



北海道新幹線開業を契機として

北日本交流連携フォーラム in 函館

「北海道新幹線時代」の幕開けとなる、平成27年度末の新函館（仮称）開業まで、あと3年余りとなりました。新幹線開業により、北海道にとっては、特に東北や北関東地域、首都圏との観光やビジネスをはじめ、様々な分野での連携・交流の拡大が期待されます。

この北海道新幹線開業3年前イベントとして、平成25年2月8日、函館市において、「北日本交流連携フォーラムin函館～北海道新幹線開業を契機として～」を開催しました。

フォーラムでは、京都大学大学院工学研究科中川大教授の基調講演「新幹線ネットワークの全国展開～その意義と課題～」と、北海道と東北との連携の現状、課題を踏まえ、新函館（仮称）開業を見据えた今後の連携の可能性について、パネルディスカッション「北海道と東北との連携強化に向けて」を行いました。

基調講演

新幹線ネットワークの全国展開～その意義と課題～ 高速鉄道整備の世界的潮流とわが国の停滞

地球環境問題や安全性の問題、経済波及効果、経済交流の活発化など、ウェートの置き方は違うとは思いますが、世界の多くの国が高速鉄道に非常に熱心に取り組み始めています。以前は最高速度が200km/hぐらいでしたが、今は300km/hぐらいになり、世界の多くの大都市と大都市の間隔は大体500km前後ですから1～2時間で行けるようになり、高速鉄道の効果が評価されています。



中川 大氏
京都大学大学院工学研究科都市社会学専攻教授、
低炭素都市圏政策ユニット・政策支援センター長

その一方で、日本では実は40年間にわたって高速鉄道整備が停滞をしてきました。世界に先駆けて新幹線鉄道を作りましたが、その後の地方展開が極めて遅れ、また幹線となる新幹線が停滞していますので、新幹線に続くべき幹線鉄道、地方鉄道の整備も停滞するとい

北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室

（注記）役職等は開催時のものを記載しています。

う状況に陥っています。

2000年に高速鉄道が表定速度^{※1}で200km/hを超えていたのは日本とフランスだけでしたが、世界はこれをどんどん追い越していつている状況です。多くの方々は、「日本の高速鉄道は世界最高水準だ」と信じてこられたと思いますが、現在は先頭集団の後方から少しおかれ気味になっています。

また、特に重要なのは新幹線の地方展開が極めて遅れたことです。日本に続いて高速鉄道を導入したフランスとドイツを日本とほぼ同じ縮尺で並べてみますと、フランスやドイツより日本が人口もGDPも大きいわけですが、フランスとドイツでは国土全体にICE^{※2}やTGV^{※3}が走っているのに対し、日本では北海道、西日本も北陸、山陰、四国、東九州は全くネットワークからおかれています。JR東日本管内だけが同じくらいの密度です。そして、フランスとドイツの場合は20万人以上のほとんどの都市に高速鉄道のサービスがっていますが、日本の場合は人口180万人を超える札幌、40万人、50万人の松山や大分、金沢、富山にもまだいない状況です。基本計画路線は日本で1970年代初めに決定され、北海道では旭川などが該当しますが、全部でできればフランスやドイツ並みのネットワークになるといえますが、それが全く進んでいない状況だということです。

2000年当時、世界が将来の社会資本として高速鉄道を評価し始め大きく舵^{かじ}を切っていたときに、日本の多



ほぼ同縮尺で見たときの仏・独・日の高速鉄道ネットワーク

くの新聞は新幹線について赤字垂れ流し、空気を運ぶ、無駄な公共事業の代表と言い続けてきました。それが本当に科学的に立証された指摘であったかというところと全くそうではありませんでした。「整備新幹線は採算が悪い公共事業」と言われ続けてきましたが、整備新幹線ができた後は運営会社から毎年数百億円もの金が国に戻ってきています。お金が戻ってくるような公共事業は他にあるでしょうか。

これからは正確に評価してさらに進めていかなければいけません。例えば、札幌までの新幹線延伸は、採算の面でも便益の面でも調べて計算していけば、一刻も早く札幌までつなげた方がよいのは明白に分かります。しかし、財源がないために、「建設費用を1年当たりの財源で割ったら答えは20。札幌延伸までは20年後だ」という、政策でも何でも議論しかされていないのが現状です。

日本の鉄道整備の現状

日本の鉄道整備は、本当は新幹線だけでなく在来路線も含めてしっかりと議論をしていかなければならぬはずなのに、基本計画路線という新幹線の計画があるために、今の在来線をもっと便利に、もっと高速化しようと思っても、「在来線を高速化することは、新幹線はいらないということなのか」と言われると、それもできないということで、結局、奥羽本線や日豊線、羽越線、山陰線、北海道函館本線の札幌以北などの路線の高速化、高度化も遅れてきてしまいました。LRT^{※4}等の都市内鉄道も日本では全く進んでいません。日本は非常に高い鉄道技術を持っていながら、貧困な鉄道政策しか行われていけませんので、だんだんと世界に差をつけられる状況になってきています。

道路は、昔の旧街道から二車線道路、そしてバイパス、高速道路へと時代に応じて進化しています。しかし、鉄道は、通常の在来線は明治・大正時代からほとんど進歩がないという状況のものが多く、将来に向けてもう一度しっかり新幹線を含めた鉄道ネットワークのあり方を考えていく必要があります。

※2 ICE (Intercity-Express)

ドイツを中心に運行されているヨーロッパの高速鉄道。

※3 TGV (仏Train à Grande Vitesse)

フランス国鉄(SNCF)が運行する高速鉄道。

※4 LRT (Light Rail Transit)

次世代型の路面電車システム。

※1 表定速度

発駅から着駅までの停車時間を含む所要時間で運転距離を割った数値。

「新幹線か在来線か」は、過去の発想

新幹線をつくる場合、地域の交通をどうするのかという問題に直面します。日本の場合は新幹線をつくれば並行在来線は切り離すこととなりますが、これは世界の常識ではありえません。日本だけが作った非常に貧困な部分です。新幹線と在来線とではそれぞれ役割が異なるわけですから、どちらを選ぶのかと言う方がおかしい。別線方式でつくれば、並行在来線側には容量が空くので地域の足としてより便利によりサービスが提供できるというような活用方法を提示しなければいけないのに、「地方に押し付けられればいいのか」と言うぐらいの答えしか、日本の政策は持っていない。しっかりとした答えを出せていない。これが日本のシステムが世界で相手にされない大きな理由の一つです。

幹線となる新幹線から在来鉄道路線、市内の路面電車、路線バス、コミュニティバス^{※5}がネットワークとしてつながってこそ、地域交通システムといえます。北海道新幹線も新しい駅と函館を含めた周辺の市町村とをどうやって結んでいくのか。新幹線が着いた10分後には函館市内に向かう鉄道やバスが必ず接続されるというのは当然です。北海道も含めて、地域交通との連携を準備していくことが重要になります。

新幹線時代に備えた都市政策～まちなかが賑わう地方都市

新幹線時代に備えて、都市づくりの発想について変えなければいけない部分もかなりあります。地方では公共交通が衰退して自動車への依存が高くなり、市民は自動車さえあれば生活には困らないという状況になっていると思います。しかし、新幹線で来てくれる自動車のない人でも町を十分に回ることができる交通ネットワークがあるかどうか、これからは勝負になると言うことが明白です。

地方都市の元気がなくなってきているとよく言われますが、賑わっている地方都市のほとんどは、まちなかに豊かな歩行者空間を持ち、利便性の高い公共交通があります。駐車場もまちの周りにつくって自動車を置いて歩いてもらえるようなシステムにしています。

高速鉄道が近年開業、あるいは開業を控えている世界の都市では、どの都市も都市内交通システムを同時にバージョンアップしています。特に、歩行者空間をつくる、新しい交通システムを導入するということで、賑わいもつくり出せるということです。

パネルディスカッション

北海道と東北との連携強化に向けて

コーディネーター

小磯 修二 氏 北海道大学公共政策大学院特任教授

パネリスト

相澤 徹 氏 公立大学法人岩手県立大学理事長

勝木晃之郎 氏 北海道新聞社東北臨時支局編集委員

隅田 耕次 氏 津軽海峡フェリー(株)代表取締役専務執行役員

永澤 大樹 氏 北海道新幹線新函館開業対策推進機構幹事・事務局長、函館商工会議所地域振興課長

古川 公一 氏 (株)アークス執行役員コーポレート部門担当

六角 正人 氏 青森商工会議所地域振興部長

新幹線開業の意義と取り組み状況

小磯 東日本大震災のような大震災が日本の首都圏を襲ったらどういう状況になったのでしょうか。今、日本の国土はあまりにも多くのものが東京に集中しています。大震災の教訓は、この機会にこそ地方がそれぞれの役割を担い、力強い地域づくりをしっかりと構築していかなければならないということです。

最初に、新幹線開業で東北と北海道がつながることの意義と、どのような取り組みを実践されているかを発表していただきます。

相澤 広域連携は大変難しい課題ですが、一つの市町村、道や県では持ち得ない資源の多様性や厚み、スケールメリットをどう活かし、経済の活性化につなげるかという視点で物事を考えなければいけない時代です。それがなければ、新幹線の効果はどうかという議論になります。



※5 コミュニティバス (community bus)
地域住民の移動手段を確保するために、自治体などが運行するバス。

※6 北海道・東北21世紀構想推進会議
1992年に北海道・東北の官民が一体となって設立。94年には「北海道・東北21世紀構想 (ほくとう銀河プラン)」を策定。2006年「北海道・東北未来戦略会議 (ほくとう戦略会議)」に改組。

私が県庁にいた頃、北海道・東北の知事と経済界のトップがこれからの北海道・東北を語り合う「北海道・東北21世紀構想推進会議^{*6}」が実現しました。そこを起点に、東北観光推進機構をつくり、最近では香港に北海道・東北のアンテナショップを開設したという話も聞いています。経済界と行政が同じテーブルで問題意識を共有しながら広域のあり方を考えることが大変重要だと思います。

広域連携は難しいテーマです。難しいことをいきなり始めないで、実績ある観光や物産関係など、北海道・東北の皆さんがメリットや意味があると実感できるようなことをまずは深掘りすべきだと思います。

六角 2010年12月に新幹線の新青森駅が開業したときには驚くぐらいたくさんの方が来られました。すごいことになると思っていたら「3.11」がありました。昨年7～8月の青森ねぶた祭りくらいにやっと震災前の状況に戻ってきたというところです。青森市としても函館開業は第二の開業と思っています。

1988年の青函トンネル開通を契機に「青函インターブロック交流圏構想推進協議会（2011年「青函圏交流・連携推進会議」に改組）」ができ、青森と函館の商工会議所でいろいろな交流をしてきましたが、今回「会員事業所パートナーシップ構築懇談会^{*7}」を始めます。青森銀行と北洋銀行が12月に業務提携、荘内銀行も弘前と観光的な提携をしています。いろいろなところと協力しながら交流を進めていければと思っています。

勝木 今回改めて仙台に腰を落ち着けて取材してみると、実は北海道と東北は非常につながりのある地域だと再認識しました。中でも一番つながりが深いのは水産業です。北海道の漁業者は、大型漁船を気仙沼や三陸の造船業者に発注し、修理や補修もお願いするという形で深い関係があります。また、北海道の厚岸やサロマ、噴火湾などのカキの稚貝はほとんどが宮城県産です。逆に北海道からは帆立の稚貝が東北に行っています。サンマは、生鮮サンマは三陸、一塩サンマは北海道とすみ分けがなされてきましたが、冷凍技術の

発達で北海道でも生鮮サンマが出せるようになり、首都圏などでは三陸産がおされ気味になり、追われる立場になった三陸は加工品や輸出に目を向け、それをまた北海道が追いかけるという構図になっています。

ある気仙沼の大手水産会社の社長さんの話ですが、「市場を通して出すのでは、漁師も加工屋もお客さんももうからない。この構図を、大震災を機に変えようと目をつけたのが、市場を通さないプレミアム・サンマの宅配。三陸で獲れるサンマは100～160gの小さいものが多く、大きな見栄えのするものは道東で獲れる。道東の業者と連携し、お互いに融通することでいい商品をつくり、直接消費者に届ける試みができないか」と考えているそうです。

もう一つはサケです。オホーツク海で獲れる「めじか」は非常に脂がのっておいしいと高値で売れるのですが、かつての5万匹が1万匹に減っています。これを増やせないかと山形県の遊佐町の方が、4、5年前からオホーツクの漁師さんと連携して山形生まれの強い稚魚をつくるような孵化場はできないかと動いています。北海道と東北は一つになれば強くなると痛感しています。

古川 食品スーパーは地域に密着しており、特に生鮮食品は地場での食材調達为中心で、全国的に都府県をまたいだ食品スーパー同士の連携はほとんど例がありません。海をまたいだ連携は果たして本当にうまくいくのかとずいぶん言われてきました。まだ1、2年です。なのでこれからというところですが、道南には札幌延伸による新幹線駅ができる地域が多くあります。そういった意味でも青函圏を結ぶ新幹線連帯には非常に期待しています。

小磯 青函両地域の交流を支えていく最大の基盤は民間の企業活動だと思います。中でも民間企業を支えていく金融機関の役割が非常に大きいのですが、昨年、北洋銀行と青森銀行が業務提携しましたが、このような行動が非常に大事です。企業レベルでの交流機会が新幹線開業に向け活発化していると思いました。

^{*7} 会員事業所パートナーシップ構築懇談会
青函圏経済の活力強化を目指し、青森、函館商工会議所会員事業所同士によるビジネスマッチングを支援するために設置。

隅田 当社は函館～青森、函館～大間という2航路を自社オペレーションしています。津軽海峡フェリーが新幹線開業でどう影響を受けるか検討していますが、フェリーを目的に来るお客さまはまずいません。道南、青森の各エリアの魅力で来ています。新幹線はこのお客さまの増員につながる地域活性の目玉として大いに期待しています。

「プロジェクトTug^{タグ}*8」は、津軽海峡エリアの観光をメインに数年前から取り組んでいる事業です。具体的な取り組み例を三つほど紹介します。

一つ目は、情報発信です。季刊のフリーマガジン「Tug」は今年3月1日発行号で8号目、発行部数10～15万部、全体の40%は北海道、それから東北・首都圏の駅や駅ビル等に置いています。中に海峡を真ん中に東北と北海道が向き合った地図があります。私たちの航路を説明するのに、普通の地図では北海道と東北に二分されていて距離感が分からないので、自分たちでつくるしかないと始めたのが一つのきっかけです。これを中心に、ウェブサイトも用意、2月からスマートフォンサイトもオープン。また、この事業に付帯して「Ferry-pon（フェリポン）チケットサービス^{※9}」もやっています。

二つ目は、津軽海峡エリアを全国に認知拡大していこうという「津軽海峡webショップ」です。現在22地域のスイーツ、マグロ、津軽びいどろグッズなどアイテム66点を取り扱っています。延長線として、台湾・韓国・中国に長いも、リンゴ、卵、スモークサーモンなどの輸出版売、物産展参画も推進しています。

三つ目は、観光誘引の促進。インバウンドの営業です。津軽海峡エリアで1泊を2泊、3泊にしていこうと、大韓航空などとタイアップ、函館イン・青森アウト、青森イン・函館アウトを韓国の修学旅行に誘致、香港・台湾の旅行代理店との「冬の青森・北海道航路」ツアーの企画などに積極的に取り組んでいます。

小磯 Tugの地図はすごく大事です。これまでの枠組みを改めて座標軸の中心を津軽海峡に置いてみたら、

どういう取り組みが可能なのかが見えてきます。実は、津軽海峡は世界一の物流ルートです。アメリカ大陸から日本にはほとんど立ち寄らず釜山や上海、香港へ行きます。その一部を少しでも受け止めることができたから、日本のこれからの国際戦略、産業戦略を見いだせるかもしれない。そんなことを考えさせてくれる素晴らしい地図だと思います。

永澤 平成元年に「青森・函館ツインシティ^{※10}」が締結され、商工会議所も青森との親睦交流を深めてきましたが、新幹線函館開業をきっかけにさらに具体的なアクションを起こそうとしています。

例えば、商工会議所青年部では一時期、「ブルーボックス（青函）プロジェクト」でロゴマークを作り、商品を試作する取り組みをしています。また、商店街連盟では、連盟同士でそれぞれの商店街のイベントに出店し合って盛り上げる取り組みを続けてきています。このきっかけは、平成23年の弘前商工会議所との「津軽海峡観光クラスター会議」の設立です。台湾への合同プロモーション、地元開催の観光イベントへの相互出店、ツアー、また函館の「マツマエ」という復刻米を使って弘前の酒蔵で地酒を造るプロジェクトなど、具体的にビジネス展開を推進しています。

もう一つは、新幹線開業対策推進機構の取り組みです。「青森・弘前・函館冬めぐり旅」という冊子を弘前・函館で連携してつくり、首都圏の百貨店の物産展、大宮や宇都宮、福島、仙台で配布。昨年11月には大宮で函館市や道南市町村合同の「みなみ北海道グルメパーク」というプロモーション事業。また、「北海道新幹線開業魅力創造ゼミナール」は、青森県の地域づくりに関わるさまざまな立場の方から新幹線開業時代に向けた魅力づくりのヒントを学び、そのつながりを広域観光のネットワークにしていこうという試みです。行政の目線から入るとどうしても垣根がありますが、経済活動には垣根はないので、積極的に地域連携をやりたい企業に上手に寄り添う形で連携の芽を広げていきたいと考えています。

※8 Tug
津軽海峡のスペルの頭「Tug」と大型船舶を曳航するタグボート（tugboat）の「Tug」を重ね、地域振興を押し進める、牽引していこうという思いを込めたもの。

※9 Ferry-pon チケットサービス
フェリー利用者が地元の提携先ガソリンスタンド、レストラン、カフェ、ショップ等にチケットを持っていくと割引サービスを受けられる。

※10 青森・函館ツインシティ
青森、函館両市は、青函トンネル開業1周年の1989年、新青函経済文化圏の形成をめざし、経済、観光、文化、スポーツ等の広い分野にわたり積極的な交流を図り、お互いの友情をなくくみ、未永い友好親善と将来の飛躍的發展を念願する「ツインシティ(双子都市)」提携の盟約を締結。

青函圏の今後の発展に向けて

小磯 次にそれをどう発展させていけばいいのか。工藤寿樹函館市長の挨拶にあった青函都市圏は、青森、弘前、八戸、函館の4市の都市集積を活用して、仙台、札幌の中心都市圏の間にもう一つの新しい中枢都市圏をつくるという新たな国の構造形成につながる、興味深い提案だと思います。今後の発展に向けた考え方やアイデアをおうかがいします。

相澤 広域連携は各論になるとうまく動かないという大きな壁があります。ぜひ北海道・東北未来戦略会議を、壁を破る大きな起点にさせていただきたいと思います。

広域連携が一番やりやすいのは、観光です。北海道と東北の観光推進機構がきちんと手を組めば、相当厚みのある商品開発ができます。香港のアンテナショップが成功すれば、アジアの他のところにも数を増やし、インパクトのある展開をすればよいと思います。

ものづくり産業については、トヨタが東北を小型車の戦略拠点にするとしていますので、部品産業や人材育成という視点を北海道・東北レベルでしっかり考えていく。これは医療機械などグローバルに通用する産業をつくるという意味で考えたらよいと思います。また、北海道・東北らしさでは木材産業です。戦後植林をした木材が伐採期に入りますので、グローバルな競争に勝てるよう生産性を高め、木材産業コンプレックス（複合体）のような、北海道・東北が優位に立てるような仕組みやプランを考えたらよいと思います。

強調したいのは、北海道・東北の経済界や行政、住んでいる方々が北海道と東北の地図をいつも頭の中に浮かべ、絶えずわれわれは北海道・東北だという意識が生まれるような仕組み、財源や人材を集中して仕事ができる仕組みを前向きに考えていくということです。

六角 連携も誰かがコーディネートしないとうまくいきません。民間は動きが非常に早く、スピードがすべてという場合もあります。民間に負けないような公的なコーディネート機能を早く構築すればもっと効果の

あるいろいろなことができるようになると思います。

勝木 北海道・東北が新幹線でつながる1年前、2015年の春に北陸新幹線が富山、金沢まで伸びます。東京～金沢は1時間半ほど短くなって2時間半になります。沿線の金沢市や石川県では120億円のPR推進ファンドをつくり、石川県や岐阜県、富山県などでは広域観光ルートで連携しようという動きがあります。歴史文化の蓄積がある上に、立山アルペンルートや黒部峡谷という素晴らしい自然観光資源もあり、さらに北陸と言えばプロが選ぶホテル・旅館100選で33年間日本一になった能登半島和倉温泉の加賀屋旅館があります。

そうした他圏域と対抗するにはどうするか。北海道・東北が一つにならなければいけない。北海道は大自然が豊かで、東北は歴史文化に非常に深みがあります。異なる強みを持つところが連携すれば相乗効果が出ます。それをアピールし、さらに加賀屋並みのサービスを実現すれば、連携する意義は大きいと思います。

古川 よくマスコミからアークスグループの本州進出と言われますが、それは東北勢が首都圏ではなく北に目を向けて北上したとも言えます。広域連携にはいろいろな課題がありますが、先んじて取り組むことで課題も見え、一つ一つつぶすことでお客さまに他社に先んじてより一層のサービスを提供できます。

商品交流、ビジネスマッチングでは、従来は北海道と東京、どこそこと東京、と必ず東京がありました。新幹線ができれば函館～仙台は函館～札幌よりも時間が短くなります。青函圏という目線で、必ずしも首都圏を間に入れられない地域同士の連携が必要になります。

あるセミナーで函館のベイエリアにカジノ誘致構想というのを聞きました。非常に突飛な発想に見えますが、青函圏が他の観光地域よりもお客さまを引き付けるには、今までと同じ発想では成就しないだろうと思います。突飛で常識外れと思われるかもしれませんが、



ぜひ検討していただきたいと思います。

小磯 私たちにはいつの間にか東京に向かう意識が刷り込まれています。「東北の北上」という言葉が使われましたが、今回のテーマは、そういう視点で見ていくべきではないかと改めて考えさせられました。

隅田 地域公共交通機関と新幹線のコラボレーションについては、スイスの事例の「パルスタイムテーブルシステム^{※11}」に非常に共感を覚えています。そういうイメージで津軽海峡エリアを結べないか、着地型旅行商品の立証実験として、昨年11月から「はこだて旅するパスポート^{※12}」という企画に携わっています。2日間JR・バス・市電乗り放題。当社の「お得な価格でフェリーに乗れる！」という後付けがついています。どんなことになるのか非常に楽しみにしています。

リピーターが非常に多いエリアです。滞在型旅行を組み立てる上での重要なポイントは、「かめばかむほど味が出る」という魅力をいかに伝えるかです。それを各地毎に掘り起こさなくてはいけない。各駅で降りる仕組みが非常に重要です。乗り物乗り放題のパスポートを持って各駅に降りればフェリポン・サービスを受けられるエリアを、自治体、各社に協力をいただき、津軽海峡を挟んだ両地域に広げたいと思っています。

今年4月に大間航路という公設民営方式の海峡線が新路線で出てきます。これに合わせ、大間ターミナルを床面積3倍に新築。イベントスペース、ボーディング・ブリッジ^{※13}を備えたオールシーズン対応型の接客・おもてなし、下北の情報発信基地としてオープンさせます。ターミナルを起爆剤に、新幹線開業はもちろん、函館には大型クルーズ客船がたくさん寄港しますので、大間のまぐろを食べ、下北の下風呂温泉に入るといったオプションツアーも日帰りですら十分帰って来られる距離ですので面白いと思います。海峡を挟んで動くことで、いろいろなビジネスが創出できると今日は実感させていただきました。

永澤 新幹線の開業対策に関わって感じていることが、いくつかあります。北海道と本州の主要な交通手段は、

9割以上は飛行機です。これに新幹線という太い動脈ができます。点と点が線で結ばれることがまず一つ大きい。そして、この線が横移動すると面になります。縦軸からさらに面展開をしていくという発想は、開業を機に少しずつできていくのではないかと思います。

新幹線で時間短縮効果が生まれると、お客さまに対するサポートやメンテナンスの即応体制など、自分のビジネスの展開でどう活用していくか、まだ3年ありますので戦略を立てていく必要があると思います。

函館は隣の都市圏までの距離が遠く、他の経済圏との競争を意識することが少なかったということが、青森や弘前の方々と接してよく分かります。道南・函館の企業も新幹線開業を活用し利益を導き出していくという発想を今から蓄積して行ってほしいと思います。

また、「連携」を目的にしてはいけぬ。連携の先に目的がなければいけない。お互いにWin-Winの関係でいこうという「売り手よし、買い手よし、世間よし」という思想があるから「連携」だと思っています。

小磯 私は長い間、北海道開発政策に関わっていたのですが、悔しいことがあります。東京と札幌圏、福岡圏はいろいろな比較をよくされますが、高速交通において、九州・博多は航空機と新幹線の二つで運べる容量は、北海道の4倍です。新千歳空港に1千万人の乗降客があるといっても、航空輸送は非常にパイプが細いです。新幹線は採算性などと言う前に、国づくりの骨格として北海道にあるべき高速交通の軸です。

今日は青函圏での連携に北海道・東北の連携という視点を加えて議論してきましたが、実はこのテーマはもっと広げていく必要があります。新幹線函館開業時には1万人が函館に乗り入れする可能性がある。それを函館だけでなく北海道全体でうまく受け止め、北海道全体の経済活性化につなげていく。函館地域で取り組んだやり方が、これから新幹線に向き合う地域の姿として大事です。二次交通を含めた公共交通のあり方、都市づくりにしっかり結び付けていく広範な議論が必要だと思っています。

※11 パルスタイムテーブルシステム (Pulse time table system)

鉄道をパターンダイヤ (ある一定時間間隔で同じ形態のダイヤ) とし、これと結節する路面電車やバスもこれに合わせてパターンダイヤ接続して公共交通機関相互の乗継ぎによる待ち時間を短縮することで、公共交通機関の利便性を向上するシステム。

※12 はこだて旅するパスポート

函館と近郊 (北斗市、七飯町、鹿部町、森町) のエリア限定で、JR線、函館バス、函館市電が2日間乗り放題、2012年11月～13年2月、おとな3,000円、こども1,500円。

※13 ボーディング・ブリッジ (boarding bridge)

搭乗橋。ターミナルビルから旅客機や客船に乗客や乗員を乗降させるための設備。