



# 東日本大震災における 緊急支援物資輸送活動の記録



平成 25 年 9 月



## はじめに

公益社団法人 全日本トラック協会  
会長 星野 良三

東日本大震災は、1,000年に一度といわれる巨大地震と大津波によって、死者・行方不明者が合わせて約2万人、住家被害も100万棟を超えるなど、わが国にとって未曾有の大災害となりました。さらに、福島原発の事故の影響も重なり、避難者は一時40万人以上に膨れ上がり、多数の方々が寒さと不安に怯え、不自由な避難所生活を余儀なくされました。このため、被災者の救助・救援活動が急がれる一方で、避難所への支援物資の輸送が国をあげた緊急課題となりました。

こうした緊迫した状況のなか、緊急支援物資を満載したトラックが機動力を発揮し、いち早く被災地に向かいました。初動段階の支援物資は、水やパンなどの食糧をはじめ、衣料や毛布など、いずれも避難者の命を支える緊急必需品であり、トラックが文字通り「ライフライン」の役割を果たしました。

一方、発災初期の被災地においては激しい余震が続き、電話なども繋がりにくい状況にありました。道路は各所で寸断され、陥没も目立ち、停電で信号が停止するなど、公共インフラも大きなダメージを受けていました。さらに、多くの石油関連施設が被災したことで、広い範囲でトラックの燃料が大幅に不足しました。こうした厳しい条件のなかで、被災地に向かうドライバーや、送り出す側の事業者や家族も、大きな不安を抱きました。しかしながら、輸送を下命されたドライバーは皆、被災者支援という重要な使命感に駆られ、躊躇することなく被災地に向かってくれました。各メディアも、このようなトラックやドライバーの勇姿を伝え、国民の期待は一気に高まりました。

わが国のトラックは、国内物流において基幹的な役割を果たしていますが、このような緊急災害時においても、ドアツードアのフレキシブルな輸送力として、被災された方々の避難生活を支えます。東日本大震災は、こうしたトラック輸送の重要な機能と役割を、内外の方々にあらためてご理解いただく機会にもなりました。

この記録は、東日本大震災に係るさまざまな情報のうち、緊急支援物資の輸送に関連する項目を中心に、トラック運送業界の活動や課題をとりまとめたものです。また、ここで得られた貴重な経験や教訓を共有し、今後の災害対策に活かされることを目的としています。特に、首都直下地震をはじめ東海地震、東南海・南海地震等のさらなる巨大地震の発生が懸念される今日において、トラック運送業界としても、一層の防災対策を進めていく必要があるものと考えます。

最後に、この度の大震災で犠牲となられた方々に対し、深く哀悼の意を表するとともに、1日も早い被災地の復興をお祈り申し上げます。

平成 25 年 9 月

# 目次

## はじめに

### I 災害の概要

I-1	巨大地震の発生	2
I-2	被害の概要	3
I-3	公共インフラ、ライフラインの被害	3
I-4	道路の被害と復旧	5
I-5	「くしの歯」作戦による道路啓開	7
I-6	交通インフラの被害	9

### II 緊急支援物資の輸送

II-1	緊急支援物資の不足	10
II-2	トラック協会の対応	11
II-3	緊急支援物資の輸送	14
(1)	機動力を発揮したトラック輸送	14
(2)	緊急物資輸送の担い手	15
(3)	トラック協会による輸送手配	16
(4)	緊急輸送車両の走行環境	17
(5)	端末輸送	21
(6)	物流専門家の派遣	22
II-4	大手宅配事業者による対応	23
(1)	ヤマト運輸	23
(2)	佐川急便	24
II-5	空港、港湾経由の自衛隊等による救援物資輸送	25
II-6	緊急通行車両等確認標章と発行手続き	25
II-7	福島原発の事故と放射能汚染による影響	26
II-8	石油製品の輸送対応	29
II-9	深刻化した石油製品不足	30
II-10	ご遺体の搬送手配	33
II-11	車両不足の懸念と対応	33

### III 被災県におけるトラック協会の対応

III-1	岩手県トラック協会	35
III-2	宮城県トラック協会	38
III-3	福島県トラック協会	41
III-4	青森県トラック協会	44
III-5	茨城県トラック協会	46

## IV 緊急支援物資の輸送における課題

IV-1 緊急物資輸送における課題	51
IV-2 輸送手配の課題	52
IV-3 「東日本大震災における災害応急対策に関する検討会」(内閣府防災担当) …	54
IV-4 集積所に対する考え方	55
IV-5 全日本トラック協会「緊急・救援輸送業務実施要綱」の見直し	55
IV-6 全日本トラック協会による公共指定機関の指定要望	55

## V 物流事業への影響

V-1 トラック運送事業者の被害	56
V-2 サプライチェーンへの影響	58

## VI 全日本トラック協会の活動

VI-1 ホームページの活用	60
VI-2 表彰	61
VI-3 近代化基金融資制度による融資と利子補給	62
VI-4 災害復旧に対する交付金	63
VI-5 義援金	63
VI-6 青年部の活動	64
VI-7 全日本トラック防災・研修センターの整備	64
参考文献等	65

## 付録

付録1：緊急物資輸送を担ったドライバーの声 (「広報とらっく」平成24年3月1日号掲載)	68
付録2：トラック協会関係者による外部講演、寄稿	70
付録3：国及び関係機関・団体等の主な動き	72
付録4：TBSラジオ系列ドライバーズ・リクエスト トラックの日特別番組広告 「トラックは生活と経済のライフライン」(平成23年10月9日放送)	75
付録5：東日本大震災に係る緊急物資輸送事業者に対する感謝状贈呈者一覧	76
付録6：各都道府県トラック協会の手配による緊急輸送車両	77

# I 災害の概要

## I-1 巨大地震の発生

平成 23 年 3 月 11 日午後 2 時 46 分、三陸沖の深さ 24km を震源として、マグニチュード 9.0 という、わが国の観測史上最大規模の巨大地震が発生した。地震は東北地方を中心に東日本全体に及び、その後も各地で大きな余震が頻発した。また、地震直後に三陸沿岸部を中心とした太平洋側の各地に巨大津波が押し寄せ、これらの沿岸地域では、広い範囲にわたって壊滅的な被害を被った。さらに、福島第一原子力発電所の被災事故により、各地で放射能汚染などの深刻な影響が広がり、東日本大震災は戦後最大の複合的な災害として甚大な人的、物的被害をもたらした。

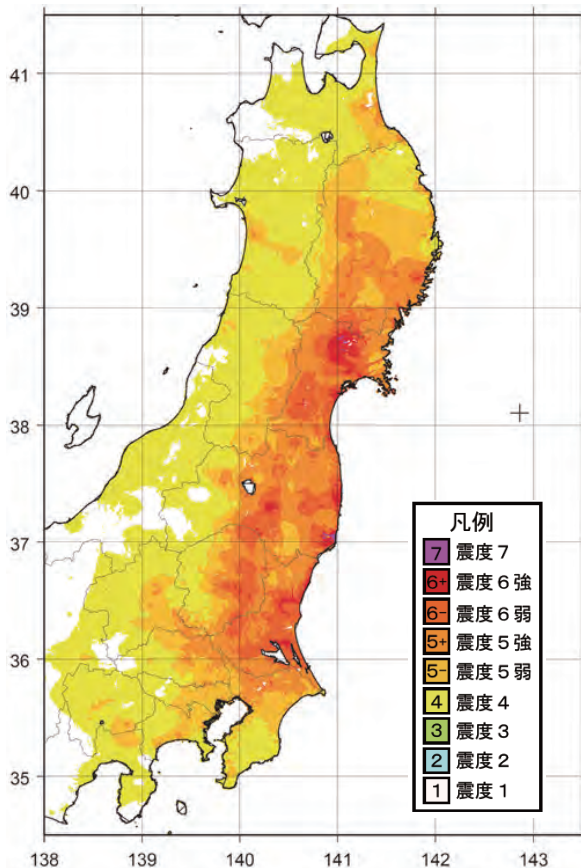
政府においては、午後 3 時 14 分に災害対策

基本法に基づき、内閣総理大臣を本部長とする緊急災害対策本部が設置され、国土交通省においてもほぼ同時刻に、緊急災害対策本部が設置され、国をあげた緊急救援物資輸送が始まった。



国土交通省釜石港湾事務所付近に押し寄せた津波  
資料：国土交通省「東日本大震災の記録」

東日本大震災の震度分布図



資料：災害時地震・津波速報（気象庁）

余震活動の領域内で発生したM6.5以上もしくは震度5弱以上を観測した地震  
(平成23年3月11日から19日)

No.	発生時刻					震央地名	深さ	M	最大震度	
	年	月	日	時	分					
1	本震	2011	3	11	14	46	三陸沖	24	9.0	7
2		2011	3	11	14	51	福島県沖	33	6.8	5弱
3		2011	3	11	14	54	福島県沖 <sup>+</sup>	34	6.1	5弱
4		2011	3	11	14	58	福島県沖 <sup>+</sup>	35	6.6	5弱
5		2011	3	11	15	6	岩手県沖	29	6.5	5弱
6		2011	3	11	15	7	茨城県沖	20	6.5	4
7	(領域外)	2011	3	11	15	8	静岡県伊豆地方	6	4.6	5弱
8		2011	3	11	15	8	岩手県沖	32	7.4	5弱
9		2011	3	11	15	12	福島県沖 <sup>+</sup>	39	6.7	5弱
10	最大余震	2011	3	11	15	15	茨城県沖 <sup>+</sup>	43	7.6	6強
11		2011	3	11	15	18	茨城県沖	41	4.7	5弱
12		2011	3	11	15	25	三陸沖	11	7.5	4
13		2011	3	11	15	29	三陸沖	15	6.9	3
14		2011	3	11	15	59	福島県沖	50	6.8	3
15		2011	3	11	16	14	茨城県沖 <sup>+</sup>	25	6.8	4
16		2011	3	11	16	17	福島県沖 <sup>+</sup>	20	6.5	4
17		2011	3	11	16	28	岩手県沖 <sup>+</sup>	17	6.6	5強
18		2011	3	11	16	30	福島県沖	27	5.9	5弱
19		2011	3	11	17	12	茨城県沖	32	6.6	4
20		2011	3	11	17	15	福島県沖	32	6.5	3
21		2011	3	11	17	19	茨城県沖	35	6.8	4
22		2011	3	11	17	40	福島県沖	30	6.0	5強
23		2011	3	11	20	36	岩手県沖	24	6.7	5弱
24		2011	3	12	0	13	茨城県沖	23	6.7	4
25	(領域外)	2011	3	12	3	59	長野県・新潟県県境付近	8	6.7	6強
26	(領域外)	2011	3	12	4	31	長野県・新潟県県境付近	1	5.9	6弱
27	(領域外)	2011	3	12	5	42	長野県・新潟県県境付近	4	5.3	6弱
28		2011	3	12	10	47	福島県沖	0	6.8	4
29		2011	3	12	22	15	福島県沖	40	6.2	5弱
30	(領域外)	2011	3	12	23	34	長野県・新潟県県境付近	5	3.7	5弱
31		2011	3	13	8	24	宮城県沖	15	6.2	5弱
32		2011	3	13	10	26	茨城県沖	15	6.6	4
33		2011	3	14	10	2	茨城県沖	32	6.2	5弱
34		2011	3	14	15	12	宮城県沖	7	6.5	4
35	(領域外)	2011	3	15	22	31	静岡県東部	14	6.4	6強
36		2011	3	16	12	52	千葉県東方沖	10	6.1	5弱
37		2011	3	19	18	56	茨城県北部	5	6.1	5強

資料：気象庁ホームページ

## I-2 被害の概要

東日本大震災による人的、物的被害は、青森、岩手、宮城、福島の前東北4県を中心に、茨城、千葉などの関東北部にも広く及び、死者1万8,131名、行方不明者3,276名、負傷者6,023名(いずれも平成24年3月現在)を記録した。

また、これら死者の大半は津波による溺死とされ、65歳以上の高齢者が半数を占めた。住家被害は、地震動による倒壊をはじめ、津波による流出、火災による焼損、地滑り、地盤沈下や液状化など多岐にわたり、全・半壊及び一部破損を含めて100万棟以上にのぼった。

東日本大震災の被害状況

都道府県	災害種別		人的被害			住家被害					非住家被害		火災 件
	死者	行方不明	負傷者			全壊 棟	半壊 棟	一部破損 棟	床上浸水 棟	床下浸水 棟	公共建物 棟	その他 棟	
			重傷 人	軽傷 人	程度不明 人								
北海道	1	0	0	3	0	0	4	7	329	545	17	452	4
青森県	3	1	25	85	0	308	701	958	0	0	0	1,363	11
岩手県	4,976	1,205	3	33	166	19,199	5,013	8,673	1,761	323	0	0	33
宮城県	10,365	1,394	504	3,607	29	85,311	151,719	224,225	15,475	12,894	17,767	9,484	137
秋田県	0	0	4	7	0	0	0	5	0	0	0	0	1
山形県	2	0	10	35	0	0	14	1,279	0	0	8	116	2
福島県	2,686	226	20	162	0	20,841	70,901	160,535	1,054	339	0	0	38
茨城県	61	1	33	676	0	2,632	24,176	185,178	1,798	778	1,638	17,523	31
栃木県	4	0	7	127	0	260	2,108	71,317	0	0	428	7,155	0
群馬県	1	0	14	25	0	0	7	17,675	0	0	0	0	2
埼玉県	1	0	10	94	0	24	198	16,397	0	0	0	0	12
千葉県	20	2	26	226	0	799	10,021	51,703	157	728	12	832	18
東京都	7	0	20	97	0	17	195	4,858	0	0	405	701	35
神奈川県	4	0	17	117	0	0	39	454	0	0	0	13	6
新潟県	0	0	0	3	0	0	0	17	0	0	4	5	0
山梨県	0	0	0	2	0	0	0	4	0	0	1	1	0
長野県	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
静岡県	0	0	1	2	0	0	0	13	0	5	0	0	0
三重県	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
大阪府	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0
徳島県	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	0	0	0
高知県	0	0	0	1	0	0	0	0	2	8	0	0	0
合計	18,131	2,829	694	5,305	195	129,391	265,096	743,298	20,580	15,629	20,283	37,645	330

資料：「東日本大震災の記録」(消防庁)

## I-3 公共インフラ、ライフラインの被害

巨大地震は、同時に大津波、地盤沈下、液状化現象などを引き起こし、道路、鉄道、港湾などの公共インフラにも壊滅的なダメージを与えた。とりわけ、宮城、福島の被災3県

では、道路、鉄道、港湾施設が各所で大きく損傷し、三陸沿岸部では、多くが壊滅的なダメージを受けた。同時に、電気、ガス、上下水道、通信などのライフラインも各所で損壊し、市民生活や経済活動などにも甚大な影響を及ぼした。

### 公共インフラ・ライフライン等の被害

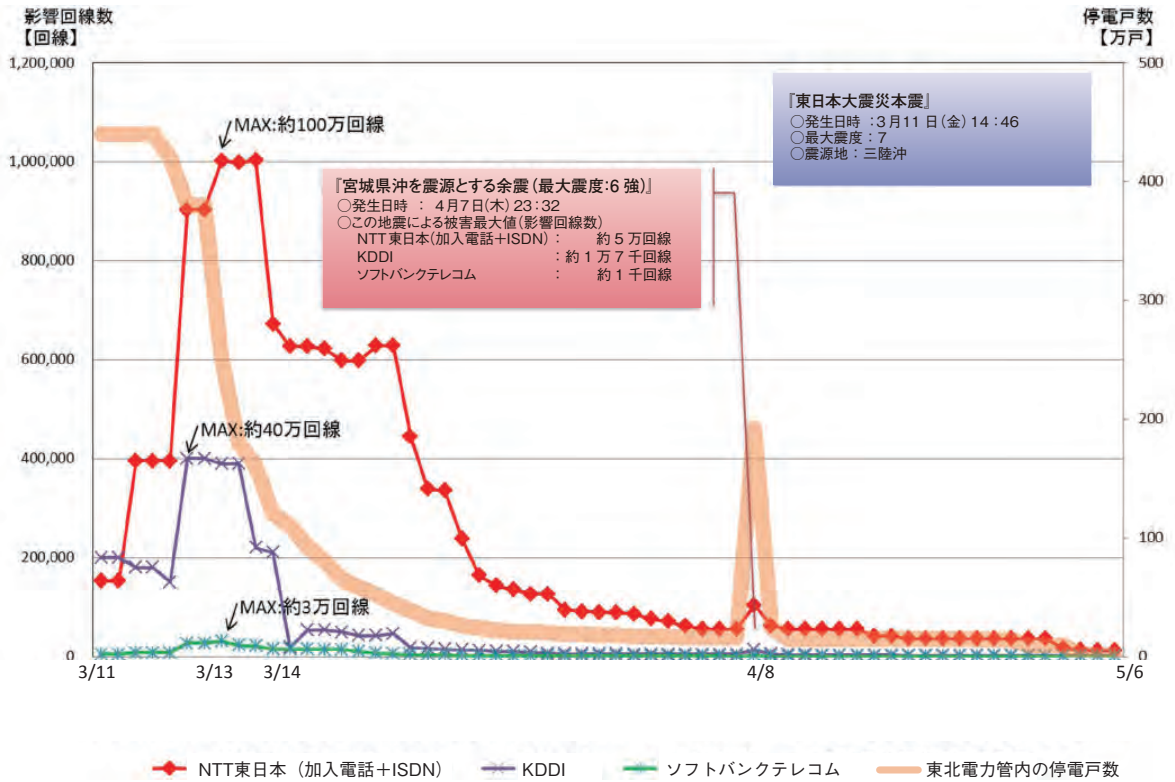
- 震災当日に東北電力・東京電力管内で約855万戸が停電
- 震災直後の断水戸数は、220万戸以上
- 都市ガスは、約46万戸で供給停止
- 固定通信は、約190万回線が被災
- 高速道路15路線、直轄国道69区間等で通行止め
- 6路線の新幹線を含む42社177路線で休止
- 病院は、10か所が全壊、581か所が一部損壊
- 学校では、約8,000校で物的被害
- 岩手、宮城、福島県では、7市町で本庁舎が被災により使用不能



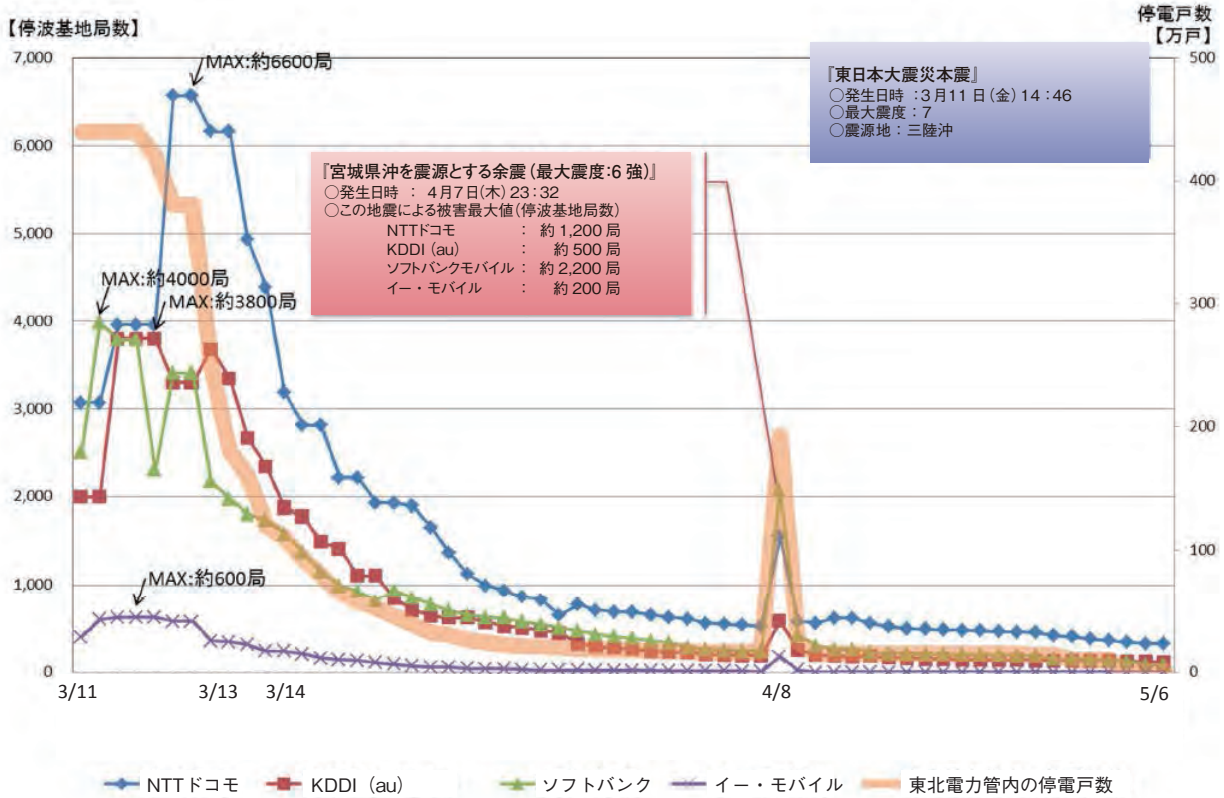
南三陸町役場の被災状況

資料：「東日本大震災記録集」(消防庁)

## 固定電話の不通回線数の推移



## 携帯電話基地局の停波局数の推移



資料：情報通信分野における東日本大震災による被害状況とこれまでの復旧状況（総務省）

## I-4 道路の被害と復旧

物流に関連したインフラのうち、道路については、一般道、高速道路ともに、被災地を中心に路面亀裂、陥没、クラック、段差発生等の損傷が広範囲で発生した。国土交通省のまとめによれば、発災直後に通行止めとなった道路の被災総数は、高速道路 15 路線、直轄国道 69 区間、都道府県等管理国道等 109 区間、県道等 540 区間に及んだ。

道路の寸断は、緊急救助活動をはじめ、迅速な復旧活動にとっても、大きな障害となることから、緊急車両の主要幹線ルートとなる東北自動車道などにおいては、輸送路の確保

のための復旧工事が急がれた。このため、東北自動車道では、発災翌日の 3 月 12 日早朝までに緊急車両の通行を可能とするための仮復旧（一部徐行等が必要）が概ね完了し、自衛隊などの緊急車両に利用された。さらに、このほかの道路も、3 月 12 日の午前から順次、公安委員会による緊急交通路として指定され、最大で 6 路線、583km 区間について、緊急車両の通行や物資の輸送に利用された。一方、東北自動車道を一般車両が通行できるようになるにはしばらく時間を要した。このため、国道 4 号に車が集中し、連日にわたって、激しい渋滞が続いた。



東北自動車道 矢吹～須賀川間（下り線）  
資料：NEXCO 東日本



国道 6 号 路面崩壊（福島県広野町）  
資料：国土省東北地方整備局



停電で信号が店頭していない交差点（岩手県宮古市）



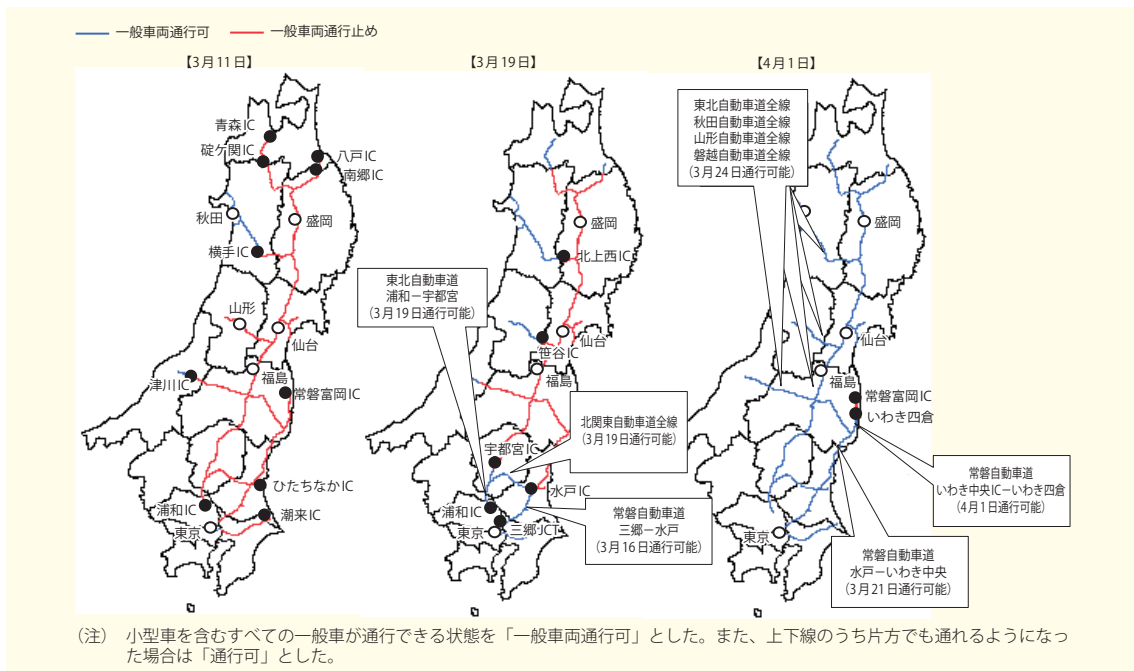
がれきが散乱する道路（岩手県宮古市）



# 東日本大震災による道路の被災状況等について



資料：東日本大震災の記録（国土交通省）



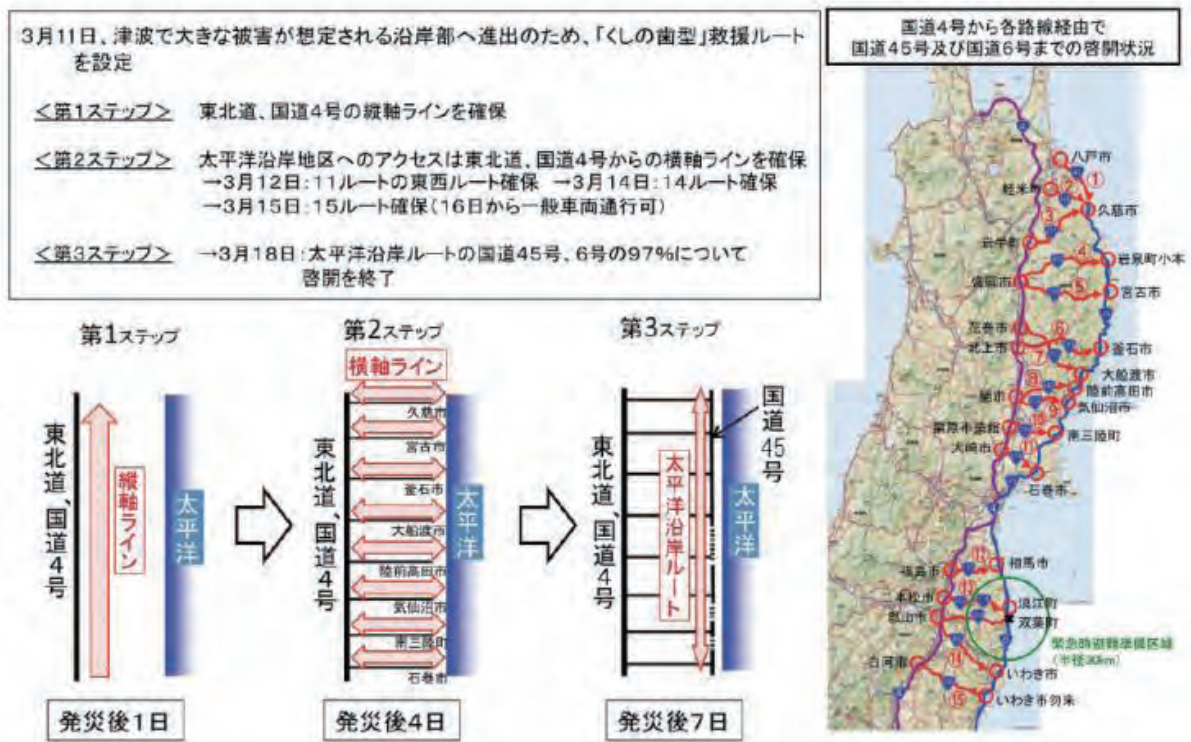
資料：平成 22 年度国土交通白書（国土交通省）

## I-5 「くしの歯」作戦による道路啓開

太平洋側沿岸部では、東北自動車道及び国道4号から津波被害が甚大であった三陸地区にアクセスする「くしの歯型」の救援ルートが設定された。3月12日には、第1ステップとして、縦軸ラインの東北自動車道、国道4号を確保し、第2ステップは東北自動車道、

国道4号から太平洋沿岸主要都市へアクセスする横軸ライン11ルートを確認、3月15日までには、予定した15ルート全てが啓開確保された。さらに、3月18日（震災から1週間）には第3ステップの国道45号等、太平洋沿岸の縦方向の97%が通行可能となり、「くしの歯作戦」は終了した。

### 国土交通省東北地方整備局による「くしの歯作戦」のイメージ



資料：東日本大震災の記録（国土交通省）

### 国道45号岩手県宮古市田老地区



道路啓開前



道路啓開後

資料：国土交通省

## 3月18日時点の高速道路の状況

### 1. 現在緊急交通路として利用されている区間

道路名	方向	区間	距離 km	備考
東北自動車道	上下	鹿沼 IC～西那須野塩原 IC	47.6	
		那須 IC～村田 IC	159.3	
		村田 JCT～仙台南 IC	12.3	
		仙台宮城 IC～築館 IC	58.8	
		若柳金成 IC～水沢 IC	46.3	
		花巻 IC～紫波 IC	12.8	
釜石自動車道	上下	花巻空港 IC～東和 IC	7.7	
常磐自動車道	上下	水戸 IC～いわき勿来 IC	72.5	
		いわき JCT～いわき中央 IC	4.3	
磐越自動車道	上下	いわき JCT～船引三春 IC	55.7	
		郡山東 IC～磐梯熱海 IC	15.9	
		猪苗代磐梯高原 IC～磐梯河東 IC	13.9	
仙台東部道路	上下	亘理 IC～岩沼 IC	2.2	
		仙台空港～名取 IC	6.7	
仙台北部道路	上下	富谷 JCT～利府 JCT	9.9	

6路線 535.9

### 2. 一般車両の通行を可能とするための応急復旧を完了または実施中の区間

#### 1) 応急復旧を完了し、すでに開通している区間

道路名	方向	区間	距離 km	備考
山形自動車道	上下	笹谷 IC～関沢	5.8	
東北中央自動車道	上下	山形 JCT～天童 IC	6.6	
関越自動車道	上下	所沢 IC～川越 IC	11.8	
上信越自動車道	上下	松井田妙義 IC～碓井軽井沢 IC	15	
常磐自動車道	上下	谷和原 IC～谷田部 IC	11.2	緊急交通道路指定解除に開通
		土浦北 IC～水戸 IC	35.4	緊急交通道路指定解除に開通
圏央道	内外	坂戸 IC～川島 IC	2.5	
		つくば中央 IC～つくば牛久 IC	5.8	
		牛久阿見 IC～阿見東 IC	5.9	
東京外環自動車道	内外	戸田西 IC～美女木 JCT	0.9	
北関東自動車道	東西	友部 JCT～水戸南 IC	14.3	
		笠間西 IC～友部 IC	9.1	
		宇都宮上三川 IC～桜川筑西 IC	22.4	
東関東自動車道	上下	茨城空港北 IC～茨城町 JCT	8.8	
		湾岸市川 IC～宮野木 JCT	15.7	
		千葉北 IC～四街道 IC	5.8	
		佐倉 IC～成田 IC	14.9	
		大栄 IC～潮来 IC	17.9	
館山自動車道	上下	富津中央 IC～富津竹岡 IC	7.5	
京葉道路	上下	花輪 IC～武石 IC	6.4	
富津館山道路	上下	富津竹岡 IC～富津金谷 IC	4.1	
東京湾アクアライン	上下	浮島 IC～木更津金田 IC	15.1	

13路線 242.9

#### 2) 現在応急復旧を実施中の区間【緊急交通路・通行止め】

道路名	方向	区間	距離 km	備考
東北自動車道	上下	郡山 JCT～白河 IC	50.5	緊急交通路
磐越自動車道	上下	磐梯熱海 IC～郡山東 IC	15.9	緊急交通路
仙台東部道路	上下	亘理 IC～仙台若林 JCT	15.2	緊急交通路
仙台北部道路	上下	利府 JCT～富谷 JCT	11.8	緊急交通路 (片側交互通行)
常磐自動車道	上下	水戸 IC～那珂 IC	11.8	緊急交通路 (一部対面通行)
山形自動車道	上下	村田 JCT～笹谷 IC	22.3	通行止め
三陸自動車道	上下	利府 JCT～仙台港北 IC	4.0	通行止め
仙台東部道路	上下	仙台港北 IC～仙台若林 JCT	9.6	通行止め
東水戸道路	東西	水戸南 IC～ひたちなか IC	10.2	通行止め

8路線 151.3 (緊急交通路: 105.2、通行止め: 46.1)

#### 3. 復旧作業に着手できていない区間【通行止め】

道路名	方向	区間	距離 km	備考
常磐自動車道	上下	常磐富岡 IC～いわき四倉 IC	30.2	通行止め

資料: NEXCO 東日本ホームページ

## I-6 交通インフラの被害

港湾施設は、青森県八戸港から茨城県鹿島港に至る太平洋側の全ての港湾施設（国際拠点港、及び重要港湾14港、地方港湾17港）が被災し、防波堤や岸壁等に大きな被害が生じた。また、津波による漂流がれきが航路へ埋塞し、港湾機能が広域に渡って全面的に停止した。特に、津波による防波堤の被災が甚大となり、八戸港、釜石港、大船渡港、相馬港などでは、第一線防波堤が全壊或いは半壊した。

鉄道は、地震発生直後、全国の42鉄道事業者177路線で運行を見合わせ、そのうち76路線が地震・津波による被害を受けたが、平

成24年4月1日までに68路線が運行を再開した。JR貨物では、津波により常磐線を走行中の貨物列車のコンテナ貨車等が押し流されるとともに、石巻港線では軌道や駅設備、留置中の機関車、貨車等に甚大な被害が発生した。その他、八戸臨海鉄道、岩手開発鉄道、仙台臨海鉄道、福島臨海鉄道においても、線路の流出や津波によるがれきの堆積などで甚大な被害が発生した。

空港については、仙台、花巻、福島、茨城の4空港が被災した。このうち、仙台空港は津波で冠水し、滑走路等に2,000台もの車両が漂着したほか、土砂やがれきが広範囲に広がり、機械設備や発電設備等の電気機器が浸水するなど、甚大な被害を受けた。



津波で全壊した仙台臨海鉄道仙台港駅



津波で損壊した仙台港フェリーターミナルの施設



津波が襲来した仙台空港

資料：「東日本大震災における仙台空港の被災状況と耐震化事業の有効性について」（国土交通省仙台港湾空港技術調査事務所）



ほぼ全壊した釜石湾港口防波堤（北堤（延長990m））

資料：東日本大震災による各港湾の被災状況写真集（国土交通省）

## Ⅱ 緊急支援物資の輸送

### Ⅱ-1 緊急支援物資の不足

東日本大震災は、被災範囲が南北に約500km、東西に約200kmと広く、避難者数が最大で約47万人、避難所数も2,400か所を超えるなど、被害が広域かつ大規模に及んだ。また、避難者の食事は、ピーク時で1日

あたり113万食に達し、被災者向けの緊急支援物資の量も過去に例をみない膨大なものとなった。このため、発災直後は、さまざまな混乱により、末端の避難者に水や食糧がなかなか行き渡らず、被災者の救援・救護活動とともに、避難者への緊急物資の輸送と確保が緊急課題となった。

#### 東日本大震災、中越地震及び阪神・淡路大震災の避難所数・避難者数（避難所生活者）の推移

平成23年7月22日

		発災日	1週間後	2週間後	3週間後	1か月後	2か月後	3か月後	4か月後	5か月後	6か月後	7か月後
東日本大震災 (平成23年 3月11日)	避難所数 ( )内は、3県 (岩手・宮城・福島) における避難所数	—	2,182 (1,874)	1,935 (1,335)	2,214 (1,240)	2,344 (1,063)	2,417 (897)	1,459 (799)	— (536)			
	避難者数(※1) ( )内は、3県 (岩手・宮城・福島) における避難者数	20,499 (1,198)	386,739 (368,838)	246,190 (216,963)	167,919 (141,882)	147,536 (124,450)	115,098 (94,199)	88,361 (67,073)	—			
	避難所にいる 避難者(公民館・ 学校等) ( )内は、3県 (岩手・宮城・福島) における避難者数	—	—	—	—	—	—	41,143 (38,598)	17,798 (16,138)			
	避難者数(※2) ( )内は、3県 (岩手・宮城・福島) における避難者数	—	—	—	—	—	—	101,640 (75,215)	58,922 (35,643)			
中越地震 (平成16年 10月23日)	避難所数	275	527	234	146	94	0	—	—	—	—	—
	避難所生活者数	42,718	76,615	34,741	11,973	6,570	0	—	—	—	—	—
阪神・淡路 大震災 (平成7年 1月17日)	避難所数	—	1,138	1,035	1,003	961	789	639	500	379	332	0(※)
	避難所生活者数	—	307,022	264,141	230,651	209,828	77,497	50,466	35,280	22,937	17,569	0(※)

(資料：東日本大震災に関しては上2段は警察庁の発表資料等を、下2段は当チームで行った調査結果を、中越地震に関しては新潟県HPを、阪神・淡路大震災に関しては「阪神・淡路大震災一兵庫県の1年の記録」を参照。)

- 中越地震について、避難所生活者が0になったのは発災から約2か月後。
  - 阪神・淡路大震災について、避難所生活者(※2)が0になったのは発災から約7か月後。 ※2 災害救助法に基づく避難所(避難所生活者)  
平成7年8月10日に応急仮設住宅48,300戸がすべて完成したことに伴い、8月20日をもって災害救助法による避難所の設置運営は終了。
  - 東日本大震災の3か月後の上2段の数値は6月11日現在、下2段の数値は6月2日現在。東日本大震災の4か月後の上1段の数値は7月12日現在、下2段の数値は7月14日現在。
- ※1 警察庁は「公民館・学校等の公共施設」及び「旅館・ホテル」への避難者を中心に集計。  
 ※2 当チームは①避難所(公民館・学校等)、②旅館・ホテル及び③その他(親族・知人宅等)を集計。

資料：内閣府

## Ⅱ-2 トラック協会の対応

全日本トラック協会では、東日本大震災の発災後、会長（中西前会長）を本部長とする「緊急災害対策中央本部」を設置し、関係役職員を配置して情報収集に万全を期すとともに、24時間体制による緊急輸送の要請に備えた。その一方で、緊急時に備えた衛星携帯電話を使い、被災地の関係者の安否や被害状況の確認に努めた。さらに、被災規模が甚大であり、緊急物資の輸送量も膨大なものとなるのがすぐに予想されたため、国土交通省をはじめ災害対策基本法の指定輸送機関である日本通運のほか、全国ネットワークを有する主要大手トラック運送事業者等との連絡体制を密にし、業界を挙げた緊急輸送体制を構築した。

同様に、全国のトラック協会においても緊急対策本部が設置され、地元の自治体及び会員トラック運送事業者等との連携を図り、緊急輸送に備えた体制が準備された。

発災当日は、全日本トラック協会において、各都道府県トラック協会の役職員約60名が会議のため参集していた。会議は地震発生とともに直ちに中止されたが、これら地方協会の

役職員の多くが帰宅困難となった。また、被災地をはじめ首都圏などにおいても停電が相次ぎ、都内の主要ターミナル駅や街路は、帰宅困難者であふれた。東京都トラック協会では、帰宅困難者のために毛布などの緊急物資を輸送手配したほか、会館施設の一部を開放した。このような緊迫した状況のなかでも、市民の冷静な対応と共助の精神により、支援物資の輸送や管理においても社会秩序が保たれた。



発災直後に提示された全日本トラック協会の「緊急災害対策中央本部」表札

### 東日本大震災をめぐる主な関連事項と全日本トラック協会（全ト協）の動き

#### 3月11日（金）

- ・ 14時46分マグニチュード9.0を記録する地震が三陸沖で発生
- ・ 全ト協のある東京・新宿は震度5弱を記録
- ・ 国が緊急災害対策本部を設置
- ・ 全ト協が緊急災害対策中央本部を設置  
(各都道府県トラック協会も、各地域ごとの緊急災害対策本部を設置)
- ・ 全ト協が都道府県トラック協会に、地方公共団体等の要請による緊急救援物資の輸送要請に係る報告を要請

### 3月12日(土)

- ・全ト協緊急対策本部で、国の要請により24時間体制による緊急物資輸送手配を開始
- ・全国ネットワークを持つ大手事業者と連携による大規模な緊急物資輸送手配体制を確保
- ・緊急災害対策本部から「政府の物資輸送に係る事業者への標章のための確認について」の通知を受け、最寄り警察署による通行標章が発行開始
- ・枝野官房長官(当時)が、未明の記者会見で「トラック協会等に協力要請している」旨を発言

### 3月13日(日)

- ・警察庁が東北自動車道・常磐自動車道等の一部区間を緊急交通路として指定
- ・都道府県トラック協会に東日本大震災による被害状況報告を依頼

### 3月14日(月)

- ・中央近代化基金の「激甚災害融資」適用を決定し、関係協会に通知
- ・第84回通常総会の延期を決定
- ・緊急支援輸送事業者より、燃料確保困難により輸送に支障をきたしている状況のため、国に対し「トラック用燃料(軽油)に関する緊急報告及び要望」を提出
- ・全ト協ホームページに東日本大震災関連情報の専用ページを開設
- ・東京電力計画停電の実施
- ・国が民間石油備蓄3日分の放出を表明

### 3月15日(火)

- ・福島県、宮城県、岩手県にて緊急車両用スタンドが設置され公表、緊急支援輸送事業者に通知

### 3月16日(水)

- ・山形空港、福島空港、仙台空港を利用した自衛隊、米軍による航空物資輸送が開始され、全ト協でも空港からの輸送に対応
- ・警察庁より、緊急輸送の実施に係る緊急通行車両確認標章の交付手続きについて一部緩和され、食料品等の輸送車両の手続きが簡素化
- ・NHKニュース7「燃料不足により支障をきたす緊急支援物資輸送」を放映

### 3月17日(木)

- ・船舶による被災地への物資輸送開始
- ・農林水産省から「被災者に対する食料品等の円滑な輸送への協力依頼」を受け対応
- ・経済産業省から東北地方(被災地)及び関東圏でのガソリン・軽油等の供給確保等として「緊急の供給確保措置と拡大輸送ルートの設定」が発表され、緊急支援輸送事業者に通知するとともに、緊急重点スタンドを全ト協ホームページに掲載
- ・厚生労働省が「東日本大震災に伴う雇用調整助成金の利用について」を発表

### 3月18日(金)

- ・資源エネルギー庁が緊急重点スタンド(339か所)への供給を発表
- ・義捐金の取り扱いについて全ト協が都道府県ト協に通知
- ・国土交通省が宮城県に物流専門家を派遣

### 3月19日(土)

- ・BS-TBS グローバルナビ「緊急輸送現場取材（埼玉県防災センターから日通トラックにて岩手県へ輸送）全ト協の緊急輸送体制」を放映

### 3月21日(月)

- ・資源エネルギー庁が緊急重点スタンド（394 か所）への供給について公表
- ・警察庁が「東日本大震災に発生に伴う東北自動車道、常磐自動車道等の交通規制について」を発表し、営業用トラックは緊急車両標章なしで全面通行可能となる
- ・NHK あさイチ「避難所への支援物資輸送」を放映
- ・国が再度、民間石油備蓄 22 日分放出を表明し、累計 25 日分が放出

### 3月22日(火)

- ・全ト協会長が民主党経済産業部門、国土交通部門会議に出席し、トラック輸送用燃料と被災地等への物資輸送の現状・対応状況について説明
- ・国土交通省が岩手県に物流専門家を派遣
- ・厚生労働省が「御遺体の埋火葬に係る市町村への協力依頼」を发出

### 3月23日(水)

- ・国土交通省が4月1日から実施予定としていた高速道路の新たな割引制度を当面の間延長し、現在の料金割引を継続する旨発表

### 3月24日(木)

- ・菅総理（当時）が全ト協会長に電話で緊急物資輸送対応への協力を感謝
- ・福島県トラック協会に放射線防護用の手袋 200 双、マスク 100 枚、防護服 100 着、ゴーグル 100 個を発送
- ・国土交通省が茨城県に物流専門家を派遣
- ・東北自動車道、常磐自動車道（一部区間除く）で、一般車両全面通行可となる
- ・厚生労働省が「東日本大震災に係る労働保険料等の納付期限の延長」を発表

### 3月25日(金)

- ・国土交通省が点呼におけるアルコール検知器使用の義務化について、5月1日に延期する旨を発表

### 3月28日(月)

- ・第 84 回通常総会で平成 23 年度事業計画案等を承認し、東日本大震災緊急災害対策事業として新たに5億円を追加計上
- ・中小企業庁が「中小企業向け資金繰り支援（セーフティネット貸付・災害関係保証等）」を発表

### 4月2日(土)

- ・緊急物資輸送手配の 24 時間体制を 15 時間（8：00～23：00）体制に変更

### 4月5日(火)

- ・国土交通省が「東日本大震災の影響に伴うトラック輸送対策について」を発表  
被災地域でのトラック輸送力の不足への対応として、当分の間、一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車として「レンタカー」を使用することを認める



## 4月21日(木)

- ・政府による緊急救援物資輸送が基本的に終了し、その後の対応については災害の枠組みを基本として県による調達・手配を基本とすることを決定
- ・全ト協の手配体制は当面継続とし、4月20日までに手配を行った車両の追跡管理と、大量の物資調達等、県において調達が困難な物資については県からの依頼に基づき暫定的に政府（緊急災害対策本部）が支援し、手配は引き続き全ト協が実施することを決定

## 5月2日(水)

- ・国土交通省は、東日本大震災に伴う自動車検査証の有効期間の再々伸長について、3月19日発表の伸長措置（4月11日まで）、4月5日発表の伸長措置（5月11日まで）を、6月11日まで伸長することとした

## 5月10日(火)

- ・5月9日からの物資輸送については、県による物資輸送スキーム（災害救助法の枠組み）に完全移行する旨を国土交通省自動車交通局貨物課より通知を受け、60日間にわたる全ト協緊急救援物資手配体制を解除

## 5月27日(金)

- ・国土交通省自動車交通局貨物課に対して、緊急物資輸送の完了を報告  
全ト協輸送手配台数：1,925台、都道府県トラック協会手配：8,702台となる（6月30日現在）

## II-3 緊急支援物資の輸送

### (1) 機動力を発揮したトラック輸送

被災各県から国の緊急災害対策本部に要請された緊急支援物資の輸送には、トラックを主体に自衛隊の輸送機、鉄道、船舶、航空機などが活用された。このうち、ドアツードアでフレキシブルな輸送を得意とするトラックが、食料の約7割、飲料の約6割を占めるなど、大きな威力を発揮した。これは、緊急的な対応が求められる発災当初において、供給地から被災地への物資輸送に複数のモードが関係すると、モード間の調整や積み替えの時間や労力を要することになり、トラックによる直送が時間的に最も有利になると判断された結果といえる。

例えば、航空機の場合、空港の利用をはじめ搬出入でトラック事業者との調整が必要になり、さらに、発着地での積み替えの時間や労力を要することになる。また、ヘリコプター

については、天候等の影響や輸送力が小さく、航続距離の面においても、大量の物資を輸送することが難しい。なお、鉄道や船舶については、被災地のインフラ施設の大半が被災したため、発災当初は対応が限られた。

### 物資調達・輸送の最終実績 (3月11日～4月20日) 【内閣府被災者生活支援チーム】

	トラック 累計	鉄道 累計	海運 累計	航空 累計
食料品	1,897.7万食	118個 (コンテナ)		
飲料水	480.2万本	114個 (コンテナ)		
毛布	45.8万枚	33個 (コンテナ)		
燃料油	不明	177,974kl	723.3万kl	
原油			13.7万kl	
LPG等			3.9万トン	
その他		117個 (コンテナ)		252トン
使用車両数、 便数等	1,927台	232本	2,277隻	663便

物資輸送に占める  
トラック輸送の割合  
食料 約72%、飲料 約58%

資料：「東日本大震災における災害応急対策に関する検討会」  
(国土交通省)

実際、発災直後の緊急物資は、水やおにぎり、パンなどの食料をはじめ毛布や下着、カイロやストーブなど、緊急性の高い品目が多くを占めた。なお、おにぎりやパンの需要は日ごとに量が増し、近隣県及び関東圏だけではまかないきれず、調達地域は遠く中国、四国、九州地方まで拡大した。

## (2) 緊急物資輸送の担い手

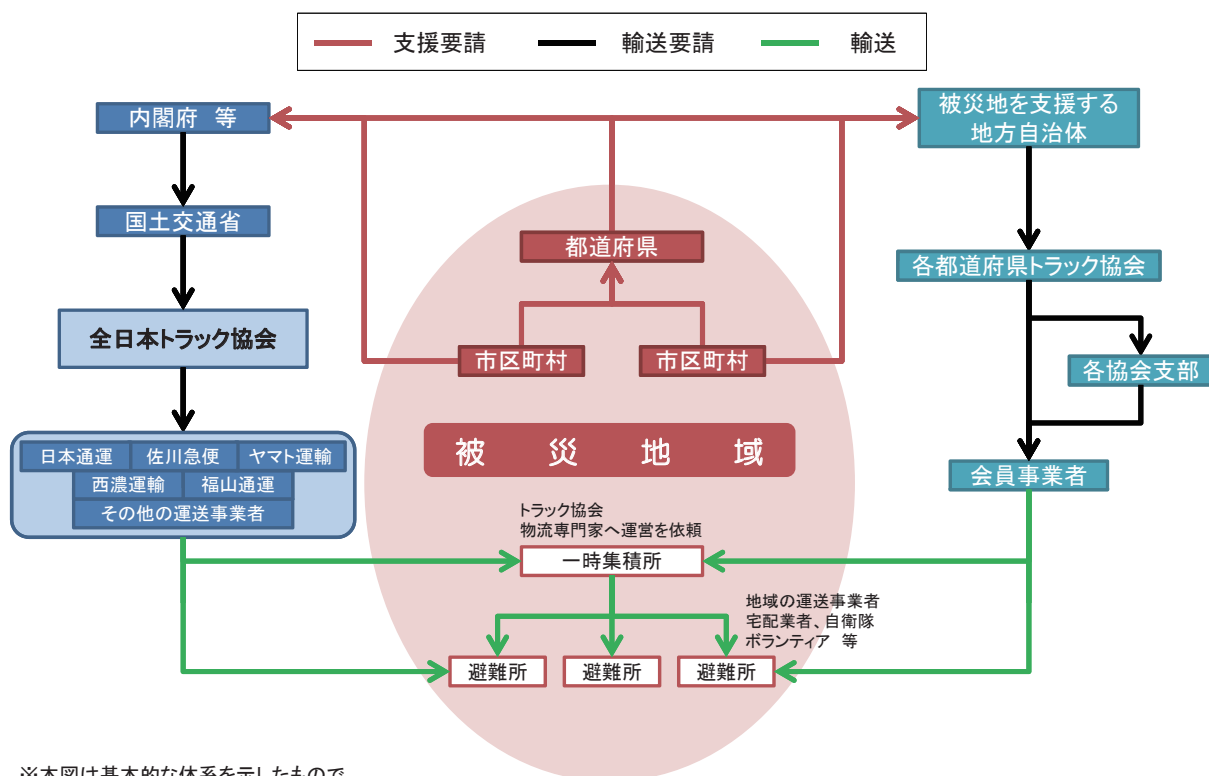
災害対策基本法に基づく輸送機関については、内閣総理大臣が指定する国の指定公共機関と、都道府県告示で指定する指定地方公共機関の2種類がある。東日本大震災の発災時点においては、国の指定公共機関は日本通運が指定され、都道府県においては、都道府県トラック協会または県内の主要運送会社が指定されていた。

これに対し、東日本大震災における被災規模は、災害対策基本法の想定を遙かに上回る

ものであり、国が調達する物資については、日本通運のみでは輸送力が追いつかず、対応できないことが直ぐに予想された。このため、政府から要請される物資の輸送については、全日本トラック協会が手配をとりまとめることとなり、実際の輸送は日本通運を主体に、ヤマト運輸、佐川急便、西濃運輸、福山通運などの大手もしくは中堅事業者と、さらに一部の中小事業者にも要請することとし、トラック運送業界の総力を結集し、過去最大規模の緊急輸送体制が構築された。

一方、各都道府県においては、被災地の各自治体が周辺各県及び全国の地方公共団体に対し、直接または知事会等を通じて緊急支援物資を要請した。こうして要請を受けた地方公共団体の緊急物資は、当該地域のトラック協会が輸送の要請を受け、傘下会員のトラック運送事業者が輸送した。

東日本大震災におけるトラックによる緊急支援物資輸送のフロー



※本図は基本的な体系を示したもので、このほかにもさまざまなパターンや系統が存在する。

資料：全日本トラック協会

### (3) トラック協会による輸送手配

被災各県から政府の緊急災害対策本部に要請された緊急支援物資の調達と輸送調整は、初動段階においては、官邸危機管理センターで特別班が行い、3月20日以降は、内閣府に設置された被災者生活支援特別対策本部が行った。従来、こうした緊急物資の調達・輸送は都道府県で行うことが通例で、緊急災害対策本部において、直接実施したのは前例がない。これは東日本大震災の被害が広範囲に及び、さらに、被災地の地方公共団体の機能が著しく低下したことによる。こうしたなかで、国が調達した緊急物資の陸上輸送は、全日本トラック協会が一手に引き受ける形となった。

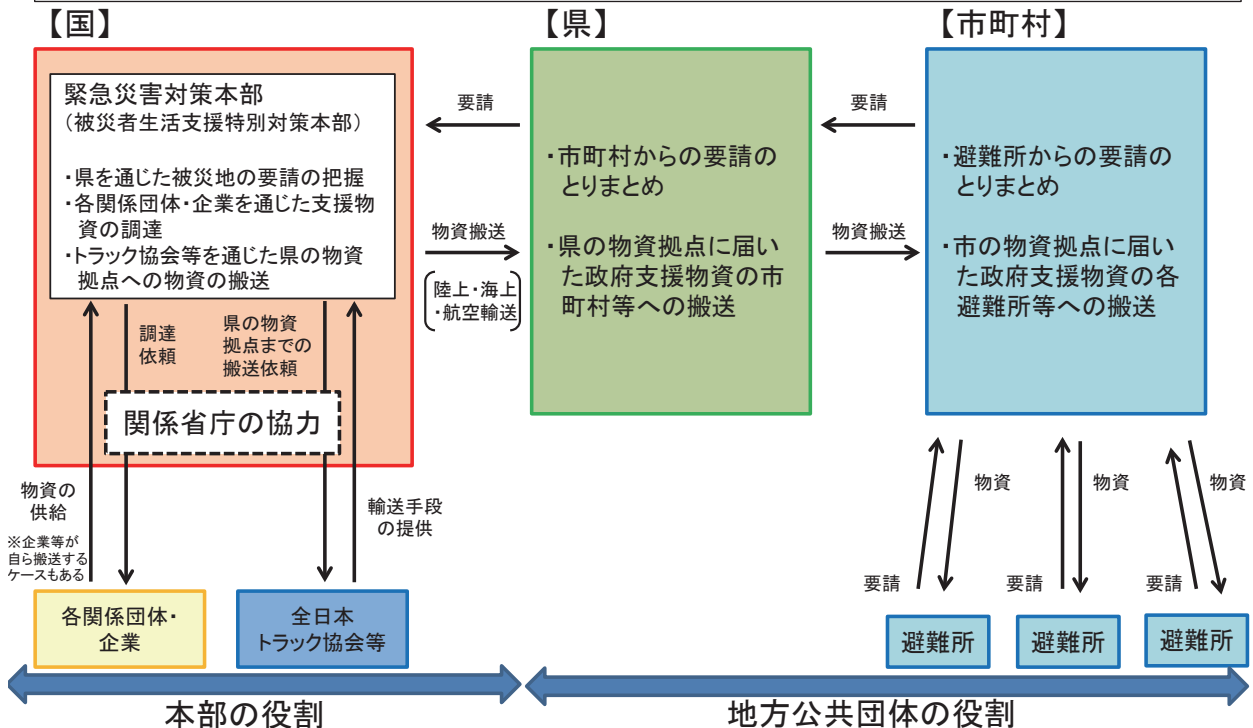
緊急物資の輸送要請を受けた全日本トラッ

ク協会は、即座に職員13名により特別体制を組み、3月11日の夕刻から4月1日までの間は24時間体制で手配作業を行った。緊急輸送車両の第一陣は、3月12日の未明から出動した。その後、5月9日までの59日間で出動したトラックは、政府の緊急物資輸送延べ2,032地点に対して1,925台となった。

一方、地方公共団体の要請による各都道府県トラック協会の手配車両は、6月30日までに8,702台にのぼった。輸送品目別では、飲料水が460万本、食料品1,898万食、毛布46万枚をはじめ、衣類及び生活用品など多岐に及び、いずれも膨大な量に達した。特に、初動段階では、水やおにぎり、パンなどの食料と、毛布など、緊急性が高い品目が特徴で、まさに人命に係わる緊急対応となった。

### 本部による支援物資の調達・輸送の基本的な流れ

東日本大震災は、大規模災害で被害が広範囲に及び、さらに地方公共団体の機能が著しく低下していたことから、本部において物資の調達・輸送を直接実施する前例のない取組を実施（通例は、災害救助法に基づき、都道府県が物資を調達し、その費用を国庫補助することになっている）



資料：内閣府（防災担当）緊急災害対策本部（被災者生活支援特別対策本部）における物資調達・輸送調整について（平成23年9月20日）

#### (4) 緊急輸送車両の走行環境

大地震の発生直後は、震源地及びその周辺地域においても、大規模な余震が発生する確率が非常に高い。道路も各所で寸断や陥没が見られ、通行止めや復旧工事による渋滞も頻繁に発生する。街路においても、停電で街灯や信号が消え、車両は全般に低速走行を強いられる。さらに、発災当初はどこも電話が繋がりにくく、事業所との連絡も途絶えがちと

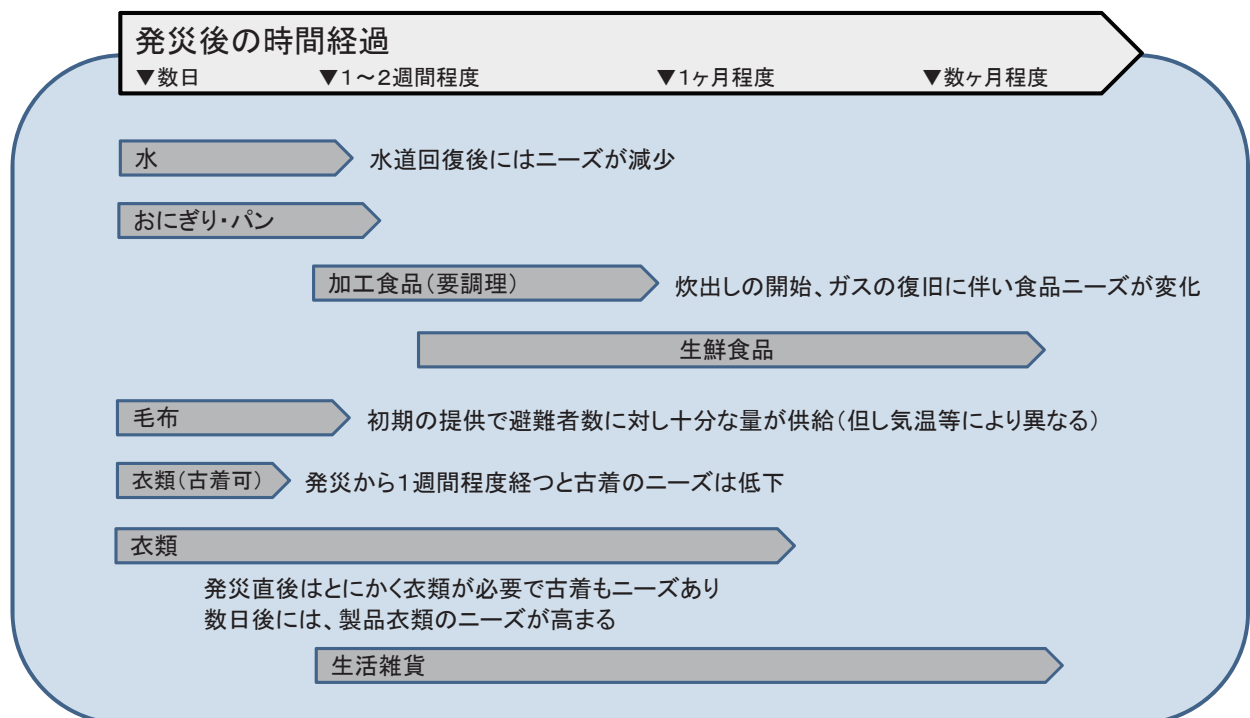
なる。

このような厳しい道路環境のなかを運行する緊急車両のドライバーには、日常とは全く異なった緊張と負担を伴うことになる。とりわけ、四国、九州方面から出動した緊急車両は、東北地方までの道程が長く、一運行（往復）で3,000km以上に及ぶ超長距離運行も少なくなかった。

#### 発災直後の主な輸送物資

食料品、飲料水、割り箸、紙コップ、毛布、下着、靴下、発電機、ストーブ、使い捨てカイロ、簡易トイレ、紙オムツ、生理用品、哺乳瓶、乳幼児用お尻拭き、トイレットペーパー、ティッシュ、マスク、手拭い、長靴、ゴミ袋、軍手、ゴム手袋、懐中電灯、乾電池、携帯ラジオ、ろうそく、ラジオ、テント、ポリタンク、ブルーシート、防護服、線量測定器、ドライアイス他

※燃料関係については、当初、重油、灯油等の輸送を一部実施したが、その後、経済産業省、石油連盟、石油元売等による配車と輸送実施にほぼ一元化。



資料：第2回産業構造審議会流通部会「災害時における流通業の課題と今後の対応について」（経済産業省）

# 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（平成 23.3.11）から平成 23.5.9：18時00分 現在までの累計

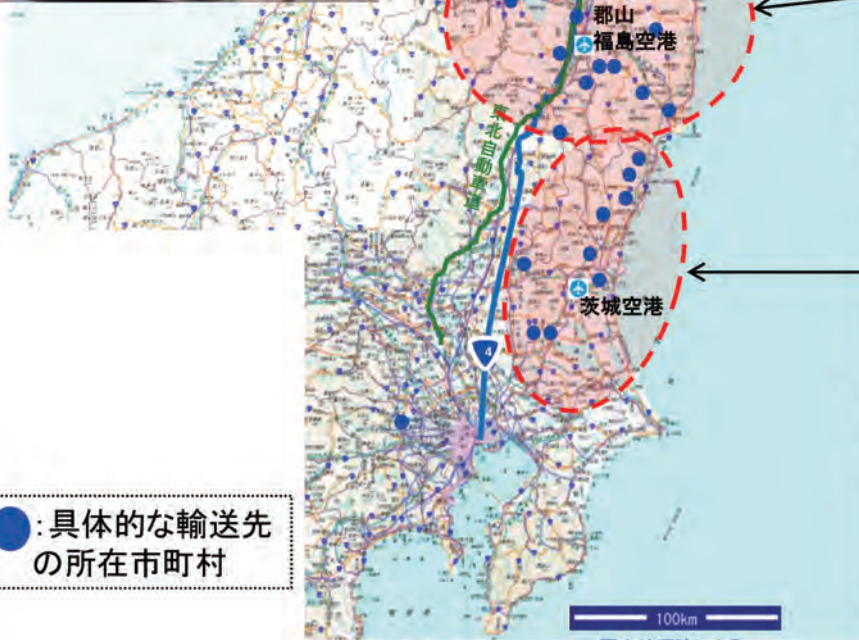
○トラックによる緊急輸送について、政府の緊急災害対策本部の要請を受けた緊急物資について、国土交通省から全日本トラック協会に依頼があり配車手配を実施。配車依頼を受けたトラック事業者において、パン、おにぎり等の食糧、毛布、カイロ等の救援物資の被災地に向けた輸送を実施。  
○現時点までの累計は下記のとおり。

## 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

国土地理院による

## 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

(自動車交通局作成資料)

資料：国土交通省

## 国の緊急輸送対策本部による支援物資の調達・輸送の実績

主な調達品目		実績
食料・飲料	パン	約939万食
	即席めん類	約256万食
	おにぎり・もち・包装米飯	約350万食
	精米	約336万食
	その他（缶詰等）	約740万食
	食料計	約2,621万食
	飲料	約794万本
生活用品	トイレトーパー	約38万個
	毛布	約41万枚
	おむつ	約40万枚
	一般薬	約24万箱
	マスク	約438万枚
燃料	約1.6万kℓ	

### その他の物資の例

(飲食物)  
副食、病院食、離乳食、乳児用粉ミルク、菓子、野菜、果物

(衣服等)  
洋服、下着、防寒着、靴下、運動靴、長靴、サンダル、ベルト、雨合羽

(台所用品)  
台所洗剤、鍋、吹き出しセット、ラップ、プラスチック製食器、割り箸、紙コップ、お椀、スプーン、フォーク、調理器具、電気ポット、電子レンジ、カセットガスボンベ、カセットコンロ、アルミホイル

(衛生用品)  
生理用品、介護用手袋、タオル、お尻ふき、消毒用アルコール、歯磨きセット、石けん、シャンプー、ボディソープ、スポンジたわし、足ふきマット、手洗い洗剤、ガーゼ、カミソリ、入れ歯洗浄剤、綿棒、消臭スプレー、ドライヤー、ヘアブラシ

(生活用品)  
哺乳瓶、布団、マットレス、ウェットティッシュ、カイロ、ペーパータオル、ゴミ袋、軍手、つめきり、アレルギー用薬、ブルーシート、延長ケーブル、ポリタンク、ストーブ、ラジオ、ろうそく、携帯トイレ、懐中電灯、乾電池、ゴム手袋、ボックスティッシュ、エマーゼンシーシート、パーティション、屋内テント、熱さまシート、乾燥機、洗濯機、温風ヒーター

(その他)  
ドライアイス、不織物、遺体収納袋、棺桶、骨壺、棺桶布団、仏衣、テント、ガムテープ、土嚢袋、次亜塩素酸、消石灰、防犯ブザー、衛生電話、スコップ、水中ポンプ、発電機、車いす、ストレッチャー

(上記の物資の輸送手段)

全日本トラック協会を通じて手配したトラック延べ約1,900台  
自衛隊航空機延べ約150機 警察・民間ヘリコプター5機 船舶8隻

### 1. 緊急物資輸送の物資別・仕向先別一覧（政府手配分）

平成23年5月9日 現在

	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他地域	合計
食料品（単位：食）	8,582,431	6,487,056	3,735,956	150,508	21,200	18,977,151
飲料水（単位：本）	974,847	2,416,740	800,852	115,206	294,320	4,601,965
毛布等（単位：枚）	136,808	184,451	126,100	10,800	0	458,159
※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台
	トイレ	5,297台	おむつ	253,669枚	コート	61,600着
	ラジオ	3,000個	テント	900張	他	多数

### 2. 延べ配送先拠点数

	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他地域	合計
延べ配送先拠点数	793	646	538	40	15	2,032

### 3. 輸送手配台数

政府（国）による緊急物資輸送	1,925台
都道府県による緊急物資輸送（参考）	8,702台

※都道府県による輸送分は5月9日までに5,680台



緊急輸送車両を送り出す熊本市の関係者（熊本県熊本市）



福岡県トラック協会筑後緊急輸送センターを出発する緊急輸送車両（福岡県福岡市）

東日本大震災 緊急支援物資輸送車両手配台数推移表

2011.5.9 18:00 現在

月日	曜日	輸送手配完了		備考	月日	曜日	輸送手配完了		備考
		日々	累計				日々	累計	
3月13日	日	115	115		4月13日	水	67	1,571	
3月14日	月	203	318		4月14日	木	54	1,625	
3月15日	火	99	417		4月15日	金	14	1,639	
3月16日	水	86	503		4月16日	土		1,639	
3月17日	木	40	543		4月17日	日	46	1,685	2日分
3月18日	金	37	580		4月18日	月	38	1,723	
3月19日	土	31	611		4月19日	火	65	1,788	
3月20日	日	34	645		4月20日	水	30	1,818	
3月21日	月	15	660		4月21日	木	47	1,865	
3月22日	火	27	687		4月22日	金	6	1,871	
3月23日	水	74	761		4月23日	土		1,871	
3月24日	木	63	824		4月24日	日	0	1,871	2日分
3月25日	金	46	870		4月25日	月	0	1,871	
3月26日	土	21	891		4月26日	火	15	1,886	
3月27日	日	9	900		4月27日	水	1	1,887	
3月28日	月	78	978		4月28日	木	6	1,893	
3月29日	火	32	1,010		4月29日	金		1,893	
3月30日	水	50	1,060		4月30日	土		1,893	
3月31日	木	35	1,095		5月1日	日		1,893	
4月1日	金	43	1,138		5月2日	月	0	1,893	4日分
4月2日	土		1,138		5月3日	火		1,893	
4月3日	日	74	1,212	2日分	5月4日	水		1,893	
4月4日	月	10	1,222		5月5日	木		1,893	
4月5日	火	33	1,255		5月6日	金	0	1,893	4日分
4月6日	水	53	1,308		5月7日	土		1,893	
4月7日	木	41	1,349		5月8日	日		1,893	
4月8日	金	49	1,398		5月9日	月	32	1,925	終了
4月9日	土		1,398						
4月10日	日	35	1,433	2日分					
4月11日	月	30	1,463						
4月12日	火	41	1,504						

資料：全日本トラック協会

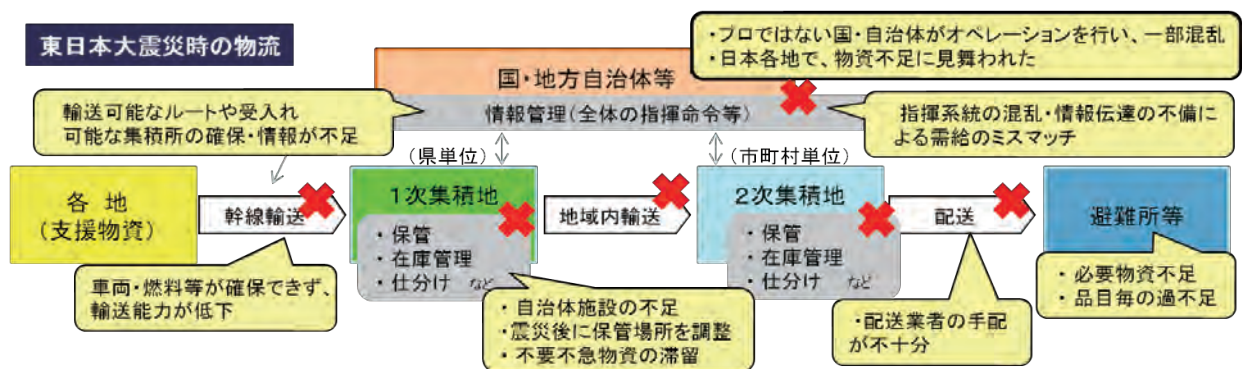
## (5) 端末輸送

国の緊急災害対策本部が調達した物資は、仮設トイレのような大型物資及び石油製品など、市町村において物流管理が困難な品目を除き、各県の一次集積所に輸送された。その先の2,000か所以上にも及ぶ避難所へのいわゆる端末輸送は、各地のトラック協会の手配により、傘下の会員事業者によって行われた。

なお、全国各地から被災各県への輸送（幹線輸送）が、発災直後から比較的順調に推移したのに対し、被災各地に散在する多数の避難所への配送については、発災から数日経っても、避難所に物資が届かない、または遍在するという混乱が各地で発生した。これらについては、物資の絶対量が不足したケースも

あったが、一次集積所に十分な物資が届けられているにもかかわらず、末端の避難者まで行き届かない事例が相次いだ。

こうした混乱については、被害が広範かつ甚大であったことに加え、発災直後の停電や通信インフラの寸断など、限られた厳しい環境のなかで、被災地の受け入れ体制がすぐに整わず、集積拠点の確保が遅れたこと、また、救援・救護活動が最優先されるなかで、荷捌きや仕分けをするマンパワーが圧倒的に不足していたことなど、さまざまな原因が指摘されている。また、大規模災害時における物流業務に関して、地方公共団体などで対応概念やルールが確立していなかった点も課題とされた。



資料：東日本大震災における災害応急対策に関する検討会（国土交通省）

### 支援物資到達が遅れた主な原因

- ・過去の想定を上回る大規模災害で、被災地が広範囲に及んだ
- ・地震や津波またはそのがれきで道路網や情報通信網が被災し、各所で寸断されていた
- ・大規模な物流業務を処理する集積施設の確保が遅れた
- ・防災備蓄施設をはじめ車両や設備が多数被災した
- ・救急、救命が優先され、自治体や物流業務のマンパワーが圧倒的に不足していた
- ・製油所や現地の地域のガソリンスタンドなども被災して、燃料が不足していた
- ・自宅に戻った在宅避難者や集落にある小規模な避難場所の人数が掌握できず、避難者への配送ルールが明確でなかった
- ・規格やロットが揃わない物資が大量に搬入され、荷さばきや仕分けの負担を増した
- ・情報の錯綜によるオーダーミスややり直しの集配が相次いだ
- ・配送先の施設が損壊しており、受け手が不在だった
- ・被災者ニーズに合致しない物資が集積所に大量に搬入された
- ・福島県では、原発の影響で対応が限られた



## (6) 物流専門家の派遣

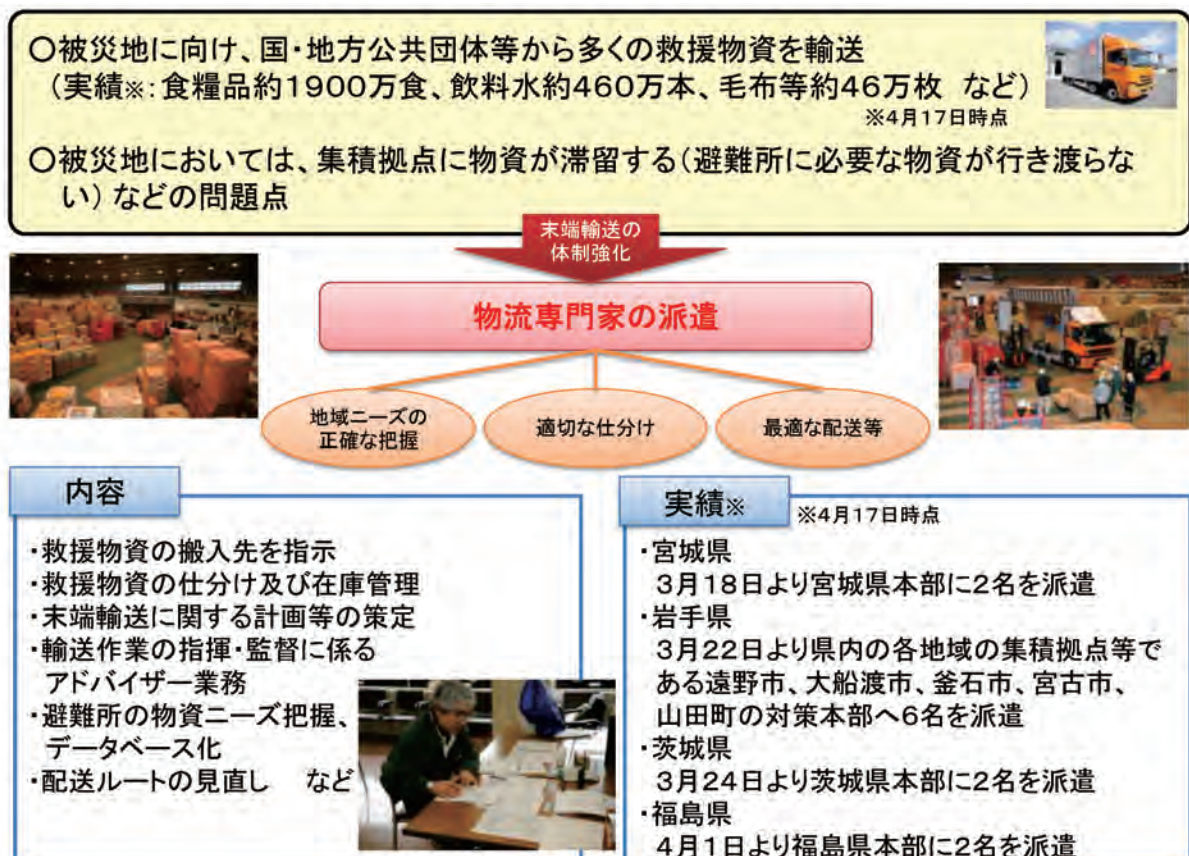
緊急物資の物流が各地で混乱する状況を受け、国土交通省は、支援物資の集積拠点から避難所等への末端輸送の円滑化、効率化等を図るため、被災各県の自治体等に対して物流専門家の派遣を働きかけた。

これを受け、各県トラック協会または倉庫協会を通じて、宮城県に1～3名（3月14日～）、岩手県に1名（3月11日～）、福島県に2～3名（3月13日～）、茨城県に2名（3月24日～）の物流専門家がそれぞれ派遣された。これらの物流専門家はいずれも、物流に係る専門的な知識及び経験をフルに活用し、

物資ニーズの正確な把握から、荷さばき、適切な仕分けと保管、避難所などへの配送など、緊急物資に係る物流業務を幅広く請け負った。

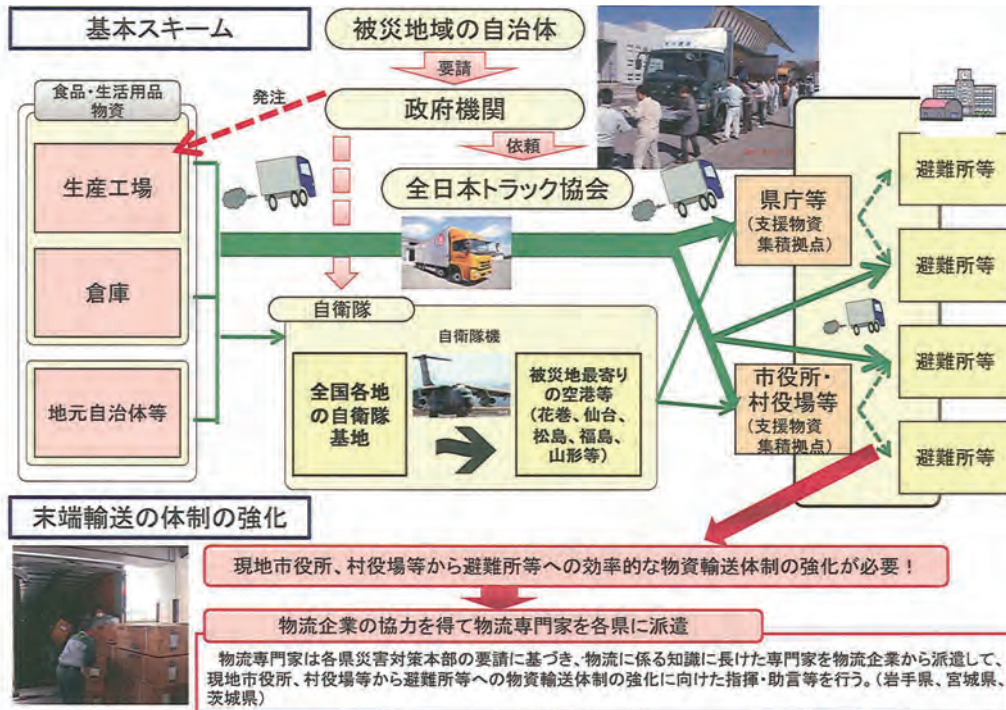
このうち、宮城及び福島の両県においては、倉庫協会を通じ、営業倉庫事業者等の倉庫が活用され、宮城県では21社25倉庫約3万㎡、さらに福島県では8社9倉庫約1万2,000㎡が確保され、緊急物資の保管・仕分け等が行われた。岩手県においては、遠野市の集積拠点に物流専門家が派遣されたほか、岩手県トラック協会の提案により、岩手県産業文化センター「アピオ」を活用した大規模な物流拠点が運営された。

### 物流専門家の派遣について



資料：国土交通省

## 政府（国）手配に係る緊急物資輸送（トラック輸送）



資料：国土交通省

### II-4 大手宅配事業者による対応

全国から緊急輸送された物資は、被災各県の集積拠点を介して、その先の2,000か所以上に及ぶ避難所へ配送された。しかしながら、被災地の最前線では、発災直後から混乱が続いた。緊急に大量の物資を受け入れる施設や、荷さばきなどの物流業務を担う人材の確保も遅れた。

このような差し迫った状況のなかで、地域に根づいた宅配事業者の活躍が目立った。宅配事業者は総じて地域や道路事情に精通して

おり、各戸の家族構成や高齢者の有無などを記憶しているドライバーも少なくない。宅配事業者の車両や人材も、津波等で相当の被害を被ったが、こうした宅配系のドライバーが、日頃の業務活動の経験や知恵を生かして、被災地の最前線で大きな役割を果たした。

#### (1) ヤマト運輸

ヤマト運輸では、地震や津波で9営業所が全壊し、58台の車両が全損するなど、大きなダメージを受け、発災直後においては、北海道、東北地方で宅配サービスの集配業務と、全国



集配車に手を振る住民（宮城県石巻市）



厳しい道路条件のなかで、救援物資を輸送する集配車

から同地向けの荷物の受け付けを停止せざるを得ない状況となった。

こうしたなか、地域に密着する宅配事業者として、緊急物資の輸送のために、車両や人材とノウハウを提供し、各自治体と連携をとりながら、通常の宅配サービスに加え、避難所、集落、病院、養護施設などへの端末輸送を担った。

震災発生後3～4日後には、現地社員が自主的に被災者への救援物資の配送を始めた。また、宮城県気仙沼市では、市の集積場の物資を分類し、在庫を管理すると同時に、避難所を効率的に回る配送計画を策定した。

一方、岩手県釜石市では、社員が市から避難所リストの情報提供を受け、配送ルートを独自に作成。これを市に提案し、ボランティアとして物資を配送した。

また、3月18日には、さらに体制を強化し、北海道、青森県、秋田県、山形県で営業所止めの宅配サービスを再開した。さらに、同21日には岩手県、宮城県、福島県で、営業店への持ち込み荷物の受付と、営業所止め荷物の受け渡しの形で再開し、全国ネットワークを復旧させた。

3月23日には、行政及び緊急災害対策本部と連携を図るため、岩手県、宮城県、福島県の主管支店内に「救援物資輸送協力隊」を編成し、自衛隊と協力して、集積場の救援物資の仕分けや避難所・集落・施設などへ配送を行った。これには、本社から派遣された経営

幹部クラスの「隊長」の指揮のもとで、現地社員と全国からの応援社員500人、2トン積みの集配トラック200台などが配置され、翌年1月までの参加人数は延べ1万4,286人、車両台数は延べ4,187台を数えた。

## (2) 佐川急便

佐川急便では、三陸沿岸部の各事業所が津波の被害で営業不能となり、事業用トラックも66台が損傷した。発災直後には、日本赤十字社との搬送協定に基づき、救援物資搬送を実施したほか、行政機関や団体などの要請による救援物資輸送も行い、平成23年3月末までにトラック134台分の物資を搬送した。さらに、宅配貨物に含まれる民間の支援物資等も多く扱い、これらを含めると膨大な量の支援物資を輸送したことになる。

3月12日には、岩手、宮城県庁に対して支援活動の申し出を行い、3月14日から被害の大きかった宮城県石巻市、東松島市、女川町で自衛隊と協力し、避難所への救援物資の配送を行った。

また、宮城県の要請で、避難者の多い市町村への救援物資の拠点間輸送や、物資の集積拠点から避難所までの配送、または集積拠点での仕分け・保管作業なども受託した。ピーク時には、宮城県石巻市（避難所173か所、避難者2万8,600人）、同東松島市（同80か所、同9,700人）、同女川町（同21か所、同



自衛隊員と協力して行う物資の積み込み作業(宮城県石巻運動公園)



避難所に向けて救援物資を運ぶ集配車(宮城県女川町)

2,500人)の合計274か所、約4万人分の避難所向け救援物資を、最大で1日あたりトラック30台を使用して輸送した。

同社は、このような支援活動や宅配サービスの再開のため、発災2日後の3月13日には、関東支社管内からドライバー200人、トラック100台の応援部隊を被災地に送り込み、3月17日には青森、岩手、宮城、秋田、山形の東北5県で『営業店止めサービス』を再開し、翌18日に福島県でも再開した。さらに、22日には、青森、秋田、山形の全域で集荷・集配を再開した。3月24日には、岩手、宮城、福島の各県で集荷・配達を再開、輸送配送網が復旧し、原発事故による立ち入りができない一部地域を除き、全国で集荷・配達が可能となった。

## II-5 空港、港湾経由の自衛隊等による救援物資輸送

道路、空港、港湾、鉄道の輸送インフラ・ハブの回復とともに、自衛隊、米軍による災害輸送も展開された。3月16日からは、山形空港、福島空港、花巻空港等を利用した自衛隊、米軍による航空機利用の災害輸送が展開された。特に、北陸、中京地区等が調達先となる食料品については、航空自衛隊小牧基地から自衛隊機による空輸が積極的に活用された。また、これらの末端輸送においてもトラッ



自衛隊車両に先導される緊急輸送車両（岡山県岡山市）

クが使われた。

一方、港湾機能の復旧に伴い、3月17日には、船舶による被災地向け物資輸送も開始された。被災地の各県トラック協会およびトラック事業者も、関係機関の要請に応じて、これらの輸送拠点から搬出される物資の端末輸送に積極的に対応した。こうして、被災地への物資供給は、次第に大型拠点化、多重化し、国を挙げた大量の緊急物資の輸送体制が強化されていった。

## II-6 緊急通行車両等確認標章と発行手続き

高速道路などの通行制限等に対応可能な緊急輸送車両の指定方法については、状況が刻々と変化した。発災直後は被災地及び周辺的主要道路が各所で寸断され、多くの一般道路の機能回復が遅れた。しかしながら、東北自動車道については、発災翌日には緊急車両に限って通行が可能となり、トラックの機動性が発揮された。

こうした道路を緊急車両として通行するためには、緊急通行車両等確認標章が必要となる。緊急通行車両等確認標章は、防災基本計画、防災業務計画、地域防災計画等に基づき、災害対策基本法に規定する災害応急対策を実施するために使用される車両として、指定行政機関等が保有する車両、もしくは指定行政機



緊急通行車両等確認標章

関等との契約等により指定行政機関等の活動のために専用で使用される車両のほか、災害時等に他の関係機関から調達する車両にも発行される。

全日本トラック協会が内閣府の要請に基づき、緊急輸送手配を行う車両の標章の発行については、まず最初に輸送事業者の車両番号と運転者名、携帯電話番号等を国土交通省へ連絡し、さらに、これが国土交通省から内閣府を通じて道路会社と警察へ連絡され、その結果を輸送事業者へ伝達してから、ドライバーが最寄りの警察署に出向いて標章を受け取るという、非常に煩雑な手順で開始された。

これまでの災害では、緊急物資の量や車両や緊急通行車両等確認標章を発行する警察署も限られたため、定められた手順により手配や登録手続きをすることで、大きな支障はなかった。これに対して、東日本大震災では、手配車両数が非常に多く、また輸送エリアも全国に広がっていたため、従来の手順では緊急通行車両等確認標章の発行が追いつかず、車両の手配・積み込みが完了しても、トラックが出発できないという事態も相次いだ。

このため、輸送手配を円滑に行うべく、全日本トラック協会は国土交通省と警察庁に対して、標章の円滑な発行に関する要請を行った。その後、何段階かの経過を経て、発行手続きや通行許可の扱いは順次緩和された。

3月13日には車両の要件が緩和され、広く販売・配布される食料品・生活用品（燃料を含む）を輸送するもの、企業が使用するもの、目的地が宮城県以北のもの（後に、福島、新潟県を追加）に対象が広がった。さらに3月16日には、食料品等の輸送車両については目的地を問わないこととされ、また、大型車両については警察署における積載の確認を不要とし、車検証の写しで足りることとなった。

また、標章交付申請の簡素化として、複数の車両を一括して申請できるようになり、証

明書の記載内容の類型化が行われ、タンクローリーについては、インターチェンジ等における交通検問所でも標章が発行されることになった。

3月21日には、事業用自動車、大型自動車は東北自動車道、磐越自動車道で標章がなくても通行可能となり、3月24日には、災害救助に従事する車両に標章自体が交付されなくなり、通行料金も無料扱いとなった。

このように、短期間に何段階もの緩和が実施されたのは、東北自動車道などの主要高速道路の乗り入れが制限されたことで、国道4号などの一般道路で渋滞が頻発し、東北方面の物流や復旧活動に大きな支障がでたことが背景にあり、高速道路の機能の重要性をあらためて認識する機会となった。このような刻々と変化する状況のなかで、政府の機動的な対応措置により被災県への物資の陸上輸送は、徐々に円滑化していったと考えられる。

## II-7 福島原発の事故と放射能汚染による影響

福島県においては、地震や津波被害も甚大であったが、福島第一原子力発電所における被災事故の影響により、震災被害は一層拡大、複雑化した。特に、原発の周辺では避難区域が順次拡大され、救援・救助活動や輸送分野においても多くの支障をきたした。

3月15日には福島第一原発から半径20kmから30kmが屋内待避区域に指定されたことから、被災者や避難者への緊急物資輸送のほか、こうした待避圏内に留まって生活する住民の方々への物資供給対策が必要となった。これに対し、戸外で働く時間が長いトラックドライバーは、業務中の被爆量が増えることになるため、こうした地域では一般のトラックによる運行は行わず、輸送業務は専ら自衛隊が行うことになった。

一方、屋内待避圏内やその周辺でも、流通業者や商店主などが圏外に避難してしまい、トラックが荷物を輸送しても、受け手が不在で持ち帰るケースが相次いだ。その結果、こうした地域で物資が不足する事態が相次いだ。

他方、福島県内のトラック（車両）に対する風評被害も相次いだ。福島県内のナンバーを付けた車両での輸送が敬遠されたり、燃料の供給を拒むガソリンスタンドがあったとの報道も見受けられた。このため、一部のトラック事業者は、県外の輸送について、一旦県外に出てから積み荷を県外車両に積みかえ、その後目的地向かうなどの対応を迫られた。

こうしたなか、4月27日には、「計画的避難区域」及び「緊急時避難準備区域」の設定

に伴い、原子力災害対策本部から当該地域でのトラック等の運行に関する安全性の説明があり、これを受けた国土交通省自動車交通局（現自動車局）貨物課長から、同地域のトラックの適切な運行について協力要請があった。

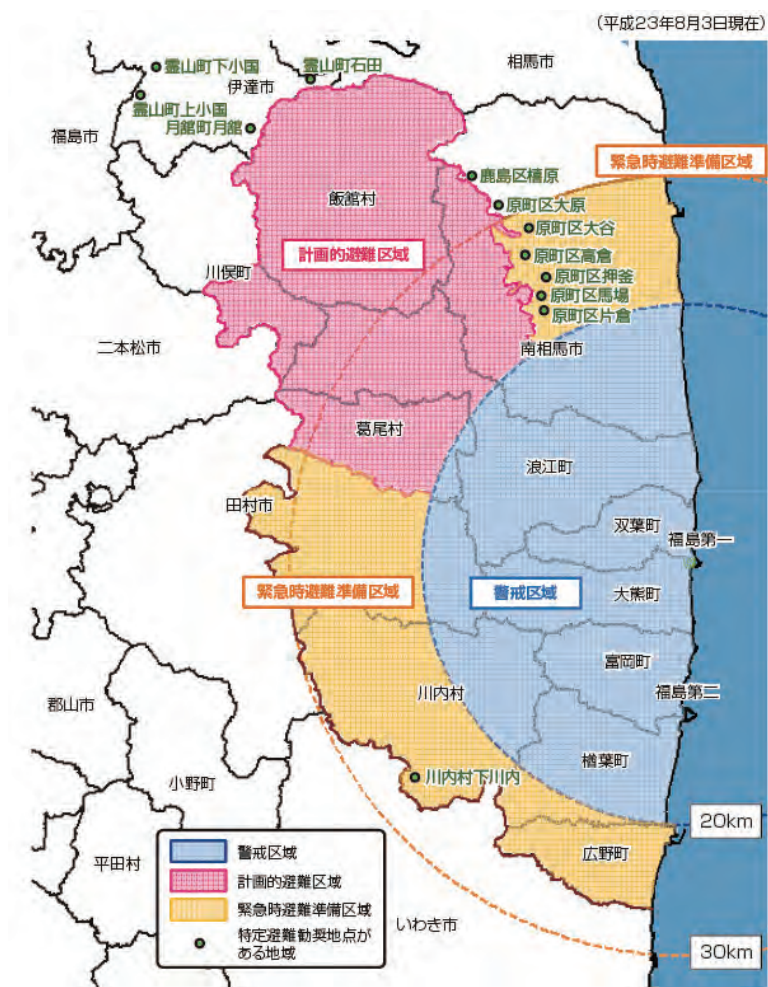
全日本トラック協会では、この要請を受けて、放射線管理基準を策定、5月2日に全国の事業者宛に同地域で運行を行う運転者、及び作業車の放射線管理について、本基準をもとに安全管理を行うよう周知徹底を図る文書を発信した。

4月27日の原子力災害対策本部の文書によれば、年間100ミリシーベルトまでは人体に影響は見られないので、その範囲で放射線管理を行えば問題がないとの内容であったが、

全日本トラック協会としては、全ての運転者、及び作業者の安全を最優先し、ICRPの勧告値、及び法令に定める線量限度に基づき、一般公衆と同値の年間1ミリシーベルト、さらに、運転席においては1時間あたり値で20マイクロシーベルトを基準として決定し、全国の事業者に文書で通知した。また、事故発生から約半年間は、被ばく測定を行う測定器の入手事態が困難であったため、全日本トラック協会が150個の個人被ばく線量計を確保し、1年間無料でトラック運送事業者に貸し出した。

なお、このような放射線の管理手法については、一般事業者にはほとんど馴染みがなく難解でもあるため、全日本トラック協会は、福島県をはじめ全国のトラック協会に48回の講習を実施、延べ2,500人の事業者への指導、説明を行った。

警戒区域等の設定区域（概要図）



資料：「警戒区域、計画的避難区域、緊急時避難準備区域及び特定避難勧奨地点がある地域の概要図」（経済産業省）

平成 23 年 4 月 27 日

## 「計画的避難区域」、「緊急時避難準備区域」等でのバス、タクシー、トラックの運行について（抜粋）

原子力災害対策本部  
原子力被災者生活支援チーム

### 1. 計画的避難区域

計画的避難区域で1か月程度、生活したとしても健康への問題はありませんが、気になる場合は、次のような点にご留意いただきますようお願いします。

- ・移動時間や活動時間を可能な限り短縮するため、前もって業務内容等を把握しておく。
- ・車両のエアコンを使用する場合には内気循環とする。
- ・屋外で作業される場合は、マスクをし、肌を出さないように長袖の衣類、手袋及び帽子を着用する。
- ・なるべく雨に濡れないようにする。濡れた場合は、タオル等で濡れた部分を拭き取るか、着替える。
- ・帰宅時に手や顔を洗い、うがいをする。
- ・帰宅時に靴の泥をできるだけおとす。
- ・土ぼこりや砂ぼこりが多いときには窓を閉める。
- ・屋外でほこり等が多いところでの喫煙、飲食等を避けること。
- ・屋外に保管してあったもの（自転車、三輪車等）を運び出す際は、洗浄するか拭き取る。

### 2. 緊急時避難準備区域

緊急時避難準備区域について、通常の生活をしていただいても健康上問題はないとされています。比較的線量の高い地域においては、気になる場合、外出をなるべく短時間にし、以下の点に注意することで、被ばくの更なる低減効果が期待できます。

- ・移動時間や活動時間を可能な限り短縮するため、前もって業務内容等を把握しておく。
- ・車両のエアコンを使用する場合には内気循環とする。
- ・外出時は通常の服装でかまいません。気になるようであれば、マスクをし、肌を出さないように長袖を着る。なお、風が強くて土ぼこりが多いような時の外出の際は、なるべくマスクを着用するとよい。
- ・なるべく雨に濡れないようにする。濡れた場合は、タオル等で濡れた部分を拭き取るか、着替える。
- ・屋外での活動後等には、手や顔を洗い、うがいをする。
- ・帰宅時に靴の泥をできるだけ落とす。
- ・土ぼこりや砂ぼこりが多いときには窓を閉める。

## II-8 石油製品の輸送対応

被災地では発災直後から電気、ガス等のエネルギー供給が供給不能となったことから、発電や暖房のための灯油や、自動車のガソリンへの需要が一気に高まった。一方、被災地をはじめ関東以北では、多くの製油所及び油槽所が地震や津波で損壊し、稼働停止に追い込まれた。さらに、三陸沿岸部ではガソリンスタンドが津波で消失したり、在庫があっても、停電で供給不能になるケースも相次いだ。また、石油製品を輸送する運送事業者やタンクローリーも数多く被災したことから、被災地ばかりでなく東日本の全域にわたって、石油製品の供給量が激減した。このため、被災地の自治体をはじめ医療機関や、緊急車両用の燃料も各地で大幅に不足し、こうした施設や設備への燃料供給が急がれた。

政府の緊急災害対策本部にも、各自治体からガソリン、軽油、重油、灯油などの各種石油製品の要請が相次ぎ、発災直後においては、全日本トラック協会に対して、これら石油製

品の緊急輸送の要請があった。しかしながら、石油製品を大量に輸送するためには、専用のタンクローリーが必要となるが、タンクローリーは特種車両としてもともと台数が限られ、さらに、その多くが特定荷主である備蓄管理者（石油会社）と一体で管理、運用されている。このため、大量のスポット輸送や、商圏を遙かに超えた遠隔地への緊急輸送への対応はさらに難しい。また、仮に輸送しても、給油の際に使用するジョイント金具（カップラー）が石油会社の系列をはじめ、タンク設備によっても多種多様なため、器具やアダプターが合致できなければ、折角輸送しても給油作業ができないという技術的な課題も明らかになった。このため、被災地に向かうタンクローリーは、可能な限り多くのジョイント金具を携行し、対応に努めた。

このような差し迫った情勢のなかで、全日本トラック協会は、石油製品の確保とこの輸送については、供給側の石油業界で対応されるよう、政府に緊急要請した。

給油の際に使用されるジョイント金具の例



資料：ニヤクコーポレーション



## II-9 深刻化した石油製品不足

石油製品の深刻な不足は、緊急輸送車両を手配する上でも、大きな障害となった。被災地では発災直後から、燃料を買い求める市民がガソリンスタンドに殺到した。さらに、首都圏などにおいても、燃料の供給不足に対する市民の不安心理が急速に広まり、各スタンドには燃料を求めて長い車列が作られた。こうした一般消費者の行動が、燃料不足に一層の拍車をかけたとの指摘もある。このため、石油販売各社は消費者向けスタンドへのガソリンの供給に追われ、タンクローリーの需給は一層逼迫した。

このような連鎖的な状況が重なり、トラック向けの軽油も大幅に不足するようになった。このため、被災地はもとより、全国から手配される緊急輸送用の車両においても、帰りの燃料が確保できないとの理由で輸送を断らざるを得ないケースが相次いだ。また、一部の緊急輸送車両は、帰路の軽油を入れたドラム

缶を積載して被災地に向かった。一方、大手トラック運送事業者については、各拠点にある自家給油施設の在庫の燃料を活用することで対応に努めた。

なお、深刻な燃料不足は、被災地以外の一般の流通や物流業務にも大きな支障をきたした。都内や近郊のコンビニなどでは、トラックの手配がつかないために、おにぎりや弁当など、輸送頻度が高い商品がなかなか補給されず、陳列棚に商品がなくなるという現象が各地で見られた。

このようなひっ迫した状況のなかで、全日本トラック協会は3月14日、国土交通省、経済産業省、及び政府の緊急災害対策本部に対して、輸送用燃料の確保及び供給に関する要望書を提出した。政府もこの要望を受け、民間備蓄の放出を表明し、3月17日には経済産業省が緊急の燃料供給確保措置と西日本地域の大量のタンクローリーや鉄道を活用した拡大輸送ルートを設定し、国を挙げた燃料確保対策が講じられた。

さらに、3月18日には、緊急支援物資輸送車両用の優先重点スタンドが公表された。対象スタンドは、逐次拡大され、3月21日時点では、東北207か所、関東187か所となった。その後は、主要な石油精製基地の復旧・操業再開、元売による軽油輸出の一時停止措置、貨物鉄道による迂回経路を利用した燃料輸送の実施等により、燃料供給は徐々に改善に向かい、燃料不足問題は次第に落ち着きを取り戻した。



スタンド前で給油を待つ長い車列（宮城県仙台市）



緊急車両用に優先給油するスタンド（岩手県宮古市）

## トラック用燃料（軽油）に関する緊急報告及び要望

平成 23 年 3 月 14 日  
(社) 全日本トラック協会

### 1. 現状報告

11 日の震災以来、政府の緊急災害対策本部や各都道府県等のご要請を受けての被災地への救援物資の緊急輸送をはじめとして、全国の営業用トラックは国民生活を可能な限り支えるべく、重大な使命感をもって全国各地で輸送活動に取り組んでおりますが、昨日以来トラック用燃料（軽油）の確保、購入に大きな支障が生じはじめているとの連絡が、被災地のみならず全国各地より頻々と寄せられる状況となってきております。仮にこのままに事態が推移すれば、被災地への緊急輸送を含め、本来の国民生活を支えるべき物資輸送そのものが、燃料不足のために深刻な困難に直面することが危惧される状況であります。

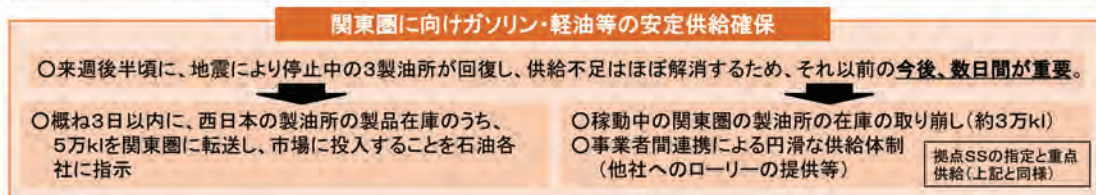
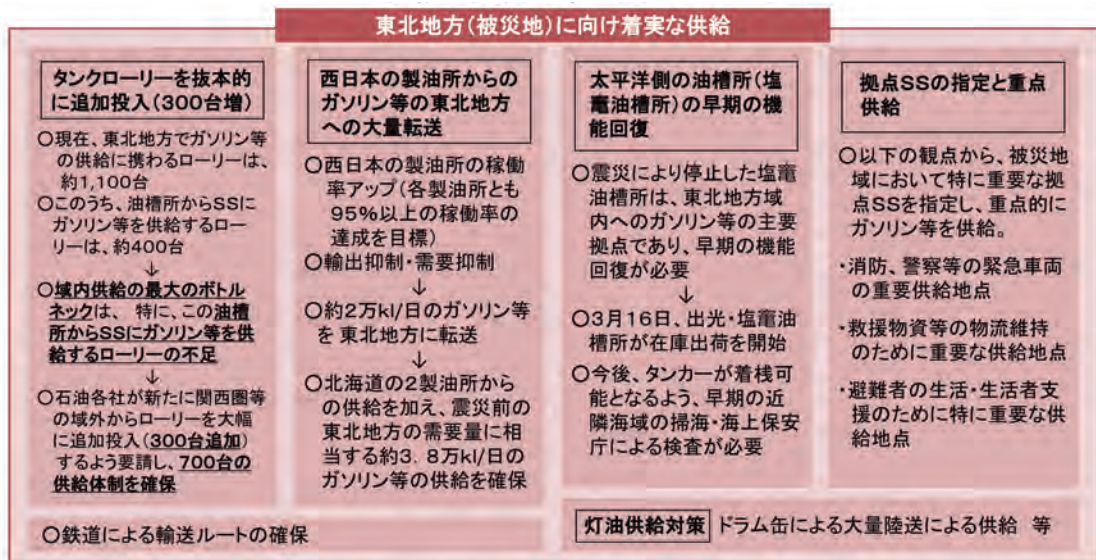
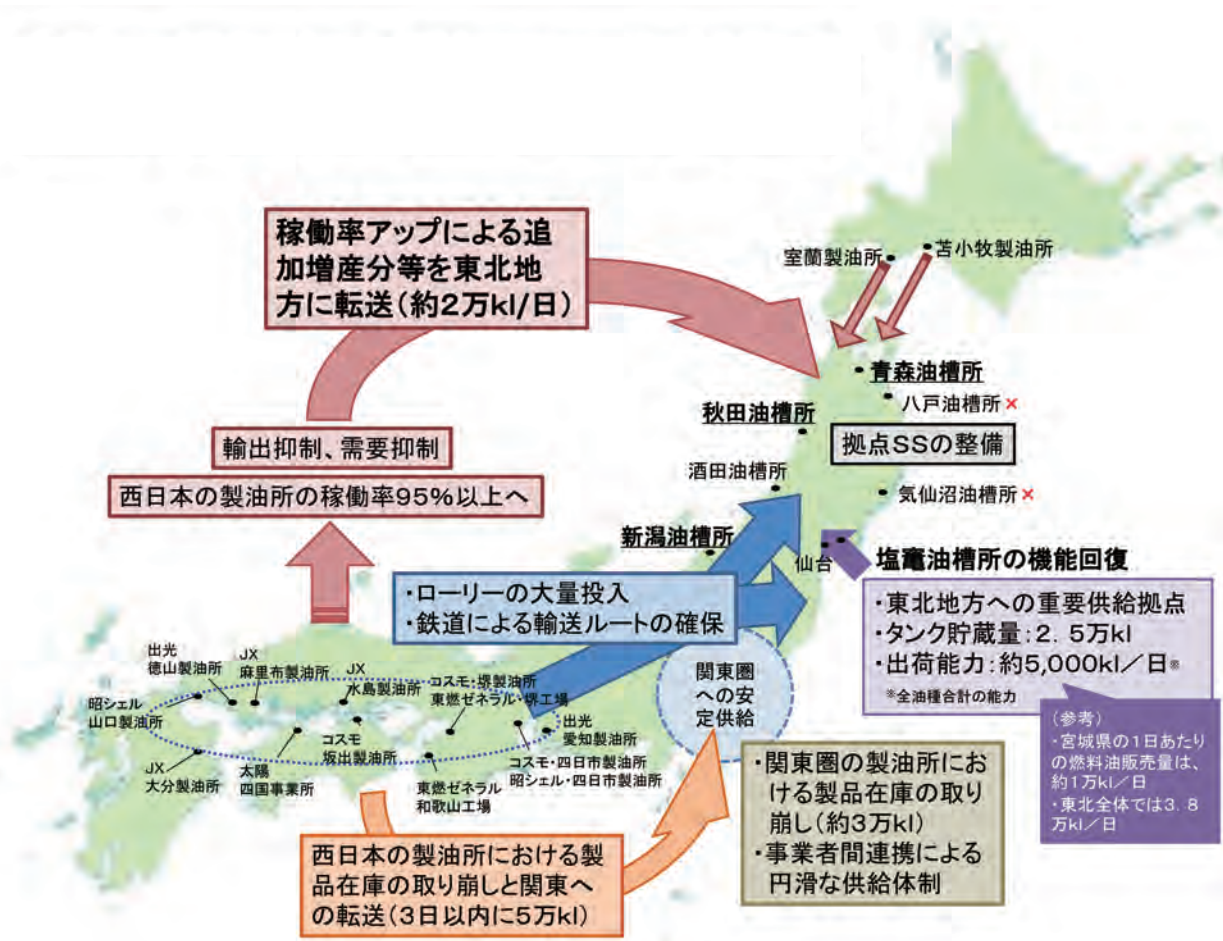
つきましては、当面の非常事態を克服し、国民生活を物資補給の面から守り抜くため、以下を緊急に要望申し上げますので、何とぞ特段のご配慮をお願い申し上げます。

### 2. 緊急要望

- (1) 国内の非常事態に対処するため、あらゆる手段により、国内用の輸送用燃料（軽油）の供給確保策を講じていただきたいこと。必要な場合には、大量に出されている軽油の海外輸出を暫時差し止めても国内用の確保を優先いただきたいこと。
- (2) 側聞するところでは、軽油の元売り段階での生産、供給量については致命的な問題は生じていないとの情報もあるが、現場の流通段階では歴然たる制約（スタンドの閉鎖や必要量が契約スタンドから販売してもらえない等の状況）が顕在化しており、その背景に政府としての一定の調整措置が働いているとの情報も流れている。事態を放置すれば、大きな社会不安と現実の物資輸送の障害を招く結果となるので、供給量に深刻な問題がないのであれば、是非円滑な公共輸送確保のための燃料供給を行うよう、流通現場に指示、徹底をお願いしたい。
- (3) 少なくとも営業用トラック（緑ナンバーのトラック）、特に、日常生活必需物資や政府・自治体等の要請を受けて緊急輸送に従事するトラック等に対し、必要量が販売されないような事態は速やかに解消されるよう、断固たる対策をお願いする。

(要望先) 国土交通省、経済産業省、政府緊急災害対策本部

東北地方（被災地）及び関東圏でのガソリン・軽油等の供給確保  
 - 緊急の供給確保措置と拡大輸送ルートの設定 -



資料：経済産業省

## II - 10 ご遺体の搬送手配

被災地では、火葬場を使用することが困難であったり、震災被災者のご遺体を搬送する車両が不足した。このため、3月22日、厚生労働省から全日本トラック協会に対して、被災市町村から埋火葬に係るご遺体の搬送輸送が要請された。このため、棺に入ったご遺体を搬送するための専用車両を急遽4台確保し、被災地から東京都や千葉県などの火葬場に、631人のご遺体を搬送した。



ご遺体搬送用に架装を施す専用トラック  
(走行中はシートを掛けて使用)

## II - 11 車両不足の懸念と対応

発災当初の被災地では、スーパーやコンビニ等の流通事業者の多くが被災し、食品や日用品に係る流通サプライチェーンが寸断された。一方、時間の経過とともに、被災地でも道路や交通機関や電気、ガス、水道等のライフラインが復旧しはじめ、壊滅的な被害を受けた地域は別として、スーパーやコンビニ等も徐々に営業を再開し、物流網も回復の途を辿った。

これに対して、岩手、宮城、福島、及び茨城の被災各県においては、トラックの大量被

災及び緊急物資輸送の大幅な増加、さらに、復旧、復興による輸送需要の増加等に伴い、トラックの車両不足が懸念された。

特に、3月は多くの企業が期末を迎え、輸送需要が最も増加する時期でもあり、さらに、引越輸送も例年4月上旬にピークを迎えるため、この時期は全国的に車両が不足する。

そこで、被災地域の支援業務及び復興支援等に安定的に対応するという観点から、国土交通省は4月5日、緊急時の対応として、一定の手続き等により、トラック運送事業者が事業用自動車としてレンタカーを使用することを認めた。

なお、引越輸送については、燃料不足や余震の頻発に加え、停電等に備えた高層ビルでの作業見合わせなども懸念され、さらなる困難も予想されたが、東北地方においては、域内、域外（長距離）を問わず、各企業の人事異動計画の延期・見直しが行われ、こうしたピークは5月初旬へシフトされ、結果として、大きな問題には至らなかった。

一方、復旧・復興需要のための被災地向けの輸送重要が増大するにつれ、ダンプカーなどの建設用車両の不足が一層深刻化してきた。事業用トラックの運転者は、勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示）により、144時間（6日間）以内に一度所属営業所に戻る必要があり、被災地における業務を中断せざるを得なくなる。こうした問題に対して、国土交通省は平成23年9月、被災地域での継続的な復旧・復興事業を可能とするため、所定の要件を満たす被災地拠点を所属営業所とみなす特例制度を設けた。本制度は1年限りの特例措置だが、平成24年9月にさらに1年間延長された。

貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において  
事業活動を行うための特例措置の創設について

貨物自動車運送事業の運転者の勤務時間等に係る基準に関し、貨物自動車運送事業者が、車両及び運転者を所属営業所から臨時的に被災地域に設ける拠点に移動して復旧・復興に係る事業活動を行おうとする場合の特例を創設する。

### 現 状

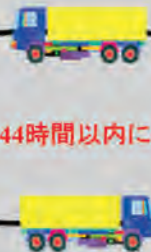
運転者の疲労蓄積を防止する観点から、運転者は144時間（6日間）以内に所属営業所に戻る必要がある。（「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」平成13年国土交通省告示）

被災地域



復旧・復興  
の現場

所属営業所に144時間以内に戻る必要がある



所属営業所

### 特例による取扱い

所定の要件を満たす被災地拠点を所属営業所とみなすことにより、上記の基準は堅持しつつ、被災地域での継続的な復旧・復興事業を可能とする。

被災地域



復旧・復興  
の現場

被災地拠点に  
144時間以内  
に戻ればよい

被災地拠点

対象車両：事業用トラック



所属営業所

#### 【被災地拠点の要件】

- ・睡眠に必要な施設の確保
- ・適切に駐車するための車両置場の確保
- ・点呼の確実な実施体制の整備

本特例の施行日：平成23年9月13日（施行日から1年間の取扱いとする）