

寄稿

# 新幹線札幌延伸に伴う 並行在来線の存廃問題

— JR貨物、物流への影響を考える —

(一社)北海道地域農業研究所 顧問 富田 義昭

(北海道野菜史研究会 刊行総括) (技術士・農業部門)

## 一. はじめに

筆者は、昭和四八・四九年の国鉄順法ストライキと第一次オイルショックが重なった物流の大混乱の中、ホクレン北見支所青果課長時代には、地域の主産物のタマネギ、馬鈴しょ、ニンジンの秋本番の輸送で塗炭の苦しみを経験した。それ以来青果物の産地形成と流通販売は物流(輸送)問題が重要であるとの

認識を持ち続けている一人である。令和二年十一月発行の「北海道野菜産地発展の軌跡」執筆の第二部第三章第四節と第五節で物流問題、特に、JR貨物の重要性を述べている。

## 二. 新幹線高速化に伴う青函貨物への影響

国土交通省は平成三二年三月、青函トンネルを含む貨物走行区間の新幹線高速化実現のため、同区間の物流を海上輸送に切り替える検討を始めたとの報道があった。これに対しホクレンでは、同年八月七日、東京で報道機関などを対象に役員による事業説明会を開いた。その中で、農産物の物流問題として青函経由のJR貨物の重要性を強調した。その後世論などもあり国土交通省は断念したかに推移した感があった。

## 三. 新幹線並行在来線存廃を巡る問題と貨物への影響

その後、新幹線並行在来線存廃の問題に関心を寄せていたが、関係機関による際立った動きのない中で先送りされた感がある。しかし、最近の新聞報道(令和三年三月〜五月)によれば、北海道新幹線札幌延伸に伴うJR北海道から経営分離される並行

在来線の函館〜小樽間について、北海道新聞社が沿線一五市町の首長を対象に行ったアンケート調査では、存廃の判断時期を従来方針より前倒して「令和五年以前」にすべきと答えた自治体は八市町で過半数を占めた。並行在来線の存廃については、一〇市町が「現時点で判断はできない」と考え慎重な姿勢を示した。特に、貨物運航がない長万部〜小樽間は貨物調整金が得られなく、地域への影響やトンネルなどの維持費がかさむため、沿線の自治体の危機感が強い。なお、北海道は令和四年度中に存廃を決める方針だと報道されている。

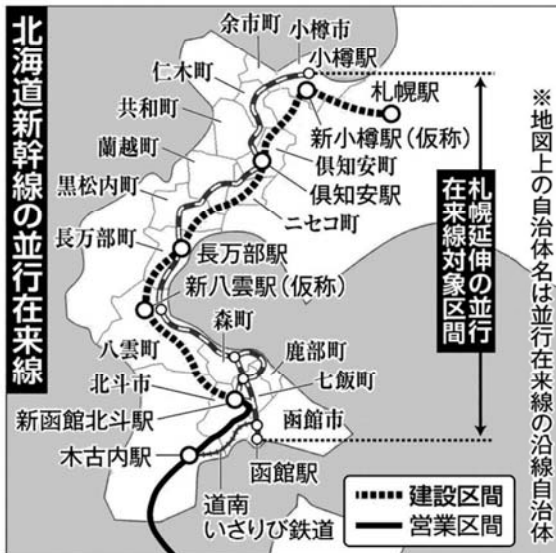
一方、北海道は、函館〜長万部間の並行在来線分離後は、第三セクター方式で鉄道を全面維持した場合、分離後三〇年間の累積赤字が九四四億円になる収支予測を公表した。最近函館市内で開かれた沿線自治体の協議会で報告と報じられた。北海道は、令和七年度までに函館〜長万部間の存廃を判断したい方針としている。

#### 四. 該当市町の首長の判断だけでは無理がある

こうした問題は、平成二四年五月にJR北海道新幹線建設を前提に、函館〜小樽間の経営分離について沿線一五市町首長の

同意を得ているとはいえ、具体的には深刻度が分からないままであったと思われる。したがって、今回示された内容について該当市町の首長だけの判断に委ねるのは如何がなものかと思われた。北海道の大動脈の鉄道であり、行政区域内の地域住民の生活・文化・教育、医療、観光ルートにも直結する実態などを慮し将来方向を決めるべき問題である。とりわけ、函館〜長万部間はJR貨物による北海道と本州を結ぶ鉄道であり、並行在来線分離後の採算性の論議と動向からみて、存続が不可能だと

北海道新聞 令和3年3月26日 2面記事引用



すれば、いさりび鉄道（函館⇨五稜郭⇨木古内）間の採算性も危ぶまれる。結果として青函經由のJR貨物はなくなる。毎日四〇本の貨物列車利用の往来による物流の全てが、海上輸送に依存することになる。

しかし、フェリー、貨物船の主要発着港までの往復がすべてトラックに置き変わることになれば、立ちどころにトラック・ドライバーの不足による混乱が目に見えており、輸送ができなればかりか、物流コスト上昇の事態が予想され、北海道経済に大きな影響をもたらす帰結となる。また、農産物の消費地の価格上昇にも波及することになる。このことは、函館⇨長万部間の自治体の首長のみでは判断がつかないことである。つまり、全道的問題であることの共通認識を持たなければならぬことである。

## 五・青果物物流の立場から

青果物の道外への物流の実態からみると、青函經由JR貨物への依存度は五〇〜六〇%となっている。青果物全体の中ではタマネギが五一%、馬鈴しょは三二%、その他青果物でも一八%の利用率である。その理由は、①全国津々浦々に流通可能な

利便性、②貨物運賃が長距離通減体系である、③JR貨物（五tコンテナ）が、中小の市場規模にマッチした流通単位などである点を強調したい。なお、トラック・フェリーの輸送では二〇tトレーラーが主体になり、中小の市場では二〜三カ所の荷卸しになり、ドライバーの拘束時間の延長と労働過剰の問題が生じる。

## 六・検討・論議に偏りはないか

北海道庁は道議会新幹線・総合交通体系対策特別委員会に諮ったとしているが、産業・経済・社会・政治団体との間でどれほどの検討・論議を経たかは報道されていない。とりわけ北海道農業から産出される農産物・加工食品の府県への物流、道外からの生産資材の物流を担う農業団体との間において論議した経過も見当たらない。もちろん対策とか解決の道は見えていない。

一方、道議会の北海道地方路線問題調査特別委員会が八区間の維持策の論議が行われているが、旅客のみならず、貨物の三路線問題（①北見⇨旭川間、②富良野⇨滝川間、③岩見沢⇨苦小牧間）があるだけに、目を離せない状況にある。上記並行在来線を含め赤字論議だけに終始することなく、存続できなくな

た場合の損失額を試算し、問題の本質を論議すべきである。例えば、国と北海道は豪華観光列車を購入して、JR北海道に無償貸与し、道内の観光地巡りと豊富な食材による食事を楽しむ旅の企画に対する助成を検討している、と報じられた。しかし、並行在来線の存続が不可能であり、八路線の存続ができなくなれば観光列車の運行ができなくなるという矛盾した問題を孕んでいる。どうするのであろうか。

また、JR北海道の採算性に終始した展開は、JR貨物の論議をおろそかにしたきらいがある。青函貨物路線と在来路線存続問題は密接な関係にあるので、本質的論議と検討により、海上、航空、鉄道によるバランスの取れた、交通・物流体系の確立を推進することが望まれる。

## 七. 物流実態は分かり難い分野で、関心が薄い

物流に関しては研究者が少なく、一般的には実態が分かり難い分野である。農産物流通・販売を担う単位JAなどの実務者は、各種資料・情報の提供の反応からみて、直近までに関心が薄いと思われる。実情と今

後の展望に基づき積極的に行政、地区選出の国・道議会議員、市町村の首長はもとより、北海道民の多くが関心を寄せる行動を展開し、オール北海道として真摯に検討・論議を重ね方向性を出し、国への支援策を模索した上で関係機関に働きかけるべき問題であると思われる。

筆者は、野菜史研究会で「青果物の流通施設と物流に関する調査研究報告書」をまとめ、令和元年七月に公表し、希望者にはメールでの提供について新聞報道（道新・農業新聞）した。多様な方々から八〇件余の照会に対応したが、単位JAからの反応はなかった。また、前年の平成三〇年十二月に「北海道農

日本農業新聞  
2019年(令和元年)7月27日(土曜日) 北海道

# 青果物の物流一冊に

北海道地域農業研究所 顧問の富田義昭さん(84)は、これまでの業務経験から、北海道産青果物の流通・物流に関する調査・研究を報告書にまとめた。「青果物の産地形成には流通施設」

道地域農研顧問 富田義昭さん

股と物流の整備が不可欠。産地のJAとJAと連携し、その流通を体系的に整理し解説し、道産青果物の物流に特化したレポートをまとめた。例がなく、富田さんは「多々の関係者に読んでほしい」と話す。

2015年に立ち上げた「北海道野菜栽培技術・産地形成研究会」メンバーとして3年間、流通施設と物流に関する調査研究をまとめた報告書(1冊)をまとめた。

「青果物の物流一冊に」にも収録した。「加工向け青果物」の第4章では、具体的野菜名を挙げながら、これまで以上に農産団体が連携を求め、加工・業務用野菜の対策強化を必要とする。報告書はA4判、68ページの要約版は山積している。報告書が産地へ、人たちの解決策の一環になればうれしい」と話す。問い合わせはメールで富田さん、vt@m-jco.co.jp、vt@m-jco.co.jp、vt@m-jco.co.jp (石狩中央)

## 変遷を体系的に整理

業ジャーナリストの会」の研究会で、北海道大学相浦宣徳教授と筆者が話題提供した概要がまとめられたブックレット「激変する農産物輸送」が、令和元年七月に北海道農業ジャーナリストの会（事務局：北海道農業会議・一冊五〇〇円＋送料）から発行されているが、これについても単位JAからの申し込みは稀有だった。

## 八、最近における関係機関（者）の動き

道は、総合政策部を中心に「物流ワーキンググループ」を設置し、関係機関による検討を始めた。座長には北大公共政策大学院岸邦宏教授が当たっているが、本格的論議はこれからである。道農政関係者は、JAグループと連携し、JR貨物の他の輸送手段に転換する場合の可能な分野と不可能な分野を明確にするなどに取り組みたいとしている。

JAグループは、JA北海道中央会がホクレン他と連携し、目下、政策課題を集約中である。ホクレンでは、数年前から「青函共用、道内八路線、並行在来線」の三つの課題について、理事会を通して問題提起の報告を行うとともに、各支所レベルにおいて、中央会と連携し会員JAへの情報提供や意見集約を

行っている。

（一社）北海道農業会議では、地域の農業委員会から寄せられた意見・要望を道・国の関係機関や道内から選出の議員に反映するなどの活動を随時行っている。

物流研究者の北海道大学相浦宣徳教授との情報交換を行う中で、メールで、「本格的に青函ルート（青函トンネル、並行在来線）の在り方を議論することになりました。先生の玉稿、そして、日本農業新聞の記事、非常に参考になります。有珠山噴火を含め、長万部く函館間のみならず、山線（小樽く長万部間）も重要なリンクになります。全国的にみて、沿線自治体が存続を望まない（できない）が、貨物鉄道輸送にとっては存続が不可欠という非常に稀有な路線です。現在、鋭意纏めております。今しばらくお待ちいただきたい」、との返信があった。そのレポートを期待したい。