

特  
集

## 地域政策研究センター公開研究会より

今回のニューズレターでは、2016年に地域政策研究センターの事業として開催した行政資源グループの公開研究会と国際経済研究会の活動内容を報告します。

1つ目は3月23日に開催された公開研究会「交通政策基本法と交通権保障の仕組みづくり」から、森田優己桜花学園大学教授のご講演内容を収録しました。

2つ目は、国際経済研究会における活動内容について、塩谷雅弘金沢大学准教授から「アジア地域の経済統合と家計向け貸出」をテーマとした報告を掲載しています。2つの報告内容を通して、地域政策研究センターの調査研究に関する理解と今後の活動の方向性について何らかの検討材料を導出することを目的としています。

桜花学園大学  
教授  
森田 優己

地域政策研究センター  
行政資源グループ公開研究会講演録

## 交通政策基本法と 交通権保障の仕組みづくり

2013(平成25)年12月に交通政策基本法が通過しました。同法第2条「基本的認識」には「国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要」と記されていますが、民主党政権時代に議員立法として最初に提案された「交通基本法案」には移動を保障するための権利として「移動権」という文言が入っていました。その一方で、今回の交通政策基本法第16条には、国の施策として「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等を行う施策を展開する」という文言が入っており、第17条には、「高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のために施策を展開する」と記載されています。

交通権学会では1998年に「交通権憲章」を作成し、平等性の原則、安全性の確保、整合性の尊重を

はじめとし、国民が交通を行うための11の項目について提案を行ってきました。これらの権利や責務は国民が交通と関わる上で当然のことですが、憲章の作成から15年経過してようやく法律として認識されるようになってまいりました。

交通権とは狭い意味では移動する権利です。交通権学会では「交通権憲章」の作成にあたって様々な議論を積み重ねてまいりました。そこで明らかになったことは、交通とは「移動」と異なり、人的交流による文化の形成まで意味する概念であるということです。

ところで、交通権憲章の作成から法制度の制定に至るまでなぜここまでの時間を要してしまったのか。その理由は第1に交通権という概念が曖昧で、個人の請求権として法的な権利を保障することを考えた場合、権利内容について国民のコンセンサスが得られなかったためです。実際に、2009年11月13日から2010年6月7日まで計13回開催された交通基本法検討会では、パブリックコメントの募集を2回行いましたが、フィードバックは一切なされませんでした。その後、2010年10月8日から、国土交通大臣が交通政策審議会と社会資本整備審議会に対し、「交通基本法案の立案における基本的な論

### 特集 地域政策研究センター公開研究会より

■ 地域政策研究センター 行政資源グループ公開研究会講演録  
交通政策基本法と交通権保障の仕組みづくり

桜花学園大学  
教授 森田 優己 … ①

■ 国際経済研究会活動報告  
アジア地域の経済統合と家計向け貸出

金沢大学准  
教授 塩谷 雅弘 … ③

点について」という諮問を行った際には、合計4回しか小委員会が開催されていません。結論として交通権を法制度上明記することは時期尚早であるということになってしまいました。やはり、個人の請求権として法的な権利を保障することになれば、何をどこまで保障するのかということについて国民のコンセンサスがない、ナショナルミニマムやシビルミニマムの範囲や領域についてコンセンサスが全く得られないままであったことが影響を与えたのではないかと考えられます。

第2に、仮に交通権を法律で認めた場合、行政が住民にそれを保障できなければ、行政の不作为が問われることになるという意見が行政から寄せられたためです。これは交通事業者も同じで、もし不採算を理由にサービスを廃止しようと考えていても、法制度の縛りが出てくるために廃止できないということになってしまいます。国土交通省が交通事業者に実施したアンケートでは、交通権という文言を加えて欲しいという意見よりも加えることによる不安や懸念の方が多く寄せられました。

第3に、コンパクトシティ等集約型の都市・地域づくりがすすむなかで交通権を保障してしまえば、例えば1つの地域にまちを集約したいと思っても、郊外に住んでいる人をその地域から移動させることができないからです。

第4に、権利を保障する側とされる側の対立が浮き彫りになってくる可能性があるためです。行政の不作为の問題と同じで、権利を保障することで行政や交通事業者が関与するのは当然という考えが正当化されてしまえば、住民を巻き込んだ交通システムが整備されなくなってしまう恐れがあるということです。

### 生存権および居住地選択との関係

交通権は日本国憲法第22条および第25条と第13条が集合した新しい権利概念と言えますが、当然のことながら、交通権に対してはいくつか批判も存在します。

第1に、交通権は地域社会における人々の暮らしについて十分に考慮していないのではないかと批判です。第2に、私有財産として居住地選択が行われ、そこに生存する権利との関係が曖昧であるとの批判です。つまり、住んでいるということ的前提にしたなかで、交通権を考えなければならないので

はないかという批判です。

以上の2つの批判についてどのように考えるのですかという質問を頂きましたが、いまだ答えが出ないままです。しかし、交通権は居住地選択の権利や生存権との関係を核にして考えるべきで、コンパクトシティ等のまちづくりと融合させるためにどのように政策誘導を行っていくかが重要であると思います。例えば、大阪府箕面市の立地適正化計画では、コンパクト+ネットワークという概念のもとで、市内を結ぶ交通体系と郊外を結ぶ交通体系を整備し、沿線に立地誘導する取り組みが展開されています。また、富山市では補助金を出して市が定めた優先区域に店舗や住宅を移動するというインセンティブ政策を講じています。

では、交通権を保障するためのサービス供給の担い手とは誰なのか。これまで日本の公共交通は事業者主体のもとでサービスが提供されてまいりました。しかし、2002年の規制緩和以後、サービスの参入・退出が容易になり、事業者が撤退したサービスや交通空白地域のサービス供給においては、地方自治体が主体となるケースが増えてまいりました。とくに、東京都武蔵野市の「ムーバス」から始まった「コミバスブーム」は、地方自治体による公共交通サービスへの関与をいっそう促進させました。ただ、そのなかには、選挙の道具に利用されてしまい、無計画に運行されているサービスも少なからず存在するようです。

その後、2006年には道路運送法が改正され、コミュニティバスについては通常の乗合バスと同様に第4条乗合のなかに含める一方で、NPOや地域住民が主体となって運行する自家用車有償運送や過疎地有償輸送などの参入要件も緩和されました。この頃から、地方自治体と地域住民の協働によるバスの運行事例が少しずつ増えていきますが、あくまで地方自治体がサービス提供に主導的役割を果たしてきましたが、誰がイニシアティブを発揮するのかについて法制度上明文化はされておりませんでした。ようやく2011年の民主党政権で地域公共交通確保維持改善法が制定され、ナショナルミニマムの確保に対する国の責務が規定されました。2013年の交通政策基本法、改正地域公共交通活性化及び再生法ではそうした行政の責務に関する法的取り決めが徐々に具体化されるようになっていきます。

従来、公共交通はほぼ民間事業者の運営に任せきりでした。地方自治体は不採算が生じた場合、事業者に赤字補てんをしてバスを維持してきました。2002年以降、そうした路線に廃止申請が相次ぎ、それに対する対応措置を検討するために地域公共交通会議が開催されてきました。しかし、現代に求められているのは、事業者、住民、利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合いながら整備される「持続可能な地域公共交通ネットワーク」であり、そこでは地域の総合行政を担う地方自治体が先頭に立つ必要があります。

### 交通権の条例化と交通権の実現に向けての課題

ところで近年、交通権の保障を条例で制定する動きが各地で報告されています。最も新しい条例は「岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例」で2015年11月にできました。このような地方自治体による公共交通条例にはどのような意味があるのでしょうか。それは公共交通を地域の社会的共通資本として再定義し、自治体の責務と権限を明確にし、交通事業者を社会的共通資本の維持・管理者として地域社会から信託された機構と位置付け、市民に対しては公共交通が社会的共通資本であるという理解を求めているというところにあります。

地方自治体の条例では交通権という言葉が使われるケースはあまりみられません。しかしそれは権利概念を使わずに、政策的な手段を使って国が責任を持つのではなく、地方公共団体が条例を決めて、そこで法制化していくという方向付けができてきているような感じがし、それは国として非常に無責任ではないかという思いを持っています。英語訳で交通権は Human right to Transport ということで、「交通への権利」となります。ドイツの公共近距離旅客輸送地域化法は、Daseinsvorsorge (生存配慮) という言葉が使われています。

全ての人に交通権を定着させることが交通権の目的であり、それを裏付ける法律の使命であると考えています。交通権の実現に向けては国による関与は必要不可欠であり、今後、国がどのように関わってくるかが課題になると思います。以上で基調報告を終わりたいと思います。ありがとうございました(拍手)。

金沢大学  
准教授  
塩谷 雅弘

## 国際経済研究会活動報告

### アジア地域の経済統合と家計向け貸出

#### 国際経済研究会と地域政策研究センターにおける国際的な地域経済に関する研究

3年ほど前から金沢大学の国際経済に関心を持つ教員たちとともに研究交流を行うことを目的に国際経済研究会を開催している。2, 3か月に1度のペースで、第2木曜日に行っており、この10月には第8回目の研究会を開催し、次回は1月に開催する予定である。地域政策研究センターとの関連では、この10月開催の研究会は、地域政策研究センター内のアジア地域など国際的な地域の経済や国際経済環境と地方経済に関する研究テーマを研究課題とする研究グループの研究会との共催で行った。今後も共催で行うことがあると思う。研究会を通じて、国際的な地域経済研究が活発に行われることを期待したい。

以下では、アジア地域の経済に関する話題提供として、アジア地域の家計債務の増大の問題を取り上げ、これに関連する最近の研究を紹介するとともに、アジア地域の経済統合化の進展と関連づけた新たな見解を示す。

#### 増える家計向け貸出

アジア地域で、家計向け貸出が増えている。銀行などによる民間部門への貸出は企業向け貸出と家計向け貸出の2つに大別できるが、企業向け貸出から家計向けに貸出先が変化するなどして家計向けの貸出が増えて。タイでは、2015年末で、民間貸出のうち58%が家計向け貸出となっており、世界でも家計向けの貸出が比較的多い米国の比率(53%)を上回っている(図1)。その他の国も、マレーシアで51%、そして韓国で45%といくつかの国が40%を超えている。最近15年の推移をみると、家計向け貸出は概ね増加傾向であることがわかる(図2)。1990年代、家計向け貸出の割合は、日本、韓国、シンガポール、そしてタイで30%程度であった。

その後、日本は2015年39%にとどまるが、他のアジア諸国は急激に増加し、40%を超え、一部が50%を超えるまでになった。

図1 家計向け貸出の割合 (2015年末)

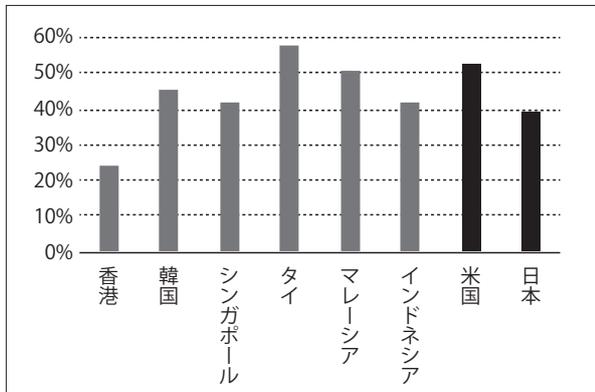
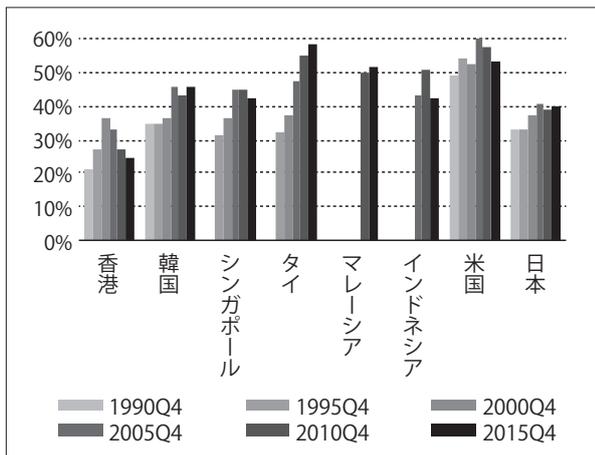


図2 家計向け貸出の割合 (1990-2015)



家計向け貸出の割合=家計向け貸出/家計向けと企業向け貸出  
出所：BIS

### 家計向け貸出の増加がもたらすもの

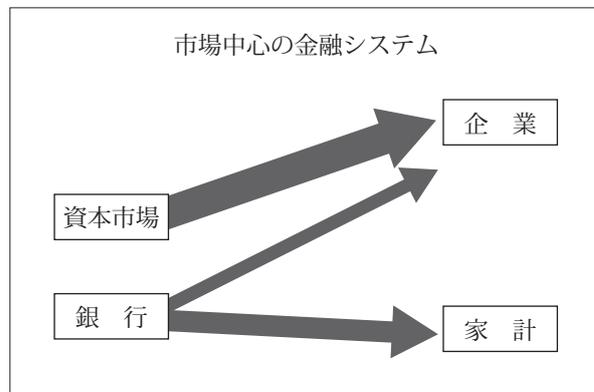
貸出は貸出でも、企業向けと家計向けといった具合に貸出先が異なるとその後の生産や所得といった实体经济にどのような違いがでてくるのか。企業は受け取った貸出金を設備投資に使うことが多い。設備投資は生産設備を拡大させ、その後の生産拡大、所得増大へとつながっていく。一方、家計は受け取った貸出金を消費や住宅投資に使うことが多い。消費の平準化など良いこともあるが、最近の研究では、家計向け貸出が増加し、家計の債務が増大すると、その後の生産を悪化させること、つまり家計債務は景気循環を増幅させることが確認されている (Mian et al., 2015)。世界的な金融危機へと発展し

たリーマン・ショック前の2005年末米国の家計向け貸出比率は59%といった高水準であった (図2)。

### 家計向け貸出を増加させる要因：金融構造

なぜ家計向け貸出が増加しているのか？ある研究は、家計向け貸出の割合の高さには、金融システムの特徴が関連していると指摘する (Beck et al., 2012)。企業の資金調達には、銀行借入に依存する方法と株式や債券など資本市場に依存する方法がある。ある国の金融システムの特徴を見出そうとするとき、企業の資金調達が銀行借入と資本市場のどちらにより強く依存しているか、すなわちその国の金融構造に注目することがある。銀行借入により強く依存する金融構造を銀行中心の金融システム (bank-based financial system)、一方、資本市場により強く依存する金融システムを市場中心の金融システム (market-based financial system) と呼ぶ。高い家計向け貸出の割合の要因をその国の金融システムの特徴に見出そうとする研究は、市場中心の金融システムを持ち、製造業が少ない国で家計向け貸出の割合が高くなることを指摘する (Beck et al., 2012)。市場中心の金融システムを持つ国では、企業は銀行借入よりも資本市場からの資金調達に強く依存するため、銀行は企業ではなく家計に向けて貸出を行うことが多くなるのかもしれない (図3)。そして、金融システムが銀行中心から市場中心へ変化するに伴い、銀行は企業の銀行離れに直面し、家計向けの貸出を行うのかもしれない。ただ、やや否定的な実証研究 (Igan and Tan, 2015) もある。

図3 金融構造と家計向け貸出

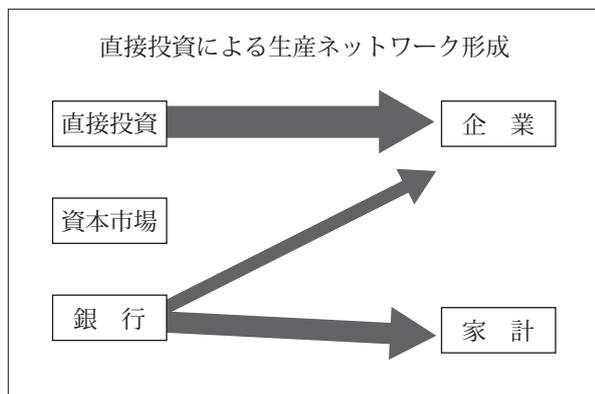


出所：筆者作成

## 家計向け貸出を増加させる要因：外国からの資本流入

ある研究は、家計向け貸出の割合の高さには、外国からの資本流入が関連していることを指摘している（Samarina and Bezemer, 2016）。この研究は、外国からの銀行部門以外に資本が流入すると、すなわち直接投資や株式や債券などの証券投資の形で外国から企業に資本が流入すると、家計向けの貸出割合が上昇するとことを確認した。外国からの資本が企業に流入すると、企業は資金調達を直接投資や資本市場により強く依存するようになり、銀行借入への依存を弱める可能性がある。そして銀行は企業の銀行離れに直面し、新たな貸出先として家計への貸出を増やすことになるかもしれない（図4）。

図4 生産ネットワークと家計向け貸出



出所：筆者作成

## アジア地域の経済統合と家計向け貸出の割合

なぜアジア諸国では2000年以後家計向け貸出の割合が高まっているか。アジア地域では、製造業を中心とした企業の生産ネットワークが形成され、地域内では経済統合化が進んでいる。生産ネットワーク内では、国境を越えて外国直接投資が活発に行われている。こうした直接投資を通じた企業への資金の流れ込みが、企業の銀行離れ、そして銀行の新たな貸出先として家計への貸出が増加している可能性がある。製造業の国際的生産ネットワークを通じた近年のアジア諸国の経済発展は、開発経済の新たな戦略として広まりつつあるが、その一方で、企業の銀行離れ、銀行の家計向け貸出の増加、そして景気循環の増幅には、特に注目すべきである。メカニズムの解明や政策対応など、今後のさらなる研

究が望まれるところである。

## 参考文献

- Beck, Thorsten, Berrak Büyükkarabacak, Felix Rioja and Neven Valev (2012), ““Who Gets the Credit? And Does it Matter? Enterprise vs. Household Credit across Countries,” *The B.E. Journal of Macroeconomics*, 12(1), pp.1-46.
- Igan, Deniz and Zhibo Tan (2015), “Capital Inflows, Credit Growth, and Financial Systems,” *IMF Working Paper*, WP/15/193.
- Mian, Atif R., Amir Sufi, and Emil Verner (2015), “Household Debt and Business Cycles Worldwide,” *NBER Working Paper*, No. 21581, September 2015.
- Samarina, Anna and Dirk Bezemer (2016), “Do capital flows change domestic credit allocation?,” *Journal of International Money and Finance*, 62, pp.98–121.



## 特集

## 地域政策研究センターシンポジウムより

今回のニューズレターでは、2016年に地域政策研究センターの事業として開催した2つのシンポジウムと第7回北陸地域政策研究フォーラムの概要について報告します。

1つ目は、8月21日に地域政策研究センターと広東省民間文芸家協会主催のもとで開催された国際シンポジウム「アジアの伝統工芸の継承と革新」の報告を掲載しました。

2つ目は、9月16日に開催されたシンポジウム「都市・農村コミュニティの現代的再生を探る」において発表された4名のパネラーの報告内容と宮本憲一大阪市立大学名誉教授・滋賀大学名誉教授からのコメントの内容を収録しました。

3つ目は、1月22日に地域政策研究センター、北陸地域政策研究フォーラム、地域公共政策学会、地域デザイン学会の共同で開催した第7回北陸地域政策研究フォーラム共通論題「買い物弱者対策と地域再生」において報告された6名のパネラーの報告概要を掲載しています。

以上のシンポジウムを通し、幅広い視点からこれまでの地域再生を見つめ直し、様々な理論・実証研究を踏まえつつ、将来に向けて検討すべき課題を抽出しました。

## 特集 地域政策研究センターシンポジウムより

- 国際シンポジウム「アジアの伝統工芸の継承と革新」 …… ⑦
- シンポジウム「都市・農村コミュニティの現代的再生を探る」報告
  - 「地域の価値」の再構築とコミュニティの役割  
教授 除本理史 …… ⑧
  - ローカル志向と時代のコミュニティ  
准教授 松永桂子 …… ⑨
  - 金沢の都市コミュニティ再考～内発的発展と都市文化～  
教授 佐無田光 …… ⑪
  - コミュニティ意識の変容と市民協働  
～金沢市市民意識調査の結果から～  
准教授 眞鍋知子 …… ⑬
  - 都市・農村コミュニティの現代的再生を探る—コメント  
名誉教授 宮本憲一 …… ⑰
- 第7回北陸地域政策研究フォーラム共通論題「買い物弱者対策と地域再生」シンポジウム報告概要
  - 基調講演 条件不利地域における買い物弱者問題の所在と構造  
—交通と流通の観点から—  
教授 高橋愛典 …… ⑱
  - リレー報告 浜田市におけるバス路線の再編と買い物環境の確保  
准教授 西藤真一 …… ⑳
  - 中山間地域住民にとっての買い物の意義—鳥取県内の調査を中心に—  
教授 磯野誠 …… ㉓
  - 買い物弱者に対する流通業の取り組み  
教授 北島啓嗣 …… ㉕
  - 七尾市における移動販売事業の取り組み  
教授 西村茂 …… ㉖
  - 買い物弱者対策としての豆腐の移動販売における課題  
—富山県の事例—  
教授 坂田博美 …… ㉗

## 国際シンポジウム「アジアの伝統工芸の継承と革新」

金沢大学  
教授  
神谷浩夫

8月21日(日)、那边芸術生活館(中国広東省広州市)にて、国際シンポジウム「アジアの伝統工芸の継承と革新」が開催されました。本シンポジウムは金沢大学地域政策研究センター・広東省民間文芸家協会主催のもと、日中12名の研究者・実務家が集結して開催されたもので、大量消費・大量生産の現代において、地域固有の伝統工芸技術や文化をどのように継承すべきか、今後の技術の革新・発展に向けてどのような課題が存在するかについて、日本と中国の比較検討から議論を行うことを目的としています。

本学からは吉田国光学校教育系准教授と丸谷耕太

人間科学系助教が「伝統工芸の変容と景観保全活動の展開～富山県高岡市金屋町における高岡銅器の場合～」 「北部九州の小石原焼・小鹿田焼における陶芸の伝統保全と産地の変容」というテーマで報告を行い、神谷浩夫人間科学系教授・王勁広州中山大学講師のコーディネートのもと、パネラーおよびフロアと活発な議論を交わしました。

また、シンポジウム前日の8月20日(土)には、広東省民間文芸家協会の案内のもと、広東省佛山市で陶磁器・工芸品生産現場の視察も行い、文化産業として伝統工芸を発展させるための技術・文化の継承について深い知見を得ることができました。

なお、詳細につきましては下記URLに掲載されている報告書をご覧ください。  
<http://www.kanazawa-chiikicenter.com/info/20161107153903/>



大阪市立大学  
教授  
除 本 理 史

### 「地域の価値」の再構築と コミュニティの役割

#### 「ローカル志向論」を受けて

松永先生の「ローカル志向論」は、今、地域と密接に関わって暮らしていこうとする人たちが増えているというところに着目されています。松永先生の議論の特徴として私が注目しているのは、①「田舎万歳」を排すということで、農山村だけでなく、都市の中でもローカル志向はあるのだということ、②働き方ということに着目して、ローカル志向のトレンドが論じられているということ、③ローカル志向を強めている若者の、あるいは事業者の方の個別ケースをかなり研究されてきているので、そうした具体的な裏付けを非常に持っているという点——これらが重要だと思っています。

松永先生の「創造的地域社会論」、佐々木雅幸先生の「創造農村」、佐無田先生の「農村の知識経済化」——これらは「地域の価値」を実現するために、コミュニティを含む地域社会をつくりかえて、再編成していかなければいけないのだということの重要性を提起しているのだらうと考えています。

#### 地域の価値とは何か

例えば、われわれが農山村の価値と言われたときに、素直に何をイメージするかと考えると、次のようなことかと思えます。地域固有の有形・無形のストック（環境、伝統、文化、歴史など）と、それを継承しているコミュニティという主体というか組織がある。このようなものが、地域に対する共感の源泉になっているのだらうと。これは最近の認知資本主義論の中では「コモン」と表現されていて、アントニオ・ネグリなどが論じています。これを地域レベルで捉えてみたいと思います。

第1に、地域の価値の「実体」について考えてみたいと思います。「コモン」、あるいは価値実体とし

ての地域の価値は、私的所有や占有ができないという特徴を持っています。ですから売買もできません。地域住民だけでなく、地域づくりに関与してきた人々によって、いわば共有されているという性質だと思っています。

第2に、このような都市や農村における人間活動の所産としてのストック、あるいはそれを維持してきている人々のつながりが、価値形態として現象するとは何かということについてです。

現在における消費の対象というのは物そのものではなく、なぜこの物を消費するのかという物の背景にある「意味」です。地域の有形・無形のストックが意味を持つようになります。意味を付与する活動というのは創造性ということと非常に密接に関わってきます。なぜ今、創造的地域社会や創造農村ということが議論されているのかというと、例えば農山村でも、自分たちの地域を発展させていくためには、地域の中にある有形・無形のストックに対して、他者から見て意味が付与されるような形で意味を与えていかなければいけないという創造性が必要になっているということなのだらうと思います。

第3に、「地域の価値」が実現されていくというのは、その「意味」が人々に伝達されて、認知を獲得することです。具体的に言うと、地域外の人々がある地域の価値を認知して訪問するだけではなく、さらに地域づくりに積極的に関与するようになります。例えば棚田の価値を重視する人たちが地域外から入ってきて、棚田の保全に協力するというようなことは既に今進んでいます。そのようなことです。そうすると、外側から関与する人たちも、住民と同じく価値実体を形成する主体になっていくということです。

ですから、価値実体があってそれが認知を獲得していくプロセスがさらに新しい価値実体の形成に寄与していくという、円環構造というよりは、らせん的な展開構造があるのではないかと考えた方がいいのではないかと思います。

価値実現という場合、一般に経済学では商品が販売されることを意味します。地域の価値の実現とい

うのは、必ずしも貨幣による取引を伴わなくてもいいわけです。要するに、意味が認知されるということだからです。

ただ一方では、地域づくりを持続させるためには、地域にお金が落ちていかなければいけません。この非貨幣的な価値実体である地域の価値が、一方では貨幣化されなくてはいけないし、あまり貨幣化されすぎると、今度は過剰な貨幣化が起こってきて地域の価値が損なわれかねないということも生じてきます。

### 「オーセンティシティ」の定義と分配をめぐる争い

最後に、地域の価値実体を「意味」に転換し、さらに伝達・実現するプロセスを、誰がどういう組織形態で担うのか。そのプロセスを規定している制度的諸条件という次元の問題があります。これについては、佐無田先生らが最近出された『金沢らしさとは何か』という本の中で挙げられている、都市社会学のズーキンの「オーセンティシティ」の定義と分配をめぐる争いの議論が面白いので、少し紹介して終わりたいと思います。

都市のオーセンティシティというのは、つまり「金沢らしさ」のようなことです。地域固有の特性というものは、歴史的なものと新しいものという二つの側面があって、単に古ければいいというのではなく、ゆっくり変化していくものだと彼女は言っています。

例えば、地域固有の有形・無形のストックといったようなものがオーセンティシティに当たるとすると、それはその地域の魅力となって、自治体や資本によって再開発が進められていきます。一方で、そのやり方が過剰になったり、間違えたり、行き過ぎたりすると、その中でもともと暮らしていた地元の住民やコミュニティの権利が脅かされていくということがあります。それに対する反発が、住民の運動、あるいはそれを支援する外部の人たちと連動した運動という形で展開されていきます。

ズーキンといえばニューヨーク論ですが、ブルックリンのレッドフック地区にラテンアメリカ系移民が来ていて、パブリックスペース（野球場の外側）で屋台をやっていた。そこが話題になって、移民が多い地域の魅力という形で人が集まってきます。そ

れに対して市当局が規制を掛けていき、今までの営業が続けられるかどうかという局面になってきたときに、屋台店主たちが営業を維持するためにNPO法人をつくって、組合を組織し、市当局と対抗しながら自分たちの権利を認めさせていくというようなプロセスを、ズーキンは描いています。

このような地域の価値が貨幣化されていくことに伴って起きる地元、外部の主体、あるいは資本との争いが、どのような形で展開し決着していくのかということ、きちんと実証的に研究していくことが今、地域環境経済学の一つの課題になっているのではないかと私自身は思っています。

どうもありがとうございました。(拍手)

大阪市立大学  
准教授  
松 永 桂 子

## ローカル志向と 時代のコミュニティ

私は今の大阪市立大学に勤務する前に、島根県立大学に6年間勤務していました。金沢と同じように日本海に面した地域でした。過疎という言葉が生まれたのは、実は島根県とされていて、人口減少が60年ぐらいい、戦後一貫して続いている地域でした。そのようなところに設置された大学だったので、大学の中での研究でも、おのずと中山間地域の自立のためにどうしていったらいいかということを考える機会を頂きました。

人口減少の中でいろいろ培われてきた知恵や営み、あるいは組織化というものが、行政からではなく住民発、まさに内発的な取り組みとして生まれてきていることに、非常に注目していました。今日はその幾つかのことをご紹介したいと思います。

### 地域課題にコミットする

今日は若い人たちの「ローカル志向」と呼んでいますが、その話をしたいと思います。多くの方はご承知だと思いますが、私が島根県に在籍しているときに海士町は大きな変化を遂げました。2008年ぐらいいがちょうど転換期でしたが、人口3000人弱ぐ

らのところに、今15%ほど、1割を超える人がITターンとして、ほとんどが20代、30代の首都圏出身の若者が海士町にやって来ています。

どういことをやってきたかという、ソーシャルビジネスです。隠岐諸島は4島から成り立っていて、海士町はそのうちの一つです。例えば、高校がありました、その高校を維持することも大変で、閉校することがほぼ決まりかけているときに、ある人が東京からやって来て、地元の行政と協力しながら、高校の魅力化教育という授業を始めました。大阪や東京から島留学という制度で学生を集め、島に移住させるということで、新しい取り組みを始めたところ、その高校は1学年2クラスに増えたということがありました。このように一度衰退したと思われていた地域が、課題先進県だと。意識の高い若者が集まって、自分の故郷ではないけれども、その地域を舞台に、自分の知恵とアイデアとまさに行動力で地域を変えてやろうという人たちがどんどん集まるような場になっていきました。今海士町は、いろいろな地域ビジネスを志向し合う場になっています。

#### IT・映像系の増加

もう一つ注目しているのは、徳島県の神山町という、これもすっかり有名になった事例です。人口2万人ほどの地域で、その役場は企業誘致を一切していませんが、町に中間支援組織があって、その人たちの心意気に触れて、13社ほどが古民家に移住し、そこでサテライトオフィスということで立地するに至っています。

どういことが神山で起こったかという、IT系や映像系の産業が立地することによって、おおよそ家族も入れると、ここ2~3年の間に100人ほどが社会増になったということです。人口減が続いていた地域で100人ほどが増えたと。

IT系は通常、地域の連関、地域の外部効果の少ない業種だと思いますが、彼らに移住することによって食品の需要が増え、買い物の需要が増えます。商店街は空き店舗だったのですが、例えば一緒に移住してきた奥さまが古民家を借りてレストラン、カフェを経営して、空き店舗を再生しました。そうするようになったら農業の需要が増えて、新規就農者もちらほら出てきたと。このように、3次産

業から2次産業、1次産業という、産業経済連関の逆循環のようなことが起こっている町なのです。

先ほど、冒頭で田園回帰の動きが起きているというお話がありました。島根県でも二つの事例を申し上げましたが、女性たちのビジネスが一番盛んなのは一番不便な地域です。海士町もご承知のように離島です。いわゆる辺境の辺境というか、田舎の田舎でチャレンジなことが起きています。神山町は徳島市に比較的アクセスしやすい地域ですが、通常の地方都市ではなく、そこからさらに離れた奥地で新しいことをやる人が増えているわけです。

#### つながりが価値をもつ時代に

今まで地域経済や地域を維持するということに、そこに住んでいる人や行政、地域に深い関わりを持ってきた人が地域を動かしていたのが、自由に越境する層が出てきています。人口比でいうと微々たる層かもしれませんが、例えば大学生を見ても、地方で就職したり地域に貢献したいという人は全国的に非常に多くなってきていると思います。そのようなことがなぜ出てきたのでしょうか。

先ほど除本先生から、キーワードとして「つながり」がありましたが、つながりが価値を持ってきているということだと思います。これは例えば、消費性向や人々の社会意識、あるいは雇用・働き方ということで、除本先生も、構造が変わってきたところで雇用からお話を始められましたが、働き方・雇用が地域の価値観の変容と非常にリンクしているのではないかと思います。

現在は消費といっても、物質的な豊かさはもう満たされてきました。90年代以降、失われた20年の中で、物を消費するよりも、IT化が進んでコンテンツを消費するような社会に変わってきたのではないかと。それがすごくバーチャルな世界だったので、反動的に今、リアルに人とのつながりを求めたいという傾向も出ています。いくらソーシャルネットワークで知らない人とつながれたとしても、やはりフェース・トゥ・フェースのつながりが人間関係の表と裏に出てきているのではないかと。その典型的な事象として、今の地域のローカル志向が表れているのではないかと思います。

社会意識としても、このところ失われた20年

で、格差社会、あるいは孤独、無縁など、人々のつながりのなさ、分断された社会がこの20年間進んできました。その図の中で「ポスト1億総中流」と書いていますが、顔の見える関係が、地縁・血縁ではない第3の軸として出てきていると思います。それから雇用・働き方にしても、非正規化が進んできたこの20年と違って、これまでの質的な働き方の転換として、ワーク・ライフ・バランスが若い世代では選択されています。極端なことを言えば、給料は都会で働くよりも高くなくていいから生活は田舎暮らし志向を求めている層には、ワーク・ライフ・バランスということが、田園回帰と親和的になってきているのではないかと思います。

地域は、今まで経済構造など、生産の側から考えられることが多かったと思いますが、消費の仕方や人々の意識の仕方から変わってきているのではないかとこの切り口で考えてみてはどうかということです。

#### 地域で仕事を創造する

最後に、地域で活動するトレンドとして、地域で仕事を生み出すということが出てきていると思います。それは地域課題を解決するような仕事もあれば、従来型の、例えば伝統的な地場産業、工芸的な部門、農業的な部門といったものを引き継ぐ、受け継ぐという立場の人もいます。それが地域の中で顔の見える関係をつくりながら仕事をつくっていくという、現代の事象につながっているのではないかと考えています。

雑ばくな議論で、除本先生のようにかなり理論化して考えるには至っていませんが、見聞きしている範囲での、今の私なりの地域観を述べさせていただきました。以上です。(拍手)

金沢大学  
教授

佐無田 光

## 金沢の都市コミュニティ再考 ～内発的發展と都市文化～

#### サステイナブル・シティの集積効果

私は、ここまでの話を踏まえて、ローカル志向の人々が連動するメカニズムや組織といった「都市の機能」に焦点を当てます。金沢のような地方都市では、農村とはまた違って、共同管理組織としての狭域の町内会レベルの役割だけでなく、もっとたくさんの人たちがその都市に帰属性を感じるようなまとまりがあって、それをここでは都市コミュニティと言っておきます。

都市というのは、集積という経済現象と深く関わっています。人や企業が集まってくることでメリットが生まれ、より集まってくるという現象です。この集積という現象は、経済学的には「外部性」と言われますが、私有財産が保障されて対価を求めて取引をするという市場の関係からは外れた現象です。近くにいることで対価を払わなくても影響を受けてしまうような社会的、物理的な諸関係性全般を示しています。

その中身は、産業同士の分業補完関係から、知識や情報が伝播していくことや、協力の基礎にある社会的な信頼関係（ソーシャルキャピタル）、都市の社会的なインフラを共同で利用することの利益、そしてプラスの外部性だけでなく公害・環境問題や混雑現象などのマイナスの外部効果もあります。新古典派経済学では経済的な効率性に焦点を当てて集積効果を議論しがちですが、より環境や社会の側面と一体化した集積効果を議論する必要があると思っています。Camagni、Capello、Nijkampは、都市の経済的な集積効果と、社会的なネットワークの環境と、自然や公共財などといった物理的な環境の相互作用による外部経済効果が、外部不経済効果というマイナスの効果を上回っている状態を、都市の持続可能性の定義としています。

かつて経済学者のピグーは、環境問題の対策として「外部経済の内部化」ということを言いました。

環境には価格が付いていないため無視されがちなのを、環境税という形で、環境の価値を市場取引の中に内部化すると最適な資源配分になるという議論です。ここではその逆で、「内部経済の外部化」という、私的所有物であっても、それらが集まって共有の価値、外部性を最大限に発揮するような都市論を考えてみたいわけです。

イメージとしては、例えば景観などがそうです。個々の家は私有物ですが、それらが外部性を持ち、景観として共有価値を持っています。そのような環境、社会、経済の集積要素が一体どのような相互作用を持って、時代に応じてどう変化してきているのかという分析を試みます。

### 金沢の内発的発展と都市コミュニティ

金沢では、内発的な経済発展のシステムと、伝統文化のまちを維持してきた仕組み、それにコミュニティの三つが、どういう相互関係にあるか。まず、経済の内発的発展のメカニズムとしては、金沢は産業連関型です。異業種が連携しながらニッチ分野を開拓して、ニッチトップメーカーを育ててきた歴史があります。この背景には、同業者同士の付き合いだけでなく、都市の中で業種を越えたネットワークや出会いがあって、そこで新しい仕事生まれてくるということがあります。

金沢の重層的なコミュニティの一つは地縁団体で、校下・町会という特徴的な組織が機能しています。これに加えて、経済団体・業界団体も地域性を強く発揮し、中小企業同士の連携や訓練をしながら一緒にまちづくりの活動を運営しています。さらに近年ではテーマ型のアソシエーション、NPO組織のようなタイプの学習コミュニティが展開しています。これらが、横軸、縦軸、斜め軸に積み重なって、金沢という全体としての都市コミュニティを形成していると整理されます。

このようなコミュニティの中で、例えばまちづくり事業をするにしても、一定の価値観を共有していないと、ばらばらの問題関心を持っては一緒にできません。価値観を共有する原点として、ここ金沢では伝統文化にアイデンティティがあります。外から来る人もそれには一定の評価をします。伝統文化を守る取り組みを経営団体が提起し、行政が制度

を作るときに市民の支持も得られやすい。自治体のルールは法律的に拘束力が強くないですが、コミュニティと対立してしまうとこのまちではビジネスがやりにくいため、外部の資本でもある程度配慮するような抑止効果が働いています。また、地元中小事業者を中心に地域内経済循環や職住近接、家業の継承といった経済構造があることで、地縁団体を維持しやすく、伝統文化のスポンサーにもなってきました。

これが今、外的な経済的条件は変わりつつあります。雇用の面では、製造業、卸・小売業、建設業という、これまで地方の雇用を支えていた3部門が大きく崩れています。競争が激しくなって、単独事業所だけの、家業を持つ事業者はかなり淘汰されてきました。従来の枠組みでは、内発的な産業をはじめ全体として経済基盤の豊かさがあったので、文化や伝統を保護したり投資したりできていた構造が、今や通用しなくなり、ポスト工業化の内発的発展への移行に向けて、金沢も曲がり角にあります。

### 文化の創造に向けて

そこで課題になるのは、金沢では「文化の創造」です。ものづくり自体は安く買いたたかれる構造にあって、ものづくりに付加されるストーリーやデザインなどの方が高く買われる形になってきています。そうした文化的付加価値をいかに高めるか、ここに新たなビジネスチャンスもあるわけです。伝統的なものを破壊されないように守るだけでなく、稼ぐ役割も文化に期待されるようになってきました。

その象徴的な転換は、2004年の金沢21世紀美術館のオープンでした。それ以降はアーティストやクリエイターがU・Iターンでやって来て、伝統工芸だけでなく、現代工芸や音楽、映像、建築、コンピュータアート、あるいはギャラリストなど、多領域のアート活動が集まって、作品づくりだけでなく、まちづくりにも携わっていくような、新しいコミュニティが生まれつつあります。

21世紀美術館が力を入れてきたテーマの1つに「工芸未来派」があります。工芸という領域を、グローバルに通用する現代アートの一領域にしていこうという挑戦です。いろいろな場所で工芸の文化的な価値を展開し、工芸という領域で金沢が世界の中心

でも最も人や情報が集まってくる拠点になれるかということが議論されています。

地域組織の在り方も変わってきました。今日のシンプの後援をしているNPO法人趣都金澤が一例です。従来は経済団体が有識者と政策提言を行ってきましたが、事業者や専門家などが自発的に集まってまちづくりの事業を実際にやっていく事業型組織をつくりました。比較的誰でも企画・提案がやりやすいオープンコミュニティのような組織形態で、地域の文化資産と現代的なアートなどを組み合わせて、まちの中に新しい文化的な付加価値を提案していくような事業を主に実施しています。

一方で、文化のビジネス化にはジレンマもあります。地域にとっては新たな稼得の手段にもなりますが、不利益も生じさせます。例えば町家の用途転換が進んで、それ自体は活性化の1つの手段ですが、集積効果が高まったところに新幹線のキャンペーンが張られて、アイコン消費のための観光客が激増しました。ひがし茶屋街などは喧騒な状況になっています。店の収益率は、当然たくさん人が来れば上がるし、地価も高騰するし、局地的な過剰投資によって短期的な経済利益に流れやすくなる状況が生じています。あらためて、地域のコミュニティがこのような動きをどう制御できるか問われています。

まとめると、都市コミュニティは集積効果と一体で、地域経済とコミュニティとアメニティとがうまく相乗関係にある状況が、内在的にはサステナブルな条件です。ただし、その関係性は不変ではなく、時代に応じて再編成される必要があります。旧来の組織が制約条件になることもあります。金沢の場合は、従来と違う文化の創造を軸にした集積が動き始めていて、異なるタイプのコミュニティや地域組織が登場していますが、文化の価値を守るためのルールや制度などの新しい形はまだ見えていません。

金沢大学  
准教授  
眞鍋知子

## コミュニティ意識の変容と市民協働 ～金沢市市民意識調査の結果から～

今日は短い時間ですので、報告内容を3点に絞っています。

まず、金沢市のコミュニティの先行研究について紹介します。次に、金沢市民のコミュニティ意識がどう変容してきたのかについて、昨年度私が実施した金沢市市民意識調査(以下、今回調査)の結果と、金沢大学文学部社会学研究室で行った2006年調査(以下、前回調査)の結果とを比較して、その9年間の間でどう意識が変容してきたのかということについてお話をしたいと思います。その変容を受けて、今ある地域課題にどのような新しい地域の枠組みで臨んでいくのかというようなところにも、最後は踏み込んでお話しできればと思っています。

### 金沢のコミュニティ

コミュニティの定義は非常に多義的であると言われていますが、金沢市のコミュニティに関する一番新しい条例がおそらく「集合住宅コミュニティ条例」になるかと思っています。この条例のなかで、コミュニティが定義されており、「一定の区域内に居住する者相互の連帯意識に基づく人と人とのつながりをいう」となっています。これはコミュニティの定義として、社会学的にいうと非常にオーソドックスなものです。地域性と共同性という二つの要件から成るコミュニティの定義としては、このようなものだろうということです。

これを押さえたうえで、コミュニティをどう捉えていくか。具体的にコミュニティはどう見えているかということです。

マッキーバーは、「コミュニティの共同化の契機として重要なものはアソシエーションである」と言っていますが、金沢市の場合、共同化の契機となっているアソシエーションとして、まず町会(町内会)、それから町会組織を幾つか集めたものとして、校下という地域の組織があります。重層的なコミュニティの範囲があるというのは、先ほどの佐無田先生

のお話にもありましたが、そのなかで金沢の場合、圧倒的に、小学校区（校下）という組織が重要な意味を持ってきました。その範囲の中にアソシエーションとして校下の町会連合会があり、社会福祉協議会があり、地区の公民館があるというようなコミュニティの重層的構造のなかの、「校下」が持っている意味が、これまでは非常に大きくクローズアップされてきました。

例えば、金沢大学名誉教授の橋本和幸先生による、「コミュニティは、『校下』意識と関係している。コミュニティ感情は、地域によって規定される強固な規範性が存在しなくても、居住地区（近隣）を同じくすることによって生まれてこざるをえないものなのである」（橋本和幸，2005，「学校教育環境整備」『金沢市教育委員会五十年史』389頁）という記述があります。

また、同じく金沢大学名誉教授の八木正先生は、校下単位での住民の強い統合性について、「『校下』は小学校を中心とする住民の社会的統合の単位であり、それ故に（むしろ、元来と言うべきか）行政の基本的単位としても機能している」（八木正，1989，「金沢の社会風土」金沢学研究会『金沢学①フォーラム・金沢——伝統と近代化のはざま（改訂版）』263頁）と言われています。

これらで説明されている校下というものが、おそらく先ほど佐無田先生がおっしゃった旧来の組織の制約的条件のようなどころに出てくる校下のありかたというか、統合性を指摘している部分です。

この金沢のコミュニティを考えるとときに、校下が

持っている、校下＝コミュニティの範囲であり、校下意識＝コミュニティ意識であるというようなところが、近年変化してきているのではないかというデータについて、次はご紹介したいと思います。

### 金沢市民のコミュニティ意識の変容

今回調査と前回調査の概要をごらんください（表1）。調査票には、似たような質問項目、全く同じ文言の質問項目も多く入れたので、今回調査と前回調査の回答結果の比較をしていきます。

まず、地域コミュニティの単位としてふさわしい地域の広さについて質問したものです。前回調査では、町会程度と小学校下程度と答えた人が45%ずつということで、町会と校下が非常に拮抗しているデータでした。それが今回調査では、校下を選ぶ人が非常に減っていて（地域コミュニティの単位としてふさわしい地域の広さが小学校下程度と回答した割合：前回45.4%→今回33.6%）、反対に町会が非常にパーセンテージを増やしているという結果です（地域コミュニティの単位としてふさわしい地域の広さが現在の町会程度と回答した割合：前回45.2%→今回57.6%）。この回答結果からは、9年間の間に金沢市民のコミュニティに対する意識にずいぶん変化があったと読み取ることができます。

さらに、地域コミュニティの望ましい組織形態についても聞いています。前回調査では、町会のような組織を選んだ人は39.0%でしたが、今回町会を選んだ人は49.1%ということで、この質問に対しても町会を選ぶ人がとても増えています。

表1 市民のコミュニティに関する意識・行動調査の概要

	今回調査	前回調査
調査期間	平成27(2015)年7月	平成18(2006)年9～10月
調査方法	郵送調査法	郵送調査法
調査対象	満20歳以上80歳未満の金沢市民	満20歳以上80歳未満の金沢市民
対象者抽出	住民基本台帳（外国人登録者含む）より単純無作為抽出	住民基本台帳（外国人登録者含む）より系統抽出
調査対象者数	1,500人	1,500人
有効回収率	41.6% (624票)	52.3% (785票)
実施主体	金沢大学人間科学系 眞鍋知子	金沢大学文学部社会学研究室

その一方、校下の範囲である連合町会のような組織範囲を選ぶ人は減っています。さらに言うと、「住民が自由に参加し、自主的に地域の将来を考える新たな組織」を選択する人も減っています。ということは、地域の市民と行政との協働のありかたを考えたときには、先ほどご紹介のあったNPOのような新たな組織が支持されて増えてくるのがしかるべきと思われるかもしれませんが、データ上からはそのような傾向はうかがえません。

そうは言いましても、金沢のコミュニティを考えていくときに、校下の比重は低くなったけれども、町会が圧倒的に支持されてきたのかというと、データを見てみるとそうでもありません。町会に加入していない方は9年間で増えています(町会に加入していない人の割合：前回 10.4%→今回 16.3%)。

それから、今加入していない人に対して、強く加入を働き掛けるべきかということに関しては、「そう思わない」という方が増えています(未加入の方々に強く加入を働きかけるべきだという意見について「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と答えた人の割合：前回 57.9%→今回 48.5%)。

さらに言うと、「町会は自主的な活動をするべきか」という質問に対しても、「そう思う」と答えている方は減っているという結果になっています(自主的な活動をするべきだという意見について「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と答えた人の割合

：前回 74.6%→今回 65.5%)。

町会というものに対してそのようあまり期待がされていない状況の中で、市民はどのような活動を地域のなかで担っていくのかということについて、いくつかの項目を立てて、市民と行政のどちらがそれをやるべきかということ聞いています。それについて、これからご紹介します(表2)。

例えば、地域の高齢者に対する福祉サービスの提供は、圧倒的に「市民が行う」、「協働で行う」という方が9年間で増加しています。つまり、自分たちがやりましょうという人が増えています。

それから、子どもの学校外の活動支援や見守りといった活動も、スクールボランティアの活動が金沢市は盛んだといわれていますが、「市民が行う」、「市民と行政が協働で行う」という人が9年間で圧倒的に増加しています。

文化活動の開催や生涯学習などの講座の開講も「市民が行う」という人が増えています。生活道路の除雪・排雪についても、「市民が行う」という人が増えています。地域の清掃活動も増えています。地域の公園や広場の整備・管理はあまり変わっておらず、「行政との協働で行う」、あるいは、「どちらかといえば行政が行う」ということです。防火・防災・防犯活動についても、圧倒的に「市民が行う」、あるいは「協働で行う」というものが増えています。ここまで見てくると、個別の生活課題、地域課題に関

表2 市民と行政との役割分担(前回調査と今回調査の比較：単位%)

	1. 市民が行う		2. どちらかといえば市民が行う		3. 市民と行政の協働で行う		4. どちらかといえば行政が行う		5. 行政が行う	
	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回
a. 地域の高齢者に対する福祉サービスの提供	0.5	1.2	1.6	3.7	33.2	45.7	30.1	26.7	34.6	22.8
b. 子どもの学校外の活動の支援や見守り	6.2	13.9	24.5	30.0	57.5	49.2	6.9	3.9	4.8	3.0
c. 文化活動の開催や生涯学習などの講座の開講	2.1	3.1	7.7	16.6	51.4	54.2	26.8	16.0	11.9	10.2
d. 生活道路の除雪・排雪	2.7	4.2	6.2	11.0	46.1	49.5	18.7	18.2	26.2	17.2
e. 地域の清掃活動	11.3	14.2	30.8	38.0	47.3	40.9	5.9	3.4	4.8	3.5
f. 地域の公園や広場の整備・管理	3.4	2.5	9.8	10.8	47.0	46.6	25.3	26.1	14.5	14.0
g. 地域の防火・防災・防犯活動	4.9	4.5	14.8	14.5	61.8	61.7	10.5	9.8	8.0	9.5
h. まちづくりの方向やルール策定	5.8	2.8	13.9	14.0	64.5	60.4	10.1	12.7	5.7	10.0

して自分たちがやりましょうという人が増えていることが分かります。

しかし、まちづくりの方向やルールの策定という大枠のところを誰がやるかという、「市民が行う」という意見が減っており、「協働で行う」という人も減っていて、それは行政にやってもらうというような、あまり自立的ではないというか、残念なデータになっています。

それを裏付けるといいますか、金沢市では市民の協働推進条例を2005年に作っているわけですが、条例策定後の条例の認知度に比べて、9年後(昨年度)は非常に減っているという状況です(協働推進条例(2005年4月施行)の認知度:「知っている」前回5.3%→今回2.3%、「言葉は聞いたことあるが内容はわからない」前回26.0%→今回22.6%、「知らない」前回68.8%→今回75.0%)。もちろん条例を知っていないから協働が遅れているとか進んでいないとは言えないかもしれませんが、前回調査よりも認知度が減っているという結果になっています。

#### 地域課題を市民協働の枠組みでどのように解決するか

ここまでの内容について、ざっくりとした考察です。これまで先行研究で指摘されてきたような金沢のコミュニティの範囲である校下意識は、ここ10年程度で急速に低下しているということが指摘できるのではないかと思います。一つの校下に一つの小学校という構図でしたが、金沢市内では小学校の統廃合が非常に進んでいるので、そのことと校下意識の低下が連動していると思われる。さらにこの傾向は今後強まるのではないかと思います。

逆に、町会の役割がクローズアップされてきたと見ることができるのかと思いましたが、そうでもなく、未加入者は増加しているし、自分たちの自主的な町会活動をやろうという志向は薄いと言わざるを得ません。

しかし、市民と行政との役割分担については市民が行う、あるいは行政と協働でという回答が増えた分野も多く、具体的な活動レベルで市民が役割を担ってきていると見ることもできます。

ただし、まちづくりの方向やルールの策定は、行政が行うという意見が増えています。これに関して

は、「協働のまちづくり」の推進という条例に定められた内容が市民に認識されておらず、条例そのものの認知度も低いと言えます。

ここからは考察というよりは、今後の金沢市の市民意識調査の結果を受けた展開について多少ご紹介したいと思います。今回調査をもとに、金沢市では「新協働推進計画2016」を策定しました。その2年後の2018年度に市民活動サポートセンターをつくるための「あり方検討会」を設置して現在検討中です。

このセンターには、これまでのNPOだけを対象とした中間支援組織のようなものを想定するのではなく、金沢らしいコミュニティ活動の支援ということで、町会、校下のような地縁組織、地縁団体の支援を加える市民活動サポートセンターのあり方を考えようという動きになってきています。

しかし、校下の範囲を捉え直す必要があるのではないかと、その捉え直しのあり方については線引きをし直すという問題でとどまってよいのか。あるいは、今までの範囲、範囲、ラインのなかであったとしても、発展的に、新たな組織団体というか、従来型の地域組織、地縁団体に加えてNPOや学生も含んだ市民が参加できるような校下の形に変えていくことまでを見据えた検討が必要になっているのではないかと考えています。その際、誰がどのようにコーディネーターをするのかということは、これから考えていかなければいけないのではないかと考えています。

以上です。ご清聴ありがとうございます(拍手)。

## 都市・農村コミュニティの現代的再生を探る

### コメント

大阪市立大学 名誉教授  
滋賀大学 名誉教授  
宮本 憲一

4人の方の報告は、理論と実態を総合しようとすることで明快な報告でしたから、理論的に問題点があるということではなく、これからどうするかということに重点を置いて、コメントさせていただきたいと思います。

非常に重要な英語である、コミュニティ (Community) とアメニティ (Amenity) は日本語になっていません。なぜか。確かに日本語にしにくいわけです。そのことが4人の報告にも表れており、コミュニティについて意見が少しずつ違っていました。なぜそうなるのかということ、実はコミュニティという概念は、社会経済史的に定義するのか、社会的に定義をするのかということで、従来二つの流れがあるからです。

社会経済学的に定義をする場合、共同体というのは英語で Community としてあります。社会経済学から言うと、共同体になってしまうので、少し古い概念になります。これは社会経済史学の中では、古典になっているのはマルクスの『資本制生産に先行する諸形態』という論文から来ているものが、字引を引けば必ず出てくる共同体 (コミュニティ) の定義です。これは古典古代共同体、アジア的共同体、ゲルマン的共同体という三つの共同体を比較しながら、資本制に先行して共同体とはどうあるか、それぞれどう違いがあるかということで、非常に明快な定義があります。日本の場合には、アジア的生産様式、あるいはアジア的共同体というのが、確かに日本の農村を規定する場合に基本的な定義として、われわれは使えるものだと思っています。

しかし、社会経済史学が定義をする共同体は古い、つまり近代社会に先行する定義が中心になっているので、この共同体 (コミュニティ) から自由な個人が生まれるということが非常に重要な定義になります。自由な個人が生まれなければ資本制が成立しません。そういう意味で、村落共同体、あるいは都市共同体、ギルドからどう開放されるかという議

論に行く意味でのコミュニティ論があります。

もう一つは社会学からの定義で、4人の方はほとんど社会学からの定義が使われたのではないかと思います。ただ、社会学の定義も、流動的にコミュニティを理解するという基本的な考え方があります。つまり、歴史概念ではありませんが、連帯と闘争の相互増殖性がある。つまり、人々の連帯の場で、常に何か目標があるという定義もあります。人々の連帯の場で成員間の利害協働であるけれども、必ずしも共同体のような特別な価値はないということです。

これは先ほど出たようなアソシエーションという場合と、コミュニティという場合でどう違うのか。現在はかなりアソシエーションに近い形でコミュニティという言葉を使います。そういう意味では、今日のそれぞれのお話の中にも、地域社会という生活の場での消極的な定義と積極的な定義があったのではないかという気がします。生活環境を等しくして、その上昇によって生活を向上させようという共通の方向性で地域集団活動をするという積極的な定義と、そうではない生態的な定義があったように思います。特に行政の制度的枠組みから出るコミュニティの定義があります。

日本の場合はそれががあるので、コミュニティに対して社会学者はかなり批判的な感じを持っているところがあります。日本の場合、それが1945年ごろに始まりますが、部落会・町内会を行政体にするわけです。1943年に、部落会・町内会を国民経済生活の地域的統制単位として全戸加入、会長は市町村長選任にして常会を置いて、10戸内外の隣組で、財政は一律負担という形で、地域コミュニティの前身のようなものをつくってしまいます。これが戦後、部落会・町内会をどうするかという問題になってきます。つまり、これが日本的コミュニティだとなってしまうと、いろいろな問題が出てくるのです。

その後も、1971年に自治省がモデル・コミュニティ対策要綱を作り、小学校単位でコミュニティを定義していきます。ですから、このような社会科学の上で、コミュニティをどう理解するかという問題と、日本の場合は特に行政的に上からコミュニティをかぶせてくるという傾向がずっとあったので、コ

コミュニティ概念が曖昧になるというか、人によって違って来るわけです。

そういう点で、コミュニティという言葉が非常に便利なものに見えますが、定義をどうするかということは明快にしておかないといけないと思います。しかし、恐らく明快にできないのではないかと、ところが、われわれとしての悩みで、それぞれの人がそれぞれの好みに従ってつくってしまうということになりがちで、これは議論する場合、何とか整理をしておかなければならないと思います。

それが第1点で、コミュニティというものをどのように定義するのか、アソシエーションとの違いをどうするかなど、いろいろな問題について、後で議論できればと思います。あまり抽象的な概念を議論してもしょうがないので、もっと具体的に論点を極めればいいのかと思っています。

誰がコミュニティを再生するのかという問題もあります。つまり、地域の主体をどうつくるのかという問題になります。佐無田さんの報告は大変よく整理されていると思いますが、金沢の場合はどうしても主体が必ずしも市民ではありません。伝統的に金沢の場合、主体は経済界です。経済界と学界が組んでいる場合もありますが、主体は必ずしも市民ではありません。これが、先ほどの新しいサービス段階に入った経済の下での主体をどうするかという場合、果たして市民たり得るかという問題が、金沢の場合はあるように思います。どういう主体を形成できるのかということです。

それから、除本さんの問題点ですが、この場合、地域の価値は非常に重要だと思いますが、ここで問題になる公共財は一種の混合財だと思います。そういう意味で、地域の価値をどのように位置付けるかというのは、必ずしもこれを公共財として位置付けるわけにはいかない面があると思います。その場合、主体をどうするかという問題もあるので、その点についてもう少しお話をお聞きしたいと思っています。

松永さんの報告は、非常にいい実例がたくさん入れられており、それもそれぞれが意味のあるご報告でした。どのようにしてそれぞれの団体が行政の制度的な枠組みを越えて発展していくかということについて、もう少し伺いたいと思いました。

それから金沢の例は、非常に金沢らしいもので、もともと金沢市は小学校区が非常にまとまっていたが、それが恐らく人口の流動その他で崩れてしまったのだらうと思います。その点で、金沢の場合はどうしても上からのコミュニティ論になってしまいます。ですから、これが本当にいろいろな住民の要求に応じて運動をしながらになっていくのかということが、これからの課題ではないかとお聞きしていました。

最後にコミュニティの問題は、今までの上からのものではなく、それぞれの要求を持って運動をして形成されていくコミュニティと、先ほど言った今までのような上から地域組織をつくっていくという、戦争中の隣組からの姿勢があります。その場合には、どうしても全員加盟を要求するけれども、実際には全員加盟になって動けない形になっています。私は運動体から生まれる新しいコミュニティと行政が上からつくるモデル・コミュニティと、今は両方が相克していくものではないかと思っています。

これから、現代のコミュニティをつくるという場合の主体は何であるか。それとも運動に応じて主体も違って来るのか、あるいは行政の制度に入っていくものとそうではないものとありますが、行政の制度に入っていくものについて、どのような問題点があるのかということについて、ぜひ次の議論をしていただければと思っています。



## 第7回北陸地域政策研究フォーラム共通論題「買い物弱者対策と地域再生」 シンポジウム報告概要

近畿大学  
教授  
高橋 愛典

### 1. 基調講演

#### 条件不利地域における買い物弱者問題 の所在と構造—交通と流通の観点から—

買い物弱者は、経済産業省によって「流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々」と定義されている。まず、この定義に違和感を覚える向きもあろう。そもそも「流通機能」も「交通網」も、現代の日本においては発展と高度化の一途を辿っているはずである。条件不利地域およびその近辺でも、ショッピングセンターの出現や、高速道路ネットワークの拡充を目の当たりにすることは多い。要は、自家用車を保有・運転できれば、流通機能と交通網の高度化を享受できるのである。

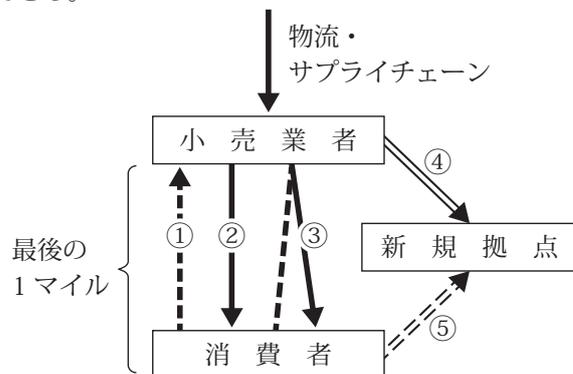
一方で、「弱体化」が進行しているのは、流通機能の中でも中小小売店やその集合体である商店街、交通網の中でもバスをはじめとする公共交通である。自家用車を保有・運転せず（あるいは断念し）、日々の生活を公共交通と中小商店に頼る高齢者が、買い物弱者に最もなりやすい。高齢化の進展が、この傾向に拍車をかける。特に条件不利地域においては、公共交通の弱体化は、今に始まった話ではない。同様のことが、生活交通の主要な利用目的である商業・流通へのアクセスについて起こっているのが、今日の買い物弱者問題であるともいえる。

しかし、商業・流通は、あくまでも民間主体・営利目的のビジネスである。公共交通であれば、コミュニティバス（自治体によるバス交通の補助・運営）の導入や鉄道の上り分離のように、公的資金を導入することは一つの選択肢となりうる。だが、商業・流通の公営化・公有化は、民間の持つべきインセンティブを損ね、場合によっては市場経済の否定にもつながりかねない。

このような買い物弱者問題について、構造を分析

し、解決のヒントを探る際に有用と思われるのは、流通と交通の両方を長きにわたり研究対象としてきた「商学」の体系である。わが国における商学は、20世紀初頭の東京高等商業学校（一橋大学の前身）を中心に、商社で働く人材を育成する体系として構築された。1920年代ともなると、商業・流通に関する科目はもちろん、それらを実践していく上で不可欠である輸送（交通）・倉庫・保険・金融など、広義のサービス産業（商業補助業、補助商業）に関する科目が講じられ、広大な研究対象を含めた体系化が試みられた。その後は各分野・科目の専門分化が進み、例えば今日のロジスティクス論やファイナンス論につながる系譜を形成している。また、流通や交通に関する公共政策も、商学体系の一環に取り込まれるようになった。一方で、流通論と交通論の有機的な結合が、商学における課題と認識されることは少なかった。買い物弱者問題に対し商学の観点から考察を進めるとき、流通（論）と交通（論）の結合、さらには商学体系の再構築という大きな課題にも突き当たるのである。

商学における交通と流通の関係という観点から買い物弱者問題を概観すると、全国各地で検討・実践されている多様な買い物弱者対策は、交通と流通の代替・補完関係から整理できると考えられる。要は、小売業者と消費者の間にある空間的懸隔（spatial gap）＝「最後の1マイル」をどのように埋めるか（消費者＝ヒトが動くのか、あるいは商品＝モノを動かすのか）、その手法を示すものである。それぞれのアプローチは、以下の図と表によって表現できる。



アプローチ	形態	事例
① 交通からの アプローチ	買い物バス	土浦市
	送迎自転車	村山団地中央商店街
② 流通からの アプローチ	共同購入	生協
	移動販売	昭栄鶏卵
	ネットスーパー	大手小売業者
③ 来店宅配	購入商品の配達	ダイシン百貨店
	タクシーの活用	近商ストア
④ 小売業者からの 「歩み寄り」	小規模店舗の出店	マルエツプチ
	中山間地域に出店	タイムリー
⑤ 消費者からの 「歩み寄り」	共同店（共同売店）	沖縄本島北部
	配食サービス	支えあう会みのり

重要なのは、これら5つのアプローチの中で、群を抜いて優れたものは存在しないということである。実際にどのアプローチ、どの具体策を実施するかは、住民を中心としたまちづくりの場において、協議と意思決定の結果として決定されるべきと考えられる。

島根県立大学  
准教授  
西藤 真一

## 2. リレー報告

### 浜田市におけるバス路線の再編と 買い物環境の確保

#### 浜田市の概要

浜田市は島根県西部に立地し、2005年に浜田市、金城町、旭町、三隅町が合併して誕生した市である。また、市の面積(690.66 km<sup>2</sup>)のうち、可住地面積は145.3 km<sup>2</sup>に過ぎず、ほとんどが森林・山地である。主要な道路は海岸沿いを東西に貫く国道9号線と山間部を連絡する国道・県道である。また、人口は5.6万人、高齢化率は約35%となっている。

近年では若者の人口流出に対応すべく、定住促進策が県を挙げて取り組んでいる。しかし、高齢化の

流れを食い止めるには至っておらず、県の推計でもさらに高齢化は進むと考えられている。今後は年齢や体力を考慮して運転免許を返納したいと考える人も増加することが見込まれる。公共交通の充実が求められるゆえんである。実際、高齢化率の高まりにあわせて、市の路線バスへの補助金のほか、路線バスを廃止したルートや山間部を走る市営化した市営バス公共交通対策予算は増加傾向にあり、2014年度には約1億6000万円に達した。

#### 調査の問題意識と背景

浜田市では、2011年に行政、交通事業者、住民代表、識見者らで構成する「浜田市地域公共交通活性化協議会」を設立し、利便性の向上や持続可能な地域公共交通の在り方について検討を進めてきた。同協議会は2012年に「浜田市地域公共交通基本計画」を策定するとともに、2016年には以降3か年にわたる「浜田市地域公共交通再編計画」を定めた<sup>1</sup>。

本研究では、この再編計画に掲げた目標のうち、①「市街地バス路線の見直し」および、②「地域との連携による移動手段の確保」に関連した調査テーマを設定した。なお、2015年度には、筆者を含む研究チームが市街地の団地を対象として「買い物支援の可能性」に関する調査を行った<sup>2</sup>。市内の中心地に近い団地でも高齢化が進行している。また、団地内にはバスは乗り入れておらず、団地への入り口となる国道にあるバス停まで移動するのも高齢者にとっては負担となっている。そのため、2002年までは当該団地の高齢者クラブが主催するサロンの開催に合わせて、サロン参加者らがグループになった「買い物タクシー」の取り組みを行っていた。

なお、この取り組みは、買い物タクシーの運行委託先となっていたタクシー会社の車両老朽化を理由に中止され、現在に至っている。そのため、前年度の筆者らの調査は、当該団地において同様の取り組みを別のタクシー会社を利用して再開できないか検討することを目的としていた。そのため、当該団地の住民らの買い物ニーズや人々の協力が得られるのか実態調査を行った。その調査結果の概要は、おお

1 大まかな目標としては、①わかりやすい公共交通ネットワークの構築、②交通弱者にやさしい移動手段の確保、③利用しやすい交通環境の整備、④町づくりを支える公共交通機能の充実の4点に取り組むことになっている。そして、それぞれの目標に、取り組み項目が細目として掲げられている。  
2 主要参考文献による。

むね次のようにまとめられる。

- ①買い物に対して不便を感じている人は、年齢層を問わず幅広く存在する。
- ②ただし、その不便に感じる事柄は年齢層で異なっており、若年層は「お店までの距離が遠い」ことを指摘する人が多く、おもに車の運転を前提とした回答が多いのに対して、高齢者は「バスが不便」「バス・タクシーの運賃が高い」「重いものを持ってない」など公共交通の利用や近所・家族の手助けを前提とした回答が多い。
- ③「買い物タクシー」の取り組みでは、予約のとりまとめなどを自分たちで行う必要があるが、その協力に対して年齢を問わず「自分にできることはない」と回答した人が多い。一方、40才代以下の若い年齢層では「経費の一部を寄付する」と回答した人も多く見られた。

#### 本調査の目的

今年度の調査では上記の結果を踏まえ、他の団地でも同様の結果となるか調べることを第1の目的とした。あわせて、今年度の調査では、既存のバス路線が存在する地域でありながら、バス利用が低迷している団地を選定し、バスのルートを変更することで買い物環境を改善できないか検討することも第2の目的とした。

調査の対象は1960年代に造成された浜田市の中心である浜田駅から約2 Km離れた団地である。造成当初から居住する住民の多くは高齢になっている<sup>3</sup>。また、団地は最寄りのスーパーまでの距離は約1～1.5Kmに過ぎないが、傾斜地に立地するため急な坂道が多く道幅も狭い。その隘路を小型の民間路線バスが1日6本通行しているが、現在のルートでは当該のスーパーを経由しない。そのため、自家用車がないと買い物に行くには不便な地域と考えられる。なお、当団地においては、前年度の調査対象とした地域で取り組んでいたような「買い物タクシー」についての実績はない。

#### アンケート調査の結果の概要

アンケートは、2016年10月初旬の延べ2日間にわたり、調査員による戸口配布とした。配布部数は500部である。回収期間は11月末日までに設定し、計254部(回収率50%)を郵送により回収した。回答者の属性では、70才以上が47%、60才代が30%、40～50才代が16%、その他となり、高齢者の回答が多かった。そのため、職業は「無職」と回答した人が62%であり、会社員が18%、パート等が11%である。なお、運転免許については、78%の人が免許を保有し、免許を持たない回答者は22%であった。

##### (1) 買い物環境に対する意識

現在の買い物環境について、「不便を感じる」という人は全体では22%であり、割合としては極端に多いわけではない。しかし、若い20才代と70才以上の高齢者については、「不便」に感じている人が他の年齢層よりも多い。

ただし、世代によって不便さを感じる要因は異なっている。すなわち、若い世代は運転免許を保有し車も運転するが、「車を運転しないと買い物に行けない」こと自体を不便に感じている。一方、高齢者はバスを利用する人も多く、そうした人は「バスの時間に合わせて行動すること」「家族などの協力が無いと買い物ができないこと」を不便に感じている<sup>4</sup>。

##### (2) 外出の億劫さの変化・将来の移動に対する不安

5年前と比較したとき、外出が億劫になったかどうか尋ねたところ、「以前よりも億劫になった」と回答した人の割合は高齢になるほど増加する傾向が見受けられた。また、将来、外出するときの移動に不安があるかを尋ねたところ、同じく高齢になるほど「不安がある」と回答する人の割合が多かった。

あわせて、「その不安を自分で解決できない」と答える人の割合も75才以上は他の年齢層よりも多い。さらに、将来の移動について「不安がある」と回答した人は、買い物環境の改善に対して、公共交通の充実や商店を近隣に誘致するなど何らかの施策

3 ただし、県営の集合住宅も団地内に存在し、その住民は転勤の多い比較的若年層が居住している。したがって、当該団地を含む町内の高齢化率自体は浜田市のそれとほぼ同じである。

4 この結果は、前年度の調査とほぼ同じ傾向である。

の実施を求めている。つまり、今後の高齢化を見据えた買い物環境の確保を検討する必要性は高いといえる。

### (3) 「買い物タクシー」の可能性

何らかの対策を求めているなかで、住民が主体となって取り組む「買い物タクシー」のニーズについては、「ぜひ実施してほしい」と回答する人が全体の30%に上った。一方で、「買い物タクシーをぜひ実施してほしい」と回答した人にその取り組みに協力できることは何か尋ねたところ、「自分にできることはない」と回答した人が多かった(約40%)。

住民へのヒアリングでも、将来の交通について不安を感じる人は多く、「買い物タクシー」のアイデアについては賛意を表すものの、実際に何らかの負担を伴う協力には否定的な見解が多いのが実情である。

### (4) 路線バスの可能性

普段の買い物で外出する頻度は、人々が利用するモビリティによって異なる。自分で運転する人は毎日買い物に行く人が多い(約45%)が、バスを利用する人は圧倒的に週に2~3回の頻度となっている(約77%)。確かに、自家用車に比べると使い勝手は悪いので、毎日とはいかないが、運賃の高いタクシーよりは外出頻度は高まる傾向にある。

加えて、家族や友人など他人の車に同乗させてもらって買い物に行く人は、バスを利用する人よりも買い物頻度は低い。加えて、免許の返納を検討している層では、90%以上の方がスーパー前を経由するようなバスであれば、それを「利用したい」と回答した。

つまり、前節の「買い物タクシー」となると、協力に対する負担や他人への気兼ねが問題となるが、バスではそうした問題は生じない。したがって、ルートやバス停の設置、ダイヤなどサービスのあり方について工夫すれば、一定程度の需要を確保できる可能性を見出すことができる。

### まとめ

一連の調査を通して、住民の買い物環境や交通に対する危機感は強い一方、負担を伴う協力を得るには至らない可能性が高いことが確認された。こうし

た傾向は、前年度の調査と同じである。この場合、住民に協力に対する理解を求めるか、社会福祉協議会など住民以外の外部に協力を求めるか考える必要がある。

その際、本調査の対象とした地域のように、幸いにして既存のバス路線が存在するところでは、必ずしも「買い物タクシー」を最優先事項として検討する必要はない。つまり、バスサービスの向上に向けて試行錯誤するほうがむしろ合理的であろう。バス会社は、バスの乗り方教室の開催や、バス乗り放題キャンペーンを行ったりして利用促進に努めているが、今後はより一層、住民に直接アプローチするモビリティ・マネジメントなどの取り組みを支援すべきである。

その点で、バス会社への補助金の出し方を工夫し、たとえば輸送量が増加した場合には支援を手厚くするようなインセンティブ制度を設けるのも一案ではないか。本研究ではそうした補助金制度の検討には踏み込んでいないが、この点は今後の研究課題としたい。

### <主要参考文献>

松田善臣・西藤真一・浜田市地域政策部まちづくり推進課(2016)「住民組織による買物弱者支援の可能性と課題」『しまね地域共育・共創研究』(島根県立大学) 報告会資料。

(注記) 本稿は浜田市から研究助成(課題「浜田市内の団地における買い物環境の調査」)を受けて実施した成果の一部である。



## 中山間地域住民にとっての買い物 の意義—鳥取県内の調査を中心に—

### 1. 調査背景と目的

近年、国内各地の地方都市や中山間地域において、買い物弱者問題が一種の社会問題として顕在化している（経済産業省 2010；岩間 2011）。その買い物弱者問題に対して、これまでの行政による取り組みとは主に、地理学、流通政策、交通政策、都市計画・まちづくりの観点からの調査研究と対策提言をもとにしたものである（高橋・武田・大内 2012）。そこではその焦点は、社会的環境変化の中で拡大してしまった、食料品等商品と消費者の間の地理的・空間的ギャップをいかに埋めるかにあるといえる。

一方で買い物行動とは、消費者行動研究の観点からは、生活に必要なものを買う揃えるといったような功利的動機に加え、買い物自体を楽しみたいといったような快楽的動機に基づくことが説明される（堀内圭子 2004）。しかしこれまでの買い物弱者問題に関する先行研究においては、そのような快楽的動機に関わることはいわば買物の副次的産物として扱われていて、それ自体の意義や効用を考察するものは見当たらない。中山間地域や地方都市に住む人にとっての買い物自体の性質を理解し、その意義を考えることは、買い物弱者問題に対する、あらたな意味のある対策提案に結びつくものと考えられる。そこで本稿はその買い物弱者問題対策の一助となるべく、中山間集落住民に焦点を当て、彼らにとっての日常生活上の買物の意義を、快楽的買い物行動の観点を含めた上で考察した。

### 2. 調査課題と調査方法

本調査課題を次のように設定した。(1) 中山間地域住民にとっての、日常の生活上における買物の意義とは何か。(2) 特にその快楽的側面、功利的側面とは何か。本課題に取り組むにあたっては、中山間地域住民の生活環境条件、生活に対する価値観、性格等、およびそれらが形成する彼等の生活スタイル

を含めた生活全般のコンテクストを踏まえる必要があると考え、定性訪問インタビュー法（半構造化）を採用した。調査対象として協力頂いた住民は、鳥取県内のある中山間地区集落に住む6人であった。対象者の年齢は、70歳代前半から80歳代後半にまたがり、男性と女性を含んだ。調査の対象となった集落とは、典型的な中山間地域にあり、これから移動販売の実施が予定されているものの、2014年現在では未だそのような対策は及んでいない地域であった。調査は2013年10月31日～11月4日にかけて実施された。

### 3. 分析と考察

#### 3-1. 中山間地域住民にとっての目標としての「一病息災的健康」

まず中山間地域住民にとっての買物の意義を考える際に、住民にとっての日常の生活上の目標あるいは理想として、今回のインタビュー結果をもとに、三徳・高橋・星(2006)の「一病息災的健康」（主観的健康感（自分の健康に対する感覚）と実際の病気や痛みの数の構成）と設定した。その上で買物が、彼らの「一病息災的健康」にどのように貢献するのかを検討した。ここで三徳・高橋・星(2006)は、高齢者の健康を構成する因子の影響関係を明らかにするものであり、高齢者の「社会参加」（旅行、趣味、地域活動、収入から構成）が「生活能力」（外出頻度、散歩、運動等から構成）の活性化に結びつき、さらにそれが「一病息災的健康」を高めること、また「一病息災的健康」とは、実際の病気や痛みの数、主観的健康感、昨年同様元気から構成されるが、主観的健康感がより強く関連することを示している。そして今回のインタビュー調査結果から解釈できる、中山間地域住民の「一病息災的健康」、その起因となる「生活能力」と「社会参加」に対する買物の意義として、次を指摘することができる。

#### 3-2. 「一病息災的健康」をもたらし要因としての「生活能力」と、買い物

まず「一病息災的健康」とは直接的には「生活能力」に起因するとされるが（三徳・高橋・星 2006）、その「生活能力」に対して買い物とは、それに伴う移動や動作が適度であれば、その維持・向

上に結びつくことが考えられる。今回の調査において、片道 20-30 分をかけて市内のスーパーに行くことや、時間をかけて売り場まで移動すること等も、彼ら自身にとっては適度な運動として捉えられている場合が多く見受けられた。ただしもちろん一方で、そのような買い物に伴う移動や動作が過度な負担となる場合もある。例えば移動販売での 3 段階ほどのステップの上り下りは危険で負担と感じられていることもあった。

また買い物の効用に対する従来の見方である、功利的ニーズの充足は、「生活能力」、そして次の「社会参加」の維持・向上に結びつくと思えることができるだろう。

### 3-3. 「一病息災的健康」をもたらす要因としての「社会参加」と、買い物

また「一病息災的健康」とは、「生活能力」を通じた「社会参加」に起因するとされるが(三徳・高橋・星 2006)、買い物には社交の側面があり、それは「社会参加」であるといえる。今回の調査においても、加藤(2011)、森(2010;2011)、矢吹(1999)等の先行研究が指摘してきたように、買い物が同時にその人にとっての人と話すことや、一緒に時間を過ごす機会となっている場合が多く見受けられた。例えば、市内の友達や子供に会うために移動するがそのついでに買い物をし、市内までバスで買い物をし、友達と一緒に移動販売での買い物のついでに、しかし移動販売が去った後もずっと近所の友達と話をし、といったようなことが聞かれた。これは Arnold and Reynolds (2003)、井上(2007)が快楽的買い物動機の一側面として示した「社交型」に当てはまる行動といえるであろう。

また買い物には、リラクゼーションや役割遂行の側面があり、それはまた「社会参加」の一側面であるといえる。今回の調査において例えば、パンやお菓子など欲しいものを買う、孫にあげるものを買う、クリスマス等にはケーキを買う、何か買うのはストレス解消になる、といったようなことが聞かれた。これは Arnold and Reynolds (2003)、井上(2007)が快楽的買い物動機の一側面として示した「リラクゼーション型」、「役割遂行型」に当てはまる行動といえるであろう。またむしろ日常生活に必要な、野

菜やお米などは集落内で取れるものなので買う必要はないといったことも聞かれた。

## 4. おわりに

以上、本稿では、中山間地域住民にとっての買物の意義を捉えることを意図し、そのような住民を対象とした定性インタビュー調査を行った。その結果として得られた知見として次をあげることができる。すなわちまず中山間地域住民にとっての日常生活上の目標を、三徳・高橋・星(2006)の「一病息災的健康」と設定するとき、それは「生活能力」と「社会参加」に起因するが、(1) 買い物に伴う移動や動作が、「生活能力」の維持向上に結びつき得ること、(2) 買い物に伴う功利的ニーズ充足が、「生活能力」と「社会参加」の維持向上に結びつき得ること、(3) 買い物に伴う社交が、「社会参加」となること、(4) 買い物に伴うリラクゼーションや役割遂行が、「社会参加」となること、である。

今回中山間地域住民による買い物動機においても、功利的側面と快楽的側面があり、特にその快楽的側面は、「一病息災的健康」の起因となる「社会参加」に結びつくことが考えられる。買い物とはそもそも商品と消費者の間の地理的・空間的ギャップそしてそれに伴う心理的ギャップの行き来を内在する部分があるが、消費の快楽的側面、すなわち今回の調査で見られた社交、リラクゼーション、役割遂行等とはそのギャップの行き来によってもたらされると見られる。その見方に立てば、買い物弱者支援においても、買い物に内在するそのギャップの行き来の適切な管理が求められることが示唆される。

### <参考文献>

- Arnold, M. J. and Reynolds, K. E. (2003) "Hedonic Shopping Motivations," *Journal of Retailing*, 79(2), pp.77-95.
- 井上綾野(2007)「快楽的動機と支出行動」『目白大学経営学研究』、5号、pp.63-74。
- 岩間信之(2011)「フードデザート問題と地域コミュニティ」『生活協同組合研究』、2011/12、pp.23-30。
- 加藤司(2011)「地域商業の活性化とまちづくりの課題」『生活協同組合研究』、2011/12、pp.13-22。
- 三徳和子、高橋俊彦、星旦二(2006)「高齢者の健康関連要因と主観的健康感」『川崎医療福祉学会誌』、15(2)、pp.411-421。

高橋愛典・武田育広・大内秀二郎 (2012)「移動販売を捉える二つの視点」『商経学叢』、58(3)、pp.435-359。  
森傑 (2011)『「まちの整体」から震災復興への展望』『生活協同組合研究』、2011/12、pp.31-40。  
森傑 (2010)「道内過疎地での住民生活と地域づくりの課題」『生活協同組合研究』、2010/9、pp.35-49。  
矢吹雄平 (1999)「郵便局を“戦略変数”とした“地域マーケティング”」『岡山商大社会総合研究所報』、20号、pp.193-206。  
堀内圭子 (2004)『<快楽消費>する社会』中央公論新社。  
経済産業省 (2010)『地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書』。

福井県立大学  
教授  
北島 啓 嗣

## 買い物弱者に対する 流通業の取り組み

買い物難民問題に関心を持ち、いくつか調べたり現場に足を運んだりしている。その体験の中で感じるはその概念の広さと定義の曖昧さである。その概念整理はしていきたいところであるが、その概念の適用する問題とその対象を広く取った場合、大きな壁にぶち当たる。それは、まず、買い物難民が少数者ではなく、人口の過半を占める時代が迫りつつある、という事実である。

買い物難民対策は、専ら行政主導で政策によって担われている。それは買い物難民の発生そのものが、市場原理に起因するからである。採算が合わないことを理由に、企業がバス路線を縮小し、また店舗を撤退させる。このようなことが買い物難民発生の直接的な契機になっている。従って、公共セクターがその対策を担わざるを得ない。しかし、少子高齢化が進み、買い物難民が少数者ではなく、人口の過半を占める時代である今、この図式のままで、行政が財政的にも破綻するだろう。公共セクターがその対策を担いながら行政が財政的にも破綻しない道としてはコンパクトシティ化を推し進めるという方法があり得る。しかし現場を歩く限り、現実的な方法とはとても思えない。さらに実現したとしても地縁という社会的関係資本を破壊する行為であり、QOL (quality of life) という点からも疑問が

ある。では、いかなる道があるのか。現状は手詰まりのようにも見える。

民間企業のイノベーションによってはこの問題を解消する、もしくは、緩和できる可能性は出てきたように思う。不採算の原因を取り除き、または緩和する。発表においては、いくつかの事例をもとにその方向性や可能性を議論していきたいと考えている。

金沢大学  
教授  
西村 茂

## 七尾市における 移動販売事業の取り組み

七尾市と金沢大学による協同の取り組みである、七尾市産業・地域活性化懇話会のなかの分科会、『「地域包括ケアシステム」を支える医商工連携』分科会での活動を中心に紹介する。

### 1. 買い物支援の全国の取り組み

#### 1.1. 宅配 (給食サービスなど)

商店街連合会が主体となり、買い物に支障をきたす住民に宅配サービス

買い物支援事業を実施する事業者に対し、事業の初期費用及び運営費用の一部を補助

#### 1.2. 買い物支援 (買い物代行など)

NPO法人が地域内商店で購入代行・配達・支払代行。安否確認、見守りを兼ねる

#### 1.3. 店舗への交通 (公共交通の充実)

#### 1.4. 新規店舗への支援

食料品店の新規出店促進及び既存店の振興

#### 1.5. 移動販売 (行政による業者支援)

### 2. 買い物支援は、他の課題のなかの1つ

- ・福祉課題—要支援者及び家族に対する支援。買い物代行はその1つ
- ・中山間地域振興—集落の維持・活性化。買い物支援はその1つ
- ・家事支援—ひとり暮らしの高齢者世帯に対し、日常生活に必要な家事支援

- ・移動（外出）の保障という取り組み。買い物支援はその1つ
- しかし、七尾市では、あらためて「食」の課題を中心に、そこから他の課題（福祉、ひとり暮らし）との関連を考えた。

### 3. 支援策の前提：七尾市の買い物環境

地方の都市として、ある程度整っている。問題は移動手段である。

- ・駅前のパトリア（ピアゴ）
- ・七尾フィッシャーマンズワーフ能登食祭市場
- ・辻口博啓美術館 ル ミュゼ ドウ アッシュ
- ・スーパー（どんたく）、生協、J A
- ・郊外型ホームセンターが5店舗

### 4. 七尾市の取り組み

#### 4.1. 移動販売事業者への聞き取りにより、地域・住民の実態を把握する作業

移動販売事業は、「曜日・時間帯の限定」「品揃え」などの短所はあるが、次のような長所をもつ。

- ・「できれば商品は現物を見て買いたい」という要望は強い⇔宅配、買い物代行
- ・「見守り」と組み合わせが可能（買い物代行と共通する）⇔宅配

#### J A

市の補助金で移動販売車を購入（買物難民対策事業として平成24年3月スタート）

個人（Aさん）

- ・国の補助金を利用して、保冷車から冷蔵車に変えた。

とくし丸（地元スーパーのどんたく）

- ・とくし丸のシステムにより、ドライバー（オーナー）は、ガソリンなど車にかかる経費を負担。商品をどんたくに返すので、商品ロスは、どんたく側の負担。

市と連携では、「見守り協定」。今後は、食と健康に関するチラシの配布を検討。

#### 4.2. アクセスマップ：市内のどの地域が問題かを把握する作業

農林省がGISを活用して食料品アクセスマップ（約500m四方の単位で「生鮮品販売店舗へ

の徒歩アクセス困難の人口割合）を作成しているが、既存のマップは分かりにくい、使いにくい。

七尾市で、独自の項目を反映させたマップを作成。作成のノウハウを職員が大学で「研修」した。マップは、介護施設、健康づくり教室、よりあい、スーパー、コンビニ、病院、バス停を区別して明示し、半径500m（歩いて行ける距離）の圏域を図示した。

今後の課題は、このマップを買い物支援に活用する具体的方策（移動販売事業者との連携、市が運行補助する公共交通ネットワークの再編など）を実行することである。

#### 4.3. 買い物環境実態アンケート調査

2月に実施予定。

#### 4.3. 取り組みの組織体制の意義：医商工連携

健康福祉部福祉課・健康推進課・保険課と産業振興課が、大学教員とともに、定期的に問題を協議し、課題を把握する作業を行ってきた。



富山大学  
教授  
坂田博美

## 買い物弱者対策としての豆腐の移動販売における課題—富山県の事例—

### 1. 豆腐の移動販売の概要

豆腐の直接流通には、製造小売、行商、電話・FAX・インターネットを通じた通信販売、出張販売（スーパーの出店や百貨店の催事）、移動販売がある。

インターネットで検索した所、全国で47店（2016年9月時点）が、豆腐の移動販売を実施している。富山県では4店が、豆腐の移動販売を実施している（富山県豆腐商工組合に加盟している豆腐店は70店あるが、いずれも加盟していない）。

### 2. 豆腐の移動販売における課題：富山県の事例

豆腐の移動販売についてフィールドワークを行ったところ、豆腐の移動販売における課題は、以下の2点である。

豆腐の移動販売における課題①販売スキルの獲得と顧客ニーズの把握

顧客との信頼関係を築くことができるか。

豆腐の移動販売における課題②移動販売の採算性

顧客ニーズを満たす商品数を提供できるか。

新規顧客を開拓しつつ、固定客を常に確保することができるか。

富山県で移動販売を実施している4店の事例を通じて、これらの課題が解決できているのかどうか、検討したい。フィールドワークは、代表者・社長・責任者および移動販売者へのインタビュー、豆腐製造業者①と福祉事業者の移動販売への参与観察を行った。

- 豆腐製造業者①には、2016年9月20日（火）に、代表者にインタビューを行い、2016年12月9日（金）10:30～12:00に移動販売車に同乗して、販売場面の参与観察を行った。
- 豆腐製造業者②には、2016年11月29日（火）、12月13日（火）に、代表者夫妻にインタビューを行った。
- 大豆卸売業者（製造小売）には、2016年9月8

日（木）に社長、11月29日（火）に社長および移動販売者にインタビューを行った。2016年12月9日（金）に、移動販売車の写真撮影を行った。

- 福祉事業者（製造卸・小売）には、2016年9月9日（金）に責任者、11月30日（水）に移動販売者にインタビューを行った。2016年12月21日（水）13:30～17:00に、移動販売車に同行して、販売場面の参与観察を行った。

それぞれの事業者に対して、移動販売の目的、移動販売開始年月（2016年12月までの期間）、移動販売エリア、販売者、商品数、採算性について、インタビューを行った。

- 2003年に開店した豆腐製造業者①は、「お客さんに届けたい」という目的で、移動販売車を購入し、2006年6月に始めた。A市を週4回（1人1台で2～3時間）回っている。製造者が販売しており、8アイテム（豆腐、豆乳）を扱っている。注文販売が中心である。
- 2004年に開店した豆腐製造業者②は、買い物弱者対策として、一代目の製造者が、移動販売者に依頼して2006年11月に始めた。B市を週6日（1人1台で5～6時間）回っていたが、2014年6月から二代目の製造者が販売している。8アイテム（豆腐、豆乳、揚げ、デザート）を扱っているが、ほとんど注文販売となっている。
- 大豆卸売業者は、1977年から豆腐の製造小売を始めた。2007年10月から販売先開拓のため、元製造者と営業マンが移動販売を担当している。C市を週4日、2人が交代で週2日ずつ回っている。約50アイテム（豆腐、豆乳、揚げ、惣菜他）を扱っており、採算は取れている。
- 福祉事業者が豆腐の製造卸・小売を副業として始めたのが、2006年である。豆腐の製造量が増えたため、販売先開拓を試み、2011年4月から製造者2人が移動販売を担当している。B市を週3日（1人1台で週1日と2日、木曜は隔週で2人が1台ずつ週1日と3日）回っている。30アイテム前後（豆腐、豆乳、揚げ、デザート他）を扱い、売上が一番多い（注文販

売・出張販売を含む」と言う。

豆腐の移動販売における2つの課題に対して、4店の事例から、検討した。

#### 豆腐の移動販売における課題①販売スキルの獲得と顧客ニーズの把握

販売スキルの獲得については、他の事業者または販売者からの販売研修を通じて、販売スキルを身に付けていたと言える。顧客ニーズの把握については、移動販売の場合、消費者の事情に合わせて対応する必要がある。その点では、どの事業者も、顧客との信頼関係が構築できていると思われた。しかし、豆腐の移動販売を求める人が少ないように思われた。

#### 豆腐の移動販売における課題②移動販売の採算性

豆腐の移動販売の参与観察をしたところ、注文販売も含まれていたことが分かった。移動販売は、定義がはっきりしておらず、本報告では、「週1日以上、店舗以外で、最終消費者の自宅または自宅付近で商品を販売する形態」と定義しておきたい。福祉事業者は、注文販売、スーパーでの出張販売、大口顧客への配達(卸売)と並行している。

豆腐製造業者①は、注文販売が中心で、豆腐製造業者②は、ほとんど注文販売であった。いずれも商品数は10アイテム以下で、少ない。そのため、顧客ニーズを満たす商品数が提供できないと、注文販売がほとんどになってしまうのではないと思われる。豆腐製造業者②は、買い物弱者対策としての移動販売を始めたものの、製造者が販売するようになってから、新規顧客の開拓ができていない。

### 3. まとめと残された課題

移動販売は、販売者と消費者の相互の信頼関係によって成り立つ販売形態である。どの販売者も、顧客とは信頼関係を構築しているように思われた。しかし残念ながら、2つの豆腐製造業者はいずれも、新規顧客を開拓できていなかった。そのため、ある程度の商品数がないと、顧客ニーズを満たすことができないのかもしれない。

生鮮品販売店舗まで500m以上の人口・世帯数推計によると、富山県における生鮮品販売店舗までの距離が500m以上の人口割合は、49.7%（全国36.2%）である。うち自動車を持たない人口割合は、5.3%（同6.7%）、65歳以上の割合は、9.3%（同13.1%）である（<http://cse.primaff.affrc.go.jp/katsuyat/fig/table02.html>）。農林水産政策研究所食料品アクセスマップ（<http://cse.primaff.affrc.go.jp/katsuyat/pdf/16toyama.pdf>）では、「富山県における生鮮品販売店舗までの距離が500m以上の人口割合」（図2）を示している。

富山県で利用できる買い物支援サービス（県内で利用できる買い物支援サービスのご案内[http://www.pref.toyama.jp/cms\\_sec/1306/kj00013046.html](http://www.pref.toyama.jp/cms_sec/1306/kj00013046.html)）は36業者で、そのうち、移動販売を提供しているのは10業者である。

富山県で豆腐の移動販売が増えることが期待できない中、5年以上に渡って、豆腐の移動販売が継続されていた。昨今の買い物弱者対策としての移動販売は、始まったばかりで、1時点での調査だけでは、成功する移動販売のビジネスモデルを論じるのは難しい。また、地域ごとに顧客のニーズやそれに適した、事業者のビジネスモデルも異なっている。そのため、買い物弱者対策として成り立つ移動販売のビジネスモデルを論じるには、1つ1つの事例を長期にわたって検討する必要があるだろう。

