



被災地でも一部を除き営業は正常化(気仙沼市)

の人々を見ながら、これは燃料の供給をしなければ暖を取れない、緊急車両の燃料補給もできない、このままでは二次災害になると直感した。そして、稼働の可能性のある松川SSを点検し、停電のため地下タンクから汲み上げられない各種燃料を手動で汲みだし給油することを決めた。手動の装置は、一と給油するのに手回しで二十回。十と入れるのに二百回、装置を回さなければならぬ作業。社員の負担は計り知れない。しかし唯一生き残ったサービステーションの任務だ。何と松川SS

は、震災の翌朝から燃料の提供を始めた。燃料入荷の可能性も見えない中、在庫が底をつくのは目に見えているが、やれるだけはやらねばならない。体力勝負の手回し作業と、元売りに供給してもらう手だてを講じる二本立てで、給油制限をしながら松川店は立ち上がった。

元売りからの供給に目途が立ち、十四日からは発電機を調達して、サービステーションでは手動ではなく給油できるようになったが、今度は避難所や病院などに非常用電源の燃料を携行缶に詰め運び、給油する作業が始まる。

今回の震災で、石油業界は東北最大の出荷拠点である仙台製油所の操業が停止し、太平洋側の十四箇所の油槽所(石油出荷基地)が津波等の被害で出荷不能になった。被災地に油が行き渡らない事態に陥ったのだ。そこで考えられたのは、新潟や秋田等の日本海側からのタンクローリー輸送、日本海側を経由してのタンク車(貨車)輸送、そして東北道を使ってのタンクローリーによる緊急輸送

四月十日の夜、私は最終の臨時便で山形空港に入り、車で仙台に向かった。仙台のホテルは営業を停止しているところも未だ多く、営業していても、エアコンの利用ができないとか、食事のサービスも限定的というところがほとんどだ。いつもの仙台とは違う。街中の賑わいもなく、灯りも暗い。この東北の大都市が見せる悲しいほどの佇まいは、まさに東日本大震災というものの凄まじさを物語っていた。

翌朝、東北道を一関まで走り気仙沼に向かった。東北道は急ピッチで修復が行われているが、路面はうねり、段差のある場所も数知れない。この修復に使われるアスファルトは石油精製の工程で出る残渣を砂利と混ぜて作る。しかし近年は公共事業が激減したためアスファルト需要が減り、事業から撤退しているところも多いと聞いた。今回の震災の復興に欠かせない道路の再構築にも、石油が深く

ということだった。在来線を使つての貨車輸送、東北道の利用は点検準備の必要があったが、すぐにできるのは、被災地のタンクローリーによる、日本海側からの輸送だった。

塩電市に本社があり、百二十台のタンクローリーを持つ大郷運輸は、そのうち十四台を失い、乗務員も一人亡くなった。常務の北嶋さんは言う。「日本海側の油槽所に補給に行き、こちらに戻るのには大変な業務です。秋田往復は五百五十キロ、新潟往復では六百五十キロ。これを一日に二十台ほどのタンクローリーで輸送しました。運転手はおしなべてみな被災者です。津波にのまれながら生還した者、家族の安否が分からない者もいる。そんな彼らを送り出さなければならぬのですから、彼らの辛い心を使い、無事に戻ってくるまで、ただただ祈るだけでした」

電気、ガス、水道等、いわゆる「ライフライン」と言われる分野と共に、油もまさにライフライン。それを必死につなぎ止めたのは被災者でもある地元の人々だった。



被災した市街地を走るタンクローリー(塩電市)

がんばろう、東北！がんばろう、日本！

石油探訪

東日本大震災現地ルポルタージュ

文・神津カンナ
写真・高田浩行



震災直後からフル稼働した気仙沼商会 松川SS(気仙沼市)

四月十日の夜、私は最終の臨時便で山形空港に入り、車で仙台に向かった。仙台のホテルは営業を停止しているところも未だ多く、営業していても、エアコンの利用ができないとか、食事のサービスも限定的というところがほとんどだ。いつもの仙台とは違う。街中の賑わいもなく、灯りも暗い。この東北の大都市が見せる悲しいほどの佇まいは、まさに東日本大震災というものの凄まじさを物語っていた。

翌朝、東北道を一関まで走り気仙沼に向かった。東北道は急ピッチで修復が行われているが、路面はうねり、段差のある場所も数知れない。この修復に使われるアスファルトは石油精製の工程で出る残渣を砂利と混ぜて作る。しかし近年は公共事業が激減したためアスファルト需要が減り、事業から撤退しているところも多いと聞いた。今回の震災の復興に欠かせない道路の再構築にも、石油が深く

関与していることを痛感した。一関市内から気仙沼市に入る。もちろん震災の被害は見受けられるが、地震によるダメージは阪神淡路の時ほどではないように感じる。しかし、津波が押し寄せたエリアに車がさしかかったとたん、景色は一変した。すべてが根こそぎなぎ倒されている。気仙沼漁港に佇み、焼けただれた漁船、陸地に横たわる漁船、そこに何が存在していたのか全く分からなくなつてしまった地域を、私は呆然と見つめた。

震災後、地域で唯一、辛うじて稼働できた気仙沼商会松川サービステーション(SS)を訪れ、社長の高橋正樹さんに話を伺った。気仙沼市内に十二箇所あったサービステーションの中で残ったのは僅かに松川SSのみ。持っていた大型タンクもすべて失ってしまった。魚市場の前にあった本社も壊滅的被害を受けた。

震災当夜、避難所で濡れたまま



大型船(5千トン積)投入で被災地向け供給を改善(塩竈油槽所)



会社の垣根を越え出荷基地を共同利用(塩竈油槽所)

た。他の油槽所も順次、復旧し、いま被災地の燃料確保はきちんとなされはじめています。

今回、直接、被災地を訪れて実感したことは数知れない。

自衛隊という組織に対する感嘆。画像や動画では感じられない匂い。ヘドロのようなもので靴が汚れてゆく実感。冷蔵庫の中身や衣服、靴、しゃもじ、写真、等々、ディテールとして、夥しい瓦礫の中に日用品を見て感じる言いやうもない悲しさ……。

そして現代社会が抱える大きな矛盾も感じた。一見、非効率的に見えるドラム缶、在来線ルートでのタンク貨車、アスファルト。今回、燃料確保に貢献したものは、そういう切り捨てられる運命にあつたものも多い。効率とは平時の理論なのだとしみじみ思う。しかしだからと言って、国民は青天井のコストを負担できるわけではない。いったいどこまで求め、どこまで背負うのか。これは石油のみならず電気にも言えることだ。

また、便利とは何なのかとも思った。当たり前のように使っ

ていた様々な便利はあつという間に使えなくなつた。そうなつた時、私たちは自分の力で何ができるのか。

今回、出逢つたすべての方は、みな様にご自分のノートを持ち、そこに経緯や想いを書き記していた。ノートを見ながら話してくださる一人一人の手書きの字体が、今も私の脳裏に甦る。復興の第一歩は、そのような手書きの記録を始め、ひたすらにタンクローリーで燃料を運び続ける運転手さん、一缶、二百キログラムのドラム缶を連日扱う自衛隊員、何百回もの手回しで給油する給油所の人など、まさに人の力で動き始めた。

そして被災地を支えるのは、家族の安否も分からぬまま任務を遂行していた多くの人々、垣根を越えた連携、決断力だった。

教訓と位置づけるにはあまりにも大きな犠牲である。しかしそこから学び取らなければ、多くの犠牲に対して私たちは顔向けができない。いまを生きている私たち全てが、その真価を問われているのである。

(取材撮影 平成二十三年四月十日～十二日)

ない。必死の努力で、被災地域の油槽所としては初めて、震災六日後に再開したこの油槽所は、元売り五社がすべて利用できるように今回初めて取り決めた。しかし課題は油槽所に小型タンカーが着陸できる状態を作ることだった。補給がなくては油槽所は成り立たない。津波でやられ、夥しい残骸で埋め尽くされている港は、船が入

れるようになるまで一ヶ月半はかかると言われたが、とてもそこまで待つことはできない。国、県、港湾関係団体、海上保安部の協力を得て、掃海、測量、水深測定など必死の港湾整備が行われた。そして震災十日後には二千トン級のタンカーが入れるようになり、さらにその六日後、五千トン級のタンカーが入港できるようになっ

がんばろう、東北！がんばろう、日本！



自衛隊の災害出動車両とタンクローリー(多賀城駐屯地)

二等陸佐の西郷さんは地震発生、約十時間後の夜中の一時に南三陸町に入った。その四時間前に現地入りした斥候班の報告では、どこもかしこも道が見えないという。人命救助も物資輸送も、道が確保されなければ何もできない。夜明けから大車輪で道の確保作業が始まった。そしてその道を使つて、食料、燃料を運び込む。自己



石油業界調達のドラム缶入り石油製品を出荷する自衛隊員(多賀城駐屯地)

完結型組織である自衛隊は、食料も燃料も保持しているから、それらを順次、被災地に送り込むが、これもまた底をつくことは目に見えている。道の確保の後には燃料調達の難関があつた。自家発電も暖を取る術も、重機を動かすのも、被災地から出て行くのも、すべて燃料にかかっている。補給がなければ全てが動かない。ロジスティックが最大の課題だった。

その任務を背負うのは、自らも被災した東北補給処多賀城燃料支所だった。在庫の燃料(灯油、軽油、ガソリン)を一日で二十二日分、吐き出し、夜通しドラム缶に充填して、三週間で一年分の燃料を被災地に送り出した。四月十二日現在、ドラム缶で軽油、灯油、それぞれ七千本、危険物ゆえ特殊なドラム缶に充填するガソリンは三千五百本余り、送り出している。もちろん自衛隊の自前の燃料だけでは賄いきれない量である。石油連盟は元売り各社に声をかけ、タンクローリーによる供給に加え、約五千本のドラム缶入り燃料を自衛隊に送り込んだ。

被災地の油槽所も踏ん張つた。震災後、十四箇所の油槽所はすべて出荷できなくなつた。津波で流されてしまったところもある。その中で被害が辛うじて少なかった塩竈油槽所が、東北太平洋岸の命綱になった。ドラム缶での補給、遠方からのローリー輸送にも限界はある。ここを拠点に燃料を出荷する態勢を整えなければ立ちゆか



発車を待つ新潟・青森経由盛岡行き臨時石油専用貨物列車(横浜市)