

環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた群馬県中央百万都市構想

戸 所 隆

Creating a Megacity in Central Gunma -A Perspective Focusing on Introducing the Doshu System and Promoting Economic Cooperation among the Areas Surrounding the Japan Sea-

Takashi TODOKORO

Japan's foreign trade has been shifting emphasis from the Pacific Rim regional economic cooperation to that among the areas surrounding the Japan Sea. The former has had the U.S. as its chief axis, while the latter has been intensified by the rapid rise of Chinese-speaking countries' economies including China, Taiwan, Hongkong and Singapore.

Under those trade shift, port businesses in Hongkong and Shanghai in China, Pusan in Korea and Gaoxiong in Taiwan have been growing, while those in Japan have been sluggish. There is a serious concern that Japan might lose substantial amount of domestic businesses and Japanese industries might be hollowed out in international trade and investment. The following five policies should be implemented to address the concern and revitalize Japan as a whole:

- (1) Beefing up Japanese port facilities located along the Japan Sea
- (2) Coordinating and facilitating interactions between the Pacific Rim regional economic block and the economic block surrounding the Japan Sea
- (3) Transforming Japan into a more decentralized country with regional and municipal governments having more administrative authority transferred from the national government
- (4) To realize (3), creating megacities by realigning and coordinating the partnerships among the present municipalities on equal terms, not in the hierarchical relationship among them with the biggest municipality at the top and the smaller the lower
- (5) Formulating the so-called doshu system of larger regional administrative units by integrating present Japan's Pacific coast regions and the Japan Sea coastal regions and creating megalopoleis

In order to realize those five policies for nationwide revitalization, it is essential as a pivotal national strategy to formulate a shu, a larger regional administrative unit, in central Japan by integrating the northern part of the Kanto region and the Shinetsu region. In other words, one of the national axes, the one connecting Japan's Pacific coast regions and the Japan Sea coastal regions, can be created by taking advantage of existing Northern Kanto Expressway and Jo-shinetsu Expressway. A megalopolis in Northern Kanto and Shin-etsu region can also be created by integrating and networking cities in Central Gunma, namely, Maebashi, Takasaki, Isesaki, Shibukawa, Fujioka and others, on equal terms and capitalizing on their strengths, into a megacity.

1. 日本を取り巻く経済環境の変化と群馬県央地域の位置

日本の貿易構造は近年急速に変化している。これまでアメリカ合衆国を主軸に環太平洋経済圏が中心であった。しかし、アジアとりわけ中国語圏（中国・台湾・香港・シンガポール）の台頭で環日本海経済圏が伸長し、日本との関係も急速に高まってきた。たとえば、日本の輸出総額に占めるアメリカ合衆国の割合は1990年の32%から2005年には23%に低下したのに対し、中国語圏の割合は16%から30%に増加した。また、日本の輸入総額に占めるアメリカ合衆国の割合は1990年の22%から2005年には12%に減少し、他方で中国語圏の割合は11%から26%に増大している。このため2005年における日本の貿易総額に占める比重も、アメリカ合衆国の17.9%に対し、中国語圏は28.2%と多く、アジア全体では46.6%を占めるまでになった。

こうした貿易構造のアジアへのシフトは、物流の流れが環太平洋経済圏から環日本海経済圏へと変化してきていることを意味する。それは、太平洋岸の港湾が空洞化しつつあることから知られる。2004年におけるコンテナ取扱量による世界の港湾ランキングを見ると、第1位は香港、第2位がシンガポール、第3位上海、第4位深圳、第5位釜山、第6位高雄、第7位ロッテルダム、第8位ロスアンゼルスとなっており、第1位から第6位までが日本に近接するアジアの港湾である。日本では、太平洋岸の東京港で20位、名古屋港27位、横浜港31位、神戸港32位に過ぎず、環日本海経済圏が活況を呈しているにも係わらず、日本海沿岸の港勢は非常に弱い。しかし、数字的には1995年から2004年までの外国貿易コンテナ貨物量は、年平均伸び率で全国平均が4.6%であるのに対し、日本海沿岸港のそれは13.4%と全国平均を大きく上回っている。

日本海沿岸港の外国貿易コンテナ貨物量年平均伸び率が伸びているといっても、日本海沿岸に太平洋岸のように施設の整った港湾があるわけでない。そのため、日本海沿岸の日本の港から香港・上海・釜山・高雄などに中小貨物船で日本の物資を運び、そこから世界へ輸送する展開となっている。こうした状況を放置しては、日本の経済力を中国語圏や韓国・ロシアに転化させ、日本全体の空洞化を招く恐れが高い。

これを避けるには、環日本海経済圏の発展を見据えた日本海岸における港湾施設の増強が不可欠

である。しかし、それを日本海側で行うだけでは効果が薄いと考える。日本は明治以来の工業化社会の構築を環太平洋経済圏中心で行ってきた。それだけに太平洋岸の経済力と施設を有効利用する必要がある。環太平洋経済圏と環日本海経済圏を連携させ、その相乗効果の中で日本全体の産業再生・港湾機能の再活性化を図ることが効果的であろう。そのためには、かかる環境変化に対応した国土構造への再構築が欠かせないと考える。

ところで、平成の大合併で1999年に3,232あった市町村は合併により2008年5月には1,788になった。こうした市町村合併の進展で自治体の基礎体力が増強され、多くの市町村が自律発展型自立地域への道を歩み出した。他方で、市町村合併による自治体の基礎体力増強は、都道府県のあり方をも変え、道州制への道を開くことになりつつある。国の地方制度調査会は道州制への基本的な考え方を示し、自民党など政党からも考え方が出されてきている¹⁾。

産業革命時代から情報革命時代へと時代は大きく構造転換した。こうした時代の転換期には新たな国土形成哲学のもとで、新たらしい日本国のかたちを創る必要があると筆者はこれまで主張してきた。それを実現するには首都機能移転が欠かせない。農業社会の首都は京都にあったが、明治以降の工業化社会を先導したのは首都・東京である。京都が首都のままであったら、京都の風情は破壊されたと共に、先進工業国としての日本の発展はなかったであろう。情報社会に適した形態の首都をしかるべき地域に創造することが、新たらしい日本国のかたちを創る要となる。そのためには、明治初年に制度化された都道府県制度を道州制に改変する必要がある。

首都機能移転や道州制への移行は、東京中心の中央集権型国土構造を、知識情報化社会に適した分権型国土構造に転換させるためでもある。すなわち、国土構造・地域構造を階層型から規模の大小にかかわらず互恵平等の水平ネットワーク型へと変え、東京など大都市への人材供給地から地方は脱却しなければならない。また、新たな国のかたちを創る市町村合併や大都市制度・道州制の検討には、(a) 行財政の視点、(b) 生活圏・経済圏の視点、(c) 地域経済・地域振興からの視点が必要となる²⁾。そのためには行財政基盤を強化し、情報化社会の生活圏・経済圏に適した「大都市化分都市化型まちづくり」³⁾に基づく国土形成哲学を打ち立てねばならない。

本稿では、かかる視点から群馬県央部に大都市化分都市化型都市を創造し、環太平洋経済圏と環日本海経済圏の連携による地域活性化方策とその相乗効果による日本全体の産業再生・港湾機能の再活性化方策を検討する。また、新たな地域間結節構造の構築により、この地域における道州制のあり方や国土形成哲学について考えたい。

2. 経済指標から見た群馬県央地域の地位と構造

前橋・高崎を中心とした結節地域（広域都市圏）としての前橋市、高崎市、伊勢崎市、渋川市、藤岡市、安中市、富岡市、富士見村、玉村町、吉井町、吉岡町、榛東村をここでは群馬県央地域（県央百万都市）と位置づける（図1）。その上で、群馬県央地域の経済状況が同規模政令指定都市や

表1 人口の立地変化

	1985年 国勢調査人口	1995年 国勢調査人口	2005年 国勢調査人口	85～95年 増加率	95～05年 増加率	85～95年 立地変化	95～05年 立地変化
全国	121,048,923	125,570,246	127,767,997	3.7	1.8	0.0	0.0
前橋市	308,741	319,483	318,584	3.5	-0.3	-0.2	-2.0
高崎市	316,186	329,901	339,932	4.3	3.0	0.6	1.3
伊勢崎市	168,559	184,420	202,447	9.4	9.8	5.2	7.3
渋川市	90,052	91,162	87,469	1.2	-4.1	-2.4	-5.7
藤岡市	66,124	70,528	69,288	6.7	-1.8	2.7	-3.6
安中市	63,406	64,853	63,179	2.3	-2.6	-1.4	-4.3
富岡市	53,768	54,435	53,763	1.2	-1.2	-2.4	-2.9
富士見村	16,566	19,362	22,320	16.9	15.3	11.2	11.7
玉村町	20,494	34,244	38,168	67.1	11.5	37.9	8.7
吉井町	22,111	23,978	24,987	8.4	4.2	4.3	2.4
吉岡町	12,488	15,171	18,060	21.5	19.0	14.6	14.5
榛東村	10,753	12,551	14,158	16.7	12.8	11.1	9.8
群馬県央地域	1,149,248	1,220,088	1,252,355	6.2	2.6	2.3	0.9
さいたま市	922,757	1,078,545	1,176,314	16.9	9.1	11.2	6.7
新潟市	759,568	796,456	816,347	4.9	2.5	1.1	0.7
宇都宮市	439,551	477,215	502,396	8.6	5.3	4.5	3.3
静岡市	725,751	728,306	713,723	0.4	-2.0	-3.3	-3.7
仙台市	857,335	971,297	1,025,098	13.3	5.5	8.4	3.6
広島市	1,051,748	1,117,117	1,154,391	6.2	3.3	2.3	1.5
金沢市	430,481	453,975	454,606	5.5	0.1	1.6	-1.6

(市町村区域は2007年3月現在 戸所 隆 作成)

1995～2005年でも0.9%と立地拡大を示す。他方、静岡や金沢は1995～2005年にそれぞれ▲1.6%、▲3.7%の立地縮小となっている。このように群馬県央地域は、人口面では他の活力ある政令指定都市に劣らぬ状況にある。

2) 立地拡大する群馬県央地域の小売販売額

85～94年における全国小売り販売額はバブルの影響もあり、85年の101.7兆円が94年には143.3兆円へ40.9%も伸びた(表2)。しかし、その後はバブル経済の崩壊で、94年の143.3兆円が04年には133.2兆円へ7.0%も減少している。群馬県央地域も全国の傾向と同様に85～94年では46.6%と大きく伸びたものの、94～04年には2.5%の減少を見た。しかし、他地域に比べ群馬県央地域の消費は堅調で、立地変化率は85～95年で3.9%、94～04年でも4.6%を示し、相対的には立地拡大している。

85～94年は前橋や高崎など都市部でプラスの立地変化、郊外部でマイナスの立地変化を示す

表2 小売販売額・立地変化

	1985年 (百万円)	1994年 (百万円)	2004年 (百万円)	85～94年 増加率	95～04年 増加率	85～94年 立地変化	94～04年 立地変化
全国	101,715,656	143,325,065	133,278,631	40.9	-7.0	0.0	0.0
前橋市	290,602	424,764	387,307	46.2	-8.8	3.6	-1.9
高崎市	307,737	457,854	411,439	48.8	-10.1	5.3	-3.4
伊勢崎市	132,283	194,753	230,461	47.2	18.3	4.3	21.4
渋川市	69,445	101,760	106,137	46.5	4.3	3.8	10.8
藤岡市	50,129	76,878	70,171	53.4	-8.7	8.1	-1.8
安中市	39,890	49,539	48,159	24.2	-2.8	-13.5	4.3
富岡市	43,407	58,419	56,272	34.6	-3.7	-4.7	3.5
富士見村	5,628	6,941	11,066	23.3	59.4	-14.2	41.7
玉村町	10,713	20,100	23,142	87.6	15.1	24.9	19.2
吉井町	10,570	16,370	18,364	54.9	12.2	9.0	17.1
吉岡町	4,459	8,427	18,296	89.0	117.1	25.4	57.2
榛東村	4,186	5,197	4,256	24.2	-18.1	-13.5	-11.9
群馬県央地域	969,049	1,421,002	1,385,070	46.6	-2.5	3.9	4.6
さいたま市	832,709	1,215,106	1,140,636	45.9	-6.1	3.4	0.9
新潟市	633,382	954,114	710,815	50.6	-25.5	6.5	-19.9
宇都宮市	458,068	680,451	619,340	48.5	-9.0	5.1	-2.1
静岡市	647,922	979,137	812,858	51.1	-17.0	6.8	-10.7
仙台市	850,891	1,363,253	1,246,421	60.2	-8.6	12.1	-1.7
広島市	1,056,459	1,645,310	1,374,870	55.7	-16.4	9.5	-10.1
金沢市	467,609	658,347	590,848	40.8	-10.3	-0.1	-3.5

(経済産業省：商業統計表より戸所隆作成)

ところが多かった。しかし、この傾向は94～04年になると逆転した。すなわち、前橋における94～04年の立地変化率が▲1.9%、高崎が▲3.4%であるのに対して、富士見41.7%、吉岡57.2%、伊勢崎21.4%、玉村19.2%、吉井17.1%など周辺部の立地拡大が著しい。これは、都市部に集中していた小売商業機能が、郊外型大型商業施設の立地により分散してきた結果である。なお、郊外型大型商業施設の立地が群馬県央地域の多核心化を進め、県央地域を後述する大都市化・分都市化型都市構造へと構造転換させてきている。

ところで、94～04年における群馬県央地域の小売販売額立地変化率は4.6%の立地拡大をした。さいたま市も0.9%と僅かに立地拡大しているが、新潟市は▲19.9%、静岡市▲10.7%、広島市▲10.1%、宇都宮市▲2.1%、仙台市▲1.7%、金沢市▲3.5%と軒並み立地縮小である。04年の年間小売販売額も群馬県央地域は1兆3850億円あり、さいたま市の1兆1406億円、仙台市の1兆2464億円、広島市の1兆3748億円を上回り、新潟市の7018億円よりかなり多い。

このように群馬県央地域は、消費面から見ても既存の政令指定都市に劣らない中心性を持ち、そのポテンシャルも高い。

3) 堅調な群馬県央地域の卸売販売額

85～94年における全国の卸売販売額は、小売り同様にバブルの影響もあり、428.2兆円から573.1兆円に増加し、33.8%の伸びを示した(表3)。しかし、94～04年のそれはバブル経済の崩壊で29.3%の減少となり、573.1兆円から405.4兆円へと大幅に減っている。こうした中で、群馬県央地域の卸売販売額は85～94年に実数で18.4%の伸びを示したものの、立地変化率では▲16.0%と大きく縮小した。その後、バブル経済の崩壊で94～04年の卸売販売額は全国的には29.3%の減少を見たが、群馬県央地域は3.6%の減少に留まり、立地変化率では3.5%の拡大となった。

この時期に、立地拡大した全国の主要都市域は少ない。新潟市は▲28.6%、静岡市▲35.0%、広島市▲21.9%、仙台市▲28.6%と軒並み20%以上も立地縮小をした。そうした中で3.5%の立地拡大した群馬県央地域は特異な存在といえる。しかし、群馬県央地域内部には大きな格差が見られる。94～04年に立地拡大したのは前橋23.3%、伊勢崎16.3%で、かつての卸売業の中核都市高

表3 卸売販売額・立地変化

	1985年 (百万円)	1994年 (百万円)	2004年 (百万円)	85～94年 増加率	94～04年 増加率	85～94年 立地変化	94～04年 立地変化
全国	428,290,656	573,164,698	405,497,180	33.8%	-29.3%	0.0%	0.0%
前橋市	1,367,077	1,397,285	1,693,925	2.2	21.2	-27.5	23.3
高崎市	1,013,348	1,345,550	984,745	32.8	-26.8	-5.8	-21.3
伊勢崎市	146,272	207,112	230,138	41.6	11.1	0.5	16.3
渋川市	111,042	136,626	68,954	23.0	-49.5	-12.7	-45.7
藤岡市	21,402	29,992	31,855	40.1	6.2	-0.5	12.4
安中市	11,619	13,304	10,696	14.5	-19.6	-18.7	-13.5
富岡市	18,444	20,801	15,403	12.8	-26.0	-20.4	-20.0
富士見村	1,129	1,694	1,286	50.0	-24.1	6.1	-18.4
玉村町	57,858	101,687	96,742	75.8	-4.9	19.8	2.3
吉井町	6,676	9,399	8,617	40.8	-8.3	-0.1	-1.4
吉岡町	3,292	3,703	7,388	12.5	99.5	-20.2	53.4
榛東村	4,263	3,599	2,874	-15.6	-20.1	-40.1	-14.1
群馬県央地域	2,762,422	3,270,752	3,152,623	18.4	-3.6	-16.0	3.5
さいたま市	2,486,895	4,652,753	2,928,072	87.1	-37.1	24.7	-32.3
新潟市	2,683,347	3,646,081	2,422,194	35.9	-33.6	-3.6	-28.6
宇都宮市	1,632,064	1,958,416	1,974,053	20.0	0.8	-14.8	7.7
静岡市	3,632,642	4,125,376	2,491,623	13.6	-39.6	-19.4	-35.0
仙台市	7,232,310	9,920,562	6,590,399	37.2	-33.6	-2.6	-28.6
広島市	6,916,400	8,725,249	6,657,749	26.2	-23.7	-10.5	-21.9
金沢市	2,514,668	3,076,045	467,881	22.3	-84.8	-13.2	-17.9

(経産省：各年次・商業統計表より戸所隆作成)

崎は▲21.3%と立地縮小を示す。前橋の伸びは、この時期に急成長したヤマダ電機本社の存在がある。小売業とはいえグループ全体で1.5兆円規模の売り上げを持つ本社は、全国展開する店舗網への卸機能を持つ。これが94年に比べ04年に前橋の卸売り販売額を300億円も増加させた大きな要因といえる。

群馬県中央地域を発祥の地とする優良企業は多数存在する。しかし、規模拡大に伴い本社を東京に移してきた歴史があり、また移そうと計画中の企業もある。これを避けるには、群馬県中央地域が一つにまとまり、日本全国・世界各地から認知される都市形成・基盤整備を充実させ、税収をもたらす優良企業の域外流失を防ぐことが緊要の課題となる。

4) 仙台・新潟の約4倍の製造品出荷額を持つ群馬県中央地域

全国の製造品出荷額は卸・小売り同様に、85～95年には265.3兆円から306.0兆円へと15.3%の伸びを示した(表4)。しかし、バブル経済の崩壊で95～05年のそれは306.0兆円か

表4 製造品出荷額・立地変化

	1985年 (百万円)	1995年 (百万円)	2005年 (百万円)	85～95年 増加率	95～05年 増加率	85～95年 立地変化	95～05年 立地変化
全国	265,320,551	306,029,559	295,800,300	15.3%	-3.3%	0.0%	0.0%
前橋市	559,245	700,743	592,601	25.3	-15.4	8.0	-12.5
高崎市	874,869	778,564	716,964	-11.0	-7.9	-22.8	-4.7
伊勢崎市	761,275	1,009,612	1,063,943	32.6	5.4	13.1	8.3
渋川市	126,702	145,550	207,350	14.9	42.5	-0.4	32.2
藤岡市	183,988	208,645	200,456	13.4	-3.9	-1.6	-0.6
安中市	172,782	240,290	276,332	39.1	15.0	17.1	16.0
富岡市	171,820	207,483	294,127	20.8	41.8	4.5	31.8
富士見村	5,320	9,131	8,138	71.6	-10.9	32.8	-7.8
玉村町	86,182	103,759	105,603	20.4	1.8	4.2	5.0
吉井町	26,666	36,990	43,840	38.7	18.5	16.9	18.5
吉岡町	4,941	15,590	39,242	215.5	151.7	63.5	61.6
榛東村	8,425	19,634	24,124	133.0	22.9	50.5	21.3
群馬県中央地域	2,982,215	3,475,991	3,572,720	16.6	2.8	1.1	6.0
さいたま市	1,216,646	1,261,955	830,907	3.7	-34.2	-10.0	-31.9
新潟市	1,006,260	927,644	927,218	-7.8	0.0	-20.0	3.3
宇都宮市	1,066,463	1,645,300	1,602,589	54.3	-2.6	25.3	0.8
静岡市	1,834,597	1,854,722	1,622,227	1.1	-12.5	-12.3	-9.5
仙台市	753,269	932,427	846,634	23.8	-9.2	6.9	-6.1
広島市	1,874,369	2,110,900	1,915,332	12.6	-9.3	-2.3	-6.1
金沢市	463,451	617,796	543,392	33.3	-12.0	13.5	-9.0

(経済産業省・工業統計表より戸所隆作成)

ら 295.8 兆円に 3.3% の減少を見ている。こうした中で、群馬県央地域はバブル期もバブル崩壊後も全国平均を上回る伸びを示した。すなわち、群馬県央地域における製造品出荷額の立地変化率は 85～95 年で 1.1%、95～05 年には 6% も拡大し、バブル崩壊の不況期にありながら 05 年には 95 年の 3 兆 4759 億円を上回る 3 兆 5727 億円の製造品出荷額を出している。

群馬県央地域としては伸びたものの、地域内では構造的な工場立地変化が見られる。高崎・前橋からキリンビール・日本たばこやダイハツ車体など大企業が撤退するなど中心都市は立地縮小している。他方、周辺都市や郊外部で立地拡大しており、小売業同様、工業でも分散化が進みつつある。すなわち、群馬県央地域は一体化を強めつつ多極化しており、大都市化分都市化型都市構造への転換の進展が知られる。

他の類似都市における 95～05 年の製造品出荷額では、新潟が 3.3%、宇都宮が 0.8% の立地拡大をみたが、他の都市は立地縮小となっている。すなわち、さいたま市は▲ 31.9%、静岡市▲ 9.5%、広島市▲ 6.1%、仙台市▲ 6.1%、金沢市▲ 9.0% である。また、05 年の製造品出荷額は、群馬県央地域の 3 兆 5727 億円に対し、さいたま市 8309 億円、新潟市 9272 億円、静岡市 1 兆 6222 億円、広島市 1 兆 9153 億円、宇都宮市 1 兆 6025 億円、仙台市 8466 億円、金沢市 5433 億円といずれも群馬県央地域より相当少ない。

このように群馬県央地域の製造品出荷額は、立地拡大するだけでなく他の政令指定都市に比べ規模も大きい。たとえば、マツダの主力自動車工場が集積する広島市に比べても、群馬県央地域の製造品出荷額は 1 兆 6574 億円も多く、宇都宮市の 2 倍強である。他地域から富を吸引できる域外市場産業の多い製造業における群馬県央地域の強さは、ほとんどの国民に認知されていない。この強さを活かせる都市形態を創り、情報発信することが、この地域の工業力を更に高め、これまで以上に高度な都市中心機能を集積させる力を生み出すことに繋がる。

3. 知識情報化社会における政令指定都市の必要性

1) 群馬県央地域の経済力を維持拡大させるために

以上のように、群馬県央地域の商業力・工業力は人口 100 万前後の政令指定都市に比べて遜色なく、むしろ優位に立つ。その強さは一朝一夕にして形成されたものでない。群馬県央地域には蚕糸業の伝統を引き継ぐ地場資本企業が多く、その基盤の上に明治以降の群馬経済が形成・発展してきた。またその伝統を活かして群馬県は、群馬県央地域を中心に明治以降の工業化社会を生き抜いてきたと言える。それは新潟県と比較すると理解しやすい。

明治初期までの農業社会をリードした新潟県の人口は、明治期まで日本一であった。明治 17 年の新潟県人口は 158 万で、群馬県の 63 万の 2 倍強を擁した。しかし、今日の新潟県人口は 248 万に対して群馬県は 202 万であり、その差は縮小している（表 5）。また、両県の工業従事者数はほぼ同じなのに、製造品出荷額において群馬県の約 8 兆円に対して新潟県は 4.7 兆円で、その差は

表5 新潟・群馬両県の人口変遷（内務省統計局資料・国勢調査）

	新潟県 (%)	群馬県 (%)	全国 (%)
面積	(3.33)	(1.68)	(100)
1884年(明17)	158万人(4.2)	63万人(1.7)	3745万人(100)
1975年(昭50)	239万人(2.1)	176万人(1.6)	11194万人(100)
2000年(平12)	248万人(2.0)	202万人(1.6)	12693万人(100)

(戸 所 隆 作成)

表6 新潟・群馬両県の製造業変遷（通産省等・工業統計表）

1955年=100	製造従業者数(指数)		製造品出荷額等(指数)	
	新潟県	群馬県	新潟県	群馬県
1909年(明42)	12	18	0.01	0.02
2000年(平12)	198	298	4306	113556
実数	25.1万人	27.1万人	46712億円	80249億円

(戸 所 隆 作成)

2倍近い。このように生産額・生産性における群馬県の強さは、蚕糸業を基軸に工業化社会の構築に適応できた結果である。他方で、農業社会から工業社会への転換に対応しきれなかった姿が、新潟県といえる(表6)。

工業社会から知識情報社会への転換の可否が地域にとって大きな今日的課題である。知識情報社会における重要な都市機能は、政治行政・経済・文化に関する中枢管理機能となる。これらは札幌・仙台・広島・福岡などの広域中心都市に集積し、群馬県中央地域には少なく、むしろ近年はさいたま市や東京に吸引されつつある機能である。こうした知識情報化社会に重要な機能集積ができ、知識情報化社会への転換を先導できる政令指定都市級の都市形成が21世紀を生き抜くためには不可欠と言える。

2) 地域イメージ・ブランド力を高める百万都市

国際化・情報化・ボーダーレス化の進展する地方分権時代には、地域認知度の向上が重要となる。今日の地域づくりは世界規模の競争の中で行われており、多くの人から認知されない地域には、人も来なければ投資も起こらない。旅行、買い物、投資など人間が行動する際には、まず旅行先や購入商品、投資先の状況を認知する必要がある。旅行先や商品を知る(認知)ことではじめてその地域へ行きたい、その商品を買いたい(同化)と思うようになり、その思いが強くなることで、現実的に旅行へ行ったり、商品を購入する(行動)ことになる。すなわち人間が行動するには、その対象に関して「認知→同化→行動」の展開が必要である。同様に都市が多くの人・物・金・情報を集め、活発に交流・発展するには、その都市が良い意味で多くの人々に認知・認識されなければならない。政令指定都市には、全国規模の企業の支社が概ね立地する。また、多くの地図に地名表記され、全

国民のみならず世界の人々から認知されやすくなる。

日経リサーチの2006年「地域ブランド戦略サーベイ」結果によると、群馬県は国民の地域ブランド認識において43位と低い。群馬県や前橋・高崎などの低い認知度を示す調査結果は、これまでも多く出ている。経済力や観光資源などの地域資源に恵まれた群馬県の認知度が低いのは、東京の陰に隠れ、独自性を発揮できないためといえる。この状況の打開には百万都市・政令指定都市の創成が最も効果的であろう。現に、さいたま市の発足で前橋・高崎以上に認知度の低かった浦和・大宮が脚光を浴び、域外からの投資が増加し、中心機能の集積も進んでいる。

群馬県央地域は広島や仙台・新潟などの既存政令指定都市を凌駕する商工業パワーを持つ。この集積を活かし、地域イメージ・地域ブランド力を高めるためにも、群馬県央地域における百万都市の創成は不可欠である。

3) 都市の行財政力の向上に資する百万都市

分権化の推進により地方自治体には国や他の自治体を頼らず、自律的に発展していくシステムの構築が求められている。また、国と対等に行政を遂行できる地方政府へと転換する必要がある。そのためにメリハリのある行財政運営（人材の確保）とそれを可能にする財政規模が必要となる。10万人都市が10都市隣接していても地下鉄や新交通システムを建設することはできない。しかし、それらが合併して一体となれば、地下鉄や新交通システムの建設も夢ではなくなる。金をかけずに都市力をアップさせる人間の創成力が鍵を握る。

さらに、地方自治体における政策立案能力の向上と自主財源の新たな創出とその拡大、地域経営力の増進が不可欠である。これを真に実現するには、一定の範囲における百万規模の都市が必要となる。群馬県央地域はそれを実現できる基礎的条件を持つ。地方自治体の組織を新しい時代に対応した交流性のある組織に変え、地域性豊かな政治・経済・文化を生み出すための大都市化分都市化型都市構造となる合併が求められる。

4) 道州制を見据えた中核都市形成の必要性

平成の大合併が一段落した後、政府の地方制度調査会や自民党などで道州制論議が粛々と進められている。道州の枠組みを決める際に、都市配置状況や州都をどこにするかが大きな決定要因となる。日本の場合、これまでの政治姿勢や国民性から、アメリカ合衆国のように小都市を州都に選定する可能性は極めて低い。大きな都市なら誰もが納得するとの日本的論理から、道州内の最大都市が州都に選定される可能性が高い。

現在提案されている群馬県の関係する区域案では、「関東・山梨」、「北関東3県・埼玉」、「北関東・信越」などがある。これらの枠組みを考えた時、少なくとも群馬県央地域に百万都市を創成しない限り、群馬県域に州都の芽はないといえよう。群馬県央地域は次節で見るように国土構造的に重要な位置にある。従って、北関東・信越地域全体の今後の発展のためにも、地域の要となる中核都市

の創成が必要となる。

政府の第28次地方制度調査会では、道州制と同時に大都市制度の検討も進められた。これは、分権化と道州制に対応した大都市制度の改変や新制度創設を必要とするためである。こうした動きに対応した地域発展を先導する都市づくりを、従来の視点とは別に考えることも緊要の課題となっている。

4. 群馬県中央百万都市づくりの理念と都市構造ビジョン

1) 重要な夢のある都市づくりの理念

夢(ビジョン)が描けず、未来を感じない地域は衰退する。筆者が40年以上に渡り地域づくり・組織運営に関わり、体得した教訓である。夢を持つ人は、夢を実現しようと夢に向かって努力をする。そうした行動が実現への希望を導き出す。希望があれば人間は大きな壁にも挑戦を始める。そして、いつしか夢が実現するものである。

最初に描いた夢が実現するとは限らない。しかし、夢を描かずして前進はない。最初に描いた夢が実現できなかったにしても、夢の実現努力は次のステップへの足がかりとなる。

群馬県中央地域に百万都市を創成することの必要性は高い。また、それを望む人も多い。しかし、どのような都市を創ればよいのかになると意見が分かれる。都市づくりには多様な価値観を持つ人々の協力が不可欠である。そのためには共通の夢がなければならない。どんな都市を創りたいのか、一人一人が夢を出し合い、真摯に語り合う中で、人々の求める都市理念や夢を明確にしていく必要がある。

ここに提示するビジョンは多くの人々とこれまで討議したことを踏まえた筆者の想いである。そのため、学問的・行政的に合意され、完成されたものではない。しかし、地域づくりには夢とも言える地域の将来像・あるべき姿を仮説として提示し、それに向かって政策立案・政策決定・執行をしなければならない。そのためにはたたき台としてのビジョンを基に、関係者が共有できる夢・県中央百万都市創造ビジョン(仮説)を構築し、その実現に向かって関係者が努力しない限り、地域政策は無となり、夢も実現しない。

2) 県中央百万都市づくりの理念

県中央百万都市づくりの理念としては次の事項を提案する。

① 東京に依存しない自律発展型自立都市の構築

東京に依存した経済構造や人的配置を続ける限り、優秀な人材や高次経済機能の東京への流失は避けられない。群馬で育成した企業の本社や人材が群馬に戻り、群馬に本拠を置き、安心して暮らせる都市基盤・生活環境を構築する。

②東京に対する危機管理バックアップ都市

群馬県央地域は首都東京から100kmの位置と近接しているものの、東京大震災や様々な危機に際して同時被災を避けられる距離にある。また、この距離は東京との関係を強く持ちながらも、東京60km圏のように日常的に東京と一体的な経済活動が行える位置ではない。それだけに、有事の際の危機管理バックアップ機能を立地させる地域として重要となる。東京とは一線を画しながら、首都機能や経済・文化機能の一部を分担することで、中心機能の集積を図れる。

③バランスの取れた商・工・農・サービス・観光・情報機能の配置

群馬県央地域の商・工・農・サービス・観光機能には、まだ工業化社会の色彩が強く残っている。これを知識情報化社会に適した商業・工業・農業へに転換しなければならない。同時に、自律発展型自立都市を構築するためにもそのバランスを図る必要がある。特に、この地域は農業生産も活発であり、食料品の価格動向や食料自給率の向上を勘案しつつ、知識情報社会型農業のモデル都市を目指すことができる。

④詩と音楽のある街

前橋の詩、高崎の音楽を核に群馬県央地域の自然・人文条件を活かした芸術の創造できる街にする。そのためのアカデミーや情報発信システムは、東京に対する危機管理バックアップ機能をうまく活用すればよい。それによって創成される魅力で多くの人が吸引できる。

⑤公共交通を活かした歩いて暮らせるコンパクトなまち

広域から多くの人・物・金・情報を吸引し、交流の活発な拠点都市化するには、自家用車中心から公共交通中心の街にすることが必要条件となる。また、快適で利便性の高い個性豊かな多くのコンパクトなまちへと集落再編成を行い、それらを公共交通で結ぶ。車社会からの脱却は、消費や行動の多様化を促し、地域に富をもたらす。

3) 大都市化・分都市化型都市構造の構築による都市構造ビジョン

①既存都市核を活かした水平ネットワーク型多核心の都市形成

群馬県央地域は、それぞれ中心市街地を持つ多くの自治体から構成される。それらは独自の歴史と地域性を保持するため、相互に連携・協働することで大都市と同様の力が出せるようにすることが重要である。前橋が上、高崎が上などという時代ではない。特定の都市による覇権的行動は慎み、中心と周辺の違いはあっても多くの既存都市核が同格で、相互に水平ネットワークする多核心型都市構造の形成が望ましい。

②個性ある地域が寄り集まったモザイク都市

県央百万都市は単なる多核心型都市ではなく、多くの個性豊かな分都市（都市内都市）がモザイク状に集まり、多彩な都市構造を創造する。東京の魅力は丸の内・霞ヶ関限界、上野、浅草、新宿、渋谷、品川など多くの個性豊かな分都市の集合体にある。同様に、群馬県央地域にも中小都市の集合体としてのモザイク型大都市・県央百万都市が望まれる。

③ 鉄道を都市軸・バス路線を補助軸とした放射・環状軸線都市

群馬県中央地域は面積的にかなり広い。そうした地域に一体性のある大都市を構築するには、鉄道を基軸とした高速交通体系による都市軸の形成が不可欠となる。後述するようにこの地域は既存鉄道網を活用して放射環状鉄道網をつくることができる。この軸線上に市街地を集中させ、それぞれの駅勢圏に補助的にバス網を整備する。環状鉄道の内側は東京山手線内のように市街地で充填する必要はない。広い農地や緑地の広がる「放射・環状の軸線都市」が望ましい。

5. 新たな国土軸の構築と道州制に対応した県央百万都市の実現

1) 国土構造形成の要を成す群馬県中央地域

前橋・高崎を中心とする群馬県中央地域は、古来、本州中央部において東京（太平洋側）と新潟・北陸（日本海側）を結ぶ幹線交通路に位置する。それは上越・北陸両新幹線や関越・上信越・北関東自動車道の存在から明らかである。また、東北日本から西南日本へ東京をバイパスして日本列島を縦貫する幹線交通路としてのポテンシャルも高い。かつての京都・大阪を中心とした徒歩交通時代は、東北日本から奥羽街道・日光例幣使街道を経て高崎から中山道経由で京都・大阪へ行くルートが最短のため主流であった。しかし、その後の東京を中心とした高速交通体系の構築と中央集権型近代化によって階層ネットワーク型の国土構造が形成され、東北日本から西南日本への主要ルートも東京経由の東海道ルートが中心となった⁵⁾。

以上の流れも、中央集権から地方分権への流れと国土計画における多極分散型・多軸型国土構造への転換によって変わりつつある。これからのあるべき国土構造は、どこの地域とも自由に交流できる水平ネットワーク型である。それを実現するには、東京を経由せずに東北日本と西南日本がスムーズに交流できる新国土軸を形成しなければならない。

以上の視点から新国土軸のルートは、東北日本の太平洋岸と名古屋・京阪神とを最短で結ぶ幹線交通路が最適となろう。それは群馬県中央地域経由の中山道ルートである。換言すれば、群馬県中央地域は国土の中央部において横断と縦断の国土軸が交差する交流結節地域に位置する。そうした位置にある群馬県中央地域を交流拠点として活性化することで、肥大化する東京の存在によって東西交通を遮断してきたこれまでの国土構造・交通体系の転換を促すことになる。

群馬県中央部が日本海側と太平洋側をつなぎ、東京一極集中の是正と国土軸の多軸化に弾みをつけることで、水平ネットワーク型国土構造への転換に寄与することができよう。また、工業化社会においては交流拠点が太平洋沿岸部に偏って形成されたが、群馬県央百万都市を育てることにより、内陸にも交流拠点の構築が可能なことを国民に広く認知させることができる。

以上のように群馬県中央地域でのブランド力のある百万都市の創成は、群馬県のみならず日本全体の知識情報化社会の構築に多大な貢献を果たすと言える。

2) 北関東・上信越自動車道を活かした物流・生産軸としての新横断国土軸

2011年に予定される北関東自動車道の全通によって、関東エリアにおいて太平洋岸と日本海岸が高速道路で繋がる。他方で21世紀になり、環日本海経済圏が急成長をしており、これまでの環太平洋経済圏と肩を並べるまでになってきている。また、日本との貿易量において中国語圏が、すでにアメリカとの貿易量を大きく凌駕した。そのため、太平洋側の常陸那珂港と日本海側の直江津港が高速道路で結ばれることで、物流の活発化と沿線工業化が進みつつある。

中国をはじめとする海外での生産も次第に難しくなり、国内生産に転換する企業や部門の増加が予想される。その際、東京に近く環日本海経済圏と環太平洋経済圏を繋ぐ北関東・上信越道沿線は、新しい横断国土軸となり、物流・生産軸としての地位を高めよう。

なお、この新しい横断国土軸上には概ね450万人が生活する。鉄道では碓氷峠で分断されたJR信越線・両毛線・水戸線が通じるが、450万人いるにしてはこれらの鉄道の整備は十分でない。東京との連携を重視した結果として、北関東を横断する交流軸が弱くなっている。150kmほどの両毛線・水戸線沿線に450万人が生活し経済活動を行っているにも係わらず、両毛線・水戸線は単線で快速も走らないローカル線のままである。これだけの人口密度の地域は全国的に見ても少ない。それだけに両毛線・水戸線両線の強化は緊要の課題となる。東京との連携を強めれば東京の勢力に飲み込まれるだけである。他方、新しい横断国土軸を強化することで、東京と一定の距離を保ちつつ、軸沿線に東京に依存しない多くの自律発展型自立都市の構築が可能となろう。

3) 上越新幹線・関越自動車道を活かした人流・消費軸としての横断国土軸

東京と新潟を結ぶ上越新幹線・関越自動車道を活かした横断国土軸はこれまでも大きな役割を果たしてきた。しかし、北陸新幹線の開通で東京―（上越新幹線）―越後湯沢―（ほくほく線）―直江津のルートが、東京―（上越・北陸新幹線）―上越（直江津）に変わる。これにより上越新幹線の高崎以北が閑散化し、上越新幹線が枝線化しかねない。それを避けるにはロシヤなどとの関係強化を図ることで新潟市のステイタスを向上させ、東京―新潟間をこれまで同様、人流・消費軸の横断国土軸として充実する必要がある。なお、この地域を車社会から公共交通中心の社会に転換させる際の骨格として在来線の上越線とほくほく線は重要となる。同時にこの両線は今後輸送力の強化が必要となる太平洋岸と日本海岸を結ぶ貨物輸送線として利用することで、新幹線の並行在来線の活性化に繋がられると考えられる。

4) 新旧国土軸の活用と技術革新による内陸型都市開発モデルの提案

以上見てきたように、性格の異なる新旧国土軸が交差することで、群馬県央地域の結節性は大きく向上するであろう。この高速交通体系を活かし、自立した21世紀型都市・群馬県央百万都市を創造することが可能であり、それによって日本の新しい国土構造の創成にも貢献できよう。

工業社会の20世紀は、日本に存在しない大量の地下資源を輸入・加工し、輸出することで発展

できた。そのため、物資の輸出入に便利な臨海部を中心に都市が発達した。しかし、知識情報社会の21世紀は、20世紀の工業技術を知識・知恵によって止揚し、環境負荷を軽減するなかで新たな発展を模索する世紀である。たとえば、20世紀には動力エネルギーを確保するために巨大な石油関連産業が生まれた。だが、知識情報技術によって強力な小型太陽電池が開発され、安価に生産できるようになれば、巨大石油関連産業の必要性も低下し、産業立地・都市配置も大きく変化する。

内陸部とはいえ、知識情報化社会においては新旧国土軸の活用と技術革新によって新しいタイプの大都市の構築が可能となる。群馬県中央地域に人材を集積させることで、開発拠点を構築できる。日本列島の内陸中央に位置する群馬県中央地域のポテンシャルは高い。群馬県中央地域はかかる内陸型都市開発モデルの提案に最も適した地域と言えよう。

5) 分権型国土基盤づくりとしての「北関東信越」州の構築

政府の地方制度調査会の道州制区割り案によると、群馬県には「関東甲信越」・「関東」と長野・埼玉両県の入る「北関東」の組み合わせが提案された。「北関東」に埼玉を入れることは、東京中心の人・物・金・情報の流れや結節性を強化することになる。そこにはさいたま市を州都にし、政府の出先「さいたま新都心」の機能強化で東京から北関東をコントロールしようとする意図が見える。この案では、地域間の序列意識・上下関係が増長され、北関東を衰退させるだけである。分権型国土も自立した21世紀型県央百万都市も築けない。

北関東3県には、水戸―前橋・高崎間150kmほどの間に水戸、宇都宮、両毛、前橋・高崎の80～100万の人口集積・連坦市街地をもつ大都市化分都市化型の都市群がある。しかし、現状は大都市化分都市化型都市内部も、水戸、宇都宮、両毛、前橋・高崎間相互の繋がりも、東京によって分断されている。それは4つの百万都市級人口集積地を縦貫するJR両毛・水戸両線のあまりにも未整備な状況、多くの輸送需要があるのに未だ開通しない北関東自動車道の建設に象徴される。東京に依存している北関東の発展は望めない。

北関東は道州制の導入を機会に、東京と対峙できるように連携を強めるべきである。北関東は経済力や観光資源などの地域資源に恵まれながら、日経リサーチの地域ブランド認識結果で栃木県は最下位、群馬県・茨城県も最下位に近い⁶⁾のは、東京の陰に隠れ、独自性を発揮できないためといえる。それを改善するには、北関東・信越が連携した日本列島横断型の州形成が良いと考える⁷⁾。東京圏にある埼玉とは一線を画し、道州制論議の中でこれまで東京の下で影の薄かった北関東の良さを発揮できる空間的枠組みとその組織化を図るべきである(図2)。

6. 群馬県央百万都市の実現方策

1) 多彩な文化・地域資源を活かした多様性のある都市づくり

県央百万都市の創造は、中小都市群の連合体であり、市域も広大になる。分権・地域主権を重視

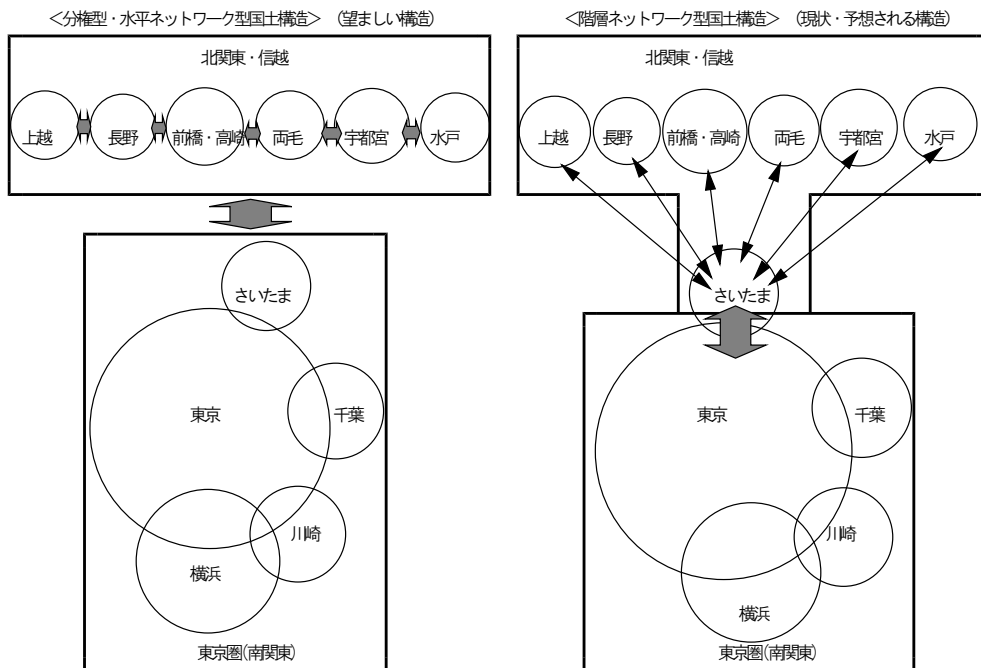


図2 分権型・水平ネットワーク型と階層型国土構造としての関東の地域構造の相違 (戸所 隆 原図)

する知識情報化社会にあっては、自治体の規模に大小があっても上下関係でなく連携することが重要である。そのため、特定の都市による小規模自治体の吸収合併は好ましくない。対等合併した広大な市域を、地域性・歴史性に基づき分節化（分都市化）し、それぞれの地域資源を活かした多様性のある都市づくりを目指すべきである。

ところで県央百万都市創造では、明治期の県庁争奪戦における前橋と高崎の確執など、これまでの歴史的経過からして都市名をどうするか、どこが中心になるかが問題になる。これに関してはこれまでの確執を解消し、一体として協働で新たな都市建設を行わねばならない。そのために都市名は全国民に認知されやすく、全市民に愛着を持って受け入れられるものを市民の英知を絞って決める以外ないであろう。少なくとも、市民感情からして既存の都市名を使うことは適さない。既存都市名は行政区名に残せば良い。

前橋と高崎の中心街間の距離は 9km にすぎない。この距離は東京の池袋と渋谷の距離に等しく、交通が至便であれば双子都心として一体で様々な計画を立てることができよう。敢えてどちらかを優位にすることはしない。双方が都心区として特徴を出し、競うことで多様性のある都心が形成される。

行政区は概ね 5 ～ 10 万人で区域割りすればよい。たとえば前橋や高崎・伊勢崎の中心街を含む地域は、それぞれ前橋区・高崎区・伊勢崎区にし、前橋の利根川の西は、前橋西区や利根西区など地域性や歴史性を勘案した区名を考案する必要がある。いずれにせよ、分都市として市民が誇り

を持てる区名と区域を知恵を絞って創出することが大切である。

2) 特別職としての区長と地域審議会による地域自治区の構築

県央百万都市はかなり広域の行政域を持つことになる。そのため、都市内分権を導入し、都市内分権を実効できる区制を創造する必要がある。一般的に政令指定都市の行政区の区長は一般職の局長ないしは部長クラスとなる。この場合、予算請求権・執行権は皆無に等しく、区役所は市民の窓口業務に終始する。また、一定限度の予算執行権を付与しても、予算執行をチェックする議会などの機能がない。そのため、都市内分権を実効化させるには特別職の区長を市長が選任し、一定の権限を与え、そのチェック機関として行政区選出の市議会議員を含む地域審議会を設置するのも一案である。こうすることで、地域に即した分権的行政ができ、区長と市長とに齟齬が生じた時も、市長の人事権が発動しやすくなる。

3) 鉄道による放射環状型都市軸の構築と産業基盤の強化・ビジター産業の育成

県央百万都市のように広域の市域を持つ場合、鉄道を基軸とした多極連携型（大都市化分都市化型）都市構造が適している。既存の高崎線新町一高崎間・両毛線高崎一伊勢崎間に加え、JR 両毛線伊勢崎駅一 JR 高崎線新町間に 10km ほどの新線を建設すれば、群馬県央地域には環状鉄道線が形成できる（図 1 参照）。また、高崎駅からは JR 信越線・上信電鉄線、新前橋駅からは北へ JR 上越線・JR 吾妻線、前橋からは上毛電鉄線、伊勢崎駅からは JR 両毛線・東武伊勢崎線、新町駅からは JR 高崎線、北藤岡駅からは JR 八高線が放射状に敷設され、県央地域と周辺地域を結節している。この環状鉄道線と既存の放射鉄道を一体的に結節すれば、群馬県央百万都市構想の骨格をなす放射環状型都市軸となる⁸⁾。

しかし、この放射環状型鉄道網は必ずしも多くの人々に利用されていない。その理由は大きく 2 つある。その一つは、この地域が過剰なまでの自家用車社会であり、鉄道は遠隔地へ行く際の乗り物との潜在意識が強いことである。他の一つは、東京へ行くのに便利なダイヤ構造になっており、域内移動に不便な乗り継ぎ構造になっているためである。

従来の地方都市における鉄道交通体系は、ダイヤや車両など運行形態において大都市との結節を優先させてきた。そのため、ローカル線への乗り継ぎや大都市方面以外へのダイヤ編成に不合理さがみられる。地方都市の鉄道は、大都市に比べ運行本数が少ない上に、かかる不合理さを持つ。この結果、乗り継ぎ時間が必要以上にかかり、乗降客数の減少を招いてきた。

以上を是正するには、東京など大都市への結節を優先する鉄道体系から、県央百万都市内での移動を優先したダイヤ構造にする必要がある。それには新幹線などの主要幹線鉄道を除き、地方都市圏内の連携を優先する鉄道網・ダイヤへ転換しなければならない。これは大都市圏従属型の地方都市圏を分権化社会における自律発展型地方中核都市圏へと再構築する手段でもある。また、これによって鉄道を活かした大都市化・分都市化構造のまちづくりも可能となる。

これまで多くの地方都市における鉄道は、都市間交通とりわけ大都市へ出る際に利用されてきた。都市内交通の中心は自動車であり、それも自家用車中心の交通体系になってきている。そのため、市街地の拡大が一気に進み、それが鉄道・バスなどの公共交通を衰退させてきた。東京の山手線や大阪環状線では、各駅を中心に個性あるコンパクトな中心街が形成されている。また、それらを水平ネットワークした集合体として、東京 23 区や大阪市がある。

環状鉄道線を基軸に、歩いて暮らせるコンパクトなまちを造るには、①歩いて鉄道駅へアクセスできる半径 1km の駅勢圏が連続するべく駅を増設し、②駅周辺地域を魅力ある中心街にしなければならない。また、③鉄道駅を中心に形成された街への自動車の乗入れ規制を実施する必要がある。すなわち、鉄道沿いに歩行環境に優れた魅力ある連坦市街地を形成し、駅勢圏を補完する近距離バス網の育成が重要となる。

県央百万都市を活性化させるには政令指定都市へと都市格を上げ、国内外の人々の認知度を高めねばならない。そのためには交流人口・ビジターを活かした産業が不可欠になる。交流人口・ビジターを顧客とした産業は、自動車交通中心の街でなく、歩いて暮らせる街に成長する。コンパクトな歩いて暮らせる街は、地域内外からの集まった人々の交流がしやすく、ビジター産業育成の基礎条件となる。そのため、ビジター産業を活かしたコンパクトなまちづくりには、交通体系を自家用車中心から公共交通中心に転換させ、誰もが安心して交流できる条件整備が不可欠である。

7. 県央百万都市・北関東信越州実現への考え方 ―まとめに代えて―

県央百万都市の実現には、第一に県央地域の既存自治体が、従来の都市間競争から協調路線へと転換しなければならない。第二に既存自治体の一体化を図り、各自治体の個性・地域資源を活かした「大都市化分都市化型」県央百万都市づくりが求められる。

それはどのような大都市であろうか。県央百万都市（大都市）を一つの家庭と考えれば、各自治体（分都市）は一人一人の家族といえる。父親の遠隔地単身赴任をはじめ、家族がバラバラに生活している家庭には将来への不安がある。また、自分たちの資産を蓄積していくべき地域がどこかも判らなくなる。他方で、三世代が同居する家庭には安定感がある。そうした家庭が一体となり、仲良くそれぞれの役割を果たすべく一生懸命に働けば、益々活力のある円満な家庭となる。反対に、三世代が同居する家庭でも、家族がいがみ合い、勝手な振る舞いをすれば、その家庭は崩壊する。

同様のことが県央百万都市のような中小都市から成る連携型大都市では生じる。県央百万都市の実現には、構成する各自治体（分都市）が、相互に仲良く連携し、それぞれの地域資源を活かしつつ共通の目標に向かって努力することが重要となる。また、円満な家庭のように、自然に役割分担が決まり、地域全体のためにそれぞれが力を尽くす必要がある。そうすることで、地の利を得た群馬県央地域には、これまででない 21 世紀の日本を担う「大都市化分都市化型」の強力な百万都市が創成されると確信する。群馬県央地域に与えられた高い地域ポテンシャルを国土形成に活かすこ

とは、この地域の責務でもある。

以上の円満家庭型大都市が両毛地域、宇都宮地域、水戸地域、長野地域、佐久・上田地域、上越地域にも形成可能である。それが実現すれば、北関東信越にはそれらが一体となった仲の良い親族・大都市連合が構築されよう。その形態はまさに新型メガロポリスとなる。環太平洋経済圏と環日本海経済圏を結ぶこの新型メガロポリスを中軸とした北関東信越州が構築されれば、群馬県央地域は東海道メガロポリスと北関東信越メガロポリスの交流点となる。それにより円満家庭型大都市づくりを先導してきた県央百万都市のステイタスは一段と高まり、日本の国土構造を変える力も確保できよう。北関東自動車道の完成を機に、北関東信越メガロポリスを構築し、東京と対峙する形で、県央百万都市・北関東信越州づくりを進めることが、分権時代を先導する地域政策となる。

(とどころ たかし・高崎経済大学地域政策学部教授)

<注>

- 1) 総務省ホームページ (2008年5月現在)
- 2) 戸所隆:『地域主権への市町村合併—大都市化・分都市化時代の国土戦略—』古今書院、69-84頁、2004.
- 3) 戸所隆:分都市化と大都市化-コンパクトな都市づくり、日本都市学会年報34、160-165頁、2001.
- 4) V.R.Fuchs :Statistical Explanations of the Relative Shift of Manufacturing among Regions of the United States, Papers of Regional Science Association, vol.8, pp.106-107, 1962.

<立地変化の計算式>

$$\text{立地変化 (拡大ないし縮小)} = 100 (Y_s - H_s) / Y_s \text{ないし} H_s$$

ただし、 $H_s = X_s (Y/X)$ (Y_s と H_s のうち、より大なるものを除数に用いる)

X_s = 初期年のs市における工業出荷額
 Y_s = 最終年の " " "
 X = 初期年の日本全国の工業出荷額
 Y = 最終年の " " "

- 5) 戸所隆:首都機能移転と新首都形成のあり方に関する一考察、立命館文学553、75-93頁、1997.
- 6) (株)日経リサーチ:地域ブランド知覚指数(PQ)でみる日本の都道府県「地域ブランド 戦略サーベイ」2006年5月
- 7) 戸所隆:市町村合併・道州制・首都機能移転による国土構造の再編成. e-Journal GEO(日本地理学会)Vol.1 pp.42-51. 2006.
- 8) 戸所 隆:鉄道を活かした大都市化・分都市化構造のまちづくり、日本都市学会年報37. 209-213頁. 2004.

<付記>

本稿の作成には、日本学術振興会科学研究費補助金平成19～21年度基盤研究(c)(課題番号19520681、研究代表者 戸所 隆)「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた港湾政策と国土構造の再構築」の一部を使用した。