

【フォーラム報告】

「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—

Redesigning the Society based on Depopulation and Shinkansen Line
Hachinohe's 20th anniversary, Sapporo extension
and the future of Tsugaru Line

¹ 榎引素夫, ² 竹内紀人, ³ 工藤裕介, ¹ 永澤大樹

1 青森大学, 2 青森中央学院大学, 3 弘前大学大学院地域社会研究科

Abstract

The forum was held to report on the results of the four-year "Redesigning the Society based on Depopulation and Shinkansen Line" project. The main themes were the use of the JR Tsugaru Line, immigration and settlement policies in various parts of Aomori Prefecture, promotional activities related to jobs and immigration in Yamagata Prefecture, local employment programs for international students at Kanazawa University and Shinshu University, and the population trends in Hakodate City. A discussion was also held in Hachinohe City, which celebrated the 20th anniversary of the opening of the Tohoku Shinkansen Line.

Keywords; Shinkansen Line, Tsugaru Line, Yamagata Prefecture, Kanazawa University, Shinshu University

1. はじめに

青森大学・榎引研究室が事務局を務める「あおもり新幹線研究連絡会」は2023年1月21日、青森市のあおもりスタートアップセンターを会場に、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—」をハイブリッド形式で開催した。2018年度から新幹線フォーラムを開催してきたが、2020～2021年度は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響でオンラインに切り替えており、対面のフォーラムは3年ぶりの開催となった。

会場には、スタッフを含めて約20人が、オンラインでは札幌、仙台、富山、松本、金沢、鹿児島、東京などから、研究者や行政・観光・経済関係者、大手書店などの約25人が参加した。



図1 フォーラムの様子

本稿は同研究会の活動経緯、「『人口減少×新幹線』社会の再デザイン」プロジェクトの展開と背景を紹介するとともに、フォーラムの概要を報告する。

2. あおもり新幹線研究連絡会の活動経緯

あおもり新幹線研究連絡会は 2018 年度に発足した研究組織である。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。新幹線をテーマに同財団の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。

2018 年度は九州新幹線および北陸新幹線、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。続いて 2019 年度に、次項で述べる『「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。この間、研究体制を変更し、2022 年度は青森大学・櫛引研究室を事務局として、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・工藤裕介客員研究員、青森商工会議所、あおもり創生パートナーズ株式会社で構成している。

3. 『「人口減少×新幹線」社会の再デザイン』プロジェクト

『「人口減少×新幹線」社会の再デザイン』プロジェクトは、全国ワーストクラスの人口減少に直面する青森県において、「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」の追究を目的に設定した。

テーマは、初年度は「新幹線と在来線のネットワーク」、2 年目は「新幹線と移住・定住促進」、3 年目は「医療と新幹線」に据えた。しかし、2 年目は COVID-19 のため県外調査が行えず、県内 40 市町村のアンケートと補足的ヒアリングに切り替えた。また、3 年目はテーマに予定していた「医療と新幹線」が 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、2 年目のフォローアップ的な活動に切り替えた。さらに、地方鉄道の存廃をめぐる議論の高まりに対応して、JR 津軽線に再び焦点を当てることになった。

4. フォーラム報告の概要

4-1. 概要

2022 年度の新幹線フォーラムは『「人口減少×新幹線」社会の再デザイン』プロジェクト全体の

総括と位置づけた。内容は、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て構成した。

なお、一部の登壇予定者が参加できなかったため、本稿では該当する「2022 年度の県内調査」について、当日報告予定だった内容を、あおもり新幹線研究連絡会（2023）から引用する形で記述する。また、報告全体の流れを再構成し、一部は割愛した。2022 年度の青森県内調査を工藤が、同じく山形県調査と金沢大・信州大調査を竹内が、函館市の人口分析を永澤が担当し、その他の部分を櫛引が報告した。

4-2. 東北新幹線・八戸開業 20 周年

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」「みずぼ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。

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。

全体的に見ると、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うべき現象が起きている。

4-3. JR 津軽線の調査結果

(1) 津軽線の概要

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。



図 2 津軽半島の交通網略図
(地理院地図を加工)

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、利便性が高いとはいえない。

外ヶ浜町は人口約 5000 人、今別町は約 2100 人と、ともに最盛期より 7 割以上減っている。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%に達している。

このような地域事情を背景に、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。

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」人がいる世帯は 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。

表 1 外ヶ浜町・津軽線の利用頻度

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

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	3	1	0	4	1.0%
月に何回か使う	1	0	13	29	43	11.2%
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%

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。

(2) 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」社会の再デザイン』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、2020 年度に JR 東日本盛岡支社、外ヶ浜町、今別町、青森大学による「JR 津軽線プロジェクト」がスタートした。

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。しかし、2019 年末から COVID-19 が世界に広がったため、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 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。

4-3. 移住・定住促進と新幹線

2021 年度は県内 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。

アンケートおよび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せられた、「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」施策を行っている。「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という。

4-4. 2022 年度の調査

(1) 青森県内調査

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つたため、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

青森県では、2022年6月より、「あおもり若者定着奨学金返還支援制度」に取り組んでいる。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・定着を促進させる制度である。

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。内定あるいは採用後に、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。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。

制度の開始は2022年6月だが、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。

②青森市

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。

また、これらをめぐって、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ように、地域住民への刺激にもなるとしている。

③弘前市

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年度から力を入れている。

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。

2022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、弘前ねぶ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、ねぶたの歴史などに関する講話、およびねぶ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。

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。

④八戸市

八戸市は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、可能な範囲でできることを行っている印象が強かった。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年度にしている。

住民組織の取り組みも活発に行われており、新

たに「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。

ただ、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。

(2) 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。

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。その後、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。

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セミナー等の発信事業も活発に行っている。

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、新設カ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、山形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来店しており、市民の憩いの場としても機能している。

④まとめ

今回は、ここに紹介した3つのほか、高島駅から徒歩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」でもあるという。

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ける意欲を私たちは学ぶべきであろう。



図3 ジョージ山形のミーティングスペース



図4 1階のリビングコワーキングスペース

(3) 金沢大・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、業種的な広がりが増えてきたことも大きい。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。

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。

(4) 津軽線の動向

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、「鉄道の特性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。

(5) 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割合が対応関係にある。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。

5. おわりに

当フォーラムは実質4年にわたる活動を報告する形になった上、COVID-19などの影響によってプロジェクトの内容が変更になったことも手伝って、必ずしも体系だった構成にできなかった。

その点を差し引いても、新幹線開業が長期にわたり地域にさまざまな変化を及ぼすこと、在来線の動向も注視する必要があること、地域施策が観光面や企業活動の検討にとどまらず、持続可能な地域づくりに向けての移住・定住施策や仕事づくりを指向するべきことなどは示せたかと考える。

謝辞

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。

参考文献

- あお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」
- あお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」
- あおり新幹線研究連絡会（2023）青森学術文化振興財団・令和4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③ポストコロナ時代の仕事づくり・働き方の研究と提言」
- 櫛引素夫（2020）「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ー津軽半島の住民調査からー」, 日本地理学会2020年春季学術大会予稿集
- 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

Redesigning the Society based on Depopulation and Shinkansen Line

Hachinohe's 20th anniversary, Sapporo extension
and the future of Tsugaru Line

¹Motoo KUSHBIKI, ²Norito TAKEUCHI, ³Yusuke KUDO, ¹Hiroki NAGASAWA ,

1 Aomori University, 2 Aomori Chuo Gakuin University,
3 Hiroski University Graduate School Regional Studies

要 旨

4年間にわたる『人口減少×新幹線』社会の再デザインプロジェクトの結果を報告するフォーラムを開催した。JR津軽線の利用状況と存廃の議論、青森県内各地の移住・定住施策、山形県の仕事・移住に関するプロモーション活動、金沢大学と信州大学の留学生地元就職プログラム、さらに函館市の人口動向などがテーマとなった。東北新幹線開業から20周年を迎えた八戸市に関する検討も行われた。

キーワード：新幹線，津軽線，山形県，金沢大学，信州大学