

# 1-B-6.

## 特急コンテナ電車による東京・大阪間の鉄道利用実証実験

<佐川急便(株)>

### 1. 概要

シフトした輸送機関	トラック ⇒ 鉄道
輸送ルート	東京 ↔ 大阪
主な対象貨物	宅配貨物
導入時期	2004年3月
月間取扱貨物量	17,920台/10トン車(年間)
荷姿	コンテナ
出荷頻度	ほぼ毎日

### 2. 背景（実施理由、狙い、導入の経緯）

#### 1) 実施理由

- ・ 環境問題への対応

#### 2) 狙い

- ・ 環境への配慮

#### 3) 導入への経緯

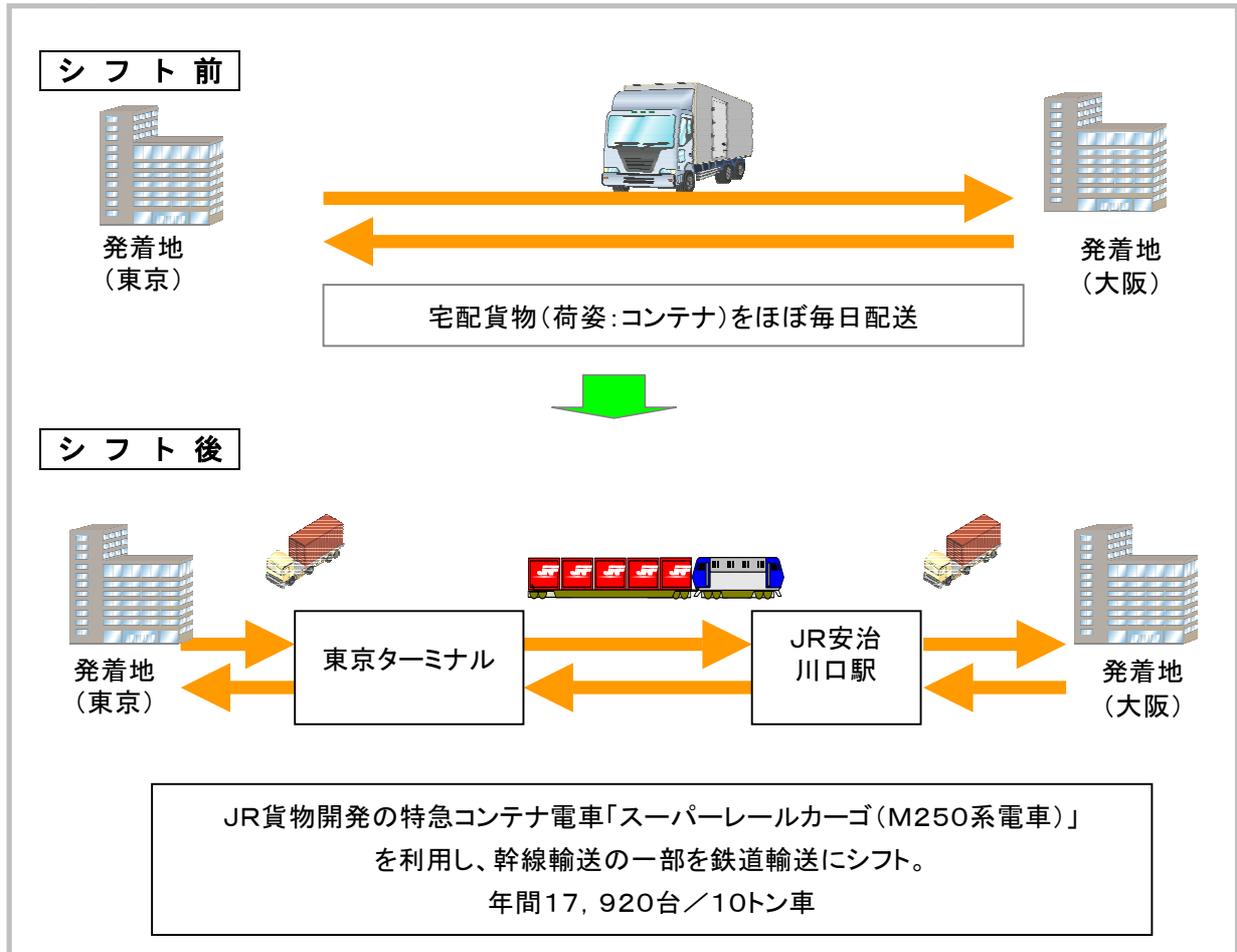
- ・ JR貨物は特急コンテナ電車「スーパーレールカーゴ(M250系電車)」を開発し、東京⇄大阪間の時間短縮(約6時間)が可能となり、幹線輸送の一部を鉄道にモダルシフト

### 3. 対策効果

項目	対策効果 (実施前を100とした場合の実施後の数値: 実施後/実施前×100)
輸送コストの対策効果	100%
所要時間の対策効果	100%
燃料使用量(又はCO2排出量)の対策効果	CO2年間1.4万トン

- ・ 大気汚染物質の排出量を大幅に削減・鉄道輸送を利用することにより、年間を通じて安定した輸送サービスを提供
- ・ 大型貨物自動車速度規制(90km/hリミッター装着)により予想される交通渋滞の回避
- ・ トラック運行時の交通事故の減少
- ・ ドライバーの労働条件の改善寄与

#### 4. 事業内容



#### 5. 課題

- ・ 限られたダイヤの中では新たに鉄道コンテナを確保するのが難しい
- ・ 鉄道輸送は異常気象に弱い
- ・ トラブル発生時はコンテナ列車(10t車 28台分)すべて止まる
- ・ 交通結節点における積み替えなどのロスタイムが発生する