

仙台貨物ターミナル駅を視察し、 同駅の抱える様々な課題について共有化！ ～「貨物鉄道モーダルシフトPT」第5回会合にて現場視察～

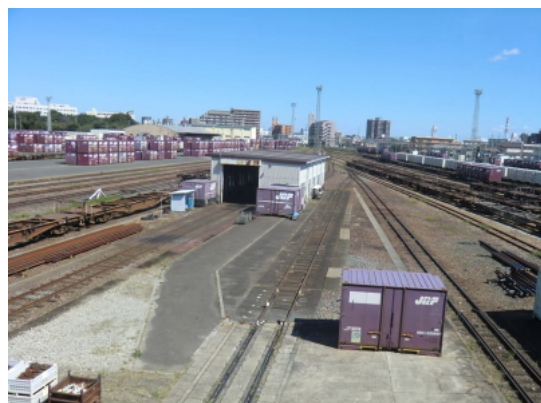
9月27日、JR連合が主催する「貨物鉄道モーダルシフトプロジェクト」第5回会合として、PTメンバーが仙台貨物ターミナル駅を視察した。今回の視察には同PT座長の榛葉賀津也参議院議員をはじめ、JR連合及び貨物鉄産労の構成員が参加した。



この間、JR連合は貨物鉄道の一層のモーダルシフト推進を、行政をはじめとして内外に対して訴えてきた。政府はそうした声を踏まえ、東京～大阪～福岡間の西の大動脈に関する整備とともに、東京～東北～北海道に関しても様々な整備を行ってきた。その結果、東京以西については26両編成が、東京以北については20両編成での運行を可能となった。しかし、いまだ運行には様々な制約条件があり、効率運行を阻害する要因が数多く存する。今回視察に訪れた仙台貨物ターミナル駅も、敷地面積の狭小さゆえ、E&S^(※)非対応であることは無論のこと、荷役線は最大10両編成までのコンテナ車の荷役作業対応となっており、分割・併合作業を繰り返すという非効率な運用を強いられ、それによる作業時間、作業効率のロスが多く発生している。JR貨物ではそうした非効率性を抱えている作業現場がまだ数多く点在している。

※E&S：「Effective & Speedy」の略で、コンテナを本線上の列車から積卸しする、『着発線荷役』方式のこと。

今回の視察では、JR貨物が企業努力の範疇を越えて抱えている構造上の課題を把握すべく、その一例として仙台貨物ターミナル駅を訪問することとなった。仙台駅から至近であり、東北本線と別線の貨物専用線を有するという極めて有利な環境ではあるものの、総面積16万㎡の総面積にも関わらず細長い三角形の形状が故、長大編成を取り扱えず、入換作業が頻発する実態を目の当たりにした。仙台都市圏発着貨物の取扱駅であるとともに、東北地方と全国とをネットワーク化する結節点の役割を担うには極めて厳しい環境であることが改めて認識された。一部移転計画も取り沙汰されているものの、遅々として計画が前進しない実態も伺うことができた。



同 P T ではこの間、貨物鉄道のモーダルシフトをより一層展開すべく、鉄道貨物の積極活用に資する方策の検討を行うとともに、貨物鉄道の将来像を俯瞰した検討を図るべく取り組みを展開してきた。鉄道貨物を取り巻く環境は極めて厳しい状況である。激変する物流産業の潮流に押し流されることなく J R 貨物としての確固たる立ち位置を見定め、中長期的な視点に立脚した経営のあり方や経営スキームの方向性を志向する必要がある。今回の視察で得られた知見をもとに、こうした構造上の課題をどう整理していくかも含め、更なる議論の深掘りを通じて提言を練り込んでいく。