

“人”を運ぶ、“もの”も運ぶ「北しなの線」

— 国内物流の一翼を担う、貨物鉄道輸送が果たす役割のご紹介 —

弊社北しなの線（長野～妙高高原間）においては2023年現在、上下あわせて1日42本の旅客列車を運行しておりますが、北長野駅以北では定期運行をしている貨物列車はございません。

しかし、緊急時も含めた「鉄道による貨物輸送ネットワーク」を維持していく観点のもとから、有事などの際には当路線を活用した貨物鉄道輸送をスムーズに行うことができるよう、弊社では日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）関東支社と日頃から緊密に連携し協力体制を整えております。

このたび、JR貨物関東支社・長野ブロックおよび塩尻機関区のご厚意とご協力のもと、2023年8月31日に北しなの線で実際に行われた貨物輸送についてご紹介する機会を頂きましたので、ご覧の皆さまにおかれましても鉄道に対する理解を深めていただければと大変幸いです。



今回輸送された、あいの風とやま鉄道413系電車
（AM03編成・とやま絵巻 屋代駅にて）



三才駅において、弊社115系電車（S7編成）と交換



輸送時外観・・・機関車を含め、4両で組成
（北長野駅構内にて ※許可を得て安全な場所から撮影）



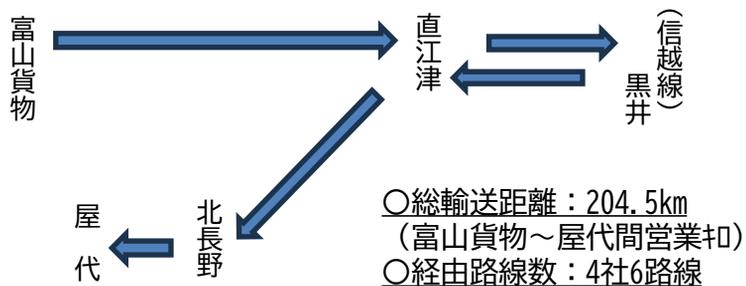
信越本線黒井駅から屋代駅までけん引にあたった
JR貨物EH200形電気機関車・愛称：ブルーサンダー
（妙高高原駅にて）

海（富山）から山（信州）へ…丸一日がかりの旅路

午前中に富山貨物駅を発車した列車は、潮風を受けながら日本海に沿って順調に進み、正午前には信越本線黒井駅において機関車交換と方向転換を済ませ、午後になると妙高山や黒姫の山々を前面に捉えつつ、EH200形直流電気機関車（愛称：ブルーサンダー）を先頭に、上り勾配を軽やかに登っていきました。

妙高はねうまラインから北しなの線にかけての旧信越本線区間（通称：信越山線）は勾配がきついこともあり、以前は殆どの貨物列車が機関車2両による重連でのけん引を実施していましたが、よりパワーがあり効率性に優れたEH200形電気機関車は1両でも、より多くの貨車をけん引できるようになったのは特筆すべき点です。

山線のサミットである黒姫を過ぎると善光寺平に向けてひたすら下り、15時過ぎにはJR貨物と弊社の共同駅である北長野に到着しました。この後、篠ノ井駅において時間調整を行い、全ての旅客列車が運転を終えた翌日未明ころ着駅となる屋代駅に到着し、413系電車を切り離して無事に輸送を完了しました。



弊社線と貨物鉄道輸送の関わり～北東信地域の物流と共に～



坂城駅に到着する石油輸送列車



西上田駅で荷物を下ろす特大貨物輸送列車

弊社線内では、しなの鉄道線・坂城～篠ノ井間および北しなの線・長野～北長野間において貨物列車が定期運行されており、そのうち坂城駅に到着する石油については、平日は毎日2本の列車が到着し油槽所でタンクローリー一車へと積み替え、長野県北部を中心とした地域での販売網に広く供給されております。

なお、2022年度の坂城駅における一日平均貨物取扱実績量は1,179トンにおよび、車扱貨物（石油・化成品・セメント等、貨車1両単位で輸送するもの）の取扱量としては八王子駅に次いで全国第8位にランキングされ、その輸送量の多さを物語っています。

また、過去にはしなの鉄道線・西上田駅まで特大貨物（電力用変圧器）を輸送した実績（2012年）等もあり、弊社線は「沿線地域の足」としての側面のほか「物流を支える血管」という一面も持ち合わせています。

しなの鉄道では、これからもJR貨物関東支社・長野ブロックと連携し、沿線住民の皆さまの生活を旅客輸送と貨物輸送の両面から支えてまいりますので、今後とも鉄道事業へのご理解とご協力をお願い申し上げます。

本広報資料の作成に当たっては、あいの風とやま鉄道株式会社・えちごトキめき鉄道株式会社・東日本旅客鉄道株式会社長野支社のご快諾と、日本貨物鉄道株式会社関東支社長野営業所および塩尻機関区のご厚意とご協力を賜りました。この場を借りて御礼申し上げます。