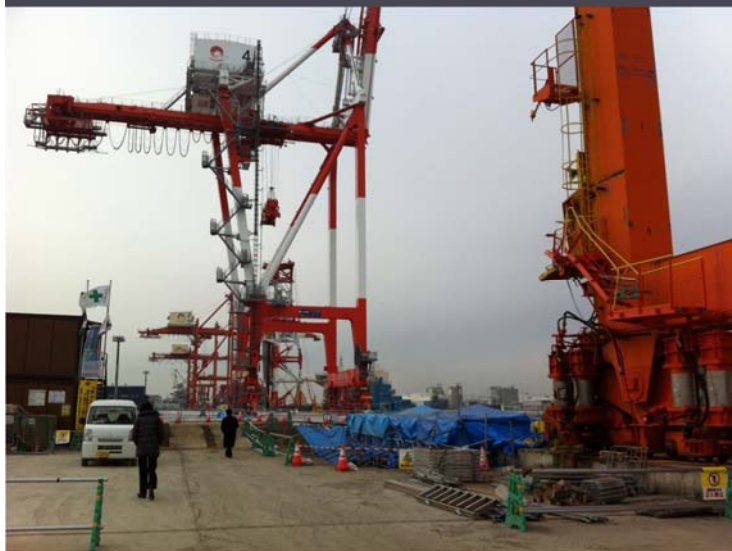


# 東日本大震災による放射能漏洩が港湾活動 及び国際海上交通に及ぼした影響

Impacts of Fukushima-Daiichi Nuclear Disaster on Port Activities in Japan  
and Maritime Transportation to and from Japan

2012年2月



国際プロジェクト研究室 王晓宜

指導教員:加藤浩徳 准教授

## 東日本大震災による海上交通への影響

2/7

### 地震・津波による影響

- 東北港湾の機能喪失
  - 仙台港をはじめに、八戸港から鹿島港まで広範囲で被害
- 復旧の進捗
  - 2011年12月現在、港湾施設の79%が仮復旧、2年以内に全て本格復旧

### 放射能漏洩による影響

- 外国船社抜港
  - コンテナ定期便による京浜港抜港
- 外国諸港で警戒
  - 入港拒否
  - サンプル/全量貨物検査



3月23日  
日本海事新聞



震災後仙台港の様子

懸念点：  
震災及び放射能漏洩の影響による京浜港の国際競争力低下

東日本大震災による放射能漏洩が関東・東北の港湾活動及び国際海上交通に及ぼす影響を分析する

方法

地震・津波及び放射能による影響の要因を、インタビュー調査及び文献調査により抽出

インタビュー調査(2011/6-2011/12)

- 外国船社
- 日本船社
- 官庁
- 港湾管理者
- ターミナルオペレーター
- 荷主

文献調査(2011/3-2012/1)

- 海事専門紙
  - マリタイムデーリーニュース
  - 日本海事新聞
  - 日刊海事通信
  - 海事プレス
- 各省庁による東日本大震災に関する情報

放射能漏洩による影響とその回復

放射能漏洩による影響

- 京浜港抜港  
国際コンテナ船42隻が約一ヵ月抜港
  - 東北諸港抜港  
太平洋側抜港, 日本海側諸港代替  
福島沖を回避
  - 外国諸港での入港拒否  
MOLコンテナ船, 厦門で入港拒否(3/22)
- ↓
- 放射能検査の実施
    - 一部船社: 震災直後-8月頃
    - 京浜港: 4月22日-現在
    - 仙台港: 10月1日-現在

放射能漏洩による影響からの回復

- 主要航路おおむね回復  
京浜港の全路線が5月に回復  
仙台北米路線が1月に回復
  - 輸出貨物量回復  
2010/2011年3月-9月全国輸出総額
- 
- | 年     | 3月    | 4月    | 5月    | 6月    | 7月    | 8月    | 9月    |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2010年 | 5,800 | 5,800 | 5,200 | 5,800 | 5,800 | 5,200 | 5,800 |
| 2011年 | 5,800 | 5,200 | 4,800 | 5,800 | 5,800 | 5,200 | 5,800 |
- 単位: 百万円  
出典: 財務省貿易統計より独自
- 釜山トランシップ(T/S)増加率小  
2011年間実績前年比2.3%増

震災による放射能漏洩の影響は長期化しなかった  
京浜港のハブ港機能にも影響は小さい

放射能漏洩の影響を軽減出来た理由は何か？

<震災後京浜港における主な出来事>

- 3.11 地震発生
- 3.16 Hamburg Sudによる京浜港**抜港開始**
- 3.17 Hapag-Lloydによる京浜港**抜港開始**  
横浜港, 船会社への**訪問開始** - - ->
- 3.18 国交省HPIに**対応策情報揭示開始**
- 3.22 横浜港, **放射線量情報提供開始** - - ->
- 3.28 Hamburg Sud京浜港への**寄港再開**
- 4.1 横浜港第一回**連絡会議開催**
- 4.7 Hapag-Lloyd京浜港**寄港再開**
- 4.22 国交省放射線測定**ガイドライン公開**
- 4.28 国交省**安全証明書発行開始**

横浜市は迅速に和文メッセージを日本支社, 英文を海外本社に送付. このメッセージは, 支社と本社のやり取りにおいても非常に役立った. 平時からの付き合いが生きた (インタビューより)

平時から放射線量を測定, 震災後測定値と比較可 **安全アピール**

- さらなる抜港防止に有効
- 結果を用いて, 荷主やターミナルオペレーターの**安全アピール**にも有効

出典: インタビュー調査より独自整理

行政の**迅速な**対応が放射能漏洩による影響を軽減  
 平時からの情報把握が迅速な対応を可能とした

懸念点及び考えられる対応策

□ 東北寄港への懸念は依然存在

- 荷主: 独自に販売トラック全台数分安全証明書を発行 (インタビューより)
- ターミナルオペレーター: 社長が直接韓国船社に訪問してアピール (インタビューより)

□ 一方, 港湾管理者はサンプル検査のみ実施

- サンプル率2%未満(京浜港)
- 船社から安全に関する信頼は回復しているが, 汚染貨物が輸出される可能性
- **万一汚染貨物が見つかった場合, 信頼を大きく損失するだろう**

これらへの対応策は, 100%スキャニング(放射能検査)しかない

100%スキャニングには多大な費用が発生, 費用に見合う効果があるかが争点

- 100%スキャニングに関する議論
- 米国911委員会勧告実施法(2007)
  - 対象: 外国港湾積み, 米国向けコンテナ貨物
  - 米国では2012年7月実現が目標だが, 2年延期, その後不透明

■ 日本導入に効果が期待できる

- 期待できる効果
    - 放射能への懸念を払拭
    - 汚染貨物輸出リスク回避
- +
- 対米コンテナ輸出貨物獲得
  - 機械導入費用は, 1年8ヵ月程度の検査人件費に相当

これを機に国際競争力向上を図れる可能性

## 結論

1. 東日本大震災は、地震・津波による港湾被害及び放射能漏洩による抜港などにより、国際海上交通に深刻な影響を与えた
2. 放射能漏洩による影響は、行政の迅速な対応などにより軽減され、最小化できた

## 提言

現在のサンプル調査を100%スキャンニングへ移行させることで、放射能汚染への懸念払拭;さらには米国向けコンテナ貨物輸出において、京浜港の国際競争力向上につながる

ご清聴ありがとうございました