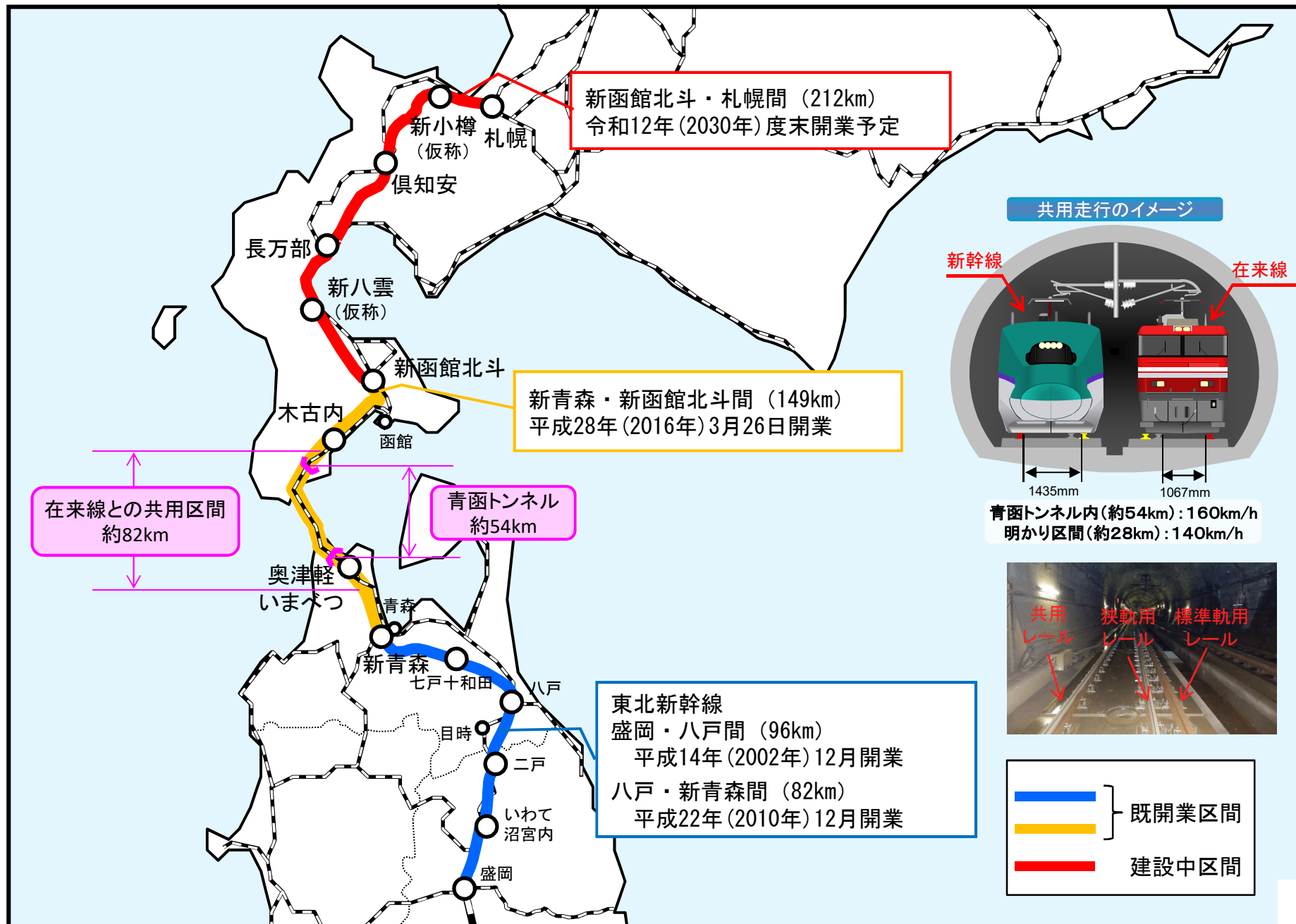


北海道新幹線札幌延伸と 北海道における物流をめぐる状況

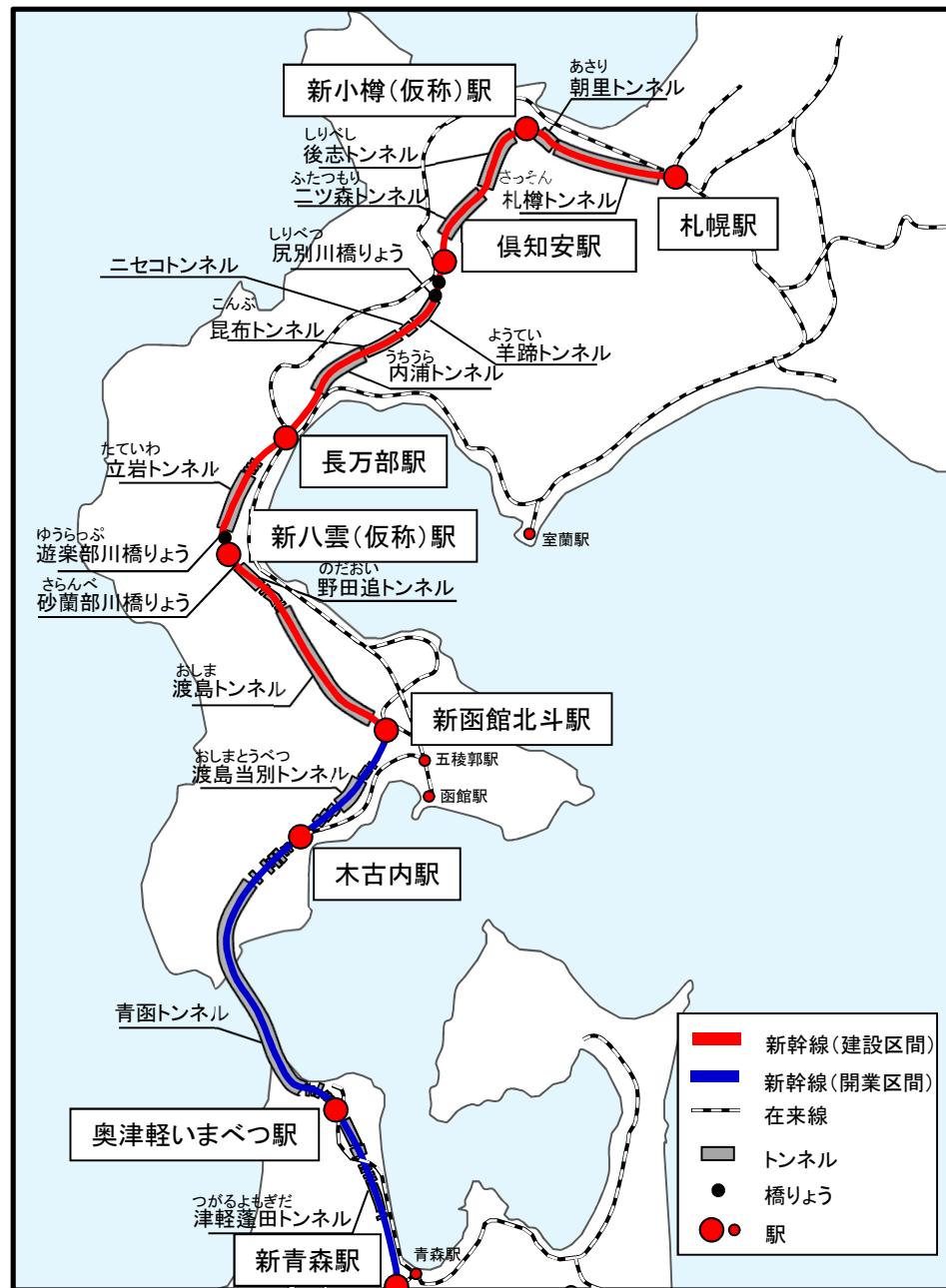
国土交通省・北海道庁
令和 5 年11月29日

1. 北海道新幹線札幌延伸について
2. 北海道における物流の状況について
3. 北海道における鉄道貨物輸送について

北海道新幹線の概要について



北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の概要について



■路線の概要

- 総工事費
約23,200億円
- 完成予定時期
令和12年度末(2030年度末)
※平成27年1月の政府与党申し合わせにおいて、完成・開業時期を5年前倒し、「平成42年度(注:令和12年度)末の完成・開業を目指す」とされている。
- 工事延長 約211.9km
路盤 : 約 7.4km (約 3%)
橋りょう : 約 5.3km (約 3%) 全94箇所
高架橋 : 約 30.3km (約14%)
トンネル : 約 168.9km (約80%) 全17箇所
※括弧内は、工事延長に占める割合
- 所要時間(乗換時間含む)
新函館北斗・札幌間: 3時間17分 → 57分
新青森・札幌間: 4時間37分 → 1時間55分
東京・札幌間: 7時間44分 → 4時間55分
- 現行特急本数
特急北斗(函館・札幌間): 11往復/日

■事業の進捗状況(令和5年7月1日現在)

- 用地取得率93%
- 土木工事契約率96%
(工事延長211.9kmのうち203.0kmで発注済)
- トンネル工事に伴う発生土量: 約1,984万m³(受入地確保率約95%)
うち、対策土: 約672万m³(受入地確保率: 約90%)
無対策土: 約1,311万m³(受入地確保率: 約98%)

北海道新幹線の開業に伴う経営分離区間について



道南いさりび鉄道(株)について

会社概要

会社名

代表者名

所在地

開業日

資本金等

主な株主

道南いさりび鉄道株式会社

代表取締役社長 川越 英雄

北海道函館市若松町12番5号

平成28年3月26日

576百万円

北海道

JR貨物

北斗市

64.7%

17.4%

9.0%

函館市

木古内町

3.6%

3.6%

事業内容

関連事業

収支状況

(R4年度実績)

鉄道事業(第一種)

駅売店事業

経常損益

当期損益

累積損益

▲

▲

208百万円

0百万円

350百万円



路線情報

営業区間	木古内 - 五稜郭間 (37.8km)						
旅客運行本数	34本/日						
主な列車の 運行区間							
輸送実績	536千人 (R4年度実績) <table border="1"> <tr> <td>通学定期</td><td>44%</td> </tr> <tr> <td>通勤定期</td><td>20%</td> </tr> <tr> <td>定期外</td><td>36%</td> </tr> </table>	通学定期	44%	通勤定期	20%	定期外	36%
通学定期	44%						
通勤定期	20%						
定期外	36%						
輸送密度	465人/日 (R4年度実績)						
列車種別	普通のみ						
運行形態	気動車 (JR東日本のリゾート列車「四季島」は電車運行)						
編成両数	1, 2 (主に1両編成)						
直通運転区間	五稜郭 - (JR函館本線) 函館						
観光列車	ながまれ海峡号						
貨物運行本数	51本/日 (電気機関車で運行)						



【道南いさりび鉄道車両】



【道南いさりび鉄道 観光列車】
「ながまれ海峡号」

函館線「函館・小樽間」については、国の「整備新幹線の整備に関する基本方針」（整備新幹線検討問題会議：平成21年12月）における着工にあたっての基本的な条件に基づき、新幹線開業時にJR北海道から経営分離することに、道及び沿線自治体は国に対して同意（平成24年5月）。

経営分離後における函館線(函館・小樽間)の地域交通の確保方策について、道と沿線自治体で構成する協議会において方向性等を協議・検討。

〔後志ブロック〕 小樽市、余市町、仁木町、共和町、倶知安町、ニセコ町、蘭越町、
黒松内町、長万部町

[illegible]

【後志ブロック(山線 長万部・小樽間)】

地域交通の確保方策については、①全線第三セクター鉄道、②全線バス運行、③三セク鉄道(余市・小樽間)+バス運行(その他区間)の3つのパターンによる収支予測調査等を行い、地域の足の確保について協議した結果、バス運行による方向性を確認した。

区 間	初期投資	単年度収支 (2030年度)	30年累計 (初期投資を含む)
① 第三セクター鉄道	▲ 152.8	▲ 22.8	▲ 864.6
② バス運行	▲ 22.1	▲ 0.7	▲ 70.2
③三セク鉄道＋バス運行	▲ 61.8	▲ 5.4	▲ 258.2
三セク鉄道(余市・小樽間)	▲ 45.4	▲ 4.9	▲ 206.1
バス運行(長万部・余市間)	▲ 16.4	▲ 0.5	▲ 52.1

地域交通の確保方策については、①全線第三セクター鉄道、②全線バス運行、③三セク鉄道(函館・新函館北斗間)+バス運行(その他区間)の3つのパターンによる収支予測調査等を行い、**地域の足の確保方策について協議中**である。

区 間	初期投資	単年度収支 (2030年度)	30年累計 (初期投資を含む)
① 第三セクター鉄道	▲ 288.6	▲ 14.4	▲ 816.8
② バス運行	▲ 37.5	▲ 2.8	▲ 157.4
③三セク鉄道+バス運行	▲ 147.7	▲ 9.1	▲ 510.1
三セク鉄道(函館・新函館北斗間)	▲ 131.7	▲ 6.7	▲ 405.1
バス運行(新函館北斗・長万部間)	▲ 16.0	▲ 2.4	▲ 105.0

北海道新幹線並行在来線対策協議会開催状況

<協議会>

	開催日	主な議題
第1回	H 2 4 . 9 . 7	・協議会設立・検討スケジュール
第2回（書面）	R 2 . 4 . 1 7	・設置要領改正・事業計画・収支予算

<後志ブロック会議>

	開催日	主な議題
第1回	H 2 4 . 1 0 . 3 0	・旅客流動調査・将来需要予測調査結果
第2回	H 2 5 . 1 2 . 2 6	・並行在来線の開業に向けた検討状況
第3回	H 2 6 . 1 2 . 2 2	・並行在来線の地域交通の確保に向けた取組
第4回	H 2 8 . 2 . 8	・北海道新幹線開業に向けた動き
第5回	H 2 9 . 3 . 2 9	・開業後の道南いさりび鉄道の状況
第6回	R 元 . 7 . 2 2	・函館線 長万部・小樽間の状況
第7回	R 2 . 8 . 2 6	・函館線 長万部・小樽間の状況
第8回	R 3 . 4 . 2 1	・旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査結果
第9回	R 3 . 8 . 6	・収支予測の見直し（中間報告）
第10回	R 3 . 1 1 . 1	・交通モード別の収支予測
第11回	R 3 . 1 2 . 2 7	・沿線市町の協議状況
第12回	R 4 . 2 . 3	・「余市・小樽間」個別協議
第13回	R 4 . 3 . 2 7	・「余市・小樽間」個別協議
第14回	R 4 . 7 . 7	・JR北海道からの協力・バス運行に向けた検討状況
第15回	R 4 . 1 1 . 6	・バス運行に向けた検討状況
第16回	R 5 . 5 . 2 8	・バス運行に向けた検討状況

<渡島ブロック会議>

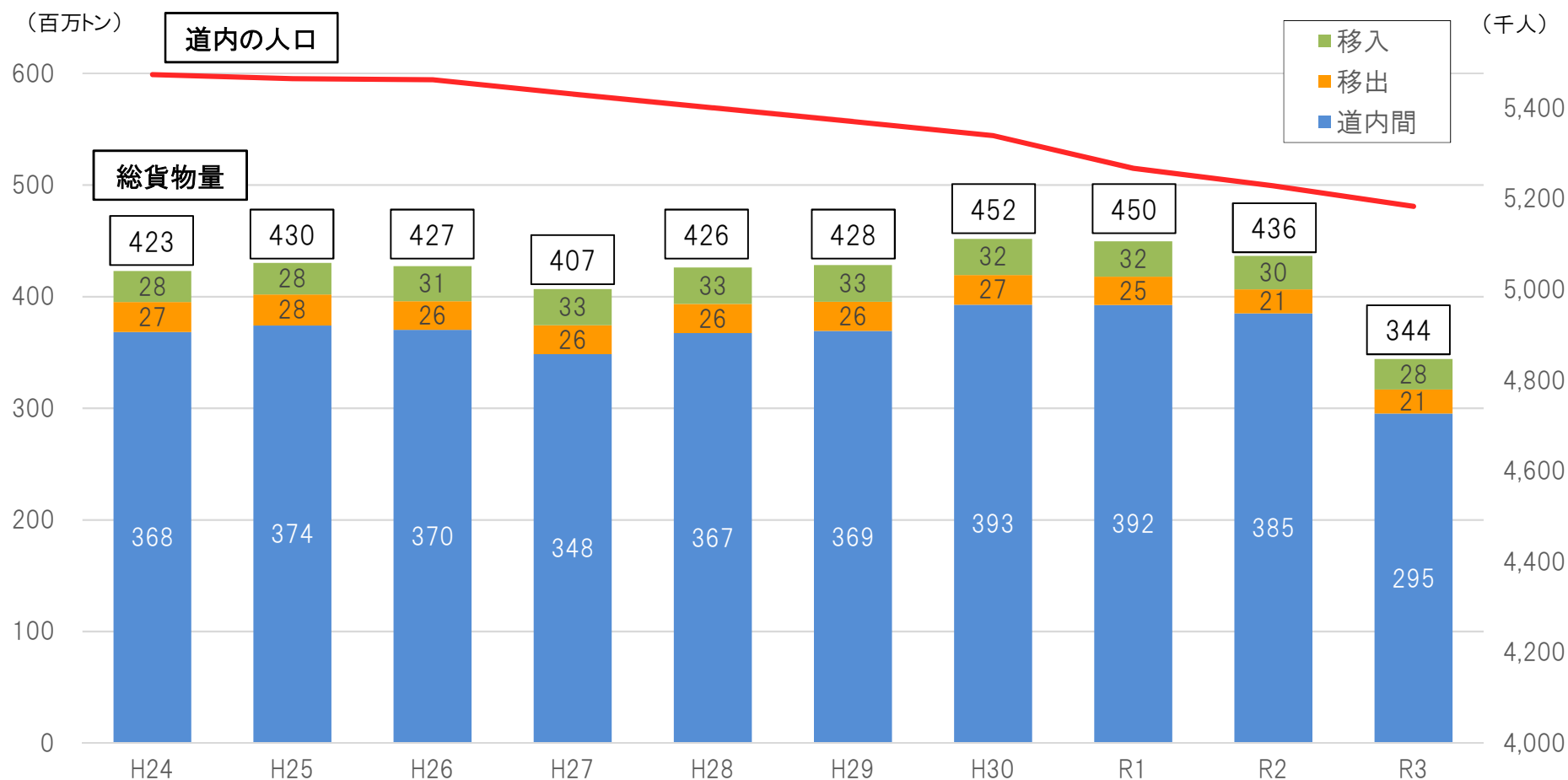
	開催日	主な議題
第1回	H 2 4 . 1 1 . 1	・旅客流動調査・将来需要予測調査結果
第2回	H 2 5 . 1 2 . 2 5	・並行在来線の開業に向けた検討状況
第3回	H 2 7 . 1 . 1 6	・並行在来線の地域交通の確保に向けた取組
第4回	H 2 8 . 2 . 1 6	・北海道新幹線開業に向けた動き
第5回	H 2 9 . 3 . 2 4	・開業後の道南いさりび鉄道の状況
第6回	R 元 . 8 . 2	・函館線 函館・長万部間の状況
第7回	R 2 . 8 . 2 5	・函館線 函館・長万部間の状況
第8回	R 3 . 4 . 2 6	・旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査結果
第9回	R 4 . 8 . 3 1	・将来需要予測・収支予測調査の精査

1. 北海道新幹線について
2. 北海道における物流の状況について
3. 北海道における鉄道貨物輸送について

北海道における貨物輸送量について

○ 近年、北海道発着の国内貨物輸送量は、約4億トンから約4億5千万トンで推移しており、その8割以上を道内間の輸送が占める。北海道と道外との輸送については5～6千万トンで推移。

■ 北海道発着の国内貨物輸送量



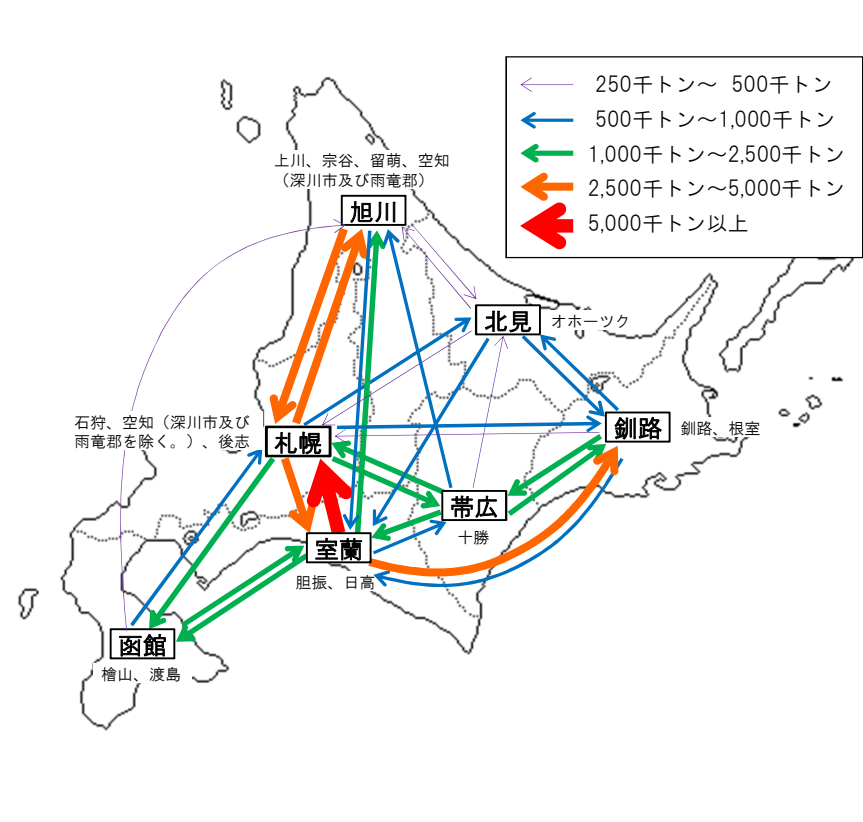
【出典】 貨物量：貨物地域流動調査（国土交通省）

人 口：住民基本台帳（H24：3/31現在、H25～：1/1現在の人口）

北海道内間での貨物輸送について

○ 札幌地域（石狩・空知・後志）⇄室蘭地域（胆振・日高）間が約1,200万トンと最も多く、次いで札幌地域（石狩・空知・後志）⇄旭川地域（上川・宗谷・留萌・空知の一部）間が約600万トンとなっている。

■ 道内における貨物の流動



【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）（令和3年度）

(千トン)

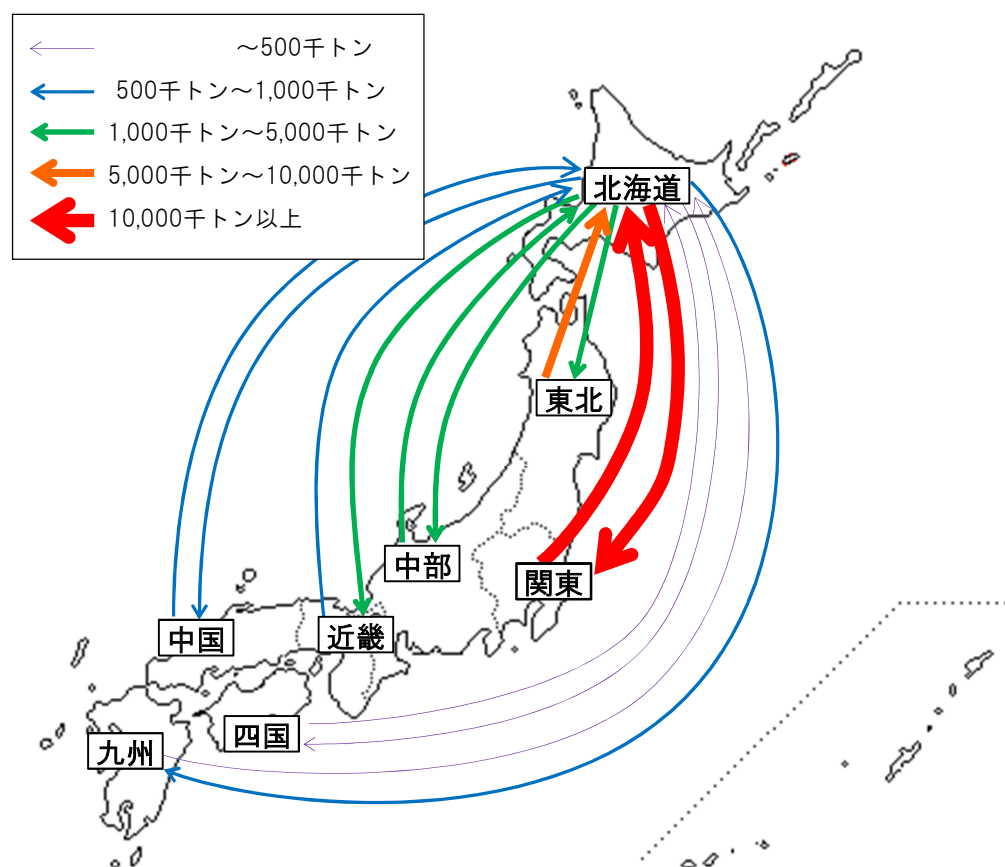
	札幌着	旭川着	函館着	室蘭着	釧路着	帯広着	北見着	合計
札幌発	85,069 (88.3%)	3,267 (3.4%)	1,462 (1.5%)	4,177 (4.3%)	639 (0.7%)	1,151 (1.2%)	523 (0.5%)	96,288 (100.0%)
旭川発	2,765 (7.3%)	33,962 (89.5%)	32 (0.1%)	554 (1.5%)	69 (0.2%)	202 (0.5%)	372 (1.0%)	37,955 (100.0%)
函館発	971 (6.2%)	260 (1.7%)	13,141 (83.7%)	1,080 (6.9%)	172 (1.1%)	36 (0.2%)	36 (0.2%)	15,696 (100.0%)
室蘭発	7,675 (14.6%)	1,292 (2.5%)	1,008 (1.9%)	38,773 (73.6%)	2,885 (5.5%)	888 (1.7%)	132 (0.2%)	52,653 (100.0%)
釧路発	314 (1.1%)	76 (0.3%)	16 (0.1%)	519 (1.8%)	25,401 (86.7%)	2,204 (7.5%)	765 (2.6%)	29,295 (100.0%)
帯広発	1,000 (2.6%)	243 (0.6%)	52 (0.1%)	1,329 (3.5%)	1,368 (3.6%)	33,579 (88.4%)	414 (1.1%)	37,986 (100.0%)
北見発	487 (1.9%)	353 (1.4%)	11 (0.0%)	244 (1.0%)	598 (2.4%)	66 (0.3%)	23,536 (93.0%)	25,295 (100.0%)
合計	98,281 (33.3%)	39,453 (13.4%)	15,723 (5.3%)	46,676 (15.8%)	31,131 (10.5%)	38,127 (12.9%)	25,777 (8.7%)	295,168 (100.0%)

※ 下段の（ ）は発貨物の合計に占める割合

北海道と道外との貨物輸送について

○ 関東地方が約2,350万トン（全体の約50％）と最も多く、次いで東北地方が約1,200万トン（全体の約25％）となっている。

■ 道外との貨物の流動



【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）（令和3年度）

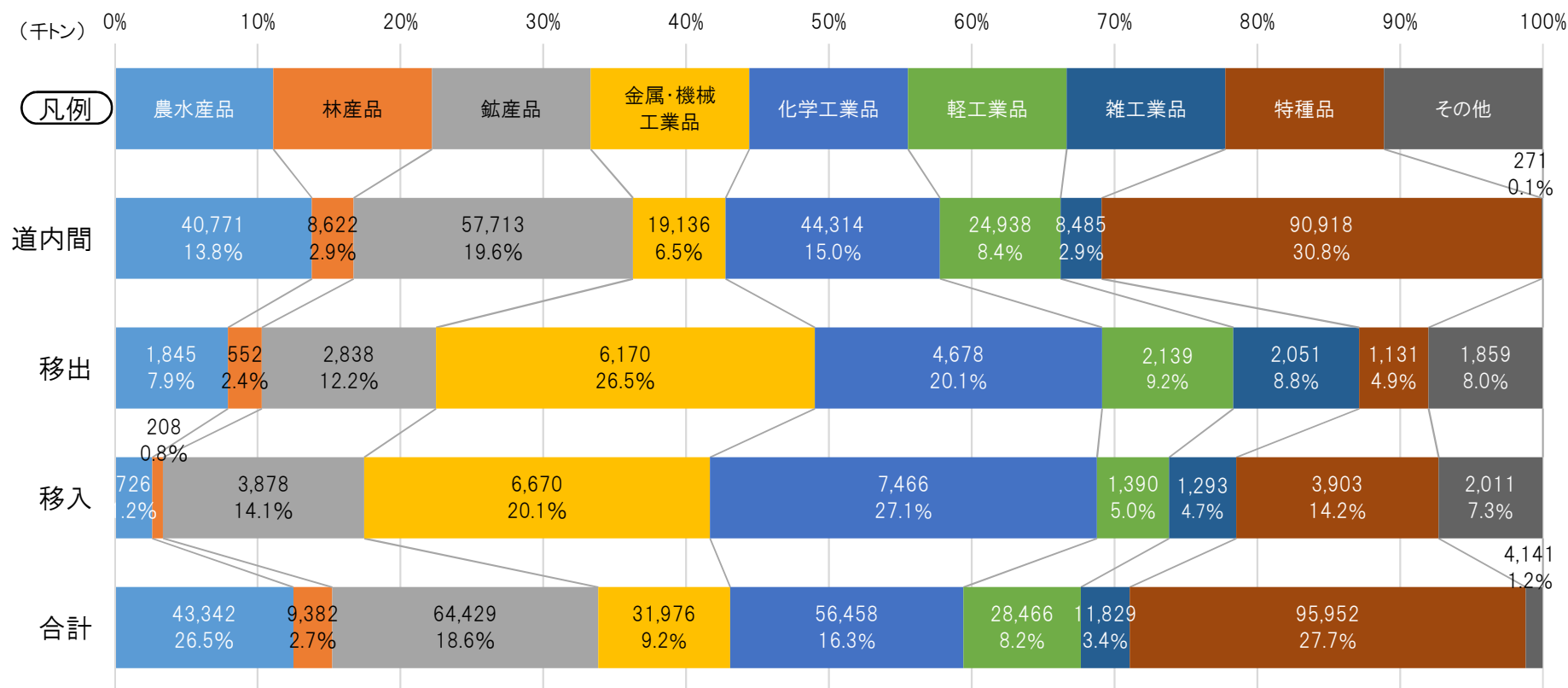
	(千トン)			
	北海道発 (移出)	北海道着 (移入)	合計	移出入差 (移出－移入)
東北	3,988 (18.6%)	8,205 (29.8%)	12,194 (24.9%)	-4,217
関東	10,321 (48.2%)	13,168 (47.8%)	23,489 (48.0%)	-2,847
中部	4,362 (20.4%)	4,180 (15.2%)	8,543 (17.4%)	182
近畿	1,139 (5.3%)	515 (1.9%)	1,653 (3.4%)	624
中国	512 (2.4%)	828 (3.0%)	1,340 (2.7%)	-315
四国	143 (0.7%)	197 (0.7%)	340 (0.7%)	-54
九州	950 (4.4%)	453 (1.6%)	1,403 (2.9%)	497
合計	21,416 (100.0%)	27,546 (100.0%)	48,962 (100.0%)	-6,130

※ 下段の（ ）はそれぞれの合計に占める割合

北海道における品目別貨物輸送量について

○ 道内間の輸送では、宅配便などの特種品が多いのに対し、道外との輸送では、移出・移入ともに化学工業品、金属・機械工業品が多くなっている。

■ 品目別貨物輸送量



※ 主な品目
 鉱産品 ……砂利・砂・石材、石炭、石灰石 など
 金属・機械工業品 ……機械(自動車等)、鉄鋼 など
 化学工業品 ……石油製品、セメント、化学肥料 など
 特種品 ……宅配便等、動植物性飼肥料 など

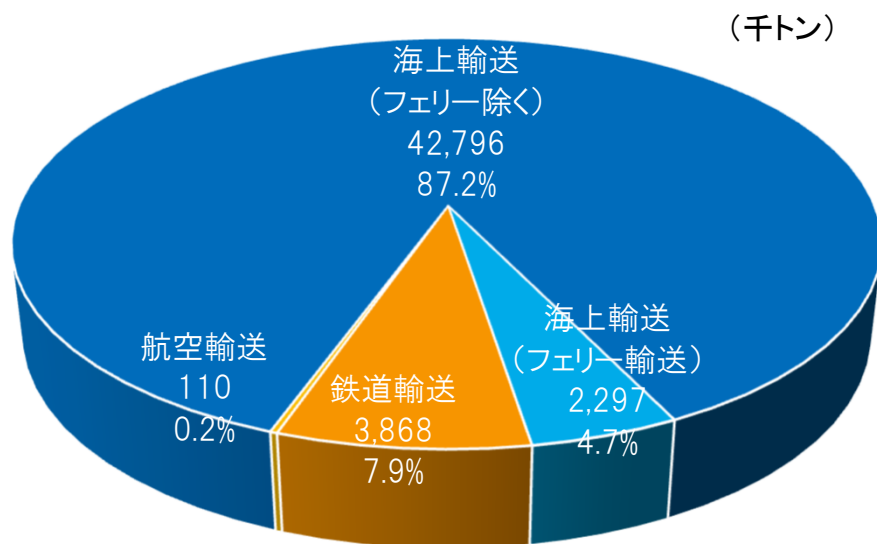
【出典】貨物地域流動調査(国土交通省)(令和3年度)

北海道における輸送モード別貨物輸送量について

- 北海道一道外間の輸送は、海上輸送が約92%（うちフェリー輸送が約5%）、鉄道輸送が約8%
- 道内間の輸送は、自動車輸送が約97%

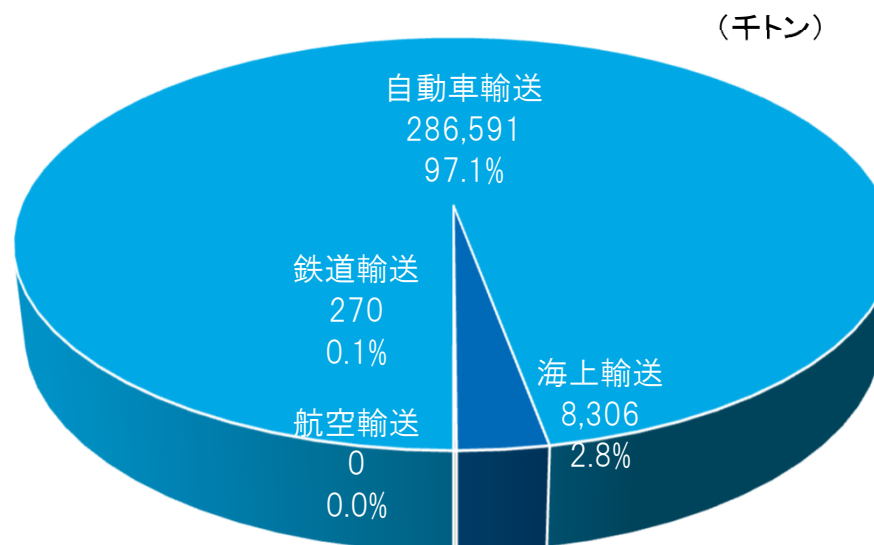
■ 北海道一道外間の輸送モード別輸送量

【合計】
約49,000千トン



■ 道内間の輸送モード別貨物輸送量

【合計】
約295,000千トン



【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）（令和3年度）

北海道一道外間の輸送における輸送モード別の特徴

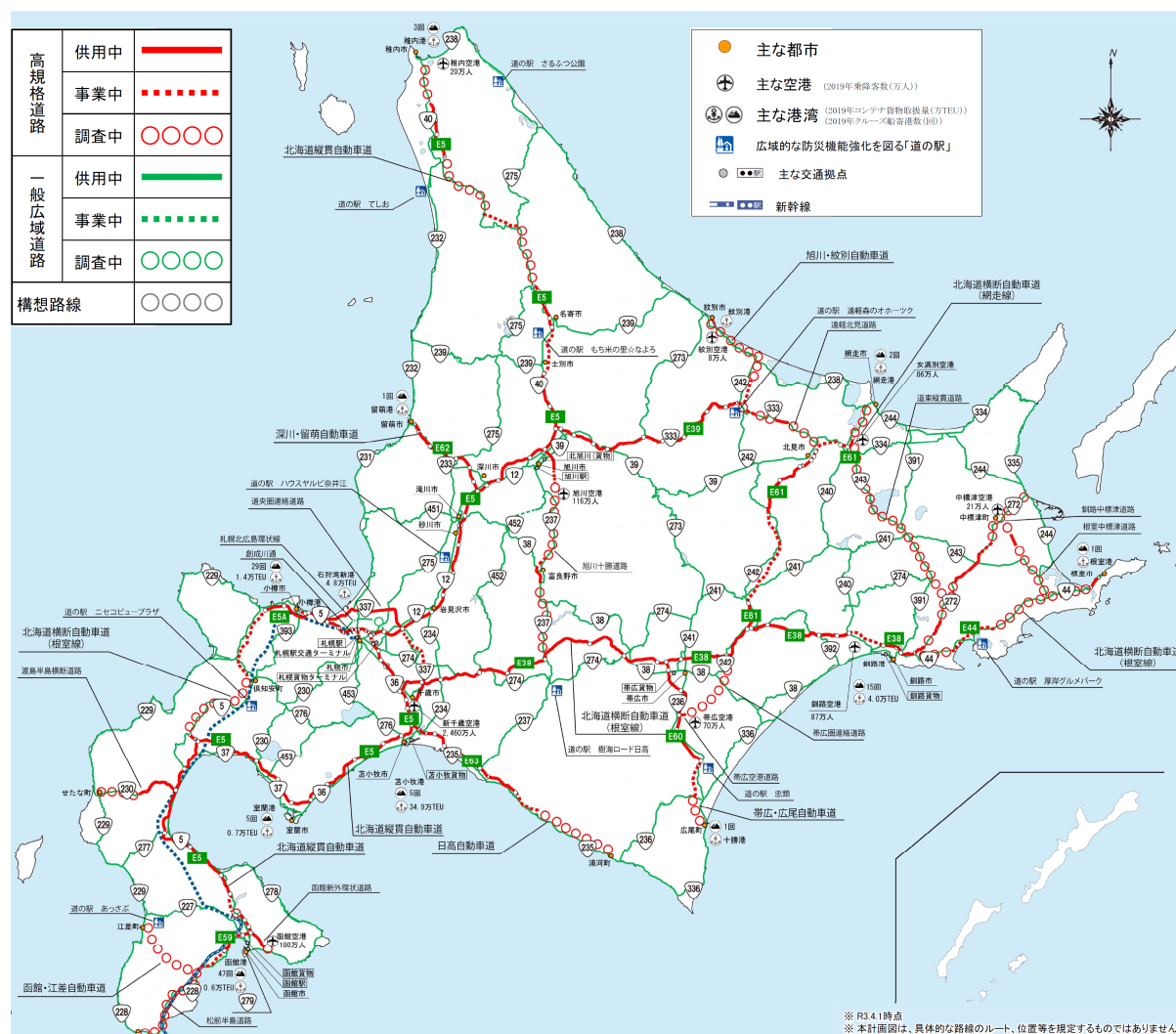
○ 北海道一道外間の輸送では、それぞれの輸送モードが、輸送品目や輸送ロット、輸送先などに特徴を有しており、取引条件に応じて選択されている。

区分	海上輸送	鉄道輸送	航空輸送
主な輸送品目	石油類・金属機械 食料工業品・農水産物	農産品・食料工業品 宅配便	日用品・宅配便 生鮮品
主な輸送 ロット単位	- ばら積み貨物（石油・石炭など）〔ばら積み船〕 10トントラック〔フェリー〕 20トンシャーシ〔RORO船〕	5トンコンテナ	- パレット - コンテナ（1～5トン程度）
発着地	東北・関東地方との割合が高い（海上輸送のうち77%） （参考）鉄道輸送のうち50%	中部地方以西との割合が高い（鉄道輸送のうち50%） （参考）海上輸送のうち23%	関東地方との割合が高い （航空輸送のうち89%）
輸送上の メリット	- 大量輸送が可能 （鉄道＜海上） - CO₂排出量少	- 大量輸送が可能 - CO₂排出量少 （鉄道＜海上）	- 輸送時間が短い - 小口貨物対応可

【出典】北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討報告書
北海道交通・物流連携会議 物流対策ワーキンググループ（令和4年5月）

北海道における輸送基盤について

○ 全道各地に整備されている港湾や高規格道路、鉄道、空港などからなる物流拠点や物流網が道内の貨物輸送を支えている。



■主な港湾

(國際拠点港湾)
室蘭港、苫小牧港

(重要港湾)
函館港、小樽港、釧路港、留萌港、
稚内港、十勝港、石狩湾新港、
紋別港、網走港、根室港

■主な高規格幹線道路

(高速自動車国道)
北海道縦貫自動車道、
北海道横断自動車道 (根室線・網走線)

(一般国道自動車専用道路)
日高自動車道、深川・留萌自動車道、
旭川・紋別自動車道、
帯広・広尾自動車道、
函館・江差自動車道

■主な空港

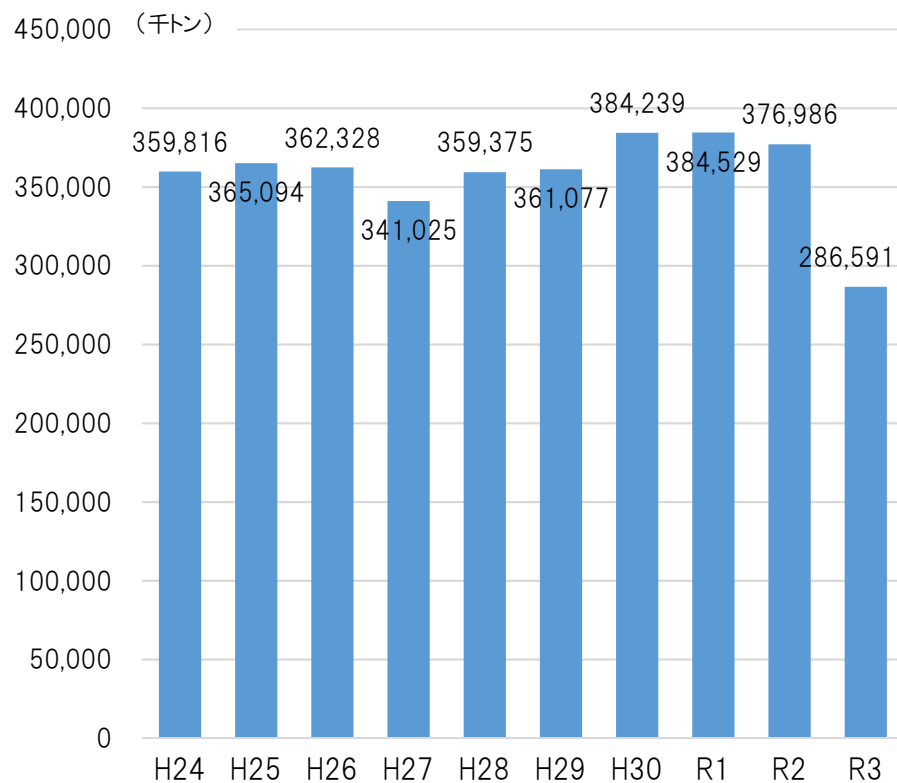
新千歳空港、函館空港、釧路空港、
稚内空港、旭川空港、帯広空港、
中標津空港、女満別空港、紋別空港

【出典】北海道ブロック 広域道路ネットワーク計画図（北海道開発局） ※図は令和3年4月時点

自動車貨物輸送の貨物輸送量・品目別貨物輸送量について

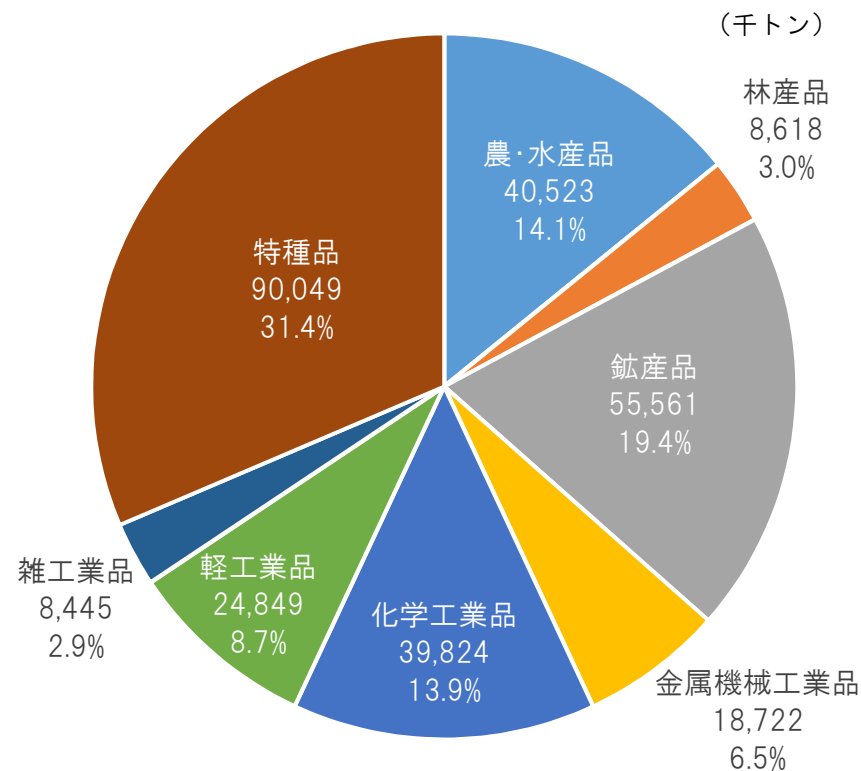
- 道内の自動車貨物輸送量は、3億5,000万トン前後で推移。
- 道内間の輸送では、宅配便などを含む「特種品」が最も多く、「鉱産品」、「農・水産品」などがこれに続く。

■ 自動車貨物輸送の貨物輸送量



【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）

■ 自動車貨物輸送の品目別貨物輸送量

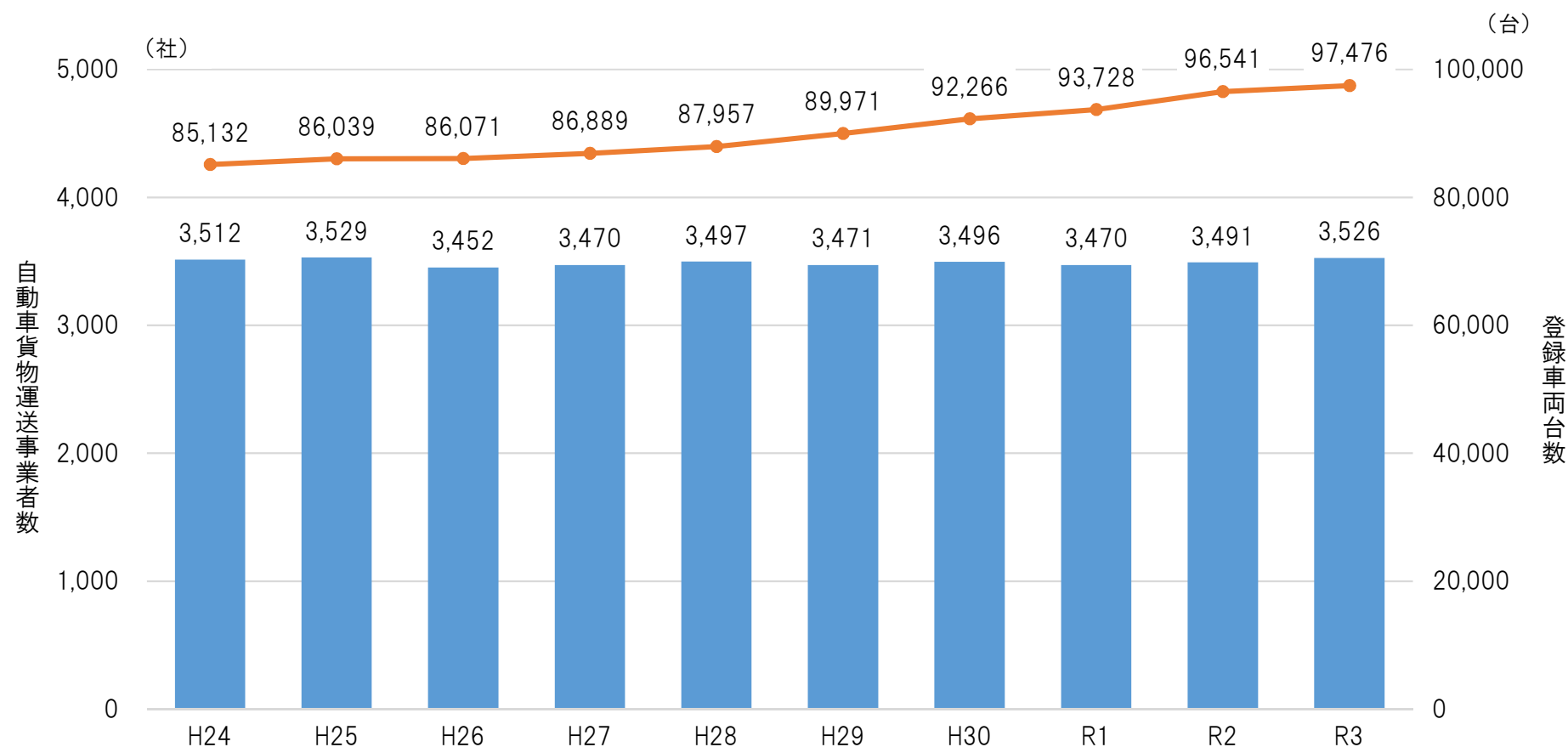


【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）（令和3年度）

自動車貨物運送事業者数・登録車両台数について

○ 道内の貨物自動車運送事業者数は3,500社程度で近年横ばい。登録車両台数は増加傾向で推移。

自動車貨物運送事業者数・登録車両台数の推移

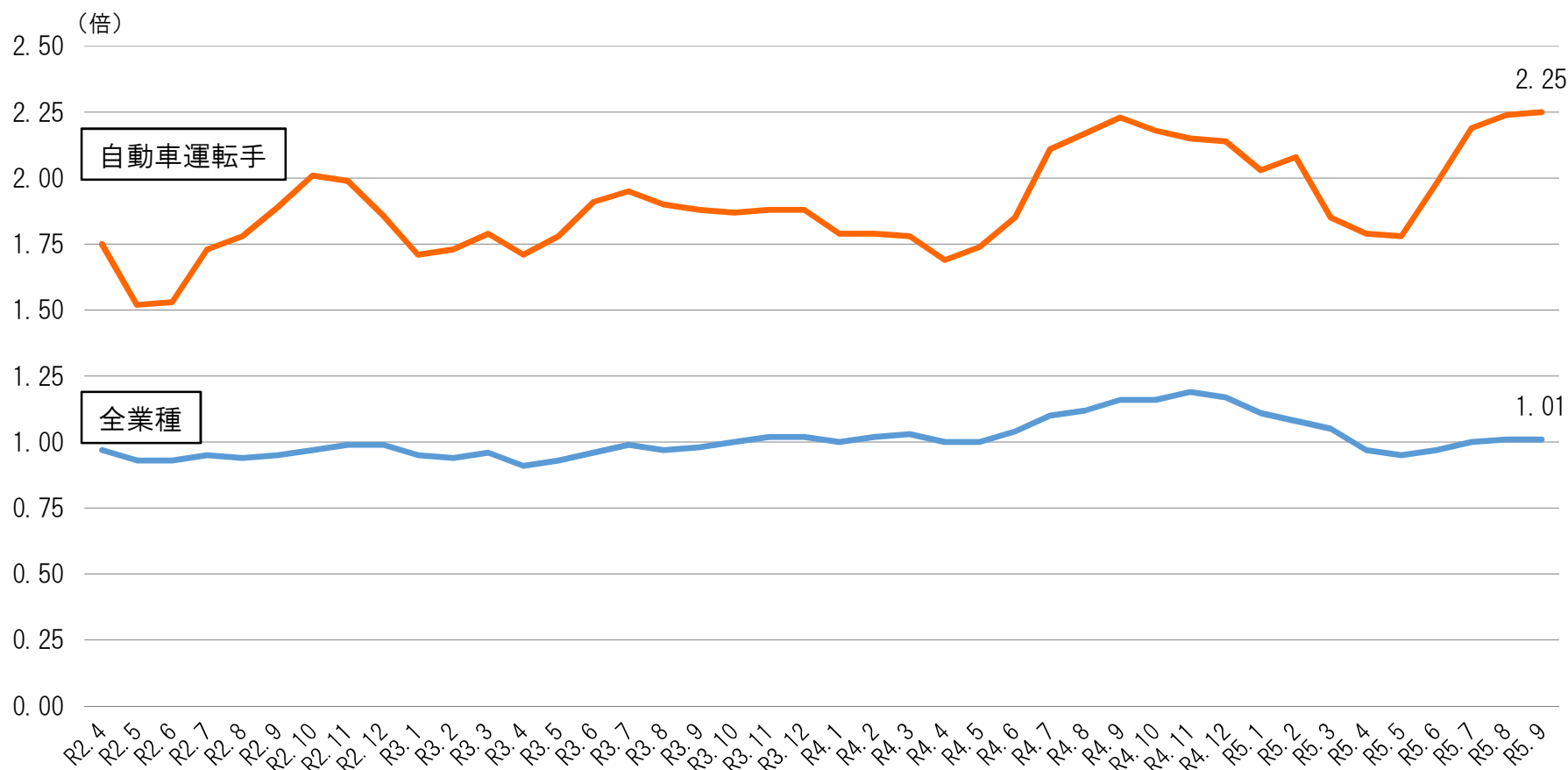


【出典】北海道運輸局資料

自動車運転手の有効求人倍率の動向について

○ 道内の自動車運転手（バス・タクシー含む）の有効求人倍率は増加傾向にあり、全職業を上回り、2倍を超える月もある高い水準で推移。

■ 有効求人倍率の推移

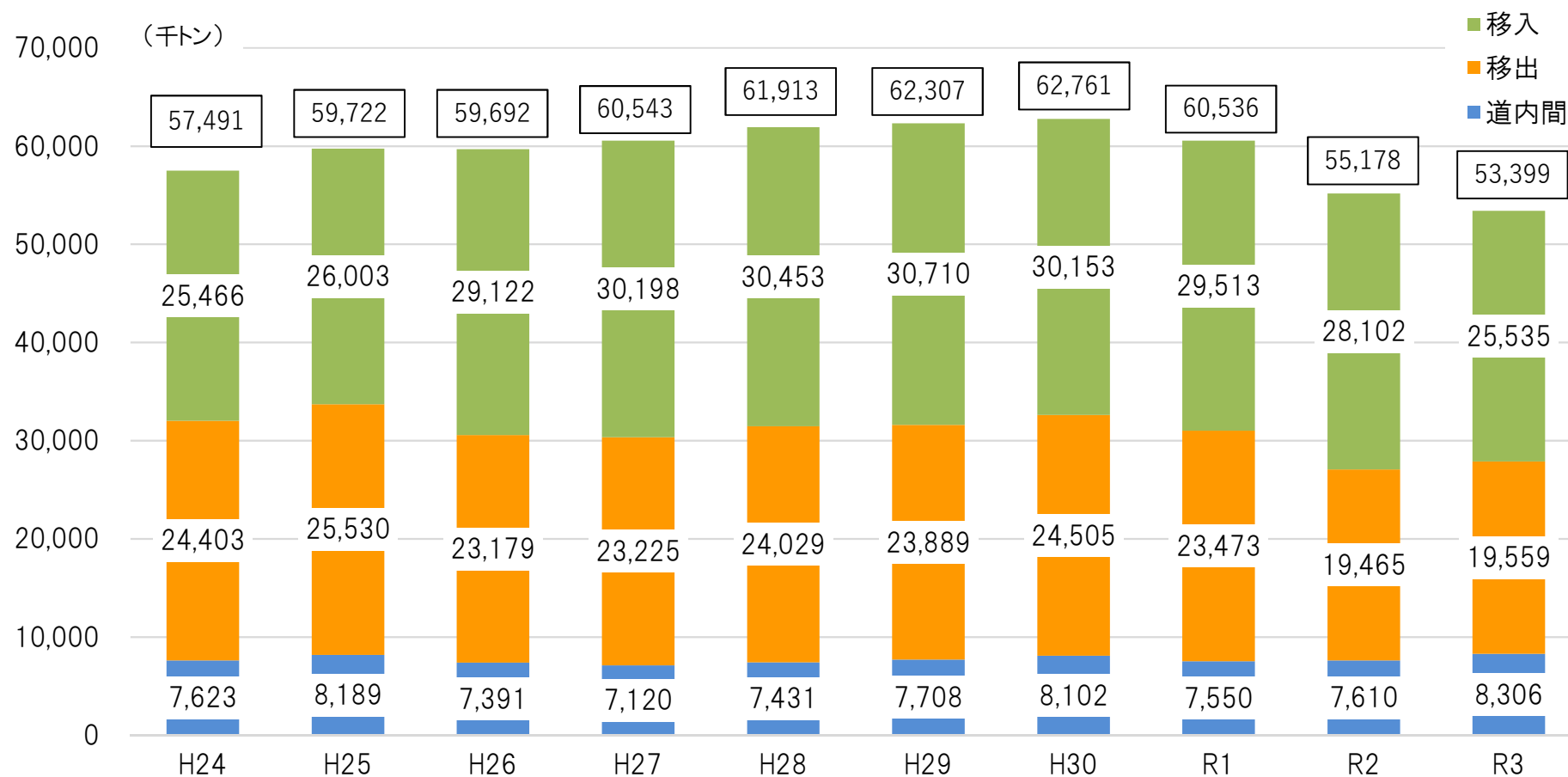


【出典】北海道労働局資料

海上輸送の貨物輸送量について

○ 海上輸送量は、約6,000万トン前後で推移しており、道外との輸送については、移入が移出を上回っている。

■ 海上輸送量の推移



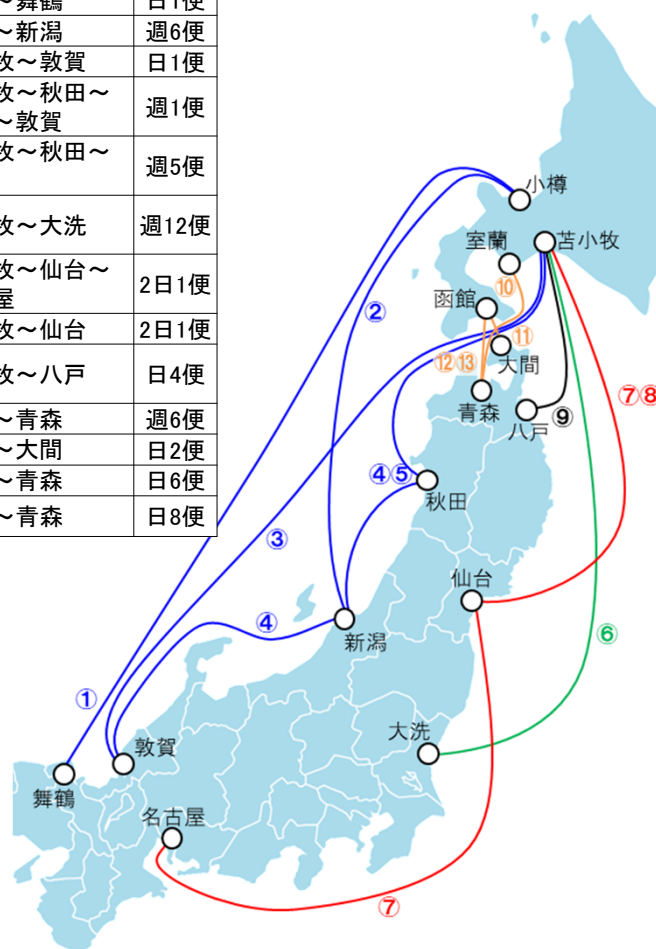
【出典】貨物地域流動調査（国土交通省）

北海道一道外間の航路について

○ 北海道一道外間のフェリー航路は苫小牧港、小樽港、室蘭港、函館港を発着、RORO船は苫小牧港、釧路港を発着。

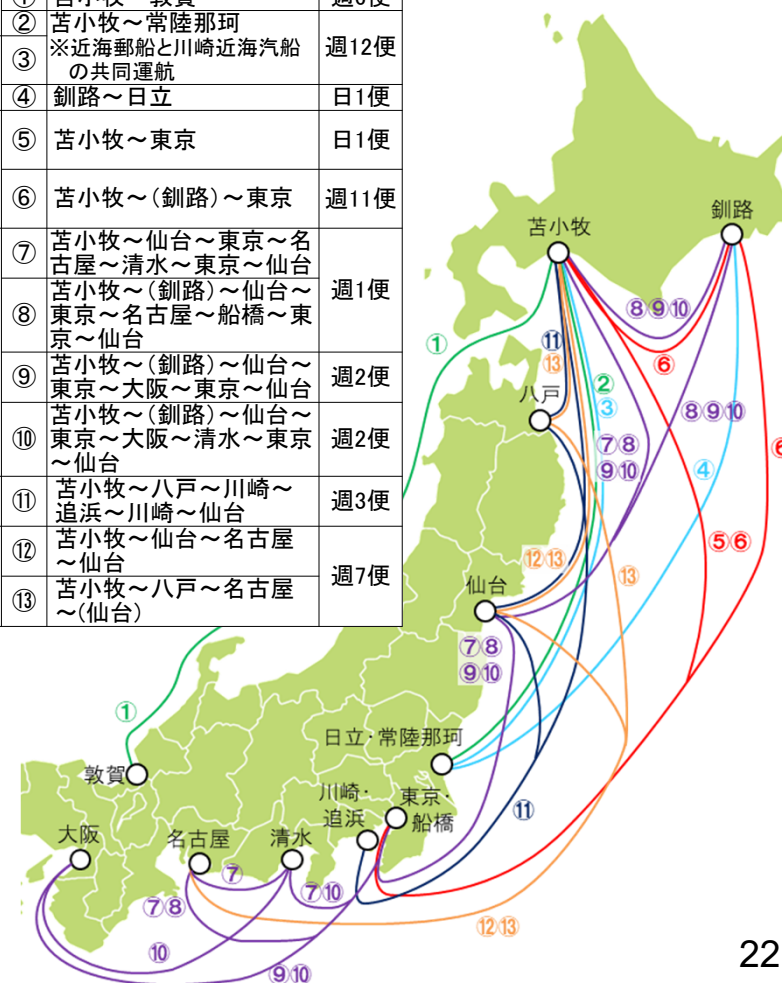
■ フェリー航路

事業者名	航路名	航海数
新日本海フェリー	① 小樽～舞鶴	日1便
	② 小樽～新潟	週6便
	③ 苫小牧～敦賀	日1便
	④ 苫小牧～秋田～新潟～敦賀	週1便
	⑤ 苫小牧～秋田～新潟	週5便
商船三井フェリー	⑥ 苫小牧～大洗	週12便
太平洋フェリー	⑦ 苫小牧～仙台～名古屋	2日1便
	⑧ 苫小牧～仙台	2日1便
川崎近海汽船	⑨ 苫小牧～八戸	日4便
津軽海峡フェリー	⑩ 室蘭～青森	週6便
	⑪ 函館～大間	日2便
青函フェリー	⑫ 函館～青森	日6便
	⑬ 函館～青森	日8便



■ RORO船航路

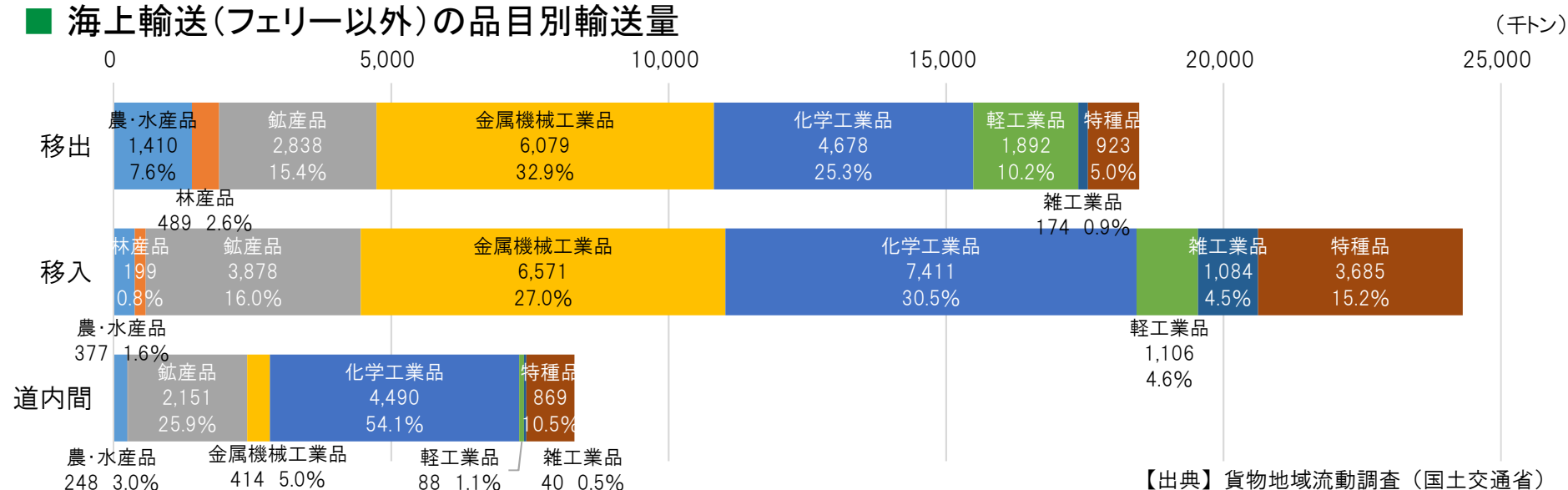
事業者名	航路名	航海数
近海郵船	① 苫小牧～敦賀	週6便
	② 苫小牧～常陸那珂	週12便
川崎近海汽船	③ ※近海郵船と川崎近海汽船の共同運航	週12便
	④ 釧路～日立	日1便
栗林商船・オーシャントランス・NX海運	⑤ 苫小牧～東京	日1便
	⑥ 苫小牧～(釧路)～東京	週11便
栗林商船	⑦ 苫小牧～仙台～東京～名古屋～清水～東京～仙台	週1便
	⑧ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～名古屋～船橋～東京～仙台	週2便
	⑨ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～大阪～東京～仙台	週2便
	⑩ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～大阪～清水～東京～仙台	週2便
プリンス海運	⑪ 苫小牧～八戸～川崎～追浜～川崎～仙台	週3便
フジトランスコーポレーション	⑫ 苫小牧～仙台～名古屋～仙台	週7便
	⑬ 苫小牧～八戸～名古屋～(仙台)	週7便



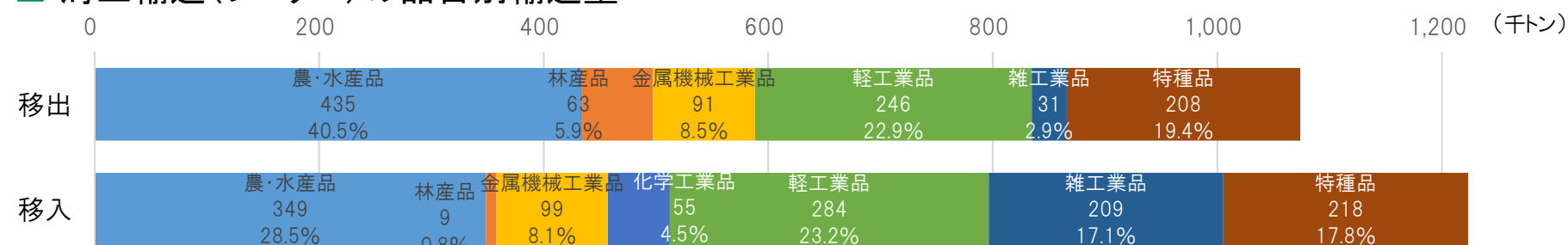
海上輸送の品目別貨物輸送量について

- 海上輸送（フェリー以外）の輸送では、移出入ともに「金属機械工業品」、「化学工業品」が多い。道内間では「化学工業品」が多い。
- フェリーの輸送では、移出入ともに「農・水産品」が最も多く、次いで食料工業品などを含む「軽工業品」が多い。

■ 海上輸送(フェリー以外)の品目別輸送量



■ 海上輸送(フェリー)の品目別輸送量



北海道の物流を取り巻く課題や環境の変化

人口減少と広域分散型社会

- ・ 人口減少の進行に伴う生産・消費の低下などが懸念。過疎地域等では配送が困難となる可能性が考えられる。
- ・ 広大な地域に都市が分散する広域分散型社会を形成。他都府県と比べモノの輸送に時間やコストを要している。

労働力不足

- ・ 人口減少と高齢化が進む中、トラックの運転手や内航船員、港湾労働者など物流を担う人材の確保が大きな課題。
- ・ 労働力確保に向けた働き方改革が急務。

災害の激甚化・頻発化

- ・ 本道は広大な面積と長い海岸線を有し、様々な大規模自然災害のリスクあり。
- ・ 近年、全国的に自然災害が激甚化・頻発化している中、今後想定される災害時における輸送体制の確保が急務。

季節変動と片荷輸送

- ・ 農産物の収穫期である夏～秋期の数ヶ月間に取扱が集中し、閑散期との季節変動が大きいほか、片荷輸送が生じる傾向。
- ・ 札幌は着貨物が多く発貨物が少なく、地方都市は発貨物が多く着貨物が少ない片荷輸送が発生。

新型コロナウイルス感染症に伴う物流環境の変化

- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、法人・個人の行動様式の変化により物流を取り巻く環境が劇的に変化。
- ・ サプライチェーンの強靱化や物流の効率化が重要な経営課題となっている。

持続可能な社会の実現に向けた取組の広がり

- S D G s の取組
- 地球温暖化対策
- 自動車運転業務の働き方改革

新技術の導入の進展

- ・ 物流分野においても、ドローン輸送や自動運転の実用化やビジネスモデルの構築に向けた取組が進められている。
- ・ 物流産業における人材不足への対応や競争力の向上にむけて、新技術の導入を促進していくことが必要。

北海道新幹線の札幌延伸

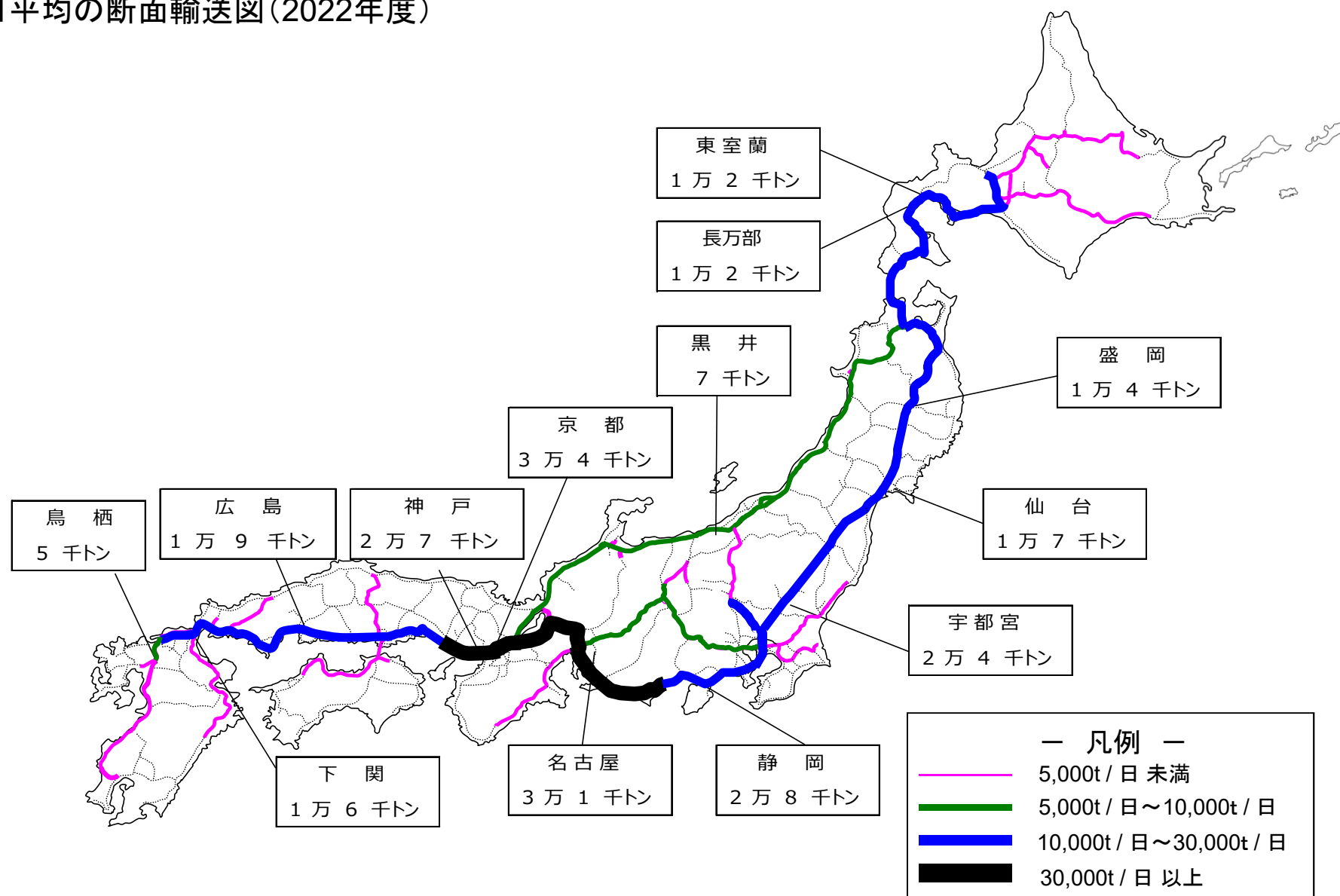
- ・ 国では、青函共用走行区間を含む新幹線の最大限の高速化を実現するための方策について、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で、必要な検討を進めることとしている。

【出典】北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討報告書
北海道交通・物流連携会議 物流対策ワーキンググループ（令和4年5月）

1. 北海道新幹線について
2. 北海道における物流の状況について
3. 北海道における鉄道貨物輸送について

全国における貨物鉄道ネットワークの現状について

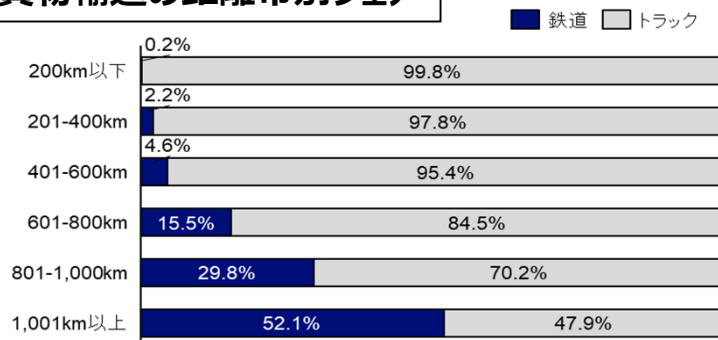
平日平均の断面輸送図(2022年度)



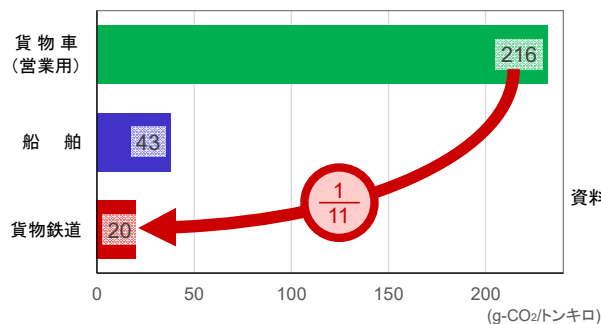
鉄道貨物輸送をめぐる現状と課題について①

- 貨物鉄道は、定時性に優れた効率的な大量輸送機関であり、全国ネットワークを活用して、特に中長距離輸送において重要な役割を果たしている。
- 物流2024年問題を踏まえ、不足するトラック輸送の受け皿として、トラック中距離輸送から鉄道へのモーダルシフトの推進に大きく期待されている。
- また、優れた環境性能（CO2排出量はトラックの1/11）を有しており、2050年カーボンニュートラル実現への貢献にも大きく期待されている。

○陸上貨物輸送の距離帯別シェア

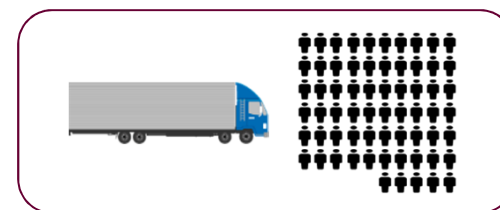


○輸送機関別のCO2排出量原単位



資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」及び「鉄道輸送統計調査」並びに温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」に基づき作成

○効率的な大量輸送機関

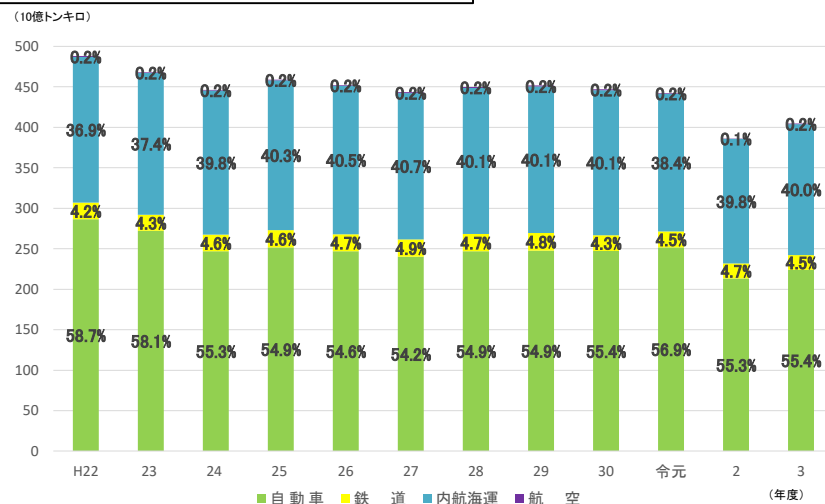


最大650トン（10tトラック65台分）の輸送が可能。

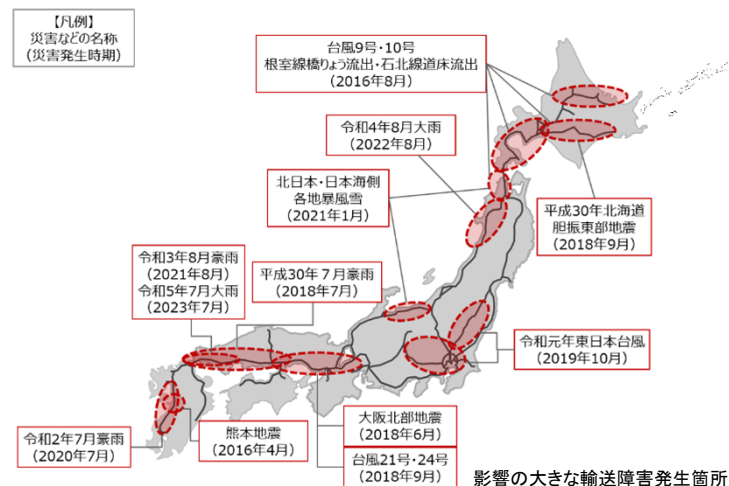
鉄道貨物輸送をめぐる現状と課題について②

- 輸送機関別分担率は、トンキロベースで全体の約5%弱で横ばい。
- 近年、激甚化・頻発化する自然災害により大規模な輸送障害が発生し、荷主からの信頼が低下しており、輸送障害が発生するたびに鉄道の輸送量が低下している。

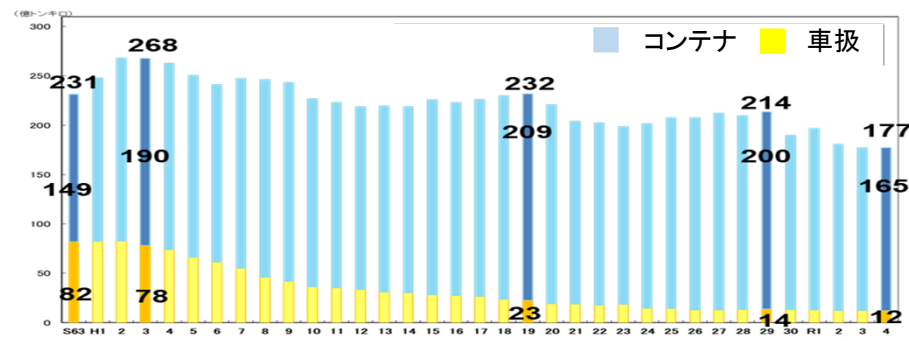
○輸送トンキロと分担率の推移



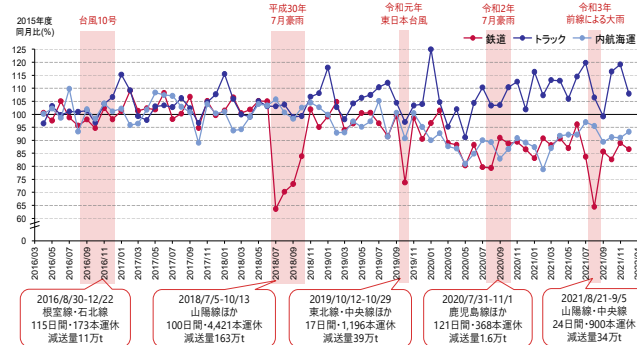
○近年の自然災害による大規模輸送障害の発生



○JR貨物の輸送トンキロの推移



○近年の輸送モード別の輸送量推移

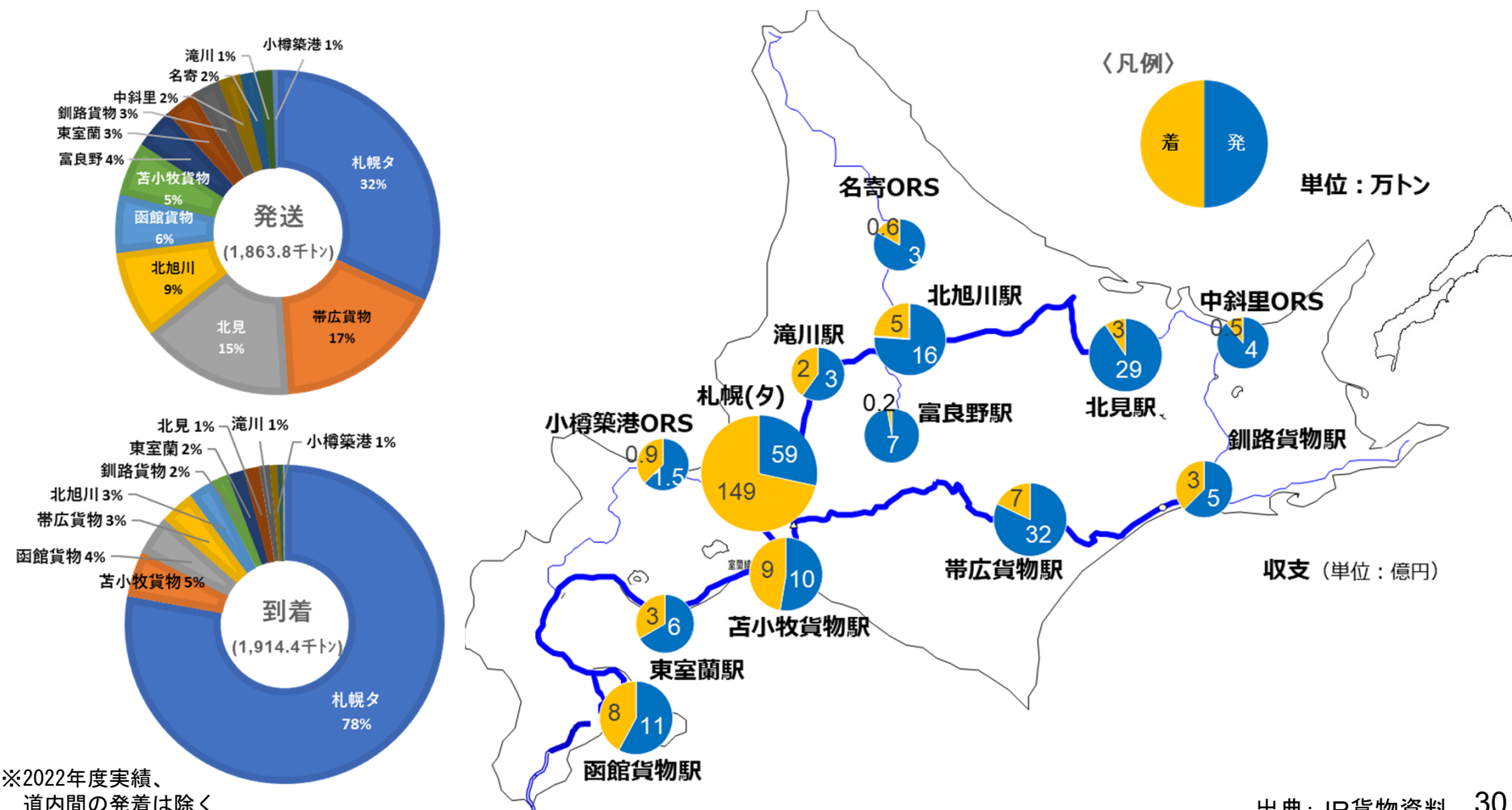


北海道内における貨物列車の運行状況について(2022年度実績)



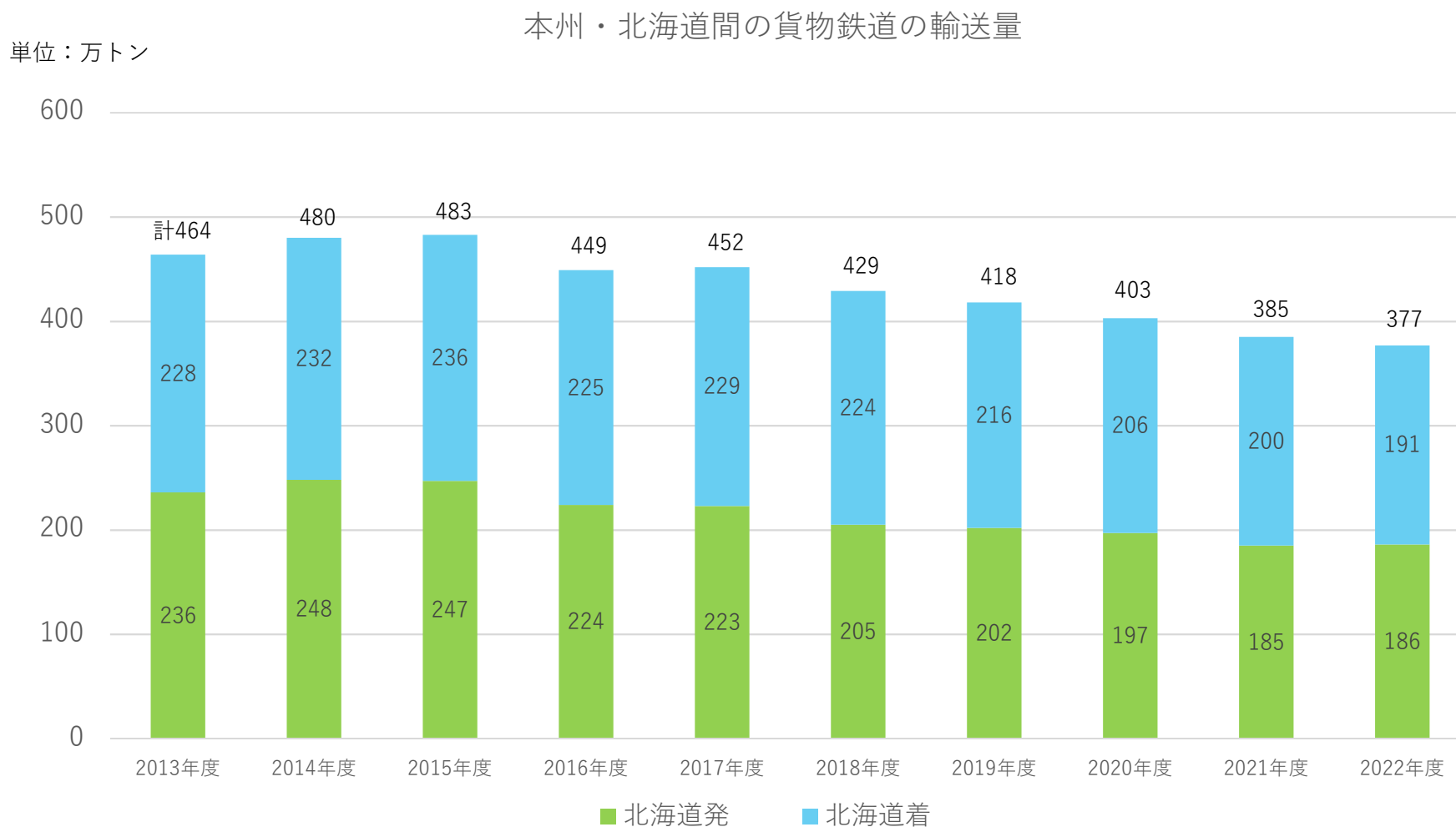
貨物鉄道の北海道発着の輸送量について①

- 北海道の各駅への到着は191万トンで、78%が札幌貨物ターミナル駅への到着貨物となっている。
- 北海道の各駅からの発送は186万トンで、うち68%が札幌貨物ターミナル駅以外の駅から発送されている。



貨物鉄道の北海道発着の輸送量について②

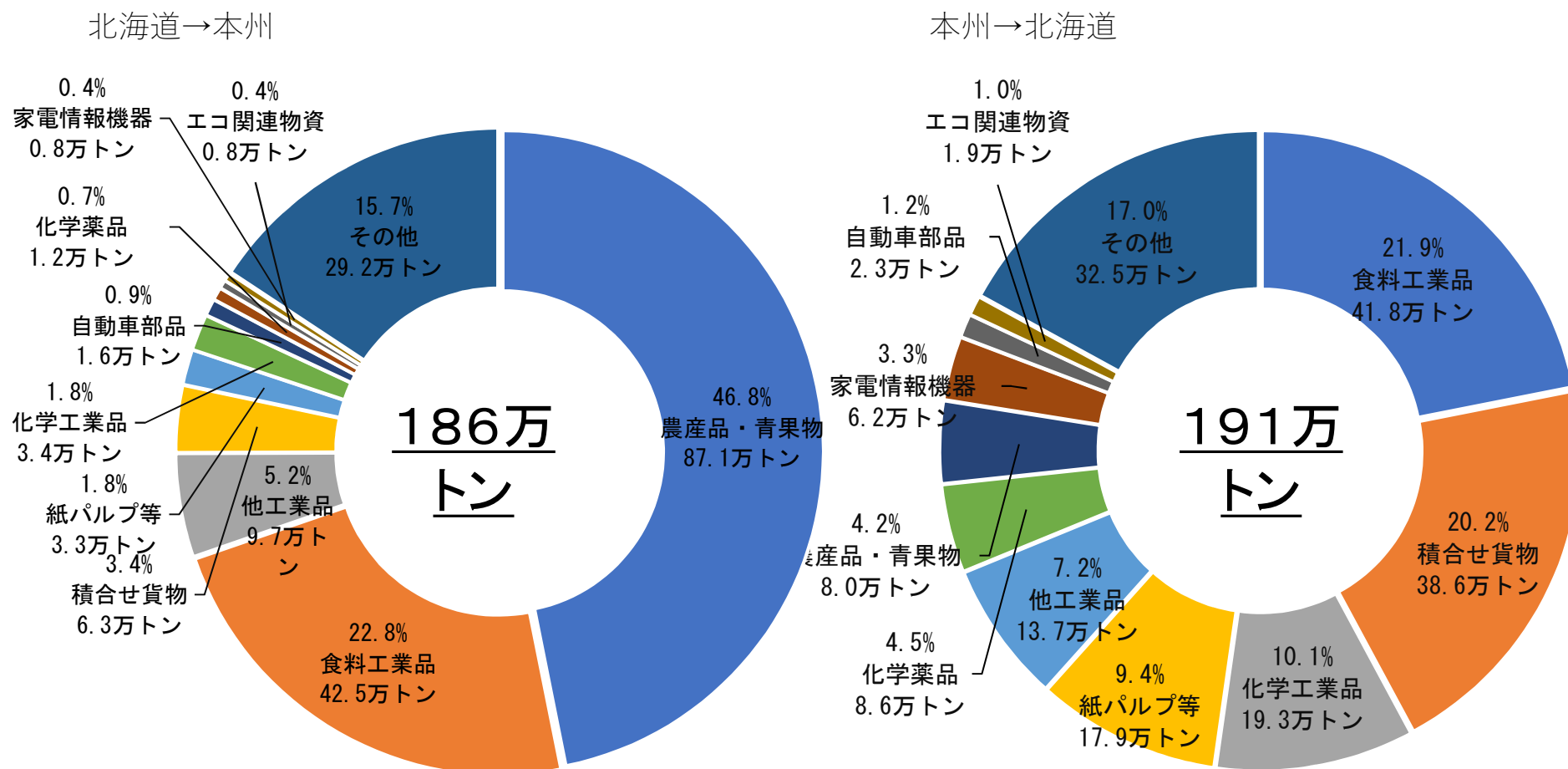
○ 本州・北海道間の貨物鉄道の輸送量は、2013年度から2022年度の10年間で、87万トン減少している。



貨物鉄道の北海道発着の輸送量と輸送品目について①

○ 輸送品目は、北海道発が農産品・青果物、食料工業品、北海道着が食料工業品、積合せ貨物（企業間の荷物、宅配便等）が多い。

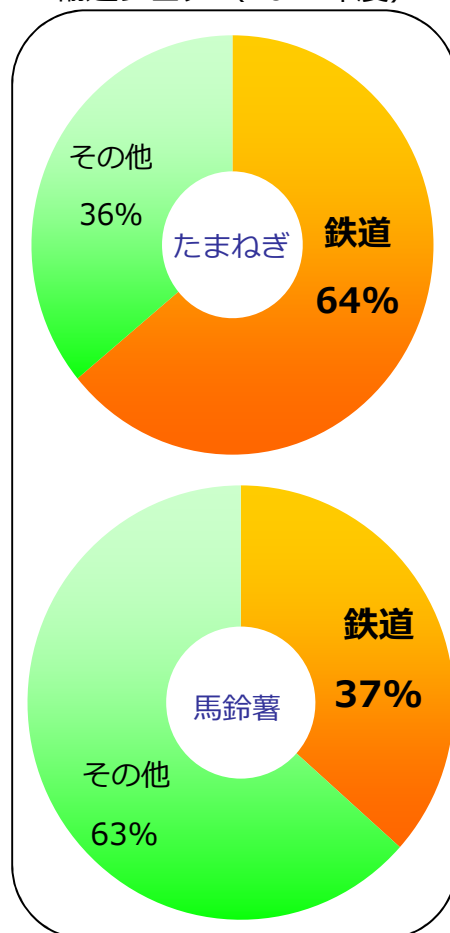
北海道・本州間における貨物鉄道輸送量の内訳（2022年度）



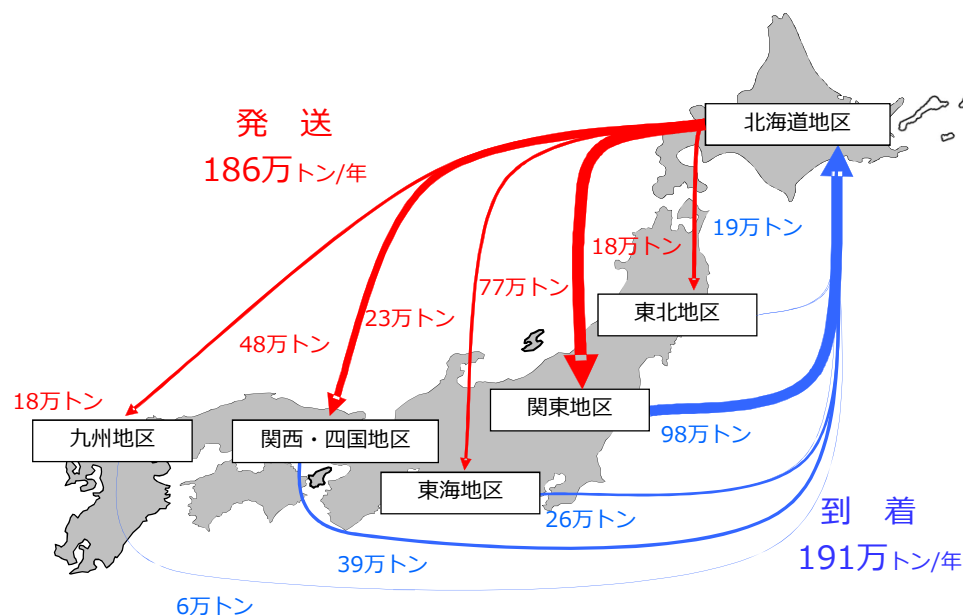
貨物鉄道の北海道発着の輸送量と輸送品目について②

- 貨物鉄道は、北海道発着ともに、東北から九州まで全国幅広い地域との輸送に利用されている。
- 北海道発のたまねぎの約64%、馬鈴薯の約37%が、貨物鉄道により輸送されている。
- 北海道着の宅配便の約20～30%が貨物鉄道により輸送されている。

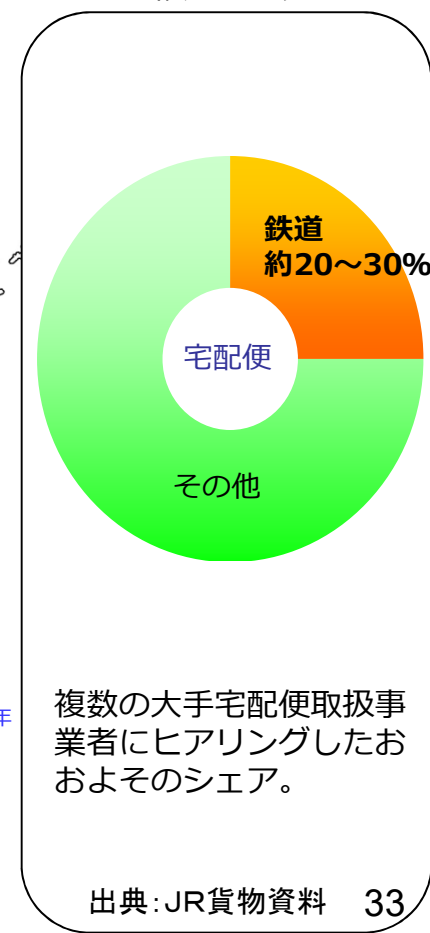
北海道発の主要農産品の輸送シェア（2021年度）



鉄道による北海道発着の輸送品目と輸送量（2022年度）

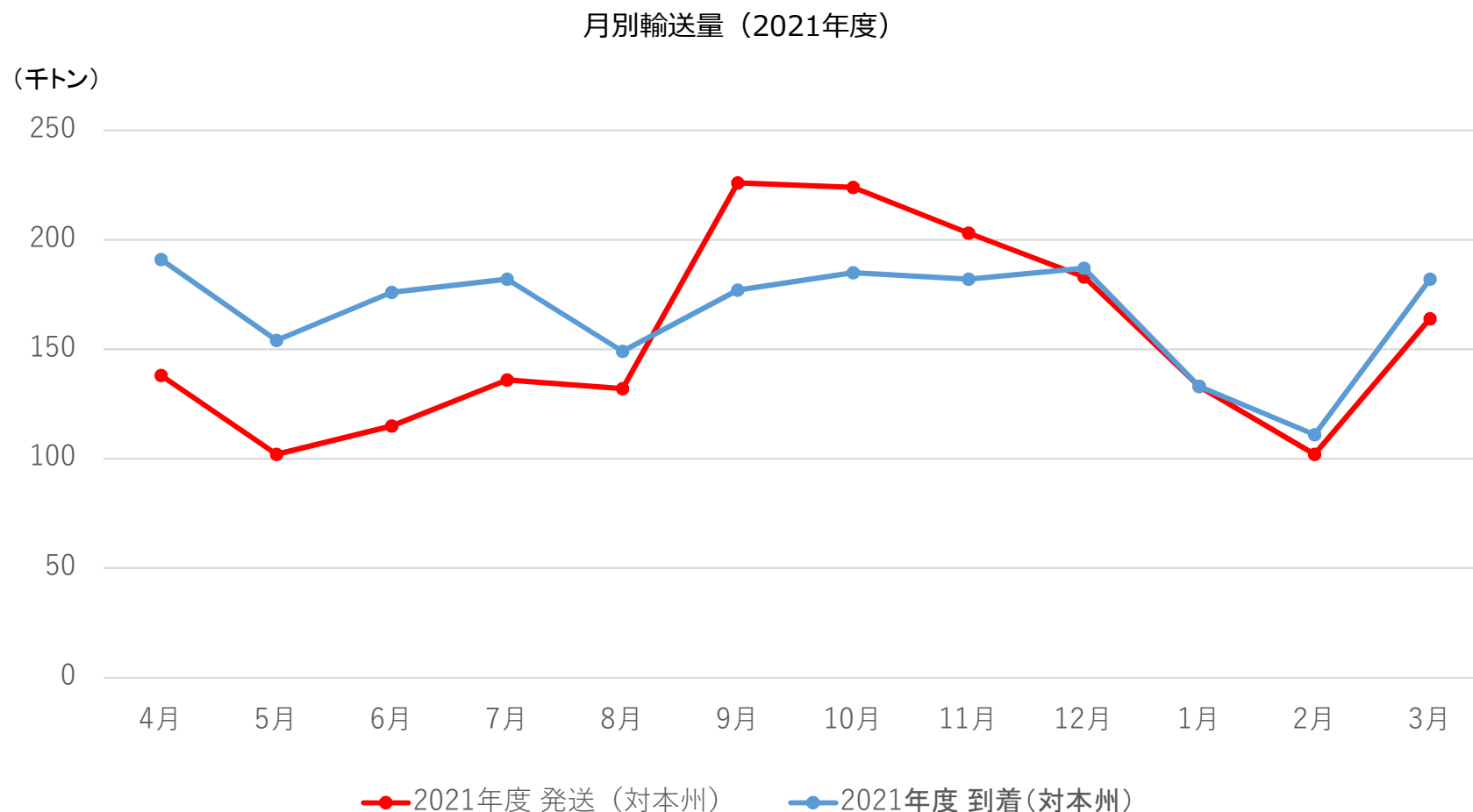


北海道着の主要品目の輸送シェア



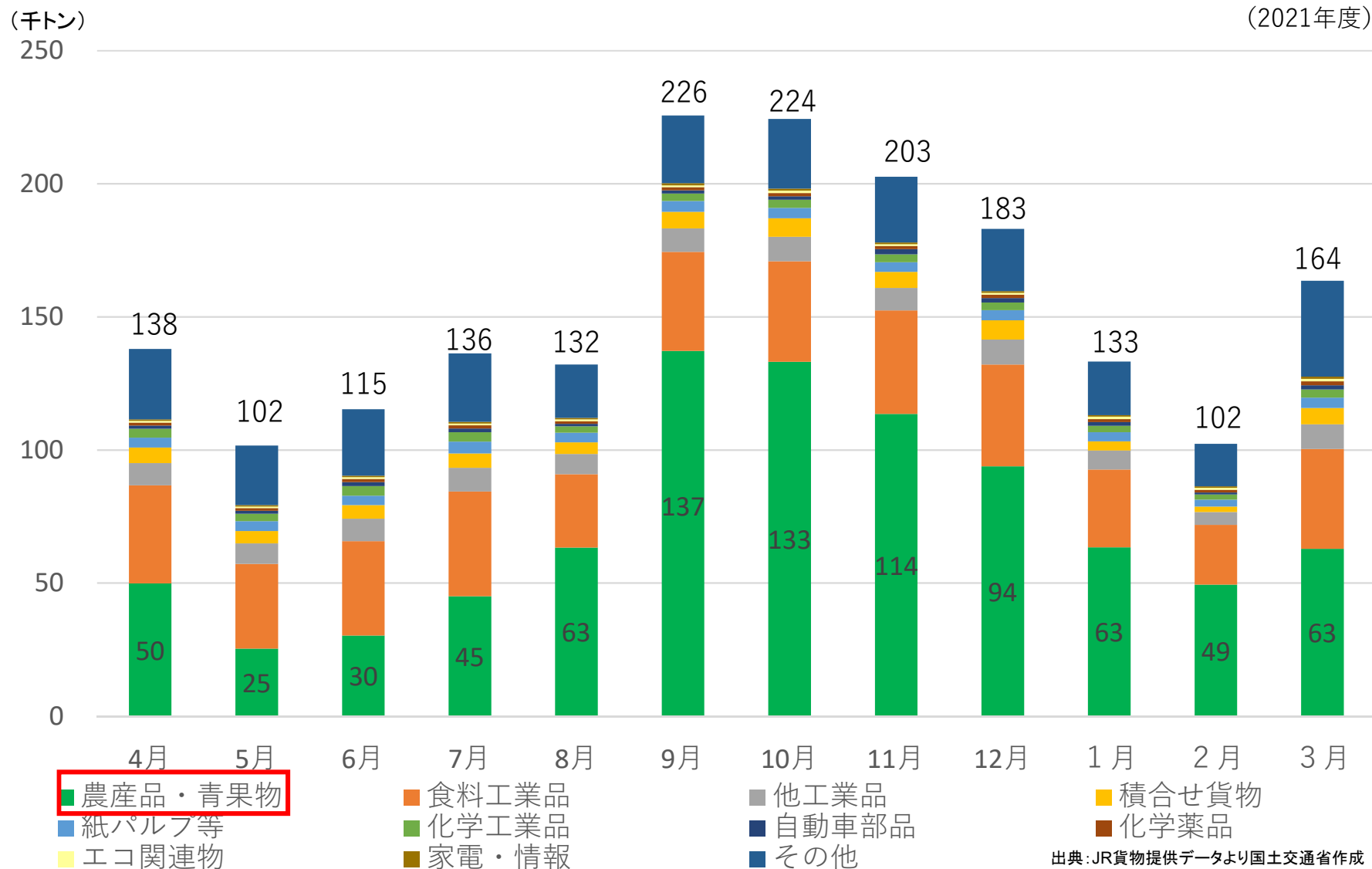
貨物鉄道の北海道発着の月別輸送量について

- 北海道発は、9～11月を中心に輸送量が多く、繁閑差が大きい。
- 北海道着は、年間を通して一定の輸送量があり、繁閑差が小さい。



貨物鉄道の北海道発の月別・品目別輸送量について

○ 北海道発は、9～11月を中心に農産品・青果物の輸送量が多く、繁忙差が大きい。



貨物鉄道の北海道着の月別・品目別輸送量について

○ 北海道着は、年間を通して食料工業品や宅配便を輸送しており、繁忙差が小さい。

(千トン)

(2021年度)

