

あきた

直言温言

秋田港のコンテナ年間取扱本数が昨年、初めて4万本を超えたというニュースがあった。東日本大震災で八戸港や仙台港が被災し、代替で秋田港が利用されたためという。一時的な現象にはしたくない。

秋田から対岸への定期航路は1926年、男鹿の海運王・中川重春が船川・ウラジオストク間に貨客船航路を開設したことに始まる。約10年続いたという。

日本海側拠点港

航路誘致の好機到来

現在も運航している秋田―釜山間の定期コンテナ船が就航したのは95年11月。99年からは、ロシアのポシエト港と秋田を結ぶ航路が4年間継続した。

一方、新たなロシア定期航路開設を視野に、2008年から港湾・鉄道複合一貫輸送「シー

本海側拠点港」を発表。秋田港は国際海上コンテナ輸送分野の「機能別拠点港」に選ばれた。能代港はリサイクル分野で申請したが、選定から漏れた。しかしリサイクル貨物港湾としての

これまでの熱心な取り組みが認められ、国が育成を後押しする

措置は13年度からという。こうした場合は地域の主体的取り組みがポイントとなる。両港の拠点化に向けて、ハード、ソフト両面の整備を継続していくことが大事だ。

秋田港では、外港地区への荷役用ガントリークレーン増設やコンテナヤード拡大、国際コンテナターミナルなどハード面の整備が進められ

ルーズ航路誘致なども念頭に、機能分担と連携を進めていく必要がある。

先月、国際教養大に東アジア調査研究センターが開設された。貿易実務の経験者を含む専

任スタッフを採用し、東アジア地域の情勢分析を行う組織である。収集した情報は教育に生かすだけでなく、県の政策や企業の海外進出に役立たせる方針という。

「実践なき理論は空虚、理論なき実践は危険なり」

東アジアセンターは、まさに理論と実践を併せ持つプロ集団といえる。既存の研究機関や経済団体とも連携しながら、県内企業のグローバル化への対応促進に貢献することを、大いに期待したい。

アンドレル構想」の実証試験が続いている。秋田の地理的優位性を生かせるロシア定期航路は、ぜひとも実現させなければならぬと思う。

昨年11月、国土交通省は「日

千葉 康弘

中国河北師範大客員教授



「拠点化形成促進港」に位置付けられた。国の拠点港への予算

ウオッチし、拠点化に向けた一層の努力が求められよう。

また、本県全体の港湾活用の観点から、隣接港と相互に機能補完する視点も欠かせない。リサイクルポートとしての能代港はもちろん、船川港への観光ク