

## 巻頭エッセイ

# 日本海時代の予感



西島浩之

国土交通省近畿地方整備局 副局長

平成13年1月6日、省庁再編で運輸省第一港湾建設局から、国土交通省近畿地方整備局に転任した。その直後、NHKで、「菜の花の沖」をみた。竹中直人の高田屋嘉兵衛が好演で、昔読んだ司馬遼太郎の原作を改めて読み直した。この本には、江戸中期以降の日本海における北前船の隆盛と、北前船が寄港した日本海諸港の賑わいが生き生きと描かれている。

第一港湾建設局長時代、私の部屋には、南を上にした日本海地図が張ってあった。この地図を見ると、日本海は、世界の航路体系上も、極めて重要であることがよくわかる。世界の貿易は、欧州、東南アジア、極東アジア、北米の4地域を核として形成されている。国際物流の大動脈は、この4つの地域を結ぶ形で構成されている。20世紀は、太平洋岸の経済力が極めて強く、世界の基幹コンテナ航路は、シンガポール－香港－高雄－大阪湾－東京湾－北米西岸という太平洋を中心に形成されていた。しかし、中国、韓国の経済力の飛躍的な向上が、状況を大きく変えようとしている。中国、韓国からの北米向けの貨物が増大し、船社は、上海、釜山に、本船を寄港させる航路を増大させている。これらの航路のいくつかは、日本に寄港しないで、直接、日本海、津軽海峡を抜けシアトル、オークランド等の北米西岸に向かっている。このルートでは、航海日数が、2日以上短縮できるという大きなメリットがあり、徐々に日本海ルートが増えていくように思われる。

日本海諸港の目の前を、北米航路に就航する船舶が通過する。この船を何とか日本海の港に寄港させれないだろうか。そうして、商港としてののびのびした賑わいを日本海諸港に取り戻せないだろうか。部屋に張ってある地図を前に、そんな思いを

強くした。

近年、秋田自動車道、山形自動車道、磐越自動車道、北陸自動車道など、太平洋岸と日本海岸を結ぶ高速道路が順次完成してきた。我が国の陸上運賃は相対的に高い。東北地域、北陸地域に発生するコンテナ貨物は、現在京浜地区から輸出入されている。このコンテナ貨物を日本海側の港で出せるようになれば、トータルの輸送コストは大きく軽減できる。首都圏周辺地域の交通混雑を考えれば、栃木、群馬等の北関東から発生する貨物も、日本海側の港が優位になる。日本旗側の港が、北米基幹航路に就航する船舶が寄港するポテンシャルは、相当高まっているように思われる。また、釜山、上海等の港は、太平洋岸諸港に比べ、日本海岸諸港の方が、海上距離は近い。アジア航路も日本海航路は、有望である。

この10年間、日本海諸港のコンテナ貨物量は、着実にのびてきた。それでも、まだ全体でも20万TEUである。第一港湾建設局管内各県から発生するコンテナ貨物は、50万TEUを越えていると想定されるが、30万TEUを越える貨物が京浜、中部の港湾から輸出入されている。まず、この貨物を日本海諸港から、輸出入したい。そして、21世紀のいつの日にか、太平洋岸地域の貨物が、日本海岸諸港を使い世界に輸出入される、日本海地域の港湾と太平洋岸の港の地位を逆転させたい。ポテンシャルはある。そのポテンシャルをどうすれば実現できるか。多くの方々と議論したい。また、実行してみたい。日本海が、世界の主要航路の1つに成長し、日本海を航海する船を受け入れ、日本海諸港が生々発展している姿を、密かに夢見つつ、新潟の地を去った。