

「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たような題名です。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って，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ないということです。

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。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

も多分あるのだろーと思ひますが、総じて言うとな、1人世帯よりは夫婦世帯のほうが苦勞は多いと考へられます。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ひますが、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へないといけないう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つたとしても、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「苦勞あり」、援助がない人が「苦勞なし」となっています。苦勞があるというのは、私がいう買物難民であるということで、苦勞がないというのは、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、苦勞なしの人が結局たくさん援助を受けていて、苦勞ありの人は援助を受けていないのではないかと思つたのですが、どうもそう単純ではないようなのです。むしろ、苦勞がないから援助をあまり受けない、苦勞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「苦勞なし」になれるか、買物難民でなくなれるかということ、決してそうではないのです。援助の問題と、苦勞あり、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、苦勞ありということと、援助がないということとがセットになるかということ、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勞するのです。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つたとしても、まだ身体強壯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〕連れていってもらいますが、「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

がいます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、行き帰りの苦勞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、苦勞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、路頭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、路頭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ゃいました。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。

会場にいらっしゃる方は、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km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、大抵の人は坂を上ったり下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。

バス利用の苦労

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ゃいました。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、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勞があるのです。

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つたのですが、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と、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ろうじて残っていれば、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、買うところは何处にもないのです。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なっても、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事です。〔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。見ていると、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、その辺のところは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、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い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・三世帯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、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しまっ、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、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 私印象なのですけれども、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、もっと先になんて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。