

阪神・淡路大震災をふりかえる

— 経済社会への影響を中心とした記録 —

広島大学経済学部附属

地域経済研究センター 戸田 常一*

阪神・淡路大震災が発生して以降、各方面において発生メカニズムの検証、被害状況の調査・分析、復興対策の策定と財源確保、行政や民間企業の危機管理体制など様々な検討が行われてきた。また、地震災害による経済社会に対する影響はその都度、個々に報道されてきたが、本稿ではあらためて震災による経済社会に対する影響を総合的に整理・検討し、今後の地震対策のための一助としたい。なお、そのため、地震発生当日から4カ月あまりの日本経済新聞と読売新聞大阪版での報道記事を活用することとする。

1 はじめに

1985年のプラザ合意以降の10年近くの間、急激な円高・ドル安が進行している。その間、土地や株・証券のバブル経済の破綻を経て、それによる不良債権の処理等の後遺症の清算のメドもたっていない。最近では、一時には1ドル80円前後の超円高になり、そのもとで日本国内の産業空洞化を避けるためには、早急に抜本的な経済構造改革を行うことが不可避と認識されている。そして、このような厳しい事態に追い打ちをかけるがごとく、1995年1月17日に、兵庫県南部地域において震度7（マグニチュード7.2）の直下型の激震が発生した。これは「阪神・淡路大地震」とよばれ、またこれによる被害は一般に「阪神・淡路大震災」とよばれる。その模様を地元の神戸新聞社は次のようにあらわしている（阪神大震災前編記録 神戸新聞社、1995年3月30日刊）。

「観測史上初の震度7の激震が兵庫県南部を襲った。1995年1月17日午前5時46分。直撃を受けた150万都市、ミナト神戸は瞬時に壊滅状態に陥った。淡路島、近隣の西宮、芦屋、宝塚市などにも大きな被害が及び、死者は5,400人を超え、家屋などの倒壊、消失数は14万戸以上に達し、関東大震災以来最悪の震災となった。ガス、水道、電話などのライフラインははずたずたとなり、近代都市の象徴、新幹線や高速道路はもろくも崩れ落ち、交通網は寸断された。家を失い避難生活を強いら

れた住民は約30万人。地震発生後、内外からの救援活動が急ピッチで進み、仮設住宅建設も始まったが、これからの課題はあまりにも大きい。」

また、2月9日付けの読売新聞によると、阪神大震災の死者の89%は圧迫・窒息死、10%が焼死、残りの1%は高速道路の倒壊による転落死などであり、いずれも逃げる間もなく命を落とした人が大半であった。

阪神・淡路大震災が発生して1年になるが、その間、各方面において発生メカニズムの検証、被害状況の調査・分析、復興対策の策定と財源確保、行政や民間企業の危機管理体制など様々な検討が行われてきた。また、地震災害による経済社会に対する影響はその都度、個々に報道されてきたが、本稿ではあらためて震災による経済社会に対する影響を総合的に整理・検討し、今後の地震対策のための知見をうることに努める。なお、そのため、地震発生当日から4カ月あまりを中心とした日本経済新聞と読売新聞大阪版での報道記事を活用することとする。

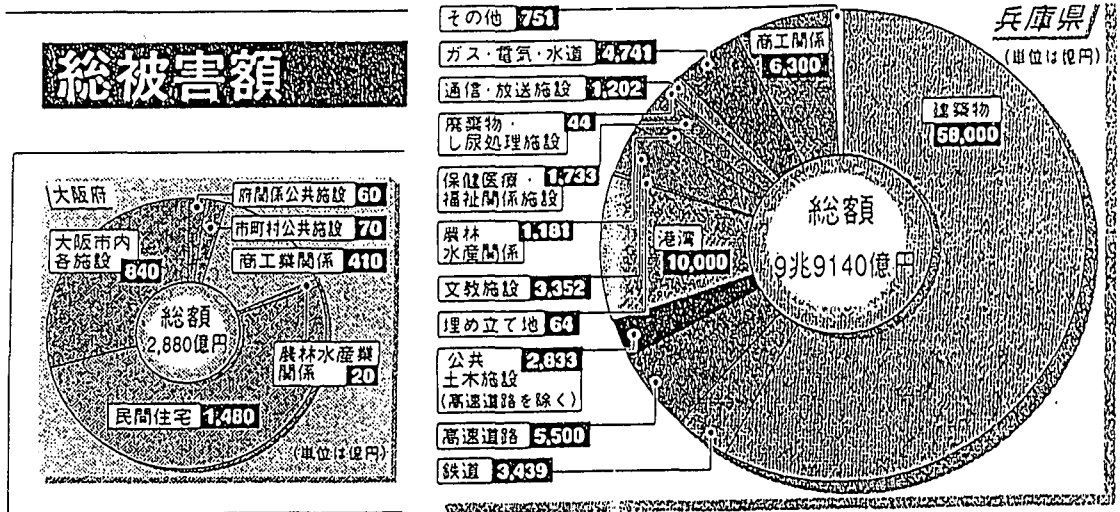
2 阪神大震災の被害とその波及

阪神大震災が、国内外に大きく取り上げられ、緊急の復興対策が進められてきたのは、尊い多くの人命を奪った大惨事であったためであるが、それ以外に、国民経済や国際経済においての阪神地域が果たしてきた中心的な役割が打撃を被り、それによる影響が甚大であったことが指摘できる。

第1に、阪神地域には、わが国最大の国際貿易港である神戸港がある。神戸港は、入港船舶数、取扱貨物量、コンテナ貨物取扱いのいずれについても、大阪港

キーワード：阪神・淡路大震災、経済社会的影響
地域経済

* 広島大学経済学部附属地域経済研究センター、
082-241-1221 内線2485/3584



や横浜港など他の港湾をうわまわっている。この港湾施設が壊滅的な打撃を受けたのである。これにより地元の地域経済への被害は大きく、さらに国内・国際市場経済や広域物流に対する影響は甚大であった。

第2に、阪神地域には、国際貿易都市の特色を生かして、全国や海外のネットワークのもとで様々な企業が操業しており、阪神大震災はそれらの企業を襲い、他地域の企業に対する機械部品や製品供給の面でもマイナスの影響を及ぼした。日本の経営のひとつの特徴といわれるジャスト・イン・タイムの生産方式のもとでは、大企業の製造工程全体を停止させる状況も生じた。

第3に、上述の被災企業による雇用減少や、住宅倒壊による住宅不足や避難生活の継続などにより、住宅・雇用・交通・廃棄物等の面で様々な社会的、心理的問題が発生した。

第4に、阪神地域に東西方向の国土幹線が集中していたことにより、その被害は広域的なものとなった。この地域には、新幹線、在来鉄道、国道2号線、阪神高速道路など、国土の幹線的な交通軸が束になって通過しており、地震によってこれらすべてが一時に崩壊して東西交通が分断された。これにより、中国・四国・九州の各地域と大阪以東の地域との物流は流れなくなり、人流も航空機や旅客船・フェリー等の利用に殺到した。一般企業のみならず、観光面でも大きな影響が生じた。

第5に、以上のすべての事象に呼応して、一定のタイムラグを置いて経済市場や、証券・不動産・貿易などの各市場に大きな影響をもたらした。復興のための事業による効果や貿易収支の黒字減少が見込まれる反面、復興財源を確保するための金融・財政上の措置や

地方財政の圧迫、予想される地価下落に起因する金融債権の不良化など、様々な経済的な影響が予想された。

これらのうち、直接的な被害について整理した最新のものゝ資料2-1に示す。この推計によると、兵庫県内で9兆9000億円、大阪府内で2兆2800億円の被害が生じている。合計10兆2020億円に登っている。

以下の3から7の各章では、上述の5つの側面についての整理と考察を行う。

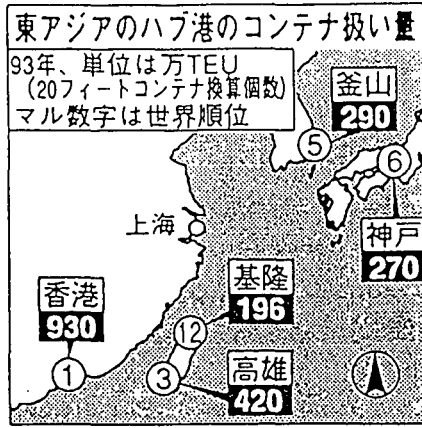
3 神戸港の崩壊による経済的影響

神戸港はわが国最大の港湾であるだけでなく、1970年代半ばにはアジアで随一のコンテナ港であった。また、神戸市の就業者のうち約2割が、港湾に直接関連するか、強く依存する産業に就いており、市内総生産の約4割を占めている(神戸市政ガイド、1992)。1992年取扱い貨物量は、内貿で11801万トン、外貿で5345万トン、併せて17146万トンであり、このうち外貿の72.5%はコンテナ扱いである。震災前には、神戸港には136社がコンテナ船で就航して週に115便の運航サービスを世界各国との間で提供していた。

また、神戸市が管理する公共岸壁は180カ所ほどあるが、このうち9割をこえる岸壁が阪神大震災のために崩壊、水没のために使用できなくなった。コンテナ用の大型クレーン約40基も使用できなくなり、港内に86カ所ある保税上屋や倉庫も被害を受けた。その影響は次第に発生した。1月28日の読売新聞によると、国際航路の豪華客船の入港取り消しや、大阪港など他の港湾への寄港変更が相次いでいる。

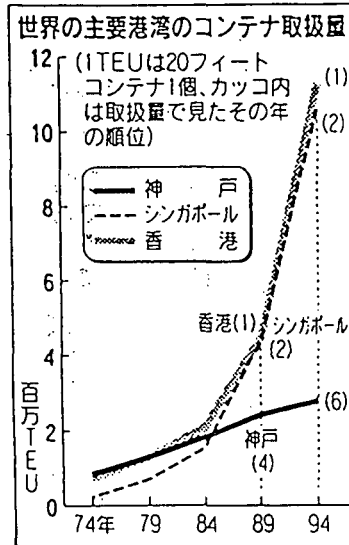
ところで、神戸港が扱うコンテナの3割は、地元の実需でなく、単なる積み替えであるため、他の港湾に逃げ易いと言われる。また、日本企業の海外への生産

資料3-1



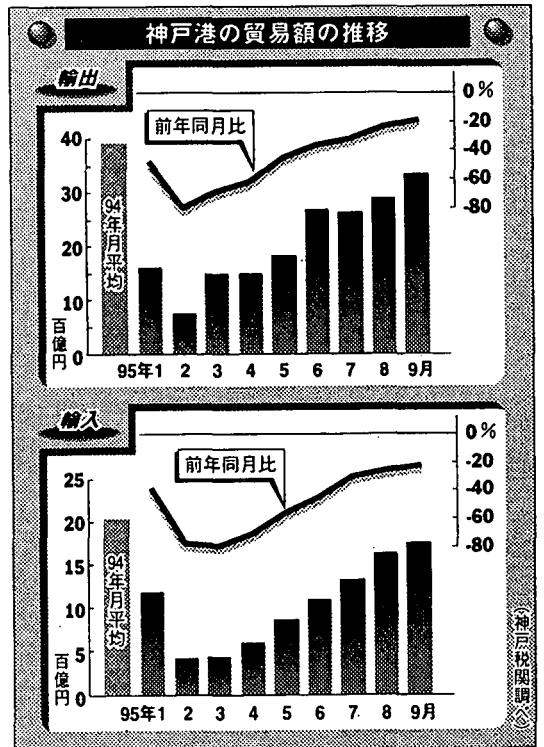
(読売新聞 2月22日)

資料3-2



(日本経済新聞 2月11日)

資料3-3



(日本経済新聞 11月8日)

移転が進み、日本を起点とする輸出入貨物は減少傾向を示している。積み替え貨物を失えば、神戸港の今後の発展も困難となる。香港、シンガポール、高雄、釜山などの各国の基幹港湾と比較すると、日本の港湾は、規模・水深や料金などのハード・ソフトの両面で大きく遅れており、それにより神戸港はコンテナ取扱面でアジアのハブ機能を失いつつあったと言える(資料3-1、3-2参照)。このような認識のもとで、神戸港の復興には緊急性が重視されるという意見が強い。しかし、他方でその場限りの拙速な復興でなく、耐震性を意識してかつアジアの拠点港湾としてのしっかりした構想のもとで再建すべきとの意見も出ており、2つに分かれていた。なお、神戸港の機能回復を表すため、資料3-3として震災以降の貿易額の推移を掲げる。また、新聞報道記事の一覧を以下に示す。

わが国輸出工業の典型でもあったケミカルシューズ、ゴムパッキンなどのゴム製造にみられる雑貨系工業、第3には、造船、鉄鋼、重電、車両などの大規模素材型重工業が臨海部に集積立地し、これらが神戸経済をリードしてきた。しかし、最近の円高等の環境諸条件の変化の中で、小零細な企業群による雑貨系工業のコスト競争力の低下、また造船や鉄鋼などの重厚長大産業の低迷が続いている中、この地域に阪神大震災が襲来した。神戸の工業地域はおおまかには、東部の灘地区における醸造業の立地、神戸港を中心とした臨海部の基礎素材型の大規模工場の立地、長田区に代表される住工混在地域における中小零細工業の集積の3つに分けられるが、震災によってこれらの多くの工場、事業所は崩壊した。

1月26日までの民間の経済調査機関の試算を総合すると、建物や社会資本の損失額の総計は5-6兆円程度に達する。また、阪神地域の鉱工業生産や物流機能の停滞に伴い、国内総生産(GDP)の減少が見込まれた。一方、建物や社会資本の復旧が本格化すれば、住宅投資と公共投資が上積みされて経済成長率が0.3-1.0%ほど高まると予想されていた。(資料4-1参照)

また、1月29日の兵庫県のまとめによると、県域分だけで建物や交通などの復旧費用は全体で6兆9740億

3-1 神戸港の復旧活動			
(1) 運輸省	1/24	2/10.18.24	4/15
(2) 神戸市		2/1.20	4/29
(3) 通産・大蔵省	2/8		
(4) 経済界			3/7
3-2 神戸港崩壊後の波及効果			
(1) 海外立地企業	1/18.19.25.28		
(2) 他港湾へのソフト	2/3.5.14.19.21.22	3/31	4/11
(3) 港湾機能の回復		3/15.20	4/26.
(4) その他の影響	2/7		

4 建物・施設等の破壊による地域経済への影響

神戸の地域経済は明治以後の国際貿易港としての繁栄を基礎として、様々な企業が立地、操業することによって発展してきた。神戸の産業として、1つには灘の醸造業や洋菓子に代表される食料品製造業、第2に、

資料4-1 (日本経済新聞 1月26日)

主な調査機関が試算した阪神大震災の経済への影響 (単位兆円、%)

	経済資産の損失額	95年度成長率の押し上げ度
野村総合研究所	4-8	0.5-1
長銀総合研究所	3-4	0.4-0.8
東海総合研究所	5	-
モルガン・スタンレー証券	4	0.6
ゴールドマン・サックス証券	4.1-5.8	0.3-0.5

円にのぼっている。復旧費用の内訳は家屋、ビルなどの建築物で約4兆2600億円、港湾施設約1兆400億円、高速道路約6,000億円、鉄道約4,050億円、一般道路約980億円、通信施設など約310億円などであり、交通基盤関連の被害額は、兵庫県内だけで既に2兆円を超えている。

さらに、2月17日までの国土庁の推定によると、被害額はさらに大きくなり、9兆6000億円にのぼっている。また、建物などへの直接の被害だけでなく、百貨店売上減少に見られる民間企業の操業水準の低下や、さらには企業倒産の増加、企業の移転・分散などが生じ、地域経済に及ぼす影響は甚大である。(資料4-2参照)

阪神大震災は全般的には様々な企業に対して深刻な被害をもたらし、次のような報道が行われている。

1月18日 (日経) 兵庫県南部地震、経済活動に打撃深刻、インフラ復旧メド立たず、工場の操業停止相次ぐ、また中国経済にも影響、道路や鉄道が分断され物流混乱で被害も予想される。

1月24日 (日経) 休日明けの23日、自動車、電気などの大手メーカーは休止していた工場の操業を一部で再開した。ただ、ガス・工業用水が供給されず物流も不安定で、操業再開が遅れた例も多い。トヨタ自動車は同日に予定通り全面操業に戻った。マツダは18日を除いて操業を継続したが、部品供給が不安定なことから宇品工場など一部でラインの速度を落としている。

1月24-26日 (日経) 阪神大震災は地場産業にも深刻な被害をもたらした。日本を代表するケミカルシューズの産地、神戸市長田区ではメーカーや下請け会社が工場の倒壊など壊滅的な打撃を受けた。灘・西宮の酒造業界、神戸の真珠・アパレル業界など、軒並み操業再開のめどすら立たずにいる。日本酒メーカーは中小企業がほとんどで、需要低迷の中、系列化が進んできたが、生産再開のための設備投資に耐えられないメーカーもあり、業界再編、系列化に拍車がかかることも予想される。また、神戸の"顔"とも言えるファッ

資料4-2 (日本経済新聞 2月17日)

阪神大震災の被害・影響

【死者】
5378人 (2月16日現在)

【被害総額】
○全体 9兆6000億円
(国土庁の推定値)
※うち建設物6兆3000億円、交通基盤設備2兆2000億円、ライフライン6000億円、その他5000億円

○中小企業 1兆9200億円
○大企業 1兆4000億円
(通産省調べ、金融、運輸、建設など除く)

【1月の百貨店売上 (近畿百貨店協会)】
○神戸地区 (7店)
106億円 (前年同月比43.9%減)
○大阪地区 (27店)
977億円 (同12.4%減)

【倒産 (帝国データバンクなど)】
○1月の近畿地区の倒産状況
202件 (前年同月比16.9%減)
○1月15-31日に神戸市で2回、不渡りを出した企業
5社 (前年同期比66.6%減)
○1月の神戸手形交換所の決済不能手形
2300枚 (94年月平均の約10倍)
※政府の特例措置で不渡りを出しても銀行取引停止処分などは猶予されている
【本社機能を移転・分散した企業】
(一部移転、仮本社を含む)
神戸電鉄、神戸製鋼所、兵庫銀行、プロクター・アンド・ギャンブル (P & G)、ファー・イースト、ネスレ日本、T O A、神戸生絲など

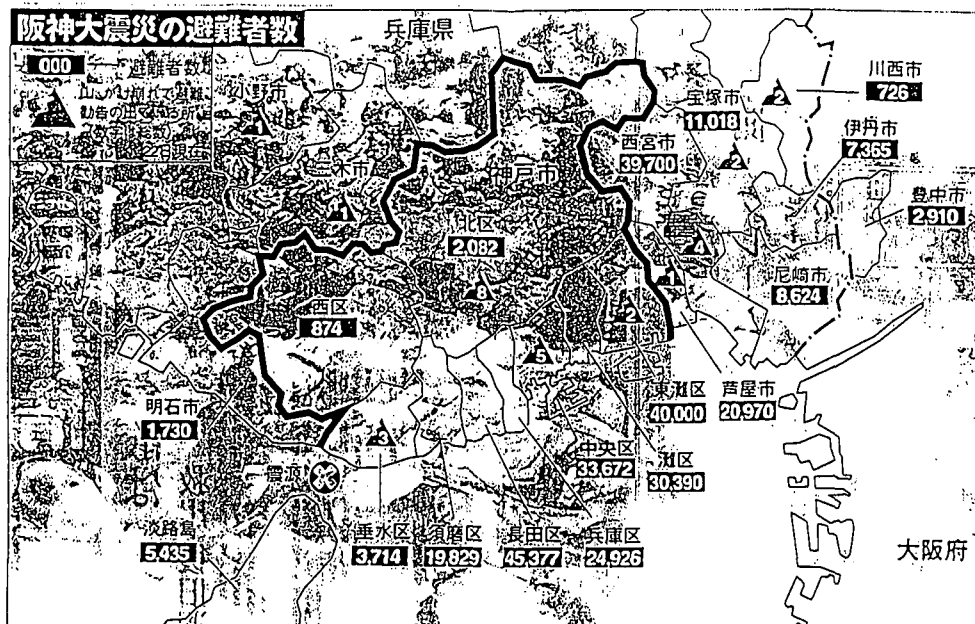
ン業界が危機に陥っている。全国の8割のシェアをもつ真珠は本社や加工場が機能を停止、ワールドなど神戸ファッションを代表する企業もホストコンピューターが停止するなど、本社機能が少なからぬ打撃を受けた。

地域経済への影響は、次のように報道されてきた。

4-1 地域経済に対する被害の波及状況				
(1) 地域経済全般	1/18, 24, 24-26			
(2) 金融機関	1/21, 22			
(3) 大手・中堅企業	1/24	2/8, 11, 25	3/17, 30	
神戸製鋼所		2/14, 25	3/14	4/2
(4) 地場産業	1/25	2/9, 11, 14	3/13	4/17, 28
(5) 地域商業	1/26	2/1, 16		4/26
(6) 観光産業	1/26, 28	2/1, 3, 7	3/29	4/4, 15, 25
(7) 鉄道産業	1/29, 30	2/1, 3, 22		
(8) ライフライン	1/27	2/1, 2, 3, 4, 21		
(9) 情報・通信	1/19, 23, 24, 30	2/6	3/15, 23	
(10) 建設業界		2/2, 7		
4-2 震災復旧の支援状況				
(1) 金融機関	1/18, 19, 23			
(2) 大手企業		2/9		4/16, 26
(3) 中小・零細企業	1/28, 30, 31	2/9, 10		

5 雇用・住宅などの社会問題の発生

2月1日の記事では、被災地を対象とする雇用調整助成金、雇用保険の特例制度に対する企業の問い合わせが急増しており、中でも中小企業が多く、操業停止



時期に従業員の所得を確保することがねらいであった。また、震災により、2月8日までに兵庫県と大阪府内で36社、計266人の学生が就職内定を取り消されている。中堅、中小企業に多く、業種は港湾荷役、食品製造、印刷、卸売りなど広い範囲におよんでいる。また、3月24日の日経新聞には、被災地に8万人を超す失業予備軍が生まれていることが報道されている。労働省が発表した震災後1カ月の兵庫県内被災地域の雇用保険受給決定者は1万2000人、雇用調整助成金支給対象者は8万4000人を記録している。

ミナト神戸にとって、港湾労働者の救済も大きな課題である。壊滅的な打撃を受けた神戸港の機能は、当分マヒ状態が続く。家族まで含めると10万人以上が港に関係していると言われている。

また、震災後、1月30日における避難者数と被災地域の児童・生徒らの転入学の状況を資料5-1に示す。その後、2月17日の報道にもとづくと、21万人が避難所生活を続けている。暮らしの復興には、様々な難題がある。住宅ローンの返済、家の建て替えのための融資、預貯金の引き出し、家屋や家財の損害保険、マンションの建て替えなどが指摘されている。また、避難生活のもとで被災者は心身ともに疲れはてている。これまでの援助は水や食料、ケガの治療などモノが中心であるが、モノだけでは癒すことのできない「心の病」に苦しむ日とも増加している。

以下では、関連報道を紹介する。

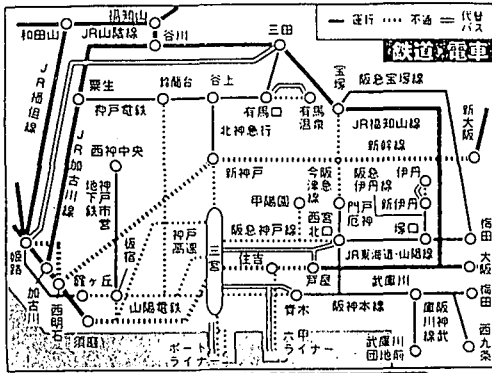
(1)住宅問題	1/28	2/7, 10, 11, 17, 23	3/18	4/4, 9	5/4, 12, 16, 26
(2)精神面影響	1/26, 28	2/19	3/20		
(3)子供影響	1/30		3/13		5/17
(4)雇用問題		2/1, 8, 17	3/18, 24		
(5)交通問題	1/21, 28, 29	2/7			
(6)廃棄物問題	1/27	2/2, 6, 10			
(7)地域文化	1/28			4/6	
(8)その他		2/1, 4, 9, 15			

6 国土交通幹線の東西分断

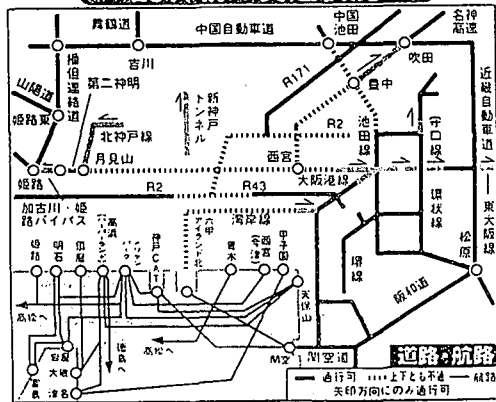
阪神大震災は、JR（新幹線、在来線）、阪神、阪急などの鉄道や国道2号線や阪神高速道路などの東西方向の国土幹線に壊滅的な打撃を及ぼした。資料6-1は震災10日後の鉄道、道路、航路による交通状況を表しているが、不通過線があまりにも多い。資料6-2には、物流における西日本への配送ルートを示す。その後、交通路線の復旧は鋭意進められたが、JR、阪急、阪神の3鉄道が全通したのは6月26日になってからであった（資料6-3、資料6-4参照）。その間、阪神地域を境にして、東西の交通は阻害され、物流、流通や観光など多くの面で広域的な影響を及ぼした。その内容は、以下のように報道されてきた。

(1)物流への影響	1/18, 19, 21, 24, 25, 27, 28	3/2		
(2)自動車製造業	1/18, 19, 20			
(3)鉄道の分断と復旧	1/18	3/13, 31	4/1, 8, 28	5/24
(4)航空利用への影響	1/30	3/17	4/12	
(5)広域観光への影響			4/6, 27	

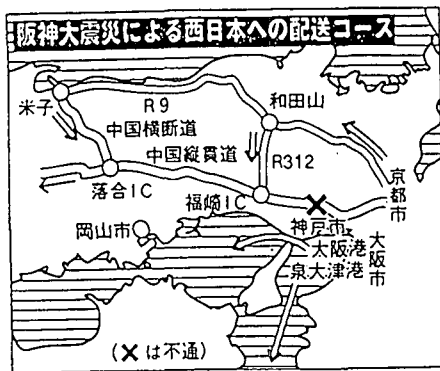
資料6-1 (読売新聞 1月28日)



28日朝の交通状況



資料6-2



(読売新聞 1月25日)

7 地域経済へのマクロ的な影響

阪神・淡路大震災による被害は、短期・中長期的にも様々な影響をじわじわと地域経済や国民経済に及ぼすと考えられる。住宅や社会資本の壊滅による経済社会活動のポテンシャルダウン、震災による娯楽・遊興、観光の自粛、震災復興事業の展開に伴う経済効果、さらには復興事業の財源調達とその金融市場への影響など、いずれも今後の経済社会に大きくかかわってくる。これまで、これらのマクロ的な経済面の影響は次のように多くの分野に関して報道されてきた。

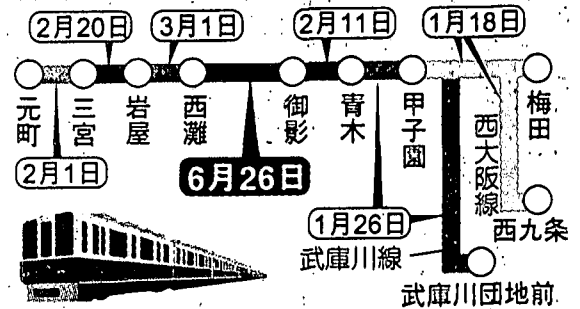
資料6-3 (読売新聞 6月26日)

鉄道の全線開通日 (一部予定)

神戸市営地下鉄	2月16日
JR西日本 在来線 新幹線	4月1日 4月8日
阪急電鉄	6月12日
山陽電鉄	6月18日
神戸電鉄	6月22日
阪神電鉄	6月26日
ポートライナー	7月末
六甲ライナー	8月下旬
神戸高速鉄道	8月中

資料6-4 (読売新聞 6月26日)

阪神全線復旧の歩み (日付は開通日)

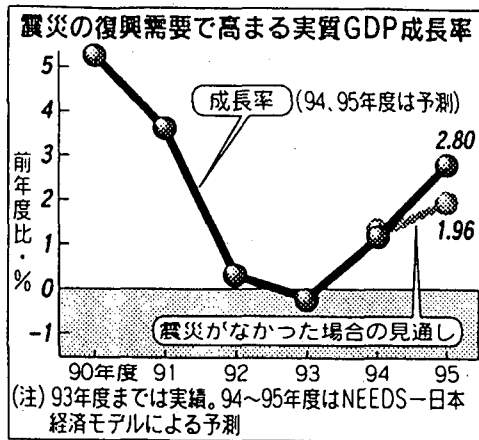


(1) 全般的影響	1/21	2/1, 6, 16	3/4	4/12	5/16
(2) 景気や物価	1/20, 31	2/8, 16	3/28	4/1, 9	
(3) 証券市場	1/24, 27	2/1, 7, 11			
(4) 不動産市場	1/28				5/20
(5) 貿易への影響		2/16, 23	3/15, 23		
(6) 地方財政		2/7		4/17	
(7) プロジェクト	1/29	2/9			5/11

以下、本稿では、地域経済に対する全体的な影響についてのみ説明することとする。

1月21日(日経) 兵庫県南部地震の被害拡大は日本経済へ広範囲な影響を与える。短期的には住宅など資本ストックへの打撃や鉱工業生産などの減少に伴う経済停滞が懸念される一方で、中長期的には復興需要による景気刺激効果も見込める。ただ、復興資金は国債・地方債の増発、金融機関からの借り入れで賄われるのが確実だ。政府や民間の借金が膨らめば、今後の日本経済にとっても思わぬ攪乱要因になる可能性もある。

[短期]地震による直後の影響をマクロ的にみると、「被災地にある住宅、道路、機械設備など資本ストックが一瞬にしてなくなったり、損害を受けることにある」(経済企画庁)。企業の生産活動はストップし、個人消費も見込めない。



阪神大震災後の日本経済

	1994年度	1995年度
名目国内総生産	1.67	3.74
	(1.75)	(2.83)
実質国内総生産	1.17	2.80
	(1.25)	(1.96)
うち個人消費	2.52	3.28
	(2.65)	(2.90)
住宅投資	9.44	▲3.30
	(9.71)	(▲5.15)
設備投資	▲5.33	7.13
	(▲5.29)	(4.32)
公共投資	3.86	▲3.56
	(3.87)	(▲5.69)
総合卸売物価	▲1.36	1.18
	(▲1.40)	(1.01)
経常黒字	1,245	1,001
(億ドル)	(1,240)	(1,026)

(注) NEEDS-日本経済モデルによる予測。カッコ内は震災がなかった場合の予測値。経常黒字以外は前年比伸び率、▲はマイナス

[中期] 今年後半以降は震災地域での生産活動が軌道に乗り始め、他地域での代替生産も本格化することから、生産や消費の落ち込みというマイナス要因はほぼ解消する。野村総合研究所は大阪府の生産活動は今年4-6月期に、兵庫県も7-9月期にはほぼ正常化すると想定している。その一方で、建設、土木業界の活動が活発になり、社会資本や住宅の復興需要の影響が強まってくる。ストックの再建事業はその期間の生産を高めることになるので、フロー経済面でも景気押し上げ要因になる。

[長期] 問題になるのは、復興資金をどういう手段で調達するかである。今のところ、政府が今年度と来年度の2段階で補正予算を編成し、建設国債を増発してそのほとんどを賄う案が現実的だ。一方、これまでアジア向けを中心に輸出していた生産関連設備の一部が国内需要向けに切り替われば、経常収支黒字の減少ペースが早まることも考えられる。

2月1日(読売) 阪神大震災は、上向きかけていた関西の個人消費に深刻な影を落としている。被災者に対する配慮からか、百貨店の売れ行きは低迷し、旅行のキャンセルが相次ぎ、新車販売も伸び悩んでいる。

2月6日(日経) 円高を乗り越え徐々に上向いていた日本経済は阪神大震災に見舞われ、生産や流通の一部が滞っている。被災地で工業生産が落ち込むだけでなく、それを材料や部品に使う他地域の生産にも影響が及んでいる。もっとも日本全体では生産力が余って

おり、被災地の生産減少分の大半を補える見通しだ。震災後の消費自粛の動きも元に戻りつつある。今年後半には復興需要が本格的に出てこよう。円高や金融機関の不良債権は景気への重しだが、震災の影響は数カ月で収まり、緩やかな景気回復の動きは続くと思われる。(資料7-1参照)

2月16日(読売) 阪神大震災は、発生から1カ月を経た今も、被災地のみならず他地域も巻き込んで生産、物流、輸出、観光などの経済活動に影響を及ぼしている。民間シンクタンクがこれまでに発表した試算は、被害額の想定にばらつきがあるが、生産活動の停止や縮小などのため、94年度の実質国内総生産(GDP)が0.1%が0.5%近く押し下げられると予測している。逆に、95年度以降は、復興需要が本格化し、マイナス面を相殺して、成長率を押し上げるという見方が多い。

3月4日(読売) 日本銀行は3日、阪神大震災が日本経済に与える影響を見る上で始めての本格的な景気分析となる「企業短期経済観測調査」(2月調査)の結果を発表した。企業経営者の景況感を示す業況判断指数(DI)は、小売り、サービス産業などの主要非製造業がマイナス29と前回(94年11月)に比べて足踏み状態となり、消費買い控えなど大震災の影響が表れた。被災地区の神戸支店管内に限ればマイナス33と、逆に前回より6ポイント悪化しており、生産設備や商業施設に与えた打撃の大きさをうかがわせている。

8 おわりに

阪神・淡路大震災は幾多の貴い人命を一瞬の間に奪った災害であったとともに、多くの人々に戦後50年の日本経済の成長を振り返る機会を与えることになった。日頃の経済や社会の活動で意識していない諸々の事柄が浮き彫りになり、それらの再認識が必要と考えられるようになった。これらの事項を次のように整理してみたい。

(1) まず、地域の経済や社会がどのように成り立っているか、また、それらを支える基盤の重要性の再認識があげられる。神戸の街は神戸港という国際港湾を中心に発展し、産業や生活の多くがこの港湾機能に何らかの形でかかわってきたことは日頃より知識としてはもっていたとしても、その基盤崩壊は現実には予想以上に直接的・間接的な影響を及ぼすことになった。

(2) 企業活動や物流の面での全国各地域間の連関の広がりや重層性が指摘できる。国土の陸上幹線が分断されることにより、広島からみて日頃から一日行動圏内にあった関西地域がいかに遠くなり、それにより経済社会面だけでなく、心理的な面でも大きな抵抗が生まれたかは、鉄道復旧への大きな期待の裏返しでもあったと考えられる。

(3) 危機への対応における官民の格差の大きさ、特に国家レベルの対応の遅さを意識したことである。しかし、そうであるからこそ、民間における無私の救援活動といくつもの感銘的な場がみられたことは救いであった。地元地域の中だけでなく、内外の多くの地域から義援金や奉仕活動が行われ、震災以後、“ボランティア”

という言葉が日本社会にも自然な形で没透してきているように思われる。

(4) わが国の多くのマスコミの報道は、なぜかくも画一的であり、興味本位が先にたち、変わり身が早いのか。ちなみに、震災後、被災者、被災地域の復旧、復興はこれからが重要であるにもかかわらず、現在そのフォローにちからを入れている報道機関はあまりに少ない。3月末以後は、“オウム”騒ぎにすっかり流されているところが多い。この騒ぎは確かに大きな社会問題であるが、それに加え、東京を舞台に展開した事件であったため、日本列島全体がこの騒ぎに巻き込まれてしまった。

(5) 震災直後、被災地域と外部との情報通信は途絶えてしまった。パソコン通信などの一部のメディアを除いて、連絡手段がなく、震災の実態把握に遅れが生じることになった。電話の回線もほとんど途絶え、不安といらだちに悶えた人々が多かったと考えられる。筆者もその一人であった。広島から関西への連絡ができるようになったのは震災後、大部の時間がたってからであった。

阪神・淡路大震災は単に阪神・淡路地域の災害を意味するのではない。地震は不幸にもこの地域に生じたが、被害の大きさや悲惨さ、影響の広がりからも、多くの人々に様々なことを目覚めさせ、行動させたと考えられる。そして、この悲惨な災害は多くの人々の胸に様々な事柄を刻みつけたと思う。

Review of Socio-Economical Impacts caused by the Great Hanshin-Awaji Earthquake

Tsunekazu Toda

The aim of this report is to review socio-economical impacts such as regional economy, foreign trade, employment as well as housing, transport and living environment, caused by the Great Hanshin-Awaji Earthquake of January 17, 1995. This work is based on the articles in the Nikkei and Yomiuri newspapers reported for about four months just after this disaster, which enabled us to understand a comprehensive impact flow for regional economy and society. This information is expected to be beneficial to examine schemes or policies for disaster prevention.