

「環日本海」をめぐる公共交通体系の利便性

—北陸地域を中心に—

岡本 勝規（富山商船高等専門学校）

1. はじめに

現在、「環日本海」という地域的枠組みの構想の下、新たな地域間関係を探る動きが各地で見られる。しかしながら、そのような動きの多くが、日本と対岸諸国との関係をめぐるものである。ではひるがえって、われわれの足元、すなわち、日本国内の日本海側地域間の関係はどのような状態であろうか。現実には「環日本海」にふさわしいほどの関係を持ちえているのであろうか。

ここではこのような疑問に立脚し、日本の日本海側地域が相互に地域間交流を図る場合、どのような環境下でそれを行わなければならないのかを明らかにしていきたい。指導としては、北陸地域を中心に、日本海側地域間における公共交通の利便性の変化を取り上げた。これにより、特に人流面でのポテンシャルを明らかにできると考えたものである。

2. 公共交通の利便性の変化

利便性をあきらかにするものとして、公共交通機関の運行状況に着目する。取り上げるデータとしては、1984年1月のものと、2001年3月のものを選定した。地方公共交通網が19第三セクター化などの再編過程に巻き込まれていく直前の1984年を選んだものである。両時期のデータを、鉄道、航空、高速バスの3つについて比較し、考察を行った。

(1) 鉄道

富山駅を中心とした、日本海側地域間を結ぶ優等列車（特急列車および急行列車のこと。以下、

列車）の一日当たりの運行本数の比較から、その変化を拾ってみる。まず大きな変化として、富山と新潟を結ぶ運行本数が12本から7本へと大幅に減少していることがあげられる。富山～直江津間については、16本から18本に若干増加しているものの、うち9本が東京方面への連絡を担って越後湯沢に向かうことから、日本海側の交通体系の充実と見ることはできない。逆にその分、日本海側の交通体系が、直江津～新潟間で貧弱になったといえよう。新潟以遠については昼行列車が全廃され、現在は夜行列車2本を残すのみである。

一方、富山と金沢以遠を結ぶ列車についてはどうであろうか。この方面の運行本数は、富山～敦賀間で両時期とも23本と元々多い上に、運行本数に変化がなく、高い利便性を維持し続けているといえる。しかし、全ての列車が敦賀以遠で大阪や名古屋へ向かっており、山陰などの日本海側地域へ向かう列車は全くない。ここに、「環日本海」における公共交通体系の大きな欠損が見られる。

2001年3月のダイヤ改正により、北陸を中心とした昼行列車の運行体系は、大阪～富山、金沢～新潟、新潟～酒田以遠の3つに完全に分割された。このため、日本海側地域間で移動する場合、金沢や富山、新潟などで1回ないしは2回の乗換えを余儀なくされる傾向にある。

(2) 航空

小松、富山、新潟の各空港を発着する航空路線網について、両時期で比較する。それによると、路線が大幅に拡充されていることがわかる。すなわち、小松発着が3路線から7路線へ、富山発着が1路線から6路線へ（含、季節運行）、新潟発

着が4路線から8路線へと増加している。

このように路線網の充実が顕著であるにもかかわらず、それらの路線の中に日本海側地域を結ぶものはほとんど含まれていない。唯一、1996年に開設された小松～出雲路線がそれに該当していたが、この路線も2001年3月末日で廃止された。

(3) 高速バス

高速バスについては1984年時点ではまだ未整備な状態であったので、現況のみ取り上げる。新潟、富山、石川、福井の各県を発着する高速バス路線網の現況からで顕著に見出される特徴としては、新潟県における県内路線網の細かさである（12路線）。これとは対照的に、富山、石川、福井の3県では自県内をカバーする路線網が全く存在しない。県外を結ぶ路線は、新潟発着が6路線、高田・柏崎発着が1路線、富山発着が1路線、高岡・水見発着が1路線、金沢発着が9路線（含、季節

営業）、福井発着が2路線となっている。しかし、このうち日本海側地域との間を結ぶ路線は金沢～新潟の1路線だけである。残りのほぼ全ての路線が、首都圏や京阪神、名古屋、仙台など、太平洋側の大都市圏へと向かっている。つまり、高速バスは日本海側の地域間を結ぶ事に関しては、ほとんど役割を担っていないといえよう。

3. まとめ

以上、3つの公共交通の利便性をみると、大都市圏との関係に偏重して各地に分断された日本海側の交通体系が浮き彫りとなった。まさに、「日本海側に住んでいると日本海側に行きにくい」という皮肉な状況が生まれつつある。このような地域間交流の図りにくい環境は「環日本海」という枠組みの確立を目指すとき、大きな阻害要因になっているといえよう。

COMMENT

雨宮洋司（富山大学）

まず評価すべき点としては、環日本海問題を考えるとき肝心なことは“日本海沿岸諸地域間の地域的枠組みは強化される方向で動いているのか”という問題提起である。氏は鉄道、航空、高速バスの公共的交通機関の利便性は明らかに低下していることを論証し、もっと足下を見据える必要性を強調したことは正しい。

しかし、何か物足りなさも感じたのである。その第一は、一部の過密地域を除き公共的交通機関は危機的状況にあるのは自明のことであって、日本海沿岸域に限ったことではないのである。費用対効果の原則が強まる中であって、過密地域、特に東京圏との路線のみが維持強化される訳であるが、環日本海問題を考える場合、太平洋岸との路線強化との関連はどのように評価するのかまたは評価しないのかということにも触れてほしかった。第二は、“公共的”交通機関に限定するあまり、

高速道路あるいは一般道路を利用した自家用交通機関の問題に触れなかったことは説得力にかけている。日本海沿岸域の県内および県境間の人流はもっぱら自家用自動車が主流になっていることから、単に公共的交通機関の弱体化だけでは説得力に欠けるといえるものである。

次に、氏が今後この問題を交通の視点で、より追求するときの二つの願いにも触れておこう。第一は、広義の交通概念である各種の情報（メディアも含めて）がこの日本海沿岸そして環日本海地域でどのような状態にあり、どのような方向で努力されているのかを検討すること、第二は、各県にある貿易港を利用した物流または共通の各種の施策にも注目してほしいということである。特に前者については韓国や中国の定期コンテナ船が日本海沿岸の各港に寄港してこの地域を結びつける役割も果たしている点は重要である。