

北海道着貨物の鉄道モーダルシフト

協議会名:(仮称)北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会

協議会構成員

苫小牧埠頭株式会社、日本貨物鉄道株式会社 北海道支社、
苫小牧港管理組合(順不同)

【オブザーバー】

北海商科大学

【事業実施背景】北海道の物流は地理的特性により貨物の8割以上が海運を利用し、その後の道内輸送は主にトラックが担っている。広大な北海道は「2024年問題」の影響を受けやすく、本協議会ではその対策として、長距離・大量輸送に適した海上輸送と鉄道輸送を結節し、効率的なモーダルシフトを進めていく。

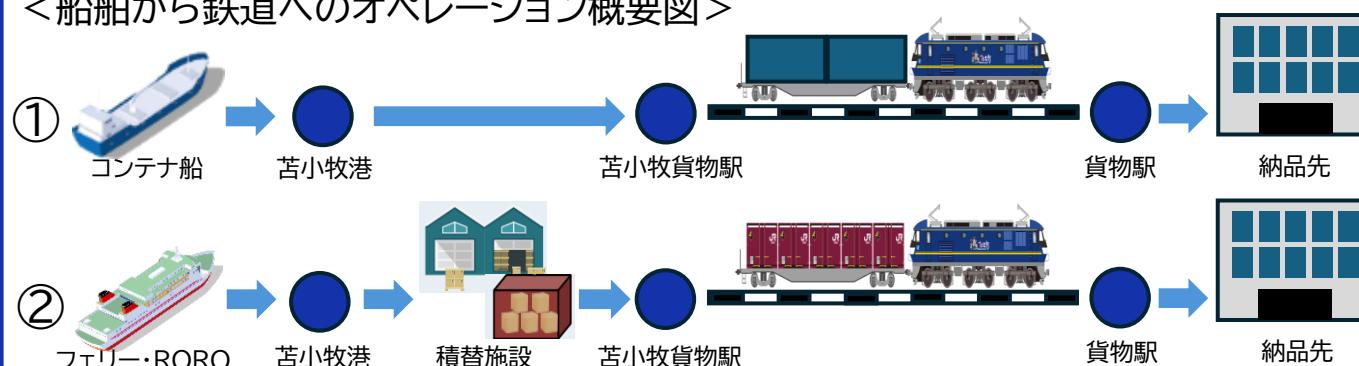
事業内容

Point

長距離かつ大量輸送機関である「船舶」と「鉄道」の結節により、海上輸送と陸上輸送をシームレスにつなぎ、「Ship & Train」によるモーダルシフトの実現可能性を検討。

- ① 苫小牧港に陸揚げされた20ft海上コンテナを苫小牧貨物駅へ運び、貨物列車に載せ替えて目的駅まで輸送し、最終納品先へ輸送。
- ② 苫小牧港に陸揚げされたトレーラーシャーシ貨物を12ftコンテナに積み替え、苫小牧貨物駅で貨物列車に積載して目的駅まで輸送し、その後、最終納品先へ輸送。

<船舶から鉄道へのオペレーション概要図>



想定事業実施効果

【事業実施による効果及び目標】

- 長距離かつ大量輸送に適した「船舶」と「鉄道」を結節させ、海上輸送と陸上輸送をシームレスに接続することで、「Ship & Train」によるモーダルシフトを実現し、道内輸送におけるトラック輸送距離の短縮やドライバーの拘束時間の削減を想定している。
- KPIは環境、労働の観点から、フェリー・RORO貨物と、コンテナ貨物それぞれに下表の目標を立てて取り組む。

<20ftコンテナを鉄道輸送した際の1回当たりの効果>

CO2排出量	0.236(t-CO2)/回
ドライバーの運転削減時間	平均440分/回

<フェリー・RORO船貨物を鉄道輸送した際の1回当たりの効果>

CO2排出量	0.258(t-CO2)/回
ドライバーの運転削減時間	平均465分/回