

[研究ノート]

中山間地域における 移動手段を持たない高齢者の現況

—益田市匹見町でのケーススタディー—

吉野 和 則

はじめに

1. 先行研究
 2. 研究の方法
 - (1) 研究方法
 - (2) 益田市匹見町の概要
 3. ヒアリングの結果分析
 - (1) 出身地と居住年数および居住地選択について
 - (2) 買い物や通院について
 - (3) 日常生活の「不安」と「楽しみ」について
 4. 事例からの考察
 5. 考察から明らかになった地域の課題
- おわりに

はじめに

日本は2008年に人口のピークを迎え、以降は人口減少社会に突入した。それに先立ち、1960年代から大都市圏への人口流入による過密の対極として、地方の人口流出による過疎が社会問題となった。

2020年10月に、「過疎」という語の発祥の地と言われる¹⁾ 益田市匹見町（旧美濃郡匹見町）の人口が千人を割ったと報じられた²⁾。60年前の人口の実に90%近い減少であった。さらに2021年度において、町内唯一の小学校である匹見小学校の新入生が1人であったという事実は、地域住民に近い将来における町の消滅を予感させる明確な材料となった。

いわゆる平成の大合併は、一般には旧自治体単位の人口の減少をわかり難くした。しかし、過疎地域に住む人々は、担い手不足により集落の行事が成り立たなくなったことなどから、機能不全に陥った集落の現状を体感することができる。このように過疎地の旧町村は平成の大合併により、人口減からくる直近の「消滅する自治体」³⁾の形容は免れたが、地域内の限界集落⁴⁾や消滅する集落は現実として後を絶たない⁵⁾。よって従来の自治会や町内会単位では、地域住民の社会的共存を維持することが困難となった。

このような現状から、人口減少・高齢化という日本が直面する様々な課題に対し、政府は2014年に「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」と、これを実現するための施行の方針を示した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を閣議決定した。また、今後の取り組み

方針として翌2015年に「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」が策定された。この中で、従来の自治会や町内会を包括する小学校区を単位とした、新たな住民の活動組織である「地域運営組織」の形成をめざした。従来の町内会や自治会が行政と住民の縦の関係であるのに対し、地域運営組織は活動の中心が地域住民であり、住民同士の横の広がりや連携や、行政との協働から地域の課題解決に取り組む組織となることが期待された（内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局2015）。

益田市もこの制度を取り入れ、旧匹見町は公民館単位である3地区（道川・匹見上・匹見下）でそれぞれ地域運営組織の設立をめざした。匹見上地区では2019年9月に地域運営組織が設立され、地域の課題解決とその対応のために各部会が設けられた。

過疎と超高齢化が進行する匹見町では、緊急として様々な高齢者に関する課題解決の対策が優先される。とりわけ移動手段を持たない、また数年後に持たなくなる高齢者への地域運営組織による共助の支援が待たれている。地域住民主体の輸送事業については、数多くの事例の紹介と研究がなされている⁶⁾。地域の置かれた交通環境によっては、市町村のマルチモーダルとしての機能を有するもの⁷⁾や、福祉運送に特化した輸送事業⁸⁾などの例もある。これらの事業を開始するには、前提として地域に住む高齢者の生活実態を把握する必要がある。しかし既存の研究の多くは、アンケートなどによる全体の傾向とその把握にとどまっている。より人口の少ない地域では、課題解決の活動方針として、高齢者の個別の状況認識を必要とするが、移動手段について直接に面談し情報を収集した例は少ない。しかし、この情報こそが今後の地域運営組織による輸送事業のより正確な指標になると推察される。

そこで本研究では、筆者の益田市種地区での経験から構築した輸送事業開始までの一連のアルゴリズム（図4、巻末）を用い、この流れを匹見上地区の地域運営組織に提示し、理解を得た上で実際に地区の対象となる高齢者（世帯に移動手段を持たない65歳以上の者、以下「対象者」）の現況を知るために、個別のヒアリングによる調査を行った（詳細は「2. 研究の方法」で述べる）。主眼として、なぜ移動手段を持たない高齢者が市街地と比較し、明らかに生活質の劣るこの地域にとどまっているのか。また、どのようにして、あるいはどのような支援のもとに日常の買い物や通院などを行っているのかを検証する。

1. 先行研究

過疎地域の中山間地において、小塚みすず（2009）のWEBによるアンケート調査や、佐々木育子（2018）の鳥根県江津市の3地区における住民に対して実施した、郵送によるアンケート調査結果の分析や、小島克久（2017）による国勢調査などの人口統計による分析など、既存の調査・研究から高齢者の現居住地での定住意向は高いことがわかっている。これらは必ずしも居住地の生活質に満足はしていない場合もあるが、現居住地に留まる要因として、住み慣れた地域への愛着や人間関係など、濃密な地縁によるものと考えられている⁹⁾。しかしこれまでの研究で、実際に要因としての「地縁」とは何かを具象化し、その深度からくる定住意向への影響を分析したものは少ない。よって本研究はミクロではあるが、ヒアリングの項目で「地縁」に関することについて着目し焦点をあてる。

また、生活質が劣る要因の1つとして、日常の買い物や通院が困難であることが挙げられる。このような状態にある人々は、いわゆる「買い物弱者」と呼ばれるが、政府の各省

や各自治体において、その定義や対策は様々である。経済産業省では「買い物弱者」を流通機能や交通網の弱体とともに、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¹⁰⁾としている。具体的には、農林水産省によると生鮮食料品店までの距離が500m以上かつ自動車を持たない人を買い物困難者としている。また、経済産業省は欧米先進国の先行研究との比較から、イギリスやアメリカでは買い物弱者（フードデザート）が主に都市を中心としているのに対し、日本では都市や郊外だけでなく、農村や山間部など多岐の地域にわたるとしている¹¹⁾。日本国内の独居の高齢者は、買い物を依頼できる人がいないなどの理由により、買い物弱者化する可能性が高く、その数は今後5年間で11%、10年間で16%増加すると予測されている¹²⁾。この買い物弱者問題の対策の取り組みとして、先進事例より事業者、行政、住民が連携し協力し合うことが重要としている。

そこで本研究では、この連携と協力を神吉優美（2018）が高齢者の暮らしについて明らかにした支援の分類である、自助、互助、公助はその定義に従い、共助は各集落を包括する公民館単位の住民組織（地域運営組織）による支援とし（第3章第2節の表4を参照）、焦点をあて分析を行う。

2. 研究の方法

（1）研究方法

本研究では、ヒアリングの結果に基づいて分析を行う。益田市匹見町匹見上地区において、世帯内で移動手段を持たない高齢者を事前に匹見上公民館で調査しリストアップしてもらった。19名の対象者の内、面談が可能な17名を2021年4月6日から5月12日まで、5回にわけてヒアリングによる調査を行った。

ヒアリングは対象者の自宅で行い、匹見上公民館館長（毎回）や地区応援隊員¹³⁾ および第2層生活支援コーディネーター¹⁴⁾ が随時同行した。なお、その場ではヒアリングの内容は筆記せず、調査対象者の了承を得たうえでボイスレコーダーに録音した。対象者1人につきおよそ30分間から45分間の時間を使い、自然な日常会話であるように心掛け、以下の9項目を重点的に聞き取った（表1）。

表1 質問事項

NO	質問の内容
①	あなたの出身地はどこか
②	この家に住んで何年になるか
③	親族はどこに住んでいるか
④	日常の買い物はどうしているか
⑤	病院・診療所への移動はどうしているか
⑥	日常生活の中で不安に思うこと
⑦	楽しみは何か
⑧	この先、移住の気持ちはあるか
⑨	携帯電話を持っているか

（2）益田市匹見町の概要

調査対象の匹見上地区は益田市匹見町に属し（図1）、千メートル級の山々に囲まれた中国山地の懷に位置する。1955年に道川村、匹見上村、匹見下村の3村が合併し美濃郡匹見村となった。その後1956年に町制を敷いて匹見町となり、2004年に益田市、美都町と1市2町が合併して益田市となった。

益田市の面積は733km²であり、旧匹見町のそれは300km²で、東京23区のおよそ半分となる。平成の大合併前の鳥根県内の自治体において、匹見町は大田市、益田市に続く県内3位の面積であった。匹見町内の90%以上が山林であり、高津川支流の匹見川流域の谷底平野にわずかな耕地と集落が点在する。益田市匹見支所のある匹見上地区が匹見町の中心地で、支所の他、小中学校、ガソリンスタンド、診療所、JA（金融機関）、郵便局、商店（4か所）があり「小さな拠点」¹⁵⁾としての機能を有している。匹見町内はこの他に、東西に公民館のある道川、澄川の集落がある。

図2に旧匹見町の1919年（大正8年）からの人口推移を示した。グラフは、1960年までは第二次世界大戦終戦時を除き緩い増加傾向にあったことを示す。ところが1965年あたりから人口は急減する。最も人口の多かった1955年と2020年現在を比較すると、87%の減少となっている。原因の一つは主産業であった林業が、薪炭から石油への燃料の変革や木材輸入による価格の下落から衰退し、それに伴って関係世帯が転出したことにある¹⁶⁾。また、1963年の記録的な豪雪（三八豪雪）¹⁷⁾による被害と、続く2年間の集中豪雨による水害から、被害集落住民の町外への離散によるものが影響していると推測される¹⁸⁾。

この1960年代の自治体が消滅しかねない指数関数的な人口の急減による諸問題を、時の町長であった大谷武嘉が国やマスメディアに訴え、過疎対策法の成立に影響を与えるとともに「過疎発祥の地」（現象としての「過疎」ではなく、過疎を問題と意識し、町単位で対策を講じる活動をした発祥の地）として、匹見町はその名を全国的に知られることになった¹⁹⁾。しかし歴代の町長の様々な施策にも関わらず、人口減少に歯止めはかからなかった。

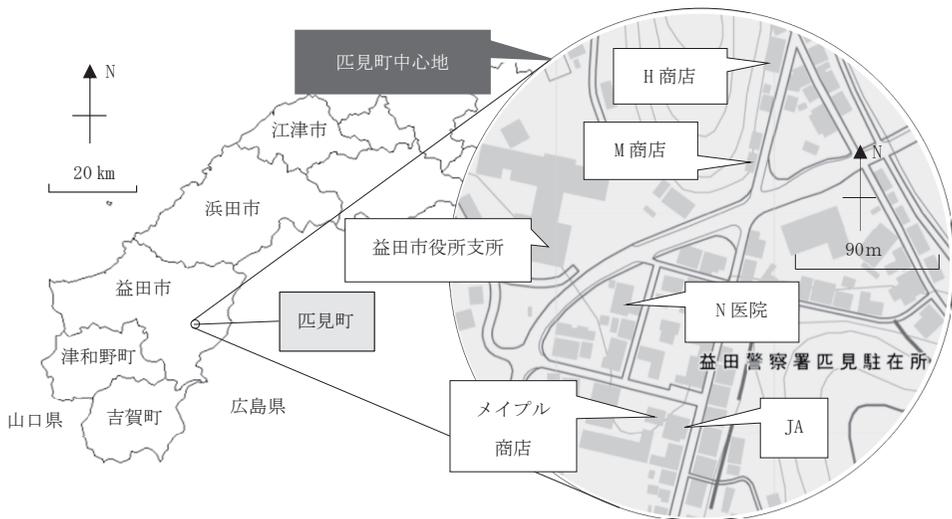


図1 匹見町の位置と中心地
（出所）国土地理院地図をもとに筆者作成

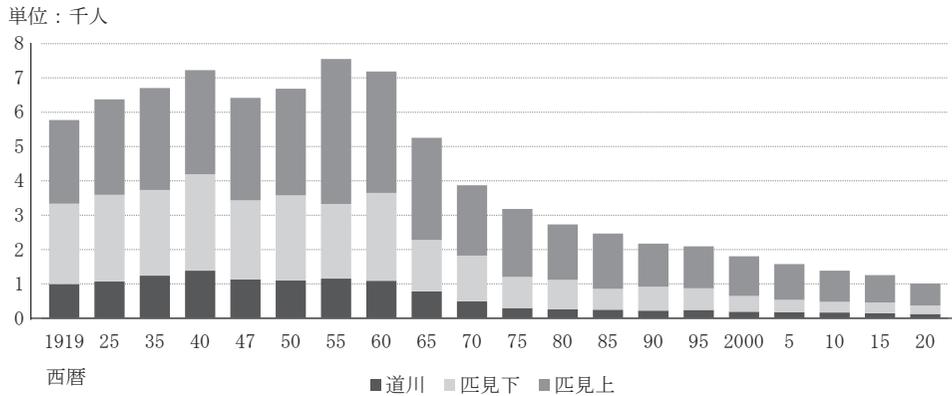


図2 匹見町における人口の推移 (1919-2020年)
(出所) 国勢調査および『匹見町誌』より筆者作成

生産年齢人口の流出とそれに伴う少子化で高齢化率が50%を超える「限界自治体」であったが、限りなく人口0人に漸近する過程は、合併で益田市に包含されることにより、統計上わかり難くなった。なお、図2より合併(2004年)による匹見町への人口推移の影響は、表れていないことがわかる。

匹見町は益田市の中心市街地と国道488号線を走る石見交通バスで結ばれている。1日5往復(日曜祝日は4便)で、匹見上地区から益田駅までおよそ75分間を要し、運賃は片道1550円である。この他、町内には市営のバス(やまびこバス)がデマンド方式により5路線で運行されている。やまびこバスの運休日は、日曜日、祝日および12月29日から翌年1月3日までである。表2に「やまびこバス」の路線別一般利用者の利用者数を挙げた。利用者は年々減少傾向にあるが、高齢者の自然減や、匹見峡温泉が2018年度で閉鎖した(2020年6月から再開)ことが影響していると推測される。この他に、町内に住む70歳以上の高齢者には、各家庭から匹見支所までに限定されたタクシー割引券²⁰⁾が配布されている。これらのことから益田市の基準では匹見町内に公共交通空白地帯²¹⁾は存在するが、70歳以上の高齢者は、タクシー利用により移動の手段は確保されていると判断される。

表2 「やまびこバス」路線別一般利用者数

路線	年度				
	2016	2017	2018	2019	2020
石谷線	278	208	211	151	225
道川線	303	67	36	32	54
矢尾線	21	50	2	0	0
三葛線	43	73	75	60	15
小原線	1	0	0	0	6
合計(人)	646	398	324	243	300

(出所) 益田市連携のまちづくり推進課

3. ヒアリングの結果分析

本章では、関連するヒアリングの項目（表1）別に結果をまとめ整理し、その分析を試みる。

（1）出身地と居住年数および居住地選択について

表3は、ヒアリング対象者（以下対象者）への質問事項①②⑧（表1）をまとめたものである。対象者は、AⅡ、AⅢ以外全員80歳以上の女性で独居世帯である。またDⅡ（隣接する町の出身）以外は全員旧匹見町内の出身で、現在地での居住年数は、2世帯以外は50年を超えている。これらから、DⅡ以外は旧匹見町外での生活の経験がないことがわかった。

居住地選択では、DⅡのように子が益田市街地での同居を求めているにも関わらず、現在地を離れたくないなど、原住地に留まりたいという気持ちは対象者全員に共通していた。

（2）買い物や通院について

移動手段のない対象者は、それぞれの境遇のもと、日常の買い物や通院の方法に対処している。そこには様々な周囲の支援が存在している。これらを自助、互助、公助の3助に分類し（現在匹見上地区では共助は実施されていない）、調査結果よりその状況をグループ化してみた。ただしここでは親族内での支援は、別居であっても対象者自身に関することとして、自助に分類した（表4）。分析結果から対象者の置かれた自己都合や生活環境に

表3 対象高齢者の居住地選択に関して

集落	年齢	①出身地	②居住年数	⑧居住地選択
AⅠ	91	匹見	72	以前は出たかったが、今はここがよい
AⅡ	夫79	匹見	13 以前は	出る気はない (AⅡ、AⅢは夫婦)
AⅢ	妻65	匹見	この近所に住む	
AⅣ	87	植地（匹見）	70年近い	今はここがよい、自活できない時は養老院
AⅤ	93	広見（匹見）	74	冬季益田の妹宅に避難するも、ここが終焉の地
BⅠ	87	匹見	66	自分の自由があり、ここがよい
BⅡ	84	広見（匹見）	47 以前は 三葛（匹見）	離れたくないが必要な施設に入る
BⅢ	86	広瀬（匹見）	75	(回答はなかったがこの地を離れる気はない)
BⅣ	86	澄川（匹見）	63	早く死ねばよいと思う、場合によって施設へ
CⅠ	91	匹見	91	一人の方がのんきでよい
CⅡ	86	匹見	40～50	ここが一番良い、知らない地は不安
CⅢ	88	匹見	65	ここにいて、ここで死にたい
CⅣ	89	匹見	記憶にない	(回答はなかったがこの地を離れる気はない)
CⅤ	83	匹見	52	このまま死ぬまでここにいたい
DⅠ	85	三葛（匹見）	68	出てもしようがない
DⅡ	88	吉賀町	ずっと	子どもは益田に来いと言うが、ここが良い
DⅢ	88	匹見	68	(回答はなかったがこの地を離れる気はない)

注：集落A B C Dは匹見上地区内の4集落を表す
 (出所) ヒアリングした音源より作成

よって、3助のウエートが異なっていることがわかった。

次に買い物を主眼として、主な支援別に対象者をグループ化し事例をまとめた。

1) 自助が主な支援

表5のように独居の高齢者が自助で日常の買い物が可能であるためには、商店が近所にあり移動に耐えられる体力があるか(対象者CⅢ)、あるいは親族が同じ生活圏に居住(対象者AⅤ・CⅠ・BⅣ)する必要がある。ここではCⅠとBⅣの事例を挙げる。

CⅠの事例

CⅠさんは結婚歴がなく、生まれてから現在まで原住地に居住している。居住地は匹見町の中心集落であったが、今では近所に空き家が目立つようになった。CⅠさんは加齢とともに足腰が弱り、外出しての移動が困難で、近所に住む自家用車を所有する妹が、買い物や

表4 自助・互助・共助・公助の定義

	定義	匹見上地区における具体例
自助	自分のことは自分ですることに加え、別居も含めた家族からの援助や市場サービスの購入も含む	別居の兄弟・姉妹も含む 全て自費での公共交通の利用
互助	ボランティアや住民組織等による自発的な活動で、その費用負担が制度的に裏付けされていないもの	同じ集落内の人々や親戚、あるいは個人的につながりのある人からの援助
共助	介護保険や医療保険等、リスクを共有する被保険者の負担によるもの	各集落を包括した住民主体の組織による援助
公助	税の負担によるもの	益田市の補助金によるバスやタクシーの利用

(出所) 定義は神吉優美により、具体例は筆者作成

表5 主に自助で買い物や通院をする対象者

	③親族の在所 続柄(居住地)	④買い物の方法	⑤通院の方法 病院(移動手段)
AⅡ	妻同居 子(益田市中西町)	妻が買ってくる	N医院(匹見町、タクシー)
AⅤ	長男夫婦(匹見町)	子どもが買ってくる	N医院(匹見町、往診) 日赤、M整形(益田市街地)
BⅡ	娘夫婦(匹見町内) 娘(大阪)	電動カートに乗ってメイプル(商店)か、人に便乗して益田市街地で	N医院(匹見町、電動カート) N脳外科、医師会(益田市街地)
BⅣ	長女夫婦(益田、 夫は広島へ単身赴任)	娘が益田より買い物 娘がメイプルへ同行	N医院(匹見町、娘が同行)
CⅠ	妹(匹見町)	妹が益田に行った時に買ってき てもらう	N医院(匹見町、妹が薬を運ん でくれる)
CⅡ	息子(佐賀県) 娘2人(出雲・大阪)	徒歩でM商店、社協の行う買い 物宅配を利用	医師会病院(益田市街地、人に 便乗、バスタクシー利用)
CⅢ	娘(三重県) 息子(小野田市)	電動自転車でメイプルで買い物、 益田で買い溜め	O整形(益田市街地、バス賃半 額)

(出所) ヒアリングした音源より作成

通院などの日常生活の移動を支援している。例えば妹が買い物に出かける時は、C Iさんの家に立ち寄って必要なものを聞いたり、診療所でC Iさんの薬を受け取ってくれたりする。なお妹は80歳を超えている。

BIVの事例

BIVさんは最近認知症が進行した。BIVさんの長女は益田市街地に住んでおり、母親の介助のため頻繁に匹見町を訪れている。母親の認知症が進行したことより、今は母親宅で寝泊まりすることが多くなった。BIVさんの長女の夫は、現在単身赴任で広島市に住んでいる。このことが長女の母親宅における長期間の滞在を可能にしている。BIVさんは自身で買い物や通院ができないため、長女が食料品など日常生活に必要なものを益田の市街地や匹見町内の商店で買い揃え、町内のN病院へは長女が自家用車で同行している。

なお、広島市に単身赴任している夫は、広島市に住む自身の父親の介護もしている。

2) 互助が主な支援

表6のように、互助が主な支援のこのグループは、居住地が匹見の中心集落から遠方にあるか、徒歩で移動する体力が無い、もしくは近隣に親族が居住していても、何らかの理由で頻繁に対象者宅を訪問できない人たちである。これらの人々は、食料品などを中心とした生活必需品を移動販売に頼っている。また「M商店」は、移動販売の営利事業ではあ

表6 主に互助で買い物や通院をする対象者

	③親族の在所 続柄（居住地）	④買い物の方法	⑤通院の方法 病院（移動手段）
AIV	娘夫婦（広島） 娘（愛知県） 息子の嫁（益田） 息子死去	メイプル（近所の人同乗） 娘嫁が買い物をしてくる	日赤、内科（益田市街地、民生委員や近所の人便乗）
BI	子ども（益田と三隅）	生協（週1回・移動） M商店（鮮魚等移動）	N医院（匹見町、妹が同行、またはタクシー利用）
BIII	孫（益田） 長男（三重県）	M商店（移動販売） 水曜配食弁当	N医院（匹見町、タクシー）
CIV	息子夫婦（匹見） 娘夫婦（大田）	生協・H商店・M商店（魚） 注文配達	N医院（匹見町、タクシー） S眼科（益田市街地、息子同行）
CV	長男（広島、60歳で 定年をむかえた）	M商店（注文配達） メイプル（徒歩）	N医院（匹見町） N脳外科（益田市街地、子が同行）
DI	長男（広島） 長女（益田） 次男・次女（広島）	M商店（移動販売） 益田の娘が買ってくる	K医院、O整形（益田市街地、民生委員か弟に同乗）
DII	子ども2人（益田） 1人（大阪）	M商店（移動販売）	O整形、K胃腸科医院（益田市街地、子が同行）
DIII	長女（浜田） 長男（広島） 次女（博多）	M商店（移動販売、注文配達）	N医院（匹見町、タクシーか長女送迎）

（出所）ヒアリングした音源より作成

るが、活動の内容からここでは互助として捉えた。

DⅢの事例

DⅢさんは視覚障害者である。明暗はわかるが、今では視力はほとんどない。これまで継続してきた日常生活の「カン」から、屋内での生活は何とかこなすことができるが屋外での移動は不可能となった。生活必需品はM商店が電話で注文を受け、移動販売の日に特別に配達をしてくれる。

通院は益田市に隣接する浜田市に住む長女が町内のN医院へ同行する。日常生活に対して不安は多々あるが、乗り越えようと思う気力はある。ハーモニカを吹くことが唯一の楽しみである。

「M商店」の事情

店主Xさんは69歳で、この商店を受け継いでおよそ15年となる。商いは鮮魚が中心ではあるが、肉類や他の食料品も取り扱っている。Xさんは、平日は毎日午前3時半に起床し、益田の市場に商品の仕入れに行く。しかし最近益田の食料品を扱う問屋が減少し、思うような商品を買ひ揃えることが難しくなった。やむを得ず、客の注文に応じるため、安売りの量販店で商品を調達することもある。また賞味期限が短いパン類など、在庫のコストカットも必要なので仕入れの判断に苦慮する。

毎週木・金曜日は移動販売の日だが、3人くらいは常連客からの要望があり、注文を受けて家庭に配達することもある。店舗での販売もするが、Xさん1人の個人営業であり、店舗での冷蔵庫の電気代などがかさむので、現在は移動販売を主体としている。移動販売車も荷台を冷蔵とする義務があり、全体で車体の2倍の費用が掛かるなど、負担は大きい。このように経営は苦しく、Xさん自身の年金があるからなんとか営業を継続できている。しかし営業活動に制約が生じる行政からの補助や助成を受ける気はXさんにはない。

3) 公助が主な支援

表7のこのグループは、居住地が中心集落から離れ、属する集落が消滅する直前であり、親族が頻繁には訪問できない人である。主な移動手段はタクシーであるが、匹見町内の70歳以上に配布されるタクシー割引券がなければ、費用上日常的に外出することはできない。石見交通のバスや市営の過疎バスは、ラストマイル問題²²⁾やバスの乗降ステップの高さなど、健康上の都合で利用することに困難を伴う。

表7 主に公助で買い物や通院をする対象者

	③親族の在所 続柄 (居住地)	④買い物の方法	⑤通院の方法 病院 (移動手段)
A I	甥 (近所) 子ども 3人 (地域外)	メイプル月 2回くらいタクシー で (割引券利用往復で800円)	N医院 (匹見町) 益田の整形外科は甥が送迎
AⅢ	子 (娘) 42歳 (益田の中西在住)	メイプル週 1回タクシーで (割 引券) 益田市街地 (バス半額)	S眼科、益田整形 (益田市街地、 バス・タクシーは障害者割引)

(出所) ヒアリングした音源より作成

AIの事例

AIさんには3人の子どもがいるが、全員が益田市外に住んでいる。AIさんは日頃から近所を散歩したり、身体は比較的丈夫であるが、バス停までの距離を歩くことはできない。益田市から配布されたタクシー割引券を利用して、匹見支所の近隣にある「メイプル」で買い物をする。1年ごとに配布されるタクシー割引券は48枚綴りであり、往復で利用した場合1月あたり2回となる。

益田の整形外科に行くときは近所に住む甥が車で送迎をしてくれる。

「匹見タクシー」の事情

タクシー業務従事者はYさん1人である。行政は2台体制にせよと指導するが、売り上げが少ないので複数人では経営が成り立たない。Yさんは現在60歳で、7年前に匹見タクシーの運転手を受け継いだ。Yさんの一番の不安は自身の健康である。以前はYさんの急場に運転を代行する要員がいたが、70歳を超える高齢となり、必要時に運転を依頼し難くなった。Yさんは今後75歳までの15年間くらいは、この地でタクシー運転手を続けたいと考えている。

現在定期的にタクシーを利用する客が70人くらいおり、そのほとんどが高齢者で、益田市が配布したタクシー券による運賃割引制度を利用している。このタクシー割引券は過疎バスで対応できない公共交通空白地帯を補うものとして始められたが、民生委員などの提案で、診療所からの帰便確保のために配布対象の地域が拡大された。いまでは町内に住む70歳以上の高齢者全員にタクシー割引券が配布されている。ただしタクシー券による運行は各家庭からこの地域の拠点である匹見支所までの往復区間に限定される。

タクシー車両は7人乗りで、以前は同じ集落内の複数人で乗り合わせていたが、今では集落の世帯が減少したことより、ほとんどの利用が1人乗車である。タクシー事業は車両の車検の有効期間が1年間であったり、自家用車より保険が割高であったりと、ランニングコストも高額で経営を圧迫する。仮にタクシー割引制度が廃止されれば、利用者は激減すると予想される。その場合は匹見町でのタクシー事業の継続は困難であるので、Yさんは広島で転職すると考えている。

(3) 日常生活の「不安」と「楽しみ」について

対象者が抱く日常生活の不安は、おかれた環境と個人の性格に左右されている。「不安」なことは特にないと答えた者が1人、残りの全員は何らかの「不安」はあると答えた。対象者の全員が「三八豪雪」を体験しており、近年冬季の積雪が少なくなったとはいえ、雪などの自然災害に不安を感じ、また移動に関する事や健康のことで不安と思う者が多かった。これらを表8にまとめた。

対象者の「楽しみ」については表9にまとめた。人とのふれあいに「楽しみ」を感じる者と個人的なことで楽しむ者はほとんど同数となった。人とのふれあいでは、要支援認定者はデイサービスで、そうでない者は近所付合いやカラオケで人との交流を楽しんでいる。また個人での楽しみは、特定の趣味、あるいは日常生活での家事やテレビ鑑賞などである。また、「楽しみ」は無いと答えた者はいなかった。

表8 ⑥「不安」なことの内訳

項目	詳細	人数(人)
自然災害	屋根や周囲、道の除雪	2
健康	認知症の進行 病気	3
移動手段	買い物 通院	3
獣害	猪 猿 熊	1
お金	年金が少ない	1
孤独	相談相手がいない	1
家事	食事を作るのがめんどくさい	1
その他	言えばきりがいい 特にない	5

(出所) ヒアリングした音源より作成

表9 ⑦「楽しみ」なことの内訳

集団・個	詳細	人数(人)
人との交流	デイサービス	4
	カラオケ	2
	友達との交流	3
個人的なこと	TV鑑賞や新聞	3
	家事や家庭菜園	2
	趣味	3

(出所) ヒアリングした音源より筆者作成

4. 事例からの考察

ここからはヒアリング結果の分析に基づき、対象者が居住地に留まることやそれに起因する生活質と支援の状況について考察する。

設問①②⑧(表3)から移住地決定の要因が、先行研究と同様に対象者の出身地や居住期間の長さなどからくる地縁との兼ね合いによるものと判断できる。表3で示したように匹見上地区の調査対象者は、ほとんどの者が他地域での生活経験がない。つまり、これまでの人生が当地で完結しており、当地と濃密な地縁を有している。それは設問⑥(表8)で現地に居住することを原因とする「不安」なことや、設問④⑤(表5、表6、表7)の回答から不便な状態である「買い物」や「通院」など、劣悪な生活環境に置かれていようとも、対象者は居住地での居住を選択する。現住地が人生における唯一の生活の場である対象者にとって、他地域での生活と居住地での日常を比較することは現実的に困難だと推察される。また、対象者のヒアリングで他地域(例えば子どもの居住する地域)に移住することが難しい要因として、現住地の家屋の処理、田畑の世話、墓地の管理、自由の喪失が挙げられた。

しかし、過去に匹見町の山間地の集落(広見地区など)で集団移転が行われた事例がある。三八豪雪の後、集落は挙家離村し、一部は匹見町中心部の公営住宅に転居した²³⁾。このように命の危険が迫る災害かダム建設など行政の強い要請がなければ、一般的には移転は実現しないと推察される。

地縁には「近所付き合い」もある。集落内の世帯が消滅することに伴い、それまで継続してきた人との交流機会が減少した。独居となった高齢者が、人との交流に「楽しみ」を

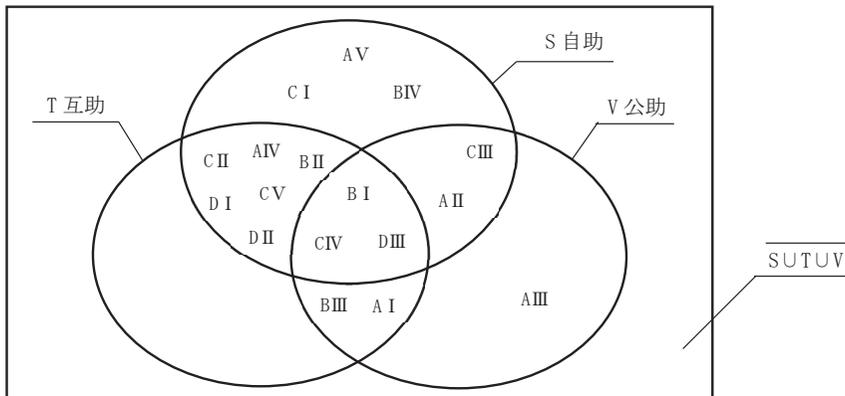


図3 対象者の受けている支援からみた分布図
 (出所) ヒアリング結果よりの作成

見出すことは表9からもわかる。

このように生活質の劣る環境に高齢者が過疎地に留まるには、様々な支援を必要とする。この支援を自助・互助・共助・公助（これらをS・T・U・Vとする）として生活交通を主体とみれば、土居靖範・丹間康仁（2012）は $S \subset T \subset U \subset V$ のような包含関係になることを示した。これはそれぞれの支援が対象とする制度上の仕組みを表したものである。本研究では、匹見上地区で対象者が実際にどのような支援を受けているかを分析した。それを表すと、SUTUV（匹見上地区では共助は行われていないので省く）の和集合内の領域において、いずれかの支援を受けていることになる。例えば現在AIさんは、タクシー割引券を使ってメイプルで買い物をし、N医院へ通院している（公助）。また益田市街地への通院は甥が送迎（互助）してくれるので $T \cap V$ に位置する支援となる。このように匹見上地区の対象者において、それぞれの受けている支援の状況を図3で表した。

またヒアリングの結果より、対象者はこの3助の支援における非常に危ういバランスの上存在している（詳細は次章）ことがわかった。

5. 考察から明らかになった地域の課題

本研究においてヒアリングした対象者は、移動手段を持たないが原住地に留まることができている人々である。よって全員が居住するための何らかの方策を持ち合わせている。しかし持続性を考慮した場合、その方策は非常に脆弱であることがわかった。

たとえば、多くの独居高齢者が日常生活に必要な食料品を「M商店」の移動販売に頼っているが、店主は69歳と高齢であり、年齢を考えれば今後の営業は数年間の持続が限界であろう。また、残り3店舗の経営者も高齢で、それぞれ10年後の経営は困難ではなかろうかと想像される。

親族内の自助もBIVさんの事例では、長女の夫の単身赴任から成り立つ状況である。さらに、CIさんのように妹に頼る輸送支援も、妹の80歳を超える年齢を考慮すると、今後の継続的な支援はあまり期待できない。場合によると、妹も支援を必要とするグループに入る可能性がある。

また、拠点間を結ぶ公共交通である石見交通バスを利用して、益田の市街地へ行くことは運賃があまりにも高額で、高齢者の限られた年金²⁴⁾では常時は利用できない。対象者の

事例によると、やむなく石見交通バスを利用し益田の病院に通った月は、その後の食費を削ることになるという。このように匹見町民にとって、石見交通バスは、決して気楽に利用できる公共交通ではない。

益田市市営の過疎バス「やまびこバス」はデマンド方式の路線運行である。「やまびこバス」は5路線あり、それぞれ平均1日往復5便を運行している。各集落から石見交通バスとの連絡として匹見峡温泉までを往復するが、学童の通学が中心となっている。ヒアリングでは、この「やまびこバス」を利用する対象者は一人もいなかった。例えば匹見町内の診療所へ通院する場合、デマンド方式の前日までの予約では帰路の時間を決定しづらく、予約しても便数が少ないため、帰路便までいずれかの施設で長時間の待機が必要とのことだった。

このようにバスがあまり利用されていないことが指摘されるが、実際に対象者が最も頻繁に利用している交通手段はタクシーである。益田市が配布するタクシー割引券を使えば、安価な料金でタクシーを利用できる。行先は匹見支所との往復と限定されるが、匹見支所は町の中心地にあり、近隣に商店やJAおよび診療所がある。足腰に不安を抱える高齢者にとって、ドア・トゥー・ドアの移動は身体への負担が少なく都合が良い。本来このタクシー割引券制度は、「やまびこバス」を補完する公共交通空白地対策として開始されたが、民生委員などの提案や高齢者の要望から匹見町全体を対象地区とした経緯がある。現実に「やまびこバス」と並行運行しており、公平性から益田市内全域でタクシー割引制度を実施要求されたならば、財政的に立ち行かなくなり、匹見町のタクシー割引制度が廃止されかねない。また、匹見町のように隔絶した地域であることが考慮され、このタクシー割引制度が継続されるとしても、財政的な理由で割引回数を減らされる可能性もある。

また町唯一のタクシー業者「匹見タクシー」は、このタクシー割引制度によって利用者を確保しており、事業所の経営が成り立つ財政的な大きな要因となっている。よって何らかの理由でこのタクシー割引制度が廃止か縮小されれば、「匹見タクシー」は廃業しかねない状況となる。

このようにいずれの支援も、その持続性を考慮した場合、非常に危うい状態であることがわかった。

おわりに

本研究の目的は、匹見上地区の移動手段のない高齢者が、どのようにして買い物などの日常生活を行っているか、また、なぜ原住地に留まるのかをヒアリングによるケーススタディで事象を一般化することであった。本研究の分析で、様々な支援の和集合によるスリーサークルの状態になっていることがわかった。また、このように生活質の劣る現況は、対象者がこの地に留まっていることがその要因であり、それに至る根源的な原因は、濃密な地縁によるものと推察する。調査の結果より、具体的な地縁の深度を、この地域での生活歴の期間によるものとして捉えた。また、集落の世帯が減少することによって生じる近所付き合いの地縁の欠如を、他に人々との交流の場を持つことで補完し、そこに楽しみを見出していると分析した。また、対象者におけるスリーサークルで表した支援の実情は非常に危うく、持続性に欠けていることがわかった。そこで終わりに、この地域での課題を解決する方向性を提言したい。

図3でSUTUVのスリーサークルを示したが、SUTUVの補集合の領域がある。現実には匹見上地区の対象者でこの領域の支援を受けている者はいない。なぜならこの領域の支援は存在しないため、それを要する者は、この地域で生活することができないからである。ところでこのスリーサークルは個々の事例より非常に脆弱であることがわかった。持続性がないため、将来的にスリーサークルの範囲は現在より縮小されると推測される。これにより今後当地での生活が困難となるものが現れると推測される。

これを補強することが可能な支援が共助である。集落の人口減少と高齢化により、既存の自治会や町内会単位の互助では、支援できなくなっている。そこで集落の枠を超えた公民館単位の住民組織によって、主体的に地域の課題に対応していく。福本雅之・加藤博和（2012）が「自治体によって地域公共交通問題を検討する「場」を設け、地域の様々な主体が参画可能な仕組みを設けることは有効である」²⁵⁾ と言うように、地域の課題解決は、まず協議することが可能な場を必要とする。幸いにも匹見上地区は益田市の指導で地域運営組織を設立している。この組織は高齢者の移動に関しての問題意識も高い。

しかし、高齢者の詳細な現状を認識せず輸送支援を行えば、高齢者の多くの賛同を得ることは難しく、無駄も生じかねない。また、高齢者の輸送支援事業は他地区の成功事例をそのまま取り入れることはできない。それは事業内容が地域のおかれた特性に左右されるからである。例えば、匹見上地区の輸送支援のキーパーソンは「M商店」と「匹見タクシー」であろう。この両者を省く輸送事業の検討は現実的ではない。共助による事業の始まりは、あくまでSUTUVの補集合の領域に焦点をあてるべきである（図4）。例えば新たな移動手段の確保により、子の訪問が疎遠になったり、移動販売に頼らず買い物ができる場合のM商店の減収など、これまでの支援のスリーサークルの領域がさらに縮小する可能性もある。

一般に輸送支援事業を地域運営組織で検討する場合、まず行うべきは移動手段のない高齢者の詳細な実態調査を実施することである。次に調査から明らかになった地域の特性を運営組織内で共通認識し、地域として可能な手段を議論する。このような輸送事業の流れを、まとめとして図5に挙げた。なお介護予防総合事業（訪問型サービスDおよび通所型サービスB）の活用については拙稿²⁶⁾でも詳しく述べている。

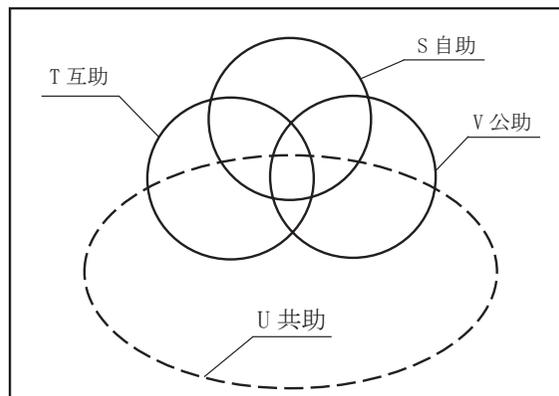


図4 共助の目指す領域

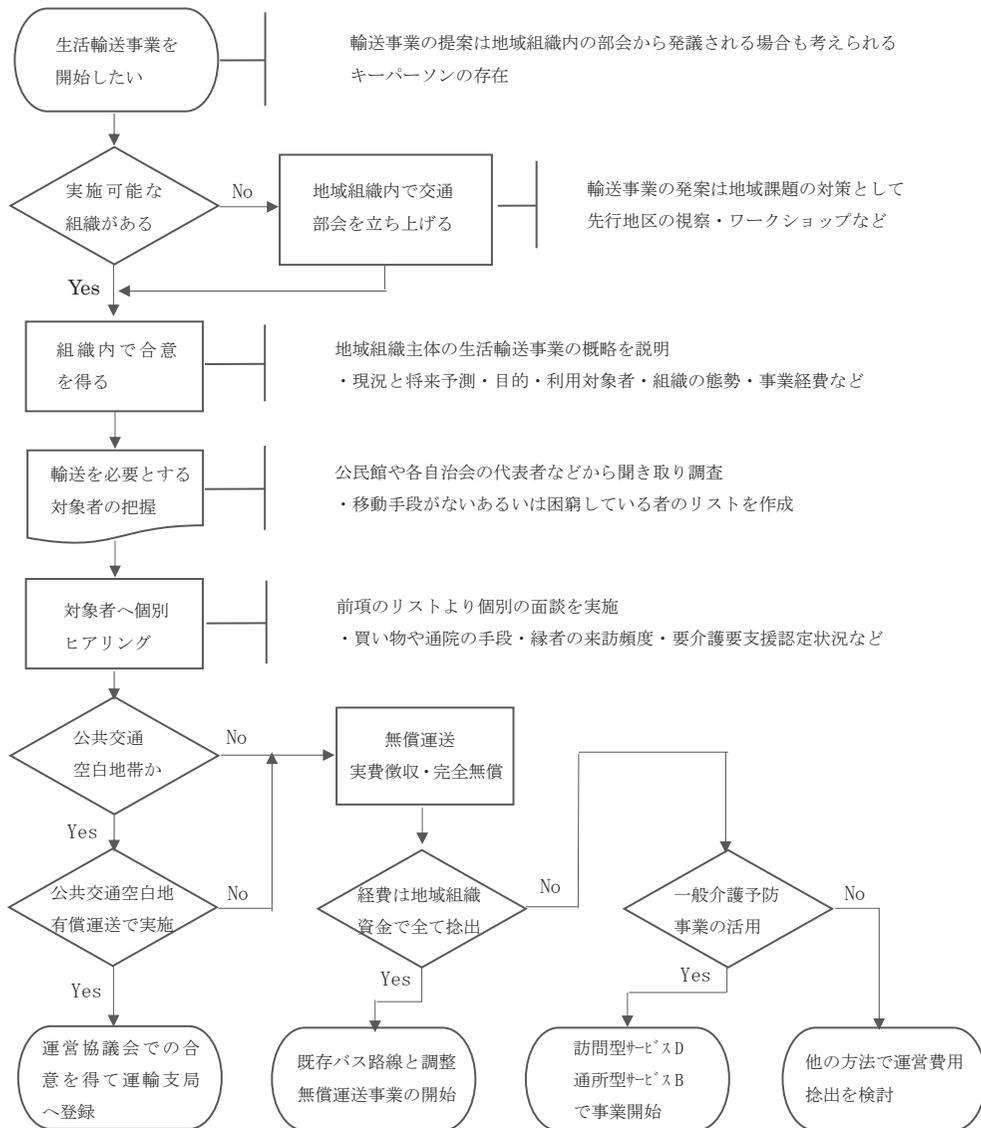


図5 地域組織が主体の生活輸送事業アルゴリズム
(出所) 益田市種地区の実践より筆者作成

注

- 1) 島根県旧匹見町は、典型的な過疎県である島根県においても、人口減少、拳家離村等々の面で、最も典型的な過疎自治体としてマスコミが全国に紹介し、中央省庁等の視察、調査も相次いだ。そして、社会科の教科書等でも、匹見町は過疎の代名詞の扱いを受けるようになった。内藤正中『過疎問題と地方自治体』多賀出版、1991、226頁-228頁。
- 2) 「益田市匹見町の人口1000人割れ2004年合併時から4割以上減」『中国新聞デジタル版』、2020年11月29日。
- 3) 「増田寛也氏とのグローバルインタビュー」民間の有識者らでつくる日本創成会議（事務局・日本生産性本部）の「人口減少問題検討分科会」は2040年の地域の将来像を独自に推計し、子どもを出

- 産する女性の9割強を占める若年女性（20～39歳）人口が半減し、全国の市区町村の半数が「消滅」の危機に直面すると発表した。『日経グローバル』No246、2014年6月16日。
- 4) 大野晃が、1991年に提唱した概念。高齢化率が50%を超え冠婚葬祭などを含む社会的共同生活や集落の維持が困難になりつつある集落を指す。
 - 5) 総務省「過疎地等における集落の状況に関する現状把握調査（最終報告）」による。
 - 6) 清水弘子「住民参加で「外出支援の活動」をつくる」、2016年など。
 - 7) 鳥根県内の事例として、邑南町羽須美地区の「NPOはすみ振興会」による、公共交通空白地有償運送がある。
 - 8) 鳥根県内の事例として、美郷町別府地区の「NPO別府安心ネット」による、福祉有償運送がある。
 - 9) 田原裕子・神谷浩夫（2002）は富山県神岡町の後期高齢者が居住地に留まる要因をヒアリングにより、身体的内側性、社会的内側性、自伝的内側性より紹介している。
 - 10) 経済産業省「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報告書（抜粋版）」、2015年4月27日、2頁。
 - 11) 同書、3頁。
 - 12) 同書、8頁。
 - 13) 地方自治体が、地域の実情に詳しい人材で、集落対策の推進に関してノウハウ・知見を有した人材「集落支援員」として委嘱する総務省の制度。益田市では魅力化応援隊員と称す。
 - 14) 厚生労働省は「高齢者の生活支援・介護予防の基盤整備を推進していくことを目的とし、地域において、生活支援および介護予防サービスの提供体制の構築に向けたコーディネート機能を果たす者」と定めている。
 - 15) 内閣府の政策で、小学校区など複数の集落が散在する地域（集落生活圏）において、商店、診療所などの日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場所を集約・確保し、周辺集落とコミュニティバス等の交通ネットワークで結ぶことで、人々が集い、交流する機会が広がっていく、集落地域の再生を目指す取組。
 - 16) 1950年代後半に入り、燃料革命により薪炭需要の激減による薪炭材の経済価値を喪失した。青野壽郎・尾留川正平編『日本地誌第16巻』二宮書店、1977年、407頁－412頁。
また、三八豪雪以前の1963年9月の町内広報誌に、中学校、高校卒業での他県への転出と最近では一家挙げて転出する人も増えているとの記事がある。匹見町役場広報係編『広報ひきみ』、1963年9月20日。
 - 17) 匹見町の中心集落でおよそ3m、三葛などの山間地で4mを超える積雪を記録、根雪は7月まで残った。匹見町誌編纂委員会編『匹見町誌現代編』匹見町、2007年、23頁－40頁。
 - 18) 時の匹見町長大谷武嘉によると、離村した人たちの現状はわかりすぎるほど分かっているので引き留めようがないと語る。匹見町誌編纂委員会編『匹見町誌現代編』匹見町、2007年、56頁－60頁。
 - 19) 「過疎」という言葉の命名者は農林省農業総合研究所の渡辺兵力部長とされる。過密問題の「密」の反対語である「粗」を使って「過粗」としたが、字体が悪いので「過疎」とした。また、鳥根県で初めて「過疎問題」という言葉を公式に使ったのは、1966年10月刊行の「鳥根県の総合開発」と内藤正中（1991）は解説している。内藤正中編著『過疎問題と地方自治体』多賀出版、1991年、5頁、9頁－15頁。
また、大谷武嘉匹見町長は、「過疎」という言葉を一番早く使いだしたのは私ではないかと述べている。匹見町誌編纂委員会編『匹見町誌現代編』匹見町、2007年、53頁－54頁。

- 20) 益田市匹見福祉タクシー利用券交付事業実施要綱による。匹見上地区の利用者負担額は片道400円から1,190円（三葛）でタクシー運賃の46～75%の助成となっている。
- 21) 益田市の公共交通空白地帯の基準は、バス停までの距離が概ね500m以上としている。益田市「益田市地域公共交通基本計画」、2016年3月、38頁。
- 22) ラストワンマイル問題とも言う。特に高齢者のように移動に対し身体的負担を伴う場合、バス停から自宅までの移動手段をどのように確保するかが問題となる。解決策の一つとして近年では、自動運転の技術開発が進められ、実証実験も行われている。大前学「高齢化社会における自動運転車の役割」『日本老年医学会雑誌』第55巻2号、2018年、178頁－184頁。
- 23) 広見地区の場合、移転者の希望によっては、役場、学校、商店に近い半田地区の鳥根県が過疎対策として建てる県営住宅6戸をあてる。匹見町誌編纂委員会編『匹見町誌現代編』匹見町、2007年、63頁。
- 24) 鳥根県の平均年金支給額は厚生年金（第1号）ならば平均127,603円、国民年金ならば58,856円。厚生労働省年金局「令和元年度 厚生年金保険・国民年金事業の概況」、2020年12月、27頁。
このうち交通通信費は全国平均で収入の9.4%にあたる。総務省統計局「家計調査報告書（家計収支編）」、2020年、19頁。
- 25) 福本雅之・加藤博和「地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討」第45回土木計画学研究発表会論文集（春大会）、2012年、4頁。
- 26) 吉野和則、鳥根県立大学修士論文「中山間地域の共助による生活輸送の確立」、2018年、26頁－30頁。

参考文献

- 土居靖範・丹間康仁「生活交通再生の課題と実施計画策定への道－鳥根県西部の中山間地域における日常外出調査をてがかりに－」『立命館経営学』第51巻2・3号、2012年、99頁－118頁。
- 匹見町誌編纂委員会編『匹見町誌現代編』匹見町、2007年。
- 福本雅之・加藤博和「地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討」第45回土木計画学研究発表会論文集（春大会）、2012年。
- 神吉優美「高齢者の暮らしを支える自助・互助・共助・公助～住民が主体となり構築した地域ケアサービスに焦点を当てて～」『福祉のまちづくり研究』第20巻3号、2018年、9頁－20頁。
- 経済産業省「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報告書（抜粋版）」、2015年。
- 小島克久「高齢者の居住地移動とその要因―「人口移動調査」のデータによる分析」『都市住宅学』96号、2017年、13頁－17頁。
- 小塚みすず「定住意識に影響を与える個人属性および地区環境の要因に関する研究」（社）日本都市計画学会『都市計画報告書』No7、2009年、91頁－95頁。
- 益田市「益田市地域公共交通基本計画」、2016年。
- まち・ひと・しごと創生本部事務局「まち・ひと・しごと創生総合戦略改訂版」、2017年。
- 村上稔著『買い物難民を救え－移動スーパーとくし丸の挑戦』緑風出版、2014年。
- 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局「まち・ひと・しごと創生基本方針2015―ローカル・アベノミクスの実現に向けて」、2015、<https://www.chisou.go.jp/sousei/info/pdf/20150630siryous3.pdf>（最終閲覧日：2021年5月31日）

内藤正中編著『過疎問題と地方自治体』多賀出版、1991年。

大野晃著『限界集落と地域再生』高知新聞社、2008年。

大前学「高齢化社会における自動運転車の役割」（社）老年医学会『日本老年医学会雑誌』第55巻2号、2018年、178頁－184頁。

佐々木育子「地方都市における「住み続けたい地域」に関する研究～江津市を事例として～」島根県立大学修士論文、2018年。

清水弘子「住民参加で「外出支援の活動」をつくる」関東信越厚生局、2016年。

総務省「過疎地等における集落の状況に関する現状把握調査（最終報告）」、2020年、https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01gyosei10_02000066.html（最終閲覧日：2021年5月31日）。

田原裕子・神谷浩夫「高齢者の場所への愛着と内側性－岐阜県神岡町の事例－」『人文地理』第54巻3号、2002年、209頁－230頁。

立花敏・井上真・安村直樹・奥田裕規・山本伸幸・久保山裕史「人的繋がりからみた首都圏近郊山村の現状と展望：埼玉県大滝村を事例に」『林業経済研究』44巻2号、1998年、67頁－72頁。

吉野和則「中山間地の共助による生活輸送の確立」島根県立大学修士論文、2018年。

キーワード：買い物弱者、自助・互助・共助・公助、高齢者の実態調査、公共交通不便地域、地域運営組織

(YOSHINO Kazunori)

The current status of elderly people without transportation in mountainous areas “Case study in Hikimi-cho, Masuda”

YOSHINO Kazunori

Abstract

In depopulated mountainous areas, population decline and declining birthrate and aging population are progressing rapidly. The purpose of this study was to find out how elderly people who do not actually have transportation live. We conducted a hearing survey of 17 elderly people in Hikimi-cho, Masuda City, Shimane Prefecture. As a result, it was found that most of the subjects lived in this area from birth to the present and have no intention of moving to other areas with a good living environment. They need a lot of help to stay in their current location and lead their daily lives in a poor quality of life. In this study, we attempted to group the subjects according to the type of assistance they received. However, due to the circumstances surrounding the region, these three types of assistance cannot be said to be sustainable. In this paper, we conclude that it is the mutual assistance of the community management organization of each community center that can complement this situation.