

時 期	応急段階
区 分	緊急・応急活動
分 野	緊急物資の輸送活動
検 証 項 目	輸送手段・輸送人員の確保と配分調整

根拠法令・事務区分	災害対策基本法
執 行 主 体	国・県・市町
財 源	自主財源
概 要	<p>災害時においては、救出救助活動、消火活動、応急復旧活動等を支援するために必要な救援物資や活動要員を迅速に被災地域に投入する必要があり、そのための輸送ルート及び輸送手段が確保されていなければならない。</p> <p>阪神・淡路大震災では、高速道路、一般道路、鉄道の損壊、沿道建物等の倒壊による街路閉塞、港湾等の交通結節点における機能低下などにより、被災地域内及び被災地域と外を連結する輸送路が麻痺し、物資や人員の投入に支障を来し、また、発災直後は輸送手段の確保もままならない状況であったことから、輸送の代替性を考慮した輸送ルートの多重化や多様な輸送手段の活用等が課題となった。</p>

阪神・淡路大震災時における取組内容とその結果	
国	<p>阪神・淡路大震災に対してとった措置</p> <p>【警察庁】            救援部隊、救援物資等の輸送            ・警察では、被災地への医薬品、食料、燃料等の緊急物資搬送車両、復旧工事車両等に対して、パトカーによる先導を約2,400回実施したほか、警視庁、大阪府警察等14都府県のヘリコプター延べ約230機、兵庫県警察、大阪府警察の船舶延べ約560隻により、レスキュー隊員、資機材、医師等の救護班の輸送のほか、医薬品、飲料水、食料等の救援物資の搬送を行った。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p17]            地震発生直後の交通対策            ・1月18日早朝に、救助・救援活動の車両の通行を確保するため、緊急輸送車両以外の車両の通行制限、パトロールカーによる先導、警察官の誘導等により、広域的な緊急輸送ルートを設定した。その後、道路の復旧に合わせて随時ルートの見直しを行うとともに、ルートの実効的確保を行うなど、より効率的な緊急輸送の確保に努めた。[『平成7年警察白書』警察庁,p47]            ・1月28日には、被災地の市民の足を確保するため、不通となった鉄道の代替バスのための専用レーンを幹線道路に確保し、その円滑な運行を確保した。[『平成7年警察白書』警察庁,p47]            ・このほか、被災地域は、東西を結ぶ交通の要衝であることから、国道9号線等を利用する広域的な回路に関する情報を提供するなどして東西の物流・旅客輸送路の確保を図った。[『平成7年警察白書』警察庁,p47]</p> <p>【防衛庁】            自衛隊においては、航空機、艦艇、車両により援助物資等の輸送を実施した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p17-18]</p> <p>【消防庁】            消防庁においては、1月19日午後8時より約1か月間、兵庫県公安委員会により災害対策基本法第76条による交通規制が行われ、全国の都道府県知事及び都道府県公安委員会が緊急輸送車両であることを確認し、標章及び証明書の交付を行った。このため、各都道府県に規制路線情報を提供するとともに、標章等交付取扱いに当たっては、物資の内容、搬送先、輸送体制等について十分確認するように指示した。[『平成7年版消防白書』消防庁,p18-19]            地方公共団体等の協力を得て、21都道府県で生活関連物資等を被災地に搬送した。[『阪神・淡路</p>

大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p19]

#### 【建設省】

西日本方面と東日本方面とを連絡する広域幹線輸送ルートとして、中国自動車道の全区間一般供用により中国自動車道～名神高速道路を確保すると共に、救援物資、生活・復興物資等の円滑な輸送を確保するため、阪神高速道路や国道43号等の早期復旧に努めた。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18-19]

震災の発生直後から、緊急物資輸送ルート等の規制状況、神戸市及び周辺地域の迂回路、一般車両の通行止め区間・開通見込みやその際の通行制限等の情報提供を行った。また、道路交通情報提供を一元的に行っている財団法人日本道路交通情報センターを通じて、ラジオ、テレビ、電話等による情報の提供及びファクシミリを活用した特殊車両の通行に関する道路情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通の確保を図った。[『平成8年版防災白書』国土庁,p320][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p168]

陸上輸送に関する措置

- ・有料道路の通行料免除として、震災による道路の損壊等の状況を考慮し、1995年1月19日付で、建設省道路局有料道路課より、全国の有料道路担当者宛に、道路整備特別措置法第12条第1項但し書き及び同法施行令第6条により、救援物資を運搬する車両の通行に際しては料金を徴収しない旨を通知した。適用期間は当面1ヶ月程度とされていたが、平成7年2月16日、同措置の適用が4月18日まで延長。[『平成8年版防災白書』国土庁,p320][吉川和広「都市基盤の復興の課題とあり方」『阪神・淡路大震災 震災対策国際総合検証事業検証報告 第5巻《まちづくり》』兵庫県・震災対策国際総合検証会議,p250]
- ・また、神戸市内の多くの道路が通行不能なため、代替道路として通行せざるを得ない次の道路(区間)を通行する一般車両の料金を免除した。[『平成8年版防災白書』国土庁,p320]
  - ・阪神高速北神戸線 藍那ランプ 伊川谷 JCT 間(片側通行)
  - ・第二神明道路 伊川谷 IC～須磨 IC 間
  - ・西神戸有料道路
  - ・六甲有料道路

#### 【運輸省】

運輸省においては、日本内航海運組合総合連合会、全日本航空事業者連合会等に対して、海運、航空運送の円滑な緊急輸送活動実施のための協力を要請した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18]

代替旅客輸送については、1月17日以降、新幹線の代替輸送手段として、臨時便を広島、岡山等と東京、大阪等の間で運航した(平成7年4月14日まで3,672往復(1日平均42往復、延べ105万人)の旅客輸送を行った)。[『平成8年版防災白書』国土庁,p299～300][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p168]

大阪国際空港のダイヤ設定時間を午後9時から10時まで1時間延長し、2月7日以降、この時間帯にも臨時便を就航させた。[『平成8年版防災白書』国土庁,p300][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p168]

円滑な救援活動及び安全な航空安全を確保するため、救援活動等に従事する航空機以外の一般の小型機に対して、安全確保の注意喚起、飛行の自粛の要請などの措置を講じた。[『平成8年版防災白書』国土庁,p299][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p168]

ヘリコプターが飛行場以外の場所で離着陸する場合の許可手続きを弾力的に行い、大阪府や姫路市内等の7地点と被災地域内の17地点の間のヘリコプターによるシャトル輸送体制を整備した。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p144]

#### 【海上保安庁】

海上保安庁においては巡視船艇延べ282隻及び航空機延べ115機により、清水約12,300トン、毛布

	<p>約12,000枚、医薬品、飲料水、食料品、日用品、救援要員669名等を輸送した。[『海上保安の現況(平成7年10月)』海上保安庁,p16]</p> <p>【農林水産省】 農林水産省においては、水産庁所属の船舶が食料等の緊急輸送に従事した。[『平成9年版防災白書』国土庁,p430][『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p169]</p> <p>【文部科学省】 国立大学、高等専門学校練習船5隻が被災地域に救援物資を搬送した。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察局,p135]</p> <p>阪神・淡路大震災に対してとった措置の結果 5県及び11消防機関から出動した消防・防災ヘリコプターによる輸送活動は、2月5日までに延べ827回であり、主として食料品、医薬品等を輸送した。[『平成7年版防災白書』国土庁,p45][『阪神・淡路大震災調査報告総集編』阪神・淡路大震災報告編集委員会,p168]</p> <p>運輸省の協力要請を受けて、日本内航海運組合総合連合会、全日本航空事業者連合会等は以下のような支援活動を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空事業者は、食料品、輸血用血液、浄水機等の救援物資を輸送した。また、1月20日から民間ヘリコプターによる食料品等の緊急輸送を実施した。航空事業者は、食料品、輸血用血液、トランシーバー、浄水器等1,027トンの救援物資を341便で輸送、1月20日からは民間ヘリコプターによる食料品の緊急輸送を実施した。[『平成8年版防災白書』国土庁,p299][『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18][『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> <li>・一部の国内及び外国の航空輸送事業者は、政府に対して緊急輸送用として貨物専用機やヘリコプターを提供した。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> <li>・JR貨物及び鉄道利用運送事業者は、1月20日以降、49件、545tの食料品等を無償で輸送した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18][『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> <li>・民間の海運会社は、フェリー等により医薬品、食料品、飲料水等を輸送した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18][『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> <li>・現地のバス事業者は、鉄道不通区間の利用者を代替輸送した。[『阪神・淡路大震災復興誌(第1巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p621-622][『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> </ul> <p>日本内航海運組合総合連合会では、被災者向け救援物資の無料輸送を行った。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会,p71]</p>
県	<p>阪神・淡路大震災に対してとった措置 緊急物資・資材等の輸送車両確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国のトラック事業者は、生活必需品等救援物資を輸送した。また、現地のトラック事業者も域内輸送に最大限協力し、近隣のトラック協会からトラック及び要員を派遣した。(社)全日本トラック協会、各都道府県トラック協会及び災害対策基本法の指定公共機関である日本通運(株)をはじめとしたトラック事業者は、生活必需品等緊急援助物資をトラック延べ約12,000台(2月28日まで)により輸送した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p18][『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察庁,p143]</li> <li>・物資(水、食料、生活用具等)輸送については、震災当日から、兵庫県トラック協会に配車要請を行うとともに、全国トラック協会等の支援も受け輸送力の確保に努めた。1週間を経過した前後から、民間企業からボランティアによるトラック輸送の提供があった。[『阪神・淡路大震災</li> </ul>

	<p>兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人的輸送については、兵庫県タクシー協会、民間のタクシー会社から配車の申し出を受けた。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258] ヘリポート・空港の確保</li> <li>・自衛隊及び政府主導の民間ヘリコプターによる緊急物資輸送については20日から開始。23日には、グリーンピア三木での臨時ヘリポートの供用を開始するとともに、県立消防学校、王子競技場、西宮市民グラウンド、千僧駐屯地間へのヘリコプターによる輸送について検討するなど、ヘリコプターによる緊急物資輸送の更なる強化を図った。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p256]</li> <li>・空港については、2月4日に大阪国際空港の運用時間延長について運輸省と地元との調整が行われた結果、午後9時以降10時までダイヤ設定時間を1時間延長することとなり、7日から1カ月間の予定で東京、広島、福岡への臨時便の運航が決定した(4月14日に終了)。また、2月8日には、大阪国際空港の旧国際線の貨物ビルを使用できるよう関係機関と調整の上、実施した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p257] 港湾機能の確保・活用</li> <li>・姫路港・東播磨港を緊急物資・資材等集積・積出指定岸壁に、阪神・淡路地域を緊急物資・資材等陸揚げ指定岸壁とし、緊急生活物資・ライフライン復旧資材の陸揚げや給水船による飲料水の供給を開始。神戸港の補完が出来るよう、姫路港等の利用可能な港湾施設を全日本内航船主海運組合、県港運協会、商工会議所など関係業界に通知した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p257-258]</li> <li>・旅客船の臨時航路の開設について、関係機関と協議した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258]</li> <li>・淡路の農産物の輸送ルートについては、フェリー会社との調整を続ける中、政府の兵庫県南部地震現地対策本部に対してもフェリーの増便を要請した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p260]</li> </ul> <p>阪神・淡路大震災に対してとった措置の結果 緊急物資・資材等の輸送車両確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物資(水、食料、生活用具等)に関する1カ月間の輸送実績は、全国からの緊急救援物資の集積基地までの輸送で5,000台以上、集積基地から避難所までの輸送で3,000台以上となった。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258]</li> <li>・人的輸送については、兵庫県タクシー協会、民間のタクシー会社から配車の申し出があり、救護センターから各避難所への医者・看護婦の移送等に充てるとともに、提供を受けたリフト付きタクシー(大阪青年会議所)、ジャンボタクシー(各タクシー会社)、浴場巡回バス、運転手付きオートバイ、緊急輸送用船舶等も各方面でその威力を発揮した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258] 政府主導の民間ヘリコプターによる緊急物資輸送については、医師・看護婦等延べ148人の人員と仮設トイレ、テント、衣類等の緊急物資を輸送した。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p257] 港湾機能の確保・活用</li> <li>・旅客船の臨時航路の開設については、西宮～神戸間等22の臨時航路が開設された。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p258]</li> <li>・淡路の農産物の輸送ルートについては、28日には甲子園フェリー(津名-西宮)、大阪湾フェリー(津名-深日)で増便が認められた。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p260]</li> </ul>
市 町	<p>阪神・淡路大震災に対してとった措置 【神戸市】</p> <p>地域防災計画に基づき、市登録業者で構成する各災害協力団体に対し救援物資の搬送用車両の調達と運転要員としての業務に従事するよう協力を要請した。また、大量の車両、作業員を緊急に必要とすることから、運送会社等に順次協力要請を行い、市登録業者以外の運送業者、宅配業者</p>

	<p>にも要請の範囲を広げていった。鳥取県、堺市など他都市から派遣された職員や申し出のあった企業ボランティアの協力も得た。[『阪神・淡路大震災 神戸市の記録1995年』神戸市,p195]</p> <p>車両、作業員の調達については、毎日現場から必要台数、人員を聴取し、各業者に出動を要請していた。主に本庁、区役所に車両、作業員を割り当てたが、1月21日に、しあわせの村など市内4カ所に物資搬送拠点を設けた後は各拠点に車両、人員を振り向けた。[『阪神・淡路大震災 神戸市の記録1995年』神戸市,p195]</p> <p>阪神・淡路大震災に対してとった措置の結果</p> <p><b>【神戸市】</b></p> <p>車両についてはピーク時(1月27日)570台、作業員についてはピーク時(1月27日)838人を確保した。[『阪神・淡路大震災 神戸市の記録1995年』神戸市,p195]</p>
<p>その他</p>	<p>阪神・淡路大震災に対してとった措置</p> <p>コープこうべは協同購入等に使う小型トラック700台余をフル稼働させた。また、一部物資については、コープこうべの鳴尾浜配送センターからフェリーにより海上輸送を行った。[『阪神・淡路大震災 神戸市の記録1995年』神戸市,p228]</p> <p>山崎製パン、敷島製パン、フジパン、神戸屋、第一屋製パンの5社は、2月1日から主食(弁当、菓子パン、総菜パン)の避難所への直送体制を実施した。牛乳については、雪印、明治、森永の3社が担当した。[『平成7年兵庫県南部地震神戸市災害対策本部民生部の記録』神戸市民生局,p17]</p> <p>阪神・淡路大震災に対してとった措置の結果</p>
<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組内容とその結果</p>	
<p>国</p>	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組</p> <p>法令の整備等</p> <p>防災基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災基本計画において、地方公共団体は、確保すべき輸送施設(道路、港湾、漁港、飛行場等)及び輸送拠点(トラックターミナル、卸売市場等)について把握することなどを明記した。また、国及び地方公共団体は、これらを調整し、災害に対する安全性を考慮しつつ、関係機関と協議の上、緊急輸送ネットワークの形成を図るとともに、関係機関等に対する周知徹底に努めるものとした。</li> <li>・災害時においては、非常災害対策本部等は、交通確保や緊急輸送体制に関わる総合調整及び計画の作成等を行うほか、関係省庁に緊急輸送活動の協力要請を行うことなどとし、関係省庁が行う対策についても定めている。</li> </ul> <p>[『防災基本計画』中央防災会議]</p> <p>取組内容</p> <p><b>【国土交通省】</b></p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、「緊急輸送道路ネットワーク計画等の作成について」(平成8年5月10日付け建設省道防発第4号)及び「緊急輸送道路ネットワーク計画等策定要領」(平成8年5月10日付け事務連絡)により、都道府県等に対して緊急輸送道路ネットワーク計画を策定するよう指示・指導を行った。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察局,p67-68]</p> <p>国土交通省においては、災害時における道路利用者の安全の確保、施設等の機能の維持、救援・復旧活動の円滑な実施、全国的な輸送活動への影響の極小化等が図られるよう、災害に強い交通体系の整備を推進している。また、地域・幹線・国際交通において、陸・海・空にわたる複数の輸送形式及び経路からなる多重性・代替性の確保に努めるとともに、災害時において、迅速かつ的確に緊急輸送を確保するための体制整備、情報伝達・収集体制の構築等、緊急輸送の調整機能の充実・強化を図っている。[『平成15年版国土交通白書』国土交通省,p276]</p>

	<p><b>【警察庁】</b>  緊急輸送道路と緊急交通路の整合性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県警察に対して、緊急輸送道路と交通規制計画で定める緊急交通路の整合性を図るよう指導を行った（平成8年4月10日付け事務連絡）。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察局,p68]</li> </ul> <p>緊急通行車両等の事前届出制度の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阪神・淡路大震災の教訓及び災害対策基本法の一部改正等を踏まえ、緊急通行車両等の事前届出制度を見直し、緊急通行車両等の交通需要の事前把握及び災害時における確認手続きのための事務処理の省力化、効率化を図っている。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察局,p128-129]</li> </ul> <p><b>【海上保安庁】</b>  平成9年に整備した災害対応型巡視船「いず」及び平成10年に整備した同「みうら」においては、緊急時に被災者1,500名程度の搬送が可能出有る。また、援助物資等についても搭載可能であり、同物資の船上への積み込み、陸上への積み降ろしができる荷役用クレーンを装備している。緊急援助物資の迅速な輸送等が可能な中型飛行機及び中型ヘリコプターを整備した。[『海上保安の現況（平成9年11月）』海上保安庁,p(5),188]</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果  緊急輸送道路の隣接県との調整については、連絡する1本の道路が隣接県で指定区分が異なっている状況も見られた（岐阜県：第1次緊急輸送道路、富山県：第2次緊急輸送道路）。[『震災対策の充実のために 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて』総務庁行政監察局,p67-68]</p>
<p>県</p>	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組</p> <p>地域防災計画において、災害時に被災者に緊急物資を供給するため、緊急輸送路及び緊急交通路予定路線を設定するとともに、道路・交通状況を把握するために平常時において交通規制資器材、交通監視カメラ、車両感知器等の整備や、他都道府県警察本部との連携体制を整備しておくこととしている。また、広域防災拠点整備されるまでの間の輸送拠点として、広域的な交通上の結節点等で一定のスペースを有する箇所を対象に、災害時の物資等の広域輸送拠点をあらかじめ設定している。[『兵庫県地域防災計画』兵庫県]</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果  緊急インフラ整備3か年計画等に基づき、インフラ整備を推進するとともに、緊急輸送ルートの指定及び改善整備を進めた。[吉川和広「都市基盤の復興の課題とあり方」『阪神・淡路大震災 震災対策国際総合検証事業検証報告第5巻《まちづくり》』兵庫県・震災対策国際総合検証会議,p239-267,295-303]</p>
<p>市 町</p>	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組</p> <p>神戸市は、地域防災計画において、緊急輸送路を指定するとともに、緊急輸送拠点を指定している。[『神戸市地域防災計画』神戸市]</p> <p>神戸市復興計画推進プログラムにおいて、防災拠点となる学校等の公共建築物の耐震化、防災公園の整備等を進めるとともに、延焼防止や避難路等となる道路・河川空間やライフラインなどのネットワーク化・耐震化等、都市基盤の質的向上を引き続き推進することとしており、そのための空港の整備や港湾岸壁の耐震化、海岸保全施設の整備などを推進している。[『神戸市復興計画推進プログラム』神戸市]</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果  明石海峡大橋関連の道路網、地下鉄海岸線等の鉄道網など交通ネットワークの整備が進められ、多核ネットワーク都市の形成が図られている。既存の道路では、緊急輸送路となる路線の橋梁の耐震補強や落橋防止対策、鉄道駅舎やトンネルの耐震性強化などの取り組みが進められている。[『平成15年度「復興の総括・検証」報告書』,p177]</p>

その他	阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果
これまでの各方面からの指摘事項	
<p>           鉄道は動かないし、道路はあっても混雑して使えない。ヘリコプターで運搬しようにも、ヘリポートが必要などころに整備されていない。また、周辺から飛び立ってもどこへ運んでいいのかが目見当がつかないなど、誘導等のシステムも出来ていない。救援物資は量的にそろっていても、それを必要とする被災者に届けるための基盤やシステムが不備なことから、ストックとフローが極端にアンバランスな状態にあることを痛感した。(貝原俊民『大震災100日の記録兵庫県知事の手記』ぎょうせい)         </p> <p>           動員、応援車両が全国から送り込まれたため、神戸独特の交通事情や地理不案内に加えて、震災に伴う道路事情の悪化等をカバーするために、多くの人手を必要とした。土木、建築、造園等各分野の車両が緊急の物資配送に活躍したが、本来の物資搬送向けの車両でなかったため、路面状況の悪い当初の段階では活躍したが、輸送能力の不足を招いた場合もあった。(進藤幸生「阪神・淡路大震災時における神戸市内での救援物資等の輸送」『交通工学Vol.30増刊号』)         </p> <p>           まず、交通量の総量自体は通常時に比べると約1/2から1/3に激減していることである。物理的な被害を受けていない路線においても交通の集中により通常よりも少ない交通量にとどまっている路線があり、必ずしも物理的損壊だけが容量低下の原因であるとは言えない。一方、そのような状況にもかかわらず、流入した交通量は10万台/日を越え、これは被災地に物資を供給するのに十分な台数である。すなわち、これらを総合すると、効果的な交通運用が達成できていなかったと言える一方で、相当量の交通は流入していたと言える。物資や人員が必要な箇所に十分に配分されていなかったことは多くの報告で明らかとなっているが、その原因は必ずしも交通の総量の不足によるものとは言えず、むしろ運ばれたものが必要なものであったかどうか、運び込んだ箇所が適切な場所であったかどうかなど、交通の内容の方がより重要であったと考えるべきである。(『大震災に学ぶ - 阪神・淡路大震災調査研究委員会報告書 - (第二巻・第7編)』(社)土木学会関西支部)         </p> <p>           さて、交通インフラが甚大な被害を被るとともに、震災によって交通の質が大きく変化した。避難活動、救急・救助活動、救援活動、復旧・復興活動等に関連する交通である。大幅に容量低下した交通ネットワークでもって、このような新たな交通需要に対応しなければならないことになった。(塚口博司「第1部第3章交通システム」『震災復興の政策科学』)         </p> <p>           平常時からヘリコプター搬送の実情がよく見え、災害時の混乱の極みにあっても容易に活用できるシステム作りを推進すべきである。船舶は自己完結型の大型輸送手段で、機能の可能性もあることから、港湾の多い地域においては災害時の海上輸送や多目的に船舶を利用することを具体的に検討すべきである。(前川和彦「災害時の保険医療体制の課題とあり方」『阪神・淡路大震災 震災対策国際総合検証事業 検証報告 第2巻《保健医療》』兵庫県・震災対策国際総合検証会議)         </p>	
課題の整理	
大規模災害時における輸送手段・人員の確保 輸送ルートの多重化、多様な輸送手段の活用	
今後の考え方など	
<p>           災害発生時には、早急に被害状況を把握し、障害物の除去、仮設等の応急復旧を迅速かつ的確に行うとともに、海上輸送、河川舟運等も含めた総合的な緊急輸送の実施に努める。(国土交通省)         </p> <p>           大都市を後背地にもつ港湾においては、港湾機能の早期回復が被災者の救助や援助物資の搬入に重要であることから、船舶の航路を確保するための航路障害物調査を効率的に実施するため、関係機関の連携を強化していく。(海上保安庁)         </p> <p>           復興10年総括検証においても、交通インフラの復旧の際には、不要不急の交通需要の抑制を図るとともに、交通システム全体をコントロールすることの重要性について提言がなされている。(兵庫県)         </p> <p>           ○震災体験の風化を防ぐための神戸市職員震災バンクを活用し、震災経験やノウハウを次世代に引き継ぐことで、震災で得た教訓を今後の防災対策の充実に役立てていく。(神戸市)         </p> <p>           震災の経験と上記の課題を踏まえて、関係機関との連携を図っていく。(尼崎市)         </p>	