

2024 年度  
北海学園大学経済学部  
卒業研究論文要旨集



北海学園大学経済学部  
2025年3月20日



2024 年度  
卒業研究論文要旨集

2025 年 3 月 20 日  
北海学園大学経済学部

## 【目次】

卒業研究論文要旨集の刊行にあたって .....	2
-------------------------	---

浅妻 裕（経済学部長）

第6回江川賞の表彰について .....	3
---------------------	---

卒業研究委員会

受賞者コメント .....	5
---------------	---

伊藤 赳・小松 直矢・久野 朋哉

田中 椋・南保 あやか

江川賞授賞式 .....	7
--------------	---

卒業研究中間報告会 .....	9
-----------------	---

卒業研究論文要旨 .....	12
----------------	----

# 卒業研究論文要旨集の刊行にあたって

北海学園大学経済学会会長

北海学園大学経済学部長

浅妻 裕

1950年4月に発足した北海学園大学経済学部の創立70周年を記念し、2019年度から「卒業研究」の記録として要旨集を刊行することとなりました。経済学部では、この「卒業研究」を4年間の学修の集大成となる重要な科目として位置付けています。6年目となる2024年度版には24本の卒業研究論文の要旨が収録されています。

この要旨集刊行と同時に、とくに優秀な研究論文に対し、賞を授与することとなりました。本学部第4回卒業生で、長年にわたり産業界で活躍された江川久洋氏よりいただいたご寄付を財源としていることにちなみ、「江川賞」と名づけられています。

第6回江川賞には、優秀論文5本（伊藤起さん、小松直矢さん、久野朋哉さん、田中椋さん、南保あやかさん）が選ばれました。

伊藤論文は、斜里町を対象として、マチの作りの変化と、交通網の変化、両面の資料を丁寧に収集し、突合作業を行った結果、戦後の交通網の発展は市街地形成過程に戦前ほどは大きな影響を与えていないことなどを明らかにしています。オリジナルの意義深い地図が論文に盛り込まれていることも高く評価できると思います。

小松論文は、アフリカのマラウイを対象に、19世紀末のイギリス保護領時代から現代にいたるまでの土地法制的歴史の変遷をたどっています。公有地・私有地・慣習地といったカテゴリーや権利関係が、統治形態や政府の政策方針の変化とともに揺れ動きながら変化していることを明らかにしています。海外文献も含めて、既存研究・資料を丁寧に当たっていることが印象に残ります。

久野論文は、生活習慣病である「2型糖尿病」が経済的要因で発生するかどうかを、有病率、名目GDP、ジャンクフード価格など、様々な統計データを駆使し、明らかにしようと試みています。低所得国では、所得増加による有病率の上昇傾向がみられる一方で、高所得国ではその関係性が希薄であることなどを論じています。着眼点が非常にユニークであるといえるでしょう。

田中論文は、鉄道路線の廃止が観光客数にどのような影響を及ぼすかを追究しています。廃止された道内鉄道路線沿線に位置する多くの市町村における観光客入込数のデータなどから、「路線の終着駅が位置する自治体は廃止による観光入込客数の変化を受けやすい」などを一定の論拠とともに明らかにしました。印象で語られがちな話題ですが、この論文ではデータを用いた分析の重要性が示唆されています。

南保論文は、日本の電気自動車（EV）普及率がなかなか高まっていかない理由を明らかにしようと試みています。とりわけ、EV以外の他のエコカーに対する優遇が存在することによる「相対的な支援の手薄さ」が、普及が進まない理由の一つであると結論付けています。このことは行動経済学における「極端回避性」を想起する興味深い論点です。

いずれも、来年度以降、卒業論文を執筆しようという後輩諸君にとってはお手本となるような論文とあっていいでしょう。

本要旨集に掲載されている選考から漏れてしまった論文もいずれもひとしく4年間の学業を締めくくるにふさわしい立派な作品たちです。この経験は、今後の皆様の各方面での活躍に寄与しうる大切な財産です。執筆したみなさんの労をねぎらうとともに、ご指導いただいた先生方に感謝申し上げます。

そして、この要旨集を手にした後輩のみなさん、次の素晴らしい卒業論文を生み出してくださることを期待します。

## 第6回江川賞の表彰について

経済学部卒業研究委員会

経済学部では、2019年度より北海学園大学経済学部「江川賞」を創設いたしました。4年次に優秀な論文を執筆した学生を顕彰することを目的としたものです。全ての4年生が、より熱心に論文執筆に取り組むようになる効果も期待しています。

この賞の財源には、経済学部第4期（1957年3月）の卒業生である江川久洋氏による寄付金を利用させていただきました。この寄付金については、次ページの【資料】をご参照ください。

第6回となる2024年度の江川賞では、2月20日（木）の経済学部教授会（経済学会）審議等を経て、以下の5本を優秀論文として表彰することになりました。その中から、とくに優れたものが最優秀論文に選定されるのですが、残念ながら今回は該当する論文はありませんでした。

### [最優秀論文]

- 該当論文なし

### [優秀論文]

- 伊藤 昶（藤田ゼミナール）

斜里町における市街地形成と交通網の変遷 ―戦後を中心に―

- 小松 直矢（牛久ゼミナール）

マラウイ土地政策史 ―英国保護領期から現在にかけての土地法―

- 久野 朋哉（逸見ゼミナール）

予防医療対策の基準値としてのビッグマック価格の利用

- 田中 椋（藤田ゼミナール）

鉄道路線の廃止がもたらす観光客数への影響 ―北海道内の4路線を対象として―

- 南保 あやか（浅妻ゼミナール）

日本でEV化が進まない要因分析

3月7日（金）には、国際会議場（図書館6階）にて表彰式を実施しました。浅妻経済学部長（経済学会長）から、表彰状と副賞が受賞者に手渡され、受賞コメントや指導教員を含めた記念撮影が続きました。次ページ以下に受賞者の喜びの声と、当日の写真を掲載します。



お知らせ

掲載日：2018.05.07

平素は、北海学園大学経済学部の教育研究活動にご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、このたび経済学部第4期（昭和32年3月）卒業生の江川久洋様から母校である経済学部へ恩返しをしたいとのご意向でご寄付を賜りましたので、ご報告いたします。賜りましたご厚志は、経済学部の教育、研究のために有効に活用させていただくとともに、幅広く社会の発展に資する人材を育成し、地域や国際社会等との連携を通じて、社会に還元いたしたいと存じます。

なお、江川様へは平成30年4月25日（水）に安酸敏真学長より感謝状を贈らせていただきました。



伊藤 昶（地域経済学科 4 年生）



この度は荣誉ある賞をいただき、大変うれしく思います。  
本論文を執筆するきっかけとなったのは、2022年8月に斜里町立知床博物館で実施された学芸員課程の研修に参加したことでした。  
本論文は明治34年(1901)から平成23年(2011)までの斜里町における市街地形成過程と交通網の変遷を文献資料、地形図などを用いて調査したものです。約110年の間における斜里町の市街地と交通網の移り変わりをまとめることはできましたが、戦後に発生した市街地拡大に関する調査が不足しているなど複数の課題が残されています。今後は、公共施設や団地、商業施設、町道の建設時期などの情報も収集し、市街地が内陸部へと拡大した過程を詳しく調査したいと考えております。  
最後に、論文を執筆するにあたりご協力いただいた皆様には心から感謝申し上げます。

小松 直矢（経済学科 4 年生）



江川賞にお選びいただいたことを嬉しく思います。ご多忙の中、手厚いご指導をいただきました牛久先生に心より感謝申し上げます。  
アフリカにおける土地問題は農村人口の増加といった内的要因と、ランドGrabや所有権確立の進展といった外的要因が複雑に絡み合った結果に生じているものです。農民は土地問題に直面しながらも、それぞれの社会や文化を守っていかなければなりません。変化する国際社会と地域社会に農民はどのように対応しているのか、さらに社会に対する彼らの能動性を「土地」という大きなテーマによって明らかにする必要があります。より具体的な土地問題を研究するためにも「コミュニティーにとって土地はなぜ重要であるのか」という初歩的な問題意識をあらゆる視点で確認することが目前の課題です。

久野 朋哉（経済学科 4 年生）



この度は荣誉ある賞に選出して頂き、ありがとうございます。  
本研究を始めたきっかけは、私の所属しているゼミナールで近年の中東の砂糖の消費量が増えているという内容に触れた際に、地域ごとの砂糖の消費量と糖尿病患者の数の違いについて興味が湧いたからです。  
本研究では経済の規模とジャンクフードの価格がどのように糖尿病に関わっているかを執筆していますが、それ以外にも気候や労働時間など他の視点から考えた場合はまた別の結論になるかもしれません。そういった様々な視点から物事を見ることや一つのテーマを突き詰めることを学ぶことができ、いい経験をすることができました。  
最後に、本論文の執筆にあたって貴重な機会を提供してくださった北海学園大学、並びにご指導いただいた逸見宜義先生にこの場を借りてお礼申し上げます。

田中 棕（地域経済学科 4 年生）



この度は、名誉ある賞をいただくことができ、大変うれしく思います。誠にありがとうございます。

私が所属しているゼミナールでは、観光による地域活性化について研究してきました。そこで多くの知識を得ることができたと同時に、先行研究や実践事例が全国に多く存在することも学びました。そこで、そうした「観光による地域活性化」を今までにない角度から研究できないかと考え、本論文を執筆しました。似た先行研究が少ないこともあり、苦勞する場面も多かったのですが、その分貴重な経験ができたと考えています。執筆で得た知識や経験を今後活かしていきたいと思います。

最後になりますが、本論文にご指導くださった藤田先生、そしてこのような機会を設けてくださった北海学園大学の関係者の皆様にこの場をお借りして厚く御礼申し上げます。

南保 あやか（経済学科 4 年生）



この度は荣誉ある賞をいただき、大変光栄に存じます。

この論文を執筆した経緯は、2年次からのゼミ活動を通じてカーボンニュートラルの実現に興味を持ったことでした。日本が車社会であることを踏まえると、自動車を含む運輸部門での脱炭素化に向けた取り組みが非常に重要であると考え、このテーマに取り組みました。日本のEV普及率が低い原因について、諸外国と日本の制度の比較からみえてきた要因を私なりにまとめた次第です。

今回は購入時の制度のみに着目しての研究結果となりましたが、今後はEVの安全性や環境性能について精査しながら、中長期的な需要を考慮したEVの普及政策について追及していきたいと思います。

執筆中は膨大な量のデータを分析するという作業に頭を悩ませることもありました。こうして論文を完成させることが出来たのは皆様のお力添えがあったからです。3年間ご指導いただいた浅妻裕先生にこの場を借りて御礼申し上げます。



◆ 江川賞授賞式 2025年3月7日





◆ 卒業研究中間報告会 2024年12月7・10・21日







# 卒業研究論文要旨

以下、学生番号順に、提出された要旨を掲載します。

(1部、2部の順)

# 経済学的視点から考える北海道の鉄道事情

1121105 糸瀬 寛人

本研究では、日本全国の鉄道の中において特に数多くの赤字路線を抱える北海道の鉄道事情に着目した。

鉄道は公共交通機関の1つであり、通勤・通学や観光の移動手段の1つとして重要な役割を担っている。また、鉄道は日本の経済活動を支えるために欠かすことのできない存在であり、社会に大きな貢献をしていると考えることができる。実際に災害等のトラブルで鉄道が利用できなくなった際には、多くの人々に影響が及んでいる。

北海道の鉄道は首都圏や本州の私鉄と比較して利用者が少なく、営業収益と経常利益が厳しい状態が続いているという結果であった。そこで、なぜ北海道は利用者が少なく廃線が増えている状況か資料やデータ等を用いた分析を行い、考察する。

JR北海道は上述の通り経営状況が厳しい状態が続いており、黒字化の見通しが不透明な状況である。このような状況を改善していくためには、沿線自治体と連携した取り組みや新たな観光列車の導入等の動きを進めていくことがきっかけになると感じている。

北海道は多くの観光客が訪れており、2023年3月には北広島市に北海道日本ハムファイターズの新球場であるエスコンフィールド HOKKAIDO が開業した。さらに、周辺にマンションや医療施設、保育施設等が建設され「Fビレッジ」として注目されている。今後も新駅の建設や教育施設の建設が行われるため、さらなる発展が期待される。

一方で観光客の増加によって、地域住民の生活に影響を及ぼすことがある。直近では美瑛町の観光地の1つであったシラカバ並木が伐採された。要因としては交通渋滞や周辺の農地に無断で立ち入る等のオーバーツーリズムが深刻になったためとされている。

北海道の輸送状況は旅客輸送に限らず貨物輸送についても鉄道ではなく、トラック輸送が多い傾向となっている。このような状況から北海道の鉄道が今後も衰退を続け、路線縮小が多くなることが推測される。これらの結果、先行研究を基にした考察から鉄道の利用を促進させるには他の輸送方法よりも安全性が高く、一度に多くの旅客や貨物の高速輸送が可能であることを強みとして示し続ける必要があるとの考えに至った。

# 予防医療対策の基準値としてのビッグマック価格の利用

1121117 久野 朋哉

近年の経済成長に伴う2型糖尿病の患者数の増大が社会的な問題となっている。特に高所得国ではその傾向が強い。本研究では2型糖尿病が経済的要因で発生するかを所得やジャンクフードの価格などのデータを使用し、2型糖尿病の罹患要因の経済的影響が大きいという事を明らかにすることを目指した。高所得国、高中所得国、低中所得国、低所得国と分け、それぞれの所得国ごとにどの程度の2型糖尿病の有病率の差が出るか分析した。有病者数だけで見れば、高所得国よりも高中所得国や低中所得国のほうが多かったが、人口当たりの有病率で見た場合、高所得国が最も高かった。次に、アメリカ、イギリス、日本、韓国を高所得国として、中国、メキシコ、ブラジル、タイ、南アフリカ共和国を高中所得国として、フィリピン、ベトナム、インドを低中所得国として扱い、各国の一人当たり名目GDPとその国でのビッグマック価格を示し、一人当たり名目GDPのうち、ビッグマック価格がどれほどの割合を占めているか、有病率との関係があるかを分析した。結果は、低所得国ほど所得に占めるビッグマックの負担が大きく、高所得国ほど所得に占めるビッグマックの負担が少なくなり、有病率は低所得国ほど低くなったが、高所得国ではばらつきが起きた。高所得国ではビッグマックが安価で手軽なジャンクフードとして扱われており、ビッグマックを選ぶ層と健康的な食事を選ぶ層に分かれている一方、低中所得国ではビッグマックはぜいたく品としての側面が強く、ビッグマックを選ぶ層が少ないということを表していると推測できる。すなわち、低所得ほどジャンクフードの消費は所得の影響を受け、高所得ほど所得によるジャンクフードの消費への影響は少なくなるのである。

2型糖尿病患者は経済成長とともに増加し、所得などの経済環境によって有病率が変化することが明らかになり、今後は経済の成長を止めずに2型糖尿病患者の有病率を減らす予防策を考えることが社会的な課題になる。

# 日本で EV 化が進まない要因分析

1121137 南保 あやか

本研究は、日本の電気自動車普及率が世界全体と比較して低い要因を明らかにすることを目的としている。

研究の背景には、世の中全体の風潮の変化がある。近年、地球温暖化をはじめとした数多くの問題が登場したことで、これまでの大量生産・大量消費社会への反省が強まり、資源消費の抑制と環境負荷の低減を目指す政策への大転換が求められている。そんな中政府は 2020 年に、2050 年までに温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させて合計を実質的にゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言した。

そこで本研究では日本における自動車の EV 化に着目した。理由としては、カーボンニュートラルの実現には広い領域での取り組みが必要であるが、中でも日本における二酸化炭素排出量のうち自動車を含む運輸部門からの排出が 17.8% を占めることを考えると、運輸部門での脱炭素化に向けた取り組みは非常に重要といえると考えたからである。また自動車産業はサプライチェーンからのみならず、最終製品である自動車からも温室効果ガスを排出しているため、環境問題への取り組みが求められる傾向が強いと考えた。

日本の EV 普及率が低い要因を明らかにするために、諸外国と日本の EV 普及率向上を目指す制度について調べた。特に日本、EV の首都とも呼ばれるノルウェー、近年急速に EV が拡大している中国の 3 か国に焦点を当てて、EV 普及拡大のために行われてきた政策と、その効果について考察した。考察の結果、日本の EV 普及率が低い原因として、以下の 2 つが考えられた。

1 つ目は絶対的な支援の手薄さである。日本でもエコカー減税をはじめとした EV 優遇措置が取られているが、他国と比較して弱い。日本の場合、補助金適用後もなお EV は消費者の追加負担許容額を大幅に上回る価格となっている。それに対してノルウェーや中国などの EV の普及が拡大している国では、積極的な政府からの援助によって、消費者がガソリン車よりも EV を購入する経済合理性が高くなっていることが明らかになった。

2 つ目は相対的な支援の手薄さである。日本ではハイブリット車に対してもエコカー減税や環境性能割などの優遇措置がある。ガソリン車とハイブリット車の価格差は、普通自動車で 40 万円程度、軽自動車で 20 万円程度あるものの、優遇措置を加味して考えると価格差は小さくなる。そのためハイブリット車に対する優遇措置の存在が、EV の優遇措置を相対的に弱めていると考える。

本論文では EV の普及が進まない要因について、購入段階の優遇措置を検討した。しかしユーザーが実際自動車を購入する場合、購入時に限らず、中長期的な目線で総合的に考える。そのため本来では、中長期的な需要も考慮しなければならないが、今回は購入時の制度のみに着目しての研究結果である。

## 雇用の流動性と日本企業の成長

1121148 水川 真弥

日本の一人当たりの労働生産性は、92,663ドルでOECD加盟38カ国中32位である。主要先進7カ国では最も低い結果となった。本論文では、このような生産性の低さには、日本型雇用システムによって雇用の流動性が低いことが関係していると提示する。雇用の流動性とは、1つの会社・組織で働き続けるのではなく、転職などを通じて柔軟に仕事を移っていける度合いのことである。日本は、年功序列や新卒一括採用、終身雇用を前提とした「メンバーシップ型雇用」が一般的であり、この慣行が雇用を固定化し、労働者のスキルアップ意識の低下、適材適所や成長産業への労働力の移動を妨げていると考察する。

この問題を解決するべく、メンバーシップ型雇用と欧米などで主流であるジョブ型雇用に着目していき、それぞれの雇用形態のメリットやデメリットを分析した。その結果、適切に流動性を高めることで生産性向上の余地がある企業において、雇用の流動性を後押しするジョブ型雇用を採用することで、高い生産性を実現できるのではないかと考えた。日本の企業にジョブ型雇用を導入するには、様々な懸念点が挙げられたが、実際のジョブ型雇用の導入事例を参考にし、日本において望ましい雇用のあり方に接近した。日本型雇用慣行は見直されるべきであるが、それは「ジョブ型雇用」か「メンバーシップ型雇用」という極端な議論ではなく、企業にとって最適な雇用形態を考えていくことが重要であると結論付けた。

た、近年ではITなどの技術革新も急速に進み、日本ではデジタル人材をはじめとして、専門的なスキルを持つ人材の存在が必要である。雇用形態への制度的な面だけではなく、労働者のリスキリングやアップスキリングに対する支援も不可欠である。変化の激しい時代では、従業員も自らの市場価値を高める必要があり、企業に依存せずにキャリア選択する機会を増やすことが重要だ。これらを両輪で進めていくことで企業にとって望ましい雇用の流動性が実現されるのではないかとと思われる。

# ITで人手不足を改善する

1121213 川畑 慶心

この論文は、IT技術の発展、普及に注目し、ITにより日本の人手不足問題を解決するためのプロセスを探るものである。以下のように議論が進められている。

論文の意義：日本が抱える人手不足の深刻さを認識し、IT技術の発展、普及によってこの問題を改善するプロセスを考察する。人手不足は将来的に既存のインフラを崩壊させ、絶望的な未来をもたらす。その改善策としてITの可能性を見出すことで、人手不足の改善だけでなく、業務効率化と生産性向上の面で大きな役割を果たす。

## 1. プロセスを考える前に

i 前提と仮説：仮定：IT技術の進展によって人手不足問題が改善される。前提：少子化や移民受け入れによる改善は期待せず、2040年を一つの目安とする。

ii 日本の人手不足の現状：人手不足は様々な分野、ほぼ全ての国民に影響を及ぼす。企業の7割以上が人手不足を訴えている。少子化と高齢化を食い止めることに苦戦している状況から、IT技術による改善が最も現実的な解決策。

iii ITが人間の仕事を奪うという議論：近年、「ITが仕事を奪う」という懸念は少なくなってきたおり、代わりにITに新たな役割を担わせ、協力する方向へ変化している。「ITに何を任せ、ヒトはどのように働くのか」に注目することが重要。

2.ITで人手不足を改善するプロセス：特に期待される分野は、工場・物流システム、農業、事務作業や各種管理システムの自動化。中でも事務作業、各種管理システムの自動化こそ大きな余地があり、社会全体を変えていくにはこの業務を如何にITに任せかが重要である。

3. 海外との比較、日本の課題：日本のDX化の普及は遅れており、特に「DXに一切手を付けていない企業」の割合が非常に高い、IT人材不足も深刻。

4. 企業や政府の役割：IT企業以外の企業（以下、非IT企業と記す）はIT導入への意識を改革する必要がある。DXを導入できない理由として、企業としてのIT知識不足やコストが挙げられるが、コスト面では基本的に人間よりシステム化に優位性がある。DXを進めるために内部にIT人材を確保、或いはDX導入に関わる知識を付けるべきである。IT企業は、IT人材、情報の独占という考えを捨て、それらの社会全体の流動に貢献することでDX需要は高まり、IT企業自身にも利益がもたらされると推測できる。政府は、非IT企業のDX需要の増加と、IT人材、情報の流動に併せ、IT人材の育成、増員に尽力する。また、DXの広告にも政府の為せる役割がある。

5. 結論：IT技術を活用することで、人手不足を改善するためには企業や政府がITの普及を加速し、社会全体でDXを進める必要がある。人手不足が改善されたとき、労働量ばかりに注ぎ込まれた日本人の勤勉さが労働の質につき込まれ、それこそが日本経済の再興の糸口となる。

# 苫小牧港開発の歴史

－ 西港と東港で外来型開発の進め方に違いはあったか －

1121220 佐々木 俊哉

北海道の最大の取扱量を誇る苫小牧港には、西港と東港の2つの地域がある。このうち、東港が含まれる苫小牧東部地域(以下苫東)は当初予定していたように産業誘致が進まず「失敗」とされている。どちらも戦後になって開発が行われた地域であるが西港と東港で明暗を分けたものには何があるか、地域経済論の観点から考察を行う。

地域経済論の中でも特に「外来型開発」に着目した。外来型開発は特に戦後に工業の再配置を目的としてとられた開発手法である。地域の雇用や所得を量的に改善することが期待できる一方で、利益の域外流出や地域が主体的に経済振興計画を立てられないことが懸念点として挙げられている。

苫東開発は政府の新全国総合開発計画の一環として1969年から計進められた。開発規模は1万haを超える広大なものでそこに鉄鋼・石油化学などの重厚長大産業を誘致することが予定された。しかし、その後の石油危機や為替の動向からこうした素材産業の誘致は進まず、また、97年の拓銀破綻後は資金繰りも悪化し事業を担っていた第三セクターは破綻した。この第三セクターも国と道が中心で苫小牧市の関与は限定的だった。

西港の開発は、着手自体は1951年からだが戦前から港建設に向けて地域の動きがあった。当時港が無かった漁民が漁港を求めていることが発端だったが、国や道に対し何度も陳情を行うなど積極的な動きがあった。また、西港も当初は重厚長大産業の誘致を目指していたが誘致は進まず軽金属へといった計画の見直しが行われた。また、これとは別に中小企業や物流企業としての工業団地計画も市独自で行われた。

苫東開発がうまくいかなかった要因として当時の日本の産業構造の転換に対応が出来ずそのまま平成不況に入ってしまったことがあるだろう。しかしこれだけではなく、西港では地域の意向も十分に反映が出来、計画を柔軟に変更することが出来たという点も無視できず、「地域の意向」が開発計画の成功の鍵を握っているのではないだろうか。

# 正社員の人手不足がもたらす日本経済への影響

## － 業界別にみる現状 －

1121237 西川 晴登

本論文では、日本における深刻な人手不足問題を取り上げ、その原因と影響、そして業界別の対策について論じる。人手不足は、少子高齢化、ミスマッチ、若者の仕事観の変化などが主な原因として挙げられ、これらが日本経済に大きな影響を及ぼしていることが明らかとなる。特に、正社員の不足は企業の生産性低下や業績悪化のリスクを引き起こし、結果として日本経済の成長を妨げている。

少子高齢化が進行する中で、働き手の数は減少し、特に生産年齢人口の減少が経済活動に影響を与えている。さらに、業界間での人材ミスマッチが顕著であり、特に土木・介護・サービス業などでは人手不足が深刻化している。また、若者の間で「一つの企業で長く働く」という価値観が薄れ、転職の意識が強まる中で、人手不足問題がさらに複雑化している。

正社員不足による影響は業界ごとに異なるが、特に建設業、運輸業、医療・福祉業界では顕著である。建設業では工期の延長や品質の低下、運輸業では配送の遅延や供給過多による負のスパイラルが起これ、医療・福祉業界ではサービスの質の低下や介護職員の不足が問題となっている。また、情報通信業界でも IT 人材の不足が深刻化し、DX 推進が遅れることが競争力低下を招く恐れがある。

これらの業界別の問題を解決するためには、まず業界のイメージ向上が求められる。特に建設業では、過酷な労働環境や低賃金という印象を払拭し、女性や若年層をターゲットにしたプロモーションが重要となる。また、各業界での労働条件の改善や働きやすい環境づくりが進められるべきである。さらに、高齢者の雇用促進や非正規雇用から正社員への転換、転職支援など、柔軟な雇用対策も必要である。

正社員不足問題は、今後の日本社会の成長を支えるために早急に解決すべき重要な課題である。本論文では、少子高齢化や働き手の価値観の変化を踏まえた新しいアプローチを提案し、業界別の具体的な対策を示すことで、正社員不足の解消と日本経済の成長を目指すべきであると結論づけている。

# 出生数及び社会増減の向上による札幌市の人口減少克服案

1121253 山本 恭平

従来、札幌市の人口は一貫した増加傾向にあって、札幌市の発展を支えてきたが、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響を受け、2021年に戦後初の人口減少へ転じた。札幌市の人口は、感染症が収束した2024年度においても減少を続けており、本格的に人口減少局面を迎えたと考えられる。

札幌市の人口動態は2011年から自然減少が拡大しており、道内からの超過流入人口で補填していたものの、急速に少子高齢化が進行した。そのため、子育て支援の充実化や行政のまちづくりを通じて出生数及び社会増減の向上を図り、人口減少の克服に取り組むことが札幌市の喫緊の課題である。

出生数の増加を成し遂げるには、市内企業の子育て支援体制の整備に対する支援を強化・継続するとともに、保育サービスの充実化に取り組むことで、札幌市民が働きながらも安心して子供を産み育てやすい環境にする必要がある。

市民アンケートの調査結果を基に考察した札幌市の当面の課題は、主に2つある。まず、共働き世帯の増加に対応するために男性の育児休業の取得率及び取得日数の向上、子どもの看護休暇の取得促進を図り、ワーク・ライフ・バランスの推進に努めることである。また、一時保育及び休日保育の実施施設の増加、病児・病後児保育事業の拡大に取り組み、希望通りに保育サービスを利用できる環境づくりである。

社会増減の向上を図るには、流入人口の増加と道外流出の減少に取り組む必要がある。まず、流入人口の増加のために重要なのは、札幌市の魅力をまちづくりによって高めつつ、MICEの推進や観光産業の振興に力を入れ、札幌市の世界的ブランドを確立することである。また、札幌市からの流出人口は、20代の進学や就職を機にした道外流出が多いため、成長産業の企業誘致やスタートアップ支援、教育機関と連携した高度人材育成を推進し、札幌市での就職を促すべきである。

上記した子育て支援策と人口減少に適合したまちづくりに取り組み、札幌市の子育て環境を改善して市民の抱える子育ての不安や悩みを解消することができれば、出生数の増加及び社会増減の向上によって札幌市の人口減少を克服することが可能であると考察する。

# 人々の生活の中の青色と緑色

1121317 藏田 梨花子

本稿は、青色と緑色は、人々にとってどのような色か、どのように使うと良いかをテーマに、青色と緑色それぞれが持つ効果やイメージ、実際に使われている例を確認した上で、青色と緑色を比較し、2色を一緒に使った場合についても考えていくことを目的とする。

色は世界中に溢れており、色を実用的に使うことに注目する意義を感じたため、色をテーマにする。そして、色の中でも特に人気の高い色であるため、青色と緑色の2色について取り上げることにする。それぞれの色について、効果・特徴、イメージ、その色を選ぶ時の心理、その色と日本、実用例という5つの話に分けて説明する。実用例はさらに5つに分けて、ファッション、食、空間・景観、ロゴカラー、商品の観点から見ていく。

色の重要性は高く、人間は色に沢山の影響を受けている。

まずは青色について。青色には気持ちを落ち着かせる効果や涼しく感じさせる効果があり、爽やか、冷静、誠実などのイメージがある。青色を選びたくなるのは落ち着きたい時や自分の気持ちを引き締めたい時だ。青色が持つ信頼感のイメージは看板やファッションによく活かされる。青色は売上げが多い四大販売色の内の1色であり、赤色に対抗する目立つ色として様々な商品やロゴカラーに用いられている。

次に緑色について。緑色には人を癒す効果があり、穏やかさや安心感などのイメージがある。緑色を選びたくなるのは、リラックスしたい時だ。緑色が持つ癒しの効果は、医療の現場でも取り入れられている。緑色はその場に溶け込んでしまうため、目立つ色ではないが、飽きられない色ではあるため、その特徴は商品にも活かせる。落ち着く空間づくりにも役立つ。

青色と緑色の2色について見てみると、共通点としては、両方とも爽やかさ、信頼感といったイメージがあることが挙げられる。また、色相環で見た時に近い色であるため、まとまりやすい組み合わせである。一方で、青色は売れる色であるのに対して、緑色は売れるとはあまり言えない色だという相違点がある。色のトーンに注目するなどして工夫しながら、2色の共通点を強調し、それぞれにしかない良さを互いに引き出し合えるような色づかいをすることで、2色の人気を活かした好まれる色の組み合わせになることを期待したい。

青色と緑色にはそれぞれ効果やイメージがあり、実際に様々な場面で活用されている。また、2色を使うことによる可能性も感じられる。色を意識することで、日常生活もビジネスもより良いものになると考えられるため、色に関心を持ち、効果的に色を使おうとする人が少しでも多くなれば良いと考える。

# マラウイ土地政策史

## － 英国保護領期から現在にかけての土地法 －

1121318 小松 直矢

近年アフリカでは、土地に対する圧力の高まりや、土地紛争の増加など、土地を巡る問題が顕著となっている。小農は急激な農村変容に対応するため、様々な生計戦略をとっているが、政府による土地政策および土地法ではどのような解決策を見出しているのか。多くのアフリカ諸国では、1990年代以降に農民の土地権利安定化を目標として、慣習的な土地所有権を認めつつ、個人や集団の所有権を明確化するかたちで土地法が改正されてきたとされている。本稿では、南部アフリカのマラウイ共和国を事例として、土地法の改正が農民の土地権利安定化に果たして寄与するのかを、英国保護領期から独立後のマラウイ政府によって施行された土地政策及び土地法の分析によって明らかにする。

本稿の構成は以下の通りである。第1節では、主にアフリカ諸国の土地政策に関する先行研究をまとめ、本稿の視点を明らかにする。第2節では、英国保護領期での土地政策の背景に注目しながら、それによって形成された土地分類について分析する。また、保護領政府、ヨーロッパ人入植者、原住民の政治的行動にも着目している。第3節では、保護領期で引き継がれた国家主導の土地管理と開発を目的とした土地政策を確認し、この特性を1965年土地法、1967年慣習地開発法 (Customary Land Development Act)、1970年土地取得法 (Lands Acquisition Act) で見出す。第4節では、土地政策の改革がなされた1990年代以降の土地政策として、2002年国家土地政策 (Malawi National Land Policy)、2016年土地法、2022年土地改正法、慣習地改正法を取り上げる。その際、政府によって設立された土地問題の調査機関である大統領調査委員会 (Presidential Commission of Inquiry on Land Policy Reform) を背景として論じる。

本稿の分析の結果、保護領期での土地政策の特性が独立初期にも引き継がれ、慣習地における伝統的コミュニティの土地権利が不安定であったことがわかった。しかし、1990年代以降は慣習地の帰属先と管理権が伝統的権威に委託されたことから、コミュニティの土地権利が拡大したと結論付けた。

# 東川町の移住者数増加要因と活用

1121323 宍戸 亮太

本論文では、北海道東川町の事例を通じて、地方自治体が抱える人口減少問題や地域活性化の課題に対する解決策を分析し、その成功要因を明らかにしました。東川町は、大雪山連峰の豊かな自然環境を活用し、観光資源としての価値を高める一方で、移住者の受け入れを促進する柔軟な政策を実施しています。その結果、2010年から2020年にかけて人口が増加するなど、地方創生の成功例として全国的に注目されています。

東川町の成功の背景には、移住促進政策の充実が挙げられます。「お試し住宅」や空き家リノベーションなどの実用的な施策は、移住者に安心感を与え、地域への定住を促進しました。また、隈研吾が手掛けた「KAGUの家」や「そらいろ」といった施設は、地元資源を活用した価値創造の好例であり、自然環境との調和を意識したデザインが都市部からの移住者に大きな魅力を提供しています。

さらに、東川町は「写真の町」としての文化的ブランディングを成功させており、写真甲子園やギャラリーを通じて地域の独自性を国内外に発信しています。この文化的取り組みは、地域資源の活用を超え、地域のアイデンティティを形成し、移住希望者や観光客を引き寄せる力となっています。

一方で、人口増加に伴う課題も存在します。住宅需要の増加に伴う空き家不足や家賃の上昇、移住者と既存住民の間の文化的摩擦といった問題が挙げられます。これに対して、東川町はコミュニティ活動や交流イベントを通じて、住民間の相互理解を促進し、課題解決に努めています。

本研究では、東川町の事例が他の地方自治体にとっても参考になる点を検討しました。その成功の鍵は、地域資源を最大限に活用しつつ、地域特性に応じた独自の政策を展開したことにあります。特に、文化的ブランディングや移住支援の実効性は、他の自治体でも応用可能です。また、成功事例を共有し、地方自治体間で連携を図ることの重要性も指摘されます。

東川町の取り組みは、地方創生における多角的なアプローチの必要性を示しており、地域の独自性と住民間の協力が持続可能な発展の鍵となることを示唆しています。各自治体がこの事例を参考に、自地域に適した施策を展開することで、全国的な地方創生の推進が期待されます。

# 最低賃金の引き上げにかかる中小企業に与える影響

1121341 林 航平

本研究は、日本における最低賃金引き上げが中小企業に与える影響を分析し、その課題と改善策を検討することを目的とする。近年、日本では実質賃金の低下や深刻な人手不足を背景に、最低賃金の引き上げが積極的に進められている。この政策は賃金を底上げし労働者の生活水準を向上させる一方で、中小企業には賃金コストの急激な増加という負担をもたらす可能性がある。本研究では、「最低賃金の引き上げが中小企業に悪影響を与えるのではないか」という仮説のもと、その影響を多角的に検証した。

まず、最低賃金引き上げの背景として、実質賃金がほぼマイナスで推移していることや、中小企業における人手不足が顕著化していることが挙げられる。一方で、最低賃金引き上げが中小企業に与える影響としては、労働生産性の停滞、価格転嫁がほとんどなされていない事、「年収の壁」による就業調整の増加などから、中小企業に対しての負担が大きくなると考えられる。

これらの問題を解決するために、本研究では以下の改善策を提案する。第一に、中小企業向け支援制度の簡略化と利用促進を図る必要がある。中小企業の一部では支援策の複雑さや手続きの煩雑さを理由に利用を避けている企業もみられるため、制度を直感的に理解できる仕組みの導入や、オンライン申請システムの普及を進めるべきである。第二に、生産性向上を支援する取り組みとして、支援要件の緩和や助成金受け取りまでのタイムラグ短縮、さらには長期的持続的な支援を提供することが求められる。特にIT導入やデジタル化支援などの施策に対しては、設備導入だけでは無く、その後のメンテナンスなどを長期的持続的に支援することが重要である。第三に、中小企業が価格転嫁しやすい環境づくりが重要である。法律や監視体制の強化、合同商談会の開催、価格転嫁に対する消費者の理解促進などの施策が有効である。第四に、「年収の壁」の見直しを進めることで、就業調整を抑制し労働力の安定確保を図る必要がある。また、最低賃金引き上げによる社会保険料負担の増加に対しては、時限的な一部免除措置を講じることで、中小企業の負担を軽減すべきである。

このように最低賃金の引き上げが積極的に行われていく中で、中小企業への負担が大きくなっていくと考えられるが、これらの改善策等を通して負担を軽減していく必要がある。

# 宇都宮 LRT 導入はなぜ成功したと言われるのか

## — 交通結節点が果たす役割 —

1121347 三島 真央

本研究では宇都宮ライトレール導入が大成功を収めているニュースを知ったことをきっかけとし、その成功要因が様々あるとされる中、交通まちづくりには、LRT とバス・地域内交通などの連携したネットワークが不可欠であり、それらの充実度が LRT 導入を成功へと導いた大きな鍵であると考えたことから、宇都宮市への LRT 導入が成功したと言われる要素の中でも、その交通結節点の果たす役割に着目し、成功理由を明らかにすることを目的とする。

宇都宮ライトレール株式会社は、交通結節点とトランジットセンターを同様のものと見なしており、「トランジットセンターとは、LRT やバス、タクシー地域内交通（宇都宮市内）、デマンド交通（芳賀町内）、車、自転車などさまざまな交通手段が連携する、交通結節点（乗り継ぎ拠点）のこと」と定義している。様々な交通ネットワークが連携することによって多様な移動と生活サービスを発信し、交通結節点を中心とした人々の回遊を促すことで、持続可能な魅力あるまちを形成することが可能になる。

交通結節点には乗換機能、拠点形成機能、交流機能・ランドマークとしての機能の3つの機能がある。宇都宮市のトランジットセンターに求められる機能には様々な交通機関との連携、快適で利便性の高い施設の整備、拠点の形成の3つの機能へ分けられ、主な二次交通としてバス・自転車・自動車が挙げられる。

調査方法としては交通結節点の研究成果をもとに、12項目のチェックリストを設け、それに従い評価することで想定される交通結節点の役割が実際に機能しているのかを現地でフィールドワークを行うことで調査した。調査した結果、宇都宮ライトレールを中心とする交通結節点では「歩かせない・濡らせない・待たせない」の三大要素が徹底されており、より乗換抵抗を軽減する工夫として、分かりやすい利用方法や乗り換えの情報提供、待ち時間の快適さ、周辺施設の紹介による滞留の創出などが行われていた。

以上から、①二次交通が可視できる場所に位置していること、②「濡らせない」ための施設・整備の実施、③情報提供が徹底されていること、④スロープや手すりの設置によるバリアフリーの充実化、⑤滞留を生み出すスペースの創出やその情報発信が為されていること、⑥新しい交通手段として乗ってみたいと思われるようなデザイン性や⑦快適な待ち時間と乗り心地の提供、⑧乗車方法の容易性が重要であることを明らかにした。したがって、①から⑧までが交通結節点に着目し宇都宮市に LRT 導入を成功させた要因であるといえる。

本研究は宇都宮ライトレールの成功例をもとに、その交通結節点に焦点を当て要因を明らかにしたことにより、他都市に LRT 導入が進められた際に、必要項目を設けられたという点において意義のあるものだったと考える。

# バス運転手の人手不足からみる公共交通の未来

1321109 太田 瑞季

日本では少子化の影響から公共交通の存在が重要になってきている。以前の公共交通政策では、地域や交通事業者の連携や協力に重きを置いたものであった。しかし現状として地域交通を担う事業者においても、人材不足という現状がある。そこで、本論文では、地域の交通事業者であるバス事業視野に焦点を当て、事業者の実態、人材不足の現状やその要因分析、自治体との連携について考察を行った。

第1章からバス事業者は、鉄道に比べて経費に占める人件費の割合が大きい。貸切バスは観光需要から、営業利益はやや増加傾向にある。一方で乗合バスは、1970年代以降、年々輸送人員と営業利益が減少傾向にあることが分かった。

第2章では、北海道バス協会が加盟社に行ったバス運行を巡る実態調査から、バス事業者の7割以上が人手不足であることが分かった。一方人手不足の要因は、他の交通事業者と比べて、長時間労働や低賃である。また、自動車の普及と少子化から若者の免許取得率が減少し、それに伴い運転への関心低下を挙げた。地域での人手不足の違いについては、都心部が深刻であることが分かった。

第3章は、人手不足の取り組みの課題と自動運転について触れた。対策として各バス事業者は、福利厚生や、地域との繋がりを目的とした取り組み等を行っていた。しかし、取り組みが人手不足解消に繋がっているとは言えない現状がある。そこで近年、バス事業者は、自治体との連携や自動運転バスの導入などの施策を開始している。自治体との連携は、本業の貢献だけでなく、公共的課題の解決に繋がることが期待されるが、課題もある。バス事業の特性として、長年の間、独立採算制の原則で運行されてきた。公共交通政策は、主に国や都道府県が主導権を握っていた。そのため、自治体の関与が少なくなっている。また、規模の小さい自治体は、交通を専門とする人材や体制が不十分である。これらの問題が、事業者と自治体相互の連携を妨げている。

この解消には、交通政策に関して、国や都道府県は、地域特性に合わせた、より柔軟な補助制度を模索することが必要だ。また自治体は、公共交通の知見を深め、人材や体制の整備を進めるべきだ。一方のバス事業者は、人材確保に関して、積極的に自治体と連携を行う必要がある。

バス運転手の人材不足は深刻な問題だ。この問題解決には、事業者や自治体に限らず、地域全体の連携が不可欠だ。これらの地域の団体が、共に人手不足について考え、協力していくことが、将来の公共交通にとって重要になると私は思う。

# 鉄道路線の廃止がもたらす 観光客数への影響

— 北海道内の 4 路線を対象として —

1321130 田中 椋

本論文では鉄道路線の廃止が観光客数にどのような影響を及ぼすかを調査するため、北海道内でここ 10 年以内に災害の復旧断念以外の理由で廃止された、江差線、石勝線夕張支線、留萌本線、札沼線の 4 路線を通過していた自治体の観光入込客数の変化とその要因について、それぞれの路線の歴史や通過自治体の概要等を理解した上で考察していく。

第 1 章では「はじめに」と題し、本研究の目的と先行研究についてまとめた。

第 2 章では 4 路線の歴史と廃止後の現状についてまとめた。路線の敷設の経緯や開業日時、路線延伸の過程や路線全通の時期、その後路線で起こった事象、路線廃止が検討された理由や各路線の抱えていた背景、さらには路線廃止が決まるまでの経緯と廃止後の代替交通の現状がどのようになっているのかを路線ごとにまとめた。

第 3 章では廃止路線が通過していた自治体の人口や主幹産業、特産品といった大まかな概要に加え、その自治体にある主要な観光地について各自治体の公式ホームページを基に調査した。また路線廃止に伴い生まれた代替バス以外に自治体に存在する公共交通機関についても触れ、各自治体への理解を深めた。

第 4 章では各自治体の観光入込客数の変化を、北海道経済部観光局観光振興課が行ってきた「北海道観光入込客数調査報告書」を基にグラフ化したものを載せ、観光入込客数の変化を視覚化した。その上で第 2 章、3 章で得てきた情報を踏まえた上で、その変化の要因について考察した。

第 5 章では第 4 章での比較を踏まえ、①路線の終着駅が位置する自治体は観光入込客数の変化を受けやすい②路線の廃止後車で訪問される観光施設の整備が観光客数の増加に繋がりがやすい③路線の廃止決定後から廃止時までは観光客が僅かにではあるが増加傾向となることが多い、という 3 点の事象が見られることをまとめ、具体的にどの自治体が当てはまっているのかをまとめた。さらに、今後廃止が決まった路線を有する自治体が観光入込客数の増加を目指すにあたり重要となると思われる点について言及した。最後に、路線が抱える性格は多種多様であり、その多様な性格の理解には幅広い視野が必要であるとしたうえで、その性格の違いがあるからこそ自治体が持つ鉄道路線を活かしたその自治体ならではの地域振興が行えるのではないかとまとめた。

補論では札沼線の代替バス 2 路線の乗客数のデータと、列車別乗車人員のデータを基に札沼線と代替バスとでの乗客数の差や観光客数の概算についてまとめた。

# 地域ブランドによる地域活性化

— 北海道美瑛町を事例に —

1321147 山家 遥馬

人口減少及び少子高齢化から、その存続自体が課題となっている中山間農村地域において、現在注目されている地域活性化。その研究は多岐にわたるが、いまだ確立された定義はない。そこで、本論文では、地域活性化について改めて整理したうえで、北海道美瑛町を事例に、行われている政策の評価と課題の分析を行う。

第1章では、2014年に公布された「まち・ひと・しごと創生法」や、2024年に石破内閣より掲げられた「地方創生2.0」などの共通項から、地域活性化に求められる要素を紐解く。そのうえで、地域ブランドという言葉を用いて、「商品・サービスのブランド化」、「地域そのもののブランド化」2つの視点からその実践方法を検討していく。

第2章では、北海道美瑛町の概要と、経営体数や耕地面積、産出額など農業の特徴を示したのちに、実践されているブランディングに注目する。特に、「美瑛小麦」のブランド化について、比較的高タンパクという特徴による他地域との差別化、小ロットでの製粉による美瑛町産100%を実現した小麦粉の利用、認証店舗での提供・販売など、当地域における役割について考察する。

第3章では、はじめに、現代における農村地域での観光の在り方を考える。1992年より推進されてきた「グリーンツーリズム」によって、農村は農業生産以外の役割を持ち始めた。以来、消費の対象となった農村には「持続可能性」が問われている。このことを加味し、2節からは、観光入込客数など美瑛町観光業の概要を把握したうえで、パッチワークにも例えられる農業景観や「白金青い池」といった観光資源について見る。3節では、農地への侵入や通行の妨害など、観光客が過度に集中することで住民の生活に悪影響を及ぼす「オーバーツーリズム」について触れ、木々の伐採や観光スポットでのマナー違反など事例を交えながら課題を提示する。

最後に、通過型の観光地である美瑛町において、農業をどこまで重要視するべきか、農業と観光業を繋ぐ行政の役割は何かなど、今後議論すべき課題を示す。

# 斜里町における市街地形成と交通網の変遷

— 戦後を中心に —

1321206 伊藤 赳

本研究は、明治34年(1901)から平成23年(2011)までの斜里町における市街地形成過程と交通網の変遷を当時の広報誌や統計要覧、斜里町史などの文献資料、地形図、市街地図などを用いて調査したものである。

斜里町は北海道東部のオホーツク海に面した町である。農業や漁業、観光業を基幹産業とし、羅臼町と二分している知床半島は流氷による特異な生態系や多様な動植物の生息が評価され、ユネスコの世界自然遺産に認定されている。斜里町内外を結ぶ主要な交通網は、およそ110年の間で船舶から鉄道、鉄道から道路交通へと変化しており、斜里町市街地もこの間に徐々に形成され、現在の姿となった。市街地形成過程と交通網の変化には関係があり、特に戦前に発生した船舶から鉄道への切り替えは中心市街地を海岸付近から内陸の斜里駅(現在の知床斜里駅)前へと移転させ、かつての市街地を大きく衰退させた。戦後になると斜里町市街地は徐々に釧網本線よりも南側の地域へ拡大し、中心市街地は徐々に衰退していった。市街地拡大は学校や公共施設の移転が契機となったとされるのだが、中心市街地の衰退はこうした市街地拡大に加えて車社会の到来や斜里バイパスの開通も原因とされており、戦前ほどではないものの戦後においても市街地形成に交通網が影響している。

しかし、明治、大正、昭和初期における市街地形成過程と交通網の変遷に関する論文や企画展の図録などはいくつか存在するものの、戦後を対象としたものはほとんどない。このことから、本研究は定期航路が開設された明治34年から中心市街地活性化事業が完了した平成23年までの斜里町における市街地形成過程と交通網の変遷を明らかにすることを目的とし、特に戦後(昭和20年代以降)を重点的に調査する。

この研究は斜里町の市街地形成や交通網形成の過程を解明し、斜里町の郷土史を明らかにするうえで寄与しうるものと考えている。また、北海道の町村部における交通網の変化やモータリゼーションが市街地に与えた影響を考えるうえでも寄与するものと考えている。

# 青少年教育において「独立行政法人国立青少年 教育振興機構」が担う役割

1321238 原田 悠里

現在、青少年教育施設として国立や公立の施設があり、意識して利用しない限りはその違いについて考えることはないほど普及していると感じる。

本研究では、全国にある28か所の青少年教育施設が国立である意味と、国立に施設に求められている役割について考察を行った。

本研究では大きく2つの視点から考察を行っている。

1つ目は、「独立行政法人 国立青少年教育振興機構」の歴史から見た役割についてである。始めは、「国立青年の家」「国立オリンピック記念青少年総合センター」「少年自然の家」という異なる役割を持った施設であり、進学率の上昇により青年と少年の区別が曖昧になる中で青少年教育という形に変化してきたことが分かった。

また当初、国立の施設は全国に1つしか設置しない予定であったことが分かった。しかし、各都道府県や住民の強い要望があり、最終的に13か所の青年の家と14か所の少年自然の家が建てられている。

これらのことから、地方施設の牽引と、公立の施設より大規模な団体を受け入れる施設としての役割があると考えている。またその後、独立行政法人になるにあたって、国に代わって青少年教育を実施し続けるという役割も与えられた。

2つ目は、現状求められている役割についてである。ここでは、文部科学省が出している中期目標を基に、国立の施設が作られた当初からの役割の変化について考察した。また、北海道の青少年教育施設として、道立青少年体験活動支援施設「ネイバル」の取組との比較を行った。

青年の家が作られた当初は、地方施設では対応することができない大規模な事業の受け入れや助言といった役割のみであったが、現在は学校や青少年団体以外との連携が求められるなど、地域に向けた青少年教育の振興も求められているとわかった。

また、国立の施設は青少年教育を重視しているが、道立青少年体験活動支援施設「ネイバル」では生涯学習の場としての活用など、地域全体で利用できる施設に変わりつつある。

これらの事から、国立青少年教育振興機構が担っている役割は、青少年教育への関心を維持し、地方施設がより生涯学習全体を推進しやすい環境を作ることだと考える。

春から機構の職員として働くが、青少年が地域や社会教育に意識を向けるきっかけを作れる職員となれるよう青少年教育についての知識や技術を高め続けていきたい。

# オホーツク地域における畑作の経営規模拡大と 地域農業の再編課題

1320243 北町 大樹

オホーツク地域は、十勝と並んで北海道畑作の中核を担う地域である。しかし、十勝と比較して平均耕地面積は小さく、相対的に小規模な経営が多い。輪作体系においても気候的な条件から豆類を除いた、小麦、ばれいしょ、てん菜による三品輪作が中心となって行われてきたのが特徴であった。しかし、近年では、大豆等豆類の導入や規模拡大により作付構成が変化する方向で地域農業の再編が進展している。

そのような状況を鑑み、本研究ではオホーツク地域を事例に、規模拡大やそれにもなう品目変化など地域農業の構造変化の動向を明らかにし、地域農業再編の課題を考察することを目的とした。

第2章では、全道や十勝と比較することで、オホーツク地域の畑作の現状と特徴を分析した。その中で、オホーツクでは小規模経営の減少がみられ、十勝に近づく方向で中規模経営・大規模経営の混在化が進み、同時に輪作においては大豆等の豆類導入され、畑作内部の作付構成が変化していることが明らかになった。

第3章では、オホーツク地域の農業が有する多様性を明らかにするために、斜網地域、北見地域、東紋地域、西紋地域の4地域に区分し、主に農家戸数および経営耕地面積の推移から地域的な特徴を分析した。その結果、各地域で畑作と酪農の専門化が進み、オホーツク管内の規模格差も拡大していることが明らかになった。

第4章では、北見地域の農業経営を事例として取り上げ、土地利用の変化など経営の動向を具体的に把握し、現状と課題を明らかにした。事例としたK農場では、生産面においては、玉ねぎを含む、小麦、てん菜での輪作が行われており、経営面では、高収益作物である玉ねぎの販売高に占める割合が格段に高くなっていた。近年では生産費の高騰により、利益率が低くなり、結果として、これまで規模拡大が進んでいなかった北見地域においても、規模拡大の動きが見られるようになっている現状を明らかにした。

第5章の総括では、これまでの分析結果をまとめ、オホーツクにおいても規模拡大が進んでいるが、特に従来は中小規模な経営が行われてきた北見地域において、生産費の高騰が農産物へ適正に価格転嫁されていなことを主要因に、所得の着実な確保のために、規模拡大が進行している実態をまとめた。

展望では、大規模化が進行する北海道農業においても、オホーツク地域のような小規模であっても、野菜作を導入した複合経営による収益確保などが重要であることを述べた一方で、その成立条件として、適正な農産物価格の実現を支援することが政策的な課題であると結論づけた。

# 地域におけるサッカークラブの存在意義

－ 北海道十勝スカイアースを事例に －

1321301 阿部 百萌

日本にはJリーグ参入を目指し、アマチュアリーグで戦う多くのサッカークラブがある。本研究では、北海道・十勝からJリーグ参入を目指して活動する「北海道十勝スカイアース」を事例に、地域にサッカークラブが存在する意義について考えた。

日本のサッカーカテゴリーは、プロリーグであるJリーグを頂点に、アマチュアトップの日本フットボールリーグ（JFL）、地域リーグ（9地域）、都道府県リーグ（47都道府県）と、ピラミッド型のリーグ構造を形成している。

本研究の調査対象である北海道十勝スカイアースは、北海道リーグという地域リーグに所属しており、現在はJFL昇格に向けて活動しているクラブである。2017年、それまで社会人クラブとして長く地域に存在していたサッカークラブを母体として、スポーツスクール運営で国内最大手であるリーフラス株式会社と運営契約を結んだことをきっかけとして、JFL、またJリーグへの参入を目指して活動を本格化させた。

地域リーグは、プロリーグであるJリーグとは異なり、アマチュアリーグである。そのため選手たちは各々仕事をしながらサッカーを続けており、その職場の1つとなっているのが自治体での地域おこし協力隊というポジションである。

十勝管内の各自治体の職員としてクラブの選手が活躍することで、クラブと自治体の関わりを増やすことによる双方の関係強化や、地域内の住民にクラブのことを知ってもらう機会を提供することにもつながる取り組みとなっている。

本研究では、北海道十勝スカイアースの関係者と、地域おこし協力隊として北海道十勝スカイアースの選手の受け入れを最初に行った、芽室町教育委員会生涯学習課スポーツ振興係の方を対象に聞き取り調査を行った。

聞き取り調査の結果や、Jリーグ各クラブの活動事例の分析に基づき、地域にサッカークラブが存在する意義は、大きく3つあると筆者は考察した。

1つ目は社会的意義で、地域住民同士のコミュニティ形成や、身近な場所で努力を続ける選手たちの姿を見ることによって、子どもたちに与える影響があるということの意義である。2つ目は経済的意義で、試合時に相手チームの選手やスタッフ、サポーターが地域に訪れることによる地域への経済効果が期待できるということの意義である。3つ目は文化的意義で、クラブが地域でスポーツ文化振興を行うだけでなく、地域密着を掲げてホームタウン活動を続けることで、まさに地域文化として根付き、地域を活性化することが可能であるということの意義である。

以上の分析と考察から、地域において、サッカークラブは大きな存在意義があることがわかった。

# 過疎集落における買い物機会創出と高齢者のウェルビーイング

－ 浦幌町での実証実験を通じた考察 －

1321322 佐々木 麻友

近年日本では、人口減少や高齢化が進行し、過疎化が深刻になっている。そうした状況下で顕在化している問題の一つが、地域の商店が閉店・廃業し、徒歩圏内に買い物できる場所がない「買い物困難者」の問題だ。過疎地域だけではなく都市部でも、郊外の団地に居住する高齢者などを中心に増加している。地方と都市の双方で、買い物による食料品へのアクセスの問題が顕著になっている。

この「買い物困難者」の問題の解決に向けて、私たち北海学園大学経済学部・西村ゼミでは、一般社団法人十勝うらほろ楽舎、北海道放送株式会社と協働で、2021年から3年間、買い物機会創出の実証実験を実施した。

買い物困難者が多く暮らしている地域では、高齢化と人口減少が進行し、高齢者の人とのつながりも希薄になる傾向がある。人とのつながりの希薄化は、高齢者の健康と幸福、即ちウェルビーイングの低下につながる。地域に居場所を作り、高齢者が孤立しない仕組みや場づくりを行い、社会参加を促すことは、高齢者のウェルビーイングの向上という観点からも重要と考えられる。

浦幌町では近年、高齢者が趣味や参加者同士の会話を通して交流を楽しむ参加型サロンの開設・運営を、社会福祉協議会が主導して進めている。高齢者に楽しみを提供しながら、孤立を防ぐことを目指しているが、参加者がまだ多くなく、女性に偏っているなどの課題があった。そこでサロンと買物を掛け合わせて、買い物という課題を改善しつつ、サロンへの参加のきっかけを作るという2つの狙いをもって実施した。

実証実験の1年目は、地元商店の商品を紹介をするショッピング動画を制作し、デジタル機器を使用して自宅のテレビで動画を視聴し、商品を注文・配達する仕組みの構築を目指した。しかし高齢者には機器の操作が難しく、デジタルショッピングのニーズは低いことが分かった。

2年目と3年目は、サロンの開催に合わせて、サロン会場の公民館で、実際に商品を手にとって購入できる「移動販売」方式で実施した。この方式は地域の高齢者の方から好評をいただき、サロンと連携した臨時的販売イベントにはニーズがあるという手応えを得た。もっとも移動販売イベントの開催には人的・物的な費用がかかり、継続的に実施していくには、行政などのサポートが必要であることが見えてきた。

3年間の実験では、買い物困難者の問題を完全に解決することはできなかったが、活動を行ったことで見えてきたことも多く、高齢者のウェルビーイングの向上を探る観点から、実施したことには意味があった。特に、人と人のつながりを高める「移動販売」式の取り組みは評価が高く、そうした取り組みの重要性を確認できた。サロンへの参加と交流など、地域の人とのつながりがあることで、誰かに頼ることができ、自分一人では解決できない問題が生じて、手を取り合って前向きに暮らすことができるのだと思われる。

# 北海道における農協組合員の組織活動に関する研究

—青年部・女性部を事例に—

1321345 山形 瑠菜

近年、農業・農村を取り巻く環境は目まぐるしく変化しており、それに合わせて農業協同組合（以下「JA」とする）のあり方も変化している。JAが今まで以上に組合員のための組織であるためには、組合員との連携の強化が重要である。こうした関係性の強化のために、JAと組合員の間に位置する組合員組織の存在意義が高まっている。

本論文では、この組合員組織の中でも、全てのJAに存在する青年部・女性部に焦点を当て、これらの組織の特徴や課題を明らかにしていく。それを踏まえて、今後の組合員組織の発展の可能性と、JAグループによる支援のあり方について考察する。

第2章で全国動向をまとめたとおり、JAは准組合員数が増加することで組織規模を拡大しているが、本来主たる構成員である正組合員は減少し続けている。同時に農協合併により総合農協数も減少しているが、その中で組合員組織は多様な事業運営によってJAの事業を支えており、組合員や地域社会との関係づくりにおいて重要な役割を担う存在である。ただし、組合員組織も組織数と構成員数のどちらも減少傾向にある。

以上のような組織内部の動向を受けて、JAグループ全体も変化している。3年に一度行われる「JA全国大会」において、様々な状況変化を踏まえて、組合員組織に対する新たな取り組みを進める機運が高まっている。

第3章では道内JAの特徴を中心にまとめた。その結果を端的に示せば、①組合員数における准組合員比率の高さ②経済事業を中心とした事業展開③各組合員組織の近年における減少率の高さ④女性部を上回る青年部の組合数、という4つの特徴が明らかとなった。全国と比較して優位点も多くあったが、課題も存在した。

第4章では青年部・女性部の目的と活動内容を比較分析した。双方とも目的は大筋で一致しているものの、組織の成り立ちや活動内容では相違点があった。青年部は女性部よりも結成が早く、JAにおいて常に中心的な存在であり、主体的な組織であった。一方、女性部は生活事業から農業関連事業へ活動の幅を広げており、現在も成長を継続している。そして、構成員で協力して活動を進めていく協調的な組織であるという特徴が見えてきた。

北海道においてJAは、農業に関するだけでなく、地域社会においても重要な役割を担っている。だからこそ、生産者でもあり、生活者でもある組合員が組織活動を通して、JA事業に参加し、地域に関わっていくことは重要である。そして、こうした組合員組織の活性化が持続可能な農業・農村に必要な基盤構築に繋がるはずである。農業や地域をめぐる環境を整え、より良い地域社会へと発展していくためにも、組合員の自主性を尊重し、活動の「後ろ盾」となるような支援がJAに求められる。

# 日本農業における新規就農者支援に関する研究

1421137 中村 瑞紀

農業の維持・発展のためには、後継者による経営継承、農外からの新規参入の双方で新規就農者を増やしていかなければならない。しかし、新規就農へ至る道筋は、大量の資金調達必要性、長期間にわたる技術習得、住居の確保、そして地域からの信頼の獲得など、それらがネックとなり、新規就農者の増加を妨げているといわれてきた。

このような状況を念頭に、本論文では、北海道を事例として、新規就農者支援の現状と課題を明らかにし、制度的課題とその展望を考察する。

第2章では、基幹的農業従事者（個人経営体の中で普段主に、自営農業に従事している者）、つまり、経営者となる農業者が減少している現状を中心に分析を行った。そこから、将来、経営主となるべき人材として、新規就農者の確保の重要性を明らかにした。

第3章では、全国における新規就農者の推移と現状を農林水産省の「新規就農者調査」を用いて分析した。新規就農者はその就農形態から、新規自営農就農者（農家子弟）と新規参入者に分けられる。2023年で総計3.4万人のうち、新規自営農業就農者が約3万人と88.2%を占めている。しかし、近年は農外から参入する新規参入者が実質的にも、割合的にも増加していることが明らかとなった。

第4章では、北海道における新規就農者の推移と現状を北海道農政部の「新規就農者実態調査」を用いて分析した。2023年で総計407人のうち、新規学卒就農者が123人、Uターン就農者が159人、総計で新規自営農業就農者は282人となり、全体の69.3%占めている。対して、新規参入者は全体の30.7%を占める125人と、全国と比較すると新規参入者の割合が格段に高いという特徴がある。さらに同資料を用いて、経営形態別に新規参入者の推移を分析したところ、北海道は一貫して野菜部門が大きな割合を占めていることが明らかになった。これは広大な農地取得を必要とする稲作や酪農に比べ、比較的、初期費用が低く抑えられる野菜部門で就農を目指す者が多いことを示唆している。

第5章では、新規就農者に対する支援制度を分析した。農林水産省は、「青年就農給付金」、「就農準備資金・経営開始資金」を交付しているが、双方とも「認定新規就農者」となる必要があり、「青年等就農計画認定申請書」を提出するなどハードルが高く、自治体の支援を必要とすることが分かった。ただし、支援内容は各地域の自治体で異なり、参入後の支援が不十分なため、地域に馴染めずに離農する就農者も多いことが明らかとなった。

以上を総括して、支援制度の課題としては、物価高騰の高騰なかで、金額的な増額を図ることのほか、「認定新規就農者制度」の受給条件を緩和すること、また、就農後も継続的に支援する体制をつくり、定着率を向上させる支援も行うことが必要だと考察した。

# 北海道稲作における物価高騰の影響と産地の課題

－ 良食味産地・上川中央部を事例に －

1421144 村上 蓮

本研究は、近年の急速な物価高騰が北海道の米生産や稲作経営に与える影響を明らかにすることを目的とした。また分析結果をもとに、北海道の米生産や稲作経営の今後の課題と発展の方向性を考察する。

第2章では、道内の米生産の動向を明らかにし、第3章では全道的な経営指標にかかわる統計資料の分析を行った。近年の顕著な変化は、新型コロナウイルス感染拡大以降、作付面積の減少が加速していることである。第4章で事例対象とした高橋農場では、必ずしも生産条件が良いとは言えない地区にありながら、水稲作に特化し、経営規模を拡大して、ほぼ全面積で米を生産している。転作対応も加工用米などに振り分けることで、全量米で対応している。生産した米は全て農協へ出荷しており、コロナ禍では農協が需要変化に応じて販売先を替えたため、粗収益では大きな影響を受けずに済んでいる。しかし、肥料・農薬などすべての資材コストが高騰することで所得率が著しく低下している。これらは第3章の全道的な経営指標の分析結果とも一致した。

近年の急速な物価高騰の影響をまとめれば、第1に、物価高騰による経営費の増加分は米価への反映はみられず、むしろ米価はコロナ禍以降低下していることが明らかになった。第2に、従来、経営体数が減少することで、残存する個別経営が規模拡大を続けてきたが、2020年以降になると、作付面積が10ha以上の経営体も徐々に減少し始めた。つまり、コロナ禍の急速な物価上昇は、経営規模の拡大だけでは、所得の改善に繋がらないほどに深刻であるといえる。

北海道の稲作経営を持続可能にしていくためには、粗収益を増やすことだけでなく、他方では経営費を低く抑えることで、所得の増加を図らなければならない。また、稲作経営では、雑収入額の増減が所得に比例しており、なかでも水田利活用交付金の占める割合が大きい。しかし、国は現在、水田利活用交付金の見直し等、大きく水田政策を変更しており、結果として、個別経営の維持発展を妨げている。

また、肥料・農薬、燃料等の資材価格の上昇に対する対策は2つある。第1に、稲作農家側の対応として、循環型有機質肥料や副産物の活用などによる購入資材の縮減や、新技術を活かした適量施肥などでの節減である。さらには、リスクを分散するために米に特化しすぎずに、複数の作物を組み合わせることで複合経営にすることも重要であろう。第2に、資材費高騰に対して、個別経営の努力だけでは限界があるため、JAでの資材の調達価格を低下させる努力や政府による長期的な資金支援は今後とも重要である。

2024年度卒業研究論文要旨集

北海学園大学経済学部

発行 2025年3月20日

北海学園大学経済学会

〒062-8605 札幌市豊平区旭町4丁目1-40

TEL.011-841-1161(代) FAX.011-824-7729

制作 株式会社ラボット





## 北海学園大学経済学会

---

2025年3月20日

〒062-8605 札幌市豊平区旭町4丁目1-40

北海学園大学経済学部

<https://econ.hgu.jp/publication/seminar-abstracts/>

