

中国、四国、九州地域における大規模災害時の多様な輸送手段の
活用による支援物資物流システムの構築に関する協議会

第 1 回検討会資料

多様な輸送モードを活用した
支援物資物流システムに関する現状

平成 2 8 年 9 月 5 日

目 次

| | |
|---|----|
| 1. 南海トラフ巨大地震の被害想定と応援・受援に係る前提条件の整理 | 1 |
| (1) 南海トラフ巨大地震の被害想定と応援・受援に係る前提条件 | 1 |
| (2) 南海トラフ巨大地震の被害想定による交通インフラ被害の状況 | 5 |
| 2. 地方自治体（都道府県）間の応援協定の締結状況 | 8 |
| (1) 全国都道府県における災害時等の広域応援に関する協定 | 8 |
| (2) 中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定 | 10 |
| (3) 各地域の災害等発生時の広域支援に関する協定 | 12 |
| 3. 支援物資輸送に係る官民協定の締結状況 | 13 |
| (1) 中国地域の状況 | 13 |
| (2) 四国地域の状況 | 14 |
| (3) 九州地域の状況 | 16 |
| 4. 災害時における鉄道・内航海運・航空機及びトラックの活用実態 | 18 |
| (1) 東日本大震災時の輸送手段の活用状況 | 18 |
| (2) 熊本地震時の輸送手段の活用状況 | 27 |
| 5. 支援物資物流にかかわる各種規制 | 35 |
| (1) 支援物資物流に関する主な法律等 | 35 |
| (2) 東日本大震災での規制緩和に関する要望 | 38 |
| (3) 東日本大震災で緩和された規制事項等 | 42 |

1. 南海トラフ巨大地震の被害想定と応援・受援に係る前提条件の整理

(1) 南海トラフ巨大地震の被害想定と応援・受援に係る前提条件

①本検討の前提とする南海トラフ巨大地震の震度・津波に係るケースの想定

南海トラフ巨大地震の被害想定については、地震動が5ケース、津波が11ケースと複数のケースに基づき検討がなされている（図表1、図表3）。

平成24年8月に中央防災会議において取りまとめられている被害想定が依拠した想定のうち、地震動については、「基本ケース」と、揺れによる被害が最大と想定される「陸側ケース」の2ケースが想定されているが（図表2）、ここでは「基本ケース」をもとに被害想定や前提条件を整理する。

なお、「陸側ケース」では、震度6弱以上の比率が深夜人口ベースで7割以上となる地域が岡山県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、宮崎県と広範な地域において甚大な被害となることが想定されることから、中国、四国、九州の各地域間における応援・受援の想定が困難となる可能性もある。このようなケースは本調査の検討対象外とする。

図表1 南海トラフ巨大地震の強震波形計算による震度分布推計ケース（4ケース）と経験的手法による震度分布推計ケース（1ケース）

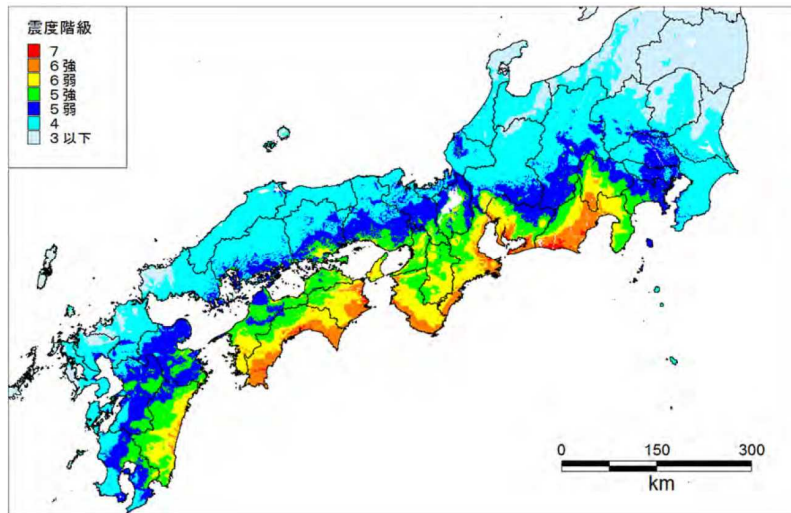
| | |
|--------|---|
| ①基本ケース | <ul style="list-style-type: none"> 中央防災会議による東海地震、東南海・南海地震の検討結果を参考に設定したケース。 傾向として、震度6弱以上の領域が広がるものの、震度の強い地域の全体的なパターンは東海・東南海と類似。 震度7の想定地域は、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県、徳島県、高知県の6県。 |
| ②東側ケース | <ul style="list-style-type: none"> 基本ケースの強震動生成域をトラフ軸に平行に東側（右側）に移動させたケース。 傾向として、静岡西部から愛知東部、室戸岬等の強震動生成域の直上付近では、震度7地域が出現。 震度7の想定地域は、基本ケースの6県に兵庫県を加えた7県。 |
| ③西側ケース | <ul style="list-style-type: none"> 基本ケースの強震動生成域を、トラフ軸に平行に西側（左側）に移動させたケース。 傾向として、紀伊半島東部及び四国で震度が大きくなり、徳島県の紀伊水道西岸域や足摺岬付近で震度7地域が出現。 震度7の想定地域は、基本ケースの6県に兵庫県、香川県を加えた8県。 |
| ④陸側ケース | <ul style="list-style-type: none"> 基本ケースの強震動生成域を、可能性のある範囲で最も陸域側の場所に設定したケース。 傾向として、強震動生成域がそれぞれの地域の内陸直下にあることから、全体的に震度が大きくなり、震度6弱、震度6強地域が拡大。 震度7の想定地域は、基本ケースの6県に兵庫県、香川県、愛媛県、宮崎県を加えた10県。 |
| ⑤経験的手法 | <ul style="list-style-type: none"> 傾向として、神奈川県西部から鹿児島県にかけての広い範囲で震度6弱以上。 震度7の想定地域は、静岡県、愛知県、徳島県、高知県の4県。 |

資料) 内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）強震断層モデル編」（平成24年8月）

図表 2 南海トラフ巨大地震 基本ケース（上）及び陸側ケース（下）の深夜人口ベースでの震度6弱以上比率と震度分布図の比較

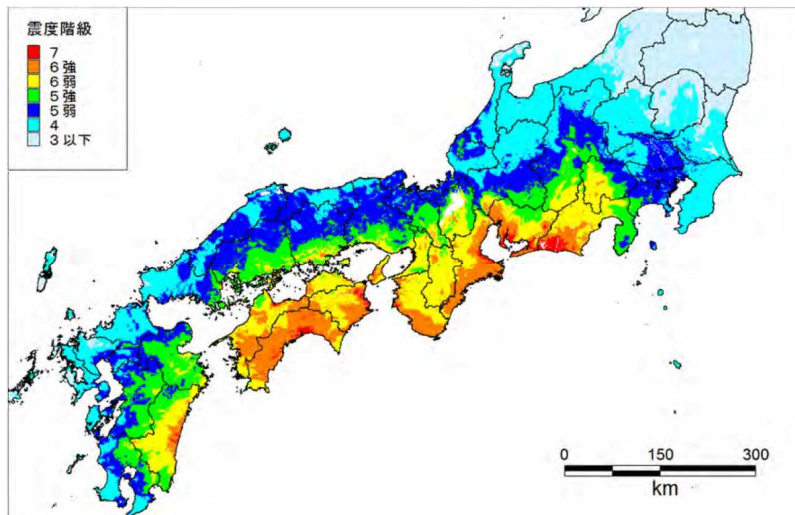
○基本ケース

| | |
|----------|--|
| 7割以上 | 徳島県、高知県、宮崎県 |
| 5割以上7割未満 | — |
| 5割未満 | 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、鹿児島県 |



○陸側ケース

| | |
|----------|--------------------------------------|
| 7割以上 | 岡山県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、宮崎県 |
| 5割以上7割未満 | 広島県 |
| 5割未満 | 鳥取県、島根県、山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、鹿児島県 |



資料) 内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）強震断層モデル編」（平成24年8月）及び内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第二次報告）施設等の被害」（平成25年3月）

注) 深夜人口ベースでの震度6弱以上比率は中国・四国・九州地域のみを掲載している。

また、津波については、基本5ケースのうち、中国、四国、九州地域への影響が大きいと考えられる「ケース3」「ケース4」「ケース5」の3ケースを対象として検討を行うこととする（図表3）。

図表3 南海トラフ巨大地震の津波断層モデルの検討ケース

| | |
|---|---|
| ■基本的な検討ケース：大すべり域、超大すべり域が1箇所のパターン【5ケース】 | |
| ケース① | 「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域＋超大すべり」域を設定 |
| ケース② | 「紀伊半島沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を設定 |
| ケース③ | 「紀伊半島沖～四国沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を設定 |
| ケース④ | 「四国沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を設定 |
| ケース⑤ | 「四国沖～九州沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を設定 |
| ■派生的な検討ケース：大すべり域、超大すべり域に分岐断層も考えるパターン【2ケース】 | |
| ケース⑥ | 「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域＋（超大すべり域、分岐断層）」を設定 |
| ケース⑦ | 「紀伊半島沖」に「大すべり域＋（超大すべり域、分岐断層）」を設定 |
| ■派生的な検討ケース：大すべり域、超大すべり域が2箇所のパターン【4ケース】 | |
| ケース⑧ | 「駿河湾～愛知県東部沖」と「三重県南部沖～徳島県沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を2箇所設定 |
| ケース⑨ | 「愛知県沖～三重県沖」と「室戸岬沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を2箇所設定 |
| ケース⑩ | 「三重県南部沖～徳島県沖」と「足摺岬沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を2箇所設定 |
| ケース⑪ | 「室戸岬沖」と「日向灘」に「大すべり域＋超大すべり域」を2箇所設定 |

資料) 内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）津波断層モデル編」（平成24年8月）

②南海トラフ巨大地震の被害想定と応援・受援パターンへの検討に係る前提条件

地震動及び津波による全壊・焼失棟数を、津波被害想定の場合3（近畿地方被害最大）、ケース4（四国地方被害最大）、ケース5（九州地方被害最大）別に整理した（図表4）。

その結果、ケースによって、各県の立地場所との関係上、被害想定が最大となるケースにばらつきがみられるものの、被害が比較的多い地域として、高知県、徳島県、香川県、愛媛県、宮崎県、大分県（全壊棟数の多い順）、被害が比較的軽微な地域として、島根県、鳥取県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、山口県、鹿児島県、岡山県、広島県（全壊棟数の少ない順）とに大別できる。

このため、本検討では、被害が比較的多い地域（高知県、徳島県、香川県、愛媛県、宮崎県、大分県）を受援側、それ以外の被害が比較的軽微な地域（島根県、鳥取県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、山口県、鹿児島県、岡山県、広島県）を応援側として想定する（図表5）。

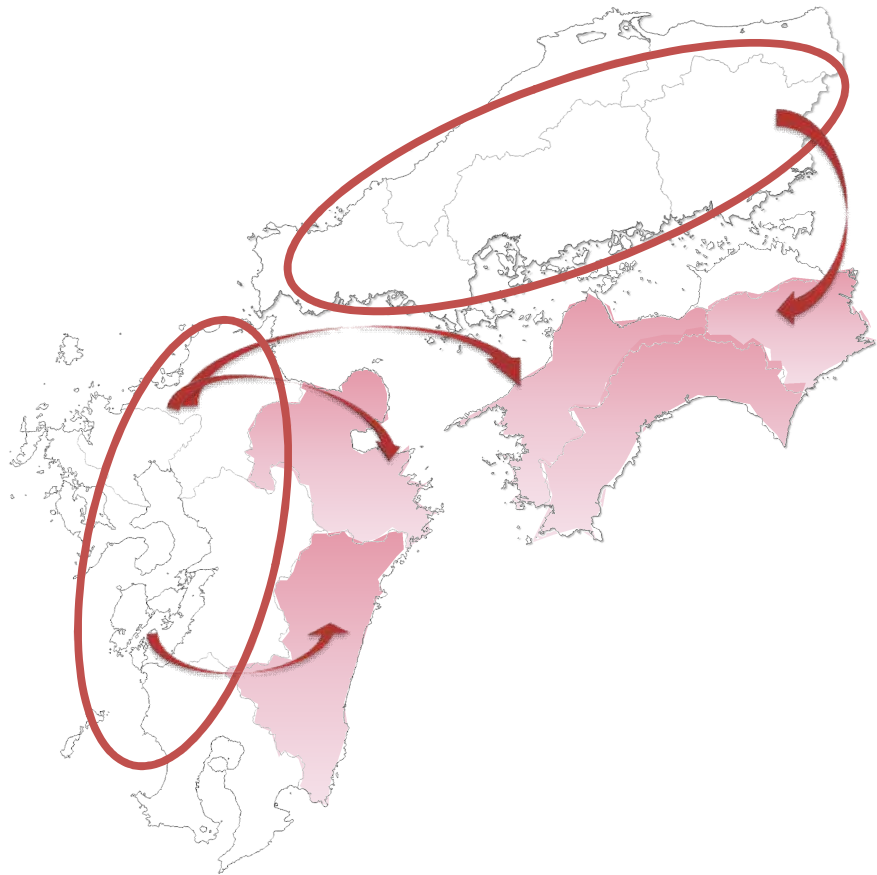
図表 4 地震動及び津波による全壊・焼失棟数（地震：基本ケース、津波：ケース3～5）

| | | 揺れ | 液状化 | 津波 | 急傾斜地崩壊 | 火災 | 合計 |
|------|--------|---------|-------|--------|--------|--------|---------|
| 鳥取県 | 津波ケース③ | - | 40 | - | - | - | 40 |
| | 津波ケース④ | - | 40 | - | - | - | 40 |
| | 津波ケース⑤ | - | 40 | - | - | - | 40 |
| 島根県 | 津波ケース③ | - | - | - | - | - | - |
| | 津波ケース④ | - | - | - | - | - | - |
| | 津波ケース⑤ | - | - | - | - | - | - |
| 岡山県 | 津波ケース③ | 1,200 | 4,500 | 60 | 50 | 1,100 | 6,800 |
| | 津波ケース④ | 1,200 | 4,500 | 90 | 50 | 1,100 | 6,900 |
| | 津波ケース⑤ | 1,200 | 4,500 | 90 | 50 | 1,100 | 6,900 |
| 広島県 | 津波ケース③ | - | 7,000 | 200 | 10 | 30 | 7,300 |
| | 津波ケース④ | - | 7,000 | 200 | 10 | 30 | 7,300 |
| | 津波ケース⑤ | - | 7,000 | 200 | 10 | 30 | 7,300 |
| 山口県 | 津波ケース③ | - | 1,500 | 300 | - | - | 1,900 |
| | 津波ケース④ | - | 1,500 | 400 | - | - | 1,900 |
| | 津波ケース⑤ | - | 1,500 | 400 | - | - | 2,000 |
| 徳島県 | 津波ケース③ | 55,000 | 4,400 | 18,000 | 400 | 17,000 | 94,000 |
| | 津波ケース④ | 55,000 | 4,400 | 12,000 | 400 | 17,000 | 89,000 |
| | 津波ケース⑤ | 55,000 | 4,400 | 8,600 | 400 | 18,000 | 86,000 |
| 香川県 | 津波ケース③ | 2,800 | 4,300 | 700 | 40 | 600 | 8,500 |
| | 津波ケース④ | 2,800 | 4,300 | 900 | 40 | 600 | 8,700 |
| | 津波ケース⑤ | 2,800 | 4,300 | 1,000 | 40 | 600 | 8,800 |
| 愛媛県 | 津波ケース③ | 12,000 | 6,600 | 10,000 | 200 | 2,500 | 31,000 |
| | 津波ケース④ | 12,000 | 6,600 | 12,000 | 200 | 2,400 | 33,000 |
| | 津波ケース⑤ | 12,000 | 6,600 | 17,000 | 200 | 2,400 | 38,000 |
| 高知県 | 津波ケース③ | 104,000 | 1,400 | 30,000 | 1,100 | 22,000 | 159,000 |
| | 津波ケース④ | 104,000 | 1,400 | 52,000 | 1,100 | 19,000 | 178,000 |
| | 津波ケース⑤ | 104,000 | 1,400 | 49,000 | 1,100 | 19,000 | 175,000 |
| 福岡県 | 津波ケース③ | - | - | 30 | - | - | 30 |
| | 津波ケース④ | - | - | 30 | - | - | 30 |
| | 津波ケース⑤ | - | - | 30 | - | - | 30 |
| 佐賀県 | 津波ケース③ | - | - | - | - | - | - |
| | 津波ケース④ | - | - | - | - | - | - |
| | 津波ケース⑤ | - | - | - | - | - | - |
| 長崎県 | 津波ケース③ | - | - | 200 | - | - | 200 |
| | 津波ケース④ | - | - | 300 | - | - | 300 |
| | 津波ケース⑤ | - | - | 400 | - | - | 400 |
| 熊本県 | 津波ケース③ | - | 1,400 | 20 | 10 | 30 | 1,500 |
| | 津波ケース④ | - | 1,400 | 40 | 10 | 30 | 1,500 |
| | 津波ケース⑤ | - | 1,400 | 40 | 10 | 30 | 1,500 |
| 大分県 | 津波ケース③ | 300 | 2,300 | 11,000 | 70 | 40 | 13,000 |
| | 津波ケース④ | 300 | 2,300 | 15,000 | 70 | 40 | 18,000 |
| | 津波ケース⑤ | 300 | 2,300 | 25,000 | 70 | 30 | 28,000 |
| 宮崎県 | 津波ケース③ | 13,000 | 4,000 | 18,000 | 300 | 6,600 | 42,000 |
| | 津波ケース④ | 13,000 | 4,000 | 14,000 | 300 | 6,600 | 38,000 |
| | 津波ケース⑤ | 13,000 | 4,000 | 27,000 | 300 | 6,500 | 51,000 |
| 鹿児島県 | 津波ケース③ | 60 | 4,100 | 700 | 20 | 20 | 4,900 |
| | 津波ケース④ | 60 | 4,100 | 900 | 20 | 20 | 5,000 |
| | 津波ケース⑤ | 60 | 4,100 | 1,200 | 20 | 20 | 5,400 |

資料) 内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第一次報告）」（平成24年8月）

注) ケース3～5については、被害が最大となる冬・夕方、風速8m/sを採用した。また、各ケース間で値に差がみられるものについて、最大を赤の網掛け、最小を水色の網掛けとした。

図表 5 中国、四国、九州地域における応援・受援の役割分担イメージ



資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(2) 南海トラフ巨大地震の被害想定による交通インフラ被害の状況

九州北部・西部及び中国地域から、九州東部、四国地域への応援を実施するにあたり、発災直後から時系列で想定されている各交通インフラの被害状況について、内閣府が公表している「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第二次報告）施設等の被害」をもとに整理した。

①道路の被害状況

1) 直轄国道の被害状況

地震動による被害として、震度6弱以上となる四国・瀬戸内海沿岸・九州南東部では概ね6kmにつき1箇所程度の割合で被害が発生するとされているほか、津波による被害では、津波浸水深が1～3mのエリアでは3kmにつき1箇所程度の被害が発生し、浸水道路は通行が困難となることが想定されているが、災害発生から24時間経過後には緊急仮復旧と道路啓開により、最優先で復旧していた内陸部との広域ネットワークが確保され、3日後には一部不通区間が残るものの、内陸部の広域ネットワークから沿岸部

への仮復旧ルートの約7割が確保されるとされている。その後、1週間後には浸水エリアへのアクセスを可能とする緊急仮復旧ルートが概成するとされている。

2) 高速道路の被害状況

本州・四国連絡道路のうち、震度6強以上の揺れが想定される神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸内中央自動車道は、被災及び点検のため通行止めとなるが、災害発生から24時間経過後には橋梁点検が完了、3日後以降に仮復旧が見込まれている。また、中国地方については、瀬戸内海沿岸部を除き、震度6強以上となる地域は限定的で、高速道路機能は概ね維持されるものとされている。その他の区間では、点検のための交通規制、跨道橋の落下、高速道路の出入口と市街地等とを結ぶ一般道路の施設被害等により通行困難が生じるが、3日後以降に仮復旧が見込まれている。なお、津波警報・注意報が発表されている地域は、解除までの2日間程度通行不能になるとされている。

また、地盤変位による大変形や津波による流失が生じた橋梁の一部は、1週間後以降に仮橋により緊急自動車、緊急通行車両のみ通行可能となるものの、それ以外の車両は通行不能が3か月以上継続するとされている。

② 鉄道の被害状況

東海道・山陽新幹線は静岡県三島市の三島駅～山口県周南市の徳山駅間で不通となり、災害発生から1週間経過後も応急復旧作業が予定されており、機能改善は1ヶ月以内を目処として実施されるものとされている。

また、在来線についても、四国4県のほぼ全線、宮崎県の広い範囲、岡山県、広島県、山口県、大分県、鹿児島県の一部で軌道変状が確認されるほか、電柱、架線、高架線橋脚等に被害が生じ、全線が不通となることが見込まれている。復旧は津波被害を免れた地域が先行して折り返し運転を開始し、震度6弱以上エリアにおいても1ヶ月後までに50%が復旧するとされている。復旧活動は津波の危険がない地域から開始されるとともに、「四国地方へは大阪・神戸から、中国地方へは広島から、大分・宮崎へは福岡・熊本から復旧支援が行われ始める」が、「四国へは距離があることから、復旧支援は他地域より遅れる」とされている。

③ 港湾の被害状況

四国4県、宮崎県の港湾を中心に、震度6強以上地域では、耐震強化岸壁は機能を維持するものの、非耐震の岸壁の陥没・隆起・倒壊、上屋倉庫・荷役機械の損傷、防波堤の沈下、液状化によるアクセス交通・エプロン等の被害が発生し、機能不全に陥るとされている。

また、津波が想定される港湾では、港内コンテナや貨物の流失・浸水、引き波による

座礁、船舶の転覆・沈没・流出・破損、流失物による港湾施設の破損や航路障害、上屋倉庫・荷役機械の損傷、アクセス交通の寸断、防波堤の被害等が発生し機能停止に陥る。さらに、被害が軽微な地域においても、非常用電源を備えていない場合は広域的な停電の影響でガントリークレーンなどの荷役機械等に支障が生じるとされている。こうした状況は津波警報・注意報が解除される2日間程度継続するとされており、復旧作業や緊急輸送が滞ることが想定されている。

その後、1週間を目途として、航路啓開、港湾施設の復旧、荷役作業の体制の確保が進み、順次緊急輸送が実施される。なお、①1)で述べた直轄国道の緊急仮復旧により海上輸送を活用した緊急輸送が本格化すると想定されている。

④空港の被害状況

地震の揺れにより、岡山空港、広島空港、高松空港、徳島空港、松山空港、高知空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港、鹿児島空港が点検等のため閉鎖され、このうち、高知空港、宮崎空港及び徳島空港、大分空港の一部が津波により浸水するとされている。

高知空港・宮崎空港を除く各空港については、点検後、空港運用に支障がないと判断された空港から順次運航を再開し、直ちに救急・救命活動、緊急輸送物資・人員等輸送の受け入れ拠点として運用を行い、1週間後には、直轄国道等について緊急仮復旧ルートの啓開が行われることから、利用可能となった空港において、空からの緊急輸送が本格化するとされている。

一方、津波被害の大きい高知空港、宮崎空港については、3日後に救援機の離着陸に必要な滑走路の土砂・がれきの除去等が完了し、緊急物資・人員等輸送のための暫定運用が開始されるが、すべての滑走路長の土砂・がれきの除去等が完了し、民間機の暫定的な運用が再開されるのは2週間後になるとされている。

2. 地方自治体（都道府県）間の応援協定の締結状況

ここでは、中国、四国、九州地域における「災害等発生時の広域支援に関する協定」の締結状況について確認する。対象は、3地域ブロック内相互の応援に関するもの及び全国における協定とし、3地域ブロックと他の地域ブロック間の協定は対象外とする。

（1）全国都道府県における災害時等の広域応援に関する協定

①全国広域応援協定の概要

全国の都道府県では、「全国都道府県における災害時の広域応援に関する協定」を締結し、広域応援の枠組みを設定している。

図表 6 協定の概要

| | |
|-----|--|
| 第1条 | <p>(趣旨)</p> <p>第1条 この協定は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第5条の2及び第8条第2項第12号の規定に基づき、地震等による大規模災害が発生した場合において、各ブロック知事会（以下「ブロック」という。）で締結する災害時の相互応援協定等では被災者の救援等の対策が十分に実施できない場合に、応援を必要とする都道府県（以下「被災県」という。）の要請に基づき、全国知事会の調整の下に行われる広域応援を、迅速かつ円滑に遂行するため、必要な事項を定めるものとする。</p> <p>2 前項の規定は、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（平成16年法律第112号）が適用される事態に準用する。</p> |
| 第2条 | <p>(広域応援)</p> <p>第2条 全国知事会の調整の下、都道府県は被災県に対し、ブロックにおける支援体制の枠組みを基礎とした複数ブロックにわたる全国的な広域応援を実施する。</p> <p>2 都道府県は、相互扶助の精神に基づき、被災県の支援に最大限努めなくてはならない。</p> <p>3 第1項による広域応援の内容は、被災地等における住民の避難、被災者等の救援・救護及び災害応急・復旧対策に係る人的・物的支援、施設若しくは業務の提供又はそれらの斡旋とする。</p> <p>4 都道府県は、第1項における広域応援の実効性を高めるため、日頃より、都道府県間及びブロック間における連携を強め、自律的な支援が可能となる体制を構築することに努める。</p> |

資料）「全国都道府県における災害時等の広域応援に関する協定」（平成24年5月18日）

②全国広域応援協定における「カバー県の設置」

「全国都道府県における災害時の広域応援に関する協定」では、第3条において、各ブロック内で被災した都道府県ごとに支援を担当するカバー県を協議のうえ、定めるものと規定している。

第3条の規定では、都道府県は、被災県に対して、ブロックにおける支援体制の枠組みをもって、広域応援を実施する。

図表 7 カバー県の設置

| 第3条 | <p>(カバー(支援)県の設置)</p> <p>第3条 都道府県は、各ブロック内で被災した都道府県ごとに支援を担当する都道府県(以下「カバー(支援)県」という。)を協議のうえ、定めるものとする。</p> <p>2 カバー(支援)県は、被災県を直接的・物的に支援するほか、国や全国知事会等との連絡調整に関し、被災県を補完することを主な役割とする。</p> <p>3 カバー(支援)県について必要な事項は、各ブロックの相互応援協定等で定め、その内容を全国知事会に報告するものとする。</p> | | | | | | | | | | |
|-----------|--|----------|---------|-----------|--|---------|---------------------|-------|-----------------|---------|--------------------------------------|
| ブロック | <table border="1" data-bbox="421 622 1350 882"> <thead> <tr> <th data-bbox="421 622 719 658">ブロック知事会名</th> <th data-bbox="719 622 1350 658">構成都道府県名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="421 658 719 734">近畿ブロック知事会</td> <td data-bbox="719 658 1350 734">福井県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 奈良県 和歌山県 兵庫県 鳥取県 徳島県</td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 734 719 770">中国地方知事会</td> <td data-bbox="719 734 1350 770">鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県</td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 770 719 806">四国知事会</td> <td data-bbox="719 770 1350 806">徳島県 香川県 愛媛県 高知県</td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 806 719 882">九州地方知事会</td> <td data-bbox="719 806 1350 882">福岡県 佐賀県 長崎県 大分県 熊本県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県 山口県</td> </tr> </tbody> </table> <p>※中国、四国、九州地域に係るブロックのみ抽出。</p> | ブロック知事会名 | 構成都道府県名 | 近畿ブロック知事会 | 福井県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 奈良県 和歌山県 兵庫県 鳥取県 徳島県 | 中国地方知事会 | 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 | 四国知事会 | 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 | 九州地方知事会 | 福岡県 佐賀県 長崎県 大分県 熊本県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県 山口県 |
| ブロック知事会名 | 構成都道府県名 | | | | | | | | | | |
| 近畿ブロック知事会 | 福井県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 奈良県 和歌山県 兵庫県 鳥取県 徳島県 | | | | | | | | | | |
| 中国地方知事会 | 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 | | | | | | | | | | |
| 四国知事会 | 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 | | | | | | | | | | |
| 九州地方知事会 | 福岡県 佐賀県 長崎県 大分県 熊本県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県 山口県 | | | | | | | | | | |

資料) 「全国都道府県における災害時等の広域応援に関する協定」(平成24年5月18日)

③全国広域応援協定における「ブロック間応援」

「全国都道府県における災害時の広域応援に関する協定」では、第9条において、隣接するブロックでの応援を行うことを規定している。

第9条の規定での、中国、四国、九州地域に関するカバーブロックは、以下のとおり設定している。

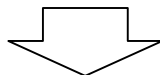
図表 8 ブロック間応援のブロック設定

| | |
|--------------------|--|
| 第9条 | <p>(ブロック間応援)</p> <p>第9条 幹事県等の調整の下、被災県からの要請に基づき、被災県が属するブロックに対してその隣接ブロックは、応援を行う(以下「ブロック間応援」という。)</p> <p>2 前項の応援の要請は、被災県の所属するブロックの幹事県等又は被災県から応援を要請するブロックの幹事県等へなされることを基本とする。</p> <p>3 前項の応援については、第2条第3項及び第8条の規定を準用する。</p> <p>4 被災県の所属するブロックの幹事県等又は被災県は、第1項の応援の要請をしたことを速やかに全国知事会へ連絡するものとし、連絡を受けた全国知事会は、被災県が応援を要請したブロックに対し、協力を要請するものとする。</p> <p>5 第1項及び前項の要請を受けたブロックは、最大限その責務を果たすよう努めなくてはならない。</p> |
| 協定 実施細目 第11条 | <p>(カバー(支援)ブロック)</p> <p>第11条 協定第9条に規定するブロック間の支援に係るカバー(支援)ブロックは、別表3を基本とする。</p> |

| | |
|--------|-------------|
| (別表3) | |
| 被災ブロック | カバー（支援）ブロック |
| 中国・四国 | 九州 |
| 九州 | 中国・四国 |

※中国、四国、九州地域に係るブロックのみ抽出。

資料)「全国都道府県における災害時等の広域応援に関する協定実施細目」(平成24年5月18日)



全国知事会の広域応援に関する協定では、
 ○各ブロック内で被災した都道府県を支援
 ○隣接するブロック間の応援は、中国・四国と九州の組み合わせで対応すると規定している。
 南海トラフ巨大地震の発生を想定する場合、四国地域の被災が最も甚大であるため、四国ブロックに対して、九州ブロック（中国ブロック）から応援する枠組みとなる。

(2) 中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定

①協定内容

中国・四国地方では、「中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定」を締結し、災害時の相互支援体制を構築している。

図表 9 協定の概要

| | |
|-----|---|
| 概要 | 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県（以下「中国・四国9県」という。）は、災害対策基本法の規定する災害又は武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律が適用される事態（以下「災害等」という。）が発生し、災害等が発生した県（以下「被災県」という。）が独自では十分な応急措置及び国民保護措置等（以下「応急措置等」という。）が実施できない場合に、迅速かつ的確に被災県における応急措置等の支援を実施するため、協定を締結する。 |
| 第1条 | （カウンターパート制による支援） 第1条 中国・四国9県は、被災県に対する支援を行う県を予め定めたカウンターパート制により、災害等発生当初から円滑かつ迅速に支援を行う。 2 カウンターパート制により被災県に対する支援を行う県は、災害等発生後、必要に応じて、速やかに連絡員を被災県に派遣し、情報収集を行うとともに、被災県が必要とする支援を実施する。 |
| 第2条 | （広域支援本部の設置） 第2条 中国・四国9県は、被災状況に応じた、よりの確な支援を実施するため、中国地方知事会の会長県（以下「会長県」という。）及び四国知事会の常任世話人県（以下「常任世話人県」という。）に広域支援本部を設置する。 2 広域支援本部は相互に連携し、被災県の被災状況や各県の支援状況等の情報集約を行い、被災県に対する支援に係る包括的な調整を行う。 3 会長県及び常任世話人県が被災した場合における広域支援本部の設置県については、別に定める。 |
| 第3条 | （支援の内容） 第3条 支援の内容は、次のとおりとする。 |

| | |
|--|---|
| | (1) 食料、飲料水、生活必需物資及びその供給に必要な資機材の提供 (2) 被災者の救出、医療、防疫、施設の応急復旧等に必要な物資及び資機材の提供 (3) 避難、救援、消火、救急活動等に必要な車両、舟艇及び航空機の派遣及びあつ旋並びに資機材の提供 (4) 医療、救援、応急復旧等に必要な医療職、技術職、技能職等の職員の派遣 (5) 避難者を受け入れるための施設の提供 (6) 前各号に定めるもののほか特に要請のあった事項 |
|--|---|

資料) 「中国・四国地方の災害時等発生時の広域支援に関する協定」 (平成24年3月1日)

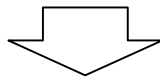
②実施要領に基づくカウンターパート制の内容

中国・四国地方では、「中国・四国地方の災害時等発生時の広域支援に関する協定」の第8条の規定に基づき、協定の運用に関し、必要な総括的事項を定めるものとして「中国・四国地方の災害時等発生時の広域支援に関する協定実施要領」を定めている。

図表 10 実施要領におけるカウンターパート制の内容

| 第2条 | (カウンターパート制により支援を行う県) 第2条 協定第1条第1項に規定するカウンターパート制により被災県に対する支援を行う県の組合せを別表1のとおり定める。 2 前項に定めるもののほか、カウンターパート制による支援の実施に関し必要な事項は、別に定める。 | | | | | | | | | | |
|--------------|--|--------|-----|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|-------------|
| 別表1 (第2条) | カウンターパート制のグルーピング <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">グルーピング</th> <th style="width: 50%;">構成県</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>グループ1</td> <td>鳥取県 徳島県</td> </tr> <tr> <td>グループ2</td> <td>岡山県 香川県</td> </tr> <tr> <td>グループ3</td> <td>広島県 愛媛県</td> </tr> <tr> <td>グループ4</td> <td>島根県 山口県 高知県</td> </tr> </tbody> </table> | グルーピング | 構成県 | グループ1 | 鳥取県 徳島県 | グループ2 | 岡山県 香川県 | グループ3 | 広島県 愛媛県 | グループ4 | 島根県 山口県 高知県 |
| グルーピング | 構成県 | | | | | | | | | | |
| グループ1 | 鳥取県 徳島県 | | | | | | | | | | |
| グループ2 | 岡山県 香川県 | | | | | | | | | | |
| グループ3 | 広島県 愛媛県 | | | | | | | | | | |
| グループ4 | 島根県 山口県 高知県 | | | | | | | | | | |

資料) 「中国・四国地方の災害時等発生時の広域支援に関する協定実施要領」 (平成24年3月1日)



中国・四国地方の広域支援に関する協定では、「カウンターパート制による支援の枠組み」を規定している。南海トラフ巨大地震の発生を想定する場合、四国地域の被害が最も甚大であるため、四国地域の各県に対して、グルーピングの組み合わせで応援する枠組みとなる。

| | | |
|---------|---|-----|
| 鳥取県 | → | 徳島県 |
| 岡山県 | → | 香川県 |
| 広島県 | → | 愛媛県 |
| 島根県 山口県 | → | 高知県 |

(3) 各地域の災害等発生時の広域支援に関する協定

①協定内容

中国地域（5県）、四国地域（4県）、九州地域（9県）では、それぞれの地域で、「災害等発生時の広域支援に関する協定」を締結し、災害時の相互支援体制を構築している。

当該協定により、各地域内における被災県に対して、協定構成都道府県が、応援する枠組みとなっている。

図表 11 各地域の支援協定の締結状況

| 地域 | 協定名称 | 構成する都道府県 |
|----|------------------------|---------------------------------|
| 中国 | 中国5県 災害時の相互応援に関する協定 | 鳥取、島根、岡山、広島、山口 |
| 四国 | 四国4県 広域応援に関する協定 | 香川、徳島、愛媛、高知 |
| 九州 | 九州・山口9県 災害時相互応援協定 | 福岡、大分、佐賀、長崎、熊本、宮崎、 鹿児島、沖縄、山口 |

既存の広域支援の協定締結状況をふまえると、本検討における中国、四国、九州地域での南海トラフ巨大地震等の大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築は、以下に示す内容により検討を進めることが協定内容に沿っているものとする。

- 南海トラフ巨大地震での被害が最も甚大な四国地域を被災地域とする。
- 全国知事会の隣接ブロック間の応援体制をふまえ、「九州地域」と「中国地域」が「四国地域」を応援する。
- 中国地域から四国地域への応援は、「中国・四国地方の広域支援協定」のカウンターパート制に基づき、岡山県→香川県、広島県→愛媛県といったグルーピングをもとに設定する。
- 九州地域から四国地域への応援は、南海トラフ巨大地震で被災規模が小さい北部九州地域（福岡県等）を応援県とし、被災規模が最も大きい南部四国地域（高知県等）を被災県として設定する。具体的には、地理的かつ人口規模等から応援体制が整えやすい、福岡県→高知県といったグルーピングが想定できる。

3. 支援物資輸送に係る官民協定の締結状況

ここでは、中国、四国、九州地域における各県の地域防災計画をもとに、各県と民間との間での「災害等発生時の緊急物資輸送に関する協定」の締結状況について確認する。

(1) 中国地域の状況

中国地域各県の地域防災計画（ホームページでの公開情報）をもとに、「緊急物資輸送に関する協定」締結状況について確認した。広島県では、県トラック協会との協定に加えて、県倉庫協会、県冷蔵倉庫協会、旅客船事業者団体、内航海運団体とも協定を締結している。

図表 12 中国地域各県の地域防災計画にみる協定締結状況

| 行政 | 協定名・協定の概要 | 協定締結先（民間企業等） |
|-------------------------------|---|------------------------------|
| 鳥取県 | 「緊急・救護輸送に関する協定書(平成9年1月10日)」 | (一社)鳥取県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | |
| 島根県 | 「緊急・救援輸送に関する協定(平成25年4月25日)」 | (公社)島根県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | |
| 岡山県 | 「災害発生時等の物資の緊急・救援輸送等に関する協定書(平成18年4月4日)」 | (一社)岡山県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | |
| | 「災害時等における物資の保管等に関する協定書(平成25年7月23日)」 | (一社)岡山県倉庫協会 |
| | ・緊急輸送の物資の搬入・保管・搬出支援に加え、当該保管等に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | |
| 広島県 | 「災害応急対策に必要な緊急輸送車両の確保等に関する協定書(平成9年)」 | (公社)広島県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定書(平成18年)」 | (一社)広島県倉庫協会 (一社)広島県冷蔵倉庫協会 |
| | ・確認中 | |
| 「災害応急対策に必要な緊急輸送船舶の確保等に関する協定書」 | 広島県旅客船協会 広島県内航海運協会 | |
| ・確認中 | | |
| 山口県 | 「災害発生時等の物資等の緊急・救援輸送に関する協定(平成21年3月)」 | (一社)山口県トラック協会 |
| | ・確認中 | |
| | 「災害時における船舶等による緊急輸送に関する協定」 | 締結先確認中 |
| | ・確認中 | |

資料) 「鳥取県地域防災計画 災害応急対策編(共通)」(平成27年度修正)
「島根県地域防災計画 震災編」(平成28年3月)
「岡山県地域防災計画 資料編」(平成27年12月)
「広島県地域防災計画 震災対策編・地震災害対策計画」(平成27年5月修正)
「山口県地域防災計画 震災対策編」(平成27年度)

(2) 四国地域の状況

四国地域各県の地域防災計画（ホームページでの公開情報）をもとに、「緊急物資輸送に関する協定」締結状況について確認した。各県とも、県トラック協会との協定に加えて、旅客船事業者団体、フェリー事業者、内航海運団体、水難救助団体等、海上輸送に関する事業者との協定を締結している。

図表 13 四国地域各県の地域防災計画にみる協定締結状況

| 行政 | 協定名・協定の概要 | 協定締結先（民間企業等） | |
|--|---|---|---------------|
| 香川県 | 「災害時における物資等の輸送に関する協定書（平成26年10月29日）」 ・緊急輸送支援に加え、物資の輸送管理等に関する助言・指導等を行う物流専門家及び作業員等の派遣、荷役機器や資機材等の貸与を要請できる。 | (一社)香川県トラック協会 | |
| | 「大規模災害発生時における船舶輸送に関する協定書（平成25年3月8日）」 ・物資、要員、資機材等の緊急輸送業務について船舶の派遣を要請できる。 | | 香川県旅客船協会 |
| | 「災害時における船舶による輸送等に関する協定書（平成27年2月13日）」 ・物資、要員、資機材等の緊急輸送業務について船舶の派遣を要請できる。 | 香川県水難救済会 | |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定書（平成27年8月10日）」 ・救援物資の保管・入出庫管理、資機材の提供に加え、物流専門家等の派遣を要請できる。 | | 香川県倉庫協会 |
| | 徳島県 | 「緊急救援輸送等に関する協定書（平成19年9月11日）」 ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 | (一社)徳島県トラック協会 |
| | | 「船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書（平成16年11月30日）」 ・物資、要員、資機材等の船舶による輸送業務を要請できる。 | 南海フェリー(株) |
| 「船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書（平成20年3月21日）」 ・物資、要員、資機材等の船舶による輸送業務を要請できる。 | | オーシャン東九フェリー(株) (現オーシャントランス(株)) | |
| 「災害時における船舶による輸送等に関する協定書（平成26年6月19日）」 ・物資、資機材等の船舶による輸送業務を要請できる。 | | 日本内航海運組合総連合会 | |
| 「船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書（平成25年11月14日）」 ・物資、要員、資機材等の緊急輸送業務について船舶の派遣を要請できる。 | | 徳島県水難救済会 | |
| | | | |

| | | | |
|-----|--|---|---------------|
| 愛媛県 | 「災害時の物資等の輸送に関する協定書（平成 22 年 3 月 15 日）」 ・物資等の輸送に加え、アドバイザー業務を行う物流専門家の派遣を要請できる。 | (一社)愛媛県トラック協会 | |
| | 「災害時の船舶による輸送等に関する協定（平成 15 年 4 月 9 日）」 ・物資、資機材等の船舶による輸送業務を要請できる。 | 愛媛内航海運組合連合会 | |
| | 「災害時における船舶による輸送等に関する協定（平成 26 年 2 月 21 日）」 ・物資、資機材等の船舶による輸送業務を要請できる。 | 日本内航海運組合総連合会 | |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定（平成 26 年 3 月 7 日）」 ・救援物資の受け入れ、仕分け、保管・管理、出庫等に加え、物流専門家の派遣を要請できる。 | 愛媛県冷凍協会 | |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定（平成 26 年 3 月 18 日）」 ・救援物資の受け入れ、仕分け、保管・管理、出庫等に加え、物流専門家の派遣を要請できる。 | 愛媛県倉庫協会 | |
| | 高知県 | 「災害時における救援物資等輸送力の確保に関する協定書（平成 22 年 3 月 16 日）」 ・確認中 | (一社)高知県トラック協会 |
| | | 「災害時における船舶による輸送等に関する協定（平成 24 年 10 月 10 日）」 ・確認中 | 日本内航海運組合総連合会 |

資料) 「香川県地域防災計画 参考資料」(平成28年3月修正)
「徳島県地域防災計画 資料編」(平成 27 年 12 月)
「愛媛県地域防災計画 資料編」(平成 27 年度修正)
「高知県地域防災計画 一般対策編」(平成 26 年 9 月修正)

(3) 九州地域の状況

九州地域各県の地域防災計画（ホームページでの公開情報）をもとに、「緊急物資輸送に関する協定」締結状況について確認した。

県外災害に物資協定を適用できることを規定しているものとして、福岡県、長崎県の協定がある。また、「物流専門家」の派遣については、福岡県と民間9社との協定の中で規定されているほか、県トラック協会との協定では、熊本県、大分県、宮崎県において、県倉庫協会との協定では、福岡県、長崎県、宮崎県において、それぞれ規定されている。なかでも宮崎県の協定では、県広域物資輸送拠点の開設・運営を規定している。この他、特徴的なものとして、鹿児島県が締結している旅客船による物資輸送協定があげられる。

図表 14 九州地域各県の地域防災計画にみる協定締結状況

| 行政 | 協定名・協定の概要 | 協定締結先（民間企業等） |
|-----|---|--|
| 福岡県 | 「災害時における物資等の緊急輸送に関する協定書（平成 20 年 2 月）」 ・緊急輸送支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う社員の派遣を要請できる。 ・福岡県外の災害で、国・関係都道府県知事から要請を受けたものにも適用可能。 | 日本通運、西濃運輸、九州西武運輸、博運社、丸善海陸運輸、九州福山通運、久留米運送、ランテック、三友通商（全9社） |
| | 「災害時の緊急物資輸送に関する協定（平成 23 年 12 月）」 ・災害発生時に緊急輸送支援を要請できる。 | （公社）福岡県トラック協会 |
| | 「災害時における緊急物資支援の保管及び荷役等に関する協定（平成 27 年 8 月）」 ・緊急物資の保管及び荷役等支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う物流専門家の派遣を要請できる。 | 福岡県倉庫協会 |
| 佐賀県 | 「災害時における物資等の緊急輸送に関する協定（平成 13 年 3 月）」 ・災害発生時に緊急輸送支援を要請できる。 | （公社）佐賀県トラック協会 |
| 長崎県 | 「災害応急対策に必要な緊急輸送の確保に関する協定（平成 23 年 8 月）」 ・緊急輸送支援に加えて、県外災害について、県が災害救助をする場合も適用可能。 | （公社）長崎県トラック協会 |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定（平成 22 年 7 月）」 ・緊急物資の保管等の支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う物流専門家の派遣を要請できる。 | 長崎県倉庫協会 |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定（平成 22 年 7 月）」 ・緊急物資の保管等の支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う物流専門家の派遣を要請できる。 | 長崎県冷蔵倉庫協会 |
| | 「災害時における物資の保管等に関する協定（平成 22 年 7 月）」 ・緊急物資の保管等の支援に加え、物資等輸送に関する助言を行う物流専門家の派遣を要請できる。 | 長崎県冷蔵倉庫協会 |

| | | |
|---------------------------------|---|------------------------|
| 熊本県 | 「災害時における物資等の緊急輸送に関する協定(平成24年5月)」 | (公社) 熊本県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、緊急輸送業務に関する専門知識を有する者の派遣を要請できる。 | |
| 大分県 | 「緊急・救援輸送に関する協定(平成19年4月)」 | (公社) 大分県トラック協会 |
| | ・緊急輸送支援に加え、災害対策本部に輸送・物流に関する専門知識を有する者の派遣を要請できる。 | |
| 宮崎県 | 「災害時における広域物資輸送拠点の開設等に関する協定(平成27年8月)」 | (一社) 宮崎県トラック協会・宮崎県倉庫協会 |
| | 「災害時における物流専門家派遣及び広域物資輸送拠点の業務支援に関する協定(平成27年8月)」 ・緊急輸送支援、保管及び荷役等支援に加え、県広域物資輸送拠点の開設、県災害対策本部への物流専門家派遣と広域物資輸送拠点の業務支援について、それぞれ協定を締結。 | |
| 鹿児島県 | 「緊急・救援物資等輸送に関する協定(平成14年4月)」 | (公社) 鹿児島県トラック協会 |
| | ・災害発生時に緊急輸送支援を要請できる。 | |
| | 「大規模災害時における旅客船による緊急輸送等に関する協定(平成24年9月)」 | 鹿児島県旅客船協会 |
| ・大規模災害時に旅客船により、被災者救援・救援物資輸送を実施。 | | |

資料) 各種資料より、三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

4. 災害時における鉄道・内航海運・航空機及びトラックの活用実態

ここでは、既往調査結果をもとに、東日本大震災等の大規模災害における多様な輸送モードの活用状況について確認する。

(1) 東日本大震災時の輸送手段の活用状況

「大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築に関する調査報告書」(平成 27 年 3 月、関東運輸局)によると、東日本大震災時の支援物資の輸送状況は以下のとおり。

①航空輸送の活用

東日本大震災により仙台空港が使用不能となる中、花巻空港、山形空港、福島空港を 24 時間運用可能として、3 月 12 日から救援機の活動や物資の代替輸送を行った。

また、成田国際空港は、海外からの国際支援の受け入れ拠点となり、世界各国からの多くの支援物資を受け入れた。

図表 15 東日本大震災における航空輸送の活用状況 (概要)

| | 概 要 |
|-----------|--|
| 代替輸送拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方の空港については、東日本大震災により仙台空港が使用不能となる中、花巻、山形、福島 の 3 空港を直ちに 24 時間運用可能(支援要員を全国の航空官署から派遣)とすること等により、救援機の活動や、高速道路・新幹線が不通の間の代替輸送拠点としての役割を果たした。 ・3 月 15 日に仙台空港で一部がれきの除去により、ヘリコプターの発着可能なスペース(救援機のみ)が確保されたことで被災地周辺の 13 空港全ての利用が可能となった。 ・代替輸送拠点としては、3 月 12 日～7 月 31 日の運航期間に合計 4,890 便の臨時便運航に対応した。 ・3 月 17 日から 24 日の間、政府被災者生活支援特別対策本部からの要請を受け、花巻空港を拠点として救援物資・人員の輸送、被災状況の情報収集を実施した。 |
| 国際支援・救助拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・世界各国から商用機だけでなく空軍機や特別機により、帰国支援便や災害救援物資輸送便を運航し、成田国際空港を利用した。 ・成田国際空港では、世界各国から到着した毛布や、水等の救援物資が被災地へ向けて搬送されるまでの間、成田国際空港の南部貨物地区・整備地区の上屋を一時保管スペースとして無償で提供した。 |
| 課題・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> ・運用時間及び小型機等の受入基準の取り扱い ・駐機場(スポット)調整 ・空港における利用者への対応 ・空港の耐震性の向上、交通アクセス・ライフライン(電気・水道・ガス・航空燃料・ガソリン・軽油など)確保 等 |

資料) 国土技術政策総合研究所空港研究部長佐藤清二「東日本大震災と空港の研究課題」(平成23年12月)、国土交通省「東日本大震災の記録」(平成24年)、成田国際空港株式会社「成田空港～その役割と現状～2011年度」、航空連合資料、吾妻徹「東日本大震災における福島空港の対応と課題について」その他、関係者へのヒアリング調査等より作成

図表 16 東日本大震災における航空輸送の活用実態



資料) 国土技術政策総合研究所空港研究部長佐藤清二「東日本大震災と空港の研究課題」(平成23年12月)

②海上輸送の活用

東日本大震災ではフェリー、RORO 船、タンカー、練習船など、様々な民間船舶を活用し、人員・物資輸送が行われた。

被災地では港湾施設が大きなダメージを受けたが、比較的被害の少なかった日本海側の港湾を活用することで、震災の翌日、3月12日には、フェリーによる自衛隊部隊及び車両の輸送と内航船による燃料の緊急輸送が始まっている。

東日本大震災の経験を踏まえ、海上輸送をより円滑に活用するには、活用可能な船舶確保と、被災地側の船舶活用に関する実務の円滑化、船舶活用を地域防災計画に位置付けるなどの環境整備といった点が課題と指摘されている。

また、事業者へのヒアリングでは、岸壁だけでなく背後地までの耐震性強化、緊急時の顧客の優先順位付けのルールづくりなどが課題として指摘された。

図表 17 東日本大震災における海上輸送の活用状況（概要）

| | 概 要 |
|-------------------------------|---|
| 部隊輸送 (フェリー) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自衛隊部隊及び車両の輸送について、3月12日小樽～秋田間計451便で自衛隊員等約46,700名、車両約12,800台の輸送を実施。(9月11日までの実績) ・ 苫小牧港において民間のフェリーが自衛隊などの人員、車輛、建設機械等を緊急輸送。 ・ 苫小牧港のフェリーターミナルは道内から支援物資や緊急車両を集約し、被災地へ人員・物資を輸送する拠点の役割を果たした。 ・ フェリーを利用した緊急支援物資の輸送は、フェリーが着岸できる岸壁があれば、荷役機械が必要ないため、地震や津波で荷役機械や電源施設が被災を受けた被災港湾においては非常に有効であった。 |
| 貨物輸送 (RORO 船、自動車専用船、タンカー等) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 4月5日から常陸那珂～苫小牧航路で運航を再開。 ・ 6日には常陸那珂港へ入港(隔日で運航)し、11日から毎日運航となり、6月20日より通常運航に復帰。 ・ 5月18日から常陸那珂～北九州航路を再開し、6月20日より通常運航に復帰。 ・ 栗林商船(株)のRORO船が3月23日仙台港に入港。 ・ 自動車専用船については、3月23日に初めて荷役機器等を積載し八戸港に入港した。4月8日以降は、隔日で名古屋港～仙台塩釜港～苫小牧港間で運航を再開した。 ・ 燃料油等の緊急輸送について、3月12日から比較的震災の被害の少なかった日本海側ルートで、延862隻、燃料油約319万8千kl、原油7万8千kl、LPG等約3万トンの緊急輸送を実施。 ・ 秋田港や酒田港の油槽所へ石油を供給し、また、新潟港にガソリン・灯油等を荷揚げし、陸路を經由して福島、宮城等の被災地へ供給した。 |

| 概 要 | |
|--------|---|
| 課題・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> ・活用可能な船舶の確保（通常業務や定期航路からの離脱） ・受け入れ側の船舶活用に関する実務手順の円滑化 ・船舶活用を地域防災計画等に位置付けるなど活用環境の整備 ・岸壁および背後地の耐震性強化 ・緊急時の顧客の優先順位付け 等 |

資料) 国土交通省大臣官房参事官（運輸安全防災）「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」（平成26年5月）、国土交通省「東日本大震災の記録」（平成24年）、国土交通省海事局「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会 最終報告」（平成26年3月）、その他、関係者へのヒアリング調査等より作成）

図表 18 東日本大震災における海上輸送の活用実態



資料) 国土交通省大臣官房参事官(運輸安全防災)「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」(平成26年5月)

③鉄道輸送の活用

東日本大震災の時、被災地のみならず東北本線が被災したことから大きな輸送制約がかかった。しかし、支援物資輸送においてはトラックによる代行輸送をいち早く実施した。また、日本海側に代替ルートを確認し、コンテナ車による緊急物資輸送や、タンク車による燃料輸送を行った。さらに平成 23 年 11 月からは、災害廃棄物の輸送を行い被災地の復旧・復興に大きな役割を果たした。

当時、旅客ダイヤとの調整、電力・燃料不足への対応、タンク車の確保及び橋りょう等の入線確認、乗務員の確保といった点で混乱が生じた。

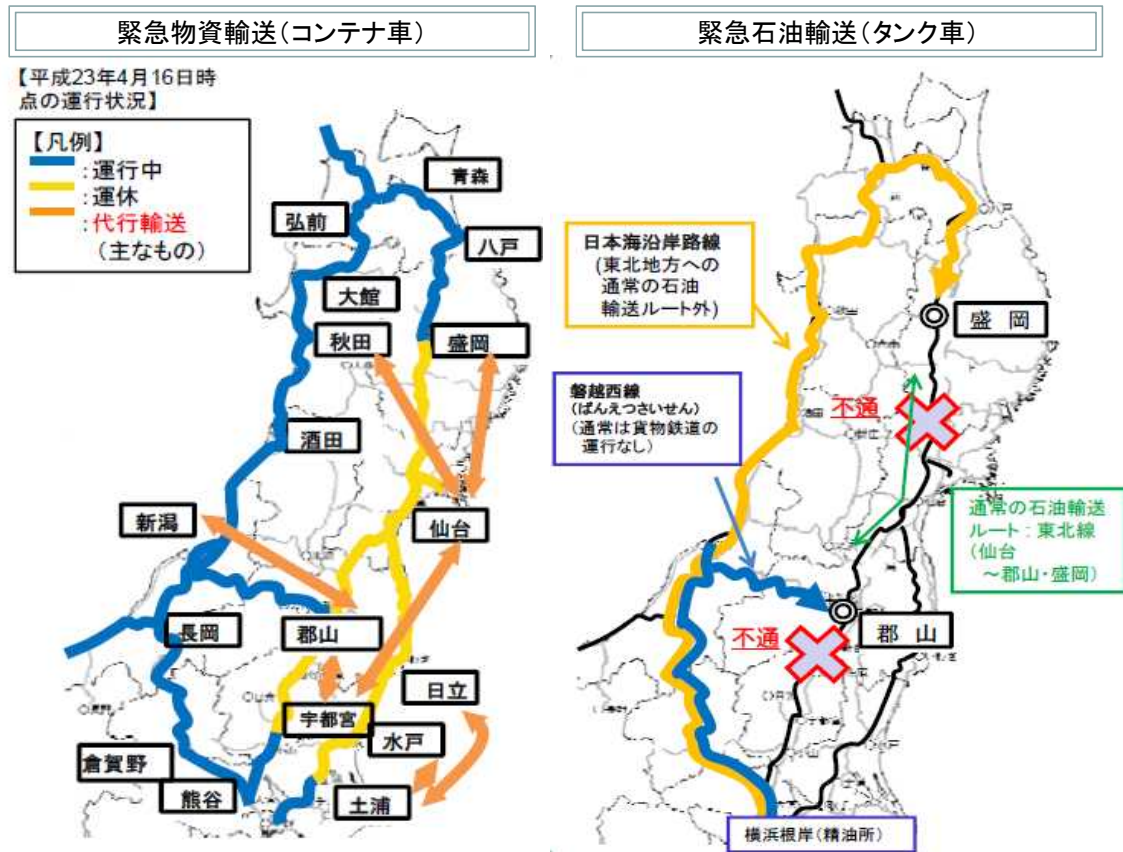
また、事業者へのヒアリングでは、緊急輸送に供する人員輸送の緩和、重量車走行の特例措置といった要望が寄せられたほか、支援物資の要請ルートが複数あったために情報管理面で大きな混乱が生じたとの指摘があった。

図表 19 東日本大震災における鉄道輸送の活用状況（概要）

| | 概 要 |
|-------------------|---|
| 緊急物資輸送 (コンテナ車) | <ul style="list-style-type: none"> ・東北線の運休期間中にコンテナ輸送を実施（支援物資、トラックの代行輸送）。 ・被災自治体に対する救援物資を無償で輸送。 ・関西・九州方面等から新潟、秋田等の貨物駅まで輸送し、トラックに積み替えて被災地へ輸送した。 ・4月21日には東北線全線でコンテナ輸送開始。 ・宇都宮ターミナル駅、仙台ターミナル駅、盛岡ターミナル駅等を活用してトラックによる代行輸送を実施。 |
| 緊急石油輸送 (タンク車) | <ul style="list-style-type: none"> ・日本海側を経由した長距離の石油輸送は前例が無いことから、JR貨物は、JR東日本の協力を得て、石油輸送を行った。 ・輸送ルートの形状がF型であること、FreightのFをとって「F作戦」と称した（20kl積みタンクローリー換算で2,850台分）。 <ul style="list-style-type: none"> －横浜→盛岡（3月18日～4月9日実施） －横浜→郡山（3月25日～4月14日実施） |
| 災害廃棄物輸送 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年11月にがれき輸送を開始。 ・平成24年には専用列車を編成し、平成26年2月までに63千トン（宮城県）、122千トン（岩手県）を輸送した。 |
| 課題・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> ・旅客ダイヤとの調整 ・電力、燃料の確保 ・タンク車の確保及び橋りょう等の入線確認 ・乗務員の確保 ・緊急輸送に供する人員輸送の緩和 ・重量車走行の特例措置 ・応援要請に関する情報ルートの集約 等 |

資料) 国土交通省大臣官房参事官(運輸安全防災)「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」平成26年5月、国土交通省「東日本大震災の記録」平成24年、東北の鉄道震災復興誌編集委員会「よみがえれ、みちのくの鉄道」、その他、関係者へのヒアリング調査等より作成

図表 20 東日本大震災における鉄道輸送の活用実態



資料) 国土交通省大臣官房参事官(運輸安全防災)「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」平成26年5月

④トラック輸送の活用

東日本大震災では、輸送協定等に基づく支援活動が実施され、延べ2,032地点への支援物資輸送が行われた。

被災地が広範囲にわたり、被災地内の道路被害が甚大であったため、国土交通省は、3月12日時点で、関東と東北を結ぶ国道4号から被災地内の主要道路となる国道45号及び国道6号までの11の東西ルートを確認し(くしの歯型救援ルート)、トラック輸送を可能とした。

トラックの燃料の不足や通信手段の途絶による情報不足が問題となったほか、緊急通行車両手続きの円滑化、トラック運転手の宿泊施設の確保などが課題となった。

また、関係者へのヒアリングでは、応援協定による支援スキームが確立されてきた一方で、二次災害への対策強化や費用捻出までの資金繰りといった課題が生じていることが指摘された。

図表 21 東日本大震災におけるトラック輸送の活用状況(概要)

| | 概 要 |
|--------|--|
| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省では、被災範囲が広く、従来の地方自治体主導の緊急物資輸送が機能しなかったため、(社)全日本トラック協会及び指定公共機関である日本通運(株)の協力を得て、5月26日時点で、政府の緊急物資輸送延べ2,032地点に対し、食糧品約1,898万食、飲料水約460万本、毛布約46万枚等の輸送を実施した(トラック1,927台分)。 5月26日に政府の緊急物資輸送が終了した以降も、各都道府県と地方トラック協会との輸送協定に基づく緊急物資輸送が実施された。 被災地域のトラック車両被害及び緊急物資輸送の大幅な増加に伴うトラック輸送力の不足に対応するため、トラック事業者に当面の間、レンタカーの使用を認めるとともに、貨物自動車運送事業法の規定に基づく認可・届出について、事後手続きを認めることにより弾力的な運用が図られた。 |
| 課題・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> トラックの燃料が不足 通信手段の途絶により被災状況、避難所等に関する情報が限定された。 緊急通行車両手続きの円滑化 トラック運転手の宿泊施設の確保が困難 二次災害への対策強化 費用捻出までの資金繰り |

資料) 国土交通省大臣官房参事官(運輸安全防災)「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」(平成26年5月)、国土交通省「東日本大震災の記録」(平成24年)、国土交通省関東運輸局「首都直下地震等に対応した支援物資物流システム(首都直下地震等に対応した支援物資物流システムの構築に関する協議会)、神奈川県トラック協会「災害時における神奈川県内の緊急物資輸送体制の整備に関する調査検討(災害時における神奈川県内の緊急物資輸送体制の整備に関する調査検討会)、その他関係者へのヒアリング調査等より作成

図表 22 東日本大震災におけるトラック輸送の活用実態（主な輸送先）

国道4号から
国道45号及び国道6号までの啓開状況



3月12日時点で11の
東西ルートを確認
(くしの歯型救援ルート)



資料) 国土交通省大臣官房参事官(運輸安全防災)「災害時の物資輸送網の確保及び物資輸送に関する国土交通省の取組について」(平成26年5月)

(2) 熊本地震時の輸送手段の活用状況

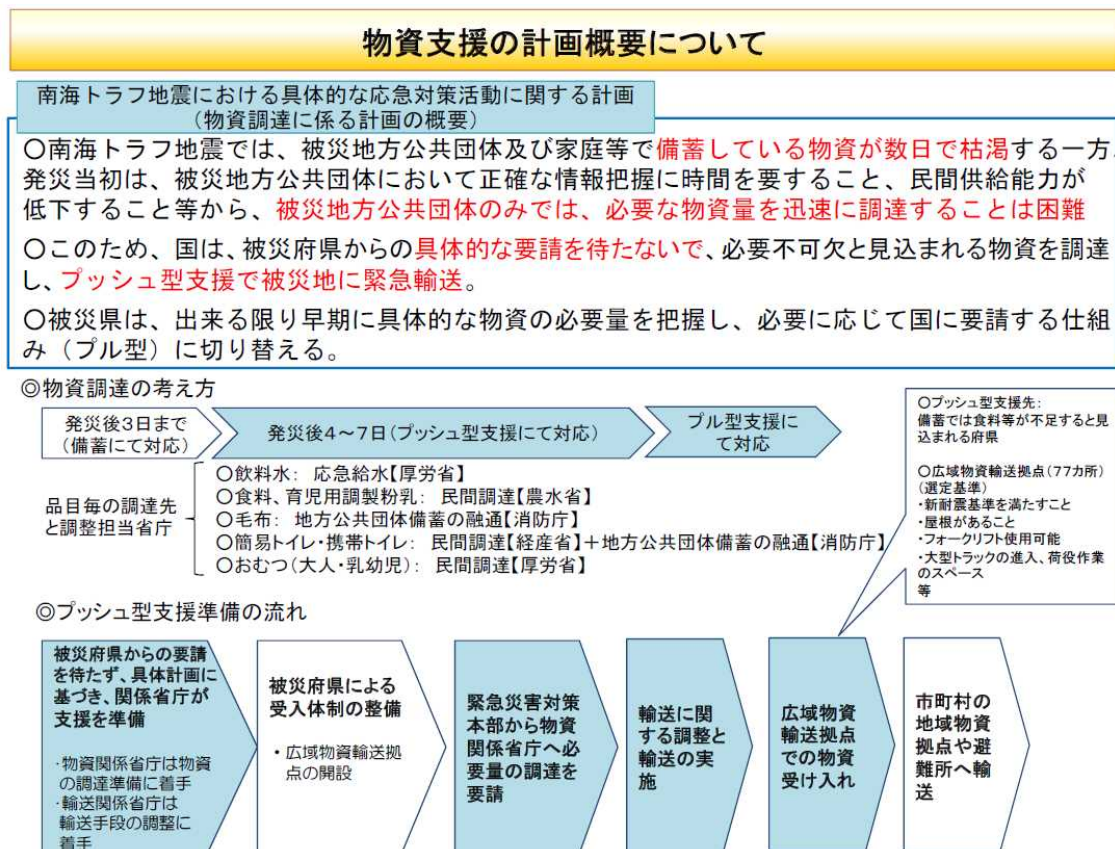
内閣府防災情報のページにおいて「平成28年熊本地震に関する対応状況等」について報告されており、「平成28年熊本地震に係る初動対応検証チーム」により、「物資支援の状況について」報告されている。その検証内容は以下のとおり。

①物資支援の状況

国による物資支援の計画概要、体制、輸送イメージについて以下のとおり報告されている。

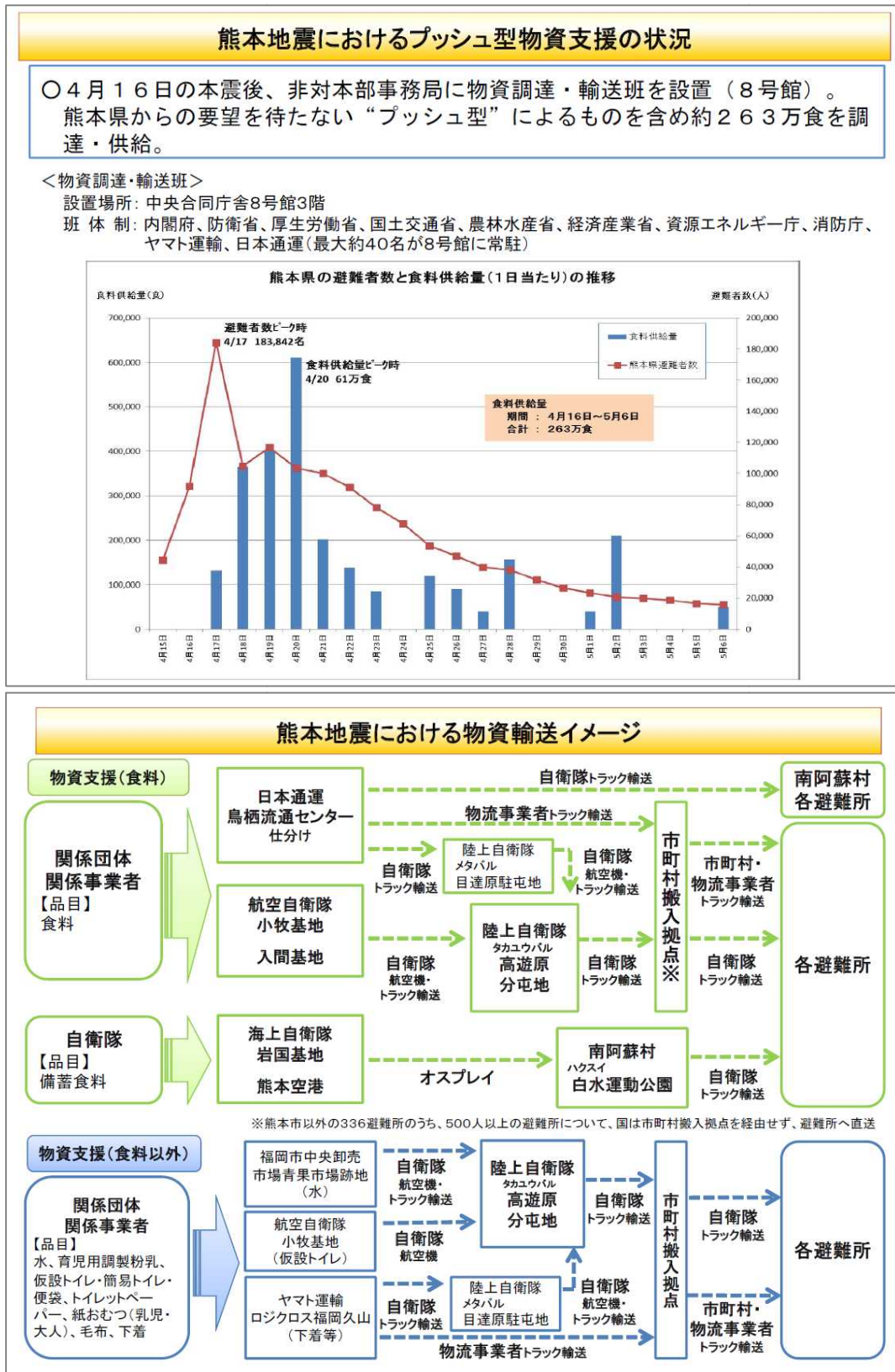
プッシュ型支援物資輸送の段階では、陸上輸送は自衛隊及び民間物流事業者によるトラック輸送にて、海上・航空輸送については自衛隊により対応されている。

図表 23 物資支援の計画概要



資料) 内閣府防災情報のページ「平成28年熊本地震に係る初動対応検証チーム(第4回) 資料1 物資支援の状況について」(平成28年6月23日)

図表 24 国の支援物資の調達・輸送体制と初動時の物資輸送イメージ



資料) 内閣府防災情報のページ「平成28年熊本地震に係る初動対応検証チーム(第4回) 資料1 物資支援の状況について」(平成28年6月23日)

②初動対応の検証

平成 28 年熊本地震に係る初動対応検証チームによる物資輸送についての検証結果は以下のとおり報告されている。

現地派遣職員レポートで「×印」で示されるように、今回の支援物資輸送時において、「指示・実施：自主避難所には十分届いていなかったところもあった。」、「役割分担：物流マネジメントは物流業者に依頼すべき」、「その他：あらかじめ流通センター等の施設を選定しておくべき」などの問題点が指摘されている。

図表 25 物資輸送に係る初動体制の検証結果

| | 情報流通 | 指示・実施 | 連携 | 役割分担 | その他 |
|---------|---|---|--|---|--|
| 状況把握 | <ul style="list-style-type: none"> ×被災地の状況が刻々と変化していく。 ○タブレットはニーズ把握に有効だった。 ×タブレットの操作方法が十分に周知されなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ×支援のタイミングを見誤った可能性がある。 ×タブレットによって小口注文が中心になり、国の対応が困難になった。 | <ul style="list-style-type: none"> ○各省庁と県との物資調達会議は迅速な調達に不可欠だった。 | | |
| ブッシュ型支援 | <ul style="list-style-type: none"> ×複数ルートがあったため、重複要請や要請もれが生じた。 ×救助法による調達可能な物資を整理しておくべきだった。 | <ul style="list-style-type: none"> ○主要物資が不足しなくなり、効果を感じた。 ○避難者に安心感を与えた。 ×現行マニュアルにある調達システムでは責任が不明確で情報が錯綜した。 ×自主避難所には十分届いていなかったところもあった。 ×リエソンの増員、仕分け専門の職員配置が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ×管理責任が細かくて、引き取りにきた自衛隊に物資を渡すことができなかった。 ×平時から物資ごとに担当省庁を決めておくべき。 | <ul style="list-style-type: none"> ×自衛隊が被災直後から参画すれば輸送がもっとうまくいったのではないか。 ×途中で輸送を自衛隊に任せただけで現場が混乱した。 ×物流マネジメントは物流業者に依頼すべき。 | <ul style="list-style-type: none"> ×住民等の備蓄を進めるべき。 ×あらかじめ流通センター等の施設を選定しておくべき。 ×詰め替えをしないルールとしておくべき。 |
| 輸送システム | <ul style="list-style-type: none"> ×輸送状況の情報がなかった。 ×在庫状況がリアルタイムでつかめなかった。 | | | | |

資料) 内閣府防災情報のページ「平成28年熊本地震に係る初動対応検証チーム（第4回）資料5-1 熊本現地派遣職員レポート（物資輸送）」（平成28年6月23日）

③九州運輸局による熊本地震の支援物資物流の検証

九州運輸局（交通政策部環境・物流課）においては、熊本地震に関する支援物資物流の経緯及び物資輸送の状況、さらには今後の取組みについて、次のとおり検証している。

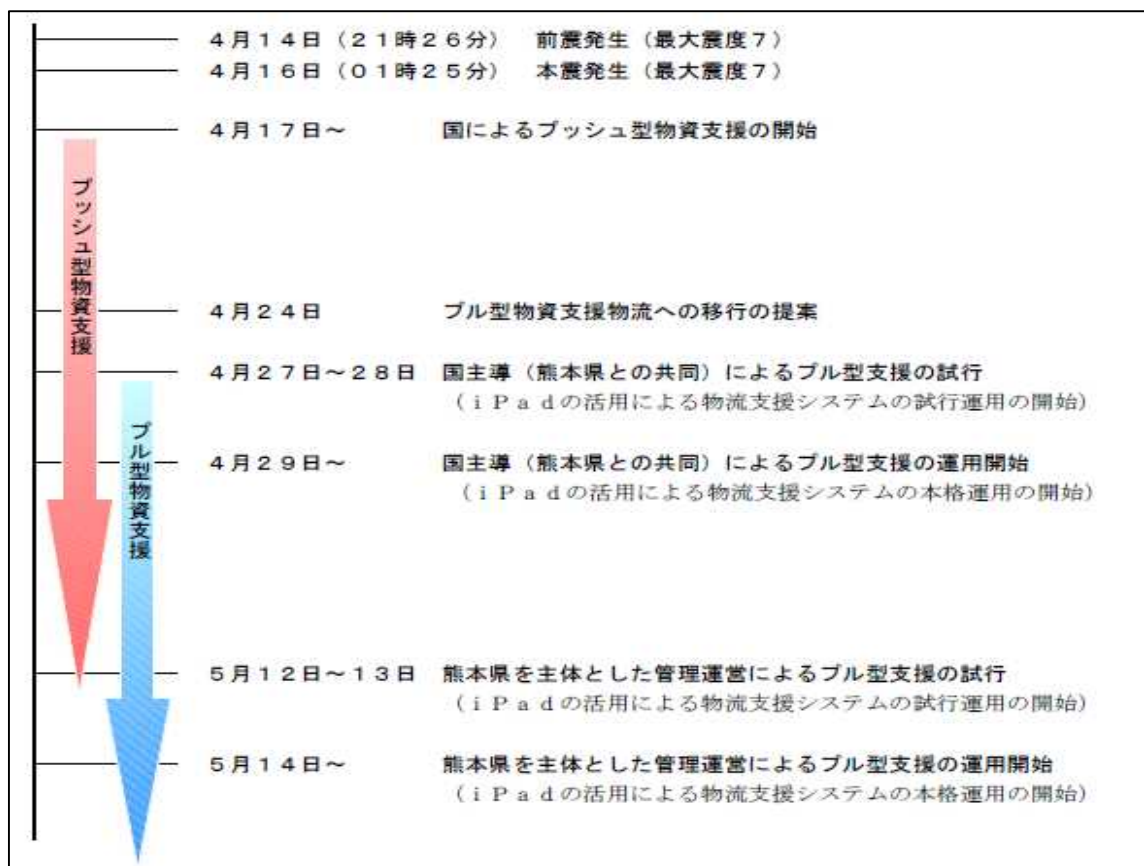
○熊本地震における支援物資の状況

大規模地震発生（4月14日及び16日）後の4月17日に、国（政府）は、被災した熊本県内の避難者に対する支援として、プッシュ型による政府支援物資の供給を段階的に開始し、5月13日までに、食料品263万食をはじめ飲用水、日用品多数の供給を行っている。

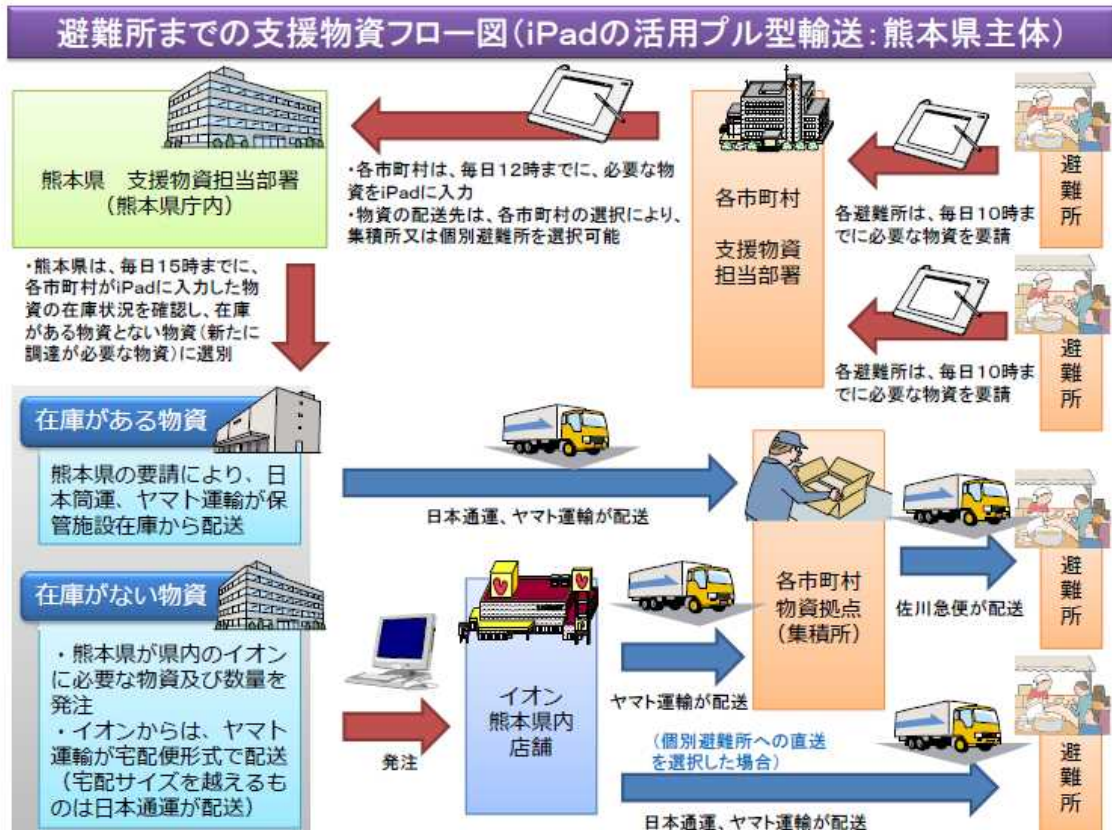
地震の発生から一定期間（1週間程度）が経過した段階では、被災直後に必要不可欠と考えられる物資の供給により、当面の物資の不足が解消されたが、一方で支援物資の余剰が生じていることや、避難生活の長期化により必要な物資が多種、多様化していることから、4月29日からは、避難所からの要望に応じて必要な支援物資の調達・配送を行うプル型の支援物資物流への移行を開始した。（4月27日から試行運用を行い問題がないことを確認）

実施方法は、各避難所にタブレット端末（iPad）を配布し、市町村を通じて政府及び熊本県の現地対策本部に不足物資の情報を入力、必要な支援物資の要請を行うものとし、当初は、国主導（熊本県との共同）により運用を開始し、その後熊本県主体による運用に移行している。

図表 26 支援物資物流の時系列の変遷



図表 27 熊本県主体のプル型輸送時の拠点配置及び物資フロー状況



○地震発生後における九州運輸局の取組み

九州運輸局では、地震発生初動時より「政府現地対策本部」や物流団体と連携し、物資供給元から、熊本県外、熊本県内の物資拠点を通じて避難所へ迅速、的確、安定的な支援物資供給のための取組みを実施している。

<物流拠点の確保に関する支援>

熊本県が支援物資の拠点として想定していた県内の物資拠点（グランメッセ熊本ほか）が被災したことから、熊本県内及び隣接県（福岡県・佐賀県・大分県）の「民間物資拠点」のうち、活用可能な施設を調査したうえで、政府及び現地対策本部と共有することにより、支援物資受入拠点の確保を支援。

<物資の安定供給に関する支援>

熊本県庁内に設置された「政府現地災害対策本部」の「支援物資調達・配送チーム」に参画し、政府のプッシュ型支援をはじめ、熊本県外の物資拠点から避難所までの支援物資の安定的な供給を支援。

<物資拠点の運営に関する支援>

熊本県とトラック協会が締結している「災害発生時における緊急輸送協定」に基づく「物流専門家」の派遣やフォークリフト等の荷役機材の調達等に関する調整に関与し、支援物資の円滑な配送を支援。

○今後の大規模災害への支援物資対応に向けた取組み

九州運輸局では、熊本地震における支援物資物流の検証を踏まえて、今後の大規模災害発生時の支援物資輸送のさらなる円滑な対応に向けた取組みについて、次のとおり実施している。

<地方自治体と物流団体との連携強化に向けた取組み>

地方自治体（県）と物流業界団体（トラック協会、倉庫協会等）と災害締結について、九州全県における早期締結や規定内容の見直しや強化、平常時からの連携、体制の強化に向けた取組み支援。

<支援物資物流のさらなる円滑化に向けた取組み>

「民間物資拠点」のリストの更新や、自治体が定める「公的物資拠点」が被災又は不足した場合に備えた補完的施設としての「民間物資拠点」活用に向けた支援

<支援物資物流システムの整備に向けた取組み>

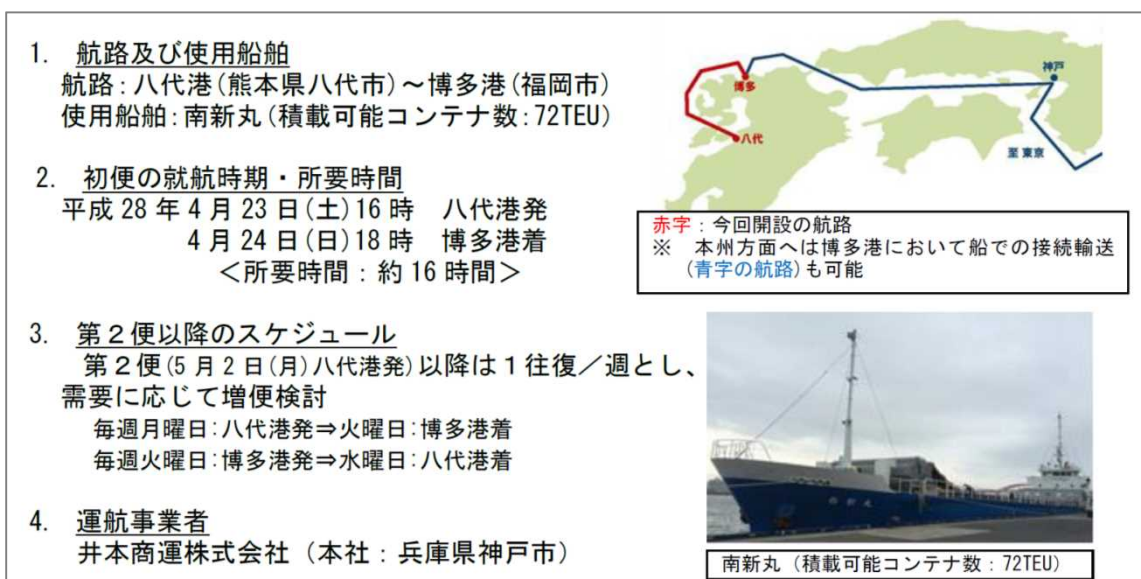
大規模災害の発生を想定した広域的かつ多様な輸送モードを活用した支援物資物流システムの構築に向けた支援

④熊本地震時の多様な輸送モードを活用した支援物資の状況

平成 28 年熊本地震時での支援物資輸送において、前述の自衛隊及び陸上輸送以外に活用された支援物資物流の取り組み実態を確認した。

被災地において、幹線道路の混雑等により、生活物資の安定供給等のための物流ルート確保のため、井本商運(株)の協力により、八代港を拠点に、九州の南北を結ぶ「海上代替航路」が 4 月 23 日に緊急かつ臨時的に開設された。

図表 28 八代港・博多港間の海上代替航路の臨時開設による支援物資輸送内容①



資料) 国土交通省海事局・港湾局「平成28年熊本年熊本地震を受けた八代港・博多港間の「海上代替航路」の臨時開設について」(平成28年4月22日)プレスリリース資料より

図表 29 八代港・博多港間の海上代替航路の臨時開設による支援物資輸送内容②



資料) 国土交通省海事局・港湾局「平成28年熊本地震を受けた八代港・博多港間の「海上代替航路」の臨時開設について」(平成28年4月22日)プレスリリース資料より

5. 支援物資物流にかかわる各種規制

(1) 支援物資物流に関する主な法律等

トラック、海運、鉄道等のそれぞれの輸送モードを対象に、支援物資物流に関わる関連法規等を整理する。

図表 30 支援物資物流に関する主な法律等（概要）①

| | 法令名 | 目的・概要 | 所管省庁 |
|---------|------------|--|-------|
| 災害関連法 | 災害対策基本法 | 国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、防災に関し、国、地方公共団体及びその他の公共機関を通じて必要な体制を確立し、責任の所在を明確にするとともに、防災計画の作成、災害予防、災害応急対策、災害復旧及び防災に関する財政金融措置その他必要な災害対策の基本を定めることにより、総合的かつ計画的な防災行政の整備及び推進を図り、もって社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資する。 内閣総理大臣が指定した機関（指定行政機関、指定地方行政機関、指定公共機関）は、法律の規定により災害発生時にそれぞれの職域における責任を果たす義務を負っている。 | 内閣府 |
| | 災害救助法 | 災害に際して、国が地方公共団体、日本赤十字社その他の団体及び国民の協力の下に、応急的に、必要な救助を行い、被災者の保護と社会の秩序の保全を図る。 | 内閣府 |
| 物流関係事業法 | 貨物自動車運送事業法 | 貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、貨物自動車運送に関するこの法律及びこの法律に基づく措置の遵守等を図るための民間団体等による自主的な活動を促進することにより、貨物自動車運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資する。 | 国土交通省 |
| | 航空法 | 国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |
| | 海上運送法 | 海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。 （主に旅客自動車運送であるフェリーなどの事業、また海運仲立業及び海運代理店業についての法律） | 国土交通省 |
| | 内航海運業法 | 内航運送の円滑かつ適確な運営を確保することにより、輸送の安全を確保するとともに、内航海運業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |
| | 港湾運送事業法 | 港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |
| | 港湾労働法 | 港湾労働者の雇用の改善、能力の開発及び向上等に関する措置を講ずることにより、港湾運送に必要な労働力の確保に資するとともに、港湾労働者の雇用の安定その他の港湾労働者の福祉の増進を図る。 | 国土交通省 |
| | 鉄道事業法 | 鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |

| | | |
|-----------|---|-------|
| 貨物利用運送事業法 | 貨物利用運送事業の運営を適正かつ合理的なものとする事により、貨物利用運送事業の健全な発達を図るとともに、貨物の流通の分野における利用者の需要の高度化及び多様化に対応した貨物の運送サービスの円滑な提供を確保し、もって利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与する。 | 国土交通省 |
|-----------|---|-------|

資料) 国土交通省関東運輸局「多様な支援物資物流システム構築協議会（大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築に関する調査）」報告書（H27.3）

図表 31 支援物資物流に関する主な法律等（概要）②

| | 法令名 | 目的・概要 | 所管省庁 |
|---------|--|---|--------------|
| 関連法・条例等 | 道路交通法 | 道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資する。 | 警察庁 |
| | 道路法 | 道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |
| | 自動車 No x ・PM 法（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法） | 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質による大気の汚染の状況にかんがみ、その汚染の防止に関して国、地方公共団体、事業者及び国民の果たすべき責務を明らかにするとともに、その汚染が著しい特定の地域について、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に関する基本方針及び計画を策定し、当該地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車につき窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準を定め、並びに事業活動に伴い自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出の抑制のための所要の措置を講ずること等により、大気汚染防止法（昭和四十三年法律第九十七号）による措置等と相まって、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気の汚染に係る環境基準の確保を図り、もって国民の健康を保護するとともに生活環境を保全する。 | 環境省 国土交通省 |
| | 道路運送車両法 | 道路運送車両に関し、所有権についての公証等を行い、並びに安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進する。 | 国土交通省 |
| | 空港法 | 空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、日本の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与する。 | 国土交通省 |
| | 空港管理条例 | 空港管理者の管理する空港の設置及び管理に関して必要な事項を定める。 | 自治体等 |
| | 港湾法 | 交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全する。 | 国土交通省 |
| | 港則法 | 港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図る。 | 海上保安庁 |

| | 法令名 | 目的・概要 | 所管省庁 |
|---------|---------------------------------------|--|-------|
| | 海洋汚染防止法 (海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律) | 船舶、海洋施設及び航空機から海洋に油、有害液体物質等及び廃棄物を排出すること、海底の下に油、有害液体物質等及び廃棄物を廃棄すること、船舶から大気中に排出ガスを放出すること並びに船舶及び海洋施設において油、有害液体物質等及び廃棄物を焼却することを規制し、廃油の適正な処理を確保するとともに、排出された油、有害液体物質等、廃棄物その他の物の防除並びに海上火災の発生及び拡大の防止並びに海上火災等に伴う船舶交通の危険の防止のための措置を講ずることにより、海洋汚染等及び海上災害を防止し、あわせて海洋の汚染及び海上災害の防止に関する国際約束の適確な実施を確保し、もって海洋環境の保全等並びに人の生命及び身体並びに財産の保護に資する。 | 国土交通省 |
| 関連法・条例等 | S O L A S 条約 (海上における人命の安全のための国際条約) | 船舶の安全性確保のための規則を定める多国間条約 | 多国間条約 |
| | 船舶安全法 | 船舶における人命の安全確保等を目的とする。 | 国土交通省 |
| | 船員法 | 日本船舶又は日本船舶以外の船舶に船員として乗り組む船長及び海員並びに予備船員の雇入契約や給料、労働時間、有給休暇等を定めた法律 | 国土交通省 |
| | 港湾管理条例 | 港湾管理者の管理する港湾の設置及び管理に関して必要な事項を定める。 | 自治体等 |
| | 消防法 | 火災を予防し、警戒し及び鎮圧し、国民の生命、身体及び財産を火災から保護するとともに、火災又は地震等の災害に因る被害を軽減し、もって安寧秩序を保持し、社会公共の福祉の増進に資する。 | 消防庁 |
| | 労働基準法 | 労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならないとの認識のもと、最低基準の労働条件を定め、労働関係の当事者へ、この基準を理由とした労働条件の低下を禁じ、その向上を図る。 | 厚生労働省 |

資料) 国土交通省関東運輸局「多様な支援物資物流システム構築協議会(大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築に関する調査)」報告書(H27.3)

(2) 東日本大震災での規制緩和に関する要望

東日本大震災の際に、事業者から規制緩和に関する要望が数多く出されており、一般社団法人日本経済団体連合会と公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会とがその内容を取りまとめている。

ここでは、以下の資料を対象に、支援物資輸送に関する要望事項を抜き出し、要望事項を整理した。

【文献整理の対象】

- ・一般社団法人日本経済団体連合会「災害発生時における各種法規制等に係る主要望事項」
- ・公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「東日本大震災に関する JILS としての要望・提言」(第2版)

《全モード共通》

全モードに共通する項目として、大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用の他、労働法制の弾力的運用、災害対応に伴う長時間労働への対応、労働者への安全配慮義務違反への配慮、有資格者による業務制限の一時的な緩和、非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設置・運用に関する規制緩和が要望されている。

《航空》

航空輸送に関する緩和要望事項として、ジェット燃料給油車輛(レフューラー)の緊急支援登録、航空燃料に関する規制の緩和、緊急輸送のためのヘリの離発着許可、緊急物資の投下、空港の発着時間制限緩和、海外からの緊急輸入に関しての通関・検査手続きの簡素化等が要望された。

《船舶》

海上輸送に関する緩和要望事項として、海上油濁規制の一時的解除、輸入船の入港回数制限の緩和、外航船等を内航船臨時投入認定手続きの簡素化、沿海船の航行区域の緩和、海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和、海外からの緊急輸入に関しての通関・検査手続きの簡素化等が要望された。

《鉄道》

鉄道輸送のみを対象とした緩和要望は無かった。

《トラック》

トラック輸送に関する緩和要望事項として、緊急通行車両手続きの簡素化等、緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和、緊急輸送におけるトラックドライバーの連続運転時間制限の緩和、タンクローリーに係る規制緩和、ディーゼル車に係る規制緩和、車検の緩和等が要望された。

図表 32 東日本大震災での規制緩和に関する要望①

| | 概要 | 関連法規 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-----------------------------------|---|-----------------|------|----|----|----|
| 「緊急通行車両確認証明書」 「緊急車両通行標章」の円滑な発行 | 平常時から、「証明書発行のしくみや手順」「事前の社名エントリー制」「被災地へ向かう通行情報の提供」等について検討し、制度化しておく必要。 | ・道路交通法 | ○ | | | |
| 緊急車両に関する規制緩和 | 激甚災害発生時に各民間団体が被災地支援の為に支援物資・機材・人員等を輸送する際、災害時優先道路の使用に関して、以下を要望。 ・貨物自動車以外の「乗用車（例：マイクロバス等）」への規制緩和。 ・食料品・生活用品以外の「災害復旧貨物（例：発電機など）」などへの規制緩和。 ・原則として、災害発生後 24 時間以内の災害時優先道路の使用許可に係る通達。 | ・道路交通法 | ○ | | | |
| ディーゼル車規制の一時的緩和 | 今般の震災に際し、8 都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）の一部の地域外からの流入車を含め排出基準に適合しない自動車の走行を禁止する独自の制度により当初は通行が禁止された。後に規制が緩和され、未対策車両の応援車の該当地区通り抜けが可能となったが、今後以下対応が必要。 ・規制地区内が被災した場合の未対策車の応援車派遣の法的整備。 ・都府県の災害時運用等の簡素化や統一化（東京都では通行する車両リスト提示が求められた）。 | ・自動車 NOx・PM 法 | ○ | | | |
| ○道路規制の対象車両の緩和 | 首都直下地震発生時には緊急交通路が敷かれ、環状 7 号線以内へは車両は勿論、バイク、自転車も交通規制の対象になるが、企業の事業継続のためには緊急人員の招集が不可欠であり、以下の対応を要望。 ・緊急車両の優先順位をつけ（例として、1. 救急関係、2. 医療関係、3. 支援物資関係等）復旧に必要な企業を事前に登録をして、車両の通行を可能とする。 事業継続の緊急人員を招集する為の自転車及びバイクの通行を可能とする。 | ・首都直下地震における交通規制 | ○ | | | |
| 車検の緩和 | 被災地外からの応援車両について、車検期限の一時的延長などの弾力運用が必要（車検取得のための応援中断による供給力ダウンを回避）。 | ・道路運送車両法 | ○ | | | |

| | 概要 | 関連法規 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|--|---|--------------------------------|------|----|----|----|
| 外航船等を内航船臨時投入 認定手続きの簡素化 | | ・内航海運業法 | | | ○ | |
| 沿海船の航行区域の緩和（現 状は 20 マイル以内） | | ・船舶安全法 | | | ○ | |
| 労働法制の弾力的運用 | 災害時における事業継続に向けては、弾力的な労働時間管理、勤務体制 の確保が不可欠。 | ・労働基準法、船員法 等 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 災害時における自動車運転 手の勤務時間の弾力的運 用・労働基準法 | | ・道路運送事業法 ・貨物自動車運送事業法輸送安全規則 | ○ | | | |
| 災害対応に伴う長時間労働 への対応 | 所定時間外労働は特別条項で定めている時間までは延長が可能である が、回数は年 6 回以下（年の半分まで）の制限がある。災害時において は、事業継続・再開に向けての緊急対応のために、これを緩和できる仕 組みが望まれる。 | ・労働基準法 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 有資格者による業務制限の 一時的な緩和 | 有資格者が被災して業務を遂行できない場合、該当資格に相当する実務 経験等を有する場合に限り、代行者による業務遂行を認めることが必 要。 | ・貨物自動車運送事業法 ・消防法 ・警備業法 等 | ○ | ○ | ○ | ○ |

資料) 国土交通省関東運輸局「多様な支援物資物流システム構築協議会（大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システム
の構築に関する調査）」報告書（H27.3）より

図表 33 東日本大震災での規制緩和に関する要望②

| | 概要 | 関連法規 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|--------------------------------|--|--|------|----|----|----|
| 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用 | 災害対策基本法に民間企業が自ら行う緊急対策に必要な規制緩和措置を一括して自動的に適用とする措置を設ける。 | 災害対策基本法（内閣府） | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 緊急輸送のためのヘリの離発着許可 | 緊急輸送のためのヘリの離発着にあたって適正かつ安全な離発着場所が確保できる場合の緊急利用を可能とする。 | 航空法第 79 条（国土交通省航空局） | | ○ | | |
| 緊急物資の投下 | 緊急物資の輸送において適切な離発着場所を確保できない場合に、緊急物資の投下を可能とすること。 | 航空法第 89 条（国土交通省航空局） | | ○ | | |
| 空港の発着時間制限緩和 | 緊急物資の輸送において、夜間の離発着を可能にするように運用時間制限を緩和すること。 | 空港法第 12 条空港供用規定（国土交通省航空局） | | ○ | | |
| 海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和 | 緊急輸送にあたって、漁船や漁港を利用した貨物輸送を可能にすること。 | 海上運送法（国土交通） 港湾法（国土交通省） 漁業法（農林水産省） | | | ○ | |
| 緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和 | 企業が自ら実施する緊急輸送のための車両の燃料供給・補給にあたって、社内のインタンクの活用、走行中のタンクローリーの活用その他、通常の燃料販売経路以外の燃料供給を可能とすること。 | 消防法等（消防庁等） | ○ | | | |
| 緊急輸送におけるトラックドライバーの連続運転時間制限の緩和 | 災害時の緊急輸送にあたって、運転者の過労防止等の適切な措置を確保しつつ、連続走行や営業所への帰社に関する管理基準を緩和すること。 | 貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条第 6 項、第 20 条第 1 項第 5 号 国土交通省基準告知第 1365 号「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」（国土交通省） | ○ | | | |
| 緊急通行車両手続きの簡素化等 | 有事の緊急通行車両手続きを簡素化すべきである。地方自治体（災害対策本部）や経済産業省、資源エネルギー庁（石油連盟）を含めた「緊急通行車両」の取扱いのルールを策定すべきである。 | 災害対策基本法第 33 条（警察庁） | ○ | | | |

資料) 国土交通省関東運輸局「多様な支援物資物流システム構築協議会（大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築に関する調査）」報告書（H27.3）より

(3) 東日本大震災で緩和された規制事項等

東日本大震災では各省庁で震災対応の特例措置を含め、様々な規制緩和措置を講じている。内閣府は、政府として震災対応として行った措置について、「被災者の方々、被災地の地方公共団体などに一覧性をもって広く周知していくことが重要である」という観点から、「東日本大震災に関連した各府省の規制緩和等の状況（平成23年4月19日公表・平成24年12月12日更新）」に詳細をまとめている。

この中から、支援物資輸送に関するものを引用し、規制緩和事項の主なものを整理した。

《全モード共通》

消費者庁・農林水産省が食品衛生法・JAS法の運用を緩和した。

《航空》

国土交通省は、救援活動における航空機からの物件投下の届出等に関する法手続の弾力的な運用、救援活動等に従事する航空機の耐空証明の有効期間満了時の取り扱い、救援活動等に従事する航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間満了時の取り扱い、国際貨物チャーター便の運用等の項目で緩和措置を講じた。

《船舶》

国土交通省は、船舶の出入港に係る諸手続きの簡素化、海技免状・船舶検査・雇入契約等の申請手続き等の取扱い、船員の在籍出向の特例、被災地の復興を目的とする船舶に係る乗組み基準の特例、危険物荷役に係る許可手続きの簡素化、船員手帳・雇入契約及び船員の未払い賃金の立替払い等の申請手続き等の項目で緩和措置を講じた。

《鉄道》

食品衛生法等の運用緩和など、他モードに共通する事項は複数あるが、鉄道輸送のみを対象とした緩和措置は行われていない。

《トラック》

警察庁により制限外積載許可事務の取扱いや制限外けん引許可事務の迅速化が行われたほか、国土交通省は、特車許可審査事務の迅速化、新規登録・移転登録申請時の特例的措置、トラック輸送対策（レンタカーの事業使用を認める）、自動車の新規登録等申請の緩和、災害復旧車両等の自動車検査証の有効期間の伸長、自動車NOx・PM法の特例的取扱いなどを緩和する措置を講じた。

図表 34 東日本大震災で緩和された規制事項等

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-----|----------------|---|------|---|---|------|----|----|----|
| 警察庁 | 制限外積載許可事務の取扱い | 警察による制限外積載許可については、従来から、同一運転者により定型的に反復、継続して行われる場合、期間を定めた包括的な許可を可能としているが、震災への対応として、①目的地が被災地である申請を優先的に処理すること、②「貨物が分解できないもの」の判断について、被災地では大型貨物を組み立てる場所、施設、熟練者等の確保が困難な場合があることも考慮し柔軟な判断をすることとした。 | 通達 | 平成 23 年 4 月 22 日 | 平成 23 年 4 月 22 日付警察庁丁規発第 73 号「東日本大震災の被災地の復旧・復興活動に係る制限外積載許可事務の取扱いについて」 | ○ | | | |
| 警察庁 | 制限外けん引許可事務の迅速化 | 制限外けん引許可申請に係る車両の目的地が被災地である場合には、優先的に迅速な処理を行うこととした。 | 事務連絡 | 平成 23 年 5 月 18 日 | 平成 23 年 5 月 18 日付事務連絡「東日本大震災の被災地の復旧・復興活動に係る制限外けん引許可事務の取扱いについて」 | ○ | | | |
| 財務省 | 救援物資の輸入手続の簡素化等 | 被災者に無償で提供する救援物資の輸入に当たっては、その貨物に課される関税・消費税は免除し、その際の手続において、寄贈物品等免税明細書の提出を省略することができるものとする。また公的機関や民間支援団体等が輸入する救援物資については、簡易な様式で申告を行うことができることとする。等 | 事務連絡 | ①② 平成 23 年 3 月 11 日 ③平成 23 年 3 月 12 日 | ①平成 23 年（2011 年）東北地方太平洋沖地震等による被害に対する救援物資等の通関手続について ②平成 23 年（2011 年）東北地方太平洋沖地震等による被害に対する救援物資等を積載した船舶等の入出港手続等について ③東北地方太平洋沖地震等による被害に対する救援物資等の通関手続について | | ○ | ○ | |
| 財務省 | 被災地域の貿易活性化等 | ・本船扱い及びふ中扱いの弾力的な運用通達に規定されている条件（品目等）に合致しない貨物についても、外国貿易船等に積み込んだ状態で輸出入申告をすることを認める。 ・総合保税地域の許可基準の弾力的な運用外国貨物の蔵置、加工・製造、展示などの機能を総合的・一体的に活用できる総合保税地域の許可基準の弾力的な運用を図る。等 | 事務連絡 | 平成 23 年 5 月 30 日 | 東日本大震災からの復興に係る税関の支援策の実施について | | ○ | ○ | |

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-------|----------------------------|--|------|---|--|------|----|----|----|
| 厚生労働省 | 救援物資の取扱い | 救援物資に該当する貨物であることが確認された食品等については、食品衛生法第 27 条に係る届出を要しないこととする。 | 通知 | 平成 23 年 3 月 15 日 | 平成 23 年 3 月 15 日付食安検発 0315 第 1 号東北地方太平洋沖地震に関する救援物資の取扱いについて | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 経済産業省 | 輸出貿易管理令及び輸入貿易管理令上の特例措置 | 災害により許可証等を紛失した者に対し、当該許可証等の写し、申請書類等の写しがない場合についても、再発行申請を受理する。また、許可証等の有効期間内に有効期限の延長申請ができなかった者については、申請日まで有効期間があるものとみなし、有効期限の延長申請を受理する。 | 事務連絡 | 平成 23 年 3 月 16 日 | 平成 23 年 3 月 16 日付東北地方太平洋沖地震に伴う輸出入手続の特例措置について | | ○ | ○ | |
| 国土交通省 | 船舶の出入港に係る諸手続きの簡素化 | 船舶の出入港等の届出については、連絡手段を問わず受け付ける。 | 事務連絡 | 平成 23 年 3 月 12 日 | 平成 23 年 3 月 12 日付事務連絡 | | | ○ | |
| 国土交通省 | 海技免状、船舶検査、雇入契約等の申請手続き等の取扱い | 海技免状については、免許申請期間の実質的な延長、船舶検査等については、添付書類の省略、検査証書等の有効期間の延長等、雇入契約の成立等の届出については、事後的な手続を可とする等の弾力的な措置を認める。(海技免状及び雇入契約の成立等の届出については平成 24 年 7 月 1 日をもって措置終了) 船舶検査等の特例の取扱いのうち、被災地からのがれき等の輸送については、期間を平成 26 年 3 月 13 日まで延長した。 | 事務連絡 | 海技免状関係 平成 23 年 3 月 14 日 平成 24 年 3 月 29 日 船舶検査関係 平成 23 年 3 月 14 日 平成 23 年 3 月 17 日 平成 23 年 3 月 25 日 平成 24 年 3 月 9 日 雇入契約関係 平成 23 年 3 月 14 日 平成 24 年 3 月 27 日 | 海技免状関係 ・平成 23 年 3 月 14 日付事務連絡平成 23 年(2011 年)東北地方太平洋沖地震災害対策に係る船舶職員及び小型船舶操縦者法関連業務の取扱いについて ・平成 24 年 3 月 29 日付事務連絡「平成 23 年(2011 年)東北地方太平洋沖地震災害対策に係る船舶職員及び小型船舶操縦者法関連業務の取扱いについて(平成 23 年 3 月 14 日事務連絡)」の廃止について 船舶検査関係 ・平成 23 年 3 月 14 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に伴う船舶検査等の取扱いについて ・平成 23 年 3 月 17 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に伴う船舶登録測度の取扱いについて | | | ○ | |

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-------|--------------------------------------|--|----------|---------------------------------------|---|------|----|----|----|
| | | | | | <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 3 月 25 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に伴う「がれき等」の運送について 平成 24 年 3 月 9 日付事務連絡東日本大震災に伴う「がれき等」の運送について雇入契約関係 平成 23 年 3 月 14 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に係る船員法関係事務の取扱いについて(事務連絡) 平成 24 年 3 月 27 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に係る船員法関係事務の取扱いについて | | | | |
| 国土交通省 | 船員の在籍出向の特例 | 乗組船員を確保できない船舶所有者について、交替要員を在籍出向の形態で配乗させる場合等の特例を設ける。 | 通達 | 平成 23 年 3 月 16 日 | <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 3 月 16 日付国海人第 176 号平成 23 年東北地方太平洋沖地震に係る船員の在籍出向の特例について | | | ○ | |
| 国土交通省 | 救援活動における航空機からの物件投下の届出等に関する法手続の弾力的な運用 | 救援活動に従事する航空機については、救援物資の投下の届出、空港以外の場所での離着陸及び最低安全高度以下の飛行の許可について、具体的な回数又は場所を特定しない包括的な法手続きを可能とする。(平成 23 年 10 月 20 日、一定規模以上の災害が発生したときにも、同様の手続きをとることが可能となるよう措置を一般化。) | 通知 通達 | 平成 23 年 3 月 17 日 平成 23 年 10 月 20 日 | <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 3 月 17 日付国空航第 1366 号東北地方太平洋沖地震に係る救援活動における航空法第 89 条ただし書の届出等に関する処理要領について(平成 23 年 10 月 20 日付国空航第 305 号により廃止) 平成 23 年 10 月 20 日付国空航第 305 号災害時に救援活動を行う航空機に係る許可手続等の柔軟化について | | ○ | | |
| 国土交通省 | 救援活動等に従事する航空機の耐空証明の有効期間満了時の取り扱い | 救援活動等に使用される航空機に関して、航空機の耐空証明の有効期間が満了する場合であって、救援活動を継続的に行う必要等によりその更新が困難である場合には、航空法上の許可を受けることで、有効期間満了後も、当該航空機により、引き続き救援活動を行ってもよいこととする。 | 通知 | 平成 23 年 3 月 18 日 | <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 3 月 18 日付国空機第 1152 号国空乗第 625 号東北地方太平洋沖地震に伴う救援活動に従事する航空機に関する航空法上の手続の弾力的な運用について | | ○ | | |

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-------|--|---|------|------------------|--|------|----|----|----|
| 国土交通省 | 救援活動等に從事する航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間満了時の取り扱い | 救援活動等に使用される航空機に関して、航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間が満了する場合であって、救援活動を継続的に行う必要等によりその更新が困難である場合には、航空法上の許可を受けることで、有効期間満了後も、当該航空機乗組員により、引き続き救援活動を行ってもよいこととする。 | 通知 | 平成 23 年 3 月 18 日 | ・平成 23 年 3 月 18 日付国空機第 1152 号国空乗第 625 号東北地方太平洋沖地震に伴う救援活動に従事する航空機に関する航空法上の手続の弾力的な運用について | | ○ | | |
| 国土交通省 | 漂流物に関する注意喚起 | 家屋等の漂流物との衝突を回避できない状況が発生した場合、沿海区域を越えて航行することができない船舶も緊急避難的に沿海区域を越えて航行することを認める。【措置終了】 | 事務連絡 | 平成 23 年 3 月 18 日 | ・東北地方太平洋沖地震に伴う漂流物に関する注意喚起について（平成 23 年 11 月 17 日付国海安第 109 号国海技第 110 号により廃止） | | | ○ | |
| 国土交通省 | 国際貨物チャーター便の運用 | 被災地への支援物資の輸送を主たる目的として運航される国際貨物チャーター便につき、航空自由化が実現していない国・地域との間でもフォワーダー・チャーターの運航を認めるとともに、原則運航の 10 日前までに行わなければならない運航の許可の申請期限を、運航の 3 日前までと緩和する。 | 通達 | 平成 23 年 3 月 18 日 | ・平成 23 年 3 月 18 日付国空国第 3354 号・国空事第 872 号東北地方太平洋沖地震の発生に伴う国際貨物チャーター便の運用について | | ○ | | |
| 国土交通省 | 被災地の復興を目的とする船舶に係る乗組み基準の特例 | 船舶職員及び小型船舶操縦者法では、個々の船舶の実情に応じて、航行の安全上支障がないと認められる範囲内で、適切な配乗を認めることができるとしているところ、今般、震災の影響に鑑み、平水区域を航行区域とする船舶が、被災地の復興作業に従事することを目的として定係港及び被災港間等を回航する場合については、平水区域に係る乗組みで沿海区域を航行することを一時的に認める。 | 通達 | 平成 23 年 3 月 19 日 | ・平成 23 年 3 月 19 日付国海技第 174 号平成 23 年（2011 年）東北地方太平洋沖地震災害対策に係る船舶職員及び小型船舶操縦者法第 20 条特例許可の取扱いについて | | | ○ | |
| 国土交通省 | 危険物荷役に係る許可手続きの簡素化 | 港の状況に応じ、非常時における現実的な安全対策を講じさせることにより、概ね即日許可できるよう、迅速な処理を行う。 | 事務連絡 | 平成 23 年 3 月 20 日 | ・平成 23 年 3 月 20 日付事務連絡被災港における危険物荷役の特例について | | | ○ | |

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-------|---------------------------------|---|--------|---|---|------|----|----|----|
| 国土交通省 | 特車許可審査事務の迅速化 | 震災復興の観点から、特殊車両通行許可申請の「目的地」又は「出発地」が被災地周辺の場合は、最優先で処理を行う。 | 事務連絡 | 平成 23 年 3 月 29 日 | ・平成 23 年 3 月 29 日付け「東北地方太平洋沖地震」に係る特殊車両通行許可事務の取扱いについて | ○ | | | |
| 国土交通省 | 新規登録、移転登録申請時の特例的措置 | 特定の地域内に住所を有する者が自動車を取得する際の、新規登録、移転登録に必要な書類の緩和措置。 【本措置は平成 23 年 4 月 18 日をもって、国自情第 18 号の措置に移行】 | 通達 | ①平成 23 年 3 月 30 日 ②平成 23 年 4 月 18 日 ③平成 24 年 4 月 18 日 | ①平成 23 年 3 月 30 日付国自情第 235 号被災地域における新規登録等の申請について ②平成 23 年 4 月 18 日以降は平成 23 年 4 月 18 日付国自情第 18 号被災地域における新規登録等の申請について（国自情第 235 号は廃止） ③国自情第 18 号被災地域における新規登録等の申請について 【国自情第 12 号により廃止】 | ○ | | | |
| 国土交通省 | トラック輸送対策 | トラック輸送力を確保することにより、特定の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、緊急時の対応として、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。 | 通達 | 平成 23 年 4 月 5 日 | ・「東日本大震災の影響に伴うトラック輸送対策について」（平成 23 年 4 月 5 日付け国自貨第 12 号） | ○ | | | |
| 国土交通省 | 船員手帳、雇入契約及び船員の未払い賃金の立替払い等の申請手続き | 被災した船員の再就職の円滑化に向けて船員手帳の再交付、雇入契約の確認等の取扱いを弾力的に行う。（平成 24 年 7 月 1 日をもって措置終了）・船員の未払い賃金の立替払いの申請書類について負担軽減と迅速処理を行う。 | 通知事務連絡 | 平成 23 年 4 月 11 日 平成 24 年 3 月 27 日 | ・東北地方太平洋沖地震災害に係る船員手帳、雇入契約及び船員の未払い賃金の立替払い等の申請手続きについて平成 24 年 3 月 27 日付事務連絡東北地方太平洋沖地震に係る船員法関係事務の取扱いについて | | | ○ | |
| 国土交通省 | 自動車の新規登録等申請 | 平成 23 年 3 月 30 日付、東北運輸局自動車技術安全部長あて国自情第 235 号（別添）による取扱いを、被災地に住所を有する所有者または使用者が他地域で新規登録を行う際にも拡大するもの。 【本措置は平成 24 年 4 月 18 日をもって終了】 | 通達 | 平成 23 年 4 月 18 日 | ・国自情第 18 号被災地域における新規登録等の申請について 【国自情第 12 号により廃止】 | ○ | | | |

| 所管 | 内容 | 省庁措置の具体的内容 | 根拠 | 措置等の日付 | 文書名等 | トラック | 航空 | 海上 | 鉄道 |
|-----------|-------------------------|---|------|--------------------------|--|------|----|----|----|
| 国土交通省 | 災害復旧車両等の自動車検査証の有効期間の伸長等 | 東北地方太平洋沖地震による被災地において、救助、災害復旧、物資輸送等の活動を行う自動車であって、公的機関が発行する救助、災害復旧、物資輸送等に使用されている自動車であることを証する書面を有するもの等について、継続検査を受けることが困難であると認められることから、当該自動車検査証の有効期間を最長で平成23年6月11日まで伸長。 【同日をもって措置終了】 | 公示 | 平成23年5月10日 | ・東北運輸局宮城運輸支局長公示第6号等 | ○ | | | |
| 国土交通省 | 新車の排出ガス規制等の特例的取扱 | 平成23年9月1日より新車の新規登録時に適用される予定であった以下の規制について、震災による影響により自動車の供給に遅れが出て、このままでは適用前に供給予定であった自動車の登録ができなくなるおそれがあることから、適用時期を1ヶ月延期し、平成23年10月1日からの適用とする。①車両総重量3.5t超～12t以下のトラック・バス等の排出ガス規制②車両総重量3.5t超のトラックの前部潜り込み防止装置装着義務づけ | 告示 | 平成23年7月6日 | ・道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（平成23年7月6日国土交通省告示第725号） | ○ | | | |
| 国土交通省・環境省 | 自動車NOx・PM法の特例的取扱 | 首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏の対策地域内の登録自動車に対して、適用猶予期間までの間に一定の窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準を満たすことを求める自動車NOx・PM法の規制について、震災の影響により、自動車メーカーからの新車の供給が滞り、バス事業者等において代替車両の調達に支障が生じるおそれがあることから、平成23年3月11日から9月30日に使用期限を迎える車両の猶予期間を延長した。 (平成23年9月30日をもって措置終了) | 告示省令 | 平成23年4月26日 平成23年5月12日 | ・道路運送車両の保安基準第三十一条の二に規定する窒素酸化物排出自動車等及び窒素酸化物排出基準等を定める告示の一部を改正する件（平成23年4月26日国土交通省告示第425号）東日本大震災に対処するための窒素酸化物排出基準等を適用しない期間の特例に関する省令（平成23年5月12日環境省令第9号） | ○ | | | |

資料) 国土交通省関東運輸局「多様な支援物資物流システム構築協議会（大規模災害時における多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築に関する調査）」報告書（H27.3）より