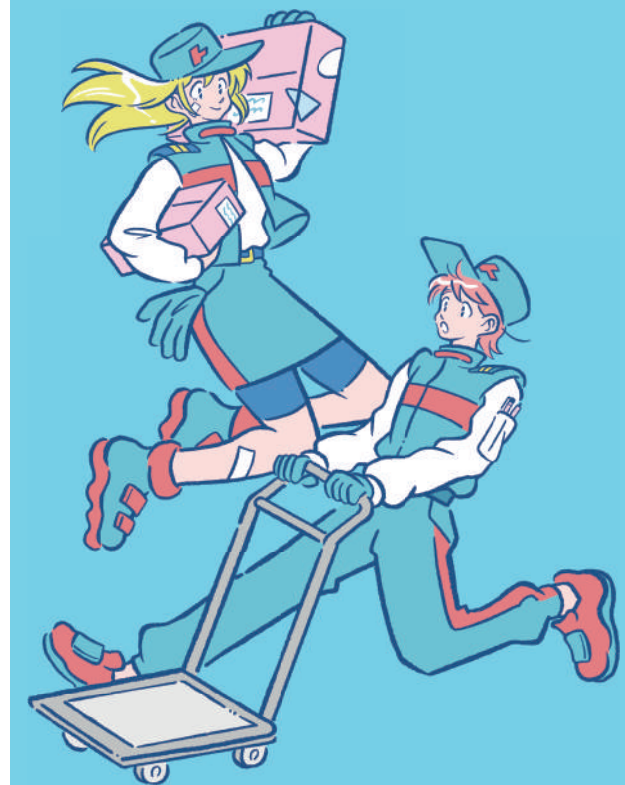




section 09

企画・制作／下野新聞社ビジネス局

さまざまな物資がきょうも全国に運ばれ、必要とする人の手に届いています。昨年は、トラックドライバールの残業規制等により物流の滞りが懸念される「物流の2024年問題」が話題になった1年でした。この問題は今後も継続しています。そのような中、全国をつなぎ幹線・中長距離で大量の物資を運ぶ貨物鉄道輸送が物流の効率化および環境負荷軽減の面から注目を集めています。栃木県内には上三川町に宇都宮貨物ターミナル駅があります。この駅を拠点にさまざまな物資が県内外へ運ばれ、新たな取り組みも始まりました。



宇都宮貨物ターミナル駅に運ばれた、貨車に載る40フィートコンテナ

ピーピーピー、グイーン、ピーピーピー、グイーン。JR貨物宇都宮貨物ターミナル駅では、トップリフターが安全に配慮しながら動き回っています。トップリフターはコンテナの積み降ろしに使う車で、同駅には、40フィートコンテナ用と31フィートコンテナ用がそれぞれ1台あり、荷主から預かった荷物を車両に積んだり、トレーラーへ移動したりしています。

宇都宮貨物ターミナル駅は1971年に開業。JR東北本線沿いにあり、総面積は31万6千平方メートルあります。「東京ドーム約7個分です」と伊藤圭一駅長は説明します。

貨物ターミナル駅から30キロ圏内にある清原工業団地（宇都宮市）、真岡工業団地などの主要工業団地に加え、福島県南部、群馬県東部、茨城県西部からもさまざまな工業製品、農産物が集まります。2023年度は発送と到着合わせて約200・8万トンを取り扱いました。毎日大量の物資が発送され到着しています。駅を利用する運送会社は17社あります。物流の結節点として大切なインフラの一つです。

近年、物流の2024年問題の解決の一つの手段として、「モーダルシフト」が注目されています。トラック、鉄道、船舶、航空などそれぞれの得意とする機能を生かして連携し、物流の効率化や円滑化を図る仕組みです。八田学副駅長は「栃木県でも鉄道輸送に関心が高まってきました。県北のメーカーからの問い合わせが増加傾向です」と話します。

さらに鉄道コンテナ輸送の可能性を探ろうと、トラック輸送から鉄道輸送へ切り替える「モーダルシフト」の実証実験が昨年11月から、横浜港の横浜本牧駅と宇都宮貨物ターミナル駅間（距離143・2キロ）で行われています。

広大な敷地 東京ドーム7個分

横浜と上三川 143キロ運ぶ

コンテナ輸送で「モーダルシフト」実験

この実験は、国際海上輸送で広く利用される40フィートコンテナの国内輸送が対象です。これまで、40フィートコンテナは約12メートルと長いいため貨物駅での取り扱いが難しく、十分な留置スペースの確保が必要でした。

そこで、宇都宮貨物ターミナル駅は、コンテナ50個分の留置スペースを確保して実験に参加しました。港に着いた自動車部品が入ったコンテナは、そのまま横浜本牧駅で車両に積まれ宇都宮貨物ターミナル駅に到着します。同貨物駅からは、運送会社がコンテナごとトレーラーに積んで工場へ運びます。



宇都宮貨物ターミナル駅内で大型コンテナを運ぶトップリフター

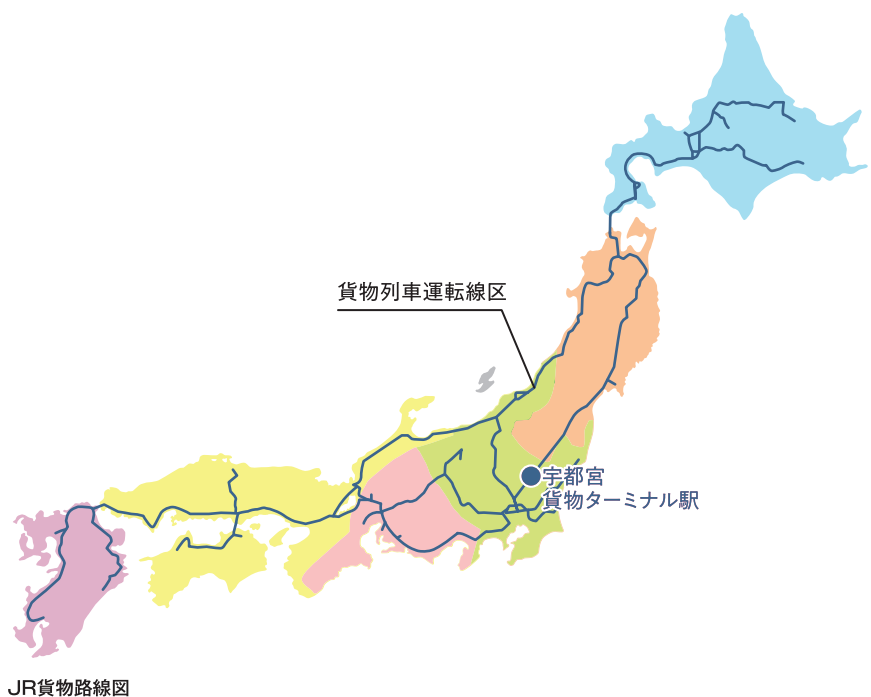
県内企業に
利用を呼びかけ

3月下旬まで、1日1往復、最大6両のコンテナ輸

伊藤圭一駅長は「車両のさばき方などに留意し、コンテナのスムーズな輸送を図りたい」と力を込めます。

送を行い、継続的な需要や運賃などを含めた持続可能な輸送の在り方を検討する予定です。

採算性を高めるには、港から大量の物資を運んできたコンテナに県内および近隣の製造物を積んで横浜本牧駅へ返す必要があります。鉄道ロジスティクス本部菊地原宏之国際営業室長は「栃木県内の工場で輸出品を製造している企業は多いので、鉄道輸送の利点をPRし利用企業を増やしていきたい」と話します。



JR貨物路線図

私たちはハコブ トチギを応援しています

