

青森学術文化振興財団・令和 4 年度助成事業

「人口減少×新幹線」社会の再デザイン③
ポストコロナ時代の仕事づくり・働き方の研究と提言

成果報告書

あおり新幹線研究連絡会

2023 年 2 月

【この報告書について】

本書は、青森学術文化振興財団の令和4年度助成事業『人口減少×新幹線』社会の再デザイン③ポストコロナ時代の仕事づくり・働き方の研究と提言』の成果報告書である。共同研究組織「あおもり新幹線研究連絡会」による同年度の調査研究事業、および2019～2022年度にわたる調査研究活動について記述している。

同研究連絡会は2018年度、青森大学・櫛引研究室と（一財）青森地域社会研究所（現・あおもり創生パートナーズ株式会社）、青森商工会議所が中心となり発足した。

2019年度に『人口減少×新幹線』社会の再デザイン』プロジェクトに着手した。「人口減少に適応した社会の構築に向けて、新幹線の活用法および新幹線が描き直した地域社会の在り方を“再デザイン”する」ことを目標に、調査・研究と提言、議論、実践をパッケージ化した活動を目指した。

初年度は津軽半島を舞台に、北海道新幹線に接続するJR津軽線、および新幹線からの二次交通網を構成する第三セクター・青い森鉄道と津軽鉄道を調査した。2年目の2020年度は「移住・定住と新幹線」をテーマに設定していたが、新型コロナウイルス感染症（以下、COVID-19）の拡大に伴って実施を断念し、2021年度に実施した。3年目の2022年度は引き続き、「移住・定住と新幹線」を中心テーマに据え、山形県内の取り組みや金沢大学・信州大学の留学生定着事業について調査した。さらに、年度途中から地方鉄道の存廃が全国的な課題となり、初年度に取り上げたJR津軽線の存続にも焦点が当たり始めたため、当プロジェクトの総括を強く意識して追加調査を行った。この間、調査組織を再編成し、青森中央学院大学・竹内紀人研究室、弘前大学大学院地域社会研究科の工藤裕介氏が研究連絡会に加わった。

事務局を務める青森大学・櫛引研究室としては、青森学術文化振興財団の助成を受けての活動は2014年度から数えて9年目になる。また、研究連絡会としての活動は5年目を数える。地域研究の一環として、このような組織をつくり、継続的に新幹線研究を進めている事例は、管見の限り全国でも青森地域だけである。今後、延伸を控える北陸新幹線沿線や北海道新幹線沿線にもネットワークが広がりつつある。

本編で記述する諸事情、特にCOVID-19の度重なる拡大によって、事業全体としては当初想定したような体系的な展開はできなかった。ただ、一連の取り組みは日本の大きな転換点を挟んだ時期に当たり、筆者らの試行錯誤も含めて、地域の記録および地域調査活動の記録として一定の価値を持つであろう。

最後に、本事業を採択していただいた青森学術文化振興財団、調査にご協力いただいた青森県地域活力振興課、青森市、弘前市、八戸市、山形県庁、山形県米沢市、同村山市、同高島町、金沢大学、信州大学の皆さまに心より御礼申し上げます。2022年度調査の県内調査部分をご執筆いただいた工藤氏、県外調査分をご執筆いただいた竹内氏に、そして組織の改編、所属先の変更などの変化に対応しつつ、枠組みを維持して下さった研究連絡会の皆さまに、心より感謝申し上げます。（文責・櫛引素夫）

2023年2月

あおもり新幹線研究連絡会

青森商工会議所

あおもり創生パートナーズ株式会社

青森中央学院大学・竹内研究室

弘前大学大学院地域社会研究科・工藤裕介

青森大学・櫛引研究室

目次

1. 『人口減少×新幹線』社会の再デザイン」プロジェクトについて	1
1-1. 概要	1
(1) あおもり新幹線研究連絡会について	1
(2) 当プロジェクトの位置づけ	1
1-2. JR 津軽線沿線と並行在来線調査の結果（2019 年度）	1
(1) 津軽線について	1
(2) 調査の背景と概要	2
(3) 2 町アンケートの結果概要	2
★本項の参考文献	3
1-3. 移住・定住促進と新幹線（2021 年度）	4
(1) 調査の背景	4
(2) 市町村アンケート・ヒアリング結果の概要	4
★本項の参考文献	5
2. 2022 年度の調査および活動	6
2-1. 概要	6
2-2. 県内ヒアリング	6
(1) 青森県	6
(2) 青森市	7
(3) 弘前市	8
(4) 八戸市	9
★本項の参考ウェブサイト	10
2-3. 山形県調査	11
(1) 米沢駅構内のコワーキングスペース	11
(2) スタートアップステーション・ジョージ山形	11
(3) 村山市にぎわい創造活性化施設 Link MURAYAMA	12
(4) 山形県視察のまとめ	13
2-4. 金沢大学・信州大学調査	14
(1) 「かがやき・つなぐ」北陸・信州留学生就職促進プログラム	14
(2) 留学生の地元就職と北陸新幹線	14
2-5. 津軽線調査	16
(1) JR 津軽線プロジェクトの始動と展開	16
(2) デマンド型乗合タクシーの運行と大雨被害、存廃論議	17
2-6. 新幹線フォーラム	18
(1) 2021 年度までの動き	18
(2) 2022 年度のフォーラム	18
★本項の参考文献	20
3. 考察と展望	21
3-1. 当プロジェクトの意義	21
3-2. 津軽線をめぐる議論と展望	21
(1) 論点の整理	21
(2) いくつかの留意点	22
3-3. 移住・定住と新幹線	23
3-4. 県外調査の収穫	23
3-5. 転機の整備新幹線構想	24
★本章の参考文献・ウェブサイト	24
資料	25

1. 『人口減少×新幹線』社会の再デザイン」プロジェクトについて

1-1. 概要

(1) あおもり新幹線研究連絡会について

あおもり新幹線研究連絡会は2018年度に発足した。同年度、青森学術文化振興財団の助成制度に、共同研究体制による「チャレンジ枠」が創設されたことが契機となった。2014年度から「青森大学・櫛引研究室」として、新幹線をテーマに助成事業に応募していた櫛引が、一般財団法人青森地域社会研究所（当時・現あおもり創生パートナーズ株式会社）、青森商工会議所に呼び掛けて協力を得た。

(2) 当プロジェクトの位置づけ

青森学術文化振興財団の研究助成では櫛引研究室の単独応募時代、2014年度は北陸新幹線・金沢開業、2015年度の北海道新幹線・新函館北斗開業に伴う地域の変化を検証した。さらに、2016年度と2017年度にはその後の状況を検証し、成果を事業成果報告書ならびに学会報告、論文等で公表してきた。2018年度はそれまでの研究のまとめとして、九州新幹線および北陸新幹線、さらには北海道新幹線の調査を同時に実施し、新幹線がもたらした影響を、地域をまたいで検討した。

新幹線開業が地域にもたらした変化の調査は2018年度で一段落した。そこで2019年度からは3カ年で『人口減少×新幹線』社会の再デザイン」プロジェクトをスタートさせた。青森県は全国ワーストクラスの人口減少に直面しており、「人口が減っても持続可能な社会の再構築」をどう進めるか、さらには「その手段もしくは検討の端緒として新幹線をどう活用するか」を追究することを目的に設定した。

研究の枠組みを一段深めて、3カ年のテーマを①新幹線と在来線のネットワーク②新幹線と移住・定住促進③医療と新幹線と設定した。ただ、3年目のテーマに予定していた「医療と新幹線」は、2021年度に科学研究費助成制度（科研費）のテーマとして採択されたことから、COVID-19による研究活動の曲折も踏まえて、3年目は2年目のフォローアップ的な活動に切り替えた。さらには、地方鉄道の存廃をめぐる議論の高まりに対応して在来線、特にJR津軽線に再び焦点を当てることになった。

なお、2021年度までの調査の詳細は青森学術文化振興財団・平成31年度助成事業報告書「新青森駅と周辺の情報発信を核とした新幹線駅活用および市民協働の場づくりの研究・実践」および令和3年度助成事業報告書「ポストコロナ時代の移住・定住促進 および受け皿づくりの研究と提言 成果報告書」

（ともに櫛引の研究者 Researchmap : <https://researchmap.jp/motookushibiki> =2次元コード参照=に掲載）、参考文献に譲り、本報告書では津軽線に関する記述など主要部分の要約を記す。

（櫛引素夫）



1-2. JR津軽線沿線と並行在来線調査の結果（2019年度）

(1) 津軽線について

本節では2019年度の事業成果報告書から、特に津軽線に関連する部分の概要を要約、紹介する。

津軽線は1951年に青森－蟹田（外ヶ浜町）間27.0kmが開業、さらに1958年、蟹田－三厩（外ヶ浜町）間28.8kmが開通し、全線開業した（図1）。

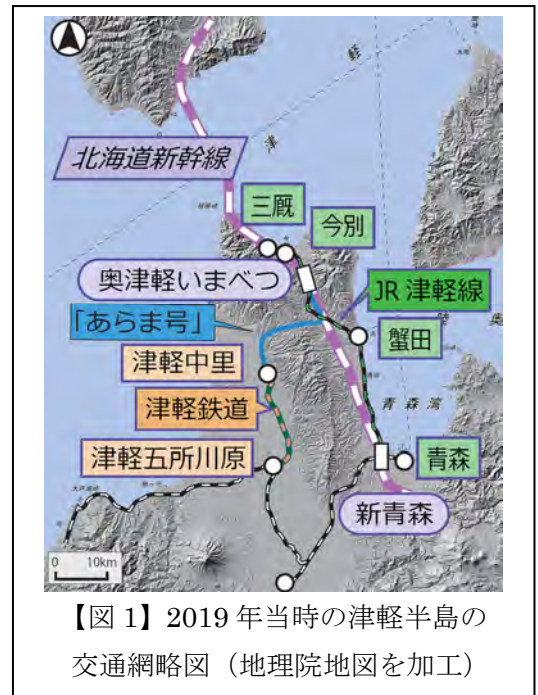
1988年の青函トンネル開業に合わせて、路線の一部が「津軽海峡線」（通称）を構成することになり、電化された。蟹田には10往復（2015年3月時点）の特急列車がすべて止まり、青森と30分弱、函館とは1時間30分前後で往来できた。しかし、2016年3月の北海道新幹線開業と同時に津軽海峡線も特急

列車もなくなった。

2020年2月現在、青森－蟹田間を普通列車が1日9往復、非電化の三厩－蟹田間はディーゼル車が1日5往復するにすぎず、利便性が高いとは言い難い。

蟹田－函館間は直接の行き来ができなくなり、乗り継ぎも極めて不便になった。蟹田から津軽線の津軽二股駅と北海道新幹線・奥津軽いまべつ駅経由で北海道新幹線に乗り継ぐには、最短で40分ほどかかり、多くの時間帯は2時間30分から4時間近くかけて、青森、新青森と2度の乗り換えを経て移動することになる。逆に北海道から蟹田へ向かう際も、ほとんどの時間帯で、やはり新青森・青森乗り換えで2時間～4時間弱を要する。にもかかわらず、沿線の状況や住民の実態は、ほとんど明らかになっていなかった。

なお、図1の「あらま号」は北海道新幹線開業時に設定された「奥津軽いまべつ駅－津軽中里駅間連絡バス」である。2020年に廃止された。



（2）調査の背景と概要

2016年3月の北海道新幹線開業によって、青森県は全国で例のない「3度目の新幹線開業」を迎えた。この間、新幹線駅を拠点に多くの施策が講じられ、さまざまな変化が生じたが、並行在来線・青い森鉄道や津軽線、さらには津軽半島を縦断する「奥津軽いまべつ駅－中里駅間連絡バス」、津軽鉄道の面的な活用については、必ずしも十分な調査や検討、提言がなされていなかった。

これらの地域は青森県内で人口減少と高齢化が加速する最前線地域であり、今後の持続可能な地域づくりに向けて、早急かつ地域の連携を伴った対策の展開が急務となっている。

そこで、青い森鉄道、津軽線、津軽鉄道とその沿線の現状と課題を調べるとともに、今後の可能性を探った。併せて、青森県と比較しやすい北陸新幹線の沿線に出向き、並行在来線4社および自治体等へのヒアリングを行った。

津軽線をめぐっては、津軽線と北海道新幹線・東北新幹線に加え、外ヶ浜、今別両町の町営バスの利用状況、買い物状況に関する調査を実施した。時期は2019年10～11月、対象は両町の全世帯とした。配布数と回収数・回収率は外ヶ浜町が2,612枚、323枚（12.4%）、今別町が1,207枚、325枚（26.9%）だった。回答を記入した人の大半は50歳以上だった。

2020年1月には公開フォーラムを開き概要を報告した。さらに、津軽線に関する報告を同年3月の日本地理学会春季学術大会で報告予定だったが、COVID-19拡大に伴い中止となった（発表自体は成立したとされ、概要が発表要旨集に掲載されている）。

（3）2町アンケートの結果概要

津軽線を「毎日のように使う」利用者はほとんどが高校生だが、該当者がいる世帯は外ヶ浜町が6.9%、今別町が1.0%と非常に少ない。一方、「月に何回か使う」人がいる世帯はそれぞれ20.3%、11.2%で、過

半が65歳以上の人だった。また、「年に何回か使う」人がある世帯は34.3%、22.1%だった。これに対し、外ヶ浜町は38.4%が、今別町は65.6%が「ほとんど使わない」と回答している。また、利用区間は青森発着がほとんどで、沿線相互の行き来は少ない。

用途は「通院」が多く、それに付随するであろう用足し、買い物が続く。通勤・通学は少なく、特に今別町は非常に少ない。また、少数ながら旅行や行楽に使っている人もいる。

津軽線に対する評価は「便利」「まあ便利」を合わせると外ヶ浜町27.1%、今別町21.3%、これに対して「多少、不便」「とても不便」を合わせると、それぞれ38.6%、26.7%だった。ただ、外ヶ浜町は22.4%、今別町は4割超が「利用していないので何とも言えない」と答えている。

津軽線を利用しない理由は「乗用車があるから」が圧倒的に多く、車の普及と人口減少による需要の縮小、ダイヤや駅までの距離による「使い勝手の悪さ」が負の循環を生んでいる様子である。

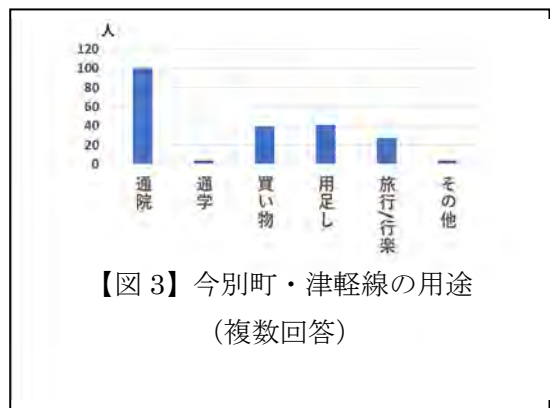
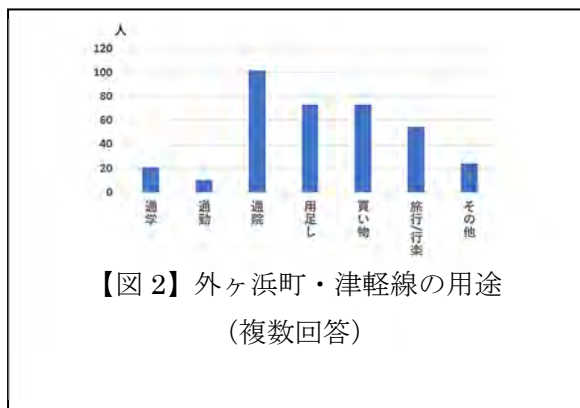
全体の記述をみると、免許返納後の交通手段に不安を訴える声も散見された。この地域の高齢化率や人口の推移をみると、何らかの形で、議論や対策を加速させる必要がある。併せて注目されたのは、「津軽線を利用しない理由」として跨線橋の昇降の困難さを挙げる人が少なくないことだった。

【表1】 外ヶ浜町・津軽線の利用頻度

	中学生	高校生	18~64歳	65歳以上	合計	
毎日のように使う	0	16	4	4	24	6.9%
月に何回か使う	0	1	15	55	71	20.3%
年に何回か使う	7	3	38	72	120	34.4%
ほとんど使わない	5	0	54	75	134	38.4%
合計	12	20	111	206	349	100.0%

【表2】 今別町・津軽線の利用頻度

	中学生	高校生	18~64歳	65歳以上	合計	割合
毎日のように使う	0	3	1	0	4	1.0%
月に何回か使う	1	0	13	29	43	11.2%
年に何回か使う	1	4	23	57	85	22.1%
ほとんど使わない	5	5	97	145	252	65.6%
合計	7	12	134	231	384	100.0%



★本項の参考文献

- ・あおもり新幹線研究連絡会 (2020) 青森学術文化振興財団・平成31年度助成事業成果報告書『人口減少×新幹線』社会の再デザイン①在来線の活用と町村部の振興
- ・楢引素夫 (2020b) 「人口減少地域における在来線・整備新幹線の利用状況と行方 -津軽半島の住民調査から-」、日本地理学会 2020年春季学術大会予稿集

(楢引素夫)

1-3. 移住・定住促進と新幹線（2021年度）

（1）調査の背景

本節では2021年度の事業成果報告書から、結果の概要を要約、紹介する。

この年度は新幹線をめぐる研究でほとんど扱われてこなかった「守りの装置・武器としての新幹線」を大きな主題とした。

整備新幹線は当初、「国土の均衡ある発展」を理念に掲げていたが、沿線が進む人口減少と高齢化を念頭に、近年は「観光振興」「交流人口拡大」などを主な効果として強調している。

「守りの装置・武器」とは、観光客などによる経済効果の創出を「攻め」の手法と位置付けた上での用語である。地域社会の人口が減り、高齢化が進んでもさまざまな仕組みを持続可能なものにつくり変えていく営みを想定している。「暮らし」をキーワードに、医療や福祉、教育などの環境・水準の維持、あるいは新たな仕組みの創造を考える装置としての「新幹線」を考えるイメージである。

具体的には、先進地・長野県における移住・定住促進と留学生を含む生業づくり、およびテレワーク等への対応状況、長野・新潟県境における地域研究・交流・ネットワークの状況、富山県におけるテレワーク対応や移住促進と多地域居住、空き家紹介ビジネスの展開、さらには鹿児島県内、特に薩摩川内市における地域おこし協力隊の受け入れと地域プロモーション、ワーケーション対応などについて調査を実施する予定だった。加えて、県内自治体・組織・キーパーソン等の調査を調査する予定だった。

つまり「新幹線」を軸として、各地でどのような移住・定住施策が実施されているかを明らかにするとともに「持続可能な暮らしの構築と維持」に新幹線がどう活用できるかを考察する予定だった。

しかし、COVID-19のため、大半の調査は実施困難になった。そこで方針を変更し、県内40市町村を対象に2021年7～8月、移住・定住施策のアンケートを実施した。併せて、特徴的な取り組みを展開している弘前、八戸、十和田の3市および新幹線駅がある七戸町にヒアリングを行った。さらに、7～10月にかけて、青森暮らしサポートセンター（県と県内40市町村が運営。認定NPO法人ふるさと回帰支援センターに委託）、全国的に移住者の人気が高い長野県飯山市などにヒアリングを実施した。

このほか、COVID-19が小康状態になった時期に、山形県の施策を視察した。「ワーケーション新幹線」をキーワードならびに軸として移住・定住促進策と移住者のネットワークづくり、地域プロモーションを複合させた施策が対象となった。

本年度の調査だけをみると、新幹線との関連性は見えづらくなったが、プロジェクト全体の構成・展開を考えると重要な年度となった。

なお、年度末までに、一般市民や市町村の移住・定住促進担当者を対象としてフォーラムや勉強会の開催を計画していたが、感染拡大により見送った。

調査結果は青森大学附属総合研究所・第23巻第2号（2022年3月刊行）に投稿した。また、東北地理学会2022年度春季学術大会（5月・東北大学）で発表した。

（2）市町村アンケート・ヒアリング結果の概要

補引ほか（2022）を参考に、アンケート結果の主なポイントを列挙すると以下のようになる。

- ・国が特別交付税措置を始めた2015年度以前に、移住・定住促進に本格着手した市町村は少数であり、大半が2015年度以降である。子育て世代や若者をターゲットにしている市町村が目立つ。
- ・施策の成果は、移住・定住施策の利用者数や関係人口・交流人口を指標としている市町村が多い。移住

者数を指標としている市町村は限定的で、移住者自体がまだ多くはないことの反映と考えられる。

- ・施策展開上の課題には、実施体制や部署間の連携、財源、人材・ノウハウを挙げる市町村が多く、次いで仕事・仕事関連の施策が目立つ。
- ・COVID-19の影響としては、イベント・フェアの中止、オンライン化への対応が最多。特に後者は、技術的な問題ではなく、「自らの市町村を知ってもらう機会の減少への対応」という意味合いがある。
- ・関連する組織への要望として最多だったのは、国・県に対する財政支援や支援制度の適用条件の緩和だった。次いで、国・県による先進事例の情報提供・共有、中間支援に関する組織・機能をめぐる対応や支援、周辺市町村や住民組織との連携が多かった。
- ・半数強の 22 市町村が、移住・定住と新幹線駅や空港の関係性に着目している。また、半数の 20 市町村が、新幹線駅・空港とのアクセスが良好と回答している。
- ・独自のサイトや SNS 活用を手掛けている市町村は 18 市町村と半数に満たない。この分野で課題を抱えていると回答した市町村も 14 市町村に上る。

次に、ヒアリングの結果に基づく考察の概要は次の通りである。

- ・八戸市は、移住対応と求職対応が組み合わさった、「仕事軸型」とでも言うべき展開が特徴的である。背景には、IT 産業をはじめとする企業群の存在があり、企業が増えた要因の一つは 2002 年の東北新幹線開業である。
- ・弘前市は、若者世代の流出を止めるのではなく「10 年以内の U ターンを促し、備える」施策を採っている。「仕事」の面ではパイが小さいものの、既に住んでいる子どもたちの教育に焦点を当て、しかも縦軸を通して「地元に住むことの意義」を考えさせ、さまざまな体験を体系化している取り組みが注目される。
- ・十和田市は、市町村の枠を超えた広域での施策やパートナーシップづくりを展開している。
- ・青森暮らしサポートセンターへのヒアリングでは、収入不足を補いつつ、地域社会における移住者の「居場所」を開拓する意味で、地域に必ず存在するはずの「小さな仕事」を探しだし、情報を集約する仕組みづくりの視点が、議論から提起された。また、移住希望者にとって仕事は最大の関心事の一つである半面、収入の水準や職種のバリエーションへの期待値は必ずしも高くない。さらに、移住希望先は青森、弘前、八戸の 3 市に偏りがちである。
- ・移住希望者および移住者に最大の割合を占める U ターン者をめぐり、全国的な状況と地元の認識にギャップが存在する可能性がある。移住の「候補者」のほとんどは U ターン者をはじめとする「地元ゆかりの人」であり、地縁や血縁など、何らかの「縁」が既に存在している「ゆかり人口」について再考し、戦略や施策を体系化する取り組みが重要である。

★本項の参考文献

- ・あおもり新幹線研究連絡会（2022）青森学術文化振興財団・令和 3 年度助成事業成果報告書『「人口減少×新幹線」社会の再デザイン②ポストコロナ時代の移住・定住促進および受け皿づくりの研究と提言』
- ・櫛引素夫・工藤裕介・竹内紀人（2022）「青森県における移住・定住施策の傾向についてー市町村アンケートとヒアリングからー」、青森大学附属総合研究所紀要、23（2）、pp.8-27

（櫛引素夫）

2. 2022 年度の調査および活動

2-1. 概要

2022 年度の主な調査および公開フォーラムの実施状況は以下の通りである。

- ・ 6 月 17 日（金）：青森県庁ヒアリング・意見交換
- ・ 7 月 8 日（金）：津軽線沿線調査
- ・ 8 月 24 日（水）：津軽線沿線調査
- ・ 9 月 5 日（月）・6 日（火）：信州大・金沢大ヒアリング
- ・ 9 月 8 日（木）・9 日（金）：山形県調査
- ・ 10 月 14 日（金）：青森市役所ヒアリング・意見交換
- ・ 10 月 17 日（月）：八戸市役所ヒアリング・意見交換
- ・ 10 月 20 日（木）：青森県庁ヒアリング・意見交換
- ・ 10 月 21 日（金）：弘前市役所ヒアリング・意見交換
- ・ 1 月 21 日（土）：公開フォーラム

2-2. 県内ヒアリング

青森県内でのヒアリングは、青森県、青森市、弘前市、八戸市の 4 つの自治体を対象に行った。計画当初は、「仕事づくり」をキーワードとし、働き方なども含めた調査を行う予定であった。しかし、多くの自治体の課題であった仕事や産業への取り組みは、大きな変化を確認することができなかったため、2021 年度実施した移住・定住のフォローアップに関する調査となった。

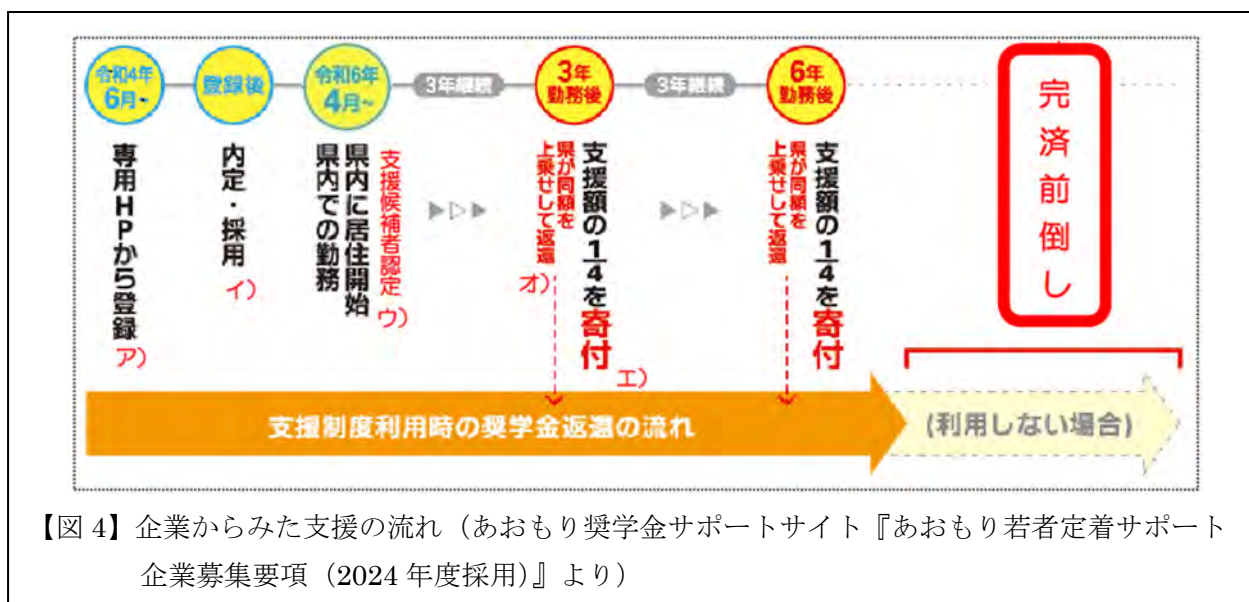
（1）青森県

【あおり若者定着奨学金返還支援制度】

青森県では、2022（令和 4）年 6 月より、「あおり若者定着奨学金返還支援制度」に取り組んでいる。この制度は、民間事業者と青森県が連携し、若者の奨学金の変換を支援することで、県内での就職・定着を促進させるものである。

詳しい制度の内容は、青森県が提供する「あおり奨学金サポートサイト」にゆずるが、概ね次のようになっている（図 4）。

まず、この制度を利用するには、初めに採用を望む企業と就職を望む学生などの両者が、県の登録簿に登録することが必要となる（図 4 のア）。そして、内定あるいは採用後（図 4 のイ）に、採用された学生など（以下、採用者）が一定の条件を満たすと支援の対象者として認定される（図 4 のウ）。その後、採用した企業と青森県は、奨学金の返済を最大 150 万円まで支援することになるが、支援額は企業と県で 2 分の 1 ずつ負担する。また、支援は一度に行わず、対象となる条件を採用者が満たしてから、3 年後と 6 年後の 2 回に分けて行われる（図 4 のエ、オ）。図 4 は企業から見た支援の流れとなるので、4 分の 1 ずつ 2 回の支援を採用者にすることになり、合計 2 分の 1 の支援を最終的に行う。残りの 2 分の 1 は青森県が支援する。



支援を2回に分けて行っているのは、あおもり奨学金サポートサイト『「あおもり若者定着サポート企業」募集に関するQ&A（2024年度採用）』によれば、採用者の早期離職の防止をねらったもので、企業が本制度を利用する際のメリットとされている。複数年での支援は、早期の離職防止に加えて、採用企業の所在地において、採用した若者の定住促進としての意味も持つと考えられる。他の自治体でも積極的に行われていることが、独立行政法人日本学生支援機構のウェブサイト「都道府県における奨学金返還支援制度」で確認できる。

制度の開始は2022年6月からだが、青森県へヒアリングした同年10月20日時点では、青森県の登録簿に72社が登録しており、県の担当者は、当初の想定よりも企業の反応はいいと述べていた。また、登録企業の業種は、あおもり奨学金サポートサイトを確認すると、建設業がもっとも多くなっている。一方、学生側の数字は公表されておらず、反応として、制度開始時は保護者からの問い合わせが多かったとのことで、当然ではあるが就職は学生だけの問題ではないことを表している。

【移住者と市町村への支援】

青森県では、2022年から移住・定住に関する取り組みについて、県の姿勢を変えている。それは、県が主導して施策を実施するのではなく、積極的に取り組んでいる市町村に対する支援への変更である。ただし、単に資金などの支援を行うのではなく、市町村でも可能な取り組みを県が実施し、それを参考に各自自治体で施策を展開してもらうというものである。

同年11月5日と6日の2日間、青森県の冬に慣れていない移住者を対象に、「冬の準備は大丈夫？青森冬の暮らしセミナー」を行っている。これは、移住者に向けての取り組みではあるが、一方では、各市町村に移住・定住施策の参考にってもらうために行っている。つまり、移住・定住に関する市町村への支援とは、移住者と各自自治体の両者に対する施策の実施ともいえる。

（2）青森市

【ワーケーションの展開】

青森市は、コロナ以降に本格的に移住・定住に取り組んでいる。その結果、移住者は、2020（令和2）年度の25人から、2021年度には86人まで増加し、青森県内でもっとも多くなっている。

移住・定住の施策の中で、特に重点を置いているのがワーケーションである。コロナ以前は、起業や創業など新たな仕事を生み出すことが最優先となっており、移住・定住にはそれほど力を入れてこなかった。それがコロナ禍となり、リスクを負った起業や創業を支援する状況ではなくなった。そして、リモートワーク・新しい働き方が注目を集め、そのタイミングで移住の重要性への認識も変わるなど、幾つかの要因がかみ合った結果、ワーケーションへの取り組みへとつながっている。

青森市では、通常の移住体験にも取り組んできたが、2021年より「アオモリ・ワーケーション」として新たな事業を開始した。ワーケーションは、観光地などで休暇を兼ねながら仕事を行う、「ワーク（労働）」と「バケーション（休暇）」の意味が一般的である。それを青森市では、ワーケーションからバケーション（休暇）の意味を取り除き、地域交流に主眼を置いた「ワーク×ローカルコミュニケーション」という造語を用いて行っている。

地域交流を主としたワーケーションとして、2021年12月に「クリエイター・ワーケーション」が3日間実施されている。クリエイターへ着目したのは、IT企業だけを重視していることに問題があると判断したためである。青森市が行った調査では、IT企業がそれほど移住に寛容ではなかったという結果が出ており、IT企業への勤務者だけを対象とすることの危険性を回避するため、ワーケーションのターゲットをフリーランスの個人事業主とクリエイターにしている。

ただし、このワーケーションで社会減を止めること、それが現実的ではないことを青森市は理解しており、青森市から出て行った若者へ、地元の魅力などをアピールするための手段として「アオモリ・ワーケーション」を位置づけている。

【大学との連携と期待】

青森市では、上述したように、本格的に移住に関する施策を実施してはいるが、それを行う職員の不足を課題としている。特に圏域での取り組みにおける職員不足を問題視しており、その解決策として大学と連携することを視野に入れている。青森市と大学が連携することによって、関与する学生には学びと経験の場を提供することができ、青森市では様々な事業を実施することができるうえに、地域住民への刺激にもなるとしている。

（3）弘前市

【生涯活躍のまち事業】

弘前市では、地方創生の方針に則り、新たな取り組みとして「第二期弘前版全世代・全員活躍型生涯活躍のまち（以下、生涯活躍のまち）」事業に、2022（令和4）年度から力を入れている。この生涯活躍のまち事業は、名称のとおり第一期が存在し、当初はアクティブシニアの地方移住に主眼を置いていたが、第二期からは全世代・全員活躍型のまちを目指している。この事業が、移住・定住においてどのような効果を持つのか、そのことを弘前市では特に注視している。

当該事業は4つの取り組みから成り立つ。1つは「人づくり」である。これは、高校生が地域にかかわり地元志向を醸成すること、および大学生が地元の企業へインターンシップで入り込むことにより、企業の若年層の雇用へ意識を向けることを目指している。2つ目は「関係人口づくり」である。対象者を若

者と 50 歳以上に分けており、文化や芸能などの体験をとおして、関係人口の増加ひいては移住者の増加を目指している。3 つ目は「交流・活躍の場の創出」であり、これは、弘前市民と関係人口対象者との交流の場づくりを目的にしている。4 つ目は「首都圏での若者のコミュニティづくり」として、首都圏在住の学生や社会人と弘前市の担当者が接する機会をつくり、将来的な U ターンの促進をねらっている。

生涯活躍のまち事業の 1 つ目の取り組み「人づくり」では、高校や大学に出向いて、移住や学生自身の将来に関するテーマで講演などを行い、将来的な U ターンにつなげることを目指している。このねらいは、上述した 4 つ目の取り組み「首都圏での若者のコミュニティづくり」にも関連したものとなっている。ただし、「首都圏での若者のコミュニティづくり」は、取り組みを始めたばかりということもあり、参加者が少なく苦戦を強いられている。ただし、これは将来的に意味を持つ可能性があるため、継続していくことが重用だと担当者は捉えている。

2022（令和 4）年の 7 月下旬から 8 月上旬にかけて、1 つ目の取り組みである「関係人口づくり」と 3 つ目の「交流・活躍の場の創出」に関連し、弘前ねふたの担い手不足解消も視野に入れた「Entre（アントレ）」というプログラムが行われた。この事業は、ねふたの歴史などに関する講話、およびねふたの製作から運行までを 1 つのプログラムとし、地域の 4 つの団体が県外在住者を受け入れることで実施された。説明会には 20 名を超える希望者が参加し、その中から 17 名を 4 団体で受け入れたが、参加者からは「歴史を考えながら制作に携わるのがいい」という評価を得ている。

【移住支援と施策】

弘前市の主な取り組みは以上となるが、その他の支援として、弘前市出身の U ターン者のみが対象ではあるが、独自の支援金を交付している。国の地方創生による移住支援金では、対象者が「東京 23 区」に限られているが、弘前市では全国を対象に移住者への支援を行っている。

また、弘前圏域 8 市町村（弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、板柳町、大鰐町、田舎館村、西目屋村）において、「リモートワーク移住体験モニター」を実施している。2021 年度における弘前市への移住では、国の移住支援金のリモートワーク枠を活用した割合が 3～4 割程度になるとしている。リモートワーク移住体験モニターでは、ワークスペースの活用は弘前市を中心とし、余暇は周辺市町村へと展開している。

（4）八戸市

【施策の継続と市民活動】

八戸市は、これまでの移住・定住に関する取り組みを継続して行っており、大きな変化はないという回答であった。2021 年度のアンケートおよびヒアリング調査からも、仕事や産業という課題を重視し、部署を超えた連携により、可能な範囲でできうることを行っている、八戸市はそういった印象が強かった。また、他の自治体で回答されていた中間支援組織（コーディネート組織）についても、特に必要性を感じていないという回答を 2021 年度にしており、八戸市が部署を超えた連携をおこなっているという、上述した印象につながる。

八戸市では、住民組織の取り組みも活発に行われており、広くまちづくりを行っている「まちぐみ」はもちろんだが、新たなに「海猫フレンズ」という 20 代の U ターン女性 3 人組が活動を始めている。彼女らは、地元八戸が好きで帰ってきており、そういった移住者同士のつながりを作りたいという想いで、

当該団体をつくり活動している。

【単一自治体だけの限界】

移住・定住について、他自治体よりは順調に取り組んでいる印象を持つ八戸市ではあるが、単一自治体だけで移住に取り組むことの限界を課題として挙げている。特に、移住の前段として、自治体を知ってもらうための取り組みについての限界である。単一の自治体、その中でも規模の小さな自治体や認知度の低い自治体の場合、移住フェアなどに訪れるのは、その自治体を知っている人、あるいは移住を決めている人などが主となる。つまり、全国、東北、県、圏域、市町村と規模が小さくなるにつれて、関心を持つ人が減っていくことになり、最初から選択肢を狭めてしまう危険性があることを担当者は危惧していた。

八戸市は、2021年度に行った我々のアンケート調査でも、コロナ禍の課題として、移住先を決めていない、あるいは候補地を絞り込んでいない移住検討者に対し、八戸市を紹介する機会の喪失を問題視していた。これは、Uターンではなく、Iターンに関する問題提起ともいえる。したがって、Uターンについては大きな変化はないという、冒頭の回答につながることになる。つまり、Uターンについては、シビックプライドの醸成、仕事や産業に関する企業立地・創業・事業者への支援、移住への部署間の連携による取り組みを継続して行うが、Iターンに関しては、単一自治体だけで移住に取り組むことに限界を感じている。

八戸市民は、他の自治体に比べてシビックプライド、つまり地元愛が強い印象を受けるが、市が行った調査によっても同様の結果が得られている。したがって八戸市では、Uターンに継続して力を入れていきながら、一方でIターンも注視している。そして、移住・定住に関する状況の把握や課題を捉える視野は、圏域という広範囲で行っていることが伺える。

★本項の参考ウェブサイト

- ・あおり奨学金サポートサイト (<https://www.aomori-life.jp/syogakukin/>=2023年2月3日閲覧)
- ・青森市「青森市移住・交流支援サイト」(<https://www.city.aomori.aomori.jp/kikakuchousei/kurashi-guide/sumai/iju-koryu-shiensite/toppage.html>=2023年2月5日閲覧)
- ・独立行政法人日本学生支援機構「都道府県における奨学金返還支援制度」(https://www.jasso.go.jp/shogakukin/chihooshien/sosei/seido/sousei_ken.html=2023年2月3日閲覧)
- ・八戸市「UIJ ターン就職支援」(https://www.city.hachinohe.aomori.jp/soshikikarasagasu/sangyoroseika/koyo_rodou/2/index.html=2023年2月7日)
- ・八戸市「企業立地・創業・事業者支援」(https://www.city.hachinohe.aomori.jp/jigyoshamuke/yuchi_sogyo_zigyosyashien/index.html=2023年2月7日)
- ・弘前市「弘前ぐらし 弘前移住情報サイト」(<https://www.hirosakigurashi.jp/>=2023年2月5日閲覧)

(工藤裕介)

2-3. 山形県調査

2023年9月8～9日の日程で視察を行った山形県では、さまざまな付加価値を生み出す仕組みとしてのコワーキングスペース展開についてたくさんの学びが得られた。

(1) 米沢駅構内のコワーキングスペース

米沢地域のものづくりクラスターと山形大学の連携は、かねてより著名である。最近では、山形大学が文部科学省の次世代アントレプレナー育成事業（EDGE-NEXT）に参画し、成果を挙げてきたが、さらにその後継事業として、22年度から「山形大学アントレプレナーシップ開発センター」を立ち上げ、産業創出の牽引役として、奮闘を続けている。

他からみると、うらやましいとしか言いようのない産業集積と理工系高度人材を輩出する大学との組み合わせであるが、地域においては、「人材」も「技術」もありながら、それらが新結合を起こし、付加価値を創出する場がないという課題としてとらえられていた。

米沢市は、工業団地や大学を訪れた人々が出合い、新たなプロジェクト商品開発につながるようなスペースを駅に設置しようと考え、遊休スペースとなっていた米沢駅2階の多目的会議室をコワーキングスペースとして整備した。

特筆すべきは、事業を進める速さである。2022年1月～6月の実証事業は、多目的会議室そのままのスペースに、ごく普通の衝立と会議机を並べて931人の利用実績を積み重ね、利用者の需要をつぶさに確認し、サービス内容や料金設定に役立てられた。

米沢駅構内のコワーキングスペースは、2023年1月25日に開業したが、新たな出会いと新たな開発が生まれることに期待したい。

(2) スタートアップステーション・ジョージ山形

山形駅直結の霞城セントラルビルの2階に構えるスタートアップステーション「ジョージ山形」は、2021年11月にオープンした。この施設は、山形県の2019年度開業率が全国44位の2.8%と低水準だったことを背景に、老舗企業の高齢化問題や若者の起業促進を目指し、県と県の企業振興公社が立ち上げ運営している。ドロップインで一般500円の気軽さがあり、駅直結のコワーキングスペースとしてシンプルに使い勝手が良好であるほか、予約制ではあるが、創業相談が無料であり、月1万5,000円のバーチャルオフィス会費で商業登記の所在地にすることも可能であるなど、様々な機能を有している。

最大の特徴は、県内11か所のコワーキングスペースと常時オンラインで接続されており、各地の仲間と会話できることである。また、Vtuber ジョージ・ヤマガタというキャラクターを活用したオンライン

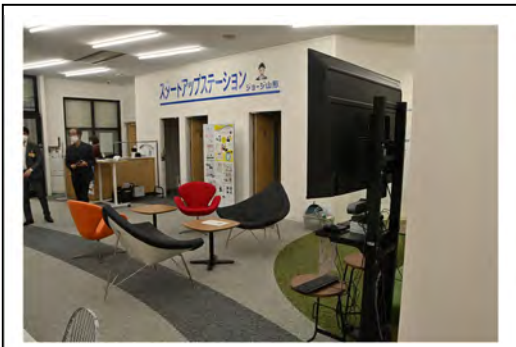


【図5】2022年実証事業リーフレット
出所：米沢市HP



【図6】米沢市役所にて関連各課のお話を伺う

セミナー等の発信事業も活発に行っている。



【図 7】 ジョージ山形のミーティングスペース



【図 8】 県と公社の皆さまから、さまざまなお話を伺う

(3) 村山市にぎわい創造活性化施設 Link MURAYAMA

Link MURAYAMA は、旧県立楯岡高校を改修した施設である。人口 2 万 3,000 人のまちに、新たな拠点施設を創るにあたり、新設かリノベーションかの喧々諤々の議論を経て、大正 10 年の創立から地元で愛されてきた ”楯高” の面影を残す方針となった。校舎の面影はもとより、教室の古材を利用した家具の設置など、懐かしい景色は変わらずに新しいまちの拠点として生まれ変わったのである。

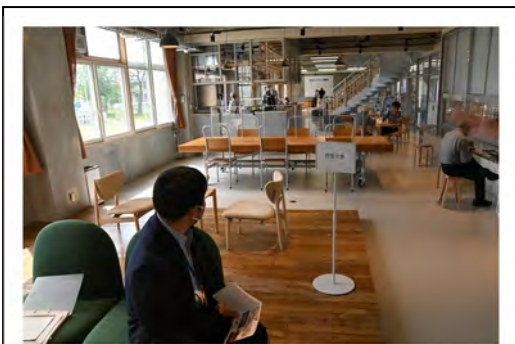
1 階には、リビングコワーキングスペース、シェアキッチン、シャワールーム、和室などが備えられ、2 階には座席貸しコワーキングスペース、会議室、ミーティングブース等が設置されている。3 階には IT 関連やコンテンツ制作会社などの先端的な地元企業が入居しており、貴重な家賃収入をもたらしている。

また、1 階ピロティや 2 階アリーナは冬でも利用できる遊びとスポーツの屋内広場として市民に開放されており、元の校庭と一部校舎跡地については、屋外広場として視察時には整備継続中であった。

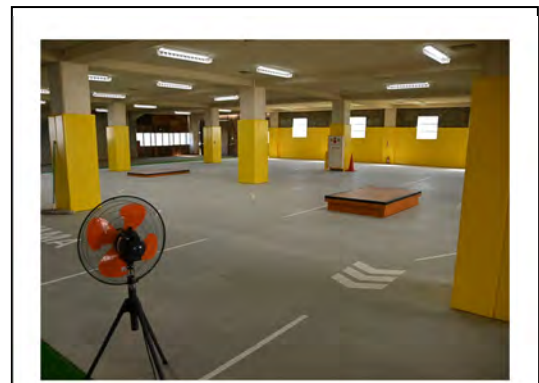
1 階のリビングコワーキングスペースには、山寺の周辺に本拠地がある著名なジェラート「COZAB GELATO」を提供するカフェが出店しており、市民の憩いの場としても機能している。



【図 9】 楯高校章が掲示されている：3つのうず巻きは、校訓の「真・善・美」と頭文字の T を表す

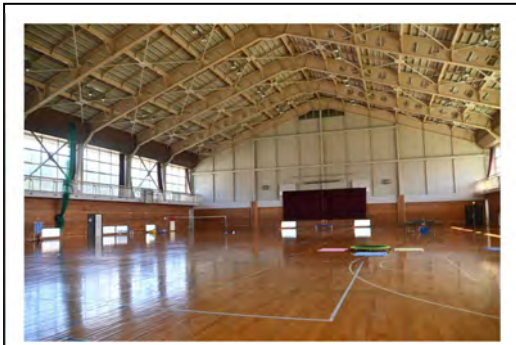


【図 10】 1 階のリビングコワーキングスペース



【図 11】 1 階のピロティ（屋内広場）

まちの伝統と歴史を大切にしたい、市民に愛される居場所づくりが見事に実現されている。



【図 12】 2階アリーナ



【図 13】 アリーナと本体（旧校舎）
2階をつなぐアプローチ



【図 14】 シェアキッチンのテーブルも
古材の再利用



【図 15】 階段にも古材が活用

（4）山形県視察のまとめ

今回は、ここに紹介した3つのほか、高畠駅から徒歩5分の好立地にある TAKAHATA Co-WORKING も視察した。協業・共創の場としてのコワーキングにとどまらず、働くパパ・ママを支援する「子ワーキング」でもあるそうだ。

山形県において「駅を活用した地域連携」は、山形新幹線が開業した時からの変わらぬコンセプトのひとつであるようだ。人口減少社会の中にあって、ビジネスの展開も困難な局面を迎えているが、住民の居場所や起業拠点をただ創っているのではない。ネットワークの構築にかける意欲を私たちは学ぶべきであろう。

（竹内紀人）



【図 16】 TAKAHATA Co-WORKING
地元スギ材の施設



【図 17】 温泉のある高畠駅、近隣には
観光名所も多い

2-4. 金沢大学・信州大学調査

2023年9月5～6日の日程で石川県の金沢大学と長野県の信州大学をそれぞれ訪問し、留学生の就職促進プログラムについてうかがった。



(1) 「かがやき・つなぐ」北陸・信州留学生就職促進プログラム

金沢大学と信州大学は、国際化の進展に合わせ、留学生を地域に就職させるサポート事業の実績を積み重ねてきた。製造業を中心とした地元企業への留学生の就職実績に秀でた信州大学と、観光地としての認知度を背景に、留学生に人気が高い金沢大学が連携し、2017～2021年の5年間、「かがやき・つなぐ」と名付けられた留学生支援促進プログラムを実施してきた。

主なプログラムとして、ビジネス日本語教育、地域学を含むキャリア教育、留学生向けインターンシップ、研修旅行、企業セミナー・説明会等が行われたが、大学のみならず、行政、広域の地元経済団体や地域金融機関がコンソーシアムに参画している点に特徴があった。もともと、地方大学の留学生は、卒業後に母国へ帰る学生が多いほか、日本での就職も、通常は大都市圏の企業がターゲットになっている。

そうした中、両大学合わせて地元定着率30%の目標はかなり意欲的な目標であり、実績が27%というのは、目標には届かなかったとはいえ、素晴らしい実績である。ちなみに長野県の最終年度だけで見ると、年度内卒業の外国人留学生82名のうち、45%が国内就職を果たした。国内就職希望者に限れば95%の驚異的な就職内定率であった。

(2) 留学生の地元就職と北陸新幹線

金沢大学の担当者は、「新幹線で信州が近くなった。北陸と信州の適度な距離感、産業構造の違いなどを背景に、お互いに侵食し合う感じではなく、事業展開できたのがよかった」と話した。また、隠れた新

幹線効果として、「新幹線開業で、金沢エリアへの企業進出が活発化し、業種的な広がりができたことも大きい。出先企業として見かける会社名が増えたことにより、留学生に限らず、日本人学生にとっても就職の選択肢が広がった」とも分析していた。さらには、「地元企業にとっても、最近では留学生だから特別な仕事のために採用するというのではなく、もはや新卒者採用の中に普通に留学生がいる状態である。それでいて、1人外国人がいるだけで社内に新しい風が吹き、1人いることでちょっと日本語が弱い後輩も受け入れられる素地ができる」など、地元企業の留学生採用への前向きな姿勢も教えていただいた。ただし、数ある企業の意識がすべて高いわけではなく、企業の意識改革は道半ばだというコメントも聞かれた。

筆者は、自身の所属する大学でキャリア支援業務に携わっているが、留学生の地元企業就職に関しては、両大学の支援プログラム、超広域での支援事業、地元の産、官、金それぞれの対応など、すべてにおいて学ぶべきことばかりであった。

金沢大学においては、本連携プログラムの終了に合わせ、新たに「Link KAGAYAKI」と名付けた留学生キャリア形成・地域定着促進プロジェクトを北陸地域の産・官・学・金連携で進めているところであり、信州大学の留学生キャリアプログラムもさらにパワーアップの方向性で進化を続けている。

「かがやき・つなぐ」北陸・信州留学生就職促進プログラムは、新幹線ありきで進められた連携事業ではない。しかし、高速交通の存在が教育の世界においても個々の地域や大学の強みや個性を掛け合わせ、学生にも教育機関にもこれまで見えなかった魅力を見せる役割を果たしていることがよく分かった視察であった。

(竹内紀人)



【図 19】金沢大学にて



【図 20】信州大学にて

2-5. 津軽線調査

(1) JR 津軽線プロジェクトの始動と展開

先述のように「人口減少×新幹線」プロジェクトは初年度、津軽線の調査を実施した。この調査が契機となり、「JR 津軽線プロジェクト」がスタートした。そして、このプロジェクトの進行が、2022年度の調査にそのままつながった。本節では、JR 津軽線プロジェクトと津軽線の存廃論議を記述する。

2019年度の活動で外ヶ浜町と今別町における全世帯調査を実施した際、両町と青森大学の間に連携が生まれた。JR 東日本盛岡支社はそれ以前から、津軽線の利用促進などをめぐり、両町と協力関係にあった。2020年に入り、JR 東日本盛岡支社から青森大学・櫛引研究室へ4者の協力体制を構築したいと申し入れがあり、2020年度に「JR 津軽線プロジェクト」を始動させることになった。津軽線にあえて「JR」の文字を冠したのは、青森県内においても、五所川原市と中泊町を結ぶ津軽鉄道（図1参照）と津軽線を混同する人が目立ったためである。

当初の構想では、「交流をベースとした教育・研究・地域貢献活動」を展開する構想だった。これは青森大学が2013年度以降、大学が立地する青森市・幸畑団地で実施してきたフォーマットである。

具体的には、津軽線の「臨時便」運行を軸とした活動を想定していた。津軽線の列車は、中間の蟹田以南で1日9往復、蟹田以北は1日5往復しかないため、通常のダイヤでは、東北新幹線の始発列車で東京を出ても三厩到着が昼過ぎになってしまう。そこでJR 東日本は2020年の夏から秋にかけて、昼前に三厩へ到着できる津軽線に臨時便を運行し、誘客や地域との交流を促進する構想を進めていた。

この企画に対応し、「学生たちが臨時便に乗車し、乗客や住民との交流を深めながら、車中と沿線の調査を行う」「そのプロセスや結果をFacebook等のSNSで発信する」という大きな流れを考案した。全国の津軽線愛好者に学生との交流を呼び掛け、車内で懇談する、といったアイデアも浮上した。これらの活動を通じて、調査結果を利用者や沿線の人々に還元するとともに、新たな声やアイデア、さらには参画を引き出して循環を構築することを当面の目標に設定した。

しかし、2019年末からCOVID-19が世界に広がったため、当初構想の展開は不可能になった。それでも、大学でオンライン授業への移行を余儀なくされたことを奇貨として、JR 津軽線プロジェクトは新たな展開を踏み出した。まず2町の担当者が「沿線の光景の画像や動画、各地の情報を送っていただく」「これらの素材を学生が動画に編集し、発信する」というプランを立てた。

夏には緊急事態宣言が解除され、学生が自発的にフィールドワークや動画撮影を実施してパイロット版を含む短編動画3編を制作、青森大学の特設ページで公開した。さらに学生たちは、青森県庁が制作し好評を博した「漁師カード」にならって「津軽線（ガニ線）カード」を制作・配布し、マスメディアでも報じられて話題を呼んだ。

2021年度は「ガニ線カード」第2弾を制作した上、2021



【図 21】2020 年度に学生が制作したパイロット動画



【図 22】2021 年 12 月に奥津軽いまべつ駅で開かれた「ガニ線トーク」

年 12 月にはその制作を振り返るオンライン・イベント「ガニ線トーク」を奥津軽いまべつ駅で開催し、地元紙・東奥日報やネットメディア・東洋経済オンラインで取り上げられるなどの反響を呼んだ。

(2) デマンド型乗合タクシーの運行と大雨被害、存廃論議

2022 年度も JR 津軽線プロジェクトは継続された。COVID-19 が収束と拡大を繰り返す中、JR 東日本は 1 回 500 円で利用できる乗合型デマンドタクシー「わんタク」と「つがるん」を 7~9 月に運行することになった。前者は昼に蟹田駅周辺と龍飛崎周辺までのエリアを、後者は夜間に蟹田駅と今別・三厩方面を結ぶことが目的で、学生たちは「わんタク」のモニター乗車や利用動向調査を通じて、デマンド型乗合タクシーの可能性と課題を探ることになった。

しかし、国の有識者検討会議は 2022 年 7 月、利用の少ない地方鉄道の在り方を、存廃を含めて検討するよう提言し、7 月末には JR 東日本が「利用の少ない地方路線」を公表、リストに津軽線の名もあった。さらに翌 8 月上旬、津軽半島を 2 度にわたって記録的豪雨が襲い、津軽線は大平―津軽二股間が甚大な被害を受けて運休となった。

JR 東日本は 12 月中旬、「蟹田―三厩間の復旧に要する期間は 4 カ月、費用は 6 億円以上」との見通しを公表し、「鉄道の特徴である大量輸送のメリットを発揮することが困難」と位置づけるとともに、地元で協議を呼び掛け、2 つの選択肢を示した。

鉄道を存続させる場合は、維持管理費について、県・2 町に一定の負担を求める。存続を選ばなかった場合は、JR 東日本も参画して、乗合タクシーや 2 町の町営バスを一体的に再編するなど、新たな交通体系を構築する、という内容だった。

2023 年 1 月には、地元 2 町と青森県、JR 東日本盛岡支社による「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」が発足し、協議が始まった。また、2 月 12 日には外ヶ浜町、今別町の各 2 カ所で住民説明会が開かれた。報道によると、住民からは津軽線全線の存続を強く求める声が出る一方で、新たな交通体系を歓迎する声も存在している。説明会は町民限定のため、会議の様子を直接、確認することはできないが、現時点では「新たな交通体系」の具体像が示されていない事情もあり、「蟹田―三厩間がなくなる」という可能性が専ら強く意識されている印象がある。

★参考文献

- ・大坂直樹 (2022) 「苦境の津軽線「ガニ線カード」が生んだ"化学反応"」、東洋経済オンライン 2022 年 1 月 24 日記事、<https://toyokeizai.net/articles/-/504679>=2023 年 2 月 12 日閲覧
- ・榎引素夫 (2020c) 「コロナ禍における協働プロジェクト 2 題」、青森大学附属総合研究所・総研だより、2 (2)、pp.1-3
- ・榎引素夫 (2022) 「JR 津軽線プロジェクト・ガニ線カードとガニ線トーク」、青森大学附属総合研究所・総研だより、3 (4)、pp.6-7
- ・榎引素夫 (2022) 「津軽線、被災して見えた「もし鉄道がなかったら」」、東洋経済オンライン 2022 年 9 月 25 日記事、<https://toyokeizai.net/articles/-/651477>=2023 年 2 月 12 日閲覧
- ・榎引素夫 (2023) 「津軽線、「鉄道存廃議論」の先にある地元の課題」、東洋経済オンライン 2023 年 2 月 11 日記事、<https://toyokeizai.net/articles/-/651477>=2023 年 2 月 12 日閲覧

(榎引素夫)

2-6. 新幹線フォーラム

(1) 2021 年度までの動き

青森学術文化振興財団の助成事業については 2019 年度まで、青森市中心部の会場で「新幹線フォーラム」と銘打ち報告会を開催していた。一般市民をはじめ大学研究者、経済関係者、学生など多様な人々が県内外から集い、2018 年度や 2019 年度は 70 人ほどが参加していた。

2020 年度は助成事業そのものを中止としたが、代わりに青森大学・櫛引研究室として同年度の青森大学教育研究プロジェクト（研究推進部門）に応募・採択され『ウィズ・コロナ』時代における新幹線プロジェクトの変容に関する緊急基礎調査』を実施した。

その一環として 2020 年 7 月 4 日、あおもり新幹線研究連絡会の協力を得て、緊急の新幹線オンライン・フォーラム「新幹線は地域をどう変えるのかーウィズ・コロナ時代に向けて」を開催した。21 都道府県から 52 人・組の申し込みがあり、当日は約 40 人・組が集会に参加した。市民、学生、地方公務員、経済団体職員、JR 職員、交通・観光事業従事者、新幹線研究者、大学教員など多彩な人々が参集した（詳細は櫛引 2020 を参照）。

さらに、同年 12 月 4 日は東北新幹線全線開通・新青森開業 10 周年、翌年 3 月 12 日は九州新幹線全線開通 10 周年に当たることから、あおもり新幹線研究連絡会として、青森大学を配信ベースにオンライン・フォーラム「東北新幹線は何を変えたか コロナ時代にどう変わるか」を開催し、東北新幹線、九州新幹線の 10 周年を検証した。全国から約 50 人が参加した（詳細は櫛引・竹内・大谷・永澤 2021 参照）。

2021 年度の青森学術文化振興財団助成事業は、前述のように県内 40 市町村を対象としたアンケートとヒアリングが主な内容となった。しかし、フォーラムを例年開催していた冬の時期に、新しい変異種オミクロン株による COVID-19 の第 6 波が襲った。市町村の現場が混乱と疲弊に見舞われているという情報があったため、オンラインのフォーラムも開催を見送った。

(2) 2022 年度のフォーラム

2022 年度も調査活動は思うに任せなかったが、秋から冬にかけて行動規制が緩和された事情もあり、対面でのフォーラムを 3 年ぶりに実施する運びとなった。ただし、内容については「人口減少×新幹線」プロジェクト全体の総括と位置づけ、さらには JR 津軽線の存廃論議の急展開や、2022 年 12 月に 20 周年を迎えた東北新幹線・八戸開業に社会的な関心が高まっていたことに対応した。また、直前になって一部の登壇予定者が参加困難になったため、告知開始時点の内容を変更した。

フォーラムは『人口減少×新幹線』社会の再デザインー八戸開業 20 周年・札幌延伸と在来線の行方ー」と題し、対面とオンラインを組み合わせたハイブリッド形式とした。対面会場は COVID-19 拡大前と同じ、あおもりスタートアップセンターとし、スタッフを含めて約 20 人が参加した。また、オンラインでは約 25 人が参加した。



【図 23】フォーラムのリアル会場にはスタッフを含めて約 20 人が集まった

報告の詳細について、本報告書に記述した内容は割愛し、それ以外の部分を以下に要約する。

▽東北新幹線・八戸開業 20 年

- ・八戸市にとって新幹線開業は「文化の曲がり角」というべき出来事だった。「ものづくりのまち」から「観光のまち」への転換点となった。併せて、「知名度の低さ」「みすばらしい駅舎と駅前の整備」によって、シビックプライドが向上した。
- ・変化は何段階かに分けて訪れたように見える。当初は開業区間の利用者が在来線当時の 1.5 倍になり、駅前にホテルも立地して、表面的な「観光振興」が評価された。しかし、このプロセスで八戸せんべい汁、えんぶりなど「自らのまちの暮らし・歴史の価値」を地元が再評価した点が最も重要である。
- ・次のステップとして、定番となる観光スポットが定着し、リピーターが生まれるとともに、独自の文化や食文化の活用が進んだ。新幹線の利便性を生かして市民のアート活動も盛んになった。
- ・その結果、新幹線の活用を通じて深化した、まちのマネジメントが、まちづくりを動かし始めた。全国でも例のない路線バスの共同運行化、中心市街地への「はちのへポータルミュージアム・はっち」や「マチニワ」、さらには八戸ブックセンターの開設などである。これらは、新幹線開業対策によって生まれた人のネットワークや検討作業の産物であると衆目が一致している。
- ・COVID-19 拡大を挟んで、現在は第 3 段階の変化が進んでいるとみることができる。八戸観光コンベンション協会など 5 団体が八戸圏域 DMO「VISIT はちのへ」を組織し、「中心市街地はまちづくりのためにある」という視点から、新幹線開業 20 周年を契機に新たな観光施策の展開を進めている。
- ・全県的に見ると、首都圏との時間距離が短縮し、新幹線利用者も観光客の入り込みも増加した。特に弘前市は、東北新幹線全線開通・新青森開業に際して展開した施策「弘前感交劇場」を契機に、市民生活と外来の観光客対応を融合させた観光政策が進展を見せている。
- ・北海道新幹線の開業時は、特に青森市内で「函館に全部持っていかれる」という悲観論が蔓延した。しかし、時間短縮効果が限定的だった事情もあり、ポジティブに捉える意識が次第に強まった。JR の施策の上では道南と青森エリアが一体化しており、道南の東北化ともいべき現象が起きている。



【図 24】フォーラムでの質疑

▽2022 年の新幹線ネットワークとコロナ禍

- ・全国の新幹線ネットワークは 2022 年 9 月、西九州新幹線（武雄温泉－長崎間）66km が開業した。ただし、新鳥栖－武雄温泉間が未整備の「宙に浮いた」状態の開業となった。佐賀県がフル規格化工事に難色を示し続けているため、全線開業の方式も時期も決まっていない。
- ・北陸新幹線は金沢－敦賀間の工事費が大幅に増加し工期も 1 年延びたが、現在は 2024 年春の開業へ大詰めの工事が進んでいる。敦賀市が新幹線対策の要として駅前に整備した公設



【図 25】青森大学生の提起

民営の書店「ちえなみき」は開業に先駆けて全国的に反響を呼んでいる。

- ・ただし、開業時は北陸と関西を結ぶ特急「サンダーバード」、北陸と名古屋を結ぶ特急「しらさぎ」の運行が短縮されるため、地元には強い抵抗感が存在する。また、2023年春の着工を目指していた敦賀―新大阪間は時期が見通せなくなっている。
- ・北海道新幹線は2031年春の札幌延伸へ工事が進み、札幌駅は既に大改造工事に入っている。さらに駅周辺や近隣を中心に、都市改造とも言うべき再開発や新規のビル建設が進展している。しかし、2022年12月になって、工事費が4割増加し2兆3,000億円超となること、難工事によって工期も延長を余儀なくされる可能性が高いことが明らかになった。
- ・並行在来線区間である函館本線・新函館北斗―札幌間のうち、北側の長万部―小樽間は利用が少ないとの理由で廃止が決まった。また、新函館北斗―長万部間も旅客は廃止される公算が大きくなっている。ただし、この区間は貨物列車も使用しており、貨物輸送手段をどう確保するか議論は進んでいない。
- ・リニア中央新幹線は、南アルプスのトンネル工事で大井川の水量が減る恐れがある、などの理由で静岡県が工事に反対している。2027年を目指していた開業は延期必至だが、新たな時期は未設定である。
- ・一時は例年の1割程度まで落ち込んだ各地の新幹線利用者は、COVID-19拡大前の水準に戻りつつある。しかし、新幹線を大きな収入源としたビジネスモデルは揺らいだままで、JR各社は人口減少を視野に想定していた諸施策を、大きく前倒しで実施する流れになっている。（以上、櫛引素夫）

▽函館市の人口構成の変化と若者の動向

- ・函館市の人口は70代前半が最も多く、20代はその半数しかいない。社会減も大きく、再生産が困難な状況にある。北海道の有効求人倍率は一貫して全国平均より低く、その差と人口流出の度合いが対応関係にある。長崎県や青森県についても同様の傾向がみられるが、相関有意というわけではなく、さらなる検討分析が必要である。
- ・2010年国勢調査から20万～40万人都市の短大卒以上の人口比率をみると、函館市は全国66都市で最下位である。一度、市外へ出ると新卒で就職のため戻ってくる人が本当に少ない。2015年と2020年を比較すると各都市4割ほど高くなっているが、傾向はほとんど変わらない。当市は高卒者の有効求人倍率は高いが、大卒の求人が非常に少ない。例えば同規模の年で福井市は25歳から29歳をみると転入超過になっている。県議会でも毎年、Uターン施策の効果をめぐる質疑がなされているなど、施策がブラッシュアップされる機会もあるとみられ、地元を挙げての熱量が問われている。
- ・函館市内の高等教育機関には道内や本州から多くの若者が進学してくる。しかし、卒業時にはそれを上回る転出超過となっている。地元は移住促進に力を入れており、カナダ人が函館市の古民家をリノベーションして定住した事例がテレビで紹介されたりしている。グローバル化とリモートワークの進展によって、さまざまな可能性が開けているが、ここであらためて、地元の人々をUターンさせる取り組みを強化する必要性を感じる。（永澤大樹）



【図26】函館市の報告

★本項の参考文献

- ・櫛引素夫（2020d）「「コロナ時代」の整備新幹線―影響の速報的な整理とオンライン研究・検討の実践報告」、青森大学附属総合研究所・紀要、22（1）、pp.23-36

3. 考察と展望

3-1. 当プロジェクトの意義

整備新幹線をめぐっては鉄道・運輸機構が事業評価を実施しており、所要時間の短縮、利用者や観光客の入り込みの増加、交流人口の増加、交通機関分担率の変化といった指標について検証している。

ただ、地域に暮らしていると、新幹線開業がもたらす変化はこの事業評価が扱う領域より広範、かつ複雑であることが実感される。当プロジェクトは幅広い視点に立ち、新幹線が地域に及ぼしたポジティブな効果やネガティブな影響を検証するべく企画された。しかし、前述の通り、COVID-19 拡大と「医療×新幹線」の科研費採択により、構想は大きな方針転換を余儀なくされた。

当プロジェクトはもともと、プロジェクト全体として各テーマを体系的に結びつける構造は持っていなかった。その構造がさらに断片的になった点は率直に反省したい。にもかかわらず、新幹線が開業済みの地域でも、開業準備を進めている地域でも、新幹線フォーラムへの参集状況を見る限り、当プロジェクトは概ね好意的に受け止められている感触がある。理由として以下の点が挙げられる。

まず、新幹線が開業済みの地域においては開業時、もしくは「周年」の節目に、地元メディアが多様な視点から網羅的な検証と行うことが一般的である。しかし、それ以外の時期には、新幹線の利用者や観光客の推移を除くと「新幹線の効果」が意識されることは少なく、金沢地域などを除けば、地元自治体や経済団体による検証作業が行われる例も決して多くはない（開業から 5 年程度が経過した時点で、開業地域を訪れても、「開業対策は過去のこと」という感覚の地域がほとんどである）。

加えて、開業対策を直接、担った人々が異動や退職で現場を去ったり、開業を担った組織や人的ネットワークが消滅している例も珍しくない。

結果的に、開業済みの地域においても、新幹線がもたらした変化をウオッチし続けるどころか、誰が何を指標にしてウオッチすべきなのか自体が分からなくなっている例が少なくない。

一方、開業を控えた地域は不安と期待が交錯する中で、未知の変化に備える必要があり、多様な情報が必要としている。にもかかわらず、入手可能な情報は必ずしも十分ではない。そもそも「どのような現象や情報が新幹線開業と関連しているのか」という視点自体が必ずしも現地で確立しておらず、先行的な調査研究事例も必ずしも多くない。

以上のような理由から、特に観光や経済活動以外の領域に焦点を当てる当プロジェクトの存在自体が希少価値を持つと考えられる。

多くの人にとって、新幹線はそれ自体が利用目的になる存在ではなく、あくまでも手段である。その意味で、「新幹線効果」とは個別の「新幹線×○○」というテーマの集積とも言える。この「×○○」の多様性を提示することが、当プロジェクトの目的だったとも言える。ともあれ、決して満足すべきゴールにはたどり着いていないとはいえ、当プロジェクトには一定の意義があったと総括している。

3-2. 津軽線をめぐる議論と展望

(1) 論点の整理

津軽線、特に蟹田―三厩間の将来像については、櫛引（2023b）で論点整理を試みたが、さらに一步踏み込んだ考察を試みる。

外ヶ浜町は人口約 5,000 人、今別町は約 2,100 人と、ともに最盛期より 7 割以上減少した。2022 年 2 月時点の高齢化率は今別町が県内最高の 55.67%、外ヶ浜町がそれに次ぐ 50.78%であり、人口減少と高

齢化が進む青森県内でも、いわば最先端に位置する。鉄道の廃止がさらに人口減少を加速させる可能性は否定できない。長年、公共交通の柱として地域を支えてきた津軽線の存在感は大きく、廃止への恐怖感もそれだけ大きい。JR 東日本が「条件付きの復旧」を提案したことに対し、地元では BCP（事業継続計画）との整合性を疑問視する声も存在する。

2019 年度の調査結果を見る限り、地元の移動は自動車利用が圧倒的に多く、2 町で津軽線の利用者は少数派でしかない。とはいえ、高齢化の状況をみれば、遠くない将来、自動車の利用者の多くは、運転が困難になる可能性を否定できない。他方で、少なからぬ住民が津軽線の駅とのアクセス、さらには跨線橋の昇降に問題を抱えている。

以上の状況をまとめると、焦点の一つとなっている地元の財政負担を抜きにしても、仮に鉄道存続の場合も、利用のさらなる先細りが考えられる。鉄道ネットワークと個別の住民を結ぶ何らかの仕組みがないと、地元の生活は維持できなくなる可能性が高い。他方、鉄道の代わりに新たな交通体系を構築する場合も、住民の不安をどう解消し、住民の利用促進を実現するかが大きな焦点となる。換言すれば、真に対処すべき課題は「人口減少と高齢化に適合した地域社会の再構築」である。

そのためには、住民の視点や心象風景を意識した検討とコミュニケーションの再構築、適切なネット上および現実の場面での「段差のない」情報伝達方法の創出など、多面的な営みが不可欠である。鉄道が支持される理由の一つは、単なる愛着やノスタルジーにとどまらない、圧倒的な「わかりやすさ」である。移動が鉄道で完結する場合、情報の所在から利用方法、支払いのプロトコルまで、ほぼ無意識のうちに使える・移動できる利便性は、特に高齢者や外来者にはハードルが低い。

新たな交通体系を導入する場合も、MaaS（Mobility as a Service）的な段差のなさ、直感的な情報のわかりやすさと入手のしやすさなど、ユニバーサル・デザインを強く意識した取り組みが不可欠だろう。

地域がどのような選択をするにせよ、住民との連携をベースにした「人口減少社会の再デザイン」という視点が重要になるに違いない。

（2）いくつかの留意点

さらに視野を広げると、いくつかの留意点を見いだせる。まず、今回の JR 東日本の提案は、同社内において「大都市圏と鉄道事業以外の収益で地方路線を支える」というビジネスモデルや理念が限界に達した…という認識があることを示している。そして、同様の構図は、日本の行財政全体にも存在している。もとはといえば、何度となく是正がうたわれ、対策が講じられながら解消できずにいる「大都市圏集中」「東京一極集中」のひずみの帰結ではあるが、「中央対地方」の構図の中で、同種の議論が拡大する端緒とならないかどうか。

次に、住民参画の視点である。2 町とも国勢調査ベースでの人口ピークは 1950 年であり、既に 70 年以上も人口減少が続いてきた。この流れの中、「新しい交通体系」に踏み出すには、特に高齢者には大きな抵抗感が存在すると予想される。では、自動車を運転する人々が、津軽線を頼りにする通学生や高齢者の現状と将来にどのような意識を向けるか。

「対 JR 東日本」または「県・2 町と住民」に加えて、町民同士のコミュニケーションと対話が、大きな意義を持つように感じられる。鉄道の将来像を語ることは、そのまま地域社会の近未来を語る営みにもつながる。住民総体としてどのような対話と議論を深めるかは、地域社会の将来にかかわる若者たちの意識にも、大きな影響を及ぼし得ることは、関係者すべてが強く念頭に置くべきではないか。

さらに、2町を含む津軽半島北部はこれまで、北海道新幹線や津軽線、町営バス、そして奥津軽いまべつ駅や蟹田駅といった交通拠点が必ずしも十分に連携していなかった。ダイヤだけでなく、互いにつながりを利用者に伝える努力も改善の余地があった。第1章で述べた「あらま号」の廃止は、その帰結の一つとみることができる。北海道新幹線をめぐるJR北海道とJR東日本の本格的な連携も、例えば2021年12月の「ガニ線トーク」などを端緒に、ようやく現場レベルで意識されてきた段階にある。住民サイドとの対話に加えて、JR東日本や2町、青森県もまた、当事者としての感覚が試されているといえる。

特にJR東日本は、国道交通省が想定していなかった動きを自ら主導した形であり、今回のケースは今後の同種の取り組みの試金石となり得る。

3-3. 移住・定住と新幹線

本稿を執筆している2023年は、整備新幹線の整備計画が決定した1973年から数えて、ちょうど50年目に当たる。この間、日本は人口と年齢構成・分布、産業構造などあらゆる面で大きな変化を経た。高速道路網も空路も各地に張り巡らされた。しかし、大きく見て、当初の目的の一つだった人口の偏在は解消していない。そして、本来なら、少なくとも青森県域では「人の居住と仕事をどうするか」という点は、より積極的に新幹線の建設論議と関連づけられてしかるべきだったと言える。

しかし、現実には、新幹線開業によってどのような利益や構造的変化を地域にもたらせるのか、少なくとも青森県域では検討が進まなかった。

実際、今プロジェクトの調査や学会発表で「移住・定住促進と新幹線に関連性があるのか？」という懐疑的な声が幾度となく聞かれた。移住・定住施策と高速交通体系が無関係ではあり得ないことを多くの人が直感的に理解しつつ、目の前の施策をどうつなげていけばよいか判断しかねる…という状況だった。

ただ、前述のように、このテーマは一見、新幹線と遠いようにみえて、実は整備新幹線構想の核心に最も近いテーマと位置づけられる。それゆえ、学会や調査現場における会話や感覚の乖離は、かえって、整備計画決定から半世紀後の現在における「整備新幹線への期待の虚実」を浮かび上がらせてもいる。

また、管見の限りでは、青森県内の全市町村へのアンケートに基づき、曲がりなりにも各市町村の取り組みの全容に迫ろうとした研究例は見いだせていない。質問項目や調査方法には大いに改善の余地があるとはいえ、その意味でも、当プロジェクトの試みは、一定の資料的価値を持つと言えるだろう。

少なくとも、「整備新幹線建設によって、青森県域は何を成し遂げたかったのか」という、半世紀がかりの模索の原点が、この「移住・定住」問題にあることは間違いない。その意味で、「答え合わせ」の素材としては、一定の意味があるのでは、と考える。

3-4. 県外調査の収穫

県外調査報告にある通り、山形県の事例は少なくとも2つの注目すべき点がある。

まず、米沢駅や高島駅にみられるように、山形新幹線開業時の「駅を起点とした地域づくり」の理念や構造物を活用している点である。「新幹線の効果・活用」は、ともすればもっぱら皮相的な「旅客の利便性」や「観光振興」と関連づけられてきたが、地域とのつながりを中長期的にみれば、地域自らがどのような機能・能力を獲得したかが最も重要といえる。在来線特急の停車駅をベースにした「駅を起点とした地域づくり」がスタートして30年を数え、そのスキームや資産を今、再活用している印象を受ける。

裏返せば、整備新幹線開業に伴う施設整備や新たな仕組みづくりは、30年程度のスパンで検討し、議

論する対象となり得ると考えられる。このような視点に立つと、インフラとしての整備新幹線および駅周辺整備は、まだまだポテンシャルを十分に検討され、活用されていない可能性がある。

もう 1 点は、「やまがたワーケーション新幹線」を起点とした地域プロモーションと移住・定住促進、起業などの総合的な施策の展開である。整備新幹線本来の目的を考えれば、このようなパッケージ化した施策こそが、沿線や開業地域における「手段」として展開されてしかるべきだった、と言える。

にもかかわらず、時代の制約もあり、管見の限り、このような総合的な施策は実現してこなかった。山形県で実現した理由の究明は今後の課題だが、開業準備を進める地域のみならず、開業から時間を経た地域に関しても、「どのような効果を獲得し損ねているか」を考える上で、貴重な実践と言える。

金沢大学と信州大学の連携も、整備新幹線開業が地域に及ぼす変化を新たな視点から考える貴重な切り口になる。象徴的なのは、新幹線開業抜きではあり得ない展開だったにもかかわらず、両大学とも今回の連携を「新幹線の効果」と積極的にとらえてはいない事実である。この事実一つをとっても、新幹線が地域にもたらす変化の複雑さ、微妙さを考えない訳にはいかない。

3-5. 転機の整備新幹線構想

整備新幹線構想は転機に立っている。「地域振興策としての新幹線は時代遅れ」という批判は以前から存在していたが、新幹線ネットワークは地域間格差を是正する切り札になり得ない、という言説が存在したことは、むしろ最近になって注目されてきた（榎引・2023a）。それでも、金沢までの開業は地理的環境にも社会・経済的環境にも恵まれ、一定の効果・恩恵を地域にもたらしてきた（榎引・2020a）。

しかし、2019 年末以降の世界的な COVID-19 拡大、それに前後する日本の経済力の低下を経て、整備新幹線の恩恵は限定的になってきたと言わざるを得ない。加えて、北陸新幹線の敦賀延伸や北海道新幹線の札幌延伸も、多くの新たな課題を抱えている（榎引・2023c）。

このような状況化、地域社会や地方自治体は整備新幹線や在来線にどう向き合えばよいのか。

いかに転機が訪れているとはいえ、それぞれの市町村や駅勢圏・都市圏では、多くの場合、ポジティブに対策を講じる価値がある——それが本報告書を執筆しての感想である。

今後もさまざまな場面を通じて、問いを発し、語らいの場をつくり、「それでもできること」を模索する場・機会として、あおり新幹線研究連絡会の活動を展開していきたい。（以上、榎引素夫）

★本章の参考文献・ウェブサイト

- ・榎引素夫（2020a）『新幹線は地域をどう変えるのか』、古今書院、p141
- ・榎引素夫（2022）「津軽線、被災して見えた「もし鉄道がなかったら」、東洋経済オンライン 2022 年 9 月 25 日記事（<https://toyokeizai.net/articles/-/616278>＝2023 年 2 月 16 日閲覧）
- ・榎引素夫（2023a）「新幹線と並行在来線を地域から考える」、月刊地理、68-1、pp. 59-67
- ・榎引素夫（2023b）「津軽線、「鉄道存廃議論」の先にある地元の課題」、東洋経済オンライン 2023 年 2 月 11 日記事（<https://toyokeizai.net/articles/-/651477>＝2023 年 2 月 16 日閲覧）
- ・榎引素夫（2023c）「整備新幹線・2022 年の地域政策的論点－敦賀延伸および西九州開業・札幌延伸をめぐって」、地域社会研究（弘前大学大学院地域社会研究科監修）、16、pp.9-22

フォーラム資料

新幹線フォーラム

「人口減少×新幹線」社会の再デザイン

八戸開業20周年・札幌延伸と在来線の行方



2023年1月21日 あおもりスタートアップセンター+Zoom
主催:あおもり新幹線研究連絡会/青森大学榊引研究室
共催:青森大学付属総合研究所/青森大学社会連携センター

青森学術文化振興財団・2019～2022年度助成事業

JSPS 科研費・18H03457/21K01020

新幹線フォーラムへようこそ！

● 質問、感想等は随時、**チャット**へどうぞ

◎ 本日の様子は記録のため**録画**します。後日、**YouTube**で**参加者限定・期間限定**で配信します

◎ 本日の様子は**学会・論文、東洋経済オンライン**等で報告予定です。何らかの配慮が必要な方はお知らせください

アンケートにご協力ください！



◎ 感想等をSNSなどに投稿する際は**プライバシーへの配慮**をお願いします。また、詳細な内容を持ち出す際は、**ご相談**下さい

★最後に「**記念撮影**」予定（参加者に配信）

● 開会の言葉／趣旨説明

あおもり新幹線研究連絡会

● 青森学術文化振興財団の助成研究のため

2018年春設立

（地域単位の新幹線研究組織は全国でも希）

● 構成：

青森商工会議所

（一財）青森地域社会研究所

⇒ あおもり創生パートナーズ株式会社

弘前大学大学院地域社会研究科・工藤祐介客員研究員

青森中央学院大学・竹内研究室

青森大学・榊引研究室（事務局）

本日の流れ（予告から変更しました）

◇ 第1部

- ・八戸開業20周年－新幹線は地域をどう変えたのか
- ・2022年の新幹線ネットワークとコロナ禍

◇ 第2部

- ・『「人口減少×新幹線」社会の再デザイン』プロジェクトの3カ年
- ・津軽線の行方－2019年度＋2022年度の調査から
- ・移住定住促進と新幹線－2021年度・2022年度の調査から

◇ 第3部

- ・函館からの報告
- ・質疑応答／意見交換

休憩はありませんが
「背伸びタイム」あります！

<第1部>

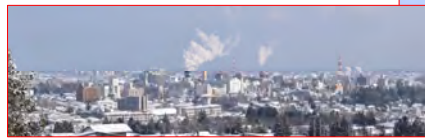
- 八戸開業20周年
－新幹線は地域をどう変えたのか

2002年12月1日
05:50 八戸駅



八戸市

- 東北の**県庁所在地級**の人口・産業力
- ・旧八戸藩2万石の城下町
⇒人口22万人に
- ・**青森県南部地方**の中心都市
(新産業都市)
- 2002年12月1日
東北新幹線開業



八戸の略図（地理院地図）



八戸の中心商店街



八戸ブックセンター



はちのへポータル
ミュージアム「はち」



マチニワ



20年目の総括

- 新幹線駅は**中心市街地**から離れて立地（旧尻内駅）
⇒ 悩み①**知名度が低い**（開業キャンペーンで痛感）
悩み②“日本で一番**みずばらしい**駅”
- 新幹線開業が「**まちの文化の曲がり角**」に
⇒ 東京からの**時間距離**と
まちの**産業・文化・意識がマッチ**
…**ポテンシャルが開花**
- ⇒ もともと**シビック・プライド**は高い
「海から開けたまち」「市民がつくったまち」「モノづくりのまち」
…新幹線開業を活用できる**基礎体力 + 機運**



八戸駅

変化のステップ

★変化の第1段階

- ・開業区間の**利用者が1.5倍**に ⇒ 「**成功**」評価
- ・知名度が**アップ**（高校野球などの影響も?）
- ・駅舎整備、周辺に**商業・飲食施設、ホテル**立地
- ・「**自分たちのまち、暮らしの価値**」に気づく
- …八戸せんべい汁、えんぶり…etc



八戸駅



えんぶり

変化のステップ

★変化の第2段階

- ・定番の**観光スポット**誕生、リピーター確保
…**八食センター、陸奥湊駅**一帯、**種差海岸**など
- ・地域の**独自の文化・食文化**に高い評価
- ・市民の**アート活動**が盛んに（市民アートサポート・イカノフ）
- ・**情報産業**の立地
（ヤフーの子会社が進出
⇒ ヤフー本体の拠点に）
- ・**合掌土偶**が**国宝指定**

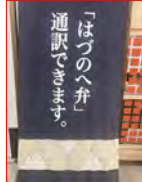


種差海岸

変化のステップ

★変化の第3段階

- ・まちのマネジメントが進化／深化
 - …路線バスの**共同運行化**（八戸市営バス／南部バス）
 - ※新幹線開業時はシャトルバス**失敗**
 - …「せんべい汁研究所」の活動 ⇒ **B1グランプリ**の発足
 - …**中心市街地**の活性化
 - ▼ポータルミュージアム「はっち」開設
 - ⇒「マチニコ」⇒ **八戸ブックセンター**（敦賀市の「Otta」に影響）
 - ▼「まちぐみ」の活動



「まちぐみ」
制作パネル（八戸駅）

変化のステップ

★変化の第3段階

- ・VISITはちのへ（八戸圏域DMO）
 - …観光コンベンションなど5団体が統合
 - …理事長は商工会議所副会頭
 - …多面的な活動



変化のステップ

★変化の第3段階

- ・塚原隆市VISITはちのへ理事長
 - …「八戸は観光を**産業だと思っていなかった**」
 - ⇒ 開業を契機に動き始めた
 - ⇒ 20年たって**忘れられたこと、不具合も**
 - ⇒ 20周年を契機に**仕組みをつくり変える**
 - …「**中心市街地はまちづくりのためにある**」
 - ※全国チェーン含め全ホテルの宿泊データ集約
 - ⇒『**コロナ禍克服にとても有益**』
- ★**東日本大震災の克服**
 - …新幹線対応で培ったネットワーク奏功



変化のステップ

★残念な現実も

- ・八戸駅前周辺の商業・飲食施設は**撤退**
 - （対策を講じようとした矢先にコロナ禍）
- ・人口は**減少続く**
 - （中心市街地のデパート：2店が1店に）
 - （市中心部の映画館＝9スクリーン＝が閉館）



- ★ある経済人（哲学カフェ主催）
「**冷笑は何も生まない**」

東北新幹線全線開通・新青森駅開業

★2010年12月4日：

- 東北新幹線全線開通・新青森開業
- …整備計画決定から**37年目**
- ・東京－新青森間：**3時間10分**
 - ⇒ E5系投入で**2時間59分**
 - （2021年に**2時間58分**）
- ・**青森市のターミナルが新青森に**
- ・**2011年3月11日、東日本大震災**
- ・コロナ禍までは利用・便数が増加



青い森鉄道20周年

★東北本線・盛岡－八戸間がJR東日本から経営分離

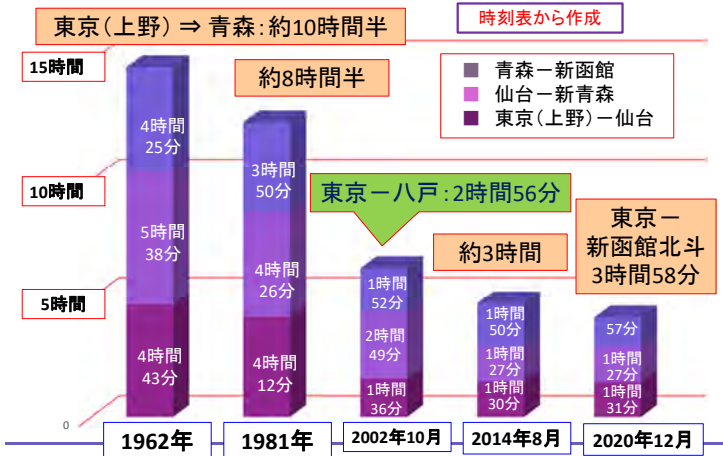
- ⇒ 盛岡－金田－温泉は**IGRいわて銀河鉄道**へ
- 目時－八戸間は**青い森鉄道**へ
- （**運賃値上げ・特急列車廃止**）

★2010年12月4日：

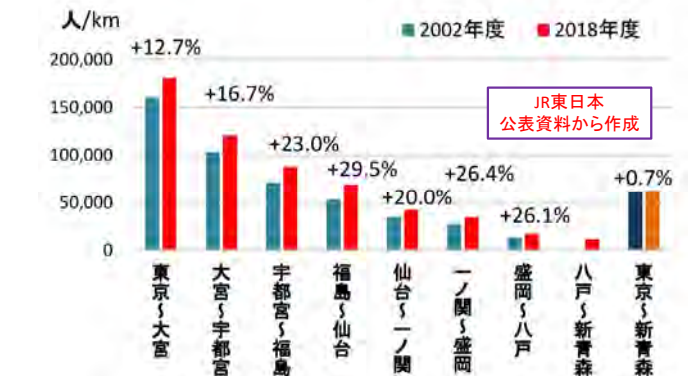
- 東北新幹線全線開通・新青森開業
- ⇒ 八戸－青森間も**青い森鉄道**へ
- ・沿線には今も**疎外感**
 - （特に旧特急停車駅）



起きたこと①移動時間の短縮

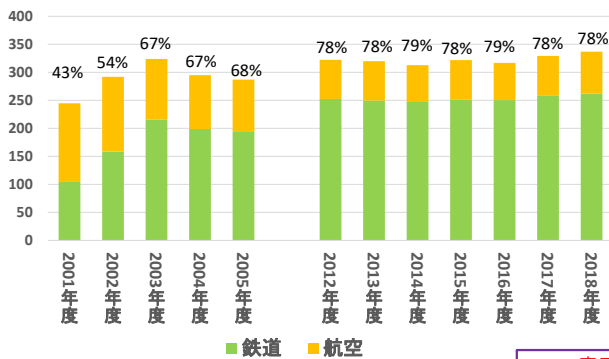


起きたこと②旅客の増加



起きたこと③旅客+シェア増加

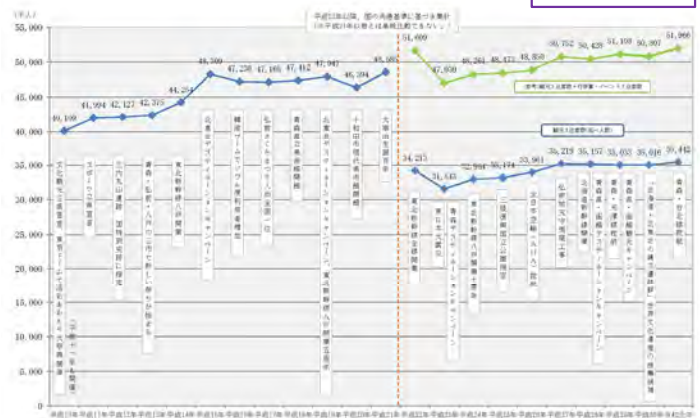
鉄道と航空のシェア(青森県-首都圏)



JR東日本 会社要覧から作成

起きたこと④観光客の増加

青森県観光入込客統計(2019)



全県的な俯瞰

★弘前市：新青森開業で“最大の恩恵”

・『弘前感交劇場』の理念

- ⇒ 「まちは劇場、劇団員は市民と観光客」
- 「市民が楽しむ暮らしや景観を観光客にシェア」
- 「最大の武器は地元を愛してやまない市民」

※開業直後の東日本大震災を克服

…「絶えざるバージョンアップの仕組み」構築

★下北半島の恩恵・変化は…?

★津軽エリアの恩恵・変化は？



北海道新幹線開業

★2016年3月26日：

北海道新幹線・新函館北斗開業

★「函館に全部持って行かれる」悲観の蔓延

- ⇒ 函館の開業準備支援が青森県の「振り返り」の好機に
- ⇒ 開業効果が圧倒的でなかったことが逆に幸い
- ⇒ 函館から外国人観光客が環流

★「道南の東北化」が進む

…DC (デスティネーションキャンペーン) は「函館・青森」の枠組みが定着



● 2022年の新幹線ネットワークと コロナ禍

新幹線ネットワーク



2022年の新幹線

- **西九州新幹線が開業:2022年9月23日**
 - ・武雄温泉（佐賀県武雄市）－長崎間**66km**
 - ・博多－武雄温泉間は**在来線特急**
 - ・全線開業の**時期と方式は未定**

2022年の新幹線

- **北陸新幹線:2024年春・敦賀（福井県）延伸**

- ・工事費増高、**開業1年遅れ**…現在は順調
- ・時間短縮効果は**限定的**
- ・対大阪／対名古屋**アクセスが低下**へ（サンダーバード／しらさぎが短縮）
- ・福井駅前で**大規模再開発**
- ・敦賀駅前の「**ちえなみき**」ブレイク
- ・敦賀以西の**着工は…？**



2022年の新幹線

- **北海道新幹線:2031年春・札幌延伸…？**

- ・札幌駅の工事進む、市内は“**都市改造**”
- ・工事費**4割増**、「2031年春開業」**延期必至**
- ・函館本線の長万部－小樽間は**廃止決定**
- ・同じく新函館北斗－長万部間は**旅客廃止**？
⇒ **貨物列車**の扱いが焦点に

- **リニア中央新幹線**

- ・静岡県**の工事が進まず**
- ・2027年開通は**困難**
- …いつに？



人の移動の回復と“第8波”

- **北陸新幹線（上越妙高－糸魚川間）の利用推移**



【背伸びタイム】

- オンラインの方はチャットで質問や感想をどうぞ！
(会場の方は後ほどかがいます)

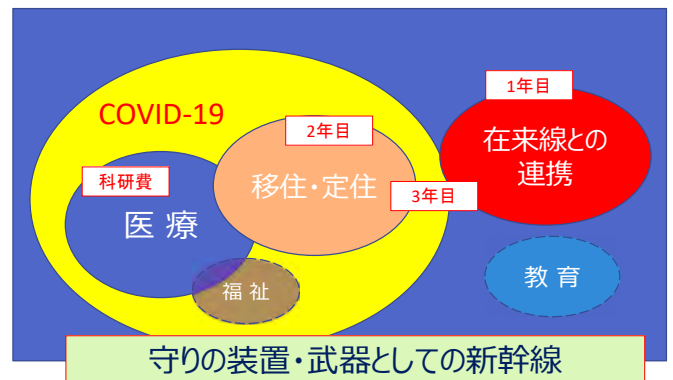
<第2部>

- 当プロジェクトの3カ年

「人口減少×新幹線」プロジェクト

- 2019年度:①在来線の活用と町村部の振興
⇒ 津軽線など調査
- 2020年度:コロナ禍で休止
- 2021年度:②ポストコロナ時代の移住・定住
促進および受け皿づくり
⇒ 40市町村アンケートなど実施
- 2022年度:③ポストコロナ時代の仕事づくり・働き方
⇒ 県内外調査+津軽線調査

研究領域の整理



- ①在来線の活用と町村部の振興
(2019年度 ⇒ 2022年度)



2020年1月18日
フォーラム

狙い:新幹線+在来線ネットワークの検討

- ★JR津軽線の利用者アンケート(外ヶ浜町・今別町の全世帯)
- ★青い森鉄道の利用者アンケート(駅で配布)
- ★津軽鉄道をめぐる状況の論点整理
- ★他県の並行在来線調査
・しなの鉄道/えちごトキめき鉄道/IRいしかわ鉄道
(あいの風とやま鉄道…調査できず)
⇒ 新幹線ネットワークと組み合わせてどう活用?
⇒ JR津軽線をどうする?
⇒ 他の並行在来線に学ぶべきところは?

津軽線について

- ◎青森－三厩間55.8km
 - ・2021年に開業70周年（青森－蟹田間）
 - ・かつて「津軽海峡線」構成（蟹田が特急停車駅）

- ◎ダイヤ
 - ・青森－蟹田間9往復
 - ・蟹田－三厩間5往復

- ◎平均通過人員
 - ・452人/日（2019年度）
 - 青森～中小国 720人/日
 - 中小国～三厩 107人/日
 - ・JR東日本の68路線中59位



報告…2019年度新幹線フォーラムから

- 対象地域の選定理由
 - ：北海道新幹線開業で**直接、影響を受けた2町**
 - ・新幹線開業後、**まとまった情報やデータを得られず**…地域の実情がよく分からない

- ・主な着眼点
 - ①**新幹線・津軽線**はどの程度、どのように使われているのか
 - ②いま「**しなければならないこと** + **できること**」は何か



【参考】「新幹線が「逆風」になった津軽と北海道の交流
元特急停車駅・蟹田、「風の町」は復活するか」
(東洋経済オンライン「新幹線は街をどう変えるのか」)

全町アンケート

2020年1月の報告

- 2019年10月実施
 - －町役場経由で**全世帯**へ
 - 外ヶ浜町:約2,900世帯
 - 今別町:約1,100世帯
- 回収数
 - 外ヶ浜町:321通 (11%)
 - 今別町:325通 (32%)
 - …平館地区の関連薄い?
 - …新幹線駅の所在の差?
 - …その他



デマンド型
タクシーに

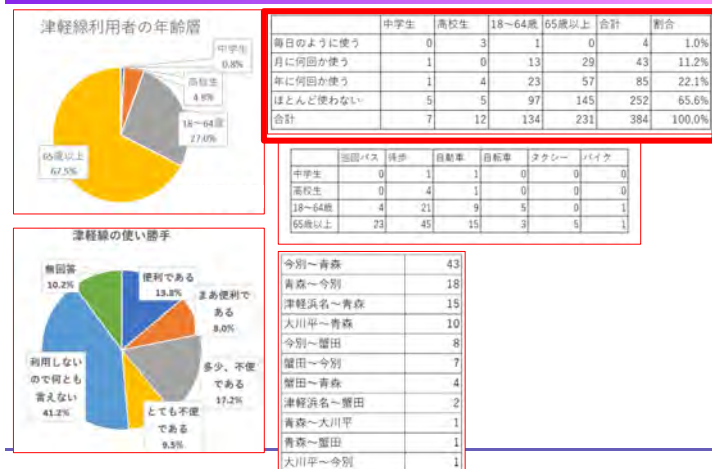
外ヶ浜町-津軽線利用状況①



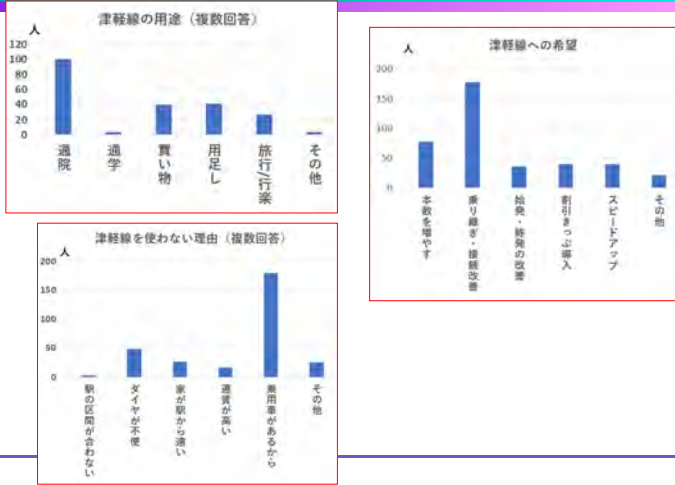
外ヶ浜町-津軽線利用状況②



今別町-津軽線利用状況①



今別町-津軽線利用状況②

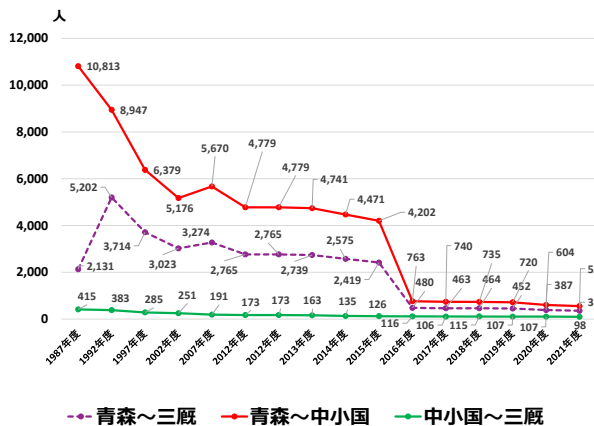


アンケートから

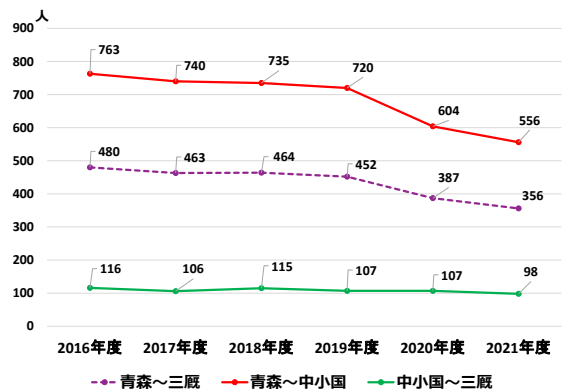
2020年1月の報告

- 現状・利用状況は想定内？
 - ・「毎日使う」人は多くはない
 - ・特に蟹田以南・以北の**本数差と接続**が課題
- 特に問題は「これから」
- 予想以上に多かった「**階段の昇降が障壁**」
- …他の沿線の「**明日の姿**」
- 免許返納者／予定者に大きな不安
- 「津軽線なくなる？」不安にじむ
- 北海道新幹線には賛否
 - ・今別は安堵や評価の回答が多い
 - ・外ヶ浜は評価の一方、特急廃止と運賃への不満、批判多い
 - ・「**仕事／出張**」で使う人が一定数存在 (冠婚葬祭、帰省も)
 - ・「**親の介護／看護**」も目立つ ⇒ 広域的な「見守り」ツール

津軽線の利用者推移① 2022年10月の報告



津軽線の利用者推移② 2022年10月の報告



2022年度の動き

- 2022年夏、「**利用の少ない地方鉄道**」の存廃論議始まる
- 東北北部に記録的な豪雨
 - ⇒ 五能線と津軽線 (大川-津軽二股間) に甚大な被害

★JR津軽線のポイント

- ① 利用者が少ない
- ② 北海道新幹線開業の余波
- ③ 地元自治体や大学とJR東日本のコラボが進展
- ④ デマンド型乗合タクシーの実証実験中

デマンド型乗合タクシー

- 「わんたく」：昼間の観光や日常利用を想定
- 「つがるん」：夜間の青森市からの帰宅ニーズを想定した
- 利用1回500円・電話とネットで事前予約
- モニターツアーも実施



国・JR東日本の動き

- 国土交通省の有識者会議が提言（2022年7月25日）
 - ・輸送密度が**1,000人未満**の地方鉄道
 - …JRまたは自治体の要請に基づき国主導の協議会を設置
 - …3年以内をめどに存廃を判断する仕組みを導入すべき
- JR東日本が地方路線の収支公表（7月28日）
 - ・輸送密度が「**2,000人以下**」の35路線・66区間対象
- ★津軽線も対象…地元で当惑と警戒
 - ・青森－中小国間：
営業係数2,326円、赤字額21億6,400万円
 - ・中小国－三厩間：
営業係数7,744円、赤字額7億1,100万円

2022年8月の豪雨

- 青森県内で**記録的な豪雨と被害**（例年の7倍）
- 津軽線は蟹田以北で13個所で盛り土流出・土砂流入
 - ・「線路が宙に浮く」状況
 - ・工事用の道路なし…「年度内の復旧工事困難」
- 「わんたく」8月22日から振替輸送に
 - ⇒ 運行期間を半年延長（「つがるん」は終了）



デマンド型乗合タクシーの利用状況

- JR東日本盛岡支社（10月上旬）
【わんたく】
 - ・7月の利用は1日数人
 - ⇒ **8月は徐々に増加**
- （観光目的が大半）
- ・8月22日、振替輸送スタート
- ・9月はさらに**利用増加**（多くの日で2桁）
 - ※振替以外の利用も増加傾向
- ・地元利用の占める割合も増加傾向
- ・観光の目的地は大半が龍飛崎方面
- 【つがるん】
 - ・期間を通して利用僅少（月数人程度）



その後の動き

- JR東日本が青森県・外ヶ浜町・今別町と**対応協議へ**（12月19日…20日の東奥日報から）
「**復旧しても大量輸送のメリットを発揮することが困難**」
 - ①復旧して存続なら6億円・4カ月…地元が維持管理費
 - ②廃止…町営バス・乗合型タクシーなどを組み合わせ
- 青森県知事：**鉄路維持を前提としつつ沿線自治体や利用者の考えを重視して判断**
- 1月18日、**第1回「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」**（外ヶ浜町）

論点

- JR東日本のビジネスモデルの**転換点**
 - …「**首都圏と新幹線の収入で地方路線を支える**」限界？
 - ⇒「**大都市圏が地方を支える**」構造そのものが問われる？
- 改札口の**内と外**が繋がっているか？
- 肝心の「暮らし」を誰がどこでどう守る？
（鉄道は**必要条件**？ **十分条件**？）
- 半世紀以上**続く人口減少・流出
 - …地域の**基礎体力**と**世界観**はどうか？

「**人口減少社会の再デザイン**」：誰が**いかに**？

- 2年目 + 3年目
 - ②ポストコロナ時代の移住・定住促進
および受け皿づくり
 - ③ポストコロナ時代の仕事づくり・働き方

2021年度調査の概要

※東北地理学会・2021年度秋季学術大会で報告

- 当初計画：
 - ・北陸新幹線沿線などの移住・定住促進策調査
 - + 県内自治体のヒアリング = 比較検討
 - ⇒ コロナ禍で困難に
 - ⇒ 3か年目に実施予定の「医療×新幹線」が科研費採択
- 県内40市町村の「移住・定住施策 + 新幹線」の調査
 - ⇒ 県内の現状把握、補助線としての新幹線
 - ⇒ コロナ禍の中での意識・取り組み（の記録）

調査内容

- (1) コロナ禍における青森県の移住・定住促進策の**現状把握**
- (2) 特徴や傾向の**分析**
- (3) 論点**整理と展望**
 - …何らかの提起
 - ★新幹線の存在がもたらした影響を視野に
 - ★ポストコロナ時代に向けて、**過渡期の記録**として

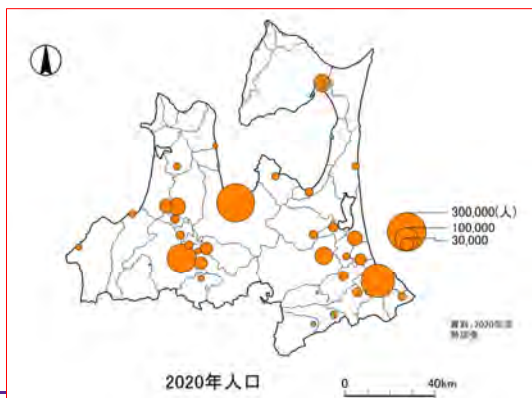
背景…青森県の状況

- ◎人口減少ペース**全国ワースト3、-5.3%**（2020国勢調査）
- ◎しかし、移住対策は全般的に**出遅れ、低調**
 - …自己効力の**低さ**が一因？（櫛引、2015）
- ◎ネットの活用も低調（牧山ほか、2014）
 - …**ICTリテラシー**そのものの低さが要因？（総務省、2021）
- ◎それでも市町村により**取り組みが活発化**
 - …特色の把握
 - ⇒ 水平展開の可能性は？

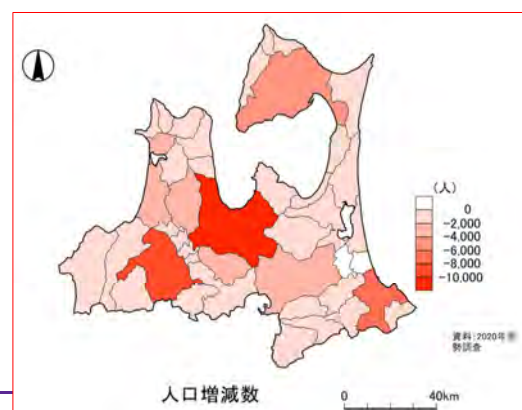
研究の全体象

- ①青森県庁・東京の窓口、中間支援組織等への**ヒアリング（対面・Zoom）**
- ②全40市町村の担当課へのアンケート
 - ⇒ うち4市町へのヒアリング
 - （弘前市、八戸市、十和田市、七戸町）**
- ③他地域のヒアリングおよび**フォーラム参加**（飯山市、道南地域など）

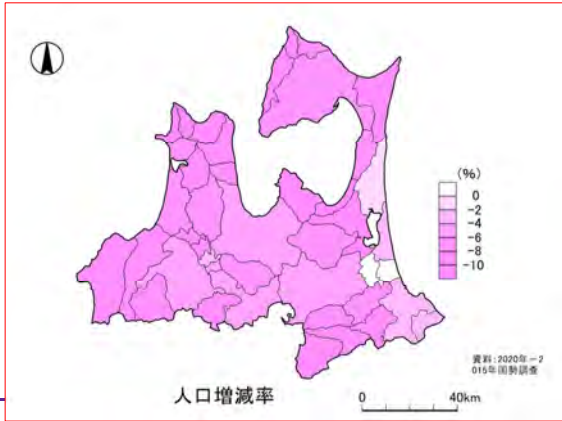
各市町村の人口分布（2020 国勢調査）



各市町村の人口増減数（2015/2020 国勢調査）



各市町村の人口増減率 (2015/2020 国勢調査)



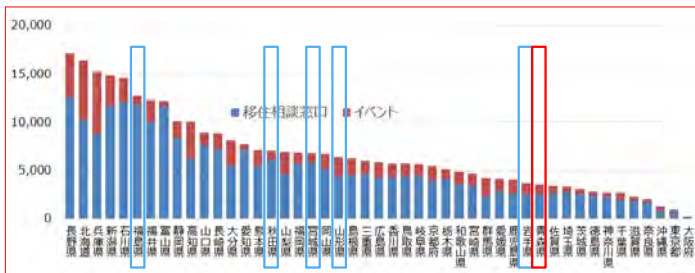
全国の移住相談件数



※ 2010年度、2011年度の電話等問合せ件数の増加は内閣府補助事業(社会連帯推進支援事業)へのエントリー問合せ数を含むため

ふるさと帰省支援センター・2020年度年次報告書より引用

2019年度の移住相談件数



総務省の都道府県別移住相談件数まとめから作成

移住相談件数の推移 (青森県のまとめ)



ヒアリング対象と新幹線・空港・高速道路の略図



ヒアリング①八戸市…「仕事」特化型

◎ 移住相談件数 : 2015年度 ⇒ 2020年度で**8倍**
44件 → 371件

◎ 移住者数が
2018年度から
3年連続で1位
(あおり暮らし
サポートセンター
調査)

「移住済み・移住決定」と回答のあった(68組131名)に対する調査

1. 青森県の移住相談窓口及びイベント等を利用した移住者数とその内訳(市町村別)

市町村名	移住者数 組数/人数	ターン傾向				備考
		1回	2回	3回	4回	
青森市	17組/262名	14組	1組		2組	協力隊1組
弘前市	9組/17名	4組	2組	2組		1組
八戸市	17組/37名	7組	2組	1組	1組	6組
黒石市	4組/5名	1組	2組	1組		協力隊4組
三沢市	1組/3名					
西沢市	2組/5名	1組	1組			
早川市	2組/7名	1組	1組			
平内町	2組/3名			1組		協力隊1組
外ヶ浜町	1組/3名			1組		
津軽町	1組/1名	1組				

ヒアリング①八戸市…「仕事」起点

- ・新幹線の立地：
 - 「少なからず移住を検討する際の強みに」
 - 「**交通アクセス**の良さにより、**企業誘致が好調**であることで、**働く場所が確保**」（**空港、高速道路**）
 - ・総合窓口：統計広報課**シティプロモーション推進室**
 - （イベント等も担当、独自の助成制度なし）
- ⇒ **産業労政課**が「**ほんのり温ったか八戸計画**」支援事業（就職活動の交通費や移住時の引っ越し費用、住宅費、学用品の購入費。以前は事業所にも助成金）

移住の実績とその理由

○八戸市相談窓口の相談受付件数

	広報統計課	産業労政課	東京事務所	移住コーディネーター	合計
H29	55件	308件	9件	30件	402件
H30	70件	472件	6件	—	548件
R1	75件	299件	4件	—	378件
R2	30件	338件	3件	—	371件

○移住実績（ほんのり温ったか八戸計画支援事業利用者）

H29	34組 (59名)
H30	37組 (56名)
R1	24組 (40名)
R2	11組 (25名)

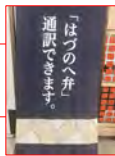
※ほんのり温ったか八戸計画支援事業
Uターン就職希望者に対して、就職活動等に要する交通費、移住のための引っ越し費用、住宅費（家賃）、学用品等購入費を助成する

八戸市資料から引用

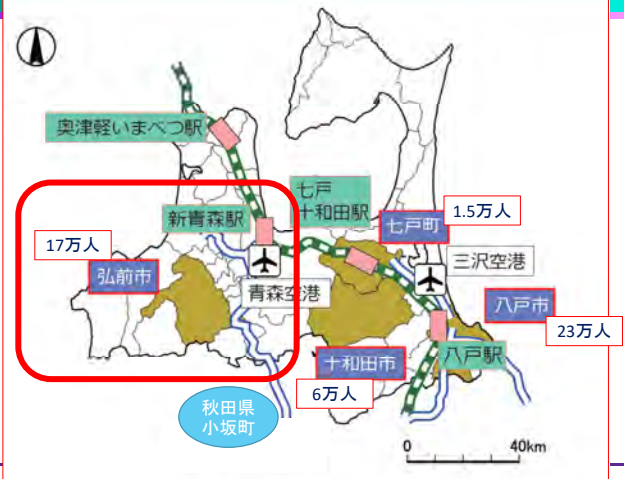
ヒアリング①八戸市…「仕事」起点

- ◎移住者の大半は「働く」が主眼
- ◎ポータルサイト「**半都半邑の楽しさ**」（広域都市圏で運営）
- ◎中間支援：「組織があるに越したことはないが…」
 - …**まち全体で機能**？（「まちぐみ」が総務大臣賞）
 - …**職場で自然に機能**？
- ◎「**iju@**」のメールアドレス
- ◎**デザイン担当**の職員（臨時）配置
- ◎注目していることがら
 - 「2025年に見込まれている東京都の人口減少」
 - ◎「参考にした事例なし」…内発的・自律的な発想と取り組み

八戸市「まちぐみ」制作パネル（本八戸駅）



ヒアリング対象と新幹線・空港・高速道路の略図



ヒアリング②弘前市…Uターン特化プロモーション

県外転出10年後に向けた弘前Uターンモデル 2021年度現在

提供：弘前市企画課 人口減少対策担当

ヒアリング②弘前市…Uターン特化プロモーション

◎移住相談・移住者数（圏域全体）

- ・2019年度… 相談233件、移住39件／62人
- ・2020年度… 相談121件、移住52件／84人

◆移住相談実績 (2021.8月末時点)

	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
移住相談件数(件)	44	61	161	255	174	141	87
移住相談者数(人)	44	61	125	167	100	100	66

◆移住実績

	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
移住件数(件)	1	7	22	32	24	29	46
移住者数(人)	2	14	38	64	38	40	70

ヒアリング②弘前市…Uターン特化プロモーション

- ◎「**仕事の面は弱い**」…中小企業は**人材育成面**も苦戦
⇒「**県外流出**」と「**10年後**」を前提に**総合的な施策**
- ◎教育：小学校～大学に至る施策の体系化
 - ・小中学生：「**ひろさき記学**」事業（郷土学習）
 - ・高校生・大学生：「**地域マネジメント人材育成**」事業
 - ・地元企業の働く女性と中高生の**マッチング・プログラム**
 - ・インターンシップ、地域産業の職場体験
- ◎農業：「**農業里親支援研修事業**」
 - ・「**ひろさき農業総合支援協議会**」設立
 - ⇒ **市職員の副業（アルバイト）**による“**援農**”発案

ヒアリング②弘前市…Uターン特化プロモーション

- ◎首都圏：「**ひろさきコミュニティ・ラボ**」展開
 - ・交流の場、「細くても長くつながる」（オンライン）
 - ・弘前大学が会場の「**やわラボ**」の東京版（社会人と学生がゆるく、やわらかく対話）
 - …前身「**やわらかネット**」。東北新幹線・新青森開業対策
 - 東日本大震災**の対応にも機能（主に観光面）
- ◎情報発信：「**弘前ぐらし**」HP/Facebookページ
 - ・**市民ライター**起用で**アクセス倍増**
 - ・東京事務所を2016年開設、独自のSNS活用（F、t、i）
 - …人気コンテンツ「**津軽弁**」（Uターン者の「**言葉**」対策も）
 - ※地域おこし協力隊員デザイナーが起業



ヒアリング②弘前市…Uターン特化プロモーション

- ◎交通面の評価：
 - 「新青森駅まで30分（最短）、青森空港まで連絡バスで55分、**比較的良好**」
 - ・移住後も都市部へ移動する機会
 - 「移住先と都市部は遠すぎないこともポイント」
 - ・アクセスが良いと「いつでも帰ってこられる」と都市部へ転出も？

ヒアリング対象と新幹線・空港・高速道路の略図



ヒアリング③十和田市…広域連携型

- ◎人口：約6万人
- ◎移住定住事業を利用した移住世帯：57世帯（2020年度）
- ◎上十三・十和田広域定住自立圏（約20万人）
 - …十和田市、三沢市、野辺地町、七戸町、六戸町、横浜町、東北町、六ヶ所村、おいらせ町、秋田県小坂町
 - 「青森県の就職サイト…6万人だと難しい、20万人だと何とか」
- ◎交通面の評価：
 - 「**七戸十和田駅**（新幹線）、**三沢空港**（航空機）などが比較的近く、移住を検討する際のメリットの一つと考えられる」
 - ※八戸市との心理的、距離的な近さも好材料

ヒアリング③十和田市…広域連携型

- ◎十和田湖のブランドイメージ：
 - ・若い世代からも移住相談の切り口に
 - ・十和田湖地区と市中心部で移住者の層が異なる
- ◎担当者は7年目、**建築部**出身（技師）：
 - ・若手職員6人が市長懇談で発案、2013～2014年に試行
- ◎移住の要因：「開かれている土地、**受け入れる風土**」
 - ※1859（安政6）年に新渡戸傳が開く
 - ・3分の2は県内から、3分の1は県外から（2020年度）
 - ・移住理由最多は「**住環境**」
 - ・7割が40代以下／半数が子育て世帯／半数は市外出身

ヒアリング③十和田市…広域連携型



考察

- ★目新しい情報は多くはないが、地元の相場観、世界観を**確認**
- ◎アンケートと重ね合わせる…
- 「仕事」、「中間支援組織・機能」、「ネット活用」がカギ
- ◎中間支援機能
 - ・近隣の住民が自然に担う形が理想？（飯山市）
 - …都市規模が大きくなるほど困難に？
- ◎ターゲットは「**Uターン者**>Iターン者」（飯山市はIターン8割）
 - ⇒ 地元をどれだけ知って他出するか
 - ⇒ 小中と高校の“輪切り効果”
 - ⇒ 親の世代の自己効力

考察

- ★飯山市の例：青森県内ではまだ意識されず
 - ・「仕事を自ら、首都圏から持ってくる」IT系技術が多い
 - ・移住者が最重視…地元の人々の**自己評価**や**態度**
 - ・特に高齢者は**医療・福祉面の対応**が課題
- ◎「骨を埋める」リクエストの影響
 - …誰のため、何のための移住か？
- ◎職員の**キャリアパス**をどうみるか？
 - …機械的な異動の影響

考察

- ◎「移住」の**定義の明確化**と**国による調査**の要望
 - …市町村でも把握が**困難**
- ◎「東京23区**限定**」施策の対象拡大の要望
 - …どのような線引きが可能か？
- ◎新幹線対応を**起点**とする施策が散見
 - …八戸市のシティプロモーション、十和田エリアとの連携
 - …弘前市の「コミュニティ・ラボ」
 - ⇒ 「守りの武器」「地域のバージョンアップ手段」としての側面

展望

- ◎「人口減少・高齢化」下の転入：どんな**近未来像**を描けるか？
 - ・再**デザイン**の意識／覚悟…現状の延長上に解はない
- ◎“隣人に親切にできるか？”、“幸福だと世界に言えるか？”
 - ⇒ 地域の「**100年の通信簿**」
 - ※「寛容度」の重要性（LIFULL HOME'S総研、2021）
- ◎「三位一体」の対策を（再）認識できるか？
 - ・「現在の住民に**去られない**」
 - ・「新たな住民（子ども）を**育てる**」
 - ・「（人が）人を**招き寄せる**」
- ★これらの認識や対応が**医師確保**にも影響…との指摘

【背伸びタイム】

- オンラインの方はチャットで質問や感想をどうぞ！
- （会場の方は後ほどかがいます）

● 2022年度の調査

- ①青森県・3市ヒアリング（フォローアップ）
- ②山形県調査
- ③金沢大／信州大の連携調査

青森県・3市ヒアリング

- 青森県
 - …あおり若者定着奨学金返還支援制度
- 青森市
 - …ワーケーションの本格推進／移住者増加
- 弘前市
 - …「10年後のUターン作戦」その後
- 八戸市
 - …移住定住促進策の展開

あおり若者定着奨学金返還支援制度

- 県と企業が奨学金の返還を支援
 - ・対象企業に就職
 - ・6年間離職せず青森県内に住み、働き続ける
 - ・30万円～150万円（サポート企業が設定）
 - ※奨学金の返還残額の1／2が上限
 - ・1社20人が上限
- ヒアリング時点で72社（2022.10.20）
 - ・歯科と建設業が多い
 - ・20人以下の企業
- 各職種とも不足（デスクワーク、現場）
- 採用担当者がポイント
- この5～10年で人材への意識が変化？



青森県庁サイト

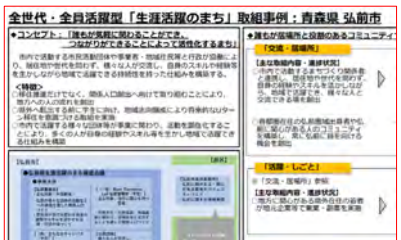
青森市へのヒアリングから

- 移住者数
 - ・25人（2020年度） ⇒ 86人（2021年度）
- ワーケーションへの取り組み
 - ・2021年夏から本格化
 - ・IT企業は意外に制約
 - ⇒ フリーランスのクリエイターやアーティスト
- イメージ戦略で地元の若者に訴求も
 - ・コロナ禍の影響（プラスマイナス両面）… 試行錯誤
- 大学との連携… 青森公立大、青森中央学院大、青森大
 - ・SDGsキャンプ、「蓬田村×トマト」など
 - ⇒ 学生たちにも刺激大… シビックプライド



弘前市へのヒアリングから

- 国の「生涯活躍のまち」事業
 - ・アクティブシニアの地方移住
 - ・関係人口づくり
 - ・首都圏でのネットワークづくり
 - ・地域マネジメント人材育成事業
 - ・大学生のインターンシップ
 - ・高校生のまちづくりクラブ



弘前市へのヒアリングから

- さまざまな取り組み・展開
 - ・国の支援は「東京23区」限定 ⇒ 独自に対象を全国に拡大
 - ・「ワインドウの栽培」をミッションにした地域おこし協力隊
 - （1人・りんご課 ⇒ 岩木地区の栽培へ）
 - ・地域おこし協力隊員が任期中に神主に
 - ・リモートワーク… モニターツアー実施（県の補助金・圏域で）
 - ・高校・大学での「移住・Uターン」講話
 - （弘前圏域移住交流促進事業… 地域探究との接続）
 - ※東京事務所の「コミュニティ・ラボ」
 - ・関係人口創出プログラム「Entre！」（アントレ）
 - …ねがたコースが人気

八戸市へのヒアリングから

- 意見・情報交換から
- ・8base（エイトベース＝八戸都市圏交流プラザ）のイベントが復活
 - ※山手線・高架下
- ・移住相談…シビックプライド高い／「足りないものが多い」
- ・Uターンがほとんど。Iターンは少ない
- ・仕事と所得がネック（安いのは家賃ぐらい…）
- ・やはり3時間は遠い（⇔ 静岡や長野は1時間）
- ・「海猫フレンズ」の活動…Uターン3人組
- ★青森県として団体戦をどう戦うか
 - …ある程度の地域的な塊として知ってもらう機会をどう確保？
- ・SNSをどう使いこなすか

新幹線フォーラム
「人口減少×新幹線」社会の再デザイン

新幹線をめぐる新たな動き (県外視察報告)

2023年1月21日(土) 14:45 ~ 15:00

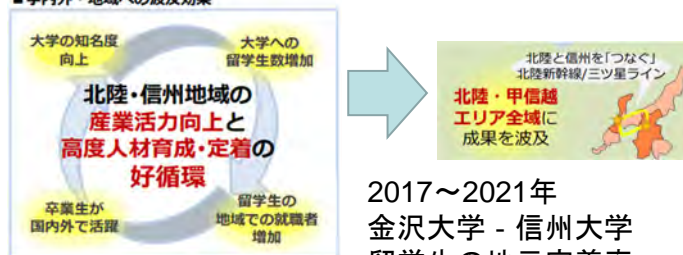
あomorい新幹線研究連絡会
竹内 紀人(青森中央学院大学)
n-takeuchi@aomoricgu.ac.jp

金沢大学 - 信州大学

2022年9月5日～6日訪問

「かがやき・つなぐ」 北陸・信州留学生就職促進プログラム

地域企業が求める留学生人材像に応える高度職業人材を育成・輩出！
■学内外・地域への波及効果



2017～2021年
金沢大学 - 信州大学
留学生の地元定着率
目標30%、実績27%

<コンソーシアム参画機関: 金沢大学・信州大学・北陸経済連合会・北陸銀行・長野県経営者協会・八十二銀行・石川県・福井県・富山県・長野県>

93

94

現在進行形 「Link KAGAYAKI」
留学生キャリア形成・地域定着促進プロジェクト

@北陸



95

「かがやき・つなぐ」と新幹線

- 新幹線ありきではない
- 近くなったのは事実
 - 長野 - 東京、金沢 - 長野 各1H
- リアルに可視化された情報
 - アジア人が住みたいまち金沢
 - 信州の理系高度人材需要・北陸の文系観光人材需要等
 - 企業集積・キャリア教育の蓄積
 - 院卒留学生の就職意欲

96

山形県の各種事業

2022年9月8～9日訪問

米沢駅を中心としたものづくり・大学イノベーション拠点

実証事業
コワーキングスペース
米沢駅2Fの多目的室をコワーキングスペースとして一般開放(無料)した実証事業を実施しております。



● 米沢駅2F 米沢駅2F(米沢駅)～米沢4階(米沢駅2F) (2022.9.8～9)
● 米沢駅2F 米沢駅2F(米沢駅)～米沢4階(米沢駅2F) (2022.9.8～9)
● 米沢駅2F 米沢駅2F(米沢駅)～米沢4階(米沢駅2F) (2022.9.8～9)

米沢駅2階の多目的会議室をコワーキングスペースに整備しよう!

米沢地域のものづくり企業クラスター ×
山形大学工学部
山形大学アントレプレナーシップ開発センター(22.4) EDGE-NEXT後継

課題認識: 人材や技術はある
⇒ 地域資源が新結合を起こしながら付加価値を創出するような場がない。

工業団地や大学を訪れた人々が出会い、新たなプロジェクト商品開発につながるようなスペースが駅前にない。

米沢駅2階の多目的会議室をコワーキングスペースに整備しよう!



米沢駅コワーキングスペース 1/25 OPEN

1 米沢駅コワーキングスペース施設概要

- (1) 名称: 米沢駅コワーキングスペース
- (2) 場所: 米沢駅2階(米沢市駅前1-1-43)
- (3) 利用開始日: 2023年1月25日(水)
- (4) 営業時間・料金
 - 営業時間: 9:00～20:00
 - 定休日: 毎年1月1日
 - 利用料金:

2時間	一般	300円
	高校生・大学生	150円
1日	一般	500円
	高校生・大学生	250円
1か月会員	一般	3,000円
	高校生・大学生	1,500円
6か月会員	一般	15,000円
	高校生・大学生	7,500円

2023年1月20日 山形県、米沢市、JR東日本リリース資料より

スタートアップステーション・ジョージ山形



MONTHLY・リクエスト
JOB・リクエスト

皆さんが好きな山形の
米沢の味覚
教人してください
次リクエスト書いてね!

Vtuber ジョージ・ヤマガタ氏 presents オンラインセミナー ...

YouTube 【非公式】やまがたChannel 2022/01/04

YouTube



村山市にぎわい創造活性化施設 Link MURAYAMA



ウェルベース村山



COZAB GELATO@Link MURAYAMA
<https://cozabgelato.com/>



県外視察のまとめ

金沢大 - 信州大学 コラボ

高度人材・教育、留学生、就職、産業、...

山形県のコワーキングスペース

ネットワーク展開、駅の活用、Vtuber、廃校利用...

□ 新幹線で動くヒトと情報

自発的(=spontaneous)に操ろうとする意思

□ 新幹線で動かされるヒトと情報

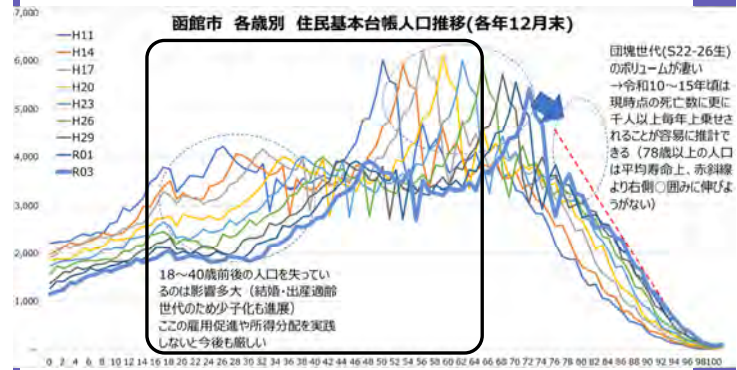
他者の気まぐれな性質に振り回されないよう自律的

(=autonomous)に振る舞う対応力

はこだて
 函館
 Hakodate
 新幹線開業
 Shinkansen
 活性化
 Activation

函館市の各歳別人口の変化

住民基本台帳 各歳別人口の経年変化



はこだて
 函館
 Hakodate
 新幹線開業
 Shinkansen
 活性化
 Activation

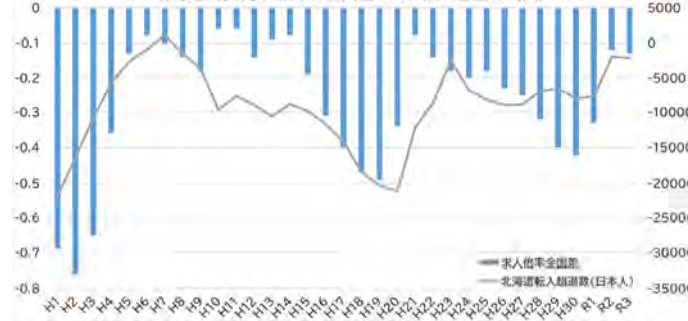
有効求人倍率と人口社会増減

北海道労働局統計による道内職安別 月間有効求人倍率推移

■ 有効求人倍率と人口の社会増減に相関はあるか？

⇒有効求人倍率の全国平均と北海道平均の差(棒グラフ・左軸)と、北海道の人口転入超過数(折れ線・右軸)の推移を重ねてみる

北海道 有効求人倍率の全国差と人口転入超過数の推移



はこだて
 函館
 Hakodate
 新幹線開業
 Shinkansen
 活性化
 Activation

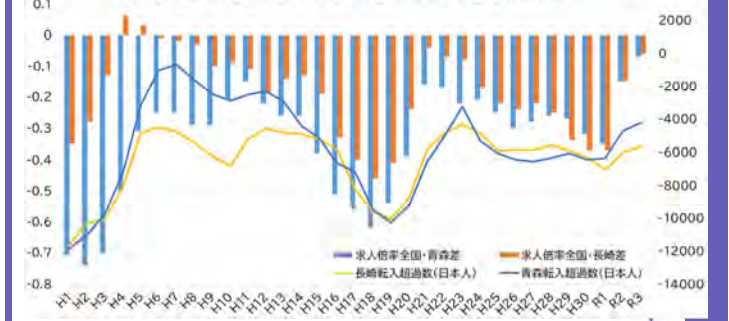
有効求人倍率と人口社会増減

北海道労働局統計による道内職安別 月間有効求人倍率推移

■ 有効求人倍率と人口の社会増減に相関はあるか？

⇒同様に青森県・長崎県を並べてみると、長崎のH5-H14の転出が大きいことが伺える(愛媛などは求人倍率差プラスの年も多いが一貫して転出超過)

有効求人倍率の全国・青森・長崎県の差と人口転入超過数の推移



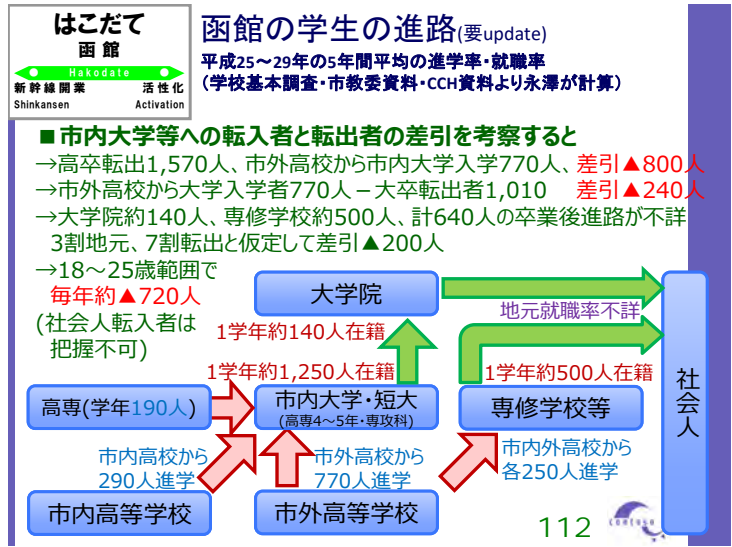
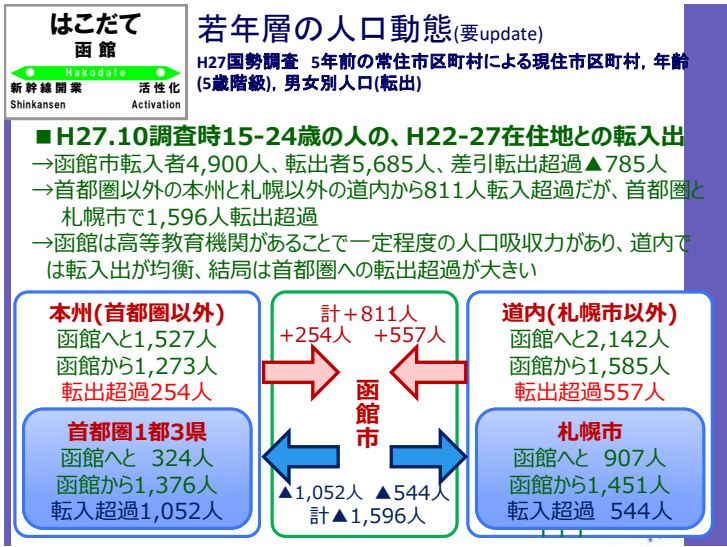
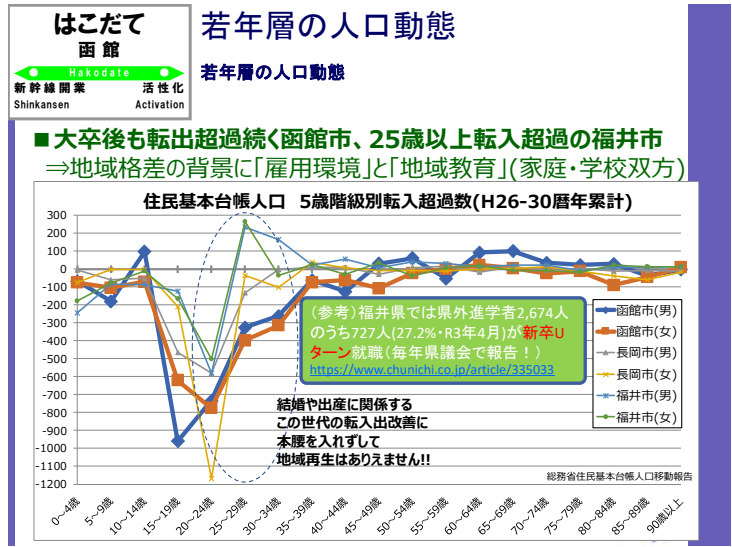
はこだて 函館 短大卒～大学院卒の人口比率

【参考】函館市のS40～H20大学等進学者数は58,050人
上記43年間の平均進学率28.3%(学校基本調査)

■ H22国調人口20～40万都市における短大卒以上人口比率

順位	都市	15歳以上人口	短大卒以上人口	比率
1	宝塚市	193,052	84,894	44.0%
2	調布市	194,253	79,300	40.8%
3	藤沢市	353,019	142,299	40.3%
4	吹田市	304,162	120,598	39.6%
5	茅ヶ崎市	201,666	79,206	39.3%
6	茨木市	232,469	91,297	39.3%
7	府中市	220,015	86,344	39.2%
8	奈良市	317,376	123,350	38.9%
9	柏市	347,503	131,687	37.9%
10	豊中市	334,814	125,149	37.4%
(以下抜粋、非県庁所在地網掛け)				
14	つくば市	179,364	61,406	34.2%
18	松本市	207,934	66,358	31.9%
22	水戸市	227,679	68,810	30.2%
23	長野市	326,477	97,074	29.7%

順位	都市	15歳以上人口	短大卒以上人口	比率
28	盛岡市	256,385	73,889	28.8%
29	徳島市	226,387	64,101	28.3%
30	福井市	224,602	63,270	28.2%
55	岸和田市	168,752	39,046	23.1%
56	下関市	245,605	56,234	22.9%
57	市原市	242,384	54,882	22.6%
58	郡山市	285,782	64,433	22.5%
59	青森市	260,621	58,730	22.5%
60	長岡市	244,427	52,874	21.6%
61	旭川市	305,206	61,432	20.1%
62	上越市	174,296	34,583	19.8%
63	佐世保市	223,357	43,292	19.4%
64	八戸市	204,872	39,261	19.2%
65	いわき市	294,177	55,680	18.9%
66	函館市	248,042	45,094	18.2%



● 質疑応答／意見交換

「青函から始まる新幹線学」…?

- ★新幹線の全体像は個別の学問領域ではとらえがたい
- ★いくら緻密で「正しい」結論が得られても「後世」では悲しい
 - ⇒ 現実に併走しながら、学術とリアル社会をつなげないか?
 - ⇒ 新幹線を通じて「地域社会」そのものを見て、変えていく?
- ★例えば…

青森学術文化振興財団の研究助成に応募予定

「地域のさまざまな人・組織による対話の場」

をつかって、開業に伴う変化や活動をめぐり語り合う

⇒ その地域にとっての「新幹線」を定期的に総括

⇒ 必要な施策を考え、実現可能性を探る

⇒ 新幹線以外のテーマにも有効な仕組みを構築?

※「輪切り効果」を越えた息の長い取り組みを

青森学術文化振興財団・令和4年度助成事業

「人口減少×新幹線」社会の再デザイン③
ポストコロナ時代の
仕事づくり・働き方の研究と提言
成果報告書

発行日 2023年2月28日

発行者 青森大学社会学部 櫛引 素夫 研究室
〒030-0943

青森市幸畑2丁目3-1

電話 017-738-2001 (代表)

ファクス 738-0143

e-mail : kushibiki@aomori-u.ac.jp