

かつて、日本の貨物輸送は、鉄道での貨物列車が主流でした。幹線はもちろん、地方のローカル線でも貨物列車が活躍する姿が見られました。しかし、高速道路網の整備とトラックの大型化・高性能化で、鉄道の貨物輸送はすっかり衰退してしまいました。少ない機関士で定時運行が可能で、トラックと比較して環境負荷も低い鉄道貨物輸送は、これからもっと推奨されるべきだと思います。

そんな中、東海道本線は今でも鉄道貨物輸送が非常に活発です。東海道線に乗っていると、よく貨物列車とすれちがいます。東京から小田原までは、貨物列車専用の複線が並行して通っているので、駅のホームを貨物列車が通過することは普通はありません。しかし、小田原から先（熱海寄り）は、軌道敷が海と山に挟まれていて、狭い土地に線路を増設する余裕はありません。この区間は旅客列車の輸送密度も低くなるので、旅客列車と貨物列車は同じ線路を走ります。早川駅、根府川駅などの駅では、旅客用のホームを長編成の貨物列車が通過していく、迫力ある様子を見られます。

現在の東海道線の貨物列車は、すべてコンテナ輸送です。液体を運ぶタンク車もコンテナ化されているし、宅配業者のコンテナも見られます。この日、早川駅を通過した上り貨物列車は、機関車（桃太郎機関車）も入れると 40 両以上のフル編成でした。これからも、日本の貨物輸送は J R 貨物にがんばってほしいと、改めて思いました。

（2025 年 4 月下旬／東海道線早川駅）

