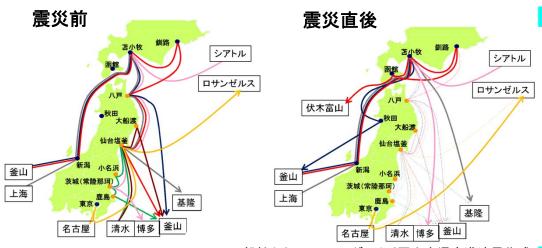
# 2. 震災による産業・日常生活に及ぼした影響

# (1)外貿コンテナ貨物輸送に及ぼした影響

- 〇北米ダイレクト航路は、仙台塩釜港が日本の最終寄港地であり、リードタイムが短く、陸上運搬距離が短いなど優位性が高く、これまで多くの荷主が利用し東北の地域経済を支えてきた。
- 〇今回の震災で北米ダイレクト航路が寸断されたことにより、荷主は、代替港の利用等の対応が求められ、 輸送コスト増が大きな負担となった。

積出港の一時移管

〇輸送コスト増による背後企業の国際競争力の低下が懸念されるため、早期航路の再興が必要である。



船社からのヒアリングにより国土交通省港湾局作成

#### 《東洋ゴム工業(株)の例》

- 〇京浜港や新潟港までトラック輸送して製品を輸出。(応急措置)
- 〇京浜港までの輸送をトラックで行う場合、船舶で行う場合に比べ、コンテナ1本あたり、8~8.5万円の損失が発生。(5/16日刊CARGO)

(参考) 平成22年東洋ゴム工業(株)コンテナ輸送実績:34,895TEU





# (2)自動車関連産業へ及ぼした影響

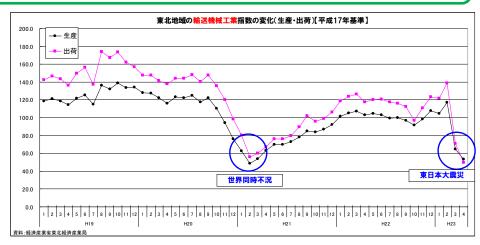
- 〇今回の震災による自動車産業への影響は、東北地域のみならず、全国の生産活動に影響を及ぼした。
- 〇しかし、東北における自動車関連企業は、震災約40日後には完成自動車の積み出しを再開するなど、早期 復旧が行われた。
- 〇今後は、部品の供給、完成自動車の搬出を支援する更なる港湾機能の強化が必要である。

震災後初めて東北地方で生産された完成自動車が仙台塩釜港から名古屋港に向けて船積みされた

〇平成23年4月16日(震災後36日目)



○輸送機械工業の23年3月の生産指数(05年=100 季 節調整済み)は65.0ポイントで、前月に比べ52.0ポイ ント低下。4月はさらに低下し53.2ポイントまで低下。 ○今回の震災による影響は全国に波及し、平成23年3 月の生産指数(05年=100 季節調整済み)は52.9ポイ ントで、前月に比べ46.4ポイント低下。





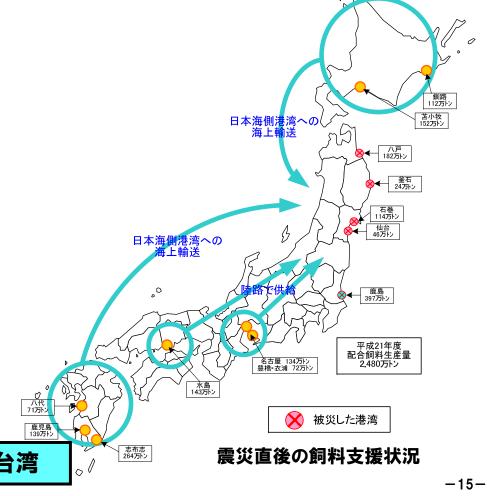


# (3)畜産業へ及ぼした影響

- 〇地震・津波により飼料工場、サイロ等の保管施設、穀物船が利用する港湾施設(航路・岸壁、荷役機械 等)が被災した。
- 〇その結果、東北地方における飼料の供給能力(全国の15%相当)が失われ、東北地方の畜産業に深刻な影響 を与えた。
- 〇震災直後は九州や北海道の飼料工場から日本海側港湾及び陸路で輸送し、供給が行われた。
- 〇背後企業は復旧に向け早急な対応が進められているが、飼料原料搬入を支援する更なる港湾機能の強化が 必要である。



河北新報4月7日朝刊



東北畜産業の飼料供給を支えている仙台湾

### (4)紙・パルプ産業へ及ぼした影響

- 〇地震・津波により、国内の印刷用紙の1割を生産し、東日本の生産拠点である業界大手メーカーが被災し、 操業不可となった。また、木材チップ船が利用する港湾施設(大型岸壁、荷役機械等)が被災した。
- 〇その結果、印刷用紙の不足により、一部雑誌の発売延期、発行休止が生じた。
- 〇背後企業は復旧を急いでいるが、紙・パルプ産業を支援する港湾機能の更なる強化が必要である。

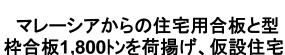
東北地域のバルブ・紙・紙加工品工業指数の変化(生産・出荷)[平成17年基準] 〇パルプ・紙・紙加工品工業の23年3月の生産指数(05) 年=100、季節調整済み)は40.1ポイントで、前月に比べ 59.1ポイント低下。4月はさらに23.6ポイントまで低下。 〇今回の震災による全国への影響は、平成23年3月の生 産指数(05年=100、季節調整済み)は84.8ポイントで、前 月に比べ7.7ポイント低下。 東北・関東地方の製紙工場の被災状況 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 ②白板紙 主要生産品種 八戸工場 約80万%(同社生産量の50%以 工場名 上を占める主力工場) 年間生産量(一:不明) 全国のバルブ・紙・紙加工品工業指数の変化(生産・出荷)【平成17年基準】 ①新聞用紙、 東日本大震災により、操業が停止した製紙工場 北上製紙 ②段ボール原紙 **小小** 部停止を含む) 約84万5(同社生 秋田ふ \* 宮古 産量の約20%を占 東日本大震災 ~ 大船渡 出荷 世界同時不況 酒田よ 約84万 (同社生産量の 約15%を占める主力工場) 新潟 ①段ボール原紙 仙台塩釜 丸三製紙 本社工場 ①新聞用紙 大王製紙 ②段ボール原紙 小名浜 茨城(日立港区) 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 茨城(常陸那珂港区) 茨城(大洗港区) 茨城港の被災によ ①加工紙、感熱紙 日本製紙 り、北海道から首 勿来工場 約12万⁻ 都圏への紙の供給 が停滞 ①白板紙. 北越紀州製紙 ②印刷·情報用紙 東北の紙・パルプ産業の原料供給を支えている仙台湾

資料:交通政策審議会 第43回港湾分科会資料(H23.5.23)

# (5)木材関連産業へ及ぼした影響

- 〇国内の合板市場の約3割を占める、石巻市に工場を持つ国内最大手セイホクを含む6社が被災し、操業停止 した。また、原木船が利用する港湾施設(航路、岸壁、荷役機械等)が被災した。
- 〇その結果、住宅資材の不足が深刻化しており、仮設住宅や復興需要に対応できず、また、関東市場等に商品 が出回らない事態が発生している。
- 〇背後企業は復旧を急いでいるが、木材関連産業を支援する港湾機能のさらなる強化が必要である。





物船が中島ふ頭に入港

# 仮設住宅 資材不足





毎日新聞 H23.4.4

東北の木材関連産業を支えている仙台湾

# (6)観光産業へ及ぼした影響

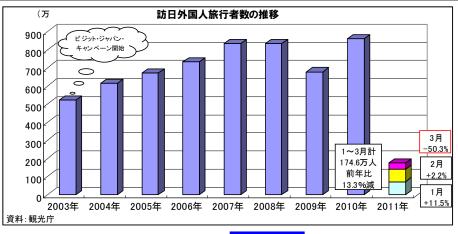
- 〇東北のゴールデンウィークの観光客は前年同期間比41%減少、西日本は逆に増加
  - ・観光庁は5/20、ゴールデンウィーク期間中(4/29~5/8)に国内の主な観光施設247ヶ所を訪れた人は昨年 に比べ7.9%減と発表
  - ・東北6県を訪れた観光客は、東日本大震災や福島第1原発事故の影響で41.6%減と大きく落ち込んだ。
  - ・一方、西日本では中国が9.0%増、近畿が8.3%増と比較的好調であった。
- 〇訪日外国旅行者の減少
  - ・東日本大震災や福島第1原発事故の影響により、訪日外国観光客は前年同月比50.3%減となった。

### ○交通機関等の復旧状況

- ·東北新幹線全線復旧(新青森~東京間):4/29
- 東北自動車道全線一般開放: 3/24

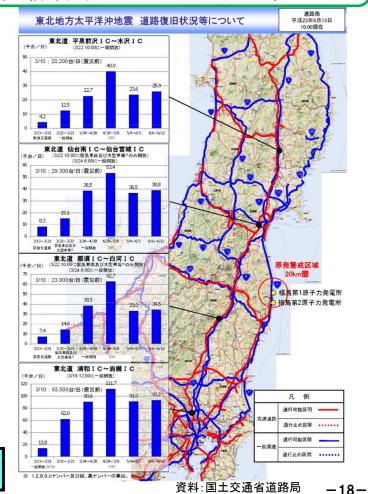
#### ○観光地の復旧状況

- ・景勝地松島で遊覧船再開:4/29
- ・GW中に松島に訪れた観光客は例年の1/4の5.3万人





東北観光産業の復活への貢献が期待される仙台湾



### (7)ガソリン不足が及ぼした影響

- 〇仙台塩釜港(仙台港区)に立地しているJX日鉱日石エネルギー(株)仙台製油所は東北唯一の製油所であるが、今回の震災により甚大な被害を受けた。
- 〇また、東北太平洋側に位置する油槽所も被災を受け、東日本全体の燃料供給能力が激減し、被災地の復旧 活動が停滞した。
  - ・緊急物資及び生活物資輸送のためのトラックのガソリン不足
  - ・復旧工事に係る重機の燃料不足
  - 一般車両へのガソリン供給不足(スタンドでの長蛇の列)
  - ・家庭用灯油の不足
- 〇しかし、仙台塩釜港(塩釜港区)は昔ながらの天然の良港であったため、塩釜油槽所の被災は軽微であり、 震災10日後の3月21日には輸送船の入港が可能となり、早期復旧に大変役立った。



エネルギー供給により東北の生活・産業を支えている仙台湾

# 3. 震災復興に向けた取り組み

# 3.1 宮城県震災復興計画(第2次案:平成23年7月)

### 〈基本的な考え方〉

県内の全域に甚大な被害が発生していることから、復 興を達成するまでの期間をおおむね10年間とし、平成 32年度を復興の目標に定める。

さらに、全体10年間の計画期間を3期に区分し、被災者支援を中心に生活基盤や公共施設を復旧させる「復旧期」として3年間(H23~25年度)、直接の被災者だけでなく、震災の影響により生活・事業等に支障を来している方々への支援を更に充実していくとともに、本県の再生に向けたインフラ整備などを充実させる「再生期」として4年間(H26~29年度)、県勢の発展に向けて戦略的に取組を推進していく「発展期」として3年間(H30~32年度)を、それぞれ設定する。

特に、復旧期の段階から、再生期・発展期に実を結ぶための復興の「種」をまき、ふるさと宮城の復興に結びつける。

### 計画期間:10年間(目標:平成32年度)

復旧期

再生期

発展期

H23~H25(年度) (3年間) H26~H29(年度) (4年間)

H30~H32(年度) (3年間)

### 〈港湾における復興の方向性〉

### 【復旧期】

- ・物流、生産機能の早期回復と併せて、港湾機能の相互補完により、港湾関連企業等の早期の業務再開を支援する。
- ・産業、観光振興の観点から、まちづくりと整合を図りつつ、 港湾機能の復旧を進める。

### 【再生期】

- ・東北全体の復興を先導する重要な交通基盤と位置づけ、当期 内に震災前以上の状態への回復を目指す。
- ・港湾機能の充実を図り、被災市町の復興を支援する施設整備 を推進する。
- ・港湾関連企業等と連携して積極的に港湾利用の促進を図る。

### 【発展期】

・東北全体の発展を牽引するため、東北への一層の産業集積と 港湾物流の増加に対応し、新たな施設整備や港湾利用を促進 するためのポートセールスを着実に実施する。

### 〈具体の取組〉

### 【仙台塩釜港、石巻港及び地方港湾の整備】

港湾の機能回復や物流機能の確保を図るため、早 急に港湾施設を復旧させ、港湾関連企業等の早期の 業務再開を支援する。

地方港湾においては、まちづくりと連携を図りながら復旧を進める。また、津波に対する港湾施設や港湾背後地への防災・減災機能を強化するための対策を実施するとともに、災害時における港湾機能の相互補完の観点から、仙台塩釜港、石巻港及び松島港の三港一体化を推進する。

宮城県の復興

# 3.2 東北における仙台湾の港湾の重要性

- ○東北産業のコスト競争力を支えている仙台湾
- 〇我が国自動車産業への影響力が大きい仙台湾
- ○東北畜産業の飼料供給を支えている仙台湾
- ○東北の紙・パルプ産業の原料供給を支えている仙台湾
- ○東北の木材関連産業を支えている仙台湾
- ○東北観光産業の復活への貢献が期待される仙台湾
- 〇エネルギー供給により東北の生活・産業を支えている仙台湾

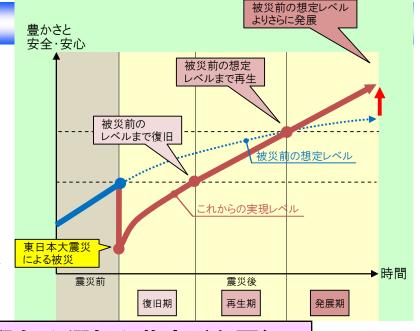
震災により東北の経済は大きなダメージを受けた。

仙台湾の港湾が東北の産 業・観光を支える重要な役 割を担っていたことを再確認。

# 震災復興における問題点・課題

- ◇宮城県管理の港湾施設の被害額は概算で709億円 (7/13時点)。
- ◇今回の震災により、仙台湾の役割(重要性)が再確認され、早急な港湾機能の回復が必要である。
- ◇現状復旧では、これまで各港が抱えている課題も 将来に引き継いでしまう。

再生・発展に向けて



- ◎限りある投資で最大の効果を発現(復旧・復興にも選択と集中が必要)
- ◎単なる現状復旧ではなく、更に飛躍するためには復興ビジョンが必要

統合一体化による効率的な復旧・復興が必要