

## 新幹線沿線の「越境×組織化」にみる地域の再編・再構成

櫛引 素夫（青森大学）

### 1. 本研究の目的—北海道新幹線と二つの「越境」

新幹線開業は沿線に多大な影響を及ぼし、地域の枠を変える作用を持つ（新幹線ほくとう連携研究会、2016）。本報告においては、2016年3月の北海道新幹線開業に前後して、道南—青森県の青函圏、北海道・長万部町周辺という二つの「越境」地域で進む政策を対比させ、地域の再編や地域政策の在り方と新幹線開業の関連を考察する＝図1。



図1 青函圏の略図

### 2. 青函圏／津軽海峡交流圏の変遷

津軽海峡は本州と北海道の「境界」として同時に、海路を通じて兩岸を結びつけてきた（櫛引、2018）。青函圏が圏域として意識され始めたのは、恐らく明治期の青森—函館航路、さらに1908（明治41）年の青函連絡船の就航以降である。以降の青函圏は、「越境」装置としての青函連絡船が体現していたと言えよう。

だが、青函圏という言葉が社会に定着するのは、皮肉にも、1988（昭和63）年の青函連絡船終航後である。第四次全国総合開発計画の策定と青函トンネル・津軽海峡線の開業を受けて、青函地域は同年、「青函インターブロック交流圏構想推進協議会」を設立し、札幌圏と仙台圏の間を埋める青函圏の構築を掲げた。

その後、青函圏は必ずしも一体的な経済活動や地域アイデンティティを構築することなく推移し（末永、2013）、青函インターブロック交流圏構想推進協議会は2011年、「青函圏交流・連携推進会議」に移行した。

一方、青森県は2013年、北海道新幹線を控えて「津軽海峡交流圏」を提唱し、その実現へ「λ（ラムダ）プロジェクト」を始動させた。新幹線開業後の2017年に

は推進組織に道南側メンバーが加入し、「越境型」の組織として一応の完成をみた。

以上の経緯を経て、このエリアには「青函圏」「津軽海峡交流圏」の二つの概念が併存することになった。

その後、北海道新幹線の開業に前後して「津軽海峡観光クラスター会議」（2011～2016年）、「青函圏観光都市会議」（2013～2019年）など多層・多様な「越境」の組織や回路が生まれた。ただ、目的が重複するものも多く、いくつかは2020年1月時点で姿を消している。

### 3. 青函DCと縄文遺跡の世界遺産登録運動

青函圏／津軽海峡交流圏を舞台に展開されてきた「越境型」企画・施策が、JRグループと青森県・北海道による青森県・函館デスティネーションキャンペーン（DC）と、青森・岩手・秋田・北海道による「北海道・北東北の縄文遺跡群」の世界遺産登録運動である。

前者は北海道新幹線開業に合わせ、単独の県と隣接道県の地域の組み合わせによる初の「越境型DC」として、2016年7～9月に実施された。「プレ」「アフター」企画を合わせると3年にわたり、道南側は津軽海峡に近い11市町が参加した。さらに2019年7～9月、青函地域がJR東日本の「重点販売地域」となり、「青森県・函館観光キャンペーン」が実施された。ロゴやマスコットキャラクターは青函DCを踏襲、また、道南側の参加は18市町に拡大した。

後者は日本最古の土器片が発見された大平山元遺跡（青森県外ヶ浜町）、特別史跡・三内丸山遺跡（青森市）など北海道と北東北の17遺跡の世界遺産登録を目指す。青森県が2005年、単独で着手し、2007年から4道具体制に転じて、2019年に国の推薦候補となった。

これら「越境型」の企画・運動をめぐる、筆者は2019年10月、道南の18市町と2振興局を対象にアンケートを実施した。その結果をみると、DCとその後継キャンペーンの誘客効果があったとみる市町は少なく、直接的な効果は限定的だった。半面、誘客以外の効果

については「近隣の町との連携が強化された」「青森県側と連携が強化された」と評価する自治体が目立った。

縄文遺跡群の世界遺産登録が観光にもたらす効果については、道南の構成遺跡が函館市に限られること、遺跡同士の距離が離れている上に公共交通機関が未整備なこと、ネガティブな見方をする市町が多かった。ただ、圏域を周遊する観光客の増加や、縄文文化への住民理解の浸透に期待している自治体もあった。

#### 4. 「はっっこ同盟」の発足

2031年春に札幌へ延伸される北海道新幹線は、新函館北斗-札幌間に新八雲、長万部、俱知安、新小樽の4駅が建設される。この中で、長万部町を中心に、北隣の黒松内町、東隣の豊浦町が2019年4月、「はっっこ同盟」を発足させた=図2。

3町は渡島、後志、胆振の各総合振興局管内の端に位置する。面積は合計約890km<sup>2</sup>と東京23区の1.4倍に達するが、2019年1月現在の人口は長万部が5493人、黒松内は2837人、豊浦町は3919人にすぎず、人口減少と高齢化が進む。それでも、新幹線開業まで10年余りを残しつつ、開業後の交通・地域再編を先取りして、「はっっこも集まりや俺らがど真ん中」をキャッチフレーズに新たな越境型連携に乗り出した。

協定調印後、職員相互の行き来と交流会をスタートさせ、2019年6~7月には「いちご豚肉まつり」(豊浦町)、「長万部毛がにまつり」、「黒松内ビーフ天国」にそれぞれ、「はっっこ同盟」としてブースを出店した。3町合同の「ふるさと納税」返礼品も開発、広報誌には各町が「はっっこ同盟」情報コーナーを設けている。

関連予算は補助金に頼らず、3町が自前でまかないつつ、一つの自治体、あるいは広域連合の機能を果たしていくイメージという。



図2 「はっっこ同盟」略図  
(地理院地図から榎引作成)

長万部町の担当課に、2019年5月と10月に実施したヒアリングによれば、例えば観光面では「旅行者に行政区域は関係ない」という共通認識があり、移

住・定住促進策についても、「3町のどこかに移り住んでもらい、圏域として人が増えればいい」と位置づけるなど、越境というより「脱境」の視点に立った施策を模索している。

さらに、必ずしも「移住・定住」にこだわらず、地元の特産品購入などを通じて「経済的に住んでもらう」という支援形態も視野に入れている。

表面的に見る限り、合併特例債などをインセンティブに、「形」「名」にこだわる半面、新しい地方自治や暮らしのデザインに踏み込めなかった多くの「平成の大合併」地域とは、対極にある営みに見える。同時に、ともすれば「人材の地元定着」が独り歩きしがちな「地方創生」とも異質な、独特の方針が見え隠れする。

#### 5. 二つの「越境・組織化」の対比と考察

青函圏/津軽海峡交流圏をめぐる組織や交流チャンネルが姿を消す中、青函圏交流・連携推進会議やプロジェクトには今後、多少とも経済的な効果や人材育成などの実態・実績が求められよう。その意味で、青森DC後の広域観光の進展や組織化は、瞬発的な集客よりも重要な課題である。縄文遺跡群の世界遺産登録も、この営みとの連動が不可欠である。ほぼ函館一強の構造にある道南の観光や、足腰が弱いと言わざるを得ない青函圏の連携を、人口減少に耐えられる仕組みに変えていくには、当事者の主体性と世界観に軸を置く「はっっこ同盟」の取り組みが参考になるだろう。 ※本研究にはJSPS 科研費・18H03457を使用した。

#### 参考文献

- 榎引素夫 (2016) 「北海道新幹線開業に伴う青森地域の変化の検証準備と提言」、平成27年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書
- 榎引素夫 (2017a) 「北海道新幹線開業に伴う青函地域の住民の意識変化と提言」、青森学術文化振興財団・平成28年度助成事業・成果報告書
- 榎引素夫 (2017b) 「北海道新幹線の『これまで』と『これから』—『青函圏』の行方と課題—」(れちおん青森、2017年8月号)
- 榎引素夫 (2018) 「青函トンネル開通および北海道新幹線開業が地域の交通・交流にもたらした影響」(運輸と経済、78(10))
- 末永洋一 (2013) 「津軽海峡交流史と『津軽海峡圏』構想」(れちおん青森、2013年6月号)
- 新幹線ほくとう連携研究会 (2016) 、新幹線ほくとう連携研究会報告書