

## ⑤「日本州構想」シリーズ ～その3「南関東州」「東京都市州」「北関東州」

いわゆる首都圏ともいわれる関東圏を北と南の2つの州に分ける考え方と、そうではなく首都圏は一体なので分けずに州にしようという考え方がある。ここでは後者に立って述べるが、その際も東京区部を特別州として抜き出すという注釈がつけておきたい。

ここでは後に述べるが、長野を北関東に加え、1つの北関東州（茨城、栃木、群馬、埼玉、長野）として捉えてみよう。その場合の南関東州は千葉、東京、神奈川に山梨が加わる。

### 南関東州

南関東州は東京、神奈川、千葉、山梨の4県で構成される。現在人口約1400万人で法人税収も全国の4割近くを占める東京都を抱える巨大な州となる。東京23区を抜き出し、東京特別州（都市州）にすべきとの考え方もある。実際どうするのだが、都市州にする場合、間違っても米国のワシントン DC のような政府直轄州にはならない。あくまでも公選州知事、州議会を有する一般州と同じ広域自治体の性格を維持すべきだ。

南関東州				
地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)	
南関東州	3,017	166.2		
千葉	625	21.1	千葉	
東京	1,392	106.2	新宿区	
神奈川	919	35.5	横浜	
山梨	81	3.4	甲府	

1都3県で南関東州をつくるならば、東京の新宿区が州都になる可能性が高い。現在都庁が置かれている理由だが、新宿新都心としての都市の成熟度が高まっているからだ。もし東京23区を抜き出して東京都市州をつくるなら、南関東州の州都は横浜市に落ちつこう。

南関東州内で一体感に欠けるとすれば山梨が含まれることだ。物理的に山脈等で仕切られた山梨は状況的に厳しい。だが州内の千葉、神奈川、東京多摩地域と違い、東京区部のベットタウンでないだけに独自性を打ち出すことも可能だ。甲斐の山々は観光客にとっても大きな魅力でありリゾート地としても伸びる。

この地域は山梨を除くと全域が太平洋側気候に属しており、一般に年間を通して温暖湿润な気候である。太平洋側に面した平野が広がっていることから夏季の多雨と冬季の少雨・乾燥という傾向が見られる。北関東州と比べると冬季の少雨乾燥傾向は弱い。南部の太平洋岸に近づくにつれ日本海流の影響を受け温暖となる傾向があり、冬にはその傾向がより顕著となる。

このような気候を利用し、房総半島南部（南房総）では菜の花の栽培が盛んに行われている。この地域は乾燥しており晴れの日が多く、乾燥した風は、ここでも空っ風と呼ばれる。積雪は少ない。

千葉など東京湾岸に千葉港を中心に工業地域が広がる。千葉港、木更津港などの港湾施設がそれを支え京葉臨海工業地帯を形成している。臨海部の埋立地に鉄鋼業、石油化学工業などの大規模な工場が集積する。浦安市から富津市まで連なる。代表的な都市は市川市、船橋市、千葉市、市原市、木更津市、君津市。千葉市に JFE スチール東日本製鉄所、君津市に日本製鉄君津製鉄所がある。火力発電所が多い。

いずれこの州域には世界トップレベルの科学技術・研究機能、高度な製造技術や専門知識を有する優秀な企業や人材が多く集まっている。新産業や雇用を創出する「我が国最大の苗床」機能がある。意外に多いのが中小企業の集積。ただ経営が厳しいところもあり、地域企業の活力を高め、高い賃金で若い人の雇用を確保する環境づくりは依然として課題。またインバウンドも増えている。各地域において様々な地域資源を磨いてブランド力を高め、多くの誘客につなげることが必要となる。



一方、この地域は自然災害も少なくなく、だから人口、産業の集中が進んできたが、他方で今後想定される首都直下地震等の自然災害の脅威に備えるための様々な強靱化策が必要となる。3密都市の典型とされる東京区部は地震時に大きな被害が想定される密集市街地が多い。また都市部を中心に大気汚染や大量の廃棄物の発生、感染症の

蔓延、水質汚濁の進行などの問題も発生しており、交通渋滞緩和、水質汚濁負荷量の削減を含む総合的な環境対策、リサイクルの促進や省資源化、総合的な静脈物流システムの形成など、循環型社会の構築が課題となろう。

貴重な自然環境の保全、緑の創出、水循環系の再生、生態系の保全など質の高い都市生活の実現を図ることも必要だ。いずれこの州は日本の人口を置く集め、政治・経済・文化の中心である東京圏内にある。近年情報サービス業など成長産業の集積も突出して進む。

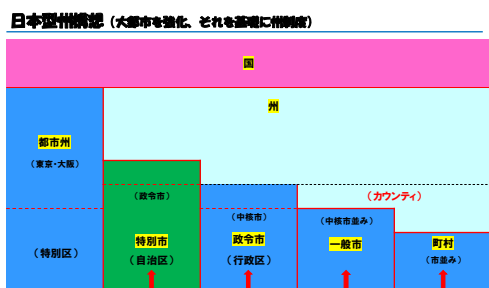
しかし、成田、羽田という拠点空港が2つしかなく容量限界、都市部における交通渋滞など経済・産業ポテンシャルの低下が懸念される。国際競争力の観点からは強化が必要。

## 東京都市州

もとより、南関東州に一応含めておいた東京だが、東京 23 区は抜き出し他の州と同格の「都市州」にすべきではないか。東京 23 区+武蔵野市・三鷹市を対象に独立させるという考え方もある。また、大阪も副首都として都市州にすべきだという風にも考えられる。

ここでいう都市州は、一般州と区別しドイツの都市州をイメージしたもので図示すると

次のようなイメージになる。



他の一般州と同格の州ではありますが、大都市の一体性を確保する観点から、基礎自治体となる市町村は一定の制約のある「特別区」とする。もちろん特別区の自治権は現行の東京特別区より強めて中核市並みにし（住民自治の強化）、それ以外の広域行政権限は都市州本部に包括する（団体自治

の強化）。

東京州が都市州として教育や警察、交通、河川管理などの権限を持てば、州知事（都知事と呼んでもよい）の判断で市民サービスの向上や行政コストの削減、危機管理が迅速に行えるようになる。大都市特有の政策を進めるため、特別区税と州税を一元化した「都市州税」を新設することも考えられる。もとより、政党によってはこれに反対する意見もある。都市州を独立させると都市州のみが繁栄し、周辺州は財政的に苦しくなるという格差論だ。

しかし、それは近視眼的な見方に思える。まず、稼げるところに稼いでもらう。その稼ぎの果実は税制や交付金制度を通じた水平調整で近隣各州にも及ぶ。反対論の根拠は格差拡大論だから、税制や財政を通じた格差是正策で解決できるという話だ。



さらに言えば、都市州の近隣各州だけでなく、財源を全国に行きわたらせる水平的な財政調整の仕組みを構想してもよいのではないか。都市州が稼ぐ分の一定割合を、他の州より多く国債費の負担に充てる、という考えもあるかも知れない。

「角を矯めて牛を殺す」従来型の抑え込みの自治制度をやめ、大都市が地域経済、産業、文化、学術交流などの分野で自由度を高め、伸び伸びと大都市

経営ができる仕組みを構想すべきではないか。

## 北関東州

北関東州は人口約1500万人、域内生産額約64兆円という平均より大きめの州となる。データからみると埼玉が人口で約半分、経済力でも約3分の1を占める。

そうしたことから州都の最有力候補は関東の辻ともいわれ、現在関東ブロック機関のほとんどがさいたま新都心の集まる「さいたま市」（120万人）が有力とみてよい。ナンバ

一2の都市は宇都宮（50万人）。

さいたま市は4市が合併し後発の政令市としてスタートしただけに未だ市のまとまりは弱い。しかも埼玉は東京の受け皿として人口が急増したこともあり、人口10万人あたりの医師数が全国最下位と医療体制が脆弱で高齢社会に向けてのアキレス腱と見られていた。だが、北関東州の中心に位置づけられれば大学医学部や医大病院の進出も進み、医療体制の強化や医師不足も解消しよう。

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
北関東州	1,513	63.6	
茨城	186	13.8	水戸
栃木	193	9.1	宇都宮
群馬	194	8.9	前橋
埼玉	735	23.4	さいたま
長野	205	8.4	長野

関東圏を北と南の州に分けるにしても、関東圏一体の高速道整備が進んでいる点は見逃せない。圏央道がそれでアクセスの利便性向上と物流、企業集積に大きな成果が生まれている。横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市を連絡

し、東京湾アクアライン、東京外かく環状道路などと一体となって、関東圏（首都圏）の広域的な幹線道路網を形成する首都圏3環状道路の一番外側に位置する環状道路だ。

国内有数の物流拠点である湾岸エリアと千葉、埼玉、栃木、群馬といった関東各地との間が都心を経由せずに短時間でアクセスすることが可能となっている。この圏央道は、首都圏の道路交通の円滑化、環境改善、沿線都市間の連絡強化、地域づくり支援、災害時の代替道路としての機能など多くの役割が期待され、既にその時短効果は物流の生産性向上と定時性、人手不足の解消に表われている。



北関東州の冬は、風が強く晴天の日が多くて降水量が少ない。このような風を空っ風（からっ風）と呼ぶ。内陸性の気候の特徴として気温の年較差が大きいのも特徴。この地域は園芸農業が発達している。東京大都市圏は非常に人口が多いので需要も多い。野菜な

どを新鮮なうちに出荷できる地の利がある。色々な種類の野菜が栽培され「当該地域は野菜の博物館」とまで言われている。中でも茨城のハクサイは全国有数の生産地。また群馬の山岳地帯の高原では中央高地の長野と同じように高冷地野菜が栽培され、キャベツの生産などが多い

もう1つ、この地域のひとつの特徴は内陸工業地帯を形成していることが特徴。主に輸送機器工業を中心とする多岐に亘る工業事業所が集積している。例えば主な工業都市として栃木の宇都宮市や上三川町、群馬の太田市や伊勢崎市、埼玉の狭山市や川越市などに多くの工業団地がある。これらは東北自動車道や関越自動車道、JR 宇都宮線や東武伊勢崎線の沿線に立地。その他の工業都市も常磐自動車道や国道4号や国道6号、国道16号、国道17号、国道50号といった主要道路の沿線にあり、そのインフラを通じ製品が東京圏全体や港湾に運ばれる。長野には精密機械の集積など北関東全体が多様性に富む。

もともと北関東州も広く、埼玉など南部になると東京のベッドタウンの性格が強い。高度成長期、住宅団地の開発も進み、多くに地方から流入する人口を受け入れてきた歴史がある。これが少子高齢化の進む現在、郊外空洞化といわれる「大都市圏の中の過疎化」の問題を抱え出しているのも事実で、今後の生活者の視点から住民目線で地域を整備していくかも大きな課題となっていく。ただ、東京圏という大市場を抱えるだけに他の州と違い、衰退現象が顕在化するのとは部分的と言えるかもしれない。