

(2)新幹線と鉄道貨物の利用状況及び新幹線の 開業に伴う効果について

鉄道貨物の利用状況について

(JR貨物資料)

北海道発着の貨物について

- 北海道からは、農産品・乳製品・紙製品等の多岐にわたる大量の物資が全国の消費地に発送されています。とりわけ、北海道から関東・関西地区に発送される農産品の鉄道シェアは大変高く、安定的に生鮮食料品を供給するライフラインとして重要な役割を果たしています。
- 全国各地から、宅配貨物・食料工業品・書籍等の生活必需品が北海道に到着しています。



青函トンネルを通る列車本数

貨物 51本/日 (68%)
※定期40本+予定臨11本

旅客 34本/日 (32%)
※定期26本+予定臨8本

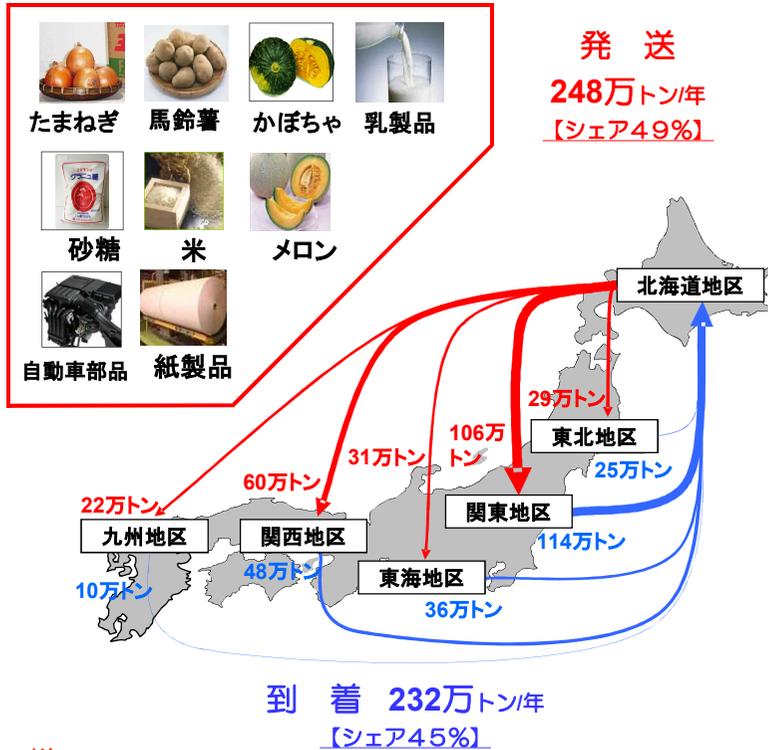
昭和63年3月：青函トンネル開業

(開業前)
対北海道輸送367万トン

開業前後比較45%増

(開業後)
対北海道輸送533万トン

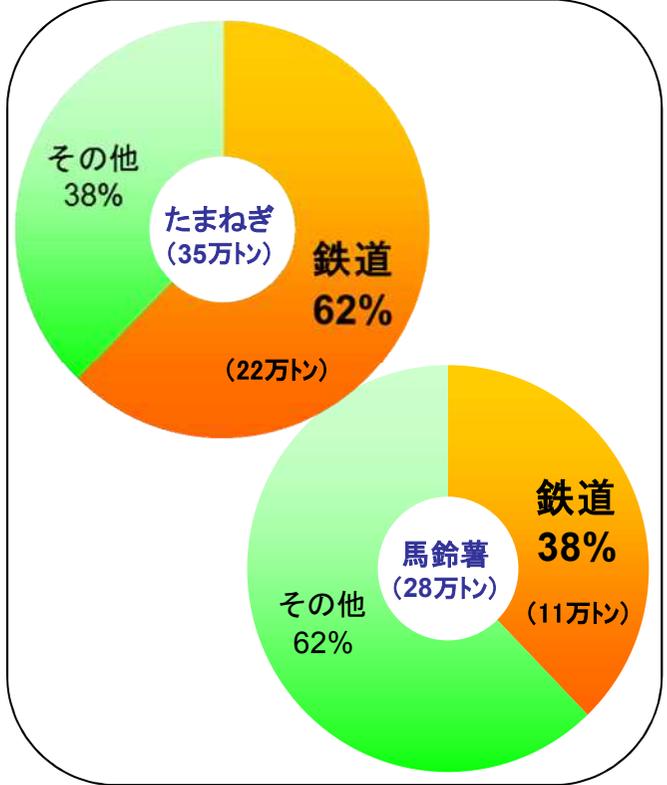
陸上貨物輸送の鉄道シェア（平成26年度実績）



- たまねぎ
- 馬鈴薯
- かぼちゃ
- 乳製品
- 砂糖
- 米
- メロン
- 自動車部品
- 紙製品

- 宅配貨物
- 飲料
- 加工食品
- 衣類
- 書籍
- 雑貨

北海道発の主要農産品の輸送シェア(平成26年)



今後とも、「食料自給率向上」・「農業振興」等の観点から、北海道地区一本州間の鉄道貨物輸送の重要性は、ますます高まります。

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、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おそれ

- ・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



- ・宅配便の配達の遅れ(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



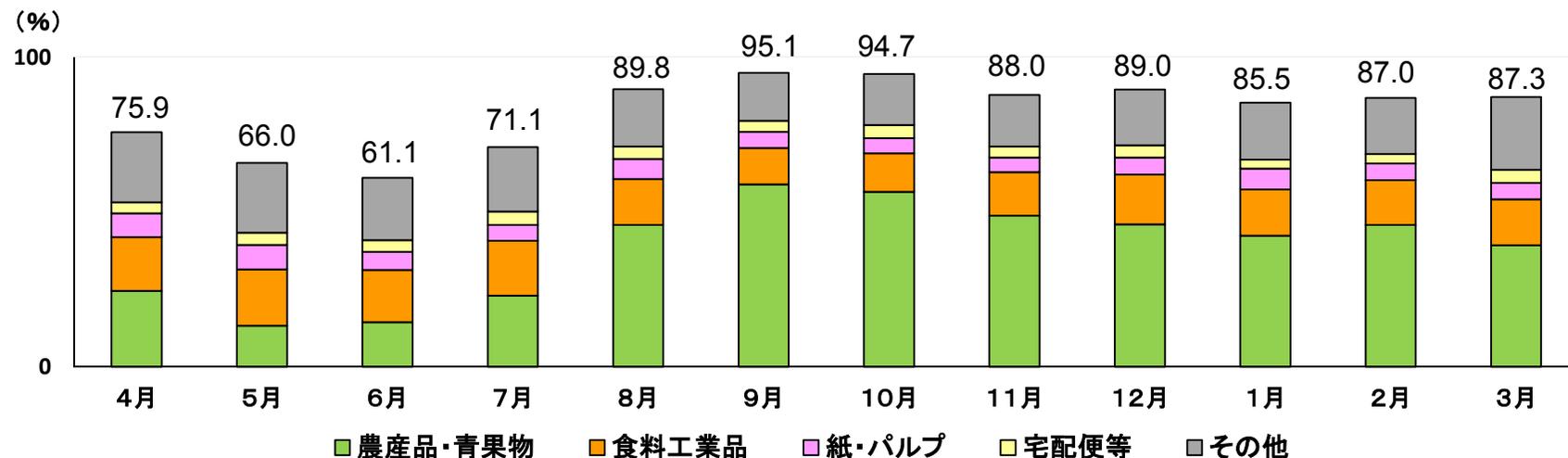
(※)現在、繁忙期のフェリーは満載。ドライバー不足のためトラックの確保も困難。

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。

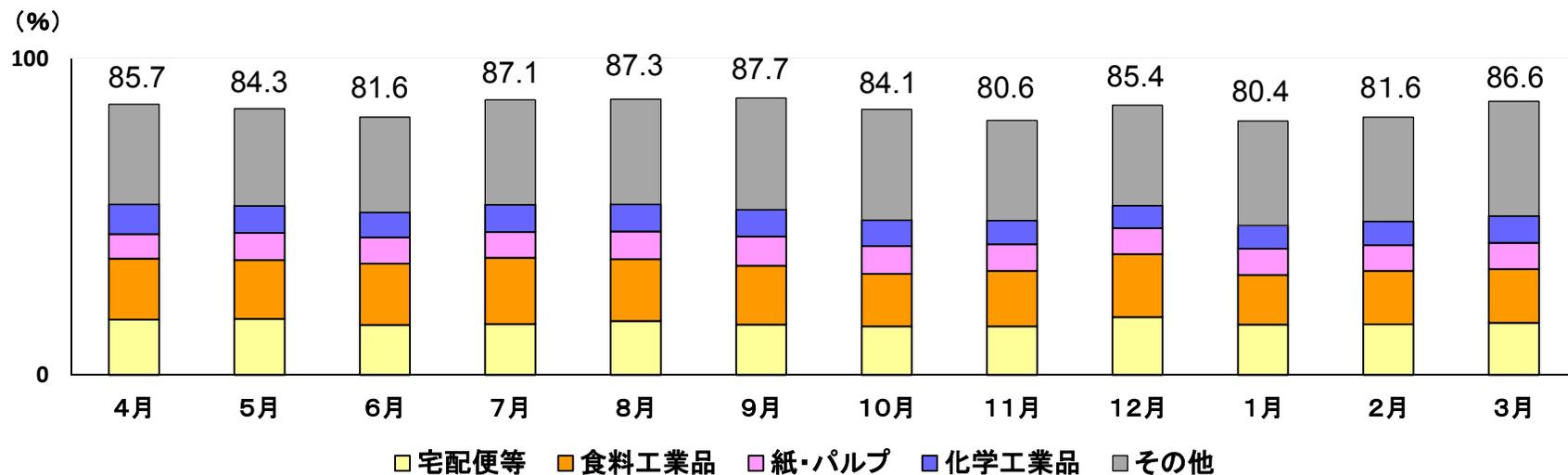
(参考)北海道・本州間における貨物鉄道の積載率推移(月別・品目内訳)

上り(北海道→本州)

(平成27年度)



下り(本州→北海道)



地帯間の平均積載率について

JR貨物資料



平成27年度 地帯間平均積載率(純平日:有賃のものに限る)

【下り】

地帯	3月(後)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月(前)	主な荷物
関東→北海道	87.1%	83.9%	81.7%	80.4%	86.6%	85.5%	86.2%	81.8%	77.2%	82.5%	80.0%	81.7%	84.1%	特積貨物、食品・飲料、雑誌
東海→北海道	89.2%	87.7%	90.0%	85.4%	86.8%	88.8%	91.4%	88.3%	85.3%	91.8%	82.8%	84.8%	86.9%	特積貨物、紙、家庭用電気器具
関西→北海道	91.6%	90.3%	90.7%	85.1%	89.6%	93.1%	91.7%	92.2%	88.5%	92.0%	83.5%	82.8%	89.9%	特積貨物、紙製品、ソープレスソーブ
東北→北海道	92.0%	94.2%	84.5%	87.3%	91.2%	88.7%	90.2%	80.1%	87.6%	88.6%	79.4%	80.0%	89.5%	ビール、古紙
新潟→北海道	78.4%	74.8%	71.2%	69.3%	81.5%	85.7%	91.6%	91.5%	89.2%	87.2%	74.6%	79.8%	81.2%	焼菓子、政府米、布団綿・脱脂綿
九州→北海道	85.3%	88.2%	89.5%	79.8%	89.0%	86.4%	87.0%	80.5%	78.5%	85.5%	75.4%	70.7%	88.9%	特積貨物、飲料水、ベッド、焼酎
九州→北海道(臨)							77.8%	75.0%	71.6%	77.3%				路線貨物、自動車部品、建材、電線、肥料

【上り】

地帯	3月(後)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月(前)	主な荷物
北海道→関東	93.8%	79.9%	69.0%	63.4%	71.5%	91.9%	96.5%	96.6%	89.7%	90.3%	88.6%	90.4%	90.3%	玉葱、馬鈴薯、野菜類、特積貨物
北海道→東海	80.4%	67.0%	60.0%	55.1%	63.9%	79.8%	90.3%	87.5%	81.2%	85.2%	77.2%	76.3%	79.6%	玉葱、馬鈴薯、自動車部品、砂糖
北海道→関西	86.0%	77.0%	67.2%	61.9%	72.9%	92.8%	93.7%	95.1%	88.9%	90.2%	83.3%	87.0%	85.7%	玉葱、馬鈴薯、野菜類、紙
北海道→東北	88.1%	74.1%	67.5%	60.1%	77.8%	88.5%	96.7%	95.6%	86.5%	92.7%	86.2%	89.0%	81.9%	玉葱、砂糖、馬鈴薯
北海道→広島(臨)						97.7%	96.7%	97.5%	89.6%	90.7%			91.6%	玉葱、馬鈴薯、砂糖
北海道→九州	92.3%	69.2%	54.0%	59.6%	85.8%	98.0%	99.5%	98.5%	94.8%	96.1%	93.6%	94.0%	93.5%	玉葱、馬鈴薯、砂糖

※積載率は、貨車に積載可能な12ftコンテナの個数に対する積載率。20ftコンテナは12ftコンテナ2個、31ftコンテナは12ftコンテナ2.5個換算。

※コンテナ内荷物の疎密に関わらず、コンテナが積載されていれば載とカウントする。ただし、空コンテナ回送は空とカウント。