

機能拠点と周縁部の結びつきの在り方

-周縁部の存続可能性を模索する-

早稲田大学 文化構想学部 社会構築論系 地域・都市論プログラム
地域・都市論ゼミ

河野 吉晃 (学籍番号:1T170293-9)

目次

序章 着眼点と研究手法

序-1 問題意識	4
序-2 明らかにしたいこと	5
序-3 研究方法	5
序-4 本論における定義	6
序-5 周縁部と高齢者	7

第1章 地方都市の現状

1-1 地方都市が抱える問題と現状	9
1-1-1 人口減少	9
1-1-1-1 日本全体における人口減少	9
1-1-1-2 地方都市における人口減少	9
1-1-2 都市の低密化と環境問題	10
1-1-3 財政の逼迫とインフラ更新	10
1-2 地方消滅論	11
1-2-1 増田レポートの提起したもの	11
1-2-2 増田レポートと周縁部	12
1-3 都市の機能集約	12

第2章 周縁部が果たす役割

2-1 周縁部はなぜ必要か	14
2-2 周縁部を維持するには	16

第3章 拠点と周縁部を結び付ける

3-1 交通の観点から	17
3-1-1 デマンド交通とは	17
3-1-2 デマンド交通の具体例 -チョイソコとよあけ-	19
3-1-2-1 チョイソコとよあけとは	19
3-1-2-2 チョイソコとよあけの事例が抱える課題	20
3-1-2-3 事例のまとめ	20
3-2 買い物の観点から	21
3-2-1 移動販売車	21
3-2-2 買い物代行	22

3-2-3 現状と課題	23
3-3 その他サービス	24
3-3-1 医療サービス	24
3-3-1-1 訪問医療とは	24
3-3-1-2 訪問医療の課題	24
3-3-2 行政サービス	25
第4章 中心から周縁部に向けた結びつき形成	
4-1 機能拠点から周縁部への結びつきが必要な訳	26
4-2 具体的な施策	27
4-2-1 観光による結びつき	27
4-2-2 居住地としての選択	27
4-3 周縁部の魅力に気づくこと	28
第5章 オンラインによる結びつきの可能性	
5-1 コロナウイルス流行を経て普及したオンライン	29
5-2 都市における結びつきとオンライン	29
5-2-1 住民が行う行動の観点から	29
5-2-1-1 周縁部の住民が行う生活行動	29
5-2-1-2 機能拠点から周縁部に向けた結びつき	31
5-3 周縁部ならではの課題	33
5-4 周縁部での可能性	34
第6章 周縁部を維持するには	
6-1 周縁部と機能拠点の結びつき	35
6-2 特に重要な要素	36
終章	
終-1 総括・図式化	38
終-2 謝辞	39
参考文献	40

序章 着眼点と研究手法

序-1 問題意識

現在の日本は、少子高齢化に伴う人口減少が進行している。また、東京都市圏に人口や資本が集積する東京一極集中も続いており、一時期盛んになった東京圏からの機能分散の議論も下火である。特に少子高齢化や一極集中のあおりを受けているのが、若年層に代表される人口送り出しの役割を果たしてきた地方都市である。

地方都市では、経済成長期の人口増加に合わせて無秩序に市街地が拡大していたため、人口流失が続くにつれて都市の低密化を起こすようになった。居住地域が人口に見合わないほどに拡大してしまった事で、都市インフラの維持コストが上昇する一方で税収は減少を続け、行政の財政を圧迫することになった。そこで地方都市を中心に、拡大した市街地や公共インフラの再編や集約化の動きが加速するようになった。コンパクトシティはこの動きの代表例ともいえ、青森市や富山市での事例のみならず、都市のコンパクト化に向けた計画を策定している市町村も多くみられるようになった。

しかし、そうした都市のコンパクト化は中心部から離れた都市周縁部を切り捨てかねないのではないかと筆者は考える。国土交通省は平成27年に、コンパクトシティは都市中心部への全ての人口集約を図るものではなく、多極型ネットワークの構築による都市全体での持続可能性を図るものだとしている。だが、地方都市の実情を見てみると、一部の中心的なエリアの周囲に人口が集中しているように思われる。そこから外れた都市の周縁部は、限界集落に代表されるように消滅しつつある状況である。

仮に、周縁部の消滅を食い止められなかった状況を想定してみると、都市の中心部に機能や人口が集約された都市が、地方の至る所で見られることが想定される。集約された都市は、行政の財政面や住民の行動の面では、もしかするとメリットが有るかもしれない。一方で機能が集約された都市が多数形成されることで、どこの都市も似通った均質的なものになってしまうことが想定される。都市が中心部に集約され均質的な都市が増えてしまうことは、その都市が本来持っていた魅力やその都市らしさを失ってしまうことにつながるのではないかと筆者は考えた。

上記のような都市の均質化を防ぐためには、都市の中心部のみならず都市周縁部に至るエリアが維持・存続されることが欠かせないと思われる。都市の魅力は周縁部があるからこそ、独自性が生まれるのではと言い換えても良いだろう。都市それぞれが持つ個性や魅力を後世に残していくために、現状としてどのような課題があるのかを調査し、都市の周縁部と中心部をどのように結び付けていくことが出来るのかを考えたいと思い、調査することにしたのが本論文執筆のきっかけである。

序-2 明らかにしたいこと

本稿の研究目的は、主に地方都市における中心部(本論において『機能拠点』とする)と周縁部を結び付ける手法の事例を調査・分析するとともに、手法を生かして拠点から離れた都市周縁部をいかに維持していくか考察を行うことにある。地方都市が中心部のみならず、周縁部を含めて生き残りを図ることが、都市の均質化を防ぐことに繋がると考えられるからだ。周縁部を存続するためには地域振興や魅力発掘のみならず、その地域で暮らす住民の生活を支えていくことが重要であると考えられることから、維持の手法の大部分は住民生活の行動の観点から考察することにする。

結びつきを考えるうえでは、周縁部から機能拠点に対する結びつきのみならず、双方向の観点から捉えていく。これは、仮に周縁部が機能拠点との人口交流や人口流入が行われなければ、最終的に周縁部は消失してしまう恐れがある為である。また、昨今の事情を踏まえ、コロナウイルス流行を受けて普及したオンラインによるリモートツールが、結びつきを強める一助になるか否かの考察も行う。

本論文では住民行動の目線に基づき様々な結びつき手法の是非を考察するとともに、特に重要な要素の洗い出し等を行い、手法を踏まえたうえで地方都市において周縁部の生き残りの可能性を考察する。

序-3 研究方法

本論文において、上記の結論を明らかにするためには地方都市の現状を分析し、機能拠点と周縁部との繋がり観の観点から現在起きている・起こりうる問題を明らかにし、現状行われている取組みを参考にして考察していく必要がある。

第1章では、地方都市の抱える課題について整理するとともに、関連する地方消滅論、コンパクトシティ理論について明らかにした。第2章では、1章を受けて周縁部の必要性和存続に必要な要素について明らかにした。

第3章、4章、5章では、実際に結びつきの手法について深めた。3章では周縁部の住民目線での繋がり、4章では機能拠点や大都市圏から周縁部に向けた結びつきの手法を考察した。5章では、急速に普及したリモートツールが結びつきに果たしうる可能性と限界について考察する。

それらを受けて、第6章では周縁部と機能拠点の結びつきによる存続可能性や重要となり得る要素について結論を導いていく。

序-4 本論における定義

ここでは、本論における語句等の定義を明確にする。議論を明確にするために本論では架空の都市をモデル化し、語句の示す範囲を定義する。(都市モデルは下図参照)

・都市

本論における都市は、東京圏など三大都市圏の中心部に含まれないような、いわゆる地方都市を対象としている。具体的には、国土交通省の分類で『地方圏（東京圏、関西圏、名古屋圏の三大都市圏以外の地域）における人口が概ね 30 万人未満の都市』とされる地方中心・中小都市を想定している。

三大都市圏を除くことや人口制限を行った理由としては、規模の大きな都市になるほど機能拠点の絞り込みの難しさや、周縁部が明確に表れにくいことにある。交通を例にとって考えてみる。地方都市の公共交通の拠点となるのは、その市域に含まれる鉄道駅やバスターミナルであり、拠点やバス路線沿線から離れた地域が生じる(後述するが、こうした地域を本論で周縁部とする)。一方で三大都市圏に含まれる地域では、鉄道路線数も豊富なおうえ、地方に比べ駅間も短い場合が多い。そのため 2~3 以上の複数の拠点が生じてしまうだけでなく、拠点から離れた地域の設定が難しくなる。三大都市圏だけでなく、地方中枢都市や地方中核都市においても同様の事象が起こりうる可能性が高いと判断し、人口の制限も設けることとした。

・機能拠点

本論における『機能拠点』は、それぞれの都市において中心的な役割を果たす地域やエリアとする。実際の都市においては、交通の拠点は駅やバスターミナル周辺、買い物の拠点はロードサイド型店舗が集積するエリアと異なる複数の拠点が生じうるが、その状態では後述する周縁部の定義付けが複雑化してしまう。そこで本論においては、都市中心部の主要な公共施設や病院、商業施設を循環するバスが走行しているエリアを機能拠点と定義することとする。住民生活を送るうえで必要とされる施設は、基本的にこのエリアに位置するものとする。

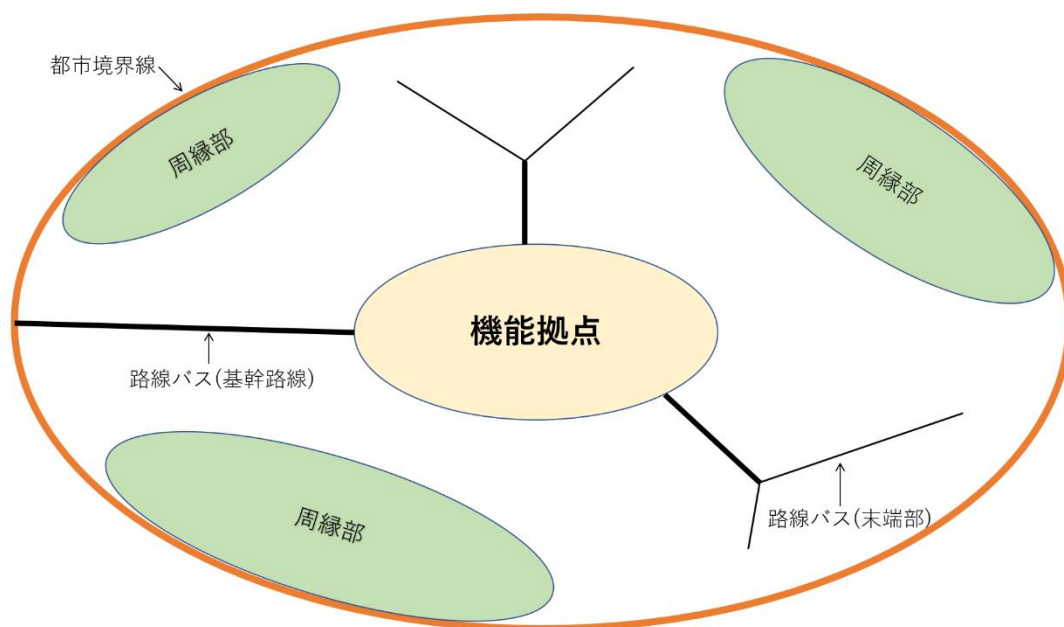
また、本論中にたびたび登場する『機能』という言葉は交通といった大枠だけでなく、通院や買い物といった住民が行う行動に対しても使用する。

・周縁部

本論における『周縁部』は、市域内で機能拠点から可能な限り離れた地域・エリアを指すこととする。多くの地方都市において、拠点となる駅・バスターミナルが位置する機能拠点から、郊外に向けて路線バス等の公共交通機関が運行されている。本論における周縁部では、こうした郊外に向けて伸びる公共交通機関にアクセスするにあたって、公共交通機関の空

白が生じてしまうエリアを指すこととする。実際の地方都市における周縁部を考えてみると、農地や山間部といった農山村が当てはまるといえるだろう。

本論における『機能拠点』『周縁部』の示す範囲は、下図のようになる。



↑ 図1 機能拠点と周縁部の領域(筆者作成)

序-5 周縁部と高齢者

近年の地方の状況を鑑みると、都市機能が都市中央部に集約される一方で、郊外を結ぶ公共交通は人口減少や利用者減少によって本数が削減され、利便性が低下している傾向にある。確かに公営・民間問わず赤字路線を抱え続けることは、財政・収益の面からも良いことではないが、公共交通が持つべき機能は地域の住民の生活の足を支えることにある。しかし地方都市では、機能拠点を中心としたエリアや、基幹の鉄道・バス路線から離れるほど、採算性から公共交通機関が削減・廃止される傾向がある。三大都市圏と比べ、地方都市においてモータリゼーションが進んでいる背景には、こうした公共交通機関の脆弱性が関係しているといえるだろう。

次の1章で後述するが、地方都市において少子化と高齢化は避けて通れない問題である。今後、地方都市の人口が減少するにつれて、商店やスーパー等は商圏内の人口減少のあおりをまともに受け、閉店や撤退等に追い込まれることが予測される。特に都市の周縁部での商業衰退は機能拠点のエリアに比べて顕著であり、その地域に住む住民は都市中心部や他地域に買い物に出かける必要が出てしまう。また、商業のみならず行政、医療といったサービ

スも機能拠点のエリアに存在するため、同様のことがいえるだろう。住民自身で自家用車を運転できる人や、公共交通が発達している地域であれば、買い出しの問題は大きな負担にはならない。しかし、高齢になるにつれて身体・認知機能等の運転に必要な能力が低下するため、いくつになっても運転し続けるといったことは現実的ではない。さらに、近年では高齢ドライバーの事故の危険性が認知されるようになり、高齢者自身の判断や親族からの勧めによって免許返納が行われるケースも増えている。公共交通機関のみならず、自家用車という移動手段を失ってしまうと、日常生活にも支障を及ぼしかねない。若年層であれば、仮に周縁部に住んでいても自家用車による移動が可能であれば、生活行動を自由に行うことが出来る。一方で、高齢かつ自家用車を失ってしまった高齢者が、周縁部で自由に生活行動を行うことは難しいと想定される。都市の周縁部の生き残りを考えるうえで、まずは周縁部に住む住民の生活を支えていくことが欠かせないが、その中でも高齢者や個人での移動に困難を抱えた人の生活を支えていく手法が重要となるだろう。

最後に、周縁部の現状を主に高齢者の視点からまとめたい。

- ・ 高齢者に代表される公共交通機関による移動を必要とする人が周縁部には一定数存在する一方で、交通機関の削減や廃止といった需要と供給のミスマッチが生じている
- ・ 移動の不自由さをどのように克服し、周縁部に住む住民の日常生活を支えていくか

この2点を念頭に、後の章では周縁部に住む住民(主に高齢者)の生活を支えていくという視点に重点を置いて議論していく。

第1章 地方都市の現状

1-1 地方都市が抱える問題と現状

1-1-1 人口減少

1-1-1-1 日本全体における人口減少

日本国内において、少子高齢化に伴う人口減少が社会問題として表面化し始めたのは2005年頃である。この年に行われた国勢調査において、日本の総人口が前年度の推計人口から2万2千人近く減少していることが明らかになった。国勢調査を受けて作成された総務省の基本集計結果において「1年前の推計人口に比べ2万2千人の減少、我が国の人口は減少局面に」と見出しがつけられ、結果が公表されたことで人口減少が社会の課題として認識されるようになった。2005年から2010年までの期間、人口は微小な増加・減少を繰り返していた。その後、2011年から現在に至るまで人口減少が一貫して続いており、2011年は日本における「人口減少元年」とされている。

今後の人口減少について、平成27年度に厚生労働省が作成した『厚生労働白書 -人口減少社会を考える-』をもとに触れていく。今後の日本の人口は、2048年に1億人を割る9,913万人、2060年には8,674万人にまで減少すると予測されている。2010年度から半世紀で、現在から3分の1の人口が失われてしまうこととなる。2060年の8,674万人は戦後の1950年代頃の日本の人口に近く、当時の人口規模に戻ると考えられる一方で、人口に占める年齢別の構成は大きく異なったものとなる。1950年は年少人口と生産年齢人口の合計で総人口の95%を占めていたが、2060年は65歳以上の老年人口が39.9%にまで上昇するとされている。今後は人口減少のみならず、年齢層の高齢化も加速していくこととなる。また、仮に最も出生率が向上し、死亡率が低下したと仮定した結果でも、2060年には1億人を割る9,602万人と推定されている。以上からも分かるように、人口減少は避けて通れない課題となる。

1-1-1-2 地方都市における人口減少

ここでは人口減少を地方都市の視点から考える。国全体で人口が減少している中でも、都道府県レベルで見ると人口が増加している地域も見受けられる。2015年の国勢調査によると、平成22～27年までの5年間に於いて、人口が増加した都道府県は8つ(増加率が高い順に沖縄、東京、埼玉、愛知、神奈川、福岡、滋賀、千葉)に留まる。その他の道府県では減少しており、全国平均でも-0.8となっている。上記8つの都県において人口が増加した背景には、大都市圏やその周辺県への人口流入や移住といった社会的要因が強く影響していると考えられる。減少した都道府県に着目すると、3大都市圏から離れた地方の道府県にお

いて減少率の値が大きくなっている。2015年の調査でも、東北や九州、山陰といった地方において減少の値が大きいことが読み取れる。地方都市における人口減少は、大都市圏よりも顕著であることが窺える。

1-1-2 都市の低密化と環境問題

三大都市圏や政令市を除いた県庁所在地において、平均 DID(人口集中地区)面積が 1970 年と 2015 年の比較で 2 倍に拡大したとされている。DID 面積拡大の背景には、都市を無秩序に郊外に発展させていったことが大きく関係していると考えられる。一方で、同調査対象都市における人口増加は、同年比較で 1.2 倍に留まっている。この結果から、人口に見合わないレベルでの郊外への都市拡大や都市中心部での空洞化が起きていることが考えられる。同様に都市の低密化は地方都市でも起きており、都市圏の大きさが変わらないにも関わらず人口が減少していることで、都市内空間内に利用されない空き地・空き家が点在することが問題となっている。平成 30 年時点で全国の空き家は 846 万戸にのぼり、過去 20 年間で 1.5 倍に増えた。また全国の空き地面積も 2013 年に 1554 km²となり、10 年前比で 18.6% の増加となった。こうした問題は、国土交通省の委員会において「都市のスポンジ化」と称され、人口減少社会でみられる典型的な都市空間の変化としている。

こうした都市空間の無秩序な拡大は、住民生活における移動距離を増加させる。モータリゼーションが進行した地方では、移動に自家用車を利用する住民も多い。結果として、二酸化炭素排出量の増加につながる。国立環境研究所の調査(1999)では、県庁所在地の一人当たり運輸旅客部門の二酸化炭素排出量は東京都区部が約 0.5 トン/人であるが、北関東・東北・四国など地方では軒並み 1 トン/人を上回っており、地方都市における自動車依存の高さに起因した二酸化炭素排出が顕著に表れている。また環境省によると、DID の人口密度が高い都市ほど住民一人当たりの二酸化炭素排出量が低くなることが調査で明らかになった。都市が低密化し拡大している現状よりも、都市機能が集約され高密化された都市の方が、自家用車を利用した移動距離が減少するため、環境への負荷を低減させるといえる。

1-1-3 財政の逼迫とインフラ更新

拡大した都市圏は、地方都市の財政にも悪影響を及ぼす。人口減少や少子高齢化によって、税収が減少する一方で、社会保障関連費用は増加していく。財政が厳しくなる中で、拡大した都市圏全体に水道や道路といったインフラを提供・維持していくことは、ますます厳しさを増している。市街地が拡大したことで、人口密度が低密なエリアも含めた都市の隅々までカバーする必要が生じる。除雪を例にすると考えやすいが、市街地の面積が大きいほど除雪が必要な面積は増加し、結果としてコストも増える。その他のインフラにおいても、同様のことがいえる。

経済成長期に多く整備された、橋や水道管といったインフラは、現在更新が必要な時期にあるとされている。水道管を例にすると、2014 年の時点で更新が必要な法定耐用年数(埋設

から 40 年)を過ぎたものが、全国の水道管の 12%を占めている。一方で同年中に更新を行ったものは、全体の 0.76%に留まり、全て更新を行うのに 130 年かかるとの試算もある。橋梁に関しても老朽化による危険性が増したことで、2013 年時点で全国 1400 箇所もの交通規制や通行止めがされている。これらの値は直近になるほど悪化している。こうしたインフラの更新にかかわる予算も、今後地方行政を苦しめる存在となるだろう。

1-2 地方消滅論

本項では、地方都市における人口減少に深く関係してくる議論である、増田氏らが提唱した地方消滅論について述べる。

1-2-1 増田レポートの提起したもの

2014 年に増田寛也氏が座長を務めた日本創生会議の分科会において提唱された、「成長を続ける 21 世紀のために『ストップ少子化・地方元気戦略』」を皮切りに公表された一連の論文・報告の総称が増田レポートである。人口減少を扱った提言は目新しいテーマで無かったが、「地方消滅」というインパクトのある言葉が使用されたこと、全国の市町村の半数近くが消滅するおそれがあるとしてリストアップされたことで、マスメディア等でもセンセーショナルに報道された。

増田レポートの内容を大まかに列挙すると以下のようになる。

- ① 現状続いている地方から大都市圏に向けた人口の地域間移動が続いた場合、2040 年には 20～30 代の女性(人口の再生産力を考えるうえで、この年代の女性数が重要となるため)の人口が 2005 年比で 5 割を下回る自治体＝『消滅可能性都市』が全体の半数を占める。
- ② 現在の日本における人口減少は 20～39 歳までの女性人口そのものが減少していること、主に東京圏を中心とした大都市圏に地方から若年層の人口流入が続いていることの 2 点にある。
 - ・ 20～39 歳の女性
 - ⇒生まれてくる子供の母親の 9 割以上が、この層である
 - 出生率が急上昇したベビーブーム世代も過ぎており、今後は減少する一方
 - ・ 若年層の大都市圏への人口流入
 - ⇒大都市圏では合計特殊出生率が全国平均を下回る地域が多い
- ③ ②を受けて、少子化対策と東京一極集中対策は独立したものではなく同時に解決する必要がある
- ④ 人口の一極集中を防ぐために、地方中核都市を例とした「地域拠点都市」への選択と集中を行うことによって、資源・政策を集中することで若年層が魅力を感じる地域拠点都市を作り出し、人口を留める役割を作り出すことの必要性
 - ・ 地域資源を活かした産業を生み出すこと

- ⇒地方でも生活を送れる環境を整え、地方での人口再生産を促す
- ・地方へ人を呼び込む魅力づくりの必要性
 - ⇒大学再編による進学に伴う人口流失を防ぐ
 - 観光振興や地域資源を生かした魅力づくり

増田レポートでは、このほか女性・人材活用や人口減少と一極集中を改善する長期的かつ総合的な政策の必要性がいわれている。

1-2-2 増田レポートと周縁部

増田レポートは一見すると、大都市圏から地方への人口移動を促すものであり、周縁部にとってもメリットがあるように思われる。しかし、選択と集中という考え方に見られるように、地方の中でも拠点となる場所に集中的に投資するものである。言い換えると、生き残る地域拠点都市と切り捨てられてしまう都市や周縁部が生じてしまう。

地域拠点都市の考え方は、確かに大都市圏への若年層の流失を防ぐ一手として考えられる。大学や職場、流行の最先端など若年層が必要としている機能を満たしている都市を地方に作り上げることが出来れば、大都市圏へ流失する動機も無くなり、地方にも人口を留めることが可能になり得る。ただ、こうした都市が周縁部の身近に形成されることは、かえって周縁部からの人口を吸い上げることに繋がりにくいと考えられる。

ただ、周縁部は一概に切り捨てられる存在ではなく、レポートの中では農山村といった周縁部を、就労や地域資源を生かした産業の場として期待がなされている。そうした地域資源を生かすという手法は、周縁部の在り方を考えるうえで一助となるだろう。

1-3 都市の機能集約

1-2 では増田レポートの観点から、周縁部との関係性について述べた。ここでは、日本において代表的な手法であるコンパクトシティや都市のコンパクト化の観点から、周縁部について述べていく。

都市の機能集約に関して、日本で代表的な集約手法として有名なのがコンパクトシティの理論である。コンパクトシティの考え方は、もともとアメリカや西欧で展開されていた議論である。アメリカでコンパクトシティの考えが生まれた背景には、戦後の都市の郊外拡大に伴うインナーシティ問題が深刻化したことにある。都市郊外への拡大は、ロードサイド型の店舗の立地など広がっていく一方であった。取り残された都市中心部は、移民等の低所得者が住むエリアとなり、治安の悪化や不動産価格の下落などに悩まされることとなる。拡大して衰退した都市中心部を再生すべく、アメリカ各地で1960年頃から都市中心エリアの再生事業が行われるようになった。再生事例の成功例とされるシアトルでは、都市中心部を拠点とする公共交通の整備や中心部において高密度な土地利用を図る、郊外への都市拡大の制限などが行われた。こうした事例は、コンパクトシティの先進的な事例と考えられている。

また、西ヨーロッパにもコンパクトシティの事例が多く存在する。フランスやイギリスなど、ヨーロッパ各地でコンパクトシティの取り組みが行われたのは、1990年以降とされる。ヨーロッパにおいてコンパクトシティ化が広く行われた背景には、都市環境の改善と環境保護の観点がある。それまでは、自動車交通へ依存していたが、排気ガスによる都市環境の悪化や地球環境への負荷が問題となった。そこで自動車交通から公共交通機関への転換を行い、こうした課題を解決する手法として、コンパクトシティが普及した。アメリカや西欧での事例は、必ずしも日本の都市の現状に即したものではないものの、問題の本質には近いものがあるだろう。

日本におけるコンパクトシティの考え方に関して、国土交通省が平成27年に発表した資料から整理していく。先に述べたように、地方都市が抱える課題として急速な人口減少と高齢化、都市拡大と市街地の低密化のほか、将来的な住民サービス提供の困難性がある。こうした問題に対処し持続可能な都市を可能とするためには、小手先の対応ではなく都市全体の空間の再編の必要性があるとしている。「コンパクト+ネットワーク」という考え方が提唱されており、限られた資源の集中的・効率的な利用を行うことで持続可能な都市・社会が実現できるとされる。日本型のコンパクトシティの考え方は、先に挙げた地方都市の課題の中にある、高齢者の生活や子育て環境の向上、持続可能な行政運用や地域経済の維持、地域・自然環境保全の観点のほか、都市空間再編による防災機能の向上といった、日本ならではの観点も盛り込まれている。日本におけるコンパクトシティの事例としては、富山市や青森市、松山市などが先例とされる。

富山市の事例から、コンパクトシティの現状と周縁部について考察する。先述した国土交通省が作成した資料には、コンパクトシティは全ての人口集約を図るものではないとしており、農山村等にも一定の人口密度を維持するものだとしている。近藤智士・数井航平・野際大介(2020)は、2005年から2015年までに行われた3度の国勢調査をもとに、富山市の市街化区域とその他地域の人口変化を分析している。調査によると、市街化区域と非地域における人口割合の変化は2005、2010、2015年の順に、市街化区で74.2%、74.6%、75.4%と僅かに増加、その他地域で25.8%、25.4%、24.6%と減少していることが明らかになった。この期間における市全域の総人口は約42万人程度であり、大きな変化はなかった。また同研究では人口集積をメッシュ化して分析しているが、「人口が集積しているメッシュと人口が減少しているメッシュの格差が開きつつあり、人口が消滅したメッシュは都市中心部から離れた「南部の中山間部で多く観察された」ことが明かされた。このことから、都市のコンパクト化によって規模は小さいものの機能拠点に向けた人口集積が起きていることが読み取れ、周縁部の人口流失や消失が起きていることが分かる。コンパクトシティの考え方は、周縁部を救いうる手法であるとは言い難いだろう。

第2章 周縁部が果たす役割

本章では、周縁部の必要性について考察するとともに、周縁部を維持する上で重要になると考えられる点を整理したい。

2-1 周縁部はなぜ必要か

本論における周縁部はなぜ必要なのだろうか。都市の機能集約が進んだ都市を仮定すると、機能拠点から離れるほど、交通や経済、商圈等の結びつきが弱まることが想定される。すなわち、周縁部ほど機能拠点から取り残されやすい存在であるといえる。取り残された地域は、いずれ衰退して消滅していく。結果として機能拠点を中心とした僅かなエリアだけが残る都市となる。

同様の現象が、地方都市の至る所で現在起こっている。この現象が進行し続けたと仮定すると、地方の都市は機能拠点を中心とした僅かなエリアが残った都市が、あまた見られるだけの地域となる。機能拠点は、行政や病院、銀行や商業施設といった住民生活の機能が集まっている場所であり、こうした施設に地域の特性や魅力を見出すことは難しくなるだろう。都市内部に旧市街が残っている場合など都市内部に地域らしさを抱えている場合は除くものの、都市内部に残る歴史的建造物や市街においても、後継者不足や再開発、災害対策などの課題を抱えている。都市機能を再編していく過程で、そのエリアや建物が取り壊されてしまうことも想定される。また、増田レポートが想定する能に重視した都市を築くことは、同様にその都市や地域がもともと保持していた魅力を損ないかねないのではないか。例えば、東京への一極集中を防ぐべく、東京に機能面で遜色のない都市を築くことを考える。機能面で遜色がないことで、若年層等の人口保持の役割は果たすだろう。しかし、その場に形成された都市は、あくまでも「東京を模倣した」都市に過ぎない。その地域らしさや場の魅力は失われた都市が形成される。

つまり、周縁部が消滅して機能が集約されていくにつれて、その地域や都市の特性や魅力が見出せなくなり、ありふれた都市景観が広がるだけとなる恐れがある。このような均質化した都市が全国に広がっていけば、現存する都市の魅力や特性も失われてしまう。こうした都市の均質化を防ぐうえで、周縁部を維持していく必要があると考えられる。

○周縁部が都市に個性を与えている事例 – 神奈川県箱根町を例に –

ここでは周縁部を切り捨てるのではなく、周縁部の資源や個性を活用することで、町そのものに魅力を作り出していると考えられる実際の事例として箱根町について触れたい。

箱根町といえば、全国的にも有名な温泉観光地であり、温泉以外にも多くの美術館や大涌谷・芦ノ湖といった目玉を持つ観光地であり、町内全体に観光地や温泉宿、保養地が点在している。箱根町における機能拠点は、町役場や主要な鉄道駅である箱根湯本駅が立地する湯

2-2 周縁部を維持するには

ここでは周縁部を維持していくうえで重要な点を整理する。周縁部を維持していくうえでは、周縁部の持つ地域資源を活用すること、周縁部と機能拠点の双方からの結びつきを維持して周縁部での生活を維持することの2点にあると考えられる。

まず、地域資源を活用する観点であるが、大きく分けて

- ① 周縁部の資源を掘り起こすこと
- ② 周縁部の恩恵を機能拠点が受けられる関係構築

の2つに分けられるだろう。

①についてであるが、先の項で述べたように、都市の機能面での集約が進行することは、結果として都市全体で地域らしさを失ってしまうことに繋がる恐れがある。周縁部の自然や観光資源を発掘することで地域らしさや魅力を見出し、周縁部を含めた市町村全体での存続を図ることが可能になれば、仮に機能拠点が均質的なものとなってしまっても、都市としての魅力を保持していくことが可能となるだろう。次に②についてだが、周縁部の地域資源を生かすという点で、農林水産資源を特産品として活用することも考えられる。例えば機能拠点到農作物を供給する地として周縁部を位置づけることや、林業資源を生かした特産品づくりを行うことなど、その都市や地域内における周縁部の必要性や役割を与えることが考えられる。「その地域でしか」という役割や必要性を周縁部に与えることが出来れば、消失を防ぐ一助となり得るかもしれない。①や②といった議論には、地域振興や地域の魅力発掘といった分野が関係してくるが、それらを扱った研究は多く存在するため、本論では周縁部における地域振興や魅力創出のかたちについて第4章で触れたい。

次に、結び付きを維持して生活を支えていく点である。周縁部を維持していくことには、主に3つの意味があると考えられる。第一に、周縁部消失による都市の均質化の促進を防ぐことにある。第二に、周縁部での生活を続けてもらうことで、多様な地域資源の選択肢を確保することにある。機能拠点を取り巻く周縁部が多いほど、地域性や自然環境などの選択肢は自ずと増える。最後に、周縁部における地域資源や魅力発掘後の拠点として機能し得るからだ。仮に観光など、周縁部の地域資源を生かした振興が完成した後のことを考える。その際に、振興の拠点が人里離れた場所にある場合に比べて、ある程度の住民生活が行われている地域が近いことで交通アクセスが容易であるほか、宿泊・商売といった事業も行いやすくなるだろう。

こうした点から、本論では周縁部と機能拠点を双方から結び付けて、周縁部に住む住民の生活を支えていく手法を模索していく。後の章(4-1)において詳しく触れるが、周縁部は比較的高齢化率が高い地区が大多数を占めると想定されるため、考察する手法の中には高齢者住民の視点を多く取り入れることにする。

第3章 拠点と周縁部を結び付ける

本章では、国内で行われている事例を参照に機能拠点と周縁部を結び付ける手法について考察する。

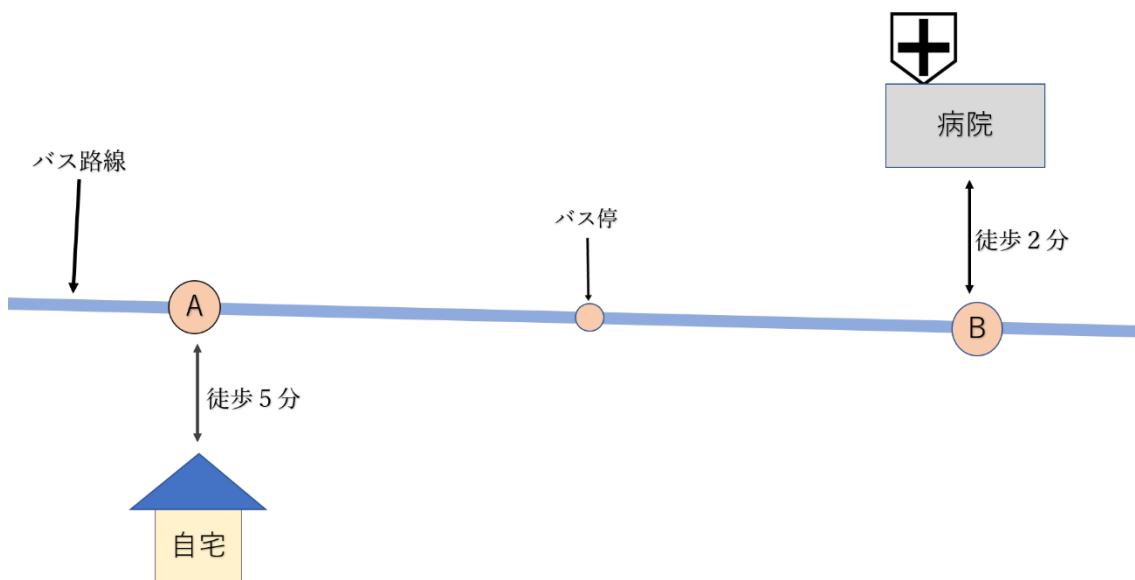
3-1 交通の観点から

ここでは、移動の機能に関連した事例を扱う。

3-1-1 デマンド交通とは

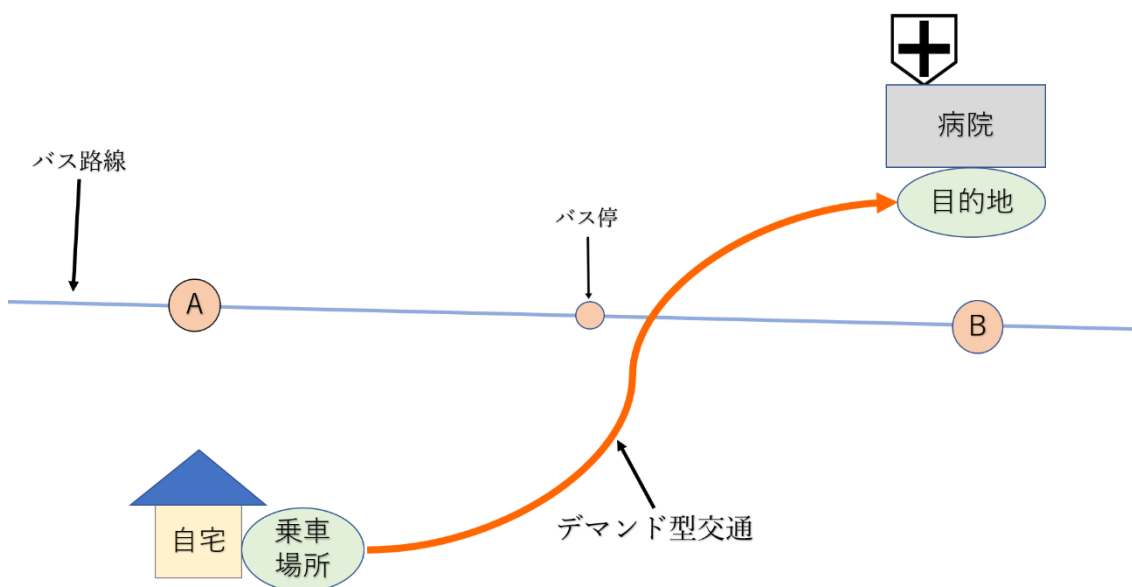
公共交通網の縮小が問題視される中で、新しい地域の交通の足として近年注目されているものに「デマンド型交通」がある。路線バスやコミュニティバスのような決まったルートや時刻に運行される路線定期型交通と大きく異なる点として、利用者の予約がないと運行されない点と利用者の希望に合わせたルート設計の2点が挙げられる。

下の図を用いて説明する。ある住民が自宅から病院に、公共交通機関を用いて向かうことを想定する。まず、バス路線を利用した方法を考える。自宅から最寄りのバス停まで5分歩き、バス停でバスを待ち乗車する。その後、病院の最寄りのバス停で降車し、病院まで1分歩いて到着する。これが従来の路線定期型交通での移動になる。



↑ 図3 路線提携型交通の形態

次に、デマンド型交通を利用した方法を考える。まず、デマンド交通を利用したい時間と希望する乗車場所(家の前)、目的地(病院)を予約時に伝える。希望した時間に予約した家の前に到着した自動車に乗り、目的地の病院で降車する。これがデマンド型交通を利用した移動である。



↑図4 デマンド型交通の形態

デマンド交通には先述したようなドア to ドアの運行方式と、運行エリア内にバス停よりも高密度で設定された停留所の中から、乗車場所と目的地を指定して運行する方式、バス路線のように決まったルートは設定されているものの希望する時間に運行する方式など、地域の実情に合わせた多様な運行形態がとられている。(国土交通省の分類では定路線型、自由経路ドアツードア型、迂回ルート・エリアデマンド型、自由経路ミーティングポイント型の4つに大別している。) またルートのみならず運行ダイヤ、停留所の設置方法など、多様な要素で細かく分類される。

デマンド型交通は予約が前提で運行が行われることで、必要な時に必要な場所で運行が可能のため、乗客がないのに運転される路線バスの発生などを防ぐことにつながる。そのため、デマンド型交通は路線定期型交通の課題を一挙に解決する手段と捉えられやすい。しかし、一人当たりの運行経費を平均すると、一般的にデマンド型交通の方が高くなる傾向にある。デマンド型交通は、プラスの側面ばかりが着目されたことによって、国内でも多くの都市で導入事例がある。ただ、デマンド型交通を導入した市町村の約7割で運用見直しが考えられているとの結果もあり、国内では失敗例が多いのも事実である。

3-1-2 デマンド交通の具体例 -チョイソコとよあけ-

3-1-2-1 チョイソコとよあけとは

『チョイソコとよあけ』とは、愛知県豊明市で行われているデマンド型交通の愛称である。豊明市は人口約7万人の市である。豊明市における公共交通機関には、南北に走る名鉄本線、市の西部から中心部を巡る豊明市の循環バス「ひまわりバス」、市中央部から東側に伸びる名鉄バスの3つが存在している。市役所や病院、銀行といった主要な施設は、市の中心部に立地している。

チョイソコとよあけはアイシン精機株式会社が運営する、高齢者を中心とした人々の健康維持・増進を目指した移動支援サービスであり、デマンド型交通の形式がとられている。利用には会員登録が必要である。利用料金は1回200円と、比較的安価に抑えている。2018年7月から豊明市と共同で実証試験を行い、2019年4月から正式運行が開始された。豊明市の事例がアイシン(株)の展開する移動支援サービス「チョイソコ」のモデル事業となり、現在では兵庫県猪名川町や群馬県明和町など全国10か所において実証実験・事業展開が行われている。

チョイソコとよあけは、豊明市における公共交通空白エリアをカバーすることと高齢者等の外出を促進して健康維持を図ることにある。豊明市には、公共交通の空白地域となっているエリアが存在している。市北東部の沓掛エリアと北西部の仙人塚・間米エリアである。両エリアに点在する住宅地停留所から、主に市の中心部にある公共施設や事業所に設置されている停留所を結ぶスタイルで運行が行われている。また、チョイソコを利用して外出を促進することで、高齢者の健康維持・増進を図るため、市と連携して外出するための目的となるイベントの開催にも取り組んでいる。公共施設などでイベントや公演を行っており、麻雀やカラオケなど高齢者が楽しめる内容が多い。また過去にはチョイソコが主催するイベントで豆腐作り体験を行うなど、多様な人々が楽しめるように幅広いイベントを開催している。こうしたイベントは、チョイソコ通信というパンフレットで告知される。チョイソコ通信ではイベント告知のみならず、地域の話や施設も取り上げられており、外出の目的づくりのきっかけにもなっている。

チョイソコとよあけの大きな特徴として、運行エリア内にある病院や銀行、商業施設が運営主体に対して資金を出資していることが挙げられる。こうした出資があることで、事業継続や採算性を維持することが可能になるだけでなく、利用者も一回200円で利用できるというメリットが生まれている。エリア内の施設が出資をする背景には、顧客獲得というメリットが存在する。チョイソコの停留所の中で、主に住宅街で住民が自宅からの乗降に利用する住宅地停留所、公共施設や公園等に設置された公共施設・公園・墓地停留所を除いた停留所は、事業所停留所と呼ばれている。先述したような出資を行った施設に設置が行われるのが、この事業所停留所である。自らの施設に停留所を設置したり広告を出したりすることに

よって、自らの施設にも利用客が立ち寄ることになり、固定顧客獲得につながるという利点がある。こうした施設はエリアスポンサーと呼ばれる。実際にチョイソコ利用者に行った調査でも、日常の外出目的は「通院」が 65%と最も多く、「買い物」が 61%と続いていた。この結果からも、エリアサポーターにとっても出資に足りる十分なメリットが得られる仕組みとなっていることがわかる。

最後に、チョイソコとよあけの利用者に行ったアンケート結果の一部を紹介する。利用者の年齢層は 65 歳以上が 93%、うち 80 歳以上が 37%を占めている。また、利用者のうち免許返納者が 25%、もともと保持していない人が 27%と 5 割以上であり、現在保有している人が返納後に利用したい交通手段として、チョイソコ、家族の送迎と続いた。以上からも、チョイソコが移動手段を失った高齢者の、新しい外出手段として作用していることが窺える。

3-1-2-2 チョイソコとよあけの事例が抱える課題

チョイソコとよあけが抱える課題も存在する。

利用者アンケートでも多く述べられたのが、利用可能時間帯や利用可能日の拡充である。現状として、チョイソコが利用可能なのは平日の 9～16 時までと短い時間に限られている。採算性の面などから致し方ない事情であるかもしれないが、アンケートでも 17 時代や土休日の運行を望む声も多い。住民の外出促進や住民生活を支援する交通機関として、利用可能な時間の制限が大きいほど、住民の行動選択の自由が少なくなってしまうことは容易に想像できる。

次に、システムそのものに関するものである。まず、チョイソコが複数の利用者と一緒に乗り合いする制度であることによって生じる予約不成立の問題である。利用経験者の 4 割で予約が取れなかった経験があり、そのケースでは 3 割近くが割高なタクシーを利用したことが分かった。また、利用が片道利用にせざるを得ない問題も生じている。全体の 7 割が行きもしくは帰りの片道だけでのチョイソコ利用経験があった。理由として最多であったのは、「用事が終わる時間が分からず予約できなかった」というものである。チョイソコは、利用の 15 分前までに電話で予約を行う必要がある。通院や買い物など、多くの住民行動では当日の施設の混雑等によって正確な終了時間を判断するのは難しい。そうした住民生活での時間的な不正確性に対して、定期型交通よりもデマンド型交通の方が対応はしやすいのではないか。

いかに住民生活の自由に制限を設けることなく、便利な交通手段としてのシステムを構築していくかが大きな課題となるだろう。

3-1-2-3 事例のまとめ

チョイソコとよあけの事例は、地域で交通を支えていくことのモデルのような事例となっているのではと考える。確かに運行上の課題はまだまだ山積しているものの、交通を支え

るために行政のみならず地元企業や施設が協力していく姿勢は、他の地域においても参考となるのではないか。地方都市において、高齢者が購買・消費を行う経済活動が占めるウエイトは大きい。そうした経済活動を行う上で移動手段は欠かせない存在であり、自家用車を持っていない人が利用できる交通手段を地域で残していくことは、結果として地域経済の存続にもつながると思われる。

3-2 買い物の観点から

ここでは、周縁部に対する買い物支援サービスの事例を主に取り上げる。「公共交通を利用して機能拠点に買い出しに出る」といった形態は、デマンド型交通に代表されるような交通機関が存在している前提での議論となるため割愛し、ここでは周縁部から出ることなく買い物が行えるサービスを扱うこととする。

3-2-1 移動販売車

移動販売車は特定の固定店舗を持たずに、自動車などで販売を行う販売形態のことを指す。本章で扱う移動販売車は、都市部やオフィス街で見かけるキッチンカーやフードトラックではなく、過疎地等の買い物弱者が存在する地域に出向き、日用品や食料品を提供する形態のことを指すこととする。買い物弱者に関する明確な定義は存在しないが、農林水産省では「高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方」、経済産業省では「流通機能や交通の弱体化とともに、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」を指すと定義している。定義が明確ではないため、調査主体によってその実数が大きく変化してしまう。実際に愛知県が住民への調査の結果をもとに、様々な定義に当てはめて県内の買物弱者数を推計した例では、約 8.2～31.1 万人まで買い物弱者数の値に大きな開きが見られた。ここでは、周縁部における買い物弱者を想定しているため、経済産業省の定義を利用する。

買い物弱者を支援する移動販売車の多くは、山間部や買い物が不自由な都市郊外で展開されることが多い。トラック等の荷台に商品を積んで対象地域まで運搬し、対象地域の集落の中心地や広場・集会場といった特定の場所に停車し、荷台の幌や扉を開放する。荷台そのものが商品陳列棚となっている方式や荷台から商品を広げて販売する方式など販売形式は多岐に渡る。販売者が商品を展開すると地域住民が購入に訪れ商品を購入し、時間や品切れとなったタイミングで撤収していく、というのが移動販売車の大きな動きである。

移動販売の優れている点として、事項で述べる買い物代行サービスやネット通販と比較して送料の負担が小さいことが挙げられる。それらの通常の配送料金が安くても数百円程度するのに対し、一般的に自動販売車における送料分の商品値上げ幅は 10～数十円程度とされている。また集落や居住地付近に来て販売を行うため、周縁部から機能拠点に出かけるのに比べ、僅かな移動距離で買い物が行える。そのため自家用車を保持していない高齢者でも、買い物が行えるようになる。さらに販売者が来る曜日・時間帯は基本的に事前に告知さ

れているため、その時間帯に地域の住民が移動販売車に集うことになる。買い物の機会のみならず、地域住民同士が顔を合わせてコミュニケーションが行える場にもなっている。急ぎの買い物が無い住民が移動販売車のもとに向かい、買い物はしないものの販売員や他の住民と会話をするために出かけるといった、外出の機会を作る二次効果を生み出している。移動の自由が奪われるほど、外出の機会が減少するとされている。高齢者自らの能力で外出が可能な範囲内に外出の目的が形成されることは、外出を通じた身体機能の維持や健康増進の一助にもなる。移動販売車では店舗よりも規模が小さいため商品数に限りは出てしまうものの、高齢者自身が自ら選ぶという行為を行えることにも価値があるといえる。

かつては買い物弱者を支援する移動販売車の多くは、地域のスーパーや農協、企業が運営するケースが多かった。しかし、昨今ではセブン-イレブン・ジャパンといった大手企業も参加するようになった。結果として、移動販売車による交通弱者の支援の取り組みは少しずつ拡大している傾向にある。企業側としてはCSR活動として社会に還元できるほか、国連が定めた持続可能な開発目標(SDGs)の目標の一つ「住み続けられるまちづくりを」を支援する目的で行っている事例も見られる。

移動販売車による買い物弱者支援が広がりつつある一方、課題も存在する。まず、採算性を確保するのが難しい点がある。移動販売車を行う上で、ガソリン代や自動車の維持・管理費、販売員などの人件費など、様々なコストが発生する。企業が社会貢献活動等で取り組んでいる場合を除くと、行政等からの支援金を合わせて最低でも実質黒字を達成できなければ、事業継続が困難となる。継続が困難になれば移動販売が中止され、販売地区でサービスを利用していた住民が、買い物の手段を喪失することに繋がりがねない。また、トラックに積める量という限られた量が存在するため、店舗型の場合よりも利用者が望む商品が得られにくいという課題もある。多くの運営主体では、利用者からの要望を汲み取ることで商品内容を改善する努力が行われているようだが、それでも急な要望には対応しきれない。そうしたケースでは、早くても次回以降の移動販売時に希望する商品を提供することになる。そうした点は、ネット通販や次項で紹介する買い物代行サービスに劣っている部分だといえるだろう。

3-2-2 買い物代行

このサービスは名前からも分かるように、利用者に代わって運営者が希望する商品を店舗や関係先企業から入手し、利用者のもとに届けるものである。サービスの内容は運営主体により様々である。例えば商品選択では、事前に利用者に配布されたカタログから商品を選ぶもの、顧客が提示した欲しい商品リストをもとに商品を届けるものなどがある。また商品の届け方についても、宅配便やネット通販と同様に配送されるものから、訪問スタッフが利用者の家を訪ねて直接商品を手渡しするものなど多岐に渡る。

買い物代行が優れている点として、家まで商品が直接届くことがあるだろう。直接家まで届けば、移動手段を失った住民でも買い物に困ることはない。高齢者には持病等で体が不自

由であったり、寝たきりであったりする場合も多く、こうした住民は前述した移動販売車を利用することは難しいが、買い物代行であれば問題がない。また、移動販売車に比べて多様な商品を選択可能なため、真に欲しい商品が手に入れやすいのもメリットといえる。買い物代行のサービスの中には訪問スタッフが商品を届けるものもあり、そうした例では利用者の健康面の変化や日常生活の違和感などをスタッフが気づくことが可能となり、孤独死や病気の早期発見の一助となるだろう。

買い物代行が抱える課題として、外出機会の減少が挙げられる。一般に外出機会が減少するほど、一日当たりの歩数も減少するとされており、足腰の機能低下や全身の運動機能の低下につながるといわれている。特に下半身の機能・筋力低下は、寝たきりや病気の原因にもなりやすい。また外出機会の減少は、他者とのコミュニケーションの減少に繋がる。同居人がいる場合はまだ良いが、近年は高齢者のみ世帯や高齢者単身世帯の割合も上昇している。他者とのコミュニケーションが減ることは、生き甲斐の喪失だけでなく、孤独死や地域のコミュニティの消失といったリスクにも結びつきうる。

3-2-3 現状と課題

上の2項で述べた以外にも、移動商店街や生活圏内に新しいローコスト店舗を営業するなど、買い物弱者を支援する取り組みは様々行われている。しかし、こうした買い物弱者を支援するうえで大きな課題となっているのが採算性の問題である。総務省が行った調査結果においても、こうした買い物弱者に対する取り組みを行っている運営者の7割近くにおいて、経営は赤字であるとのデータがある。また黒字であると答えた団体においても「行政から委託を受けて実施しており、赤字分も補助金で補填している」や「ボラティアの活用や自治会・社会福祉協議会等からの寄付金を支えにしている」といった声も多く、買い物弱者の支援を営利行為として継続していくことは難しい現状が窺える。こうした結果からも、周縁部における買い物弱者を支援する取り組みを行っていく上では、企業の社会貢献活動に頼るか行政等の支援金が不可欠であるといえる。企業の社会貢献活動に頼る手法では、比較的利益に対する寛容性や補助金等の行政負担が軽減できることが見込める一方で、企業の業績悪化等を受けると事業から撤退されてしまう可能性が濃厚である。そのため、行政等の補助金等を利用した手法が現実的であると考えられるが、公費を利用した活動を行うのであれば、より地域に根差した活動等を行って貫うことが必要なのではないか。例えば、買い物代行サービスの例で挙げた訪問員が直接手渡しする事例のように、少しでも高齢者の生活状況や安否把握が行える取り組みに優先的に補助金を出すようにすることで、行政としても住民の状況や課題を把握しやすくなり、その後の対応に役立てることが可能になる。確かに、販売員や運営者に過度な負担を強いることはあってはならないが、より地域に根付いた運営を行う主体に優先的・豊富な補助金を支給することで、地域状況を把握しつつ運営も維持できるという行政・運営主体の双方にメリットがある仕組み作りが可能なのではないかと考える。

また、上記2項や他の買い物支援サービスにはそれぞれの得意・不得意が存在するため、地域を支える買い物サービスを一つに限定するのではなく、複数の事業を使い分けていくという考え方を持つ必要もあるだろう。

3-3 その他サービス

3-3-1 医療サービス

3-3-1-1 訪問医療とは

機能が集約された都市において、大病院やクリニックの多くが都市中央部に集積することが考えられ、山間地域や周縁地域では個人開業医の診療所が地域内に存在していないエリアも多く存在する。そうした地域において主流となっているのが、訪問医療・訪問看護と呼ばれるサービスである。訪問医療とは、一人で通院が難しいな患者のもとへ医師が定期的に訪問診療を行い、計画的な治療・健康管理等を行う行為を指す。また体調の急変といった緊急時には、臨時の往診や入院先の病院を手配することもある。医療関係者が個別の家庭を訪問するため、患者は主治医と健康面の相談が行えるのみならず、日常生活やとりとめのない話題などを会話する機会が得られる。主治医側としては、健康状態の把握や自宅から分かる生活状況の把握のみならず、そうした情報をもとに栄養指導や転倒・床ずれ・寝たきり防止といった健康面でのリスク回避へのアドバイスや健康寿命の増進を図ることが可能になる。

3-3-1-2 訪問医療の課題

訪問医療の課題として、少ない医師への負担集中、訪問医療サービスそもその現状、医療控えが挙げられる。

まず、地方都市における医師数の減少が原因となって起こる、少数の医師への負担増加の問題が挙げられる。地方において医師が慢性的に不足している状況は改善されておらず、背景には交通アクセスに優れた大都市に大病院や特殊な機能を持つ病院を集積させ過ぎてしまった点や、他の若年層の思考と同様に医師自身の心理として都会志向がある点、現状として一人の医師当たりの負担が極めて大きくなっている地方への就職を避けている点など、多様に考えられている。在宅医療の利用者は医療施設に通院する患者より虚弱であることが多いと言われている。そのため、病態変化に対応できるように24時間体制を築くことが求められている。ただでさえ医師数が不足している地方において、訪問医療が医師に与える身体・精神的負担は極めて大きいとされる。

次に、訪問医療そもその抱える課題がある。先述したように急変に対応すべく24時間体制が求められているが、地方病院の中には24時間体制が構築できないことによって、在宅医療診療の展開を行っていない病院が多く存在する。在宅医療に取り組んでいない全国

の医療機関を調査した結果によると、7割超が「24時間体制が築けない」ことを理由としていることが明らかになった。背景には医師数やベッド数、システム面などが影響しているとされているが、これらは地方の医療における課題とされていることから、地方都市においては在宅医療そのものの制度が十分に構築されていないことが想定される。また、訪問医療の利用者数が病院のカバーできる数を越えている地域も存在し、そうした地域では新たな利用者の受け入れが行えない問題や、一人当たりの診療時間や患者と医師間のコミュニケーションが削減されてしまう問題が生じている。

3-3-2 行政サービス

行政上の申請や手続きにおいても、オンラインシステムの構築が進行中である。オンラインでの手続きが、より簡単に手軽に行えるようになれば、周縁部から出ることなく行政手続きが行えるようになるだろう。

しかし、現状では制度が不十分であり、地方のみならず都市部においても手続等で行政施設を訪れる機会はまだ多い。そのため、現状では周縁部から機能拠点にある行政機関に向く必要があり、自家用車などの移動手段を持たない住民は公共交通機関等で支援を行っていく必要があるだろう。

本章全体を受けて、周縁部と機能拠点を生活の面から結び付ける手法として様々な手段が存在することが明らかになった。しかし、各手法それぞれにメリット・デメリットがあり、それぞれを組み合わせることで周縁部における需要を満たしていくことが必要となるだろう。

第4章 中心から周縁部に向けた結びつき形成

この章では、機能拠点や大都市圏から周辺部に向けた結びつきの必要性とあり方を考察する。

4-1 機能拠点から周縁部への結びつきが必要な訳

第3章で述べたような周縁部の生活を支えていく諸手法の構築だけでは、周縁部の生き残りを図るうえでは不十分であると筆者は考える。人口の再生産性が低いことによる消滅可能性が大きいことが、中心からの結びつきが必要だと考えた一因である。

地方都市における人口減少や高齢化進行の原因の一つに、大都市圏への若年層人口の流失が考えられる。就労や就学といった目的での流失のみならず、若年層が心理面で持つ都会志向の風潮は未だに拭うことが難しい。実際、コロナウイルス流行が顕著になった2020年になるまで、長らく東京都市圏では人口の転入超過が続いた。地方都市での人口流失を都市内部のレベルで見ると、機能拠点と比べて周縁部でより顕著になるのではないだろうか。大野晃(1991)が提唱した限界集落という概念がある。限界集落を簡単に説明すると「集落人口の半分以上が65歳以上の高齢者となり、社会的共同生活の維持・存続が困難な状況にある集落」のことを指す。国土交通省が行った疎地域現況調査(2015)によると、前回調査からの5年間の間に170以上の村落が消滅したとされる。消滅した村落は、東北、四国、九州が特に顕著であった。同調査では全国で1万3千箇所超の村落が、限界集落として集計された。限界集落にみられる特徴として、人口10人・世帯10未満の超小規模集落、高齢化率が他と比較して高い、都市中心から離れた山間等の末端部、という3つを挙げている。また、総務省が過疎地等の集落についてまとめた報告書(2020)では消滅が危惧される集落の特徴として、人口・世帯数の小規模な村落や高齢化率が他と比較してより高いこと、存続する集落よりも行政機関からの距離遠いことや山間部等である、と挙げる。両省の調査結果を踏まえると、本論における周縁部に多くの限界集落や消滅可能性がある村落が位置しているといえるだろう。

結果を踏まえ周縁部について考察すると、周縁部内での人口再生産性の回復や他地域からの若年層の人口流入が行われなければ、周縁部は消滅してしまうだろう。消滅を防ぐうえでは、上記のような人口の流入が不可欠となる。だが、機能拠点や大都市圏に住む住民が、急に思い立って周縁部に住むことは極めて考えにくい。周縁部に住みたいと思える魅力や住生活を支える機能があって、はじめて住みたいと考えるだろう。

事項以降では、周縁部の魅力をいかに発信し、機能拠点→周縁部の結びつきを築きうるかを考察していく。

4-2 具体的な施策

4-2-1 観光による結びつき

周縁部と機能拠点や大都市圏との間に結び付きを構築するうえで、観光という手法は一番取り組みが容易な手法ではないか。一般に機能拠点や大都市圏と比べ、周縁部の方が自然や古くからの文化・生活様式が残りやすい。また周縁部は都市内における農業生産の拠点としての役割を担っていることも多い。近年の観光では、体験型の観光消費である「コト消費」が注目されるようになった。周縁部が持つ自然や文化は、こうしたコト消費と相性が良いと思われる。例えば、自然環境を利用した体験型アクティビティや農業体験などが考えられる。実際に、こうしたコト消費を売りにしている観光地や旅行プランも存在する。地域資源を生かした観光のカタチが、周縁部における魅力になりうるのではないか。

しかし、観光による振興にも課題はある。まず、地域の資産や特徴を洗い出し、観光の目的地とすることの難しさである。観光による地域振興は全国各地で行われており、その地域ならではの魅力を見出すことが出来なければ、他の数多の観光地に埋もれてしまい失敗してしまうことが想定される。観光振興やブランド化の失敗例は全国に存在しているのが良い例である。だが、その土地らしさを見出す産みの苦しみはあるものの、仮に振興に成功することが出来れば、差別化を図れる大きなアドバンテージとなり得る。また周縁部だからこそその課題に、アクセスの不便さがあるだろう。周縁部は交通の便が悪い地域である。仮に観光による進行が成功したとしても、アクセス性の改善が行われなければ、客足は遠のいてしまうだろう。観光による振興を考えていくうえで、振興内容のみならず、振興後のアクセス性や課題を考えて予め計画を策定しておくことが、無理のない持続的な観光を行っていくうえで欠かせないだろう。

4-2-2 居住地としての選択

若年層の居住地としての活用も、機能拠点からの結び付きを築く一手となりうる。若者の地方への移住は近年注目されており、内閣府のまち・ひと・しごと創生本部が行った調査(2020)では東京圏(東京・神奈川・埼玉・千葉)に住む人の約50%が「地方移住に関心がある」と回答したとされる。関心がある人を対象に就労したい仕事を尋ねたところ、農林業が15%で最多となった。また、地方の市町村も移住者の受け入れに対する支援を様々に行っており、居住先の確保の支援や補助金による援助など、様々な施策が打ち出されている。移住に関心のある若年層を周縁部に取り込み、周縁部を生活の拠点として貫く流れが構築できれば、限界集落や消滅可能性に歯止めを掛けることが出来るかもしれない。

移住における課題にも、先述した観光と同様に、その地域の魅力やらしさを広く知ってもらい、移住先として選択してもらうことの難しさがある。また、まち・ひと・しごと創生本部が行った同調査では、地方生活におけるネガティブなイメージを要素として、「公共交通

の利便性が悪い」や「日常生活の利便性が悪い」が多く挙げられた。この要素は、まさしく周縁部が抱える現状といえるだろう。移住先としての施策を打ち出していくうえでは、こうした周縁部の課題を克服できる仕組み作りが優先されることが欠かせないといえる。

4-3 周縁部の魅力に気づくこと

機能拠点に立地する教育機関との連携など魅力発信や結びつきの手法は様々あるだろう。その地域の実情にふさわしい形態をとることで、機能拠点や大都市から周縁部に向けた結びつきの構築を成しうるだろう。ただ様々な手法を打ち出す前に、周縁部が持つ課題そのものへの対応が行われなければ、それらの手法の成功や持続は極めて難しいだろう。また4-2で挙げた観光と移住についても、観光による魅力発信がなされてこそ移住に繋がるという流れが存在するのではないか。周縁部に向けた結びつきを考えるうえでは、段階を踏んだ取り組みを行っていくことが必要であり、計画に基づいて進めていくことが重要になるだろう。

また機能拠点に住む住民が、周縁部の持つ魅力を自らの都市の魅力として自覚することが出来れば、都市機能集約による都市の均質化を防ぐことに繋がると考える。周縁部の住民は高齢者が多いのに比べると、機能拠点に住む住民は比較的若年層であることが想定出来る。若年層はSNS等を活用した情報発信に優れており、彼らに周縁部が魅力的だと自覚させ巻き込むことが出来れば、他都市や大都市圏への情報発信のみならず、その魅力が都市の魅力として定着する、すなわちブランド化できる可能性を秘めているのではないだろうか。

第5章 オンラインによる結びつきの可能性

本章では、昨今のコロナウイルス流行を受けて急速に利用拡大したリモートツールやオンライン上での意思疎通の形態が、都市において機能拠点と周縁部を結びうるかを議論する。

5-1 コロナウイルス流行を経て普及したオンライン

2020年初頭から日本国内においても、新型コロナウイルスが流行した。4月7日には東京をはじめとする7都府県に緊急事態宣言が行われ、同16日には全国に対象地域が拡大した。一部地域では翌月末まで宣言が継続された。宣言解除後も、複数回にわたり感染の拡大や感染者数の増加を繰り返しており、明確な終息には至っていない。

そうした環境下で、通勤や通学といった流行以前の生活とは異なる、「新しい生活様式」という考え方や生活が普及するようになった。特に、緊急事態宣言が発令された時期には、都市圏への通勤・通学という行為が感染拡大の危険性を持つことから、企業では在宅勤務、学生はリモート授業というスタイルが導入された。この時期に急速に普及したのが、zoom等に代表されるリモートツールやオンラインコミュニケーションツールである。

5-2 都市の観点からみたオンライン

都市の観点からリモートやオンラインを考えるうえで、一番の特徴と言えることは地理的距離が撤廃されることだろう。例えば大学の講義を例に考えると、リモート以前は自宅から大学に通学する必要があるため、通学可能距離に自宅を設置する必要があった。リモート講義に移行すると、通学の必要が無くなるため、極端な例では東京に所在する大学の学生でも沖縄の離島の実家から出席が可能になる。同様のことは住民生活にも役立てることが可能ではないかと考え、第3章や4章で取り上げた事例を中心にオンラインツールの可能性や課題を考察していく。

5-2-1 住民が行う行動の観点から

5-2-1-1 周縁部の住民が行う生活行動

この項では主に第3章で触れた、周縁部の住民と機能拠点を結び付ける方策に対して、オンラインツールが果たしうる役割と課題を考察する。

○買い物の観点から

リモートツールや通信環境を活用すれば、ネットショッピングのようなオンラインで買い物を済ませることが可能になる。ネットショッピングだけでなく、リモートツールを利用した買い物が可能になるかもしれない。3章で述べた買い物代行サービスでは、利用者は商

品を指定することは出来たが、商品の中から自分で選ぶことが出来なかった。例えば、自ら店舗に買い出しに出かければ、キャベツのコーナーに置かれたキャベツの中から自分で選択して購入するキャベツを選ぶことが出来る。しかし、買い物代行サービスでは選ぶのは利用者ではなく代行者である。同様のことは、ネットショッピングでもいえる。仮に代行者と利用者をリモートで接続することが出来れば、映像を通じて自ら商品を決めるという行為が行える。些細なことかもしれないが、商品を選ぶ楽しみなどが生まれ、高齢者の生きがいが増える一助となるかもしれない。

○医療サービス

訪問医療が抱える課題は先述したとおりだが、訪問医療すべてをオンライン上で解決することは出来ないと考えられる。確かに、リモートで患者と面会することが出来れば、訪問医療における移動時間が削減されることで一日に対応できる患者数が増えるかもしれない。しかし、先述したように訪問医療を受ける患者の多くが比較的虚弱であるとされ、仮に訪問を画面越し切り替えてしまうと、現地では気づき得たわずかな変化等も見逃してしまう恐れがある。既存の訪問医療をオンラインに切り替えることは、現実的ではないといえる。

しかし、訪問医療を受けていない周縁部の住民が、身体の変化や違和感を気軽に相談できる場所として、画面越しに相談を行える場を設けることには意味があるかもしれない。周縁部自体に診療所等がない場合、その地域の住民は機能拠点へ出向いて医療機関に罹る必要がある。しかし、周縁部は公共交通に難があるため、自家用車がない人は家族や地域住民に送迎を依頼するか、タクシーを呼ぶ必要がある。高齢者の中には、こうした行為が他者に迷惑をかけていると感じる人もおり、体に違和感があっても医師の診察に罹るのをためらってしまうケースがある。こうした医者控えは、病気の早期発見の阻害や症状の悪化につながる。医者控えは上記のような事例以外にも、単に身近に相談できる医療機関がないケースでも見られるようだ。そこで、周縁部の高齢者等が医師に気軽に相談することが出来る場を、オンライン上で設けてみてはどうだろうか。住民は自宅から医師と対話できるため、誰かに依頼する負い目や外出の億劫さを感じることがない。また、医者は現地に向かう必要がないため、時間的拘束や自動車等の経費も掛からない。さらに、画面越しであることから、単なる電話相談よりも症状や状況を把握しやすいほか、生活状況等も垣間見ることが出来る。相談を通じて要検査の必要があれば、医師が的確に病院の手配等も出来る。また生活状況などから貧困等が垣間見える場合は、医師を通じて行政に連絡し、行政が適切な処置を行うことも出来るかもしれない。オンラインでの医療相談が行える仕組みが構築出来れば、周縁部に住む住民の医療へのアクセスが僅かでも改善されるだろう。

オンラインでの医療サービスは、主に今まで医療から縁遠かった住民に対して有用になる可能性がある。一方で、現時点で多くの負担を抱えている医療現場に皺寄せが及ばないようすることも忘れてはならない。

○移動全体に関して

仮にオンライン上で行える日常生活の行動が増えれば、周縁部の住民が機能拠点に移動する機会や回数は減少することが想定される。その環境下では、周縁部に住む住民は以前と比較して、日常生活での不自由を感じる機会は減少するかもしれない。だが、オンラインやリモートは機能拠点と周縁部をつなぐ移動手段、そのものの補完にはならないことには変わりはない。

一方で、移動する機会の減少は歩数の減少にも繋がる。歩行機能や身体機能の低下、ひいては転倒や寝たきりなど健康を損なう要因になり得る。またオンライン上で多くのことが住むようになれば、外出機会も減少するだろう。周縁部の住民同士が顔を合わせる機会が減少し、地域のコミュニティが衰退していく可能性もある。さらに、高齢者の生きがいや楽しみをいかに創出していくかも問題となるだろう。

5-2-1-2 機能拠点から周縁部に向けた結びつき

この項では、主に第4章で触れた、機能拠点から周縁部に向けた手法に対して、オンラインツールの可能性と課題を考察する。

○リモートワークによる移住

仕事の間がオンライン上になることで、広く認知されたものに「コロナ移住」という考え方があつた。緊急事態宣言が出た4月以降、テレワークの拡大によって郊外や地方に注目が集まつた。それ以前とは異なり毎日通勤する必要がなくなつたことで、都心郊外の安くて広い住宅に引っ越すという考え方が広がつた。この動きを受けて市町村の中には安く物件を紹介する例や、中には実質タダで引っ越しが出来る仕組みを作る例もあり、こうした需要を取り込もうとしている所もある。実際、総務省が行つた調査(2020)では、2020年7月から3か月連続で東京から転出した人数が、転入人口を上回つていることが明らかになつた。テレワークの普及が広がることで、地方都市や周縁部も仕事の間として活用できる可能性がある。例えば、秋田県が首都圏の企業に行つたアンケートでは、対象企業の中の1割超の企業が「秋田県に社員が移住して働ける可能性がある」との結果を得られた。2020年9月の一か月で、東京から秋田へ135人の移住があつた。こうした移住を地方都市や周縁部が取り込むことが出来る可能性はある。

しかし、コロナ移住の実情を見ると、必ずしも地方や周縁部に恩恵を与えているとはいえない。総務省の同調査では、東京を転出した人々の向かう先として神奈川、埼玉、千葉と周辺の県への移動に留まつていることが明らかになつた。背景にはテレワークの広がりが限定的であつたことが考えられる。テレワークの実情について現在も続いているのは、一部職種だけで週に1~2日の在宅勤務に留まつている、とする企業も多いようだ。全ての業務がオンライン上で済むという業種や人は、ごく僅かである。すなわち、テレワークが導入され

た企業でも、週に少なくとも1回以上は出勤すると言い換えられる。出勤を考えると、東京から引っ越すとしても関東の近い県までの移動程度に済ませたいと考えることは想像でき、そうした結果が総務省のデータにも表れたのではないか。また、買い物等の生活行動に対する不便さへの懸念や、子供の教育問題等の課題が原因となって、移住に踏み切れないケースもあるようだ。

現状として、コロナ移住は一部地域や少数に留まっており、抜本的な地方への人口還流が起きているとは言えないだろう。しかし、今後のテレワークの進捗や生活様式の変化によっては、地方や周縁部への移住も広がり得るのかもしれない。

○オンラインによる観光・魅力発信

コロナウイルス流行の状況が悪化した2020年前半は、国内外問わず旅行業界は大きな打撃を受けた。海外旅行は渡航制限により軒並みキャンセルとなるだけでなく、国内旅行もインバウンドに頼っていた多くの地域が打撃を受けた。国内間の旅行でも、前半では旅行等の娯楽を避ける風潮が広がった。Go To トラベルが本格的に運用されるようになった年後半は、国内旅行を中心に少しずつ回復の兆しが見え始めたところである。

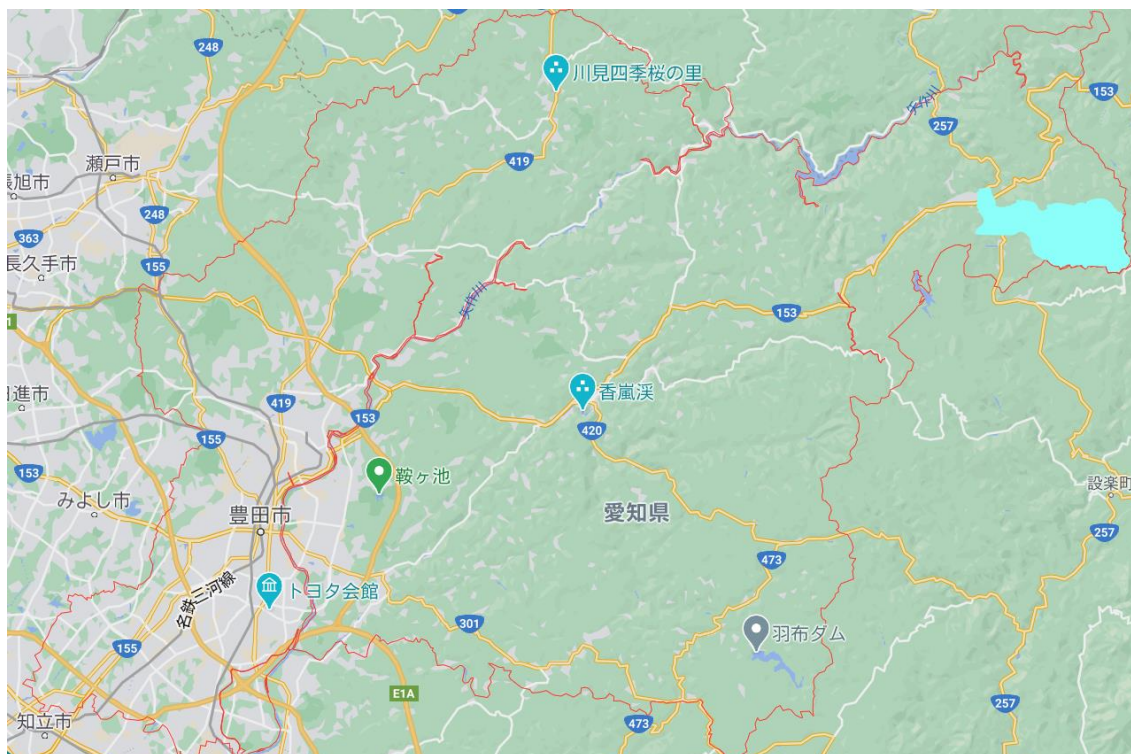
流行下で行われた観光での取り組みに、リモートツアーと呼ばれるものがある。リモートツアーとは、リモートツールを通じて観光地を巡るものや、現地の人と実際に通話を繋ぐものなど、ツアー内容に応じて多種多様に及ぶ。参加者は自宅等からツアーに参加可能なため、コロナウイルス感染への不安を感じることなく、観光を行った気分や現地の雰囲気を楽しむ。HISなどの大手旅行会社でも、海外を中心としたリモートツアー商品が取り扱われている。ツアー料金も現地へ行くよりも安価(概ね数千円程度)であることや、ツアー時間も数時間程度であり、リモート旅行だからこそ気軽に参加できるという特徴がある。

リモートツアーの取り組みは、周縁部の魅力発信にも活用できるのではないだろうか。国内でリモートでの地域発信を行っている例を紹介する。愛知県豊田市にある稲武地区の事例「どこでもいなぶ」を紹介する。自動車でも有名な豊田市であるが、稲武町は市の中心部から40km以上離れた場所に位置し、長野県との県境の山間部に位置する。本論における周縁部の一例であるといえる場所である。「どこでもいなぶ」は稲武地区の魅力を発信するために2020年8月に開設されたリモート体験型通販サイトである。このサイトを通じて利用者は稲武地区の特産品と特産品に沿ったリモート体験が購入できる。購入後、指定された日時に、双方向のリモート通信を介して稲武地区ならではの体験が行える。稲武地区はうどんや高原コーチン、白い発芽ニンニク、ブルーベリーなどの特産品がある。リモートツアーの例として、以下のようなものが展開された。

- ・届いたうどんを職人のアドバイスのもと切り、ゆでる「うどん教室」
- ・届いた高原コーチンの解体体験
- ・白い発芽にんにくの栽培風景の見学とおいしい調理法の紹介
- ・リモートで利用者が望むとうもろこしを農家が収穫し、後日自宅に届く収穫体験

・郷土のお菓子「からすみ」の製造工程見学

こうしたツアーは、ただ映像を眺めるだけでなく実際に利用者が体験することが中心となっており、体験を通して地域の特産品や地域の魅力を発信している。



↑図5 豊田市(赤線内)における稲武地区(空色部分)の位置

稲武地区の事例は、周縁部が観光や魅力発信を行う事例として参考になる点も多い。観光による集客を行う前段階として、まず地域の魅力を発信することが欠かせない。情報発信を行うことは、写真や文面、webサイトなどが一般的であるが、これから観光を興そうとしている地域が一般的な手法を取ったところで、注目されないことが容易に想像できる。稲武地区の事例のように、リモートを活用した地域体験や特産品紹介の方が、一般的な手法よりも人々の印象や記憶に残りやすいだろう。周縁部が観光を展開していくうえでの初期段階として、リモートツアーを通じた魅力発信は有効な手段となるのではないかと。

5-3 周縁部ならではの課題

5-3 では、オンラインによる周縁部と機能拠点の結びつきの可能性や課題を考察した。ここでは、オンライン機能を利用するうえで考えられる全体的な課題について考察する。

先述したように、都市の周縁部は都市の末端や山間部等に位置しているケースも多く、住民も高齢者の割合が高いといえる。周縁部の中でも、特に山間部の地域で問題となり得るのが、通信環境の設備の充足である。大手通信会社のほとんどが、国内で通信可能なエリアが9割を超えるとされている。しかし山間部の村落やエリアでは、大手プロバイダでも通信エリア外であったり、何とか通信が行えたとしても低速度であったり、通信が途切れてしまう

ことも多い。ネットワークを介して周縁部と機能拠点を結び付けていくうえでは、こうした通信環境の脆弱性を改善していくことが不可欠だろう。次に、高齢者でも使いやすいシステムやデバイスを構築することだ。周縁部に住む住民は高齢者が多く、高齢者のみの単身世帯や村落に65歳未満の人口がないケースも珍しいことではない。こうした住民の多くが、パソコンやスマートフォンといった電子機器の扱いに慣れていないことが想定される。ネットワークを介した繋がりでは、双方が電子機器の扱いにある程度慣れていることが必要とされるが、電子機器に慣れていない高齢者が一から使いこなせるようには相当な困難があるだろう。解決案として、高齢者でも使いやすい簡易なりモートツールやデバイスを開発することが考えられる。大手携帯会社で展開されている、機能が一部制限されるものが高齢者でも使いやすいスマートフォンのように、高齢者でも簡単に利用できるシステム・ツールが開発できれば、問題の解決が出来るのではないだろうか。

5-4 周縁部での可能性

この章ではオンラインを介した、周縁部と機能拠点の結び付けと周縁部の住民生活を支える手法の点から、オンラインの可能性と課題を論じてきた。現状を考えると、まだまだ周縁部でオンラインを生かした取り組みを行うのには難がある、というのが筆者の考えである。しかし、オンライン上での医療相談やリモートツアーなど、今後の周縁部の在り方や存続の手法として役に立ちうると考えられる側面があるのも事実である。執筆時点では、新型コロナウイルスの克服が見出せている現状にはない。今後しばらくは、リモートツール等も我々の生活に根付き続けるだろう。そうした中で、更なる利用拡大や機能変化、デバイスの進化をしていくことだろう。いずれは地域間をリモートで結び付けるという形式が生まれてくるかもしれない。だが、当面は実際の移動や機能による繋がりを中心となるだろうが、実際の結びつきとオンラインの結びつきの双方を組み合わせ、双方の得意・不得意を補い合っていく形式が、将来的に望ましいあり方なのかもしれない。

第6章 周縁部を維持するには

本章では、主に第3章から第5章までで考察・分析した事例を踏まえて、周縁部と機能拠点の結びつきの在り方と周縁部の存続可能性について整理していきたい。

6-1 周縁部と機能拠点の結びつき

周縁部を維持するうえで、第一に重要であるとした周縁部の住民生活を支えていく点について考察すると、手法を組み合わせる用いることによって、生活の維持は可能になると考える。現状の周縁部において生活を支援サービスの多くが、一つの手法だけを利用していることが大きな課題ではないか。例えば買い物を例にすると、移動販売車が展開されている地域において、地域全体で買い物代行サービスが同時に行われている事例は、筆者が調査出来る限りでは見当たらなかった。双方のサービスによる需要の食いつぶしが起こらないようにとの考えで導入が一方となっているのかもしれない。だが仮に双方を組み合わせることが出来れば、機能拠点に位置する店舗での買い物行為に劣らない水準にまで、周縁部での買い物のレベルを向上させることが出来るのではないか。食料品は移動販売車が来る日に購入し、代行サービスでは販売者で扱っていない日用品や医薬品を購入するといった具合で、棲み分けや使い分けがうまく行えれば、双方が食いつぶすことなく続くことが可能となるだろう。買い物に限らず、その他の行為においても、一つの手法だけで解決を図ろうとするのではなく、複数の手法の使い分けやオンラインの活用によって、同様に生活を支えることが可能になるだろう。生活を支えることが出来れば、住民の流失や生活困難による周縁部の消失を食い止めることは可能になるだろう。

次に、機能拠点から周縁部に向けた流れである。観光と移住について主に取り上げたが、周縁部のより維持可能性をより高めるには、機能拠点や大都市圏からの移住(特に若年層)が一番望ましい。だがいくら移住だけを前面に押し出したところで、移住に成功するとはいえず、その地域に住みたいと思える魅力や生活環境があると思ってもらうことが重要になる。機能拠点側から周縁部に向けた結びつきを形成していくうえでは、順序が大きなカギになると考えられる。それは「魅力の発掘と発信→生活機能の充足→移住とその後の支援」という順番である。観光の点では稲武地区の事例は、周縁部が行った新しい魅力発信の先例となるかもしれない。各地域が持つ独自の魅力を発掘することは簡単ではないが、成功すれば大きな武器となる。そうした魅力を周縁部が発信を行うことや、機能拠点の住民が周縁部の魅力を、その都市らしさとして自覚して実際の観光や魅力の拡散が行われる。周縁部の魅力が広く知られ観光等で地域に人々が訪れるようになる。この段階までに、一定水準の生活機能や公共交通によるアクセス確保が出来ているかが移住の成功を分けるポイントになると考える。機能拠点や大都市圏の住民が実際に訪れる、または訪ねた人の話を聞いた際に、その地域での生活可能性が考えられるほどの状態になれば、あくまでも一時的に訪れるだけの観光地で終わってしまうだろう。一定水準の生活機能や公共交通によるアクセス確保が

行っていた場合の中で、魅力や生活可能性を総合的に判断したうえで周縁部での生活が可能であると決断した人だけが、移住という最終目標にたどり着くのだ。移住後には、移住先での生活支援等を行うことも欠かせない。

周縁部の維持のみならず存続を図るうえでは、上記で述べた周縁部の住民生活を支える点と「魅力の発掘と発信→生活機能の充足→移住とその後の支援」の流れという双方向の手法の内容やタイミングを上手く噛み合わせることが出来れば、周縁部を存続させることが出来る可能性はあるだろう。生活が一定水準以上で送れ、なおかつ存続可能性のある地域であれば、移住後にすぐに引っ越してしまう事態も起こりにくいだろう。さらに今後の社会生活様式の変化や周縁部でも教育を受けられる環境等の整備が為されれば、若年層の流入や周縁部での人口再生産が起きる可能性もある。

ここまでの議論を含め筆者の考えを述べると、こうした理想的なスタイルは全ての周縁部で達成できるとは考えていない。正直なところ、地域の魅力発見の難しさや地域事情に合わせた住民生活を支える手法の編み出しなど、克服すべき課題が多いうえに、ハードルも高いものだ。周縁部は高齢者が占める割合が高いため、対応よりも先に消滅が来てしまう地域も多いだろう。しかし、本論で行った議論の中には、少しでも生き残りを模索する周縁部の手助けとなる部分があるのではないかと考え、期待の意味も込めて存続可能性がゼロではないとした。

6-2 特に重要な要素

ここでは、第3章から5章までを通じて考察した様々な結びつきの中から、何よりも重要な結びつきであると考え「交通」について論じたい。

これまで様々な手法について論じてきたが、こうした手法が必要となった原因の根底にある問題が、周縁部で交通が不自由になったことにあるのではないだろうか。例えば、公共交通や移動手段が確保できれば、機能拠点への移動が今より容易に行えるようになるため、買い物や医療サービスといった住民行動も難なく行えるようになる。また、観光による振興が成功した際のアクセス性の課題も生じ得ないことや、機能拠点へ通えることで進学や就職といった人生の転機による人口流失も今より小さくなるだろう。

確かに、公共交通を保つことが出来ないからこそ周縁部が生じるのであるし、上記は希望の見解であるといえればそれまでである。だが、言い換えれば、現状として公共交通が何とか持っている地域であれば、維持が行えれば周縁部とならずに済むともいえる。公共交通の維持は一筋縄ではいかない問題だが、第3章で挙げた「チョイソコとよあけ」の事例は参考になる点があると考え。チョイソコの事例では、デマンド交通を行政と運営主体だけでなく、地域の事業者が支援を行って運行を支えていた。地域で交通を支える仕組みを構築している良い事例だといえる。チョイソコの事例からも分かるように、外出機会を提供することは事業者にとって顧客獲得が出来るだけでなく、高齢者が外出を通じて購買や消費を行うことで地域経済にも少なからずメリットをもたらす。現状、日本において公共交通の維持に関

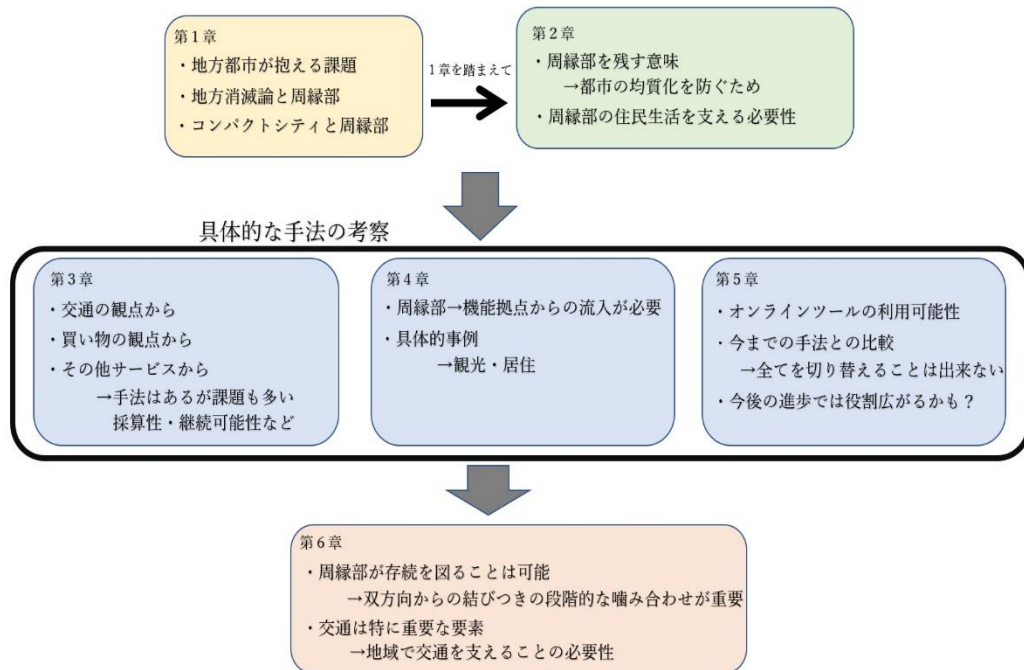
わっている主体は、運営主体と行政の2つであるケースが多い。まだまだ地域の事業所等が関わり、地域全体で公共交通を支えている事例は少ないといえるだろう。仮に、こうした地域全体での交通維持に取り組むことが出来れば、採算性に苦しむ運営主体の経営改善や、公共交通を維持することで続けることが可能になった経済活動による地域への還元など、多様なメリットが生じる可能性も考えられるだろう。

本論では周縁部を主に扱っているため、こうした公共交通に重点を置いた議論を行ってこなかったが、調査の過程で地方の交通を考えていくうえで非常に参考になる事例だと感じ、本項で述べることにした。

終章

終-1 総括・図式化

ここまで、周縁部と機能拠点を結び付ける手法について分析するとともに、周縁部の存続可能性について考察してきた。以下は、本論の流れを簡略化した図である。



↑図6 本論の図式化

本論の目的は、機能拠点と周縁部の結びつける手法を分析・考察するとともに、周縁部の生き残りの可能性や生き残りに重要な要素を見出すことにあった。

第1章では、現在日本と地方都市が抱える社会問題について述べるとともに、人口減少と地方に関連した地方消滅論とコンパクトシティの考え方について整理した。

第2章では、第1章の問題を受けて、周縁部の必要性について述べるとともに、存続に必要な要素について明らかにした。

第3章では、周縁部と機能拠点を結びつけ、住民生活を支える手法について、移動手段と買い物、医療、行政サービスの観点から分析・考察を行った。

第4章では、第3章とは反対に、機能拠点側から周縁部に向けた結びつきの手法として、観光や移住の観点を取り上げた。

第5章では、オンラインコミュニケーションツールやリモートツールの利用を前提として、第3・4章それぞれで取り上げた手法について、オンラインの活用可能性と課題を考察した。

最後に第6章では、周縁部と機能拠点の結びつきの手法を組み合わせることにより周縁

部での生活を支えうることや、双方向の結びつきをうまく噛み合わせることで結果として周縁部の存続に至る可能性があること、周縁部維持のうえで欠かせない要素として考える交通について、どのような形での維持が可能かを分析した。

○論文意義

本稿では、地方都市における周縁部と機能拠点との結び付き手法の在り方を考察してきたが、この結び付きの手法は過疎化や人口減少、限界集落などに悩む地方都市において、住民生活を支えていくうえで重要な手段となると考えている。また昨今では地方都市においてのみならず、東京をはじめとした大都市圏でも急速に高齢化が進行しており、都市部においても買い物難民や移動手段、その他サービスへのアクセスが難しくなる高齢者も見られるようになった。こうした人々の支援は行政・民間問わず多くの団体が取り組んでいるものの、抜本的な対策となる方法や採算性の問題を克服することが出来ずにいる。画期的なアイデアや斬新的な解決案等を期待しがちだが、真に重要となるのは実現可能性や事業性であり、一つの手段だけではなく複数手段を組み合わせるといった在り方も模索していくことが重要になるだろう。

今後、周縁部が生き残りを模索していくうえで、本論における考察や分析が少しでも役に立つことを、筆者としては願っている。

終-2 謝辞

本論文の執筆にあたり、ご協力頂きました方々に、深く感謝致します。

2年間ともに励ましあって論文作成に取り組んできたゼミの同期生には、私の拙い発表に対しても貴重なコメントや意見を頂き、論文を執筆していくうえで重要な気づきとなりました。

最後に毎回のゼミでの発表や相談の場で、ご丁寧にご指導いただきました浦野教授には大変感謝しております。教授のご指導なしでは、論文完成まで到達することは出来なかったと思います。ありがとうございました。

参考文献・資料

【参考文献】

- ・青山彰久「都市にとっての農村、農村にとっての都市」農村計画学会誌第 34 巻 1 号、2015 年
- ・近藤智士・数井航平・野際大介「メッシュデータを利用した富山市の人口分布に関する考察-2005 年から 2015 年の国勢調査データを用いて-」日本都市計画学会中部支部研究発表会論文集 31 巻、2020
- ・筒井一伸・佐久間康富・嵩和雄「都市から農山村への移住と地域再生—移住者の起業・継業の視点から—」農村計画学会誌第 34 巻 1 号、2015 年
- ・中出文平「都市周縁部、法制度の狭間で揺れる地域-地方都市が直面する制度上の課題-」都市住宅学 61 号、2008 年
- ・平井貴美代「『ストップ人口減少』政策と教育経営」日本教育経営学会紀要第 58 号、2016 年
- ・山下祐介「限界集落の真実—過疎の村は消えるか？」アカデミア第 115 号、2015 年
- ・横森豊雄・久場清弘・長坂泰之「失敗に学ぶ中心市街地活性化 英国のコンパクトなまちづくりと日本の先進事例」株式会社学芸出版社、2008 年

【参考資料・URL】

- ・国土交通省「『地域消滅時代』を見据えた今後の国土交通政策のあり方について」、2014 年
https://www.mlit.go.jp/pri/kouenkai/syousai/pdf/b-141105_2.pdf
- ・国土交通省「デマンド型交通の手引き」、2015 年
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104104.pdf>
- ・国土交通省 用語解説ページ
<https://www.mlit.go.jp/yougo/j-k1.html>
- ・国土交通省「コンパクトシティの形成に向けて」、2015
<https://www.mlit.go.jp/common/001083358.pdf>
- ・厚生労働省「平成 27 年版厚生労働白書-人口減少社会を考える-」、2015
<https://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/kousei/15/dl/all.pdf>
- ・総務省統計局「人口推計<2018 年(平成 30 年)10 月 1 日現在>」、2018
<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2018np/pdf/2018np.pdf>
- ・総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計結果」、2015
<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka/kihon1/pdf/gaiyou1.pdf>
- ・総務省行政評価局「買物弱者対策に関する実態調査結果報告書」、2017
https://www.soumu.go.jp/main_content/000496982.pdf

- ・総務省「過疎地域における集落の状況に関する現況把握調査最終報告」、2020
https://www.soumu.go.jp/main_content/000678496.pdf
- ・都市計画基本問題小委員会「『都市のスポンジ化』への対応」、2017
<https://www.mlit.go.jp/common/001197384.pdf>
- ・農林水産省「食料品の買い物における不便や苦勞を解消するための先進事例」、2011
https://www.maff.go.jp/primaff/kanko/project/attach/pdf/120330_24sup1_1_02.pdf
- ・日本創生会議「成長を続ける21世紀のために『ストップ少子化・地方元気戦略』」、平成26年5月8日
<http://www.policycouncil.jp/pdf/prop03/prop03.pdf>
- ・豊明市「チョイソコとよあけ会員アンケート結果報告」、2020
https://www.city.toyoake.lg.jp/secure/11916/2020.2.18_1-4_shiryou1.pdf
- ・日本テレビ「コロナで進む“東京離れ”茨城・秋田の取り組み」、2020年10月28日
<https://www.news24.jp/articles/2020/10/28/07750338.html>
- ・ニッセイ基礎研究所「在宅療養支援診療所の展開－24時間対応する医師の負担をどう緩和するか?」、2020年4月8日
<https://www.nli-research.co.jp/report/detail/id=64196&pno=2?site=nli>
- ・箱根町 HP <http://www.town.hakone.kanagawa.jp/>
- ・チョイソコとよあけ HP <https://www.choisoko.jp/toyoake/>
- ・どこでもいなぶ HP <https://docodemo-inabu.net/>