

小規模都市のコンパクトシティ化と高齢者の生活支援に関する研究

札幌大谷大学 社会学部教授 西浦 功
松山大学 人文学部教授 松原日出子

I. 研究目的

本研究の目的は、北海道各地で現在進行しつつあるコンパクトシティ構想によって、高齢住民の生活ニーズがどのように変化するか、加えて諸処の生活ニーズの解決にどのような生活支援が補完されるべきかについて、美唄市の事例を通じて考察することである。

都市経営の持続化・効率化や防災対策の一環として、都市機能を中心部に集約するコンパクトシティモデル導入の動きは、富山市や青森市に代表される地方中核都市のみならず、近年ではより小規模の都市でも多く見られるようになった。北海道においても、財政再建団体として苦闘する夕張市や伊達市が関連施策を実施し始めているほか、本研究が事例としてとりあげる美唄市も 2018(平成 30)年 3 月にコンパクトシティ構想を策定している。

その一方で、より効果的にコンパクトシティ施策を実現する方法や、同施策が住民にどんな影響を及ぼすかに関する研究は緒についたばかりである。特に、小規模都市でコンパクトシティ関連施策を進める際には、財政難ゆえの様々なリスクが予想され、また高齢者に代表される生活弱者に及ぼす影響が慎重に検討されなければならないが、これらの諸問題を取り上げる研究はいまだ少ない。

そこで本研究では、コンパクトシティ構想が進行し始めた小規模都市の典型例として北海道美唄市を事例として取り上げる。同市の住民を対象としたインタビュー調査を通じて、高齢住民が日常生活で抱える生活課題やその解決手段、コンパクトシティのような都市機能集積に対する意見・要望の実情を明らかにしつつ、コンパクトシティ構想が地域住民に及ぼす影響を考察し、彼らへの生活支援のあり方について提案することを研究目的とする。

1. 問題意識

東京・大阪・名古屋等の大都市圏における人口集中が進む一方、その他の地方都市における人口流出と衰退傾向は、2000 年代に入って顕著に進行している。そんな中で、地方都市の持続可能性を追求するため、青森市や富山市でコンパクトシティ戦略が導入されたのは、2000 年代半ばである。コンパクトシティ戦略の骨子は、様々な都市機能を有効に活用するため、自治体内の各要所を結ぶ公共交通を活性化しつつ、公共交通沿線地区への居住を促進する。また中心市街地の活性化を通じて住民の生活環境の改善を図るというものである。同施策の先行事例に位置づけられる青森市と富山市のうち、富山市は成功事例として全国に広く知られる一方、青森市の場合は中心市街地活性化の要となる中核複合施設の運営が破たんする等成功とは言い難く、同施策のよりよい活用に向けての課題は数多い。

このように、従来は人口規模が数十万人単位の中規模都市で主に導入されていたコンパ

クトシティ施策が、行政コスト削減等の理由によって、近年では小規模都市においても活用され始めている。本研究が事例として採り上げる北海道美唄市も最近コンパクトシティ構想が策定されたのは先述したが、2016（平成 28）年の市民アンケートでコンパクトシティに関する設問が盛り込まれてから 2 年足らずで同構想が策定された経緯もあり、同構想の地域住民への浸透の面で不安が残る。同構想の効果にかんする地域住民への十分な説明が無ければ、後日各施策を具体的に実行に移す際に、住民間の深刻な利害対立が生じかねない。その兆しとして、当時の市長がコンパクトシティ構想の導入として位置づける市立病院の建て替え案について、市を二分する大激論になったという。

コンパクトシティ構想はその実現に向けて様々な課題を抱えるものの、人口減少に伴う税収減から行政コストの節約を図らねばならない現実からも目をそらすことはできない。コンパクトシティ構想が地域住民の生活環境にもたらすと思われる影響を具体的に明らかにしつつ、行政コスト節約と住民の生活環境の維持を両立させる道筋を考察することを、本研究の具体的作業としたい。

2. 先行研究

（1）コンパクトシティとは何か

本研究を始めるにあたって、コンパクトシティとは何か、どのような経緯で日本に導入されたのか、またコンパクトシティ施策の抱える問題点について、先行研究を参照しつつ概観する。

理想的な都市モデルとしての「コンパクトシティ」概念が発祥したのは西ヨーロッパである。自動車交通への過度な依存によって地球温暖化等の様々な環境破壊を進行させたことを反省し、公共交通機関を整備して自動車依存体質からの脱却を図るという目的から、1990 年代以降イギリスをはじめヨーロッパ各国でコンパクトシティ政策が導入された。コンパクトシティ概念の紹介者の一人である海道道信は、このヨーロッパでのコンパクトシティ概念の基本要素を次の 5 点に要約している。すなわち、①高密度であること、②段階的なセンター配置、③市街地を無秩序に拡散させない点、④脱自動車・循環型の生態系、そして⑤都市群を公共交通ネットワークでつなぐという 5 点である（海道 2007）。

このようにヨーロッパでは都市環境を保護するという文脈からコンパクトシティ概念が語られてきたのに対し、日本の場合は中央市街地活性化の文脈から語られてきた点に大きな違いがある（海道 2014）。

戦後日本が都市開発の基本ルールとして 1968（昭和 43）年に制定した都市計画法は、住宅地の無秩序な拡大を防ぎ、計画的に土地管理するために設けられたが、同法は主として住宅地管理を想定しており、後に日本ですすんだモータリゼーションの結果による大型店舗の郊外進出は想定していなかった（角松 2012）。それゆえに、1998（平成 10）年の大規模小売店舗立地法（「大店立地法」）によって大型店舗の出店規制が大幅に緩和されると、それまで都市における消費の場であった商店街の衰退が進んだ。コンパクトシティ構想が日本に導入された 2000 年代当初は、まさにこうした時期と重なっていたのである。

このような事情から、日本におけるコンパクトシティの展開を検討する上では、同概念が日本流にアレンジされる過程に注意する必要がある。例えば国土交通省は 2007（平成 19）年にコンパクトシティを紹介するパンフレットを広く頒布し、その後の全国普及のき

っかけとなったが、その時期はおりしも平成の大合併がひと段落した時期と重なっている。平成の大合併の結果として自治体の行政区域が大幅に拡大した状況下で、中心市街地への移住や都市機能集約を促すことは、その構想から外れた地域、特に中山間地域の住民にとっては自分たちの切り捨てを意図するものとの誤解を受けかねない。事実そのような批判が生じたため、国土交通省は以後、施策の方針を「コンパクト+ネットワーク」に変更した経緯がある（姥浦 2015）。

以上から日本においては、小規模の地方都市が生き残るためのツールとしてコンパクトシティ構想が活用されやすい土壌があった点を、ここでは確認しておきたい。

（２）コンパクトシティ施策に対する批判

このように欧米とは異なる文脈でコンパクトシティ構想が用いられるようになった経緯もあって、コンパクトシティ施策の実際の運用にあたっては、政策目的と効果との連関が不透明なものになりやすい。日本のコンパクトシティ政策に対する主な批判は、以下の 3 点に整理できる。すなわち、①コンパクトシティ政策のもたらす効果への疑問、②実現可能性にかかわる課題、及び③コンパクトシティ化に伴う副作用の三点である（西浦 2019）。

まず政策効果の点については、主に①二酸化炭素排出量（谷口 2010）や②中心市街地活性化（亀澤 2010）の点から日本における同施策の効果が主に言及されているが、両者ともその効果は限定的であるという。効果が挙げられない理由としては、自動車社会に高い価値を置く住民の価値観の問題や、中心市街地活性化に向けてのイニシアチブが行政側に不足している点が指摘されている。

二点目の施策の実現可能性については、郊外に居住する住民に対して都市中心部への移住を促すための膨大な移転費用と、コンパクト化によって見込まれるインフラ・行政サービス面のコスト節約とを勘案すると、少なくとも短期的に効果を挙げるのは困難であるという指摘があるほか（姥浦 2015）、特定都市で郊外型店舗の出店を規制しても近隣都市に出店されると意味をなさないことから、市町村を超えた都市圏レベルでのルール作りが必要との声もある（谷口・肥後 2013）。

なお最近の動向として、2007（平成 19）年に財政再建団体となった北海道夕張市が現在進めているコンパクトシティ政策では、（一般住宅でなく）市営住宅を活用した街の再編であるゆえに、住民移転が確実に進んでいるとの報道もみられる（桃田 2017）。

三点目の政策がもたらす副作用については、住民を移住させることによって従来各地域で培われてきた近隣間の共助システムが破壊される恐れがあり、また移住先で自動的に住民間の自治が進むわけではないため、自治・共助のシステム作りへの配慮が同時に求められる旨の指摘がみられる（姥浦 2015）。

これらの批判を踏まえると、コンパクトシティのモデルを地域に根付かせるためには、単にハード面での都市環境整備を進めることにとどまらず、①地域住民の生活志向や価値観との兼ね合いから都市構想を再構築すること、②住民の自発的移住を促すインセンティブを構成すること、さらに③（ハード面のみならず）人と人とのつながりを支え維持するというソフト面に配慮したまちづくりを考えること等が、コンパクトシティ施策の在り方を再考するための重要なポイントになると思われる。

(3) 社会学における都市問題への言及

前節で紹介したように、コンパクトシティに対する言及は従来都市計画論の分野から言及されることが多いが、隣接科学のひとつである社会学では、コンパクトシティというキーワードそのものへの言及は乏しいものの、「ジェントリフィケーション論」ならびに「買物難民問題」という二つの論点から、一連の都市衰退問題への言及がなされている。

第一のジェントリフィケーションとは、都市領域の拡大によって都市中心部が荒廃するインナーシティ問題への対策として、都市中心部の環境を改善する政策群のことを指す。1960年代にイギリスで確認されて以降、1970年代以降はアメリカの諸都市でも試行錯誤が進められた経緯がある。当初は、資本を都市に回帰させる運動としてマクロレベルで議論されてきたジェントリフィケーションも、近年ではその担い手である新しい中間階級層が注目されている。具体的には、彼らが多様性・歴史感覚・景観のアメニティが得られる場所を求めて移動する特質をもち、「目的地文化」と呼ぶべき新しい文化を構築しつつ地域を新しくデザインするという特質が挙げられている(内田 2015)。このような営みを通じて、交流人口に配慮しながら都市の発展可能性を探究する点に、近年のジェントリフィケーション研究の特徴を見出すことができる。

交流人口に注目するジェントリフィケーション論に対し、定住人口に着目して都市問題をとらえた研究例が、第二の「買物難民問題」である。商店街の衰退や高齢による自動車運転困難のために買物の手段を欠き生活に窮するという買物難民問題は、杉田聡が 2008(平成 20)年に出版した『買物難民—もうひとつの高齢者問題—』をきっかけとして世間の注目を浴びるようになった。近年の経済産業省の試算では全国で 700 万人の買物困難層が存在すると指摘されているほか(経済産業省 2015)、近年では 1,000 万人に達するという声も見受けられる。

杉田(2008)は同書において高齢者が安心して買物ができる買物環境の充実を訴えたが、さらに近年では単に買物行動の不便という点にとどまらず、高齢者の健康問題というより広い視野から同問題を考察する試みも進められている。岩間信之は、単なる買物機会の制限という点にとどまらず、インスタント食品に代表される劣悪な食事環境を通じて栄養のバランスが崩れ健康を害する問題(「フードデザート(食の砂漠)問題」として同問題を再定義し、その背景要因として各店舗とのアクセスの悪さのみならず、本人たちの社会的孤立ゆえに栄養バランスのとれた食事が難しくなるという社会関係資本(ソーシャルキャピタル)要因に注目する点に特色がある(岩間編 2011)。

この二つの論点から学ぶべきことは 2 つある。第一は、地域住民と一口に言っても、生活に余裕のある層とない層でライフスタイルが異なることに配慮した議論が必要であるという点である。第二は、フードデザート問題から示唆されるように、人と人とのつながりという視点から住民たちの生活環境を捉えることが必要であるという点である。

以上の先行研究群のレビューを通じて、日本でコンパクトシティ構想の実現を図る過程において、政策目標と手段との関係が曖昧になりやすい点や、都市中心部への移住を促すためのインセンティブの確保が容易ではない点、また地域内の自治や互助の関係への配慮が求められる点が確認された。また地域住民の生活志向や価値観、地域内の様々な互助関係等、ハード面にとどまらずソフト面を意識した施策の重要性が示唆された。

3. 研究目的

そこで本稿では、美唄市の高齢住民が①生活環境の面でどのような課題を抱え、②各課題についてどのような手段で解決を図って(図れずに)いるのか具体的に明らかにしつつ、美唄市のような小規模都市でコンパクトシティ構想を具体化する際の課題を明らかにすることを研究目的とする。

4. 研究方法

美唄市と一口に言っても、日常生活に欠かせない各種店舗や公共機関へのアクセスの良し悪しや、各地域の産業構造によって、地域住民の生活環境や生活課題は大きく異なることが予想される。後述するように美唄市のコンパクトシティ構想の対象となる地域は、(A)美唄市中心部(条丁目・東明地区)をはじめ、(B)美唄市北部(茶志内・日東地区)、(C)美唄市中南部(南美唄・進徳地区等)、(D)美唄市南部(光珠内・峰延地区等)の4エリアに分けることができる。

そこでエリアによる生活環境や生活課題の比較を容易にするため、各エリアより①美唄市中心部(条丁目および東明地区)、②茶志内地区、③南美唄地区、④峰延地区をそれぞれ抽出し、地域住民の方を対象にインタビュー調査を実施し、日常生活上の課題やその解決手段について聴き取りを行った。調査対象者については、美唄市社会福祉協議会が主催する地域福祉懇談会、脳の健康教室、地域親睦会等の参加メンバーに聴き取りを実施したほか、美唄市役所の紹介を得て各種地域団体役員の方から聞き取りを行った。

日常生活上の課題については、主な調査項目として①買物の現状や手段、②通院の手段、③冬季の除雪をはじめとするその他の生活ニーズ、そして④今後の生活の展望(独り暮らしが困難になった際の対応を含む)について半構造的なインタビュー手法で尋ねた。

後者の生活課題の解決手段については、各住民に自助の選択肢を具体的に尋ねることはもちろん重要であるが、逆に支援の担い手の側からの解決手段の把握も重要であると考えられる。先行研究のレビューからは、地域内の互助関係に目を向けることの重要性が示唆されたため、調査対象を一般の高齢住民に限定せず、町内会・自治会役員をはじめとして美唄市の関係各課、市社会福祉協議会、消費者協会、青年会議所、市内店舗経営者等への聴き取りも実施した。彼らに対しては、各団体の活動内容のほか、把握している住民のニーズ、一住民としてのコンパクトシティ構想に対する意見等を尋ねた。上記については、なるべく調査対象者の語り口を尊重するため、より構造度の低いインタビュー法を用いた。

II. 調査地の特徴と分析枠組

後述するインタビュー内容について分析や解釈を深めるための予備作業として、美唄市の地域特性や策定されたコンパクトシティ構想の概要、そして都市区域の衰退の現状についての説明が必要と思われる。それぞれに節を設けて解説したい。

1. 美唄市の地域特性

本研究において美唄市の事例をとりあげた理由は、コンパクトシティ構想を策定したばかりというタイミングもさることながら、旧産炭都市のひとつとしてまちづくりに苦勞する自治体の典型例として、そこから得られる学びが大きいと考えたからである。

美唄市はかつて産炭業で栄えた北海道空知管内に位置し、夕張市をはじめとする他の旧産炭都市と同様に新しい基幹産業の構築に苦勞を重ねる自治体の一つである。その一方、美唄市は北海道の中でも最も早期に水田開発の進んだ地域であるという一面を持つ。エネルギー革命によって石炭から石油への移行が進み周辺の旧産炭都市が窮する中、美唄市は昭和 20 年代後半から昭和 30 年代にかけて水道事業や土地改良事業を進め、いち早く産炭産業依存体質からの脱却が図られた。それゆえに、道内の他の旧炭鉱都市と比べれば比較的財務状態は健全な状態を保っていると言われている（中澤 2011）。また炭鉱業で栄えたマチの特質として、採掘の際の労働災害で障害を負った労働者のため、早期から障害者福祉が独自の進展を見せたのも大きな特徴の一つである。こうした歴史的経緯から、農業地域と他地域との生活環境の相違への配慮が必要な都市であるといえ、且つ都市問題に関する課題が生じた際、深刻な対立を生みやすい政治土壌を有していることが想像できる。

2. 美唄市コンパクトシティ構想の特徴

美唄市の人口は、1995（平成 7）年の 33,434 人から 2015（平成 27）年の 23,035 人へと 20 年間で 1 万人減少した。この状況のまま人口が推移し税収が減ると、なおのこと行政サービスの質が低下し、人口の流出を招くという悪循環に陥りかねない。こうした点がコンパクトシティ構想導入に至った大きな理由の一つとなっている（美唄市 2018）。

美唄市の市域は JR 沿線と東部の森林地帯、西部の田園地域の三つに大きく分けることができるが、市のコンパクトシティ構想の具体的対象地区は、北部・中央部・南部生活圏の JR 沿線部分と、東部生活圏の一部である（図 1）。



図 1 美唄市コンパクトシティ構想の対象区域

（出典：『美唄市コンパクトシティ構想概要版』 P. 2）

車社会の進展等の理由によって中心市街地が空洞化し、市内経済活性化の大きな障壁になっているという問題意識のもとで、必要な都市機能や公共サービスを集約し、地域の活性化と生活利便性の向上・自治体経営コストの効率化を図り、市民生活の満足度を高めることが、同構想の目的に謳われている。

その取組内容としては、6つの基本方針、すなわち土地利用・道路（交通）・公園緑地・都市景観・生活環境・街なか居住の観点から、それぞれの改善のための具体的取組が策定されている。例えば街なか居住に関しては、①各種公共施設や老朽化した市民会館を街なかへ集約する、②市の中心部にある旧美唄工業高校跡地を老朽化した公営住宅の移転先とする、③市立美唄病院の建て替え、等が挙げられている。

また注意すべき点は、同構想が単なる都市機能の集約を目指しているわけではないという点である。実際に同構想の目的説明の箇所を見ると、都市の核と都市内の各地区（生活圏）とが連携したうえでの集約のまちづくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）を目指すことがあえて強調されている（美唄市 2018：1）。

I章2節で先述したが、コンパクトシティ構想は周辺部の切り捨てであるという批判に国土交通省が応えるため、「コンパクトーネットワーク構想」と言いかえた経緯からもわかるように、近年では中央一極集中を図るような極端な構想ではなく「多極的ネットワーク構造」としてのコンパクト化が打ち出されるようになっている。

ただし、この多極化という方向性をもたらす深刻な問題もある。具体的にいえば、各地域に居住する住民への配慮からどうしても焦点となる集約地点が多くなる傾向があり、行政コストをなるべく節約するという当初の目的から大きく逸脱してしまうという問題である。この点を憂慮し、一部の低密度地域から完全に撤退し、常住人口の存在する範囲を狭める必要があると指摘する識者もいる（室町 2010）が、撤退の対象地区に居住する住民の反発を招くことが容易に想像され、合意形成は容易ではない。それゆえに、現在の各地域拠点は何らかの形で尊重する市側の配慮が求められよう。

3. 美唄市における街の衰退の現状

前節のような経緯でコンパクトシティ構想を策定した美唄市であるが、実際にどのような衰退の現状にあるのだろうか。人口学的データや毎年実施されている市民アンケート調査の結果を用いつつ確認したい。

（1）美唄市の人口変動

まず美唄市全域の人口変動を空知管内の他9都市との比較を通じて確認したい。

空知管内の近年の人口増減率を比較すると、人口減少率が4%近くに達している夕張市や歌志内市ほどではないものの、美唄市はここしばらくの間、芦別市、三笠市、赤平市と共に人口減少率が毎年2%で推移していることがわかる（松原 2019）（図2）。その主な原因として、10都市中で最低位に位置する合計特殊出生率のほか（表1）、20～39歳の若・中年層が札幌市や岩見沢市等へ流出している点をあげることができる。

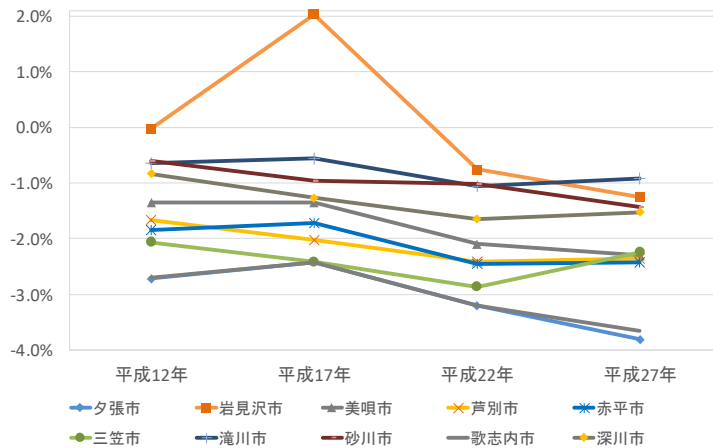


図2 空知管内10都市の近年の人口増減率の推移
(出典：『国勢調査』)

表1 合計特殊出生率の変化

都市名	H10～H14	H20～H24	都市名	H10～H14	H20～H24
夕張市	1.25	1.32	三笠市	1.11	1.18
岩見沢市	1.22	1.27	滝川市	1.41	1.43
美唄市	1.26	1.19	砂川市	1.42	1.30
芦別市	1.39	1.21	歌志内市	1.32	1.24
赤平市	1.41	1.22	深川市	1.23	1.28

(出典：厚生労働省『人口動態保健所・市町村別統計』)

次に本研究が調査対象とした行政区における、この10年の人口変動を比較したものが次の図3である。

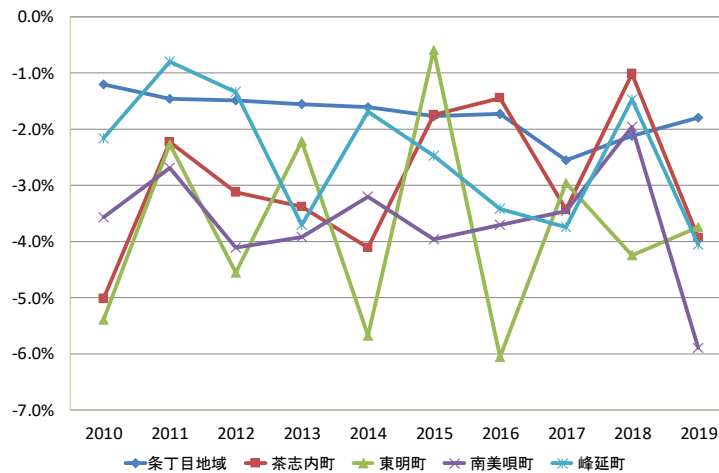


図3 各行政区の人口減少の推移
(出典：『住民基本台帳人口』)



図4 美唄市内の主な行政区

(出典：『美唄市コンパクトシティ構想概要版』P.7)

美唄市中央部（条丁目地区）のこの10年の推移をみると、人口減少率はほぼ2%弱で推移し、また2016（平成28）年に至るまで世帯数に主だった減少が見られなかった点に特徴がある。人口減の一方で世帯数がさほど変化しない人口変動の背景には高齢者世帯数の増加があると推測され、高齢者層に即した生活支援の在り方が求められよう。

また美唄市中央部と比較すると、他行政区における人口減少の程度は著しく、周辺部における衰退傾向が改めて確認できる。特にここ10年の人口減少率の平均をとると、茶志内町や峰延町がそれぞれ2.9%ないし2.5%である一方、東明町や南美唄町では3.8%ないし3.6%と人口減が一層進んでいる（図4参照）。このような違いは、農業地域に位置づけられる茶志内町・峰延町と、旧炭鉱町としての歴史を有する東明町・南美唄町という地域特性の違いに一因があると思われる。後の分析では、このような地域特性の違いによって、抱える生活課題の質にどんな違いが見られるのかを確認したい。

（2）美唄の住みよさにかんする住民意識

美唄市が実施する市民アンケート調査では、美唄の住みよさに関する設問が毎年実施されている。「美唄市が住みよいまちだと思うか」という設問に対する回答の推移をみると、年を追うごとに「どちらともいえない」層が減少しており、住みよいと思う層と住みにくいと思う層への二極化が徐々に進行していることが確認できる（図5）。

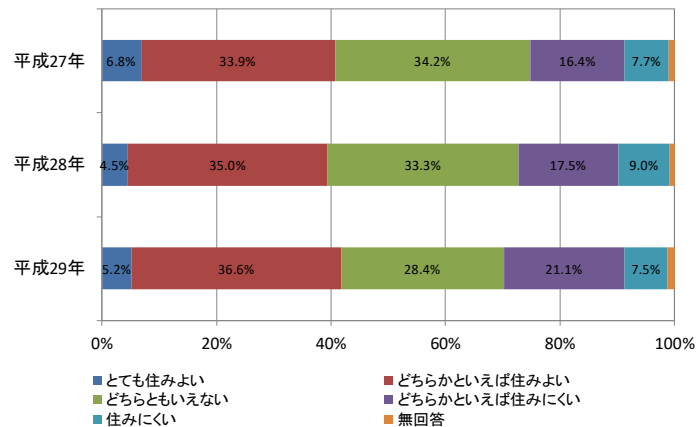


図5 美唄市の住みよさに関する意識の変化

(出典：『美唄市まちづくり市民アンケート調査結果』各年度版)

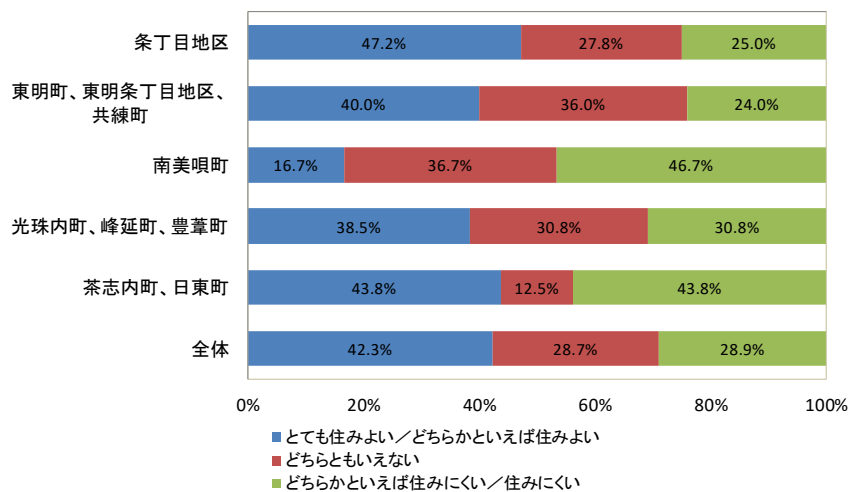


図6 美唄市の住みよさに関する意識（行政区別）

(出典：『美唄市まちづくり市民アンケート調査結果』平成29年度版)

この二極化の原因を探るため、この設問への回答傾向を行政区別に比較したところ、美唄市中心部では5割近い回答者が美唄市を住みよいまちと評価する一方、南美唄町では住みよいという評価が2割を下回っていた。美唄市の生活環境において深刻な地域間格差が生じていることを伺わせる結果といえる（図6）。

また2016（平成28）年に実施された市民アンケートには、「今いる地区に住み続けたいか」という設問が盛り込まれている。その回答をみると、今の場所に住み続けたいという回答が6割を占める一方、市外に転出したいという回答が3割を占め、市内の他地区に移住するという声は数パーセントにすぎなかった（図7）。

この結果は、コンパクトシティの一つの指針である、都市中心部への移住を促す施策が住民の支持を得られ難いことを示すものといえる。仮にそのような施策の実現を図るのであれば、近隣自治体に負けない生活環境の構築が求められよう。

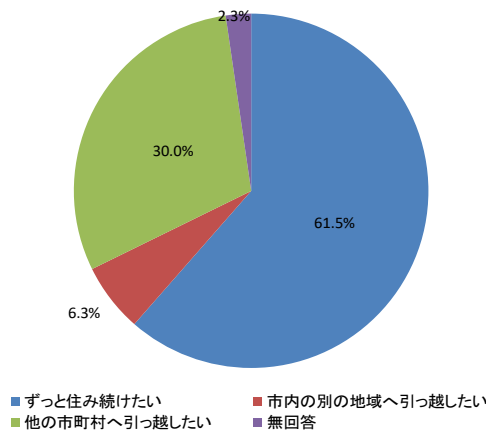


図7 「今の地区に住み続けたいか」という設問への回答
 (出典：『美唄市まちづくり市民アンケート調査結果』平成28年度版)

さらに上記設問で「現在地から引っ越したい」と答えた回答者を対象に、引っ越したい理由が尋ねられている。その結果、日常的に利用できる店舗が近くにないこと（62人）、病院や診療所が遠い（49人）、交通の便の悪さ（40人）、子育てや教育に適さない（32人）等の回答が目立つ（図8）。また回答数の多かった「その他」の内訳をみると、除雪など冬の暮らしの大変さ（14件）、親戚や知人の近くで暮らしたい（9件）などの理由が主であった。

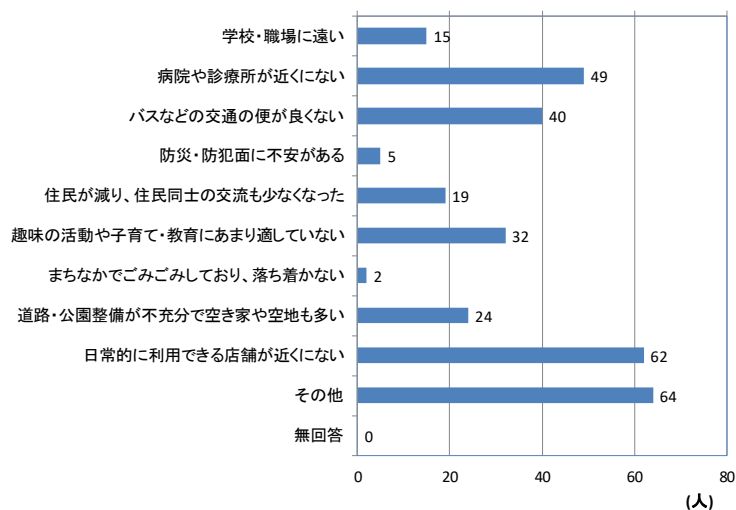


図8 「今の地区に住み続けたいか」という設問への回答
 (出典：『美唄市まちづくり市民アンケート調査結果』平成28年度版)

これら集計結果をふまえ、次章におけるインタビュー調査の結果報告では、基本的に「買物問題」「医療問題」「子育て教育」「その他」の順に述べることとし、交通問題はこれら全ての問題と密接に関連することから、必要に応じてその都度言及することとしたい。

Ⅲ. 事例分析

1. 買物問題

美唄市の住民にとって、市中心部に位置する生協や農協が主な買物先となっている。ただし2010（平成22）年にAコープの支店が一件閉店するなど、市中心部においても店舗の撤退は珍しくない。それゆえに市中心部の居住者でも最寄りの店舗までに1km以上の移動を要することが珍しくない。自転車や自動車を利用できるうちはよいが、これらの手段が高齢のため利用できなくなった際のことを考えると心配だと漏らす回答者も目立つ。

上記のAコープ支店の閉店を受け、生協では毎月1日と毎週土曜に無料バスの運行を開始し、交通手段の乏しい高齢住民に大変喜ばれている。また最近では東部に別のスーパーマーケットやホームセンターが開店し、市中心東部における買物環境はかなり改善したといえる。市中心部に居住する男性の一人は、生協の生鮮商品の鮮度が低いと感じる時がたまにあり、そんな時に比較対象となる店があるのはとてもありがたいという。

また、高齢住民にとってコンビニの存在意義も決して小さくはない。高齢になると自分に必要な買物が絞り込めるのでコンビニは使わないという声もある一方（中心部：男性）、美唄市で数年前にてんぷらを揚げていた高齢者宅が火事になった事例もあり、火事防止のため調理をしないよう家族に説得される高齢者も少なくない。それゆえに、週1回ほど農協の代わりにコンビニで惣菜を購入するようになったという回答もある（中心部：女性）。

上記のような店舗の利用が難しい郊外の高齢住民にとっての主な買物手段としては、同居あるいは別居の家族に車を出してもらう以外、生協の宅配サービス（トドック）、移動販売、及び公共交通機関・タクシーの利用が挙げられる。

市中心部居住者からは、週に数度来てくれる別居家族の車で買物をすませるという声が特に多く聞かれた。乗用車であれば、岩見沢・砂川・三笠や北広島にある郊外型店舗を利用できる。子どもや孫とドライブを楽しみつつ、数日～1週間分を買いだめするという。

生協の宅配サービスは、居住地区を問わず多くの回答者から挙げた選択肢であり、特に重い物の購入に活用されることが多い（中心部：女性）その一方、カタログのページ数が多すぎて使いこなせない（南美唄：女性）、頼んでも1週間に1度しか配達されないの、食料品等をすぐ欲しいというときに困る（南美唄：女性）という声も聞かれた。

また美唄各地で移動販売の車が巡回しており、付近に個人商店やコンビニがほとんどない南美唄地区では、特にその存在価値は高い。しかし住民の中には、頻繁に来て利用しないと販売者のドライバーの機嫌が悪くなるため、どうしても利用を気兼ねしてしまうという声も聞かれた（南美唄：女性）。

美唄市の公共交通機関として、美唄市の運営する市民バスや乗合タクシー制度が挙げられるが、これらの公共交通機関の利用はあまり多く見られない。インタビューでは、バス路線が自宅の近所を走らない、利用したい時間帯に市民バスが走らない、乗降に苦勞する等、市民バスの課題に関する指摘が複数聞かれた。また市南部に位置する峰延地区は、4、5年前にコンビニが撤退する等、買物環境が悪化する地区の一つであるが、同地区は市の中心部よりも隣接する三笠市の方が近いため、自転車やタクシーで三笠市の店舗で買物することが少なくないという。

乗合タクシー制度は委託先のタクシー会社の事情から大規模に展開することが難しいこともあり、「常連」でない住民の飛び込みの利用は実際に難しいという（茶志内：女性）。それゆえに民間タクシー会社の利用が多くなる傾向があり、高齢住民には痛い出費となる。

このように買物環境に恵まれない地区の中には、近隣の人の車に同乗しガソリン代を融通し合うという地域内互助のしくみが自然発生しているところもある。ふとした時の交通の足がない場合にとっても重宝する一方、万一有事が生じたときの責任問題の解決は容易ではない。好意で近所の子どもの海水浴に連れて行った際に子どもが溺れたために、後日家族の方から損害賠償で訴えられたという前例もあり、多用には慎重にならざるを得ないという（中心部：男性）。

2. 医療問題

美唄市には規模の大きな病院として市立病院と労災病院の二つがあるが、産婦人科がなく脳神経外科も常勤していないため、救急の際も岩見沢か砂川の病院に搬送される。そのため、美唄で倒れたら麻痺が残るという住民もいる。

上記の病院を利用するにあたっては、事前に予約を入れておかなければ、朝に出かけても受付や待ち時間等で 2、3 時間かかるのが通常である。特に美唄の労災病院は混んでいることが多い（南美唄：女性）。

岩見沢市立病院や砂川市立病院であればいろんな専門外来がある。また、美唄の病院よりも札幌の病院の紹介状をもらった方が早く診察が受けられるという事情もあり、住民の中には JR を利用して市外の病院に通うことが多い。ただし JR は本数が少ないので、岩見沢や砂川の病院に通うと 1 日がかりの通院になる。そのため通院のついでに外で買物を済ませ JR に合わせて帰るのが通例となることが多い（中心部：男性）。

このように市外の病院へ通院する住民にとっての悩みの一つは、交通アクセスの悪さである。市民バスの本数が減ったために JR 特急との接続が悪くなり、両者のマッチングが難しい際にタクシーを使うことも多い（中心部：男性・女性）。またこのように苦労して向こうの駅に到着しても、エレベーターやエスカレーターが整備されていない場合もあり、そのために市外の病院への通院をあきらめたケースもある（中心部：女性）。さらに、急の予定変更が生じた際に病院予約の取り直しが難しくなるのも、市外の病院を利用する際のリスクの一つである（中心部：男性）。

また通院する高齢者にとっての市民バスの難点の一つが、乗降の不便さである。市中心部に住む高齢男性からは、足を骨折した際に市民バスに乗るのが大変だったため、ノンステップバスを走らせるなどの配慮が欲しいとの声があった。この点については、美唄市の担当課（生活環境課）でも問題の存在を把握しているものの、積雪による走行・運行障害への対処という課題があるため、ノンステップバスの活用は容易ではないという。

このように市中心部の住民でさえ通院に苦労しているため、市の郊外に住む高齢者にとっての金銭的負担が重くなることは想像に難くない。市民バスからタクシー利用に最近切り替えた回答者の一人は、月 1～2 万円をタクシー代に費やさなければならなくなったという（中心部：女性）。それゆえに岩見沢や札幌のように美唄でも病院がバス送迎をしてくれることを期待したいという声も挙がった（南美唄：女性）。ちなみに最近では、独自に送迎サービスを始める美唄の病院も表れ始めており、ある病院では通院帰りの方向への送迎

があるため、峰延地区のように市街地から離れたところでも片道 2,000 円のタクシー代のみの負担で通院が可能なのだという（峰延：女性）。

先に述べたように、現在美唄市ではコンパクトシティ構想の一環として、美唄市民病院の建て替えを進めようとしているが、病院の老朽化が進んでいるにもかかわらず、賛成派と反対派が拮抗する現状にあるという。今回の聴き取りにおいても回答者の賛否は相半ばした。自動車さえあれば片道 30 分圏で砂川・岩見沢・滝川の病院が利用できる環境にある中、病院建て替えで将来に負担を残すことへの疑問を述べる声や（東明：男性）、セカンドオピニオンが重視されつつある今日、自動車を活用して複数の病院を比較することが普通の感覚になりつつあるという指摘もあった（青年会議所メンバー）。

3. 子育て・教育

今回のインタビュー調査の回答者に市のコンパクトシティ構想の意見を尋ねたところ、そもそもその存在を知らなかったという声と、市の構想に疑問を持っているという声に大きく二分することができた。市の構想に疑問を持つ回答者の多くが、理由として挙げるのが、「子育て中の家族にとって負担が大きい」という点である。

例えば保育所に子どもを預けにくる親にとって、保育所が統合されてしまうと送り迎えの負担が増すことになる。また学校の統合が進めば、スクールバス運行時間の事情から、子どもがクラブの朝連や放課後の練習の機会が限られてしまうことを憂慮しているという（中心部：男性、峰延：女性）。また地元の教育環境が悪くなることを見越して、若年夫婦の中には移住を視野に入れて近隣の岩見沢市に家を建てるケースも見られているという（峰延：女性）。

また複数地域の回答者からは、近年地域全体で子どもを見守る体制づくりが難しくなっているという声を得られた。例えば、現代は子どもが知らない人について行かないよう躰けられているため、困っていきそうな子供に親切心で声をかけづらくなった（東明：男性）、子どもに怖がられるので防犯対策として近隣住民が声をかけづらくなった（茶志内：男性）等の事例である。

4. その他の生活課題

上記の買物・通院・子育て以外に回答者から多く指摘された生活課題として、除雪、独居高齢者支援、そして空き屋対策の三点が挙げられる。

まず除雪問題であるが、美唄市が通常行っている除雪は市道の範囲しかしてくれないので、そこでは補えない細かいところの除雪をどうするかという点が、地域住民にとって冬季間の重要な生活課題となる。美唄市では、低所得高齢者世帯の除雪を支援する間口除雪や福祉除雪の制度があるものの、申込方法や担当窓口がわかりづらいと漏らす住民が多いため、課題発生から相談に至るまでの手続方法をわかりやすく広報する取組を求める声が挙がっていた（茶志内：男性、南美唄：女性）。

この除雪問題の深刻さから、近年では独自に除雪支援システムを構築する地区も出始めている。市中心部に位置する北いなほ地区では、除雪の負担に耐えかねて札幌に引っ越す高齢者世帯が目につくほか、年末年始に依頼可能な除雪業者の情報を求める声が挙がったため、町内会役員が中心となって除雪相談窓口を設けたという。また最近では除雪業者の

紹介にとどまらず、ボランティア保険を活用して窓際除雪を請け負い始めているという。

また近年の高齢化の進行によって、認知症高齢者の徘徊が各地区で問題化している。市北部に位置する茶志内地区では、認知症の疑いのある高齢者が徘徊の末に用水路付近で亡くなるケースが最近報告されており、住民による見守りには限界があり対応に苦慮している。さらに市東部に位置する東明地区では、認知症の疑いのある独居高齢者が夜間にゴミ拾いを始めて他人の家に入り込むケースが問題化したが、家族が本人と別居しており抑止力として期待できないため、道路に反射板を取りつけ本人の身の安全を図る等の周回の対応にとどまらざるを得ないという。

近くに身寄りもなく近隣関係も乏しい独居高齢者にとって、自分に万一のことが生じた際の対応は悩みの種である。回答者の中には、緊急時連絡のため就寝時にはいつも携帯を頭の上に置いているという声もある（南美唄：女性）。美唄市では現在、独居高齢者の方を地域につなぎとめる手段として、各地の町内会館を会場として移動カフェを実施し始めているものの、そのような交流を好まない住民の方には手の施しようがないことも問題の一つである（東明：男性）。

上記のような独居高齢者問題は、空家問題とも密接な関係を持つ。独居生活が困難になった高齢者が市営住宅へ移住すると、解体に伴う諸費用が捻出できないために、主を失った空家が放置されるケースが多い。老朽化に伴って雨漏り、破片の周囲への飛散、敷地が草で覆われる等すると、防犯上も大きな問題になる（東明：男性）。

美唄市の空家状況の特徴は、老朽空家の多さにある。他の空知管内の都市と比較して空家率そのものは必ずしも高くないが、全空家に占める腐朽空家の比率が三笠市と並び際立って高い（図9）。本調査でも、かつて炭鉱住宅の多かった南美唄地区や東明地区に居住する回答者から、空家問題が深刻化していることを確認できた。

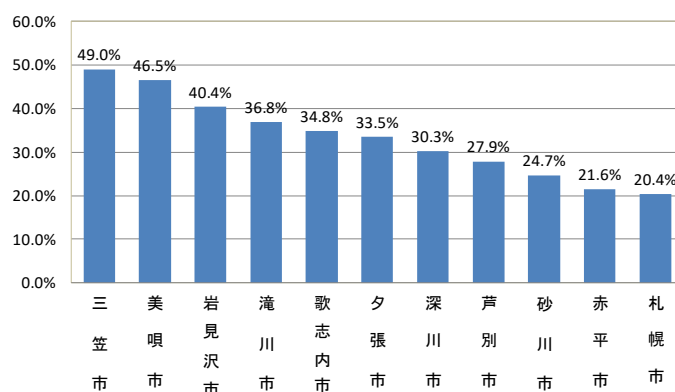


図9 空知管内都市の空家腐朽割合(2013年)

(出典：『住宅・土地統計調査』平成25年版)

5. 地域内の社会関係

地域内の社会関係は、非常時における住民の生活を守り支える上で特に重要な役割を果たす。2018（平成30）年9月の胆振東部地震時に生じたブラックアウトの際も、東明地区では日頃からの近隣関係を活かして発電機を調達し合う等、想定したよりずっと不便少

なく生活することが可能だったという（東明：男性）。

田園の多い茶志内地区や峰延地区は、近隣間の相互扶助が日常生活に根付いているため、近隣間の社会関係が構築しやすい環境にある。ただし茶志内地区では、近年の地域住民の高齢化や独居化の進行によって、昼間に高齢住民同士で近隣交流の機会を持つことが年々難しくなっているという。また峰延地区では、農協を始めとする地域組織からの若年層の離脱が進んでおり、また農家が農協の店舗を利用しない傾向も強まっており、地域内の社会関係の希薄化は着実に進行しているといえる。

上記2地区のような田園地域ではない他の行政区では、社会関係の希薄化は一層深刻である。例えば茶志内地区に近いある地区では、キーパーソンとして町内会業務を担っていた人物が市外へ移住して以来業務が滞りがちになり、生活環境の悪化が進んでいるという。それを反映してか、この地区のここ10年間の人口減の推移をみると、年平均8.0%という高い人口減少率を示していることが確認できる。

各行政区では、上記のような事態に陥らないよう町内会組織を中心に苦闘している現実がある。4節の除雪問題のところで採り上げた北いなほ地区は、徘徊する認知症高齢者を通りかかった高校生が救助するという出来事があったことから、町内会役員が中心となって、高齢者の生活支援のための総合相談窓口を5年前に設置した。このように積極的に地域課題の解決にあたっている同地区の町内会でも、町内会費の高さや役員就任の忌避を理由として町内会を脱退する人が若年層を中心に増えており、悩みの種であるという。旧炭鉦町としての歴史を有する南美唄地区や東明地区ではさらに問題が深刻であり、これらの地区に居住する回答者は、近隣の町内会が解散したという話が聞かれることが多い。

一方で町内会からは独立した立場から、地域支援活動を繰り広げる担い手も芽生え始めている。地域の衰退が進む南美唄地区では、同地区で生まれ育った30歳代男性のA氏がキーパーソンの一人として、地域の生活基盤を支える重要な役割を果たしている。A氏は同地で便利屋を営みながら、草刈り・畑の手入れ・除雪・電球交換・年寄りの話し相手等の生活支援を行うほか、同地区の夏祭りイベントの実行委員長や、地元の神社の氏子会の役員を務めたり、最近では居酒屋を開店して地域の集いの場を提供する等、彼の果たしている役割は幅広い。多様な活動を展開できる背景の一つには彼が年少時から培った友人関係があり、居酒屋の開店準備の際は、友人達の助力を得て早期に準備を完了できたという。

A氏によれば、南美唄を出て自分たちと同居しようと子ども達から声をかけられる高齢住民の方が多いほか、「誰が亡くなった、次はだれが亡くなるだろう」という日常会話になりやすいこと、また近隣の人が亡くなると接点のない人同士がかかわりを持たざるを得なくなるため、些細なことで深刻な近隣トラブルが生じやすいという。地域の衰退が生活環境にもたらすものが何か、A氏の証言はそれをよく物語ってくれる。

地域の社会関係を考える上で重要な論点として、もう一つ、通学する子どもを縁として保護者同士をつなげる学校ネットワークが果たす役割を指摘しておきたい。

南美唄で町内会活動に携わる回答者の一人によれば、地域から子どもがいなくなることで、子どもを通じた地域のママ友ネットワークが作り難くなったため、地域イベント等で人手を要する事態が生じた際にマンパワーの確保が難しくなったという。また、息子の親友との間で家族ぐるみの付き合いができていたのが心の安らぎである（中央部：女性）、近くのコミュニティセンターに遊びに来る子どもをみると元気になるし、飲み物を買ってあ

げたくなる（南美唄：女性）等、地域における子どもの存在は高齢住民にとって生きるエネルギーに結びつく。そう考えると、地域の社会関係を構築する要が、学校の統廃合によって失われてしまうことのデメリットへの配慮が必要であろう。

6. 公共交通機関

美唄市では、民間のバス運営会社から引き継ぐ形で市民バスを運営しているほか、2013（平成 25）年からは、市民バス路線でカバーできない地区の市民の足を確保するために、民間のタクシー会社へ委託する形で乗合タクシー制度を実施している。同制度は、登録会員となった住民の予約に応じて、相乗り方式で順番にお迎えし、市街の決められた停留所と対象地域のご自宅などの間を送迎する交通システムである。

市のコンパクトシティ構想の眼目の一つとして、市民バスや乗合タクシーに代表される公共交通機関の活用は欠かすことができないものの、これまでの各節で概観したように、地元住民による公共交通機関の活用は芳しくない。近年の利用者数の推移をみると、市民バス・乗合タクシーのどちらも、利用者数の減少が進んでいることが確認できる（図 10）。

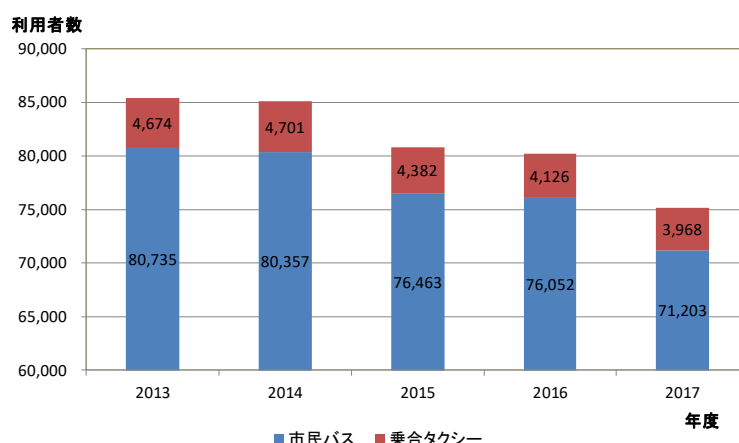


図 10 公共交通機関利用者数の推移

（出典：美唄市『市民バス会計収支決算等調』各年度版）

これまでの節で、市民バスの本数の少なさや JR 等とのアクセスの悪さ、使い心地の悪さについて指摘してきたが、利用者数が減るゆえにバスの便数を減らさなければならない悪循環については、多くの回答者の方が認識していた。その他にも、市民バスは一定のコースを巡回するため、到着地までに時間がかかるというマイナス面を指摘する声もあった（南美唄：女性）。この点について市の担当課である生活環境課に話を伺ったところ、コミュニティバス運営にあたって国からの補助金を得やすくする目的から、国の支援基準に合わせて運営路線をあえて延長しなければならない、例えば利用度の高い路線に集中して便を増やすという対応が容易でない事情があることが確認できた。

また市の郊外に住む回答者の方々からは、乗合タクシーの利用を希望する声が多く聞かれた。市民のニーズに合わせた乗合タクシーの範囲拡大も望まれるところである。しかし生活環境課によれば、タクシー会社をめぐる経営環境が以前より悪化したために運転手が

うまく確保できず、利用会員の拡大を見合わせている現状があるという。

また市青年会議所メンバーの M 氏からは、コンパクトシティ構想が掲げる脱自動車社会への疑問の声も挙がった。自動車ディーラー会社で働く彼は高齢の顧客との接点が多いが、80 歳代の高齢ドライバーが近年減少した一方で、運転を辞めた高齢者がとたんに認知症になったり、タクシーを利用せず自宅に引きこもるケースを目にすることが多いという。

7. ライフスタイル・今後の生活展望

各地区の回答者にふだんの趣味を尋ねたところ、多く目立った回答は自家菜園での畑いじりであった。例えば、トマトやとうきびを栽培したり近所から植物の苗をもらって育てる等の楽しみである（南美唄：女性）。市郊外であれば空き地も多いため、安価に自家菜園を始めやすいのだという。そんな彼女の将来の夢は、入居料の安価な老人ホームに入居し、かぼちゃ等を育てながら自給自足の生活を楽しむことだという。しかし必ずしも金銭的な余裕のない彼らにとって、将来の安心材料を得ることは容易ではない。

青年会議所メンバーの M 氏は、自身がセールスで付き合いのある高齢客の様子をみると、高収入層と低収入層で将来のライフスタイルが明らかに異なることに気づくという。高収入層であれば、札幌へ出て高級な老人ホームで生活することを想定していることが多い。また相対的に生活環境に恵まれた市中心部では、自分の家土地を提供して子どもたちを美唄市に呼び寄せる高齢者を近隣でよく目にするという（中心部：女性）。

その一方、収入の不安定な層の高齢者にとって、入居費用として月に 12～15 万円を要する有料老人ホームは敷居が高い。峰延地区には公営の養護老人ホームがあるものの、近年老朽化が進み、第三者委員会でもバリアフリー環境が整っていないことが問題視されているという（峰延：女性）。それゆえ最近では同ホームの民営化を進める試みもあるが、民営化によって入居費用が値上げされることを警戒する声もある（南美唄：女性）。

またタクシー利用料をはじめとして、除雪の手配や雑草の草むしり、木の選定等それぞれに料金がかかるので、お金はいくらあっても足りない（中心部：女性）というように、地方都市で生活する高齢住民にとっての生活事情もある。本人が旧炭鉱労働者世帯であれば、年金が充実しており生活に余裕があるが、農業者の場合は国民年金が中心となることから、現金収入の面であまり期待ができない。その面が心配な峰延地区の女性回答者は、半ば冗談で息子に「将来はかじりつくぞ」と話しているのだという。

IV. 考察

これまで地方の中規模都市で導入されることの多かったコンパクトシティ構想は、近年ではより小規模な都市での応用が図られている。従来のコンパクトシティ施策は、中心部の再開発や公共交通機関の整備に代表されるハード面の改善がその中心であった。しかし、財政的余裕の乏しい小規模都市で中規模都市と同様の取組を行うのはあまり現実的ではない。例えば、①札幌市や岩見沢市が近くに控える美唄市の立地条件、および隣接する三笠市と生活圏が重なっている峰延地区のことを念頭に置くと、ヒトやモノの市中心部への集

積を図ることは容易ではなく、また②市民バスの利用度が低いために便数が減るという悪循環の中で、市民バス利用を回復するためには多くの資源や時間を要する。これらを考慮すると、現在の各行政区の持つ資源を可能な限り活かしつつ、中長期的に都市機能の集積を図る方向性が考えなければならないであろう。その際に必要となるのが、ソフト面でのまちづくりの視点である。

小規模都市のまちづくりのあり方を考える際、コンパクトシティ化がもたらす負の側面への目配りが大切である。今回のインタビュー調査で、市のコンパクトシティ構想への反対意見として多く聞かれたのが、学校の統廃合が地域の衰退を加速させているという指摘である。学校の統廃合は、子ども本人の学びを制約することにとどまらず、子どもを介した地域社会の社会関係を希薄化させる。社会関係の希薄化は町内会活動に代表される地域の相互支援の弱화를招き、徐々に地域社会の生活環境の悪化をもたらす。

この学校の統廃合がもたらす社会関係の断片化や、地域のキーパーソンの流出による生活環境の悪化、さらには独居高齢者の死亡で空家が増え、スポンジ状の都市縮小(饗庭 2015)が進むことで近隣トラブルが生じる等の減少が積み重なり、市内各地における人口減少の悪循環は確実に進行する。このように、(主として)美唄市郊外における地域衰退のいくつかのプロセスを確認できたことは、本調査における大きな収穫の一つである。

経済学的視点から考えた場合、これら衰退の進む行政地区には無駄に資源を割かず、行政コストの一層の効率化を目指すべきという考え方もありえよう。しかし本研究の立場としては、多極的な都市構造を維持しつつ各々の持続可能性を図る形でのコンパクトシティ構想実現がより望ましいと考える。一点に絞り込むが如きコンパクトシティ構想を目指すほど住民間の合意が得られ難くなるという現実的な問題もともかく、現在の市郊外部を放置する形で都市機能の集積を図ることは、「単なる各地からの撤退」=「市の不誠実の現れ」として地域住民に受け留められかねないからである。

人口減少の進む市郊外部は、実は貴重な地域資源の宝庫であったりする。例えば以前に炭鉱町として栄えた南美唄地区では、写真や音声を通じて当時の街の記憶を保存しようという活動が進んでいる。また北陸からの移住者によって拓かれた峰延地区では、若手住民が中心となって祭りに代表される伝統文化の継承を図っている。旧炭鉱町の様子を映した映像が今でも南美唄の住民たちを元気づけるように、これらの文化遺産は美唄市のアイデンティティを支える上で重要な役割を果たしている。他自治体との差別化を図り、交流人口獲得という面から市の活性化を図る上で、このような文化的価値を容易に捨て去るべきではないと思われる。

V. さいごに

今回の調査から得られた大きな学びの一つは、公共交通機関に代表されるインフラの重要性もさることながら、各行政区域における充実した社会関係が地域住民の生活環境を支えているという点であった。それゆえに本研究では、公共交通機関による各地のネットワーク化にとどまらず、区域内外における人のネットワーク化というソフトな視点から、以

下の五つの施策を提言したい。

一点目は、各行政区域におけるキーパーソンの維持と支援である。調査結果からは、志ある地域住民が生活環境改善に向けて奮闘する一方、キーパーソンを失った地区の生活環境が悪化する経緯が確認できた。特定の地域住民が消耗しキーパーソン不在の状況が生み出されぬよう、志ある取組に対する市の支援や地域リーダーの育成等に注力すべきである。

二点目は、地域住民の人間関係を支えるしくみの創出である。本研究では、学校の統廃合が地域住民にもたらす負の影響を指摘してきた。行政上の諸都合で地域からの学校消失がやむを得ないのであれば、子ども連れ家族に焦点を当てた地域イベントの定期的開催等を通じて、学校に代わる地域の社会関係の拠点づくりを検討すべきである。

三点目は、空家対策である。空家の存在は防犯上の問題にとどまらず、地域住民同士の距離を隔ててしまうという点からも問題がある。近年では空家を交流スペース等の形で再活用する取組が各地で進んでいるが、このような形で地域住民の交流を促す場を地域に多く設けることが、地域の社会関係を活性化する上で重要な取り組みであると思われる。

四点目は、高齢住民と別居生活を送る家族の取り込みである。週に数度通って来て老親の面倒をみる別居家族は、高齢者本人の生活を支える重要な存在であるがゆえに、市にとって「準市民」として扱ってもおかしくない存在である。彼らを通じて高齢住民と市との間の意思疎通を良くするためにも、市の有益な情報を定期的に発信する等の形で積極的に働きかけることが効果的であると思われる。

五点目として、高齢住民の居場所づくりのための具体的取組の検討である。市中心部に公営住宅を建設して高齢住民の入居を促すことが、市のコンパクトシティ構想の一つに謳われているものの、郊外で自家菜園を生きがいにしてきた高齢者が移住を促された場合、市中心部で見出しうる彼らの生きがいは何だろうかと考えざるを得ない。もし移住促進に取り組むのであれば、彼らの生きがいを刺激する取組がどこかに必要ではないだろうか。

本研究の回答者が自身の生きがいを語る上で多用したキーワードが「子ども」と「家庭菜園」であった。いずれもが「成長」を象徴するものであり、これらの要素を含む生活環境が、高齢者の生活意欲向上に重要な役割を果たすと思われる。市中心部に菜園を設けることが難しければ、子どもと高齢者の接点を生む交流の場の整備も有効ではないだろうか。

最後に、本研究では都市中心部への機能集積の発想を全面的に否定しているわけではないことに言及しておきたい。例えば美唄市の市民アンケートの自由記述には、JR 美唄駅の建物が立派なのにもかかわらず、近くにコンビニが無いのが不便なので改善してほしいという意見が見られる。この意見に象徴されるように、多様な施設が有機的に連携することは利用者にとっても有益である。このような利用者目線に立った連携のしくみは、今後大いに検討されるべき重要な点であろう。

参考文献

- 饗庭伸、2015、『都市をたたむ 人口減少時代をデザインする都市計画』花伝社。
- 美唄市、2018、『美唄市コンパクトシティ構想概要版』
- 岩間信之編、2011、『フードデザート問題：無縁社会が生む「食の砂漠」』農林統計協会。
- 林芳治、2009、「社会関係を形成した地域特性 ～北海道旧産炭地域商店街の事例～」『北星学園大学大学院社会福祉学研究所北星学園大学大学院論集』12号：1-16。
- 角松生史、2012、「縮小都市と法（特集 持続的発展と都市法）」『新世代法政策学研究』16巻：243-263。
- 海道道信、2007、『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社。
- 海道道信、2012、「「コンパクトシティ」施策・その後（特集 その後のコンパクトシティ）」『季刊まちづくり』36号：70-76。
- 海道道信、2014、「コンパクトシティ（第3回）コンパクトシティ その論点と課題」『交通工学』49巻3号：56-61。
- 亀澤宏徳、2010、「中心市街地活性化基本計画の実施状況と今後の課題 ～中心市街地活性化法に基づくまちづくり～」『立法と調査』302号：80-94。
- 経済産業省、2015、『買物弱者・フードデザート問題等の現状及び今後の対策のあり方に関する調査報告書』
- 経済産業省商務流通保安グループ流通政策課、2015、『買物弱者問題に関する調査結果をとりまとめました ～地域の住民・事業者・行政等が一体となった対策のあり方を提言～』2015年4月15日経済産業省 News Release。
- 松原日出子、2019、「旧産炭地における都市計画の変遷」『松山大学論集』30巻6号：91-116。
- 桃田健史、2017、「財政破綻から10年、夕張で感じた「コンパクトシティ」の現実」株式会社ダイヤモンド社『DIAMOND online』2017/04/24記事 (<https://diamond.jp/articles/-/125698> 2019/2/4 閲覧)
- 室町泰徳、2010、「コンパクトシティと都市のマネジメント」『日本不動産学会誌』24巻1号：45-50。
- 中澤秀雄、2011、「長縮小社会の破綻と再生？ —空知旧産炭地と地域政策—」『地域社会学会年報』23集：19-33。
- 西浦功、2019、「小規模自治体におけるコンパクトシティ政策の課題と今後の展望」『札幌大谷大学社会学部論集』7号：1-28。
- 西浦定継、2013、「米国におけるコンパクトをめざした都市政策 —都市成長管理から縮小都市政策まで—」『土地総合研究』21巻2号：55-64。
- 杉田聡、2008、『買物難民：もうひとつの高齢者問題』大月書店。
- 谷口守、2010、「コンパクトシティの「その後」と「これから」」『日本不動産学会誌』24巻1号：59-65。
- 谷口守・肥後洋平、2013、「コンパクトシティを再考する —最近の動向を踏まえて—」『土地総合研究』21巻2号：1-8。
- 姥浦道生、2015、「地方創生を支える都市・農村空間のあり方 —「コンパクト」シティから「サステナブル」シティへ—」『土地総合研究』23巻3号：10-17。
- 内田奈芳美、2015、「日本における地方都市型ジェントリフィケーションに関する試論：石川県・金沢市での再投資と「目的地化」の地区分析から」『日本都市計画学会 都市計画論文集』50巻3号：451-457。
- 吉村慎司、2018a、「行政サービス最低の夕張 町を畳み眠わいを取り戻す（特集 限界自治：縮小ニッポンを生き抜くヒント）」『Wedge』30巻8号：16-25。
- 吉村慎司、2018b、「行政サービス最低の夕張がなぜコンパクトシティに成功したのか？」株式会社ウェッジ『WEDGE Infinity』WEDGE REPORT 2018/08/15記事 (<http://wedge.ismedia.jp/articles/-/13684> 2019/2/4 閲覧)