

巻頭エッセイ

日本海の風



筧 隆夫

国土交通省北陸地方整備局次長

「ところ変われば品変わる」とは、聞き慣れた物言いだが、実のところ任地が変わるたびに驚くのは目に入る風物や習慣の珍しさではなく、自分自らのものの見方や考え方に生じる変化というか、新たな視点がいつの間にか身に着いていることの方ではないだろうか。

二度目の新潟勤務で実感するのは日本海や黄海の狭さと対岸諸国の近さであり、そこから見えてくる日本海大交流時代の到来の手応えや北陸地域の目指すべき独自の地域戦略の可能性である。日本海には日本海の風が吹く。

21世紀前半を展望すれば、アジアの経済発展が一層進展し、これに伴う海上物流も北米、欧州を遥かに凌駕してアジアが最大の極に成長する。なにしろ日本の十倍の人口を要する中国が先進国入りするのである。むしろアジア域内物流の急増ぶりがこれからの世界経済の牽引力の証になってこよう。セーフガード措置で紙面を賑わせた中国産椎茸やネギ、あるいはユニクロなど流通・消費分野にまで開発輸入方式が定着するなど既に中国・韓国などの生産能力・競争力を活用する我が国のビジネスは拡大しつつある。中国東北部やモンゴル、ロシア沿海州やシベリアなど後発の地域の経済開発には港湾を含む輸送回廊の整備が最重要となるが、日本海に面した対岸諸港やその鉄道・道路アクセスの整備とともに各国間の相互アクセスも着実に改善されようとしている。

日本海や黄海も地図を逆さまにして大陸側から眺めてみれば、実に狭いひとまとまりの地域に見える。地中海型の密な海上ネットワークを活かした経済相互依存型の発展こそが北陸地域が他に先駆けて取り組むべき固有の命題として浮き上がってくる。北陸地方整備局でも旧一建時代から環日本海圏国際物流基盤調査を実施し、九つの輸送回廊の可能性と課題の分析を行った。

国際フェリーの可能性・有効性が検証されている点は見逃せない。コンテナ輸送なども対岸との距離

の近接性を考慮すると、多頻度輸送に適した中小型RoRo船などの方が適しているかもしれない。両側の港湾の荷役システムも含めてパナマックス型ならぬ「日本海型」の船舶や輸送システムが登場することを期待したいものである。

最近ではゼロエミッション社会の構築とか、リサイクルあるいは静脈物流ということが叫ばれて久しい。他地域に比べて港湾を活用したりサイクルコンビナートなどへの取り組みは遅れているが、対岸諸国の近さを考慮すると独自の可能性も開けてこよう。新潟港や伏木富山港など日本海の港ではロシア船の帰り船が手荷物扱いの、したがって港湾貨物にはカウントされない中古車が隠れた太宗貨物として港を占有するようになって久しい。中古OA機器を「輸出」するビジネスモデルも検討されているようだ。パーツの供給やメンテナンスも需要が拡大するだろう。国境を越える広がりの中でこの議論ができるのはこの地域の大きいなるメリットと考えたい。

環境面では日本海の海上交通が増大すれば海難事故の危険性も増大するし、船舶のメンテナンスや解撤の需要も増大することが見込まれる。ナホトカ号のような大規模油流出事故に備えるため北陸地方整備局では浚渫兼油回収船「白山」を建造中で、去る8月29日に紀宮殿下の支網切断による進水の式典を終え来夏には正式配備の見込みであるが、白山の支援基地としての防災拠点を管内各港に整備することも今後の大きな課題である。情報通信設備や各種支援設備を含む総合的なシステムの構築が求められる。

これらのニーズに応えるエンジニアリングセンターが日本海沿岸地域に存在し、国際的にも貢献することが今後の環日本海経済圏の相互依存型経済発展には必要不可欠である気がしてならない。

構造改革一色で縮み指向も議論が目立つご時勢ではあるが、二十一世紀の初年度である。うつむき加減の視線をあげて数十年先を見据えた地域戦略やビジネス戦略の議論がまずほしいものだ。それが本当の構造改革実現の王道というものである。