

平成 17年 3月時刻改正 新しい輸送サービスのご案内

平成 16年 12月 22日
日本貨物鉄道株式会社

JRグループでは平成 17年 3月 1日 (火) にダイヤ改正を実施いたします。
このたび、ダイヤ改正の内容について調整が終了しましたのでお知らせいたします。
この資料は、貨物列車の改正内容についてまとめたものです。

J R 貨物はお客様に選ばれる輸送機関を目指し、コンテナ列車のスピードアップ、翌日配送体制の拡大、大型コンテナネットワークの拡充等に取り組んでまいりました。

最近における景気回復やモーダルシフトの進展を背景として、東京～九州間にコンテナ列車を新たに1往復運転するなど輸送力の増強を柱にしたダイヤ改正(3月1日実施)を行います。

これらによるコンテナ輸送力の規模は、J R 貨物発足以来最大となります。

ご要望の強い東京・福岡間に列車を新たに1往復運転します。

お客様のご要望がとくに強い九州発着の輸送力増強のため、東京貨物ターミナル駅と福岡貨物ターミナル駅の間に新たに1往復のコンテナ列車を運転します。

特に上り列車は、初めての東京翌到着の列車となり、九州発輸送サービスのバリエーションが広がります。

	改正列車番号	発駅(発時刻)	着駅(着時刻)	輸送時間	記事
下り	7051	東京(夕)(2:54)	福岡(夕)(翌日0:42)	21時間48分	20両
上り	7050	福岡(夕)(12:15)	東京(夕)(翌日8:18)	20時間03分	100km/h

コンテナ列車を長編成化し、輸送力を増強します。

東海道線の1300トン(26両編成)コンテナ列車を増発し、関東～関西間の輸送力を増強します。

運転区間		現行				改正後			
発駅	着駅	列車番号	発時刻	着時刻	記事	列車番号	発時刻	着時刻	記事
東京(夕)	大阪(夕)	53	22:04	6:05	110 km/h, 1200ト	5059	22:03	6:05	100 km/h, 1300ト
大阪(夕)	東京(夕)	1070	22:15	6:35	95 km/h, 1200ト	5056	22:15	6:35	100 km/h, 1300ト

北陸線に初めて1100トン(22両編成)コンテナ列車を運転し、金沢貨物ターミナル駅～大阪貨物ターミナル駅間の輸送力を増強します。

運転区間		現行				改正後			
発駅	着駅	列車番号	発時刻	着時刻	記事	列車番号	発時刻	着時刻	記事
金沢(夕)	高松(夕)	3094～75	21:56	16:13	95 km/h, 1000ト	3094～73	21:56	15:33	95 km/h, 1100ト
松山	金沢(夕)	3074～74 ～3095	20:34	19:42	95 km/h, 1000ト	3072～72 ～3095	20:26	19:42	95 km/h, 1100ト

コンテナ列車のスピードアップをはかります。

コンテナ輸送をより便利にするために、停車時間の見直しを行うなど、主要都市間を結ぶ列車の輸送時間を短縮します。

【輸送時間を短縮する主な都市間のコンテナ列車】

発地域	運 転 区 間		現 行				改 正 後				短縮時間
	発 駅	着 駅	列車番号	発時刻	着時刻	輸送時間	列車番号	発時刻	着時刻	輸送時間	
北海道	札幌(夕)	大阪(夕)	4052	17:03	翌 21:52	28h49	4052	17:03	翌 20:57	27h54	55分
関東	新座(夕)	名古屋(夕)	5061 ~ 3061	21:00	翌 5:47	8h47	5075 ~ 3075	21:58	翌 5:47	7h49	58分
金沢	金沢(夕)	高松(夕)	3094 ~ 75	21:56	翌 16:13	18h17	3094 ~ 73	21:56	翌 15:33	17h37	40分

大型コンテナの輸送ネットワークを拡大します。

30ft級大型コンテナやISO規格のタンクコンテナの輸送ネットワークを拡大するため、上吊式の大型荷役機械(トップリフター)を増備します。

トップリフターは、東福山駅に新たに配備するほか、北九州貨物ターミナル駅には架線下荷役用のトップリフターを増備いたします。また、金沢貨物ターミナル駅・秋田貨物駅・宮城野駅に配備している総重量20トンのISOコンテナ対応のトップリフターを総重量24トン対応に取替え、増大する大型コンテナの輸送需要に応えてまいります。これにより、大型コンテナ用荷役機械の配備駅は全国で52駅となります。

コンテナ・コンテナ車を新製・増備します。

この春のダイヤ改正にあわせ、大型コンテナ輸送用のコキ200形式貨車を17両、汎用のコキ106形式貨車212両を増備します。

コンテナについては引き続き、背高タイプの20C形式を200個、通風タイプの19B形式コンテナを1,000個、汎用両側開きの19D形式を2,000個、汎用で側面・妻開きの19G形式を1,800個新製します。

根岸発の石油列車を長編成化し、輸送力を増強します。

東海道線・根岸線の鶴見駅～根岸駅間のけん引トン数(1100 トン)を新形式機関車の投入により初めて1200 トンとし、輸送力の増強及び貨車運用の効率化を行います。

第 5569・5571・5577 列車 (根岸 宇都宮(夕)) 1100 トン(18 両) 1200 トン(20 両)

第 5777 列車 (根岸 倉賀野) 1100 トン(18 両) 1200 トン(20 両)

第 1085・1087 列車 (根岸 岡部) 1100 トン(18 両) 1200 トン(20 両)

両数はタキ 1000 形式の場合