

「東日本大震災」 トラックによる政府(国)の緊急物資輸送について

災害発生(H23.3.11)からH23.5.9(月)18時00分 現在までの累計

〇トラックによる緊急輸送について、政府の緊急災害対策本部の要請を受けた緊急物資について、全日本トラック協会に対し協力を求めてきたところ。これを受け、トラック事業者において、パン、おにぎり等の食糧、毛布、カイロ等の救援物資の被災地に向けた輸送を実施。

〇現時点までの累計は下記のとおり。

被災地への緊急物資輸送(合計)

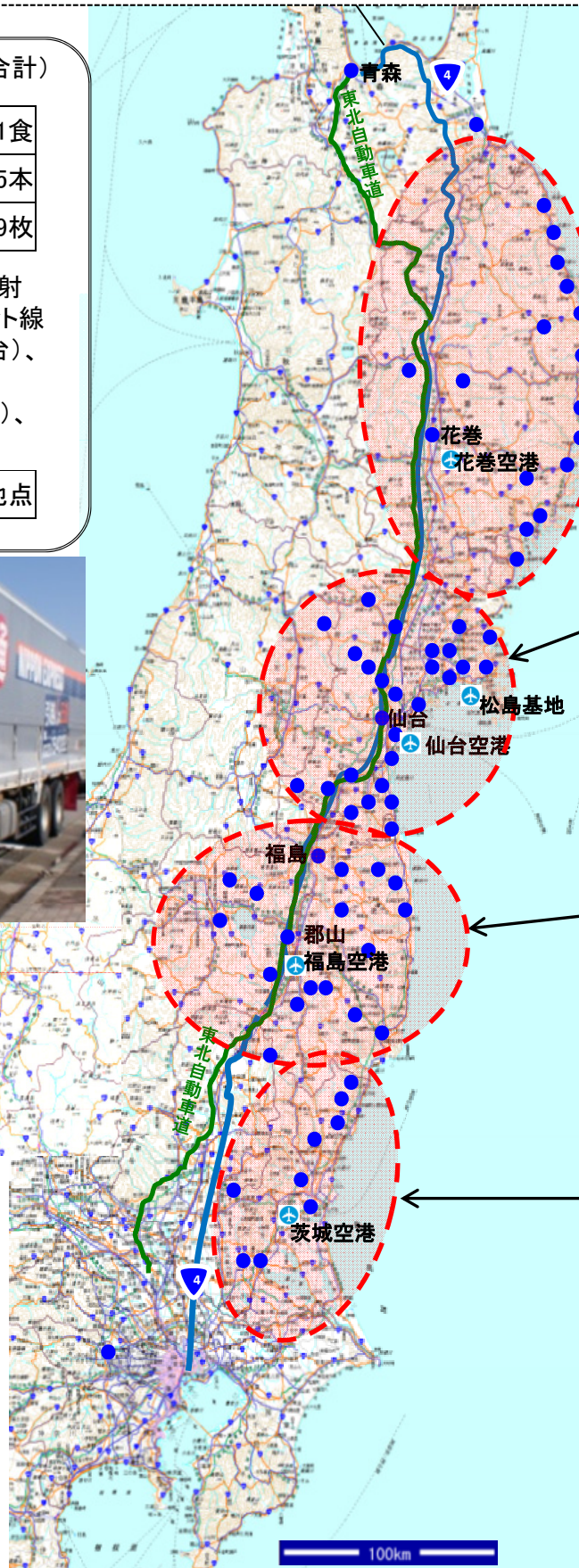
食糧品	18,977,151食
飲料水	4,601,965本
毛布等	458,159枚

その他、発電機(560台)、反射式ストーブ(2,510台)、ポケット線量計(837個)、トイレ(5,297台)、おむつ(253,669個)、コート(61,600着)、ラジオ(3,000個)、テント(900帳)等

延べ輸送先数	2,032地点
--------	---------



●: 具体的な輸送先の所在市町村



岩手県

食糧品	3,735,956食
飲料水	800,852本
毛布等	126,100枚
延べ輸送先数	538地点

宮城県

食糧品	8,582,431食
飲料水	974,847本
毛布等	136,808枚
延べ輸送先数	793地点

福島県

食糧品	6,487,056食
飲料水	2,416,740本
毛布等	184,451枚
延べ輸送先数	646地点

茨城県

食糧品	150,508食
飲料水	115,206本
毛布等	10,800枚
延べ輸送先数	40地点

その他の被災地

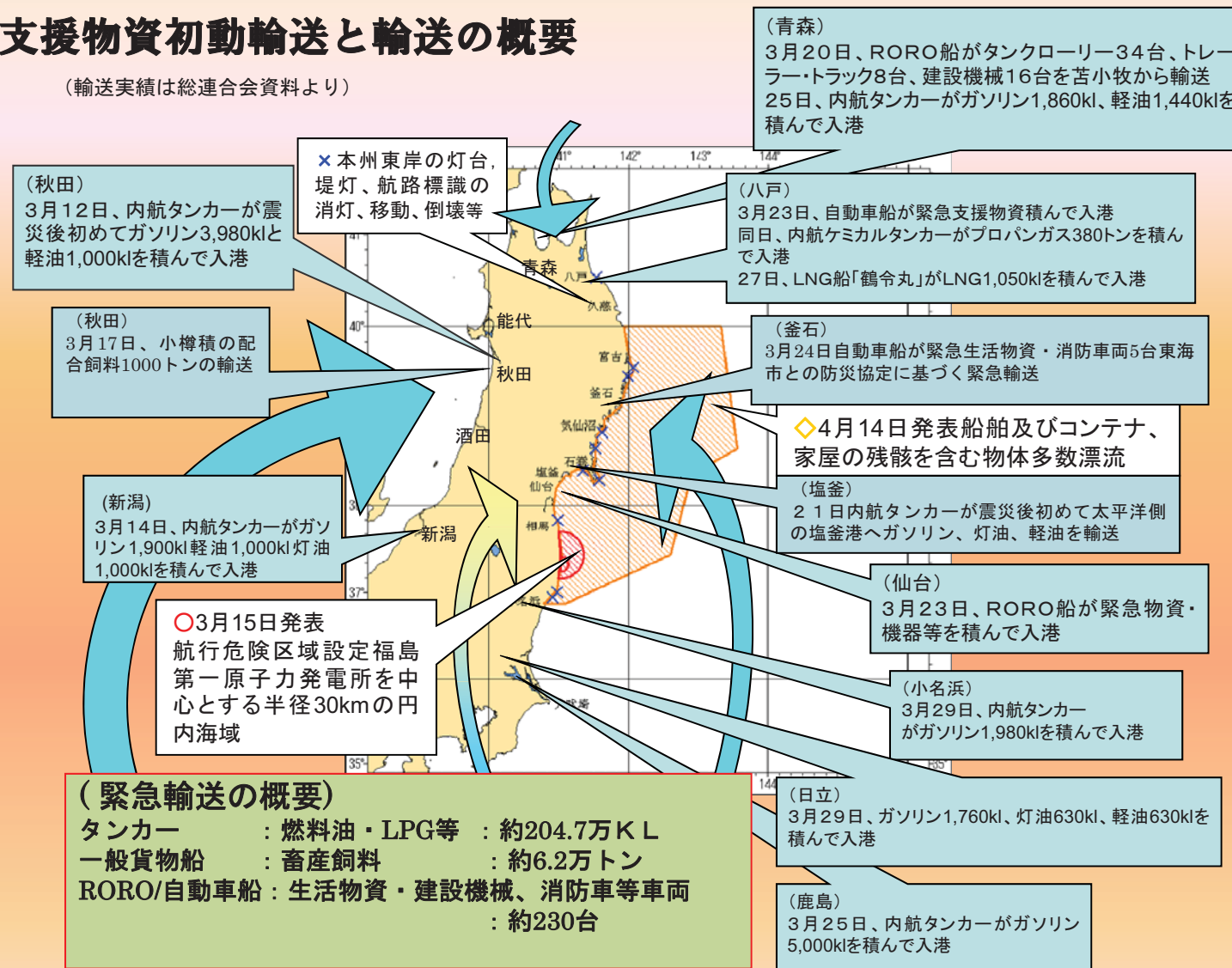
食糧品	21,200食
飲料水	294,320本
延べ輸送先数	15地点

国土地理院による

(自動車交通局作成資料)

支援物資初動輸送と輸送の概要

(輸送実績は総連合会資料より)



(海上保安庁海洋情報部東北地方太平洋沖地震に伴う航行警報位置図より作成)

SHIP&OCEAN NEWSLETTER
NO.260(5june2011)より

緊急輸送の実績

(輸送実績は総連合会資料より)

一般貨物船による畜産飼料の緊急輸送			
		(トン)	
向け地	青森	14,800	
	八戸	6,500	
	能代	5,900	
	秋田	15,700	
	酒田	15,600	
	新潟	3,600	
	計	62,100	
内航タンカーによる緊急輸送			
		貨物名	数量(kl)
向け地	青森県	ガソリン類	410,000
		LPG等	1,600
	秋田県	ガソリン類	360,000
		LPG等	9,000
	宮城県	ガソリン類	380,000
		LPG等	800
	福島県	ガソリン類	100,000
		LPG等	1,500
	茨城県	ガソリン類	290,000
		LPG等	1,400
	山形県	ガソリン類	50,000
		LPG等	
	新潟県	ガソリン類	441,200
		LPG等	1,500
	計		2,047,000

RORO船・自動車専用船による緊急生活物資及び車両等の輸送		
向け地	青森	タンクローリ34台
		トレーラー8台
		建機16台
	仙台	救援物資用シャーシ7台
		救援物資用コンテナ車1台
		建設用重機類13台
		仮設住宅用シャーシ75台
	八戸	支援物資車両5台
	釜石	生活物資、消防車両1台
		トレーラー5台
沖縄から東京向け		救急車、消防車等の車両約65台

燃料油、畜産用飼料、緊急生活物資・車両

4月28日までの輸送合計

約210万t（10トン車21万台分）

被災地向けの石油輸送(ライフライン確保)

東北線 不通期間中(3/18~4/20)

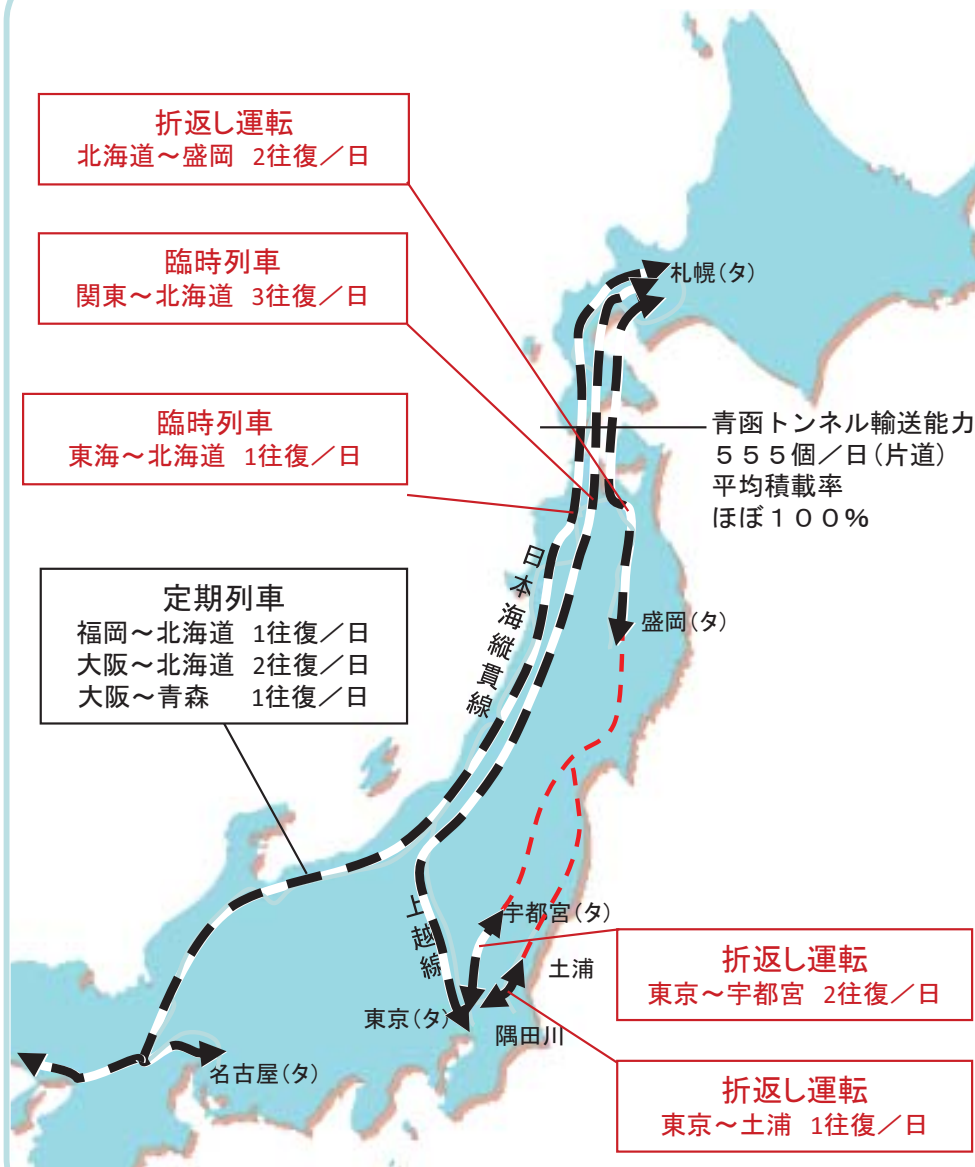


東北線 開通後(4/21~)

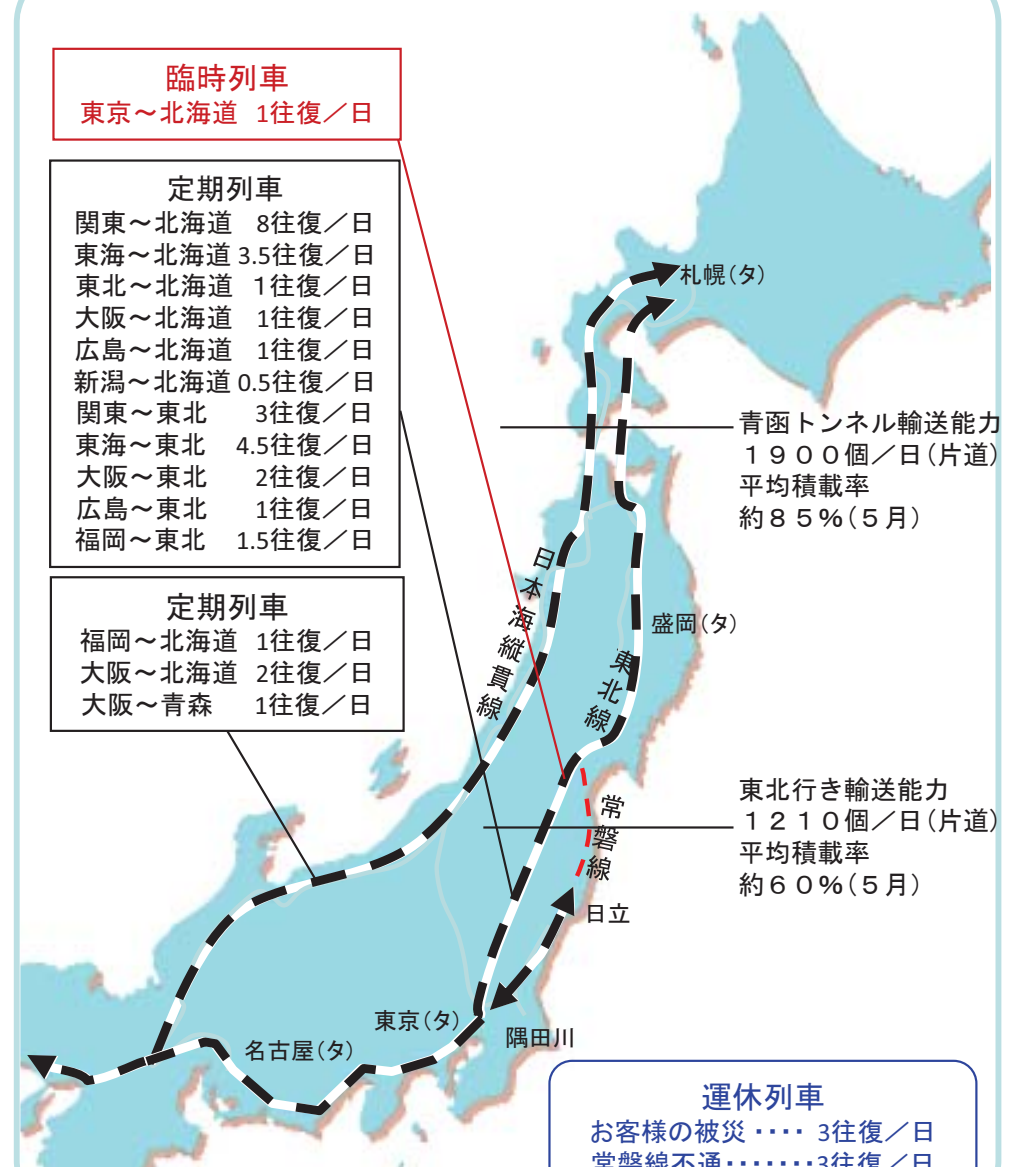


東北・北海道向けのコンテナ輸送

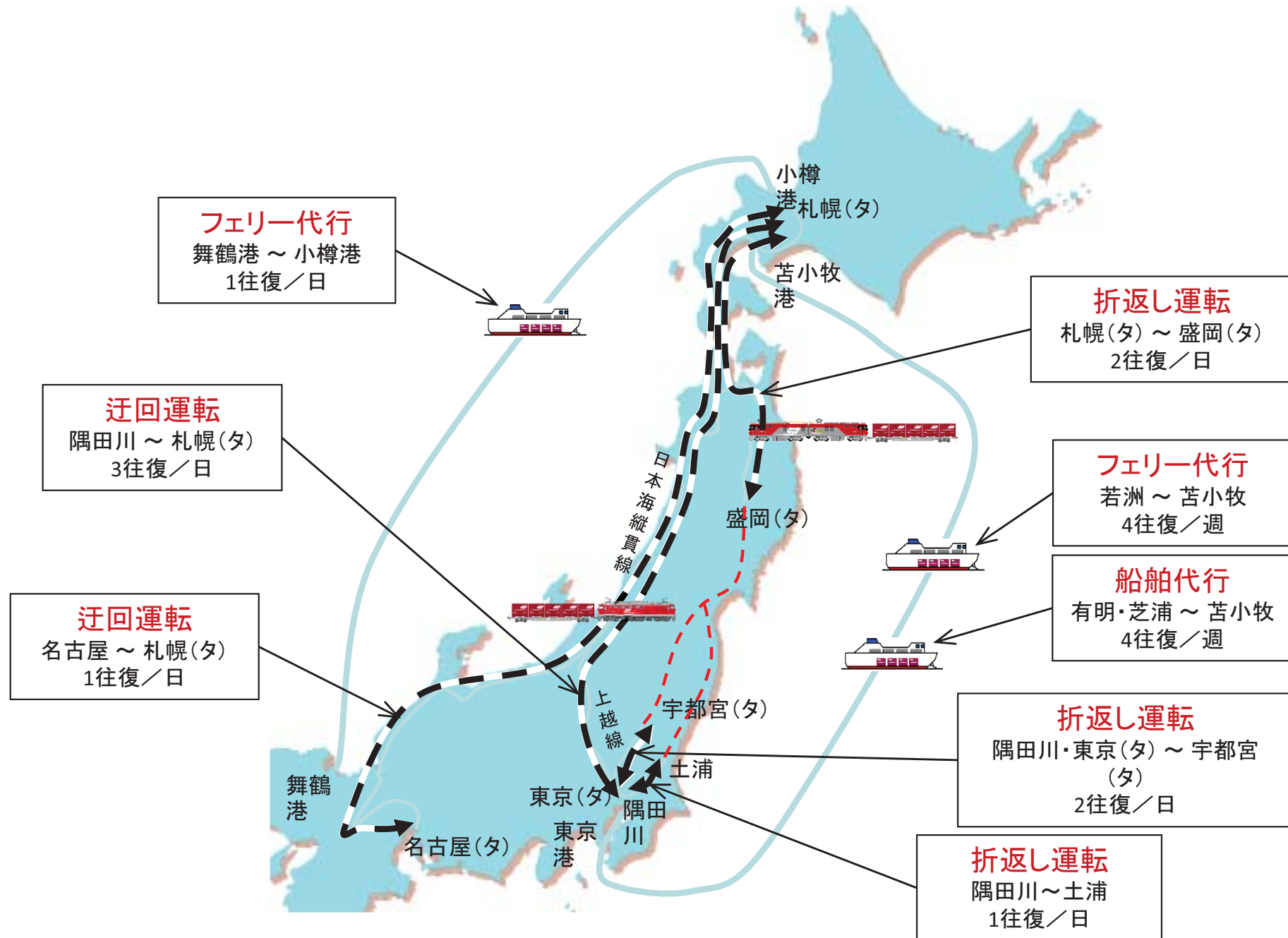
東北線 不通期間中(3/16~4/20)



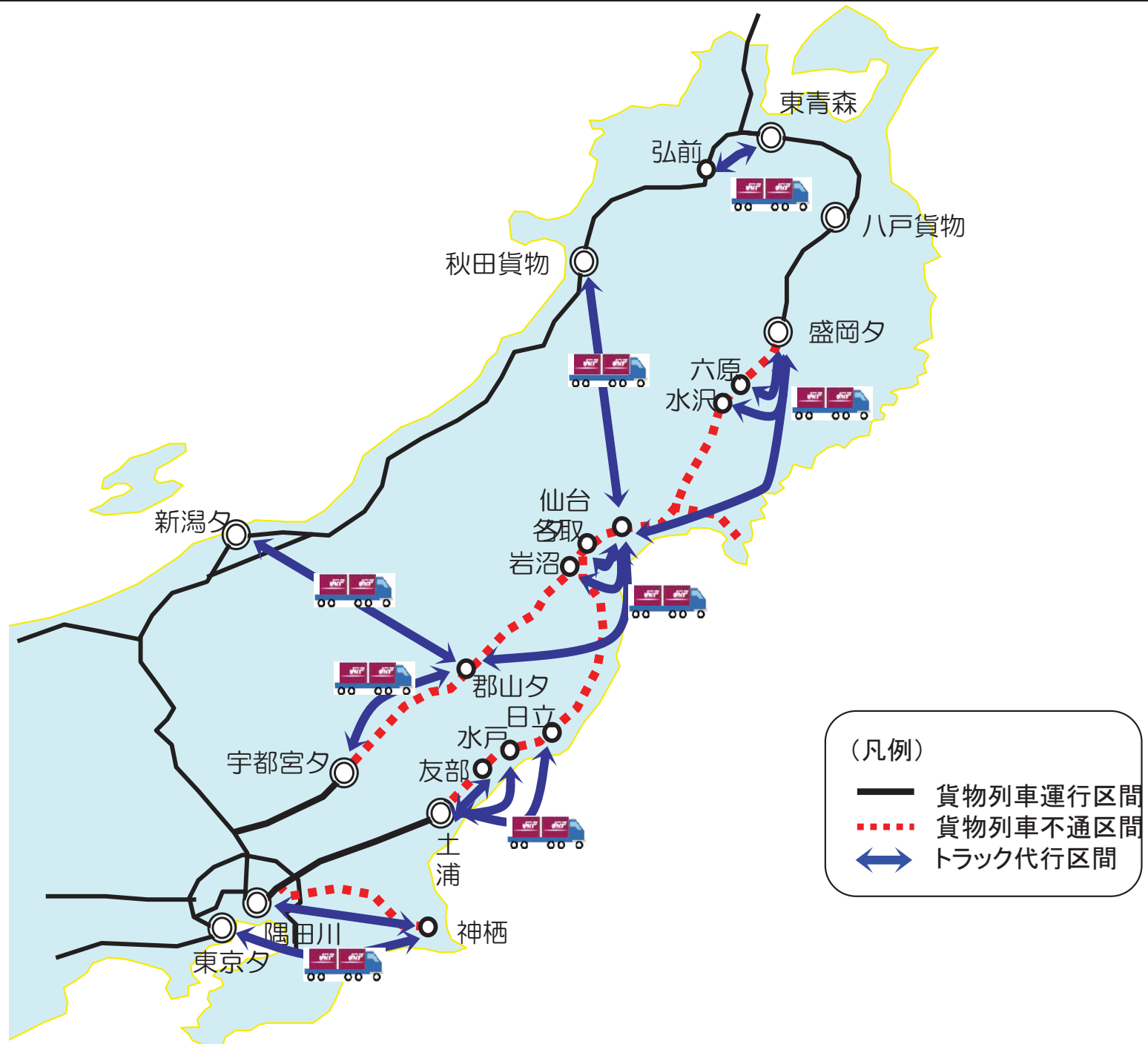
東北線 開通後(4/21~5/31)



迂回輸送とフェリー代行



主なトラック代行輸送



フェリーによる自衛隊緊急輸送

○第1船 新日海フェリー(株)
「しらかば」

地震翌日3月12日

小樽→秋田

自衛隊員221名 車輛24台輸送

○地震発生から3月末まで
107便のフェリー便

自衛隊員 約10,300名

車輛 約 3,300台輸送

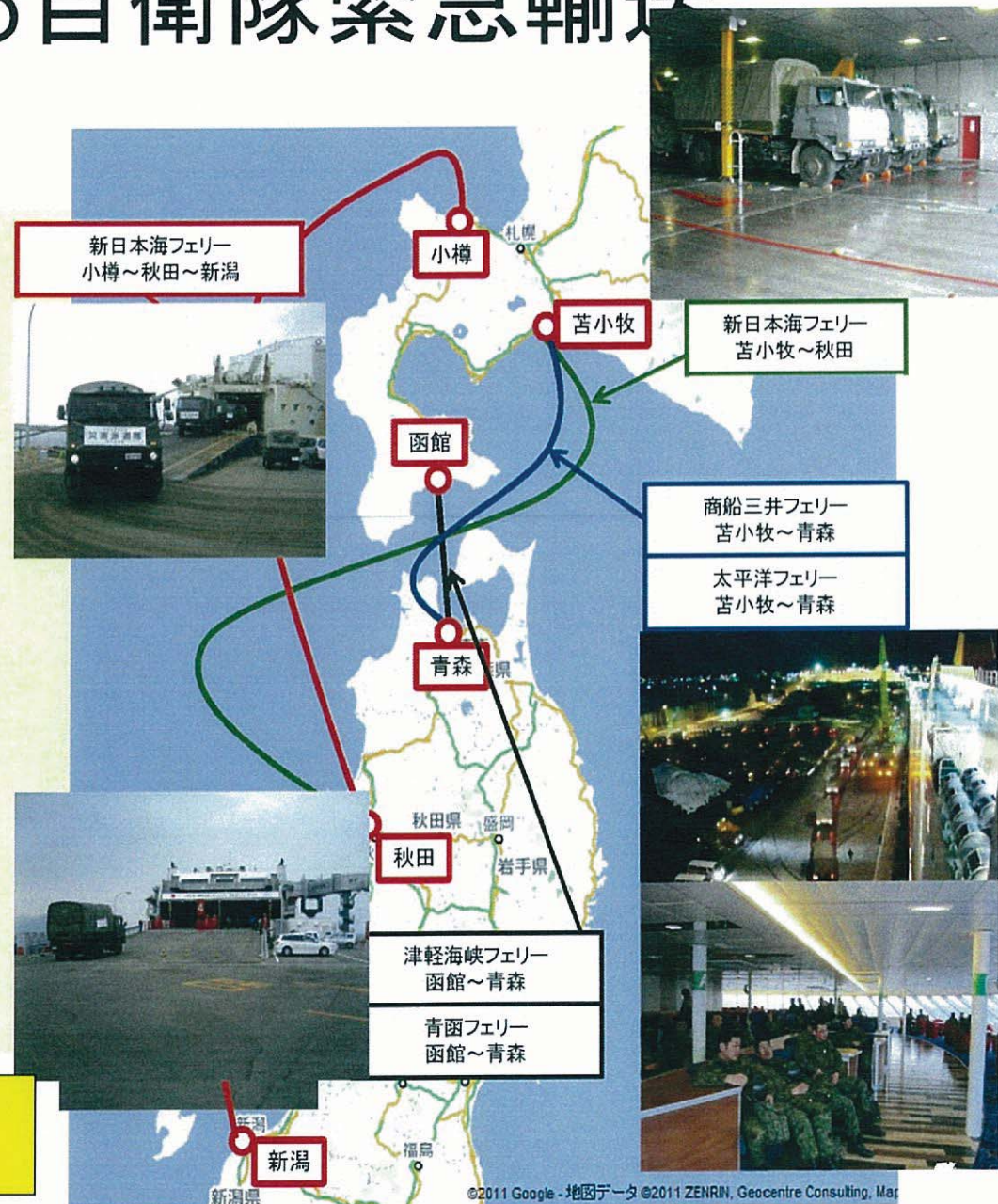
○地震発生から3ヵ月

自衛隊、消防、警察、機動隊ほか

人員 約55,600人

車輛 約15,100台輸送

フェリーは多くの命を救った

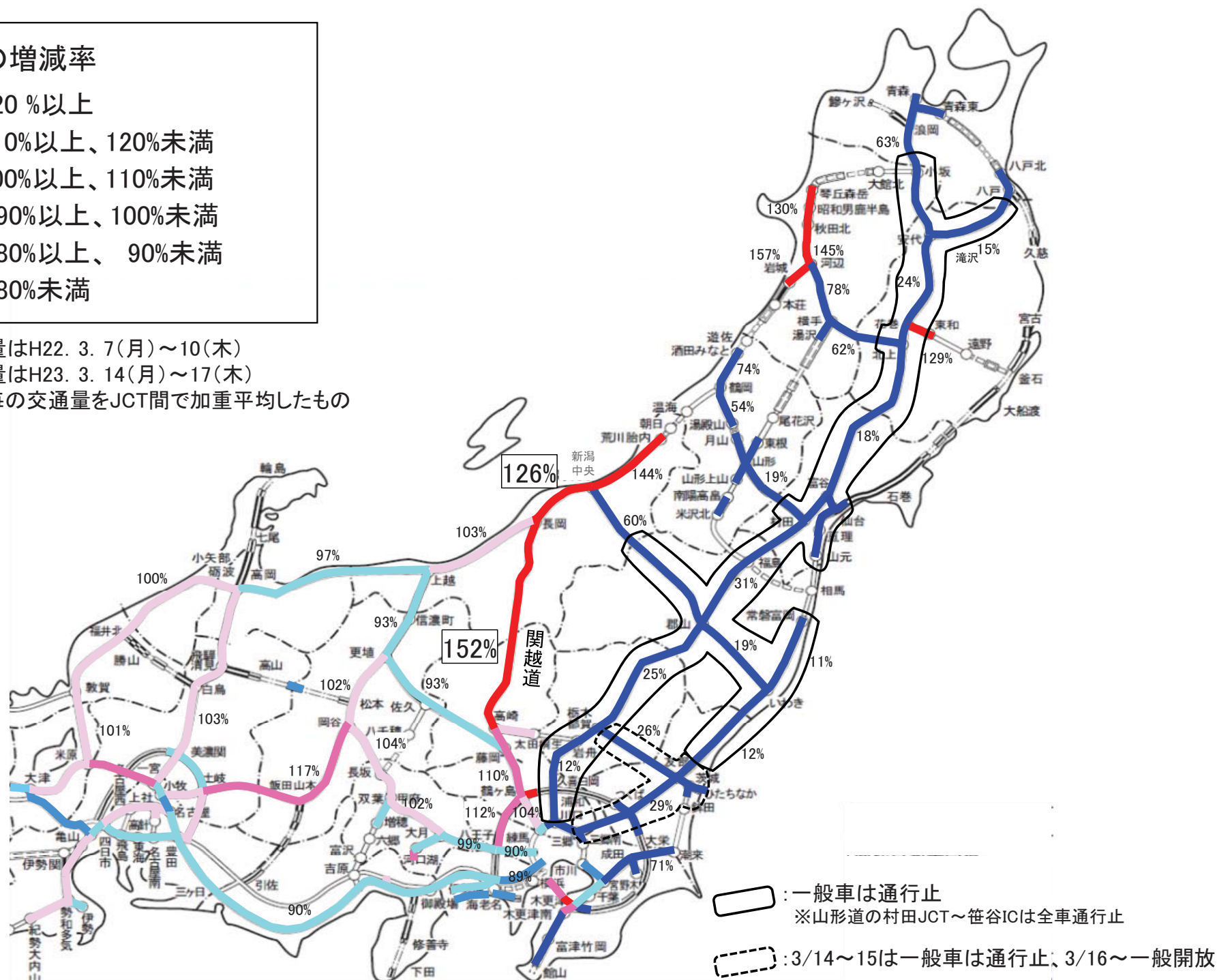


東日本大震災前後の高速道路の大型車交通量(平日)の変化〔震災直後〕

震災前後の増減率

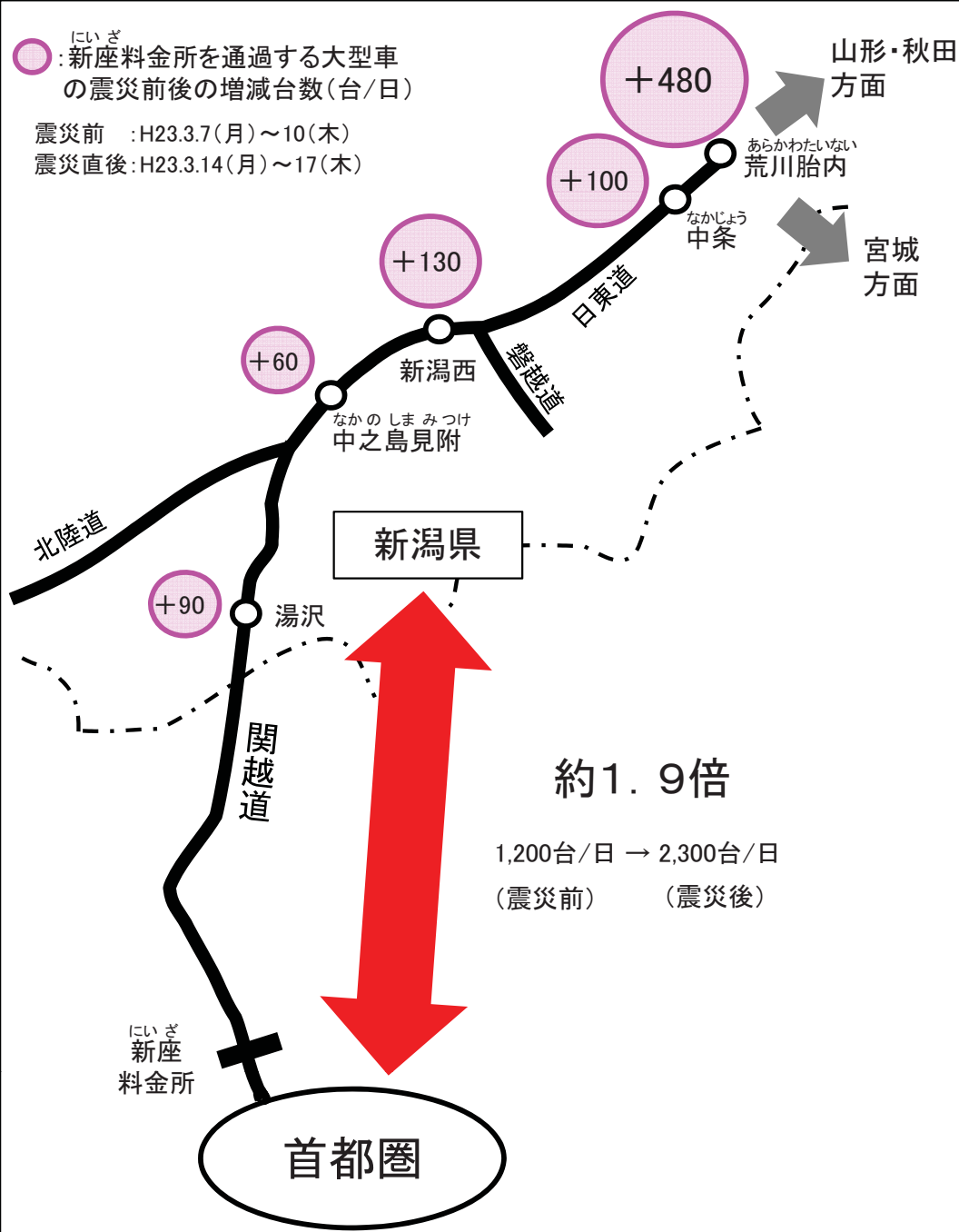
- : 120%以上
- : 110%以上、120%未満
- : 100%以上、110%未満
- : 90%以上、100%未満
- : 80%以上、90%未満
- : 80%未満

※ 震災前の交通量はH22. 3. 7(月)～10(木)
 ※ 震災後の交通量はH23. 3. 14(月)～17(木)
 ※ 交通量はIC間毎の交通量をJCT間で加重平均したもの

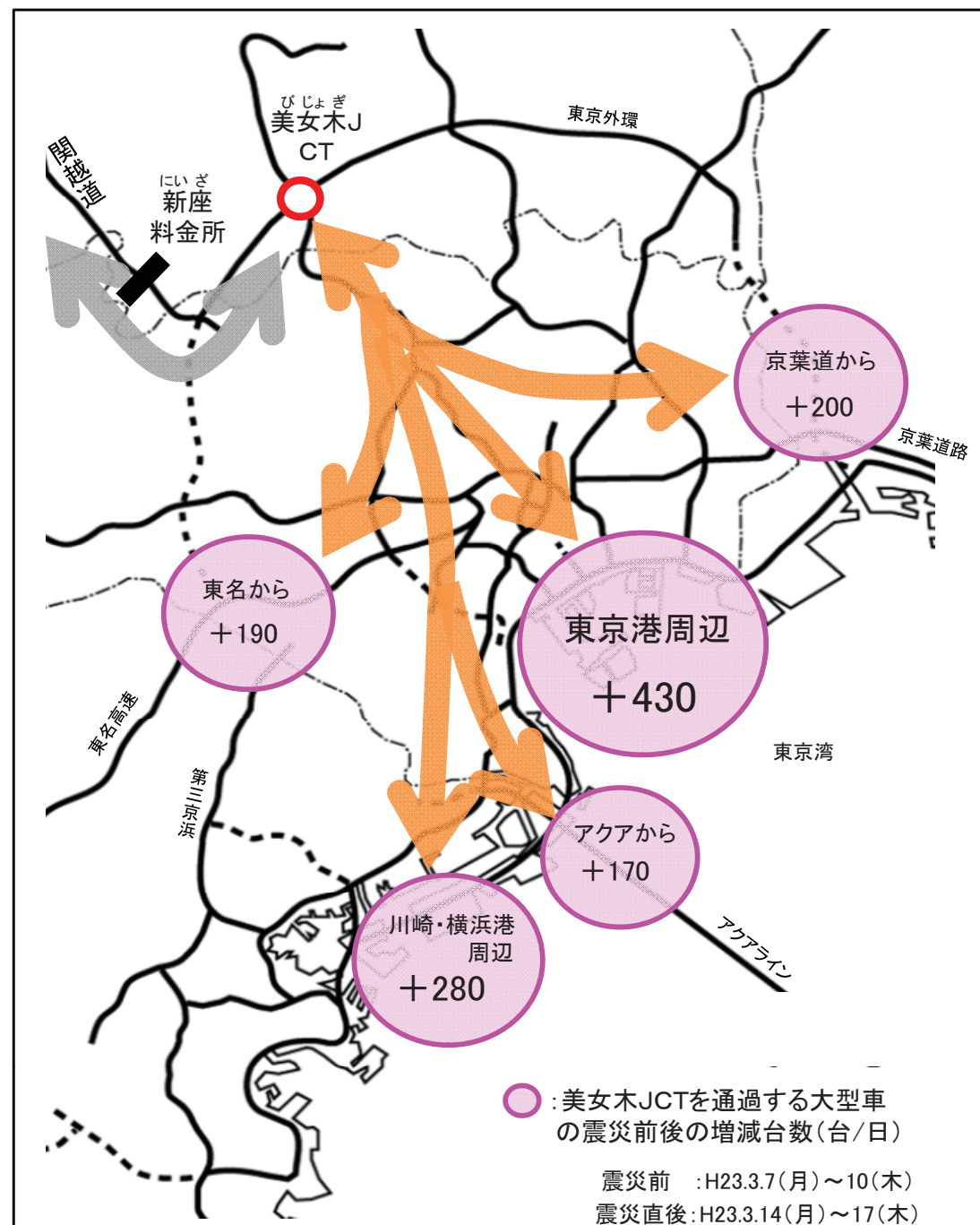


東日本大震災時に関越道で迂回利用した交通の発着 [平日 大型車]

関越自動車道経由で首都圏と新潟県間を利用する交通の変化



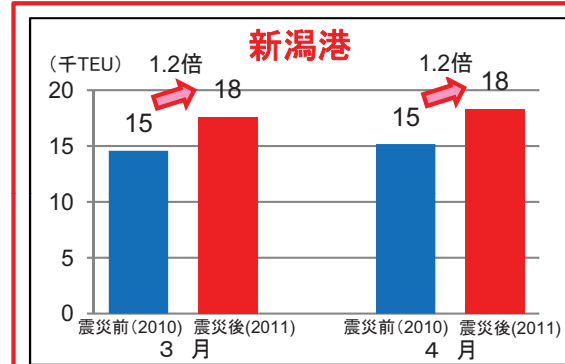
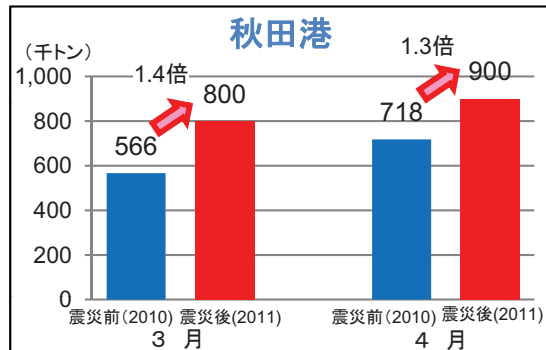
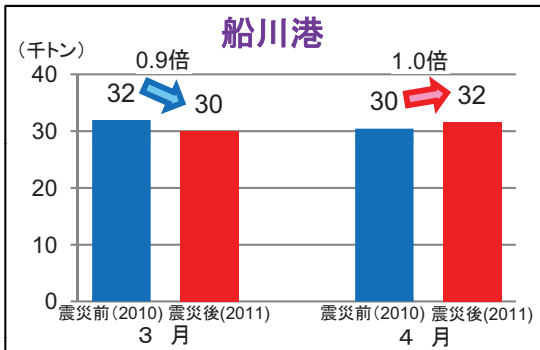
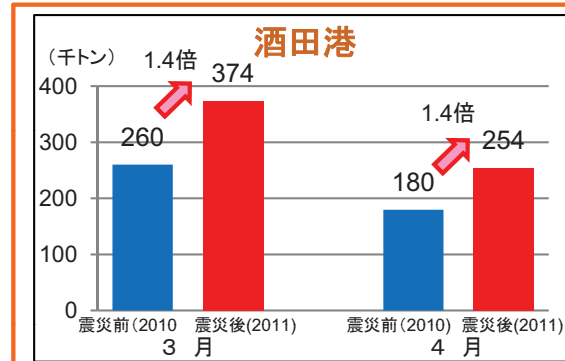
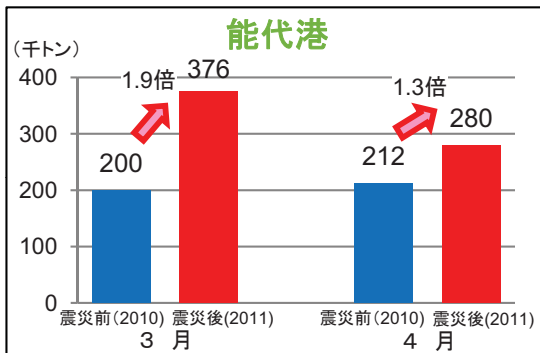
首都高 美女木JCTにおける発着交通の変化



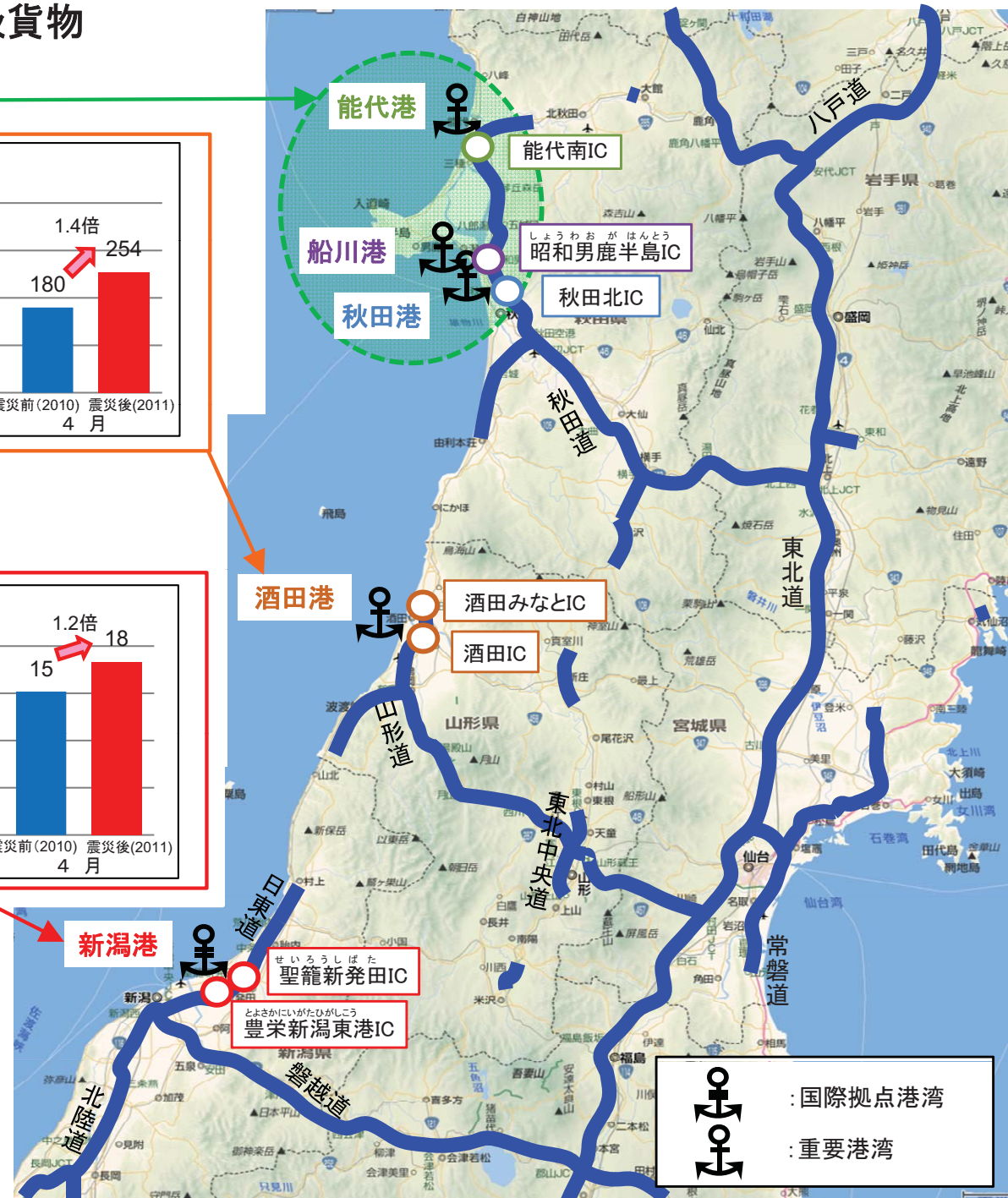
東日本大震災前後の日本海側の港湾取扱貨物量の変化

2010年及び2011年3月～4月における港湾取扱貨物

(国土交通省港湾局調べ(聞き取りによる))



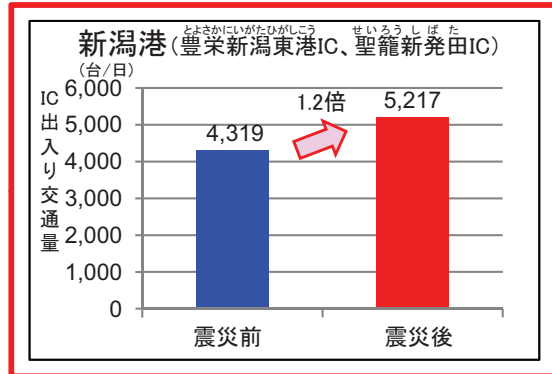
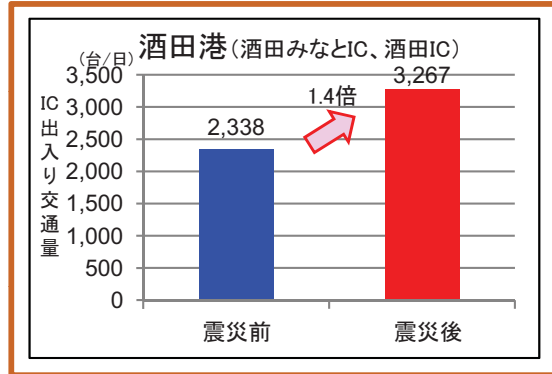
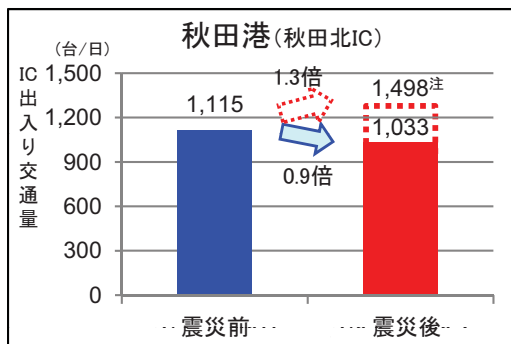
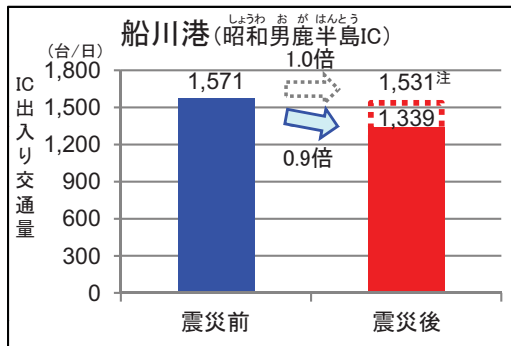
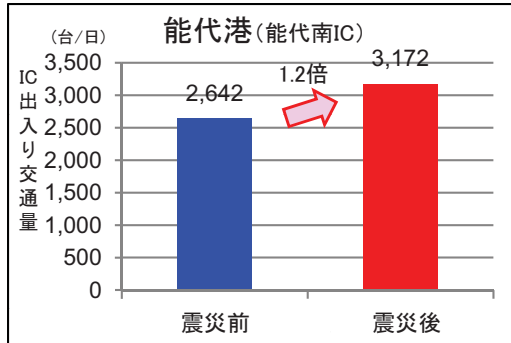
※ 新潟港の取扱貨物量は集計中のため、外貨コンテナ取扱貨物量を掲載



東日本大震災前後の日本海側の港湾周辺インターチェンジの大型車出入り交通量(平日)の変化

日本海側港湾周辺ICの出入り交通量

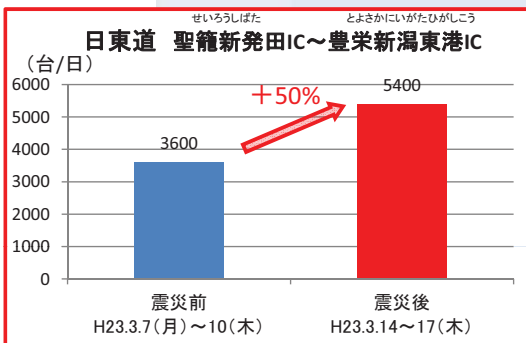
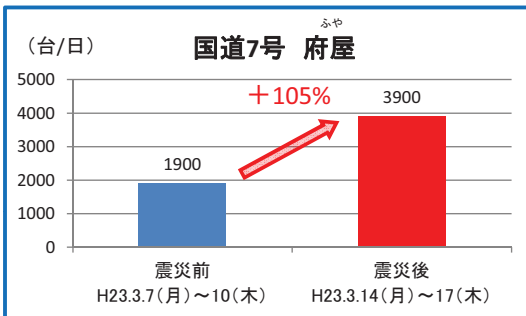
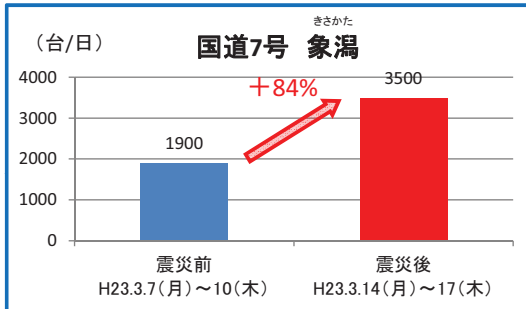
※ 震災前3/7～3/10、震災後3/14～3/17



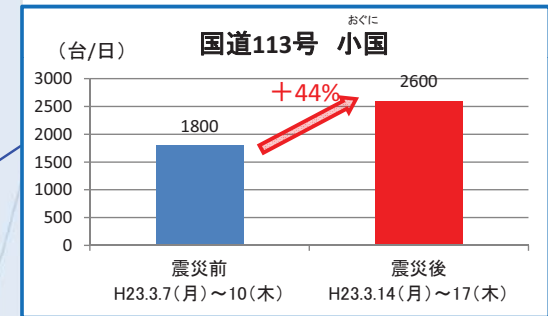
注) 震災直後は一旦減少したが、その後(3/28～3/31)は増加

東日本大震災前後の一般国道及び高速道路の大型車交通量(平日)の変化

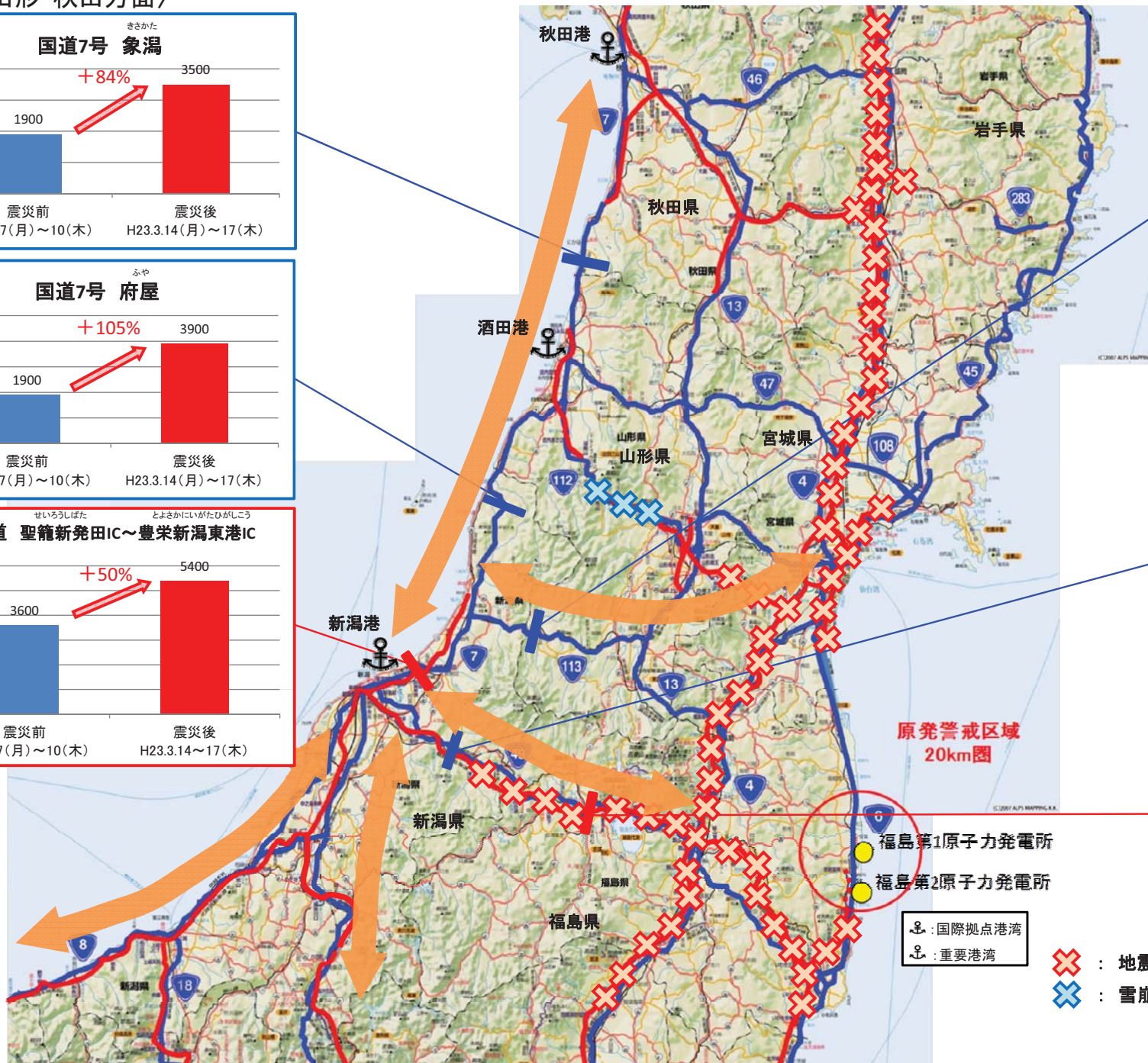
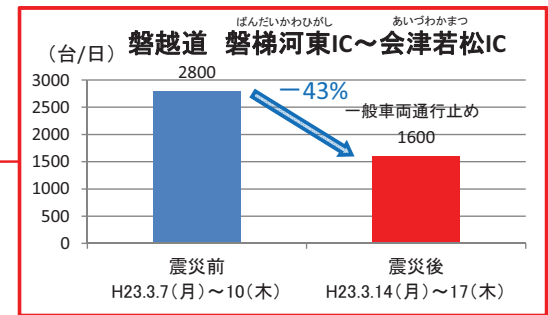
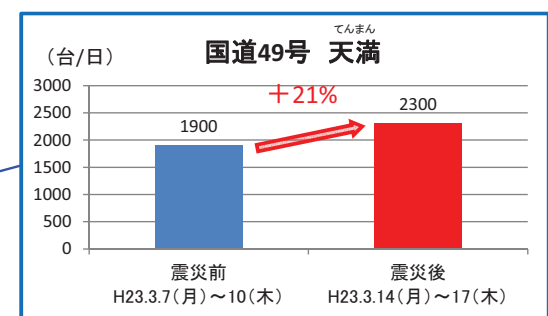
〈新潟⇄山形・秋田方面〉



〈新潟⇄宮城方面〉



〈新潟⇄福島方面〉



⚓: 国際拠点港湾
⚓: 重要港湾

✖: 地震による一般車両通行止め(高速)
✖: 雪崩による一般車両通行止め(高速)

八戸港、仙台港の代替で、3月のコンテナ取扱いが過去最高を記録

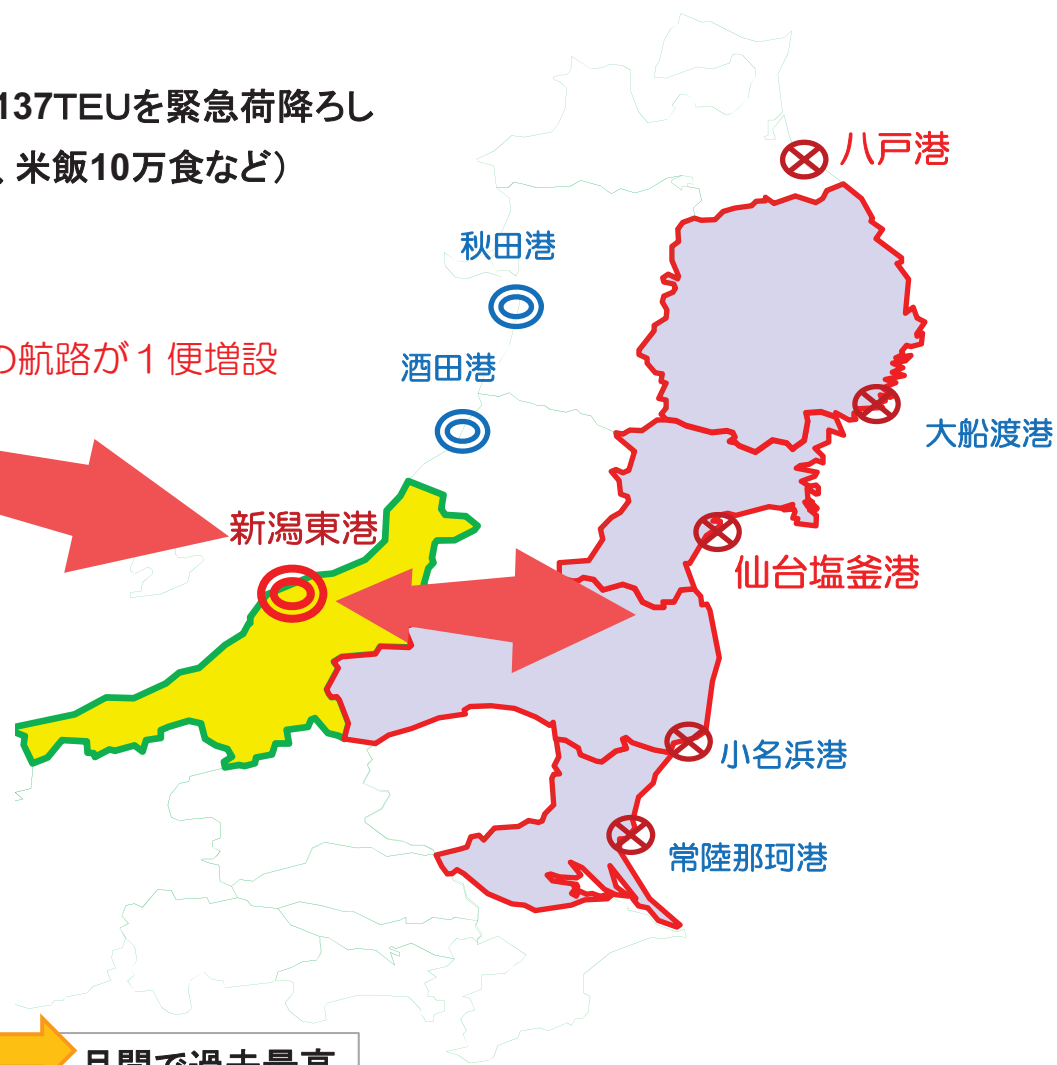
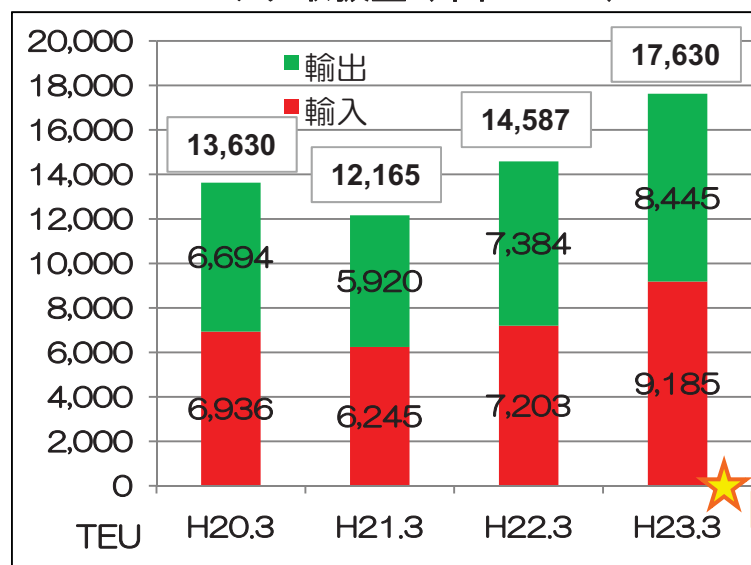
港湾・コンテナ貨物

- 3/18、27に2隻、八戸港分54TEU、仙台港分137TEUを緊急荷降ろし
- 韓国から49TEUの支援物資搬入(水480トン、米飯10万食など)

中国・上海 など
(釜山港経由も)

※釜山からの航路が1便増設

コンテナ取扱量 (単位: TEU)



石油製品:3月中、山口、室蘭などからタンカー94隻が入港。油槽所がフル回転

穀物飼料:鹿島の被災で北米からの輸入穀物が新潟へ。東港飼料工場2倍の増産体制

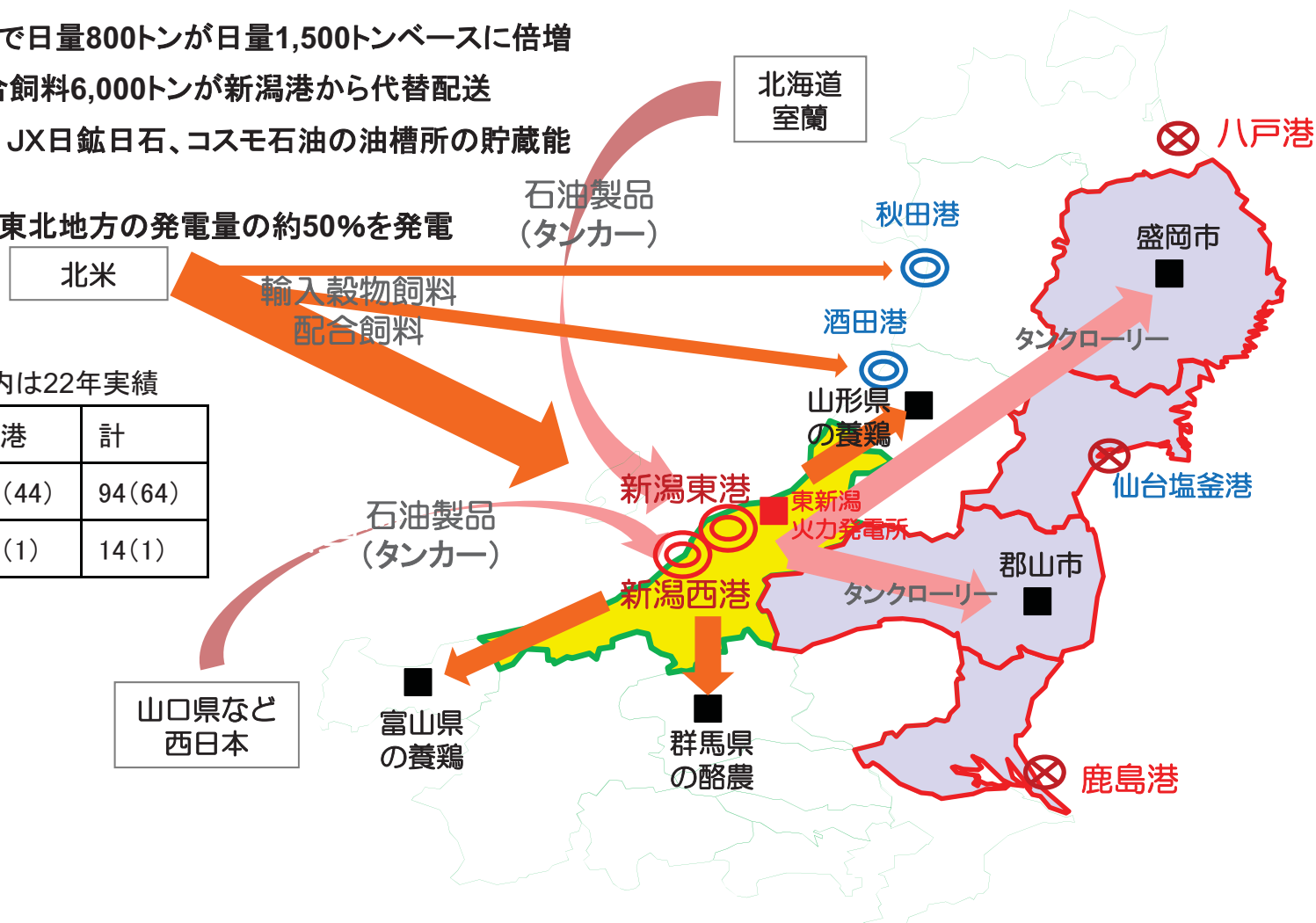
港湾・石油製品と穀物飼料

- ・ 全農系飼料工場、平常で日量800トンが日量1,500トンベースに倍増
- ・ 3月中に東北6県の配合飼料6,000トンが新潟港から代替配送
- ・ 昭和シェル、出光興産、JX日鉱日石、コスモ石油の油槽所の貯蔵能力39万4,000KL
- ・ 新潟の火力発電所は、東北地方の発電量の約50%を発電

3月入港船舶

()内は22年実績

	西港	東港	計
石油製品	38(20)	56(44)	94(64)
穀物飼料	4(0)	10(1)	14(1)



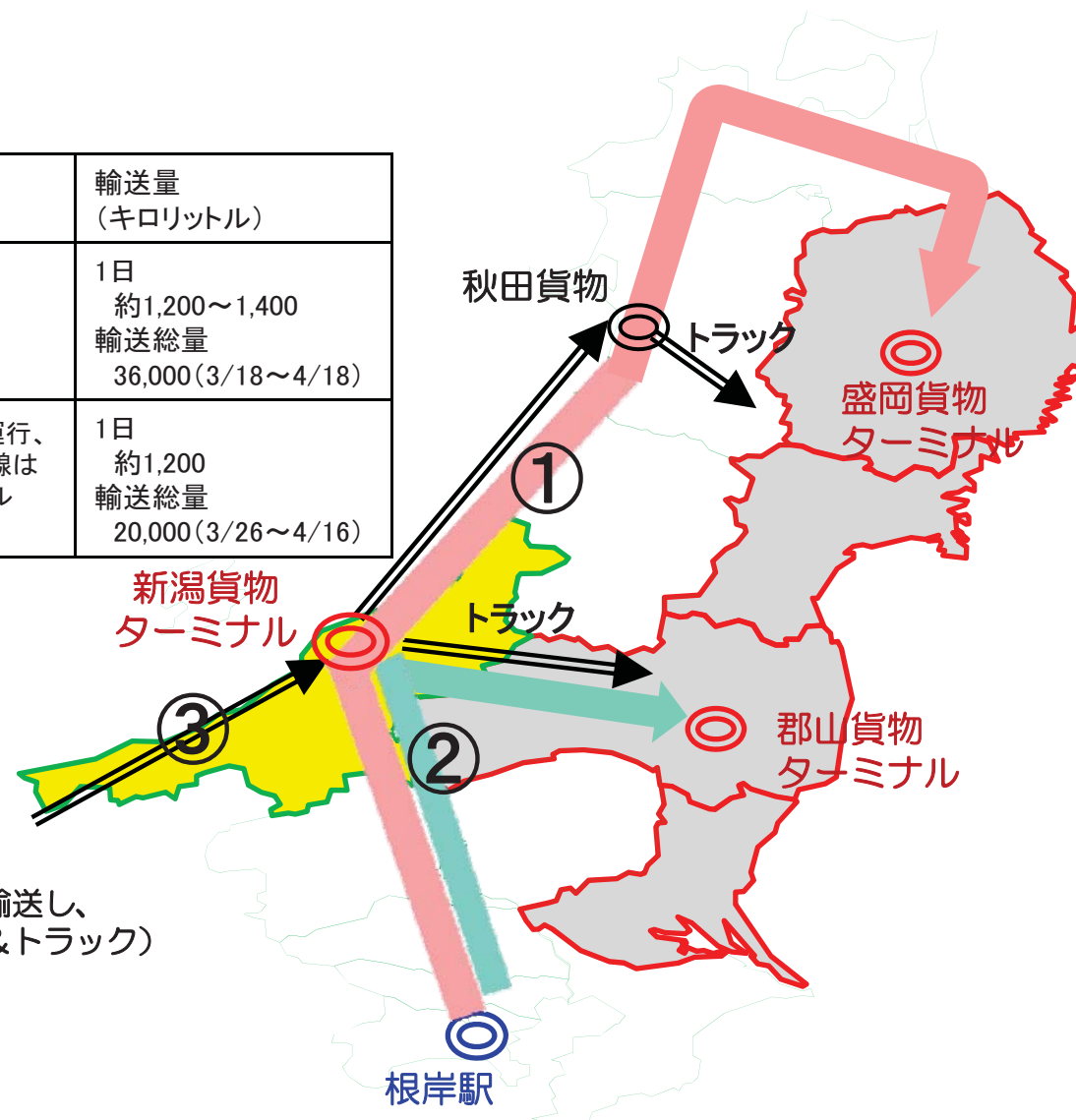
新潟を中継基地に根岸(横浜)からのガソリン・灯油・重油を盛岡、郡山に貨車輸送

JR貨物の被災地向け支援物資の70～80%が新潟経由

JR貨物

【石油製品輸送】

ルート	路線	便数 (1日)	両編成	輸送量 (キロリットル)
①  横浜(根岸駅) ⇒新潟⇒盛岡	上越線 信越線 羽越線	2便	20両編成	1日 約1,200～1,400 輸送総量 36,000(3/18～4/18)
②  横浜(根岸駅) ⇒新潟⇒郡山	上越線 信越線 磐越西線	2便	根岸-新潟を20両で運行、 新潟-郡山の磐越西線は 10両編成のディーゼル 機関で運行	1日 約1,200 輸送総量 20,000(3/26～4/16)



【支援物資輸送】

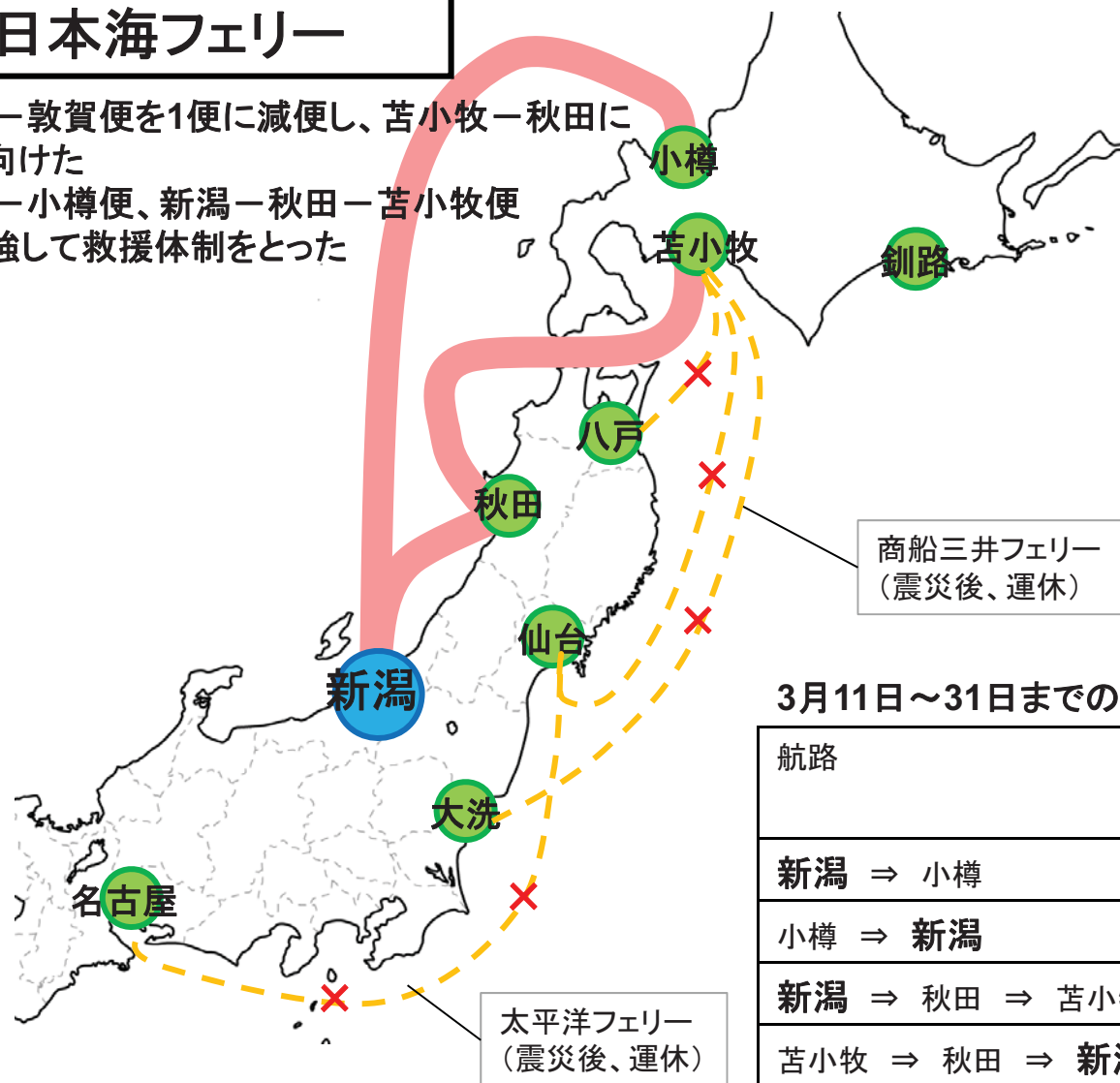
③関西、九州方面などから新潟、秋田の貨物駅まで輸送し、トラックに積み替えて被災地まで届ける。(レール&トラック)

太平洋岸フェリーの休止で、新潟を起点の輸送量(前年同期比)が 旅客2.5倍、車両2倍に増加した

新日本海フェリー

新潟－敦賀便を1便に減便し、苫小牧－秋田に
振り向けた

新潟－小樽便、新潟－秋田－苫小牧便
を増強して救援体制をとった



3月11日～31日までの輸送実績

航路	便数		旅客数	輸送台数
		平常時		
新潟 ⇒ 小樽	16	14	4千名	3千台
小樽 ⇒ 新潟	15	13	3千名	2千台
新潟 ⇒ 秋田 ⇒ 苫小牧	22	15	7千名	5千台
苫小牧 ⇒ 秋田 ⇒ 新潟	22	15	9千名	5千台

東日本大震災後8週間の高速バスの輸送実績

首都圏～東北地方間

首都圏と東北地方を結ぶ高速路線バスの輸送実績

(単位:人)

方面別	路線数	1週目 3/12～ 3/18	2週目 3/19～ 3/25	3週目 3/26～ 4/1	4週目 4/2～ 4/8	5週目 4/9～ 4/15	6週目 4/16～ 4/22	7週目 4/23～ 4/29	8週目 4/30～ 5/6	5/7、5/8	約8週間 合計
仙台便	8 路線	1,705	9,918	12,845	12,580	10,896	7,661	6,813	7,533	1,971	71,922
盛岡便	4 路線	231	6,520	8,788	6,260	5,760	4,876	5,242	6,045	1,018	44,740
福島便	3 路線	763	10,218	11,630	9,994	6,634	4,137	4,733	7,823	1,630	57,562
その他	16 路線	2,478	9,671	18,081	14,263	12,334	11,818	17,257	26,376	5,224	117,502
計	31 路線	5,177	36,327	51,344	43,097	35,624	28,492	34,045	47,777	9,843	291,726

高速バスは大震災翌日(3月12日)から、東北方面へ運行開始

＜首都圏から東北方面へ＞

- 新宿～秋田線(小田急シティバス、秋田中央交通)
- 東京・渋谷～鶴岡・酒田線(国際興業、庄内交通)



通常、東北道を走行するものを、関越道へ迂回させて運行

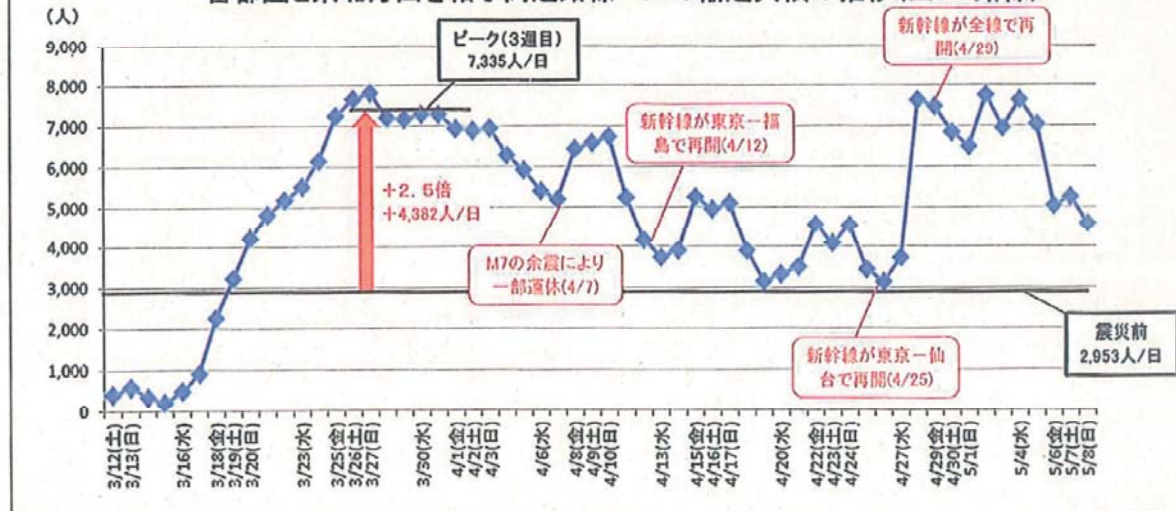


●高速道路網の活用

●早期の復旧(安全確認)作業 等

により、震災直後から、被災地を結ぶ唯一の移動手段として、航空・鉄道(新幹線)代替機能を、高速バスが担いました。

首都圏と東北方面を結ぶ高速路線バスの輸送実績の推移(全31路線)



参考

○震災前の輸送力

路線数:30路線
輸送力:1,980人/日(1便当たり1台運行の場合)

○国土交通省の特例措置

国土交通省自動車交通局の3月16日通達により「自社にかかわらず、他社(貸切バス事業者を含む)への増便依頼も可能」とし、最大限の輸送力確保するようバス事業者に通知あり。

(平成23年5月16日 国土交通省発表資料)

運休した鉄道の代替として機能したバス輸送

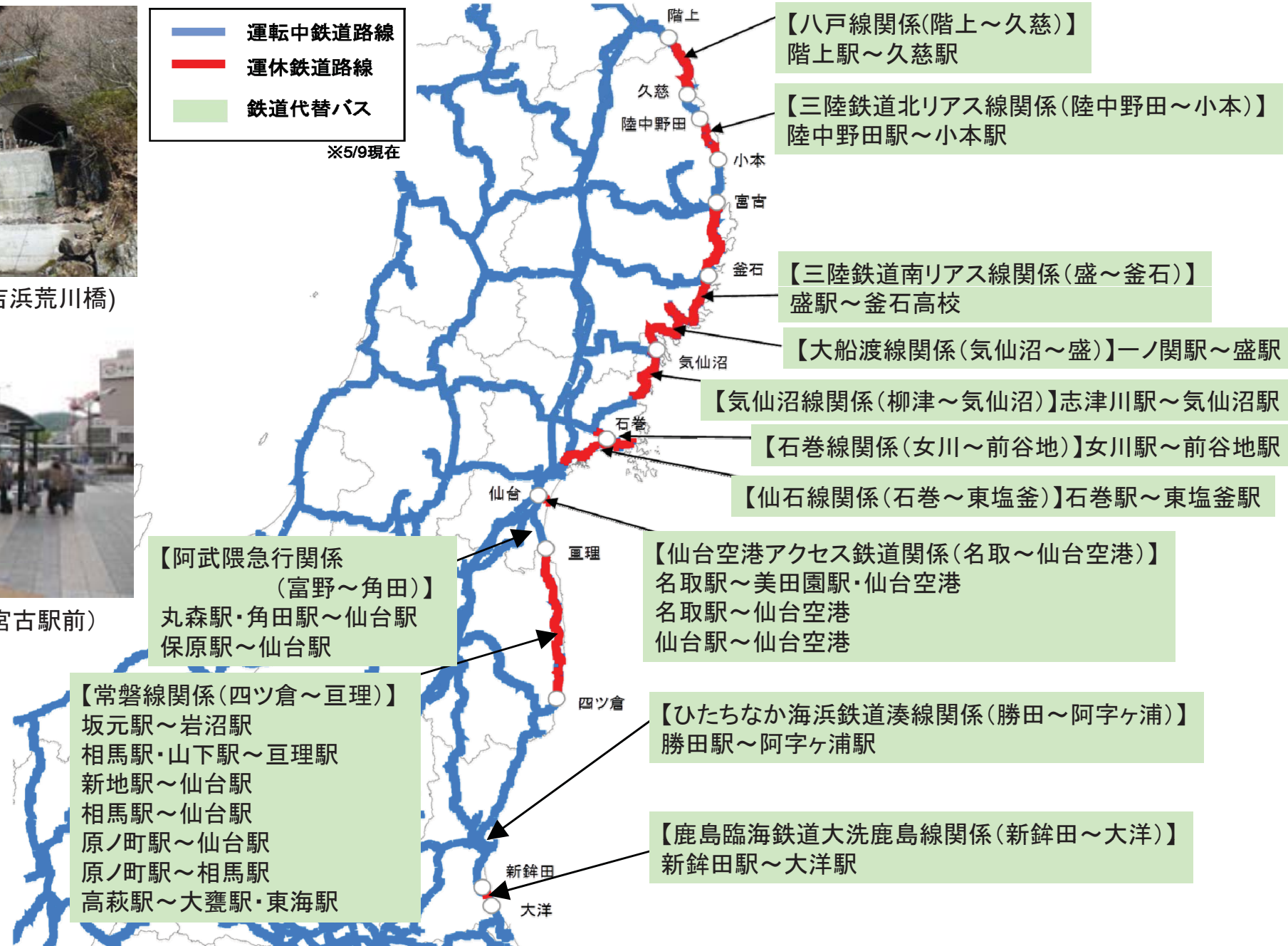
■ 三陸鉄道、石巻線、常磐線等の鉄道運休区間において、鉄道代替バスが運行



南リアス線 釜石市唐丹(吉浜荒川橋)



鉄道代替バス 宮古市(宮古駅前)



東北地方での震災に対応した鉄道代替バスの運行状況