渋川市のどこに飲食料品店があったかを示しています。具体的には食料品店、八百屋さん、食肉店、それから魚屋さんの4種の店舗ですが、それらをすべて黒い四角で示してあります。1982年の電話帳を手に入れて店を確認し、それをすべて渋川市の地図に置いたものです。

一方、右の図が2004年の渋川市における飲食料品店の現状です。20年でどのくらい店が減ったかが、一目見ておわかりになると思います。これは、1994年末に4,552平米の店舗、その後12,000平米を超える店舗、その後3,000平米、5,000平米の店舗と、大型店がだんだんできてきた結果です。1982年の後、特に大きく変わってきたのは、規制緩和が顕著に進んだ1990年代以降です。

こうして都市が激しく変貌した結果、何が起きたのでしょうか。こうした都市に生きる高齢者にとって、歩く距離が非常に延びたのです。次の図を見てください。〔図32〕1982年には食料品店、鮮魚店、青果店、食肉店が、左に示したように、それぞれ56軒、37軒、37軒、18店舗あったのですが、それが1994年には、39軒、29軒、19軒、9軒に減っています。これは全部、当時の電話帳で——これらの商店には電話があると仮定しています——全部調べたものです。そしてこれらの店が、2004年にはさらに、12軒、7軒、6軒、6軒にまで減ってしまっています。

さて、逆方向を向いた黄色い線は、高齢者が歩く距離です。その当時渋川市の中心街に住んでいた人を、まず10人無作為で選びました。渋川市は住所が1番からずっと通し番号になっているので、無作為抽出が非常にやりやすいのですが、そうして選んだ10人の住居をゼンリンの住宅地図で確認しました。次に、その家から当時あった商店までの距離をやはりゼンリンの地図で確認しました。そして、各人が家から一番近い店舗に行くとは仮定して、その距離を計算しました。その結果10人の平均値をとると、1982年のころ、それは395mでした。それが1994年に524m、2004年には、761mになっています。ということは、買物のために歩く距離は、22年でおおよそ2倍になったということです。

このことを「何だ、大したことはない」と思う方もいらっしゃると思いますが、これは平均値だということに注意してください。郊外とまでは言えませんが、一番郊外に近いところ（いわゆる「場末」です）に住んでいる人で言うと、5.5倍にも移動距離が延びています。商店街に非常に近い人は、もちろんほとんど距離は延びていないということもありうると思いますが、平均で約2倍です。商店街から距離が離れば離れるほど、店までの距離は遠くなるのですが、私が調べた10人のケースでは、5.5倍にまで距離が延びた人がいる

のです。

ところで、人が普通に苦勞なく歩ける距離は、約400メートルだそうです。これは北欧のケースなので（ただし真冬ではないでしょう）、日本のように気温も湿気も高いモンスーン地帯では、苦勞もなく歩ける距離はもっと短いと思います。日本で仮に300メートルだとしますと、1982年当時、既にこれを超えていたわけですが、現在は平均でその倍以上に、人によっては5.5倍にもなっているわけです。

しかも買物の場合、店までの距離を往復しなければいけません。だから往復すると、越えるべき距離は、平均でも1.5kmになります。すると今渋川の高齢者は、平均で苦もなく歩ける距離の5倍の距離を歩かなければいけないということです。5.5倍に延びた人は、はるかに長い距離を越えなければなりません。

さらに問題は、買物の場合人は単なる平面を歩くのではないということです。〔図33〕つまり買物に行くということは、定義上、帰りは確実に小さくない荷物を持っているということです。時には、かなり重たい荷物を持って帰ってこなければならぬということです。

しかも時には、高齢者は雨や風、暑さ寒さ等の悪条件にさらされます。雨・風の強いときは、たいてい高齢者は買物に行かないのですが、どうしても行かざるを得ない場合も、当然あります。そういう気象条件の悪さを前提にして、この距離を越えなければなりません。だから単純に先の距離を行って帰ってくるだけではないのです。帰りは重い荷物がある。しかも、こういう雨、風その他の悪条件のもとで歩かなければいけない。

おまけに——後で詳しくお話しますが——歩く空間には、命を脅かす移動物体、つまり車が無数に走っているのです。同時に、道自体にも多くの問題があります。これは道が坂道であるということまでを含めてです。このような状況下で、特に高齢者が日常的に道を歩いているのだという事実を、ご理解いただきたいと思います。

3、買物難民はどう生きるか

さて、第3は、買物難民はどう生きるかということですが、その前に、(1)どういう条件で高齢者は買物難民となるかについてお話ししたいと思います。その後に、(2)では具体的にこのような人たちはどうやって生きているか、という順でお話します。その後に付随的に、(3)一方買物難民にならずにすんでいる高齢者は、どうやって生活しているかについても、若干お話ししたいと思います。

(1) 高齢者はどういう場合に買物難民になるか

前期・後期，単身世帯・夫婦世帯

まず買物難民の割合を見ていただきたいのですが，私の調査はかなり厳密な全国的な調査です。北海道釧路から沖縄まで，合計13市町村を選び——これはもちろん無作為抽出で選ぶわけですが——，当該市町村に行って，それぞれの選挙管理人名簿を選挙管理委員会で見せてもらい，そこには誕生日が書いてありますので，そこから年齢を割り出して，65歳以上の人たちをすべて抽出して，その後に乱数表で選んだ番号どおりに5人に1人とか，6人に1人という仕方で，調査対象者を選んでいきます。つまり，私の調査は学問性が高いということをあえて強調したいのです。哲学者がやった調査だから厳密性に欠けるに違いないとは，ゆめゆめ思わないでいただきたいのです。

さてその結果ですが，〔図35〕「苦勞あり」と答えた方——細かな調査票の中身までは今はお話しできませんが——は，49.1%です。「苦勞なし」と答えた方は，49.7%。それぞれ約半数と理解できます。図の左には，「前期高齢者」と「後期高齢者」の場合を分けて示しています。厚生労働省がこの言葉を使って評判が悪くなりましたが，高齢者の現実の状況を見るためには非常に重要なので，ここではあえてこれを使っています。「前期高齢者」は65歳から74歳，「後期高齢者」は75歳以上です。前期高齢者ではやはり「苦勞あり」層が少ないですが，後期高齢者になりますと「苦勞あり」層が増えます。両者を合わせると先の数字になるわけですが，いずれにせよ後期高齢者にとって特に深刻であることが分かります。

次は，後期，前期の差と同時に，世帯の差——一人暮らしか夫婦世帯か——によって影響が出るかどうかを調べたものです。〔図36〕一見すると，右の2つ（前期），左の2つ（後期）ともに，世帯差にはほとんど違いがないと理解できると思います。ところが，これは実は前期，後期という分け方の結果です。これを例えば5歳年齢層で分けると，完全に世帯によって影響が出ていることがわかります。

次の図は，5歳年齢層で分けた資料です。〔図37〕一人暮らしと夫婦暮らしを分けてありますが，差はかなり歴然としています。ただし，ここだけ1カ所違ってきます。普通は夫婦世帯で苦勞が多いのですが，ここだけなぜか逆になっています。この理由はわかりません。あるいは私の調査上，何らかの誤差が生じているのかもしれませんが。精度が高いとされている1,000通の回答が集まるようにアンケート用紙を配布していますが，クロス集計するとそれぞれのサンプル数が減りますので，どうしても精度に影響が出ます。そういう問題

も多分あるのだと思いますが、総じて言うと、1人世帯よりは夫婦世帯のほうが苦労は多いと考えられます。つまり夫婦世帯の場合には買う量が多いし、商品の質の問題もあります。自分1人だったらわざわざ買物に行かなくても、ということになると思いますが、夫婦世帯の場合そうもいきません。相手のために、配偶者のために質も考えないといけなといった配慮も必要になるので、総じて夫婦世帯のほうが1人世帯より買物難民層が多いようです。

総じて、高齢者が買物難民となる要因は、(1) 商店街・スーパーまで遠いこと、(2) そこまで必ずしも遠くなかったとしても、健康上の問題があつてそこまで行けないこと、そして(3) 自家用車を運転できないこと——ほぼこの3つです。〔図38, 39〕それでも、誰かの援助が得られれば、この状況は変わりえます。でも問題は、そう単純ではないようです。

援助の有無

次の資料を見てください。〔図40〕ここでは、援助がたくさんある人が「苦労あり」、援助がない人が「苦労なし」となっています。苦労があるというのは、私がいう買物難民であるということで、苦労がないというのは、そうではないということです。当初仮説を立てる段階では、苦労なしの人が結局たくさん援助を受けていて、苦労ありの人は援助を受けていないのではないかと思ったのですが、どうもそう単純ではないようなのです。むしろ、苦労がないから援助をあまり受けない、苦労があることによって比較的多く援助を受ける、というのが真実のようです。でも後者の場合、実はそれで「苦労なし」になれるか、買物難民でなくなれるかという、決してそうではないのです。援助の問題と、苦労あり、なしの問題、つまり買物難民であるか、ないかの問題というのは、因果関係が非常に難しいので、簡単に説明できない部分がありますが、苦労ありということと、援助がないということとがセットになるかという、必ずしもそうではないということがわかっています。

要するに、援助があつても、やはり高齢者はしばしば苦労するのです。それはなぜかを、以下お話しさせていただきたいのです。

第一に、こうした人にとって、得られる援助の回数が実は非常に少ないのです。一般的に買物を何度するかを聞いた統計がこれなのですが〔図41〕、圧倒的に多くの人は、1週間のうちに2回から3回買物をしています。ここにいらっしゃる方は車で、もしくは車ではなかったとしても、まだ身体強壮だということもあつて、週1回もすれば大体済むかもし

れません。もしくは、せいぜい2回でいどでしょうか。けれども、高齢者は体が弱っていますから、重たくて1回では到底荷物を持ち切れないのです。そうすると、比較的こまめにお店に行かざるを得なくなります。もちろんすぐそばにお店があれば、2、3回行くのも楽でしょうし、あまり問題は生じないようなのですが、かなり遠くまで、しかも2、3回行かないとならない人の場合は、そうではありません。

一方、どれだけ援助が受けられるかという、2、3回援助が受けられるという人は少ないのです。〔図42〕大抵の場合には1回未満です。あるいはせいぜい1度です。そういう人が6割を超えています。中には、4人に1人くらいですが、2回から3回援助が受けられる人もいます。そうした人は、買物ごとに援助が受けられるかもしれません。しかし、それによって買物難民でなくなるかという、実は、決してそうではないのです。

気づかいが必要・齟齬（そご）も生まれる

買物の援助を受けるときは、だれかに買ってきてもらうか、あるいは自分をお店に連れていってもらうかのどちらかです。ところが、大抵の方にご理解いただけたと思いますが、どちらにしてもいろいろと気づかいがある、ということなのです。お店に連れていってもらえれば楽かもしれませんが、連れていってもらう時間を相手に要求することになります。おまけに買っている間、相手に待っていてもらわなければなりません。それはやはり大変なので、相手の都合がいいときに随時行って買ってきてもらう方が、問題が少なくて済みます。

ところが、依頼しても齟齬（そご）が起きることも少なくありません。期待通りに買ってきてもらえるかどうか、わからないのです。例えば「バラ肉100グラムを買ってきて」と頼まれたとしても、バラ肉といっても品質の善し悪しがあるでしょう。また、100グラムがなくて、90グラムあるいは130グラムのパックしかない、ということもあるでしょう。でも、代わりに行った人は普通130グラムの方を買ってくるのではないのでしょうか。本人だったら、90グラムだけれども、そちらで十分と判断するかもしれませんが、頼まれた人は文句を言われるのは嫌でしょうから、たいてい多めに買ったりする、あるいは良いもの、高いものを買ってきたりしてしまうのです。そうすると、買物を頼んだ側に、多かれ少なかれ不満が残ることになります。

それと同時に相手に気づかいをしなければならない、という事情もあります。〔図43〕気づかいというのは、例えば子どもにしても誰にしても、ガソリン代を出すとか、あるいは、

何か物を渡すとか、時にはお金を渡すということが考えられます。自分の配偶者であっても、お願いするのに妙に低姿勢にならなければいけないとか、その都度「ありがとう」と言わないといけないとか、時には夕飯に好物を出さないといけないとか、そういういろいろな気づきがあるため、なかなかすべてを頼めないようなのです。それで5回頼みたくても、せいぜい1, 2回しか頼めない、一度に5つ頼みたくても、1つ2つしか頼めない、というのが実情なのです。

1つ、具体的な証言を挙げてみます。〔図44〕連れていってもらう場合ですが、「夫は自家用車を運転できるけれども、結局1日を縛ることになるので、なかなか援助を頼めない」、という証言があります。それから、買ってきてもらう場合ですが、「夫は買物が下手です。メーカーを指定したり、またパンなどもはっきりこれと指定しなければ買うことができません」、とあります。仕方がないのです。自分だったらそのときの勘で買うのですが、それと同じ勘を相手が持てると思ったら、それは無理なわけで、よほど分かりあったペアでなければ、どうしてもこういうことは起こるわけです。ですから、不満があっても、それを言ったらもう次は買ってきてもらえなくなるから、言わないで我慢するということになります。結局はあまり頼めない。つまり何回頼んでも失敗すれば、やはりあまり頼めないです。結局は自分で行くしかないということになるわけです。

子どもの場合でも同様です。〔図45〕「子どもには子どもの生活があるし、頼むことができません」、という証言があります。それから、「嫁は運転ができるので、病院に連れて行ってと頼むことがあります——病院の場合は買物と違って深刻度が高いわけですが、それでも——いつも顔色をうかがっていなければならないので、気楽に頼めません」、という証言もあります。総じて、子どもないし子ども夫婦だからといって頼めるかというと、多少頼むことはあってもやはりあまり頼めない。10品欲しくても、1品くらいしか買ってきてもらわない。10回買ってきてほしくても、1回くらいしかお願いできない。頼むのは本当に必要不可欠なもののみ、かつ必要な回数だけです。そうすると、ほかは結局いろいろな努力をしつつ、自分で買いに行くしかないのです。

だから援助があれば、それで買物難民問題は解決することには、到底ないということをご理解いただきたいのです。

親族との関係が薄れている

もう一つ問題があります。少し先に、子どもと別居している高齢者に関する資料があり

ます。〔図50〕これは高齢者がどれだけ子どもと会話をするかに関する、内閣府による調査結果です。特に、別居した子どもとどの程度電話でやりとりするかを聞いています。

これは5年に1度の調査結果ですから、今年また第7回目が出るのだと思いますが、これを見ると、2000年（第5回）も2005年（第6回）もほとんど傾向は変わっていません。それ以前に比べると少しは会話が増えるようになったのですが、ほとんど毎日電話をするという人はわずかに16%強です。週に1回以上が30%くらい。いくつかを十把一からげにまとめてしまっていますが、要するに月に1回から2回以下、あるいは1年のうち数回、もしくはほとんどしないというのが圧倒的なのです。半分はそうなのです。会話は月に1回、もしくは、よくても2回程度です。これは、単純に電話でやりとりする回数です。これは買物の手助けをするという意味ではありません。誤解されないでください。

別居している子どもの場合に、会話は電話で、せいぜいよくても月1回程度——それで子どもが本当に買物まで手助けしてくれるかどうかは、分かりません。時にはしてくれるかもしれませんが、私の調査結果を見る限り、やはり大抵はしてくれないのです。親と子の間で、残念ですが、現実の手助けは実はあまり期待できないようです。

もちろん援助を期待できる人も確かにいます。中には、非常に手厚い援助を期待できる人もいることでしょう。そういう人たちは買物難民になっていないのです。もちろん買物難民にならずにすむのは、援助があるからだけではありません。先ほど見たように、近くにスーパーがあるとか、なくても歩いて十分通えるとか、それだけまだ元気だという人ももちろんいますし、それから自分で車を運転できる人も、もちろん買物難民ではありません。〔図38〕

けれども、そのどれにも問題があったとしても、たくさんの手厚い手助けを受けていれば、その人は買物難民にならないのです。けれども、全くそれが期待できない人もたくさんいます。子どもと別居しているケースでは、さらに事情は悪いということがはっきりします。ほとんど手助けは得られない。データは、そういうことを示しています。

要するに全体として言えば、多少援助を受けられたとしても、結局苦労はなくなるわけではないのです。そういう人たちは、どうやって生活をするのでしょうか。〔図47、48〕結局は店まで買いに行くという人が60%です。結局は買いに行くのです。やはり苦労して、どんなに店まで遠くても、雨であろうと何であろうと。

そして、これは累計ですが、「その他の手段」、例えば宅配を頼むとか、宅配サービスを受けるとか、そういう人もそれぞれ4人に1人くらいいらっしゃいます。あわせて77.4%

になるのですが、残りの4人に1人は、実は「あり合わせでしのぐ」。つまり、あるものだけ食べて我慢します。これらを合わせると、ほとんど90%になりますが、でも特に「あり合わせでしのぐ」ことには問題があります。

健康への影響

1つ証言を見ますが、[図49]「私の両親は田舎で年金暮らしをしていました。」という方がいました。この場合には実は親子で完全に生活が別なのです。その後、「何とか健康なうちは父がオートバイで3 km離れたスーパーまで週1回買物に行き、何とか2人でやっていました。ある日かかりつけの医師から診断の結果を知らされて驚いた。2人とも栄養失調でした。父が80歳を過ぎて危険なためにバイク免許を返上。それ以来買物ができなくなり、毎日ご飯と野菜かみそ汁ぐらいで過ごしていたようだ」と。この場合には、そういう事情もお子さんたちは知らなかったようなのです。

これは決して平均的といっているかどうか、よくあるタイプといっているかわかりませんが、総じていうと、先ほども見ていただきましたが、やはり親の世代と子の世代でコミュニケーションが現状は随分少ないようなのです。いろいろな方が、やはり事実上子どもには頼れないとおっしゃっています。そうやって生活をせざるを得なくなっているということでもあります。

完全に孤立した高齢者

今の事例では、何らかの意味で手助けできる人——現実には手助けしてくれているかどうかは別ですけれども、手助けできる可能性がある人——がいる場合です。ところが、完全に孤立した高齢者がいるのです。[図51] これは、いざとなれば手伝ってくれる人がいるということも含んでいますが、普通はだれにも手伝いを頼んでいないケースです。あるいは手助けしている人が、身内にほとんど、あるいは全くいないという孤立した高齢者もいます。それは後期より前期高齢者に多く、女性より男性のほうが多い。[図51] ただし、男性は車の運転ができる率が、女性よりはるかに高いので、孤立していても実はあまり困っていないという傾向があります。

深刻なのは、一人暮らしの場合です。夫婦世帯に対して、一人暮らしの世帯が当然ながら非常に孤立しているのです。一人暮らしといっても、配偶者を失って一人になった場合と、そもそも一人だという場合があります。配偶者が死別したケースの場合には、子ども

がいる可能性がありますので、援助を受ける可能性もありますが、その子どもが本当に手助けをしてくれるかどうかは、やはり問題です。私が調査した高齢者のうち、ある人は、「近くにスーパーがありますが、ヒザが悪くて歩くことができません。子どもたちは遠いので、不安で不安でたまりません」と記しているのです。〔図52〕またそもそも、子どももいない、完全に一人の人もいるわけです。「一人なので困っております。子どももなし。……一人なので、誰も連れて行ってくれる人もなく、姉妹がいるけれど、皆、遠いので、また働いているために、頼めない」という深刻な訴えは、今日の話の冒頭に紹介したとおりです。

今日、世帯状況はどうなっているかといいますと、〔図53〕全体として三世代世帯は減り夫婦世帯が増えています。それから単独世帯が増えていて、それは2005年段階で全世帯のうち29.5%です。しかし国立社会保障・人口問題研究所の調査によると、〔図54〕将来、単独世帯は37.4%にまで増えるだろうと予想されています。前期、後期を分けると、前期で28.5%から37.7%に、後期は35.5%から38.6%になるということです。増え方は前期が極端ですが、いずれにせよ単独世帯が非常に増えるという予想されています。その意味で、完全に孤立した高齢者が出てくる可能性が高いということでもあります。ですから、問題はもっと深刻になると予想されます。

経済的要因

俗に「高齢者の3K」という言葉があります。〔図55〕まず「健康」。これは年齢の問題という形で既に触れたとおりです。それから今、孤立した高齢者のことをお話ししましたが、もう1つのKは「孤立」しているかどうかです。そしてもう1つ、「経済」という要因があるのです。

経済の要因は、残念ですが、私の調査では完全には調べられていないのですが、それ以前に行った何度かの調査で見ると——ただしこれはあまり学問的な厳密性が高くないので、参考としておきましたが——、「苦労あり」と「なし」の回答割合は、年収によって差が出ます。〔図56〕より多く公共輸送機関、特にタクシーを使えるかどうか、あるいは多少余裕があれば、スーパーなどが多く集まっているような地域に引っ越しできるかどうか——そこまでする人はどれだけいるかわかりませんが——、それによって、差が出る可能性があるということが垣間見られます。

(2) 買物難民はどう生きるか

さて、買物難民が生まれる背景に関する話が、長くなりました。次に、買物難民となった高齢者がどのように生きるかについて、お話しします。先ほど見たように、結局2人に1人はやむなく買物に行くのですが、行き帰りの苦労がどれだけあるのでしょうか。特に歩いていく場合のことを考えたいのです。ここに、苦労の要因をざっと並べてみました。〔図57〕以下、一つ一つお話しします。

荷物は重く休むベンチも木陰もない

まず、荷物がとても重たいのです。〔図58〕この女性もそうですが、高齢者はこうやって両手に多くの荷物を抱えて歩いています。この方も〔図59〕、2つの荷物を両手に持っています。たいした大きさではないようですが、でも重くて重くて仕方がないのです。私は少し後ろを歩いていったのですが、しばらくするとこの方は荷物を右手にたばねました。でも、すぐに疲れるので、今度は左手にたばねるのです。〔図60, 61〕そんなふうにして高齢者は、自分の家までゆっくりゆっくりと歩いて帰ります。高齢になると筋肉が減少し、筋力が低下しますから、私たちが考える以上に荷物は重たいのです。

それから、高齢者は平衡感覚が低下しており、したがって転びやすくなっています。反射神経も鈍ってきますから、転びかけたときに、機敏に対応できないのです。そのために、杖を持っている高齢者が多いのです。〔図62〕でも杖を持つと、右手ないし左手のどちらかが使えなくなります。そうすると、残りの手で必死に荷物を持って歩くということになります。

この方は随分と気丈に、かなりの距離を歩いておりましたが、一方こちらの女性は〔図63〕、かなり疲れたとみえて、道路を渡り切ったところで、路辺にずっと座り込んでおりました。ここは静岡県伊東市ですが、交通量が激しい道路なのです。この方は10分、いえ少なくとも5分くらい座っていたでしょうか、その後またとぼとぼと杖をつきながら歩いて帰りました。

もちろんベンチでもあれば、そこでゆっくりと座れるのですが、日本社会にはほとんどそういうものはありませんので、路辺にそのまま座るしかないのです。よく若い人が路上にペタッと腰をおろしていますが、高齢者がそうする姿を見ていると、泣けてきてなりません。

高齢者でも、自転車を使える方がいらっしゃいます。〔図64〕自転車を普通に使えれば、

買物も随分と楽になると思うのですが、現実には高齢になると反射神経も平衡感覚も鈍ってきますから、大抵の場合に自転車に乗ることができず、転がしているケースが多いのです。これは和歌山県田辺市で撮った写真です。ちょっと遠くになってわかりにくいのですが、前のカゴに荷物をたくさん載せているのです。これでは高齢者はさすがに自転車には乗れません。

それから、いわゆる老人車とかシルバーカーとか言われている、こういう便利な道具があります。〔図65〕荷物がこの箱の中に入るうえに、いざとなればここに座れるのです。そういう点でこれは非常にありがたい道具ですが、残念ですが日本はモンスーン気候で、夏が暑い。するとシルバーカーを使っても、この箱の上に座わって休むわけにゆかないのです。これは高知県土佐市で撮った写真ですが、〔図66〕この日はかなり暑い日でした。この女性は、けっこうな荷物を持って買物から帰ってきたようなのですが、歩道に日陰がないためにやむなく自動車販売所に陳列してある車の陰に入り込んで、しばらく休んでいらっしやいました。残念ですが、日本社会にはほとんど日陰のあるベンチはなく、座って陽ざしをよけ体を休めることができないのです。

会場にいらっしやる方は、若い方も多いと思いますので、発汗は普通に機能していると思います。けれども高齢になりますと、発汗機能が落ちてくるのです。ということは何を意味するかというと、夏は私たちが感じる以上に暑いということです。そういう人たちにとっては、炎天下を歩いて買物するというのは大変なことで、日陰のあるベンチが非常に重要だということです。でも残念ですが、そういうものは日本にはあまりないのです。

自動車の危険

高齢者は、そうして道を歩くのですが、歩道があるのはまれで、むしろ通常歩道はほとんどありません。日本には農道をのぞいて約120万k mの道路がありますが、そのうち9割には歩道がないのです。そういう道路におびただしい数の車が走っており、〔図67〕そうすると危険で仕方がないわけです。これを見てください。〔図68〕これは先ほどと同じ和歌山県田辺市です。路側帯はありますが、歩道ではありませんから、高さは車道と一緒にです。これでは、いつ車が突っ込んでくるかわからない。そこを高齢者が、必死でシルバーカーを押して歩いています。高齢者は老化で皮膚が弱くなっていますから、車に接触されれば皮膚がかなり傷つきます。また老化とともに細胞分裂の速度が落ちますから、一旦怪我をするとなかなか治らないのです。

ですから、高齢者はかなり意識しながら、苦勞して苦勞して買物の行き帰りの道を歩んでいます。例えば、先ほど見ていただいた女性ですが、〔図69〕この人が歩いている道は、実はすごく狭い商店街の中にあるのです。そこに路側帯はあっても、かなり狭いです。ご覧になれますように、車がほとんど路側帯に入ってきてしまうような状況です。そうするとこの方は、脇に避けて車が行き過ぎるのをけなげにも待って、また歩き出すのです。だから買物に、ものすごい時間がかかるのです。

そもそも高齢者は、老化とともにこうした状況に機敏に対応できなくなります。〔図70〕危険を避けるためには、まず危険状況を認知しなければいけません。認知した後に、危険に対してどういうふうに行動したらいいかを判断しなければいけません。判断した後に、私たちは実際に行動します。これはだいたい身体に自動化されていますから、若いうちは危険が迫ってもぱっと対処できるのです。ところが、それが高齢者にとってはできなくなるのです。

高齢者の場合、これらのいずれの能力も相当に落ちています。(ア)は、平均的な大人に比べて高齢者の知覚能力がどれだけ落ちているかを示しています。薄明かりでの視力、聴力その他はかなり落ちています。車が近づいてきたときの振動を感知する能力（皮膚振動覚）も、相当落ちています。私たちはこれらをもとに、記憶などに頼りつつ危険を判断しなければなりません、その判断能力（イ）も低下しています。そしてこの判断にもとづいて実際に体を動かす能力（ウ）も、同様です。そういう身体状況の下に高齢者は道を歩いていますから、先ほど来のべたように、高齢者が慎重に行動するのは当然なのです。

道々の危険と難儀

また、高齢化しますと、白内障の方が増えます。それから足腰の筋肉が衰えますから、関節がかたくなってしまいます。そうすると、ちょっとした段差でも、転びやすくなってしまいます。この女性は、〔図71〕高さ5センチくらいの歩道へ移ろうとしたときに、右足がぶつかってしまいました。青壮年には何気ない場所でも、高齢者は苦勞して歩かざるをえないのです。

ここでは具体的な写真等をお見せできませんが、日本には坂が非常に多いことは触れておきます。東京などでも昔から非常に多くの坂がありました。霞が関は、江戸時代の浮世絵・切り絵図などを見ると、ものすごい坂があったことが分かりますが、ここは今、ほとんど平らです。東京の官庁街ですからこういうことができますが、普通はそんな大改造は

できませんので、大抵の人は坂を上がったり下がったりしているのです。坂道での買物は大変です。自転車はもちろんですが、シルバーカーもいわゆるカート（買物車）も使えないのです。途中でとまって手を離してしまうと、大変なことになります。ですから途中で休めないまま、高齢者はずっと坂を登る、もしくは坂を下りるかしなければならないのです。

それなのに、地域によっては、高齢者住宅が坂の上にあったりするケースがあるのです。例えば栃木県足利市がそうです。それから宮崎市にもそういう住宅がありました。これは安いところに土地を得るために、仕方がないのだと思うのですが、やはり買物をする高齢者のことがほとんど考えられていないのです。

バス利用の苦勞

バスを利用した場合はどうなのかについてお話しします。

バスを使った買物も、実は大変なのです。〔図72〕まず現今では、バスの本数が少ない。また最初にお話ししましたが、限られたバス路線しかない。そもそもバス停までが遠い。たった300メートルのバス停にたどりつくまでに、3回休まないとならないと書いてきた方もいらっしやいました。歩いては、途中でまた休み、また休み、そしてやっとバス停にたどり着く、というのです。休むといってもベンチなどはありませんから、立ったまま休むか、あるいはやはり、やむなく地べたに腰をおろすのかもしれません。

それから、バスが来ても次は乗降の困難が待っています。バスの乗降口の一段は非常に高いです。低床バスも随分と普及するようになりましたが、それでも、特に地方に行けば行くほどそのようなバスは少なく、買物に行こうにも、やってきたバスが低床ではないと、もう上がれない高齢者がいるのです。ほとんど這うようにしてバスに乗ってきた高齢者を、私は今まで何度か見たことがあります。

歩道にはいわゆる縁石がついていることが多いですが、そこからすぐ乗れるところにバスが停まってくれると、涙が出るほどうれしい、と語った高齢者がいました。私たちはほとんど意識しないと思いますが、縁石の高さはたった10 c mです。でもそれがあるかどうか、とても大事なのだそうです。縁石から1メートル離れたところにバスが止まると縁石から乗れませんから、車道に出て、そこから上がらなければならなくなります。でもこれがつらくてつらくてたまらないという話が、現実にあるのです。

それから交通費の負担は、決してばかになりません。バスは今日かなり衰退しています

から、運賃がとても高いのです。私は一時期、バス代片道210円を払って、買物をしていたことがあります。私の住んでいる地域では、この10年間に、3軒あったスーパーが全部なくなってしまい、コンビニも2軒ともなくなり、そして2軒の個人商店もなくなってしまったのです。やむなく2km離れたところまでバスで行くと、運賃は210円だったのですが、バス停一つ分を歩くと70円安くなるので、氷点下10度、20度の寒空の中、たった70円を浮かせるために、隣のバス停まで歩いていたことが結構あるのです。現役の私でも、つまり一定のまとまった収入がある私でも、そうです。まして年金暮らしの高齢者であれば、ちょっとしたバス代でも浮かせようとするのもわかります。

それから、バスでの買物の困難は他にもあります。バスは揺れます。しかもバスは列車と違って、急停車・急発進します。そして直角に道路を曲がることも多いため、体に遠心力がかかります。そうすると、高齢者にとってものすごく負担になるのです。

またバスは、単に揺れるばかりか、乗客が立ちっぱなしになることがあります。たくさん客が乗っていれば、座れません。一方、すごく乗車率の低い地域では、2人用の椅子に1人で座るのが当たり前になっていたりして、高齢者が乗ってきても、だれも席を譲らない。中年も譲らない。「今の若い者は云々」と言う人がいますが、今どきの中年もひどいもので、ほとんど席を譲らないのが現実であります。私は、いつだったかそういう状況のときに、ちょっと皆さん、かなりの高齢者がいますから席を譲ってくれませんか、と思わず言ったことがあるのです。私の言い方がきつかったのかもしれませんが、そうやって言ってもだれも動かないのです。そうしたら、そばにいた女性——これは多分私の大学の学生だと思うのですが——がよけてくれました。そのおじいさんは85歳ぐらいでしたが、だれも席を譲らないのです。譲らなくてもいいです。でも、いわゆる膝送りをして、ちゃんと2人座れるようにすればいいと思うのに、だれもしません。もちろんその都度、その都度、高齢者が膝送りしてくれと言えればいいのですが、高齢者はやはりそうしてくれとは言にくいのです。

それから乗り継ぎの便の悪さ、待合所の不備、つまりベンチがない、日陰がない等々、やはり大変です。もちろん、そもそも日々の食料を手に入れるために、バスに乗らないとしないというのは、考えてみると異常です。とはいえバスが利用できて、あまり労せずして買物ができたらそれはそれでありがたいのですが、けれども、そのバスに乗るのさえ随分と苦労があるのです。

タクシー利用の苦勞

タクシーでも苦勞が尽きません。〔図73〕料金はべらぼうに高い。それから、車としての遠心力は、バスに負けず劣らず結構きついです。運転手は運転にばかり意識が向かっています。しかも自分の乗っているところが中心で車は動きます。すると中には——遠心力という言葉は使いませんが——「酔ってしまうので、つらくて乗れない」と訴える高齢者も現実にいるのです。

それから、実はタクシーを利用したからといって必ずしも多く荷物を持てるとは限らないのです。これは、〔図74〕伊東市に行ったときに、タクシーを呼んだおばあさんなのですが、たいしたものを持っていません。トイレットペーパーと、ちょっと荷物があつて、背中にリュックを背負っていますが、ほとんど何も入っていません。多分ハンカチとか何かが入っている程度だと思うのです。高齢者の場合、肩を痛めたために荷物を肩にかけられないこともありますし、リュックももはや背負えない人もいます。それで私たちはタクシーに乗ればたくさん荷物は運べると考えがちですが、高齢者の場合、店内で手助けしてくれる人がいないと、タクシーを使っても結局は、商品もたいして買えないし荷物もたいして運べないのです。

それから、タクシーに乗っても、いくらかでも安く済ませようと思って途中で降りようとする高齢者もいます。すると、お店である程度の商品を買えたとしても、結局は大きな荷物を持ってタクシーに乗れないのです。

それでももちろんタクシーを利用できれば、なんとか日々の買物をすることができます。しかしこういう証言もあるのです。〔図75〕「近くにスーパーがありますが、ヒザが悪くて歩くことができません。タクシー〔運転手〕は遠いところは喜ぶますが、近くまでという返事もしません」と。これは本当に気の毒な事例です。こうなるともうこの人はほとんどタクシーを利用できず、したがって買物が不可能になってしまいます。

(3) 買物難民にならずにすむ人たち

付随的に、買物難民ではない人にもふれておきます。〔図76〕(1) 商店街まで近い人、(2) 商店(街)まで遠くても、歩いてあるいは自転車等で買物に行ける人、(3) 自家用車が運転できる人、そして(4) 満足のいく援助が得られて、非常に安定度が増している人が、そうした人です。

けれどもこういう人に典型的な特徴は、将来に対して非常に強い不安を抱いているとい

うことです。しかも車に乗れる人ほど、その不安は強いのです。不安があると言う人は、4人のうち3人に達します。どのくらいの不安を抱いているかを知るために、場合分けをしました。〔図77〕つまり、(1) 店に近い人、それから(4) 援助を得られる人、(2) とりあえず歩いてあるいは自転車等で買物に行ける人、(3) 自家用車で買物に行っている人を比べると、自家用車を使える人ほど不安が高いことがわかります。

それから、それぞれの3つの条件、つまり、(1) 近い、(4) 援助が得られる、(2) 徒歩・自転車等で買物に行けると同時に、それぞれ(3) 自家用車も利用できる、というケースもあるのです(資料には「+車」と書いてあります)。資料は、そういう人同士を比較しています。〔図77〕そうすると、(1) (4) (2) のどの項をとっても、(3) 「+車」の人の不安感が高いのです。車に頼れる人は「車があるので今のところ何とかなっている」とは言うのですが、それがむしろかえって不安感を増して——ここではもうその証言を紹介できませんが——将来に対して暗い展望しか持っていないケースが多いのです。

4, 日本政府(われわれ)の課題

ではいったいこうした状況にどう対処すべきなのでしょう。図版では「日本政府の」となっていますが、〔図79〕むしろより広く「われわれ」の課題ととらえたいと思います。具体的には、(1)商店街の問題、(2)大型店の出店・撤退条件の問題、(3)街づくりの問題、(4)市民の問題、そして最後に(5)行政官の責務についてお話しいたします。

政策に関する私の話は抽象的なものでしかありません。それはご容赦ください。現実に政策に関わっている方からすれば、大ざっぱすぎるという意見は当然あろうかと思いますが、それを踏まえつつも、私ができる範囲での話をします。

(1) 商店街の問題

第1に商店街の問題ですが、商店街は、最初に申しましたように安定的な社会状況をつくるのに極めて重要です。〔図80〕

特に、車ばかりが行き来する大店舗の近隣には、ほとんど人の目というものがありません。車の中の人が見ることはあるかもしれませんが、そこで現実の歩いている人たちの様子、例えば現実の子どもたちの様子などに関心を払うことはありません。車に乗っているということは、そういうことを意味しますが、人々が普通に歩いていること、店が開

いていて夕方以降も電気がついていること——これは、その地域に人々の目が行き届くということです。それは、子どもや女性に対する犯罪が非常に増えている状況下で、地域の安定度が増すということを意味します。

そうした意味で、商店街は高齢者にとって命綱（ライフライン）であると同時に、地域にとっての非常に重要な、生活の社会資本——産業のための社会資本ではなくて、生活を維持するための社会資本もしくは地域の社会資本——として位置づける必要があるのではないかと思います。

ですから、その意味で政府は、商店街に対して積極的に援助する必要があるだろうと思うのです。いろいろな援助の仕方がありうると思います。正直に言って細かいことはわかりません。それでもあえて言えば、今まで政府はハード面での援助をずっとしてきました。商店街にお金を出して街づくりをするのが、一番の基本だったのでしょうか。けれども、ソフト面の援助はできないのかと、私は思うのです。経営の相談とか、ノウハウの提示とか、協同組合化の後押しといった援助です。もちろん政府自体がそれを担えなかったとしても、それを担えるシンクタンクを養成することはできると思うのです。あるいは、養成を促すことはできると思うのです。それらを含めて、政府としてできることは、実はかなりいろいろあるのではないかなと思えてなりません。

それから、低費用もしくは低利で店舗提供はできないのでしょうか〔図80〕。そう言うのは、単に現在の店を維持するだけではなく、新しい店ができないと困るという事情が背景にあるからです。つまり現在、店はどうしてもなく衰退していますが、買物難民を減らすためには、実は「商店密度」が非常に重要だということなのです。商店密度を高めるためには、店舗開店の促進を図る必要があるのですが、そのために、店舗開店が非常に難しい今の状況下で、低費用もしくは低利での店舗提供はほんとうにできないのかどうかを、よく考えてもらいたいということなのです。これは、中心市街地活性化下法で試みられてきたという事実もありますが——いわゆるTMOを通じてです——、改めてこれもしくはこれに類する政策を、これまでの問題点をふまえて、また上記のソフト面の支援をしつつ、本気で考えていただくしかないと思います。

今、「商店密度」のことに触れましたが、若干敷衍します。これ〔図81〕が人口密度に対する買物難民層の割合です。私は13の市町村で調査を行いました。そのうち7つの市部がここでの考察の対象です。サンプル数が7市と少ないので、これは参考のために見ていただくことしかできませんが、人口密度と「苦労あり」層つまり買物難民層の存在は、正

比例いたします。つまり相関関係が明確です。

ただし、人口密度が高いだけではだめなのです。具体的な例をあげれば札幌市の発寒（はっさむ）地区。札幌駅から列車で7、8分ほど行った地域です。ここは、人口密度の比較的高い住宅街です。私は30年前にそこに住んでいたのです。そのころ発寒には十分に商店があったのですが、今はほとんどないのです。つまり、そこは人口密度こそ高いのですが、商店密度が低いのです。人口密度を高めたコンパクトシティをつくるのが大事だと、国交省なども言っていて、それはそれで間違いないのですが、単なる人口密度ではなくて、商店密度が高くないといけないということなのです。

これ〔図82〕が、商店密度と買物難民層との関連です。相関係数は、高いです。那覇市だけ少々問題がありますが、これは商店の設置場所といいますか、商店がどこにあるか、あるいは商店の性格とか立地条件とか、いろいろな悪条件が重なったためだと思います。もしこうした事例を除きうるなら、完璧な相関関係が明らかですが、このまま那覇市を入れても全体として相関関係は高いのです。相関係数は約0.87ですから、学問的に見て相関関係は強いと理解されます。

ですから、人口密度は大事なのですが、単に人口密度が高いだけではだめで、自覚的にそこに商店をつくらないとならないということなのです。商店をつくるのはもちろん民間の営みでしょうが、民間が自由にできないときに、行政の側でこれを援助してもらえないだろうか、私は先ほど述べたのです。そんなのは甘いとおっしゃる方も、多分いらっしゃるでしょうが、私はやはりそう言わざるを得ません。商店密度が決定的に大事ですから、出店を促す必要があります。そのためには、例えば低費用もしくは低利の店舗提供といったことは、本当に不可能なのかとどうかを検討してほしいと、私は期待しているのです。

「商店街に対する期待」は、高齢者に聞いてみても非常に高いです。〔図83〕「よく使う」から「時々使う」を含めると75%の人、つまり4人に3人はやはり商店街を使っているのです。なぜ使うか。〔図84〕それはバスやその他の交通機関の利用が不要だからです。2人に1人はそう答えています。バスその他がなくても買物に行けるということは、高齢者でならずとも、とても重要なことです。

でもそれだけではだめなのです。客が不満をもちながら買物しているのでは、長続きしません。なるほど少なくない人が、商店街で「大抵のものが手に入る」と答えています。10人のうち4人、つまり4割の人がです。実は、「よいものが手に入る」ということと人口とは、極めて明確な正比例の関係があります。つまり相関関係が高いです。けれども、自

分の必要なものが手に入るということと人口とは、全く関係がありません。つまり、どんな小さな町でも日常生活に必要なものは、たいてい手に入るのです。「よいものが手に入る」かとなると、それはちょっと別です。手に入らないときはやむをえない。大きな商店街とか、大きな街に行くしかないのですが、そうではなくて、日常生活に必要なものは、どんな小さな集落でもたいてい手に入ります。先ほど私が述べた調査結果からはそう判断されます。これは顕著です。

なおこの図に示した設問では一定数の回答を選んでもらうため、当然ながら、他の選択が増えればこちらの選択は減る可能性がありますので、実際にはさらに多くの人たちが、やはり商店街を重要だとみなしていると判断されます。

(2) 新大店法の制定

さて、第2に考えるべきは、「大店法」および「大店立地法」の問題です。〔図85〕

私はまず、大型店の出店をフリーハンドで許す大店立地法は廃止すべきだと思います。大店立地法はいわゆる「まちづくり三法」の1つを構成することになっていますが、はっきり言ってこれは「まちこわし法」であって、即刻廃止すべきだと思います。

残り2つの「中心市街地活性化法」と「都市計画法」は重要ですが、大店立地法はこれと矛盾いたします。私は、その3つの法律を「まちづくり三法」と呼んで一緒に残しておくことは、大きな間違いだと考えています。

さて、図の最後に記したように〔図85〕、早急に市民——市民が大事なのです——および商店街との商業調整を義務づける新しい大店法を、制定すべきだと私は思います。ここでは特に「市民」を強調していますが、それは何を意味するかというと、市民、特に高齢者が生活・生存の困難に苦しむという事態は避ける、という観点からの規制を加えるべきだということを意味しています。この点は、後で具体的に述べます。

新しい大店法でさらに重要なのは、大型店の出店条件を明示することだと思います。

第1に重要なのは、撤退条件をはっきりさせることです。〔図86〕今日の「焼畑商業」もしくはスクラップ・アンド・ビルド的経営のもとでは、撤退も始めから計算ずくのことが多いのですが、実際に撤退したら、地域商業に与えた影響について市民による評価を受けて、負の影響を復旧させることを大型店に義務づけるべきだと私は思います。大型店が入ってくると小売店はばたばたとつぶれてしまいます。それならその後、その大型店が撤退しようとするなら、地域の現状を元に戻させる必要があるということです。中小の小売店

がなくなっても、その原因となった大型店がかりげに残っていれば、何とか市民の生活は成り立つかもしれません。むしろ、タクシーやバスを使ってかもしれませんが。でも、商店をつぶされたあげく、その大型店もなくなったら、その地域には、買うところはもうどこにもないのです。私が言いたいのは、それをもとに戻すという条件付きでのみ、大型店に出店を許可するべきだということなのです。

第2点目は、新しい型の商業調整が必要だということです。〔図87〕それは市民による商業調整です。「単に商店街とのみならず——これは昔の大型店法下でも行われてきたのです——市民との調整が必要」なのではないか。何よりももちろん「立地・売り場面積・開業日・開業時間等に関する調整」が必要ですが、同時に事前に行うアセスメント（影響評価）の一項として、「地域の高齢者の生活に対する影響をも検討させるべき」である、つまり「買物難民を生まないための配慮を出店条件とすべき」ではないかと思うのです。

具体的には〔図88〕、商店がないもしくは少ない地域に無料バスを出す、移動スーパーを走らせる、小規模の店舗を出店する（これについては後で述べます）、高齢者に無料配達をする等々を、出店の条件として大型店に課すべきだと思います。

それから、特別な安売り攻勢をしないという条件も重要です。例えばアメリカの流通資本ウォルマートがしたことは、ある地域に出店したら、その地域に残っているある種の業種、例えば時計屋なら時計屋の扱う商品の安売りすることです。その結果、既存の店はつぶれてしまいます。そうすると、ウォルマートしか買うところなくなるので、それ以降は安売りしないのです。これがウォルマートのやり方です。安売り攻勢をしない、させないと言うとき、私はそのようなことを念頭に置いています。これを意図的にやっている大型店が日本にあるとはあまり考えてはいませんが、結果的にそうなるような安売り攻勢はしない、させないことが重要だと思います。

それから〔図88〕、商店街との協調を求めることも不可欠ではないでしょうか。具体的には、最低でも商工会に入ることを条件づけるということです。これに入らずに、地域の実情を完全に無視して行動する、例えば地域外から生鮮品を運んでくるとか、地域のお祭りにもかかわらないといった大型店が多いのです。

それから、周辺環境の変化への対応も求める必要があります。行政側は大型店の出店予定地に水道を引いたり、降雨時の治水対策を考えたり、いろいろインフラを整備します。さらに道路をつくったり、電線を引いたりもします。役所としては固定資産税が入るからいいだろうと考えるわけですが、仮に固定資産税が入って全体として増収になったとして

も問題なのは、周辺の交通の流れが完全に変わってしまうということです。端的に言って周辺の危険が増します。大型店の周囲の歩道などは危険だらけで、歩くのも不愉快になります。大型店への車の出入りが激しくなり、周囲の歩道の上に交差点ができてしまいます。子どもや高齢者にとって、これは非常に危険です。出店する大型店は、そういう環境変化、社会環境・交通環境の変化に対してははっきりと責任を取るべきだと、私は思います。

ただし、特に出店条件として重要なのは、小規模店を出店させるという条件です。〔図89〕私は出店する大型店に、同時に小規模店を同時に出店することを是が非でも義務づけるべきだということを、特に強調したいのです。大型店出店の条件として、商圈における影響度に応じて、一定の人口に対して一定数の小規模の小売店——これは100平米程度、つまり普通のコンビニ程度でいいと思います——を、同時に出店させるべきだと思います。もちろん、これを出店させることによって、実は地域の商店街に影響を与えてしまう可能性があります。けれども、商店街がつぶれるのを放置するのではなくて、地域の商店街を守りつつ営業活動をする、そして高齢者から買物難民を出さないという覚悟なしに、大型店に出店させるべきではないと思うのです。

当初は例えば1万人に1店舗と考えましたが、それだと到底買物に行けないままとなる高齢者が多いでしょうから、むしろ3千人に1店舗を、先に述べたように100平米程度の広さでいいから、出店させるべきだと私は思うのです。そうした条件なしには、郊外であろうと市街化調整区域であろうと、出店させるべきではないと私は思います。

少々極端なものの言いを感じる方もいらっしゃると思いますが、私の本音です。それが、あるべき大型店の倫理だと思うのです。〔図90〕もちろん、それによって既存の商店街をさらに衰退させてしまう可能性も大きいのですが、仮にそうであっても、大型店に強いて小規模店を出店させなければ、商店街に頼って生活している高齢者には、もう生きる術がないのです。

(3) 街づくりの問題

そして、街づくりの問題ですが、国交省ではコンパクトシティを重要視していますが（コンパクトシティとは、人口密度の高い比較的小さくまとまった地域のことです）、ただし先ほど申しましたように、商店密度が同時に考慮されなければなりません。

もう1つ大事なものは、距離の問題です。バリアフリーの重要性が盛んに喧伝されていますが、残念ながら距離がバリアになっているという認識がありません。先ほど来ずっと申

し上げたように、距離が高齢者にとってバリアになっているのです。もちろん通常言うバリアはないほうが当然いいのですが、距離がいまや気がつかれないバリアになっています。あるいは、漫然と気づかれているのかもしれませんが、バリアとして明確に認知されていません。しかしそれがバリアとなっていて、高齢者にはもはや越えがたいものになっているという現実を、はっきりさせるべきだと思います。

それから、残念ですが道路づくりも依然として問題をはらんでいます。歩道がないのはもちろん大問題ですが、あったとしても、ほとんどすり足のようにして歩かざるを得ない高齢者が増えている状況では、10 c mもの高さのある歩道は要らないのです。私は、縁石自体は絶対なければならないと思います。15 c mないし20 c m、いえ30 c mくらいの縁石だってあって構わないと思うのです。車が乗り上げられないようにするために縁石は決定的に重要なのですが、歩道自体は縁石と同じ高さにする必要は全くないのです。縁石さえあれば、車が乗り上げないという効果は全く同じです。だから、歩道は通常の車道と同じ高さにすべきだと思います。すると高齢者が、ほとんどすり足のようには歩いても、横断歩道から歩道に移るのに何の苦労もないのです。

この問題から始まって、歩道上に商品が置いてあるとか、車が止めてあるといった問題もあります。後者の点では、北海道はひどいのです。歩道の上に車が止まっていて、歩行者が車道に降りないと歩けないというようなことが、あちらこちらで起きるのです。せっかく北海道には歩道がたくさんあるというのに、そういう問題があるのです。

さらに歩道に電柱が立っているとか、他の事情で満足に歩けない場所もあります。青・壮年層にはなんでもない事情だったとしても、高齢者にはこういう道を歩くのは大変なのです。これらを含めて、車優先の道路行政は転換させる必要があると思います。

そして、買物との関係ではあまり強調したくないのですが、公共交通網の体系は当然大事であって、この拡充のための基本計画を政府として策定する必要があると思います。ただし、前にお話ししたように、日々の普通の食材を手に入れるためにバスに乗らなければならないというのは、それ自体異常だと思うのです。バス・タクシーでの買物を当然視してほしくないということがあって、「あまり強調したくない」と申し上げたのですが、一般論としては、高齢者の生活を守るために、公共交通網は決定的に大事だと思います。

その上で言えば、自家用車に対して環境税を賦課することが、さらに決定的に重要だと思います。〔図91〕それなしには公共交通網は整備できないばかりか、ますます衰退してしまいますし、高齢者仕様の都市も実現できません。車が増えることによって、明らかに今

のまちづくり状況は悪くなっているわけですから、利用者には、それを償却するための経費を払ってもらわなければなりません。CO₂税という名で呼ばれる環境税が世界的にも焦眉の問題になっていますが、車は増えれば増えるほど街づくりにとって状況が悪くなるわけですから、高齢者仕様のまちづくりのための環境税を断固取るべきだと私は思います。

それからもう1つ忘れないでいただきたいのは、まちづくりに関係して、合併がもたらす問題をもう少し考えていただきたいということです。いわゆる「平成の大合併」はほぼ終わりましたが、その結果、例えば10年後に、合併地域で商店がどのくらい減ったかという結果はまだ出ていません。しかし悪い影響をもたらすのではないかという、予想を私は持っています。そのため、1990年代に合併した4町村——「平成の大合併」以前のことで事例は少ないのですが——が10年後にどうなったかを、私は調べています。スライド〔図92〕のあずき色が合併前です。水色が合併後、10年後です。一目で店の衰退が分かりますが、折れ線はどれだけ店が残っているかではなくて、どれだけ店が減少したかを示しています。スーパーは80%も減少しています。食肉店、食料品店、青果点、鮮魚店はそれぞれ85.7%、74.6%、53.8%、71%の減少率です。

ただし、これには1980年代末からの規制緩和の影響が同時に入っていますので、合併がもたらす影響だけをここに見ることはできません。いわゆる「昭和の大合併」の事例を利用できれば望ましいのですが、合併前後の商店数を調べるために必要なこの時期の電話帳が国会図書館に行っても十分手に入らないため——商店数は電話帳から割り出しています——ここでは利用できません。しかし、1990年代までの先ほどの例と、「昭和の大合併」の間の時期になされた合併のケースなら、合併前後の商店数を調べられます。ただし残念ですが、その時期の合併はたった2つしか例がありません。しかも実際に電話帳を手に入れることができたのは、そのうち一例だけでした（岡山県青児町の例、1974年に合併）。このスライド〔図93〕は、その合併前と、合併後10年後および30年後を調べたものです。

たった一つの事例ですので、あくまで参考としてしかお見せできませんが、10年後はもちろん30年後の衰退の激しさが伺えます。この場合10年後は1984年ですから、80年代、90年代の規制緩和の影響はない、もしくはまだほとんどありません。だから純粹に、ここに見る減少はあくまで合併による影響と考えられます。食料品店は56.3%も減少しています。青果店の減少率は実に92%です。青児町は瀬戸内海沿いであるせいか、鮮魚店は幸いほとんど減っていません。

30年後、つまり2004年ですが、青果店は全くなくなっていました。鮮魚店は、さす

がに瀬戸内海沿いだけあって残っていますが、それでも1984年からの20年間でかなり減りました。食料品店も同様です。ただ、いわゆる1990年代の規制緩和の影響が、ここには同時に入っていますから、できれば合併前と合併後10年間の影響を、鮮魚点については特殊な要因があるということを理解しつつ、見ていただきたいと思います。

(4) 市民の問題

第4に市民の問題です。これは市民が自主的に考えないといけないのですが、当初政府の役割を論ずる予定でしたので、資料がそのままになってしまっています。とはいえ、市民への「啓蒙」活動はやはり政府にとって不可欠であろうと思います。本来市民が自ら問題に気づくべきですが、それが実現していない状況下では、政府が将来の高齢社会のありようを見据えた提言と誘導を、市民に対して行わなければならないのではないかと思います。〔図94〕

私が調べた、市民レベルでの各地の努力をまとめた資料をご覧ください。〔図95〕いずれも『買物難民』という本で取り上げた事例です。抽象的に考えれば、買物難民の支援には、4つの可能性があると思いますが、それは、(1) 商品を高齢者宅に運ぶ、(2) 高齢者を商店まで運ぶ、(3) 移動商店を高齢者宅近くまで走らせる、それから、(4) 商店を高齢者宅近くにつくる、のいずれかです。

ここに見るように、各地でいろいろな努力があります。けれども、はっきりと申し上げて、どれも非常に苦戦しています。〔図96〕失敗した試みもあります。売り上げ——この言葉が不適切な試みもありますが——がどうしても伸びないのです。その決定的な理由は、実は必ずしもすべての高齢者が、現状を自分の問題だと考えていないということです。ましてや一般の市民は、自分の問題だとは全然考えていないのです。だから見通しは明るくありません。

今後は、市民が買物難民問題を自分の問題だと考えることが決定的に重要になります。たいていの人は、仮に将来車の運転ができなくなっても自分は何とかなる、近くの店で買えばいい、現在の問題は自分自身には関係がないと思っているかもしれません。しかし近くの店で買いたいと思っていても、いざ必要だと感じたときにはもう店がなくなっている、ということが当然あり得るのです。買物難民問題は自分には関係ないと思っても、将来的には否応もなく買物の困難を経験すると一般的には予想できるのですから、結局は自分の問題だと考えてほしいのです。万が一そうではなかったとしても、自分と同じ地域に住ん

でいる同じ市民、高齢市民のために、やはり状況改善に努力する責務があると自覚してもらいたいです。特に車での購買行動を一般化させることで、買物難民が生まれる現状をつくった事実に、いささかなりとも責任を有する人が圧倒的なだけに——こういうことをあまり強調するとかえってそっぽを向かれてしまうかもしれませんが、やはり指摘しなければなりません——、ますますそうだと思うのです。

だからこそ、政府にとって市民に対する啓蒙活動が重要なのではないかと、私は思います。これ〔図97〕は、たまたま6月の朝日新聞で見た政府の広報です。左ではクールビズの推進が告知され、右では下請取引適正化に関する案内がなされています。これらはもちろん大事でしょう。けれど、例えば〔図98〕、「高齢者が近場で楽に買物できるよう、商店街を守りましょう」とか、「車を使わずに買物をして下さい。そうすれば高齢者が頼る商店街が守れます」とか、「高齢者の買物の苦労は大変です。歩いて買物できる商店街を守ってあげて下さい」とか、「車での買物は近くの商店街をなくします」とか、それから、「商店街がなくなると困るのは高齢者です」とか、「商店街は地域の財産、商店街の灯りが街を安全にします」とか、少々押しつけがましいかもしれませんが、政府として、例えばそうした広告くらい出してもいいのではないのでしょうか。いえ、政府にはそうした明確な責務があると思うのです。

市民の問題と言いながら、結局政府の責務の問題になってしまいましたが、このように、政府に市民を啓蒙してもらわなければ、現状では市民が買物難民問題に気がつかないので。私の近隣の住人などもそうなのですが、一番近い店が1.5kmも先にあるだけに、いつも車に乗って買物に行くのです。時々歩いてくれないかなと思うのですが、そうした生活が当たり前になった市民にとって、行動様式を変えることはなかなか難しいことです。私が言えがいいのでしょうけれども、押しつけがましくなるし、個人レベルではなかなかそういうことはできないのです。

先ほど、バスで、お年寄りを座らせてくださいと乗客に言ったという話をしましたが、そう言われたら、普通はそれを無視したいという心理が働くのが一般人の常です。政府は公的な機関なので政府にこれと同じことを実行してほしい、と依頼するのはある意味で政府の固有の役割を超えているのですが、私はあえて頼りたい。それほどに状況は危機的になっており、政府の関与なしには安定的な「高齢社会」も訪れえないからです。もちろん押しつけがましい仕方ですと、政府の言うことなど守りたくないと思うのがむしろ市民というものですが、例えばこのスライドで見る程度に穏やかに、何か広告でも打ってくれ

ないかと、私は念願しています。

これは1つのやり方です。他にも——これはどちらかと言えば基礎自治体に期待すべきことですが——例えば高齢者団体に行って、あるいは自治体・町内会の役員の集まりに顔を出して、そこでいろいろ話をしてもらおうといった対応を含めて、いろいろな方法が実はあると思うのです。そういう努力をしていただきたいと、私は切に望んでいます。

(6) 行政官の責務

最後になりますが、行政官の責務について述べさせてもらいます。買物難民問題との関わりで言えば、行政官に期待するのは何より、高齢者の目線を確保していただきたいということです。〔図99〕

皆さんの中にも買物くらいはしている人が多いと思いますが、できれば「自ら歩いて」買物をしてもらいたいと思うのです。しかも、できればポケットに例えば1kgのおもりを入れて、手首と足首を手ぬぐいか何かで軽く縛っていただいて、そして20kgくらいのリュックを背中に背負っていただいて、それで買物してほしいのです。結構大変だと思いますが、実は高齢者は、そうやって歩いているのです。

もちろんこれはまねでしかないのですが、このようにして、いくらかでも高齢者の目線を確保する努力をしていただきたいと期待しております。

マイカー通勤をしている方は、東京ではたぶんほとんどいらっしやらないと思うのですが、もしそうでない方がいたら、マイカー通勤をやめて、公共交通機関および徒歩、もしくは自転車通勤していただきたいのです。特に徒歩です。しかも買物をして、荷物を持って歩いていただきたいのです。それで初めて、高齢者のおかれた環境が見えてきます。

それから、小さいことですが、公用車を、それから庁舎内のエレベーターを使わない日は、週に1日くらいあってもよいのではないのでしょうか。今日の会場だと9階だから大変でしょうけれども、4階くらいまででもいいのです。例えば地下鉄の階段を上り下りができないから買物に行けないと、名古屋の女性が言っていたのですが、地下鉄駅に65段もの階段があるというのです。しかし計算してみると、これはほとんど4階建てくらいのビルを上がり下がりするのと同じなのです。こうしてかなり苦しんでいる人がいるのです。いままたまた地下鉄の話を出しましたが、たった1階の上り下りができない、あるいは店に行って店内のちょっとした階段が上がれないというような人がたくさんいるのです。高齢者のそういうつらさを、わかってほしいのです。

政府が政治家によって動かされるのは、民主政治のルールです。〔図100〕しかし政治家は当然ながら政治的なわけで、つまり党派的な意見が主導的になりがちです。そうした政治家に対して、公共的な役割を自覚するのが行政官の任務だと、私は理解しています。もちろん行政官は最終的には政治家の決定に従って動かなければなりません、政治的・党派的になる政治家に対して、行政官にはあくまで公共的かつ中立的な立場で物事を考え、発言し、政治家に意見を言ってほしいのです。それが行政官の任務であって、責任を持って政治家に現状を知らせ、政治家に対して意見を提示してもらいたい。さもないと、政治家は政治的に、つまり党派的に行動し、結局は国民の公共的な利益に反してしまうかもしれないのです。

【質疑応答】

それでは、質疑応答の時間に移らせていただきます。買物難民の現状分析に関する点、政府、それから我々が何をやらなければならないかという点、いろいろ話題は広範に及んでいるわけですが、どこからでも結構ですので、どうぞ質疑等をお願いしたいと思います。

Q 行政からの、商店街を組織する、もしくはそれに対する支援として、ハード面ではなくて、ソフト面での援助・補助が必要だというお話の中で、協同組合化の後押しと書いてあったのですが、具体的に今の制度で協同組合化がもしできないのならば、今の制度の何が支障となっているのか、また、ソフト面での後押しというのが具体的にどのようなことかということを教えていただければということが1点と、農協などがバスを出すサービス等を完全に民間でやっているのですが、そのようなサービス、宅配サービスなどに対しての行政からの支援として何か考えられるものがあったら教えていただきたいというのが2点でございます。よろしくお願いします。

A 私は全国的な調査等をしましたが、実際の対応策についてさほど深く研究しているとは申せません。私は私なりに研究したことを、今日ご報告をさせていただいて、そして報告書にもまとめ、『買物難民』という本も書きました。しかし、こうして社会学的な手法を用いたといっても、抽象的な考察の域を出ていません。具体的なことを詳しく知っているかというと、私が調査した以外の個別具体的なことはあまりよくわかりません。ですから、ソフト面とハード面での具体的な支援、特にソフト面での支援とは具体的に

どうということと問われても、残念ながら的確に答えられません。

その上でひとまず言えば、ハード面での支援とはもちろん、大抵商店街の道路をよくするとか、拡幅するとか、そこにイメージハンプをつくるとか、歩道をつくるとか、あるいは歩道を単なるアスファルト舗装ではなくインターロッキング・ブロック舗装にして瀟洒な感じにするとか、それから駐車場をつくるとかいった対策です。

これらは、今までかなり実施されてきました。ソフト面の支援とは、むしろ経営そのものにかかわる支援のことです。なるほど行政官は経営自体にかかわる能力をもつとは言えないでしょう。けれども、経営を行うための必要なノウハウを提供できる専門のシンクタンクの設立を促す、商店街からの問い合わせに応じられるようにする、そのスタッフを商店街等に派遣する、あるいは市民が資本を出し合って協同組合的な店舗開設・経営をするために必要な手法は何かといった知識を提供する、等のことはできるのではないかと思います。私はそうした支援を漠然とイメージしていました。

残念ですが、それ以上申し上げられません。

それから、農協等が行っているサービスとしての宅配という話が出ました。これも抽象的なことしか申し上げられませんが、最後に市民の問題について触れたときに申し上げたように、それぞれの地域で役所の職員が、あるいはNPOが、あるいは商店街がどんなに努力をしても、それは現実には非常に苦戦しています。

各地の努力を示したのはこの画面です〔図95〕。今の宅配という問題は、一番上の、「商品を高齢者宅に運ぶ」努力に含まれますが、この主体は——少々限定しすぎたかもしれませんが——「商店街」と記しました（3行目）。なるほどいろいろな地域で、行政も一定程度かかわる努力をしています。しかし、どういう支援の可能性があるかと言えば、やはりシンクタンクの紹介や、財政的な支援以上にならないのではないかと思いますのです。

行政官の固有の能力はもちろんあると思いますし、それを発揮してもらおうという手もあると思いますが、政府——地方政府を含めてですが——としてできることはそれ以上ではないと思わざるを得ないのです。もちろんいずれのセクターも大事で、それがないと、この努力はどれも困難に直面してしまいます。でも行政側から、シンクタンクのアドバイザーを紹介し、経営面でのアドバイスをするつなぎ役になるとか、財政的な援助をするという努力は、やはり限界があります。要するに私が特に強調したいのは、先ほども申しましたように、市民の協力がなくて絶対だめだということなのです。

つまり、まずは同世代の高齢者が自分の問題であると考えて、積極的に協力する。そ

ればかりか、一般の市民が自分の問題である——それは将来自分がかかわるという意味で自分の問題であると同時に、自分の地域の同じ市民、高齢の市民が苦しんでいるという事実に対して、同じ市民としてある程度それを援助する責務があるのではないかという意味でも自分の問題である——そう理解しないと、どの努力においても、到底売り上げが伸びないのです。買い手は高齢者ですから、その都度支払う金額は知れており、毎日のように利用したとしても、その都度高齢者によって得られる売り上げは小さいですから、結局全体としては、売り上げは伸びません。となると、一般市民がこの努力に最大の協力をしないとだめだと思うのです。

私は一般市民にそのことをわかってもらうためにも、やはり行政に働いていただけないかということを先ほど申し上げましたし、今も強調したいのです。

だから、行政ができることとして先ほど来述べているのは、シンクタンクを含めたアドバイザーを派遣するための仲介役になってもらいたいということと、それから財政的な援助が必要だということなのですが、もう1つ、やはり特に強調したいのは啓蒙活動——啓蒙という言葉はおこがましいかもしれないのですが——なのです。

ですから、ご質問にお答えすれば、例えば宅配サービスに行政が直接関わるがあるかと言えば、実はあまりないのではないと思いますが、ただ私は基本的な方向として、宅配サービスに対してアドバイザーなりを派遣するような仲介役になってほしいということを行政に期待しています。それからもちろん可能なら、財政援助をしてほしい。そして3番目に、市民に対する啓蒙活動をしてほしいということなのです。

一点、つけ加えます。財政援助の問題は2番目となりましたが、これ自体はやはり大事な部分です。移動商店を高齢者の住居の近くまで走らせる、涙ぐましい努力が実際にあります。例えば高知県の土佐市の例ですが、「ハッピーライナー」というバスを、土佐市のサンプラザという会社が出しているのですが、残念ながら非常に苦戦していて、運転・販売に関わる運転手はごく少ない給与しかもらっていないのです。朝8時から夜6時すぎまで働いているのに、ほとんどパートと同様なのです。会社としても、いくらでもこの重労働に対して報いたい。けれども出せない。なぜかといえば、高齢者の買物客は一定数いますが、売り上げは全然伸びないからです。そうすると、やはり行政に財政支援していただくしかないのです。

幸いなことに、高知県庁が今年の4月から、「ハッピーライナー」というバスの購入費および修繕費その他を出してくれるようになったのです。それで何とかまだもっている

のです。多分その補助金で5年間くらいは保つし、サンプラザとしては補助金をもらっている以上は、この試みを続けたいといけないうです。というより彼らは強い使命感を持っていて、地域の人たちを何とか助けようという気持ちがものすごくあるのです。見えていて、これはほとんど福祉活動ではないかと思えるほど努力をされていて、そういうところにはやはり行政の方からちゃんとした補助をするよう期待しております。

Q 私は町の魚屋の団体の者です。今日、先生のお話の中で、手をたたいて、そうだと思ったのは、まさに2000年の大店法の廃止が非常に我々の業界にとってもインパクトになったのだらうというところです。

そういった意味で、大店法が廃止になった経緯なのですけれども、先生ご案内のとおり、日米構造協議から始まりまして、いわゆるフィルム問題だとか、トイザらスの問題とか、そういったときに、今は経済産業省ですけれども、その方に聞いたことがあるのですが、他の国では同じような問題があったけれども、これは都市問題だということで逃げたといひましようか、解決したというようなことも聞いたことがあります。

そういった意味で、この都市問題と、いわゆる商業調整を超えた問題はどうか考えたらいいのか。具体的にいいますと、諸外国では、特に前回岩間先生にご講演いただいたときに聞き忘れたのですけれども、イギリスのお話がありました。こういう場合、法律的・制度的にどのように解決してきたのか、その辺のところがもしおわかりなら教えて下さい。

それと大店立地法を廃止して、いわゆるまちづくり三法を廃止して、その一緒になったような法律をつくれ、そういった規制を緩和ではなくて強化という意味にとられるかもしれませんがけれども、そういった新しい環境整備といひましようか、そういうことは私もほんとうに必要だと思っているのですが、諸外国と比べて先生はどのようにお考えか、ちょっと教えていただけるとありがたいと思います。

A 外国のことはそれなりに調べているつもりですが、やはり必ずしも十分な知識がありませんので、一般的な話でよろしいでしょうか。

私が知る限りで申し上げれば、アメリカの要求を真に受けて、ここまで規制緩和をしてきた国は日本以外にはないのではないのでしょうか。当のアメリカだって、こんなに規制緩和をしておらず、むしろ規制を強めています。というか、昔から実は規制は強くて、そして業者との間での訴訟もかなり行われています。それを後押しするような州ごとの

法律も、ちゃんとあります。日本は真に受けすぎたというか、完全に大店法を廃止する愚を犯してしまいました。

大店立地法は、大型店がほとんどフリーハンドで、しかも売り場面積の規制も営業時間等の制約もなしに出店できるようにした法律で、その意味では日本が最悪の状況をつくってしまったのは確実です。イタリアでもフランスでも、イギリスでもアメリカでも、規制法は実はかなりあるのです。もちろん商業調整も行われていますし、商業調整をバックアップするようなシステムもちゃんとあります。それは歴然としています。少なくとも日本ほど規制緩和を徹底してやってきたところは、先進国にはありません。

残念ですが、日本では、その規制緩和の流れを変えないといけないという動きも、まだ十分に出ているとはいえないと思うのです。2006年に「まちづくり三法」のうちの2つ、大店立地法を除く2つの法律を、ある程度規制を加える形で改正したのは、ある意味で一つの進歩ですが、まだまだ非常に緩いもので、規制されるのも1万平米以上の大店舗だけです。もちろん1万平米の大店舗は、大店舗の半分に達しているという事実がありますからその規制は大事ですが、実は3,000平米程度の店舗であっても、地域の商店街を壊す力は十分にあって、特にそれが群れを成して周辺に存在したときの影響力は決定的に大きいのに、そういう店舗までまだ全然規制が加えられていないのです。

しかも1万平米以上の店舗についても、結局のところ、市街化調整区域には今後つくってはいけませんと言っているだけのことであって、逆に改正法どおり大規模店が、商業中心地域とか工業地域とか住宅地域とかにつくられたら、本当に今の状況では商店街を壊滅的にさせると思います。

だから、普通2006年のまちづくり三法の「改正」と言われていますが、あれはむしろ改悪に近いといわざるを得ません。とはいえ少なくともまちづくり三法、特に中心市街地活性化法と都市計画法を何とか変えていこうという方向は出たという事実は評価しているのですが、それ以降は進んでいません。規制をちゃんとしようという流れに全然いないというところが、非常に歯がゆいところです。政権が変わった後も、こうした流れは出てきていません。

私は、政府もまた、規制は地域の商店街を守るために必要不可欠だと考えるべきだと思うのです。特に先ほど来申しましたように、地域の商店街は、歩いて通えるところにあることで、特に高齢者にとっては非常に重要な命綱、生命線（ライフライン）であると同時に、地域を安全にするという非常に強い大きな社会的な役割を担ってきました。

迂闊にも私たちは今まで気がつかずに来たのですが、商店がシャッターをおろしてしまうことで、非常に不安定な状況ができてしまうのです。女性や子どもは、ほとんど夜は街を歩けなくなっています。そういう地域ができてしまっただけに、余計わかると思うのですが、商店街が確固として残るということは、社会の安定性を高めるために非常に重要なのです。政府は、規制を強めて当然であるという考え方に立脚すべきではないかと思います。

もちろん、それぞれの業種の方が自分たちの営業権を守るということは、それ自体重要なことだと思いますが、同時に商店街はライフラインであり、地域および生活のための社会的な資本なのだという意味を込めて、大型店の出店には一定の規制が行われなければならないということでもあります。

司会 今日、前回講師でいらっしゃってイギリスの話をいただいた岩間信之氏もいらっしゃっていますので、わかる範囲で結構でございますので、ちょっとコメントをいただければと思います。

岩間 茨城キリスト教大学の岩間と申します。私もわかる範囲でしゃべらせていただきたいと思います。

先ほど杉田先生がおっしゃったように、やはり中心市街地というのがまちの中心であり、財産であるという考え方というのは、本当にヨーロッパなどは特に徹底しております。都市計画法とか都市農村計画法というような法律がありまして、町の中心は必ずセンターにあるべきであって、そこに一番の商業集積があって、郊外というのは、それを補足するものだというような枠組みの中ですべてが動いていますから、そういった意味で大店法の規制を全部外し、中心部が空洞化するというのは日本ぐらいかなと私も思います。

Q 今の問題に関して、少しフランスの例とフィンランドの例をご紹介したいと思います。フランスは直接日仏都市会議というところで先方からお伺いしたのですが、大体都市には戸建てがございません。大体が共同住宅で、1階部分の多くが商店街やオフィスになっていて、上に住むという形で、かなり街自体がコンパクトシティになっており、歩いていろいろなところに行ける、いろいろな街角にカフェがあるという状況です。

OECDで都市問題を協議していますと、やはり皆さん都市計画を相当厳しく適用しているのに対して、日本では規制緩和、容積率も規制緩和というような声が大きくなっ

て、うらやましいなとみんなで話していたところです。

フィンランドについては、真正面にこの問題について、幹部が先方の住宅都市大臣にお伺いしたところ、ショッピングセンターはタウンセンターにしかつくらせない。タウンセンターにつくって、しかもできるだけ多くのテナントが入るように指導している。もちろん最初は商業界や産業界とフリクションはあったけれども、今は地域の一員としてある程度の理解が進んでいるというようなことで、非常に参考になるなと思いました。これをすぐに日本で実現するというのは、なかなか難しいということも同時に感じました。

Q 私、フードデザート問題で論文を書こうと思ってしまして、先行研究が少ないので、調査地域の設定方法について、どのような統計を使ったりですとか、実際に調べたりですとか、どのような方法で調査対象地を選定されたのか疑問に思いまして、教えていただきたいと思います。

A 私の場合には65歳以上の高齢者が母集団です。「母集団」とは、私が調べたい対象という意味ですが、母集団＝高齢者は全国に約二千何百万人かおります。私が行ったのはある意味で普通の手法ですが、まず高齢者に1番から二千何百万まで通し番号をつけます。一見すると難しそうですが、これは簡単な作業です。全国の市町村のデータを使って、高齢者を例えば札幌市の1番から始めて、ずうっと最後の沖縄県何々村の人まで番号をつけます。エクセルですぐできます。

そして私の場合、自分の予算と居住地の条件を考えて——北海道帯広というところに住んでおりますから、選挙管理委員会に行こうと思っても、すべての地域に飛行機で行かないとなりませんし、また普段は授業を普段は持っていますので、自分の休みの時間しか使えません——13市町村を選びました。これは高齢者の人口比率を考慮して、市が7つ、町が3つ、村が2つと計算した結果です。後述するように、抽出は学問的にも完全無作為抽出でやるのが一番ですので、乱数表を使って市から7人、町から3人、村から2人選び、選ばれた人の住む市町村の住人を対象者（サンプル・標本）としています。厳密には市町村それぞれに母集団に通し番号をつけて、それぞれからサンプルを選ぶのですが、細かいことは省略します。

ところで買物の仕方には、地域差がありますので——北海道では夏は楽ですけども、冬が買物は非常に大変ですし、沖縄や九州では逆になるでしょうから——サンプルが偏らないように、あらかじめ全国をいくつかの地域に分けています。その意味で、データ

上の誤差が若干生ずる可能性があります、しかし逆に言うと、そうしないとむしろ日本全国の状況が理解できないので、全国を南北もしくは東西を考慮していくつかに分けて、それぞれから一定数の人を選んでいくのです。

こういう手法で、まず13人の方を選びました。その13人の方が住んでいる地域、それが尾道であり、那覇であり、甲府であり、釧路であり等々になるのですが、その都市の住人をサンプルにいたします。そう言っても、そこに住んでいる高齢者は大変な数に上りますから、それにさらに層を設けます。1層目はいま述べたように13市町村ですが、特に市の場合に人口が多いので、さらにその市に属している行政区としての町を第2層として無作為で6つ選んでいます。第1層の町の場合も必要に応じて第2層の地区（大字）を選んでいます。第1層の村では人口が多くありませんから、層化は行っていません。

さて第2層として選ばれた地域の人の名簿を選挙管理委員会で見せてもらい、全部年齢をチェックし、該当する全員の番号を書き写して、そして後で乱数表で決まった人数ごとに5人おきとか、6人おきという仕方で対象者を選んで、それらの人にアンケート調査票を送っています。

これは通常の全国的な調査をするための基本的なルールで、特にそれ以上際立ったことはしていません。私の場合には、確率比例抽出法でまず人を選んでいきます。そして、いわゆる層化多段抽出法をとっています。1つ違いがあるとすれば、日本列島を気候に応じて何箇所かに分けたということくらいだと思います。あとは普通の社会学的な調査法のルールに基づいて、アンケートの対象者を全く無作為に選んでおります。

Q 先ほどから市民への啓発の重要性ということをお話ししていらっしゃいますが、私も大変それは重要だと思っております。一般の市民からして、どのようにしたらこのような問題が私たちに届くかということは、やはり一番は政府の動きもありますが、マスコミなのです。マスコミにこういう問題を正しく伝えていただいて、マスコミにそれを取り上げてもらえるように、いたずらに流れないような正しい状況で伝えてもらえるような、そういうマスコミ対策は非常に効果的だと思っております。

もう1つ、市民のサイドとしては、その地域の中で、例えば町の中でも商店街のほうは飲食店組合ですとか、いろいろな組合ですとか、商店街同士の方との交流はあると思うのですが、一般消費者、一般住民と商店との交流というのは、例えば何々祭りですとか、そういうものでしかなくて、直に顔をあわせていろいろな問題を話し合うという機

会は非常に少ないと思います。そのようなときにも、このようなことを話せるような場と、それから、そのような考え方を持つべきだという啓発が必要だと思います。

A 今のご発言に関連してですが、私も実は午前中に農林水産省が開催した集まりで事例報告を聞きながら、今のお話にあったことが随分気になっていたのです。地域でどういう仕方でお互いに啓発し合うような場が持てるのだろうか、と。

午前中の集まりでは、茨城県で共同のタクシーを運営するという話があったのですが、それに関連して地域の財政負担を求めて、全員が負担金を出しているという話があったのです。

私は、各地域の町内会・自治会に——今は以前のように共同の仕事はだいぶなくなってきていて、実はしばしば会費が浮いているという事情があるようです——地域の高齢者の生活を守るために、会費を使ってもらえないかという願いはできるのではないかと、午前中の話を聞きながら思っていたのです。

実は、そういう問題は『買物難民』の中でも少し書いてはあるのですが、あまり具体化して考えたことはなかったのです。しかし少なくともまず町内会、自治会レベルの団体で、その地域の特に買物に行けないで困っているお年寄りの生活を守るために、例えば移動スーパーを呼び込むための、あるいはそれを維持するための基金拠出に協力してもらおうというようなことから始まって、具体的なある何かのためにお金を出していただくということにでもしないと、なかなか一般論としては先に進まないのではないかと思います。

けれども、逆に言えば、ある具体的な目的を持って、例えば高知県のハッピーライナーのような移動スーパーを呼び込むために、あるいはそれを維持するために、地域のお年寄りが利用できるようにするために、あるいは長野県上田市で見られるように共同のバスないし共同のタクシーを走らせて、お年寄りたちが実際に買物に行けるようにするために、というような、具体的な目的を持った基金集めならば、話も具体的になりやすいし、現実成し得るのではないかなという印象を持っています。

それから、商店街がライフラインであり地域の社会資本であると同時に、特に高齢者にとって重要なのは、実は高齢者にとって商店ないし商店街は、人とおしゃべりする場だということなのです。

特にひとり暮らしの高齢者にとって、自分で自分の声を聞かずに過ごすことは、めず

らしくありません。「3日間自分の声を聞かなかった」などというようなことは、よくあるのです。夫婦世帯・三世代世帯に属する高齢者の場合でも、これはけっして無縁ではありません。ところで、こうした人には買物に行ってお店の人としゃべるのが楽しい、という事情があるのです。あるいは、そこで他の買物客と出会うこともあるでしょう。言ってみれば商店街は高齢者にとって社交場なのですが、大店舗ですと、テナントは別としても、ほとんどそれができないのです。

テナントでも、そもそも高齢者にとって大店舗まで行けないという現実もありますので、やはりおしゃべりは難しいでしょう。地域の商店街を守るということは、結局高齢者の生きがいを守るということに通じるのですが、その具体的な意味の1つとして、商店街はコミュニケーションの場所だということを強調したいと思います。

Q たびたび申しわけございません。マスコミに関しては、どのようなお考えございますか。

A 失礼しました。私自身は個人的には随分とマスコミにアクセスして、記事にしてくれると要請しますが、いつもそれが記事になるわけではありません。ただ幸いなことに、この間、買物難民問題で読売新聞が連載記事を10回ばかり続けて出したということもあって、わりと関心は高いのです。ただ、メディアも同じようなテーマをずっと取り上げるというようなことは、原則的にはないでしょうから、いろいろなことが起きたときに、その都度こちらから資料等を送って記事にしてもらったり、番組をつくってもらったりするしか方法はないのだと思うのです。

きっかけとして一番重要なのは、政府の動きでしょうか。2カ月くらい前、正確な名前は忘れてしまったのですが、経済産業省のこの問題に関連する委員会が報告書を出したとき、記事がかなり出ました。一般市民が普通にアクセスしても、なかなか取り上げてくれませんが、マスコミは別に政府の広報機関ではないとはいえ、政府の公表したことは公的な情報ですから、可能な限りこれを流そうという姿勢は持っていますので、政府関係の何らかの報告書なりコメントなりが出たときに、それが可能な限り多くの新聞やテレビ等で取り上げられるように後押しすることはできるな、と感じています。

Q 質問という形ではないのですが、私は、今日聞いていて、本当によかったと思っています。茨城の一番東京に近い龍ヶ崎市というところで、私たちは昨年9月に小さな直売所を作りました。

その中で、すぐ近くの取手市に3、40年前にできた大型マンションがあるのですが、15

階ぐらいのマンションの1階にスーパーがありましたが、そこがつぶれて、すぐ近くの取手駅にあるデパートもこの8月で撤退するのです。近くの商店街も全部なくなっていました。私たちの直売所に買物に来た人が自治会の役員をしていたのですが、その自治会の役員会で、買物に行く人たちがどこに行くのだということになっていて、自治会で大きな問題になっていました。

近くの大型マンションも建設が3、40年前ですから、子どもたちも外に出てしまって、ひとり暮らし、2人暮らし、そういう人たちが多くなっているのです。まさに高齢者で車が運転できないとか、それから、行けても買物ができないというところになっていて、スーパーの跡地に入ってくれる業者を探したのだけれども、駐車場が10台くらいしかとめられないということで、どこの業者も入らなかったのです。

それで、私たちに頼まれたのは、移動直売をしてくださいということでした。今日、実はそのマンションに行ったのですけれども、毎週木曜日に直売所で売っているものを軽トラック2台に満載して、そこに3人で行って、販売しているのですが、行くと、もうお客さんが並んでいるのです。小さなキャスターを引っ張ったりしているのです。お米も2kgとか、そういう形で小さいものにして持っていつているのですが、ほんとうに喜ばれています。

2時間なのですが、1日の直売所の売り上げ分が売れるぐらい、加工品から漬物から、何でも買っていかれます。お子さんを連れた方もいらっしゃいますが、50代以上が多いです。それから、土曜日、日曜日は避けてほしいと言われています。というのは、土日は子どもが来て、大型店に買物に連れていくからということだったのです。

ですが、そういう人たちもいない人たちがいて、隣同士で顔を合わせない、この1週間話もしていないという人たちで、その自治会長がおっしゃるには、生協を使う人が増えているのだが、そうすると結局引きこもりになってしまって、外に出なくなり挨拶も交わさない。私たちのところがあることによって、こんにちは、久しぶりねという言葉が交わされて、そこでコミュニケーションを図れるようになっているというのです。

自治会のところを使ってくださいと言われて、移動直売はその自治会のところでやっています。雨が降る日は建物の中でやってくださいとも言われています。自治会の人たちがみんな当番で来ていて、一緒になって応援してくれているという形です。

今は自治会の前がちょっと狭いので、近くのスーパー跡地の前を借りてやっているのですが、公園で遊んでいる子どもたちも来ますし、お茶を飲みながら懇談になることも

あります。

それと、私たちの直売所も小さいものですから、まさに歩いてくる人、自転車で来る人が多くて、やはり高齢者も多いのです。素材そのものをつくるという人たちの年齢層がそういう人たちだということがあるのですが、おばあちゃんたちの中には、1時間ぐらいおしゃべりしていく方もいます。

そして、農家の人たちが当番で売っていたり、レジは農家の人のお嫁さんがやっていたりするので、何々ちゃんがいるから来るわという形で来ています。また、食事のつくり方から若い人たちは聞きに来ますので、お料理講習から始めたりもしているということです。

私たちの周りは直売所がすごく多くなっていて、コンビニより多いといわれていますが、直売所がだんだん大型化しまして、今は1千台、1万台入れるぐらいのテレビに出るような直売所があります。もちろんそういったところも、県外からもいらっしゃるのですが、私たちがずっと思っていたのは、この自転車で来られる腰が曲がったおばあちゃんたちは、ああいったところには行けないということです。先生のこういう講座がインターネットで調べたらあったので、今日参加したのですけれども、まさに私たちは何かいいことをしているのかなという考えに確信を持ちました。今、取手市も注目しておりまして、生産者協議会をつくりまして、朝市を月に2回開いています。行政で箱物をつくるよりも、まず協議会をつくってみんなで語り合いながら、大きな直売所なりをみんなでつくっていこうということで、今朝市にも取り組んでいます。

私たちの経験なのですが、一緒になって市民も巻き込んだ運動をどうしていくかということも、私たちも考えていきたいと思っています。

Q 私印象なのですが、先ほどの規制緩和の影響という図がございました。先生もちょっとコメントされましたけれども、別の見方をすれば、この辺〔図28〕からも下がっているのです。そうすると、やはりどんどん下がってきたのは規制緩和の影響もあるけれども、また別の影響もあるのかなという見方もできるのではないかと思います。その辺はいかがでしょうか。

A 第二臨調の答申が出たのが1984年だと思いますが、すでに政府は1980年の頭くらいから規制緩和という方向に向かって動いています。それは必ずしも流通部門においてだけではなくて、もっと一般的な、「小さな政府」をめざした方向だといっても構わないのですが、流通部門以外も含めて規制緩和という流れがかなり強くなってきたのが、1980

年から1984年頃です。

ただ、商業調整に関しては、それまでと同じように大店法の規定で行くというような方針が1984年くらいに出ていますので、その影響は大きかったのではないかと私は考えています。つまり、このころに規制緩和の方向にだんだん向かってくる流れの中で、大型店がたくさんできてくるのですが、先の政府方針の影響がここ〔図28、84年～90年〕に生じているのではないかと思います。

もちろん、ある現象に対してたった一つの要因が原因として働くということは一般にはまれで、当然他の多様な要因を考慮しなければなりません。もし大きな流れの中で1つ取り上げるとしたら、この1984年の方針を含めて、規制緩和に関連する流れを特に重視しなければならないのではないのでしょうか。緩和の流れと若干の拮抗——その辺の混乱した状況が、この統計にあらわれているのではないかと私には見えるのです。

だから、全体としては規制緩和の流れの結果ではないか。少なくともそれが一番大きな影響ではないか、と思われるのです。

Q 大店法の今の話ですけれども、日本の国土そのものをきちっとさばっていく法律として、都市計画法があったり、それから一番面積をカバーしたのが農林水産省所管の農地法というのがあったりします。それが先般ちょっと改正をされてはいるのですけれども、田中角栄の列島改造以来、そういう商業施設であれば、道路に接していればある程度開発がどんどんできたという流れがあるわけです。

つまり、日本の国というのは、どうも国土政策というか、国全体をどういうふう to 土地を使っていくかというグランドデザインが、あまりにも大ざっぱ過ぎるというか、どう使うかというのがはっきりしていないので、市街地の中に商業施設をちゃんとつくっていきましょうとか、そういうふうになり得なかったのです。全部土地が安いところを求めてやれば、この間も銚子の優良な畑のど真ん中にスーパーが建つという状況となるわけです。

逆に、いくらつくっても中の店があいている、貸店舗が空いたままになっているというようなところもあるわけです。そういうのを聞くと、どうも買物難民をつくっていくとか、いかないとか以前の問題で、国全体のありようがそれぞれのところで齟齬が生じているのではないかという思いがしたのですが、先生がいろいろ調査をされて、国土の使い方について、何かご意見があったら伺いたいというのが1点です。

それからもう1点は、生活弱者という視点でいけば、今まで福祉の中では交通弱者と

いうことがかなり盛んに言われてきて、交通の関係についてはいろいろな方々が、認識をしていると思うのですが、今回のこの買物難民については、知らないというか、気がつかないでいる方が非常に多いと思います。

国の制度の中では民生委員制度だとか、そういう生活弱者を見守っていく制度があるわけです。各福祉協議会というのがありまして、そういう中に民生委員が設置をされたり、市町村長から任命を受けたりしているわけです。そういうのを見ていくと、そういう人たちが本当に買物難民の視点を持つ、そういうことを全国の福祉協議会がちゃんと音頭をとることのほうが、もっと先になんといけないのではないのでしょうか。やはり運動としては片方の行政では、今までどおり収入が少ない人をどうするかということしか考えていない。

そういう問題を、もうちょっと幅広くトータルにとらえて、もしできたら、省庁連携の中で国としての音頭取りをさせていただければ、おそらくマスコミもかなり興味をそられるのではないかという感じがしています。

その辺で、2点目の質問というのは、要するに生活弱者という視点で見れば、ほかのものとの比較の中で、どういうふうに感じられたのかなという思いがしていたので、それをお伺いしたいと思います。

それと、最後はお願いなのですが、生活弱者の中での、特に買物難民についてのデータは極めて現状では少ないわけです。政策立案するのに、県の職員や市町村の職員が政策的に少しでも地元に密着した政策を考えていこうとしたときに、市町村の職員は体で感じてできると思うのですが、都道府県の職員になると、データが欲しくなるという感じがします。

そういった意味で、国も国民基本生活調査をやっているのですが、市町村ごとには全然わからないのです。国が全部市町村に委託をして調査をしたものなどもあるらしいのですが、市町村ごとに様子がわからないので、何かそれを市町村ごとに公開ができるといいなというお願いを、最後にできたらと思います。

A 交通弱者を含めた生活弱者というお話がありました。民生委員や福祉協議会がもう少し表に出る、あるいは先駆的に出ないと改善は難しいのではないかというご意見でしたが、例えば民生委員の場合、高齢者の安否の確認とか、相談への対応とか、情報提供とか、しかるべき機関との調整とか、かなり役割が厳密に決められています。社会福祉協議会も、それに類することが多いのではないかと思います。

そのせいか、私の経験でいうと、民生委員も社会福祉協議会も、この種の問題にあまり関心を持たないのです。どういう意味で関心を持たないかというと、そこまで関われないといえますか、そこまで細かなことまで調べられないし、調べたとしても、また情報を自分たちで共有しても、それ以上何もできないというような反応が、私が今までかわってきた限りでは多かったように思います。

実は、一番ネックだったのは民生委員なのです。私の個人的な経験でありひょっとすると間違っているかもしれませんが、各地域の高齢者の現状を調べたい、特に悲惨な状況下にいる人がどういう生活をしているのかを調べたいと思ったときに、民生委員に協力を頼んだのですが、「プライベートなことは一切あなたにお話しできません」、という対応を受けてしまったのです。それは今申し上げましたように、民生委員としての固有の役割以上のことはしにくい、という事情が現実にあるのだと思うのです。

ただ、そのことと、彼らが情報を持っていないということは別だと思うのです。情報を公的に共有して、何かに結びつけられるかどうかということになると、現段階ではやはり相当なクッションつまり段階が必要かな、という印象を持たざるをえないのです。

Q 私は逆に、行政サイドとして民生委員の役割を、ある意味広げていく努力をすべきではないのですかという思いがちょっとあるものですから。

A もちろん、それは私も全く賛成です。実は事情をよく知っているのに、その情報が民生委員だけにとどめられてしまって、高齢者の生活改善に役に立たないということが現実に起きているからです。おっしゃるように、もう少し民生委員の役割を広げることができれば、それは望ましいだろうと思います。

それから、おっしゃっていたデータの問題ですが、データはほとんどないと思います。私が言うのもおこがましいのですが、多分私のデータが最も細かいものの1つだと思うのですが、これも県別のものではありませんし、都道府県が有していた市民生活に直接関連する役割は、権限移譲で市町村にかなりおろしてしまっていますから、実際には彼らは関心がないというよりは、自分たちの役割外となってしまったために、多分関心を持ちようがないのではないかと思います。

こう言ったからといって彼らを弁護しているわけではないのですが、実際には買物問題に関わる部署がないのではないかという印象を持ちます。

もちろん、市町村レベルでは十分な問題関心もありますし、知識もあると思うのですが、多分まだ問題が十分に自覚されていないだけに、例えばアンケート調査1つやるに

しても、どういうふうな仕方で行ったらいいか、ほとんどまだ試行錯誤の域を出ていないのではないかと思いますのです。

ただ私は、実を言えば、時間があまりないという気持ちでおり、かなりあせっています。早くやってくれないと、高齢化率はどんどん高くなって、気がついたときにはもう手遅れということになってしまうのではないかと、心配しているのです。今年度から農林水産省の研究プロジェクトも立ち上がると聞いていますし、市町村をも含めて、可能ならば、日本政府としての申し入れを積極的にしてくれるといいなと思います。

他に、国土の使い方というのは相当難しいご質問で、日本は残念ですが都市というものほんとうの意味を理解してこなかったのではないかと、思えて仕方がないのです。

都市は人々が集住する空間です。集住することによる非常に積極的な意味があります。例えば下水道施設が整えられるとか、その他のインフラ整備ができて、市民はそれを享受できるということです。電気にしても、ガスにしてもそうです。ただし商店の存在が、都市に人々が集住する非常に重要な目的だということが、実は気がつかれていなかったところが、最大の落とし穴ではないかと思うのです。

しかし今日の問題は、集住するための重要な要因の1つである商店がなくなってきているということです。その観点がなかっただけに、先ほど来の話にもありますように、先進国に例を見ないような規制緩和を日本政府はしてきてしまった、もしくは規制緩和ということをやあまりにも原則的に考え、つまりほんとうに規制なしの規制緩和を日本政府はしてきてしまったのではないかと、思えてならないのです。

これは結果論ですが、本当に都市の歴史的な意味が日本の政治家には分かっていなかったのではないかと、残念ですが、今から振り返ると思われてならないのです。

結局は、それと裏返しで農地の問題などもあるのではないかと思えるのですが、今日のテーマでいえば、やはり都市というものの本当の利便性といいますか、歴史的にこれがつくられてきた背景まで含めて、十分に分かっていなかったという点は、悔しい思いで振り返るしかありません。やはり都市はもっと都市らしくすべきだと私は思うのです。もちろん、農地はもっと農地らしくです。

狭い国土のことですから、原則論的に対応できない事情はあるのだろうと思うのですが、それにしても、特に買物難民の問題を含めて言うと、都市としての利便性を崩すような仕方での国土利用しかしてこなかった、やはり確固たる観点がなかったということでしょうか。国土の問題と若干違うのかもしれませんが。うまくまとまりません

が、今のお話を伺って、そのようなことを考えました。

司会　それでは、今日はこれで終わりにいたします。多数のご参加ありがとうございました。

「買物難民」問題と 日本政府(われわれ)の課題

杉田 聡 (帯広畜産大学・哲学/社会学)

著書等

- ・『買物難民—もうひとつの高齢者問題』(大月書店、08年)
- ・『モータリゼーションによる都市変貌がもたらした高齢者の生活実態についての研究』06年(報告書)
- ・「距離という『バリア』—商店街の衰退と高齢者の生活」、『世界』05年11月号
- ・『道路行政失敗の本質』(平凡社新書、03年)第4章「道路・都市行政と住めない街の出現」

図1

- 1、買物難民の出現
- 2、買物難民出現の背景
- 3、買物難民はどう生きるか
- 4、政府は何をすべきか

講演内容

- 1、都市の変貌(商店街の衰退)と買物難民の出現
- 2、買物難民が出現した背景:何が都市の変貌を招いたか
- 3、高齢者は買物難民となるか:買物難民はどう生きるか:どういう条件で高
- 4、政府(われわれ)は何をすべきか

図2

1、買物難民の出現

2、買物難民出現の背景

3、買物難民はどう生きるか

4、政府は何をすべきか

高齢者の話

- 「なぜ豆腐一つ買うのに、バスやタクシーを使わなければならんような状態にしてしまったのか。政府が強いものの味方をして[街を]どんどん広げ、弱いものは取り残されてしまって、特に高齢者は歩けんようになって。」
- 昔はすぐそばで、豆腐だってなんだって買えた。...今は、豆腐一つハガキ一枚買うのに、バスやタクシーに乗らなければならんでしょ。だから、情けなくてくやしくてたまらんとですよ。
- 今は年寄りそっちのけの世の中になって...『高齢者、高齢者』って言うけども、何も高齢者向けじゃない。高齢者は意地悪されてますよ。それこそ苦しいことばかり。何もかにも情けなくて。本当に昔ならこんなことはなかったですよ...」

高齢者の話

- 「孫がよく手紙をくれるんですけど、やっぱり返事を出さないともうくれんようになるかと思って...[体が]悪いときはしょうないけれど、**ハガキ一枚出すのにタクシーで行ったりバスで行ったりするなんて、不便でたまらんとですよ。**
- それを政府に言いたくてたまらなかったですよ。...これじゃあもう孫から手紙がもらえんようになる...」

図5

さらに深刻な声も

- 「一人なので困っております。子どももなし。.....一人なので誰も連れて行ってくれる人もいなく、姉妹がいるけれど、皆、遠いので、また働いているために、頼めない。」
- 「近くにスーパーがありますが、ヒザが悪くて歩くことができません。子どもたちは遠いので、不安で不安でたまりません。」

図6

50年代東京下町



西岸良平『夕焼けの詩—三丁目の夕日』
(小学館)から



図7

登場する商店

- 八百屋、魚屋、肉屋が最も目につく
- 乾物屋、豆腐屋、米屋、酒屋(塩・醤油・食用油・乾物等)、一般食料品店
- その他、建具屋、燃料店、荒物(金物・日用雑貨)屋、電気店
- 絵には「パン屋」「和菓子屋」「ソバ屋」「乾物屋」

図8

七〇年代久喜町

	履物			神社	
	菓子				
	川			川	
	そば粉・うどん粉			畳	
	鮮魚			青果・果物	
	洋品				
	日用品・食糧			土・神主	
	たばこ			洗濯	
	道			道	
	瀬戸物			洋品 (杉田宅)	
	印刷			菓子	
	菓子・パーマ				
スーパー	墓地			小路	
	布団			洗濯	
				事務所	
	青果・果物			うどん店	
	自転車			材木	
	時計				
	履物			雑貨	
	洋品			畳	
	小路			小路	
	とび職			薬	
	そろばん			酒	
	燃料			呉服	
	板金			篩い屋	
	道			道	
	写真・カメラ			手袋・作業着	
	パチンコ			青果・果物	
				時計	
	足袋・洋裁			助産所	
	菓子			タバコ	
	(住宅)			(住宅)	
	床屋			呉服	
鮮魚	文房具・本			精肉・惣菜	
				洋品	
	道			道	
鮮魚	食堂			食堂	菓子

図9

七〇年代久喜町Ⅰ

	履物			神社	
	菓子				
	川			川	
	そば粉・うどん粉			畳	
	鮮魚			青果・果物	
	洋品				
	日用品・食糧			土・神主	
	たばこ			洗濯	
	道			道	
	瀬戸物			洋品 (杉田宅)	
	印刷			菓子	
	菓子・パーマ				
スーパー	墓地			小路	
	布団			洗濯	
				事務所	
	青果・果物			うどん店	
	自転車			材木	
	時計				
	履物			雑貨	
	洋品			畳	
	小路			小路	
	とび職			薬	

図10

七〇年代久喜町Ⅱ

	洋品		畳	
	小路		小路	
	とび職		薬	
	そろばん		酒	
	燃料		呉服	
	板金		篩い屋	
	道		道	
	写真・カメラ		手袋・作業着	
	パチンコ		青果・果物	
			時計	
	足袋・洋裁		助産所	
	菓子		タバコ	
	(住宅)		(住宅)	
	床屋		呉服	
			精肉・惣菜	
鮮魚	文房具・本		洋品	
	道		道	
鮮魚	食堂		食堂	菓子

図11

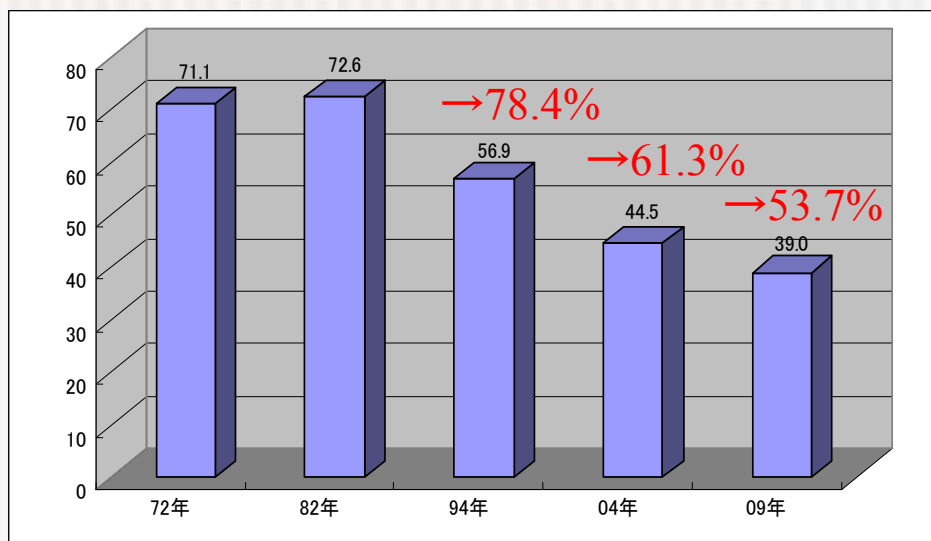
配達も普通だった

- 米、酒類、パン、乾物、野菜・果物、惣菜、醤油・塩・油、時には魚や肉まで……御用聞き
- 豆腐屋、八百屋、おでん屋、果物屋……行商人
- 他に、住に関わる薬屋、研ぎ屋、修理屋、傘直し屋……行商人

図12

商店街の衰退(商業統計から)

飲食良品店(万軒)



年度

図13

衰退する商店街



2004年群馬県渋川市「四つ角」

図14

衰退する商店街



2004年群馬県渋川市「四つ角」

図15

衰退する商店街



2004年群馬県渋川市「四つ角」

図16

衰退する商店街

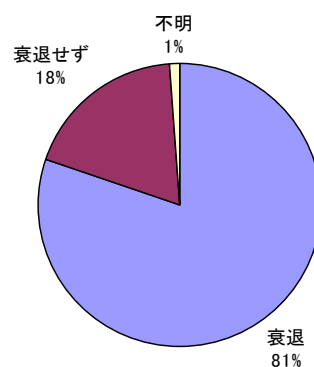
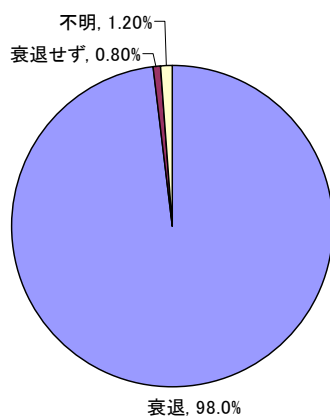


2004年群馬県渋川市「四つ角」

図17

07年度全国市区町村調査から

「激しく衰退している」⇒
「衰退している」



←「徐々に衰退している」
を加えると

図18

都市の変貌がもたらすもの

- 危険の増大、地域環境の悪化、都市の空洞化・多極化
- 特に問題が大きいのは「買物難民」の出現
- 「買物」が困難になれば**生きがい**を奪い、**健康**を奪い、時に高齢者を**死**に追いやる
- 「買物」は、高齢者にとって通院とともに、**生活の両輪**になる

図19

不可視の買物難民

- 高齢者を**周辺的な存在**とみなすバイアスがある。なかでも「女性の営み」(依然として買物を担うのは女性であるのが現実)について顕著。
- 社会の屋台骨を支える「**現役**」は老いておらず、老いれば決定に参加する機会がない。
- 決定に関わる高齢者がいても、そうした人は比較的**恵まれている男性**であるのが普通。
- 決定に参加する人は、買物を、**日常生活の一部**としているとは必ずしも言えない。
- 買物を日常化していたとしても、そうした人の圧倒的多数が、**車で**買物をしている。

図20

- 1、買物難民の出現
- 2、買物難民出現の背景
- 3、買物難民はどう生きるか
- 4、政府は何をすべきか

都市の変貌：商店街の衰退

■ 都市の変貌＝商店街の衰退

- (1)流通資本の郊外への進出
- (2)過剰モータリゼーションの進展：購買行動の変化、都市内店舗の駐車場不足
- (3)80年代、米政府の規制緩和要求と「大店法」の緩和・廃止。「大店立地法」の制定・施行

(1)80年代末からの傾向

- 80年代末頃、多数の大規模店・量販店が**郊外**に出店を始める
- バブル経済下で地価高騰が続くなか、地価の安い郊外、なかでも国道・バイパス沿いが狙われる
- **商業調整**不要
- **バブル経済崩壊**後もこれは維持された

図23

(2)モータリゼーションの進展

- 80年代末、**自家用乗用車・自動二輪**の保有台数は全世帯数に近づく
- 91年、それを超える→妻が夫の通勤用とは別の移動手段を持ち始める→買物のために郊外に出向く消費者が生まれる
- 95年、**自家用乗用車**だけで全世帯数を超える
- モータリゼーションの進展は郊外の価値を作り出す(中心街では満足に車が走れず、満足に駐車場が確保できず)→流通資本は、車での買物客を当て込み、かつ駐車場を確保するためにも郊外を必要とした

図24

世帯数と乗用車数

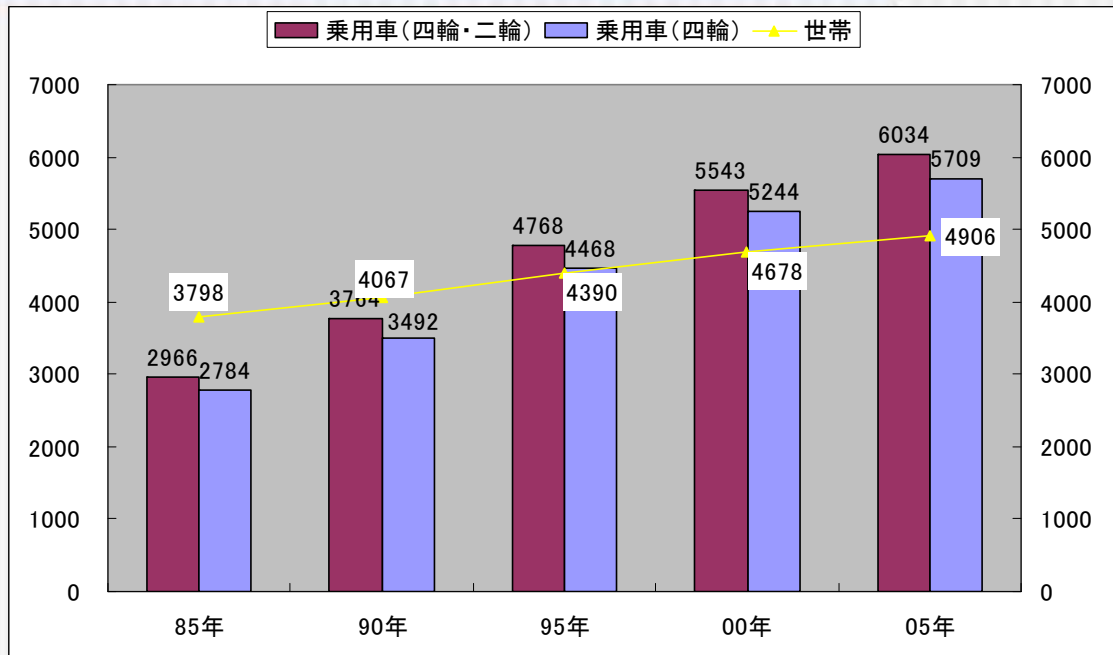


図25

(3)これを野放図にした政府：大店法廃止

- アメリカ：流通分野での規制緩和を要求（大店法下での商業調整があるためにアメリカ製品が日本で売れないと指摘）
- 自民党政府：大店法の改定・廃止に向けて動く。80年代にこの動きが加速
- 84年に大店法の商業調整堅持方針が出されるが、米政府の要求を受けて、規制緩和の方針強まる
- 90年、大型店規制の緩和に向けた通産省通達が出され、92年には大店法自体が全面改定、94年、改定大店法に基づく省令・通達
- 00年、大店法廃止

図26

規制緩和の影響

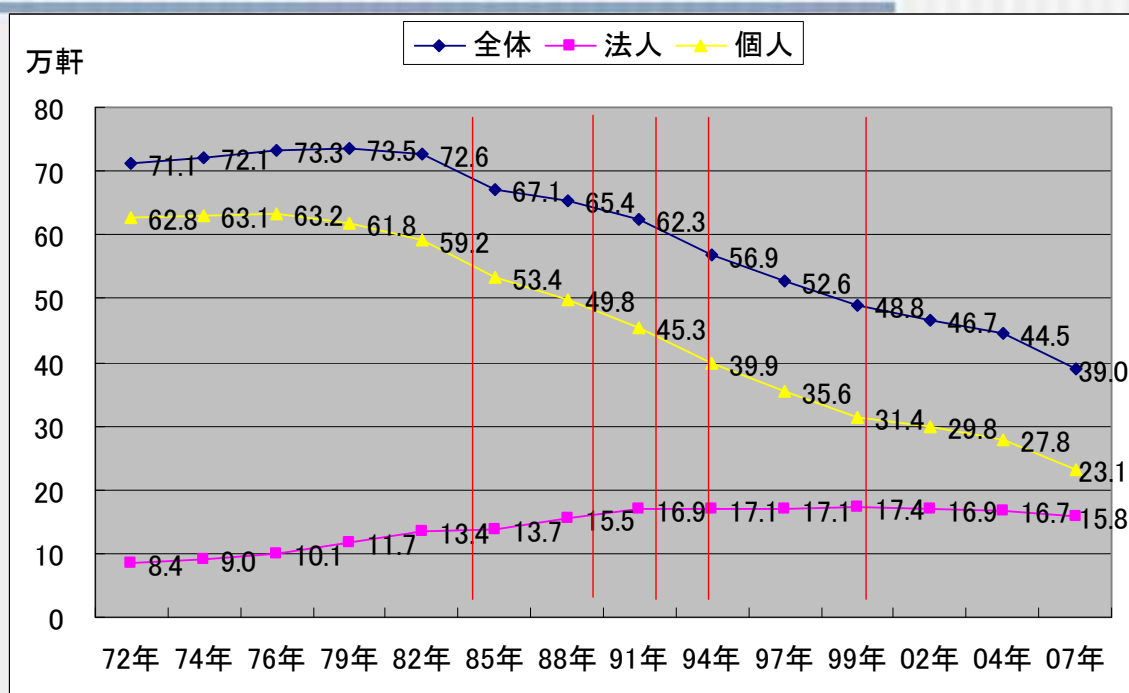


図27

規制緩和の影響

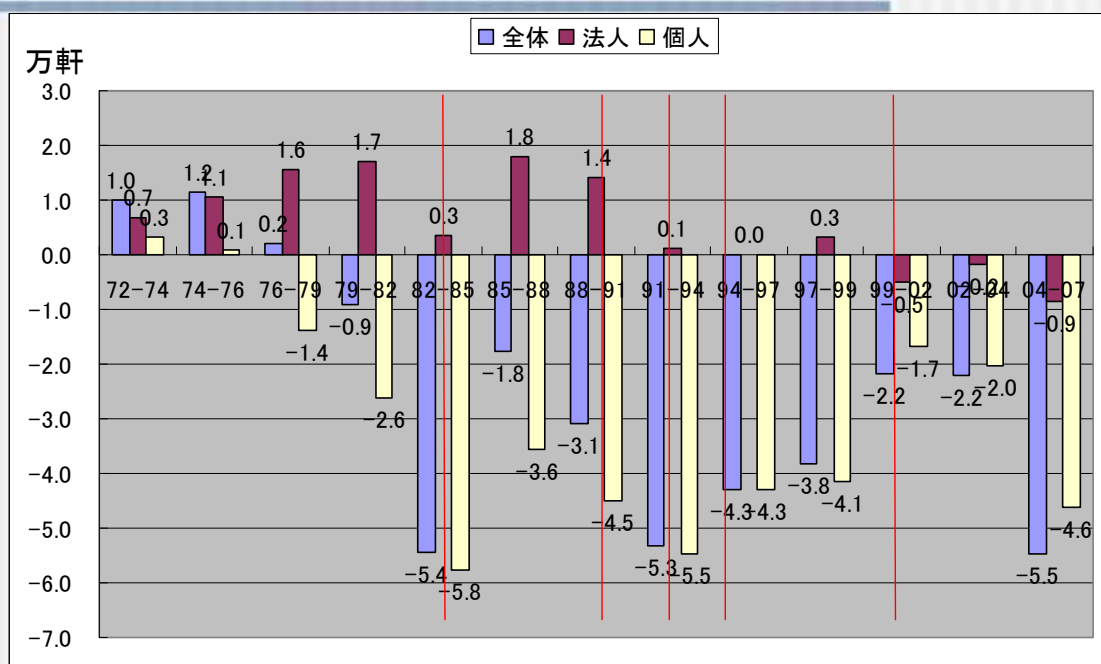


図28

現状

- 今日すでに、1万m²以上の店舗が半数以上を占めるに至ったという(経産省『我が国の商業』09年度ダイジェスト版)
- しかも、大型店が核となって、周辺に量販店が林立することも多い
 - ・北海道帯広市: 売り場面積5万m²
 - ・群馬県太田市: 売り場面積6.2万m²(北関東最大規模)
 - ・岩手県盛岡市: 売り場面積10万m²(周辺の2つのSCをあわせると18万m²)

図29

高齢者にとって意味するもの

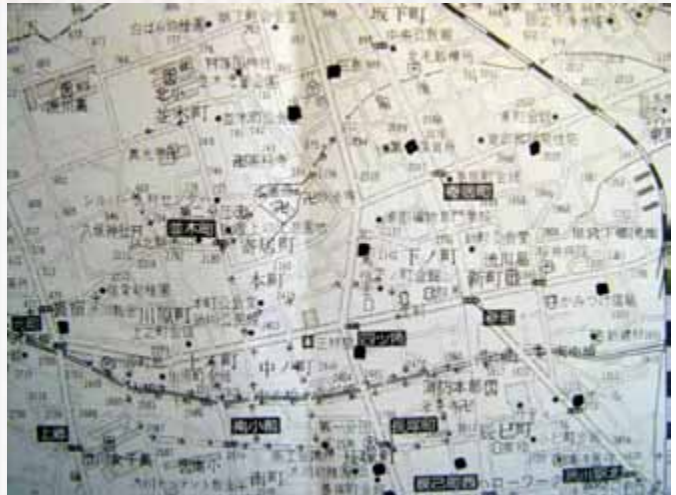
- 「大型店問題は、単なる商業問題ではない。環境の問題であり、経済社会問題である。子育てにも影響する。そして、中心市街地の衰退は、車を乗りまわせない高齢者には深刻である。」(矢作弘『大型店とまちづくり』)
- 商店までの距離が伸びたことで、生活(生存)条件が破壊された

図30

渋川市の食料品店



1982年



2004年

90年代前半、第2種大型店が旧市街周辺部に出典
94年末4552m²、96年12000m²、97年3000m²、00年5517m²

図31

歩く距離

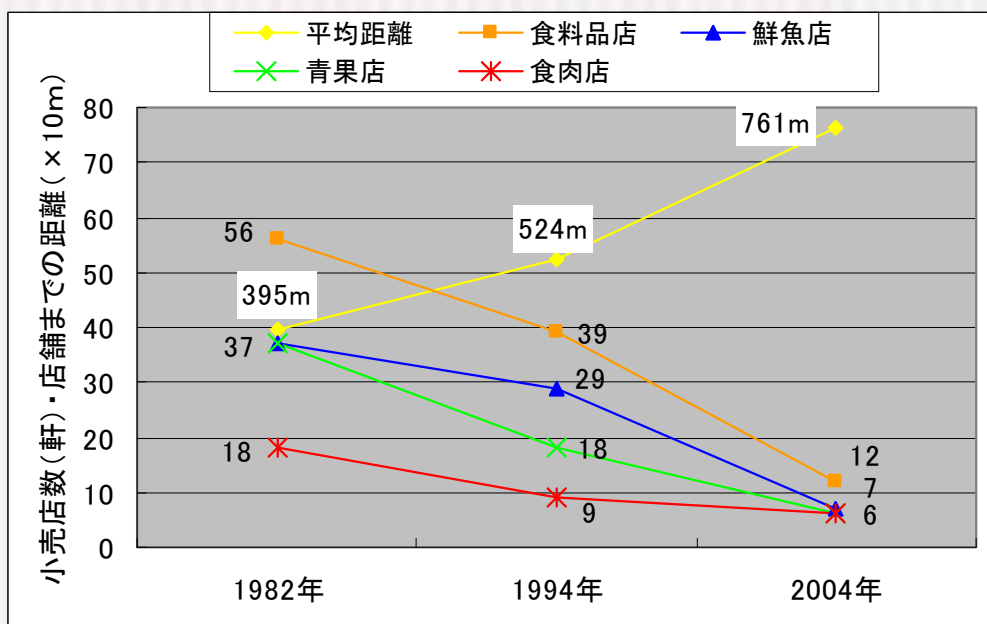


図32

現実に歩く距離・困難な条件

- だがそれは、一体どのくらい伸びたか。群馬県渋川市（人口約4万8000人）をモデルにした計算では、距離はおよそ2倍になった。これは平均的な数値。郊外に近い地域に住む人の場合には、4～5.5倍にも伸びている。
- しかも、高齢者は単なる平面を歩くのではない。(1) 帰りは確実に小さくない荷物をもち、(2)時に雨・風、暑さ・寒さ等の悪条件にさらされる。おまけに、歩く空間には、(3)命を脅かす移動物体が同時に行き来する。(4)道自体にも、多くの問題がある。（後述）

図33

- 1、買物難民の出現
- 2、買物難民出現の背景
- 3、買物難民はどう生きるか
- 4、政府は何をすべきか

買物難民の割合

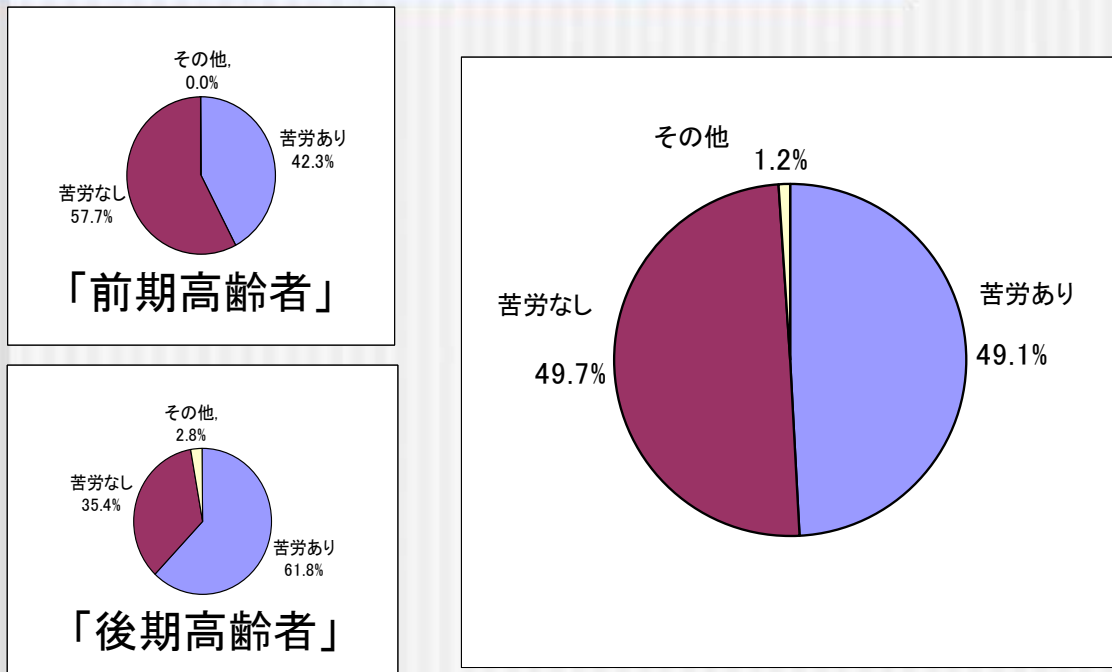
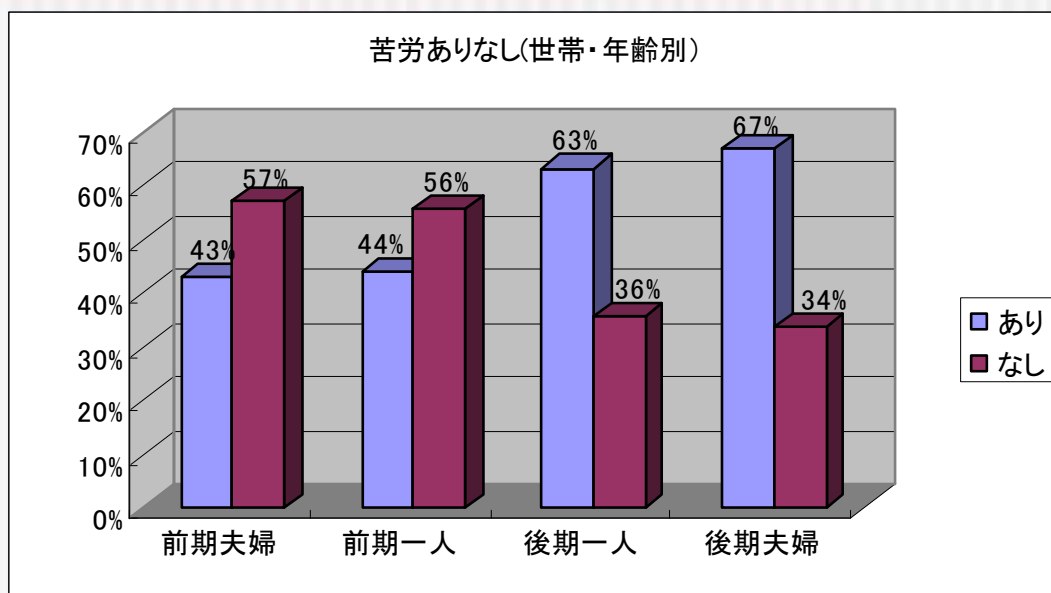


図35

世帯・年齢別



だが世帯の差には意味がある

図36

世帯・年齢別

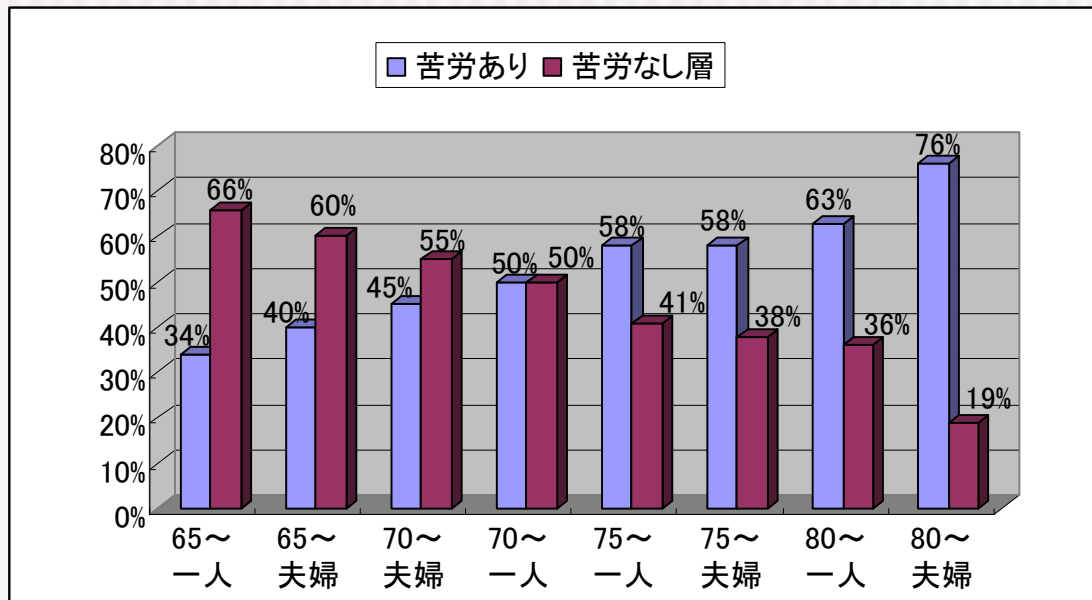


図37

高齢者が買物難民となる要因

- ① 商店街・スーパーまで**遠い**
- ② 商店街・スーパーまで必ずしも遠くなかったとしても、**健康上**の問題がある
- ③ **自家用車**を運転できない

図38

図示

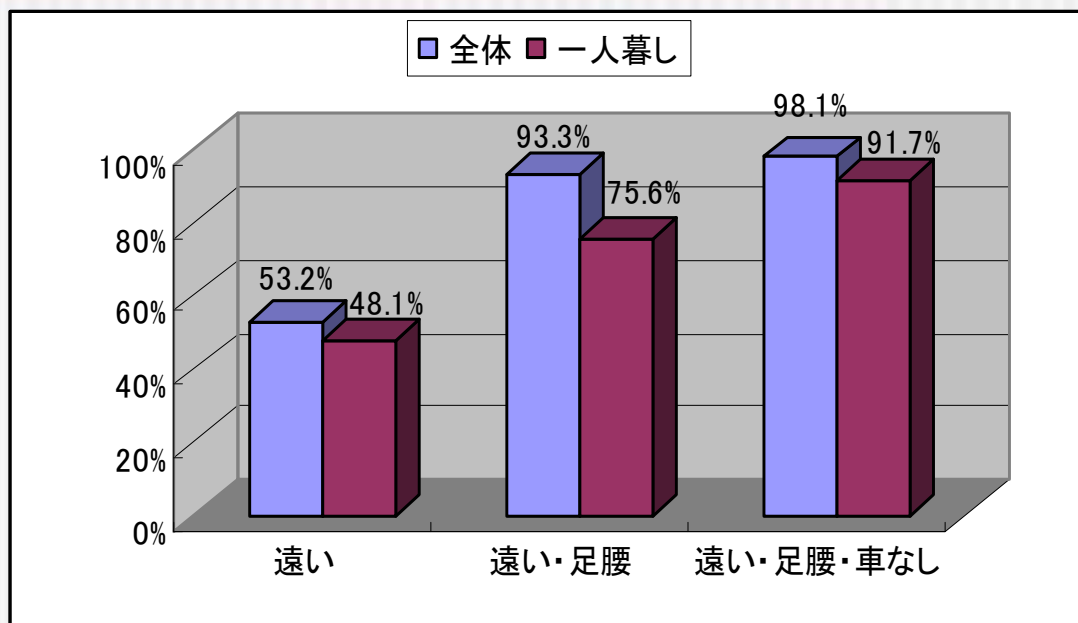


図39

援助の有無

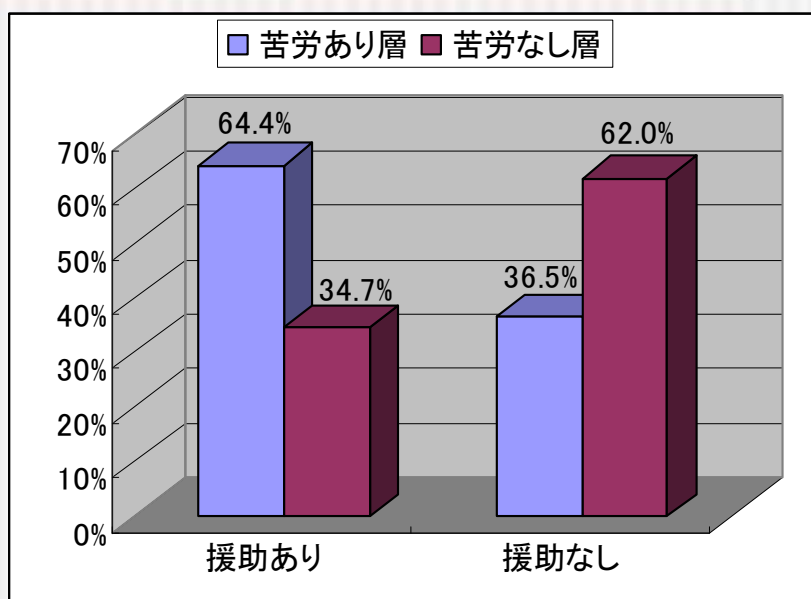


図40

買物の回数(週あたり)

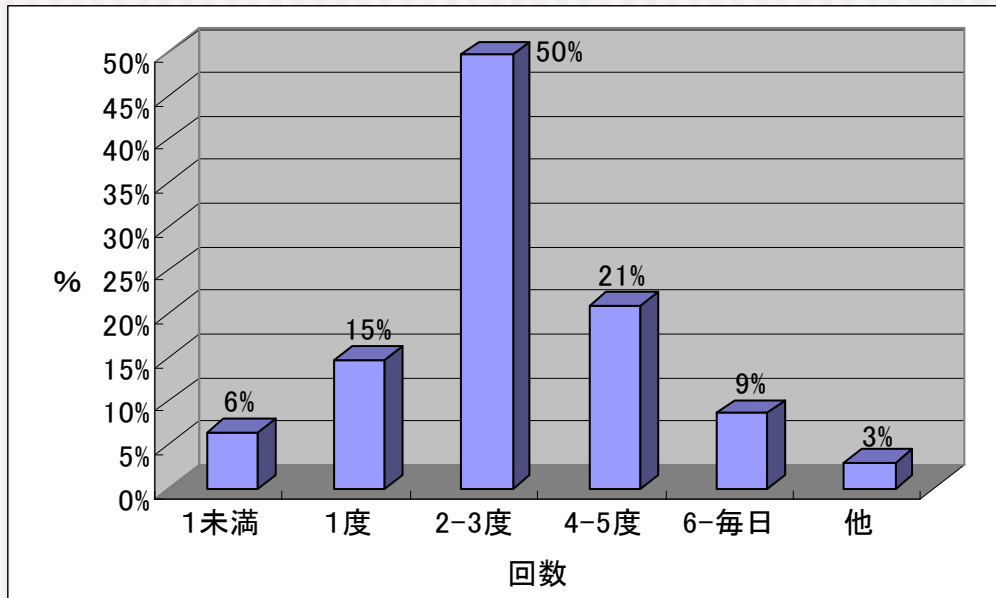


図41

なぜ苦労しつづけるか

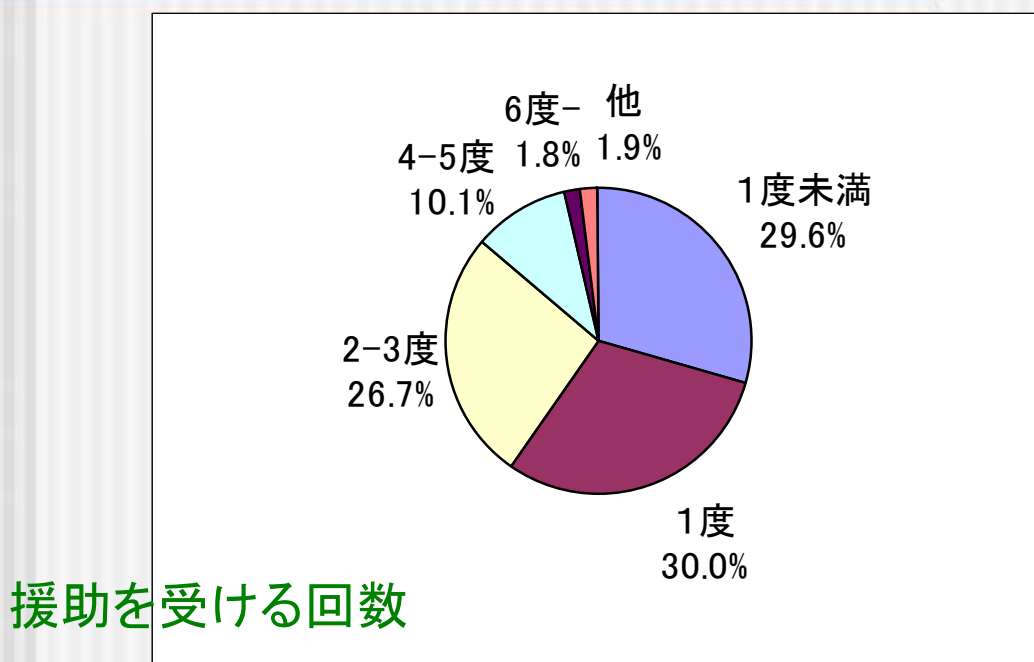


図42

気づかいも多い

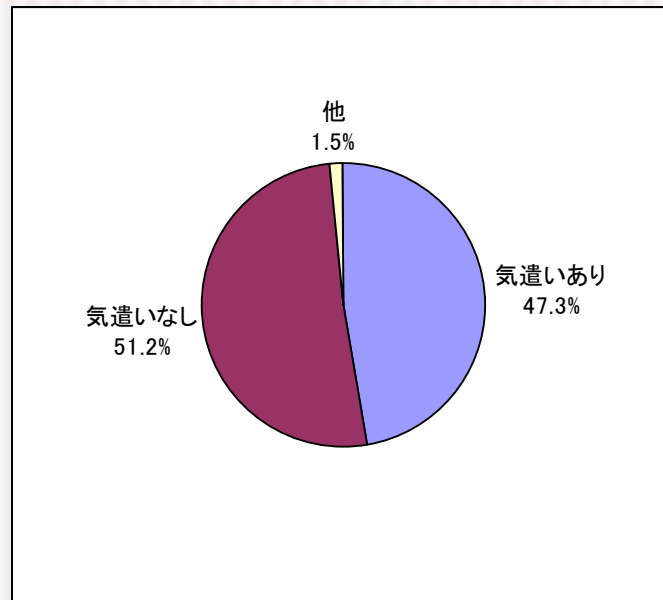


図43

配偶者の場合

- 連れて行ってもらえる場合:「夫は自家用車を運転できるが、結局一日を縛ることになるので、なかなか援助を頼めません。」
- 買ってきてもらう場合:「夫は買物が下手です。メーカーを指定したり、またパンなどもはっきりと指定しなければ、買うことができません。」

図44

子どもの場合

- 「子どもには**子どもの生活**があるし、あまり頼めない。」
- 「嫁は運転できるので病院へ連れて行くと頼むこともあるが、いつも**顔をうかがって**いなければならないので、気楽に頼めません。」

図45

小学生の詩

- 「おばあちゃんは／はんたいからずれている。
／下をむいて食べている。／かぶづけとだい
こんのにつけで食べている。／ごはんじゃわ
んをしっかりもって、／なんにも言わないで
食べている。／ぼくたちは／カレーを食べて
いる。／おばあちゃんは／すごくこしをまげ、
／かげでくらくらなりながら食べている。」

(齊藤茂男『燃えて尽きたし』から)

図46

結局、苦労はなくなる

- 結局、「苦労あり層」に属する高齢者は、親族等の援助が受けられたとしても、日々の買物すべてをそれに頼り切ることはできない。
- 中には、「ヘルパーにお願いしている」、「主人に頼む」等と記す高齢者もいるにはいるが、それにもかかわらず、みずから買物に赴き、あるいは何らかの仕方で対処せざるをえない。

図47

どうやって苦労に対処するか

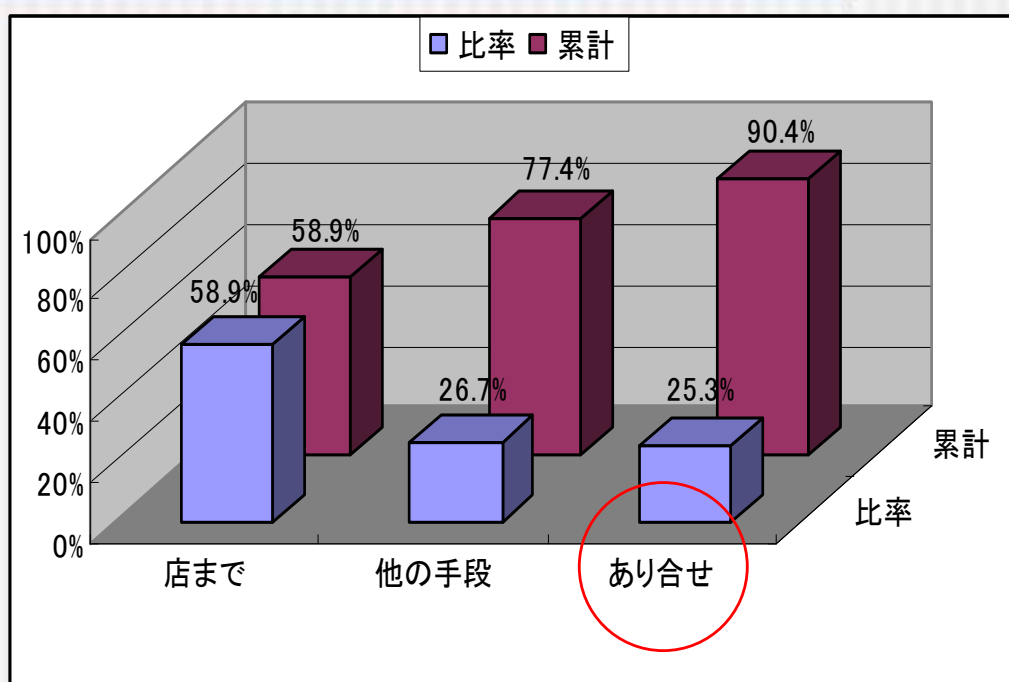


図48

健康を奪われる事態も

- 「私の両親は田舎で年金暮らしをしていました。何とか健康なうちは父がオートバイで3km程離れたスーパーまで週一度買物に行き、何とか2人でやっております。ある日かかりつけの医師から検診の結果を知らされて驚きました……〔2人とも〕**栄養失調**でした。父が80歳をすぎ危険なためバイク免許を返上、それ以来買物ができなくなり、毎日**ごはん**と**野菜かみそ汁**ぐらいですごしていたようです。」

図49

子どもと別居する場合

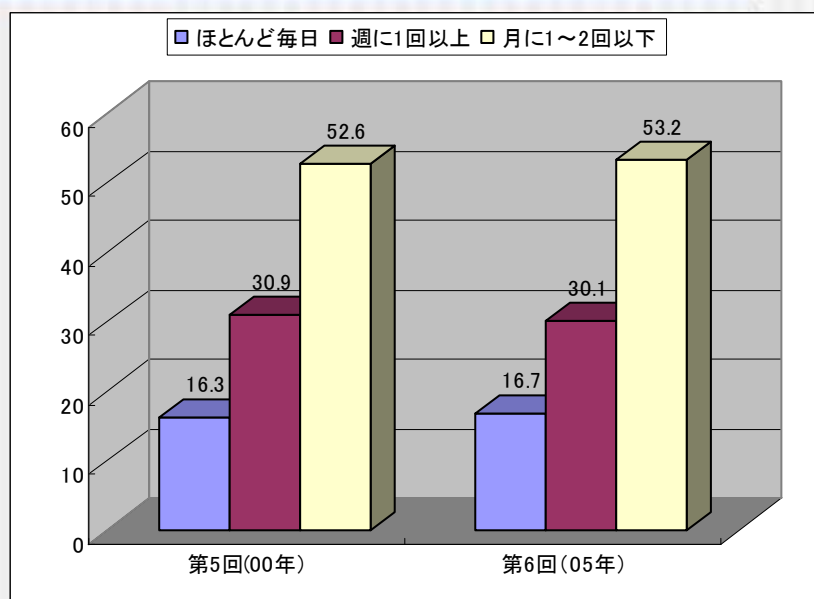


図50

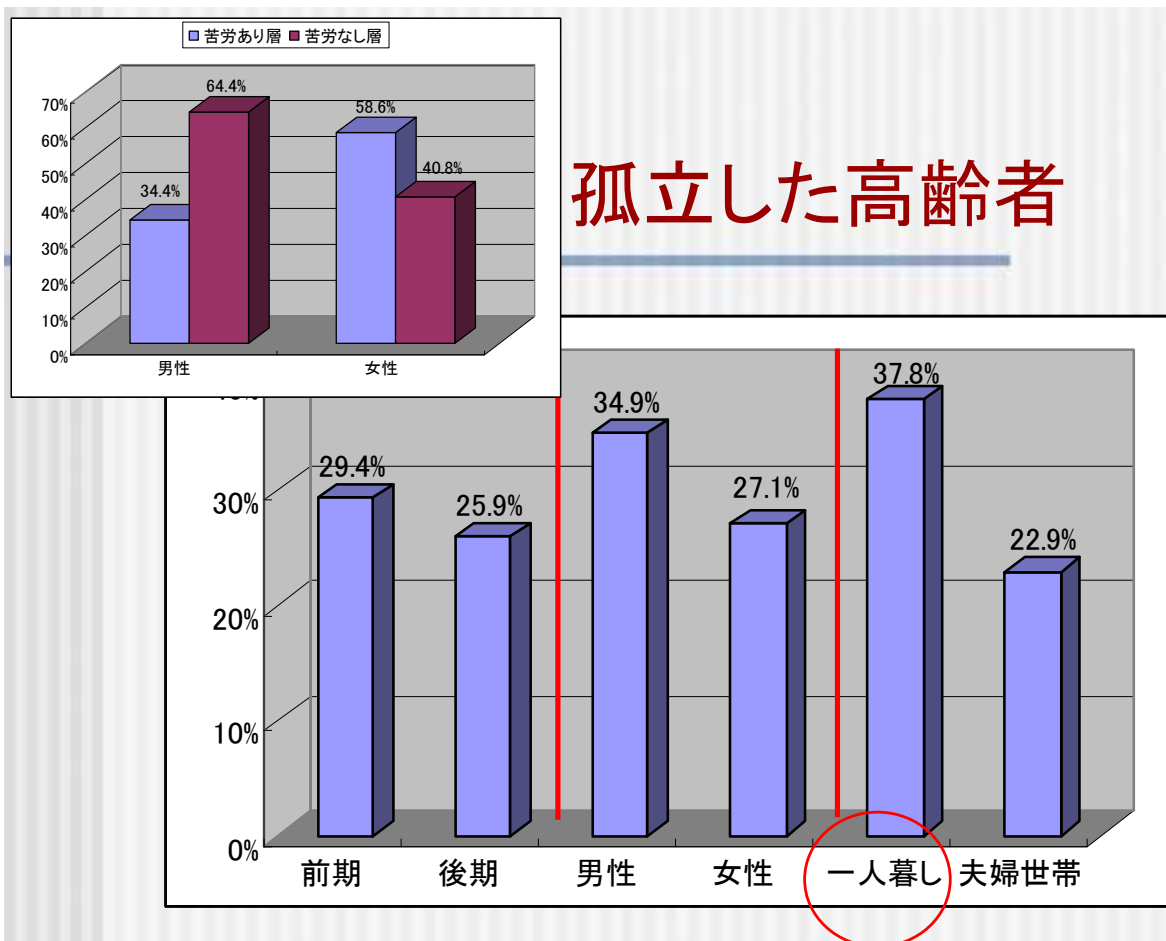


図51

深刻な声(再録)

- 「一人なので困っております。子どももなし。……一人なので誰も連れて行ってくれる人もいなく、姉妹がいるけれど、皆、遠いので、また働いているために、頼めない」
- 「近くにスーパーがありますが、ヒザが悪くて歩くことができません。子どもたちは遠いので、不安で不安でたまりません。」

図52

単独世代の増加

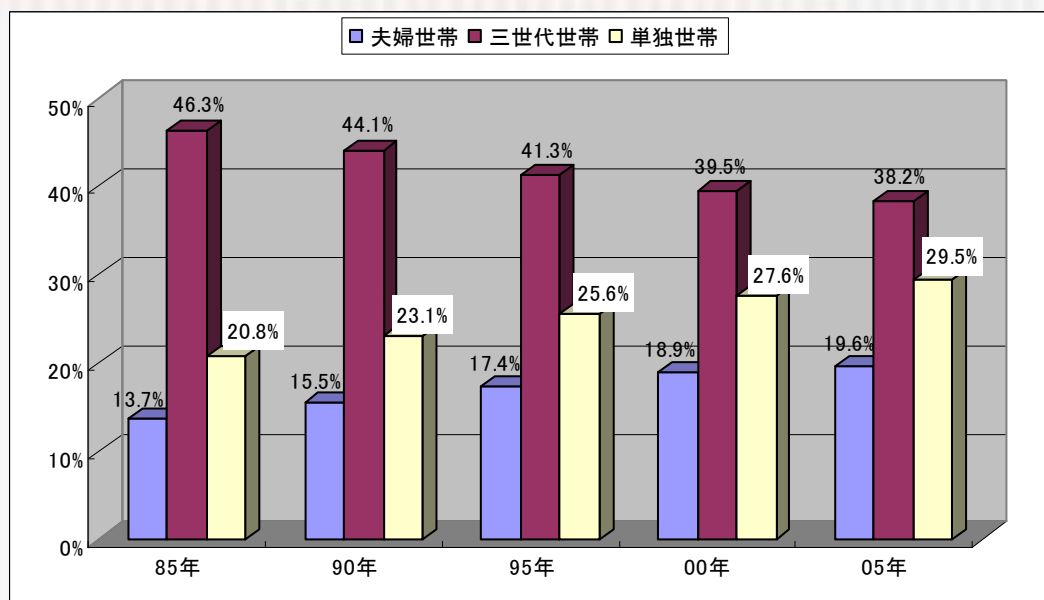


図53

今後さらに増加？

- 国立社会保障・人口問題研究所は、05年の29.4%が、25年後には37.4%にまで増えると予想。
- 前期高齢者では28.5%→37.7%
- 後期高齢者では35.5%→38.6%

図54

高齢者の3K

- 健康、**経済**、**孤独**

- 免許取得率

前期高齢者：全体28.8%（男性48.9%、女性14.1%）

後期高齢者：全体20.4%（男性48.1%、女性4.1%）

（『交通事故統計年報』05年末統計から計算）

図55

（参）年収と買物の苦勞

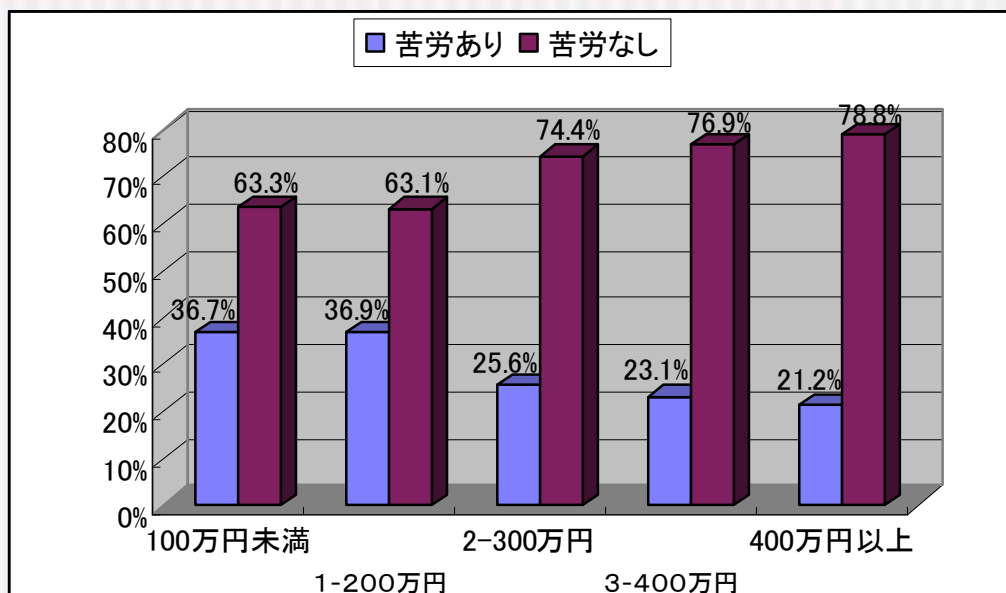


図56

(1)行き帰りの苦労：徒歩の困難

- 荷物の重さ
- 自転車・シルバーカー（老人車）
- 車が命を脅かす
- 歩道のゆがみ・段差・狭さ
- ベンチ・日陰を欠く都市
- 坂と階段が強いる難儀
- 歩道橋・地下道

図57

重い荷物



図58

両手にもつが



図59

右手にたばねる



図60

左手にたばねる



図61

杖を突けば



図62

杖をつけば



図63

自転車を転がす



図64

老人車を使うひと



図65

炎天下はつらい



図66

たくさんの車



図67

たくさんの車

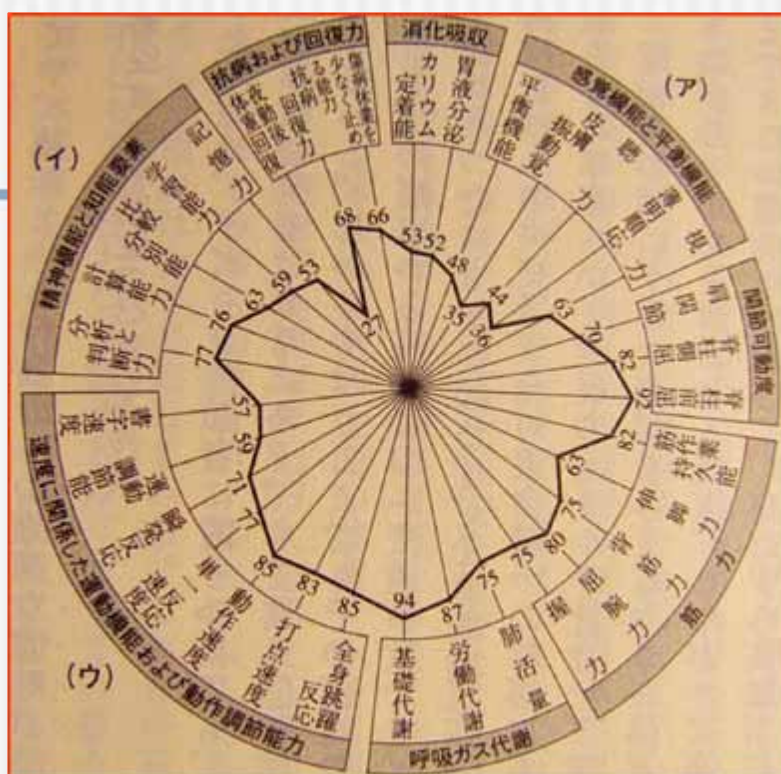


図68

細街路でも



図69



高齢者の身体

東京新聞社会部編『老後』から

図70

道路の段差



図71

(2)バス利用の苦勞

- 少ないバスダイヤ・限られたバス路線
- バス停までの遠さ
- 乗降の困難
- 交通費の負担：バス料金の高さ
- 揺れるバス・立ち通しになる高齢者
- バスの遠心力（直角のカーブ、急発進・急停車）
- 乗り継ぎの悪さ・待合所の不備（ベンチ・日陰の欠如）

図72

(3) タクシー利用の苦勞

- タクシー料金の高さ
- クルマの遠心力
- 必ずしも多くもてるとは限らない: 店舗側の協力が必要
- 拒否されがちの近場までの乗車
- 援助を考えないタクシー

図73

持てる量は限られる



図74

証言

- 「近くにスーパーがありますが、ヒザが悪くて歩くことができません……タクシー〔運転士〕は遠いところは喜びますが、近くまでという返事もありません。〔それどころか〕怒ります。」

図75

「難民」にならずにすむ高齢者

■ 買物難民とならない条件

- 商店(街)・スーパーまで近い
- 歩いて・自転車で行ける
- 自家用車の運転
- 援助は安定度を増す

■ 忍び寄る不安

一車に頼れる人の不安

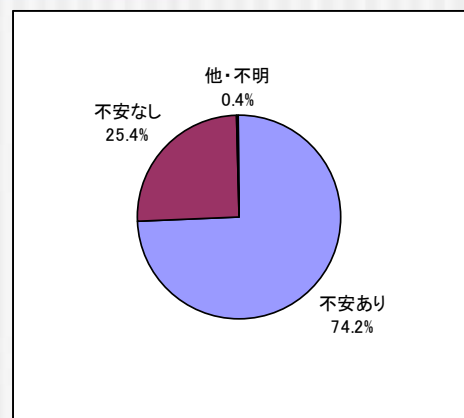


図76

忍びよる不安

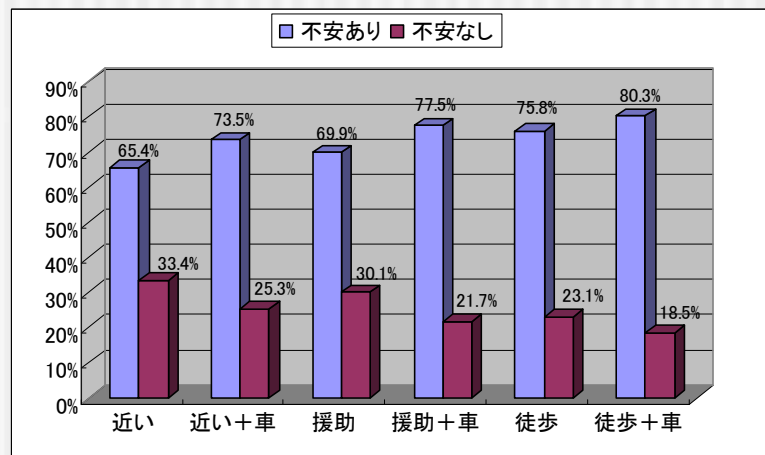
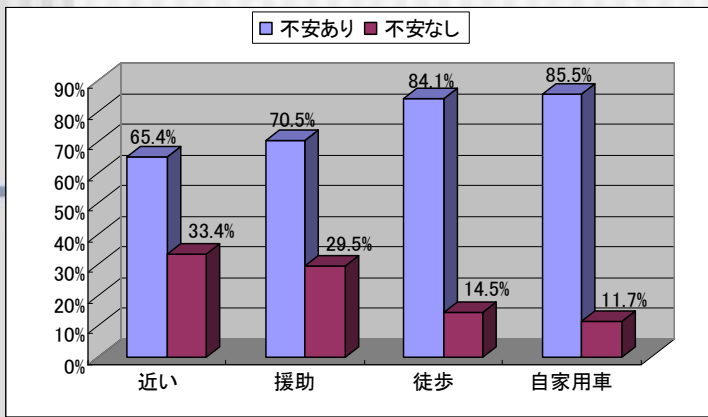


図77

- 1、買物難民の出現
- 2、買物難民出現の背景
- 3、買物難民はどう生きるか
- 4、政府は何をすべきか

日本政府(われわれ)の課題

- (1)商店街の問題
- (2)大型店の出店・撤退の問題：新大法
- (3)街づくりの問題
- (4)市民の問題
- (5)行政官の責務

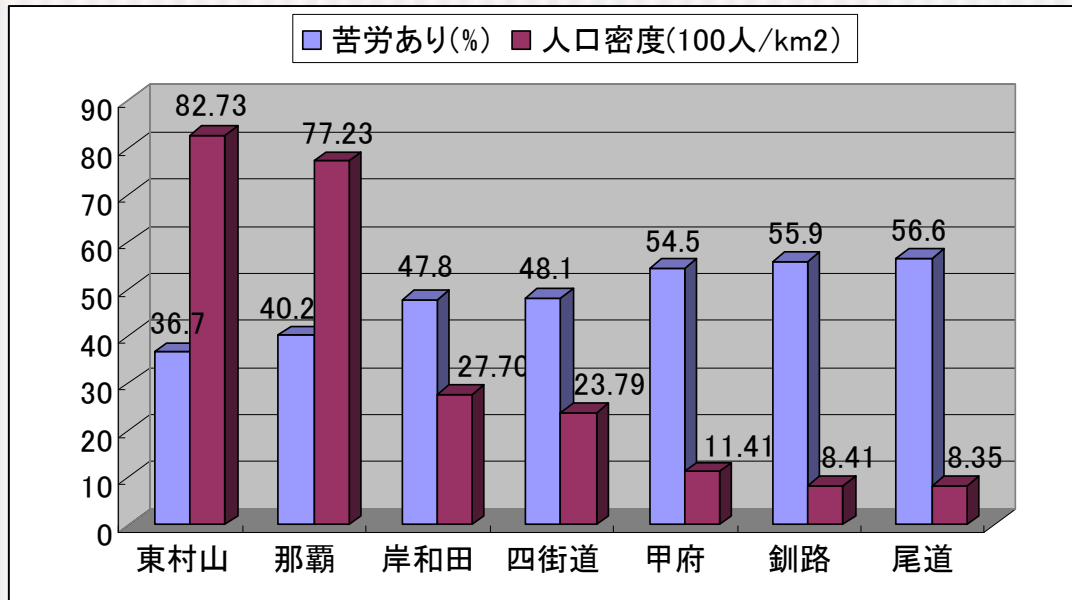
図79

(1)商店街の問題

- 商店街の意義の見直し：ライフラインでありかつ地域の社会資本として位置づける。
- 商店街へのハード面での補助にかぎらず、ソフト面での補助はできないのか。経営の相談・協同組合化の後押し等
- 低利での店舗提供の可能性は？
- 商店密度も重要→出店の促進を図る

図80

人口密度



だが、同時に商店密度も重要

図81

商店密度

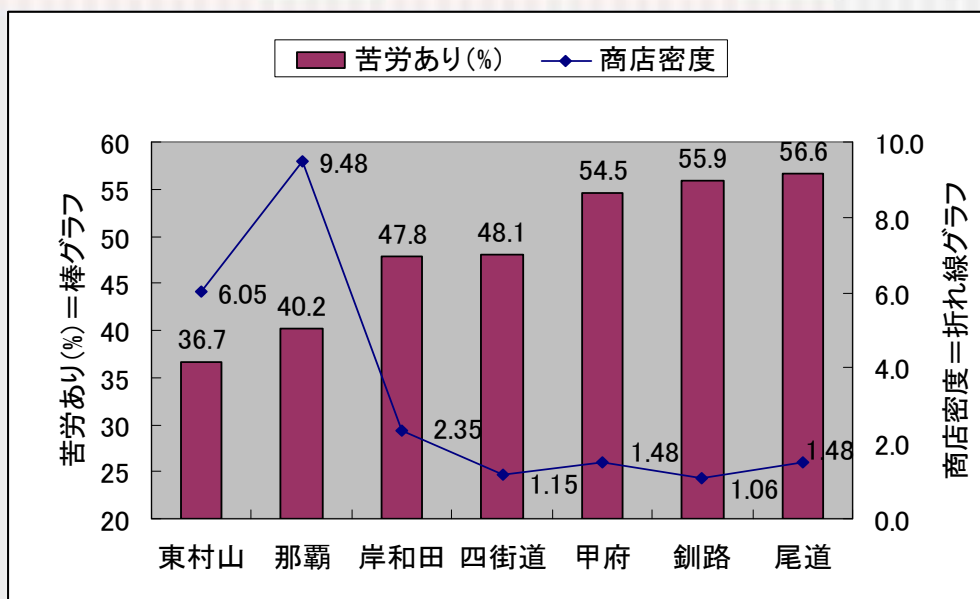


図82

商店街に対する期待

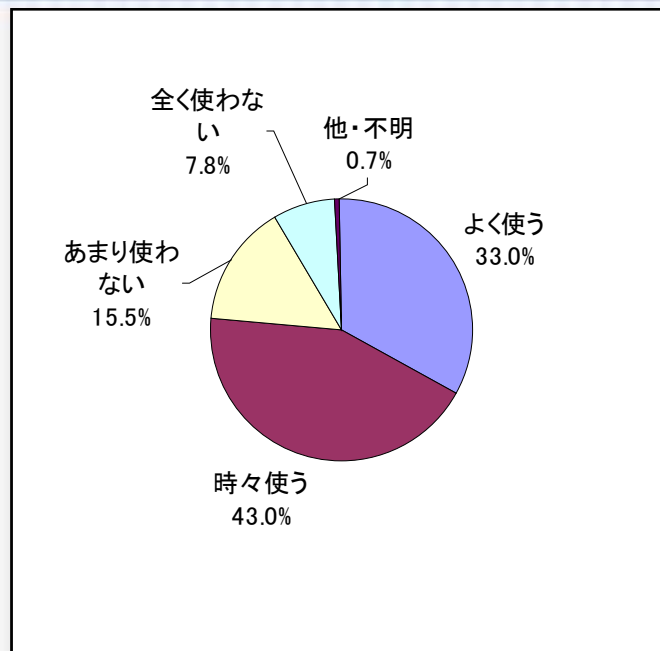


図83

つづき

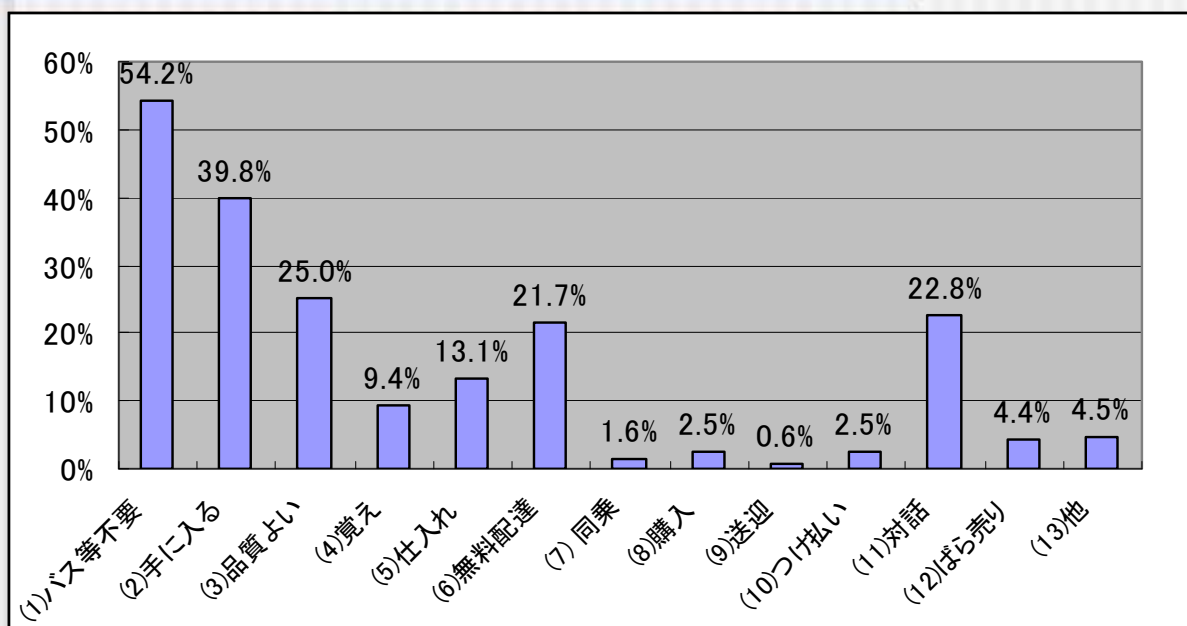


図84

(2)新大店法の制定

- 大型店出店をフリーハンドで許す**大店立地法**は廃すべき。
- 大店立地法は「まちこわし法」であって、「まちづくり三法」を構成する「中心市街地活性化法」「都市計画法」と矛盾する。
- 06年改定「中心市街地活性化法」「都市計画法」も、何ら問題を解決しない。
- 早急に、**市民**および商店街との商業調整を義務づける、**新たな大店法**を制定すべき。

図85

出店条件1：撤退条件の提示

- 今日の焼畑商業（スクラップ・アンド・ビルド的経営）下では、**撤退**も始めから計算づくのことが多い。
→撤退の際、地域商業に与えた影響について市民による**評価**を受け、**負の影響の復旧**を義務づけるべき。
- 以上を大型店出店の条件とすべき。

図86

出店条件2:商業調整の必要

- 単に商店街とのみならず、市民との調整が必要
- 立地・売り場面積・開業日・開業時間等に関する調整
- アセスメントの条件として、地域の高齢者の生活に対する影響をも検討させるべき→買物難民を生まないための配慮を出店条件とすべき

図87

買物難民を生まないための配慮

- 1、商店がない・少ない地域に無料バスを出す、移動スーパーを走らせる、小規模店を出店させる
- 2、高齢者への無料配達
- 3、特別な安売り攻勢はせず
- 4、商店街との協調(商工会への加入)
- 5、周辺環境の変化への対応の義務

図88

出店条件3:小規模店舗の同時出店

- 大型店出店の条件:商圈における影響度に応じて、一定の人口に対して一定数の小規模小売店(100m² 以上)を、同時に出店させるべき。
- 例:3000人につき1店の小型小売店。

図89

大型店の倫理

- 大型店も社会的な責務が問われる。
- 独自の利潤追求は資本としての本質的目的であるとしても、地域を壊さず、かつ高齢者の生活を脅かすことのない営業活動目指すべきは、大型店の**社会的責務**である。
- **社会に貢献する**という企業理念を、ただの美名とせず実質化すべき。

図90

(3)街づくりの問題

- 高齢者仕様の都市づくり:コンパクトシティ(ただし商店密度が考慮されなければならない)
- 距離が「バリア」となっている点の理解不可欠
- 道路作りに関わる車優先行政の転換:高齢者が歩く道がいかに危険に満ちているか
- 公共交通網の体系的整備:基本計画策定の必要
- 自家用車に対する環境税の賦課:これなしには公共交通網は整備できず(それどころかますます衰退し)、高齢者仕様の都市:コンパクトシティも実現できない

図91

合併がもたらす問題

(90年代合併4町村の合計)

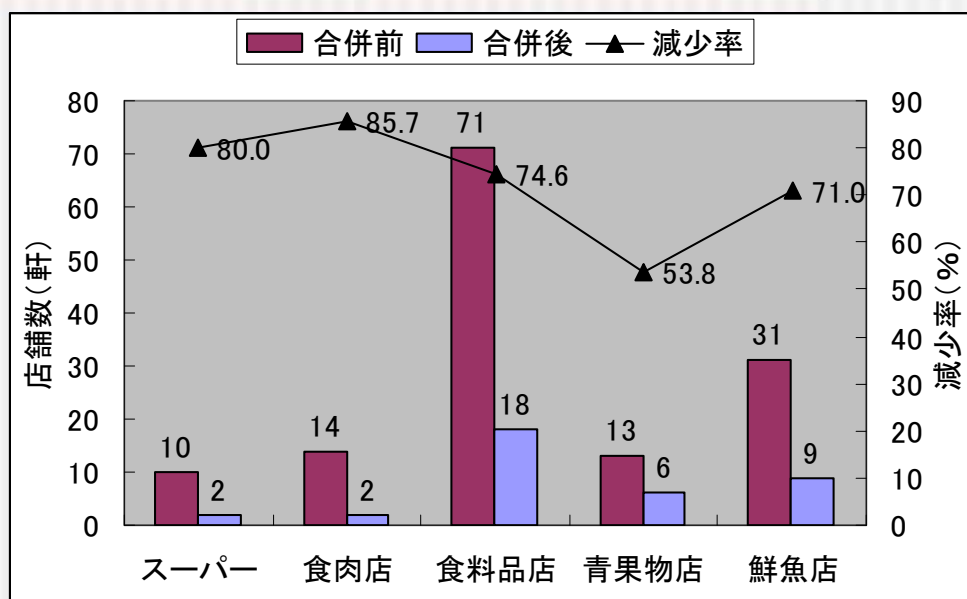
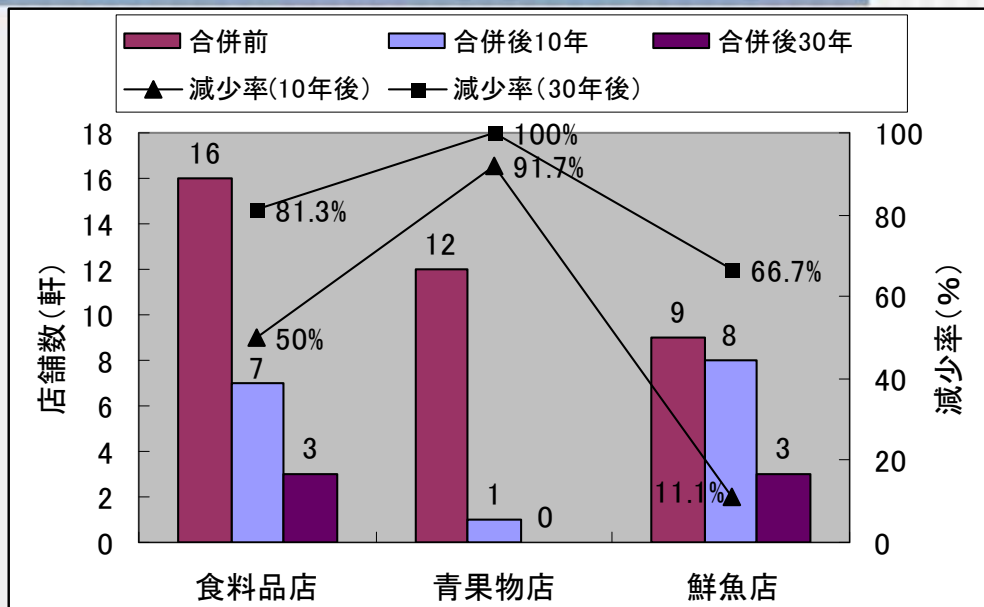


図92

つづき：岡山県青児町



(*) 減少率は、棒グラフ群ごとにその中央に示した。下部の▲印が10年後、上部の■印が30年度の減少率である。

図93

(4)市民の問題

- 市民への「啓蒙」活動は不可欠
- 本来市民自らが気づくべきだが、それが実現していない状況下で、政府が将来の高齢社会のありようを見すえた提言と誘導を行わなければならない。

図94

各地の努力(杉田調査分)



- **商品を高齢者宅に運ぶ**: 千葉県いすみ市岬町、埼玉県白岡町、神奈川県秦野市、京都府京都市、日本生活協同組合...商店街の努力
- **高齢者を商店まで運ぶ**: 長野県上田市、福島県大玉村、茨城県常陸太田市里美村、愛知県豊田市...公的機関・自治会(町内会)・商工会・民間会社
- **移動商店を高齢者宅近くまで走らせる**: 高知県土佐市、北海道札幌市...民間会社
- **商店を高齢者宅近くに作る**: 長野県高山村、宮城県丸森町、愛知県日進市(青空市)...地域・公的機関

図95

その現状

- いずれも非常に努力しているが、将来の見通しは明るくない
- 今後は、**市民が**買物難者問題を**自らの問題**と考えるかどうかにかかると考える
- そのためには政府にとって「啓蒙」活動が重要

図96

政府新聞広告

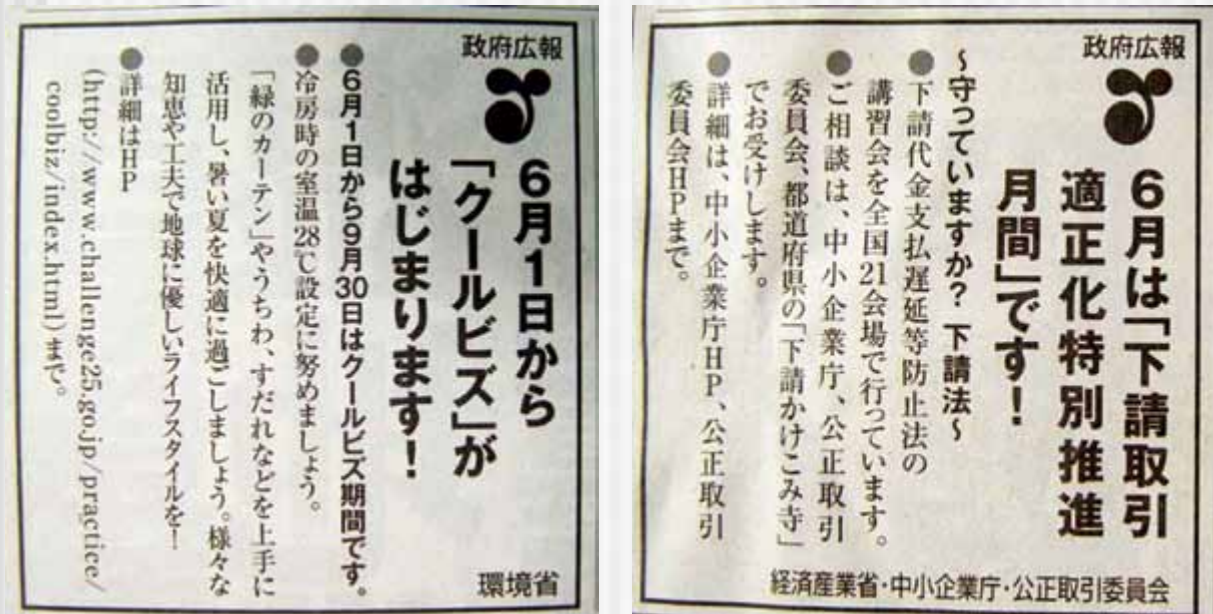


図97

行動を変えるための広告を

- 「高齢者が、近場で楽に買物できるよう、商店街を守りましょう」
- 「車を使わずに買物をして下さい。そうすれば、高齢者の使う商店街が守れます」
- 「高齢者の買物の苦労は大変です。歩いて買物できる商店街を、守って上げて下さい」
- 「車での買物は、近くの商店街をなくします」
- 「商店街がなくなると、困るのは高齢者」
- 「商店街は地域の財産。商店街の灯りが、街を安全にします」

図98

(5)行政官の責務

- **高齢者の目線**を確保するために：
 - ・自ら**買物**を、しかも**歩いて**する責務
 - ・マイカー**通勤**をやめ、公共交通および徒歩・自転車等で通勤する責務
 - ・小さなことだが、公用車・庁舎内のエレベーター等を用いない運動日が必要

図99

公共的役割

- 政府は政治家によって動かされるが、党派的な意見が主導的になりがちな政治家に対して、**公共的な役割**を自覚する官僚が、責任をもって現状を知らせ、意見を提示しなければならない。

図100

都市社会における〈つながり〉の位相とフードデザート

明治学院大学社会学部教授 浅川 達人氏

日時：平成22年9月2日

場所：農林水産政策研究所

司会　今回は社会的視点でフードデザートを見るとどう見えるかということで、「都市社会におけるつながりの位相とフードデザート」というタイトルで、都市社会学が専門の明治学院大学の浅川達人氏をお願いいたしました。

浅川先生は、上智大学文学部社会学科をご卒業ののち、東京都立大学の大学院博士課程修了後、東京都老人総合研究所、東海大学等に勤務されて、現在明治学院大学社会学部社会学科の教授であります。

本日は、都市社会における人と人とのつながりということに焦点を当てたお話をいただけたと思います。

それでは、浅川先生お願いいたします。

浅川　今回「都市社会におけるつながりの位相とフードデザート」と題した講演を行います。〔図1〕、「つながりの位相」というものが、都市社会において、どのようなものになっているのか、そのこととフードデザートというのはどんな関連にあるのかということをお話したいと思っているわけでございます。今日のお話の内容なのですけれども、全体としては4つの部分に分かれています〔図2〕。

郊外化と再都市化というような動きが東京大都市圏で起こったわけですが、これを人口動態から確認しておきたいということが最初であります。

次に、郊外化と再都市化という大きな社会変動が、実は地理的にはかなり異なった場所で起こっていたということを、社会地図というものを使いまして、地理的な状況を見てみたいということが2番目のことであります。

そういった社会の社会構造、そして空間構造の変化の中で、人と人とのつながりがどのように変わっていったのかというのが、「つながりの位相」というお話です。これが3番目。

そのことと、現在我々が問題にしていますフードデザートという問題が、どういうふう

に切り結んでいるのかということを最後にお話したいと思います。

この「都市社会におけるつながりの位相とフードデザート」というタイトルを考えた理由は、こういうことです〔図3〕。この東京大都市圏には、郊外化と再都市化という流れが、大きくはあるのですけれども、その中で、そういった地理的な変化が人々の生活にどのようなインパクトを与えているのか。実は、人と人とのつながりに大きなインパクトを与えていて、人と人とのつながりが大きく変化しているのではないかと。そのように僕は感じています。

具体的にはどう変わっているかというと、かつて生活問題の共同処理を行っていたのが、専門処理に変わってきた。これは社会システムの変化なのですけれども、そのような変化が起こってきた。これは1970年代から倉沢進という都市社会学者が指摘をしていることですけれども、そういう変化が生じてきたということと同時に、人と人とのつながりが非常に希薄化してきている。その中で、自分の要求を声高に叫ぶクレーマーと呼ばれるような人たちが登場してきている。そういった様々な状況は、人と人とのつながりの変化の中で生まれてきているのではないかと考えています。

そういった人と人とのつながりの変化の一つのあらわれが、このフードデザート問題なのではないかと思っているわけです。

このフードデザート問題は、買い物弱者問題と言われたり、買物難民問題と言われたりしているのですけれども、それらは、このフードデザート問題の一部なのかなと考えています。生鮮食料品に対して、心理的・社会的距離がある人びとが集住するようになった。それがフードデザート問題だと思うのですけれど、そういった問題が、このつながりの変化の中で登場していきっているのではないかと考えているわけであります。

なぜそのようなことが起こってきたかというと、実は、ここは非常に大きな話なのですが、市民社会論というのが日本の戦後においてはあまりなかったのではないかと考えています。これは僕だけではなくて、都市社会学者の玉野和志さんという東京都立大学の先生も言っていることですが、戦後、町内会とか労働組合などの伝統的な中間集団を封建的なものだと考えて、その所属を忌避するというような動きになってきて、なるべくそういう中間集団から離れて一人一人自立しなさいというような社会に、社会のかじが切られていったのではないのでしょうか。それと同時に、新自由主義、これは市場主義といってもいいのですけれども、新自由主義へ傾倒するようになっていった。そういう中で、人と人とのつながりが変化していったのではないかと考えています。

現在でもまだ、さらに成長していかなければいけないという成長至上主義的な主張がなされるのですが、私としてはそうではなくて、これからは人口規模が縮小していくような社会を僕は迎えていかなければいけないと、その中で、この社会を乗り切るためには、人と人がどうつながっていくのかということが重要になると思います。このことをきちんと考えないと、これからの時代を乗り切れないのではないかと思います。成長だけを目指している社会の中では、人とつながるよりも自分でどんどん成長していくことが重要だったのですけれども、そうではなく、これから縮小を迎えるような局面に至っては、つながりということが非常に重要になってくるのではないかと。そういう背景がありまして、それでこのフードデザート問題というものにも関心を持っているわけです。

こういったことを考えておりまして、今回、この都市社会におけるつながりの位相とフードデザートということでお話をさせていただこうと思った次第であります。

最初に、人口動態からみた郊外化と再都市化ということのお話でいきたいと思います。

まず郊外化の時代というのは、大体いつぐらいかと言いますと、高度経済成長期からバブル経済期までが郊外化の時代だと言われています。一方、バブル崩壊後、特に1997年以降、東京は再都市化と言われるフェーズに入っていきます。

まず、東京都の社会動態をごらんにいれますが、これは松本康先生の著作の中から引っ張ってきたものであります〔図5〕。この図の上の方の黒い実線が東京都に入ってくる人の数、転入数であります。に対して、この点線が転出数であります。これを見てまいりますと、1965年、東京オリンピックが1964年ですから、その後でありまして、このあたりが高度経済成長期ということになります。高度経済成長期にかけて、東京にはたくさんの人が集まってきました。それだけではなくて、それ以降、経済低成長期を含めて2000年まで、東京には、毎年約50万人の人がずっと流入してきています。これが東京都の大きな特徴です。

しかしながら、入ってきた人の数から出ていった人の数を引いてみると、どういうことが起こったかといいますと、1965年以降、1997年という人口の転換点までの間、実は、東京からはずっと人が出ていくということが観察されていました。

どういうことかと言いますと、このゼロを境目にして、このラインが下のほうにいます。これは転入と転出の差でありまして、転出のほうが多いということを意味しています。つまり、先ほど申し上げましたとおり、東京には毎年50万人からの人が入ってくるにもかかわらず、それ以上の人が東京都から外に出ていたと示しています。こ

れが実は高度経済成長期から1997年までの東京の姿であります。

それが郊外化と呼ばれるものでありまして、東京に入ってきた人たちが、東京都からは出る形で郊外へと移動していったということがこのグラフからわかります。

それからもう一つ重要なことは、1997年というのは、この交点に当たるのですけれども、転入する人の数が減ったわけではありません。増えたわけでもありません。約50万人の人が流入してくるという状況に変わりはありません。ですが、東京都から出ていく人、転出する人の数が減りました。このことが東京都に大きな変化をもたらしました。

つまり、戦後、高度経済成長期を境目として、1997年までは東京にたくさんの人が入ってきたけれども、それ以上の人が東京都から出ていたということがこれまでの流れであります。

では、東京都全体ではなくて、東京23区、区部の社会動態も見てみたいと思いますが、傾向としては先ほどと全く一緒であります〔図6〕。東京都全体の傾向とほとんど変わりありません。1997年を境目にして、ある種の変化が起きています。何の変化が起こったかという、東京23区の人口が増えているということが起こったのです。その特徴は、東京に入る人の数が増えたのではなくて、東京23区から出ていく人の数が減ったということが、変化の原因であったということに着目していただきたいと思います。

次に、一応自然動態のほうも確認しておきたいと思うのですけれども、自然動態で一番特徴的なのは1967年です〔図7〕。これは何かといいますと、皆さんご承知のとおり、丙午でありまして、丙午のときは子供が少ないということがあって、そこだけへこんだ形であります。東京23区を見ても同じです〔図8〕。

では、一体何が起こったのかということをもう一度確認しておきたいと思いますが、今度は、コーホート別の人口の変化を見ておきたいと思います〔図9〕。先ほど確認したとおり、東京都の人口動態と東京都区部の人口動態はほとんど一緒でありますので、東京都区部について分析をします。この図なのですけれども、コーホートというのは、出生時を同じにした年齢集団だと思ってください。これでいきますと、2つの時点で見えていますけれども、この灰色のグラフは何かといいますと、1985年から1990年の人口の変化です。どういうことかという、1985年から1990年の5年間に、25歳から29歳であった人のうち、これだけ大量の人が東京23区から外に出ていた。30から34、35から39、40から44歳というこの4つのコーホートでは、大量の人口が東京23区から流出していたということがわかります。一方、1985年から1990年を見ても、20から24歳というところでは大量の人が東

京都23区に入ってきています。もうおわかりだと思いますが、20から24歳というのは、進学のため、あるいは就業のために東京都に集まってくる人たち。これが大量にいるということです。そういう人たちがいる一方、25歳から44歳までの人というのは、東京23区から外に流出していたということがわかります。

これが、さっきの転換点である1997年を境として、1995年から2000年ではどうなったかといいますと、この黒い棒のグラフを見てください。先ほど大量に流出をしていた25歳から44歳までの人たちの流出の量が減っています。先ほどの人口動態のところでお話したとおり、転出していく人の数が減っているということがおわかりになるかと思います。特に、20代後半から40代前半までの人、この人たちが東京都23区から出る必要がなくなったということが、この変化の大きな意味であります。

比喩的に申し上げますと、お風呂を思い浮かべていただければいいですが、東京都にはいつも大量の人が入ってきています。つまりお風呂の蛇口が開いていて、水がじゃーじゃー入っている状態です。これで転出する人、つまりお風呂の下の栓を抜かない限り、お風呂にたまる量はどんどん増えていきます。ところが今までは、大量の人が東京都から脱出していたので、風呂の栓が抜けている状態ですので、風呂の水位は上がってこなかった。ところが、風呂の栓を閉めてしまって、東京都から人が外に出ていかないという形になると、お風呂の水位が上がってくる。そういう形で、東京都の人口は増えた。これがそのメカニズムです。当時マスコミで騒がれていた言葉は、都心回帰という言葉でありました。しかし、その都心回帰という言葉は多分妥当ではないと思います。つまり、東京都から離れていた人が、東京都に帰ってくるという現象はここでは観察されていないのです。そうではなくてむしろ、20代前半の人びとが大量に東京都に入ってくるのだけでも、それらの人びとが今までは大量に23区や東京から出ていったのですが、それが出止まったということを意味します。出止まったということはどういうことかという、東京23区の中で、生活する場を確保することができるようになったということを意味します。つまり、郊外に脱出する、郊外化しなくても済むということから、都市をもう一度使うことができるようになってきた。それがこの再都市化ということの意味であります。

ですから、マスコミで騒がれた都心回帰という言葉よりも、再都市化であって、都市化もう1段階進んだと考えたほうが妥当ではないかと松本先生も言っています。したがって、再都市化とここに書いた次第であります。

このように、東京大都市圏の人口動態を見ますと、郊外化という流れがずっと高度経済

成長期以降続いてきたのですけれども、2000年前後を境としまして、再都市化というようなことが起こってきたということが、この人口動態からみた郊外化と再都市化の流れであったとすることができるわけであります。

では、一体どういう場所で、東京大都市圏のこういった場所で郊外化が起こり、こういったところで再都市化が起こるのか、それはなぜなのかということを次に考えてみたいと思います。

そのお話をするために、地図を使わなければいけませんので、社会地図で見る郊外化と再都市化というところに話を展開したいと思います。

この話をする時に、郊外化で一番見やすいのは団塊の世代の分布です。団塊の世代の方々は、非常に人口量が多いので、その動きを見ていきますと、東京に来た人たちがどこに動いていったのかよくわかります。ここでは、団塊の世代に着目をしまして、団塊の世代がどこに流入をしてどこに移動したのかということを見ていきたいと思います〔図11〕。

まず、1970年という年代で見ますと、団塊の世代を含むコーホートは、20から24歳になっています。これは、国勢調査のデータを使っていますので、正確に団塊の世代だけではありませんが、その前後を含みまして、団塊の世代を多く含んでいるコーホートだと思ってください。

1970年、この年20から24歳の団塊の世代は、先ほどのグラフで示したとおり、たくさんの人が東京にやってきます。東京にやってきた団塊の世代はどこに住んだのかといいますと、いきなり埼玉県とか茨城県に住んだわけでは当然ありません。最も就業・就学のチャンスがたくさんある場所に住みます。それはどこでしょうか。当然都心です。ですから、なるべく都心に近くに集住することになる。そこで見ていただくとわかるように、東京都の中でも23区、あるいは横浜、川崎といったあたりにたくさんの団塊の世代の人たちが流入をしました。これが1970年であります。

それから5年経ちました1975年の地図を見ていただきますと、団塊の世代を含むこのコーホートは、25歳から29歳という年齢に達します。するとどうなるか。左と右を見比べていただきますと、少しずつ色の濃いところが外側に広がっていることがわかります。ということは、東京23区よりも外側に出ていきますので、先ほどの郊外化と言う流れがどういうものだったのかがよくおわかりになるだろうと思います。東京23区から人が出ていったということは、こういうことなのです。大量の人が都心に集まってきて、ここで就業・就学をするのですが、ここに住み続けることは難しいので、彼らは自分の住居を探しに郊外

に出ていくことになるというわけであります。ですので、先ほどの左側の地図に比べて、少し広い範囲でこの色の黒いところが広がっていることがわかります。特に、東京23区の東側は、少し色を薄くしています。つまり比率が下がっているということです。東側のほうにいくというよりは、西側のほうに郊外化していくということが見えています。

では次にいきますが、1980年を見ていきます〔図12〕。1980年になりますと、この団塊の世代を含むコーホートは、30から34歳になります。こうなると先ほどの地図で見たものよりも、色の黒い範囲がさらに外側、つまり郊外へ向かって広がっていることがわかります。しかも、先ほどは23区東部が薄くなりましたと言いましたが、今度は、東京の東側のほうにも随分広がっています。

このような形で、外へ、都心から遠いところへ、なるべく地価の安いところへ、人々が移動していくということが見えてまいりました。そして、この30から34歳という歳になりますと、子供を産む年齢になりますので、1980年の年少人口比率の地図をかいてあげますと、この団塊の世代の人口分布と非常に近い、同じような分布を描くことが観察されています。

そして、そのさらに10年後、団塊の世代を含むこのコーホートは、40から44歳になりました。どうなったかと言うと、かなり外側のほうに広がっていった、埼玉県、茨城県南部のほうにもかなり比率を高めていった。そして、東京23区は、かなりその比率を下げていったと観察することができます。

したがって、この団塊の世代の移動を見てあげますと、高度経済成長期にかけて、東京の都心近くに入ってきた人たちが、ライフステージの変化とともに、つまり子供を産むような年齢、子供を産み育てるような年齢になってくると、広い住宅を手に入れるために郊外へ移動していった。そのような形で郊外化が進展したというストーリーを描くことができるわけであります。

このような形で東京に入ってきた人たちが外に向かって移動していきました。これが1990年代までの人口の動きであったわけであります。先ほどコーホートの、都心回帰、再都市化というところでご覧に入れましたコーホート別人口の変化でお話しましたように、この後、1997年を転換点としまして、都心の中で住み続けるというタイプの人たちが現れてきました。次は、それが一体なぜ起こったのかということに、話を向けていきたいと思います。

それが、脱工業化に伴う城東・城南地区の変化というところになります。一足飛びに脱

工業化のお話ができないものですから、まずは、工業化という時代、工業化した都市において、城東・城南地区がどのように形成されていったのかということをお話します。その後、工業化から脱工業化へと社会が大きく変化したときに、この地域がどう変わっていったのか。それが再都市化における、都心における分譲マンションブームとどう結びついていくのかといったところをお話してみたいと思います。

まずは、1975年の東京23区のクラスター図というものを見ていただきたいと思います〔図14〕。この1975年という時代は、東京は工業化したまち、工業化都市であります。このクラスター図というのは何かと言いますと、社会的に似通った性質を持っている人たちが住んでいるところを同じ色で塗る。そういうことをコンピューターにやらせた図であります。この一つ一つの升目が見えるかと思いますが、この単位は500メートルです。約500メートル四方のメッシュを東京23区にかぶせまして、その一つ一つのメッシュの中に、どんな人が住んでいるのか、どんな産業があるのかといった情報を与えます。情報を与えた上で、位置情報は一切与えないで、各メッシュの中に入っている人、それから産業の特徴を見ながら同じような特徴を持っているのだったら、同じ色で塗りなさいと、そういうことをコンピューターにやらせたものです。

余談ですけれども、この東京23区に、500メートルメッシュは何個ぐらいあると思いますか。実は2,300個以上あるのです。2,300個以上ありまして、100以上のデータを与えて分析したものです。当時クラスター分析をやれと言いますと、パソコンでは出来なかったもので、僕の先生である倉沢進は、当時の都立大学のコンピューターの全能力を傾けて分析したそうです。彼が1980年代はじめにこれを分析した時には、スーパーコンピューターなんていうものはありませんでした。今はパソコンでぱっと出ます。随分時代が変わったものです。

それほど大変な作業だったので、23区以外できていません。つまりこの分析範囲を広げて、東京都全体でやってみたらどうなんだという関心は当然あったのですが、当時のパソコンの制約上、当時はできなかったもので、これだけしかありません。

この真ん中、白く抜けているところは皇居です。ここは東京都千代田区です。このクラスター図を見ていただきますと、2つのことがわかります。

1つは、23区あるのですけれども、どの1つの区をとっても、全ての地域が全く同じ色で塗られている、そういう区は一切ないということです。例えば、世田谷区は広いのですが、この広い世田谷区はほとんどが黄色です。しかし所々に緑があったり茶色があったりする。足立区も広いのですが、ほとんどがこの青で塗られています。しかしよくみ

ると、濃い青と薄い青があるということから、どの1つの区をとっても、同じ色で塗られてしまうところはないということがわかります。このことはどういうことかという、行政の方々は、世田谷区だったらどういう政策が必要なのか、足立区だったらどういう政策が必要なのか、荒川区だったらどうなのかと行政区単位でものを考えます。しかし、それではあまりにも粗すぎるということです。

つまり、人々の生活は、行政区ごとに大きく変わるわけではなくて、荒川区から足立区にかけては連続して、あるいは墨田区にかけては連続して生活が続いている。そういうことがこの地図の中からわかるわけでありまして。それが1つです。

2つ目は、特徴的にある区にしかないようなクラスターは存在しないというわけです。ここにピンクがありますけど、このピンク色は倉沢さんがこだわってつけたみたいなのですが、これは繁華街です。ピンク色はあまりないのですが、ここにしかないわけではなくて、いくつかある。そういうふうにして、どこかの区にしかないようなクラスターはないということもわかります。

ここで、1975年の東京23区が、工業型社会の特徴的分布を示しているということをこれから申し上げたいと思います。

工業型社会において、なぜこのような形になったのかというそのメカニズムについてお話をします。今のカラー図〔図14〕の中から、その一部を取り出してつくったのがこの地図であります〔図15〕。まず、左側のほうは、この真ん中が皇居でありまして、この皇居のすぐ東側には、典型的繁華街が広がっています。典型的繁華街を取り囲む形で伝統的卸商業地区というものが広がっています。ですので、まず皇居があつて、そのすぐ東側に典型的繁華街がありまして、それを取り囲む形で伝統的卸商業地区がある。さらに東側を見ていきますけれど、今の伝統的卸商業地区のすぐ外側に、ブルーカラーの既成住宅地が広がっていた。そして、東京23区の西側には、ホワイトカラーの既成住宅地が広がっていた。これが1975年、つまり、工業型社会である東京都の特徴でありました〔図16〕。

もう一度お話をしますと、真ん中に典型的繁華街、つまりCBD、Central Business Districtがありまして、それを取り囲んで、伝統的卸商業地区がある。伝統的卸商業地区から扇形にさらに広がって、ブルーカラーの既成住宅地がある。工場労働者などをブルーカラーと言いますが、そのような人たちがこうやって扇形に広がって生活をする形になっている。これが特徴であります。

なぜこのような空間構成になったのかということを考えてみたいと思います。

それを考えるためには、当時の工業化を支えた産業集団について思いを馳せなければいけないのですが、この当時、1970年代、東京や大阪で生産されました日用消費財は、日本全国の市場に出荷されて消費されていました〔図17〕。ポイントは、日本全国の市場に出荷されていたということにあります。つまり、日本全国にマーケットが広がっているのです、そのマーケットで次に何が売れるのかということ、東京や大阪はいつも情報として集めなければいけなかった。これが鍵です。つまり、全国でどんなものか売れそうなのかという情報を巧みにキャッチして、キャッチした情報をいち早く加工業者に流す必要があった。つまり、問屋がこれからこのようなものが売れそうですから、こういうものをつくってくださいと加工業者に話をして、そうしたら加工業者は、このようなものができましたが、売れそうですかと言って問屋さんのところへ持っていく。そういうことができれば、東京でつくったものを日本全国に売りに出すという芸当はできなかったはず。日本全国という非常に広がったマーケットの動きに即応するために、情報に敏感でなければいけなかった。そのためには、卸売問屋と加工業者が空間的にも機能的にも近く、重なりあって発展する必要があったのだと、1973年に書かれた論文の中で板倉さんが言っています。

そういうことから、産業集団が集積をしていったのではなかろうかというわけであり。一つだけ実際にデータをお見せしますけれども、これは、東京の袋物産業の分布図があります〔図18〕。白い丸が卸業者、黒い丸が加工業者です。卸問屋がどこに集中していたかといいますと、今でいいますところの東神田のあたり、このあたりです。ここには非常に卸問屋が集中しています。この先には、こうやってまさに扇形に広がって、黒い点々で示されている加工業者を見ていただくといいのですけれども、この扇形に広がったところに集中していることがおわかりになるかと思います。このように、卸問屋がこの扇子の要の部分に集中していて、先のほうには加工業者が集中するというスタイルがここで見えるわけであり。ます。

これを社会地図に落とし変えてみますと、このような形です。伝統的卸商業地区がここに広がっていて、その先にブルーカラーの住宅地が広がる。まさに先ほどお話した、産業集団の集積と同じ構造がここに生まれてくるわけであり。ます。

このような形でブルーカラーの既成住宅地が、東京23区の東側に広がっていきますので、東京23区の西側には、当然ホワイトカラーの既成住宅地が広がるという構造ができてきます〔図19〕。これが工業型社会、1970年代に完成する東京23区の姿ということでございます。

このような産業集団の集積の中で、人々が大量に東京に集まってきて、この中で暮らす

ことが非常に難しいということから、このホワイトカラーの既成住宅地を越えて外側に広がっていく。郊外化ということが起こってきたのであります。

では、そのような郊外化の流れがストップをして、再都市化ということが起こってきたのはなぜか。そのお話に移ります。

この再都市化というフェーズはいつから起こってきたかと申しますと、実は、脱工業型社会に向かう1980年代から生じております。1980年代に、東京がどのように変わっていったのかということこれから見ていきます。

それを見るためには、製造業の分布を見ることが必要であります。先ほど申し上げたように、1970年代の工業型社会を支えていた産業というのは、製造業です。しかし、この製造業というのが実は、1970年代以降、80年代、90年代にかけまして東京から離れていく、分散するという傾向がみえます。それをこれからご覧に入れたいと思います〔図21〕。

まず左側は、製造業の事業所の1960年の分布です。右側は、製造業の従業者の比率を示しています。これを見ますと、東京都ではかなり特徴的に製造業が集中している地域が3つぐらいあります。1つ目は城東、あるいは城南地区と言われる場所です。2つ目は多摩地域です。3つ目は埼玉県に広がる「地場産業」と書いてある部分です。この地場産業というのは、例えば小川町の和紙であるとか、あるいは長瀨のセメントであるとか、そういった産業でして、東京都の製造業を牽引していくような産業ではありませんので、これは外して考えたいと思います。ですから、これから考えたいと思っているのは、この城東・城南地域であります。こちらの多摩地域にも製造業が集中しているのは理由がありまして、多摩川の水を使って工場を展開できるのですが、これも置いておいて、城東・城南地域を集中的に見ていきたいと思います。

この城東・城南地域の特徴は、従業者の比率を見ていただくとよくわかるかと思います。製造業の事業所の比率と、従業者の比率をあわせてみるとおもしろいことがわかります。まず、城東・城南地区では、事業所の数も多いし、従業者の数も多いということがわかります。一方、京浜地区は、事業所の数は少ないのですが、従業者の数が非常に多いということがわかります。京浜地区は事業所の数が少ないけど、従業者が多い。城東・城南地区は、事業所の数も多いし、従業者の数も多い。ここから分かることは、京浜地区に大規模な工場が多いということです。一方、城南・城東地区は、小規模な工場が多いということです。ですから、大規模な工場が多い地域と、零細企業が多い地域というのが地図上からはっきり分かります。

そして、これからお話ししたいことは、この城東・城南地区、それからこの京浜地区でどのようなことが起こったかというお話であります。

1991年の地図をご覧にいたしたいと思います〔図22〕。先ほどの1960年の地図と最も違うのは、茨城県南部です。1960年の地図をみますと、茨城県南部には事業所はそれほど多くありません。当然従業者も多くありません。ところが、1991年になりますと、事業所の数も従業者の数も増えてまいります。それは、都心近くにあった、城東・城南地区の工場がこの地を離れて、しかし、いきなり中国や東南アジアに行ってしまうわけではなくて、茨城県南部に工場を移転するというようなことが起こったというわけであります。

この城東・城南地区をもう一度みますと、従業者の数が若干減っておりますけれども、事業所の数は相変わらず多いので、まだ零細企業が残っているということがわかります。一方、先ほどお話しした京浜地区のほうは、従業者の数が減っています。ということは、大規模な工場が京浜地区を離れてどこかに行った。この一部が先ほど言ったように多摩に移動したり、あるいは茨城に移動したりしたということが予想されるわけであります。

しかし、すべての工場が移転したわけではありません。城東には零細工場が残るのです。しかし、城南地域、京浜地域のこの辺は、R & D, Research and Development, つまり、研究に必要な母工場は残っているのだけれども、生産ラインのような大きな敷地面積を必要とするような工場は、どうやらこの地価の安い地域へと移動したのだということがわかります。そうやって京浜地区からは大規模な工場が移転し、そして、城東・城南地区でも工場が移転していったりやめていったりということが起きました。具体的には、この東京23区東部にありました、ブルーカラーの住宅地のあたりにあった小さな工場が移転したり、あるいは操業を停止したりする。それから、倉庫だったところをつぶしたりするということが起こりました。1990年になりますと、荒川区の中にも黄色のクラスターが目につくようになります〔図23〕。足立区の中にも黄色の部分が見えるようになりました。黄色のところはホワイトカラーの住宅地であります。つまり、この辺の工場や倉庫の跡地が住宅地として提供されたので、その安価な土地を手に入れるために人々が入ってきた。そうやってブルーカラー地域のホワイトカラー化が進行し始めたのだと見る事ができるわけであります。

では、1975年と1990年とを比較して見てみたいと思いますけれども、このような形になりました〔図24〕。1975年という時代は、先ほど申し上げましたように工業化の時代でありまして、工業型都市がどのような形をしているかと言うと、23区の東側にはブルーカラー

の住宅地が、西側にはホワイトカラーの住宅地が広がっている。これは産業集団の集積によってこうなったのだという話をしました。それが1990年になりますと、城東地区の工場がやめたり分散していったりして、その跡地にホワイトカラーが入ってくるようになっていったのだという変化についてもお話ししました。

このような変化というのは、先ほどの脱工業化という大きな社会変動にあったという話であります〔図25〕。では、脱工業型社会に向けて、どのようなことが起こっていったのかということをもう一度見ておきたいと思いますけれども、特にバブル崩壊後なのですが、国は、国公有地の売却政策を開始しました。国が持っている地域をどんどん売っていくというわけです。それから、容積率の規制緩和を行いました。容積率の規制緩和を行ったということは、単位面積当たりで売りに出すことができる空間の量が増えたということです。ですから、ディベロッパーは一定の面積を買ったとしても、今まで以上にたくさんの住宅を提供することができるようになった。そうするために、規制緩和をしていったというわけであります。それから、不況に苦しむ企業は、都心の土地を売却するようになっていきます。それにあわせて住宅価格は下落していきます。そして、住宅ローン金利の低下を行いますし、住宅取得者に対する所得控除を行うようになりました。

このような都市の変化の中で、人々の時間も変化をしていきます。先ほどお話しした団塊の世代の子供たち、第2次ベビーブーマー世代が住宅購入年齢に達しました。この2つのことが相まって、都心における分譲マンションブームが起こってきた。そのことによって、都心の再利用がなされてきた。これは平山さんが『東京の果てに』という本の中でお話ししていたロジックであります。先ほどご覧にいった、1975年と1990年のクラスター図の変化にも、その片鱗があらわれているというわけであります。

随分長いお話でございましたけれども、このような形で東京の社会空間構造が変化してくる中で、人々のつながり、人と人との関係はどう変わっていったのでしょうか。そのことをこれから考えていきたいと思います。そういう変化の中でフードデザート問題ということが起きているのだというお話に、後半戦つながっていかうと思っています。

いよいよつながりの位相というところに話をもっていきますけれども、それでは、こういった変化が起きている都市社会において、人と人とがどのような形でつながっていたのか。都会人というのは一体どのような社会関係を持っていたのかというあたりを最初にお話しておきたいと思います。

よく言われるのは、都会人は孤独であるという言説であります〔図27〕。これはもともと

ドイツの社会学者、テニースが言ったことでありまして、ゲマインシャフト、本質意志に基づく結合から、ゲゼルシャフト、選択意志に基づく結合へという変化が都市においては特徴的なのだというふうに言われていました。

これと同じようなことがアメリカの社会学者ワースによっても指摘をされています。ワースはどういうふうに言ったのかといいますと、都市化というものが進行しまして、空間的には凝離していく、すみ分けが進行するとワースは言っています。先ほど見てみたように、東京23区も東側にブルーカラー、西側にホワイトカラーという形で空間的に凝離をしていましたが、そのような棲み分けが進行するとワースは言っています。ワースによれば、第1次的関係から第2次的関係へと人々の社会関係が変化をしていくのだということを言っています。

第2次的関係というのはどのようなものかと言いますと、皆さんがコンビニで商品を買ったときのお客様と店員の関係だと思ってください。例えば、お水を買いました。これをレジへ持って行って、はいと言ってお金を払って買います。その時に、今日は暑いですねとか、お水がおいしそうですねとか一生懸命お話ししたりしません。そうではなくて、単にこれを幾らで売る、あるいは幾らで買うということが主になる関係であります。これが第2次的関係。第1次的関係というのは、田舎のおじいちゃんおばあちゃんが電車に乗ったときの感じです。隣に座っている人たちに、どこから来たのですかとか親しげに話をします。そういった関係が第1次的関係であります。そういう全人格的につき合うような第1次的な関係から、表層的で目的合理的で、そういった第2次的な関係へと都市化にしたがって人々の生活は変化するのだとワースは言います。

なぜそうなるかという、都市社会というような大量の人が集住している社会において、いちいち、どこから来たのですかとか仲良くなる関係を築いていくなんていうことは不可能です。そういうことができない中では、やはり目的合理的に、今は、商品売る、商品を買う、そういう関係だけでつき合うべきなのだ。そのような関係へと変化していつてしまうのではないかとワースが言いたかったことであります。そうやって第1次的関係から第2次的関係へと変化をしてくと、将来的にはばらばらで流動的な大衆の集まりになってしまうのではないかとワースは言っていました。そのような形で、都会人は孤独であるという言説がたくさん流布したわけであります。

ところがこれに対して、そうではないだろうと異を唱える人たちもいました〔図28〕。都会人は決して孤立していなし、病的でもないという考え方があります。これはガンズとい

う人が主にそういうことを言っています。たしかに、都市内部の貧困層集住地区では社会的解体が見られる。しかしながらそれは、経済的貧困のためであって、都市の規模が大きいかからとか人口密度のためではない。つまり、都市化が進行するから社会解体が起こるわけではなくて、経済的貧困のせいで社会的解体は起こるのだとガンズは言います。その証拠としては、独身者や子供のいない夫婦が住んでいる地域、つまり都心部です。都心部ではコミュニティに深く彼らはかかわっていない。しかしながら、結婚して子育て期になると、郊外地域に移り住んで、そこで彼らたちもコミュニティに参加するようになる。これを見てあげれば、都市化という問題ではなくて、どのようなライフステージにいるのか、つまり、独身や子供がいない夫婦というような状態のときには人とかかわらない。しかし、子供が生まれればやはりコミュニティに参加するようになるのだ。それは都心とかそういう問題ではないのだ。都心で子育てというのは、なかなか難しくて、広い地域を手に入れるために郊外に行ってしまうだけなのだ。だから都市化とは関係ないのだというふうにガンズは言います。

もう少し整理してお話しますと、これまでワースたちは、人口量、密度、異質性という都市の特徴が人間関係を規定するというふうに説明をしてきました。しかしガンズは、そうではなくて、むしろ年齢とか性別とか職業とか子供がいるかないかとか、そういった社会構成が人間関係を規定しているのであり、都市化の問題ではないのだという批判をしています。

これと同じような批判がほかにも出てまいりました〔図29〕。例えば、都市には新しいタイプのネットワークがあるというお話であります。これはコミュニティ解放仮説で、ウェルマンが言っているものなのですけれども、交通通信手段の発達によって、親密なきずなが空間的な制約から解放されて、広域分散的なネットワークの形で存続しているという考え方があります。

また、フィッシャーは、都市下位文化理論ということをしていまして、異質な人びとが大量に、しかも高密度で都市に暮らしていると、非通念的文化を志向するもの同士が会えるチャンスが増える。そうすると、仲間の数が多くなるにつれて、そのネットワークを支える専門的な機関も発達をする。それがますます仲間を引きつけることになる。こういう形で都市には下位文化がたくさん出てくるのですという話をしています。

つまり、都市では人々が孤独になっていくと単純に思われていましたが、どうやらそうではない。都市にも相変わらず濃厚なネットワークが残るし、下位文化みたいなものもた

くさん生まれてくる。それが現在のこの人間関係に関する言説であります。

では、なぜ一体このようなことが起こるのか。人間関係が疎になっていく。どんどん人と人とのつながりがなくなっていくという研究結果もあるし、いや、下位文化はいっぱいあって、例えば秋葉原に群がる人たちのような、そういう人のネットワークというのは都会にいっぱいあるではなかろうか。そういうことも観察される。このように、全く相反することが都市の中で見られるのはなぜかという、それは実は、都市には様々な地域があるからで、そういう地域性を全く無視した、都市一般論で話をしているからだとも考えることもできます。

今までお話したのは、アメリカとかドイツの話ですけれども、日本の中ではどのようなことが言われてきたかという、社会システムは変化するのだということが言われています〔図30〕。これは倉沢進が言っていることですが、かつて農村では生活問題の共同処理が行われていた。例えば、清掃活動は共同で行われていたし、治安維持も共同で行われていた。それが、都市化が進行するにしたがって、専門処理システムに取ってかわられるようになった。清掃活動は清掃業者に頼むようになり、お金を払ってごみを持っていってもらえるようになる。治安維持も自分たちでやるのではなくて、警察とかセキュリティサービスに頼むようになる。そういう変化が都市化の中で起こってくるのではないかというわけがあります。

そういった共同処理と専門処理、このバランスをとっていくことがこれからの社会システムを考える上で、非常に重要なのだということを倉沢は言っています。このあたりが実はフードデザート問題につながっていきますので、最後にもう一度このお話をしてみたいと思います。

このように、社会システムあるいは社会関係が様々に異なっていることの一つの理由は、地域特性をこれまであまり考えてこなかったことにあります。都市というところは一枚岩的であるというふうに考えて、都市社会にはこんな人間関係があるという、かなり乱暴な議論をしてきたのですが、これからは地域特性を考えながら、どういう地域にはどのような人と人とのつながりがあり、どういう地域ではどのようなつながりが重要なのか。そのようなつながりについて、地域ごとに考えていく必要があるのではないかと。そう私は考えています。

では、地域特性とは何なのかということが次のお話になります〔図32〕。ここでは、4つぐらいのお話を取り上げたいと思いますけれども、まず地域特性を考えると、我々は

東京という言葉が安易に使いますが、東京というのはどこに広がっているのでしょうか。これもよく学生に聞くのですけれど、東京とってイメージするところはどこですか。千代田区、中央区、港区のような都心3区を思い浮かべますか。東京23区を東京と考えますか。檜原村を含む東京都で考えますか。埼玉県はどうですか。さらに言うとこれです。千葉県浦安市舞浜1丁目の1、ここは東京でしょうか、東京じゃないでしょうか。「地理的には千葉県ですがここは東京です。なぜなら東京ディズニーランドがここにあります。」という考えもあります。というわけで、東京と言っても、実は我々が考えている東京というイメージは漠然としてあるのだけれども、どこなのかよくわからない。そして、東京には様々な地域社会があります。そのことを無視して、人と人とのつながりという議論をするのは乱暴ではないか。そう私は思うわけであります。

東京都墨田区東向島というのは、どのような形になっているのかというと、このようになっています〔図33〕。東京の下町でありまして、こういうふうに非常に狭隘な道路があります。木造住宅が密集しており、手を伸ばせば互いに握手ができるような住宅です。そこでは、このようなものがあります。これは何だかわかりますか。手押しの井戸のようにみえますが、これは路地尊という名前がついています。これは周辺に降った雨水をこの後ろにためまして、その雨水を使うことができます。そういう設備で、墨田区が全国に先駆けてつくったものです。人々はこれを利用して、この草花に水をまくこともできますし、初期消火にも使うことができます。このような路地尊が壊されないで、しかも路地尊の周りにゴミがちらからないで維持できる程度の人と人とのつながりがきちんとあるというのが、この東向島の地域の特徴であります。だれかがこんなもの壊してしまえというような形で壊してしまう地域ではないということです。そういうふうに壊されている路地尊は1基もありません。この地域では非常に大事に使われています。

では今度は、同じ下町ではあるのですけれども、皆さん多分下町と思わない、江戸時代には下町であったこの地域、中央区銀座を見てみたいと思います〔図34〕。今見ていただいているのは、中央区銀座の松屋銀座です。この写真を見て、実は400年前の江戸を見ているのと同じ光景が広がっているのですよと言うと、驚きますでしょうか。400年前もこれと同じスケールのものがここにあったのです。江戸建設当初なのですが、武家地というのは、大名屋敷では京間で60間というふうに決まっていたのです。現在の銀座の松屋は、この60間の長さとは全く一緒です。ですから、先ほど400年前のものを見せているのと同じですと申し上げたのはそういう意味であります。この京間60間を細かく区切って町人地が出来上っ

ていったということが、江戸時代建設当初のまちであります〔図35〕。それが銀座には残っているわけでありまして、そういう江戸時代の遺構とともに生活をしているのが銀座。それに対して、こういう東京の下町というのも現在でも残っている。そして郊外に目を向けると、多摩市にはこういったニュータウンが広がっている〔図36〕。このようにさまざまな地域社会があるにもかかわらず、人と人とのつながりは都会ではこうなっていると断言するのは、あまりにも乱暴でないかという話であります。つまり、それぞれの地域社会ごとにそれぞれに必要な、あるいはそれぞれに適合的なつながりの位相というのがあるだろう、それがどういうもので、どういう場所にどういうつながりを回復していったらいいのか、どういう場所にどういうつながりを作った方がいいのか、それをこれから考えていく必要があるのではないかということなのです。なぜそんなことを考えているかという、いよいよフードデザートに関係しますが、そういった人と人とのつながりというものを考えていかないと、実はフードデザート問題も簡単には解決できないのではないかと考えているからです。

最初に申し上げたとおり、フードデザート問題というのが食糧難民問題と近いのだけれどもちょっと違う、単に食品にアクセスできないという話だけではなくて、食品へのアクセスから排除されている人たちであると申し上げました。そういったことを考えるためには、この人たちがどのようなつながりの中で生活をしているのかということ、我々はきちんと調査をしていかなければいけないのではないかと、そう考えております。そして調査を開始したのですが、まだ成果がたくさんはありません。これから団地、都心、郊外、地方都市といろいろやっていきたいのですけれども、分析が完了しているのは団地の話だけです。今日は団地のお話をしてみたいと思います。

調査は、東京23区の中でかなり初期の段階にでき上がった団地である、高島平団地で行いました。今年の3月にやったのですけれども、高島平団地の世帯の地理的分布や部屋のタイプ等が均等になるように留意して2,000部をポスティングしました。回収票数は約300であります。このうち、いろいろな年齢の方がいますので、60代、70代、80代の人で性別についてきちんと回答してくれた203名を分析の対象として、これからお話をしたいと思います。

この高島平は、どこに暮らしていても500メートル以内に商店があります。500メートル以上離れたところに買物に行かなければいけないとなると、買物難民につながっていくのですが、そういったことはなくて、500メートル以内に大体商店がある地域です。ですから、

食品にアクセスできない、食料品店に行けないという地域ではない。このような地域で、食がどうなっているのかということを確認してみたというわけであります。今日お話しする内容は、まだ回答者の偏りの分析をしていませんので、速報の段階です。このため、今回お話しする内容が確実なものであるというところまで言えません。というのは、2,000部配布して、回収した票数が300でありますので、回収率はそれほど高くありません。回答してくてくれた人たちがどんな人たちなのかということを、ほんとうはまず分析しなければいけないのですが、そこができていないので、誤差を考えながら解釈していきたいと思っています。

では、まず回答者のプロフィールからいきますが、年齢で見ますと60代が44%、70代が43%、80代が13%ですので、これからのお話はほとんど60代、70代の話であると考えていただければ結構です。性別に関していいますと、男性36%、女性64%なので、ほぼ女性のお話と考えてください。それから、子供がいるという人は65%、ですから約7割の方は子供がいる、そういう人たちです。しかしながら家族構成を見ますと、単身が40%、夫婦のみが40%、2つ合わせて80%ですので、子供はいるのですが別居しており、1人か、もしくは夫婦2人で暮らしている、それがこの高島平の60代以上の人たちの生活であると思っています。

このフードデザートというときに我々が指標としていますのは、実は食の多様性指標です。肉、魚、牛乳、海草、いもなどの10の食品群を挙げまして、4項目以上をきちんと食べている人たちは健康問題を生じません。しかしそれが3項目以下になりますと、健康問題を生じるという研究結果が出ています。そういう研究結果があるので、それに依拠してお話をします。つまり3項目以下しか食べていないような、食の多様性が乏しい人、それは高島平でいいますと全体の43%になりますが、この方々は、数年後の健康状態が悪くなる可能性を持っていると言うことができそうです。では、こういった人たちで食の多様性が低くなってしまうのか、それをこれから分析してみたいと思います。それが目標です。そのために、最初にまず活動能力というのを見ておきたいと思います。高齢者の健康状態をはかる指標として、老研式活動能力指標というのがあるのですが、満点16点で、満点という方が約4割います。これは普通のことです。この老研式活動能力指標はほとんど満点になるのですけれども、今回の調査で満点の方は約4割。一個足りないという人たちを合わせると60%ぐらい、これも普通の傾向です。ですから、高島平団地の人たちが特に健康に問題があるわけではありません。一般と同じです。

それから、隣とおつき合いというものを聞きました。なぜこう聞いたのかというと、近所の人という聞き方だと、その人によって思い浮かべる範囲が変わってしまいます。そこで、近所の人という、そういうあいまいなことで聞かないでダイレクトに、隣とどういうつき合いがありますか、と聞きました。お隣さんとおつき合いで右隣の人を挙げてください、もし右がいなければ左を挙げてください、左がいなければ上を挙げてください、という形で聞いています。あいさつや立ち話をするという人は90%いました。この結果を高島平の方にお見せしますと、それは非常に多過ぎるのではないかと、あいさつする人だけがアンケートに答えてくれたのではないですか、という言い方がありましたので、回答者についてきちんと分析しなければいけないというのはそのあたりにあります。一般よりもちょっと高いのですけれども、大体8割方の方はあいさつや立ち話をすると答えますので、それほど高い結果だとは思いません。この分析でいうと9割があいさつや立ち話をする。隣の家族構成を知っているかどうかについては、76.6%、約8割の方は家族構成を知っている。お隣の世帯主の仕事を知っているかどうかになると、48.3%ですから、ほとんど半分の方は隣の家の世帯主の仕事を知っています。旅行土産のやりとりをするかについては、43.4%です。そこから、互いに行き来があるかどうかでは、25%ぐらい。悩みごとの相談をするかになると21%です。連れ立って外出をするか15%、物の貸し借りをするか11%、一緒に泊まりがけの旅行に行くか2.5%という結果でありました。この隣の人とのつき合いにつきまして、このままだとわかりづらいので、お隣の人とのつき合いの構造を分析したものを次にお見せします。これは主成分分析という分析手法を使って分析したものでありまして、このような10項目ぐらいのおつき合いにどういうまとまりがあるのかということ进行分析してみました。その結果、隣の人と互いに行き来もするし、物の貸し借りもするし、お土産も交換するし、悩みごとの相談もするし、隣の家の世帯主の仕事も知っている。なおかつ、連れ立って外出もするし、一緒に旅行にも行くし、あいさつもするし、家族構成も知っている、すべての項目についておつき合いをしているというような特徴を持っている人たちがいます。それがすべてかということそうではなくて、これとはちょっと違う交流をしている人たちがいます。それがここで都市的交流と名づけたものであります。これはどこが違うかというと、お互いにあいさつをします、家族構成も知っています、泊まりがけの旅行に行ったりもします、しかし悩みごとの相談はしません、というタイプの人たちです。このタイプについて、私のほうで「都市的交流」という名前をつけました。先ほどの、すべての交流があるタイプを「村落的交流」と名づけて、相談はしない、だけ

どあいさつはするし、隣の家族構成ぐらいは知っている、というタイプが都市的交流であります。それに対して3番目の交流のあり方は、連れ立って外出はする、旅行にも行く、しかしあいさつはしないし物の貸し借りもしないし、世帯主の仕事も知らないし家族構成も知らない、という人たちがいます。あいさつしないにもかかわらず、何で連れ立って外出するのか、あいさつしないのに何で一緒に旅行に行くのかと思うかもしれません。町会とか自治会の活動、あるいはいろいろなつながりの中で、確かに名前も知らないし、そうかもしれないけれども、一緒に出かけて行くということが機会としてある、そういうことが多分この地域で行われているのだろーと思います。ですから、行事で連れ立って動くことはあり得るけれども、隣として認識していないしあいさつもしない、そういう「交流がない」というパターンの人たちがいる。それと、この都市的交流の差はどこにあるかというと、都市的交流の場合あいさつはするし家族構成を知っている、そのぐらいの距離感は持っているんだけど相談はしない、そういった深入りはしないというふうにつき合っているわけです。ですから、全く交流をしない人と、ある程度知っているんだけど深い交流はしない人と、たくさん豊かな交流を持っている人たちという3つの構図にどうやら分かれているということがわかりました。この3つの主成分で全体の63%を説明しますので、かなり説明力は高いのだろーと思います。ではこういった付き合いの仕方、それから健康度、そして年齢、家族構成といったものを要因として、食の多様性の低下を説明できるかどうかという説明モデルに、最後に移ってみたいと思います。

これはロジスティック回帰分析という分析手法を使って、食の多様性が低下する要因を分析してみたものであります。先ほど申し上げました老研式活動能力指標、人の健康度ですが、これは非常に強く関係します。この得点が1点上昇すると食の多様性が低くなる確率は10.5%減少します。その影響を取り除きます。この影響をコントロールし、一定にしても性別で変化があります。どういう変化かというと、女性に比べて男性は2.5倍食の多様性が低くなる可能性があります。ですから、健康を害していく、食の多様性が乏しいというのは女性に比べて男性のほうが多い。気をつけなければいけないのは男性であります。この2つの影響を取り除いても、なおかつ家族構成を知っているかどうかという変数が残ってきます。隣の家族構成を知らないという人は、知っているという人に比べて2.26倍食の多様性が低くなる確率が高くなるという分析結果が出てまいりました。つまり、隣の家族構成を知らないというような付き合い方をしている人は、隣のことは知っているという人に比べて2.26倍食の多様性が低くなる確率が高くなります。ちなみに年齢、家族構成、

つまり単身なのか夫婦2人で暮らしているのかといったこと、子供があるかどうかといったことは有意な関連は見られませんでした。ですから、年齢や家族構成の問題ではなくて、健康度が高いほうが食の多様性は低くならない、そういう影響を除いても、なおかつ隣の家の家族構成を知らない人は、知っている人に比べて2.26倍も食の多様性が低くなる。つまり、数年後に健康障害を起こす可能性があるというわけであります。家族構成を知らないというのは交流がない人たちだけです。都市的な交流がある人たちは家族構成を知っていますので、この交流はないという人たちが非常に危ない。食の多様性が低くなる可能性があるということでありまして、結局結論的にはお隣と交流がないというような人は村落的交流、もしくは都市的交流を行っている人の約2倍程度食の多様性が低くなる傾向がある。つまり、フードデザートになっていく可能性があるということでございます。

では、最後にまとめをしておきたいと思いますけれども、つながりの位相とフードデザートということでお話ししますが、今申し上げたとおり、交流がない、つまり家族構成すら知らない、そういう人は食の多様性が低くなる可能性が高い、つまりフードデザートで暮らす可能性が高いということであります。この分析結果をもって、こういうふうにも考えようという困るということをまず言います。それは、家族構成を知らないからいけない、家族構成リストをつくって配布すれば食の多様性の低下を防ぐことができるという考えです。そんな単純なことではなくて、つまり隣の家の家族構成を知っているというような程度のつながりが必要なんだということを、この分析結果は示しているのだと思います。だから、隣の家族構成を知らないことが悪いと新聞記事に書かれてしまうと、隣のことを知っていればいい、今どきもうプライバシーとかそんなこと言ってはいけなくて、隣のことは知りましょうとなる。そういう話では全くもってないわけであります。そうではなくて、隣の家の家族構成を知っている、でも深入りはしない、そういうつながり方もありました。ここでの都市的交流というのはあいさつもするし家族構成も知っている、だけど相談はしないというタイプの付き合い方でもよいということなのです。ですから、ステレオタイプ的には他者との深い豊かな交流があるといいと一般的に言われがちですが、必ずしも深く豊かな交流が必要であるわけではないと思います。むしろ、どういうつながりが必要なのか、隣の家の家族構成ぐらいは知っているという、そういうつながりがどんなものなのかということを、もっときちんと我々は研究する必要があるだろうと思っています。ですから、今日の段階でこういうことなんだときちんと言えるまで分析は進んでいませんが、つながりの位相をとらえていく研究が必要でありまして、それを団地の中

ではどうなのか、郊外社会，都心，地方都市ではどうなのかということを積み上げていく必要があるのではないかと考えています。そういうことをしないと，このフードデザート問題を考えるときにも，単にお店をつくれればいいとか移動販売をすればいい，きっとそれだけのことではないのです。この高島平では500メートル行けば大体どこにでも商店があります。そういうところであっても食の多様性が低い人たちがいます。それがどういう人たちなのかということを今分析しましたので，そういう環境を整えればすべて解決するという話ではなくて，どういう社会関係を我々は築いていく必要があるのかということを考えなければいけないと思っているわけであります。

今日は都市社会におけるつながりの位相，どういうつながりがあるのかということとフードデザート問題がどのように切り結んでいるのかといったあたりを，まだ十分な分析ではないんですが，高島平の分析結果を踏まえてお話をいたしました。

【質疑応答】

Q 先般，新宿区の戸山団地のほうでフードデザートまでいかないんですけれども，それに近い地域の調査をやりました。先生の言われるフードデザートの対象地域のいわゆる年齢層，フードデザート問題の対象となっているのは，最初に言われた団塊の世代の方々のみを対象とされているのでしょうか，それとも，それ以外の方々も対象とされているのでしょうか。

A いろいろなことをしゃべったので混乱されているかと思いますが，団塊の世代をつかんでフードデザートと申し上げているわけではありません。高島平の話でいいますと，60代，70代，80代の分析結果でありますので，必ずしも団塊の世代だけではない，もうちょっと広いところを取ってフードデザートという話をしたいと思っております。

Q スライドの28ページ，「都会人は孤立していないし病的でもない」というタイトルで始まるページなのですが，その2行目から3行目にかけて「社会的解体」という言葉があります。この場合何を指して社会的解体とおっしゃっているのかをお願いします。

A 「社会的解体」とここで言っているのは，人と人とのつながりがなくなってきていて，社会秩序が失われていく状態，これを社会的解体とこの研究の中では言っています。社会秩序が失われるというのはどういうことかといいますと，そこで非行が生じたり，あるいはギャングが活躍したり，そういう社会秩序がなくなって社会の中が崩壊，解体していく，そういうことを指して言っています。ですので，つながりが全くないという

のは実は違うんですけれども、ある種の秩序の共有がなくなって社会が崩壊していく、これが社会的解体とここでも言われていることです。

Q 客観的基準はありますか。

A このガンスの研究の中で客観的な基準というのは特にはないです。

Q では、何となく秩序が失われたと思われるとか、そういう感じですか。

A 犯罪率が高い、少年非行率が高い、そういう指標で考えることはできるかと思います。

Q 最後の部分で高島平団地の高齢者の方のアンケートの分析はとても興味深く拝見しました。アンケートをやるときに、これは実際聞けないのか、あるいは聞いてもちょっと制度の問題があるのかとは思いますが、食の多様性の要因を考えると、体がきくかとか近所の人を知っているかということも大切なのでしょうけれども、例えば高齢者の方ですと年金をもらっているのかどうか、それから所得はないにしても貯蓄があるのか、要は金があればそれだけ交流する余裕も出てくるのかなという金目の絡みを今後とらえていくようなお考えというのはないのでしょうか。

A 高齢者の生活を考える上で、大事なことは3つぐらいありまして、1つはおっしゃったように経済的な問題です。もう1つは健康の問題です。さらにもう1つが社会関係であろうというのが大体一般の高齢者研究の知見であります。ですので、収入あるいはストックというものを調査することは非常に重要なことですが、残念ながらそれを聞くと回収率が非常に下がるというジレンマがありまして、今回の高島平では聞いていません。でも、なぜ聞かないという選択をしたかといいますと、「高島平団地というところに選択的に現在でも暮らしている人たち」という意味での階層性は大体確保されるだろうということがあるからです。例えばビル・ゲイツのような人は多分住んでいないだろうということがありまして、調査の回収率をあまり下げるよりは、これは聞かないでもいいかということで載せていません。ご指摘はそのとおりだと思いますが、住宅階層的に一定なので、多分その影響はそれほどないだろうと考えています。

Q 高島平の調査のところで、これはポスティングなので細かいところまで書かせるというのは非常に難しかったと思うのですが、集計中ということもあるので、省略されていることもあるのかと思います、3お聞きします。

1つは、プロフィールを聞くときに、何年ここに居住していたかという居住歴みたいな期間を聞いているのかどうかということです。2つ目は、職業、つまり60代、70代、

80代ということでしょうから、おそらくリタイア組と思いますが、過去どういうお仕事をされていたのかというところです。最後3つ目に、移動手段の有無ということは聞いていないのか。あそこの団地は自家用車を持っている方はかなり少ないとは思いますが、圧倒的なミニバイク、自転車の文化のところですよ。ある程度、基本的には結構健康な人が多いといったときに、移動手段に対して意外と移動の自由を持っていそうな人が多いという感じはしました。そこを聞いているのかどうかということを教えてもらいたいということです。それと、前半のブルーカラーあるいはホワイトカラーというところの東京都の変遷、1990年代にいけば第二の山の手、第三の山の手みたいな論議もあったと思うんですが、いわゆる高島平というところはおそらくブルーカラーの地帯であろうと思います。そうするとこれは仮説なのですが、お隣というコミュニティ以外、つまりバイクで500メートルぐらい行ったところに昔一緒に働いていた何とかさんが住んでいるとか、そういう隣ではなくて、いわゆる近隣、近所、そういう土地柄にふさわしい、土地柄を反映したようなコミュニティがかなり強いのではないかということを思ったのですが、そのあたりは高島平を選んだときに大体どのようにお考えになったのかということですよ。

A 最初のほうから申し上げますが、居住歴、それから職業・キャリアについてなんですけれども、非常に重要な変数であることは承知しているのですが、残念ながら聞いていません。というのは、調査票のボリュームの問題があります。さっき言った食の多様性というのを聞くために10項目を使いますし、健康状態について聞くために16項目使います。そういった形で調査票が重くなってしまうので、泣く泣く居住歴あるいは職業・キャリアというのは聞いていません。ただ、この高島平団地というところを取り上げましたので、先ほどの方にも申し上げたとおり、ある種の職業的なものとか、そういったものはコントロールされていると考えています。移動手段に関しては聞いています。お店までの移動手段をお答えくださいということで、一番多いものは徒歩なのか自転車なのか等々のことは聞いていますが、今回の分析にはまだそれは投入していませんので、今後投入して分析してみたいと思っています。

それから、ブルーカラーの人がすぐお隣ではなくて、ちょっと離れたところにいて友達をたくさん持っているのではないかという可能性は当然あります。当然ありますが、その近隣でのネットワークを広く拾っていくというのは非常に難しいことなのです。あなたにとって近隣に友達はいますかという漠然とした話をしたときに、近隣というのは

5分だったり30分だったり、はたまた1時間だったりするわけです。ですから、そこをきちんととらえるためにはそれなりの調査票を用意しなければいけないことから、これもまた断念しています。聞きたいことはいっぱいあるのですが、それを全部盛り込んで調査をしようとするとなかなか難しいので、今回それはできていない部分ももちろんあります。ただ、こういうことは考えられます。一般的にすぐ近所ではなくて、ちょっと離れたところに友人関係を形成しているのはブルーカラーではなくて、むしろホワイトカラーだと言われています。どういうことかということ、ホワイトカラーというのは学歴も高く、その学業期間内にさまざまな友達をさまざまな文脈でつくっている。ということは、職場の友達、学校時代の友達という形で転々とネットワークを広げている可能性があるということから、むしろホワイトカラーのほうが空間的に広がっているのではないかとされています。ですので、一般的な近所ではなくて、お隣という限定的な聞き方ではありますが、それが多分一般的な近隣との付き合いとかなり相関が高いのではないのかと思っています。家族構成リストを配布すればいいという話ではないと先ほど申し上げましたが、この隣の家の家族構成を知っているというのが、どういうつながりなのかということのをきちんと調べることがまず重要なのではないのかと思っています。それが近隣との付き合い、ひいては近所にどういうネットワークやつながりの網をつくっているのかということのところにつながっていくからです。今ご質問いただいたようなこと、近所にどういうネットワークが広がっているのかということがもっと簡便に計れるのであれば、そちらのほうがいいという気はします。ですが、このあたりがまだきちんとでき上がっていない、近隣関係をとらえる指標というのはまだ用意されていない段階なので、ここはこれから研究するところかと思っています。ご指摘はまさにそのとおりですので、ぜひそういう方向で僕も研究を進めていきたいかと思っていますが、今のところお答えできるのはこの範囲だということです。

Q お隣とお付き合いのところで質問させていただきたいのですが、将来フードデザートになっていく可能性がある、交流なしのグループの件ですが、連れ立って外出するということ、町会ですとか自治会のつながりで名前は知らないけれども連れ立って旅行することもあるし、活動をすることもあると思います。これは私の地域でも非常に多く見られることで、例えば最近では防災の集まりですとか、夏祭りなんかも自然に集まってみんなでやりますが、それぞれお互いには知りません。その場では一生懸命にやりますが、その後の付き合いもないし、道で会ってもあまりあいさつも交わすような状

態ではないです。つまり、これは必ずしも先生がおっしゃった、深く豊かなつながりではないとは思いますが。しかしこの方たちには、そうやってこういう交流がある。こういう場があるので、協力してほしいという情報が行き渡っているということと、それに対して自分が判断して意志を持って参加しているということがあると思います。けれど、やはり深いあいさつもなし、お互いの事情も知らないということだと思います。これと、あいさつもするし隣の仕事がわかる、家族構成がわかるということと、その違いというのが非常にはっきりしないと思うのです。むしろ、そんなに違いはないと感じているのですがいかがでしょうか。

- A 意志を持って参加をするかどうかということは、非常に重要なことだと思います。ですからその点は非常に重要だと思うんですけども、ここで申し上げているのは、多分意志を持って参加していない人たちだと思います。あいさつもしないし家族構成も知らない、たまたま出て行ったら一緒に何か行動することがあり得るという点では同じような表現形で見えるのですけれども、この中に多分2種類いるんだろうと思います。隣とこういうおつき合いだけして、しかし今おっしゃられたようにある種の情報があつたら自分の意志で地域社会に参加する人とそうじゃない人というのがいるんだろうと。

そうやって意志を持ってきちんと参加している人たちは、多分食の多様性が低くならないのだろうと僕自身は思います。ただ、この中で弁別することは、今はできません。残念ながら、そういうチャンスがあつたら意志を持って出て行きますかということは聞いていませんので、今その分析はできないのですが、ご指摘があつたように、こういう表現形ではその背後に2種類の人がいるだろうということはある得ます。

- Q 申し上げたいことは、そういういろいろな意志を持って活動していらっしゃる方の中にも、隣同士のつき合いをあまり望んでいない、必要性を感じていない、そういうタイプの高齢者の方も非常に多いんです。果たしてそういう方たちが、今後フードデザートとなり得るかどうかというのは非常に興味を持っております。

- A お話はわかっているつもりです。だから、必ずしも隣の家族構成を知らなければいけないという話ではないと申し上げました。常に隣の人の家の家族構成ぐらいは知っていなければいけないということを僕は申し上げたいわけではないのです。そうではなくて、これまで培ってきた、そういうつながりというのはどのようなものなのか、あるいは高齢者にとって一番心地よいつながりというのはどのようなものなのかということをきちんと確かめていく必要があるだろう、ということを申し上げたいわけです。

Q 先生の研究の中で、まさしく緩いつながりを実践しているところというのがあるのかなと思います。今問題になっている高齢者のフードデザートの問題もそうですし、年金の問題もそうだと思うのですけれども、つながりが必要だということは日々言われていると思いますが、そうすると極端に農村部の深いつながりであるとか、旧来の下町におけるつながり、そういうものがまた必要だみたいな話になるのですけれども、なかなか現実的ではないと日々感じるのです。今日お話を聞いていて、緩いつながりを考える必要があるとまさしくそう思ったのですけれども、一体どういうものなのかというのが見えてこない。もし緩いつながりのあるところが地域とか団地であれば、知りたいなと思いました。先生の中でそういう可能性みたいなものはあるのでしょうか。あればぜひ聞きに行きたいなと思います。

A 最初に市民社会論の不在というところで申し上げたかったことがそのことでありまして、いわゆる伝統的な中間集団にどっぷりつかればいいという話でもなく、ただ緩くつながっているというようなつながり方というのはどんなものなのか、それを考えなければいけない。つまり、我々が市民としてこの社会の中で暮らしていくときにどういつながりが必要なのかということを、きちんと議論しなければいけないし、考えなければいけないと言っている人が少ないんです。私は今それを一生懸命主張していますし、さっきお話しした首都大の玉野さんも同じことを言っていますが、そういう研究がないのです。ですから、そこを明らかにしていかなければいけないのではないかと思います。つながりの位相ということで、どういったつながりがどういう場面においてどれほど重要なのかということを確認していく必要があるんであろうと。ご指摘のような濃厚なつき合いだけがいいわけでもないですし、薄いつながりというのはどんなものなのかまだ明らかになっていません。

その1つのヒントは共同処理と専門処理のバランス、そこにあるのだらうと思っています。共同処理ですべてのことをやろうとしたら濃密なつながりがなければできません。専門処理システムですべてやろうとすると、人と人とのつながりが要らないということになります。しかし、すべてを専門処理でやろうとするとどんなことが起こるかと言いますと、自分の欲求を解決するための専門機関だけを重視しようという形になりますので、必ずクレーマーが生じてきます。そういう意味で、私は共同処理と専門処理をどうバランスしていくのかということが、つながりと同時に非常に重要なことなのだろうと思っています。

回りくどく申し上げましたが、それがしっかりできているところというのはここですとご紹介することはまだできません。今それを僕も探していますし、その効果はどこにあるのだろうかということを考えているところです。今ここにそういうすばらしいところがありますと単純には言えないのですけれども、多分ヒントは共同処理システムと専門処理システムのバランスということ、それからつながりにどういう位相があるのかということを中心に考えて、それを大事にするという姿勢があるかということ、それらは学問的にいうと市民社会論というところに最後はくくられると思うのですが、そのことをしっかり議論するということ、そのあたりに尽きるのではないかと考えています。

Q 食の多様性の件、性別に関して2つほど教えていただきたいのですが、まず1つが食の多様性が低くなる確率は、女性に比べ男性が2.5倍高いとあります。ということは、この食の多様性が低くなってくると、男性のほうが不健康になり寿命が短くなる、そういう可能性が高いととらえてしまってよろしいのでしょうか。

A 次回、10月に登場する熊谷先生に聞いていただいたほうが栄養に関しては詳しいと思いますが、彼の研究からするとそういうことがわかっているそうです。ただ、熊谷先生に聞いたほうがはっきりしますが、その食の多様性というのが健康に対する予測要因として最もパワフルであるというのが、その指標の意味だと思います。つまり、3品目と4品目で、今日まで4品目食べていたけれども明日から3品目になったらぐっとだめになるかと、そういう話ではなくて、どのぐらい多様な品目を食べているかということがどのぐらい健康要因につながるのかという長期的な研究をしている中で、3と4に大きな差があったという話だと思うのです。そういう意味で、確かに女性に比べて男性のほうが、健康が悪くなる可能性を潜在的に持っているというのが高島平の分析結果からわかったことです。

Q 私も一応男性なので、その辺が心配です。もう1つ、性差に関してなんですが、この性差はどのような原因から来るのでしょうか。

A 幾つかの要因が考えられるとは思いますが。女性であるとか男性であるということが、ダイレクトに食の多様性に結びついているわけではないのではないかと僕は思っています。どういうことかということ、女性のほうが潜在的な性別役割分業の中で調理をする、食事をする、配偶者の食事をつくる、そういうことを期待されて育ってきた。そういうことがあるので、ちゃんとしたものを食べなければいけないという意識が男性よりももしかしたら強いのかもしれない。そのようなことが響いてくるんだろうと思います。明

日から女性になるので健康になるかといったら、そういう話ではないんだろうと思います。

Q よく衛生のほうで、手洗いとかそういうところも男女差があって、男性はなかなか啓発啓蒙しても行わないと。ただ女性は相手と比べてやるとか、そういう違いがあるというところがコーホート研究でも述べられているのですが、このような点も食に関する男女差に絡んでいるのでしょうか。

A ないとは言いませんが、生物学的に女性であるからだとか、生物学的に男性であるからという問題ではないだろうと僕は思っています。どういうことかということ、例えば今日までは男性だったけれども、セックスチェックをしてみたら実は女性だったということは大いにありますよね。明日から女性といわれるようになって、突然健康がよくなったとか、手洗いするようになったとか、そういう話ではないので、生物学的にどうのこうのという話ではなくて、それまでどういう環境に置かれてくるのか、女性というまなざしの中で暮らしてくるということが食への興味、衛生に対する考え方、そういうものに大きく響いてきているのではないかと、そう思っています。

Q 最後のところで、食の多様性というところではある程度つながりが必要だというお話があったのですが、我々食品メーカーとしては、言い方が悪いですが、フードデザートに一部加担をしてしまっている、例えばペットボトルであるとか、賞味期限がものすごく長くなってしまったとか、そういうことで間接的に影響を与えてしまっているとは思っており、逆にこういう問題を解決していくために、特に我々のような食品メーカーがどういうことをしていくべきかということ、先生としては期待されているのかお聞きしたいのですけれども。

A メーカーさんにどんなことを期待したいとすぐには言えないんですけれども、思いつきで言うならば、人と人とのつながりを回復するような食品をつくってください、というのが僕の注文です。どういうことかということ、1人で食べるのではおもしろくない、だけど人と一緒にわいわい食べるのならばおもしろいというものではできてよさそうですね。だから、ペットボトルでも1人で飲むだけではおもしろくなくて、何人かとわいわい飲めるようなものであれば、つながりというのは少しずつ生まれてくるのではないのか、そういうものはこれまでであったのでしょうか。つまり、食品としてこういうものを安く衛生的に届けばいい、新鮮でいいものを早く届けばいいということをこれまで考えてきたかもしれないのですが、人と人とのつながりが回復できるような食品

というのがもしできるとすれば、それはすばらしいと思います。1人で食べていてもつまらないので、だんだん食べる品目が減ってくるのです、高齢者に関していいますと。朝うどん食べました、面倒くさいから昼も残り物のうどんでもいいです、夜も残っちゃったからうどんでもいいです、1日1品目ですということになってしまいます。だけどそれが、今日は友達のA君が来ました、では一緒に何か飲みましょうかという話になると、少しずつ食べるものが増えていくわけです。だから食というのは、単にガソリンのように栄養素だけ取ればいいというようなものではなくて、だれかと話をしながら、もしくは経験を共有しながら食べていくということが多様性につながっていくと思っています。そういう意味でメーカーさんに期待できることは、単に食べるだけではなくて、人と人とのつながりが回復できるようなものというのが1つ、ある種のヒントになるのではないかと勝手には思っています。

Q フードデザートというの定義というのは、要は一般にご高齢の方とかが物理的に食生活、アイテムを買ってこられないとか、そういったことでよろしいのでしょうか。フードデザートというの定義、概念を改めて教えて下さい。

A フードデザートというの定義は、僕よりもそこに座っている岩間さんのほうが詳しいのですけれども、彼が書いた文章をそのまま読み上げますと「フードデザートとは、栄養価の高い生鮮食料品を低価格で購入することが事実上不可能なインナーシティーの一部地域を意味する」ということだそうです。つまり、単に買物ができないとか、そういうものが手に入れないというだけでは実はなくて、そういうものを手に入れられる状態から排除されている人たちがいる種集住して住んでいる地域がフードデザートエリアだと思っています。

司会 岩間先生、補足をお願いします。

岩間 茨城キリスト教大学の岩間と申します。今、浅川先生がおっしゃった通りと思いますが、フードデザートが発生する要因というのは、1つが生鮮食料品を、物理的な距離もそうですが、心理的な距離や社会的な距離も含めて入手できなくなっている部分があって、かつそこに社会的弱者と呼ばれる人たちが、日本の現在の場合ですと高齢者の方ですが、海外ですとそれが外国人労働者やシングルマザーであったりしますが、そういう人たちが集まっていて、かつ生鮮食料品へのアクセスが落ちてしまっているエリアをフードデザートと呼んでおります。ただ、統計上の問題とかもございいますので、ずばりこの指標をクリア、上回ればフードデザートだというような明確な基準というの

はまだないというのが現状です。

Q 私も地方の工場に行くと、やはり車がないと生活できないところが結構ございまして、特に北日本の場合、冬にはご高齢の方は外出もできないと。となると、物理的に買物に行きたくても行けないということが多分発生すると思うんです。どちらかというとそちらのほうのイメージが強くて、ただそこに対して都市部ですとスーパーさんがネットスーパーとか始めていますし、今はインターネットがいろいろ発達していますので、今私どもは、インターネットが使える世代、50代、60代前半ぐらいの方までは問題ないだろうと考えています。ですから、今の65歳から上で、インターネットに普通にさわらない人たちがもう少し年をとったら、なおかつ地方にいる方というのは悲惨な状況になるのではないかとということを予想はしています。そこに対して、私どもメーカーはどういったことができるかという、メーカー側の言い方で言いますと、どんなビジネスチャンスがあるかということですが、そういったことについてコメントをお願いします。

A 確かに商店があるということは重要ですが、この高島平でいえば、その定義からいえばフードデザートではないはずなのです。500メートル行ったら商店はあるのです。だけど、食べられていない人たちがたくさんいます。所得の問題で食べる品目が減るわけではないと思います。

岩間 水戸の事例もそうだったのですが、最初は今おっしゃったことを想定しております、お店がないところの方々が一番食へのアクセスが悪くて食の多様性が低いと思っていたのですが、実際に食の多様性を調べてみると、もちろんそういうエリアの方も低いのですが、一番低かったのはむしろ周りにそれほどお店がないわけではないけれども、孤立してしまっている人たちが多いエリアでした。その孤立の中には知人が少ないというのもありますし、貧困とかいろいろな要因があるんですけれども、そういうエリアが実は一番ひどいことがわかってきていますので、非常に根が深く、複雑で、単純な物理的アクセスだけではない問題であるというのが私たちの感想です。

Q 最後の食の多様性が低下する要因の分析、これを前提として、食の多様性が低下する前に、食べ物を買うに行くという行動があると思うのですが、例えば食の多様性が下がる、交流のない人は食の多様性が低くなるということについて、交流がないということと食の多様性が低くなるということとの間に買物というのがあると思うんですけれども、これはどうなんでしょうか。つまり、交流がない人というのは、やはり買物に行かないということなのか、買物に行ってもある1品目しか食べない、買ってこないという

ことなのか、その辺はどうなのでしょう。

A 買物に行かれる頻度を教えてくださいという形で調査では質問をしていますので、そこまで含めて分析することは可能ですが、今回はしていません。なぜしていないかというと、買物を月に1回から3回程度であっても大量に買う人もいますし、毎日買っているけれども梅干1個しか買わないという人だっていなくもないわけです。だから、頻度の問題で、どの程度の品目を買っているのかということがダイレクトにわからないので、今回は分析に入れていません。ご懸念があるようなので、その頻度を統制して、これがモデルとして成立するかという分析はやってみたいと思います。

Q 私はフードデザート問題の研究をずっとやっておりまして、先ほどお話いただいた岩間先生の論文を初めて読んだときに、現在こういった問題があるんだということを感じまして、東京都内でいいますと江東区の大島四丁目団地では、同じ団地内の中にあるスーパーにもお年寄りの方はなかなか行く移動手段がなく、介添え者がいない場合行けない。この大島四丁目団地の場合は、近くのスーパーは徒歩500メートル圏内にあるんですけども、そこまでたどり着くことができない。今度逆に、東京都八王子市にある館ヶ丘団地というところにもグルメシティという、いわゆる団地内スーパーがありますが、そこにも買物に行けないという方がいらっしゃいました。それで、先ほど岩間先生の論文を何枚か拝見させていただいたのですが、高齢者の、いわゆる70代、80代の移動距離というのは、500メートルではなくて300メートルぐらいではなかったかと思うのです。その300メートルというのを踏まえて、先日新宿区の戸山団地の中で一度販売会をやりました。新宿区の戸山団地には、スーパー三徳さんの本店があったり、コープとうきょうさんのお店があったり、それから移動の引き売りの販売の方も来られたりしていますが、住民の方々のお話を聞くと、やはり山あり谷ありの中の団地内を500メートル歩いてスーパーまで買いに行くのは非常に大変だと、配達してほしいという方が結構多かったというのを印象に受けたので、今回浅川先生の実施されたアンケートの中で移動手段を持つ、持たないというところを調査されていないというのはちょっと私的には残念な思いでいます。フードデザート問題を語る上では、この移動手段があるかないかというのは非常に重要な観点になってくると思うのですが。これからアンケートを続けていかれるということなので、またその辺もあわせて、高島平のほうでも実施お願いしたいと思います。今後またいろいろとそういったフードデザート問題に関しては、商店街の活性化問題とあわせた形で私も研究を行っていきたいと思いますので、勝手にしゃべっ

てしまい申しわけありませんが、今後ともまたいろいろとコンタクトをお願いしたいと思います。

A 1つだけ誤解を解いておきたいのですが、移動手段については聞いています。聞いていますが、今回の分析の中に入れていないだけでありまして、聞いていますので分析の中に入れることは可能です。今回、特に買物の頻度であるとか、お店までの移動手段であるというところをコントロールしていない理由は、むしろ健康状態をコントロールしているので、多分それでコントロールされているであろうと思い、していなかっただけです。このようなご質問がありますから、データはありますので、これから分析のモデルの中に徒歩で行っているのか、自転車で行っているのか、どのくらいの距離を行っているのか、買物をどれくらいしているのかということを入れて、なおかつこういう社会関係、つながりといったものがフードデザートに結びついていくかどうかというものの分析をさらに深めていきたいと思います。

Q ロジスティック回帰のところ、あるいはされているのかもしれませんが、その前の家族構成の部分で有意な関連は見られないということになっていますが、その前の家族構成の分け方を見ますと、単身と夫婦になっています。単身の中にも女性の単身と男性の単身だとかなり違うという気もするので、もし可能であれば、特に私の個人的興味も入ってしまうのですが、男性の高齢者の単身世帯の購買行動、食生活がどうなっているのかというのがかなり焦点になるような気がしますので、この辺をまたさらに分析していただけないかという要望でございます。

A 家族構成と性別を含めての、いわゆる交互作用ですね。男性の単身であるのか、それとも女性の単身であるのかというところは、今回分析のモデルの中には入れていません。それぞれの主効果だけしか見ていませんから、ご指摘のとおりその交互作用効果を見てみるというのは必要かなと思いますので、今後やってみたいと思います。ただ、男性の単身というのは数が少ないので、そこがちゃんと有意になるかどうかは私としてはちょっと難しいのではないかという思いはあります。

司会 皆さんには活発なご議論、それから浅川先生、深い報告どうもありがとうございました。本日のセミナーはこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。

都市社会における〈つながり〉 の位相とフードデザート

浅川達人
明治学院大学

図1

Contents

- 人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - － 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - － 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - － 団塊の世代の分布
 - － 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - － 都心における分譲マンション・ブーム
- 〈つながり〉の位相
 - － 都会人の社会関係
 - － 地域特性と〈つながり〉の位相
- フードデザート問題

図2

はじめに

- 都市社会における＜つながり＞の位相とFDs
 - 郊外化と再都市化（@東京大都市圏）
 - 人と人との＜つながり＞が変化（共同処理，専門処理，希薄化，クレーマー）
 - FDs問題（買い物弱者問題，買い物難民問題などはその一部）
- 市民社会論の不在
 - 町内会，労働組合，などの伝統的な中間集団への所属を忌避
 - 新自由主義への傾倒
 - 成長至上主義←→縮小する社会

図3

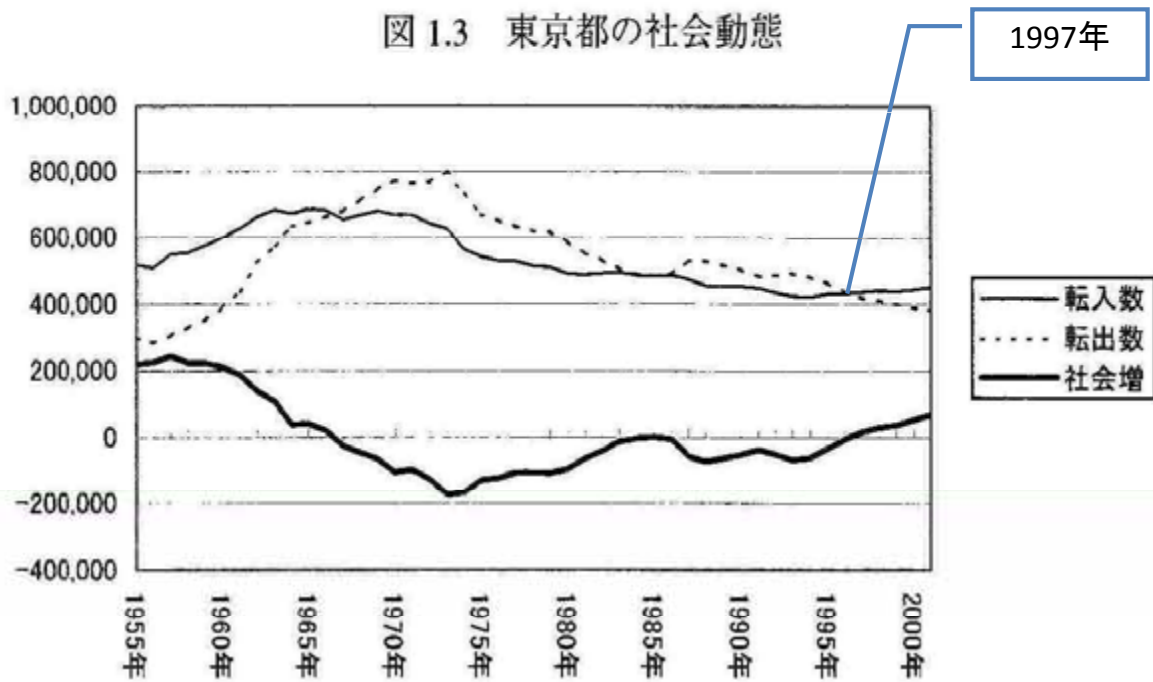
Contents

- 人口動態からみた，郊外化と再都市化
 - 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる，郊外化と再都市化
 - 団塊の世代の分布
 - 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - 都心における分譲マンション・ブーム
- ＜つながり＞の位相
 - 都会人の社会関係
 - 地域特性と＜つながり＞の位相
- フードデザート問題

図4

東京都の社会動態

図 1.3 東京都の社会動態



松本康「定住都市・東京の形成と変容」
松本康編『東京で暮らす』東京都立大学出版会2004
図5

東京都区部の社会動態

図 1.4 東京都区部の社会動態

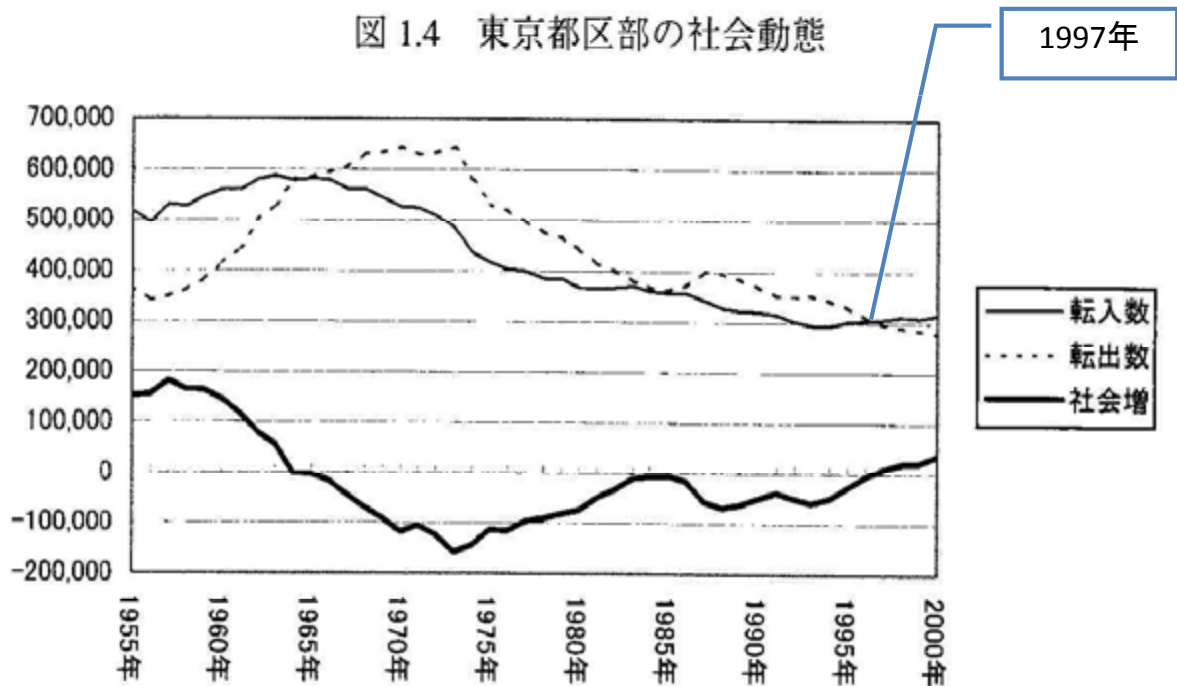


図6

東京都の自然動態

図 1.5 東京都の自然動態

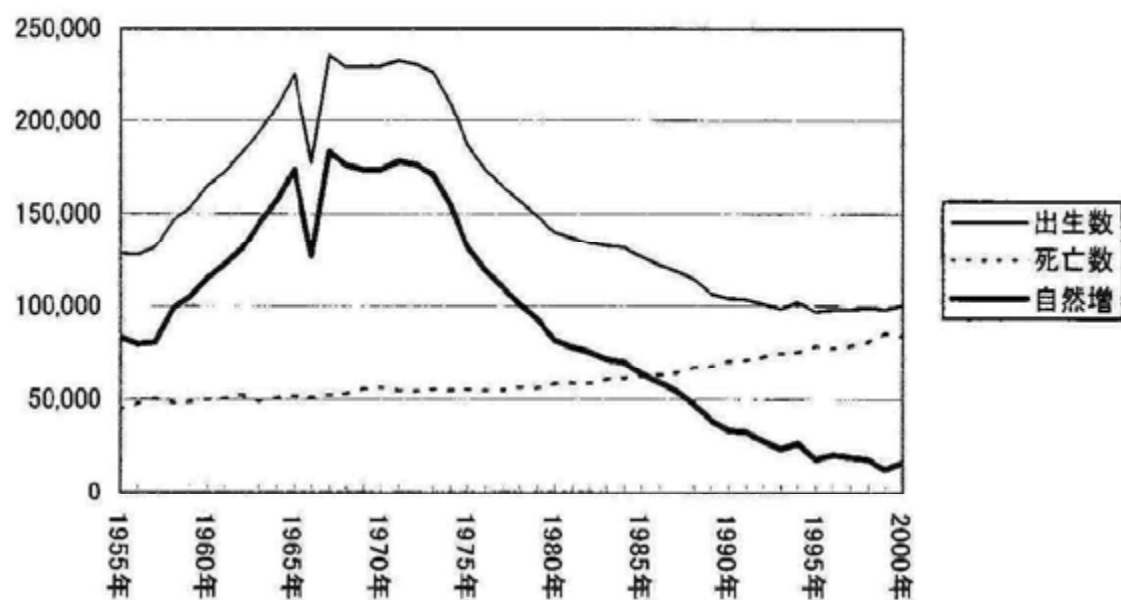


図7

東京都区部の自然動態

図 1.6 東京都区部の自然動態

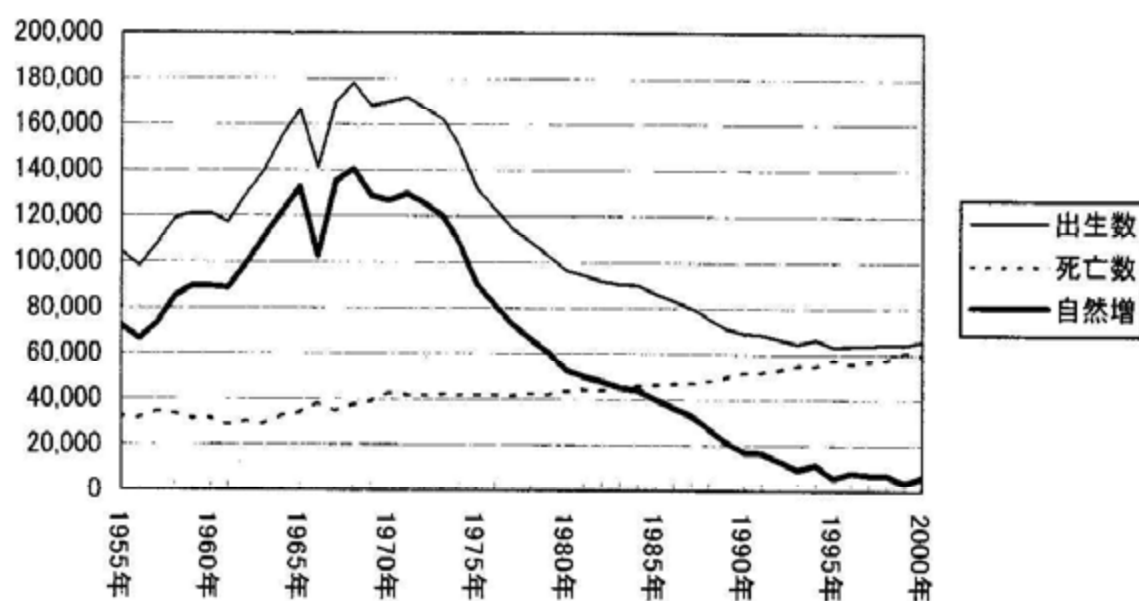


図8

都心回帰／再都市化

図 1.9 コーホート別人口の変化（東京都区部）

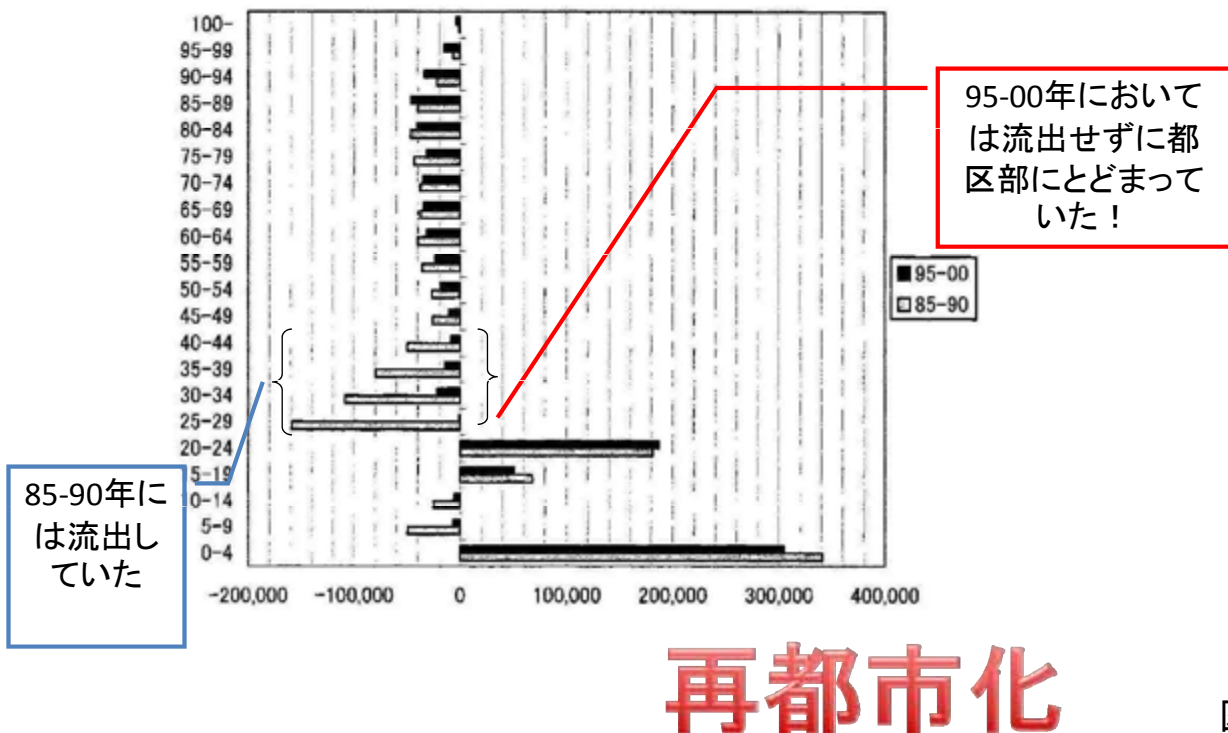


図9

Contents

- 人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - － 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - － 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - － 団塊の世代の分布
 - － 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - － 都心における分譲マンション・ブーム
- <つながり>の位相
 - － 都会人の社会関係
 - － 地域特性と<つながり>の位相
- フードデザート問題

図10

団塊世代の流入 —地方から東京へ—

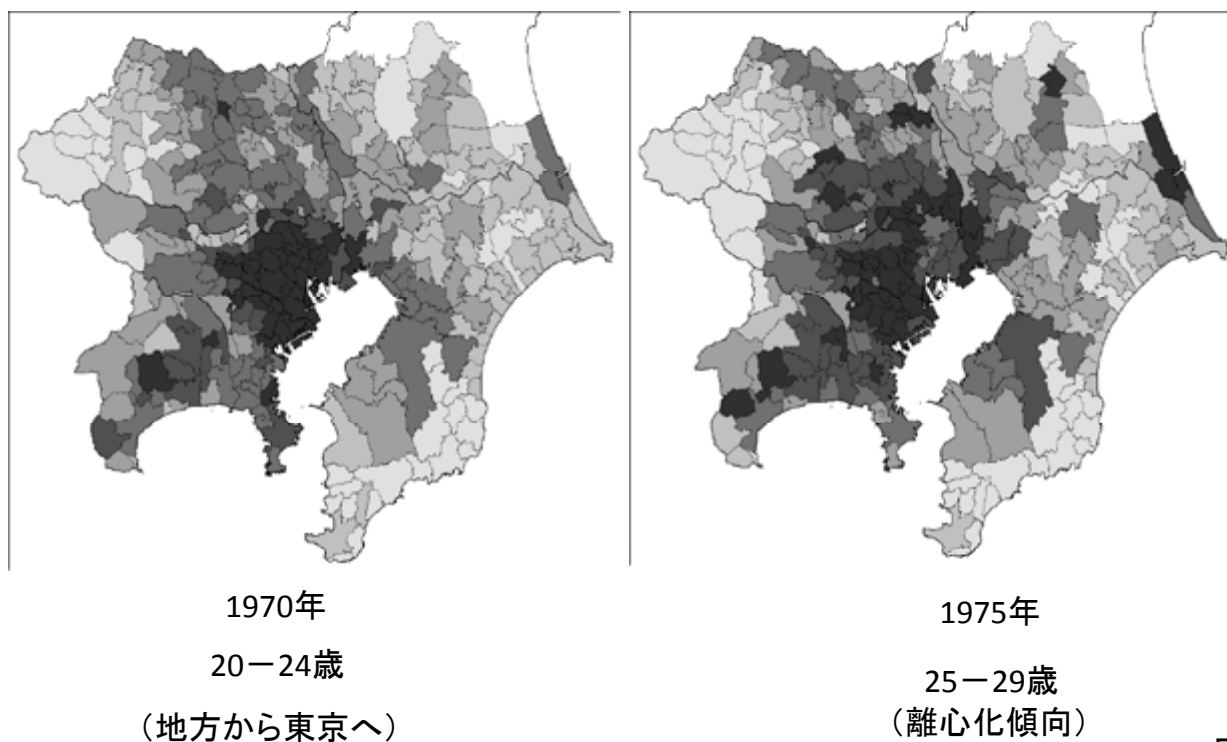


図11

団塊世代の移動 —郊外化—

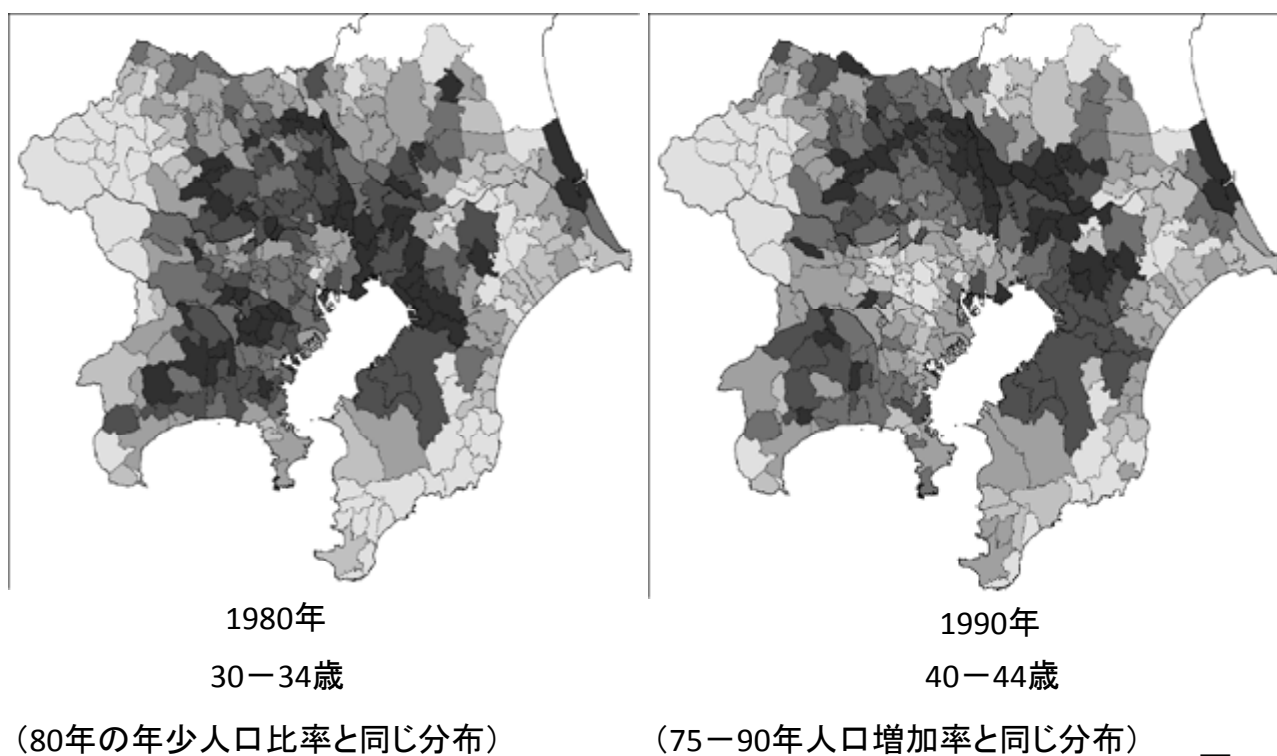


図12

Contents

- 人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - 団塊の世代の分布
 - 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - 都心における分譲マンション・ブーム
- <つながり>の位相
 - 都会人の社会関係
 - 地域特性と<つながり>の位相
- フードデザート問題

図13

東京23区クラスター図75

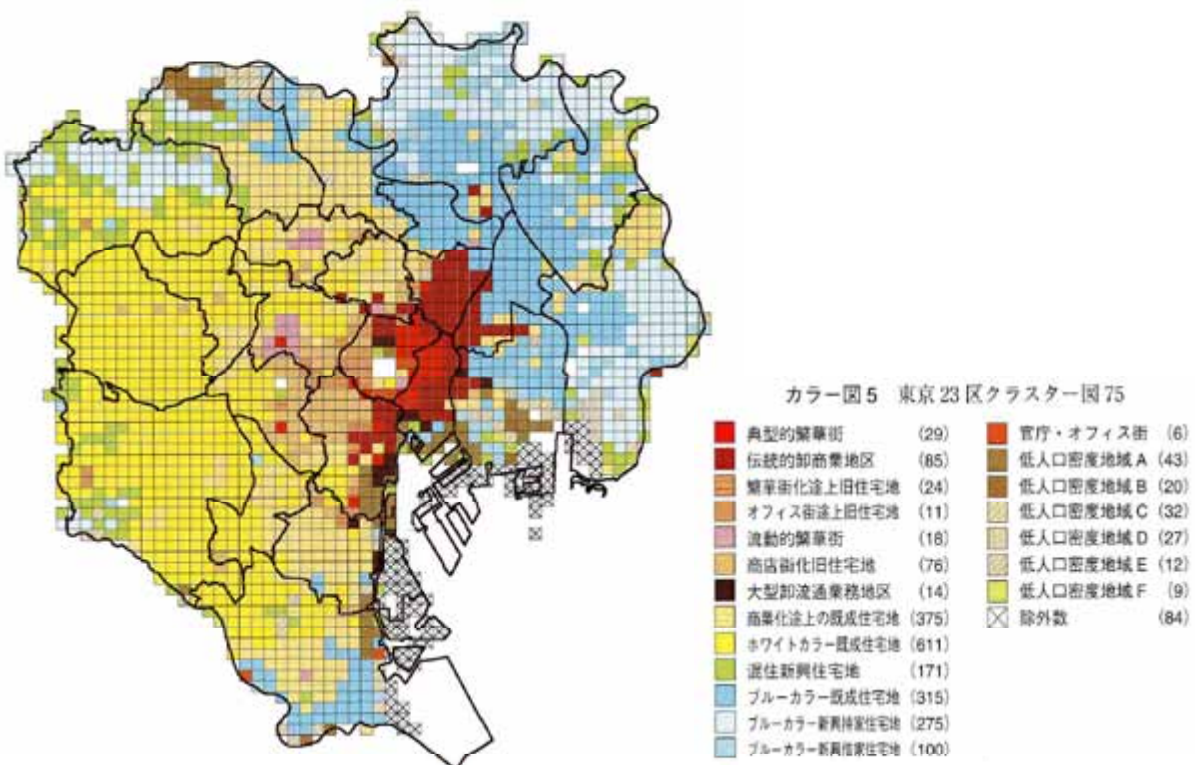


図14

工業型社会の空間構成

20のクラスター
の内、一部を取り
出して作図

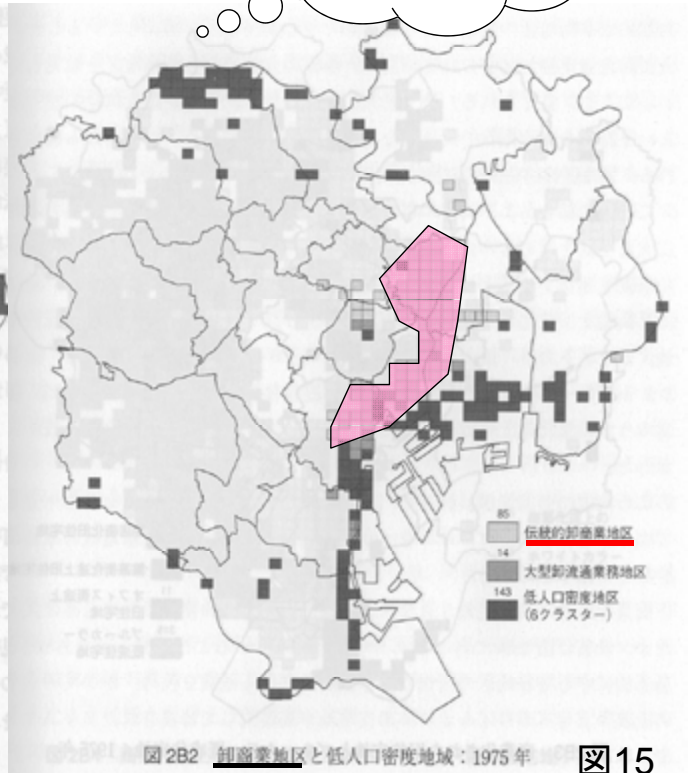
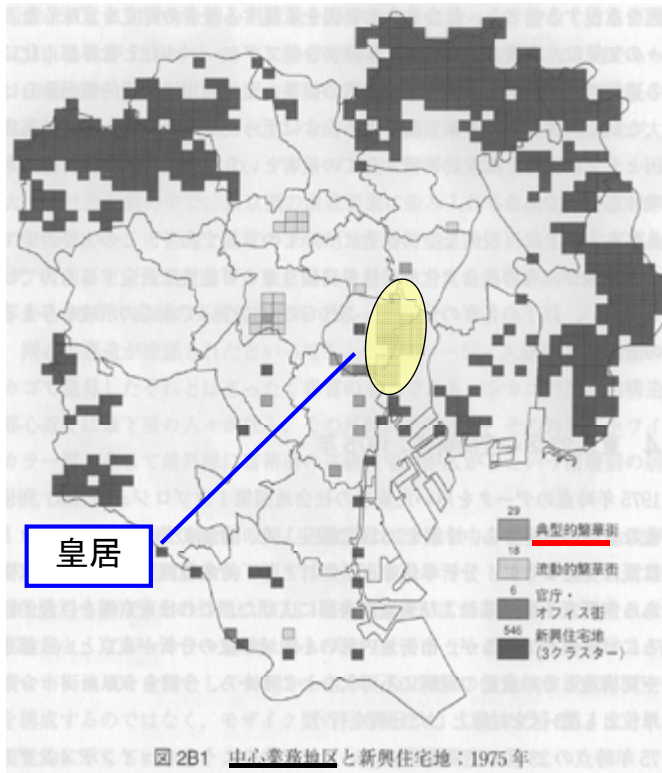


図15

工業型社会の空間構成

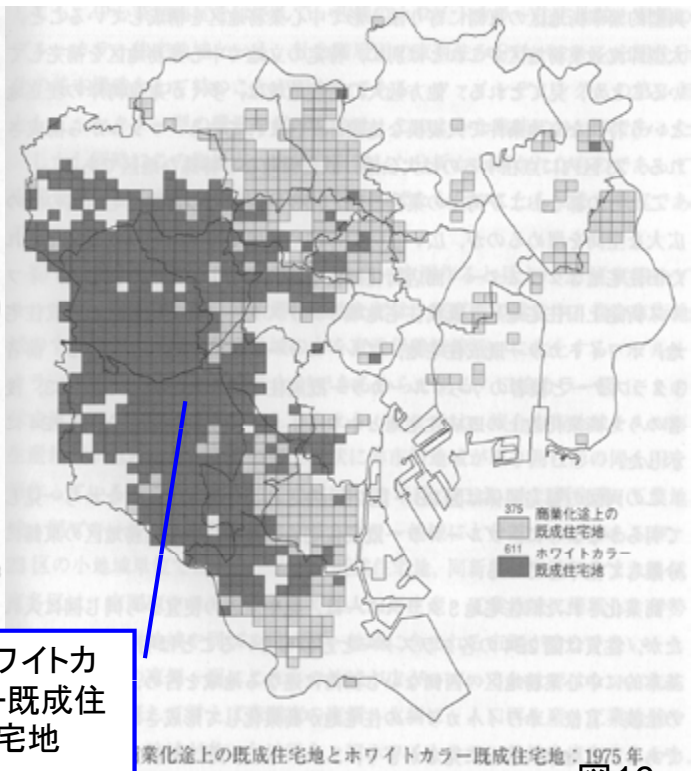
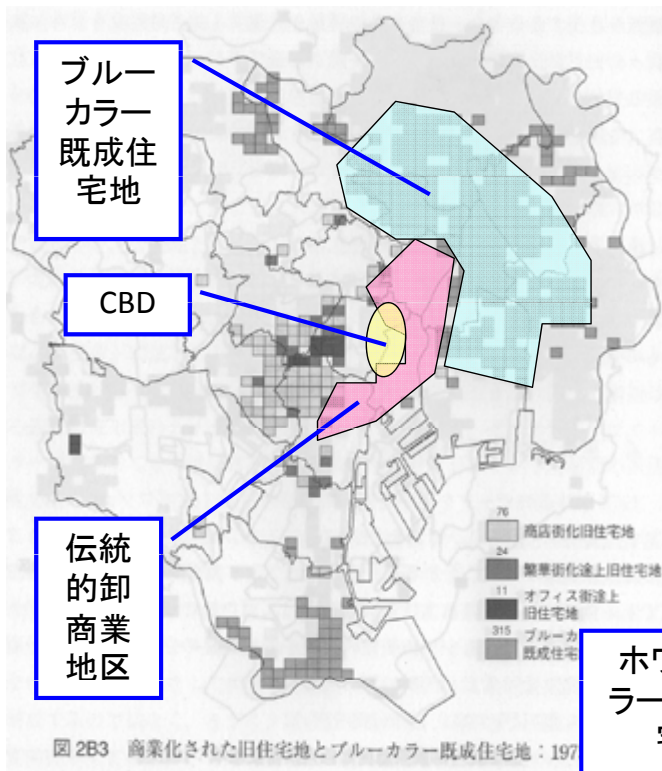


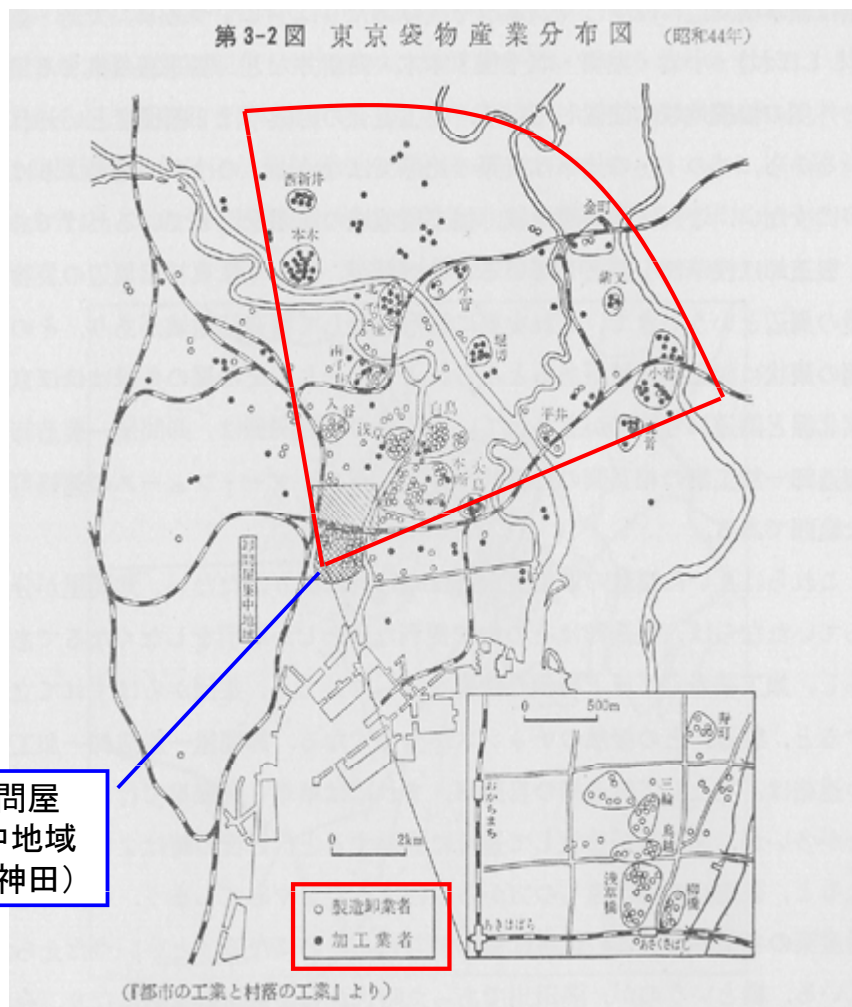
図16

工業化を支えた産業集団の集積

- 産業集団の集積(板倉ほか, 1973)
 - 東京, 大阪で生産された日用消費財は日本全国の市場に出荷され消費された。
 - ⇒そのためには, 加工業者(零細規模)と, 卸問屋や製造卸などの流通部門が機能的にも空間配置的にも結合し重なり合って発展することが不可欠
 - 親工場—下請工場—内職
 - 卸問屋—製造卸—加工業—内職

産業集団
の集積

図17



板倉ほか(1973:71)

図18

工業型社会の空間構成

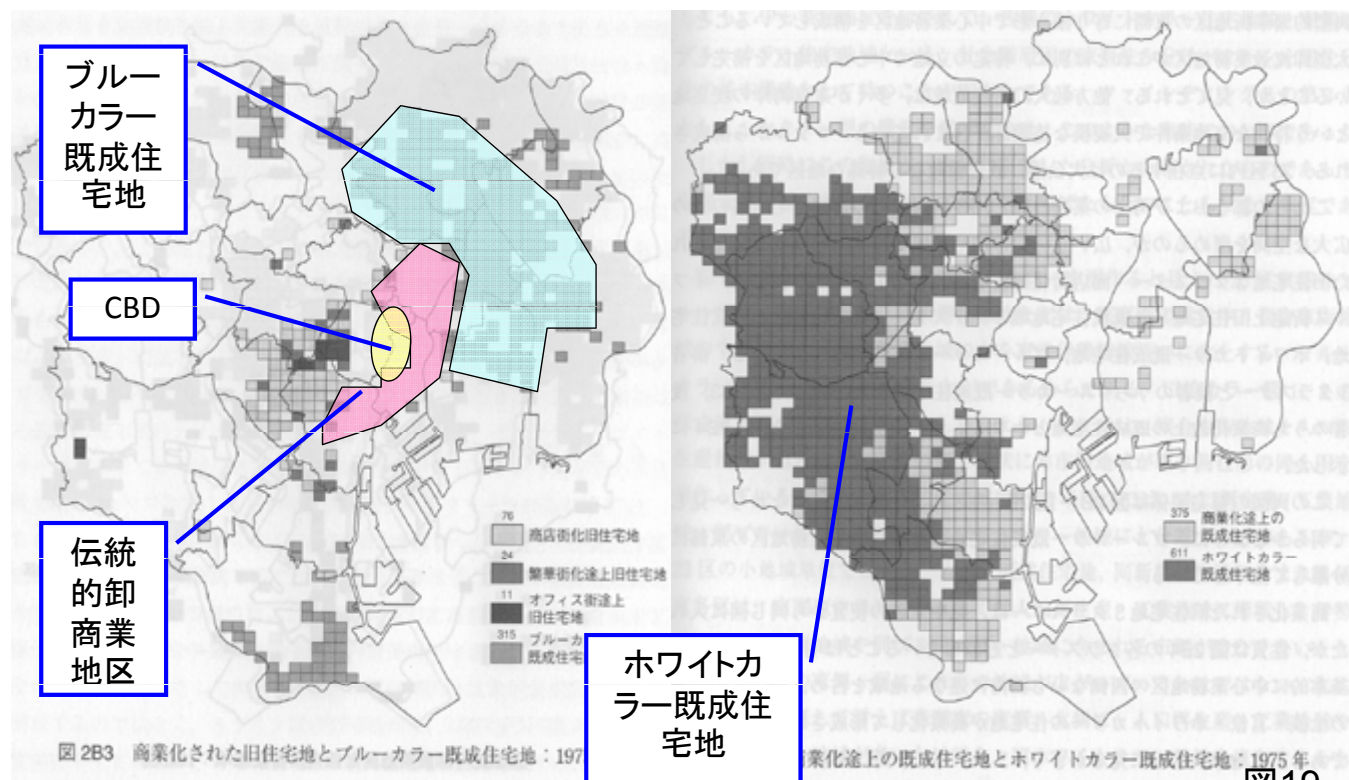


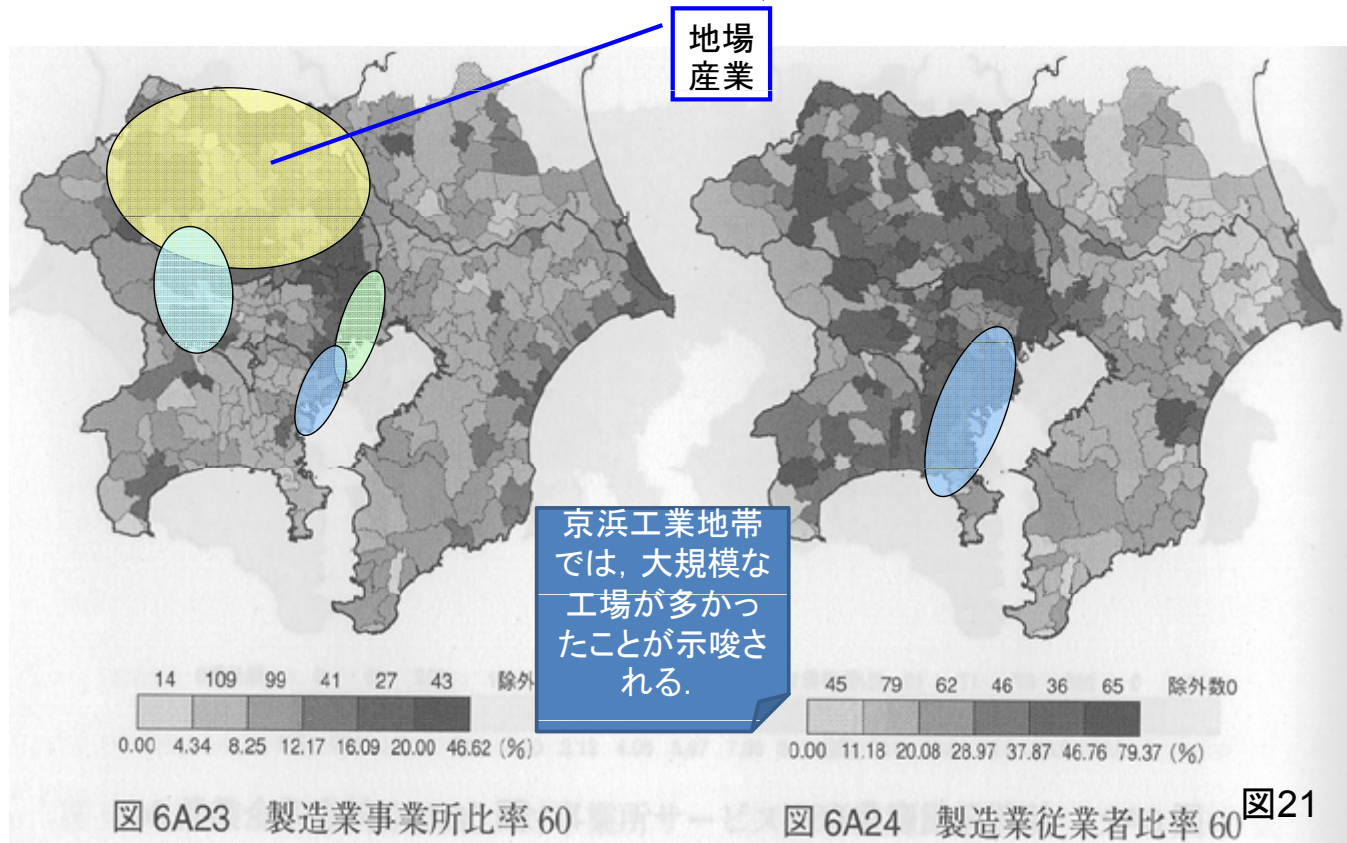
図19

Contents

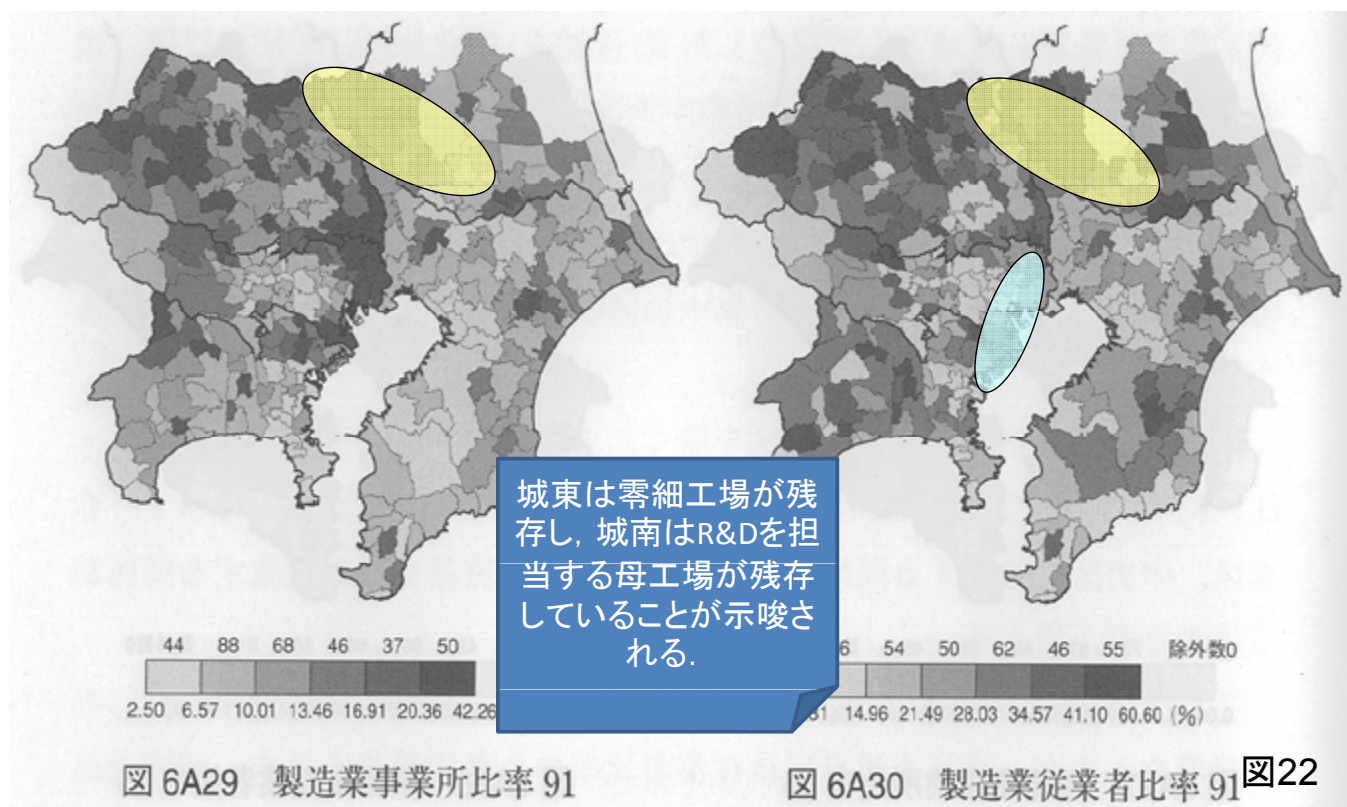
- 人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - 団塊の世代の分布
 - 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - 都心における分譲マンション・ブーム
- <つながり>の位相
 - 都会人の社会関係
 - 地域特性と<つながり>の位相
- フードデザート問題

図20

脱工業型社会へ：製造業の分散



脱工業型社会へ：製造業の分散



東京23区クラスター図90

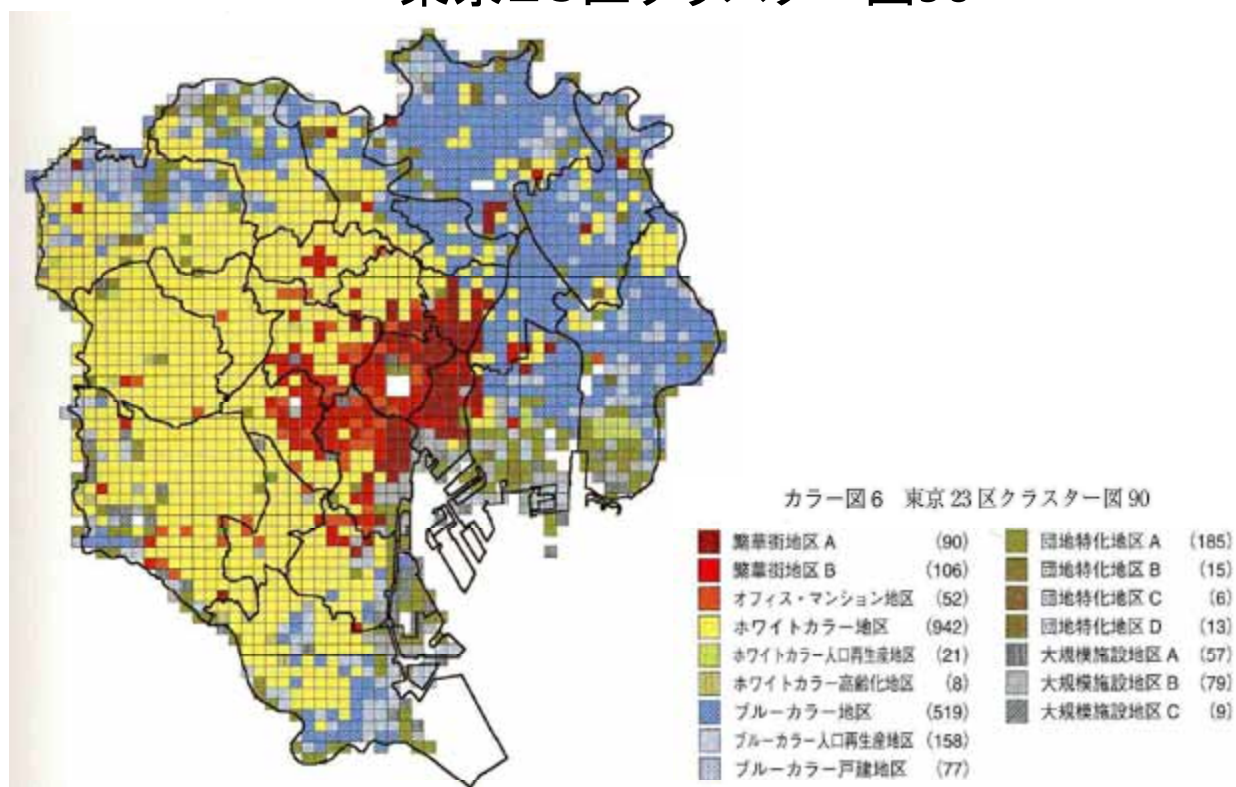


図23

東京23区クラスター図

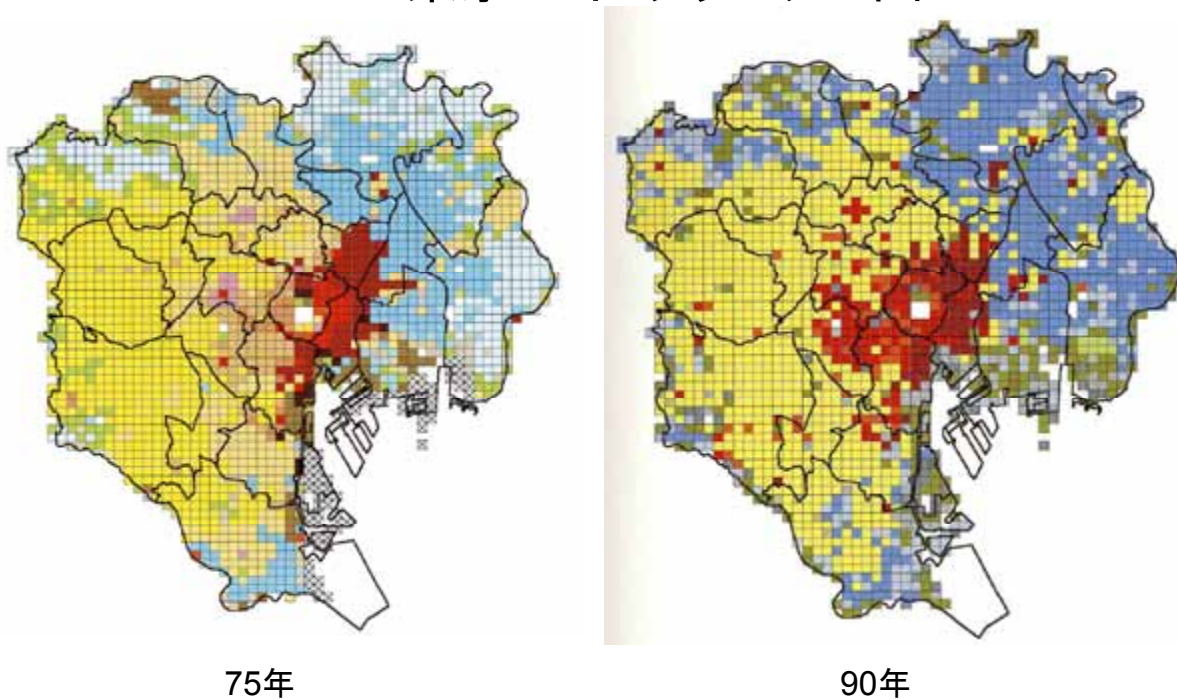


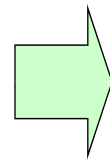
図24

脱工業型社会における都心の再利用

【バブル崩壊後】

- 国公有地売却政策
- 容積率の規制緩和
- 不況に苦しむ企業は都心の土地を売却
- 住宅価格の下落
- 住宅ローン金利の低下
- 住宅所得者に対する所得税控除

都市の時間



都心における分譲マンションブーム



都心の再利用

- 第2次ベビーブーマーが住宅購入年齢に達した

家族の時間

(平山, 2006)

図25

Contents

- ・人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - －郊外化: 高度経済成長期～バブル経済期
 - －再都市化: バブル崩壊後(1997年以降)
- ・社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - －団塊の世代の分布
 - －脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - －都心における分譲マンション・ブーム
- ・＜つながり＞の位相
 - －都会人の社会関係
 - －地域特性と＜つながり＞の位相
- ・フードデザート問題

図26

都会人は孤独である

- ゲマインシャフト(本質意志に基づく結合)からゲゼルシャフト(選択意志に基づく結合)へ (テンニース, F. Tönnies, 1855-1936)
 - 生活様式としてのアーバニズム(ワース)
 - 空間的に凝離する(棲み分けが進行する)
 - 第1次的関係から第2次的関係へ
 - バラバラで流動的な大衆の集まりへ
- ※大量生産体制の確立, 画一的で物質的な大衆文化が浸透した1930年代のアメリカを的確に描写

森岡清志『改訂版 都市社会の人間関係』放送大学教育振興会2004 図27

都会人は孤立していないし, 病的でもない

☆たしかに, 都市内部の貧困層集住地域では社会的解体が見られる。

←しかしそれは, 経済的貧困のためであり, 都市の規模や密度のためではない

☆独身者や子どものない夫婦が住んでいる地域(都心部)ではコミュニティに深く関わらない。

←しかし, 結婚して子育て期になると, 郊外地域に移り住みコミュニティに参加するようになる。

都市(人口量, 密度, 異質性) → 人間関係
社会構成(年齢, 性別, 職業, 人種, 民族など) → 人間関係

森岡清志『改訂版 都市社会の人間関係』放送大学教育振興会2004 図28

都市には新しいタイプのネットワークがある

- コミュニティ解放仮説(ウェルマン, B. Wellman)
 - 交通・通信手段の発達によって, 親密な絆が空間的な制約から解放され, 広域分散的なネットワークの形で存続している
- 都市下位文化理論(フィッシャー, C.S.Fischer)
 - 異質な人びとが大量に, しかも高密度で暮らす
 - 非通念的文化を志向するもの同士が出会うチャンスが増える
 - 仲間の数が多くなるにつれて, そのネットワークを支える専門的な機関も発達する
 - ますます仲間をひきつけることとなる

森岡清志『改訂版 都市社会の人間関係』放送大学教育振興会2004 図29

社会システムの変化

- 生活問題の共同処理
 - 清掃活動, 治安維持
- 生活問題の専門処理
 - 清掃業者, 警察やセキュリティサービス
- 共同処理と専門処理のバランス(倉沢進)
 - 町内会, PTA, 親父の会

図30

Contents

- 人口動態からみた、郊外化と再都市化
 - 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる、郊外化と再都市化
 - 団塊の世代の分布
 - 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - 都心における分譲マンション・ブーム
- <つながり>の位相
 - 都会人の社会関係
 - 地域特性と<つながり>の位相
- フードデザート問題

図31

地域特性を考える

- 東京都墨田区東向島
- 東京都中央区銀座
- 東京都多摩市
- 千葉県浦安市舞浜1-1

東京とは
どこか？

図32

東京都墨田区東向島

- 東京の下町
- 狭隘な道路
- 木造密集住宅



路地尊

図33

東京都中央区銀座



図34

Figure 1: A three-part diagram illustrating the spatial organization of a village. The top part shows 'Wakachi' (武家地) with a 'Main House' (大名屋敷) and a 'Street' (街区). The middle part shows 'Village Land' (町人地) with a 'Village Block' (町屋敷) and 'Public Land' (会所地). The bottom part shows 'Village House' (町屋敷) with a 'Main House' (大名屋敷) and a 'Street' (街区).

東京都多摩市



– 194 –

Contents

- 人口動態からみた，郊外化と再都市化
 - － 郊外化：高度経済成長期～バブル経済期
 - － 再都市化：バブル崩壊後（1997年以降）
- 社会地図でみる，郊外化と再都市化
 - － 団塊の世代の分布
 - － 脱工業化に伴う城東・城南地区の変化
 - － 都心における分譲マンション・ブーム
- <つながり>の位相
 - － 都会人の社会関係
 - － 地域特性と<つながり>の位相
- フードデザート問題

図37

「都市縮小」の時代とまちづくり

大阪市立大学大学院創造都市研究科教授 矢作 弘氏

日時：平成22年11月17日

場所：農林水産政策研究所

司会　ただいまから『都市縮小』の時代とまちづくりというテーマでセミナーを開催します。講演していただきます矢作弘氏は、横浜市立大学をご卒業後、日本経済新聞社に入り、その間、ロサンゼルス支局長や編集委員なども歴任され、2003年から大阪市立大学大学院創造都市研究科の教授です。日本の事例のみならず、諸外国の事例に詳しいと伺っております。この関係の先生の著書は数多くありますが、最近では『都市縮小の時代』がございます。それでは矢作先生、お願いいたします。

矢作　ただいまご紹介いただきました、大阪市立大学の矢作といいます。先日、政策研のお二人にわざわざお訪ねいただいて、食料砂漠（フードデザート）の研究会をやっているのでお話を、との依頼がありました。私は、日本の食料砂漠のことをやっているわけではございませんでしたので、大変立派な研究者である帯広畜産大学の杉田さんの方がよろしいのではと申したのですが、既にお話をいただいているということで説得をされました。

私は、久しくは大型店と都市計画のことを調べていました。そういう意味では、食料砂漠の周縁部のところは多少関係があるかなということでお引き受けし、今日ここに参りました。

この前、政策研の方が研究室に来られたときに、今年の夏に大学の紀要に私が書いたアメリカのフードデザートに関する論文を1本差し上げました。アメリカと日本では若干事情も違うでしょうから、あまりアメリカの話をしてということでも、今日のレジュメには入っておりませんが、今日、ご出席のお名前を拝見しましたら、国土交通省の方を含めて都市計画に詳しくな方がたくさんおられます。準備した中には、あまりにも初歩的なものも入っているので、飛ばしていくと少し時間が余ってアメリカの話もということになるかもしれませんが、時間任せで話をいたしますので、よろしくお願いいたします。

2005年と2006年に限定すると、人口10万以上の都市の48%が人口マイナスですので、多

分今日現在、人口10万以上の過半の都市がもう人口縮小都市になっていると考えてもいいと思います。したがって人口が10万以下の都市ですと、この比率はさらに高くなっていることになります。

それから、世界の都市を見ましても、1990年から2000年の間に、人口10万を超える都市の25%で、人口がマイナスでございます〔図2〕。このように、縮小都市が21世紀の都市類型の基本的なパターンの1つになると思います。

このグラフは、厚生労働省で作っているものですので、皆様もよく目にすることがあると思います〔図3〕。我が国の人口は、2004年にピークで1億2,800万ぐらいですが、2055年には大体9,000万ぐらいになるという予想です。そのときに高齢化率が40.5%ということですが、この前、ほかのデータで2030年ぐらいの高齢化率が30%というのを見た記憶があります。2055年だと関係ないと思っている人がたくさんいるかもしれませんが、2030年だと今から20年ぐらいです。その間に3人に1人が65歳以上になるわけです。これは全国平均ですから、今お話しした人口10万、5万の都市では、過半を超えて高齢者ということになるわけです。

全国でも武蔵野の100円バス（ムーバス）は成功事例の一つですが、今日もこちらに来るときにムーバスを見ていたら6割が明らかに私と同じか私以上の年齢でした。この前、吉祥寺から乗ってしばらくしたら白髪の75歳ぐらいのおばあさんが乗ってきて、70歳ぐらいのおじいさんとお互いに席を譲り合って運転手さんがなかなか発車できない状況がありましたけれども、そういうのが当たり前になる時代が来るということです。

「縮小都市の時代的背景」ですが、1と2は似たようなことかもしれませんが、経済活動を含めてグローバル化していく中で、製造現場がどんどん途上国に移っております〔図4〕。かつての製造業都市が雇用機会を失って、都市の人口も減るとというのが顕著になってきているわけです。

それから「環境容量の枯渇」は、背景というよりは、今までのように郊外へと都市が拡散していくのは許されないという意味で、もう少し都市が縮退していかなければいけない時代に入っているという時代背景の意味です。

それから、「人口減少社会の到来」は、婚期がおくれている、子供をたくさん産まなくなったというような生活価値観の反映等を含めて、人口減少社会の到来になっているということです。

それから「政治体制の転換」は、ベルリンの壁が落ちて去年で20年ですが、特に中・東

欧諸国の都市が、首都を除いてほぼ軒並み激しく人口を減らしております。ベルリンの壁が落ちた当座は、これで自由になる、社会主義的束縛・管理から解放されると東欧諸国の方々は将来に大変大きな希望を抱いたと言われておりますが、市場経済に飲み込まれていく中で、かつての国営企業を中心にばたばたと倒産していきました。当然、雇用機会が失われていく中で、労働力の移動も比較的楽になっており、西側へ人がどんどん流出していく現象が起きました。

特に旧東独都市では、東から西への移動が簡単でしたので、同じような事情で若者を中心に1990年代半ばぐらいから急速に西側へ労働移動が起きることになりました。その結果、ベルリン以外は1990年代に激しく人口を減らすことになったわけです。

後で少し話が出てくるかもしれませんが、2000年前後を境に東独の都市の中でも、勝ち組、負け組という言い方がいいのかわかりませんが、例えばドレスデン、ライプツィヒ、あるいはエルファルトなど比較的文化度の高い都市は、人口を回復しております。しかし、それ以外のハレ、マルデブルグなどかつての重工業都市は、人口回復のめどが立っていません〔図6〕。同じ東独の中でも相変わらず縮退を続けているところと、人口を戻しているところとまだら模様です。いずれにせよ、そういう政治的体制の中で都市の縮小が起きているということです。

ここに幾つか例示いたしましたけれども、ドイツの場合は旧東独都市、それから旧西独でもザール地方、あるいはルール地方の重厚長大産業型の都市は同じように人口を減らしています。

それから、先ほどの「縮小の時代的背景」の中には書いていませんが、米国の中西部都市の場合、あるいは東海岸の都市もそうですけれども、産業構造の転換と同時に20世紀の半ば以降、40～50年かけて郊外化現象が進展しましたので、ダウNTアウン、あるいはダウNTアウンと郊外の間のインナーシティと呼ばれているところが衰退し、人口を失うことが起きているわけです。

ただ、アメリカの中西部都市の場合には、都市圏の中心都市は人口を減らしていますが、都市圏人口は実は減っていません。これはデトロイトでもクリーブランドでも、後でお話しするヤングスタウンでも同じです。クリーブランドは1950年代半ばに人口が90万ほどでしたが、現在50万を欠いて48～49万だと思います。デトロイトも最盛期に180万ぐらいいましたけれども、今は90万ぐらいになっています。

でも、クリーブランド都市圏は人口が減っていない。これは郊外化の影響です。クリー

ブランドのインナーシティに行くと、工場の跡地であるブラウンフィールド、それから商業施設が撤退した跡地、これはブラウンフィールドになぞってグレイフィールドと言ったりしますが、そういう空き地や住宅の空き地が大量に、広大な面積で広がっております。

そこをさらに郊外に行くと、300坪、400坪ぐらいの高級住宅地が広がっております。例えば、おそらく全米でもトップ5に入る高級住宅地であるシェーカーハイツなどは、別に空き家があるわけでも何でもございません。多分、クリーブランドの300～400坪ぐらいの大きな家でも、日本で一部上場企業の部長だと住めるぐらいの値段で買えると思いますけれども、そこは空洞化していません。都市圏全体ではそんなに空洞化していないが、中心都市が空洞化して縮小がとまらない状況です。

それから、イングランドはもう長いこと人口を減らしております。ロンドンも1930年代以降、人口を減らしました。1980年代に、特に移民が入ってきて以降は人口を回復しておりますが、ロンドンも20世紀の1930年～80年ぐらいまでの半世紀ほどは、人口をマイナスにしてきました。

資料に「縮小都市の風景は斑模様」と書きました。今、アメリカ中西部の話をしていましたが、ドイツのライプツィヒ、あるいはドレスデンでも、都市が縮小しているからといって全市域が衰退しているわけではありません。例えば、ライプツィヒの駅前やドレスデンの駅前は再開発ブームです。

しかし、その再開発ブームの駅前、それからドレスデンの場合は劇場のあるあたりまでのメインストリートは再生が進んでいますが、そこから3ブロックぐらい入ると空きビルにベニヤが張ってあって落書きがしてある空間がたちまち出てきます。あるいは、郊外でも駅に近いところにあるフラット（集合住宅）は再生が進んでいますが、そこから歩いて10分、500～800メートルぐらい外れると空き家が出てきます。

旧東独、ポーランドなどでも同じですが、フラットは社会主義フォーディズムの建物なのです。フォーディズムとは、ご存じのようにフォード様式の、規格化された大量生産方式のことですが、社会主義的フォーディズムのフラットの中には、13階建て、長さ600メートルというようなすさまじい規模のものが建っています。それはいかにも非人間的で人気がありませんが、駅のそばに建っているようなフラットは改修されたり改築されたりして大変きれいな形で、多分入居待ちがあるような状況かと思います。

ですので、縮小都市といっても斑模様です。空間的にも斑模様。先ほどお話ししたよう

にライブツィヒ、あるいはドレスデンのように時間的にも斑模様です。縮退と成長、あるいは衰退、希望、墮落というようなものが斑模様になっているのが、この縮小都市の基本的な風景だということです。

縮小都市研究は、2000年前後ぐらいからヨーロッパで始まってきたとすることができます。研究開始からまだ10年か15年ぐらいです。それは当然のことで、20世紀の都市、あるいは都市計画、都市政策は、基本的に都市が成長していくこと、あるいは都市をどう開発していくのかが前提になっています。20世紀後半、1980年ぐらいから都市の成長管理政策がアメリカなどでも評判になりました。都市計画がご専門の方はよくご存じだと思いますが、有名なのはオレゴン州のポートランド、あるいはサンフランシスコで一時再開発ブームになったダウンタウンの成長を、どう管理していくかという成長管理政策が1980年代以降、大分議論になりました。

日本でも、東京がバブルのころに成長管理をどうするのかという議論がありましたが、これも成長していくことが前提で、その成長をどちらに誘導していくのかという研究、あるいは政策展開です。今お話ししているように、都市が縮退してくことを前提に都市の計画をするとか都市の政策を考えるのは初めての経験ということです。

ここに、縮小都市研究あるいは政策は何を目的、理念とするのかと書きましたが〔図5〕、「既存の都市資源を、環境負荷を軽減する方向で再編し（re-の思想）、『都市規模を創造的に縮小』するための研究、あるいは政策」と一応定義をしているところです。ここで言う「re-」とはリユースやリサイクルなどのことで、持続可能な縮小都市の形を考えるということです。形とは空間的な意味だけではなく、働き方、暮らし方を含めて都市の形を考えなければいけないということです。

下のところに書いたのは蛇足かもしれませんが、サステナブルシティ、持続可能な都市政策は、1990年ぐらいからEUで真剣に議論されるようになりました。1980年代までEUには基本的に都市政策はなく、地域政策だけでした。この場合の「地域」とは大変広い意味です。例えば、EUの中でもイタリアの南部、ギリシャ、あるいはスペイン、あるいは国境沿いのあたりで開発がおくれている、EUとしてはおこなっている地域の底上げによって経済的、社会的一体感を高めることがEU全体の福利厚生を最大にするという考え方で、1980年代まではEUには地域政策しかありませんでした。

その基本的な戦略は、ソーシャルストラクチャー・ファンド（社会構造基金）と、あとは農業政策しかなかったのですが、1990年代を迎えて都市人口が全体の7、8割になって

きた。あるいは先ほどお話ししたように、産業構造の転換の中で都市の中にブラウンフィールドのようなあきが出てくる、あるいは衰退産業が出てきて新しい都市型産業が必要になるという時代背景の中で、EUが環境を重視した形での都市政策の必要性を打ち出してくるわけです。それがサステナブルシティ政策ですが、その延長上で都市が縮退していくときにどのように持続可能な形があり得るのかが2000年ぐらいから議論になったということです。

具体的な事例をお話しします。まず、先ほどお話しした東独ですが、2001年に連邦政府が「都市改造一東」というプログラムを発表します〔図8〕。実は、2000年時点で旧東独に100万戸の過剰住宅があったと言われています。国民がみんな西に行ってしまいましたので、特にフラット（集合住宅）に空き屋が多かったわけです。社会主義時代は基本的に戸建て住宅を認めていませんから、集合住宅を中心に大量の空き家があったということです。

この「都市改造一東」は、環境に配慮しながら人口減少と経済社会の縮小に「都市のかたち」をいかに再編するのかについて、過剰住宅を削減することを打ち出しています。その削減プロセスの中で社会的、文化的、環境的にサステナブルな生活空間を作り出していく際に、既存の都市資源を積極的に再利用していきましょうということが謳われています。

具体的には、各基礎自治体に対して中長期プランを立てさせます。人口予測と、それにフィットした住宅需要予測を立てさせて、その予測と現状の住宅供給、あるいは現状ある住宅の戸数とのアンバランスが大きければ、それについて積極的に解体、減築をしようというものです。解体、減築については、連邦が2分の1、州政府が2分の1で、1平米当たり合計60ユーロの補助金を出すので、過剰住宅をどんどんつぶすか、減築してくださいという政策でした。これに続いて、旧西独側でも過剰住宅問題が表出しておりましたので、同じようなプログラムが打ち出されてくるわけです。

このあたりが縮小都市研究の刺激になったと言えそうですが、資料の下のところに「政策批判」と書きましたけれども、結局この「都市改造一東」の何が批判されたかといいますと、しょせん過剰住宅対策にしかなくていなということでした。すなわち、都市が縮退していくのは、単に過剰住宅対策だけではなく、人間の存在そのものがある意味限界地化していくことです。

例えば、先ほどお話しした13階建て、長さ500メートルの集合住宅に住んでいる高齢者に、「きのう、前の住人が引っ越した」「おととい、上の住人が越した」というような状況が日々起きているわけです。目の前の集合住宅を見るとみんな空き家になっているというのは、

相当精神的に追い詰められるし、自分の町はどうなっていくのかという危機感が出てきます。

ですので、そういう人間の存在の仕方自体を含めて、もっと広範囲に、多面的に都市が縮小することを考えなければいけないのではないかという問題提起です。この「都市改造一東」は、単なる過剰住宅、住宅市況対策に終わっているという批判が出るわけです。

その結果、2005年、2006年に『Shrinking Cities』という700～800ページの大変厚い本が出版されます。ドイツ文化財団がお金を出し、アーティストから心理学者、もちろん都市計画系の人、建築系の人、ジャーナリズムの人を含めて大変多様な分野の人を巻き込む形で、世界の縮小都市を網羅的に研究する本が出ました。2冊で1,500～1,600ページある大変厚い本です。いずれにせよ、連邦政府がこういう政策を出してこの縮小都市研究が加速してきた背景がございます。

最近、ライネフェルデの市長さんがお書きになった『ライネフェルデの奇跡』という本の翻訳本が出ております。旧東独の中でもライネフェルデの縮小都市、特に住宅の取り組みは大変先端的でしたので、日本の住宅・都市計画の方が最近をよくライネフェルデを訪ねるようです。

お手元の地図を見ていただくとわかりますが、ライネフェルデは西独の都市・カッセルから電車で40分ぐらいの町で、20世紀の半ばぐらいまで単なる田舎町でした〔図9〕。そこに化学の大変大きなプラントを当時の東独政府が開発して、たちまち4万人ぐらいの都市になるわけです。その化学プラントで働く労働者のための南地区住宅団地というフラット（集合住宅）がここに建設されたわけですが、たまさか西側に近いですから、ベルリンの壁が落ちて一気に人が西側に流れて、大量の住宅がたちまちあいたという状況だと思います。

この市長さんは大変やり手で、資料に第1期、第2期と書きましたけれども、連邦政府が「都市改造一東」を打ち出す前から過剰住宅対策に取り組んでいたようです。昔の日本の県営住宅のようなものですが、それよりも巨大な、灰色の無愛想なのが500メートルも並んでいるのではとんでもないわけですが、お金がなく構造、躯体はいじれないから外壁を直すとか、ベランダに少しカラーを添えるとか、前庭を整備するようなことを始めていたようです。

第2期目になり、連邦あるいは州政府のお金が使えますので、構造部分もいじりながら、減築、縮退に積極的に取り組んできたところですよ。

うまく住宅を改造し、魅力的な住宅ができれば、あるいは魅力的なコミュニティに再生できれば、今度はカッセルに近く、通勤電車が30分に1本ぐらい走っておりますので、西独に比べて安い家賃で若い人に住んでもらって通勤してもらおうというもくろみです。単に住宅の減改築だけでなく、空いたところを緑地空間に戻していくことで団地全体の住環境の整備にも取り組んでいます。

数字的には、2003年に135戸を解体しているようです〔図10〕。減築よりは解体の方がコストが安いので、平米当たり60ユーロをもらうと余るらしく、余ったものはどう使ってもいいようです。その余ったお金で周辺の街路整備とか、解体した跡を緑地に戻すとか、あるいは余ったお金をまとめておいて新しい職業訓練の施設を作るなど、なかなかやり手でした。

一方、減築はコストがかかって赤字になりがちのようです。そのバランスが難しいようですが、2004年には解体301戸・減築38戸、2005年には解体105戸・減築96戸と取り組んできて、下に書きましたが、余剰資金は道路整備や施設整備に投資しているということです。比較的使い勝手のいい補助金で、地元で知恵さえ絞ればほかに運用してもいいという補助金だったようです。

具体的にはどうだったかということで資料に写真を載せてありますが〔図11〕、これは第1期のもので、先ほどお話ししたように外壁、あるいはベランダの部分を少しカラフルにしています。ここは構造にかかわる部分で、開口部を作っています。第2期目か1期目かわかりません。壁にだまし絵をかくて音楽家の道と名前をつけたり、アインシュタインの絵をかくて物理学者の道としたりしていました。これが第1期です。

第2期になるともっと大胆になり、写真のように間を抜いてしまうわけです〔図12〕。見ていただくとわかりますが、つながっていたところを解体しています。これは減築ですが、もしかすると上の階がもっとあったかもしれません。それもとってしまっているわけです。こちらの写真も、連棟していたのですが、羊羹を切るみたいに縦に切り取られています〔図13〕。メゾネットに改造してなかなか魅力的ですね。これは減築の事例ですが、かなり減築、解体に積極的に取り組んでいるところです。

今、日本でもURが、東京のひばりが丘や大阪でも減築の研究をやっております。私自身建築は詳しくないので質問されると困りますが、地震がないドイツの集合住宅は、パネル方式といって、枠組みにサイコロが乗っかっているようなものです。減築するといっても、サイコロを取り除くみたいなものだそうです。ところが、日本の集合住宅は鉄筋、鉄

骨が入っていますから、そう簡単にいかないということで、URでは今、一生懸命減築の研究をしているそうです。

次に、ヤングスタウンの事例をお話しします。ヤングスタウンはオハイオ州にあるかつての製鉄の町です。クリーブランドとピッツバーグのちょうど真ん中ぐらいのところにあります。

縮退の理由としては、産業構造の転換と住空間の郊外化です。1960年には16万の人口がありましたけれども、2000年時点で8万です。日本の製鉄業もこの人口減少に相当貢献していると思いますけれども、40年で人口が半減しているところです〔図15〕。

地図に紫で塗っているところは空き地です〔図16～18〕。人口が半減すると、このぐらいの空き地ができるようです。ここがダウNTOWNです。この辺は工場が建っていたところだと思いますけれども、後で写真をお見せしますが、オークヒルズという労働者住宅です。40坪か50坪ぐらいの住宅が1区画12戸ぐらいのペースで建っていたはずのところでは

す。それから、地図の右上を見てもらうと道路が格子状になっています。住宅を開発しようとしたところですが、実際には1戸も建ちませんでした。でも、下水と上水は整備されています。

20世紀末に黒人の38歳ぐらいの若い市長が出て、もう昔のヤングスタウンには戻れないから21世紀のヤングスタウンをどうするのかを考えようということになりました〔図19〕。発想の転換というか、パラダイムの転換ですが、コミュニティレベルの集いを繰り返して、それから市全体の集会に持っていくというボトムアップ型の取り組みを相当熱心にやったようで、その中でスマート・ディクライニング・ポリシーというのを採用することになりました。スマートとは日本語の場合、スタイルがいいとかやせているとかいう意味ですが、英語では賢いという意味です。賢く衰退する政策をとりましょうというわけです。

郊外の縮小、それから都心の再生、都心居住の促進です。最近はグロー・スモラーという言い方をするところもあります。小さく成長しましょうという政策です。シューマッハという人が書いた『スモール・イズ・ビューティフル』という本が日本で出たのが1970年過ぎぐらいだと思いますが、小さいことは美しいということで、なかなか説得的な本でした。随分売れましたが、自分が小さくなることを認めるのは難しいようです。自治体の場合も、首長さんも議員さんも職員も市民も、小さく成長するなどというのはなかなか認めがたいようです。

小樽が人口を減らして40年ぐらいたちます。小樽は1965年ぐらいから人口を減らしてい

ます。昔は小樽に日銀の支店があったので、札幌より華やかな時代があったのではないかと思います。ご存じのように今でも小樽には貿易港として繁栄した時代の近代建築がたくさん残っております。小樽は1965年ぐらいから人口を減らしておりますが、昔の栄光がなかなか忘れられないのか、次の10年には必ず人口が増えるという長期計画を1990年代まで立て続けていました。第6次ぐらいまで「次は増える」といつてやってきたところですが、その間に5万ぐらい人口が減り、最新の長期計画ではついに人口予測をやめてしまいました。

自治体が縮退するのはなかなか容認しがたいようですが、ヤングスタウンは若い市長が出てきてスマートにディクライニングしようという政策を打ち出し、大変有名になったところです。人口8万ぐらいで何とか定常状態になっていますが、8万で定常状態になるのはほとんど無理です。

なぜ無理かという、先ほどお話ししたように、ヤングスタウンも都市圏人口は減っていないのです。中心都市だけ人口が減っています。なぜかという、1960年代以降、住宅が外に出ます。住宅を追いかけて商業施設、あるいはオフィスが外に出ます。

1998年に『エッジシティ』という本が出ます。これはワシントンポストのジャーナリストが書いた本で、研究者の間でも随分話題になりましたが、エッジ、つまり大都市の端に完結した都市ができてきたわけです。居住空間、商業空間、オフィス、それからエンターテインメント、ホテル、レストランから劇場がセットされて、もうダウンタウンに用がないというエッジシティが郊外に成立するようになっているわけです。

そうすると、郊外のほうは税収がどんどん上がってきますから、税率を下げてもいいわけです。あるいは、エッジシティ間の競争がありますから、税率を下げるわけです。あるいはしばしばほかの使用料を含めて利用料を下げてくる可能性がある。しかし、都心部はどんどん吸い取られて一定の税収を維持するには税率や利用料を上げないといけなくなりますから悪循環で、結局勝てるわけがない。ですから8万人と言っていますが、今はもっと減っています。

では、どうするかですが、結局、今アメリカで議論になっているのは、広域都市圏で問題を考えないといけないのではないかという発想の転換です。アメリカの場合は、地方自治体は基本的に小さくなります。税金に対する意識が大変強いから、自分の払った税金が貧乏人のコミュニティで使われるのは嫌だというわけです。

ある一定の所得層、あるいはそれ以上の人のコミュニティは既存の市から独立したいわ

けです。自分が払った税金で自分のところをやりたいと。その最極端がゲートッドコミュニティで、「うちは市税なんか払いたくない」と。塀で囲まれたゲートッドコミュニティの中で1つの自治体をつくりたいと。もう貧乏人がいるようなほかの市域と一緒にやりたくないから、ごみの処理も学校も自分たちでやる、独立したいとなるわけです。

ですから、どんどん自治体が小さくなるのがアメリカの傾向ですが、それでは都市問題は解決しません。それで今、議論になっているのは、広域都市圏で考えましょうということです。その一つが都市圏で税をシェアしましょうというタックス・シェアリングです。

今お話ししたように、ヤングスタウンの郊外でも新しい開発が進んでいて、税収がどんどん上がっているところがあるわけです。したがって、ある基準年度、例えば1980年を基準として、それ以降の固定資産税の税の増収分については都市圏全体でプールして、それを都市圏の中で再配分しましょうと。タックス・シェアリングというやり方をこれから真面目に考えていかないといけないのではないかな。そうでなければ8万の定常化などほとんど不可能だということです。

このタックス・シェアリングは、実際にセントポール、ミネアポリスで40年ぐらいやっています。大変おもしろい仕組みで研究もありますが、ほかの地域でもこのタックス・シェアリングという考え方を入れてこないと、都市圏の中心都市が救われることはまずないだろうということです。広域都市圏政策を考えないといけない時代に入ったということです。

「2010ヤングスタウン」の資料はネットで取れますので、もしご関心があったらお取りください。

何をしたかという、空き地の状況に従って近隣住区と産業用地を類型化して、それに対する対策を考えていく。それから、もちろん郊外の新規開発はもうやらない。インフラの新規投資はもうやらないというようなことです。そして、郊外住宅の再編、それから都心の活性化に取り組みましょうということです〔図21〕。

ヤングスタウンには解体課というのがあって驚きました。解体課長さんが町を案内してくれましたけれども、郊外の住宅であいているところについては、解体課があいて久しい建物の登記上の名義人にまず「お宅の建物は税金も払っていないし、景観上もよろしくないの何かしてください」と通知を出します。返事がないと3月後に新聞に告知を出します。それでも返事がないと接収し、競売にかける。1棟を解体するのに1年近くかかるようなことを言っていましたが、そういう仕事を専任にしている課がありました。

それから、ブラウンフィールドについては、工場が撤退した跡を市が引き受け、企業を誘致する。今度は煙が出ない工場に売却する。ただであげてもいいらしいですが、ただというわけにもいかないので1㎡当たり1ドルということのようです。

こちらのスライドがヤングスタウンの都心ですが、1920年ぐらいに建った大変立派な建物が残っております〔図22〕。しかし、これらの建物の上層階はほぼ空き家です。人が住まないとゴキブリもネズミもいないと思いますが、上のほうは空いています。この空いたところをコンバージョンして、住宅とかSOHOにできないだろうかなど、積極的に取り組んでいきたいと思いますという政策、都市再生の取り組みがなされています。

町を歩くと、昔のヤングスタウンはこんななにぎわっていたという写真が張っております〔図23〕。こちらの写真はビジネスインキュベーションセンターです〔図24〕。こういうものを都心につくって、新しい都市型の産業を育てようとしています。

これが先ほどお話ししたオークヒルズというところですよ〔図25〕。ダウNTOWNから歩いて15分ぐらいのところですが、このようにあいてしまっているわけです。写真のうち、こちらの家は車があるので多分人が住んでいると思うのですが、そのほかの家にはもういないようです。こちらの写真の地区には、くだんの解体課長がジープで案内してくれましたが、案内の時に「この前、この家の前で人が死んでいたな」なんて言っていました〔図26〕。事件が日常茶飯になってしまって、麻薬、売春などの事件現場になりますから、できれば壊したい。

さらに問題は、地域に1軒でも残っていると下水も上水も維持しないといけないことです。先ほどお話ししたように、1区画12戸建っていて、それに合うようにインフラが整備されていたわけですから、1軒しか残っていなかったら維持コストが大変になります。

このような場合も、もちろん家を取り壊しますが、その際お金を出すのでどこかに移住してくださいということをやっています。「あるエリアに新しく居住空間を再編して集約しますのでこっちに住んでください」「補助金を出しますよ」ということです。ですから、短期的にはお金はかかりますが、中長期的にはインフラの維持等を含めて、コスト計算上安上がりということではないかと思います。

資料に書いてある都市がスポンジ化、骨粗しょう症化していくということですが〔図28〕、ここから少し日本の話をします。多少、フードデザート問題に関係があるかと思います。資料の「地方都市商業構造の変容と『持続可能な都市』」のところですよ。

私は、岩波新書で2005年に『大型店とまちづくり』という本を書きました。ここに赤字

で書いてありますが、日本は1990年以降、欧米諸国の中で唯一例外的に郊外の大規模店規制を緩和してきたと書きました〔図30〕。欧米諸国都市は1990年以降、大規模店の郊外開発については規制の方向に走ってきましたけれども、日本は例外的に規制緩和に向かったわけです。

1980年代、サッチャーの時代にはイギリスも大規模店の郊外規制は撤廃していますので、日本が21世紀を迎えたときに経験した地方都市の状況を、同じようにイギリスも1980年代以降に経験しています。

しかし、対応は早く、サッチャーの後のメージャーの時代に既に方向転換しています。シーケンシャル・アプローチといいます、大規模店はまず町中に出てもらうようにしました。イギリスもそうですが、ヨーロッパの都市の中心市街地は結構狭く、半径は歩いて大体20～30分。大規模店はその中心に出てください、もし中心に適当な場所がなければフリンジに出てください、フリンジになれば郊外でいいですよ、という段階になっています。そして、郊外に出るときには、公共交通機関でしっかりアクセスができないとだめで、マイカーでしか行けない立地は認めないとなりました。この政策は労働党政権のブレアの時代にも引き継がれていきます。

冒頭お話ししたように、EUが1990年代に入って環境政策を中心に持続可能な都市政策を打ち出しますから、それとパラレルの関係でイギリスの大規模店の郊外規制、あるいは公共交通機関を使って行くことも強化されてくるわけです。相互関係の中で大規模店の郊外規制が強められてきたということです。

フランスでは、2000年に廃止された日本の大規模小売店舗法と同じ、あるいはこれ以上に厳しい大規模店規制の法律が、現在も機能しています。たしか売り場面積が300か500平米以上のものについては届出だけ許可が要するということです。コンビニレベルです。ラファラン法というもので、それがさらに改定されましたけれども、大店法と同じ、あるいはもっと厳しい法律がフランスでは機能しています。WTOに違反すると言われても我関せずというところです。

それから、北欧諸国も大規模店の郊外立地についてはモラトリアムですときています。

日本に市場開放圧力をかけたアメリカですが、ご存じのようにワシントン政府には土地利用、あるいは都市計画権限はございません。州政府に委譲されており、基本的には基礎自治体がそれぞれの町の事情に応じて計画を立てておりますが、1990年以降、それぞれの基礎自治体でまちづくり、あるいは環境等を考慮して、条例で大規模店の郊外立地規制をす

るところが急速に増えています。

特に1980年代半ば以降、言われるところのウォールマート現象です。ウォールマートが郊外に大変大きな店を出すことによって、それまでの大型店のみならず町中の商業が衰退したことに對する反発もあるということかと思います。日本に圧力をかけたアメリカ自体が、基礎自治体レベルでは大型店の郊外立地規制に向かったということです。

日本は、そういうことを知った上で、1990年以降、繰り返して大店法の規制緩和をして、ついに2000年に廃止をしたわけです。そういう状況の中で、今お話ししたように、日本の大型店政策のみが1990年から15年間、唯一、欧米諸国と逆行して走ったわけです。その結果が今日の中心市街地の衰退、あるいは一私がここに呼び出された事情の一つかと思えます―食料砂漠になっていることもそのあたりに事情があるかと思えます。

日本もようやく2006年に都市計画法が改正されました。この都市計画法の改正をもって日本も、郊外の大型店立地について一応欧米諸国都市と同じ方向を向くことになったのではないかと理解しているところです。最終的には都市農村計画法というのが必要なのかなと思っています。2006年の都市計画法についても、私自身は不十分なところがあるのではないかと思いますので、そのあたりはまた後でつけ加えてお話ができればと思います。

福島県が2005年に、「福島県商業まちづくり条例」という大変厳しい大型店の郊外立地規制の条例を施行しておりますが、その後、この福島の条例に次ぐところがなかなか出てきていないようです。

今、国土交通省でもさらなる都市計画法の改正を検討しているように聞いておりますが、現政権の都市計画法に関する考え方がいまひとつはっきりしないこともあるのかもしれませんが、動きを読みかねているところです。

いずれにせよ、土地利用を広域都市圏でどうしていくのかが、おそらく重要なテーマになるのではないかと考えているところです。都市計画法は地方分権の優等生だと言われるそうです。随分権限委譲がされました。国土交通省の中には分権し過ぎたのではないかという議論もあるほどです。例えば、開発許可制度という、ある規模以上の市街化調整区域の開発を認めるかどうかの権限ですが、本来は知事に権限がありましたけれども、それが中核市など下に権限委譲されて、私の知るところでは滋賀県は町まで開発許可権限がいつてしまっています。

そうすると、都市間競争を前提にしていると、分権との間でいろいろ問題が起きてくるということです。ここに「合成の誤謬」と書きましたが、理論的にはこういうことが起き

る、あるいはしばしば起きていると思います。「合成の誤謬」とは、ある主体が合理的な判断をしても、その判断が集まると全体として間違いになる場合があることをいいます。すなわち、例えばAという町は5万平米の大型店が欲しいとします。誘致するときの首長の理由には、大きく3つがあります。第1に税金（固定資産税）、それから地元雇用。これも相当うそがあります。地元雇用といっても大体がパートで、自分の町だけではなく隣の町からも来るわけです。でも、地元雇用が生まれる。3番目に、買物の利便性。買物に来るのも、売り場面積5万平米、駐車場4,000台などという隣隣のさらに隣の市町村から車で来ます。排ガスと一緒に来るのですが、そういうことは言わない。買物の利便性が高まる、固定資産税収入の増加、それから地元雇用の発生が誘致の3大理由です。

Aの市長さんは5万平米の大型店が欲しいので誘致した。それはそれなりに合理的な判断です。ところが、Aに5万平米の大型店ができたなら、都市間競争ですので、隣のBという町も「うちは負けないように」と7万平米が欲しいと。これも合理的な判断です。そしてCは10万平米・・・、となります。

そうすると、都市圏全体の福利厚生が最大になるかどうか、相当怪しくなります。5万平米の大型店がつぶれるのか、7万平米のもつぶれるのか。一方で、当然、中心市街地は衰退していきます。あるいは今まであった大型店がつぶれていくことが起きますので、都市圏全体で福利厚生が最大になるかどうか分からないということです。

したがって、土地利用をどうしていくかは、結局、競争ではなくて連携なり、協調の中で考えていかなければいけないということです。競争を前提に分権がいき過ぎると、いろいろ問題が出てくるのではないかという難しい問題に直面しているということです。

後で写真のところで説明しますが、見ておいていただきたいのは、このスライドの一番上にある「第一種低層住居専用地区」です〔図33〕。これは土地利用の最も厳しいところで、商業施設について認められるのは兼用住宅、すなわち住宅に併設されていて床面積が50平米以下です。

大型店について、トイレや事務所、飲食売り場など外食の部分、階段部分は売り場に入りませんので、売り場面積が6,500平米ぐらいたと床面積が1万平米ぐらいになります。都市計画法は大体床面積でいきます。商業調整は普通、売り場面積ですが、このスライドは都市計画法上ですので、延べ床面積1万以上の大型店がどこに立地したかというグラフです〔図35〕。

1980年は75%が都市計画法上の商業地域に出ていました。赤く塗られたところです。各

町の中心です。それから、近隣商業地域が12%ですから、これだけでもう87%が商業エリア。土地利用として商業と塗られたところに出ていたということです。

また、地方圏でも87%です。それ以降、赤いところがずっと細くなってきて、2001～2004年になると地方圏の中心市街地に出た大型店は全体の26%に減少します。近隣商業地域を足しても35%、3分の1しか中心部に出ていないということです。

赤いところの右側は郊外部分です。準工業地域を含めて郊外に多いところですが、地方圏では大体5割が町中の外に立地するようになったことになります。当然、この間に車の普及率が急速に上がりましたので、先ほど申し上げているように、4万平米とか7万平米とかいう床面積の、駐車場3,000台、4,000台というようなショッピングセンターが郊外に立地するようになったわけです。

このことは、高速道路を走って20～30分のところから来る可能性があり、大変広い商圈が想定される大きなショッピングセンターが開発されるようになったということを示しています。

都市計画法では基本的に建物しか規制していませんので、田畑をつぶして青空駐車場をつくっても、都市計画法上の規制にはなりません。そこもまた問題です。

お手元の資料は佐賀ですが、Aは平成12年に7万平米で市街化調整区域に立地していました〔図36〕。ご存じのように、本来、市街化調整区域は都市的な利用はなるべくしないで緑や田畑を残しましょうというところなんです。ここに7万平米の大型店ができておりますが、今度Bは準工業地帯に出来た6万平米の大型店です。Cは都市計画区域外、多分農地だと思いますが、に出店しています。2万平米です。

それ以外に延べ床面積が1万～3万のものについて、あるいは延べ床面積が3,000～1万平米のものについても、この点を見ていただくとわかるように、このあたりは都市計画区域外です。白地ですから多分農地だと思います。これは都市計画区域外に大きな店ができて、コバンザメで白地のところに専門大店みたいなものができたということです。このように、郊外へ郊外へと大型店が広がっている図です。

これを何とかしようということで、2006年に都市計画法の改正が行われます。お手元の資料で、真ん中に黄色く塗ってあるのが規制地区のゾーニングです〔図37〕。左側がこれまでで、右側が2006年以降の新しい条件ですが、商業施設について、以前はどの床面積まで認められていたかが書いてありますが、「制限なし」を見ていただくと、第二種住居から準住居、近隣商業から工業地区まで制限なし。それから、市街化調整区域と市街化区域

に線引きされていない白地地区も制限がありません。都市計画的方針が決まっていな
と考えていいと思いますが、日本の場合は開発方針が決まっていなければやり放題。ヨーロ
ッパは開発の方向が決まっていなければ開発はだめですが、日本の場合はやり放題という
ことで、白地は制限なしです。

それから、都市計画区域外も制限なしです。2006年の法律で、床面積1万平米以上につ
いては、基本的に商業、近隣商業と準工業は出てもいいですよ、それ以外のところはだめ
ですとなりました。ただし、開発許可や地区計画を立てるといいですよという抜け道があ
って、実はそこが大事なのですが、いずれにせよ近隣商業地域と商業地域と準工業地域は
出放題ですが、それ以外のところは1万平米以上だと規制されるようになったところです。

当初、国交省は準工業地域もだめにしようとしたようです。しかし、経済界から大変強
い反対がありました。すなわち、産業構造が転換していく中で工場が撤退した後を活用す
るには、基本的に大型商業施設しかないということです。その開発を規制されたのでは困
りますという圧力がかって、準工業地域は認めましょうということのようです。

ただし、経産省も二枚腰で、言うなりにはなっていないということでしょう。中心市街
地活性化法（中活法）で中心市街地対策をやってほしい自治体は、準工業地域については
1万平米以上の大型店が出られないように条例でしっかり縛りなさいと。この縛りがな
いところについては、中心市街地対策の面倒を見ませんよという方針を打ち出しました。

再生の町中に補助金が欲しいのに、郊外にも大型店が出放題。郊外を好き放題やらせて
おいて、町中が衰退するので補助金をくれというのはだめだ、どちらかにしなさいと。選
ぶのは地方自治ですから、あなた方が選びなさいとなったわけです。

今お話ししたように、地区計画や開発許可という抜け道があるのは問題だと思いますが、
これは福島市から南の風景です〔図38〕。国道4号線の幹線道路風景です。アジア的活力が
あっていいと言う人もいます。私は汚いと思っていますが、日本のどこの地方都市にもあ
る風景です。

これは水戸の南の国道6号線の風景です〔図39〕。この写真は相当おかしいでしょう。わ
かりますか。電線を地中化して景観を守りましようとしているのですよ。地中化だった
か、裏に回しているのか忘れましたが、何のための景観保持かよくわからないぐらい看板
が出ています。

これは、先ほどお話しした第一種住居専用地区です〔図40, 41〕。ここに商業施設をつく
るときは、住宅に併設して床面積50平米以下。日本で最も規制の厳しいところです。良好

な住環境を維持しましょうというところです。

これもそうです〔図42〕。この「本間ゴルフ」という看板を見ておいていただきたいのですが、この看板は先ほどの写真〔図39〕のものと一緒です。ゾーニングというのはグラデーションがだんだん厳しくなっていく、順番に土地利用が厳しくなっていくのがいいわけです。逆に言うと段階的に緩んでいくのがいいのですが、日本の色塗りは飛んでいるので、こういう風景が出てくる。

これはお手元の資料を見てもらうとよいのですが、上が福島市です〔図43〕。国道4号線、およそ2kmの距離です。この国道4号線2km、歩いて30分ぐらいの区間にどのようなロードサイドビジネスが張りついているかを調べたことがあります。ありとあらゆるロードサイドビジネスが張りついています。

ここのゾーニングがどうなっているかという、近隣商業地域となっています〔図44〕。近隣商業地域は結構こういう塗り方をしています。商業地域は中心ですから団子状に塗ってあって、近隣商業地域は結構幹線道路沿いに塗ってある。準工業地域も塗ってありますが、近隣商業地域がどう定義されているのか、各自治体、国交省も多分イラストを載せていると思います。見ていただいたら、中央線の高円寺とか阿佐ヶ谷の駅前商店街のような、アーケードがあって、薬屋が並んで、隣に魚屋があって果物屋があって、文房具屋があるような、日々の生活に間に合うための商業、あるいは商品、サービスを提供する商店街を近接商業地域と定義しているんです。

もちろん、商業地域はもう少し高度な商品、サービスの提供です。近隣商業地域はそういうふうに定義してあって、イラストまで書いてあります。ところが、実態になると地方都市ではこういうのが多いのです。すなわち、この写真のようになっています。多分国道を車は時速5,60kmで走っていますから、こんな大きな看板を掲げて3つも4つも先の信号から走ってくる客を呼び込もうというわけでしょう〔図38〕。醤油を買いに来るとか、トイレトペーパーを買いに来るとか、歯磨き粉を買いに来る客を期待していない。駐車場も10台とか20台止められるようになっているわけです。

これが相当問題だと思います。これはボディーブローのように中心市街地にはこたえます。2006年から近隣商業地域に大型店が出放題になっているのですから。同じく準工業地域も出放題。やはりここは、今日のテーマである食料砂漠等の問題を考える上でも、都市計画上、相当問題なところではないかと私は考えています。

ドイツの商業と都市計画については福島大学の阿部先生が詳しいので、もしご関心があ

ればご相談されたいと思いますが、ドイツの都市構造は、そこに書いているように中心システム論という中心主義，中心優位主義といった考え方です。これはザクセン州の都市計画の話ですが，都市圏の中の都市を上位中心，中位中心，下位中心，小中心とヒエラルキー化しております。それぞれの中心にふさわしい都市機能があるはずであるという位置づけです。

すなわち，大学は上位中心都市に立地するのがふさわしい。しかし，中位中心には10～18歳ぐらいの生徒が通うギムナジウムが，それから下位中心には中学校，小中心には小学校が必要でしょうということです。もちろん，上位中心にもギムナジウムあるいは小学校，中学校も立地するわけですが，大学が下位中心に出てくるのはあまりふさわしくないということです。

病院なども同じで，心臓外科，脳外科があり，心臓移植のような高度医療を行う病院は上位中心に立地する。多分，下位中心の病院なら盲腸ぐらい手術してもいいだろうというような位置づけです。

商業機能も都市機能ですので，それぞれの中心にふさわしい商業機能があり得るはずであるということになります。例えば，法律の専門書から医学の専門書，ITの専門書を置いているような書店は上位中心に立地するのがふさわしい。下位中心は中学校云々と書いてありますので，中学生ぐらいの方が読むような小説，あるいは主婦が読むような小説，クッキングの本等売っている本屋さんがあってもいいでしょう。しかし，ここに専門書を並べている書店が出てくるのは望ましくないということです。

それはどういうことかということ，下位中心，中位中心に専門書を並べている書店が出てきて，上位中心の書店がつぶれるとすると，新たに書店が出てきた中位中心，あるいはその中位中心に影響しているほかの下位中心，小中心はいいのですが，それ以外の中位中心，すなわち上位中心の書店に依存していたそれ以外の中位中心，下位中心，小中心は困るわけです。

すなわち，上位中心にあるべき都市機能を喪失することは，都市圏全体の持続可能性が危うくなることです。それぞれがツリー上の中で支え合いの構造になっているわけですから，それが崩れるのは望ましくないという考え方が基礎にあるのがドイツの中心システムの考え方です。

先ほどお話ししたイギリスの大型店調整も基本的には中心優位主義です。まず町中に出なさい，それからフリンジに出なさい，それから郊外です。福島県が商業まちづくり条例

を制定したというお話をしましたが、福島県は制定に当たり、ヨーロッパの事例をよく研究されたようで、その基本的な思想は中心優位の考え方です。

どういう構造になっているかというと、福島県は県内を、福島市を中心とした生活圏、郡山を中心とした生活圏、会津若松の生活圏、白河の生活圏、いわきの生活圏など、7生活圏ぐらいに分けておりますが、その生活圏の中心都市はどこだという考え方です。

その中心都市を定義するのに、例えば、都市計画法の商業地域の色塗りをしている、あるいはD I D人口がある、あるいは公共交通機関の結節点になっている等、6項目ぐらいの条件があり、その条件を満たしているところが生活圏の中心都市だと定義しています。そして、これは商業調整なので売り場面積で言っていますが、その生活圏の中心都市には売り場面積が6,000平米以上のものが出ることがふさわしいと。都市計画法でいうと床面積が1万平米以上になりますが、売り場面積6,000平米以上のものは、今お話しした生活圏の中心都市に立地するのがふさわしい、それ以外のところに出るのは望ましくないということです。

では、中心都市ならどこでもいいか。調整区域でも、白地でも、都市計画区域外でもいいかということ、そうではなく、都市計画法上の商業地域に出てくださいと言っています。商業地域に適地がなければ、近隣商業地域もいたし方ないという位置づけです。ですから、ここでも中心優位主義の考え方に立って商業調整をしますということです。そういうまちづくりの方針を県として作りますので、各市町村も県の方針に従ってまちづくりの方針をつくってくださいと指導しているところです。

したがって、福島県は県知事の開発権限にかかわるマターについては、今お話しした条件を満たしていないところには開発許可を出さないということです。これは県知事権限です。現に、湯川村というところにジャスコ、それから福島市のすぐ北の市でもイオンの計画がありますが、福島県は開発許可を出しておりませんので、立地できない状況になっています。

もちろん、分権していますので、郡山が市街化調整区域にイオンが出る開発許可を出せばとまりませんが、県知事が権限を持っている限りは出せない。同時に、他の市町村に対しても、県の中心優位主義の商業調整に協力してくださいという指導をしているところです。

先ほどお話ししているように、単体の自治体で問題を考えるのではなく都市圏で、福島の場合は生活圏で大型店の立地について考えましょうということです。

これはドイツの地図で、これが東西国境です〔図45〕。緑がグリーンフィールドに開発された商業施設ですが、旧西独側は比較的緑の開発が少ないのがわかると思います。都市計画が比較的うまく機能してきたことが見られますが、東側は合併以降、キャッチアップ・ウエストで商業開発を一生懸命やってきましたし、土地利用規制も甘かったので、随分緑がつぶされてきたことがおわかりになるかと思います。これは2000年のマップです。

これは富山市がつくった資料ですが、都市が郊外に拡散していくと都市経営コストが随分かかるという試算をしています〔図46〕。コンパクトシティづくりということで、富山と青森が評判になりましたけれども、その富山のデータです。

富山も合併して広がり過ぎたのではないかと思います。岐阜県のところまで広がってしまっています。「串と団子のまちづくり」でコンパクトと言っています。一度市街化したところにコンパクトになれと言ってももう無理なのです。アメリカみたいに、補助金を出すから立ち退いて1カ所に集中してくださいと言っても無理でしょう。結局、今までの都市化したところはそのままだに、それ以上拡散しないようにということです。

富山は合併していきましたので、都市的に旧町村の中心部があるわけですから、そこを公共交通機関で結んでいく。だんごにくしを通す形で。しかし、それ以上は郊外開発しないようにしようというのが富山のコンパクトシティの考え方ようです。

青森市の場合は、ゾーニングでコンパクトにしていく考え方を示されましたけれども、残念ながらコンパクトシティ派の市長さんは選挙で負けました。郊外の反乱にあったと思います。

あと2つお話ししますが、まず1点目、広がってしまった都市域をどういうふう空間的に縮退することができるだろうかということです。私権が強いのでこれは相当難しいのですが、理論的には方法がないわけではない。

まず1つは、都市計画的規制です。例えば、ここは近隣商業地域を塗ってあるとお話しました〔図43〕。これを住居系に色塗りしてしまえばいいのです。色塗りを変更すると、ここにある商業施設はかなりのものが既存不適格になります。新しい土地利用規制に対して、法律違反状態になります。建て替えをしない限り、法律違反ではないですが、新しく建て替えや増築するときには法律違反になり、同じ規模のものは建てられないことになります。

この手の商業施設はみんな安普請ですから、5年から10年の間に建て替えをしないと相当競争力が落ちます。ゾーニングをここからこちらに塗り替えをしていけば、都市計画的には5年から10年で相当風景が変わる可能性があります。ただ、訴訟になる可能性がある

という議論もあります。

例えば、京都は御池、河原町、四条通、烏丸の田の字地区については、新しく条例で高さ制限をかけました。数千のマンションが既存不適格になりました。今度建て替えするときに相当な数の既存不適格が出ています。

京都としてはそれだけの腹をくくって条例を定めたということかと思いますが、理論的には、今お話ししているようにゾーニングを厳しくしていけば、既存不適格が出ますし、新しい商業施設の開発は難しくなりますので、時間をかけて縮退していく可能性があるということになります。

それから、例えば郊外にある調整区域や白地地区の住宅について、もちろんほかの工場でも同じですが、公共料金を中心部よりも高くするのも手です。下水、上水にしろ、当然、町中の方が1メートル当たりの利用効率は高いはずですから、利用効率の低い郊外は恩恵を受けているという理屈が成立するのではないかと思います。こちらに付加金を取るなど市場メカニズムを活用するのも一案です。

それから、都市計画税がかかっているのですから、郊外負担税をかけるのはいかがかという議論もあるかもしれない。

ただ、難しいのは、市街化区域は都市計画税がかかっている。都市計画税で下水の整備や道路整備をしている。ところが、困ったことに市街化調整区域や白地地区の集落や、都市化しているのに、あるいは集積しているのに市街化区域の線引きをされていないところがある。その下水道や道路はしばしば農水省の補助金で整備しています。そうしたら、「私たちは市街化区域に入る理由がない。市街化区域に入って都市計画税を払いたくない。農水が面倒を見てくれているのだから」となります。だから白地のまま、調整区域のまま。都市計画税は取られないままとなる。

このような問題もあるのですが、いずれにせよ社会資本の利用料を都市部と郊外開発されている部分についてどう区別できるのかという問題です。そのあたりが規制と市場のメカニズムを活用することで、幾分か強制的に、政策的に縮退を実現する道かなと思うところでは。

現実には、先ほど小樽の話をしました。どこの自治体も現状、なかなか縮退するのを容認しておりません。もちろん、総合計画でこれから人口が増えると予測しているところはほとんどなくなってきましたけれども、農地をつぶして宅地化すれば税金は上がるわけですから、現実には相変わらず都市化を進めたいというのが現状で、市街化調整区域にに

じみ出ていくように都市化が進展しております。

では市街化調整区域が具体的にどういう方法でつぶされているかというと、4つ、5つあります。これは都市計画法上の問題だと思いますが、まず開発許可。農地をつぶして市街化調整区域か白地地区に5haとか10haとかの大規模開発をする。これは開発許可でできるわけです。

スプロールとは、郊外の無秩序な開発だとしばしば定義されますが、実はそうではなく、かくのごとく計画的に郊外開発が行われている。スプロールとは、車依存型の土地の浪費型利用だと定義しないとイケない。無秩序な開発ではなく、車でしか行けないような郊外の低密度の浪費型の土地利用がスプロールです。

したがって、農地をつぶして郊外に10haの大規模開発する。計画的に立派な町ができるからスプロールじゃないだろうという意見もありますが、私からみれば計画的スプロールです。これが1つ。

それから、既存集落というのがあります。調整区域や白地地域に既に集落があったところは、例えば三男坊が住宅をつくるというと農地をつぶして作っていいのです。あるいはその集落の人の生活を維持するために、例えば食料品店が要るならそれをつくっていいというルールがあります。そうやってにじみ出ていく。

それから、以前は既存宅地制度というのがありましたが、これは線引きされる以前に都市的利用が既に行われていたところ。例えば、工場があったところや、あるいは牛舎があったところなどで、跡地を宅地として開発するのはオーケーということです。線引き以前に都市的な利用が既に行われていたところは再開発してもいいですよと。

この既存宅地制度は廃止になり、新しく50戸連たん制度というのになっている。基礎自治体が条例で50戸連たん条例を設定すると開発ができる。どういうルールかというと、基本的には線引きの、既に50戸以上建物が連たんしているところから、条例によって違いますが、250メートルとか500メートルなどの範囲内なら開発していいというものです。そうやって農地や休耕田がつぶされていく。これが50戸連たん制度で、都市化がにじみ出ていく。

それから、地区計画を線引きの外ですることです。これも地区計画ですから、乱開発ではない、計画的な開発だ、ということです。線引き制度の外側に、線引きに隣接するように地区計画で宅地開発や道路整備をします。そして都市的利用が行われているとして線引きを変更してしまうのです。そういう形でどんどん都市がにじみ出ていく。

なぜかという、基礎自治体は税金が欲しい、あるいはそこに新しい人が移り住んでほしいという基本的なニーズがある。では、だれがそこに移り住んでいるかというと、結局町中から移り住んでいる。隣の町からなんか来ておらず、中心部から移っている。そういう形でなかなかスプロールがとまらない、郊外開発がとまらないのが現状ではないかと思っています。そのあたりが食料砂漠問題の周辺かと思っています。

【質疑応答】

Q 確かに都市計画・都市政策部局も相当長い間コンパクトシティ化、あるいは集約型都市構造へと言っているんですが、なかなかいい事例とされている青森市や富山市も、相当外的要因がないとああいうことをやれないんだなとつくづく感じ、分権も進んだところでぜひ法制面もということで、今、検討が進んでいると思います。

都市を縮退するのはなかなか難しいということですが、本来、この研究は都市の問題を考えるのがメインテーマではなく、我々の対象は小売店舗、なかんずく食料供給という観点から、特に生鮮三品を扱う食料品店の配置がうまくいくようにと考えて研究しているんですけれども、実際そういう店舗の中でも耐久消費財のように扱う頻度が少ないところと、生鮮三品のようにどんなに少なくとも週に1回ぐらい行くような頻度、アパレルが中間ぐらいだと思うんですが、その中の頻度が高いものと、例えば国交省で言われている集約型都市構造で広域的施設、病院やデイケア施設なんかとあわせて歩けるとところに設置するというのを今後進めていくことになると思うのですが、このとき日本でどういう誘導策があるのかなと思っています。

先ほど冒頭で先生が言及された最近の論文で、インナーシティの食料砂漠とコミュニティ組織の連携で、米国のフィラデルフィアでは政府の失敗と市場の失敗という側面がこの問題にあって、それを解決するために官民連携による基金である程度出店を誘導するような話も出ていましたが、そのような手法の日本への適用可能性みたいなことについて伺いできればと思います。

A ごく簡単にお答えできる範囲で。まず、私は商業の専門家ではないので何とも言えないのですが、こういうことは言えると思います。英語で「店」をあらわすとき、「ストア」と「ショップ」という言葉がありますが、辞書を引いていただくとストアもショップも第一義目の意味は「店舗」などと出てきます。しかし、ストアの2番目の意味は「貯蔵」、それからショップは「手仕事」という意味が出てきます。このようにストアとショップは違

うものなのです。

そして、ストアは負けます。卸売業者から仕入れたものをそのまま並べている、貯蔵・ストックしているわけですから。仕入れたものを買ってくださいと言うだけではだめだと思います。半坪でも1坪でも店の中にもものを作る「工場」部分があって、手仕事があって、新しい付加価値が生まれるとその商売は残ります。例えば、皆さんも町を歩いていておわかりになると思いますが、地方都市でも結構ベーカリーなどは残っています。それから、お菓子屋も洋菓子屋、和菓子屋を含めて結構残っています。

それから、花屋も結構残っています。フラワーストアとは言いません。フラワーショップ、またはフローリストです。これは花をただ並べているだけではなく、それぞれのニーズに合わせて花をアレンジしているからです。

私は新中野の鍋横で育ちましたけれども、中学生のころにあった商店街のお店50〜60店のうち、残っているのは1割程度です。つまり5、6店しか残っていない。この残っている5、6店見てみると、それは花屋と和菓子屋、漢方を扱う店など限られる業種ですが、基本的にはショップです。

ですから、店で新しい付加価値を加えていくようなショップが出てくれば、コバンザメのようにストアの何軒かが成立することがあると思います。100店あって100店ともがいい商売をやれるはずがない。20店がいい商売をやってくれば、ほかの店も何とか飯が食える状況じゃないかと思いますが、まずストアは軒並みつぶれていると思います。ですから、ショップをどのように町中に創出することができるのかが大変重要ではないかと思っています。

アメリカの原稿で書いたのは、特にファイナンス。新しいスーパーマーケットが町中からどんどんなくなっていますので、そのスーパーマーケットを町中に引っ張ってくるためのコミュニティ・ファイナンスがどう機能しているのかという話です。

このファイナンスについては、連邦政府と州政府とNPOと、それから市場セクターが連携する形で取り組まれているということです。ただ、アメリカの場合も、ブッシュ政権以降、ずっと都市政策が市場のほうにシフトしてきていますので、連邦のお金、州のお金、あるいはNPOのお金や活動もずっと市場重視にシフトしてきている問題があります。ダブルボトムラインというのですけれども……。例えば、「我が社は環境に優しい活動をしているので、我が社の社債を買ってください」というのは日本でもあると思うのです。それはワンボトムライン。しかし、それに加え「我が社は市場と同じリターンをしますよ」

というのをダブルボトムラインというのです。環境に優しいことをやるので市場よりも少ないリターンでいいでしょう,ということではなく,うちは環境に優しいことをやります。しかしリターンも市場並みにしますよ。だからうちに投資してください,というのがダブルボトムライン。

トリプルボトムラインというのは,実はアメリカの場合は,まず市場にふさわしいリターンをします。それから,社会的貢献のリターンです。これが普通,アメリカのダブルボトムラインです。それにプラス,環境に優しいことでトリプルボトムラインとなるわけです。全部満足させますということです。

インナーシティにスーパーマーケットを誘致するのも,基本的にはダブルボトムラインで市場の価値,連邦政府の金をNPOが取り組んできて活動しているのですが,今お話ししたように,ブッシュ以降,市場重視になってきているので,このダブルボトムラインのビジネスのほう,インナーシティに出てくるスーパーマーケットがビジネスとして成立するのかどうか,バイアビリティがあるのかどうか,資金の流れ方としてもものすごく問われるようになっていきます。

つまり,ビジネスとして成立しないのに,どうして社会的貢献の持続可能性があるのかという議論になってきています。同レベルではなく,まずビジネスとして成功することが重視されるようになると,インナーシティで,同じように食料砂漠が起きているところでも,比較的ビジネスとして成立しやすいところにはお金が流れ,そこでスーパーマーケットが開発される傾向がだんだん顕著になってきています。逆にいえば,悪いところは取り残されていく状況が出ています。

日本は町中の高齢者云々,食料砂漠ですけれども,食料砂漠は基本的にはインナーシティの貧困層の問題ですから,アメリカで食料砂漠というときは適当な距離,適当な価格で食料が提供されること,同時にエスニック社会ですから,アメリカの場合,そのコミュニティのエスニシティに対応するような食料の供給がされているかどうか重要です。ヒスパニック系が多いところにはそれにふさわしい食料品が並んでいる,イラン系のところにはそれにふさわしい食料品が並んでいることも含めて,適切に食料が供給されているかどうか議論の対象になるところです。

いずれにせよ,貧困問題と健康問題。貧しいのでマックでしか食べないと,子供のころから肥満の問題,糖尿の問題,心臓病の問題等が出てくる。これは何とかしなければいけない。アメリカの場合,健康都市をどう構築していくかという流れの中で食料砂漠問題が

議論されていて、日本のように町中に高齢者が取り残されてなかなか徒歩圏内で生鮮産品が買えないというのは事情が違うかなと思っています。

Q 市街化区域内には、現在9万ha、市街化区域内の約6%に当たる農地が残っています。

先生に聞きたいのは、農地だけではなく、低利用地、未利用地みたいなものが既存市街地にたくさん抱えられたまま、開発が郊外化していったのが日本の特徴だと思うんですけども、縮退の時代に都市部に残ってしまったこのような土地をどういうふうにしていったらいいと思われますか。

A 私は学生時代には農業経済か何かの卒論を書いたので、昔から農水省派ですが、都市部の緑は結構大事だと思います。アメリカではインナーシティに残った空き地をコミュニティ・ガーデンとか、ビジネスとしての都市農業にどう戻していくのかという運動が活発になっています。

さっきの食料砂漠問題に絡んでいるのですけれども、新鮮な野菜がなかなか手に入らない人たちに、都市農業で生産されたものを近隣の市場みたいなのところとうまく連携しながら提供できるような仕組みがつくられていくとか、あるいはその都市農業自体に新しい雇用機会をつくるまで含めて考えられないかなと思います。

その場合に、大学の農学部がエクステンションプログラムで農業教育みたいなものまでして雇用機会をつくるということで、雇用と貧困層の健康問題を含めて、一度都市化したところの再生に都市農業を積極的に活用していこうという運動もありますし、私の自宅は武蔵野にありますけど、農地は随分残っています。私はつぶしていく必要性を私はあまり感じておらず、なるべくなら残してほしいという感じです。

Q 本日の主催者の方のテーマからは外れると思いますが、先生の資料の中にあった「都市農村計画法の必要性」という言葉についてご説明いただければと思います。

A 都市計画法がカバーしているのは国土の25%です。さっき佐賀の事例をお見せしましたが、都市計画区域外が結構狙われているところもあるわけです。そういう意味では、国土全体を1本で土地利用、空間計画を立てられる制度が急がれるのではないかと考えています。

韓国もたしか7、8年ぐらいたちますが、都市農村計画法ということになっているわけですから、省庁の垣根を取り払えれば、土地利用なり、空間計画が一体化していいのではないかと考えて、そこにメモをいたしました。

司会 予定の時間ですので、これで今回のセミナーを終わらせていただきたいと思います。矢作先生，どうもありがとうございました。

これまで，5回にわたって開催してきた，この食品のアクセスに関するセミナーですが，今回をもちまして一区切りとしたいと思います。

「都市縮小」の時代とまちづくり



Yahagi

図1

都市が縮小する

27.5% (72市／262市)

1) 人口減少都市Population

2000-06年

人口10万人以上

2005-06年: → 過半

世界の都市10万人以上 1／4

図2

都市が縮小する

- 1) 人口減少
- 2) 高齢化

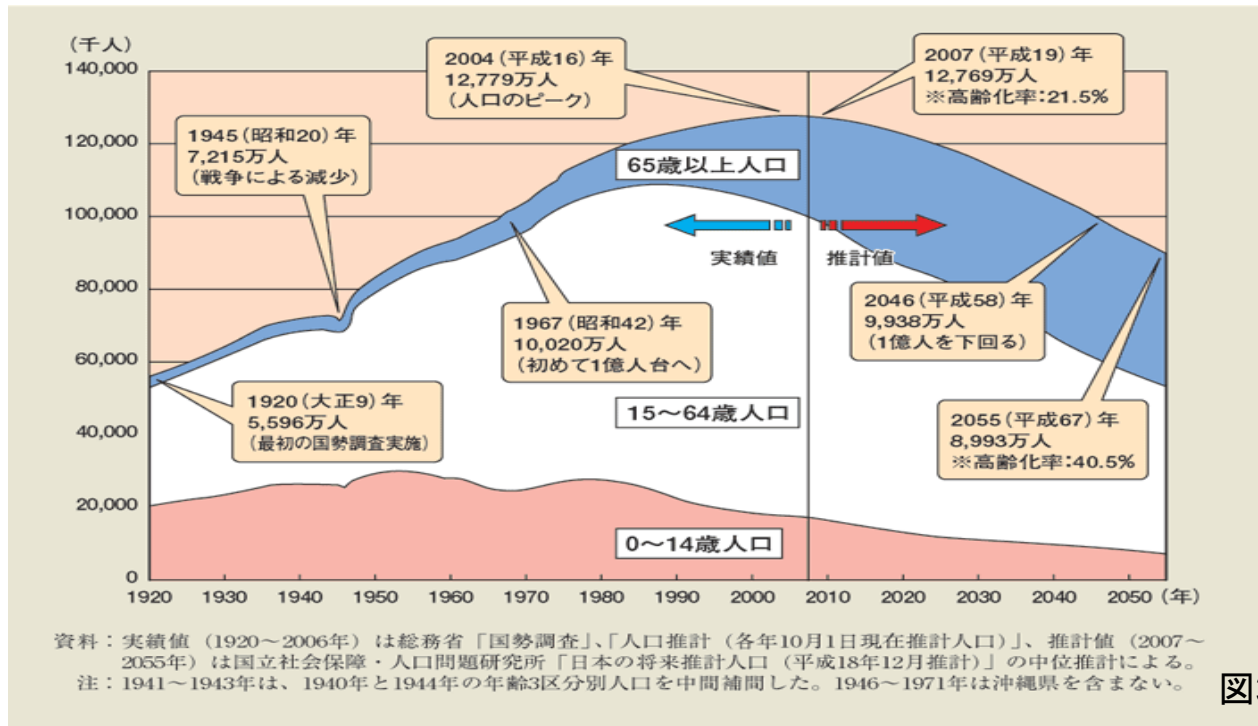


図3

縮小都市の時代背景：

- 1) 経済、社会、文化活動のグローバル化
- 2) 産業構造の転換
- 3) 環境容量の枯渇
- 4) 人口減少社会の到来
- 5) 政治体制の転換

「都市は世に連れ、世は都市に連れ」

図4

縮小都市研究／政策の目標：

「既存の都市資源を、環境負荷を
軽減する方向で再編し(re-の思想)、
『都市規模を創造的に縮小』するた
めの研究、あるいは政策」

＝縮小都市のサステナビリティ
(EUのサステナブルシティシティ政策)

図5

縮小都市

1. ドイツ
 - ・旧東独都市(ライプチヒ、ハレ、マルデブルグ、ライネフェルデ・・・)
 - ・旧西独都市(ザール地方＋ルール地方都市・・・)
2. 米国
 - ・中西部都市(デトロイト、ヤングスタウン、トレド、クリーブランド、バファロー・・・)
3. 英国
 - ・イングランド北部都市(マンチェスター、リバプール、シェフィールド・・・)

縮小都市の風景は斑模様

図6

旧東ドイツの縮小都市政策

図7

旧東独都市

『都市改造－東独(Stadumbau Ost) program 2001』

政策課題: 環境に配慮しながら人口減少と経済社会の縮小に
「都市のかたち」を如何に再編するか?

政策の柱: ①過剰住宅の削減
②社会的、文化的、環境的に生活空間を改善する
③既存の都市資源の再利用に積極的に取り組み、
都市の再生を追求する

政策の内容:

- ①基礎自治体が都市改造マスタープランを
作成する ← 人口／住宅需要予測、減築計画
- ②集合住宅の解体／減築に対して1㎡当たり
€60補助(連邦1/2＋州政府1/2)

『都市改造－西独(Stadumbau West) program』

政策批判 図8

旧東独都市



ライネフェルデ

縮小都市政策とその実績(1)

1期: 集合住宅の外壁整備

- ・1階にCafé など小さなお店
- ・1階に前庭を整備

2期: 集合住宅棟の大胆な再編

- ・解体／減築／改築に寄る集合住宅の付加価値化
- ・用地の緑地化
- ・諸施設の整備
- ・若手建築家にデザインコンペ

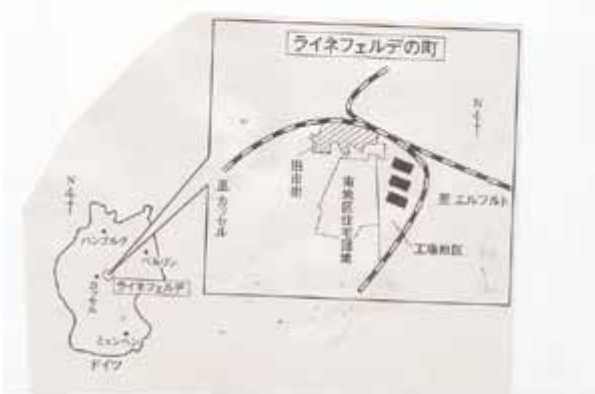


図9

旧東独都市

ライネフェルデ縮小都市政策とその実績(2):

<03-05年Project 決算>

2003年 135戸全面解体 (m²当たり€30)

撤去費用 €282,150

補助 €612,440 → △€330,290

66戸減築 (m²当たり€150) → ▲€98,260

2004年 301戸全面解体 38戸減築 → △€502,980

2005年 105戸全面解体 96戸減築 → ▲€10,574

⇒ 余剰資金を使って道路整備、施設整備

図10



图11



图12



ヤングスタウン(アメリカ)

図14

ヤングスタウン(1)

1.産業構造の転換(製鉄業の衰退)

2.職住空間の郊外化

→ 人口激減+都心の空洞化

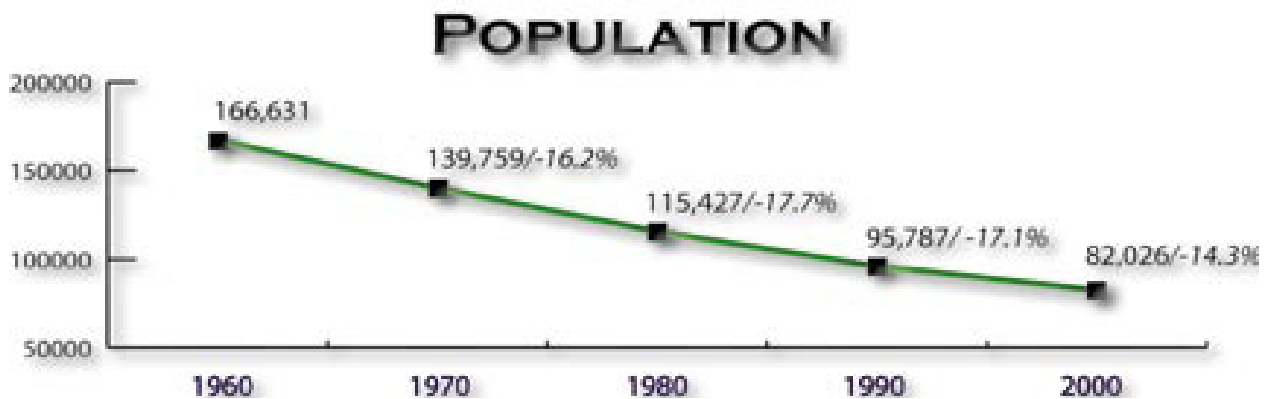
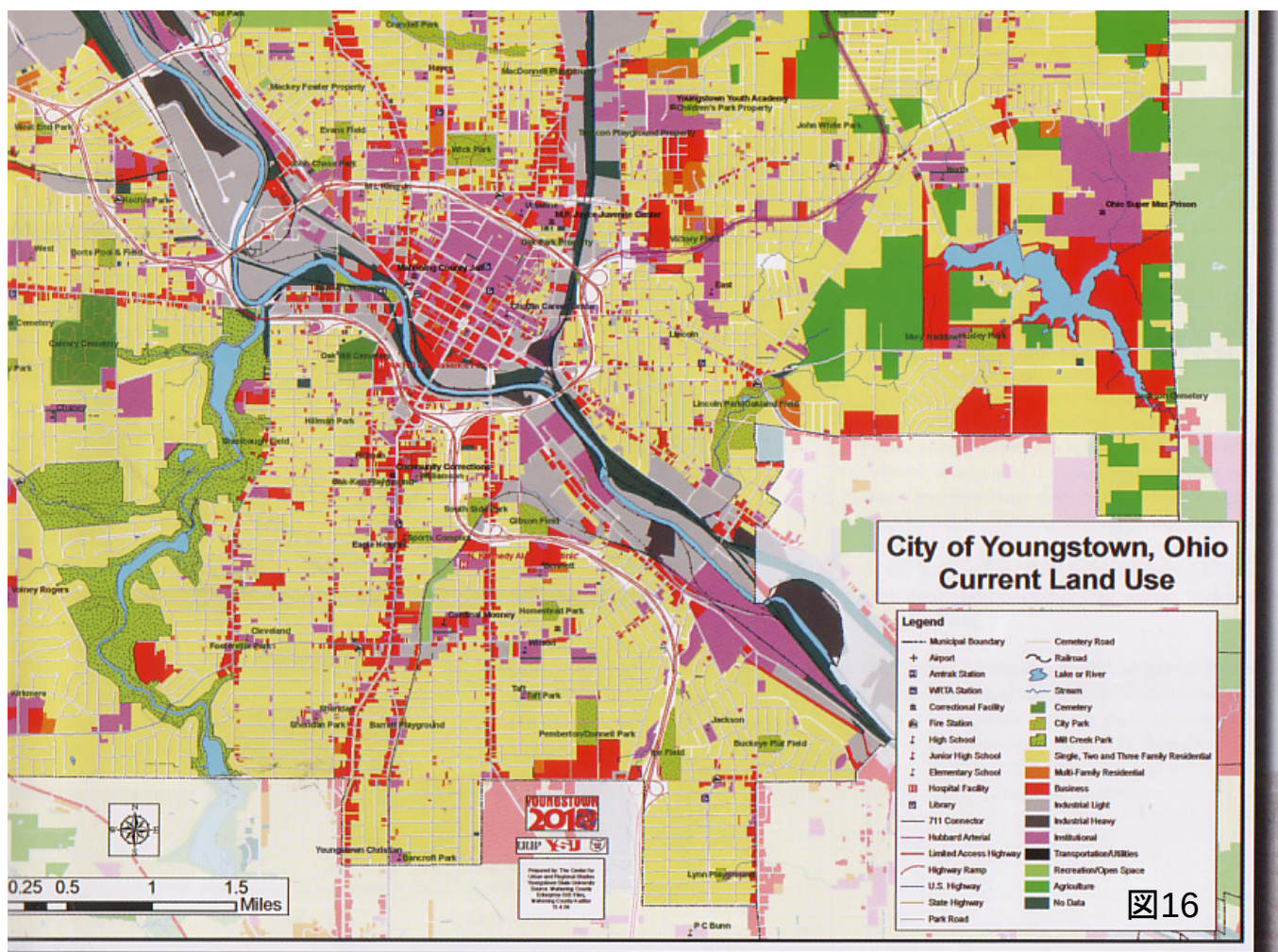
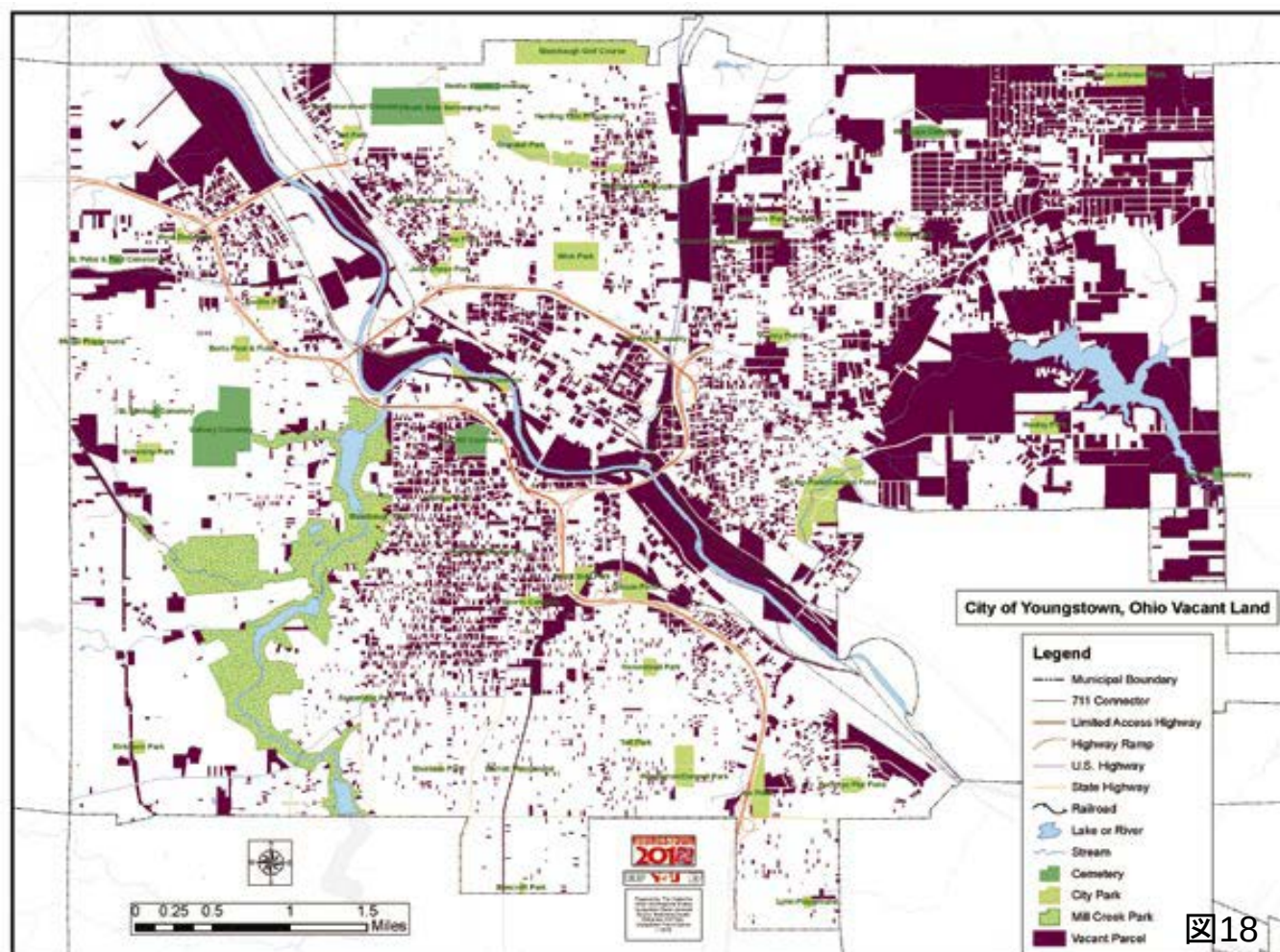
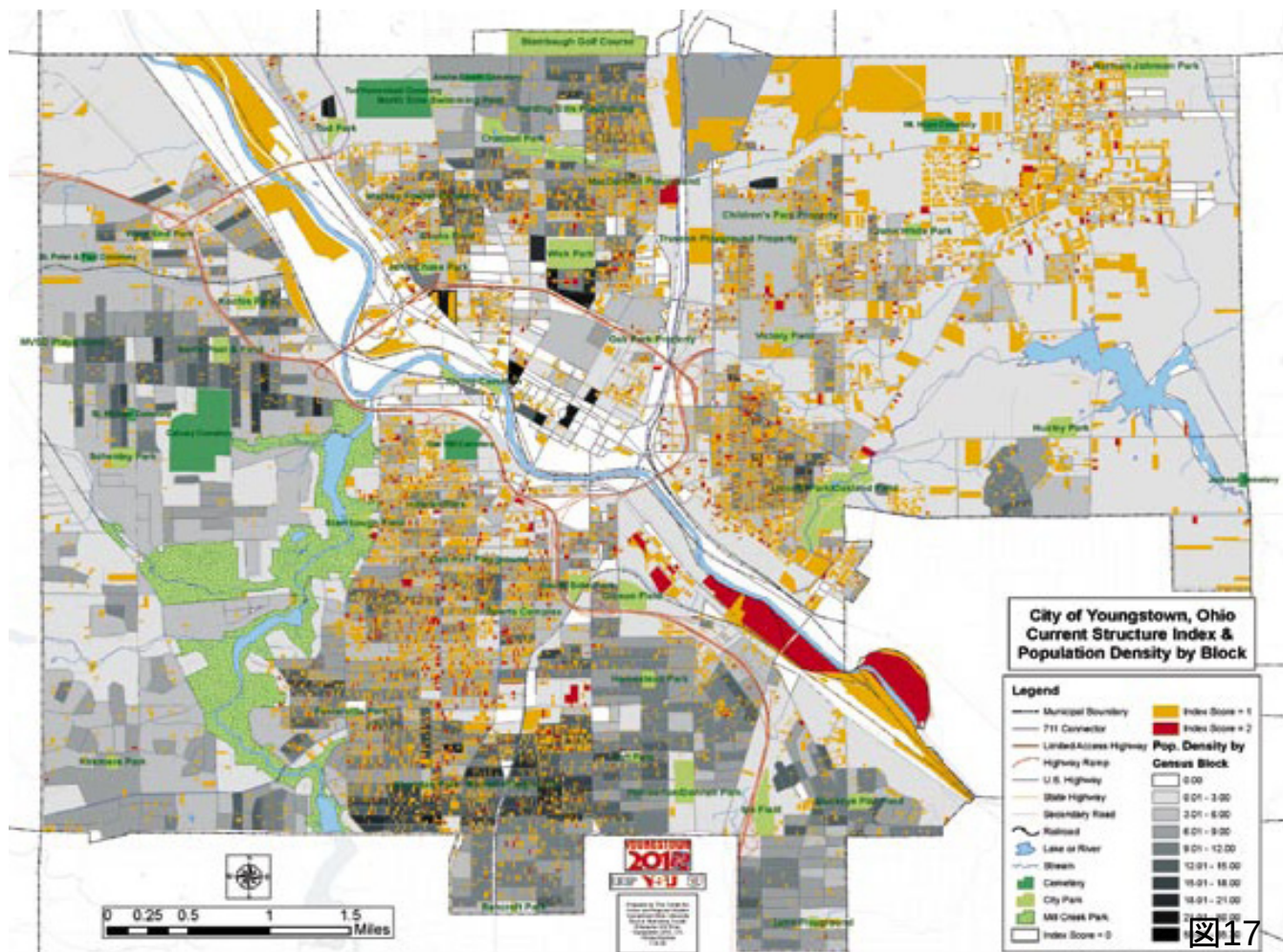


図15





ヤングスタウン(2a)

1. 若い市長の登場
2. Smart Declining Policiesの採用
郊外の縮小(住宅地の再編 緑地化)
都心の再生
都心居住の促進
3. 総合計画 **Youngstown2010**(市+YSUの連携)

⇒ 人口80000人を定常状態に
「都市のかたち」を考える

図19

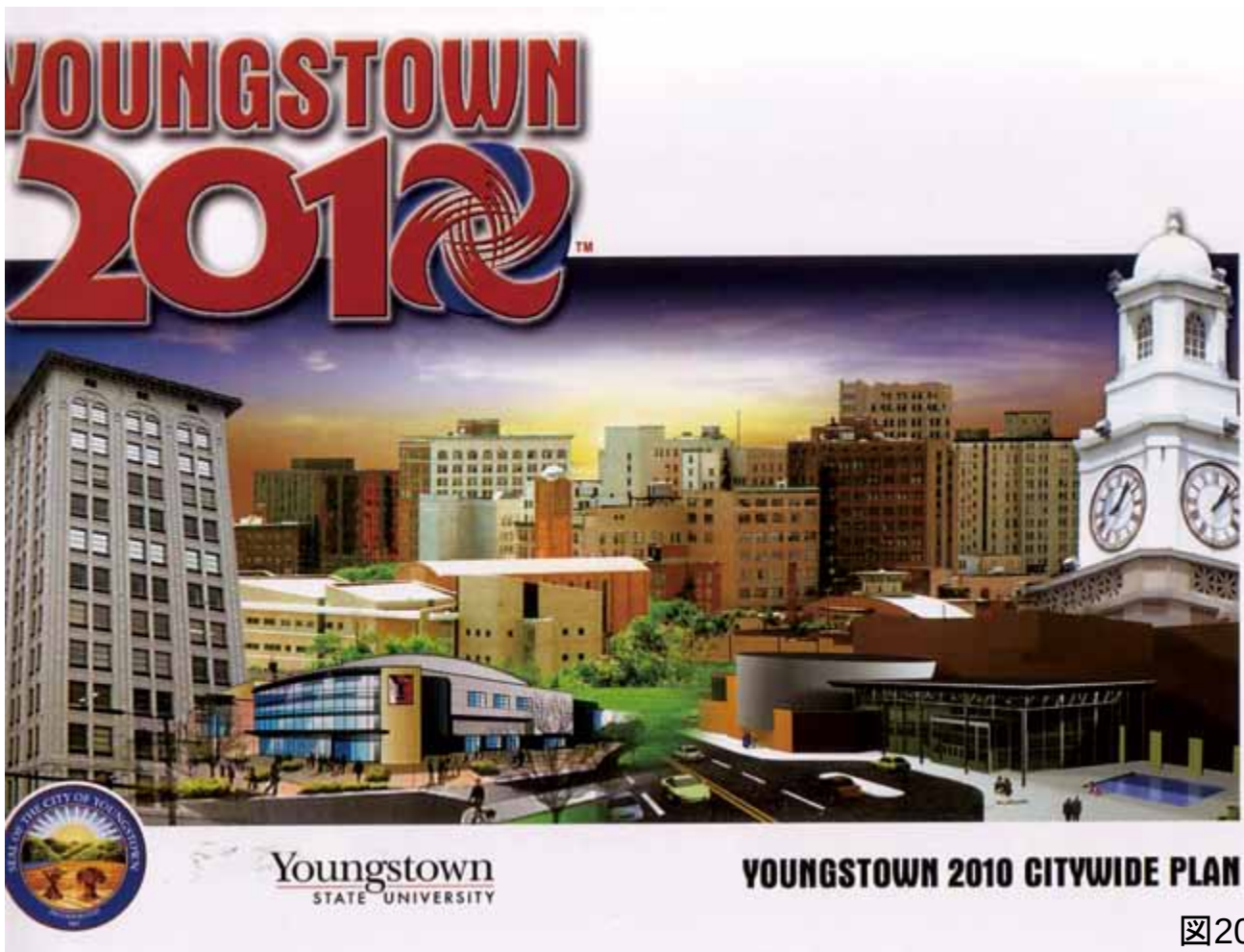


図20

ヤングスタウン(2b)

課題1. 近隣住区＋産業用地の類型化(空き家率、Brownfieldの状況……)

課題2. 新規開発の抑制＋既存インフラの地域に新規投資を集約

1. 郊外住宅の再編

①解体＋住宅地を集約→インフラの統合 連邦／州補助金活用

②解体＋収用＋処分の手続き

2. 都心再生

①都心居住の促進→NPO(Wick Neighbors Inc.)が活躍

多様な主体の参加／ 576 戸開発

②都心の歴史的建築物の再生利用→NPO

(Youngstown Central Area Community Improvement Corp.)

3. Brownfield → 1㎡／\$1ドルで売却、非煤煙型工場の誘致

図21



図22



图23



图24



図25



図26



都市空間がスポンジ化する

図28

地方都市商業構造の変容と「持続可能な都市」

図29

縮小都市と都市計画

1. 地方都市 ⇒ shrinking cityへの道
2. 郊外開発の徹底的な抑制：
 - ・ 06年都市計画法の改正思想
(郊外大型店規制 **日本は例外**)
 - ・ 都市農村計画法の必要
3. 都市構造の再編
 - ⇒ 中心市街地の見直し
 - 中心地構造のツリー状化
(都市内、都市圏内で) ex. 浜松、福島県

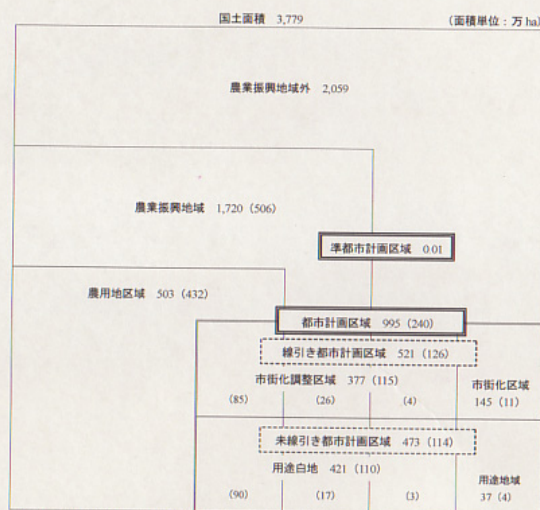
合成の誤謬＋分権の齟齬

図30

4. 都市計画制度に係る現状と課題

(1) 土地利用規制の現状

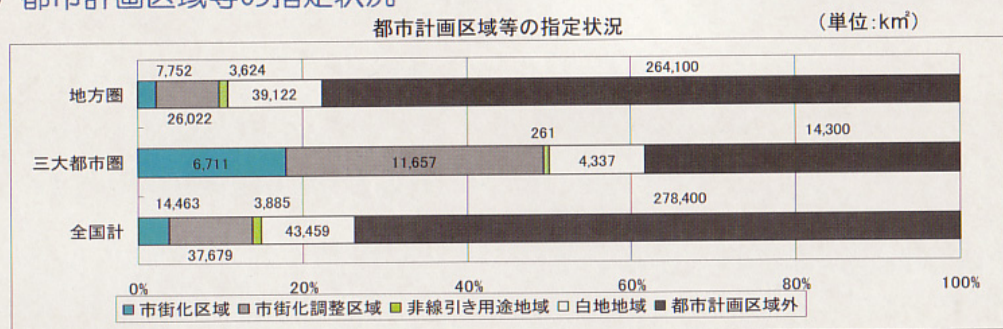
1) 都市計画法及び農振法による土地利用規制の状況



- 注: 1 国土面積は、国土交通省調べ(平成16年版土地白書)
 2 数値は区域面積、()内数値はその区域内の農地面積(生産緑地面積16万ha含む)
 3 農業振興地域、農用地及び市街化区域内面積は農水省調べ(速報値)
 4 その他の農地面積は、第3次土地利用基盤整備基本調査(平成5年3月)を基に、都市計画年報(平成9年3月)及び国土庁の土地利用基本計画における5地域指定重複状況等の調査(平成10年3月速報値)を用いた農水省による推計
 5 都市計画区域面積等については、国土交通省調べ(平成16年度都市計画年報)
 6 四捨五入の関係で計が合わない場合がある
 7 準都市計画区については、国土交通省調べ(平成17年4月)(指定面積は149ha)

67 図31

2) 都市計画区域等の指定状況



都市計画規制の概要

	都市計画区域				準都市計画区域	都市計画区域及び準都市計画区域以外の区域
	線引き都市計画区域		非線引き都市計画区域			
	市街化区域	市街化調整区域	用途地域	白地地域		
都市計画	少なくとも用途地域を定める。 少なくとも道路、公園及び下水道を定める。 特別用途地区を定めることができる。	原則用途地域を定め必要。 市街地開発事業、促進区域等は定められない。	必要に応じ所要の都市計画を定め得る。 特別用途地区を定めることができる。	必要に応じ所要の都市計画を定め得る。 特定用途制限地域を定めることができる。	地域地区（一部除く）を定め得る。 特別用途地区（用途地域）、特定用途制限地域（用途白地地域）を定めることができる。	
開発許可	1,000㎡以上は開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準のみ。	全て開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準に加え、立地基準で審査。但し、大規模な開発に対しては立地を容認。	3,000㎡以上は開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準のみ。	3,000㎡以上は開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準のみ。	3,000㎡以上は開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準のみ。	10,000㎡以上は開発許可の対象。市街地の最低水準を担保する技術基準のみ。
建築規制	全域に用途地域が定められており、建築物の用途、容積率等が用途地域の規制内容を満たせば、建築確認。	用途地域は原則として定められない（容積率、等のみ）。開発行為を伴わない建築については建築確認に加えて許可が必要。	建築物の用途、容積率等が用途地域の規制内容を満たせば、建築確認。	容積率等のみであり、この規制内容を満たせば、建築確認。	用途地域が定められている場合は、建築物の用途、容積率等が用途地域の規制内容を満たせば、建築確認。用途地域が定められていない場合は白地地域と同様。	条例により容積率等の規制が可能。

67 図32

② 用途地域の目的と店舗に係る規制の内容

用途地域	目 的	物品販売店舗に係る用途規制の内容（一般的に建てられるもの）	指定面積・割合
第一種低層住居専用地域	低層住宅に係る良好な住居の環境を保護する地域	兼用住宅で非住宅部分の床面積が50㎡以下かつ建築物の延べ面積の1/2未満のもの	347,896.8ha(19.0%)
第二種低層住居専用地域	主として低層住宅に係る良好な住居の環境を保護する地域	床面積が150㎡以下かつ2階以下のもの（日用品販売店のみ）	14,904.6ha（0.8%）
第一種中高層住居専用地域	中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護する地域	床面積が500㎡以下かつ2階以下のもの	255,910.7ha（14.0%）
第二種中高層住居専用地域	主として中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護する地域	床面積が1,500㎡以下かつ2階以下のもの	98,380.5ha（5.4%）
第一種住居地域	住居の環境を保護する地域	床面積が3,000㎡以下のもの	414,281.5ha（22.6%）
第二種住居地域	主として住居の環境を保護する地域	制限なし	84,401.6ha（4.6%）
準住居地域	道路の沿道としての地域の特性にふさわしい業務の利便の増進を図りつつ、これと調和した住居の環境を保護する地域	制限なし	26,021.1ha（1.4%）
近隣商業地域	近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進する地域	制限なし	71,426.6ha（3.9%）
商業地域	主として商業その他の業務の利便を増進する地域	制限なし	72,406.5ha（4.0%）
準工業地域	主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進する地域	制限なし	196,060.9ha（10.7%）
工業地域	主として工業の利便を増進する地域	制限なし	101,759.1ha（5.5%）
工業専用地域	工業の利便を増進する地域	建てられない	148,158.6ha（8.1%）

※指定面積・割合は平成15年3月末現在（割合は用途地域の合計面積に対する割合）

図33

3) 用途地域規制の概要

① 用途地域規制の概要

<制度概要>

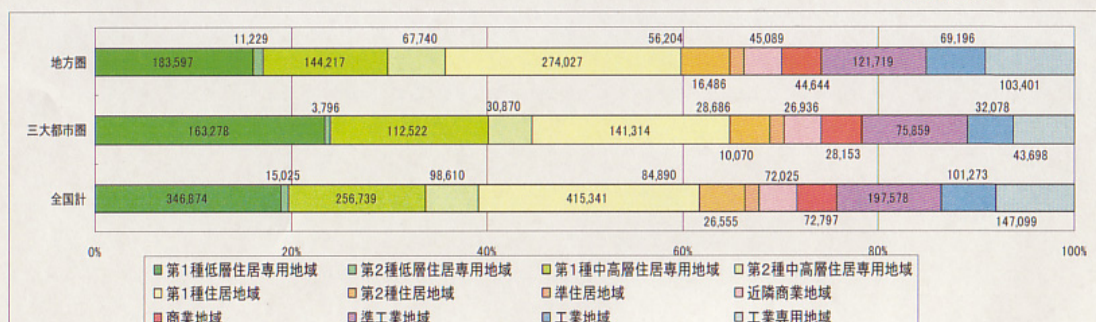
- ・地域地区のひとつとして定められる地域であり、以下の12種類の中から指定。

第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域
近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域

- ・各用途地域においては、用途地域ごとに異なった内容の、建築物の建築に対する制限が生じる。
- ・用途地域の制限内容は建築基準法において定められ、適合しているかどうかは建築確認の際の審査対象となる。

用途地域の指定状況

（単位：km²）



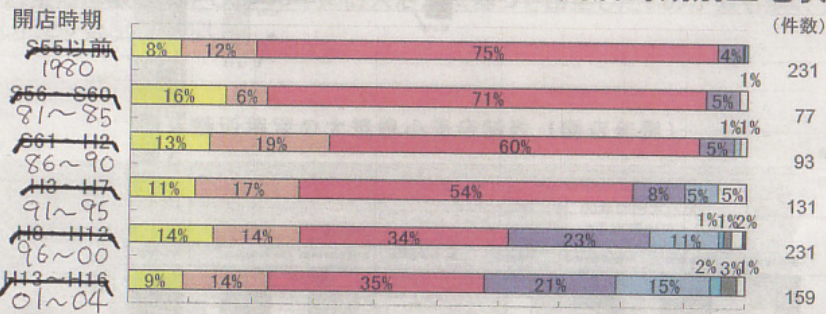
64 図34

都市計画上の大型店の立地場所の変化

近年は、商業地域への立地割合が大きく減少し、三大都市圏では工業系用途地域、地方圏では工業系用途地域のほか非線引き白地への立地割合が増加。

大規模商業施設(延べ床面積1万㎡以上)の開店時期別立地状況

三大都市圏



地方圏

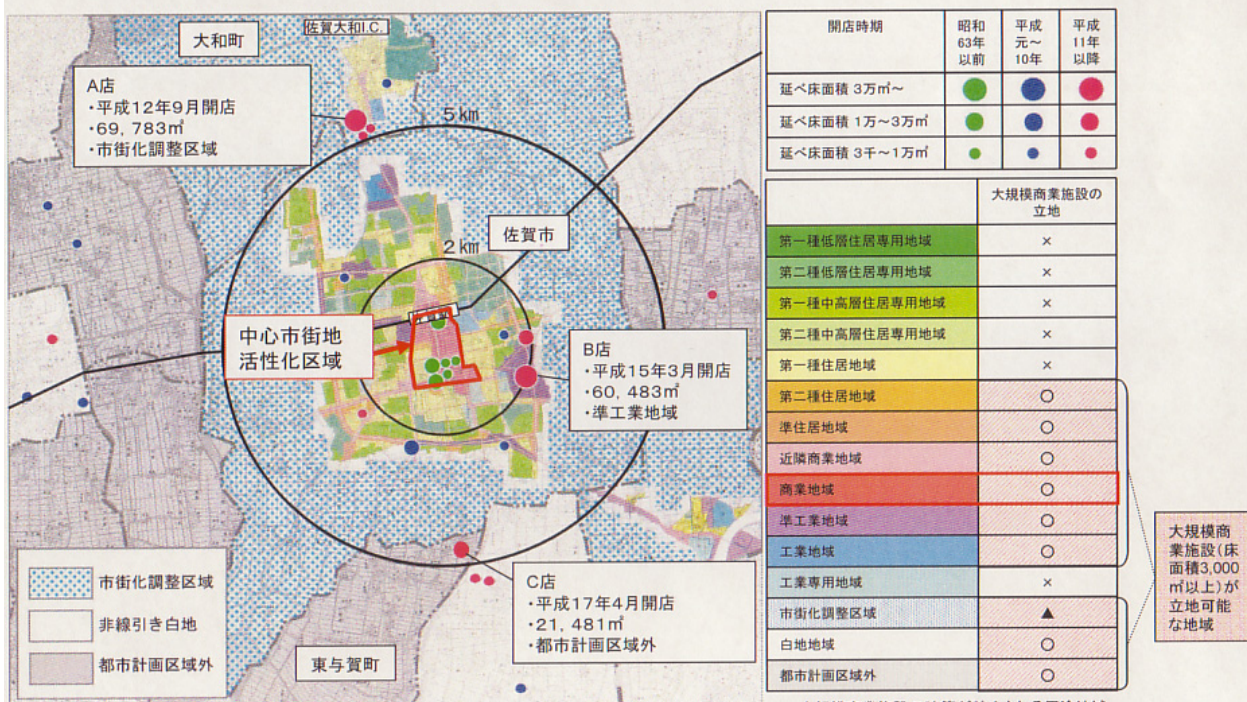


※三大都市圏は、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。地方圏は三大都市圏以外の地域。
※建築基準法上の延べ面積10,000㎡以上の物品販売業を営む店舗について集計。
※平成16年末現在。データは一部未集計のため、確定値ではない。

図35

4) 地方都市における土地利用規制の実態と大規模商業施設立地

地方都市では、商業地域を中心とした中心市街地活性化区域外の準工業地域、市街化調整区域、都市計画区域外等に大規模商業施設の立地が進んでいる。



× 大規模商業施設の建築が禁止される用途地域
▲ 大規模商業施設の建築が原則禁止される区域
○ 大規模商業施設の立地に制限のない区域

7図36

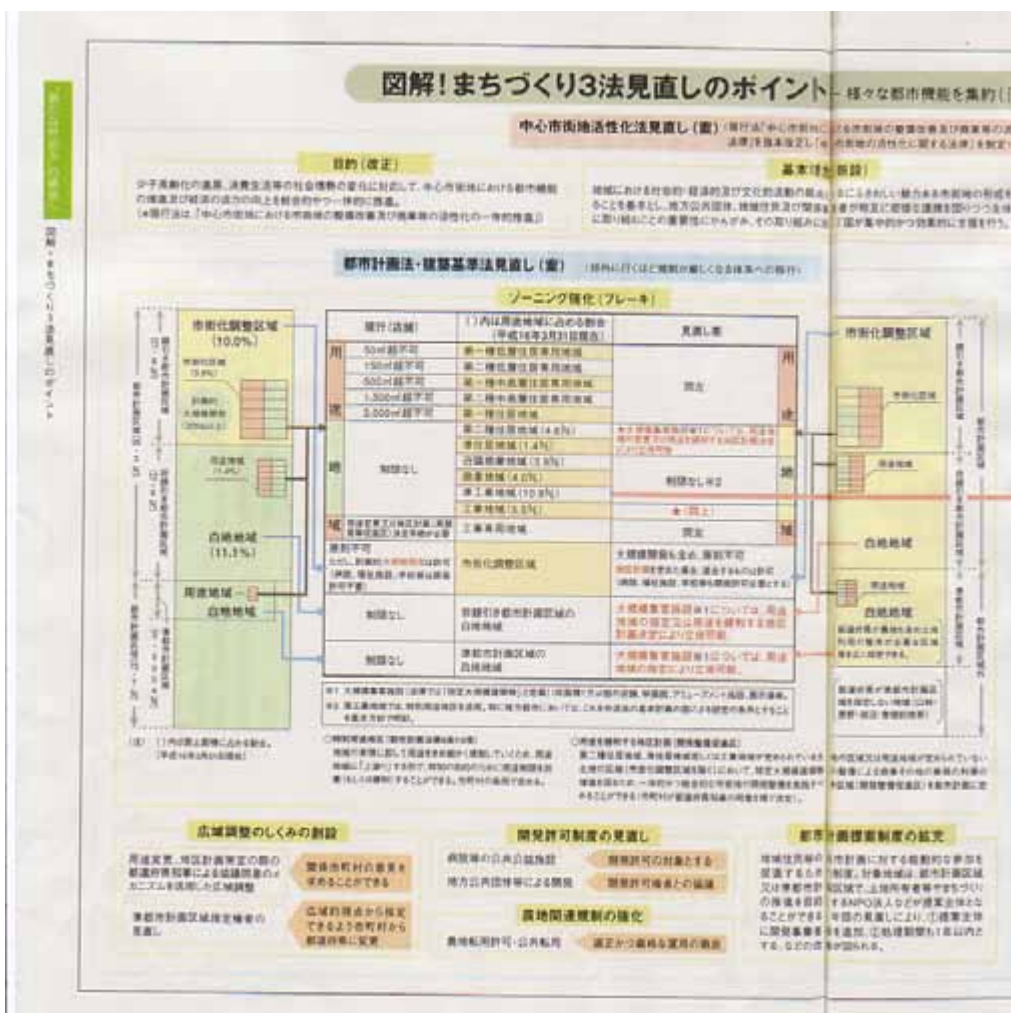




図39



図40



図41



図42

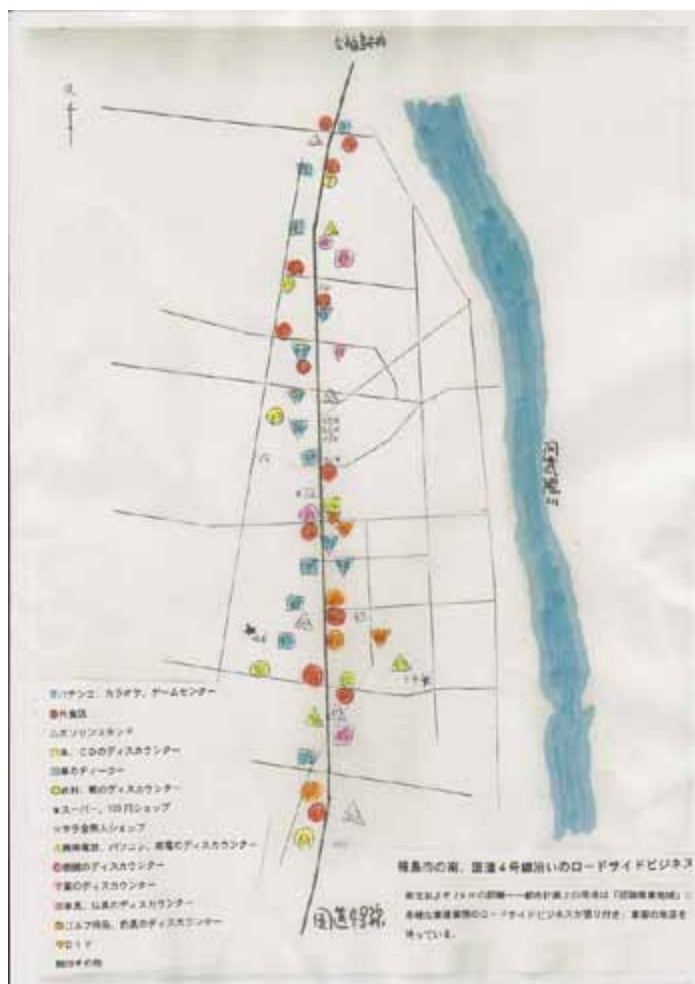


図43



図44

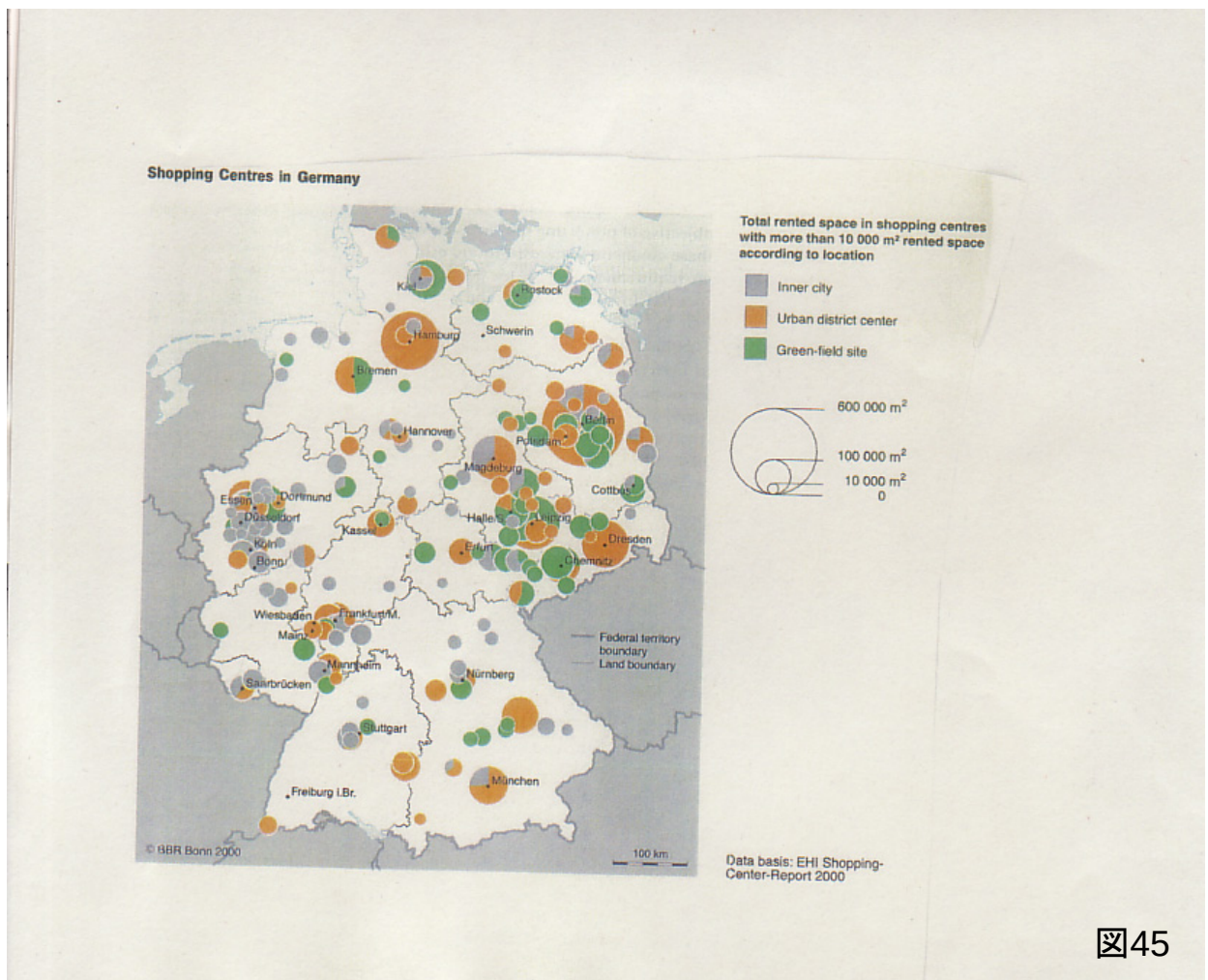


図45

(5) 都市機能の拡散に伴う都市経営コストの試算

<青森市・富山市における試算>

青森市では、過去30年間に於ける中心部から郊外への人口流出のために、約350億円の行政コストを投資してきたと試算しており、仮に市街地の拡大がなければ、不必要な経費であったとしている。

富山市では、市街地の拡散を放置すると、今後20年間で郊外部の人口は18,900人増(総人口22,100人減)となり、市街地の拡散に伴い、新たに511haの新規開発、約177億円の追加的費用が発生するとしている。

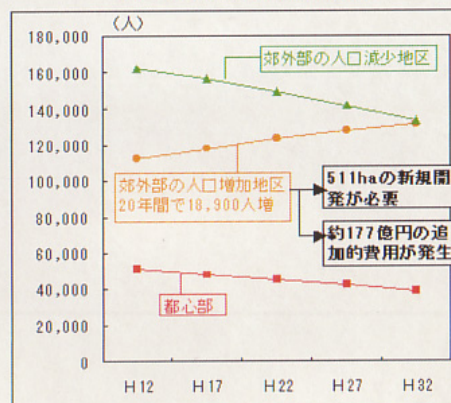
青森市における郊外への人口流出による
投資的経費の増加

2000年／1970年
<投資的経費>

道 路	83.7億円
小中学校	67.4億円
上 水 道	40.6億円
下 水 道	156.8億円
合 計	348.5億円

出典：青森市資料

富山市における平成12年から20年後の
人口推計と新規開発規模



注) 追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。維持費用には、注1)の費用のほか、ごみ収集に要する費用も含む。更新費用は、道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。

出典：富山市資料

50

図46

(4) 道路計画への影響

大規模な集客施設が郊外部に立地すると、道路交通渋滞の発生する箇所が変化することから、過去に実施した渋滞対策に関する公共投資の効果が減殺される。

宇都宮市における大規模集客施設立地前後の交通渋滞発生状況



大規模集客施設立地前

道路ネットワーク中心部で混雑している状態。

大規模集客施設立地後

交通渋滞の発生箇所が広域化し、近隣交差点のみでなく、遠く離れた道路の交通混雑を誘発した。

出典: A. Morimoto, M.J. Sarker, H. Koike, M. Tomita, "City Wide Transportation Impact of Large-scale Development in Local Hub-City", The 9th World Conference on Transport Research, (2001)

※道路に関する事業実施箇所は国土交通省にて追記

図47

平成24年 3 月 30 日

印刷・発行

サプライチェーンプロジェクト 研究資料 第 1 号

食料品アクセス問題の現状と対応方向
—いわゆるフードデザート問題をめぐって—
第 2 分冊 公開セミナー記録

編集発行 農林水産省農林水産政策研究所

〒 100-0013 東京都千代田区霞が関 3-1-1

電 話 東京 (03) 6737-9000

FAX 東京 (03) 6737-9600

印刷・製本 (株) 美巧社