

青函共用走行区間を通過する  
貨物列車のダイヤ変更に伴う影響について  
(利用運送事業者及び荷主企業からのヒアリング結果)

平成28年10月27日

貨物列車のダイヤ設定に関する勉強会

## 1. 夜間に6時間の保守間合いを確保する場合の影響

現行の保守間合いが拡大される場合、一部の貨物列車の到着時刻が遅れ、一定の影響が避けられない。

### ○冷蔵輸送が必要な野菜 (トマト、大根、ブロッコリー等)



- 現在、約3割が鉄道、約7割がフェリーで輸送されているが、このうち鉄道を利用しているもの(特に小ロットで輸送している生産者)については、以下のような影響がある
- ・到着地での夜間配送やドライアイス追加が必要になり、1～2割のコスト増
- ・市場への配送が間に合わなくなり、青果物の品質劣化、販売価格低下の可能性
- ・コスト増と収入減が北海道の農業生産者の負担となるおそれ

### ○書籍・雑誌



- ・北海道内の一部地域(帯広)で、書籍・雑誌の発売日が現在より1日遅れるおそれ

### ○宅配貨物



- ・宅配便の配達遅れ(事業者による)

### ○中国・四国・九州向けの青果物、自動車部品、一部の宅配貨物



- ・フェリーに移転するが、長距離の陸送や到着地での倉庫保管のため一定のコスト増
- ・北海道の生産者の負担となるおそれ

### ○玉ねぎ、じゃがいも

- ・品質劣化は少ないが、関東では3日目売りの商慣行の変更が必要

### ○砂糖や加工食品

- ・品質劣化が少ないため、リードタイムが延びても問題ない

## 2. 昼間に3時間の間合いを確保する場合の影響

新幹線の高速走行を行う時間帯は決まっていない。

仮に、夜間の保守作業時間帯とは別に昼間に3時間の間合いを確保することとする場合には、到着時刻が遅れる貨物列車がさらに増え、影響はさらに大きくなる。

## 3. 貨物列車を減便する場合の影響

保守間合いの拡大については、貨物列車の到着時刻を遅らせることによる対応を想定しており、貨物列車の減便は想定していない。

仮に、貨物列車の減便が行われた場合には、以下のとおり、大きな影響が懸念される。

### ○玉ねぎ、じゃがいも等の北海道の農産品



- ・本州向けに販売できなくなり、生産規模が縮小するおそれ

### ○砂糖、加工食品、宅配貨物、生活物資等



- ・これまでどおりの輸送を継続できるか懸念される

(※)現在、繁忙期のフェリーは満載。ドライバー不足のためトラックの確保も困難。

仮にフェリーで輸送できたとしても、輸送需要が逼迫してフェリーの運賃が高くなること、長距離の陸送を行うための大幅なコスト増、倉庫保管のコスト増につながり、北海道の生産者の負担となるおそれ。

# (シミュレーション)書籍・雑誌の北海道への輸送の影響について

## 方面別の輸送モード・シェア

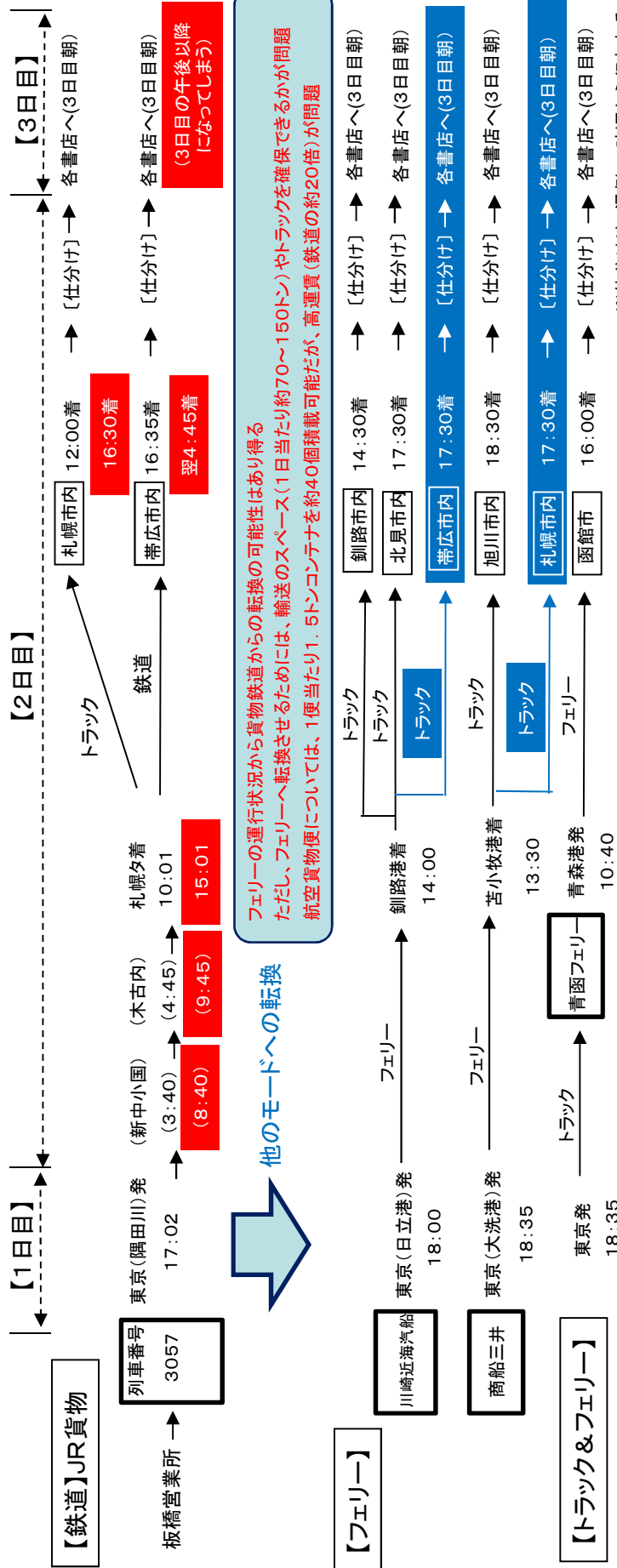
方面別	輸送モード	シェア
札幌市内	鉄道(JR貨物)	70%
	鉄道(JR貨物)	
	鉄道(JR貨物)	
道東(釧路)	フェリー(川崎近海汽船)	20%
道北(旭川)	フェリー(商船三井)	
道南(函館)	トラック・フェリー(青函フェリー)	

## 出荷する主な書籍・雑誌・輸送量(想定)

曜日	主な雑誌	輸送量(鉄道・概算)
月曜日	芸能週刊誌	150トン
火曜日	漫画雑誌	70トン
水曜日	特定の雑誌はなし	70トン
木曜日	芸能週刊誌	70トン
金曜日	漫画雑誌	150トン
土曜日	芸能週刊誌、野球週刊誌	70トン
日曜日	取扱いなし	なし

## 各輸送モードの運行の状況とダイヤ変更に伴う影響等

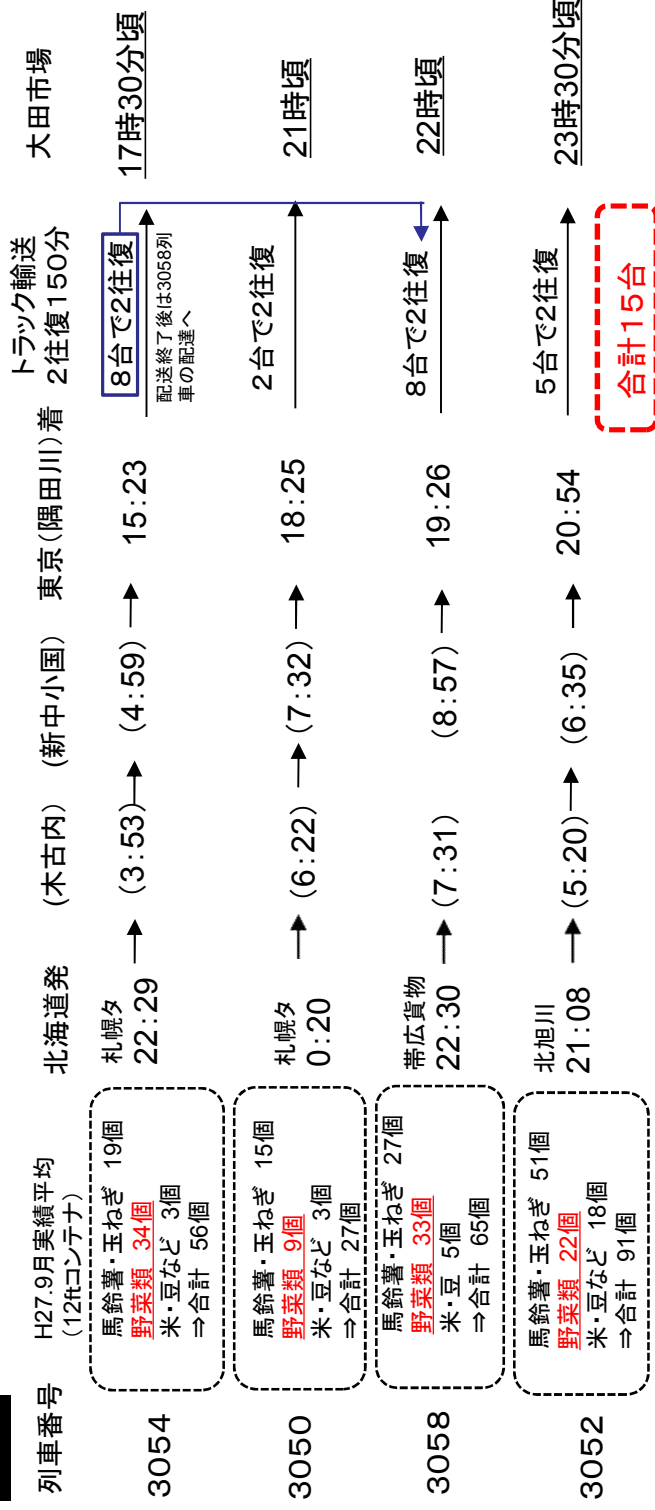
遅れでも鉄道で運ぶ場合  
フェリー輸送に切り替える場合



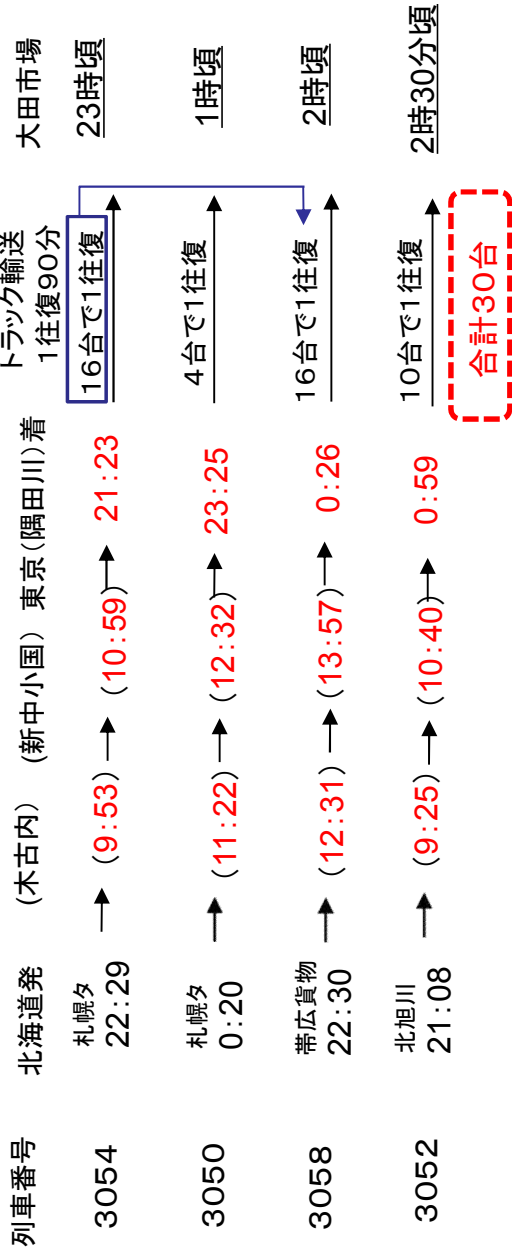
※仕分けは、通例19時頃から行われる。

# (シミュレーション)野菜類の市場配送への影響について

## 現行



## 遅れる場合



## 大田市場

直接販売の締め切り



0時までに入荷

セリの締め切り



2時までに入荷

全ての列車が0時までに入荷  
大田市場へ到着

近年のトラックドライバー不足により、**トラックの必要台数の確保は困難**

仮に夜間配送をかけたとしても、  
⇒直接販売に間に合うのは列車1本だけ  
⇒セリに間に合う列車は3本だけ

# 青函共用走行区間を通過する貨物列車及び影響時分(シミュレーション)について

共用走行区間 への進入時刻	上り					下り					
	列車番号	現行の運行区間	影響時分	影響後の到着時刻	主な荷物	列車番号	現行の運行区間	影響時分	影響後の到着時刻	主な荷物	
従来の保守間合い ※1	0:00~										
	1:00~										
	2:00~										
	3:00~										
保守間合いの拡大 ※2	4:00~	3054	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+6'00	隅田川 21:23	玉葱、宅急便、ブロッコリー、白菜、大根	3057	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+5'00	札幌夕 15:01	雑誌、書籍、果汁・清涼飲料水
		3098	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 福岡夕	+5'40	福岡夕 16:27	玉葱、馬鈴薯、砂糖					
		7066	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 宇都宮夕	+8'20	宇都宮夕 23:17	玉葱、馬鈴薯、砂糖	2051	仙台夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+5'30	札幌夕 17:04	ビール、返送私有コンテナ、古紙
		6092	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+2'00	隅田川 23:53	新聞巻取紙、玉葱、政府米					
		3052	北旭川 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+4'05	隅田川 0:59	玉葱、にんじん、南瓜、民間流通米	3091	新潟夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+3'50	札幌夕 17:19	焼菓子、政府米、布団綿・脱脂綿
		3050	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+5'00	隅田川 23:25	玉葱、馬鈴薯、宅配便、白菜、大根					
		4094	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 名古屋夕	+4'40	名古屋夕 10:32	玉葱、砂糖、馬鈴薯					
		3096	帯広貨物 → (木古内) → (新中小国) → 吹田夕	+5'20	吹田夕 9:25	馬鈴薯、砂糖、玉葱					
		3058	帯広貨物 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+5'00	隅田川 0:26		3059	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+3'20	札幌夕 18:06	果汁・清涼飲料水、区域貨物、雑誌
		3062	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 越谷夕	+2'10	越谷夕 0:58	玉葱、南瓜					
	3082	北旭川 → (木古内) → (新中小国) → 百済	-	-	民間流通米、産業廃棄物、新聞巻取紙	3067	宇都宮夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+1'00	札幌夕 19:29	おむつ他、果汁・清涼飲料水、飲料	
	3080	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 西浜松	+2'00	西浜松 11:00	玉葱、馬鈴薯、砂糖	3065	福岡貨物 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+2'10	札幌夕 21:26	果汁・清涼飲料水、保温材、カワラ	
高速走行時間帯の確保 ※3	12:00~										
	13:00~	8050	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	+4'00	隅田川 9:28	返送私有コンテナ、新聞巻取紙、砂糖	3051	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 23:43	区域貨物、路線貨物、宅急便
							99	福岡夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 1:13	みかん、路線貨物、返送私有コンテナ
							3063	越谷夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 2:08	ティッシュ、果汁・清涼飲料水、路線貨物
							95	福が谷夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 2:40	天然水、古紙、雑貨
							3053	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 3:40	区域貨物、宅急便、路線貨物
							3081	西浜松 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	+4'00	札幌夕 5:19	家庭電気器具、紙、路線貨物
	16:00~	3084	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 名古屋夕	-	-	玉葱、自動車部品、砂糖	4061	大阪夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	路線貨物、ソープレスソーブ、返送私有コンテナ
	18:00~	3056	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 隅田川	-	-	玉葱、新聞巻取紙、砂糖	8051	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	区域貨物、一般家電製品、返送容器
		2050	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 仙台夕	-	-	玉葱、砂糖、馬鈴薯	6093	越谷夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	古紙、路線貨物、食品(その他)
21:00~	94	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 福が谷夕	-	-	玉葱、民間流通米、砂糖	3085	名古屋夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	路線貨物、返送容器、返送私有コンテナ	
22:00~	3086	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 名古屋夕	-	-	玉葱、砂糖	3093	吹田夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	印刷紙、返送私有コンテナ、雑品	
	2060	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 大阪夕	-	-	玉葱、返送私有コンテナ、混載荷物	3087	名古屋夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	混載荷物、路線貨物、返送私有コンテナ	
	3064	札幌夕 → (木古内) → (新中小国) → 東京夕	-	-	玉葱、馬鈴薯、砂糖	3083	百済夕 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	混載荷物、混載貨物、ソープレスソーブ	
						3055	隅田川 → (新中小国) → (木古内) → 札幌夕	-	-	路線貨物、果汁・清涼飲料水、食油	

【凡例】

※1    は、従来の保守間合い(1:00~3:30の2時間30分)により、貨物列車が進入できない時間帯(約3時間30分)。

※2    は、仮に、保守間合いを1:00~7:00(6時間)とした場合に、貨物列車が進入できない時間帯(約7時間)。

※3    は、仮に、高速走行時間帯等を13:00~16:00とした場合に、貨物列車が進入できない時間帯(約4時間)。なお、当該時間帯以降の後続列車にも、到着時刻の繰下げが見込まれるが、上記表には反映していない。

※4 影響時分は、一定の仮定を置いて試算したものであり、確定したものでない。

青函共用走行区間を通過する貨物列車のダイヤ変更に伴う影響について  
(利用運送事業者及び荷主企業からのヒアリング結果)

1. 夜間に6時間の保守間合いを確保する場合の影響

現行の保守間合いが拡大される場合には、一部の貨物列車の到着時刻が遅れることとなり、以下のとおり、一定の影響が避けられない。

冷蔵野菜(トマト、大根、ブロッコリー、キャベツ、白菜、長いも等)については、現在、約3割が鉄道、約7割がフェリーで輸送されているが、このうち鉄道を利用しているもの(特に小ロットで輸送している生産者)については、以下のような影響があるおそれがある。

・到着地での夜間配送やドライアイス追加が必要になり、1～2割のコスト増が生じる。

・また、こうした野菜を輸送している列車(3054、3052、3050、3058列車)の東京への到着時刻が夜間に集中することで市場への配送が間に合わなくなり、青果物の品質が劣化し、販売価格が低下する可能性もある。

・これらのコスト増と収入減が北海道の農業生産者の負担となるおそれがある。

なお、輸送量の多い玉ねぎ、じゃがいもについては、リードタイムの増加による品質劣化は少ないが、関東では3日目売りが商慣行とされているため、その変更が必要になる。

書籍・雑誌については、北海道内の一部地域(帯広)で、書籍・雑誌の発売日が現在よりも1日遅れるおそれがある。

宅配貨物については、列車が配達サイクルに間に合わなくなる場合は、フェリーや航空便に移転するという事業者もいる一方で、移転が困難であるという事業者もいるため、事業者によっては、宅配便の配達の遅れを消費者に納得してもらわなければならない。また、事業者によっては、現行の配達サイクルを維持するために物流施設の改良が必要になり、そのコストは運賃転嫁が難しいため自社負担とせざるを得なくなる。

中国・四国・九州向けの青果物、自動車部品、一部の宅配貨物はフェリーに移転するものもあるが、長距離の陸送や到着地での倉庫保管などのため一定のコスト増が生じ、北海道の生産者の負担となるおそれがある。

なお、砂糖や加工食品のように品質劣化が少ないものは、列車の到着時刻の遅れによってリードタイムが延びても、出荷を1日早めることで対応できるため、問題ない。

## 2. 昼間に3時間の間合いを確保する場合の影響

新幹線の高速走行を行う時間帯は決まっていないが、仮に、夜間の保守作業時間帯とは別に昼間に3時間の間合いを確保することとする場合には、到着時刻が遅れる貨物列車がさらに増えることとなり、上記の影響はさらに大きくなる。

## 3. 貨物列車を減便する場合の影響

現在のところ、保守間合いの拡大については、貨物列車の到着時刻を遅らせることによって対応することを想定しており、貨物列車の減便は想定していないが、仮に、何らかの事情によって貨物列車の減便が行われた場合には、以下のとおり、大きな影響が懸念される。

現在、繁忙期のフェリーは満載でキャンセル待ちをしながら輸送するなど、いずれの荷主もフェリーの枠の確保に苦慮している状況である。また、北海道内の生産地から港まで長距離の陸送が必要になるが、近年著しさを増しているドライバー不足のため、トラックの確保が困難である。

このため、貨物列車が減便されると、玉ねぎ、じゃがいもをはじめとする北海道の農産品を本州向けに販売できなくなり、生産規模が縮小するおそれがある。また、北海道産のシェアが高い農作物は、本州の消費地での供給が減り、値上がりするおそれもある。農産品以外の砂糖、加工食品、宅配貨物、生活物資等、幅広い物資についても、同様の事情からフェリーを確保してこれまでどおりの輸送を継続できるか懸念される。

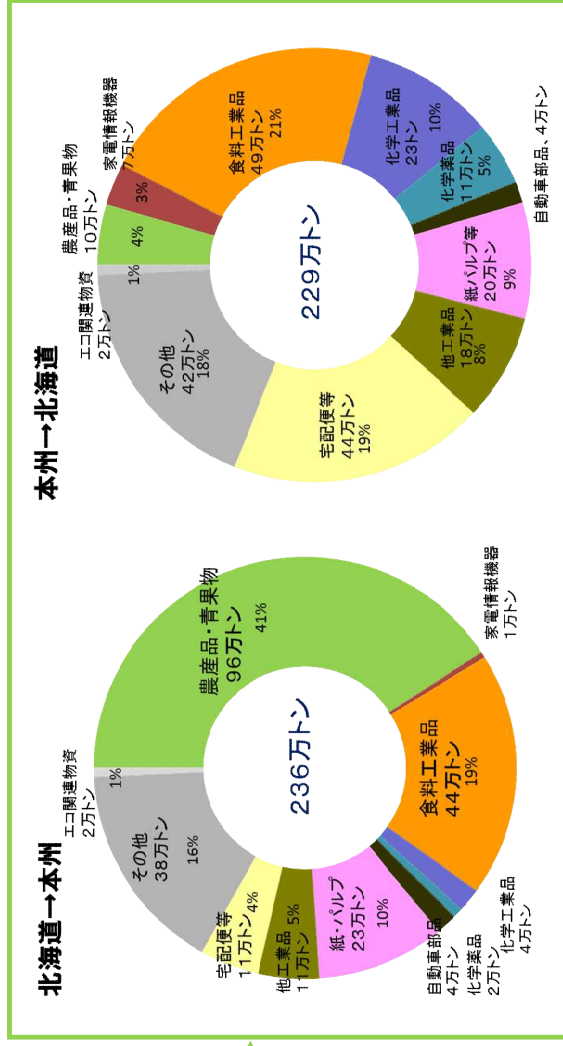
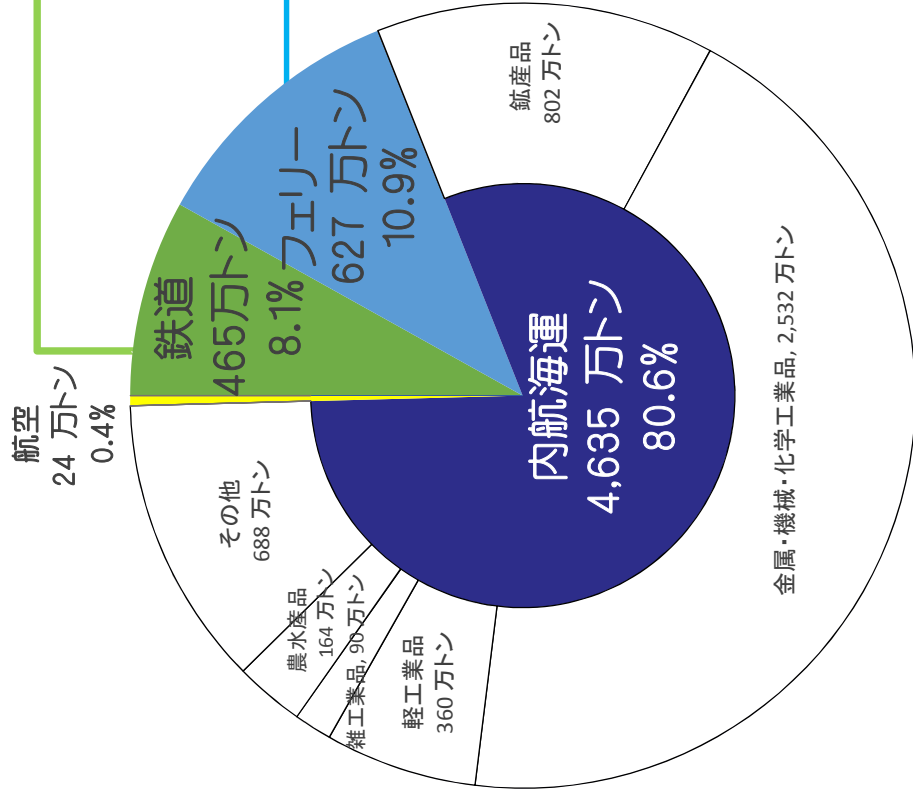
仮にフェリーで輸送できたとしても、輸送需要が逼迫してフェリーの運賃が高くなることや、長距離の陸送を行うための大幅なコスト増や、輸送ロットが大きくなることに伴って到着地での在庫が増え、倉庫で保管を行うためのコスト増につながり、北海道の生産者の負担となるおそれがある。

また、札幌近郊以外の地域(函館、旭川、北見、釧路)は市場が小さいため、フェリー輸送に見合う需要がない加工食品などの商品は、販売取りやめとなる可能性があるが、北海道内には加工食品の製造拠点が少なく本州からの移入への依存度が高いことから、北海道内の消費者に影響がある。

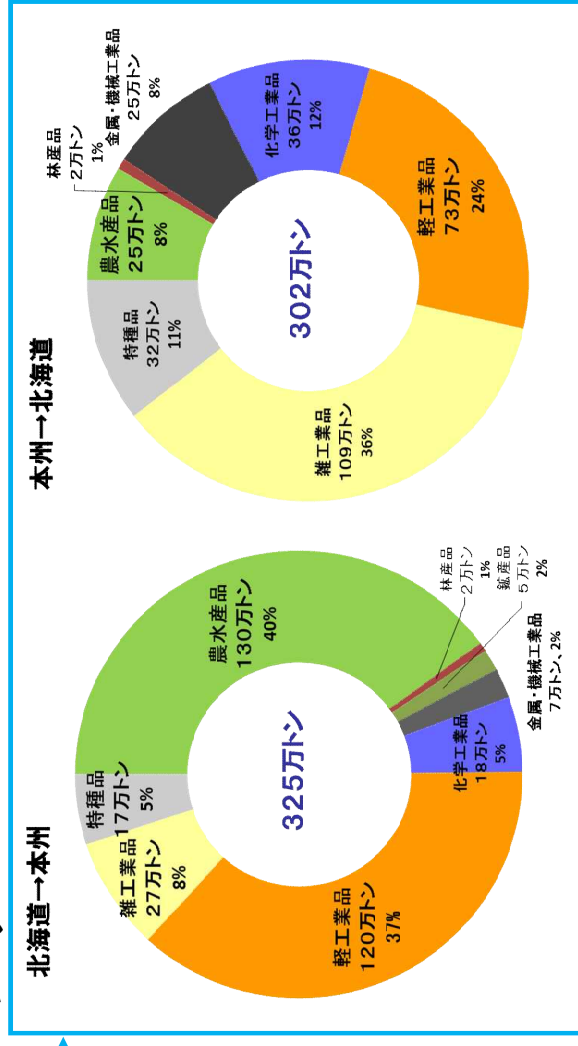
# (参考)北海道・本州間の貨物の輸送状況

## 鉄道

### 輸送機関別のシェア (平成25年度)



## フェリー



出典:「数字で見る北海道の運輸」、「JR貨物資料」



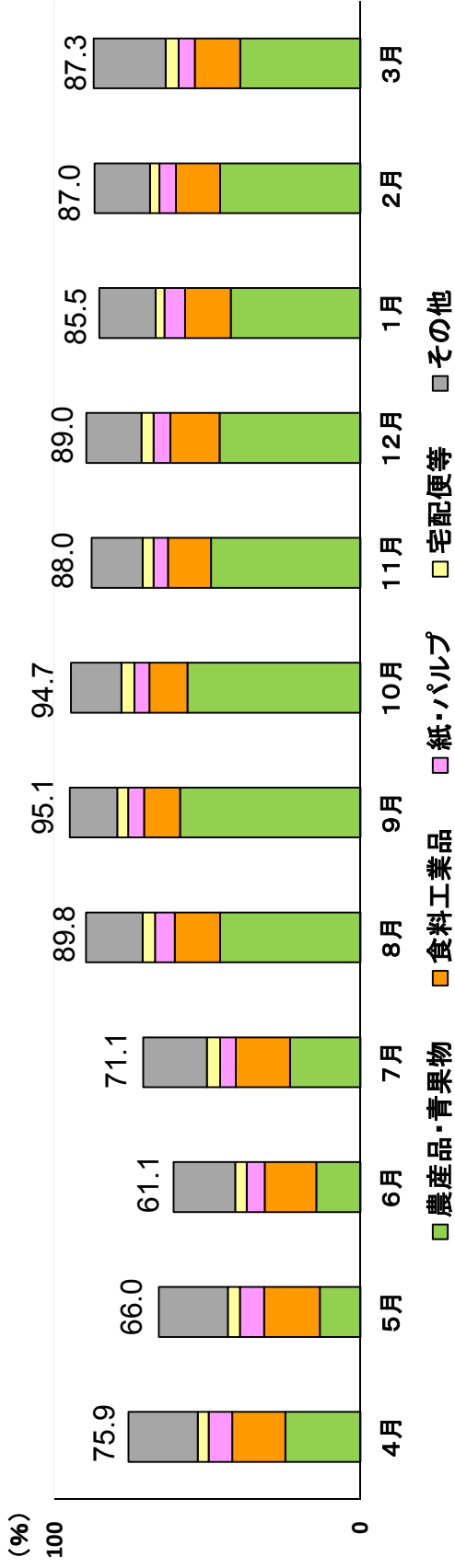
# (参考)北海道・本州間における貨物鉄道の積載率推移(月別・品目内訳)



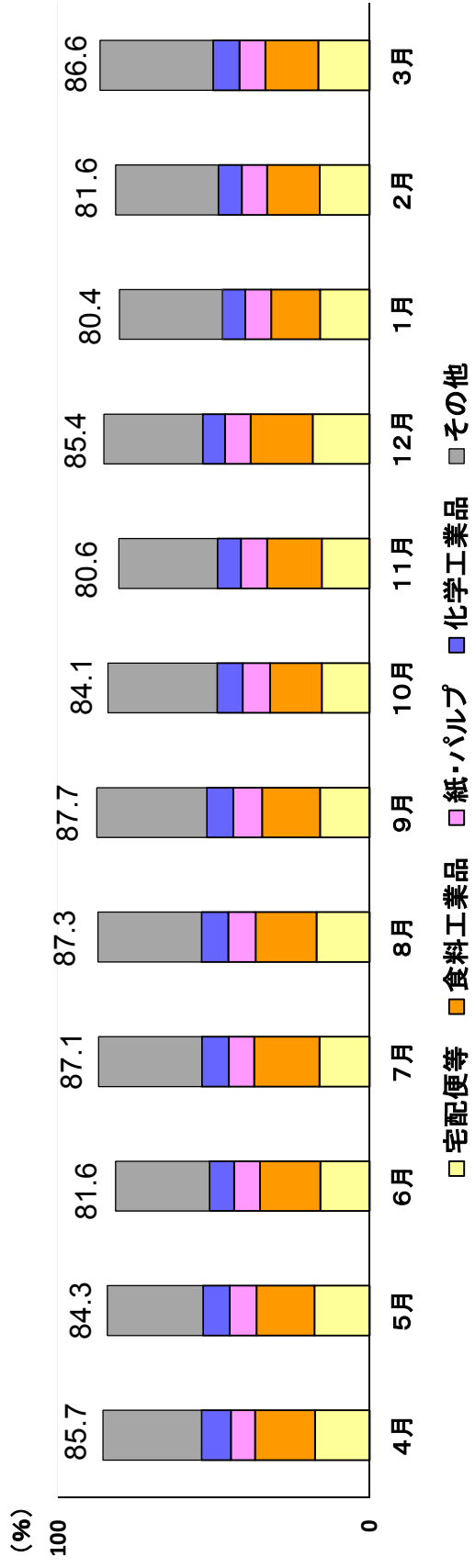
国土交通省

上り(北海道→本州)

(平成27年度)



下り(本州→北海道)



# (参考)北海道・本州間のフェリー航路の状況について

北海道・本州間のフェリー及びRORO船の航路一覧

方面	区間	事業者	便/週	
太平洋	函館	青森	56	
		大間	14	
		八戸	28	
		大洗	12	
	苫小牧	仙台・名古屋	太平洋フェリー・フジトランス	10.5
		東京	栗林商船、近海郵船	5.5
		常陸那珂	川崎近海汽船・近海郵船	12
		八戸・仙台・川崎	プリンス海運	2
		釧路・東京・大阪	日本通運・日本マリン	5
		釧路・仙台・東京・大阪	栗林商船	4
釧路	日立	川崎近海汽船	7	
	秋田・新潟・敦賀	新日本海フェリー	1	
	敦賀		7	
	舞鶴	近海郵船	6	
	新潟	新日本海フェリー	7	
小樽				
			6	

— 北海道・本州間の貨物列車が走行している路線

— 太平洋側のフェリー等の航路

— 日本海側のフェリー等の航路

