

新幹線貨物構想・長万部貨物ターミナル駅誘致要望【関係者説明資料】



【効果】

- ・輸送時間の短縮・定時性・環境負荷低減
- ・トラックから鉄道へ輸送手段変更モーダルシフト推進
(運転手不足・時間外問題・需要増加・インフラ限界解消)
- ・農水産物競争力強化(冬季物流不安定性解消)
- ・地域経済活性化・産業競争力強化
- ・国防と国土強靱化の観点で災害時の輸送力確保
- ・長万部町の地域振興(特区申請で物流設備投資誘導)

【プロセス考察】

- ・「新幹線貨物構想」の策定
(320km/h高速輸送で物流革新と環境負荷低減)
- ・実現可能性調査の実施(技術・経済・環境評価)
- ・車両・インフラ整備(専用車両・ターミナル積換技術開発)
- ・実証実験と運用開始(北海道新幹線長万部開業時)

【要望】長万部貨物ターミナル駅誘致
(特区申請の支援)

長万部町



新幹線＋在来線ハイブリッド輸送経路 (在来線と新幹線で貨物を載せ替え輸送)

【在来線貨物】



水素機関車開発
非電化区間運行
環境負荷低減

【北海道物流拠点】
札幌貨物ターミナル駅

在来線輸送区間

長万部貨物ターミナル駅
(新幹線・在来線貨物載せ替え)

【新幹線貨物】

所要: 約13時間

※各駅貨物受渡時間含

新幹線貨物

320km/h

高速輸送区間

在来貨物比:

時間約50%短縮

CO2: 約80%削減



深夜・早朝の
時間帯に運行

(仮)大宮～宇都宮間貨物ターミナル駅
(新幹線・在来線貨物載せ替え)

在来線
輸送区間

【関東物流拠点】東京貨物ターミナル駅
(民間貨物拠点で分担)墨田川貨物駅
新座貨物ターミナル駅/越谷貨物ターミナル駅

東海道リニア中央新幹線大阪延伸(2045年頃予定)

将来、東海道新幹線で物流の期待が高まる予想

本構想の実証実験が「未来の物流革新」を加速

【例】北海道圏(ラピダス等)→中京圏(自動車産業等)

電子機械部品的高速・安定輸送に対応可能