

【報告1】人口減少・高齢社会の最前線における大学と自治体の連携 鳥取大学過疎プロジェクトを中心に

谷本 圭志（鳥取大学工学研究科 教授）

鳥取大学の谷本です。宮口先生の後には話すのは非常に緊張しますが、いろいろ勉強になりました。今我々がやっている活動は、こういう切り口でも理解できるのか、と勉強になりまして、早速、これからの活動にも活かしていきたいと思っております。

私も鳥取大学もいろいろと活動していますけれども、今日は地域交通の話を含めてお話し申し上げますが、その前に、過疎地域と本学がどう関わって研究をしているのかというところから話を始めさせていただきます。

まず、今後「人口が減る」と言われますが、ここ20～40年後ではなくて、西暦800年から2100年までの1300年の長さで人口の推移を示すと、とんでもない変わり方であることが分かります。今まで当たり前だったものが当たり前でなくなるようなインパクトがある。例えば、今ある縦割りのシステムは、これはたまたま今だからそうなっただけであって、多分この先、それが当たり前ではなくなるだろうと思いますし、今いろいろある仕組みは、何となく当たり前のように思っているものも多分違ってくだろうと、私はそう思っています。〈資料：急減するわが国の人口〉

そういう変化の中で、東京とか経済の強いところが生き残るとの風潮もありますが、そうではなく、変化に順応できる地域が生き残ると思っています。まさに過疎地域はそういう変化の渦中にありますから、そういう観点から地域づくりを考えていきたい。

最近、鳥取がテレビに出てくることも多く、例えば「スターバックがない」などで取り上げられました。これは裏返して言うと、人口が一番少ないということです。これは、大学研究者にとっては、ある意味ありがたいフィールドであることです。とにかく一番少ない、ということですから、それを逆手にとって、先進的な研究ができるということです。また、鳥取は高齢化の先進地でもあり、県内には約5割が高齢者という町もあります。ほとんどが過疎地域であり、また、認知度が低い。「鳥取」の「鳥」と「取」が逆さまになって郵便が届くことも残念ながらありました。

鳥取大学は非常に小さい大学でして、学部で言いますと、地域学部、これは昔の教育学部、医学部、工学部、農学部。学生数は学部生5279人と大学院生1082人、教職員数は2093人です。金沢大学よりも相当小さい。ただ、中国地方全般に言えるのですが、意外と「便利な田舎」というか、駅まで徒歩5分、空港まで徒歩20分です。私も大学から空港まで歩きます。日南町は高齢化率50%の過疎地域ですが、特急が止まります。高速道路も近い。そういう地理的特性があるところです。気候は、ここ北陸とほぼ同じです。

このような小さな大学ですから、昔から地域連携、地域と一緒に研究は脈々とやられてきていました。地域学部は昔の教育学部ですから、教員養成に関わってきましたし、

医学部も有名でして、いわゆる過疎医療に取り組んで、20～30年脈々とやっている。工学部は過疎地域の振興や防災をやっています。農学部は地域の産品等々や乾燥地研究。乾燥地に適した農植物を作る。これは砂丘があるからですが、鳥取は雪も降りますし、全然乾燥していないのですが、鳥取の大きな砂場のフィールド・特性を活かして、特色ある研究をしてきたということです。

ただ、昨今の大学の話ですと、それぞれの特色を發揮させなさいという話があります。一昔前はいわゆる COE (Center of Excellence) の話があつて、鳥取大学としてどういう強みで教育・研究をできるかというときに、一つはやはり「乾燥地研究」。これは群を抜いていて、世界的に認められている。それからもう一つ、私がやっているような地域の研究者は何か、と考えましたところ、「かんそうち」の「う・ん」を取って「かそち」研究があるではないかと。ということでチャレンジしまして、COEは無理だったのですが、概算要求で特別経費に応募して採択されました。それと同時期に、先ほど話に出た日南町から、一緒に連携してまちおこし研究をしたいという話がありまして、我々大学は地域に入り、地域の方も町の職員一人を大学に派遣するという密な関係でやりましょう、ということになりました。研究と地域貢献を同時並行的にスタートしたということです。

持続的過疎社会形成研究プロジェクト、私どもは「過疎プロ」と呼んでいます。このプロジェクトでは「人口減少・高齢・過疎社会における課題の解決」を目指しています。産業を対象とした研究はこれまでもあるが、自治体や行政の政策研究はこれまであまり無いのではないかと問題意識があつて、自治体の担当者にとって有用な知見を得るようなテーマを中心にしました。あと机上の研究はもういいと。実際に課題があるわけだから、フィールド実践型の研究をしましょうと。ただ、どこまでいけるかどうかは別として、一般的・汎用的に使える知見をまとめて、きちんと学術論文を出しましょうということも目指しています。地域貢献は論文にならないと思っておられる方がいるかもしれませんが、私は論文になると思っています。私自身、実際にそうしてきています。

鳥取大学は4学部しかありませんから垣根も非常に低いですし、大学の理事も非常に身近な人で、よく会って意見交換をしています。学部横断で、公共交通や、健康増進や、地域福祉などに取り組んできました。

日南町から大学へは派遣職員に来てもらっていますが、実は日南町と協定を結んだ後、他の3つ4つの自治体からも同じような声上がり、現在は県庁も含めて提携しております。ほとんどから派遣職員という形で大学に来てもらっています。この仕組みが結構良くて、自治体の方から見ると、派遣職員を送り込んで、大学がどのようなことをやっているかいろいろリサーチさせるわけです。あの人はこんなことをやっている、この人はあんなことをやっている、この先生とは付き合えそうだというようなことを、派遣職員の方が大学の中をうろろしながら発掘していく。我々も、このような研究ができるか、こんなデータがあるのかというのを、その人に伝える。自治体と何かやろうとすると書類を書い

たり形式的な手続きがいろいろあるわけですが、それが一切ありません。直に、「こんな研究のアイデアがあるけれども、おたくの町でどう？」と。次の日くらいに反応が返ってきます。

これはもう「交流」ではなくて、一緒に仕事をしているような感じです。大学のトップも、理事の中に地域貢献担当理事がいて、この人は県庁のOBです。ですから、大学のことも分かるし自治体のことも分かるということで、相互の情報の行き来が非常に円滑です。こういう事情もあって、いろんな実績を残せているのではないかと思います。

プロジェクトは、先生と自治体の職員が線で繋がるのではなくて、担当者が集まる形で意見交換会とか報告会もします。議員さんとの意見交換会なんかもあったりします。面と面で繋がる、というような繋がり方をしております。

そして、頑張って本も書きました。今日はこの本の話はあまりいたしません。

今後の展開として、私どもはCOCに採択されました。そのスローガンのなかで、2番目の「大学を活用する地域」が地域にとって大事なのですが、後でお話したいと思います。さて、交通の話です。さきほどのプロジェクトの中で、日南町と実際に公共交通のプロジェクトをやってきました、ここは「日本の30年後の姿」と言われる町でして、鳥取県の中でも一番南西で、広島と島根と岡山に接している町です。具体的には、バスのお客も少ないし、主たるお客である高齢者についても、高齢者率が上がるだけでなく、実は高齢者数はもう減少しています。あと小学校の統廃合の問題もあります。タクシー会社も撤退がどんどん進んでいます。もちろん財政的な負担も増えています。公共交通が全くない地域もあります。この町で交通をどうしたらいいでしょうか、という相談がありました。詳細は割愛しますが、自治体と一緒に話をして、いくつかのサービスの選択肢をあげて、さらに社会実験をして、いろいろ分かってきたことは、ある意味当たり前ですが、朝と夕方は通院も通学も需要が多いので、これは大型のバスで対応する。昼間はスカスカなので、小型車で十分でないかと。小型車であれば、公共交通空白地域のように、大型バスが入れなかったようなところも隙間を埋めることができる。

それから担い手のあり方として、住民自らで運行したいという声がありました。この町は、皆さん非常にやる気のある町でして、住民の方からいろんな声が出てくる。せっかくそういう声があるのだったら、役場としても、効率がどうこうと言う前に、そういう気運は是非醸成したいということがあって、NPOに小型バスをやってもらおうというアイデアが出ました。ただ、NPOはプロではありませんから、運転手がいなくなったとか、体力的に運転ができなくなり、事業が継続できなくなることがありえます。そういう時のバックアップがいる。今だけでなく、将来を考えて、やっぱりタクシーの事業者にもやってもらおうとなりました。NPOとバスのみならず、タクシーにもしわ寄せがないように、タクシー会社も活用する運行システムを立てました。この辺の発想が、通常と違うところかと思えます。住民にとってもタクシーはやっぱり必要です。救急車の代わりに使うということ

もあつたりします。タクシー業者もどんどん撤退していますが、そういった意味でも失くさないように考えています。

ということで、日南町には5つくらいの路線がありますが、例えば大宮線では、朝夕の大型車両の運行はバス事業者に頼みますが、昼の小型車はタクシー事業者にお願いしています。NPOはそのNPOがあるところの路線をお願いして、それぞれの役割分担をしてもらっています。

このようにして運行を開始しましたが、それを経て分かってきたのは、NPOはやっぱり普通の公共交通とは違って、買い物の袋を玄関まで持っていくとか、住民に声をかけてあげたりだとかができ、その路線は利用者数が減ってはいるのですが、減り方が鈍化しています。伝統的なバスの、乗ってから降りるまでをバスの運転手が管理するモデルではなくて、家を出てから帰るまできちっと目配せできるような、タクシー型やNPO型のサービスの方がいい部分がある、というようなことが分かってきました。

一方、バスだけに着目することの限界も見えてきました。別の町でやっている実験ですが、全国的に有名な移動販売がある町があります。移動販売といっても、いろいろな品物がずらっと車両の中に入っていて、本当に小さなお店みたいなんです。そういうサービスがある地域の買い物行動を調査しました。「普段買い物をどういう手段でしていますか」という質問に対して、バスはたかだか5%。別にこれは少ない数字だとは思いません。全国的にこんなものだろうと思います。一方で移動販売は5割です。これを見ると、バスだけ考えていいのか、とも思います。もちろんバスの場合は目的に通院とかもあります。ただ通院にも往診というやり方もあって、例えば日南町のある病院が往診を重点的にやっていて、実は黒字です。つまり、「生活」という視点が大事で、その手段としてバスがあつたり移動販売があつたりする中で、そのどれがいいのかということを考えなければいけません。

ただ移動販売も、地域でアンケートをして将来の需要予測をすると、当然人口は減りますから、将来の利用者数は下がります。そこで、県庁と町と一緒に、もし今の移動販売の継続が危機的になったらどうするかを検討しています。バスで人を運ぶケースも考えられますし、一方で、商売としてやっていく民間の食糧供給サービスを、全部が全部民間にお願いではなくて、例えば一部の経費は、行政でもっていいのではないかという話もしています。PPP (Public-Private Partnership) といえば、官民の役割分担で、通常それは官から民へという流れですが、過疎地域では「民から官へ」と逆もあるのですよね。もちろん全部を官でやるわけではないですが、民だけでは成り立たないものがある。その役割分担をどうするか、ということは今、検討中です。これは結構先進的な話だと思います。人口予測はそう難しくなく、予測は当たります。20年後の20歳の人口は今の0歳の人口ですから、そう難しくない。ですから、人口減少は必ず来るもので、うまく付き合うことかなと思っています。これは地球温暖化と同じです。地球温暖化でも、緩和と適応が大事

だと言われています。まずは人口をあまり少なくならないようにすることですが、むしろ適応、少なさにあわせた社会システムを考えていかなければなりません。公共交通もそうです。少ないなら少ないなりのやり方がある。効率・非効率の話をしませけれど、都市のやり方を当てはめるから非効率なわけであって、別のやり方をすればそれなりに持続するものがあるのではないかと思います。少ないならではのメリットを享受するような仕組みを考えないといけないかなと。

最後に、以上を全般的に振り返ってみますと、これまで私どもがいろいろ研究やってきて、ポイントがいくつかありました。自治体の職員がどういうことを思っているのかを研究者が知ること大事だと思っていますし、双方を知っている大学のトップがいるのは非常に心強いということもありますけれども、とくに、自治体の側から研究者を知る自治体職員がいることがポイントです。ある自治体と連携したときに、言葉は不適切かもしれませんが、向こうのトップの方からこんなふうに言われました。「うちを社会実験の場に使ってもらって構わない」と。これは結構重い言葉ですが、その裏には「その代わりに、我々もあなた方を使う」という気持ちがあるのも知っています。自治体の方からすると、限界も見えていて、できない部分もあるから、あなた方を活用させていただきますよと。これがCOCのスローガンである「大学を活用する地域」です。いい意味でお互い活用し合える。我々も本当にやりたいこと、アイデアを提供するし、向こうも向こうで、こちら側にお願いしたいことをストレートに言ってもらえる。

おそらくこのことは、これは大学連携に限らない話で、外部の資源をうまく活用する能力とでもいうのですか、それが過疎地域にとって大事なのかなと思っています。この「連携システム」というのは大学との連携に限りません。地域はもちろん閉じた存在ではなく、外とつながっている。そういう連携システムが今後は要る、ということでまとめさせていただきたいと思います。ありがとうございました。