



「青函ルート問題」は 「暮らしと産業の問題」です。

2030年度の北海道新幹線の札幌延伸に伴い
鉄道コンテナ輸送の全国ネットワークから
北海道が消えてしまうかもしれません。



青函ルートは日本のライフライン

青函ルート問題が重大局面を迎えています

ご存知ですか？

「青函ルート」とは

青函ルートとは、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である「青函トンネル」を中心に、その前後区間のレールインフラを指します。旅客列車はもちろん、貨物列車にとっても、北海道と日本各地を結ぶ重要な物流ルートです。

なぜ「ライフライン」なのか

暮らしと産業になくてはならない貨物が、日々貨物列車により青函ルートを通じています。北海道からは「農産品」「食料品」「乳製品」などが、日本全国からは「日用品」「宅配便」「産業物資」などが運ばれています。青函ルートを通過する貨物量は年間400万t超にも及び、なかでも北海道産農産物の約40%が青函ルートを経由しています。このようなことから青函ルートは、北海道のみならず日本の暮らしと産業を支える「ライフライン」と言えます。

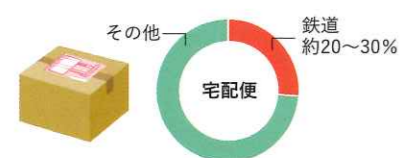


「青函ルート問題」とは

大切なライフラインである、鉄道コンテナ輸送による青函ルートですが、2030年度の北海道新幹線の札幌延伸が近づく中、青函ルートの行方が懸念されています。問題のひとつが、並行在来線の存廃問題です。その行方次第では、鉄道コンテナ輸送による青函ルートの維持は事実上不可能となってしまいます。もうひとつが、北海道新幹線との共用走行問題です。札幌延伸に伴う新幹線のダイヤ次第では、貨物列車のダイヤが大幅に減ると懸念されています。北海道と日本各地を結ぶ青函ルートの存廃は、北海道のみならず、日本の物流全体にも大きな影響を与える問題です。現在、様々な議論が交わされていますが、旅客と物流が共存共栄できる「バランスの取れた議論」が期待されています。

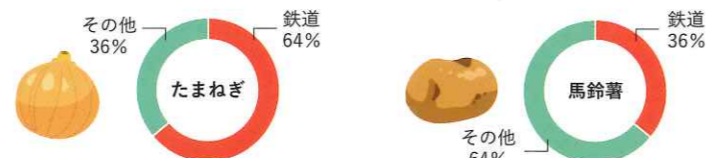


「日本各地」から「北海道」へ 宅配便の輸送モードシェア



北海道着「宅配便」の20~30%は鉄道コンテナ輸送で運ばれています。

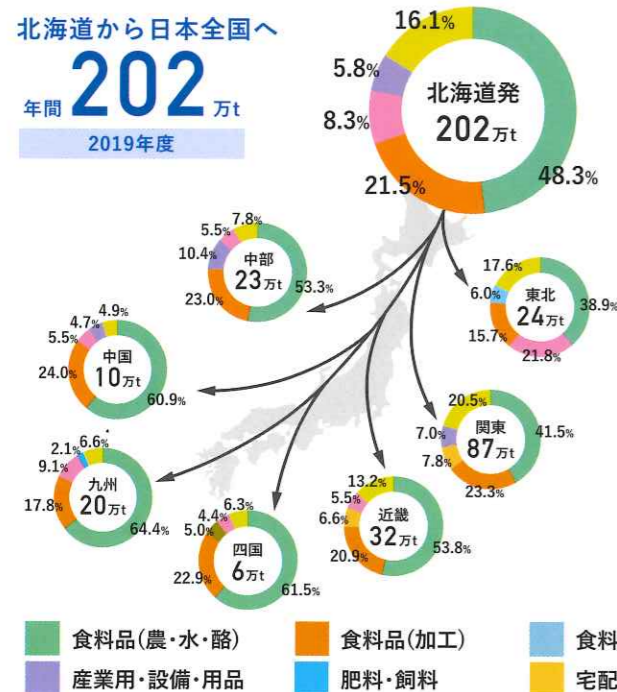
「北海道」から「日本各地」へ 農産物の輸送モードシェア



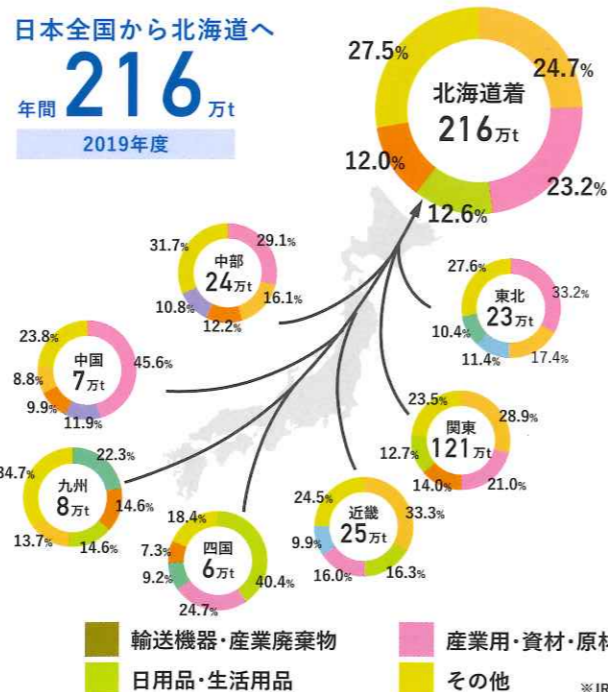
北海道発の農産物の約40%が鉄道コンテナ輸送で運ばれています。

青函ルート(鉄道コンテナ輸送)を通過する 主要品目の比率

北海道から日本全国へ
年間 **202** 万t
2019年度

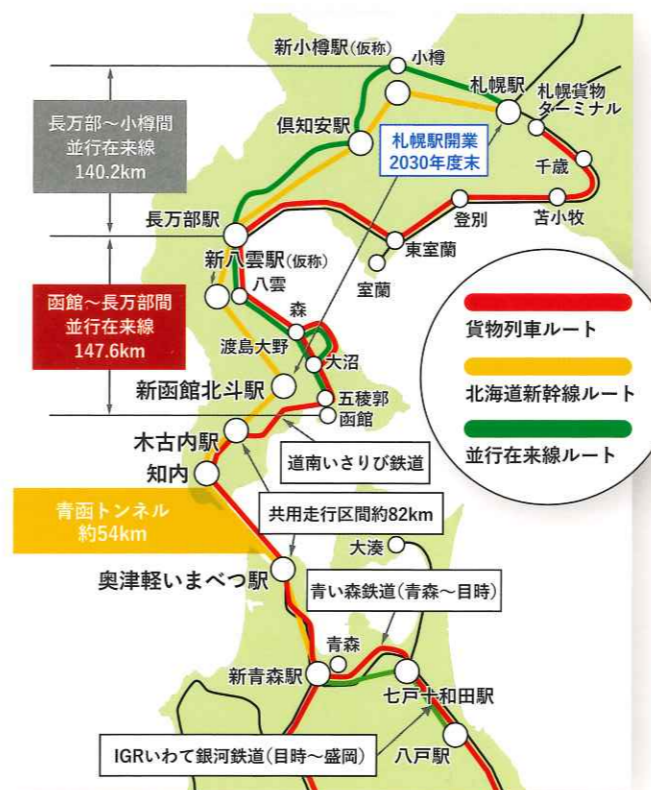


日本全国から北海道へ
年間 **216** 万t
2019年度



■ 食料品(農・水・酪) ■ 食料品(加工) ■ 食料品(飲料) ■ 輸送機器・産業廃棄物 ■ 産業用・資材・原材料
■ 産業用・設備・用品 ■ 肥料・飼料 ■ 宅配便など ■ 日用品・生活用品 ■ その他

※JR貨物資料より

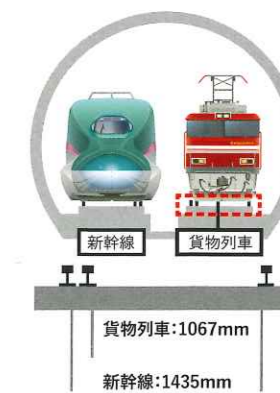


並行在来線の存廃問題

2030年度に北海道新幹線が札幌まで延伸されると、現在貨物列車が走行している函館本線の一部(函館~長万部)が、JR北海道から経営分離されることが決まっています。北海道では、第3セクター鉄道としての存続を検討中ですが、存続すれば30年間で944億円もの赤字を生むとの試算もあり、先行きは不透明となっています。仮に並行在来線の存続が不可能となった場合には、貨物列車による青函ルートの維持はむずかしくなります。

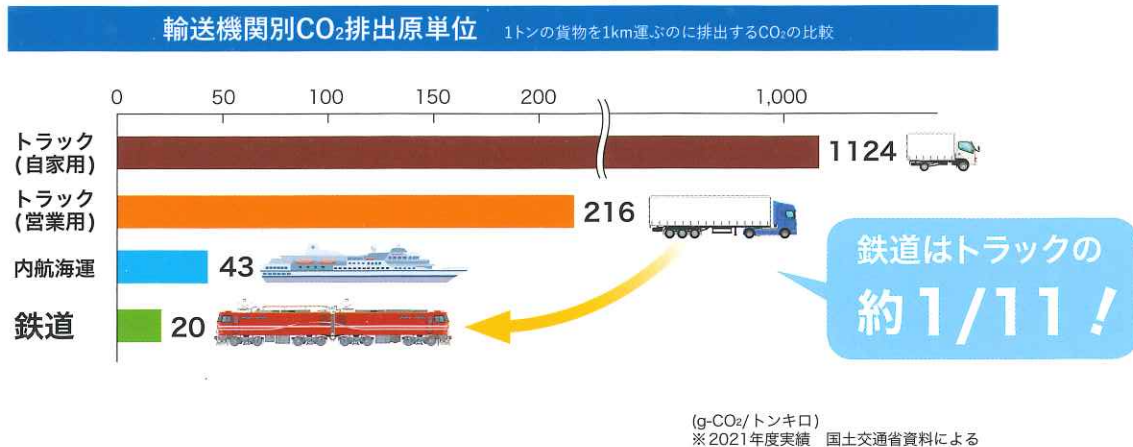
北海道新幹線と貨物列車の共用走行問題

青函トンネルとその前後の区間(82km)は国内では唯一、新幹線と貨物列車が、3線軌条方式により同じ線路を共有しています。そのため、この区間の新幹線はすれ違い時の風圧による事故防止のため、160km/h以内で走行しています(貨物列車が運休となる、正月、GW、お盆期間は一部210km/hで高速運行)。北海道新幹線では、将来の札幌延伸を控えてさらなる利便性向上が求められています。今後決まってくる新幹線高速化の本数によっては、貨物列車のダイヤが大幅に制限されてしまいます。



軌間が異なる貨物列車と新幹線を同一の軌道で走行させるため、3本のレールを敷設しています

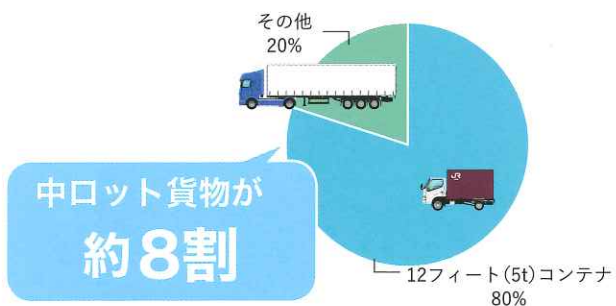
環境にやさしい鉄道コンテナ輸送



鉄道コンテナ輸送の大きな強みは、あらゆる輸送手段の中でCO₂排出量が最も少ないことです。2050年のカーボンニュートラルに向けても、国内物流における鉄道コンテナ輸送の役割はさらに大きくなっていきます。

青函ルートは全国への「中ロット」(5t~10t)輸送を担っています

〔北海道発〕青函ルートの輸送ロット比率



北海道商科大学相浦宜徳教授と北海道物流を支える鉄道輸送の会による共同研究

日本全国へ輸送される貨物は、その「行き先」や「貨物特性」に応じて、それぞれに適した様々な「輸送ロット」で運ばれています。決して「大ロット」輸送だけが効率的な物流ではありません。現在、北海道発の青函ルート通過貨物の約80%が、12フィート(5t)コンテナによる輸送となっています。青函ルートは、北海道発の「中ロット貨物」の輸送を担っていると言えます。

私たち公益社団法人 全国通運連盟は、鉄道コンテナ輸送の利用促進を通じて、地球環境問題、ドライバー不足などの社会課題の克服に努めてまいります。

公益社団法人 **全国通運連盟**

ALL JAPAN RAILWAY - FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

東京都千代田区神田淡路町2丁目21番地 淡路町MHビル5階

TEL 03(5296)1670(代) FAX 03(5296)1673 URL <https://www.t-renmei.or.jp>