

Iwate Trucking Association

岩手県トラック協会

東日本大震災記録誌

心から心へ

公益社団法人 岩手県トラック協会

待っている人がいるから、走り続ける。
その熱き思いは、
ドライバーからドライバーへと
つながっていった。

2011年3月11日、午後2時46分。

巨大地震発生。

いまだ体験したことのない揺れ。

津波が岩手県沿岸の町を

一瞬にして飲み込み、

多くのものを奪い去る。

ライフラインは断ち切られ

避難所には人が押し寄せた。

前例がないだけに対応が遅れる。

そして事態は悪化していく。

トラック協会にかかってきた1本の電話が

その後の岩手県の運命を変えた。

待っている人がいるから、トラックを走らせる。

その使命感で、ドライバーの心は一つになった。



ごあいさつ

- 04 海鋒 守／(公社)岩手県トラック協会 会長
05 達増 拓也／岩手県知事

Contents

06 第1章 被害の全容 午後2時46分。その時を境に、岩手の風景が変わった。

- 08 震災時の記録写真
12 東日本大震災の概要
12 全国の被害
15 岩手県の被害

18 第2章 緊急物資輸送開始 被災地を救いたい。心は一つになった。

- 20 証言 1 佐藤 耕造／(公社)岩手県トラック協会 専務理事
26 人から人へ、広がっていった「岩手方式」
28 証言 2 小山 雄士／前 岩手県総合防災室長(現 岩手県オイルターミナル(株)代表取締役専務)
29 証言 3 福澤 淳一／前 岩手県商工労働観光部産業経済交流課総括課長(現(公財)岩手県観光協会 専務理事兼事務局長)
30 〔寄稿〕村田 省蔵／(公社)全日本トラック協会 常務理事
31 永嶋 功／(公社)全日本トラック協会 役員待遇審議役
32 「岩手方式」の評価
34 証言 4 黒澤 康男／(公社)岩手県トラック協会 前会長(大昭運輸(株)代表取締役会長)
35 証言 5 岩清水 泰夫／(公社)岩手県トラック協会 前常務理事
36 証言 6 小林 茂昭／車両配車統括責任者 (公社)岩手県トラック協会 前業務部部长
37 証言 7 佐々木 隆之／倉庫内業務統括責任者 (公社)岩手県トラック協会 常務理事
38 証言 8 幕田 正文／積卸・荷捌き業務担当 日本通運(株)盛岡支店通運事務所 所属
39 証言 9 吉田 二三雄／積卸・荷捌き業務担当 東北トラック(株)盛岡支店 所属
40 証言10 三平 透／警備業務担当 コスモガードシステム(有) 所属
41 証言11 大島 和憲／運搬業務担当 大昭運輸(株) 所属
42 証言12 鎌田 幸哉／運搬業務担当 湊運輸倉庫(株) 所属
43 証言13 三谷 浩／運搬業務担当 (有)大亀運輸 所属
44 岩手県職員が語る3.11「戦友たちの再会。」

48 第3章 災害への備え 岩手県トラック協会が、東日本大震災で学んだこと。

- 48 東日本大震災における岩手県トラック協会の動き等
51 東日本大震災における輸送実績等
52 支援物資供給における情報共有の変化
54 総務班・輸送班の任務及び業務分担の概要
56 今後の緊急輸送体制において整備すべき事項
58 【資料】参考 災害時における救援物資等の緊急輸送等に関する協定書
61 【資料】(公社)岩手県トラック協会 沿革・概要・組織図



記録誌の編纂に寄せて

公益社団法人 岩手県トラック協会 会長

海鋒 守



あの東日本大震災の発災から3年が経過いたしました。

平成23年3月11日に発生した大地震と、それに伴う大津波によりもたらされた未曾有の災害は、我々の心の中に鮮明に焼き付いており、震災から3年を経過した今なお、心が痛み哀惜の念に堪えません。この災害により犠牲になられた方々に対しまして心よりお悔み申し上げますと共に、被災された皆様に対し心よりお見舞い申し上げます。

ライフラインも寸断され、通信手段の混乱が続く状況の中で、岩手県との災害協定に基づく『緊急支援物資輸送』は開始されました。当初、矢巾町の農業倉庫で開始されたこの作業は、発災から3

日後の3月14日には、本拠地を産業文化センター『アピオ』に移し、24時間体制での入出荷体制をスタートさせました。最大で1日70台もの大型トラックの支援物資を受け入れ、長期滞留することなく被災現地に物資を送り続けたこの取り組みは、後に「岩手方式」と命名され、関係各方面から高い評価をいただきました。

私も公益社団法人岩手県トラック協会では、震災の発災当日から約9カ月間にわたる『緊急支援物資輸送』の取り組みについて、当時、現場を担当したスタッフの証言や様々なデータ等を記録誌としてまとめ、発行することといたしました。

千年に一度と言われた未曾有の大災害が期せずしてもたらした様々な体験とその教訓を、風化させることなく次代へと伝え、今後の防災対策の参考としていただければ幸甚であります。

結びに、今後、本格的に始まる創造的復興に向け、トラック運送業界あげて尽力してまいる所存でございますので、生活（くらし）と経済を運ぶ緑ナンバーのトラック輸送に対しまして、引き続きご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げますと共に、記録誌の編纂にあたりご協力を賜りました皆様方に対しまして厚く御礼申し上げます。

平成26年3月

東日本大震災記録誌発行に寄せて

岩手県知事

達 増 拓 也



「公益社団法人岩手県トラック協会
東日本大震災記録誌」の発刊に当たり、
御挨拶を申し上げます。

公益社団法人岩手県トラック協会に
おかれましては、日頃から県政の推進に
多大な御支援と御協力を賜り、感謝申
し上げます。

さて、平成23年3月11日に発生した
東日本大震災津波により、本県を含む
太平洋沿岸地域は甚大な被害を受け、
多くの生命と財産が失われました。この
震災によりお亡くなりになられた方々
のご冥福を心からお祈りするとともに、
被災された貴協会会員の皆様にあたら
めてお見舞いを申し上げます。

大震災直後から貴協会におかれては、
地震や津波のために道路が寸断され、燃

料等の生活物資も不足し、岩手県全域
が混乱を来している状況にもかかわらず、被災者の命を繋ぐ食料をはじめと
した生活支援物資の搬送に御尽力いた
だきました。また、岩手産業文化セン
ターに設置された救援物資搬送拠点に
おける、全国各地から届けられた膨大
な物資の効率的な受入れや、被災地への
迅速かつ確実な輸送体制の確立・運営
等、貴協会の多方面にわたる活動は、県
内のみならず、全国的にも高く評価され
ているところであります。今般、このよう
な活動の全容を記録として残し、今後に
備えることを目的に「東日本大震災記
録誌」が発刊されますことは、誠に意義
深いものであると考えます。

県では、平成23年度に「岩手県東日本

大震災津波復興計画」を策定し、その中
で「いのちを守り 海と大地と共に生き
る ふるさと岩手・三陸の創造」を目指
す姿とし、「安全の確保」「暮らしの再
建」「なりわいの再生」を復興に向けた
3つの原則として掲げ、取組を進めてお
ります。これらの実現には県内の物流に
おいて基幹的な役割を担う貴協会の御
協力が不可欠であります。今後とも貴
協会の皆様の深い御理解と御支援をお
願い申し上げます。

結びに、貴協会の今後ますますの御
発展と会員の皆様の御健勝を祈念いた
しまして、発刊に当たつての挨拶といたし
ます。

第1章

Chapter 1

被害の全容

午後2時46分。
その時を境に、
岩手の風景が変わった。



その津波の大きさは、
想像をはるかに超えていた。
防波堤を軽々と越え、町を侵食していく。
何の躊躇もなく、奪い去っていく。
津波が過ぎ去った後には、
ガレキが広がっていた。





提供元：宮古市

立つことすら儘ならぬ揺れ。そして、海が荒れ狂う。

東日本大震災。

その揺れは約2分間続いた。

立つことすら儘ならぬ強い揺れ。

地震の後には、海が暴れ出した。

陸前高田市の名勝・高田松原の松は、

わずか一本を残し、根こそぎ流された。

宮古市田老地区の高さ10メートルの防波堤は

その勇壮な佇まいから「万里の長城」と称されたもの。

しかし、津波はその防波堤を易々と越えた。

非現実的な光景。

建物が、暮らしが、人の命が奪われた。

津波の脅威が過ぎ去った後、町の様子は一変。

かつてあった風景を思い出すことは難しい。

ガレキの山と化した町に人々は言葉を失った。



1	2
3	
4	

- 1.津波により流され脱線した列車宮古津軽石駅付近
- 2.津波により倉庫に打ち上げられたトラック
- 3.建物の上に乗った船。震災直後、このような風景はあちこちで見られた
- 4.震災直後の三陸の風景。がれきが町を埋め尽くした





物資輸送拠点は一皮オ。 その決定が、岩手の運命を変えていく。

岩手県からトラック協会にかかっていた電話。

一刻も早く支援物資を三陸に届けてほしい。

それを実現するための拠点に選んだのは

滝沢村（現滝沢市）の産業文化センターアピオだった。

輸送のプロが次々に集まってくる。

膨大な物資をどう受け入れ、

どう届けるのか。

短い時間の中で判断し、行動していく。

一度止まった岩手の血管に

新鮮な血液が流れるように、

トラックは三陸各地に走っていく。

確実に岩手県は息を吹き返そうとしていた。



1	
2	
3	4

1. 全国からの支援物資が集められた産業文化センターアピオ
2. フォークリフトを使って物資を積んでいく
3. 被災地に物資を届けようと各社のトラックが待機
4. 停電により、パソコンが使えない状況。共有事項はすべてホワイトボードに記入していった



東日本大震災の概要

全国の被害

1 6県64市町村で561km²が浸水

今回の大震災津波では、東日本の太平洋沿岸部の多くの地域が津波によって壊滅的な被害を受けた。

国土地理院が空中写真と衛星画像を用いて分析した浸水状況によると、青森県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、千葉県、6県64市町村の浸水面積の合計は561km²となっている(注1)。

県別で見ると、宮城県が最も多く327km²で、次いで福島県112km²、岩手県58km²となっている(図2-1)。宮城県の浸水面積が圧倒的に大きいのは、仙台平野を中心にした平地が多いことによる。宮城県は県全体の面積の約16・3%が浸水した。岩手県は津波の浸水高は大きかったが、宮城県、福島県と比較して低地が少ないため、浸水面積は2

県より少ない状況となっている。

各地で地盤沈下や液状化現象も発生し、液状化による被害は、東北から関東にかけての1都8県(岩手県、宮城県、福島県、茨城県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)で確認されている。このうち、宅地の液状化被害が、岩手県、茨城県、埼玉県、千葉県の10市6町において確認されている(注2)。

■ 人的被害

全国の人的被害は、死者15,880人、行方不明2,694人、負傷6,135人となっている(表2-1)。

津波によって大きな被害を受けた岩手県、宮城県、福島県の3県では、犠牲者の死因の92・4%が溺死となっている(図2-2)。また、死者のうち60歳以上

が約65%を占めており、沿岸市町村の人口構成比(60歳以上の割合は約31%)の2倍以上となっている(注3)。

■ 住宅・建築物の被害

大震災津波により全壊した住家は128,931戸、半壊は269,045戸、一部破損は736,323戸となっている。非住家の建築物も56,034戸に被害が及んでおり、役場や学校、病院等の公共施設も大きな被害を受けた(表2-1)。

また、建築物の被害では、津波による建築物の流失や崩壊のほか、体育館、文化ホール、空港等の大規模な空間を有する建築物において天井の落下被害も発生している。

■ 避難、帰宅困難

地震、津波の被害に加え、東京電力福島第一原子力発電所の事故も重なり、多数の避難者が発生した。震災から3日目の3月14日には最大46万8千人の避難者が報告されており、震災から4カ月以上過ぎた7月28日時点においても、避難施設等での生活を余儀なくされた人の数は約5万2千人にのぼった(注4)。震災発生当日、首都圏(東京都、神奈

図2-1 県別浸水面

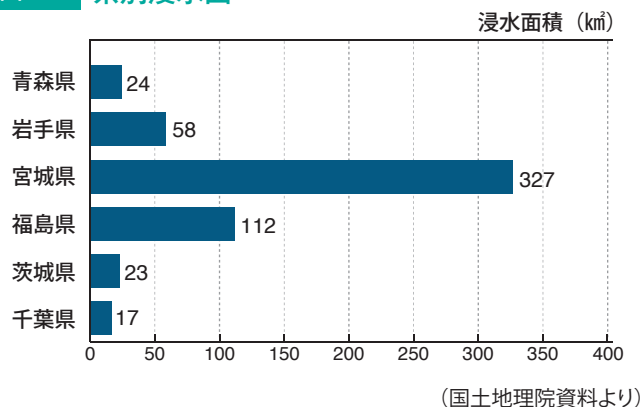
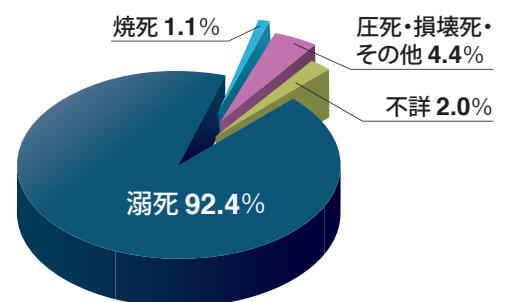


図2-2 東日本大震災における死因



岩手県・宮城県・福島県／平成23年4月11日現在
(警察庁資料より内閣府作成)

川県、千葉県、埼玉県、茨城県南部）では鉄道の多くが運休止、また、道路も大規模な渋滞が発生したため、通勤・通学をしている人々の帰宅手段が失われ、約515万人（内閣府推定）に及ぶ帰宅困難者が発生した。

2 大震災津波がもたらした広範な被害

■ 火災の発生

地震及び津波に伴って、沿岸地域の市街地や石油コンビナート施設・危険物施設等で多くの火災が発生し、火災による被害も拡大した。北海道から神奈川県までの13都道府県で330件の火災発生が確認されている。火災件数が最も多かったのは宮城県の137件で、次いで福島県38件、東京都35件、岩手県33件などとなっている（注5）。

■ 河川堤防被害・土砂崩れ

河川堤防の被害も東北・関東地方の広範囲にわたって発生しており、堤防の決壊や大規模崩落等により、北上川、利根川等の国の直轄管理河川で2,115カ所が損傷を受けた。また、県・市町村管理河川では、1,360カ所の被害が報告されている。地震動が大き

かったことに加え、継続時間が長かったことにより、基礎地盤あるいは堤体で液状化現象が発生し、被害が生じたと推測される事例が多数確認されている。

また、土砂災害は、岩手県、宮城県、福島県など12県において136件発生したほか、多数の山腹崩壊が確認されている（注6）。

■ 交通インフラの被害

〈道路〉道路橋の流出や法面崩落等により、高速道路15路線、直轄国道69区間、都道府県等管理国道102区間、県道等540区間が通行止めとなった。特に、宮城県仙台市から三陸沿岸地域を縦走する国道45号が津波で寸断されたのをはじめ、東北地方を中心に太平洋沿岸における道路の被災が激しく、国道、県道等多くの区間で通行不能となった。このため、救急支援活動や物資輸送に大きな困難を伴う状態がしばらく続いた。

〈鉄道〉東北・秋田・山形新幹線のほか、太平洋沿岸の路線では駅舎や線路が流出するなど、甚大な被害が発生した。震災発生から48時間後の3月13日15時時点で22事業者64路線で運休となった。内陸地域を走る東北新幹線や東北本線

は、4月中に全線で運転が再開された一方、沿岸地域の一部の路線については、今なお復旧の見通しが立っていない。

■ 港湾・海岸の被害

青森県から茨城県までの11の国際拠点港湾及び重要港湾を含む、太平洋に面したすべての港湾において、防波堤、係留施設、荷役機械等の港湾施設に甚大な被害が発生した。また、航路、泊地等

には、津波によって、がれき等の浮遊・堆積、土砂による埋塞が生じた。このため、被災地域のすべての港湾機能が停止し、応急復旧までの間、被災エリアのみならず東北一円の生活・産業に必要な物資が供給されない状況が生じた（注7）。

海岸保全施設については、岩手県、宮城県及び福島県3県の海岸堤防・護岸延長約300kmのうち190kmが全壊・半壊する被害が生じた。

表 2-1 全国の人的被害・建物被害

		人的被害					建物被害									
		死 者	行方不明者	負 傷 者			全 壊	半 壊	流 失	全 焼	半 焼	床上 浸水	床下 浸水	一部 破損	非住家被害	
				重 傷	軽 傷	合 計										
																人
北海道		1			3	3		4				329	545	7	469	
東北	青森	3	1	25	86	111	308	701						1,006	1,402	
	岩手	4,673	1,169			208	18,370	6,502		15		1,761	323	13,078	4,909	
	宮城	9,535	1,310			4,144	85,414	152,527		135		14,678	12,894	224,180	26,296	
	秋田			4	7	11								3	3	
	山形	2		8	21	29								21	96	
福島	1,606	221	20	162	182	21,116	72,544		77	3	1,061	338	165,140	1,117		
	東京	7		20	97	117	15	198		1				4,847	1,101	
関東	茨城	24	1	34	677	711	2,623	24,178		31		1,798	779	183,617	19,613	
	栃木	4		7	128	135	261	2,110						72,538	295	
	群馬	1		13	26	39		7						17,246		
	埼玉			7	38	45	24	199		1	1		1	1,800	33	
	千葉	20	2	26	226	252	800	10,036		15		157	728	52,352	660	
	神奈川	4		17	120	137		39						454	13	
	新潟				3	3								17	9	
	山梨				2	2								4		
	長野				1	1										
	静岡			1	2	3							5	13	9	
中部	岐阜															
四国	三重				1	1						2			9	
	徳島											2	9			
	高知				1	1						2	8			
合 計		15,880	2,694			6,135	128,931	269,045		279		19,790	15,630	736,323	56,034	

（警察庁 平成25年2月27日現在／平成24年12月7日までに発生した余震の被害を含む）（※）余震による被害の計上方法が異なるため、岩手県総合防災室がまとめた数値（16ページ表2-3）とは、一致しない。

東日本大震災の概要 全国の被害

ライフラインの被害

大震災津波による発電所、変電所等の被災により、東京電力及び東北電力管内を中心に広範囲にわたって停電が発生し、延べ891万戸が停電した。

都市ガスは、津波や液状化現象等により、ガスの製造設備や供給設備が破損し、延べ48万戸で供給が停止した。

水道は、187市町村で水道施設が被災し、一時約220万戸が断水、また、下水道については、1都12県の処理施設120カ所が被災した(注8)。

情報通信インフラにも甚大な被害が発生し、固定通信(固定電話、光ファイバー、ADSL)は約190万回線が被災、携帯電話及びPHSの基地局は最大29,000局が停波した(注9)。

3 産業にも甚大な被害

■ 資本ストック被害額

(株)日本政策投資銀行は、被害が甚大だった岩手県、宮城県、福島県、茨城県の4県について資本ストックの被害額を試算している。この試算によれば、4県の推定被害額の合計は約16兆3,730億円で、最も被害額が大きいのは宮城県となっている。また、被害率で見ると岩手県沿岸地域が最も数値が高く、推定資本ストックに対して47・3%の被害率となっている(表2-2)。

■ 農林水産業被害

農林水産省の統計によれば、大震災津波による全国の農林水産業の被害総額は約2兆4,268億円にのぼる(平成24年3月5日現在)。内訳は、農地・農業用施設被害が8,841億円、農産物等被害が635億円、林野関係被害が2,155億円、水産業関係被害が1兆2,637億円となっている。このうち岩手県、宮城県、福島県の被害合計額は2兆2,093億円で、全体の91%を占めている(注10)。

■ 観光への影響

大震災津波は、直接的な被害にとどまらず、様々な経済活動や社会動向に影響を与えた。観光関連でも大きな影響があり、訪日外国人旅行のキャンセルや日本人の旅行自粛が相次いだ。平成23年3月と4月の訪日外客数は、前年同月比で、それぞれ約36万人減(50%減)、約49万人減(63%減)となり、2カ月連続で過去50年間の減少幅の記録を更新した。また、観光庁の調査によれば、3月から4月にかけて、東北地方では61%、

表 2-2 東日本大震災における推定資本ストック被害額

(日本政策投資銀行HPより)

(単位：10 億円)

		推定 資本ストック A	推定資本ストック被害額				合 計 B	被害率 B ／ A
			生活・ 社会インフラ	住 宅	製 造 業	そ の 他		
岩手県	内陸地域	26,369	457	22	64	211	754	2.9%
	沿岸地域	7,449	1,943	607	191	781	3,522	47.3%
	合 計	33,818	2,400	629	255	992	4,276	12.6%
宮城県	内陸地域	31,443	856	40	148	551	1,595	5.1%
	沿岸地域	23,182	2,031	1,446	290	1,130	4,897	21.1%
	合 計	54,625	2,887	1,486	438	1,681	6,492	11.9%
福島県	内陸地域	34,314	630	7	263	370	1,270	3.7%
	沿岸地域	15,941	1,244	145	151	319	1,859	11.7%
	合 計	50,254	1,874	152	414	689	3,129	6.2%
茨城県	内陸地域	47,827	460	40	175	318	993	2.1%
	沿岸地域	21,727	766	87	355	275	1,483	6.8%
	合 計	69,553	1,226	126	530	593	2,476	3.6%
4 県計	内陸地域	139,952	2,403	109	650	1,451	4,612	3.3%
	沿岸地域	68,299	5,985	2,285	987	2,504	11,761	17.2%
	合 計	208,251	8,387	2,394	1,637	3,955	16,373	7.9%

(備考) 沿岸地域は海岸線を有する市町村、内陸地域はその他の市町村としている／福島第一原子力発電所事故がもたらした様々な被害は、本推計には含まれていない。

関東地方では48%、全国でも36%の宿泊予約のキャンセルが報告されており、大震災津波に関連した旅館やホテルの倒産・休業業が相次いだ(注11)。

注1：出典「国土地理院「市区町村別津波浸水範囲面積(概略値)第5報」／注2、4、6、7、11：出典「国土交通白書2011」／注3、8：出典「平成23年版防災白書」／注5：出典「総務省消防庁ホームページ」／注9：出典「平成23年版情報通信白書」／注10：出典「農林水産省ホームページ」

第1章 午後2時46分。
その時を境に、
岩手の風景が変わった。

東日本大震災の概要

岩手県の被害

1 県内全域に多大な被害

今回の大震災津波では、本県各地で深刻な被害が発生した。

津波は、明治29年、昭和8年の三陸地震津波、昭和35年のチリ地震津波を凌ぐ大きなもので、沿岸地域における人的、物的被害は甚大なものとなった。沿岸各地の被害の状況は、市町村や地域によつて大きく異なっており、壊滅的な被害を受けて集落・都市機能をほとんど喪失した地域、臨海部の市街地は被災したものの、後背地の市街地は残存している地域など、様々な状況となっている。

また、内陸地域においても、強い揺れによつて人的被害や公共土木・農林業などの被害が発生したほか、物流面の混乱や風評被害等もあつて、社会経済的な影響は県内全域に及んだ。

平成23年3月11日の地震発生後も、

大小含めた数多くの余震が断続的に発生した。特に、平成23年4月7日には、宮城県沖を震源とするマグニチュード7.1の強い余震が発生し、大船渡市、釜石市、矢巾町、一関市、平泉町、奥州市で震度6弱を観測するなど、県内各地で強い揺れを観測した。

■ 人的被害

今回の大震災津波による人的被害は、死者4,672名、行方不明者1,151人、合計で5,823人となっており、負傷者を含めた人的被害の人口割合は、本県人口の0.5%、沿岸地域の人口の2.1%を占めている(平成25年2月28日現在、表2-13)。



東日本大震災の概要 岩手県の被害



■家屋被害

家屋被害は、全壊・半壊が24,916棟にのぼっており、そのほとんどが津波による被害である。なお、津波によって浸水した地域の人口は約8万8千人で、沿岸市町村の全人口の約3割を占める状況となっている(平成25年2月28日現在、表2-13)。

■避難者

避難者数は平成23年3月13日の約5万4千人をピークに減少していったが、応急仮設住宅が完成した以後も自宅修理の終了を待つ避難者があり、すべての避難所が閉鎖されたのは平成23年10月7日であった(図2-13)。

なお、応急仮設住宅は、平成23年3月19日、陸前高田市、釜石市から建設に着手し、8月11日に、全13,984戸が完成している。

2 県内の産業経済に深刻な影響

■産業被害

産業被害は、農林水産関係の被害が最も多く6,633億円にのぼる。内訳は農業関係が688億円、林業関係が296億円、水産・漁業関係が5,649億円となっている(平成24年3月1日現在)(注1)。

また、工業(製造業)被害が890億円、商業(小売・卸売業)被害が445億円、観光業(宿泊施設)被害が326億円となっている(平成23年7月25日現在)(注2)。

右記の被害に加え、震災発生後においては、旅行キャンセルや自粛ムードによる様々な行事の中止等も相次ぐなど、本県の産業経済のあらゆる分野に深刻な影響を与えた。

表 2-3 人的被害・建物被害状況一覧

(平成25年2月28日現在)

市町村名	人 口	人的被害の状況					建物被害の状況
		死 者 (人)	行方不明者 (人)	負傷者 (人)	合 計 (人)	対人口割合 (%)	うち、家屋倒壊 (棟)
岩手県計	1,330,147	4,672	1,151	206	6,029	0.5	24,916
陸前高田市	23,300	1,556	217	不明	1,773	7.6	3,341
大船渡市	40,737	340	80	不明	420	1.0	3,934
釜石市	39,574	888	152	不明	1,040	2.6	3,655
大槌町	15,276	803	437	不明	1,240	8.2	3,717
山田町	18,617	604	149	不明	753	4.0	3,167
宮古市	59,430	420	94	33	547	0.9	4,005
岩泉町	10,804	7	0	0	7	0.1	200
田野畑村	3,843	14	15	8	37	1.0	270
普代村	3,088	0	1	1	2	0.1	0
野田村	4,632	38	0	19	57	1.2	479
久慈市	36,872	2	2	10	14	0.0	278
洋野町	17,913	0	0	0	0	0.0	26
沿岸小計	274,086	4,672	1,147	71	5,890	2.1	23,072
内陸小計	1,056,061	0	4	135	139	0.0	1,844

岩手県災害対策本部調べ(上記は平成23年4月7日までに発生した余震の被害を含む)／死者数は県警調査によるもので市町村別死者数は遺体発見場所に基づく集計による／行方不明者、負傷者数は市町村報告による／家屋倒壊数は全壊+半壊数／人口は平成22年国勢調査による)

■公共土木施設被害

公共土木施設被害は、全体で2,752カ所、2,573億円となっている。このうち、防潮堤や水門などの海岸施設の被害が特に甚大であり、被害額は1,289億円となっている。次いで、港湾施設が442億円、下水道施設が306億円、道路施設が252億円の被害額となっており、大震災津波に加え断続的に発生した余震等により、内陸地域の道路施設を中心に被害が増大した(平成23年6月30日現在)(注2)。

また、今回の津波被害では、防災施設の多くが被災していることに加え、各地で地盤沈下が起こっており、潮位が上がるたびに浸水がみられる。

■ライフラインの被害

ライフラインの被害について、県災害対策本部が把握した最大値でみると、停電が約76万戸(5月28日復旧完了)、ガス供給停止が約9,400戸(4月26日復旧完了)、断水が約18万戸(7月12日復旧完了)、電話回線の不通が約6万6,000回線(4月17日復旧完了)となっている(注2)。

■資本ストックの被害額

(株)日本政策投資銀行の試算(表2-12)によると、今回の大震災津波による資本ストックの被害額(推計)は、県全体で4兆2,760億円となっている。このうち、沿岸地域が3兆5,220億円と被害額全体の約8割を占めており、沿岸地域の資本ストック(7兆4,490億円)の約半分が被害を受けた試算結果となっている。

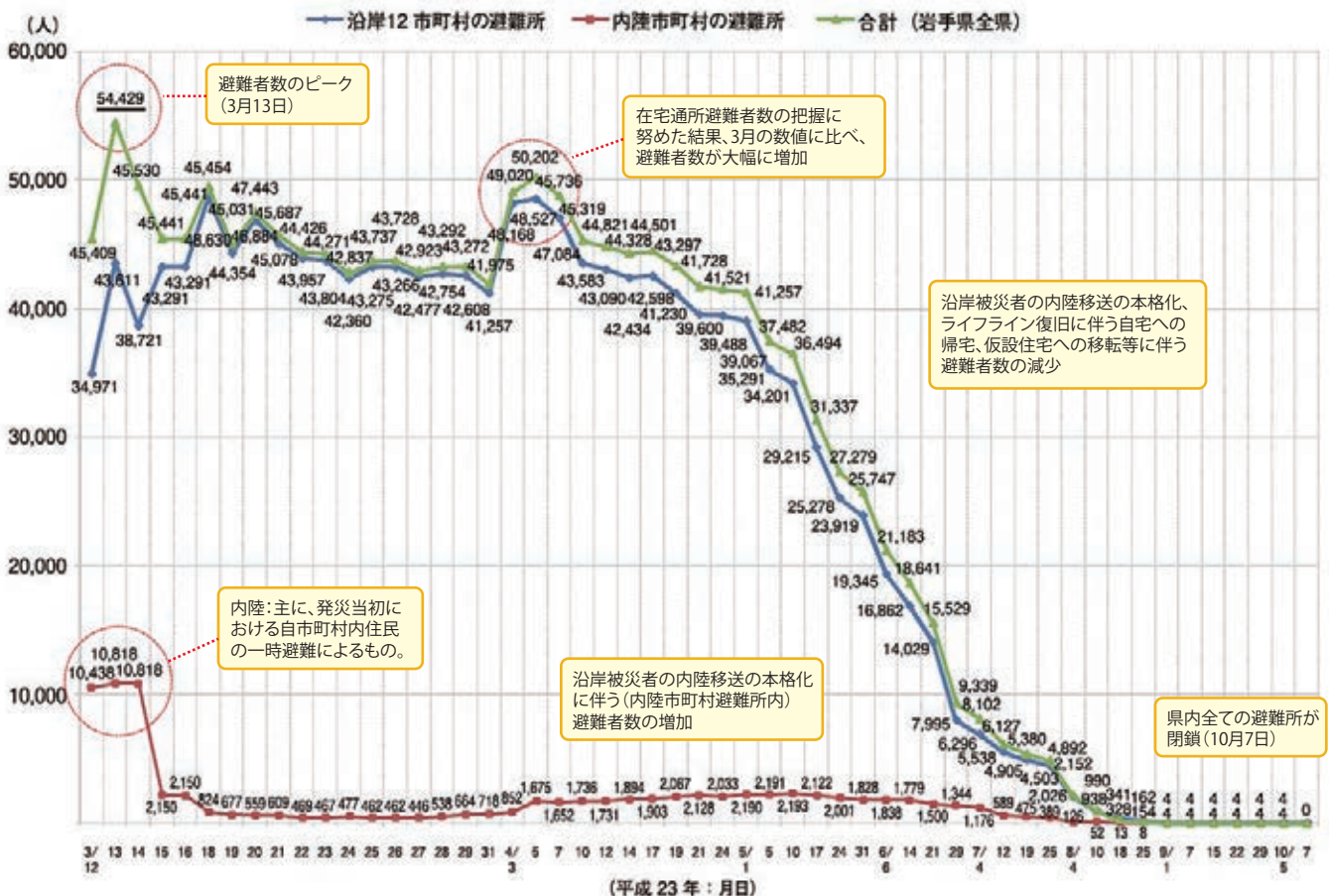
■雇用情勢の悪化

今回の大震災津波により、雇用情勢は厳しさを増し、沿岸地域の有効求人倍率(原数値)は、震災直後の平成23年4月には0.24となり、前年同月比24.3%減となったほか、震災発生直後から平成23年7月24日までの沿岸4カ所の公共職業安定所における離職票等の交付件数は12,711件に及び、平成22年度1年間の交付件数(11,185件)を上回った。

注1: 出典「東日本大震災津波による農林水産業関係の被害状況について(確定)」(岩手県注2: 出典「岩手県東日本大震災津波復興計画」

「岩手県東日本大震災津波の記録」から転載

図 2-3 岩手県内における避難者数の推移



第2章

Chapter 2

緊急物資輸送開始

被災地を救いたい。
心は一つになった。



A large warehouse filled with stacks of cardboard boxes. In the foreground, several red metal carts are visible, some loaded with boxes. A worker in a white hard hat and dark jacket is walking towards the right. In the background, two workers in blue uniforms and yellow hard hats are using a forklift to move boxes. The warehouse has a high ceiling and large windows on the right side.

地震の後、三陸の町は陸の孤島と化した。
助けを求める人たちに、一刻も早く物資を届ける。
その目的のために、トラック協会の心は一つになった。
前例はない。
自分たちの頭で考え、それを行動に移す。
岩手は岩手のやり方で、この難局を乗り越えていく。

◆公益社団法人岩手県トラック協会 専務理事

佐藤耕造

被災地を救う。
その熱い思いから
「岩手方式」は生まれた。



被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言 1

東日本大震災で多くのものを失った岩手県。その一方で新しく生まれたものがある。緊急輸送の新しいスタンダードとなるのではと注目を集める「岩手方式」。被災地で支援物資を待つ人たちへ、一刻も早く届けたい。その気持ちから、改善を重ね、磨き上げ、岩手で生まれた方式である。その中心となっていたのは、岩手県トラック協会の専務理事・佐藤耕造。未曾有の災害の前には、マニュアルも、ノウハウも存在しない。その名の通りまさにゼロから「耕」し、「造」っていった。世界中から称賛を受ける岩手方式誕生の秘密を、立役者の言葉から解き明かしていく。

被災地を救いたい。
心は一つになった。

佐藤 耕造

証言

阪神淡路、中越での 経験がヒントになった

2011年3月11日、午後2時46分。東日本大震災が起きた瞬間は、今インタビューを受けているこの事務所にいました。そのうち収まるだろうと思っていたんですが、揺れがどんどん大きくなっていった。立っているのも大変だったのを覚えています。これは大事だと、たまたま事務所の外に出ました。揺れが収まっても電気は止まっているから仕事もできない状態。あの日は夜から雪も降ってきた。寒い夜だったと記憶しています。北松園の自宅に戻っていたんですが、夜の10時くらいに、

岩手県の担当者から電話がかかってきました。トラックを6台くらい準備してほしいという内容でした。電話がつながりにくい状況でしたから、知り合いの社長のところに車で行き、トラックの協力をお願いしました。

震災当日に、岩手県では、全農いわての倉庫を使うように手配していました。事務所のすぐそばなので、震災翌日の3月12日に見に行ってみたんですが、水や毛布が運び込まれており、すでにいっぱい状態です。これから支援物資が全国からどんどん運ばれてくるようになったら、これはスペースとして全然足りないかと直感しました。3月12日に岩手県に請われて対策会

議に参加しましたが、その会議で、現状では支援物資を置くためのスペースが全然足りないという話をしました。正直、岩手県職員の人たちは支援物資がどれくらいになるか予想ができなかったと思います。

ただ私には、阪神淡路、中越の震災で配送を手伝ったという経験がありました。例えば、中越であれば、集積施設に大きな問題を抱えていた。支援物資を積んだトラックが来ているのに、荷物を降ろす十分なスペースがないために、ただ待機しているという状況になっていました。要は集積所には届いているのに、被災地に届けることができない。同じ失敗を繰り返さないため

に、会議では、県内に最低2カ所の集積拠点を作るべきだと進言しました。私から提案したのは、滝沢市の産業文化センターアピオ（以下…アピオ）と花巻空港です。それを用意してもらえば、トラック協会が、後の配送作業は全部やりますよとお話させてもらいました。その意見を岩手県が即決してくれました。東日本大震災が起きた時、アピオでは住宅イベントをやっていたのですが、こういう状況で人も来るとは考えづらい。住宅イベント用に建てられた家などの解体作業と並行しながら、支援物資を運びこんでいくという方法にしました。突貫工事でしたが、3月13日の朝には、荷物が受け入れられる状況になりました。

アピオと被災地が 一本の線でつながった

支援物資の集積拠点として、アピオが動き出しました。支援物資が全国から届くようになったが、その中に何が入っているかわからない、そして、どれだけの数のトラックが来るのかも予測がつかない。アピオにはほとんどトラックが入ってくる。どこから来たのか、何が積んであるのか、どういう荷



姿なのか、そういうものを入口に警備員を立てて、チェックしていききました。

協会職員の大半がアピオに張りついていましたが、アピオと県庁では距離があり、通信状況の悪い中で、意思の疎通がどうしてもうまくいかない。これでは作業に支障が出ると思い、県側に交渉して、担当チームをアピオに常駐してもらうように打診。そこからは徐々に体制が整っていきました。

3月16日からは24時間体制での受け入れが可能になりました。その頃は1日3交代で60人がフル稼働している状態でしたが、思うように進まないことはたくさんありました。私たちも通常であれば、在庫管理はパソコンでやっていますが、震災の時は電気が来ていないので、すべて手書きで管理するしかない。被災地と電話もつながらず、何が欲しいかもわからないので、自衛隊の人、現地に届けたドライバーなどから話を聞いて、送るものを決めていました。電気や通信の問題だけじゃなくて、配送のために必要な燃料がない。震災によって道路状況がどうなっているかの把握ができていない。最終的な目的は被災地に支援物資を届けるということなんです。その前に越えなければならぬ壁がある。なかなか大変

でした。被災地には1日3回走りまわす。朝着、昼着、夕方着。荷物を積み込み、届ける。これはトラック協会が請負いましたが、やっぱり県の職員と連携を取れたことが大きかった。これらが一心同体で向き合うことで乗り切れました。

余談になりますが、あの頃はマスクも張り付いていて、集積所にいつも荷物が山のように積まれている状況も見ていた。「困っている人がいるのに、なぜこの荷物を届けないのか？」なんて厳しい口調で言うわけです。配達しても、次々に支援物資が届く。だから「1日3回見に来てください。ここにある荷物は前の荷物と別物になっていくんです」と、そういうやり取りを何回もしました。県の職員の方々も責められてかわいそうでしたよ。あの混乱状況で、県の方々が必死にやっているのを私は見ていましたからね。

最後に残っていた課題は避難所への輸送。被災地の集積所に届けることができるようになったが、支援物資が必要としている人に届かないという状況が出てきた。被災市町村では行政機関も正常に機能できず、被災者に届ける体制もないところが多かった。そこで今度はヤマト運輸さんに協力をお願い



被災地を救いたい。
心は一つになった。

佐藤 耕造

証言

しました。幹線道路は我々で十分対応できるのですが、避難所など細かな配達となると宅配業者のほうが強い。これらが一本の線でつながることで、輸送の体制は完成したのかなと思います。日本人の誰も経験したことのない災害。もちろん、それに対する緊急輸送のノウハウだってありません。「走りながら考えていった」という言葉が一番近い。うまくいかないところがあれば、考えて、試してみる。その繰り返しです。何もないところから作り上げていきました。

使命感を持った その思いの結晶が 「岩手方式」になった

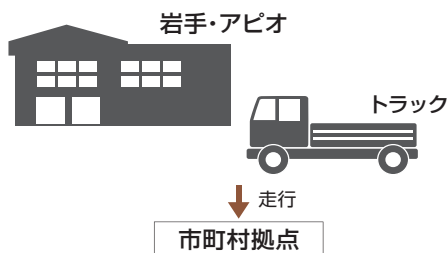
岩手県トラック協会の今回の取り組みは、関係各方面で高い評価を受けました。集積拠点の考え方というのも評価されている部分です。

過去の事例を見ると、多くの場合は複数の倉庫を拠点として使った。輸送するのは一つの品じゃない。水だったり、毛布だったり、米だったり。被災地から様々な注文が来る。それらがあちこちバラバラに置かれていて、注文の品を揃えるのにトラックが回らなければならぬ。どうしても時間がかかってしまうんです。岩手県ではアピオに集約することで、1カ所で積み込むことができた。一般的な考え方とすれば、被災地の近くに配送の拠点を置きたくなる。そうすると小さい倉庫なども使わざるを得なくなる。でも、例えば朝8時に届けたいというのであれば、かかる時間を逆算して出発すれば良いだけのこと。岩手県では内陸のアピオに拠点を置いたので、1カ所ですべてが揃い、結局時間的ロスが最小限にできた。しかも、倉庫というのは保

過去の事例と岩手の拠点設置の違い(1次拠点～市町村までの輸送)

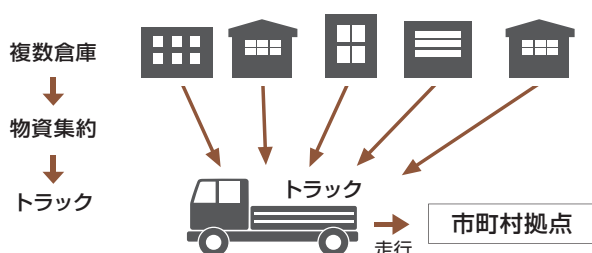
岩手県

盛岡市近郊に1ヶ所の拠点で物資を受入れ輸送した。



過去の事例

複数の倉庫を使用し物資を分散受入れ・保管し輸送した。



管には適しているが、今回の震災のように届いたものをすぐに運び出すという用途には向いていないんです。さらに、アピオは大きい施設でしたから、大型トラックを入れることができず、当然、フォークリフトも使うことができた。こういう施設が岩手県にあったことも幸運でした。

いろいろな部分で岩手の緊急輸送は高い評価を受けましたし、『これからのモデルケースになる』とありがたい言葉ももらいました。ただ、今回の一番のポイントは、やっぱり「仕組み」と「人」ということになると思います。私自身は思っています。平時だったら、パソコンや携帯電話を使って、連絡も在庫管理もできる。それらがまったく機能しない状態で頼りになるのは、やっぱり人間の力です。ベストと言える仕組みを作って、使命感を持った人間がちゃんと役割を果たす。岩手県が評価されることの大きな一因はそこに尽きると思います。また、リーダーに求められるのは「決断」と「実行」です。平時であれば、協議しながら、慎重に物事を進めていく。だが、東日本大震災のような非常事態では、そういう時間を取ることができない。今回の震災において、トラック協会では、私が

即断即決しなければならぬ立場。ただ、私が「決断」したことを「実行」してくれる仲間がいた。もちろん、岩手県側もそれに応えてくれた。

東日本大震災から時間が経ち、岩手県の緊急輸送の取り組みは、「岩手方式」という言葉で語られるようになりました。当時はすごいシステムを作り上げようなんていう気持ちはなかった。ただ支援物資を一刻も早く被災地に届けたいということだけでした。

この緊急輸送は、3月から12月まで、約10ヶ月続きました。被災直後にアピオに入っていたトラック協会の職員たちは、不眠不休で頑張ってくれた。彼らには感謝の気持ちしかありません。私は今回の東日本大震災で、人と人をつなぐの大切さを認識させられました。あの混乱の中で、私はたまたま旗振り役をやっただけ。でも、それに付いてきてくれる人たちがいなかったら、何もできなかったと思います。

緊急輸送の 未来を作るために 走りつづける

私には、緊急輸送の仕事とともに、トラック協会会員の支援という仕事も

ありました。被災地域には私たちの協会もたくさんいます。会員の46名が亡くなり、トラックも約500両が流された。社屋が被災したところは約100社。壊滅的な被害です。被災したある運送会社の社長に会った時に、「専務よ、俺は、家族も、従業員も何もかも無くなった。助けてくれ」。そう言われたことがありました。これは何とかしなければならぬと思ったんです。トラック協会では5億円を用意し、それを被災会員への支援に充てました。社屋全壊のところには500万円、半壊のところには200万円、廃業する人には100万円を渡ししました。被災当初は連絡が取れずに所在がつかめない会員の方々もいた。それを一人ひとり探していったのを覚えています。トラック協会の中にはそこまでやらなくてもいいんじゃないかと言う声もあったのは事実。しかし、そこで決断したことは間違いではなかった。涙を流して喜んでくれた人もいた。そして立派に再起した人もいた。やってよかったと思います。

東日本大震災を契機に、岩手県とトラック協会の関係も大きく変わっていくと思います。万が一の事態に備え、岩手県とトラック協会の間には災害協

定というものがありませんが、これは平成9年に作られたもので、東日本大震災では使えるものではなかった。今回のことを教訓にして、災害協定についても新たに見直そうという動きが生まれてきた。この他にも、緊急輸送の勉強会が開かれるなど、少しずつ前に進んでいることは実感しています。

私は運送業という世界に入って50年以上になります。それまでいろいろなことがありましたが、人と人につながりに助けられ、支えられてきました。お世話になった人の名前を上げればきりが無い。一般的に言えば、私はもう



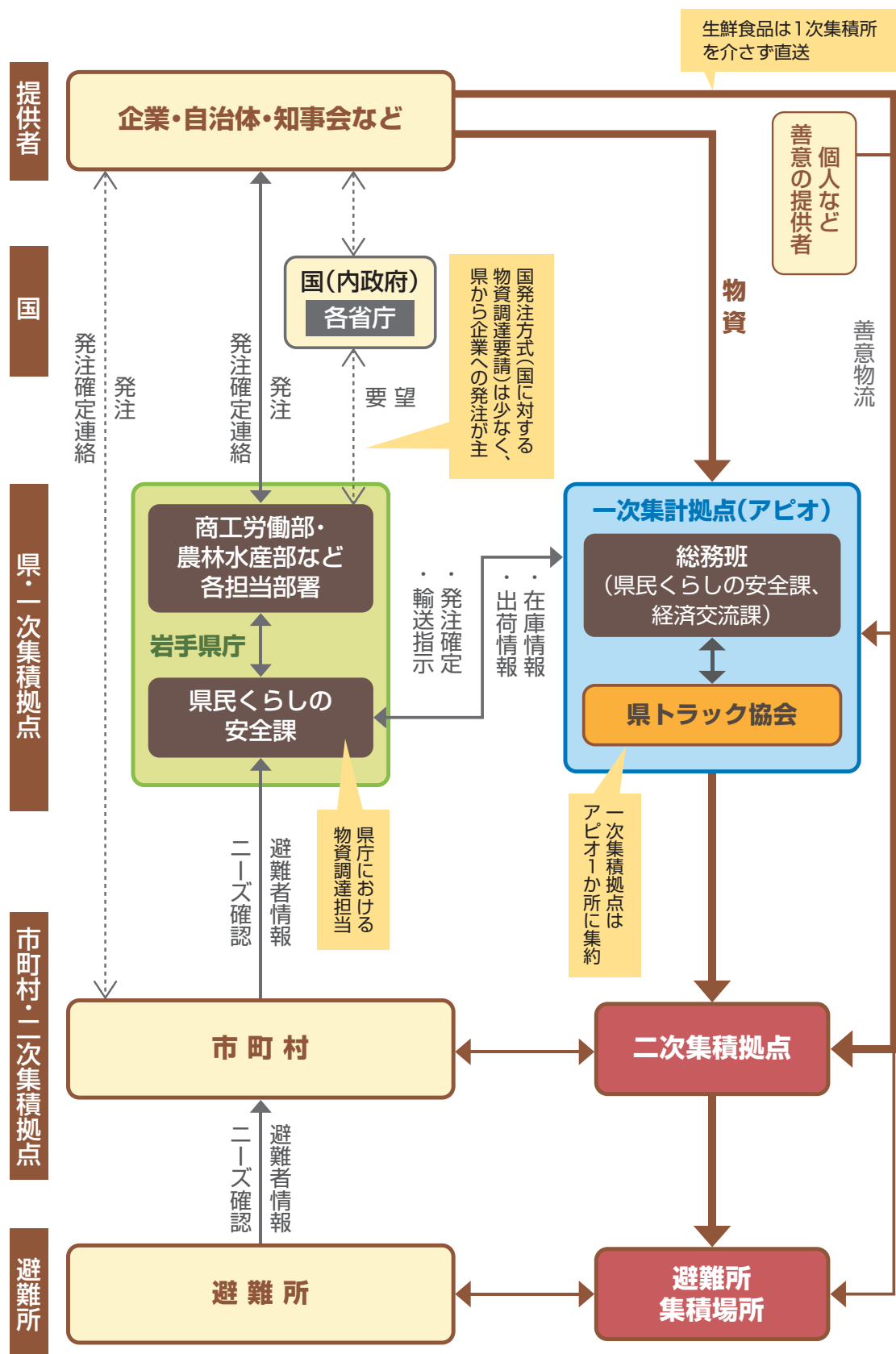
重量のあるトラックも簡単に流されるほどの津波の威力

リタイアしていてもおかしくない年齢です。しかし、この年齢になって、重要でやりがいのある仕事に出会ってしまった。被災地に支援物資を届けるという大仕事。これはどんなことがあっても成し遂げなければならないこと。1分でも、1秒でも早く被災者に物資を届けたい。その気持ちを忘れずに、仲間とともに走り続けてきました。私のやったことは本当に微々たるものですが、今までお世話になった方々に、ちよつとは恩返しできたかなとも思うんです。



全壊した協会所有の大船渡研修会館

岩手県における緊急支援物資物流の全体像



出所)岩手県庁・岩手県トラック協会

人から人へ、広がっていった

「岩手方式」

日本大学での佐藤専務の講演を聴いて



東日本大震災を境に変わったもの。それは、日本人の防災への関心。自分が暮らす町で災害が起きた時に、どう対処していけばいいのか。多くの日本人が考え、その準備を進めようとしている。そんな風潮の中で、岩手県トラック協会の取り組みは全国で注目を集めるものとなっていた。

ここでは、日本大学で行われた専務理事・佐藤耕造の講演に寄せられた学生の感想を中心に「岩手方式」が与えた影響をお伝えしていく。

災害とはやはり人間が想像する範囲だけの被害に収まるものではなく、想定外のことが起きます。その時にどれだけ速やかに対応し、事を成し遂げるかということを追いかけて、仕事に臨んでいる方がいるということがわかりました。

東日本大震災が発生して、何日か経ち、たびたびニュースで救援物資が届いていないと報道されたのを聞き、私はどうしてなのだろうと疑問に思っていました。今回の講演を通じて、物を届ける流れの中に、様々な問題点があったことを知りました。緊急時に、そのような問題点を迅速に解決することがどんなに大切なことか、また、絶対に諦めないということが必要であると思いました。そして、人と人の絆、信頼は大きな力を発揮する大切なものだと思います。

緊急時の状態でも強い決断力があり、それだけでなく行動力のある人の力は素晴らしいものであったのだと実感し、また私もその「決断と行動」ができるような人になりたいと強く思いました。

自分は被災地である茨城県出身で、東日本大震災は本当に恐ろしいものでした。茨城よりも被害の大きかった東北地方で、よりスムーズな物資輸送をするために様々な工夫がされていたことを知る良い経験になりました。

自分の実家も福島県で運送会社を経営しているので大変興味深い講演だった。上京して痛感しているが、東北出身ではない人たちは、震災について知っているようで全く知らない。現場のリアルな状況や被災地の気持ちはわからない。今回の講演は震災の本当の大変さを、いつもとは違う視点から知ることができ、東北出身の自分にとっても為になるものだった。

震災後から自分たちがもっと頑張っていかなければと思った。自分たちに何が出来るかをもっと考えて毎日を大事にしていきたいと思った。

新しいモデルの創造について、「人と人のつながり、決断と行動、信頼できる部下がいたため」との言葉がとても興味深かった。

3・11をきっかけに日本人の防災意識が変わった。 「岩手方式」の話に多くの人が耳を傾けた。

「岩手方式」という名前を、この講演会の前まで知りませんでした。自然に生まれたとは思えないほどよくできたシステムでも感心し、同時に興味深い話でした。

東日本大震災当時、私は福島県の学校に通っており、発生直後は今後の物流がどうなってしまうのかと思ったのは事実です。原発の関係もあり、当初は本当に物流のスムーズさが感じられませんでした。ですが岩手県トラック協会では、しっかりと適応してスムーズに被災地に救援物資を配送していたことは、そのような対応があつてこそものだと改めて感じました。

私自身、福島に住んだこともあり、東北にはたくさんの友人や教え子がおりますので、佐藤様のお話は本当に感動して拝聴しておりました。平時の物資輸送については、効率性や経済性そして利便性の観点などが重視されますが、非常時には、それ以上に、その背後に一人ひとり人間の命が関わっていること、その重みを改めて感じました。(一部抜粋)

日本大学 経済学部 産業経営研究所 所長 三井 泉

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言 2

小山雄士



◆前岩手県総合防災室長
現 岩手県オイルターミナル株式会社代表取締役専務

小山雄士

「餅は餅屋」。有事に必要なのは

ノウハウを持った専門家との有効な連携。

発災後立ち上がった県災害対策本部

で小山雄士さんは総合防災室長として、情報収集や各部署の調整など、全体的な対応に取り組んでいた。大規模災害は総力戦だという。いろんな力が集まり、有効な連携をとらなければならない。緊急支援助物資輸送もそのひとつであり、岩手県トラック協会と連携がとれたことは大きかったと語った。

当初県職員が行っていた物資輸送は、早い段階でその指揮がプロに任せられた。協会は経験とノウハウを用い、県民くらしの安全課など県の担当職員は協会とともに体制作りを行って、被災地への運搬は効率的になっていった。

「協会に携わっていただき、そこから物の流れが円滑になりました。『餅は餅屋』。岩手方式はまさに餅屋と連携がとれてうまくいった例だと思います」と小山さん。

そして現場で対応した職員について、「被災者を助けるべく一生懸命。熱い気持ちがありました。今自分たちがやるべきことは何か、形式にこだわらずとにかくやれることを考えようと、臨機応変に行動できる人たちが集まっていたのは大きかったと思います」と続けた。これでもいいのかという発想力と、こうしよう、という展開力、常に良い方法へと変えていくという気持ち。職員と協会が互

いに任務への思いを持って、ともに現場を動かしていた。小山さんは「岩手方式」が出来上がっていたベースにあったものをそう振り返った。

災害対策に終りはない。今回の課題を受けて、より輸送体制を強化する連携の仕方を工夫していくことが重要。震災後、小山さんは協会の佐藤専務を始め、ともに災害対応に励んだ異業種の方々と交流を続けている。「我々が気付いたのは『餅は餅屋』であり『連携』の重要性。いろんな業界の人を知っているというのが大切。また、次に向かって検討すべきこともいっぱいあります。それをやっていくためには交流が必要だと思うんですよ」。

横のつながりを持ち、今回の様々な課題を検討して次に備える、互いの取り組みを知ること、災害対応にはいい影響を与えると話す。

有事ではたくさん専門的な力を合わせなければ対応できない。良い連携を築くことが重要で、その関わり方をつくっていくのは人々。高い意識が今後の災害対応でも力となる。「岩手県トラック協会に指揮をとっていただいたことで、被災地への円滑な支援助物資輸送ができました。災害対応に使命感を持って尽力していただき本当に感謝しています」と、小山さんは終わりに今回の任務への感謝を伝えた。



発災当時、福澤淳一さんは岩手県商工労働観光部産業経済交流課総括課長の職に就いていた。県の防災計画のなかで救援物資輸送を担当する部署である。震災が起き、輸送についてのスタンバイに福澤さんは動き出す。「岩手県トラック協会の佐藤専務になんとか連絡付けたい」と何度も電話して。やっとつながり、輸送をお願いすることになると話しました。11日夜に佐藤専務と一回目の連絡をとり、翌日以降、協会との物資輸送は動いていく。普段から協会とつながりがあつたことが有事にうまく働いたと福澤さんは話す。

全国から届く支援物資を被災地に届

◆前岩手県商工労働観光部産業経済交流課総括課長
現公益財団法人岩手県観光協会専務理事兼事務局長

福澤淳一

運送のプロによるハンドリングと

集積基地に適した施設が災害対応の要に。

けるためには、まず集積基地をどこに設けるかだった。「佐藤専務の助言もあつて、アピオがいいだろうと。あそこ所管は私ども産業経済交流課だったので、すぐに指定管理者に連絡しました」。開催中の催しはもちろん、夏までの予約をすべてキャンセルすることをお願いして、アピオは集積基地として稼働を始めた。

搬出搬入には産業経済交流課を始め、多くの県職員が携わっている。経験のないことだったが、協会側と常に情報をやりとりしながら、走りながら考えて進めていったという。

福澤さんは、物資輸送がうまく進んだ理由について「全体のハンドリングを協

会にお願いしたこと」と語る。県内事業者が会員であり、プロのノウハウやこれまでの震災で物資を運んだ経験が活かされた。また、大型トラックが出入りでき、フォークリフトも使えるなど、「アピオが集積基地に適した施設だったことも大きい」と続けた。「県と協会がうまくコンビネーションを組んで動けたこと」ももちろん大きな理由。県と協会が同じ場所でする業務を行うことで対応が早くなり、配置やシフトなどの改善もすぐにできて、効率的な輸送に発展していったという。

「職員には感謝の気持ちでいっぱいです。情報も共有しあつてチームとしてよく動いてくれました。そして協会からは全面的な協力をいただいた。被災した市町村からの要望は間違いなく翌日に届けています。滞ったということは一度もない。そこは協会のおかげです」。福澤さんは物資輸送の対応をそう振り返る。「今回、岩手方式として岩手県トラック協会が全日本トラック協会の表彰を受け、全国的に高く評価されて、私としても大変嬉しく思うとともに誇りに感じました。このノウハウが受け継がれていくのは大事なことだと思います。先頭に立つて引つ張っていた佐藤専務には感謝の気持ちでいっぱいです」と最後に語った。

岩手県トラック協会の東日本大震災の 救援物資輸送活動に思いを寄せて



公益社団法人 全日本トラック協会
常務理事

村田 省蔵

今般の公益社団法人岩手県トラック協会の東日本大震災記録誌の発刊により、その貴重な経験、実績や課題などを後生に伝える真摯な取り組みに対し、心から敬意を表します。あの未曾有の被害をもたらした東日本大震災が発生した平成23年3月11日から3年が経過しようとしています。地震発生直後、大津波が東北地方沿岸部から内陸に押し寄せるテレビの画面に、これは歴史上でも大変な事態が発生したことを思い知らされました。

東京でも公共交通網が大混乱となる中、当日の夕刻、全日本トラック協会は緊急災害対策中央本部を立ち上げ、都道府県トラック協会と共に約2ヶ月間に亘り、政府等から要請で被災地への緊急物資輸送に取り組みました。同年4月上旬には、全ト協は岩手、

宮城、福島、の3トラック協会へのお見舞いと被災状況確認のため私も含め5名の役職員を派遣することとなり、その際、岩手県トラック協会の佐藤専務理事に、乾電池が不足しているとのアドバイスを受け西日本のトラック協会に協力要請し、その乾電池等を携え4月8日花巻空港に到着しましたが、停電で道路信号も不能の中、ゴーストタウンを走る感覚に強い衝撃を覚えたものです。

何とか盛岡の岩手県トラック協会に到着し、役職員の皆さんが悲壮感溢れる中、会員事業者の被災状況の確認作業に懸命に取り組みながら緊急物資輸送にも取り組む姿に感銘を受けましたし、又、岩手県庁の緊急物資輸送体制改善するため、トラック協会を主体とする方式に切り替えると同時に、

緊急物資の集配拠点に展示施設アピオを活用した仕組みは、平成24年4月にはジュネーブでの国際道路輸送連盟総会(IRU)の場でも紹介し、平成25年6月にはIRUグランプリ受賞に繋がるなど岩手方式は国内外で高い評価を得られました。

このように東日本大震災を契機として、トラック輸送が産業や国民生活にいかに関わり結びついており、まさに社会インフラとして重要な存在として地域社会に認識されたと確信しています。結びに岩手県トラック協会の今後の益々のご発展と会員の皆様のご健勝をご祈念申し上げ記録誌発刊のお祝いの言葉といたします。

混乱する災害時の高度な物流概念。 今後の普及に努めたい。

公益社団法人 全日本トラック協会
役員待遇審議役

永嶋 功



今日のトラック輸送は、国内貨物の9割を担い、市民生活や経済活動を物流面で支えています。ドアツードアの輸送サービスと、時間を問わないフレキシブルな輸送が、わが国の多様な輸送ニーズにマッチしているといえます。

こうしたトラックの利便性や機動力は、東日本大震災においても遺憾なく発揮されました。発災直後の厳しい輸送環境のなかで、全国から結集した大量のトラックが、膨大な量の水や食料をはじめとした支援物資を被災地に輸送し、文字通り「ライフライン＝命綱」としての役割を果たしました。

また、近年のトラック運送業界では、単に物を運ぶだけでなく、荷さばきや高度な在庫の管理など、さまざまな

な物流に関する技術やノウハウを駆使して、多様な物流サービスを提供しています。岩手県においては、こうした物流管理手法が活かされ、岩手産業文化センター＝アピオをフルに活用した大規模な災害物流のオペレーションが、岩手県トラック協会とその関係者の方々の手によって展開されました。こうした対応は今後の災害物流のモデルとなるもので、「岩手方式」と称されるとともに、わが国のみならず、世界的にも高い評価を得るようになりました。

物流業界では、高度で戦略的な物流を「ロジスティックス」と称し、単純な輸送と一線を画しています。この語源は軍事用語の「兵站」とされ、軍事物資や兵士の食料などを最前線に送り込む手法であり、この成否如何が戦果に

多大な影響を及ぼします。

こうした高度な物流概念を、混乱する被災地の現場ですぐさま適用し、新たな災害物流のスタイルを確立されたのは、偏に岩手県トラック協会の方々のご努力であり、心から敬意を表する次第です。

わが国では、今後も首都直下地震、東海地震、南海・東南海地震など、大規模な災害が危惧され、こうした災害物流の技術や経験が広く有効に活用されるよう、今後も「岩手方式」の普及に努めていきたいと考えています。

岩手方式」の評価



産経新聞に掲載された「岩手方式」の記事

[illegible]

「岩手方式」は災害輸送の世界的スタンダードになっていくのかも知れない。

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言

4

黒澤 康男



**会員を守るために今すべきことがある。
決断を成し遂げるのは、強い想いと行動力。**

震災から一週間を過ぎて訪れた被災

地の様子に啞然とするばかりだった。前
岩手県トラック協会会長黒澤康男さん
は20日から三日間、沿岸事業所の被害
状況を自分の目で確認するため四支部
を回った。緊急支援物資輸送の方向性を
示した後のことだった。

流されたあとはあまりにもすぐ、明
日の不安を口にして震える会員の姿を
黒澤さんは目の当たりにする。

「これは、なんとかしてお金を用意し
なければ。すぐ使えるように現金で渡す

ことが大事だ」

自身も経営者であるため、社長たちの
思いも痛いほどわかった。現地で心配して
いたのは従業員に支払う給料がないとい
うこと。現金化できるものが何もなくな
った。「経営者だったらなんとしても給料を
支払ってやりたいと思うでしょ。従業員に
は家族もありますから」。とにかく会社を
続けてほしい、そのためには今必要な支
援をする。被災地を走る車内で、早く支
援金を出せるように手続きを進めよう
と事務局長に告げた。

◆公益社団法人岩手県トラック協会 前会長
大昭運輸株式会社 代表取締役会長

黒澤 康男

はなかった、役目を果たしたという清々
しい気持ちだった。

震災から三ヶ月、黒澤さんは五月の総
会で八年間務めてきた会長職を勇退し
た。総会には沿岸の理事の姿もあった。
「あの時お会いした方々が新しい理事に
なってきたんですよ。『その節はあり
がとうございました。今度役員になりま
した。頑張りますから』と言ってくれ
て。嬉しい瞬間だった。

協会は、緊急支援物資輸送という公
共的使命を業界一体となって果たしな
がら、一方では被災した会員事業者への
迅速な再建支援策を講じた。被災地の
事業者の多くがその後事業を再開して
いる。また、緊急支援物資輸送に携わる
業者もあった。被災した会員にとってこの
支援は、仕事を継続していく道を照らす
光となった。

最後に黒澤さんは「決断と実行です
よ」と語った。物事を前に進めていくのは
この二つの力。会長としての八年間、常に
この二つを信念に突き進んできた。「最後
の仕事で今までのことが活きました」。
災害対応で多くの人や物事を動かし、
力強く導いていたのは、まぎれもなくこ
の決断力と実行力だった。

その後の対応は早かった。緊急役員会
を開き、自ら関係機関との調整を繰り
返す。安全面から現金で渡すことに懸
念の声もあったというが、被災地で会員
に会って「心に決めたこと」を譲らなかつ
た。岩手県トラック協会は四月末、被災
した会員事業者に対し、再建支援とし
て復興支援助成金を「現金」で支給し
た。

「会員さんは『頑張ります』と言って受
け取ってくれました。なかには涙を流し
て喜んでくれた人もいました」。間違いで



岩清水さんらが会議室で打ち合わせをしていた時に、地震はやってきた。電気が止まり、通常の業務ができない異常事態。「家族などの安否の心配もあったので、その日はとにかく早く帰宅するよう指示を出しました」。

翌日は土曜日。普段なら休みだが、岩清水さんをはじめ、専務たちは暗黙の了解で出勤した。その時点では、停電でテレビを見ることができず、状況を把握できていない状態。震災発生から二日経ち、やっと情報が入り始めた。岩清水さんはテレビのニュースを見ながら「こんなに大規模な津波が起きたのか」と愕然としたという。

最初の一週間は、物資を運搬するための車両や作業員の手配を担当した。昼夜問わず全国各地から物資が運ばれてくる状況。24時間体制の物資の受け入れや警備には、60人もの人手が必要になった。作業員の招集や物資を一時的に受け入れる倉庫の確保など、とにかく県と業者との連絡の中枢に奔走した。印象的だったのは、産業文化センターアピオに拠点を移すため、真夜中に外灯も点らない高速道路を走ったときのこと。「周囲に明かりはなく、先を照らすのは自分の運転する車のライトだけ。真つ暗な高速道路を走る心細さは今でも覚えています」。

物資の集積場所から各自治体の集積場所への輸送。そこから個別の避難所までの輸送は、被害状況によって滞ることもあった。そんななか協力をかって出たのは宅配業者。県の要請がある前に「自分たちにやらせてほしい」と協力を志願したという。多くの人が全力で自分の役割を果たすなか、岩清水さんが一番心配だったことはドライバーや作業員の事故。

「必死に動いてくれている仲間たちの事故が一番心配でした。おかげさまで無事故で終えることができたのですが。ドライバーも作業員たちも、自分たちの運ぶもので被災者の人たちを救う、という責任感や緊張感を感じながら仕事にあたっていたようです。大変な状況のなか、本当によくがんばってくれました」。

異例の事態のなか、体制が整うまでの一週間ほどは混乱もあり、スムーズな運搬ができなかったことも課題に上がる。「刻々と変わる流れの中で話し合いを繰り返し、一つずつ解決していくしかない状況でした。今回の教訓は今後に活かしていかなければなりません」。県と災害時のマニュアルについて再検討し、よりスムーズに体制が組めるようマニュアルを見直した。現場の緊迫感を肌で体感した岩清水さんは、力強く締めくくった。

◆公益社団法人岩手県トラック協会 前常務理事

岩清水泰夫

この荷物を被災地の方々は待っている

その責任感を感じながらよく頑張ってくれた

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言

6

小林 茂昭



一日も滞ることなく被災地に救援物資を届けるために、現地に向かうすべてのトラックを手配することに尽力した前

岩手県トラック協会業務部長小林茂昭さん。岩手県の担当から倉庫内作業統括責任者を通じて届くマニフェストを受け、一日三回配車を組んで会員への要請を繰り返した。

大変だったのは多種類の荷物それぞれについて重量を把握すること。「数量が〃一〃と言っても一個なのか一結束なのかによっても違います。重さがわからなければ指示が出せませんし、過積載は避けなければなりません」。小林さんはほとんどの物資について重量を書き出したという。急ぎよトラックを変更したり増や

したりという判断も迫られたが、運搬を担当する会員業者は協力的にに応じてくれ、運び続けることができた。

小林さんがその業者の方々に予め話していたことがある。「協会と岩手県が連携して支援物資を届ける。これは被災地のために行う仕事であるということ、を、会社の社長や配車担当に伝えていました」。同じ気持ちを持つてほしい、強い使命感を持つて仕事に向かつてほしい。大きな仕事を成し遂げるためには、関わる人間の気持ちをひとつにすることが重要だった。

ドライバーたちはその思いを胸に抱いていたという。「被災地に行ってきたドライバーが向こうの状況を報告してくれ

て、それによって積み方を変えたこともあります」。連携がとれていればよりよい方法も考えられた。

もちろん、以前からの長い付き合いがあったことも、協力体制をつくるうえで大きな助けになった。緊急車両としてガソリンの給油が打ち切られた四月上旬、業者各々の通常業務も動き出していた。今までのような台数を確保することが難しくなり、大幅な体制変更をするこ

ととなったが、その時も会員は一台でも二台でもできる限りトラックを出して、引き続き協力してくれたという。

小林さんは今回の成功を、県との連携が取れたこともだが、会員から協力をいただいたことが大きいと語った。「業者としても、車を出すよという気持ちが強かったのではないでしょうか。金銭の問題ではなく、やらなければという気持ちがあつたと思います」。

長年運送業に携わり育んできたつながりは今回さらに太くなった。熱い思いは人を熱くする。人を集め突き動かしていくのは、人のつながりと仕事への大きな使命感ということ、小林さんの仕事ぶりが物語っていた。

◆車両配車統括責任者

公益社団法人岩手県トラック協会 前業務部部长

小林 茂昭

**強い使命感を持ち、同じ気持ちでなければ
この仕事は成し遂げられない。**

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言

7



◆倉庫内作業統括責任者

公益社団法人岩手県トラック協会 常務理事

佐々木隆之

無理をしても長く続かない、焦る気持ちを
どこかで押さえてあげることが必要。

二十四時間体制、トラック約二、四〇〇台、人員約五、〇〇〇名が携わった現場に立ち、搬入・搬出の統括責任者として指揮。岩手県トラック協会常務理事佐々木隆之さんは、被災地に支援物資を届ける使命の最前線にいた。

岩手県との初めての連携に、体制を固めるまでは試行錯誤が続いたが、量が多くて時間が長いという違いはあるが、業務的には特別なことはなかったと語る。「来たものは卸ろし、要望のものを積んで出してやる。それをどのタイミングで行うかという部分の判断ですね」。大量の物資を短時間でいかに効率よく捌き、被災地へ届けるか。車両配車統括責任者

と連絡を密にしながら段取りを組んでいた。

佐々木さんが現場で意識していたことがある。「走るな、頑張るな」。これは朝礼で毎日言い続けたことだ。走るなというのは、養生用のベニヤにつまづいて転んで怪我する恐れがあったため。頑張るなは、無理をして頑張っても人間はそんなにたない。休憩が必要だということ。当初この休憩のタイミングがなかなかとれなかったという。「県職員もうちの作業員もこういう状況だから頑張らなきゃという思いで来ていたし、何十台もトラックが並べば誰でも焦るしね。でもその気持ちをどこかで押さえてあげない

と、いずれ限界がくる」。現場を稼働させながら交替で休憩をとることにした。しかし人数が少なくなるその時間帯だけ作業がうまく進まない。また、それでも休まずに頑張る姿もあったという。そこで佐々木さんは最終的にアリーナのマイクを持つて、全員休憩の号令をかけた。みんないっせいに休憩をとる。責任者としての判断。「働く環境を考えないと続かない。体制を変えるのは大変だけど、進化していくことが必要」。実際、作業効率はいっせいに休むことによって向上した。その後、二交替から三交替に変えたのも働きやすさを考えてのことだった。

初めて経験する大規模災害の緊急支

援物資輸送で佐々木さんは、仕事の全体的な指示はもちろん、作業員のメンタルや健康面までトータル的に気を配っていた。そして安全に現場をまとめて、長丁場になることが予想される任務を無事に成し遂げるために、改善を何度も繰り返した。

仕事のやり方も環境づくりもすべて経験が活かされたこと。仕事のなかで、自分たちが覚え、身に着けてきたと語る。

「現場も工夫してよくやつてくれました」。長期に渡る同業者の活躍を称えたその姿は、誇りに満ち溢れていた。



幕田正文

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言 8

◆積卸・荷捌き業務担当

日本通運株式会社盛岡支店通運事業所

幕田正文

**一分一秒でも早く荷物を届けたい。
ドライバー魂が原動力。**

アピオを基地に始まった救援物資輸送。3月13日から現地に入り、物資の受入、ピッキング、積込の業務に就いた日本通運株式会社の幕田正文さん。フロアに養生用ベニヤ板を敷く初期段階から、混乱と多忙な一ヶ月を過ごしている。

「とにかく被災地に一分一秒でも早く荷物を届けたい。それだけでしたね」。何十台も到着しているトラックの物資を早く卸ろし仕分けして、避難所に届けなければという思い。「ドライバー魂というか。運送業に携わっていればみんなそうだと思いますよ」。通常、運転業務もしている幕田さんは、その時の思いを振り返る。

また、全国から物資を運んでくるドライバーの気持ちもよくわかった。「遠くから夜通し走って来てるわけですよ。やっぱり積んでるうちは責任があるから、卸ろすまでは安心できない。とりあえず卸ろしたいと思うでしょ」。

一秒でも早く卸ろしたい、そして届けたい。どうしたらうまくいくか、これでもいいのかと思案が続いた。「業務の開始前や終了後にミーティングをして、改善方法を出しあいました。なかには引越専門の人も来ていたので、その人たちの意見も聞いて。みんな積極的に発言していまし

た」。集めた意見は責任者に上げる。それを積み重ねていくと、どんどん効率よくなつていった。そしてアピオ全体の連絡事項も、日を追うごとにうまく伝わるようになってくると、次の準備ができるようになり、そこでも作業はスムーズに。知恵と力を出し合い「岩手方式」はどんどん強度を増していき、被災地への輸送は円滑になつていった。

当時、幕田さんは、被災地に行っているドライバーの言葉やテレビの情報から、現地にも思いを巡らせた。「トラックで行くと子どもがかけ寄ってくるんだと聞けば、おもちゃを積んでやりたいなって。化粧で気持ちが明るくなると聞けば、化粧品を届けたいなって思ったりしてね」。勝手にできないことだから、ジレンマがあったと話してくれた。

「自分も運転手なので行きたい気持ちはあったけれど、自分には自分の役割がありました」。被災地に届けに行くドライバーには、道路もまともではないだろうから、とにかく安全に行ってもらいたいと願った。そして「積んだから頼むぞ」と、荷物とともに気持ちも一緒に託していた。



◆積卸・荷捌き業務担当

東北トラック株式会社盛岡支店

吉田 二三雄

被災地のために自分たちが

「千年に一回の仕事」をやり遂げる。向かうところ是一本。

「千年に一回の仕事」。これは積卸・荷捌き担当の休憩時間によく話されていた言葉。誰もが初めての大きな任務に向かい、緊急支援物資輸送という仕事の重さを胸にしていた。東北トラック株式会社吉田二三雄さんもその一人だ。

当初は一日に何十台ものトラックが到着し、大量の物資がひっきりなしに入ってきていた。考えていたのは、限られたスペースのなかで、いかに仕分けして出しやすくするか。そして、被災地から要望されたものをすぐに出して円滑に届けられるように、アリーナのどこに何があるかを自分で把握することも欠かさなかった。

大量に搬入搬出される現場は、車の出入りが激しく、フォークリフトも動き、人も100人以上が行き交っていた。そこで特に気を付けていたのが事故防止。あちらこちらで積卸が行われるなか、アリーナでは走らず、車が移動する際には「動くぞ」と声をかけ合った。物量の多さからすると奇跡的なことだが、アピオでの事故は、崩れたり、落下したりという商品事故も含めていつさえ起きていない。

「みんないつも以上に気を張っていたんでしょね」。今までに経験したことのない台数を捌いていた当時を吉田さんはそ

う振り返る。そして事故がなかったことを含め、今回、緊急支援物資輸送を遂行できたのは、チームワークが良かったからと続けた。

「会社も違い、会ったこともない者同士が集まりましたが、向かうところが一本でした。被災地の方に大変な思いをさせたくない。自分がやらなければとみんなが思っていたと思います」。

気持ちちはひとつだった。朝礼では統括責任者から「被災者の立場になって仕事をするように」と繰り返し返されていたという。吉田さんも、一人でも笑顔になる人がいればと、任務に没頭。同じ思いで結ばれた現場では文句を言う者もなく、常に最善策を考えてそれが駄目なら次善と、みんな建設的だった。

実際、「岩手方式」は、そのような人々によって大きく支えられていた。

「今回携われたことは誇りです」と吉田さんは最後に語った。その言葉は、一緒に戦った仲間たちへの敬意に満ちていた。「千年に一回の仕事」。当時、みんなが胸にして自らを奮い立たせていたこの言葉が、今は彼らの果たした任務の大きさを表している。

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言 10

三平透



◆警備業務担当

コスモガードシステム株式会社

三平透

警備という自分達の仕事が、

最終的には被災者のもとにつながる。

それがモチベーションでした。

「岩手方式」がうまく機能したこと
に、警備チームの存在は欠かせない。夜間
の盗難防止はもとより、24時間体制でア
ピオに入出場する全車両のチェック、待
機場への誘導と、緊急物資輸送基地の
ゲートを一手に守っていたのが、警備会
社コスモガードシステムだ。

警備チームは、3名ずつ3交代で1日
合計9名、3月23日から任務に就いた。
その窓口となり、岩手県トラック協会と
人数や時間の打ち合わせを行って、現場
警備員に指示していたのが、三平透さん
だ。

普段の警備とは違う、全く初めての業

務。当初、現場の警備員には何をどうし
たらよいか戸惑いもあったという。朝決め
たことが夜には変わっていることもあり、
指示系統も1本ではなかった。錯綜する
現場で、誰もが経験したことがないこと、
マニュアルのないことに、立ち向かっていた。
そのとき、三平さんや現地で作業を続け
る警備員たちの心にあったもの。それは、
「被災地で困っている人がいる。今任務を
遂行することで、その人たちの役に立て
る。我々が物資を送るんだ」という強い気
持ちだった。「警備という自分達の仕事
が、最終的には被災者のもとにつながる。
それがモチベーションでした」。その気持ち

がなければ成し得なかったのではと、三
平さんは振り返る。

物資を直接届けるわけでもなく、被
災された方々に声をかけられるわけ
もない。全国からひっきりなしに運ばれ
てくる支援や善意を滞りなく被災地に
届けるために、ひたすらゲートで確認業
務を行う。そして作業が24時間スミーズ
にできるよう、アピオにいる人々と心を
合わせた。この仕事は待つ人につながる
と、ただ必死に。

作業上の問題はその都度改善さ
れ、効率のよいやり方へと日々進化。警備
員たちは強い気持ちのもと、その状況に

臨機応変に対応していった。「環境適応
型警備員」。これはコスモガードシステム
が社員教育で用いている言葉だ。配置さ
れた現場の環境によって、お客様の要望
を的確に捉え、応えていくということ。使
命感とともに、この仕事姿勢が今回大き
な成果をあげていたのは間違いない。

12月の撤退時まで延べ1,444人。
結果として、災害時における警備会社
としての対応や、警備員のノウハウも広
げることになった。「我々もいい勉強をさ
せてもらった」と語る三平さんの顔は、成
し遂げた誇りに満ちていた。

◆ 運搬業務担当
大昭運輸株式会社

大島和憲

力を結集する。思いを結集する。

大きな仕事をうまく運ぶのは、人々の連携。



信号のない道をスピードを押さえて、とにかく事故のないように。そう細心の注意を払いながら大型10トントラックを走らせていたのは、大昭運輸株式会社大島和憲さん。沿岸の各集積場まで緊急支援物資を運び続けた。所属する会社からは多くのドライバーが輸送に携わっていたため、「あそここの道は狭い」といったドライバー同士の情報交換が運転の助けになった。

大島さんが支援物資輸送を通じて感じていたことは「連携」だ。いろいろな場面で普段とは違ったそのかたちに触れたという。

集積基地での積込もそのひとつ。「アピオでは待つことなく積んで出発できました。現場の段取りが本当に良かったですね。物資は積卸・荷捌き担当によって配送先ごとにまとめられ、トラックが入ると同時にいつせいに積み込みされた。そこに時間のロスはない。一台出発すると、また違うトラックが入ってくる。通常の業務のなかでは待たなければならないこともあるというが、集積基地アピオでは岩手県トラック協会の指示のもと、非常に効率的だった。積む時間が早いということとは、出発も早くなる。結果、被災地に早く届けることができる。積み込みの手

際の良さから、大島さんは積卸・荷捌き作業の連携の良さを感じていた。

そして集積場での出来事についても語った。「行く先々で、自衛隊もボランティアも一緒に卸ろしてくれました。そして、他の会社のドライバー同士も協力しあっていたんです。通常の仕事では、自分で持っていた荷物は自分で卸ろす。ましてや他の会社のドライバーとともに作業することはない。今回、大きな集積場へは他の会社のトラックと連なり一緒に行っていたが、みんな共同作業で卸ろした。自発的に協力しあっていたと振り返る。

「誰でも早く届けたいと感じていたと思います」。当時それを実現したのは、自ら考え動いて一緒に最善を尽くす姿。「連携」。

二ヶ月物資を運び続けた大島さんは、事故もトラブルもなく無事仕事を終えた。今後、もし何かあった時には、今回のように待つことなく積み込んで、早く必要なものを届けられるようであればいいと語った。



鎌田幸哉

被災地を救いたい。
心は一つになった。

証言 12

◆運搬業務担当
湊運輸倉庫株式会社

鎌田幸哉

モノを運ぶ人間にとって
「また来てほしい」はとってもありがたいことですよ。

荷物を運んで初めて「ありがとう」という言葉を聞いた。やっている時は必死でそのことに気付かされたのは終わってから、そう語るのは湊運輸倉庫株式会社の鎌田幸哉さん。荷物を積んで運んで、卸ろすのが仕事。いつものことだが、今回の緊急支援物資輸送ではいろんな場面での感謝の言葉が交わされていた。鎌田さんも届けた先で印象深い出来事があった。

業務が当初に比べて落ち着き始めていた10月。大型トラックが入って行くのもやつとという、宮古にある10世帯数ぐらいの仮設住宅に水を届けに行った。一人では卸ろすのが大変な量だったが、昼間、仮設にいたお年寄りやお母さんたちが手伝ってくれて、一緒に重い水を卸ろして運んでくれたという。そして帰り際、代表の方に「運転手さん、携帯番号教えて」と言われた。なんでだろうと思っているとその方は「次も来てもらいたいから」と続けた。

「俺も話すのが好きだから、手を動かしつつ口も動かして。家を流されてしまった話なども聞いたりしたから、『大変でしたね』って声かけながら運んでいたんです」。初めて行った場所で作業をしながら、被災された方々のお話を親身に聞いた。みなさんは鎌田さんに大変だったこ

とや今の状況を話したという。「誰かに話したかった、聞いてもらいたかったんじゃないかな」。運搬を通してそこにあったのは心通う交流。

配車は運搬担当の希望では決められない。数日後、岩手県トラック協会にその仮設住宅の方から「毎日鎌田さんに来てほしい」と電話があった。協会はすぐに所属する会社に連絡。社内の業務もあったが、優先的に配車を組んでもらい、鎌田さんは5回連続でその場所へ届けに行った。「そこまで言われて行かないわけにいかないでしょ。こんなことはしょっちゅうあることじゃないし、モノを運ぶ人間にとつてとてもありがたいことですよ」。

届けることが当たり前。でもその先にあったものは人との触れ合い。鎌田さんは荷物を運びながら、寄り添う気持ちも一緒に届けていた。最終的には人と人。今回の緊急支援物資輸送に携わること、運送の仕事の奥深さを感じた。「ありがとう」も嬉しい言葉、そして「また来てほしい」という言葉は誇りになる。この経験が彼の今後の仕事において大きな糧となっていく。



◆運搬業務担当
有限会社大亀運輸

三 谷 浩

**どんな時でも、どんな道でも、荷物を運ぶのが仕事。
届けなきゃ話にならない、待っている人がいるしね。**

「いきなり景色が変わるんですよ。穏やかな田舎町を走って突然。あれはね、すごくショックだよ」。テレビでは見ていたが、運転して行つて目の当たりにした景色は、想像を超えていた。運搬を担当していた大亀運輸の三谷浩さんが、救援物資を積んで最初に行つたのは山田町。津波のあとと火事に見舞われ、辺りには焼け焦げた匂いが漂っていた。「いつもの海の匂いじゃなかったんです」。何回も行っている沿岸地域、目に映るのは変わり果てた姿だった。

それでも、届け場所は決まっていた。

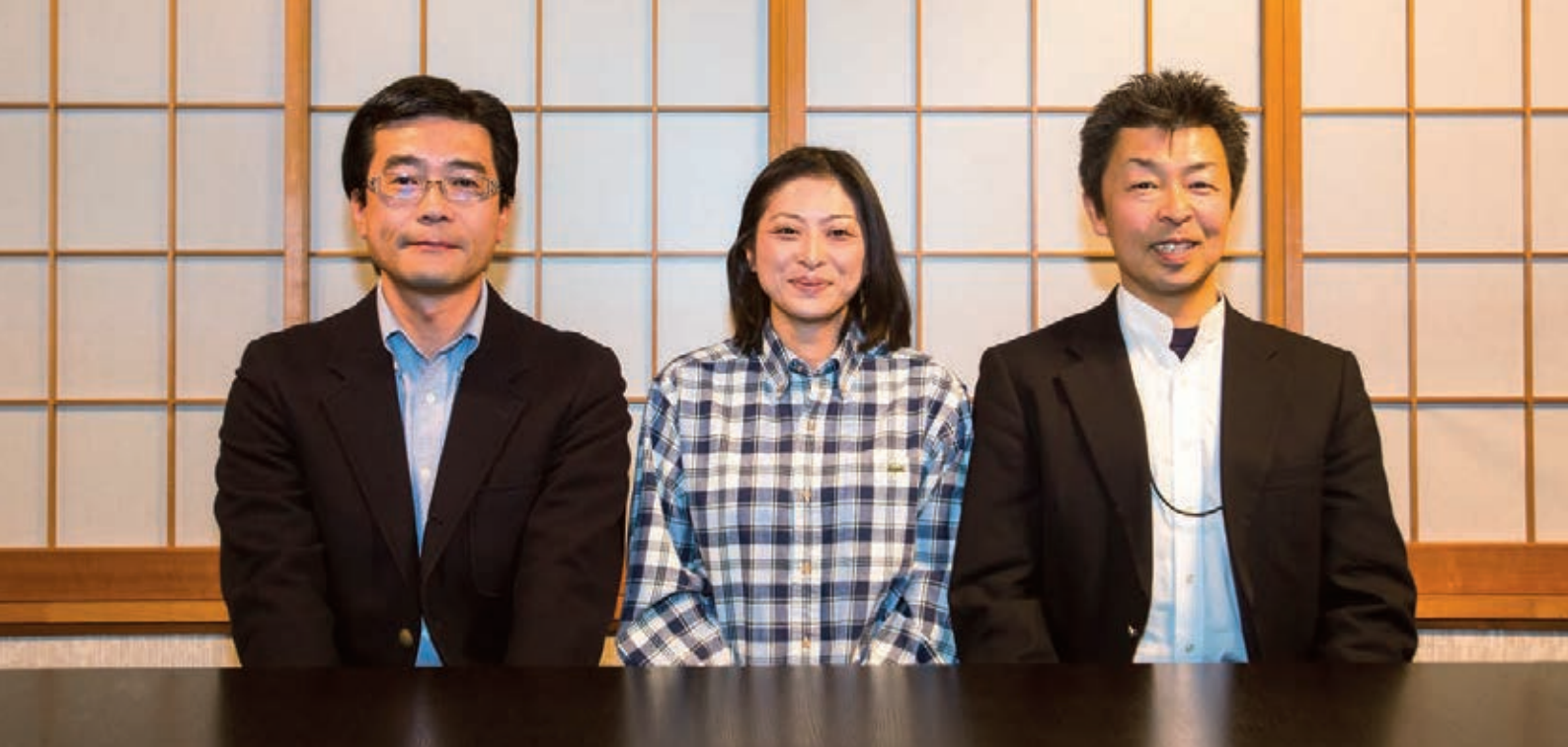
運搬で最初に苦労したのは道路。「標識も信号も、目印にしている建物もない。そして、どこが通れるかもわからなかった」。主要道路の通行止めは岩手県トラック協会から聞いていたが、細かいところの情報は入ってこない。近くまで行つてから、手書きの案内ボードを持った人や警察の誘導で集積場を目指す。案内人がいないときは周辺で地元の人に聞きながら向かった。

そんななか三谷さんが最も驚いたのは陸前高田市の変わりようだった。地盤沈下で道路の近くまで水がきていた。いつも走っている場所なのに国道の位置がまったくわからず、線路も何もうなくなつて目

測が利かない。ここに家があったはずと思いつながら何もなかったところを走り、倒れている標識を見て確認。側溝の蓋がなければ引き返して通れそうところを必死で探した。

なんとかして行かなくては。「届けなきゃ話にならないから。待っている人がいるしね。途中で諦めるわけにもいかない」。惨状にショックを受けながらも、それは自分のなかの話と割り切った。「荷物を運ぶのが仕事」。ましてや被災地に向けてとなれば、普段とは心構えもまったく違った。「何が何でもその場所に行かなければならないし、必要なものをとにかく届けなければいけない。食べるものはすぐになくなってしまうから、毎日行かないと」。三谷さんはその思いで救援物資を運び続けた。

「自分の気持ちにも、災害にも負けてられない」。起きてしまったことは変えられないのだから、今何かしなければという気持ち。避難所では元気に作業するボランティアの人たちに声をかけられ、逆に勇気づけられたりもした。どんな時でも自分にできることを精一杯やる。運送業を20年以上やってきた三谷さんは、自分の仕事を全うすることで、この非常に大切な役目を果たしていた。



岩手県職員が語る 3.11

戦友たちの再会。

支援物資輸送の基点となった、
滝沢市の産業文化センターアピオ。
そこには、トラック協会だけでなく、
岩手県の職員がいた。
辛く厳しい時期を
ともに乗り越えてきた「戦友」たちが久々に再会。
東日本大震災で彼らは何を思っていたのか。
そして、どんな日々を過ごしていたのか。
今、語り始める。



戦友たちの再会。

白岩 理恵子

震災当時は、別の部署で課長を務めていました。なぜ私が物資のリーダーに任命されたのかはよくわかりません。ただその理由を考えるよりも被災者にいち早く物資を届けたいという気持ちが強かった。東日本大震災は誰も経験したことの無い被害の大きさ。今まで誰もやったことがないし、前例もない。だから、みんな考えてながら、苦労しながら、乗り越えてきた。

当時は対応についてマスコミに叩かれたこともあったし、プレッシャーもかけられた。悔しいことも正直いろいろあったけれど、ここにいるみんながいたから乗り越えることができました。ここにいる人たちは一緒に泣いて、一緒に走った。誰も経験していない修羅場を経験した、かけがえない「戦友」たちですよ。

佐藤 敦

震災当日は休みを取っていて、午後2時46分の地震が起きた瞬間は、新幹線の中にいました。合流したのは3月13日の昼でした。県庁に来てみると、県庁は大変な状況になっていて、いろいろな指示が錯綜していました。個々に明解な役割を与えている余裕はなかった。だから指示を待っているのではなく、取りあえず自分ができるこ

とはやろうという感じ。そこからは県庁に寝泊まりして対応に当たっていました。

高橋 新吾

震災後すぐは県庁内部で災害対策本部の会議資料を作っていました。毎日会議が開かれるのですが、その会議で使うため、どれくらいの物資を受け入れて、どこに運んだかというものを報告資料としてまとめていました。震災からの3日間は、昼間は電話対応、夜はアピオの手配など寝ることもできませんでした。3月の後半にかけては、国内外の団体からの支援物資の受け入れの準備をしていました。

4月にはだんだん状況も落ち着いてきて、市町村の行政機能も回復してきました。震災当初の、とりあえずあるものから送れ！という「押し出し方式」から、市町村のニーズに合わせたものを送るという状況に変わっていきました。必要な物資を定めて、それを発送の拠点であるアピオに伝える。『中間地点』のような役割をしていました。

12月末にアピオが締まる時には、だんだん在庫の物資がなくなっていく。物資を届けるという使命は果たせたという充実感と、この仲間たちと別れることになるんだなという寂しさ。その両方がありました。

荷物がなくなっていくたびに、トラック協会の方々が「これでお別れだね」って言うていたのを思い出しますね。

松尾 博昭

私は実働部隊。最初は流通センターに集まる支援物資を24時間体制で配送手配をしていました。支援物資が集まってきて、この流通センターは手狭になってきたんです。そこで新しい発送の拠点としてアピオが選ばれました。私はアピオの下見にも立ち会ったのですが、第一印象は広いなという事。これくらいの大きさであれば、どんなに支援物資が送られてきても大丈夫だろうなんて話していたのですが、すぐにアピオが溢れるくらいに支援物資が集まってきました。荷物がすごい高さになって、2階から荷物に乗り移れるくらいの高さでした。

トラック協会と県庁の連携も早い段階で足並みが揃ってきたので円滑に配送ができるようになった。後に言われる「岩手方式」の原型は数日で出来上がったと思います。

高橋 紀彦

私の場合、震災当初は、政府の対策室をはじめ、各省庁、大使館、市町村とのやりとりをしていました。最初は一人でやって



1	2	3
		4
7	6	5

- 1 白岩利恵子(食の安全安心課長／現 岩手県食肉衛生検査所 所長)
 2 佐藤 敦(主任主査／現 環境生活部 環境生活企画室 主任主査)
 3 高橋 伸吾(主査／現 県土木整備部 道路環境課)
 4 藤原ひろみ(主査／現 人事委員会事務局 職員課)
 5 松尾 博昭(主任／現 岩手県食肉衛生検査所 主査獣医師)

【県民生活安全担当】

- 6 高橋 紀彦(主任主査／現 岩手県警察本部 交通部 運転免許課)
 7 坂本 修考(主任主査／現 岩手県警察本部 刑事部 組織犯罪対策課)



戦友たちの再会。

いたのですが、どうやってもさばききれぬ量ではなく、増員してもらいました。県庁勤務をした後は花巻空港での支援物資手配。そして、アピオへ移りました。

あの当方で思い出すのは、人が足りない。そして、次々に起こるアクシデント。10トントラックいっぱい荷物を、ドライバー、私、もう一人の県庁職員、たった三人で荷物を運び出したことがありました。「誰も助っ人に来ないのか？」なんてドライバーの人に怒られたりして。あれは疲れましたね。急に「支援物資を積んだ船をこれから接岸したい」なんて急に申し入れがあったりして、予想できないことが次々に起きて、あたふたとしていましたね。

藤原 ひろみ

私はほとんどアピオにいました。県庁が市町村から受けたオーダーを、マニフェストという紙に書いて、それをトラック協会さんに渡して、トラックに積んで被災地に運んでもらうという役割をしていました。

アピオに在庫されているものならいいんですが、時々、アピオにないもののオーダーが入ることがありました。ある時、枕が欲しいというオーダーがあったんですが、枕がアピオにはなかったんです。外国から届いた大きな布団があったのですが、それを

紐で結んで枕のような形にして送ったことがあります。あと、送る時に気を付けていたのが、骸骨のデザインが入った衣類です。男性用の下着やTシャツなどに骸骨のデザインが入っているものがありました。やっぱり被災地に送るのはNGです。支援物資で衣類が入るたびに、それらを仕分けするのには手間がかかりました。衣類に限らず、送られてきた物については、危険なものがあるかも知れないということも考え、すべて開けてチェックしていました。

一番困ったのは、5、6月で被災市町村からのオーダーがほとんど止まったんです。もう自立しなければならぬので物はいらぬという状況です。それでもアピオには山のように支援物資が残っていて、これを無駄にしないようにしなければならぬ。そこで配布会という企画を立てて、仮設住宅のある場所に持っていきました。直接渡した時に、「ありがとう」と言われた時はうれしかったですね。

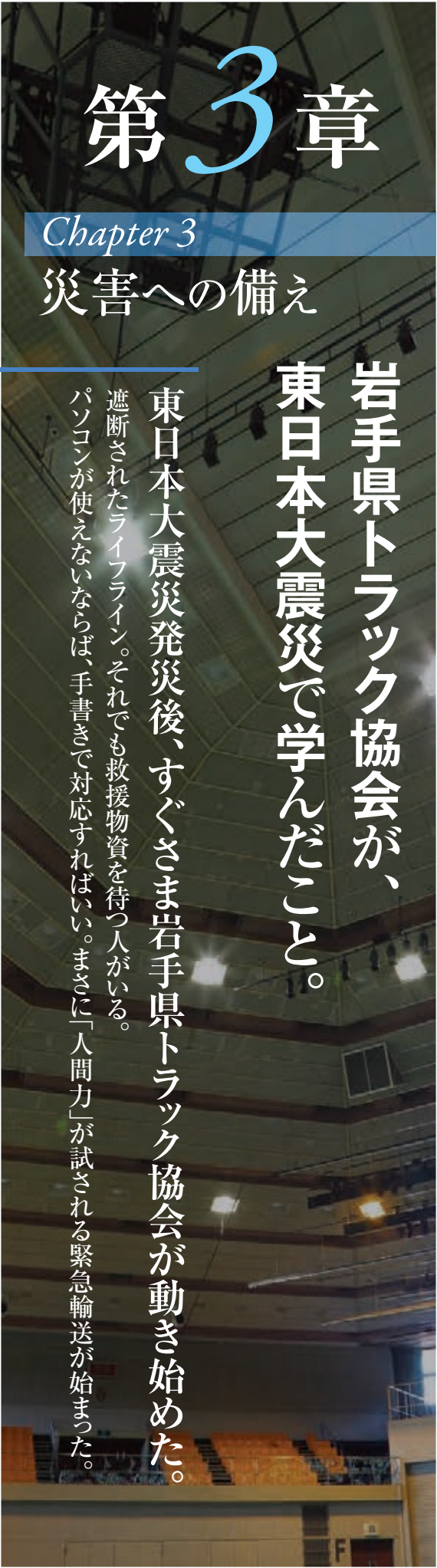
坂本 修考

私は警察から県庁に出向していて、警察本部に戻ることが決まっていたんです。ところが、その直前で東日本大震災が起きた。県庁は非常電源がある建物だったのでリアルタイムでその様子を見ていました。宮

古の施設が津波に飲みこまれるのを見ていて、大変なことが起きたと思いました。

4月7日に大きな余震がありました。アピオにはすでに大量の支援物資が集められ、何層にも積み上げられていました。ものすごい揺れで、これはアピオが大変なことになっているんじゃないかと心配したんです。アピオの建物の一部が破損するほどだったんですが、荷物は一切崩れなかった。トラック協会さんの技術というか、荷物を預かるプロとしての高い意識を感じました。ドライバーさんの「大丈夫、ちゃんと届けるから」という言葉に勇気づけられたことも何度もありましたし、あれだけの数のトラックが何度も行き来しているのに事故が一件もなかった。これはすごいことだと思えます。被災地を救ったのはトラック協会だったと思いますよ。

岩手県トラック協会と岩手県職員の連携。これがしつかり噛み合ったことも、「岩手方式」の誕生につながりました。ここに参加した方々は、一番苦しい時期をともに乗り切っていた仲間たち。一人ひとりの言葉から震災当時の様子がありありと甦ってきました。



第3章

Chapter 3 災害への備え

岩手県トラック協会が、
東日本大震災で学んだこと。

東日本大震災発災後、すぐさま岩手県トラック協会が動き始めた。

遮断されたライフライン。それでも救援物資を待つ人がある。

パソコンが使えないならば、手書きで対応すればいい。まさに「人間力」が試される緊急輸送が始まった。

東日本大震災における 岩手県トラック協会の動き等

3 / 11 (金)	・夜、県より連絡があり、緊急に6台の車両の出動要請あり。
3 / 12 (土)	・県庁において、県災害本部・各担当部の緊急物資輸送体制について協議があり、県ト協として専務が出席 ↓この協議の中で、中核集積基地として滝沢村の「産業文化センター（アピオ）」に決定。 ↓アピオが使用出来るまで、 全農岩手営農センターの倉庫を活用し、被災地向けの輸送を開始。 ↓県ト協は岩手県との緊急物資輸送協定に基づき、輸送対策室を設置。
3 / 13 (日)	・ 花巻空港にも政府物資対応の集積拠点を置いた。 (作業員20人…24時間)

3 / 14 (月)	・アピオで作業開始 ・ 会員の被害状況について、全会員に電話で調査 (電話不通のため状況を掴めない業者が多い)
3 / 15 (火)	・ *緊急三役会議 ↓対策本部の設置・被害状況・今後の対策（被害者向け救済対策）
3 / 16 (水)	・ アピオで本格作業開始（24時間体制 60人×2交代）
3 / 19 (土)	・輸送対策室をアピオに移動し、県と同居し作業の効率化を図った。
3 / 20 (日)	・ 黒澤会長・亀田事務局長 被災地視察・調査 (沿岸各支部へ3日間) *20日 宮古市・山田町・大槌町・釜石市 *21日 陸前高田市・大船渡市 *23日 久慈市

3/23 (水)	・アピオ場内警備員配置 24時間体制（車両チェック、荷物確認・警備）
3/24 (木)	*全国物流青年経営者中央研修会による『支援物資』が、大船渡市に届けられる。
4/2 (土)	・内閣府政務官・厚生労働省監査官・副知事他 アピオ場内視察
4/6 (水)	・県が会員向け災害対策費としての交付金取崩を了解した。
4/7 (木)	●緊急支部長会議 ↓被災者対策のため、基金取崩を協議 5億円 （信用保証料利子補給・車両購入補助・災害事業者救済補助等）
4/8 (金)	・全ト協が輸送実態調査に来県（協会・アピオ） 【細野専務・村田常務・伊藤部長・永嶋部長】
4/11 (月)	・静岡県トラック協会 来協 （高橋浜松支部長（北上市出身） 関専務が陣中見舞いのため）
4/13 (水)	・アピオ作業にシフトの変更 （二交替勤務から三交替勤務に移行）
4/13 (水) ～ 4/19 (火)	・会員被災事業所実態調査（佐々木・兼平両指導員） 13～14日 大船渡支部管内 15～16日 釜石支部管内 17日 宮古支部管内 18～19日 久慈支部管内
4/14 (木)	※全国専務理事会議 ↓救援物資等のお礼 被災状況報告・災害者対策・全国へ支援のお願い
4/15 (金)	・栃木県トラック協会 来協 （関谷会長・専務・事務局長が陣中見舞のため）
4/17 (日)	*全ト協 アピオの輸送状況取材

4/20 (水)	・東北運輸局より基金取崩について了解を得た。（5億円） ・緊急物資輸送実態視察（アピオの作業状況） - 国交省政策統括官・東北運輸局環境安全部長・岩手運支局長 他
4/23 (土)	・アピオ作業シフトの変更 （24時間勤務（三交替勤務）を日勤にシフト化）
4/25 (月)	・県主催「復興支援会議」専務出席
4/26 (火)	・県ト協 三役会・理事会 - 主題「災害会員支援対策」基金の取り崩し ・災害地域支部長会議 「被害会員の被災状況確認」
4/29 (金)	*被害会員への復興支援助成金渡し（宮古・久慈支部管内） 【会長・専務・事務局長・総務係長】
4/30 (土)	*被害会員への復興支援助成金渡し（大船渡・釜石支部管内） 【会長・専務・事務局長・総務係長】
5/1 (日)	・アピオ作業シフトの変更 （完全日勤化スタート）
5/9 (月)	・山形県トラック協会 来協 （会長・専務が陣中見舞いのため）
5/10 (火)	・兵庫県トラック協会 来協 （会長・専務が陣中見舞いのため）
7/20 (水)	*全国物流青年経営者中央研修会による『支援物資…ソーラー扇風機（250台）』が、沿岸各市町に届けられる。

※8月以降、終結（12月26日）迄の主な概要

●8月22日にもって、被災市町村への『救援物資・輸送』は終了した。

*以降、終結する12月26日迄の主な概要は次の通りであった。

8 / 22 (月)	*県内『各福祉施設』向けの「福祉便」輸送【8月末迄】
9 / 3 (土) ~ 11 / 8 (火)	●『物資配布会・キャラバン便』沿岸各市町村を中心に、延べ22日間・35箇所を実施された。
12 / 26 (月)	○アピオでの、全ての作業が終了した。

※その他

●全国物流青年経営者中央研修会の活動の一環として、被災地・親子ペアをプロ野球観戦に招待した。

・平成25年3月29日(金)～30日(土)

『プロ野球観戦ツアー…巨人対広島』

被災地・親子ペア162名（岩手54名、宮城50名、福島58名）

・平成26年4月1日(火)～2日(水)

『東北楽天ゴールデンイーグルス・親子野球観戦ツアー』

被災地・親子ペア121名（岩手39名、宮城42名、福島40名）

●復興支援イベント「トラック子供祭りがやってくる!!」の開催

これまで、地域住民に対し、「トラックフェスタ」と題しイベントを開催しているが、平成23年度は、東日本大震災で甚大な被害を受けた沿岸地域の子供たちに、元気と笑顔を届けたいとの思いから、復興支援イベント「トラック子供祭りがやってくる!!」を、沿岸2カ所で開催した。いずれの会場も子供たちが中心に多くの方々が来場し、「お祭り」をテーマに準備したアトラクションが好評を得ており、「被災地の子供たちに元気と笑顔を」という当初の目的を果たすことができた。

○釜石開催

・日時／平成23年9月4日(日)
・場所／釜石市鈴子町「鈴子広場」
・来場者／約600名

※「青空市場」ブースを設け、県の支援物資の配布を行った。



○山田開催

・日時／平成23年9月25日(日)
・場所／山田町八幡町「御蔵山公園」
・来場者／約700名



東日本大震災における 輸送実績等

◆期間

2011年3月12日～12月26日まで 延べ290日

◆被災地(各市町村)向け総輸送車両

延べ2,400台(10t車・4t車)

3月期(2011年3月12日～31日…20日間)

▼1日当たりの平均配置車両数

▼1日当たりの最大配置車両数(3月22日)

688台
約34・4台
61台

3月期 主な輸送品目

3月13日～18日

水、米、おにぎり、キャベツ、りんご、カップ麺、毛布、ストーブ、
救急用日用品セット、棺桶 他

3月19日～31日

おにぎり、米、ジュース、お茶、アルファ米、缶詰、ソーセージ、
カセットコンロ、生理用品、おむつ、婦人上着、ブルーシート、
灯油用ポリタンク、箱ティッシュ、トイレットペーパー 他

4月期(2011年4月1日～30日…30日間)

▼1日当たりの平均配置車両数

567台
約18・9台

4月期 主な輸送品目

4月1日～10日

米、お茶、パン、カップ麺、お菓子、段ボール、ラップ、布粘着テープ、
肌着、帽子、ラジオ付き時計、台所用品、炊飯器、マスク、長靴 他

4月11日～30日

味付け玉子、ローヤルゼリー、米、お菓子、パン、レトルト食品、
マヨネーズ、紙皿、わりばし、ドライヤー、下着、消臭剤、軍手 他

◆支援物資等の積卸し・仕分け作業員総数

延べ5,000名(12時間/1人)

▼1日当たりの最大配置作業員数

(3月上旬～4月上旬の平均)

100名

◆全国からの支援物資等の搬入状況

3月期(2011年3月19日～31日まで)

※但し、12日～18日までは把握できず

▼1日平均(13日)

▼1時間当たり(50・3台/24時間)

▼1日当たり最大↓1時間当たり

延べ654台
50・3台
2・1台
3・5台

4月期(2011年4月1日～30日)

▼1日平均(30日)

▼1時間当たり(25・5台/24時間)

延べ765台
25・5台

5月期(2011年5月1日～11日まで)

▼1日平均(11日)

延べ74台
6・7台

その後については省略

◆3月期の作業概況(平均値による)

▼1日当たりの作業量

〔搬入車両:50・3台〕+〔搬出車両:34・4台〕=

総作業車両数

▼1時間当たりの作業量

84・7台÷24時間

84・7台
3・5台

支援物資供給における 情報共有の変化

巨大地震発生による津波の被害により通信手段も限られた中で被災地のニーズ、必要な物資の調達、配送までの手順等、情報の共有が重要な要素となりました。発災2ヶ月までの情報共有の流れを時間経過に沿ってまとめました。

被災市町村からの ニーズ収集

発災

- ニーズ把握が極めて困難な状況

1週間

- 電話でのニーズ収集
- 配送時にニーズを聞きとり、紙にまとめてアピオに共有。ニーズ調査用紙にも反映
- 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
- 不足／充足している**品目と規格・数量・単位**を記入

物資調達

- 消防学校などの備蓄を利用
- 13日頃から基礎的な物資の発注を開始

- 国に電話で要望
- 各担当部署（例：農林水産部・商工労働部など）が企業に電話で発注

- **物資調達シート**の利用（国への要望は限定的）

荷受・在庫管理・ 市町村への配送

- 3／12より岩手県トラック協会に委託
- 食料品・毛布など基礎的な物資をプッシュ型で配送

- アピ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
- 3／16頃から配送に**マニフェスト**を利用
- 県庁からファックスでアピオに送信し、**車両手配・ピッキング指示・受領確認・受取人控え**として利用

岩手県の事例

サマリー

- 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
- 発災2週間後頃から徐々に
品目を詳細化

2か月

- 5月中ごろからIBMのシステムを
用いた物資要望の仕組みを試験的
に利用

1か月

- 3/23頃からアピオの在庫を反映
し、ニーズ調査票を更新
※在庫情報はアピオからエクセルデー
タを送り共有
- 3月末頃から食料品の数量を1日当
たり、1週間当たりに分解
- 4月上旬から、衣類について男・女・
子供に分類、希望配送頻度を1日
単位に詳細化

2週間

- 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)

- 4月中旬から県外からの物資受け
入れを休止し、発注先を県内企業
に移行

- 電話でのやり取りが中心
- 発災2週間後頃から物資調達シー
トを利用開始

- 配送実績は1日1回ファックスで送
信し、県庁と共有

- 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
頃からは記載されるケースが増加)
▼県庁を通し、配送先に予想到着時
刻と車両情報を共有

- 1次集積所入口にガードマンを配
し、荷降ろしの優先付けを実施
- 配送指示書(マニフェスト)を発
行し受領確認・配送控にも活用

総務班・輸送班の 任務及び業務分担の概要

(1) 共通事項

● 24時間体制の構築

・ 総務班を中心に、岩ト協・総合研修会館において、三交替勤務のシフトを構築し、被災状況の把握・関係行政機関との連絡・調整等を行った。

〔期間〕 3月14日(月)から3月20日(日)までの1週間

・ 輸送班を中心に、岩手産業文化センター(アピオ)において、OB職員等を含めて三交替勤務のシフトを構築し、夜間における救援物資の荷受け・荷卸し・荷捌き・積み込み等の監視・管理を行った。但し、その後の4月末までは、早朝勤務・遅番勤務のシフトにより対応した。

〔期間〕 3月16日(水)から4月12日(火)までの28日間

(2) 総務班(岩ト協・総務部・業務部)の支援業務

- 1 会員事業者への対応(通常業務並びに年度未対応)
- 2 資機材(フォークリフト/パレット等)・作業員等の手配・調整
- 3 緊急車両(証)に係る所轄警察署への対応
- 4 救援物資輸送に係る燃料(軽油)及び業務連絡車の燃料(ガソリン)の調達・確保
- 5 救援物資輸送に係る『配達依頼書』等の回収・收受(夜間)
- 6 救援物資輸送等に関する岩手県への『報告・請求等』の業務
- 7 救援物資輸送等に関する運輸局・全ト協への報告作業
- 8 国交省による『震災特例』に係る周知並びに個別(相談)対応
- 9 被災した会員事業所への『支援事業(国・県)』等の折衝・調整
- 10 年度末における通常業務
- 11 その他

公益社団法人 岩手県トラック協会

東日本大震災：緊急物資輸送対策本部(平成23年3月)

本部長

会長 黒澤 康男

副本部長

副会長 齋藤 政人 / 海鋒 守 / 岩渕 吉郎 / 相内 俊一
専務理事 佐藤 耕造

総務班

【総括】事務局長 亀田 公晴

《震災対応業務》※情報収集、支部対応他
《行政、各トラック協会、マスコミ等対応》
《その他、協会業務全般》



(総括)
亀田 公晴
(事務局長)



村上 正寛
(総務部 総務係長)



伊藤 義人
(総務部 総務係)



青荊 裕美
(総務部 総務係)



多田 芳美
(業務部 業務係)



高橋 光枝
(業務部 業務係)

輸送班

【総括】常務理事 岩清水 泰夫

《車両配車》

(総括) 小林 茂昭(業務部部長)



佐々木 正範
(東北交通共済
岩手支部長)

《倉庫内作業》

(総括) 佐々木 隆之(陸災防事務局長)



千葉 二三男
(業務部 業務部長)



小田 義道
(業務部 業務課長)



佐々木 茂男
(業務部 適正化指導員)



兼平 正男
(業務部 適正化指導員)

【補助スタッフ】

伊藤 忠孝
上原 敬
松岡 良男

今後の緊急輸送体制において 整備すべき事項

◆管理機能面

①県対策本部に、警察や物流関係者（トラック協会等）も参画させることの制度化

道路状況を速やかに把握し適切な輸送経路を判断するため警察関係者を、また、集積拠点の選定も含め、物資輸送を総合的にコーディネートする物流関係者を、災害対策本部内に予めメンバーとして加えておく必要がある。

②トラック協会との災害時の協定の見直し等

前記①に示した災害対策本部内での物流関係者の参加や、後述する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のために、新たな協定を結ぶことが望まれる。

なお、協定には運賃・料金等の経費について単価設定など明確なルールを取り決めておくべきである。

③災害時の自動参集の制度・仕組みづくり

発災時に災害本部を県庁内に立ち上げる際に、物流関係者が同時に加われるよう、あらかじめ参集体制を決めておく必要がある。

そのため、トラック協会では、県への派遣を想定した候補者リストを定め、発災を受け自動的に災害対策本部に登庁できる制度を整備。

◆輸送面

①県による送り込み方式の確認

発災直後の被災現地は、混乱を極めまた、連絡網も寸断されていることが予想されることから、初動時における輸送物資を予め設定しておき、県主導による送り込みを原則とした供給体制が望ましいと考える。

今回の震災にあたっての物資輸送の成果と問題点を踏まえ、今後の件を中心とした緊急輸送体制について、県への要請事項を含め整備すべき内容について整理し、ここにまとめました。

②市町村等自治体と物流事業者との災害時の協定の締結

今回の震災において、二次集積所から避難所までの市町村内での端末輸送において、輸送力不足により避難所まで物資が届かないと言う問題が発生した。

これに対して、各市町村等とトラック協会支部か民間宅配業者との間で災害時の協定を締結し、輸送手段の確保を図るべきである。また、二次集積所の運営などでも協定を結び民間のノウハウを活かせるようにすべきである。

なお、協定では運賃・料金等の経費について単価設定など明確なルールを取り決めておくべきである。

③通行許可証のスムーズな交付

現状、被災地への通行許可証の発行には、相当の時間を要する。非常時においては、集積所やトラック協会での発行など、時間短縮のための柔軟な対応を検討すべきである。

④燃料確保の体制整備

今回の震災時の燃料不足は物資輸送体制に大きな影響を与えた。岩手県の努力によって確保できたが、もし燃料が確保できなかったら輸送そのものが停滞したと思われる。今後は燃料をどう確保するか、一般のスタンドにおける優先供給など、国や県での燃料供給体制の整備も併せて求められる。

⑤道路情報、ドライバーの安全確保策などの周知徹底

災害対策本部ならびにトラック協会では、災害時の道路状況の情報把握に努め、安全な運行を図れるよう今後とも体制強化を進めていく。

特に市町村内の詳細な道路状況については、現地事業者や団体等の協力を得て、安全・確実な運行ができるようにすべきである。

◆集積所・備蓄倉庫

①集積所に利用できる公共施設の複数整備

災害の規模や被害状況によっては、当初予定していた集積拠点が機能しなくなる恐れもあることから、候補となる施設を複数箇所整備しておくことが望ましい。また、緊急性の高い物資を一時的にストックさせるためのスペース（民間倉庫等）についても、予めリストアップしておくことが必要だと考える。

②災害時におけるフォークリフトやパレット等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

前記①施設については、少ない人数で迅速に荷役作業を進めるため、大型トラック乗り入れや、フォークリフトの走行が可能となる、広く強固な施設の確保・整備が望まれる。また、災害時の車両やフォークリフト、作業員の動線についても予め検討しておく必要があると考える。

③物流に詳しい管理者や熟練作業員の招集体制

集積所の効率的な運営のためには、物流を熟知した管理者と、熟練作業員の確保が必要不可欠となる。従って、有事においてスムーズに人材確保を進めるため、トラック協会と物流事業者間で協力体制を確認しておく必要がある。（協定の締結等）

④燃料・非常用電源の確保

集積所となる施設では、燃料・非常用電源の備蓄を図り、供給体制が途切れないような整備が必要である。

◆情報通信体制

①通信確保の体制作り

物資輸送に係る各主体が通信の途絶に至らないよう、固定電話や携帯電話以外に災害時優先電話設定や衛星電話導入など必要である。

さらに、それらを訓練時のほか、可能な限り平時での利用を図り、関係者が使い慣れておく必要がある。

②関係者連絡先の一覧作成と随時のメンテナンス

前記①の多様な通信手段確保とともに、それらの連絡先について一覧を作成し、災害時すぐ判るように事務所内に掲示する必要がある。

また、それら一覧の内容が、異動などで変更があった場合、随時更新を図る必要がある。

③物資在庫管理システムの構築

集積所の在庫管理について、効率化を図るために、物資の在庫管理システムの導入を図り、在庫の「見える化」ならびに発注の簡素化を図っていく必要がある。

◆平常時における訓練等

①緊急物資輸送体制運用の訓練の実施

緊急物資輸送体制について、非常時にすぐに行動できるように訓練を行い、運用の確認・周知徹底を図る必要がある。

②県の担当部門と物流関係者メンバー等、関係者連絡会議・情報交換の実施

緊急物資輸送体制のルールや仕組み作りを行っても、「誰がどう関わっているのか」が判らないと非常時に安心して運用出来ない面がある。そのため物流関係者はじめ、緊急物資輸送に係る関係者が定期的に集まり、連絡会議等の相互理解を図る場を設ける必要がある。

③社会のライフラインとしての物流に対する関係者の自覚と一般地域住民へ周知

以上の取組を行っていく中で、それを支えるのは関係者が災害時に重要な役割を果たす位置にいるという自覚。想定外の事態が公的な役割を果たすものとして、関係者は災害時に自主的に行動するよう周知すべきと考える。

また、災害時において物流の果たす役割について広く市民にPRを行い、物資の供給体制構築上必要な作業体制や災害時の優先的な燃料供給・道路通行などの周知を図っていく必要がある。

災害時における救援物資等の緊急輸送等に関する協定書

(協定趣旨)

第1条 この協定は、岩手県において災害が発生し、又は発生の恐れがある場合において、岩手県（以下「甲」という。）が公益社団法人岩手県トラック協会（以下「乙」という。）に対し協力を要請する救援物資等の緊急輸送等に関して必要な事項を定めるものとする。

(協力要請事項)

第2条 甲が必要と認めたときに、乙に対し協力を要請する事項は次のとおりとし、乙は甲からの要請事項について、可能な限り協力するものとする。

緊急輸送等

- (1) 災害時における応急対策に必要な救援物資（以下「物資」という。）の緊急輸送
- (2) 物資の受入れ、仕分け、保管及び出庫（以下「物資受入れ」という。）
- (3) 上記(1)、(2)の作業に必要な施設の提供及び運営

2 緊急輸送等に必要な業務

- (1) 車両及び資機材等の出動。なお、輸送車両は、平時においてあらかじめ岩手県公安委員会に届出を済ませていることが望ましい。
- (2) 提供施設の選定及び物資受入れ体制のための整備
- (3) 上記(1)及び(2)に必要な人員の派遣

3 物流専門家の派遣

乙は、あらかじめ指名しておく緊急輸送等に関する実務の見識・経験を有する物流専門家を岩手県災害対策本部（以下「災害対策本部」という。）に派遣して、この協定の運用に係る甲と乙との連絡調整、緊急輸送等が迅速かつ適切に行われるための活動の調整などに従事させる。なお、次の場合は、甲の要請を待たずに、災害対策本部に参集するものとする。

- (1) 津波警報（大津波）が発表された場合
- (2) 県内に震度6強又は震度7の地震が発生した場合

(協力要請手続)

第3条 甲が乙に第2条の要請を行う場合は、必要とされる緊急輸送等に関する次の事項を明らかにした文書により行うものとする。ただし、緊急の場合は電話等により概要を連絡し、後日、文書を提出することとする。

- (1) 物資拠点の所在地（積み込み場所）
- (2) 受入れる物資の内容及び数量
- (3) 緊急輸送する物資の内容及び数量
- (4) 緊急輸送先の所在地（荷降し場所）
- (5) 緊急輸送する日時
- (6) 荷送人の名称、担当者、連絡先
- (7) 荷受人名称、担当者、連絡先
- (8) その他必要な事項

(措置状況の報告等)

第4条 乙は、第2条の要請を受けたときは、その要請事項について速やかに適切な措置をとるとともに、その措置状況について甲に報告するものとする。

(費用負担)

第5条 第2条の要請により要した費用は、原則として甲が負担する。

2 前項の費用は甲乙協議のうえ決定するものとする。ただし、輸送車両に係る運賃については、輸送に従事する乙の会員が災害発生時直前において国土交通大臣に届け出ている運賃等を基準とするものとする。

(事故報告)

第6条 乙は、緊急輸送等の際に事故が発生したときは、甲に対し速やかにその状況を報告しなければならない。

(損害賠償責任)

第7条 乙は、緊急輸送等の際に、乙の責に帰する理由により緊急輸送等に従事した者及び第三者に損害を与えたときは、その賠償の責を負うものとする。

(災害補償)

第8条 甲は、乙の緊急輸送等に従事した者が死亡し、負傷し、疾病にかかり、又は廃疾になった場合において、次に掲げる場合を除き、地方公務員災害補償法（昭和42年法律第121号）第69条の規定を適用した場合の例により、その損害を補償する。

- (1) 乙の故意又は重大な過失による場合
- (2) 当該災害につき、乙が締結した損害保険契約により給付を受けられる場合
- (3) 当該災害が第三者の行為による場合であって、当該第三者から損害賠償を受けることができる場合

2 乙は、物損その他の補償を要する場合においては、東北交通共済協同組合の共済約款を適用した場合に積算して得られる額を補償額として、甲に請求することができる。

(燃料の確保)

第9条 甲は、大規模災害時における緊急輸送の用に供する車両に係る燃料の確保に努めるものとする。

(連絡窓口)

第10条 この協定に関する連絡窓口は、甲においては、商工労働観光部産業経済交流課、乙においては、公益社団法人岩手県トラック協会事務局とし、あらかじめ連絡担当者を定めておくものとする。

(市町村等に対する協定の準用)

第11条 甲は、市町村及び指定公共機関等からの緊急輸送等の応援要請があった場合においても、この協定を準用するものとする。

(被災都道府県の応援)

第12条 甲が、被災した都道府県への協力又は応援を行う場合においても、乙はこの協定の趣旨に準じて、できる限り協力するものとする。

(協議)

第13条 この協定の実施に関し、必要な事項又はこの協定に定めがない事項については、甲と乙とが協議して定めるものとする。

(有効期間)

第14条 この協定の有効期間は、締結の日から平成26年3月31日までとする。ただし、この協定の有効期間満了の日の1月前までに、甲又は乙いずれかが文書をもって協定の終了を通知しない限り同一の条件で1年間継続するものとし、以降も同様とする。

(附則)

第15条 平成9年1月16日付け締結の協定は、この協定の締結を持って廃止する。

この協定の成立を証するため、本書2通を作成し、甲、乙記名押印のうえ、各1通を保有する。

平成25年12月24日

甲 岩手県

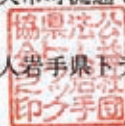
岩手県知事 達 増 拓 也



乙 岩手県紫波郡矢巾町流通センター南二丁目9番1号

公益社団法人岩手県トラック協会

会 長 海 鋒 守



公益社団法人
岩手県トラック協会
沿革・概要・組織図

主たる事務所

住所 020-00891

岩手県紫波郡矢巾町流通センター南二丁目9番1号

電話番号 019-637-2171

ホームページ <http://www.iwatokyo.or.jp>

沿革

昭和18年4月 岩手県貨物自動車運送事業組合創立（昭和22年解散）

昭和22年6月 岩手県貨物自動車組合を設立

昭和36年7月 岩手県トラック協会に改称

昭和40年1月20日 社団法人認可・設立

平成25年4月1日 公益社団法人に移行

会員数

594社（平成26年3月末現在）

車両数

12,220輛（平成26年3月末現在）

役員

会長 海鋒 守 白金運輸（株） 非常勤 代表理事

副会長 藤 館 憲二（有）北菱物流 非常勤

藤 村 秀一 北上運輸（株） 非常勤

小野寺 正太郎 八ツ星運輸（株） 非常勤

中平 賢正 十久輸送（有） 非常勤

専務理事 佐 藤 耕造 常勤 代表理事

常務理事 佐々木 隆之 常勤

理事

庄子 清信 岩手庄子運送（株） 非常勤

安 江 由喜雄（株）藤善運送 非常勤

大 川 孝夫（有）大亀運輸 非常勤

山 田 雅之 日本通運（株）盛岡支店 非常勤

北 館 光雄（有）北館商運 非常勤

黒 澤 信 大昭運輸（株） 非常勤

高 橋 嘉信 岩手雪運（株） 非常勤

渡 部 明（有）渡部運輸 非常勤

伊 藤 久哉 大通運送（株） 非常勤

畠 本 晴隆 DOWA通運（株） 非常勤

阿 部 祐二（株）共立貨物 非常勤

三 浦 敏 城北運輸（有） 非常勤

松 尾 孝 栗村建設（株） 非常勤

栗 村 安弘 日鉄住金物流釜石（株） 非常勤

宮 崎 善志 大信運送（株） 非常勤

佐々木 久志 田老運送（有） 非常勤

山 本 博昭 岩泉自動車運輸（株） 非常勤

八重樫 義一郎 小本運送（有） 非常勤

加 藤 正明 船渡整備工場（有） 非常勤

船 渡 博 荒沢運送（有） 非常勤

小 船 清悦 鈴丸商事運輸（有） 非常勤

鈴 木 和二郎 岩手三八五流通（株） 非常勤

新井山 政信 第一貨物（株）盛岡支店 非常勤

沼 倉 和広（有）立花葬儀社 非常勤

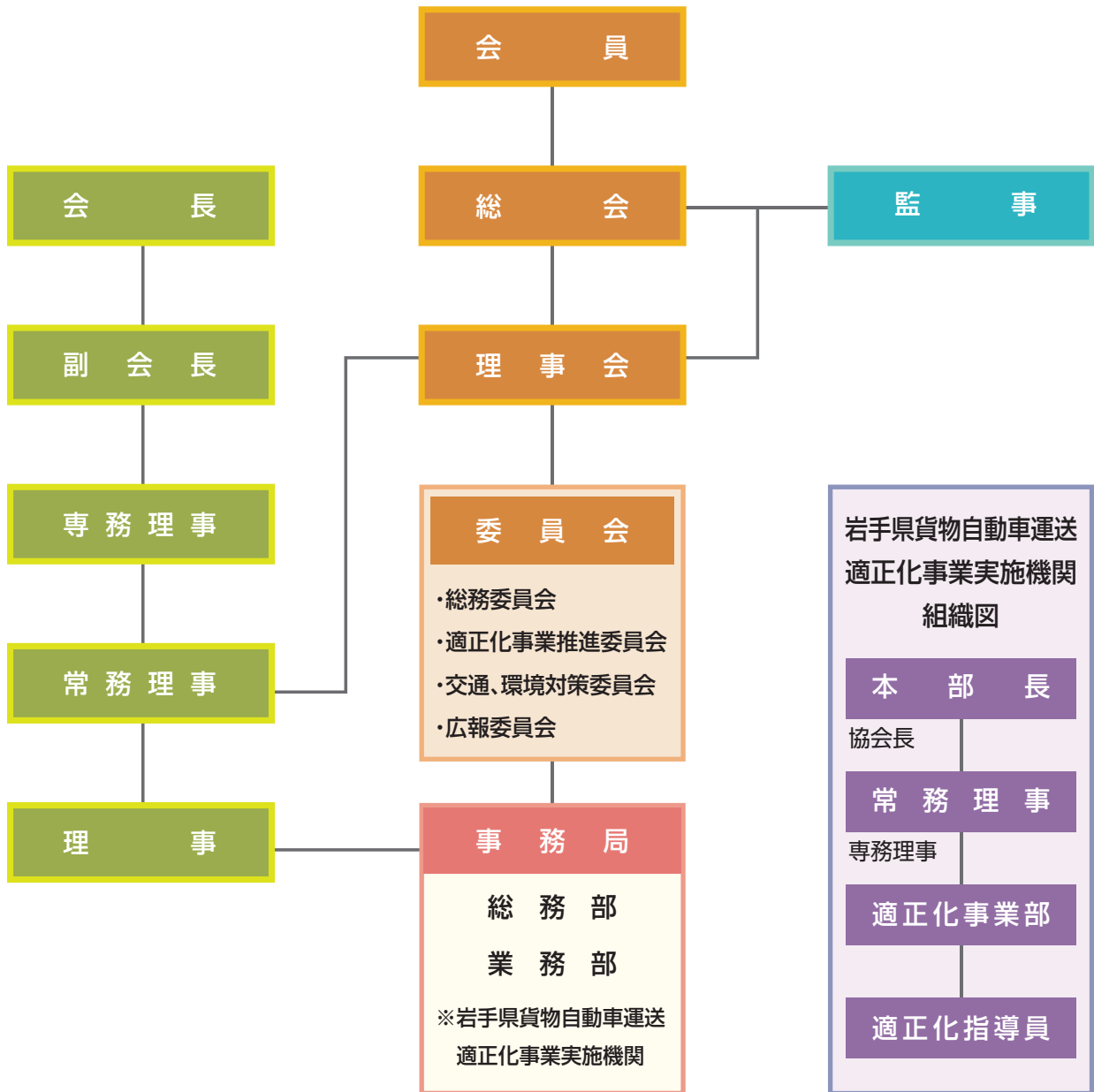
立 花 勲 非常勤

小 原 研（株）丸重 非常勤

似 内 泉（有）似内自動車工業 非常勤

遠 藤 耕平 辻・本郷税理士法人 非常勤

監事



編集後記

東京出張中に震災に見舞われた私が岩手に戻ったのは、地震発生から3日後の3月14日未明のことでした。協会事務所に到着したときには既に、岩手県との協定に基づく被災地への物資輸送がスタートしていたため、私は被災会員への支援事業の検討を中心とした震災対応業務の傍ら、通常の協会業務に従事することになりました。当時、輸送拠点となった岩手県産業文化センター「アピオ」へは、業務連絡や他県からの来訪者案内のため、私も度々足を運びました。そこでは大勢のスタッフが黙々と作業を進めていましたが、その姿からは「気概」や「使命感」といった熱い思いをビリビリと感じることができました。あの巨大なアリーナに充滿した独特の空気感は、「被災者のために」というスタッフ共通の祈りにも似た強い思いの表れであり、この思いこそが多くの困難を克服し任務を押し進める原動力となったのです。そして全国から寄せられた善意を、滞らせることなく確実に被災地に届けきったというその一点において、誰が何と言おうとこの「緊急支援物資輸送」は成功裏に完遂されたのだと断言できます。

東日本大震災の発災直後から、約10か月間にわたり継続された岩手県での緊急支援物資輸送は、その後、各方面から「岩手方式」として高い評価を受けました。公益社団法人岩手県トラック協会では、この輸送に関する本会と会員事業者の一連の動きや、実際に現場を担当したスタッフの生の証言を取りまとめ、この記録誌を編纂いたしました。是非ご一読いただき、今後、起こりうる不測の事態への備えとして有効にご活用いただければ幸いです。終わりに、この記録誌制作にあたりご協力いただきました、全ての皆様に心より感謝を申し上げます。

平成26年3月

公益社団法人 岩手県トラック協会

事務局長 亀田公晴

岩手県トラック協会東日本大震災記録誌

心から心へ

発行：公益社団法人 岩手県トラック協会

〒020-0891

岩手県紫波郡矢巾町流通センター南二丁目9番1号

TEL 019-637-2171

印刷：永代印刷株式会社





公益社団法人 岩手県トラック協会



公益社団法人 岩手県トラック協会

〒020-0891

岩手県紫波郡矢巾町流通センター南二丁目9番1号

TEL.019-637-2171

URL <http://www.iwatokyo.or.jp>