

令和5年度
フードバレーとかち講演会

次の世代に「どのような地域」を残すか
～北海道物流の課題と各地域の役割～

日 時：2024年1月29日（月）16：00～17：30
場 所：帯広信用金庫中央支店 3階セミナールーム

次の世代に「どのような地域」を残すか
～北海道物流の課題と各地域の役割～

北海商科大学 大学院 商学研究科
ビジネス専攻／商学部 商学科
学術発展センター長／教授
相浦 宣徳 氏

皆様、ご紹介にあずかりました北海商科大学の相浦でございます。本日は、よろしくお願いいたします。

こちらに北海道の地図がございます。昨年度は、2024年問題にむけて、多くの地域で講演をさせていただきました。中には、危機的状況にある地域、危機的状況にあるもののそれを認識できていない地域、そして十勝地域のようにこれから北海道を物流機能面から支えることが期待される地域、など、地域によって異なる状況にあります。本日は、北海道を全体的に見渡した際に「十勝地域が危機的状況にある」という話をするためではなく、北海道全体、そして十勝地域を発展させるためには「同地域における物流機能の充実をお願いしたい」ことから、お時間をいただきました。

まずは、このような貴重な機会をいただきました「フードバレーとから推進協議会」の皆様、御礼を申し上げます。ありがとうございます。

従前の予定では、会場にお集まりくださる皆様は一般の皆様、農業を支える皆様とお聞きしていたので、比較的平易な資料を用意いたしましたが、名簿を拝見させていただくに、専門性の高い皆様が多おうございましたので、少し内容を今朝、整えてまいりました。最新版につきましては、申し訳ございませんが、事務局を通じて、PDF等々で配付していただければと思います。

また、この1～2日、新聞に「ドライバーさんの担い手不足」に関わる大きなニュースが掲載されていたので、それも踏まえて資料を入れ替えてまいりました。例えば、今ご覧いただいているスライドのようにページ番号を緑色でお示ししているものは、お手元の資料を同じで、「追加」と書かれているスライドは新しく加えたものです。順番も大きく変わりましたので、スクリーンを見ながら話を聞いていただけますよう、お願いします。

こちらは、私が北海道に来てから十二、三年の研究内容等々を示しております。全国の基幹物流ネットワークを考えながら、北海道と道外間物流、道内物流を考えております。本日までご参加くださっている皆様にも、教えを乞いながら、パレット化の推進等についても調査・研究しております。これらの中で一番自信を持っている活動は、次世代の物流を担う子供たちに向け物流の役割・重要性を伝え、将来の高度物流システムをデザインできる大学生や高校の生徒さんを輩出しようと日々取り組んでおります。こちらのように高校で授業をした後に物流施設を見学します、そして、そこを卒業した生徒さ

んたちが弊大学に入学し、そこから物流業界に巣立っていくというモデルができつつあります。

講演の全体のながれをお示しします。内容を理解していただくために、社会における物流の役割であるとか、地域と地域のつながりによって地域経済が成立していて、それを支えているのが物流である、また、モノの流れが滞留したときにどういったことが皆さんの生活、十勝地域の産業に影響するかをお示しした資料を用意しておりますので、後ほどご覧ください。講演では、ここは割愛させていただきます。

こちら(14ページ)が本日のお話しさせていただく内容になります。まず、「皆様に十勝地域に期待される姿」をお伝えしたいと思っております。長きにわたり産業と生活を支えてきた物流体系が崩れつつあるという話、輸送の低下が「経済の低迷」、「地域産業のほそり」につながるという話を踏まえた上で、「物流分野において十勝地域に期待されること」をお示しいたします。次いで、具体的に「ドライバーの担い手不足」、「2024年問題」による影響をお示しいたします。最後に、トラック輸送だけでなく、北海道を支えている他の輸送モードにおける問題をお示した上で、想定される北海道に起きる最も悪いシナリオ(ワーストシナリオ)をお示して「まとめ」といたします。

1つ目のパート(1.十勝地域に「期待される姿」)に入ります。講演の終盤では北海道全体の輸送力が低下するという結論をお示しいたしますが、まずは、物流というものが北海道の地域間の交流に非常に強く寄与しているという話をいたします。北海道と中部地域の関係を例に取りながらお話いたします。こちら(向かって右側の図)が北海道から中部地域に供給されているモノ・サービスを産業ごとにグラフに示しています。移出額という言葉を使います。一方、こちら(向かって左側の図)が中部地域から北海道に共有されているもの、我々から見ると移入の額を示しています。

ご承知のとおり、北海道からの移出額で上位となるのは農林水産業や関連する加工食品業です。一方、中部からの供給では輸送機器、簡述すると自動車です。ここで見ていただきたいのは、北海道からも輸送機器が中部に共有されており、農林水産業よりも大きな額になっています。これは、自動車の部品などです。部品(半製品)が中部に共有され、それが完成品として戻ってくる。もしくは、より小さな部品が中部から北海道に供給され、それを北海道でアセンブリ・組立てて中部に戻し、さらに中部から製品として(自動車が)戻ってくるのがみてとれます。簡単な例ですが、地域と地域のモノ・サービスのやり取り、交易によって、北海道と中部、双方の地域経済が成立していることがよくご理解いただけると思います。

さらに、この交易を支えているのは貨幣のやり取りだけではなく、モノの流れ、すなわち、物流であることを強く認識していただきたいと思います。このように、全国規模で見ると理解しやすいのですが、次のスライド(15ページ)を御覧ください。北海道の地

域間の取引額、例えば十勝地域と根釧地域では1,285億円、十勝地域と海外・道外では1兆円程度あることを示しています。先ほど北海道と中部地域の例をご説明いたしましたが、同じように道内地域間でもこのようなやり取りがあり、各地域が互いに支え合っているということをこの講演の前提として念頭においてください。

次のスライドに進みます。向かって左側を御覧ください。緑色で示している地域は、各市町村の農業産出額が全道の平均を上回っている地域、生産空間(農業)と呼ばれる地域です。そこから産品を運び出すには、赤い線で示している貨物鉄道で運ぶか、フェリー・RORO船を使って港湾経由で運ぶか、のいずれかです。

一方、こちらを御覧ください。本州から道内各地域へのモノ(消費財)の供給は、ほぼ札幌・苫小牧エリアに運び込まれた後、全道へ二次輸送されています。長年にわたり、このように運ばれてきました。

私は好んで、「歴史的必然性に基づいて長い間、年月をかけて構築された物流システム」という言葉を使います。ですが、昨今、この、長年にわたり北海道を支えてきた物流システムが崩壊するという転換期に我々は立ち会っているのではないかと感じております。この物流システムが成立していた前提として、①札幌圏、苫小牧圏から日帰り輸送が全道に対し可能であった点、②輸送需要に対しトラック輸送力が上回っていた点、という2点があげられます。

まず、①所要時間面での前提の崩れです。4月1日から働き方改革関連法・時間外労働時間の上限がドライバーの皆さんにも5年間の猶予期間を経て適用されます。大まかには、1日の運転時間が9時間、拘束時間は13時間に制約されることになり、札幌から9時間を2割った片道4.5時間で到達できる地域、日帰り輸送できる範囲というのは、ごくごく限られています。次いで、ニュース等で大きく取り上げられているように、②輸送力の面での前提の崩れがあります。1点、留意していただきたい点があります。「全国で輸送力が何割不足する」等の表現が使われますが、北海道と他の地域では不足の度合いが異なる可能性があります。同じように北海道の札幌圏域と他地域でも不足の度合いが異なります。輸送力の低下は、全国、道内で均一起こるのではなく、運びにくい地域、運びたくないモノ、相手にしたくない荷主、から低下していくということです。

こちらは、野村総合研究所様の資料です、「道南地域の32%の不足」による影響を市町村別に推計したものです。輸送力の不足が人口密度の低いところから起こるという前提で推計しています。道南地域の函館市・七飯町と、それ以外の市町村では輸送力低下の影響が大きく異なることがわかります。

繰り返しになりますが、トラック輸送力の不足が「北海道全体で二十何%、30%不足する」という数字が出ていますが、地域によっては、全く輸送できなくなる地域がある可能性もありますし、一方であまり問題にならない地域もありえます。これらと、先ほどお示した地域間の取引を関連づけてください。2つの前提をお示しましたが、まずその前提から外れた地域で輸送力が極端に足りなくなり、産業の急激な「ほそり」が出

てきます。一方で、前提が保たれている地域には影響がないのか、と言うとそうではありません、交易相手となる地域の産業が細ることにより、交易が細り、その地域にも影響します。

北海道全体でみるとどうでしょうか、1つ目の仮説としては、各地域の輸送力の低下に伴って各地域の産業規模が縮小均衡していくことが想定されます。ですが、先ほど申し上げたように輸送力の低下が、地域によって格差があることが見込まれることから、この仮説は棄却されます。2つ目の仮説として、地域ごとに偏った輸送力の低下に伴って北海道全体の産業が細っていくと我々の研究チームは想定しています。まず北海道の中での地域の切捨てが始まり、さらには、我が国の中で、北海道という地域の切捨てが始まることが想定されます。地域を支えている産業の道外への流出が起きてしまうかもしれません。

このような事態を回避するために何をすべきでしょうか。こちらの緑色の線が、札幌を中心とした先ほどの「所要時間面の前提」が保たれている範囲とします。黄色の線は苫小牧を中心としています。前提が崩れている地域と域外(道内であり、道外であれ)との交易を支える輸送力を堅持する工夫や地域的な取り組みが必要となります。まず、前提が保たれている地域でも、他地域との輸送力の争奪戦が起こりえます、備えてください。

次に緑色の四角がプロットされている地域、北から旭川、本講演会の開催地である十勝、苫小牧、道南の八雲は、「札幌を起点とした場合に、これらの地域をはさみ遠隔に位置する地域」と「札幌・苫小牧エリア」を結ぶゲートウェイとしての機能を地域戦略に盛り込んで、物流面からみた地域の役割について活発に議論をしていただきたいと思います。

十勝地域で皆様が取り組まれているこの中継拠点構想については、我々としても大いに賛同いたします。特に釧路方面、オホーツク方面に向けたゲートウェイとなるよう、英知を集め、ぜひ実現してください。おそらく、これは北海道を救う大事な取り組みの一つだと思います。

私は、全道の物流拠点、ネットワークを俯瞰しながら、各地域でお話しさせていただいております。本日のように、十勝では「皆さん、こういうふう頑張ってください」と言いますし、例えば、釧路では「釧路を苫小牧に並ぶもう一つの、北海道の玄関口にしましょう」という話もします。道内の各地域がそういったことを各々の地域戦略として考えながら、議論すればよいと思いますし、そうすべきです。各地域から、北海道全域を眺めながら、いろんな案を考えていただきたく、そういう(二枚舌ともとれる)発言をしています。

1つ目のパートをまとめます。輸送力の低下に起因する各地域での「産業のほそり」は、既にもうでています。交易相手となる「地域のほそり」に加えて、その地域との交易を支える輸送力の低下がもたらす影響も見られます。道内の中核エリア、札幌、帯広、旭

川、釧路だけでは、到底、経済活動は当然成立しません。延いては、北海道経済の破綻につながります。

2つ目のパート(2. ドライバーの担い手不足・2024問題をうけて)に入ります。

十勝地域は物流に「恵まれた地域」です。ですが、判断を間違えると他のエリアと同様に現状の輸送力の維持が難しくなる可能性もあります。十勝地域は、自らの地域を守るだけではなく、物流面からみると、北海道全体を支えるべき地域であることを認識して、考えていただきたいと思います。

ここではトラック輸送に関する問題、ドライバーの担い手不足、2024年問題について、掘り下げまいります。詳しくは、お手元の資料の28ページ以降を御覧ください。こちらは、運送事業を営みながら、弊大学で博士号を取得された共同研究者との研究成果です。棒グラフのまともりは年齢層を示しています。70代以上、65から69歳のまともり、45から49のまともりといったようにご覧ください。各々のまともりの中で、色の違いは「年」を示していて、各年末における大型自動車の免許保有者を示しています。

主に北海道の物流を支えている皆さんはこの辺の年齢層です。若年層では免許保有者数自体が減少傾向である点、全体に占める面積が非常に小さい点、がわかります。さらに恐ろしいのは、このグラフ自体が右側にスライドしていくことです。5年後には、この高齢層(65-69)が離職されます。10年後には、この年齢層(60-69)までが離職します。新しい担い手が減少傾向にある状況下でこれが進みます。非常に怖い状況です。この70歳代のまともりが突出して多いのは、東日本大震災前後の大増税時に輸送力の不足が顕在化し、急遽、定年を10年間ぐらい延ばした企業がありました。以降10年が経過し、70歳代の離職の時期をむかえています。

こちらは本日(1月29日)の北海道新聞の記事です。自動車運送の特定技能への追加について検討されていることが報じられています。これにより、外国人の方がトラックのハンドルを握る可能性が高まってきます。これまで、様々な懸念が論じられてきました。これは、今後議論が交わされるものだと思いますが、懸念を度外視した「一歩目が踏み出されてしまった」と認識しています。

一方で、これが1月28日の記事です。「増える軽貨物運送」と報じられています。一般貨物運送事業では、雇用主がいて、被雇用者がいて、当然のことながら、働き方改革に関わる時間的な制約、ハンドル時間、拘束時間の上限が適用されます。この記事は、適用前に独立し、1人で軽自動車事業を始める、なぜならば、一人親方商売には、その時間的制約がないからということを経営しています。業界では、軽自動車事業を営む皆さんは確定申告をしていない方が多いと言われています。我々の見立てでは、インボイス制度により、大きく状況が変わり、軽貨物運送から一般貨物輸送に人材の流入が起こるといふ、甘い期待を持っていたのですが、この記事は逆の現象を示唆しています。

さて、時間的な制約と聞くと、長距離輸送を連想しがちです。苫小牧から帯広までとか、北見まで、旭川まで、といった長距離輸送です。ですが、我々の身近な輸送・配送（ラストマイル）も影響を受けます。30ページのように拠点を中心に近距離のお客様に対して、回転数を増やしながら事業を展開している方への影響です。

例えば、現行では、13時間の拘束時間で、拠点から配達先へ13か所に運ぶことができましたとします。それが、拘束時間が短縮されることにより、9とか10になってしまうわけです。この差分を埋めるには、増車が必要です。このご時世、そう簡単にトラックを増やすことはできません、荷主を切り捨てるか、もしくは、大きな資本を持つ事業者さんがここを吸収していくか、です。北海道においては、冬季のより大きな影響も懸念されます。荒天により、時間が当てにならない、そのような状況下でこういうことが起きると大変です。

33ページをご覧ください。我々は、輸送力の流動性という言葉でこれを表現しています。誰も楽しんで稼ぎたいですね。運びやすい地域であるとか、パレットに積んで出荷してくれる荷主、荷待ちのない荷主のところに、輸送力は流動します。皆様、すでに何度も見られていると思われるグラフですが、縦軸に荷主産業、横軸にドライバーの内容とそれに要した時間が示されています。「金属機械工業品」ですと平均11時間37分拘束されています。オレンジ色は運転、水色も点検などで問題ないですね。ただし、業界によっては赤の荷待ち（荷物を積みおろしするために待たされる）、黄色の荷役（トラックへの積みおろしは契約に入っていないが、現場では作業させられる）等々、が存在します。特に、この荷待ちや荷役を強いてくる荷主は、取「捨」選択の対象となります。農水産品においてもそれらの占める時間は少なくはありません、改善が求められます。

産業別の輸送状況をご紹介します。非常に小さい点で申し訳ないのですが、これは北海道内の食料品系スーパーの位置をプロットしています。色によって分類しています、総合スーパー、コープさっぽろ様の店舗、J A、ホクレン様の店舗等々です。いかがでしょうか。十勝地域でも店舗立地が少ない町村が見受けられます。1町村に1店舗あるかないかというのが現状です。ホクレン様、J A系の店舗が1つしかない地域というのは、これは間違いなく店舗としては採算が取れていなくて、農業を営んでいらっしゃる皆さんの生活を支えるために存在しています。これらの店舗には、おおむね札幌を起点として、輸送・納品されていますが、長距離輸送、疎である納品先、小ロット、そして、多頻度の輸送となっています、このような輸送は、物流事業者様から今後避けられる可能性があります。しかも、この先、人口が減っていくと、店舗当たりの需要量も減っていくという状況もあり、非常に厳しい状況に置かれています。

しかし、経済産業省の事業、イオン北海道様が参画されている北海道物流研究会を中心に現状打開にむけた取り組みが進んでいます。これまでは会社間、グループ間での

「運ぶところからの競争」でしたが、その部分の共創・協創、例えば、札幌からオホーツク地域まで個々に車両を手配するのではなくて、積合せできるところは一緒に、そういった取り組みが徐々に始まっています。もしそのような取り組みから、地域に対して協力が求められた場合には、ぜひご協力ください。将来の味方であり、皆さんの生活を守るプレイヤー、皆様です。

次は、十勝地域とは関係が薄い事例ですが、次のようなことも起きています。こちらの右上のグラフは漁獲の推移を示しています。減少傾向が続いたのち、回復傾向に転じています。減少傾向が続いた際に、魚を運んでくださる物流事業者の撤退が相次ぎました。また、漁港近隣の仲卸・加工業者の皆さんの撤退もあったとお聞きしています。漁獲量が戻ってきた際に、何が起きているかというところ、例えば日高地域であがった魚をその地域で処理できないため、各地域の加工拠点への横持ち輸送が必要となっています。これまでにない、輸送機会が生まれてしまいました。さらに、鮮魚は小ロット輸送になります。これらの非効率な輸送が増加し、トラック輸送への負担が大きくなっています。

続いて、行政の対応を見ていきたいと思います。40ページを御覧ください。これは、近年、政府、省庁による協議会、ガイドライン等を列挙したものです。特に今、注目すべきは、「物流改革に向けた政策パッケージ」です。その後、より具体的な「物流革新緊急パッケージ」が示されましたが、本日は、政府の意図が分かりやすい前者について説明いたします。

岸田総理が思い切った決断をしてくださいました。昨年3月でした。各省庁の皆様、本日も国土交通省の皆様がいらっしゃってくださいますが、皆様、大変な苦勞をされていると思います。そういったご尽力もあり、このパッケージを作られました。それが昨年の6月です。

まずは、(1)商慣習の見直しがあります。例えば、これまでメーカーに発注して翌日、翌々日に納品していたのを数日延ばそう、その延びた日数を活かして、物流の効率化を図ろうというものです。次いで(2)荷主・消費者の行動変容です。ECを利用して商品を購入する際にクリックするだけ、そのクリックが本当に「今」必要なのかとか、商品をまとめて注文することはできないのか、を問うものです。また、賞味期限の残期間による扱いの見直し、農産物の多少の形の崩れの容認、などの行動変容を促すものです。そして、(3)物流の効率化です。これらが、3本柱になっています。「当面の進め方」をご覧ください。下から見ていくと2024年初での政策パッケージの全体のフォローアップを目指し、まず23年時点では規制措置等の具現化を前提としたガイドラインを政府がつくりました。最終的には、規制などを2024年の通常国会で法令化します。その間に、各業界とか分野による「自主行動計画の作成」があります。2023年の秋がピークでした。これは、国がつくったガイドラインに対する各業界や分野の物流に対する要望、業界の特異性の整理を促し、法令化にむけた材料を吸い上げるものでした。

換言すると、「(国としては)我々はガイドラインを示したよ、法令化することは伝えているよね、その上で、みんなに自分の業界・分野の状況を考えて自主行動計画を出してね、法令の判断材料にするからね」とうことです。裏を返せば、ここで「しっかり検討をしていない業界・分野は、後から文句を言っても知らないよ」ということです。

各分野から自主行動計画が出されました。内閣官房のwebページに行くと、提出された計画が公開されています。皆様が関係する業界・分野については早めにお目通しをしていただければと思います。

今の発言は、政府を悪者としたニュアンスに聞こえるかもしれませんが、そうではありません。省庁の皆さんはよく仰います、「我々は現場のことを知らない。だけれども、国として物流がなくなってしまうたら困る」と。今、一生懸命彼らは頭を使って、いろんなことを考えてくださっています。多くの試みが国土交通省、経済産業省、農林水産省でなされています。彼らは考え抜いています。北海道、全国の物流事業者の皆様、小売業の皆様、生産者の皆様、個々では解決できない状況に直面しています。ですから、国は「大なた」を振っている、振ってくれている、という位の認識が今の状況を踏まえると適切です。なので、「こんなことをしやがって」というのは大きく間違った認識です、地域として協力するスタンスを持つべきです。

一方で、国としても規制的措施だけではなくて、補助金を用意しています。今日は、経済産業省の補助金を資料上に残しますが、国土交通省からも農林水産省からも出ているとお聞きしております。使えるものは、どんどん使っていっていただきたいと思います。

2つ目のパートのまとめです。輸送力の低下は均一ではなくて、弱いところから起こります。これは、もう間違いありません。弱い地域、業界、もしくは特定の荷主から始まります。そして、地域経済を支える主要産業において、皆さんの地域の生活を支える生活必需品の供給において、深刻な問題が起き始めています。それらに対して皆様は、地域として、産業として、物流の実情や影響を把握できていますか？実情や影響をきちんと行政に伝えていますか？行政は把握していますか？国土交通省の皆様がいらっしゃるから言うわけではありませんが、今、各省庁の皆さんは必死で取り組んでいます。それを受け止めて一緒に動けるかは、地域、各事業主の皆様の認識、行動によります。

最後のパート(3. もう一つの「トラック輸送力」不足)に入ります。

先ほどの2つ目のパートは、トラックドライバーさんの担い手不足の話、拘束労働時間やハンドル時間の制約の話でした、ここでは、北海道を支える2大輸送モードの観点から、考えてみます。

コンテナ、トレーラシャーシ、単車(大型トラックなど)のように、荷物をある単位にまとめて運ぶことをユニットロード輸送と呼びます。そういった形態での運び方としては、北海道では、フェリー・RORO船を介したシャーシ輸送があげられます。もう一つは、十勝地域にも大きく貢献している貨物鉄道輸送があげられます。

モノを運ぶ際に、フェリーやRORO船を使ったシャーシ輸送と貨物鉄道輸送のいずれかを選択するかは、運賃、リードタイム、ダイヤグラム、定温輸送の必要性、輸送ロットサイズなどがあげられます。貨物鉄道輸送では5トン、トレーラシャーシを使う場合は20トンの荷量を集めることが効率的な輸送の前提となります。こちらは、ある一ヵ月間に、北海道の全域から全国各地に輸送された、コンテナの発地と着地をドットで表しています。色の違いは、コンテナが1個で運ばれた場合は黄色、2個同時に発荷主さんから着荷主さんに運ばれた場合は緑色としています。重量としては、1個で5トン、2個で10トンです。シャーシ、船で運ぶには4つ(20トン)集めないと、料金面で割高になりますが、その単位・まとまりで動いているコンテナは数える程度です。

「合計欄」をみると、コンテナ1個での輸送が全体の8割、2個は15%で、95%の輸送がコンテナ1個ないし2個単位での輸送です。それを無理に、シャーシに載せ替えるとなると、料金は跳ね上がります。

もう一つ、こちらをご覧ください。詳しくは、事務局に論文のファイルをお渡ししますのでご覧ください。1つの点がコンテナの輸送ODペア、例えば、AさんからBさんへ輸送を示しています。横軸が輸送ペアの年間の配達回数、縦軸が輸送間隔の平均値を示しています。こちらの拡大した図から、年間の配達回数が多くて、配達間隔が短い「領域」には点がありません、そのようなまとまっている荷物は貨物鉄道では運ばれていないことがわかります。

何を申し上げたいかということ、こういうところ、荷量と頻度がまとまっている、「おいしいところ(荷物)」は既にフェリーとかRORO船によって20トン単位で運ばれているのです。ですから、今いろんな議論があって、鉄道をやめて船に変えようという見解には、無理があります。なぜならば、もう既に船で運んで採算のとれる荷物は、船で運んでいるからです。

ここまで、幾分、鉄道寄りの話をしてしまいましたが、趣旨は、フェリー・RORO船と貨物鉄道、いずれを使うかを選択する際には、ある基準に従って決定されることを理解すべき、という点です。コスト、ロット、リードタイムなどについては、先ほど述べましたが、もう一つ、今気にしなければいけないのは、こちらの「トラック輸送への依存度」です。道内から貨物鉄道を使って道外へ輸送するときには、当然、集出荷施設などから貨物駅までは、トラックで運ばなければなりません。シミュレーションによると、道内では、発地から貨物駅までは約30キロメートルのトラック輸送、道外の貨物駅から着地までは約15キロのトラック輸送を伴います。一方、これをフェリーなどで運ば

うとすると、いろんな航路がありますが、航行距離は、釧路港発ですと約800キロメートル、苫小牧港発だと730キロメートルです。これに対し、その前後のトラック輸送は長く、道内では平均で約180キロメートルの距離を港湾まで輸送しなければならないですし、本州では、各港湾から着地まで約60キロメートル以上、運ぶ必要があります。この「トラック輸送への依存度」が、今後、輸送モードを選択する際の重要な基準となります。

この資料を作成して、驚きました。海上輸送では、約7割5分は海上ですが、2割5分ぐらいがトラック輸送に依存しているのです。本日は港湾関係の皆さんもご参加くださっていますが、この陸上輸送距離を短くする方法、より効率的に運ぶ方法、貨物鉄道と連携する方法なども、今後、考えていきたいと思っております、よろしくお願いします。

ここからは、貨物鉄道輸送に関わる課題を説明いたします。今、3つの課題が発生しています。(あ)は貨物3線区の存続で、資料上の赤いラインがこれに当たります。帯広地域に係るするのは、室蘭線です。後ほどご説明します。(い)は、大きな話題となっている函館本線(函館・長万部間)における貨物鉄道輸送の在り方です。そして少し忘れられがちですが、(う)の青函共用走行問題です。青函トンネルの中などで新幹線を高速走行させたいけれども、貨物列車はどうするのだという話です。

個別の話に入る前に、ぜひ強く認識してください。この3つの問題は、3つで1つなのです。当然、青函トンネルを貨物列車が通れなくなったら、北海道からモノを出せなくなりますし、函館本線(函館・長万部間)での貨物鉄道の輸送力が半分になってしまったら、北海道から運べる、貨物鉄道で運べる量も半分になってしまうのです。どこか一か所が健全に残ったところで…です、3つの問題を同時に考えていかなければいけないのです。

(あ)について説明します。帯広や釧路から出された鉄道コンテナの多くは札幌貨物ターミナル駅を経由し全国に運ばれますが、札幌を経由せずに関西、関東にむかう直通列車もあります。臨時列車もあります。それは、この辺(室蘭線)を通過します。仮に廃線になった場合の金額を推計しました。ただし、その数字をご覧いただく前に、理解いただきたい「前提」があります。帯広方面発コンテナは、当該区間が廃線された場合には、ヒアリング調査等々によると苫小牧駅までトラック(緊締車)で運ぶことになります。地図上ではこの辺です。しかし、そんなことは、物理的に「もうできない」のです。ドライバーさんはいないですし。それを踏まえてご覧いただきます。廃線になった場合にはコンテナ輸送に係る費用がこのように上乗せされます。大きな増額です。

(い)についてです。北海道新幹線札幌開業後の函館本線(函館・長万部間)における貨物鉄道輸送の在り方も大きな問題です。毎日のようにニュースで見聞きますが、2030年度末の札幌開業に向けて、この赤い点線で示す線区の建設が進んでいます。これに並行するのが緑色の矢印で示されている線区です。地図記号の鉄道で示されている部分で、

この部分(函館本線(長万部・小樽間))についてはバスへの転換が決まってしまいました。これだけバスのドライバーさんが不足している中で、何故、このような判断ができたのか不思議ですが、そうなってしまいました。こちらの赤い線で示す線区(函館本線(函館・長万部間))を貨物列車が走っています。こちら札幌に延伸し新幹線が開業した際にはＪＲ北海道の経営から外れます。その後の在り方、(旅客として存続する場合の)維持費用を北海道が負担するか、沿線自治体が負担するか、については、決まっていませんが、非常に難しい判断が求められる問題です。

ご承知のとおり、沿線地域の(地域の足としての)鉄道利用は非常に少ないです、一方で、北海道発着貨物ほぼ100%が通過するこの線区をどのように維持するのか、もしくは、廃止してしまえばいいのではないかと、という議論が出ています。4者、国、北海道、ＪＲ北海道、ＪＲ貨物が実務者レベルでの情報の場が設けられました。それを受けて有識者会議が開かれ、費用負担など、について議論がされています。伺い知るところによると、前述の情報交換の場では「貨物鉄道は残しましょうねという結論づけがされた」と報道されている一方で、有識者会議では「海上輸送への転換を含め再評価する(4者協議での議論を蒸し返す)」議論がなされているとのこと。予断が許されないところです。

ポイントは、旅客としては不要と判断される可能性の高い線区で、貨物専用線とすることを含め、貨物鉄道の在り方をどうしていくかを考えなくてはならない点です。この線区の沿線にお住いの皆様による利用は非常に少ない、そしてこの地域に発着する貨物もほとんどありません、でも、十勝、オホーツクから来る貨物のほとんどがここを通過しています。当事者が複数いて、各々の思惑がずれているという、厳しい状況です。詳しくは、並行在来線における貨物鉄道輸送に関する資料をおつけしておりますので、後ほどご覧ください。

最後に、(う)の青函共用走行問題についてお話しします。お手元の資料では52ページにあたります。青函トンネルを含む区間で貨物列車と新幹線が共用走行していますが、国として、政治として、新幹線を高速走行して、どうにかＪＲ北海道の経営立て直しの鍵としたいという思いがあるのも理解できます。世界でも例を見ない試みでしたので、(函館開業当初は)新幹線は昔140キロで走っていた特急に倣い毎時140キロメートルで走行していました。安全性が担保できた後、今は毎時140キロメートルで走行しています。また、お盆とか、年末年始とか、貨物列車の走行が少ないときには、貨物列車とのすれ違いが発生しないので、毎時210キロメートルで走行しています。

こちらの図(貨物列車の運行表)を簡単に説明します。縦軸が地点、横軸が時刻を示しています。例えばこの青い線を御覧ください。4時に五稜郭を出発した列車が時間の経過とともに青森まで来ています。1本の線が、1編成の列車の動きです。下側からは、8時ぐらいに青森を出た列車が10時ぐらいに五稜郭に着いています。この線1本1本が貨物列車を表しています。青い実線が定期列車、赤い破線が臨時列車です。今は、貨物列車が走っていない時期、もしくは少ない時期に新幹線の高速走行をしています、これ

を通年で、毎日、新幹線の高速走行を行いたいという話が動いていますが、それは簡単に書いてしまうとこちらの図のようになります。高速走行をする新幹線と貨物列車を一緒に走らせるわけにはいかないので、新幹線が高速走行しているときには貨物列車が走れなくなってしまう、すなわち貨物列車の減便が起これえます。

次に、フェリー・RORO船を介した輸送における課題をまとめています。55ページを御覧ください。船員の皆さんの高齢化、港湾作業の担い手不足や高年齢化も深刻です。加えて、燃料の高騰、先ほど申し上げた港湾までのトラック輸送力の確保の困難さ、などがあげられます。燃料については、従前、C重油を使っていた頃はキロリットル当たり3万円台でしたが、SOx規制を経て、昨今の原油価格の高騰も相まって10万円を超えている状況です。

また、先ほど、北海道から本州に輸送する際の海上や陸上での輸送距離をご覧いただきましたが、このような問題が現実におこっています。北海道から長野県、静岡県にモノを運ぶ際には、茨城港、東京港、新潟港が利用されますが、茨城港だと、船から降ろした貨物を(陸上で)運んでくださる事業者の皆さんがいないという状況が起きていると言われています。

ここまで、駆け足で問題をお示ししました。トラック輸送に係る問題、貨物鉄道輸送に係る問題、フェリー・RORO船に係る問題について話をいたしました。こちらの図(58ページ)は、それらの問題を横軸に時間軸を配してまとめたものです。もうここ(2024年)なのですね。少しずつ状況が変わっていったとしても、行き着くところ(結果)は輸送力の低下、コストの上昇です。

こういった問題がお互いに影響しあって、今後、どのようなことが起きるのかという話(ワーストシナリオ)をいたします。現時点で、トラック輸送力の低下が起きている。あと2か月ぐらいで2024年問題の起点が訪れます。そうすると、この2つは掛け算となる話なので、「労働人口の低下」掛けることの「労働時間の減少」で輸送力不足が確実に進行します。もしそこで、貨物鉄道輸送力の低下とか喪失が、先ほどの3つの問題により起きたとすると、「より長距離のトラック輸送を伴うフェリー・RORO船を介した輸送」の機会が増加します。そうすると、この赤線、フェリー輸送への移行に伴って、トラック輸送距離がさらに増えます。

では、こういう状態で貨物鉄道輸送力の低下とか喪失が起きた際に、何が起きるかという、貨物鉄道輸送を減らそうと唱える人たちの声が強くて、輸送力が低下した際にときに何が起きるかという、運べないモノが出てくるのです。貨物鉄道輸送の低下分だけが運べなくなるのではなく、影響は増幅されます。ドライバーさんの担い手不足、2024年問題を通して影響が増幅して、荷物、荷主、地域の選別が始まります。ついては、フェリー・RORO船の輸送力の奪い合いが始まり、各地域の生き残りをかけた輸送力

の争奪戦が激化し、北海道発着貨物の減少につながります。同様に、運賃の上昇も考えられます。まず、(1)環境の変化、路線の維持のための負担、燃料高などに伴う運賃の上昇、次いで、(2)輸送力低下に伴って、輸送需要に対する輸送力の供給の低下、需給バランスの崩れが起こり、運賃の値上げが進んでいきます。(3)仮に貨物鉄道がなくなったときに、今はフェリー・RORO船を介した輸送と貨物鉄道輸送との市場競争から運賃が決まっていますが、その箍が外れて、運賃が急騰する可能性もあります。

こうした場合、道内産品では、運賃上昇分について、物流事業者の皆さんは吸収してくれませんが、消費者価格への転換というきれいな言葉がありますが、おそらく関東の消費者は運賃が上がったから、(関東近郊の生産地と比較して)北海道産は高いねと感じ、購入してくれるのは「ごくたまに」になると思います。ついには、生産地が負担することになります。道外からの移入では、消費者価格への転換がおこります、北海道では工業製品は造れませんから、本州のメーカーが上げろと言いだしたら、消費者価格は上がるしかないのです。また、北海道でも本州から中間材を仕入れて加工する産業もありますが、そういった中間材の価格へも影響が及びます。

このように、北海道と本州を結ぶ輸送力が低下するということは、北海道にとって、じり貧の状況なのです。結果から紐解いていけば、今日の話を遡っていけば、「いま何を守らなくてはいけないうか」は、自ずと分かると思うのですが、いかがでしょうか。

ここまですをまとめます。北海道の経済とか産業というのは、地域ごとに縮小するのではなくて、北海道全体が縮小するものと考えられます。これは、食料基地である北海道の縮小、全国、我が国の縮小にもつながる大きな問題です。自分達だけの問題ではなく、「自分達の問題でもあり国の問題でもある」という考え方で訴えかけることも必要です。

本日は短時間でいろいろなお話しさせていただきました。地域経済は、地域間の交易によって成立しているという話、トラック輸送力は均一に不足するのではないという話、今までの運び方はある前提の上で成立していたけれども、それが崩れつつあり、私の意見としては、各地域は互いに競争するだけではなくて、北海道全体のことを考えて、自分たちの地域は物流の機能面からみて、どの様に発展していくべきか、北海道に貢献していくべきかを考える必要があるという話、でした。また、そこ(物流の中心的機能を担うこと)さえ押さえてしまえば、その地域の勝ちです。こういった考え方を地域が互いにぶつけ合って発展し、先ほどの悪いシナリオ(ワーストシナリオ)を回避していくべきです。

最後のまとめに入ります。これまでの運び方では運べないとか、届けられないというのは、最早、みんなが言っていることですし、もう始まっています。それは、言葉を変えると、「今物流を考えるということは、どのような十勝地域を次世代、その次の世代に残すかを考えること」です。十勝地域で暮らす皆様の自覚と動きに期待します、自覚

を持って、国や道への働きかけをしていただきたいと思います。と思っています。

このページ(追加分、66ページの次)には、お伝えしたい項目を書き連ねています。実情の把握、地域としての輸送力の確保と増強、そのために必要な項目などです。資料をご覧ください。特に強調したいのが地域からの発信です。十勝地域の価値とは、まず食の安全保障を支える大事な地域である、と共に、北海道を支える物流拠点機能として重要な地域でもあります。札幌を中心として、十勝や旭川の中継拠点・保管拠点としての機能、そこから道北、オホーツク、道東地域へのハブ拠点等に展開していくことが鍵になります。現実には、既にこのようなシステムを展開している物流事業者さんもありますし、荷主の皆さんもいるのですが、一部の優良なケースを除き、限りなくグレーな世界で成立しているように見えます。そのグレーな領域で成立しているシステムを如何に正々堂々と使用できるような仕組みをつくるか、いかにその仕組みを1企業・グループ内の仕組みではなく、公共のインフラシステムとしてつくり上げられることが、将来にむけて、北海道の価値を残していく道の一つではないでしょうか。

繰り返しになりますが、この様な運び方は、すでに行われています。でも、4月1日以降は、それができなくなる可能性があります。どのように(情報の共有化を含め)インフラ整備で支えていくのが鍵だと思います。

十勝地域として中継拠点構想を立ち上げられていますが、困っていらっしゃるのではないのでしょうか、と勝手に想像しています。そうですね、1地域の皆さんが北海道全体のために拠点をつくりましょうと言っても、いろいろ難しいことが多いと思います。今、政府としても、様々な取り組みを始め、物流効率化に向けた取り組みへの地域の皆様の参画を呼びかけています。情報収集が目的でも良いと思います、ノウハウを蓄積するために、そのような取り組みに積極的に参画するというのも1つのやり方です。先ほど申し上げたように、各省庁の皆さんは「どうにかしなければいけない」ということで日々知恵を絞っているのです。地域としても是非、応えてください。

最後に、北海道としては稀な話なのですが、パンフレットを配布させていただいておりますが、北海道開発局様、北海道運輸局様、経済産業省北海道経産局の皆様が手を取りあって、連携して、物流をどうにかしなければいけないというイベントを開催しますので、ぜひ情報収集に行ってみてください。また、本日、JR貨物様もご参されておりますが、今まで(片荷で)荷物がなかった、空コンテナを回送していたのを、荷物を集めて、帰荷を集めて利用促進を図っていかうという取り組み、実証実験が行われます。ぜひご協力をお願いします。また、先ほどの中継拠点構想、今日の朝刊にも掲載されていましたが、こういった構想をこの地域では考えていらっしゃいます。実際に遂行するには、長い時間と知識、知見の積み重ねが必要です。繰り返しになるのですが、この中継拠点というのは絶対に実現していただきたい事項です、実現にむけた情報収集とノウハウの蓄積の

ために、いろんなところに参加されてはいかがでしょうか。いろんなところというのは、先ほどの国が進めている取り組み等々です。

若干時間超過してしまいました。以上で私からのお話を終わりにさせていただきたい
と思います。ありがとうございました。