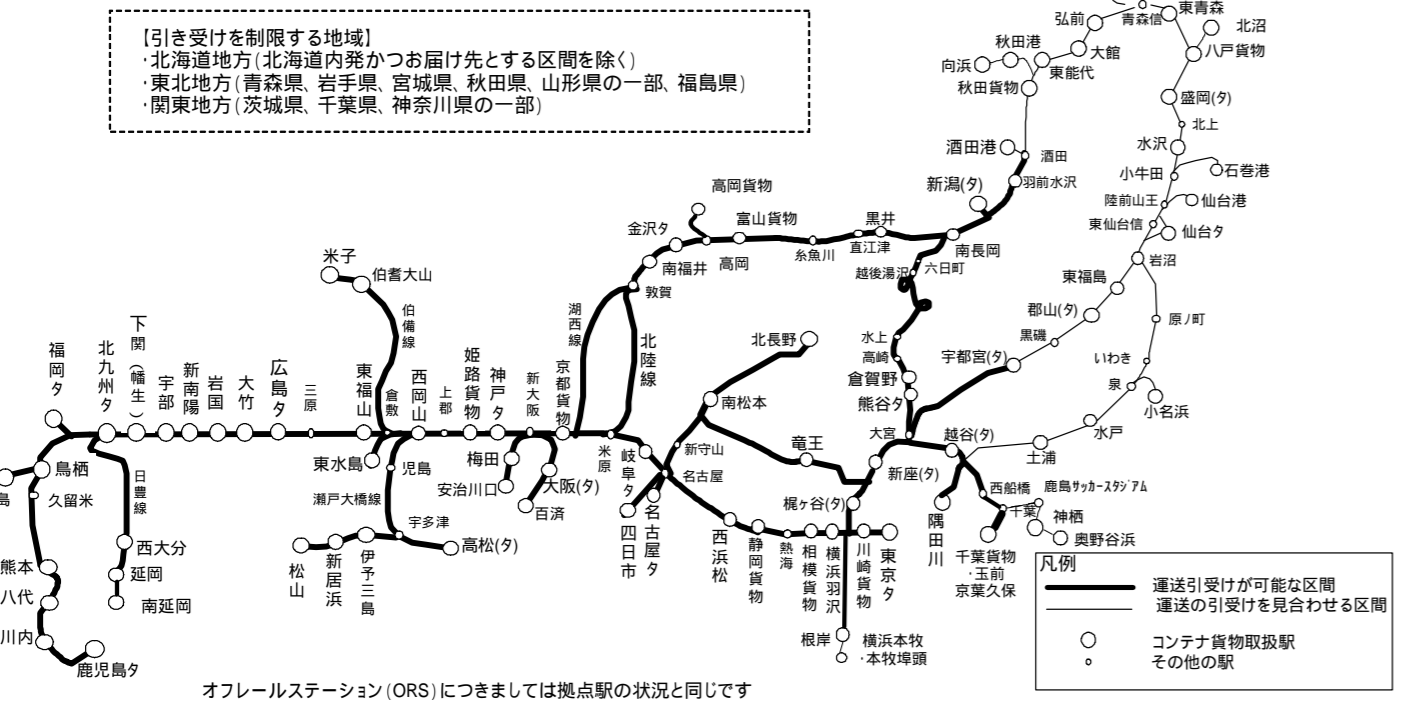


東日本大震災と「計画停電」が貨物輸送に与えた影響

～「未曾有」と呼ばれる東日本大震災が首都圏の鉄道貨物輸送に与えた影響は2日間。後の5日は「原発」という人災の影響だった～

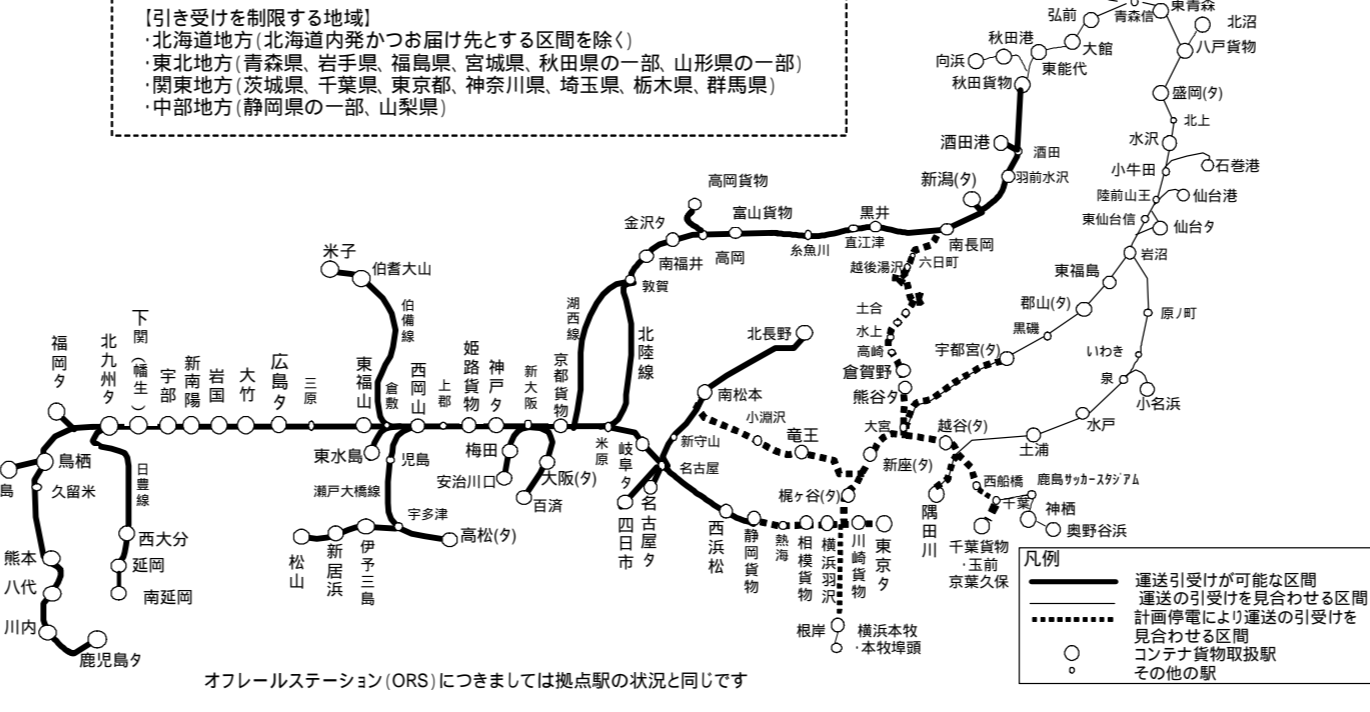
3月13日（発災2日後）13時現在

関東地方では13日には沿岸部を除き概ね震災影響から復旧。東日本縦貫線（羽越・奥羽・海峡線）は復旧が進められる。



3月14日（発災3日後）19時現在

東日本縦貫線（羽越・奥羽線）の復旧作業が進む一方、関東地方では鉄道が「計画停電」の対象とされ実質運行できなくなる。



3月11日の東日本大震災が鉄道貨物に与えた影響は、東北線など一部を除いて16日には復旧していた。ところが、14日から始まった「計画停電」が東京23区内を無条件に対象外とした一方で近隣の鉄道を対象にしたことから、旅客・貨物ともに大混乱。停電が見直される17日まで影響が続き、この間の貨物列車は運休を余儀なくされた。

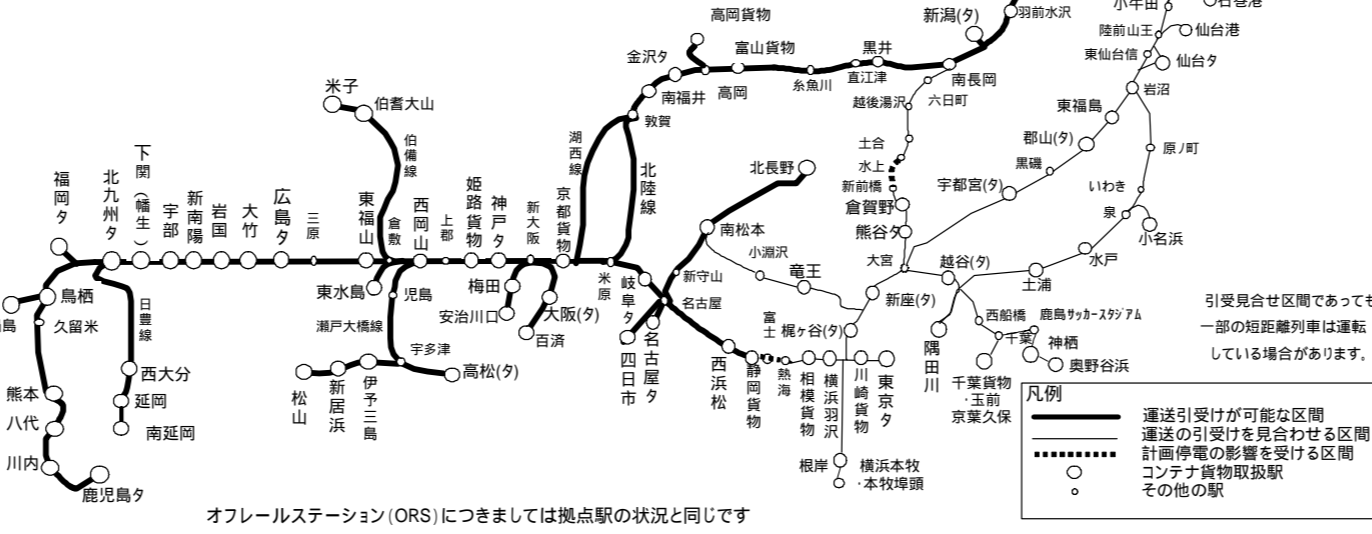
震災後の貨物列車の営業（コンテナ貨物の引受）状況

JR貨物ホームページに掲載された貨物列車運転情報（3月14日～18日）より

3月16日（発災5日後）10時現在

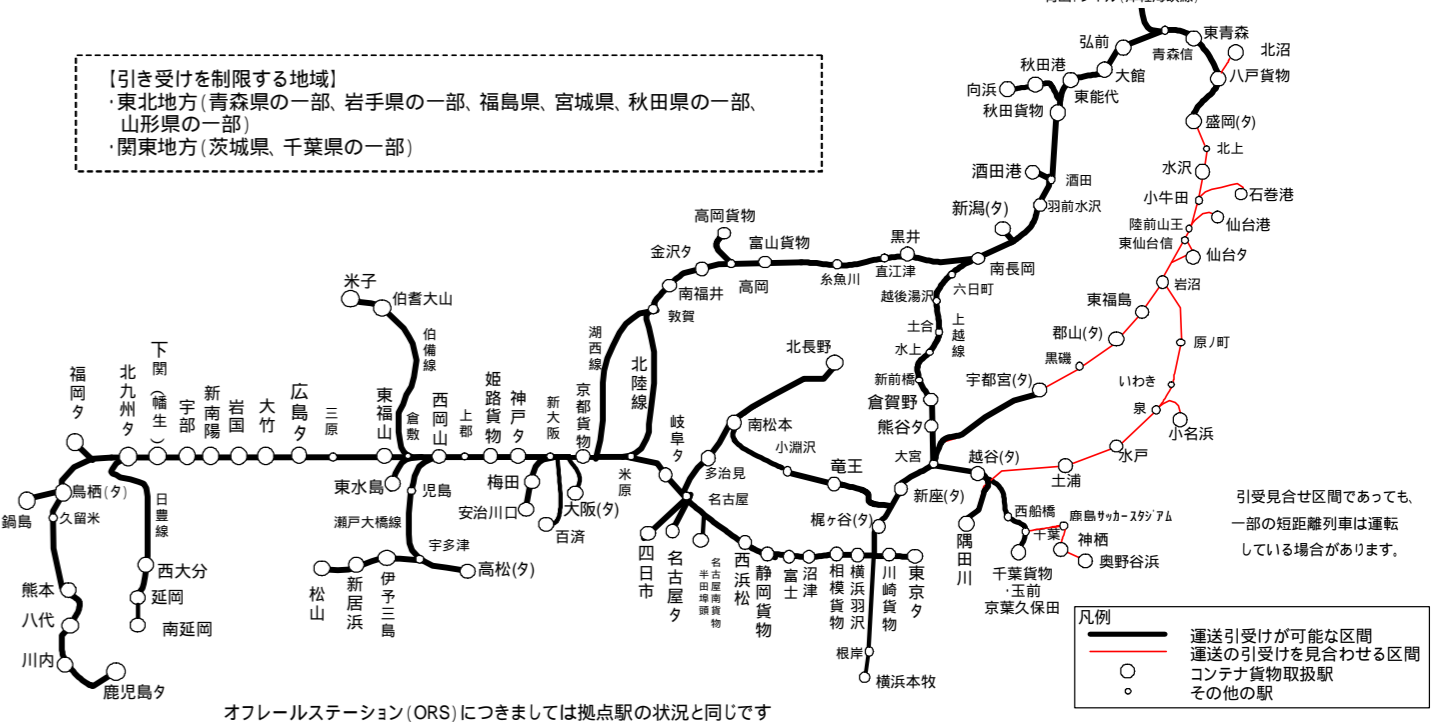
東日本縦貫線（奥羽・羽越線）が全線で復旧し、日本海側経由で青森・盛岡へコンテナ・石油輸送が始まる。一方で関東では引き続き鉄道が「計画停電」の対象とされ、トラックが東京～阪神間の輸送に取られ、被災地ばかりが関東地方も物資不足となる。

【引き受けを制限する地域】
北海道地方（北海道内陸かつお届け先とする区間を除く）
東北地方（青森県、岩手県、宮城県、秋田県の一部、山形県の一部）
関東地方（茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県、群馬県）
中部地方（静岡県の一部、山梨県）



3月18日（発災7日後）10時現在

「計画停電」の運用見直しにより、関東でも一部列車より運行再開。旅客列車が減便ながらも再開し、物流も次第に正常化する。



その結果、被災地へ向かわせるべきトラックが東京～大阪間の輸送に取られ被災地への物資輸送が滞るばかりか、首都圏でも生活物資が品薄になる事態に陥った。

原発依存の中央集権的なエネルギー政策が実施されてきた理由になっていた「安定供給」が破綻したことに加え、緊急時の優先順位づけで鉄道が軽視されたこと、交通政策とエネルギー・防災政策との連携が欠けていたことなど、震災・原発事故は今までの政策の在り方に様々な反省点を突きつけた。

自動車利用には政策的に莫大な補助・支援が入っていたため、公共交通や自転車利用が割高で不便になっていた。

ガソリンの本体価格と税額（2010年第4四半期、税額順）

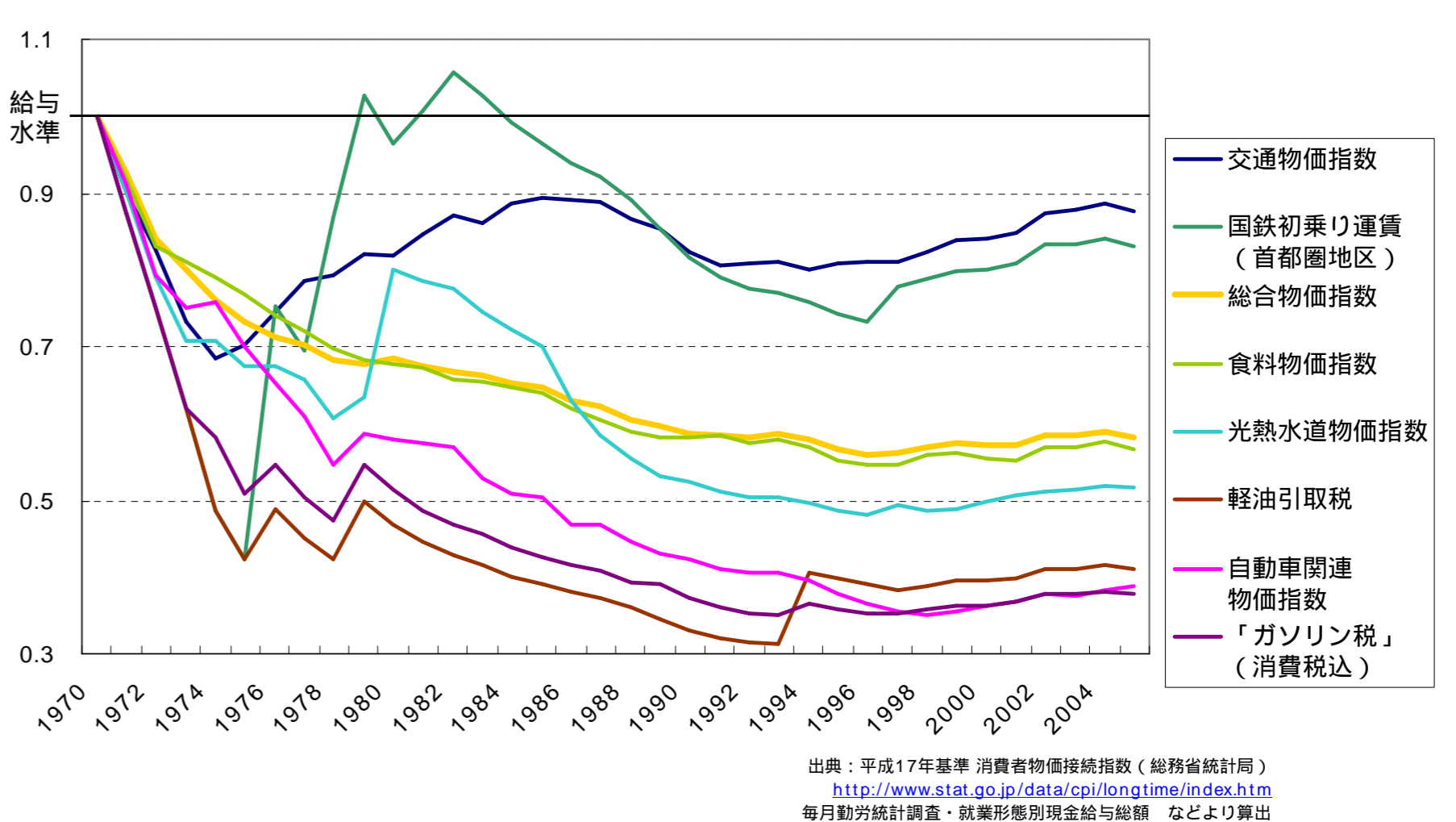
国	税額	本体価格
トルコ	1.368	1.189
ノルウェー	1.345	0.823
オランダ	1.311	0.756
ギリシャ	1.293	0.757
フィンランド	1.218	0.745
ドイツ	1.200	0.753
イギリス	1.199	0.683
スウェーデン	1.194	0.725
ベルギー	1.181	0.823
デンマーク	1.159	0.831
フランス	1.126	0.727
ポルトガル	1.120	0.769
イタリア	1.077	0.793
アイルランド	1.046	0.739
イスラエル	1.043	0.803
チェコ	0.997	0.762
スロバキア	0.975	0.749
スロベニア	0.957	0.714
ハンガリー	0.947	0.751
オーストリア	0.932	0.709
スイス	0.873	0.793
ポーランド	0.851	0.723
スペイン	0.846	0.775
ルクセンブルク	0.837	0.771
エストニア	0.831	0.701
韓国	0.798	0.729
日本	0.753	0.851
ニュージーランド	0.631	0.772
チリ	0.607	0.724
オーストラリア	0.490	0.758
カナダ	0.359	0.702
アメリカ合衆国	0.130	0.632
メキシコ	0.096	0.596

出典：Energy Prices & Taxes 2011 Q1 (OECD/IEA) p.xxvii

1970年代以降に「モータリゼーション」が進んだ背景には、自動車利用にかかる負担を割安にし、鉄道やバスなどは相対的に割高になるクルマ優先政策があった。欧州では1990年代よりクルマの税負担を引き上げ、その税収を公共交通や自転車の利用環境整備に振り向けてきた。近年これが功を奏し、自動車分担率を引き下げ、人と環境にやさしく賑わうまちづくりの成功事例が相次いでいる。

技術も資金もある日本に欠けていたものは、市民参加と政策・制度改革。クルマ優先ではなく人優先の政策に転換するには、私たち市民が国や財界任せにせず主体的に考え、連携して提言していくことが必要！

平均給与を基準にした物価指数(CPI)と交通関係金額の変動割合 (70年度・給与水準=1)



自動車利用が割安になり、公共交通運賃は割高になった1970年から2005年にかけて、給与水準は5倍になった。鉄道運賃は給与水準とともに値上がりしたが、物価全体は給与水準の6割程度に、自動車運賃は給与水準の4割程度に留まり割安になった（＝公共交通の運賃は割高になった）。欧州などでは自動車への課税を強化する一方で公共交通の運賃を抑えているが、日本の政策は逆行しており、公共交通や自転車利用者・歩行者を冷遇し、自動車利用を優遇し続けてきた。

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.

自動車利用にかかる税は安く、道路は多くなりすぎた日本のガソリン税はOECD諸国の中でも割安水準。しかも他国はガソリン税収を公共交通や自転車利用促進などに使っているが、日本ではガソリン税収は専ら道路建設に使われており、毎年巨額の税金が、自動車が行くための道路に使われ続ける状況が、過去50年間ほとんど変わっていない。

私たちは、人と環境にやさしい交通手段が優先されるまちづくりを通じて、いつまでも安心して住み続けられる地域づくりを目指して取り組む市民活動団体です。

本会の取り組みをご支援ください！



<http://sltc.jp/support>



定例会は毎月第2木曜日夜に開催
ホームページとtwitter 発信中
@sltcjp をフォロー！

