

北海道の広域経済圏の構築*

The construction of local areas for economy in Hokkaido*

横 平 弘**
Yokohira Hiroshi**

1. 緒言

北海道は他府県に比べて地域が広大なため、北海道庁の地方管轄行政組織として支庁制度があるが、時代の変化にともない地域の実状と相異なる面が多くなり、これを補完する組織として近年、地域生活経済圏が設定された。しかしこれも基本的には生活圏と経済圏とが異なるものであるため、その圏域区分は実態にそぐわない状況となっている。

これを改善すべく、従来の6圏域を10圏域とする新たな圏域区分を昨年提案したが、これはむしろ、生活圏を重視した区分であり、経済圏の視点からはやや狭小ともいえるものであったが、生活圏と経済圏を共用させるためにはやむを得なかったと考える。

現在検討されている支庁制度の見直しとともに、地域生活経済圏もさらに再検討すべき時期にあると考えられることから、まずこれを上記の2圏に分け今回はこのうちの経済圏についてのあり方について検討を進めたい。

2. 支庁制度の見直し

支庁の管轄区域(圏域)の再編を含めた支庁制度の見直しについては、本年1月に発足した「支庁制度検討委員会」(委員長・神原勝北海道大学教授)によって検討中であるが、近年の情報では現行の14支庁を、産業経済政策や社会資本整備を担当する6の「経済圏庁」(北海道新長期総合計画の「生活経済圏」に相当)と、道民生活に身近な行政を担う21の「生活支庁」(第2次「保健医療福祉圏」に相当)に再編するの有力な方策としており(神原勝、1998)、ここで経済圏庁と生活支庁は機能の分担で上下関係はないとみている¹⁾。

この方策では、同レベルの圏域区分において、経済圏と生活圏とで圏数が大きく異なることから、双方の各圏域も異なったものとなることが知られる。しかし再編の手法が示されていないため、双方の圏域や圏数の妥当性について論じることはできない。

支庁再編は市町村の基礎行政を広域的に補完する体制を築くとともに、産業振興や経済自立を旨とした地域政策の展開を促進するものと期待されていることから、遠からずして14圏域区分が改変されることは確かである。

3. 新たな経済圏の形成

現行の全総計画策定の一資料とされた「国土審議会政策部会報告」²⁾によると、3大都市圏では人口1万人以下を例外として全階層で人口増加率の成長が確認されているのに対して、地方圏では人口50万人以上の階層にならないと成長はみられないという事実が認められ、これが成長の「臨界点」となっている。この「50万人以上」の階層は、地方における現代の消費者が求める高度で多様なサービス・ニーズを満たす集積の成立を可能とする市場規模にほかならないとすれば³⁾、道央圏を除き、本州に比べて人口集積度が小規模で広域分散的都市分布を示す北海道においては、この階層は経済活動が発展しうる圏域に対応しうるとも考えられる。

これを北海道の6地域生活経済圏について対応させると、①道央圏 337万人、②道南圏 53万人、③道北圏 71万人、④オホーツク圏 35万人、⑤十勝圏 36万人、⑥釧路・根室圏 38万人であり、①②③が発展しうる経済圏となる。とくに①は札幌一局集中による人口の急増にともない、高度な都市機能が集積している。②③は人口動態が停滞しているが、臨界点は維持されている。

これに対して④⑤⑥はいずれも臨界点以下であり、このままではサービス経済化に対応した高度な都市機能を整

*キーワード：地域計画、国土計画、制度論

**正会員 道都大学教養部(〒094-8582 紋別市落石町7丁目 TEL01582-4-8101, FAX01582-4-6311)

備することは不可能ということになる。その対策として、これらの相隣る3圏域を複合させて道東圏とし、この圏域内での地域連携により、旧圏域を超えた圏域運営(行政)を不可欠とする。これにより新たな圏域中心都市に対して、圏独自で50万人階層に相当する都市機能集積を作り上げる必要があり、そのためにはとくに圏内中核都市間の交通・通信インフラの早急な整備による交流の活発化が重要となる。

道東圏は圏内地域間の連携と交流によって漸次その産業構造の高度化が促進され、独自の経済圏の確立により、さらに広域的な行財政的能力の充実に期待しうる。

4. 交通圏からのアプローチ

近年の都市間を結ぶ高速道路の開通・延長によって、道央圏を主とする中核(圏心)都市からの2時間圏は拡大しつつあるが、計画路線が全通した時点でも圏域内をカバーされない地域が残される。道東圏のほか、道央圏でも日高南東部など遠隔地である。

道東圏では人口最大の現釧路・根室圏の釧路市が新たな圏心都市として有力であり、その場合、オホーツク圏北部の紋別・遠軽地域(紋別市・紋別郡)は圏心から2時間圏外となって、この間の活発な交流は困難とみられる。しかしこの地域は西方の旭川へは2時間圏内にあることから、道北圏への再編が有利と考えられる。なお道央圏内

の北空知北部(幌加内町)は2時間圏外にあるうえ、道北圏に著しく食いこんで不整形なため、当地域も道北圏への再編により1時間圏内となって、圏心へのアクセスは容易となる。これにともない圏域人口は道北圏80万人、道東圏101万人となる。

5. 4経済圏の構築

これまでの考察により北海道を道央・道南・道北・道東の4経済圏に区分することが可能となった。高速道路が全通の時点では、圏心都市(札幌・函館・旭川・釧路)から各圏内へはほぼ2時間圏でカバーされることになり、圏心と圏内各地域との活発な交流が可能となる。

現在、4経済圏に基づく民間活動が実施され、分県構想なども提案されているが⁴⁾、その圏域は上記の区分とは異なっていることから、北海道の今後の経済活動を積極的に推進させるためにも新たな4経済圏を構築した。

「制度は作るよりも変える方が難しく、制度変更・規制緩和への『抵抗』を内在化」させる⁵⁾(宮沢健一、1999)といわれるごとく、北海道の支庁制度改革の歴史がこれを証明していることから、この4経済圏は現行の6地域生活経済圏や14支庁圏を改変するものではなく、民間を主体とした新たな組織として制定するものであり、さらに今後の支庁制度改革のための一構想として検討されることが期待される。

参考文献

- 1) 神原 勝:「道州制を北海道から」、フロンティア 180、'98 夏季号、P. 24、北海道町村会、1998。
- 2) 国土庁:『国土審議会政策部会報告』、P. 74、1991。
- 3) 加藤 和暢:「支庁制度改革への視点」、ほっかいどう政策研究第9号、P. 19、北海道自治政策研究センター、1999。
- 4) 木村 勲:「地域の自立は分県から」、1998. 2. 8、北海道新聞(朝刊)。
- 5) 宮沢 健一:「規制・競争調整へ第3原理」、1999. 1. 8、日本経済新聞「経済教室」欄。