

徳島大学大学院 学生員 森谷 久吉
 徳島大学工学部 正員 定井 喜明
 徳島大学研究生 近藤 博士

8.1. はじめに

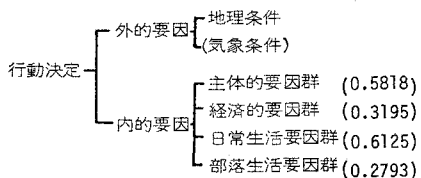
過疎を「社会の発展に伴って生じて来た社会構造の変革の一つの形態¹⁾」と考える時に、まず国民経済や政治の動向を正しく認識することが、その発生原因と対策を知る手がかりとなるものであった。しかし、今日にいたってはなお新に過疎地域の指定を見ることは、従来の過疎問題の把握が根本的に対策に結びついてはいなかったことを示すにほかならず、ここに過疎問題の再点検が必要と思われる。

本研究では、過疎現象における生活構造を当該地域における住民意識に注目して解明することをめざし、あわせて過疎対策の方向をも提示する。過疎地域のソフトな面からのアプローチは、ケーススタディ地区における左村世帯と尊家離村世帯についての住民意識調査(アンケート形式)により、分析の主眼と行動パターンに絞って、いかなる要因が行動決定に影響をおよぼすか、また、いかなる要因群が作用するかを明らかにするものである。

ケーススタディ地区を徳島県内より3町村(美馬郡一宇村、美馬郡貞光町端山地区、那賀郡木沢村)選び、昭和50年8月に実施した調査より得られた有効サンプル数は、246世帯(左村188世帯、離村58世帯)であった。

8.2. サブシステムを構成する要因群の分析

行動決定に影響すると考えられる直接的な要因を、大きく外的要因と内的要因に分け、外的要因としては山村社会を象徴する自然条件(地理・気象)を、また内的要因としてはアンケートの調査項目を対応させた。まず内的要因について住民意識の側面からの分析を試みる。親近性のあるものでグループ化する要因分析によって第1



図に示す4つの要因群が得られた。また、外的基準を行動パターンにとり4つの要因群について数量化理論Ⅱ類で判別し、最もよく判別がおこなわれた($\eta = 0.6125$ で最大)要因群として、日常生活要因群を得た。内的要因を代表する日常生活要因群について、世帯主の属性の中から特に単純集計で顕著な傾向がみられた要因について、属性別に整理しⅡ類判別をおこなった。結果を第1表に示す。これはアンケート対象者を属性で層化(2分)し、それぞれの階層に独自の個々の影響要因を知るものである。(+)印は各層におけるⅡ類のRANGE得点の上位3項目を示し、(-)印は下位2項目を表わしている。日常生活要因群

(第1表) 数量化理論Ⅱ類によるRANGE得点

要因 区分	1 生活道路	2 バスの運行	3 通信	4 医療	5 日常の煩物	6 子供の教育	7 消防防災	8 公営住宅	相関比 η	的中率 (%)
2群判別 全サンプル	0.359	+0.548	+1.000	0.310	*0.213	*0.162	0.300	+0.393	0.613	81.7
年 齢 20・30代										
40～60代	+0.512	+0.680	+1.000	0.414	*0.172	*0.204	0.254	0.339	0.567	83.8
職 業 農林業	0.394	+0.717	+1.000	+0.528	0.533	*0.110	*0.268	0.375	0.633	84.8
鉱工業・サービス業	+0.515	*0.187	+1.000	0.280	0.204	*0.035	0.421	+0.459	0.459	86.8
収 入 50万円以下	0.351	+1.000	+0.578	*0.316	0.327	*0.198	+0.688	0.520	0.784	86.2
50万円以上	+0.398	*0.167	+1.000	0.319	0.234	*0.229	+0.409	0.247	0.532	82.8
資 産 3反以下	0.318	+0.616	+1.000	0.297	0.299	*0.216	+0.393	*0.260	0.652	84.0
3反以上	+0.454	*0.240	+1.000	0.297	*0.218	0.251	+0.406	0.402	0.627	84.0
老人・病人 有	0.282	+0.633	+1.000	+0.464	*0.198	*0.165	0.245	0.403	0.664	89.1
無	+0.903	+0.685	+1.000	*0.521	0.645	*0.251	0.658	0.600	0.623	81.9

について「生活道路の整備状況」、「バスの運行状況」に注目すれば、世帯主の属性が「鉱工業・サービス業従事者で、収入が50万円以上かつ資産（農地）が3反以上ある」世帯では、生活道路について「+」、バスについては「+」がしるされ、生活道路に対する関心が行動パターンを考へるうえでバスよりも大きく影響することがわかる。同様の分析を他の要因についてもおこなうと、住民の行動決定に潜在的にかかわり合う個々の内的要因相互の関係を解きほぐすことができた。ここで、年齢区分の若年層が空白であるのは、サンプル数の片寄りによる判別問題不適当によるものである。

(第2表) RANGE 得点 (数量化理論1類)

項目	減少率	35 ₃₀	40 ₃₅	45 ₄₀	50 ₄₅	50 ₃₀
役場からの距離		*0.3203	*0.2613	0.0781	0.2468	0.2769
小学校までの距離		0.2025	0.1932	0.0278	0.1313	0.1193
国道県道に面する否か		0.0071	0.0084	0.0104	0.0406	0.0426
自動車道に面する否か		0.2520	0.0654	0.0181	0.0190	0.0354
車道までの徒歩時間		0.2145	0.0863	*0.1777	*0.2792	*0.3302
相関係数		0.5461	0.3496	0.5299	0.6929	0.7402

外的要因として挙げ上げた自然条件が行動決定にいかに関与しているかを分析した。すなわち、3町村73部落について得られた、部落人口の5年ごとの減少率(8.30-8.50)を外的基準とし、山村住民の移動パターン(転出、転居)を説明する地理的要因5項目について、数量化理論1類を用いて時系列的に解析したものを第2表に示す。「+」印は要因相互間で最も寄与率が大きく現れたものとし、「役場からの距離」の大きい部落に著しかった減少率が、最近では「自動車通行可能な道までの徒歩時間」の大きい部落にその中心が移っている。これは移動の誘因が時代とともに推移すること、「車時代」を反映した傾向は、移動パターンに寄与する地理条件の存在が無視できないこと、を示している。

8.3. システムのトータル化

さらに2つの要因群の組み合わせによる行動パターンの判別を試みた。過疎現象が2つの要因群で支配されているとしてカスプのカタストロフィ理論²⁾を援用し、とくに平常要因には日常生活要因群のⅡ類の合成変量Ⅱ(平常要因のみによる判別的な中率:81.7%)を、また分裂要因には主体的要因群のⅡ値(的中率:81.6%)を用いた。また、過疎対策として実現可能な要因についてカテゴリーランクを1ランク改善する感度分析を行なった。その結果を第3表に示すが、バス運行の改善以外は在村者に影響し、特に通信・教育への強い不満が在村者に著しい一方で、バスの運行状況への強い不満が離村の決定的要因であったことがわかる。

(第3表) 感度分析による的中率

改善要因	行動パターン別の中率(%)		的中率(%)
	離村	在村	
生活道路	83.64	87.63	86.78
バス	66.67-0	93.99	88.89
通信	100.00	36.41-0	48.68
医療	82.14	87.63	86.36
教育	87.27	85.48-0	87.14
改善前	83.93	89.25	88.43

8.4. まとめ

以上の多変量解析のほか、過疎地における実態調査、関係住民との接触などの結果から、過疎対策のソフトな面として、(1)生きがい発見のための社会教育、(2)後継者養成のための教育と施策、(3)リーダー養成のための訓練教育、(4)コミュニティ活動の育成強化が指摘される。また、解析結果にもみられた対策をふまえたハードな面からは、(1)離村者対策(バスの運行)と在村者対策(通信の整備、教育の改善)の明確化と優先順位の決定、(2)山村独自の産業である農林漁業の振興を重点対策として推進、(3)生産面における役場あるいはリーダーを中心とする作業の共同化・協同化の推進、(4)集落再編成事業の積極的な推進(地理的要因分析結果より)、(5)属性別・地理的要因を考慮したきめ細かい重点対策の推進(第1表の解析結果より)、などが指摘された。

意思決定にかかわる要因のグループ化を試みそれぞれをサブシステムとして把握する中から、離村と在村に代表される行動パターンの判別をめざした本研究の目的は、トータルシステムとしてまとめるには、まだ総括的分析と検討が不足と思われる。ここでは、個々の具体化できる対策と問題点を指摘し、今後お進み・敷化する過疎現象に対して対策を考へるうえでの参考となれば幸いである。

参考文献: 1) 安達生恒: 過疎の実態と対策, 学陽書房, 1974.

2) 定井, 森谷: 過疎問題へのカタストロフィ的アプローチ, 第30回年次学術講演会概要集.