

豊田市稲武地区における生活と交通の現状

—住民 11 名へのインタビュー調査より—

Life and traffic in Toyota City, Inabu District

—Based on interviews with 11 residents—

堀田 裕子 Yuko Hotta
(現代マネジメント学部)

抄 録

人口 2,000 人ほどの愛知県豊田市稲武地区は、高齢化率が 45%以上に上る中山間地域である。人口減少と少子高齢という人口構成の観点からすれば、ここは「日本の未来図」と言っても過言ではない。この地域では公共交通としてバスのみが運行しているが、市街地からの所要時間や利便性において問題を抱えている。本調査では、稲武地区の住民 11 名を対象に、生活の様子とそのなかで実際に交通手段がどのように用いられており、どのような要望やアイデアを持っているのかをインタビューした。その結果、自家用車はほぼ 1 人に 1 台という状況で、自家用車に依存していること、デマンドバスの有効な利用方法が見いだされていないことが明らかになった。また、生活圏が行政区画とは別に形成されており、とくに一部の地域に至っては岐阜県恵那市の方に行動範囲が広がっていることなどが分かった。さらに、住民組織による公共交通利用促進活動や個人的な地域への「貢献」など、地域の未来を強く意識しながら生活する住民の姿も見えてきた。

キーワード

稲武、地域交通、中山間地域、デマンドバス、高齢ドライバー

目 次

- 1 はじめに
- 2 稲武地区の特性と現状
- 3 調査方法と実施概要
- 4 住民の生活
- 5 地域の諸問題
- 6 住民の取り組み例——「バスまちサロン会」
- 7 おわりに

1 はじめに

愛知県豊田市稲武地区には、2014（平成 26）年度から、実習の下見および実習の地としてお世話になっている。この地がかつて盛んであった養蚕の伝統を守っている団体、「いなぶまゆっこ（まゆっこクラブ）」⁽¹⁾の支援として学生とともに、この地で活動してきたが、実習が 2 年目、3 年目と進むにつれて、おのずと活動範囲が広がってきた。そのなかで、稲武に本社を構えトヨタ自動車のシートを製作して

いるトヨタケ工業株式会社、また、いなぶ観光協会、稲武商工会、道の駅、稲武支所とも関わるようになり、稲武におけるさまざまなイベントに参画するようになった。自然豊かで景色の良いスポットも多く、食べ物も美味しいことから、授業の一環としてはあるが、個人的にも稲武に来ることが楽しいと感じている。

ただ、筆者の勤務地のある豊田市大池町からは車で片道 1 時間強かかり、豊田市駅および新豊田駅を

經由して学生をピックアップすると、片道1時間半から2時間を予定しておかなければならない。また、稲武に行くには国道153号線を通って足助地区を通過するのだが、時季によっては道路が渋滞しており、到着予定時刻を過ぎてしまうこともしばしばである。そのため、渋滞が予想される時には矢作川沿いの山道にルート変更したり、足助地区に入る直前で迂回ルートを利用したりと工夫をしている。

「おいでんバス」という豊田市街地から出発するバスもあるのだが、足助で乗り換えをしなければならぬ。また、「快速いなぶ」を使えば直通なのだが、乗りたい時間に運行していない。このような公共交通の不便さを、「よそ者」である私ですら感じている。では、果たして地元の方々は現状をどのように感じているのだろうか。このような疑問から、本調査を構想するに至った。

地域の交通を考える際には、まちづくり、福祉、環境、教育などといった地域の課題を俯瞰し、関連する課題とともに交通について考えていく必要性があると指摘されている(土居・可児 2014)。そのためには、他地域の事例を稲武に当てはめたりそれらと比較したりする前に、住民の生活を理解し、そのなかで交通がどのように利用され、どの点が不便だと感じられているのかを「内側から」考えていく必要がある。そのため、できる限りインタビューできくことのできた住民の声を伝えたいと考えた。

また、2014(平成26)年に、実習の様子が「朝日新聞」や「中日新聞」に掲載されたことを契機に、当時、稲武地区で「Ha:mo (ハーモ)」のコンセプトおよび新型モビリティ「COMS (コムス)」を導入し展開しようとしていたトヨタ自動車ITS事業部から協力を依頼された。結果的には、筆者が本調査を構想しているうちにトヨタ自動車は「COMS」を稲武から撤去してしまったのだが、なぜ撤去せざるを得なくなったのか、地元の方々にはどのように映っていたのかについても尋ねることとした。

なお、本調査自体は、2016(平成28)年に、本学における社会調査士認定科目の1つであるF科目「社会調査法演習(質的)」の一環として、なおかつ「学内GP(Good Practice)」という研究助成制度を受けて実施したものである。

2 稲武地区の特性と現状

2.1 地理的特性

現在の稲武地区は、愛知県豊田市の北東部に位置

し、岐阜県恵那市、長野県根羽村、愛知県設楽町に隣接する。稲武町は1889(明治22)年の市町村施行以来、愛知県北設楽郡の一部であった。1940(昭和15)年に、稲橋村と武節村とが合併し、一文字ずつとって「稲武」という町名ができた。2003(平成15)年には郡域変更により東加茂郡稲武町となった。そして、2005(平成17)年には、周辺5町村とともに豊田市に編入された。現在では「豊田の北の玄関口」とも呼ばれている(図1参照)。



図1 愛知県における豊田市および豊田市における稲武地区の位置⁽²⁾

面積は93.63 km²であり、その87%が山林である。標高はおよそ500mで、気温は年間を通じて岐阜県飛騨高山市と同じくらいであることから、飛騨高山の天気予報を参考にするという住民の声をよく耳にする。地区の中央部で国道153号線と国道257号線が交差しており、ちょうどその付近には、国土交通省の定める重点道の駅に指定されている「どんぐりの里いなぶ」⁽³⁾が位置している。

県内のICからだと、東名高速道路の名古屋ICから55km(約70分)、豊田ICから48km(約80分)、東海環状自動車道の豊田勘八ICから38km(約50分)、猿投グリーンロードの力石ICから33km(約40分)、また県外のICからだと、中央自動車道の恵那ICから38km(約45分)、飯田ICから58km(約70分)の距離であり、アクセスにおいては決して利

便性が高いとは言えない。また、豊田地区（市街地）との間には足助地区があり、必ずそこを通過しなければならない。足助地区は香嵐渓の紅葉で全国的にも有名な地域であり、例年、秋の紅葉シーズンには足助を通る 153 号線に渋滞が生じる。また、豊田地区（市街地）からは伊勢神トンネルを抜けて稲武に行くことができるが、古いトンネルで、道幅が狭く、天井も低いため、大型トラックが車線をはみ出して運転するなどの危険も指摘される。

2.2 社会的特性と現状

日本の高齢化率は 2017（平成 29）年 10 月 1 日現在で 27.7% であり、年々着実に上がっている。稲武地区の高齢化率はどういうと、2018（平成 30）年 9 月 1 日現在で約 48% と、日本全体の高齢化率をはるかに上回っており、豊田市のなかでも最も高い。稲武小学校は各学年 1 クラスのみであり、1 学年（1 クラス）20 人に満たない。設楽町にある田口高校の分校が稲武にあった頃は、高校生が地区を歩いている様子も見られたそうだが（A）、今は子どもを見かけることはめったにない。また、人口も減少傾向にある。

住民の多くは地区外に働きに出たり農林業を営んだりしている。稲武には、トヨタケ工業株式会社と稲武高分子株式会社という 2 つの企業による工場もある。

稲武地区のほぼ中央に位置する道の駅「どんぐりの里いなぶ」は、国土交通省が定める重点道の駅に指定されており、来訪者でにぎわっている（図 2 参



図 2 稲武小中学校区と主なランドマーク (4)

照)。地元の特産品を購入することのできる販売所や地元の米である「ミネアサヒ」の米粉を用いたパン工房のみならず、「どんぐりの湯」という温泉施設が併設されている。年間およそ 60 万人もの人が訪れる。しかし、そこから他のスポットへの人の流れがほとんどなく、ピンポイントで、休憩目的で利用される傾向が高い。

道の駅近くで国道 153 号線と国道 257 号線が交差するため、とくに土日は自動車の往来が多い。しかし、その歩道には人がほとんど歩いていない。町を歩いても、人通りはほとんどないのが現状である。

2.3 交通の現状

稲武地区では、4 種類の公共バスが運行している。

①「どんぐりバス」（地域バス）、②「おいでんバス」（基幹バス）、③「快速いなぶ」、④「お出かけ予約バス」（オンデマンドバス）である。

①「どんぐりバス」（地域バス）は、毎日運行している定時定路線である（図 3 参照）。稲武と長野県根羽村とを結ぶ線と、稲武と押山とを結ぶ押山線とがある。2016（平成 28）年 3 月までは、週 1 日路線として河上瀬線、川入線、大桑線の 3 線も運行していたが廃線となった。料金は一乗車 200 円（小学生は 100 円、未就学児は無料）である。



図 3 稲武地区における地域バス路線図 (5)

②「おいでんバス」（基幹バス）は、毎日運行している定時定路線である。稲武地区では、稲武と足助病院とを結ぶ「稲武・足助線」が運行されている。平日は 11 本、土日は 9 本運行しており（③の「快速いなぶ」を除く）、料金は片道 600 円である。なお、豊田市市街地から足助までは「矢並線（足助方面）」を利用し、足助から「稲武・足助線」を利用した場合、所要時間は約 1 時間 45 分、料金は片道 1,400

円となる。

③ 「快速いなぶ」は、平成 28 (2016) 年 4 月より 3 年間試験的に導入されているバスである。毎日運行している定時定路線であるが、平日は 4 本、土日祝は 2 本しか運行されていない (表 1 参照)。稲武 (どんぐりの湯前) と豊田市駅とを結び、途中停車所は水別広場、環八中根 (杜若高校)、豊田スタジアム東 (豊田東高校、北高校) の 3 か所である。所要時間は約 1 時間 20 分であり、②のおいでんバスを利用して稲武と市街地とを往来するよりも 25 分程度短縮される。料金は片道 1,200 円である。

表 1 快速いなぶ時刻表

豊田市 (東口) → どんぐりの湯前		どんぐりの湯前 → 豊田市 (東口)	
平日	土日	平日	土日
8:30	8:30	5:52	—
13:00	—	6:52	6:52
17:40	—	15:52	—
19:00	19:00	17:27	17:27

④ 「お出かけ予約バス」(デマンドバス)は、前日の 17 時までに乗車時間とバス停を電話予約して利用するバスである。豊栄交通株式会社が運営している。一部、田津原を含む稲武区域内を運行している。ただし、運行日は、毎週月曜日・水曜日・金曜日 (祝日も運行) で、お盆と年末年始は運休している。運行時間は 8 時から 17 時までの間である。料金は、①の「どんぐりバス」と同じく、一乗車 200 円 (小学生は 100 円、未就学児は無料) である。

3 調査方法と実施概要

本調査研究は、愛知学泉大学現代マネジメント学部における社会調査士養成課程における F 科目(「社会調査法演習 (質的)」)の一環としておこなったものであり、その教育内容については、拙稿 (2017) に詳しい。本章では、調査対象の選定、方法などを説明しておきたい。

実習でお世話になっている「いなぶまゆっこ (まゆっこ)」は高齢者が多くを占める団体であることから、当初はこのメンバーの方々に協力を仰いだ。ところが、「いなぶまゆっこ」を支援している一般社団法人古橋会の常務が、交通と生活というテーマであるならばもっと“適任者”がいると仰り、インタビューの選出を申し出てくださいました⁶⁾。そうして選出されたのが、A から K までの 11 名のインタビューイである。

実施日は、2016 (平成 28) 年 11 月 26 日 (土)、

12 月 4 日 (日)、12 月 12 日 (月) の 3 日間とした。あえて曜日を変えることで、土日しか応じていただけない方、平日しか応じていただけない方に対応するためである。古橋会常務は、この日程調整までおこなってくださいました。

各日、10 時から 12 時までの 2 時間を午前部、13 時から 15 時までの 2 時間を午後部として実施したが、実際のインタビュー時間は、先方の都合やその時の話の流れによって、1 時間ちょっとで終了する場合もあれば、ほぼ 2 時間かかる場合もあった。

本調査は、本学の学生たちと補助の教員とで実施するものであった。複数回にわたり複数人でインタビューを実施する際には、ある程度、質問項目を揃える必要がある。そのため、半構造化インタビューを採用し、「インタビューガイド」を作成した。

「フェイスシート」として、年齢、職業、居住エリア、居住年数、家族構成などの項目を設定したうえで、大項目として「自家用車について」、「稲武地区の交通について」、「住民の日常生活について」を設定した。

この当時、トヨタ自動車の「COMS」が稲武支所等に置かれていた。トヨタ自動車としては、具体的な使い方を提案するのではなく、住民の自由な発想に基づく利用を促進する目的で、社会実験的にこの地区に設置していたのである。それが住民の目にはどのように映っているのか尋ねることとした。

また、近年、社会問題の一つとして取り上げられている高齢ドライバーによる自動車事故の問題にも触れるべきだと考えられた。稲武地区は前述のように高齢化率が高く、かつ、公共交通機関の利便性が低く、住民の多くは自家用車を利用していることが予想される。各地域において高齢者に運転免許証の返納を求める取り組みなどもおこなわれているなか、稲武地区の住民はこの問題についてどのように考えているのかを尋ねる必要があると考えられた。

こうして、「COMS について」、「高齢ドライバー問題について」という項目も設定した。インタビュー時には「インタビューガイド」のほか、各自がインタビューメモを取るためのバインダーと筆記具を持参し、また許可を得られたものに関しては録音させていただくために、IC レコーダーも持参した。IC レコーダーは、本来ならば 1 インタビューに際して 2 台使用することが推奨されているが (福岡 2000, 46-47)、筆者と補助の教員が持っていた 2 台を、それぞれのインタビューで使用することとなった。

しかし、この貴重なインタビューで大失敗が起こった。インタビューDのインタビューをしたチームの IC レコーダーの電源が入っていなかったのである。もちろん、インタビューメモは取ってあったが、録音してあるから大丈夫と、詳細なメモを取っていなかった。しかも、このハプニングが、学生 1 名と補助教員のチームの方で起こってしまったことは不運であった。推奨されている、レコーダーは 2 台を用いるということの意義を痛感させられる調査となった。

なお、個人情報保護については次のような配慮をしている。本調査はその性質上、インタビューの私生活についての記述が少なくない。そのため、氏名を記号化したうえで、公表前に、各インタビューに対し、自分自身に関する記述および自分の発言として記述されている内容について、掲載可否の許可を取った。

4 住民の生活

本章では、まず各インタビューの生活の様子と、交通手段の利用のされ方を概観したい。なお、本インタビューの内容は、あくまでも調査当時の状況であることを注記しておく。

4.1 第 1 回調査

第 1 回調査は表 2 のような 3 名を対象に実施した。

表 2 第 1 回調査 (2016 年 11 月 26 日) インタビュー

豊田市 (東口) → どんぐりの湯前		どんぐりの湯前 → 豊田市 (東口)	
平日	土日	平日	土日
8:30	8:30	5:52	—
13:00	—	6:52	6:52
17:40	—	15:52	—
19:00	19:00	17:27	17:27

57 歳男性の A は、水道設備業を営みながら、伝統芸能の一つである人形浄瑠璃の活動をおこなっている。稲武商工会の副会長でもある。稲武地区の小田木で生まれ、高校時代は足助までバスで通っていた。しばらくの間、水道工として市街地で生活していたが、約 20 年前から地区に戻り、現在は築 100 年以上の持ち家で生活をしている。同じ敷地内には息子夫婦とその子供の家もあり、A の両親を含め 4 世代 8 人が同居している。二階建ての自宅ではかつて「おかいこをやっていた」が、A が物心ついた頃にはやっていなかったそうである。息子も同業者である。

自家用車として、軽トラック 1 台、普通乗用車 4 台を所有している。86 歳の A の父親も運転する。A は仕事に行くにも買い物に行くにも、ほぼすべて自家用車を用いる。平日の昼食はいつも、家に帰って食べる。土日は人形浄瑠璃の活動のほか、自宅で野菜作りをしている。田んぼも所有しており、家族が食べるくらいの米をつくっている。「まあ定年になったら百姓やるかっていう人が多いんじゃない」。

A 自身は豊田市の市街地に、服などを買いに月に 1 回行くか行かないか程度だが、子供夫婦は頻繁に出かけているそうである。恵那市には、ほぼ毎週の土曜日か日曜日に出かけ、一週間分の食料品などをまとめ買いしている。長野県に出る機会はほとんどない。また、移動販売で牛乳や魚を購入したり、商工会が運営する「いなぶのお買い物配達便」⁽⁷⁾ を利用したりし、できるだけ稲武に貢献することを意識している。

もうみんな諦めムードだもんね、町が。あーしょうがない、また一軒商店がつぶれるっていうことも聞いた。ちょっと深刻だな。稲武の事情を調べるかってアンケートも集計してるけど。たとえば、靴下だけでもここで買ってよ、パンツだけでもここで買ってよとかさ、そういう地味な活動をやろうかなって思ってるんだけど。

宅配してくれる生協はたしかに便利である。だが、それを利用すれば、商店街が潰れてしまうことにつながる。実際に、商店街の店舗は年々減少している。商店街での生活必需品の購入を促したいが、どうしてもインターネットで同様の商品がいくらで販売されているのかと金額を見てしまうのも事実である。

A はパソコンを使いこなせるため、Amazon を利用して、稲武では購入できないスマートフォンのケースなどを購入することがある。「市街地に出るより安く済むし種類も豊富。一日待てば、翌日には配送してくれる」。だが、同級生でもパソコンを使えない人は少なくないそうである。

インターネットは、自身の仕事に関連する商品の市場価格を調べるためにも利用している。

やっぱり量販店には金銭面でも競争できないし。うちらでもたとえば、いろんな給湯器だとか仕事でトイレだとか買うけど、とりあえずネット見ますからね。ネットで金額をいくらぐらいで

売ってるんだろうって。いくらぐらいで出しとるかって見て、それをベースに。うちら、物売りじゃないもんで、技術を売ってやっていかんと食っていけない。

なおAは、現在8名ほどで「バスまちサロン会」を運営している。この団体は、バスを待つ人が無料で利用できる待合所として空き家を有効活用しつつ、バスの利用促進のためのPR活動をおこなっている。「バスまちサロン会」については第6章で詳述する。

とはいえ、バスは正直を言うと使いづらいそうである。「公共交通機関を増やせと言っている自分たちが利用していない。ということは誰も求めているのか……」。

* * *

66歳男性のBは、稲武の大野瀬出身である。定年退職するまで鉄道会社に勤務しており、バスの車掌やバスの運転手の仕事を主におこなっていた。勤務地は、稲武営業所、足助営業所、豊田市街地へと移動になったが、つねに現在の自宅から通勤していた。入社してすぐはバスで通勤していたが、バスでは「間に合わなくなり」、自家用車で通勤するようになった。退職後、嘱託として名古屋にある本社に勤めていたが、そこでバスガイドを派遣する仕事を持ちかけられ、現在は自宅で、電話、FAX、パソコンを用いて、複数のバス会社にバスガイドを派遣する仕事をおこなっている。基本的には60歳以上のバスガイドを手配する。「やっぱりね、いぶし銀ではないですけど、職人としても素晴らしい仕事をしてもらえるもんで、この方たちを埋もれさせてしまっっては申し訳ないと思いますし」。“若い人”で40代、50代である。

二種の運転免許を持っていることから、老人会などで運転手が必要な場合はマイクロバスの運転をする。軽トラック1台、自家用車3台（うち1台はスポーツカー）、単車1台を所有している。

買い物は恵那市に行くことが多く、長野県にはまったく行かない。買い物に行く時は自家用車を利用するが、職場に行く時は、自家用車のほかバスを利用することもある。市街地には月に10回ほど仕事で出かける。インターネットは利用するが、買い物はしない。

現在は妻と長男と3人暮らし。次男は長久手市に

在住している。朝は5時半くらいに起き、「趣味」のようにさまざまな仕事をしている。25歳の頃から約8年間、12名で生産組合をつくり、食用の鯉の飼育をおこなっていた。ところが、単働的に折り合わなくなり、それから10年ほど錦鯉の飼育をおこなった。だが、錦鯉の病気がひどくなり徐々に周囲が撤退していき、それから鮎の養殖に切り替えた。鮎の養殖は会社に勤めていた頃にもしており、現在も夏の間は鮎釣りの「おとり屋」をしている。22、3年前に稲武にもあったやなを、今年から50代の16人ほどと一緒に根羽川の上流で始めた。

また、4年前からは地蜂（へボ）を飼育している。へボはすり潰して炊き込みご飯にしたり、五平餅のたれにしたりする。「ほかにないものがあれば多少値段が高くても我慢してくれるでしょう。〔1個500円で販売しており：筆者補足〕地元の人は高い五平餅だねと言うけど、名古屋から来たり、他から来た人、静岡、浜松から来た人も、なんも言わないですね。だけど、50代以下の人は食べたこともない、それを見たことがない。それを食べておいしいか不味いかもわからないじゃないですか。だから、本当にそれを継承してお客様を増やそうと思ったら、若い人たちにどういうふうに食べてもらう機会をつくるか、これ一つのちょっと課題ですね」。

大野瀬は74世帯、平均年齢はBさんいわく70歳くらい。中学生は1人、小学生は4人いるだけ。なかでもある集落に至っては14世帯、17名が生活しており、一番若い人が69歳、平均すると80歳くらいではないかと話す。ほとんどの方が自家用車を持っており、高齢者だから免許返納などとは言ってもらえない。デマンドバスや宅配システムを利用して買い物をすることもあるが、病院に行くついでに買い物というかたちで、自家用車の利用が多い。

バスガイド派遣の仕事始める前に、タクシー会社を興そうとしたことがあるそうである。しかし、60歳以下でないとタクシー会社が興せない。その代わりに、介護タクシーであれば開業できると言われたことがある。しかし、身体障がい者の豊田市からタクシー券は年間1万6,000円分支給される。旭地区や足助地区であれば、行きはデマンドバスで足助病院まで、帰りはタクシーで帰った場合、かかる費用はおよそ1,000円で、年間16回利用できることになる。だが、足助病院から稲武までタクシーで帰ってこようとすると、およそ5,000円かかってしまい、年間3回しか使用できないことになる。

交通手段としては、確かにあのおいでんバス、基幹バスがあるよ。そういう、またデマンドバスはあるんですけど、車は走っていただいているんですが、本当にその方たちの生活に密着した交通手段とするとちょっとずれておるんだよね。一番ほしいのは、家の前から家まで帰れる手段。

* * *

C (女性) は稲武内にある病院の受付事務をしている。稲武出身で、結婚してから大野瀬に居住している。子供が 3 人いるが全員就職し地区外に出ており、現在は夫とふたり暮らしである。軽トラック 1 台と普通乗用車 2 台を所有している。仕事にも買い物にもほぼすべて自家用車を用いている。

大野瀬から近いということで、買い物は恵那市に行く。休日に、一週間分の食料品をまとめ買いする。長野県飯田市の方に、週に 1 回ほど洋服などを買いに出かける。豊田市市街地へは行かない。総菜や肉は、商店街にある「たばこ屋商店」^⑨で購入する。C 自身はスマートフォンを持っておらず、山間地でも繋がるという softbank のガラケーを所有している。「au と docomo はアンテナを立ててくれない」。C はインターネットの使い方が分からないが、C の夫はこの辺りで売っていない物を Amazon で購入しているそうである。

C は A と同じく「バスまちサロン会」のメンバーである。だが、C 自身、バスを使う機会は少ないという。だが、飲み会の時に利用するなど、なるべく使うようにしている。バスの運行時間を多くしてほしい、バス停が遠いのでバス停の数も増やしてほしいと考えている。

「バスまちサロン会」のメンバーということもあり、「アピールとしての乗車」を心がけている。

4.2 第 2 回調査

第 2 回調査は表 3 のような 4 名を対象に実施した。

表 3 第 2 回調査 (2016 年 12 月 4 日) インタビューー

	D	E	F	G
年齢	58	69	60	43
性別	女性	男性	女性	男性
職業	パート	元刑事	ケアマネージャー	建設業
同居家族数	3	2	3	7
所有台数	4 (軽トラ 1 台)	1	1 (軽トラ 1 台)	4+多数 (仕事用)

58 歳女性の D は、代々 160 年ほど続く土地に住んでいる。現在の住まいは 20 年目である。週 3 日、豊田市観光協会の運営するどんぐり工房に勤務している。

中学までは地元の学校に通い、高校からは市外に進学した。大学の教育学部で教員免許を取得した。子供は 3 人いるが、みんな地区外で暮らしており、現在は、83 歳の父と 58 歳の夫と 3 人で暮らしている。軽トラック 1 台と普通乗用車 3 台を所有している。仕事にも買い物にも自家用車を利用しており、バスはほとんど使わない。買い物は、岐阜県の岩村に月 1 回行くが、長野県には行かない。生協なども利用している。月 1 回、小中学生に本の読み聞かせボランティアをおこなっているが、本は Amazon で探し購入している。オンデマンドバスのシステムはとても気に入っているという。

5 時半から 6 時半の間に起床、7 時にお弁当を作っている。夕食は 19 時か 20 時ころ。就寝は 22 時半から 23 時ごろ。休日は、父の畑の手伝いをし、採れた野菜を道の駅に売りに行く。

高齢の父が自動車の運転をしているが、免許を返納するよう勧められないでいる。都会なら電車や地下鉄があるから返納しなさいと言えらるだろうが、いま住んでいる場所では言えない、という。

また、D は「引き墓」についても語ってくれた。昔は山の上の一か所にお墓があったが、そこまで行くのが困難になってきた。そこで、「引き墓」をして、自分の家の近くまでお墓を持ってきたという。お墓の方向などを考えるのが大変だったようである。

* * *

69 歳男性の E は、元警察官で、暴力団の取り締まりをおこなっていた。警察の原点とも言う駐在所勤務をしたいと頼み、最後の 4 年間は稲武の交番で勤務し、退職後そのまま移住した。退職後、いなぶ観光協会の事務局長や公共交通機関利用促進協会で活動していた時期もあった。

稲武に来て 10 年が経つ。3 人の子供たちは市外に住んでおり、現在は、妻とふたり暮らしである。孫も 7 人いる。孫たちは稲武に来るのが楽しみでしかたがないそうである。ゲンジボタルの飼育や、「城ヶ山景を守る会」のメンバーとして、水芭蕉やキツネノカミソリという彼岸花科の植物の植樹・管理をおこなっている。

自家用車は普通乗用車1台のみである。妻は運転免許を持っているが運転をしたことはないので、Eが休みの日に合わせて、月に2、3回、市街地や足助のパレット、岐阜県の岩村のバローにまとめ買いをしに行く。また、生協も利用している。Eはお酒が好きで、インターネットで購入することもある。「えらい世の中になっていたなあて思ってる」。妻はふだんの通院は自転車もしくはバスを利用することもあるが、Eは使わない。ただ、飲酒をした時に利用することがある。しかし、最終発車時刻が早いいため不便だという。妻は自転車で地域の病院や歯医者に行ったり、ときどきバスを利用したりすることもある。

* * *

60歳女性のFは、岐阜県との県境に位置する川手町に住んでいる。社会福祉協議会稲武支所で、介護支援事業所の職員をしている。「パスまちサロン会」の会員でもある。また、稲武に来た人の紹介ガイドもしている。名古屋市で5年過ごし、それ以外は稲武で過ごしてきた。現在は両親と3人暮らしである。自家用車としてワンボックス1台、軽トラックを1台所有しているが、現在運転するのはFだけである。かつて父親も運転していたが、病気をしてから辞めさせたそうである。母親はもともと乗らない。

職場や買い物には自家用車を使っており、バスは料金が安い、時間が限られているなどの理由から使用しない。

仕事は8時半から17時15分までだが、時間通りには帰れない。残業も必要だが家庭のこともありジレンマを抱えている。18時には職場を出て、19時に夕食を済ませ、就寝は23時から24時の間である。

休日は、1週間分の買い物をしたり、稲武では買えない物を買に行ったりする。買い物は恵那市、そして時々豊田市街地へ出る程度である。インターネットでは買い物はしない。

インタビュー前日、たまたまAの人形浄瑠璃を能楽堂までバスを使って観に行くというツアーがあり、20人ほどと一緒にFも参加した。往路は、まずおいでんバスで足助まで、そして足助から名鉄バスで豊田市まで行き、復路は、快速いなぶで帰ってきたが、往路が1,300円、復路が1,200円、計2,500円かかった。

車で行っちゃう方が安いですねー。まあ昨日みたいなかたちで行けば、あの一まあ皆さんとお話する時間も十分とれるので、話してれば早いし、あんまり苦痛でなく、あつもう着いちゃったね、っていう感じだったんですけど。ただ、ひとりでそれだけお金を使って行ってくる、っていうと、ちょっと考えちゃいますよね。

豊田市方面に向かうバスを利用するために、Fはまず稲武支所のあたりまで出てくる必要がある。車でいったんそこまで来てバスに乗り換える必要性があまり感じられないという。

デマンドバスのバス停は自宅近くにある。使い慣れた人は、定期的に通院に利用しているが、使い始めのきっかけがない人も少なくない。Fも前日、乗車と降車のバス停の区別がつかず、迷ったそうである。「一回クリアすれば」利用できる気持ちになるのではないかと話していた。

* * *

43歳男性のGは武節町で建設業を営んでいる。妻と3人の子供、73歳と69歳の母と同居している。中学校まで稲武で過ごしたが、高校から名古屋市で下宿し、専門学校を卒業後1年間働き、21歳の頃に稲武に戻ってきた。初代である曾祖父が製材業を創業したのち60年ほど前に土木業に変えたが、祖父が戦死したため、Gの父親が二代目、Gは三代目として継いでいる。自家用車として4台と現場に行く仕事用の車のほか、軽トラックや2トントラック、重機を所有している。

主に、稲武地域とその周辺の公共事業を担っている。だが、近年、豊田市の事業は減少傾向にあると感じている。社員の半分には社用車を提供しており、ガソリン代も上限なく出している。会社は自宅の隣であるため、朝6時半に起床しG自身は徒歩で通勤している。週に2、3日は会社の人とお酒を飲む。Gの父親の代の時には、愛知県庁で入札がある際、泊りがけで行ったという話を聞く。Gも豊田市街地などに飲みに出かけ、安いビジネスホテルに泊まることがあるという。

20数年前に社員が50人くらいいた時があり、ワンボックスやマイクロバスを何台か所有し、朝乗る人を決め、社員たちを迎えに来ながら出勤していたこともあった。現在は25人くらいであるため、そ

のようなことはしていない。愛知県と豊田市とそれぞれ協定を組んでおり、降雪時の除雪を請け負っている。153号線は国交省の管轄であり、等級の高い道路であるため、すぐに除雪をさせてくれるそうである(ただしGの会社が請け負っているわけではない)。県になると、多く降った年は年度の最後には予算がなくなり絞られてしまうこともあるそうである。そのような時、県と住民との間で板挟みになってしまい、辛い時があった。地元の人びとのなかには、ガードレールを切ったものを使って除雪機を手作りし、そのおかげで通れるようになったというようなコミュニケーションが生まれている。除雪時に道路に出ると事故車に遭遇することはあるが、地元の人よりも町場の人の人が多い印象があるという。

生活必需品はなるべく地元で購入することを心がけている。そのため、たとえばガソリンは他所では入れない。買い物には稲武商店街にある「たばこ屋」を利用している。生活用品は恵那市に買いに行くこともある。「町場のスーパーに行くといろんな物があるじゃないですか。全然興味ないのでわかりませんが、調味料でも。ああいうのを見ると喜んで、たまにはこういうところで買いたいよね、と言いますね」。恵那市には週に1回は子供の習い事のためにもよく行く。「岩村のバロー行くと稲武の人ばかりですもん。稲武の人、必ず一人か二人は会いますね」。焼酎を割るサントリーのウーロン茶はいつも恵那に行ったときに箱で買ってくる。稲武に1軒あるコンビニには、このウーロン茶がないそうである。長野県はGの母親の在所があるため、時々行く。Gの母親はよく漬物をつけるが、飯田市の野菜を購入するそうである。インターネットは仕事でもプライベートでも利用しているが、とくに手芸を趣味とする妻がAmazonを使って、よく買い物をしている。

バスはほとんど利用したことがない。「けっこう、高齢者の方もそんなに使っていないのが現状じゃないでしょうか」。快速バスには、「子どもが学校通う選択肢として1つ2つ増えてきますので、僕らの世代からしたらすごい期待を持っている」。だが、「普通の生活バスに関してはそんなに意識のなかかない」と言う。とはいえ、「バスまちサロン会」の取り組みは、「バスの利用をほっておいても、今はコミュニケーションの場としてすごく活用できている。バス利用の側面だけでなく、なんかすごくいいことであるな」ということは思いますね。

4.3 第3回調査

第3回調査は表4のような4名を対象に実施した。

表4 第3回調査(2016年12月12日)インタビューイ

	H	I	J	K
年齢	67	64	53	75
性別	男性	男性	男性	男性
職業	元自動車会社	元稲武支所	道の駅職員	元建設業
同居家族数	9	4	2	3
所有台数	6(軽トラ2台)	3(軽トラ1台)	2	3(軽トラ1台)

67歳男性のHは、生まれてからずっと小田木に住んでいる。元自動車会社勤務で、現在は、三反の田で米を作ったり畑で野菜を作ったりと農林業をおこなっているほか、13自治区の区長会長であることから、豊田市警察からの依頼で交通安全の防犯活動や年4回の安全週間の対応などをおこなっている。

父親は2年前に86歳で他界し、現在は、母、妻、長男夫婦、高校生と、安城市の専門学校に通う孫2人と同居している。風の吊り橋ができた時に「渡り初め」を経験したそうである。自家用車として、乗用車2台、軽トラック2台、息子夫婦の2台、計6台を所有している。「小田木だとか、押山だとかああいうところは、もう車でしか買い物には出られない。自転車は難しいから」と、坂道の多い地域であることを示唆する。

亡くなった父親も、86歳になるほんの数か月前まで車を運転していた。大きい車に乗っていたが、乗りにくい、小回りが利かないといった理由から、小さな軽トラックに乗り換えた。「そういうことを感じるのかなあって。そうすると、やっぱり85、6が限界か、もうちょっと前かなあと」。「そういうこと[事故:筆者補足]があれば、その、踏ん切りがつきやすいんでしょうけども。自分がある程度、その、体が動いて何かしたいと思った時に車がない」と、ジレンマを感じているようだ。

朝6時半に起き、22時から23時の間に就寝。休日は畑仕事はほとんどで、買い物は妻が週に2、3回する。インターネットでも買い物をし、生協や商工会のサービスも利用している。現役時代は飲んだら泊まるしかなかったが、現在は飲むとしたら稲武近辺で飲み、妻が送迎してくれる。

退職前は、片道42kmの距離を42年間、自家用車で通勤していた。「稲武は通勤できる範囲」だと言う。ただし、渋滞で混まない時間に行くよう心がけをして早めに出ていた。また、「冬の凍結、雪があるときは一番厳しかった」。現在、買い物や病院にも車で行

く。足助に行くことが多い。岐阜県や長野県に出る機会はよっぽどないが、市街地には現在の行政の仕事の関係で週に2回ほど通っている。車の性能が良くなったことから、40年前と比べると、10分～15分ほど短縮されたという。

バスは利用しない。近くに買い物に行くにしても、「時間の便数から見ると半日がかりとかね。んで、やはり車だともう30分くらいで用が足せて後からいろいろできるということになると、うーん、どうしても車使っちゃうというかたちになりますねえ」。

お墓は、Dと同様に、家の近くに下ろした。5年前は道がなく車で行けなかった。普通のことで移動許可が出ない。個人的な希望は通らない。かなり難儀したそうである。

* * *

64歳男性のIは、生まれてから現在まで押山に住んでいる。高校の3年間は安城市の寮に住んでいた。家族は、両親と妻の4人で、子供3人のうち2人は嫁いで千葉県と岐阜県におり、もう1人は京都府に住んでいる。孫も5人いる。父親は稲武のグループホームに2年くらいいたが、広瀬にある特養に空きができたため、10月から移ったばかりである。母親はもともと免許を持っておらず、家族の車に同乗したり、デマンドバスを利用したりしている。妻は免許を持っており、自家用車は普通乗用車2台と軽トラック1台を所有しているが、Iが乗用車と軽トラックを利用している。

定年退職前は、稲武町役場に勤務していたが、2005(平成17)年の豊田市への編入以降、豊田市役所職員として稲武支所に勤めていた。退職後は特別任用職員として勤務していたが、3年目に押山自治区の区長を依頼された。市職員と区長とを兼任できないという規定があったため、支所を辞め、区長職に専念することになった。現在は、稲武交流館で、週に2、3日、17時から21時半までの間に管理業務をおこなっている。現在2年目だが、5年間勤めたいと考えている。休日は間伐事業などの森づくりをおこなったり、田畑の作業や稲武カントリーでゴルフをしたりする。

朝は7時に起き、夜は24時くらいに寝る。役所に勤めていたときは弁当だったが、現在は昼にいったん家に帰って昼食をとるのが習慣である。

買い物は岩村のバロー。Iの自宅からは25分で行

け、足助に行くよりも近い。また、恵那市中心地にはユニクロやエイデンもあり、食事するところもあるため便利であるという。豊田市街地は、「あっち行ったりこっち行ったり、ちょっと離れているもんですから、ちょっと利用しにくい部分もある」ため、月に1、2回出る程度である。大野瀬のなかでも根羽寄りの人は飯田市に行くこともあるかもしれないとIは話したが、ちなみにIの家から足助までは40～50分かかるとのことである。

インターネットはあまり利用しないが、友人がAmazonを使って買い物をしている。Iも「やっぱり必要なと思いますね、とくにお年寄りなんかはね」。商工会の配達便は、Iの母親も利用しており、利用者が増えつつあるという実感があるようである。

I自身は上矢作病院への通院が主であるが、足助病院に通う人や、重い病気の場合には厚生病院に行く人もいる。軽い病気なら地元の医院で事足りる。

* * *

53歳男性のJは、道の駅で働いており、直売所の店長である。かつて洋食屋のコックをしていたが、店が閉店になり、一時的に工場勤務を経て、18年前から現職に就いた。その時から市営住宅に住んでいる。自宅から勤務地までは車で5分程度。家族は妻と子供2人の4人であるが、24歳の息子は会社の寮に住んでおり、21歳の娘はJの母親の住む岡崎で同居している。子供たちは2人とも、岡崎の実家から高校に通っていた。自家用車は2台。妻は、片道20分から25分ほどの距離を車を走らせ、設楽町にある関谷醸造で勤務している。そこは日本酒をつくっている会社であり、夏場は休みが多いが、冬場は忙しいという。

6時に起床し、7時には家を出る。直売所は平日17時まで、土日は18時までであるが、J自身の仕事は17時から17時半の間に終わる。弁当を持参し、昼休みも対応できるよう職場で待機している。入浴施設の方は、20時が最終受付で、21時に閉館。そこから職員とパートは掃除などをし、パートは22時くらいに、職員は22時半～23時くらいに退社する。週末は遅くまで客がいることがある。

パートから社員になるケースが多い。みんな稲武の人ばかりであるが、オリンピックの年に開催されるどんぐり運動会や田植えのような行事の時や(繁忙期と重なることもある)子供や孫が帰ってくる時、

一斉に休みを取りたがり大変だと言う。「前からおる人たちはね、やっぱりね、出してあげないかんなど思う」。「都会じゃサービス業入ったら、土日なんか全然休まんと思うけど。田舎ならはだね、そういうのね」。

休日には、友達とイオンに行くなどしている。岡崎で飲み会が多いが、実家があるため、泊まってくる。岡崎には月に数回行くという。「岡崎に実家があるなら、いずれ岡崎に帰ってしまうのでは？」という筆者の問いかけに対し、Jは次のように答えた。

うーん、悩ましいんだけどね。すごく悩ましいんだけど、好きなんです。要はこの辺の、夏、熱くないし、で、寒い。僕、割と強いんですよ。そんな寒くても気にならないので。こういうところは自然環境もいいしね。空気はいいし、食べ物はうまいし。そううるさくもないし。で、また、お付き合いがいろいろ大変とか言っただけで、そうたいしたことはないもんね。掃除したり、組長がちょっと回ってくるくらいだもん、町場行っても一緒のことだもんで。

豊田市街地には割と行くようになった。岐阜県岩村のバローにも行く。長野県には仕事では行くことがあるが、プライベートではたまに行く程度である。インターネットで買い物をすることもあり、妻が服や化粧品などを購入している。

岡崎に住む母は 80 歳で運転しているが、免許の更新を辞めようかと言っている。高齢者になって運転するのは危ないが、社会が運転しなくてもよい環境になっていない。

自家用車は 2 台。雪道の運転は怖い時もあるが、地元の人びとはみんな冷静である。だから、むしろ外から来た人にぶつけられることが多いという。また、雪よりも動物が心配だという。猪はぶつかってこないが、鹿は逃げないで止まったり、ライトを照らされると出てきてしまったりする。鹿にぶつかるのと車がぐしゃぐしゃになり、「60 超えとったら、ほぼ 3、40 万円コースか廃車だね」。J の会社でも、この 2、3 か月で 2、3 人が鹿にぶつかったそうである。1 年で 2 回ぶつかる人もいるそうである。だから、高級車に乗る人が少ない。

職場には車で通っており、買い物も病院も車である。「もう 100% 自家用車だよ」。バスに関しては、年に数回、飲み会があるときに「おいでんバスたま

には使わないかんよね」とか言って使ううちゅうぐらいかなあ」。

* * *

75 歳男性の K は、かつて建設会社を 10 年ほど経営しており、その後、建設会社に勤務していた。現在は無職だが、生活交通利用推進委員会の会長を務めている。稲武の小田木町生まれで、27 歳の時に養子で稲武町に来た。

稲武地区には現在 15 代目、16 代目という家も多いが、K の家の本家初代は、江戸時代に岐阜県中津川から稲武に来て、現在 9 代目である (6 代目が稲武では有名)。

K の家族は妻と息子 2 人だが、うち 1 人は名古屋で暮らしている。自家用車は、普通乗用車が 2 台、軽トラックが 1 台で計 3 台である。冬場、妻は乗らないそうである。妻は身体障がい者手帳を取得していることからタクシー券 20,000 円分をもらっている。だが、ほとんど使わないという。

10 年ほど前までは、買い物は稲武でしていた。現在、足助と岐阜県岩村に買い物に行くが、岩村の方が高低差がなく行きやすいそうである。市街地にはドン・キホーテなどに行く。K は車で出向くが、ひとり暮らしの高齢者のほとんどはバスを使っているようである。長野県に行くことはほとんどない。K はインターネットを利用するが、調べものをする程度で、買い物をするのではない。商工会の配達便も使ったことはないという。

5 地域の諸問題

前章における、生活の様子について概観したインタビュー結果からは、自家用車はほぼ 1 人に 1 台という状況で利用されていることがわかった。多くの家庭が軽トラックを所有していることも分かった、また、買い物先としては、岐阜県恵那市という声が多く聞かれ、生活圏が行政区画とは別に形成されており、場合によってはいまだ豊田市の一部という意識すらしないような様子も見られた。

「秘境に近いよね」(J)、「いつも稲武は高速道路や自動車道のへこみのようなところ」(I) といった悲観的な声も聞かれたものの、インタビューーたちは皆一様に例外なく、稲武地区に愛着を持っていた。そして、皆一様に例外なく、交通に対する不満と不安を抱えていることも明らかになった。

本章では、そうした多くの住民から聞かれた諸問題を、道路、公共交通、少子高齢化と人口減少、買い物とに分け、見解を整理したい。

5.1 道路

稲武は標高が高く夏場は過ごしやすいが冬場は寒い。当然、道路の降雪や凍結は自家用車が一人に一台という状況のなかでは大きな問題の一つである。「雪は、年間5、6回は覚悟しなければならない」(H)し、「12月の声を聞くか聞かないかという時にみんなスタッドレスに替える。12月に雪がちらつくと、みんなびびって」(J)という。たしかに、11月の時点ですでにスタッドレスに履き替えていた人も多かった。

稲武を東西に走る153号線と南北に走る257号線は、ともに国道であるが、153号線は「国土交通省の管轄で等級の高い道路」(C)である。したがって、たとえば降雪時には、「153号線のメイン道路は除雪作業をしてくれるのに、257号線は何度電話でお願いしてもまったくしてくれない」(D)といったことが生じる。だが、除雪しないと、雪が溶けて凍結してしまう。私道と異なり、国道には凍結防止剤を撒くことができるが、塩化カルシウムの融雪剤を撒くと、ホイールが錆びてしまう。また、水浸し、泥だらけになるため、除雪作業を好む人が多い(E)。住民が自宅前から雪を道路に退け、その雪が凍結することも少なくないが、Gが重機で退けてくれることもあるそうである(F)。

愛知県名古屋市から長野県塩尻市にまで抜ける153号線は、猿投グリーンロードの出入口である力石IC、足助地区を通り伊勢神トンネルを通っているが、年に1、2回、150ミリを超える雨が降ると雨量規制がかかり通行止めになる。迂回路もあるのだが「危ないので教えてくれない」(E)。

道路法第46条第3項などの規定により、長大トンネルはガスなどの危険物を積載する車両が通れないことになっているが、岐阜県にある恵那山トンネルはこれに相当する。したがって、恵那山トンネルを通れない危険物積載車両の多くが、代替道路として飯田からこの153号線を利用してくる。そうした車両がときどき事故でひっくり返ることがあり、川に落ちたこともあるそうである。3日間ほど、地域一帯で火を使えないということがあった(E)。

また、153号線にある現在の伊勢神トンネルは低いため、大型トラックがすれ違う時に、トンネルの

上部で火花を散らすことがある(E)。その対策として、トンネル内に「大型車進入中」の電光掲示板があり注意を促す工夫もされている。それでも、危険なことには変わりはなく、上部が擦れるのを避けようと車線をはみ出してくるトラックもある。また、大きな旅行会社はこの道を外してツアーを組むという話も出た。「名古屋から信州に抜ける道であり、集客できるチャンスがあるのに、整備ができていない」(G)。

だが、伊勢神トンネルは、2012(平成24)年度より事業期間10年の計画で改良工事がおこなわれている。完成後は、足助までの道のりが5分程度短縮されるのではないかと期待されている。しかし、「もっと通行量が増えることが予測される。スピードを出すだろうし」(H)。

いっぽう、国道257号線の方も、岐阜県側では下呂の方に抜ける道路が整備されている(I)。ただ、いずれも歩行者を見かけることはほとんどない。「歩道は国道のアクセサリ」(B)という声も聞かれた。

歩道については、ほしいところはない、という意見があった。数年前に、バス通学をしていた小学2年生が亡くなる事故があった。その事故を機に、簡易的な「歩道的なもの」を作ってもらったそうである。しかし、中学校に行く道にも、車の通行量が多いにもかかわらず歩道がない箇所がある。毎年、危険な場所調査のなかでこの箇所について要望を提出していても、何も変わらないと感じていると語ったのはGだった。また、Bも「使う人が使いやすくなるように歩道を整備してほしい」と話していた。

生活道路は、旧稲武町時代に、各家庭まで町道を入れるという目標が実現されており、普通車であればどの家庭にも行けるようになっている。そのため、福祉車両なども入りやすく、その点の利便性は高いという(I)。また、市街地や香嵐溪に比べると稲武地区は事故が少なく、地区外の人が起こすケースの方がほとんどであると言う。

猿投グリーンロードや足助バイパスを延長してくれば、あるいは、リニア開通とともに「三遠南信道路」が整備されれば、など、未来に期待を寄せる声も聞かれた(B)。

5.2 公共交通

かつて稲武に最も近い鉄道として、豊橋鉄道が運行する田口線が走っていた。愛知県新城市にある、現在のJR飯田線の本長篠駅で分岐していた。三河

田口駅は、稲武から車で 40 分くらいの距離にあったという (B)。しかし、1968 (昭和 43) 年に廃止になっている。この鉄道の存在を知っているひとはほとんどいなかった。語り継がれていないということは、それほど重要視されていなかったということだろうか。

現在、稲武地区の公共交通機関として 4 種類のバスが運行されている。豊田市、名古屋鉄道、豊栄交通という 3 団体が、ここでのバスの運行に関わっていることも、乗り換えや料金の問題を引き起こしている一因であると考えられるインタビューもいた (B)。

稲武を走っているバスは、「昼間は空気を運んでいる」(B、E) などと揶揄されるように利用者が少ない。利用者を増やそうと、A、C、F らが「バスまちサロン会」として活動をしている。

ここでは、2.3 に記した 4 種類の公共バスそれぞれについて、住民の見解をまとめておきたい。

① どんぐりバス

バス停をめぐって運行するバスではなく、みんなが行くような病院や店舗を回ってほしいという声があった (B)。

② おいでんバス

稲武・足助線の足助発の最終便は、平日が 21:26、土日祝が 20:26 である。豊田市から矢並線で足助まで来て乗り換えると、豊田市発の最終便は、平日が 20:38 (足助に 21:24 着)、土日祝が 19:38 (足助に 20:24 着) に乗らなければならない。豊田市で忘年会、新年会と飲んできても 20 時台のバスでなければ帰れず、しかも運行時間は 2 時間弱となると、なかなか利用しづらい。

なお、稲武・足助線の稲武発の最終便も 20 時台である、そのため、毎年夏に開催される「稲武祭り」の花火が 21 時に終わるのに、その前にバスが発車してしまうため使ってもらえないという指摘があった (E)。そもそも、このバスには、運行の条件として、「公共交通機関を使いましょう」、「こういうイベントにはぜひどこどこバス停までお越しくください」などといった内容のポスターを掲示しなければならないが、稲武地区の観光自慢の一つであるこの花火を紹介できないという矛盾を抱えているそうである。

③ 快速いなぶ

「快速いなぶ」は、地元出身の市議会議員が中心になって、豊田市街地に通う学生たちのために直通バスを出してほしいと市に対して要望を出したことから、試験的な運行が始まった。ただし、赤字が見

込まれたため、稲武の自治区や財産区から、年間数百万円に上る経費を負担しているという (I、K)。だが、片道 1,200 円と決して安くはない。なぜか足助地区には停まらない、という声もあった。

「快速いなぶ」の定期券を持っているのは「5 人程度」(B) で、うち高校生は 2、3 人 (K) だという。まさに通勤・通学のためのバスで、表 1 のように、平日、稲武から豊田市に向かうには、朝なら 5 時台か 6 時台、夕方なら 15 時台か 17 時台しかない。また、豊田市から稲武への最終便は 19 時発である。

④ 予約バス

F が、福祉祭りにおける寸劇のなかで予約バス、バス停が増えたなどの情報提供をしていると語っていた。

たとえば、この中心部バス停で降ろしてもらっても、今度はそこから目的のお店屋さんとかそこまで移動するのに、高齢者の歩きだとなかなか大変ですね。買ったものを自分で持っていないといけないし。そういう小回りがきかない部分があるもんだから。

ところが、そもそもバス停まで行くことが困難な高齢者もいる。そのため、個人宅まで行ってあげばという声があがった。「それをなんとかやってあげんことには。将来、最後の自分の、終の棲家っていうのかさあ、最後の、ここで、うちで住んで、もうこれで終わりだなんていう人生を描けんもんね」(J)。

また、前日の 17 時までに予約しなければならないという点、週 3 日のみの運行という点にも不満を感じている人が少なからずいた。

そんななか、下山地区のデマンドバスを参考にしたらいいのではないかという意見があった (K)。下山のデマンドバスは 2 台だが、人口 4,000 人ほどをうまくカバーできているという。乗車の 1 時間前まで予約可能で、毎日運行している。タクシーに近いかたちで利用できる。K は、「現在の稲武のどんぐりバスは中途半端」であると語る。そして、どんぐりバスをいっそのこと止めて、すべてデマンドバスにしたらどうかと提案していた。

ほかにも、八草や藤が丘までの直通バスが欲しいという声もあった (E)。実際に、稲武にある旅館「岡田屋」は、豊田市だけでなく、藤が丘まで送迎のバスがあるそうである。しかし、結局、長距離になる

ので運転手が代えられないなどといった理由で困難であることも、住人は分かっている。バスを増やすのは赤字で、全学年で1人減ると利用率が下がるというほど左右されることも住民はちゃんと知っている (F)。

ところで、中央新幹線 (リニア新幹線) 開通に期待を寄せる声も多く聞かれた。

現在は、東京や大阪に出るときには、「本郷くらいまで車で行き、駐車してそこから名古屋市営地下鉄東山線で名古屋駅に出る」(J) という人もいて、名古屋駅まで出るのに2時間以上かけてそれから新幹線に乗らなければならない。しかし、岐阜県中津川市と長野県飯田市にリニアの駅ができれば、そこまで車で40分~50分で行って乗り換えられる。稲武は、まさに豊田市の、愛知県の「玄関口」になるかもしれない。

中津川市、恵那市、豊田市の連携に期待する声も聞かれた。恵那市は、矢作川を中心にそれぞれの町村自治体が集まりさまざまなイベントをおこなう共働意識が働く地域であるため、連携しやすいのではないかと (I)。

しかし、アクセスが良くなることで、ストローク現象が起こる可能性を指摘する人もいた。「大阪と東京に全部いっちゃうんだらうと思う」(J)。

トヨタ自動車のためだけでなく、中山間地域の人びとを含む住民の生活のための乗り物として機能してほしいものである。

5.3 少子高齢化と人口減少

高齢化率が45%以上で自家用車に依存している稲武地区では、高齢ドライバーの問題についても意識が高い。自身も高齢者であるHは、「自分は大丈夫だろうと思う人が、自分を含めて大部分(笑)。だから、60代の人はずう思っているでしょうけども、70代になった時にどういうふうに意識が変えられるか」と語る。

また、Dのように高齢の家族に免許返納を勧められないでいたり、「近所に住んでいる100歳の男性は、運転はしていないが免許の更新だけはしている」(K) という知人がいたり、周囲も、この問題を意識しつつも具体的なアクションが興せないままであるケースが多い。

Fは、中山間地の事業所の勉強会で、高齢者の交通事故や運転について話し合う機会があった。「訪問するたびに四角い車が丸くなっていく」。免許証を取

り上げるのは簡単だが、取り上げて困ることをどうやって支援できるのか、高齢者にとっては免許証を持っているのがプライドや自信につながっているところもあると言う。その代替手段としてバスを考えた場合、これまでバスに乗ったことがない人が多く、ある程度年齢が進んでからすぐ切り替えをするというのも難しいという。

実際に運転を辞めることになるのは、大病を患ったり、入院生活になったりといった、やむを得ない事情が生じた場合であるという声も聞かれた (C)。

運転できる場所を制限したという実例もある。どんぐり横丁では、地元の人がつくった野菜も販売されており、以前は、現在休憩用のテントとベンチのあるところまで、搬入のために車を入れても良いことになっていた。しかし、高齢ドライバーが、誘導していたJや客を轆きそうになったり、テントに当たったりといった出来事が起きたため、そのエリアは車で入れないようにしたそうである。現在は、駐車場から台車に積んで持ってきてもらうようになっている。ある高齢ドライバーに声をかけた時のことを、Jはこう振り返る。

「まあやめときー、何々さん」って言ったはいけど、ああ、この人の野菜はもう二度と出てこないんだあとかさ。会社で野菜を取りに行く取組みを始めないといけなかなあ。

高齢者が運転をしなくなることで問題視されるのは、買い物や通院のための手段を失うことだけではない。出かけなくなることによる孤立の問題がある。Fが勤務する福祉センターでは、高齢者等が出かける場所づくり、たとえば、子どもたちと高齢者等が特技を披露したりしながら多世代が交流できる居場所づくりを考えている。そのために、高齢者世帯が利用しやすいようにデマンドバスのバス停を作ってもらい、なんとかバスを使って福祉センターまで来て、というかたちにし、閉じこもりとそれに伴う機能低下を予防したいという。

このように、免許返納後の代替手段としてのバス利用とは別に、興味深い案が挙がった。電動車両「シニアカー」の利用である。これは免許不要で、充電式のバッテリーで動く乗り物である。時速5km程度しか出ない。ただ、歩くことが困難な人がこれに乗って、バス停まで行く、ゴミ出しに行く、稲武内の病院に行く、買い物をするなどには十分役立つの

ではないかという意見があった (B)。

しかし、この乗り物に対しては良いイメージがない。歩けなくなった高齢者がどうしようもなく乗るといったイメージがあるようで、これに乗るくらいなら歩く、恥ずかしいという声も聞かれた。「もう少し、年齢の低い人が乗ってまっせーみたいな明るいイメージに変わったら、名前から若者の感じにしたらいいのではないか」(J) という意見もあった。

また、性能上の問題も指摘された。いかんせん時速 5 km では遅いため、もう少し時速が出せればという意見である (B)。また、平坦なところはいいが、上り坂下り坂が多いところでは、動力がどれだけもつかを心配する声もあがった (H)。これらの問題がクリアされれば、「足」として考えてもいいかな、という住民もいる。

このシニアカーが介護サービスの範囲で利用できるのは要介護 2 以上であるが、その範囲で利用すれば、メンテナンスや故障時の出費はかからない。溝に落ちたなどの小さな事故はあるようだが、自動車よりも大事故にはならないのではないかという意見もあった (F)。

豊田市には、障がい者支援として外出支援サービスがあるが、利用には身体状況等条件があり、それをクリアしないと利用許可が下りない、と F が教えてくれた。要介護度 4、5 や下肢障がいがあり歩行困難で車イスが必要な方など、車イスのまま乗降できる車両を要する場合でないと利用できないそうである。しかも、通院等に限られ、買い物目的は不可である。だが、要介護 4 と 5、障がい者を対象に理美容店の出張費用の助成制度がある。また、理美容店が独自に送迎のサービスをしているところもある。

稲武には、冬の間、生活困難である人が短期的に生活し暖かくなったら自宅に戻る「生活支援ハウス」がある。おおむね 65 歳以上のひとり暮らしの高齢者世帯が入居対象である。短期入居が理想だが、一定条件を満たした入居理由等により、長期化する傾向にある。このような現状を鑑み、高齢者によるシェアハウスを構想している住民もいた (B)。

また、在宅療養に欠かすことのできない訪問看護の事業所は、足助病院や恵那市の上矢作病院にある。訪問看護の 1 事業所は、月曜日から金曜日の間、支所の一室を拠点として利用者のところに行っている。

いっぽう、子どもを取り巻く社会環境はどのようになっているだろうか。現在、稲武地区にあるこども園、小学校、中学校は 1 校 (園) ずつで、すべて

1 学年 1 クラスである。1 学年あたり 10 数人という現状である。そのいっぽうで、商工会の青年部の仲間を見渡しても、子沢山な人が多いという声も聞かれた (G)。つまり、稲武は子育て世代が少ないものの、子育てしやすい環境であると言えよう。

稲武の子どもは、こども園から中学校まで少人数で同じ顔ぶれで育つが、高校に行くと急に人が増え知らない人たちとの接触が生じる。このことに対しては否定的な見方もあれば肯定的な見方もあった。

たとえば A は「和気あいあいとずっといるのに、突然そんな大海にねえ」と心配する。また、学力をつけると都会に行ってしまうという意見もあった。

逆に、教育としては少人数の方がうまくいくのであり、教員もこうした流れを良いと思っているのではないかという意見もあった (H)。

また、J はこのように語っていた。

いつも言うんだけど。クラスの人数が少ない加減で、子どもがさ、絶対にやらないかんじゃない、いろんなことを。あの、こうやって隠れとると、知らん間に行事が終わっていくわけじゃなくて必ず入らないかんし。何か、長だった副だったりやらかなんし。で、お祭りだったりすると上下関係で、上の人と仲良く喋ったり下の人の面倒見るっちゃうことも、[町場では] あんまりないと思うので。そういう意味で、子どもたちもすごく、これからの人生、生きてくうえでは非常に大切なものを学んだというように、良かったと思ってる。本人はどうか知らないけど。

稲武で育ち、高校や大学では地区外に出たものの、立派に成長して稲武に帰ってくる人ももちろんいる。そうした事例やロールモデルを見れば、稲武で子育てをする人、あるいは考えている人に安心感をもたらすことができるかもしれない。

こうした子育て世代を含め、新規流入者に対する稲武特有の施策は、ない。豊田市に合併されてから、補助や支援の仕方が豊田市内は一律になったからである。H は、こうした事由が流入者を呼び込みにくい一因であると考えている。

「U ターンが望めないから、I ターンで」(I) という声も聞かれるなか、流入者にとって必要な住まいの一手段として、空き家は重要である。稲武では、その情報がほとんど出ていない。だが、「実際にはあ

る」という声も多く聞かれた。貸したがない理由としては、先祖の家だから他の人に住ませたくない、仏壇の存在、夏場に別荘として使いたい、子供のために残しておきたい、などが考えられるという。「結局、帰ってこないと思うんだけどね。だったら地域のために貸せよって言いたいんだけど」(A)という人もいた。

各地区からの定住委員が1名ずつ配置されている定住促進協議会があり、年に5、6回の会議をし、空き家をバンク登録したり、定住策を話し合ったりしている。なかなか貸したがない人が多いなか、それでも年に3件くらいは契約が成立する。岐阜県の岩村や中津川に勤めに行く人もいるそうである。

5.4 買い物

稲武の方々の買い物手段として主だったものは、地元で直接購入するほか、「配達便」を利用するケース、岐阜県恵那市や長野県飯田市に出かけるケース、生協を利用するケース、インターネット通販を利用するケースなどが挙げられた。稲武地区と一言と言っても、足助寄りの小田木、長野寄りの大野瀬や野入とでは、買い物に行く先が異なっていた。また、猿投グリーンロードに乗って、長久手にできたイオンに買い物に行く可能性について言及するインタビューもいた(J)。

商工会の「配達便」は、商店街の店舗の閉店を食い止めようとする試みの一つである。インタビュー日近くの11月末にも食品店が一軒廃業していた。近所に住んでいた人の多くは、そのお店頼りだったという(F)。醤油、砂糖、味噌などの重いもの、使い慣れている物だけでも「配達便」利用の声かけをしているFは、次のように話していた。

それも予約バスと一緒になんですけど、慣れた人はどんどん使えるんですよ。で、ちょっと使い方がまだ慣れない方は、やっぱり商品が分かってないと頼めないとか、実際に見て買いたいという気持ちもありますし。電話一本でどういうふうにならば頼んだらいいんだろうみたいな。

「地元の利益」(F)を意識して、積極的に利用する住民もいる。ただ、そうした目的と意義は分かっていても、生協の共同購入やインターネットを利用している人も少なくない。全国的にも、「出かけなくても済むサービスは増えている」(F)し、「若い人

の好む服のお店が少ない」(C)という声も聞かれた。また、「自分で見て、買い物って楽しいじゃん。これが美味しそうだなとか喋って買うのが楽しいわけで。うーん、とか思うわけだよ。」(J)という意見もあった。

買い物は、何かのついでに為されることも多い。足助病院の帰り、街中で遊んだ帰りに、足助の「パレット」で買い物をして帰ってくるという人もすごく多いという(J)。

買い物のついでにガソリンを入れてくる人も少なくない。稲武にはガソリンスタンドが2軒あるが、市街地と比べると、1リットルあたり10~20円高い。また、筆者も目にしたが、ガソリンスタンドに「明日定休日」の看板が立っているのを何度か見たことがある。車のガソリンはもちろんのこと、冬場は灯油が欠かせないこの地域ならではの光景であろう。

なお、稲武にはコンビニ(調査時は「サークルK」、現在は「ファミリーマート」)が1軒ある。「いま一番稲武で元気な店はサークルK」(K)だという。だが、セブンイレブンが長野県の飯田、岐阜県の岩村にできたため、次は稲武にできるのではないかという噂もあるようである。しかし、「コンビニは一軒でもいい。これ以上あったら商店街が潰れる」(C)という人もいる。

足助、小原、下山、藤岡などの地区と比べると、稲武は食事ができるところが多いようである(F)。Gいわく、商店街にある飲食店「つたや」のご主人は、青年部の企画にいのいちばんに参加するという。ブルーベリーのいなり寿司や小澤商店が作っているゴボウを練りこんだ珍しいうどんなどをすぐにメニューにし、提供してくれる。また、お酒を飲めるところも5、6軒あり、スナックは2、3軒ある(E)。運転代行はやっていないが、無料で送迎をしてくれる。

このように、住民と同様、各種店舗もまたさまざまに工夫をしていることが分かる。

5.5 その他の諸問題—冬場のトラブル、観光地としてのジレンマ

Jがインタビューで語った猪や鹿などの動物が関わる事故も中山間地域ならではの問題だが、ここではそれ以外に住民からきくことのできた、寒冷地、観光地としての稲武の抱える問題に触れておきたい。

冬場、暖を取ることが欠かせない稲武では、石油ストーブが重宝されていることが分かった。数年前、

大雪によって木が倒れ、電線が切れてしまったことがあるそうである。そのとき、F の自宅には電気を使用するガスファンヒーターとエアコンしかなく、急ぎよ、名古屋にいる親類から、石油ストーブを買って運んでもらったという。これを機に、石油ストーブの重要性が意識されるようになったという話は E から聞くことができた。

なお、炭こたつを使用している住民が、停電で暖の取れない方を自宅に招き暖めあったという。緊急時に、このように声かけをして対応する、住民同士の助け合いもおこなわれている。

稲武の人びとは、観光客の流入も期待しているものの、「商売っ気があまりないように見える」(J) という声も聞かれた。道の駅の直売所で高い値段をつけると非難されることもあるそうで、また、稲武にある愛知県農業総合試験場で開発された「ミネアサヒ」(米) も「夢とろろ」(自然薯) も、今では下山や旭の名産品になっている。

とはいえ、観光客の流入を期待する人も少なくない。たとえば、稲武には 50 年ほど前から名古屋市の教育センターがあり、毎年、名古屋市の子どもたちが校外学習で訪れる。「稲武に楽しい思い出がある人も少なくない。そういう結びつきを活かせないか」(K) という声もあがった。

また、G は道の駅で観光客を対象にアンケートをとったことがある。「何かあると思って来たが、思ったより何もない」という回答があったそうである。何もないわけではないのだが、観光スポット同士が離れているため、歩いて移動するには少し遠い。そこで、観光スポットをつなげる意味で、COMS の導入に期待を寄せていたそうである。

しかし、COMS に対しては否定的な意見が多く出た。坂道の多い地形、冬場の道路凍結という稲武の自然環境に合っていないという意見のほか、スマートフォンで予約するシステムが情報弱者のことを考えていない、家族で遊びに来てもらって観光することになってしまう、普通自動車運転免許が必要であるため高齢者の免許返納後の代替手段にならない、といった意見も多く聞かれた。また、「支所に置いてあるのは見たが、置いてあるだけで何の説明もなかった」、「利用の仕方がわからない」という声もあった。少なからず、住民には「よそ者」として映ったようである。

6 住民の取り組み例——「パスまちサロン会」

2009 (平成 21) 年 2 月 1 日、インタビューの A や C が同級生 4、5 名とともに、「パスまちサロン会」を設立した。豊田市わくわく事業の助成を受け、市内在住の 8 名と社協、包括支援センターが会員である。年 2 回、新聞を発行している。

きっかけは、みんなで飲みながら話していたこと。

この辺はバスが 1 時間に 1 本ぐらいしかない。なんで、たとえば病院に来て、病院済ましてから、1 時間なり 30 分なり行くところがない。ほんで、こうゆうところを作ろうかって。で、まあバスも無くなっちゃうかもしれないんで、それじゃあバスの宣伝もしようかということで、こういうところつくったんですよ。

現在の「地域バス」も豊田市の補助金で運行されている。そのため、費用対効果を考えれば、住民が乗らなくなると豊田市が廃止してしまうのではないかという危機感がある。「うちらもバスが無くなったら困るよね」ということで、本会を設立するに至った。

「バス」ではなく「パス」なのにも理由がある。高齢者にとっては「バ」よりも「パ」の方が発音しやすいからであるという。また、「パス」の方が柔らかいイメージを与える。

設立目的は次のように掲げられている。

高齢者の外出手段はバスであるが、運行本数が少ないため、バスに乗り遅れてしまうと次のバスが来るまで長い時間待たなければいけない。この長い待ち時間を活用して、高齢者の人が交流出来る場が出来ないかと考えた。その結果、単なるバス待合所ではなく、高齢者から子どもまで誰もが交流できるサロン機能を併せもった場所を作ろうと、この趣旨に賛同したメンバーで「パスまちサロン会」を結成した。

事業目的として、「空き家等を利用したバスの待合所兼交流拠点の整備」のほか、「高齢者の閉じこもり予防とバスの利用促進」や「児童生徒のバス通学の利便性の向上」、さらに、「商店街への集客と活性化」までを盛り込んでいる。

具体的な活動内容としては、以下の通りである。

1. 商店街の空き家を修繕し、バスの待合所兼サロ

ン「ちょっとよって館」を設立。人との交流の機会を作ると共に、子供たちが気軽に立ち寄れる場とし、世代を超えた交流の拠点とする。

2. ミステリーツアー（高齢者・子供対象）によるバスの利用促進及び閉じこもりを予防する。
3. 「ちょっとよって館」での健康講座・読み聞かせ等による交流会の実施。
4. 地域行事の積極的な参加による地域との交流
5. パスマち新聞発行による宣伝。

たとえば、2の「ミステリーツアー」は誰にも行き先を教えず、人を集めてバスに乗って稲武地区およびその周辺のどこかに遊びに行くというツアーである。これには、バスに乗る習慣をつけてもらうという意図がある。ある日の高齢者対象の「ミステリーツアー」では、長野県とのほぼ県境に位置する面の木に行き風車を見学し、その後、足助消防出張所、稲武の消防署で救急車の見学などをし、食事をして帰ってきた。また別の日には、稲武に転居してきた子どもたちとその親を対象に、同じく面の木に行き、それから食事をしに行った。面の木には地域バス（どんぐりバス）のバス停があるというアピールも兼ねていた。

過疎地の地域交通が抱える問題解決、空き家利用、多世代交流の取り組みとして、この「パスマちサロン会」の活動には住民の工夫が詰め込まれている。一般に、行政からの支援が終了すると活動の縮小を余儀なくされる市民団体は少なくない。しかし、「パスマちサロン会」は資金難に直面しつつも、自主組織として活動を継続している。

自身はまだ交通弱者ではないAたちが、稲武の将来のためにこうした活動をしていることは注目すべきである。かれらのように地元を愛する気持ちは、11名のインタビュー全員からききとることができた。

地域の抱える諸問題に取り組んだりそれについて考えたりする際、これからもこの地に住み続けたいという住民たちの、「内側から」の声とその活動を理解することを忘れてはならない。

7 おわりに

筆者がIに対して「市街地にはどれくらいの頻度で……」と問いかけた際、「あ、豊田市？」と聞き直された。稲武も現在は豊田市の一部であるが、おそらく「豊田市」ではなく「稲武地区」というアイデンティティを持っているのであろう。また、生活圏

が岐阜県に広がっている住民も多かった。このように、行政区画とは異なる生活圏の形成過程をつぶさに観察していくことが、交通の問題を考える際には不可欠であると考ええる。

豊田市の一部となり住民支援制度も一律化されたいっぽうで、どこか豊田市から取り残されているようなパラドクス、また「秘境」のように他から切り離されたような面があるいっぽうで、たとえばインターネットで市場価格を調べなければならないというように、日本社会全体との密接な「つながり」を感じさせられるというパラドクス。こうした状況のなかで、諦めながらも諦めきれない住民たち。

今回のインタビューーたちは、まだ自家用車に乗ることができる自分たちのためではなく、交通弱者のために、また、自分たちが交通弱者になった時のために、さまざまに思考し実行している。それは、稲武の未来を見据えた活動である。

公共バスの存在を周知させる、とにかく一度使ってもらおうという、「パスマちサロン会」による活動は、いわば「道のための道」を拓げるためのものである。また、除雪車が来られない時にガードレールで「自家製除雪機」を作って除雪する住民や、シニアカーのイメージ向上のためにゴミ出しに利用する住民など、革新的なアイデアで稲武をよりよいまちにしようという点では「よそ者」は適わない、と思う。

Gは、こんなことを言っていた。

ほかの人たちが頑張ってくれているもんで、僕たちも続かないといけないかな。豊田市の「わくわく事業」っていうのがあるんですけど、あれでパスマちを立ち上げたり、すごい盛り上がってきた。僕らもそれに続けて言われて、僕らもわくわくを利用させてもらって、まちづくりに関していろいろやらせてもらっています。本当に、まちづくりの研究とかをやっています。

だが、行政や事業者も、何もしていないわけではない。稲武を走る公共バスに自転車を持ち込み、サイクリングを楽しんでもらおうという試み⁽⁹⁾や貨物として利用する試み⁽¹⁰⁾など、その存続を目的に、やはりさまざまにアイデアを出し実行に移している。

今回の調査における反省点としては、生活という観点からすると、すでに免許返納をした高齢者やひとり暮らしの高齢者、また、障がい者の方々の生活に関する話を聞けなかったことである。自家用車に

乗ることができなくなった人たちの声を「きく」ことは、今回の調査で知ることのできた稲武での生活や交通に関する取り組みを理解したうえで、今後取り組むべき課題として残された。また、観光という観点からすると、観光客の稲武での行動についても、量的にではなく質的に分析する必要があると思われる。

乗り物ありき、路線ありきではなく、生活の実態に即した交通の整備が必要である。COMS に対する一部のインタビューたちのある種の反発も然りであると思われる。高齢化が進む地域では、やがて高齢者の人数そのものが減り、公共交通の利用者数が減少していくという大きな流れを止めることはできないであろう。そのため、公共交通は、身体能力の低下が見られる少数の後期高齢者に特化したサービスとして再構築する必要が出てくるかもしれない。たとえば、乗降の介助だけでなく買い物袋の運搬介助をおこなう、車内で生活の困りごとなどを聞き行政機関や民間事業者につなげるといった、これまでにないサービスが有望となるかもしれないといった見方もある (谷本・細井 2012)。

おそらく、自動運転車の登場をもっとも待ち望んでいるのは、都市生活を送る人びとではなく、少子高齢化が進行し、一軒一軒が離れており、アップダウンが激しく、店舗も少ない、まさに稲武のような中山間地域の人びとであろう。高速道路などの特定状況下でのレベル 4 (高度自動運転) が実用化されつつあり、中山間地域の人びとにとっては自分たちに無関係なことのよう捉えられている節もある。だが、レベル 5 (完全自動運転) が実用化された時、稲武のような中山間地域は“逆転勝利”をつかみ取ることができるかもしれない。

注

- (1) 「いなぶまゆっこ (まゆっこクラブ)」の歴史や活動内容については、拙稿 (2015) を参照のこと。
- (2) 豊田市「こんなまち とよた」
<http://www.city.toyota.aichi.jp/shisei/profile/1004587.html> (情報取得: 2018 年 10 月 8 日)。
- (3) 道の駅は、1993 (平成 5) 年に制度創設された、地域の名物や観光資源を活かし、地域の雇用創出、経済の活性化、住民サービスの向上に貢献している販売所であり休憩所である。「どんぐりの里いなぶ」が道の駅に登録されたのは 1998 (平成 10) 年である。2015 (平成 27) 年、国土交通省は、とくにすぐれた取り組みをおこなっている道の駅を選定し、重点「道の駅」として全国で 35 か所を指定したが、「どんぐりの里いなぶ」

- もその一つに選定された。
- (4) 家造.net「稲武中学校学区 (稲武小学校)」(<https://www.iezo.net/tiikinavi/aichi/toyota/0126.html> 情報取得: 2018 年 10 月 23 日) より作成。図中の「小田木」、「川手」、「押山」、「大野瀬」の文字は、後述のインタビュー結果に関連するため筆者が加筆した。なお、武節町は道の駅の周辺、稲武町は稲武支所の周辺である。
- (5) 路線図ドットコム「豊田市東部地区バス路線図」(<https://www.rosenzu.com/brai/bra700.pdf> 情報取得: 2018 年 10 月 8 日) より作成。
- (6) 質的調査は、量的調査とは異なり少数を対象にすることから、そのサンプリングのあり方については何を明らかにしたいのかによってさまざまな立場がある。帰納的に社会的現実にはさまろうとする場合は機縁法 (雪だるま式サンプリング) という人間関係のネットワークを利用したサンプリング法が適しているという考え方もあれば (桜井 2002)、「語り手の個としての全体像」ではなく「集合的なレベルでの問題事象の全体像」を対象とする場合、限られた時間のなかでできるだけ多くのインタビューをするために人為的なセッティングは歓迎すべきことであるという立場もある (福岡 2000, 27)。本研究は主として後者に立脚している。ただし、このセッティングが対象者の偏り——常日頃から稲武地区の交通に関心を持ち、何らかの活動をしている人びとへの偏り——を生んでしまったことは否めない。
- (7) 本事業は、2016 (平成 28) 年度に愛知県より「活性化モデル商店街」として指定され、「げんき商店街推進事業費補助金」の支援を受けているもので、2020 (平成 32) 年度までの 5 年間、「商店街の生き残りをかけ、宅配事業を中心に、高齢者の買い物支援システムを推進する」という目的で実施されている。具体的には、住民が商工会に電話をかけて注文すると、商店街で販売されている商品を配達金 150 円で配達してもらえる (「愛知県公式 Web サイト」
www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/237872.pdf 情報取得: 2018 年 10 月 8 日)。
- (8) 稲武地区では明治時代にタバコの栽培が盛んで、「たばこ屋」もタバコの葉を刻む仕事を生業にしていた。だが、1904 (明治 37) 年からのタバコの製造販売は国の管理下に置かれることになり、民間業者が取り扱うことができなくなった。そのため、「たばこ屋」は食料品を販売するようになり、屋号だけが残っている (2017 年 5 月 7 日付「中日新聞」)。
- (9) 自転車は、解体もしくは折畳んだ状態で専用の袋に収納したものであれば、無料でバスに持ち込むことができる。だが、このことがあまり活かされていないとの認識から、交通政策課とツーリズムとよたが協力し、2018 (平成 30) 年 3 月に、「快速いなぶ」を利用した「サイクリングマップ」を作成し PR した (豊田市「快速いなぶへの自転車持込みを利用したサイクリングマップ」
<http://www.city.toyota.aichi.jp/kurashi/koutsu/bus/1023909.html> 情報取得: 2018 年 10 月 8 日)。
- (10) ヤマト運輸株式会社中部支社と豊栄交通株式会社とが共同し、2017 (平成 29) 年 8 月から 2018 (平成 30)

年1月までの6か月間、おいでんバス稲武・足助線を利用して、足助地区から稲武地区に宅配物を輸送する貨客混載の実証実験をおこなった(豊田市「とよたおいでんバス稲武・足助線における貨客混載事業について」

http://www.city.toyota.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/019/941/2902/2902_hokoku02.pdf
情報取得: 2018年10月8日)。

引用文献

- 土居靖範・可児紀夫編著, 2014, 『地域交通政策づくり入門——生活・福祉・教育を支える』自治体研究社.
- 福岡安則, 2000, 『聞き取りの技法——〈社会学する〉ことへの招待』創土社.
- 堀田裕子, 2015, 「『いなぶまゆっこ』の活動紹介——地域ブランドをどう生かすか」『愛知学泉大学現代マネジメント学部紀要』, 第3巻第2号, 107-114頁.
- , 2017, 「質的調査教育における社会人基礎力の育成——平成28年度愛知学泉大学学内GP研究実施概要報告」『愛知学泉大学現代マネジメント学部紀要』51-64.
- 桜井厚, 2002, 『インタビューの社会学——ライフストーリーの聞き方』せりか書房.
- 谷本圭志・細井由彦, 2012, 『過疎地域の戦略——新たな地域社会づくりの仕組みと技術』学芸出版社.

謝辞

本稿は、平成28年度愛知学泉大学学内GP研究の助成を受けて書かれたものである。本調査にあたっては、一般社団法人古橋会の古橋正光氏、インタビューを引き受けてくださった稲武地区の方々、インタビュー場所を提供してくださった飲食店の方々、飯田博学部長、平成28年度社会調査法演習(質的)受講生4名にご協力いただいた。また、校正段階で筆者の誤記を指摘してくださったインタビューイもいた。ここに謝意を表する。

末筆ながら、本報告書の完成が大変遅れたことを、協力者の皆様にお詫び申し上げたい。

(原稿受理年月日 2018年10月11日)