

首都圏の境界線

1H040533 7 社会科学部1年 野津 勝也

私は、夏季作品において、戦後の首都圏の拡大について調査し、考察を行ったが、今回は、その際の調査・考察の結果を生かしつつ、首都圏の境界線について調査・考察を行う。いくつかのデータを収集・整理し、そこから首都圏の境界線について考察を行っていく。

・データの整理とその考察

公共交通機関を利用した場合の東京までの所要時間（東京駅 8時半着とする）

まず、公共交通機関を利用した場合の東京までの所要時間を、インターネットの乗り換え案内を用いて調査した。次ページの表は、主に郊外から東京の中心部もしくはその近辺まで走っている鉄道においての、各条件に適合する駅の中で最も東京から遠い駅についてまとめたものである。

また、下の表は、東京区部への通勤時間の割合である。

30分未満	30～60分	60～90分	90分以上
19.3%	31.2%	33.5%	16.1%

このデータからは、およそ半分の人が、1時間以上かけて通勤しているということが分かり、更に、そこから、多くの人が東京23区の外から通勤していることが分かる。さらに、16.1%の人が90分以上かけて通勤していることから、東京区部から90分位の地域は、首都圏であると言えるのではないかと思う。

そこで、公共交通機関を利用した場合の東京までの所要時間を調べる際の条件を、「東京駅 8時半着として、7時発で間に合う」、「東京駅まで1時間半で着く」の2つとした。加えて、通勤・通学の時間としては、2時間程度が限界なのではないかと考え、通勤時間から首都圏の境界線を見つけるとすれば、東京までの所要時間が1時間半～2時間の間にあるのではないかと考えたため、条件に、「東京駅 8時半着として、6時半発で間に合う」、「東京駅まで2時間で着く」の2つを加えた。

調査の結果、東京から1時間半以内の地域としては、東京都の大部分に加え、神奈川県の一部、千葉県の一部、埼玉県の一部、さらに茨城県の南西部も含まれることが判明した。また、東京から2時間以内の地域としては、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県の一部に加え、茨城県の南西部、栃木県の南部、さらには群馬県の一部まで含まれることが判明した。

この結果から、東京までの所要時間によって首都圏の範囲を判断すれば、島しょ部・奥多摩周辺を除く東京都、箱根周辺を除く神奈川県、銚子周辺・房総半島南部を除く千葉県、秩父周辺を除く埼玉県と茨城県の南西部は含まれると考えることができる。

路線名	7時発で間に合う	1時間半以内	6時半発で間に合う	2時間以内
内房線	青堀 (富津市)	上総湊 (富津市)	安房勝山 (鋸南町)	那古船形 (館山市)
外房線	上総一ノ宮 (一宮町)	太東 (岬町)	大原	鵜原 (勝浦市)
総武線	佐倉	成東	成東	八日市場
成田線	久住(成田市)	滑河(下総町)	香取(佐原市)	小見川
常磐線	土浦	高浜(石岡市)	岩間	赤塚(水戸市)
関東鉄道 常総線	小絹 (谷和原村)	小絹	北水海道	石下
東北線	古河	古河	自治医大(国分寺町)	自治医大
東武日光線	南栗橋	栗橋	新大平下(大平町)	栃木
東武伊勢崎線	鷲宮	羽生	館林	館林
ニューシャトル	羽貫(伊奈町)	内宿(伊奈町)	内宿	内宿
高崎線	熊谷	熊谷	神保原(上里町)	新町
東武東上線	高坂 (東松山市)	森林公園 (滑川町)	寄居	寄居
東武越生線	一本松 (鶴ヶ島市)	川角 (毛呂山町)	越生	越生
西武秩父線	高麗(日高市)	高麗	正丸(飯能市)	正丸
中央線	高尾 (八王子市)	高尾	鳥沢 (大月市)	猿橋 (大月市)
青梅線	小作 (羽村市)	河辺 (青梅市)	石神前 (青梅市)	二俣尾 (青梅市)
五日市線	武蔵引田 (あきる野市)	武蔵増戸 (あきる野市)	武蔵五日市 (あきる野市)	武蔵五日市 (あきる野市)
小田急線	伊勢原	伊勢原	小田原	小田原
東海道線	二宮	国府津 (小田原市)	湯河原	熱海
京急久里浜線	Y R P野比 (横須賀市)	三崎口 (三浦市)	三崎口	三崎口

また、この結果に基づき、今回の調査の範囲を、東京からの所要時間が約2時間以内の地域に絞り込んだ。具体的には、奥多摩町・檜原村・島しょ部を除く東京都、箱根町を除く神奈川県、海上郡・安房郡(鋸南・富山・富浦町を除く)・海上郡・銚子市・香取郡(神崎・小見川・下総・大栄・多古町は除く)・旭市・鴨川市を除く千葉県、秩父郡を除く埼玉

県と、茨城県の取手・守谷・岩井・水海道・つくば・龍ヶ崎・牛久・土浦・石岡・潮来・古河・水戸の各市と北相馬郡・筑波郡・稲敷郡・新治郡・猿島郡・西茨城郡（七会村・岩瀬町は除く）・東茨城郡（大洗町・桂村・常北町は除く）、栃木県の小山・栃木・佐野・足利の各市と下都賀郡（石橋町・壬生町は除く）・南河内町、群馬県の館林市・高崎市・邑楽郡・新町、山梨県の上野原町・大月市、静岡県熱海市に絞った。

人口増加

続いて、人口増加についてのデータを収集・整理し、考察を行った。人口増加についてのデータを取り上げた理由は、戦後の首都圏の拡大の中で、東京周辺の住宅開発が進み、東京周辺の地域が、東京中心部への通勤・通学者が多い「ベッドタウン」となっていったと考えられるため、住宅が開発されてベッドタウンとなるのであれば、人口の急増があったはずであると考えたためである。

そこで、昭和35年と平成12年の人口を比較して、40年の間に人口が1.5倍以上増加している東京都（島しょ部は除く）・神奈川県・埼玉県・千葉県と茨城県・栃木県・群馬県の区市町村を探した。以下がその結果である。

<東京都>

練馬区・足立区・江戸川区と、武蔵野市を除く調査地域内の全市町

<神奈川県>

横須賀市・逗子市・三浦市・大磯町・松田町・山北町・清川村・相模湖町・藤野町を除く全市町村

<埼玉県>

羽生市・蕨市を除くすべての調査地域内の市と、伊奈町・吹上町・大井町・三芳町・毛呂山町・滑川町・嵐山町・鳩山町・上里町・江南町・花園町・北川辺町・宮代町・白岡町・菖蒲町・栗橋町・鷲宮町・杉戸町・松伏町・庄和町

<千葉県>

佐原市・八日市場市・富津市・勝浦市を除く調査地域内のすべての市と、沼南町・酒々井町・本埜村・栄町・大網白里町・山武町

<茨城県>

水戸市・土浦市・石岡市・龍ヶ崎市・取手市・牛久市・守谷市・美野里町・友部町・江戸崎町・美浦村・阿見町・玉里村・千代田町・伊奈町・総和町・三和町・藤代町・利根町

<栃木県>

小山市・南河内町・国分寺町・野木町・大平町

<群馬県>

高崎市・大泉町・邑楽町

という結果となった。この結果について、各県（山梨・静岡は除く）ごとに検証していると思う。

まず東京都だが、23区内では人口増加の大きかった区は少なかったが、これは、昭和35年時点で既に都市化が進んでおり、過密状態にあったためであると考えられる。東京23区外に関しては、調査範囲内のほぼ全域で人口は増加していた。

続いて神奈川県に関してだが、神奈川県内は、三浦半島と山間部を除く大半が、人口増加が1.5倍以上の地域であった。人口増加が1.5倍未満であった市町村のうち、山北町・清川村・相模湖町・藤野町は山間部に位置する地域であり、相模湖町・藤野町は中央線で東京まで1本で行けるが、山北町・清川村には東京方面へ直通する鉄道は通っていない。

続いて埼玉県に関してだが、埼玉県内も人口増加が1.5倍以上の市町が多く、特に南東部・千葉県との県境付近は全域が人口増加が1.5倍以上の地域であった。これは、調査地域内に、東北線・高崎線・東武伊勢崎線・東武日光線・東武東上線・西武新宿線・西武池袋線といった東京方面へ直通する鉄道が多く通っていることが理由の1つであると思われる。

続いて千葉県に関してだが、北西部は印旛村を除く全域が人口増加が1.5倍以上の地域だったが、東部や房総半島の多くは人口増加が1.5倍未満であり、内房線沿線では君津以南、外房線沿線では茂原以南、総武線沿線では佐倉以東は人口増加の少ない地域であった。

続いて茨城県に関してだが、茨城県に関しては、常磐線沿線に関しては、東京からかなり離れている市町村や、隣接する常磐線の駅からやや離れている市町村でも人口増加がみられた。しかし、関東鉄道常総線の沿線では人口増加は比較的少なかった。

続いて栃木県に関してだが、人口増加が1.5倍以上の市町は全て、東北線または東武日光線が通っており、東京方面へ1本で行くことが可能である。

最後に群馬県に関してだが、高崎市は高崎線により1本で東京方面に向かうことができる上に、高崎駅は新幹線や特急の停車駅であるため、新幹線通勤や特急通勤も十分可能である。大泉町と邑楽町は、東京方面に1本で行くことは不可能である。この2町はともに第二次産業に就業している人口が多い(大泉町=60.7%、邑楽町=49.1%)ことから、工業の発展による人口増加であると考えられることができる。

人口集中地区人口比

続いて、人口集中地区人口比について、調査し考察を行った。「人口集中地区」とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い調査区(1kmあたり約4000人)が隣接して、調査時の人口が5000人以上となる地域」であり、「人口集中地区人口比」が高ければ高いほど、人口が多く、人口密度も高い住宅地に住んでいる人が多いということになる。つまり、「人口集中人口比」の高い市町村ほど、住宅密集地が多く、住宅地化が進んでいると考えたことと、実際にデータを整理したところ、都心から外側に行くにつれて、値が低くなっている傾向があったため、この「人口集中人口比」を考察の対象とすることにした。また、ここでは、基準値を75%とした。75%以上であれば、住宅地以外が全て山といった場合を除けば、その市町村は住宅地が発展していて、人口の集中していない田園地帯・農村地帯は少ない

と考えたからである。

以下が調査の結果である。

<東京都>

瑞穂町・日の出町を除く調査地域内の全市町

<神奈川県>

三浦市・南足柄市を除く全ての市と、寒川町・二宮町

<埼玉県>

さいたま市・和光市・朝霞市・志木市・上福岡市・川口市・戸田市・蕨市・鳩ヶ谷市・草加市・八潮市・三郷市・越谷市・春日部市・久喜市・所沢市・入間市・富士見市・狭山市・川越市・鶴ヶ島市・上尾市・桶川市・北本市・鴻巣市・大井町

<千葉県>

浦安市・市川市・松戸市・船橋市・習志野市・緑区を除く千葉市・流山市・柏市・我孫子市・八千代市・印西市

<茨城県>

取手市

この結果から、東京都と神奈川県は、他県に比べ値が高い地域が多いことが分かる。これは、神奈川県の場合は、横浜という大都市があり、東京だけでなく、横浜のベッドタウンとしても発展してきたために、住宅地が発展しているということではないかと私は考える。

また、埼玉県の東部や千葉県に関しては、埼玉県であれば岩槻市や吉川市、千葉県であれば千葉市緑区や白井市・佐倉市のように、東京都心からの距離が神奈川県や東京都における同程度の地域に比べて値が低い地域が多かった。これは、もちろん神奈川県と異なり横浜レベルの大都市のベッドタウンではないということも理由の1つとして考えられるが、比較的、田畑や果樹園などと住宅が混在している地域が多いということを示しているのではないかと私は考えた。

実際、前述の都市の産業別就業人口比を見てみると、第一次産業に就いている人の割合は、岩槻市が3.4%、吉川市が3.1%、千葉市緑区が2.3%、白井市が5.7%、佐倉市が2.3%である。全国平均では4.7%であることを考えると、東京周辺では3%以上であれば比較的高いといえるのではないだろうか。

人口集中地区人口比に関しては、東京都と神奈川県、つまり南方向と西方向に関しては、首都圏の境界線を考える際に参考にできるといえる。しかし、埼玉県や千葉県、つまり北方向と東方向に関しては、田畑や果樹園などと住宅が混在している地域が多いと示していると考えられることから、南方向・西方向と同じ基準では扱えないと判断すべきだろう。

昼夜間人口比

続いて、昼夜間人口比について、調査し考察を行った。昼夜間人口比は、夜間の人口を

100とした場合の昼間の人口を示すもので、ベッドタウンであれば、この値は低いはずである。そこで、基準を「100以上」と「85未満」として、データを整理し考察を行った。「100以上」の基準に関しては、ベッドタウンでなければ数値が低くないだろうと考えられるということと、東京から外側へ向かっていく過程で、東京の中心部や県の中心都市であるさいたま・川崎・横浜・千葉以外で100以上となる地域があれば、そこはベッドタウンでなく、首都圏の境界線を越えていると判断できると考えたためである。

調査の結果は以下のようになった。

<東京都>

100以上：千代田区・中央区・港区・品川区・新宿区・文京区・台東区・墨田区・江東区・豊島区・目黒区・大田区・武蔵野市・八王子市・立川市・瑞穂町

85未満：葛飾区・江戸川区・練馬区・杉並区・西東京市・東久留米市・清瀬市・東村山市・東大和市・福生市・あきる野市・日の出町・小金井市・国分寺市・稲城市・狛江市

<神奈川県>

100以上：川崎市川崎区・横浜市西区・横浜市中区・厚木市・平塚市・中井町

85未満：川崎・中原・幸区を除く川崎市、横浜市青葉・緑・旭・保土ヶ谷・南・磯子・港南・栄・泉・瀬谷区、座間市・逗子市・三浦市・茅ヶ崎市・秦野市・大磯町・二宮町・真鶴町・津久井町・藤野町・相模湖町・城山町・葉山町・清川村

<埼玉県>

100以上：三芳町・熊谷市・本庄市・児玉町・川本町・滑川町・玉川村

85未満：所沢市・新座市・朝霞市・志木市・上福岡市・富士見市・鶴ヶ島市・日高市・和光市・蕨市・川口市・鳩ヶ谷市・草加市・三郷市・吉川市・越谷市・春日部市・蓮田市・幸手市・上尾市・桶川市・北本市・鴻巣市・北葛飾郡の全町・北川辺町・南葛飾郡の全町・川島町・吹上町・大里町・南河原村・妻沼町・上里町・寄居町・小川町・都幾川村・大井町

<千葉県>

100以上：千葉市中央区・千葉市美浜区・成田市・館山市・芝山町・大多喜町・大栄町・松尾町

85未満：中央・美浜・稲毛区を除く千葉市、市川市・松戸市・流山市・鎌ヶ谷市・白井市・船橋市・八千代市・印西市・我孫子市・佐倉市・四街道市・八街市・富里市・栄町・本埜村・酒々井町・山武町・下総町・神埼町・野栄町・光町・蓮沼村・九十九里町・大網白里町・白子町・長生村・岬町・富浦町

<茨城県>

100以上：水戸市・土浦市・つくば市・水海道市・境町・谷和原村・五霞町・総和町

85未満：取手市・守谷市・牛久市・伊奈町・藤代町・利根町・新利根町・河内町・千

代田町・霞ヶ浦町・八郷町・三和町・友部町

< 栃木県 >

100以上：佐野市・栃木市・小山市

85未満：国分寺町・都賀町・下都賀郡の全町

< 群馬県 >

100以上：高崎市

< 静岡県 >

100以上：熱海市

という結果となった。この結果について、各県（山梨・静岡は除く）ごとに検証していこうと思う。

まず東京都に関してだが、中心部に関しては会社や学校が多いこともあり、値は100を越えている地域が多い。また、それ以外の地域でも85未満の地域の割合が他県に比べて少なめだったが、これは、特に学校が中心部以外にも多数点在していることが理由として挙げられるだろう。

続いて神奈川県に関してだが、川崎市と横浜市に関しては、値の高い地域（川崎市川崎区・横浜市西区・横浜市中区）と低い地域がはっきりと分かれた。つまり、川崎市と横浜市に関しては、会社や学校の多い地域と住宅地となっている地域がはっきりと分かれているということであると私は考える。これは川崎市と横浜市に、値が75未満である区が多い（川崎市では7区中3区、横浜市では17区中5区）ということからも判断できる。また、その理由としては、東京・川崎・横浜という複数の大都市のベッドタウンとして発展していったことが考えられる。

続いて埼玉県に関してだが、値が低い地域が多かったのは、東京都との県境に近い南部と、東武伊勢崎線・日光線沿線、東北線沿線、熊谷以南の高崎線沿線であり、全体的に東京まで電車1本で行けるような地域で値が低かった。また、熊谷市の値が100以上なので、北部の上里町や妻沼町・南河原村などに関しては、熊谷市への通勤・通学も多いのではないだろうか。

続いて千葉県に関してだが、北西部では千葉市も含めて値の低い地域が、東京都・神奈川県に比べて多く、多くの人々が東京の中心部へ通勤・通学していると考えられ、東京都・神奈川県に比べベッドタウンとしての性格が強いと考えられる。また、北東部で値の低い下総町や神埼町については、値の高い成田市への通勤・通学が多いのではないだろうか。

続いて茨城県に関してだが、南部の取手市や藤代市・守谷市・牛久市などに関しては東京の中心部への通勤・通学者が多いために値が低いと考えられる。実際、これらの地域は東京の中心部まで1時間半以内である。しかし、水戸市・つくば市・土浦市も値が100以上であるので、水戸市に近い友部町や、つくば市・土浦市に近い千代田町や八郷町などはこれらの都市への通勤・通学が多いのではないだろうか。

続いて栃木県に関してだが、小山市や栃木市・佐野市のような「市」は値が高く、周辺

の地域は値が低い。これは、値の低い地域は近隣の市への通勤・通学が多いと考えることができる。これは高崎市の値が高い群馬県も同様だろう。

このデータから、首都圏の範囲を判断するとすれば、中規模・小規模の市の値が低い地域に関しては、首都圏であるといえるだろう。それを考えると、東京都の調査範囲内の全域、神奈川県ほぼ全域、埼玉県の秩父周辺と北西部を除く地域、千葉県の北西部、茨城県の土浦以南の常磐線沿線は首都圏であるといえる。

以上の4つのデータに、「首都圏の境界線」を検討する際の参考として着目した。なお、今回はできるだけ「数値」で表れるデータを選ぶようにして、そこから「首都圏の境界線」について検討していくことにした。そのため、地形図による土地利用の調査など、「数値」に表しにくいと判断したことは、あえて行わなかった。

・方向ごとの境界線の検討

ここからは、先程挙げた4つのデータの考察をもとに、方向ごとに「首都圏の境界線」について検討していく。完全にここだという線の引き方は不可能であると思われるが、可能な限り地域を絞って判定していく。

<南方向>

南方向に関してだが、神奈川県は大部分が東京までの所要時間が2時間であるうえに、人口増加の大きかった地域や、人口集中地区人口比が高い地域も非常に多かったことから、昼夜間人口比の低かった地域の割合が千葉県北西部や埼玉県に比べれば少なかったとはいえず、箱根などの山間部を除く全域が首都圏であるといえるだろう。よって、南方向の境界線に関しては、東京からの所要時間が約2時間である、静岡県熱海市付近となるのではないかと私は考えた。

<西方向>

東京都内に関しては、4つのデータから、奥多摩町・檜原村・島しょ部を除く全域が首都圏であると判断できる。ここで問題になるのが高尾から大月の間の中央線沿線となる。沿線の市町村は神奈川県相模湖町・藤野町・山梨県上野原町・大月市であるが、この4つの市町は、昼夜間人口比の値が相模湖町・藤野町の2町で低かったものの、人口増加が1.5倍以上の市町はなく、また、南方向・西方向に関しては人口集中地区人口比が判断材料として使えると判断しているが、人口集中地区人口比が75以上の市町もない。このことから、西方面に関しては、高尾以西の中央線沿線は首都圏には含めず、中央線沿線の境界線は高尾のやや西、つまり東京都と神奈川県の県境付近になるのではないかと判断した。

<北西方向>

北西方向は、主に西武新宿・池袋・秩父線と東武東上線、高崎線の沿線である。まず西武新宿線・池袋線沿線に関しては、全域が首都圏であると判断できるだろう。西武秩父線は飯能から秩父の間を通っているが、東京からの所要時間を考えると、この間に、首都圏

の境界線があると判断してよいだろう。また、東武東上線の終着駅は寄居であり、途中から分岐している東武越生線の終着駅は越生だが、寄居町・越生町はともに、人口増加は1.5倍未満である。しかし、越生町に隣接する毛呂山町や、東武東上線沿線で寄居町に近い嵐山町や滑川町では人口増加が1.5倍以上である。このことから、東武東上線・越生線の終点付近は丁度首都圏の境界線付近であると判断した。また、東武東上線・越生線はともに八高線と接続しており、西武秩父線とも始発の東飯能で接続しているため、寄居以南の埼玉県内に関しては、八高線の沿線周辺に首都圏の境界線があり、飯能付近では八高線より西側となると判断した。また、高崎線沿線に関しては、熊谷より先に、人口増加が1.5倍以上の市町村は多いが、昼夜間人口比の低い市町村が少ないことから、熊谷から高崎の間が首都圏の境界線となるのではないかと判断した。

<北方面>

北方面は、主に東武伊勢崎・日光線と東北線沿線である。北方面に関しては、埼玉県のほぼ全域が東京までの所要時間が1時間半以内である。まず、東武伊勢崎線沿線に関しては、羽生市の人口増加が1.5倍未満であるため、羽生周辺、つまりは埼玉県と群馬県の県境周辺が首都圏の境界線となるのではないかと判断した。また、東武日光線沿線に関しては、大利根町を除く埼玉県内全域で人口増加が1.5倍以上である上に、大利根町を含む全域で昼夜間人口比が低く、このことから境界線は県境を越えていると判断できる。また、東北線沿線にも同様の傾向が見られ、久喜市を除く全域で昼夜間人口比が低く、久喜市を含む全域で人口増加が1.5倍以上である。ただ、県境を越えた先の、群馬県板倉町や茨城県古河市では人口増加は1.5倍未満で、昼夜間人口比も低くなく、栃木県南部の町には昼夜間人口比が低く、人口増加が1.5倍以上の町が多いが、これは、昼夜間人口比のデータの検討の際に述べたように、近隣の市への通勤・通学が多いため昼夜間人口比が低いと考えられるため、東京よりも近隣の市のベッドタウンに近いのではないだろうか。このことから、東武日光線・東北線の沿線に関しては、埼玉県と群馬県・栃木県・茨城県の県境のやや北が首都圏の境界線になるのではないかと判断した。

<北東方面>

北東方面に関しては、主に常磐線沿線と成田線・総武線沿線に分けて考えることになる。まず常磐線沿線とその周辺に関してだが、データの検証から、土浦までは首都圏であるといえる。また、関東鉄道常総線沿線の守谷市周辺も首都圏に入れることができると判断した。土浦から先の常磐線沿線とその周辺に関しては、人口増加の大きい地域が多く、千代田町や友部町などは昼夜間人口比も低い、付近に土浦市・つくば市・水戸市と、昼夜間人口比が高く、比較的県内でも大規模な市が3つあるため、東京よりもそれらの都市のベッドタウンに近いのではないだろうか。よって、常磐線沿線とその周辺に関しては、土浦から水戸の間が、首都圏の境界線となるのではないかと判断した。また、成田線・総武線沿線とその周辺に関しては、佐倉で成田線と総武線が分岐し、成田線が北東に、総武線が東に進むが、成田から先の成田線沿線には、人口増加が1.5倍以上の市町村はなく、総武

線沿線にも、人口増加が1.5倍以上の市町村は、佐倉に近い八街市と山武町のみであった。また、その八街市と山武町は昼夜間人口比が低いため、この付近まで首都圏といえると判断した。よって、成田線沿線における首都圏の境界線は成田のやや先で、総武線沿線における首都圏の境界線は、山武町の先、つまり、太平洋のやや手前であるといえるのではないかと判断した。ただ、境界線は太平洋とは平行せず、北北西の方向、つまり成田方面に伸びているのではないかと判断した。

<南東方面>

南東方面は、房総半島となり、内房線・外房線の沿線となる。内房線沿線は昼夜間人口比は比較的高く、人口増加が1.5倍以上の地域は君津市以南にはない。また、外房線沿線は、昼夜間人口比は低い地域が多いものの、人口増加が1.5倍以上の地域は茂原市以南にはない。君津市と茂原市はともに東京からの所要時間は1時間半未満の範囲内であるので、内房線沿線では、東京までの所要時間が約1時間半で、君津市の南に隣接する富津市付近が、外房線沿線では、東京駅8時半着として7時発で間にあう上総一ノ宮と茂原の間が首都圏の境界線となるのではないかと判断した。

ここまで、「首都圏の境界線」についていくつかのデータをもとにして検証してきた。このテーマで、できる限り「数値」にこだわっていった理由としては、自分の感性よりも、データとして「数値」となっているもののほうが、はるかに客観的であると考えたからである。

今回、「首都圏の境界線」について検証して行く中で、首都圏と呼ばれる地域の広さに驚きつつも、自分なりに、「首都圏の境界線」についてのイメージを湧かせることが出来たと思っている。

また、「首都圏の境界線」は年々動くものであると考えている。そのため、今後、首都圏の変化に伴い、「首都圏の境界線」がどう動いていくのか、今後も注目していきたい。

・参考文献

市町村自治研究会編「全国市町村要覧」 2003年 第一法規

(財)日本統計協会編「統計で見る日本2004」 2003年(財)日本統計協会

朝日新聞社編「2004民力」 2004年 朝日新聞社

市川宏雄編著「東京都を読む事典」 2002年 東洋経済新聞社

「ツーリングマップル3 関東甲信越」 2004年 昭文社