

全日本トラック協会における緊急輸送の取組

公益社団法人 全日本トラック協会 交通・環境部 調査役 大西 政弘

1 はじめに

トラック輸送は、生活（くらし）と経済を支える「ライフライン＝命綱」であり、自然災害などの際にも重要な役割を果たしている。トラック運送業界では、自然災害などの緊急時に国や地方自治体と連携し、優先的かつ迅速に緊急輸送を行っている。平成23年3月に発生した東日本大震災では、発災直後から業界をあげて被災地への救援物資の緊急輸送に取り組み、国による緊急輸送として1,925台、都道府県による緊急輸送として8,702台のトラックが被災地に物資を届けた。また、平成28年3月の熊本地震でも、国による「プッシュ型支援」（後述）が初めて実施され、1,270台のトラックが緊急輸送に携わった。地震による災害のみならず、平成30年7月の西日本の豪雨災害や、令和元年の台風15号、19号の水害でも支援物資の輸送対応を行っている。

2 緊急支援物資輸送の仕組み

公益社団法人全日本トラック協会は、各都道府県単位のトラック協会とその会員である全国のトラック運送事業者で組織される事業者団体である。平成26年8月に、災害対策基本法に基づき、防災行政上重要な役割を有するものとして、内閣総理大臣より「指定公共機関」に指定された。

地震や豪雨災害が発生した場合に、国からの要請を受け、避難所向けに緊急支援物資の輸送を行っている。実際の輸送は、同じく「指定公共機関」である7社（日本通運㈱、ヤマト運輸㈱、福山通運㈱、佐川急便㈱、西濃運輸㈱、日本郵便㈱、（一社）A Z—COM丸和・支援ネットワーク）と緊密に連携をとり実施されている。

緊急輸送については、東日本大震災までは、国は、被災地から必要な物資の要請を受けて行っていたが、被災地において、的確な支援要請が困難な状況が多く見られたことから、平成28年熊本地震以後近年の災害においては、被災地の要請を待たずに、あらかじめ必要と見込まれる物資を、避難者の人数に応じて送り込む方式に変わってきた。いわゆる、「プッシュ型支援」と言われるものである。

「プッシュ型支援」で送り込まれる物資は、おにぎりや飲料水などの食品、トイレトペーパー等の日用品、簡易トイレ、毛布など、発災直後に必要とされる物資をあらかじめ8品目指定しており、国等の備蓄およびメーカー等からの供出を受けて、輸送されることとなる。最近では、従来の8品目に加えて、段ボールベットや簡易間仕切りなど、避難所の居住環境の質的向上のための物資も、プッシュ型で送り込まれることが多くなってきた。

支援物資輸送の流れ（図1）についてみると、まず、供出された物資は、全日本ト

トラック協会からの要請を受け、指定公共機関である7社により、各都道府県が設置した「広域物資輸送拠点」に、大型のトラックにより輸送される。

「広域物資輸送拠点」では、運ばれてきた物資を品目別に仕分けを行い、複数品目をセットして、市区町村単位に設置された「地域内輸送拠点」に輸送する。「広域物資輸送拠点」における仕分けや保管等の作業ならびに、そこからの輸送については、都道府県トラック協会を中心に、地元の輸送事業者が担当して行っている。「地域内輸送拠点」では規模の違いはあるが、「広域物資輸送拠点」と同様の作業を行い、小型トラックにて「避難所」に輸送され、避難者の手元に届くこととなる。

多くの場合、「広域物資輸送拠点」と「地域内物資拠点」の2段階の中継所を経由して物資が届けられる仕組みになっているが、日常的に行われている、生産から消費までのロジスティクスと同様の流れであり、最も効率的に物資が届けられる仕組み、いわゆる「災害ロジスティクス」であるといえる。

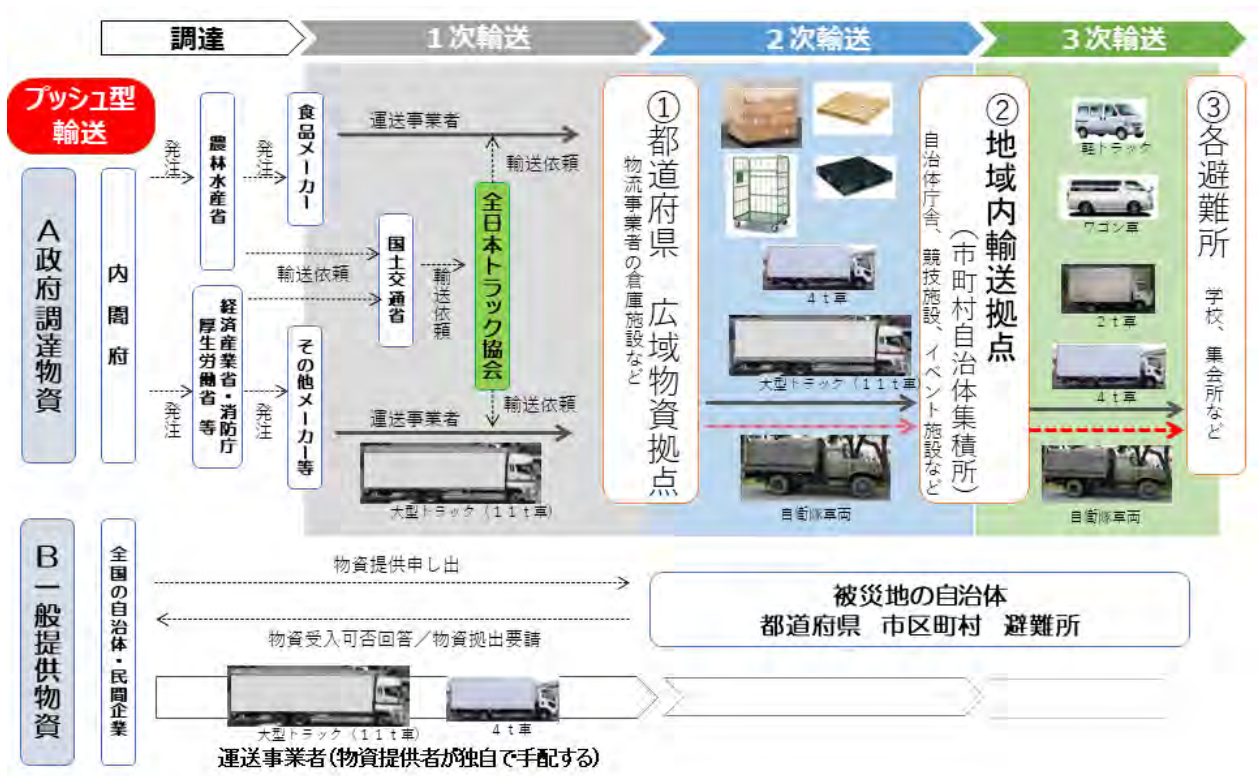


図1 プッシュ型支援による緊急支援物資輸送の流れ

3 支援物資輸送の課題

支援物資の輸送については、前述のようなスキームが確立しているところであるが、過去の災害において、いくつかの課題も提起されている。

第一に、「広域物資輸送拠点」の設置とその機能である。

近年、大規模災害に備えて、各自治体では、有事の際の物資拠点を速やかに開設できるように、あらかじめ拠点の候補地を定めている。しかしながら、災害発生時に、その拠点が被災して活用することができなかつたり、また、保管や仕分けの機能を果たす上で、不十分な施設であつたりする場合も見受けられる。

例えば、「広域物資輸送拠点」では、物資の搬入ならびに搬出は大型トラックを活用することが基本となるが、施設の出入り口や施設までの道路が、それに対応できない場合は、小型トラックを使用せざるを得ず、効率が落ちてしまう。また、拠点内での物資の仕分けや保管は、「パレット」と呼ばれる荷物を積載する機材を用い、それをフォークリフトにより機械荷役を行うこととなるが、そうした作業に対応できる床の耐荷重が不足している、あるいは作業の動線上に段差があるなど、荷役機械を使用した効率的な作業が行えない場合もある。荷役機械を用いた作業が実施できない場合は、人力による作業となり、多くの戦力が必要になると同時に、疲労も重なって、拠点の運営に大きな支障が生じることになる。

その結果、物資が到着しているにもかかわらず、荷下ろし場所に車両を着けて取り下ろすことができない、拠点の周辺で多くのトラックが待機したままの状態になっているなど、災害ロジスティクスの機能不全に陥ってしまうのである。機能不全の結果、支援物資が最終の避難所まで届かない状況を生じさせることになる。「広域物資輸送拠点」の果たす役割は支援物資輸送の要であり、その設置にあたっては、被害状況に応じて、立地や規模、施設要件を判断しつつ、運営体制を速やかに構築していく必要がある。



写真1 アピオ（広域物資輸送拠点）での荷役作業の様子（岩手県）

第二に、輸配送車両の確保と道路事情の悪化である。

熊本地震においては、熊本県内に設置される予定の拠点そのものが被災した関係で使用できず、佐賀県や福岡県など熊本県外の物流事業者の拠点が活用されることとなった。「広域物資輸送拠点」までは、全国各地から主に大型トラックにて物資が輸送されることになるが、被災したエリアの外側に拠点が設置されたことにより、道路損壊による通行止めや渋滞等で道路事情が悪化した被災地の、地理に詳しくない他県のドライバーでもスムーズな対応が可能であったうえ、輸送時間等の的確な把握ができた。輸送車両の調達と運行面において、第一段階のロジスティクスが有効に機能したケースといえよう。

「広域物資輸送拠点」から「地域内輸送拠点」や避難所までの配送においては、地元のトラック事業者が担当することになる。発災直後は道路の損壊が多く発生している可能性もあり、また一般の車両や災害対応に多くの車両が流入することにより渋滞も多発することが見込まれる。こうした状況下で、第二段階のロジスティクスをスムーズに実施するには、通行可能な道路情報の収集が重要であり、道路管理者等からのタイムリーな情報提供が望まれる。また、渋滞時における輸送車両の優先通行についても、誘導等の実施について所轄の警察との連携が必要であると考えられる。被災地においては、地元の事業者も被災しており、輸送車両の確保が困難になることも想定されるが、こうした多方面との連携を密にすることで、車両の稼働率を上げ、避難所への物資の配送を滞ることなく実施することができると考えている。

第三に、緊急輸送に必要な燃料の確保である。

東日本大震災では、支援物資を輸送するための車両の燃料確保が困難となる事象が発生した。被災地域のガソリンスタンドで販売用の燃料が不足し、被災地外の地域から物資を輸送した車両が被災地で帰路の燃料を確保できずに立ち往生する、あるいは、被災地での燃料確保困難を理由に物資の輸送を断念するケースも見受けられた。燃料の確保は、緊急支援物資輸送で極めて重要な課題である。

全日本トラック協会では、この課題に対応すべく、東日本大震災後の平成 24 年から、「自家用燃料供給施設導入整備支援事業」により助成金を受けた事業者の自家給油スタンドをネットワーク化し、大規模災害時に緊急輸送車両への燃料を供給する体制を構築した。現在、889 施設が全国に張り巡らされている。

第四に、輸送のリードタイムについてである。

プッシュ型の支援物資輸送の仕組みを考慮すると、国で手配した物資が最終の避難所に届くのは、最低でも3日はかかる。さらに、自治体での「広域物資輸送拠点」の開設等の体制整備の遅れや、道路状況が悪い場合は、3日以上かかることも想定しなければならない。それまでの間は、被災した自治体の備蓄物資で対応することとなる。(その前に、各個

人での3日分程度の備蓄物資の備えが重要であると言われている。まず、「自助」「共助」そして「公助」という流れ)

発災直後に、マスコミによる、「避難所には現在物資が行き届いていません。多くの方の支援が必要です!」というような報道をしばしば目にするところであるが、我々指定公共機関は、あらかじめ定められたルールの中で、24時間体制をとり、可能な限り物資を早く送り届けるために努力をしていることをご理解願いたい。

以上、課題として4点述べたが、支援物資の輸送にあたっては、実際の輸配送のみならず、拠点内の作業についても、トラック事業者や倉庫事業者などの専門家に委託することが望ましい。さらには、拠点の選定・配置や災害ロジスティクスの機能をデザインする平時の段階で、あらかじめ専門家のアドバイスを求めることが重要であるとする。

4 災害物流専門家の育成

前述のとおり、支援物資をスムーズに避難所に届けるには、物流事業者の協力は不可欠であり、かつ作業実施のみならず計画段階でも、アドバイザーとして物流事業者に支援を求める必要があると考える。こうしたニーズに応えるために、全日本トラック協会ならびに各都道府県トラック協会では、災害時の物流専門家としての能力を備えるための人材を育成すべく「災害物流専門家育成研修」を令和3年から開始した。

トラック事業者をはじめとする物流事業者は、言うまでも無く、日常の物流に関してはプロフェッショナルである。しかしながら、災害が発生した場合に行われる支援物資の物流については、日常の物流と異なり、様々な特徴が見受けられ、その点では素人である。一方、我々は過去の大規模災害においても、支援物資の物流について大きく携わっており、その際に直面した課題や問題点について、その対応をした経験者には災害物流に関するノウハウの蓄積がある。

そうしたノウハウを経験者個人にとどまることなく、事業者の社員に共有を図ることで、自治体からの要請に幅広く応えられる体制を構築することとした。具体的には、過去の災害での対応事例と、課題や問題点、その解決方法などをテキストに取りまとめ、2日間コース(簡易版の1日コースもあり)にて集合研修を行っている。研修は、1. 基礎知識編、2. 拠点編、3. 輸送編、4. 自治体対応編の4部構成となっており、知識としての座学研修と、グループ討議を通じて「広域物資輸送拠点」の運営についてシュミレーションする演習を行っている。

今までに、全国で約1,000名が研修を終了しており、いざというときに備える体制を構築してきた。自治体の担当者の方には、トラック業界の専門人材を是非活用をいただくとともに、平時から、専門家を束ねている各都道府県トラック協会との連携を密にしておくことをお願いしたい。



写真2 災害物流専門家研修でのグループ討議の様子

5 おわりに

大規模災害はいつ発生するかわからない。あらゆることを想定して準備をしておくことが求められる。トラック業界としても、研修や訓練を通じて備えているが、支援物資をよりスムーズに届けるためには、関係する様々な機関のご協力が必要であるので、よろしくお願いいたします。