

首都直下地震発生時における船舶の活用

1. なぜ船舶の活用か

- ・首都直下地震の発生により首都圏の鉄道・バス・タクシー等の公共交通機関網が途絶
- ・船舶は地震による影響が他の輸送モードより少なく、H7年阪神・淡路大震災においては人流・物流に大きな役割
- ・国や東京都により荒川や隅田川で緊急用船着き場、防災船着き場の整備が進捗
- ・大規模地震発生時の陸上交通モードの代替輸送手段又は補完輸送手段として重要
- ・東京湾内には大型旅客船、観光船、屋形船等の災害時使用可能船舶が多数存在

2. 東京湾内の海上（水上）交通の現状

- ・京浜港内、隅田川等において遊覧船や屋形船等が多数運航
- ・東京港～伊豆諸島・小笠原諸島を結ぶ離島航路
- ・東京港～徳島～北九州、東京港～沖縄を結ぶフェリー航路
- ・東京湾内（港・河川）を航行する事業者124社 船舶334隻

3. 災害時ホテルシップ可能船舶の現状

- ・ホテルシップ可能船舶（宿泊・飲食物提供可能）
フェリー・旅客船計 8隻・旅客定員5,237名
- ・一時的避難可能船舶
フェリー・旅客船計15隻・旅客定員5,671名

4. 港湾・河川の岸壁の状況

- ・港湾（公共バース数）東京港123、横浜港80、川崎港37、横須賀港24、千葉港89、木更津港18。うち耐震強化岸壁は29バース
- ・河川（リバーステーション）
東京都内の整備状況～既設61ヶ所、計画15ヶ所

5. 災害時輸送協定の締結状況

- ・東京都～関東旅客船協会、日本内航海運総連合会、（社）日本外航客船協会、（社）日本船主協会
- ・横浜市～関東旅客船協会
- ※ 東京都屋形船連合会は、東京消防庁・日本赤十字と協定締結

6. 想定される輸送ルート等

- ・人流・・・日の出棧橋～他の交通機関とアクセス可能なリバーステーションへの輸送
・・・羽田空港船着場（H23.7オープン）～都内各船着場・横浜港・千葉港等への輸送。竹芝埠頭～横浜港・千葉港等への輸送
- ・物流・・・東扇島物流拠点～リバーステーション（秋ヶ瀬・川口・足立RS）、東京湾内各港への輸送

7. 船舶輸送の課題

- ・平常時の運航が大切（いざ、非常時に運航するといっても初めての航路を運航することは困難）
- ・発着場所の周知及び乗客の誘導等をどの様に行うのか。また、棧橋までのアクセスが必要になることから他の輸送機関との連携が必要
- ・橋梁・棧橋等の破損状況や橋梁下を通航するためのクリアランス、水深及び幅員等、安全運航のために事前の確認が必要
- ・運航に必要な燃料の確保。物資輸送の荷役に関する協定の有無



災害発生時の帰宅困難者・救援物資の輸送に活用