

限界集落論の批判的検討 ～地域振興から地域福祉へ

山口市徳地地域の高齢者生活調査を中心に

畑本 裕介

要 約

本稿は、いわゆる「限界集落論」を批判的に検討し、さらに実際の調査でこうした集落の姿を違った角度から明らかにしようとするものである。

限界集落論とは、疲弊する地方の中でも高齢化が進み地域経済の担い手が喪失しつつある集落を限界集落と名づけ、その集落の困窮を明らかにする主張である。とはいえ、現実のそうした集落は、外部との交流が閉ざされているわけではないし、自動車などの交通手段の発達のために周辺の地方都市と密接に結びついて日常交流圏を形成している。また、こうした集落の生活者も高度に自立した人々であり、その生活は悲惨でも憐憫の対象でもない。地域の悲惨さを強調する議論は、無駄な地域の再開発や復興の議論に結び付く危険がある。本稿はこうした傾向には警鐘を鳴らし、真に必要なのは生活者の現在の生活を快適なものとするためのメンテナンスを行う地域福祉であると主張する。

手続きとして、まずは限界集落論についての概要の説明とその批判的検討を行った。次に、著者の行った調査の対象地域である山口県山口市徳地地域の概要を紹介した。その後、地域調査の結果を検討し、もう一度限界集落論の主張と、ここで明らかになった事実をつき合わせ、地域生活の生活基盤維持のために真に必要な方策の方向性について提案した。最後に、著者が提唱する「空間戦略」概念に基づいた地域の把握の仕方でもってこの地域の状況を改めて俯瞰しまとめた。

キーワード：限界集落、モビリティ、地域福祉、空間理論

1. 問題の所在

現在、いわゆる小泉改革後の地方の疲弊の問題、地域間格差の問題が取りざたされている。小さな政府を目指した改革は、国による再配分機能を弱め、その影響を受けた「地方」（中央に対して）は地域存続の基盤が蝕まれ続けてきたとされるからである。

その中で注目される議論の一つに「限界集落論」がある。疲弊する地方の中でも高齢化が進み地域経済の担い手が喪失しつつある集落を限界集落と名づけ、その集落の困窮を明らかにする主張である。

とはいえ、時代状況にも共鳴しているせいか、この議論は人々の共感と情緒に訴えるものだけでなく、集落の悲惨な状況のみを強調する議論に

なりやすい面もある。その結果、集落への対策も実情とは必ずしも整合性のないものを主張することになりかねない。そこで、本稿は、ここでいう限界集落のいくつかを実際に調査し、限界集落論の主張をより実情に即したものするために、いくつかの確認を行いたい。

手続きとして、まずは限界集落論についての概要の説明とその批判的検討を行う。次に、著者の行った調査の対象地域の概要を紹介する。その後、地域調査の結果を検討し、もう一度限界集落論の主張と、ここで明らかになった事実をつき合わせ、地域生活の生活基盤維持のために真に必要な方策の方向性について提案する。最後に、著者が提唱する「空間戦略」概念に基づいた地域の把握の仕方でもってこの地域の状況を改めて俯瞰し、ま

(所 属)

山梨県立大学 人間福祉学科 福祉コミュニティ学科 准教授

めにしたいと思う。

2. 限界集落論の論理

「限界集落」とは、大野晃が最初に使い始めた概念とされている。農林水産省農村振興局から委託を受けた財団法人農村開発企画委員会の調査報告書は、大野の定義を引用し、この限界集落を次のように定義している。すなわち、「65歳以上の高齢者が集落人口の半数を超え、冠婚葬祭をはじめ田役、道役などの社会的共同生活の維持が困難な状態に置かれている集落」¹のことである。もともと大野は林業とそれを生業にする中山間地集落との関係を追い求める中でこの概念を編み出したのであるが、現在では人口高齢化のために崩壊の危機にある地域一般をさす概念として広く利用されている。ちなみに、この限界集落概念はいくつかの段階的な概念の中の一つであり、集落機能の維持の度合いが安定しているものから、存続集落、準限界集落、限界集落、消滅集落となる(表1)。消滅一步手前の限界であるから限界集落という名前が付けられたのだろう。

ここに引用した財団法人農村開発企画委員会の調査報告書では、小規模集落の中でも特に今後の無住化が危惧される集落を、無住化危惧集落と定義して、限界集落に近い概念としてその数を見積もっている²。それによると、2000年時点での無住化危惧集落の数は、1,089集落であり相当な数に上っていた。

限界集落論は、学術的な調査報告だけではなく、一般経済誌などで特集が組まれるほどに注目を集めた議論であり³、昨今の喫緊の課題として対策を立てるべきであるという認識が広まりつつあるようである。

こうした限界集落論には次の三つの特徴があると言えるだろう。第一に、主に中山間部の、都市とは一定以上の距離を持った地域が高齢化し、集落としての機能が崩壊しつつある場所が存在することを指摘することである。第二に、そうした集落の生活は悲惨とは言わないまでもかなりの困難な状況であることを指摘することである。第三に、そうした集落には何らかの意味で崩壊を食い止め

るべき理由が存在していることを指摘することである。

第一の点に関して異論はないであろう。それは先の報告書の推計などからも確認されている。とはいえ、第一の論点が現実であるとして、それが即座に第二、第三の論点を正当化する訳ではない。

第二の論点の主張を見てみたい。国土交通省及び総務省が共同で実施した調査である「国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査」の最終報告(平成19年8月17日)は、この第二の論点を確認するものである。これによると、過疎地域等における62,273集落の約1割は世帯数10世帯未満の小規模集落である。さらにそのうち、役場(本庁)までの距離が20km以上離れている集落では約2割、山間地の集落では約25%、地形的に末端にある集落では約35%が高齢化率50%を超えている⁴。このように、報告書の指摘によれば、特に生活の「条件の厳しい集落」ほど高齢化率も高くなり、高齢者が行政や地域社会から切り離された生活を送っている実態が浮かび上がったかのようなのである。限界集落論の提唱者である大野も、「現代的貧困の蓄積地域」⁵としてその悲惨な生活状況を特徴付けている。

こうした調査結果は、集落機能の崩壊を食い止めるだけではなく、地域の再生を行うべきだとする第三の論点に結びつきやすい。確認された困難を乗り越えるために、限界集落を再活性化すべきという提言を導きやすいのである。もちろん、この再活性化も集落の基本的機能の維持にとどめるのであれば、それには合理性がある。先の国土交通省・総務省調査でも、限界集落の「『空間的な周辺地化』がいわば『制度的な周辺地化』につながるようにするために」⁶、行政によって生活を維持する上で最低限の社会的サービスが提供されることが必要であるとしている。これらの社会的サービスには、「バスなど日常生活を支える交通手段の確保や生活環境基盤の整備、食料品・生活必需品の調達や郵便・金融などのサービス、医療・福祉などの生活支援サービスなどが挙げられる」⁷。現在すでにその地域で暮らす住民の生活の基盤を維持するための保守管理を行うのは行政の

最低限の義務であろうし、生活権維持のためにも最重要の課題である。

とはいえ、現状の生活基盤維持を越えた主張に繋がるならば話はそう簡単ではない。集落機能の崩壊を食い止めるだけではなく、地域を活性化するために再生しなくてはならないという主張が生み出されるのならば、そこには飛躍があるだろう。人口が減少していくこれからの時代には地域活性化のための条件がもはや成立しなくなっているし、重要なのは地域住民一人ひとりの生活であって、地域という抽象的な枠組みではないからである。

限界集落論の大野は、限界集落に陥った集落を存続集落へ再生する必要を訴える。その論拠は次の三つの喪失が起こるからだという。すなわち、①伝統芸能・文化の衰退、②山村の原風景の喪失、③自然環境の貧困化、である⁸。これらの出来事は我々のノスタルジックな観念に訴え、失われていく現実に対する寂寥感を喚起する。もちろん、文化政策、環境政策として個別に取り組んでいく必要があるのは誰もが納得するだろう。とはいえ、これらのものが重要であるから地域を保護しなくてはならないという主張に発展するならば、そこには飛躍があり説得力は感じられない。

これらは他の論者によってもよく主張される。

例えば、①の伝統芸能・文化の維持に対して、奥野信宏は、「日本文化の源流は中小都市や農山村、限界集落にある」⁹ から東京のような大都市から発信される都市文化の源流もこれらの文化と世界の文化が混じり合ったものだという。しかし、世界に競争力のある秋葉原の文化が限界集落に源流を持つといわれれば、それはこじつけに過ぎないだろう。東浩紀は、現代の創作のベースとなる環境は必ずしも人間の現実の生活ではなく、過去の作品のキャラクターを利用しつつ蓄積されるデータベースであると述べた¹⁰。すなわち、現在の文化を構成する源流は必ずしも伝統ある国土風景である必要はなくなっているのである。こうしたポスト・モダンの時代には、ノスタルジーの言葉に訴えるところはない。

結局のところ、限界集落論の論理的飛躍を明確に理解しないと、この議論は学問的誘導尋問になってしまう。大野自身は良心的に地域生活の窮状の改善を訴えているだけかもしれないが、議論の延長で「森林・山村再生法」¹¹ や山村住民に対して「山で生活できる所得への助成措置」¹² を求めることへと主張が展開する部分が見受けられ、危うさを感じざるを得ない。

限界集落を独自に調査した三田地みさとは、

表1 集落の状態区分とその定義

村落区分	量的規定	質的規定	世帯類型
存続集落	55歳未満人口比 50%以上	後継ぎが確保されており、社会的共同生活の維持を次世代に受け継いでいける状態	若夫婦世帯 就学児童世帯 後継ぎ確保世帯
準限界集落	55歳以上人口比 50%以上	現在は社会的共同生活を維持しているが、後継ぎの確保が難しく、限界集落の予備軍となっている状態	夫婦のみ世帯 準老人夫婦世帯
限界集落	65歳以上人口比 50%以上	高齢化が進み、社会的共同生活の維持が困難な状態	老人夫婦世帯 独居老人世帯
消滅集落	人口・戸数がゼロ	かつて住民が存在したが、完全に無住の地となり、文字通り集落が消滅した状態	

(大野 [2008] p.22) より

「集落の今後のあり方としては〈1〉集落の（現機能）維持、〈2〉集落の活性化、の2つの選択肢があると考えられる」¹³と主張し、調査の結果多くは前者を支持しているという。やはり、重要なのは現状の生活基盤維持であって、それを越えた活性化を唱えるのは厳に慎まなければならないだろう。

もちろん、本稿論者の主張は、限界集落に対する支援を放棄せよとか、限界集落とそうでないものに線引きを行い居住が許されないように誘導しようといったものではない。平成12年に制定された過疎地域自立促進特別措置法では、過疎地域の住民を基幹集落に移転させることに政府補助の制度が整えられている¹⁴。これは強制移住の印象をもたれても仕方のない施策であり、お金のかかる集落を整理・統合しようという発想がある。住民感情を踏みにじるようなこうした措置には抵抗せねばならないだろう。

このような措置ではなく、また無理な活性化策でもない、より住民の実態に合わせた対策が必要ではないかというのが本稿の主張である。そのために、以下では、地域生活の実態を探るべく、限界集落が集中する山口市徳地地域を調査対象に、住民の生活手段の状況を明らかにする。とりわけ、生活手段を確保するのに重要な移動の手段を中心に考えていくことにする。

3. 山口市徳地地域の概要と調査法の概要

3-1. 山口市徳地地域全体の概要

まずは、調査地の概要と調査法について確認しておきたい。

調査対象である徳地地区は相当に広い面積を持った地域であり、現山口市の面積が730.23 km²であるのに対して、その約39.8%にあたる290.35 km²の広大な面積を占めている。しかし、人口は、山口市全体の191,667人のうちわずか7,683人であり、市全体の約4%にすぎない（平成17年度国勢調査）。

もともとこの地域は独立した町村を敷いた地域であったが、2005（平成17）年に旧山口市、小郡町、秋穂町、阿知須町と新設合併の形で合併し

て現山口市の一部となった。いわゆる平成の大合併といわれた合併促進の全国的機運のなかで成立したものだ。それ以前も、いわゆる昭和の大合併が全国的に行われた時にもこの地域は合併を行っている。もともと佐波郡北部5ヶ村と呼ばれた出雲、八坂、柚野、島地、串のそれぞれの村が、1955（昭和30）年に合体合併の形で合併し、徳地町が成立した¹⁵。

人口は、昭和の合併から平成の合併まで残念ながら一貫して減少し続けている。1955（昭和30）年10月1日に20,084人だった人口は、2000（平成12）年の10月1日には8,375人となり、11,709人（男性6,395人、女性5,314人）も減少している¹⁶。さらに、合併の年である2005（平成17）年10月1日には7,683人にまでいっそう人口減少が進んでいる。この人口動態を見ても分かるとおり、典型的な過疎化地域と言ってよいであろう。一方で高齢化率は高く、国勢調査（2005（平成17）年10月1日）によると、34.3%（65歳以上の人口2,936人）となっており、全国の高齢化率20.0%（総務省統計局人口推計平成17年10月1日）と比べて相当程度高いものだし、全国的にも高齢化が進んでいるといわれている山梨県全体の高齢化率25.0%（国勢調査2005（平成17）年10月1日）と比べても高い値になっている。

2005（平成17）年の合併においては、実際に合併した一市四町に加えて、隣接する防府市も加えた二市四町での合併が当初は目指されていた。しかし、合併協議の過程において協議がもつれ、合併から防府市が離脱した。とはいえ、そもそも合併協議を行っていたように、防府市はこれらの地域との地域的一体性が強い¹⁷。とりわけ、本稿の分析対象である徳地地域は一級河川である佐波川の上流と下流という地理的一体性があるために、古くから政治・経済・地域組織・文化の交流が密であった。例えば、JAの管轄地域は防府と徳地がひとまとまりとなっているし（JA防府とくち）、バスの路線は山口市中心街と堀（徳地中心部）の間は一日に片道三本しかないのに対して防府市中心街と堀の間には一時間に数本が設定されている。

さらには、消防署の管轄は、徳地地域は山口市内であるにもかかわらず山口市の消防署ではなく防府市の消防署である。このように、防府市は、合併から離脱することによって徳地地域と行政上統合することができなかったが、もともと徳地とは密接な関係にあった。

一方で、徳地地域は山口市とは合併後も相対的に独立した関係にある。合併後は助成により高齢者は山口市中心部につながるバス料金が一律100円になったという効用はあったが、基本的に地域的な一体性を増すような方向で公共交通機関が整備されることはなかった。また、旧徳地町役場を転用した総合支所が設置されており、市役所本庁との人事的交流が始まるなどの融合への配慮はなされているものの、ある程度旧来の行政の継続性が維持されている。さらに、旧山口市を担当する第一地域包括支援センター、旧南部諸町を担当する第二地域包括支援センター、旧徳地町を担当する第三地域包括支援センターといったように、地域包括支援センターもこの地域には独立したものが設置され、地域福祉の運営もある程度この地域で独立している。もっといいうならば、相対的に閉鎖している。

次に、徳地地域の中の調査対象とした二つの集落の状況について解説したい。

3-2. Y集落

Y集落は徳地地域の中では北部に位置する地域であり、北方にある阿東町の中心駅から南下する国道をしばらく進んだところにある脇道の奥にある。もともと18戸の家屋があったが、現在では4戸になっている。空き家は多いが荒れ果てた様子ではない。集落は道沿いに家屋が集まっている。この道は舗装されており、自動車の往来に不便はない。また、バスの定期便も便数が少ないながらも設定されている。児童がいる場合もバスを利用して通学は可能であり、小学校へは先のバスの定期便を利用し、中学校へはスクールバスが出ている。小学校は道の突きあたりに存在し比較的近くである。同じ道沿いにいくつかの集落があり、このY集落はそのうちの一つである。

北方の阿東町中心駅の周辺にはスーパーやホームセンターがあり、そこまで出かけることができれば日用品の購入に不便はない。自動車を運転できれば約20分の距離である。

後で表2に掲げるように、調査した家庭の家族構成からは限界集落の条件を当然のように満たしている。

3-3. A集落

A集落は、徳地総合支所の脇を通る国道を北上した先にある脇道に入りしばらく進んだ位置にある。徳地地域の中では西部にある。集落の位置する脇道は舗装されているものの途中に峠があり、そこまでは二車線だった道路も一車線しか敷設できないほどに険しい道である。もちろん、携帯電話の電波は届かない地域である。

もともと36戸の家屋があったが、18戸にまで減少している。Y集落と同じく、集落は道沿いに家屋が集まっている。ここでも道は舗装されており、集落の近辺は自動車の往来には不便はない。とはいえ、片方の道の先には峠があり、そのためかバスの定期便は設定されていない。ただし、通学用にスクールバスだけは設定されており、臨時に住民が同乗させてもらうことがあるようである。さすがに峠沿いには民家はないが、この道沿いにもいくつかの集落があり、A集落はそのうちの一つである。

西方に山口線の駅があり、周辺に小規模の商業集積がある。やはり周辺にはスーパーやホームセンターがあり、そこまで出かけることができれば日用品の購入に不便はない。自動車を利用すれば、30分以内に到着することができる。

この集落も、表3に掲げるように、調査した家庭の家族構成からは限界集落の条件を当然のように満たしている。

3-4. 調査の概要

調査は、以上の両集落での半構造化法による聞き取り調査を主なものとし、地域包括支援センターや市役所、支所、出張所での対面でのヒアリングや電話でのヒアリングで内容を補足した。両集落

の調査は2008（平成20）年11月7日と24日に行った。

調査対象者に対して調査の協力を依頼し許可を得られたものに限って調査・分析した。よって、本稿で言及したり、一覧表として掲げているのは許可を受けた世帯だけであり、この調査において訪問した世帯は本稿で取り上げられているものだけではない。さらに、調査の記録においては、録音の許可が得られれば内容を録音し、許可が得られない場合は適宜フィールドノートを取った。

4. インタビューの結果

インタビューの結果の主な内容を表2と表3にまとめた。この表を参照しながらインタビューで明らかになった結果を検討して行きたいと思う。

4-1. 家族形態や特徴

全世帯に、いわゆる高齢者とされる65歳は言うまでもなく、70歳以上の高齢者の方が居住している。子ども世帯と同居の家庭も多いが、最も多いのは高齢者夫婦の二人住まいである。両集落で調査できた11世帯のうち6世帯である。独居の方は少なく1世帯だけであった。よって、高齢者だけの世帯は11世帯中7世帯であり、いわゆる限界集落の条件を満たしている。これは、Y集落とA集落を分割して考えても同じである。

子供世帯と同居している4世帯では、子ども世帯の妻か夫の両方もしくは片方は街に通勤しており、集落内部の産業だけで生計を立てているわけではない。また、学童・学生の孫が同居する世帯もあり、先にも言及した路線バスやスクールバスで徳地地区内の中学校や小学校に通学している。

集落内の産業は、主に農業である。インタビューの結果からは推測の域を出ないが、高齢者だけの世帯の場合、主な収入源は年金収入であり、農業はあくまで補足的なものようである。実際、インタビュー中に農産物の箱詰め作業などをなさっている場面が多々あったが、皆近所の道の駅などで販売するものであり、地域内での地産地消目的のものであった。

4-2. 外出の状況

インタビューでは、外出の状況について、買物の場所と頻度、医療機関への通院の場所と頻度を主に尋ねた。

買物は地域の概要のところでも書いた近隣の小規模商業集積地区へ週に1～2度買い物に出かける方が多かった。また、近年整備されてきた「道の駅」での販売所を利用することも多いようである。ただし、買物は以上の場所に限定されるのではなく、時々ではあるが山口市中心部の繁華街に出かける家庭も少なくないようであった。

集落には定期的に主に調味料などを販売するための巡回販売車が御用聞きのような形で訪問することもあるようである。実際に調査中にその場面に立ち会い確認することができた。しかし、生活物資全般を取りそろえている訳ではなく、あくまで普段の買い物への補足的なものであった。

各家庭に高齢者が必ず居住しているためか、どの家庭にも持病を抱えた方がおり、診察を受けたり薬を受け取るために、一週か二週に一度は病院通いをされているようだった。これは症状によって様々で、山口市中心部の大規模病院のこともあれば、もっとも近くにある診療所のこともあった。しかし、どの方も病気は慢性的なものであり、通院は継続しなければならぬ状況だった。

他にも様々に話を聞き出そうと話題を振り向けたが、外出の目的としてはレジャーや親戚・子どもの家庭を訪ねるために遠出するということがたまにある以外は、以上の二つの項目が主な外出の理由であった。親戚・子ども宅を訪問する機会は思いのほか少ない。むしろ、時折子ども家庭が徳地の高齢者宅へと訪問する機会の方が多くようであった。とはいえ、仕事の手伝いなどが無い限りは年に数回のことであり決して多くはなかった。

4-3. 主な移動手段

端的に言って両地域での主な移動手段は自家用車である。独居の方一世帯とこの点に関しては明確な回答を聞くことのできなかつた一世帯を除いて、全世帯で高齢者夫婦のどちらかが現役で運転をしていた。最高齢は88歳の方が二人おり、運

転する5人の方が80歳を超えていた。いわゆる運転免許の更新申請の際に義務付けられる高齢者講習の対象となる70歳以上の方で実際に運転されている方となると、11世帯中9世帯において確認された¹⁸。両集落において、高齢者になっても運転するというのはごくごく当然のこのようである。

先の節で記したように、山間部で生活するには買い物と通院のために移動手段を確保しなければならない。とはいえ、調査の限りでは自動車を自ら運転してそれらの場所に通うのはそれほど困難なことではないようである。

もちろん、Y集落は8家族が4家族になり、A集落は36家族が18家族にまで減少している。もともと住んでいた住人の多くは、子どもなどを頼ったり、老人ホームなどの施設へと他出したのである。これらの集落では、移動手段が確保されていないと居住し続けることは困難であるので、他出してしまふのだろう。よって、現在残っている家々は相対的に自立度が高く、自分で運転が可能だからこそ、それが可能になっていると考えることができるだろう。もちろん、インタビューの中で、高齢ドライバーとして「自分が運転する時には孫は同乗させない」という言葉が聞かれるなど、高齢者の運転特有の危険について認識されている様子も窺えた。

地域で利用可能な路線バス（Y集落）が存在する。また、本来の目的ではないが、所用を足すために臨時的にスクールバスへ同乗させてもらうことも可能なようである（両地域にて）。とはいえ、独居の方一人を除いてバスはほとんど利用しないと皆が回答していた。しかし、A集落を中心に、現在は自家用車の利用で事足りているが、将来においてバスの利用を余儀なくされるかもしれないからバス路線は残して欲しいとの要望も強かった。

ほぼ全員が運転し、かつバスを利用していないということは、移動手段がバスに限られていてはこうした集落での居住は困難であるということであるとも考えられる。やはり、都市中心部からある程度の距離のある集落では、自家用車という移動手段が必須なのである。日に数本のバスの定期

便では、生活の必要を満たすのは難しいのであろう。都会生活者の臆見では、田舎の人びとは不便さに慣れて満足していると考えがちであるが、現代社会ではどこに住もうとある程度の利便性は必要である。

高齢者ではなく、より若い世帯に関しても同じ事情を抱えている。いわゆる若者の居住者は、都市中心部へ全員が通勤していた。山間部集落とはいえ、自家用車があれば都市中心部へ1時間以内で通勤が可能である。よって、こうした集落でも、安定した職場でそれなりの収入を確保しつつ生活することが可能になるのである。山の中に取り残された生活などというイメージはもはや妥当ではない。

4-4. その他

最後に、その他気づいた点について数点記述しておきたい。

まず、地域的な紐帯であるが、中山間部というイメージに反してそれほど緊密なものではなかった。台風の際に最も作りのしっかりした家屋に近所の人が避難してくるという話を伺えたが、雪かきや生活の所用は基本的にそれぞれの家庭がそれぞれ自足的に行っていた。典型的な事例を示すと、移動手段がない場合に近所の方の車に同乗させてもらう場合にも、形式的ではあるがお金を包んで礼を失しないように配慮しているという話もあった。さらに、地域で集まるのはお祭りや花見のときくらいであるとの話もあり、都市集落と状況は大きく変わらない印象であった。

また、地域活性化・地域振興を望むかどうかを伺ったところ、大部分が地域に事業を誘致するなどの活性化は望まないとしていた。若者が居住するとしても仕事は都市中心部まで通うのが一般的であるし、地域に雇用の場を設けたとしても就業状況は困難なものになることが予想されるからである。

以上、インタビューにおいて明らかになったことをまとめた。以下には、以上の結果を受けて、いわゆる「限界集落論」のもつ論理構成の一部に

ついでに批判とともにそこから生まれる知見を述べていきたいと思う。

5. 限界集落論の論理の批判的検討

本校の第一の目的は、限界集落論の持つ論理の一部（第二と第三の論点）へと反論を加えることであった。まずは、その点に関して順に述べていきたい。

5-1. 限界集落論第二の論点に関して

まずは、第二の論点に関してである。はじめにも記したように、限界集落論の指摘する過疎化と高齢化が進行する事実（第一の論点）は、その通りの出来事が起こっているだろう。しかし、高齢化が進んだとはいえ、住民は極めて主体的に自立して生活している。よって、限界集落論の含み持つ第二の論点であるその苦難と悲惨さを強調する言い回しはあまり正しいとは言えない。

もちろん、限界集落の苦難の一つとして高齢者のみの家庭が多く精神的な寂しさに耐えなければならぬ場面があることは容易に想像できる。とはいえ、調査の範囲では、集落は規模が小さくなりながらも歩いてお互いを訪問することができる距離に固まっており、長期にわたって誰とも対面しないという状況ではない。また、電話で遠くの知り合いと話をすることで寂しさを紛らわすこともできているようである。

さらに、住民は独居の方を含めて頻繁に遠出をしており、集落に孤立して生活している状況ではないことも確認できた。これは、自動車および自動車免許の普及と道路の整備が行き届いているという条件がもたらす恩恵である。条件を整えば、高齢者とはいえ運転が可能である。こうした行為者は通常考えられているよりも潜在力を持った存在なのである。社会的資源を行為者が再帰的に利用することで社会は成立しているが¹⁹、まさに再帰性の時代にふさわしいライフ・スタイルが確立しているといえるだろう。

とはいえ、自動車の運転ができなければ集落を離れる決断が迫られるとも推測できる。誰もが自動車の運転ができ移動手段が確保できるというこ

とではなく、移動手段が確保できる主体性を備えるメンバーにのみ集落での生活が許されるという状況であるのかもしれない。繰り返しになるが、将来一層高齢化が進み、自動車の運転が不可能となったときにバスなどの公共交通手段を利用して集落での生活を維持し続けることができるかどうかは予断を許さないところである²⁰。

5-2. 限界集落論第三の論点に関して

次に第三の論点に関してである。集落の崩壊を食い止め、再活性化すべきであるという限界集落論の主張は、自立的に生活する高齢者の様相を調査した限りでは少々違和感がある。もちろん、調査地は限定されており統計的な代表性はない。しかし、移動手段が確保されるという条件つきならば、限界集落の生活は悲惨ではないということは言えそうである。いくら中山間地とはいえ現代では都市中心部や小規模商業集積地へとアクセスが不可能なことはありえないからである。

むしろ、移動の手段が確保できない場合、いわゆる限界集落に住むのは、その困難と引き換えに得られるものはあまりにも少ないと言えそうである。調査集落では移動の手段が確保できる家庭がほとんどであったことから分かるように、移動の手段が確保できない家庭はすでに集落を去っていたのである。地域への郷愁はあろうが、それを過大評価するのも考え物である。

しかも、若者の就業先もすでに集落内だけではない。移動の手段があれば、限界集落に居住しようとして、より人口密度が高い地域へ通勤が可能なのである。

以上のような状況なのに、あえて地域を再活性化しようという意義はあるのだろうか。むしろ別の選択肢が採られるべきではなからうか。次に採られるべき選択肢について考えてみたい。

5-3. どのように空間編成していくべきか：地域福祉の方向性

今回の調査で得られた結果を参考に今後こうしたいわゆる限界集落と名称される地域でどのように生活支援を構築していくべきなのか、その提案

をしたいと思います。

大きな結論としては、地域活性化よりも地域福祉を充実させるということである。どれだけ外から人を呼び寄せ活性化できるかではなく、現在の生活状況をどのように維持するのかに的を絞った対策が必要であるということである。

そのためには、①移動権の確立、②他出家族との連携、③地域内閉鎖の戦略が重要になる。

まずは、①の移動権の確立である。ジョン・アーリらは、T. H. マーシャルのシチズンシップの三つの市民権の思想²¹を参照しつつ、第四の市民権として移動権（mobility rights）を確立することを訴えている²²。従来は買い物や通院などの生活目的にばかり焦点があたって議論されていたが、それらが確立するのは生活資源を手に入れるためのアクセスが確立されていることが前提である。彼らは現代ではこのアクセスの必要度が以前に増して重要になったと主張している。

もちろん、ここでのアクセスとは目的地までの経路が設定されているということに限定されない。その質も重要なのである。現代では公共交通の整備の重要性が叫ばれているが、それは数十分おきにバスや鉄道の便が設定できる都会とどれだけ努力しても一日に数本の便が設定できるに過ぎない中山間地では事情が異なっている。一日に数本の路線はありがたいことではあるが、それだけで日常の用をたすことはできないのではなかろうか。やはり、自家用車による簡便で即座のアクセスが確保されている必要がある。そのためにも必要なのが、②、③の対策である。

次に、②の他出家族との連携である。石阪督規は、ここで扱っている限界集落も含めて過疎地域において高齢者だけの家庭で暮らしている場合、同居していない「近隣都市などに他出している」²³家族員の定期的な支援がその生活維持に欠かせない状態にあると指摘している。今回の調査の結果では、ほとんどすべての家族に自家用車が運転できるメンバーが存在していたが、いっそう高齢化が進むと、他出家族が定期的に様々な支援のために通うことが、高齢者世帯の生活の質を維持するのに必須となるだろう。

最後に、③の地域内閉鎖の戦略である。今回の調査地で若者世帯が同居している場合、そのすべてが近隣都市の職場へと通勤していた。地域にもともとあった産業である農業では、それだけで一家の生計を成り立たせるほどの収入にはならない。将来的にある程度以上の収入を確保できるような産業基盤がない以上、そこに若者世帯を呼び戻すのは現実的ではないし、例え可能だとしても一般的なライフ・スタイルとは随分とかけ離れた選択であろう²⁴。そうであるならば、地域が衰退する現実はその受け止めた上で生活の質を確保する姿勢を鮮明にすべきであろう。すなわち、地域活性化よりも地域福祉を充実させることである。

移動手段が確保され現在の居住地で生活が可能なのは、在宅介護サービスが確保されるように配慮される必要がある。また、地域を離れる選択をしやすいように老人ホームに入所しやすいように配慮する必要がある。このように地域内でも生活資源が十分に確保できるよう政策的配慮を行うことがますます重要になってくるだろう。

最後に、次の節で以上の議論をより包括的な考察の中に位置づけ、地域内閉鎖の戦略の含意をいっそう明らかにしていきたい。

6. 山口市徳地地域の空間戦略

もともと徳地地域は空間的に「開放する戦略」（開放戦略）を採ってきた²⁵。徳地旧五村が徳地町としてまとまったといっても、それまでそれぞれ別々の村だった地域が、町としてまとまった範囲の中の資源のみをこれまで利用してきた訳ではない。むしろ、旧五村は徳地町の内部資源を利用するよりは、町外にある近隣地域の資源の方に依存することが多かったと言ってもよいだろう。

例えば、現在では、柚野村（Y集落の位置する地区）と呼ばれた地域は、日常品購入のためにその北方にある阿東町徳佐地区の商業施設を利用することが多い。また、徳佐地区からは旧柚野村に移動販売者が巡回販売することなどがあり徳佐地区の方向からもこの地域と交流圏が形成されている。同じく現在のことであるが、八坂村（A集落の位置する地区）と呼ばれた地域の西部は、旧徳

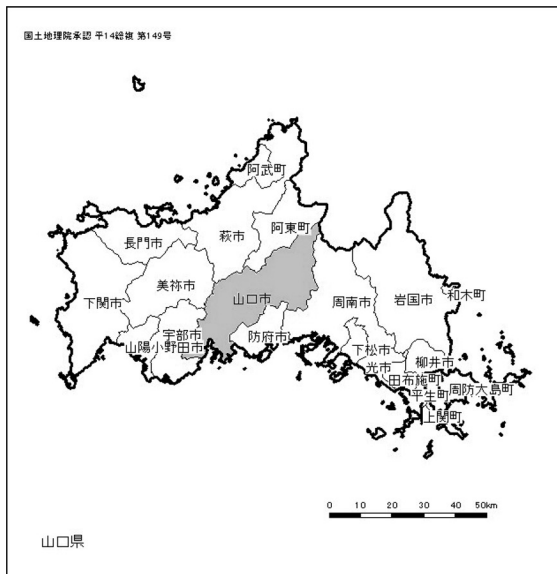
地町外部の旧山口市仁保地区の商業施設を利用することが多い。

とはいえ、旧五村は同じ佐波郡に所属していたし、徳地町がいったん形成されてからは一体感が醸成されてきたと言ってもよいだろう。つまり、空間的に内側に向かう「閉鎖する戦略」(閉鎖戦略)が採られる側面も存在していた。例えば、徳地総合支所のインタビュー(2008年10月14日)では、住民は、特別養護老人ホームなどの高齢者福祉施設を利用する場合、旧徳地町内の施設を望むことが多いとの答えがあった。高齢者が自宅を離れ福祉施設に入所するとしても、まったく新しい人間関係をその場所で築くのは一苦勞である。そのため、過去の思い出や土地の記憶を共有し、遠くであっても共通する知り合いをもつ可能性があるような場所が望まれるとのことであった。よって、同じ現山口市の福祉施設といっても徳地地区以外の施設は敬遠されるのである。このように、旧徳地町の住民は町内の自然や人間関係、そしてそれらの記憶を生活の重要な資源として、内部に閉じるように利用することがあるのである。

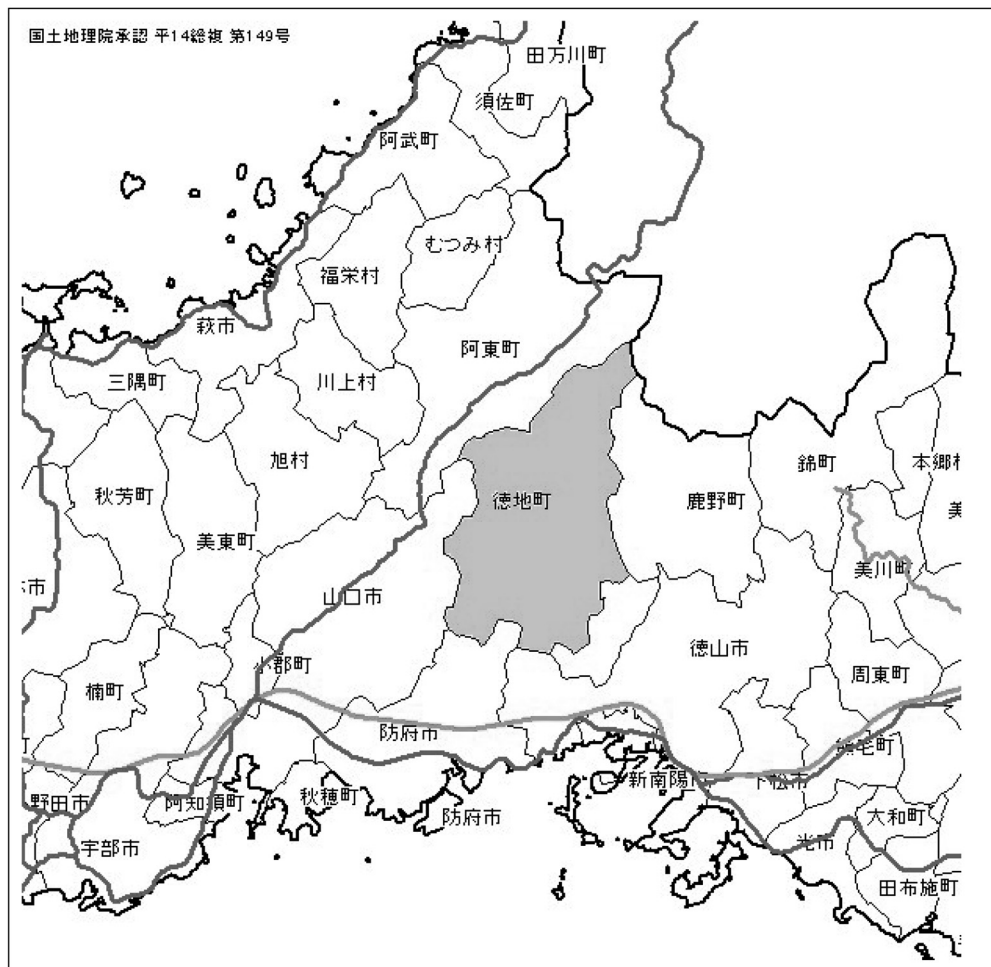
こうしたように、徳地町は開放戦略と閉鎖戦略を併用し、山間部ながらも豊かな生活を維持することができていた。とはいえ、人口高齢化と減少は次第に進行したため、究極の開放戦略である市町村合併を行い、最終的には現山口市の一部となったのである。

その後、現山口市の中では、徳地地域は山口市中心部と交流が活性化するわけではなく、次第にこの徳地地域は閉鎖の戦略へとシフトしつつあるようである。その延長に、本稿の調査から明らかになったような空間編成戦略、すなわち前節論点③の「地域内閉鎖の戦略」が求められるようになるだろう。

もちろん、開放がよくて閉鎖が悪いという正負の評価のために両者に言及した訳ではない。時代に応じてより適切な戦略を採るべきであり、本稿の主張はその戦略の使い分けによって地域住民の生活がどのように維持されるかを探ることにある。



現在の山口市



旧山口市と旧徳地町（県境・市町村境以外の太線は鉄道路線）

図1 山口市と徳地地域の位置

表2 Y集落の調査結果

	家族形態	主な移動手段	買い物	医療機関への通院	受けている支援	その他
A	高齢者2人(夫88、妻84)	自家用車を自分で運転(夫)	週2 北部のJRT駅前	山口市内の日赤病院へ50日に1度	・介護保険のホームヘルプ週1 ・具合の悪い時ご子息の運転	
B	高齢者2人(夫85、妻80)と子ども世帯の計6人	・自家用車を自分で運転(高齢者夫) ・同居の孫はスクールバスと路線バスを利用	週1か2 北部のJRT駅前	JRT駅前の診療所に週に1度	・同居の家族からの支援	買い物は高齢者夫妻の役割
C	高齢者2人(夫72、妻66)	自家用車を自分で運転(夫)	週1 北部のJRT駅前	JRT駅前の診療所に2週に1度		・買い物は山口・徳山・防府などの街へ行くことも多い。 ・海釣りに月に3、4度

表3 A集落の調査結果

D	高齢者2人(夫88、妻83)	自家用車を自分で運転(夫)	週2 近くの「道の駅」、山口市中心部MやOなどに	道の駅の近くの内科・整形外科へ2週に1度	土日に子どもが農作業や家事、雪かきの手伝いにほぼ毎週	・乗り合いバスの増便を要望 ・いつまでもここでは生活できないので特に地域振興は望まない ・台風の時にはご近所の方が泊まりに来る
E	高齢者2人(夫80、妻77)	自家用車を自分で運転(夫)	週2 近くの「道の駅」、山口市中心部MやOなどに	山口市中心部Mに2週に1度	雪かきも近所家庭のものも含め自分でやる	・地域の活性化は無理 ・スクールバス
F	高齢者2人(夫78、妻73)	自家用車を自分で運転(夫)	週1~2 近くの「道の駅」、山口市中心部MやOなどに	山口市中心部に週1度		道を広くして欲しい
G	高齢者2人と子ども世帯(夫63、妻57、子ども)の計5人	自家用車を自分で運転(息子)	5日に1度 近くの「道の駅」、山口市中心部MやOなどに			・近所づきあいは祭りなどの寄合や花見のみ ・地域活性化は無理

H	高齢者2人(夫82、妻78)	自家用車を自分で運転(夫)	週1 山口市中心部Oなどに	山口市中心部Mに週1度	・しいたけ栽培に毎日子どもが来る	・近所づきあいは祭りなどの寄合や花見のみ ・不自由は特に感じない
I	母(75)と息子(53)の2人	自家用車を自分で運転	毎日	内科へ月2~3		街に勤めに出ている
J	一人暮らし(79)	スクールバスに乗せてもらい移動以前(75までは)は単車を運転	・週1日用品を道の駅などへ ・その他、山口市中心部にもよく出かける	2週に1度 山口市中心部に		・子ども家族が月に1度訪ねてくる ・近所の人にものを頼むときにはお金を払う ・電話で友だちとよく話し、出かける打ち合わせをする
K	高齢者2人(夫76)と子ども世帯(夫53)の計4人	自家用車を自分で運転(高齢者男性も)				・勤め先まで車で20分 ・ケーブルテレビを用いてインターネットを利用 ・地域の活性化は無理である

【文献】

東浩紀, 2007, 『ゲーム的リアリズムの誕生 動物化するポストモダン2』講談社現代新書 1883

葉上太郎, 2007, 「限界集落 限界化率 60%、過疎のムラで集落の淘汰が始まる (小さすぎる福祉国家の現実 老後不安大国) —— (終の住処はどこが安心か)」『週刊東洋経済』No.6099 (2007/9/8)、東洋経済新報社: 69-71

畑本裕介, 2008, 『再帰性と社会福祉・社会保障 —— 〈生〉と福祉国家の空白化』生活書院

石阪督規, 2002, 「瀬戸内過疎地域の高齢者生活と他家族 —— 広島県過疎山村の調査事例より ——」人文論叢(三重大学) 第19号: 31-44

国土交通省国土計画局総合計画課, 2007, 『平成18年度国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査 ~最終報告~』(平成19年8月17日)

三田地みさと, 2008, 「西予市における『限界集落』の現状と今後の展望」『調査研究情報誌 ECPR』(2008, No.1): 14-20

大野晃, 2005 a, 「限界集落—その実態が問いかけるもの」『農業と経済』(2005年3月号) 昭和堂: 5

大野晃, 2005 b, 『山村環境社会学序説』農文協

大野晃, 2008, 『限界集落と地域再生』静岡新聞社

奥野信宏, 2008, 『地域は「自立」できるか』岩波書店

週刊ダイヤモンド編集部, 2007, 「もはや過疎地だけの問題ではない 全国に広がる『限界集落』の危機 (特別レ

ポート)』『週刊ダイヤモンド』Vol.95, No.42 (2007/11/3) (通号 4202)、ダイヤモンド社: 134~137

徳地町史編纂委員会, 2005, 『徳地町史』徳地町

山本努, 2008, 「過疎山村集落の現状と展望 —— 棚田オーナー制度を試みている山村集落の調査から ——」『ECP R』No.1: 3-8

山本善積・池田喜宣・上田拓郎・新川竜三, 2004, 「山口県におけるコミュニティバスの役割」『研究論叢 山口大学教育学部』第54巻 第1部・第2部: 45-58

財団法人農村開発企画委員会, 2006, 「限界集落における集落機能の実態等に関する調査報告書—平成17年度農林水産省農村振興局委託—」財団法人農村開発企画委員会

Cass, N., E. Shove & J. Urry, 2005, *Social exclusion, mobility and access*, Sociological Review Volume 53 Issue 3: 539-555

Marshall, T. H., 1950, *Citizenship and Social Class*, Cambridge Univ. Press = 岩崎信彦・中村健吾訳『シチズンシップと社会的階級 近現代を総括するマニフェスト』法律文化社、1995年

【註】

- 1 大野 [2005 a] p.5
- 2 この無任化危惧集落の推計のために、総戸数減少率が30%水準以上となっているものをその中心に規定できるような操作的定義が用いられている。すなわち、

- 「2000年の集落戸数が1桁の9戸以下の集落の中で、4戸以下の集落については、1990年の総戸数に関係無く全集落を対象とする。また、2000年の集落戸数が5戸の集落については、1990年から2000年にかけての総戸数減少率が30%水準以上となる、1990年の集落総戸数8戸以上の集落が対象である。以下、2000年の集落総戸数が6戸以上の集落についても同様に、1990年から2000年にかけての総戸数減少率が30%水準以上となる集落を対象としている。」(財団法人農村開発企画委員会 [2006] p.29) といった定義となっている。
- 3 例えば、(週刊ダイヤモンド編集部 [2007])、(葉上太郎 [2007]) など
 - 4 国土交通省国土計画局総合計画課 [2007] p.2
 - 5 大野 [2005 b] p.99
 - 6 国土交通省国土計画局総合計画課 [2007] p.4
 - 7 *ibid.*, p.5
 - 8 大野 [2008] pp.114-116
 - 9 奥野 [2008] p.12
 - 10 東 [2007] pp.40-41
 - 11 大野 [2008] p.272-274
 - 12 大野 [2005 b] p.161
 - 13 三田地 [2008] p.20
 - 14 奥野 [2008] p.133
 - 15 徳地町史編纂委員会 [2005] p.352
 - 16 *ibid.*, p.385
 - 17 相対的としたのは、防府市はこの地域の一部としての一体性の強い都市である一方で、周防の国の国府が置かれるなど長い文化的伝統をもつ独立した地域であるとか、マツダや旧カネボウ、協和発酵などの多くの拠点工場があり経済的に独立しているなどの条件のため、一定の独立性を確保した地域だからである。
 - 18 残りの二世帯については、一世帯は子供世帯と同居であり、インタビューにおいて高齢者の住人が運転しているかどうかを確認できなかった。もう一世帯は、独居の方であり、免許を所持していないため、移動に際してスクールバスに時々臨時的に便乗させてもらったりタクシーを利用したりしているとのことだった。
 - 19 畑本 [2008] 第二章
 - 20 地方都市において、自動車依存が過度になりすぎたことを是正したり、高齢者をはじめとしたいわゆる「交通弱者」の移動権を確保するためにコミュニティ・バスの運行が活発に試みられている。山本善積らは山口市におけるこうした試みの調査を行っている(山本・池田・上田・新川 [2004])。地方都市の中でも人口の密集度がある程度進んでいる地域では有効な対策であろう。しかし、中山間部においては利用頻度があまりにも少ないことが予想されるため、こうした試みの効果も限定的なものとなるかもしれない。とはいえ、日に数本であれ中山間部において路線が設定されることは、生活の最後のセーフティ・ネットとしても期待されるところであろう。
 - 21 Marshall, T. H. [1950] (邦訳 [1995])
 - 22 Cass, N., E. Shove & J. Urry [2005] p.539
 - 23 石阪督規 [2002] p.31
 - 24 もちろん、限界集落を抱える地域にも地域内経済で生計を立てる世帯は相当数存在しており、地域の産業活性化に励まれている。徳地でも串地域は朝日新聞創刊130周年記念事業である「にほんの里100選」に選ばれるなど地域を維持する活動が評価されている(朝日新聞2009年1月6日)。
また、地域活性化の活動が地道になされているのは確かであり、本稿にはそうした地道な活動を批判する意図はない。例えば、山本 [2008] を参照。
 - 25 ここで言う「戦略」とは、為政者や有力者の意思決定とか、行政の計画という意味ではない。結果として眺めた時に、空間が編成された際にとあるパターンがたどられたという意味であり、何らかの方向性が確認されたということである。この概念については、稿を改めて詳細を検討する予定である。

Critical Study on Marginal Village Theory -from local area promotion to local community-based welfare

(focus on a survey on the aged life at Tokuji in Yamaguchi city)

HATAMOTO Yuusuke

Abstract

This paper is a critical study of 'Marginal Village Theory', to try to clarify the actual situation of the villages from a different angle through my surveys on some of them.

Marginal Village Theory is a theory to clarify the miserable life of some villages, which have aging rate of over 50% and have weak economic bases. But, actual villages called marginal are not shut out from outer area, but linked to outer cities around them, to form daily life sphere through the development of transportation (e.g., cars). People living there are highly independent and their lives are not miserable. Theories which emphasize miserable local situations there, are led readily to argument for redevelopment or reconstruction of local area. This paper warns this tendency and argue that local community-based welfare are required to maintain their comfortable lives instead of it.

Key words : marginal village, mobility, local community-based welfare, space theory