

とかいなかに関する感想ペーパー

熊倉先生ペーパーへの感想

2026 年 6 月 光多

高崎商科大学熊倉先生から「とかいなか」に関する論稿を頂いた。新・地域開発の第 1 号論文に相応しい興味ある論文である。これについて、当方の感想を述べてみたい。

1. 北関東 3 県の経緯

関東地方は 1 都 3 県 + 周辺 3 県（群馬、栃木、茨城）であるが、小学生の社会科の試験で周辺 3 県を言える人は多くない。ましてや、3 県の県庁所在地を言える人は更に多くない。この 3 県（以下、北関東 3 県という）は地政学的に首都圏の影響を受け続けてきた。これは、時にプラスになり、時にマイナスになってきた。

江戸幕府は、江戸を起点とする東海道、中山道、甲州街道、日光街道、奥州街道の五街道を整備、直轄統治した。また、水戸街道は、日本橋から千住まで日光街道と同一の行程を取り、千住宿で分かれるが、五街道に準ずる脇街道の一つとされた。この五街道の大きな役割は江戸の防御であり、厳重な関所が設置された。当方、上信越地方への通過機能を持ち、江戸のデフェンス機能を持った。この、東京を下支えする受動的・補完的機能（逆に主体性に欠ける）はその後も姿を変え、現れてくる。

先ず、戦後の東京は住工混在であったが、1959 年の「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」において、首都圏の工場は移転を余儀なくされたが、その移転先は余り遠くには行かずに北関東 3 県及び福島県南部が多かった。首都圏の工場再配置の受け皿となったのである。

その後、東京一極集中が顕著になった 1980 年代になり、首都圏が業務核都市、更には、首都高速中央環状線、外環、圏央道等の環状道路の整備が行われたが。これらは東京都心から 50 キロ圏内での議論であり、この間、北関東 3 県はほぼ大きな波から外れていた。また、首都機能移転の首都機能移転や展都の議論の中でもほぼ北関東 3 県への動きはなかった（一部、遷都での宇都宮）。

しかし、東京一極集中がさらに加速すると、北関東 3 県に様々な影響、効果を齎してくる。1990 年頃から、北関東 3 県が東京都心企業への通勤圏となった（新幹線の沼津、高崎、宇都宮が企業の通勤費に認められた）。次に、テレワークへの動きである。テレワークの要件として、週 1 日程度は都心に通うタイプとなり、100 キロ圏がテレワーク適地として機能してきた。また、高速道路の整備に伴い、首都圏からの 1 泊の近距離家族旅行には、気分を変えるためか北関東 3 県への需要が大きくなった。熊倉先生ご指摘のように北関東 3 県には意外と温泉地等リゾート地が多い。

2. 要因

これらの動向は、北関東 3 県が、（派手ではないが）地道に人口減が相対的に少ないことに現れている。2024 年の人口戦略会議の「令和 6 年・地方自治体 持続可能性分析レポート—新たな地域別将来推計人口から分かる自治体の実情 と課題—」によると北関東 3 県は相対的に堅調である。詳細は省略するが（2024 年 9 月（公）都市化研究公

室光多長温「地域別将来推計人口から見る自治体の持続可能性について—令和 6 年・地方自治体「持続可能性」分析レポートから—」地味ではあるがしたたかに健闘しているのである。

これら北関東 3 県の、地味ではあるが堅実な動きの要因をどう考えるのか。東京一極集中是認の論として、日本経済成長のため、及び滴り効果（Trickle Down Effect）があるが、これまで述べてきたように、滴り効果¹は東京から 100 キロ圏で機能しているのかも知れない。

また、商業家系のストロー効果も 100 キロ圏だと発生しない。

3. 今後

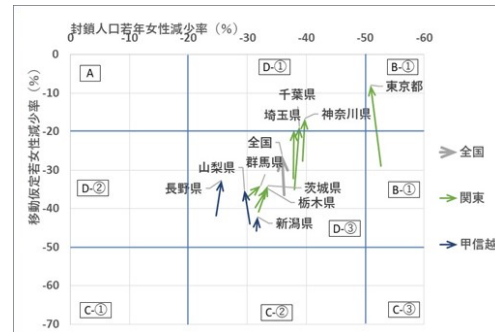
当初、述べたように、北関東 3 県は地味で、これまでの国土計画等の地域計画で位置付けることが難しかった。しかし、これまで述べたように、歴史的に東京圏の様々な課題を受け止めてこれをツールとして地味でありながらその姿を現している。今後どうなるであろうか。熊倉先生の論をベースに議論させていただきたい。

第一に、首都圏の受け皿としての機能から自発的發展への動きを進めていくことが望まれる。東京から 100 キロという絶好の場所で、自発的發展の試みを行っていくことが望まれる。熊倉先生仰るように外国人との共生の場を創ることは必要である。現に、群馬、太田市は外国人との共生の場となっている。

第二に、農業の新しい形を創ることである。北関東 3 県は農業適地ではあり、かつ農地の大規模化に適した土地柄である。農地及び農家の集約統合を行って若い人たちを農業分野に呼び込んでいくことである。

第三に、更に地域開発を進めていただくことである。熊倉先生ご指摘の都道府県別魅力度は、おそらく、マスコミ等での取り上げられ度を中心に分析しているものと思われるが、前述のように北関東 3 県は歴史的に地味でニュース性がない。もっと自主的な動きが出てくるとアクティブな印象を与え、魅力度も増すのではないだろうか。

最後に、北関東 3 県が動いていくと日本の国土計画が大きく変化する。北関東 3 県は、



¹ この滴り効果の試算は種々お行われているが、明確な分析はない。なお、なぜか、甲信越地方には現れていない。

東京圏と上信越、北陸、東北を繋ぐ位置にあり、常磐も新たな道を切り開ける可能性を持っている。論者は以前より、常磐新幹線を提唱しているが²、そうすると、日本の国土計画が一変するのではないだろうか。大関東圏の出現である。県単位での行政ももはや時代遅れとなり。道州制となる可能性もある。

熊倉先生が、北関東3県を取り上げていただいたことに感謝申し上げます。50年後を見ると最も可能性が高い地域であり、日本の国土も大きく変容するものと考えられる。期待したいし、論を進めていきたいものである。

以上

² 東京～仙台も50キロ程度短くなるし、長崎新幹線よりはるかに効果は大きい。