

〈研究ノート〉

## 環日本海の経済発展と道州制を見据えた

### 北関東・信越・北陸の連携と港湾政策のあり方

—2009年自治体・商工会議所アンケートのまとめ—

戸 所 隆

Discussing Port Policies and Regional Cooperation

Takashi TODOKORO

#### Summary

A perspective for promoting economic cooperation among the areas surrounding the Japan Sea is presented along with the Doshu System under consideration. Port policies and regional cooperation among the Northern Kanto, the Shin-etsu and the Hokuriku Regions are discussed through analyzing the results of the 2009 questionnaires to local chambers of commerce and industry.

#### I. 研究の目的と調査方法

日本の貿易構造は、アメリカ合衆国を主軸とする環太平洋中心から中国を主軸とする環日本海中心へ転換しつつある。2005年における日本の貿易総額に占めるアメリカ合衆国の比重は17.9%であるのに対し、中国語圏だけで28.2%、アジア全体では46.6%の割合になる。物流の比重が環日本海に移りつつあるが、日本の日本海沿岸には施設の整った大港湾はなく、釜山・上海・香港などをハブ港にした荷動きになっている。

こうした中で将来にわたり日本を持続的に発展させるには、環日本海の経済発展を見据えた日本海沿岸での港湾施設の増強が不可欠である。そのためには従来の太平洋岸に偏つ

た東京一極集中型国土構造から、分権社会の推進・産業構造の再編による国土構造の再構築が必要となる。その際、新潟・北陸3県間および北関東・信越間の連携を強化し、これまでの東京—新潟市の軸に加え、北関東・信越地域を軸にした環太平洋経済圏と環日本海経済圏の一体化を図ることが重要になるであろう。

太平洋岸と日本海岸を帯状に繋ぐ北関東・信越地域は日本の中央に位置し、日本の国土構造のあり方や発展に大きな影響を与える地理的条件を持っている。また、この地域では北陸新幹線や北関東自動車道が建設中であり、近い将来、高速道路・新幹線による縦横の高速交通網が完成する。そのため、この高速交通網を活用することで北関東・信越・北陸地

域は相互の連携を深め、太平洋岸中心の国土構造を新たな国際環境に対応した国土構造へと転換するために貢献できると考えている。

以上の視点から、筆者は独立行政法人・日本学術振興会の2007～2009年度科学研究費補助金を受けて、「環日本海の経済発展と道州制を見据えた北関東・信越・北陸の連携と港湾政策のあり方」について研究している。この研究に関する筆者の既報告としては、「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた群馬県央百万都市構想<sup>1)</sup>」と「北関東信越メガロポリスの創生と道州制のあり方<sup>2)</sup>」がある。またこの研究には、日本海の重要港湾・直江津港を擁し、港を活かしたまちづくりを重要テーマとする上越市役所内に設置された自治体シンクタンク・上越市創造行政研究所が研究協力<sup>3)</sup>している。その研究成果は、2つの報告書に見られる。

さらにこの研究を進めるには、北関東・信越・北陸地域の自治体や商工会議所が、以上の国際環境や国土構造の変化をどのように見ているのか、また、これらの地域がどのように連携すべきかについての知見が必要となる。そこで、主な地域については直接訪問して聞き取り調査を実施してきた。しかし、この課題に関する各地域・各機関の考えをより広く得るためにはアンケートが必要となる。そこで、上越市創造行政研究所の協力を得て、北関東・上信越・関越・北陸の各高速道路および信越本線・しなの鉄道・両毛線・水戸線・北陸本線・上越線沿線の県庁8・市町村役場88・商工会議所49の合計145の公的機関にアンケートを依頼した。

アンケートの実施は次の方法・手順で行った。アンケート設計は基本的に筆者が行い、上越市創造行政研究所と協議した上で決定した。アンケート用紙は郵送で2009年3月20日に発送し、それを4月6日までに回答・郵送

返却する方法を採った。そのアンケート発送・受け取り業務は上越市創造行政研究所で行い、回答の集計は筆者の責任で行った。アンケート依頼先145機関のうち、回答機関数は63で、回答率は43.4である。地域別回答数には若干のアンバランスがある（表1）が、県ごとに発送数にバラツキがあるため、回答率は概ね均等といえる。県庁の回答率は63%で、市町村が52%、商工会議所は24%であった。

第1表 県別アンケート回答機関数

	回答機関数	割合
茨城県	7	11.1%
栃木県	6	9.5%
群馬県	10	15.9%
長野県	10	15.9%
新潟県	14	22.2%
富山県	6	9.5%
石川県	3	4.8%
福井県	7	11.1%
合計	63	100.0%

（戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート）

アンケート用紙発送先は、主として企画調査部門である。また、この種の回答を公式に行うには機関決定を必要とすることが多いため、回答には必ずしも公式見解を求めている。担当部署の考えを自由に回答して頂いた。協力頂いた各機関・担当者に感謝申し上げる。

本研究は、以上の目的・視点で実施したアンケート結果について、若干の考察を加えて公表するものである。この調査結果は、2007～2009年度3年間にわたる「環日本海の経済発展と道州制を見据えた北関東・信越・北陸の連携と港湾政策のあり方」の研究をまとめるに際しての資料としても活用する。

本アンケートの回答内容は、まだ機関決定

されてなくとも、担当者や担当課の意向を書いていただくため、公表にあたり回答機関を特定できないようにしている。

そのため、アンケート結果を公表するにあたり、本稿では基本的に単純集計結果を提示するに留めた。また、自由回答をそのまま記載すると、回答機関が63と必ずしも多くないため、回答機関が特定される可能性があるので、まとめる形で載せている。

## II. 分権社会における北関東・信越・北陸と東京との関係

日本は現在、これまでの中央集権型統治から地方分権型統治に転換すべく構造転換を図っている。地方分権一括推進法の制定や市町村合併の推進はその流れであり、道州制の検討もその延長線上にある。それが正しい流れだとすれば、少なくとも各地域は中央政府や東京から自立し、自律発展的に各地域の視点で地域政策を行わねばならない。しかし、現実には依然として中央政府や東京との関係には密接なものがある。そうした状況を、北関東・信越・北陸の自治体や商工会議所がどのように認識しているかを尋ねた。

### 1) 財政面や意思決定などにおける東京や中央政府への依存関係

東京との交流はこれからも重要と考えられる。しかし、分権社会を実現するために、東京に近くその影響の大きな北関東・信越・北陸地域は、これまでのような東京や中央政府への財政面や意思決定などに関する依存を低下させるべきと考える。この考えをどう思うかについて尋ねた。その結果は、①強く思う15.9%、②思う57.1%、③少し思う17.5%、④あまり思わない3.2%、⑤思わない0%、⑥分からない6.3%、である(表2)。

第2表 東京や中央政府への依存度を低下させるべきか

項目	実数	割合
1 強く思う	10	15.9%
2 思う	36	57.1%
3 少し思う	11	17.5%
4 あまり思わない	2	3.2%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	4	6.3%
合計	63	100.0%

(戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート)

東京や中央政府への財政面や意思決定などに関してその依存度を低下させることを①強く思う②思うとした自治体・商工会議所が約4分の3を占め、⑤思わないと回答した機関が全くないことは分権化への波動を感じる結果となっている。

### 2) 本社機能をUターンさせるなどで税収と雇用を確保することの是非

北関東・信越・北陸地域が東京への依存度を低下させ自立性を高めるためには、それぞれの地域から東京など大都市へ転出した企業の本社をUターンさせるなどして、各地域の税収と雇用を確保することが重要と考える。この考えをどう思うかについて尋ねた。その結果は、①強く思う17.5%、②思う57.1%、③少し思う14.3%、④あまり思わない3.2%、⑤思わない0%、⑥分からない4.8%、⑦無回答3.2%、となった(表3)。

税収と雇用の確保は、東京や中央政府への財政面や意思決定などでの依存度低下と表裏の関係にあるため、本社機能をUターンさせるなどして税収と雇用を確保することを是とする回答が74.6%と前項とほぼ同じ数字になっている。このことは、雇用と税収確保が分権化の前提であることを北関東・信越・北陸地域の自治体などが強く意識している現れでもある。

第3表 本社機能のUターンなどによる税収・雇用の確保

項目	実数	割合
1 強くそう思う	11	17.5%
2 思う	36	57.1%
3 少し思う	9	14.3%
4 あまり思わない	2	3.2%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	3	4.8%
7 NA・無効	2	3.2%
合計	63	100.0%

（戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート）

自由回答には以下のような考えが示された。①東京湾に過度に依存しない新たな物流ルートの形成のための港湾機能の強化や広域連携物流特区などの創設。②Iターン・Uターン企業誘致促進のための土地取得・税制・奨励金制度の充実。③研究機関の立地促進や大型研究施設の設置，地元大学との連携強化，国際研究機関との連携，技術相談窓口の設置などによる産業集積の高度化や地域資源を活用した新たな産業の創出。④外部のノウハウを活用した企画開発力の充実や販路開拓の強化と内発型成長産業の育成。⑤国内外の鉄道網や高速道路網・空港の活用による物流回廊形成。⑥中心的鉄道駅周辺への業務機能の集積など交通結節点の活性化と拠点性の向上。⑦行政機能の誘致とりわけ首都機能移転の必要性。⑧北東アジアとの交流強化による新たなゲートウェー構想などである。

他方で，あまり思わないとする回答の中には，「企業の大都市への転出は経済活動によってなされたもので，経済活動上の利点が見出せない分権社会の実現という目的で企業にUターンを促すのは世界経済の中で生き残りを考える企業には迷惑な事。むしろ大都市から地方ではなく海外に移転しており，現実的な議論ではない」との意見がある。

### 3) 国土構造を階層ネットワーク型から水平ネットワーク型に転換することの是非

日本の国土構造は，これまで東京一極集中構造の中で，東京と地方を上下関係で結ぶ階層ネットワーク型であった。中央集権型行政組織や旧国鉄時代の「上り・下り」からなる鉄道網はその例といえる。分権社会を実現するには階層ネットワーク型国土構造を，‘規模の大小’や‘中心と周辺’はあっても地域間に上下関係のない，相互交流のできる水平ネットワーク型にしなければならないと考える。こうした考えをどう思うかを尋ねた。その結果は，①強く思う19.0%，②思う54.0%，③少し思う12.7%，④あまり思わない7.9%，⑤思わない0%，⑥分からない4.8%，⑦無回答1.6%，であった（表4）。

第4表 階層型から水平型ネットワークの国土構造への転換

項目	実数	割合
1 強くそう思う	12	19.0%
2 思う	34	54.0%
3 少し思う	8	12.7%
4 あまり思わない	5	7.9%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	3	4.8%
7 NA・無効	1	1.6%
合計	63	100.0%

（戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート）

この設問も，前述の2問に密接に関連するもので，約4分の3の機関が①強く思う②思うを選択し，水平ネットワーク型国土構造への転換を是としている。しかし，前述の2問に比べ，④あまり思わないが7.9%と2倍になっているのが特徴である。

### Ⅲ. 地域間の交流・連携を活性化するための 陸上交通ネットワークの在り方

国土構造を東京中心の階層ネットワークから分権型の水平ネットワークに転換するには、地域間ネットワークを再構築する必要がある。これまでの高速交通整備の中心は東京から放射型で、日本列島縦断型であった。しかし、現在日本各地で列島横断型的高速道路をはじめとする高速交通体系が整備されつつある。たとえば東北から中部を見ても、東北横断自動車道釜石秋田線（岩手県釜石市～秋田県秋田市）、東北横断自動車道酒田線（宮城県仙台市～山形県酒田市）、東北横断自動車道いわき新潟線（福島県いわき市～新潟県新潟市）、東海北陸自動車道（愛知県一宮市～富山県砺波市）などがある。そうした中で、北関東・信越地域においても北関東自動車道の2011年全通により、上信越自動車道と結節され、太平洋岸のひたちなか市と日本海岸の上越市が高速道路で結ばれる。

以上の国土横断軸の形成が地域にどのような影響を与えるのか、またそうした中で在来鉄道線など既存陸上交通体系をどの様に再編成すべきかについて、自治体や商工会議所に意見を求めた。

#### 1) 北関東自動車道の開通を活かした北関東・信越・北陸の地域間交流・連携の必要性

北関東・信越・北陸の各県と東京との交流・連携はこれまで活発に推移してきたが、隣接県を含め各県相互の交流・連携は東京との交流・連携頻度に比べ、弱体化していたといえる。国土構造を東京中心の階層ネットワークから水平ネットワークに転換し、分権社会を実現するには、北関東自動車道の全線開通をにらんで北関東・上信越・関越・北陸自動車道を軸に沿線各県間の交流・連携をこ

れまで以上に活性化すべきと考える。この考えに対する是非を尋ねた結果は、①強く思う25.4%、②思う49.2%、③少し思う15.9%、④あまり思わない4.8%、⑤思わない0%、⑥分からない3.2%、となった(表5)。

第5表 北関東・信越・北陸の連携・交流促進の必要性

項目	実数	割合
1 強く思う	16	25.4%
2 思う	31	49.2%
3 少し思う	10	15.9%
4 あまり思わない	3	4.8%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	2	3.2%
7 NA・無効	1	1.6%
合計	63	100.0%

(戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート)

驚くべきことに、「強く思う・思う」の回答が75%と多く、「少し思う」を加えると90%になる。このことは、現状における北関東・信越・北陸地域における相互交流・連携の弱さの裏返しである。また、東京との繋がりが強く、水平ネットワーク型の分権社会になっていないことも認めたことになる。それだけに、北関東自動車道の全線開通をにらんで北関東・上信越・関越・北陸自動車道を軸に沿線各県間の交流・連携の活性化を望んでいると考えられる。

#### 2) 水戸市－上越市間在来鉄道強化による北関東・信越地域内交流活性化の是非

東京－高崎－長野－直江津－富山－金沢－福井－大阪などと長距離地域間を結び国土の一体化を図るには新幹線や航空路線は欠かせない。しかし、高崎－長野間など拠点都市間内の交流・連携を図るには、地域内を高速結節できる在来鉄道の役割が大きい。たとえば

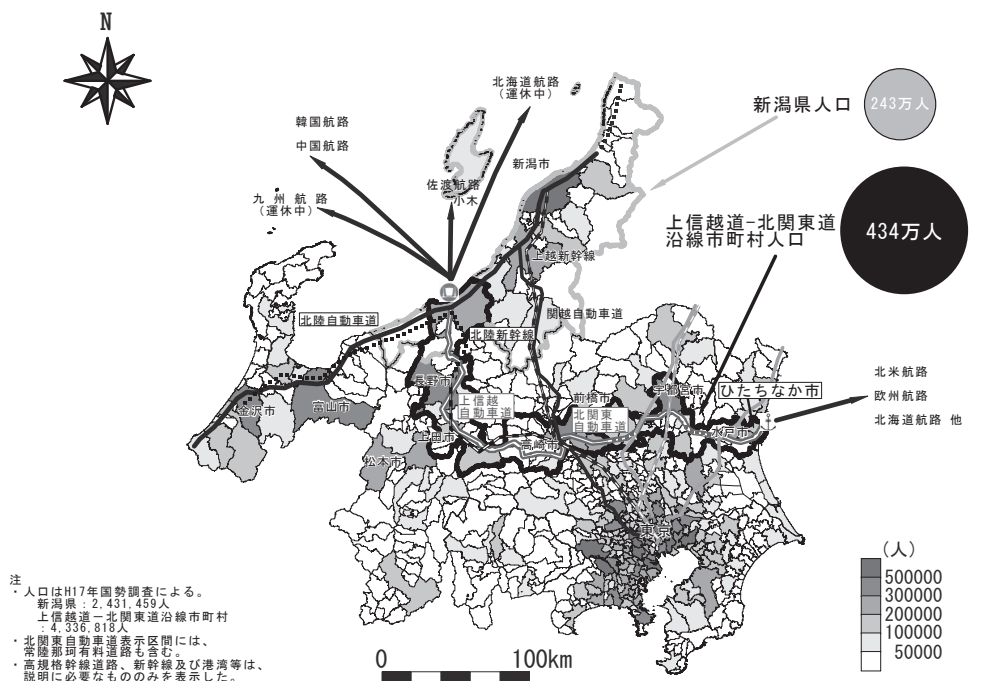
北陸新幹線高崎－長野間の開通に伴い、碓氷峠を越える信越本線の横川－軽井沢間が廃止となった。これにより、東京と長野との結節性・接近性は高まったが、高崎駅－長野駅間の地域間交流は低下した。特に群馬・長野両県における通勤・通学や買い物などの日常的な交流が激減した。そのため、北関東・信越・北陸地域における人々の地域内交流や連携を強化・活発化するには、新幹線と同時に在来鉄道を充実させる必要があると考える。

水戸市－上越市間の常磐線・水戸線・両毛線・信越本線（高崎－横川）・しなの鉄道・信越本線（篠ノ井－直江津）は、日本列島の中央部で太平洋岸と日本海岸を結ぶ横断軸となる。この水戸市－上越市間の在来鉄道沿線市町村だけでも約450万人が生活しており、全国有数の人口集積地帯である（図1）。しかし、この間は前述の信越本線・横川－軽井沢

間が分断され、特に高崎市－水戸市沿線には300万人強の人口がありながら新前橋－小山－友部間130kmの両毛線・水戸線は単線で路盤も悪い。また快速電車もなく、運行本数も1時間に1本程度しかない。これだけの人口集積があれば、複々線であっても不思議でないにもかかわらず、在来鉄道が弱体化しているのは、北関東内連携・交流より東京との結節性を優先してきた結果である。そこで、この間の交流・連携を活発にするには在来線の複線化・路盤強化と快速運転・ダイヤ等の利便性向上が不可欠と考え、その是非を尋ねた。その結果は、①強く思う15.9%、②思う34.9%、③少し思う25.4%、④あまり思わない9.5%、⑤思わない0%、⑥分からない12.7%、⑦NA・無効1.6%、である（表6）。

「強く思う・思う」の回答が50.8%と過半数を占め、「少し思う」を加えると76.2%に

第1図 水戸－関越間の人口集積と北関東信越メガロポリス



なる。数字的には肯定派が圧倒しているが、前項の「北関東自動車道の開通を活かした北関東・信越・北陸の地域間交流・連携の必要性」に比べ、肯定派がやや少なくなっている。その要因としては、⑥分からないの12.7%と⑦NA・無効の1.6%のほとんどが北陸地域の回答であり、水戸市ー上越市間の在来鉄道に関しては回答しにくかったと言える。しかし他方で、④あまり思わないが9.5%と前問に比べ多くなっていることは、北関東から北陸にかけては車社会であるが故の在来鉄道に対する認識を表しているとも言えよう。

第6表 北関東ー信越間の在来鉄道強化の必要性

項目	実数	割合
1 強くそう思う	10	15.9%
2 思う	22	34.9%
3 少し思う	16	25.4%
4 あまり思わない	6	9.5%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	8	12.7%
7 NA・無効	1	1.6%
合計	63	100.0%

(戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート)

### 3) 新潟・北陸地域の在来鉄道強化による福井ー新潟間の交流・連携活性化の是非

東京ー大阪神間の東海道メガロポリスは東海道新幹線を基軸に、高速道路・在来鉄道・航空機等がそれぞれの特性を活かしつつ一体となって人・物・金・情報の交流を活性化させている。また、その間の各都市がそれぞれ個性を打ち出し都市間競争を繰り広げることによって、新たな交流を生み出してきた。すなわち、東京と大阪がそれぞれ自律発展型自立都市として相互補完関係にあることで交流・連携が活性化し、それによって名古屋という都市を成長させてきた。同時に、名古屋が自

律発展型自立都市としてその独自性を発揮することで、東京・大阪を成長させ、東京ー名古屋ー大阪間全体を活性化させてきたと言える。また、その間の中・近距離の地域間交流を高速で支えてきたのが在来鉄道である。在来鉄道なしに人口稠密な带状都市・東海道メガロポリスを形成できなかったであろう。

同様に新幹線時代を迎え、新潟・北陸地域における人々の交流・連携を強化・活発化するには、在来線の北陸・信越本線の役割が要になると考える。すなわち、福井ー新潟間の交流・連携を活発化するには、新幹線による拠点都市間交流を活発にすると共に、地域内を高速結節できる在来鉄道を強化し、環日本海経済圏の発展可能性を活用して在来鉄道沿線の都市機能の充実と人口集積を図る必要がある。そうした視点から、新潟・北陸地域の在来鉄道強化による福井ー新潟間の交流・連携活性化の是非を尋ねた。その結果は、①強く思う11.1%、②思う42.9%、③少し思う20.6%、④あまり思わない9.5%、⑤思わない1.6%、⑥分からない14.3%、であった(表7)。

第7表 福井ー新潟間の在来鉄道強化の必要性

項目	実数	割合
1 強くそう思う	7	11.1%
2 思う	27	42.9%
3 少し思う	13	20.6%
4 あまり思わない	6	9.5%
5 思わない	1	1.6%
6 分からない	9	14.3%
7 NA・無効	0	0.0%
合計	63	100.0%

(戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート)

「強く思う・思う」の回答が54.0%と過半数を占め、「少し思う」を加えると74.6%に

なる。数字的には肯定派が圧倒しているが、「北関東自動車道の開通を活かした北関東・信越・北陸の地域間交流・連携の必要性」に比べ、水戸市－上越市間在来鉄道の強化同様に肯定派がやや少ない。その要因としては、「⑥分からない14.3%」のほとんどが北関東地域の回答であり、福井市－新潟市間の在来鉄道に関しては回答しにくかったと言える。しかし、「あまり思わない・思わない」が11.1%あり、全体として前項と同様の回答傾向にあることは、車社会であるが故の在来鉄道に対する認識とも言えよう。

#### 4) 新幹線並行在来線の経営分離による地域間交流への悪影響

現行制度では、新幹線の建設により並行在来線はJRから分離される。これまでの場合、そのほとんどが県と地元自治体を主体とした第三セクター方式で運営されきた。新幹線ができて並行在来線としてのJR在来線の役割は終わらない。JR在来線は広域ネットワークによって本来の機能が発揮され、北関東・信越・北陸地域内交流に果たす在来線の役割は益々重要となる。しかし、経営主体が県単位の第三セクター方式に細分化されると一元的な管理運営ができず、県境を越えての直通運転がなくなったり、乗り継ぎ等で顧客利便性が著しく低下する。その結果、分権社会を構築する上で欠かせない北関東・信越・北陸地域内の交流・連携に悪影響をもたらすと懸念されることについてどう思うかを尋ねた。

以上に対する回答は、①強く思う17.5%、②思う46.0%、③少し思う19.0%、④あまり思わない4.8%、⑤思わない0%、⑥分からない9.5%、⑦NA・無効3.2%、である（表8）。「強く思う・思う」の回答が63.5%と約3分の2を占め、「少し思う」を加えると82.5%になる。全体的に見ると、並行在来

線の機能低下や今後の悪影響を懸念している自治体・商工会議所の姿が浮き彫りになったといえよう。しかし、「①強く思う」の回答が全体の17.5%にすぎないことは驚きであった。筆者は「①強く思う」がもっと多いと考えていた。並行在来線に関する自由記載から機能低下を懸念しつつも、在来鉄道に対する様々な考えが伺える。それらをまとめて分類してみると以下ようになる。

第8表 並行在来線の経営分離による地域間交流への悪影響

項目	実数	割合
1 強く思う	11	17.5%
2 思う	29	46.0%
3 少し思う	12	19.0%
4 あまり思わない	3	4.8%
5 思わない	0	0.0%
6 分からない	6	9.5%
7 NA・無効	2	3.2%
合計	63	100.0%

（戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート）

a) 在来鉄道を積極的に活用しようとする  
 考え：新幹線や高速道路と在来鉄道を一体的に運用することで地域社会の新たな高速交通環境が創造される。また、在来鉄道にはローカルな魅力があり、観光面でも大きな役割がある。さらに、湘南新宿ラインは起終点を時代に対応して変え、長距離運行することで軌道交通ネットワークの重要性を証明している。このように利用客を増加させ、並行在来線を維持できるシステムにする必要があることを指摘する。駅の増設や既存路線を活用した循環線やシャトル便の設定もその一つである。この場合、自動車が担う交通需要をいかに鉄道へ戻し、それに対応した街づくりにすべきかが大きな課題となる。なお、しなの鉄道の黒字化を、努力の実った数少ない成功

例と指摘する意見もある。

また、新幹線の並行在来線は全国幹線鉄道網の一端をなう路線がほとんどである。環境問題が深刻化する中で、環境負荷の少ない在来鉄道を長距離貨物輸送に活用する必要性は今後高まってこよう。そうした視点から、在来鉄道の一体的管理運行を望む声もある。

**b) 並行在来線をJRから切り離す現行制度の問題点指摘と見直し要求：**在来鉄道を積極的に活用するためには、現行制度を改善する必要があるとの意見が多い。国は地方の交通は地方で維持というが、沿線自治体の負担は大きすぎる。広域的な視点から一体的な運営を行わねば公共交通は衰退する。「地域の時代」には多様な交流形態が必要で、「集約とネットワーク」という国土形成の考え・視点からも現行制度は「逆コース」といえる。この原則は1990年代当時の政府・与党合意であるが、国民の意見や社会情勢を集約していない。そのため、並行在来線の基本スキームを見直すべきとの意見になる。また、現実問題として、旧信越線・旧軽井沢～横川間が鉄道からバスに替わり不便と指摘している。

**c) 新幹線駅のない都市の不安と在来鉄道への期待：**これまで在来線特急が停車していた駅でも、新幹線駅から外れることで在来線特急停車駅でもなくなる。その駅を主要駅とする都市から顧客の減少を懸念する声は強い。新幹線駅や他の地域社会との新たな地域交通ネットワークの構築なしには、当該都市は衰退する。その解決に在来鉄道の一体的な管理・運行システムの維持が必要との意見は強い。

**d) 現行制度を是認して自治体の努力を促す：**在来鉄道によるネットワーク化は理想で

ある。しかし、自動車社会の今日、都市の交通ネットワーク構成手段として在来線の役割は低下している。時代の変化によって在来鉄道の役割は確実に変わってきたので、交流・連携への影響はあまり感じないとの意見である。また、並行在来線のJRからの分離は、事前に沿線自治体同士の協議・同意を経たもので、経営主体の移行が利便性の低下につながるとは考えられない。もしサービスが低下するならば事前協議・同意内容の不備が原因であり、沿線自治体の努力によって解消すべきとの意見が少数意見としてあった。

#### IV. 地域間交流・連携を活発化する港湾・空港の整備・強化に関する評価

北関東・信越・北陸地域では現在、日本海側の直江津港・伏木富山港・金沢港・新潟港、太平洋側の常陸那珂港の整備・強化が進められている。また、空港は首都圏第3空港を目指して茨城空港が建設中で、新潟空港の地理的ポテンシャルも向上しつつある。こうした状況を北関東・信越・北陸地域の自治体・商工会議所がどの様に評価するかを質問した。

##### 1) 直江津港など日本海側の港湾や常陸那珂港の整備・強化の是非

最も多い意見は、④常陸那珂港と直江津港など日本海側の港湾を北関東・上信越自動車道や鉄道で結び、環太平洋・環日本海の経済圏を一体化させるべく港湾機能を強化する必要の54.0%である。このことは、北関東・信越メガロポリス形成などで両経済圏を結び、北関東・信越・北陸地域を一体化させ、新たな地域構造を構築する道を開く可能性を感じさせる。他方で、港湾の在り方<sup>2)</sup>には国際関係や広域的経済状況の把握が欠かせないため、⑤分からないと回答した機関が33.3%と多

い。内陸でも産業立地等で港湾の在り方は無視できないことを考えれば、港湾への関心の低さの現れといえる。なお、②日本海側の港湾機能強化は環日本海の発展から必要だが、常陸那珂港の整備・強化は必要ないとの回答11.1%は、日本海側からの意見である（表9）。

自由意見からは次のことが知られる。日本海側からすると太平洋側にはすでに東京湾に大きな港が複数あるため、これ以上必要ない。しかし、北東アジア諸国の経済発展により日本海側ではコンテナ船の沖待ちなどの実害が発生しており、港湾機能の充実が必要との意見である。他方で、常陸那珂港は北関東の物流産業拠点として、また東京湾岸地域の港湾物流機能の一翼を担うためにも整備の必要性は高いとの太平洋側からの意見がある。さらに、現状ではアジア諸国の強力な港湾とは勝負にならないのは明白で、相互に連携・補完し合う港湾体制の構築が必要とする意見も多い。

この地域の港湾設備は国際的に見て良くない。今後発展が予想されるアジア・ロシアとの貿易を拡大するためには、日本海のゲートウェイ・拠点港を決め、そこを集中的に整備すべきとの意見もある。その一方で、常陸那

珂港－直江津港、名古屋港－伏木富山港などの横断軸経済圏の構築を考える自治体・商工会議所がある。なお、経済面だけでなく災害への備えなど多面的に港湾機能の強化を考えるべきとの考えも示された。

内陸部では直接的に港湾の必要性を感じることは少ない。また、他の地域における港湾の在り方まで考える余裕がないことも事実であろう。しかし、港湾を全く理解していないと思われる回答があり、分権化時代の国際社会に生きるためには、地域間交流を深め地域全体で港湾の在り方を真剣に検討する必要性を感じる。

## 2) 新潟空港の強化・整備と茨城空港の建設についての是非

関東地方には羽田・成田の巨大空港があり、関東全域の人々がそれを利用しており、北関東には茨城空港完成まで空港は存在しない。東京に近く、新幹線等の高速交通が発達していることもあり、北関東の人々は基本的に空港の必要性をあまり強く感じていない。また、管制空域との関係などからもこれまで北関東には地方空港が存在しなかった。こうした地

第9表 直江津港など日本海側の港湾や常陸那珂港の整備・強化の是非

項目	実数	割合
1 東京・横浜・千葉など既存港湾を強化すれば良く、日本海側や常陸那珂港の港湾整備・強化は不必要	0	0.0%
2 日本海側の港湾機能強化は環日本海の発展に必要なだが、常陸那珂港の整備・強化は不必要	7	11.1%
3 常陸那珂港の整備・強化は東京・横浜・千葉などの港を補完する上で必要である。しかし、日本側港湾の整備・強化は釜山港などに依存すればよく、今から機能を強化しても無駄	0	0.0%
4 常陸那珂港と直江津港など日本海側の港湾を北関東・上信越自動車道や鉄道で結び、環太平洋・環日本海の経済圏を一体化させるべく港湾機能を強化する必要がある	34	54.0%
5 分からない	21	33.3%
6 NA・無効	1	1.6%
合計	63	100.0%

（戸所・2009自治体・商工会議所アンケート）

域環境のためか、新潟・茨城両空港の強化整備や必要性を感じていない。そのため、空港整備・建設への質問には、「分からない・回答なし」が44.5%と最も多い(表10)。

次いで多い回答は、新潟・茨城両空港を高速道路や新幹線で結び、北関東・信越の一体化と国際化・自立性を高めることで、30.2%である。この回答に関しては、「物資は海上輸送、ビジネス・観光客輸送は航空機で活性化させる必要があり、両空港の整備は必要」、「高速道路の完成で空港アクセスが整備されるため、ツアーや団体旅行をターゲットにしたチャーターフライトなど新たな観光ルートの開発に空港を活用する」「アジアの動向を考えると観光・ビジネス両面で空港の必要性は高い」などの意見があった。

また、「新潟空港の機能強化は環日本海の発展から必要であるが、茨城空港は不要」は14.3%であるのに対し、その逆である「茨城空港の建設は羽田・成田空港を補完する上で必要だが、新潟空港の機能強化は不要」は0%であった。新潟空港については、地域に関わりなく必要性を強調する回答がある。たとえば、「新潟空港は新幹線と直結すること、3千メートル化でジャンボジェットがアメリカ本土(シカゴ、NY)まで直行でき、北関東の集客も十分望める。羽田、成田、名古屋が

天候不順で利用できない場合も新潟は可能なことが多く、代替空港として活用可能」や「新潟空港の空域は制限がほとんどなく、首都圏の代替空港としてのポテンシャルが高い」「新潟空港は周辺の地方空港と違い東京便に依存しないため新幹線建設の影響を受けにくい空港といえる。羽田空港拡張整備の影響は懸念されるが、日本海側の基幹国際空港としての機能強化、新幹線の延伸によるアクセスの強化は必要」などがある。

質問項目の「羽田・成田のハブ空港を強化すれば良く、新潟空港の強化整備や茨城空港は必要ない」への回答は、11.1%である。これの選択理由としては、新潟・茨城両空港は「観光面で有効であるが、この地域の観光力が空港整備費をまかなうほど強くない」「羽田・成田2時間圏内の地域に空港は必要ない」などの意見があった。

## V. 北関東・信越・北陸間における地域連携と東京との連携のあり方

### 1) 分権・水平ネットワークと階層ネットワークのどちらが望ましいか

環太平洋と環日本海をつなぐ水戸－宇都宮－両毛(桐生・太田・館林・佐野・足利)－前橋・高崎－佐久・上田－長野－上越の幅約30kmの

第10表 新潟空港の強化・整備と茨城空港の建設についての是非

項目	実数	割合
1 羽田・成田のハブ空港を強化すれば良く、他の空港の強化整備等は不必要	7	11.1%
2 新潟空港の強化は必要であるが、茨城空港は不要	9	14.3%
3 茨城空港建設は必要だが、新潟空港の機能強化は不要	0	0.0%
4 両空港を高速交通網で結び、一体化・国際化・自立性を高める必要がある	19	30.2%
5 わからない	25	39.7%
NA・無効	3	4.8%
合計	63	100.0%

(戸所・2009 自治体・商工会議所アンケート)

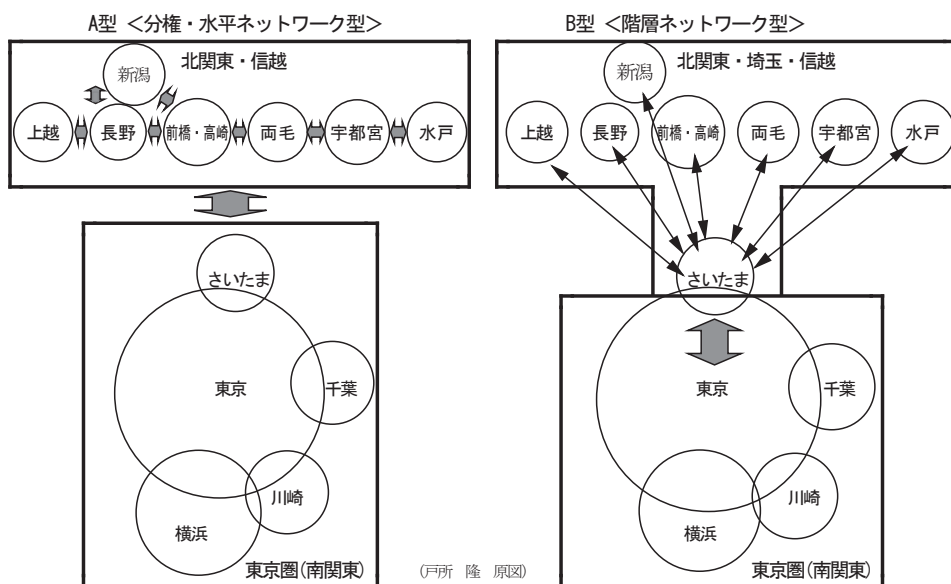
「ひたちなか・上越ライン」は、約450万人の生活する日本有数の人口稠密地である。そのため「ひたちなか・上越ライン」は、北関東・上信越自動車道や新幹線・在来線を活用することで、図2のA型のような分権・水平ネットワークの交流・連携が可能となる。その結果、本州中央部を横断する一大経済圏と生産・物流軸が構築され、帯状に市街地の連続する巨帯都市“北関東信越メガロポリス”が形成され、東京から自立できると考えられる。他方で、図2のB型のような階層ネットワークでは北関東・信越間での交流・連携は限定され、これまでの東京との密接な構造が維持される。そこで北関東・信越・北陸地域にとって望ましい今後のネットワーク構造は、A型とB型のどちらかを尋ねた。なお、北陸地域はこの質問に直接かわからない地域であるが、客観的な視点での回答を求めた。

回答結果は、①A型の分権・水平ネットワークを望ましいとする自治体・商工会議所が42.9%、②B型の階層ネットワークを望ま

しいが3.2%、③分からないが47.6%、未回答が6.3%となった。分権・水平ネットワークと階層ネットワークの二者択一では圧倒的に分権・水平ネットワークを選択する自治体・商工会議所が多い。しかし、それ以上に、分からない・未回答が53.9%と過半数を占めていることに注目したい。

前述の第2章「分権社会における北関東・信越・北陸と東京との関係」では、財政面や意思決定などに関して東京や中央政府への依存度を低下させるべきと「強く思う・思う」と回答した機関が73.0%と約4分の3に達していた。また、本社機能をUターンさせるなどして税収と雇用を確保することを是とする回答も74.6%であった。さらに、分権社会を実現するには階層ネットワーク型国土構造を、‘規模の大小’や‘中心と周辺’はあっても地域間に上下関係はなく、相互交流できる水平ネットワーク型にしなければならないとする考えに「強く思う・思う」と賛同した機関は「少し思う」の12.7%まで加えれば

第2図 東京圏との関係における階層ネットワークと水平ネットワーク



(図の都市名は都市圏が連続するイメージを表現している)

第11表 東京大都市圏との関係や北関東・環日本海との関係

項目	実数	割合
1 分権・水平ネットワークが望ましい	27	42.9%
2 階層ネットワークが望ましい	2	3.2%
3 分からない	30	47.6%
NA・無効	4	6.3%
合計	63	100.0%

(戸所・2009年自治体・商工会議所アンケート)

85.7%となる。しかし、本設問に対して半分以上が分からないと回答したことは、理念としては分権型を指向するが、具体的な行動方針が見出せない姿といえよう。

## 2) 北関東・信越と東京の関係を分権・水平ネットワーク(A型)にした際の北陸地域への影響

記載方式であるこの設問への回答機関数はやや少なく、29機関(回答率46%)であった。回答内容は①影響ありと②影響なしに大きく二分でき、①影響ありが26機関、②影響なしが3機関となる。なお、回答機関の地域的分布に特段の特徴はない。

影響ありでは、北関東・信越地域内と東京との関係を水平ネットワーク型にすることで、概ね北関東・信越地域はこれまで以上に活性化すると認識を持つ。特に、これまで関係の希薄だった北関東地域が互いに補完しあうことで、人・モノの流れが活発化し、北関東・信越地域が一体の経済圏となり、東京圏からの産業の受け皿になることを期待している。また、一体化することで、新たに北関東・信越文化圏が構築されるとの考えがある。こうして一体的・自立的な北関東信越経済文化圏が北陸地域に隣接して構築されるため、環日本海のゲートウェイ機能の充実が北陸地域に期待できるとの意見がある。

北陸地域は歴史的に近畿とのつながりが強

い。しかし、北関東・信越地域内と東京との関係を水平ネットワーク型にし、北関東・信越メガロポリスを構築することで、新潟・長野から北陸を含めた、環日本海の十字軸経済圏が形成できるとの回答もある。そのことは、太平洋側と日本海がダイレクトにつながることで、北関東・信越・北陸地域全体の生産・物流がより活発になるとの意見に繋がる。

水平ネットワークによる連携は構成都市群の個性や役割を際立たせることに繋がる。そのため、北陸地域の独自性も発揮され、県の枠を超えてそれぞれの地域の強みを利用しあうであろう。また、JR信越・北陸本線、北陸・関越自動車の重要性も増大し、これまでほとんど関係のなかった北陸と栃木・茨城両県との交流が活発になる。水平ネットワーク型都市間構造は北陸3県間でも構築され、これまで以上に北陸3県の一体化が進む。現在は北関東・信越の都市とは東京を経由での交流が多いが、水平ネットワーク化することで距離と時間の感覚が一致し、地域間連携の意識が醸成される、などの考えが示された。

これに対し、影響なしの意見には、その理由を挙げた機関はない。

## 3) 北関東・信越と東京の関係を階層ネットワーク(B型)にした際の北陸地域への影響

この設問も全て記載方式であるため、回答機関数は少なく、26機関(回答率41%)であっ

た。回答内容も前項同様に①影響ありと②影響なしに大きく二分でき、①影響ありが20機関、②影響なしが6機関となる。なお、回答機関の地域的分布に特段の特徴はない。

影響ありの場合も、分権・水平ネットワークとはやや様相が異なる。それは、現状が階層ネットワーク型であることによる。すなわち、日本の国土構造は明治以降、欧米先進諸国に迫り着き追い越すことを目標に、東京を中心として中央集権型の階層ネットワーク型システムを構築してきた。そのため、影響ありでも、前項の水平ネットワークはプラスの評価が中心であったが、階層ネットワークの場合、マイナスの評価が多い。その代表的な意見として次のものがある。

階層ネットワークを継続することで北関東と東京との関係がより密接なものとなる。その反動として北陸地方と東京圏との連携は弱まり、結果として北関東と北陸地域との連携も図れなくなる可能性があるとの意見である。また、東京大都市圏中心の経済構造が継続されることで、全国的に東京圏への追随が始まる。その結果、北陸地域の港湾や空港、高速道路、鉄道などを活かすことができず、少子高齢化も加わって北陸は衰退するとの懸念を表明するところもある。さらに、水平ネットワークによって可能となる栃木・茨城両県との交流は見込めなくなり、様々な面で現状より硬直化する可能性も出てくると推測する。

北関東・信越と東京の階層ネットワーク化が強化されれば、日本海側に連携した自立性の高い経済圏を形成することは難しくなるとの意見もある。そうなると、中央からの投資が鈍化し、東京方面への人口流出が拡大する。また、北陸新幹線が開業するなどで、短時間で東京と結ばれることで日帰り可能な範囲となり、首都圏への依存度が高まり、北陸地域

のアイデンティティも失われる。そのため、東京一極集中は是正されず、地方分権の推進や産業構造の再編などが進むことも考えにくくなるとの懸念が見られる。また、階層ネットワークのままでは新潟・北陸の持つポテンシャルが認識されず、東アジアの発展を活かした発展のチャンスをも失いかねないとの指摘もある。

なお、影響なしとする機関からは、特にその理由や今後の方向性に関する意見はない。

#### 4) 北関東・信越・北陸地域の都市間交流・連携を推進する際の障害・問題

日本の中央部に位置し、相当の経済力と地域資源を持つ北関東・信越・北陸地域は、連携を強める必要があると考える。そこで北関東・信越・北陸地域の都市間交流・連携を推進する際に何が障害・問題となるかを尋ねた。その回答は様々であるが、相互に皆関係している。それらをまとめ、あえて分類すれば、概ね次の6つに分けられる。

①**地理的条件の違い**：北関東・信越・北陸地域は山間地が多く、移動の制約が大きく、地理的な一体感が欠ける。この地域を一体化するような交通環境にはなく、それを構築することも難しい。そのため、特定都市間の連携は可能でも、地域全体の交流・連携の推進は困難である。

②**文化・意識の多様性**：地理的条件の違いは、多様な気候・風土をもたらし、様々な文化や意識を生み出した。こうした多様な地域文化や意識が、共通の地域アイデンティティや住民コンセンサスを形成しにくくしており、地域の一体感や協調心を低下させ、地域全体の交流・連携を妨げている。

③**東京依存の強さと地域間競争意識の強さ**：多様な地域文化や意識は、北関東・信越・北陸地域内における地域間競争意識を強化し

てきた。そのため、近隣都市間や近隣県間での交流・連携の推進は、現実には難しい状況にある。そうした中でこの地域全体を統合してきたのが、東京の強力な中央文化といえる。東京に依存し、東京と個別に各地域が結節することで、一定の社会経済状況を保つことができる。そのため、地域が一体となって地域づくりをするための共通のビジョンが描けない。そうしたことが、地域全体の交流・連携の推進妨げている。

④異なる国の管轄区域：新潟県を管轄する国の地方整備局・経済産業局・農政局・国税局などの地方支分局の管轄区域は以下の( )に示すように様々である。すなわち、国の地方支分局は、国土交通省北陸地方整備局(山形・福島・富山・石川・長野・岐阜)、北陸信越運輸局(富山・石川・長野)、関東地方環境事務所(東京・神奈川・千葉・茨城・栃木・群馬・山梨・静岡)、関東経済産業局(東京・神奈川・千葉・茨城・栃木・群馬・山梨・長野・静岡)、北陸農政局(富山・石川・福井)、東京法務局(東京・神奈川・千葉・茨城・栃木・群馬・山梨・長野)と多様な管轄県になる。また、国土形成計画では長野県は名古屋を中心とする中部圏に位置づけられており、首都圏との関係が深い長野県の北信・東信地域では実態に合わない枠組みが固定化している。同様に新潟県は東北圏に位置付けられる。さらに、新潟県の電力は東北電力管内であり、JR東日本とJR西日本の境界は新潟県上越市の直江津駅である。そのため、北関東・信越・北陸で統一した政策を打ち出すことも、一体化した形での国土形成も難しい状況にある。また、利害関係も複雑になり、交流・連携しにくい構造になっている。

⑤交流・連携を推進する仕組みの欠如：連携・交流を阻害する①～④を乗り越えて新たな地域の形を創っていくには、共通理解ので

きるビジョンを構築し、一致してその目標に向かってビジョンを実現しようとする体制が必要となる。しかし、そうした仕組みが存在していないため、新幹線の建設で地域内の都市間交流がこれまで以上に希薄になりかねない状況にある。そのため、交流・連携を推進する仕組みとしての道州制が考えられる。

⑥特に障害・問題はない：都市間交流・連携を推進することで、つまらない歪みが生じて自然発生的に成長する芽を摘むことになる。「連携を推進する」などという大それた考えが障害であり、自然に任せてゆっくり、大きく育てる必要があるとの意見である。

## VI. 環日本海経済の発展と北関東・信越・北陸の持続的成長に必要な政策

北関東・信越・北陸地域は、環日本海の経済発展を活かし、持続的に成長するためにどのような性格の地域にしていくことが良いのか。また、その性格を伸ばすにはどのような政策が必要なのかを尋ねた。その回答をまとめると、概ね次の6つに分けられる。

①東京に依存したり東京を目指さない：地方が生き残り活力を発揮するには、東京に頼るだけでなく、地域間の連携がますます重要になる。北関東・信越・北陸地域は、これまでの広域行政・交流・連携のあり方を見直し、東京圏から自立した一大経済圏として成長するために新たなシステムづくりを目指す。

②日本海のゲートウェイ機能の強化：東京圏から自立した一大経済圏として成長するには、成長著しい東アジアとの交流窓口になるべく、ゲートウェイ機能の強化政策が必要となる。世界と競合する中で地域発展を図るには、拠点都市・拠点港湾を明確にし、アジア地域・ロシアの玄関口として貿易関連企業を誘致し、地域全体の利便性を高める政策を活

かすための地域間協力が欠かせない。

③**豊かな自然や食材を活かした地域づくり**：北関東・信越・北陸地域は豊かな自然や食材などの地域資源を豊富に有しており、「エコロジー」や「暮らしやすさ」、「おいしさ」などを前面に打ち出すことが有効である。それはこの地域が価値ある歴史・文化資源、地勢・環境などを基盤に持つからであり、それらを活かした独自の価値を持つ地域を創造する政策が必要である。また、北関東・信越・北陸地域内各圏域のもつ魅力を有機的に連携させ集結した北関東・信越・北陸地域の魅力を国内外にアピールすることが必要となる。そのためにはこの地域の自治体同士が「東京圏に負けない魅力」の創出に向けて一致団結し、アイデアを出し合わねばならない。また、都市・地域が没個性化することなく、それぞれの役割を担いながら地域の多様性を活かした柔軟な活性化策が必要となる。

④**交通環境の充実と企業立地の促進**：東京圏の隣接地域である北関東・信越・北陸地域は、豊かな自然や食材を活かした地域づくりにより第一次産業の充実を図れる。同時に、東京圏における知識産業との交流・連携と交通環境の充実を図ることで、企業立地の促進政策が求められる。すなわち、ものづくり・第二次産業の発展に重点を置いた産業政策により、持続的に発展できる雇用と税収を確保しなければならない。

⑤**スポーツ・文化イベントの県単位持ち回り開催**：民間レベルでのBCリーグ、行政レベルでの北陸新幹線停車駅都市観光推進会議などの交流が既に始まっている。経済的な豊かさを持続的に発展させるには、人々の意識を一体化・高揚させ、一致して行えるスポーツ・文化の祭典が欠かせない。そのためには、たとえば各県単位でスポーツ・文化の祭典を持ち回り開催するなどして地域全体の活性化

に結びつける政策が必要となる。

⑥**官民協働参画システムの構築**：行政だけでなく、民間企業や県民を巻き込んだ方法による活性化事業の実施が持続的発展政策には欠かせない。

各自治体・商工会議所からの回答のまとめは以上である。強力に地域を統一する政策が必要となる他方で、地域多様化の時代である。この地域全体が持続的に発展を続けるには、今後ますます様々な角度からのアプローチを試みる必要があると考える。

## VII. 北関東・信越・北陸の活性化に向けて — 結び —

工業化社会で築いてきた社会と今後の知識情報化社会・高齢化社会における社会の豊かさは異なる。本アンケートでは分権社会に対応して北関東・信越・北陸地域は、地域間の連携・交流を活発化させ、環太平洋経済圏と環日本海経済圏を一体化した新たな経済圏を構築し、東京圏に対峙できる地域づくりをするべきとの仮説に基づき関係自治体や商工会議所に意見を求めた。

回答を見ると、北関東・信越・北陸地域全体をどのような地域発展哲学に基づき活性化させていくべきか、まだ十分にコンセンサスができていないことが知られる。また、自由記載から、活性化方策に関する基本認識の違いが読み取れた。その一つは、これからは地方も世界経済の動向を踏まえた広い視野から地域経営にあたるべきとする考えである。他の一つは、視野の狭い地域主義的発想で自地域への利益誘導を図る考えである。

先行き不透明な時代の地域づくりは、どのような地域的枠組みで、何を柱・核にして新たな時代を築き、生き抜くべきかでの方向性

も異なってくる。それ故、様々な角度から議論を積み重ね、地域が一体となって進むべき方向を見出し、あるべき地域のかたち・国のかたちを構築するため、議論を尽くすことが重要であると考えられる。

ところで、明確な意思表示ではないがこの地域のあるべき地域的枠組みとして、最後の自由記載に次の4タイプが示された。すなわち、③北関東・信越・北陸、④北関東・信越・北陸の一体化は困難、⑤北関東磐越5県、⑥関東甲信越、である。全体としてこの地域的枠組みをベースに回答が行われたと考えられる。この最後の自由意見には、この地域の進むべき方向を見出す上で参考になる意見が多い。それらの意見を、以下まとめて記載する。

③北関東・信越・北陸の枠組みを評価する意見は概ね次のようにまとめられる。すなわち、中央集権から分権時代への転換期にあつては、東京圏からの自立を図るべく、100年先を見据え北関東・信越・北陸地域が一体となって国家的・世界的な視点から環日本海時代に備えるべきである。環日本海の経済発展は地方分権のために必要不可欠であり、本州中央部を横断する一大経済圏としてこの地域が東京から自立することは大変望ましい。また、東アジアやロシア経済の発展が今後も続くことから、これらの国々に近接する当地域の発展ポテンシャルは非常に高いと考えられる。それへの対応には中長期的な視点で環日本海の経済発展を見据えた日本海沿岸の港湾施設の整備と強化が必要であり、北関東・信越・北陸地域の交流・連携を強化する中で実現していくことが重要となる。

④北関東・信越・北陸の一体化は困難との意見には二つの考えがある。一つは、日本海側の一体感で信越・北陸の連携強化は問題ないが、「北陸・信越」と北関東との連携は難しいとの意見である。他の一つは、北関東地

域の目を日本海側に向けることは容易ではなく、日常的に「北関東・信越」と「北陸」を一体で考えることはないとの意見である。後者は北陸からの意見であるが、信越からも北関東の東京依存の強さの現状を見る限り、北関東との連携には疑問との見方もある。

⑤北関東自動車道の全線供用により、北関東磐越5県の枠組みで太平洋側と日本海側を結ぶ環状の交通ネットワークが形成できる。すでに2004年度から北関東磐越5県知事会議が開催され、連携してハード・ソフトの各種事業に取り組みつつある。

⑥関東甲信越の枠組みは、歴史的・地理的条件を考慮した「北関東」、「信越」、「東京圏」の3つのエリアによるトライアングル型のネットワークである。

権限、財源、人材を国から地方へ移譲し地方分権を進めることが地域間連携の前提となる。また、地方分権型地域づくり・都市づくりには、自立した地域間の連携が欠かせない。従来と同じ形式での社会構造では現状は変わらない。変革を重ねることで地域の活性化も新しい日本の創造も可能となる。北関東・信越・北陸の連携軸は新たに完成する高速道路を念頭においた構想であり、既存の経済・文化交流軸と一線を隔している。新しい日本の創造には、新しい交流軸と道州制の導入などにより経済を下支えする行政の枠組みを変え、政策的にも統一した取組を展開できる体制づくりが必要である。

最後に、今回のアンケートを通しての二つの感想がある。その一つは新潟県の地政学的な位置である。新潟県は先述のように、国の支分局管轄区域や企業の営業区域が東北・関東・北陸・中部地方にまたがり、支分局・企業によって異なる。そのため、これからの交流社会の構築を考えると、新潟県は「北関東・信越・北陸地域」を連携させる要として重要

な位置にある。

第二は、メリハリのある基盤整備の必要性である。日本中に空港・港湾整備がされた点は評価したい。しかし、地方空港は税金を投入して競ってソウル便を誘致し、国際空港化を図ってきた。その結果、ソウル（仁川）のハブ空港化を加速させている。また、国際コンテナ輸送において釜山港は日本海側諸港のハブ港になった。東京・横浜・神戸など日本の諸港と比べても、その差は歴然としており、関係者の多くはあきらめの境地にある。

しかし、釜山の飛躍は高々ここ20年のことである。この20年で横浜・神戸を遙かに上回る巨大港に発展したことは、日本の中央部に横断軸と縦断軸を持つ北関東・信越・北陸地域が交流・連携を強化し、今後20～30年の実行可能な長期計画を立て、それを着実に遂行すれば、新しいタイプの港として、釜山を凌ぐことも夢ではないと考える。それは決して今日のような貨物量の多寡による港勢でなく、人・物・情報・金をインテグレートした21世紀型港湾である。それを可能とする環日本海の発展と道州制の在り方を見据えた北関東・信越・北陸の地域連携政策と港湾政策を策定する時である。

（とどころ たかし・本学地域政策学部教授）

#### 【参考文献・注】

- 1) 戸所 隆「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた群馬県央百万都市構想」  
地域政策研究11巻1号 2008年 pp. 1～20.
- 2) 戸所 隆「北関東信越メガロポリスの創生と道州制の在り方」  
地域政策研究12巻1号 2009年 pp. 1～22.
- 3) 上越市創造行政研究所『直江津港をいかしたまちづくりに関する調査－広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル－』平成19年度調査報告2008年 122p.

上越市創造行政研究所『直江津港をいかしたまちづくりに関する調査－日本海沿岸地域の連携を目指して－』平成20年度調査報告2009年 84p.

#### 【付記】

本稿の作成には、日本学術振興会科学研究費補助金・平成19～21年度基盤研究（C）（課題番号19520681 研究代表者 戸所 隆）「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた港湾政策と国土構造の再構築」の一部を使用した。研究協力を頂いた上越市創造行政研究所の竹田淳三・金子英嗣・笹川正智・野崎隆夫・内海 巖・工藤富三夫・五十嵐あゆみの各氏、およびアンケート集計でお世話になった稲垣昌茂氏に御礼申し上げます。また、アンケートにご協力頂いた下記自治体・商工会議所の関係者に厚く御礼申し上げます。

<アンケート協力自治体・商工会議所>

県 庁：茨城県、栃木県、長野県、新潟県、富山県

市町村：ひたちなか市、水戸市、茨城町、桜川市、結城市、小山市、宇都宮市、壬生町、栃木市、大平町、桐生市、太田市、伊勢崎市、前橋市、高崎市、藤岡市、吉井町、甘楽町、御代田町、小諸市、坂城町、長野市、飯綱町、飯山市、妙高市、新潟市、燕市、三条市、見附市、長岡市、刈羽村、柏崎市、糸魚川市、朝日町、魚津市、射水市、砺波市、野々市町、能美市、加賀市、あわら市、坂井市、永平寺町、福井市、鯖江市、敦賀市

商工会議所：水戸、桐生、富岡、上田、中野、飯山、新井、上越、新潟、亀田、魚津、武生