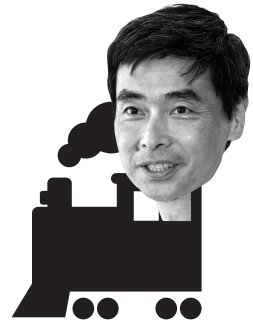


# 北海道の道を 活かそう！

第2回



(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2004年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

## 貨物新幹線が北海道の未来を開く

### 北海道に恵みをもたらす

貨物新幹線は北海道に大きく2つの恵みをもたらす。

第1に、北海道と道外の物流効率を画的に向上させる。到達化により、道央・道南で夕方に出荷した農畜水産物が翌朝の豊洲のセリに間に合う。災害に強くなり、日常的な運延・運休も、台風や地震による長期運休も激減する。

運賃を高くする必要はない。新幹線は在来線より、車両と乗務員の回転効率は高く、設備が頑丈で保守費は安い。新幹線が高いのは建設費で、既に旅客のための建設が進み、貨物のための付加投資は全体から見たら僅かだ。

第2に、青函トンネルを含む旅客

### 貨物新幹線の実現方策

道内及び道外とのヒトとモノの移動の効率性が高まり、1次産業、食品加工等の2次産業、食を売りとした観光等の3次産業の成長を期待できる。雇用は増え、人口増となる。

表のように、トラックが渡れない海を挟みながら鉄道の現行シェアは8%しかなく、大幅利用増を見込める。旅客列車室内にパレットで積込む方式（JR貨物が特許公開）では

運び切れず、大量のコンテナを効率的に運ぶ方式としなければいけない。車両は、旅客新幹線電車の床上をな

くしてコンテナを積むイメージとし、線路への負荷を抑えるよう1両の車重が軽くなる工夫をする。

駅は、コンバクトになるよう、新幹線と在来線の貨物列車を並べてコンテナを門型クレーンで積替える。

港湾では昭和30年代からやっている方式だ。道内は函館・長万部・倶知安・札幌、首都圏は大宮操車場で新幹線と在来線を結節させ、在来線のネットワークを活用する。

### 新幹線札幌延伸と同時に

昨年、国交省は貨物新幹線の検討を具体化するとした。2030年度予定の北海道新幹線の札幌延伸と同時に望まれつつ、残念ながらぜひとも間に合わせようとの機運はない。

車両はゼロからの開発でなく、地

### 函館―仙台で試験営業を

上設備は工夫によりコンバクトにできる。北海道のため、日本のために、何としても間に合わせたい。コロナ禍とウクライナ侵攻を踏まえ、我が国が達成すべき一極集中の緩和・国内回帰・食料安全保障に資する。

早期に函館―仙台で試験営業する以下のスケジュールにより、新幹線札幌延伸と同時に本格運行できる。札幌延伸と同時に本格運行できる。

23～24年度に試作車設計と函館・仙台的地上設備設計、25～26年度に試作車製造と函館・仙台施工とし、27年度に平日2往復の試験営業を開始する。そして、27～28年度に量産車設計と各所の地上設備設計、29～30年度に量産車製造と各所施工とする。

### 北海道～道外の鉄道貨物の売上想定

	シェア	全体	現行を8として	運賃	売上 [億円/年]
現行	8%	100	8	1	200
下位	10%	102	12	1.1	330
中位	12%	105	17	1.2	510
上位	15%	108	23	1.3	748

※シェア拡大・全体拡大・運賃上昇を見込む。

現行、長さ400mのコンテナ貨物列車が1日20往復以上運行

将来、長さ600mのコンテナ貨物新幹線が1日50往復運行

JR貨は好業績に線路使用料の増額でJR北と東も業績向上



長万部町  
貨物新幹線構想



4/25  
余市フォーラムの動画