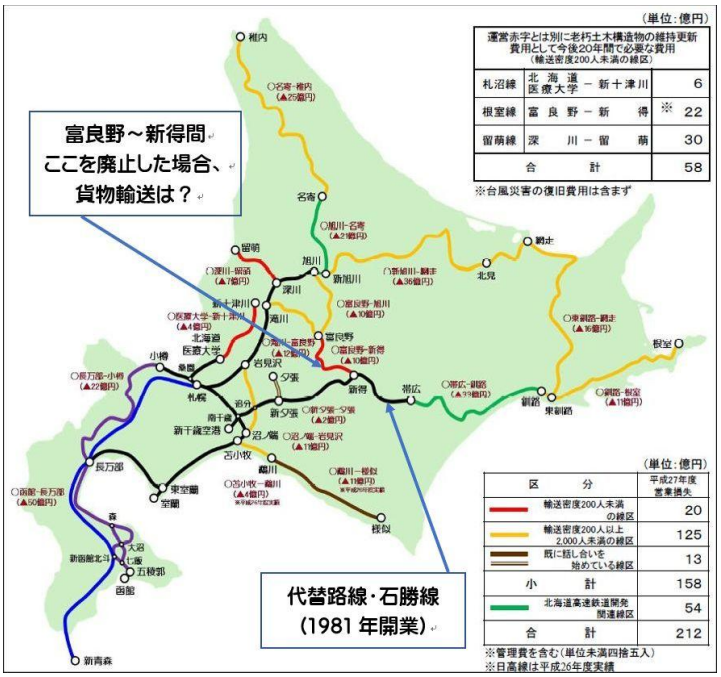
私たちは、根室線をなくしてはならないと考えます！

●もし根室線の一部区間が途切れたら？

1981 年に石勝線が開業するまで、根室本線は札幌～釧路・根室を結ぶほとんど唯一の路線でした。当時は食堂車を連結した特急列車や、貨物列車が頻繁に運行される重要線区でした。

1981 年以降は、基幹輸送の役割を石勝線に譲りましたが、2016 年の台風では石勝線も長期にわたって不通になりました。札幌～帯広間のトラックでの振替輸送は 200 日にも及びました。

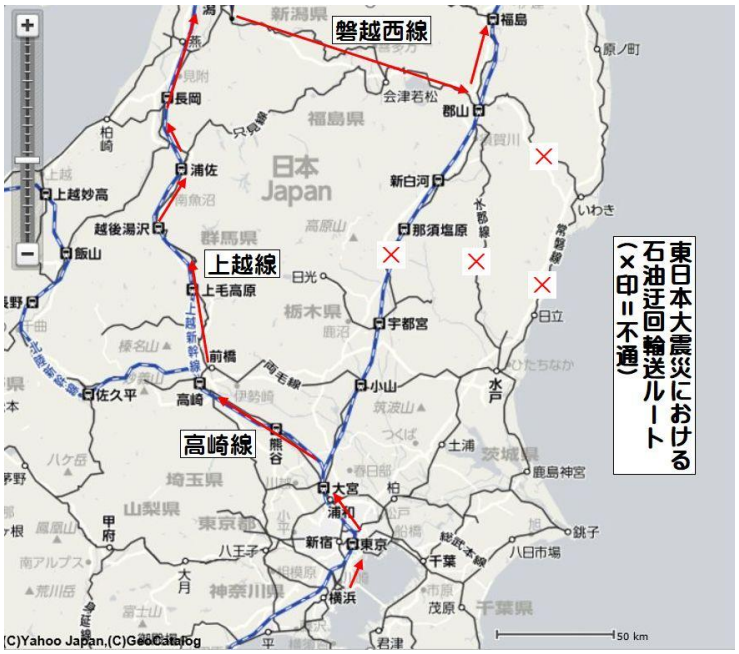
このときの台風災害以来、根室線はずっと復旧しないままです。しかし、根室本線が不通になっていなければ、今頃その価値は必ず見直されていたはずです。



●大震災で見直された迂回輸送

ＪＲは根室本線が貨物列車の迂回輸送に使われる可能性は「低い」と主張しています。

東北地方で使われる暖房用燃料は、根岸製油所（横浜市）で精製されています。2011 年の東日本大震災では、根岸製油所を含む首都圏と東北地方の輸送ルートのほとんどが途絶し、東北では真冬並みの３月に燃料輸送が途絶する事態が起こりました。



当時、途絶していなかったのが上越線と磐越西線でした。首都圏から上越線ではるばる新潟に出て、磐越西線で再び新潟から福島へ戻るルートで、何とか石油列車が走り、東北の人たちを救ったのです。

上越線も磐越西線も、普通列車しか走らず、もちろん赤字で、地元の人でさえ「高校を卒業してからは一度も乗ったことがない」「誰も乗らないからなくなっても困らない」

と言っているような路線でした。しかし、未曾有の大災害に当たって人々の生命と生活を救うのは、日頃は厄介者、邪魔者扱いされているこうしたローカル線なのです。

●「貨物列車の迂回なんて１００年に一度。そんなことのために鉄道は残せない」

貨物列車の迂回輸送の話に触れると、必ずこのような話をする人がいます。本当にそうでしょうか。

この図は 2016～2021 年の６年間で、災害により貨物列車の迂回輸送が行われた実績を示したものです。最近の異常な災害の続発で、毎年のようにどこかで貨物列車が走れなくなり、迂回輸送が発生しています。1995 年の阪神大震災では、大動脈である山陽本線が２ヶ月半も寸断されました。

災害の激甚化で不通期間が長期化していることも最近の特徴です。2018 年７月の台風災害で、岡山貨物～新南陽（山口県）でのトラック振替輸送は２ヶ月以上に及んでいます。

同じことは道内でもいつでも起こる可能性があります。こんなときに、石勝線さえ残れば迂回路線がなくてもいいという鉄道政策は間違っています。

プランＡが失敗したときに、代替策としてプランＢを用意しておかないのは、日本の典型的な負けパターンであり、歴史から何も学んでいないと言わざるを得ません。

表2 JR貨物 振替輸送実績　　輸送力・輸送実績の単位：個（5tコンテナ換算）

発生災害	振替輸送				輸送実績	
	区間	輸送手段	期間	輸送力	下り	上り
平成28年台風9・10号	東京港～釧路港	船舶	2016. 9.16－12.20	34／便	906	936
	八戸港～釧路港		2016. 9.15－12.21	80／便	5,417	6,011
	北旭川～北見	トラック	2016. 8.23－ 9.30	55／日	2,145	2,145
	札幌貨物～帯広貨物		2016. 9. 5－12.21	200／日	19,540	17,718
平成29年台風18号	西大分～南延岡	トラック	2017. 9.26－12.17	30／日	（非公表）	
平成30年7月豪雨	東京港～博多港	船舶	2018. 9. 7－ 9.26	80／便	20,842	
	大阪港～博多港		2018. 7.17－ 9.28	80／便		
	大阪港～北九州港		2018. 8.22－ 9.28	80／便		
	岡山港～北九州港		2018.7.18－ 9.28	80／便		
	岡山貨物～広島貨物	トラック	2018.7.13－ 9.29	170／日	36,160	
	岡山貨物～新南陽		2018.7.19－ 9.29	75／日		
	姫路貨物～広島貨物		2018.8.20－ 9.29	37／日		
	東福山～広島貨物		2018.9.3－ 9.29	40／日		
平成30年台風24号	広島貨物～新南陽	トラック	2018.10.3－10.12	20／日		
	広島貨物～福岡貨物		2018.10.2－10.12	40／日		
	広島貨物～北九州貨物		2018.10.2－10.12	40／日		
令和元年台風19号	東京港～釧路港	船舶	2019.10.18－10.25	30／便	（非公表）	
	東京港～苫小牧港		2019.10.23－10.26	30／便		
	舞鶴港～小樽港		2019.10.15－10.21	12／便		
	宇都宮貨物～仙台貨物	トラック	2019.10.17－10.28	200／日		
	越谷貨物～郡山貨物		2019.10.23－10.26	20／日		
令和2年7月豪雨	北九州貨物～熊本・八代	トラック	2020. 7.20－ 8. 2	150／日	（非公表）	
	福岡貨物～鹿児島貨物		2020. 7.20－ 8. 2	110／日		
	熊本～鹿児島貨物		2020. 8. 4－10.30	170／日		
	福岡貨物～鹿児島貨物		2020.10.12－10.30	20／日		
令和3年8月豪雨	東京港～新門司港	船舶	2021. 8.26－ 9. 4	3／便	166	
	東京港～博多港		2021. 8.30－ 9. 4	15／便		
	広島貨物～福岡貨物	トラック	2021. 8.19－ 9. 4	55／日	5,242	
	広島貨物～北九州貨物		2021. 8.19－ 9. 4	55／日		
	新南陽～福岡貨物		2021. 8.19－ 9. 4	40／日		
	新南陽～北九州貨物		2021. 8.19－ 9. 4	40／日		
	新南陽～宇部		2021. 8.23－ 9. 4	6／日		
	新南陽～下関		2021. 8.23－ 9. 4	4／日		
	岡山貨物～北九州貨物		2021. 8.27－ 9. 4	20／日		
	岡山貨物～福岡貨物		2021. 8.28－ 9. 4	6／日		

出典：JR貨物ニュースリリース

＜写真＞東北の人を救った迂回輸送の石油列車

公共交通の安全と未来を考える～**安全問題研究会**

URL:https://transportation.sakura.ne.jp/　e-mail:aichi200410@yahoo.co.jp