

2002 年度国際学部
卒 業 論 文

社会資本の整備をめぐる競合要因の考察

—環日本海構想における北陸 4 県の連携のあり方—
なぜ連携できないのか、なぜ連携する必要があるのか

宇都宮大学国際学部
国際社会学科
990143k

長田 ^{げん} 元

目次

0 要約

1 節	問題の所在	1
2 節	社会資本整備 競合・連携概況(需要側と供給側の概況)	1
	()供給側：北陸 4 県と国家の港湾・空港・道路整備の競合・連携状況	
	()需要側：物流・企業活動・貿易概況から連携の利点を示す	
3 節	社会資本整備を巡る競合・連携の分析	6
	()環日本海構想の立脚点	
	()日本海沿岸地帯振興連盟による連携とその問題点	
	()北東アジア自治体連合を中心とする国際公共財(国際社会資本)の整備	
	()税制・法令・経済政策による競合	
	()国家による調整の役割	
4 節	総括	12

CD-ROM 版の卒業論文本文ではハイパーリンクから各種資料に移動することが出来ます。

0 要約

本稿における筆者の主張及び結論は、北陸 4 県は環日本海構想を推進するために連携して社会資本整備を推進する必要がある、ということである。筆者は環日本海構想における核心的問題を”各アクターが環日本海を中心になろうとしている”ことと設定した。そして何故競合が起こるのか、何故連携する必要があるのかを、供給側の社会資本整備状況、需要側の企業・物流・貿易動向を概観し、各種の競合・連携要因を分析することで明示した。

連携する理由は国家の経済財政状況と厚生・規模の増大であり、分析の結果、競合する要因は非国家アクターの機能的側面、北陸 4 県の社会資本整備に関する政策に足による投票が作用していること、FAZ(Foreign Access Zone)法を巡る問題、であった。そして、これらを分析した結果、改善点を、 国家の調整機能の拡充、 FAZ 法の見直し、 各種整備のあり方、 日沿連のあり方、に集約され、どのように連携する必要があるのかを明示した。

1 節 問題の所在

これまで、環日本海構想を推進するため、北陸 4 県や日本海沿岸の地方公共団体は各々を『環日本海を中心』と捉え港湾機能の拡充や国際化推進等の政策を展開してきた。

筆者は、環日本海構想における核心的な問題はここに存在しているのではないかと考えている。

というのも、近年の日本国内を取り巻く経済・財政事情、国際政治を取り巻く厳しい環境の中で、環日本海構想が名実ともに体現化するためには、北陸地方も港湾・空港・道路の社会資本を連携して推進していくべきなのではないかと考えるからだ。

近年、国家の経済財政状況の変化や国際競争の激化が注目されるようになり、各アクターの政策執行では、国際的な競争や国内の競争の中で生き残ることは難しく、結果として北陸地方、延いては日本海沿岸地方全体の厚生を高めることはできないのではないかと、という主張が展開されるようになった。

これに対応するように北東アジア自治体連合や日本海沿岸地帯振興連盟などの活動が活発になっている。これは環日本海構想を実現するためには、日本海沿岸地方の連携が必要であることを示唆しているのではないだろうか。

そこで本稿において、北陸 4 県の社会資本整備における競合・連携状況が、環日本海構想における国際関係構築にどのような作用をもたらしているのか、そして、環日本海構想を推進するためにどのような社会資本整備を行う必要があるのかを明示したい。

上記のような問題点を指摘した上で、本稿の条件を設定したい。本稿において扱う社会資本とは主として港湾、空港、道路の 3 種類とする。本稿における北陸 4 県とは、新潟県、富山県、石川県、福井県の 4 つの地方公共団体とする。北陸 4 県としたのは、北陸 4 県をひとつの地域；“北陸道”と捉えたとき、地理的に三大都市圏に近く、韓国・中国・ロシアとも 900km 等距であること、そして北陸 4 県の経済規模が日本海沿岸地方の中で最も大きいからである。また、北陸地方という地域も北陸 4 県を示すものとした。

2 節 社会資本整備 競合・連携概況

()供給側：北陸 4 県と国家の港湾・空港・道路整備の競合・連携状況

本節では、北陸 4 県は港湾・空港整備を競合して展開している状況、北陸地方の港湾の定義が北陸 4 県と国家では異なっていることを示す。北陸 4 県は道路整備の分野では連携が見られるが、港湾・空港整備において各県が競合している。即ち、冒頭で問題点を指摘したように“各県が環日本海を中心になろうとしている。”

北陸 4 県は港湾・空港の整備を各県の指針を示す長期構想・長期計画において各々の港湾・空港を環日本海構想の拠点と定義して整備を行っている。このため、北陸 4 県は港湾・空港の整備を巡り競合している。(資料 1 資料 2 へ)

一方、国家は国際競争と日本全体の厚生を高めるという観点から、北陸地方以外の大都市の港湾・空港に集中的に投資を行おうとしている。これが北陸地方の社会資本整備を巡る

国家と地方公共団体の姿勢の違いである。

個別の整備指針を考察したい。国家は東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域をわが国の中枢的な国際コンテナ港湾である「中枢国際港湾」と位置づけ、北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域を、中枢国際港湾を補完する「中核国際港湾」に指定して拠点的な港湾の整備を行っている。空港においては、大規模国際空港整備の動向と国際競争力の観点から、成田・関西・中部国際空港が大都市圏拠点空港に位置づけられ、一般空港のうち、地域拠点空港として、新千歳・仙台・新潟・名古屋・広島・福岡・那覇が地域ブロックの中心空港とされている。⁽¹⁾

地方公共団体間では、各県の整備計画に基づき次のような整備と競合が展開されている。

新潟県は新しい長期計画: Niigata・New・Wave において”県内の港湾・空港の施設内容の充実や利便性の向上を図り、北東アジアから世界へ広がるグローバルゲートとしての機能強化を図ります。”と書かれている。新潟港は全国に8ヵ所ある中核国際港湾及び特定重要港湾一つに指定されており、新潟港を中心とした拠点作りを行っている。同時に万代島再開発計画、新潟港と新潟市内を結ぶ新潟みなとトンネルの整備を行っている。新潟空港は国際線8路線を持つ国内で5番目に国際線が多い空港であるが滑走路の3000mの拡張を目指している。⁽²⁾

富山県は伏木富山港の整備方針において、”21世紀を展望した港湾計画に基づき、国際貿易の拠点港にふさわしい「高度な港湾機能を備えた快適で親しまれる港」を目指しています。”としている。伏木富山港も新潟港と同じ特定重要港湾に指定されている。コンテナ用の船舶が入港出来る推進14m岸壁の建設や貨物積み下ろしの効率を高めるための新鋭荷役機械の拡充を行っている。⁽³⁾ 富山空港では、ロシア線などの需要の増加を見込み、エプロン増などの整備を進めることとしている。

石川県は港湾では金沢港と七尾港を中心に定期航路やフェリーの就航を軸とする整備を行っている。小松空港の施設整備については、”小松飛行場を拠点としたFAZ計画の推進による物流拠点化を進めるなど、地域グローバルゲートとしての整備の推進”を行うと書かれており、⁽⁴⁾利用者の増加と国際貨物定期便の増便に伴う貨物量の増加に対応するため、平成14年度に滑走路のかさ上げ工事に着手する予定になっている。2000年度の国際貨物量は18000tと前年比12.7%の増加であり、貨物定期航路も小松空港とルクセンブルクとの国際貨物定期便が平成13年に週4便体制になった。また、中国との国際定期航空路線については島根県と連携しながら取り組んでいる。⁽⁵⁾

福井県は福井新長期構想「ふくい21世紀ビジョン」において”敦賀港を環日本海地域に

(1)国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部港湾計画課より

(2)同構想:第6章にいがた未来戦略 <http://www.pref.niigata.jp/sec04/ja/tyoukei/index.html> より

(3)伏木富山港の整備方針 <http://www.pref.toyama.jp/sections/1504/gaiyo/abst05.html> より

(4)金沢・小松区域都市開発区域建設計画 <http://www.pref.ishikawa.jp/kikaku/chubuken/honbun.htm> より

(5)数値の出所:「日本海の風」vol.33 2002年8月19日号国土交通省北陸地方整備局港湾空港部情報誌
[石川県-島根県の国際定期航路の事実関係の調査は筆者の島根県へのヒアリング調査による](#)

おけるゲートウェイとして位置付け、国際経済交流拠点としての機能の強化を図ることと
しています。”⁽⁶⁾と書かれている。福井空港の拡張整備計画については、社会経済情勢の
変化等により、現在、当分の間凍結という取扱いになっている。⁽⁷⁾

次に、道路の整備の状況を考察する。各地方公共団体は道路の整備の分野では連携を行
っている。道路の整備において連携がとれている要因は、道路は繋がることによってその
能力を発揮することが出来るからであろう。

例えば、北陸 4 県は北陸地方を横断する北陸自動車道の整備について、4 県が参加する「北
陸地方高規格道路網整備促進協議会」において連携して整備を進めていくことで一致して
いる。各県の地方の道路に関しては富山県と石川県は能越自動車道(以下;能越道)の建設を連
携して行おうとする動きが見られる。能越道は石川県能登地方と富山県西部をつなぐ道路
であるが、特に富山県は環日本海構想への意気込みと岐阜県、愛知県と富山県、石川県能
登地方を結ぶ日本中央横断軸の観点からも連携を求めている。

さらに移動に関して、観光の分野は比較的連携が取れている。北陸 4 県はそれぞれ石川
県と福井県の「越の国構想」、富山、石川、福井の北陸 3 県の「北陸地区国際観光テーマ」、
新潟県、長野県を中心とする「上信越国際観光テーマ地区」を計画しているという連携状
況である。また、空港整備の項で述べた石川県と島根県が連携して中国との定期路線の整
備を行うという例も見られる。これは、観光も道路同様ネットワーク化されることにより
経済効果が生まれることと、観光客には県境が関係ないため広域的な連携をとるほうが相
乗効果を望むことができ、利益を得ることが出来ると考えられるためである。

()需要側：物流・企業活動・貿易概況⁽⁸⁾から連携の利点を示す

ここでは、社会資本の需要側である企業の活動を示す。それは、北陸 4 県の経済事情、
特に貿易の特徴が異なっていることを示すことである。()の目的は、予算の投下のあり方
が集中的なものへ移行していることに対応して、需要側の動向である企業活動や貿易動向
から連携の必要性を提唱することにある。

北陸 4 県の港湾・空港活用状況及び物流概況は次の通りである(図 1 参照)。2001 年 9 月現
在では、港湾では北陸 4 県にある企業は輸出において横浜や名古屋等の大都市の港湾を利
用し、輸入の多くは自県の港湾を活用している状況である。空港では輸出入とも成田や関
西国際空港を利用していることが分かる。北陸地方の空港においては、小松空港の活躍が
見られる。北陸 4 県全てが小松空港を輸入または輸出で使用していることになっている。
北陸 4 県の海上輸送では新潟港と伏木富山港の役割が大きい。

北陸 4 県の県別での依存関係の特徴として挙げられることは、新潟県は輸出では関東地
方の港湾・空港を利用し、海上輸送の輸入では新潟港を活用していること、富山、石川、福
井の北陸 3 県は関西地方の港湾・空港をそれぞれ利用して、海上輸送の輸入では福井県を除

(6)ふくい 21 世紀ビジョン <http://www.pref.fukui.jp/21vision/index.html> より

(7)筆者の福井県へのヒアリング調査、財務省北陸財務局『北陸経済統計年報』平成 14 年度版より

(8)貿易概況で扱う数値及び本稿中の図表の基の数値の出所は財務省外国貿易年表 1990-2000 である

く富山、石川両県は自県の港湾を活用していることである。特に港湾ではその特徴が顕著に表れている。

ではなぜ、輸出と輸入でこのような差が出来るのか。この問題点を指摘すると同時に、これは日本海側の港湾の機能不足を一つの要因として捉えることが出来かもしれない。物流の問題に対応するために国土交通省と 4 県、長野県が連携した「北陸地方総合物流施策推進会議」、国土交通省、北陸 4 県、山形・福島・長野・岐阜の 4 県が集まる「物流をテーマとした地域連携に関する研究部会」が開催され上記の問題点について議論されている。

次に輸送・運搬を行う企業の活動においては、99 年～01 年において図 2 のような企業活動や定期航路の拡充・または撤退が見られる。貨物の取り扱い不足により金沢港と大連・青島便休止というマイナス要因はあるが、概ね北陸 4 県の物流に関する企業活動は増加・就航便の増便であり堅調であると考えられる。これらの企業活動は北陸 4 県において貨物の需要が拡大していることと、企業はそのことを念頭においた経営を行っていることが読み取れる。

では、港湾を活用している企業の活動はどのようなものになっているのだろうか。新潟港の場合は、水深 12m 岸壁の整備の結果、新潟県にある石材の製品メーカー T 社はこれまで中国からの輸入の際、横浜、新潟港の利用割合を 3:7 としていたが、岸壁の整備により航路網が充実し、その割合が 1:9 となり、新潟港を利用することで、陸上輸送費が 10～20%削減された。

伏木富山港の整備では、富山県にある靴下メーカーの S 社では、従来、韓国→大阪、神戸、横浜港→工場のルートで輸入していたが、伏木富山港の航路網の充実により、韓国→伏木富山港→工場のルートでの対応が可能となり、陸上輸送費が約 90%削減された⁽¹¹⁾。

図 1 北陸 4 県の港湾・空港別貨物取扱額 2001 年 ⁽⁹⁾ 太字は北陸 4 県の空港 %は金額のシェア 金額の単位は億円					
空港 航空輸送 輸出					
新潟	10.9	成田 74.7%	関西 24.0%	新潟 0.2%	その他 1.1%
富山	40.6	関西 74.1%	成田 24.2%	名古屋 1.1%	富山 0.4%
石川	19.2	関西 60.7%	成田 36.7%	小松 1.3%	名古屋 1.0%
福井	23.2	関西 81.2%	成田 14.6%	名古屋 3.1%	他 1.1%
空港 航空輸送 輸入					
新潟	7.9	成田 79.3%	関西 10.5%	小松 2.7%	新潟 2.6%
富山	6.6	成田 67.8%	関西 25.8%	名古屋 4.9%	仙台 0.6%
石川	5.1	関西 42.8%	成田 31.8%	名古屋 13%	小松 12.1%
福井	3.4	関西 73.2%	名古屋 16%	小松 8.0%	成田 2.7%
港湾 海上輸送 輸出					
新潟	45.4	横浜 38.0%	東京 31.7%	新潟 15%	直江津 4.3%
富山	25.1	伏木 31.5%	名古屋 21%	神戸 19%	富山 3.5%
石川	23.2	神戸 74.1%	名古屋 8%	大阪 7.9%	金沢 4.3%
福井	34.5	東京 70.9%	横浜 24.1%	清水 2.6%	神戸 2.0%
港湾 海上輸送 輸入					
新潟	45.2	新潟 54.9%	横浜 9.5%	直江津 5.1%	伏木 4.8%
富山	30.7	伏木 71.8%	名古屋 11%	富山 1.7%	他 15.5%
石川	14.4	金沢 32.1%	大阪 16.1%	名古屋 4.6%	七尾 11.4%
福井	19.9	横浜 31.5%	清水 29.9%	東京 29.1%	名古屋 2.9%

図 2 99 年から 2001 年までの企業活動⁽¹⁰⁾
 1999 年
 新潟—ソウル定期航空便、週 5 便になる
 ロシア・ダリアピア航空、新潟に支店開設する
 新潟港—羅津港、
 国際定期コンテナ航路を開設する
 6 月 / 大連 - 富山便就航される
 金沢港、舞鶴港と大連、
 青島を結ぶ定期コンテナ航路開設する
 2000 年
 富山 - 大連便 3 月末から週 3 便体制に拡大
 新潟 - ハルビン線、週 3 往復に増便する
 新潟港、コンテナ取扱実績 26%の増加
 金沢港、台湾・香港航路が増便する
 金沢港国際定期航路 大連・青島便休止となる
 2001 年
 遼寧省が富山に日本事務所を開設
 日平トヤマ 輸出強化 上海に拠点
 富山 - 釜山定期コンテナ航路 韓国大手が参入
 ウラジオストク航路 伏木外港に新定期航路船
 小松-ソウル便 週 3 便化
 富山空港昨年度総数は 117 万人 4.4%増
 大連便利用者 64%増
 富山新港-韓国・釜山のコンテナ航路
 週 3 便化・中国 4 港へ直航

⁽⁹⁾図 1 数値の出所；財務省関税局 輸出入貨物の物流動向調査平成 13 年度 より

⁽¹⁰⁾図 2 出所 富山県: <http://www.pref.toyama.jp/sections/1302/kannihon/index.htm> から編集

⁽¹¹⁾新潟港、伏木富山港の例は国土交通省港湾局が行ったヒアリング調査より抜粋

港湾・空港の需要の総括として貿易の実態はどうなっているのだろうか。

北陸4県の国家全体に対する貿易のシェアは総額で輸出0.5%、輸入1.4%となっている。対岸4カ国(大韓民国、ロシア連邦、中国、北朝鮮)では輸出1.8%、輸入2.7%となり相対的に対岸との関係が強い通商関係を構築していることが分かる。また、ロシア、北朝鮮との関係が強いことも指摘できる。2000年度のわが国全体と北朝鮮との交易における北陸4県のシェアは輸出13.4%、輸入9.7%、対ロシアは輸出3.2%、輸入10.5%となっている。2000年度の日本全体の対岸諸国との輸出入の伸び率と北陸のそれでは、全国；輸出20%、輸入18%に対し、北陸4県；輸出25%、輸入20%と全国を上回る伸び率を記録している。さらに国別でも2000年度はロシア、北朝鮮を除き輸出入共に韓国、中国、米国の3カ国で全国を上回る伸び率を記録している。環日本海構想の中核拠点を北陸4県とする根拠はここに存在する。

国別では対中国、対韓国の輸出入額が大きく、この2カ国との貿易が北陸4県の輸出入額を牽引している。また、米国との関係では輸出では98年に減少があったが、翌年増加している。

県単位では各々に特質が見られる。新潟県では対岸との2000年度の貿易においては、対中国:輸出23%、輸入21%、対韓国:輸出23%と両国との依存が深い。富山県は韓国との貿易が盛んで98年からシェアが20%以上となっている。2000年度は県全体の輸出の42%を占めていた。ロシアからの輸入も95年からは約20%以上のシェアを占めている。石川県は新潟、富山両県とは異なり米国との関係が強い。2000年度の対米輸出のシェアは26%であり97,98年も米国のシェアが一番となっている。同時に韓国への輸出も97年から概ね20%前後で推移している。福井県は新潟県、富山県と類似した傾向が見られる。ロシアからの輸入が97年から30%前後で推移し、対中国でも輸出入ともに20%前後で推移している。

北陸4県における対岸地域との経済交流は国家全体では小さなものだが、輸出入額ともに増加しており、その増加率も全国を上回り交流が深化しているといえるだろう。一方で、輸出においては米国との繋がりもあり、構想を推進する上では米国も参加した構想の推進が望ましいことも示しているだろう。

図3 北陸4県輸出入動向
(数値の出所；財務省外国貿易年表
1990 - 2000)より筆者が作成

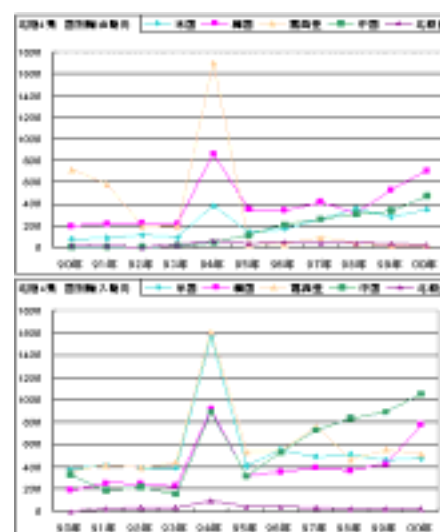
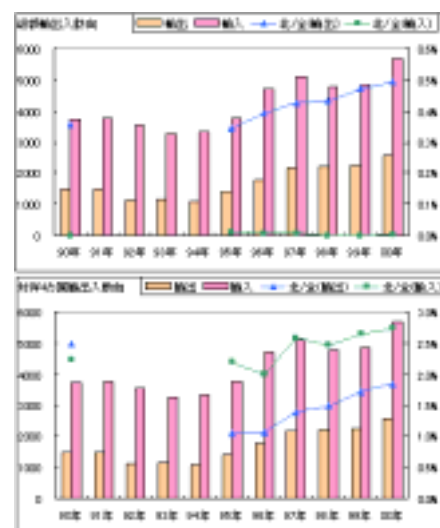


図4 北陸4県国別輸出入動向
(数値の出所；財務省外国貿易年表
1990 - 2000)より筆者が作成

貿易の拡大などから見える地方の特質、企業活動の動向、需要の増大からも連携の利点を読み取ることが出来る。各県の経済事情は異なるが、そこに各県の環日本海構想に関する役割が見出せるだろう。経済政策における全国一律と特化を巡る問題の活路を見出せるかもしれない。

北陸4県は道路網の整備は連携して行われているが、港湾・空港整備を巡り競合している。港湾・空港の整備において競合があるのは、各県の基幹である長期計画と環日本海構想を連動させ各々の港湾・空港を「環日本海の拠点」と捉え構想を推進しているからである。

一方、国家は冒頭の国家の港湾空港整備指針において示した通り、国際競争の観点から国家全体の厚生を高めるために北陸地方以外の大都市の港湾・空港に重点的に投資を行おうとしている。

ここに北陸4県の連携の必要性を見出すことが出来るだろう。環日本海構想を推進するために、北陸4県は国家の整備指針との関係、つまり国内における競争;港湾の拠点作りという観点から、社会資本の整備を連携して推進する必要があるだろう。

それは、北陸4県が各々の長所に特化する形で互いの不足分を補うという方策を採ることである。特化の仕方とネットワークのあり方によっては、各県の厚生を下げることなく全体の厚生を高めることが出来るかもしれない。このような連携のあり方を検討する必要があることを提唱したい。

3 節 社会資本整備を巡る競合・連携の分析

本節では、競合が起きる要因を分析する。前節では、北陸4県の社会資本整備の競合・連携状況を示した。では、なぜ競合が起きるのか。その要因を環日本海構想の立脚点、日本海沿岸地帯振興連盟、北東アジア自治体連合、税制・法令・経済政策による競合に集約した。そして、経済政策における”足による投票”⁽¹²⁾とFAZ(Foreign Access Zone)⁽¹³⁾に関連した法律を中心にその背景を考察したい。

()環日本海構想の立脚点

筆者は、北陸4県に経済政策;地方公共財の古典的理論である”足による投票”が成立しているため、競合が展開されていると考える。環日本海構想を巡り競合が展開される要因を各地方公共団体の政策の立脚点から分析すると、”足による投票”を意識した政策を立案しているといえるだろう。これは、自県の経済成長を意識したもの、企業の誘致や産業の活性化など港湾・空港を活用する需要側の立場を意識して社会資本を整備しようとしていることを意味する。

”足による投票”の現実性については議論があるが、地方公共団体の貨物取り扱いの競争が

⁽¹²⁾人々や企業が各地方政府の行政サービスの違いにより居住地域を設定すること。これが行われれば、一定条件のもと、適切な地方公共財の供給体系が実現する。参考;林 敏彦『経済政策』放送大学大学院

⁽¹³⁾FAZ; Foreign Access Zone (輸入促進地域) 港湾・空港及び臨海部において、輸入品の荷捌き・保管施設、展示施設、卸売り施設などの集積する地域。貿易の拡大による地域経済の発展を目的とする。

北陸 4 県において展開されている点、4 県の独自性に立脚した環日本海構想を展開している点からこれらを意識した政策を展開しようとしていると考えられる。

これは北陸 4 県が環日本海構想に関連する事業を担当する部局を設置していることから読み取れる。新潟県の総合政策部拠点化推進グループや富山県の日本海政策課など、その県独自の部局の設置からもその県の環日本海構想への姿勢と”足による投票”を意識していることがわかる。

前節で示した通り、各県の港湾空港整備計画は各々の長期計画に立脚している。そして各県の環日本海構想に関する政策は各県の指針を示す長期計画や構想の中で地域振興や経済発展、国際交流の分野で中核的な位置づけを受けている。そしてその長期計画や構想を推進するために個別の計画が立案されている。これらの計画は、県の独自性や重要施策を象徴するものであるため、連携が難しい。その県の特質を放棄したり妥協したりすることは県の象徴を小さくしてしまうからだ。

県は一般的にその県の厚生を高めるために政策を実行する。例えば、企業誘致や減税などの効果は外部効果を除いてはその県にしか波及しない。むしろ企業誘致などは相対的な経済力では隣県に外部不経済をもたらす場合も考えられる。

つまり、その県の政治・経済的覇権は、県の位置や政策を実行する上で重要な要素になるため競合する。港湾・空港は経済的覇権、交流の拠点は、政治・行政の覇権を示すものとなるだろう。そのため各県は競合すると考えられる。これらの論点から各県の環日本海構想に関する政策は競争を意識しているため連携は難しいと考えられる。

さらに、現段階で超えて広域的に政策を実行できるアクターが存在しないこと、そして広域的に政策を実行したとしてもその責任を担うアクターが存在しないために、協調が出来ないと考えられる。

このような”足による投票”が示すような北陸 4 県の経済政策においては、それらの需要量や社会資本整備に必要な費用などは需給量に応じて適切に分配できるような資源配分のあり方や税制が求められるだろう。それが、各県の社会資本に対する需要や厚生を高めつつも資源配分を通して地域や国家全体の厚生を高めることにつながるであろう。

これらの論点から、連携を行うためには、地方公共団体間の調整を行い地方の特質を活かし活用していくあり方が求められるだろう。

()日本海沿岸地帯振興連盟による連携とその問題点

このような”足による投票”に対応して日本海沿岸の地方公共団体が協力して社会資本整備を推進しようとする活動もある。その活動は日本海沿岸地帯振興連盟⁽¹⁴⁾ (以下;日沿連)によって担われている。日本海沿岸地方は日沿連を中心に国家に日本海沿岸地域の社会資本整備の必要性を提唱してきた。日沿連の活動は日本海沿岸地域を網羅し環日本海構想を

(14)日沿連は 1954 年、「環日本海交流圏の形成」と「日本海国土軸」を目的に設立された。日沿連のメンバーは、青森県、秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、兵庫県、鳥取県、島根県、山口県となっている。日沿連の事務局は各県の持ち回りとなっており 2002 年現在、富山県に事務局がある。

推進する最大の広域的アクターである。しかしながら、近年の国家の財政状況の変化と共に問題も生じ始めている。

例えば、日沿連は 2001 年 11 月に「日本海沿岸地帯振興のための最重点施策」を総務省、財務省、国土交通省に求めている。重点施策は「日本海国土軸」と「地域連携軸構想」の推進、公共投資の日本海側への重点的配分を求めるものであった。

この重点施策の問題点はその要望に日沿連に参加する全てのアクターの要望を全て記載して求めていることだ。また、日沿連の事業紹介には各県の港湾・空港が紹介されているが、ほとんど全ての港湾・空港が環日本海のゲートウェイであると紹介されている。

近年の国家の財政事情を鑑みればこの日沿連の要望が全て満たされるかどうかを検討する必要があるように思われる。日沿連という組織を有効に活用する手段は、日沿連のアクターが結集して全ての府県の要望を出すこと、というよりはむしろ国家に対する要望を地方公共団体間で調整する、それぞれの長所に特化した整備のあり方を見出すためのアクターである必要があるのではないか。

こうした点から日沿連のあり方を考え直し、北陸 4 県、延いては日沿連がそれぞれの長所に特化することでそれぞれの不足分を補うような要望を国家に求めていくべきではないだろうか。

()北東アジア自治体連合を中心とする国際公共財(国際社会資本)の整備

次に、対外的な活動を”足による投票”の視点から考察してみたい。北陸 4 県の対外的活動は新潟県と石川県など県別では競合が行われているが、環日本海構想の活力となっている。同時に連携も行われており、多国間で環日本海構想を推進するための社会資本整備に正の作用をもたらしている。”足による投票”を意識した政策が協調に正に作用した例であろう。その役割は北東アジア自治体連合⁽¹⁵⁾が中心となって担っている。

北東アジア経済会議では国際的な物流やロシア極東の社会資本整備に関する議論が行われ、日本側からも国家アクターである国土交通省が参加するなどより多くのアクターを取り込んだ交流を展開することに成功している。2002 年に新潟市で開催された北東アジア経済会議では中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアをつなぐ運輸・物流ルートの整備を提言する

図表 5 北東アジア自治体連合に参加する諸外国のアクター と北陸 4 県のアクターとの関係		
大韓民国	ロシア連邦	中国
釜山広域市 京畿道 江原道 (富山県) 忠清北道 忠清南道 全羅北道 (石川県) 全羅南道 慶尚北道 慶尚南道 済州道	ブリヤート共和国 サハ共和国 沿海地方 (新潟、富山、福井県) ハバロフスク地方 (新潟県) アムール州 イルクーツク州 (新潟、石川県) カムチャッカ州 サハリン州 チタ州	遼寧省 (富山県) 黒龍江省 (新潟県) 山東省 河南省 寧夏回族自治区
諸外国の下にある県はその県との提携交流を示す。		

(15)北東アジア自治体連合は北東アジア地域の発展を目的に 1993 年に設立された。現在のメンバーは、日沿連のメンバーから秋田県が外れた 1 府 10 県のわが国の地方公共団体、韓国、ロシア、中国、モンゴルの地方公共団体、共和国で構成されている。(図表 5 参照) 北東アジア自治体連合の事務局も日沿連同様、各アクターの持ち回りとなっており、2002 年現在、兵庫県に事務局がある。また、北東アジア自治体連合は北朝鮮への働きかけも粘り強く続けていくという方針を固めている。(ここから筆者の見解→)北東アジア自治体連合の活動は国際関係論という transnational な国際関係の進展として捉えることも出来よう。

「北東アジア輸送回廊構想」を提唱するなど活発な活動が展開されている。

地方公共団体間では新潟県と石川県の競合が激しい。新潟県は万代島再開発計画において総合センター・朱鷺メッセの整備を行い、石川県は金沢・小松区域都市開発区域建設計画において都市機能の整備を行い、それぞれ国際交流の整備を行っている。金沢市では97年から国連北東アジア金沢シンポジウムが開催されている。さらに、わが国とは国交がない北朝鮮であっても、鳥取県の境港市と北朝鮮の元山市が日本で唯一姉妹提携を行い交流のあり方を模索している。新潟市が中心となった日朝友好貿易促進日本海沿岸都市会議もある⁽¹⁶⁾。これらの例は競合が行われつつも、それらの活動が構想の活力となっていることを示しているだろう。

()税制・法令・経済政策による競合

次に税制・法令とそれに関連する経済政策からの分析を行った。港湾・空港整備において北陸4県が競合している要因のひとつにFAZ(Foreign Access Zone)⁽¹⁷⁾を巡る問題がある。この問題は、FAZと特徴と『輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法』(以下;FAZ法)を巡る問題点に集約される。

FAZ法は1992年7月16日に施行された、2006年5月29日までの時限立法である。

FAZ法では、都道府県と政令指定都市が港湾計画(FAZ計画)を立案し国家と連携をとることで輸入を促進する事業の整備や補助を行うことになっている。北陸4県では、港湾では新潟港、空港では小松空港がFAZ地域に指定されている。

具体的に、FAZ法には以下のような問題があるため、北陸4県が港湾・空港整備を巡り競合していると考えられる。

FAZの特質はその特定の地域を中心に外部効果が波及するため排他的になる。FAZの目的は特定の地域に輸入を集中させ、各種の優遇措置を講じることで国家・地域全体の厚生を高めることである。FAZの特質は各種税の減免と企業誘致を図りやすいということであるため、FAZに指定されない地域はその利点を享受できなくなってしまうからだ。

FAZ地域に指定された地域は物流ターミナルや展示・見本施設が整備され、FAZ計画に基づきこれらの施設に不動産、固定資産税等の税金の減免や優遇などの措置や保税地域の指定等の支援を受けることが出来るようになる。これらの優遇措置は地方公共団体の経済政策にインセンティブを与える。このため、各地方公共団体は各々で港湾整備計画を立てFAZ地域の指定を受けようとする。しかし、地方公共団体がそれぞれFAZ地域の指定を受けてしまえば地域の選択と集中により全体の厚生を高めるという長所が見出せなくなる。

次の問題点は、国家が地方公共団体のFAZ計画の調整を図れない場合が出てくるということだ。FAZ法の第三条から第八条において国家側に連携義務がないため、地方公共団体

⁽¹⁶⁾若月 章『北東アジアの相互理解-非国家アクターの役割とその取組みについて』
県立新潟女子短期大学第39集, 2002年 111ページ より抜粋

⁽¹⁷⁾ FAZ; Foreign Access Zone (輸入促進地域) 港湾・空港及び臨海部において、輸入品の荷捌き・保管施設、展示施設、卸売り施設などの集積する地域。貿易の拡大による地域経済の発展を目的とする。

が連携を図れない場合が出てくる。経済産業省、国土交通省などの関係省庁は地方公共団体間の政策の調整をすることになっているがその調整の義務を規定する条文がないため、完全な調整をはかることが出来ない場合が出てくるのだ。

FAZ 法において港湾計画を作成し法律の FAZ の適応を受ける地方公共団体のアクターは都道府県と政令指定都市である。北陸 4 県には政令指定都市は存在しないため上記のような問題は目下起こってはいない。しかしながら、新潟市、金沢市は市町村合併等を推進することで政令指定都市を目指している。現在、富山県も環日本海構想を推進するために FAZ 計画の推進を行っている。近年では北陸 4 県でも貿易額・定期航路等で港湾間の競合も激しくなっているため、北陸の港湾においても FAZ や保税地域指定の競合が始まる可能性もある。北陸地方において FAZ 法を巡る環境は短期的において変化する可能性が見出せるようになる。

次に、企業間の連携に関する問題である。それは、FAZ 法の第二条、第十八条において FAZ 法が適応される対内投資事業者の業種と国家の補助等を定めているため法律が適用される企業が限定されているということである。法律の目的外にあたる企業の支援は行えない事になっている。法律の目的は輸入の促進であり、税制の優遇などはその港湾空港において貨物を扱う企業以外の支援は認められない。具体的には、企業業種を小売や運輸・貨物等に定め、それ以外の業種には適用されなくなっている。このため、企業間の連携が困難になり臨海部の活性化が阻害される場合が出てくる。

企業活動と港湾・空港整備の関係では、民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法や特定施設整備法などからも企業との連携も進めているが、FAZ 法の適応を受ける企業の業種を拡大し、臨海部に様々な企業を参入させることで港湾の活性化と臨海部の活性化をより促進するための措置も必要であろう。

FAZ 法と北陸 4 県の港湾・空港の整備状況は 4 県の競合と企業間の連携を前提とした法整備が必要であることを示している。

これらの論点から、地方公共団体が FAZ 法を効果的に活用し環日本海構想を推進するには、より深い連携を達成できるような国家の調整のあり方が求められるだろう。

()国家による調整の役割

本項では、国家が地方公共団体間の連携・調整を促す役割を担う必要があることを示す。

筆者は北陸 4 県の連携の必要性を提唱してきた。それは 4 県が政策の調整を行うことを意味している。地方公共団体の政策を調整するには地方公共団体同士が連携すること有益だが、日沿連の問題点から県単位のアクターのみでは調整を行うことが難しいことがわかった。そのため、連携を促すために県を超える権限を持つアクターによる調整も視野に入れる必要がある。現時点において、県を超えるアクターは国家しか存在しない。国家が地方公共団体間の政策の調整を行う必要があるだろう。

この役割を担うであろう省庁のひとつに国土交通省があげられるだろう。国土交通省は港湾・空港の整備を行う省庁である。FAZ 法で地方公共団体の調整を行う省庁のひとつでも

ある。先の北東アジア経済会議における「北東アジア輸送回廊構想」にも関わっている。

国土交通省は 2001 年の省庁再編により運輸省と建設省が合併してできた。両省が合併したことで港湾・空港(運輸省)と道路(建設省)の管轄を一括して行うことが出来るようになった。合併前は、港湾と道路では省の管轄が異なっており港湾・空港・道路の整備計画の原案の時点での連携は難しい場合があった。これが、港湾・空港・道路の整備において競合をもたらす一要因となっていたかもしれない。北陸地方の港湾・空港・道路が一体化しネットワーク化されれば港湾・空港を巡る競合は少なくなるかもしれない。

国土交通省は具体的に次のような連携を促す事業を展開している。国土交通省が関わっている事業には第 5 次全国総合開発計画(新しいグランドデザイン)と北陸地方開発促進計画がある。第 5 次全国総合開発計画において日本海沿岸地域は、「日本海国土軸」と位置づけられ社会資本の整備が進められている。国土交通省は北陸地方を『日本海国際交流の中核圏域』と『日本海国土軸の中核圏域』と捉え地域づくりを行っている。

北陸地開発促進計画は新潟県を除く富山、石川、福井の北陸 3 県を対象としたものだが、第 4 次北陸地方開発促進計画にはこれまでの 3 県の対岸諸国との交流を評価し、“環日本海交流の核として我が国の先導的役割を担うことを目指し⁽¹⁸⁾”、と記載されている。

これらの事業の最大の特徴は NPM⁽¹⁹⁾の活用で地方公共団体が自主的に計画に参加する体制が整えられていることである。国土交通省は連携を促すために北陸 4 県の知事、経済団体が集まる「地方懇談会」を開催し活発な意見交換を行っている。

現時点で、県を超えるアクターは国家しか存在しない。各種政策において NPM を積極的に活用することで地方公共団体間の調整を図り国家全体の厚生を高める。国家は財政事情から地方公共団体の連携を求めることで社会資本の整備を円滑に進めようとしている。地方公共団体より権限の強いアクターが存在することで地方間の競合の調整が行われ連携の媒体として作用するだろう。

北陸 4 県が社会資本整備を巡り競合している要因は、経済政策を実行する上で排除しきれない要因、“足による投票”を意識した政策を展開していること、FAZ 法、FAZ 地域指定を巡る問題、日沿連のあり方に関する問題であった。「北東アジア輸送回廊構想」という成功例はあるが、基本的に北陸 4 県は自県の社会資本の整備を巡り競合が展開されていると考えられる。

筆者は、北陸 4 県が連携した社会資本の整備を行うことを提唱している。そのために必要な調整は誰が行うべきであろうか。地方公共団体を超越する権限と能力を持ち、FAZ 法を作り、その調整を行うことが出来るアクターは国家のみである。筆者は国家が地方公共団体間の調整を行う必要があると考えている。

(18)北陸地方開発促進計画(第 4 次)13 ページより 大蔵省(財務省)印刷局

(19)NPM; New Public Management 行政による経営資源活用に関する裁量権を広げる代わりに、業績 / 成果による統制を行うこと。ある事業を展開する際、行政組織を簡素化し縦割りから横断的組織へといった管理しやすい組織形態を導入すること。

国家は地方公共団体間の調整のあり方や各種政策のあり方を見出していく必要があるだろう。総括において、連携のあり方、国家の調整のあり方について提言を行いたい。

4 総括

本稿における結論は、北陸 4 県は環日本海構想を推進するために連携して社会資本整備を推進する必要がある、ということである。筆者は北陸 4 県が社会資本を整備するとき、なぜ競合が起きるのか、そしてなぜ連携する必要があるのかを示してきた。本稿の総括として、筆者が指摘した問題をどのように解決していくべきなのかを明示したい。

筆者は、北陸 4 県は社会資本整備を連携して推進する必要があるということを提唱しているが、連携の根拠は以下のものに集約される。

北陸 4 県の自県の港湾の定義と国家のその定義が異なっているからである。北陸 4 県は各県の基幹である長期計画と環日本海構想を連動させ各々の港湾・空港を「環日本海の拠点」と捉え構想を推進している。一方、国家は北陸地方以外の大都市の港湾・空港に重点的に予算を投下している。国家は必ずしも北陸 4 県の港湾・空港を拠点とは定義していない。

こうした観点から環日本海構想とその拠点作りに関わる社会資本整備をみると、自ずと北陸 4 県の連携の必要性を見出すことが出来る。国家の富の分配のあり方から、北陸 4 県の連携の必要性を見出すことが出来る。北陸 4 県は国家の整備指針との関係、つまり国内競争の観点から、北陸 4 県が一体となった港湾の拠点作りの必要性を提唱したい。

さらに、構想が凍結する可能性が考えられるからである。北陸地方開発促進計画と北陸地方開発促進法において北陸地方は環日本海交流を推進する上で先導的な役割を担うことになっている。しかし、同時に文面には「財政状況から見直しもある」ともある。福井空港を取り巻く状況が厳しさを増す中で、事業によっては実際に計画を凍結するという事態は現実になりうるものとなりつつある。これまで培ってきた北陸の構想そのものを凍結させないためにも一層の連携が必要であろう。これらの理由から、環日本海構想を推進するために北陸 4 県は社会資本を連携して推進する必要があると考えられる。

次に競合が起きる要因を総括し、それにどう対応すべきかを提唱したい。北陸 4 県が社会資本を整備するとき、港湾・空港整備を巡り競合が起きる要因は、北陸 4 県が港湾・空港を整備するために作成される計画は各々の県の指針や将来像を示す長期構想に立脚していること、その長期構想は、経済政策を実行する上で地方公共団体のあり方を示す「足による投票」を意識した政策を展開していること。港湾・空港整備と共に FAZ 計画が進行していること、FAZ 地域の外部効果はその地域を中心に波及するため、排他的になってしまう、そのため FAZ 地域の指定を受けるために競合するためであると考えられる。

そして、これらの問題に対応するために日沿連が連携した社会資本を整備しようとしているが、日沿連における調整においても完全な連携が達成されているとは考えられないこと、FAZ 地域を指定の際、地方公共団体間の調整を行う国家も FAZ 法に連携を義務付

けるための法整備が完全でないため競合している。

これらの要因から 4 県が環日本海構想を推進する方策とはいかなるものであろうか。これまでの根拠を基に北陸 4 県が環日本海構想を推進するために見直す必要がある事項は以下のものに集約されるだろう。 国家の調整機能の拡充 FAZ 法の見直し 各種整備のあり方 日沿連のあり方である。

最も重要なことは、国家の調整のあり方を確立することである。国家は北陸 4 県が社会資本の整備を行うときは、各県の特質や長所を活かし各県の構成を高めつつも北陸地方、国家全体の厚生を高めるための政策調整を行う調整のあり方が求められるだろう。

北陸 4 県が連携するためには政策を調整する必要がある。国の調整は地方政府を拘束するという側面も存在するだろう。しかし、日沿連のあり方に問題があり、県を超える広域を規定するアクターが存在しない現段階では国家による調整機能が選択肢のひとつとして上げられるだろう。このような各県の厚生と全体の厚生を高めるための調整のあり方が環日本海構想を推進するための社会資本整備に不可欠なものとなるであろう。

これまで、国家がこのような調整できなかった要因にこれまでの経済政策において“全国一律”の発展を目指していたことがあるだろう。地域経済学や経済政策において度々議論される国家の全国総合開発計画を巡る分配のあり方がそれを示している。北陸 4 県のそれぞれの需要量や特質にあまり作用せず均一な分配を行っていたことが競合の背景にあるのではないか。“足による投票”が示すように、これからの北陸 4 県の経済政策においては、国家は各県の需要量や社会資本整備に必要な費用などは需給量に応じて適切に分配できるような資源配分のあり方や税制が求められる。“足による投票”を活かしつつ、その弊害を国家によって調整する体制を整える必要がある。それが、各県の社会資本に対する需要や厚生を高めつつも資源配分を通して地域や国家全体の厚生を高めることにつながるであろう。国家の調整のあり方にはこのような政策のあり方が求められるだろう。

具体的には、これからの計画においても、NPM を積極的に活用して国家と地方が相互に各アクターが関わる政策に関わる事が出来るような交流を展開することである。経済政策における全国一律(平準化政策)と“地域の実情”を調整する環境をさらに整える必要がある。

補助金のあり方も見直す必要があるだろう。補助金制度は地方公共団体が補助金を獲得するために競合の要因ともなるが、財の再配分を通して地方公共団体間の連携を促進するための要素としても作用するだろう。現在、道路整備に関する補助金は国土交通省地方整備局ブロックごとになっており、港湾では港ごとへの補助となっている。港ごとの補助は一律的な配分であるため、全体の厚生を効果的に高めることが出来ない場合も考えられる。この港湾ごとへの補助が港湾整備を巡る競合の一要因になっているかもしれない。

全国一律から国家と各県の厚生を高めるための政策に移行することに正当性があるなら、港湾への補助もブロックから一括して支給するというようなものにする必要があるかもしれない。

経済政策のあり方や補助金制度の見直し行いそれに伴い国家の調整能力をその行為を規

定する法律等に規定する。国家の調整能力を拡充することと地方のあり方を検討することでも環日本海構想を推進するための社会資本整備は効果的に行われるようになるだろう。

次に、そのような国家の調整機能を効力のあるものにするため FAZ 法の見直しが必要である。FAZ は排他的性格を持つため、競合の要因になっている。その競合を極力避けるような調整のあり方が求められる。FAZ 法には国家の連携の義務付け規定がないため、地方公共団体の連携が完全に図れない場合が出てくる。地方公共団体間の連携や企業の参入を効果的に達成していけるように、第二条、第十八条等を改正して補助の対象となる企業の業種を拡大したり、国家による地方公共団体の連携の義務付けを明記したりする条文を加えるなどの見直しが必要と考えられる。

環日本海構想を推進するためには北陸 4 県が連携した社会資本整備を進める必要があるという筆者の提唱に正当性があるとするなら、FAZ 法を見直す必要がある。

そして、各種社会資本整備のあり方に変容が求められるだろう。最も重要なことはより多くの港湾・空港・道路・都市が繋がりネットワークを形成できるような整備のあり方を見出すことである。本項で示した各々の特徴に特化しつつ、それぞれの社会資本を繋ぐことで全体の厚生を高める整備のあり方を検討する必要があるだろう。

北陸 4 県の社会資本整備を巡る政策には、“足による投票”が作用しており成立しており 4 県の将来を決定する重要な要素になることを示している。北陸 4 県は自県の厚生を高めるために長期構想を立案している。この概念と全体の厚生という概念は相反する要素もあるが、内外の競争や国家の財政事情を鑑みると、連携することで独自性と全体の厚生が両立できるような整備のあり方が求められるだろう。

これには筆者が提唱してきたその地域の特色を活かした整備を行うことが選択肢の一つに加えられるだろう。その地域の需要を満たし、特徴を活かしたり特化したりするような港湾整備や、あるいは北陸 4 県の港湾・空港で一箇所拠点的な設備を整える方策が求められるだろう。

また、このような整備のあり方を提唱する際に個別の各論では改善の余地が見られる。例えば 3 桁国道やトンネルなどでは 40ft コンテナ積載車の通行が不可能な部分もある。トンネルが多い北陸地方にとっては重要な問題である。これから整備・拡張を行う道路はこのようなその地方独自の問題に対応できるような整備が必要であろう。

国家の政策と北陸地方独自の実情を満たすには、特化とネットワークを重視した連携のあり方が求められるだろう。北陸地方の各県の厚生を下げることなく国家全体の厚生を高めることが出来るような連携のあり方を検討する必要がある。

このような社会資本の整備のあり方に対応して日沿連のあり方も考え直す必要があるだろう。日沿連を有効に活用する手段は、国家に対する要望を地方公共団体間で調整する、それぞれの長所に特化した整備のあり方を見出すためのアクターになる必要があるだろう。

日沿連は連携して国家に社会資本整備を求めているが、その背景にはこれまでの国家の分配の問題があったと考えられる。日本海側と太平洋側の社会資本整備の格差は言及する

までもないが、こうした格差が日沿道を結成させ今日に至っている。

しかしながら、現在の国家全体の経済・財政状況を鑑みると従来の日沿道の戦略が成功するかどうかは検討の余地があるかもしれない。

日沿道の目的のひとつである環日本海交流圏の確立をこのような視点でもって地方公共団体間の調整の場としてより効果的に活用していくことが求められるだろう。

筆者の主張である国家の全体と地方の厚生を両立させるような調整のあり方に対応して、北陸 4 県及び日本海沿岸地方は環日本海構想が国家全体に与えるメリットを明確に示していくことが求められるだろう。

北陸地方開発促進計画において北陸 3 県を環日本海の中核拠点と明記しつつも、国家は予算の大部分は横浜港や成田空港など大都市の港湾・空港に重点的に投下する。ここに、環日本海構想と国家全体の厚生の観点から見た矛盾が存在する。

この矛盾を解決するには、北陸 4 県が社会資本の整備を連携して推進すると同時に、環日本海構想、日本海国土軸という構想がいかに関国家全体の利益に繋がるのかということを示す必要がある。

これまで、日沿道というアクターがありながら目的が達成できない理由のひとつに分配の問題や国家の調整のあり方等の問題があるが、同時に自県の地域振興を第一目標にしているという要因もあるだろう。環日本海構想を自県の地域振興という目的だけで達成することができないことは言及するまでもない。活発な地方自治と独自の自立的政策の展開は歓迎すべきことであると思われるが、自県や地域の振興と同時に、国家全体の利益を主張していくことも重要であろう。

現時点で環日本海経済圏を確立することは難しい。だが、同時に国際関係において前例のない壮大な試みが始まっていることも事実である。このような視点で環日本海構想における国内・国際的な社会資本整備を考えるなら自ずとその方向は定まるであろう。

このような理念を共有し、北陸 4 県が一体となったとき、歴史上登場しなかった経済圏が確立するだろう。この歴史的意義を忘れてはなるまい。

参考文献

〔統計〕

財務省北陸財務局『北陸経済統計年報』平成 14 年度版

財務省 東京税関、大阪税関、横浜税関『外国貿易年表』1990-2000

財務省関税局『地域別物流動向』2001 年

経済産業省(通商産業省)『通商白書』1996-2000

国土交通省北陸地方整備局『北陸の地域づくり』平成 14 年度

〔著書〕

金田 一郎『環日本海経済圏 その構想と実現』1997 年

蛭名 保彦『環日本海地域の経済と社会持続的発展をめざして』明石書店, 1995 年

日本海圏経済研究会編『環日本海経済圏』の見方 創知社

林 敏彦『経済政策』放送大学大学院 2002 年

富山学研究グループ『環日本海、その新たな潮流』北日本新聞社 1999 年

古厩忠夫『裏日本』岩波書店

国土交通省北陸地方整備局『日本海地域ビジョン』

国土庁(国土交通省)『第 4 次北陸地方開発促進計画』財務省(大蔵省)印刷局

〔論文〕

若月 章『北東アジアの相互理解-非国家アクターの役割とその取組みについて』

県立新潟女子短期大学第 39 集, 2002 年

〔Web〕

財務省 <http://www.mof.go.jp>

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>

国土交通省北陸地方整備局 <http://www.hrr.mlit.go.jp/>

経済産業省関東経済産業局 <http://www.kanto.meti.go.jp/>

新潟県 <http://www.pref.niigata.jp/>

環日本海経済研究所(ERINA) <http://www.erina.or.jp/>

富山県 <http://www.pref.toyama.jp>

石川県 <http://www.pref.ishikawa.jp/>

北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸 AJEC)<http://www.hokkeiren.gr.jp/ajec/>

福井県 <http://www.pref.fukui.jp/>

日本海沿岸地域振興連盟 <http://www.pref.toyama.jp/sections/1111/nichienren/page01.htm>

北東アジア自治体連合 <http://web.pref.hyogo.jp/kokusai/asia/>

北陸経済連合会 <http://www.hokkeiren.gr.jp/>