

ウィズ・コロナ時代の新幹線はどこへ向かうのか

フォーラム「新幹線は地域をどう変えるのか ～ウィズ・コロナ時代に向けて～」より

新幹線研究の第一人者で、3度に亘り来飯いただいている青森大学社会学部櫛引素夫教授が主催される新幹線フォーラム。本年は「新幹線は地域をどう変えるのか～ウィズ・コロナ時代に向けて～」と極めて今日的なテーマにより去る7月4日に開催された。本フォーラムは毎年1回青森市で開催されているが、今回はコロナ禍にあることを踏まえ、Zoomによるオンラインミーティングとなった。



青森大学社会学部 櫛引教授

【基調報告】

櫛引素夫 青森大学社会学部教授

■ ビフォアコロナの新幹線

ビフォアコロナ時代の総括として、資料1・2は所属する経済地理学会が昨年10月、インバウンド客でごった返す登別温泉で開催したシンポジウムでの発表シートで、登別地域がどうしたら北海道新幹線時代に備えられるか、という論点整理と予察のための資料。

新幹線がもたらす大きな条件変更 新幹線の開通を巡り、沿線や関係組織の間で異なる利害に対し、調整や合意形成を迫られる。

「予測可能なこと・変えられるものごと」と「予測困難なこと・変えようがないこと」 予測困難であるが備えておくべきことがあるのでは、と提起したが、今回のコロナが正にこれであった。

2025年問題 団塊の世代が後期高齢者に入り介護・福祉の対象となって旅行需要＝移動ニーズが減少する。

人口減少、労働力不足、IT社会への対応 人口減少による労働力不足とIT対応（ITにより消失する業務、新たに生まれる業務）。これについては最近、有効求人倍率が低下しており、論点整理が必要な事象がみえる。

地域のバージョンアップ 新幹線「開業効果」ではなく、新幹線がもたらす変化に対応し、地域の「もの、こと、ひと」をバージョンアップさせること＝「新幹線効果」。これはまだ有効な概念との感触がある。

「移動ニーズ」「ビジネス」そのものの変質 自動運転などの技術により移動が今後どうなるか、これがビジネスにどう関わってくるか。

「なくなる仕事」「これから生まれる仕事」 AIやロボットにより無くなる仕事、生まれる仕事。

インバウンド対策 ウィズコロナの項で詳述。

「行ったり来たり社会」「分身の術」 人口（特に若者）を地域間で奪い合うことは人口減少社会においては無意味。若者が行ったり来たりして各地域で活躍して貰う、そのための新幹線という観点。これがどうなるか。

基調報告資料1 櫛引教授提供（以下同じ）

ポイント（2019.10、経済地理学会シンポ資料から）

- 新幹線がもたらす「大きな条件変更」
- 新幹線沿線の「相場観」と「リーチ」（木古内町で金沢のことを尋ねられる）
- 現時点で「予測可能なこと」「変えられるものごと」？
- 同じ「予測困難なこと」「変えようがないこと」？
- どれあえず「2025年問題」への備え
- 地元と調和した産業としての観光（金沢のオーバーツーリズム）
- 人口減少、労働力不足、IT社会への対応
- 世界観、歴史観、文化観、人生観、幸福観
- ★ 「地域のバージョンアップ」という新幹線効果

基調報告資料2

新幹線と将来像（経済地理学会シンポ資料から）

- 破壊的イノベーションの到来・普及は「予測困難」 cf.スマートフォン本格普及（iPhone）から11年
- 自動化・無人化・ICT進展・ドローン普及などに伴う「移動ニーズ」「ビジネス」そのものの変質？
- 「なくなる仕事」と「これから生まれる仕事」
- インバウンド対策…ニセコや白馬で起きていること
- 「行ったり来たり社会」「分身の術」装置

フォーラム リーフレット

オンライン・フォーラム

新幹線は地域をどう変えるのか

ウィズ・コロナ時代に向けて

主催：青森大学・櫛引研究室 協力：あおもり新幹線研究連絡会

2020年7月4日（土）13:30～15:00 Zoom

▼定員49人：参加無料

テーマ

- ・「ビフォア・コロナ」の新幹線
- ・コロナ禍と新幹線（開業済み・未開業・リニアの各沿線）
- ・フリートーク

「新幹線は地域をどう変えるのか」批評など（古今書院より2020年2月発行）

コロナ禍は世界中の暮らしと経済活動を一変させつつあります。多くの人が高速に移動することにより「幸せ」を追求する手段と位置付けられてきた新幹線も、その意義があらためて、問い直されています。一連の影響は、新幹線や地域にいつまで、どこまで、どのような変動をもたらすのか、建設中の地域の将来は、そして今、なすべきこと、してはならないことは――。昨年、開催してきた「新幹線フォーラム」を、今回初めて、Zoomに場所を移し、オンライン企画として実施します。

◎次席（予定）

- ◎13:00～開場（開場前トーク）
- ◎13:30～13:35 あいさつ・趣意説明
- ◎13:35～14:15 パート1
- ・「ビフォア・コロナ」の新幹線
- ・コロナ禍と新幹線
- ◎14:20～15:00 フリートーク（終了後トーク）

※開会式での開会式終了後に、ブレイクアウト・セッションにて個別トークを利用させていただきます

※参加ご希望の方は、下記フォームからお申し込みください。
<https://forms.gle/mQW7N23mxcTg98>
 ※ミーティングID・PWを届けてご連絡し、参加の準備をお願いします。
 ※当日の出席を記録のため録音します。
 ※YouTubeで参加希望者、録音設定をお願いします。
 ※その他、詳細はあらためて連絡します。

＊お問い合わせ：青森大学2-3-1 青森大学社会学部 櫛引研究室 017-739-2001（9時～17時） E-mail: kibiki@aburak.ac.jp
 青森大学・2020年度教育研究プロジェクト申請中

■ コロナ禍での新幹線

ビフォアコロナの項で「巨大な条件変更」を挙げたが、「さらに巨大な条件変化」を迫られているのがコロナ禍である。最大の要因は「移動そのものの制約（規制+需要縮小）」になる。コロナ禍により、世界中の暮らしと経済活動が一変し、「多くの人が高速に移動することにより『幸せ』を追求する手段と位置付けられてきた新幹線」の意義が改めて問い直されている。

これからの新幹線を考える上でのポイントを整理したのが資料3見取り図。まず中央に新幹線、これは鉄道会社のビジネスモデル、路線そのものの採算性、鉄道会社の技術・人材により規定される。新幹線の需要では、国内需要には、「暮らし」「ビジネス」「観光」の軸が置けるが、その背景を右枠内の諸要素に整理出来る。海外需要は圧倒的に「観光」で、背景として旅行者層、企業の活動、マインドなどがある。

国内・海外需要の中で観光面のファクターとして人材や観光資源などがある。一方で北陸新幹線の敦賀沿線とカリニア新幹線沿線のように都市機能としてのインフラ整備、ハード面が大きい。他に高速バスや航空業界がどうか見ていく必要がある。これに国・地方の政策がどう関わるか。

■ 具体的なポイント・懸念

具体的ポイントとして資料4・5に掲げる。ビジネスそのもの 景気後退がどれ程で、日本企業の国際競争力はどこまで減衰するか。ビジネスのスタイル・習慣の変容 テレワークやビデオ会議の普及が今後どうビジネスを変えていくか。ICT未対応企業がどれだけ淘汰されるか。

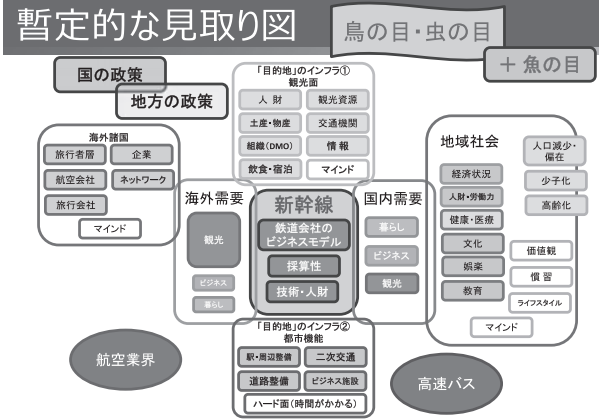
インバウンド・観光についてであるが（資料5）、安価な旅行は戻ってくるか IATA（国際航空運送協会）の予測では、国際線の需要復旧は2024年、国内線同は2022年となっている。キャリア、旅行会社の体力は 経営面や人材、ノウハウがコロナ収束まで持つか。

各国の旅行者層（中間層・富裕者層）の行方 経済力、マインド、健康状態が元に戻るのはいつか。中国には旅行に出かける気満々の層が億単位で居るといふが。

日本は再び目的地に選ばれるか これは微妙なところ。

受入側の態勢とマインド 不安定な雇用状態の添乗員のノウハウ、マインドが需要回復時まで維持されるか。他県ナンバーにさえ拒絶反応を示している地域住民が、外国人が再び地域に入ってくることを許容できるか。

基調報告資料 3



基調報告資料 4

具体的なポイント・懸念

- ビジネスそのものへのダメージ
 - ・ 景気後退
 - ・ 日本企業の国際競争力の減衰?
- ビジネスのスタイル・習慣の変容
 - ・ テレワーク/ビデオ会議の普及
 - ・ ICTに対応できない企業の淘汰
- 観光、特にインバウンドの行方（後述）
- 観光のエコシステムの衰退・変容（後述）
- ★ 「暮らし」との相克、地域感情の推移

V-RESAS

基調報告資料 5

インバウンドの行方

- 「安価な旅行」は戻ってくるか?
 - ・ 国際線の需要復旧は2024年? (IATA)
 - ・ 国内線の需要復旧は2022年? (")
- キャリア、旅行会社の体力は? (経営面、人材面、ノウハウ)
- 各国の旅行者層（中間層・富裕層）の行方? (経済力、マインド、健康状態)
- 日本は再び「目的地」として選ばれるか?
- 受け入れ側の態勢とマインドは?
 - ・ 添乗員の苦境
 - ・ 他県ナンバーにすら拒絶感…いつ解消?

基調報告資料 6

日本社会の変容どこまで?

- 感染への警戒感・移動への警戒感
- 医療体制の疲弊と維持 (人材育成時点から)
- 企業、家庭の経済力とマインド
 - ・ 「2021年度」の準備期間に変容が顕在化?
- 鉄道・航空各社の苦境とビジネスモデル
 - ・ 既に生じた人材面の断絶 (採用中止)
- もともと進んでいた高齢化、帰省需要の減衰
- ★ 「東京一極集中モデル」どうなる?
- マイクロツーリズム志向の行方?
- 「地方志向・回帰」の行方?
- 大学・学びの行方? (人口移動の一大要因)
- 「脱印鑑・FAX」進むか? ⇔ オンライン化の付加価値

■日本経済・社会の変容と転換

日本経済・社会の変容と転換の方向について(資料6・7)、**企業・家庭の経済力とマインド** 今年後半に2021年度予算など準備が始まると疲弊・変容が顕在化し、本当に正念場を迎える。リーマンショック時には、学生採用の底はその年ではなく翌年に来た。

鉄道・航空会社の苦境 固定費負担大などのビジネスモデルがどうなるか。航空会社の採用停止で人材面の断絶の影響は。

高齢化・帰省需要の減退 東北などでは、中長期的に年寄りが都市部の家族に引き取られて益・正月に帰省する先が無くなる。

他方で新幹線に悲観的な材料ばかりでない。

マイクロツーリズム 星野リゾートが提唱しているスタイルが人の行動や人生観にどれほど変化をもたらすか。

地方志向・回帰 都会から地方へ住居を移す若者がみられる。

大学・学びの行方 18歳の人口移動の中で大学進学は大きな部分を占めるが、大学で学ぶことの相場観が変わる可能性がある。

脱印鑑・FAX 業務プロセスでの錯誤がどこまで整理されるか。

■東京一極集中をほぐす

人口減少・偏在と高齢化や「日本流」の帰結 もともと問題化していたものが露わになった。東京オリンピックまではインバウンドで稼いできたが、その中身は「安くておいしい国」という、国の価値を損なう方向だった。**鉄道会社のビジネスモデルの将来像**

リニア中央新幹線は、今週開業延期やむなしが報じられたが、**鉄道会社のビジネスモデルがどう変わり、北海道新幹線・リニア中央新幹線はどうか。**

「**迅速な移動が地域を幸せにする時代**」移動の価値や費用対効果をどう捉えるかだが、結局前提は**東京一極集中**。東京に人やお金やノウハウが詰まっていて、それを地方に引っ張ってくる、あるいは行ったり来たりさせる。そのための迅速な移動。地方がどうやっても東京のくび木から脱することができなかった。

東京は**巨大地震**を警告されているが何もしていない。**富士山噴火**が発生すれば破滅必至。今回の**パンデミック**により固まって住むリスクは明らかで、本気で100年の大計に立った対応ができるか。明日は**東京都知事選**だが、東京がまともな施策を行わないと東京を経由した移動もできない。日本が東京に命運を預けるこの状況に際し、新幹線を使って**東京一極集中をほぐし、地方に散らしていく**という議論の立て方があるのではないかと。

■櫛引教授コメント ～飯伊地域に向けて～

今回のフォーラムで、新幹線学とは「新幹線を通して、地域や社会を考える営み」と、あらためて定義できたように感じます。オンラインイベントの「参加者集団」が、新型コロナウイルスの時代に、驚くほど短期間に形成された、そのことが驚異的です。個々の方々は個別につながっており、このような方々が「一堂に会する機会」が実現しました。Zoomにせよビデオ会議システムにせよ以前からツールはあり、物理的にはいつでも実現可能だったのです。では、何が欠けていたか。「こんなミーティングができる」という発想、意思、あるいはビジョンが欠けていたのです。

リニアが来て、本当に地元が生き延びようとするなら、このような**DX(デジタル・トランスフォーメーション)**でどれだけ**アドバンテージを確保できるか**、が生命線です。リニアのスケジュールが不透明な状況下こそ、**DXによるアドバンテージの確保**が大きな宿題になります。どのみち、避けて通れない課題です。

(文責：しんきん南信州地域研究所)

基調報告資料7

中括

- もともと進んでいた人口減少・偏在と高齢化
- もともと問題化していた「日本流」の帰結
- 対策としてのインバウンド依存
 - ※「安くておいしい国」を支えていたもの
 - ※「2020TOKYO」後への懸念もかねてから
- 「行ったり来たり社会」どうなる？
- 鉄道会社のビジネスモデルの将来像
 - ※北海道新幹線、リニア中央新幹線の行方
- ★「**迅速な移動が地域を幸せにする時代**」は再訪する？
 - ※移動の価値、費用対効果(経済、社会、文化)
 - ※「**東京一極集中**」依存？(共依存？)

基調報告資料8

仮置きで見えてきた中長期的カギ

★「**東京一極集中**」からの転換ができるか？

- ・巨大地震
- ・富士山噴火
- ・価値観、経済的、社会的な「閉塞」
- ・そこへパンデミック
- ※7月5日都知事選…知事の権限の意味

【フリートーク】

筒井隆彦 飯田信用金庫本店営業部マネジャー

引き続きオンラインフリートークに移った。当地域からフォーラムに参加した当金庫本店営業部筒井隆彦マネジャーがレポートする。

参加者は45名。行政では北陸や北海道、東北、九州の県・市の新幹線担当部局から、中には管理職を含む複数の職員がオンライン参加する自治体がありました。他に経済団体職員、鉄道事業（JRからも）など交通・観光事業に従事する社員、個人事業者、新幹線研究者、金融機関職員、大学教員・学生、はたまた自称鉄オタなど様々でした。

私は豊丘村リニア活用戦略研究会に参加してリニア開通を見据えた村への提言に取り組んでおり、楠引先生に研究会で講演をいただいた縁で参加しました。

フリートークは、参加者が一回り自己紹介と感想を述べることから始まり、まとまった議論というよりも正にチャットのレベルでしたが、いくつか論点のポイントがありました。

■新幹線と競合交通機関

新幹線と航空路、並行在来線、バス路線などとの共存関係について、「都市間（特に両側あるいは地方側の拠点都市間）の移動時間短縮効果にばかり注目してしまうが、途中の停車駅間での移動がある程度存在しないと、新幹線と在来線が共倒れして、結局飛行機でもよかったとなりかねないことを懸念。また、地方によっては空港の維持に県が絡んでいるところがあり、全部は維持できない」との指摘がありました。

■新幹線と貨物輸送

新幹線が貨物輸送を扱うことの是非が提起されました。「上越新幹線で実験している」との報告や、「新幹線沿線では物流ヤードの候補地が見当たりにくい」との意見が出るなど、現状では新幹線での貨物輸送は難しいということになりました。

■コロナと新幹線

現在のコロナと東京一極集中とを重ね合わせた議論がありました。

基調報告での新幹線を東京一極集中からの転換に生かすことについて、「具体的にはどうしたらよいか」という発言がありました。「今のコロナ罹患者数から鑑みると東京感染者124人は東京中心主義・経済至上主義が強化されている」や、「地方との受け止めとのギャップが進んでいる」という意見。「青森では県内だけの宿泊キャンペーンが好評だったが、GOTOキャンペーンで広域になると、東京からの移動はフリーなので拒絶はできないとの困惑の声がある」などです。

特に東京一極集中との関連で、「コロナ時代で分散可能な地方が持続可能だとすると新幹線は大きな変数になる。逆に言えばコロナに乗じて四国や東九州にも整備すべきという論法も可能」。これに対し、「新幹線はそれ自体が東京一極集中を加速するツールになっている。現実の路線網を見てもそう思う」。「東京は非常に便利であるから、さらに集積度が高まる」や「地方都市だけ（新幹線で）結ぶ。要は大都市に行きにくくする。無理かな」といった声もありました。

■フォーラムに参加して

先生からのヒント「リニア開業は地域バージョンアップの起点」。コロナ禍は時間軸を5年から10年分早めました。リニア中央新幹線の活かし方について新たな視点で考えることも必要。引き続き皆さまから多くの知見をいただき当地のバージョンアップを考えたいと思います。

（飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）



飯田信用金庫本店営業部
筒井隆彦マネジャー

略歴

平成9年 飯田信用金庫入庫
上飯田支店、上郷支店、大島支店などを経て
同30年より現職
同29年 豊丘村リニア活用戦略研究会に参加
村内若手メンバーと共に村のリニア対応のあり方を検討している