



東日本大震災における 自動車リサイクル業界の対応

北 島 宗 尚

平成23年3月11日、午後2時46分に発生した未曾有の大災害「東日本大震災」においては、数多くの犠牲と共に「原発事故」という更なる試練が日本国民にのしかかった。

震災発生当初、電力、水道などの社会インフラが止まった中で、被災地域には私たち自動車解体業界の同業者も数多く存在。

津波により大破した家屋、自動車を含むがれき処理の一部である「被災車両移動撤去作業のボランティア活動」を行った日本の自動車解体業界の対応をご紹介します。

キーワード：自動車解体、自動車リサイクル、東日本大震災

1. 震災発生と災害対策本部の設置

震災発生時、当社(株)SPN株主総会、SPNグループ総会を東京田町のJALシティホテルで行っていた。地下のパーティー会場にもかかわらずけたたましい地鳴音と共に揺れが始まり、ホテル会場天井にある大きなシャンデリアが外れんばかりに揺れ、その下にいた会員へマイクで逃げるよう指示したことを鮮明に覚えている。

その後、一度揺れは収まり地上へ出たところ次の揺れが発生し、近くのビルが大きく揺れていたのを多くの会員と不安な気持ちで見ている。

この時点では津波が発生することは全く考えていなかったのが実状であるが、現状確認をするためホテル側へテレビがつながるよう手配し、ようやくテレビが映る環境を整えたその瞬間「この地震が想像を絶したものである」ということを一同再確認した。

テレビに浮き上がってきた画面には、ちょうど仙台空港に津波が押し寄せ、滑走路や停まっている航空機がどんどん飲み込まれていく光景が映し出され、私の横に立っていたこの映像のすぐそばである宮城県名取市にて会社を営む(株)イマイ自動車社長の呆然とした姿があった。

グループ総会ということもあり、会員全員が参加している中、東北地域会員それぞれが会社などに連絡をしたが“連絡が取れない”、“安否は大丈夫”などの状況が確認され、急遽その場で会員が集合し、SPNグループ代表栗原裕之氏（(有)昭和メタル社長）を「災害

対策本部長」として、「SPNグループ災害対策本部」を設置し、連絡網の確認を行った。

後から振り返れば、ここに偶然全員が揃っていたことがその後のSPNの組織活動がスムーズに運んだ要因だと思っている。

SPN災害対策本部を設置した後、すぐさま総会を終了したのだが、交通機関が全く動かないことが確認され、一時待機を同ホテルで行った。

幸い当日はかねてより「総会」ということもあり、多くの会員が同ホテルに宿泊予定であり、夕食も懇親会の夕食が確保されていた。

次々と大震災の被害状況がテレビで放送される中、帰宅困難から逃れることができ、会員それぞれ夜が明けてからの動き方について話し、一夜が経過した。

翌日早朝、それまでの交通機関の情報を取得し、福島、宮城、岩手県の会員については、交通手段がないことから、福島組については筆者の個人車両、宮城、岩手の会員については、埼玉県越谷市にある(有)昭和メタルまで移動し、そこで数台の車両を借り、物資が必要となることから、越谷市でできる限りの物資を確保、自動車での帰宅を行った。双方の会員とも震災翌日の深夜、翌々日の早朝までに帰宅することができた。

2. 過酷を極めた救援物資の搬送

各会員が翌日、翌々日早朝帰宅した後、本部としてそれぞれの状況報告を待ったが、各地の厳しい被害状況が携帯電話に連絡されてきた。



写真一 物資募集・保管状況 (株)SPN 本社 3月15日



写真二 現地物資仕分状況 (3月18日)

東京本部にて災害対策本部事務所を構えたが、都内での携帯電話が繋がり難くなっている状況から、ここでの継続をあきらめ、急遽、当社本社がある滋賀県長浜市に移動し、災害対策連絡を行った。

繋がり難い現地から少しずつ情報が入り、建屋の倒壊や浸水、電気、水道などが使えない状況が報告され、この情報を他の地域にいるグループ会員へ連絡、滋賀県長浜市を拠点に物資収集、積み替え搬送を行った。

滋賀県長浜市の臨時災害対策本部には、SPNグループ中部関西ブロックのメンバーが中心となり集合、被災地域外から送られてきた救援物資を搬送するチームを作り、被災地域での会員集合地点である仙台市の(株)三森コーポレーションに搬送を開始した。

関東から東北道への通路確保がかなりの困難を極めるというニュースから北陸道経由の輸送経路で動いたが、3月という季節柄、高速を走る途中で搬送車両の故障、大雪の中での運転、燃料確保、調整困難などの課題に直面した。

片道15時間以上の運転の中、1回で運べる物資には限りがあり、早く安定する物資を搬送するため、搬送スタッフは休む間もなく30時間以上の運転を行ってくれた。

また、東北地域でも被災の少なかった秋田より(株)大晃商事が秋田ルートで支援物資搬送、重機、発電機などをいち早く搬送してくれ、加えて長野から(株)スリー

アール長野が、支援物資搬送を行ってくれた。

最終的には10便以上搬送を行ったが、第1便は車両故障、車両乗換、大雪、ルート調査など、その後に続いた物資支援搬送への大きな情報と課題を与えてくれ、この激務を行ってくれた方々には本当に心から感謝したい。

3. 被災車両の移動処理依頼

数回の支援物資搬送の中、段々と各社の現状が確認でき、次のステップとして「被災工場復旧支援スタッフ」も導入した。これらのスタッフは水没した工場の泥かきやシステムダウンした工場の復旧、棚から落ちた在庫商品復帰などを行ってくれた。

災害対策本部についても、当社は幸いなことに仙台市内に子会社(株)スーパーライン東北)を持っていたため、「現地災害対策本部」をその事務所内におき、各会員への復旧支援を行い始めた。

地域復旧を行う中、宮城県中古自動車再生部品卸協同組合理事長である平地社長より「被災自動車移動撤去処理」の相談が来ている旨の報告、相談が来た。

人命捜索、がれき除去を行うに際し「あたり一面に散乱している被災車両が通行を塞いでいるため処理活動に入れない」とのことで管轄区の宮城県、仙台市、岩沼市などと協議を行った。その他にも民間より被災車両処理についての相談が数多く来た。

4. 自動車解体業界の団結

そのような中、経済産業省や環境省より連絡を受けていた一般社団法人日本ELVリサイクル機構理事の方々が「SPN現地災害対策本部」へ来社。

現状視察ののち、都道府県対応を行いたいので協力してほしいとの打診があった。

SPN現地災害対策本部では、既に過去の経験から地域関係者と行政からの依頼スキームをどのように対応するか調整を行っていたが、ELV機構側の宮城県担当長がNGPグループの大橋理事長(株)大橋商店社長)であったことから、SPN現地対策本部長の土門社長(株)スーパーライン東北社長、(株)大晃商事社長)とのいろいろな協力関係の調整ができ、最終的に4月4日、NGPとSPNのメンバーの協力体制で被災車両移動撤去作業がスタートした。

この連携作業の成功の鍵は、以前名古屋で発生した大水害において「NGPグループ」として被災処理にあたった両氏並びにその他関係者各位が、NGPグループ

プにも SPN グループにも存在し、同じ経験を持っていて作業への対応準備調整が迅速にできたことに他ならない。この2グループの段取りで他団体からの支援スタッフも復旧支援活動に専念することができた。

これまで、それぞれの自動車リサイクル部品販売グループはライバル関係ということもあり連携することはないと思われたが、今回の震災対応については「一般社団法人日本 ELV リサイクル機構」という名のもと、NGP 日本自動車リサイクル事業協同組合・SPN グループ・宮城県中古自動車再生部品卸協同組合・ビッグウェーブグループ・エコライン加盟店・東日本自動車解体処理協同組合・NPO 法人 JARA（全日本自動車リサイクル事業連合）・全日本高速レッカー事業協同組合・一般社団法人日本 ELV リサイクル機構など、活動参加延べ人数約 3,400 名、使用車両延べ台数 1,154 台、参加事業者数 181 社という本当に素晴らしいボランティア活動になった。



写真一三 一時保管 B ヤードより (6月17日)
(仙台市宮城野区蒲生八郎兵工谷)



写真一四 車両引上げ作業より (4月11日)

5. 処理資金はない。車両処理置場がない

当初「東日本大震災被災車両引取り支援チーム」として活動してきた「SPN 現地対策本部」が「一般社団法人日本 ELV リサイクル機構対策本部」へ名称を変える中、様々な説明をしたにもかかわらず、行政である宮城県庁では県として発表した活動団体の名称が変わるのは困るなどの混乱が少々あった。

こちらとしては「SPN 現地対策本部」よりも、より強力に且つ全国の自動車解体業が集結している内容を説明したが、当時の担当者はその中身がよく解っていないようだった。

加えて、処理費用について、多賀城市と打ち合わせしている事業者が「移動撤去作業を有料で行うことを決定した」が、宮城県では車両移動処理作業について処理資金は全く捻出できないため、宮城県としては逆に「スクラップで成り立つだろうから入札で処理業者を決定する」という話をされた。

もともと被災処理を事業とする意志はなかった私たちは、ボランティア活動の話をしているにもかかわらず、また、これだけ甚大な数の被災車両の移動撤去にどれだけの時間、人力とそれにかかわるコストがかかるのかも想像できず、この非常事態に営利の話をする宮城県庁担当者との話に愕然とし、当初から被災処理を打ち合わせしてきた仙台市、岩沼市と処理作業を開始した。

震災直後は、移動処理を行った車両を一時保管するまとまった場所がないことやルール、移動報告、監視員など様々な詳細決定が課題としてあったが、仙台市の担当であった山田氏は「自動車リサイクル法」を熟知の方で諸課題について献身的に行政側としてサポートして頂き、活動開始にこぎつけることができた。

政府からは各県に災害対策費を払っているということが度々報道され、私たちも行政から説明されたが、実際、各県の担当部署ではその資金はないという対応に縦割り行政を痛感させられた一面もあり、何のための税金なのか非常に不満に感じた事を覚えている。

6. 放射能を浴びた車両は引き取れない

仙台市、岩沼市の被災車両移動作業を展開する中、近隣岩手、福島県についての状況確認を行った。岩手県については岩手県庁と地元で対応しているとの連絡が入っていたが、福島県については、原発事故発生の問題で時間がかかっているとの連絡を受けていた。

その中で、被災後動き出した福島県の会員から放射



写真—5 ボランティア集合写真

能を浴びた車両処理について「シュレッダー会社が引き取れない」との連絡があったことが報告され、引取移動処理した車両をどのように処理するのか懸案課題となった。

そこで私たちは急遽、海外で「放射能検査器」を購入するために仲間が出張輸入し、数十個の機器を持ち帰り、関連会社に使用してもらうことで対応した。

この放射能を浴びた車の処理は、その後業界で大きな課題となったが、福島県の多くの会社は水洗処理などを行うことになった。

7. おわりに（今後の準備）

今回の大震災においては、被災規模が甚大であり、業界をあげたボランティア活動は多くの困難に直面した。

しかしその結果、普段の事業では対立しているグループが「一致団結、協力体制」を構築できたことは最大の成果であったのではないかと考えている。

今回のような悲惨な出来事が将来起きないように願うが、しかし現実にはわからない。

生死をかける事態については、業者間などの垣根なく相互協力することは当然のことであるが、その前に、私たち自動車解体に関係する業界各社は、「災害時協力支援協定」を結ぶなど、各地域行政と協力し災害発生時における対応方法をあらかじめ構築しておくことが今回の災害からの教訓であると思う。

また、こういった地域協定などを行う際には、県単位での対応にせず、該当地域の市町村担当者との体制作りが有効だと提言したい。

JCMA

【筆者紹介】

北島 宗尚（きたじま そうしょう）
 (株)SPN
 代表取締役社長

