

国土交通省北陸信越運輸局

訪問日：平成 16 年 11 月 15 日

訪問班：物流システム班（谷口、山田、相浦、安東）

分類別：復旧・復興状況

キーワード別：道路、鉄道、輸送、交通ネットワーク

調査結果

- ① JR 信越線の寸断により、JR 貨物は、関東方面に対し新潟-郡山間で 2004 年 10 月 24 日より 50 車両/日、通過物流が大半を占める北海道方面・関西方面に対しては新潟市・上越間で同 27 日よりトラックによる代替輸送を行った(27 日は台数不明、28 日以降は 100 車両/日)。これにより、地震発生前の通常貨物量の約 9 割が処理されている。なお、フェリー(東日本フェリー、九越フェリー、新日本海フェリー)取扱量の変動はない。
- ② 中・長期的な救援体制の整備を目的として、11 月 2 日より新潟県は、国土交通省北陸信越運輸局および新潟県トラック協会の協力を得て、新潟市内に救援物資配送センター1ヶ所、救援物資保管センター9ヶ所(3,693 m²)を設置し、救援物資の配送体制を整備した(2004 年 11 月 1 日の新潟県対策本部会議において決定)。同 4 日に救援物資保管センターへの物資の搬入が開始され、5-9 日の間に救援物資配送センターから 15 市町村に対し、計 34 回の配送がなされた(図-5)。被災地への復興資材、重機の輸送に自衛隊大型ヘリコプターが使用された。自衛隊ヘリコプターの離発着拠点となった新潟空港は同 12 日まで 24 時間体制で運用された。

震災直後のトラックの所要時間について、佐川急便へのヒアリングを行った。この結果(表-1)によると、地震による関越道の通行止めのために、トラックは、上信越自動車道、北陸自動車道、国道 17 号、国道 8 号へ迂回している。これによって、所要時間が増加しているが、増加率は、東京～長岡が 42% (1 時間 40 分増)、東京～六日町が 29% (1 時間増)、大阪～長岡が 42% (2 時間 30 分増)、大阪～六日町が 35% (2 時間 20 分増)となっており、あまり大きな増加率ではない。これは、道路ネットワークが比較的よく整備され、複数の経路を選択できるようになっていたことが大きく貢献したと考えられる。

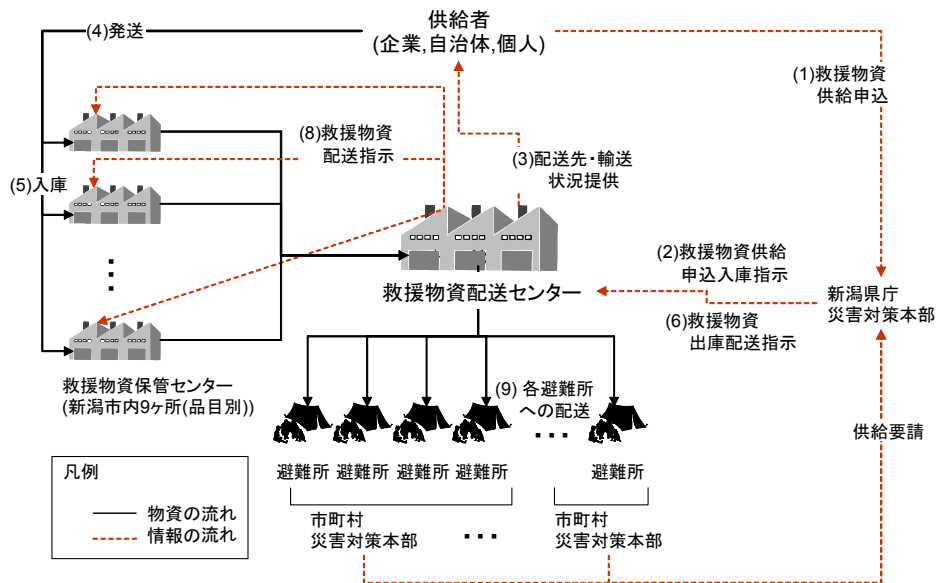


図-5 新潟県庁における地震救済物資・情報の流れ

表-1 平常時と地震発生直後のトラックの経路および平均所要時間の変化

区間	区分	経路および平均所要時間
東京～長岡	平常時	関越道経由で <u>4 時間 00 分</u>
	地震発生直後	上信越道～北陸道～柏崎 IC より国道 8 号経由で <u>5 時間 40 分</u>
東京～六日町	平常時	関越道経由で <u>3 時間 30 分</u>
	地震発生直後	関越道月夜野 IC より国道 17 号経由で <u>4 時間 30 分</u>
大阪～長岡	平常時	北陸道経由で <u>6 時間 00 分</u>
	地震発生直後	北陸道～柏崎 IC より国道 8 号経由で <u>8 時間 30 分</u>
大阪～六日町	平常時	関越道経由で <u>6 時間 40 分</u>
	地震発生直後	北陸道～柿崎 IC または、上越 IC より一般道経由で <u>9 時間 00 分</u>