

2019

# 地域社会研究

## 第12号

弘前大学大学院地域社会研究科

弘前大学地域社会研究会

# 地域社会研究

第12号

2019年3月

弘前大学地域社会研究会



# はじめに

今年も、「地域社会研究」を皆さんにご覧いただく時期となりました。今回で第12号となります。弘前大学大学院地域社会研究科長として一言ご挨拶をさせていただきます。

「地域社会研究」は、弘前大学地域社会研究会が編集、発行しているものです。弘前大学地域社会研究会とは、弘前大学大学院地域社会研究科に所属する教員と在学生、およびOBで構成された研究会であり、発足以来、継続的に開催してきております研究会の報告および議論の場でもあります。

本号では、《研究展望》として、OBである下田雄次氏の七戸町におけるフィールドスタディ、そして政府給費留学によりイタリアで研究活動を続ける津田純佳氏の久々の文章を掲載することが出来ました。今後まとめられていく研究の将来に大いに期待したいと思います。

一方で、《研究報告》では、今年度も、客員研究員の櫛引素夫氏の継続的な研究テーマである整備新幹線に関する論考、竹ヶ原公氏からは地域社会研究科が進める事業にも関連する青森県の「インターンシップ事業」にかかわる報告、そして現役生の木下一雄氏からは北海道芽室町の障害者の農業従事を展開する農福連携についての研究報告と、多彩な内容になっています。改めまして、投稿していただいた皆様に、深く感謝申し上げます。

以上、大学院地域社会研究科の2018年度における活動をうかがい知ることの出来る、「地域社会研究第12号」に関しまして、率直なご意見やご感想をいただければ幸いです。来年度以降におきましても、寄稿を含めてご協力いただきますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

平成31年3月

弘前大学大学院地域社会研究科

研究科長・教授 北原啓司



## 目次

### 《研究報告》

- 整備新幹線は地域をどう変えるのか  
—青函・北陸・九州の2018年度調査から—  
(櫛引 素夫・客員研究員)…………… 1
- インターンシップ受入が波及させる地域の自立性についての考察  
—脇野沢温泉湯好会と藤沢活性化協議会事業翌年の活動を通じて—  
(竹ヶ原 公・客員研究員)……………23
- 九神ファームめむろが取り組む新たな障害者雇用の展開  
—北海道芽室町発の農福連携の新たなる福祉的就労ビジネス—  
(木下 一雄・第17期生)……………31

### 《研究展望》

- 盆踊り復興の取り組み —七戸町白石分館地区(2018年度)—  
(下田 雄次・客員研究員)……………41
- 創造的な内発型まちづくりによる地域文化の持続可能性について  
—レッジョ・エミリア・アプローチ  
(津田 純佳・第8期生)……………45
- 『地域社会研究』の標準形式 ……………51



# 研 究 報 告

---



# 整備新幹線は地域をどう変えるのか — 青函・北陸・九州の2018年度調査から —

櫛 引 素 夫\*

## 1. はじめに

整備新幹線は2016年3月に北海道新幹線が開業し、新規路線・区間の開業が一段落した。本稿を執筆している2018年12月現在、北海道新幹線（新青森－新函館北斗間）は開業2年9カ月目、北陸新幹線（長野－金沢間）は3年9カ月目、九州新幹線・鹿児島ルートは全線開通から7年9カ月、東北新幹線は全線開通からちょうど8年を迎えた。次の開業は北陸新幹線・金沢－敦賀間の2023年3月である＝図1～3。

整備新幹線の開業は沿線にとって一大イベントであり、開業前年から開業年、開業翌年と3年程度にわたって観光キャンペーンや記念の催しが繰り返されることが多い。しかし、往々にして一連のイベントそのものが地域政策の目的または主役と化してしまい、開業を契機とした経済的、社会的利益の獲得や創出、あるいは不利益の克服といった取り組みが十分になされないこともある（櫛引・2007、2010）。それを象徴するように、多くの自治体や地域が、開業年限りで「新幹線」の名を冠した部署や組織を廃止してしまい、新幹線活用の拠点が失われるといった事態が起きている。

本稿においては、筆者が2018年度に従事した青森学術文化振興財団の平成30年度助成事業、ならびに愛知大学・三遠南信地域連携研究センターの平成30年度地域間交流研究事業などによって得られた知見から、北陸新幹線、および九州新幹線の沿線の状況を俯瞰・概観するとともに、整備新幹線の開業がこれらの沿線地域や青函圏にもたらした変化とその構造について考察する。併せて、筆者が櫛引・西山（2018）などにおいて構築を提唱してきた「新幹線学」をめぐって、その端緒となる議論、実践の展開について紹介する。



【図1】九州新幹線の略図



【図2】北陸新幹線の略図



【図3】北海道新幹線の略図

\* 青森大学社会学部、弘前大学大学院地域社会研究科・地域政策研究講座第1期生・客員研究員

## 2. 各路線の利用状況

本章では2018年12月時点で入手可能なデータに基づき、各路線の利用状況を概観する。データの様式は共通ではなく、北陸新幹線については上越妙高－糸魚川間の乗客が、北海道新幹線は新青森－新函館北斗間の乗客全体が利用の指標となっている。九州新幹線は2014年度分まで、博多－熊本間、熊本－鹿児島中央間のデータが整理されているが、それ以降の数字を入手できなかったため、鉄道輸送統計年報などに収録されている数字を用いた。

路線延長や指標が異なるので単純比較はできないが、以下に述べるように、北陸新幹線・上越妙高－糸魚川間は年間約850万人、新青森－新函館北斗間は200万人弱、九州新幹線・博多－熊本間は1000万人弱、熊本－鹿児島中央間は約500万人の利用があり、利用実績は次のような順番になる。

博多－熊本間 > 上越妙高－糸魚川間 > > 熊本－鹿児島中央間 > > 新青森－新函館北斗間

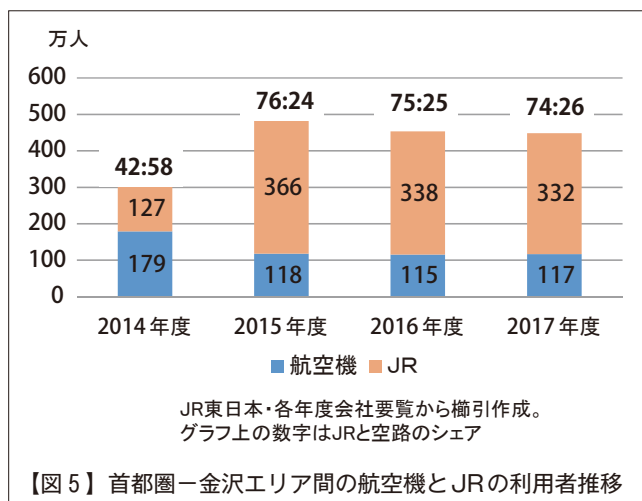
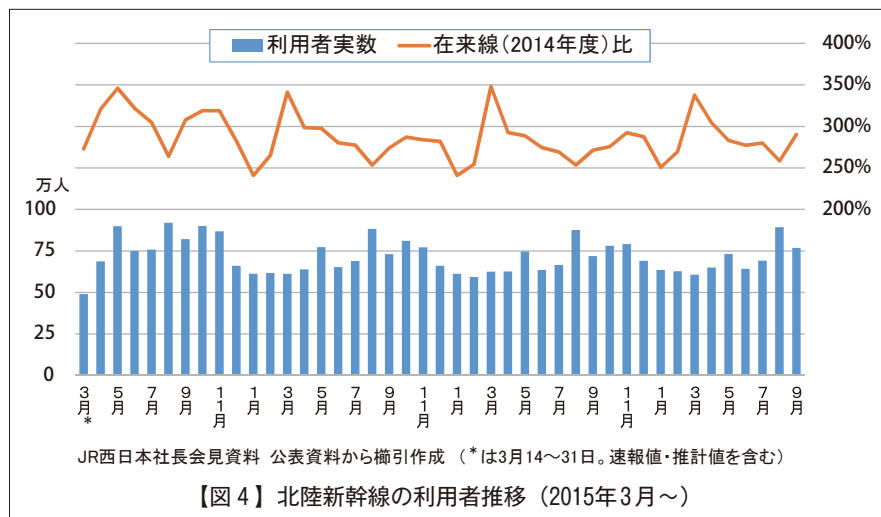
### (1) 北陸新幹線

JR西日本の公表データによると、北陸新幹線・上越妙高－糸魚川間の利用者は、開業初年度が在来線当時の3倍弱、2年目は8%減、3年目は前年度並みで推移し、2017年度の利用者は857万人だった＝図4。

後述するように、1年後に開業した北海道新幹線の利用が減衰しているのに比べて、減衰は限定的である。

図5に示したように、空路から鉄路へのシフトが起きているだけでなく、開業を契機に新たな新幹線の需要が開拓されるとみられる。

空路の利用者も減少一方ではなくなってきた。減便と機材小型化を余儀なくされた羽田－小松線は、2014年度から2015年度にかけて利用者が約36%減ったものの、2016年度で底を打ち、2017年度は109万7812人と微増した。なお、能登空港のサイトのデータによれば、羽田－能登線の利用は年間約15万人と、新幹線開業を挟んで大きな変動なく推移している。

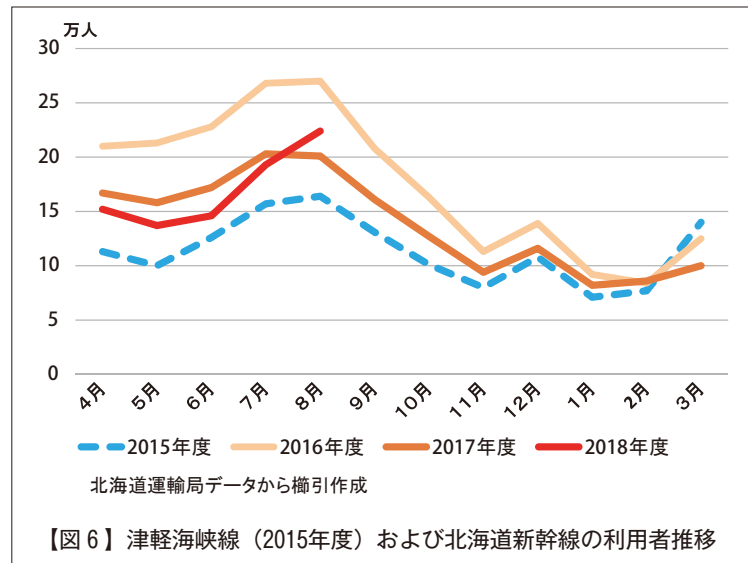


## (2) 北海道新幹線

2016年3月に開業した北海道新幹線は、開業初年度の利用が在来線比64%増の229万2000人となった。しかし、2年目は21%減の181万9000人と漸減した＝図6。

北海道運輸局のデータ<sup>1)</sup>によれば、3年目の2018年度は7月まで利用が前年割れし、減少幅は最大15%に達した。8月は一転、前年を上回ったが、胆振東部地震の影響により、9月以降は大きな落ち込みが発生しているとみられる。

在来線当時を割り込む水準には至っていないが、北陸新幹線に比べると開業以降の減衰が大きい。JR北海道が2018年11月に公表した各線区の2017年度経営状況によると、北海道新幹線は約100億円の赤字となっている。<sup>2)</sup> 厳しい収支を背景に、JR北海道は開業当時、割引切符の導入には非常に消極的だった。しかし、2018年の半ば以降、ネット販売限定の半額割引切符や、道南在住者限定の企画割引切符を相次いで販売している。

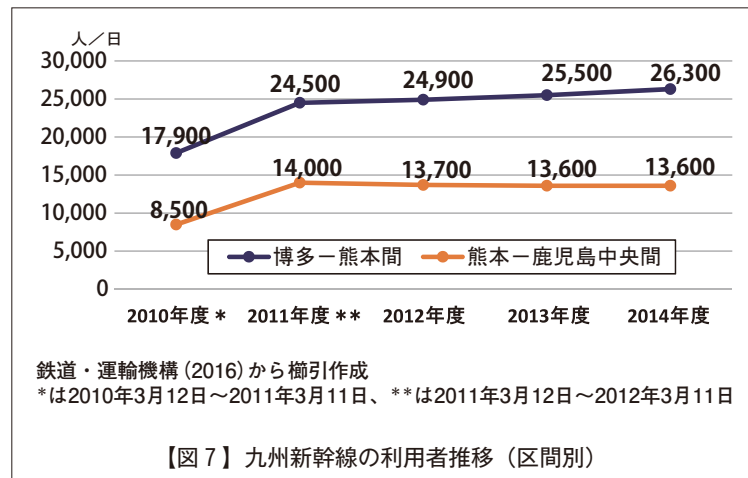


【図6】津軽海峡線（2015年度）および北海道新幹線の利用者推移

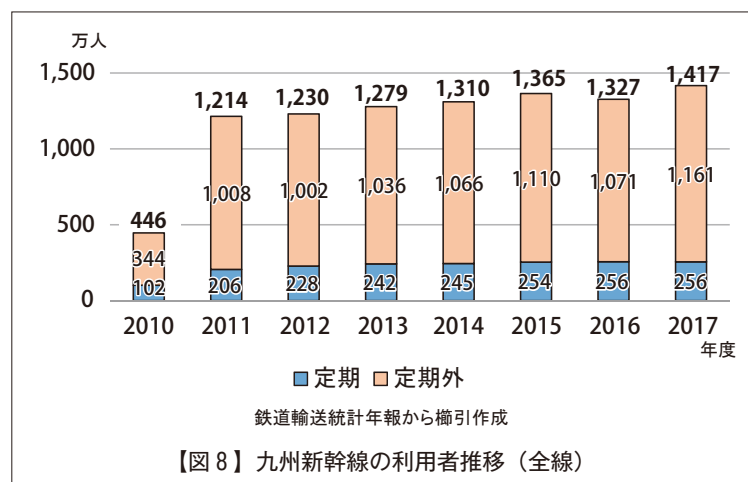
## (3) 九州新幹線

九州新幹線の利用状況は、2014年度までに限れば、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構と表記）が2015年、博多－新八代間開業・全線開通5年目に、事後評価を行った際のデータを利用できる（鉄道・運輸機構、2016）。全線開通前の2010年度（2010年3月12日～2011年3月11日）の利用者は、博多－熊本間が1日当たり1万7900人、熊本－鹿児島中央間が8500人だった。開業に伴い、翌2011年度（2011年3月12日～2012年3月11日）にはそれぞれ37%増、65%増となり、その後もほぼ同水準で推移している＝図7。年間に換算すると、博多－熊本間の利用者は約960万人、熊本－鹿児島中央間は約497万人となる。

鉄道輸送統計年鑑のデータによれば、九州新幹線全体の利用者は、2010年度は446万人だったが、2011年度に1214万人まで増加、約2.7倍に伸びた。その後も、熊本地震が発生した2016年度を除くと毎年増加を続け、2017年度は1417万人と、2011年度に比べて17%増えている＝図8。



鉄道・運輸機構（2016）から摘引作成  
\*は2010年3月12日～2011年3月11日、\*\*は2011年3月12日～2012年3月11日



【図8】九州新幹線の利用者推移（全線）

利用が順調に見える九州新幹線だが、鉄道・運輸機構の事後評価によれば実績は想定の86%にとど

まる。要因は経済成長の鈍化と当初想定より割高な料金体系などである。

### 3. 各沿線の状況と考察

#### (1) 調査の概要

北陸新幹線開業がもたらした経済的な効果については、2018年までに北陸財務局（2015）、日本政策投資銀行北陸支店（2016・2017）、北國総合研究所（2017）などの資料が出そろった。九州新幹線については前述のように鉄道・運輸機構が事後評価報告書を公表している。本項では、筆者が2018年度、青森学術文化振興財団と愛知大の助成事業などによって、北海道・北陸・九州新幹線で実施した現地調査に基づき、見聞した情報の概要を記述する。

青森学術文化振興財団の助成による北陸新幹線沿線の調査は2018年8月下旬に実施し、長野市、飯山市、上越市、富山市、高岡市、金沢市で、JR西日本や自治体、北陸財務局富山財務事務所、日本政策投資銀行富山事務所、商工会議所、シンクタンクなど約20カ所にヒアリングを行った。同じく、九州新幹線沿線の調査は同年9月上旬に実施し、福岡市、久留米市、熊本市、八代市、薩摩川内市、鹿児島市で、JR九州や自治体、日本政策投資銀行九州支店、商工会議所、シンクタンクなど約15カ所にヒアリングを行った。調査の詳細については、櫛引ほか（2019）を参照されたい。

また、愛知大の事業による長野・新潟県境の調査を2018年8月下旬に、同じく道南の調査を11月中旬に実施した。

#### (2) 北陸新幹線の沿線

##### ①金沢市

金沢市は観光客が大幅に増加し、外国人観光客対策も進んだ。金沢市の資料によると、同市の年間宿泊者数は2009年の231万6800人から、2017年には319万3500人まで増加した。外国人は9万1600人から44万8300人と4倍以上に増え、増加分の4割を外国人が占めている。面接調査結果によると、観光客はリピーター率も満足度も高い。

一般的なガイドマップや体験型観光のメニューの充実にとどまらず、例えば、宿泊者の「朝ラン」のために、英語で10コースほどを盛り込んだジョギング・コースのチラシを作成するなど、きめ細かい対応も進んでいる。

ホテル需要も好調で、2020年には客室数が1万室に達し、名古屋市などを抜いて全国10位以内になると予測されている。ただし、日本政策投資銀行北陸支店（2017）のように、将来的な供給過剰を懸念する指摘もある。

金沢市役所へのヒアリングによると、市内観光のみならず、ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで三つ星認定を受けた観光地や世界遺産、国宝がある北陸・飛騨・信州の市町村が連携し、国内外の観光客誘致・回遊に成果を上げている。

金沢商工会議所によると、新幹線開業から2年目までに石川県内に出先機関を新設した県外企業は約70社に上る一方、撤退は1社にとどまる。不動産サービス大手・CBRE（東京都）の公表データによれば、2018年1－3月期のオフィス空室率は5.7%と初めて5%台に下がった。3－6月期には17期ぶりに上昇、6.7%となったが、金沢商工会議所によれば依然、オフィス需要は非常に旺盛だという。ただし、商業ビルには空室が目立ち、市中心部でも空き店舗は少なくない。

求人倍率は高水準で推移し、2018年5月時点で全国1.60倍に対して金沢市は1.86倍、石川県全体では1.96倍に達した。賃金相場もアップし、2017年3月に小松市にオープンしたイオンモール新小松（小松市）は、時給の下限が1200円、最高で1500円だったという。

また、金沢市を中心に新幹線通勤・通学が定着している。北日本新聞記事（2018年1月3日付）によると、2017年度の定期券利用者は金沢－富山間が730人、金沢－高岡間が160人に上り、いずれも地元自治体が人口流出を防ごうと支給している補助金が後押ししている。富山県や新潟県でのヒアリングによれば、以前は金沢市への鉄道通勤・通学が選択肢とならなかった富山県黒部市や新潟県糸魚川

市から通っている人も増えているという。

新幹線について、特に現地で強く認識されていたのが「雪への強さ」だった。2017年から2018年にかけての冬、北陸地方は豪雪の被害を受け、北陸自動車道や国道8号が途絶、食料品や生活必需品が品薄になった。しかし、北陸新幹線は運休わずか2本にとどまり、通勤を在来線から新幹線にシフトさせて、そのまま利用が定着した人もいるという。

ポジティブな効果の一方で、オーバーツーリズムによる市民生活への影響も顕在化している。地元への負荷の軽減に向け、市は2019年4月から宿泊税を導入することを決めた。

前述のように、北陸新幹線については北陸財務局、日本政策投資銀行北陸支店などが広範な開業効果の検討を行っている。また、金沢市では市が検討会議を設けて市民生活への影響を含む総合的な検証を、金沢商工会議所が経済的な検証を行っている。地元紙系のシンクタンク・北國総合研究所は、市民や企業を対象にアンケートを実施した。都市・地域としてみると、これらの検証作業は、整備新幹線沿線では随一といえる内容であり、検証を通じて地域経営力がバージョンアップした可能性がある。今後は、各組織の検証結果を照合し、継続的かつ戦略的に深めていく場や機会、仕組みの創出が一つの課題となるだろう。

なお、北國総合研究所の調査によると、開業2年目の売上げが開業前より「伸びた」と回答した企業が全体の40.8%に達した。金沢市内に限定すると、「伸びた」49.0%に対し、「変わらない」24.3%、「減った」が25.2%だった。「変わらない」「減った」の理由は、「新幹線の影響は関係ない業種のため」「企業間の競争激化」「北陸全体の景気停滞感」などが挙げられ、長く「独り勝ち」と評されてきた金沢市内においても、新幹線開業がすべての業界・企業に好影響を及ぼす訳ではない状況を端的に示している（北國総合研究所、2017）。

## ②高岡市

高岡市は新幹線・新高岡駅が在来線・高岡駅から約1.7km南側、高岡駅を挟んで中心市街地から反対側に位置する。立地に恵まれない上、JR北陸本線時代に四十数往復停車していた特急列車が全廃となる一方、速達型列車「かがやき」停車が1日1本の臨時便に限定されるなど、北陸新幹線開業で大きなダメージを受けた（櫛引、2017a）。さらに駅舎整備などで支出がかさみ、2018年度予算で約39億円の財源不足が発生する事態に見舞われた。

「かがやき」定期便の停車を求めて、市は近隣の市とも連携して新高岡駅の利用促進運動を進めた。しかし、JR西日本は2017年11月限りで「かがやき」臨時便の運行を週末限定とし、市の運動は転機を迎えた。

訪問時の調査によると、市はJR西日本と連携し、高岡市を起点とする岐阜県飛騨地方、石川県能登半島に広がる飛越能地方の広域観光に、従来以上に力を入れている。

特に注目されたのは、市職員が分野横断で30人のチームを組み、観光面などさまざまな連携・開拓の可能性について、市内や周辺地域で調査活動を始めていることだった。新幹線開業対策においては、とすれば組織間や組織内の縦割りが足を引っ張り、総合的な施策が成立しない事例が目立つ。高岡市の取り組みは、即効的な観光資源の発掘や観光客の増加につながらなくても、中期的に、地域経営力のバージョンアップにつながる可能性がある。また、市は企業の出先機関に対し、新幹線の利用条件などのアンケートを実施しており、自治体の取り組みとして注目される。

市街地の変化としては、新高岡駅近くにあるイオンモール高岡が、駅南口の正面へ増床し、文字通り「駅前」のショッピングモールになる構想が明らかになった。公表資料によると約70店舗が加わって約200店舗となり、延床面積は2万7000㎡増えて13万8000㎡に、駐車場は1100台増えて4700台になる。2019年秋のオープンを目指す。

現地ではこれまで、新高岡駅とイオンモール高岡は、近接しながらも都市機能の上では「別物」という感覚だったようだ。しかし、今回の増床によってイオンモールの「新幹線駅前」という立地が強調され、「新幹線でイオンへ買い物に」という行動が現実味を帯びると同時に、市内で「新高岡駅前」というエリアが、ある種のステータスを獲得しつつあるように見えるという。同駅は新青森駅や新函

館北斗駅と同様、「市民が心を寄せにくい郊外駅」という評価がもたらただけに、今後の推移と変化が注目される。専門学校や地方銀行本店などの立地が進む高岡駅との棲み分け、市街地におけるバランスもポイントとなろう。

なお、注目すべき活動として、高岡市出身の女性が展開している「10% for HOME」の情報に接した。詳細は後述する。

### ③富山市

富山市はコンパクトシティ政策、環境と調和するまちづくりを目指すエコタウン事業などを柱に据え、金沢市に比べると、北陸新幹線とはやや距離を置いたまちづくりを進めてきた。「世界一美しいスターボックス」がある富岩運河環水公園、富山市ガラス美術館など、市街地の観光スポットが人気を集めている。駅舎やその周辺の工事が新幹線開業に間に合わず、市内外から不満の声が上がっていたが、調査時点では駐車場などが整い、景観も落ち着いてきた。2020年春には富山駅の高架化に伴い、富山ライトレールの富山港線と、富山地方電鉄の市内電車が南北方向に接続する。

駅の南口正面で建設が進んでいた、18階建てなど3棟のビルにホテル、専門学校、マンション、商業施設が入居する再開発施設「パティオさくら」は、2018年4月にオープンした。東側に隣接するスーパーの跡地では、13階建て・204室のホテルが建設中である。

これらに加え、富山駅南口の西側半分を占めている駐車場・飲食店スペースに、12階建てのホテル・商業施設から成る複合ビルを建設する構想が、2018年11月に公表された。2019年12月着工、2022年春完成を目指す。富山市でも、駅前への商業施設や都市機能の集積がさらに加速することになる。

前述のように、新幹線通勤・通学が定着する一方、駅頭での観察では、並行在来線・あいの風とやま鉄道や金沢－富山間的高速バスも利用されており、金沢－富山間については、多様な移動の選択肢が確保されている形である。

黒部市へのYKKグループの本社機能一部移転をはじめ、富山県や石川県では北陸新幹線開業を契機として、企業の製造拠点の進出が相次いだ。また、「富山産業観光図鑑」が毎年、刊行されるなど、産業観光への取り組みが活発化している。北陸銀行系のシンクタンク・北陸経済研究所（富山市）の藤沢和弘・調査研究部担当部長へのヒアリングでは、北陸は中小企業でも国際的な競争力を持つ企業が多いこと、また、物づくり企業はトラブル等の対応を考えた際、いざという時に人が現場に移動しての対処を想定しないと立ちゆかないため、「新幹線沿線でない立地しづらい」と考えられることなど、示唆に富んだ情報を得られた。

ただ、富山地域全体としては、金沢市に比べると開業の検証の試みは少ない。また、地域における、新幹線をめぐる政策について情報・意見交換する仕組みは必ずしも整っていない。

### ④上越市

上越市は北陸新幹線の開業以降、市街地から離れた郊外への上越妙高駅立地に伴い、都市機能の分散、駅前の利活用といった課題を抱えている。一方で、上越妙高駅前には、全国の先駆的事例と言えるコンテナ商店街「フルサット」が立地し、店舗数と業務を拡大してきた（櫛引、2016b）。2018年6月には直江津地区にある市立水族博物館が「うみがたり」という名称でリニューアルするなど、新幹線対応が続いている。駅前には全国チェーンのビジネスホテルが2018年7月、地元資本の温泉施設が同11月にオープンしたほか、全国チェーンと地元資本のビジネスホテル各1棟が着工済み、高層マンション建設も進んでいる。

上越妙高駅前の開発の進展を除けば、地元には新幹線開業に関する動きや変化が一段落した空気が流れているが、地元メディア記者によると、医療機関が非常勤医師を確保しやすくなったという。上越地域医療センター病院のサイトは、富山市在住の医師が同病院に着任した理由の一つが、北陸新幹線による良好なアクセスだったと本人の声を紹介している。<sup>3)</sup>

北陸新幹線をめぐる最も注目すべき動きの一つは、上越市創造行政研究所が拠点の一つとなって展開している「信越県境地域づくり交流会」である。活動の詳細と考察は後述する。

## ⑤飯山市

飯山市でのヒアリングによると、特にスノーアクティビティを考える外国人観光客にとって、北陸新幹線・飯山駅は長野県で最も主要な目的地の一つという。同市の観光施策を支える日本版DMO、一般社団法人信州いいやま観光局は、北陸新幹線開業を契機に発足し、同じく日本版DMOで新潟県湯沢町に拠点を置く一般財団法人雪国観光圏とともに、上記の信越県境地域づくり交流会の運営にも携わっている。同市を中心とする信越9市町村は、地域ブランドとして「信越自然郷」を掲げ、信州いいやま観光局は2016年2月、この9市町村にまたがる地域連携型の日本版DMO候補法人に、2018年4月には日本版DMOに登録された。雪国観光圏とともに、国内でも評価の高い日本版DMOである。

同観光局は広範な観光施策を実施しているだけでなく、空き家のリノベーションや地域おこし協力隊の活動支援、さらに移住促進などを複合的に手がけている。個別に検討され、実施されがちな施策を総合的に展開している点、人口減少と高齢化が進む寒冷多雪地域である点など、特に青森県には参考とすべき点が多い。

また、飯山駅は市民らが10年がかりで駅舎デザインや駅周辺整備の検討に携わり、居住性やサービス機能は全国の整備新幹線の駅でもトップクラスにある（櫛引、2015b）。駅舎やその周辺、自由通路などの活用が思うに任せない自治体や地域が目立つ中で、アクティビティセンターやホスピタリティの高い観光案内所、地元の人々がくつろぐカフェなどを備えた駅舎は、これから新幹線開業を迎える地域、開業済みの地域にも参考になる事例である。

なお、2018年度調査の一環として筆者は、同市で開催された第6回信越県境地域づくり交流会に参加した。この時の模様については後述する。

## ⑥長野市

長野市は整備新幹線地域の中で最も早い1997年12月、北陸新幹線・高崎－長野間が「長野新幹線」の名で開業した。調査時点では、開業の契機となった長野五輪から開催20年という節目を迎えていた。北陸新幹線開業からまだ3年目とはいえ、既に新幹線は、いわば日常生活に溶け込む存在となっている。

筆者の調査によると、金沢延伸前の時点では、途中駅化と「長野新幹線」の名称の消滅に抵抗感や不安を感じる人が存在した（櫛引、2016a）。しかし、長野駅に全列車が停車するダイヤとなったこと、延伸直後の善光寺「御開帳」が北陸方面からの多くの人でにぎわったことなどから、調査時点では、現地の不安は払拭されていた印象だった。

調査で入手した情報で特筆すべき動きは、信州大学と金沢大学の連携による、留学生の地元就職を促す「『かがやき・つなぐ』北陸・信州留学生就職促進プログラム」である。長野経済研究所へのヒアリングによると、2017年度にスタートし、自治体や経済団体、金融機関等も参画して、長野－金沢間の沿線地域を対象に最大5年間、実施する。

沿線都市の自治体や経済団体が親睦を深めたり、観光面で連携する取り組みはこれまでも見られたが、教育研究機関と産業界が協働し、人材確保の形で直接、産業基盤の拡充を目指す活動は、管見の限り、他の整備新幹線沿線では本格始動していない。北陸地域における新幹線活用が新たなステージに入ったという印象を受ける。

このほか、長野市内では住宅環境に関する興味深い情報を得ることができた。

同市では、善光寺の門前地区などを中心に、空き店舗を活用したリノベーションと若者の起業、移住支援を組み合わせた動きが活発化しており、前述の信越県境地域づくり交流会の活動ともリンクしている。その一方で、高層マンションの建設も続いている。

市へのヒアリングによると、マンションのディベロッパーには最近、「売れるのは、全ての列車が停車する新幹線駅から徒歩15分圏内のマンション」という相場観が存在しているといい、長野駅から徒歩圏内に建つマンションはこの条件を満たしている。後述するように、長野市以外では、九州新幹線沿線の久留米市や薩摩川内市が、これに準じた環境にある。

上記のリノベーションと併せて、新幹線による時間距離の短縮や利便性の向上が、同市におけるさ

さまざまな世代の住環境やライフスタイルに影響を及ぼしている様子がうかがえる。遠距離介護や単身赴任を考慮すれば、高速鉄道の有無は今後、これまで以上に居住条件と密接に関連する可能性があり、この証言については、さらに情報収集と検討が必要だろう。

このほか、長野市内では、東京に代わる新たなコンサートの鑑賞地として、金沢市が選択肢に加わったという証言が得られた。新幹線の開業が、ライブ・コンサートなどの観賞行動を変えるという情報は、函館市などでも得られており、特に女性や若い世代における、QOL（生活の質）の維持と結びついた新幹線活用法として、念頭に置いておくべきであろう。

### (3) 九州新幹線の沿線

#### ①福岡市

九州新幹線は唯一、東京に直結せずローカルで完結している新幹線である。全線開通を挟んで、博多－鹿児島中央間の所要時間は最短2時間12分から1時間16分へ、同じく博多－熊本間は1時間13分から32分へ短縮された。博多－宮崎間は新八代駅での新幹線－バス乗り換えが必要なながら3時間となった。博多－大分間は最短1時間45分である。<sup>4)</sup>

地元では、「最も大きな効果享受したのは福岡市、中でも駅一帯の商業開発が劇的に進んだ博多地区である」という評価が一般的である。九州全域から満遍なく、効率的に消費者を集客できる機能が備わったことに加え、近年の「コト消費」を象徴する大規模コンサートなどに際して、各地からスムーズに観客を集めている状況が背景にある。今回の調査日も、ちょうど複数の著名アーティストが福岡市内でコンサートを開いており、その終了後に多数の人々が、博多駅から各方面行きの列車に乗車している様子を確認できた。

福岡商工会議所、日本政策投資銀行九州支店などに「新幹線で九州はどう変わったか」と全体的な印象を尋ねたところ、「九州が狭くなった」「九州全体の会議が緊密かつスムーズになった」といった証言が得られた。また、「福岡から熊本の出先へ頻繁に出向くようになった」という証言もあり、新幹線が組織内・組織間のコミュニケーション向上にも役立っている様子がうかがわれた。さらに「経済活動の摩擦係数を下げた」という指摘もあった。

新幹線整備は、ビジネス面では主に、移動時間短縮、目的地での滞在時間拡大など、「時間」が話題に上ってきた。しかし、「時間」は「条件」「手段」でしかなく、移動時間短縮や滞在時間拡大が最終的に、どのような「行動」や「価値」に結びついたかが重要である。

観光客の増加などと異なり、このような質的变化は指標等には現れにくいと考えられ、さらに詳細な調査が必要だが、九州新幹線は、移動時間の短縮を通じて「コミュニケーションの向上、緊密化」という、新たな価値を生んだ可能性が示唆されている。企業・組織の活動の活発化や質の向上が実現し、経済面をはじめ各種の「利益」につながるなら、それらの流れ、または仕組みを大きな「新幹線効果」と再定義し、再確認していく必要があるだろう。

注目されるのは、福岡市が九州の人口ダムとなっている可能性に関する証言を鹿児島県内で得られたことである。地元の就職先が限られるため、高校・大学卒業後に県外へ出ざるを得ない若者が一定数存在するが、家族が「県外でも東京や大阪は不可。しかし、新幹線でいつでも帰ってこられる福岡までなら認める」というやり取りがあるという。

現時点では、仮説以前の「情報」に過ぎないが、仮にこの証言が事実なら、九州新幹線は九州地方に若者を留め、基盤を支える役割を担っていることになる。

「交流人口の拡大」は往々にして、新幹線の整備効果としてブラックボックス的に、あるいは「観光消費の拡大」や「地域経済の補填者の確保」といった文脈でのみ語られがちである。これらの意義を否定はしないが、観光産業に接点のない人々や、一般的な地域住民にとっての意義は、必ずしも提示され尽くしていない。「人の移動の円滑化」が、加速する人口減少社会でどのような意義を持つか、さらなる検証の必要性を感じさせる情報である。



## ②久留米市

久留米市は人口規模、都市機能とも福岡県第三の都市である。しかし、筆者の見聞の範囲では、九州新幹線に関連して話題に上る機会は少なかった。今回の調査で初めて市役所と商工会議所を訪れ、中心市街地のまちづくりに大きな変化が起きていたことを確認できた。詳しくは東洋経済オンラインへの寄稿（櫛引、2018a）に譲り、本稿では概要のみを記す。

西鉄久留米駅から西鉄福岡駅までは現在、特急で32分620円、JR久留米駅から博多駅までは新幹線で15分1230円である。久留米市民は所要時間、福岡市内の目的地などに応じて、両鉄道を使い分けているという。このような時間距離から、筑後地方の中心都市で、中核市でもある久留米市は、福岡市のベッドタウンという性格も併せ持つ。

筆者が2008年、講演のために同市を訪れた当時、新幹線を積極活用する空気はそれほど濃くはなかった。しかし、久留米商工会議所によると、九州新幹線の全線開通に伴い「終点・鹿児島と始点・福岡の間で、まちが埋没する」という危機感が強まった。約2 km離れたJR久留米駅と西鉄久留米駅に挟まれた中心市街地では、空き店舗率が約27%に達していた。

そこで、福岡から日帰りでも久留米へ周遊してもらえるよう、地域の宝やご当地グルメを磨くとともに、「プライドとコンセプトを持ったコバンザメ戦略」を採ったという。

さらに、市と商工会議所などが連携し、愛知県岡崎市が発祥の店主・顧客のコミュニケーションの仕組み「まちゼミ」を導入して、地域の意識改革やネットワークの再構築に乗り出した。並行して、起業支援にも注力した結果、靴店や魚料理店、カイロプラクティックなど多くの若手起業者が集まり始め、空き店舗率は約10ポイント改善した。熊本から新幹線で通う顧客を開拓した店もある。

一方、九州新幹線の全線開通後、JR久留米駅周辺にはマンションが林立するようになった。市に確認した範囲では、時期的に新幹線開業を契機として建設されたマンションの数は調査されていないが、十数階建ての高層マンションが多数、JR久留米駅の近傍に立地している。特に、駅正面には35階建てのタワーマンションも出現した。

久留米市の事例は、前述の長野市で得られた証言と併せて、重要な示唆を与えてくれる。まず、都市の立地による新幹線の整備効果の違いである。整備新幹線の役割は、大都市（圏）から離れた都市・地域に、「時間距離の短縮」「鉄道利用時の利便性や安定性の向上」をもたらし、産業開発や居住環境を整えることと考えられてきた。しかし、ベッドタウン型の都市については、後述する薩摩川内市も含めて、新幹線の整備効果の検討が必ずしも進んでいない。整備新幹線の開業は、地方の拠点都市とベッドタウン型の都市それぞれにおいて、どのような変容をもたらすのか。北陸新幹線沿線でも見られた通勤・通学需要の拡大なども視野に、今後の都市政策の在り方に関する、論点の洗い出しと整理、再検討が必要だろう。

もう1点は、新幹線開業の検討で扱う指標とその位置づけである。筆者の見聞の範囲では、空き店舗率は、いわゆる「ストロー現象」の有無をめぐり、都市間競争、あるいは都市の中心市街地間の競争に関連して論じられることが多かった（櫛引、2007）。つまり、空き店舗率は「都市間競争に敗れた都市における、負の効果の指標」という意味合いが強かった。

しかし、久留米市の事例は、新幹線開業を契機に企画された地元の地域政策が奏功し、中心市街地に勢いが戻ったケースであり、その最も雄弁な根拠が空き店舗率の改善である。新幹線の利用者がもたらした直接的な効果・帰結とは言い切れないにせよ、新幹線の開業抜きには成り立たなかった着想と展開と言える。新幹線が地域にもたらす「効果」の意義、さらには「地域づくり再考の契機」としての新幹線開業の意味について、再検討が必要だろう。

なお、関連して指摘すれば、「ストロー現象」という用語やメカニズムに関する議論は、幾重にも再検討が必要であるように見える。今日、（地方）都市の中心商店街にとって最大の脅威は、新幹線でつながる他の沿線都市というより、大規模な郊外型店であり、急速に世界全体の市場を支配しつつあるネット通販である。これらを考慮しないまま、新幹線開業を契機とする都市間競争のみに注目して、停車駅所在地同士の優劣を論じたり、新幹線立地駅の将来像を検討したりする営みについて、妥当性を議論する必要があるだろう。<sup>5)</sup> 同様に、今なお「ストロー現象の指標」として注目されがちな

「支店網の統廃合」についても、在宅居住やリモートワークの進展などを踏まえて、再検討や再定義が必要であろう。

### ③熊本市

熊本市内では九州新幹線全線開通前、鹿児島市に観光客を奪われ、福岡市との競合も激化する、といった見通しから、全線開通への悲観論が非常に強かった（櫛引、2007）。しかし、県のプロモーション戦略から生まれた「くまモン」が全国的かつ恒常的な成功を収め、2014年に調査した時点では、悲観的な空気は一変していた（櫛引、2015a）。

各地が九州新幹線開業5周年を祝っていた2016年4月、熊本地震によって市内と周辺が大きな被害を受け、2カ月半余りにわたって運休や徐行運転を余儀なくされた。

調査時点では、市中心部を見る限り、修復中の熊本城を除けば大きな被害の痕跡はなかった。熊本駅は2018年3月に在来線の高架化が終わり、新しい駅ビルと駅前広場の整備に向けて、旧駅舎の解体工事が始まっていた。2021年春の開業を目指す駅ビルは、延べ床面積10万2000㎡、地下1階・地上12階建ての巨大な構造物となる。シネマコンプレックスを含む商業施設、ホテル、結婚式場などから成り、JR九州の駅ビルとしては、鹿児島中央駅をしのいでJR博多シティに次ぐ規模である。周辺には高層住宅も建築される。

一方、中心市街地の桜町地区にある熊本交通センター跡地では、2019年9月の完成を目指し、日本最大級のバスセンターの建設工事が進んでいる。延べ床面積は16万2440㎡と新駅ビルを上回り、地下1階・地上15階で、バスセンターのほか約150店舗の商業施設、シネマコンプレックス、公益施設（ホール）、ホテル、さらには分譲マンションなどから成る。総事業費は約770億円を見込む。

熊本地震の余波も影響してか、熊本市内では九州新幹線と地域づくりをつなげる問題意識や発言は少ない。関心はもっぱら、上記2件の巨大開発に向いており、熊本県内の各新幹線駅を結ぶ戦略的な動きに関する情報は多くを得られなかった。また、自治体や経済団体も、九州新幹線に関する積極的な調査活動は実施していない様子である。なお、福岡市内のヒアリングでは、熊本地域へ出向く際、移動手段が乗用車から新幹線に変わった結果、現地でレンタカー移動が増えたという証言があったが、これに対応する情報は入手できなかった。

同市はもともと、市中心部と熊本駅が約2km離れ、鉄道が市民の日常感覚と強く紐付いていない可能性がある。九州新幹線全線開通に伴い、市民は福岡在住者と同様の時間短縮の恩恵にあずかっただけだが、この点に関する情報も、市内ではほとんど聞かれなかった。

もちろん、これらの状況は、新幹線に対する関心の薄さや利用の不活発さを意味する訳ではない。何より、巨大開発の1件はJR駅前の整備であり、今後、鹿児島中央駅の周辺でみられたような開発や再開業、さらには鉄道のさらなる存在感の拡大が生じる可能性もある。

### ④八代市

八代市は熊本県南部に位置する、熊本県第二の都市である。市役所から東へ約2km、中心市街地の東端に八代駅があり、さらに約2km北東側の郊外に新八代駅がある。九州新幹線の部分開業時、その起点は新八代駅であり、新幹線と肥薩おれんじ鉄道、鹿児島本線、宮崎行きバスの乗換駅だった。全線開通後は速達タイプの「みずほ」を除く「さくら」「つばめ」が1時間に1往復、朝夕は2往復が停車している。バスの乗り換え機能は健在だが、駅前には部分開業後、ビジネスホテルとマンションが立地して以降は、目立った変化はない。

在来線駅や中心市街地が新八代駅から離れている事情もあり、同市では九州新幹線の部分開業、全線開通とも、中心市街地や街並みには大きな変化をもたらさなかった。全線開通後も、市民生活に大きな変化はないという。新幹線で通勤・通学している人には運賃を補助しているが、通勤は1、2人、通学は30人強と、それほど大きな数字ではなく、通勤定期補助は制度が廃止となった。

中心商店街はシャッターが目立つものの、営業している店舗は、人通りの少なさを考慮すれば意外なほど活気がある。改築工事中の八代駅ではボランティアガイドも活動していた。

八代市の事例からは、青森市や高岡市と同様、新幹線駅が駅や中心市街地から離れた都市における、まちづくりの難しさが確認できる。なお、同市は2016年の熊本地震で被災し、市役所庁舎が大きな被害を受けたため、郊外の支所に分散して業務を継続中である。また、八代駅は2019年1月の完成を目指して改築が進んでいる。駅のリニューアルが鉄道利活用に関する何らかの動きを生み出さないか、注目される。

#### ⑤薩摩川内市

薩摩川内市は九州新幹線の部分開業以降、川内駅と鹿児島中央駅が一駅、所用時間わずか11分で結ばれた。上下とも1時間あたり2本程度、一部の「みずほ」を除く大半の列車が停車する。<sup>6)</sup>九州新幹線の部分開業後、急速に鹿児島市のベッドタウン化が進んでいる。

筆者にとっては2014年度以来2度目の調査となった。市へのヒアリングによると、前は話題に上らなかったが、駅周辺には新幹線開業後、多くのマンションが立地したという。

同市はこれまでも、住宅取得の助成や通勤助成などを積極的に行い、一定の成果を上げてきた。鹿児島市内の多くの地域よりも鹿児島中央駅へのアクセスが良好な上、桜島の降灰に悩まされずに済む点が評価されているとみられる（櫛引、2015a）。

注目されるのは、薩摩川内市観光物産協会の活動である。2013年に株式会社として発足し、日本版DMO候補法人ともなっている。川内駅2階に事務所を置き、フロア内には運営するコミュニティFMのスタジオがある。1階では物産販売施設「駅市」を運営しているほか、駅改札口につながる自由通路には2017年、交流拠点「つんひろば」を開設した。<sup>7)</sup>JR九州の車両デザインを手がけてきた水戸岡鋭治氏がデザインし、観光案内所、木の遊具を備えた子どもの遊び場、ミニ図書館などから成る。

整備新幹線の駅で、自由通路を市民活動や経済活動に活用している事例は、八戸駅などを除けば多くはない。積極活用する発想がないばかりでなく、活用を求める市民と意見の食い違いが顕在化している例もある。川内駅の事例は、費用や政策的効果の検証はできていないが、自由通路の活用事例として、全国の整備新幹線駅で珍しい事例であることは間違いない。

また、同協会は市域にある甕島国定公園の観光、グリーンツーリズム、スポーツ合宿など多彩な事業に関わり、地域おこし協力隊の活動のサポートにも携わっている。同市は2011年度から、地域おこし協力隊と地域住民がともに地域課題の解決、旅・食・品に関する商品開発を手がける「ぼっちゃんプロジェクト」を独自に展開している。<sup>8)</sup>同市に着任した協力隊員は13人中、8人が地元に着任しており、同協会に就職した元隊員もいる。さまざまな手法で外来者の受け入れを図ってきた同市にとって、新たな回路が生まれた形である。

今回の調査では、主に時間的な制約から、新幹線開業が地域に起こした変化のプロセスや仕組みを精査するには至らなかった。また、自由通路の活用成果の評価や、観光物産協会の役割の政策的な評価までは踏み込めなかった。これらはいずれも、今後の課題としたいが、薩摩川内市の事例は、次の2つの観点から興味深い。

1点目は、新幹線開業と観光物産協会の活動の関わりである。同協会の誕生と新幹線開業の関係性については、やはり踏み込んだ調査や検討ができていないが、同協会の活発な活動、特に地域おこし協力隊との協働については、大半の列車が止まる新幹線停車駅という条件が大きく関連している可能性がある。単純に観光客を増やす戦略にとどまらず、地域の観光の在り方や運営の仕組みを変える契機が、九州新幹線の全線開通と関わっているとすれば、かなり奥の深い新幹線の効果、または新幹線活用の事例と言える。

2点目は、観光物産協会が駅舎を中心に、情報やモノ、ヒトの動きに直接、深く関与している点である。駅舎を拠点とする総合的な地域プロモーションという形態は、駅舎やその周辺の活用に悩む他地域の参考になる可能性が高い。

櫛引（2007）などで指摘してきたように、新幹線開業対策は、地域の暮らし全般にかかわる政策パッケージであり、関連する組織や部署、ステークホルダーは多岐にわたる。薩摩川内市の場合、産業施策や独自に続けてきた移住促進策が、どのように上記の取り組みと関連し、どのような成果に結

びついているか、当事者と外部の視点双方からの検討が急がれる。

#### ⑥鹿児島市

鹿児島市内では、2004年の九州新幹線部分開業に伴い、鹿児島中央駅の駅舎と周辺の整備・開発が進んだ。その結果、駅から約1.5kmの距離にある市の商業機能の中心・天文館地区との二極状態が生まれ、天文館地区の地盤沈下が始まった（櫛引、2007）。

新幹線開業が地元や域外からの投資を呼び込む契機となり、鹿児島中央駅地区を中心に、その後も再開発やオフィスビルの新築が進んだ。このため、天文館地区では6%ほどだった空き店舗率が10%前後にまで上昇したという。また、新幹線部分開業時に鹿児島中央駅地区に通い始めた子どもたちが成人し、天文館地区に通う習慣のない「鹿児島中央駅ネイティブ」というべき若者層が出現しているという。

市内では現在も、大規模な開発や再開発がいくつも同時進行している。鹿児島中央駅に隣接する中央町19・20番街区では、24階建て・延べ床面積4万7000㎡、総事業費222億円の再開発ビルが建設されている。一方、天文館エリアの中心部、千日町1・4番街区でも、15階建て、延べ床面積3万6500㎡、総事業費175億円の複合商業施設の建設が進む。このほか、19階建ての外資系ホテルの建設計画や、鹿児島銀行本店を13階建てに建て替える計画、JR鹿児島駅の整備事業が進んでいる。

鹿児島市は2004年の九州新幹線開業以降、観光客の誘致やまちづくりの上で、多大な新幹線の恩恵を受け続けてきた。ただ、これらの恩恵が人口流出の抑止など、持続可能な地域づくりにどうつながっているか、政策的な検証の結果については情報を得られなかった。

なお、鹿児島市で特筆すべきは、鹿児島銀行系のシンクタンク・九州経済研究所が、2011年3月から年1回実施している新幹線の利用者調査である。毎回、数日間をかけて、鹿児島中央駅構内で面接調査を実施し、2000人前後のサンプルを確保して居住地や利用目的、県外居住者については消費額などを調査している。このような大規模かつ継続的な調査は、筆者が知る限り、鹿児島市以外では実施されていない。今後、多様な研究者や他地域の実務者との協働による、調査結果の活用や、新たな地域政策検討への活用が期待される。

#### (4) 青函圏—青森市の企業調査から

本項では、青森学術文化振興財団の助成研究の共同研究者である、青森地域社会研究所が中心になって実施した、青森市内の企業へのアンケートについて、結果の一部を報告する。

調査は、「東北・北海道新幹線の活用と人材確保・働き方改革について」をテーマとして、青森市内の企業242社を対象に、2018年10月中旬～下旬に郵送で実施した。90社から回答があり、回収率は37.2%だった。

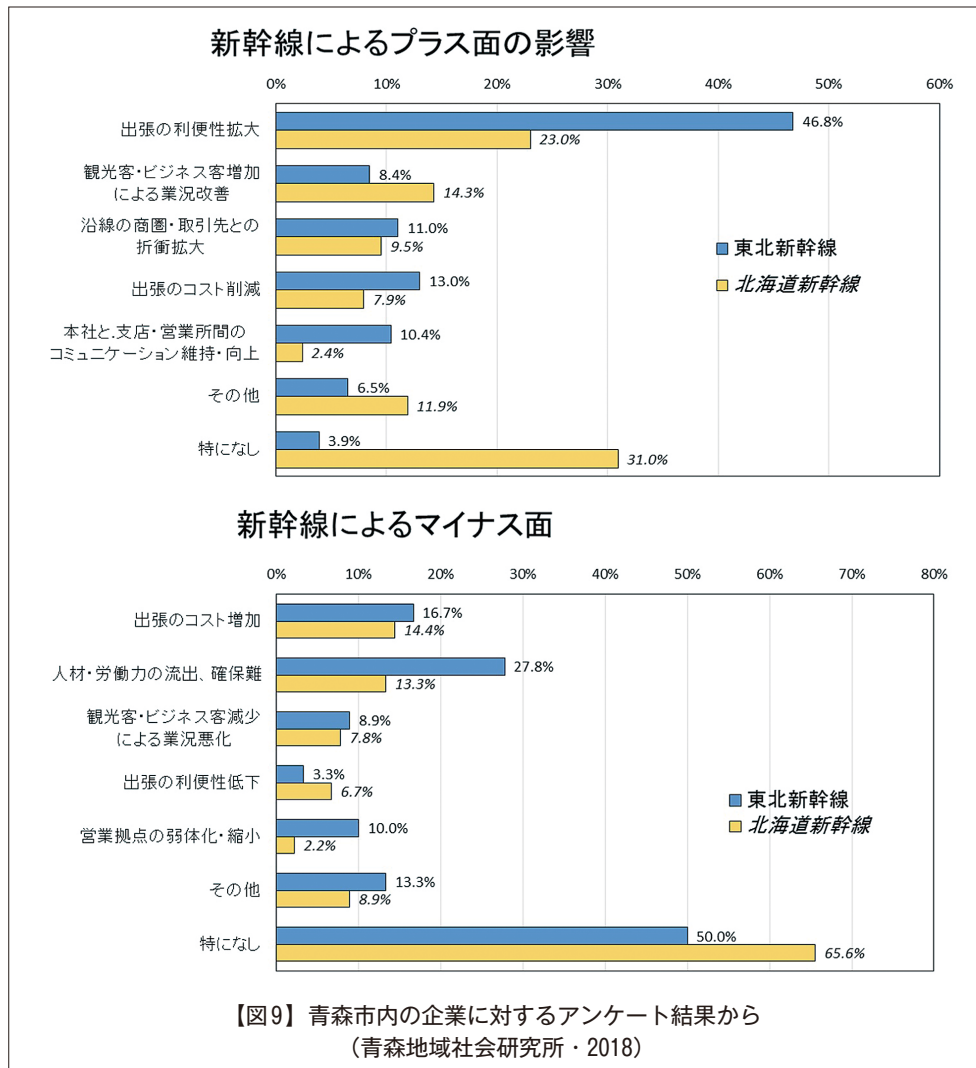
ビジネスと関わっている交通手段（複数回答）は、「新幹線」がトップで55.6%、次いで「飛行機」44.4%、「フェリー」26.7%だった。

新幹線が役立っているビジネス活動（複数回答）は、トップが「取引先との関係強化」で38.9%、次いで「情報収集」24.4%、「本店と支店・営業所間のコミュニケーション強化」23.3%が上位を占めた。ただ、業種による制約も手伝ってか、「特になし」が32.2%に上った。

ビジネスへの影響に関しては、東北新幹線については「かなりプラス」28.9%、「ややプラス」36.7%と、3分の2がポジティブな影響があったと答えた。「ややマイナス」は3.3%、「かなりマイナス」は1.1%と少なく、残る30.0%は「ほとんど影響なし」と答えている。

北海道新幹線については、「かなりプラス」2.2%、「ややプラス」27.8%に対し、「ややマイナス」4.4%、「かなりマイナス」1.1%、さらに「ほとんど影響なし」60.0%と、青森市エリアへの経済的効果はかなり限定的である様子がうかがえる。

新幹線によるプラス面の影響としては、東北、北海道新幹線とも「出張の利便性拡大」がトップを占めた。北海道新幹線は「観光客・ビジネス客増加による業況改善」が、東北新幹線については「出張のコスト削減」がそれに次いだ。また、北海道新幹線は「特になし」が31.0%と目立ち、東北新幹



線の3.9%と対照的だった＝図9。

同じくマイナス面の影響としては、「人材・労働力の流出、確保難」が東北新幹線で1番目、北海道新幹線で2番目、「出張のコスト増加」が北海道新幹線で1番目、東北新幹線で2番目だった。だが、「特になし」が東北新幹線で50.0%、北海道新幹線で65.6%と、回答としては最も多かった＝図9。

個別の回答を見ると、業種や業態に応じて企業が飛行機、フェリー、新幹線を使い分け、それに合ったメリットを享受している様子が把握できる。注目されるのは、「新幹線は地方人の意識を変える効果はあるが、現実には若者の県外流出を招いた」と記述した社がある点である。具体的なエピソードまでは記されていないが、新幹線と若者の行動について、興味深い現象もしくは認識が存在しているといえよう。

詳細は櫛引ほか(2019)に譲るが、青森地域社会研究所は「新幹線開業が飛行機、フェリーの需要を引き起こしており、これも重要な新幹線効果といえる」と結論づけている。

#### 4. 「新幹線学」の検討経過

本章では、愛知大学三遠南信地域連携研究センターの助成事業による「新幹線学」の検討経過など、研究成果および考察の一部を報告する。

筆者は、多岐にわたる整備新幹線の論点を総合的に検討する「枠組み」として、「新幹線学」という考え方を提示した(櫛引・西山、2018)。もともと、整備新幹線が開業する各地で、筆者が実務者やマスメディア記者と対話を重ねるうち、「もし、新幹線学という学問があるなら…」という形で、

自然発生的に生まれた言葉だった。初めて公の場で用いられたのは2017年3月、函館市で開かれた北海道新幹線開業1周年シンポジウムの席上で、コーディネーターの永澤大樹氏が「北海道新幹線の効果をしっかり分析するには、新幹線学があってもいい」という文脈で言及した。

そして、「新幹線学」構築に向け、具体的な営みの端緒として試行したのが同センター助成・地域間交流研究事業「青函越境連携を起点とした『新幹線学』検討の試み－信越との連携を視野に」である。信越地域との連携をうたったのは、①信越地域は2015年、北陸新幹線開業を契機に生まれた新たな地域の枠組みで、地域の歴史や文化を学びつつ産業振興を目指す「信越県境地域づくり交流会」をスタートさせていたこと、②これまでの研究経緯で、「越境」をキーワードとする問題意識や、積雪寒冷・人口減少など地域特性に多くの共通点を見いだせたこと、③同じく、研究面で人的つながりを確立していたこと、の3点である。

以下、応募時点での問題意識を事業申請書から引用する。

整備新幹線に関する施策は基礎自治体や駅勢圏、道県を単位として縦割りで検討されることが多い。このため、解決すべき課題、将来的に望ましい「沿線の在り方」に関する知見や認識が必ずしも十分に共有されず、さまざまな施策の不整合や逸失利益が生じている可能性がある。何より、新幹線開業がもたらした利益と不利益について、何を指標にどう評価すべきか、フォーマット自体が必ずしも確立していない。

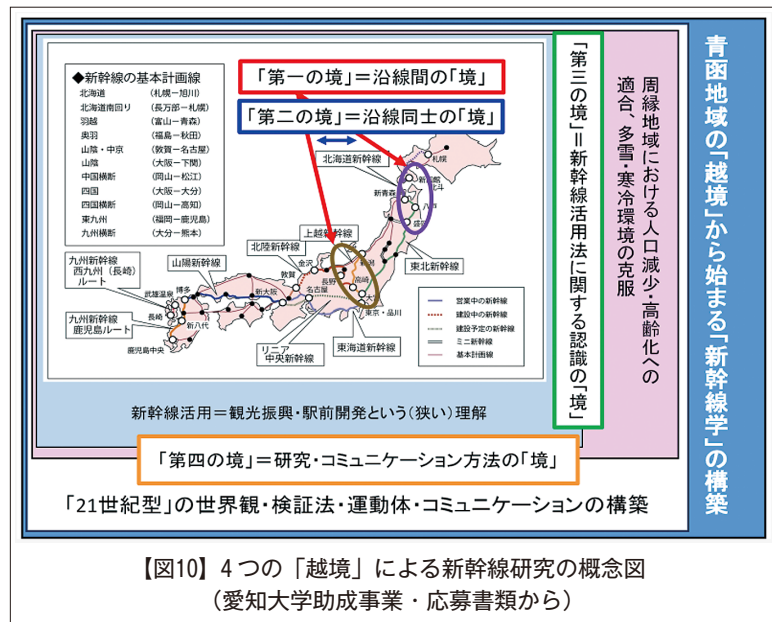
整備新幹線がもたらす変化は空間的に多層的かつ複層的であり、社会的・経済的にも複雑で幅広い領域に及ぶ。構想から完成に至る長い時間軸も考慮すると、さまざまな変化や現象の検討・分析に際しては、以下のような「境」を克服していく必要がある＝図10。

- **「第一の境」**：同じ新幹線の沿線に存在する、上記のような自治体間の各種の「境」や住民意識の「境」
- **「第二の境」**：路線ごとに大きく異なる、人口、産業構造、大都市圏との距離など「地域特性」の「境」
- **「第三の境」**：「新幹線活用＝観光振興・駅前開発」といった旧来の問題意識と、「人口減少・高齢社会への適合」などの克服を目指した新幹線・駅・周辺利用法を模索する問題意識の狭間の「境」
- **「第四の境」**：「新幹線開業に必ずしも対応し切れない研究手法や社会的コミュニケーション」と、「将来的により望ましい解を見いだせる新たな研究活動や社会的コミュニケーション」の「境」

これらの「境」を克服していくには、新幹線にかかわるさまざまな学問領域や現象を横断的・網羅的にカバーするため、「新幹線学」「新幹線学的」という概念・枠組みを設定することが一つの選択肢となる。

整備新幹線構想は、国土計画を端緒とし、政治・行政、技術、観光、まちづくりなど多様な領域が関わる。

このため、「新幹線学」の構築・展開には相当の時間と労力を要する。他方、沿線や駅勢圏を単位とすれば、地域学的な視点から「新幹線学」を立ち上げることも可能であろう。



このような問題意識を起点に、事業の第一層の目的意識として「整備新幹線研究に求められる『越境』の視点」、つまり現実社会において、より適切に事実や情報、認識を集約するための「越境」の可能性の検証、同じく第二層として「『越境』の視点から立ち上がる／積み上げる『新幹線学』の営み」、つまり現実社会で必ずしも合理的または妥当に進展していない新幹線対策や研究を克服するための「越境」の実現、の2点を設定した。

具体的には、2018年8月に青森市で研究者・実務者17人が各地から参加し、意見・情報交換する準備会合を開いた。さらに11月、函館市で「新幹線学研究会函館会議・全国越境連携フォーラム」を開催し、石川県小松市や東京都、青森県、北海道などから約40人が参加した＝図11。2度の会合を通じ、本事業の共同研究者である永澤氏は、函館エリアに北海道新幹線が及ぼした経済効果や地域社会に対するインパクトを詳細に分析した。その一端を図12に示す。

永澤氏は、北海道新幹線開業に伴う函館地域の2016年度の経済波及効果が346億円に達していたとの試算を示し、この数字が東証二部上場・従業員1300人余りのホテルの年商に相当すると指摘した上で、函館市が直面している人口流出のメカニズムなどを検討した。さらに、特に、東北、北陸、九州、北海道新幹線の開業時における各地の法人税納税額法人の所得推移などを詳細に検討した結果、以下のような論点を函館市でのフォーラムで提起するとともに、域内の経済循環の重要性を強調した。

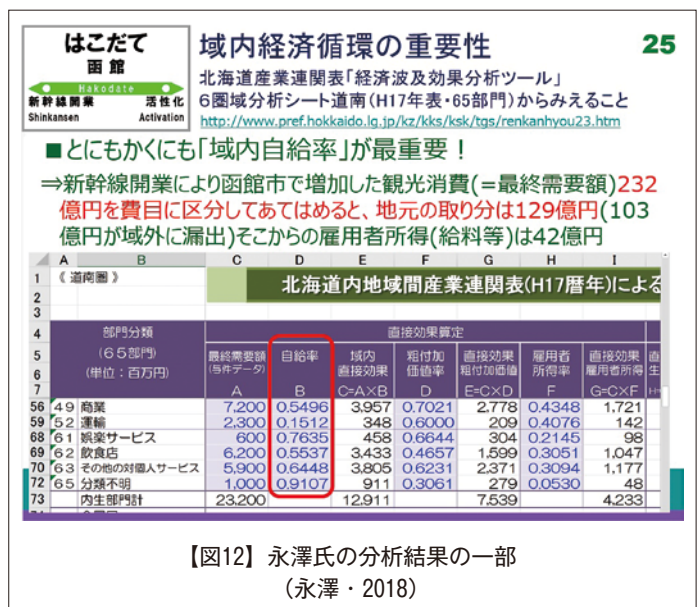
- 【視点1】生産：地域の中で強みのある産業は
- 【視点2】分配：地域の企業が得た所得が、地域住民の所得になっているか
- 【視点3】消費：地域の所得が域内で消費されているか
- 【視点4】投資：地域の貯蓄が域内で再投資されているか
- 【視点5】域際収支：域外へ資金が流出していないか

一方、同じく共同研究者である吉次氏は、青森市での会合において、筆者が提起した「4つの境界(壁)」に加えて、「社会環境変化という、隠れた『第5の壁』を越えて、新たな活用・連携・評価のあり方を構想していくことが必要」と提起した。また、越境・連携の具体的事例としてDMOを取り上げ、多様な形態、ならびに地域内・地域間の多様かつ多層的な連携の在り方を整理するとともに、「DMO同士・地域間のモレ、ダブリ解消」「全体最適の観光まちづくり」の重要性と「連携なくして地域づくりなし」という視点を提起した。

さらに、新幹線学と越境地域づくりを関連づける「構想」「活用」「評価・検証」「改善」という4



【図11】函館市でのフォーラムの様子  
＝2018年11月17日



【図12】永澤氏の分析結果の一部  
(永澤・2018)

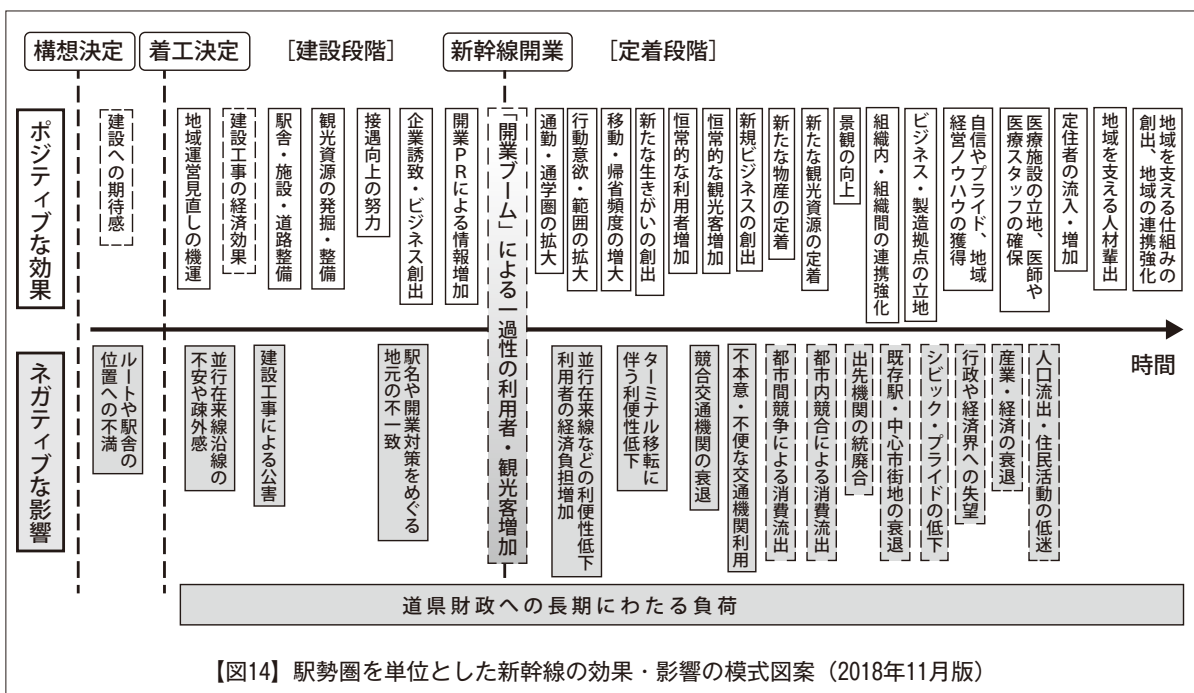
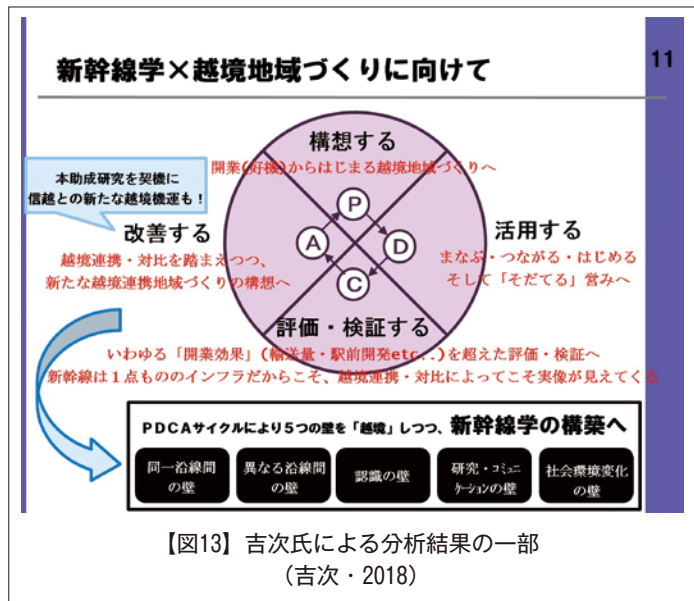
フェイズを設定し、上記の「5つの壁」を超えるサイクルを提起した=図13。

筆者は、全体の問題提起を行うとともに、2007年以降、バージョンアップを続けている「駅勢圏単位の新幹線効果・影響」に関する模式図を示した=図14。

このほか、信越県境地域づくり交流会の実質的な発想者であり運営の中心を担う内海巖氏（上越市創造行政研究所）が、青森準備会合は参加者として、函館フォーラムにおいては基調講演者として加わり、越境地域づくりと新幹線学の関係性をめぐって議論を深めた。

また、筆者ら共同研究者3人は、2018年6月の「ロングトレイル」、8月の「スローフード」、12月の「博物館」をテーマとする信越県境地域づくり交流会に参加し、信越地域と青函地域、さらに全国各地の実務者や研究者との交流を図った。初めて参加した共同研究者2人からは、以下のような報告があった。

- ・整備・維持・管理に取り組む多様な主体による活発な交流である
- ・「役割分担の方策」に関する議論は、人口減少・財政制約下で一層重要である
- ・体系的なプログラムによる新たな連携においては、「そだてる」の構想が重要である
- ・新幹線開業を「スタート」とした越境連携組織の活動に深い感銘を受けた
- ・官民が緩やかに連携し、テーマに応じて機動的・可変的に連携している
- ・テーマの「博物館」をめぐって：グローバル化やICT進展、人口減少、行政コスト削減の流れの中で、「博物館視点」の存在価値の明示と地域貢献が課題である。また、市民視点からは、その価値を認め続けていけるかどうか課題と言える
- ・人間の過去の営みの価値をどれだけ認識できているか、再考させられた





筆者自身は、過去に2度の参加経験があり、交流会の意義について、櫛引（2017b）で検討したことがある。2018年度は、第6回の「スローフード」に参加し、地域に根ざした「食」と、その周辺の「移住」「農業」「発信」といったさまざまな営みの関連性について認識を深めた。特に、飯山市の農産物をフルに使った「農家レストラン」の試行において、自治体職員らがフロアスタッフを務める姿に、新たな協働と地方自治の可能性を見いだした思いがした＝図15。



【図15】飯山市で開かれた「青空レストラン」試食会  
＝2018年9月

「新幹線学」自体は、まだ検討が緒に就いたばかりの段階であり、函館、青森の2回の会合でも、大きな進展を見る状況には至っていない。しかし、ともすれば開業ムードの終焉とともにしほみがちな新幹線の検証において、「新幹線学」の名を冠して一つのフレームをつくり、さらに人的ネットワークを充実させていく手法は有効であろうとの感触を得ることができた。今後も、青函地域や信越地域を拠点に、さまざまな試行に取り組む方針である。

## 5. 2018年度の調査を通じた考察

本章では、2018年度の調査や議論を通じ、特に留意すべきと考えられた点について、整理・検討を試みる。

### (1) 「行ったり来たり社会」と「10% for Home」

新幹線の効果に関する論点は、もっぱら「人口減少を補う観光消費の確保」を一つの落としどころにした「交流人口の拡大」に向けられがちである。しかし、交流人口の拡大は、実際にどのような事実や判断を内包し、どのような社会の変容をもたらすのかについて、多くの資料やウェブサイトの情報は記しておらず、「思考停止」の気配が漂う。

このような状況に対して筆者は、人口減少下で若者を囲い込むのではなく、新幹線などを活用して、若者が多地域で活動できる「行ったり来たり社会」を提唱してきた。2018年度の調査では、富山新聞編集委員・宮本南吉氏から、このような生き方を実践している高岡市出身の会社員、蓑口恵美氏（31）をご教示いただき、ネット経由でインタビューした。

蓑口氏は東京の大学を卒業後、都内のIT企業2社の正社員を務めている。さらに、北陸新幹線開業を一つの契機として、「10% for Home（自身のために人生の10%を故郷で）」をスローガンに、定期的に故郷へ通いながら、人をつなぐ活動に従事している。

蓑口氏は「自分の大切な人や地域で働ける環境が当たり前になっていることを目指している」と語る。背景には、「長年、友人にも連絡を取っていない地域で、仕事をしたくても何の役に立てるのか？」という問題意識があったという。収穫として、活動を初めて以来、名前と顔が分かる知人が50人ほど増えたこと、ふるさとに友達がいるという状況がつくれたことを挙げ、さらには地域で仕事の相談をされることが多くなったことを挙げている。なお、交通費の支出、家族や同僚など周囲の理解を得るための十分な説明が課題という。また、当面の目標は、つながりを事業化すること、義務感より楽しさを重視することという。

整備新幹線構想は多額の事業費、ならびに並行在来線の経営分離など、多大な経済負荷を地域に及ぼす。その意味で、観光客の増加はじめ、直接的な経済振興効果を整備新幹線に求める感覚自体は、誤っているとはいえない。しかし、人口減少やグローバル化、5G技術進展、AI普及をはじめとする急激な社会の変化の中、地域にとって最も重要な政策的目標は、このような変化に対応して地域に利益を生む仕組み、もしくは地域に着実に利益がもたらされる回路を編み上げる人材の育成であるよう

に、筆者は感じている。さらに、このような人材が、必ずしも1カ所に定住・定着することを想定するのではなく、首都圏と地元など、2地域／多地域を行き来し、居住するライフスタイルを想定しておく必要があると考える。

## (2) 新幹線がもたらす変化と都市・地域について

これまでの調査で実感されたのは、新幹線を十二分に活用する施策は、例えば移住促進とリノベーション、仕事づくり、商品開発、地域デザイン、ネット対応の組み合わせといったパッケージ化を必要とし、それゆえ、一定のマンパワーの組み合わせを必要とする事実である。また、開業がもたらす最大の効果の一つは、地域経営力のバージョンアップである。

過去の筆者の調査を通じて、整備新幹線を「地域の不具合発見器」と指摘する声があった。これは、開業準備に当たるさまざまなステークホルダーにおいて、組織内・組織間の縦割り、機械的な人事異動、闇雲な前例踏襲による思考停止といった発想や言動が顕在化し、理想的な開業準備の在り方が提起されていても実現しない現象を、寓意的に表現した言葉である。

このような事情から、マンパワーに恵まれた、規模の大きな都市ほど、政策のパッケージ化に秀でているとは限らない。小規模な自治体でも、優れた実績を上げている例は枚挙にいとまがなく、何より、信越県境地域づくり交流会のように、中小規模の自治体や地域団体、DMOなどが面的・有機的に連携して活動している事例が存在する。とはいえ、マンパワーの不足ゆえに、SNSでの情報発信すらおぼつかない都市・地域が多いことも確かである。

一方で、特に九州新幹線沿線の調査では「新幹線は強いものをさらに強くするデバイス」という提起があった。新幹線は時間的・環境的に不利な地域を下支えする機能はあるものの、一般的には「東京まで2時間59分」「新大阪まで2時間57分」など、大都市圏への時間距離短縮が強調される傾向は否めない。ただ、久留米市や薩摩川内市のように、ベッドタウンの性格をうまく活用している都市もある。規模や地理的環境、産業特性に応じた「最適解」をいかに見だし、さまざまなスケール、タイムスパンの施策を組み合わせるか、政策形成の熟練度や、住民参画のデザイン能力、マンパワーの確保力が問われていると言えよう。

この文脈で印象に残ったのは、北陸経済研究所の藤沢和弘氏の「新幹線開業は100年に1回の、街の将来を考える実質的に唯一の機会」という言葉である。もちろん、新幹線対策は開業年にのみ検討・実施するものではなく、開業はいわば卒業のない入学である。しかし、多くの地域が開業をブームで終わらせ、逸失利益を増大させている可能性を否定できない。

その意味で、例えば整備新幹線が開通して20年余り、「暮らしたくなる街、語らいたくなる人が集う場所」をつくる努力が続く長野市に、学ぶべきことは多いと感じられる。

## (3) 新幹線の懐胎期間と開業準備

北陸新幹線の金沢開業は整備計画決定から42年を要した。だが、長すぎる懐胎期間にも関わらず、金沢市はさまざまな施策を着実に進めていた。2005年には鼓門と「もてなしドーム」を完成させ、駅から金沢港にかけての市街地整備も新幹線開業までにほぼ済んでいた。さらに、バス路線案内システムの整備、体験型観光の充実など、ソフト面の施策も着実に進めてきた。他の整備新幹線地域に比べると開業時点での施策の完成度は高かった。

同様の周知な準備は飯山駅でも見られる（櫛引、2015b）。

筆者の見聞に基づけば、新幹線開業に対する地元の期待感と、開業対策の展開は密接に関わっている。多くの市民が効果を直感的にイメージしやすい地域なら、各種の開業対策が早い時期から積極的、長期的、戦略的に講じられやすい。裏返せば、直感的に効果をイメージしやすい環境や、市民の理解を醸成・進化させるための営みがなければ、長期的・戦略的な対策の展開は難しい。

また、いかに開業そのものが大きなメリットをもたらそうと、駅の郊外立地や新たな乗り換えの発生、在来線の特急廃止、並行在来線の経営分離といった大きなデメリットが伴えば、住民感情の上では、開業のメリットは容易に相殺されてしまう。あるいは、開業を市民がポジティブに受け止められ

ない場合、開業を否定的に総括する根拠として、デメリットが強調されるケースが出てくる。

例えば、北陸新幹線開業時の富山市の場合、東京への所要時間が3時間余りから2時間余りへと約1時間短縮され、越後湯沢駅での上越新幹線—北越急行の乗り換えも解消された。しかし、新幹線開業に対する評価は金沢市ほどポジティブではない。その理由としては主に、大阪へ向かう特急列車「サンダーバード」が金沢止まりとなり、乗り換えが発生したことが挙げられた。背景や構図については、さらに検証が必要だが、観光客の増加をはじめとする開業の効果を、もっぱら金沢市に奪われているという悲観的な意識が、その要因となっている可能性がある。さらに、その意識を直接、表出する代わりに、いわば便宜的に、「サンダーバード」の利便性低下が代表的デメリットとして言及されていた可能性がある。

このようにみると、開業対策や新幹線対策をめぐっては、「開業がもたらすメリット」と「開業がもたらすデメリット」、さらには開業総体に直感的なイメージのバランスが、有効性を大きく左右している可能性があると言える。

このようにみると、開業対策や新幹線対策をめぐっては、「開業がもたらすメリット」と「開業がもたらすデメリット」、さらには開業総体に直感的なイメージのバランスが、有効性を大きく左右している可能性があると言える。

櫛引（2007）などで指摘してきたように、「最良の新幹線対策は最善の地域づくり」という性格を帯びている。短期的な「開業対策」はまだしも、長期的な「新幹線対策」は、個別の独立したアイデアや施策では成立せず、前述のように多くの施策から成る総合的かつ網羅的な政策パッケージとならざるを得ない。つまり、政策の総合性やステークホルダーの構成・調整能力、ひいては地域経営力そのものが問われることになる。

このような観点に立てば、「新幹線を活用できる地域は、新幹線がなくても、一定水準の地域づくりや地域経営ができる」、「新幹線の誘致にのみ注力する地域は、新幹線があっても活用できない」という構図も浮かび上がる。

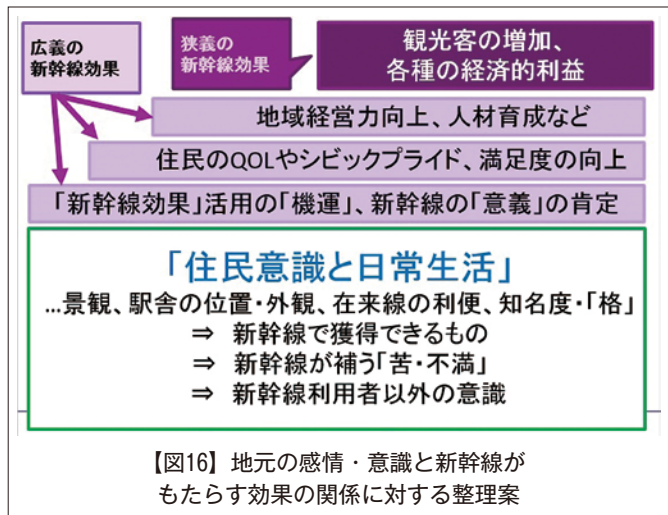
#### (4)「絶えざる最適化」に関する視点

JR九州本社へのヒアリングの際、「(列車運行の) 絶えざる最適化を常に目指す」という方針を耳にすることができた。この言葉は、自治体や経済団体、住民など地域のステークホルダーと、鉄道事業者の意識・立ち位置のギャップを象徴していると感じられる。

九州新幹線の沿線に限らず、整備新幹線の沿線では新幹線開業が「イベント」として処理されがちである。本来なら、新幹線開業の意義を考え、さまざまな可能性を引き出すために行われるべき各種のイベント開催が、逆に施策の中心的な目的と化す光景は各地で珍しくない。その結果、開業ムードを盛り上げる情報発信やイベントが大幅に減る開業2年目以降は、「開業ムードが終わった」という空気が地域を覆う傾向がある。

もちろん、遅かれ早かれ、新幹線はいつか「日常の乗り物」と化す。その状況と並行して、住民は もちろん、自治体や経済団体、マスメディアも、開業とその直後が過ぎると、新幹線を組織的、戦略的にウオッチし、さまざまな施策を講じる意識も意欲も薄れがちである。高岡市などの事例を除くと、いわば新幹線が開業したことに満足し、あるいは不満を残しつつも「新幹線開業という一大事」が終わったという感覚に陥った結果、現状を改善するため主体的・積極的に活動するべきだという認識自体が失われていく。

これに対し、定期的なダイヤ改正が象徴するように、鉄道事業者は一般的に、利益の最大化とコストの最小化、業務の効率化を目指して、不断の検討と努力を重ねる。その結果、必ずしも地元や利用者との利害が一致しない施策が実施される至るケースもある。



「絶えざる最適化」を志向する鉄道事業者と、開業後は思考停止に近い空白が生まれがち、もしくは現状を改変する発想が希薄なステークホルダーとの間には、利害の不一致以前に、現状認識の仕方や現状の改変に関する、基本的な考え方が異なっている可能性がある。

#### (5) JR系ICカードの普及と利用

Suica、ICOCA、SUGOCAなどの交通系ICカードは、利用可能エリアが各地で広がっている。しかし、整備新幹線の沿線では2018年9月現在、上越妙高や新青森など、断片的に利用できない地域があり、外国人観光客の対応でも今後の課題となっている。

ただ、今回の調査で、あらかじめ切符を用意して移動することが多い長距離旅行者にとっては、JRでの利用の可否よりも、むしろ路線バスや路面電車での利用の可否が、利便性やストレスに大きく関わっている状況を確認できた。例えば、熊本県八代市はSUGOCAエリアにあり、地元の九州産業バスがSUGOCAに対応しているため、郊外に分散して業務を続けている市役所からの移動に際しても、全くストレスを感じることはなかった。

これに対し、鹿児島市電や長野市内の路線バス、富山ライトレールは独自のICカードを導入しており、交通系ICカードとは互換性がない。しかし利用者は端末があることからSuica等が利用できると思い込み、降車時に困惑する、という場面を何度か見かけた。

中でも、東北・北海道は、仙台と函館、札幌エリアしか交通系ICカードに対応していない。交通系ICカードの使用不可エリアは新たな国境の様相を呈している。物販での不便さもさることながら、市内や二次交通のストレスを考えると、早急な対応が必要であろう。

#### (6) 指標としての商品パッケージ

前述の政策のパッケージ化に関連して、一見、地味ながら地域の生業づくりと密接に関わっていると考えられるのが、土産品などのパッケージである。定量的な検証は困難ながら、過去の新幹線開業では、駅頭に並ぶ商品のパッケージが目に見えて洗練された事例がある。これらは消費者の購買意欲をそそるだけでなく、優秀なデザイナーが地域に関わり、収入を得る回路づくりにつながる。そして、ネットやスマートフォンでの情報発信、ひいてはそれらを通じた購買・移動・移住といった行動の変化の励起、地域ブランディングには、ソーシャルデザインまでを含むデザイナーやクリエイターの役割がますます重要性を増していると考えられる。筆者自身はまだ比較検証の有効な手法を持ち合わせていないが、指標としての「デザイン」や「デザイナー」には、新幹線沿線に限らず、一層の注目が必要だろう。

## 6. おわりに

冒頭に記したように、本稿は筆者が2018年度に携わった、方向性がやや異なる2件の新幹線調査・研究について、結果を速報的、俯瞰的にまとめたものである。筆者は2015年以降、ネットメディア・東洋経済オンラインで「地域ジャーナリスト」の肩書で連載記事「新幹線は街をどう変えるのか」を執筆していることから、一般的なアカデミアの関心から外れるかもしれない、ジャーナリスティックな視点や情報も意識した。性格としては、研究ノートに考察と研究展望を加えた構成・内容となっている。

備忘的に各沿線で留意し、注目した観点を整理・列挙すると、以下のようになる。

▽街並みの変化：オフィスビル、商業ビル・店舗、ホテル、再開発、大型ショッピングセンター、学校、公共施設、バスセンター

▽まちづくり：まちゼミ、リノベーション、起業、移住・転入、日本版DMO、株式会社組織の観光物産協会

▽駅と周辺空間の整備と利活用：自由通路、待合室のデザインと設備、サインシステム、交通系ICカード

### ▽経済活動：物販施設、商品パッケージ、デザイン・デザイナー、地域ブランディング

北陸、九州新幹線の沿線調査はともに、定点観測的な調査を重ねてきたエリアを中心に実施したが、延べ10日ほどの期間に計40件ほどのヒアリングや調査を設定する強行軍となった。このため、個別の地域に関する調査は項目・内容が統一的ではなく、皮相的な観察や情報収集にとどまった地域が少なくない。一方で、矛盾するようだが、各地で膨大な資料の提供を受け、主に紙幅の都合から、入手した情報のごく一部にしか言及できなかった。

このような制約から、本稿の記述はとても網羅的とは呼べず、特に現地でさまざまな事象や情報に接している人々から見れば、断片的かつ表面的な記述と考察が多いに違いない。

それでも、あえてこのような調査を実施し、本稿をこのような構成にした理由は2点ある。まず、現時点で新幹線対応に取り組んでいる人々の参考になれば、との思いからである。

もう1点は、特定の時間的断面で、できるだけ広い整備新幹線沿線の情報を集めることにより、多くの研究者やジャーナリストがあまり目にしたことのない、整備新幹線と地域の関わりが俯瞰できるかもしれない、と考えたためである。そして、少なくとも調査時点では、この手法は非常に有効だった。ある地点で得た視点や情報が、次の調査地点で思わぬ理解や解釈を導いたり、多様な社会的、経済的現象が関わる新幹線の開業効果について、これまで以上に、多面的な視点から質問を発したり情報を咀嚼したりできた。例えば、本稿でも触れた、長野市で情報に接した「マンションが売れる条件」に、久留米市や川内市が合致している、という理解は、このような調査の設定でなければ得られなかっただろう。

結果的に、北陸、九州新幹線の沿線で得た情報と、東北・北海道新幹線をめぐる企業アンケートについて、新たに獲得した「越境」という視点から検討する試みが実現し、まだ緒に就いたばかりながら、今後の研究の起点となった。

とはいえ、記述に際しては、異質な方向性を含み、また、多岐にわたる情報を言葉足らずのまま再構成して羅列せざるを得ず、調査結果の多くを伝えきれなかったとの思いがある。反省材料にするとともに、今後の再整理とアウトプットに努めたい。

### 謝辞

一連の共同研究に携わった、共同研究組織・あおもり新幹線研究連絡会の竹内紀人氏、野里和廣氏（以上、一般財団法人青森地域社会研究所）、鈴木匡氏、高山寛也氏、藤田草太氏（以上、青森商工会議所）、ならびに北海道新幹線研究連絡会の永澤大樹氏（函館商工会議所）、吉次翼氏（日本商工会議所・慶應義塾大学SFC研究所）、ヒアリングにご協力いただいた皆さま、データ提供にご協力下さった北海道運輸局に心より御礼申し上げます。

本研究は青森学術文化振興財団の平成30年度助成事業「九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言」（研究代表者・櫛引素夫）、ならびに文部科学省共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」愛知大学三遠南信地域連携研究センターの2018年度地域間交流研究「青函越境連携を起点とした『新幹線学』検討の試み―信越との連携を視野に」（研究代表者・櫛引素夫）の助成を受けて実施した。

### 注釈

- 1) JR北海道は現在、一般にデータを公表しておらず、北海道運輸局が月ごとのデータを4カ月ほど遅れて公表している。ただし、両者の数字は一致せず、年間で6万人程度の差異がある。
- 2) この額には老朽化が進む青函トンネルの維持費用も含まれている。トンネルはJR貨物との共用であるため、維持費用をまるごとJR北海道や北海道新幹線の収支に組み込むことへの異論も存在する。
- 3) 同センターサイト <http://www.j-icen.or.jp/recruit/interview/kawasaki.html> = 2018年12月25日閲覧。
- 4) 九州の広さ・差し渡しは北東北3県と同程度である。九州と東北を時間距離で対比すると、博多―鹿児島中央間は仙台―新青森間に、博多―熊本間は仙台―盛岡間に近い。博多―宮崎間は仙台―弘前間に、博多―大分間は、東日本大震災発生前の仙台―いわき間に相当する。ただ、九州の各都市がいずれも人口40万人を超えているのに対し、東北で40万人以上の都市は仙台のみである点などは、対比に際して留意が必要である。

- 5) 今回の一連の調査でも確認できたが、整備新幹線の建設予定地の人々が先進地を視察する際、古い文脈での「ストロー現象の有無」が主要テーマの一つとなっている。
- 6) 博多-熊本間に「つばめ」が走り、川内駅と久留米駅は運行本数が異なるため、久留米駅と同様に大半の列車が停車しても、川内駅の停車本数は久留米駅に及ばない。
- 7) 「つん」は西郷隆盛の愛犬の名であり、現在の薩摩川内市の生まれという。
- 8) 薩摩川内市サイトによると「石を水面に『ぽっちゃん』と投げ入れると、波紋が広がって行く様子から名付けた」という。

## 参考文献

- 青森地域社会研究所 (2018)「青森市の企業アンケート結果 東北・北海道新幹線の活用と人材確保・働き方改革について」、2018年12月8日公開フォーラム資料、17p
- 金沢市 (2017)「北陸新幹線開業による影響検証会議報告書」、35p
- 櫛引素夫 (2007)「地域振興と整備新幹線—『はやて』の軌跡と課題」、弘前大学出版会、136p
- 櫛引素夫 (2010)「新青森開業の準備はなぜ『進まない』か—東北新幹線の政策的な課題と可能性」、地域社会研究 (弘前大学地域社会研究会編)、(3)、pp27-37
- 櫛引素夫 (2015a)「東北新幹線の開業が地元の生活に及ぼした影響の検証ならびに北海道新幹線の開業準備の検討と提言」、青森学術文化振興財団・平成26年度助成事業報告書、48p
- 櫛引素夫 (2015b)「北陸新幹線『かがやき』が通過する駅の模索」、東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/articles/-/94502>=2018年12月25日閲覧)
- 櫛引素夫 (2016a)「北海道新幹線開業に伴う青森地域の変化の検証準備と提言」、青森学術文化振興財団・平成27年度助成事業報告書、48p
- 櫛引素夫 (2016b)「コンテナ店舗で挑む上越妙高駅前改革の勝算」、東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/articles/-/132823>=2018年12月25日閲覧)
- 櫛引素夫 (2017a)「乗降客数からは見えない『新幹線駅』の明暗」、週刊東洋経済、6765、pp.52-53
- 櫛引素夫 (2017b)「北陸新幹線が結ぶ『近くて遠かった』信越の絆」、東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/articles/-/185705>=2018年12月25日閲覧)
- 櫛引素夫 (2018a)「新幹線開業3年半、金沢の街は何が変わったか」、東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/articles/-/248449>=2018年12月25日閲覧)
- 櫛引素夫・青森地域社会研究所・青森商工会議所 (2019)「九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言」、青森学術文化振興財団・平成30年度助成事業報告書、48p
- 櫛引素夫・西山弘泰 (2018)「『新幹線学』の構築は可能か—『ポスト整備新幹線』時代に向けての論点整理と評価法検討」、地域社会研究 (弘前大学地域社会研究会編)、(11)、pp.11-23
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (2016)「東北新幹線 (八戸・新青森間) 及び九州新幹線 (博多・新八代間) 事業に関する事後調査」、378p
- 永澤大樹 (2018)「新幹線が地域にもたらした効果・影響をどうみるか~函館市のケースから~」、新幹線学研究会函館会議資料、39p
- 長野経済研究所 (2018)「動き出した『北陸・信州留学生就職促進プログラム』」、経済月報、412、pp.32-35
- 日本政策投資銀行北陸支店 (2016)「北陸新幹線金沢・富山開業の北陸経済への波及効果と課題について」、12p
- 日本政策投資銀行北陸支店 (2017)「北海道新幹線開業を契機とした金沢市内におけるホテル投資動向」、14p
- 北陸財務局 (2015)「北陸新幹線金沢・富山開業の北陸経済への波及効果と課題について」、16p
- 北國総合研究所 (2017)「石川の暮らしとお金」、49p
- 吉次翼 (2018)「新幹線学×越境地域づくりへの期待」、新幹線学研究会函館会議資料、17p

# インターンシップ受入が波及させる地域の自立性についての考察 — 脇野沢温泉湯好会と藤沢活性化協議会事業翌年の活動を通じて —

竹ヶ原 公\*

## 要旨

地域共生社会の実現が重要な政策課題となっている現在、地域内の自治体、コミュニティ組織、農林水産業団体、商工業団体、社会教育活動団体などから構成される地域運営組織によるインターンシップの推進が地域づくりにおける主要な施策と認識されている。しかし、インターンシップ実施時の情報は明らかにされているもののその後の受け入れ団体の活動状況はあまり把握されていない。そこで本報告では、インターンシップ実施翌年度の受け入れ団体の活動を明らかにすることでインターンシップ事業がもたらす学生と地域との継続的な関係づくりから繋がる地域の自立性を考察する。

## 1. インターンシップ実施状況

青森県むつ市脇野沢地区脇野沢温泉湯好会は2017年8月7日から13日の7日間インターンシップ活動において10名の学生を受け入れた。また、東津軽郡平内町藤沢地区藤沢活性化協議会は2017年9月1日から7日の7日間同じく5名の学生を受け入れた。

### ① 脇野沢温泉湯好会

- 設立：2017年
- 会長：松野祐而
- 会員数：103名（正会員24名 賛助会員79名）※2018年12月18日現在

表1 脇野沢温泉湯好会活動の概要

	脇野沢温泉湯好会
インターンシップ実施日	2017年8月7日～8月13日
インターンシップ受入れ学生数	10名
脇野沢コミュニティセントウオープン日	2018年4月27日
学生からのアイデア導入例	・地域らしさを出した壁の絵 ・ガラスハウスを活用したスムージー ・脇野沢お惣菜部で小さな経済づくり
アイデア活用事例	・風呂絵とタイル ・小松菜を活用したスムージーの目玉商品化 ・脇野沢婦人会とパンの会によるお惣菜部運用

インターンシップ活動翌年の温泉オープンに向けて、学生は3つのグループに分かれて提案となった。1つ目のグループはコミュニティセントウ（以下コミセン）に飾る絵の提案であり、浴槽内に飾る絵のデザインと建屋内に地域との関りをもったミニ絵の提案、2つ目のグループはコミセンを将来

\*弘前大学大学院地域社会研究科客員研究員

地域住民の手で自主運営していくための種まきとして「コミセン内での販売事業」の提案となり3つ目のグループは隣接するガラスハウスの活用について提案を行った。

これまでも脇野沢地区にあり地域資源として大切にされてきたものだったが、今回の学生たちの聞き取りや体験を通じてあらためて「鯛島」「鱈」「神楽」等地域の宝物として認識され、コミセンに活用されることとなった。

オープン後は学生からの提案を活かす形で次のような活動となっている。

### ①ガラスハウスでの作物栽培に挑戦



図1 温泉に隣接したガラスハウスでの作業風景



図2 小松菜を使用したスムージー

出所) 脇野沢温泉湯好会HP. <https://ja-jp.facebook.com/wakinosawaonsen2601yukoukai/>

ガラスハウス内ではガラスハウス部会員が自主的に土づくりを行い、ハーブや小松菜等の野菜の栽培を手掛けた。また、収穫された野菜を使用したスムージーは脇野沢コミセンの人気商品に育っている。

### ②風呂絵の実現



図3 浴場に張られた脇野沢資源の絵



図4 照明の間にも地元小中学生製作の絵

出所) 脇野沢温泉湯好会HP. <https://ja-jp.facebook.com/wakinosawaonsen2601yukoukai/>

学生からいただいた意見を基に、地域資源を随所に散りばめた浴場に仕上げ、郷土に対する愛着心の発信場所となっている。また、地元小中学生による思い詰まった地域でのモノ・コトが可視化されることで地域から離れてもいつかは帰るきっかけとなる場所となった。



### ③コミュニティスペース



図5 婦人会やパンの会による惣菜販売



図6 地域の集まりやイベントの開催

出所) 脇野沢温泉湯好会HP. <https://ja-jp.facebook.com/wakinosawaonsen2601yukoukai/>

これまで婦人会が地域の漁港で開催していた『朝市』をコミセンで実施することで、地域外のファンづくりの獲得に大きく貢献した。また、もう1つの柱としてパンの会の活動が地域内外の比較的若い世代の地域への関心と協力を高める効果を果たしている。

脇野沢地区におけるインターンシップ後における地域活動に見られる特徴は次の3点が考えられる。

- 行政との役割分担という試行錯誤のスタート（行政主導・住民主体の基盤づくり）
- 地域全体を見渡した住民主体の活動のしくみ化（具体化したプランを多くの会員の力で継続）
- 外に開かれた活動（コミセンを活動拠点としSNS等を通じた地域の魅力発信）

### ②藤沢活性化協議会

- 設立：2016年
- 会長：伊瀬谷登
- 会員数：38名（うち直売所ふんちゃ会員20名）

表2 藤沢活性化協議会活動の概要

	脇野沢温泉湯好会
インターンシップ実施日	2017年9月1日～9月7日
インターンシップ受入れ学生数	5名
直売所ふんちゃオープン日	2016年7月17日
学生からのアイデア導入例	<ul style="list-style-type: none"> <li>• あたたかみのあるPOP</li> <li>• 看板設置</li> </ul>
アイデア活用事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 継続使用できるPOPの活用</li> <li>• 外壁への野菜看板設置</li> </ul>

藤沢地区のまちあるきや地域での交流体験を通じて学生たちの提案は2つのチームから提案された。1つ目のチームは2016年地域住民の力で開設したばかりの「直売所ふんちゃ」施設内のデザインであり、地域内に場所と名前を張り付けたマップを掲示することで訪れる人との距離を縮めるのではないかと提案であった。これも、まちあるきの中で学生が見つけた「地域に埋もれた宝物」を体験としてより多くの方々に味わってほしいという感動から生み出されたものに他ならない。2つ目のチームは藤沢地区生産者マップを部外部に対してだけでなく地域に暮らす住民の誇りをどのように伝えるかという提案となった。自分たちにとっては当たり前にある価値が、実は外からはわからないという実感を学生の目線から教えていただいたというご意見を頂戴した。



図7 訴求力UPのPOP（筆者撮影）

【学生による直売所壁絵ワークショップ】

平成29年度インターンシップ体験を行った学生からの呼びかけで、ゴールデンウィーク期間（5月1日～5日までの5日間）で壁絵製作のためのワークショップが行われた。

このワークショップにおいて特筆すべき点が3点ある。

- 学生による自発的事業（インターン体験者による自発的事業であるということ）
- 地域組織による自発的財源確保（受け皿となる地域組織が財源を自ら作り出したこと）
- 外から仕掛ける世代交流（子どもとその親世代の参加によって多世代交流が実現したこと）

学生がインターン体験時2年生であり、大学の所在地は山形県にあるものの出身地が青森市という条件も揃ったことも事業を推進するうえで大きな要因となった。しかしながら、学生にとっての研究フィールドとして大きな役割を果たしただけでなく第2のふるさとと呼べるものとなっている。

また、製作に必要な材料費及び交通費や食事代も地域団体にとっては大きな負担となるが、学生の思いを実現するために組織内から捻出できる体力と覚悟は並大抵のことではない。さらに、これまで高齢者中心の地域づくり活動から子どもを巻き込み、イベント型の体験から社会教育型の体験に昇華できたことは地域にとっての大きな財産となった。

表3 直売所壁絵製作ワークショップの流れ

日程	作業内容	参加人数
5月1日～2日	事前打ち合わせ（絵の張り方、絵の具の種類、下地の素材、野菜の種類、大きさ等）及び野菜の絵の事前くりぬき	藤沢活性化協議会8名+学生2名+コーディネーター1名
5月3日	子どもと親と大人による塗り絵ワークショップ	藤沢子ども会10名+藤沢活性化協議会6名+学生2名+コーディネーター
5月4日～5日	仕上げ作業	藤沢活性化協議会2名+学生2名



図8 協議会会長との大きさや色の打合せ

出所) 平内町企画政策課 <http://www.town.hiranai.aomori.jp/index.cfm/11,13849,75,316.html>



図9 学生による野菜の型抜き作業



図10 ワークショップ前学生による説明

出所) 平内町企画政策課 <http://www.town.hiranai.aomori.jp/index.cfm/11,13849,75,316.html>



図11 参加者による壁絵製作作業



図12 壁絵完成後の参加者と記念写真



図13 壁絵の貼り付け作業後の直売所

出所) 平内町企画政策課 <http://www.town.hiranai.aomori.jp/index.cfm/11,13849,75,316.html>

## 2. インターンシップ受入れ団体同士による交流会

□日時：平成30年10月16日（火）18：30～

□場所：協野沢コミュニティセンター

□参加：藤沢活性化協議会20人、協野沢温泉湯好会15人（画像出所：筆者）

□目的：インターンシップ受入団体の繋がりから、学生を受入れることによって自分たちの活動にどのような効果があったのかを会員同士で考え、住民による主体的な地域づくりに生かすことを目的とした。

○藤沢活性化協議会員による協野沢コミュニティ温泉入浴体験

○協野沢温泉湯好会と藤沢活性化協議会との昼食交流会

○協野沢湯好会の立ち上げから現在の活動の説明

○藤沢活性化協議会の立ち上げから現在の活動の説明

○両地区からのインターンシップ受入れの状況説明

○情報交換と質疑応答及びガラスハウス見学



図14 婦人会による協野沢カレーの食事



図15 松野会長から地域の状況や会の立上説明



図16 山崎副会長から部会の活動状況の説明



図17 伊瀬谷会長から会の立上と活動の説明

【インターンシップ受入れで良かったと思われること】

- 「スムージー」の提案など若い人からの提案でなければ出てこないアイデアがあった。  
(今では温泉の名物商品に育っている)
- まつりに一緒に若い人たちが子どもたちと一緒に参加することで地域に元気が出た。
- とにかく若い人たちからエネルギーをもらった。
- 「直売所ふんちゃ」では外壁の野菜絵を子どもたちと一緒に制作することができた。
- 温泉オープン後も学生達が訪ねてきてくれたことが嬉しかった。
- インターン終了の翌年も藤沢まつりに5人中4人来てくれたことが嬉しかった。

【これからインターンシップ受入れの経験をどのように生かしていきたいですか】

- 冬季間のインターンシップやりたい  
(夏場のインターンシップは経験したが、冬場こそ課題が山積しているため)
- とにかく学生への安全面の配慮に一番気を遣った。
- インターンを通じて若い世代の地域づくりへの参加を仕掛けたいと思うようにいかない。
- アイデアはたくさんあるがそれぞれ多忙のため誰とどのように取組んで行くか等計画が必要。



図18 笑顔で集合写真（筆者撮影）

## 5. インターンシップ後地域運営組織に見られた変化と課題

【地域運営組織側】

①インターン体験者との継続的な情報交換による関係人口の増加

- 脇野沢地区ではコミュニティセントウ開湯時に学生4人が駆け付け、藤沢地区では8月の藤沢夏祭りに5人中4人の学生が参加した。1人は東京からの学生であり協議会員との家族ぐるみの付き合いが続いている

②地域運営組織の自主財源が作り出した「開かれた交流」

- 脇野沢についてはコミュニティセントウ内での「お惣菜屋さん」が自主財源として、藤沢地区では「直売所ふんちゃ」が自主財源として大きな役割を果たし、その財源の全部またはその一部から「藤沢壁絵製作ワークショップ」が開催され、住民主体の交流会が実現した。

③子どもとその親世代の参加によって三世代交流の実現

- 地域づくり活動の中心的世代が60代から70代の中、脇野沢では小中学生を積極的に自分たちの活動にリンクする動きがみられている。また、藤沢では壁絵WS等での三世代交流が実現しこのよ

うな企画を今後も継続していこうという機運が生まれている。

#### 【学生側】

##### ①自発的な関係作りが創る「ナナメノ関係」の重要性

社会全体で子どもを育て守るための第三者と学生との新しい関係の必要性が重要視されている中、インターンシップ体験学生にとって正に自発的な地域との関係継続が自身の社会性の気づきに大きく貢献していると思われる。また、大学生自身の研究テーマの提供の場としても重要な「場」となっている。

#### 【これからへの課題】

合意形成のしくみと地域を支えるプラットフォームの必要性

脇野沢地区においてコミュニティセントウという施設及び集落支援員を配置した事務局がそのプラットフォーム機能を果たしているものの、地域全体を俯瞰できるための合意形成にまで進化していないのが現状となっている。また、藤沢地区においては、協議会という合意形成の足元は構築されたものの、他の農業や商業、福祉などの組織との合意形成のしくみ化はできていない。施設としてのコミュニティセンター、自主財源獲得の場としての直売所、意思決定としての協議会の他に多くの内外にわたる情報やヒトの交わりをより収斂させ情報の共有化と優先順位の選定、そして実際の活動へと繋げていくためのプラットフォームの必要性が迫られている。

いずれにしてもインターンシップ事業がこれらの課題を炙り出す作用を齎したことは大きな進歩と捉えることができる。これからも外の力を、若い力を活用した取組みに期待したい。



# 九神ファームめむろが取り組む新たな障害者雇用の展開 —北海道芽室町発の農福連携の新たな福祉的就労ビジネス—

木 下 一 雄\*

## I. はじめに（研究の概要）

### 1. 北海道内の現状

就労継続支援A型事業所の閉鎖が連鎖している問題で、事業収益が利用者の賃金総額を下回る不採算事業所は、北海道全体の約8割近くに達している現状である。

就労継続支援A型事業所は、一般企業で働くのが難しい障害者と雇用契約を結び、事業所の売上における収益から労働基準法で決められている最低賃金以上の給料を支払い、国から支給された補助金から職員の給与（運営経費）を払うことになっていると規定されているのである。

2006年にこの制度が開始され、民間企業の参入などによって2016年度の就労継続支援A型事業所の数は、全国で約3600か所にも上り、5年前の3.4倍に膨れ上がってしまい、そのため補助金の額も訳920億円と5年前の4倍にも達してしまったのである。

北海道内においても、全国の流れには逆らえず事業所数が、5年前よりも2倍も増え107か所に急増してしまったとのことであった。そのため今まで、このような不採算事業所の多くは、国から支給されていた補助金を利用者の金銀などに充当していたのである。

しかし、国は2017年度の4月より補助金支給の条件を厳格化し、不採算事業所は経営改善の見通しが立たない場合は、将来的に補助金の支給を打ち切るといった方針を示したのである。

北海道にある全道の就労継続支援A型事業所216事業所のうち不採算事業所は165か所だったことが判明した。その内訳で、札幌市内にある92か所ある事業所のうち76か所、旭川市にある8か所ある事業所のうち6か所、函館市にある4か所ある事業所のうち3か所が該当し、残りは他の政令市以外の市町村が該当している。

就労継続支援A型事業所の閉鎖問題は、北海道でも数多く起こり始め、2013年度の8事業所の閉鎖以降増加し続け、2017年度10月末までには札幌市、苫小牧市、江別市、室蘭市、岩見沢市など8市町村の14か所の事業所が閉鎖に追い込まれていた。その背景にあるのが、先ほど説明してきた補助金の厳格化が根本の理由となっている。

### 2. 農業を通じた就労機会の拡大

北海道の道東地域には、豊かな農業資源が存在する。近年、農業人口の減少、後継者不足により農村風景が失われつつある。福農連携により観光資源としての農村風景の維持が可能となり得ると考える。

新たな就労機会の開拓としての農業を通じて就労機会の拡大につなげ、自らが、何かを求め、自ら活動しようとする力を引き出し、経済的に自立に向かっていく力を身に付けてくれるようなきっかけづくりになると考えている。

日々の農作業の過程で、農作物の成長・収穫により自らの労働の成果を目に見える得られることは、障害者の自己効力感につながる。その結果、意欲向上につながり、自信が付き、結果として社会

\*弘前大学大学院地域社会研究科（第17期生）

参加につながり、自立につながっていくことになっていく。

日々の生活の中で自然とともに野菜の成長を目の当たりにして、生きることの素晴らしさや農作業を通じての作物の成長を自身の回復過程を重ねて農業の植えから収穫までのプロセスそのものが自身の成長回復につながっていているとのこと。

また対面販売やイベント会場での即売会等、多様な世代の交流が生まれてくる機会とつながっていく。自立に向けた社会参加の手段としての農福連携は、地産地消を促し、自立生活への実現がますます広がっていく。

### 3. 農福連携による障害者の就農促進プロジェクト

#### 1) 事業の趣旨

実施主体は、都道府県であり社会福祉法人等の民間団体へ委託して実施することも可能。農業分野での障害者の就労を支援し、障害者の工賃水準の向上及び農業の支え手の拡大を図るとともに、障害者が地域を支え地域で活躍する社会（1億総活躍社会）の実現に資するため、障害者就労施設への農業に関する専門家の派遣や農福連携マルシェの開催等を支援する。

#### 2) 補助内容・補助率

工賃向上計画支援事業の特別事業において、「農福連携による障害者の就農促進プロジェクト」として以下の事業を実施することとし、補助率は10/10とする。

##### ① 農福連携推進事業

農業に関するノウハウを有していない障害者就労施設に対し、農業技術に係る指導・助言や6次産業化に向けた支援を実施するための専門家の派遣等に係る経費を補助する。

##### ② 農福連携マルシェ開催支援事業

農業に取り組む障害者就労施設による農福連携マルシェの開催に係る経費を補助する。

## II. 研究の目的

研究の目的としては、過疎化が急激に進行しており、地域での生活基盤が弱体化する中で、精精神障害者に対するサービス自体が不足し、地域の病院や施設が撤退に追い込まれてしまっている。そのような状況において、はたして圧倒的に社会資源が不足している障害者の就労支援施設における社会復帰支援をどのように行っていけばよいかについて検証していくことにする。

就労支援に関する課題は、多岐にわたり、それぞれの立場に立った多面的な視点で見えていく必要があり、障害者のニーズに対してどのように支援をして行ったらよいかのライフデザインを長期的視点で考えていくことができるかが重要である。

つまり就労が続かない原因ばかりを追究し、なぜ就労が継続しないのかについて考えようとしても、就労先の環境や待遇、仕事に対する充実感などその人を取り巻く状況を理解し、その思いに寄り添っていかない限り、就労支援の本質は見えてこないのではないかと考えている。

従来の既存の既定路線の延長線上に働き方である低賃金と年老いた両親が生活を支えることがセットになった「福祉的就労」という名の保護政策の対象者といった障害者の就労形態では、今後も自立することは困難である。

まず、就労支援の先に金銭面での収入だけではなく、人生設計も含めた将来（結婚や自立）に向けたライフプランが描けることにより、障害者に希望や目標が生まれ、その後本人のやる気を引き出していく自己実現型のプロセス支援につながっていくのではないかと考えた。

障害を抱えながらも、生活基盤の安定ややりがい、また自己肯定感や安心など、親亡き後の自立した生活を見通せる長期的な就労支援施設における社会復帰支援のあり方についてこれから考えていくためにはどのような課題が横たわっており、その障壁とは何なのかについてまずは調査していく必要がある。



次に、研究のフィールドとしては、道東地域の十勝芽室町において就労支援の新しい形態として農業と福祉を融合した農福連携の事業所が見られるようになってきた。北海道といった地域性を活かして、自ら発信し、利益を上げ、国の補助金を当てにしないで社会的に自立を目指していくための新たな就労スタイルになっていくと考えている。

与えられる就労から、障害者が自らその地域ならではの商品を生産し、提供するといった発信者として就労支援施設をどのように地域に根付かせ、一般就労と近い賃金が実現できることによって、本当の社会復帰が実現できると考えている。

## 1. 芽室町について

立地状況は、十勝平野のほぼ中心部に位置する。

約42%が農地、約40%が山林の畑作地帯。

最高気温は33℃、最低気温は-26℃である。

人口 18,674人（平成30年7月末現在）

産業 基幹産業は、農業である。

小麦・じゃがいも・大豆・小豆・甜菜（ビート）・スイートコーンを生産しており、スイートコーンは生産量日本一である。

## 2. プロジェクト発足前の状況について

知的・精神障害者231名のうち福祉的就労者が33名である。以前は、芽室町内に就労継続支援B型・就労移行支援の事業所が一カ所のみであった。プロジェクト発足前は、一般就労移行達成実績は知的障がい者においては0名であった。この町で生まれ、この町で育った障害のある人々の将来を考えた時、就労場所の創出は必須課題であったと町の担当者の方はインタビューで答えてくれている。

## 3. 芽室町側の協力支援体制について

関係者との信頼関係の構築、詳細打合せを数回実施

〔 芽 室 町 住 民 〕

農地地権者・農業指導予定者・農業サポートチーム・加工施設 オーナー・サービス管理責任者・生活支援員予定者など

〔 関 係 機 関 〕

地域振興局・ハローワーク・高齢障害求職者雇用支援センター JAめむろ・商工会・社会福祉協議会・特別支援学校など

平成25年度 十勝管内平均工賃一覧 ※ 北海道保健福祉部福祉局障害者保健福祉課 調査

〔 施設・事業所名 〕 九神ファームめむろ

〔 所 在 地 〕 芽室町

〔 月 額 換 算 平 均 〕 102,764円

〔 主 な 作 業 内 容 〕 メークインの一次処理加工・レストラン事業

農林水産省は、「医福食農連携」の推進を提唱し、2016年度予算として、薬用作物国産化のニーズに応えた産地形成、「農業」と「福祉」の連携の推進、機能的農産物等の研究開発、医福食農連携による六次産業化の推進、六次産業化支援対策のうちスマイルケア食の普及支援についての取り組みをあげている。

農業分野での障害者就労は、農業経営の労働力としての受入れと合わせて、特に福祉分野での農作業・園芸作業の活用として取り組まれてきた歴史を持つ。農業による職業訓練や就労支援を行う福祉

施設も全国に存在する。農業分野での障害者就労の形態には、農業法人・個人農家による直接雇用、農業法人・個人農家による施設外就労や社会適応訓練等の受入れ、特例子会社による農業参入、社会福祉法人による農業参入等、多様な方法がある。農家は高齢化による担い手不足や耕作放棄地の拡大という問題が深刻化しており、日本の農業は大きな危機に直面している。

株式会社クック・チャムの社長の藤田敏子氏は、深刻化する農業の問題と障害者の就労の問題に対して、両者の持つ資源や障害者自身の能力の可能性を信じ、その能力を引き出し活用することによって、お互いの問題を解決する「農福連携」の可能性に目を付けて、芽室町と協力して精神障害者や知的障害者を中心とした大規模農場とレストランを開業した。

「農業」と「福祉」の連携には大きな課題があり、一番の課題は費用対効果や初期投資等のコストの問題である。就労支援サービスを提供する事業所が新たに農業に取り組もうとすれば、農地整備、栽培施設設置、収穫調整機械購入等の施設設備費や農業技術を有する職員を確保するための人件費等、先行投資が必要となる。もう一つは、農閑期の対応であり、その間の作業収益の確保や人件費が必要である。さらに、販路や流通コストの問題がある。一定量の収穫が得られた場合は、その販路や流通にかかるコストを確保しなければならない。

この問題を解決するべく、食や販売にノウハウがあり、販路を確保している株式会社クック・チャム（企業）と農家との連携や土地、機材など設備費用や農業のノウハウを提供することができる人材を抱えている芽室町（地方自治体）が協働して、農福連携事業を立ち上げ、かなりの売り上げを達成しており、このプロジェクトめむろを全道に広げていく構想を描いているとのこと。

障害者にとって、その疾病および障害の特性から主体的に生きることは障害を経験したことのない者が想像する以上に難しい。その支援はさらに難しいと言える。障害者を経験したことにより、偏見や差別に晒され、その結果自己評価が低く、自らの可能性への挑戦に消極的であることが少なくない。

障害者が直接農作業に従事し、農作物の成長・収穫により自らの労働の成果を目に見える形で得られることは、障害者の自己効力感につながるものである。

### Ⅲ. 研究方法

十勝芽室町の障害者就労施設に勤務している相談支援員の方からインタビュー調査を行い、障害者の支援体制の課題について自由面接法にて、それぞれの課題についてまとめていった。倫理的配慮として、インタビューをおこなう趣旨を口頭により説明し、結果等については、研究以外の目的には使用しないことを伝え、同意を得たうえで調査を進めていった。

### Ⅳ. 分析結果

#### 1. 施設側

まず、企業側との信頼関係作りが大切である。具体的には、就労希望している企業風土を分析することから始め、企業の業態や体質を把握することを心がけている。企業にとっての将来ビジョンを考慮し、どのような人材を望んでいるのかについて熟慮し、長期間に就職先に貢献できる従業員になるためのサポートをしていく。

そのためには、相手の企業先に嘘をつかず、素直に障害者本人の情報を伝える。企業と長く付き合っていくために隠し事は禁物とのこと。経営者の理解が進んでいない段階で仮に就職できたとしても、長期間働き続けることが難しいので、お互い隠し事はせずに、常に情報交換をして連携体制を構築しておくことが大切である。

具体的な対応方法としては、本人の病気や障害の状況を詳しく対処方法まで伝え、どのようにしたら職場で活躍することができるかについて、就職先の担当者と納得するまで話し合いをする。本人の今の現状をオープンにすることによって、企業との信頼関係が向上することとのこと。

## 2. 企業側

新規参入した事業所では、精神障害者支援に関する経験や知識が圧倒的に不足していることが多いため、精神障害者に対しては、採用に消極的な反応が目立ち、できるだけ採用は控えたいと考えている企業が未だに多く存在しているのが現状である。雇う側の企業も不安が先行してしまい、採用側の思い込みによる先入観や偏見によって、門戸が閉ざされてしまっているケースが多い。

その結果として、精神症状が比較的安定して就労能力の高い人やほとんど自分で身の周りのことが出来る状態の自立した人しか受け入れないという事態が起きている。企業側が精神障害者を知る機会がほとんどないため、新聞やメディアで取り上げられる記事や情報の中で、悪いイメージばかりが印象に残ってしまいがちである。就業中に、精神的に不安定になりやすい方や、感情が抑えきれない状況になりそうな可能性がない方を採用していきたいといった企業側の意見が多く聞かれたとのことであった。

## 3. 障害者側

内なる自己の劣等感に苛まれ続け、被害的感情を抱きやすい傾向が多々見られるとのこと。周囲とコミュニケーションを取ることができずに、雇い先の担当者に対しても心が開けず、周囲との軋轢が増し、体調を崩しても我慢して働き続け、結局退職してしまう。

自分の病気や精神的な不安定さを見せることによって、辞めさせられてしまうのではないかといった不安や恐怖が常に付きまとい、職場の上司や同僚に話すことができずに結果として、誰にも相談できずに、無理をしてしまって、自分で自分を追い込んでしまうことになっていってしまう。その結果として、病気も安定していないのにも関わらず、長時間勤務をしようとする傾向が見受けられる。

また、全体的な傾向として、障害者自身の自己理解力が乏しく、そのことを自覚せずに、例えば、相談支援員が、週1回2時間の昼からの勤務を推奨しているにもかかわらず、納得せずにいきなり週4回6時間勤務を希望し、3か月くらいでストレスを抱え、フェードアウトしてしまうこともある。

## 4. 家族側

就労支援をする前に家庭環境を整えていく必要があるケースが多い。また、母子密着傾向が多く見られ、共依存関係、分離不安など親子関係が歪んでいるケースが数多くある。就労支援を行う前にどう親子関係を調整していけばいいのかについて悩むことがある。

「精神状態が悪化して、精神科病院に入院することになってしまったらどうしてくれるのか」といった不安ばかりが先行してしまい、本人の自立や就労について前向きになれない親子のケースも多々散見されている。現実問題として家族自体が、就労することに反対するケースが多く、子供が自立しようとする逆自立を阻害する行動に出ることも少なくないとのこと。

つまり両親が、障害を抱える子供の自立を阻んでいることが多い。家族は、本人の就労支援や自立よりも、問題を起こさないようにひっそりと生きてほしいと願っており、本人は羽を広げて飛び立つ準備も飛び立つ能力も兼ね備えているのに対して、その両親である家族がかごの中に鍵をかけて閉じ込めてしまっているのである。いかに就労支援を充実させ、企業側の理解を促進しても、家族の壁を乗り越えない限りはかごの中から外に出ることは叶わないといった現実がある。

この結果、1つの施設や事業所で、就労支援を支えていくことの限界性や閉塞状況に置かれていることがわかってきた。個々の施設がやるべきことは多岐にわたり、就労だけではなく、働くことの意義を理解して、自己肯定感を実感する中でやりがいを見出し、継続的に就労する関わりを構築し、その先の自立に向けた生活につなげていくといった様々な課題が重層的に重なり合っており、今後就労を通じて、精神障害者の生き方をどうデザインしていくことが必要なのかといった、さらなる就労支援のあり方を模索していく必要があることも見えてきた。

## V. 考察

北海道の道東地域には、豊かな農業資源が存在する。近年、農業人口の減少、後継者不足により農村風景が失われつつある。福農連携により観光資源としての農村風景の維持が可能となり得ると考える。新たな就労先としての農業を通じて利用者自らが、何かを求め、自ら活動しようとする力を引き出す支援をし、その訓練の先に就労し、経済的に自立に向かっていくことができる可能性を感じた。収入の向上も含め将来（結婚や自立）に向けて従事している就労先に希望が持てるかといったキャリアデザインができる就労支援をすることによって、精神障害者に希望や目標が生まれ、その後につながっていく本人のやる気を引き出していく自己実現型のプロセス支援が不可欠ではないかと考える。

今まで行われてきた就労支援の支援形態としては、就労が続かない原因ばかりを追究し、なぜ就労が継続しないのかについて検証することに終始していた。そのため、就労支援をするための訓練や就職先を探すことばかりに重点を置いてしまい、目に見える支援に意識が向いてしまい、何とかして探し当てた情報を頼りにして、課題解決型の就労支援に終始してしまいがちになる傾向が見られる。まずはできることをさせて、そのことを継続していくことも大切ではあるが、その先のビジョンを描くことが出来ていないと、精神障害者の未来を希望に変えていく就労支援につなげていくことは難しくなっていくことになる。

### 【平成25年度 十勝地方管内平均工賃一覧】

施設・事業所名	所在地	月額換算平均(円)	主な作業内容
九神ファームめむろ	芽室町	102,764	メイクインの一次処理加工
・くさなぎ農園	帯広市	79,272	農作業
・十勝あすなろ会	帯広市	53,306	清掃業務請負・クリーニング取次・食品加工
・しんかーず	帯広市	46,618	配食サービス
・トリノ	帯広市	45,997	食品梱包作業・小物作成・パソコン
・TOKACHI BAGEL CAFE POUR TOUS	帯広市	41,789	パイ製造・販売・エコバック作成・
・ラムピリカ	本別町	41,448	分別作業・豚舎清掃
・カフェイコイ	帯広市	40,820	厨房・ホール・雑貨
・とかちサポーターズ	帯広市	36,349	パン製造・販売
・TEnoHIRA	帯広市	31,920	ミートパイの製造・販売
・WEAVE	帯広市	21,957	清掃・事務・商品管理・接客・ホームページ作成及び運営

### 1. プロジェクトめむろ ～私たちは働いて生きていく～

#### 農福連携の可能性を知り成果をあげるために

株式会社クック・チャムが始めたプロジェクトめむろである。株式会社クック・チャムは、愛媛県に本社を置くお弁当や総菜を提供している会社で、地域に密着した“町のお総菜屋さん”として全国75店舗を展開する企業である。平成26年度から北海道芽室町の地で、農福連携事業で注目を集めている企業である。

国は、障害者基本計画に基づく「重点施策実施5か年計画」において、「福祉」から「雇用」への流れを踏まえ、障害者の雇用・就労に係る施策を一層重点的に行うことと明記している。それらの法改正を受け、農業分野では、「21世紀新農政2008」において、集落・営農を支える人材の確保や農業法人等への雇用による就農の促進に向けた支援を行うとともに、女性、高齢者、障害者等の多様な人材が活躍できる環境づくりを推進することとした。

## 2. 芽室町と九神ファームめむろ、そしてクックチャム3者の展開

芽室町は、十勝ブランドを全面的に強調し、競争力のある就労を目指していった。障害者雇用の賃金の平均が2～4万円程度が相場と言われる中で、11万円近くの賃金を利用者に支払うことができる状況までもっていき、障害を抱えている人が自立するといった理想を現実のものとしている全国でも数少ない地域である。

この北海道の中でも、格差が歴然として来ている中で、なぜここまで芽室町を中心とした道東地域は障害者雇いで収益を上げることができるかの理由を解明し、今後北海道しいては過疎や人口減少で悩んでいる地域の障害者就労支援の現状についてまとめていく。

〈プロジェクトめむろ成功のポイント〉

- ①出資企業へのプレゼンテーション実施までの準備
- ②農地の確保（障がい者家族協力）
- ③事業所予定場所として休園中の保育園利用（改装不要）
- ④JAめむろ、農林課の協力のもと、農業イメージを確定（作業計画・農業工程・出来高予測など）
- ⑤JAめむろとの連携を担保
- ⑥農業サポーターの確保（地域の農業経験豊富な元気高齢者チーム）
- ⑦サービス管理責任者候補確定
- ⑧収支シミュレーション策定
- ⑨企業へ、明確なメリットを提示することで、意味と意義のある障がい者雇用が実現する

## VI. 結論

厚生労働省が公表した平成27年の「障害者雇用状況」を見ると、雇用障害者数、実雇用率ともに過去最高を更新し、法定雇用率達成企業の割合も47.2%となっており、前年度を上回るデータが発表された。大企業が多い都市部を中心に、障害のある人が働くということが当たり前になりつつある見方もできる。

しかし一方で、雇用した障害者を戦力として位置づけている企業よりも、法定雇用率達成のため義務として雇用している企業が多いということも現実である。

そうした、採算や事業の整合性を保留にし、雇用率達成のみを一先ずの目標に行なわれる障害者雇用の多くは、その企業の基幹事業とは程遠い、まるで日中活動のような作業や、採算度外視赤字前提の作業で障害者を採用しているということも多々見受けられ、まだまだ受け入れ企業との温度差が縮まっていない現実も見え隠れしている。

相談支援員の方からインタビュー調査分析を通じて見えてきた就労支援の課題としては、以下の事項が明らかになった。

### 1. 安定した生活収入基盤の保証

社会復帰施設の相談支援員の方々にインタビューする中で、現在高齢の親の年金で生活している精神障害者の方々も少なくなく、将来の不安に関する事柄が多く挙げられた。これらは生活の維持に関わる深刻な問題であり、本人に収入に当たるものがなく、国民年金等の掛け金が順調に支払っていないケースも多く見受けられ、障害年金を受給できない事例が少なくない。実情に見合った経済支援のあり方の検討が望まれる。

### 2. 複合的な利用者サービス支援の充実

精神障害者とその家族の地域での生活を支えるためには様々な角度からの支援が必要となる。今回の調査結果をみても支援には保健・医療・福祉の専門職の他に、JAや商工会議所、学校の関係者、近隣の住民等の人々が関わっていた。

精神障害者と家族の地域生活を維持し、その質を高めていくためには、精神障害者と家族を中心に、これらの日常生活における在宅福祉サービスやインフォーマルな支援、保健・医療面の支援、生活の基盤を支える支援が共通の方向性と互いの役割の認識をもって重層的に展開されることが重要であると考えられる。

特に、地域で活動する相談支援員や精神保健福祉士などの専門職における調整対応の果たす役割が大きい。精神障害者の生活の場を熟知した身近な相談者として、インフォーマルの支援を含む日常生活の支援をきめ細かく調整していくことが有効と考えられる。

### 3. 家族支援体制の強化

家族の不安を取り除き、1人の人としてどのように生きていくことが本人にとっての幸せにつながっていくのかについて定期的に家族に人と話し合う機会を作ることが必要である。精神障害者と家族に対する支援体制を整えていき、地域における支援システムの構築を目指し、関係機関・関係者の恒常的な連携を確立していくことが重要であるとする。

その上でさらに生活面での不安や戸惑いなど、障害者支援を充実していくためには、精神障害者に対する偏見や差別をなくすための障害者理解の普及に関する啓発に力を入れていく必要がある。

### 4. 社会生活維持拡大のための環境整備

様々なサービスを調整して基本的な生活が維持されている地域であっても、社会生活を保障するという点では難しい状況が明らかになった。交通の手段・時間・費用の点から、対象者が無理なく通所できる地域に限られる。対象者が広範囲に分布する人口過疎地域においては、市町村の行政機関や就業支援センター等、対象者により近い拠点を確保することや、地域社会の中での受け皿をどのように準備していくことができるのかについて、地域に実情と照らし合わせた、具体的な環境システムの構築が必要不可欠だという課題に直面していることが見えてきた。

### 5. 広域全体に及ぶ相談支援体制の整備

過疎地域は、特に医療や支援サービスの偏在が顕著であり、その上情報がまったく入ってこない状態になり、孤立し情報弱者に陥っていることも見えてきた。サービスの整備以上に、サービスそのものを活用する術を持っていないのである。

## Ⅶ. まとめ

日々の農作業の過程で、農作物の成長・収穫により自らの労働の成果を目に見える形で得られることは、精神障害者の自己効力感につながる。その結果、意欲向上につながり、自信が付き、結果として社会参加につながり、自立につながっていくことになっていく。

日々の生活の中で自然とともに野菜の成長を目の当たりにして、生きることの素晴らしさや農作業を通じての作物の成長を自身の回復過程を重ねて農業の種植えから収穫までのプロセスそのものが自身の成長回復につながっていったこと。

また対面販売やイベント会場での即売会等、多様な世代の交流が生まれてくる機会とつながっていく。自立に向けた社会参加の手段としての農福連携は、地産地消を促し、自立生活への実現がますます広がっていくのである。

## 【参考文献】

- 上田 敏 「リハビリテーションを考える―障害者の全人間的復権―」 青木書店 1983年
- 古屋 龍太 「精神障害者の地域移行支援 退院環境調整ガイドラインと病院・地域統合型包括的連携クリニカルパス」 中央法規 2015年
- 新保 祐光 『退院支援のソーシャルワーク 当事者支援システムにおける状況の価値の形成』 相川書房 2014年
- 厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部 障害福祉課 障害者の就労支援施策の動向について 2017年
- 北海道庁 保健福祉部福祉局障害者保健福祉課 平成25年度 十勝管内平均工賃一覧 2013年





# 研究展望

---

## 盆踊り復興の取り組み —七戸町白石分館地区(2018年度)—

下 田 雄 次\*

### 1. 概要

2014年12月に始まった当該地域における盆踊り復興の取り組みは、本年度で5年目を迎えた。白石分館では2015年度より昨年度まで、8月の盆踊り行事(白石分館盆踊り大会)が毎年開催されてきた。

しかしながら、今年度は、8月上旬に入り、分館近所の住人が亡くなられたことに対して配慮がなされ、行事の開催が見送られた。そのかわりとして、11月11日に白石分館で「白石地区収穫祭」が行われ、ここで盆踊りを行う場が設けられた。

この行事の開催にあたって、今回は、分館長を中心とした現地の人々による自主的かつ自立的な開催が実現している。

現地における盆踊り愛好会の活動について。本年度、会の活動は事実上、休止状態にあった。主な理由としては次の2点、①各自の仕事の都合、②メンバーの中で指導的立場にある女性が事情により活動を休止していたことに対する配慮、が挙げられる。

とくに②については、この女性の夫が昨年9月に急逝したことから、故人の一周忌を迎えてから彼女の積極的な復帰を期待したい、という意見が会員から出されていた。

この女性が今年になって、盆踊り活動に初めて参加したのは11月3日に開催された「もえっこの会」(後述)の会合の場であった。彼女はこの日、盆踊り愛好会のメンバーと共に活動に参加しており、活動への復帰を確認することができた。

「もえっこの会」は当地域の高齢者が集い活動している団体であるが、近年の活動は休止状態であった。本年度は、竹ヶ原公氏が積極的に関与したことにより、活動が再開され、6月より定期的に(毎月第1土曜日)集会が行われている。

この会には盆踊り愛好会のメンバーも多数参加している。11月3日の集会の内容は白石分館地区の盆踊りを参加者に紹介するもので、本年度初めて、白石分館にて多人数による盆踊りが実践された(写真1、2)。



写真1(左)、写真2(右)。いずれも竹ヶ原公氏提供。

\*弘前大学大学院地域社会研究科 客員研究員 博士(学術)  
E-mail: yuji.s.jp@gmail.com

前述の通り、盆踊り愛好会としての本年度の活動は停滞している。しかしながら、これまで愛好会メンバーの多くは、「もえっこの会」や介護施設などにおける会合で参集し、互いに交流する機会をもっており、会員同士の交流や、盆踊りの実践・紹介などを行っている。

盆踊り愛好会としての活動が停滞していても、会の活動に依存することなく、むしろ、他の目的をもつ会合に参加するなかで、メンバー同士の定期的な交流や盆踊りの実践が維持されていた。

## 2. 成果

本年度における、これまでの成果を以下に記す。

### ①指導的立場にある女性の復帰

この女性に対しては、以前から「本年度も会の活動を維持する」という方針を伝えていたため、本人も「いずれは復帰したい」という意思を周囲に示し、9月に復帰を果たすまでに至った。

彼女は、これまで会において踊りを指導してきたもう一人の女性に次いで、今後の会の活動において中心的な役割を果たしてゆくとみられ、今回の復帰は、会の将来に希望をもたらすものになった。

### ②盆踊り実践の場の多様化と日常化

本年度、盆踊り愛好会としての活動は停滞していたものの、愛好会の活動とは異なる場面で盆踊りを通じた交流や盆踊りの実践が行われる、という機会が増加している。

このことは盆踊りという芸能を地域に再定着させてゆく上で望ましい展開である。なぜならば、愛好会の活動に関わらず、地域における多様な場面で盆踊りにまつわる話題や実践が増えてゆくことは、芸能が地域の中に再獲得され、人々の日常における芸能実践が蘇りつつある状況として認識できるからである。

当地域における盆踊りの伝承は、愛好会の活動のみならず、地域におけるこうした多様な実践のあり方によって、より充実してゆくものと考えられる。

### ③盆踊り行事の自主的・自立的開催の実現

本年度は、2015年より毎年開催されてきた8月の盆踊り行事が中止された。そのかわりに、11月の「白石地区収穫祭」にて、盆踊りが行われた。このような展開は、結果的に、現地の人々による自主・自立的な盆踊り行事の開催の実現に至った。このことは、盆踊り行事復活に関するこれまでの一連の取り組みによって結実した成果の一つといえよう。

## 3. 課題

盆踊り愛好会の活動における現在の課題として、メンバーの中で共有されているのが盆踊り歌の練習と録音作業である。

これまで、愛好会では、指導的立場にあった女性の歌を映像や音声に記録し、これを基にして踊りの練習会を行ってきた。練習会や行事の場においては、多くの場合、録音された音源を聴きながら踊るという方法を行ってきた。

本来のスタイルである生の歌による掛け合いも、しばしば行われてきたが、しっかりと歌える人の人数が限られており、踊りながらかけ声をかけたり、歌を歌ったりすることができないメンバーが多いという事情があった。これにより、CDなどの記録音源を使用する手段を選択せざるをえない状況が続いている。

練習会では、これまで、踊りの習得に重点をおいてきた。その成果として、現在はある程度の踊り手の確保が実現している。

今後の展望として、盆踊り歌の練習にも重点をおいてゆきたい、という声が主要メンバーから出さ

れている。

盆踊り歌の練習とともに、要望されているのが歌の録音である。これまでも、録音を行ってきたものは、多人数で行ったものについては、まだまだ練習不足により満足のゆくレベルには到達していない。

歌を録音するという目的を掲げることは、練習会を開催する上でも大きな動機付けになるため、まずは、年度末に向けて、録音を前提とした歌の練習会を再開予定である。



〔研究展望〕

## 創造的な内発型まちづくりによる地域文化の 持続可能性について — レッジョ・エミリア・アプローチ

津 田 純 佳\*

### 研究背景

筆者は、これまで内発的発展による地域文化の持続可能性について研究してきた。内発的発展は外来型開発、近代化論に対比する70年代後期に台頭した概念であり、開発や成長が叫ばれた時代に先進国の模倣による発展ではなく、個人の解放と自己展開を目指す社会内部からの地域発展の理論により提唱された。地域資源の継承、人との交流、社会の創造性を重視し、地域社会の生活様式や発展方法に関する自律性が前提となっている。発展について、ダドレー・シアズ<sup>i</sup>は、「すべての人間のパーソナリティの可能性を実現することを目標とし、貧困と失業とをなくし、所得配分と教育機会とを均等にすることである。」と定義し、近代化に対置する概念として使われ始めた。1975年、国連特別総会<sup>ii</sup>では、「それぞれの地域の人間集団が、それぞれ固有の自然環境、文化遺産、男女の地域共同体成員の創造性に依拠し、他の地域の集団との交流をとおして、創出することができる。」と、発展の単位は〈地域〉であると明確にしており、地域の文化遺産、伝統に基づく人々の創造性を重んじている。

前回の研究<sup>iii</sup>では、地域住民が文化を創出していく形成過程に着目した。つまり、地域文化を住民自身が担うことそれ自体が持続的なまちづくりにどのようにつながるかについて検証した。研究課題として、次世代へつなげていく育成のしくみと、地域住民のみならず、自治体や民間等、〈多様な主体〉による地域文化の持続可能性について考察する必要性があげられる。

### 研究目的

内発型まちづくりが地域文化の育成にどのように寄与するか、長期的視点から考察したい。また、住民主体のみならず、民間企業との関わり等、〈多様な主体〉との関係性を構築することで持続可能性がどのように展開されるのか検証する。ジェーン・ジェイコブスは効率性をベースとした市場原理だけでは地域再生は困難であり、常に新しい付加価値を試していくような試行錯誤の開発を〈価値ある非効率性〉と呼び、その重要性を説いている。つまり、変化し続ける地域文化の持続可能性に、〈価値ある非効率性〉を見出すことができると仮定する。

### 調査研究事例

調査研究の事例として、地域コミュニティが発端となった創造的な幼児教育を戦後から現在に至るまで続けている、イタリア北部に位置するレッジョ・エミリア市のレッジョ・エミリア・アプローチを取り上げたい。イタリアで幼児学校・乳児保育所（以下、学校、保育所）に関する法律が施行される以前、初めて公立（協同組合）の学校がレッジョ・エミリア市民の手によってつくられ、市の所管（市立）に移行した後も独自の教育思想に基づいて運営している。

\*平成29年度文化庁新進芸術家海外研修制度2年研修員  
弘前大学大学院地域社会研究科地域政策研究講座・第8期生

第2次世界大戦直後、レッジョ・エミリア市民はナチスが去った後に残した戦車等を資金に換え、煉瓦を焼いて自分たちの学校をつくった。「自分たちの子どもに違う道を与えたかったから。学校をつくることは、将来をみること、社会を願う意思である。」<sup>iv</sup>その後、世界的にレッジョ・エミリア市の幼児教育が注目され、『News Week』誌（1991年）にレッジョ・エミリア市の学校が「世界で最も先進的な取り組み」として紹介され、現在は世界30カ国以上とネットワークを組み、国際的な教育研究機会を提供している。

レッジョ・エミリア市の幼児教育の歴史や変遷、思想には、コミュニティ（共同体）、政治、宗教、教育、文化等に関するイタリア固有の概念が多様に含まれる。イタリアと異なる背景を持つ日本の概念を基礎として調査事例を検証すると、その結果は無意義になる可能性があると考えられるが、ここでは地域文化の持続可能性について一般論化することは目的とせず、その可能性を多様な視点で最大限検証することを大義として試みたい。以下、調査事例であるレッジョ・エミリア市の教育について紹介する。

### ○レッジョ・エミリア・アプローチ

レッジョ・エミリア市立の保育所・学校で行われている教育は、レッジョ・エミリア・アプローチと呼ばれる。方法論や教育システムでは無く、子どもが他者との関係性の中で学び育つプロセスを重視し、それを多様な視点から解釈する教育哲学である。カルラ・リナルディ<sup>v</sup>は「学校はどんな場所か。学校は文化を制限し、既にある概念を日常的に伝える保守的な場なのか、または、民主的で文化的な構築が可能な実践の場とするのか。どのような概念で学校をつくっていくのか。」と、学校は新たな文化や思想を生み出す場である必要性を説く。市民の手によって作られた学校を創造的な場とするために尽力したのは教育学者・心理学者のローリス・マラグツィであり、彼の先進的な教育思想と実践によって、今日のレッジョ・エミリア・アプローチの根幹が築かれた。今なお、彼の実践と都度語られた彼の言葉は現場で生きている。レッジョ・エミリア・アプローチは、知識を与えるという一方的な関係によるものではなく、知識を生み出すこと、考え続けること、新たな発見への望み、願い、喜びを分かち合うことの出来る自由な対話によって、人間の思考や社会・政治への考え方を変えることができるという人間形成への挑戦的で持続的な社会運動であると筆者は捉えている。

具体的な特徴として、全ての保育所・学校に「アトリエ」と呼ばれるさまざまな素材や材料、道具が備えられ、実験することのできる場があり、子ども達は「アトリエリスタ（芸術専門家）」や先生と共に知識を探究する「プロジェクト」を行い、子ども達の学びのプロセスを記録する「ドキュメンテーション」を行うことなどがあげられる。また、「ペダゴジスタ（教育専門家）」が保育所・学校の運営やプロジェクトについて教育的視点から関与していく。それらの特徴を以下に述べる。

### 【組織】

保育所・学校の構成職員は、教師、アトリエリスタ、調理師、補助スタッフ、清掃員、ペダゴジスタであり、それぞれが異なった分野の専門家であり、職員全員による「グループ」が共同責任を持つ。つまり、職員の立場によるヒエラルキーは無く、全ての職員が保育所・学校の当事者として運営に関わる。また、各専門分野の職能に対して研修の機会が用意されている。

アトリエリスタはさまざまな材料や道具を学びの素材として教育プロジェクトを行う。そして、「美しさ」の本質について、子どもに働きかける。それは、表面的なモノの美しさにとどまらず、空間、アイデア、関係性、物語、会話等、あらゆる状況・場の「美しさ」に目を配る。「どんなに小さな子どもでも美しさを感じ取ることができる。美しさに気付く子どもを教育することはとても大事である。なぜなら、美しさに気付かないということは、どのような状況・モノでも受け入れてしまうから。重要なのは、自分にとって何が美しいのか、他人にとっては何が美しいのか、美しさの多様性、価値観の違いを対話の中で議論すること、そして、さまざまなモノの見方があると知ることである。（ヴェア・ヴェッキ<sup>vi</sup>／アトリエリスタ）」美しさは知識の本質的な構成要素であり、認識学と美学は同じである。大学で芸術を専門として学んだ人がアトリエリスタとして、各学校に1人、勤務している。

ペダゴジスタは、保育所・学校の活動や教育プロジェクト、その他運営に関して教育的視点から学びの価値や特徴を見出し促進し、発展させる役割を担う。大学で教育学を専攻し、心理学や哲学を専門として学んだ人が勤務している。

### 【保育所・学校の空間構成】

学校の教育環境は、学校方針を体現するマニフェストであり、「第3の先生」と呼ばれている。つまり、学校の環境を教育要素の1つとして捉えている。子ども達が表現しやすい場、子ども達に可能性を与える場、視野を広げる場として空間を検討している。「空間は、知識に対してのメタファーである。(ローリス・マラグツィ)」自分たちが受け入れられていると感じ、明るく学び、生活ができ、また戻りたいと思い、自分の可能性を自由に表現でき、そしてそれは子どもだけではなく、大人も居心地の良さを感じる環境を整えることの重要性を説く。

具体的には、全ての保育所・学校に、さまざまな素材や材料、道具、可能性に満ちたふしぎな物、石や土、木片、ガラス玉、紙、プラスチック、針金、色鉛筆、水彩色鉛筆、絵の具、粘土、布、虫眼鏡、双眼鏡、顕微鏡、ウェブカメラ、パソコン、プロジェクター、赤外線カメラ等、あらゆる物が子どもの知的好奇心を引き出すように配置されている「アトリエ」がある。レッジョ・エミリア・アプローチの「アトリエ」という概念は、モノを作る工房という意味を遥かに越える。“試みる、実験する、研究する、発見する、出会う、感じる、共有する、アイデアを生み出し交換する”など、子どもの表現の可能性と想像性に満ちた“空間のメタファー”として使われる。また、実際の空間としてだけでなく、そこで行われる行為、活動そのものも「アトリエ」と呼ばれる。各学校のアトリエリスタは「アトリエ」に常駐し、彼らの個性や学校のアイデンティティによってさまざまな素材や道具が整えられている。

そして、同年齢の子ども達による集団形成のための「教室」があり、各年齢の学びの可能性を広げるための空間設計、配置がなされる。また、各年齢の「教室」には、さまざまな素材や材料、道具が準備された「ミニアトリエ」がそれぞれ設置され、「アトリエ」だけではなく、「教室」でもさまざまなプロジェクトを行うことができる。そして、「キッチン」があり、これら全ての部屋とつながる大空間として「広場」が中心に配置され、年齢の異なる子ども達が出会い、アイデアを交わし、活動を共有できる場として機能する。

### 【プロジェクトとドキュメンテーション】

ローリス・マラグツィは子ども達を探検家に喩え、「方向は分かっているけど、天気や地形は毎年変わる。どこに辿り着くかは大事だけど、どういう形で、なぜそこに辿り着くかが大事である。」と、子ども達の学びのプロセスを重視し、そのプロセスの中でどのようなツールを子ども達は使い、なぜ使ったのか、解釈することが大事だと説いている。

レッジョ・エミリア・アプローチの大きな特徴として、保育所・学校で行われるプロジェクトとドキュメンテーションがあげられる。子ども達数人による小グループとアトリエリスタや先生等が子ども達の知的探究や好奇心を深め、学びのプロセスを深めていくプロジェクトを日々行う。それは、数週間、数ヶ月、あるいは1年以上、子ども達との対話や、子ども達の好奇心やプロジェクトの展開等によって期間は異なる。また、プロジェクトはプログラムではないと言う。「考えてもいなかったことがいつも起こる可能性があることを考える必要がある。探究は机上ではない、探究の美しさはすでに子ども達の手の中にある。」

保育所・学校での日々の活動やプロジェクトは、アトリエリスタと先生がドキュメンテーション(記録)を行う。子どもの学びのプロセスについて記録することは、子どもを観察することにとどまらず、子どもの学びの過程を可視化し、解釈し、それらを共有するためである。子どもの発言や素材で実験している様子を紙と鉛筆でメモするだけではなく、プロセスを視覚的に記録するためにカメラやビデオ、録音機器を使う。記録する視点として、子どもの学び、発見、課題等、「子ども達は今の場所(学びの段階)にいるのか」を知ることが大切だと言う。ドキュメンテーションは他の先生や



アトリエリスタと共有されるばかりでなく、子ども自身のふりかえりや、子どもの家族とその学びの価値・財産を分かち合うための大切なツールとして使われる。

プロジェクトやドキュメンテーションでは、関係性の構築についても非常に重要視される。どのように子どもは他との関係性をつくるか、子どもと素材、子ども同士、子どもと大人等、子どもはさまざまな関係性を日々構築している。対話や発見、交換、共有等によって、多様性を知るためのコミュニケーションを子どもはさまざまな方法で行う。これらの学びは子どもだけではなく、あらゆる年代に開かれている。つまり、子どもと大人の学びのプロセスに価値財産を見出し、他者との関係性・コミュニケーションによって社会をつくるのがレッジョ・エミリア・アプローチの根幹にある。

### ○ローリス・マラグッツィ

1920年レッジョ・エミリア市に生まれたローリス・マラグッツィは、ピアジェが所長を務めるスイスのルソー研究所で発達心理学を学び、小学校教師、市立教育心理学医療センターの設立、帰還兵等のためのリナッシタ寄宿学校の管理、その他に自主管理の託児所の教育活動等に尽力した。戦後、レッジョ・エミリア市民が煉瓦で学校を作っているところを通りかかり、市民に教師として求められるところからマラグッツィが学校の創設に携わっていく。社会に寄与した創造的な学校にするために、教育学者、心理学者である彼の教育思想と哲学によりレッジョ・エミリア・アプローチの基礎を築き、教育プロジェクトを構築していく。

また、彼はジェローム・ブルーナー、パウロ・フレイレ、ハワード・ガードナーなどの教育学者・心理学者等と交遊を深め、「創造性の心理学と学びの共同体の教育学」<sup>vii</sup>という独自の教育思想を実際の学校現場で体現していく。「教育とは探究の機会である。学校で、新しい教育を生むのか、または、既に定まった知識を提供するか。そのどちらかである。」と、ひとつの教育思想に傾倒すること無く、創造性を活かした新しいシステムを構築する。

特に、演劇の重要性を説き、絵本の読み聞かせや人形劇、物語を語ることを現場に取り入れる。児童文学作家、詩人であるジャンニ・ロダーリと深く交遊を深め、イタリア唯一の市立人形劇部門として、ジャンニ・ロダーリ劇場実験室を設立した。現在も、学校や保育所、地域と連携した活動を展開している。

### ○レッジョ・エミリア市の幼児教育政策

レッジョ・エミリア市の乳幼児教育機関<sup>viii</sup>は、3ヶ月から3歳までの乳幼児が入所することができる乳児保育所と、3歳から6歳までの幼児が入学することができる幼児学校を一括で管轄している。現在、イタリアでは、3ヶ月から3歳児は、イタリア政府保健省の管轄の下、県・市が乳児保育所の実際の運営を行い、3歳から6歳児は教育省の管轄であり、3歳以降の教育を義務教育前の就学期間として政府による指針にカリキュラム等を定めている。従って、0歳（3ヶ月）から6歳までの乳幼児教育を一括管理するレッジョ・エミリア市の幼児教育政策はイタリア国内において非常に画期的である。

先にも述べたが、戦後、市民の協同組合によって学校が設立され、1963年に初めて市立ロビンソン幼児学校が開設され、他の学校の市営化も進んでいく。1970年以降、市は保育所の開設も始めた。

2009年3月、市は保育所と学校の運営を治める規則と全体組織を構成する『レッジョ・エミリア市自治体の幼児学校と乳児保育所の指針』を定めた。長年実践してきたレッジョ・エミリア・アプローチのアイデンティティ、教育プロジェクト、システム等を政策の中に具体的に位置づけ、将来へ向けた持続的な運営のための礎とするためである。その内容は原理原則を規定するものではなく、これまで辿って来た実践の証と、レッジョ・エミリア・アプローチの理念や哲学を次世代へと伝えるために、それらを可視化したものと読み取ることができる。

現在は、[表1・2]のとおり、市には保育所・学校が86施設あり、その内47施設が公立（市直営は33施設、協同組合による運営は14施設）である。

[表1] レッジョ・エミリア市の乳児保育所・幼児学校数 (2015年)

運営主体	施設数	備考
市立	47	0歳から6歳
国立	14	3歳から6歳
私立 (FISM: イタリアカトリック幼稚園連盟)	21	2歳から5歳
民間	4	

[表2] 市立の乳児保育所・幼児学校数 (2015年)

運営主体	施設数	施設タイプ		施設数
市直営	33	乳児保育所	0歳から3歳	10
		幼児学校	3歳から6歳	21
		保育所・学校 (一体型)	0歳から6歳	2
共同体 (協同組合)	14			

また、子どもの権利と可能性を強く位置づけている。2009年市刊行の幼児教育の指針の第1項<sup>15</sup>に以下のように定められている。「教育はすべての人、すべての子どもの権利であり、それはコミュニティの責任である。教育は、個人と集団の成長と解放の機会である、すなわち、知識を得ることと共に生活するための学びの資源であり、自由と民主主義と連帯とが実践され、平和の価値観が促進される出会いの場である。」子どもは大人がケアする存在ではなく、居心地の良い環境で教育機会の提供を受ける権利があり、それは、共同体全員の責任である。さらに、「0歳から市民である」と、子どもの市民権をレッジョ・エミリア市は謳う。「子どもの存在そのものが文化、価値、権利を生み出す存在、主体である。子はいかに居るか、いかに生きるかについての知識を生み出している。」と子どもの権利に対しての考え方を位置づけ、この理念が保育所・学校の運営やさまざまな活動の中核となっている。

### ○多様な参加と共同責任

保育所・学校は地域に開いた場「学校は公の場」であり、子ども、先生、家族、市民、誰もが主人公になり得る場であるという考えのもと、家族や地域、共同体の責任として子どもの学びの環境を一緒につくっていくという考えが根底にある。その方法もさまざまであり、家で使わない布などの素材を学校に提供したり、学校の庭園をキレイにするために手伝ったり、学校で定期的開催される子どもの学び過程を共有する会議に参加したり、学校の評議員になり市幼児会議に出席したりなど多様な参加方法が用意されている。また、参加の場を自ら作り出すことができる。「地域をつくるのは行政だけでない。“市は市民に対して何をしていますか。”という質問がよくあるが、“市民は市に対して何をしていますか。”と、レッジョ・エミリア市では問う。」<sup>16</sup>長年の活動により、市民が教育に積極的に関わっていくという土壌はすでにあるが、レッジョ・エミリア市と学校・保育所が地域に開かれた場となるための創造的な参加方法を生み出し、関係性構築のための努力を継続している。

また、近年の大きな変化として、1994年、レッジョ・エミリア・アプローチの普及や、子ども達の権利、教育に関して国際的なネットワークを構築することを目的に、有限会社レッジョ・チルドレンが創設され、研修の受入やアトリエ体験、展示会の開催、書籍や映像記録の出版などが行われ始めた。2012年、ローリス・マラグッツィ国際センターが完成した後、現在はイタリア国内及び世界各国からの研修やアトリエ体験を受け入れ、30カ国以上とのネットワークを組み、市民のみならずさまざまな年齢、国籍、文化、アイデアや願い、想像力を持つ人々への開かれた場として、多様な運営がされている。

2011年、国内外との調査研究活動を目的に、レッジョ・チルドレン財団が設立された。さらに、レ

ミダという不要な廃材等のリサイクルセンターが設立された。市とIren（ガス会社）との共同事業であり、その運営をレッジョ・チルドレン財団が担っている。企業等から未使用の廃材が集まり、新たな使い方を提案するなど、使われなくなったものに他の可能性をもたせることが目的である。これらの廃材は保育所・学校で無料で使用することができ、日々の活動やプロジェクト活動を支えている。

## 研究展望

長い歴史を経て構築されてきたレッジョ・エミリア・アプローチは、アイデンティティは確固としたまま、時代の変化とともに変容している。特に、多様な主体が共同する事例であるため、丁寧に読み解く必要がある。今後、レッジョ・エミリア市の具体的な政策展開と保育所・学校内で行われているさまざまな事象、マクロとミクロの両方の視点からさらに検証していきたい。

## 注

- <sup>i</sup> イギリスの開発経済学者。シアズは1969年に発展を定義し、その後、「自助」という要件を加えた。
- <sup>ii</sup> ダグ・ハマースホルド財団『なにをなすべきか』1975年
- <sup>iii</sup> 地域文化による内発型まちづくりの持続可能性について—角館アートプロジェクト「想nicArt」にみる内発的發展—『日本都市学会年報 VOL.43』2010年5月
- <sup>iv</sup> 国際グループ研修会の講義 レッジョ・チルドレン主催
- <sup>v</sup> ベダゴジスタとして長年勤務し、レッジョ・チルドレン代表を経て、現在、レッジョ・チルドレン財団代表を務める。
- <sup>vi</sup> アトリエリスタとして、ローリス・マラグッツィとともにレッジョ・エミリア・アプローチの根幹をつくった
- <sup>vii</sup> 『子どもたちの100の言葉』レッジョ・チルドレン著 ワタリウム美術館
- <sup>viii</sup> 筆者訳 “L’istituzione Scuole e Nidi d’infanzia”
- <sup>ix</sup> 『レッジョ・エミリア市自治体の幼児学校と乳児保育所の指針』
- <sup>x</sup> 国際グループ研修会の講義 レッジョ・チルドレン主催

# 『地域社会研究』の標準形式；3<sup>rd</sup>

弘前大学大学院地域社会研究科『地域社会研究』第8号編集委員会

## 1. はじめに

本紀要を「地域社会研究」とする。年1回の刊行を目指し、査読論文・博士論文以前のアイデアや、未定稿段階のものを発表・報告するものとし、レスポンスやオピニオンを学内に限らず広く求めるものである。発行者は「弘前大学地域社会研究会」である。

2012年、同研究会は大学院教育のFD (faculty development) の一環として再スタートを切った。特集記事では大学院地域社会研究科の調査方法論で行われた調査の内容や、研究科の活動について報告する。そのほか、研究発表会で博士論文構想や学会発表などの立場を明確にして発表を行い、その内容を研究報告として掲載することができる。

## 2. 体裁

原稿はA4サイズとし、Microsoft word等のソフトで作成する。左右の余白は30mm、上部の余白は35mm、下部の余白は30mm程度とする。題名はページの冒頭に配置し、文字サイズは16ポイント太字程度とする。以下の様式を参考に、脚注に所属を明記する。本文は基本的に横書きで、文字数の設定は1ページあたり40字×40行、標準的な文字サイズは10.5から11ポイントである。

- 在学院生  
弘前大学大学院地域社会研究科在学中 地域〇〇講座 (第X期生)
- 修了者、単位取得満期退学者など  
現在勤務中の職場、研究機関、学会など  
(弘前大学大学院地域社会研究科 地域〇〇講座・第X期生)
- 教員  
弘前大学大学院地域社会研究科 地域〇〇講座  
〇〇学部 職名

図版は、本文中に組み込んでも最後にまとめても良い。ただし、図版がカラー印刷となる場合は、印刷費用軽減のため、図版の配置を見直し、最後にまとめたりすることがある。

なお、この体裁は推奨のものであり、執筆者の希望によりある程度の変更は可能である。例えば、縦書き様式での執筆原稿は、裏表紙側のページからはじまるものとする。

全体を通して和文は明朝体、英文はTimes、句読点は「.(ピリオド), (コンマ)」及び「.(句点)、(読点)」のいずれかに統一する。基本的に数字は横書きの場合、算用数字を用い、縦書きの場合は漢数字を用いる。

文末には注と引用文献・参考文献などをまとめる。様式は統一してあれば特に問わない。

英題及び英文アブストラクトは特に希望のある場合のみ掲載する。

## 3. 内容

### (1) 研究報告

地域社会研究会報告発表会において、報告・発表した内容とする。図版を含め、目安は10ページ前後とするが、アイデア段階のものや、研究の追録・中間報告などについては、多少ページが少なくなってもかまわない。在学院生の場合は、調査方法論にかかるものはその担当教員、それ以外の場合は指導教員に投稿前の段階で目を通してもらうこととする。

### (2) 書評・新刊紹介など

地域社会研究会の会員が携わった書籍などについて、内容の紹介などを行うことができる。自薦・他薦を問わず、会員に紹介したい書籍などについて執筆することとする。目安は1～2ページ程度。

題名は「〔書評・新刊紹介など〕『紹介する書籍の題名』」とする。章立てなどで内容を紹介し、文末には刊行情報として、以下を参考に、発行所、発行年月、ページ、価格について明記する。表紙の写真などを図版として掲載することも可能である。その場合、発行所などへの図版掲載の確認・許可申請は執筆者が行う。

〈書籍情報サンプル〉

櫛引素夫著『地域振興と整備新幹線―「はやて」の軌跡と課題―』

(弘前大学出版会・2007年5月・B5判136頁・定価1,050円)

(3) 研究展望

地域社会研究科・地域社会研究会に関わる自身の研究について、今後の展望などについて述べるができる。1～5ページ程度。「(1) 研究報告」に準じるもので、執筆要件は規定しないが報告発表会での報告・発表を行っていることが望ましい。

(4) コラム

地域社会研究科・地域社会研究会に関わることで、例えばOB・OGから現況や修了後の研究進展についてや、修了後、外の視点から地域社会研究科を見てどのように感じたかなど執筆することができる。在学生が、研究科についてのことを執筆したり、現在の研究について分かりやすくコラムを書くことも可能である。

コラム執筆の要件は、地域社会研究会報告発表会への1回以上の参加である。

(5) その他、地域社会研究科・地域社会研究会に関わることで、コラムやテーマ原稿など執筆希望がある場合は、編集委員会と協議の上、執筆することができる。

#### 4. 投稿規程

地域社会研究会の会員（現行では、弘前大学地域社会研究科の院生及び、単位取得退学者・修了生、及び同研究科教員）であれば、誰でも執筆することが可能である。

ただし、「3. 内容」に記載の通り、研究報告については基本的に発表者しか投稿できない。

なお、合同大会などで発表した者については、地域社会研究科の院生に準じて投稿の資格を有することとする。

全ての場合において、図版・史資料などの掲載確認・許可申請は執筆者が行うこととする。また、調査報告の場合の調査先への許可についても同様である。

なお、地域社会研究科専任教員及び編集委員会などにおいて、特別な事情などが考慮された場合においてはこの限りでない。

#### 5. 抜き刷り

抜き刷りは希望者のみ自費もしくは研究費で希望部数を購入することができる。

#### 6. おわりに

「地域社会研究」では、レフェリーによる査読修正は行わない。ただし、教育的配慮から主指導教員もしくは副指導教員に目を通してもらうことを、お願いしたい。

完成原稿は図版などを含めたデータをCD-Rなどに入れるか、メールなどで編集委員会まで提出する。郵送の場合は、締切日必着のこと。印刷したもの（ハードコピーなど可）を1部添付することが望ましい。

※本原稿は2013年3月8日現段階での標準形式及び執筆・投稿規程について示したもので、今後変更される可能性がある。

監 修

弘前大学大学院地域社会研究科

地域社会研究  
第12号

---

平成31年 3月15日印刷

平成31年 3月29日発行

編集兼発行者

弘前大学地域社会研究会

弘前市文京町1番地

☎0172-36-2111(代)

印刷所 やまと印刷株式会社

弘前市神田4丁目4-5

☎0172-34-4111(代)



# 地域社会研究

第12号

弘前大学地域社会研究会

2019