

都市配列からみた栃木県の地域性

奥澤 信行

I はじめに

現在、全国各地で市町村合併に関する問題が話題となっている。行政のスリム化や人口減少対策、生活圏の広域化への対応などを目的に、国の強い指導のもと、平成17年3月31日までを期限とする「合併特例法」を強く意識した動きがみられる。しかしこの合併論議の中心は、各市町村の財源の合併による用途の変化が、住民生活にいかなる変容をもたらすかという「カネ」の問題に終始しており、長い歴史を背景としている地域性を重視した住民意識を軽視していると言わざるをえない。そして拙速に合併論議を進めるあまり事業が頓挫して、任意合併協議会の解散はおろか、法定合併協議会の廃止にまで及ぶような例も散見される。また協議会から離脱した自治体が、住民の意向を無視して、他の合併協議会への参加を表明するなど、まったくもって節操のない状況が展開している。こうした事態を招く要因として、新市の名称・新庁舎の位置・合併後の議員定数の問題などが挙げられる。このうち市の名称と庁舎の位置に関する問題については、住民の居住地への帰属意識や合併の形態、構成市町村の財政力や歴史に依拠する格付けが、合併に際して大いに関係している。そして合併の話が持ち上がった時点で、関係者が必ず念頭に置いている地域内の市町村序列という非常に繊細な問題を、協議の中で持ち出すことはタブーとされている。このため合併話が最終段階となった時に、各自治体の地域エゴが露呈して、合併協議が破綻してしまうのである。

栃木県内にあっては、平成17年2月28日に佐野市・田沼町・葛生町の1市2町の合併による新「佐野市」の誕生が予定されているが、新市の名称まで

決定していた大平町・岩舟町・藤岡町の3町による「みかも市」の合併話が、新庁舎の位置をめぐる3町の主張の激突で紛糾し、協議会の廃止という最悪の事態に陥ってしまった事例もある。本稿では、合併をめぐるこうした問題の発生原因を考察する上で軽視することのできない県内の地域性に関して、地域区分の具体例を挙げた上で、県内12市の都市配列の視点から論じることとする。

Ⅱ 栃木県の地域区分

(1) 地域の属性と分類

日常語としての「地域」の概念は、「空間的な広がりを持つ地表の一部」という漠然とした表現となる。これを「地理的地域」の視点からみると、「地表に存在する多様な事物の相互間にみられる場所的な関係が固有な性格を持つことで、そこに何らかの一体性を確認することができ、隣接と区分される空間」と表現できる。具体例を挙げると、通勤圏・通学圏・通婚圏・商圏（買い物圏）などの人の動き、言語圏・食文化・生活様式などの文化に関する事項などで、他と区分される一体性が確認できれば、そこを一つの「地域」として誰もが認識するようになる。食文化の地域設定の一例として、栃木県の郷土料理とは言うものの、全国的な知名度は低く、県内でのみ知られている「しもつかれ」を取り上げてみたい。この料理は、節分の豆まきで残った大豆と、塩鮭の頭部や大根・人参などを酒粕で煮込んだもので、栄養価は高いものの、見た目は決して食欲をそそられるような料理ではない。また食材や食感・味付けが、若年層に受け入れがたいため、郷土料理に親しむことを目的に、小中学校の給食のメニューとして取り上げられるが、児童・生徒の評判は今一つである。ではこの「しもつかれ」が全県下で食され、栃木県を代表する伝統的郷土料理なのであろうか。県南西部に位置する足利市でこれを作る家庭はほとんどみられず、隣接する佐野市においてもすべての家庭で食されているわけではない。前述のように若年層に人気のない料理であるため、世帯の構成年齢も関係するであろうが、比較的高齢で県央や県東から

嫁いできた主婦によってその伝統が維持されている。すなわちこの地域にあっては、古くから土地に根付いた料理ではないために、栃木県の郷土料理といわれても違和感を覚えるのである。このようにあたかも栃木県のすべてをいくくりにできるような「しもつかれ」という食文化を指標としても、県域すべてを網羅する地域性は確認できない。そして食文化以外の言語圏や通勤・通学圏の指標について考察すると、県内が複数の地域に区分されることが明確になるのである。

さて「地域」を大まかに分類すると、①一定のカテゴリーに属する現象が支配的で、景観を指標にした同一性による区分である「等質地域 (uniform region)」、②複数のカテゴリーにわたる総合関係が成立し、中心地の統合的活動に基づいた結び付きによる区分である「機能地域 (functional region)」、③行政区画や統計作成上の計量区のように、その内容にはあまり意味を持たない「形式地域 (formal region)」の3つに区分できる。①については、「等質性・不連続」などのキーワードによりその概念が具現化でき、気候区や稲作地帯などが、代表的な地域の事例として挙げられる。②の機能地域の概念は、日常的にイメージできる「地域」の姿に近く、「中心性・補完性・流動性」をキーワードとして理解される商圈や通勤・通学圏などがこれにあたる。③の形式地域は、人や物の動きを軽視した地域観であり、今回の合併問題に際して、とりわけ県境に位置する自治体の活動を拘束することとなった地域概念といえる。本稿では、栃木県内の地域区分を上記の3分類のうち、②の機能地域の視点から考察してみたい。なおその際に、栃木県内12市の都市配列が地域性を確定する上で、重要な要素となるのである。

(2) 行政単位の地域区分

栃木県は49の市町村で構成されているが、県の出先機関が管轄する地域は9つに区分されている。(図1) 9地区における12市の分布をみると、1地区1市が、宇都宮地区(宇都宮)・鹿沼地区(鹿沼)・芳賀地区(真岡)・塩谷地区(矢板)の4か所で、1地区2市が、両毛地区(足利・佐野)・小山・栃木地区(小山・栃木)・日光地区(日光・今市)・那須地区(大田原・黒磯)

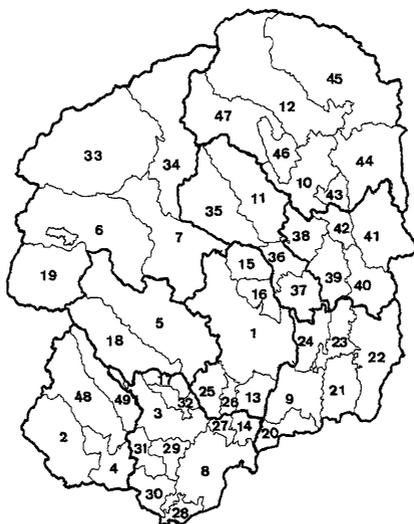


図 1 栃木県行政 9 区分図

No.	市町村名												
1	宇都宮市	8	小山市	15	上河内町	22	茂木町	29	大平町	36	氏家町	43	湯津上村
2	足利市	9	真岡市	16	河内町	23	市貝町	30	藤岡町	37	高根沢町	44	黒羽町
3	栃木市	10	大田原市	17	西方町	24	芳賀町	31	岩舟町	38	喜連川町	45	那須町
4	佐野市	11	矢板市	18	栗野町	25	壬生町	32	都賀町	39	南那須町	46	西那須野町
5	鹿沼市	12	黒磯市	19	足尾町	26	石橋町	33	栗山村	40	烏山町	47	塩原町
6	日光市	13	上三川町	20	二宮町	27	国分寺町	34	藤原町	41	馬頭町	48	田沼町
7	今市市	14	南河内町	21	益子町	28	野木町	35	塩谷町	42	小川町	49	葛生町

(市町村の並び方は「市区町村コード」順による)

の4か所となっている。南那須地区に市は存在せず、烏山町がその中心地として位置付けられる。出先機関の設置数をみると、1地区1市の場合には、大半がその市に集中している¹が、2市が存在する地区では、足利5・佐野8・小山3・栃木7・日光2・今市2・大田原8・黒磯0となっており、それぞれの都市の地区内における位置や歴史などが、設置数に影響を及ぼしている。両毛地区は、市制施行年次や人口などで優位にある足利よりも佐野へ

の機関の設置が多い。県税事務所・土木事務所・技術支援センター・健康福祉センターのように両市に設置されている機関もあるが、足利・佐野の2市と田沼・葛生の2町を管轄する教育事務所・農業振興事務所・林務事務所は佐野に設置されている。また佐野には、自動車の登録等の業務に関する国（国土交通省）の出先機関である自動車検査登録事務所²も設置されており³、その好条件な立地が、官公庁の出先機関にとどまらず、工業や商業に関しても企業の誘致に有利に作用している。小山・栃木地区に関しては、大半の機関が栃木に集約されており、小山にのみ設置されている機関は、産地であるがゆえに必要とされる細織物技術支援センターと労政事務所の2機関である。県内において人口では第3位ではあるが、第2位の足利とは僅差となり、宇都宮に次ぐ都市力を有するにもかかわらず、主要な官公庁の出先機関が、栃木に集中している点は、小山の「都市の格」を考えた場合の弱点といえる。那須地区については、すべての出先機関が大田原に集中しており、鉄道や道路などの交通体系上、はるかに優位にある黒磯には設置されていない。これは市制施行が県内で最も新しい⁴ために、諸機関は大田原に設置済みであったことによる。1地区2市とその他の町村で合併問題が論じられる場合、現在の都市力では優位にありながら、その地域における歴史の変遷が影響して、主導権を掌握できない点で、この黒磯と前出の小山は類似の都市と考えられる。日光地区の出先機関の設置に関しては、日光と今市は同等である。しかし人口を始めとして、総合的な都市力では今市が優位にあるが、都市の認知度では日光が今市を圧倒しており、この地区における合併問題にもこの点が大きく影響している。

以上のように、県の出先機関の所在から、その地区における主導的地位にある都市を判断する手法は、地区内における地域の一体性を考察する上で有効であり、住民の地域観にある程度影響を及ぼしている。また栃木県においては、新市の誕生は前述の黒磯が最後であり、市町村数にも長い間変化がなかったために、この出先機関の所在による地区設定には、それなりの意味があったと考えられる。しかし出先機関と住民との関わりはそれほど密ではな

く、「人と物の移動」に視点を置いた機能地域の面から地域像を考察する場合には、地域の実態を必ずしも正確に捉えているとは言えない。また大半の機関が、昭和の大合併を経て自治体の数が落ち着いた頃に開設されたため、すでに半世紀近くの時間が経過していることも、住民の生活圏が拡大している現状を鑑みた場合、設定された地域と住民の地域観との間に乖離が生じる一因となっている。またこの手法による地域の設定は、地区内の中心都市の勢力範囲を主たる視点とし、地区内の完結性を重視しているため、地区間の競合または階層関係を考察するには不適と言わざるをえないのである。

(3) 高等学校の通学区域

栃木県内の公立高校⁵の通学区域⁶（以下「学区」という。）は7地区に区分されており、6町が宇都宮学区の共通学区⁷となっている。（図2）学区による7地域区分のうち、宇都宮学区を除いた6学区では概ね地域としての完結性が認められ、通学以外の人の移動による地域設定と一致する地区が多い。

宇都宮学区については、共通学区からの通学は言うまでもなく、安足学区を除くほぼ全県下を通学範囲としており、宇都宮市内で下宿生活を送る生徒もいる。特に宇都宮高校と宇都宮女子高校は、学区外からの生徒が多く、男女それぞれの県下一の進学校として不動の地位を占めている。また宇都宮市内の県立高校は、学区の制約のない職業系の学科も含めて、入試の倍率が他の学区に比べて高い。（表1）したがって学区を越えた広範な通学圏を形成していると判断でき、他の学区を傘下に置いた階層性を確認できるのである。しかし県央に位置しているため、県外からの流入はほとんどみられず、栃木県在住の生徒によって構成された県立高校の学区として確固たる地位を築いている。

上都賀学区には鹿沼・今市・日光の3市が位置するが、鹿沼市内の各高校と今市高校への集中度が高い。これは県内で最大の学区ではあるが、交通路が十分に整備されていないため、2市への依存が大きい結果といえる。鹿沼地区については、隣接する宇都宮学区や下都賀学区からの流入も多く、またこれら2学区への流出もみられ、今市地区とは若干事情が異なっている。今

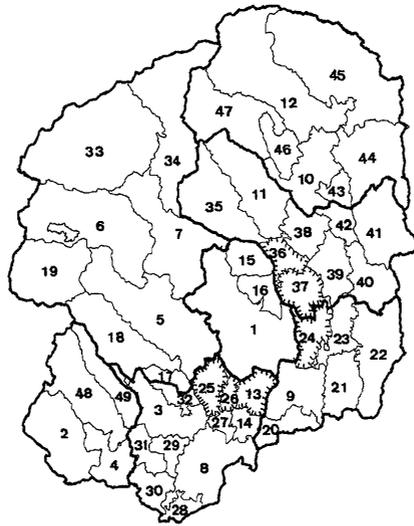


図2 栃木県県立高等学校通学区 (学区) 図

上三川町 (13)・石橋町 (26)・壬生町 (25)
 芳賀町 (24)・高根沢町 (37)・氏家町 (36)
 の6町は宇都宮学区との共通学区である。

No.	市町村名												
1	宇都宮市	8	小山市	15	上河内町	22	茂木町	29	大平町	36	氏家町	43	湯津上村
2	足利市	9	真岡市	16	河内町	23	市貝町	30	藤岡町	37	高根沢町	44	黒羽町
3	栃木市	10	大田原市	17	西方町	24	芳賀町	31	岩舟町	38	喜連川町	45	那須町
4	佐野市	11	矢板市	18	粟野町	25	壬生町	32	都賀町	39	南那須町	46	西那須野町
5	鹿沼市	12	黒磯市	19	足尾町	26	石橋町	33	栗山村	40	烏山町	47	塩原町
6	日光市	13	上三川町	20	二宮町	27	国分寺町	34	藤原町	41	馬頭町	48	田沼町
7	今市市	14	南河内町	21	益子町	28	野木町	35	塩谷町	42	小川町	49	葛生町

(市町村の並び方は「市区町村コード」順による)

市は宇都宮と隣接しているが、宇都宮への通学手段がJR日光線利用で、鹿沼を経由する路線であることが、宇都宮学区との交流が少ない理由として考えられる。したがって学区内における高校生の移動に関しては、今市にその

表 1 平成16年度県立高校志願状況

学区	高 校 名	定 員	出願者	学区外	倍 率	H15倍率
宇都宮	宇 都 宮	247	322	55	1.30	1.17
	宇都宮女子	283	364	94	1.29	1.29
	宇 都 宮 北	265	477	28	1.80	1.60
	宇都宮工業	264	448	—	1.70	1.84
	宇都宮商業	188	346	—	1.84	1.48
那 須	大 田 原	209	228	39	1.09	1.19
	大田原女子	182	217	42	1.19	1.08
	黒 磯 南	157	245	3	1.56	1.29
	那 須 清 峰	220	269	—	1.22	1.24
	那 須 拓 陽	107	150	—	1.40	1.70
上 都 賀	今 市	211	298	16	1.41	1.53
	日 光	109	104	1	0.95	1.36
	鹿 沼 東	200	275	52	1.38	1.34
	鹿 沼 商 工	189	276	—	1.46	1.19
	鹿 沼 農 業	131	198	—	1.51	1.35
塩谷南那須	烏 山	138	141	5	1.02	1.01
	矢 板 東	156	165	24	1.06	1.16
	氏 家	158	205	7	1.30	1.41
	矢 板	147	191	—	1.30	1.48
	高根沢商業	127	145	—	1.14	1.35
芳 賀	真 岡	210	235	39	1.12	1.04
	真岡女子	251	259	48	1.03	1.10
	茂 木	179	188	3	1.05	1.04
	真岡北陵	141	252	—	1.79	1.57
	真岡工業	141	200	—	1.42	1.08
下 都 賀	栃 木	223	240	55	1.08	1.32
	栃木女子	251	328	71	1.31	1.25
	小 山 西	153	246	1	1.61	1.41
	栃木商業	155	212	—	1.37	1.36
	小 山 北 桜	181	226	—	1.25	1.43
安 足	足 利	181	222	0	1.23	1.17
	足利女子	158	215	4	1.36	1.27
	佐 野	161	204	33	1.21	1.27
	足利工業	180	239	—	1.33	1.23
	佐野松陽	152	159	—	1.05	1.25

(資料：下野新聞)

*各学区とも学区外制限枠を設けている普通科・総合学科の高校3校と、全県学区の職業系高校2校の平成16年度入試における一般学力試験の結果である。

中心性を確認できるのである。

下都賀学区は小山・栃木の2市を核とするが、この2市間相互の生徒の移動が顕著である。総合的な都市力では栃木を圧する小山であるが、高校の設置数や生徒の総数では栃木に分がある⁸。また栃木地区では、栃木高校と栃木女子高校に、隣接する安足学区や茨城県西部から優秀な生徒が、学区外生として流入し、学区内の小山地区からの通学者と合わせて、県下有数の進学校としての地位を堅持している。男女別学の体制が依然として残っている栃木県にあっては、古くからの歴史を誇る男子高と女子高の立地する都市⁹に、地域における拠点性を認めることができる。栃木の場合、この点に合致しており、さらに職業系についても工業・商業・農業のそれぞれの県立高校が設置されている。このように男女それぞれの伝統的な普通科進学校と、職業系3学科の県立高校が併置されているのは、栃木以外では県都宇都宮のみである。以上のように県立高校の立地状況から判断すると、下都賀学区における中心都市は、小山よりも栃木と言わざるをえないのである。

安足学区は足利・佐野の2市と田沼・葛生の2町で構成され、1市2町からなる宇都宮学区に次いで学区面積が狭い。しかし県立高校は足利に6校、佐野に3校、田沼1校の計10校設置されている¹⁰。佐野高校と佐野女子高校に隣接する下都賀学区からの流入がみられるが、大半が学区内の移動に留まっている。また足利地区の南部や西部では、隣接する群馬県の県立高校への流出も若干みられる¹¹。足利・佐野間における登校時の移動は、県立高校に限れば双方向同程度であり、栃木・小山間が栃木へ偏重している状況とは対照的な傾向が認められる。群馬県に隣接している学区ではあるが、生徒は概ね学区内に居住しており、足利・佐野を中心とした完結性の高い地域と言えるのである。

芳賀学区内には県立高校が7校設置されているが、そのうち前述の伝統的な進学校を含む4校が位置する真岡は、この学区においては競合都市の存在しない中心都市として、確固たる地位を占めている。真岡高校と真岡女子高校には、それぞれ40名前後の学区外からの流入がみられるが、このうちの多

くが、隣接する茨城県からの真岡鉄道¹²利用による生徒である。宇都宮学区との共通学区である芳賀町に位置する芳賀高校以外は、真岡鉄道による通学が可能であり、これが芳賀学区内での生徒の流動に関連し、学区内における真岡の中心性を高めている。また真岡鉄道の起点が、茨城県内のJR水戸線の下館駅であることが、古くからこの地域と茨城県西部の交流を促した一つの要因と考えられる。学区内の芳賀町は隣接する宇都宮との関係が密であるが、他の町に関しては真岡鉄道を通学手段として、真岡を中心とした地域的なまとまりを確認できるのである。

那須学区にはJR東北本線¹³に沿って黒磯に2校、西那須野町に2校、那須町に1校の県立高校が位置し、さらに大田原に伝統的進学校2校と、黒羽町に1校が設置されている。上都賀学区と同様に、広大な通学範囲であるにもかかわらず、通学手段が限定されてしまう状況がみられる。この地域における中心都市は、歴史的な背景からみても大田原と考えるのが自然である。それは大田原高校と大田原女子高の地域中心の進学校が設置され、隣接する塩谷・南那須学区から多くの学区外生が流入していることから明らかである。しかし黒磯と西那須野町の4校への通学者数と比較した場合、その中心地としての優位性には疑問も残る。県内12市の中で、唯一鉄道の通らない大田原¹⁴が、今後この地域でその中心性を継続できるのか、合併問題も絡んで難しい局面にあると言えるのである。

塩谷・南那須学区には9校設置されているが、通学状況から明確な中心性を確認できる都市は見当たらない。烏山町には地域拠点校となるべき男女それぞれの進学校が設置されているが、市ではないことに加えて、地域内における烏山町の位置や不便な通学手段が障害となって、中心性を確保しているとは言えない。学区内で唯一の市である矢板に位置する高校は、普通科1校と職業系1校の2校で、生徒数からみても通学の中心地とは言いがたい。その原因としてこの学区は、今市市および藤原町と栗山村を除く塩谷郡の4町と、那須郡南部の4町で構成されており、塩谷・那須両郡の地域的なまとまりが拮抗しているため、県の出先機関による地域区分のように、地区の中心地を

特定できないことが挙げられる。すなわち塩谷と南那須に区分され、それぞれの中心地を矢板および烏山としている行政上の地区設定と異なり、塩谷地区に偏在している高校へ、南那須地区から受け入れやすいように配慮された事情によって設定された学区であることによる。この地区では合併問題で、構成自治体の離合集散がみられるが、中心性の明確な都市が存在しない場合の合併の困難さを、この学区における実態からも指摘できるのである。

以上、県立高校の学区から地域の中心都市の状況を概観したが、私立高校の分布と生徒の移動はどうであろうか。県内には14校¹⁵の私立高校があり、宇都宮と県南地域に集中している。(表2) 県内の高校に在籍する生徒のう

表2 私立高校の生徒数

市・町	学校数	生徒数
宇都宮市	6	10,482
足利市	3	4,052
栃木市	1	1,954
佐野市	2	2,117
矢板市	1	818
那須町	1	94
葛生町	1	880

(資料：平成16年度学校基本調査)

ち、28%は私立高校に通学しているが、宇都宮5校と県南6校の生徒数は拮抗しており、とりわけ足利は3校で県南地域の45%を占め、宇都宮とともに中心性の高い通学圏を形成している。他県からの流入について考察すると、宇都宮の各校が、大半の生徒を県内から確保しているのに対し、県南各校は群馬・埼玉・茨城から多くの生徒を受け入れている。これは県南地域における鉄道路線が、JR両毛線と水戸線により群馬・茨城からの通学に、また東武鉄道の伊勢崎線・日光線・佐野線によって群馬・埼玉からの通学に好都合

なネットワークを形成していることによる¹⁶。(図3) また県南の私立高校の

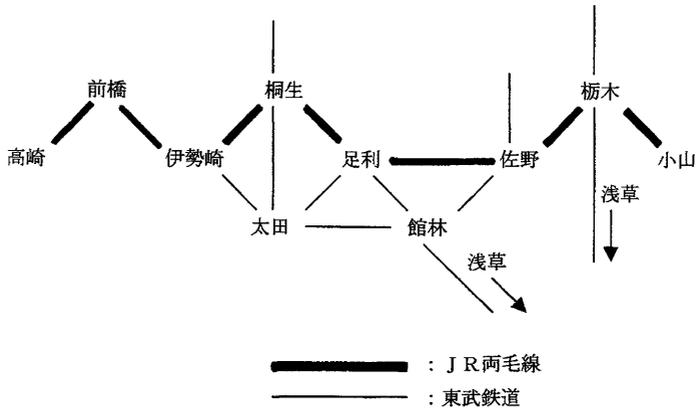


図3 県南地域および両毛地区の鉄道網

中に、東京の私立大学の付属高校が2校含まれていることも、県外からの生徒が多い一因となっている。さらに県立高校の定員との関係も、私立高校の通学範囲と関係している。前述のように宇都宮学区における県立高校の倍率は押しなべて高く¹⁷、県立不合格者を受け入れることで、かなりの生徒を確保できる。これに対して県南地区では、受験者数に対して県立高校の数が多く、他県からの生徒を確保しなければ、定員を充足できない背景がある。したがって県南の各私立高校は地形的な制約も影響して、両毛線の東西方向にあたる群馬・茨城県と、南方向の埼玉県を通学圏としており、平野の中央に位置するがゆえに、県内にほぼ円状で描ける宇都宮の通学圏とはその様相を異にしているのである。

(4) 鉄道路線からみた地域性

JR線は県内を縦貫する東北本線から両毛・水戸・日光・烏山の各線が分岐する形となっており、東北本線に関しては、小金井¹⁸・宇都宮・黒磯¹⁹が運行上の分岐点となっている。日中時の対東京方面の列車は、1時間あたり6本設定されているが、小金井発着と宇都宮発着が3本ずつである。そして

宇都宮発着の列車に黒磯発着の3本が接続するダイヤとなっており、黒磯以北は1時間に1本の運行で、福島県の郡山を中心とした運行体系に組み込まれている。小金井発着列車の1時間あたりの運行本数は、東海道本線の小田原や高崎線の籠原（熊谷の下り方の次駅）までと同じ²⁰で、これらの駅は概ね東京への通勤圏の限界点と考えられる。したがってこのエリアに含まれる小山の場合、対東京方面の輸送量が対宇都宮方面を上回り、宇都宮の中心性に吸引されることはない。また1時間あたり1本設定されている快速列車が、小山まで快速運転の後、宇都宮まで各駅停車により運行されていることも、小山・小金井間を境に乗客の流れが変化することへのJRの対応とみることができ、両毛線の栃木や水戸線の結城・下館からの流入も含めて、小山を中心とする地域が、宇都宮を中心とする地域と区分されることを明示しているのである。宇都宮に関しては、東北本線の小金井・黒磯間と日光線および烏山線²¹の乗客の流れが宇都宮を指向していることから、その中心性の高さを指摘できる。列車の運行上も、ごく限られた東京方面と黒磯を結ぶ列車を除いて、宇都宮に到着した乗客は一旦下車しなければならない。東北本線が首都圏と東北地方を結ぶ大動脈であることは間違いないが、東北各県へのビジネスや旅行による乗客は、ほぼ100%東北新幹線を利用しており、在来線は沿線の拠点都市と周辺地域の輸送を目的としたローカル線へと変容している。したがって宇都宮は郡山・福島・仙台などと同様に、地方路線の結節点としての中心性が高い都市として位置付けることができ、県南地域を除いた県内各地とは関係が緊密であると言えるのである。

東北本線の輸送傾向が、小山と宇都宮で様相を異にするのに対して、両毛線の場合は、沿線各市の状況はいずれも似通っている。小山・栃木・佐野・足利の県内4市と群馬県側の桐生・伊勢崎・前橋・高崎の4市の都市間距離はいずれも10数kmで、山地や大河川などの自然障壁のない平坦地に分布している²²。このうち前橋と高崎は、人口が28万人と24万人で他の6市との間に開きがあり、隣接しているがゆえに連接都市（conurbation）としてみれば人口52万人となり、宇都宮を上回る都市規模となる。したがって群馬県にお

ける中核地域となっており、伊勢崎以東の各都市とは両毛線利用に関する状況とは異なっている。栃木県側の4都市と群馬県側の桐生・伊勢崎に関しては、人口規模にさほど大きな差がないことから、隣接する都市間の双方向に乗客の流れがみられ、どの区間でも乗客者数は概ね均等である。宇都宮に近付くにつれて乗客が増加し、駅間ごとの乗客者数にばらつきのみられる県央地域とは、状況が大きく異なっている。これは両毛線の沿線に、絶対的な中心性を有する都市が存在していないことの証左である。そして栃木県内に関しては、小山から分岐している路線であることが、宇都宮の影響圏から除外された独自の圏域を構成し、都市力が拮抗した状況を生み出した一因と考えられる。県東・県西・県北の各地域が宇都宮との関係を密にしているのに対して、両毛線を交通軸とした県南地域は、隣接する都市との対等な関係を維持しつつ、興味や関心の対象が宇都宮ではなく、東京方面に向いている点が、県内の他の地域と大きく異なるのである。

JR以外の鉄道では、東武鉄道が足利・佐野と群馬県側の館林・太田・桐生を結ぶ路線を形成し、県境を越えた人の流れに大きく貢献している。また東武日光線では栃木・鹿沼・今市・日光の4市が配列されるが、両毛線のような各区間平均した乗車率とはならず、朝のラッシュ時には上り方向に大きな輸送量を示している。また新栃木に車両基地があるため、東北本線の小山と同じ位置付けが栃木にも当てはまり、上り方の埼玉・東京方面との関係が密である。これに対して東武宇都宮線は、栃木・東武宇都宮間の運行が大半で、JR日光線と同様に宇都宮へ指向する乗客の流れが確認できる。

第三セクターの真岡鉄道は、芳賀郡内の重要な輸送手段であるが、真岡への流れが顕著で、真岡が地域内で中心性の最も高い都市であると認識できる。また益子と終点の茂木は、真岡に次ぐ階層の中心地となっており、路線に沿った市や町の配列と力関係からみると、宇都宮の影響をさほど受けずに比較的完結性の強い地域として存立している。これは真岡鉄道がJR水戸線の下館から分岐しているために、この地域では宇都宮よりも茨城県西部との交流が密であることによる。運行本数も少なく乗客の多くが高校生であるため、県

内の他の路線とは性格の異なる鉄道ではあるが、旧国鉄真岡線から第三セクター真岡鉄道への継承は、この地域の一体性が形成された歴史的要因を考える時に必ず想起されるべき事実なのである。

(5) 道路網からみた地域性

鉄道の敷設は地形の障害を避けるために、迂回ルートを設定することがあり、それが都市間の関係に微妙に影響を及ぼすことがある。また政治力などによって人為的にルートが変更される例もみられる。これに対して道路は、鉄道に比べて地形障害がルート決定に際して及ぼす影響は小さい。また鉄道よりも高密度な路線設定が可能であるため、任意の2地点を結ぶ道路の建設も可能である。ここでは県内を通る国道の経由地から地域的なまとまりを考察する。

県内を通る一級国道²³は4号（東京都中央区～青森県青森市 742.0km）と50号（群馬県前橋市～茨城県水戸市 144.5km）の2路線で、他の国道を圧倒する交通量がみられる。これに11路線の二級国道が加わるが、県都宇都宮を通過する国道が6路線あり、その中心性の高さを物語っている。宇都宮の道路形態をみると、各方面と結ばれた放射状の路線と宇都宮環状線の組合せにより、外部から流入して宇都宮を通過する車両は、市街地中心部を迂回することで所要時間の短縮が可能となっており、都心の渋滞緩和に効果のある理想的な配置である。環状線に接続している国道は、4号と119号（日光市～宇都宮市 39.4km）・121号（山形県米沢市～益子町 249.6km）・123号（宇都宮市～茨城県水戸市 70.1km）の4路線²⁴であるが、これに主要地方道や県道が11路線も接続しており、宇都宮を中心とした見事な道路ネットワークが形成されている。そして宇都宮以外の県内11市のうち、大田原を除く10市へは1路線で到達できるが、これは県内の主要道路網が宇都宮中心に整備されていることを如実に示しているのである。

県内を通過する大動脈のうち国道4号は、宇都宮の都市力が、県北と県南の小山を中心とする地域に及ぶ上で重要な路線であるが、もう一つの一級国道である50号はどのような位置付けがなされるであろうか。この路線は起点

の前橋から終点の水戸まで迂回することなく、両市を結んだ直線上に近い都市のみを経由して設定されている。したがってJR両毛線と水戸線にはほぼ沿うルートとなっているが、両毛線では迂回している伊勢崎と栃木の2市を通過していない²⁵。すなわち50号は群馬・栃木・茨城の北関東3県を横断して、最短距離で直結することを使命としている。このため県外ナンバーの長距離営業車の交通量が多く、北関東自動車道全通までは、東北道と関越道・上信越道を連絡する重要路線と位置付けることができる。また近県の営業車や自家用車に関しては、足利・佐野付近では「群馬」ナンバー、小山付近では茨城県の「土浦」ナンバーをよく見かけるが、とりわけ県南西部では走行中の車の3割近くが「群馬」ナンバーである。逆に群馬県の太田・桐生近くでは「とちぎ」ナンバーが目立ち、この地域における県境を越えた人や物の流れがみられる。4号が宇都宮を中心に県北と県南の一部を結ぶ地域の一体性に大きく関わっているのに対して、50号は隣接県との地域形成に関与する路線である。両毛線の場合と同様に、宇都宮の影響圏とは無縁の地域設定をもたらす要素と言えるのである。

Ⅲ 栃木県内の都市配列

(1) 12市の配列

栃木県内12市の方向別配列と中心地間距離²⁶をみると、いくつかの地域的なまとまりを確認できる。(図4)そして中心地間距離を示した17区間の平均距離は17.7kmとなっている。この距離を基準に宇都宮と他市との位置関係をみると、隣接している鹿沼と真岡がこの数値を下回るが、小山・栃木・今市・矢板の4市とは23km以上の距離があり、このうち隣接しているのは今市のみである。すなわち宇都宮は他市と直接競合することなく都市圏の拡大できる位置にあると言える。平野の中央に位置し、近隣に同程度の都市力を有する都市が存在しないことは、都市の立地と発展を考察する場合この上ない好条件となる。宇都宮が県下第一の都市として君臨できる根元的な要因が、この都市配列にあることは言うまでもないのである。

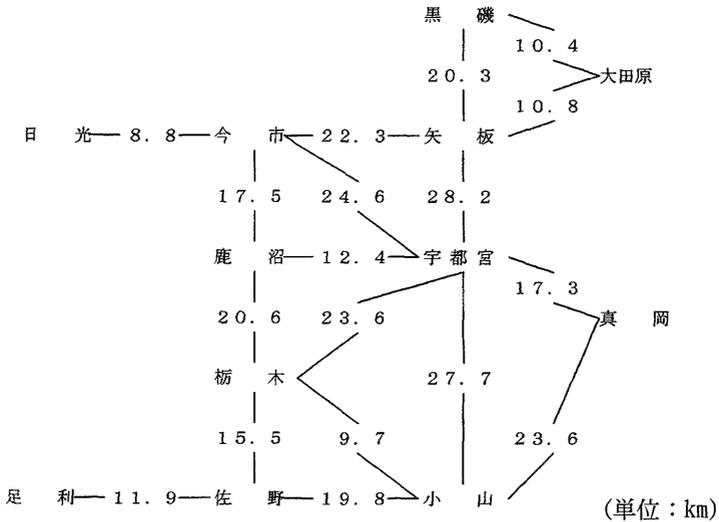


図4 栃木県内12市の配列と中心地間距離

県北については、矢板～大田原と大田原～黒磯の中心地間距離が、いずれも10kmほどで、近接した都市配列がみられる。また矢板～黒磯は20kmであるが、中間点に矢板を上回る人口4万4000人を有する県下最大の町である西那須野が位置している。西那須野町から隣接する都市までの距離は、矢板まで9.9km、黒磯まで10.4km、大田原まで3.1kmにすぎない。中心地間距離からこれらの市町を一都市と仮定した場合、3市1町の配列の中心は西那須野町となり、20万弱の人口を有することになる。人口20万人の都市出現となれば、宇都宮に次ぐことになるはずであったが、これらの都市の力が拮抗していることと、西那須野町を介して互いに隣接していることが、合併事業においてはマイナスに作用したと言えるのである。

県西では今市と日光が、中心地間距離わずか8.8kmで隣接しており、小規模な連接都市の態様を呈している。また今市～鹿沼は17.5kmで県内の中心地間距離の平均とほぼ同じであるが、両市を連絡する交通路は、鉄道・道路ともに狭隘な山岳部や杉並木を通過しており、市域が隣接しているものの隔絶

性が高い。また鹿沼に関しては、前述のように県内の平均を下回る距離で宇都宮に隣接しており、しかも地形的な制約がみられないため、県西地域であっても今市や日光とは異なった位置付けとなるのである。

県東唯一の都市である真岡は、鹿沼と同様に宇都宮と近距離で隣接しているが、真岡鉄道に沿う芳賀郡内の4町との関係も密接であることから、鹿沼とは少々事情が異なっている²⁷。すなわち地域設定に際しては、鹿沼よりも宇都宮からの独立性が高く、他に競合する都市が分布していないために、地域における中心性が維持されているのである。また真岡鉄道の起点である茨城県下館市まで15.0kmであることも、県境を越えた都市配列の視点から考慮しなければならない。こうした状況に関しては、足利・佐野・小山などの県南諸都市と同様に、県の枠組み内での地域設定には限界が生じてしまうことを認識せざるをえないのである。

県南に関しては、両毛線の特色で触れたように、4市が10数kmの間隔で分布している。このうち小山と栃木、佐野と足利は隣接しているが、栃木と佐野の間には、大平町と岩舟町が介在しており、自然障害は見当たらないものの、両地区は別個の地域設定とするのが妥当である。さらに足利・佐野に関しては、隣接する群馬県側の3市とともに、その中心地間の平均距離がわずか12.1kmで配列されている点に着目しなければならない。(図5) 県境を越えた都市間ネットワークが、5都市によって形成されている例は国内で他にみられず、長い歴史を背景とした地域形成がなされている。隣接県の都市との配列を考慮しなければならないのは、足利・佐野に加えて小山も同様であ

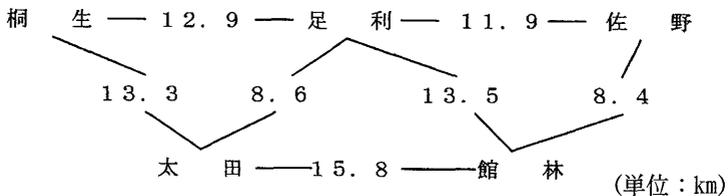


図5 両毛5市の配列と中心地間距離

る。隣接する茨城県結城市との中心地間距離は、わずか6.9kmにすぎないため、県道小山結城線（旧国道50号）沿いには市街地が連担化した状況もみられる。また野木町を介して茨城県古河市までは16.9kmで、県内の中心地間平均距離を下回っている。栃木県と隣接県の地形的状況を見ると、県の東・西・北の県境はいずれも山岳地帯であるが、南には関東平野が広がっている。この地形的な条件が、県南において隣接県各市との間で都市システムが構築される最大の要因と考えられるのである。

（2）都市配列による地域設定

県内12市の配列から、単独または複数の都市を中核とした地域としての一体性について考察してみたい。ここでは都市の分布状況と地形的条件を指標とした地域設定であるため、行政上の管轄区分や学区とは異なる結果となることも考えられる。栃木県内は行政上の9区分と、学区による7区分の地区設定がなされていることは既述したが、これとは別に県央・県東・県西・県南・県北の5区分や、県央・県南・県北の3区分²⁸も可能である。ここでは都市配列とこれに大きく関わる交通路の形態から、5区分が県内の地域設定として妥当性があると判断し、個々の地域について考察してみたい。（表3）

県央については、県人口の2割強が居住する宇都宮を地域中心とすることは当然として、宇都宮の西に隣接する鹿沼も地域を構成する市として加えても差し支えないのではないかと考える。この2市を中心に、上都賀郡の栗野町と西方町、宇都宮学区内の2町、宇都宮学区との共通学区となっている6町、さらに南那須地区の5町の計2市15町による地域設定である。鹿沼は行政では鹿沼地区、学区では上都賀学区の中心となっているが、市街地が市域の東端に偏在し、しかも宇都宮に隣接していることで、宇都宮の都市圏の外縁部と位置付けるのが自然である。また南那須地区には中心性の高い町はなく、烏山線の乗客の流れからも宇都宮に吸引されている状況がみられる。

県北の中心は大田原・黒磯・矢板と西那須野町の3市1町である。他地域の中心地がすべて市であるのに対して、この地域であえて1町を加えているのは、前述のように西那須野町の人口規模と、他の3市の中心地までの近接

表3 地域および構成市町村別面積・人口・人口密度

地域名(構成市町村)	面積(km ²)	比率(%)	人口(人)	比率(%)	人口密度(人/km ²)
県央地域(2市15町)	1,711.34	26.7	840,152	41.7	490.9
宇都宮市	312.16		452,529		
鹿沼市	313.30		93,833		
上野原市	54.52		31,054		
河内町	56.96		9,508		
三河内町	47.72		35,326		
西栗岡町	32.00		6,983		
芳野町	177.32		10,240		
賀生町	70.23		16,556		
壬生町	61.08		39,955		
石橋町	22.43		20,416		
高喜町	49.99		30,105		
南鳥居町	70.90		70,566		
馬場町	75.47		11,103		
小栗川町	81.56		13,091		
山頭川町	92.86		18,786		
小栗川町	151.68		13,162		
小栗川町	41.16		6,939		
県北地域(3市5町1村)	1,665.90	26.0	270,475	13.4	162.4
大田原市	133.80		56,913		
矢野原市	170.66		36,099		
黒磯市	343.12		60,694		
塩谷町	175.99		13,815		
湯上村	32.68		5,206		
黒野町	187.64		16,462		
那須野原町	372.31		27,191		
西塩那町	59.63		45,418		
西塩那町	190.07		8,677		
県西地域(2市2町1村)	1,449.87	22.6	95,703	4.8	66.0
日光市	320.90		16,529		
今市市	243.54		62,432		
足利市	185.79		3,449		
栗山町	427.37		2,053		
藤岡町	272.27		11,240		
県東地域(1市4町)	493.70	7.7	137,205	6.8	277.9
真木市	111.76		65,973		
二宮町	55.45		16,648		
益木町	89.54		25,368		
茂木町	172.71		16,630		
藤岡町	64.24		12,586		
県南地域(4市9町)	1,087.47	17.0	670,903	33.3	616.9
足利市	177.82		160,692		
栃木市	122.06		82,677		
佐野市	84.37		83,865		
小山市	171.61		158,588		
南内町	31.35		21,103		
南国町	20.80		17,434		
野木町	30.25		26,214		
大平町	39.80		28,430		
藤岡町	60.45		18,401		
岩間町	46.74		19,093		
都賀町	30.52		13,596		
田沼町	180.04		28,838		
葛生町	91.66		11,972		
県計	6,408.28	100.0	2,014,438	100.0	314.3

(資料：とちぎの統計情報)

*面積は平成14年度、人口は平成16年9月1日現在による。

性に依拠している。県北は、これらの市町に那須郡北部の3町1村と塩谷町を加えた3市5町1村によって構成されるが、この地域は大半が山間部で、平坦部が東北本線の沿線付近に限定されることから、地域における都市機能はほとんど3市1町に集中しており、地域内には副次的な中心性を有する地点もみられない。また茨城県や福島県と隣接する地区もあるが、八溝山地や那須連山によって隔絶しており、また人口も希薄であることから、相互の交流は少ない。したがって宇都宮からの距離や地形的要因によって地域の完結性は、比較的高いと言えるのである。

県西は今市を中心に、広大な面積を有する藤原町や栗山村、さらに日足トンネルを介しての足尾町によって地域設定がなされる。わが国を代表する観光地である日光に関しては、知名度は抜群であっても、その都市機能の規模と内容、さらに人口²⁹の推移などの点で、今市に含まれているとみるべきである。この地域は広大であることに加えて、地域を形成する上で重要な要素となる人口に関して、減少に歯止めの効かない状態にあるので、中心機能を果たす今市への依存が強まり、自立性が高められている。さらに地域の大部分が山岳地形で、隣接する福島県と群馬県との交流は皆無であり、県北と同様に地域内の完結性がより高められている。しかし急速に進行している地域内の人口減少によって、地域の存立そのものが危機に瀕していることも指摘せざるをえないのである。

県東では、真岡を中心都市とした地域設定ができる。芳賀郡内の芳賀町を除く4町と真岡との間は、鉄道・道路によって緊密に関係が図られており、真岡西北部で宇都宮の影響が確認できるものの、概ね地域としての一体性は維持されている。また隣接する茨城県の下館市・協和町・岩瀬町・笠間市などは国道や主要地方道で連絡されており、山間部の県境にあっても標高の低い峠によって、その交流が阻まれることはない。県内の強固な地域連係に加えて、隣接県の一部との関係が密接である点に関しては、県南と同様の現象が展開しているのである。

県内を5地域に区分した場合に、その扱いに配慮を必要とするのが県南で

ある。それは他の4地域とは異なる構成要素を含み、県内で異質な地域であることと、地域内の一体性が他地域ほど強固でないことによる。その要因は既述のように、都市の規模や機能において大差のない4市が比較的近距离で分布している点と、隣接県との交流が県内で群を抜いて活発である点に尽きる。県央は言うまでもなく、他の3地域も自地域内の完結性を維持しつつも、鉄道や道路の体系、買回品の購入地などの観点から考察すると、県都宇都宮との関係を無視することはできない。しかし県南の場合、交通・買回品購入のいずれに関しても、宇都宮との関係は非常に希薄である。とりわけ足利・佐野地区では、宇都宮方面へは山間地を通過しなければならず、時間距離については東京と大差がないため、日常生活圏の意識の中に宇都宮は存在していないと感じている住民が大半である。また地域としての一体性を、隣接する群馬県の桐生・太田・館林などとの交流によって感じている住民が多い⁹⁰のも、この地区の特色といえる。しかし佐野市と田沼町・葛生町の1市2町の合併で、新「佐野市」が平成17年に発足することにより、足利と佐野の関係も微妙に変化し始めている。すなわち合併によって12万4,000人の県下第4位の人口を有する都市となるため、当面は新市の都市機能充実に専心することで、他県との関係を重視する姿勢に関しては、足利と距離を置くことは十分予想されるのである。一方小山と栃木では、他県との関係に関しては両市の事情が異なっている。茨城県と県境を接する小山の都市機能は、結城・下館にまで及んでいるが、栃木では他県との交流はほとんどみられない。また小山の場合は、JR東北本線を介しての地域像として、埼玉や東京を身近に感じている住民も多く、自市の都市機能拡大よりも、東京やさいたま市の都市圏に組み込まれることで、都市としての存在感を認識している傾向がみられる。これに対して栃木は、明治期に短期間ではあるが、県庁所在地であった歴史的事実を背景に、宇都宮に対して一步距離を置く姿勢がみられ、また県境を持たない立地条件から、自市と周辺部のみで地域としての完結性を維持している。以上のように県南では、4市それぞれが独自の方向性を持っており、この地域を統括する都市が存在しないのである。それをあえて県南と

して地域設定する根拠は、宇都宮との関係が疎遠であるという一点に集約される。栃木県民の22.5%が宇都宮市民であるという県庁所在地への過度の人口集中は、宇都宮への権力や財政の集中を招き、県内各地の均衡ある発展を阻害しかねない。県人口の3分の1を占める県南地域が、宇都宮との関係において県内の他の地域と異なる地域性を持つことは、宇都宮への一極集中への抑止力となりうるのである。

IVまとめ

北関東3県は、関東1都6県を地域区分した場合には1都3県からなる南関東に対峙する地域として、若干ローカル色の強い地域として位置付けられる。そして経済活動や文化、生活習慣などで共通性のある地域として認識されている。関東あるいは全国レベルの面的スケールで3県を考察すれば、この見方は概ね妥当である。しかしそれぞれの県内における都市の力関係を指標とすると、栃木県は群馬・茨城両県とは状況がかなり異なっている。栃木県では人口10万人以上の都市は3市にすぎないが、群馬県・茨城県では5市がバランスよく分布している。また人口をみると県庁所在地と第2位の都市との比率が、群馬県では前橋が2位高崎の1.17倍、茨城県では水戸が2位日立の1.29倍で、さほど大きな差はない。これに対して栃木県の場合は、宇都宮が2位足利の2.77倍となっており、県庁所在地のみに人口が集中する東北・四国・九州地方各県と共通する都市構成となっている。したがって県内を5地域に区分した場合、それぞれの地域における完結性のある程度確認できても、宇都宮と何らかの関係が成立するであろうことは予測できた。そして県央は当然のこととして、県北・県西・県東の3地域に於いても、宇都宮の影響を少なからず受けていることが明らかとなった。これは県内の面積の83.0%、人口の66.7%が、宇都宮の影響下にあることを示している。しかし面積比がわずかに17.0%ではあるが、人口比では33.3%、人口密度では県央よりも稠密な616.9人/㎢の県南にあっては、他の4地域とは異なる地域構造が構築されている。そして一定間隔で配列された4市については、それぞれ

の都市圏を構成しているものの、対宇都宮との関係は若干疎遠である点が共通している。したがって地域としての一体性には少々欠けてはいるが、宇都宮との関係に於いて共通項が見出せるので、地域内をさらに細分化する必要性はないと判断できるのである。

栃木県の県境を4方向に区分すると、東・西・北はいずれも山岳地帯であり、平野となっているのは南方向のみである。したがって県南と県東の南部地区では、隣接県との関わりを無視することはできない。現行の合併に関する市町村の組合せについては、原則として同一県内であることを条件としている。しかし実質的な機能地域の観点から地域区分をした場合には、複数の県に跨る事例が出現することも当然ありえるのである。県南の足利と小山の合併問題を扱う場合に、この問題は避けて通れない。足利と群馬県の桐生・太田・館林との関係、小山と茨城県の結城との関係は、いくら活発な交流が行われている現状を足掛かりとしても、合併の問題は県の壁によって阻まれてしまうに違いない。県境に位置する県南の合併問題を考える時、より現状に即した形で、住民が納得した上で最終結論にまで辿り着くには、道州制が導入されて県の枠組みが解消されることが条件となるのである。

注

- 1 益子町の窯業技術支援センターのように、業務の性格上、地区の中心都市に設置されない機関もある。
- 2 県南地域の12市町を管轄し、「とちぎ」ナンバーを交付している。県内残りの37市町村は、栃木運輸支局（宇都宮市）の管轄で「宇都宮」ナンバーが交付されている。
- 3 佐野自動車検査登録事務所の開設に際しての経緯については、県南地域の都市分布の特殊性から論じた拙著「新ナンバーの名称問題と地域性—栃木県県南地域を事例として—（白鷗ビジネスレビュー第8巻第1号）」参照。
- 4 市制施行は、黒磯1970年（昭和45年）11月1日、大田原1954年（昭和

- 29年) 12月1日である。
- 5 栃木県の公立高校は、すべて県立である。
 - 6 学区によって入学に制約が生じるのは、全日制の普通科と総合学科であり、職業系の学科および定時制と通信制課程については、学区は設けられていない。また普通科・総合学科とも、募集定員の25%までは学区外からの入学を認めている。
 - 7 宇都宮市内の普通科高校への希望が強い宇都宮学区外の6町からは、学区内の扱いで受験が可能である。また宇都宮学区内の生徒も、これら6町の高校を学区内で受験できる。
 - 8 栃木には県立高校5校と私立高校1校、さらに所在地は大平町であるが、栃木駅近くに位置する栃木南高校の計7校設置されている。また平成17年4月には、県立の単位制のフレックスハイスクールが、栃木駅前に開校される。小山には県立高校が5校あるが、私立高校はない。
 - 9 宇都宮・足利・佐野・栃木・真岡・大田原・烏山の6市1町に、それぞれの地名を冠した男子高と女子高がある。男子高のうち旧制中学のナンバーズクールは、一中が宇都宮、二中が栃木、三中が真岡、四中が佐野であった。その他の別学校として、男子高が1校(宇都宮東)、女子高が3校(宇都宮中央女子・小山城南・足利西)があるが、佐野高校と宇都宮東高校で中高一貫教育による共学化、烏山高校と烏山女子高校を再編した共学化、足利西高校の足利商業高校への吸収による再編などの動きが進行している。
 - 10 学区内の私立高校は、足利に3校、佐野に2校、葛生に1校の計6校で、県立高校と合わせて16校となり、学校数が非常に多い。
 - 11 以前は群馬側から足利への流入もみられたが、群馬県が他県への生徒流出を抑制する方針を打ち出したため、近年はほとんどみられない。この傾向は、私立高校の生徒の流出入にも影響を及ぼしている。
 - 12 下館・茂木間42kmを結ぶ旧国鉄真岡線で、大正9年に全通した。昭和63年に第三セクターによる「真岡鉄道」へと引き継がれた。
 - 13 JR東北本線の東京・黒磯間は、「宇都宮線」の愛称が一般的であるが、

那須学区内の通学には、黒磯以北からの生徒も含まれるため、ここでは「東北本線」の正式路線名とした。また旅客輸送量に関しては、宇都宮を境に宇都宮以北では急減するため列車の運行本数も少なく、地方ローカル線の様相を呈している。

- 14 かつて東北本線の西那須野駅と大田原を經由して黒羽を結ぶ東野鉄道が通っていたが、昭和43年に廃止された。
- 15 宇都宮に休校中の定時制高校が1校ある。
- 16 両毛線の足利・佐野・栃木、東武伊勢崎線の足利市・館林（群馬県）、東武日光線の静和（岩舟町）・栃木・新栃木、東武佐野線の佐野・吉水（田沼町）の各駅と私立高校の間にはスクールバスが運行されている。
- 17 宇都宮学区は、県南地区に比べて県立志向が強いことも、高倍率の一因である。
- 18 下り列車の乗客の大半は小山までで下車してしまうが、小金井には車両基地（小山電車区）があるため、行き先は小金井となっている。
- 19 東北本線は黒磯を境に以南が直流、以北が交流で電化されているため、東京方面からの直流電車は黒磯止まりとなる。
- 20 東京駅基点で小金井まで88.1km、小田原まで83.9km、籠原まで71.3kmである。
- 21 日光線は宇都宮から分岐しているが、烏山線は宇都宮から2駅目の宝積寺（高根沢町）で東北本線から分岐している。一部の列車が宇都宮発着で、大半が宝積寺発着であるが、東北本線の列車と接続しているため、宇都宮へのアクセスは良好である。
- 22 8都市がほぼ等間隔で配列された路線は、全国的にみても両毛線のみである。
- 23 国道番号が1桁と2桁の幹線道路のことで、1号から58号までの58路線がある。国道番号3桁の路線は二級国道である。
- 24 4号・119号・121号は、バイパスの形態で宇都宮環状線の一部となっている。環状線に接続せず、宇都宮の郊外を通過する国道は、293号（茨城

- 県日立市～足利市 164.2km) と408号 (千葉県成田市～高根沢町 118.3 km) の2路線である。
- 25 パイパスの開通によって、渡良瀬川右岸に位置する群馬県太田市の郊外を通過するようになった。
- 26 中心地間距離を記してある2都市は、国道・主要地方道・県道のいずれか1路線で移動可能なことを選定条件とした。距離については市役所間の計測による。
- 27 鹿沼の市域は大半が山間部で、市街地は宇都宮と隣接している。また地域設定に際して対象となるのは粟野町であるが、ここも大部分が山間地で真岡のように中心市と周辺の町とのネットワークは形成されていない。
- 28 地元紙の「下野新聞」の地域面は、3地区分類で構成されている。
- 29 日光の人口は2003年3月末現在で、1万7,324人で696市中690位である。
- 30 足利市民への合併に関するアンケートでは、佐野・桐生・太田・館林の4市との越県合併を希望する回答が他を圧倒していた。しかし群馬県側では、足利や佐野との合併には消極的で、この問題については温度差がみられる。

参考文献

- 戸所 隆 2004. 『地域主権への市町村合併』古今書院
- 佐々木信夫 2000. 『市町村合併』筑摩書房
- 阿部和俊・山崎朗 編 2004. 『変貌する日本のすがた』古今書院
- 神頭 広好 2001. 『都市と地域の立地論』古今書院