

● 市政研究センター研究報告
〈1〉 北関東地方における
地域間連携と宇都宮都市圏の
地位に関する研究

市政研究センター 係長 梓澤 昌徳

1 はじめに

本報告は、市政研究センターが平成19年度から2か年にわたる継続研究として取り組んでいる「北関東地方における地域間連携と宇都宮都市圏の地位に関する研究」の中間報告の概要である。

平成11年に制定された「地方分権一括法」を契機として、「平成の大合併」や「道州制」の議論の本格化など、戦後に確立されてから半世紀にわたり維持されてきた地方自治の仕組みや形態が、今、大きく変わろうとしている。近年のこれらの動向を勘案すると、「地方」がその魅力や活力を維持拡大するためには、これまでの枠組みを超えて広域的に連携を図ることが1つの方策であるといえよう。

一方、本市を含む周辺地域の近年の広域的な取組状況をみると、平成23年度の北関東自動車道の全線開通にともない、本市東谷・中島地区の工業流通業務団地をはじめとして、常陸那珂港や茨城空港の整備など、人の交流や物流を活発化させる大規模プロジェクトが計画・実施されている。これら大規模プロジェクトにより、その地域の活性化はもちろんのこと、これまで以上に広域な範囲で地域間連携の強化を期待する声が高まっている。

しかし、このように広域的な地域間連携が求められているにも関わらず、本市を含むいわゆる「北関東地方」における地域間連携の取組は、交通基盤や拠点整備にとどまっており、相乗効果を生じさせるような連携強化の具体的な取組は数少ない状況にある。

本研究は、こうした背景をふまえ、北関東地方における地域間の結びつきの実態と将来に向けた動向や方策、さらにはその中で宇都宮都市圏の現況と今後のあるべき姿について明らかにしようとするものである。

2 研究の進め方

実態把握にあたっては、大規模プロジェクトの動向だけでなく、民間の企業活動や人の交流、物流、意識調査などさまざまな角度から分析し、結果の妥当性を担保できるよう努めることとした。

分析や提案にあたっては、当センターの研究員だけで行うことが難しいため、平成20年度以降に地域間連携を専門とする研究者からアドバイスをいただくとともに、庁内関係課である行政経営課や政策審議室等の職員で構成するワーキンググループを設置し、検討を重ねる予定である。

また、本研究に大きく影響を与えると思われる「道州制」についても、その検討状況などの情報収集を行い、「北関東地方」の地域間連携に与える影響等について分析を行うこととした。

なお、平成19年度は、データ収集を中心とし、その分析や提案等については平成20年度に行う。

3 「北関東地方」の枠組み・結びつきの実態

(1) 実態把握の考え方

「北関東地方」の枠組みや結びつきの実態は、どのような指標や活動等を用いて把握するのが適切なのだろうか。本研究では、日常の生活圏程度の狭い範囲ではなく、県境を越えた広域な範囲

での枠組み・結びつきの実態を把握することを目的とするため、以下のような考え方にに基づき、いくつかの指標や活動のデータ等を用いて把握することとした。

1) 枠組みの指標等

枠組みについては、特に民間企業が設定している活動圏域である「テリトリー」を中心にデータの収集を行い、どのような枠組みのテリトリーが多いのかなど、その傾向等を分析することにより実態を把握した。

また、データ分析だけでなく、人々が思い描いている「北関東地方」の枠組みについても、アンケート等での調査を試みた。

2) 結びつきに係る指標、活動のデータ等

結びつきについては、県境を越える交流を対象に、従業・通学や旅客流動、常住地移動などのデータの収集を行い、交流の多さなどその傾向等を分析することにより実態を把握した。

(2) 枠組みの実態調査

1) 中央省庁の管轄区域

まず、公的機関がどのような広域的枠組みを採用しているのかについて把握するために、1府12省庁からなる中央省庁の所管区域について調査を行った。調査は、各省庁のホームページを検索して行い、対象は栃木県が含まれる区域とした。

その結果、1府9省の27部局において、栃木県が含まれる何らかの所管区域を設定しており、その枠組みは、「東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・茨城県・栃木県・群馬県・長野県・新潟県・山梨県」の1都9県に設定している部局

が最も多く、6部局あった。次に多い枠組みは、上記1都9県に「静岡県」を加えたもので5部局、次いで上記1都9県から「長野県・新潟県」を抜いた枠組みで3部局であった。

また、各都県が27部局の区域にどのくらい含まれているのかをみると、茨城県が27すべてに含まれており、以下、千葉県・栃木県が26、神奈川県・埼玉県・群馬県が25、東京都が24と、関東1都6県が上位を占めていることがわかった。

これらの結果から、中央省庁の所管区域については、俗にいう「関東地方」1都6県を核として、その省庁の業務内容等により、それに隣接する長野県・新潟県・山梨県・静岡県を一部加えた区域を所管区域として設定しているのが一般的と考えられる。

2) 民間企業の活動テリトリー調査

民間企業においては、営業・配送活動や管理監督など各種活動を効果的・効率的に行うため、広域的範囲からなるテリトリーを設定するケースが多い。このテリトリーが「北関東地方」の枠組みを考えるうえで大きなヒントになると考え、企業対象のアンケート調査²を実施することとした。

① 調査の概要

本市に事務所等を設けている東証一部上場企業262社を対象とし、活動テリトリー設定の有無やその範囲などについての設問を設けた。

② 調査結果の概要

回答のあった111社のうち、約半分の54社が本県を含む複数都県にまたがるテリトリーを設定していた。そのテリトリーの構成種別では、

¹ 縄張りや領域、受け持ち区域。本研究では、支店や営業所等の管轄区域など企業がその活動を行ううえで設定・エリア分けした、組織（社員個々のものは除く）としての活動圏域をさす。

² アンケート調査の詳細については、当センター報告書『北関東地方における地域間連携と宇都宮都市圏の地位に関する研究報告書—中間報告（平成19年度研究）—（平成20年3月）』を参照のこと。

「栃木県・茨城県」が5社で最も多く、次いで「栃木県・茨城県・群馬県」と「栃木県・群馬県・埼玉県」の4社へと続く（表1）。

また、テリトリーを構成する都県の数だけでみると、「茨城県」が最も多く38社、次いで「群馬県」の34社、「埼玉県」の24社の順となっていることから、特に本県は、隣接する「茨城県・群馬県」と一体となったテリトリーに含まれている傾向が強いと思われる（表2）。

表1 設定しているテリトリーの種別

順位	テリトリー種別	該当会社数
1	栃木県・茨城県	5
2	栃木県・茨城県・群馬県	4
2	栃木県・群馬県・埼玉県	4
4	栃木県・群馬県	3
4	栃木県・茨城県・群馬県・新潟県・長野県	3
4	栃木県・福島県・茨城県	3
7	栃木県・埼玉県	2
7	栃木県・茨城県・群馬県・埼玉県・東京都	2
7	栃木県・福島県・茨城県・群馬県・千葉県・埼玉県・東京都・神奈川県・新潟県・長野県・山梨県	2
	その他（該当する会社数が1社だけのテリトリー種別）	25
	合計	53

アンケート調査から作成

また、テリトリー設定の際に、どのような点を重視するかを聞いたところ、最も多かったのが拠点からの活動や管理監督のために適当な「距離・範囲」であり、次いで、得意先などエリア内に存在する「活動対象」、消費活動などの面におけるそのエリア内の「結びつき・一体性」、「交通網」と続いている（図1）。

企業活動を前提としていることから、「活動対象」が多くなるのは順当な結果だと思われるが、

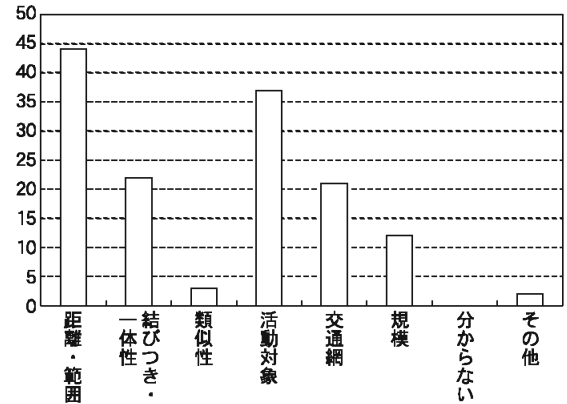


図1 テリトリー設定の際重視する点（3つまで選択）
アンケート調査から作成

「距離・範囲」や「交通網」など移動に関する点を重視する傾向にあることから、交通インフラの状況は、企業の活動範囲設定に際して大きな影響を与えるものと考えられる。

3) 「北関東地方」についての意識調査

地域間連携を進めていくためには、現状の結びつきや交流活動の実態だけでなく、その地域全体のまとまりや一体感が重要であり、それらを形成するうえで大きな要因となる人々の意識について把握することも必要であると考えた。そのため、特に「北関東地方」の枠組みを中心に意識調査を行うこととした。

今年度は、国立大学法人埼玉大学の学生を対象として、アンケート調査を実施した。その概要は、以下のとおりである。

① 「北関東」の範囲について

「北関東」と呼ばれる地域の範囲について質問したところ、「茨城県・栃木県・群馬県」の3県が「北関東」と答えた学生が15名（57.7%）と最も多く、次いで、この3県に埼玉県を加えた4県であると答えた学生が6名（23.1%）、「栃木

表2 栃木県を含むテリトリーにおける構成都県の数

(n=53)

構成都県	福島県	茨城県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	新潟県	山梨県	長野県	その他
該当数	19	38	34	24	8	13	6	12	6	8	10

アンケート調査から作成

県・群馬県」の2県であると答えた学生が2名(7.7%)という結果となった(表3)。

表3 「北関東」の範囲のイメージ

選 択 範 囲	回答数	構成比(%)
茨城県・栃木県・群馬県	15	57.7
茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県	6	23.1
栃木県・群馬県	2	7.7
その他	3	11.5
合 計	26	100.0

アンケート調査から作成

②「北関東」のイメージについて

「北関東」地域についてのイメージを聞いたところ、「田舎(8名)」、「山(7名)」、「農業(6名)」といった都市化されていない自然な環境を想像させるキーワードを挙げる人が多かった。

一方で、「中心都市が近代的である」など、東京大都市圏(1都3県)より劣り、中心と周辺部との格差が大きい等の指摘もあったとはいえ、「都市」をイメージさせるコメントも見受けられた。

③現在の常住地と「北関東」の範囲との関係

現在常住している地域と「北関東」の範囲に関する回答との関係をみたところ、埼玉県内に住む学生の約7割が「北関東」の範囲を「茨城県・栃木県・群馬県」と回答したのに対し、それ以外の地域に住む学生の約6割が「茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県」を回答する結果となった。埼玉県民は、埼玉県は「北関東」ではなく、東京大都市圏に属するという意識を持っていることがうかがえる。

(3)結びつきの実態調査

1) 従業・通学状況

「北関東地方」周辺地域における結びつきの実態については、まず、人々の生活の根幹となる仕事・学業に着目し、県境を越えてどのような動き

があるのかについて分析することとした。

その結果をみると、県境を越えた従業・通学者が1万人を超えているケースが関東の6県に集中していることがわかった。中でも、茨城県・千葉県間、埼玉県・千葉県間の交流が多く、次いで、群馬県・埼玉県間の交流が多かった。

また、隣接する県への従業・通学が中心となっているが、埼玉県・神奈川県間だけは東京都を挟んでいるにもかかわらず1万人を超える流出入状況となっている。

本県の状況をみると、茨城県からの流入が多い一方、群馬県への流出が多くなっていることが特徴的である(図2)。

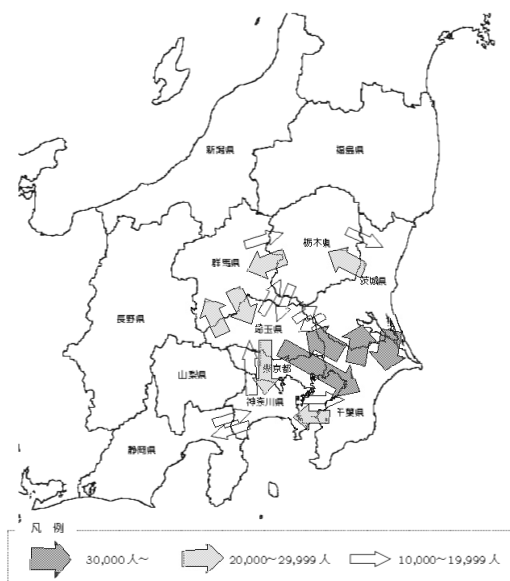


図2 常住地から他県への従業・通学の状況(1万人以上)

平成17年国勢調査から作成

2) 旅客動態

次に、人々の交流という観点から、旅客動態について実態を調査することとした。

調査の結果をみると、年間500万人を超える旅客動態が新潟県を除く1都10県の区域間であり、

³ 平成17年国勢調査「従業地・通学地集計による人口」による。なお、東京都については、関係するデータの他との乖離が大きいことから、分析対象から除いてある。

⁴ 第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査による。

互いに交流しあっていることがわかった。

特に、茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県の間で、隣接する県同士（データのない埼玉県・千葉県間を除く）⁵での交流が活発な傾向にあり、中でも、茨城県・千葉県間の交流が年間3,000万人超と最も多かった。ただし、この5県の隣接県同士の交流の中でも、埼玉県との交流については、群馬県を除き、若干他より少ない傾向を示している。

本県の状況をみると、東西交通網が比較的弱いにもかかわらず、隣接する茨城県・群馬県との交流が多く、特に茨城県との交流が多いことが特徴的である（図3）。

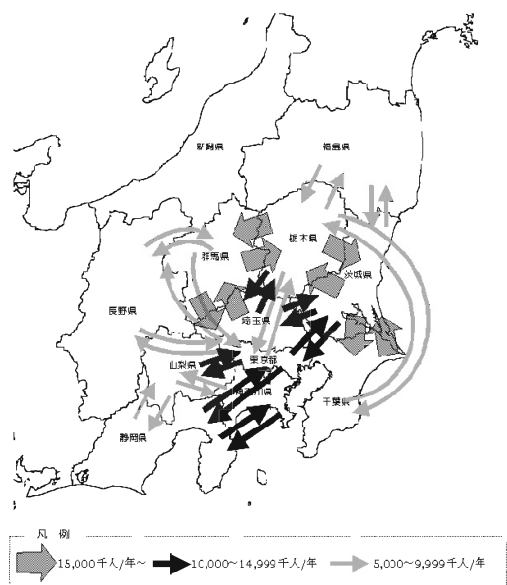


図3 都県間旅客流動の状況（500万人/年以上）
第4回全国幹線旅客純流動調査から作成

3) 物流

次に、物流という観点から、貨物の流動状況について実態を検討することとした。

⁵ 「第4回（2005年）全国幹線旅客純流動調査」では、埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県の1都3県間相互の流動が調査の対象外となっているため、データが存在しない。

⁶ 陸運統計要覧（平成18年版）による。なお、東京都については、関係するデータの他との乖離が大きいことから、分析対象から除いてある。

調査する交通機関は、自動車及び鉄道（JR貨物）としたが、鉄道貨物については、鉄道路線や国際貿易港である横浜港の影響が大きいなど、調査区域内で条件が異なることから、本報告では省略する⁷。

分析の結果をみると、月間30万tを超える県間自動車貨物流動のケースのほとんどを関東6県間で占めていることがわかった。中でも、茨城県・千葉県の間の物流が月間100万t超と最も多く、特に茨城県から千葉県への流出は月間250万tを超える群を抜く量であった。

本県の状況をみると、隣接する群馬県・埼玉県への流出が月間100万t超の規模となっている一方、流入は、埼玉県からの月間52.9万tが最大となっている程度で、流出超過の傾向にある（図4）。

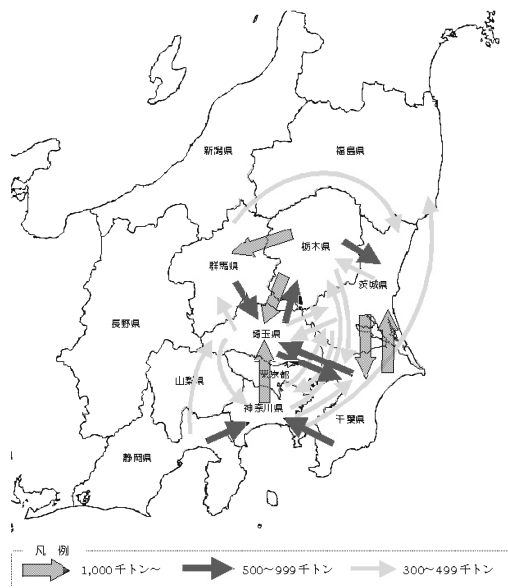


図4 県間自動車貨物流動の状況
（平成17年10月：30万t/月以上）
陸運統計要覧（平成18年版）から作成

4) 人口移動

次に、居住地選択の観点から、人口移動の状況

⁷ 当センター報告書『北関東地方における地域間連携と宇都宮都市圏の地位に関する研究報告書—中間報告（平成19年度研究）—（平成20年3月）』には掲載している。

について実態を検討することとした。

調査の結果をみると、5年前の常住地から県境を越えた人口移動が1万人を超えているケースのほとんどが、東京都を取り巻く埼玉県・千葉県・神奈川県が関係する転出入であることがわかった。また、特にその3県間の転出入がおよそ5万人規模と他のケースよりも大きなものであった。

その3県間以外では、特に埼玉県・神奈川県が転出入先である移動が目立ち、調査対象区域のほぼ全域にまたがった活発な転出入状況にあるといえる。

本県の状況をみると、埼玉県との転出入が多い程度で、近県との人口移動は相対的に活発ではない状況にある(図5)。

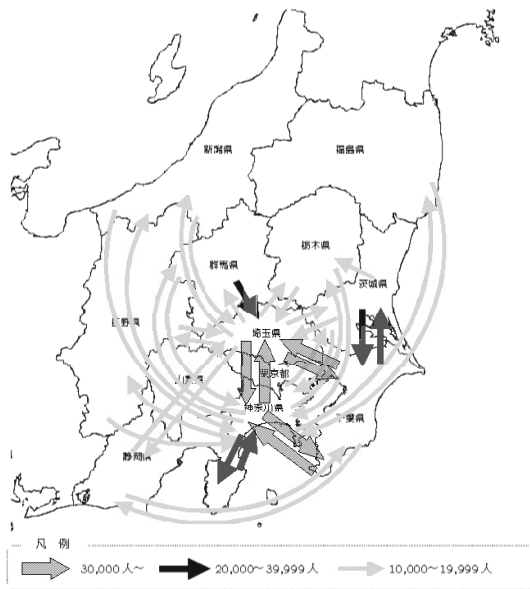


図5 5年前の常住地から他県への居住地移動状況
(1万人以上)

平成12年国勢調査から作成

(4)「北関東地方」とは(今後の分析に向けて)

ここまでの調査結果をふまえ、平成20年度にはワーキンググループによる検討などを行い、

⁸ 平成12年国勢調査「人口移動集計」による。なお、東京都については、関係するデータの他との乖離が大きいことから、調査対象から除いてある。

一体的な地域としてまとめて称されるのにふさわしい「北関東地方」の枠組み・エリアを明らかにする予定であるが、ここでは、そのたたき台としての個人的所感を記載してみたい。

まず、どの調査結果をみても、茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、いわゆる関東1都6県が大きな1つのまとまりとして考えられるということである。やはり、東京都を中心とした人・モノ・金の流れや影響が大きいものと考えられる。

また、その1都6県の中でも、埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県の1都3県、いわゆる東京大都市圏が、どの側面からみても結びつきが強いということが指摘できる。

そして、本市を含む栃木県については、東京大都市圏内の一体性には及ばないものの、隣接する茨城県・群馬県・埼玉県との一体性を示すデータ等が多いと思われる。ただし、そのうち、埼玉県に関しては、東京大都市圏という枠組みに括られる場合が多いことから、このまとまりからは除外されるのが適当であると思われる。

以上のことに加え、後述する北関東自動車道などの地域間連携を促す大規模プロジェクトが計画・実施されていることから、本市を含む「北関東地方」の枠組みとしてふさわしいのは、やはり「茨城県・栃木県・群馬県」の3県になるのではないだろうか。

4 「北関東地方」における宇都宮都市圏の位置づけ・役割の現状

次に、「北関東地方」の地域間連携に本市及び宇都宮都市圏がどのように関わっていくべきなのか、そして、将来はどのような都市の姿であるべきなのか等を考えるための検討材料として、「北関東地方」において、本市及び宇都宮都市圏がどの

ような位置づけ・役割を担っているのかを各種データ等を活用して整理・検証する。

(1)「北関東地方」における本市の位置づけ・役割の現状

1)人口等基礎データ上の位置づけ

本市及び水戸市、前橋市、高崎市の4市（以下、「4市」とする）について、人口や面積、経済など各種統計指標から比較した（表4）。いずれの指標をみても、本市が他都市を上回る結果となっているが、前橋市・高崎市の2市を合わせた値は本市を超えているものが多い。

表4 各種統計指標の4市比較

No.	指標(単位)	宇都宮市	水戸市	前橋市	高崎市	備考
1	面積(㎡)	416.84	217.45	241.22	401.01	H19.3.31 現在
2	人口(人)	507,931	263,989	318,140	342,027	H19.12.1 現在推計人口
3	年少人口(人)	65,741	38,118	45,018	35,671	H17.10.1 現在
4	生産年齢人口(人)	311,909	174,321	207,726	162,324	H17.10.1 現在
5	老年人口(人)	77,026	49,935	65,441	47,077	H17.10.1 現在
6	年少人口割合(%)	14.4	14.5	14.1	14.6	H17.10.1 現在
7	生産年齢人口割合(%)	68.2	66.4	65.2	66.2	H17.10.1 現在
8	老年人口割合(%)	16.8	19.0	20.5	19.2	H17.10.1 現在
9	世帯数(世帯)	205,332	107,564	123,823	132,030	H19.12.1 現在推計世帯
10	事務所数(所)	21,107	13,949	16,746	17,595	H18.10.1 現在
11	従業員数(人)	240,015	154,837	164,961	171,489	H18.10.1 現在
12	財政規模(百万円)	159,647	80,820	111,799	119,896	平成18年度普通 会計決算額(推計)

No.1・2・9・12は各市・県HP、No.3～8は平成17年国勢調査、No.10・11は平成18年事業所・企業統計調査から作成

2) 中央省庁の出先機関の集積

次に、業務機能の集積という観点から、中央省庁の出先機関が4市にどれくらい配置されているのか比較した。

9 調査の対象は、茨城県・栃木県・群馬県の3県を中心に、場合によっては、その周辺都県あるいは全国の状況も参考にすることとした。また、他都市との比較検討にあたっては、全ての市町村を対象にするのは困難であるため、原則として、県庁所在地である茨城県水戸市、群馬県前橋市に群馬県高崎市を加えた3市を比較対象にすることとした。

その結果、4市に事務所等を配置しているのは6省15部局あり、最も事務所等が多かったのが本市の14部局、次いで水戸市・前橋市の12部局であった。高崎市は県庁所在地でないこともあり、3部局にとどまっていた。これらにより、3県におおむね均等に事務所が配置されている状況にあるといえよう。

3) 民間企業の活動拠点の集積

さらに、業務機能のうち、都市の活力に欠かせない民間企業の活動に着目し、4市に民間企業の支店や営業所等の活動拠点がどれくらい配置されているのか検討した。

まず、平成18年事業所・企業統計調査の本所・支所別民営事業所数データから4市の状況を比較すると、本市が20,722か所と最も多く、次いで高崎市の16,600か所、前橋市の16,330か所、水戸市の13,590か所の順になっている。

また、各企業のホームページ等から、東京証券取引所第一部に株式上場している企業1,723社が4市に拠点をどの程度配置しているのかについて調査してみると、本市が281か所と最も多く、次いで水戸市の204か所、高崎市の176か所、前橋市の105か所の順になっている。

両データとも、本市が他の3市より抜きん出ている結果であったが、前橋市・高崎市を合わせた数値は、同等あるいはそれ以上となっている。

(2)「北関東地方」における本市の位置づけ・役割（今後の分析に向けて）

ここまで「北関東地方」の中での本市の位置づけなどについて、データ等により整理してきた。その結果、本市は、その人口や業務機能集積、企業集積などの面から、圏域内他都市を上回る数値を有していることがわかった。

この調査結果をふまえ、「北関東地方」において取り組むべき地域間連携方策を行ううえで、

本市及び宇都宮都市圏がどのような姿であるべきなのかを平成20年度に検討することになるが、本報告では、その検討にあたって考慮すべき点をいくつか列記しておく。

- ▶宇都宮都市圏の既存資源の活用を探る
- ▶北関東地方内の各地域との役割分担を探る
- ▶栃木県の中での宇都宮都市圏の役割等に注意する

5 広域的な地域間連携の状況

ここでは、「北関東地方」の地域間連携方策を考えるための材料として、地域間連携の現状とそれを促す広域的プロジェクト、先進地域における地域間連携の状況などについて整理した。

(1)「北関東地方」における地域間連携の現況

1)北関東3県による地域間連携の現状

現在、北関東3県が連携して実施している取組としては、北関東自動車道の整備をきっかけとして、北関東地域の総合的な振興を図ることを目的に設置された「北関東広域連携推進協議会」による活動がある。

この協議会では、各県民の北関東自動車道開通への期待感を高め、今後の北関東3県連携や北関東自動車道沿線地域の活性化に向けた具体的行動を呼び起こすため、各種イベント等を開催している。

その他、「北関東自動車道建設促進期成同盟会」による北関東自動車道の愛称募集事業や、常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道沿線地域等において、「首都圏における新たな物流拠点の形成」を図るために「広域連携物流特区」が申請・認定されるなどの取組がなされているが、いずれの取組も、連携することによる相乗効果が期待できるまでには至ってい

ないような状況である。

2)「北関東地方」における主な広域的プロジェクト

①北関東自動車道

北関東自動車道（愛称「北関」）は、群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市を結ぶ全長約150kmの国土開発幹線自動車道である。北関東自動車道が全線開通することにより、首都圏から放射状に延びている東北縦貫自動車道、関越自動車道、常磐自動車道の3つの高速道路を連絡し、首都圏や北陸、東北地方等への高速交通ネットワーク化が進むことから、移動時間の短縮はもちろん、産業や文化の交流、北関東各地に点在する観光振興、災害時の国土の安全性向上などさまざまな効果が期待されている

なお、栃木県県土整備部交通政策課高速道路対策室のホームページによると、平成24年3月末を予定している全線開通が首都圏に与える経済効果は、年間約1,850億円（うち栃木県約420億円）とのことである。

②常陸那珂港

常陸那珂港は、北関東3県の新たな物流拠点として、また、首都圏の電力需要に対応するエネルギー基地を担う重要港湾として、昭和58年に整備計画が策定された。

計画では、総面積約752haに北・中央・南の3つの埠頭を配置し、東京湾諸港と同じ程度の5万t級大型コンテナ船の着岸が可能な大水深-15mのコンテナ岸壁を有する国際コンテナターミナルを有する年間計画取扱貨物量2,600万t（外貿2,100万t・内貿500万t）の中核国際港湾として平成22年完成を目標に整備が進められている（平成10年12月から一部供用を開始）。常陸那珂港が北関東自動車道の起点となる場所に位置することから、茨城県・栃木県・群馬県の各主要都市と結ばれ、陸と海の交通機関の懸け橋となる「東日本の表玄関」としての

役割が期待されている。

③ 茨城空港（百里飛行場）

茨城空港は、茨城県小美玉市にある航空自衛隊の百里飛行場の既存滑走路を活用した民間共用化による空港である。茨城県を含む北関東地方が空港空白地帯であったことから構想されたものであり、平成8年12月、国の「第7次空港整備五箇年計画」に位置づけられ、平成21年の供用開始を目標に整備が進められている。

計画では、既存滑走路の西側に民間用の滑走路と空港施設を新設し、既存のものと合わせて長さ2,700mの2本の滑走路を有する年間利用者約81万人の空港となる予定である。

なお、北関東自動車道等の整備により、宇都宮市からは65分で到着できるなど、茨城県外からの利用も期待されている。

(2) 先進地域における地域間連携の状況

北関東地方の地域間連携方策を考えるための参考にするため、地域間連携の先進地域である北東北3県の取組状況について、文献調査及び岩手県に対するヒアリング調査を行った。

1) 北東北知事サミット¹⁰による取組

青森県・岩手県・秋田県の3県からなる「北東北」は、風土や歴史、文化などをはじめとして多くの共通する地域特性を有しているとされるが、平成3年頃、県境地域への産業廃棄物不法投棄が相次いでいたことなどもあり、その共同処理などに3県で一緒に取り組むことにより、限られた資源や財源をスケールメリットで有効に活用し、相互利用・共有による総合力の発揮や新しい地域発展が期待できるのではないかと、この頃、当時の木村守男

青森県知事の呼びかけにより、共通する政策課題に連携して取り組むことを目的として、平成9年度から北東北3県の知事サミットを開催することとなった。

このサミットの特徴としては、比較的地域間連携の容易な観光や環境などの分野・部門に限ったものだけでなく、あらゆる行政分野における地域間連携を図ろうとしていることが挙げられ、これは、全国的にも珍しい取組だと思われる。また、毎年持ち回りで座長道県を設定するが、連携事業の提案については「できることから着実に」という方針の下で各道県がそれぞれ行うとともに、提案した事業については幹事道県として責任を持って実現に当たるという対等な関係にあることもポイントとして挙げられる。

このようにして第11回（平成19年度開催）サミット終了時点までで合意された事項は合計129項目にも上り、大いに成果が得られていると評価できる（表5）。

表5 サミット合意事項分野別一覧（11回まで）

No.	合意分野	合意数	備 考
1	観光	7	観光振興プランの策定等
2	交通・情報	17	交通・情報インフラ整備、イベント開催等
3	広域連携	9	交流・連携策の検討、人事交流等
4	合同事務所	9	北海道や海外等の合同事務所設置等
5	環境	28	廃棄物対策の広域的対応等
6	産業振興	22	産学官ネットワークの形成、情報発信等
7	文化その他	12	北の縄文文化回廊づくり等
8	健康	11	医療スタッフ交流、医師確保対策等
9	人材育成	4	教育・研究資源の広域的活用等
10	地方分権	2	特区制度等を活用した権限移譲推進等
11	地域づくり	3	県境地域の広域連携強化等
12	その他	5	経済分析・予測等の共同研究等
	合 計	129	

¹⁰ 第5回（平成13年開催）からは北海道知事も参加し、「北海道・北東北知事サミット」として開催している。

また、このサミットでは、具体的な連携事業だけでなく、その指針となるものとして、「北東北広域連携構想」と「北東北のグランドデザイン」という2つの構想等の策定合意と成果品の承認をしている。

これらの構想等では、施策事例や取組例として、①共通する資源を活用して相乗効果を得ようとするものと、②他地域に比べて比較的弱いもの、たとえば高速交通網や物流拠点である港湾・空港、学部・学科の少ない公設大学などに着目し、その連携強化や役割分担を図ることなどにより、集積に代替する効果を得ようとするものを挙げていることが特徴的である。

2) 北東北地域連携推進協議会の取組

前述の「北東北広域連携構想」策定の際、この構想を実効性あるものにするためには、民間団体等さまざまな主体による多様な連携を推進すべきであり、その母体となる組織が必要であるとの意見が出された。それをきっかけとして、平成12年2月、民間と行政の協働組織である「北東北広域連携推進協議会」が設立された。

この協議会では、各分野のオピニオンリーダーを委員に迎え、その知識と経験を結集させながら、交流・連携活動に一層の厚みと広がりを持たせていくための方策の検討と実践を行い、北東北における交流・連携に関する総合サポートセンターの役割を担っている。

具体的には、ホームページの開設などの情報受発信事業、交流・連携を行っている団体への助成金の交付、北東北における女性たちの「食」を通じた交流・連携を図るためのネットワークの構築、シンポジウムの開催などを事業として活動している。

本報告では、平成19年度に行ったデータ収集等を中心に整理を行ってきた。紙面の都合上、道州制の動向など掲載できなかったものについては、当センター報告書『北関東地方における地域間連携と宇都宮都市圏の地位に関する研究報告書－中間報告（平成19年度研究）－』をご参照いただきたい。

基礎データ収集の段階であり、北関東地方における地域間連携の方策や宇都宮都市圏のあるべき姿の提案などはこれからの検討となるが、平成19年度研究のまとめとして、気づいた点や考慮すべき点等を挙げてみたい。

まず、広域連携を考えるうえで、他の地域と大きく異なる点であるが、東京大都市圏が「北関東地方」に大きな影響を及ぼしていることを考慮する必要があるという点である。東京大都市圏との関係があつてこそ、今の「北関東地方」の発展があることに間違いはないが、その反面、その関係に特化しすぎて「北関東地方」内のつながりが弱く、あまり連携が図られてこなかったのではないだろうか。逆に考えると、これまで取組が少なかったからこそ、連携することによって多くのメリットが生じるものと期待したい。

次に、3～4年後には連携の基盤となる東西方向の基幹的交通基盤が整うが、こうした恵まれた条件を無駄にしないよう、今のうちに積極的な働きかけを行う必要があるということである。これまでのように東京大都市圏の影響・恩恵に期待して安閑としているままでは、都市間競争が激化する時代において生き残ることは困難であろう。他地域と比べて比較的恵まれた状態にある今こそ、仕掛けを行う必要があるのではないだろうか。

平成20年度には、これらの点を考慮しながら、庁内外の方々と地域間連携の議論を深め、宇都宮ならではといえるような提言をまとめていきたい。

6 平成19年度研究のまとめ