

2025年11月28日

「北海道地区（室蘭線）における鉄道物流の災害による 輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会」の概要について

標題について、当社では「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会 中間とりまとめ（2022年7月公表）^{（注）}」を受け、この間、災害時をはじめとする輸送障害への対策強化への取組みの一つとして、災害時輸送障害に係る「BCP策定に向けた官民一体の検討会」を開催してまいりました。

この度、2025年8月から9月にかけて、北海道運輸局及び当社を共同事務局とし、北海道札幌市において、「北海道地区（室蘭線）における鉄道物流の災害による輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会」を計2回開催いたしました。

本検討会においては、輸送障害発生時のトラック・内航海運による代行輸送強化、輸送障害の発生抑制・影響の低減、関係者の連携促進等のために当社におけるBCP策定に向けた取組み内容を共有したほか、課題等について議論を行ないました。別紙のとおり本検討会の概要をとりまとめましたのでお知らせいたします。

なお今回は、2000年の有珠山噴火による輸送障害を踏まえ代行体制を検討いたしましたが、被災範囲や時期、貨物の発着地や品目・ロットにより対応は異なるため、今後も関係者と連携し、地域ごとの検討を通じてBCP策定と輸送障害対策の強化を進めてまいります。

別紙 「北海道地区（室蘭線）における鉄道物流の災害による輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会」の概要について

（注）「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会 中間とりまとめ」とは

2022年3月より諸課題の解決を図り、貨物鉄道が重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を発揮するための政策のあり方等を議論する有識者検討会を開催。5回の議論を重ね、2022年7月、「中間とりまとめ」が公表されました。この検討会では、14の課題が掲げられ、その中の課題の一つとして「災害時をはじめとする輸送障害への対策強化」について提言されました。

北海道地区（室蘭線）における鉄道物流の災害による 輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会

▶ 構成員

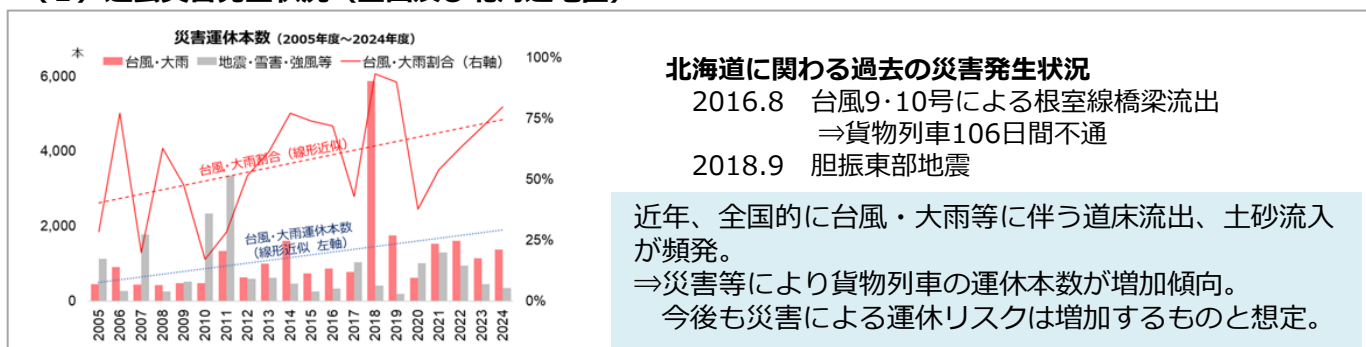
- 利用運送事業者：日本通運(株)、全国通運(株)、日本フレートライナー(株)、
(公社)全国通運連盟、全国通運業連合会、協同組合 全国地区通運協会
- 関係自治体等：北海道（総合政策部、建設部）、札幌市（危機管理局 危機管理部）
函館市（港湾空港部、土木部）、室蘭市（港湾部）、苫小牧市（市民生活部）
苫小牧港管理組合（総務部）
- 国の機関：国土交通省（鉄道局 鉄道事業課）【事務局】
北海道運輸局（鉄道部、海事振興部、交通政策部、自動車交通部、総務部）【事務局】
北海道開発局（建設部、港湾空港部、開発監理部、事業振興部、函館開発建設部、
室蘭開発建設部）
- 鉄道事業者：北海道旅客鉄道(株)（工務部）、
日本貨物鉄道(株)（鉄道統括部、営業部、運輸部、経営企画部、北海道支社）【事務局】

▶ 開催日時

第1回：2025年8月1日（金）14時～ 第2回：2025年9月24日（水）14時～

1. 貨物鉄道輸送における災害について

（1）過去災害発生状況（全国及び北海道地区）



（2）有珠山噴火への備えについて

有珠山は、平均30～35年周期で噴火を繰り返す傾向。

有珠山噴火等の災害に備え、トラック・内航海運による代行輸送体制強化を議論した。

有珠山の過去200年の噴火状況

噴火	前回噴火からの間隔	噴火の場所	災害の種類
1853年	31年	山頂	火砕流・降灰
1910年	57年	山麓（北麓）	火砕流・降灰
1943～1945年	33年	山麓（東麓）	熱泥流・降灰
1977～1978年	32年	山頂	火災サージ・降雨型泥流・降灰
2000年	22年	山麓（北西麓）	火災サージ・熱泥流・降灰

有珠山が噴火した際の鉄道・道路影響想定



2. 速やかな代行体制の確立に向けた課題整理および検討会での確認事項

（1）災害発生時の代行トラック用駐車場確保の課題

（課題等）

- 大規模な代行輸送（トラック・船舶）を実施する際は、全国からコンテナ積載トラックが参集。札幌貨物ターミナル駅や函館貨物駅周辺におけるトラックの夜間・休日駐車場の確保がボトルネックとなり、代行輸送開始・増強に時間を要す。

（検討・要望内容）

- 発災時、迅速なトラック代行輸送の開始のため、札幌貨物ターミナル駅や函館貨物駅周辺に夜間・休日用の代行トラック駐車場スペースとして公共用地等、または、駐車場スペースとなり得る用地の情報提供を要請。

<確認事項>

- ◎ 札幌貨物ターミナル駅および函館貨物駅近傍の公共用地を候補地とする。

(2) 代行トラック(コンテナ積載)における通行規制について

(課題等)

- 代行輸送(トラック・船舶)を実施する際は、代行拠点となる札幌貨物ターミナル駅や函館貨物駅に全国からコンテナ積載用トラックが参集。特殊車両通行許可を個別取得する必要があるが、物流が寸断・混乱する中、許可取得に手間・時間を要するケースがある。

(検討・要望内容)

- 2個積みトラックの高さ・重さ指定道路以外の通行や3個積みセミトレーラー連結車の通行については、トラック代行輸送実施の都度、(公社)全国通運連盟とJR貨物にて国土交通省に対し、特殊車両通行許可手続きの迅速化について、引き続きのご協力を要望。
- 札幌貨物ターミナル駅～函館貨物駅までの想定経路を「高さ・重さ指定道路」に指定頂くことで、発災後、2個積みトラック(新規格車)による代行輸送がただちに可能、代行輸送の立ち上げが迅速化される。

<確認事項>

- ◎ 特殊車両通行許可について、自治体・国が迅速な処理をすることを確認。
(特殊車両通行許可について、特殊車両通行確認制度を利用することで即時通行が可能)
- ◎ 札幌貨物ターミナル駅～函館貨物駅間の想定通行経路は、全て「高さ・重さ指定道路」に指定済であることを確認。

JRコンテナ積載トラック JRコンテナ積載トラックは、「長さ」「総重量」が法令規制の「一般的制限値」を超える大型の特殊車両が主流

2個積みトラック			
	車両規格	コンテナ積載個数	積車合計
	高さ 約1.1～1.3m(荷台) 重さ 約10トン 長さ 12m以内	12ft × 2個 = 14t 20ft × 1個 = 13.5t 31ft × 1個 = 最大約15t	高さ 2.5～2.7m 最大で高さ 約4.0m 重さ 約25t
3個積みセミトレーラー連結車			
	車両規格	コンテナ積載個数	積車合計
	高さ 約1.0～1.4m(荷台) 重さ 約14トン(トラクタヘッド含む) 長さ 16.5m以内	12ft × 3個 = 21t 20ft × 1個 = 13.5t 31ft × 1個 = 20t	高さ 2.5～2.7m 最大で高さ 約4.0m 重さ 約35t

高さ：3.8m超
総重量：20t超
→高さ4.1m・総重量25t
を超えない場合、高さ・重さ
指定道路は通行許可等不要

高さ：3.8m超
総重量：20t超
長さ：12m超
→長さ12mを超えるため、
通行許可等が必要

(3) 災害発生時の代行トラック用中継地点確保の課題

(課題等)

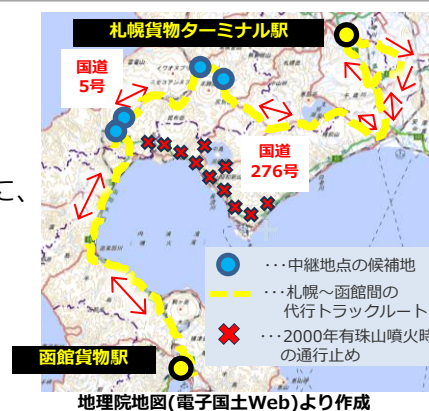
- 札幌貨物ターミナル駅～函館貨物駅間の想定通行経路は長大で、1人乗務は運行管理上の制約が発生する。

(検討・要望内容)

- 効率的なトラック代行を実現するため、国道276号・国道5号沿いに、代行トラック中継地点の候補地となり得る用地の情報提供を要望。

<確認事項>

- ◎ 札幌貨物ターミナル駅～函館貨物駅間の国道沿いの一部駐車場、チェーン着脱場等を代行トラック中継地点の候補地とする。



(4) 函館港・室蘭港・苫小牧港における岸壁使用および港湾荷役作業のご協力、並びに承認手続きの課題

(課題等)

- 迅速な船舶代行立上げのためには、事前に利用を想定する函館港・室蘭港・苫小牧港で利用する岸壁の想定、利用運送事業者並びに港湾荷役事業者との連携が必要。

(検討・要望内容)

- 発災時、船舶代行立上げ迅速化のため、函館港・室蘭港・苫小牧港での岸壁確保及び港湾荷役作業のご協力を要望。

<確認事項>

- ◎ 利用運送事業者並びに港湾荷役事業者による調整を受け函館港・室蘭港・苫小牧港の港湾荷役作業等が確保される場合は、岸壁及び臨港道路の使用許可申請を、それぞれ港湾荷役事業者、利用運送事業者を通じて港湾管理者へ速やかに提出し、許可についても迅速な対応に協力していく。