

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
中間とりまとめ

1. 有識者検討会議の背景、経緯

JR函館線の函館～長万部間（以下「海線」という。）については、北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離されることとなる。

この点、経営分離後の鉄道のあり方については、平成24年5月に北海道が経営分離に同意し、旅客輸送については、「経営分離後の代替交通機関として、第三セクターにより鉄道運行を行う場合には、第三セクターの設立、運営等に関して、沿線自治体と協力し、道が中心となって対応」することになり、「貨物鉄道の輸送ネットワーク維持については、関係者と連携して対応」するとの北海道の方針が示された。（図表1参照）平成24年9月から海線の経営分離後の旅客輸送としての地域交通の確保策について、北海道及び沿線市町の代表者で構成される「北海道新幹線並行在来線対策協議会渡島ブロック会議（以下「ブロック会議」という。）」において検討が進められているが、鉄道によらない交通体系も選択肢とされている。

一方、海線は、道南いさりび鉄道、青函トンネルを含む津軽海峡線と一体として、北海道と本州を結ぶ鉄道貨物輸送の唯一のルートを形成しており、旅客のみならず、北海道経済にとっても、国全体の経済にとっても極めて重要な役割を果たす、まさに、全国的な貨物鉄道ネットワークの一部を構成する路線である。また、平成9年4月15日の衆議院運輸委員会における「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」（図表2参照）においては、国においても、将来JR貨物の輸送ネットワークが寸断されないよう、万全の措置を講ずるとされている。JR貨物が全国一元的な貨物鉄道による輸送ネットワークを担う中での重要な路線と位置付けられていることを踏まえると、旅客輸送の動向如何によって貨物輸送サービスのあり方が左右され、いたずらにJR貨物の輸送ネットワークが寸断され、北海道・本州間における物流の停滞等の影響が生じないように関係者間で北海道新幹線の札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方について検討を進めておくことも必要である。

こうした問題意識から、北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる貨物輸送に係る諸課題やこれを取り巻く動向について関係者間で情報共有等を行うため、国土交通省鉄道局及び北海道庁を共同事務局とし、北海道運輸局、JR貨物及びJR北海道の実務者レベルを構成員に「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情報連絡会（以下「情報連絡会」という。）」を設置し、令和4年11月の第1回以降、4回の開催を通じて、北海道新幹線の札幌延伸開業後においても引き続き北海道と本州の間の安定的な物流を確保していくための方策についての課題を整理した。

この情報連絡会では、海線が、全国的な貨物鉄道ネットワークを構成する路線であるという事実を踏まえ、少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業時においては、海線の維持によって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、最終的な結論を得るためには、解決すべき課題が多岐にわたり、関係者間での複雑な利害調整も必要となるため、様々な関係者からの意見聴取や有識者を含めたさらなる慎重な検討が必要であり、令和5年度内の有識者会議の立ち上げ等の方向性が示されたところである。

そのため、国土交通省及び北海道庁を共同事務局として、「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（以下「本検討会議」という。）」を設け、関係者から丁寧にヒアリングを行い、（１）現在の鉄道貨物輸送の役割を船舶等へ全量代替する場合、（２）現在の貨物鉄道機能を維持することとした場合、等の利点や課題等について、情報連絡会の議論を深掘りし、情報連絡会において令和5年7月にとりまとめられた論点整理で示された内容の妥当性について検証することとした。

2. 貨物鉄道の機能の代替可能性について

本検討会議においては、海線に係る貨物鉄道の代替可能性について、定量的なデータを確認するとともに、数次にわたり荷主、利用運送事業者等関係者からのヒアリングを実施した。

（１）定量的なデータの確認

貨物鉄道で輸送している荷物の全量を船舶で代替することを想定した場合について、海上輸送の輸送余力等から試算したところ、船舶に代替可能な割合は、最繁忙期の9月では、北海道発で6割程度、北海道着で5割程度となっている（図表3～7参照）。

今後見込まれるトラックドライバー不足を踏まえ、陸送時間の制約条件も加味すると、更にこの割合が下がることも想定される。

（２）関係者の意見

ヒアリングやその後の意見交換における主な意見は以下の通りであり、多くの関係者から、海線の維持により、貨物鉄道機能を確保すべき、との意見が示された。

<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。

（３）まとめ

以上のような点に加え、次項に示すとおり、貨物鉄道の機能が失われた場合の船舶、トラックの輸送余力や陸上輸送の長距離化など輸送力自体に関する懸念、商品の安定輸送・安定供給が困難になるなどの輸送品質に関する懸念、輸送モード間での競争環境が失われることによるコスト増加に関する懸念など荷主や利用運送事業者の視点からの問題意識も提起されている。

これらの点を勘案すると、海線の維持により、少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では貨物鉄道機能を確保することが必要である。

3. 現在の鉄道貨物輸送の役割を船舶等へ全量代替する場合の論点について

本検討会議における荷主等の関係者からのヒアリングでは、貨物鉄道の役割を船舶等へ全量代替した場合について次のような意見があった。

（１）船舶・トラックの輸送余力

鉄道で輸送していた貨物を船舶で輸送する場合、港湾までの陸送や港湾からの陸送にかかるトラック輸送について、トラックドライバー不足が進展する中においては運びきれない。トラック輸送の増加に当たっては、現在、鉄道で需要の多い５ｔ単位の貨物を、船舶仕様の２０ｔ単位にシフトする必要がある、トラック台数の増備、集配分荷拠点の整備などの対応も前提となる。また、北海道産農産物は季節変動が大きく、現状では鉄道で変動分を吸収しているが、輸送モードが船舶のみになった場合に季節変動を吸収しきれんかは課題。（図表４、５参照）

（２）船舶輸送の増便・新規造船

大消費地である札幌に近い苫小牧港に航路が集中しており、苫小牧港の処理能力の観点から増便は難しい。（図表８参照） また、新たに船を作っても船員が不足している状況であり、コスト面からも造船費用、燃料費が高止まりしているという課題がある。

（３）陸上輸送の長距離化

鉄道で輸送していた貨物を船舶で輸送する場合、たとえば、北海道の内陸部から出荷される農産物などは、鉄道貨物駅よりも遠い港湾までの輸送が必要となり、陸上輸送距離が長距離化する。また、北海道と直接つながる航路がない中国、九州地方への輸送については鉄道貨物の分担率が高く、これらの貨物が関西まで船舶で輸送された後に中国、九州地方の目的地まで長距離の陸上輸送をすることになるか、関東・関西での船舶の乗継ぎが必要になり、リードタイムが増加する等

輸送品質の低下が特に大きくなる。(図表 10 参照)

(4) 荷主のニーズへの対応

まず、北海道発の貨物については、船舶で使用されている 20 t シャーシが大きすぎて取り扱えない中小事業者の荷主にとっては、鉄道で使用されている 5 t コンテナが適している場合がある。北海道着の貨物についても、輸送モードが限られると、鉄道貨物駅や港湾での積替えが特定の時間帯に集中し、積替作業に時間を要することになり宅配便の到着が遅くなるなど消費者にも影響が出るとの懸念もある。他方、青函トンネルを通過する貨物鉄道には危険物の輸送や定温での輸送に制約があり、各輸送モードがそれぞれの特徴を生かして相互補完する必要がある。

(5) 輸送コストの上昇

大量輸送が可能で比較的輸送コストが安い鉄道がなくなると状況に応じた最適な輸送手段が選択できなくなり、農産品等の安定輸送・商品価格に影響が出る。また、輸送手段が寡占的になれば輸送コスト面での競争力がなくなり必然的に輸送価格が上昇するとの懸念がある。これまで 5 t コンテナで輸送していた貨物については、集荷・配達の前後に船舶で使用されている 20 t シャーシとの積替作業が発生することもコスト増加の要因となる。

(6) 輸送の安定

輸送手段を単一の輸送モードに頼ることになると、災害時などに商品の安定輸送、安定供給が困難となるため、リダンダンシーを確保して、物流を維持することが重要である。

(7) 環境・食料安全保障等への影響

鉄道で輸送していた貨物を船舶で輸送する場合、トラック輸送の増加等により、CO₂ 排出量も増えるため、カーボンニュートラルの実現の観点から、貨物鉄道の担うべき役割は大きい。北海道で生産されている農産物は、国内生産において大きなシェアを占めているが、たまねぎや馬鈴薯などは鉄道輸送の割合も高い。また、北海道発着の貨物輸送量は全国での輸送実績の約 2 割を占める。貨物鉄道は食料安全保障などの観点でも重要な役割を果たしている。(図表 11～15 参照)

(8) 東北・北陸地区等の並行在来線への影響

貨物鉄道がなくなると、JR 貨物からの線路使用料による収入が減少することになり、隣接する道南いさりび鉄道のほか、東北地区・北陸地区の並行在来線の経営のあり方に大きな影響を与える可能性がある。(図表 18 参照)

(9) 北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題

船舶に全量代替する場合、北海道新幹線の終日高速運転が可能になるほか、青函共用走行区間の三線軌条構造が解消でき、安全性の向上やメンテナンス負担の軽減が期待できる。

4. 現在の貨物鉄道機能を維持することとした場合の論点について

今後、貨物鉄道の機能を維持する場合の課題について、どのような対応が考えられるかを検討していくこととなるが、海線については、ブロック会議で議論が進められている旅客輸送のあり方によって貨物鉄道を維持する上で必要となる条件は大きく左右されることとなる。海線における貨物鉄道のあり方の議論を進めるにあたっては、旅客輸送の整理がどのようなものになるかを前提として考えることが必要である。

この点、仮に旅客輸送としての鉄道は存続しないこととなった場合、これまでに並行在来線で貨物輸送のみが実施されることを前提に鉄道事業が移管された例はなく、少なくとも次の事項について、関係者間で今後の対応を検討・整理していくこととなる。なお、旅客輸送を実施せずに貨物鉄道の機能を維持することとなったその後に、旅客輸送を維持する意向が地域側から示された場合については、旅客輸送を担う主体が鉄道施設を維持した上で貨物鉄道の運行が行われることとなる。

(1) 鉄道施設の保有主体

北海道新幹線札幌延伸に伴い、並行在来線としてＪＲ北海道から経営が分離されることから、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となる。

保有主体は、貨物輸送を専用とする並行在来線は前例がないため、今後、どういった形で整理をするか協議・検討が必要となる。その際、新設や既存の第３セクターの活用などが考えられ、いずれのケースにおいても出資者、出資割合、人材の確保・育成等をどうするかについて調整を進めていくこととなる。

(2) 維持管理費用

鉄道施設の保有主体が決まった上で、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がある。

費用負担のあり方については、地域の自治体として北海道庁、貨物鉄道の運行主体としてＪＲ貨物等のほか、受益者負担の観点から、海線に係る貨物鉄道の利用者にも負担を求めるべきという意見もあり、全国的な貨物鉄道ネットワークを担うＪＲ貨物を所管する国の役割分担を含め、多様な観点から検討すべきである。

なお、鉄道施設の維持に必要な費用を低減させる努力も必要であり、将来の運行形態に応じた設備の削減を検討することも必要である。

(3) 要員の確保・育成

J R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となるが、J R北海道においても退職者の増加や新たな要員の採用に苦慮しており、人材の確保は困難となることが予想される。

一方、要員の育成は一度にはできず、数年間に採用を分けて徐々に育成するなど、段階的に準備を進めていくこととなるため、新たな保有主体の下での運行が始まる時期から逆算し、J R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がある。

(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しなければならない。鉄道貨物輸送の需要の平準化や新幹線高速走行のための時間の確保など、J R貨物とJ R北海道がJ R東日本の理解と協力も得ながら、北海道新幹線と貨物列車の共存に向けて、旅客や荷主といった利用者ニーズも踏まえた上で技術開発の進展も十分に取り込んだ効率的な運行を模索しつづけることが必要である。

(5) J R貨物におけるサービス改善

海線が貨物鉄道の機能のみを有することとなった場合には、機能向上・改善に向けてJ R貨物が主体的に関与すべきであることは言うまでもなく、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、J R貨物が提供するサービスについても改善が必要である。

具体的には、

- ・徹底したBCP対策等による荷主からの安心感や信頼感の獲得
- ・パレット単位での荷物の受入れや冷蔵品対応など荷主のニーズへの対応
- ・天候等による輸送状況の適時の共有など情報の見える化

などが考えられる。

海線における貨物鉄道の機能を維持するに当たって、その効果を最大限発揮するためには、貨物鉄道の担い手であるJ R貨物自体が荷主に選ばれるサービスを提供することが前提となることは言うまでもない。

J R貨物は、こうした点を十分に認識し、物流事業者や荷主の理解と協力を得ながら、より一層の努力によって、より良い鉄道貨物輸送を実現していくことが期待される。

5. 現時点における基本的な方向性と今後の課題

(1) まとめ

本検討会議において、情報連絡会で示された内容の妥当性を検証した結果、あ

らためて、モーダルシフトといった社会的な要請に応えるという観点だけでなく、輸送モードのリダンダンシーの確保、地域への最適な輸送手段の提供など道内外の安定的な物流の確保等の観点から、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、鉄道施設の保有主体、維持管理費用の分担、要員の確保・育成を中心に、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である。この際、並行在来線で貨物鉄道のみが運行する場合は全国初のケースとなるため、慎重な議論が必要である。また、海線における貨物鉄道機能をいかに維持していくべきか検討するに当たっては、全国的な物流ネットワークに関わることであり、北海道内の関係者だけではなく、全国的な貨物鉄道ネットワークを担うＪＲ貨物を所管する国も含めた役割分担のあり方を考えるべきである。さらに、費用負担のあり方については、今後改定が予定されている旅客会社と貨物会社との間における鉄道線路の使用に関する協定の内容や、国により検討が進められる 2031 年度以降の貨物調整金制度の見通しを踏まえつつ、必要に応じて新たな財源や制度設計も含め、海線に関わるそれぞれの主体がスピード感にも留意して検討を進めることが必要である。（図表 19～21 参照）

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、鉄道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となる。また、ＪＲ貨物においても、物流事業者や荷主の理解と協力を得ながら、貨物輸送を行う上で、安定性の向上、パレチゼーションの推進など様々なサービスの改善が必要である。

（２）今後の進め方

海線における貨物鉄道の機能を維持する場合の課題については、本中間とりまとめを踏まえて、引き続き、検討していくことになる。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、昨年５月に建設主体である鉄道・運輸機構から、2030 年度末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨の報告がなされ、その後、国土交通省が設置した有識者会議における科学的・技術的な検証の結果、開業時期の見通しに関して「発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、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。」「特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。」とした報告書が今年３月にとりまとめられた。

この報告書に示された開業見通しを前提にすると、海線が並行在来線としてＪＲ北海道から分離される時期は想定よりも後倒しとなる。

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や保有主体の設立、維持管理要員の採用・育成に要する期間にも留意しながら、課題解決に向けた議論を継続していくこととする。

【参考図表】

（図表 1 ・ 経営分離後のあり方）

並行在来線の北海道旅客鉄道株式会社からの経営分離について（回答）

平成 24 年 5 月 22 日

- 1 北海道新幹線（新函館・札幌間）の並行在来線である函館線（函館・小樽間）については、当該新幹線の開業時に北海道旅客鉄道株式会社が経営分離を行うことについて同意します。
- 2 経営分離後の代替交通機関として、第三セクターにより鉄道運行を行う場合には、第三セクターの設立、運営等に関して、沿線自治体と協力し、道が中心となつて対応します。
- 3 経営分離後の貨物鉄道の輸送ネットワーク維持については、関係者と連携して対応します。

※情報連絡会 論点整理 抜粋

（図表 2 ・ 「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」）

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

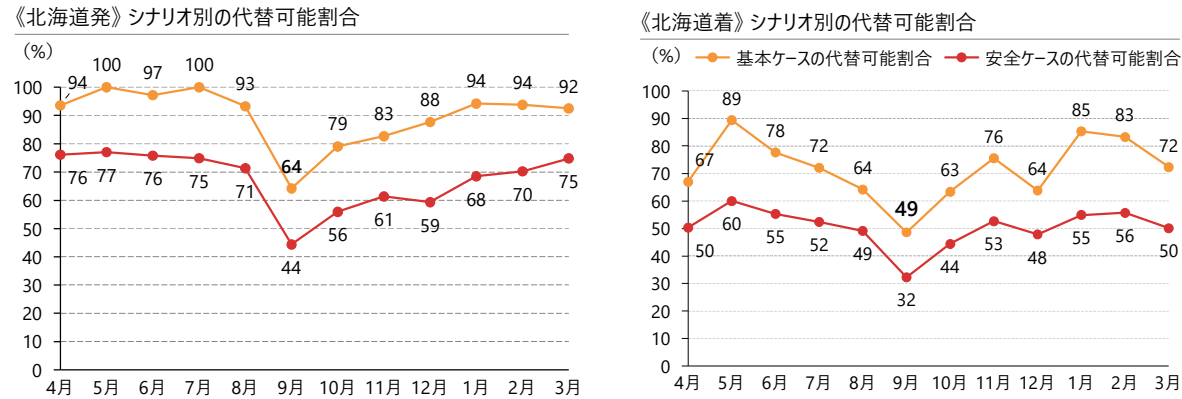
政府は、次の事項について特段の配慮をすべきである。

一～四 （略）

五 整備新幹線の建設に伴う並行在来線の経営分離によって、将来ＪＲ貨物の輸送ネットワークが寸断されないよう、万全の措置を講ずること。

※情報連絡会 論点整理 抜粋

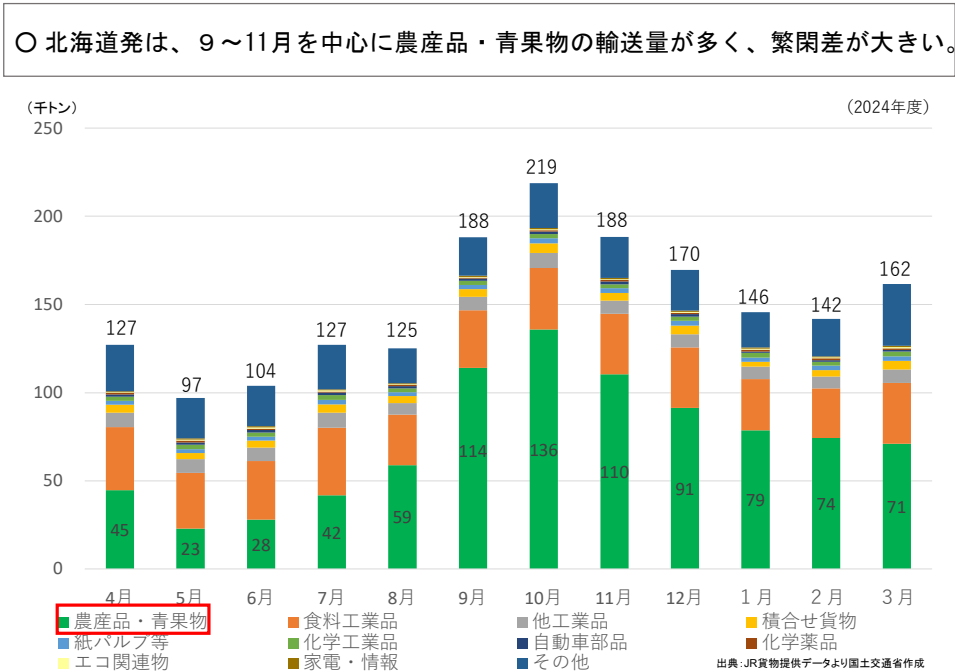
(図表 3・鉄道貨物輸送の海上輸送への代替可能性)



※北海道に寄港する全定期航路について、輸送実績から輸送余力を算定。鉄道で輸送している貨物を、海上運送に割り振り。港湾まで・港湾からの陸送については、制約の強さに応じて2通りのケースを設定（陸送時間の制約条件を本州側にも設定したのが安全ケース、本州側には設定しなかったのが基本ケース）

※国土交通省資料

(図表 4・貨物鉄道の北海道発の月別・品目別輸送量)

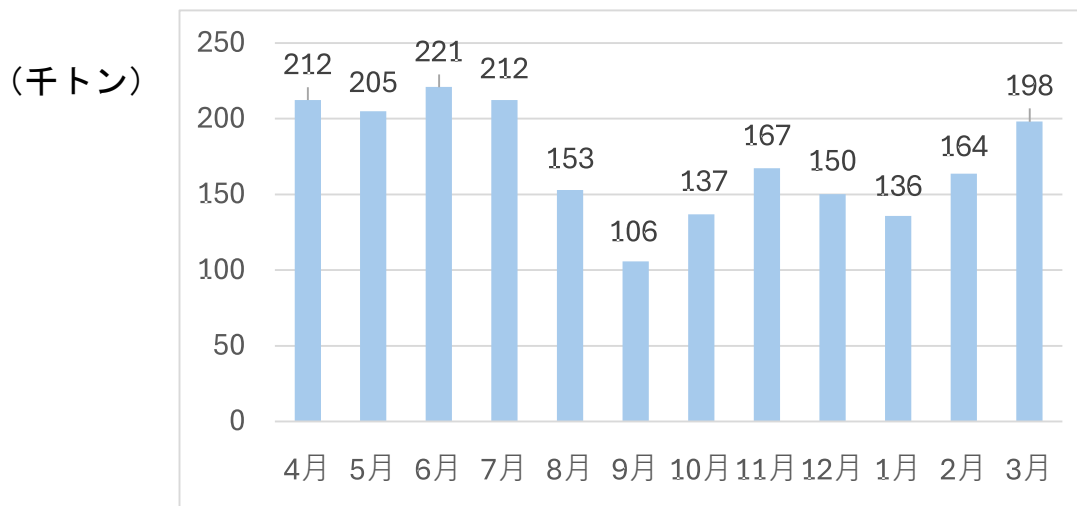


※第1回検討会議資料を時点更新

(図表 5・北海道発の内航海運の輸送余力)

【基本ケース・安全ケース】北海道発の内航海運の輸送余力

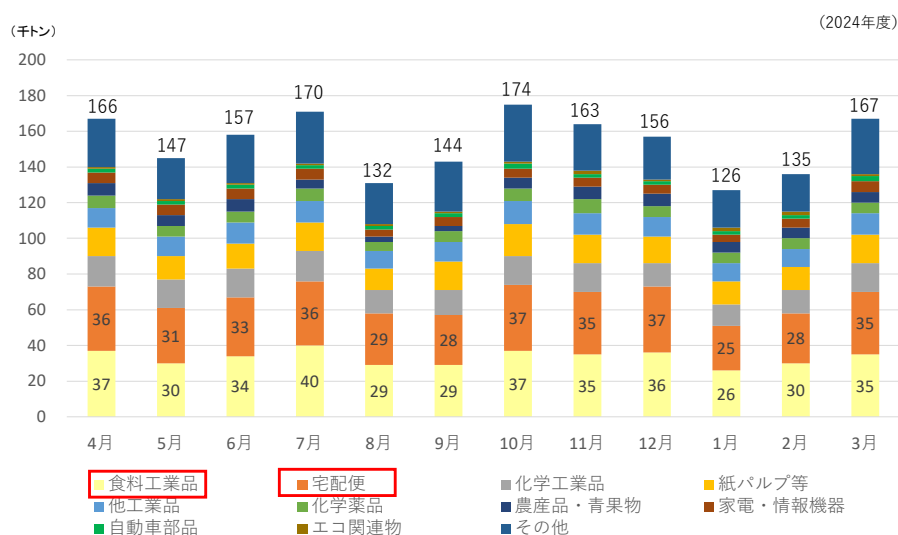
(近距離航路を除く) 2030年度推計



※国土交通省資料

(図表 6・貨物鉄道の北海道着の月別品目別輸送量)

○ 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、繁閑差が小さい。

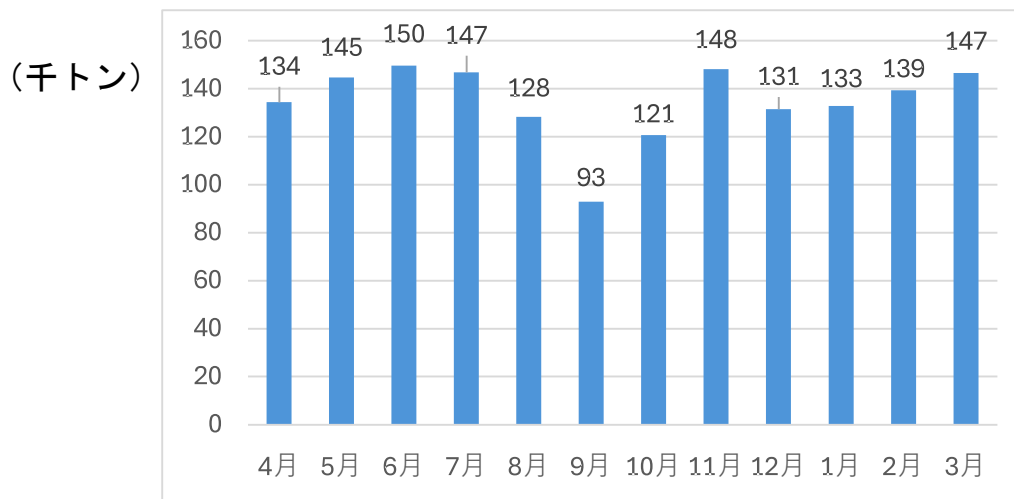


※第1回検討会議資料を時点更新

(図表 7・北海道着の内航海運の輸送余力)

【基本ケース・安全ケース】北海道着の内航海運の輸送余力

(近距離航路を除く) 2030年度推計



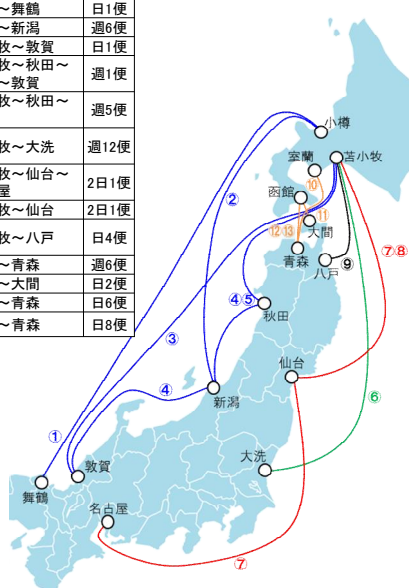
※国土交通省資料

(図表 8・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。

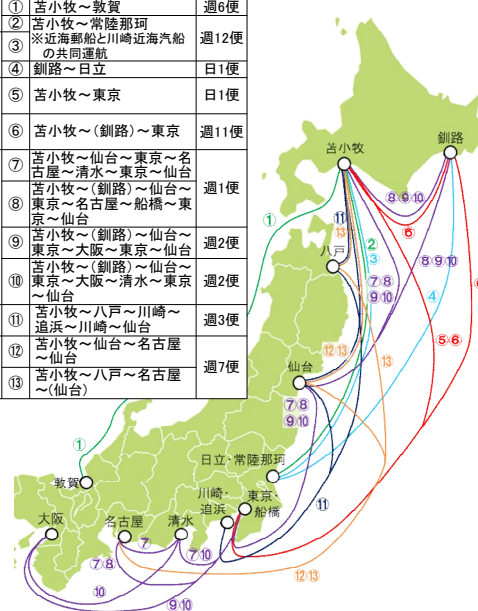
■ フェリー航路

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

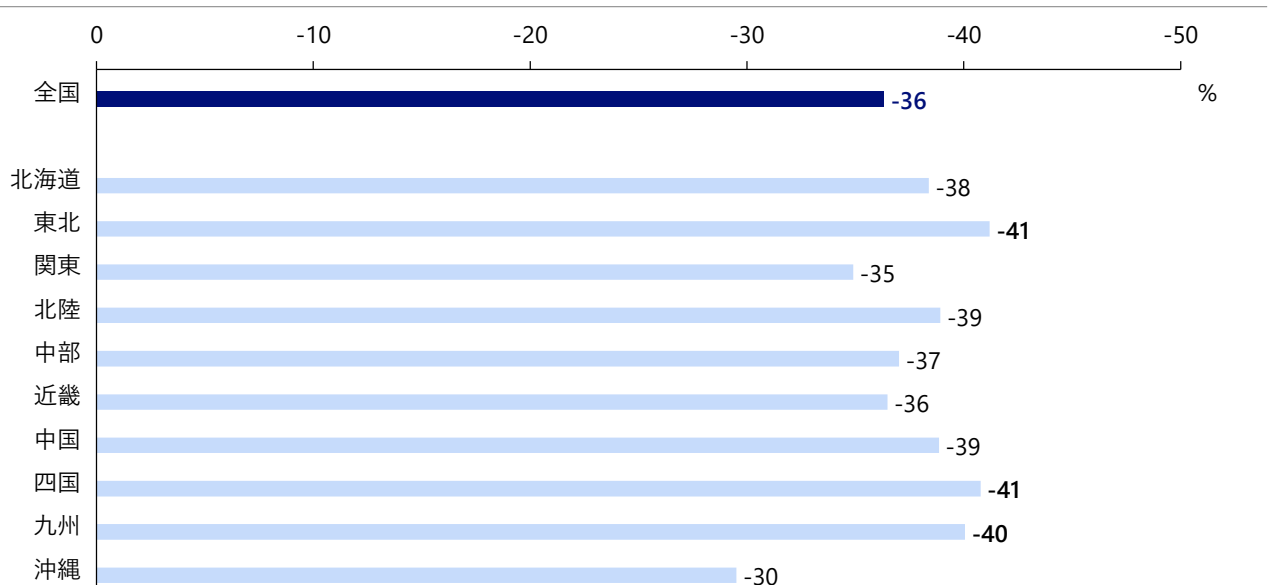
事業者名	航路名	航海数
近海郵船	① 苫小牧～敦賀	週6便
	② 苫小牧～常陸那珂	週12便
川崎近海汽船	③ 近海郵船と川崎近海汽船の共同運航	週12便
	④ 釧路～日立	日1便
東林商船・オーシャン・ランス・NX海運	⑤ 苫小牧～東京	日1便
	⑥ 苫小牧～(釧路)～東京	週11便
東林商船	⑦ 苫小牧～仙台～東京～名古屋～清水～東京～仙台	週1便
	⑧ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～名古屋～船橋～東京～仙台	週1便
	⑨ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～大板～東京～仙台	週2便
	⑩ 苫小牧～(釧路)～仙台～東京～大板～清水～東京～仙台	週2便
	⑪ 苫小牧～八戸～川崎～追浜～川崎～仙台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



※第1回検討会議資料

(図表 9・2030 年度 地域別のトラックドライバー需給ギャップ)

全国都道府県別のドライバー需給ギャップ



※出典：野村総合研究所 第 375 回 NRI メディアフォーラム
『2024 年以降も深刻化する物流危機』

(図表 10・船舶輸送による陸上輸送の長距離化)

船舶による輸送は、港湾から遠いエリアでは 陸上ドレージ距離が非常に大きく
物流の2024年問題により、対応がますます厳しくなることが想定される



引用：平成元年 6 月 7 日 北海道物流を支える会「新幹線と貨物列車の共用走行が招く物流危機」より

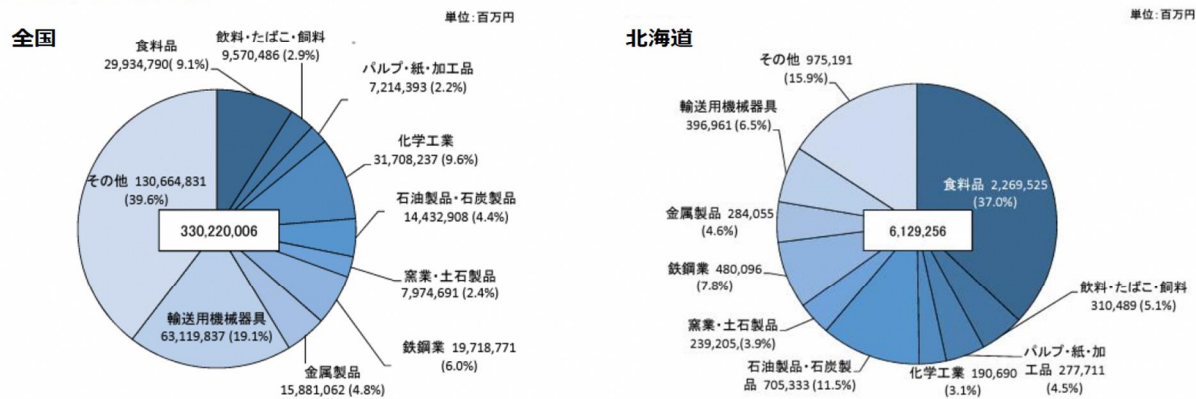
※第 2 回検討会議 資料抜粋

(図表 1 1 ・ 北海道の食料品製造業の状況)

北海道の食料品製造業の状況

○製造品出荷額等の業種別構成(令和3年)

北海道の工業の製造品出荷額等について産業類型別にみると、「食料品」、「飲料・たばこ・飼料」等の生活関連型や、「石油製品・石炭製品」、「パルプ・紙・紙加工品」、「鉄鋼業」等の基礎素材型の占める割合が高く、なかでも食品工業（「食料品」及び「飲料・たばこ・飼料」）の割合は、42.1%で、全国の12.0%を大きく上回っている。

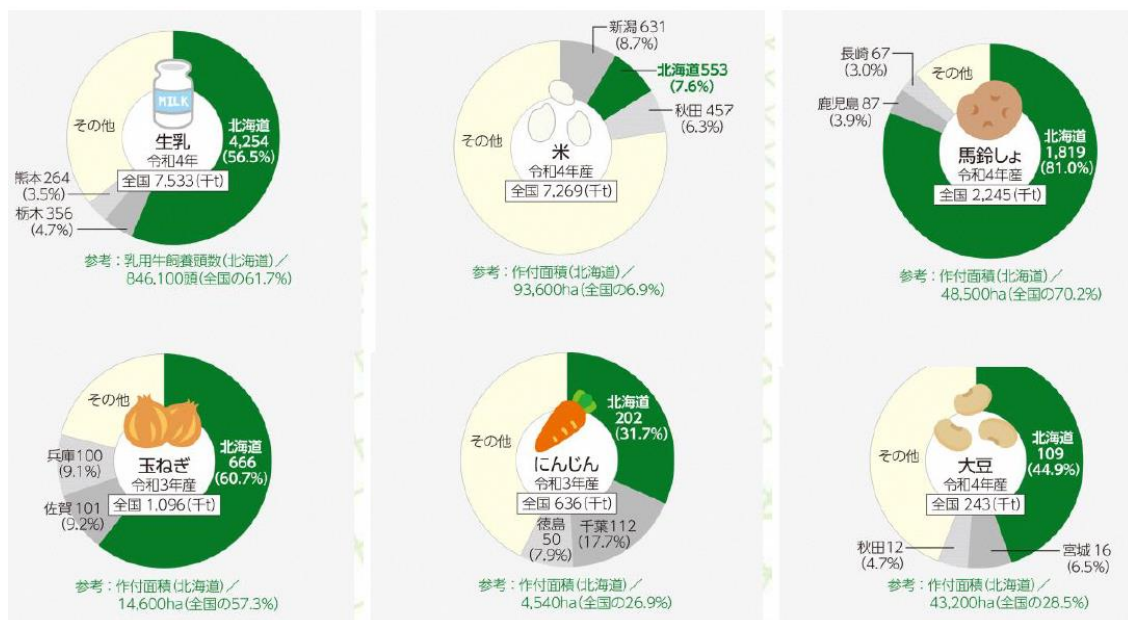


出典: 令和6年12月 北海道経済部食関連産業局食産業振興課「北海道の食品工業の現状」より

➡ 北海道は日本の食料品の百貨店！

※第3回検討会議 資料

(図表 1 2 ・ 北海道産農畜産物の生産量)



※第3回検討会議 資料抜粋

(図表 1 3・ホクレン 農畜産物道外移出量)

●物流部取扱 農畜産物道外移出数量（令和4年度）

輸送手段	数 量	シェア	主要品目（万ト）	輸送手段特性
フェリー・RORO船	123 万t	63 %	生乳(34) 青果物※ (14) 米 (19)、でん粉 (9)	道内発港から関東・関西港へ最速20時間運航 ⇒両港に近くかつ大ロット（20万単位）の納入先への コスト優位性及び、鮮度保持輸送に優位性
貨物鉄道	66 万t	34 %	玉ねぎ (30) 馬鈴しょ (9) 米 (8)、でん粉 (4)	小口輸送（5万単位）及び、近距離集配輸送（約140駅）が 可能、発着地間が遠距離ほどコスト優位性
海上コンテナ	3 万t	2 %	砂糖 他	発着港少ないが、関東・関西港に近い納入先への小口輸送 でのコスト優位性（5万単位）
その他	1 万t	1 %	花き、米穀 他	航空、不定期船
合 計	193 万t	—		

※青果物：玉ねぎ・馬鈴しょを除いた、人参、大根、スイートコーン、長いも、切り花等の野菜・花き

【出所】令和4年度ホクレン物流部取扱数量

※第 3 回検討会議資料 抜粋

(図表 1 4・北海道発着の主要品目の輸送シェア等)

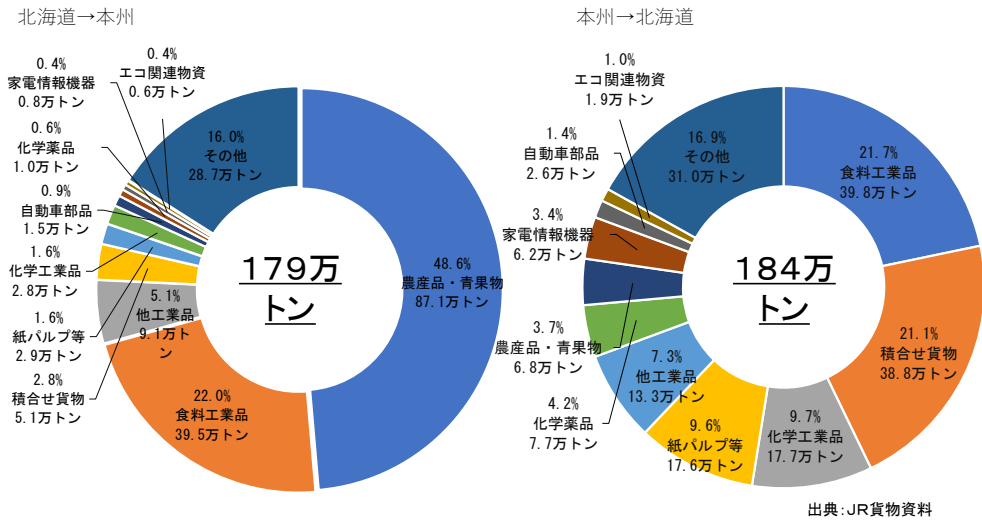


※第 1 回検討会議資料の時点更新 抜粋

(図表 1 5 ・ 貨物鉄道の北海道発着の輸送量と輸送品目)

○ 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（2024年度）



※ JR貨物の年間コンテナ輸送量が1,862万トン（2024年度）であり、北海道発着は2割を占める輸送量となっている。

※ 第1回検討会議資料の時点更新

(図表 1 6 ・ 北海道内における貨物列車の運行状況)

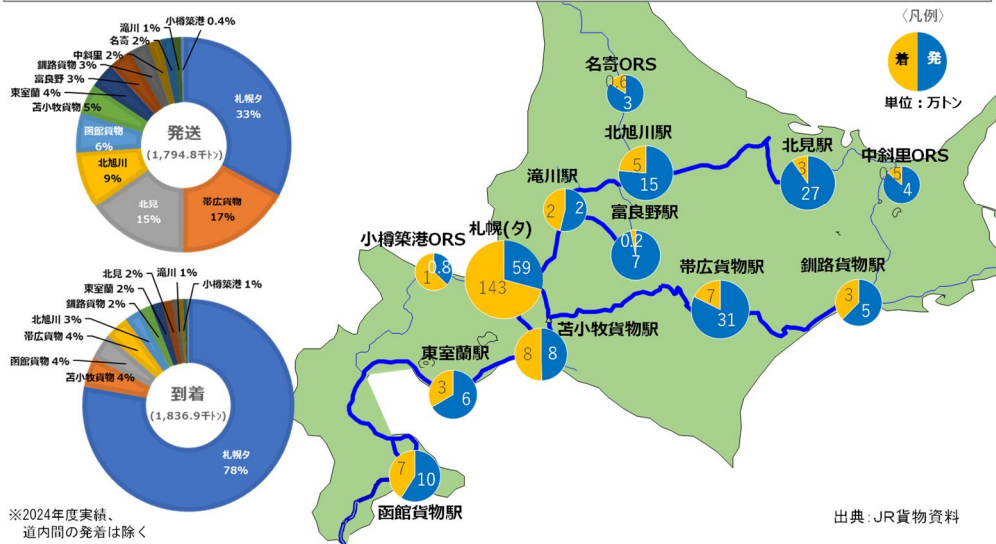
北海道内における貨物列車の運行状況について(2024年度実績)



※ 第1回検討会議資料の時点更新

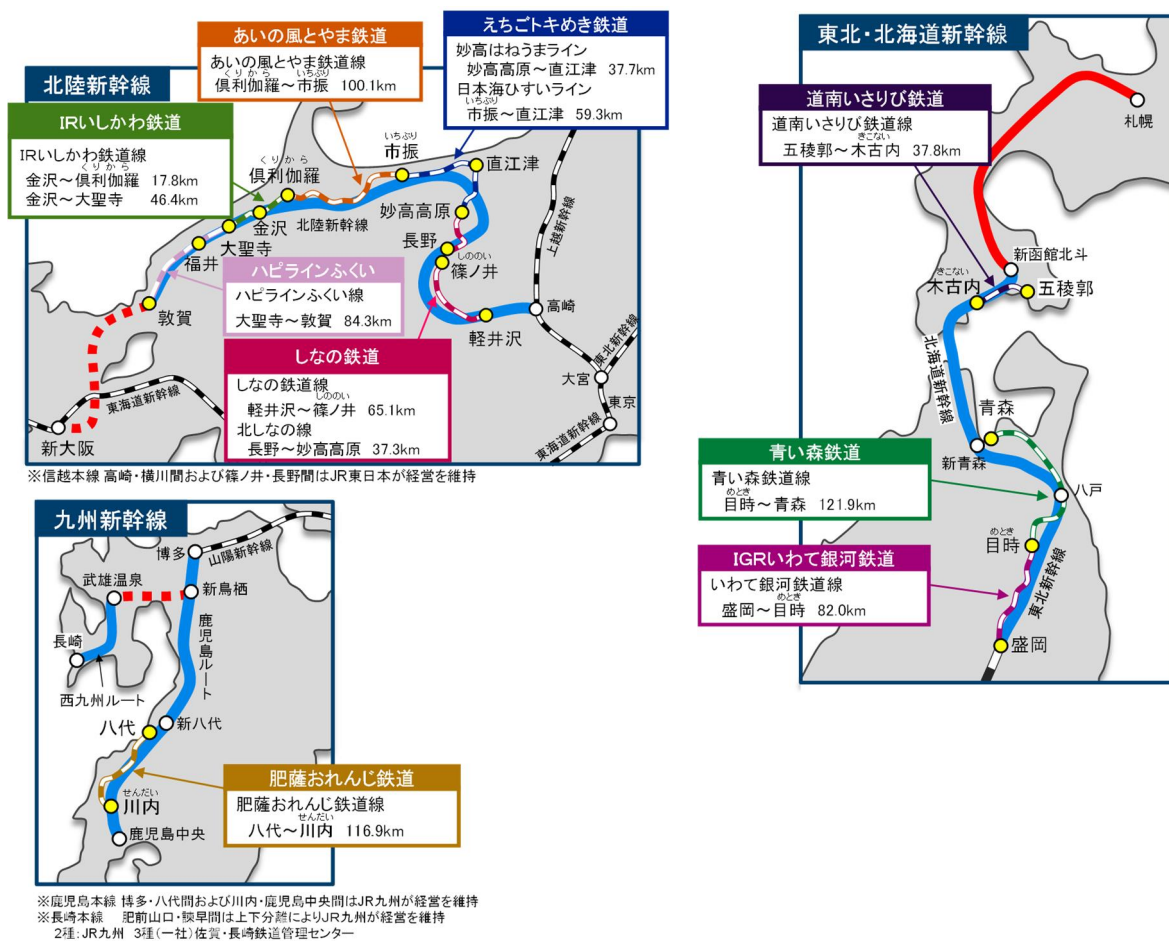
(図表 17・貨物鉄道の北海道発着の輸送量)

- 北海道の各駅への到着は184万トンで、うち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179万トンで、うち67%が札幌貨物ターミナル駅以外の駅から発送されている。



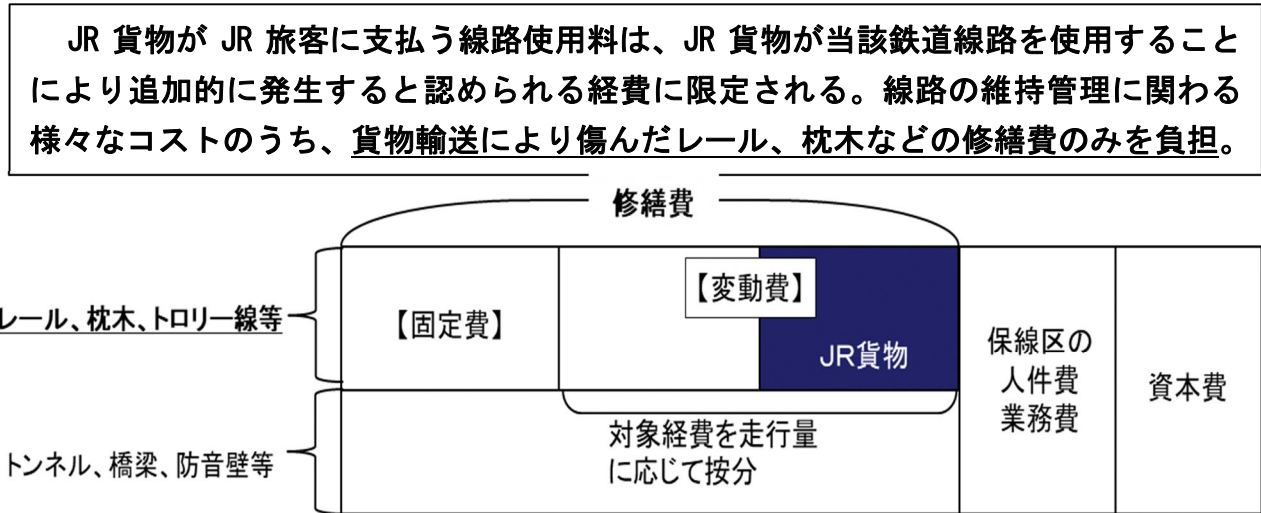
※第 1 回検討会議資料の時点更新

(図表 18・並行在来線の状況)



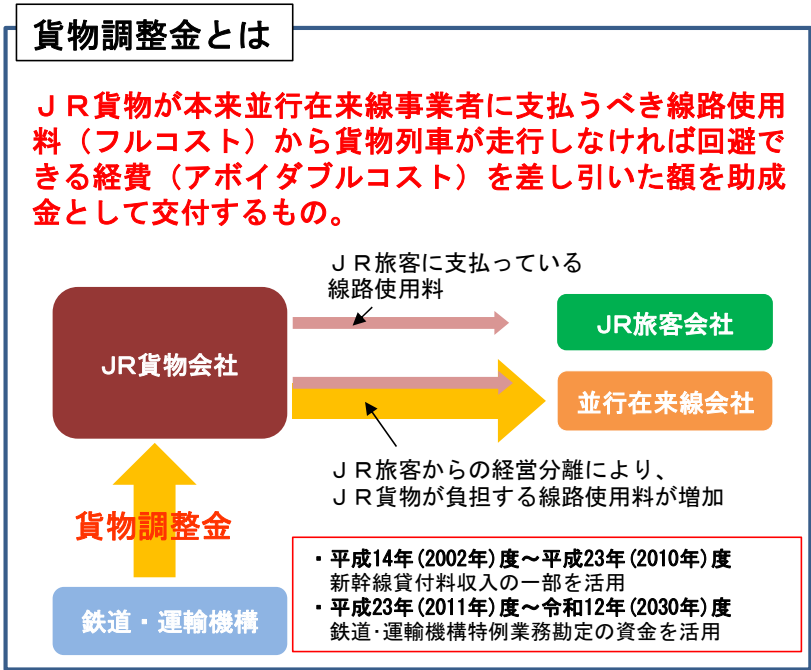
※国土交通省資料

(図表 1 9 ・ 鉄道線路使用協定におけるアボイダブルコストルール)



※国土交通省資料

(図表 2 0 ・ 貨物調整金について)



※国土交通省資料

(図表 2 1 ・ 貨物調整金制度の見直しについて)

整備新幹線の取扱いについて（政府・与党申し合わせ） （平成 2 7 年 1 月 1 4 日） 【抜粋】

（一 ～ 三 略）

四. 貨物調整金制度の見直し

貨物調整金制度について、並行在来線の経営努力や、JR 貨物の完全民営化に向けた進捗状況を踏まえつつ、完全民営化に向けた進捗状況を踏まえた JR 貨物の負担による対応の可能性の検討、並行在来線の経営支援の観点からの一般会計による対応、JR 三島貨物会社の経営自立支援を目的とする特例業務勘定からの繰入による対応、の 3 つの視点から見直しを行い、現在整備中の新幹線が全線開業する平成 4 2 年度までに、貸付料を財源とせずに並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行する。新制度に移行する平成 4 3 年度以降の貨物調整金相当額の貸付料からの留保は行わない。

（五 ～ 七 略）

※国土交通省資料

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

構成員名簿

(敬称略)

【学識経験者】 ◎座長

石井 吉春	北海道大学公共政策大学院	客員教授
岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院	教授
兵藤 哲朗	東京海洋大学海洋工学部	教授
◎二村 真理子	東京女子大学現代教養学部	教授

【関係団体】

高田 聡	北海道経済連合会専務理事
(水野 治)	
栗林 定正	一般社団法人北海道商工会議所連合会副会頭・物流対策特別委員長 (釧路商工会議所会頭)
今成 貴人	ホクレン農業協同組合連合会代表理事常務
安田 直樹	一般社団法人北海道機械工業会専務理事
嵯峨 仁朗	一般社団法人北海道消費者協会専務理事
(武野 伸二)	

【鉄道事業者】

深谷 光浩	北海道旅客鉄道株式会社取締役副社長
(今井 政人)	
高橋 秀仁	日本貨物鉄道株式会社取締役兼執行役員 経営統括本部長
(篠部 武嗣)	

【オブザーバー】

加納 民雄	北海道開発局開発監理部開発調整課長
(空閑 健、赤川 裕志)	
佐々木 信之	北海道経済産業局産業部産業振興課長
(直江 健二)	
西野 雄一	北海道地方環境事務所環境対策課長
(下前 雅義)	
大野 菊夫	北海道農政事務所生産経営産業部食品企業調整官
(武田 浩司)	
武田 和年	北海道農政事務所企画調整室調整官
(高橋 直樹)	

【事務局】

《国土交通省》

輕部 努 鐵道局鐵道事業課長
(山崎 雅生)
乾 有貴 鐵道局総務課貨物鐵道政策室長
(松平 健輔、地主 純)
妹尾 浩志 北海道運輸局交通政策部長
(蹴揚 秀男)
頼本 英一 北海道運輸局鐵道部長
(山本 隆志)

《北海道庁》

斎藤 由彦 総合政策部交通企画監
(宇野 稔弘)
菅野 圭二 総合政策部交通政策局物流担当局長
(白戸 則幸)
松田 雅宏 総合政策部交通政策局交通企画課物流企画担当課長
(椋平 剛史)

() は前任

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
開催実績

令和5年11月29日 第1回有識者検討会議

- ・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等について

令和6年 3月22日 第2回有識者検討会議

- ・関係者ヒアリング（公益社団法人全国通運連盟、日本通運株式会社、ヤマト運輸株式会社、日本郵便株式会社）

令和6年 8月 8日 第3回有識者検討会議

- ・関係者ヒアリング（ホクレン農業協同組合連合会、日本甜菜製糖株式会社、雪印メグミルク株式会社、F－L I N E株式会社）

令和6年11月 6日 第4回有識者検討会議

- ・関係者ヒアリング（イオン北海道株式会社、北海道船主協会連合会）

令和7年 1月15日 第5回有識者検討会議

- ・鉄道事業者からの説明（ＪＲ北海道、ＪＲ貨物）

令和7年 7月25日 第6回有識者検討会議

- ・中間とりまとめ案の議論