

平成25年3月時刻改正 新しい輸送サービスのご案内

平成24年12月21日
日本貨物鉄道株式会社

JRグループでは平成25年3月16日(土)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。

*本文中の(㌸)は貨物ターミナルの略

吹田貨物ターミナル駅新駅・百済駅をリニューアル開業します

梅田駅基盤整備事業により大阪圏の拠点駅が生まれ変わります

【吹田貨物ターミナル駅 新駅開業】

国鉄時代からの最大の懸案事項であり鉄道建設・運輸施設整備支援機構が進めていた、最後の基盤整備事業である梅田駅の「吹田貨物ターミナル駅・百済駅への機能移転」が平成25年春に完成いたします。このインフラ整備に伴い、吹田貨物ターミナル駅の東海道本線上に位置した優れた立地条件とE&S機能（着発線荷役システム）を生かした、全国各地区との結節点としての役割を担い、リードタイムの短縮と各方面への中継アクセスを改善します。

○吹田貨物ターミナル駅発着の地帯間列車

地帯間	列車番号	運転区間		取扱輸送力 (12ft換算)	記事
		発 駅	着 駅		
東北⇔関西	4077～4076	八戸貨物	百済	5	E&S
	4078～1081 ～91	仙台(夕)	安治川口	25	解放・E&S
	5088～3089	安治川口	仙台(夕)	30	連結・E&S
関東⇔関西	5065	新座(夕)	吹田(夕)	120	終着
	53	東京(夕)	吹田(夕)	100	終着
	52	吹田(夕)	東京(夕)	100	始発
	5083	東京(夕)	吹田(夕)	115	終着
	2089～1083	新座(夕)	百済	45	E&S
	54	百済	東京(夕)	10	E&S
関東⇒四国	71～3071	東京(夕)	新居浜	15	E&S
関東⇒広島	1061	千葉貨物	広島(夕)	20	E&S
関東⇔九州	5073	東京(夕)	福岡(夕)	10	E&S
	5056～4057	福岡(夕)	倉賀野	20	E&S
東海⇒広島	5099	沼津	広島(夕)	10	E&S
関西⇒岡山	2087	吹田(夕)	東水島	55	始発
関西⇔金沢	4083	吹田(夕)	富山貨物	80	始発
	4082	富山貨物	吹田(夕)	80	終着
関西⇔北海道	4093～3093	吹田(夕)	札幌(夕)	100	始発
	3096～4096	帯広貨物	吹田(夕)	100	終着
関西⇒九州	3051	吹田(夕)	福岡(夕)	95	始発
関西⇔四国	77	吹田(夕)	高松(夕)	110	始発
	74	高松(夕)	吹田(夕)	110	終着
岡山⇒関東	5076	東水島	東京(夕)	60	連結
九州⇒関西	2074	鹿児島(夕)	大阪(夕)	10	E&S
九州⇒東海	5058	福岡(夕)	沼津	5	E&S

【百済駅 リニューアル開業】

百済駅は、コンテナホーム拡張及び26両(1300ト)編成列車に対応できるように改良しリニューアル開業します。

また、トップリフターを新規導入することで、大型コンテナの取扱いも可能となり、大阪臨海地区・大阪南地区のご利用の利便性を大幅にアップします。

○百済駅発着の地帯間列車

地帯間	列車番号	運転区間		取扱輸送力 (12ft換算)	記 事
		発 駅	着 駅		
北海道⇔関西	3082～5087	北旭川	百済	100	
	5086～3083	百済	札幌(夕)	100	
	8096	札幌(夕)	百済	100	(注)
東北⇔関西	4075～4074	百済	東青森	100	<u>1000t化</u>
	4077～4076	八戸貨物	百済	100	<u>1000t化</u>
新潟⇔関西	4071	百済	新潟(夕)	100	<u>1000t化</u>
	4070	新潟(夕)	百済	100	<u>1000t化</u>
	8097	百済	新潟(夕)	100	(注)
関東⇔関西	55	東京(夕)	百済	120	
	54	百済	東京(夕)	120	
	1067	越谷(夕)	百済	130	<u>1300t化</u>
	1076	百済	越谷(夕)	130	<u>1300t化</u>
	2089～1083	新座(夕)	百済	130	<u>1300t化</u>
	1082～2088	百済	新座(夕)	130	<u>1300t化</u>
	7085	東京(夕)	百済	120	(注)
	7082	百済	東京(夕)	120	(注)
関西⇔九州	1093	百済	福岡(夕)	130	<u>1300t化</u>
	1092	鍋島	百済	130	<u>1300t化</u>

(注) 臨時貨物列車を運転する際は、別途ご案内致します。

※ 梅田駅(貨物)の営業は、今改正で終了します。昭和3年12月に梅田駅として開設して以来、長きに亘るご愛顧ありがとうございました。

首都圏の北の玄関口である隅田川駅をリニューアル開業します

首都圏の北の玄関口である隅田川駅は、これまで貨車輸送が中心であった時代の古い駅構造となっていました。平成21年度より国の補助事業として進めてきた「隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業」が完成することで、全荷役ホームを20両編成コンテナ列車に対応できるように改良し、リニューアル開業します。

これにより、輸送力の増強、有効時間帯における列車増発を行うとともに、大型コンテナ積載貨車の充実により、発着だけでなく中継貨物の取扱いも開始し、大型コンテナ利用区間拡大のニーズにお応えします。

①新たに輸送力を増強する列車

列車番号	運転区間		輸送力(12ft換算)	
	発 駅	着 駅	現 行	改 正
3071	隅田川	盛岡(夕)	90	100
3070	八戸貨物	隅田川	90	100
3079	隅田川	東青森	90	100
2081	隅田川	新潟(夕)	94	100
2080	新潟(夕)	隅田川	94	100
6091	隅田川	仙台(夕)	90	100
6090	仙台(夕)	隅田川	90	100
			638	700

②列車増発

列車番号	発 駅	着 駅	品 目	記 事
8051	隅田川 (6:08)	札幌(夕) (1:40)	特別積み合わせ貨物 飲料・その他	運転日は別途 ご案内いたします
8050	札幌(夕) (6:27)	隅田川 (6:59)	農産品他	運転日は別途 ご案内いたします

③隅田川発着となる大型コンテナ利用区間拡大ルート

区間	輸送ルート	改善方法
隅田川→八戸貨物	3071v4083 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
隅田川→盛岡(夕)	3071 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
隅田川→新潟(夕)	2081 列車	コキ 106 形式コンテナ車増備
隅田川→富山貨物	2071～70 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
隅田川→金沢(夕)	2073～72 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
隅田川→南福井	2073～72v1072 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
八戸貨物→隅田川	3070 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
盛岡(夕)→隅田川	3070 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
新潟(夕)→隅田川	2080 列車	コキ 106 形式コンテナ車増備
富山貨物→隅田川	71～2070 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備
南福井→隅田川	4083v75v2082 列車	コキ 106 形式コンテナ車配備

※「v」は貨車継送を示す

東海⇄九州間及び秋田・北関東地区⇄東海間等の輸送需要にお応えします

①秋田・北関東地区～東海間の農産品・自動車部品等の輸送需要にお応えするため、列車の運転区間を変更いたします。

現 行			改 正			
列車番号	発駅・時刻	着駅・時刻	列車番号	発駅・時刻	着駅・時刻	記 事
2091	東京(夕) (15:01)	秋田貨物 (6:59)	92～5092 ～2091	名古屋(夕) (0:58)	秋田貨物 (6:59)	熊谷(夕)着 18:13
2090	秋田貨物 (17:57)	東京(夕) (12:56)	2090～ 5093～93	秋田貨物 (19:00)	名古屋(夕) (22:00)	熊谷(夕)発 8:55

②東海⇄九州間の自動車部品等の輸送需要にお応えするため、関東⇄九州間列車を活用し、輸送力を増強します。

現 行			改 正			
列車番号	発駅・時刻	着駅・時刻	列車番号	発駅・時刻	着駅・時刻	記 事
1091	富士 (19:18)	福岡(夕) (17:12)	91～ 1091	沼津 (18:19)	福岡(夕) (17:12)	富士⇄北九州(夕) 5 5 個輸送力増強
-	-	-	5075	東京(夕) (12:08)	福岡(夕) (11:10)	

首都圏での中継アクセスを改善します

これまで首都圏～北海道・九州向け列車は、発車時刻が夜間帯に集中していたため、東京(夕)・隅田川駅で中継のロスタイムがありました。フリークエンシーダイヤの導入と東京(夕)～隅田川間の4往復のシャトル列車の運転により、中継アクセスを改善します。

これにより、新たなリードタイムのご案内やご利用枠の拡大が可能となり、様々なニーズに柔軟に対応してまいります。

○関東⇒北海道・九州向け列車のフリークエンシーダイヤ導入

隅田川発→北海道行			東京(夕)発→九州行					
列車番号	隅田川発時刻	時間	隅田川⇄東京(夕)間 シャトル列車4往復増発			時間	列車番号	東京(夕)発時刻
3051	0:44	0時				0時		
		1時				1時		
		2時				2時	1055	2:45
		3時				3時	1071	3:11
3053	4:17	4時				4時		
		5時	10:23着	←	5:24発	5時		
8051(新設)	6:08	6時				6時		
		7時				7時		
		8時				8時	5073(新設)	8:08
		9時	13:43着	←	9:50発	9時		
		10時	10:02発	→	13:46着	10時		
		11時				11時		
3055	12:27	12時				12時	5075(新設)	12:08
		13時	13:48発	→	17:26着	13時		
		14時				14時		
		15時	18:45着	←	15:12発	15時		
		16時	20:32着	←	16:58発	16時		
3057	17:02	17時	17:11発	→	22:02着	17時	5053	17:37
		18時				18時		
		19時				19時	5051	19:10
3059	20:56	20時				20時		
		21時				21時		
		22時	22:04発	→	翌7:07着	22時		
		23時				23時	7053 1051	23:22 23:56
		24時				24時		

○首都圏 東京(夕)⇄隅田川間のシャトル列車を4往復に増発

方面	列車番号	発駅	発時刻	着駅	着時刻	途中停車駅
東行き	73	東京(夕)	5:24	隅田川	10:23	新座(夕)、越谷(夕)
	75	東京(夕)	9:50	隅田川	13:43	越谷(夕)
	77	東京(夕)	15:12	隅田川	18:45	越谷(夕)
	79	東京(夕)	16:58	隅田川	20:32	川崎貨物
西行き	72	隅田川	10:02	東京(夕)	13:46	越谷(夕)
	74	隅田川	13:48	東京(夕)	17:26	越谷(夕)、新座(夕)
	76	隅田川	17:11	東京(夕)	22:02	越谷(夕)
	86～78	隅田川	22:04	東京(夕)	翌7:07	越谷(夕)、新座(夕)

主要都市間を結ぶコンテナ列車の速達化・翌日配送ネットワークの拡大など、リードタイムの短縮を図ります

①コンテナ列車の速達化

関東・東海～九州間の列車を中心に最大5時間半の到達時刻の短縮をします。

これにより東京～福岡間の最速列車は、はじめて17時間を切り16時間48分で結びます。

[速達化したコンテナ列車 (一例)]

現 行				改 正				
列車 番号	運転区間		到達 時間	列車 番号	運転区間		到達 時間	短縮 時間
	発 駅	着 駅			発 駅	着 駅		
3084 ～1097 ～3077	札幌(夕) 7:57	名古屋(夕) 18:03	34h06	3084 ～1097 ～3077	札幌(夕) 7:57	名古屋(夕) 14:10	30h13	△3h53
67	東京(夕) 20:42	東福山 10:50	14h08	67	東京(夕) 23:41	東福山 10:50	11h09	△2h59
1055	東京(夕) 2:45	福岡(夕) 21:39	18h54	1055	東京(夕) 2:45	福岡(夕) 20:47	18h02	△0h52
7053	東京(夕) 23:22	福岡(夕) 16:47	17h25	7053	東京(夕) 23:22	福岡(夕) 16:10	16h48	△0h37
5072	鍋 島 21:20	東京(夕) 19:44	22h24	5072	福岡(夕) 0:22	東京(夕) 19:40	19h18	△3h06 ※
1063	名古屋(夕) 19:11	熊 本 14:14	19h03	1063	名古屋(夕) 19:11	熊 本 13:23	18h12	△0h51
3092 ～2073	新潟(夕) 1:40	福岡(夕) 6:16	28h36	3092 ～2073	新潟(夕) 1:25	福岡(夕) 0:11	22h46	△5h50

※九州→関東上り最速列車である 1050 列車と同等の列車ダイヤを設定

②翌日配送ネットワークの拡充

主要都市と地方中核都市のコンテナ輸送について、中継ルート of 改善(輸送時分61分以上の改善:111ルート)・翌日配送ネットワークの拡大(全国69区間の改善)を図ります。

[翌日配送ネットワークの改善(一例)]

区 間	現 行	改 正	記 事
札幌(夕)⇒名古屋(夕)	翌日夜間配達	翌日午後配達	停車駅見直し
盛岡(夕)⇒西岡山	3日目夕方配達	3日目午前配達	列車着駅変更
新潟(夕)・南長岡⇒神戸(夕)	翌日夜間配達	翌日午前配達	列車着駅変更
千葉貨物・玉前⇒福岡(夕)	翌日深夜配達	翌日夜間配達	列車体系見直し
宇都宮(夕)⇒姫路貨物	翌日夕方配達	翌日午前配達	輸送体系見直し
南松本⇒百済	3日目午前配達	2日目午前配達	輸送体系見直し
富士・静岡貨物⇒福岡(夕)	翌日夜間配達	翌日午前配達	列車新設
新潟(夕)⇒神戸(夕)	翌日夜間配達	翌日午前配達	停車駅見直し

安定輸送確保の取組みを強化します

①輸送障害時に強い輸送体系の構築

E&S 駅として新たに誕生する吹田貨物ターミナルの利便性を活かし、日本海縦貫線における雪害時等の輸送障害時には、東海道・東北線経由での代替輸送の計画を速やかに実施いたします。また、上越線不通時には、金沢・新潟⇄関東間の荷物を吹田貨物ターミナルを中継するルートで輸送するなど、輸送障害時におけるセーフティネットとしてフレキシブルに輸送ルートを確認し、安定輸送に努めます。

②輸送機材の予備配置

主要各機関区・駅に機関車・コンテナ車等の、輸送障害時の際に折り返し運転確保に備えた予備車両を配備します。

機関車・コンテナ車・コンテナを新製・増備します

安全性及び輸送品質の向上を図るため、輸送機材の設備投資を積極的に行います。

【機関車】 12両の新製をします。

【コンテナ車】 252両の新製をします。

【コンテナ】 4,000個の新製をします。

- ・19D形式（両側開きタイプ） 3,000個
- ・V19C形式（両側開き通風タイプ） 1,000個