

# トラック運送協同組合の給油施設の 災害時活用方策に関する研究

Study on utilization policy of fuel tanks that truck transport cooperatives possess in Earthquake Disasters



助川利信：日本貨物運送協同組合連合会 常務理事

## 略 歴

1949年 札幌生れ 関東学院大学経済学部卒 中核運送会社に勤務し、重量品等の特殊輸送、倉庫、港湾運送の営業企画、現業管理等に約28年従事。その後、大手商社の子会社に勤務し、荷主の立場から物流業務を担当。2005年より日貨協連KIT事業部長として、全ト協が開発した求荷求車情報システムWebKITの普及・利用拡大を担当。2011年常務理事就任現在に至る。神奈川県在住。



小野秀昭：流通経済大学 物流科学研究所 教授

## 略 歴

1955年生まれ。79年九州大学理学部数学科卒業。同年日本通運入社後、運輸省派遣、日通総合研究所出向、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て、2008年4月から現職。

[要約] 東日本大震災では救援物資の緊急輸送においてトラック輸送が大きな役割を果たしたが、一部では緊急輸送を行う営業用トラックへの給油がままならない状況が発生していた。燃料不足は概ね1週間から10日で収束したものの、「燃料の確保が困難であれば緊急輸送ニーズに応えることができない」というトラック運送業界固有の課題を露呈した。この時の教訓をもとに、トラック輸送事業者の共同インフラである組合給油施設を活用した災害発生時の緊急輸送用トラックへの燃料供給方策について、その効果と課題、運用スキーム等について検討した。

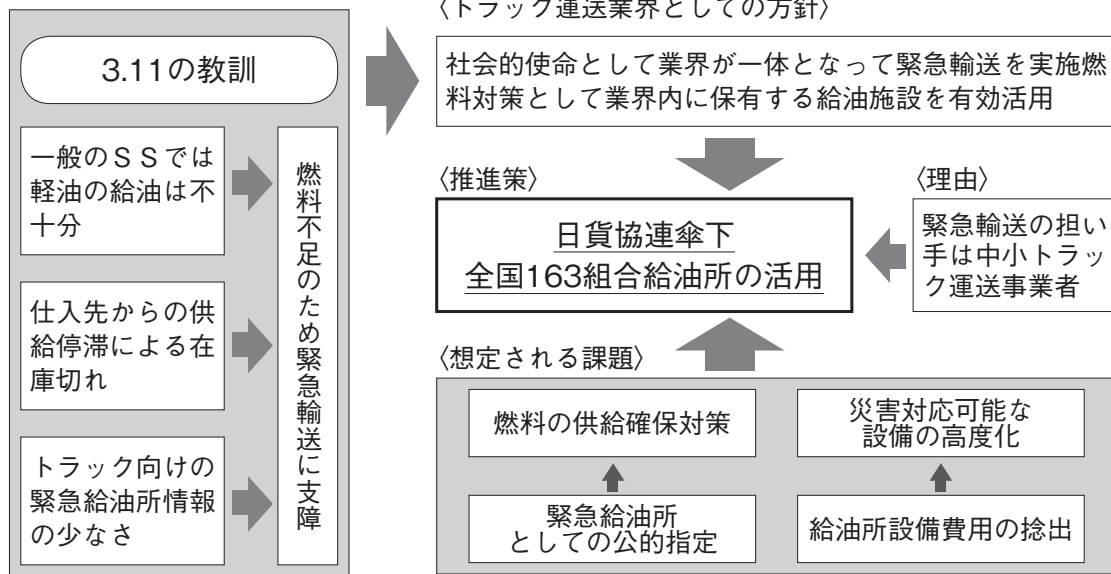
## 1. はじめに

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は未曾有の大惨事をもたらしたが、その一方でトラック輸送がわが国の経済活動と国民生活を支える重要なライフラインであることを再確認させる機会となった。特に救援物資の緊急輸送では発災後直ちに国及び都道府県と（公社）全日本トラック協会（以下、全ト協）並びに都道府県トラック協会が協力連携し、

国による緊急輸送1,925両（23年5月9日現在）、都道府県による緊急輸送8,702両（同6月30日現在）、合わせて1万両を超えるトラックが被災地への救援物資の輸送に携わる等大きな役割を果たした。

一方、そのプロセスにおいては、東日本地域を中心に燃料給油が困難となり、緊急輸送車両が思うような救援活動に取り組めないという場面もみられた。この燃料不足問題は、概ね1週間から10日で収束したものの、「燃料

図表1 検討フレーム



の確保が困難であれば、緊急輸送ニーズに応えることができない」というトラック運送業界固有の課題を露呈した。しかし、このような中においても、一部地域ではトラック協会と協同組合・連合会が連携をとり、協同組合給油施設を緊急給油所に指定するとともに、行政に働きかけつつ燃料を確保した組合もあった。

協同組合・連合会の組織である日本貨物運送協同組合連合会（以下、日貨協連）は、その傘下に676組合・連合会があり、組合給油施設が163カ所ある（平成24年度末時点）。このような全国に多数拡がる組合給油施設を有効活用することで、トラック協会が公的要請に基づき実施する緊急輸送をより効果的に支援することができるのではないかという仮説のもと、本稿では、東日本大震災で効果を発揮した事例研究、緊急輸送スキームにおける給油施設の位置づけ、緊急給油を実施する上での設備能力、組合組織の運営や仕組みのあり方等を検討することとした<sup>1)</sup>。

## 2. 発災後の給油難の状況

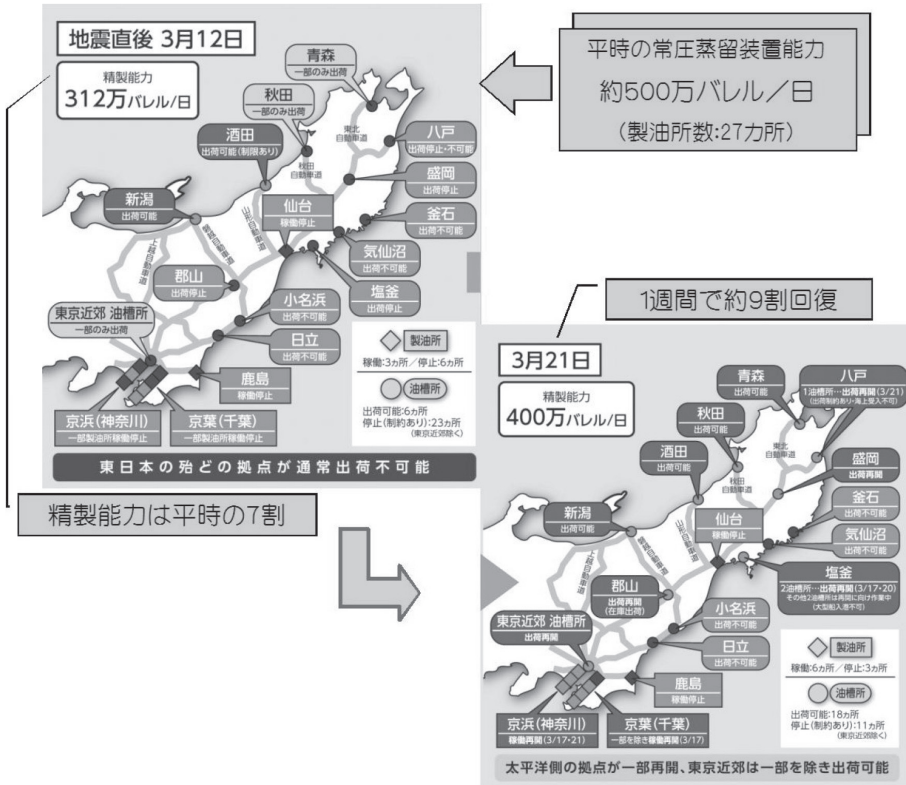
平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、救援物資の緊急輸送においてトラック輸送が大きな役割を果たした。とりわけ、全ト協並びに都道府県トラック協会は、発災後直ちに国及び都道府県と協力連携し、国による緊急輸送1,925両（23年5月9日現在）、都道府県による緊急輸送8,702両（同6月30日現在）、合わせて1万両を超えるトラックが被災地への救援物資の輸送に携った。

その一方で、東日本地域を中心に緊急輸送を行う営業用トラックへの給油が困難となり、緊急輸送車両が思うような救援活動に取り組めないという問題も生じた。

給油困難となった問題の第一の要因は、地震や津波による製油所及び油槽所の被災がある。道路や港湾施設等の社会インフラのマヒと相俟って、石油製品の安定供給が著しく困難となった。

製油所の被害としては、J X 仙台製油所

図表2 東北・関東地方の製油所・油槽所の被災状況(2011年3月)



資料:石油連盟「今日の石油産業2013」をもとに小野作成

(14.5万バレル/日)、鹿島石油鹿島製油所(25.2万バレル/日)、コスモ石油千葉製油所(22万バレル/日)などの被害に加え、地震で自動停止した東北以外の製油所(千葉1カ所、神奈川2カ所)も含めれば、6カ所が稼働を停止し、一時的とはいえ国内の全製油能力450万バレル/日の約3割にあたる140万バレル/日が失われた。

2つ目の要因としては、東日本の油槽所やタンクローリー、ガソリンスタンド(SS)などの施設・設備の津波被害等による流通マヒがあった。太平洋沿岸部では八戸、釜石、気仙沼、塩釜、小名浜、日立が、内陸部でも盛岡、郡山の油槽所が地震と津波による被害で出荷不能となった。さらに、青森、秋田、東京近郊の油槽所も一部のみ出荷できる程度の能力に低下した。石油製品を輸送するタン

クローリーも150台近くが津波で失われ、岩手、宮城、福島3県の給油所の約4割(680軒)の営業が止まった。施設・設備が被害を受けたことで、製品在庫があってもそれを需要に見合うように供給することができなかった。

3つ目は需要家のパニックである。SSへの燃料供給が完全に停止していたのは発災翌日から数日間だったが、震災を契機に燃料が高騰または在庫不足になるのではという危機感を抱いたユーザーが殺到し、SSでは通常営業が困難となった。

その後、関西地方などから石油ローリーが大量投入され、加えて西日本の製油所の稼働率を80%から95%に押し上げるなどの対応が行われたことで供給不足は順次改善していったが、これに伴うパニック(被災地ではなく需要家の多い首都圏等で大きな問題となっ

た)の収束には概ね1週間から10日を要した。そして「燃料の確保が困難であれば、緊急輸送ニーズに応えることができない」というトラック運送業界固有のアキレス腱とも言うべき課題を露呈することとなった。

### 3. 緊急時給油拠点の状況

#### (1) 災害時支援協定の締結（自治体と石油販売業者）

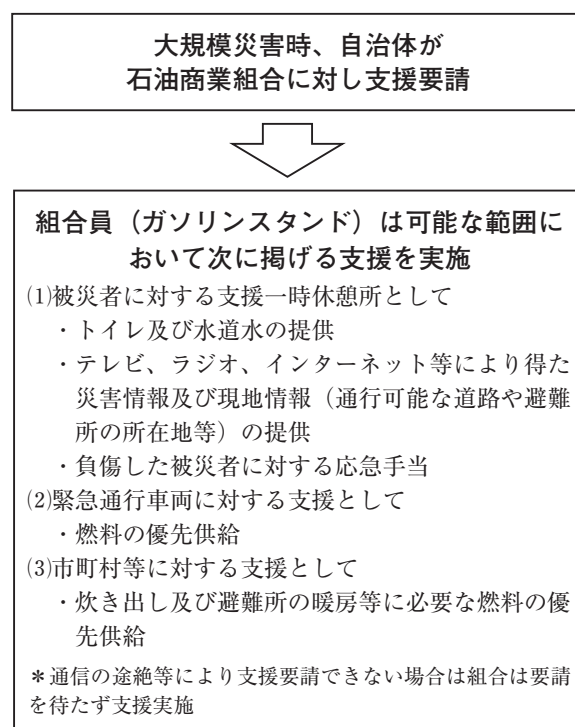
全国石油商業組合連合会（石油販売業者の組合団体）では、3.11以前より、全国の自治体（都道府県のほか市区町村も含む）との災害時支援協定の締結を進めている。

協定制度ができた経緯としては、平成7年の阪神・淡路大震災に遡る。阪神・淡路大震災では周辺の建物が倒壊・焼失するなか、ガソリンスタンドが街区の延焼を食い止めるといった現象が数多く見られ、ガソリンスタンドの安全性の高さに注目が集まった。また、平成16年に発生した新潟県中越地震の際にも、ガソリンスタンドの被害は軽微で、地域住民のために石油製品の供給に貢献したことから、自治体では石油業界との協定締結を推進している。

石油組合と自治体との災害時支援協定は、被災者への一時休憩所の提供、緊急通行車両に対する支援燃料の優先供給、炊き出し及び避難所の暖房等に必要な燃料の優先供給などの内容を盛り込んでいるものが多い。なお3.11以降においては、特に災害等による燃料不足問題に焦点を当て、優先供給対象を拡充するなど、協定内容を見直す動きもみられて

いる。

図表3 自治体との災害時支援協定の概要



#### (2) 重要施設に係る情報共有（自治体と元売り業者）

石油連盟（石油精製・元売り業者の団体）では、大規模災害が発生した際に政府からの緊急要請に対して、より迅速かつ円滑な対応ができるよう、全国の自治体と覚書を締結し、重要施設（災害拠点病院や防災拠点など）への燃料供給に必要な情報の共有化を進めている。覚書では、各自治体において災害時など緊急時に石油燃料が必要な重要施設をリストアップするとともに当該施設への給油に必要な情報を取り纏め、これを石油連盟に提供する。情報を共有（データベース化）しておくことで、大規模災害発生時に想定される政府を通じた緊急要請に備えるものとなっている。

情報共有の取り組みの事例としては、平成

20年に東京都が石油連盟、東京都石油商業組合との間で重要施設や緊急通行車両、給油取扱所などに石油燃料の安定供給を要請する包括的協定を締結した。

石油連盟では、3.11への対応の経験を踏まえ他の道府県との間においても情報の共有化に積極的に取り組むこととし、現在までに、埼玉県（平成24年3月）、仙台市（同10月）、山形県（同10月）、群馬県（同11月）、青森県（25年1月）などとの間で覚書を締結している。

図表4 覚書対象施設の例(群馬県の場合)

類型	施設区分	施設数
病院	救急救命センター、災害拠点病院 急性期病院等	21
警察	本部、警察署等	9
消防	消防署	3
官公庁	県庁舎、合同庁舎防災センター	4
	市町村行政庁舎	15
	避難所	14
	浄水場	11
公益事業	下水処理施設	13
	電力	2
	情報通信	8

出所：http://www.pref.gunma.jp/05/g0100030.html

■覚書にもとづく燃料供給スキームは、火災発生時等における自治体からの緊急要請に基づき、政府災害対策本部が石油連盟に対して供給の要請を行い、石油連盟の会員である石油元売会社が各地の重要施設に対する供給を実施するものである。あらかじめ自治体と石油連盟との間で想定される供給先の情報を共有することにより、実際の供給時における迅速性・効率性を確保する。

■石油元売会社からの供給は大型タンクローリーによる各施設への直接配送となるため、実際の供給においては設備要件がある。

### (3) 災害対応型中核給油所等の整備（国によるSS設備の災害対応能力強化）

東日本大震災では停電や情報通信手段の寸断などで多くのSSが稼働を停止したという教訓から、資源エネルギー庁は「災害対応型中核給油所等整備事業」を実施した。事業目

的は、自衛隊や消防などの緊急車両への優先的な燃料供給のためのSSの災害対応能力の向上等であり、自家発電設備の導入、地下タンクの大型化などに掛かる費用の一部が補助された。

残念ながら補助対象となる事業者は揮発油販売業者（揮発油等の品質の確保等に関する法律：品確法）、石油販売業者（石油の備蓄の確保等に関する法律：備蓄法）の登録を受けた事業者であり、日貨協連傘下の組合で本事業を利用した例はみられない。また、そもそも指定を受けた中核給油所で優先的に給油が受けられるのは、原則として自衛隊や消防の緊急車両である。トラックを含む一般車両への給油は、緊急車両への給油が滞ることがないことが条件であり、緊急物資輸送を行う民間トラックが優先的な給油を受けるには、都道府県の危機管理を担う部署と石油組合との事前の取り決めが必要であるとされる。

### (4) その他（緊急時における軽油供給対応に係る誓約書の差入れなど）

一方、全ト協では「自家用燃料供給施設整備支援助成事業」（平成24年度）において交付決定となった事業者や組合・連合会に対して、緊急時における対応として、震災等の災害発生時に所属する都道府県トラック協会または全ト協から優先的な軽油供給の要請があった場合、速やかに対応する旨の誓約書を差入れさせている。

この「自家用燃料供給施設整備支援助成事業」とは、燃料の安定的な確保に取り組むトラック運送事業者や組合・連合会が軽油供給

施設を新設、増設または増設を伴う代替を行う場合に、その費用の一部を助成するもので、平成22年度までは助成対象は会員事業者に限られたが、23年度は協同組合・連合会、24年度以降は会員事業者、協同組合・連合会の双方となっている。

本制度の当初目的は軽油価格の高騰への対策であったが、3.11を契機に、平成24年度事業からは、交付決定となった事業者や組合・連合会に緊急時における軽油供給対応も求められるようになった。

#### (5) 3.11 発災後の状況

震災発生直後より、資源エネルギー庁、石油連盟（石油精製・元売り会社の団体）、全国石油業共済協同組合連合会（石油販売業者の団体）、石油元売各社では、被災地の災害対策本部を通じて医療機関や警察消防等各方面からの差し迫った石油製品供給の要請に24時間体制で対応した。

特に給油拠点に係る取り組みとしては、優先給油と緊急重点SSの選定が行われた。緊急車両への燃料供給を確実にするため、3月21日までに東北圏で207箇所、関東圏で187箇所の緊急重点SSが指定された。

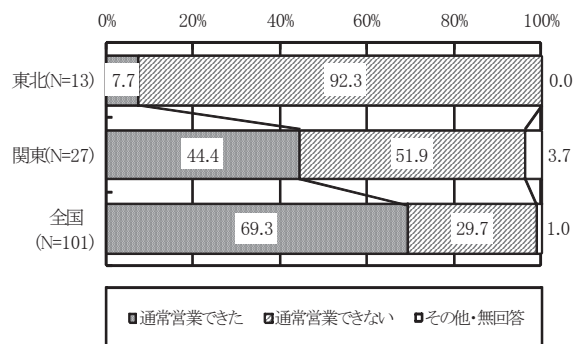
### 4. 3.11における組合保有の給油所の現状

#### (1) 被災地における組合給油所の取り組み

日貨協連が平成24年8月に実施したアンケート調査<sup>2)</sup>によると、東日本大震災の発災時に組合給油所が営業できたかどうかについては、全体（全国）では69.3%が通常通り

営業していた。ただし、地域別にみれば大きな差があり、地震や津波の影響の大きかった東北では92.3%が、関東でも51.9%が「通常通り営業できなかった」と回答している。通常通りの営業ができなかった理由の多くは元売りや特約店等からの供給停止や供給不足であり、それらの期間の平均は11～12日間にも及んだ。

図表5 組合給油所は発災時に通常営業できたか（地域別）



#### (2) 自治体等との防災協力の状況

本調査では、日貨協連傘下の組合や連合会が自治体等との防災協力に取り組んでいる事例も明らかになった。

被災地のある組合では、県や市の要請のもと、組合員への販売を一部制限しつつ緊急車両や緊急救援物資輸送車両への優先的な給油を行っていた。また、被災地外の組合でも、トラック協会からの依頼を受けて緊急救援物資輸送の車両に対する給油を全面的に引き受けていた例<sup>3)</sup>や、石商組合員として地元自治体との協定に加わっていた例がみられた。

図表6 対応事例(ヒアリングより)

・発災直後の時点において軽油は約2日分の在庫があった。地元の販売店から発災翌日にガソリンの供給が1回あったが、その後は途絶え、軽油についてはほぼ1週間、入荷がない状況が続いた。とりあえず在庫があるうちは販売した。だが在庫がある一定量に達した時点で、組合員への販売も中止した。残された燃料は自治体からの緊急物資輸送要請（二次集積所→市の避難所）に当てることとした。この緊急物資輸送は組合員のトラックに実施してもらった。

・トラック協会では燃料確保のための取り組みが続いており、県対策室にかけあい、全国にはたらきかけ、その結果、発災から1週間後、県内の複数の組合給油所に優先補給の扱いで関西広域連合からの軽油の供給があった。この供給分は緊急車両のみに供給するようという制限が設けられていた。

・発災後は市からの要請に応えた。正式な協定があった訳ではないが、組合が市の仕事を受けていることもあり全面協力した。供給（仕入れ量）が安定していなかったため、緊急車両にいつでも出せるようにするために在庫を使い切らないようにした。そのため組合員への供給は1週間ほどストップさせざるをえなかった。

・発災後、トラック運送事業者では東北への緊急救援物資輸送を行ったが、全国的に燃料が不足し、一般のSSでは給油制限が行われていた。このような中、当組合ではトラック協会からの要請を受けて、それらトラックへの給油を全面的に引き受けた。このことが評価され、後日、トラック協会から災害時緊急給油スタンドとして指定された。

・組合ではかねてから防災対策を進めており、平成23年10月に自前資金で太陽光パネル、自家発電設備、貯水設備（自家給水）を整備した。

界と協力して緊急重点SSを400カ所近く指定したが、発災当初にトラック用の軽油の取扱い情報が広報されたSSは、宮城県10カ所、福島県13カ所、被災地外に立地するトラックステーション7カ所に留まった<sup>4)</sup>。また、現在、国が整備しつつある災害対応型中核給油所等の状況を見ても、同給油所で優先的に給油が受けられるのは、原則として自衛隊や消防の緊急車両に限られている。トラック運送業界が担う緊急救援物資輸送にとって、国や石油業界に依存した燃料確保の体制では輸送の即時対応力に問題があると言わざるを得ない。このため、トラック運送業界独自で給油機能を保有していくことが今後重要になると考えられる。

こうした問題に対し、トラック運送業界の取り組み、とりわけトラック運送事業協同組合のCSR（企業の社会的責任）への取り組みとして、組合給油所を利用した緊急輸送車両への燃料供給を行っていくことが考えられる。とくに組合保有の給油所は国道やICの近傍に立地しているケースが多く、地域内のトラックのみならず、当該地域を通過するトラックにとっても利便性は極めて高い。緊急時には、こうした組合給油所の立地利便性を活かした取り組みが極めて重要と考えられる。

## 5. 組合保有の給油所の位置づけ

(1) トラック運送業界のCSRの一環として

■業界内で給油所を保有することで緊急輸送に迅速に対応する

緊急時におけるトラックの燃料確保体制は現在極めて脆弱である。3.11では国が石油業

(2) トラック運送事業者のBCPの一環として

■業界内で給油所を保有することで組合員の非常時の輸送業務確保に役立てる

緊急輸送はトラック運送業界の社会的使命である一方、トラック運送事業者にとっては

非常時の業務確保にもつながる。3.11の緊急救援物資輸送では、発災当初は「燃料を自前で確保している大手事業者」を中心に輸送依頼が行われることが多く、これに対し中小のトラック運送事業者の中には依頼を受けても燃料の確保に困窮し、思うように支援活動に協力できずに歯がゆい思いをした事業者が存在した。緊急時は、通常荷主の出荷が止まり、輸送業務の受注量が減少する可能性もあり、一方では通常通りの輸送依頼があるものの、燃料確保が出来ず受注チャンスを逃すことも考えられる。このように、事業継続計画(BCP)の視点で考えれば、組合の給油所は、中小トラック運送事業者が緊急時においても輸送業務(収入源)を継続(確保)するための中核機能であると考えられる。

## 6. 緊急時における組合給油所のあり方

3.11の経験を経て、トラック運送業界では改めて燃料確保の課題について認識させられたといえる。トラック運送業界では、災害等緊急時における給油拠点のあり方を検討し、少なくとも発災直後を乗り切れる石油製品の在庫確保、供給拠点の確保、流通体制の考え方や仕組み等について情報発信を行い、行政、石油業界に提案していくことが必要である。

また、これまでトラック運送業界では、石油製品の生産、供給に係る問題は、経済産業省、資源・エネルギー庁、石油関係事業者など、主にトラック運送業界の外の問題であると位置づけてきたが、今後は燃料ユーザーであるトラック運送業界内においても、緊急輸

送用の燃料在庫の確保・融通等を検討する必要がある。特にトラック運送事業協同組合の視点で見れば、ある一定の範囲において組合タンクの燃料在庫を員外にも供出する可能性があることを前提に、緊急給油所としてその役割を担えるよう、災害対応力のある施設づくりのための仕組み作りに積極的に関与していくことも必要となろう。

こうした観点から、ここでは組合保有の給油所を緊急時に有効活用するための現状の課題と考えられる対応策を整理する。

### (1) 燃料調達上の課題と対応策

#### ■緊急時に供給保証を得るための自治体への働きかけ

緊急時には精製所や油槽所などの被災が想定され、軽油の総給油量が著しく制限されることが見込まれる。組合としては、緊急時における仕入れ先からの供給保証が求められる。

緊急時の供給保証を得るためには、仕入れ先を巻き込んだ体制作りが必要である。まずは、元売りや販社と日常から情報交換を密にし、信頼度の高い取引関係を築いておくことが必要である。また、自治体等からの要請によるトラック協会の緊急輸送と連携した重点給油所としての認定をもらい、元売りや販社が組合給油所に優先的に供給するよう働きかけること(自治体からの斡旋)も必要である。

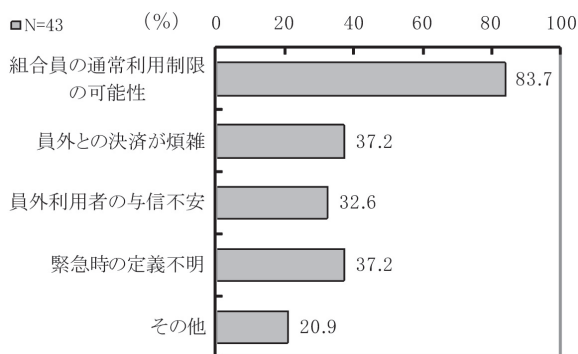
### (2) 組合員に対する給油と緊急時給油を両立させる上での課題と対応策

#### ■緊急時給油についての組合員間のコンセンサスづくり



現状においては、緊急時に組合保有の燃料を緊急車両等の組合員以外に供出することに賛同する組合は少ない。アンケート調査によれば、組合に対し緊急給油所の指定を受けたかどうかについては「指定されたい」とする回答は14.9%に留まった。「されたくない」とする回答の理由のトップは、緊急車両への給油が増えることで組合員の通常利用が制限されることへの危惧であった（83.7%）。員外との決済が煩雑なため、といった事務手続き面への不安も挙げられていた（37.2%）。

図表7 指定されたくない理由(複数回答)



このため、組合給油所が緊急給油所として機能を果たす場合には、これらの課題に対する解決策が必要となる。例えば、緊急対応に係る事前のルールづくりや、それに対する組合員のコンセンサスの醸成などである。具体的には、緊急時の定義（緊急発動の基準）、緊急時における員外利用の制限緩和（組合法の原則は2割までなど）、最低備蓄量の設定（緊急用途の公的備蓄燃料についての平時確保量）、組合が緊急輸送を受託した場合の組合員への輸送依頼のルールなどが考えられる。

#### ■決済の仕組みづくり

員外との決済に係る問題には、日貨協連会員組合の組合員であれば、日貨協連の「取引

信用保証制度」を活用していくことが考えられる。

#### ■日貨協連会員組合の給油所の共同活用

日貨協連会員の組合・連合会は全国各地に多数ある。従来から、全国の組合給油所を相互に利用できれば、利便性の向上や組合の売上拡大などのメリットが大きいと指摘されている。緊急時の給油においても相互利用できる仕組みは大きな効果をもたらす。被災地の事業者が救援物資を引取に行く場合の荷積み地での給油保証、他の地域から救援物資を輸送する車両への被災地内の給油保証など、業界内の給油施設を共同利用する仕組みがあれば他地域の組合給油施設にて給油可能となり、燃料調達難、燃料不足という一部地域に特化した課題に対しては対処しやすくなると考えられる。

また、全国の日貨協連傘下の組合が共通利用できるクレジットカードをつくることのできれば、与信に係る問題は解決されと考えられる。

### (3) 給油所施設に係る課題と対応策

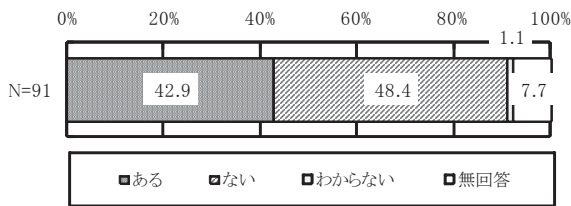
#### ■タンクの改修・大型化

消防法の改正により、25年2月以降、新基準に合致した施設のタンク等の改修、入替が必要になっている。特に40年以上経過したタンクは液漏れなどの事故に繋がりがやすく、改修を行わない場合、緊急給油所に係る検討を議論の俎上に載せることすら困難である。

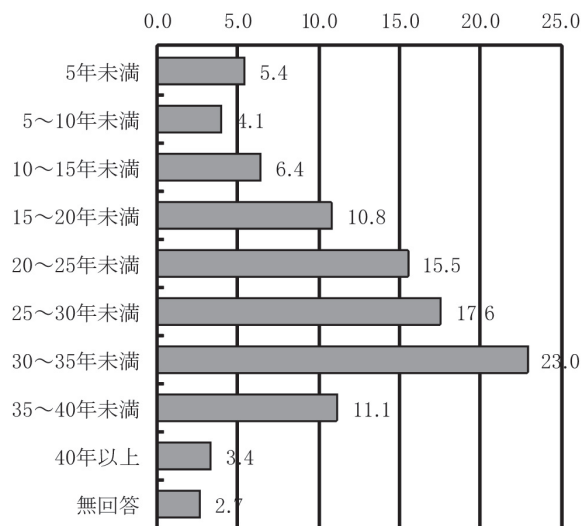
アンケート調査によれば、組合施設のタンクは現時点で40年に達するものについては基準に対応できている（予定）とされる。しか

し、昭和50年代に数多くのタンクが設置されており、30年以上のタンクが4割近くに上る。このようにタンク老朽化問題は、これから本格的なピークを迎えることから、それへの対策は今後の大きな課題になると考えられる。

図表8 今後対策が必要となるタンクの有無



図表9 タンク設置からの経過年(2013年1月末時点)



また、現在タンク容量は20KL未満のものが7割を超えるなど貯蔵施設としては小規模であり、緊急時の供給停滞を勘案すれば大型タンクの導入も重要である。災害発生時に緊急給油所として確実に機能するには、老朽タンクや小型容量タンクでは十分な機能を発揮することができない可能性があるため、新基準をクリアした大型容量のタンクの導入が求められる。

■緊急給油所にふさわしい災害対応型設備を備える

また、アンケート調査によれば、組合給油所での災害対応用機器の設置状況については、自家発電施設を保有する組合は3.0%、緊急用可搬式ポンプを保有する組合は5.0%と僅かな割合に留まった。緊急時における給油所の稼働を担保するための災害対応型設備を導入することが必要である。

(4) トラック運送業界に求められる取り組み

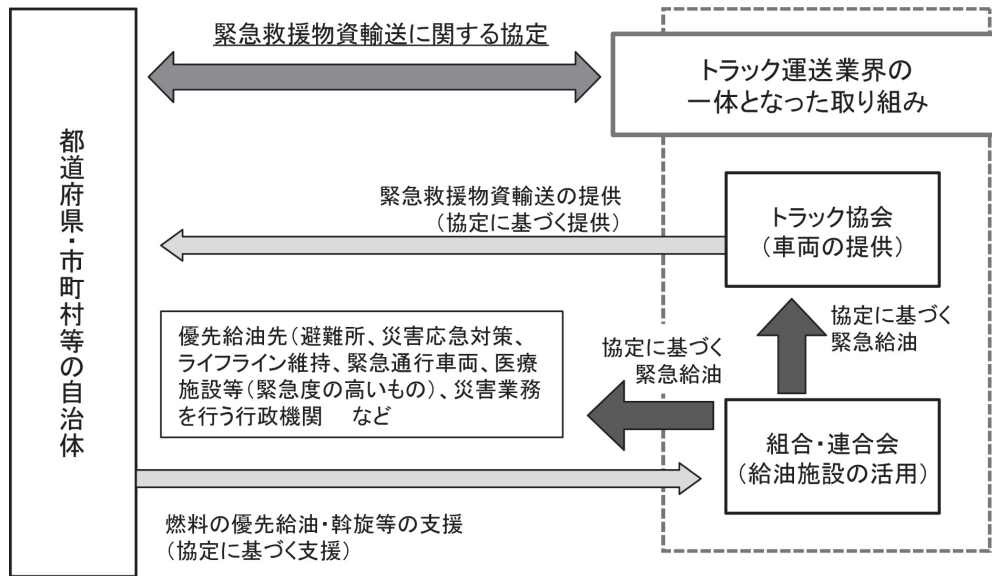
① トラック協会と連携した一体の取り組み体制の構築

トラック運送業界が、災害時の緊急輸送を行うことは極めて重要である。現在まさにその役割を果たしているが、3.11には燃料確保難により輸送に支障をきたすという課題も明らかとなった。車両の確保と燃料の確保は緊急輸送を行うための両輪である。組合・連合会は、緊急輸送の役割を担うトラック協会と連携し、一体となった取り組み体制を構築することが社会的使命を果たすための第一歩であると考えられる。

② 自治体等との協定締結の推進

組合・連合会では、トラック協会（支部）と連携して緊急給油所の指定に取り組むことが必要である。自治体によっては既に一般SSと緊急給油に係るスキームや協定を設けているところもあるが、緊急救援物資の輸送車両に係る給油の位置づけは明確でない。このため、トラック協会が都道府県（市町村）の各自治体と緊急輸送に係る協定を結ぶのと並行して、連合会・組合でも各自治体との間に災害時の燃料供給に関する協定を結ぶ、ま

図表10 自治体とトラック運送業界との協定のスキーム例



たはトラック協会との協定の中に組合・連合会での給油に係る事項を組み込むことが求められる。これにより、車両と燃料の双方が確保される。

協定そのものが市町村などに無い場合は、自治体側では一般SSやトラック協会と連携してスキームを検討・構築していくことも必要である。

③流通備蓄在庫方式の導入に向けた取り組み

平時の需要ぎりぎりを賄う小規模タンクしか保有しない組合では、公的要請に供出すると組合員の燃料が確保されなくなってしまうのではという危惧が事業者にはある。緊急給油所の指定にあたっては、国や自治体に対して流通備蓄在庫方式（国や自治体が業者から必要量の燃料を買い取って保管を委託し、非常時の不足に備える）の導入を訴えることも必要である。その際にはタンクの大型化も併せて検討し、これに係るコストについて行政側では助成を含めた支援策を講じていくことが重要である。

④給油所整備に係る支援策の整備・拡充

■全ト協によるタンク助成事業の適用範囲の拡大

現在、組合・連合会が利用できる補助制度としては、全ト協の「自家用燃料供給施設整備支援助成事業」があるが、その対象は、①更地への新設、②既存施設を一度更地にした上での全改装、③増設、④増設を伴う代替、に限られる。組合給油所を緊急輸送車両に対する給油拠点として活用していくためには老朽化対策は必須条件であり、緊急輸送車両への優先給油を義務付ける、具体的な実施体制を報告させる等の条件を付して、適用範囲を拡大した制度とすることが求められる。

■国の助成制度の運用見直し

組合給油所で災害対応型設備を保有するところはごく僅かである。組合給油所での災害対応用機器の設置状況については、自家発電施設を保有する組合、緊急用可搬式ポンプを保有する組合ともに僅かな割合に留まった。

一方、資源エネルギー庁では「災害対応型

中核給油所等整備事業」により、緊急車両への優先的な燃料供給のためのスタンドの災害対応能力の向上に係る費用を補助しているが、同制度では事業協同組合・連合会は補助対象事業者となっていない。

組合給油所に災害対応能力を持たせるには、当然「災害対応型中核給油所等整備事業」が助成する市中SSと同レベルの自家発電設備導入、情報通信機器設備、給水設備などの導入、地下タンクの大型化などを目標とすることが必要となるが、助成を受けることなく設備投資を行うには極めて負担が大きい。

このため、緊急時の社会的使命を果たすために、事業協同組合も補助対象者となるよう、設備費用の補助、支援制度の見直しの検討が必要である。

また、車両の確保と燃料の確保が緊急輸送

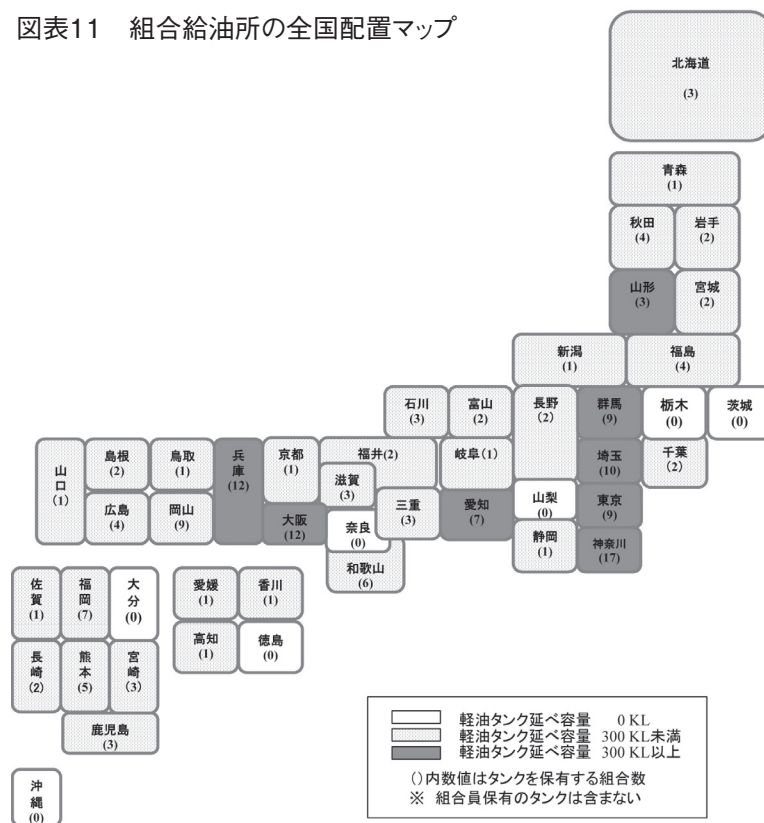
を行うための両輪であるとの観点に立てば、国、業界が連携して、緊急救援物資輸送に係る災害対応型設備についての助成制度を創設することも考えられる。

⑤緊急給油所の配置とリスト化

■緊急給油拠点の役割をもつ組合を対外的に広報し、自治体との協定締結に結びつける  
日貨協連会員の組合・連合会は全国にあり、組合給油所も全国に立地している。日本全土の災害を見据え、緊急給油所とすることができる組合給油所の配置を検討するとともにマップを作成し、対外的に広報し、自治体との協定締結に結びつけるべきである。

そしてまず第一に「緊急時給油拠点に指定されたい」とする意思表示のあった組合については、施設の立地、対応油種、タンク規模、タンク年齢などのスペックをリスト化し、都

図表11 組合給油所の全国配置マップ



道府県の危機管理を担う部署等との協定締結に役立てることが考えられる。

#### ⑥組合給油所の共同活用に関する仕組みづくり

緊急時の給油という視点から組合給油所の共同活用を検討し、その社会的役割を周知するなどして、まずは参加意思を示す組合を増加させる取り組みを行う。さらには、給油申し込みの方法、販売価格の情報共有、決済方法など具体的な仕組みを検討する必要がある。

## 7. おわりに

アンケート調査では「緊急時給油拠点に指定されたい（されても良い）」とする回答は14.9%に留まった。さらに、給油所の配置という視点で見れば、本来は全国の都道府県ごとに最低でも1～2カ所以上の組合保有の緊急給油所が必要と考えられるが、組合給油所そのものの空白地域も多い。緊急給油所指定への積極的な回答に至らなかった背景については、緊急給油所の位置付けや設備条件などの具体的な内容が回答時点で不明であったという点も考えられる。

こうした課題に対しては、国、自治体、トラック運送業界が、燃料仕入れ先である元売等も巻き込んだ中で防災協定の枠組みを確立すること、組合給油所を公共インフラの一翼として位置づけ、その役割に見合った給油所の整備・高度化設備の導入ステップ、支援制度の創設・活用などを具現化していくことが対応策として重要であると考えられる。

トラック輸送産業では、長らく業界の社会的地位の向上の必要性が叫ばれているが、その実現には社会から広く産業の重要性、その担い手の必要性を認知してもらうことが求められる。トラック協会、日貨協連をはじめとしたトラック運送業界団体としては、緊急時における組合給油所の活用は社会的地位向上のための戦略の一環として捉え、広く社会に啓発活動を行っていく必要がある。

#### 注

- 1) 本稿は（公社）全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会が平成24年度に実施した『緊急時における協同組合保有の給油施設の活用に関わる調査研究』の内容を加筆・修正してとりまとめた。
- 2) 「調査給油施設の活用等に関するアンケート」は日本貨物運送協同組合連合会が会員である組合、連合会及び連合会傘下の組合を対象に平成24年9月に実施したものである。
- 3) この組合給油所の取り組みは高く評価され、後日、県ト協から災害対応型給油所の指定を受けている。
- 4) 2011年3月17日時点の全ト協広報による。  
[http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/earthquake/stand\\_earthquake\\_tohoku.html](http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/earthquake/stand_earthquake_tohoku.html)  
一般SSは、軽油の取り扱いが少ないこと、施設の形状によって中・大型トラックの利用が制約されたためと考えられる。

#### 参考文献

- ・公益社団法人全日本トラック協会、日本貨物運送協同組合連合会「緊急時における協同組合保有の給油施設の活用に関わる調査研究～緊急時における燃料の確保と供給の安定に関わる対策～報告書」平成25年3月
- ・公益社団法人全日本トラック協会 HP
- ・石油連盟「今日の石油産業2013」