

本 編

要 旨

1. 調査の目的

平成7年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災は兵庫県内の道路、鉄道、港湾施設等に多大な被害をもたらし、わが国の東西幹線物流の大動脈が寸断されるという深刻な事態を引き起こし、市民生活や産業活動に大きな影響を与えた。

物流の観点からは、震災発生とともに、被災地への緊急輸送ルートの確保、幹線通過貨物輸送の迂回ルートの確保、神戸港の代替港・輸送手段の確保など様々な課題に対し行政、民間企業が対応してきた。また、道路、港湾施設等の完全復興までの間の影響を最小限にするため代替輸送手段・ルートの対応がなされてきた。

本調査は、このような状況を踏まえ、阪神・淡路大震災による被害状況や緊急輸送、代替輸送について各種団体・機関等より公表された資料から実態を把握し記録にとどめるとともに、震災時の物資輸送の対応をされた方々へヒヤリング調査を行うことにより、緊急輸送および代替輸送の問題点と課題を整理し、将来に発生しうる大規模地震災害等を想定した対応策の検討に資することを目的とした。

2. 調査方法

調査にあたっては、学識経験者、地方自治体、関連業界団体や企業及び運輸省で構成される委員会を設置し、委員会の指導の下に調査を進めた。

調査では、被災地の自治体をはじめとし民間企業12社14部門、7団体、7行政機関に訪問調査を行った。また、実態を把握し記録にとどめるとの観点から、行政資料のみならず新聞・雑誌情報も幅広く収集する事に努めた。

3. 調査結果

(1) 阪神・淡路大震災での緊急輸送、代替輸送の概況把握

① 物流関係施設の被害状況

平成7年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災は、物流施設一道路、鉄道、港湾等一に大きな被害を与えた。平成7年4月現在で兵庫県がまとめた今次震災による物流施設の被害額は2兆2千億円に上る。

この地震により阪神間を結ぶ中国自動車道、阪神高速道路神戸線、湾岸線、国道2号線、43号線といった主要幹線道が寸断され、阪神圏での交通および阪神を通過する交通に多大な影響を与えた。特に、阪神高速道路3号神戸線、5号湾岸線は

要 旨

1. 調査の目的

平成7年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災は兵庫県内の道路、鉄道、港湾施設等に多大な被害をもたらし、わが国の東西幹線物流の大動脈が寸断されるという深刻な事態を引き起こし、市民生活や産業活動に大きな影響を与えた。

物流の観点からは、震災発生とともに、被災地への緊急輸送ルートの確保、幹線通過貨物輸送の迂回ルートの確保、神戸港の代替港・輸送手段の確保など様々な課題に対し行政、民間企業が対応してきた。また、道路、港湾施設等の完全復興までの間の影響を最小限にするため代替輸送手段・ルートの対応がなされてきた。

本調査は、このような状況を踏まえ、阪神・淡路大震災による被害状況や緊急輸送、代替輸送について各種団体・機関等より公表された資料から実態を把握し記録にとどめるとともに、震災時の物資輸送の対応をされた方々へヒヤリング調査を行うことにより、緊急輸送および代替輸送の問題点と課題を整理し、将来に発生しうる大規模地震災害等を想定した対応策の検討に資することを目的とした。

2. 調査方法

調査にあたっては、学識経験者、地方自治体、関連業界団体や企業及び運輸省で構成される委員会を設置し、委員会の指導の下に調査を進めた。

調査では、被災地の自治体をはじめとし民間企業12社14部門、7団体、7行政機関に訪問調査を行った。また、実態を把握し記録にとどめるとの観点から、行政資料のみならず新聞・雑誌情報も幅広く収集する事に努めた。

3. 調査結果

(1) 阪神・淡路大震災での緊急輸送、代替輸送の概況把握

① 物流関係施設の被害状況

平成7年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災は、物流施設一道路、鉄道、港湾等一に大きな被害を与えた。平成7年4月現在で兵庫県がまとめた今次震災による物流施設の被害額は2兆2千億円に上る。

この地震により阪神間を結ぶ中国自動車道、阪神高速道路神戸線、湾岸線、国道2号線、43号線といった主要幹線道が寸断され、阪神圏での交通および阪神を通過する交通に多大な影響を与えた。特に、阪神高速道路3号神戸線、5号湾岸線は

高架橋が落下するなど被害が大きく、4カ月後の5月においても未だ不通となっている。

J R貨物も、神戸線の芦屋―須磨間等数カ所で列車脱線、高架橋落下等で不通となった。

港湾は神戸港をはじめとする兵庫県内を中心に24港において被災し、特に全国の外貿コンテナ取扱量の3割を占める神戸港の被害が甚大で、公共埠頭の大部分が使用不可能となった。

② 被災地への緊急輸送状況

緊急輸送は、行政機関や運輸、流通、食品業といった民間企業が中心となって行った。必要とされる緊急物資は、発災後の経過により変化するが、発災直後の主なものは、飲料、食料品、米、毛布が多かった。食料品はすぐに口に入れられるものが主である。1,153カ所の避難所、約32万人の被災民（平成7年1月23日時点）に対して、緊急物資輸送が行われた。

交通情報システムが機能しない中で、警察官による被災状況の確認が行われ、水、食料等の緊急物資を円滑に輸送すべく、平成7年1月18日、19日に緊急物資輸送ルートが設定された。緊急輸送物資車両を特定するため、全国警察署等を通じて緊急輸送車両標章を交付し、標章を持たない一般車両を規制した。

被災地の自治体においては、全国から届いた援助物資や行政が独自に調達した物資を避難所に迅速に配送するため、試行錯誤が続けられた。被災の広域化や情報の寸断、道路の寸断等により、市―区、県―市の行政間での連携にも支障が生じた。また、道路渋滞や行政職員による不慣れな荷役業務のため、仕分け、域内配送が円滑に進まないこともあった。後には物流事業者への委託に切り替えることにより、スムーズにすすめられた。

トラック以外の輸送手段は、政府機関（防衛庁、海上保安庁等）、民間企業の船舶、ヘリコプターが動員され、海路、空路での輸送にあたった。

③ 代替輸送の状況

被災地に中国自動車道、国道2号線、阪神高速道路などの物流の大動脈が走っておりそれらがことごとく寸断された。また我が国最大の外貿コンテナ取扱量の3割を占める神戸港も被災した。それにより阪神圏通過貨物や国際貨物が多大な影響を受けた。

通過トラック貨物の迂回輸送ルートは、中国自動車道、舞鶴自動車道、日本海側の幹線道路等が用いられた。また、トラック輸送からフェリー、内航船、飛行機等の別の輸送機関へのシフトによる対応がなされた。

また神戸港の代替については、多くの貨物が大阪港、京浜港にシフトし、代替となった港では日曜・夜間荷役の推進や、暫定ヤードの整備等の対応がなされた。

④ 復旧・復興輸送の状況

今次震災では建物の倒壊が多かった。今次被害総額 10 兆円の内、建築物は 6 兆円と全被害総額の 6 割を占める。

円滑な復興活動（瓦礫処理、復旧、復興活動）を推進すべく、平成 7 年 2 月 25 日から道路交通法に基づいて復興物資輸送ルートが新たに設置された。それまでの緊急物資輸送ルートに代わるもので、復興物資輸送車両を特定する標章も新しいものが指定された。

平成 7 年 4 月 14 日現在で確認された瓦礫発生量は、木質系、コンクリート系合わせて 1,850 万 t（1,550 万立方メートル）に上る。兵庫県フェニックスセンターを中心に最終処分場の確保を進めているが、焼却・埋立などの最終処分が終了するには平成 8 年度一杯かかる見込みである。

また、今後、莫大な復興物資輸送によって円滑な貨物輸送が阻害されることも懸念されているが、その輸送の基となる復興計画は、国、県、市ともビジョンが出され、今後逐次実施に移される段階である。

(2) 大規模地震災害等における緊急及び代替輸送上の問題点と課題

① 発生時の組織的な対応面での問題点と課題

a) 問題点

今次震災は、あらかじめ想定していた特定地域の災害の枠を越え、広域かつ大規模に発生したため、行政自体にも大きな被害を与えた。職員自体の被災や出勤手段の寸断によるマンパワー不足から指揮機能が混乱し、初期対応が遅れた。

交通面では、多くの信号機が故障し交通整理が必要な場所が増大した。その一方では警察官が主に人命救助に回ったことがあり、初期に激しい交通渋滞が発生した。

また、ボランティアが大規模に活動したものの、位置づけや行政との分担が固まっていなかったため、緊急物資のコントロールや配送の面で混乱が生じた。

b) 課題

今次震災は被災地自治体の対応力を越える大規模なものであったことから、今後同規模の震災の発生を考えた場合、行政の本部機能を被災地外の隣接自治体へ設置するなど広域での連携による対応力の強化を検討しておく必要がある。

特に、緊急時の道路交通の確保のために、警察機関だけでなく具体的な規制を行い、実施管理するための仕組みづくりが必要である。その上で、道路上に倒壊した建物を迅速に撤去すること等が求められる。

ボランティアは、行政の目の行き届かない面での補完機能として必要であり、無秩序に受け入れるよりは、登録制などによる連携・組織化を検討する必要がある。

② 情報管理面での問題点と課題

a) 問題点

電話等通信手段が寸断された団体、企業では被害の状況を即時に的確につかむことが出来なかったため、初動に遅れが生じた。同様に、交通情報については、交通監視機器が壊滅状態であったこと等もあり、正確な交通状況の把握は困難な状態となった。

初期の段階では、避難所毎の必要物資の情報把握を県、市各々が実施し、二重配送するケース等の情報の錯綜がみられた。また、避難者数は時々刻々と変化するため、必要物資依頼時点と渋滞による配送時点とのタイムラグにより必要量の配送ができないことがあった。

b) 課題

情報管理については、各行政機関、指定公共機関等での情報の早期把握のための仕組みづくり、各種回線の活用の円滑化及び各行政機関、民間企業、マスコミを含めた情報の相互連携システムの構築が求められる。

また、緊急輸送車両の迅速な活動、一般車両の円滑な迂回路への誘導のために交通情報を一元化し、ドライバーに適切に伝える必要がある。

必要物資を円滑に配送するために避難所と災害対策本部間を結ぶ情報ネットワークを確保することも肝要である。

③ 緊急輸送面での問題点と課題

a) 調達面

援助物資は、援助者がマスコミ報道を通じて自らの判断で決めるケースが多かった。兵庫県の予想を大きく上回る援助物資の中には、被災地ニーズとのミスマッチが見られ、配送拠点での開梱・仕分け作業の煩雑さやスペース効率の低下による物資配送の混乱を引き起こした。

そのため、緊急物資として震災後の時間経過別に必要性の高いものから指定し、当該物資を重点的に輸送することも必要である。例えば一梱包一種類にし、内容物を明記するなど発送時点で物資をコントロールし、輸送物流を円滑化することや、また、緊急物資の管理、輸配送手配を県、市との協力の下で一元化することも必要となる。

b) 被災地までの輸送面（発送拠点→集積所）

発災後、初期には大阪など被災地周辺にまで渋滞が発生し、また円滑な輸送を実施するため緊急輸送車両が指定されたが、渋滞を解消するにはいたらなかった。こうした中、設置された物資の集積所は被災地内であったため、輸送効率が低下したといわれる。

こうした事態を防ぐため、緊急輸送車両を登録制等の方法で事前に決めておくことも考えられる。また、被災地での渋滞によるロスを避けるため、緊急物資の受け入れ場所を被災地外にもおき、そこから配送することにより効率的な輸送が可能と考えられる。

c) 被災地内での配送面

発災後1日目は、配送体制の確保が難しいことなど、物資確保の観点から備蓄体制の確立が不可欠となる。また、広域災害を想定した必要物資の調達先を事前に把握しておくことも重要である。

また、集積所内の管理、荷役を当初、ボランティアや行政の職員が行っていたが、荷物の整理や荷積み等は素人では非効率となるため、集積所内の物資コントロールは物流の専門業者に委託することを検討しておく必要がある。

d) モード別問題点と課題

トラックについては、域内配送ルートを設定することから、必要に応じバイクや自転車であらためて交通状況を把握・確認することが考えられる。また、道路の寸断等により、道幅の狭いところの通過を強いられることから、機動性のある小型トラックを活用することに配慮した対応が考えられる。

フェリーは、緊急時には大量物資の輸送手段として有効であり、耐震性、汎用性のあるフェリー埠頭の整備が求められる。

内航船は、耐震バースの整備、フローティングバース等の確保、内航船による輸送力の増強ができる仕組みの構築などが考えられる。

ヘリコプターについては、緊急時用に使用可能な場所をあらかじめリストアップし、災害発生時に迅速に活用できる対策を事前に講ずることが考えられる。

④ 代替輸送面での問題点と課題

a) 迂回ルート

高速道路では、道路迂回により時間がかかりコストアップとなったが、渋滞解消のため、長距離迂回のための料金インセンティブの導入や道路整備により迂回性を高めることが手だてとして考えられる。

鉄道では、迅速な迂回ルートの設定やディーゼル車運転のための運転士訓練の実施、コンテナの船積み可能な形への汎用化が課題として挙げられる。

内航船、フェリーでは、震災により、寸断された陸路ルートからフェリー輸送へ多くのトラックが振り替わった。またJR貨物が不通になったことから、内航船の逼迫度も大きかった。したがって緊急時の内航船の効率的活用を行い、更に内航船による十分な輸送力が確保できない場合には、外航船等の内航への臨時投入や沿岸輸送特許による内航輸送を活用することが考えられる。更に、海上輸送へモーダルシフトが進んでいる企業ではおおむね今次震災の影響は少なかったことから、貨物輸送の多重化を平時においても構築しておく必要がある。また、モーダルシフト推進のために、船腹量制限の緩和も必要がある。

空路は、今次震災では大小合わせて3つの国際空港が周辺にあり、空路での輸送力を強固なものとした。仮に首都圏で大規模な震災が発生し羽田、成田が損害を受けることを想定すると、首都圏周辺の空港の活用について検討する必要があるのではないかと。

b) 代替港

神戸港に隣接する大阪港では、船が殺到し、貨物量では通常の2倍以上が集まり、特に混雑が激しかった。急に貨物量が増えても、取扱い可能な数量には限度があるため、能力アップには結びつかない。

港内の航行安全確保に係る業務のサポート体制の強化、税関業務の簡素化等行政サイドの手続きの簡素化が必要となる。

(3) その他災害輸送の基本的な問題点および課題

① 緊急輸送時の料金負担の明確化

行政機関が民間の輸送手段を使う場合、無報酬の救援活動と有料の事業活動の範囲と料金負担について協約を取り決める中で明確化する必要がある。

② 緊急時の民間利用の方法

災害発生時の緊急用として、事前にトラック、内航船、ヘリコプター等を確保する手段（登録制等）を検討する必要がある。

第1章 阪神・淡路大震災での緊急輸送、代替輸送の概況把握

1. 物流関係施設の被害状況

平成7年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災は、神戸を中心とした阪神および淡路地区において、経済活動を支える物流施設―道路、鉄道、港湾等―に大きな被害を与えた。兵庫県災害対策特別委員会が取りまとめた資料（平成7年4月26日付）によれば、平成7年4月5日現在で、高速道路の被害が5,500億円、橋梁や一般国道等の公共土木施設は2,961億円、鉄道（JR、私鉄）の被害が3,439億円、港湾が1兆円に上る。（表1-1、図1-1参照）

表1-1 物流施設の被害額（平成7年4月5日現在）

物流施設		推計額	
1	高速道路	約	5,500億円
2	公共土木施設（高速道路を除く）	約	2,961億円
3	鉄道	約	3,439億円
4	港湾	約	1兆円
合計		約	2兆1,900億円

（出所）「阪神・淡路大震災による被害及び応急・復旧対策について」
兵庫県災害対策特別委員会 平成7年4月26日付

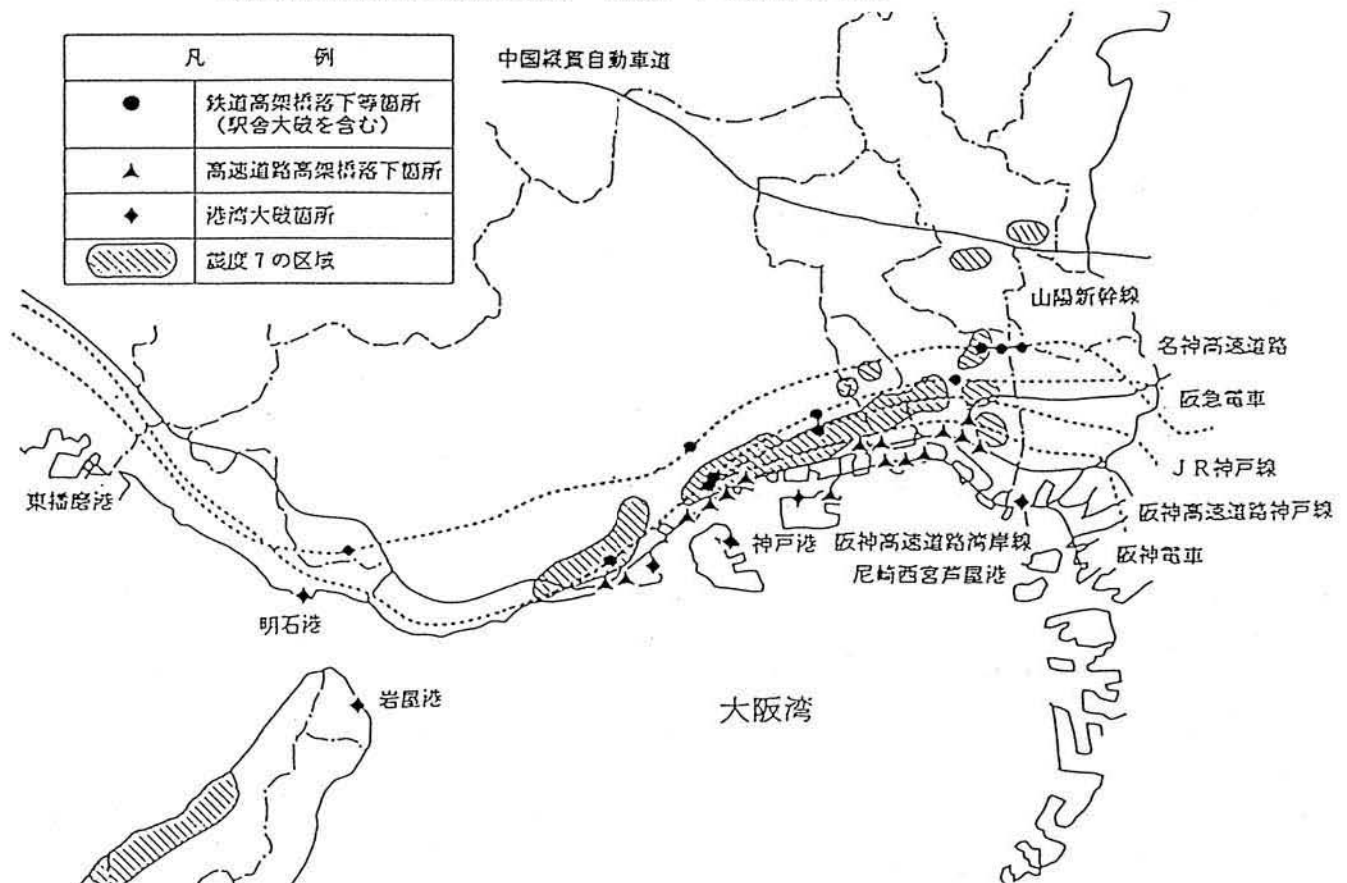


図1-1 交通インフラの大破箇所

（出所）「阪神・淡路震災復興戦略ビジョン」 都市再生戦略策定懇話会 平成7年3月

(1) 道路

この地震により阪神間を結ぶ中国自動車道、阪神高速道神戸線、湾岸線、国道2号線、43号線といった主幹線道が寸断され、阪神圏での交通、阪神を通過する交通に多大な影響を与えた。4カ月後においても阪神高速道路等で不通となっていた。（資料P1 図参-1、2）

地震発生直後、高速自動車道、阪神高速道路、直轄国道で27路線36区間の通行止めがあった。（図1-2）3日後の20日には18路線18区間という状況であった。（資料P4～6 表参-1）

高速道路は、地震発生直後、阪神圏の全8路線一名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道、西名阪自動車道、阪和自動車道、関西空港自動車道、舞鶴自動車道、山陽自動車道一が通行止めとなった。特に名神高速道路の吹田－豊中間、中国自動車道の吹田ジャンクション－西宮北間の被害が甚大であり復旧に時間がかかった。他の路線、区間においては復旧が早く、復旧後一般車両へ開放された。（1月17日現在。図1-3）

阪神高速道路も多大な被害を受けた。地震発生直後、被害の軽微な4号湾岸線、14号湾岸線を除く13路線13区間で通行止めとなった。特に3号神戸線、5号湾岸線は高架橋が落下するなど被害が大きかった（資料P2 図参-3）。3号線の全線復旧は平成8年内の見込みで、5号線の魚崎浜から六甲アイランドは平成7年10月に応急復旧終了の予定となっている。（神戸市港湾局）

国道2号線、43号線にも被害があった。特に、43号線では上を走っている阪神高速道路神戸線の高架橋落下による被害が大きかった。2号線でも高架橋落下やビル倒壊の危険性のある場所、また道路の凹損箇所が幾つか見られた。

六甲アイランド、ポートアイランドのアクセスである港湾幹線道路（ハーバーハイウェイ）・橋梁も被害を受けた。摩耶－新港区間はコンクリート橋脚の座屈、第二摩耶大橋の損壊があった（資料P3 図参-4）。

その他の国道、県道、市町村道は、ところどころで崖崩れ、家屋や電柱の倒壊、陸橋破損、落石、陥没等による被害をうけた。区役所等救援拠点までの緊急支援物資の輸送ルートをはじめとする主要なルート（神戸市等阪神地域における380km）について、重点的に復旧を進め、1月29日時点で障害物の除去は概ね完了した。

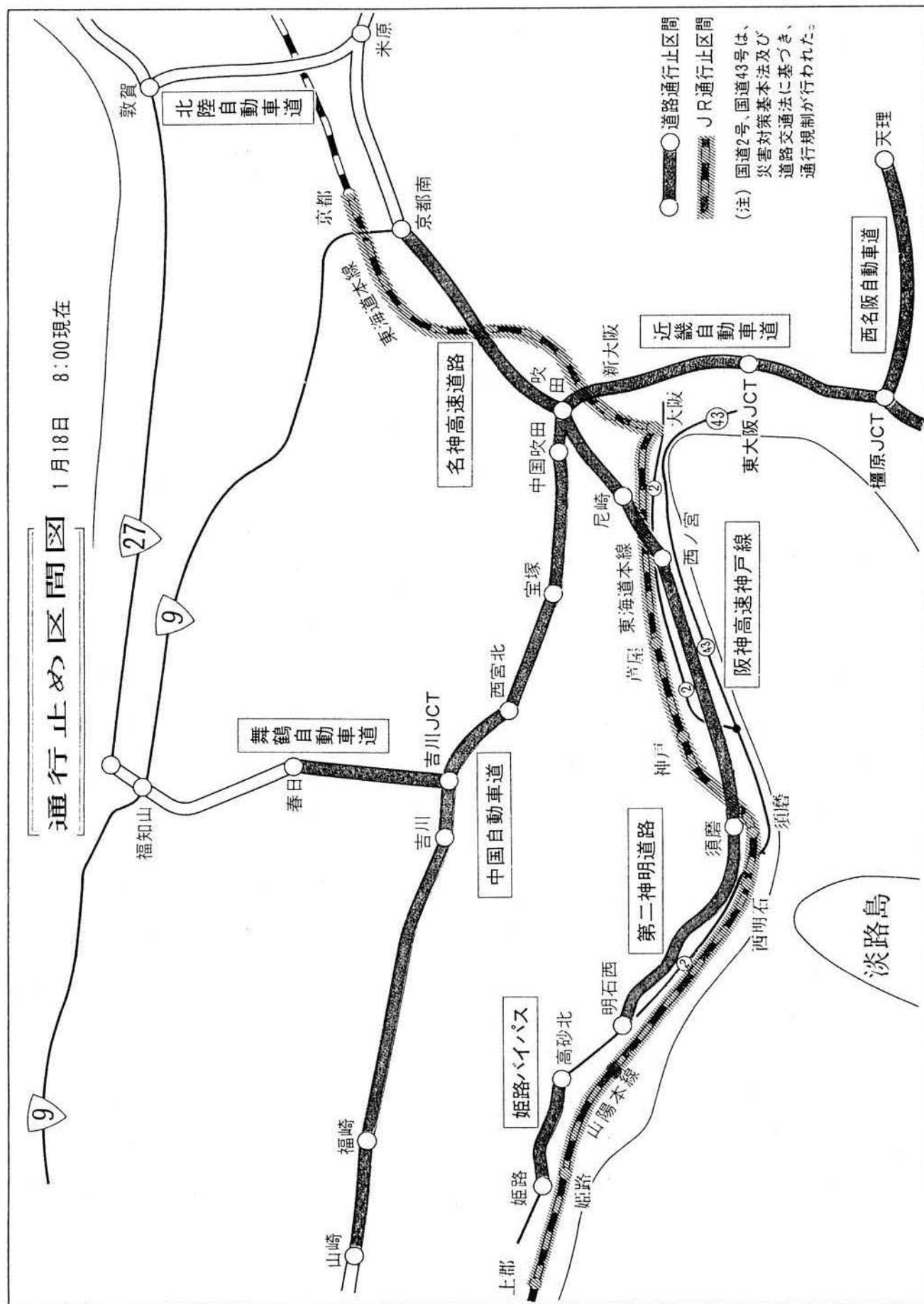
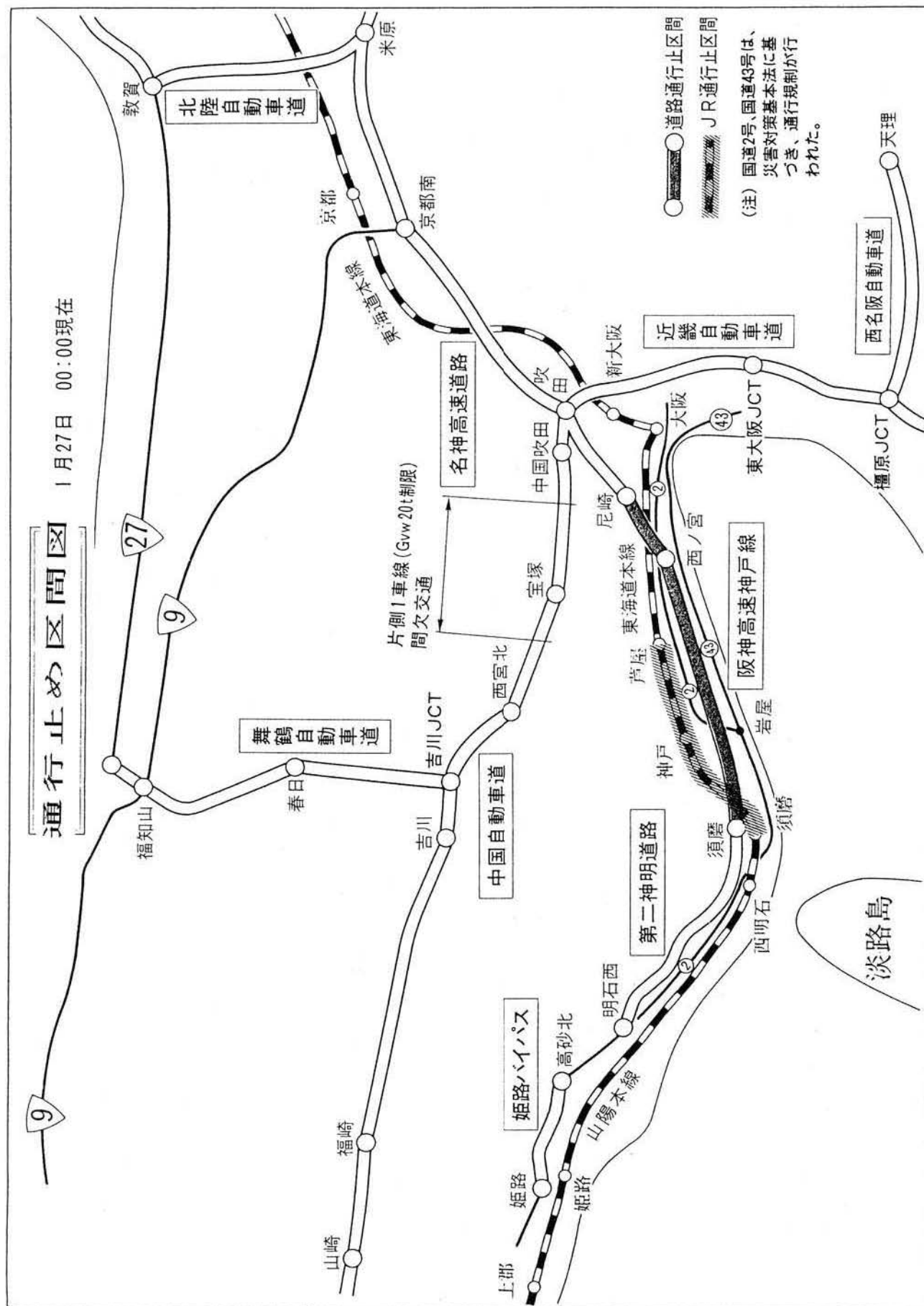


図1-2 1月18日現在の通行止め区間 (出所) 「第2回 物流フォーラム」 (社) 全日本トラック協会 平成7年4月13日



(出所) 「第2回 物流フォーラム」 (社) 全日本トラック協会 平成7年4月13日

図1-3 1月27日現在の通行止め区間

表1-2、表1-3は日本道路公団調査による高速道路の区間交通量統計で1月と2月の実績である。平成6年と比べて平成7年が大幅に減少していることがわかる。特に災害が発生した1月は区間によっては約半分にまで減少している。

ちなみに、被害の大きかった名神高速道路の吹田-西宮間（約5～8万台）、中国自動車道の吹田-西宮北間（約5～9万台）の交通量を単純合計すれば10万台に上る。

また、先に述べたように、名神高速道路、中国自動車道の代替となりうる国道2号線、43号線、阪神高速道路も被災している。さらに、国道2号線、43号線は後述するように被災者への救援物資を送る緊急物資輸送ルートとして指定されたために、一般車両は排除された。

表1-4は阪神高速道路公団調査の阪神高速道路の日平均交通量で、阪神高速道路で被害の大きかった阪神東地区-神戸線、湾岸線、北神戸線-では日に60万台近い交通量があり、それを結ぶ第二神明道路、姫路バイパスもそれぞれ22万台、7万5千台で（表1-5参照）あり、道路寸断による影響の大きさがわかる（資料P7 表参-2）。

このように主要道路が寸断されたり、通行規制がかけられることにより、行き場所を失った一般車両が生活道に流れ込んだと推測される。

表1-2 名神高速道路区間別交通量

日平均台数

区間	京都南～	茨木～	吹田J～	名神～ 吹田	豊中～	尼崎～	西宮
平成6年1月	89,685	103,163	77,631	61,471	57,920	50,566	
平成7年1月	63,288	69,421	53,499	32,339	28,288	25,240	
平成6年2月	90,240	105,356	80,880	65,202	61,022	52,823	
平成7年2月	88,663	102,789	78,352	63,025	58,897	50,918	

（出所）「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成7年1～2月

表1-3 中国自動車道区間別交通量

日平均台数

区間	中国～ 吹田	中国～ 豊中	中国～ 池田	宝塚～	西宮北～	神戸～ 三田	吉川J
平成6年1月	54,777	45,379	80,433	87,684	66,739	64,139	
平成7年1月	32,813	26,588	44,833	48,306	40,518	40,341	
平成6年2月	53,884	43,362	77,908	84,804	63,507	61,180	
平成7年2月	53,141	42,928	77,199	85,293	63,984	60,939	

（出所）「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成7年1～2月

表 1-4 阪神高速道路地区別交通量

日平均台数

地区	阪神東地区	阪神西地区	阪神南線	全 線
平成 6 年 1 月	593,508	206,076	—	799,584
平成 7 年 1 月	378,029	114,119	31,866	524,014
平成 6 年 2 月	599,893	204,806	—	804,699
平成 7 年 2 月	493,936	27,540	34,837	556,312

(出所)「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成 7 年 1～2 月

表 1-5 一般有料道路交通量

日平均台数

路線	第二 神明道路	姫路 バイパス
平成 6 年 1 月	222,558	74,550
平成 7 年 1 月	118,679	55,437
平成 6 年 2 月	223,020	74,939
平成 7 年 2 月	27,349	45,065

(出所)「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成 7 年 1～2 月

(2) 鉄道

鉄道においては、J R 西日本、J R 東海、阪急電鉄等合計 11 社において被災した。

物流を担う J R 貨物は、神戸線の芦屋－須磨間が列車脱線、高架橋沈下し、臨港線の東灘（信）－神戸港間が線路隆起、橋脚移動等により不通となり、東西の輸送ルートが寸断されコンテナ列車の運行に多大な影響が出た。（P40の図 1-16。資料 P8 表参-3）

(3) 港湾

神戸港、大阪港等 24 港において、埠頭に沈下等の被災が発生した。

① 神戸港

今回の地震で被害のあった港湾の内、神戸港の被害が特に甚大であった。公共岸壁約 150 バース（公社分含む）の内、耐震強化設計の 3 バースを除いたコンテナ埠頭を含む大部分が使用不可能となった。神戸港は外貿コンテナ取扱全国シェアの 3 分の 1 を占めており、その影響は計り知れない。

被害状況は、施設の設計震度、構造形式および方向により被害度合いに差がみられた。ガントリークレーンは、コンテナ埠頭の岸壁が滑動、前傾したため股裂き状態になり、脚座屈や脱輪を起こした。防波堤は、法線の乱れや天端の段差はほとん

どなかったものの、堤体が最大で2m沈下した。また、橋梁、高架臨港道路、新交通システムは、脚部に圧壊破損や基礎工の変形が起こり、上屋、倉庫の大部分には、柱の座屈や外壁の損傷が起こった。埋め立て地で地盤改良が施されていない地区では一様に沈下した。（資料P29 図参-8）

（出所）「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方（第1次）」

運輸省港湾局 平成7年2月

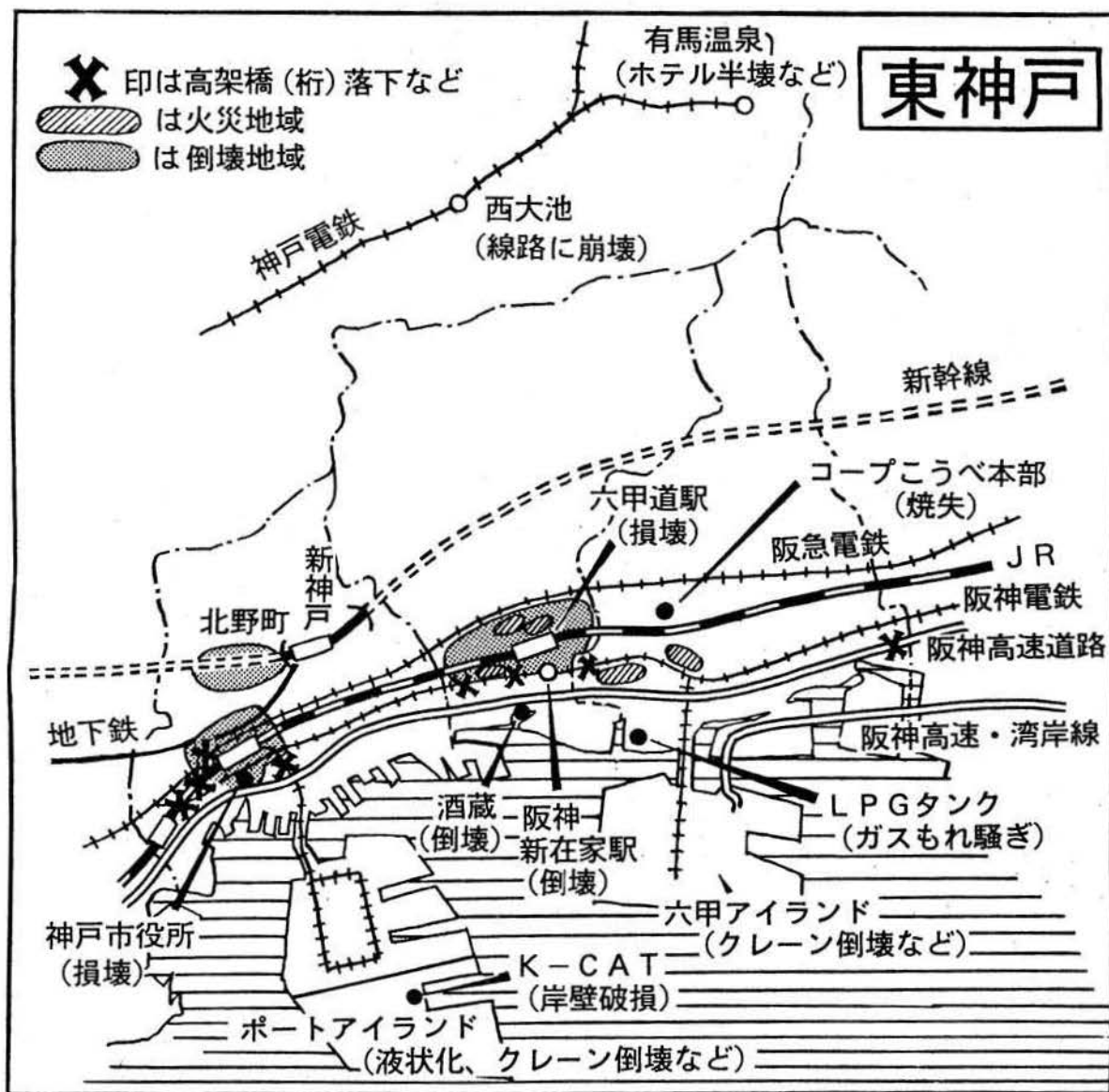


図1-4 神戸港の被害（神戸新聞2月4日朝刊）

② その他の港湾の被害

大阪港等においては埠頭、道路等に沈下及び亀裂などの被害が生じた。

尼崎西宮芦屋港では岸壁、物揚場が最大2 mの滑動、前傾、沈下が生じた。防波堤も1.5～2 mの沈下を起こした。東播磨港も岸壁、物揚場が20 cmの滑動、前傾、沈下が起こった。（資料P9 図参－5）

橋梁にも被害が起こっており、沓や橋脚の破壊、臨海道路の路面沈下、舗装の亀裂が発生した。西宮大橋では、橋脚2基が破壊され、橋桁の橋軸直角方向に約80 cmの移動等の被害が発生した。

表1－6 兵庫県管轄港湾の被害箇所数および被害金額

港 湾 名	箇 所 数	被害金額（百万円）
尼崎・西宮・芦屋港	81	28,166
東播磨港	27	863
明石港	26	642
江井が島港	4	43
岩屋港	15	760
浦港	10	368
津名港	15	732
洲本港	3	293
福良港	2	3
湊港	1	7
都志港	2	6
江井港	4	199
群家港	11	406
室津港	9	788
計	210	33,276

（出所）「全建ひょうご」 兵庫県土木部港湾課 95年 4月 79号

2. 被災地への緊急輸送状況

(1) 緊急輸送体制

緊急輸送は、行政機関、民間輸送機関、民間企業（主に流通業、食品メーカー）等の災害対策本部が中心となって行われた。各対策本部は被害の状況が判るに従い1月17日を中心に20日までに設置を行っている。

※今次調査における緊急輸送の定義として、「被災者に対し生活確保のために必要な物資、医薬品等を通常の輸送とは異なる方法で実施するもの」とした。

① 行政機関

地震発生後、直ちに運輸省、海上保安庁、気象庁等に地震災害対策本部の設置を指示した。1月17日の午前中には以下の行政機関において対策本部が設置された。

7 : 0 0 第五管区海上保安本部長の災害対策本部
" 大阪管区気象台長の非常災害対策本部
9 : 1 5 近畿運輸局長の災害対策本部
9 : 3 0 事務次官の災害対策本部
" 海上保安庁長官の災害対策本部
1 0 : 0 0 気象庁長官の災害対策本部
" 神戸海運監理部長の災害対策本部
1 0 : 3 0 第三港湾建設局長の災害対策本部
1 3 : 1 5 第1回災害対策本部を開催

（出所）運輸省運輸政策局貨物流通企画課 平成7年1月26日

② 民間

1月17日の地震発生後、トラック、鉄道、海運、航空の事業者及び事業者団体、また災害時に指定公共機関に指定されている日本通運㈱等において対策本部が設置された。地方公共団体からの緊急物資の輸送要請に迅速に対応できる体制を整備した。（資料P10 表参-4）

例えば、（社）全日本トラック協会は17日に「兵庫県南部地震災害対策中央本部」を設立し、関係行政機関、地方各協会との情報収集、連絡および各協会、事業所へ輸送ルート情報の提供にあたった。

③ 救助活動従事者

その他に自衛隊や民間のボランティア団体があった。

・警察官数	16,000名	}	1月26日頃
・消防隊員数	3,829名		
・消防団員数	8,939名		
・自衛隊員数	24,600名		
－陸上自衛隊	16,500名		
－海上自衛隊	4,100名	}	3月29日現在
－航空自衛隊	4,000名		
・ボランティア	約7,000名/日		
1/17～2/17	約20,000名/日		
2/18～3/16	約14,000名/日		
1/17～3/16	累計100万名		
・避難所緊急パトロール隊	250名 (50班)		3月29日現在
1/22～3/13	500名 (100班)		
(出所) 運輸省近畿運輸局			

(2) 緊急輸送ルートの構築

水、パン、おむすび等の食糧を中心とする緊急物資の輸送を円滑に進めるために、輸送ルートを選定し、通行車両の制限を行った。

① 被災者の避難状況

緊急物資の最終目的地である避難所とそこに集まった被災者の数は発災後刻々と変動を続けた。道路や橋梁の損壊によって阻まれたため事前に指定を受けていた避難所に行くことができずに別の避難所へ行ったり、避難所としての認定を受けていない広場に被災者が自然に寄り集まり新たな避難所ができたりした。また、断水や停電で自宅での生活が困難になったり、相次ぐ余震や火災のため不安になった人が避難所に移動し、避難所で過ごす人の数が日増しに増加していった。(表1-7)

表1-7 避難所数と避難者数

日 時	避難所数	避難者数
1月17日－地震発生日		約18万7千人
19日		約27万5千人
23日	1,153カ所	約31万7千人
25日20時	1,137カ所	約29万9千人
26日 8時	1,127カ所	約29万6千人
3月28日15時	741カ所	約6万8千人
29日15時	734カ所	約6万7千人
31日15時	731カ所	約6万3千人

(出所) 運輸省近畿運輸局

② 主要な緊急輸送物資

日本通運(株)等の運送会社によるトラックで輸送した緊急物資の主なものは以下の通りであった。発災直後、特に多かったのは飲料、食料品、米、毛布である。食料品はすぐに口に入れられるものが主であり、冬場ということで毛布の供給も多かった。風邪の季節であることや生活環境が激変したことによる疲労、ストレスもあることから医薬品なども求められた。(表1-8)

避難生活が長期化するに従い、被災者が生活面での改善を徐々に求め始め、温かい食事をするための炊飯器やカセットコンロなどの荷が多くなっていった。

(表1-9 参照)

表1-8 主要な緊急物資

物 資	内 容
●飲料 ●食料品 ●米 ●毛布 ●医薬品 ●衣類・下着 ●生活用具	飲料水、お茶、ジュース カンパン、缶詰、おにぎり、弁当、パン、くだもの、ラーメン、ベビーフード、粉ミルク 抗生物質、血液製剤、胃腸薬、かぜ薬 ポリ容器、カイロ、カセットボンベ、仮設トイレ、防水シート、炊飯器、ティッシュペーパー、トイレットペーパー

出所：運輸省自動車交通局貨物課 平成7年1月25日
日本通運(株)「緊急物資輸送実績一覧表」平成7年1月17～24日

表1-9 各団体による緊急輸送物資

海上保安庁	海運会社	航空会社	J R 貨物
清水 約910t 毛布 11,700枚 医薬品 飲料水 食料品 日用品	医薬品 食料品 飲料水 衣料 寝具 復旧作業車	食料品 輸血用血液 トランシーバー 浄水器	食料品 飲料水 衣料 寝具 燃料 自転車 軽トラック
1月26日現在	1月18日より フェリー等で		1月20日より

(出所) 運輸省運輸政策局貨物流通企画課

③ 輸送ルートの確保

輸送を円滑に行うため、被災地の中心部を通る主要幹線道路を規制し、緊急輸送車両に限った通行に制限した。

a) 被災地への輸送ルート

被災地への輸送方法としては、トラック、鉄道による陸路、フェリー、RORO船等による海路、ヘリコプター、国内定期便等の空路に分かれる。各輸送手段において、道路、線路、港湾、ヘリポート等の物流インフラが被害を受けており、実際に輸送する上で各々ルートを確保して行った。

7) 陸路

陸路では機動力のあるトラック輸送が中心となる。しかし、東西を結ぶ主要幹線道がほとんど寸断され、大渋滞が発生し、輸送が困難となった。そのため、緊急物資を円滑に送るべく道路を規制し緊急輸送車両のみの通行に限定するなどの処置がとられた。

1) 緊急輸送ルートの探索および確保

発災直後、県内警察官12,000人による県内の被災状況についての情報収集を行った。それにより通行が不可能又は危険な道路を確認するとともに、道路交通法による通行制限を実施した。

広域においては交通監視機器により管制センターで交通状態の把握を行ったが、機器が故障している箇所が多く十分機能しなかった。

緊急輸送ルートは、被災地の中心部である神戸の市街地に通じる幹線道路で、家屋の倒壊等で道路が寸断されていない被害の少ない、空いている道路を選定し、確保を行った。

(出所) 兵庫県警察本部交通部交通規制課ヒアリング

2) 規制の発動と緊急輸送ルートの確保

通行可能路線確認後、1月18日午前6時から道路交通法第5条等に基づき、神戸市内への「緊急輸送ルート」を設定し、緊急輸送車両以外の通行を禁止した。

1月19日午後8時、兵庫県公安委員会は、災害応急対策に従事する者又

は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送の確保をより強化するため、災害対策基本法第76条による車両の通行禁止を行った。20日早朝より尼崎市から姫路市までの国道2号や山麓バイパス、加古川・姫路バイパスなど今回の被災地の幹線道路のほとんどについて、一般車両の通行を終日禁止することを決めた。

緊急輸送車両には標章を交付することとし、バス、タクシー、郵便配達車以外の車両の通行には、最寄りの警察署から除外指定の認可を受けることを求めた。（資料P11～12参照）

以後、道路の復旧が進むに伴い、緊急輸送ルートの見直しが図られた。当初の緊急物資輸送ルートは以下の通りである。（資料P13 表参-5）

<緊急物資輸送ルートの設置>（図1-5参照）

●東ルート

舞鶴自動車道

福知山IC～吉川JCT～神戸三田IC経由神戸市内（約100km）

※ 赤松PAに集合

※ 神戸三田ICから兵庫県警パトが先導

●西ルート

・中国自動車道

津山IC～神戸三田IC経由神戸市内（約160km）

※ 赤松PAに集合

※ 神戸三田ICから兵庫県警パトが先導

・山陽自動車道

備前IC～山陽姫路東IC～播但連絡道路～神戸三田IC経由神戸市内（約140km）

※ 赤松PAに集合

※ 神戸三田ICから兵庫県警パトが先導

●大阪市周辺からのルート

・一般道

大阪市内～国道2号線等経由神戸市内

・名神高速道路

京都南IC～吹田IC～近畿自動車道～東大阪JCT～森ノ宮IC～西長堀～尼崎東IC～国道2号線等経由神戸市内（約30km）

・阪神高速道路湾岸線

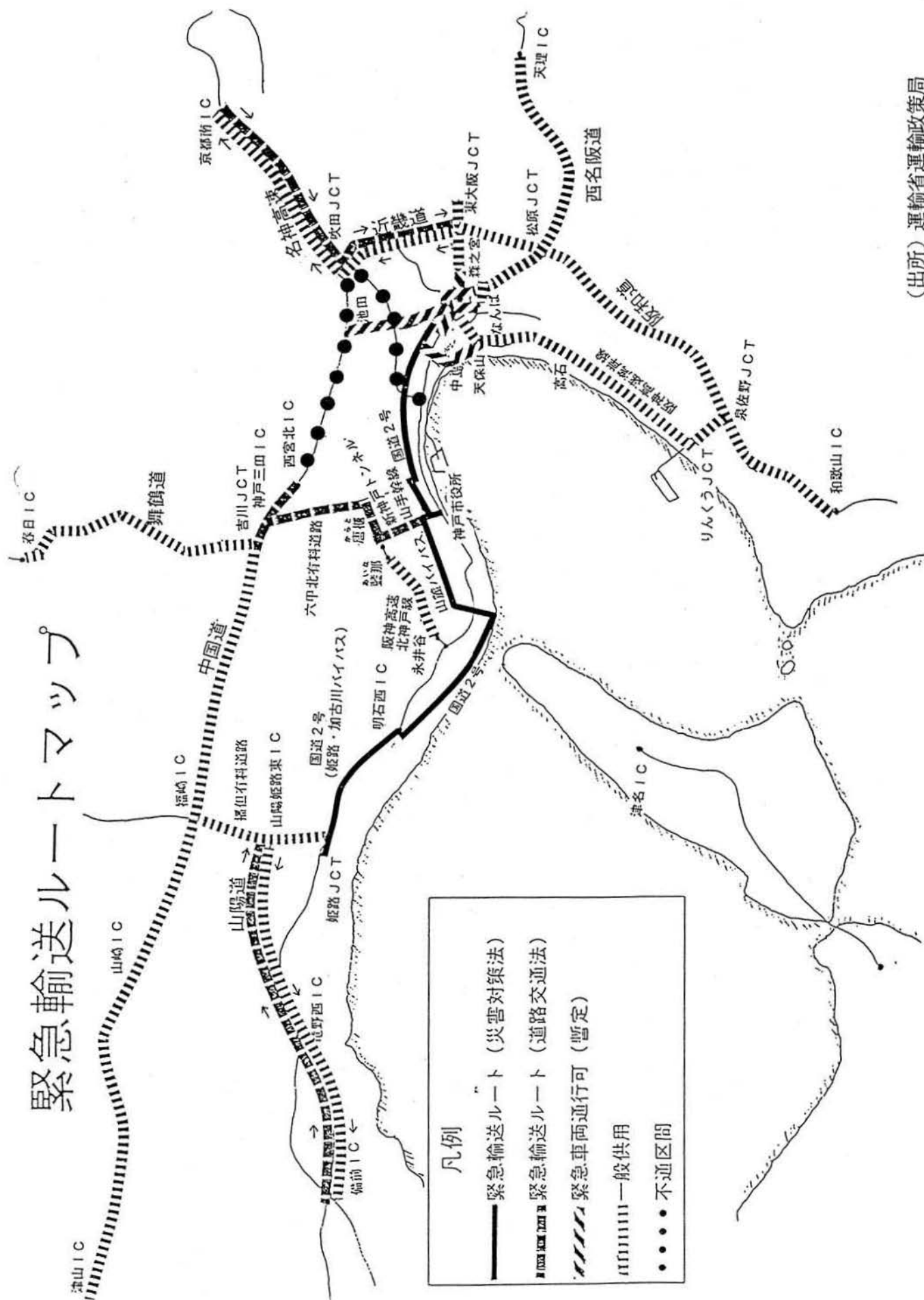
りんくうJCT～高石ランプ～（中島IC）～国道2号線等経由神戸市内（約50km）

●兵庫県西部方面からのルート

国道2号線等経由神戸市内

（出所）運輸省運輸政策局

緊急輸送ルートマップ



(出所) 運輸省運輸政策局

図1-5 緊急輸送ルートマップ

3) 緊急輸送車両の特定と認可

緊急輸送車両と一般車両を区別するため、以下の事項に該当する車両を緊急輸送車両とし、標章「緊」の字を丸で囲んだものを各都道府県の警察署から配布した。人命救助、緊急輸送の他、水道、電気などのライフライン復旧車両もその対象に含まれた。（資料P11 図参－6）

<緊急輸送車両に該当する車両>

- －消防、水防その他応急措置に関する事項
- －被災者の救護その他保護に関する事項
- －災害を受けた児童及び生徒の応急の教育に関する事項
- －施設及び設備の応急の復旧に関する事項
- －清掃、防疫その他保護衛生に関する事項
- －緊急輸送の確保に関する事項
- －その他災害の発生の防御又は拡大の防止の為の措置に関する事項

<実施方法>

緊急輸送車両のために標章を交付。交付場所は以下の通り。

- －全国警察署
- －被災地周辺の検問所等
- －舞鶴自動車道 福知山 I C（高速道路交通警察隊）
- －中国自動車道 津山 I C（高速道路交通警察隊）
- －山陽自動車道 備前 I C 入口
- －山陽自動車道 山陰姫路 I C
- －名神高速道路 吹田 I C 入口
- －名神高速道路、阪神高速道路 長田料金所
- －阪神高速道路湾岸線 天保山 J C T
- －阪神高速道路 りんくう I C 入口

<その他>

緊急輸送ルートを利用し、緊急輸送車両であることを示す標章等を所持して緊急援助物資を輸送する車両について、有料道路の無料通行措置がある。

（出所）「兵庫県南部地震に係る緊急輸送の手引」

緊急輸送関係省庁連絡会議 平成7年1月21日

b) 避難所への配送ルート

緊急輸送は、被災地への輸送と被災地内における配送とに大きく分類される。それは、輸送量、輸送距離、輸送を阻害する要因といった点において輸送環境が大きく異なるためである。しかし、今次震災においては予想を超える広域での災害であり、実際の緊急輸送活動において明確に区分して行動することは困難であった。

7) 陸上輸送システム

緊急物資の避難所への配送は各行政が個別に行った。ここでは神戸市と兵庫県が実際に行った輸送方法について述べる。（民間の行った緊急輸送については資料P14～16 表参-6 参照）

1) 神戸市－神戸市民生局厚生部（アリガ） 平成7年4月27日

《パン、弁当等の主食の輸送方法》

パン、弁当等の主食となる食糧の供給は、大手の食品メーカーに協力を要請し行った。主食を定期的に供給する方法として、幾度かの試行錯誤がなされた。

◆震災直後～1月末迄（P25 図1-6）

震災直後から1月末迄の期間に行われた供給方法は、被災地内の3カ所（王子スポーツセンター等）に空輸基地を設置し、そこ迄はメーカーからヘリコプターで輸送を行った。空輸基地に一旦集められた荷は、トラックで区役所まで輸送し、そこから各避難所に振り分けて配送を行った。空輸基地の荷の積み卸し作業は、自衛隊員とともに市の職員やボランティアの人々も従事した。荷捌きには200人の職員が必要になったといわれる。また、被災地内における、空輸基地から区役所への輸送、区役所から各避難所への配送で渋滞に巻き込まれることが多く迅速な配送ができなかった。

※ 図下にある＜参考データ＞は、1月17～31日の間における緊急輸送に従事したトラックの出台数であり、全日本トラック協会では把握しているものに限る。この他に各ボランティア団体や、親類縁者による緊急物資支援があった。

これによると兵庫県への輸送については、大量輸送が前提である

ため11t車が最も多い。被災地内では、道路破損、家屋倒壊等による路上の障害物や電線のたるみ等を避けねばならず、機動力が発揮できる小型車が適していたことから、2t、4t車両が多くなっている。

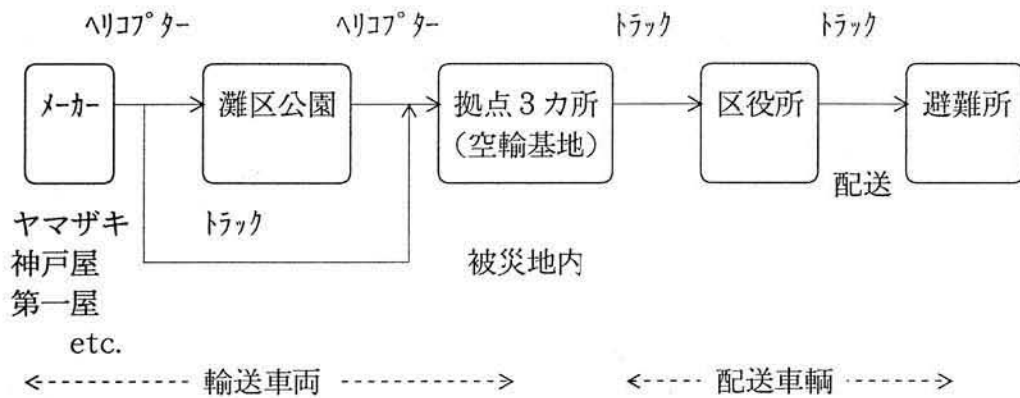
また、単純にその数量を2t車換算すると、兵庫県への輸送は14,336台で、兵庫県内の配送は2,969台となる。兵庫県内の配送能力は、県外からの輸送能力の20.7%に過ぎず、供給能力と配給能力の差が大きかった。

◆2月以降（P25 図1-7）

2月より商業ベースでメーカーに請け負ってもらう方式に変更し、トラックによるメーカーから避難所への直送となった。これにより荷捌きに従事していた職員が他の業務に回ることができるようになるとともに、輸送段階が簡素化したことによる輸送効率、輸送時間の短縮が図られた。発注は、各区役所が管轄下にある避難所の情報を収集しメーカーないし市役所民生局に避難場所別に必要給食数を知らせることにした。

◆今後の陸路緊急輸・配送案（P25 図1-8）

神戸市では今回の経験を基に、今後被災した場合には、集荷拠点は被災地周辺に設置し、そこから避難所に配送する方式にすることを検討している。



<参考データ>

(兵庫県へ)
11t 1,896台
4t 1,697台
2t他 514台

(兵庫県内)
11t 105台
4t 471台
2t他1,449台

(出所) 全日本トラック協会
平成7年1月17～31日
[資料 P13～15参照]

図1-6 神戸市におけるパン、弁当等の主食輸送システム

2月よりの陸路ルート

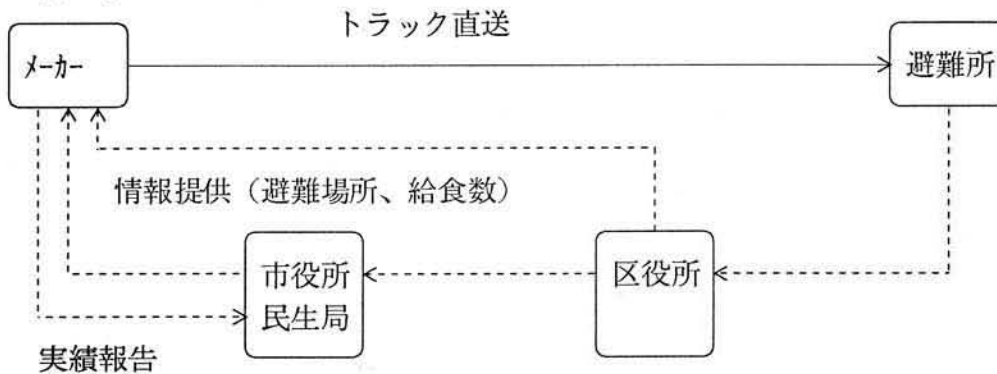


図1-7 神戸市における2月からの主食輸送システム

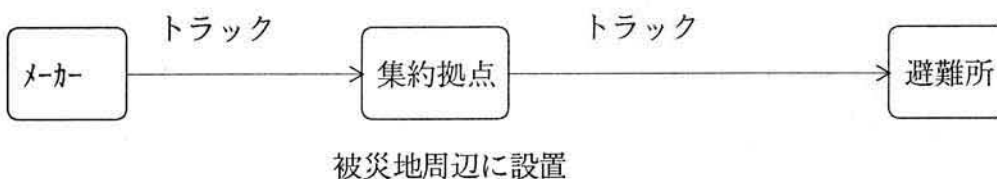


図1-8 今後の緊急輸・配送方法案 (神戸市)

《主食以外の神戸市の輸送方法》

全国から提供された援助物資の避難所への配送についても試行錯誤による方式の変更が幾度かあった。

◆発災当初から2月中旬迄の配送方法（約1カ月間）（P27 図1-9参照）

役所の職員が中心となってボランティアの応援を借りながら輸・配送、荷役業務を行った。輸・配送業務作業の素人による業務遂行であった。

この時期は、市役所、区役所が個別に物資調達と避難所への輸・配送を行っており、またボランティア団体も別個に活動をしていた。すなわち物資に関する情報が一元化されていなかった。そのため、配送がダブったり、よく配送される所とそうでない所ができてしまった。

市役所は、集配、備蓄を行う集荷拠点として、供給および輸・配送において利便性の高い場所を探索した結果、国道2号線、六甲北有料道路、西神戸有料道路の沿線にある公共施設6拠点を確保した。その内、集配拠点として新神戸、摩耶、シルバーカレッジ、グリーンアリーナを、道路が被害を受け、アクセスしにくいポートアイランド倉庫、六甲アイランド（K-ACT）は備蓄基地とした。

◆2月中旬以降の配送方法（P27 図1-10参照）

2月中旬からは情報を集配・備蓄基地に一元化し、ここを輸・配送の中心においた。区役所は集配・備蓄基地より要請があった場合に援護配送を担うことにした。

また、輸・配送、荷役業務を特定の運送会社に集約委託し、摩耶は日通神戸が、シルバーカレッジは佐川急便大阪が担当することになった。さらに、赤帽、日立物流等の運送会社を使って業務の補完を行った。運送の玄人に委託することにより業務効率を上げるとともに、情報の一元化による無駄な配送を排除した。

物資の在庫管理面においては、送られてきた援助物資についてパソコンで簡易在庫管理システムを作成し対応したが、出庫情報を加味していなかったため、結局在庫管理はできなかった。

(初期) 物の動きと情報の動きが一体。区役所と市役所が個別活動。
役所職員主体による活動

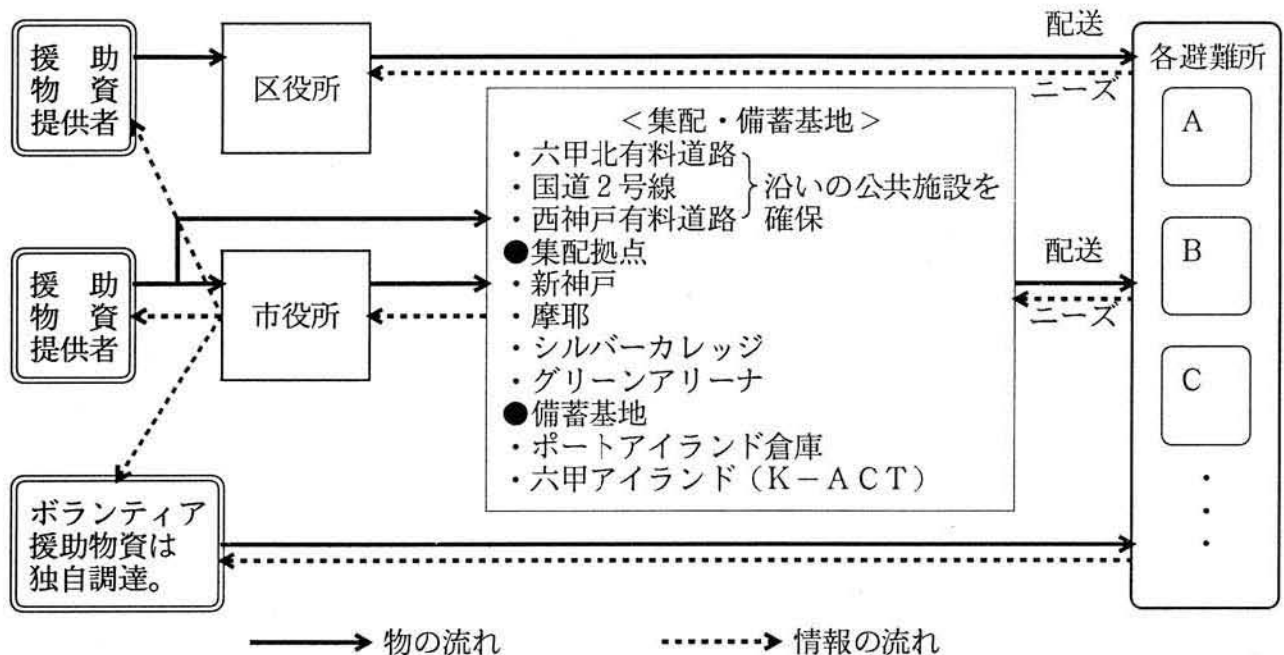
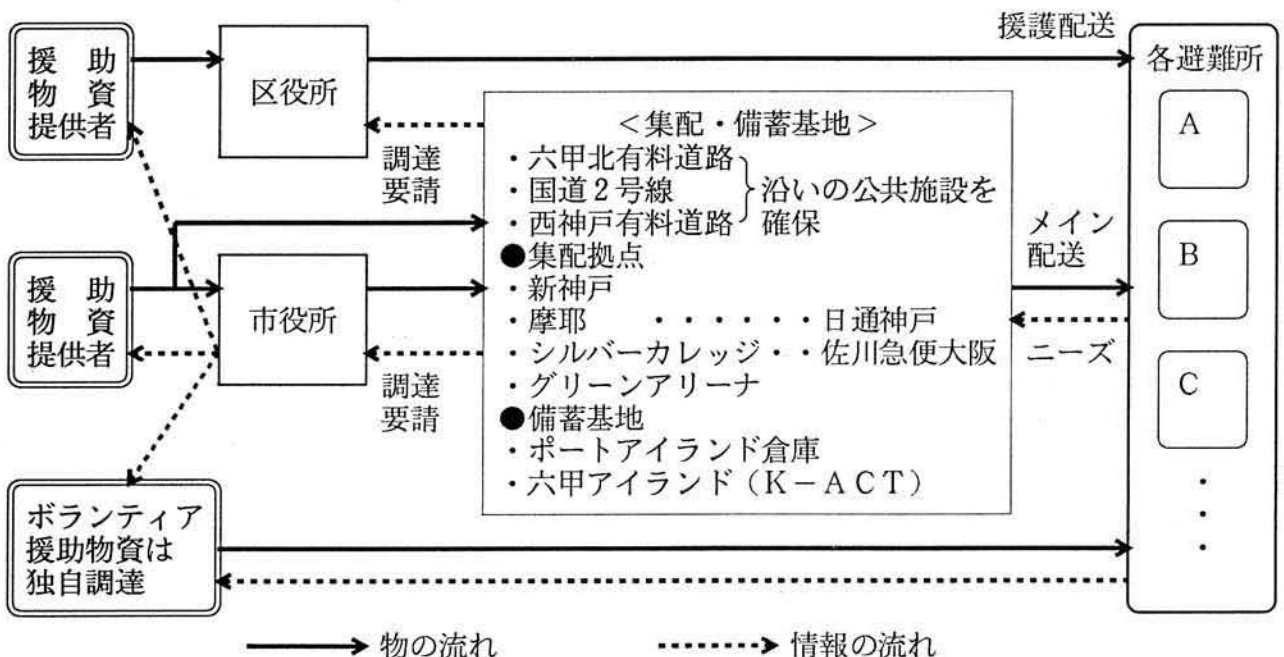


図1-9 神戸市における初期の主食以外の援助物資の輸送システム

(2月中旬以降) 情報を集配・備蓄基地に一元化、配送を運送会社へ委託。
運送会社主体による活動



<特記事項>

- ・特定の運送会社を集約・・・日通、佐川急便等
- ・その他は赤帽、日立物流等で補完
- ・災害援助物資システムを作り、入庫情報管理を行う。

図1-10 神戸市における2月中旬以降の主食以外の援助物資の輸送システム
2) 兵庫県の輸送システム

2) 兵庫県の輸送システム

－兵庫県阪神・淡路大震災復興本部防災部ヒヤリング 平成7年4月27日

◆当初、想定していた救援物資輸送システム（P29 図1－11）

兵庫県では当初、各市役所の物資輸・配送業務をバックアップすることを想定していた。しかし、予想を上回る大量の救援物資が届いたため兵庫県消防学校に設置していた備蓄基地は3日程でパンクし、急遽、グリーンピア三木、西宮グラウンド、王子グラウンドを次々に確保した。救援物資の蓄積場所に苦勞する一方、各市役所への輸・配送支援は、市へ輸送する体制が確立していないことや、市との連絡がとれないこともあり、当方式を断念することにした。

◆兵庫県が実際に行った輸送システム（P29 図1－12）

兵庫県は個別に避難所に物資を輸送することとし、各避難所に直接電話でニーズ確認を行い、備蓄基地からの輸送を行うことにした。輸送車両は、ダイハツから人と車両の支援を受け、他に佐川急便、コープこうべからも応援を得た。

市役所との連携がとれなかったため、避難所に対し配送がダブることが多かった。2月になって、市との連絡がとれるようになったが、情報がうまく伝わらなかったり、人手もなく、うまく調整できない状況が続いた。

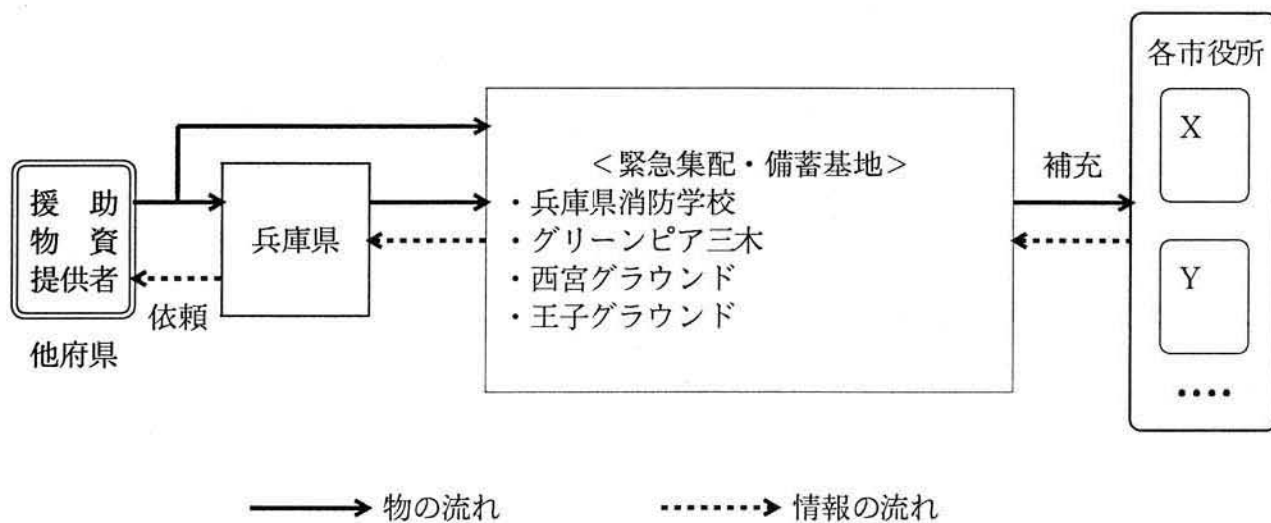
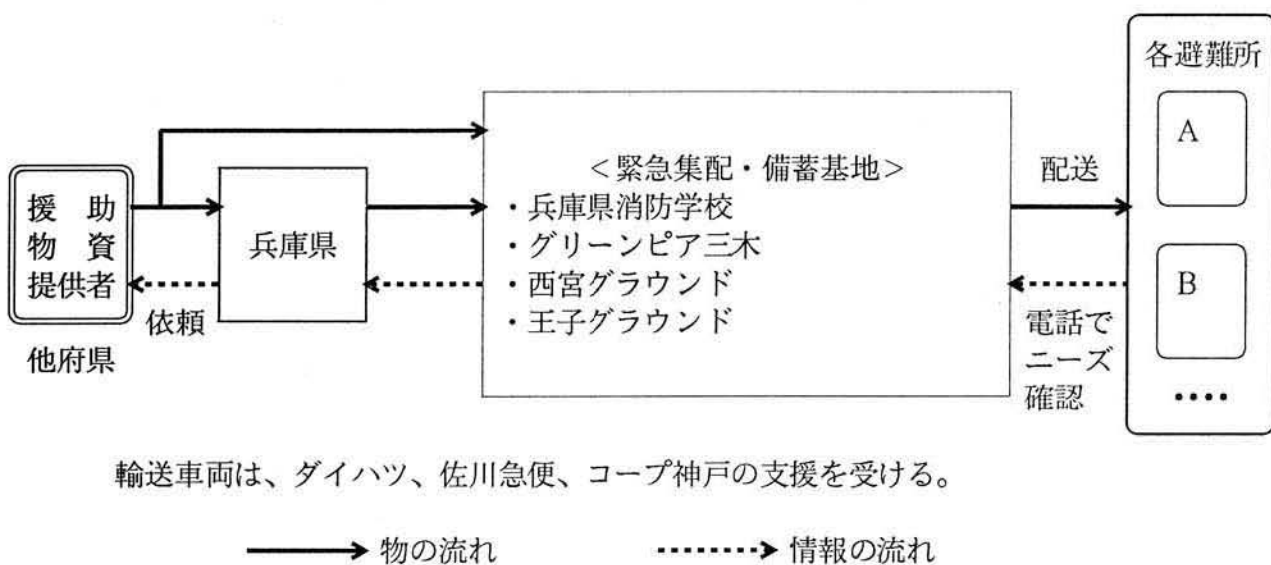


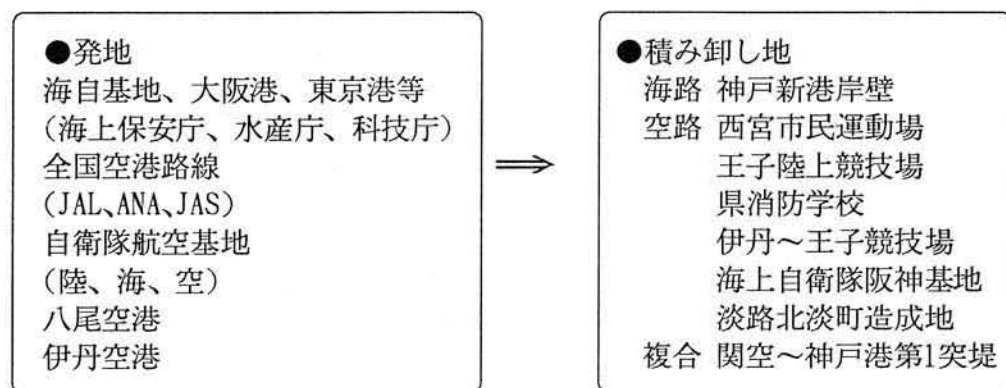
図 1 - 1 1 兵庫県が当初想定していた救援物資輸送システム



輸送車両は、ダイハツ、佐川急便、コープ神戸の支援を受ける。

図 1 - 1 2 兵庫県が実際に行った輸送システム

イ) 海路、空路の緊急輸送システム



各荷降ろし地よりの域内配送については、別途対応。

図1-13 海路、空路の緊急輸送システムの概要

1) 海路

政府機関、民間機関の船舶を動員して、全国の港から被災地港（新港岸壁等）へ救援物資および人員の派遣がおこなわれた。

政府機関は、防衛庁を中心に、海上保安庁の巡視船、水産庁、科学技術庁の船舶が任にあたった。海上保安庁は、大阪湾に集結していたものをはじめ、小名浜、新潟、沖縄等、全国の巡視船艇を出動させ公共機関等の救援物資を輸送した。1月25日までに投入した勢力は巡視船艇延べ約380隻に上る。防衛庁は、横須賀、呉、舞鶴、佐世保の基地から13隻を投入。

民間は主に旅客輸送が主であったが、日本内航海運総連合会の京浜－大阪間等の緊急物資輸送もあった。

先に述べたように、神戸港は甚大な被害を受けたが、応急復旧により1月18日に7バース（貨物5バース、旅客2バース）が使用可能に、20日には14バース（貨物9バース、旅客5バース）、発災一週間後の24日には33バース（貨物24バース、旅客9バース）が使用可能となった。（資料P17～20参照）

○兵庫県における使用可能バース

発災後、公共岸壁（公社分含む）約150バースのうち耐震設計の3バースを除き大部分が使用不可能となる。

- 1月18日： 7バース使用可（貨物 5バース、旅客 2バース）
- 1月20日： 14バース使用可（貨物 9バース、旅客 5バース）
- 1月22日： 26バース使用可（貨物 19バース、旅客 7バース）
- 1月23日： 28バース使用可（貨物 21バース、旅客 7バース）

1月24日：33バス使用可（貨物24バス、旅客9バス）
 1月25日：38バス使用可（貨物27バス、旅客11バス）
 2月1日：68バス使用可（貨物55バス、旅客13バス）

○緊急に開設した航路 1日あたり全体で60往復便程度

・神戸（メリケンパーク）	～神戸（K-CAT）	19日
・神戸（高浜埠頭）	～大阪（天保山）	20日
・神戸（高浜埠頭）	～姫路	21日
・神戸（メリケンパーク）	～明石	22日
・神戸（六甲アイランド北）	～関空	23日
・神戸（メリケンパーク）	～高松	23日
・姫路	～神戸（メリケンパーク）	
	～大阪（天保山）	23日
・西宮	～神戸（メリケンパーク）	24日

○既存航路（運航再開）

・神戸（K-CAT）	～関空	19日
・神戸（中突堤）	～津名	19日
・神戸（高浜埠頭）	～徳島	23日

（他2航路運航）

（出所）運輸省運輸政策局貨物流通企画課 平成7年1月26日

2) 空路

ヘリコプターは陸上、海上、航空自衛隊を中心に、海上保安庁の政府機関のものや、朝日航洋、東邦航空の民間ヘリコプターも動員された。各自衛隊基地から王子陸上競技場、海上自衛隊阪神基地間、西宮市民運動場から大阪国際空港または八尾空港間の輸送に従事した。

他に日本航空、全日空、日本エアシステムの定期便を増便し輸送増強を行った。（資料P21～22参照）

（出所）国土庁防災局震災対策課 平成7年1月21日

○民間ヘリコプターによる緊急輸送

投入機数：45機

ヘリポート

大阪・姫路側	7地点（内 増設 3）	伊丹空港等
神戸・淡路側	17地点（内 増設 14）	兵庫県消防学校等

○航空臨時便

1月17日	6.	5往復	
18日	27.	5往復	
19日	33.	5往復	
20日	33	往復	
21日	36	往復	一日平均30便
22日	29	往復	
23日	36.	5往復	
24日	32	往復	
25日	37.	5往復	

(予定)

1月26日	42.	5往復	
27日	44	往復	
28日	41.	5往復	一日平均41便
29日	39	往復	
30日	38	往復	
31日	40	往復	

(出所) 運輸省運輸政策局貨物流通企画課 平成7年1月26日

④ トラックの輸送実績

a) 被災地への輸送

(社) 全日本トラック協会および指定公共機関の日本通運(株)本社に報告があった車両は以下の通り。

表1-10 地方から兵庫県内への輸送車両数

	1月17日 ～1月31日	2月 1日 ～2月15日	2月16日 ～2月28日	合計
11t車	1,896両	1,115両	254両	3,265両
4t車	1,647両	829両	149両	2,625両
2t車	339両	141両	47両	527両
その他	175両	171両	45両	391両
合計	4,057両	2,256両	495両	6,808両

(出所) 「物流フォーラム」(社) 全日本トラック協会 平成7年4月

7) (社) 全日本トラック協会

各都道府県トラック協会が、平成7年1月25日までの間に稼働した緊急輸送車両台数は570台である。

表1-11 主要な要請先と輸送先

主要な要請先				主要な輸送先			
・大阪市	1	23台	22%	・神戸市	3	67台	64%
・新潟県	8	1台	14%	・西宮市	3	7台	7%
・静岡県	6	7台	12%	・西宮消防局	3	1台	5%
・川崎市	4	2台	7%	・その他*	1	35台	24%
・東京都	3	9台	7%				
・岡山日赤	3	1台	5%				
・埼玉県	1	9台	3%				
・長野県	1	9台	3%				
・京都市	1	9台	3%				
・群馬県消防庁	1	8台	3%				
・その他	1	12台	20%				
合計	5	70台	100%	合計	5	70台	100%

*兵庫県庁、尼崎市、淡路島、日赤、自衛隊、難波市など
(出所) 運輸省自動車交通局貨物課

4) 日本通運㈱

1) 主な輸送先

- ・兵庫県庁
- ・兵庫県災害対策本部
- ・兵庫県消防学校
- ・日本赤十字社 兵庫
- ・兵庫県食料事務所
- ・兵庫県下ダイエー
- ・神戸市役所
- ・神戸市災害対策本部
- ・神戸消防学校
- ・神明倉庫
- ・伊丹空港
- ・西宮市役所
- ・芦屋市役所
- ・宝塚市役所
- ・尼崎市役所
- ・阪神流通センター

2) 発送地別貨物実績(平成7年1月23日現在)

表1-12 発送地別貨物実績

単位: 台

	1 t	4 t	2 t	他	合計	比率
東北	7	1			8	1%
新潟地方	20	8	1		29	4%
関東	36	21			57	7%
中部	12	30		1	43	5%
関西(除く神戸)	118	91	31	18	258	31%
神戸	20	72	42	60	194	23%
中国	119	42	6	4	171	21%
四国	13	14	3	5	35	4%
九州	25	6			31	4%
小計	370	285	83	88	826	100%
航空	23	7	4	21	55	
国際	1	3			4	
コンテナ代行輸送				78	78	
合計	394	295	87	187	963	

(出所) 運輸省自動車交通局貨物課

b) 被災地内配送

(社)全日本トラック協会および指定公共機関の日本通運(株)本社に報告があった車両は以下の通り。

表 1-13 兵庫県内配送車両数

	1月17日 ～1月31日	2月 1日 ～2月15日	2月16日 ～2月28日	合計
11t車	105両	1両	19両	125両
4t車	471両	226両	138両	835両
2t車	1,139両	1,295両	951両	3,385両
その他	310両	128両	28両	466両
合計	2,025両	1,650両	1,136両	4,811両

(出所)「物流フォーラム」 全日本トラック協会 平成7年4月