



青函共用走行問題について



平成24年10月11日
北海道

地域間交流の拡大と高速走行の必要性



- 新幹線開業により輸送力アップ【輸送力 3.5倍、運行本数 1.5倍】
- 開業効果を最大限発揮するため「高速走行」は極めて重要
- 「18分」が利用者にも与える心理的効果は大



東京・新函館(仮称)間 約3時間51分 ← 約4時間9分 (速達(平均))
+18分

<参考> 航空機利用の場合 約3時間10分 (鉄道・運輸機構資料による。主要駅から空港への移動時間を含む。)

- 青森県をはじめ東北地方との距離を縮め、一体となって活性化を図るため、「時間短縮」は重要

連携の方向

- ・魅力ある広域観光の展開
- ・食の高付加価値化など産業間連携
- ・縄文文化の世界遺産登録

新青森・新函館(仮称)間 約43分 ← 約1時間1分 (速達(平均))
+18分

(到達時間は国土交通省交通審議会陸上交通分科会鉄道部会「整備新幹線小委員会」資料などにより北海道が作成)

道内⇔道外間の貨物輸送

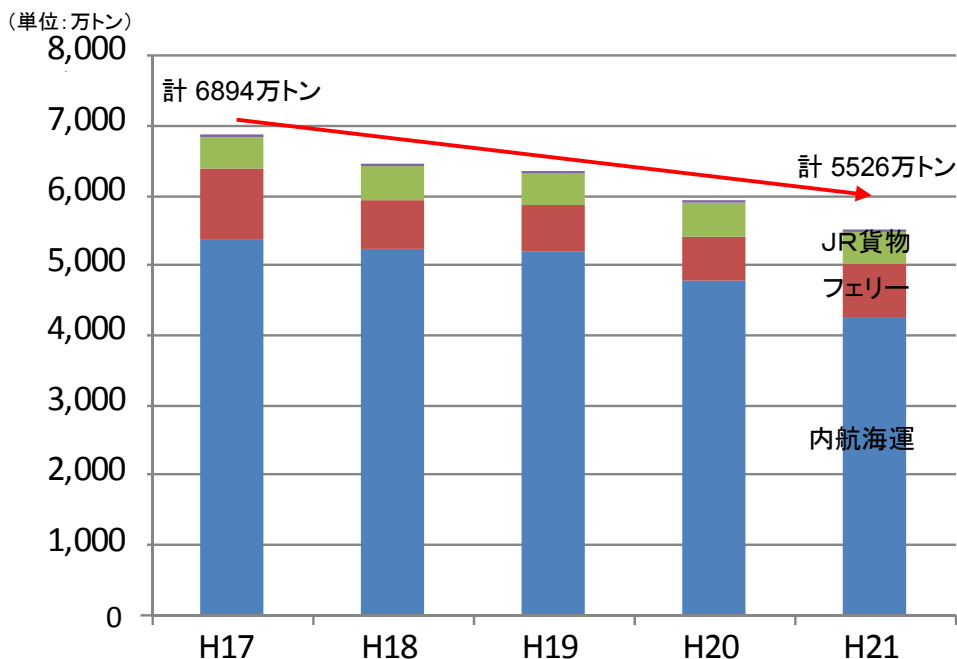


■輸送量全体のうちJR貨物分は約 8.5% (467万トン)

■道内→本州方面 234万トン

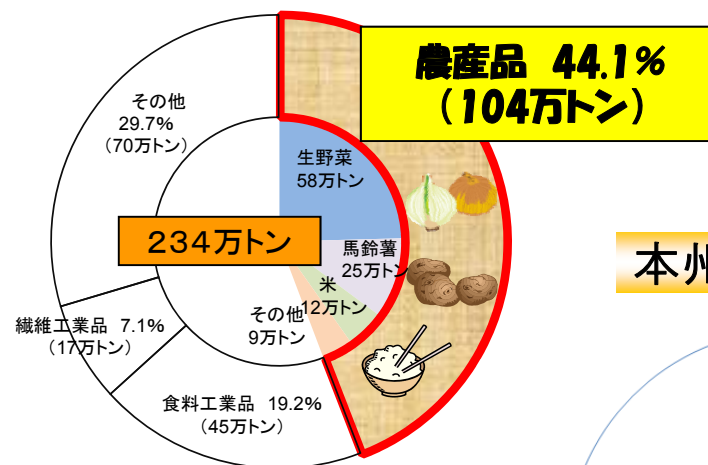
うち農産品のシェアが44.1%(104万トン)

道内一道外間機関別輸送量の推移

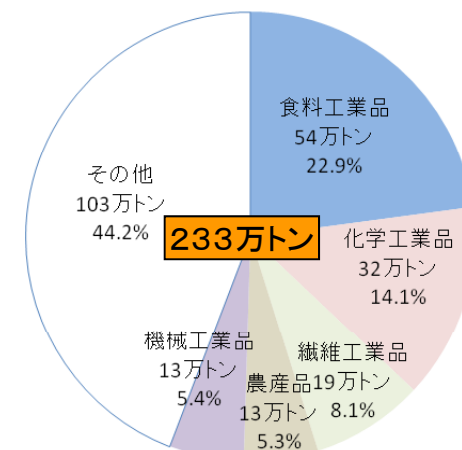


JR貨物「青函トンネルコンテナ品目別」実績(H21年度)

道内 ⇨ 本州



本州 ⇨ 道内



区分	H17	H18	H19	H20	H21	減少率 (H17-H21)
内航海運	53,864	52,415	52,108	48,011	42,939	▲20.3%
フェリー	9,988	7,082	6,522	6,329	7,381	▲26.1%
JR貨物	4,829	4,846	4,823	4,951	4,672	▲3.3%
航空	259	259	274	291	268	▲3.5%
合計	68,940	64,602	63,727	59,582	55,260	▲19.8%

(出典：平成23年度 数字で見る北海道の運輸 (北海道運輸局監修))

(出典：平成21年度鉄道貨物輸送年報(日本貨物鉄道株式会社北海道支社)より作成)

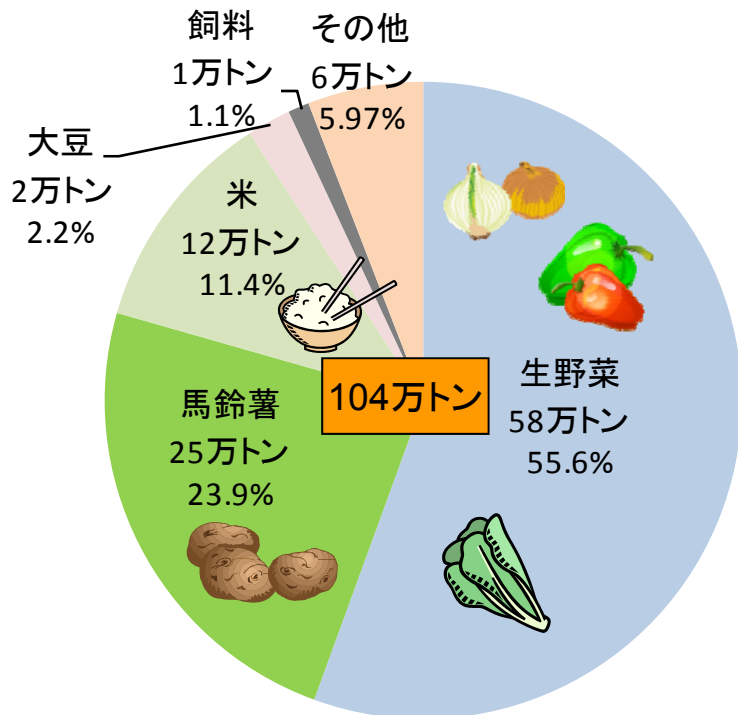
農産物の本州への輸送①



新幹線と貨物列車の運行時間帯等によっては、
本道の農産物の流通・販売に大きな影響を及ぼすことも懸念

- 生野菜などの出荷が困難になったり、遅延が生じることで市場のセリ値に影響
- 輸送のピーク時期(9月-11月)等にJR貨物から内航海運やフェリーへの転移は現状では難しい

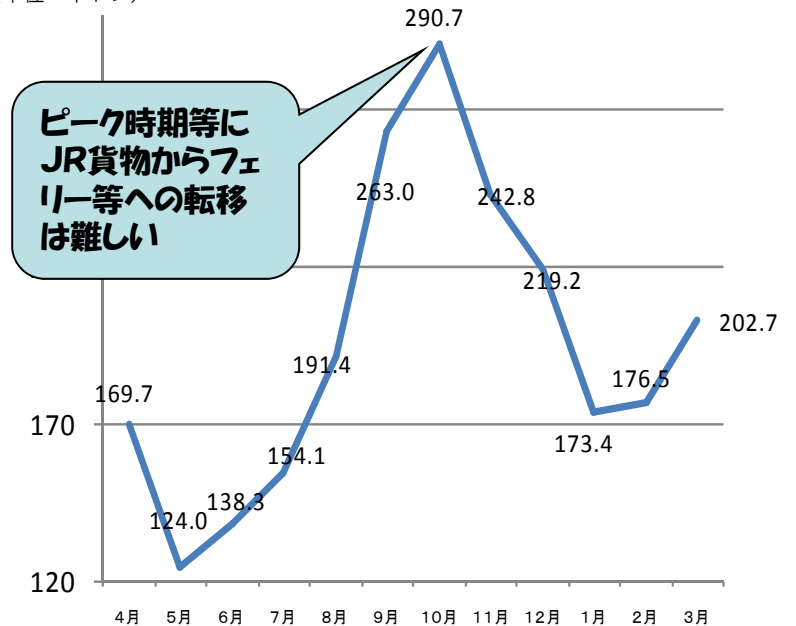
道内 ⇨ 本州 【農産品内訳】



コンテナ对本州輸送実績 (H21月別) (上り)

月	輸送量	構成比
4月	169.7	7.2%
5月	124.0	5.3%
6月	138.3	5.9%
7月	154.1	6.6%
8月	191.4	8.2%
9月	263.0	11.2%
10月	290.7	12.4%
11月	242.8	10.4%
12月	219.2	9.3%
1月	173.4	7.4%
2月	176.5	7.5%
3月	202.7	8.6%
合計	2345.8	100.0%

(単位: 千トン)



(出典: 平成21年度鉄道貨物輸送年報(日本貨物鉄道株式会社北海道支社)より作成)

農産物の本州への輸送②



＜流通ルートイメージ(例:馬鈴薯)＞



出荷日から納入日までの日数が一日でも遅れることにより
市場のセリ値などに影響

日本の「食」を支えている北海道農業

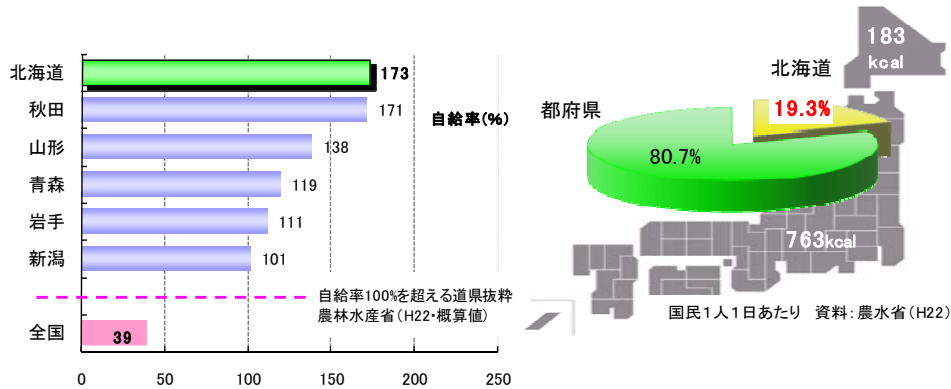


＜日本の食料安定供給の貢献＞

- ・食料自給率は全国一の**173%**
- ・国産供給熱量の**約2割**を供給

(主な都道府県の食料自給率 (カロリーベース・H22))

(国産供給熱量に占める北海道の寄与率)

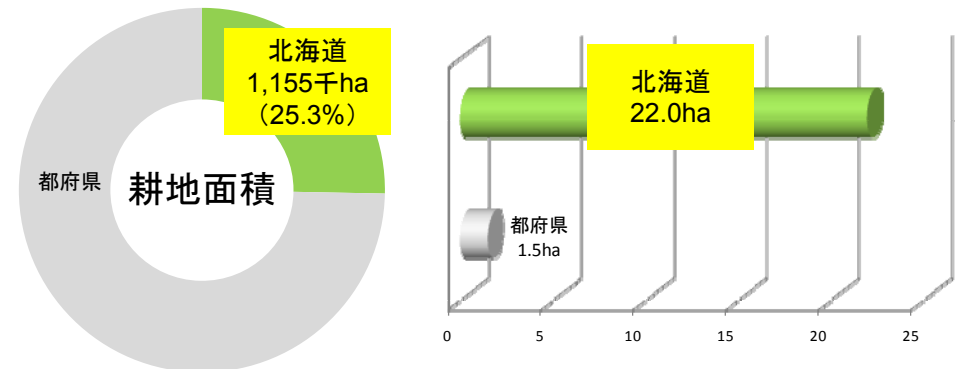


＜耕地面積を活かした生産性の高い農業＞

- ・耕地面積は全国の**約1/4**
- ・1戸当たり経営耕地面積は全国の**約15倍**

(耕地面積)

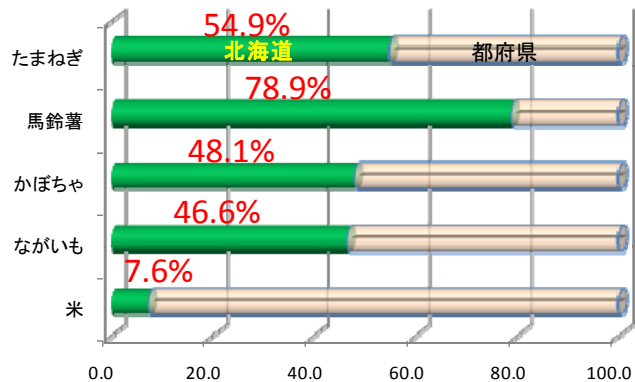
(1戸当たり経営耕地面積)



(出典: 農林水産省「作物統計調査」)

＜生産量が全国一の農産物＞

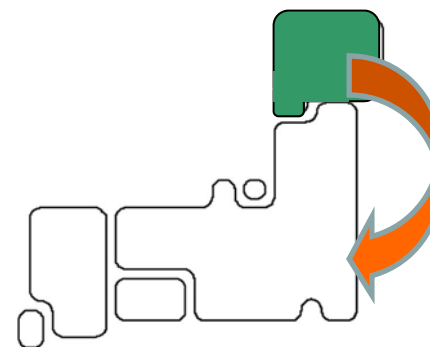
- ・**たまねぎ**は全国の**約5割**、**馬鈴薯**は**約8割**を生産



(出典: 農林水産省「作物統計調査」)

＜道外への移出率＞

- ・北海道で採れた**たまねぎの約9割**が本州へ!



たまねぎ	89.2%
馬鈴薯	71.8%
かぼちゃ	69.4%
ながいも	78.1%

(出典: 北海道農政部調べ)

青函共用走行問題の早期解決に向けて



- できるだけ早い時期に、すべての新幹線列車の高速走行が可能となるよう、抜本的な課題解決に向けた、あらゆる角度からの検討が必要

<新函館(仮称)開業に向けて>

- ① 平成27年度末までに予定されている新函館（仮称）開業の一日も早い実現
- ② 新函館（仮称）開業時において、可能な限り高速走行を実現

短期的な解決方策として、新幹線と貨物列車の運行時間帯を区分（ダイヤ調整・減便等）の場合には、

- ③ 北海道・本州間の貨物輸送への影響を最少限とすること

<JR貨物による対応>

- ・ 荷主との円滑な調整
- ・ 万全の安全確保対策
- ・ 機関車の高速化など技術面での取組

<新函館(仮称)開業後の課題の解決に向けて>

- ④ 国の積極的な関与のもとでの将来の課題解決につながる新技術開発の推進
- ⑤ 解決方法に要する事業費等のコストについては地方負担を求めないこと