

日刊 石油通信

〒103-0023 東京都中央区日本橋本町一丁目5番17号 町田ビル2階

TEL 03(6262)6381(代表) FAX 03(3273)3070

購読料 月14,040円(消費税込)

株式会社 石油通信社

土日祝 休刊

編集兼発行人 永野正己

2022年11月4日(金曜日) No. 17488

- ◎ 全油種▲2.5円、サウジ調整金反映
元売週仕切、補助金込み▲2.4円に
- ◎ レギュラーは169.1円、0.1円下落
SS小売市況、実質仕切値下げで
- ◎ 登録車20%増、軽自動車は44%増
10月の新車販売、2ヵ月連続で大幅増
- ◎ 元売仕切は値下げ、市況は全体的に軟化
11月1週の業転動向、陸上ガソリン反発
- ◎ ニュース・フラッシュ
 - コスモ、青森・つがる市でオンデマンド交通
 - 富士石、伊藤忠商事と輸入ニートSAF実証
 - 旭日双光章に森勝人元宮崎県LPガス協会会長
 - コスモ石油M、9月末セルフ1119カ所
 - ENEOS、11月ベンゼン895ドル
 - LPGC、WEB通信最新号発行
- ◎ 週末に想う

全油種▲2.5円、サウジ調整金反映 元売週仕切、補助金込み▲2.4円に

11月第1週から1週間の石油元売各社の仕切価格は、原油コストの変動とサウジ調整金の改定幅を反映して、全油種・前週比▲2.5円が通知されている。政府による燃料油価格激変緩和対策事業による補助金を反映した実質的な卸値は▲2.4円となる。

ENEOSは2日、11月3日から9日までの仕切価格を通知したが、特約店筋によると、ガソリン、灯油、軽油、A重油、LSAとも前週比▲2.5円を通知している。

出光興産は2日、11月3日から9日までの仕切価格を通知したが、特約販売店筋によると、ガソリン、灯油、軽油、A重油とも前週比▲2.5円を通知している。

また、コスモ石油マーケティングは2日、特約店に11月3日から9日までの仕切価格を通知したが、ガソリン、灯油、軽油、A重油とも前週比▲2.5円が通知されている。

足下の原油価格は、先週までの油価急落の反動でやや強含みで推移。世界的な景気悪化への懸念はあるものの、米国の経済指標が改善したり、ガソリン製品在庫が目減りしたことが油価押し上げ要因となった。

一方で為替は記録的な円安水準が続いているものの、財務省主導で日本銀行の

為替介入が覆面介入を含めて度々行われており、一時的な円高になる局面もあった。為替介入は一時的な効果はなく、為替はすぐに円安にシフトするものの、こうした積み重ねが円建ての原油コストを引き下げた。

この結果、元売各社が指標とする原油コストは1.5円程度上昇したが、サウジアラムコの10月積アラビアンライトの調整金改定幅（3.95ドル/バレル値下げ）が円建てでは3.7円程度の仕切価格押し下げ要因となったことから、元売各社の仕切価格は▲2.5円となった。

なお、政府の燃料油価格激変緩和対策事業による補助金は36.3円で前週の補助金36.4円との差0.1円が仕切価格に対して値上げ要因（補助金縮小局面のため）となり、実質的な卸値は▲2.4円となっている。

元売各社の仕切価格は、打ち出しベースで2週連続の値下げ、補助金込みの実質的な卸値は3週連続の値下げとなる。

○直近の元売各社仕切改定幅

	仕切改定幅	補助金額	仕切への影響額※	実質的な改定幅
9月4週	+1.0	36.7	▲1.1	▲0.1
9月5週(10月1週)	▲1.0	35.7	+1.0	0.0
10月2週	▲2.5	33.8	+1.9	▲0.6
10月3週	+5.5	36.8	▲2.0	+2.5
10月4週	+0.5	37.8	▲1.0	▲0.5
10月5週	▲1.5	36.4	+1.4	▲0.1
11月1週	▲2.5	36.3	+0.1	▲2.4

※今週と前週の補助金額の差。

レギュラーは169.1円、0.1円下落 SS小売市況、実質仕切値下げで

石油情報センターは2日、10月最終週（31日現在）の石油製品小売市況調査を公表した。1ℓ当たりの全国平均価格（消費税含む）はハイオク179.9円（前週比0.1円下落）、レギュラー169.1円（0.1円下落）、軽油149.1円（0.1円下落）とそれぞれ3週ぶりに下落している。

石油元売各社の10月27日から1週間の仕切価格は、全油種・前週比で▲1.5

円を通知、政府による燃料油価格激変緩和対策事業の補助金を含めた実質的な卸値は▲0.1円となっていた。

資源エネルギー庁によると、元売などに補助金を支給していない場合の10月31日時点のレギュラー全国平均価格は205.8円と想定しており、補助金を支給したことで36.7円程度価格が抑制されたとみている。

局・県別	ハイオク		レギュラー		軽油		灯油（店頭）		局・県別	ハイオク		レギュラー		軽油		灯油（店頭）	
	先週	今週	先週	今週	先週	今週	先週	今週		先週	今週	先週	今週	先週	今週	先週	今週
北海道局	177.6	177.5	166.9	166.9	149.9	150.0	2,141	2,144	京都	182.8	183.1	171.5	171.8	149.5	149.7	2,048	2,046
青森	174.4	174.6	163.4	163.5	145.0	145.2	1,919	1,915	奈良	178.1	177.9	167.0	166.8	146.3	146.0	1,942	1,938
岩手	174.3	174.2	163.4	163.3	144.0	143.9	1,895	1,895	大阪	180.8	181.6	169.6	170.2	148.1	148.4	2,023	2,024
宮城	172.5	172.2	161.6	161.3	142.4	141.9	1,895	1,904	兵庫	175.6	175.4	164.6	164.4	143.5	143.5	1,939	1,936
秋田	174.9	175.0	163.9	164.0	147.9	147.5	1,913	1,909	和歌山	177.7	178.1	167.2	167.6	145.0	145.4	1,975	1,986
山形	186.0	186.3	175.0	175.3	157.3	157.4	1,918	1,918	近畿局	179.3	179.5	168.3	168.4	147.1	147.1	1,997	1,997
福島	180.9	180.3	169.8	169.3	149.9	149.5	1,959	1,961	鳥取	183.3	183.0	172.1	171.9	158.9	158.5	2,088	2,078
東北局	177.5	177.2	166.5	166.2	148.0	147.7	1,918	1,917	島根	180.8	180.6	169.8	169.6	151.8	151.7	2,077	2,078
茨城	176.3	176.3	165.2	165.1	143.8	143.9	1,949	1,950	岡山	174.3	174.1	163.5	163.2	143.4	143.1	1,965	1,959
栃木	177.3	177.5	166.3	166.5	145.5	145.7	1,994	1,995	広島	177.8	177.8	166.9	166.9	148.6	148.6	2,009	2,011
群馬	181.0	181.0	169.6	169.7	150.0	150.2	1,993	1,994	山口	178.7	178.2	168.1	167.6	148.9	148.4	2,010	2,001
埼玉	174.3	174.1	163.3	163.1	141.7	141.4	1,966	1,965	中国局	178.6	178.4	167.8	167.6	149.9	149.6	2,025	2,021
千葉	175.2	175.4	164.4	164.6	143.7	143.7	2,014	2,014	徳島	177.4	177.1	166.8	166.5	143.8	143.5	1,917	1,921
東京	179.1	179.4	170.1	170.4	151.0	151.8	2,136	2,156	香川	182.6	182.7	171.4	171.5	151.2	151.4	2,030	2,021
神奈川	177.3	175.9	166.4	164.9	144.9	144.1	2,048	2,043	愛媛	182.1	182.2	171.1	171.3	150.1	150.2	2,059	2,057
新潟	177.1	176.9	165.9	165.8	149.8	149.7	2,028	2,018	高知	186.1	186.2	176.1	176.1	153.9	153.9	2,014	2,021
長野	189.2	189.2	178.0	178.0	158.5	158.6	1,976	1,981	四国局	182.3	182.3	171.7	171.6	150.0	149.9	2,005	2,006
山梨	180.4	180.4	169.0	168.9	147.3	147.2	1,981	1,979	福岡	179.7	179.3	168.6	168.2	147.2	147.1	1,983	1,984
静岡	181.2	180.9	170.0	169.6	149.9	149.3	2,064	2,066	佐賀	182.2	183.4	171.0	172.4	151.4	152.8	2,072	2,094
関東局	178.9	178.7	168.1	167.9	147.9	147.9	2,021	2,022	長崎	192.5	192.3	182.2	182.0	162.8	162.5	2,127	2,125
愛知	176.3	175.7	165.3	164.7	145.9	145.3	2,030	2,029	熊本	179.6	179.9	169.0	169.2	145.9	146.1	2,000	2,003
岐阜	180.9	180.6	169.7	169.4	148.5	148.4	1,992	1,991	大分	188.0	187.7	177.0	176.7	155.0	154.8	2,118	2,120
三重	178.3	178.6	167.2	167.4	147.7	147.9	1,986	1,991	宮崎	185.1	185.0	174.2	174.2	153.0	153.1	2,094	2,099
富山	179.9	179.0	168.8	167.8	150.8	149.6	2,003	2,000	鹿児島	189.9	189.2	179.0	178.4	160.8	160.1	2,236	2,223
石川	181.6	181.9	171.1	171.3	148.8	149.1	1,987	1,991	九州局	185.2	185.2	174.5	174.5	153.8	153.9	2,094	2,097
中部局	179.3	179.0	168.3	167.9	148.3	147.9	2,001	2,002	沖縄局	184.1	183.6	176.0	175.5	155.0	154.6	2,384	2,367
福井	180.7	180.7	169.3	169.3	148.6	148.6	2,005	2,004	九州沖縄局	185.1	185.0	174.7	174.6	154.0	154.0	2,116	2,120
滋賀	179.1	177.7	168.0	166.6	148.8	147.4	2,028	2,010	全 国	180.0	179.9	169.2	169.1	149.2	149.1	2,019	2,019

登録車20%増、軽自動車は44%増 10月の新車販売、2カ月連続で大幅増

日本自動車販売協会連合会と全国軽自動車協会連合会がまとめた、2022年10月の新車販売台数によると、登録者と軽自動車の合計販売台数は、35万9159台（前年同月比28.6%増）と2カ月連続で前年を大幅に上回っている。

総合計のうち登録車（普通・小型乗用車／普通・小型貨物車／バス）は、21万1542台（19.7%増）と2カ月連続で増加。登録車のうち乗用車（普通・小型）は、18万6202台（23.6%増）と2カ月連続で増加。内訳は普通乗用車は10万8744台（21.5%増）、小型乗用車は7万7458台（26.7%増）となる。

貨物車（普通・小型）は、2万4904台

（▲2.9%）と14カ月連続で減少、バスは、436台（▲8.4%）と9カ月連続で減少している。

また、軽自動車は、14万7617台（43.9%増）と2カ月連続で増加。このうち軽乗用車は、10万9607台（37.2%増）で2カ月連続の増加。軽貨物車は3万8010台（67.4%増）と4カ月連続の増加となる。

10月の新車販売台数は、前年の反動などで大幅に増加。前年は新型コロナウイルス感染拡大による部品調達難や、世界的な半導体不足の影響で新車販売台数が落ち込んでいた。前々年比では登録車▲16.5%、軽自動車▲3.9%、総合計▲11.7%となる。

年	登録車	(%)	軽自動車	(%)	総合計	(%)
2008	233,922	(86.9)	145,433	(106.2)	379,355	(93.4)
2009	263,506	(112.6)	132,536	(91.1)	396,042	(104.4)
2010	193,258	(73.3)	111,068	(83.8)	304,326	(76.8)
2011	247,927	(128.3)	133,176	(119.9)	381,103	(125.2)
2012	225,543	(91.0)	133,786	(100.5)	359,329	(94.3)
2013	264,587	(117.3)	157,060	(117.4)	421,647	(117.3)
2014	240,511	(90.9)	155,974	(99.3)	396,485	(94.0)
2015	240,889	(100.2)	139,192	(89.2)	380,081	(95.9)
2016	242,869	(100.8)	135,872	(97.6)	378,741	(99.6)
2017	231,563	(95.3)	140,901	(103.7)	372,464	(98.3)
2018	264,554	(113.0)	157,433	(111.7)	418,987	(112.5)
2019	192,504	(73.6)	122,290	(77.7)	314,794	(75.1)
2020	253,304	(131.6)	153,534	(125.5)	406,838	(129.2)
2021	176,743	(69.8)	102,593	(66.8)	279,336	(68.6)
2022	211,542	(119.7)	147,617	(143.9)	359,159	(128.6)

元売仕切は値下げ、市況は全体的に軟化 11月1週の業転動向、陸上ガソリン反発

11月第1週の石油製品業転動向は、円建ての原油コストが軟化したことから、陸上ガソリン、海上灯油が反発しているほかは、全体的に軟化している。

足下の原油価格は、先週までの油価急落の反動でやや強含みで推移。為替は記録的な円安水準が続いているものの、元売各社が指標とする原油コストは1.5円程度上昇した。

石油元売各社の11月3日から1週間の仕切価格は、サウジアラムコの10月積アラビアンライトの調整金改定幅が3.7円程度の仕切価格押し下げ要因となることから、▲2.5円が打ち出されていた。

11月第1週の陸上ガソリン価格は、前週比1ℓ当たり0.5円程度反発～0.5円程度続落し、126.0～129.0円程度で推移している。

灯油は、前週比横這い～0.5円程度続落し、75.5～77.5円程度で推移している。

軽油は、前週比ほぼ横這いの、107.5～108.0円程度で推移している。

なお、海上ガソリンは、京浜、阪神とも1kl当たり12万7800円でそれぞれ

1500円続落している。

灯油は、京浜、阪神とも7万6500円でそれぞれ250円反発している。

軽油は、京浜は7万6750円で820円続落、阪神は7万6250円で750円続落している。

A重油は、京浜、阪神とも7万4000円でそれぞれ800円続落している。

LSAは、京浜、阪神とも7万4500円でそれぞれ800円続落している。

なお、C重油は、HSC重油は京浜、阪神とも9万円でそれぞれ9000円反落、LSC重油は京浜、阪神とも10万5000円でそれぞれ横這いとなっている。

海上価格の動向

	京浜	前週比	阪神	前週比
ガソリン	127,800	-1,500	127,800	-1,500
灯油	76,500	250	76,500	250
軽油	76,750	-820	76,250	-750
A重油	74,000	-800	74,000	-800
LSA	74,500	-800	74,500	-800
HSC	90,000	-9,000	90,000	-9,000
LSC	105,000	0	105,000	0

○ニュースフラッシュ

○コスモ、青森・つがる市でオンデマンド交通

コスモ石油マーケティングは1日、青森県つがる市の一部地域でオンデマンド交通実証事業「つがる シェアのり」を開始した。

この実証事業は、コスモエコパワーと協力し展開。同市の下牛瀉～派立、前村地区で地域のタクシー会社3社と連携し、既存のバス路線などを活用しながら、利用者の要求（デマンド）に対応して運行する、新たな交通サービスの構築を目的としている。路線バスとタクシーの間に位置する新たな交通手段として、バス路線が少ないエリアで運行するなど、少子高齢化により地域が過疎化する中での交通手段の提供を目指す。

また、この実証事業では、車両EVを採用し、コスモエコパワーが発電する風力電源に紐づくトラッキング付非化石証書を組み合わせた実質再生可能エネルギー由来の電力を使用することで、ゼロエミッション社会の実現を支援する。来年3月31日までの毎週月曜日から土曜日までの9時から17時まで運行する（日祝運休）。乗車料金は無料だが、乗車後にアンケート調査に協力する必要がある。運行実績やアンケート結果などをもとに実証の効果なども分析する。

地域での交通手段の確保は、少子高齢化などで過疎化が進み、利用者が減少する中で大きな課題となっている。バス会社が路線バスの車両を小さくしたり、運行本数を減らすなどの方法もあるが、それでも運営が厳しくなると路線を廃止し

たり、自治体が参画するなどのケースも増えている。

コスモエネルギーグループでは地域での取り組みとして、今年8月から10月まで、やさいバスと青森県の地元企業が推進する「あおもりを、食べよう！」プロジェクトSEASON 2に参画しており、今回の実証でも地域が抱える課題をふまえ、引き続き「10年後も安心して暮らせる町」として、地域の活性化に貢献するために実証を開始することにした。

「つがる シェアのり」の開始式は1日、コスモエコパワー車力事務所（つがる市）で開催され、コスモエコパワー青森西北沖プロジェクトの平塚隆介プロジェクトディレクターや吉識直治グループ長、つがる交通の藤田典史代表取締役、木村タクシーの東條一彦代表取締役、尾崎タクシーの尾崎淳一代表取締役、コスモ石油マーケティングの小林規彦リテール部リテール戦略グループ長ら関係者が出席し実証事業の成功に向け結束を確認した。

○富士石、伊藤忠商事と輸入ニートSAF実証

富士石油は1日、伊藤忠商事と国土交通省航空局が進める「輸入ニートSAFモデル実証事業」に参画すると発表した。

今回の実証は、伊藤忠商事がNeste OYJ社から国内で初めてニートSAF（バイオマス原料をもとに製造され、国際規格に適合する合成ジェット燃料油）を輸入し、富士石油袖ヶ浦製油所の設備で輸入ニートSAFをジェット燃料と混合し、SAF（持続可能な航空燃料）を製造するもの。混合したSAFは、一部を中部国際空港に搬入し、国土交通省航空局が所有する飛行検査機に供給する。

ニート SAF の輸入は来年 1 月頃を予定しており、2 月ごろに混合 SAF を中部国際空港に搬入する予定。航空業界を巡るカーボンニュートラルへの動きは、国際民間航空機関（ICAO）や IATA（国際航空運送協会）が 2050 年の CO2 実質ゼロを掲げるなど厳しい目標を掲げており、対応を巡っては航空機の電動化なども視野に入っているが、長距離を後続する航空機では液体燃料の使用が現実的との見方もある。日本国内においても様々な企業が SAF の実証に取り組んでいるが、安定供給を実現するためには、中長期的な国産 SAF 生産体制を確立するとともに、輸入 SAF の国内でのサプライチェーン拡充が重要と位置付けられている。

今回の実証では、日本で初めてニート SAF を輸入し空港で利用するまでのサプライチェーンを実証することは、ニート SAF の国内での取り扱いノウハウを蓄積し、将来的な輸入・国産 SAF 普及への基盤整備に貢献することを目指す。

富士石油は、中期事業計画の基本方針として「石油精製事業の更なる基盤強化」と「脱炭素社会に向けた取組強化」を掲げており、事業を通じて社会に貢献しながら持続的な成長を目指す企業として、今後も SAF を含む次世代バイオ燃料の供給など、低炭素社会への貢献に向け積極的に取り組む。

○旭日双光章に森勝人元宮崎県 LP ガス協会会長

政府は 3 日、令和 4 年秋の勲章受章者を決定したが、石油・LP ガス関連では元宮崎県 LP ガス協会会長の森勝人氏が旭日双光章を受章する。

○コスモ石油 M、9 月末セルフ 1119 カ所

コスモ石油マーケティングによると、2022 年 9 月末現在の系列 SS 数は、2678 カ所（前年同月比 34 カ所減）で推移している。このうち社有は 780 カ所（4 カ所増）となる。

なお、セルフ SS 数は、1119 カ所（11 カ所増）で社有セルフは 663 カ所（2 カ所増）で推移している。

○ENEOS、11 月ベンゼン 895 ドル

ENEOS は 1 日、大手需要家との間で交渉していた 11 月のベンゼン契約価格（ACP = Asian Contract Price）を決定した。895 ドル/トンで前月比 35 ドル値下げとなっている。

11 月のベンゼン価格に反映された 10 月のアジアベンゼン需給は、川下の需要に大きな改善がみられない中でアジアから米国への輸出も伸びず、軟調に推移した。こうした市場環境を反映し、11 月の ACP は 5 ヶ月連続の値下げとなった。国内価格換算想定値は、138.6 円/kg（前月 140.1 円）となる。

○LPGC、WEB 通信最新号発行

エルピーガス振興センター（LPGC）はこのほど、メールマガジン「LPGC WEB 通信」Vol.101 を発行した。

最新号では、令和 4 年度東北・中部地方 LP ガス懇談会の開催報告や、活用したい販売事業者のための支援シリーズの第 35 弾、令和 3 年度補正予算（第 3 回）および令和 4 年度予算（第 3 回）石油ガス災害バルク等の導入事業費補助金公募案内開始について掲載している。

〇週末に思う

少し前にニュージーランドで牛のゲップに課税するということが報じられ、話題になった。

牛のゲップにはメタンガスが含まれ、二酸化炭素の約27倍の温室効果があるとされる。さらに牛のゲップは世界の温室効果ガスの4%程度を占めるとの分析もあるのだが、牛にマスクをつけるわけにもいかず、なかなか有効な対策がない。出光興産が地道な研究を重ねて牛のゲップを低減する飼料「ルミナップ」を発売しているのだが、さらなる技術開発の進展が待たれるところだ。

一方で牛を飼わないことが有効な地球温暖化対策という声もあり、これが昆虫食の発想のひとつとなっている。ただ4%である。化石燃料が出す温室効果ガスを抑えたほうが効果的だということがわかる。

石油連盟は先般、カーボンニュートラル燃料の導入・普及に向けた提言を発表したが、既存の石油サプライチェーンを活用するという意味でも、今後の動向に大いに期待したい。

先日、大宮駅でチロルチョコとチロリアンのコラボ商品を販売していた。名前が似ているので違和感はないのだが、全く違う会社の商品だ。それぞれ発売60周年を記念してのコラボだと言う。双方の企業の福岡がルーツというのも興味深い。

このようにありそうでなかったものは、見渡すと結構多い。

先日、韓国で群衆雪崩と思われる事故が発生した。群衆雪崩とは、災害時に発生しやすいとされていたが、まさか平時に起きるとは思ってもみなかった。

私がこの言葉を知ったのは、何年か前のNHKの番組で、その時は首都直下地震で人々が避難する際、路上が大混雑して身動きが取れなくなってしまい、群衆雪崩が発生してしまうという設定だった。その番組で群衆雪崩が発生するのは、確か渋谷か新宿の路上という設定だったので、かなり広い場所でもこのようなことが起こりうるのだと驚いた。

だが今回は、狭い路地で起きた。考えてみると以前、兵庫の歩道橋で花火大会の観客が将棋倒しになる事故が起きたのだが、ここも狭い場所だった。そこで都内の満員電車でも同じようなことが起こるのではないかという懸念もあるが、ドアが開け閉めできる状況で短時間で解消できるのなら事故は起きないだろう。

私が混雑で身の危険を感じたのは、2000年に麻布十番駅ができた直後の麻布十番納涼祭りだった。もともと盛況な祭りなのだが、地下鉄の駅ができたことで人が押し寄せるようになった。私が言った時も街は人で溢れ、路地裏にも人が流れ込んでいた。危ないのはエスカレーターで、地上に出る部分で人が立ち止まっているので、将棋倒しになる可能性があった。

当時はインバウンドが増え始め、街のあちこちが賑わっていた時期だった。その時は機転を効かせた人がエスカレーターの非常ボタンを押してことなきを得たが、コロナ禍で人流がもどってきているものの、人々が人馴れしていない状況の中で、こういうことはいつでも起こりうるのかもしれない。

今年の10月31日も渋谷には仮装する若者が殺到したが、人々が多くの目標に向かって動かない限り、韓国のような事故は起こらない。韓国では狭い路地にこれから街に繰り出そうとする人と、駅に向かおうとする人がぶつかって身動きが取れなくなり、群衆雪崩が発生してしまったようだ。

有名人が来たという噂で人が殺到したという話もあるが、噂で多くの人が動いてしまうことは、関東大震災での被服廠跡の火災旋風などに象徴される。これ以外にも東日本大震災での化学物質の雨、コロナ禍で10秒息を止める、なども噂が一人歩きしたものだ。

東日本大震災が発生した夜、私は新橋から池袋に向かって歩いたのだが、ちょうど東京駅前の行幸通りあたりが、北から南に向かう人、南から北に向かう人がぶつかる地点だった。当時の東京は鉄道が運転を見合わせていたぐらいで、電気やガス、水道は影響を受けなかったため、甘利混乱することはなく、黙々と家路を目指していた。ちょうどラジオを持って

いたので、情報を聴きながらひたすら歩いた。人が殺到しなかったのは、すぐに電車が動くと思った人も多かったからで、金曜日の夕方ということもあり、ゆっくり帰ろうとした人もいたからだろう。飲食店は賑わっていた。そのため道路は大渋滞していたが、歩行者は冷静だった。

これが例えば津波が迫っているとか、停電になるとか、危機が迫っているような状況なら、人々は路上に殺到し、危険な状態になっていたかもしれないが、少なくとも2011年3月11日の都内では、そのような危険を感じることはなかった。関東の人々の心が乱れるのは、その後の放射能騒ぎによるミネラルウォーター不足と、ガソリンのパニックバイイングである。

東日本大震災の経験をもとに、政府や東京都は、都内の企業に対してオフィスが損傷せず、食料の備蓄などがあれば帰宅をせずとどまるように求めているのだが、これは一気に街に人が溢れないという意味でも重要だと思われる。ただし未曾有の災害となれば話は別だ。

人が集まったり、向かったりする場所が全て正しいとは思わず行動する必要がある。そのためにも普段からどのように、どこに、いつまで避難するのかを考えておく必要があるだろう。

もちろん、災害時のエネルギー供給の最後の砦である石油やLPガスであることも忘れてはならない。