

輸送障害時の代替輸送に係る 課題への対応の整理①

平成27年5月28日

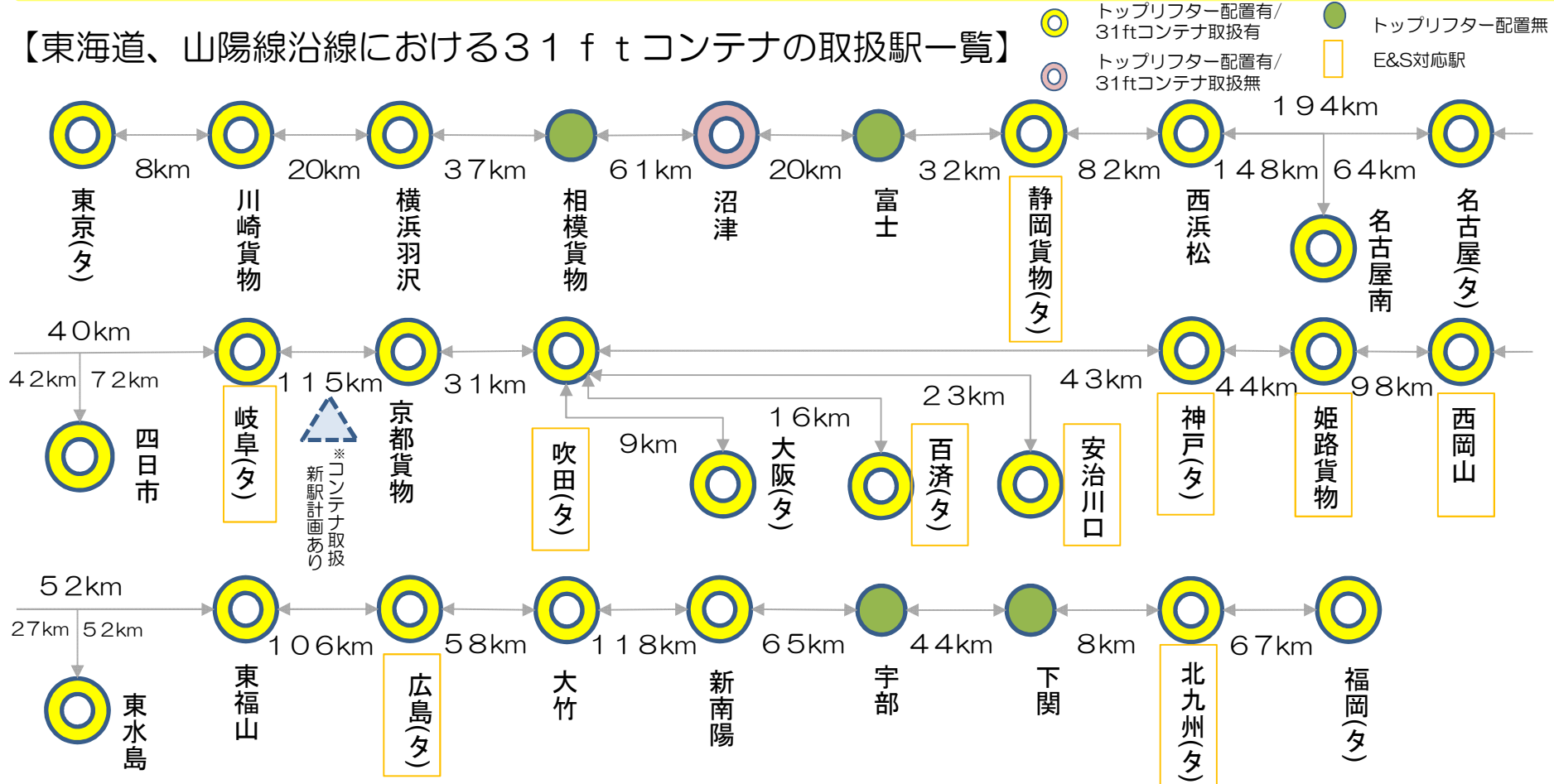
国土交通省
物流審議官部門 物流政策課 企画室

1. トラック代行輸送及びコンテナの途中駅等での体制の整備・・・・・・・・・・ p 1
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、1. 2) b及び3) a、b、c関係】
2. 代行輸送時・途中駅での大型コンテナの集配への対応・・・・・・・・・・ p 2
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、1. 2) b及び2. 2) a関係】
3. 荷主、鉄道利用運送事業者への適時適切な情報提供の実施・・・・・・・・・・ p 3
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、1. 4) a、b関係】
4. 荷主側における対応の必要性①・・・・・・・・・・ p 4
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、3関係】
5. 荷主側における対応の必要性②・・・・・・・・・・ p 5
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、3関係】
6. 代替輸送を実施する上での制度面の課題・・・・・・・・・・ p 6、7
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、2. 2) a及び5. 2) a、b、c関係】
7. 鉄道輸送と内航輸送における輸送システムの共通化・・・・・・・・・・ p 8
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、5. 3) a、b関係】
8. 鉄道31ftコンテナに対応したシャーシの普及促進の必要性・・・・・・・・・・ p 9
【第2回検討会での資料5「主な課題」のうち、5. 3) b関係】

1.トラック代行輸送及びコンテナの途中駅等での体制の整備

○トラック代行輸送体制及び迂回輸送の途中駅等でのコンテナの取り下ろし・保管体制を整備するためには12ftコンテナ以外に31ftコンテナも取扱可能な駅を拡充することが必要。
○そのためには、トップリフター及び31ft対応シャーシが輸送障害時を想定して駅に配置されていることが条件となる。

【東海道、山陽線沿線における31ftコンテナの取扱駅一覧】



輸送障害時を想定し、今後トップリフターの配置が現在ない駅については配置をしていくこと、また駅間の間隔が100km程度以上離れている所については途中駅を建設し、31ft取扱可能駅が可能な限り等間隔で存在するよう整備をしておくことが必要ではないか。

2. 代行輸送時・途中駅での大型コンテナの集配への対応

○東海道・山陽線沿いの主要駅については既に大型車誘導区間に指定されており、その他の駅についてもその付近は大型車誘導区間に指定されている。

大型車誘導区間について

- 「大型車誘導区間」の運用を平成26年10月より開始
- 一定の大型車両に係る「特殊車両の通行許可」※について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮

運用の内容

効果

○許可までの期間を短縮することで、望ましい経路へ通行を誘導

20日程度



3日程度

(※申請書類に不備がない場合)

※ 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の通行に際し、一般的制限値（長さ12m等）を超える車両（特殊車両）について、道路管理者の許可を受けることが必要とされるもの。

今後について

○道路ネットワークや大型車両の通行状況等を踏まえ、必要に応じ追加指定を実施し、充実を図る

輸送障害時の代行輸送ルートを設定し、大型コンテナ対応車両の特殊車両通行許可・制限外積載許可※の事前の取得を促進することが望ましいのではないかと。

※特殊車両通行許可・制限外積載許可については「制度面の課題」を参照

3. 荷主、鉄道利用運送事業者への適時適切な情報提供の実施

○以下は実際の東海道線不通期間中のJR貨物からの情報提供のタイミングと内容を時系列に並べたもの。

- | | |
|---------------------------|---|
| 平成26年10月6日 | 台風上陸 |
| 平成26年10月7日プレス | <ul style="list-style-type: none">・東海道線由比～興津間不通・トラック代行の実施
東京（夕）駅⇔静岡貨物駅 開始日：準備でき次第・迂回臨時列車の運転<ul style="list-style-type: none">①東京（夕）駅⇔福岡（夕）駅 1往復/日
経由：上越・日本海縦貫・山陽②名古屋（夕）駅⇔札幌（夕）駅 1往復/日
経由：日本海縦貫 |
| 平成26年10月9日プレス | <ul style="list-style-type: none">・10月20日から運転再開の目処・トラック代行輸送の拡大
東京（夕）⇔西浜松駅 開始日：準備でき次第・迂回臨時列車の運転の拡大<ul style="list-style-type: none">①東京（夕）駅⇔大阪（夕）駅 1往復/日
経由：中央東・中央西線・定期列車の接続
隅田川駅⇔金沢（夕）駅の定期列車と大阪（夕）駅⇔金沢（夕）駅の定期列車の金沢（夕）駅での接続 |
| 平成26年10月15日プレス
（15:00） | <ul style="list-style-type: none">・10月16日より運転再開確定・不通期間中実施した対策の終了 |
| 平成26年10月16日 | <ul style="list-style-type: none">・運転再開（現地通過：下り→5:36頃、上り→7:43頃） |

➡ 輸送障害時には荷主、鉄道利用運送事業者が迅速な判断、対応をできるようにJR貨物より運行情報、復旧工事計画、開通予定情報等の余裕をもった適時適切な情報提供が必要ではないか。

4. 荷主側における対応の必要性①

○主流経路である東京－福岡間における通常時と迂回輸送時の輸送リードタイムの差異は以下のとおり。

【発荷主】

※ 2015年3月14日ダイヤ改正

※²実際の東海道線不通期間中における迂回輸送実績

	発駅	着駅	経由	発時刻	着時刻	所要時間
平時 [※]	福岡夕	東京夕	通常経路（東海道線）	0:22	19:42	約19h
迂回輸送時 ^{※²}	福岡夕	東京夕	日本海縦貫・上越線	0:22	6:28	約30h

➡ 発時間を同じにすると平時よりも約11時間遅れて到着する。

【着荷主】

	発駅	着駅	経由	発時刻	着時刻	所要時間
平時 [※]	東京夕	福岡夕	通常経路（東海道線）	23:56	18:11	約18h
迂回輸送時 [※]	東京夕	福岡夕	上越・日本海縦貫線	11:10	18:11	約31h

➡ 着時間を同じにするためには平時よりも13時間前に出発する必要がある。

5. 荷主側における対応の必要性②

- また、東京－大阪間については迂回輸送の際に中央東・西線を通ったことから、通常時と迂回輸送時の輸送リードタイムの差異は東京－福岡間よりも大きい。
- 中央東・西線における迂回輸送は、貨物列車についてはカーブ及び急こう配が多いことから速度が出せないこと及び旅客列車の待避待ちが頻繁に発生していることから日本海縦貫・上越線での迂回輸送よりも大幅に時間がかかる。

【往路】

※2015年3月14日ダイヤ改正

※²実際の東海道線不通期間中における迂回輸送実績

	発駅	着駅	経由	発時刻	着時刻	所要時間
平時※	東京夕	大阪夕	通常経路（東海道線）	21:25	6:14 (+1日)	約9h
迂回輸送時※ ²	東京夕	大阪夕	中央東・西線	17:15	7:05 (+2日)	約38h

▶ 平時と比べ、迂回輸送時は約29時間遅れて到着する。

【復路】

	発駅	着駅	経由	発時刻	着時刻	所要時間
平時※	大阪夕	東京夕	通常経路（東海道線）	20:24	6:16 (+1日)	約10h
迂回輸送時※ ²	大阪夕	東京夕	中央東・西線	19:24	6:50 (+2日)	約36h

▶ 平時と比べ、迂回輸送時は約26時間遅れて到着する。

▶ 代替輸送時には、発荷主及び着荷主においても臨時的なリードタイムの変更等、柔軟な対応が必要となることが想定される。

6. 代替輸送を実施する上での制度面の課題

- 輸送障害時における代替輸送を実施する上では、現行の制度では迅速な対応が困難なケースがある。
- 制度面の課題とその内容等は、以下のとおり。

#	課題	関係する法律等	所管	課題の内容等	備考
①	特殊車両通行許可手続きの簡素化・迅速化	道路法	道路局	【代替ルート区間における大型車両の道路通行手続きの緩和】 大型車両が公道を通行するにあたり車両と通行区間を特定して申請が必要だが、許可証の発行までには数日間かかる場合があるため、手続きを簡素化・迅速化できるか否か。	東海道・山陽線沿いの主要駅については既に大型車誘導区間に指定されており、その他の駅についてもその付近は大型車誘導区間に指定されている。（要精査）
②	制限外積載許可手続きの簡素化・迅速化	道路交通法	警察庁	【代替ルート区間における大型車両の道路通行手続きの緩和】 定められた積載物の重量、大きさ等の制限を超えた車両を運転するにあたり必要な許可証の発行までには数日間かかる場合があるため、手続きを簡素化・迅速化できるか否か。	概ね2.7mを超える背高の特殊なコンテナについては、平時においては低床型のシャーシを使用しているため問題ないが、代替輸送時に通常のシャーシを使用する時のみ許可を取る必要がある。
③	危険品の代替輸送における乗務員の危険物取り扱い資格等の要件の弾力的運用	消防法	総務省	【危険物の代替輸送における乗務員の柔軟な対応】 危険物取扱者は消防法に基づく危険物を取扱い及びその取扱いに立ち会うために必要となる国家資格であり、乗務員は荷役作業を行うため当該資格を要するが、代替輸送時は荷役を伴わない駅間の輸送のため、その要件の弾力的運用が可能か否か。	ISOタンクローリーではなく、トラックによる運搬に関しては、乗務員は当該資格の所有は不要。

注) ②を取得するためには①が必要。

6. 代替輸送を実施する上での制度面の課題

#	課題	関係する法律等	所管	概要	方向性
④	代替輸送等の場合の鉄道事業法の手続き等の弾力化	鉄道事業法	鉄道局	【旅客線路における貨物列車の走行】 JR貨物が免許を持たない線路の使用について、代替輸送時は弾力化が可能か否か。	今後何らかの対応が可能か調整予定。
⑤	代替輸送等の場合の利用運送事業法等の手続き等の弾力化	「第二種貨物利用運送事業に係る営業所間の車両移動の取扱」 利用運送事業法等	自動車局、 物流政策課 産業室	【営業所間の車両移動の弾力化・運行管理の特例】 第二種貨物利用運送事業者が、繁忙期において一定期間に限って業務の応援のため同一事業者の他の集配営業所に事業用自動車を提供する場合には、増減車に係る集配事業計画の変更の認定申請は不要であるが、代替輸送時にも適用できるか否か。 等	運行管理及び車両管理を確保しつつ、輸送障害時においても、営業所間の車両移動が可能か関係部署と検討中。



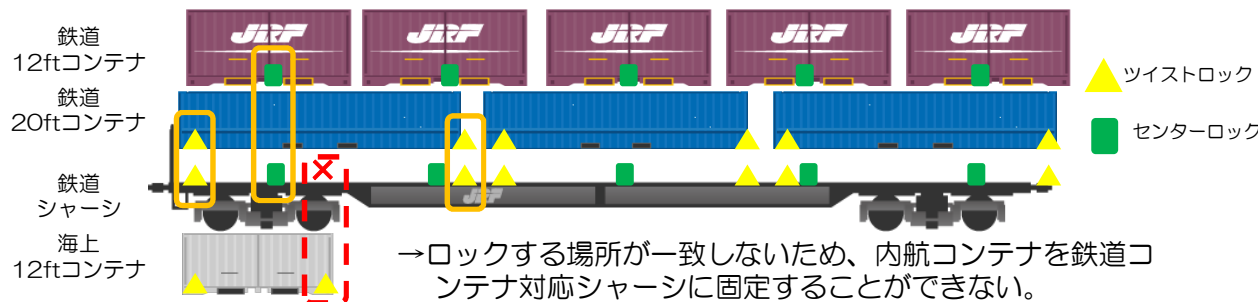
以上の制度面の課題に対し、実情を踏まえ、どのように対応するか。行政による対応が必要となるものもあるのではないか。

7. 鉄道輸送と内航輸送における輸送システムの共通化

- 現在、鉄道12ftコンテナと内航12ftコンテナでは緊締装置の仕様・位置が異なるため、鉄道12ftコンテナに対応したシャーシや鉄道貨車では内航12ftコンテナを輸送することができない。
- 鉄道20ft/31ftコンテナと内航12ftコンテナはロック方法は同じだが、サイズが異なり、ロック位置も異なるため、鉄道20ft/31ftコンテナに対応したシャーシや鉄道貨車では内航12ftコンテナを輸送することができない。
- 内航輸送（RORO船とフェリー）についてはトレーラーシャーシを使うのが一般的であるが、トレーラーシャーシは鉄道貨車には載らない等そもそもの輸送システムが異なっている。
- 従って、鉄道輸送と内航輸送の輸送システムの共通化を図ろうとする場合、鉄道コンテナを海上輸送に使うしか現実的な方法はないが、現在多くの内航船は鉄道コンテナを載せることができるシャーシを保有しておらず、また保有している場合も緊締装置の位置が異なる状況にあり、当該方法をただちには導入できない。

コンテナサイズによるロック方法の違い

	鉄道コンテナ			内航コンテナ
	12ft	20ft	31ft	12ft
ロック方法	センターロック	ツイストロック		



- 鉄道コンテナと内航12ftコンテナはロック方法が異なるため、内航12ftコンテナは鉄道用シャーシや鉄道貨車で輸送できない。内航12ftコンテナは、特定の企業が所有する汎用性がないコンテナであるため、鉄道コンテナと緊締装置をそろえるメリットまでは現時点で見出せない。
- ニーズの有無も勘案しながら、どのような方策があるか、事業者、荷主の意向も踏まえて中長期的検討課題として検討すべきではないか。

8. 鉄道31FTコンテナに対応したシャーシの普及促進の必要性 国土交通省

○鉄道シャーシの中でも1個積み、2個積み、3個積みの違いがあり、31ftコンテナについては3個積みのシャーシの一部のみが対応している。

1個積みシャーシ



2個積みシャーシ



3個積みシャーシ



全国における各シャーシ台数

1個積みシャーシ (総重量約14t)	2,132台
2個積みシャーシ (総重量約20t)	2,344台
3個積みシャーシ (総重量約40t)	1,457台

(平成24年度末 公益社団法人 全国通運連盟調査)

○鉄道コンテナシャーシ自体も統一化が必要ではないか。
 ○現状全ての3個積みシャーシが31ftに対応しているわけではないため、輸送障害を想定して31ft対応シャーシの各社の所有を増やすことが必要ではないか。