

## 経緯・背景

- 北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送(海線(函館線 函館～長万部間))に係る諸課題解決方策等について検討を進めていくために有識者検討会議(座長:二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授)を設置。
- 令和5年11月から6回にわたって、関係者から丁寧にヒアリングを実施。

## ヒアリングにおける主な意見

- ・ **トラックや船舶の輸送余力にも制約**がある。港湾からの陸送距離やトラックドライバー不足、札幌に近い苫小牧港への航路の集中を考えれば、**貨物鉄道の輸送量を全て船舶で代替するのは難しい**。
- ・ **鉄道で使用されている5tコンテナにもニーズ**があり、**輸送モードが限られるとサービス品質にも影響**が出る。**各輸送モードによる相互補完が必要**。
- ・ 輸送手段が寡占になれば**コスト面での競争が働かず、輸送価格が上昇**する。
- ・ 環境性能に優れ、全国ネットワークで輸送している**貨物鉄道は、カーボンニュートラル実現や、食料安全保障などの観点から、重要な役割**を果たしている。
- ・ 貨物鉄道機能を残す場合は、**青函共用走行問題への対応にも留意**すべき。**北海道新幹線と貨物列車の共存のため、関係者で技術開発も含め、効率的な運行を模索**しつづけることが必要。

## 貨物機能を維持することとした場合の論点

- (1) 鉄道施設の保有主体  
JR北海道から引き継ぐ**鉄道施設の保有主体を決めることが必要**。**出資者、出資割合、人材の確保・育成等の調整を進めていくこととなる**。
- (2) 維持管理費用  
毎年度、**数十億円規模の施設の維持管理費用**を誰がどのような割合で負担するかを検討する必要。費用負担のあり方については**多様な観点から検討すべき**。鉄道施設の維持に必要な費用を低減させる努力も必要。
- (3) 要員の確保・育成  
JR北海道から鉄道施設を承継するに当たり、**鉄道施設の維持管理要員の確保**が数百人規模で必要。JR北海道から業務が円滑に引き継がれるよう採用開始時期を設定する必要。
- (4) 北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題  
鉄道貨物輸送を残す場合には、青函共用走行問題への対応にも留意。**北海道新幹線と貨物列車の共存**に向けて、**技術開発の進展も十分に取込んだ効率的な運行を模索**しつづけることが必要。
- (5) JR貨物におけるサービス改善  
海線を含めた全国一元的な貨物鉄道による輸送ネットワークの機能が最大限に発揮されるよう、**JR貨物が提供するサービスについても改善が必要**。

## 現時点における基本的な方向性

- ・ 少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では**海線の維持により貨物鉄道の機能を確保することが必要であるとの結論**に至った。
- ・ 他方、貨物鉄道の機能を維持する場合に整理すべき**多岐にわたる課題の解決に当たっては国をはじめとする関係者においてなお一層検討を深度化させていくことが必要**。また、青函共用走行に関する各種の課題については、**北海道新幹線の高速化との両立が図られるよう、貨物輸送の需要の平準化や積載率の向上などの効率化、技術開発、船舶による部分的な転換等他の輸送モードとの連携など多様な関係者が一体となった継続的な努力が必要**。

## 今後の進め方

- ・ 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、国土交通省が設置した有識者会議において、「**現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃となることが見込まれる**。」等とした報告書がとりまとめられた。
- ・ **こうした状況から、今後は、海線を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ、検討に当たっての時間軸を整理するとともに、旅客輸送に係るブロック会議の動向等に留意しながら、課題解決に向けた議論を継続**していくこととする。