



東日本大震災の港湾物流への影響

神戸大学経済経営研究所
教授 富田昌宏

2011年3月11日に発生した東日本大震災は計り知れないほどの影響を各方面に与えている。本コラムでは発生後1ヶ月を経過した時点での港湾物流への影響を、阪神大震災と比較して記すことにする。

神戸港は1995年1月17日に発生した阪神大震災によって、同年のコンテナ取扱量がほぼ半減し、以後、取扱量は回復していくが震災前の水準に戻るのに10年近くかかった。世界第6位、日本国内では最大の取扱量を誇っていたのが、近年では東京港、横浜港、名古屋港に次ぐ第4位にとどまっており、世界ではようやく40位内に入る水準である。

こうした神戸港の地位低下は、阪神大震災によるものと一般的に理解されている。確かに港湾施設の復旧にほぼ2年を要した間に、神戸港が取り扱っていた貨物が海外や国内の港湾に流れたのは事実である。しかしながら大震災と相前後して起こった事象を、大震災が原因と即断するのは間違いである。同時に進行していた長期的趨勢に目を向ける必要がある。

神戸港は、小型のコンテナ船で運ばれてくる韓国・中国からの積み替え貨物が高い比率を占めていたのが特徴であった。1990年代には韓国の釜山港、台湾の高雄港の整備が進み、取扱量を急速に伸ばし寄港船舶が増加しただけでなく、両港の利用コストが低いために、神戸港の積み替え貨物を吸引し始めていたのである。加えて、日本国内からの貨物も釜山港・高雄港へ運び海外へと輸送されるようになり、震災を機に大阪港・名古屋港へ流れた貨物と合わせて取扱量の急減となったのである。「もし阪神大震災がなかったら……」と仮定しても、神戸港の地位低下が少し遅れたにしろ、東京港、横浜港を押さえて国内で首位の座にあるとは考えにくい。日本の輸出入コンテナ貨物において輸入の比重が高くなっていることも、背後圏の経済基盤が弱い神戸港には逆風となっている。

それでは今回の東日本大震災は、日本の港湾にどのような影響を与えるのだろうか。3月の震災の結果、東北地方太平洋岸の諸港は、ガントリークレーンをはじめとする港湾施設の被害が甚大なため、コンテナ貨物は当面取り扱えない状態が続いている。このため、太平洋岸の諸港から各地に積み出されていた貨物は、陸路で日本海側の諸港へ運び込まれ、主として釜山港を経由して世界中に輸送されている。結果として、多額の物流コストがかかり輸送期間が長くなるだけでなく、京浜港で積み替えられていた貨物が減少し、京浜港の取扱量が少なくなっているのは事実である。政府は昨年、京浜港と阪神港を「国際コン

テナ戦略港湾」に指定して重点整備することによってコンテナ貨物を集中させようとしているが、これに逆行するような現象が起こっているのである。

仮に仙台塩釜港、八戸港、といった地震被害があった港湾のコンテナ貨物が日本海側諸港から釜山港に流出したとしても、京浜港の取扱量からすれば2%程度の減にしかならないので、直ちに京浜港の地盤沈下に結びつくものではない。また港湾施設の復旧が急がれてコンテナ貨物取扱いが6月にも再開されるとすれば、日本海側に一時流れた貨物も戻ってくると考えられる。

それよりも懸念されるのは、東日本大震災によって引き起こされた経済活動の低下による東日本の物流量の減少である。とりわけ、原子力発電所事故は、日本製品が輸入国で放射線検査を受けることによる輸送日数やコストの増加等の被害を生みだし、電力供給の制限や避難指示区域の設定は、生産活動を著しく低下させている。旅客減による国際航空路線の休止・減便が、京浜港の基幹コンテナ航路にも起こり、京浜港に寄港しないといったことも考慮に入れなければならない事態となっている。それを避けるためにも、余震が続く中で困難な作業が予想されるが、復旧・復興のスケジュールを明確にし、まず物流の早期確保に全力を挙げるべきである。