

業界
ニュースの
行間を読む

東日本大震災から丸2年
復興加速の具体案はあるか

石油・エネルギー業界アナリスト
垣見裕司
Kakimi Yuji



垣見裕司(かきみ・ゆうじ)。東京都千代田区麹町生まれ。成蹊大学工学部経営工学科卒業後、垣見油化株式会社に入社。石油ガス部長、取締役石油部長、常務取締役を経て、94年、代表取締役専務に就任。01~02年、09年エネ庁研究会委員等も務める。96年、業界に先駆けて開設したホームページは、アクセス数累計300万件を超える人気。毎月、鋭い切り口と明快な論旨で業界の今を伝える。特にガソリン税問題では、1日3000件のヒット数を誇った。高校時代は硬式陸球でインターハイ出場。大学時代には中高の監督を務める。趣味はゴルフ、囲碁(七段)

早いもので東日本大震災から2年が経ちました。被災された方々には、改めて心よりお見舞いを申し上げる次第です。

阪神淡路大震災の時は、弊社大阪支店の被害が軽微なこともあり、被災地支援には行かなかつた私ですが、今回の東日本大震災は、何か使命感を感じ、そして神様から背中を押されるが如く、行ってしまいました。しかしそれは人生で最も辛い経験となるのです。

あれから2年経過しましたが、瓦礫撤去は確かに進みましたが、本場の復興は進んでいません。業界人である前に一人の日本人として、どうしたらいいのか考えてみたいと思います。

まずは岩手県大船渡へ

今回の震災で、まずは最初にしたことは、弊社HPでの業界の被災情報やSSの営業情報の発信です。その結果、二大検索サイトでは、大変なご評価を頂きました。

でも過去5年間、東北地方で20回近くも講演をさせて頂いただけでなく、私的な懇親会まで開いて頂いた私が、今回の震災に対して、義援金だけを送ってれば、それでいいのでしょうか。何か納得がいきませんか。

そんな時、自らも被災し、九死に一生を得たにも関わらず、一週間後にはSSを再開した

「らくらくセルフ丸新」の新沼社長の奮闘のお話しをお聞きし、私も激励に行こうと思いましたが、私も東北道も一応全線開通し、岩手県北上市にホテルも予約出来た4月18日。東京からマイカーで往復1200kmの旅に出るのですが、それが私の人生で最も辛い経験になるとは、思いもしませんでした。

翌19日の早朝に北上を出发、釜石経由で大船渡の新沼様のSSにたどりついたのは10時半です。まずは、百聞は一見にしかず、ご本人撮影の写真をご覧下さい。

写真①は、津波が引いた翌日の写真です。丸新様は、伊藤忠

エネクス系の販売店様で、本SSと、釜石ではエネオスマークの2SSを運営されていました。

写真①の通り、瓦礫が高く積み上がり、よくキャノピーが残ったなどという感じでした。

目の前にあったご自宅も被災し、お母様も亡くされたのですが、原油高騰を見越し、満タンだった地下タンクは、無事だったので。そしてオイルマン魂に火がつき、地元のためにも早期の営業再開をご決意され、最初は、膨大な瓦礫の撤去です。「SSが再開しないと緊急車両も動かせない」という市役所の意向とも一致し、優先的に瓦礫を撤去してもらえたそうです。その次は計量機。一見無事の

ようですが、海水に浸かったので完全にアウトです。

しかし計量機メーカーのタツノさんが、奥州市から使える中古の計量機を提供、通気管も上だけ修理すれば、使えたので、即工事をされたそうです。

最後は停電の中での電気確保です。近隣の同業SSが災害対応の自家発電器をもっていたのですが、御自身のSSへの電気が復旧したので、貸してくれたのだそうです。

こうして電気も水道もガスも有線電話も通じていない、地震から6日目の3月18日。らくらくセルフ丸新」はセミセルフとして営業を再開しました。

人生で最も辛い経験になる

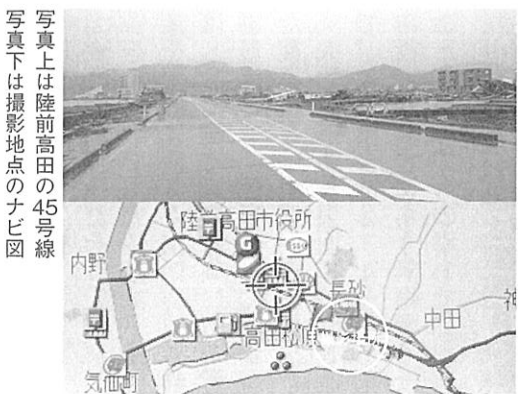
大船渡公民館に私の支援者達から預かった支援物資を新沼さんと届けた後、一人で陸前高田に行きました。しかしそこは、今まで走って来た釜石や大船渡とは状況が全く違うのです。

釜石から大船渡までの国道45号線は、地元の車、支援物資のトラック、警察や自衛隊の車で渋滞し、復興の息吹が感じられなのです。

道の横には、建物や家があり、被災の程度も分かりました。しかしここ陸前高田の45号線から見た陸側の風景はどこまでも続く瓦礫なのです。

車を止め、周りを見渡してみると360度瓦礫の平地です。襲ってくる恐怖や孤独感。カーナビを見た時の衝撃。

そこに市役所、駅、学校やガソリンスタンドの表示があるのです。呆然と立ち尽くしかない私。ここで生活していた多くの人たちは、何とか逃げる事が出来たのでしょうか。



でも被災しなかった私が、いつまでも打ちひしがれているわけにはいきません。英気を養い2度目の訪問は6月でした。丸新の新沼様には、弊社でレンタカーに使用していた車をご寄付し、また陸前高田のロータリーの友人には、水戸の友人が車を寄付したので、ガソリン代を寄付することにしました。でも今回の訪問で気が付いたのは、地盤沈下の深刻さです。次の写真は、気仙沼のエネオス前の道路の震災直後と6月訪問時の比較です。震災直後に合った巨大船はなくなり、一見営業を再開出来そうな感じでしたが、SS前の道路は海拔0m。従って大きな船が通ると、その波でSSの前の道路に、波が押し寄せているのが次の右写真です。

地盤沈下を調べてみましたが、気仙沼では最大76cm、陸前高田で84cm、大船渡でも76cmでした。道路にあった「冠水時通行止め」

二度目の訪問は6月

の看板は静かな恐怖です。

活気が出てきた大船渡

その後8月と10月、翌2012年の6月、8月、9月に、色々な人を連れて訪問しました。少しでも多くの人に被災地の現状を知ってほしかったのです。この時感じたことは、被災地により、その復興事情は全く違うことです。

例えば、大船渡のらくらくセルフ丸新様は、国道45号線に面していますが、山側だった事が幸いしました。道路を挟んで海側には建築規制がかかったのに対し、山側はSS改装もビル建築も自由にできたのです。

85頁の写真②は、2012年8月ですが、素敵なコーヒーシヨップが併設されていました。また今年1月にはグループ補助金も降りたそうです。

この補助金は、石油商業組合と高圧ガス保安協会からなる16社の申請だそうです。

目的は、石油製品の安定供給等ですが、震災前に各事業者の



資産台帳記載金額の75%までが復旧費用として支給されるので、大変心強い規模だそうです。

そんな訳で、大船渡は、建設業を中心に活気が出始め、それはSSで働く人の募集にも苦労するほどで、仕事が全くなかった震災後とは大違いです。

大船渡市の被災面積は、8km²で、被災割合は2・4%。市役所が高台にあり無傷だったこともせめてもの幸いでした。

気仙沼の魚市場は復興するも大切なのはサプライチェーン

では、気仙沼の復興はどうでしょうか。NHKのテレビ等で、気仙沼の魚市場が復興したというニュースを聞いたので、この目で見て来たのですが、現実の厳しさを痛感しました。

NHKは、嘘はついていません。確かに魚の取引市場というハードは復興したのです。

しかし漁業として栄えるためには、例えば冷蔵倉庫、製氷工場、発砲スチロール等の供給、魚肉の加工工場や缶詰工場。更には地元以外の漁師さん達



復興の遅れる陸前高田

さて私が定期的にお邪魔させて頂いた、大船渡、気仙沼、そして陸前高田の中で一番復興の遅れているのは陸前高田です。

同市の被災面積13・2km²その割合は5・6%。一見大船渡と変わりはないのですが、被災世帯割合で見ると、全世帯数8068世帯中、3845世帯。すなわち市内の約半分の方が、一晩にして家を失ったのです。

また市役所の建物も屋上以外はすべて津波に襲われたので、住民台帳等、市の貴重な資料、ITシステムやデータも全て失いました。そして市役所にお勤めの方々自身も実は被災者なのです。本当に頭が下がります。

陸前高田は、毎回お邪魔していますが、瓦礫撤去以外、復興が進んでいないように思います。

その原因は、広大な平地の市街地が、地盤沈下もあり、住居は勿論、商業施設も建設が全く許可されていないことです。

ではどうすればいいのか

「国が何とかして」では、解決にならないので私の案です。

陸前高田では、今、海岸沿いに高さ12mの防波堤が、建設されようとしています。予算的にも超多額ですが、今回の津波でも15mなのに、何故12mなのか意味不明。やはり反対です。

私は今年の3月号でも申し上げた通り、自然と戦ってはいいけないと思います。防波堤は3mくらいの消波堤で十分。むしろ海が見えた方がいいのです。

「防波堤がないのだから、いざというときは逃げる」。これを徹底した方がいいでしょう。

また広大な市街地を、山を削っての10m嵩上げする話も大反対です。自然破壊だし、喜ぶのは土建屋さんだけです。

私が、市街地に作る良いと思うのは、震災記念自然公園、各種運動場、そして低層階は商業施設で上層階は居住マンション等の複合ビルです。すなわち3階まではスーパード等の店舗で居

住は4階以上にするのです。

工場もOK。ところどころに5階建を作り避難場所とする。

当然100年に一度の、3階までの津波の被災は覚悟して、津波保険はしっかり掛ける。

でもその保険代なり、100年に一度の商業施設だけの被災なら、あの広大な市街地に10mの盛土をするより、はるかに安く、自然にも優しいでしょう。

どうしても土建屋さんの復興パブルを起こしたいなら、防波堤ではなく、少し内陸に入ったところの道路建設が有効です。

現在の自動車専用道の三陸高速道は、山の中を走っています。津波が届いてしまう海抜10m程度の場所に4〜5mかさ上げした道路を作って、そこを津波の絶対防衛線にするのです。

海岸線と平行に作る道路は、防波堤とし、直角方向に作る道路は、正に非難道路です。

地元の方も「今回の震災で堤防はズタズタに破壊され、残骸は何も役に立たないが、道路はともて丈夫で、瓦礫さえどければ、震災の復旧にもすぐ利用出

来た有効なインフラ」とおっしゃっていました。

幹線道路が決まれば、町の姿も見え、住民の方の町作りのイメージも出てくるでしょう。

幹線道路に続き、支線道路、避難兼用道路もどこが良いかのイメージがしやすく、地権者の理解も得やすいはず。そして避難道が住民たちの目に見えると、無理をして山奥の高台だけに目を向けていた方たちの見方も変わると思います。

あとはスピード感です。現在、県や市が作る復興計画は、なかなか住民の同意が得られません。私の想像ですが、ゼネコンが補助金を使うために作ったプランで、本当に住民のことを考えていないのかもしれない。

住民の方は、建築や設計の口ではありませんが、だからこそ心で感じてしまうのです。とにかく何も決まらなまま人が流出し続けた過疎の町に防波堤を作っても無意味です。最後は雇用です。前述のような環境に優しい工場や商業施設の国策的誘致がいいでしょう。