

北海道新幹線開業を見据えて

# 青函連携による 新たな活性化戦略に向けて

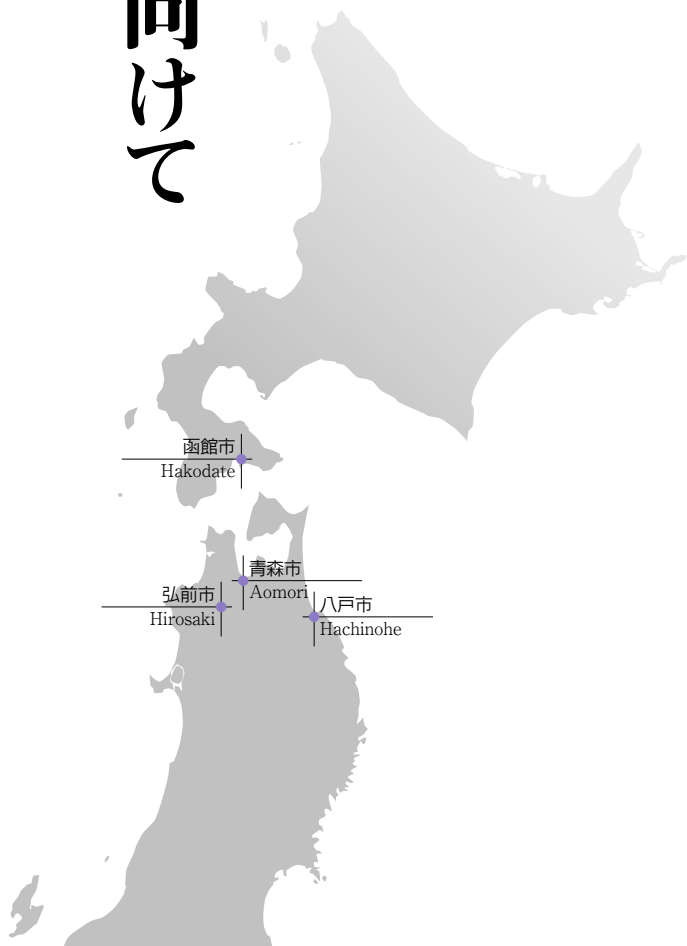
北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業まで、あと2年余り。北海道と本州が結ばれることで骨太で安定的なアクセスが確保されることになり、経済を支える大きなインフラとして期待が高まります。地元函館では、2015年度末の開業をにらんで、早くからさまざまな取り組みに着手しています。特に、この数年は民間、行政ともに青森との連携が進み、食や観光の分野を中心に新たな経済の流れを創り出しているとしています。函館を訪問し、北海道新幹線開業に向けたさまざまな取り組みを取材しました。

## 新幹線開業をめぐる地域特有の問題に対応

北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間は、2016年3月までに開業の予定です。東北新幹線の現終着駅である新青森から奥津軽（仮称、現「津軽今別」）、木古内を経由して新函館（仮称）駅に至る約149kmが開通し、本州と北海道を短時間で結びます。これまで函館駅から新青森駅までは約2時間10分かかっていましたが、開業後は約1時間20分に短縮されます。また、東京駅までの所要時間も1時間以上短縮され、函館駅から約4時間20分になります。

函館市では、1992年に企画部に新幹線対策室を設置し、新幹線建設の促進を図ってきました。民間側は函館商工会議所を事務局に86年に「新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会」が発足。93年にはこれを「新幹線青森・函館早期開業促進期成会」に改称し、05年には建設工事への協力と資材等の地元の優先発注を通じて地域の振興を図る「北海道新幹線函館資材協力会」も設立されました。

さらに、官民一体で北海道新幹線の開業効果を最大限に生かした地域の産業振興を図るため、函館商工会議所、函館市、(社)函館国際観光コンベンション協会（現在は一般社団法人）の3団体による「北海道



新幹線開業はこだて活性化協議会」(以下、協議会)を06年に設立し、2年間の議論を重ねて08年11月に「北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン」を策定。このプランを推進する目的で協議会を09年5月には「北海道新幹線新函館開業対策推進機構(以下、推進機構)」に発展改組し、函館商工会議所を事務局に、PR活動や市民への啓発、新幹線開業に関連する他地域の情報収集などを行ってきました。

こうした動きの背景には、函館市が抱える複雑な事情がありました。その一つが新函館(仮称)駅の位置の問題です。同駅は在来線の函館駅から18km離れた北斗市に設けられ、函館市中心部から見ると函館空港よりも遠くに位置します。また、新幹線が市域を通過しない函館市は、駅舎や路盤・車両基地といった関係施設等からの固定資産税を得ることができず、関連する公共事業・まちづくり施策をはじめ、今後経営分離されることになっている第3セクターの鉄道運営など、関係歳入が見込めない状況で投資が求められる難しい環境にあります。また、北海道新幹線の誘致活動の歴史においては、北海道の政財界の中心地札幌と函館との温度差もあり、開業対策は函館地域が率先して活動していかなければならない状況がありました。加えて、函館市では1980年代以降の人口減少や、それに伴う経済活動の停滞を食い止めるためにも、官民それぞれが役割を十分に踏まえ、協働して新幹線開業効果を地域経済に有機的に組み込んでいくことが求められていたのです。

アクションプランには、観光振興、産業振興、交通アクセスの3分野26項を盛り込み、「市民やる気アップ・プロジェクト」「商売やる気アップ・プロジェクト」「現駅利活用・街なか快適アップ・プロジェクト」「函館行く気アップ・プロジェクト」の四つに分類して、具体的な活動に取り組んできました。

中でも交通アクセスについては、推進機構設立後の

09年11月には北斗市、七飯町とともに「新函館(仮称)駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実」に関する検討部会を設置し、JR北海道などに要望活動を行い、11年12月には区間の電化による電車導入と高速化で新駅と現駅を17分で結ぶことが提案され、13年度からは電化されていなかった14.5km区間の電化工事が始まっています。

### 開業効果を一過性に終わらせない工夫

アクションプランをもとに、推進機構では市民への啓発や観光客誘致などのPR活動、イベント開催のほか、観光客の利便性を図るインフラの設置や開業関連商品づくりにも取り組んできました。例えば、坂道の多い市内の移動のための電動レンタサイクル「はこりん♪」の貸し出し、公衆無線LAN「Hakodate City Wi-Fi」の拠点整備など、観光客の視点に立って行政や事業者単独では手が回らないようなニッチ(隙間)分野に意識して取り組み、アンケート調査なども行い、今後の取り組みに生かしていく生の声を拾い上げています。

また、開業効果を一過性に終わらせないため、地域に根付いたまちづくりの担い手を養成していこうと「新幹線開業はこだて魅力創造ゼミナール(以下、はこゼミ)」を開催しました。これは、観光やまちづくりを持続的に実践している仕掛け人などを講師に、12年7月から13年3月までに14回開催され、会社経営者や公務員、ホテルや飲食店関係者など22人が正式メンバーとして受講。3月には受講者が函館の魅力を高めるアイデアをプレゼンテーションしています。現在はこちらを受けてセカンド



13年3月22日に開催された「はこゼミ」は、受講生による企画発表会となった(写真提供:函館商工会議所)



はこゼミでは15の企画提案が生まれたという  
永澤課長

現に向けた議論が進められています。

推進機構事務局を務め、はこゼミの企画運営を担った函館商工会議所地域振興課の永澤大樹課長は、「講師の皆さんのお話は示唆に富んだものが多く、たくさんのヒントを得ることができました。今後の取り組みの方向性についても確信のようなものが芽生えてきたと思います。はこゼミは

非常に収穫がありました」と手応えを感じています。はこゼミは新聞記事にも多く掲載され、市民への情報発信という意味でも大きな役割を果たしました。

#### 青森の積極的なアピールで、連携に弾み

推進機構での取り組みに加えて、近年加速しているのが青森県内の商工会議所との連携です。

函館市と青森市は青函トンネル開業1周年の1989年にツインシティ(双子都市)盟約を結んでいます。これを踏まえ、函館商工会議所と青森商工会議所も盟約を締結し、青函圏委員会合同委員会を開催するなど、親睦を図ってきましたが、この連携では交流は図られたものの、具体的なビジネスに結び付いたという実績は見られていませんでした。

青森では、東北新幹線の八戸-新青森間が開業した直後に東日本大震災が起り、開業効果を十分に生かし切れなかったという事情があります。このため、北海道新幹線開業を第二の開業と捉え、北海道以上に関心が高まっています。

それを裏付けるのが、弘前商工会議所の動きです。みちのく銀行の呼びかけで、11年4月に函館・弘前両商工会議所の会合が設けられ、「津軽海峡観光クラス

ター会議」が設立されることになりました。弘前市長の葛西憲之氏が国立函館工業高等専門学校卒業生だったことも背景にありますが、互いに観光地として認知度のあるまちの連携となり、それぞれの魅力を発信することで相乗効果が期待できます。この取り組みではその後の動きも迅速で、観光産業を核にした連携を約束しました。同年5月には弘前発の松前・函館観桜ツアーが開催され、その後も函館発の津軽三味線鑑賞など、相互送客のツアー企画や、会員企業が物産イベントに相互出店するなど、具体的な事業が始まっています。

この会議がきっかけとなって、弘前の酒造会社「六花酒造」と函館の料理人らで構成する団体「クラブ・ガストロノミー・バリアドス(通称ガスバリ)」が出会い、かつて道南で生産されていた銘柄米「マツマエ」を使った日本酒造りも始まりました。13年7月に「ガスバリ2013」として新酒の販売が始まると大きな話題を呼びました。さらに、12月には弘前フランス料理研究会とガスバリがそれぞれ地元の食材を使った創作メニューをふるまう“料理対決”が弘前市内で行われるなど、民間交流の場が広がってきています。

これに刺激を受けた青森商工会議所との経済交流も動き始めます。函館・青森両商工会議所による初めてのビジネスマッチング事業「パートナーシップ構築懇談会」が13年3月に函館市内で、9月に青森市内で開催され、食品関連企業などが参加しました。懇談会では、訪問した側の企業が自社をPRした後、個別商談会を行い、互いに販路拡大やコ



弘前商工会議所と立ち上げた津軽海峡観光クラスター会議(写真提供:函館商工会議所)



青森商工会議所の会員企業との「パートナーシップ構築懇談会」(写真提供:函館商工会議所)

商品の可能性などを探っていました。また、イベントへの相互参加のほか、両市の商店街連盟による合同会議の相互開催など、経済を強く意識した連携が活発化してきています。

さらに、同年10月には八戸商工会議所が事務局を務める「はちのへ観光復興委員会」が函館商工会議所を訪問。東日本大震災の被害を受けた八戸地域の観光再興に向けた思いとともに、新幹線開業に向けた連携の可能性を探って意見を交換しました。

こうした商工会議所間の連携事業も担当している永澤課長は、「各市と経済交流のきっかけや場づくりを増やしていくことは重要ですが、開業したら終わりではなく、それを長く続けていく仕組みづくりこそ重要だと考えています」といいます。

#### 行政間でも観光を核にした連携

民間の積極的な経済交流が進む中、ここにきて行政間でも経済活性化を意識した連携が見られています。東奥日報と北海道新聞に掲載される新春対談のために、12年12月に函館、青森、弘前、八戸の4市長が集結。これをきっかけに、青函圏における観光地づくりを推進することを目的に、13年3月に「青函圏観光都市会議（以下、都市会議）」を設立しました。4市を合わせた人口は約100万人、多様な観光資源と互いの知恵を生かして、仙台圏や札幌圏に対抗できる観光地をつくり上げていこうとしています。

都市会議では、4市の美しい写真を組み合わせ、「浪漫は海峡を越えて」というキャッチコピーでまとめたポスターやクリアファイルなどの作製をはじめ、仙台圏でのプロモーション、各市で開催されたイベントで相互プロモーションを行ったほか、共同で関東圏からの修学旅行誘致にも取り組みました。4市で費用を賄って学校の担当者を招いた視察旅行では、参加校は少なかつ

たものの前向きな感触を得られたようです。

また、函館近郊エリアでは12年度からJR、バス、市電が2日間乗り放題になる「はこだて旅するパスポート」という共通フリーパスが販売されていますが、これを参考に4市を周遊できる共通フリーパスの検討も始めています。

「同じ青森県内でも参加したことのないイベントがあるなど、名前は知っていても実態が分からないということがあったようです。函館の場合は、都市会議を設立する前から各市にお声掛けいただいて交流があったせいか、取り組みやすい環境にありました」というのは事務局を務める函館市観光コンベンション部観光振興課の山口快主事。4市が連携することで、青函圏観光の魅力が増し、誘客活動にも幅が広がっていくことが期待されます。

都市会議では、引き続きPR媒体の作製やプロモーション活動を行うとともに、16年度の北海道新幹線開業1周年を目的に「青函圏博覧会（仮称）」の開催も目指して活動を行っていく予定です。

#### 経済の要、金融機関にも連携の動き

経済活動の要となる金融機関でも青函連携を意識した取り組みが始まっています。道内最大の店舗数を誇る北洋銀行では、地元の意見などを踏まえて12年12月に青森県最大の地方銀行である青森銀行と連携協力協定を締結。両行の取引先企業の交流を深め、販路開拓や海外展開の支援のほか、両地域の観光振興や企業誘致にも連携して取り組んでいくことになりました。



都市会議を構成する函館、青森、弘前、八戸の4市のイメージを伝えるポスター



また、13年3月には北海道銀行も青森銀行、みちのく銀行など東北6県の地方銀行10行と業務提携を発表。同年10月には、函館商工信用組合と青森県信用組合が新商品の共同企画に乗り出すなど、それぞれの金融機関で新幹線開業による商圈拡大をにらんだ取り組みが始まっています。

北洋銀行では、13年3月に連携事業の第一段として、札幌市内のホテルで「函館・青森フェア」の試食会と、本店ビルにある「大通BISSE」地下スペースで函館と青森の観光情報を発信する「青函圏観光プロモーション」を開催。さらに、4月1日には地域産業支援部に青函産業振興室を新設し、青函圏の産業振興を強化する体制を整えました。4月22日には青森銀行との間でATMの相互無料開放がスタートし、629カ所1,275台の北洋銀行のATMと、253カ所386台の青森銀行のATMがそれぞれ無料で利用できるようになりました。ATMの無料開放は、執行役員で函館中央支店の東原幸生支店長の発案ですが、システム構築の手間や要する時間については、前任のシステム部長時代の経験が生きたといいます。

北洋銀行がこれまで培ってきた経験も青函地域の産業振興に生かされています。例えば、毎年夏に開催している「北洋銀行ものづくりテクノフェア」。7回目となった13年7月の開催では青函連携ブースを新設し、青函地域のものづくり企業が出展しました。青森側の出展

数は2社にとどまったものの、自治体職員らがフェアを見学し、道内企業を知るきっかけになりました。また、道外バイヤーへの懸け橋となる首都圏最大の道産食品商談会に成長した9月の「インフォメーションバザール in Tokyo 2013」でも「青函コーナー」を新設。青森県の4社を含めた青函圏の約40社がワンストリートを埋め尽くし、自慢の商品を売り込みました。

### 金融機関のネットワーク力を生かして

北海道新幹線は新函館（仮称）・札幌間の開業予定が35年度ということもあり、道央圏での盛り上がりには欠けていることが指摘されていますが、北洋銀行にはそのネットワーク力を生かして、オール北海道として盛り上げていく役割も期待されます。

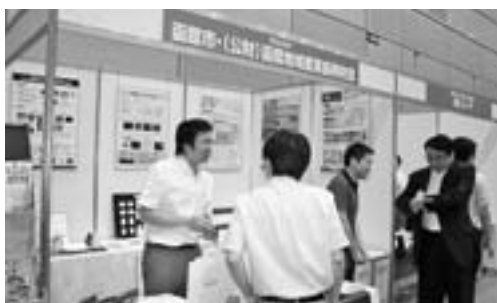


札幌勤務ではビジネスマッチングを手掛けてきたという大内室長代理

それを実践した一例が、全道の若手経営者を対象に開催している「北洋次世代経営セミナー」の青函視察旅行です。13年8月に1泊2日の日程で青森市と北斗市を訪問。青森の経営者との交流と新駅の建設現場見学を盛り込み、新幹線開業

への関心を高めてもらいました。「新駅の建設現場で参加者の皆さんの顔付きが変わったことが印象的です。質問の内容もより具体的になって、新幹線開業を肌で感じてもらえたと思います」というのは、青函産業振興室で唯一の函館駐在である大内さおり室長代理です。

さらに、11月にマスコミを沸かせたのが、北洋銀行、青森銀行、アークスグループ、新日本スーパーマーケット協会による青函圏「食と観光」活性化連携です。これは青函圏の食と観光をテーマに4者間で積極的な



13年7月24日に札幌コンベンションセンターで開催された北洋銀行ものづくりテクノフェア。青森からものづくり企業2社が出展（写真提供：北洋銀行）



東京で開催された「インフォメーションバザール in Tokyo 2013」。盛況だった青函コーナー（写真提供：北洋銀行）

連携・協力を図ることで、青函両地域の産業交流と地域経済の活性化に寄与していこうという取り組みです。今後は北洋銀行と青森銀行の取引企業のビジネスマッチングを支援するとともに、コラボレーション商品を開発する機会をつくり、青函圏の流通をアークスグループが、全国の流通を新日本スーパーマーケット協会が展開し、全国的に競争力のある青函圏の商品作りを手掛けていこうとしています。「商品開発だけでなく、販路を開拓して定番化につなげていくことが最終的な商談目標。その成功例をどのようにして生み出していけるのか、我々も貴重な経験を積めると期待しています」と大内室長代理はいいます。

観光面では、13年5月に北洋銀行とJTB北海道が締結した連携協定をもとに、12月に「道南魅力再発見モニターツアー」を実施。北洋銀行の取引先である(有)山徳食品での「いかめしづくり体験」を盛り込んだところ、参加者からの評判がよく、同社では体験や工場見学の受け入れ事業に乗り出すことを表明。前向きな展開に結び付いてきています。

### 北海道全体で新幹線開業を受け止める

13年9月上旬は、青函圏の食と観光の催しが目白押しでした。9月7、8日は函館市内で約110店が参加した食の祭典「はこだてグルメサーカス」、同8日には飲み歩きイベント「函館西部地区バル街」、9、10日には渡島総合振興局などが主催した「道南食と観光のブランドフェア」と、いずれも青函両圏からの出展で開



約110店が参加した昨年の「はこだてグルメサーカス」。青森からも20団体が出店した(写真提供：函館市)

催され、着実に連携の成果が見られています。

一方で、北海道新幹線開業に向けては、課題も山積しています。函館市が主張する「新函館」、北斗市が主張する「北斗函館」と、駅名がまだ決まっていないこともその一例です。やっと両市の話し合いがスタートし、前進を見せていますが、地域全体で連携して新幹線の効果を高めていく姿勢が必要でしょう。

さらに、運営主体である肝心のJR北海道が脱線・火災事故、レール検査データの改ざん問題などによる国からの改善命令などに追われ、開業準備に専念できない事態になっていることは大変残念です。北海道新幹線の1年前に金沢まで開業する北陸新幹線と比べると、北海道新幹線用新型車両の発表時期など、北海道新幹線の準備はかなり遅れているようです。

新幹線開業の波及効果は、決して函館、道南地域にとどまるものではありません。12年10月に(株)北海道二十一世紀総合研究所が行った調査によると、関東・東北在住者が新函館駅(仮称)開業時に北海道新幹線を利用して行ってみたい地域は、札幌が50.9%、函館湯の川・大沼が50.5%、小樽・倶知安・ニセコが35.6%、旭川・富良野・美瑛が30.2%、知床・オホーツクが21.5%、帯広・釧路・阿寒が19.4%、稚内・利尻・礼文が19.3%、支笏・洞爺・登別が17.4%となっており、函館に降り立つ多くの人たちが札幌だけでなく、道東、道北など全道に足を延ばしたいと思っているのです。その人たちをどのように道内各地で受け止めていけるのかも新幹線開業時の大きなテーマです。そのためには、函館からの在来鉄道網の強化、高速バス路線や函館空港からの道内航空路線の開設など、北海道全体での効果を高めていくために検討しなくてはならない課題が数多くあります。

函館開業の効果を北海道の活性化に結び付けていくために何ができるのか、改めて北海道全体で考えてみる必要があるように思います。