

阪神・淡路大震災による港湾関連産業への影響について

運輸省第三港湾建設局 大阪湾整備調整官 安井 誠人

平成7年1月17日に発生した兵庫県南部地震は、阪神・淡路地域に甚大な被害をもたらした。港湾においても神戸港を中心に24の港湾で被害が生じ、その影響は広範に及び改めて港湾機能の重要性が再認識された。

第三港湾建設局では、阪神・淡路大震災の教訓を今後の港湾整備に活かすため、港湾関連産業の企業の方々にアンケートを実施し、その影響を把握することとした。調査の実施にあたっては、神戸大学工学部黒田教授、神戸商科大学商経学部土井教授に指導・助言を得つつ、(社)日本港湾協会、(株)野村総合研究所の協力により行っている。

この報告においては、実施したアンケートの集計結果の概要を説明する。

(1) アンケートの概要

- ・実施：平成7年5月12日～26日
- ・対象：神戸市、芦屋市、西宮市に事業所が所在する港湾関連産業*
- ・回収：船社関係には130発送し36回収、港運関係には350発送し107回収した。

(総計回収率29.8%)

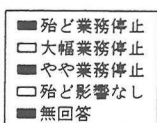
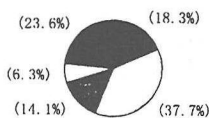
(2) 集計結果の概要

- ・業務執行の状況

港湾関連産業全体で有効回答数191あり(1企業で複数の業種を営んでいる場合があり業種毎に集計したため回収アンケート数とは異なる。以下同様)、「ほとんど業務停止」、「大幅業務低下」をあわせると、56%(107回答)もの事業所が震災により大きな打撃を受けていることとなる。

業務執行の被害状況 (全体)

有効回答数 191



・今後の見通し

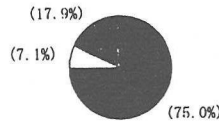
震災前の物流ルートへの復帰についての間に対して、船社関係では、「いずれ神戸港へ戻る」が75%(21回答)、「そのまま震災後の輸送ルートが定着する」が7%(2回答)である。

港運関係では、「いずれ神戸港へ戻る」が80%(82回答)、「そのまま震災後の輸送ルートが定着する」が15%(15回答)である。

今後の見通し

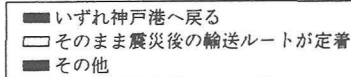
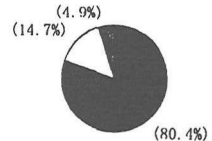
(船社関係)

有効回答数 28



(港運関係)

有効回答数 102



アンケートでは、以上のほかに、業務が震災前の状況に回復する時期、震災前後の取扱貨物量の変化、震災による輸送ルートの変化などについても行っている。

今後、アンケート結果や多くの機関から発表されている震災関連の情報、震災前の港湾関連貨物の物流状況などを勘案して、震災の影響に対するさらなる検討を進める予定である。

*港湾関連産業とは、

船社関係として、1. 船舶運航事業・内航海運業、2. 船舶貨渡業・内航船貨渡業、3. 海上運送取扱業・内航運送取扱業、4. 海運仲立業、5. 海運代理店業、6. 通船業の6業種

港運関係として、1. 水先案内業、2. 網取業、3. 引船業、4. 船舶電話業、5. 私設ブイ・岸壁業、6. 船舶修理業、7. 船舶給油業、8. 艦船商工業、9. 一般港湾運送業、10. 船内荷役業、11. はしけ運送業、12. 沿岸荷役業、13. いかだ運送業、14. 普通倉庫業、15. 冷蔵倉庫業、16. 水面倉庫業、17. 貯蔵倉庫業、18. 危険品倉庫業、19. 検査業、20. 検査業、21. 監視員業、22. 通関業、23. 組立梱包業、24. くん蒸業、25. その他の貨物揚積関係サービス業の25業種、という。

・神戸港を中心とする船舶の流動の変化

1. 概要

兵庫県南部地震による神戸港の港湾施設の被災により、船舶の神戸港への寄港は一時停止し、その後施設の復旧に伴い徐々に増加している。この間本来ならば神戸港に寄港したであろう船舶は多くが近隣の大阪港、名古屋港へ代替寄港した。

本分析はこのような神戸港を中心とする船舶の流動の変化を外航コンテナ船について把握したものである。なお現時点では、港湾管理者が有している船舶一隻ごとの寄港、荷役データが未入手であるため、「Shipping Gazett誌、(株)ジャパンプレス社発行、週間」に掲載された1週間～2週間前の寄港予定データについて集計を行った。対象は被災前に神戸港に北米航路、欧州航路の本船を寄港させていた20船社とした。

2. 寄港予定隻数の変化

図1に神戸港、大阪港の平成7年1月1日～3月31日の寄港予定隻数を示す。

年始を除いて地震前には神戸港へは5隻から40隻近く寄港予定であったが、地震後には0隻となっている。一方大阪港では前には1隻～8隻であったが、地震後には5隻～20隻と2倍以上に増加した。なお1月17日～1月26日にデータに神戸港の分が示されているのはスケジュールベースであるためである。

その他の港湾については、地震後名古屋、博多の各港で寄港予定隻数の増加がみられるが、東京及び横浜港では顕著な増加がみられない。これにより、神戸港の本船寄港代替港は名古屋港以西の港湾が用いられ、東日本の港湾は対象とならなかったと推察される。

3. その他

今後は港湾管理者より寄港船舶実績データのご提供をいただくことを前提として、実績ベースでの分析を行うこととしたい。

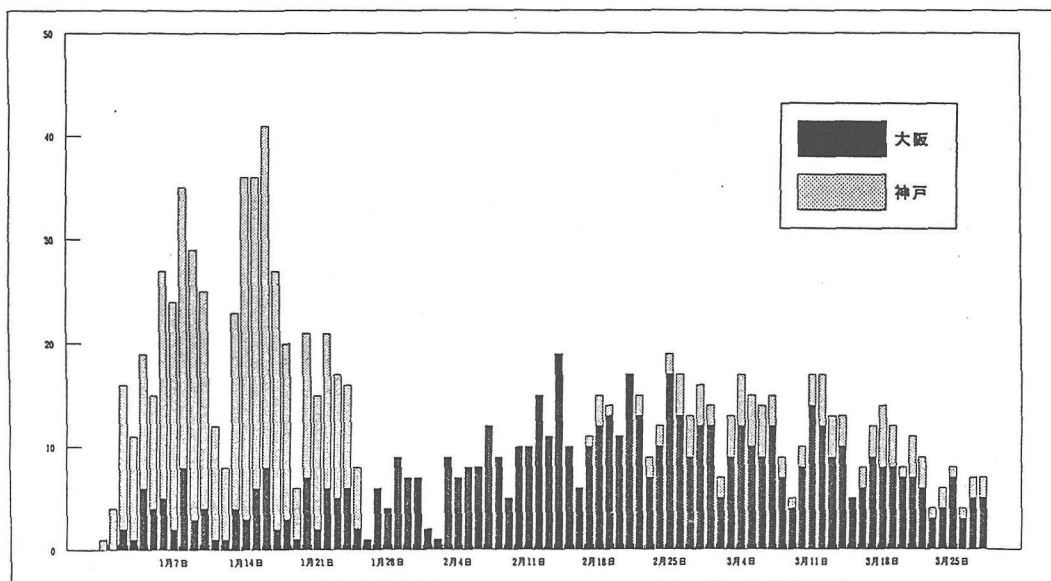


図1 神戸港及び大阪港への寄港予定隻数の推移

・被災地周辺港湾の貨物の変化

・ 1 概要

兵庫県南部地震は神戸港の港湾施設に直接大きな被害をもたらし、また阪神・淡路地域の経済活動にも大きな影響を与え、被災地周辺港湾の震災前後の貨物取扱状況は大きく変化した。港湾貨物については指定統計である「港湾統計」の一環として定常的に実施されている海上出入貨物調査があり、これにより震災前後の貨物の変化を知ることができる。

今回は、被災地周辺港湾として神戸港、尼崎西宮芦屋港及び大阪港を対象として、港湾統計の海上出入貨物について月別変動などの基本的な解析を行う。データは震災前（平成4～6年）については港湾統計月報（運輸省）、震災後（平成7年1～6月）については港湾管理者資料を用いる。なお、尼崎西宮芦屋港の平成6年月報値は港湾管理者の修正値を用いる。

・ 2 各港湾の貨物の変動

各港湾の平成4～6年の月あたりの平均取扱貨物量を表に示す。各港とも内航フェリー貨物の割合が高いが、それを除くと尼崎西宮芦屋港に対し神戸港は約8倍、大阪港で約7倍の取扱量となっている。

図1～3に震災前（平成4～6年）及び震災後（平成7年1～6月）の総取扱貨物量の月別変化を示す。

①神戸港（図1）

神戸港の取扱貨物量は過去3年間同様な月変動を示していたが、震災後激減し、2月比較で過去3年平均に対し1/4程度、約980万ト減（内航フェリー約510万ト、外貿約360万ト、フェリーを除く内貿で約110万ト）となっている。

その後、6月までには過去3年6月平均の1/2強まで回復している。

②尼崎西宮芦屋港（図2）

データは3月までであるが、震災後若干増になっている。内訳は、3月比較で過去3年平均に対し、内航フェリーで約70万ト増であるが逆にフェリーを除く内貿で約40万ト減であり、総取扱貨物量で30万トほどの増となっている。

③大阪港（図3）

大阪港では、震災直後の1月から取扱貨物が増加し始め3月にピークに達する。3月比較で過去3年平均の約1.5倍、450万ト増（内航フェリー280万ト、外貿170万ト）である。その後6月までに減少してはいるが、過去3年6月平均の約1.3倍の取扱量である。

・ 3 その他

ここでは主に総取扱貨物量について示したが、この他、輸出、輸入、移出、移入別、また品目別の傾向などについても解析する。

表 月あたり平均取扱貨物量

（単位：千トン）

月報値ベース		神戸港	尼西芦港	大阪港
外 貿	輸 出	2,182	1	622
	輸 入	2,296	76	1,438
内 貿	移 出	563	94	739
	移 入	999	552	1,938
	フェリー	8,114	1,464	3,003
合計（フェリー除く）		6,040	722	4,736
総 計		14,154	2,186	7,739

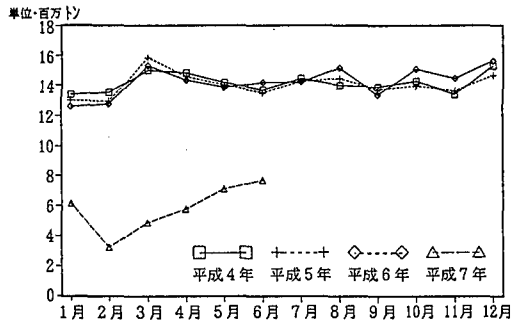


図1 神戸港の総取扱貨物量の変動

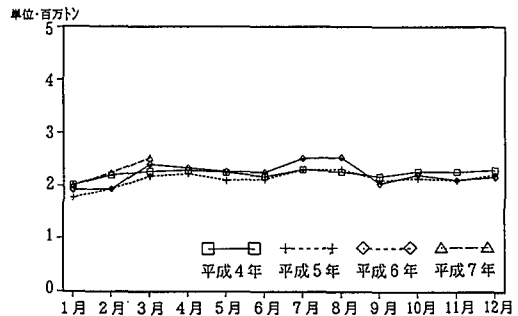


図2 尼崎西宮芦屋港の総取扱貨物量の変動

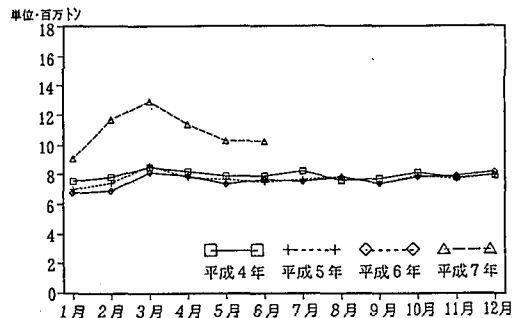


図3 大阪港の総取扱貨物量の変動