

「福島だけが取り残されている」

福島県トラック協会 青年協議会 緑川直人 会長

震災から一年が経ち、復興に向けた動きが各地で始まっている。ただし、原発問題を抱える福島は別だ。ガレキの撤去は遅々として進まず、壊滅的被害を受けた第一次産業は再生のメドさえ立たない。地元ナンバーの車両に対する差別や嫌がらせも横行している。それでもトラック運送会社は地元を離れることはできない。(聞き手・大矢昌浩)



悪質な嫌がらせが横行

緑川会長は白河市の小田川運輸の二代目ですね。会社の業容は？

「保有車両台数は約一〇〇台で、震災前までは、地元の日本酒や青果物などの食品類と自動車部品の輸送を二本柱にしていました。小田川運輸は父が昭和五二年に創業した会社で、私は現在、常務という立場で働いています」

震災直後の様子は？

「本社のある白河周辺は震度六強だったのですが、電気、水道、ガス、すべてストップしました。そのままでは定温倉庫の食糧を全てダメにしてしまうので、荷主さんに了解を取って避難所に救援物資として届けたりしていました。幸いインタンク（自家用燃料貯蔵施設）に多少燃料が残っていたので、その程度は動けたんです。また白河は

内陸部ですので津波の心配はなかった。もちろん建物の崩壊や地割れなどはありませんでしたが、従業員の家族も含めて人的な被害はありませんでした。地震だけだったら、本来はそれで終わりのはずでした」

「状況が変わってきたのは福島第一原子力発電所の事故の様子が分かってくるからです。放射能があるのでトラックが福島に入れないという。仕方が無いので福島から首都圏まで取りに行ってくれという依頼が殺到しました。できる限り対応しましたが、インタンクの燃料もすぐに底をついてしまいました」

「何とか向こうに到着しても、今度は車両の入構を拒否されてしまう。『お前は余計なものを背負ってきただろ。構内には入るな』と追い返される。当社の場合には福島ナンバーですからまだマシだったのですが、いわきナンバーの

車両などは、露骨な嫌がらせを受けていました」

噂としては聞いていましたが、事実だったんですね。

「車両にいたずら書きなどは、しょっちゅうです。同業者としか思えない嫌がらせもありました。ウィング車の後方には、荷台の開閉用の電源ケーブルがついているのですが、それがある日、切断されていた。専用の道具でもないで切れない太いケーブルです。そのケーブルを切ったら何がダメになるのかわからないと、そんないたずらはとてもできません」

「さすがに今は落ち着いてきましたが、それでもパーキングエリアなどでドライバーが仮眠から起きると、混雑している駐車場なのに自分の車両の周りだけは空いている。これについては良く眠れるので歓迎ですが(笑)」

震災後に同業者同士の横の連絡というのは？

「ほとんどありませんでした。皆自分の周りのことで手一杯でした。津波の被害を受けた地域や避難区域の会社ともなると、電話はもちろんつながらないし、連絡の取りようがない。現地に入ってみたりもしましたが、立ち入りのできない地域がかなりありましたので。業界の状況がいくらからでも見えてきたのは、夏ぐらいになってからです」

「福島の運送業経営者たちは今後の復興について、どう考えているのでしょうか。」

「今のところ良い材料は見当たりません。原発問題が収束しないと我々は再スタートを切ることができません。それがはたして、いつのことなのか。今週の日曜日、三月十一日には地元の白河でも震災犠牲者の慰霊祭があり、私も黙祷を捧げました。しかし震災から一年が経った今も、まだ何も終わった気がしません」

同じ被災地でも宮城や岩手とは、かなり状況が違う。

「昨年、東北地区のトラック協会の集まりに、福島代表の一人として出席しました。そこには岩手や宮城の代表者も出席していて、どこも同じように被害を受けている。被災者としての気持ちは皆で共有することができました。

福島原発事故が トラック運送業に与えた被害

	福島県		茨城県		宮城県	
	発生率 (%)	1社平均被害額(万円)	発生率 (%)	1社平均被害額(万円)	発生率 (%)	1社平均被害額(万円)
荷主および配送先が警戒区域、計画避難区域にあることでの被害	19.7	975	1.9	339	8.5	104
荷主および配送先が自主避難したことによる被害	7.5	942	1.0	89	0.0	0
農林水産物の出荷停止指示が出たことによる被害	3.9	2944	1.4	1246	2.8	134
発荷主が風評被害により出荷を制限したことによる被害	6.6	1839	1.8	517	2.8	4145
貨物の発地が福島であることだけで、貨物の受け取りを拒否されたことによる被害	3.2	195	0	0	0	0
福島(近県)ナンバーによる車両利用拒否や他県ナンバー車両への積み替え指示による被害	1.5	98	0	0	0	0

文部科学省原子力損害賠償紛争審査会「専門委員調査報告書」より

しかし、その一方で心情的な違いも感じざるを得ませんでした」

「他の被災地の人たちは、『大変だったけれど、もう終わったことだ。これから頑張ろう』と前を向いている。我々も同じように言いたい。しかし、現実には福島は何も終わっていない。足踏みしたまま、前に進めていないんです。他の被災地とのそうした温度差が、日を追うごとに大きくなっている気がします。福島だけが復興から取り残されます。」

ている」

「確かに、仙台などは今や復興景気に沸いています。」

「福島でも、いわき市周辺は一見、仙台と似たような状況にあります。しかし、その中身はかなり違います。仙台は既に復興の段階に入っている。しかし、いわきは東電関係の人たちで賑わっているだけで、まだ復旧なんです。それでも仕事があるので、白河や郡山周辺の労働力が今、仙台やいわきへと移っています。当社でも震災後にドライバ―が二人辞めました。聞けば建設業に移るといふ。地元から人がいなくなっているために、当社の被災した倉庫を改修するのも一年かかりました」

「それでも、トラック運送業の我々としては地元を離れるわけにはいきません。運送業というのは、トラックと電話一本あればできる身軽な商売ではありませんが、自分でモノを作っているわけではない。お客さんがいないと何も始まりません。当社のお客さんのなかにも自分の判断で地元を出ていくところがある。お客さんがいなくなると、我々もできない限り、安全な場所に移ることもできない。最後まで地元で留まるしかないんです」

「震災前までの福島のトラック運送業界の状況はどうだったのですか。」

「恐らく福島の運送業はリーマンショックで最も大きくダメージを受けた地域のひとつだと思います。福島には自動車部品と弱電関連の工場がたくさん集積しているのですが、リーマンショックで自動車部品だけでなく、弱電の荷動きまでパタッと止まってしまいました。それまで我々は自動車部品と弱電は別の産業だと考えていたのですが、実は両方とも自動車産業の裾野であることを思い知らされました」

「どう対応されたのですか。」

「社員と車両をかなり減らした同業者が多かったですね。ただし、ウチはやらなかった。いったん減らしてしまうと、景気が回復してきた時に今度は人手不足に陥ることが明らかでしたので」

自動車部品の荷動きは回復

「募集しても集まらない？」

「来ませんね。昔は、トラックドライバーと言えば、肉体的には大変だけれど、頑張ればそれなりの給料が稼げるということ。若い人が入ってきたわけですが、今では普通の工場と給料体系も変わりませんからね。不規則なドライバーの仕事より、決まった時間に布団で寝られる仕事に人が流れてしまう」

「足下の荷動きは？」

「自動車部品の荷動きは、かなり回復してきました。昨年の秋頃から動き

始めて、今年に入ってからには相当に良くなっています。ただし、食品類は完全にストップしたままです。このあたりの運送会社は当社に限らずどこもキュウリや桃、白菜といった地元の農作物を首都圏に運ぶ仕事をしています。その凹みを自動車関連の回復でカバーできるかと言えば、これは難しい」

「国や自治体には何を望みますか。」

「原発問題を収束させてくれということに尽きます。しかし、国も東京電力も恐らく解決策は持っていない。原発周辺の地域では毎年、住民に対する説明会が開催されます。そこで住民は毎回のよう事故が起きた時の対応を尋ねるわけですが、東電はずっと『事故は起きません』の一点張りを続けてきました。実際、彼等は答えを持っていないのだと思います」

「補償については国や自治体の助成には、ずいぶん助けられています。しかし、それで被災のダメージを賄いきれるわけではない。一方の東電の対応は遅れています。農家への補償はすぐ下りても、農産物を運んでいる我々の被害はなかなか認めようとしない。東電に対する主張は今後も続けていきますが、いずれにしても地元の産業が復興しない限り、我々運送業の復興もありません。お客さんの復興が我々の最大の望みです」