

津軽半島周遊道路ネットワーク

【参考資料】

- ・「ラムダ（λ）プロジェクト」について
- ・「津軽海峡交流圏」について
- ・青森県の提唱する「立体観光」について
- ・津軽半島地域の主要道路の交通状況・津軽自動車道の整備状況
- ・道路事業による整備効果の一例

「ラムダ(λ)プロジェクト」について

青森県全域と函館を中心とする道南地域とを一つの圏域と捉える「津軽海峡交流圏」の形成を進め、圏域内の交流の活発化を図るとともに、圏域外からの交流人口の拡大と訪問者の滞在時間の質的・量的拡大を目指す取り組み。

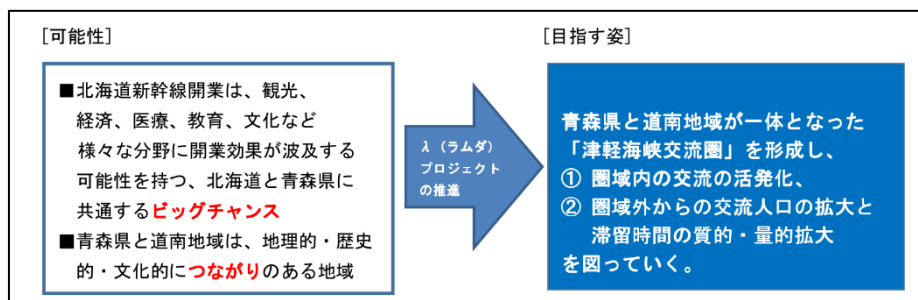
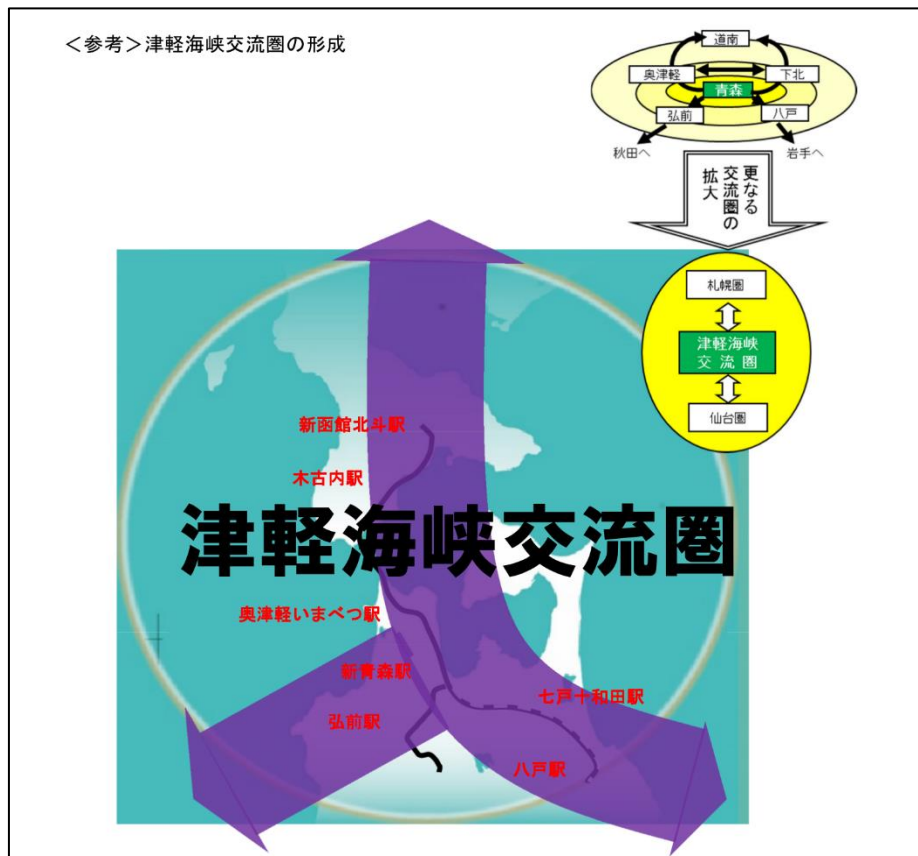
津軽海峡交流圏の形成に向けて進めていく取組みを提案・立ち上げていくのが「青森県津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議」であり、行政は取組主体をどのように支援するか、持続可能な仕組の構築方法について検討するのが望ましいとされている。

※プロジェクト名は、新函館駅から新青森駅を通過して八戸駅への新幹線のルートと、新青森御駅から弘前駅への奥羽本線のルートの形をギリシャ文字のλ（ラムダ）に見立てたもの。

「津軽海峡交流圏」について

「津軽海峡交流圏」とは、青森県全域と函館を中心とする道南地域とを一つの圏域と捉える圏域の考え方。観光をはじめとする様々な分野で、両地域がそれぞれ持っている地域資源などの強みを組み合わせることによって、さらに相乗効果を発揮できると考えられている。

※圏域の範囲：青森県内全市町村（40市町村）、北海道渡島地域（11市町）及び檜山地域（7町）



▲プロジェクトイメージ：「λプロジェクトに関する提案 2015」より抜粋

青森県の提唱する「立体観光」について

青森県が定義づけている、複数の交通手段を組み合わせる観光誘客を実現する取組。青森空港のチャーター便、青森港のクルーズ船のように直接青森県に来県する交通手段だけでなく、函館まで延伸した新幹線を組み合わせて、北海道側は函館空港、新千歳空港など、本州側は仙台空港、成田空港・羽田空港などを経由して入国した外国人観光客の来県推進を想定している。

《資料：「青森県のインバウンド戦略（H28.2.14）」より抜粋》

北海道新幹線の開業を契機に立体観光を推進



- 青森県では、飛行機の空路と新幹線等の陸路を組み合わせた立体観光を推進。
- 北海道新幹線開業と中国からの定期便の就航により、青函の立体観光が本格化。



立体観光とは？

従来、東北観光においては、点と点を線（鉄道やバスの陸路）でつなぐ周遊観光が主流。

海外からの旅行者にとっては、航空便をうまく組み合わせ、羽田（成田）に着き、新幹線で東北を周遊し、最後に青森から航空便を乗り継いで帰国することで、より広範囲に周遊することができ、時間短縮も可能となる。

しかし、航空便の座席ブロックの調整や、商品価格の上昇といった課題があった。

それが、北海道新幹線の開業に伴い、本州と北海道をまたぐ画期的な「JR East-South Hokkaido Rail Pass」が新たに設定され、東京～東北～函館～札幌間の移動がおトクにできるようになる。

加えて、青森空港には中国からの定期便の就航計画があり、これらの航空便と新幹線を組み合わせることで、本県が提唱する**立体観光**が本格的に動き出す。

道路ネットワークの現況

▼津軽半島地域の主要道路の交通状況・津軽自動車道の整備状況

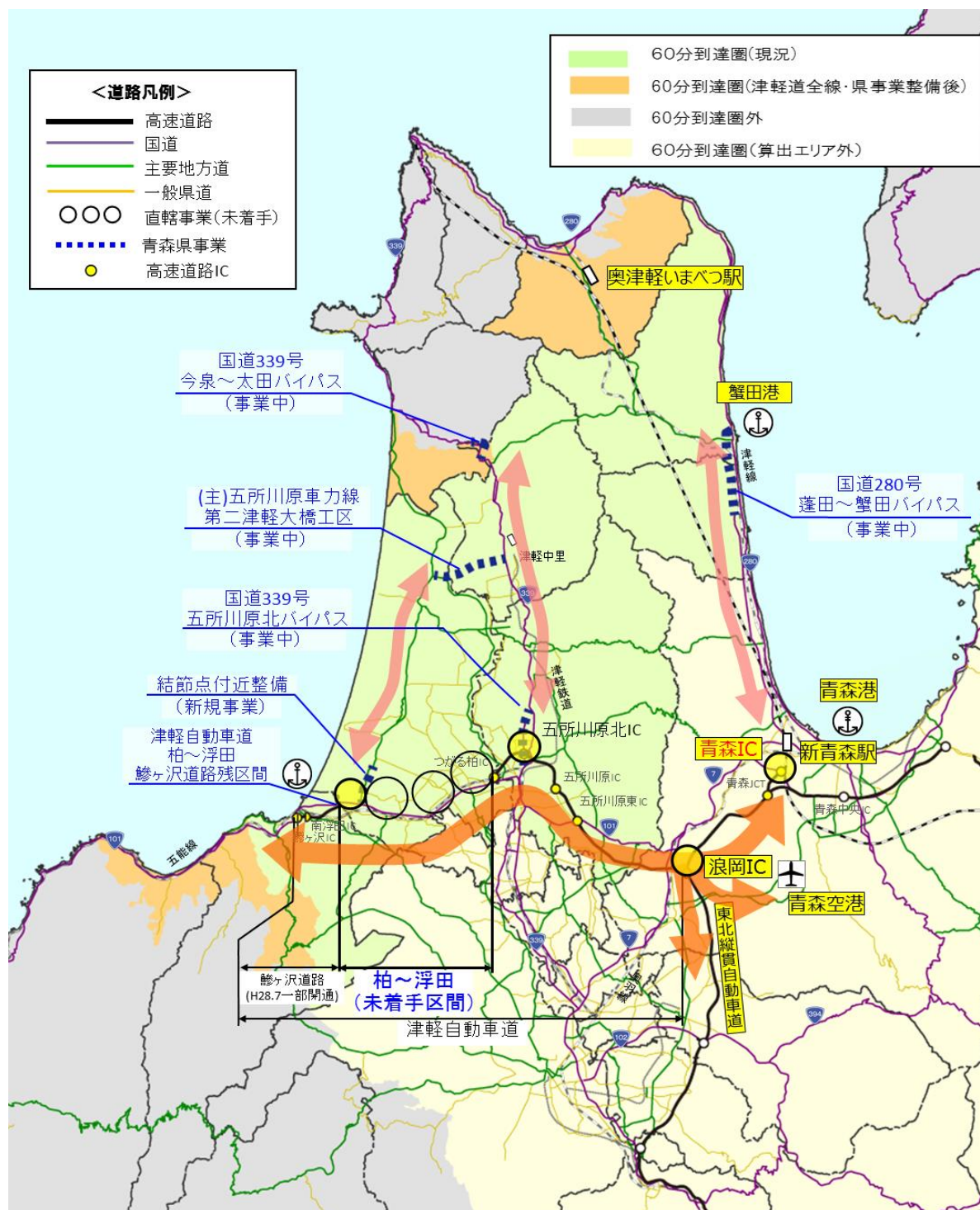


道路事業による整備効果の一例

縦横断軸の整備により、青森 I Cからの60分到達圏域が拡大する。「津軽横断軸」・「津軽半島縦断軸」の整備により、面積で約20%、世帯数・人口で6%の増加となる(※)。

※「津軽横断軸」の整備により、鰺ヶ沢町・深浦町方面で60分到達圏域が拡大し、面積で約7%、世帯数・人口で3%の増加となる。「津軽半島縦断軸」の整備により、今別町、十三湖方面で60分到達圏域が拡大し、面積で約13%、世帯数・人口で3%の増加となる。

▼整備前後の青森 I Cからの60分到達圏の変化



※1：出典 国土交通省資料より

※2：面積、世帯数、人口はH22国調における小地域ベースでの集計

※3：小地域内に60分で到達する路線がある場合に、その小地域を60分到達圏内と仮定