

3-5. 交通機関等の対応

1. 緊急輸送

01. 4月4日より、長万部～豊浦間及び伊達紋別～東室蘭間の列車について、避難住民の運賃無料化措置を実施した。

JR北海道は、室蘭線の東室蘭 - 伊達紋別、豊浦 - 長万部間の運転再開に伴い、避難住民を4月4日から30日まで、現地対策本部(または関係自治体)指定の避難所に避難している住民を対象に期間中、1回運賃を無料にする。乗車区間は室蘭線の東室蘭 - 伊達紋別、豊浦 - 長万部間で、同区間以遠に乗車する場合には、所定の運賃が必要。乗車証は避難住民の申し出により、現地対策本部で発行する。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.68]

02. 4月10日、豊浦 - 室蘭間で臨時通学バスの運行が開始された。

有珠山の火山活動に伴い交通網が寸断された豊浦町方面からの高校生を室蘭市内の高校に運ぶ臨時通学バスが、始業式の10日から運行を開始した。

道教委が、胆振第4学区(伊達以西)から同第1学区(室蘭、登別)の公立高校に通う生徒の足を確保するため、道南バスの協力で実施。対象30人余りのうち、室蘭市内の避難所や知人・親類宅から通う生徒を除いた13人(豊浦町在住)が希望した。バスはJR豊浦駅午前5時半発、JR東室蘭駅午後4時半初の1日1往復。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.105]

2. 迂回路・代替輸送

01. JR北海道・JR貨物は、臨時特急列車や貨物列車の函館本線への迂回を行った。

3月30日、室蘭本線の東室蘭～長万部間の不通に伴って、同線経由の優等列車と貨物列車が全面的に函館本線の山線へ迂回運転を開始した。北海道の各地と函館を結ぶ唯一の鉄道路線となった山線は、一時的に同線の持つ地域間を結ぶ生活路線としての役割を解消し、主要幹線としての使命を担うこととなった。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』JR北海道(2001/3),p.49]

02. JR北海道は、山線迂回運転の長期化に備えて、山名駅の行き違い施設の新設やATS(列車自動停止装置)設備の付け替えなどを行った。

4月8日(ディーゼル特急10両・コンテナ貨物10両+機関車2両対応)と14日(北斗星等客車12両+機関車2両対応)の2日に分けて、長大編成の列車を安全に運行するために山線の各駅のATS地上子の位置変更、新設工事を実施した。

(中略)

昭和61年以来定期の優等列車の運行がなくなった山線の単線区間の各駅のATS地上子の位置は、臨時特急列車等最大8両までしか対応できない。そのため、行き違い駅で、長い編成の列車がATSの位置で停止すると後部が行き違い線へはみ出してしまい、行き違いができなくなる場合が出てくる。そこで、行き違い線のある熱郭、蘭越、ニセコ、倶知安、銀山、然別、塩谷の7つの駅の従来のATS地上子を10両編成の列車が行き違いできるよう長い編成の列車の進入時には作動しないように種別変更を行うとともに、長い編成の列車に対応する新たな地上子を設けたのである。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』 JR北海道(2001/3),p.42]

03. 航空各社が、函館～丘珠・新千歳間で大幅な増便を行った。

有珠山の噴火活動に伴い、鉄道などの交通機関に大きな影響が出ているため、全日空と日本エアシステムは31日、札幌と函館を結ぶ臨時便を4月1日から3日まで、1日1往復運航することを決めた。全日空は1日1往復、日本エアシステムは同2往復する。

エアニッポンと、日本エアシステムの子会社・北海道エアシステムの両社は31日から、札幌 - 函館線で臨時便の運航を始めている。

[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.51]

3. 鉄道代替輸送

01. JR室蘭本線が不通となったことにより、旅客・貨物の輸送能力ともに従来の5割程度まで低下し、大きな減収をこうむった。

北海道の大動脈と言われ、旅客・貨物それぞれの主要列車が通過する室蘭本線の不通は、我が国の経済に大きな影響をもたらすものであった。事実、3月29日からの不通期間内に、貨物の滞貨は膨大なものになっていった。列車輸送は3月29日、不通前の分も含めて平常時の58.8%に、不通後の3月30日～4月1日までは12.5%に落ち込んだ。このためJR貨物は、室蘭本線の不通とともに、トラックによる代行輸送を函館の五稜郭貨物駅～札幌貨物ターミナル駅間で開始した。4月1日からは苫小牧港からの船便も導入して滞貨の解消とともに、輸送量の確保を目指したが、鉄道輸送の全量を代替するには至らなかった。今回の噴火による不通は、いかに北海道の物資輸送は室蘭本線に頼っていたかを再確認する機会ともなったのである。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』 JR北海道(2001/3),p.28]

3月29日以来、JR室蘭線は運転休止中。五稜郭貨物駅(函館市港町)には本州方面から運ばれた5トンコンテナが一時は約500個滞留した。

室蘭線は20両編成の貨物列車が1日24本走っていたが、う回路の函館線はこう配がきつく、1編成10両が限界で本数も1日5本。コンテナ輸送量は1日2400個から230個に落ちた。

JR 貨物では輸送船4隻を借り、苫小牧～青森間と室蘭～函館間で船舶輸送を始めたが、完全にカバーするには至っていない。[『毎日新聞』(2000/4/6 地方版)]

02. JR 貨物は、室蘭本線の不通とともに、トラックによる代行輸送を函館の五稜郭貨物駅～札幌貨物ターミナル駅間で開始した。

JR 貨物の輸送量は通常の半分程度まで復活していたが4日、今後の輸送計画を発表した。3月29日の室蘭本線不通直後、3月30日の2往復から始まった迂回運転を、山線運転の乗務員教育が完了する5日以降5往復とし、函館の五稜郭貨物駅～札幌貨物ターミナル駅間のトラック代行運輸も1日約200台に増やした。また、6日からは3隻であった船舶代行輸送を一挙に11隻に増やし函館～室蘭間、苫小牧～青森間で1日6往復させることとした。これによって、不通当初通常1日当たり1万7千トンの取扱量の1割程度に落ち込んだ輸送量を7割近くまで回復さよとと言うものである。北海道と本州を結ぶ物流の大動脈の復活は着々と進んでいった。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』 JR 北海道(2001/3),p.38]

JR 貨物によると、本道と本州を結ぶ貨物列車は1日24往復あるが現在、函館線経由で1日5往復をどうにか運行。通常は年度末の引っ越し荷物や紙製品輸送などで混雑する時期だが、半分弱の輸送力に落ち込んでいる。

同社は約200台のトラックをチャーターし、函館駅近くの五稜郭ターミナルでコンテナを貨物列車に移し替えたり、フェリーで輸送するなどの対応。しかし、輸送が追いつかずにコンテナが滞留するケースも出始めている。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.53]

30日から東室蘭 長万部間が不通となった影響で、JR 貨物は長万部駅から函館線へのう回ルートに切り替えているが、同線は単線区間のため、1日5往復程度しか確保できず、残りは五稜郭ターミナル(函館市)からトラック輸送に変更した。すでに本州で荷受けしたコンテナについては、フェリーやトラックを使った輸送方法を検討している。[『毎日新聞』(2000/3/31 北海道版夕刊)]

03. JR 貨物は、トラック代行輸送の輸送効率を向上するため、長万部駅に仮設コンテナホームを設置した。

4月1日からは苫小牧港からの船便も導入して滞貨の解消とともに、輸送量の確保を目指したが、鉄道輸送の全量を代替するには至らなかった。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』 JR 北海道(2001/3),p.28]

6日にはJR 貨物から長万部に仮設のコンテナホームを設置したい旨が提起された。1日1往復しかできない札幌貨物ターミナル駅～函館・五稜郭貨物絵期間のトラック代行輸送を、1日2往復できる札幌～長万部間に短縮し、長万部～函館間を鉄道輸送にして輸送効率を上げると共に、函館・五稜郭貨物駅に集中して滞貨しているコンテナ貨物の緩和を

図るこのプランは JR 貨物が用地の一部を所有する長万部町の協力を得て、4月13日に決定を見、ただちに工事に着手。約1週間後の21日から使用に供せられた。

この仮設コンテナホームは、長万部駅構内の上り用の入れ換え線と副本線を利用して設けたもの。工事は、隣接する長万部町の土地を含め、約6,300 m²の敷地を整地後、砕石を敷均し、ケーブル横断箇所には敷均した砕石の中に H 鋼による骨組を設け、その上に厚さ 2.2 cm の鉄板を溶接して並べ、コンテナの積み卸しとコンテナ置き場とした。この施設の完成で北海道～本州間の貨物列車は12往復となり輸送力は平常時の80%へと向上した。21日からの使用に当っては、積み卸し用のフォークリフト3機、入換要員12名を配して対応した。[『有珠山噴火 鉄道輸送の挑戦』 JR 北海道(2001/3),p.39-40]

4. ライフライン事業者の対応

01. NTT 東日本は、3月31日に生じた断続的な輻輳への対策として、市内回線・中継回線の増設を行った。

噴火による伊達地域の輻輳対策として、札幌～室蘭、伊達間の市外回線の新增設を行った。

3月30日	札幌北 DTS - B～室蘭西 DTLS - B	240 回線増設
4月1日	札幌北 DTS - B～伊達 DLS - C	240 回線増設

[『2000年有珠山噴火 災害対策の歩み』 NTT 東日本北海道支店(2001/1),p.18]

02. NTT 東日本は、電話等(加入電話、ISDN、専用線等)を使用できない期間の基本料金等、復旧工事、移転工事の料金免除を決定した。

NTT 東日本北海道支店は有珠山の噴火災害で避難している各家庭の電話利用料金のうち基本的な料金について減額する。

対象は回線使用料、付加使用料、屋内配線使用料、機器レンタル料。避難勧告を受けた日から勧告解除となった日の間、月々の利用期間に基づいて日割り計算する。移転する場合の工事料も減額する。支払い期限の猶予は検討している。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.75]

03. 携帯電話各社は、携帯電話・衛星携帯電話の無償貸与を地方自治体に行った。

3月28日午後8時、北海道災害対策本部から緊急通信確保のため、携帯電話・衛星携帯電話の貸出し要請があり、胆振西部各市町村災害対策本部に端末の貸出しを指示した(虻田町は携帯電話25台・衛星携帯電話1台)。これら携帯電話は緊急通信の確保、地域住民の避難指示等に威力を発揮し、災害対策・支援活動の円滑な運営を支えることができた。[『2000年有珠山噴火・その記録と教訓』北海道虻田町(2002/12),p.391]

NTT ドコモは噴火災害対策として伊達、虻田、壮瞥、豊浦、洞爺の5市町村対策本部に、

携帯電話 445 台、衛星携帯電話 13 台、ポケットベル 60 台などの配置を完了した。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.79]

携帯各社とも受信機や充電機器の貸与、基地局の増設、パワーアップなどの対応をとり、今回の災害では携帯が重要な役割を果たした。[平塚千尋『災害情報とメディア』リベルタ出版(2000/10),p.178]

04. 北海道電力は二次災害予防のため洞爺湖温泉地区の一部で計画電力の供給を中止した。

北電室蘭支店は 5 日、泥流・土石流発生による 2 次災害を予防するため、虻田町洞爺湖温泉町への送電中止を決め、現地対策本部や虻田町、避難所への説明に入った。完了次第、実施する。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.79]

3 月 31 日の噴火以降、噴石・泥流によるものと思われる配電線事故が発生する中、それまで送電を続けてきた洞爺湖温泉町の一部において泥流等による 2 次災害の発生が予想されたことから、4 月 5 日 21 時 45 分に 308 戸の送電を中止した。

予防停電については、過去の災害で例のないことであり、実施にあたっては事前に自治体・各避難施設利用者、高圧契約のお客様への説明を行ったが、商店経営者等から冷凍冷蔵庫等の食品の損失に対する補償などについて説明を求められるなど、対応に苦慮した。

また、高圧契約のお客様への周知については、主にホテル関係であったが、経営者も避難していたことから、連絡先の確認に手間取った。

さらに、復旧後には「北電が電気を止めた。」との理由で、お客様が損害を受けた自家用設備や食品に対する賠償の申し出が数件発生するなど、事後対応にも苦慮した。[『2000 年有珠山噴火復旧記録』北海道電力株式会社室蘭支店(2000/11),p.19]

05. 虻田町公共下水道復旧プロジェクトチームが設置された。

午前 9 時から伊達市役所で行われた有珠山噴火非常災害現地対策本部合同会議で室蘭土木現業所は、虻田町の公共下水道施設復旧に向け、関係機関によるプロジェクトチームを設置したと報告した。

(中略)

虻田町、建設省、道建設部、日本下水道事業団などで構成する同チームは、13 日から被災状況の調査や応急復旧の検討などを開始した。[『有珠山 - 平成噴火とその記録 - 』室蘭民報社(2000/12),p.123]

虻田町民の一時避難解除に伴う下水道施設復旧に向けた調査及び対策の検討のために、平成 12 年 4 月 13 日、建設省・北海道・虻田町・日本下水道事業団北海道総合事務所ほかによって設置された。立入り禁止区域を解除された地区から速やかに被害状況を調査し、下水道施設の復旧に向けた工法規模・発注方法を検討した。[『2000 年有珠山噴火・その記録と教訓』北海道虻田町(2002/12),p.380]

現地下水道復旧のため「虻田町公共下水道復旧プロジェクトチーム」を設置し、下水道施設の復旧に向けた調査及び対策の検討や避難指示の解除された地区から被害状況を調査し、下水道施設の復旧に向けた工法規模、発注方法の検討等を実施した。[『2000年有珠山噴火災害・復興記録』北海道(2003/3),p.35]