

東日本大震災における外貿コンテナ貨物の代替港湾の利用状況に関する分析  
 An Analysis of Alternative Ports of International Container Transports  
 after the Great East Japan Earthquake

○赤倉康寛・小野憲司

○Yasuhiro AKAKURA and Kenji ONO

Due to the Great East Japan Earthquake, the supply chains of many companies were disconnected. For the countermeasures, Port-BCPs (Business Continuity Plan for port management) are now being developed. Identification of alternative ports are one of the most important issues for making Port-BCPs. Based on this background, this study analyzes alternative ports after the Great East Japan Earthquake by using PIERS data, which is detailed data of US import and export goods and contains the names and addresses of foreign shippers and US consignees. Furthermore, this study also analyzed the capacities of alternative ports by the hearing survey.

### 1. 研究の背景と目的

東日本大震災では、多くの企業のサプライチェーンが寸断され、経済被害がさらに拡大した。そこで、今後の大規模災害に対して、なるべく途絶しない物流網の構築に向け、港湾BCP (Business Continuity Plan) の策定が進められている。その中で、被災港での需給ギャップ（能力不足）を補う代替港の特定は、最も重要な検討事項の一つである。本研究は、以上の点を踏まえ、外貿コンテナ貨物を対象に、代替港の利用状況について分析を行うものである。

### 2. PIERS データによる代替港湾の特定

本研究では、代替港湾の利用状況を特定できるデータとして、米国輸出入貨物の詳細データPIERS (Port Import/Export Reporting Service) を使用した。同データでは、米国輸入に限り、海外の荷送り企業及び米国の荷受け企業の企業名及び住所が判明する。このデータを用いて、2010年に仙台塩釜港を継続的に利用していた荷主が、2011年の東日本大震災後に、どの港湾を利用していたのかを把握した。この際、当該企業が、同時に他の港湾を利用している場合には、2010年の他港利用の貨物量を用いて控除した。商社が荷送り企業となっている場合には、品目が一致することも条件とした。

米国輸入通関日の2011年4月～7月（日本船積み日は約2週間前のため、3月中旬以降）について、利用港湾（最初船積港）を特定した結果が、

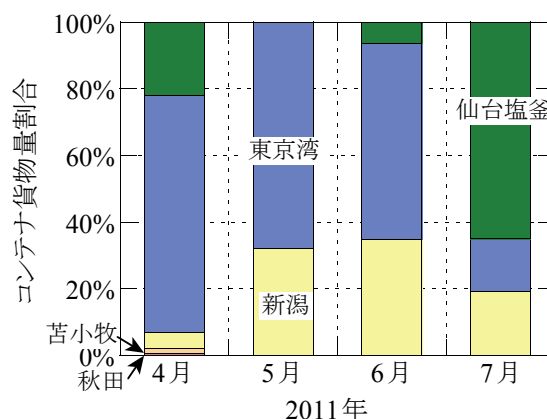


図1 仙台塩釜港継続利用企業の震災後利用港湾

図1である。北米航路の代替港湾は、東京湾（直行）と新潟（釜山積み換え）が多かったことが判った。なお、6月には仙台塩釜港の国内フィーダーが復旧している。

### 3. 代替港湾におけるコンテナ取扱の状況

代替港湾には、被災港のコンテナ貨物が集中するため、特に、元々取り扱い能力に余裕がない地方港では、コンテナ取扱能力の限界に達する可能性がある。そこで、新潟・酒田・秋田港において、東日本大震災後の取扱状況につき、関係者へのヒアリングを実施した。その結果、各港では、コンテナ量の増加に合わせて、臨時のコンテナ蔵置スペースの確保や、人員・機材の増強（被災港からの応援も含む）、作業時間の延長等が行われていたが、新潟港ではコンテナ蔵置能力が、酒田港ではコンテナのドレージ能力が限界に達していた。