

1 青森港背後圏の貿易状況調査

1-3 青森港の背後地を結ぶ輸送手段の問題点・課題

(1) トラック輸送について

○県内東部地域とのアクセス拡充

青森港については高速道路 I.C.との接続が良好であるため、今後は、青森港の背後圏の拡大等を念頭に、県内東部地域とのアクセス拡充を図ることが望ましい。

○市街地等における大型コンテナ車両の走行の対応

コンテナ航路が開設されると 20ft や 40ft コンテナ等の大型車両が走行することになるため、市街地等における一般車両との輻輳緩和など、走行の安全性の確保、騒音・廃棄ガス等の負荷軽減を念頭に置いた対策を検討する必要がある。

○コンテナ船の定時性の遵守を念頭に置いた除雪作業等の充実

国際海上定期コンテナ航路は年間を通じて安定的な貨物の集荷、配送が必要である。今後、コンテナ航路を開設するにあたっては、降雪時においてもコンテナ船が運航スケジュールを遵守できるよう、大型トレーラーの走行を確保できる除雪作業等の充実を図ることが必要である。

(2) 鉄道輸送について

○鉄道貨物駅における 40ft コンテナを念頭に置いた荷役スペースの確保

これまでの鉄道貨物駅は 12ft コンテナを対象とした荷役作業等の施設配置を行っており、より広い作業空間を必要とする 20ft や 40ft コンテナを対象にした荷役の安全性、効率性が十分に確保されているとは言い難い。

よって、20ft や 40ft コンテナを安全かつ効率的に扱うことができる荷役スペース、施設配置、及びトレーラー動線の確保等が必要である。

○鉄道貨物駅における青果物や生鮮品等に対応できる冷凍・冷蔵施設の充実

鉄道による貨物輸送が軌道に乗ると様々な貨物の取扱が要請され、青果物や生鮮品の取扱ニーズも生じると考えられ、そのような要請に応えられるよう冷凍・冷蔵施設の充実も必要である。

○40ft 対応貨車の不足時における、12ft や 20ft コンテナへの詰め替え施設の確保

40ft コンテナを積載できる貨車は、平成 22 年 1 月時点で、コキ 106 形式(1,159 両)とコキ 107 形式(224 両)、及びコキ 200 形式(153 両)の計 1,536 両と、コンテナ車合計 8,040 両のうち 19.1% である。また、40ft 対応荷役機械を導入している鉄道駅も限られているため、鉄道駅において 12ft や 20ft コンテナへの詰め替えによる鉄道輸送も発生している。

よって、40ft 対応の貨車や荷役機械の導入を促進するとともに、貨物の詰め替え作業を迅速に行える上屋等の施設を設置することも必要である。

○ショートドレージの回避による輸送コストの削減

鉄道利用の場合、オンレール費用のほかに発着両端の鉄道駅での荷役作業、及びドレージ費用が嵩む。よって、コンテナターミナルと鉄道駅間のドレージ距離が極力短くなる、もしくはコンテナターミナルと鉄道駅が一体的となるような施設配置を検討することが、国際海上コンテナの鉄道との複合一貫輸送を促進させる上で不可欠である。

○季節変動や曜日による貨物量の波動性への対応

国際海上コンテナで輸送する貨物は、衣類や日用雑貨品、電器製品等、季節変動や曜日により貨物量が大きく変動するが、鉄道はダイヤと輸送能力が決まっているため、急な輸送オーダーに応えられない。このような輸送能力を超える貨物輸送需要があった場合でも、トラック輸送と連携するなど、柔軟に対応できる体制を確保しておく必要がある。

○夜間に鉄道荷役を行う場合のコンテナターミナルとの連携

鉄道は旅客輸送を優先にしているため、貨物列車の発着時間は深夜・早朝のケースが多いため、鉄道駅での貨物荷役は 24 時間体制で行われている。

一方、我が国港湾のコンテナターミナルでの船舶荷役は近年 24 時間体制で実施されつつあるが、コンテナターミナルゲートでの 24 時間体制は取られていない。

よって、鉄道駅での荷役体制と連携したコンテナターミナルでの対応策が必要である。