

(定時性の低下)」といわれているが、そのほかに「路線網の複雑さ」など利便性の低下にあるのではないかと考えた。そのため、三つの課題を設定して、それに沿って検証していくことにした。

第一に、与野市のバス交通が地域的に偏ることなく運行されているかを調べた。土地利用などから市内の各地域を代表すると見做されるバス停12箇所を選定し、そこから市内の全バス停までの時間を時刻表や距離から計測し、一定時間に到達可能なバス停の数を比較した。その結果、大半のバス停は30分以内に到達できるが、主要路線の有無によって、地域格差があることがわかった。

第二に、バスを利用した各種施設のアクセスのし易さと人口との関係を調べた。前記のバス停から、一定時間に到達可能な①駅、②児童・福祉施設、③医療機関の数を計測した。次に、そのバス停の属する町丁目の人口密度との相関係数を計算

した。その結果、地域的差はあるものの、大体30分以内に到達可能であり、市全体の施設へのアクセスし易さの水準は低いものではないといえることがわかった。アクセスのし易さと人口密度に高い相関は見られなかった。

第三に、バスの有効性をみるために、バス利用と徒歩による施設へのアクセスの容易さの差を調べた。前記のバス停を基準として、通常の徒歩利用圏とバス30分圏における施設数を比較した。その結果、バス利用によってほぼ数倍の施設が利用できることがわかった。

以上から、与野市のバスサービスの水準は低くなく、利便性に寄与していることがわかった。今後、赤字路線の大幅な縮小が予定されているが、市民に対して公平なバス輸送を行うために、大幅な路線の見直しとともに、新しいバスシステムの構築こそ必要とされているといえよう。

## 竹島は日本の領土か？ その地政学的価値と今後

原 聡 子

私はこの論文で、「竹島は日本の領土であるべきか？」という質問を設定し、竹島問題の現状を的確に把握し、その価値を考え、今後の政策についての提案を行うことを目的とし調査を行った。

竹島に関する日本での研究は、1960年代からあらゆる分野で更新されておらず、韓国の活発な研究活動とは対照的であった。

調査は主に、①資料：日本で出版、発表されたほとんどの論文、記事、韓国語文献等による調査（島根県へのフィールドワーク）、②外務省、防衛庁担当官、戦略、国際法専門家への面接等、③日韓両国でのアンケート調査（日本人156回答、韓国人250回答）の3点から行った。これらの調査より、①竹島の価値は、200海里の排他的経済水域に伴う、生物資源による経済価値があること（証明：農水省発表の漁獲高、竹島が領土であった場合の経済水域の線引きと日韓漁業協定等）、②防衛技術の発達、通信衛星を利用したGPS等による島の地理的価値の減少、また竹島

自体の地形的不都合により、防衛上の価値はほとんど無いこと（証明：レーダーサイトとしての価値、防空識別圏の分析等）の2点が分かった。さらに、この研究によって見えた事実は、①日本にとって竹島問題は、他の領土問題の手前、どうしても譲れない外交戦略上の理由があること、②韓国での竹島は、2次世界大戦の犠牲の象徴であり、この意味で譲れないという感情が強いこと、の2点であり、②はアンケート調査で証明し、日韓の国民意識の比較を行い、③日本では竹島の知名度、必要性だけでなく、防衛・国土といった大きな部分での関心が韓国に比べ低いことが分かった。

これらの事から私は、「竹島を岩礁と見なし、経済水域の線引きを、鬱陵島と隠岐島の間に行うこと」を提案した。これにより、竹島は日韓どちらの領土ともならないが、韓国の経済水域内に入り、また経済水域の線引きは、より良い漁業面での合意を生むと予想される。