

東日本大震災におけるJR貨物の対応

Solutions for JR Freight affected by the Great East Japan Earthquake



木林徳彦：日本貨物鉄道株式会社 ロジスティクス本部
営業部総務・企画グループ グループリーダー

略 歴

1970年生まれ。1992年静岡県立大学卒業。同年日本貨物鉄道入社。（社）全国通運連盟出向を経て、2008年6月から現職。

1. はじめに

3月11日に発生した「東日本大震災」により、関東地方から東北地方の広い範囲で鉄道輸送網が寸断されました。JR貨物においても、東北地方太平洋側に押し寄せた巨大な津波により、地上設備だけでなく、機関車5両、コンテナ車169両、コンテナ約1,200個の大半が修復不能の状態となるなど、輸送機材も大きな被害を受けました。また、常磐線については福島原発事故もあり、未だに全線での運転再開の目途が立っていません。

東北線については4月21日に運転再開しましたが、ここでは、東北線が運転再開されるまでの1ヶ月強の間における本州と北海道間の貨物輸送、被災地向けの物資輸送などに向けたJR貨物の対応をご紹介します。

2. 代替輸送体制の構築

本州と北海道間の貨物輸送については、ご利用のお客様へのご迷惑を最小化するため、JR貨物として代替輸送体制（迂回列車の運転、トラック・船舶代行輸送）の構築に向けて、震災発生から3日後の3月14日には第1回

目の「オール通運対策会議」を開催しました。オール通運対策会議とは、大規模災害の発生時に、JR貨物と利用運送事業者が鉄道コンテナによる複合一貫輸送サービスを維持するための対策を検討する場であり、東北線が運転再開するまで、11回に亘り開催しました。

まず、迂回列車の運転については、上越線や日本海縦貫線を経由し、隅田川駅～札幌タ駅間、名古屋タ駅～札幌タ駅間などの列車を3月16日から順次運転を開始しました。

次に、船舶代行輸送については、東北地方太平洋岸の港が壊滅的な被害を受けていたため、東京港～苫小牧港間をベースに499型内航船や日本通運（株）所有のRORO船「ひまわり」の輸送枠の一部を利用し、3月24日から順次代行輸送を開始しました。

また、トラック代行輸送については、被害のなかった宇都宮タ駅、盛岡タ駅、日本海側の秋田貨物駅、新潟タ駅を拠点駅として、宇都宮タ駅～郡山タ駅間、郡山タ駅～仙台タ駅間、仙台タ駅～盛岡タ駅間、秋田貨物駅～仙台タ駅間、新潟タ駅～郡山タ駅間など複数区間で実施しました。

特に、今回の震災では、被災地における自

動車の燃料不足が深刻となり、代行トラックの運行が危惧されましたが、燃料供給を確実にできる配車計画にするとともに、宇都宮駅から盛岡駅間の約450kmという長距離代行区間を効率的に運行するため、仙台駅を代行のハブ拠点として組み合わせるなど、こ

れまでにない機動的な体制とし、3月25日から順次代行輸送を開始しました。

これら代替輸送体制の構築により、1日あたりに必要とされる輸送力に対して、約7割の輸送力を確保することができました。

図1 迂回輸送とフェリー代行

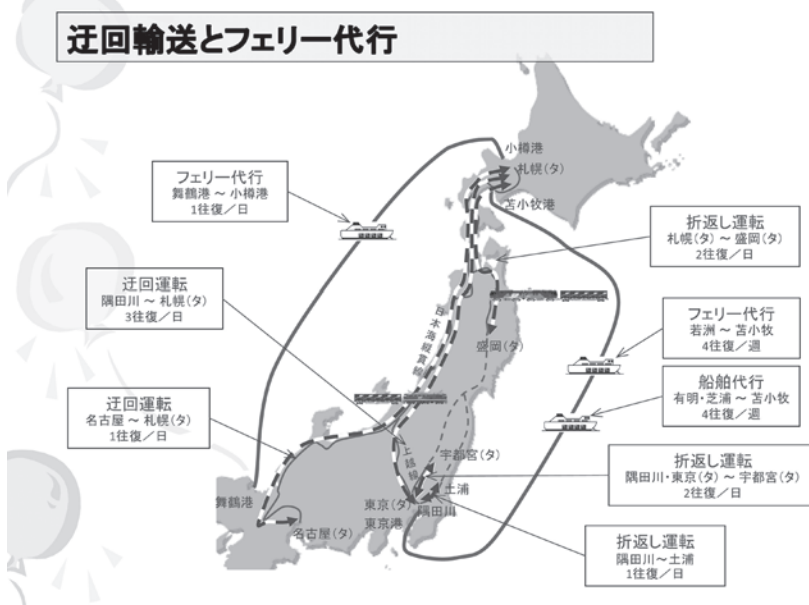
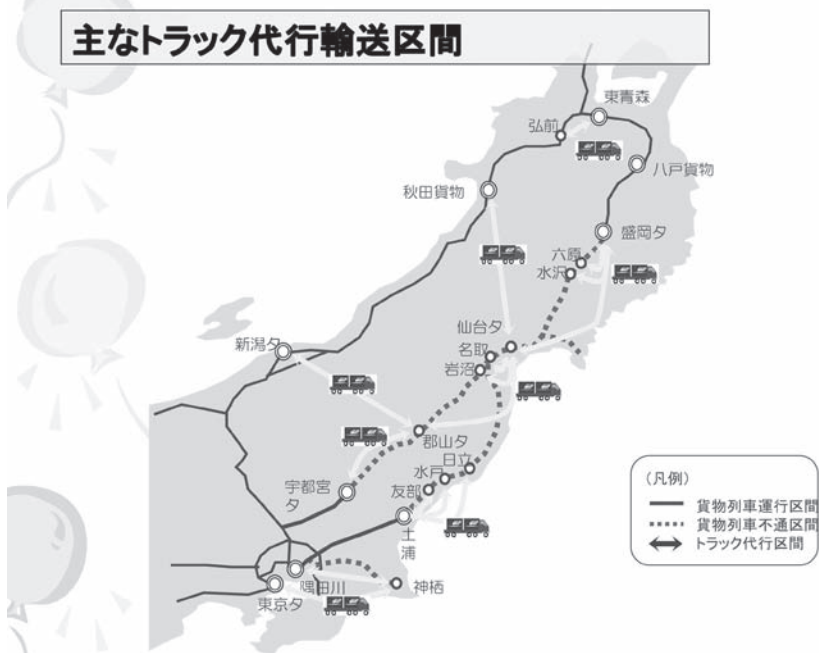


図2 主なトラック代行輸送区間



3. 臨時石油列車による被災地への燃料供給

震災の発生から数日が経過し、被災地ではガソリンや灯油などが極端に不足する事態となりました。ガソリンや灯油などは、避難所に避難されている方々の生活や、救急車や自衛隊車両、支援物資を輸送する車両などの運行にとって必要不可欠なものであり、政府等からの強い要請により、関東地区から被災地向けの石油輸送の検討に入りました。

通常では、仙台地区の製油所から盛岡駅と郡山駅にある備蓄タンクに向けて、200km弱の距離を鉄道輸送していますが、震災により、仙台地区の製油所が被災したため、まず、根岸にある製油所から上越線、日本海縦貫線を経由し、盛岡の備蓄タンク向けの鉄道輸送を行いました。

国鉄時代を通じて、1,000kmを超える距離

での石油輸送は初めてのことでしたが、震災発生1週間後の3月18日から輸送を開始し、東北線が開通するまでの間、1日あたりタンクローリー約70台分の石油を輸送しました。

続いて、もう1箇所の備蓄タンクのある郡山向けについては、根岸から上越線、磐越西線を経由して、3月25日から輸送を開始し、同じく東北線が開通するまでの間、1日あたりタンクローリー約60台分の石油を輸送しました。

東北線が運転再開となった現在では、東北線を利用して、京浜、京葉地区の製油所から宇都宮、郡山、仙台、盛岡にある備蓄タンクに向けて、石油輸送を行なっていますが、これら臨時石油列車の運転により、被災地のライフラインの確保に大きく貢献できたものと考えています。

図3 岩手県（盛岡）向け石油輸送ルート

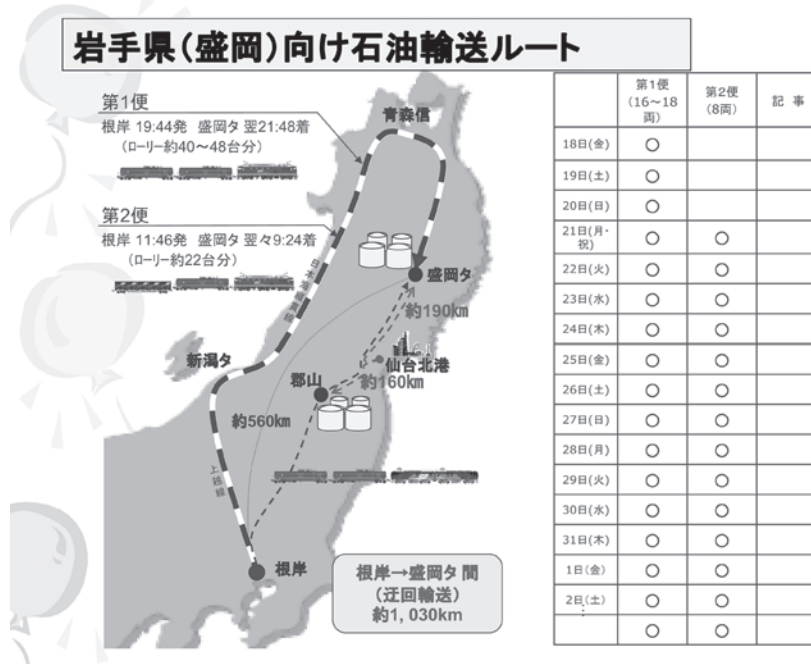
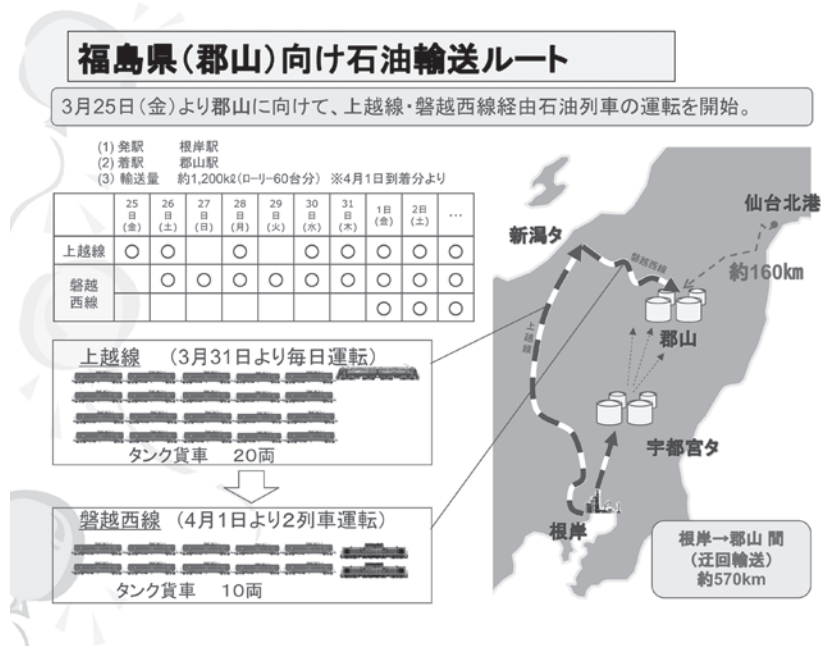


図4 福島県（郡山）向け石油輸送ルート



4. おわりに

東北線は4月21日に、一部徐行区間が残っているものの、41日ぶりに全線で運転再開となり、北向けの物流の大動脈がようやく復活しました。

3月24日に開始した東京港と苫小牧港を結んだ船舶代行輸送については、RORO船「ひまわり」と499型内航船を合わせて、約2,600個の12ftコンテナを輸送しました。

また、東北線の不通区間を結んだトラック代行輸送については、仙台タ駅以南は4月17日、仙台タ駅以北は4月20日をもって終了しましたが、過去に例を見ない広範囲な代行輸送となり、12ftコンテナ約10,000個を超えるトラック代行を実施しました。

このように幹線ルートでの鉄道輸送は再開されましたが、仙台臨海鉄道の仙台港駅は津波により本社社屋、駅本屋などが被災したほ

か、福島臨海鉄道の小名浜駅も津波の被害を受けるなど、一部の臨海鉄道については依然として復旧の目処が立っていません。

今後、被災地においては、生活基盤を含めた復興計画が進んでいくと思われますが、鉄道貨物輸送に携わる者として、被災地の一日も早い復興を願うと共に、ライフラインを確保するという観点から、被災地の皆様の生活を物流という分野から支えてまいりたいと考えています。