

平成 22 年 10 月 22 日

第 13 回 公共選択学会 学生の集い

「まちづくり・地域活性化のためには、
何をどうすべきか？」

—過疎地域を題材に高齢者地域を見つめ直す—

東洋大学経済学部 中澤ゼミナール Y パート

麻生 亜希

天野 翔平

鵜澤 典子

川島 明子

山口 海

本稿は、平成 22 年 11 月 6・7 日に高崎経済大学において開催される公共選択学会「第 13 回学生の集い」のために作成したものである。論文構想段階から完成に至るまでの過程において東洋大学経済学部中澤克佳先生から常に的確かつあたたかいご指導を頂いた。また、中澤ゼミナール第 3 期生の田崎竜也先輩をはじめとした諸先輩方、第 5 期の仲間からは応援と有益なアドバイスを頂き、本稿を完成させる上で欠かせなかったものである。それをここに記し、心から感謝と御礼の気持ちを表したい。なお、本稿における誤り等の一切の文責は東洋大学中澤ゼミナール第 5 期生 Y チームに帰するものである。

要旨

今回の論題である「まちづくり・地域活性化」に対して、我々は人口減少が著しく進み、不便な生活を送っている地域こそ活性化の対象であると解釈した。

- 5 近年、日本は人口減少社会を迎え、人口の構造が若年者よりも高齢者の割合が多くなっている。地方では特に人口減少・高齢化が著しく進行しており、地域の維持が困難な状況に陥っている。そこで私達は人口減少が極端に進行し、高齢化によって生活に不便を生じている過疎地域に着目した。過疎地域における「まちづくり・地域活性化」は、高齢者の生活をより良い環境にすることだと考えた。過疎地域の抱える問題は雇用、公共交通機関
- 10 の遅れ、道路の整備状況、医療などあるが、その中でも高齢者の生活で重要だと考える介護施設・交通アクセスに着目した。これらの問題を財政の力や国からの資金援助だけで解決するには限界が生じている現状がある。そこで私達は一方的な資金援助だけではなく、地域住民が自分達のために行う「まちづくり・地域活性化」を理想とする。

- 15 以上の問題意識、論題解釈に基づき、まず人口減少・高齢化の進む日本の現状を考察する。次に、過疎地域の現状、問題点を明らかにし、その中で高齢者を対象とした問題に注目する。そして、過疎対策・先行研究を踏まえ政策提言を行い私達の理想とする「まちづくり・地域活性化」の実現を目指した。

- 20 そして、「柔軟な介護施設への転換」と「高齢者等に対しての効率的な交通システムの導入」を目的に政策提言を行った。柔軟な介護施設への転換では、高齢者の意向に可能な限り応え魅力的な生活を提供、空き家を利用し高齢者同士の交流の場としての活用、耕作放棄地を利用し農園としての利用できる環境の設備、交通アクセスの改善とともに介護施設内だけの介護ではなく短期入所、デイサービスなど様々なサービスの導入を目指す。また、高齢者等に対しての効率的な交通システムの導入では、海外で行われている DRT を参考に
- 25 する。DRT は日本でも実施されているが、自治体レベルではなく都道府県レベルで実行し、運行委託先を企業から NPO 等に変更する。

これらの政策提言を合わせることで、過疎地域の高齢者にとって効率的な交通システムの導入に伴い、高齢者のニーズに合わせた介護施設、サービスを提供できるようになると考える。それが、結果、今回の論題である「まちづくり・地域活性化」となる。

序章

今年度のテーマ「まちづくり・地域活性化のためには、何をどうすべきか？」に対する論題解釈を行う。

- 5 近年、女性の社会進出によって出生率の低下、晩婚化、未婚化などが増加している。今まで専業主婦として活躍していた女性が社会に進出することで育児よりも仕事を優先するようになった。そのため少子化が進行し、さらに医療や公衆衛生の進展に伴い平均寿命の伸長などが要因で高齢化率が上昇し、高齢者が子供の数を大きく上回ったことから少子高齢化が深刻な問題となっている。このように日本は、高齢化率の上昇に歯止めをかけることができず人口減少社会という事実と直面している。また、産業構造の変化とともに、人々は職を求めて都市に家庭を移した結果、地方では「空洞化」が進み、都市では人口過密となった。

- 10 私達は人口減少が著しく進み、不便な生活を送っている人々が住むまちこそ「まちづくり・地域活性化」をする対象であると解釈した。過疎地域に資金を援助するという今まで国が行ってきた対策では、現状が改善されていないために不便な生活を送っている人々が多く存在している。私達はもはや国の援助に頼る現状では行き詰っていると考えた。そこで私達は「まちづくり・地域活性化」を一方的な国の援助で解決するのではなく、住民が住民のために行動し支援するソーシャルビジネス・コミュニティビジネスに「まちづくり・地域活性化」の可能性があると考える。加えて、私達は「まちづくり・地域活性化」が必要だと考える地域に着目し、活性化することで一番メリットが生じる人々に焦点をおいて政策提言をしていく。

- 15 近年、人口が減少する影響によって地域が抱える問題が数多く考えられる。例えば、少子化・高齢化の進行、生活インフラ整備の遅れ、財政力の衰えなどである。これらの根源にある人口減少を食い止めることで問題は解決されていくかもしれないが、もはや人口減少は日本全体の抱える問題であり、すぐに解決できる問題ではなく、改善するためには長い時間を有する。そこで私達は、人口減少が極端に進行し、地域の維持が困難な過疎地域に着目した。過疎地域は、特に高齢化が進行しており日本の抱える人口減少社会を先取りしていると私達は考える。現在は部分的に過疎地域の発生がみられるが、将来は全国的な過疎地域の拡大がされていくと考えられる。私達は過疎地域の問題から高齢者の交通アクセスと介護施設に絞り、高齢者にとってより生活に生きがいと充実を与え、孤立を防ぐ地域システムを政策として提言する。ただし、私達の考える「まちづくり・地域活性化」は都市に近づけるための人口増加を目的とする政策ではなく、今の過疎地域の現状を活かしつつ維持してゆく、または今よりもより良い生活を送ることが可能な今と違う社会を理想として持続的なまちの実現を目指す。本稿の構成は以下の通りである。

目次

	要旨	- 2 -
	序章	- 3 -
	第1章 人口減少社会を迎えた日本	- 6 -
	第1節 人口減少	- 6 -
5	第2節 少子化の背景	- 7 -
	1-2-1 女性の社会進出	- 7 -
	1-2-2 晩婚化・晩産化・未婚化	- 8 -
	1-2-3 少子化	- 9 -
	第3節 超高齢社会	- 10 -
10	1-3-1 進行する高齢化比率	- 10 -
	第4節 結語	- 10 -
	第2章 過疎地域とは	- 11 -
	第1節 過疎地域とは	- 11 -
	第2節 原因	- 13 -
15	2-2-1 経済構造の変化	- 13 -
	第3節 結語	- 15 -
	第3章 現状と問題	- 15 -
	第1節 過疎地域の問題	- 15 -
	3-1-1 雇用	- 15 -
20	3-1-2 道路の整備状況	- 16 -
	3-1-3 公共交通機関の遅れ交通状況	- 16 -
	3-1-4 医療機関	- 17 -
	第2節 過疎が高齢者の生活に与える影響	- 18 -
	3-2-1 介護問題	- 18 -
		- 4 -

	3-2-1 公共交通機関の衰退.....	- 19 -
	第3節 財政の限界	- 20 -
	第4節 結語.....	- 22 -
	第4章 過疎対策・先行研究について.....	- 22 -
5	第1節 国の過疎政策.....	- 23 -
	第2節 地方自治体の過疎対策	- 25 -
	4-2-1 長野県 栄村の事例	- 25 -
	4-2-2 長崎県 長崎市の事例.....	- 26 -
	第3節 世界の過疎地域	- 27 -
10	4-3-1 スウェーデンにおける過疎地域.....	- 28 -
	4-3-2 フィンランドにおける過疎地域.....	- 29 -
	第4節 結語	- 31 -
	第5章 政策提言.....	- 31 -
	第1節 柔軟な介護施設への転換	- 31 -
15	第2節 高齢者等に対する効率的な交通システムの導入	- 32 -
	第3節.....	- 34 -
	終章 高齢者の地域生活を見つめ直して	- 35 -
	参考文献・資料	- 36 -

第1章 人口減少社会を迎えた日本

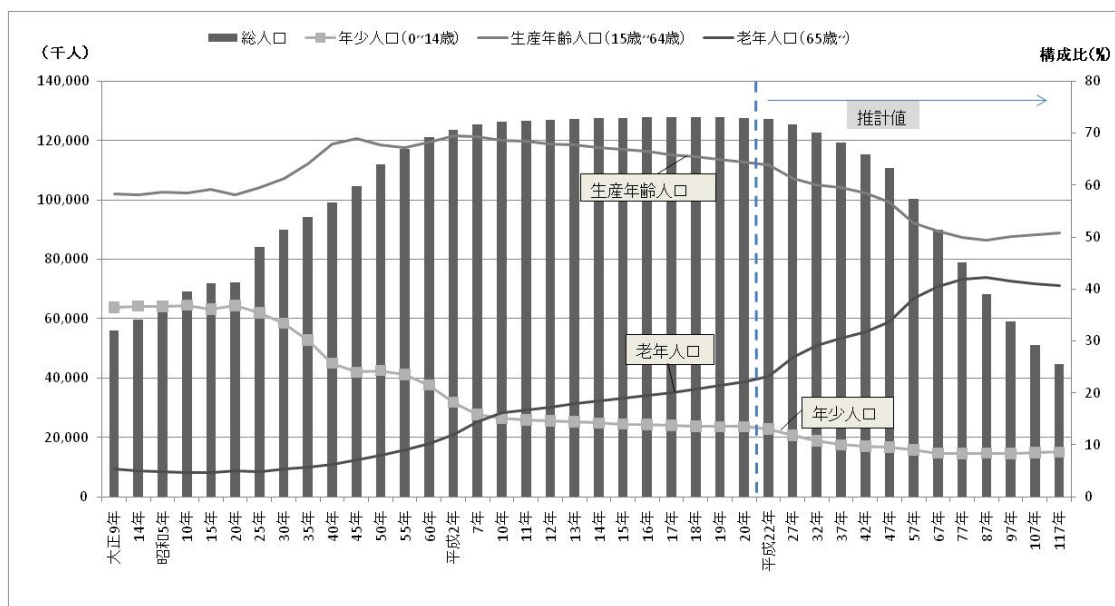
私達は、地域を構成する主体として人に着目した。そこで第1章では、現在の日本全体の人口がどういった傾向にあり、何がその原因として考えられるのか、そして「まちづくり・地域活性化のためには、何をどうすべきか?」というテーマに対して私達の地域設定をどのようにすべきと考えたのか、述べていきたい。

定義として、高齢もしくは老年を65歳以上、高齢に対して年少人口を0歳～14歳、生産年齢人口を15歳～64歳とする。

10 第1節 人口減少

総人口数が減少する人口減少は日本において平成17年を境に徐々に進行している。総務省統計局(平成21年)によると、平成21年10月1日現在日本の総人口は約1億2,751万人となっており前年に比べ18万3千人(0.14%)の減少で、2年連続減少している。減少幅は前年より大きく拡大しており、人口減少が進んでいる。

図表 1【人口の推移と将来推計人口】



出典：国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』より作成

20

図表1において、平成20年前後では人口の減少は大きく見られない。しかし、平成10年をみると老年人口及び年少人口の構成比が逆転しており、また平成に入ってから15～64歳にあたる生産年齢人口は僅かな変化ではあるが、次第に減少傾向にある。このことから、私達は人口が減少する背景には年少人口の減少があり、そのことによって老年人口の割合

が高くなるのが日本の人口減少を考える前提となると考えた。

それでは、日本の人口減少が引き起こされる要因は何なのだろうか。第2節ではその背景にある年少人口の減少、すなわち出生率低下の原因を考える。

5 第2節 少子化の背景

人口減少の背景として、少子化という問題があると考えた。ここでは、少子化の背景にある女性の社会進出が結婚への意識の変化をもたらし、結果的に出生数の低下につながっている経緯を述べていく。

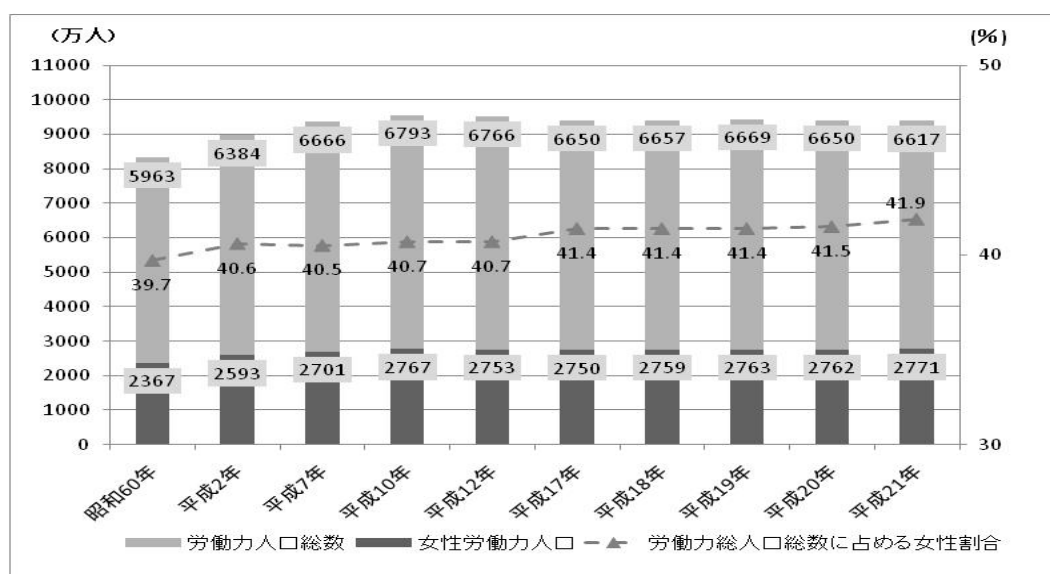
10

1-2-1 女性の社会進出

人口減少社会、そして少子化となった原因の一つである女性の社会進出。図表2をもとに働く女性の推移について述べていく。

15 平成21年の女性の労働力人口は前年に比べ9万人増加し、過去最多の2,771万人となった。労働力人口総数に占める女性の割合は、前年に比べ0.4%増加の41.9%でこちらも過去最高の数値となった。昭和60年から平成10年までの5年おきの女性の労働力人口をみると、この期間が平成12年以降と比べると非常に増えていることがわかる。この時期に、女性の労働力人口が増えたことにより女性の社会進出が目に見え出した。つまり、特
20 に平成2年から始まった女性の労働力人口の増加が土台となり少子化、人口減少社会につながったと考える。

図表2【女性の労働力人口と労働力人口総数に占める女性割合】



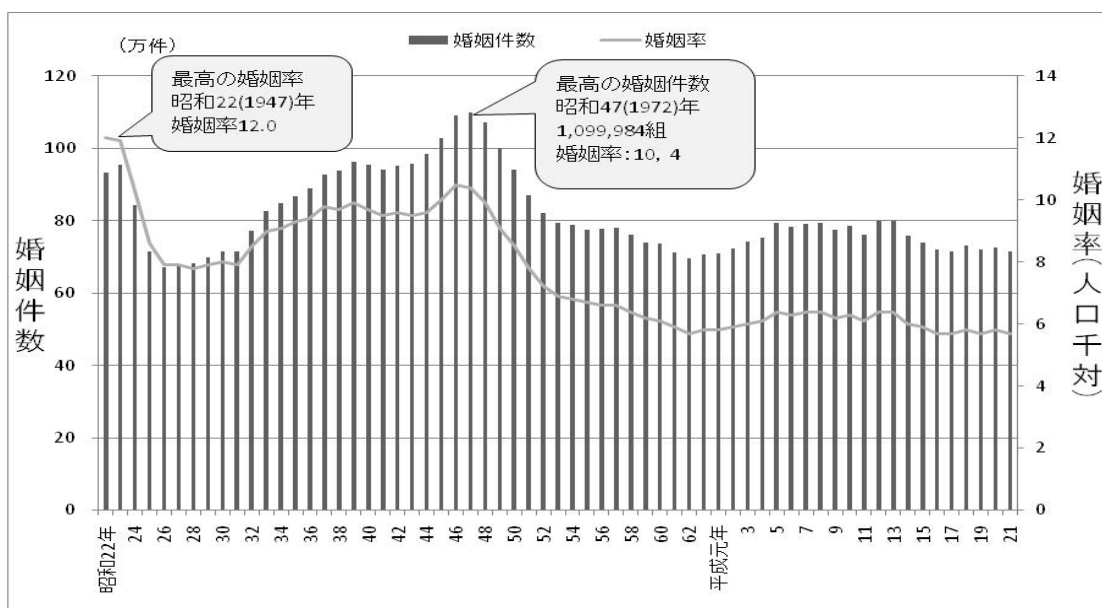
25

出典：厚生労働省『平成21年度版働く女性の実情』より作成

1-2-2 晩婚化・晩産化・未婚化

女性の社会進出が進むにつれ、女性の婚姻状況にも変化が表れている。近年では、男性も育児休暇を取るという報道があったが、女性の職場と家庭の両立、すなわちワークライフバランスが一般的となってきた。しかし、そのことによって結婚が遅れること(晩婚化)に加え出産年齢の高齢化(晩産化)、またそもそも結婚をしない(未婚化)が広がっている。

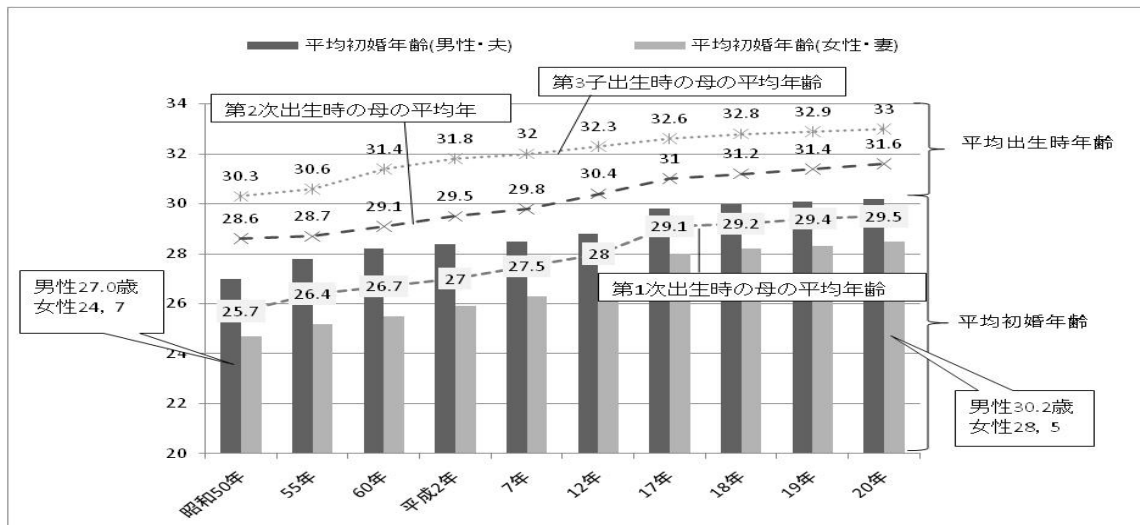
図表 3 【婚姻件数と婚姻率の推移】



10 出典：厚生労働省『平成 21 年 人口動態統計の年間推計』より作成

図表 3 によると最高の婚姻率は、昭和 22 年で 12.0% あった。また、最高の婚姻件数は昭和 47 年で 1,099,984 組、婚姻率は 10, 4% と昭和 22 年よりも下がっている。そして、平成 21 年の婚姻件数は 714,000 組、婚姻率は 5.7% である。また、国立社会保障・人口問題研究所(平成 22 年)によると生涯未婚率は昭和 50 年年では男性 2.12%、女性 4.32% であるのに対し、平成 17 年では男性 15.96%、女性 7.25% となっている。

図表 4【平均初婚年齢と母親の平均出生時年齢の年次推移】

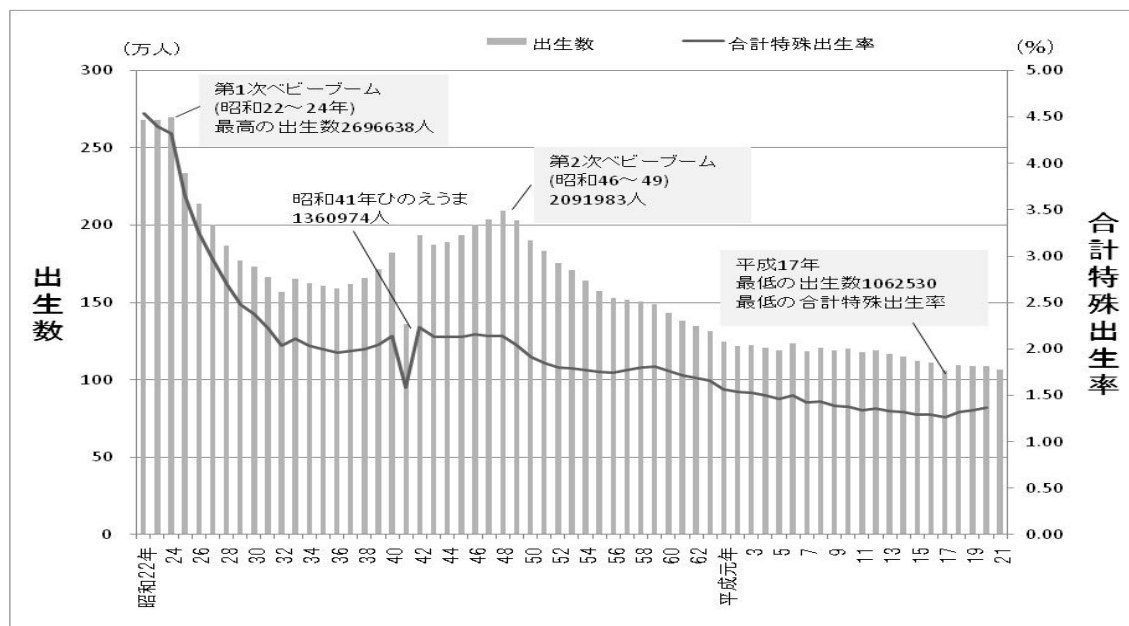


出典：厚生労働省『平成 22 年度 子ども・子育て白書』より作成

5 1-2-3 少子化

日本は戦後、近代化に向け経済の成長を目標に発展してきた。昭和 46~49 年の第 2 次ベビーブーム以降日本の出生数は急速に低下し続けており第 2 次ベビーブームの中で最も出生数が高かった昭和 48 年の 209 万人と平成 21 年の出生数 107 万人を比べると、ここ 30 年で約半分の出生数になっている。

図表 5【人口動態の年次推移】



出典：厚生労働省『平成 21 年 人口動態統計の年間推計』より作成

第3節 超高齢社会

第3節では、超高齢社会である日本における高齢者の現状を述べる。ここでの超高齢社会は、高齢化率(65歳以上人口が総人口に占める割合)によって以下のように分類する。

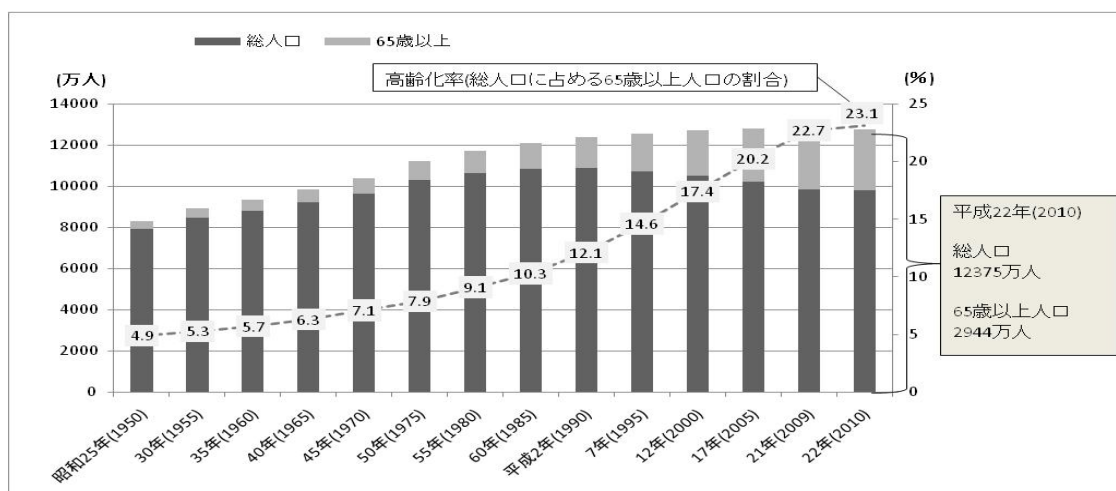
- 5 ・ 高齢化社会 高齢化率 7%—14%
- ・ 高齢社会 高齢化率 14%—21%
- ・ 超高齢社会 高齢化率 21%以上

日本は昭和45年に高齢化社会、平成6年に高齢社会、平成19年には超高齢社会となった。

1-3-1 進行する高齢化比率

医療の進展や生活環境の改善など経済の発展とともに生活が向上してきた。世界保健機関(WHO)の「World Health Statistics 2010(世界保健統計2010)」によると、平成22年5月10日現在、平均寿命ランキングで日本は男女平均83歳であり、これはWHO加盟国193カ国中1位の水準である。また性別別にみると、女性は86歳で1位、男性は79歳で4位という結果があるように日本は平均寿命が延びていることも原因と考えられる。

図表6【高齢者人口及び割合の推移】



出典：総務省統計局『高齢者の人口』より作成

第4節 結語

25 さまざまな社会的、時代的な変化により影響を受け全国的に人口減少に直面し、少子化、高齢化になっている日本の経緯をこれまで述べてきた。その影響は財政、雇用等、そして

国の将来への不安にまで及んでいる上に、地域それぞれの人口密度の差は急激に激しくなっている。高度経済成長により都市部への人口流出が増え、その一方地方の人口は減り続け残された地域は、現在の日本の特徴である少子化と高齢化が益々進んでいる。

第1章でとりあげてきた人口減少・少子化・高齢化がもっとも進んでいる地域とは、過疎地域である。過疎地域の高齢者率（65歳以上）は約3割、若年者率（15～29歳）は約1割となっている。以上のことを踏まえ、過疎地域の起こった原因について次の章で詳しく論じていく。

第2章 過疎地域とは

10

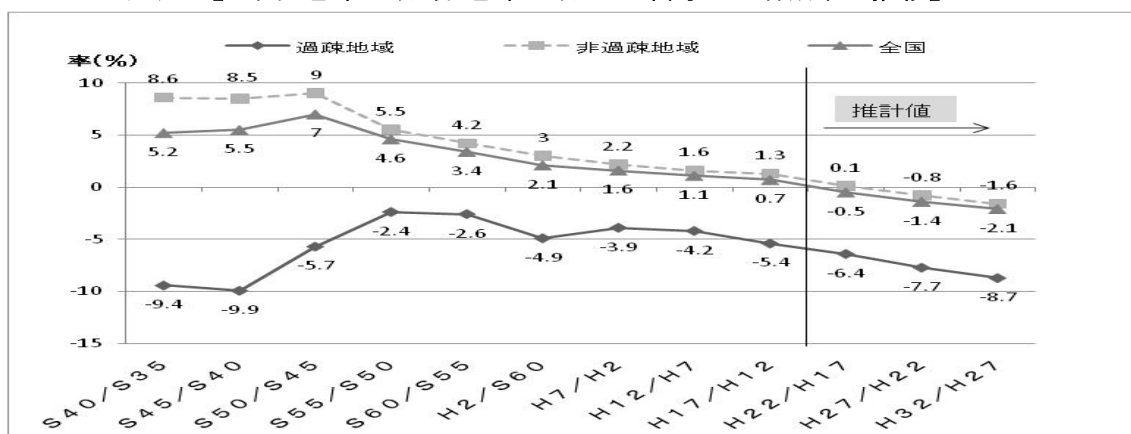
ここでは、人口が減少した上で高齢化比率が高いという特徴をもった過疎地域に視点を置いた。過疎とは一体何なのか、また過疎化がどのように進んでいるのか、現状・問題を考える前提として過疎という実態を述べる。

15 第1節 過疎地域とは

過疎地域とは、村落、離島などにおいて人口が急激且つ大幅に減少したため、地域社会の機能が低下し住民が一定の生活水準を維持することが困難になった地域のことを言う。例えば、防災、教育、保険など地域社会の維持が困難になり、それとともに、人口の流出や、高齢化などにより地域の生産機能が著しく低下してしまった状態などがある。さらに広い目で見ると、人口の自然現象、若者定住型就業機会の不足、集落の崩壊、耕作放棄と農地の荒廃というような様々な問題が挙げられる。しかし、過疎地域は、ほとんどが農村地帯ということもあり、環境保全、水や食糧の供給など生活を支える重要な機能をはたしているということも言える。

25

図表7【全国・過疎地域・非過疎地域の5年間人口増減率の推移】



出典：総務省自治行政局過疎対策室「平成20年度版 過疎対策の現況について」より作成

総務省自治行政局過疎対策室(平成22年)によると、日本において現在過疎地域とされている市町村数は平成22年4月1日時点で1,750市町村のうち776市町村あり、日本の約4割が過疎地域に該当する。このデータから私達は過疎問題とは日本全体に広がる大変大きな問題であると認識した。また、過疎地域に居住している人口は約1,056万人おりこれは

5 全国の人口比率の約8.3%だが、人口比率に比べ過疎地域の面積は54.0%と日本の国土の半分以上を占めている。現在、過疎市町村及び過疎関係市町村は過疎地域自立促進特別措置法によって規定され、以下の①から⑤までの要件に当てはまる地域が過疎地域とされる。

図表8【過疎地域自立促進特別措置法と過去の過疎3法の概要】

法律名	過疎地域対策 緊急措置法 (昭45.4.24法律第31号)	過疎地域振興 特別措置法 (昭55.3.31法律第19号)	過疎地域活性化 特別措置法 (平23.3.31法律第15号)	過疎地域自立促進 特別措置法 (平成12.3.31法律第15号)	
期間	昭和45～54年度	昭和55～平成元年度	平成2～11年度	平成12～21年度	
目的	○人口の過度の減少防止 ○地域社会の基盤を強化 ○住民福祉の向上 ○地域格差の是正	○過疎地域の振興 ○住民福祉の向上 ○雇用の増大 ○地域格差の是正	○過疎地域の活性化 ○住民福祉の向上 ○雇用の増大 ○地域格差の是正	○過疎地域の自立促進 ○住民福祉の向上 ○雇用の増大 ○地域格差の是正 ○美しく風格ある国土の形成	
過疎地域の要件 人口要件 かつ財政力要件	人口要件 昭和35～40年(5年間) 人口減少率10%以上	人口要件 昭和35～50年(15年間) 人口減少率20%以上	人口要件 (以下のいずれか) ①昭和35～60年(25年間) 人口減少率25%以上 ②昭和35～60年(25年間) 人口減少率20%以上 かつ 昭和60年高齢者(65歳以上) 比率16%以上 ③昭和35～60年(25年間) 人口減少率20%以上 かつ 昭和60年若年者(15歳以上 30歳未満)比率16%以下	人口要件 (以下のいずれか) ①昭和35～平成7(35年間) 人口減少率30%以上 ②昭和35～平成7(35年間) 人口減少率25%以上 かつ 平成7高齢者比率24%以上 かつ 平成7若年者比率15%以下 ④昭和45～平成7(25年間) 人口減少率19%以上 (①～③は昭和45年から25年 間で人口が10%以上増加して いる団体は除く)	
	財政力要件 *昭和41～43年 財政力指数0.4未満	財政力要件 *昭和51～53年 財政力指数0.37以下 *公営競技収益 10億円以下	財政力要件 *昭和61～63年 財政力指数0.44以下 *公営競技収益 10億円以下	財政力要件 *平成8～10年 財政力指数0.42以下 *公営競技収益13億円以下	
	公示 市町村数	当初(昭和45.5.1):776 最終:1,093	当初(昭和55.4.1):1,119 最終:1,157	当初(平成2.4.1):1,143 最終:1,230	当初(平成12.4.1):1,171 追加(平成14.4.1):1,210
					↓
				合併により平成21年4月1日時点 730	

10

出典：総務委員会調査室 高見富士男『過疎対策の現状と課題 ～新たな過疎対策に向けて～』より作成¹

¹ (注)「財政力指数」とは、地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値である。財政力指数が高いほど、普通交付税算定額の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるとされている。

5 全国市町村の1市町村当たりの人口平均は3万9919人だが過疎関係市町村では人口が、
最小214人の東京都青ヶ島村となっている。最大は147万4811人の京都府京都市となる。
ただし、33条2項市町村については、過疎とみなされる区域を含む当該市町村全体の数値
による。面積でいうと、全国市町村平均335.98平方キロで過疎関係市町村における最小面
積は3.74平方キロの沖縄県渡名喜村となっており、最大面積は2177.67平方キロで岐阜県
高山市である。33条2項については人口を同等で過疎とみなされる区域を含む当該市町村
全体の数値による。

10 第2節 原因

過疎問題が発生した最大の要因は産業構造の変化による都市部への人口流出である。こ
こでは過疎問題の原因を、時代背景を踏まえて詳しく述べていく。

15 2-2-1 経済構造の変化

高度経済成長期以前、第一次産業(農林水産業)が経済基盤となっていた。主に農業では
「耕作の場所」つまり生産の現場に、「住居」つまり生活の場が存在しており、これは農業
では定住を前提にした農村共同体によって生産も生活も統合して営まれることを意味して
いる。つまり、第1次産業を営む人達は、居住する場と働く場が一致していたといえる。

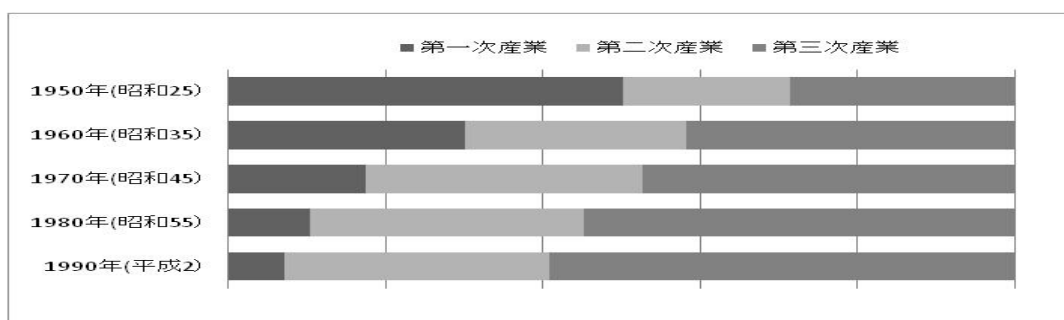
20 昭和30年から本格的な高度経済成長が始まり第1次石油危機後の昭和49年まで約19年
続いた。この時期、昭和43年に日本は国民総生産(GNP)で資本主義国ではアメリカに次
ぐ世界第2位の経済大国になり、驚異的な経済成長を達成した。この時、産業構造も変化
を成し遂げる。第二次産業が拡大し、急速な重化学工業化政策を推進鉄鋼・船舶・自動車
などが著しく発展し工業生産額の3分の2を占めるようになった。それまで第1次産業が
25 主体であった農漁村は、民主化政策として行われた農地改革や1961年の農業基本法により、
農家総数は減少を続け特に専業農家の減少が著しかった。

高度経済成長によって、産業構造が変化し、都市部製造業では若年層を中心とした雇用
が急速に拡大した。それにより、地方の農家子弟の新規学卒者は都市部へ大量吸引され農
村部の過疎化が引き起こされ、農村から若者が少なくなっていく共同社会としての機能が
30 衰弱化していった。その一方で、都市部では過密による交通渋滞や交通事故、住宅不足・
無秩序な住宅建設・公害などの問題が深刻化、また「核家族」の増加も引き起こした。ま
た、昭和30年頃から、地方の中学・高校の卒業生が、集団で東京などの大都市に就職する
ようになった。高度経済成長とともに人手不足が深刻となり、特に低賃金で雇える中卒者
は重化学工業の労働者として、また、中小企業の工員・店員として「金の卵」などともて
35 はやされた。加えて「国民所得倍增計画」が打ち出されると、女性も工業振興・貿易拡大

の担い手となって工業地帯へ吸収されて村を出ていった。産業別就業者割合の推移(図9)が示すように、昭和25年頃は第1次産業の割合が多かったが、時が経つにつれ徐々に第三次産業(サービス業)の割合が多くなっていった。このような状況の中で、もはや安定した生活を期待できない山村部では世帯家族全員で村を離れる「挙家離村」も見受けられるようになった。

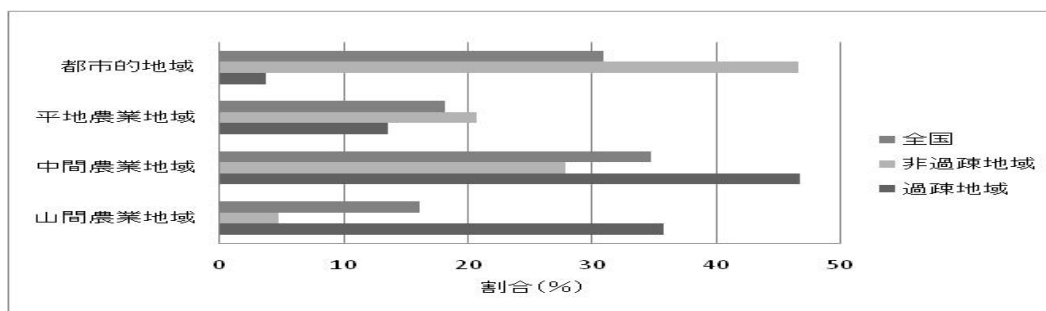
農業収入だけでは生活を維持しにくくなると、出稼ぎや兼業によって所得を補うケースが増え、近年では農外所得が農業所得を上回る兼業農家が農家全体の半数以上を占めるようになった。このように農業の魅力が薄れてしまった状況下で、若年労働者は次々と都市へ流出していった。産業構造の変化により、第一次産業から第二次、第三次と就業者が移行し、昭和60年には32万8,109人いた農業従事者が平成17年には18万1,300人まで減少し、農業地帯で過疎化が進んでしまった。地域類型別農業集落の構成割合が示すように、山間農業地域・中間農業地域は全国の割合と比較してみても圧倒的に過疎地域が占めている。反対に、平地農業地域や都市地域になると非過疎地域の割合が高くなる。つまり、産業別就業者割合の推移をふまえ、地域類型別農業集落と照らし合わせると、第二次、第三次産業が増加するにつれ、過疎地域の農業地帯が拡大していることが言える。

図表9【産業別就業者の割合推移】



出典：統計局「産業(3部門)別就業者数の推移(昭和25年～平成17年)産業(3部門)別就業者の割合の推移(昭和25年～平成17年)」より作成

図表10【地域類型別の農業集落の構成割合】



出典：農林水産省「平成17年 農林業センサス」

第3節 結語

第2章では、過疎とはどういうものか、ということについて述べてきた。

- 5 過疎問題は、高度経済成長期の産業構造の変化による人口移動から始まり、今もなお過疎化は進行中である。過疎地域では、人が少なくなり生活する上で様々な不便が発生している。以上のことを踏まえ次の第3章では、過疎化による問題の現状を把握する。

第3章 現状と問題

- 10 ここでは、過疎地域の問題である雇用の場の不足、道路整備状況、公共交通機関、医療機関についての現状を述べていく。その問題の中で、我々は高齢者の生活に影響を与える交通アクセスの問題について考える。

第1節 過疎地域の問題

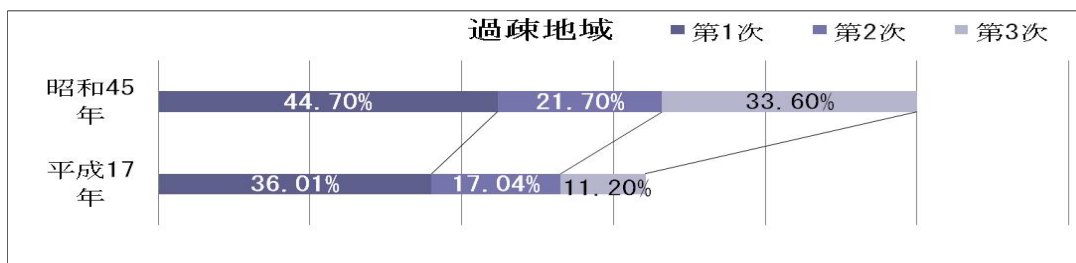
15

3-1-1 雇用

- 20 過疎地域における雇用の衰退を総務省自治行政局過疎対策室のデータでみると、昭和45年から平成17年にかけて第1次産業、第2次産業、第3次産業それぞれ割合が少なくなっている。下の資料は、昭和45年の就業人口を100とした場合の指数だが、第1次産業は昭和45年時就業人口100に対して44.7%を占めていたが平成17年には17.3%にまで減少している。また、過疎地域の耕地10a当たりの生産農業所得推移は、平成7年から年々減り、平成7年に9億2,000万円であった生産農業所得が10年後の平成17年には6億1,000万円にまで減り3分の1減った。

25

図表11【産業に占める割合の変化】



出典：総務省自治行政局過疎対策室『平成20年度版「過疎対策の現況」について²』

² (注)図表中の第1次・第2次・第3次とは第1次産業・第2次産業・第3次産業のことである。

3-1-2 道路の整備状況

道路その他の交通基盤の整備水準について、全国と過疎地域の格差がなお存在しており、生活関連道路や産業支援道路等の必要な道路の整備が引き続き求められる。図 12 を見ると、過疎地域の道路改良率は昭和 45 年に比べ、近年には良くなってきていることが分かる。しかし、舗装率は改善されつつあるが全国と比べると過疎地域はまだ十分だとはいえない状況である。足場が悪ければ、安心して道路を利用することができない。産業支援道路の舗装が十分でなければ、時として危険も生じてくる。不安や危険を取り除いた安心・安全な道路を住民が使用できるようにしていく必要がある。

10

図表12【全国・過疎地域道路改良率・舗装率の比較】

年	改良		舗装	
	全国	過疎地域	全国	過疎地域
昭和45	15.7	9	9.8	2.7
平成17	55	51.2	75.9	51.2

出典：総務省 『公共施設状況調』より作成

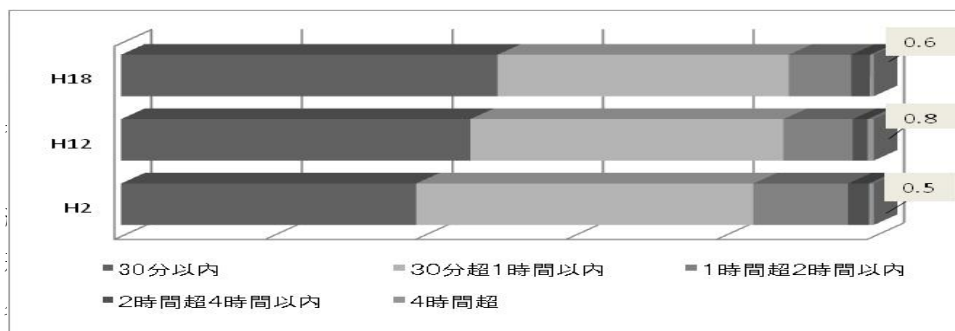
15

3-1-3 公共交通機関の遅れ交通状況

過疎地域では徒歩や自転車で移動するには行動範囲が限られてくるため、自家用自動車などの移動手段は欠かせないものとなっている。(図表 13)は過疎地域市町村の庁舎から、自家用自動車で通常用いられる経路を利用した場合の所要時間を段階別で示したものである。(図表 13)をみると、平成 2 年から平成 18 年の間に共通して中心市街地までの所要時間の割合を大きく占めているのは 30 分以内と 30 分超 1 時間以内である。このように自家用自動車にかかる距離を、徒歩や自転車でいくとなるとより時間がかかることが分かる。これにより、自家用自動車の必要性が大きくなるが、個人差はあるにせよ年をとるにつれ自家用自動車の運転を控える、もしくは老化による視力の低下や体の不自由により辞めざる得ない高齢者が存在するのは確かである。以上のことを考えると過疎地域で移動手段として必要不可欠と考えられる自家用自動車も高齢者にとっては使うことができるというわけではなく移動手段が不足していると言える。

30

図表 13【広域市町村圏の中心市街地まで】



5

10 「出典：市町村庁舎からの所要時間段階別過疎地域数割合」より作成

3-1-4 医療機関

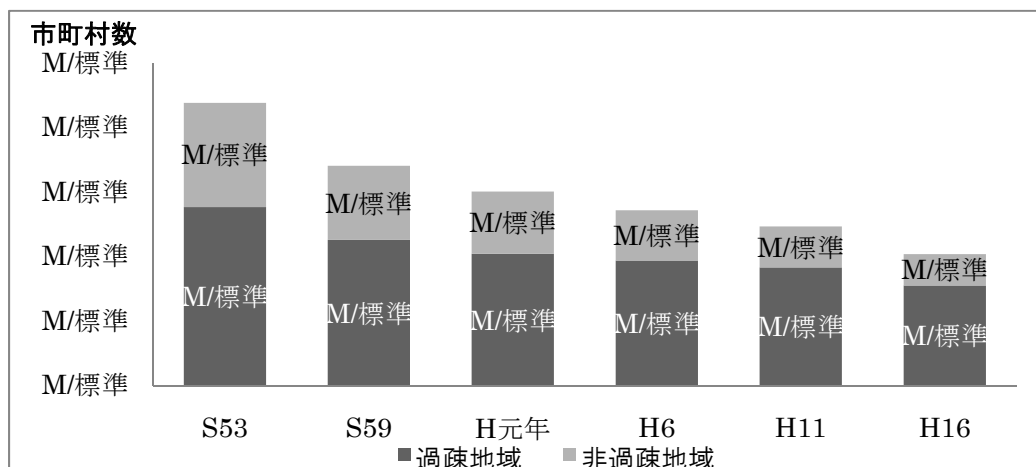
15 過疎地域だけではなく非過疎地域であっても医師不足は発生している。しかし、高齢化の進行が著しい過疎地域では、病気を抱える高齢者人口が多いため病院の需要が大きい。したがって、医師や看護師等の医療従事者の不足は過疎地域にとって大きな課題である。図表 14 を見ると、過疎地域における無医地区数は年々減少傾向にあるが、非過疎地域との差は昭和 53 年から比較してみても大きい。平成 16 年になっても過疎地域における無医療区は 312 市町村、それに比べ非過疎地域は 97 市町村となっている。

20 無医療区域とは、医療機関のない区域で当該区域の中心的な場所を起点として、概ね半径 4 キロメートルの区域内に人口 50 人以上が居住している区域であって且つ、容易に医療機関を利用できない区域のことを言う。容易に医療機関を利用できないとは、次の交通事情のことを言う。

- 25 (ア)住民が医療機関に行くまでに利用することができる定期交通機関がない場合
 (イ)地区の住民が医療機関までに行くために利用することができる定期交通機関があるが、1日3往復以下であるか4往復以上であっても医療機関まで行くために必要な時間が(徒歩が必要な場合はその時間を含む)1時間を超える場合
 (ウ)ただし、上記の(ア)または(イ)の場合であっても、タクシー・自家用車の普通状況、医師の往診状況等により受診することが容易である場合は除く
- 30

35 高齢者の人口が多い過疎地域では、いつ、どこで緊急を有する事態が起こってもすぐに対応できる医療機関が必要である。高齢者の生活に医療という機関がないというのは、安心した生活を確保できないということである。過疎地域では特に高齢化が進行しているため、医療機関の充実が必要である。

図表 14【無医療区域を有する市町村数】



出典：「へき地保健医療対策検討会」より作成

- 5 これまで雇用、道路整備状況、公共交通機関、医療機関について論じてきたが、交通機関に関しては、徒歩や自転車、自動車などの移動手段を利用しない人もいる。特に高齢者は使用することが困難といえる。そのため高齢者にとっては、鉄道や路線バスなどの公共交通機関サービスが必要不可欠となってくる。鉄道や路線バスは高齢者にとって手助けになる存在となる。しかし過疎地域では、人口減少や高齢化の進展に伴い、路線バス等の公共交通機関の採算性が悪化し、路線の廃止・縮小も進んでいる。そこで我々は、高齢者の生活に影響を与える問題は交通のアクセスだと考えた。

第 2 節 過疎が高齢者の生活に与える影響

15 3-2-1 介護問題

高齢者が増加する社会において、地域でも高齢者をどう支えていくかが課題となってくる。しかし、高齢者の増加に対して対策が追いついていない。高齢者福祉施設などへの入居待ち高齢者の増加や、そのことによって在宅での介護が余儀なくされる状況がある。更に、主に配偶者間で行われる老老介護や介護を苦に死に至るケースが問題視されている。

20 様々な介護を取り巻く問題の中でも、過疎地域における高齢者介護は重要である。財政力の弱い過疎地域において、介護施設の運営は厳しいものとなる。しかし、医療・介護の需要は多いため、介護が必要になった状況に直面した高齢者でも入所待ちという問題に直面する確率は高くなる。また、一人暮らしや高齢者夫婦など扶養者のいない環境にある高齢者は、外出への抵抗が強くなり介護施設へ入居せざるを得ない状況もある。そうして、

25 介護施設の需要は更に拡大し悪循環となってしまう。

そうした中、民間でも福祉に注目がおかれ様々な形態の介護施設や福祉施設が創設され

ている。しかし過疎地域においては、介護施設の中核をなしている厚生労働省管轄の「介護保険3施設」や「有料老人ホーム」が福祉行政を担っている。「介護保険3施設」とは施設サービスが使えるという特徴があり、介護老人福祉施設(特別養護老人ホーム、特養)、介護老人保健施設(老健)、介護療養型医療施設(療養施設)がある。特に介護老人福祉施設(特別養護老人ホーム、特養)は、要介護者(1~5)で、在宅介護が困難な65歳以上の人が利用できる施設であり、施設数は全国で約6,000と介護施設において最多である。

これらの施設の設置・運営は、地方自治体(都道府県・市町村)と社会福祉法人に限定されている。入所にあたっては、現在は申し込み順ではなく介護の「優先度順」となっており、要介護度、介護者の状況など入所基準は地方自治体・施設が定めるため地域や施設によって異なることになる。また、低価格で入れる介護福祉施設(特別養護老人ホーム)は、建設にあたって地方自治体に多額の補助金が支給される反面、建設に行政の指導が入ることからどうしても全国的に一律の画一的な建物の造り・個性のないサービス内容となっている。

また、過疎地域では「高齢者生活福祉センター」という施設がある。医療経済研究機構(平成22年)「高齢者生活福祉センターにおける介護と居住機能のあり方に関する研究」では、高齢者生活福祉センターの特徴として、「デイサービスセンター等に居住部門をあわせ整備した小規模型多機能施設であり、高齢者に対して、介護支援機能、居住機能及び交流機能を提供することを目的としている。」とある。入所用件は、過疎地等においておおむね65歳以上の一人暮らしやお年寄り夫婦のみの世帯で、独立して生活することに不安のある方が入居条件となっている。この「高齢者生活福祉センター」は全国289か所あり、未設置自治体は150自治体に上る。また、医療経済研究機構(平成22年)の調査によると、利用者の状況は入居者の77.3%は後期高齢者であり、入居者の身体状況は歩行、排泄、入浴等、身の回りのことは7割以上の入居者が自立して行うことができるが、通院、買い物など外出を伴う行為には援助を必要とする入居者が多い。入居の理由は、「家庭の事情により家族との同居が困難」が40.6%と多く、その他「身体的に自立した生活が困難」が34.8%、「積雪等により季節的に生活が困難」が28.1%となっている。

多くの需要を占める過疎地域の高齢者福祉において、高齢者の独り暮らしや在宅介護が余儀なくされる現在、老後生活を画一的な介護施設ではなく様々な生きがいを可能とする地域に密着したサービスを提供するべきである。

3-2-1 公共交通機関の衰退

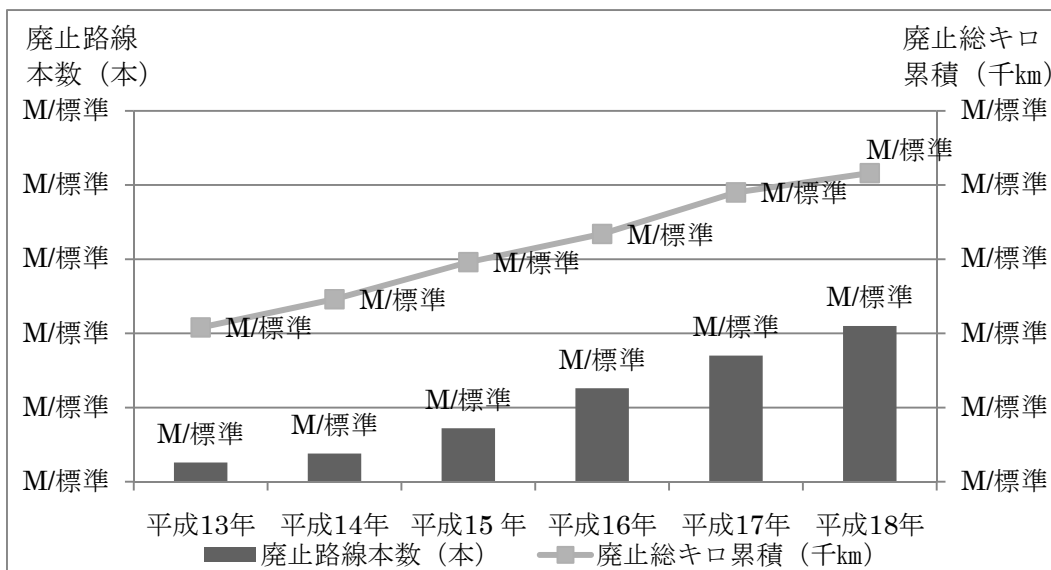
この節では、交通アクセスについて論じる。過疎地域の公共交通機関の現状は利用者の減少により、経営が悪化し、路線バスの廃止や本数の削減などが余儀なくされている。その結果、高齢者等の交通弱者が買い物や通院など日常の生活に支障をもたらしている。そこで、交通アクセスの一つの事例として、過疎市町村をもつ福岡県を取り上げ、高齢化の

進行する北九州市を考察する。

図表 15 を見ると、福岡県内では、採算性の悪い路線バスの廃止の進み、平成 13 年から平成 18 年までに 105 路線 (2,080 km) が廃止されていることが分かる。バス廃止路線が継続的に進行すると交通の便が悪くなり、利用者も減少し、廃止路線数の増加という悪循環が発生する。

過疎地域である福岡県の北九州市の高齢化率は年々上昇しており、平成 17 年の国勢調査によると平成 21 年の時点では全国平均 20.1% を上回り、北九州市は 22.2% となっている。このような高齢化の進行する過疎地域でも、平成 13 年から平成 18 年までに 11 路線 (約 40 km) が廃止されている。高齢者にとって自動車・自転車の運転、徒歩等の移動が困難なために、公共交通機関に頼らざるをえない状況にある中、その公共交通機関の廃止が進行していくことで高齢者のような交通弱者の移動手段が断たれてしまう。誰もがより良い生活を送るためには、移動手段である公共交通機関の衰退は過疎地域の解決すべき問題であると考えられる。

図表 15【福岡県内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移】



出典：「福岡県交通対策データ」より作成

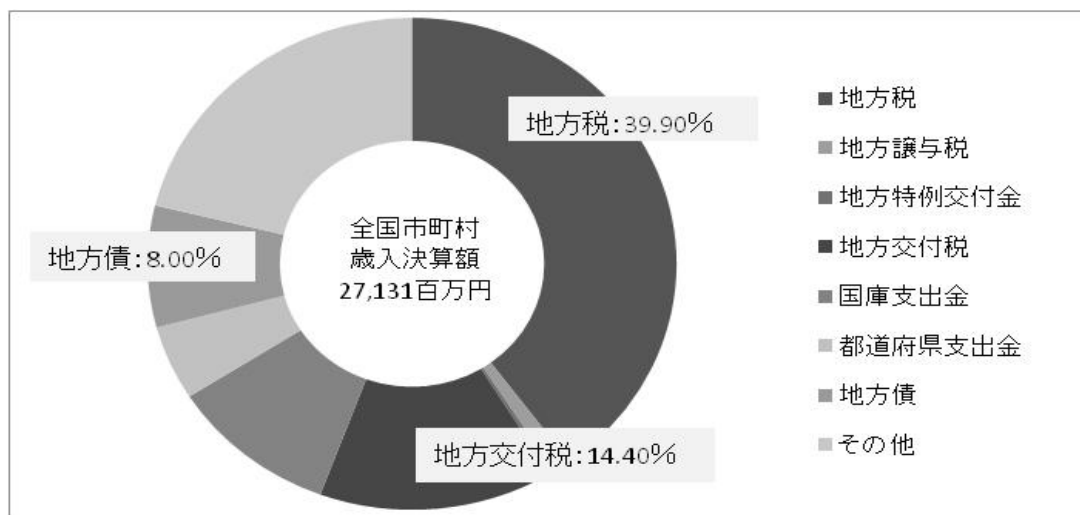
20 第3節 財政の限界

これまでに挙げてきた数々の社会的問題は、一般的に国がお金を出して解決すべき問題であるとも考えられるが、すべての問題を解決するのは無理である。つまり、国の財政には限界があるということを言っておきたい。さらに、現在では、財政状況が悪化の一途を辿っており、国の問題解決能力が低下し続けている。

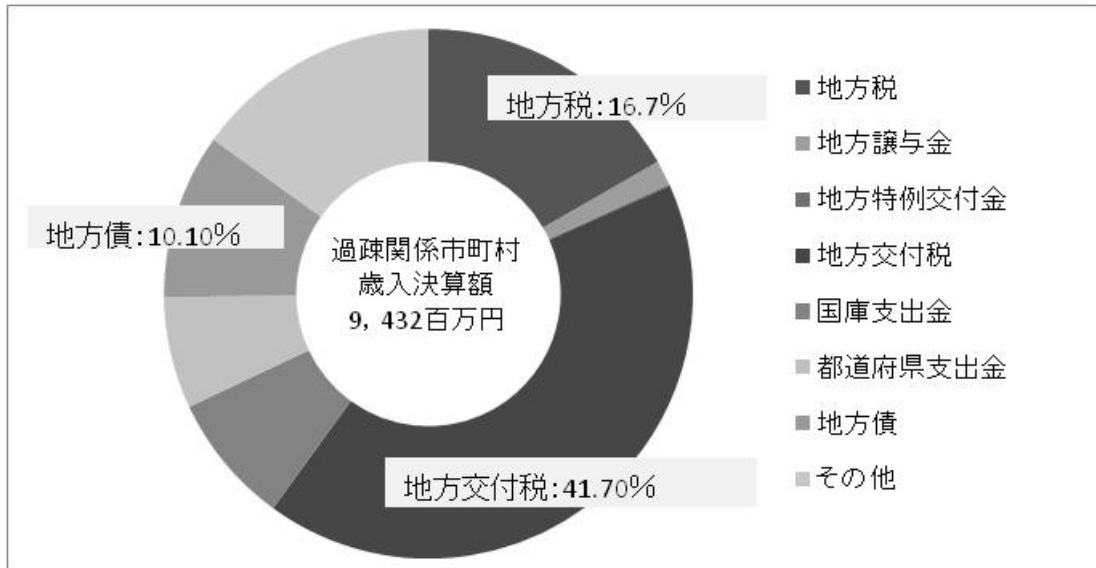
現在、日本は多額の財政赤字を抱えている。特にバブル崩壊後は、国債発行が増え、現在その返済金額は 900 兆円を超える値となっている。さらに、地方財政に目を向けると財政の限界が見えてくる。市町村の歳入構造は、約 4 割を自主財源である地方税が占め（図表 16）、残り 6 割を中央政府や、都道府県による支出等が占めている。特に、過疎市町村の財政状況が悪く、歳入構造では、地方税がわずか（図表 17）からわかるように 17%ほどしか占めていない。このことから、特に過疎市町村では、みずから問題を解決する能力が低く、行政に頼る形になってしまっている。さらに悪いことに、過疎地域では、産業構造の変化により、地方税収を担う人口の流出で税収は減少している上に、中央政府からの地方交付税などの額も平成 12 年では全部で 21.4 兆円あったものが、平成 22 年では、16.9 兆円まで減少してきている。同時に公共施設の整備などに使われる過疎対策事業債も減ってきているため国の交付金などに依存してきた過疎地域の財政は、ますます厳しくなっている。市町村の財政力を示す財政力指数を見ても、全国平均が 0.53 であるのに対し、過疎関係市町村 0.25 と低い。このままでは、国、即ち中央政府の財政赤字の悪化や、地方政府の破綻により、国民の足元から生活が揺らぐだろう。

このような財政の限界から、国に頼りっぱなしでは人々の暮らしはなかなか良くならない。いまこそ国民一人一人が自らまちづくり・地域活性化に取り組むべきである。

図表 16【全国市町村の歳入決算額】



図表 17【過疎関係市町村の歳入決算額】



総務省「平成19年度地方財政状況調査」より作成

5 第4節 結語

第3章では、全国と比較しながら過疎地域の現状と問題を示してきた。過疎地域の現状は全国と比べ厳しく、具体的には雇用状況や生活環境の整備、交通状況、医療などにおいて、過疎地域は全国と比べて水準が低い等の問題が発生している。それら問題の中でも、私達は高齢者等の交通アクセスと介護の状況が特に問題があると考えた。その理由は、過疎地域は高齢者比率が他の地域よりも高く、高齢者が抱える問題の解決が、如いては過疎地域の問題解決、そして、将来的に全国に広がる問題の解決に繋がると考えたためである。さらに、財政の限界を迎えたことにより、それらの問題の解決には財政に頼り切らない対策が必要なことを示し、第4章の事例の紹介に繋げる。

15

第4章 過疎対策・先行研究について

第4章では、まず、国(中央政府)の施行してきた過疎対策法の内容と実績を挙げる。その次に、先行研究と絡めながら地方自治体の過疎対策の事例を示す。さらに、世界の過疎地域にも目を向け、過疎対策などにおける先行的な事例を検証し、最後に章の総評を行う。

20

第1節 国の過疎政策

日本は昭和30年から20年近く続いた高度経済成長期以降に、農山村や中山間地域から都市部への人口移動により、それら中山間地域等の人口減少が始まった。その中山間地域など、のちに過疎地域と呼ばれる市町村では、地域社会における活力の低下、生活環境が悪いことなどから何らかの対策を国は迫られた。そこで、過疎地域に対し緊急の対策として生活環境の改善、開発可能な地域における産業基盤等の整備により、過度の人口減少や地域社会の崩壊及び市町村財政の破綻を防止することを目的とした「過疎地域対策緊急措置法」(以下「緊急措置法」という)が昭和46年に制定された。この法律により財政面で恩典が得られ、過疎市町村及び過疎地域を有する都道府県は、緊急措置法の目的に沿った各種の過疎対策事業を展開することができた。主に、交通通信体系の整備を中心に事業が進められ、市町村道の改良率が昭和45年には9.1%だったものが昭和54年には21.3%になり、舗装率も同様に2.5%から27.8%に上昇し、過疎地域における生活環境の改善等の問題解決の一步を踏み出した。

しかし、長期にわたる人口の流出に歯止めをかけることはできず、とりわけ若年層を中心とした人口流出により、深刻な高齢化が広がった。そこで、長期にわたる人口流出による地域社会の機能低下や、生活水準の改善を目的とした「過疎地域振興特別措置法」(以下「振興法」という)が昭和55年に制定された。基本的な内容は、前に述べた「緊急措置法」を継承しつつ、新たに顕在化した高齢化の問題に対処するために医療や老人福祉に関する補助制度が盛り込まれた。この「緊急措置法」と「振興法」によって推進された過疎対策事業費は約25兆円という莫大な金額になった。この財源を基に、過疎地域市町村は公共施設整備を進め、特に道路を中心とする交通インフラの整備に総事業費の半分近くをつぎ込み道路整備を向上させた。

日本の経済が第2次オイルショックを克服し、新たに東京一極集中が始まると再び人口流出に拍車がかかる。また、公共施設の整備水準、財政基盤も問題を抱えていることなど過去2回の過去対策法(過疎対策の法律の総称)では過疎問題を解決したとは到底言えない。こうした状況から、人口の著しい減少に伴って地域社会の活力が低下した過疎地域の活性化を図り、それをもって社会福祉の向上、雇用の増大及び地域格差の是正に寄与することを目的とした「過疎地域活性化特別措置法」(以下「活性化法」という)が平成2年4月に制定されたが、活性化法においても、過去2回の過疎対策法と同等の結果がもたらされた。また、平成21年まで実施されていた「過疎地域自立促進特別措置法」(以下「自立促進」という)においても、具体的な実績や効果の程はまだ分からないが、過去の過疎対策法と同じような道を辿っている。

図表19では、過去に国の行ってきた「緊急措置法」、「振興法」、「活性化法」の3法と、それら3法の実績の合計、さらに実績の程は定かではないが、使われた財源の金額は明確になっている「自立促進法」の内容も盛り込んだ過疎対策における事業実績等を示す。

図表 18【過疎対策における事業実績等】(単位:億円、%)

区分		産業の 振興	交通情報 通信体系の 整備、情報 化並びに地 域間交流の 促進	生活環 境の 整備	高齢者 等の保 健及び 福祉の 向上及 び増進	医療の 確保	教育文 化の 振興	集落 等の 整備	その他	合計
緊急措置法 (S45～S54)	市町村	7,584 (17, 3)	16,488 (37, 7)	8,498(19, 4)		639 (1, 5)	9,339 (21, 4)	190 (2, 3)	1,001 (2, 3)	43,739 (100, 0)
	都道府県	9,940 (28, 2)	22,709 (64, 4)	447(1, 3)		314 (0, 9)	131 (0, 4)	0 (0, 0)	1,738 (4, 9)	35,279 (100, 0)
	合計	17,524 (22, 2)	39,197 (49, 6)	8,945(11, 3)		953 (1, 2)	9,470 (12, 0)	190 (0, 2)	2,739 (3, 5)	79,018 (100, 0)
振興法 (S55～H元)	市町村	22,061 (23, 5)	35,319 (37, 5)	17,173(18, 3)		1,430 (1, 5)	16,263 (17, 3)	402 (0, 4)	1,422 (1, 5)	94,069 (100, 0)
	都道府県	26,196 (32, 9)	50,623 (63, 6)	810(1, 0)		1,027 (1, 3)	822 (1, 0)	10 (0, 0)	112 (0, 1)	79,600 (100, 0)
	合計	48,257 (27, 8)	85,942 (49, 5)	17,983(10, 4)		2,457 (1, 4)	17,085 (9, 8)	412 (0, 2)	1,534 (0, 9)	173,669 (100, 0)
活性化法 (H2～H11)	市町村	48,341 (25, 4)	47,332 (24, 8)	53,063 (27, 9)	10,437 (5, 5)	3,769 (2, 0)	22,579 (11, 9)	744 (0, 4)	4,227 (2, 2)	190,491 (100, 0)
	都道府県	58,262 (33, 7)	95,341 (55, 2)	10,994 (6, 4)	871 (0, 5)	2,442 (1, 4)	2,286 (1, 3)	442 (0, 3)	2,157 (1, 2)	172,795 (100, 0)
	合計	106,604 (29, 3)	142,673 (39, 3)	64,057 (17, 6)	11,308 (3, 1)	6,211 (1, 7)	24,864 (6, 8)	1,186 (0, 3)	6,384 (1, 8)	363,286 (100, 0)
実績合計(H45 ～H11)	市町村	77,986 (23, 8)	99,139 (30, 2)	78,734 (24, 0)	10,437 (3, 2)	5,838 (1, 8)	48,181 (14, 7)	1,336 (0, 4)	6,650 (2, 0)	328,299 (100, 0)
	都道府県	94,398 (32, 8)	168,643 (58, 6)	12,251 (4, 3)	871 (0, 3)	3,783 (1, 3)	3,239 (1, 1)	452(0 , 2)	4,007 (1, 4)	287,674 (100, 0)
	合計	172,384 (28, 0)	267,812 (43, 5)	90,985 (14, 8)	11,308 (1, 8)	9,621 (1, 6)	51,419 (8, 3)	1,789 (0, 3)	10,657 (1, 7)	615,973 (100, 0)
自立促進法 (H12～H21)	市町村	39,580 (27, 6)	55,500 (38, 7)	30,019 (20, 9)	5,243 (3, 7)	2,821 (2, 0)	8,298 (5, 8)	709 (0, 5)	1,422 (1, 0)	143,592 (100, 0)
	都道府県	32,517 (27, 5)	41,228 (34, 8)	24,840 (21, 0)	5,117 (4, 4)	2,768 (2, 3)	10,011 (8, 5)	426 (0, 4)	1,459 (1, 2)	118,426 (100, 0)
	合計	72,097 (27, 5)	96,728 (36, 6)	54,859 (20, 9)	10,420 (4, 0)	5,589 (2, 1)	18,309 (7, 1)	1,135 (0, 4)	2,881 (1, 1)	262,018 (100, 0)
S45～H21合計		244,481 (27, 8)	364,540 (41, 5)	167,572(19, 1)		15,210 (1, 7)	69,728 (7, 9)	2,922 (0, 3)	13,538 (1, 5)	871,991 (100, 0)

出典：総務委員会調査室 高見富士男『過疎対策の現状と課題 ～新たな過疎対策に向け
て～』、総務省『平成 20 年度 過疎対策の現況』(平成 21 年 10 月)より作成³

5

これまで挙げてきた「緊急措置法」、「振興法」、「活性化法」、「自立促進法」という 4 回
に亘る過疎対策法は途切れることなく続いてきた。しかし、過疎地域の問題の十分な解決
が図られていないこと、さらに国の財政が莫大な赤字を抱えていること等を考慮すれば、
国の行ってきた政策の評価が低いものとなるのは明らかである。

10

その上で、過疎地域の財政は地方税をはじめとする自主財源が乏しく、財政面に関して
国に頼る形になってしまっているのも事実である。しかし、国がただ資金を投入すれば解
決できる問題ではないことは目に見えている。次の節からは、財政に頼り切るのではなく

³ (備考)1.総務省調べ 2.()は構成比である 3.過疎計画は、総合的な計画であり過疎地域に関連する施策
が幅広く盛り込まれている。また、いわゆるハード事業・ソフト事業の双方が盛り込まれていることに
留意。

地域コミュニティによる協力・連携など、アイデアで問題の解決を図った先行的な事例を見ていく。

第2節 地方自治体の過疎対策

5

第2節では、長野県と長崎県の事例を基に説明する。なお、長崎県の事例においては、矢作弘氏の『「都市縮小」の時代』を先行研究とも捉えて話を進める。

4-2-1 長野県 栄村の事例

10

長野県の北部に位置する栄村では、昭和35年に6,361人だった人口が、昭和45年に4,449人、平成7年に2,896人、平成12年に2,638人、そして平成17年に2,488人と減少している典型的な過疎地域である。平成17年における栄村全人口当たりの若年者比率は10.6%、高齢者比率は41.4%となっており、高齢化が進んでいることが窺える。

15

その栄村でのまちづくりの活動が、総務省及び全国過疎地域自立促進連盟が行う平成21年度過疎地域自立活性化優良事例表彰団体に選ばれた。それでは、どのような活動が評価されたのだろうか。大きなポイントは「実践的住民自治」の村づくり（まちづくり）というものである。具体的にいえば、主に公的な事業や自分たちが必要だと思う事業について、住民がその活動に主体的に参加する社会を目指した事例である。

20

活動内容は大きく分けて以下の4点が挙げられる。

- ① 画整理事業の一環として田んぼを自分たちの使いやすいように区画整理
- ② 雪可能な道路への改良
- ③ 下ろしなどの雪害対策
- ④ 住民の協力による高齢者の介護

25

この事例への私達の評価としては、まず大事なのは住民が思う自分たちの生活への危機感（栄村では特に雪害への危機感・農地の活用方法への意識など）の程度である。住民主体のまちづくりといっても、その地域の住民が、自分たちのまちに対する危機感や問題意識がなければ、このような活発な行動は起こせないだろう。その点において、この事例の応用には、住民のまちに対する意識や関心がないと成功しないだろう。その一方で、この事例が総務省等の行う過疎対策の優良事例に選ばれたことも事実で、評価すべき点があることも事実である。即ち、大事なことは、この事例の応用範囲に限られることなく、応用できる地域が少なからずあること、また、応用できないのであれば、応用できるような仕組みに変えることである。

35

また、高齢者に対する対策としては、介護などは行われているが、買い物や通院といった日常生活への支援などは行われていない。この介護を必要とする前の段階に対する対策も必要だと感じたため、他の事例や私たちのアイデアと組み合わせることが望まれる。

4-2-2 長崎県 長崎市の事例

長崎市は市町村合併により、市の中に元々過疎地域だった市町村を含むものの、現在の長崎市としては過疎地域ではない。そんな長崎市でも人口減少・高齢化は急速に進行中である。市の人口は昭和 45 年代半ばにピークを過ぎ減少し続け、高齢化率は 24%ほどである。このようなケースを見ると、全国的な人口減少・高齢化が既に始まっており、多くの市町村でそれが実感できるようになってきている。その先進的な地域が過疎地域であり、その問題解決が全国のこれから過疎に向かうような地域に応用できることが事例を通すことで改めて分かる。

5
10
15
それでは、長崎市はどのような問題を抱え、その問題に対して、どのような対策を打っているのだろうか。長崎市は斜面地を含む都市である。斜面地は生活の便が悪く、若者などは斜面地を離れ、平地に住むようになる。その結果、斜面地では高齢化がさらに増し、高齢化率は 30%を超える地域も多い。長崎市の抱える問題はこれである。若者ですら敬遠する斜面地での暮らし、ましてや高齢者になると課題は深刻化する。

さらに具体的な問題としては以下の 3 点がある。

- ① 常生活が不便になる。買い物や通院といった日常の行動が、急な坂道や長い石段といった障害により不便になる。
- ② 社会性が失われる。不便さから外出が減り、近隣住民の平地への移住などにより、コミュニケーションが減り、社会との関わりがどんどん希薄になる。
- 20 ③ 斜面地は道幅が狭かったり、入りくねっていたりすることから、消防車や救急車などが通れないため、緊急時や災害時の対応に大きな支障をきたす。また、バスなども通れないという問題もある。

これらの問題に対して、長崎市はいわゆる PPP (Public Private Partnership の頭文字で、日本語名は公民連携) と呼ばれるパブリック＝政府 (とくに地方政府) と、プライベート＝民間企業や住民の、パートナーシップ＝お互いに協力することにより、問題の解決を図る手法や、コミュニティによる協力・支援で問題解決を図った。具体的には、市とタクシー会社の連携による乗り合いタクシー (知らない人同士が 1 台のタクシーに乗り、1 人当たりの運賃を低価格にする運行方法の送迎車両) の運行や、在宅患者に対する医療のネットワーク、NPO による送迎の援助、長崎大学のスタッフによる斜面地の移動を便利にする移動手段 (エレベーターや階段用車椅子など) の開発等、多くの活動が行われている。

30
35
この事例への評価として大きな点は、長崎市では斜面地と平地が存在し、斜面地がいわゆる過疎地域の役割を果たし、平地が地方の主要都市の役割を果たしている点である。このことから、このケースの成功には過疎地域の近くにその地域を支援できるような主要都市が存在することが条件となる。PPP を行うにも企業の存在が必要であるし、NPO や大学も必要になる。過疎地域にそのような企業や大学などの組織があればベストであるが、存在しない、又は少ないのが現状である。その上で近隣に主要都市が必要なわけであるが、現

実は過疎地域の周りにはやはり過疎地域が集まってくる。逆に人口の多い地域の周りにはやはり人口の多い地域が集まり、人口の多い所要都市から過疎地域に段々変わっていくのが一般的である。このようなことから、この事例をそのまま応用できる地域はかなり少数である。しかし、長崎市と同じような問題を抱える地域や、政策の一部を取り出すことで

5 応用できる地域、他の政策と合わせることで応用できる地域など、柔軟な対応により応用範囲は格段に広がる。

第3節 世界の過疎地域

10 この節では日本以外の国に視点を移し、日本と同じように高齢化の進む過疎地域ではどのような過疎対策が行われているのか考察していく。国連は昭和 31 年に高齢化率（総人口に占める 65 歳以上の人口割合）を 7%以上と定めた。図表 19 によると、年次のちょうど中心あたりに位置する昭和 31 年当時、日本を除いた主要国は 7%を超えていたが、日本は 6%以内で 7%に達したのは昭和 45 年であった。7%を過ぎてから日本の高齢化率が急

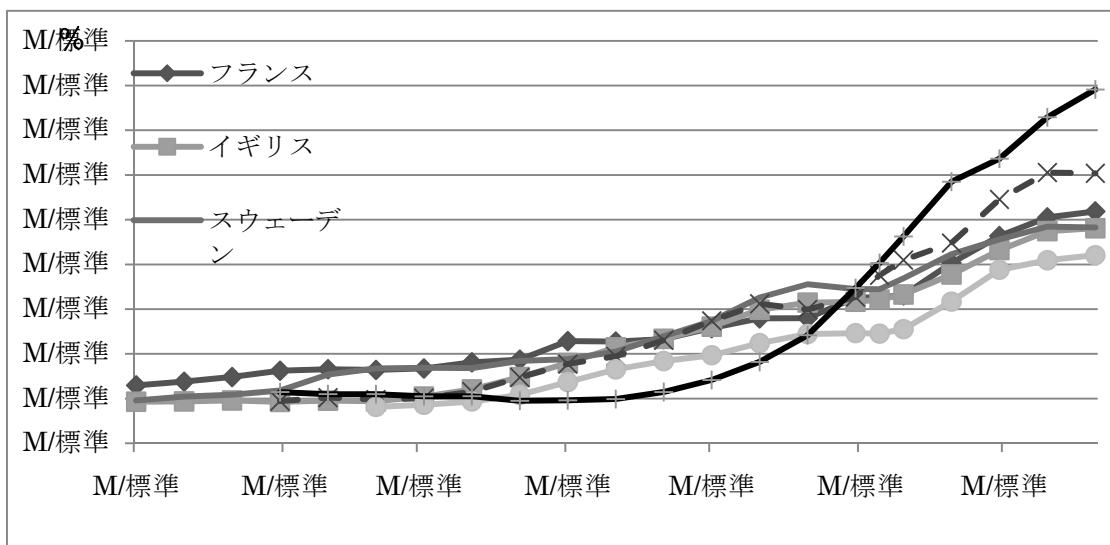
15 上昇していることが分かる。その理由としては、まず、高齢化率が急上昇する時期が他の主要国よりも遅いのは、第 2 次世界大戦の敗戦の影響などから、経済成長が他国より遅れたためである。また、日本以外の主要国よりも高齢化率の推移が急上昇している理由は、急激な経済成長(高度経済成長)により、出生数の急激な上昇や医療技術等の進歩による生存率の向上などで人口増加し、のちにその増えた人口が高齢者となり、高齢化したことが

20 大きな理由である。平成 22 年には日本の高齢化率が主要国の中でトップに立っている。また、他の主要国も年々上昇する傾向にあるが、日本のように急上昇するのではなく緩やかに上昇している。そこで、日本が急上昇する以前に高齢化率の一番高い国であるスウェーデンに的を絞り、過疎地域における高齢者を対象とした対策を述べていく。

また、主要国以外に高齢化が進行している国に注目し、過疎対策を行っているフィンランドにも着目する。我々の理想とする「まちづくり・地域活性化」の実現を図るための参考として研究していく。

25

図表19【主要国における人口高齢化率の長期推移・将来推計】



出典：日本推計は、国立社会保障・人口問題研究所「人口資料集 平成 21 年」、
諸外国推計は、国連「平成 20 年改訂国連推計」より作成

5

4-3-1 スウェーデンにおける過疎地域

スウェーデンでは過疎地域における高齢者を対策とした「ホームヘルパー」の充実が図られている。この国のなかで北極圏に近いストルーマン市について論じる。ストルーマン市の面積は東京都、神奈川県、埼玉県を合わせた程度の面積を持つ。1 万人規模の自治体を目指した市町村合併の結果、人口は 7,700 人となったが面積の広い自治体になってしまった。なお、このストルーマン市の高齢化率は昭和 35 年の時点で全国平均の 14%を上回る 23%となっている。

高齢化の進行する地域では、長い移動距離を有しながら 2 人のヘルパーが 7 人の高齢者を介護する、介護を受ける高齢者の家の鍵を預かり緊急時の対応を行う、目が不自由で歩くことも容易ではない高齢者に対してヘルパーが生活をカバーするなどというホームヘルパーの活躍によって年老いても、一人暮らしが可能な環境にある。

したがって、「呼び寄せ老人」に当たる言葉はないと言える。「呼び寄せ老人」とは、都心に進学や就職のために住居を移してきた世代が、結婚して自分の子供の成長を待つまでもなく、自らの親の介護に努めるという状況から発生する。郷里に残された両親が病弱となり、そこでの生活が難しくなる時、都心に出て行った子供の世代が個人的に、あるいは家族関係の中で解決しようと郷里から都心に両親を呼ぶことを言う。

スウェーデンでは、1960 年代に高齢化社会に突入して以来、市民に身近な市町村レベルでの自治体による高齢者福祉の充実に努めている。その実現のために市町村合併を有効に活用し、財源や権限を持つ自治体の基盤を強化したため、ヘルパーの仕事が有能に機能す

るのである。その結果、「過疎地のお年寄りでも一人暮らしができる」という事実がある。

- 私達は、スウェーデンの過疎地のお年寄りでも一人暮らしが可能だということに関心を
得た。日本の場合は自分たちの住む都心へ「呼び寄せ」し、家族の自助努力で解決しよう
とするのは、過疎地域では十分な生活ができないと判断するからである。日本もスウェー
5 デンのように市町村合併を頼りに自治体の規模を大きくし、高齢者の生活支援のために多
くのヘルパーを導入すべきだろうか。既に、市町村合併という対策を日本も行ってきてい
る。しかし、日本の場合は欧州と違って税率が低いのと福祉に回る税金が少ないために、
スウェーデンのように市町村合併によるメリットはそれほど見込むことができないと私達
は考える。市町村合併でホームヘルパーの充実を図るより、今ある過疎地域の介護施設の
10 充実を目指したほうが日本で実現できると考え、私達の理想とする「まちづくり・地域活
性化」のヒントとなった。

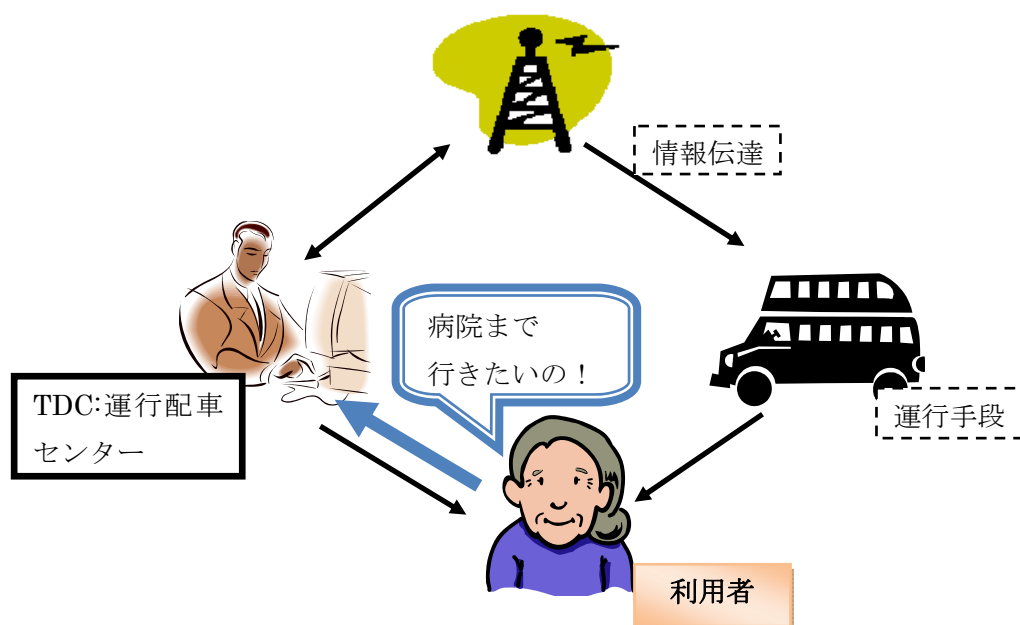
4-3-2 フィンランドにおける過疎地域

- 15 フィンランドの人口は約 517 万人(2000 年)で広さは北海道、本州、四国を合わせた面積
に相当する。したがって、公共交通ネットワークを充実させるためには整備・運営に多く
のコストがかかる。

- そこで、公共交通ネットワークが特に行き届きにくい過疎地域における改善策が実施さ
れている。フィンランドの運輸省では、過疎地域における交通サービスを維持しつつコス
20 トを削減する方法として、最新の情報通信技術を活用して **Demand Responsive
Transport(DRT)**と呼ばれるシステムを開発している。これはバスドライバーとの通信を車
載端末でコミュニケーションを取り、衛星による探索も活用するという最新の技術である。
また **Travel Dispatch Centers(TDC)**という運行配車センターをベースとしたシステムで
ある。

- 25 下記の図表 20 のように **TDC** とは、自治体が運営する交通需要に応ずる公共交通システ
ムである。利用者が、いつでもどこからどこまで移動したいのかの情報を **TDC** に伝えると利
用者からのリクエストと車両の位置情報を総合して最適ルートを計算する。そして、バス
やタクシー、ミニバス、路面電車等の交通機関の時刻を調整して最適な車両派遣する。ま
た、利用者にはいつ、どこで、ピックアップするかを伝えるというシステムである。**DRT**
30 は、**TDC** とバスドライバーとの通信に、車載端末を持つ最新のコミュニケーションシステ
ムを活用し、加えて衛星による探索システムも活用している。

図表 20【TDC:交通需要に応ずる公共交通システムのしくみ】



5

Y チーム作成

フィンランドでは、従来地方自治体から高齢者、障害者に対してタクシー費用の補助が
 10 出ている。なぜならフィンランドの公共交通は鉄道以外、民営となっているからだ。したがって、バス事業者は採算の取れる幹線だけを運行している。そのため公共交通のない地域が広く存在している。一方、障害者のモビリティ(動きやすさ、移動性)において、自治体の責任でタクシーとインバタクシー(障害者移送用)の利用資格者は人口の1~2%おり、法律で1カ月に18回の外出が保証されている。これらのことから国民1人あたりの財政負担を
 15 圧迫する状況にある。そこでタクシー以外の交通手段を連結により、民営の路線バスが運行していない地域にバス停を数多く設置する。TDC サービス公共交通システムは、サービス面での利便性を維持しながらコスト面では大幅な軽減となる。

このことから高齢者、障害者、子どもなどいわゆる「交通弱者」のための公共交通手段があることで誰でも行きたい場所へ、自分の都合で自由に行くことができる。フィンランドの
 20 DRT においては、バス、タクシーの運行が一元的に管理されているため、ニーズに応じたサービスが可能になっている。

このように、世界でも過疎地域は発生しており、過疎地域に住んでいる高齢者など生活
 25 困難な人々への支援策が実施されている。それは、日本で実施されている対策とは少し違った対策であり海外ならではの「まちづくり・地域活性化」とも言える。政策提言においては、このフィンランドの事例を応用した島根県のある市町村の事例も取り上げる。

第4節 結語

これまで述べてきたように、第4章では過疎対策や先行研究を基に、それらの内容や実績・評価を示してきた。その結果を踏まえ総評すると、第1節で挙げたように、国の過疎対策法のような国から地方自治体への資金的な援助だけでは、過疎地域の問題解決には効果的に繋がらないという一つの結論が導かれる。また、財政的にも厳しいことは第3章で述べている。

それではどうするかという点で、第2節と第3節で先行的な過疎対策の事例を見てきた。そして、私たちの政策提言に応用できるか否か、成功例の政策の中からさらに取捨選択し、必要な政策だけを取り出す。さらに、自分たちのアイディアも組み合わせながら、過疎地域において、より必要な政策を次の第5章で提言する。

第5章 政策提言

高齢者比率が高い過疎地域において、高齢者の生活をより地域とのつながりを保つものとする、且つ高齢となっても生きがい・魅力のある生活を支援するシステムを考えることが過疎地域においての「まちづくり・地域活性化」となると私たちは考える。

第5章では、高齢者の意向に沿った生活環境の創造と、高齢者の社会的孤立を防ぐ交通アクセスの可能性を政策提言として述べたい。

第1節 柔軟な介護施設への転換

高齢者福祉の現状は日本全体でみても、様々な問題を抱えている。高齢者需要に対しての施設サービスの不足や、介護労働従事者の処遇も今後の高齢者福祉を考えるうえで課題となると予想される。

過疎地域においてはそのような問題に加え、高齢者の世帯環境の変化による社会的孤立や介護が必要となった場合高齢者をサポートする地域間の協力体制の不在、また福祉サービスを受ける上での知識・情報の取得・選択には高齢者だけでは困難だと考えられる点が挙げられる。このような背景を踏まえ、以下の政策を提言する。

- ① 行政が行っている介護保険3施設を現行の施設基準を維持しつつ、入居者の意見を取り入れた個人空間の創出
- ② 空き家をレクリエーション施設等として利用し、施設入居者含む高齢者や地域交流の場として活用
- ③ 耕作放棄地を利用し、施設入所者が農園として自由に利用できる環境の整備

④ 交通アクセスの改善とともに、介護施設内での介護だけではなく短期入所・デイサービスなど様々なサービスの導入

①においては行政の従来の方角を転換し、高齢者の意向に可能な限り応えることによつて入所者のより魅力的な生活へのアプローチを可能とするものである。②、③においては過疎地域独自の特徴である、空き家の増加ならびに後継者不足によって引き起こされる耕作放棄地の利活用である。空き家の活用については施設入居者だけではなく、地域住民が自由に参加できる集いの場とすることで、情報交換の場であるとともに施設に入居しつつも地域とのつながりを維持していこうとするものである。耕作放棄地の利用については、施設入居者の生きがいの一つの媒体として農園を自由に利用できることにより、メンタル面でのケアを目的とするものである。④については高齢者の生活全般をサポートする交通アクセスの整備を行い、尚且つ福祉施設との連携を図り高齢者福祉を多様なニーズに応えるものである。

15 第2節 高齢者等に対しての効率的な交通システムの導入

第3章、第3節で述べたように、フィンランドで実施された過疎対策の事例にDRTがある。このDRTという交通システムは、同章同節で説明したように、コミュニティバスや乗合タクシーの発展形のようなもので、予約に伴う料金が安い送迎システムである。

このフィンランドでの事例は、日本においても島根県旧掛合町（現：雲南市）で施行されていた。掛合町の事例でいえば、事業の名前は「かけやだんだんタクシー（出雲弁でありがとうの意味）」で、掛合町がタクシー会社2社に運行委託した。電話予約を前提としたドア・トゥ・ドアの9人乗りで、バスとタクシーの中間に位置するような車両を使用し、一律300円でサービスを提供していた。この事例は半年間に渡り試験的に行われたものであり、その時に今後の課題として挙げたのが、NTT東日本が開発したタクシーの配車システムの使用料が高額で自治体の負担になった点である。しかし、日本の過疎地域では公共交通が利用者の減少で経営困難に追い込まれる中、高齢化の進行により公共交通に対するニーズは高まっており、DRTは過疎地域の高齢者など交通弱者の生活改善のために有効な手段になりえる。以上の事例を踏まえ、私達が考える交通システムの変革の政策提言を行う。

前提として、政策の本筋はフィンランドや掛合町での事例に沿ったものである。その上で、掛合町での施行の経験を生かし、全体的に大きく変更する点として2点ある。

- ① DRTを実行する自治体レベルを、市町村レベルではなく、都道府県レベルに上げる
- ② 運行委託先を企業からNPO等に変更する

まず、①について、掛合町の経験を元に自治体への負担となっていた費用を、都道府県レベルでの事業実施のより、県全体でシステムの統合をすることで費用を低く抑えられるため、自治体の負担の軽減に繋がる。

次に、②について、NPO とは継続的・自発的に社会貢献活動を行う、営利を目的にしない団体のことである。企業への委託をこの NPO 等への委託に変更することで、過疎地域では本来、営利を得ることを目的とする企業では利益が出ないため継続的なサービスの提供は困難である。その点、営利を目的にしない NPO 等に委託することで、継続的な運行が可能となる。また、住民の要望にも柔軟に対応できるだろう。

また、過疎地域には NPO が存在しない、又は少ないと思われがちだが、全国の中でも特に過疎化が進んでいる島根県を例にとってみると、平成 11 年の段階で NPO の法人数は 9 団体であったが、平成 16 年に 99 団体、平成 21 年には 215 団体となっている。この背景には NPO がより活動しやすくなるような政策がある。例えば、NPO 活動の促進のために、県に NPO 活動を支援するための窓口を置き、設立支援助成制度や、各種の県税にかかる課税免除制度の創設等、まずは自治体で NPO をバックアップする。活動資金は、

会費や寄付金によって集められるが、さらに財団や企業の助成を受けるため市役所などにチラシやポスターを貼ってもらうなどの方法をとる。活動拠点に関しては現状では自宅などを事務所として使っているところもあるので、市町村合併により空きが出た公共施設などの貸出などをする。これまでに述べてきたようにまずは担い手である NPO の基盤を作ることが必要である。

政策が実現した場合、移動手段がなく病院や、ショッピングセンターに行くのに不自由している人が NPO の運営する予約センターに連絡をする。その後、予約センターで配車の手続きやルートの設定を運転士に連絡する。そして、利用者を定められた目的地まで送る。といった形態になる。この時、利用者の声に耳を傾け、住民のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供することや住民の要望や、予約の状況から運行ルートの設定などを行うことも重要である。

ここから、この政策の実現可能性と、有用性があるのかということについて検証をする。まずは、担い手である NPO を設立するためにも地方自治体の努力は必要である。これについては、前述した島根県の例から NPO を過疎地域に設立することは大いに期待ができると言える。NPO が設立できたら地方自治体は、過疎地域の空いている施設などの提供や、情報開示など最低限の援助に留め、NPO に運営を委託する。現状の他の地域でなされているコミュニティバスなどは地方自治体が直接運営しているものや、企業に委託し、利益が出るよう援助金を払いながら運営するなど、財政を圧迫する方法が取られている。島根県の掛合町、「かけやだんだんタクシー」の費用を見てみると、年間 1,480 万円かかっている。その内訳は、予約システム保守料 160 万円、オペレーター人件費 370 万円、運航委託料 16,150 円×運航日数×2 台=760 万円、システムリース料 190 万円、また年間の費用の合計 1,480 万円とは別に、県からの町への補助金が 410 万円となっている。私達が提

案する政策では、非営利組織である NPO が運営するためオペレーター人件費や、運行委託料が大幅に削減できる。次に NPO は借りた施設などに予約センターなど拠点となるものを設置し、活動を行う。車両は中型車など比較的安価なものを使用し、運賃も車の整備や、燃料代などが賄える程度に設定をする。こうした活動を行うのと同時に、情報の公開や資金調達のための活動を行う。以上のことから、私達が提案する政策は、財政面からみても十分に実現可能性はあると言える。この政策が実現されれば、高齢者を主とする交通弱者の移動手段確保に繋がる。

第3節 まとめ

高齢者は移動に負担がかかるため、過疎地域の高齢者は生活をするにあたって支援が必要である。そのような状況下で、過疎地域に居住する高齢者は介護を必要としていない場合でも介護施設に入るという傾向がある。しかし、過疎地域は財政運営が厳しく介護施設は高齢者の需要に対して応えることが出来ていない。そうした問題に対して、高齢者の足となる交通システムを設立することで施設に入らず買い物や通院のために入所する高齢者を支援することが出来、本来介護施設を必要としている高齢者の入所が可能となる。

また、介護施設に入所した場合でも施設と交通アクセスの連携によって高齢者の行動範囲は広がり、高齢者の社会参加への可能性は高まる。

孤立しがちな高齢者を幅広く支援し、過疎地域独自の特徴である耕作放棄地や空き家を有効活用することで高齢者の生活を支えることが出来る。このように、過疎地域の特徴を生かしながら高齢者の生活を支えていくことができる。

終章 高齢者の地域生活を見つめ直して

「まちづくり・地域活性化のためには、何をどうすべきか？」というテーマに対して、私達は人口が減少していく日本を前提に、過疎地域における高齢者の生活を考えてきた。

5 将来、誰もが直面すると考えられる老後の生活の充実が「まちづくり・地域活性化」であるとし、人口減少を先行して経験している過疎地域をモデルとして論述するに至ったが、既に日本の高齢化比率は23%を超え、日本は先進国の中でみても超高齢社会を先行している。すなわち、今まで述べてきたことは過疎地域にとどまらず日本全体の問題として考えざるを得ない時期が来ているのである。

10 その上で、私達が注目したのは過疎地域における高齢者が抱える問題である。具体的には、高齢者の交通アクセスと介護施設的环境である。交通アクセスについては、フィンランド等で実践されている DRT という手法の応用により、高齢者の移動手段の確保ができた。介護施設的环境については、高齢者の生きがいを重視することで、よりよい介護施設での生活の実現、また交通アクセスを利用することで高齢者のニーズに合わせた様々なサービスを提供できる可能性が広まる。

15 これらの政策を実行した上で残された課題として、私達の政策は高齢者を主としたものである。雇用問題や教育などの問題には対処していない。これらが残された課題である。その残された問題の対策を含む、国と地方自治体の新たな過疎対策や、まちづくり・地域活性化への市民参加がより一層進むことを望む。誰もがいつかは迎える高齢者として
20 の暮らしの充実と、将来的に日本全土に広がる高齢化が、私達の政策で望ましい方向に変わることに、今現在も深刻化する過疎問題の早期解決を心から望み、本稿の結びとする。

25

30

35

参考文献・資料

- 天川晃(2009)『自治体と政策』財団法人 放送大学教育振興会
- 一番ヶ瀬康子・小林博・馬場清(2002)『地域社会と福祉文化』明石書店
- 日下公人・望月照彦(2006)『あなたの町は住みよいかー公共サービス市民満足度向上マニュアルー』ぎょうせい
- 5 黒田達郎 田淵隆俊 中村良平『都市と地域の経済学』株式会社有斐閣
- 小林篤子(2004)『高齢者虐待』中公新書
- 清水浩昭(1998)『日本人人口論ー高齢化と人口問題ー』財団法人 放送大学教育振興会
- 城田尚彦『小さくても元気な自治体』自治体研究社
- 10 関満博(1995)『地域経済と中小企業』ちくま新書
- 染谷淑子(1997)『過疎地域の高齢者』学文社
- 神野直彦(2002)『地域再生の経済学ー豊かさを問い直すー』中公新書
- 田尾雅夫・西村周三・藤田綾子(2003)『超高齢社会と向き合う』財団法人 名古屋大学出版会
- 15 名和田是彦(2009)『コミュニティの自治ー自治体内分権と協働の国際比較ー』日本評論社
- 額賀信(2001)『「過疎列島」の孤独ー人口が減っても地域は甦るかー』
- 藤崎宏子(1998)『高齢者・家族・社会的ネットワーク』培風館
- 松谷明彦(2002)『人口減少社会の設計ー幸福な未来への経済学ー』中公新書
- 松谷明彦(2007)『2020年の日本人ー人口減少時代をどう生きるー』日本経済新聞出版社
- 20 三塚武男(1997)『生活問題と地域福祉』ミネルヴァ書房
- 矢作弘(2009)『都市縮小の時代』角川 one テーマ 21
- 山崎丈夫(2009)『地域コミュニティ論ー地域分権への協働の構図ー』自治体研究社
- 山田晴義(2007)『地域コミュニティの支援戦略』ぎょうせい
- ポール・ウォーレス(2001)『人口ピラミッドがひっくり返るときー高齢化社会の経済新ルール』草思社
- 25 kumi kazuhiko『ソ連、ロシアにおける地域開発と人口移動』株式会社大学教育出版
- 総務省(2010)「国勢調査 e-ガイド」
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/kouhou/useful/u18.htm>
(2010年8月30日)
- 30 (2009)自治行政局過疎対策室『平成20年度版「過疎対策の現況」について』
http://www.soumu.go.jp/main_content/000045085.pdf
(2010年8月18日)
- (2008)自治行政局過疎対策室「平成19年度版 過疎対策の現況」
- 35 http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/note19.pdf#search=
(2010年9月15日)
- (2008)「過疎地域における集落づくりの担い手と支援の在り方」

- <http://www.kokudokeikaku.go.jp/share/demopulation/02sankoushiryou1.pdf#search> (2010年8月28日)
(2007)「地方財政状況調査」
http://www.soumu.go.jp/iken/jokyo_chousa_shiryo.html
5 (2010年8月14日)
- 総務省(2001)「過疎地域高齢者・若者人口推移」
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/kasokon19_03_s5.pdf (2010年8月24日)
10 (2009)「平成21年度過疎地域自立活性化優良事例表彰団体の決定」
http://www.soumu.go.jp/main_content/000032301.pdf
(2010年10月5日)
(2010)自治行政局過疎対策室「新たな過疎対策について」
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0.htm
15 (2010年9月6日)
(2007)「過疎対策の評価と今後の振興方策のあり方に関する調査報告書」
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/kasokon19_01_s5.pdf#search=
(2010年8月27日)
- 20 総務委員会調査室 高見富士男(2010)
「過疎対策の現状と課題～新たな過疎対策に向けて～」
http://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2010pdf/20100115016.pdf (2010年10月5日)
ニッセイ基礎研究所
- 25 (2010)「高齢者不在問題が問いかける3つの課題」土堤内 昭雄
http://www.nli-research.co.jp/report/researchers_eye/2010/eye100809.html
(2010年10月11日)
全国過疎地域自立促進連盟(2010)
<http://www.kaso-net.or.jp/kaso-db.htm> (2010年8月16日)
- 30 国立社会保障・人口問題研究所
(2010)「日本の将来推計人口」
<http://www.ipss.go.jp/pp-newest/j/newest03/newest03point.pdf>
(2010年9月14日)
- 35 (2009)「人口資料集2009」
<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/Popular/Popular2010.asp?chap=0>
(2010年10月20日)
- 内閣府(2010)「平成22年度版 高齢社会白書」
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2010/zenbun/22pdf_index.html
40 (2010年10月6日)
(2010)「平成22年度版 子ども・子育て白書」
<http://www8.cao.go.jp/shoushi/whitepaper/w-2010/22pdfhonpen/22honpen.html>
(2010年10月15日)
- 45 統計局(2010)「高齢者の人口」
<http://www.stat.go.jp/data/topics/topi481.htm>
(2010年10月16日)

- (2010)「産業(3部門)別就業者数の推移(1950年~2005年) 産業(3部門)別就業者の割合の推移(1950年~2005年)」
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/kouhou/useful/u18.htm>
(2010年8月23日)
- 5 (2010)「日本の統計 日本人の平均寿命」
<http://www.stat.go.jp/data/nihon/02.htm>
(2010年10月4日)
- 厚生労働省(2010)「平成21年度版 働く女性の実情」
<http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyoukintou/josei-jitsujo/09.html>
(2010年10月13日)
- 10 農林水産省(2005)「2005年 農林業センサス」
<http://www.maff.go.jp/j/tokei/census/afc/about/2010.html>
(2010年8月22日)
- 「過疎地域自立促進特別措置法」(2010)
- 15 <http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H12/H12HO015.html> (2010年8月23日)
- 農林水産研究情報(2007)「過疎地域のコミュニティ再編メカニズム」
http://www.affrc.go.jp/ja/agropedia/seika/data_nkk/h19/nkk07-14
(2010年9月18日)
- 介護支援ページ(2010)「福祉用具講座」
- 20 <http://www.kaigo-web.info/index.html> (2010年10月21日)
- 在宅介護の道しるべ(2010)「地域の介護力」
<http://www.manamy.com/kaigo/column-5.html> (2010年10月21日)
- ライフイベントネット(2009)「介護老人保健施設(老人保健施設)」
<http://l-e.jp/advice/content0204.html> (2010年10月21日)
- 25 三重県(2005)「三重県過疎地域自立促進計画~三重県ふるさと振興計画~」
<http://www.pref.mie.jp/CHIIKI/HP/kasoti/keikaku/00kasokeikakuH17.pdf#search>
(2010年8月23日)
- 医療経済研究機構(2010)「高齢者生活福祉センターにおける介護と居住機能のあり方に関する研究【概要】」
- 30 <http://www.ihep.jp/publish/report/past/h12/h12-4.htm>
(2010年10月21日)
- 共生社会政策統括官(2004)「平成16年度版 高齢社会白書 概要」
<http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2004/gaiyou/html/Gg111000.html>
(2010年8月28日)
- 35 (2010)「平成21年度 高齢社会白書」
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2009/zenbun/21pdf_index.html
(2010年9月28日)
- 国連(2008)「2008年改訂国連推計」
<http://esa.un.org/unpp/index.asp> (2010年10月20日)

- 森山昌幸・藤原章正・杉恵頼寧(2005)「過疎地域における公共交通サービスの評価指標の提案」<http://www.vitallead.co.jp/tec/20.pdf>
(2010年10月21日)
- 5 株式会社三菱総合研究所 MRI ITS CLUB(2004)「フィンランドの過疎地域における挑戦」
<http://sociosys.mri.co.jp/ITS/member/online/drt.html> (2010年10月21日)
- 財団法人 介護労働安定センター(2009)「平成21年度 介護労働実態調査結果について」
http://www.kaigo-center.or.jp/report/h21_chousa_01.html
(2010年10月21日)
- 10 山井和則(1998)「スウェーデン過疎地の独居老人」
<http://www.wao.or.jp/yamanoi/misc/kasoti.html> (2010年10月21日)
- 中国運輸局(2002)「事例21 かけやだんだんタクシー」
http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/senkujirei/date/jirei_21.pdf
(2010年10月21日)
- 15 長野県ホームページ (2000)
「過疎地域自立促進方針～小さくても輝く「自律」した地域社会の構築を目指して～」
<http://www.pref.nagano.jp/soumu/shichoson/koukikaso/kk2.pdf#search=>
(2010年8月26日)
- 福島県ホームページ (2008)「過疎地域の現状等について」
<http://www.pref.fukushima.jp/chiiki-shin/shinkou/kasokon/dai1kai/dai1kai%20konbankaidata.pdf#search> (2010年8月26日)
- 20 山形県ホームページ(2008)「高齢化率」
http://www.pref.yamagata.jp/ou/kenkofukushi/090002/shiryo/medemirukourei_kamap09honnbnun18made.pdf#search
- 25 介護施設と介護老人福祉・保険施設 その種類と役割(2010)「介護保険施設」
<http://carehomeinfo.aodori.com/> (2010年10月21日)
- 総務省自治行政局過疎対策室
(2008)http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/note19.pdf#search='無医療区域%20過疎' (10月21日)
- 30 北九州市の公共交通機関の現状・路線バス廃止現状(2010)
http://www.city.kitakyushu.jp/file/35020200/sougoukoutsuu/071226_bessi3_3.pdf (10月21日)