

# 海から見た津軽圏の地海域振興の一考察

奈良 輝昭

## 1 はじめに

今年8月29日夕方、(財)みちのく北方漁船博物館所属の復元船みちのく丸が48日間に及ぶ航海を終え、約1ヶ月半振りに母港青森港に入港したとの報道があった。

この航海は、「北前船・日本文化交流事業」の一環として、江戸時代中期から明治時代にかけて北海道から九州に至る日本海沿岸地域の物流(ヒト・モノ・カネ)と文化交流を育んだ北前船ゆかりの地(10道県、14港)を巡り、その足跡を地域の人々とともに再確認しようとするもので、みちのく丸が入港した各地の港では熱烈な歓迎を受け、企画は大成功を収めた。

日本海の海上交易は、北前船以前の遙か奈良時代頃から、大陸と我が国を結ぶ重要なルートとして利用されてきた。当時は、和魂漢才と言われた時代、先進国である大陸からの優れた技術や文化を入手することは、時の権力者達にとって権力の誇示を意味し、環日本海海上交易ネットワークはそれを側面から支えていた。

当時、大陸から畿内(ヤマト)に至るルートは、直接日本海側の若狭方面(越の国)に來訪し、琵琶湖、淀川水系を経由するルートと北九州から関門海峡を経由する瀬戸内海ルートが利用されていた。だが、船舶の大型化と輸送能力の向上等に伴い、瀬戸内海ルートの利便性に押され日本海ルートはその優位性を後退させた。

明治になって時の新政府は、従来の和魂漢才の政策から和魂洋才の政策に発想を大転換。更に船舶の洋式化、大型化を図りつつ太平洋航路の利用促進と東京湾から京阪神を中心とする太平洋沿岸地域の開発を進めた事から、相対的に日本海ルートは衰退して行った。

しかし近年は、新興国の代名詞でもあるBRICS(ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ)やASEAN(東アジア諸国連合10カ国)など、日本を取り巻く近隣諸国の経済活動は活況を呈し、めざましい発展を続けている。だが、これまで経済先進国と言われてきた米国やヨーロッパ諸国の経済活動は停滞し、日本の失われた10年同様、今後とも経済好転の兆しもなく、先進国としての地盤沈下さえ不可避の状況にある。

一方、東アジア圏の経済的興隆と欧米諸国の経済的停滞は、我が国にとって再び環日本海海上交易ネットワークの効率性、優位性の高まりを示唆している。このトレンドを青森県の地域振興策の中にどのようにリンクさせるべきかを考察してみたい。

## 2 環日本海海上交易ネットワークから見る青森県の現状

青森県は、陸上交通の視点から見ると本州の最北端に位置するどん詰まり県のイメージが強い。だが海からの視点で見ると、北に北海道、西に日本海、東に太平洋を擁し、他県では見られないフレキシブルで極めて高い海上交易ネットワークの優位性を持っている。

現に青森港は、北海道と本州を結ぶ物流の基幹航路の中継港として、また八戸港は太平洋海上交易の北日本を代表する主要港湾として利用されている。

青森港の場合、青函トンネルの開通以降、青函航路の人的交流は減少しているが貨物の

大量輸送という海上交通のメリットは依然として優位性を確保している。

また、八戸港は平成12年の貨物取扱量32403千トンをピークに減少傾向にあるものの、依然として北日本を代表する重要港湾であることに変わりない。

だがその一方で、日本海側に位置する七里長浜港は、環日本海海上交易ネットワークから完全に乗り遅れ、「宝の持ち腐れ」状況にあると言っても過言でない。本来、物流手段は、地域産業の有用性と効率性を高める必然性の中で求められるもので、地域産業と有機的な連携なしに海上交易ネットワークの要としての港湾施設の存在意義はない。その意味では、七里長浜港はいまだに宙ぶらりんの状況にあると云える。

七里長浜港の後背地は、青森県の西北地域、中南地域といわれる主に農業を基幹産業とする津軽圏で、県としても津軽圏の基幹産業である農業政策に積極的に関与しているように窺える。だが現実論として七里長浜港の港湾機能とその後背地の基幹産業との有機的な連携を構築すると言う発想にまでは至っていない。

### 3 日本海海上交易ルートの現状

日本海の港湾は、冬季の降雪や季節風の連吹で太平洋側沿岸の港湾に比べ大きなハンデを抱えているが、それでも「みちのく丸」が寄港した港やそれ以外の日本海側の港湾は元気である。特に富山県は、「環日本海諸国図」という日本列島と大陸を逆転させた、通称「逆さ地図」を地理院の許可を得て作成し、積極的に環日本海海上交易ネットワークを実践している。因みに、日本海側に位置する港湾でコンテナ取り扱い港は、北から秋田港、酒田港、新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港、敦賀港、舞鶴港、境港、浜田港、下関港の11港があり、それぞれ韓国、中国、台湾、ロシア等と活発な交易を行っている。

日本を代表する港である横浜港や神戸港は、従来東アジアのハブ港として多くのコンテナ貨物の集積基地として繁栄してきたが、1995年1月17日に発生した阪神淡路大震災以降、神戸港の港湾機能が長期に亘り停止状態に陥った。このため、東アジアのハブ港の役割が韓国の釜山港やマレー半島南端に位置するシンガポール港にシフトした。当初は一時的な現象と捉えられていたが、神戸港の港湾機能が回復後も釜山港やシンガポール港の地位は変わっていない。この現象は、逆の見方をすると釜山港やシンガポール港の港湾機能の持つ有用性、効率性が神戸港や横浜港より優っていることを示すものである。

また、従来東アジア圏からの貨物は、神戸港や横浜港に一旦集積後、大型コンテナ船に積み替えられ米国に向かう太平洋沿岸コースが採られていたが、ハブ港が釜山港やシンガポール港にシフト後は、アジア圏からの北米航路も直接日本海から津軽海峡、釧路沖経由で米国に向かう日本海コースに変わっている。このコースの方が航海日数が2日間ほど短縮されるため、船社にとっても船舶燃料費の節約という大きなメリットとなっている。

新興国である中国、韓国、台湾、ロシア等、東アジア諸国の経済的活況は、環日本海海上交易ネットワークの活性化を一層促進するもので、船社サイドとしても近年の船舶燃料費の高騰高止まり現象と相まって港湾施設の利便性、効率性が担保されれば積極的に日本海ルートへ進出する可能性が極めて高いと考えられる。

### 4 海上交易ネットワークに及ぼす内外の状況

今、日本を含む世界の先進国と言われた国々は、国家財政赤字の膨張、国債価格の下落、

国内産業の空洞化等々、総じて経済的に苦況に立たされている。加えて国民の少子高齢化問題への対応、エネルギー問題への対応、地球環境問題への対応、食糧危機問題への対応、地域間の国際連携等、抱える問題が多岐に亘っている。

取り分け我が国にとっての焦眉の急は、東日本大震災に伴う復興支援と福島第一原子力発電所の速やかな冷温停止に向けた対応が挙げられる。そして更に言えば、長期に亘る円高問題と産業空洞化への対応、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）への加盟是非を巡る対応、少子高齢化への対応、地球環境問題とエネルギー政策に係る問題への対応等も考えられる。

これらの問題が環日本海海上交易ネットワークにどのように関わっているかを考察してみると、円高問題は体力に余力のない輸出企業にとって採算割れを意味し、産業の空洞化を促進させ輸出減少の要因となっている。少子高齢化の進展は、消費マーケットのパイを減少させ国内需要の落ち込みを招来させる。また原油価格の高騰高止まりは、海上輸送コストを増加させ、船社の海上輸送コスト削減指向を一層加速させることになる。

だが、これらの問題がすべてネガティブなベクトルと向かう訳ではない。確かに我が国は、現在厳しい円高に悩まされているが、「谷深ければ山高し」の諺があるように、近い将来はいずれ円安に向かう筈である。円安を見越した対応も考慮する事も肝要だろう。

少子高齢化問題は、先進国において顕著な傾向にある一方で、新興国では逆に人口増加の傾向にある。世界の人口状況を見ても、第1位が中国で約13億人、第2位がインドの約12億人、第4位がインドネシアの約2億3千万人と世界のベスト5の中にアジア圏から3カ国が入っている。これらの新興国は、経済的な発展とともに今後食糧問題が大きなネックになると云われている。その意味では、食糧輸出対象の巨大マーケットとも云える。

また、地球温暖化の進展は、地球規模の大干ばつや大水害といった気候変動をもたらし、多くの国々に食糧危機や水（飲料水）危機を引き起こしている。この種の問題は、今後一層地球規模で深刻化するものと考えられる。その意味では、安全・安心な食糧と良質な飲料水の確保は、将来の振興すべき産業のキーワードとも言える。

## 5 七里長浜港と津軽圏の一体的振興の方策

これまで述べてきた内外の状況を踏まえて七里長浜港の活用方法を考えた場合、後背地である津軽圏の有効活用を抜きには考えられない。その意味では、津軽圏の基幹産業である農業（一次産業）の高度化を図ることが不可欠となる。そしてそれは、内向き志向（地産地消型）に固守するのではなく、対外輸出を視野に入れた外向き志向（地産外消型）の産業型農業に切り替えて行くべきと考える。

### 津軽圏農業の進むべき方向性への考察

津軽圏の振興策の基本は、基幹産業である一次産業（農業、漁業）の活性化にあると言っても過言でない。そしてあるべき方向性としては、農業や漁業を単に一次産業として捉えるのではなく、製造、加工、販売（流通）をも含めた二次産業、三次産業と言った総合的なマネジメントとして捉える事が肝要である。

要は、先に述べたように少子高齢化は国内消費パイの減少を意味し、一方で経済成長の著しい東アジア諸国の所得水準の向上は、安全で安心できる食糧需要が増大すること意味する。また、地球温暖化によって世界的な大干ばつや大水害は、多くの国々の食糧危機を

招来させている。これらの状況を踏まえると、単に地産地消という従来の一次産業的な農業、漁業の枠組みに囚われる事なく、むしろ輸出産業として産学官の英知を結集した裾野の広い産業に育て上げることこそ重要と考える。

世界では、過酷な環境の中でも農業を立派な輸出産業として育て成功している国がある。例えば、砂漠の国であるイスラエルは、点滴灌漑というハイテク技術を駆使した施設園芸農業で輸出農産業に成功している。また国土が狭隘なオランダは、徹底した管理酪農とバイオ技術を駆使した園芸農業で、農産物の純輸出額ではアメリカと拮抗した状況にある。

本県は、イスラエルやオランダに比べると遙かに豊かな自然に恵まれ、極めて質の高い農業生産に適した土地がある。無いのは産学官の総合的なマネジメント能力だけである。

このような視点で捉えれば、TPP加盟問題も中長期的な視点で見れば大いにプラスになる筈である。確かにネガティブな意見もあるが、TPP加盟によって不利益を被る人にはセーフティーネットを張り巡らすとか、休耕田の有効活用による特定品種限定で企業参入を認める。また直ちに規制の撤廃が困難なものは、農業・漁業の品種限定による特区構想を導入する等の方策を検討することも一案と考える。

#### 七里長浜港の今後のあるべき港湾機能の考察

七里長浜港は、新興国と言われる隣国の中国、韓国、ロシアとは日本海を隔て一衣帯水の間にある。今後我が国は、これら新興国との交易を一層活発化させることを考慮すると、日本海に位置する七里長浜港の潜在的可能性は、極めて高いと言えるだろう。

更に、見落とししてならないのが七里長浜港の防災機能としての優位性である。3・11の大震災では、本県の物流基地である八戸港が長期に亘り機能不全に陥り、ガソリンパニックを引き起こした一因となった事もまだ記憶に新しい筈。

また青森県下北半島周辺には、様々な原子力関連施設が多数存在し、その一方で今後も様々な自然災害の発生リスクが高まっている現状を考慮すると、日本海ルートに防災機能を兼ね備えた港湾施設を確保することは、県民の迅速なライフラインを構築する上でも極めて重要と考える。

現状の七里長浜港の港湾施設は、対象船舶がDW5000トンクラス1バースとDW2000トンクラスの1バースだけの小規模港湾である。このため利用形態としては、内航船による利用形態と外航船の場合でも隣国の韓国、中国、ロシアぐらいが活動範囲としての利用形態に限定されるだろう。

ただ、現状の港湾利用の活性化を図る上で障害となっている問題の一つに、冬期間の卓越する西寄りの季節風による港内静穏度の悪化が上げられる。これの対処方策として、現在国策として進められている再生可能エネルギーの一つ、着床式の洋上風力発電（潮流や波力による発電能力を含む）を港の沖合に10基ほど効率的に配置する事で港内静穏度も得られると考えるので、このような働きかけを積極的に行うことで、電力の安定供給の貢献と港内静穏度の確保という一石二鳥の効果も得られる。

また、港湾施設を適正且つ効率的に運営するためには、港湾法、港則法、関税法等の港湾関連法令の適用を受ける港湾への格上げも配慮する必要があるだろう。更に、将来的にはハード面の対応として雨天状態だろうが、降雪状態だろうが安全確実に荷役が可能な全天候型バースの建設も視野に入れる必要があるだろう。

そして最後に、農業生産物等の適切な集積地と港湾施設までの効率的なアクセスを一体

的に確保する機能的なランドデザインの構築も忘れてならない重要な問題である。

例えば、農業集積地と港湾を結ぶバイパス道路の建設（既存の道路を有効活用）や集積地を既存のＪＲ沿線の活用を考えた場合、五能線から港湾エリアまでの臨海鉄道の引込み線を施設するなどの方法論も十分検討に与えるものとする。

## 6 おわりに

これまで殆どの地方自治体では、港を造り、広大な工業用地を造成し、企業誘致に邁進することが仕事（政策）のように考えられてきた。だが、企業がその土地に企業活動の拠点としての必然性を見え出せないものは、いくら税制的に優遇しても利益が上がらなければ直ぐに撤退するのが外来企業の特徴である。

一方、地場産業は、決して動きは迅速とは言い難いが地域に根を下ろしている分、少々経済事情が厳しくなっても撤退することはない。だからこそ、長い間その土地で育まれてきた地場産業をさらに足腰の強い産業として、かつ裾野の広い産業に育てあげるといふ、総合的なマネジメントを構築することこそが今自治体に求められているのである。

「着眼大局 着手局小」と言う格言がある。県行政に求められているのは、まさにこの発想である。オランダやイスラエルの農業を紹介したが、グローバル経済の時代は、いま世界はどう動いているのか、今後どのように動くのか、そして日本政府はどのように情勢判断し、どう対処するのか等々、単に国のコピーとしての政策論ではなく、地方自治体自らが「着眼大局 着手局小」の発想で的確な政策を策定することが求められている。

今年九月初旬、東奥日報に「雇用、第8部農業から農産業」のタイトルで新潟県の取り組みが紹介され、新潟市の「新潟フードバレー」構想が取り上げられていた。このネーミングは、米国のＩＴ関連産業が集積するシリコンバレーにあやかって命名されたもので、ネーミングに込められた自治体の意気込みが感じられる。

新潟県では、すでに基幹産業である「米」産業の裾野が広がり、亀田製菓に代表される、あられ、煎餅等、また佐藤食品の切り餅、パックご飯等々、多くの米製品の商品化が進んでいる。今後、これら農産業は、さらに進化、発展することだろう。

韓国梨花大学名誉教授のイー・オリョン氏は、その著書「縮み志向の日本人」の中で、世界中何処にでもある団扇（うちわ）を扇子という折り畳み式の機能性の優れた携帯用に変えた発想。また、いかつい大きさのラジオやテープレコーダーからトランジスタラジオやウォークマンを創り上げた発想は、「これこそ日本人の持っている素晴らしい着想力である」と称えている。

イー教授の著書とは直接関係はないが、食品加工の分野でも「カップめん」等に代表されるように、数多くのレトルト食品等の開発を成功に導いてきた事実も、ある意味で、日本人の持っている素晴らしい創造力や着想力によるもので、これらの商品開発も世界に誇るヒット商品ともいえるだろう。

青森県は、高品質の食材が豊富に採れる地の利を有している。また、県民の持っているアイデアもパワーも決して他県と比べて劣るものではない。むしろ青森県は、今のこの状況をチャンスと捉え、県産の素晴らしい食材を活かした安心で安全な農産業食品を開発し、七里長浜港という地の利を活用した環日本海海上交易ネットワークに乗せ、積極的に東アジア諸国へ県産品を売り込むべきと考える。