

IV-290 環日本海交流に関する基礎的研究

福井大学大学院 学生会員 小林郁美
 福井大学工学部 正会員 本多義明
 福井大学工学部 正会員 川上洋司

1. はじめに

北陸地域を含む日本海沿岸地域は古来より大陸の様々な文化の交流拠点として重要な役割を果たしてきた地域である。しかし、わが国の近代化＝西欧化の過程ですべての目が太平洋に注がれ、「日本海」は忘れられた存在であったともいえよう。今日に至り、環日本海圏においても相互の経済交流への動きが活発化してきており、わが国の経済的な成長、技術的な発展等を基礎とした世界的な地位の向上は、これらの国々のわが国に対する期待の増大をもたらしつつある。そこで本研究は環日本海交流拠点の形成を目指す上での基礎的考察を行ったものである。

2. 環日本海交流の現況と課題

(1) 対岸諸国との交通の現況(図-1)

日本海は縄文時代以来、リマン・対馬海流と季節風により日本海沿岸各地に物資や文化の交流をもたらしてきた。しかし、明治維新以後海上交通の中心は太平洋側に移っていった。そして現在、港湾統計(昭和63年)によると日本海に面する港湾のうち対岸諸国との輸出入の実績が高いのは、北九州港、伏木富山港、下関港、新潟港である。相手国は、北九州、伏木富山、新潟の3港はソ連が最も多く、下関は韓国が突出している。61年～63年の推移を見ると、韓国との輸出入量は徐々に増加しているものの、対岸諸国全体ではほぼ横ばいとなっている。航空路の方では日本海に面する道府県のうち国際定期便を有する空港は新潟、小松、福岡の3空港のみである。

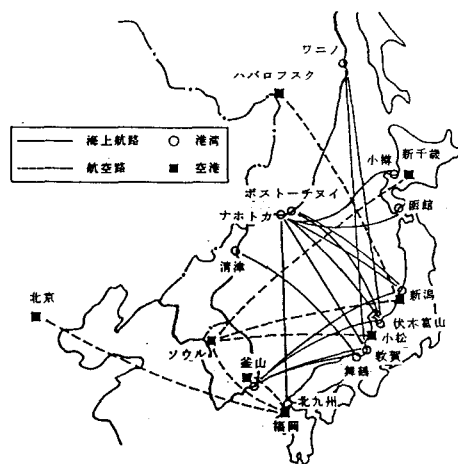


図-1 対岸諸国との交通の現況

(2) 日本海沿岸の交通の現況

わが国では、その地形的特性に加え水稻栽培の歴史が古く、適地である沿岸平野に人口集積が進み、これらの平野を連絡するための海路の必要性から早くから沿岸航路が発達していた。しかし、明治維新と同時に沿海航海から鉄道へ、大陸貿易から欧米貿易へと交通輸送体系は根本的に変わり太平洋側と日本海側との格差が生じた。そして現在、日本海沿岸の交通としては、鉄道、道路、船舶、航空等それぞれ一応の交通基盤は整備されているものの、高速性という点では太平洋側に比べ遅れが著しい。これを日本海側のほぼ中央に位置する福井から日本海側主要都市への所要時間で比較してみると、北陸自動車道の整備効果は大きく出ているが、北陸地域と東北地方及び山陰地方を結ぶ高速道路の整備の遅れが明白である。なお日本海側空港間を就航する定期便としては、北海道内々及び離島航空を除いて10路線・825千人(平成元年度)の旅客輸送実績があるが、国内166路線全体のわずか1.4%にすぎない。

(3) 人と文化の交流

平成2年1月から6ヶ月間の対岸諸国からわが国への来訪外客数は40万人を越え全体の25%を占めるまでになっており、その伸び率も目を見張るものがある。また、日本在留者の状況(昭和63年法務省調査)は、正規の在留資格を持つ韓国・朝鮮人は約68万人、中国人は約13万人となっており、これらはあくまでも正規

の資格者の数であり、より多くの人々が日本に滞在し様々な職種について日本人との交流を深めている。次に地域間の交流の典型として姉妹都市関係についてみると、平成2年における沿岸諸国との日本海側自治体の姉妹提携(友好)都市は、中国49・韓国17・ソ連16となっている。ソ連・北朝鮮の政治・社会体制の変化に伴い、日本との交流は今後ますます拡大していくと思われる。

(4) 交流促進への課題

前述のように、これまでに多岐にわたる人と文化の交流は行われてきた。そして更なる交流を深めるためには、今後次の3点が重要になってくるとと思われる。

①対岸との交通網の整備 ②日本海諸都市間の連絡 ③空港・港湾等を中心とした交流拠点整備

3. 日本海側都市の都市構造分析

(1) 人口成長の比較

まず都道府県別に比較してみると、戦前それも明治・大正時代では太平洋側も日本海側も人口自体に大きな隔たりはない。しかし、人口成長をながめてみると太平洋側ではほぼ安定して伸びているのに対し、日本海側では停滞・減少がみられる。さらに、昭和に入ってから人口自体も大きく隔たりみせている。次に重要港湾(港湾法)を擁する55都市を選出し、都市別に比較してみる。1965年を基準とした人口増加率の変動の平均をとってみると、日本海側都市は太平洋側都市のほぼ半分である上に近年増加率の減少すら見られる(図-2)。

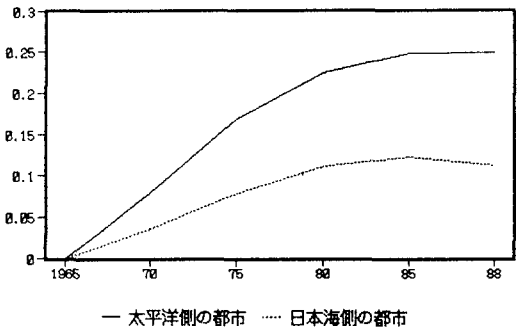


図-2 人口増加率の推移

(2) 都市構造分析

日本海地域の都市構造の変化を把握するために日本海側に重要港湾を擁する23都市を対象として、選択した25個の指標(昭和45・50・55・60年)を用いて因子分析(ケース数: 23都市×4年度=92ケース, 変数: 25)を行う。25の変数は各因子の因子負荷量に基づき「安定的因子」「成長的因子」「都市化的因子」「工業化的因子」の4つの共通因子に単純化された。全体的な動きとしては経年的に安定的因子は伸び、昭和45~50年度では多くの都市で成長的因子、都市化的因子が伸び、50~55年度では安定的因子が大きく伸び、55~60年度では再び穏やかに成長的因子、都市化的因子の伸びがみられる。次に、特に高速交通施設の整備状況(昭和60年度現在)によって新潟(新幹線・空港・高速道路)、富山(空港・高速道路)、福井(高速道路)、浜田(ナシ)の4都市を抽出し因子得点の推移によって比較分析してみると、どの都市も経年的に安定的傾向にあるが、交通施設の整備(特に空港のジェット化、太平洋側までの高速道路の開通など)によって、都市化・工業化が大きく進むことがわかった(図-3)。

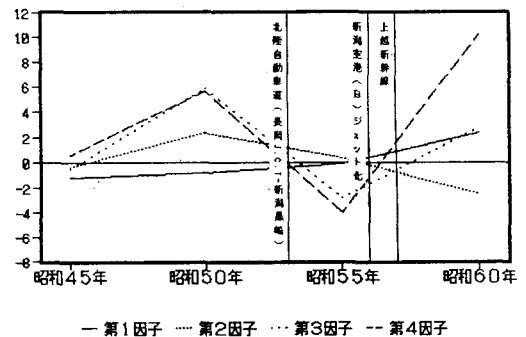


図-3 因子得点の推移(新潟)

5. おわりに

本研究では環日本海交流に関する基礎的な事柄を把握してきた。しかし、環日本海交流圏及び交流拠点の形成は、国際的な環境変化、対岸諸国の諸改革等の動向、わが国の経済的な事情など、状況いかんによってはかなり長期の時間を要することも考えられる。各沿岸都市が独自性のある交流拠点形成へ向けての取り組みが必要である。