

CASE STUDY

「被災地ファースト」精神のもと 経験活かした冷静・的確な行動が最大のキモ

(株)亀田葬儀社 [北海道函館市]

北海道函館市を拠点とする(株)亀田葬儀社の代表取締役社長・川道一司氏は、「災害対策のスペシャリスト」として業界内では知る人ぞ知る存在だ。

数多くの災害支援に携わってきた川道社長に、“支援者の立場”からその心構えを伺った。

雪害対策がいつしか 災害対策へと拡大

1967年、家電などを取り扱う(有)桔梗電化センターを起源とする同社が葬祭事業に参入したのは70年のこと。創業者である川道政義氏(故人)が、9年間、結核を患い入院を繰り返す中で亡くなっていく人を見て、「人様のお役に立ちたいの思い」から亀田霊柩を立ち上げ、翌71年5月に(有)亀田葬儀社を設立した。75年には旧・亀葬会館を開業後、90年に亀葬会館、店舗、事務所を新築。以降、定期的なりリニューアルを経て現在に至る。その間、同社は災害対策の準備を着々と行なっていたが、「当時は雪害対策がメインで、あくまでも自社施設防衛のための備え」と川道社長は語る。

しかし、2004年の台風18号で被災したことから自社防衛だけの備えでは済まされないことを実感。災害時における応援車輛の整備や普通救命講習の実施、耐震構造強化などに本格的に取り組んでいった。

とはいえ、そもそも同社が災害対策の大切さを痛感したのは、93年7月12日に発生した北海道南西沖地震だった。当時、先代は葬祭事業者として奥尻島に入島し、100体以上の納棺を担当。川道社長も、遺体の搬出先となった江差港(江差町)で搬送作業に従事。先代の従妹・親戚ら延べ40人が犠牲者となったこともあり、他人事ではなかったのである。

過去の災害支援の経験が 活かされた3.11の舞台裏

2011年3月11日、東北地方太平洋沿岸部を中心に甚大な被害をもたらした東日本大震災が発生する。

函館市は、津軽海峡を挟んで対峙する東北・青森にはカーフェリーを使えば約4時間の距離。川道社長は、遅かれ早かれ支援要請が入ることを見越して、翌12日に緊急輸送出動のために待機。当時、北海道霊柩自動車協会(北霊協)に加盟していた同社をはじめとする各社が14日までに亀田葬儀社に集結。15日には宮城県に入るべく移動を開始するものの、福島原発事故により青森に退避し、支援先を岩手県にあらため緊急輸送の任に当たった(岩手県緊急輸送現地対策室全霊協輸送実績246体中、北霊協輸送隊113体)。

当時を振り返り川道社長は、「泥まみれのまま安置されているご遺体をみて、我々が本当に故人の尊厳を保つことができるのだろうか。この現実を受け入れることができないご遺族の心境を、その時点で最大限汲み取ることができたのだろうか、といった葛藤と無力感に胸を痛めながら任務にあたるだけでした」と述懐する。

そうしたなかで、とり得た数少ない行動といえばペットボトルの水で(ご遺体の)洗顔をしたり、道路に咲いていた花を献花に見立てたり、隊員に支給されたおにぎりなどをお供えする、といったことだった。「こうした



津波による被害



津波の恐ろしさがわかる生々しい1コマ



あっという間に街を飲み込んだ



枢の組み立て拠点となったトラックセンター



亀田葬儀社が保有する2遺体搬送可能な搬送車は、車高も高く設定されている



事態はいつ起こっても不思議ではない。だからこそ、未曾有の災害では少しでもお役に立ちたい」(川道社長)と、研鑽する日々を積み重ねていたという。

16年6月16日には、北海道南部の内浦湾を震源とする内浦湾地震(函館地方地震)が発生。函館市川汲町で最大震度6弱を、函館市泊町で震度5弱などが観測された。函館市で震度6弱を観測したのは、統計開始以来初のことであり、北海道内に限っても震度6弱が観測されたのは03年に発生した十勝沖地震以来だった。しかし、それまでの経験と自然災害を見越した備えを行っていたこともあって、大きな混乱を招くことなく乗り越えている。

川道社長は、30年以上前から大型特殊自動車免許、大型自動車第二種運転免許、三級自動車シャシ整備士(普通自動車、四輪・三輪の小型自動車、四輪・三輪の軽自動車のシャシ部分=自動車のボディやエンジンを除いた

箇所の基本的な整備を行なうことができる資格)を取得している。そのため、災害支援時に突発的なアクシデントが起きても、冷静に状況を判断しながら車輛整備&修理、大型車両の運転代行等々にも従事できる有資格者であることも大きな強みだ。

**あらゆる備えで臨んだ
能登半島地震**

2024年1月1日、石川県でM7.6を観測した能登半島地震が発生した。川道社長は緊急輸送一次隊として赴任すべく、函館市内で待機。10日、函館港と青森港を結ぶ津軽海峡フェリー(22:05発→翌01:45着)に乗船し、青森港着後、高速道路等を経て現地対策本部へと急行(その距離、実に922.6km)。現地入りは翌11日の13時50分のことだった。

12日、7:10に現地対策本部入り。8:29、搬送依頼



本社内に保管されている災害備品の一部



能登半島地震の影響で隆起した道路



持参した備品の一部



先である旧輪島中学校体育館へ他地域から応援に駆け付けた他社のエスティマにて向かい、本部への帰還は同日の17:30（走行距離239km）。帰還後、川道社長は持参した消防法適合の金属製「ガソリン携行缶」から20リットルを給油し翌日に備えた。

故人と遺族の対面が叶ったのは金沢市内に設けられた遺体安置場所「金沢メモリアルホール アネックス」（シオタニ）でのこと。遺族から、地震に対する恨みや、やるせない気持ちをぶつけられたものの、その後、冷静になった遺族から「そうした感情をあなた方（救援部隊）につづけたこと、本当に申し訳なかったです。私たちのために、こんなに尽くしてくれた方で、ましてや北海道から応援に来られているとは思ってもいませんでした」と声かけされたことは忘れられない出来事だと言う。

翌13日、7：00現地対策本部入り後、8：25に搬送依頼先である「あゆみの里」（穴水町）に向けて出発。出発前、「遺体の保管状況」「棺の必要性」「感染死亡か否か」といった情報が不足していたが、川道社長が持ち込んだハイエース（2遺体搬送車両）には、遺体収納シー

ツ、納体袋、感染対策防護服、消毒液などが常時搭載されているため、何かあっても事なきを得られる。

「万が一のことを考慮した備品類は現地で調達するのではなく、持参することが最も大切。我々の立場は、お客様ではなく“災害支援者”。支援者として入る以上、本来、必要とされている品は現地の方に優先されるべきであって、自ら解決できるものは持参すべき」と川道社長。一例をあげると、自家発電機やテント、食料のほか簡易トイレやパンク修理用のキットなども持参している。「地震が発生すれば、自ずと道路が隆起していることは想像がつきますが、能登半島地震では、これまで経験した災害支援のなかでも最も多くパンクした車両を見かけました」と、被災した現地の人に迷惑をかけないような準備をすることも大切と説く。

**重視すべきは
いかに「情報を共有するか」**

大地震、津波、雪崩、土砂崩れ……。いずれも、平常時と大きく異なるのは、道路状況の把握が困難なことだ。



代表取締役社長
川道一司氏

■株式会社亀田葬儀社の概要

北海道函館市桔梗3-25-12

代表者 川道一司

設立 1971年

会館数 1か所



先に記したあゆみの里から対策本部に戻る際、他の支援部隊の帰還時間は16時前後というのが常だったが、川道社長は12:48にすでに帰還している。

時短のカラクリは、「災害時は車載ナビに頼るのでなく、スマートフォンの最新道路状況ナビで走行することが大切。さらに、通行止めのパイロンなどがあっても、安全を担保しながら迷わず侵入する勇気も必要になる。通行止めの先には、必ず住居が存在している。そこに暮らす生活者から情報を得ることで、本当に通行止めなのか否かについて確認することができる」という。

実際、今回、川道社長が侵入した通行止めとされた道路の半分以上が（道路の一部崩壊や段差などがあつたものの）通行できている。ただし、ここで重要となるのは車の車高。川道社長が保有する車両は、災害対策用として車高をあげて（公認済み）いるだけでなく、普段から悪路走破を経験しているため、段差をいかに通行するかといった知見に長けていることは付記しておきたい。

いずれにしても、通行可能な道路については、支援部隊のLINEで共有され、その後の搬送経路の時間短縮に一役買うことになった。なお、川道社長は同日（13日）、14時には函館へと車を走らせ、14日6:25発の津軽海峡フェリーに乗船し、14日10:30には無事に帰函した。

これからの
災害支援に寄せて

葬祭業に携わる身として、数多くの災害支援を経験してきた川道社長が思う「今後の課題」とは何か。

その筆頭にあげられるのが、あらゆる面での「情報共有」である。いまの時代では想像できないが、南西沖地震（奥尻災害）のとき、携帯電話を所有していたのは亀田葬儀社と江差町役場しかなく、情報の混乱が多々発生した。ただし、現代社会においても、数多流れてくる情

報のなかには、不正確なものもあればフェイクニュースもある。したがって、単なる情報共有ではなく、「正しい情報の共有」が必須となる。

次に、迅速な対応が求められる災害支援ゆえに、意思決定の速度が大切になる。川道社長は、「異例のフライングばかりを繰り返してきた（笑）」と述懐するが、たとえば、能登半島地震の際には、「3方海に囲まれているだけに甚大な被害が想定されることは確か。だからこそ、一刻も早く支援隊を迎える体制が必要」と語気を強める。

合わせて大切なことは、「災害支援の経験者の意見を素直に受け止める組織であってほしい」ということ。そもそも、そうした現場に慣れていない者を現地対策本部に赴任させても組織として脆弱なものとなり、結果として命令系統に齟齬を生じてしまう可能性が高い。

これまでの経験則からと断りを入れつつ、「結局、甚大な災害は机上で描いたイメージ通りの任務遂行にはならない。最終的には、現場に多くて向いた人たちの『経験』『後悔（やりきれない思い）』『災害現場でのこれからのあり方』『臨機応変な対応』『感覚』といったものを共有と検証をもって進めるべきである」と川道社長。

今後、予想される南海トラフ地震に立ち向かおうとするのであれば、「葬祭事業者は、まずもって誰のために用いを行なうべきか、といったことの追求や、今後発生するかもしれない未曾有の災害に対する想像力を高め、それに対応する減災への準備が不可欠」だとしている。

今年2月9日、北海道南西沖地震で遺族となった人から同社に葬儀の依頼があった。「能登半島地震にも支援に向かわれたという新聞記事を思い出し、葬儀を頼むなら御社しかないと思いました」と告げられた川道社長は、「人助けの縁はどこかで必ずつながっていく」と話を締め括った。