



## 新開 卓

社団法人東北経済連合会 常任理事  
環日本海経済交流委員会 副委員長

### 東北は一体

明治時代、地理用語であった表日本、裏日本という語が、経済格差という意味で一般的に使われ出したのは、戦後の復興・成長期に国が太平洋工業ベルト地帯の形成（京浜、中京、阪神）に力を入れ、その結果、産業構造、人口構造が太平洋側に片寄り、日本海側との格差が急拡大してからであろう。（「裏日本」という語は、差別的、侮辱的であるとして、昭和50年頃から使われなくなった。）ただ、同工業ベルト地帯の域外であった東北地方は、表・裏の経済・産業格差はそれほど顕著ではなく、まさに一体という感があった。

しかし、「サプライチェーンの崩壊」と言われたよう、この度の東日本大震災で国内外に大きな影響を及ぼす企業・産業群が、東北においても太平洋側に偏在していたことが明らかになったのである。

こうした中で、被災地支援、復旧のための人や物などの輸送という点では、秋田県をはじめ日本海側各県の道路や港湾などが太平洋側の代替機能として大きな役割を果たした。その結果、国土軸複線化の必要性が改めて認識され、先般、日本海沿岸東北自動車道（日沿道）の未開通区間であった秋田と山形、山形と新潟の2つの県境間が「計画段階評価」に格上げされた。これで、日本海沿岸各県並びに東経連が長年強く要望してきた青森市から新潟市まで320キロの全線開通によりやくメドが立った。

また、発展著しい北東アジア諸国との貿易拡大拠点となる「日本海側拠点港」の選定については、近々決定すると思われるが、東北のバランスの取れた発展という観点からも、拠点港に名乗りを上げている秋田、能代、酒田、新潟の各港がすべて選定されることを大いに期待している。

いずれ、かつての田中角栄首相時代の「列島改造論」ではないが、大震災後、日本海側の道路や港湾などのインフラ整備に対する国や行政の対応に変化が出て来たことは好ましいことである。この際大切なことは、被災地の復旧・復興を最優先する一方で、「代替機能の強化」という視点からではなく、「東北の均衡ある発展」という中長期的視点に立った対応であろう。日本海側の立ち位置が太平洋側の代替というのでは、裏日本と言われた時代と何ら変わらないように思う。ここは「ガンバレ東北」の言葉どおり、我々自身が「東北は一体」という意識を持って被災地の早期復興に、そして東北全体の発展に向けて頑張らなければならないと思うのである。

秋田県としては、インフラ整備イコール地域発展ではないことを強く認識して、今後整備されて行くインフラを活用し、如何にして地域経済・社会の活力創造に、ひいては東北の均衡ある発展に繋げていくか、その意味で産学官の連携による「地域総合力」の発揮が厳しく問われることを銘記しなければならないと、改めて思っているところである。

（株式会社秋田銀行 相談役・しんかい たかし）