

北陸における金沢市の地位

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/33271

北陸における金沢市の地位

矢ヶ崎 孝 雄

はしがき

中部地方の日本海岸を北陸といい、新潟・富山・石川・福井の4県域を含めるのが、学校教育の通念である。この地域は本州の中央高地の北麓にあり、水稲単作地帯であり、均等地域としての特色をもつ点で、極めて的確な地域区分であるといえよう。しかし、近年は社会一般が必ずしもこれにそわず、新潟県を除いた3県域を北陸とし、北陸3県とか、新潟・長野県を加えて北信越と称している。特に結節地域の視点からみる場合、新潟県は関東に関係深く、一方、富山・石川・福井3県のまとまりの濃い点からして、この表現は現実的な意味をもっているといえる。ここで採り上げる北陸もまたこの3県域を称することにする。

東は親不知の嶮、西は若狭湾にわたる北陸3県の地域(図1)は、古くは越中・能登・加賀・越前・若狭の5国に分れていた。この国境には地形的なネックがあって国域を限ったが、しかし親不知ほどの嶮地はなく、交通を充分可能にしてきたのである。

現在、この北陸は裏日本の呼称をもつもの、

日本海岸においては最も発展した地域であり、東海と比肩しうる地域である。黒部・魚津・滑川・富山・高岡・小矢部・金沢・松任・小松・加賀・福井・鯖江・武生・敦賀と北陸本線沿線に市域がつらなり、これらを軸に人口集中が著しい。深雪地帯として冬季の交通には難渋してきたが、近年はその克服に努力が払われ、鉄道・自動車道・航空・海運などを使いわけ、交通杜絶からの脱出を図っている。¹⁾

さらにかような現実からの進展を図るよう、中部圏開発整備構想においては、東海道とならんで北陸メガロポリスの実現を努力目標にかかげた。^{2) 3) 4)}

これは北陸の現実とその可能性を踏まえてのことであり、また地域格差の是正という、地域開発の本旨にも則ったものであった。なお、これらの地域については、北陸ダイアナポリスの呼称もあり、また北陸コーナベーションを主張する意見もある。⁵⁾ そのいずれにしろこの地域が現実に都市化の著しいことを前提としていることに相異はない。

北陸のかような地域構造は大いに注目に値する点である。そこで、この地域の交流の実態を把握しようとして本研究を行った。まずその交流実態を人物、情報(通信)の3面より考察することにした

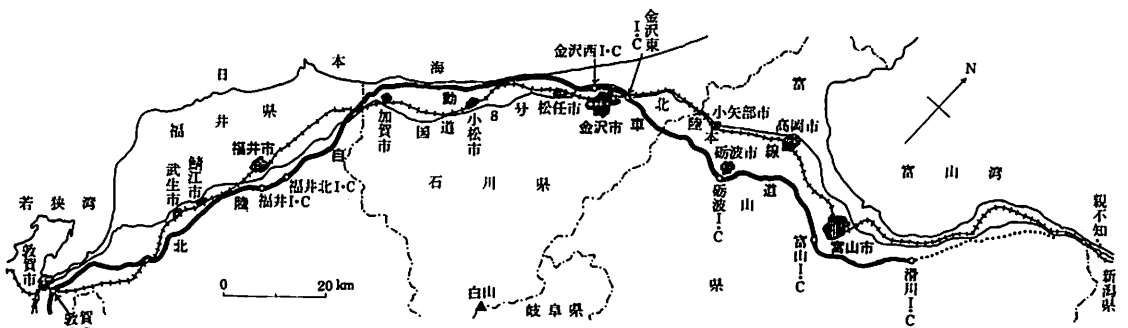


図1 北陸3県都地域交通図

が、とくに拠点としての3県都、福井・金沢・富山の3市間について明らかにすることとした。そのなかでは当然に金沢の比重が高く、準広域中心城市として位置づけられてもおり、⁶⁾必然的に北陸における金沢の地位を明らかにしようと考えている。さらにその背景にある金沢の都市機能を考察して、北陸における金沢市の役割をも究明しようとするものである。

I 交流の実態

1. 人の動き

北陸3県都間における人の動きは、鉄道と自動車との交通手段に限定されるといってよい。鉄道は国鉄北陸本線によるし、自動車交通では北陸自動車道と国道8号線との利用を主体とする。県都間を結ぶ定期路線バスは北陸自動車道・国道8号線ではともに運行されていない。ただ団体などの貸切バスの運行が現実にはみられることは事実である。ここでは3県都間の人の動きを、北陸線と北陸自動車道とについて考察することにする。国道8号線についても考察すべきではあるが、適切な資料を欠いていることや、3県都間の交通では自動車道の方が効率的に利用されていると判断されることから、割愛することとした。

北陸本線における人の動き 自動車交通の発達以前、鉄道は人の輸送面で独占的な地位を保持してきたといえる。とくに3県都間においては、海運や航空機の利用もなく、全くといってよいほどに人の交流の主軸をなしてきた。近年、自動車交通の発達により、その独占性はやや薄められてきているといえようが、しかし、その主要性は依然として保持されているとみられる。

昭和57年度における1日平均の乗車人員をみると、金沢駅が21,198人で金沢鉄道管理局管内で第1位であり、第2位は富山駅で19,374人、第3位は福井駅の14,842人であった。ところで国鉄の発着駅毎の旅客交通量調査は金沢鉄道管理局におい

ては行っていないという。乗車券の発売は駅のみに限られておらず、また自動販売機による発売は行先駅を指定してもいないので、現実には発着駅毎の旅客交通量は把握できない現状である。したがって、やむなく金沢鉄道管理局の区間別旅客交通量を表1でみることとする。これによると、表中どの区間においても「上り」の乗車人員は下りのそれを上回っている点が注目される。すなわち関西方面や米原經由東京方面への乗客が逆方向より多いことになっている。

表1 北陸本線敦賀・泊駅間の旅客交通量等(平日)
(昭和57年度)

	敦賀～ 福井	福井～ 加賀温泉	加賀温泉 ～金沢	金沢～ 高岡	高岡～ 富山	富山～ 泊
下り(敦賀→泊)						
列車本数	59	64	64	60	64	34
定員	34,690	38,888	38,882	36,964	39,003	20,806
乗車人員	19,858	17,362	19,785	14,448	15,775	12,333
効率	57	45	51	39	40	59
上り(泊→敦賀)						
列車本数	59	66	65	61	65	35
定員	34,766	39,095	38,968	36,964	38,687	21,429
乗車人員	20,580	18,274	20,394	14,646	16,942	12,458
効率	59	47	52	40	44	58

金沢鉄道管理局：昭和58年 金鉄局の概況による。

この表中、上り・下りを通じて乗車人員の多い区間は敦賀～福井間と加賀温泉～金沢間とで、平日の平均で19,000～20,000人台の乗車人員をそれぞれ確保している。金沢以東では以西に比べ若干減少するが、このうち高岡～富山間が多く15,000～16,000人台を示している。北陸本線のうちでは敦賀～富山間は最も交通量の多い地帯であり、このうちで富山・金沢・福井の3県都駅を核として交通量は著しい。ただ、前述のようにその駅相互間の実態を明確化はし得ないが、福井・金沢駅間、金沢・富山駅間の交通量は相当にあること、それに対して福井・富山駅間の交通量はかなり劣ることは実態である。

北陸自動車道における交通量 米原から滑川にわたる北陸自動車道の交通量(昭和55年度)をみると(図2)、概括的にみて米原から滑川方向に向い、交通量は減少傾向を示している。しかし仔細にみると、福井北から美川インターチェンジに

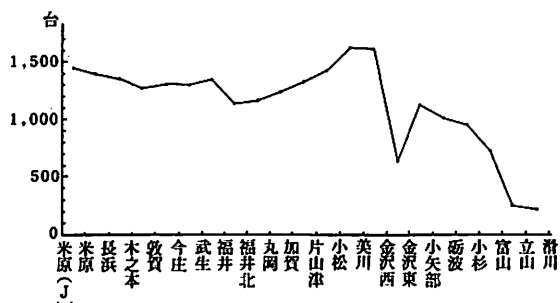


図2 北陸自動車道における区間別交通量
(昭和55年度)
(日本システム開発研究所:北陸自動車道
地域経済調査報告書より作成)

かけては増加傾向を示し、小松・美川間の交通量が最も大きくなっている。ところが金沢西・同東間が著減している。このさき金沢東から以遠においては減少傾向を示すが、滑川が終点である当時の状況からすれば交通量の減少も当然といえよう。

ところで福井・金沢西間の交通量は、金沢東・富山間の交通量を遙かに上回っている点は注目されよう。また、金沢西・東間の交通量が著減していることは、金沢の通過交通量がさほど大きくないことを示すものである。この点は福井・富山間方面の交通量があまり大でなく、金沢をトリップエンドとする交通の多いことを示すものといえよ

う。これは北陸本線の交通量と同様な傾向といえる。ただし、この交通量には乗用車・貨物車とを含んだものであるので、以下にこれを分類して考察することとする。

まず車種別の交通を金沢インターチェンジについてみると、表2に示すようである。これは昭和55年10月における24時間調査の結果であるが、両者の合計で発トリップ9,866台、着トリップ8,500台であり、発着両トリップともに金沢西が金沢東を上回っており、米原方面への交通の多いことが認められる。また車種別にみると、乗用車が貨物車を上回っていることは発着・両インターチェンジともに共通し、比率では乗用車が50～60%台を示している。これは北陸自動車道の利用面で、人の動きの著しいことを示しているといえよう。また、自家用車と営業用車の区分では自家用車が圧倒的であり、発着トリップ、両インターチェンジともに80%前後を占めていることも注目されよう。

なお注意してよい点は発着両トリップともに、金沢東における貨物車台数は金沢西を上回っている点である。すなわち富山方面との関係では貨物車の比重がやや高い点である。

表2 金沢インターチェンジにおける車種別出入台数
(昭和55年 10月7日AM10、00-8日AM10、00) (単位 台・%)

		金 沢 東	金 沢 西	合 計
発 ト リ ッ プ	乗 用 車	2,396 (53.3)	3,524 (65.6)	5,902 (60.0)
	貨 物 車	2,101 (46.7)	1,845 (34.4)	3,946 (40.0)
	計	4,497 (100.0)	5,369 (100.0)	9,866 (100.0)
着 ト リ ッ プ	自家用車	3,463 (77.0)	4,361 (81.2)	7,824 (79.3)
	営業用車	1,034 (23.0)	1,008 (18.8)	2,042 (20.7)
	乗 用 車	2,163 (53.9)	2,804 (62.5)	4,967 (58.4)
	貨 物 車	1,853 (46.1)	1,680 (37.5)	3,533 (41.6)
	計	4,016 (100.0)	4,484 (100.0)	8,500 (100.0)
	自家用車	3,409 (84.9)	3,768 (84.0)	7,177 (84.4)
	営業用車	607 (15.1)	716 (16.0)	1,323 (15.6)

日本システム開発研究所 (1982): 昭和56年度、北陸自動車道地域経済
調査報告書により作成。

目的地別の交通量 金沢の両インターチェンジにおける発着トリップにつき、富山・福井両県との発着関係をみよう。表3によれば、両インターチェンジでは性格を異にし、当然のことながら金沢東は富山県、金沢西は福井県との関係が濃厚である。県別にしか資料は分析できないが、乗用車・貨物車を含めて、発着両トリップともに富山県との交通量は福井県とのそれを上回り、とくに発着トリップにおいて富山県との関係が目立っている。北陸自動車道全体の傾向が米原方面において交通量の著しいのに対して、金沢での交通はむしろ富山県との面が福井県を上回っていることは注目さ

表3 金沢インターチェンジにおける両隣県との発着車数（昭和55年）

		金 沢 東	金 沢 西	合 計
発 ト リ ッ プ	総 数	4,497 (100.0)	5,369 (100.0)	9,866 (100.0)
	目 的 地			
	福 井 県	310 (6.9)	1,858 (34.6)	2,168 (22.0)
	富 山 県	3,185 (70.8)	177 (3.3)	3,362 (34.1)
	石 川 県 内	382 (8.5)	2,486 (46.3)	2,868 (29.1)
着 ト リ ッ プ	総 数	4,016 (100.0)	4,484 (100.0)	8,500 (100.0)
	発 着 地 域			
	福 井 県	341 (8.5)	1,946 (43.4)	2,287 (26.9)
	富 山 県	2,775 (69.1)	0 (0)	2,775 (32.6)
	石 川 県 内	329 (8.2)	2,036 (45.4)	2,365 (27.8)

表2資料より作成。

れる点である。しかも富山県との交通量は他の石川県内のインターチェンジを合計したものよりも、発着両トリップともに多量である点も特色である。金沢からみて北陸自動車道の利用は富山県とは濃厚で、福井県との関係よりも著しい傾向にある点が認められる。

この発着車数のうち、乗用車が半数以上を占めていることからして、人の動きも富山県方面に活発であることが推察される。金沢駅の鉄道乗客数が富山方面で減少していることは前述したが、それをカバーするものとして北陸自動車道を利用する人の動きのあることを注意することが必要である。なお、数量的に比較は困難であるが、金沢と両県都との人の動きで、鉄道から北陸自動車道の利用へ移行している人数は相当と推察してよいであろう。

2. 物の動き

鉄道輸送 近年、貨物輸送において国鉄の比重の減退が著しい。北陸本線においても同様であるが、金沢鉄道管理局の昭和57年度の調べ⁷⁾では、その発送量の多いものはセメント(43.6%)で、化学薬品・肥料・石炭・紙パルプ・鉱石などの重量物がこれについている。同年度の1日平均貨物発着トン数は金沢駅1,054トンで金沢鉄道管理局管内で第3位を示し、南福井駅が961トンで第5位、富山駅は569トンで第13位を示す。ちなみに収入面では富山駅第8位、金沢駅第13位、南福井駅第17位である。

ところで福井・金沢・富山3県相互間の貨物輸送となると、統計は得られないものの、その量は、著しく少量と推察してよいであろう。その輸送距離は至近であり、他方で小運送費は高くつくのであり、小回りのきく自動車輸送に席を譲りつつある現実である。そこで以下、自動車輸送についてみることにする。

自動車輸送 北陸におけるトラック交通は国道8号線と北陸自動車道とによるとってよいであろう。国道と自動車道とでは利用面でそれぞれメリットを異にするが、近距離の北陸内では両道が併用されているのが現実である。ただ両道の輸送実績を示す資料を入手し得ないので、北陸自動車道の実態をみることにしよう。

金沢東・西インターチェンジにおける貨物車の発着トリップ数はすでに示し(表2)、とくに金沢東の台数が金沢西を上回っていることを注目した。しかも、これは多くが富山県への指向のものであるとみられる点、意義の大なるものがある。

ここでは、さらに積載品目別に貨物車数をみることにしよう(表4)。ここで注目される点は両インターチェンジの発着トリップともに空車台数の著しいことである。その空車率は発着トリップで金沢東50.3%、金沢西55.9%、着トリップでそれぞれ60.7%、65.9%を示す。発着トリップが若干低

表4 金沢インターチェンジにおける積載品目別
 出入貨物台数（昭和55年）

	金 沢 東		金 沢 西	
	発トリップ	着トリップ	発トリップ	着トリップ
空 車	1,056	1,124	1,031	1,107
農 水 産 品	71	54	107	82
林 産 品	40	25	23	19
鉱 産 品	11	17	9	10
金 属 機 械	250	152	158	101
石 油 製 品	38	14	18	9
窯 業 製 品	18	19	8	6
化 学 製 品	32	41	37	18
紙・パルプ	24	25	13	18
食 料 工 業 品	133	74	121	74
織 維 工 業 品	94	77	66	52
雑 工 業 品	192	104	173	95
特 種 品	14	23	8	46
分 類 不 能	128	106	73	43
計	2,101	1,853	1,845	1,680

表2資料による。

い数値を示すものの、着トリップは60%を越えている。これは貨物を発送し、帰途に積載貨物なしで走行している事実を示すものである。

主要積載品目は両インターチェンジ、発着トリップとで共通しており、農水産品・金属機械・食料工業品・雑工業品などである。とくに金属機械では金沢東の発トリップにおいて目立っている。農水産品は周辺地域より集めて発トリップとなるものであり、着トリップは金沢市の市場などを通じて流通するものといえる。なお、発トリップで食料工業製品・雑工業製品の多いのも注目されるが、これは機械金属とあわせ、金沢市の工業発展の結果によるものといえよう。

金沢市と福井・富山県との関係 石川県下5インターチェンジにおける発着貨物車数のうち、金沢の両インターチェンジの分は圧倒的に多い。一方、石川県下合計の発トリップの目的地、着トリップの発地をみると福井・富山両県が一般に卓越している。これは大きな特色といえるが、それを積載品目別に表5に示した。目的地・発地は石川県下の計を示してあるので、金沢市の数値を上回るものもあり、一致しないが、これは統計上止むを得ない点である。ただ農水産品は大阪府への発送が卓越し、食料工業品では愛知県・大阪府その他近畿の県に多く、雑工業品でも同様な傾向にあ

表5 金沢市発着積載品目別貨物車数と福井・富山県との関係（昭和55年）

	発 目的地(石川県計)			着 発地(石川県計)		
	金沢市	福井県	富山県	金沢市	福井県	富山県
農 水 産 品	143台	116	47	121	41	35
林 産 品	42	35	29	37	13	24
鉱 産 品	16	16	10	22	11	14
金 属 機 械	256	168	168	188	84	136
石 油 製 品	39	32	28	16	17	14
窯 業 製 品	20	36	13	11	4	17
化 学 製 品	41	47	23	40	12	29
紙・パルプ	29	26	19	33	17	23
食 料 工 業 品	191	80	101	106	19	54
織 維 工 業 品	85	109	68	71	53	66
雑 工 業 品	228	124	135	137	81	60
特 種 品	11	6	13	53	38	9

表2資料による。

る点が目立つ。そのほかでは福井・富山両県との関係が強い点を大きな特色としている。

ところで、この両県の比重をみると、特に卓越する県はないが、発トリップでは福井県、着トリップでは富山県の方が著しいように看取される。これらの貨物車の動向から北陸3県都の交流関係はかなりに進展しつつあることを認めうるのである。

3. 電話の動向

3県都局の主要通話圏 情報の交換には各種の手段があるが、ここではそのなかで、極めて一般的かつ容易で重要な手段の1つとしての電話につき分析をしてみよう。まず福井・金沢・富山の3集中局について、通話回数の上位5位までの通話先をみよう（表6）。3集中局に共通する興味あ

表6 福井・金沢・富山3集中局の通話先
 ベスト5（昭和55年度）

順位 集中局	1	2	3	4	5
福 井	武生	金 沢	大 阪	大 野	東 京
金 沢	東 京	小 松	大 阪	富 山	福 井
富 山	高 岡	魚 津	東 京	金 沢	大 阪

北陸電気通信局業務管理部資料による。

る点は、順位5位までのなかに自県内の主要局が含まれていること、他の県都局が含まれていること、そして第3に東京・大阪の両局が順位に上下

はあるものに入っていることである。

各集中局の順位をみよう。福井集中局では県内局の武生・大野が1・4位を占め、金沢が2位と高位にあり、大阪3位、東京5位となり、金沢集中局との交換が著しいこと、富山集中局がこれより下位にあることも注目されよう。金沢集中局では東京1位、大阪3位で、両大都市への指向の著しい点が特色としてあげられる。ついで小松が2位となり、富山・福井両集中局が4・5位におさまり、両隣の集中局が挙げられている点は金沢だけであり、大きな特色とみられる。富山集中局では福井が挙がらない点、福井集中局の場合と同様であるが、高岡・魚津の2県内局が1・2位を占め、金沢が4位にあって、東京・大阪が3・5位におさまる。福井の大阪、富山の東京がともにそれぞれ3位にある点、そして5位はそれが逆転している点も興味深い。この3集中局のこれら通話先をみることによって、金沢が富山・福井の2局と深く交流していること、福井・富山間の交流は乏しいことが知られる。さらに金沢は東京・大阪との関係も極めて濃厚であり、福井の大阪、富山の東京より比重の高い傾向を示すものとみてもよからう。北陸における金沢の中心性、さらに東京・大阪の2大都市との交流の濃厚性が、福井・富山両県都より卓越しているとみることができると思う。なおこのいずれの場合にも名古屋が挙がらない点も注目されることである。

3県都局間の通話 つぎに福井・金沢・富山3集中局間の相互通話状況をみよう。表7はその通話回数を示したものであるが、通話回数の合計は

表7 福井・金沢・富山3集中局別相互通話回数(1日当たり) (昭和56年度)

	北 陸 管 内				管外 合計	合計
	福 井	金 沢	富 山	合計		
福 井	()	12,099	2,466	40,186	60,980	101,166
金 沢	12,320	(635,924)	14,253	103,903	54,849	158,752
富 山	2,306	13,456	(432,626)	74,372	43,910	118,282

表6資料による。

金沢、富山、福井集中局の順位を示している。この3局相互間の通話回数を見ると、金沢発信、富

山着信が最大で1日当たり14,253回であり、逆に富山発信、金沢着信が13,456回でこれにつぐ。金沢発信、福井着信は12,320回、福井発信、金沢着信は12,099回であり、金沢・富山間の交流を若干下回る。金沢は福井・富山両局に対して発信が着信を上回っている点も特色といえよう。なお福井・富山間の交流が著しく少ない点も特色で、福井発信は2,466回、富山発信は2,306回に過ぎない。3県都間の交流は金沢を中核として福井・富山が結びついている点が、この通話状況から如実に示され、金沢の北陸における地位の重要性が認められるといえよう。

II 交流の背景

1. 人の動き

通勤・通学 人の動きについては、それぞれに目的・理由のあることであるが、それらのいくつかにつき、以下に考察することとする。まず、その1つとして通勤・通学が挙げられよう、これはコンスタントな人の動きである点で、他の行動とは区別されるものである。

昭和55年国勢調査結果により、3県都間の通勤・通学者数を示したのが図3である。円内の数値

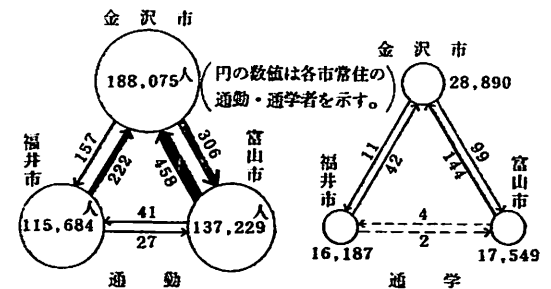


図3 3県都間の通勤・通学者(昭和55年)(国勢調査結果により作成)

は各都市における常住の就業者・通学者を示すものであり、都市間の移動人口を矢印で示した。福

井・富山両市では金沢市への通勤・通学者の方が逆流の人数より多く、金沢市の中心性が伺える。金沢を通過しての福井・富山間の交流は著しく少なくなっている。なお金沢・富山両市間の交流の方が金沢・福井間のそれよりも著しい。これらの諸傾向は前述のことであるが、ここにも明示されている。

通勤については各種会社・工場、官公庁などの事業所に関連するが、これは後述したい。通学については金沢市およびその周辺に大学・短期大学があり、その規模は富山・福井両市をはるかに凌駕していることは周知の通りである⁸⁾。したがって通学者も多いとみられる。いま昭和59年度金沢大学入学者をみると、総数1,555名のうち、地元石川県出身者536名(34.5%)で、富山県228名(14.7%)、福井県115名(7.4%)である。富山県との関係の濃さがここにも認められる。しかも、石川県の入学者数に対し、富山県、福井県のそれがそれぞれほぼ半数になっている点は興味深い。他方、同年度の福井大学の入学者をみると650名中、福井県428名(65.8%)に対し、石川県31名(4.8%)、富山県12名(1.8%)となり⁹⁾、石川・富山両県との関係は極めて薄い。なお、富山大学入学者は1,196名中、富山県666名(55.7%)で、石川県197名(16.5%)、福井県28名(2.3%)であり、金沢・福井両大学の中間に位置されているとみられる。

ところで、見方を変えて各県の大学進学者につき、自県内大学への入学率をみると、表8のよう

表8 北陸3県大学進学者の自県内入学率の推移

	大 学		短 期 大 学	
	昭和50年度	58年度	50年度	58年度
福 井 県	19.2%	22.5	36.6	42.4
石 川 県	25.9	33.3	59.1	72.7
富 山 県	12.7	18.2	39.1	46.9

大学設置審議会大学設置計画分科会・高等教育計画専門委員会(1983):昭和61年度以降の高等教育の計画的整備について—中間報告—による。

で各県とも大学・短期大学ともに、昭和50年度に対し同58年度はその比率を高めている。ただ、こうした傾向のなかで、石川県は最も高率である点は注目されよう。これは前述のように金沢市およびその周辺のもつ大学・短期大学の校数・規模の大きいことの反映であり、県外校への進学の際の低い点は、恵まれた一面といってもよいといえよう。

金沢市への流出度 — 富山市の場合 富山市・同商工会議所・同商店街連盟では、富山市内在住の女性(18才以上)を対象に、消費生活についての調査を昭和57年に行った。その報告書¹¹⁾のなかに富山市と金沢市に対するイメージ差(選好度)の調査があり、極めて興味深い結果が示されている。福井市については資料が得られないので、これによって関係の濃い富山市の場合につき、金沢市への人の動きの実態をみることにしよう。女性を対象にしたのは女性が消費生活の鍵を握るとしたもので、さらに年代別の分析もしているが、ここでは総体の結果のみを示すこととする。

富山市女性の金沢への出向は「よく行く」(月1回)が6.8%、「たまに行く」47.1%に対して、「行かない」は46.1%であり、金沢への指向の強いことが知られる。ところで金沢へ出向く目的はショッピングが34.9%、観光・レジャーが41.4%を占め、あと交際・接待18.2%、飲食5.6%となっている。金沢市は富山市女性にとって、購買・レクリエーションに対して、多大の満足を与えていることが知られる。また飲食・遊興等で富山の男性がよく金沢へ出向くことがいわれるが、女性にもそうした傾向が認められる。富山市に比し金沢市は多様な面で女性の吸引力をもっているとみられるが、それは表9で明らかである。

これによると富山市女性のイメージでは、多くの項目において金沢市の方が富山市より著しく評価が高い。金沢市への高い評価は歴史・自然の75.9%を最高とするが、百万石の城下町と丘陵や河海潟の水域に恵まれている金沢市としては当然

表9 富山市女性の富山・金沢両市評価の比較
(昭和58年)

	(単位 %)							
	ショッピング	ファッション	教養・文化	歴史・自然	社交・つきあい	賑い・レジャー	安全・やすらぎ	飲食
富山の方がよい 少しよい	9.3	7.4	7.7	7.1	9.6	8.6	30.0	10.9
同じくらい	13.6	18.6	18.9	9.0	39.6	37.8	30.3	39.0
金沢の方がよい 少しよい	68.1	65.1	64.8	75.9	40.6	39.9	29.4	40.6

富山市、富山商工会議所・富山市商店街連盟：富山女性の購買行動とライフスタイル(昭和58年1月)による。

であろう。ついでショッピング(68.1%)、ファッション(65.1%)、教養・文化(64.8%)と、圧倒的に金沢市の比率が高い。金沢市の商業機能、文化機能などは格別に高く評価されているとみられるのである。その他の項も安全・やすらぎをのぞき、金沢市の魅力が著しく高いといえるわけである。

観光 これら人の動きのなかで、金沢市の観光客の吸引も注目される。石川県の観光客数は近年増加の傾向にあり、昭和55年は1,739万人、うち金沢地域462万人を占める。この観光客の発地をみると、石川県内28.0%に対し、富山県10.7%、福井県7.2%で両県を合せての17.9%は、関東16.4%、関西15.6%、中京11.3%を凌いでいる。¹²⁾ 城下町の伝統をもつ金沢市は観光面でも両県民を相当に吸引し、これはまた金沢市勢の重要な点であることを注意しておこう。

医療 金沢市に医療機関の卓越していることは全国的にも注目される点であるが、¹³⁾ 重病人などが北陸3県より金沢の大学病院・国立病院その他公私立病院に入院するのは古くからよく行われた点であり、いまもみられることである。現在は富山市、福井市にも国立の医科大学が設立され、両県の医療施設も整備されつつある。しかし、その指導的役割は金沢大学医学部が果たしてきたものである。かような入院患者に対しては当然に家族の往復、見舞客もあり、金沢への人の動きを生起しているわけである。

いま、その一例として国立金沢病院の入院患者

(昭和58年9月1日現在)につきみると、総数556人のうち、石川県内住民97.8%、富山・福井両県民は同比率の0.9%、以上3県外住民0.4%であった。他方、金沢医科大学病院の場合をみると(この病院は金沢市隣接の内灘町に立地しているが、金沢の都市圏域にあるので、あわせ考察の対象とした)、表10のような患者の分布を示す。数値

表10 金沢医科大学病院患者の県別比率
(昭和56年)

	総数	石川県	福井県	富山県	その他
外来	29,033人	84.4%	3.0	10.3	2.4
入院	5,046	77.8	4.6	14.1	3.4

同病院資料による。

は昭和56年間のものであるが、石川県からの患者が主体をなすものの、なお県外の比率が若干高く、なかでも富山県からは10%以上を示し、福井県からの比率を大きく上回っている点は、前述の傾向と軌を一にするものである。

2. 物資の動き

自動車の貨物品輸送 北陸自動車道の金沢両インターチェンジにおける発着自動車を走行目的別にみると、図4のように「業務」が圧倒的である。このうちAの「人の移動による業務」、それに帰社・帰宅・出勤・社交娯楽などをふくめて、人の動きの著しいことが認められ、前項で述べた点を裏付けすることができる。

ここではBの「物の移動による業務」に注目することとするが、営業用車を除いてあることからして、その比率はいっそう低く示されているとみられる。ただし金沢東においては比重は大きく、とくに発の車数が著しく、約40%を占めている点は注目される。

つぎに主要出入貨物品目につき、両県との関係のみよう。表11は石川県下5インターチェンジの合計を示したものである(このうち金沢東・西の占める分はすでに表5に示した)。これによると、

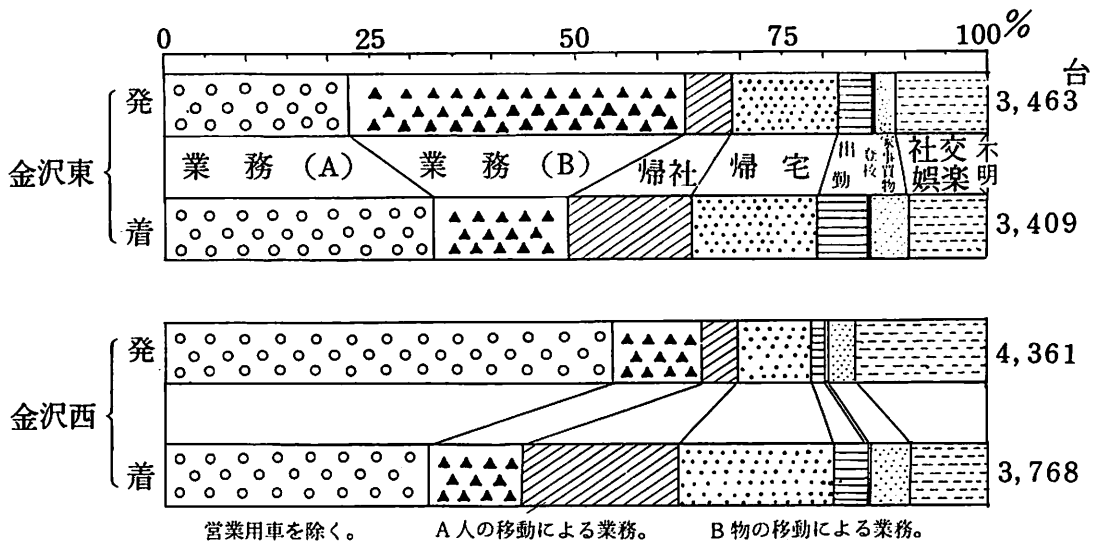


図4 金沢インターチェンジにおける目的別出入車数(昭和55年)

総体として発トリップが着トリップを上回るが、そのうち両県の占める比重はかなり高く、30%台から50%にも達するものまでである。農水産品は福井県との関係が大きく、金属機械は両県ともに大きい。富山県からの着トリップが目立つ。繊維工業品は福井県が多く、食料工業品・雑工業品では富山県への発トリップが著しい。総じて貨物品の自動車道による両県との交流はかなりのものといえよう。

3県の流通関係 いま福井・石川・富山3県間の流通関係をみよう。昭和57年の商業統計により、仕入・販売先別に販売額を表12に示した。自県内の仕入・販売額が顕著であることは3県に共通する。仕入において石川・富山両県間の額は1,000

表11 石川県内5インターチェンジ主要出入貨物品別車台数と隣県との関係(昭和55年)

	発トリップ			着トリップ		
	合計	目的地		合計	発進地	
		福井県	富山県		福井県	富山県
農水産品	486台	116	47	199	41	35
金属機械	734	168	168	420	84	136
食料工業品	502	80	101	226	19	54
繊維工業品	374	109	68	214	53	66
雑工業品	772	124	135	278	81	60

表2資料による。

表12 北陸3県卸小売業の仕入・販売先別年間金額(昭和57年)

	仕入						販売		
	先			先			先		
	福井	石川	富山	福井	石川	富山	福井	石川	富山
福井	7,806	967	591	9,559	398	116			
石川	340	12,996	1,473	2,227	17,428	3,785			
富山	135	1,512	12,800	761	1,740	17,405			

通商産業大臣官房調査統計部：商業統計表 第2巻 産業編(都道府県表)による。

億円台で著しく、福井県との関係は劣っている。ただし福井県は石川県よりの仕入が967億円であれにせまっている点は注目してよい。販売面においては石川県が両県に対して2~3,000億円台の額を示して最も高額であり、ついで富山県が石川県に1,740億円を販売する。仕入・販売の両面を通じて石川県の金額が著しく、商業活動が顕著であり、両県との流通も著しいことを認めうるが、なかでも富山県との関係の方が目立っている。また福井・富山両県との関係は比較的薄い。ただ富山県より福井県への流通額の方が逆の場合よりも多額であることは注意してよいであろう。福井県が距離的にみて関西・中京に対しては他の2県よりも近いのであるにもかかわらず、この県への石川・富山両県からの流通額が著しい点、将来の流通上においても注目すべき点と思われる。これは県単位の資料ではあるが、金沢市は卸小売業においても

福井・富山両市に対して中核性をもつものとみてよいと思う。

Ⅲ 金沢市の都市機能

1. 都市の比較

3都市の歴史的評価 いま富山・金沢・福井の3都市のもつ経済・文化的等の諸力を比較考察し、上述の諸特相の背景にある因由を検討してみよう。ただ、ここでその考察に入る前に、ともに城下町の伝統を継承する3都市であるので、明治時代における評価を一応みておくことにする。

山崎直方・佐藤伝蔵編の「大日本地誌」は戦前最も権威のある地理書で、全国を総括して記述しているので、これにより明治30年代の実態をみることにする。富山市は¹⁴⁾人口5.6万余、北陸では金沢・新潟市に次ぐ都会であったが、明治32年8月の大火により、「全市殆ど灰燼に帰し、数年を経るもまだ旧観に復する能はず。金沢・新潟等の市街に比して、多少の遜色あるは蓋しこれが為」とし、物産に「売薬」を挙げ「漆器・生糸もまた多少の名声あり」としている。金沢市は¹⁵⁾「旧時は前田氏百万石の城下として、今は県行政首脳の本所在地として、北国屈指の大都会」で、人口は約9.7万余、「家屋櫛比市街整齊、商業はまた甚だ繁盛なり。」とし、産業は「羽二重最も名高く、加賀羽二重の名は貿易市場に喧し」く、「九谷陶器」・「漆器」も著名で、さらに「清酒・燗酒・銅器・刺繍等」を挙げているのも興味深い。なお軍都としての性格も強かった。¹⁶⁾福井市は¹⁷⁾街道の交叉点に位置し、足羽川の水運など「県下交通上の中心を占め、附近の町村より出づる絹織物殊に羽二重の集散地をなし、羽二重の市場としては全国第一に位せり。」とした。

明治時代は現在以上に北陸における金沢の中心性は高かったともいえよう。しかし、昭和初年の金沢市は産業都市としてよりも消費都市としてもみられていた。¹⁸⁾他方、富山市では重化学工業が発

達し、福井市はいっそう輸出羽二重工業の発展をもみた。ただ、福井・富山両市はともに戦災を受けた。福井市はまた明治24年10月28日に市の要衝が震災にあい、市況の衰退はまぬがれたものの、同33年4月橋南が火災にあい、同35年4月橋北が再び火を発し、本市の最も殷賑の地が焦土となり「惨状実に目も当てられざるもの」であった。¹⁹⁾さらに昭和23年には地震により大打撃をうけた。これら両市にひきかえ金沢市は天災や戦災を受けず、伝統を保持してきたことは「古都」といわれる一つの所以でもある。

3都市の諸指数の比較 つぎに現在、3都市の持つ諸力について比較してみよう。経済面においては工業・商業が中軸をなすので、まずこの面からみよう。資料としては東洋経済新報社の「地域経済総覧」(1983/84)²⁰⁾によることとする。

工業について昭和56年の実績では、工場数は富山市990、福井市1,234に対し、金沢市1,815と最多であるが、従事者数では富山市がトップの34,271人に対し、金沢市31,657人、福井市25,034人で、零細な繊維工業の比重の高い金沢・福井両市で若干少ない。工業出荷額については富山市が6,864億円で圧倒的であり、金沢市の3,977億円、福井市の2,978億円を大きく引き離している。富山市の工業力の卓越性は、油・機械工業を主体にしていることによるものといえ、金沢市の機械・繊維工業、福井市の繊維工業を主体としているのとは性格を異にしている結果といえる。

ところで商業については金沢市が圧倒的に強い。表13にその実績を比較し示した。卸売業については金沢市の実力が著しく、福井市の倍ほどの数値を示している点は注目されよう。しかし、3県ともに卸売業は特色があり、福井市は大阪への依存が強く、北陸全般として卸売業は地位低下の傾向にあることは問題である。²¹⁾小売業でも金沢市が強く、福井市が最小である点は同様である。さらに飲食店をみると、まずバー・酒場等で金沢市は圧倒的な商店数を示しており、富山市方面よりも来

表13 3県都の商業実績の比較 (昭和57年)

		福井市	金沢市	富山市
卸売業	商店数	1,696	3,665	1,889
	従業者数	16,827	29,663	19,180
	年間販売額	1兆2136.1億円	2兆4925.6億円	1兆6888.6億円
小売業	商店数	4,250	6,861	5,110
	従業者数	16,699	27,694	20,340
	年間販売額	2,579.4億円	4,453.3億円	3,012.3億円
飲食店		1,509	2,726	1,526
飲食店以外	バー・酒場等の商店数	1,116	1,919	1,131
	バー・酒場等従業者数	4,428	9,473	5,384
	年間販売額	208.8億円	439.8億円	241.7億円

東洋経済新報社：地域経済総覧'83・'84)による。

店する顧客のあるのもうなずけられよう。これは消費都市としての金沢市の1特色を示すものである。これらを除いた一般の飲食店においても、福井・富山両市がほぼ同等であるのに対して金沢市は傑出しており、これは金沢市が市民のほかには地域から観光客等を含めて顧客を相当に吸引していることと判断される。

なお、前記の小売業について、販売額・売場面積を比較してみると、表14のように両市に対し、金沢市の指数が著しく高いことが認められる。ま

表14 3県都小売業の比較 (昭和57年)
(福井市を100とした指数)

		金沢市	富山市
販売額	各種商品	194.8	144.3
	うち百貨店	195.2	142.8
	衣服・身の回り品	143.5	109.3
	飲食料品	216.3	126.2
	自動車など	133.9	108.2
	家具付器	117.7	100.5
	その他小売	178.4	112.6
小売業販売面積		156.0	100.9

表13資料による。

た、大型・中型小売店をみても表15のようで、金沢市がとび抜けて実力をもっていることが知られる。とくに1㎡当たりの人口ではむしろ金沢市の低いことは市外からの顧客を吸引し、そのうちにはとくに富山市方面からの客も含まれていると推察されることは前述したところである。

表15 3県都の大型・中型小売店の比較 (昭和57年)

		福井市	金沢市	富山市
大型小売店	商店数	14	25	16
	売場面積	102,925㎡	143,516	81,278
	同1㎡当たり人口	2.36人	2.87	3.78
小型小売店	商店数	37	59	25
	売場面積	30,801㎡	59,378	25,048
	同1㎡当たり人口	7.87人	6.94	12.27

表13資料による。

つぎに医療面をみよう。石川県が病院・医者の数で全国的に高い地位にあることは周知のことである。¹³⁾いま昭和56年度の病院数・病床数を比較すると、金沢市がそれぞれ70、10,255 であるに対し、富山市59、7,127、福井市37、4,949 となり、金沢市は福井市の倍以上を示している点、注目に値しよう。前述のように金沢市が両市方面からの患者を吸引しているのも当然といえよう。しかも戦前から医科大学を持ってきた金沢市の伝統は、医療の技術や設備面でも一頭地を抜いているといえるのである。

以上の工業・商業などの実績をまとめ、成長力を同資料によってみると、最近年の総合係数は金沢市が103.7で最も高く、富山市102.7、福井市101.8となる。ただし金沢市が傑出して高いわけではない。その背景にある消費購買力の成長力は金沢市103.9、富山市103.5、福井市103.3と大差はないのに対し、工業係数は富山市101.0で最も高く、金沢市98.5でこれにつき、福井市97.0である。一方、商業係数は金沢市102.6で最も多く、福井市96.2、富山市は96.0となり、これが総合係数に響いているとみられる。ただ3市を通じて成長力は全国的には決して高くはなく、北陸の地域性を示すものといえよう。

一方、同じく民力度をみると総合係数で最近年に、金沢市は113.8で最も低く、福井市122.3、富山市124.3となる。富山市のこの数値は全国順位で第4位、第1位の大阪、名古屋、東京につぐものであり、福井市が第7位に対し、金沢市は第36位と低い。金沢市の低位は商業係数155.4で富山市146.8、福井市148.8より高いが、工業係数

の51.0の低さが響いているとみられる。ちなみに福井市のそれは64.9、富山市117.7である。

2. 金沢市の中核管理機能

金沢市のもつ管理的機能 都市の吸引力の1つとして中核管理機能の存在は重要である。北陸は比較的小ブロックではあるが、独立性を保持しており、したがって管理的機能もまた立地をみている。いま表16に金沢市を中心としてみた北陸の中核管理機能の管轄関係を示した。若干資料は古いものの、傾向は変りないといえる。金沢市にある機関88のうち金融関係が最も多いが、福井・富山両県を含めた北陸3県を管轄するものは48を数えている。他方、他域にあって石川県を管轄するものは38、うち富山市にあるもの11、福井市は6となり、金沢市の北陸における中心的機能性が認められる。とくに政府・公団の出先機関やサービス報道部門の比重は大きいといえよう。

さらにこれらのうち、金融機関についてみよう²⁾。福井市は機関数97、金沢市は159と最多で富山市は110である。預金・貸出もそれぞれ、福井市が4,742億円・3,751億円、金沢市7,693億円・8,125億円、富山市が6,010億円・5,618億円となり、金沢市の力が強い。とくに金沢市には日本銀行・日本開発銀行などの特殊銀行や日本長期信用銀行・日本債券信用銀行があり、金融公庫もまた両県都よりは多数存立している。大企業の進出著しい富山市に対してよりも大きな実績をもっている点は注目されよう。

ただし、これらの中核管理機能は金沢市にとって極めて重要なものではあるが、決して充分な発展をみているわけではなく、いっそうの脱皮・発展が望まれるところである。

経済的機能 商工業等を中心にして金沢市の経済力が富山・福井両市より卓越している点は、上述の諸相により明らかになったと思う。ここでは

表16 北陸における中核管理機能（昭和43年）

		政府 出先 機関	公 社 公 団 出 先 機 関	金 融 関 係 出 先 機 関	民 間 流 通 部 門	サ ー ビ ス 報 道 部 門	合 計
金沢にある中 核管理機能 の統轄範囲	北 陸 3 県	5	5	28	6	4	48
	石 川 県	2		26	1	4	33
	石川・富山県			1	4	1	6
	石川・福井県						
	北陸3県と新潟県 合 計	1					1
		8	5	55	11	9	88
石川県を統 轄する中核 管理機能の 所在地（県外 にある場合）	富 山 県			4	6	1	11
	福 井 県			1	5		6
	新 潟 県	1					1
	名 古 屋 県	2		4			6
	大 阪 府				6	1	7
	東 京 都	1		4			5
そ の 他			2			2	
	合 計	4		15	17	2	38
合 計		12	5	70	28	11	126

青野寿郎・尾留川正平（1970）：日本地誌10により作成。

さらに金沢市の商工業関係の事業所につき、中枢的な機能面を考察してみよう。

金沢商工会議所発行の金沢商工名鑑²³⁾に記載の事業所につき、本支社店の関係を整理集計し、その結果を表17にまとめた。同資料に挙げられた事業所総数は8,293であり、このうち他に本社・本店をもち、その支社・支店に相当するものは920で、約11%に当たり、逆にその事業所が本社・本店で、他に支社・支店をもつものは1,021で約12%に相当し、支社・支店数は2,023を数えるから、平均して2支社・支店をもつことになるといえる。

ところで、上部の本社・本店の所在地をみると、東京361、大阪147、愛知76となり、3大都市域からの出先機関の多いことが知られる。ただし石川県内にも131を数え、富山県に68、福井県に34（各県とも県都に大部分が属する）とある点は注目される。一方、支社・支店の分布は石川県内に1,202を数え約60%を占めているが、富山県209、福井県126で両県に圧倒的であり、東京・大阪・愛知をはるかに凌駕している。金沢市を中軸にし

て、富山・福井両市とは本支社店の関係でも、かなり濃厚な関係をもっていることが認められよう。

さらに業種別に考察すると、富山・福井県に本社店を多くもつ部門は機械金属業・卸商業・化学業・電気業・金融業等と建設業とであり、支社店をもつ卓越部門では機械金属業・卸商業・小売店業・食料品業・化学業・情報文化・電気業・金融業と建設業・観光サービス業などである。ここで注意されるのは福井・石川県の主工業である繊維業・同加工業にかような系列の極めて乏しいことであり、また木材・木工業、工芸特産品業、運輸・車輛業なども、富山県を含めて同様な傾向にある。以上の本支社店関係は一般のビジネスを含めて、電話の通話、車の動きなどに具体的な活動を示し、前述の諸資料にそれらの実績を反映しているものと考えられる。すなわち、金沢市と東京・大阪・名古屋などの交流が目立ち、さらに金沢市を軸にして富山・福井両市との関係も密接になってくるものとみられるのである。

表17 金沢市の事業所数と本社・支店との関係（昭和57年度）

	総 数	本 社 ・ 本 店 を も つ も の							支 社 ・ 支 店 を も つ も の										
		総 数	本 社 ・ 本 店 の 所 在 地							総 数	支 社 ・ 支 店 の 所 在 地								
			石 川	福 井	富 山	大 阪	愛 知	東 京	そ の 他		石 川	福 井	富 山	大 阪	愛 知	東 京	そ の 他	計	
織 維 業	134	19	8	1	1	8			1	21	19				13		6	1	39
織 維 加 工 業	110	6	2			3			1	16	11	1	2	1	1	1	1	3	20
機 械 金 属 業	904	118	23	1	8	14	8	35	29	93	82	6	16	15	5	13	22	159	
卸 売 業	414	68	3	2	6	13	9	30	5	59	33	18	15	3		10	28	107	
小 売 商 業	767	60	5	6	5	9	6	21	8	113	118	5	14			5	2	144	
食 料 品 業	836	68	14	1	4	7	9	23	10	129	150	7	23	2		6	27	215	
工 芸 特 産 品 業	280	7	5			2				31	22		3	5	1	6	8	45	
化 学 業	287	78	1	3	8	26	4	31	5	62	59	11	10	4	5	7	10	106	
木 材 ・ 木 工 業	288	12	2		1	1	1	3	4	24	24			1				25	
情 報 ・ 文 化	439	42	9	1	2	6	5	13	6	54	39	7	15	5	3	10	12	91	
運 輸 ・ 車 輛 業	517	41	7	3		5	5	16	5	71	143	5	3	1			1	153	
電 気 業	481	110	2	1	11	16	13	53	14	66	51	23	34	7	8	12	59	194	
金 融 ・ 保 険 ・ 証 券 業	333	93	7	3	6	13	1	60	3	24	200	5	16	2	2	2	2	229	
建 設 業	1,421	122	14	10	12	19	6	52	9	126	105	18	28	7	5	13	104	280	
観 光 ・ サ ー ビ ス 業	1,082	76	29	2	4	5	9	24	3	127	146	20	30	2		8	10	216	
合 計	8,293	920	131	34	68	147	76	361	103	1,021	1,202	126	209	68	30	99	289	2,023	

金沢商工会議所：金沢商工名鑑より集計。

むすび

福井・金沢・富山の3県都間の交流については、1つの北陸圏として緊密な関係のあることが一般的にいられているが、本論ではそれを若干の資料により明らかにした。そして金沢市の中心性についても明示でき、同市のもつその背景としての機能について述べた。総括的にみて金沢市と福井・富山両県都との関係は、福井市を1とすると富山市は2と評価しうるように考察される。富山市との関係は加賀藩以来の伝統といえようが、本論で筆者は金沢・福井両市の関係が予想外に大きいこと、また3県都を通して北陸という地域の相互依存性の著しいことを改めて認識させられた。これらの点をさらに現地調査により具体的に究明したいとも考えている。

なお、北陸の地域は深雪地帯であるにもかかわらず、前述のように日本海岸では最高に発達した地域である。将来、この地域がいっそう交流を深め、それぞれに地域性を活かして特色ある発展を遂げ、充実した1圏域を構成するよう期待するものである。

本稿をまとめるに当たり、多くの機関の方々に多大のお世話をいただいた。なかでも金沢鉄道管理局・石川県企画開発部・北陸電気通信局業務部・金沢国立病院・金沢医科大学病院・北陸経済調査会・金沢商工会議所などの関係各位に深甚の感謝の意を表するものである。

注および参考文献

- 1) 矢ヶ崎孝雄(1981):雪国の生活—雪への対応の移り変り—、金沢大学教育学部紀要 人文・社会科学編 第30号 129～124頁。
- 2) 磯村英一(1969):日本のメガロポリス(東洋経済新報社)。
- 3) 矢ヶ崎孝雄(1968):北陸諸都市開発の方向。中部圏の将来像(鹿島研究出版会) 612～620頁。
- 4) 矢ヶ崎孝雄(1969):北陸メガロポリス論—地域開発のビジョン— 石川自治と教育 第22巻 6月

号 1～9頁。

- 5) 二神弘・実清隆(1980):北陸における都市化と都市再開発。北陸の都市と農村(古今書院) 1～62頁。
- 6) 二神弘(1984):地方都市論 光陵女子短大研究紀要 第2号 12～13頁。
- 7) 金沢鉄道管理局(1983):金鉄局の概況 昭和58年。
- 8) 全国市長会(1980):日本都市年鑑によりまとめれば大学・短期大学数、学生数はつぎのようである。福井市4校 6,078人、金沢市8校 12,594人、富山市4校 5,277人。
- 9) 富山大学(1984):富山大学資料。
- 10) 福井大学(1984):福井大学資料。
- 11) 富山市・富山商工会議所・富山市商店街連盟(1983):富山女性の購買行動とライフスタイル。
- 12) 石川県観光物産課(1971):統計からみた石川県の観光 昭和55年。
- 13) 石川県企画開発部統計情報課(1983):「石川100の指標」によれば、人口10万当たり、石川県の全国順位は病院数で第5位、病床数で第4位、救急病院数で第1位、医師数で第2位である。
- 14) 山崎直方・佐藤伝蔵編(1906):大日本地誌 巻五(博文館) 669～673頁。
- 15) 前掲14 623～635頁。
- 16) 金沢市には戦前、師団司令部・旅団司令部と歩兵・騎兵・工兵・輜重などの連隊がおかれ、軍人の輩出も著しかった。
- 17) 前掲14 564頁。
- 18) 仲摩照久(1930):日本地理風俗大系 第七巻(新光社) 178頁。
- 19) 日本国勢調査協会(1935):市町村別日本国勢総鑑 上巻 福井県 4頁。
- 20) 高柳弘(1984):地域経済総覧(週刊東洋経済臨時増刊 83, 84)(東洋経済新報社)。
- 21) 北陸経済研究所(1983):北陸の卸売業の機能と流通経路 北陸経済研究 No.61 16～33頁。
- 22) 全国市長会(1980):日本都市年鑑 昭和55年版(第一法規出版)。
- 23) 金沢商工会議所(1982):金沢商工名鑑 昭和57年版。