

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

01. 被災地内の激しい道路渋滞は、食料・物資の輸送を著しく困難にした。域外からの車両は地理不案内だったこと、本来は別用途の車両により物資輸送が行われたことも、混乱に拍車をかけた。

【教訓情報詳述】

01) 阪神高速道路の倒壊により東西を結ぶ代替道路が激しく渋滞し、物資の輸送には非常に多くの時間がかかった。

【参考文献】

[引用] 交通渋滞の発生は、物資到着の時間だけでなく、到着物資の量のアンバランスをもたらした。一時大量に到着し、保管場所や配送手配に多くの時間を要した時間帯や逆に全く物資が到着しない時間帯が発生し、効率的・計画的な車両、人員配置が行えなかった。さらに、こうした状況が配送拠点や避難所での一時的な物資の過不足をもたらした。[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』(1995/10),p.52-53]

>

[引用] 翌日になっても渋滞は物資の輸送を妨げた。午前10時に連絡を受けて、王子陸上競技場に空輸された物資を受け取りにいった車は、5キロを2往復するのに8時間かかった。それぞれ、千個と4千個のパンを積んで戻った。午後6時の2回目に届いた物資が避難所に送り出されるのは深夜。30分かかって100mしか進まない中で、避難所に到着したのはさらにその後だった。区役所には深夜まで食糧と毛布の要請が相次いだ。[神戸新聞社「大震災 その時、わが街は」神戸新聞総合出版センター(1995/9),p.143]

>

[引用] 1月18日(水)県庁へおにぎり、5,000個。15時間かけて入手。[『災害と対応の記録—阪神・淡路大震災—』伊丹市(1997/3),p.53]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

01. 被災地内の激しい道路渋滞は、食料・物資の輸送を著しく困難にした。域外からの車両は地理不案内だったこと、本来は別用途の車両により物資輸送が行われたことも、混乱に拍車をかけた。

【教訓情報詳述】

02) 地理不案内な車両、本来は別用途のため輸送効率の悪い車両が動員されたため、交通の混乱に拍車がかかった。

【参考文献】

[引用] 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』(1995/10),p.53]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

01. 被災地内の激しい道路渋滞は、食料・物資の輸送を著しく困難にした。域外からの車両は地理不案内だったこと、本来は別用途の車両により物資輸送が行われたことも、混乱に拍車をかけた。

【教訓情報詳述】

03) 渋滞に阻まれた救援物資は、途中の区役所や避難所で降ろされる場合もあった。

【参考文献】

[引用] さらに、山が海に迫る狭い地域に東西に広がる市街地の中心部が被害を受けたため、救援物資の多くが隣接する神戸市の東部(大阪方面)や明石、姫路等西部から搬入されることとなったが、こうした救援物資が交通渋滞に阻まれ、本来、送り届けられるべき途中の区役所や避難所で降ろされた場合もあった。一例を挙げれば神戸市域に国道2号線で、東から入ると最初に出会う東灘区役所とその周辺の避難所には、そこから先の渋滞や帰りの不確実さへの不安から搬送を断念した救援車両から多くの物資が降ろされていた。[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』(1995/10),p.52]

>

[引用] 神戸市等へ向けた物資が、交通渋滞のため先に進めず、伊丹市にやむなく降ろしたようなケースがあった。[『阪神・淡路大震災調査報告書 - 平成7年兵庫県南部地震東京都調査団 - 』東京都総務局災害対策部防災計画課(1995/7),p.93]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

01. 被災地内の激しい道路渋滞は、食料・物資の輸送を著しく困難にした。域外からの車両は地理不案内だったこと、本来は別用途の車両により物資輸送が行われたことも、混乱に拍車をかけた。

【教訓情報詳述】

04) 有料道路通行料金の免除措置が実施された。

【参考文献】

[引用] 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の通知がされた。本措置の適用期間は当面1ヶ月程度とされていたが、その後の被災地の状況から判断して、緊急救援物資の輸送がなお続くものと予測されたため、1995年2月16日、同措置の適用が4月18日まで延伸された。[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(2000/8),p.250]

>

[引用] 通行料金の免除を受けるには「災害派遣従事車両証明書」が必要であったが、このことが十分に周知されていなかった。そのため、災害対策基本法第76条に基づく緊急輸送路の通行許可標章が証明書であると思込んでいた一般ドライバーが多く存在し、各料金所で混乱が生じた。受け手である兵庫県は各有料道路管理者から早急な対応を求められたが、県における事務取扱窓口が明確でなかったことや、初めて経験する業務であったことなどから、証明書発行に関して即座には対応できなかった。

このような中で少しでも早く対応するため、事務取扱窓口は、平時から有料道路管理者と関係の深い土木部が担当することとなり、道路建設課高速道路室内で「災害派遣従事車両証明書」が発行された。

[森津秀夫「道路、港湾、鉄道、空港の整備に向けた取り組み」『阪神・淡路大震災 復興10年総括検証・提言報告(7/9) (第3編 分野別検証) V まちづくり分野』兵庫県・復興10年委員会(2005/3),p.423]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

02. 交通網寸断・渋滞による物資輸送の遅れに対処するため、警察による先導が行われたり、自衛隊、消防ヘリコプターによる食料・物資の輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

01) 緊急物資輸送車両に対しては、県警のパトカーなどによる先導が行われた。

【参考文献】

[引用] 1月19日に入ると、交通網の寸断・渋滞により物資輸送の遅れが深刻となり、迅速な輸送確保が最大の課題となってきた。警察の緊急車両による先導等、神戸市内の各店舗への陸路輸送の確保に努める一

方、陸上自衛隊の大型ヘリコプターによる空輸(大阪空港 ヘリ 県消防学校)を実施(19日～20日)し、飲料水・ラーメン・牛乳等の生活必需物資を輸送した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1ヵ月の記録』阪神・淡路大震災兵庫県対策本部(1995/7),p.65]

>

[引用] 地震発生翌日から、被災地域に急行する緊急物資等輸送車両や救援車両が渋滞のため立ち往生したり、遠方からの緊急物資等輸送車両が指定された目的地がわからず右往左往する状況があり、それに対応するため、交通機動隊の白バイとパトカーにより救助・救援車両等の先導・誘導活動を実施した。[『阪神・淡路大震災 警察活動の記録～都市直下型地震との闘い～』兵庫県警察本部(1996/1),p.104]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-07. 緊急食糧・物資調達と配給

【02】輸送網・輸送手段

【教訓情報】

02. 交通網寸断・渋滞による物資輸送の遅れに対処するため、警察による先導が行われたり、自衛隊、消防ヘリコプターによる食料・物資の輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

02) 緊急生活必需品として食料・飲料水などは、消防庁、自衛隊のヘリコプターによる輸送も実施された。県ではそのための臨時ヘリポートを開設して対処した。

【参考文献】

[引用] 神戸までの輸送は、国土庁が防衛庁・運輸省と協議の上決定実施され、市内の輸送は、各自治体、消防庁のヘリコプターによって実施された。菓子パン類は大阪、京都、名古屋の山崎製パンの工場から陸上自衛隊の八尾駐屯地、大久保駐屯地、航空自衛隊小牧基地を経て、ヘリコプターで王子陸上競技場へ、約20万個/日が運ばれた。また、おにぎり弁当約4万7千食が、岡山、香川、広島、大阪、名古屋、浜松などの工場からトラック輸送、姫路、大久保の駐屯地、航空自衛隊浜松基地でヘリコプターに積み替えられ、王子陸上競技場へ輸送された。さらに、水約10万本(500cc入り)がしあわせの村、グリーンアリーナ神戸、新神戸駅の配送拠点へ陸送された。また、フジパンの枚方工場からは、枚方市総合スポーツセンターのヘリポートを経由して、名古屋市内の敷島パン、フジパンからは、小牧基地を経由して弁当が空輸された。[『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(1996/8),p.-]

>

[引用] 急を要する被災地への交通は、空路に大きな期待がかけられた。大阪空港、関西国際空港、但馬空港に加えて、播磨と湯村温泉の両ヘリポートにはさしたる被害もなく、アクセス道路もスムーズに機能しており、ヘリコプターは緊急物資や医師団の輸送に大きな力を発揮した。しかし、ポートアイランドに設けられた肝心のヘリポートが滑走路のひび割れなどで、その機能は低下していた。その上、ポートアイランドと神戸の市街地を結ぶアクセス道路となっている神戸大橋が大きな被害を受け、通行が規制されていることも痛かった。そこで、神戸ヘリポートに替え、急いで神戸市内の王子公園や「しあわせの村」、グリーンピア三木などに臨時のヘリポートを開設した。それでも、誘導標識がないなど、設備面はもとより、全体としてヘリポートの量的な不足は否めなかった。[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(1996/2),p.32-33]

>

[引用] 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皆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(1996/2),p.241]

>

[引用] 王子スポーツセンターを基地としてのヘリでの輸送も行われ、1日の空輸量は最大で35万食を運んだが、これをいつまでも続けるわけにはいかなかった。天候が悪ければヘリは飛べないため、あくまでも緊急避難的措置だった。[神戸新聞社『大震災 その時、わが街は』神戸新聞総合出版センター(1995/9),p.163]