

ビジョングループ・調査報告

担当副代表幹事 清 水 一 也
グループリーダー 田 中 克 己

夢のある県央 100 万都市実現へのビジョン

高崎経済大学地域政策学部教授 戸 所 隆

1. 工業化社会における理想の都市「建設」から 知識情報化社会における理想の都市「創成」へ

(社)理想の都市建設研究会は、1972年に前橋・高崎・伊勢崎・藤岡の4市と群馬町・新町・境町・玉村町の4町（現在は「平成の大合併」により4市1町に再編）の自治体・商会議所・商工会・民間企業関係者らによって、群馬県央に大規模な理想の都市を建設することを目的に設立された。当時は、工業化による高度経済成長の完成期にあり、群馬県央地域全体の人口・経済指標も拡大基調にあり、大型店の相次ぐ出店により中心商業地も活況を呈していた時代である。また、日本における超高層ビル建設の幕が1968年の東京・霞ヶ関ビルの完成で開けられ、国土基盤を構築する巨大プロジェクトが1969年に閣議決定された「新全国総合開発計画」に基づく新幹線・高速道路網の建設を中軸にして動き出した時代でもあった。

当時の理想的な都市像は、1970年の大阪万博に見られたように、輝く未来に向かってニューヨークのような超高層ビルの林立する都市であった。また、重厚長大産業を中心とした太平洋ベルト地帯の工業化と強力な中央集権体制の構築によって、欧米先進国に追いつくための国力増進が図られていた。そのため、群馬県央地域における理想の都市も、東京と一体化した工業団地の造成・工場誘致を経済基盤に、巨大プロジェクトを誘発する大規模都市の「建設」であった。すなわち、首都圏都市開発区域の外郭の一端を担う大規模中核都市建設であり、そこには日本海側への目配りはなかったといえる。

この時代の都市構造は、都心を中心とした階層型であり、中心機能の都心への集積が顕著であり、中心機能を都心へ一極集中させる考えが主流であった。そのため、歴史的に仙台・金沢・鹿児島など外様大名の統治した地域では首位都市が明確なため、そこへの中心機能集積が進み、大都市化した。しかし、群馬県央地域のような親藩・譜代・天領の分割統治により中小都市の並存する地域では、市街地形成が連坦していても地域性の違いから合併や連携による一体化は難しく、都市間競争を激化させるだけであった。

他方で、東京との繋がりを優先すればするほど、栃木県や茨城県、長野県、新潟県など隣接県との連携は薄れ、隣接県との競争も激化した。その結果、東京を中心にその放射線上に多数の中小都市を従属させた放射・階層型結節システムからなる首都圏構造が形成された。またその延長上に、日本型工業社会の完成形として、1990年代初頭までに東京一極集中と中央集権型国土構造の構築を見た。

しかし、1990年代以降、日本においても工業化社会から知識情報化社会へと大きく構造転換してきている。また、国際化・情報化・分権化が推進される中で、首都圏の都市分布構造も変化せざるを得なくなった。その結果、群馬県央地域における100万都市の必要性は益々高まっ

てきたが、その形成手法はかつての「建設」でなく、地域資源を活かした「創成」にあると言えよう。本稿では理想の都市「創成」ビジョンを考えてみたい。

なお、本稿では群馬県央地域の範囲を、理想の都市建設研究会構成市町村より大きく取っている。その理由は、平成の大合併で従来より区域が拡大したことと、行動圏の拡大や経済活動の活発化により、関係地域が拡大したことによる。

2. 知識情報化社会における県央100万都市の必要性

1) 経済指標から見た必要性

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100万都市）と位置づける。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近隣の主要都市、近隣都県に比べどのような状況にあるのか見てみる。ここで取り上げる経済指標は、人口、小売り販売額、卸売り販売額、工業製品出荷額である（表1～4）。

分析は1985年、1995年、2005年を基軸にほぼ10年ごとの増減率と立地変化率で行った。立地変化率はアメリカの地理学者フックスが工業立地変動を知るために考案した計算方法を用いた。これは一定空間内において、各地域の工業活動の相対的な地位の拡大・縮小を示すもので、筆者は日本全国を一定の範囲として他の経済指標にもこの計算方法を応用している。立地変化率は次のように見ることができる。すなわち、人口の場合、全国の人口増加率と群馬県央地域の増加率が同じなら、たとえ人口が実数で増加していても0%となり、拡大も縮小もしなかったことを示す。他方、実数で人口が増加していても全国の伸びより低ければマイナスの数字で表され、相対的に地位が低下したことを表す。

<立地変化の計算式>

立地変化（拡大ないし縮小）＝ $100(Y_s - H_s) / Y_s$ 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 " "

①人口から見た群馬県央地域

2005年の群馬県央地域の人口は125万人で、さいたま市や仙台市、広島市を上回る規模となる。また、都市中心部では人口減少傾向が見られるが、郊外部での人口増加は依然として全国の変化から見て大きい（表1）。その結果、県央地域の立地変化率は、1985～95年で2.3%、1995～2005年でも0.9%の立地拡大を示す。他方、静岡や金沢は1995～2005年にそれぞれ▲1.6%、▲3.7%の立地縮小を示している。この地域は県央地域の範囲で見ると、他の活力ある政令指定都市に比べて人口面でも劣らぬ状況にあることが知られる。

②小売り販売額から見た群馬県央地域

全国の小売り販売額は85～94年ではバブルの影響もあり、101.7兆円から143.3兆円へと40.9%の伸びを示した（表2）。しかし、94～04年のそれはバブル経済の崩壊で143.3兆円から133.2兆円に7.0%の減少を見ている。こうした中で、群馬県央地域も同様に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、全国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、立地拡大している。

なお、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、前橋の立地変化率が▲1.9%、高崎が▲3.4%であるのに対して、富士見の41.7%、吉岡57.2%、伊勢崎21.4%、玉村19.2%、吉井17.1%など周辺部での立地拡大が著しくなっている。これは、都市部に集中していた小売り商業機能が、郊外型大型商業施設の立地により分散してきたことを示す。同時に多核化が進み、群馬県央地域でも後述する大都市化・分都市化型都市構造への構造転換が生じている現れといえる。

次に、94～04年における小売り販売額の立地変化率を見てみる。群馬県央地域は前述のように4.6%の立地拡大をした。同様に、さいたま市は0.9%の立地拡大をしたが、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%と軒並み立地縮小となっている。04年の小売り年間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、消費面から見ても一体化すれば、既存政令指定都市に劣らない中心性を持っており、そのポテンシャルも高いことが知られる。

③卸売り販売額から見た群馬県央地域

全国の卸売り販売額は小売り同様にバブルの影響もあり、85～94年では428.2兆円から573.1兆円へと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573.1兆円から405.4兆円に29.3%の減少を見ている。こうした中で、群馬県央地域は85～94年に18.4%と大きく伸びたものの、立地変化率で見ると▲16.0%と大きく落ち込んだ。バブル経済の中で落ち込んだ群馬県央地域は逆に、バブルが崩壊した94～04年の伸び率が▲3.6%と全国の▲29.3%に比べ小さく、立地変化率では3.5%の拡大を示している。

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%以上の立地縮小をしている。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、その内部には大きな格差が見られる。94～04年において前橋23.3%、伊勢崎16.3%の立地拡大に対して、かつての卸商業の中核都市高崎が▲21.3%と立地縮小を示す。他方で、この間の前橋の大きな伸びは、急成長したヤマダ電機本社の存在がある。小売り業態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にはグループへの卸機能をも持つ。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。

群馬県中央地域にはこの地域を発祥の地とする多くの優良企業が存在する。それらが規模拡大に伴い東京へ本社を移してきた歴史があり、また移そうとしている企業もある。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流失を防ぐことが緊要の課題といえる。

④製造品出荷額から見た群馬県中央地域

全国の製造品出荷額も卸・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、95～05年のそれはバブル経済の崩壊で306.0兆円から295.8兆円に3.3%の減少を見ている。こうした中で、群馬県中央地域はバブル期もその崩壊期にも全国を上回る伸びを示した。すなわち、85～95年の立地変化率は1.1%で、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。その結果、95～05年の立地変化率は6%の拡大となっている。

群馬県中央地域内では、高崎・前橋がキリンビール・日本たばこやダイハツ車体など大企業の撤退を受けて立地縮小した。それに対し、周辺都市や郊外部での立地拡大は顕著で、小売業同様、工業においても職場の分散化・多極化が進んでいる。工業面からも大都市化・分都市化型都市構造への転換が見られると言えよう。

他の類似都市では95～05年に、新潟が3.3%、宇都宮が0.8%の立地拡大をしたものの他は立地縮小している。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。このように群馬県中央地域には立地拡大するだけでなく、他の政令指定都市に比べ製造品出荷額も大きい。すなわち、群馬県中央地域の製造品出荷額は05年で3兆5727億円ある。これに対し、さいたま市は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中央地域より相当少ない。マツダの主力自動車工場が集積する広島市に比べても、群馬県中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倍強となる。この群馬県中央地域の強さは、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、益々この地域の工業力をたかめ、都市中心機能を集積させる力にもなる。

⑤群馬県中央地域の経済力を維持拡大させるために

以上見てきたように、群馬県中央地域の商業力・工業力には類似の政令指定都市に比べても強いものがある。その強さは一朝一夕にして形成されたものでない。群馬県中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、群馬県中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63万の約2倍を擁した。しかし、今日の新潟県人口は248万で、群馬県の202万との差は縮小している。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4.7兆円と2倍近い差が生じて

いる。群馬県が明治以降、蚕糸業を基軸に日本の工業化をリードしたのに対し、農業社会から工業社会への転換をうまく進められなかった新潟県の姿である。このことは、工業社会から新しい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り、転換を先導できる中心都市の形成が緊要の課題であることを示している。

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
群馬県	1,921,259	2,003,543	2,024,135	4.3	1.0	0.5	-0.7
栃木県	1,866,066	1,984,390	2,016,631	6.3	1.6	2.5	-0.1
茨城県	2,725,005	2,955,530	2,975,167	8.5	0.7	4.4	-1.1
埼玉県	5,863,678	6,759,311	7,054,243	15.3	4.4	10.0	2.5
東京都	11,829,363	11,773,605	12,576,601	-0.5	6.8	-4.1	4.7
神奈川県	7,431,974	8,245,900	8,791,597	11.0	6.6	6.5	4.6
千葉県	5,414,463	5,797,782	6,056,462	7.1	4.5	3.1	2.6
山梨県	832,832	881,996	884,515	5.9	0.3	2.0	-1.5
新潟県	2,478,470	2,488,364	2,431,459	0.4	-2.3	-3.2	-4.0
長野県	2,136,927	2,193,986	2,196,114	2.7	0.1	-1.0	-1.6
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
水戸市	253,744	261,275	262,603	3.0	0.5	-0.7	-1.2

(市町村区域は2007年3月現在 戸所隆作成)

表2 小売業年間販売額・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	101,715,656	143,325,065	133,278,631	40.9	-7.0	0.0	00
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
群馬県	1,550,964	2,218,351	2,126,670	43.0	-4.1	1.5	3.0
栃木県	1,554,747	2,209,928	2,071,619	42.1	-6.3	0.9	0.8
茨城県	2,071,254	3,096,734	2,902,215	49.5	-6.3	5.8	0.8
埼玉県	4,172,006	6,360,434	6,056,135	52.5	-4.8	7.6	2.3
東京都	12,989,554	17,554,791	16,789,065	35.1	-4.4	-4.3	2.8
神奈川県	5,812,709	8,817,193	8,435,086	51.7	-4.3	7.1	2.8
千葉県	3,828,962	6,035,492	5,453,097	57.6	-9.6	10.6	-2.8
山梨県	669,103	1,009,372	895,987	50.9	-11.2	6.6	-4.5
新潟県	1,956,371	2,741,323	2,485,581	40.1	-9.3	-0.6	-2.5
長野県	1,920,382	2,620,466	2,401,157	36.5	-8.4	-3.3	-1.5
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)

表3 卸売り商業・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
群馬県	3,598,961	4,276,678	3,918,928	18.8	-8.4	-15.7	-1.5
栃木県	2,848,432	3,673,753	3,400,777	29.0	-7.4	-8.5	-0.5
茨城県	3,358,693	4,559,649	3,749,078	35.8	-17.8	-3.7	-11.6
埼玉県	6,261,346	11,307,429	8,307,703	80.6	-26.5	22.0	-21.0
東京都	157,242,287	177,787,893	160,109,435	13.1	-98.4	-19.8	-98.2
神奈川県	9,421,858	13,696,369	11,383,871	45.4	-16.9	3.1	-10.6
千葉県	4,968,355	7,967,877	6,154,786	60.4	-22.8	12.1	-16.9
山梨県	892,078	1,295,249	1,042,472	45.2	-19.5	3.0	-13.4
新潟県	4,949,977	6,605,916	4,729,634	33.5	-28.4	-5.3	-23.0
長野県	4,302,215	5,431,409	3,661,743	102.4	-32.6	30.4	-27.5
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
水戸市	1,294,448	1,661,156	981,660	28.3	-40.9	-8.9	-36.5

(経産省：各年次・商業統計表より戸所隆作成)

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
群馬県央地域	2,982,215	3,475,991	3,572,720	16.6	2.8	1.1	6.0
群馬県	6,296,273	7,848,129	7,739,027	24.6	-1.4	7.5	2.0
栃木県	6,190,782	7,931,149	8,352,186	28.1	5.3	10.0	8.2
茨城県	8,382,048	10,982,808	10,798,152	31.0	-1.7	12.0	1.7
埼玉県	12,828,491	15,205,348	13,802,092	18.5	-9.2	2.7	-6.1
東京都	18,977,888	19,679,155	10,808,197	3.7	-45.1	-10.1	-43.2
神奈川県	25,003,516	24,143,815	19,400,192	-3.4	-19.6	-16.3	-16.9
千葉県	11,107,536	11,594,875	12,112,737	4.4	4.5	-9.5	7.5
山梨県	1,764,493	2,417,783	2,446,860	37.0	1.2	15.9	4.5
新潟県	3,827,059	4,880,605	4,637,785	27.5	-5.0	9.6	-1.7
長野県	5,185,602	6,560,885	6,259,934	26.5	-4.6	8.9	-1.3
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
水戸市	201,821	179,883	142,647	-10.9	-20.7	-22.7	-18.0

(経済産業省・工業統計表より戸所隆作成)

2) イメージから見た必要性（政令指定都市のパワー）

地域の認知度を高めることが、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不可欠である。世界規模の競争原理で地域づくりが行われる今日、多くの人に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、まず旅行先や買い物をしたい商品などを認知する必要がある。旅行先や商品を知って（認知）その地域へ行きたい、その商品を買いたい（同化）と思うことではじめて、旅行へ行くことになり、商品を購入する（行動）ことにもなる。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。そのため、ある地域が多くの人々を集め、交流し、投資を吸引・拡大して行くには、まずその地域がより多くの人々から良い意味で認知・認識されなければならない。群馬県央地域が政令指定都市になれば、多くの地図に地名が表記され、全国民のみならず世界の人々からの認知度を高められる。

日経リサーチによる2006年の「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・高崎など主要都市名の認知度が低いという調査結果は、これまでも多く出されている。経済力があり、観光資源など地域資源に恵まれている群馬県の認知度が低いのは、北関東地域が東京の陰に隠れ、独自性を発揮できないためといえる。この状況を打開するには、群馬県央地域での百万都市形成が最も効果的と言える。現に、さいたま市の発足でこれまでほとんど認知されてこなかった浦和・大宮が脚光を浴び、域外からの投資も増加する中で都市形成が進んでいる。

前述のように、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、群馬県央地域に百万都市の創成が不可欠となる。

3) 都市財政から見た必要性

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。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合併が求められる。

4) 道州制を見据えた必要性

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、群馬に州都の芽はないといえよう。

政府の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ている。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

5) 国土構造から見た必要性

前橋・高崎を中心とする群馬県央地域は、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。

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国土構造が必要となる。それ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、東北日本の太平洋岸と名古屋・京阪神との最短幹線交通路を選定すれば、群馬県央地域経由の中山道ルートが最適ルートとなり、新国土軸の形成となる。すなわち、群馬県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。群馬県央地域の活性化は、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となる。また、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ができよう。

群馬県央地域に地域ブランド力のある百万都市を創成することは、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。

3. 県央100万都市づくりの理念と都市構造ビジョン

1) どのような都市づくりをするかの理念が大切

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、体感した教訓である。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。

群馬県央地域に百万都市を創成することの必要性は高い。それは群馬県に関係する多くの人に共通する想いであろう。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これまで関係した多くの人々との討議を踏まえ、筆者の研究成果に基づいたものである。しかし、学問的・行政的に合意され、完成されものではない。これをたたき台にして、早急に共通の夢と県央100万都市創造ビジョンの構築を行い、それに向かって関係者が努力されることを念じている。政府や自民党における道州制や大都市制度の討議状況を見る限り、議論している時間はそれほどないと言える。

2) 県央100万都市づくりの理念

県央100万都市づくりの理念としては次の事項を提案する。

①国土軸の交差点・交流空間を創造

群馬県央地域は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・国土軸をなす。また、環日本海経済圏と環太平洋経済圏をつなぐ幹線交通路・国土軸も横断し、縦貫軸と横断軸による新しい交通結節点となる。これにより、東京一極集中の是正と国土軸の多軸化を図り、日本列島の内陸に新たな交流拠点・交流空間を構築する。

②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。

③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圏に比べ日常的に一体的な経済活動にはならない。それだけに、有事の際の危機管理バックアップ機能の配置に適している。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ることもできる。

④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、これからの価格動向と食料自給率の向上とを勘案して、知識情報社会型農業のモデル都市を目指すべきである。

⑤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を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使えばよい。それによって創成される魅力が多くの人を吸引する。

⑥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・情報が交流する拠点都市となるには、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。車社会からの脱却は富をもたらす。

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既存の都市核を活かした水平ネットワークの多核心型都市形成を

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成り立つ。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を出す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、中心と周辺の違いが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(図1)。

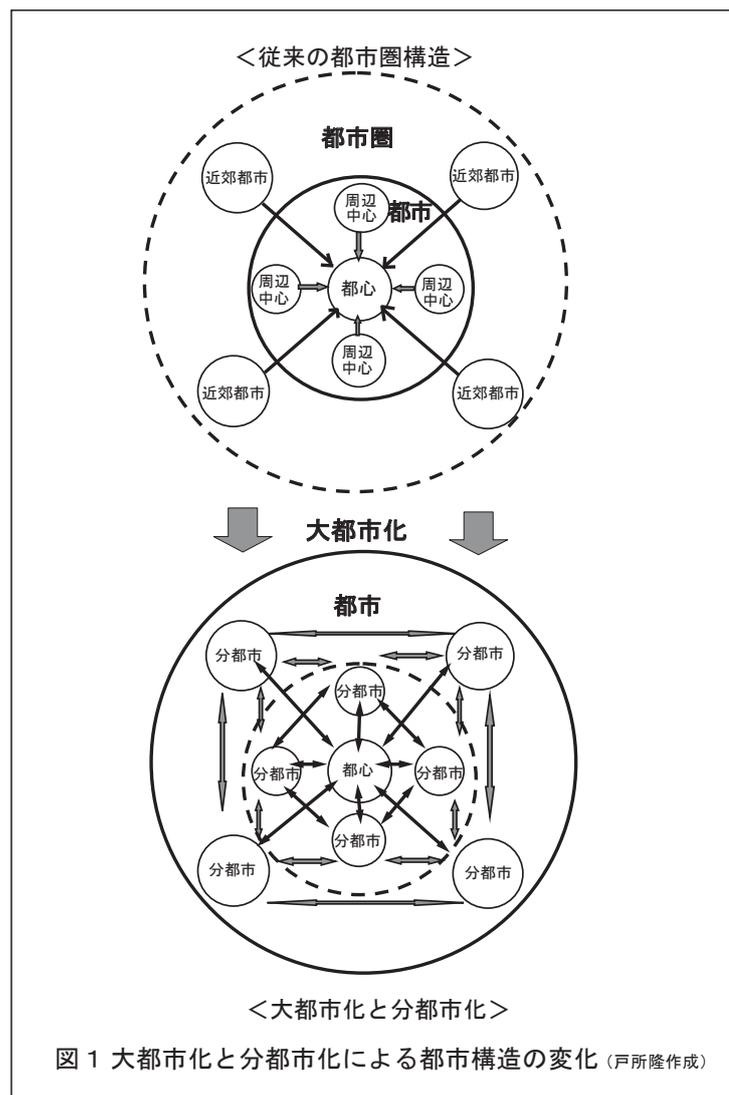


図1 大都市化と分都市化による都市構造の変化 (戸所隆作成)

②個性ある地域が寄り集まったモザイク都市

県央100万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。東京の魅力は個性豊かな分都市の集合体であり、中小都市の集合体としてのモザイク型大都市・県央100万都市が望まれる。

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、高速交通体系による都市軸の形成が不可欠となる。この地域には高崎線・両毛線による半環状鉄道とそこから放射状に延びる信越線・八高線・上越線・高崎線・両毛線・東武線によって放射環状鉄道網がほぼ出来ている。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ことなく、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。

4. 県央100万都市実現への環境整備： 新たな国土軸の構築と道州制への考え方

1) 北関東・上信越自動車道を活かした新横断国土軸の活性化（物流・生産軸）

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た。また、日本との貿易量において中国語圏との貿易が、すでにアメリカとの貿易量を遙かに超えている。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すぎや結果としてこの軸線が弱くなっている。両毛線・水戸線の強化は緊要の課題である。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、東京に依存しない自律発展型自立都市の構築が可能となろう。

2) 上越新幹線・関越自動車道を活かした国土横断軸の充実（人流・消費軸）

東京と新潟を結ぶ上越新幹線・関越自動車道を活かした国土横断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。ロシア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

の国土横断軸として充実する。なお、在来線の上越線とほくほく線を貨物輸送に利用することで、並行在来線等の存続に好影響をもたらせると考えている。

3) 新旧横断軸と北陸新幹線を活かした結節性の強化

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。この高速交通体系を活かし、自立した21世紀型都市を創造することが群馬県央地域には可能であり、それによって日本の国土構造形成にも貢献できよう。

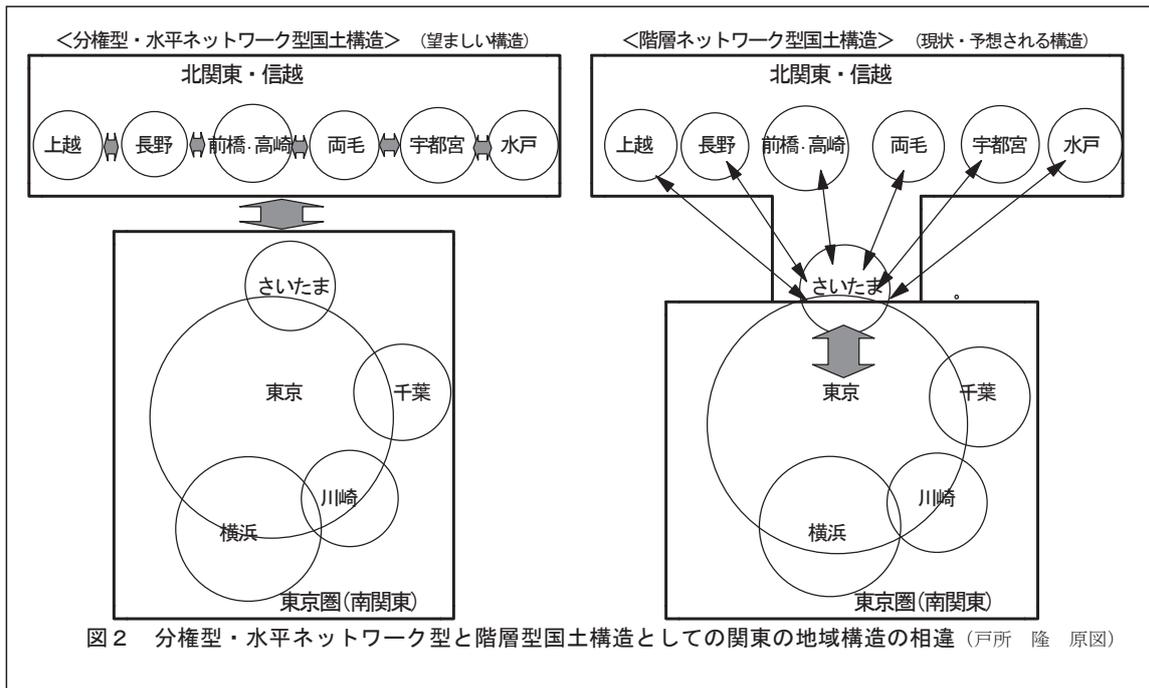
工業社会の20世紀は、日本に存在しない大量の地下資源を加工し、輸出することで発展してきた。そのため、臨海部を中心に都市が発達した。しかし、知識情報社会の21世紀は、20世紀の工業技術を知識・知恵によって止揚し、環境負荷を軽減するなかで新たな発展を模索する世紀である。たとえば、20世紀には自動車を動かすために巨大な石油関連産業が生まれた。だが、知識情報技術によって1分間太陽にかざせば300km走行できる強力な小型太陽電池が開発されれば、巨大石油関連産業も大きく変化し、産業立地・都市配置も大きく変化する。群馬県央地域に人材を集積させることで、開発拠点を構築できる。日本列島の内陸中央に位置する群馬県央地域のポテンシャルは高い。

4) 北関東・信越による州の構築：自立都市への基盤づくり

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。自立した21世紀型県央100万都市は築けない。

北関東3県には、水戸―前橋・高崎間130km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(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。東京に依存しては北関東の明日はない。

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。それには、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。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)。



5. 県央100万都市の実現方策

1) 旧市に基礎を置く区政：ツイン・シティを活かした都心区としての前橋・高崎

県央100万都市創造においてこれまでの経過からして、都市名をどうするか、どこが中心になるかが問題になろう。都市名は国民に認知されやすく、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100万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、都市内分権を実効化す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は局長ないしは部長クラスの一般職区長が就く。この場合、予算請求権・執行権は皆無に等しく、窓口業務の執行に終始する。また予算執行権を付与しても議会がないため予算執行をチェックする

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八高線がそれぞれ環状鉄道線から放射状に結節している。

群馬県央地域にはそれなりの鉄道網がありながら必ずしも多くの人々が利用していない。それは、この地域の人々に鉄道は遠隔地へ行く際に利用するものとの潜在意識が強いことと、鉄道ダイヤ構成が東京へ行くのに便利な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100万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への転換が必要となる。これは、大都市圏従属型の地方都市圏を、分権化時代における自律発展型の新しい地方中核都市圏へと再構築する一つの手段である。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。

5) 鉄道駅を中心にした交通体系の再構築

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。

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。

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。

6) 産業基盤を強化するビジター産業の育成

県央100万都市を活性化させるには政令指定都市として都市のステイタスを上げると共に、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・ビジターを顧客を活かした産業は、自動車交通中心の街でなく、歩いて暮らせる街で成長する。コンパクトで歩いて暮らせる街は、地域内外からの集まった人々が交流しやすく、ビジター産業育成の基礎条件である。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となる。

6. 県央100万都市実現に向けての問題と解決への考え方

県央100万都市の実現には、都市を構成する多くの自治体が、従来の都市間競争から協調路線へ転換する必要がある。そのためには群馬県央地域の既存自治体が一体となり、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の県央100万都市づくりをしなければならない。

それはどのような大都市であろうか。筆者は、次のように考えている。すなわち、県央100万都市を一つの家庭と考えれば、分都市（旧自治体）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100万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100万都市の実現には、構成する分都市（旧自治体）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、これまでにない21世紀の日本を担う新しいタイプ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、水戸地域にも形成可能である。それが実現すれば、北関東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州が構築されれば、東海道メガロポリスと北関東メガロポリスの交流点であり、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を持つ地域となりうる。

関係者の尽力で、一日も早い県央100万都市の創成を祈念する。