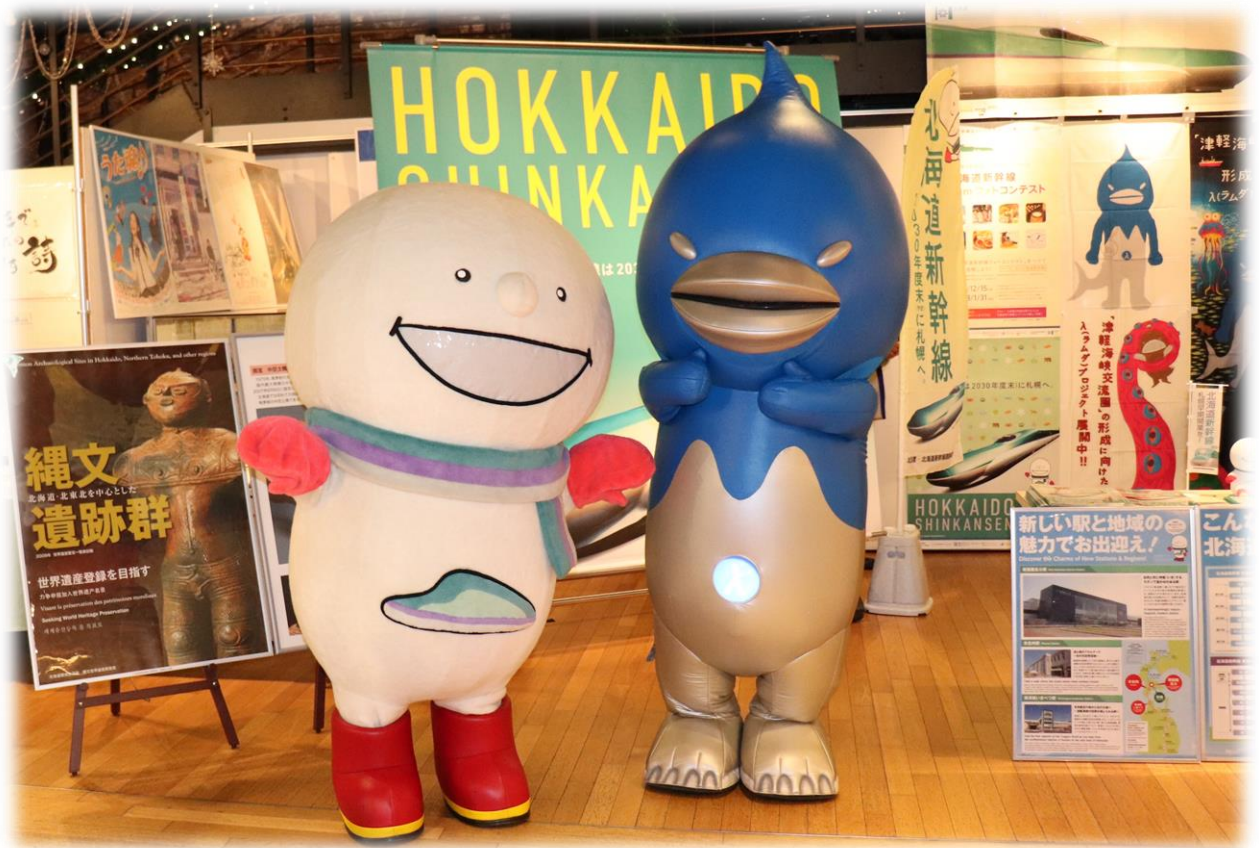


λ（ラムダ）プロジェクトに関する提案 2018

～北海道新幹線札幌開業に向け、「津軽海峡交流圏」を形成し、
「観光圏」、「経済圏」へ発展させるためにやるべきこと～



平成30年10月

津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議

はじめに

北海道新幹線が開業して2年が経過しました。JR北海道の発表によると、開業2年目（2017年3月26日～2018年3月25日）の北海道新幹線の利用実績が、前年より21%減の計約181万9000人だったといます。また、函館市が発表した2017年度の観光入り込み客数（推計）では、524万7千人で2016年度比6.4%減少したということです。こうしたことから北海道新幹線の開業効果が一巡したとみられています。

このように開業効果が、2年目で一段落したということは残念なことです。反面、このような時期だからこそ、落ち着いて津軽海峡交流圏の形成について考える機会が与えられたと考えています。

これまで、ラムダ作戦会議は、北海道新幹線の開業に焦点を当てて活動してきました。特に、北海道新幹線開業前にやるべきことは何かを考え、それを実行することで開業後の成果に違いが出てくるという認識の下、活動を行ってきました。このことについては間違いなかったと思います。そして昨年度からラムダ作戦会議は二期目に入りました。この二期目では、北海道側からの委員も加わり、本格的に津軽海峡交流圏形成に向けた検討を行う体制ができたといえます。

さて、本年度の提案は、津軽海峡を挟んだ両地域をつなぐ提案、両地域で互いに刺激し合って、津軽海峡交流圏の付加価値や魅力の向上を図りつつ、それを担う人材の育成にも関わるものが中心となっています。今回は、次世代、すなわち新幹線世代への橋渡しも大事であるという認識から、基本に立ち返り、未来志向で津軽海峡交流圏の形成の実現に向けた提案が多くなっているといえます。

ラムダ作戦会議のメンバーは青森県における3度の開業経験を持つ「新幹線開業前世代」であり、開業というきっかけをどう活かすかを考えてきた世代です。一方、これからの津軽海峡交流圏を担っていく世代は、新幹線があることが当たり前の「新幹線開業後世代」です。この世代は、開業というきっかけはなく、北海道新幹線が走っていることが前提で、この北海道新幹線をどう活かすかを考える世代だといえるでしょう。従って、津軽海峡交流圏に対する見方も発想の仕方も異なるといえます。新幹線が当たり前にあるものとして発想する世代が今後活躍することで、津軽海峡交流圏がより活動的な交流圏になっていくのではないのでしょうか。

ラムダ作戦会議では、津軽海峡の橋渡しとなり交流圏の形成を目指してきましたが、世代間の橋渡しとなって津軽海峡交流圏を盛り上げていきたいとも考えています。その意味でも、この提案集が、多くの“圏民”と一緒に、未来志向で津軽海峡交流圏について考えるきっかけになることを期待しています。

津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議 議長 森 樹男

■目次

I 提案 3 ページ～56 ページ

津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議からの提案です。

- 平成 30・29 年度提案
- これまでの提案と取組状況

II 活動事例 57 ページ～86 ページ

津軽海峡交流圏の形成に向けたλ（ラムダ）プロジェクトに関する活動事例を紹介します。

- 津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議委員
- 企業・団体等
- 行政

III 関係資料 87 ページ～98 ページ

λ（ラムダ）プロジェクトや津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議の説明です。

- 1 津軽海峡交流圏の形成を目指して～λ（ラムダ）プロジェクト～
- 2 津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議名簿
- 3 青森県津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議・津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議の活動記録
- 4 北海道新幹線新青森・新函館北斗間について