

### 3. 代替輸送の状況

今次震災の被災地域には、物流の大動脈が通っており、また全国の外資コンテナ取扱量シェアで3割を占める神戸港もある。震災によりこの大動脈は寸断され、神戸港も機能を失い、東西、海外を結ぶ輸送に大きな影響を及ぼした。ここでは、そのような状況下における被災地通過貨物や国際貨物についての代替輸送状況について述べる。

#### (1) 幹線通過貨物の迂回状況

##### ① 今次震災で影響を受けた兵庫県通過貨物量

兵庫県を通過する貨物量は、平成5年度貨物地域流動調査によると、日量平均で220千トンと全国輸送量の約1.2%を占めている。今次震災ではこれらが影響を受けたと推察される。(表1-14参照)

輸送機関別には、鉄道貨物が全国輸送量の15.9%であり震災による影響の大きさが伺いしれるものの、一方自動車は、貨物量としては多いが全国輸送量に対しては1.2%であり比率としては低い。

表1-14 輸送機関別貨物輸送量(1993年度)

単位：千トン/日

通過方向	輸送量(シェア)	輸送機関別輸送量(シェア)		
		鉄道	自動車	海運
東日本→西日本	108.2(0.6%)	11.5(7.9%)	96.7(0.6%)	—
西日本→東日本	111.8(0.6%)	11.7(8.0%)	100.1(0.6%)	—
兵庫県通過計	220.0(1.2%)	23.2(15.9%)	196.8(1.2%)	—
全国輸送量	17,780.1(100%)	145.7(100%)	15,949.4(100%)	1,683.1

(出所)「平成5年度貨物地域流動調査」/運輸省運輸政策局

#### a) トラックの迂回

通過トラック貨物の迂回については各企業が個別に対応したが、行政の方でも迂回路を設定し、積極的な誘導を実施した。実際に誘導した迂回路は以下の通りである。

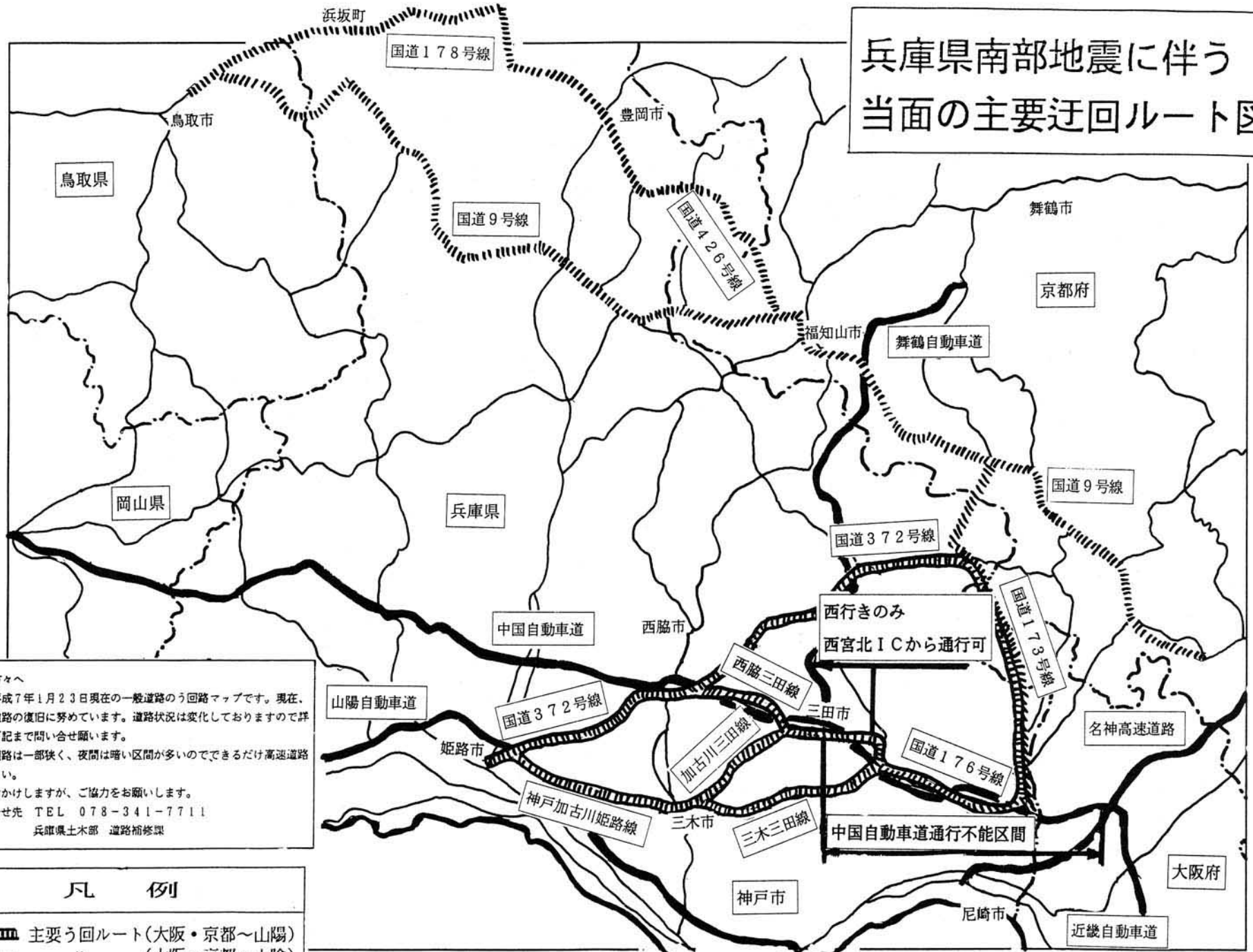
##### 7) 主要迂回ルート (P36 図1-14参照)

##### 1) 大阪・京都方面～姫路以西

○中国自動車道利用

東行き 中国自動車道(吉川IC) - 県道西脇三田線 - 国道176号



# 兵庫県南部地震に伴う 当面の主要迂回ルート図



ドライバーの方へ

- ① この図は平成7年1月23日現在の一般道路の迂回マップです。現在、全力をあげ道路の復旧に努めています。道路状況は変化しておりますので詳細な情報は下記まで問い合わせ願います。
- ② なお、迂回路は一部狭く、夜間は暗い区間が多いのでできるだけ高速道路をご利用下さい。
- ③ ご迷惑をおかけしますが、ご協力をお願いします。  
問い合わせ先 TEL 078-341-7711  
兵庫県土木部 道路補修課

## 凡 例

-  主要迂回ルート(大阪・京都～山陽)
-  // (大阪・京都～山陰)

(出所) 兵庫県災害対策総合本部「兵庫県南部地震に伴う当面の迂回路について」をもとに作成

西行き 国道176号-中国自動車道(西宮北IC)

○舞鶴自動車道(近畿自動車道敦賀線)利用(吉川JCTで中国自動車道へ  
連絡)

国道173号-国道372号-舞鶴自動車道(丹南篠山口IC)

2) 大阪・京都方面～加古川・姫路方面

国道173号-国道372号

国道176号-県道西脇三田線-国道372号

国道176号-県道西脇三田線-県道加古川三田線-県道神戸加古川姫路線

国道176号-県道三木三田線-県道神戸加古川姫路線

3) 大阪・京都方面～山陰方面

国道9号(国道426号-国道178号)

国道173号(国道426号-国道178号)

イ) 主要迂回ルート図の配布場所

1) 高速道路SA・PA

山陽自動車道(備前SA、白鳥PA、竜野西SA)

名神高速道路(大津SA、桜井PA)

中国自動車道(山崎本線バリア、加西SA、社PA、安富PA)

舞鶴自動車道(上荒川PA)

2) 道の駅(兵庫県)

国道9号:道の駅「村岡ファームガーデン」

国道29号:道の駅「はが」、「山崎」

国道175号:道の駅「山王仁王」

国道312号:道の駅「あさご」

県道物部養父線:道の駅「やぶ」

(出所)「兵庫県南部地震に伴う当面の迂回路について」

／兵庫県災害対策総合本部緊急輸送対策部／7. 1. 23

b) JR貨物の迂回状況

7) 取扱い貨物量

JR東海道本線住吉-神戸間の不通区間における、1、2月期における従来

のコンテナ貨物の日量は4,800個であった。

イ) 迂回ルート

JR貨物迂回輸送ルートをP40 図1-16に示した。JR貨物では、寸断された毎日の輸送力の補完のため、福知山～山陰～伯備線ルートで2月11日からコンテナ列車1往復(5tコンテナ50個/片道)、3月4日から車扱列車1往復(専用貨車約10両/片道)、更に3月20日からは2本目のコンテナ列車1往復(5tコンテナ40個/片道)の計3往復の迂回を行った。また、電車車両等の臨時の貨物についても、3月14日より随時播但～山陰ルートで迂回を行った。

表1-15 迂回列車輸送実績(2/11～3/31)  
単位: 5t換算個数

	上り	下り
危険品	1,102	274
特積	589	457
その他	1,350	2,201
計	3,041	2,932

(出所) JR貨物資料

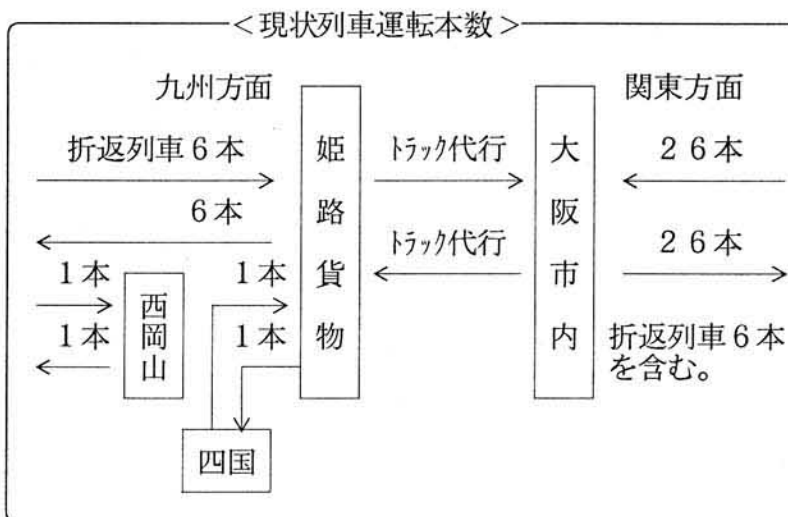
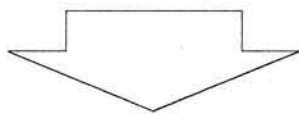
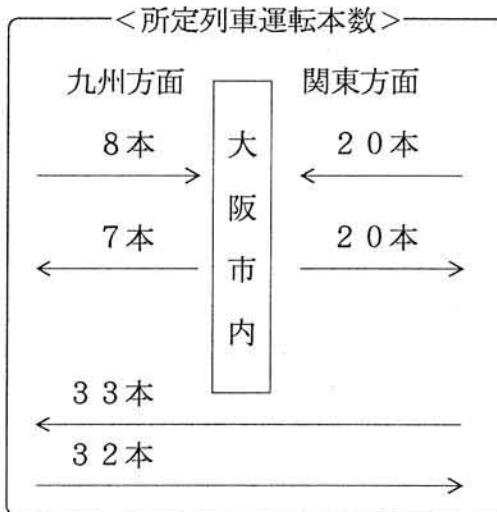
ウ) 代行輸送

当該区間の貨物については、トラック及び内航海運での代行輸送を実施。代行輸送でこれまでの貨物量の30%を輸送した。(資料P28 図参-7参照)

表1-16 代行輸送の実績(コンテナ個数)  
単位: 5トンコンテナ換算個数

	区間	1月					31日迄累計	2月1日～3月31日累計
		20日	21日	22日	23日	24日		
トラック	大阪市内～姫路貨物	34	58	67	242	314	3,569	50,945
船舶	大阪港～玉島港	}	119 (134)	}	424	}	448	6,905
〃	大阪港～岡山港						—	4,320
その他の船舶	東京港～博多港など						1,789	23,036
合計						5,806	85,206	

(注) 括弧内の数字は確保輸送力  
(出所) 運輸省資料、JR貨物資料をもとに作成



(出所) JR貨物資料 平成7年1月26日付

図1-15 コンテナ列車の運転状況(1/25現在)

# JR貨物迂回輸送ルート

1. 尼崎 - (福知山線) - 福知山 - (山陰線) - 米子 - (伯備線) - 倉敷

○輸送力

コンテナ貨車2往復/日、車扱い1往復/日 計3往復/日

ルート 

2. 姫路 - (播但線) - 和田山 - (山陰線) - 梅小路

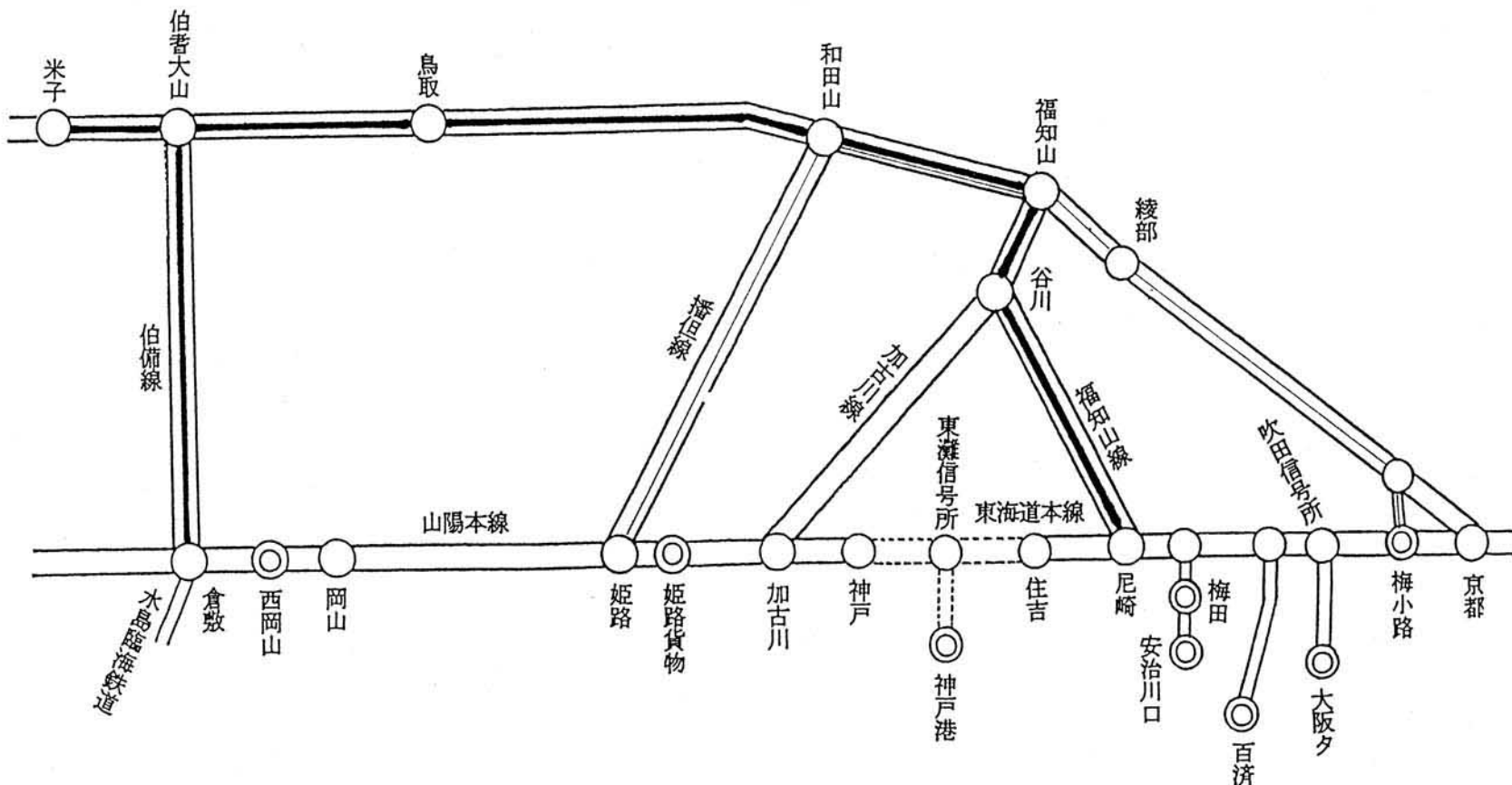
○輸送力

1往復/日

ルート 

----- 不通区間 (3月20日現在)

◎ JR貨物ターミナル



(出所) 運輸省運輸政策局貨物流通企画課

図1-16 JR貨物迂回輸送ルート