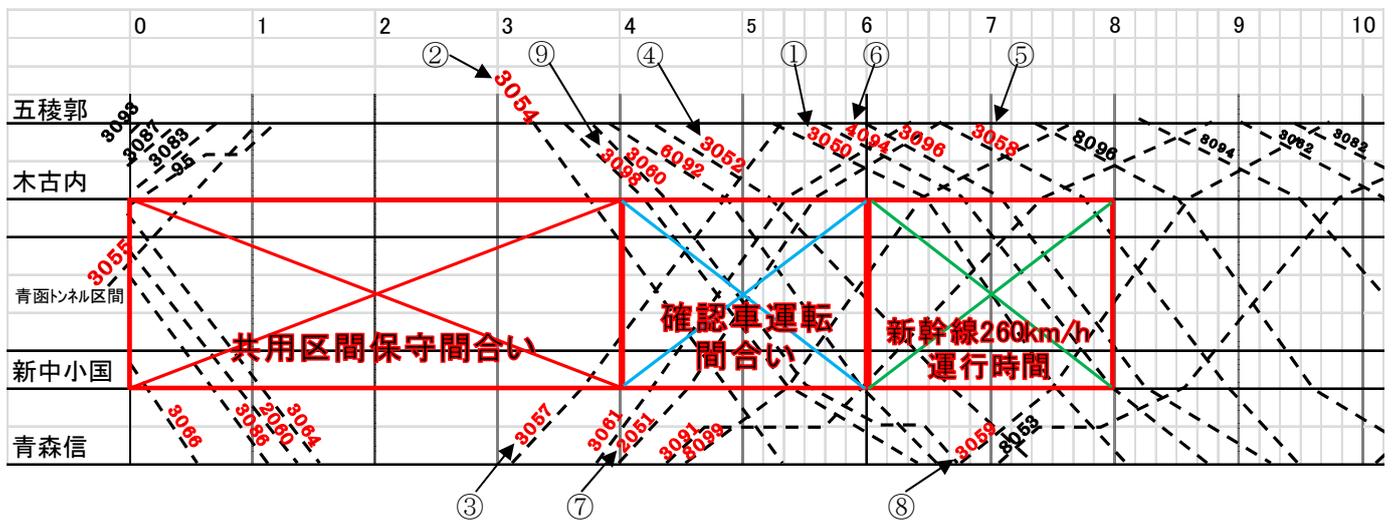


列車運行時間帯を区分して高速新幹線列車を運行する場合の影響について

平成 24 年 9 月 20 日
日本貨物鉄道株式会社

1. 前提

- ・保守間合い+確認車運行のため要する時間を 6 時間と仮定する。
- ・午前 6 時から午前 8 時までを高速新幹線列車（最高運転速度 260km/h）の運行時間帯とする。午前 8 時以降は新幹線列車（140km/h）と貨物列車の共用走行とする。



2. 想定される影響

- ・設定不可能となる列車

下り: 26本中7本の列車設定が不可能

上り: 25本中13本の列車設定が不可能

→ **青函を通過する1日あたりの貨物列車のうち、4割に相当**

- ・設定不可となる時間帯の列車（赤字で示す列車）は、主として関東～北海道間を中心に宅配貨物・書籍雑誌、生鮮野菜食品を積載した列車である。

① 3050列車（札幌(夕) (0:20)～隅田川(18:25)）

大手宅配貨物業者のご利用がメインとなる列車である。道内の貨物を札幌・苫小牧地区で集約し、深夜に出発して首都圏側のターミナルに遅くとも翌日 20 時頃に持込み、仕分けを行い、首都圏全域に転送する使命を持っている。

② 3054列車（札幌(夕) (22:29)～隅田川(翌日 15:24)）

3050列車と同様、大手宅配貨物業者のご利用がメインとなる列車である。札幌地区の貨物を中心に、首都圏側のターミナルに遅くとも 18 時頃に持込み、

仕分けを行った後、関東甲信越の広いエリアに転送する使命を持っている。同列車は夜行特急「北斗星」をも上回る最速列車であり、高速フェリーと対抗する最重要列車である。

③ 3057列車（隅田川(17:02)～札幌(夕)(翌日 10:01)）

書籍・雑誌輸送がメインとなる列車で、各出版社で製本、梱包された貨物を札幌に翌日午前中に到着させ、仕分けを行った後、コンビニエンスストア・書店等の配送ルートに乗せる使命を持っている。この列車が設定出来なくなると、北海道における雑誌の販売日が他地域よりも遅れるという事態となる。

④ 3052列車（北旭川(21:08)～隅田川(翌日 20:37)）

旭川地区から首都圏に直通する唯一の列車である。特に商社系の生鮮野菜類を積載しており、首都圏のスーパー等に直接納入している。こうした流通系のルートに乗る野菜類は、スーパーのチラシ等に掲載した商品が多く、列車に数時間の遅延が生じただけでも数百件のクレームが殺到し、商品は全損扱いとなる。また、各農協から首都圏の市場に深夜に納入し、競りにかける商品も多数あり、遅れた場合には商品価値の下落などに伴い市場価格が変動するなど問題となる。

⑤ 3058列車（帯広貨物(22:25)～隅田川(翌日 19:26)）

道東地区から帯広貨物に集積した貨物を積載し、首都圏に直通する唯一の列車である。特に商社系の生鮮野菜類を積載しており、首都圏のスーパー等に直接納入している。こうした流通系のルートに乗る野菜類は、スーパーのチラシ等に掲載した商品が多く、列車に数時間の遅延が生じただけでも数百件のクレームが殺到し、商品は全損扱いとなる。また、各農協から首都圏の市場に深夜に納入し、競りにかける商品も多数あり、遅れた場合には商品価値の下落などに伴い市場価格が変動するなど問題となる。

⑥ 4094列車（札幌(夕)(23:22)～名古屋(夕)(翌々日 5:52)）

北海道から名古屋地区への最速列車である。大手自動車メーカーに納入する自動車部品を積載しており、翌々日午前中の納期を守ることができなければ生産ラインが止まる事態になりかねない。海上シャーシ輸送においては、鉄道と同等の時間で輸送しているため、鉄道での納期が遅れると部品の納入順が入れ替わってしまい、カンバン方式を採用している自動車生産に影響が生じる。

⑦ 2051列車（仙台(夕)(23:10)～札幌(夕)(翌日 11:34)）

仙台地区から北海道に直通する唯一の列車であり、大手宅配事業者の貨物を積載している。札幌地区のみならず道東に転送する貨物を積載しており、翌日午後に到着させないと、道内の転送便に間に合わない。

⑧ 3059列車（隅田川(20:56)～札幌(夕)(翌日 14:46)）

大手宅配貨物業者の貨物を積載する列車で、都内近県の貨物を積載し、札幌地区のターミナルに遅くとも翌日夕方に持込み、仕分けを行った後、北海道全域（道東地区等）に転送する使命を持っている。

- ・これらの貨物のリードタイムが守れない場合、**列車が持つ使命そのものを失うばかりか、対北海道間の物流体系が成立しない事態となる。**このように、各列車には、それぞれ速達の使命を持った貨物が積載されており、各利用顧客からは更なる速達化、輸送障害後の開通時の円滑な貨物列車の運転再開を求められている状況にある。
- ・設定不可能となる列車を他の時間帯において設定出来たとしても、発車時刻、到着時刻が大幅に異なるなど、**輸送品質が大幅に低下し、お客様の要望にあった商品設定と成らず、ご利用いただけない。**この場合、鉄道貨物輸送により**青函地区を年間に通過する輸送量のうち、およそ180万トンが逸走**することになり、**当社の経営にも甚大な影響を与える。**
- ・また、当社の経営に影響を与えるのみならず、**北海道経済において極めて高いウエイトを占める農産品の道外に向けた輸送に広範な影響**を及ぼすと共に、**北海道向けの輸送についても、宅配便等の生活関連物資輸送にも影響**を与えることになり、**社会的混乱を惹起**する。
- ・設定不可能となる列車のうち、例えば、**3098列車(㊟：札幌(夕)(21:50発)→福岡(夕)(翌々日10:47着)**について、仮に遅れを織り込んで列車設定を行った場合、**福岡(夕)到着は、約24時間遅れ**になると想定される。この様に、**運行距離が長い貨物列車の場合、受ける影響は極めて大きくなる。**

以上