

会員報告 第2班 平成23年3月23日(水)～3月29日(火)

○会社名 中部土木株式会社 (報告会発表文から)

参加した方(2人: ^{かとう}加藤 ^{いさお}功 ^{わたらいやすひで}渡会康英 の皆さん)

1班の方のお話でしたが、2班目ということで多少我々の方が余裕があったのかなという気がいたしました。

3月23日の午後5時、中央道の内津パーキングを出発しまして、中央自動車道、長野自動車道を経て、上越に出ました。北陸道を北進しまして新潟を越え、荒川胎内で高速を下りまして、山形経由で仙台に入りました。距離は720キロ、約10時間の行程でございました。

途中、長野、荒川胎内等のサービスエリアで給油をしていきました。山形では雪に降られましたが、スタッドレスタイヤを履いていましたので大丈夫でございました。

ここでお礼申し上げたいのですが、宿舎の手配、ガソリンの入手が難しい状況、スタッドレスタイヤ等、それから食料が手に入らない状況、防寒対策、またゴムの胴長靴、その他現地の状況等細かい状況をファクスでいただきました。それにより準備をしていきましたので、無事に支援活動を行なうことができたと思います。これも国土交通省中部地方整備局様、愛知県建設業協会様の的確な情報、指導のおかげであると思います。どうもありがとうございました。

さて、我々第2班は、東松島市の赤江地区で前任者より、川を逆流して田に入った海水をかい出す作業を引き継ぎました。

第1に私どもが行ないましたことは、津波が来たときの避難場所の確認でした。これは会社の指示もあり、津波、地震が来たときには近くの高速の土手を上がってそこに避難するように確認いたしました。実際、震度5くらいの余震が2回ほどありましたが、そのときには土手に逃げる用意をしたこともございました。

それから、ポンプ車でございますが、燃料はタンクローリーで、これは2トン車で新潟ナンバーが付いておりましたが、燃料が不定期にしか来ませんでした。決まった時間に来ませんので、その辺が苦勞しましたが、国交省さんの方に燃料の残りの状況をこまめに報告いたしました。国交省さんの方からは、エンジンの回転数を下げる等して極力ポンプを停止させないよう、そういう指示がございました。幸いポンプが止まることはございませんでした。

また、タンクローリーが来ないときには、東松島市の職員の方が泥だらけの軽トラックに軽油の入ったポリ容器、1斗缶を10缶ほど運搬していただいたことが2～3回ございました。スタンドがやっていませんので、東松島市の職員の方に「どこから軽油を運搬してくるんですか?」とお訊きしましたところ、自衛隊のドラム缶から運搬しているとのことでした。確かに、空を見上げれば自衛隊のヘリコプター、輸送機が頻繁に飛んでいます。それから、自衛隊の車両も数多く運行されておりました。自衛隊の物量のすごさに感心いたしました。

それから、現地の土木会社のバックホーのオペレーターの方と朝7時くらいに話す機会がございました。その方は、自分の車はガソリンがないので家に置いてあるということでございます。「どうやって来たんですか？」と訊きましたら、会社の2トンダンプで3人乗り合わせて、自分はここで降ろしてもらった、あとの2人は次の現場へ向かったと。このダンプの燃料の供給元も自衛隊ではないかと思えます。

そのバックホーのオペレーターの方に「今日はどちらで作業するんですか」が印象に残っております。たぶん東松島市の方も、混乱しているのではないかと、当日の朝になっても作業の指示がないということです。それで、東松島市の方からそのオペレーターの方に適切な指示があればいいかと思った次第でございます。

最後に、復興はまだまだこれから時間がかかると思いますが、被災された方々が早く元のような生活に戻れることをお祈りいたします。

どうもありがとうございました。

○会社名 水野建設株式会社

参加した方（2人：^{やまぐちしんや} 山口晋也 ^{おおの ひろし} 大野 弘 の皆さん）

東日本大震災が起きたときは、目まいがするような感覚でしばらくしてから地震だと気付きテレビで確認したところ、東北で大地震が発生しており被害状況を見ながら向こうでは大変な事態が起きてるな。気の毒だなという感じでした。

3月18日に東日本大震災の現地支援の要請を聞きテレビで見ていた場所にまさか自分が行くとはという思いはありました。

1週間分の少量や水分を確保したり被災地で作業している業者と連絡を取り合い現地の状況や作業時に必要なもの等の情報を聞き準備を行いました。他の業者では要請を受けた日に準備して翌日に出発したところもあるので多少の準備期間はありました。

3月23日に出発し、内津SAで災害支援の説明やルート説明をうけ福島原発を避けるため高速で新潟まで行き国道113号で仙台へ向かうことになり出発しました。

燃料は被災地に近くなるにつれてスタンドが営業していないとの情報は聞いていたのでこまめに給油は行いました。(名古屋IC～新潟・荒川胎内ICまでに3回給油)荒川胎内ICを降りて国道113号から仙台方面へ向かうのですが道中山形県入ったくらいから路面が凍結しており、スリップに注意し慎重に運転を行いました。仙台に近づき道路が陥没していたりして徐々に地震の影響を目の当たりにし災害支援の少しでも役に立てるように頑張ろうと強く感じました。

仙台西維持出張所で現場位置や作業内容等の説明を聞き現場（仙台空港）へ向かう途中、津波の被害を受けた地域はほとんどの家が流されていて、田んぼに船があったりと本当に現実に起こったことなのか信じられない光景だったのを今でも忘れられません。

現場付近も瓦礫の山でしたが端へ寄せてあり、なんとか車両は通行でき現場へと到着しました。

作業は津波で空港近くの公園や田んぼが海水に浸ってしまい水路に大量の海水が流れ込んでおり水位の上昇を防ぐためポンプ車にて排水作業を行いました。作業時に必要な道具等は事前に確認していたので不足していたというのは特にありませんでしたが作業を行っていて何度もポンプが枝やゴミ等で詰まっては水路の中に入りポンプの掃除を繰り返していたので排水作業を行っている上流側に網を設置し枝やゴミ等が網で止まるようにしたり網目の器具を使用し、ポンプの方へゴミ等が流れていかないようにしました。ポンプ車は3代稼働させていましたが、車両によって始動手順や操作方法が異なり戸惑うことはありました。ポンプ車の操作に慣れていないので出来たら車両の統一をしたほうが良いと思います。ポンプの撤去・設置の作業は機械やホースが重く水路から出すには何人もの方が一緒にならないと持ち上げられなく、当然ですが水路からだしたあとはポンプ車まで運搬し、積込まで行うのですが重労働で大変でした。

震災から10日以上経っており飲食店が営業していて宿泊先も国交省のほうで確保していただけだったので非常に助かりました。結果的に食料が余ったり寝袋を用意しても使用しませんでした。このような状況で最悪な事態を想定しての準備ですので仕方が無いと思いました。

災害支援ということで1週間という期間ではありましたがこのような体験をして実際に被災地に行き津波の影響を自分の目で見たときは本当に衝撃を受けました。

わずかではありますが復興の手伝いが出来たという充実感があります。

今後、このような大震災が二度と起きないことと東日本の1日でも早い復興が叶うことを願っています。

○会社名 株式会社山田組

参加した方（4人：おかざきとしやす 岡崎利泰 くれいたつや 暮石達哉 わきたてつあき 脇田哲明 おくほらだいすけ 奥原大介 の皆さん）

我々が東日本大震災の復旧支援業務に参加するよう命を受けたのは出発の5日程前だったと記憶している。まず思ったのは、どの地域の支援か、また原発事故による放射能汚染の影響を受ける事は無いかという身の安全に対する懸念であった。その時点での情報では信頼のおける情報が少なかったからである。

また派遣する人選にも、それなりの配慮が必要であった。万が一を考えて家族に了解がとれる人物であり、かつ実際に業務を迅速に遂行出来、さらに日常業務に支障をきたさない人物を選ばなければならなかった。

我が班は派遣第2陣で3月23日、震災後12日後の出発となった。現地の情報が乏しく大前提として現地調達出来る物資は無いという判断の元で早速出発の準備にかかった。まず車の段取りが必要であった。宿舎の無いことを想定し派遣隊員4名の寝るスペースがあ

り、かつ現地の給油事情を考えると燃料運搬の容易なディーゼル車が最適だと考えレンタカーを申し込んだがディーゼル車は無く、結局社員の乗用車を提供してもらった。また水、食料についても震災直後の影響から調達に厳しく社員総動員で方々のスーパーを駆けずり回りようやく確保したのが現実である。その他にも乾電池、ウェットティッシュに至るまで調達が厳しかった。最終的には準備した物資の半分は過剰であったり調達出来たりで余ってしまったのが現実である。

教訓として日頃の備蓄、品の選定が非常に大事だと痛感した。

いざ現地に向かうにあたり正解だったのは軽油を十分（80 リットル）に積み込み、給油出来る場所では常に満タンにしながらか移動した事により現地での活動における移動時のガス欠の心配が無かったことである。実際にガソリン車で来ていた班は現地での燃料調達に非常に苦慮していた。

活動地域は仙台市近郊の津波が来た田畑の水替え業務であったが、当初は前任の引継ぎ業務であり水の量も相当であったため業務内容はポンプ車の管理が主であった。終盤においては若干の移動があったが業務内容自体は過酷なものでは無かった。

最後に各支援隊を指揮される方々の労苦は理解できるが、派遣される我々もなんとか被災された方々の為に効率的な支援をしたかった思いがあります。もう少し柔軟な情報交流があったなら待機時間を活用し近隣のボランティア活動に参加出来る様なことも出来たのでは無いかと思いました。

○会社名 大興建設株式会社

参加した方（2人：こばやししょういち 小林正一 まゆみとしはる 真弓敏治 の皆さん）

今回の支援の話を聞いたのが出発日の 1 日前でありました。準備期間が 1 日半と非常に少ない中、被災地のライフラインの状況、支援中の食料支給の有無の情報がわからなかったため、水・食料を準備しなければなりません。震災の影響でどこの店でも品不足で 1 週間分の量を確保するのに何軒も店をまわり非常に苦労しました。又、宿泊施設の情報も無かったため、車両で寝られるようワンボックスの車両を用意しました。

車両設備で特に役に立ったのがスタッドレスタイヤとカーナビです。派遣先が宮城県で福島第一原発を避け日本海側から行くルートでありました。まったく道がわからないなかカーナビの指示通り進み無事到着することができました。派遣時期が 3 月下旬ということで、雪対策でスタッドレスタイヤを用意していきましたが、派遣先付近では雪が降っていたので非常に役に立ちました。

派遣先まで約 700km の道のりで、移動時間が 11 時間程かかりました。出発時間が 16 時 30 分ということで夜間の移動でした。到着してから支援作業に入るまで(打合せが 9 時から)の時間が少なかったため、十分な睡眠を取れず初日の作業を行いました。移動時間帯を昼間にして前日に乗り込み、一泊してから支援作業に入る方が良かったと思いました。

私達の支援場所は、宮城県大崎市でした。津波の被害は無くテレビで放映されていた場所よりは被害の少ない場所ではありましたが、道路の陥没や電柱が倒れかけている場所を数多く見ました。支援場所付近のコンビニやその他の店はほとんど営業していない状況でした。ガソリンスタンドは、緊急車両優先で燃料を入れてくれたため、不自由はしなかったです。

作業は江合川左岸の護岸復旧工事の照明作業で、夜間の作業ということと、支援期間中余震が多くあったため熟睡できず仮眠しか取れない状況が続きました。

実際、支援作業を行って思ったのが、支援車の操作講習に行ったのが約 2 年前で、それ以来操作する機会が無かったが、操作してみると意外に覚えていて、操作講習が非常に役にたったと思いました。これから支援車講習の開催数を増やしてもらい、会社としても積極的に参加し、一人でも多く操作できる人が増えれば今後の為に良いかと思えます。

(各社の活動)

