

# 1. 商工会議所が、なぜ物流に関する提言をするのか？

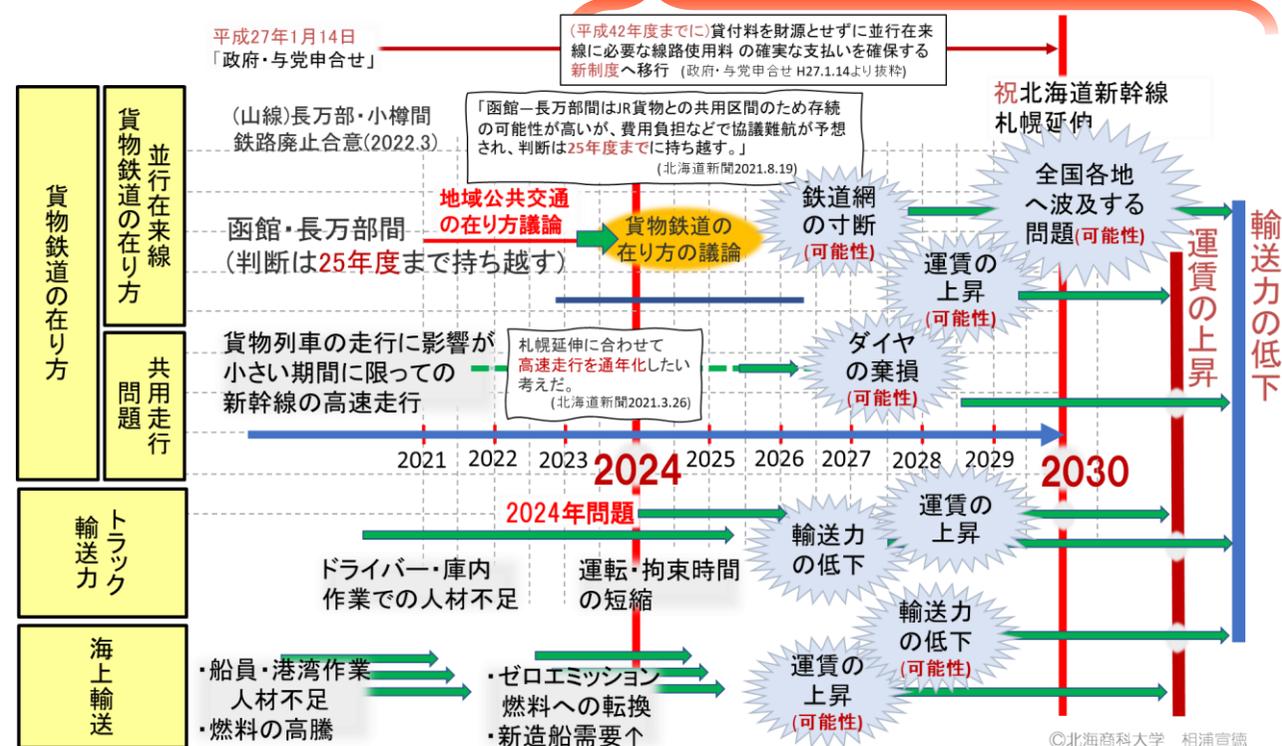
## 物流脆弱化により、北海道経済が「縮小」する危機感

### 輸送力の強化 と 交通・輸送モードのベストミックスの実現 を提言

#### 【課題整理】

- (1) 北海道の特異性（広さ・長距離、島、冬、生産地と消費地の違い）
- (2) 深刻化するトラック運転手不足に加え、時間外労働の上限規制による更なるトラック輸送力の低下（船舶、鉄道による輸送にも大きく影響）
- (3) 本州と北海道を唯一陸続きで結ぶ貨物鉄道輸送の脆弱化～トラック輸送力低下を補うことが期待される「鉄道」
  - ・新幹線札幌開業に伴う並行在来線「函館～長万部」間
  - ・青函トンネルの共用走行（+新幹線は高速化 320km/h走行へ）
- (4) 北海道全体の輸送力の低下（「トラック」+「船舶」+「鉄道」）
- (5) 経済への影響（北海道全体の輸送力が低下し、これが経済のボトルネックに）
- (6) 環境への影響（カーボンニュートラル目標達成が困難に CO2排出量はトラックの約1/13）

## 目前に迫る危機



# 2. 課題① ドライバー不足 + 2024年問題

## 輸送できる地域・品目が選別される事態へ

### ① 北海道全体の輸送力の低下

- 長期的に、免許所有者の減少が顕著、高齢化も加速し、トラックドライバー不足はより深刻に
- 2024年問題への対応は不可避 → **全ての輸送モードに影響**

### ② 北海道全体の輸送力の限界

- 改善基準告示により、輸送できる時間・範囲により一層の制限
- さらに冬場は雪の影響を受ける

### ③ 運賃の上昇

- 「①輸送力の低下」+「②輸送力の限界」が、物流コスト増加 → 運賃上昇につながり、道内産業や道民への負担増加に直結する

## 低運賃 トラック業界苦境

コロナ禍 値上げ交渉難航 → 運転手不足拍車



### 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- 2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（働き方改革）が適用。また、2023年度からの時間外割増賃金の引き上げの中小企業への適用は、トラックドライバーにも適用。
- その結果、2024年頃から、物流コストは、さらに高騰する可能性がある。

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
年休5日取得義務化		適用					
月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用						適用	

### 3. 課題② 並行在来線「函館－長万部」間

### 4. 課題③ 青函共用走行

# 旅客が無くなった際、「貨物専用」で残せるか？

# 新幹線・貨物の共存を！ バランスの取れたダイヤ編成

## ① 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  
衆議院 運輸委員会（平成9年4月15日）  
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**



## ② 貨物調整金制度

- 「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日）において、制度見直し、2030年度以降、新制度へ移行但し、**財源が決まっていない**



「前倒しなら沿線協議」小樽市長  
「利便性道が努力確約」余市町長

### 【今後の方向性】



北海道新聞 小樽・後志版  
令和4年3月27日（日）朝刊

3/26 長万部～小樽間は、  
全線でバス転換合意  
→ 廃線へ

## ① 新幹線

- 現在は、すれ違い走行（最高時速：新幹線160km/h、貨物100km/h）
- **貨物列車への影響の少ない時期**に時間帯区分案を実施（令和2年10月14日から）  
始発から15:30頃まで、**時速210kmで上下14本営業運転**（次回8/12～16）

## ② 貨物

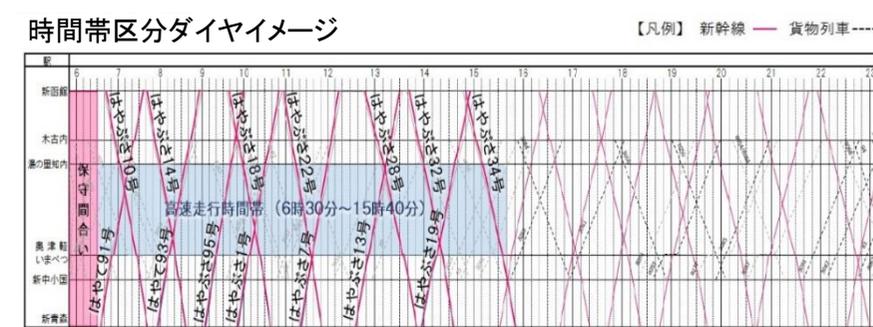
- **現在のダイヤ**（令和4年3月）：定期上下36本、臨時上下6本、計42本
- JR貨物の鉄道コンテナ総輸送量（令和2年度）1,884万トンのうち、**北海道分は404万トン（21.5%）**を占める



**最高時速320km化**  
令和元年5月13日 JR北海道は、国土交通省に新函館北斗～札幌間の高速化を要請

工事費は、JR北海道が負担  
約120億円（トンネル緩衝工延長、防音壁嵩上げ、高架橋の強度上げ）

時間は、設計時速260km時から  
約5分短縮



出典：JR北海道プレスリリース令和2年10月14日

## 5. 全てつながっている課題とタイムリミット

### 全てがつながり、全道に関わる課題

どれか1つでも対応が遅れると、

# 北海道の物流全体に影響！

### +タイムリミット

## ① 2024年 ……課題①

→ **ドライバー等の時間外労働上限規制**

## ② 2030年度 ……課題②③

→ **北海道新幹線札幌開業  
+ 並行在来線 + 青函共用走行**

### 【課題のポイント】

- (1) 北海道の特異性が、物流・輸送力に大きく影響している
- (2) ドライバー不足 + 2024年問題による**トラック輸送力の低下が、「物流全体」「船舶」「鉄道」にも大きな影響**を及ぼし、**運賃上昇**を引き起こす可能性が高い
- (3) 並行在来線「函館ー長万部」間の**鐵路が存続できなければ、貨物鉄道は存続できない**
- (4) **並行在来線問題と共用走行問題とは一体**、独立した問題ではなく2つで1つどちらか一方だけの解決はない
- (5) **貨物鉄道の輸送力が低下**することになれば、道内に留まらず、**全国規模で影響**が及ぶ。国内の供給体制が変われば、**生産、流通、消費も変わる**
- (6) 並行在来線問題と共用走行問題は、**3セク鉄道**（道南いさりび鉄道、青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道）の**経営にも影響**を与える（線路使用料減少が収入に大きく影響）
- (7) 輸送モード → **トラック、貨物鉄道、船舶、どれか1つでも輸送力が落ちれば、物流全体に影響が及ぶ** → 北海道は、**どれ一つ欠くことはできない**
- (8) 2024年問題への対応、2030年度末の新幹線札幌開業・並行在来線・青函共用走行への対応は、**タイムリミットが迫っている**

## 6. 今回の提言のまとめ

### 【提案事項】

### 1. 北海道の産業と暮らしを支えている輸送力の破綻回避

#### ① 並行在来線「函館ー長万部」間の（鐵路の）維持・存続

- **輸送モードのベストミックス**を実現させるためには、並行在来線に貨物列車が通れるよう、**鐵路の存続が大前提**となる。ここが北海道全体の輸送力を左右する根源となる。
- 合わせて、2030年以降、**貨物調整金制度も新制度**に移行することとなる。**財源が決まっていない**ため、新制度について今から議論を始める必要がある。

#### ② 深刻さを増すドライバー不足問題に加え、2024年問題等に対応する物流インフラの整備促進

- 将来に向け、輸送力を維持するためにも、「共同配送」「中継拠点」「流通備蓄倉庫」「パレット化」「物流MaaS等システム導入・AI活用」「貨物新幹線」など、**あらゆる手段を講じる**必要がある。

### 2. 北海道新幹線の本来あるべき経済効果を最大化し、「島国・北海道と本州の人とモノの流れ」を将来に亘り繋ぎ続ける第2青函トンネルの早期調査実施

- 九州一本州間は、橋1本、トンネル4本で結ばれている。しかも、全て単独の機能で整備されている。
- 青函共用走行について、「**時間帯区分案**」では、**新幹線、貨物、双方の機能を存分に発揮するのは不可能**。
- 新幹線、貨物、各々が**本来あるべき経済効果を最大限発揮**し、加えて、道路トンネルとしても活用できる第2青函トンネルは、将来の北海道にとって不可欠である。



### 3. カーボンニュートラル達成に向けた貨物鉄道輸送へのモーダルシフトのさらなる推進

- 総合物流施策大綱(令和3年6月)、地球温暖化対策計画(令和3年10月) 貨物鉄道輸送へのモーダルシフトについて、設定された目標達成によるカーボンニュートラルへの貢献を！  
184億トンキロ(2019年度) → **209億トンキロ**(13.6%増、2025年度)  
→ **256億トンキロ**(39.1%増、2030年度)
- 一方で、貨物鉄道輸送がしっかりと活用されるよう、JR貨物には、温度管理などのサービスの展開やサービス水準の向上、さらなる経営努力・改革を強く望む。

北海道、日本において、**輸送力の強化**と交通・輸送モードの**ベストミックスの実現**は一地域の問題ではない。国においても、**経済・環境面も含めた高い視座での検討**を！