

世界から見た羽越本線 地政学的な価値と夢

2024年10月17日

令和6年度羽越本線高速化シンポジウム

日本鉄道マーケティング 山田和昭



合同会社日本鉄道マーケティング 山田和昭

- IT業界にて25年間、マーケティングを担当
 - ✓ Lotus、IBM、COGNOS、SAS
 - 若桜鉄道 公募社長として
過疎地域の再生に鉄道を活用
 - ✓ SL走行社会実験で観光化ポテンシャルを実証
沿線人口の8割動員、経済効果18百万円
 - ✓ 観光車両導入、増発などの計画立案・推進
 - 津エアポートライン(高速船航路)責任者として
三重県へのインバウンド誘致
 - ✓ 忍者高速船キャンペーン
 - 近江鉄道 鉄道部部长として上下分離化に向けた住民合意形成
 - ✓ 沿線企業・学校の需要/課題調査と連携促進
 - ✓ 関西初の無料デイ+沿線連携イベント
- 3.8万人/日 通常の13倍乗車



羽越本線

東日本旅客鉄道

- 新津駅 - 秋田駅 271.7km(第一種鉄道事業者)

日本貨物鉄道

- 酒田駅 - 酒田港駅 2.7km(第一種鉄道事業者)
- 新津駅 - 秋田駅 271.7km(第二種鉄道事業者)

軌間:1067mm、駅数:61、旅客駅:60(起終点駅含)

1924年(大正13年)4月20日

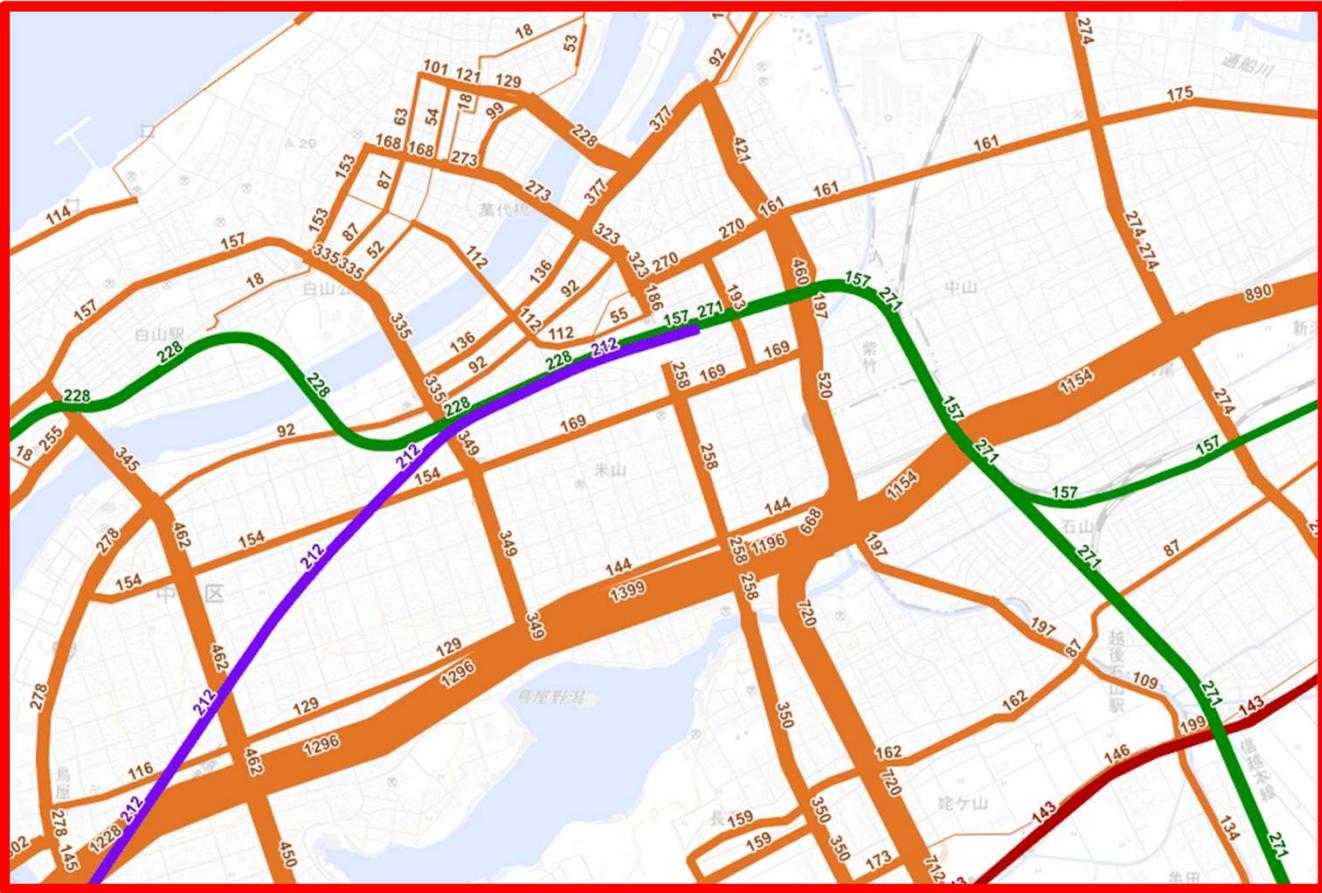
羽後亀田駅 - 羽後岩谷駅間 (7.7km) が延伸開業。

陸羽西線鼠ヶ関駅 - 羽後岩谷駅間を編入して

秋田駅 - 鼠ヶ関駅が羽越線に改称。



旅客輸送断面、輸送密度



平均通過人員（人／日）

| | 全区間 | 新津 - 新発田 | 新発田 - 村上 | 村上 - 鶴岡 | 鶴岡 - 酒田 | 酒田 - 羽後本荘 | 羽後本荘 - 秋田 |
|----------------|--------------|----------|----------|---------|---------|-----------|-----------|
| 2011年度（平成23年度） | 2,984 | 2,166 | 6,364 | 2,539 | 3,046 | 1,872 | 3,247 |
| 2012年度（平成24年度） | 2,790 | 1,975 | 6,290 | 2,344 | 2,776 | 1,686 | 2,993 |
| 2013年度（平成25年度） | 2,843 | 1,974 | 6,474 | 2,359 | 2,800 | 1,705 | 3,120 |
| 2014年度（平成26年度） | 2,557 | 1,676 | 6,088 | 2,122 | 2,516 | 1,446 | 2,785 |
| 2015年度（平成27年度） | 2,378 | 1,523 | 5,919 | 1,962 | 2,328 | 1,232 | 2,606 |
| 2016年度（平成28年度） | 2,293 | 1,462 | 5,871 | 1,881 | 2,272 | 1,131 | 2,472 |
| 2017年度（平成29年度） | 2,211 | 1,413 | 5,734 | 1,803 | 2,195 | 1,033 | 2,428 |
| 2018年度（平成30年度） | 2,194 | 1,362 | 5,686 | 1,795 | 2,197 | 987 | 2,465 |
| 2019年度（令和元年度） | 2,088 | 1,300 | 5,367 | 1,695 | 2,109 | 977 | 2,339 |
| 2020年度（令和2年度） | 1,296 | 1,148 | 3,493 | 697 | 1,245 | 645 | 1,769 |
| 2021年度（令和3年度） | 1,375 | 1,180 | 3,643 | 853 | 1,344 | 680 | 1,725 |
| 2022年度（令和4年度） | 1,592 | 1,221 | 4,155 | 1,171 | 1,527 | 723 | 1,907 |
| 2023年度（令和5年度） | 1,751 | 1,257 | 4,491 | 1,423 | 1,736 | 777 | 1,943 |

羽越本線は**高速化**どころか

維持をするのも大変？



**が、しかし、
見落としてることがある**





写真：佐藤和博



写真：佐藤和博

日本から見た

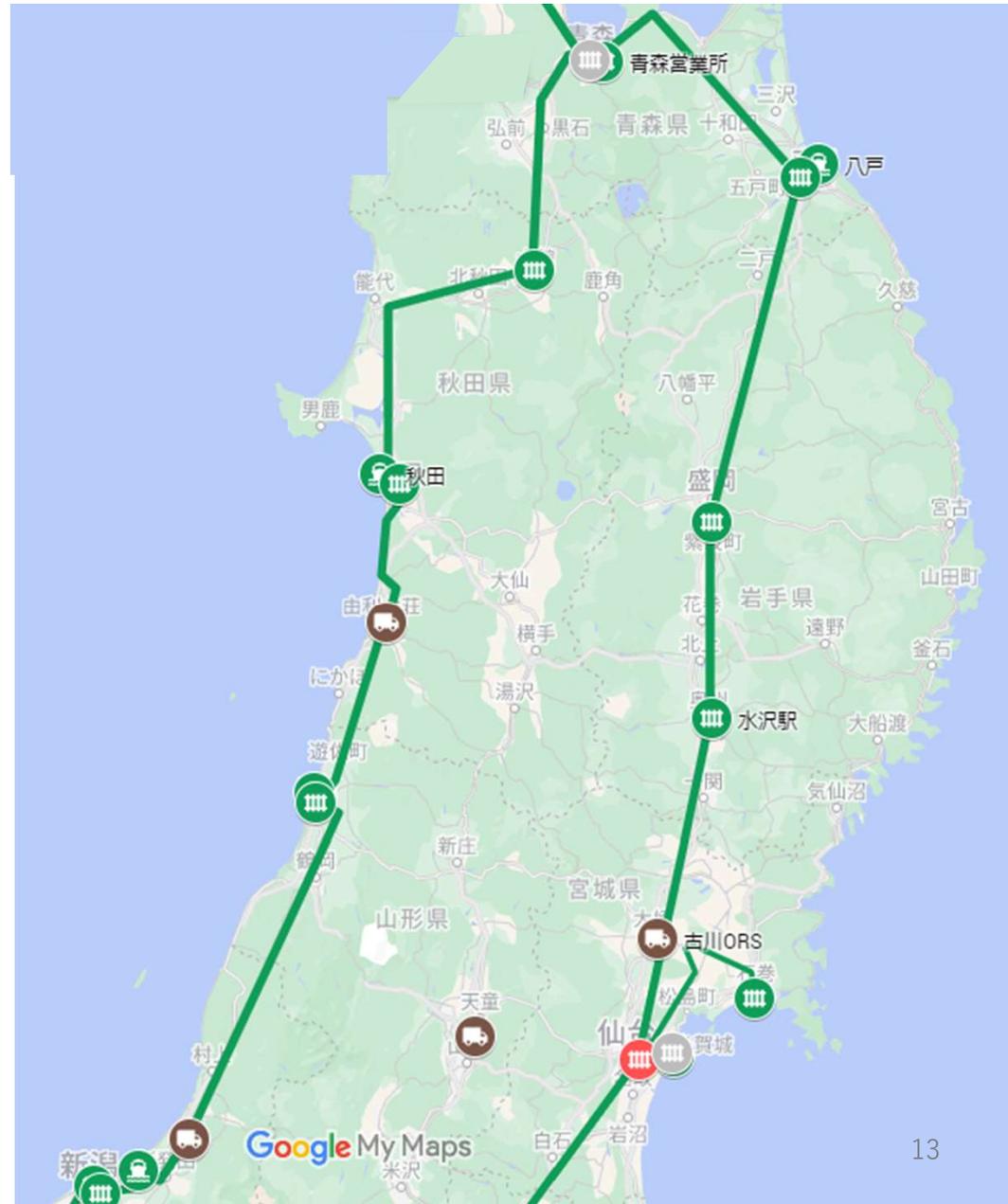
羽越本線は

北海道・東北と関西・九州を結ぶ
貨物**大**幹線の一部



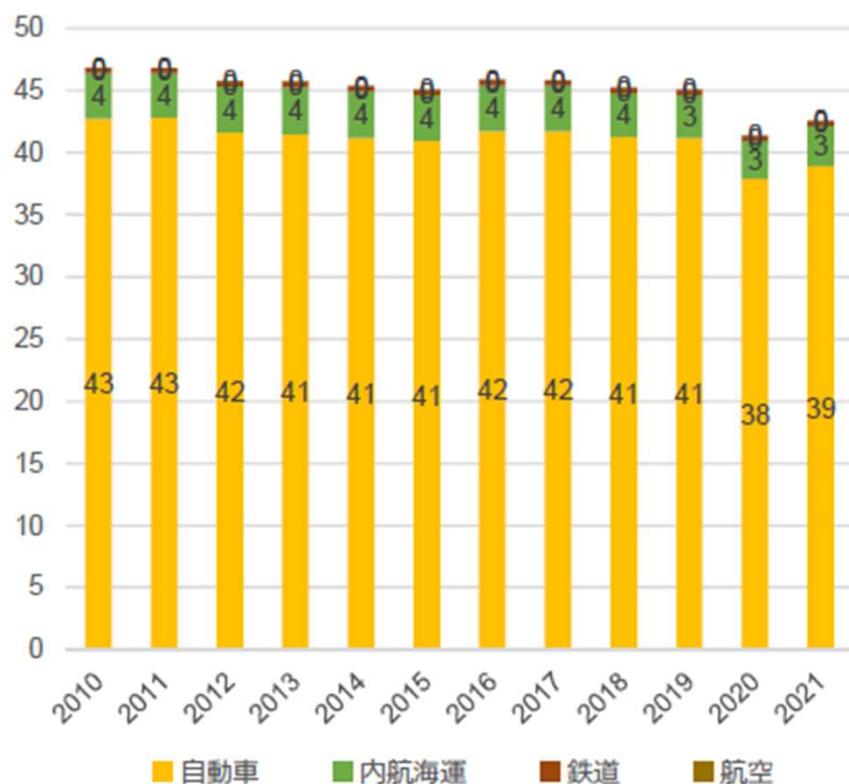
鉄道貨物拠点は 太平洋側と ほぼ同数

北海道・東北と関西・九州を結ぶ
貨物大幹線の一部

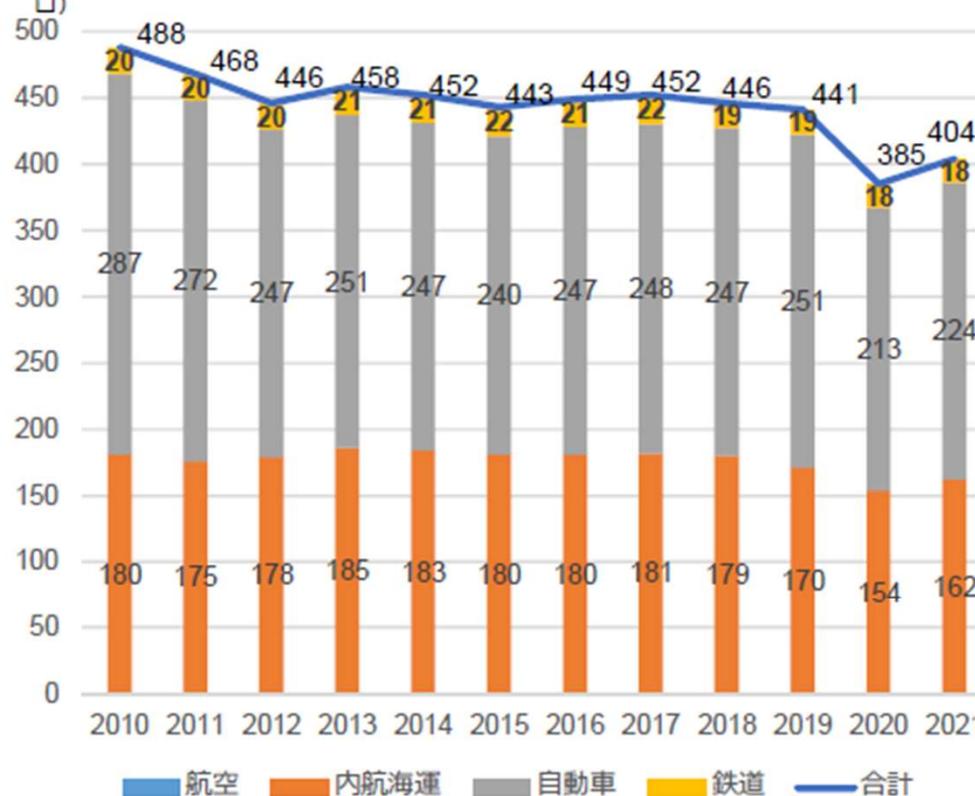


国内貨物はほぼ横ばい

(億トン) 国内貨物輸送量の推移 (トンベース)



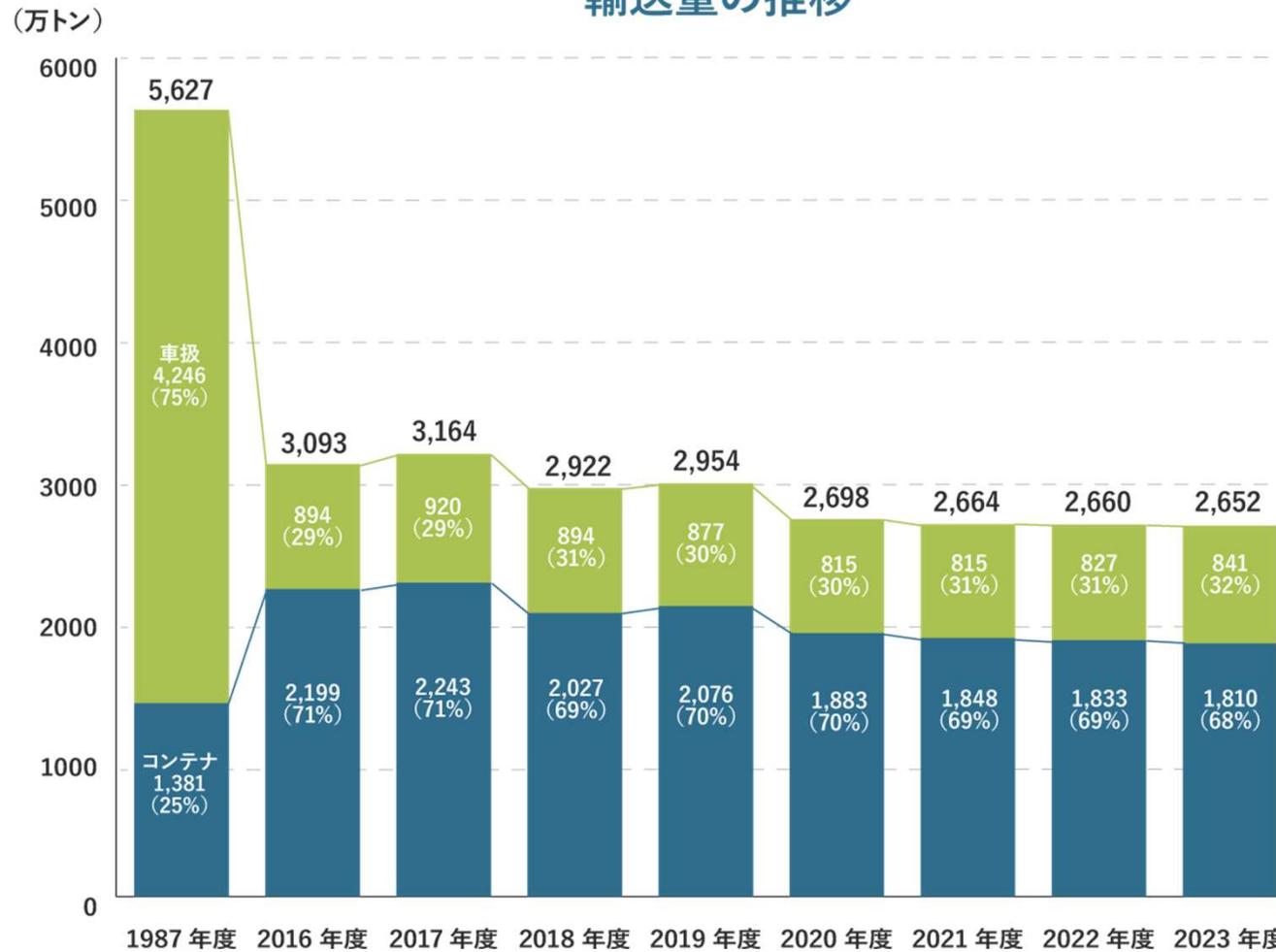
(+億トンキ) 国内貨物輸送量の推移 (トンキロベース)



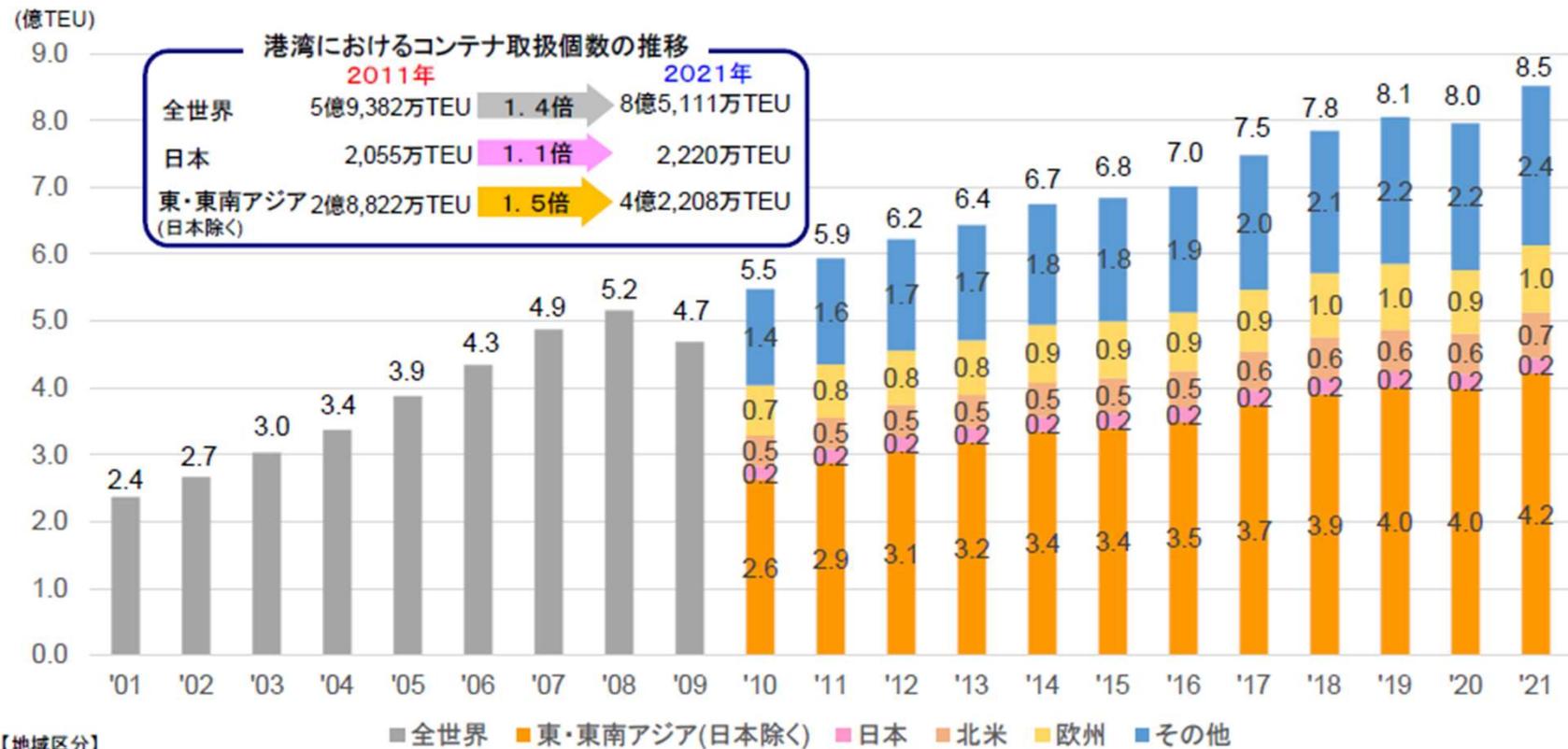
(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

JR貨物は減少

輸送量の推移



一方、国際コンテナは1.4倍に



2010~2021年

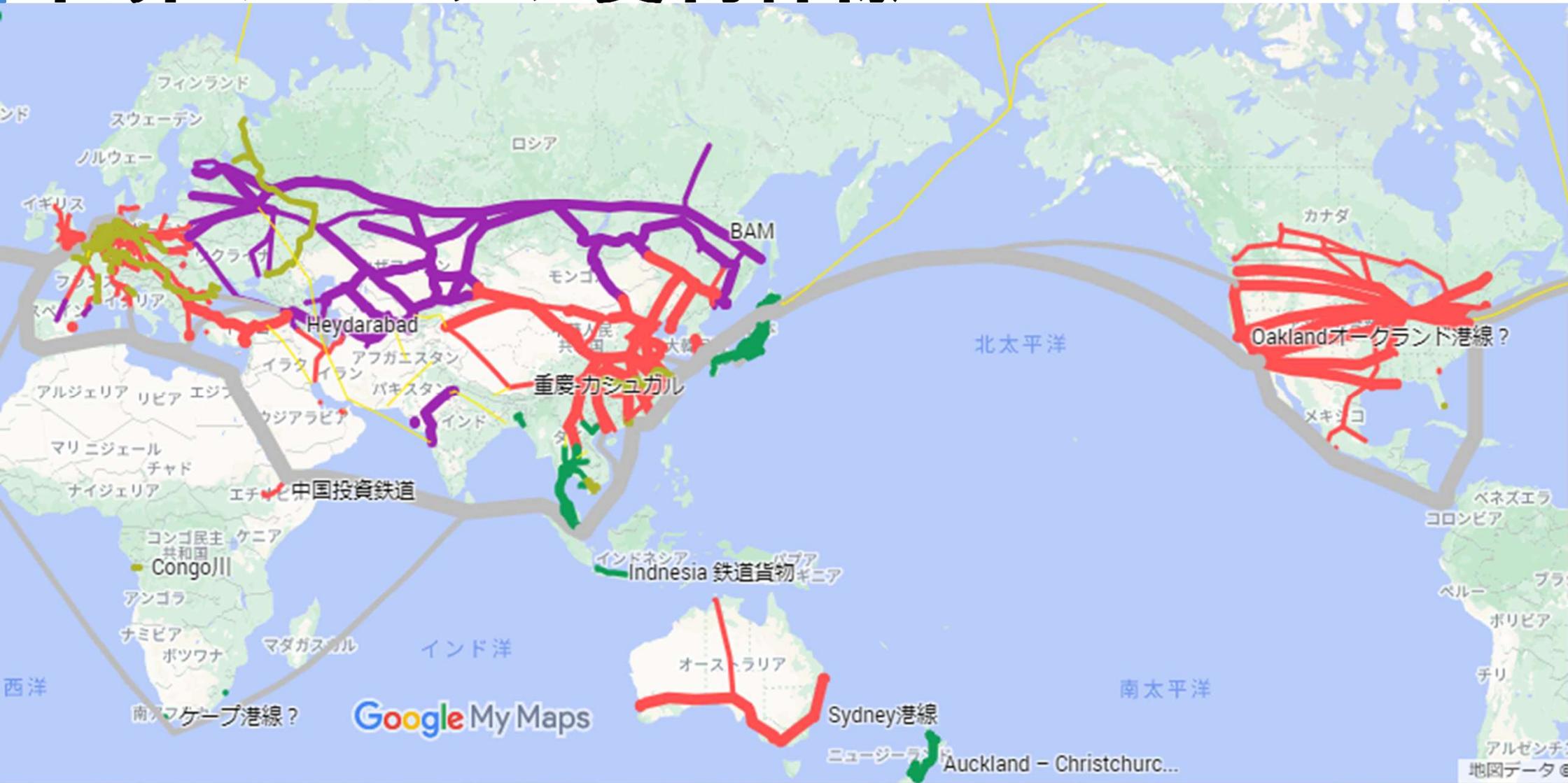
- 東・東南アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ベトナム
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 上記以外(日本除く)

TEU(twenty-foot equivalent unit)
国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、
40フィート・コンテナを2として計算する単位

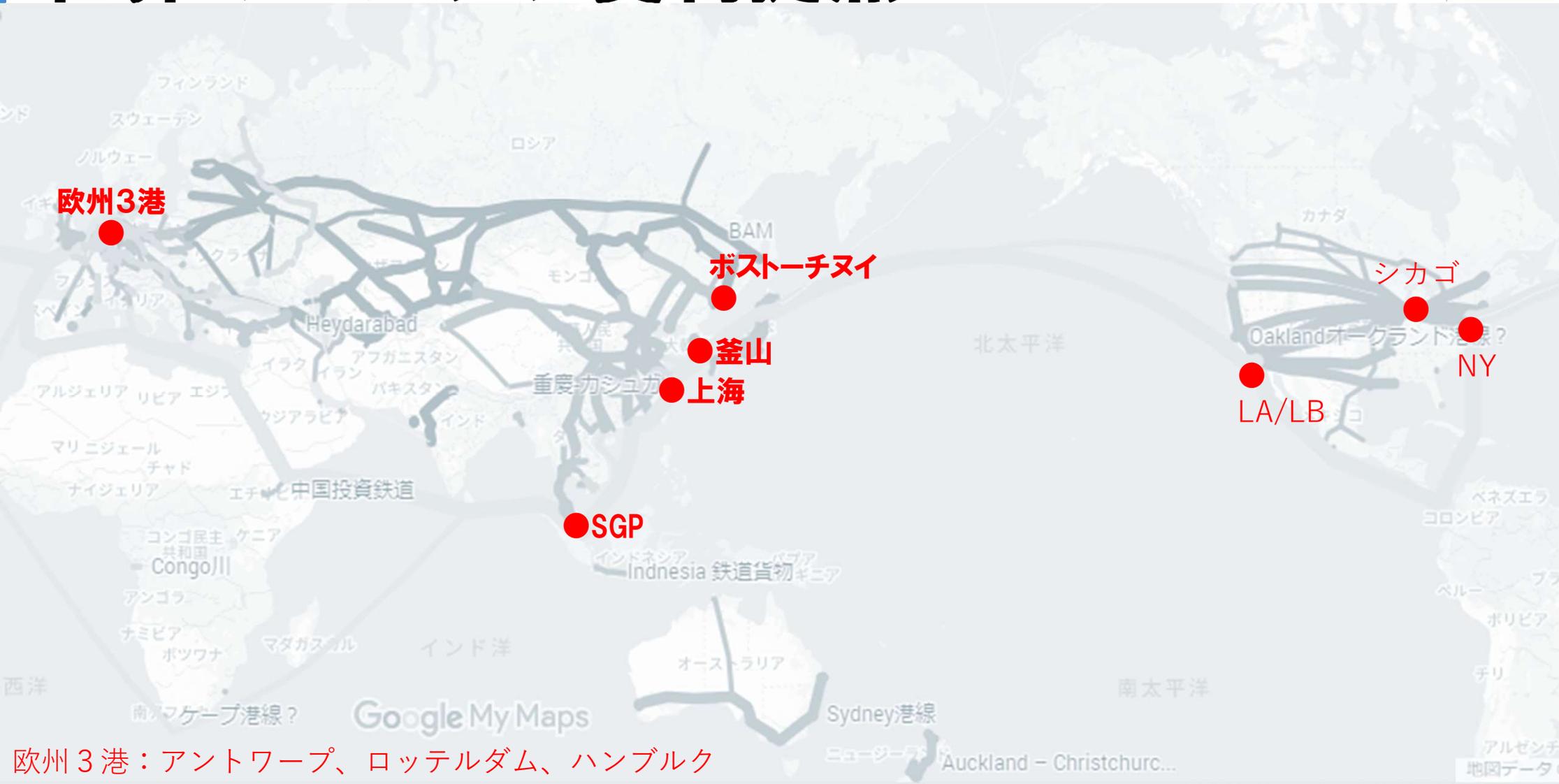
注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はUNCTADに収集される
主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するもので

出典: UNCTAD(Container port throughput, annualおよびReview of Maritime Transport)
より国土交通省港湾局作成
注意: 2009年以前は出典上に地域別の記載なし

世界のコンテナ貨物幹線



世界のコンテナ貨物拠点



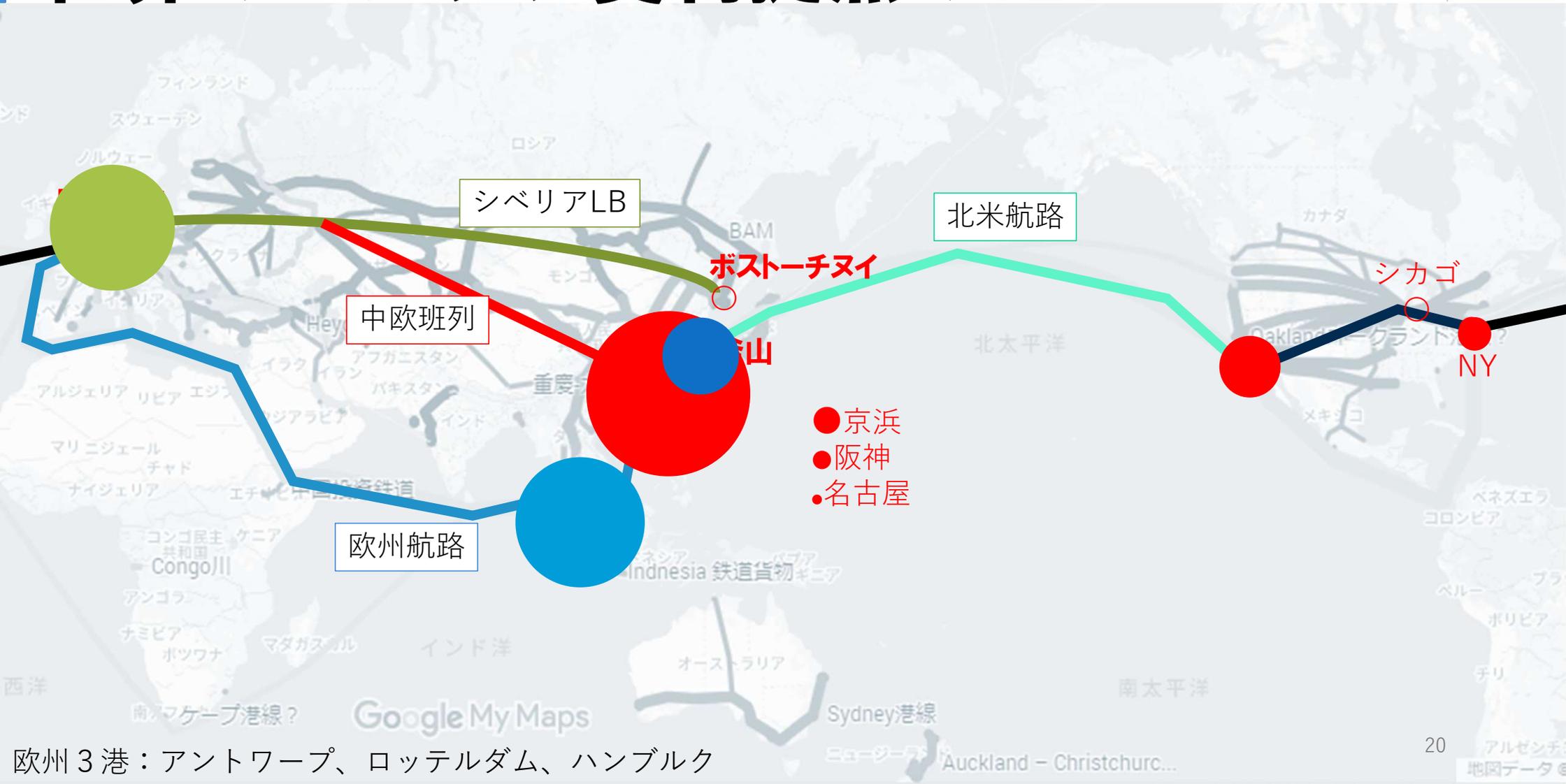
欧州 3 港：アントワープ、ロッテルダム、ハンブルク

世界のコンテナ貨物大幹線

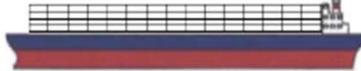
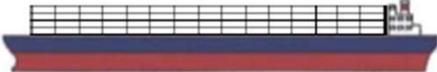
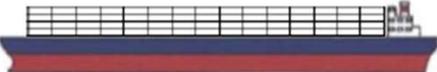
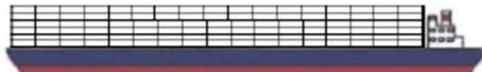


欧州 3 港：アントワープ、ロッテルダム、ハンブルク

世界のコンテナ貨物拠点のTEU



大型化が進むコンテナ船

| 船名 | 船型 | | | | 満載時 必要岸壁 水深 (m) | 同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺) | 備考 |
|--------------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------------------|---|---|
| | 積載 TEU | トン数 (DWT) | 全長 (m) | 船幅 (m) | | | |
| NAVIOS FELICITAS | 4,360 | 52,360 | 259 | 32 | 14 |  | パナマックス型コンテナ船の例 【南米航路】 |
| SAN FELIPE | 8,714 | 115,356 | 300 | 48 | 16 |  | ネオパナマックス型コンテナ船 (パナマ運河全幅上限緩和*前)の例 【アフリカ航路】 |
| MSC KANOKO | 14,336 | 149,831 | 366 | 48 | 18 |  | 日本に寄港している 最大級のコンテナ船 【南米航路】 |
| TRITON | 14,424 | 155,000 | 369 | 51 | |  | ネオパナマックス型コンテナ船(パナマ運 河全幅上限緩和*後)のうち、 パナマ運河を航行した最大のコンテナ船 【欧州航路】 |
| MSC ISABELLA | 23,656 | 224,999 | 400 | 61 | |  | 過去、日本に寄港した 最大のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】 |
| MSC MICHEL CAPPELLINI | 24,346 | 240,000 | 400 | 62 | |  | 営業投入されている 世界最大のコンテナ船 【欧州航路】 |

※パナマ運河庁は、2018年6月に全幅の上限を49mから51.25mまで緩和

注：満載時必要岸壁水深は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」をもとに、最大喫水に余裕水深(最大喫水の10%)を加えた値を記載している。

出典：Cyber Shipping Guide、Lloyd's List、船社HP等より国土交通省港湾局作成

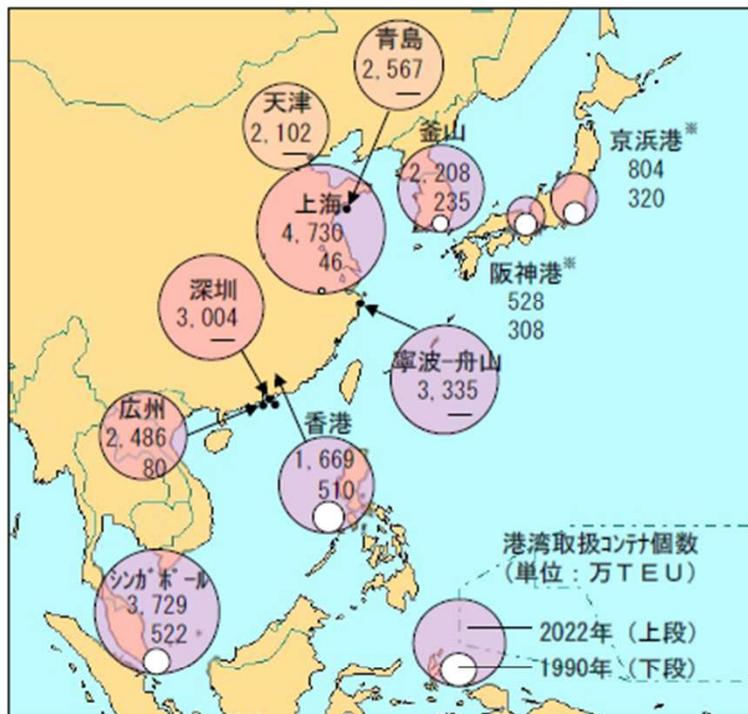
写真：佐藤和博

この海が世界物流の大幹線



32年間で日本はローカル線に

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※京浜港は東京港・横浜港・川崎港。
阪神港は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、
40フィート・コンテナを2として計算する単位。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

| 1990年 | | |
|-------|-----------------|-----|
| 順位 | 港名 | 取扱量 |
| 1 | シンガポール | 522 |
| 2 | 香港 | 510 |
| 3 | ロッテルダム | 367 |
| 4 | 高雄 | 349 |
| 5 | 神戸 | 260 |
| 6 | 釜山 | 235 |
| 7 | ロサンゼルス | 212 |
| 8 | ハンブルク | 197 |
| 9 | ニューヨーク・ニュージャージー | 187 |
| 10 | 基隆 | 183 |
| 11 | 横浜 | 165 |
| ... | ... | ... |
| 13 | 東京 | 156 |
| ... | ... | ... |
| 24 | 名古屋 | 90 |

| 2022年 (速報) | | |
|------------|--------------------|-------|
| 順位 | 港名 | 取扱量 |
| 1 (1) | 上海 (中国) | 4,730 |
| 2 (2) | シンガポール | 3,729 |
| 3 (3) | 寧波-舟山 (中国) | 3,335 |
| 4 (4) | 深圳 (中国) | 3,004 |
| 5 (6) | 青島 (中国) | 2,567 |
| 6 (5) | 広州 (中国) | 2,486 |
| 7 (7) | 釜山 (韓国) | 2,208 |
| 8 (8) | 天津 (中国) | 2,102 |
| 9 (10) | ロサンゼルス/ロングビーチ (米国) | 1,905 |
| 10 (9) | 香港 (中国) | 1,669 |
| ... | ... | ... |
| 46 (41) | 東京 | 493 |
| ... | ... | ... |
| 70 (72) | 横浜 | 298 |
| ... | ... | ... |
| 72 (73) | 神戸 | 289 |
| ... | ... | ... |
| 78 (77) | 名古屋 | 268 |
| ... | ... | ... |
| 82 (82) | 大阪 | 239 |

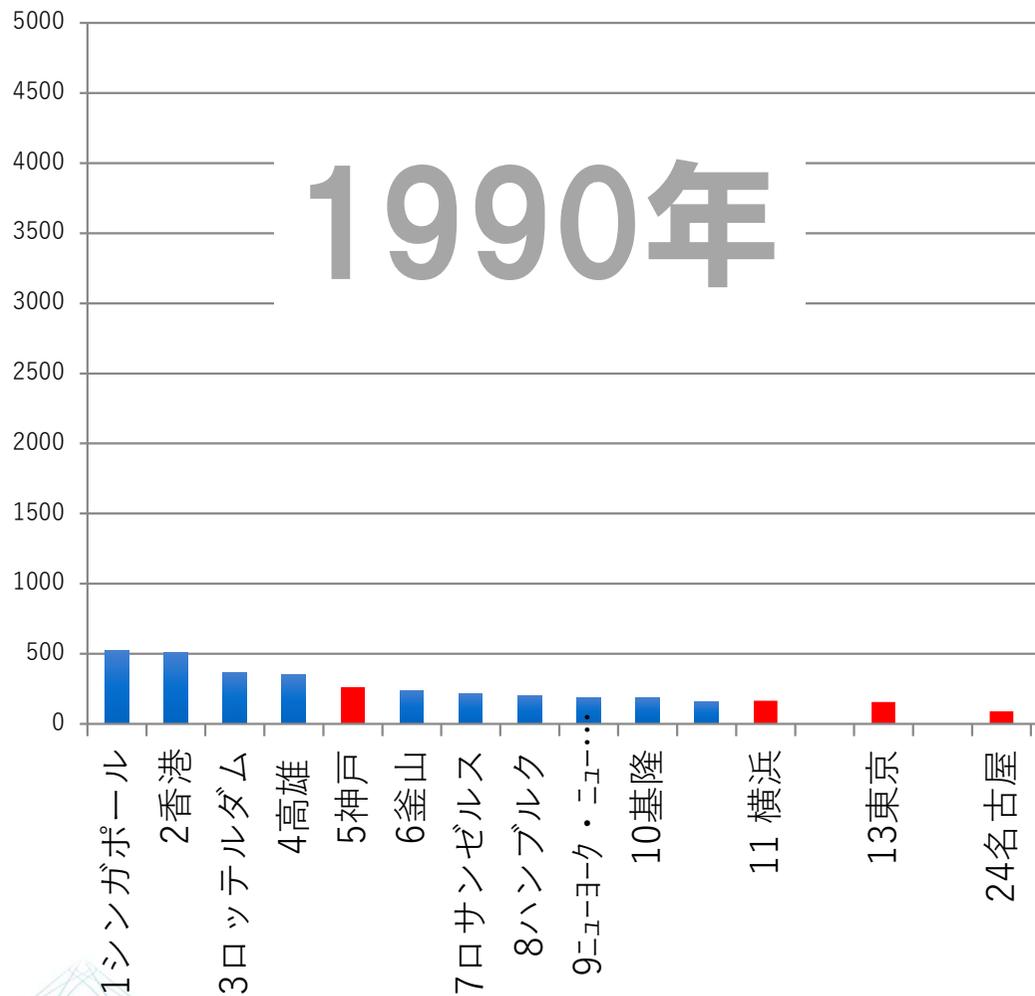
※京浜港・阪神港の順位: 2022年 (2021年)
京浜港: 22位 (23位)
阪神港: 36位 (36位)

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2021年の順位。
なお、2021年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。

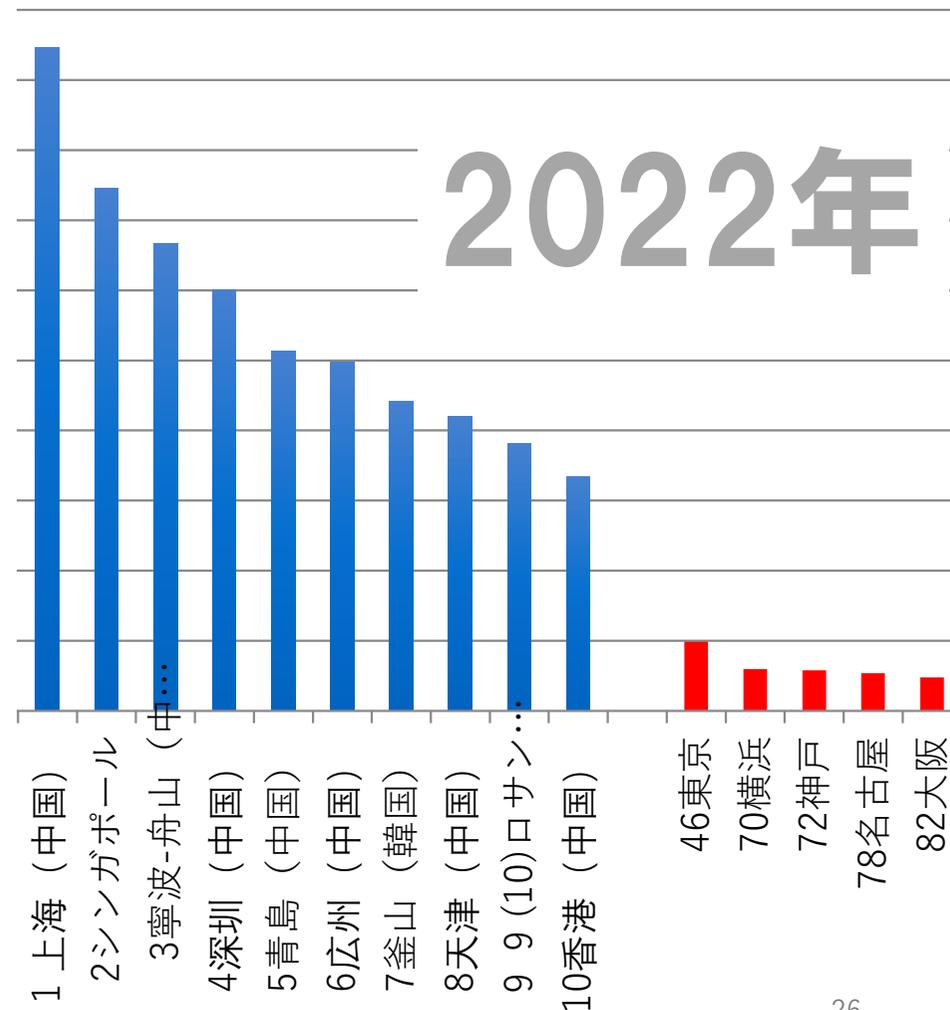
[出典] CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

32年の間に追い越された日本

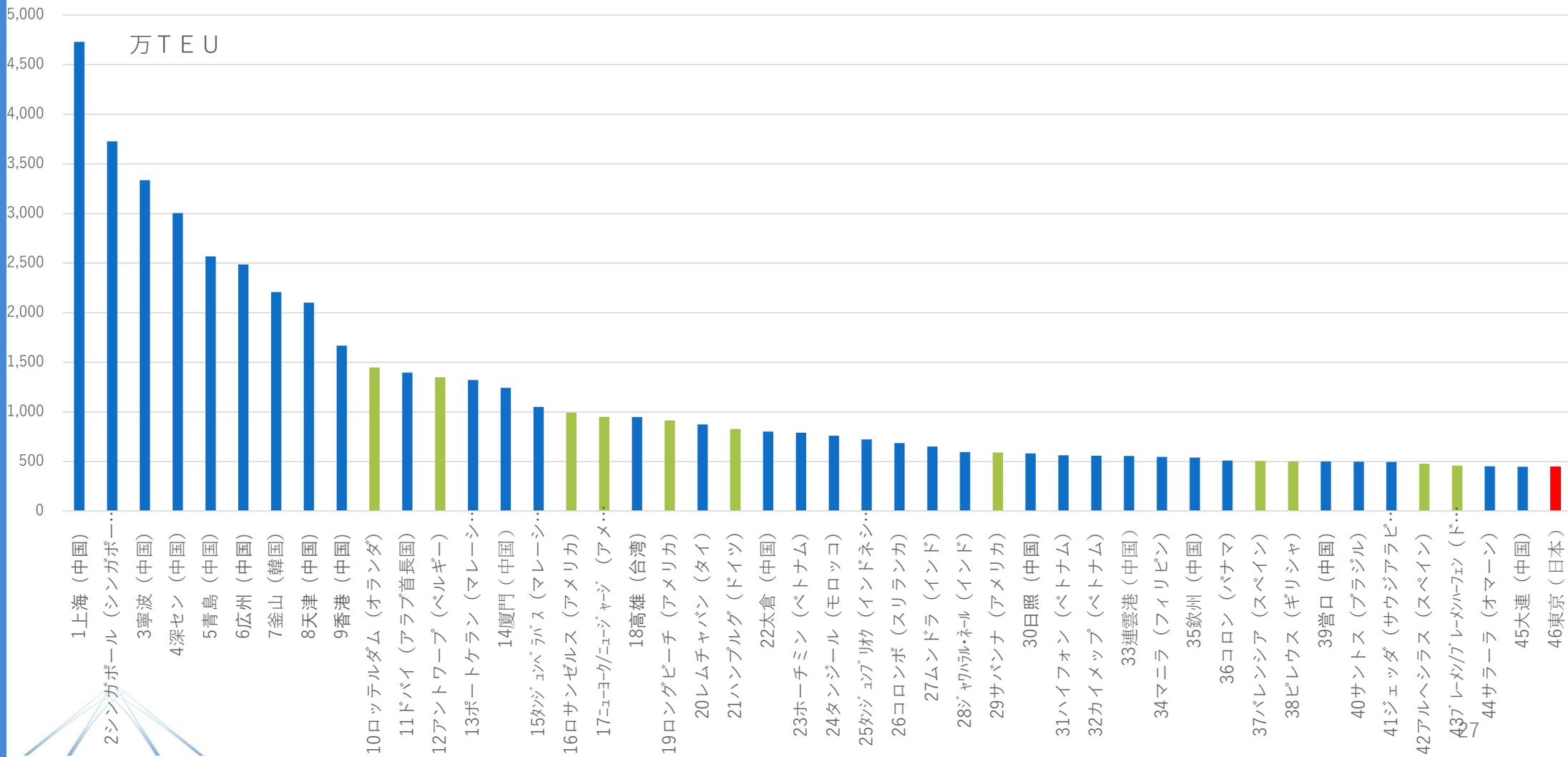
1990年



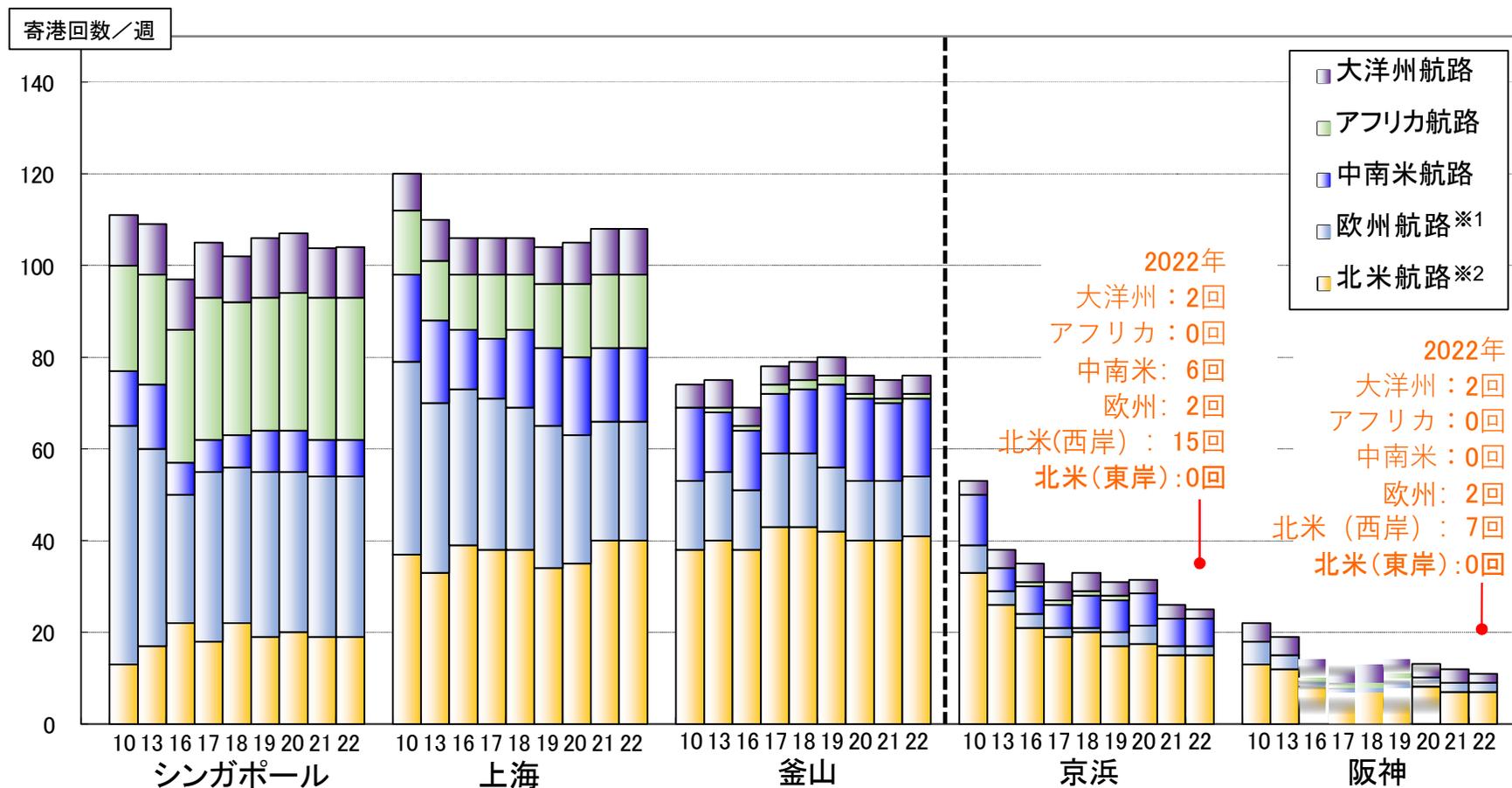
2022年



アジアに抜かれた欧米・日本



国際基幹航路の寄港回数：日本は減少



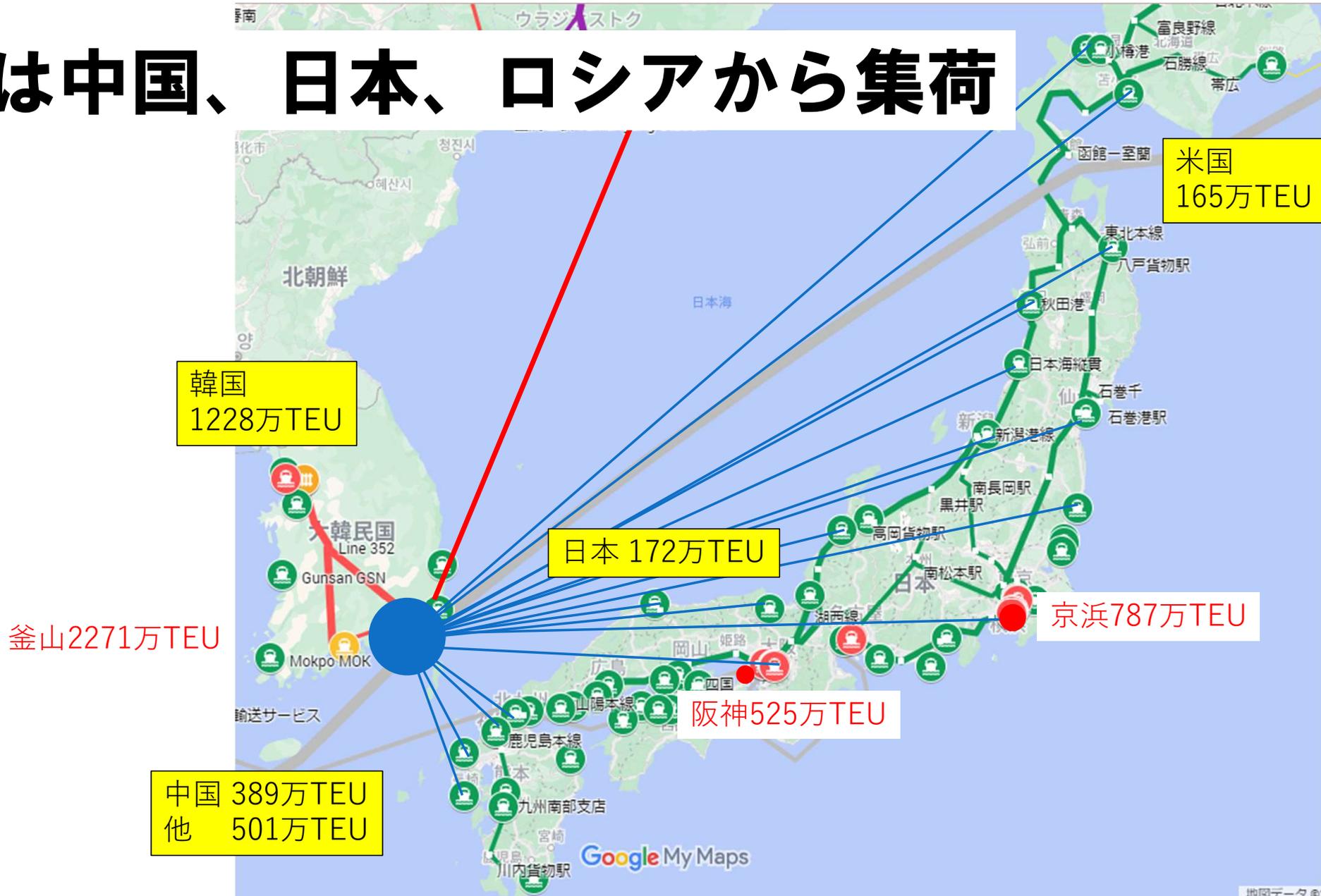
(出典)国際輸送ハンドブック(当該年の11月時点の実績値)より国土交通省港湾局作成

※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

釜山港は幹線に面しているが 太平洋側の港は入江の奥 関門海峡・瀬戸内も制約

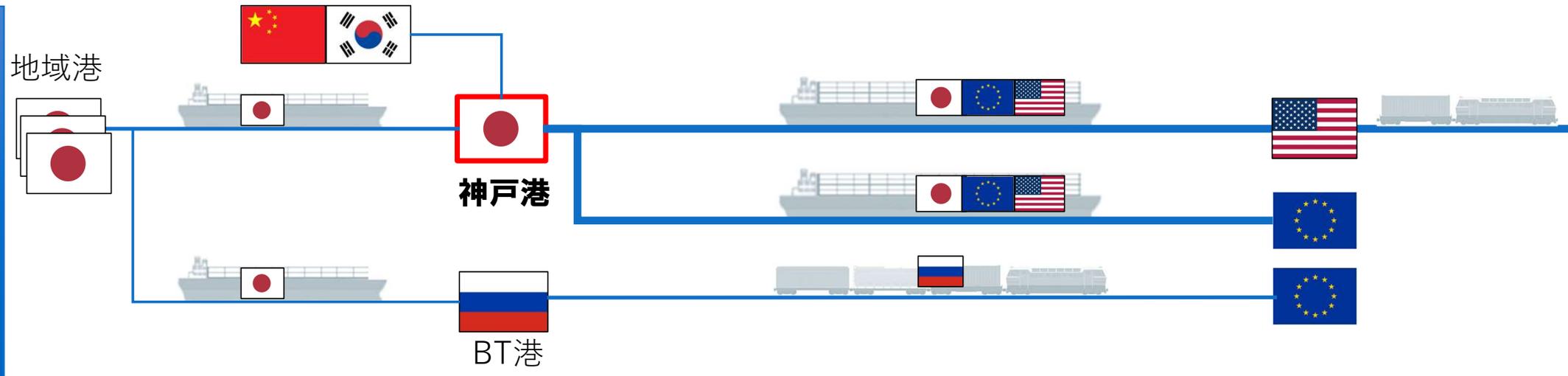


釜山港は中国、日本、ロシアから集荷

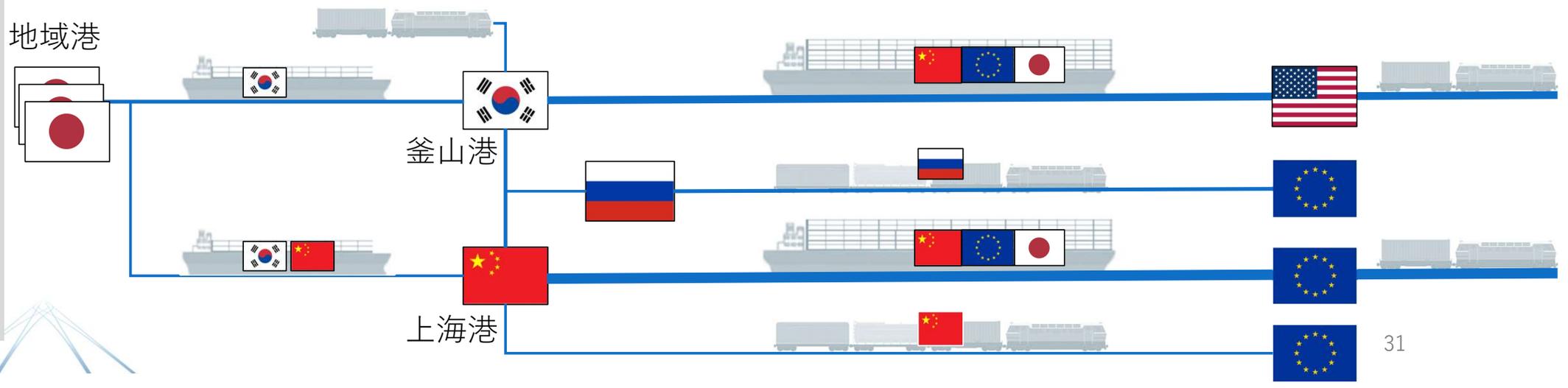


阪神淡路大震災以後、釜山TISに

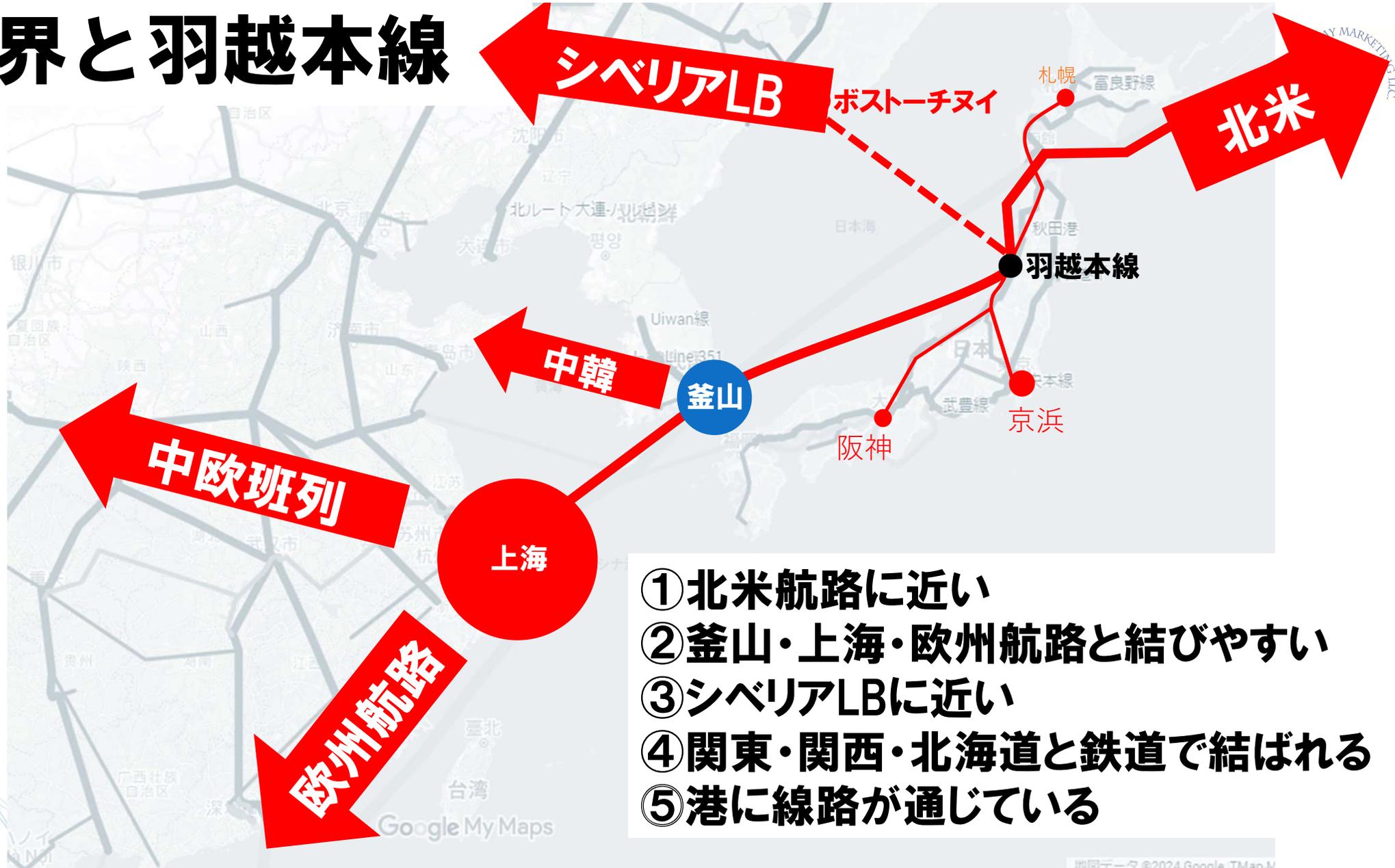
阪神淡路大震災前



震災後



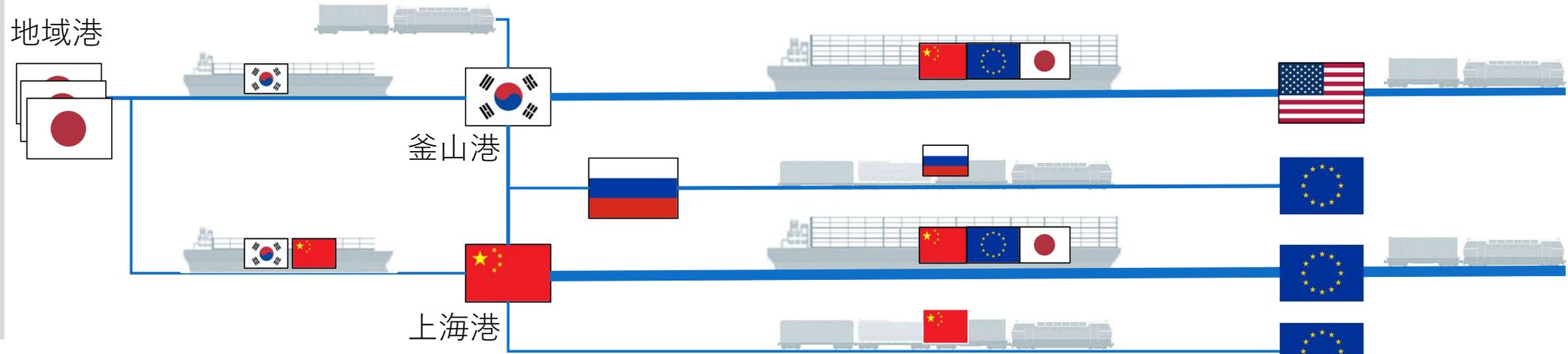
世界と羽越本線



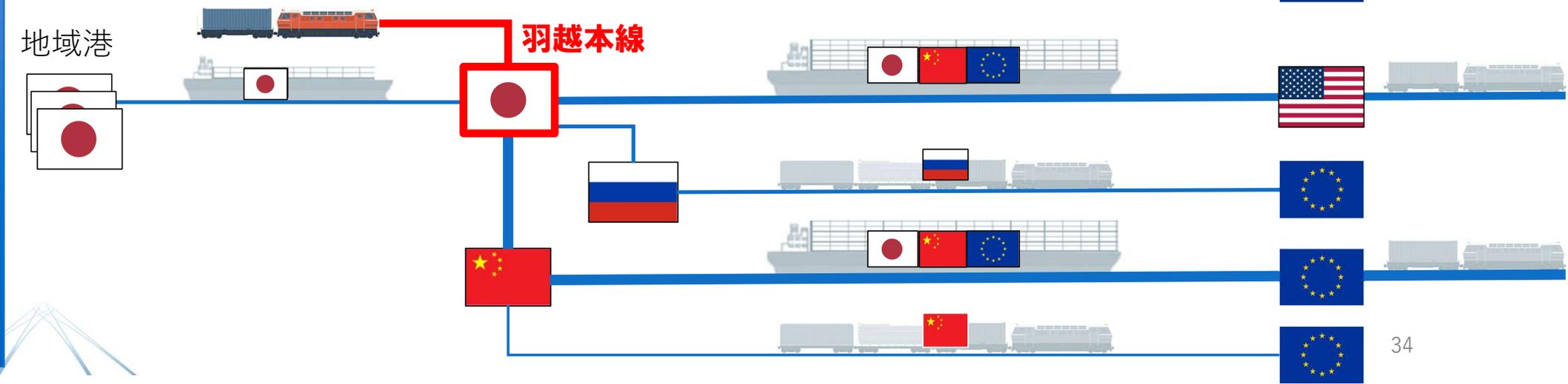
- ① 北米航路に近い
- ② 釜山・上海・欧州航路と結びやすい
- ③ シベリアLBに近い
- ④ 関東・関西・北海道と鉄道で結ばれる
- ⑤ 港に線路が通じている

震災で変わったなら、今からも変わる？

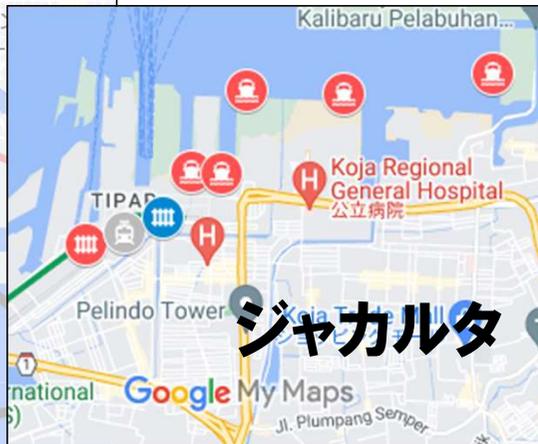
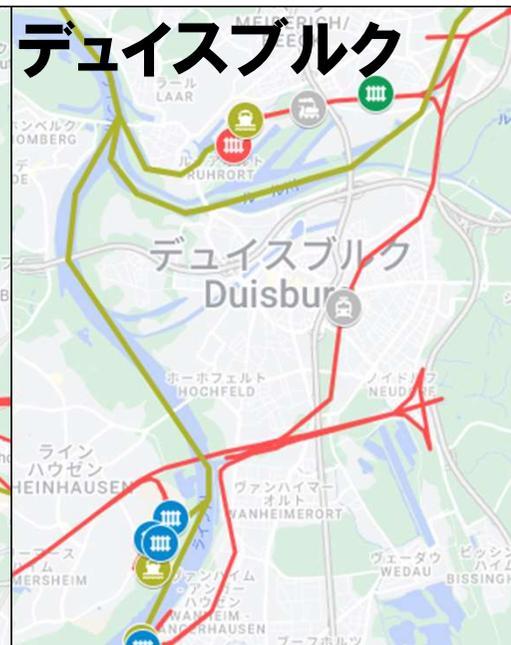
震災後



私たちが変える？



世界の基幹港は Sea & Rail が常識



日本には Sea & Rail (On Dock Rail) が無い

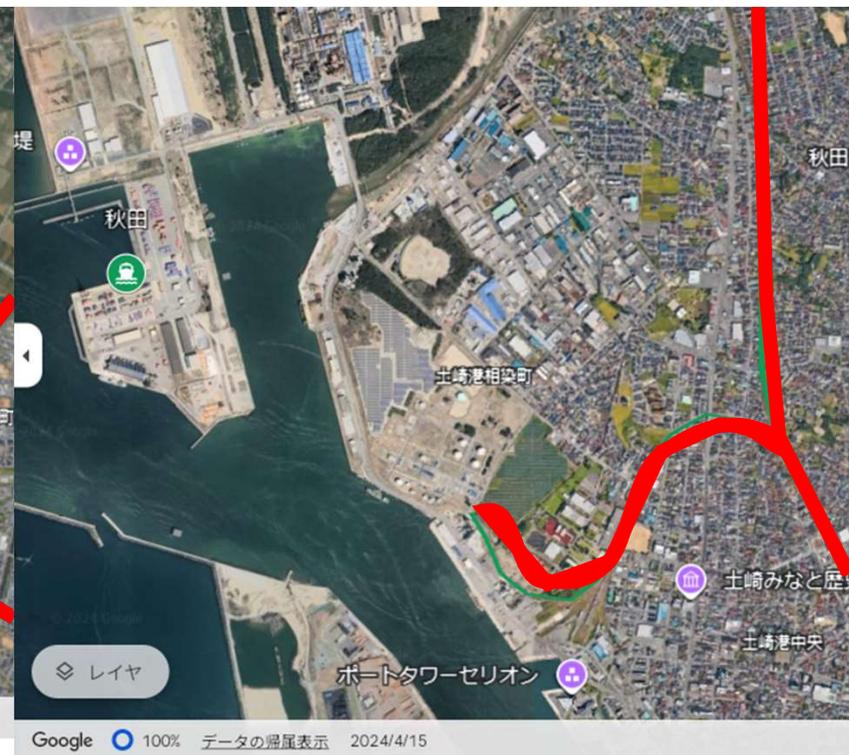
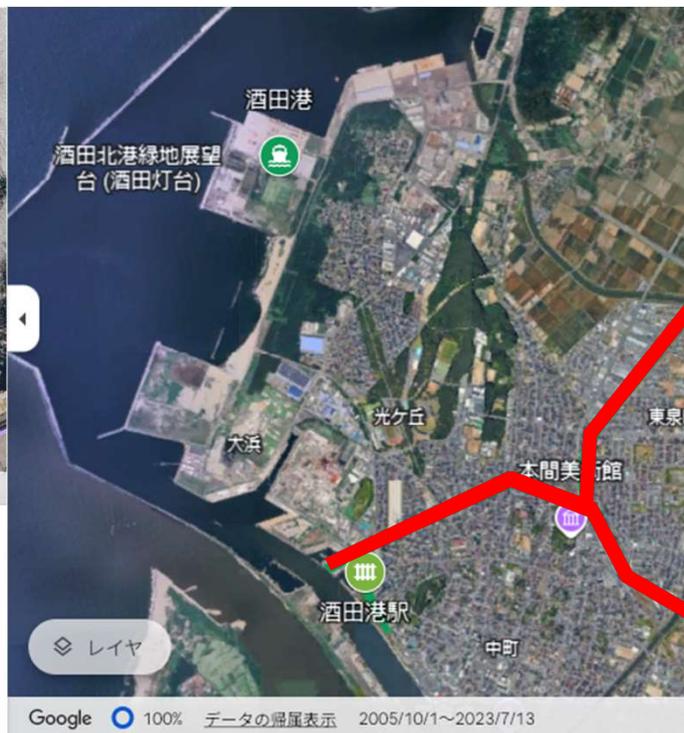


羽越本線と港は結ばれている

新潟

酒田

秋田

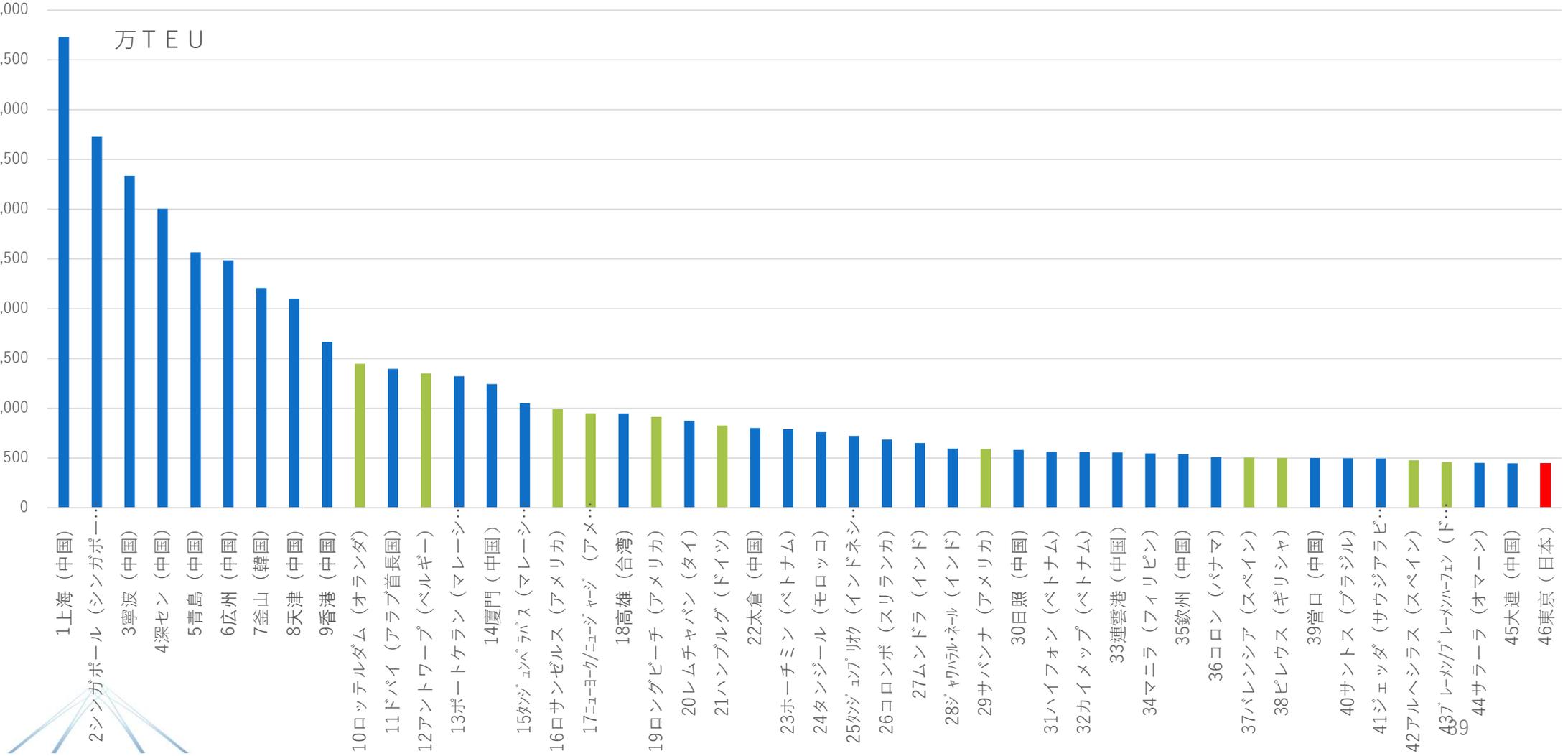


まとめ

- **ここ30年間で神戸港のコンテナ取扱量は世界5位から72位に転落し世界の幹線から日本は外れた。**
- **羽越本線は北海道と西日本を結ぶ短絡路であり、物流の大動脈として国内に大きな存在感を持つ。欧州航路、北米航路、中欧班列、シベリアランドブリッジなどの大幹線が津軽海峡周辺に集中している。**
- **もし世界の大幹線と羽越本線が結ばれると、日本が変わる。**



アジアに抜かれた欧米・日本





このままでは日本は嵐に沈みます

羽越本線を見直してみませんか？

世界の物流から羽越本線を見てもみませんか？



**羽越本線をそのまま衰退させるか
海の大幹線と繋ぎ
活かして強めて日本を救うか
今後100年に何をすべきか？**



写真：佐藤和博

乗り越える障壁は多々あります

- 太平洋側だけを見る国
- 国際輸送に目を向けない鉄道
- 線路のダイヤと背高コンテナ対応
- 道路に偏重した予算
- 人口減少と担い手不足
- 衰退する地域
- 冬の強風

なので、今は**夢**です。
壁を乗り越えるか、諦めるか
戦時中に建設した祖先のこと
子供たちの未来のこと
考えてみませんか？

世界から見た羽越本線 地政学的な価値と夢

2024年10月17日

令和6年度羽越本線高速化シンポジウム

日本鉄道マーケティング 山田和昭

