

震災復興に向けた緊急対策の推進について

第8回提言

復興に向けた国際交通、 観光、物流対策

2011年4月19日

株式会社 野村総合研究所

震災復興支援プロジェクトチーム

～はじめに～

今、想定外の規模の災害のもと、国家の非常事態に直面し、政府、行政において危機管理対応が進められている。情報収集、情報処理に基づく迅速な意思決定、トップのリーダーシップ、現場における柔軟な判断とスピードある行動など、緊急時、想定外ゆえの判断能力が、トップだけでなくあらゆる階層において求められている。

この際、重要なことは官民の英知を集めることである。

今回の震災の特徴はその規模の大きさもあるが、被災地が広域にわたり分散していること、原子力発電所事故の誘引など単なる地震災害の域を超えて問題が広範で複合的であること、被害の甚大さ、深刻さ、加えて、放射性物質の飛散や電力の供給能力不足の問題などもあり、長期的対応が必要になることなど、復旧、復興には多くの対策や新しい対応が必要になる。

我々は、このような被害に対応するためには、以下の5つの緊急対策を並行して進める必要があると考える。

1. **被災者の支援**
2. **福島第一原子力発電所の事故対策**
3. **地域の復興、産業の再生**
4. **電力の需給対策**
5. **今回の大震災を踏まえた防災対策の推進**

野村総合研究所では社長方針のもと、この大災害に際し、企業として貢献するために、震災復興支援プロジェクトチームを立ち上げた。この活動は、①シンクタンクとしての提言、②情報システム技術による支援の両面から推進する。

今回の提案は、上記のうち「3.地域の復興、産業の再生」に関わる提案である。

株式会社野村総合研究所 震災復興支援プロジェクト
プロジェクトリーダー 山田澤明

震災復興に向けた緊急対策の推進について

～第8回 復興に向けた国際交通、観光、物流対策

2011年4月19日

株式会社野村総合研究所

要約

- 震災発生後、各国の日本への渡航規制、在日外国人への退避勧告が発動されるとともに、日本から到着する旅客や貨物に対して、海外の空港や港湾で行われる検査も強化されている。
- その結果、訪日旅客のキャンセルが相次ぐ一方で、在日外国人の出国が続いているほか、日本からの輸出品にも影響が出はじめている。4月に入ってから、多くの航空会社は日本発着便の減便を発表しており、震災・原発事故の影響がいつ鎮静化するのか見えない。
- 今回の震災・原発事故による影響は、航空輸送、観光、物流と広範囲に及んでいる。また、その影響は、首都圏を含む東日本だけでなく西日本まで波及しており、日本全体が忌避される傾向も見受けられる。この状況が続くと、長期的には日本を起点・通過点とする国際交通や物流体系の空洞化が進み、日本経済が大きな打撃を受ける可能性がある。
- 直接被害を受けた被災地の復旧は、何よりも優先されるべきであり、是が非でもいち早く実現されねばならない。しかし、「復旧」と並行して進める「復興」の方法、道筋を誤ると、日本全体の経済がマイナススパイラルに落ち込み、復興どころではなくなってしまう。
- これらを回避するためには、まず日本全体に対して広がっている風評被害を取り除き、海外の市民や企業からの信頼回復を図ることが重要である。それとともに、国際交通・物流インフラとしての機能低下を防ぐため、当面は以下の4点への対応が必要になる。
 1. 世界的に信頼されている国際機関による、正確で継続的な情報発信
 2. 海外における、日本の産品・製品の安全性をアピールするための活動
 3. 政府業界が一体となった緊急需要誘発
 4. 国際拠点空港の連携強化および国際港湾の連携強化による、ゲートウェイ機能の維持さらに、中長期的には以下の2点も実行すべきである。
 5. IT（情報技術）を活用した貨物モニタリングシステムによる、震災に強い物流システムの確立
 6. 民間の資金とノウハウの活用による、空港・港湾等の迅速な機能回復
- 中長期の復興は、日本政府の力だけでは難しいと見られることから、規制緩和等を通じて民間や外資によるインフラ投資の導入等を本格的に進めることが重要である。

1 内容

1. 継続する各国の来日渡航規制と日本からの退避勧告	3
2. 国際交通、観光、物流への影響	5
3. 当面の対策と中長期的対策	8

1. 継続する各国の来日渡航規制と日本からの退避勧告

東北地方太平洋沖地震の発生を受け、諸外国は自国民に対する渡航注意情報の発令や、日本における自国民の安全確保に取り組みだした。さらに、福島第一原子力発電所（以下、「原発」）の問題が顕在化した後、各国はその対応を厳しいものへと変更し、追加的に自国に入国する旅客や、日本からの輸入貨物に対する放射線量の検査を実施したり特定の品目に対する輸入禁止措置を取るなど、水際での管理を強化している。

1) 日本への渡航や滞在に対する各国政府の対応

震災直後から、各国政府は日本への渡航に対する注意情報を発表している。訪日旅行客数の上位国が公表した日本への渡航情報（表1）をみると、台湾や香港が東京を含む関東以北の地域への渡航禁止や日本全域への渡航に対して注意情報を発しており、非常に厳しい対応を取っている。その他、中国政府は被災地への渡航自粛を勧告、韓国政府は福島第一原発を中心とした80km圏からの退避を勧告するなど、政府によってその対応に差があるものの、いずれも日本への渡航を制限する内容の渡航情報を発している。国際民間航空機関（ICAO）が3月18日に示した見解は、「日本への渡航に関する制限はない」というものであるが、実際には各国政府の対応がそれを上回る厳しいものとなっている。

他方、日本に滞在している自国民に対しても、特定地域からの退避や日本からの退避を勧告しており、チャーター便を準備して日本からの退避を支援したり、空港に特設カウンターを準備して自国民からの問合せ対応に当たるなどの動きもみられた。登録外国人数の規模が大きい主要国が、日本に滞在する自国民について行った対応状況は、以下の表2に示す通りである。日本への渡航に対する対応と同様に、各国政府によりその対応の程度には差がある。

日本を離れる外国人の一部は、退避先としてアジアを選択している。そのため、受入れ国側でもこれらの旅客に対する特別な対応を行なっている。例えば、香港では日本を離れるビジネスマンの受け入れに対する特別チームが編成され、通常、申請から許可までに4-6週間を要する就労ビザを、2日で発給する緊急対応を行なっている。日本を離れた多国籍企業の幹部を中心に数百人程度の人材が、香港で就労ビザを取得している。また、台湾では「米国在台湾協会が、台北市内の宿泊施設を大量に予約し、日本を出国した米国籍を持つ台湾人の退避者の受入れ体制を整えた」との報道もなされている。

表1：訪日旅行客数が上位の国が自国民に対して実施した日本渡航への対応

国名(旅行客数の多い順)	訪日者数(2010年)	渡航情報		
		対象地域	政府の対応	発表日
韓国	244万人	東京、千葉	渡航に対する注意勧告	3月13日
		茨城、福島、宮城、岩手、青森	渡航に対する注意	3月13日
		福島第一原発から80km圏	退避もしくは屋内退避	3月17日
中国	141万人	日本の被災地	渡航自粛	3月15日
台湾	127万人	東北地区、関東全域、北海道東部及南部沿岸部	渡航禁止	3月15日
		沖縄を除く日本	渡航に対する注意勧告	3月15日
米国	72万人	東京、横浜、埼玉、千葉、山梨、静岡、栃木、群馬、長野、茨城、青森、秋田、岩手、山形、宮城、福島、新潟	不必要な渡航の延期	3月30日
香港	51万人	日本	渡航の延期を検討	3月11日
		茨城、福島、宮城、岩手	渡航禁止	3月17日
訪日者数合計	861万人			

出所：日本政府観光局（JNTO）、各国政府公開情報より NRI 作成

表 2：登録外国人数上位国が行った日本滞在者への対応

	登録外国人数 ¹⁾ (2009年)	各国政府の対応状況	公表日
中国	52万人	自国民に対して、被災地区からの自発的な退避を勧告	3月15日
香港		東京に滞在する香港人の帰国もしくは日本南部への退避を勧告し、臨時の航空便を用意	3月17日
台湾		日本に滞在する台湾人の速やかな帰国を勧告し、臨時の航空便を用意	3月17日
		関東および東北に滞在する台湾人の退避、帰国を改めて要請	3月26日
ブラジル	15万人	日本政府の指示に従い、福島第1原子力発電所から20km圏内からの退避及び20～30km圏内での屋内退避を要請	3月16日
フィリピン	12万人	特になし	—
韓国	11万人	福島第1原子力発電所から80km圏内からの退避もしくは屋内退避	3月17日
米国	14万人 ²⁾	福島第1原子力発電所から80km圏内からの退避もしくは屋内退避 東京、名古屋、横浜の他、本州にある大使館職員の家族の自発的な出国を許可	3月16日
登録外国人数合計	124万人		

1) 登録外国人数は、特別永住資格や、永住資格を保有している登録者を除いた数値。

2) 米国の登録外国人数は、法務省登録外国人統計（2009年）の米国籍登録者数（3.8万人）と外務省「米軍人等の施設・区域内外の市町村別居住者数について（2008年3月末時点）」の米軍関連居住者数（9.9万人）を合算した参考値である。

出所：法務省統計、外務省資料および各国政府公開情報より NRI 作成

2) 日本発の旅客や貨物に対する管理を強化する各国政府

福島第一原発の問題が顕在化した後、各国政府は日本からの旅客や貨物に対して、放射線量の検査による水際対策の強化や、特定品目の輸入禁止措置によるリスク回避を図っている。日本貿易振興機構（ジェトロ）が発表している各国の対応状況に関する情報に基づけば、20以上の国・地域で放射線量の検査や輸入禁止措置などの措置が実施されている。

これらのほとんどが、食品および飼料である。輸入禁止措置は、特定の地域からの輸入を禁止するだけでなく、他の地域からの輸入品については生産・加工地点を証明する書類や放射線量の検査済書類が必要になるケースもある。このため、輸入禁止措置の影響は今回の被災地からの輸出品に留まらず、日本全国からの輸出品に拡大している。

例えば韓国食品薬品管理庁（KFDA）は、3月19日～3月29日までの間に、986アイテムのうち244アイテムを検査し、すべて問題がなかった（残り742アイテムは検査中）と公表し、韓国国家水産品質検査サービス（NFIS）も、日本からの輸入水産品を検査した結果、全く問題がなかったとしている。したがって、日本からの食品は輸入可能であると結論づけている。しかし、問題は韓国の消費者が日本産品を嫌悪して誰も購入しなくなってしまったことである。同様に、香港においても、日本からの輸入品について検査の結果安全性が確認されているにも関わらず、消費者が購買を控えているという。このイメージダウンによる日本産品の不買がいつまで続くのか、その動向がカギである。

2. 国際交通、観光、物流への影響

国際交通、観光、物流分野において、今回の震災および原発事故に起因する問題は、次の三点に集約される。

- (1) 国際交通そのものが激減している（航空輸送への影響）
- (2) 日本全体の観光産業が危機に瀕している（観光産業への影響）
- (3) 日本が国際物流の幹線ネットワークから外れ、国際ハブとしての機能が低下している（日本を回避する国際物流ネットワーク）

1) 航空輸送の影響

①激減する旅客

東京入国管理局成田空港支局が4月5日までにまとめた統計（概数）によると、3月11日から31日までの21日間に成田空港から出国した人は合計約56万3,400人で、1日平均2万6,828人であった。これは、2010年3月の1日あたり3万7,228人と比較して、27.9%の減少である。他方、同期間の入国者数は計約44万8,500人、1日平均2万1,356人であり、2010年3月の1日あたり4万0,352人と比較して、47.1%減少である。この時期に、関西国際空港やセントレア（中部国際空港）の利用者は増加していない。また、日本政府観光局によると、2011年3月の訪日外国人数は、対前年同月比で半減したと報告されている。

②忌避される首都圏発着

3月11日に地震が発生してから、成田空港がしばらく封鎖されたため、各航空会社は関西国際空港、新千歳空港、横田基地、セントレア、福岡空港、羽田空港等へとダイバート（代替空港への一時着陸）した。中には、アンカレッジやグアム、台北・桃園空港へとダイバートした航空会社もあった。その後、航空各社は、原発事故の影響を考慮し、成田での離着陸を回避する方向で寄港地変更をしている。欧州の航空会社は、特にその傾向が顕著であり、動きが早かった。運航を成田空港直行から仁川空港経由に切り替え、運航乗務員、客室乗務員の滞在先および機内食の調達先をソウルに変更した。これは、成田空港が放射能に汚染されているとの疑いがあったことに加え、短期的に海外発首都圏向けの需要の回復が見込めなかったことが背景にある。

2) 観光産業への影響

観光産業への影響は、全国的な広がりを見せ、深刻な状況となっている。直接の被災地である東日本だけでなく、西日本にも影響は及んでいる。京都や大阪など近畿地方や、九州・沖縄地方への観光旅行や宿泊についても、キャンセルが相次いでいる。

この要因としては「自粛ムードによる日本人の国内旅行者減少」と、「風評被害などによる海外からの旅行者減少」の2点が考えられる。

① 自粛ムードによる日本人の国内旅行者減少

これまでの地震による観光需要減は、地震の起きた特定の地域への旅行を控えるというものが多かった。しかし、今回の地震は被害が甚大かつ広範囲にわたっており、「旅行気分になれない」「避難所生活

で苦しい生活の人が多いのに、旅行に出かけるわけにはいかない」といった心理が働き、日本人の旅行そのものの需要が減っている。その結果、例えば沖縄県内への旅行についてみると、修学旅行や団体旅行を合わせ 100 近いキャンセルが発生するなどの動きが生じている。

② 風評被害などによる海外からの旅行者の減少

風評被害により、直接震災の被害が生じていない西日本地域への海外旅行者の減少も著しい。この原因は、特に原発事故の現状や安全性に関する情報が世界各国に十分伝わっておらず、各国からは地震や原発事故の被害が日本全域に及んでいると捉えられてしまっていることが挙げられる。その結果として、九州や関西方面の宿泊施設やレジャー施設で、外国人の予約キャンセルが発生してしまっている(表 3)。

表 3：直接の被災地でない地域で発生している観光への影響

地域	震災の観光産業への影響内容
近畿地方	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 大丸心斎橋店の外国人向け免税カウンターでは、震災後から 3 月末までの売上が前年同期と比べ半減 ▶ 有馬温泉は中国やシンガポールなどアジアからの観光客が多かったが、宿泊客は全体で 2 割減少 ▶ 金閣寺の来訪者は 3 割減少、清水寺も 2 割減少 ▶ 天橋立の外国人客は 3 月だけで 5 割近く減少
中国四国地方	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 宮島の宿泊施設のキャンセルが、5 月分までで約 2,800 件（約 1 万人）発生 ▶ 3/19-21 の 3 連休において、錦帯橋の渡橋者数が前年同期比で半減 ▶ 徳島県の県立渦の道で、3 月の利用者数が前年比約 3 割減少
九州沖縄地方	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ハウステンボスで、震災後 3/15 までの施設内ホテルのキャンセルが約 2,900 人発生（うち約 3 割が外国人） ▶ 韓国を中心に、外国人客の利用が 3~4 割を占めるゴルフ場「かごしま空港 36 カントリークラブ」では、新燃岳噴火の影響と震災の影響で、3~5 月の 3 カ月で約 2,600 人分あった海外予約客のうち、約 2,000 人分のキャンセルが発生 ▶ 沖縄では、香港と韓国からの旅行キャンセルが顕著で、香港ドラゴン航空は香港-那覇の定期便を運休

出所) 報道資料より作成

日本から海外への情報発信は、東京を中心に行われている。欧州の関係者の意見を聞くと、「今回の震災、原発事故は東日本で発生しているが、津波と原発事故に関する報道を見ると、日本全体が津波に飲み込まれ、放射能汚染の危機に瀕していると誤解してしまう」と話している。世界からみると日本という国は小さく、東日本、西日本という区別は諸外国には理解しがたい。韓国、中国等の近隣諸国を除くと、沖縄でさえ東日本に近いと思われていることさえある。日本列島は東西南北 3,000km に渡っていることを、正しく理解してもらう必要がある。

表4 ビジネスやレジャーへの影響

■ビジネスへの影響

原発問題や電力不足等を考慮して、企業は円滑な事業運営という観点から日本拠点の機能を見直し、日本以外で対応可能な機能は日本以外の国へ移転することなどを検討し始めている。その結果として中期的には、優秀な人材が日本への渡航・就業を嫌がり、企業は日本に優秀な人材を配置できなくなり、アジアの統括機能など主要機能を日本以外の国へ移転していくことがあり得る。

■レジャーへの影響

航空会社の定期便の縮小・撤退が続き、日本への足が減少することや、訪日外国人（2010年の日本政府観光局発表の年間暫定値 8,611,175人）の減少によって国内観光産業へのダメージが生じることが懸念される。今後も、原発事故の状況は予断を許さないことから、旅行会社は、訪日旅行商品の販売を再開できるようになっても、旅行商品が企画できず、また料金が割高になる可能性が高い。このままの状態が続けば、日本の観光資源（ホテル、レジャー施設等）は需要減により経営が悪化し、廃業する企業がでてくる可能性がある。中長期的には新規投資ができず、他国の観光資源に対する競争力が低下する。それらの結果として、訪日旅行を見送る旅行者が増え、各国からみた海外旅行先としての日本の存在感が薄くなることが懸念される。

出所)旅行業界へのヒアリングより

3) 日本を回避する国際物流ネットワーク

阪神・淡路大震災のときには、海運（物流）事業者は自ら判断して、東京、横浜および釜山に積替え拠点をシフトした。一度シフトしてしまった海運は、復旧を遂げた神戸港に戻ってこなかった。このように、国際交通物流インフラは、一度その輸送ネットワーク体系が変わってしまうと再び元の姿に戻すことは難しい。現状をみると、今の東日本、ひいては風評被害の拡大で西日本までが、抜港（日本の港をスキップすること）されている。国際物流の滞留が継続すると、生産活動に与える影響も大きくなる。また、成田空港の国際ハブ機能の衰退は、東アジアの航空貨物の重心（発着の中心）が上海、香港をはじめとする中国にシフトしていること、韓国の仁川空港の貨物中継機能の著しい発達をみると、輸送ネットワークの変化に留まらず、高付加価値産業のさらなる流出にまで発展しかねない。

さらに懸念されることは、一度調達先を変えたサプライチェーンは、国際交通ネットワークと同様、容易にもとの姿に戻らないことである。被災地において、ある程度は再開できない工場が出てくるであろうが、地域の雇用復活のためにも、いち早く産業復興を成し遂げなければならない。限られた予算と時間の中で、スピード感を持って復興を実現するには、優先する復興作業を絞り、それに合わせて復興すべき交通・物流インフラを決定するという、戦略的シナリオが必要である。国際サプライチェーン上重要な役割を果たす産業の復活のための交通インフラの復旧は、優先すべきである。

3. 当面の対策と中長期的対策

今回の震災による国際交通・観光・物流分野の被害は、直接的な被害だけでなく、風評による間接被害という側面が強い。震災・原発事故の影響を受けていない東海・北陸以西の地域（ここでは便宜的に「西日本」とする）における観光客は、地域経済を支える産業のひとつであるだけに、キャンセルに伴う打撃の大きさは計り知れない。

こうした中であっても、まず第一に優先すべきは直接被災地域の復興であることは疑うべくもない。ただ直接被害があまりにも甚大であったため、西日本地域の風評被害への対策の重要性が相対的に矮小化されている。今は西日本が東日本を支えるときであり、その仕組みを取り入れたシステムを機能させるべきである。間接被害（風評被害）を脱しない限り、日本経済全体の失速も免れない。

政府は実態把握を急がねばならないが、その結果を待っている間も、経済の失速が続いている。こうした現状を踏まえると、当面の対策として、実態把握の結果を待ちながらも走りながら考える時期であり、以下のようなアクションを取らねばならない。

まずは、海外から見て、範囲が日本全体に拡大してしまった風評被害を取り除くべく、短期的には以下の対策を進めることが必要である。

- ① 世界的に信頼されている国際機関による、正確で継続的な情報発信の呼びかけ
- ② 海外における、日本の産品・製品の安全性をアピールするための活動
- ③ 政府業界が一体となった緊急需要誘発
- ④ 国際拠点空港の連携強化および国際港湾の連携強化による、ゲートウェイ機能の維持
また、中長期的には以下の対策を進めることが必要である。
- ⑤ IT（情報技術）を活用した貨物モニタリングシステムによる、震災に強い物流システムの確立
- ⑥ 民間の資金とノウハウの活用による、空港・港湾等の迅速な機能回復

1) 当面の対策

①世界的に信頼されている国際機関による、正確で継続的な情報発信の呼びかけ

日本が世界的な交通・物流ネットワークから外されようとしている。今回の震災がなくても、人流、物流の重心が中国や東南アジアに移りつつある中で、日本はアジアのハブ争いから脱落しつつあった。その動きが、今回の震災・原発事故を契機として、一層顕在化しつつある。2010年に世界第二位の経済大国の座を中国に譲った日本にとって、今が正念場である。国際交通ハブ機能の復旧のため、日本の安全性に関する正確かつ信頼性のある情報発信の継続が欠かせない。

航空会社が日本の空港利用を暫定的に中断し、韓国へとハブを移しつつある。航空ネットワーク、海運ネットワークの一部はもどりつつあるが、今の状況が続いてしまうと日本は、アジアのハブ争いから脱落してしまう。

こうした事態に対して、国際機関を通じた情報発信活動が始まっている。4月1日の、IATA（国際航空輸送協会）* 告知によると、六つの国際機関（世界保健機構 World Health Organization, 国際原子力エネルギー機関 the International Atomic Energy Agency, 世界気象機関 the World Meteorological Organization, the 国際海事機構 International Maritime Organization, 国際民間航空機構 the International Civil Aviation Organization および世界観光協会 the World Tourism Organization）が、日本への船舶・航空機運航の安全を確認し、乗客の放射線検査は不要と結論づけている（www.mlit.go.jp/koku/flyjapan_en/（国土交通省）

から、関連情報が得られる)。しかしこの情報が、海外の企業や一般市民には十分に届いていないことが問題である。二次情報媒体であるマスコミもうまくこの情報を伝えきれていない。

他方、韓国や香港からの情報によれば、日本産品や日本製品の検査結果に国民が敏感になっており、一定の安堵感を持っているものの、いざ購入となると手が遠のいてしまい、決して日本産品、製品は買わない状況となっている。これがいつまで続くかは、今のところ見通せていない。

こういった状況を打破するには、日本政府が、国際機関やマスコミ等に働きかけ、現在の日本が国際水準の安全基準を満たしている状況を、正確に世界の人々に知ってもらう努力を継続的に続けるしかない。

* IATA (International Air Transport Association) represents some 230airlines comprising 93% of scheduled international air traffic.

②海外における、日本の産品・製品の安全性をアピールするための活動

各国政府の日本産品や製品に対する輸入時の放射能検査、ひいては日本の特定の地域の産品、製品の輸入禁止措置が広がっている。こうした問題の原因となっているのは、各国の消費者の反応である。現状では日本産品、製品は、輸入時の放射能検査結果で各国の基準値を下回っており、大きな問題は発見されていない。しかしながら、現実には各国の消費者が、これらの情報を受け入れていない。消費者が、日本からの輸入農産物を(一部の国では工業製品も)全く買わなくなってしまった。この事態を打開するには、自ら安全であることを正確に証明していくしかない、日本産品、日本製品を持って、ポータブルの検査機を片手に、諸外国の消費者の目の前で安全性を証明し、展示即売会へとつなげてもいい。事故による風評被害を受けた茨城県では、市が中心となって、地元農家の農産物を集め、安全性を示すとともに、即売会を実施し、市民の共感を得ている。これと同じことを海外へと展開していくのである。近隣諸国・地域(韓国、中国、香港、台湾)には、日本産品や日本製品に対するこれまでの信頼がある。これを回復するためにも、今すぐにでも現地に行き、デモンストレーションを行うことで風評被害を食い止める必要がある。

③政府府業界が一体となった緊急需要誘発

一方、海外から日本を訪れる観光客の激減によって、日本の観光産業が広範囲にわたって危機に瀕している。これらを救う手立てを、今すぐに打たねばならない。

国内旅行の需要喚起として、まずは、東日本の中でも比較的被害が軽微な地域や影響を受けていない地域への国内旅行喚起を狙い、観光庁や自治体、航空・鉄道・バス事業者、宿泊・旅行事業者等が連携し、誘客キャンペーンを展開する。これにより、国内旅行者が増加することで、国内の航空・鉄道・バス事業者や宿泊・観光施設の稼働率が向上する。4月5日の静岡新聞によれば、伊豆地区では、震災以降約30万人の宿泊予約の取り消しがあり、計画停電の影響で多くの施設が休業に追い込まれたことを受け、伊豆の13市町の旅行組合が「伊豆地区緊急誘客対策会議」を開き、静岡県民向けのキャンペーンを実施することを決定した。キャンペーンの内容としては、静岡県民が従来の料金より安く宿泊できるようにすることや、収益金の一部を被災地への義援金に充てるといった取組が検討されている。この例は、今求められている直接被災地の復旧と風評被害の撲滅の双方を狙った対策として注目される。また訪日観光の需要喚起としては被災地以外の地域への海外からの旅行需要誘発に向けては、政府が中心となり、航空・鉄道・バス事業者や宿泊・旅行事業者等と連携し、海外市場の旅行会社やメディアに対

する誘客キャンペーンを展開し、訪日旅行者を増加させることで、国際航空事業者や国内鉄道・バスの稼働率を向上させ、観光関連産業の縮小・撤退を抑える必要がある。観光庁の「観光関連産業における感染症風評被害対策マニュアル」によれば、2001年9月の米国同時多発テロの発生後、米国であるということでハワイ州では旅行キャンセルが相次いだ。これを受け、ハワイ州政府は2001年10月に、特に旅行者の多い米国西海外地域を中心に、約5万の旅行代理店に対する誘客キャンペーンを展開した。また、12月には50万部以上の発行部数をもつ旅行雑誌への広告掲載を実施した。その結果、西海岸からの旅行者数は2002年2月には前年同月比を上回る結果を得た。

最終的な旅行可否の判断は、エンドユーザーである消費者（旅行者）にゆだねられる。誘客キャンペーンを進める際には、旅行者が安心して旅行ができるよう、旅行者に対して正しい災害状況や安全性に関する情報（放射能濃度を含む）を発信するほか、被災（被曝を含む）予防策や旅行中に被災した場合の医療体制に関する情報発信をパッケージ化して行うことが重要になる

④国際拠点空港の連携強化および国際港湾の連携強化による、ゲートウェイ機能の維持

今、アジアにおける日本の国際交通・物流分野でのハブ機能が危機に瀕している。欧州の航空会社は軒並みソウルを経由地点に利用し、そこで運航乗務員や客室乗務員の滞在および機内食、リネンサプライの補給にあたっている。

成田国際空港が閉鎖された、3月11日の地震の直後、各国の航空会社は早急に代替空港を探さなければならなかった。機材によっては、大型、貨物便など3500m以上の滑走路を必要とする。国際空港の代替は国際空港でしかなし得ないことが多い。こうした時こそ、国際拠点空港の連携強化（成田、関空、中部）の仕組みをつくり、今回のような予想をはるかに超えた甚大な自然災害や有事への対応を図るべきである。

代替空港へ着陸したのちの横持ち（本来の目的地への移送・輸送）費用を国が暫定的に補填する仕組みを整えておけば、航空会社は費用の心配なく代替空港へと着陸できる。日本としても、ハブ機能の低下（利便性の低下）を免れるという利点があることから、国際空港の暫定的一体運用、によるゲートウェイ機能の維持強化の枠組みが有効になる。その際には、国際拠点空港として成田、関西、中部以外に、国際線運用実績のある新千歳、那覇等も含めて考えるべきである。

他方、今後少なくとも数カ月は航空需要が低迷した場合と、日本のすべての空港で空港使用料収入が減少する。航空会社への就航インセンティブの検討が必要になることから、緊急事態における国際空港の暫定的一体運用の枠組みのほかに、今後、旅行者への需要誘発対策や航空会社への就航促進対策が必要になってくる。風評被害対策と並行し、需要誘発対策を打つ必要がある。

こうした包括的な運用制度の展開は、港湾でも全く同じである。世界を一周する航路や欧米との長距離航路などを運航する船長は、自らの状況判断によって寄港地を変更することができる。今回の震災直後の原発事故により、放射能汚染を避けようとした船長が日本を抜港（日本の港湾に寄港せず、スキップすること）した例がある。これによって国際物流が停滞し、原料・部品の供給や製品の輸送までの生産活動に大きく影響する。

空港と同じく、西日本の国際拠点港湾は震災・原発事故の影響を受けていない。少なくともこれら国内の港湾に寄港先を変更するよう、迅速に許認可を行い、他方で港湾のオペレーション、荷役や陸上輸送を支援する仕組みを構築し、発動すべきである。個々に独立した港湾運営では、今回のような非常事態においては、もはや対応が不可能である。

各国政府が発表した日本への渡航制限や日本からの退避勧告は、「東京以北」を問題視したものである、中部以西は大丈夫であるという認識を周知した上で、特定の地域への利益の偏りを議論するのではなく、中部や関西などへと誘導することで日本国内全体の損失（利益の逸失）を抑え、そこで得られた収益の中から、東日本地域の復興支援に充てることを考えるべきである。

2) 中長期的対策

⑤IT（情報技術）を活用した貨物モニタリングシステムによる、震災に強い物流システムの確立

日本発の貨物が海外で放射能検査を受けたり、また一部の貨物は荷揚げすら許されなかったという事態は、貨物の原産地や輸送経路が放射能汚染の疑いのある地域を経由したかどうか、わからないためである。安全性の証明の発行や、その後の輸送経路におけるトレーサビリティを確立することで、現地政府当局に対して正確に安全性を伝えることができるようになる。

日本政府を中心として、物流をITによって可視化し、効率化しようとする検討がここ数年来続けられてきた。物流にICタグを活用し、情報ネットワークによって、リアルタイムでの貨物のモニタリングを実現しようとする試みである。物流可視化基盤の確立やトレーサビリティの強化などについての実証実験や産業界での試験的な導入を支援してきた。

IT技術の利点は、従来手作業で実施されていた諸手続きが電子化され、輸送指示、荷役など物理的なオペレーションが自動化される点にある。そして何より、物流がITによってサポートされることで、効率化できるだけでなく、貨物の監視機能によるセキュリティ対策が強化できる点が注目される。

輸送機関が複数にまたがり、また運輸事業者は航空、海運、ターミナル、トラック、鉄道、さらにはこれら輸送機関の代理業や下請けが関係する国際物流（国際複合一貫輸送）では、物流の可視化は不可能であり、実現は遠いとされていた。しかしながら、大手船会社はすでに、グローバルネットワークを用いてコンテナレベルでの動静管理を進めている。また陸送においても、トラックには車載機やGPSが搭載され、他方トラックドライバーは物流経路を正確にセンターに伝えるモバイル機器を保有していることから、これらICタグ、車載機、GPS、モバイル機器等のデバイスをネットワーク化することで、セキュリティ対策が可能である。一般的に国際エクスプレス便（国際宅配便）はトラッキングが可能であり、当局の要請によっていつでも貨物を止めることができるなど、貨物の可視化が進んでいる。これを一般貨物にまで拡張していくことで、セキュリティの強化と諸手続きの迅速化を図るという考え方である。

同様に国際物流のシングルウィンドウシステム（国際物流に関連する諸手続き、輸出入許可、検疫、通関手続き、船舶の入出港等を一回の申請で済ませる仕組み）は、セキュリティの強化だけでなく、手続きの迅速化によって、風評被害で影響を受けた日本の物流を救えるツールになる。日本政府がこうしたシステムの導入を促進することで、このシステム上を動く貨物に関しては安全性のお墨付きを与え、これを電子的に諸外国の港湾や空港へと配信することを可能とし、風評被害の防止にいち早く対応することが可能になる。

現在、国際機関と連携を取りながら日本政府が進めている「シングルウィンドウシステム」、「国際物流の可視化基盤」、「コンテナレベルでの動きを見える化するプラットフォーム」の実用化を進め、国際物流のセキュリティ強化と物流の効率化を一気に推進すべきである。

⑥民間の資金とノウハウの活用による、空港・港湾等の迅速な機能回復

これだけ甚大な被害が生じた以上、もはや政府だけでの復興は難しく、民間の力も活用すべきである。そのためには、社会インフラの整備・運用に関連する制度をもう一度見直し、民間でできることは民間に移譲していくことが求められる。PPP (Public Private Partnership) はその手法の一つである。世界の国際空港や国際港湾は、すでに建設・オペレーションは民間にゆだねられていることが多い。すべての国際交通および物流インフラを、政府資金だけによって復興することは現実的に難しく、意欲と能力のある民間事業者（国内だけでなく海外を含む）に広く門戸を広げ、実績のあるオペレータを誘致して復興を推進すべきである。そのため日本の国際交通や物流インフラの整備制度の柔軟化を進める必要がある。

また、復興への経済活動が生み出すキャッシュフローを最大限に活用するという観点も重要である。そのため民間には自ら効率的なオペレーションで早期に機能を回復し、そのことを対外的にアピールするインセンティブを持たせる必要がある。しかし、民間の導入の前に、国は土台を整備する必要があり、巨額の資金を必要とする初期建設段階では国の役割は重要である。また有事の際には国がオペレーションを制限し、自らの管理下に置くなど今回の震災・原発事故で学んだ点は新しい制度に盛り込むべきである。

最後に、今なすべきことは、被災地域を復興に導くために、被害を受けておらず健全な経済活動を営める地域と被災地域の復興を一つの連続した持続性のある活動とする新しい仕組みをつくることである。震災の直後から、民間が中心となった多くのチャリティ活動や募金活動で義援金の募集が進められており、これ自体は素晴らしいことである。これに加え、本来日本が確立すべき中長期的な復興制度には、日本が一つになる仕組みの確立が不可欠である。政府は復興スキームの中に、経済活動によって得られた収入の一部を復興に当てる仕組みをとった民間企業に対しては、税金控除など暫定的な優遇措置を与えるなどの工夫によって、より大きな力が発揮できるものと確信する。

原発事故が、国際指標「国際原子力事象評価尺度」で最悪のレベル7に相当するとの発表が行われた。風評被害の拡大が懸念される今、政府をはじめ、日本全体でのいち早い行動を期待するとともに、NRIとしても引き続き提言活動を継続していく。

株式会社野村総合研究所
震災復興支援プロジェクト

国際交通、観光、物流対策検討チーム

チームリーダー：石井伸一（公共経営戦略コンサルティング部）
メンバー：持丸伸吾（公共経営戦略コンサルティング部）
村岡洋成（公共経営戦略コンサルティング部）
小林一幸（公共経営戦略コンサルティング部）
新谷幸太郎（公共経営戦略コンサルティング部）
柳沢樹里（社会システムコンサルティング部）
中村 哲（経営革新コンサルティング部）
中田幸介（経営革新コンサルティング部）
小長井教宏（台北支店）
若菜高博（ナバラ大学高等経営大学院（IESE）留学）