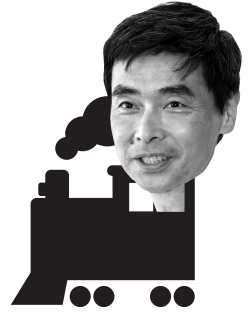


北海道の道を活かそう!

第19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

貨物新幹線と荷物新幹線の相互発展

JR東が荷物新幹線を検討

JR東日本が荷物新幹線の専用車両開発の方針を固めたと、朝日・日経電子版が続けて報道した。客室の座席を取り払いドアを大きくし、荷物を積降しやすくするという。将来は1編成まるごとの専用列車も構想されている。

国鉄時代に荷物専用車両を連結した旅客列車は、ブルトレを含め多数あった。鉄道と郵便のネットワークは明治維新以降に急速に発展し、東京中央郵便局を始め拠点郵便局が全国主要駅のかつての荷物専用車両側に立地する。

荷物新幹線では運び切れず

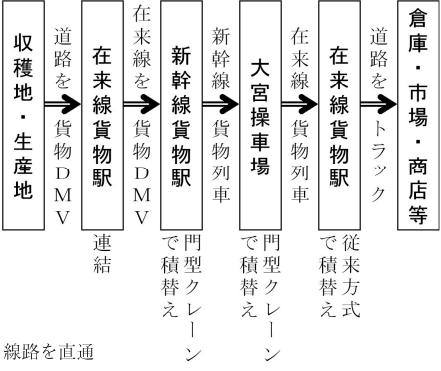
現在、青函トンネルを通過している列車を編成長で示すと、旅客新幹線が25両×10両⇔250両が13往復、約3

000両分に対し、在来線貨物列車は最大20両×20両⇔400両が21往復、約800両分だ。旅客より貨物の方が圧倒的に多く、荷物専用車両を旅客新幹線の各列車に数量ずつ連結程度では全く運び切れない。

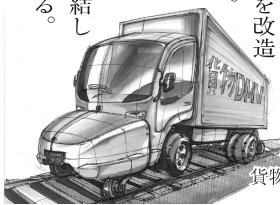
第2回『貨物新幹線が北海道の未来を開く』に書いたように、速達性と災害強靱性の向上による大幅利用増も見込み、現行の在来線貨物列車の2〜3倍以上の輸送力の貨物新幹線を運行したい。その売上増からJR貨物は好業績となり、JR北海道と東日本も線路使用料の増額で業績向上する。

貨物新幹線の輸送の流れ

図に、貨物新幹線による北海道⇩本州の迅速な輸送の流れを示す。現地で貨物を預けて半日後に首都圏に着く。



貨物DMVは道路と線路を直通



在来線と新幹線の間では、第2回に書いたように、函館・長万部・倶知安・札幌の新幹線貨物駅にて新在の貨物列車を並べて停めコンテナを門型クレーンで積み替える。大宮操車場でも同様とし、その先は首都圏以西の在来線ネットワークおよび結節するトラック輸送を活用する。

貨物・旅客会社の競争と協業

JR東日本は、定款第2条「目的」に旅客鉄道事業に続き貨物鉄道事業を記載し、会社発足時から貨物輸送を想定していた。旅客新幹線での貨客混載輸送は経営にも社会にもプラスだ。

しかし、それだけでは現行の鉄道貨物輸送分すら運び切れず、大幅利用増も見込み、貨物新幹線の運行は必須だ。鉄道貨物専門のJR貨物と線路を持ち(⇨線路使用料で稼げる)かつ荷物輸送も行うJR北海道・東日本が競争しつつ適正に協業し、便利な貨物・荷物新幹線が実現することを願う。

連載で繰り返し書いて来たように、貨物新幹線の実現は、北の鉄路を活かし北海道の未来を開くのに絶対に欠かせない。新たな石破総理は、鉄ちゃんとして有名だ。看板政策である地方創生の起爆剤としての前向きな鉄道政策、特に貨物新幹線の実現を期待する。