

展望	1	公開月例研究会講演記録〈第 267 回〉(2012.7.17)	30
公開月例研究会講演記録〈第 265 回〉(2012.6.6)	2	産研だより	40
公開月例研究会講演記録〈第 266 回〉(2012.7.13)	12		

## 公開月例研究会講演記録〈第 265 回 (2012. 6. 6)〉

### 「大震災後の緊急物資輸送とその教訓」

#### —「岩手方式」から学ぶこと—

岩手県トラック協会 専務理事

佐藤 耕造

ただいまご紹介いただきました岩手県トラック協会専務理事の佐藤と申します。現在は盛岡に住んでおりますけれども、「雨ニモマケズ 風ニモマケズ」で有名な宮沢賢治と同じ花巻市の出身でございます。

今日こういう場所でお話しさせていただくことに感謝申し上げたいと思いますが、恥ずかしい気もしています。私は現場の人間なので、皆さんの前で話ができるのか悩みましたけれども、日本大学経済学部の加藤一誠先生、三井泉所長からぜひというお言葉もございましたので、つたない話ですが、お聞きいただければなと思っています。

今回の災害時に「岩手方式」といわれる救援物資の荷受け・仕分け・搬出の一括管理を考案したというご紹介でしたけれども、これは最初からあったものではなくて、走りながらやった結果が「岩手方式」と名がつくようなものだった。作業は2011年12月までかかったのですけれども、私は専務理事という立場で別な仕事もございまして、3ヵ月だけ現場に常駐しました。その3ヵ月間で大体仕上げたという格好で、その後、色々な取材を受けたり、今もこの場に立たしていただいているわけですが、こんなことになろうとは思っていませんでした。

お話の前に、2011年3月11日に発災した大震災に際しまして、全国の皆さんから励ましの言葉や温かいお心遣いをいただいたことに対して、心からお礼申し上げます。本当にありがとうございます。

岩手県は津波によって沿岸を中心に12市町村が大きなダメージを受けました。雇用も含めて県内産業にも深刻な影響がありまして、この1年、みんな必死に生きてきました。都市計画もまだ十分できておりませんし、資金難もあって、まだまだ復興は遅れております。むしろ本当の復興はこれからという状況でございますので、皆さんにもぜひその辺のご理解をいただきたいと思っております。

まず最初に、今回の取り組みをDVDにまとめておりますので、それを見ていただいてからお話しさせていただきたいと思っております。

流れは大体分かっていただけかと思いますが、最初に自衛隊と県の職員が岩手産業文化センター「アピオ」で作業をしていました。これは物語風にするために作った画面で、実際に作業していたのはトラック協会の職員です。県は11日の夜、農協の農業倉庫を手配して、12日の朝から県の職員は農業倉庫で作業をしていて、アピオに来たのは数日後ですが、県の職員も一生懸命やったことを表すために、ああいう場面になっております。

これは震災1年後の産経新聞の特集記事で、私が取材を受けたものです。

2011年3月11日、震災が発生して間もなく、電気は来ない、水道も来ない状態でしたが、救援物資は届き始めていました。その日の晩、私は県庁から電話で配送のための車の手配を頼まれまし

て、ある会社の社長のところに乗用車で行って車の手配をしたわけです。

12日、色々な打ち合わせもしたいから県庁に来てくれないかと言われて行ったら、「災害本部の会議をやるので、ちょうどいいから入ってくれ」ということで入りました。そこで、先程言ったように農業倉庫の話が出ていたわけです。それに対して私が「農業倉庫では狭くて十分対応できない。アピオを中核集積基地にしてやるべきだ」という話をして、それが後に「岩手方式」と言われるシステム作りにつながった、ということを新聞記事としてまとめています。

次は国土交通省が発表したもので、物資の集積拠点となり得る施設には大型トラックが直接施設内に入ることができ、フォークリフトなどの機材が使用できることが条件だ。一次集積地は被災地から離れた場所に置くべきで、それが全体の物流の一括管理につながるというようなことを言っています。これは事実上、「岩手方式」をそのまま国交省が発表したものだという記事です。

(産経新聞の記事を示して説明)

これは私ではなく、全日本トラック協会の福本理事長です。2012年4月末、スイスのジュネーブで国際道路輸送連盟総会が開催された時、日本を代表して、2011年3月11日に発災した東日本大震災の被災地における全日本トラック協会の緊急物資輸送の状況や今後の課題などを発表しました。その中で「岩手方式」を紹介して、出席者から高く評価されたという記事です。(資料1参照)

それでは具体的な作業の経過についてお話しさせていただきます。

3月11日、震災が発生して、岩手県も広域にわたって甚大な被害を受けました。国及び自治体の要請を受けて、トラック協会が中心になって緊急物資輸送することになりましたけれども、全国から到着する膨大な救援物資をどのように受け入れ、捌くか、過去に同じような経験もマニュアルもありません。その中で走りながら対応し、岩手県トラック協会挙げての取り組みが、結果的に行政や業界からも高い評価を受けて、「岩手方式」と呼ばれるようになった次第です。

「岩手方式」と呼ばれる輸送体系は、一口で言えば、災害時対応に適した3PL(3rd Party Logistics)とクロスドッキングの組み合わせを実現さ

せたものだと専門の先生方は言うておられます。3PLというのは企業物流部門を一括して請け負うアウトソーシングサービスの概念で、配送だけでなく、在庫管理やシステムの構築も含めた物流の統括的な業務を担うことを特徴としています。クロスドッキングとは、入荷した商品を倉庫に長期保管せずに、到着後即、仕分けをして出荷する形態です。

これは近年登場した物流の形態ですが、災害時こそ、このシステムが有効だと考えられています。緊急時の物資輸送は人海戦術で、バケツリレー的な作業、手の作業になりがちですけれども、人手を多くするだけではかえって物資が滞留する原因となるという過去の反省から生まれたものです。もっとも岩手県トラック協会が当初から3PLやクロスドッキングを頭に置いて作業に入ったわけではなく、とにかく被災者に早く物資を届けたいという一心で行動した。その私どもの動きが偶然にも3PLとクロスドッキングの組み合わせに近かったということです。

作業開始までの経過ですが、岩手県は発災当日いち早く、農業倉庫を手配して、翌12日から農業倉庫で物資の受け入れと搬送作業を県職員で開始しております。私が12日、県庁で県の災害対策本部の会議に偶然出席して、「倉庫では全く対応できなくなりますよ」と言って、倉庫に分散保管する県の方針に反対の立場をとりました。図々しいなという顔をしている偉い人もいましたけれども、私には信念がありました。

神戸や新潟の震災の時も、全国から膨大な物資が届いたけれども、その量が行政の想定以上だったために、倉庫に山積みされてしまった。私は神戸の時は福島にいて、新潟の時はもうトラック協会におりまして、物資を積んだトラックを拍手で送り出してやる側でしたが、その状況は知っておりました。朝着いたトラックが、他の倉庫に回されたり、夜になっても必要なところに届けられない。倉庫では対応できないなと思っていたわけです。

倉庫は保管機能が主で、作業する機能はあまり持っていません。したがって、倉庫内で荷物を移動するのも大変ですし、複数の倉庫に分散すれば、必要な物資を届けるためにはあちこちの倉庫を回らなければいけない。効率的にも悪いし、時

間もかかる。作業効率化のためには、まず大きな集積基地を県内に2ヵ所か3ヵ所設置すべきだと提案しました。その結果、先程見ていただいたアピオと花巻空港、この2つを基地にして作業することになりました。

作業形態についても、人手がかかるだけでなく時間もかかる手作業は避けたい。物資の受け入れだけでなく出庫することも考えれば機械作業でないとまずいと主張して、フォークリフト使用について集積拠点の承認も得ています。

先程見ていただいたアピオの建物は3600平米ございます。その他に付属の展示場が2800平米、駐車場が2ヵ所、2500台駐車できる。その駐車場はトラックの待機場にしたほか、バックヤードとして緊急物資を一時保管するために大型テントを6張り設置しました。

私どもは当初からアピオに常駐したのですけれども、県庁との連絡がうまくいかない。何とか県の担当者にもアピオに常駐していただきたいと県に要請して、会議室で私どもと県の職員が同居することになりました。先程パソコンを打っていた方は県の職員で、そこから情報が出ますので、県との情報共有化も進んだわけです。

作業体制は、管理チーム、作業チーム、受け入れチームと3つのチームを作りました。管理チームは岩手県トラック協会の職員で、12~13人しかいない職員のうち10名がアピオに常駐しています。あの時点では、協会の仕事より、この災害にどう対処するかが先だという考え方でした。作業チーム、受け入れチームは、トラック協会会員事業所から作業員60名とフォークリフト運転士8名を出してもらいました。最初は2交代でやったのですが、12時間勤務はきつ過ぎるので、途中から3交代にして、作業員60名とフォーク運転士8名が24時間常時作業していたという状況です。

警備チームも作りました。特に最初の頃は電気も通信網も途絶えていますので、全国から色々な車が来ますが、何がどれだけ積んであるか分かりません。したがって、各県から来る車を全部入り口でストップさせて、荷物の形、どこから来て、何が入っているかチェックしてから、場内に入れる。これは警備会社をお願いして、夜間の盗難防止も兼ねて3名の方に24時間態勢でやっていた

いただきましたが、管理上もかなり効果があったと思っています。

出荷は1日3回で、7時積み込みは当日、10時積み込みも夕方、5時頃から始める夕積みは翌日被災地に着ける。積み込み時間外に到着したトラックの荷降ろしをする。これを24時間態勢で行ったためにスムーズに消化して、トラック作業台数は最大で到着70台、出荷60台の130台でしたが、神戸や新潟であったような荷物の滞留はほとんど起きませんでした。

「岩手方式」の特徴の一つであるクロスドッキング方式を可能にしたのは、小さな倉庫を幾つか使うやり方ではなく、大規模な一次物資集積基地を設けたこと。それによって、受け入れ、仕分け、出荷作業がスムーズに行えたと思います。救援物資には食料品や生活物資や色々なものがありますが、それをきちっと分けて保管しておけば、被災12市町村ごとに「今日はここに何をどれだけ運んでほしい」という県からの要請にすぐ対応できたということです。

それでは宮城県、岩手県、福島県、被災3県がそれぞれどういうオペレーションをしたのかということですが、宮城県の場合は民間倉庫25ヵ所を一次拠点として使っています。しかし、通常営業倉庫には空きスペースがそれほどありませんので、大量の支援物資の仕分け・積み出し作業が十分できない。4月11日には暫定的に支援物資の新規受け入れ停止措置をとっていますが、それでも滞留物資の解消ができなくて、山形県と岩手県に物資を仮置きした時期もありました。

岩手県は、先程からご説明した通り、最初からアピオと花巻空港を一次拠点と定め、ここに集中したことでスムーズに行ったということです。

福島県は、原発の問題もありますが、物資集積拠点の運営については、発災当初の混乱期を除いては、ほぼ順調に機能しております。

資料2は岩手県と宮城県の拠点設置の違いを示したものです。岩手県の場合、花巻空港もございますが、ここではアピオを使って説明しています。1次拠点アピオに物資を集め、トラックはそこで必要な荷物を積んで市町村に向かうという、1本線でつながっています。それに対して宮城県の場合は、仙台市内に25ヵ所の倉庫があって、食品だとか生活物資だとか分散して保管されてい

ますので、1台のトラックが何カ所か回らなければなりません。しかも、各市町村のオーダーは同じものが一度に来るわけではない。色々な物が積み合わせになりますので、荷揃えするのに時間がかかります。これだけでも非効率だということがお分かりいただけると思います。

実は私が前の職場で経験したことが今回の作業の大きなヒントになっているのですけれども、BSとダンロップという2大タイヤメーカーがありますが、当時はBSが優勢でした。私は2社の荷物を扱っていましたが、BSはアピオ的に2000坪の倉庫を1カ所使っている。ダンロップは後発だったこともあって、小さな倉庫を十何カ所使っている。

岩手は冬のシーズンになると、スノータイヤのオーダーが販売店から一斉に出ます。タイヤには軽から大型から、パターンとかサイズとか、ものすごい種類がありますが、BSさんは1カ所に全部保管してあるために、すぐに代理店に届けられる。ダンロップさんは、いろいろなオーダーを揃えるために数カ所の倉庫を回らなければならない。時間もかかるし、代理店に届けるのも遅れるわけです。

私はダンロップの仙台支店長に呼ばれて、「うちは商売のチャンスを逸した。どうしてくれるんだ」と言われました。ちょうど営業から北上の支店長になる時期だったので、「倉庫を作りませんか」とご提案して、北上市内に2000坪の倉庫を作ってもらって、結果的に同じようなレベルで対応できるようになりました。

これが大きなヒントになって、今回、1カ所の大きな拠点を設けたわけです。したがって、岩手がBS、宮城がダンロップと、私なりに考えております。

資料3は岩手県における緊急物資物流の全体像です。私の関係するところは、資料3の真ん中の下にある一次集積拠点で、その上に県庁がありまして、県民くらしの安全課が担当しています。県職員もアピオに常駐していましたので、県からの発注をアピオの県職員に送っていただいて、それによって作業の指示書やトラックの手配をやる。在庫情報や出荷情報も共有していますので、そのまま二次集積拠点の各市町村まで行き、避難所に物資が届くということです。

資料4は宮城県における全体像ですが、県の体制もかなり複雑ですし、一次集積拠点も倉庫を25カ所使っている。避難所に行くまでには相当の時間がかかることが、これを見ていただいても分かると思います。

時間経過に沿った情報共有の変化を岩手県の例で見たものですが、発災から1週間、ここは電気も何もありません。コンピュータも使えないので、ニーズの把握は極めて困難な状況です。13日頃から基礎的な物資の発注を開始していますが、トラック協会としては県から荷受け・在庫管理・市町村の配送を12日から受託しています。最初はプッシュ方式で、これが必要だろうと思うものを送り込むというやり方でした。3月12日はまだ雪が降っていますので、毛布や温かいものが欲しいだろうということで、県と打ち合わせながらやったわけです。(資料5参照)

2週間後ぐらいになると電気も通じて、コンピュータも使えるようになりましたので、在庫管理や入庫管理もできる。それまではどこの県から何が来るか全く分かりませんので、アピオの入り口にガードマンを置いて、そこでチェックして管理していたというのは、先程お話しした通りです。

サマリーとして幾つか要約していますが、特に私どもの関連では、一次集積所入り口にガードマンを配置して、荷降ろしの優先づけを実施したことが一つあります。それから、マニフェストと言っていますが、配送指示書を発行して、受領確認と配送控に活用したこと。最初は簡単なものでしたが、2週間後ぐらいからはだんだん細かい内容にしていきましたので、予想到着時刻や車両情報も共有できるようになりました。

今回の震災に当たっての物資輸送の経験から、課題と対策をまとめてみました。今後の緊急輸送体制において整備すべき事項として、ご参考にしていただければ幸いです。

まず管理機能面では、県の災害対策本部に警察や物流のコーディネートをを行う物流関係者も参画させることを制度化する必要があると思います。県職員だけでは机上の計画になりやすいし、われわれだけでは状況が把握しにくい。緊急車両の許可をスピーディーに行い、道路状況の把握をするためにも、この連携は必要だと考えています。

トラック協会との災害時の協定の見直しも必要

です。特に災害対策本部への物流関係者の参加や、県から市町村への輸送、災害時に活用可能な民間施設の利用など、現状の協定では不足している事項を見直して、新たな協定を結ぶ。その中には、運賃や料金などの経費についても、単価設定を含めて、明確なルールを取り決めておくべきだと思います。

今回、岩手県トラック協会は私も含めて全職員がボランティアの形で行きましたけれども、作業する方たちもボランティアというわけにはいきません。県との協議の中で料金設定をして、お支払いしたということです。

災害時の自動参集の制度・仕組み作りも必要だと思いました。たまたま12日に県庁に行っていたので、私が県から依頼されて車の手配がスムーズに進んだわけですが、本来、災害本部を県庁内に立ち上げる際、同時に物流関係者が加わるように、あらかじめ参集体制を決めておく必要があると思います。

運送面では、まず県による送り込み方式の確認が必要です。発災当時は注文を受けてからでは間に合わないの、これが必要だろうという見込みの中で送り込む。先程言いましたプッシュ方式でやるべきだと考えています。

市町村等自治体と物流事業者との災害時の協定の締結、これは今回の経験で最大の問題点だったと思っています。岩手県トラック協会が県から受託したのはアピオから被災自治体までの輸送です。私はそこに全力投球して、当日受けたものは当日被災自治体の市町村に届ける、オーダーは全部消化できたと思っていました。ところが、市町村から避難所までの輸送がうまくいっていません。

「物があるのに避難所まで届いていないじゃないか」とマスコミに叩かれて、県の方から何か解決策はないかという話がありました。私の方がここに全面的に入るのはちょっと無理なので、佐川急便さんとヤマト運輸さんの責任者に来ていただいて、「市町村から避難所まで、地域で区割りをして両社でやっていただけないか。被災を受けなかった業者もいるので、うちもできるだけ応援しますので」と言ってお願いして、3月20日過ぎからはスムーズに避難所に物資が届くようになったということもございました。

私たちが受託したのは被災自治体・市町村までの輸送ですから、そこまで運ばばいいんだ、その先は市町村がやるんだと認識してはいたけれども、うまくいっていませんでしたので、急遽宅配業者をお願いしたわけです。今後は、アピオから市町村、市町村から避難所、これを一つのシステムとして考える。一連のシステムの中に、地域を熟知している宅配業者の方々も最初から組み入れていく。その際、運賃・料金等、きちっと協定で取り決めておくべきだと考えています。

通行許可のスムーズな交付も大事です。当初、普通の乗用車は全く現地に入れない。緊急物資を輸送する車両も警察の許可を得なければならない。それに相当な時間を要することもありましたので、スムーズな通行許可発行のために、一次集積所近くで許可を得られるような仕組み作りも検討する必要があると思いました。

燃料確保の体制整備も非常に重要です。トラックは燃料がなければ走れません。大きい事業所では自分のスタンドを持っている会社もありますが、中小の事業者は一般のスタンドで給油して走っています。アピオから沿岸部まで、片道100キロです。協会の中には「協力したいけど、うちは燃料がないから駄目だ」というところもありましたので、私が県に交渉して、県知事の証明書をもって、緊急車両だからということで、たくさん並んでいる中で優先的に給油していただいたこともあります。

燃料確保については今後、国や県の問題として体制を整備してほしいと思っています。実は秋田にタンクローリーを出してもらえないかという県からの依頼があって、私が協会の関係で知っている業者に頼んだところ、タンクローリーは石油メーカーが管理していて、簡単には動けないのですと言われて断念しました。最終的にはJRが奥羽本線を回って盛岡にタンク車を回したわけですが、災害物流の中では燃料が大きな課題ですから、国も国交省なり産業経済省でこれをどうするかという検討を始めたようです。

道路情報、ドライバーの安全確保策などの周知徹底ですが、これは私のところだけではできません。特に市町村内の詳細な道路状況については、県警のほか、各支部・各事業所の協力をもらわないと安全・確実な運行ができないと痛感しまし

た。この面の対策も必要だと思います。

次に集積所・備蓄倉庫の問題ですが、まず集積所に利用できる公共施設の複数整備が必要です。今回はアピオがその役割を果たしましたが、もし盛岡が駄目になった場合には使えません。通常時に県内数カ所に一次集積地となり得る公共施設を整備しておくことが必要だと思っています。

災害時におけるフォークリフトやパレットなど、省力化機器の迅速な導入体制と、それに対応できる施設の整備も必要です。仮に大きな施設を確保できたとしても、その中で手作業をしていたのでは作業ははかどりません。

アピオはもともと、20年ぐらい前、全国の牛の品評会のために、当時の県知事が頑張った施設です。いま振り返っても、岩手という田舎にあれだけの施設を作るというのは大英断だだと思いますが、床の耐荷重は平米5トンで、スペースもある。したがって、大型トラックの乗り入れやフォークリフト作業も可能です。私はそのことを前から知っていましたので、当初からぜひあそこを使わせてほしいという願いをしたという経緯もございます。

フォークリフトやパレットは事前に準備していたわけではありませので、13日から入るについて、色々な方法を使ってフォークリフトを集め、パレット約800枚、かごも300ほど準備しました。「こういう時期だから頼むよ」とお願いして、ある意味で強引に各業者から提供していただいたという状況です。

物流に詳しい管理者や熟練作業員の招集体制も早く整えなければなりません。

燃料や非常用電源の備蓄・確保体制も必要です。たまたまアピオには非常用電源がありましたので問題点があったのですが、24時間作業するためには非常用電源は絶対必要で、その確保体制は平常時から作っておくべきだと思います。

次に情報通信体制ですが、今回、発災後1週間から10日はコンピュータも何も使えませんでした。通常の固定電話や携帯電話以外に、災害時優先の非常電話や衛星電話なども普段から使えるようにしておく必要があると思います。実は私どもの協会にも衛星電話があるのですけれども、いざ使おうと思ったらなかなか通じない。平時からの訓練が大切だと痛感させられました。

関係者連絡先の一覧作成と随時のメンテナンスも大事です。

平常時における訓練等の必要性は言うまでもないと思います。

今後の災害時の対応を検討するに当たっては、危機予測も大事です。今回も「想定外」という言葉が盛んに聞かれましたけれども、過去の多くの事例を検証し、最大限の想像力を働かせて、行政と関係先が一体となり、「想定外」を極力無くすることだと思います。災害は明日起こるかも知れない、今起こるかも知れない。その時どうするか。各々が危機感を持って当たることが重要ではないかと考えています。

トラック協会としても、今回の反省の上に立って、やるべきことがたくさんある。それをトラック協会や各トラック事業者が取り組むべき施策としてまとめていますが、時間の関係で省略します。

最後に私の思いを若干お話しさせていただきます。

皆さんに緊急輸送の話ができたことをうれしく思っていますけれども、逆に心配な面もございます。年代の違う学生に私の話が理解していただけるのだろうか心配しながら、今日岩手から出てまいりました。私は現場の人間なので、うまく話すことはできません。ただ、「人の気持ちを大事にする」、これを一番大事にしてこの歳まで生きてきました。

今回の緊急輸送では多くの人とかかわりを持ちました。その中で仕事ができたと誇りに思うと同時に、感謝しています。今回の仕事の結果的に「岩手方式」として評価され、成功したと言っただけ、その背景には人と人とのつながりがあったと思っています。

なぜ「岩手方式」と言われるような作業ができたか、改めて私なりに考えてみますと、まず一つは決断と行動です。こういった問題が起きると、まず協議という場が持たれます。それで結局進まないことが多いわけですが、非常時には経験に裏打ちされた決断と行動が必要だと私は思っています。この中には先程申し上げたBSとダンロップの話も含まれていて、この場合はこうあるべきという決断が私にはすぐできたということです。

11日に災害が発生して、12日朝、県庁に私は行きました。その時点では計画もマニュアルも全

くありません。そこで決断したというのは、今思えば恐ろしいような気がします。しかし、考えるより先に、自分の信念に従って実行することだ。協議に時間をかければかけるほど、どんどん対応が遅れていくことになると思いました。

その決断ができたのは、私には信頼できる部下がいたということも大きな要素です。ここで申し上げるのは恥ずかしいですけれども、「専務のためなら全力でやるぞ」という部下が何人もいます。彼らを要所要所に配置して、彼らが指揮官として6ヵ月間、土日も全く休みなしに勤務してくれました。作業は12月までで、私は別の仕事もありますのでアピオに常駐したのは3ヵ月だけですが、彼らは6ヵ月頑張ってくれた。勤務状況としては決してよくない中で、「専務と一緒に苦労したい」という気持ちがひしひしと伝わってきて、私はものすごくうれしかったし、これが成功した大きな要因かなと思っています。信頼関係がいかに大事かということは、学生の皆さんも将来、必要になってくることだと思います。

さらに、「被災者のために、この仕事を絶対成功させる」という気持ちがみんなにあったことも大きな要因です。震災後すぐに会った運送会社の社長に、「専務、おら何もねぐなつたぜ。家族も従業員も亡くしてしまった。専務、助けてくれ」と言われ時、こうした多くの被災者のために緊急輸送を絶対成功させるぞと心に誓いました。ちなみに、協会の会員事業者で被災したのは約100社で、社長が亡くなった所もあります。社員で亡くなった方が46名、車の流失は約500両という被害を受けています。

被災して生き残った人の言葉で、私も涙した、その言葉を最後にご紹介したいと思います。

「生きてくれてありがとう。」

その笑顔に救われたことが何度あるか。ずっと見慣れた笑顔なのに、目の前の元気な姿を見てると生きてることがあたりまえのように思ってしまうけれども、自分の大切な人が急に消えたとしたら、とても平気でいられるはずがない。

そんなかけがえのない人に、あふれるほどのこころの言葉を伝えたい。

生きてくれてありがとう。

いのちのつながり、ありがとう。

こころと愛を教えてくれてありがとう。

無残な町並みに一層の哀れさを感じる。夢であってほしいと何度も思ったが、やはりこれは現実であった。」

これも私の知っている人が私に言ってくれた言葉です。

最後に岩手県トラック協会のお話をさせていただいて終わりたいと思います。

輸送手段はトラックの他にJRとか船とかありますけれども、トラックがわが国の貨物輸送の90%以上を担って国民の生活を支えていると言われていています。ところが、これは皆さんも含めて、なかなか理解いただけていないかなと思います。

色々な物を作っている所があります。これは目に見えて分かっています。物を売っている場所、これも分かります。ただ、その間に何があるのか、ここはあまり分かってもらっていませんが、トラック業界が日夜走って運んでいるわけです。事故があれば騒がれますけれども、数からいって少ない方です。いずれにしても、物を作っている所と売っている所の間にはトラックがある、これをぜひ皆さんに理解してほしい。トラック業界は今、燃料の高騰もあって、かなり厳しい経営を強いられています。しかし、国民の生活を支えるということで日夜頑張っていることをご理解いただきたいなと思います。

私がいま考えていることは、「岩手に生きる」「みんなと会える」、その思いを胸に、私達は心一つにして「復興・新生」に向けて歩み続けていく。このふるさとの姿を学生の皆さんにも見ていただきたい。1年以上過ぎていますがけれども、全くと言っていいほど復旧していないのが現状です。これから夏休みもあります。ぜひ一度被災地を訪れて、何かを感じ、何かを考えていただきたい。3・11の災害を忘れてほしくないというのが私の願いです。

私をこの場に立たせていただいた三井所長、加藤先生に感謝申し上げます。私のお話を終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

## 資料1

IRU(国際道路輸送連盟)総会に全ト協代表団を派遣 | 全日本トラック協会

HOME > 会員の皆様へ > 国際交流 > IRU(国際道路輸送連盟)総会に全ト協代表団を派遣

IRU(国際道路輸送連盟)総会に全ト協代表団を派遣

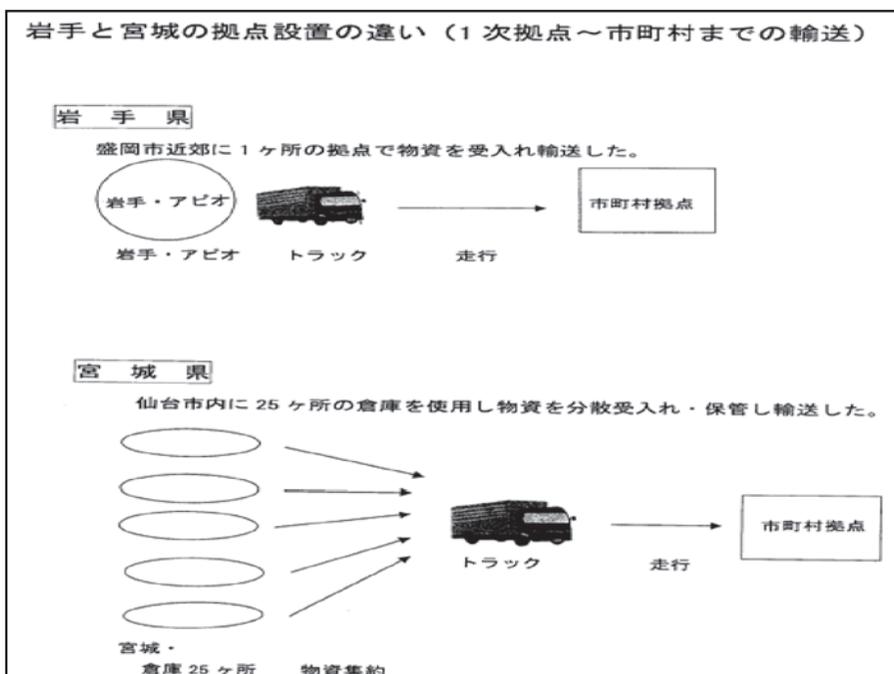
全日本トラック協会は、去る4月26日～27日にスイスのジュネーブで開催されたIRU総会に、原重則、大高一夫、藤原計二の3副会長、福本理事長、村田常務理事の5名から構成される代表団を派遣した。同総会には5大陸48ヶ国から約250名が参加した。4月26日に開催された貨物輸送分科会では、福本理事長より、昨年3月11日に発生した東日本大震災の被災地に対する全日本トラック協会の緊急物資輸送の状況や今後の課題等を中心にスピーチを行った。

翌日27日のIRU総会の席上では、ピエール・ドドラサ貨物輸送分科会会長(スペイントラック協会)より、全ト協や日本のトラック業界が果たした緊急物資輸送の事績について、IRUとして大変誇りに思うと同時に、今後世界中に起こりうる大規模なトラックによる緊急物資輸送の参考とすべき多くの示唆があった旨述べた。又、ヤス・ラクニエ会長(ポーランドトラック協会)、マーチン・マミー事務総長等出席者から多くの賞賛の声寄せられた。



IRU(国際道路輸送連盟)貨物輸送分科会でスピーチする福本理事長(4月26日・ジュネーブ)

## 資料2





資料5

緊急支援助物資供給における情報共有の実態と課題							
2) 支援助物資供給における情報共有の実態							
時間経過に沿った情報共有の変化～岩手県の例～							
	発災	1週間	2週間	1か月	2か月	サマリー	
市町村からのニーズ収集	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ニーズ把握が極めて困難な状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●電話でのニーズ収集</li> <li>●配達時にニーズを聞き取り、固にまとめてアビオに共有。ニーズ調査用紙にも反映</li> <li>●3/16頃から定型フォーマット(ニーズ調査票)でニーズ収集を開始</li> <li>●不足/充足している品目と規格・数量・単位を記入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●3/23頃からアビオの在庫を反映しニーズ調査票を更新</li> <li>※在庫情報はアビオから毎日EXCELで共有</li> <li>●3月末頃から資料品の取量を1日当たり、1週間当たりに分け</li> <li>●4月上旬から、衣類について男・女・子供に分け、希望配達頻度を1日単位に詳細化</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>●5月中ごろからBIMのシステムを用いた物資要望の仕組みを試験的に利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●発災1週間後頃から定型フォーマットの利用による要望の標準化を実施</li> <li>●発災2週間後頃から徐々に品目を詳細化</li> </ul>
物資調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>●消防学校などの運営を利用</li> <li>●13日頃から高松市の物資の発注を開始</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国に電話で要望</li> <li>●各担当部署(例・農林水産部・農工労働部など)が企業に電話で発注</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●物資調達シートの利用(国への要望は限定的)</li> <li>●電話による企業への直接発注が主体(一部企業はメールを使用)(各担当部署別の発注体制は継続)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●4月中旬から県外からの物資搬入を休止し、発生先を県内企業に移行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●電話でのやり取りが中心</li> <li>●発災2週間後ごろから物資調達シートを利用開始</li> </ul>	
荷受・在庫管理・市町村への配送	<ul style="list-style-type: none"> <li>●3/12より県トラック協会に委託</li> <li>●資材品・毛布など基礎的な物資をトラック車で配送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●アビオ入口にガードマンを配し、到着車両の情報を荷受作業の前に取得</li> <li>●3/16頃から配達にマニフェストを利用</li> <li>●県庁からFAXでアビオに送信し、車両手配とピッキング指示・受領確認・受取人控えとして利用</li> <li>●配達実績は1日1回FAXで県庁に共有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●3/23頃からマニフェストに車両ナンバーと出発時刻の欄を追加(4月ごろからは記載されるケースが増加)→県庁を通し、配達先に予想到着時刻と車両情報を共有</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>●1次集積所入口にガードマンを配し、到着車の優先付けを実施</li> <li>●配達指示書(マニフェスト)を発行し受領確認・配達後にも活用</li> <li>●発災2週間後ごろには予想到着時刻や車両情報を共有</li> </ul>	