

第4回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

日時：令和6年（2024年）11月6日（火）15:00～17:00

場所：TKP 札幌ビジネスセンター赤レンガ前 ホール 5H

1. 開会

2. 議事

○関係者ヒアリング

（イオン北海道株式会社、イオングローバル SCM 株式会社）

- ・（資料P.1）鉄道に関する取扱量は、ピークが2016年、17年あたりで、北海道向けで、12ft換算で年間4万1千基あった。

それ以降は右肩下がりになっており、理由としてはトラックの輸送に切り替えをしたためであり、鉄道は天候という部分に少し弱いと感じたことから、輸送の安定化を考えると、トラックの方が安定しているという判断である。

プライベートブランド商品の製造地は、かつては九州などの遠隔地1か所でやっており、鉄道を使って輸送していたが、コストの問題もあり、1か所から複数の製造拠点に分散をしたことでトラック輸送に切り替わった部分がある。コロナ禍で外に出る機会が減ったことで、衣料品及びホームファッションの商品の売り上げも減少し、それに伴って出荷も少し下がり、これが回復基調にならず、衣料品の物量自体が減ってきていることから、使うコンテナも減ってきた。

また、一部内航船にシフトをしていることもあり、鉄道だけで見ると2017年をピークに右肩下がり傾向にある。

- ・（資料P.2）本州から道内に向けた鉄道と船の内航海運のルートを示しており、アパレルについては、関東、中部、関西から鉄道及び船を使って、北海道に輸送している。

内航海運のルートとしては複数のルートを使用しており、関東は、大洗から苫小牧、日立から苫小牧というルート。中部は敦賀から苫小牧といったルートである。関西については舞鶴及び敦賀から小樽、苫小牧のルートを使っている。

鉄道について、東京は隅田川のターミナルから札幌に、中部も名古屋ターミナルから隅田川を經由して札幌に運んでいる。関西は京都から札幌というルートを選定しながら、道内に運んでいる。

- ・（資料P.3）年間のグロスの台数であるが、12ft換算で関東発が年間1,170基、中部が400基、関西が16基で関西の方は船中心で運んでいる。

調達物流輸送は、プライベートブランドの商品輸送で、全国各地、青森県から福岡県まで製造委託先メーカーがあり、そこから北海道に商品を届けており、使用している基数を記載している。

鉄道はアパレルを週5回配送で、調達物流は週6日配送しており、1日当たり13基から15基程度の物量を道内に輸送している。

内航海運は年々増えており、14t や 10t のコンテナ及びトレーラーシャーシを使いながら関東、中部、関西から北海道に輸送している。

- ・（資料 P. 4）道内から本州向けの輸送はあまりなく、北海道内にプライベートブランドの製造委託先がいるが、本州等に比べると少ない関係もありあまり基数がなく、在庫品の移管で 71 基、折りたたみコンテナの返却で 25 基である。

物量が把握できてないが、グループ内の企業でイオンフードサプライという畜産、水産、農産からデリカ、総菜を製造している工場があり、ここの原料や野菜関係を道内から一時的にジャガイモ、玉ねぎの季節になると鉄道を利用して、本州に持ってきている。

- ・（資料 P. 5）現状の物量は鉄道で 3,879 基、内航海運で 1,084 台である。課題と要望に書いているが、鉄道に関しては安定性が弱く、雨風の影響もあるほか、道内においては、動物との衝突事故もあり遅延が比較的に多く発生し、それに伴って延着が発生している。

イオングループにおいては、物流で 2030 年までに CO2 を 35%削減という目標を立てている。35%の中身は 20%がセンターの拠点を変えることや、AI を使い最適配車をするにより達成する。その中にはモーダルシフトも入っている。

残りの 15%はディーゼルの車から水素や EV など環境車両に置き換えることで達成する。鉄道は CO2 排出量の削減という観点からは船よりも優れているという認識もしている。

我々としては輸送に対して単一モードしかないというのは、北海道のお客様も含めて商品の安定供給という観点からもそのような選択はすべきでないと思っており、少なくとも海上輸送と鉄道輸送という 2 本で、これからも確実に使えるような形で、かつコストの面も含めて、使いやすい状況にしていきたいと思っている。

- ・（資料 P. 6）道内の輸送については、道東方面で北広島のセンターから栗林商船の船を使って運ぶことをプレスリリースしたが、それ以外にも北見とか道東にも店舗がたくさんあり、まとめて運べるため、鉄道もタイミングとコストが合えば使いたいと考えている。

鉄道も含めて複数の輸送手段を持つことが、我々としては一番大事であり、お客様に店舗に来ていただいて、商品がない、品切れしていることがないようにいろんな手段を使って確実にお届けするというので、今後も本州からの海も含めてご検討いただきたいと考えている。

（北海道船主協会連合会）

- ・（資料 P. 3）北海道船主協会連合会について、当会は道央、室蘭、釧路、3 つの船主協会の連合組織であり、船会社や船舶代理店などの関連企業で構成されている。北海道における海運業の発展と海運面から社会貢献をすることを目指している団体である。
- ・（資料 P. 4）フェリーはトラックやトレーラーなどの貨物車両だけではなく、観光客などの一般の方の乗用車も積載することができる。最近では客室も充実しており、船内で美味しい食事をとることができる豪華なフェリーも出てきている。

大型連休、お盆、夏休みや年末年始の時期は、旅行客や帰省されるお客様に多く広く利用されている。この時期は、車両甲板の中に乗用車のスペースをかなり確保しておく必要があり、トラックのスペースが非常にタイトになる。

RORO 船は貨物専用の船となり、運転席がついている一般のトラックの利用も可能であるが、多くは貨物を積んだシャーシだけを船に乗せて輸送している。このシャーシは、港に隣接しているヤードに置かれ、一つずつ船内に運んでおり、RORO 船から積み下ろしたシャーシを置く広いヤードが必要となる。

- ・（資料 P. 5）年度別の道内と道外間の機関別輸送量の推移表で、上の数値が輸送量、下の部分は輸送機関別のシェアとなっており、内航海運の数字は、RORO 船の実績だけではなく、内航コンテナ船や一般貨物船、バラ積みと呼ばれる貨物船の実績も含んだ数字となっている。

数字だけを見てみると北海道と本州の間の船舶輸送シェアは 90%以上と高い状態である。

- ・（資料 P. 6）船舶輸送の特徴をまとめている。北海道と本州を結ぶ航路はフェリー、RORO 船合わせて約 20 航路以上ある。これらは集荷地や配送地、またリードタイムなどを考慮して、お客様が使い分けている。

船内には電源設備もあるため、冷凍、冷蔵貨物も積むことが可能で、荷姿の特殊なものでも、高さや重量の制限の範囲の中であれば、輸送することができ、箱の形の中に収まるようなものではない特殊なものでも積むことができる特徴がある。

フェリー、RORO 船も含めて、台風の接近や低気圧の発達によって海が荒れる場合、当然欠航するが、気象・海象が回復すれば、船は直ちに運航できる強みがある。各船社欠航が過ぎ去ればすぐに運航できるので、運航率も高い数字で維持している。

自然災害が発生した場合には、自衛隊、消防、警察、災害対応関連車両などを輸送する重要な役割も果たしており、事前に関係省庁への手続きが必要となるが、自然災害等で港が使用できない場合には、他の港を代替港として使用して船を直ちに運航させることも可能である。

- ・（資料 P. 7）フェリーの航路図を示しており、苫小牧、小樽、函館、室蘭港から日本の各地、太平洋側も日本海側にも、本州を取り囲むように航路が伸びている。
- ・（資料 P. 8）RORO 船の航路図を示しており、消費地が近い苫小牧港から多くの航路が伸びている。釧路からは牛乳や農産品、本州の消費地を支える品目が、RORO 船を使って本州に運ばれている。太平洋側航路が多く、太平洋側の主要な都市にダイレクトに繋がっているところが特徴である。
- ・（資料 P. 9）令和 6 年度の 4 月から 6 月の各航路の積載率を示す国土交通省のホームページから引用した資料であり、4 月から 6 月というのは、閑散期である。

これはアンケートによる数字のため、実際にはもう少し積載率は高いのではないかと考えている。注目してもらいたいのは、下りの積載率が上りよりも概ね高いという点である。特に北関東、京浜、首都圏に近いところと北海道を結ぶ航路は、閑散期でも高い積載率であることが分かる。

- ・（資料 P. 10）積載率を見ると、各航路で空きスペースがあるが、時期によって大きく変わり、北海道の農産品や水産品が増加する夏から秋にかけては、各航路もスペースが非常にタイトになる。

また、フェリーにおいては、夏休みや夏休みからシルバーウィークにかけて旅行客などの利用者が増加するので、乗用車スペースを確保する必要があるため、スペース不足にさらに拍車がかかるという状況である。

RORO 船の場合であるが、ヤードの広さに限りがあるので、お客様には当日の搬入、当日の搬出を依頼している。キャンセル待ちという場合もあり、キャンセル待ちの車両を長くヤードに留めておくと、他のシャーシがヤードの中に入らなくなる可能性もあるので、RORO 船の場合は集荷日や手配にいろいろな調整が必要となる。

- ・（資料 P. 11）鉄道貨物輸送を船で代替輸送する案があるが、その際に新規の航路開設、新造船による隻数の増加などはどうなのかという点について、今現在、海運業の主な課題を挙げている。

現在、道内の大消費地である札幌に近い苫小牧港への配船が集中している状態で、人口の多い町に近い港を開くと、そこを利用するというのが一番理に適っており、トラック輸送の時間も短く済むため、船会社としては消費者に近いところの港を使いたいと考えている。

苫小牧港は、現在、北海道の玄関口だが、大変配船が集中しており、容易に新規の航路開設は難しいというのが実情である。

また、内航の海運業界は、内航船の船員が少なくなっており、他の業種でも同じと思うが、この状態の中で船だけを作って、それを動かす船員が揃わないといった問題も出てきている。これはコスト面の話になるが、船を作る時の船価、船を動かす時の燃料費の上昇が、今高止まりしている状況である。我々船会社にとっては運航コストをできるだけ抑えて収益確保を考えているが、コストが上がっている状況の中では、収益性の低下が課題として上がっている。

新規航路を開設する場合や、新造船を建造する場合には、これらの課題をクリアする必要がある、かなりハードルは高いものと考えている。

- ・（資料 P. 12）北海道と本州の間を現在のフェリー、RORO 船の空きスペースを使って、仮に鉄道輸送分を全部カバーすることは、通年を通して、難しいと考えている。

船を作ることも容易ではないため、JR 貨物の鉄道と船をうまく使いながら凌ぐ方法を考えていただければと思っている。

○意見交換

- ・ 北広島市にあるイオン北海道の RDC は、北広島市の中でも、例えばインターチェンジに近い輪厚工業団地のようなところではなく、いまの場所に立地したのは、鉄道の札幌貨物ターミナル駅に近いことと、道東方面へのアクセスの立地上のメリットがあったからなのか。
- そこに開設したのが 2005 年で、工業団地ができたことで候補地の一つとして、検討した。本当はもう少し札幌市内寄りを目指していたが、地代の問題、苫小牧からの近さや鉄道のターミナルからの近さなどを総合的に考え、あの場所が最適であると考えて選定した。
- また、当時、道東方面に高速道路もないため、釧路まで 274 号で行ける立地でもあったため最適と考えている。
- ・ 新たな航路の開設は難しいとのことについて、よく道東方面で十勝港の活用を言われているが、十勝港の活用は最近航路ができ、釧路を経由して本州方面にあると思うが、可能な範囲で将来展望をお伺いしたい。
- 苫小牧がやはり中心になっており、中心になっている理由は利便性と思う。
- 道東から離れているが、高速道路も伸び、ある程度アクセスが良くなっているので、利便性の一番高いところにお客さんはどうしても集まってくるのではないかと考えている。
- ・ 北広島 RDC の立地に関連して、四日市の RDC を見せていただき、サードパーティーで何年契約という形で作ってもらったと伺ったが、こちらに関しても事業者と同様な契約で行っているのか。
- 中部の RDC と同じ形態で、物流事業者に業務を委託している。建物自体は事業者に建設いただいて、中の作業と配送も合わせて業務を委託している形である。
- ・ 土地の方はイオンで持っているということか。
- 北広島に関しては土地も物流事業者である。当社の専用センターであるため、物流事業者と土地の選定から中の設備や仕組みなど、物流に関するシステムも含めて、我々の方でグリップをしながら運営をしている。

- ・ 札幌から見て一番近い港は石狩湾新港や小樽であり、石狩湾新港は再エネがたくさん使えそうで素晴らしい場所と思っていたが、日本海サイドの港湾から太平洋側の港湾まで回ってくる航路というのは経済原理で考えて無理と理解してよろしいか。
- 大回りになるため、燃料費やリードタイムが少し長くなるデメリットがある。太平洋側の苫小牧や釧路の方が、すぐに本州に行けるので優位性がある。
- ・ 便利な苫小牧に集中していくということであるが、苫小牧の港はまだキャパシティに余裕はあるのか。
- 苫小牧は西港と東港があり、ここで話しているのは主に西港の話。西港は、かなりの船会社が航路を使っており、スペース、ヤード、ダイヤのキャパシティはほぼいっぱいである。一方の東港の方は余裕があると思う。某フェリー会社が、現在使用しているが、ヤードや岸壁は整備しているところなので、広げていくのは時間がかかる。苫小牧については繰り返しになるが、かなりキャパシティがいっぱいになってきている。
- ・ RORO 船を使った海上輸送を実証実験からスタートされて本格稼働されているが、例えば JR 貨物の下りを活用するような意向があるか、お話を伺いたい。
 - もう一点が、物流全体として 2024 年に入り、現状として厳しくなっている部分や厳しくなっている地域、あるいは今後さらに厳しくなるという地域があれば、お話を伺いたい。
- RORO 船と JR 貨物下りの活用だが、こちらについては、RORO 船を活用することによって、実際に車両が減ってきている。車両は動いているが、車両と船で併用しているところで、車両の数は、これから減らしていくつもりである。
 - 例えばお店に納品した時に、カゴ車やマテハンに入れて納品をして、空いたものを店で保管し、それを回収する業務があり、そちらの方で車両が少なくなってくると、回収できなくなることがあるので、こちらの回収物を JR コンテナでできないかというところについては、今後検討をさせていただき余地があると思っている。釧路市とも話をし、釧路の西港のあたりに、例えば JR 貨物のターミナルや、釧路市が保有するターミナルがあり、そこで一時的な保管ができて回収していき、札幌ターミナルに入れて札幌ターミナルに我々が回収していくというスキームは今後検討していける可能性はあると考えている。
 - もう一点が、物流全体部分でいくと、今回釧路で、2030 年に大体 30% ぐらいのドライバーがいなくなるという予測の中で、RORO 船の活用により運行時間としてはだいたい 30 数パーセントの削減を目指している。人が減ると同じぐらい運行数を減らすことを目指していくところで進めており、地方は減っていく。例えば釧路から先の、毛細血管物流の話だが、例えば興部町とかに対する物流に関しては、運んでいただく企業がない状態になっていくので、今は地方の釧路であったり、函館であったり名寄であったり、そこから先が多分今後なくなるだろうというところで、その物流は今後本当に厳しくなってくると思っている。
- ・ 船の空き状況をトラック事業者がリアルタイムで情報を仕入れられる状況にあるのかどうか、あるいは今後、そういう情報も入手できるようになるのかを教えてください。
- トラックをフェリーに積み込む際に事前に予約をいただく。毎日決まった時間の便に乗る貨物もあり、その日の天候や、水産物が水揚げの量によって大きく左右する部分もあるので、スペースを定期的に確保するのは難しい。タイムリーに見られないかという点は、電話で予約をしてくるパターンがほとんどであるため、空き状況が日々時間によって刻々と変わるので、そこを開示するのは難しいと思う。そこをオープンにしている船会社は今のところ見たことがない。

- ・ 今後、鉄道貨物輸送に関する費用負担はどこまで議論するのかと思っている。保線に対する要員の話は、事実関係を抑えていくところと、どうやって人員確保するかという話になっていくのかと思う。
- この年度末の3月の中間とりまとめに向けては、どういう課題があるのかを整理をするところを進めていきたい。情報連絡会で論点整理をまとめているが、今回のヒアリングや、先生からのご指摘を踏まえて、しっかりとした論点整理として洗い出すところまでやっていきたい。
- ・ 次回は貨物、それから JR 北海道からそれぞれお話を聞く機会はないのか。
- ご要望があれば調整可能。またご相談する。
- ・ これまでこの会議で全く出てきてないが、並行在来線協議会に出ているデータで今回の論点整理に関係するものが結構ある。この検討会で共有してはどうか。
- 「いさりび鉄道」を維持する場合を例に、並行在来線対策協議会では鉄道にするかバスにするか、それとも部分的に鉄道にするか協議しており、その判断材料として、いろんな試算を JR 北海道の協力を得て、出している。
貨物列車の走行の部分と旅客の部分があり、貨物と旅客で各々必要な施設の検討もしているので、協議の状況について、次回会議の時に概要でも参考として配布させていただきたい。
- 並行在来線のお話で、協議会のブロック会議の開催はフルオープンでやっている。その際に様々なデータの資料については公表しているが、今ご出席いただいている先生方に精緻な説明をさせていただいたことはないように記憶している。
まだ精緻にご説明できなかったことについては、この場をお借りしてお詫びするとともに、そういった機会を与えていただけるということであれば、データをしっかりお示ししたい。
- 実施に向けて解決すべき課題、何回も話が出ているが、保守、それから維持管理の主体、それから財源、これは問題課題としてあるということを確認に、バックとなるようなデータや事項を整理して提示していただきたいと思う。
何が議論すべきことかと、それに関してどういうバックデータがあるのか、先ほども情報整理という話があったが、とりまとめに向けて、ぜひご努力いただきたい。
- ・ これからの進め方について、情報連絡会では「少なくとも札幌延伸開業時においては、海線の維持により貨物鉄道機能を確保する方向性が妥当ではないかとの点に異論はなかったものの、その場合も、解決すべき課題が多岐にわたり、かつ、関係者間の複雑な利害調整を要するため、最終的な結論を得るためには、こうした諸課題の解決について一定の目処を立てる必要がある」ことを確認したとある。また、そのために様々な関係者から改めて意見をもらって段階を踏みながらハイレベルな意思決定が不可欠であることを確認している。
ヒアリングを行って解決すべき課題を確認し、また、過去の議論の中ででてきた情報も共有した上で、さらに課題を精緻化していく作業を3月までにするというところでよいか。
- そしてそれぞれの課題に対し1年かけて最終結論出す。ということは中間取りまとめには課題の一覧表と、どういう内容の問題があるのかが整理されてくるようなものが3月末の中間とりまとめという理解で間違いないか。
- その方向で進めていきたいと考えている。

3. 閉会

(以上)