

全日本トラック協会における 緊急物資輸送について

Urgent support goods transportation of Japan Trucking Association in Tohoku - Pacific Ocean Earthquake



礎 司郎：社団法人全日本トラック協会 輸送事業部長

略 歴

1979年 日本通運入社
 1983年 日通総合研究所出向
 1993年 日本通運本社営業第一部
 2006年 同部 専任部長
 2010年 (社)全日本トラック協会 輸送事業部長 兼輸送サービス相談室長

1. はじめに

東日本大震災では、地震が発生した3月11日の翌日となる3月12日には緊急災害対策本部を全日本トラック協会（以降「全ト協」と呼ぶ）内で立ち上げ、政府（内閣府緊急災害対策本部）の要請により「緊急支援物資輸送」を開始し、5月9日までの59日間で1,925台のトラックの手配を行った。

表1に食料品、飲料水、毛布等の配送先県別物資輸送一覧と延べ配送先拠点数、及び輸送手配台数を示す。

これまでの災害では物資の調達・輸送は地方自治体単位で行われていたが、被災地域が広範囲に及んだことと調達先が全国に渡ったため、初めて政府の緊急災害対策本部（生活支援本部）が国土交通省を通じて一次集積所までの幹線輸送を依頼するという方式がとられた。

実際の手配は図1の中期安定輸送プランの実オペレーション概念図に基づきトラック、内航、通運、航空の4形態に分けて行われ、トラック輸送については自動車交通局貨物課から全ト協に一括要請するという集中手配体

表1 東日本大震災トラックによる政府（国）緊急物資輸送について

1. 緊急輸送の物資輸送一覧（政府手配分） 5/9 18:00現在

	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他地域	合計
食糧品(食)	8,582,431	6,487,056	3,735,956	150,508	21,200	18,977,151
飲料水(本)	974,847	2,416,740	800,852	115,206	294,320	4,601,965
毛布等(枚)	136,808	184,451	126,100	10,800	0	458,159

※その他 発電機(560台) 反射式ストーブ(2,510台) ポケット線量計(837個)
 トイレ(5,297台) おむつ(253,669個) コート(61,600着)
 ラジオ(3,000個) テント(900帳) 他 多数

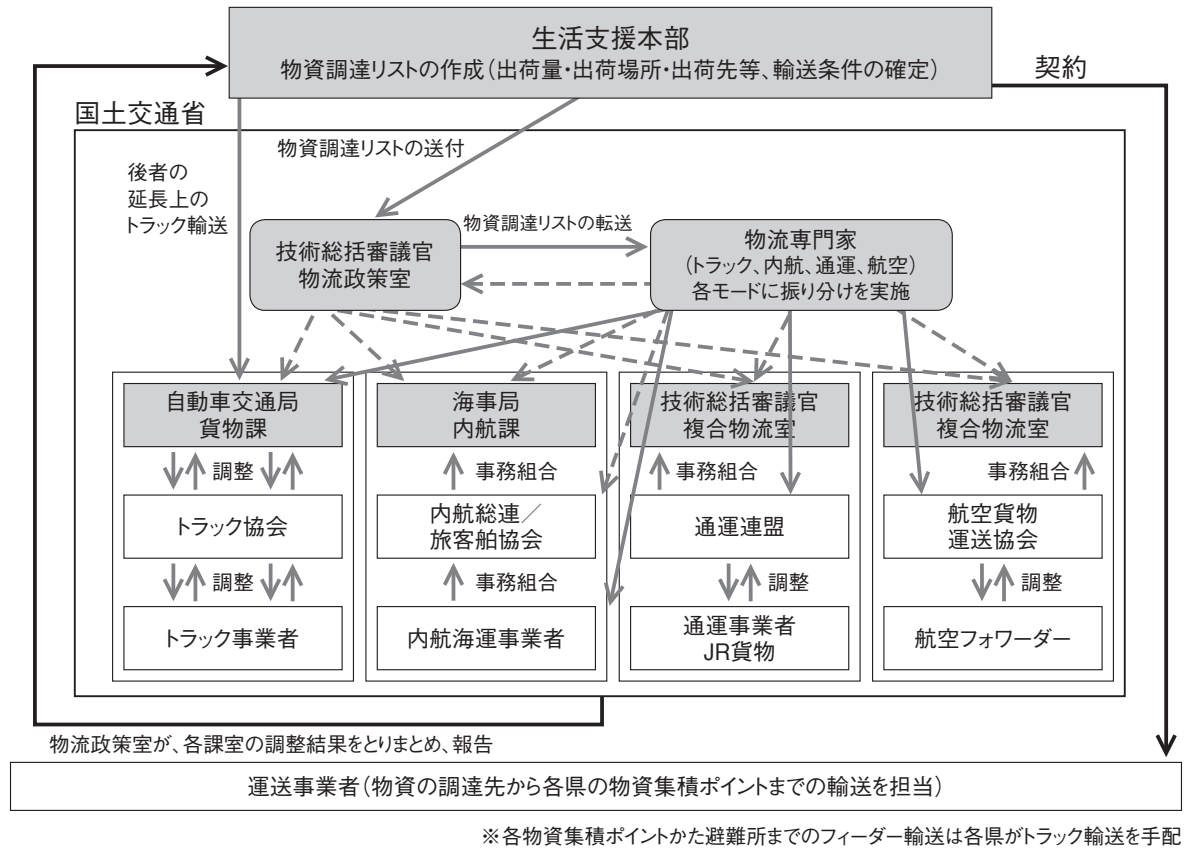
2. 延べ配送先地点数

	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他地域	合計
延べ輸送先数	793	646	538	40	15	2,032

3. 輸送手配台数

政府(国)による緊急輸送	1,925台
都道府県による緊急輸送(参考)	5,682台

図1 中期安定輸送プランの実オペレーション概念図（実務ベース）



制により実施された。

被災地域では鉄道網、港湾施設もほとんど全てが被災していたため、事実上初期段階ではほぼ全ての緊急支援物資をトラック主体で輸送することとなった。また地方自治体要請による緊急支援物資の輸送手配は都道府県トラック協会にて対応を行うこととして2本立てでの輸送体制が敷かれた。

2. 緊急物資輸送に伴う主要経過内容

3月11日から5月9日までの政府手配における全ト協での対応と、緊急車両の通行及び燃料供給体制を含む全ト協から政府への要望に対する結果等の主要経過について以下に時系列で示す。

1日目（3/11）

- ・ 14時46分マグニチュード9.0を記録する地震が東北地方太平洋沖で発生。
- ・ 国が緊急災害対策本部を設置。
- ・ 全ト協は災害対策中央本部を、都道府県トラック協会は災害対策本部を立ち上げ。
- ・ 都道府県トラック協会に、地方自治体等の要請による緊急救援物資輸送の報告を依頼。

2日目（3/12）

- ・ 全ト協緊急対策本部で国の要請により緊急物資輸送手配を24時間体制で開始するとともに、全国ネットワークを持つ事業者に連絡、緊急物資輸送手配体制（24時間、休日対応等）を要請し緊急支援輸送事業者を決定。

- ・緊急災害対策本部より「政府の物資輸送事業者への標章のための確認について」通知有り。最寄り警察署による通行標章の発行が開始される。

3日目（3／13）

- ・警察庁、東北自動車道・常磐自動車道等の一部区間を緊急交通路として指定される。
- ・全ト協手配車両の警察、道路管理者等へのナンバー登録手配開始。

4日目（3／14）

- ・緊急支援輸送事業者より燃料確保困難により輸送に支障を来しているとの連絡を受け国に対し、「トラック用燃料（軽油）に関する緊急報告及び要望」を提出。
- ・全ト協ホームページに東日本大震災関連情報の専用ページを開設。

5日目（3／15）

- ・福島県、宮城県、岩手県にて緊急車両用スタンドが設置され公表、緊急支援輸送事業者へ通知。

6日目（3／16）

- ・山形空港、福島空港、仙台空港を利用した自衛隊、米軍による航空物資輸送が開始され、全ト協でも空港からの輸送に対応。
- ・警察庁より、緊急輸送の実施に係る緊急通行車両確認標章の交付手続きについて一部緩和。食料品等の輸送車両の手続きが簡素化される。

7日目（3／17）

- ・農林水産省から「被災者に対する食料品等の円滑な輸送への協力依頼」を受け対

応。

- ・経済産業省から東北地方（被災地）及び関東圏でのガソリン・軽油等の供給確保等として「緊急の供給確保措置と拡大輸送ルートの設定」を発表され、緊急支援輸送事業者へ通知するとともに緊急重点SSを全ト協HPに掲載。

8日目（3／18）

- ・資源エネルギー庁より、緊急重点SS（339箇所）への供給について公表。

11日目（3／21）

- ・資源エネルギー庁より、緊急重点SS（394箇所）への供給について公表。
- ・警察庁による、「東日本大震災に発生に伴う東北自動車道、常磐自動車道等の交通規制について」の発表により、営業用トラックは緊急車両標章なしで全面通行可能となる。

12日目（3／22）

- ・民主党経済産業、国土交通部門会議において全ト協よりトラック輸送用燃料と被災地等への物資輸送の現状・対応状況について説明を実施。

14日目（3／24）

- ・東北自動車道・常磐自動車道（一部区間除く）一般車両全線通行可。

23日目（4／2）

- ・緊急物資輸送手配体制を24時間体制を15時間（8：00～23：00）体制に変更

42日目（4／21）

- ・政府による緊急救援物資輸送は基本的に終了。今後の対応については災害救助法

の枠組みを基本として県による調達・手配が基本となることが決定。

- ・全ト協手配体制は当面継続とし、4月20日までに手配を行った車両の追跡管理と、大量な物資調達等、県に於いて調達が困難な物資については県からの依頼に基づき暫定的に政府（緊急災害対策本部）が支援し、手配は引き続き全ト協が実施。

60日目（5／9）

- ・政府による緊急救援物資輸送から県による物資輸送スキーム（災害救助法の枠組み）に完全移管。60日間に渡る全ト協緊急救援物資手配体制は解除。

以上が主な経過である。

3. 緊急支援物資輸送に係わる問題点と課題

今回の東日本大震災での緊急救援物資輸送では阪神淡路大震災、中越地震等過去に発生した震災の対応とは異なる様々な問題が発生した。大きな要因は従来の震災は比較的小地域（1県内）での被災であったため近隣都道府県からの支援体制をとることが出来たが、東日本大震災では広地域・大規模災害発生であったとともにブロックの中心地である宮城県も被災県となったため、近隣地区からの支援ができず、支援物資量が膨大であったことも重なり1地域だけでは供給出来ず北海道、関東～九州と広範囲に調達先が分散したところにある。以降に全ト協において広地域・大規模災害発生時の一元的緊急への対応課題としてまとめたものを示す。

（1）支援物資の発注、輸送、末端避難所への分配

- ①貨物・地域別輸送対応事業者窓口一覧表の作成、対応可能貨物の事前確認が必要。事業者によっては対応不可の貨物（ドライアイス、背高簡易トイレ、発電機等）多々有り。
- ②輸送手配に係わる帳票類フォーマットの統一化が必要。政府緊急災害対策本部と物資発注関係省庁および国交省との連携、全ト協・輸送事業者等が使用する帳票等の統一性がとれていなかったためそれぞれで書き直し等の手間が発生、発注を受けてから手配するまでに無駄な作業と時間が掛かり、同じフォーマットでスムーズな手配を行うまでかなりの期間を要した。
- ③メールの積極的活用。手配に際して初段階ではFAXを使用していたが2～3回と転送を重ねる毎に内容の判読が困難となり、確認に時間を要した。またFAX回線の混雑によりリアルタイムに手配作業が行えなかった。4月に入ってメールと添付ファイル、EXELE統一フォーマットの利用により手配時間の大幅短縮が図れた。
- ④政府緊急災害対策本部と物資発注関係省庁および国交省との連携、全ト協・輸送事業者等との官民一体となった連携強化策の確立、指揮命令系統の明確化が必要。先の緊急物資輸送時に、支援物資発注省庁と物資供給・搬出元（出発地）、及び搬入先（集積所等）との連絡不足のため、搬出元の物資準備不足、搬入先の受け取

り拒否・受け入れ準備不足（保管スペース、積み卸し用重機・要員の不備）等多々発生。また輸送事業者が配車手配後に注文キャンセル、搬入先の変更、搬入先担当者の変更等が度々発生し混乱した。

- ⑤被災地における救援物資の第一次集積所（県ごとに1～数カ所程度）の早期設置が重要。物資の受け入れ・仕分け、荷捌き方法の効率化（パレット、フォークリフトの活用）、在庫管理手法の整備、集積現場のチーム体制の組織化が望まれる（岩手県のアピオが良い例の参考になる）。
- ⑥集積地における配送等の一連をコントロールできる物流専門家の早期派遣が必要。物流専門家の登録制度と平時の研修・訓練が望まれる。
- ⑦第一次集積所（必要に応じて第二次集積所）から末端の避難所に迅速・円滑に分配する輸送体制の検討、被災者のニーズを踏まえたきめ細かい物資手配と配送方法の検討が必要。

（2）輸送段階の課題

- ①緊急・救援物資輸送に係る車両に対する燃料確保手法の確立、優先供給順位と供給方法の明確化（石油業界と行政の連携強化）が必要。
- ②緊急通行車両手続き（標章交付等）の簡素化・迅速化、高速道路等の緊急輸送車両優先通行に向けての警察庁、国交省（道路局）との連携が必要。
- ③緊急物資輸送が円滑に行えるように、各

種規制の緩和措置の実行と迅速化が必要。