

昨年暮れ、札幌近郊の住宅街に暮らす七〇代半ばの父が手を骨折した。一軒家で母と二人暮らし。買い物のはは乗用車なのだが、父は骨折で運転できず、母は運転免許がない。最も近いコンビニは歩いて一五分ほど。スーパーは、冬道なら四〇分ほどかかる。路線バスもあるが、一時間に一本と不便だ。

週末のたびに、兄妹で交代して実家に通った。電話では「大丈夫」と強弁するが、訪れると、歓迎される。車でスーパーに連れて行くと、母はあれやこれやとどっさり買い物した。「これでしばらくは大丈夫ね」。母は笑った。

「買い物難民」。自宅近くに、交通機関もスーパーもなく、日常の買い物にさえ困る高齢者たちが、こう呼ばれるようになって数年が経つ。両親が都市部に暮らしているとあって、自分には他人事だった……。父が骨折して車が運転できなくなった途端、両親は「買い物難民」と化してしまった。

◇ ◇ 「買い物難民」という呼び方は、帯広畜産大の杉田聡教授が二〇〇八年の著書で名付けたのが始まりとされる。経済産業省の推計では、買い物難民は全国で高齢者を中心に約六〇〇万人。多くは高齢化が進む過疎地とみられる。だが、札幌も例外ではない。札幌市の高齢化率を見てみよう。今年一月一日現在の住民基本台帳によると、札幌市の六五歳以上の高齢者は三九万八二六九人で、高齢化率は二〇・九%。全国平均の

札幌の「買い物難民」

二三・〇%（二〇一〇年）を下回る。行政区別では状況が異なる。中央区、白石区、清田区が二〇%を下回るのに対し、南区は二六・〇%で全国平均を上回り、次いで多いのが厚別区の二二・二%。

さらに、各まちづくりセンター別を比べると、差がはつきりする。厚別区の青葉（三六・二%）もみじ台（三四・一%）、南区の定山溪（三四・四%）の三地域が三〇%を超えた。二五%を超えたのが南区の真駒内・石山・藤野・藻岩・澄川、豊平区の西岡、清田区の北野、北区の新琴似・新琴似西、西区の西野と計一〇地域に上る。定山溪を除いていずれも人口増加、高度経済成長長期に、宅地開発されたり、大規模団地が建設されたりした地域だ。

◇ ◇ 国立社会保障・人口問題研究所によると、札幌市の将来推計人口（二〇〇八年二月）は二〇一五年以降減少し続け、二〇三五年には一七五万人になる。その高齢化率は三四・二%。現在の青葉、もみじ台地区が札幌の平均的な姿となるのだ。

◇ ◇ 買い物難民対策として、各地でさまざまな取り組みが始まっている。マイカー以外の交通手段がなくなった地域では、コミュニティバスや乗り合いタクシーなどが運行されている。また、スーパーやコンビニエンスストアなどが移動販売も行っている。道内でも、コープさっぽろが二〇一一年から移動販売を本格化させ、現在、過疎地を中心に二一十台を運行。二〇一二年度中に

は五〇台に増やす計画だ。大手コンビニのセブンイレブンが三月から比布町で移動販売をスタートし、年内には一〇カ所にする。

また、富良野市の東山地域では、路線バスの廃止を契機に、二〇〇九年秋から地域住民主導で「コミュニティカー」が運行されている。函館市の陣川地域では、町会が四月から独自にコミュニティバスを運行させる。行政の補助を受けない道内で初めての試みだ。

中心市街地にスーパーや病院などの生活に必要な施設を集め、郊外からの移住を促す「コンパクト・シティ」もその一つだ。

札幌市は、将来の「過疎化」に備えたまちづくりに取り組んでいるのだろうか。

二〇〇四年に、コンパクト・シティを理念に掲げた都市計画マスタープランを作成し、中央区への投資を集中する傾向にある。札幌駅と大通駅を結ぶ地下歩行空間の開通や、路面電車のループ化などを進めている。だが、取り残された他の地域はどうなるのか。人口の移動がスムーズに進むのか。

札幌の将来像は見えない。他地域の住民からは中央区への投資に不満も募る。

◇ ◇ 買い物難民問題は誰もが直面する可能性を抱えている。都市部も例外ではない。その問題の解決を図ることは、将来のまちづくりを考える契機にもなる。住民を巻き込んだ議論の場が今、必要だ。

△洋▽