

北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議

第1回 議事概要

日 時：令和5年11月29日（木） 16:00～18:00

場 所：TKP 札幌ビジネスセンター赤れんが前 ホール5C

1. 開会

- 国土交通省鉄道局 山崎鉄道事業課長 挨拶
- 北海道総合政策部 宇野交通企画監 挨拶

2. 構成員の紹介、座長選任

- ※ 「資料1 構成員名簿」に沿って紹介
- ※ 座長に東京女子大学現代教養学部 二村教授を選任

3. 議事

- ※ 資料2・3・4・5について事務局より説明

4. 意見交換

- ・ 他の地域ではあまり貨物鉄道のことが議論にならないが、北海道では、貨物を鉄道でいかに運ぶか、そのために鉄道をどう守るのか、ということが非常に重要な視点であることを、他の地域の方々にも理解していただく必要がある。
- ・ 最終的には、貨物鉄道の下部構造の部分を誰が持ち、どのように費用負担していくのかということ議論しなければいけないことを認識しつつ、今後、ヒアリング等を行いながら議論を進めていきたい。
- ・ 北海道の物流については、季節繁閑が大きいことが構造的な課題になっており、その影響により効率化や高付加価値化が遅れているので、それらの解決・向上を非常に意識している。
- ・ 貨物鉄道を残すためには、海線の問題に加えて、青函共用走行問題の解決が必要。また、財源の手当についても何らかの方向性が見えてくる必要があり、条件が整って貨物鉄道を残すことについて異論はない。
- ・ 農産物を相当程度扱うことにより、北海道発のピークが高く、オフピークが低く、通年、空コンテナの輸送を行っている実態があり、余分なコストが生じたり、コストや需給バランス等を考えると料金設定は割安になっている可能性が高いのではないかと考えている。貨物量の平準化のためには一定の運賃の引き上げや適正化も必要と考えている。例えば、平均の稼働率を上げるためには、片荷、いわば空コンテナを輸送する割合を下げなければいけないが、そのためにピークに関して運賃を上げるという価格刺激が貨物の平準化を相当程度進め、北海道・本州間の貨物鉄道による輸送自体を非常に効率化するのではないかと考えている。そのような方向を目指す中で、どのように貨物鉄道を残すかという議論を行いたい。線区維持のための負担の問題にもつながるが、何らか形で受益者負担を一定のベースとしながら、財源確保を考えていく必要があるのではないかと考えている。

- ・ 貨物量の平準化に努力することは、青函共用走行問題の解決にもつながる。JR 北海道の経営安定が、貨物鉄道の安定運行の前提条件になるため、新幹線の高速化が絶対条件だと考えている。そのためには、少なくとも貨物鉄道の現在の運行本数を減らし、効率的に運行できるかどうか、相当程度、模索をしていただく必要がある。
- ・ 道庁の物流対策ワーキンググループで物流全般について長く議論し、道内関係者においては、鉄道も海上輸送もトラックも全て欠くことができないという合意がとれている。全道各地の意見交換で貨物鉄道は必要という意見が出てくることは、当然のことと受け止めている。
- ・ 有識者検討会議の一番の目的は、長万部・函館間の貨物鉄道をどのように残すのかということに尽きる。どのように貨物鉄道を残していくかという議論を重点的に行うべきと考えており、どのような枠組みで誰が費用負担するのかという議論を早く進める必要がある。
- ・ 北海道は鉄道に大きく依存した貨物輸送がなされており、キャパシティを考えると、船に全て転換するのは難しいということは、その通りだと思う。環境の問題から考えても、貨物鉄道が担うべき役割は非常に大きく、それを前提にした議論になる。
- ・ 議論に長い時間をかけることとしているが、その中で、議論を深める、この会議における議論をいろいろなところで周知する、という時間も与えられているという印象をもっている。
- ・ 自動運転などの新技術が急激に進み始めており、それが北海道の物流に何を引き起こすのか、ということにも配慮して幅広く議論していきたい。
- ・ 最後には費用負担の問題があり、一朝一夕で答えが見つけれられるものではないが、定量的な分析に基づいた、合理的な納得のいく費用負担や着地点を見出していきたい。
- ・ 北海道発着の貨物鉄道の輸送量が減っているが、物流は「トン」だけでなく、「バリュー」「金額」という両面で見えていくということが必要。
- ・ 貨物鉄道をしっかり維持していくことが、JR 貨物の事業にとってももちろんのこと、北海道経済、そして日本経済に不可欠なものであるとの方向性が出ていると認識しており、引き続き、しっかりと貢献していきたい。
- ・ 海線は、北海道のみならず日本国民の生活を支える生命線の一つとも言える大事な路線と考えている。仮に海線が廃止となり、貨物鉄道ネットワークが寸断されるようなことになれば、全国の鉄道コンテナ輸送の 1/5 を占める北海道発着の輸送量が大幅に失われ、道内の貨物鉄道が維持できなくなることはもちろん、本州側においても第三セクター鉄道会社の経営などに大きな影響を及ぼし、特に東北地域などについては大きな影響があると思われる。全国的な貨物鉄道ネットワークの維持が困難となったり、北海道・本州間の物流のリダンダンシー低下、農産品の安定供給・価格などに影響が出る。
- ・ カーボンニュートラルの実現、2024 年問題を含めたトラックドライバー不足への対応、食料安全保障、有事の物資輸送など、社会的な課題解決に貢献する公的ミッションが高まっており、先般の「物流革新緊急パッケージ」においては、今後 10 年程度で貨物鉄道の輸送量を倍増するという目標を立てていただいております、これらにしっかりと応えていく中で、競争力を維持、強化していく必要があると認識している。
- ・ JR 貨物に対して、もっと頑張るべき、努力すべきというご意見があり、しっかりと貢献すべ

く取り組んでいきたいが、2018年以降、毎年のように発生する豪雨災害、コロナの影響など大変厳しい経営状況が続いている。災害対応力の強化、信頼回復、使い勝手向上などに努めていくが、その前提となる競争環境の維持について、しっかりと確保いただきたい。経営努力のできる部分とその前提となる競争環境を整備していただく部分がある。

- この問題は、整備新幹線の推進という政策目的と、それに伴う貨物鉄道輸送ネットワークの維持、あるいは競争環境の維持に影響を及ぼさないという、二つの政策目的を両立させるべくしっかりと取り組んでいただきたい。
- 4者情報連絡会の論点整理に記載していただいたとおり、衆議院運輸委員会の附帯決議において将来 JR 貨物のネットワークが寸断されないよう万全の措置を講ずることとされており、道におかれても並行在来線の経営分離について同意された際に、貨物鉄道の輸送ネットワーク維持については関係者と連携して対応する旨の文書を出されている。こうした経緯を踏まえ、国、道にもしっかりと役割を発揮していただいた上で、持続可能なスキームの構築に向けて、幅広く議論して協力してまいりたい。国、道を含む各主体がどのような役割を果たしていくべきかが重要であり、二つの政策目的の中で、しっかりとした議論を望む。
- 持続可能なスキームにする上では、お客様に過度な負担が生じて北海道の経済や暮らしの持続的な発展に影響が及ぶようなことがあってはならないし、JR 貨物の事業継続が図られるよう、引き続き、お客様に使っていただける競争環境の維持が図られることが極めて重要であると考えている。
- カーボンニュートラル、食料安全保障、国防といった面から、新たな財源を確保するなどの考え方もあってもよいかと思う。着地点を見いだすため、幅広い議論が行われることを望む。
- 競争環境の整備という点で、いきなり利用者負担が前提というのは、筋が違うのではないか。青函共用走行のあり方について、貨物鉄道の運行本数を減らさざるを得ないとの意見もあったが、本数を減らすことを前提とするのではなく、両立を図る政策を希望する。そうした前提で、貨物鉄道のみが走行する状況下で、どうしたら持続可能なスキームになるかということについて、議論をしっかりとしていきたい。
- 函館・長万部間は、北海道新幹線札幌開業を機に JR から経営分離されるが、同区間の貨物鉄道としてのネットワークの重要性は認識している。
- 一方で、貨物鉄道が今後も維持するとなった場合の課題認識は、青函トンネルでの共用走行の問題であり、新幹線は現状 140km/h、160km/h で走行しており、速度の優位性が発揮できていないことが一つの大きな課題。また、青函トンネルでの三線軌条の保守管理の負担が大きいことも大きな課題。
- さらに、貨物鉄道ネットワークの維持を前提とすると、地上側の維持管理は、過去の事例では、JR から三セク会社に対し、初期にかなりの人数が出向して行うのが今までの通例だが、現在の JR の保守に係る要員需給は厳しく、札幌開業時に同様な出向はできない。維持管理要員は1年2年では育成できないので、貨物鉄道を維持する上では、事前に人員の採用・教育が必要だということも議論いただきたい。
- 現在当該線区を運営する立場で、いろいろな意見、情報提供等で協力していきたい。
- 並行在来線の函館・長万部間の貨物鉄道機能については、道民の生活維持や日本全体の食料

安全保障、カーボンニュートラルの実現の観点から、極めて重要であるため、存続を強く希望する。

- 会員企業の意見を踏まえ、函館・長万部間の貨物鉄道の維持に向けて、これまでも国や道へ要望しているほか、本年2月には道内経済団体と一次産業団体で構成される北海道産業団体協議会の構成団体のひとつとして、存続を北海道知事に要望したところ。
- 本年7月に4者情報連絡会において貨物鉄道機能を確保する方向性が妥当との認識で一致したことを非常に評価するとともに、議論を進めていただいた関係者の皆様に感謝申し上げます。
- 貨物鉄道機能を維持していくためには、様々な課題を解決していかなければならないと承知しており、皆様とともに貨物鉄道機能維持に向けたこれらの諸課題の解決に向けて、議論していきたいと考えている。
- 海線をどう残していくかに尽きると考えており、どう維持するか具体的に議論を進めていただきたいと考えている。維持に当たって制度設計を行う際には、北海道だけの制度設計ではなく、全国で同様の問題が起きたときにも対応できるような制度設計をしていく必要があるのではないか。
- 海線を残した場合の活用に向けては、JR貨物の利用促進を前提に進めていかなければならないと考えている。しかし、現状では、荷主からの安心感や信頼感が下がっていることから、他の輸送モードと連携して、徹底したBCP対策を行う必要がある。また、JR貨物のデータが共有されておらず、誰でも貨物鉄道を活用できる状況にはなっておらず、またパレット化の対応も遅れている。
- 国民にどのように周知をしていくか、マスコミの皆様を理解していただくか、についても大事になってくると考えている。
- 全国における貨物鉄道ネットワークの現状に関し、函館・長万部間の輸送が無くなった場合、本州の貨物物流も細くなるので、全国の問題としてどのように捉えてくべきか、という視点もいれて議論をしていただきたい。
- 費用負担については、最初にJR貨物、JR北海道、荷主、行政という切り口だけでなく、広く受益者は誰なのかを議論していただき、その後に負担の議論という形を取っていただきたい。
- 北海道は我が国の食料基地ということは間違いのない事実だが、そこで生産されたものをいかに全国の消費者の皆様へ安定的にお届けできるか、ということが食料安全保障上の面からも必要不可欠と思うので、このあたりも皆様と議論させていただきたい。
- 機械工業業界における物流では、重量物は船舶輸送が多く、そのほか、製品に応じて、JR貨物やトラック、航空便といった様々な形態で輸送を行っている実態がある。
- 会員企業は物流費の高騰に頭を悩ませており、製品を混載して共同輸送できるような企業がないかといった声が聞かれる。
- 近々、改めて会員企業に物流に関する細かな調査を実施したいと考えており、調査結果や概要に関し、この検討会議への提供について相談させていただきたい。
- 消費者として4つの視点がある。第1はコストパフォーマンス。鉄道貨物は大量輸送が可能

であり、比較的輸送コストが安くなることで、消費者が支払う最終価格も相対的に低く抑えられる可能性が高い。

- ・ 第2は食料安全保障。日本の食料自給率はカロリーベースで38%しかない。その中で食料基地北海道は日本の食を支えており、食を全国にどう流通させ、物流を維持するのかは、北海道というローカルが考えるだけでなく、国家的な課題である。
- ・ 第3は環境。2050年の脱炭素社会の実現をめざす中で、排出炭素量が少ない鉄道貨物を残していくことが大切。
- ・ 第4は危機対応。全ての貨物がトラックやフェリーにシフトすると、万一のときに大規模な輸送が確保できない。そもそも青函トンネルは洞爺丸事故を教訓に輸送網の強靱化に向けて計画された。フェリーやトラックとともに、輸送特性に合わせた棲み分けが望ましい。

5. 今後の進め方

※ 資料6について事務局より説明

6. 閉会