

**令和 4 年度地域経済産業活性化対策調査事業（北海道の物流環境、
荷主と物流事業者の取組・課題等の把握に係る基礎調査事業）
報告書 <概要版>**

令和5年3月

株式会社北海道二十一世紀総合研究所

I 事業の概要

1 事業の目的

- 我が国において、物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであるが、担い手不足が深刻化し、小口多頻度化、積載効率の低迷、意図せざる荷待ち時間等の非効率が発生するなど、多くの課題を抱えている。
- 加えて、物流業界においては、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用や、カーボンニュートラルへの対応も求められており、産業活動に不可欠な物資が運べなくなる事態が起きかねない危機的な状況にある。
- これら課題の解決に向けては、物流事業者のみならず、荷主事業者を含めた産業界全体での議論、対応が必要と考えられる。
- 全国同様の状況にある中、日本の国土の22%を占め、都市間の移動距離が長く、農林水産業や食料品製造業が主要産業で我が国の食糧基地の位置づけにある等の特性を持つ北海道は、特に持続可能な物流機能構築の重要性が高い地域といえる。
- こうした「持続可能な物流」の実現に向けた方策を検討するには、北海道内の貨物輸送量(道内相互間)の9割以上を占める輸送機関が自動車(主にトラック)である実情を踏まえ、その状況等の把握が不可欠と考えられる。
- このため、本事業では、主としてトラック輸送の観点から北海道の地域物流に係る実態や課題等を明らかにすることを目的に、道内の荷主企業・物流企業・関係機関等を対象にヒアリング調査(基礎調査)等を実施した。

2 調査の方法

2.1トラック輸送の観点から見た北海道の地域物流に係る実態の整理

- 各種統計や文献等のデータを活用してトラック輸送の観点から見た北海道の地域物流に係る実態を整理。



2.2道内の荷主企業・物流企業・関係機関等に対するヒアリング

- 道内主要産業であり貨物量が多い農業・食品分野、建設分野、道民生活と密接な関わりのある日用品分野に着目し、また、トラック物流の実態や課題を幅広く把握できるよう道内に所在する大手・中堅企業や業界内のリーダー的な企業を調査対象候補とした。関係機関の選定については、物流企業や荷主企業との関連性が深い機関を調査対象候補とした。
- 上記の観点から25企業・団体(荷主企業15社・団体、物流企業8社、関係機関2団体)から調査協力を得て調査を実施した。



2.3道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題

- 上記2.1、2.2の結果を踏まえて道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題について整理。



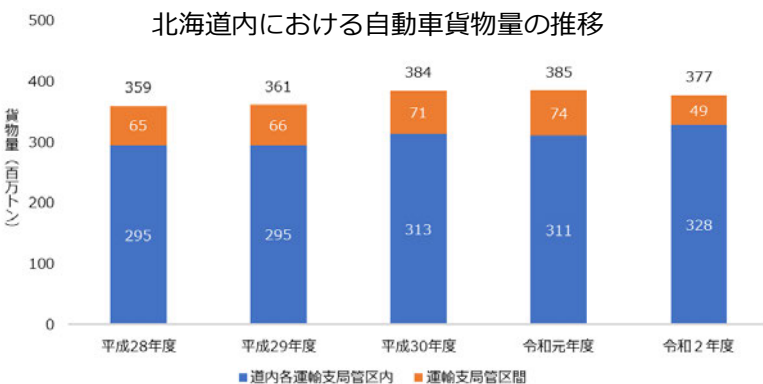
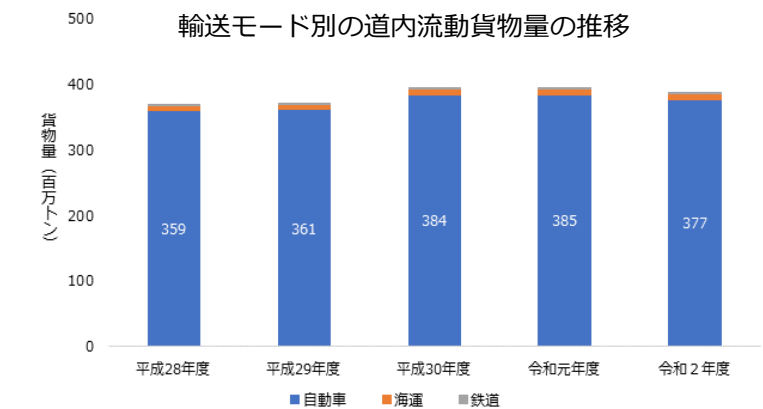
2.4道内の荷主企業・物流企業における物流に係る取組の情報発信

- 北海道の地域物流の安定化に向けた荷主企業の取組や、荷主企業を巻き込んで改善等を進める物流企業の取組を紹介する「物流セミナー」を開催。

I 調査の結果

1トラック輸送の観点から見た北海道の地域物流に係る実態の整理

- 令和2年の自動車による道内流動貨物量は37,699万トンであり、輸送モード全体の98%を占める。道内の貨物量は概ね横ばいで推移。
- 自動車貨物量を運輸支局管区(札幌、室蘭、函館、旭川、釧路、帯広、北見)内の流動、各支局管区間別でみると、各支局管内の流動が9割を占める。
- 札幌・室蘭と他管区との貨物の動きを品目別にみると、食料工業品、日用品は、人口が集中している札幌・室蘭が発貨物、着貨物ともに最も多く、札幌・室蘭が大幅な出超。地方部が産地の畜産品は、札幌・室蘭の着貨物が最も多く、札幌・室蘭が大幅な入超。



自動車による地域間の貨物輸送量 (令和2年)

【食料工業品】 単位:千トン

	着地						
	札幌・室蘭	旭川	函館	釧路	帯広	北見	合計
発地							
札幌・室蘭	—	617	477	330	480	161	2,066
旭川	891	—	0	0	0	100	991
函館	40	0	—	0	0	0	40
釧路	73	0	0	—	12	28	114
帯広	188	22	0	459	—	2	671
北見	94	20	0	32	39	—	185
合計	1,287	659	477	821	531	291	4,067

【日用品】 単位:千トン

	着地						
	札幌・室蘭	旭川	函館	釧路	帯広	北見	合計
発地							
札幌・室蘭	—	856	248	8	463	125	1,699
旭川	605	—	0	0	1	18	624
函館	164	0	—	0	0	0	164
釧路	0	0	0	—	0	0	0
帯広	0	0	0	0	—	0	0
北見	0	0	0	0	0	—	0
合計	769	856	248	8	465	142	2,488

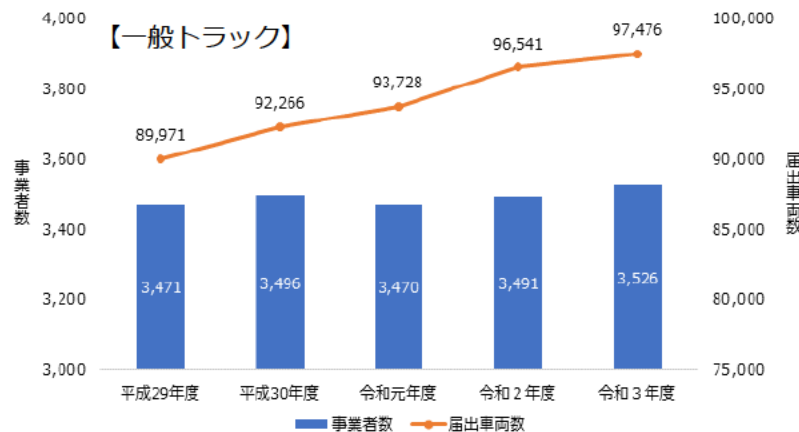
【畜産品】 単位:千トン

	着地						
	札幌・室蘭	旭川	函館	釧路	帯広	北見	合計
発地							
札幌・室蘭	—	29	5	0	89	18	141
旭川	647	—	0	0	1	23	671
函館	0	0	—	0	0	0	0
釧路	19	0	0	—	45	104	169
帯広	137	20	0	71	—	70	298
北見	40	87	0	25	26	—	179
合計	844	137	5	96	161	215	1,458

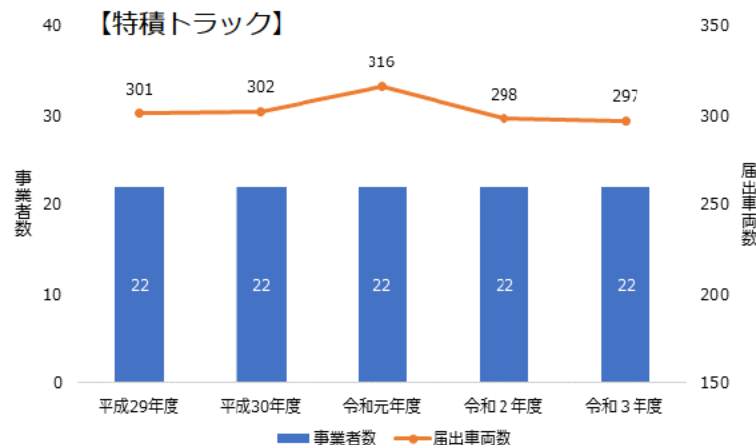
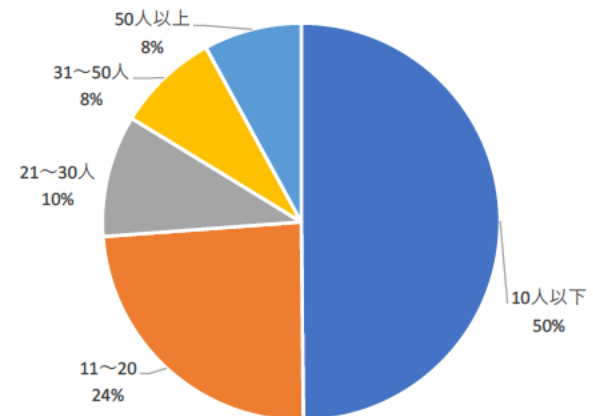
1トラック輸送の観点から見た北海道の地域物流に係る実態の整理

- ・ 貨物自動車運送事業者数(一般トラック)は概ね3,500件前後で横ばいで推移。一方、届出車両数は増加基調で推移推移しており、事業規模の拡大がうかがわれる。同特積トラックは事業者数、届出車両数ともに横ばいで推移。
- ・ 貨物自動車輸送事業者の従業員数別構成をみると、5割が従業員数10人以下の事業者で占められ、30人以下の事業者で全体の8割以上を占めている。
- ・ 自動車運転手の有効求人倍率は全職種の2倍近い水準(令和4年は2.18倍)で推移しており、人手不足感の強い状況が続いている。

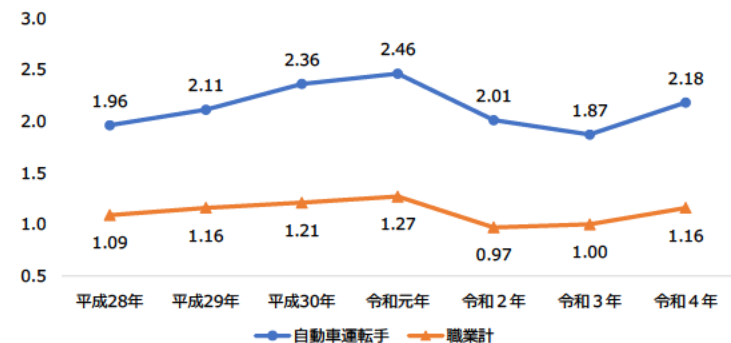
道内の貨物自動車運送事業者数及び届出車両数の推移



従業員数別にみた貨物自動車運送事業者の構成(令和3年)



自動車運転手の月間有効求人倍率の推移



2 道内の荷主企業・物流企業・関係機関等に対するヒアリング

2.1 道内物流の特性

分野	品目	特性
農業・食品	農産物	- 単価が安く、運賃負担力が低い。物量の季節変動が大きい。手積み・手卸しが主流。 - JAからの出荷では原則としてトラックを満載にして輸送。一品目一納品先で満載にならない場合は複数品目の混載、複数納品先向け貨物の混載により満載にしている。
	加工食品	- 容量の割に単価が低く、運賃負担力が低い。 - 道内の工場・倉庫から卸売業を経て小売業等に毎日輸送。量販店の場合は各地の配送センターへ輸送するパターンが主流。中小小売業については店舗に直接配送。
	日配品	- 賞味期限が短いため工場から小売業に直送。小売店舗の納品時刻は9時～10時。 - 自社トラックによる配送と、小売業のトラックが工場に集荷に来るパターンがある。 - 量販店の納品先は、配送センターへの納品、各店舗への直送の2パターンがある。
医薬・日用品	医薬品	- 利幅が薄くなりコスト削減意識が高い。厳格な温度帯管理や品質管理が求められている。 - 製薬会社の道内工場や倉庫から卸売業の札幌圏の拠点倉庫に輸送、在庫される。 - 拠点倉庫から道内各地の営業所(倉庫を保有)に輸送して補充する。 - 営業所から病院・薬局等に毎日4回の定期配送、これに加えて薬局への緊急配送がある。
	日用品・化粧品等	- 日用品、化粧品等は、荷姿や大きさが商品によって異なり多岐にわたる。 - 日用品・化粧品は各種製品のメーカーの道内工場や倉庫から卸売業の道内各地に配置された在庫拠点に輸送、在庫される。 - 各在庫拠点から量販店、ドラッグストア、コンビニ等の配送センターに輸送され、そこから各店舗に配送される。中小小売業も店舗には各在庫拠点から配送される。
建設	建設資材 住設機器	- 建設資材・住設機器は形状や大きさが多様であり、段ボール等の容器に梱包されていない(他の貨物との混載が難しい)。 - 小型の建設資材・住宅設備は道内のメーカーの工場や倉庫から卸売業の札幌圏の在庫拠点に輸送。地方部については同在庫拠点から道内の営業所(倉庫)に輸送。卸売業の配送先は金物店、建材店、工事現場等。 - 大型住設機器や住宅構造物等はメーカーから工事現場等に直接納品されるケースもある。 - 工事現場は案件毎に場所や広さ、周辺の環境、建設物の内容が異なるため、工事現場のスケジュールに合わせた納品が必要。スケジュールの変更もあり納品日が直前に決まることや変更になることがある。
	コンクリート製品	- 生コンクリートはJIS規格を満たすために製造後90分以内での工事現場への到着が求められる。 - プレキャストについては、道内工場から道内各地の工事現場に輸送される。製品の大きさや形状等が個々の製品によって異なる。近年は大型物件が増加しており、対応できる物流企業が限られるケースが増加。

2 道内の荷主企業・物流企業・関係機関等に対するヒアリング

2.2道内トラック物流に係る問題点・課題

区分	調査対象	ヒアリング結果
物流企業の問題点・課題	荷主企業	・ドライバーの高齢化や不足を懸念する声が多い。また、建設資材の輸送では着地での現場対応等でのノウハウが求められており、高齢化により熟練したドライバーが不足することを懸念する声もある。 ・輸送を担える事業者が限られる(医薬品)、トラックの形状が特殊であり他の荷物を積載できなく帰り荷の確保が難しいこと(飼料)、物流企業の競合が少ない地方部で運賃の値上幅が大きいこと等が問題点。
	物流企業(自社を見て)	・ドライバーの高齢化・採用難等、ドライバーに係る人材不足を課題としている。 ・ドライバーの時間外労働に係る規制が強化される2024年以降(物流の2024年問題)は、幹線輸送に係るドライバーの不足に拍車がかかることを懸念する事業者もある。 ・時間外労働の縮小を図る取組の結果、法令違反となる水準に及ぶ長時間労働で稼ぎたいドライバーが退職してしまう例もあげられている。
荷主企業の問題点・課題	荷主企業(自社を見て)	・物流サービスの変更は店舗部門や営業部門との協議事項が必要。 ・貨物の手積み・手卸しによる非効率性、保存温度帯の違いによる混載輸送の難しさ、地方部における在庫拠点の配置によりコスト増等の課題。 ・着荷主と関連するものでは、トラックの待機時間の長さ、着時刻指定の影響による貨物発送時間帯の集中、発注から納品までの時間の短さ、着地での契約外の荷役の強要、出荷時刻の急な変更等が問題点。
	物流企業	・着地での待機時間の長さ、手積み・手卸しによるドライバーの負担の大きさ、着地での契約外の荷役作業の強要、着時刻指定の厳格性による非効率性等。
恒久的・構造的課題	荷主企業	・北海道の面積の広さ、人口集積地の偏在等による物流の非効率性、農産物の収穫期(夏季)におけるトラック需給のひっ迫等。 ・納品先が建設現場の場合は、納品場所、大きさ、スケジュール等が個々に異なることによる画一的な輸送の難しさが課題。木製構造材等については運賃負担力の低さも課題。 ・業界特性として競合企業とのライバル意識が強く、設備や輸送の共同化に係る連携を図り難いことが課題。
	物流企業	・道央圏と地方部の人口差の大きさに起因する地方部への輸送効率の低さ、農産物の物流量の季節変動の大きさ、冬季における予期できない輸送時間の変動等が北海道特有の問題。 ・人口減少や小売業からの参入による既存物流企業の市場の縮小による採算性の低下、農産物や食品の運賃負担力の低さ、下請け業務の価格交渉の余地の少なさ等が課題としてあげられている。 ・燃料サーチャージとする取引契約がトラック業界で浸透していないこと等が課題としてあげられている。

2 道内の荷主企業・物流企業・関係機関等に対するヒアリング

2.3取引条件の見直しに係る取組

調査対象	ヒアリング結果
荷主企業	- 物流事業者からの要請に応じた運賃の見直し、物流企業と定期的な運賃交渉機会の確保、物流企業との頻繁なコミュニケーションの実施、物流企業の業務経費精査をもとにした支払いをしている等、荷主企業によって対応方法は様々。 - 物流企業からの運賃値上げの要請に対して可能な限り対応している状況。 - 荷主企業と物流企業との力関係について、現在は荷主が優位だが今後はこれが逆転するとみる荷主企業もある。
物流企業	- 運賃等の見直しについて、交渉に応じてもらえない、まともな交渉ができない企業から、運賃上昇に応じるが要望通りの回答ではない企業、定期的に交渉の場を確保している企業等、荷主企業によって対応は異なる。 - 燃料費の上昇に伴う運賃上昇に対しては理解を示す荷主企業が多い。 - 近年の行政の取組や物流問題の報道等の影響で、従前よりも運賃交渉に対応する荷主企業が増えたとの声もある。

2.4物流業務の改善や効率化に係る取組

調査対象	ヒアリング結果
荷主企業	- 輸送頻度の低減等の物流サービスを見直し、伝票の電子化による納品時の検品の廃止や納品時刻の予約制による納品における時間の縮減、工場の出荷口の増設や出荷時間の24時間化等による出荷時のトラックの待機時間の縮減等の取組があげられた。 - 納品量が少ない地域への輸送については、量販店の物流網と連携して配送している企業がみられた。 - 着荷主との納品日の調整により混載輸送による積載率向上、パレット輸送を検討している企業もみられた。
物流企業	- 荷主企業との調整による同業メーカーの製品の混載・共同輸送、ベース貨物を輸送するトラックの空きスペースを活用した混載輸送、既存顧客の貨物の輸送の帰り荷での新規顧客の貨物の輸送による片荷輸送の縮減、DXの推進による配車効率の向上等の取組がみられた。 - また、特定エリアへの輸送について同業者との連携による輸送効率の向上を図る取組や、積込・荷卸し機械の導入により手積み・手卸し作業の縮減を図る取組等がみられた。

2 道内の荷主企業・物流企業・関係機関等に対するヒアリング

2.5 トラックドライバーの労働・拘束時間の規制等に係る法令への対応状況

調査対象	ヒアリング結果
荷主企業	- トラックドライバーの労働時間や拘束時間の規制等に係る法令への対応について、調査対象の荷主企業は理解しているとみられる。 - 取組の状況は、法令遵守に向けた取組を以前から進めており概ね達成している企業、以前より物流企業と協議を重ねている企業、これから物流サービスの仕様変更も含めて物流企業と協議して対応に取り組む企業、物流企業の要望に極力対応していく方針の企業等と企業によって異なる。
物流企業	- 長距離輸送に係るドライバーの時間外労働時間の規制への対応については、中継輸送の実施、ドライバーの着地での宿泊や往復のドライバーを変える等の取組がみられた。また、規制のクリアに向けて、同業者との連携、物流拠点数の増加、DX等により効率化を検討している企業がみられた。 - 物流サービスの仕様によっては運ばない貨物の選択が出てくる可能性があるとする企業、採算性の低い長距離輸送路線については廃止を検討している企業もあった。 - 物流企業からみた物流の2024年問題等に対する荷主企業の認識については、本事業でヒアリング対象とした道内の大手・中堅規模の荷主企業では取組を進めているが、物流記企業からは“頭ではわかっているが自社の事として考えるまでには至っていない”等、荷主企業全般の物流の2024年問題等に対する認識は物流企業の期待よりも低いものと思料される。

2.6 公的機関への期待・要望

調査対象	ヒアリング結果
荷主企業	同業種、異業種との連携を進める契機の創出、効率化に向けた設備投資やITの活用に係る資金面の支援を求める意見がみられた。
物流企業	荷主企業が交渉に応じる環境整備、共同輸送の推進に向けた多様な企業が顔を合わせる場の創出、ドライバーの負担軽減を図る設備投資への資金面の支援、トラック輸送事業者の公正な競争環境整備の推進を求める意見等がみられた。

2.7 関係機関における持続可能な物流の実現に係る取組

調査対象	ヒアリング結果
物流関連団体	- 運賃の適正化、トラック輸送事業者の経営力向上、公正な競争環境の整備等を課題としてあげている。 - 経営力向上に向けた資料の提供やセミナーの開催、運転者職場環境良好度認証制度の取得助成、北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の事務局、物流の安定化等に係る荷主企業への協力要請活動等を実施。
経済関連団体	- トラックドライバー不足への対応、積載率向上やパレット化等による輸送効率の向上等を課題としてあげている。 - 物流問題の解決に向けた調査事業を実施して対策方法を検討し、その結果を各種方面に提言している。

3 道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題

課題	内容
北海道特有の物流環境	・ 北海道の食品や日用品等の消費財を始めほとんどの品目の貨物の流動は道央圏に集中し、道央圏～地方部間の貨物流動は道央圏が大幅な移出超過。一方、農水産物の貨物流動量は道央圏が大幅な入超。この道央圏～地方部間の貨物量のアンバランスにより低積載率や片荷輸送になりがちな物流構造。 ・ 物流拠点の立地が集中している道央圏との輸送距離が長い地域が多く、トラックドライバーの拘束時間も長くなるを得ないケースが多くなる環境にある。さらに、農産物の収穫が夏季・秋季に集中し、建設関連では積雪による生産効率が低い冬季の生産活動を避けるため、貨物量の季節波動が大きい。 ・ このように、地勢的、社会・産業構造的に北海道は効率化の観点から課題の多い物流環境にあり、持続的・安定的な物流の確保に向けた取組が特に重要な地域といえる。
物流危機に対する荷主の意識醸成と荷主の経営力の向上	・ 荷主企業全般としては物流の2024年問題等に対する認識が物流企業の期待よりも低い企業が多いとみられる。物流企業の中には2024年以降は荷主企業を選択せざるを得ない企業や道北北部の輸送路線の廃止を検討している企業がある。今後は物流企業に選ばれる立場となる場面も増えてくる可能性がうかがわれる。 ・ 本事業の調査対象とした大手・中堅の荷主企業では納品時の時間短縮、物流企業との継続的な協議、物流サービスの見直し等を進めている。こうした取組を進める上では物流部門と営業部門・店舗部門、経営層との調整が課題としてあげられてる。 ・ 安定的な物流の維持に向けては、物流サービスの仕様を決める荷主企業が、物流問題を自社の問題として捉えて物流企業とともに考える意識の醸成が重要。さらに、企業の製造、物流、販売といったサプライチェーンの全体最適を視座に入れた戦略構築とその実現に向けた経営力の向上が重要と考えられる。
企業の枠組みを超えた物流の安定化に向けた取組	・ 持続的・安定的な物流の確保に向けては、企業の枠組みを超えた企業間の連携により、積載率の向上や片荷輸送の解消、積込・積卸時間の短縮等による物流の効率性向上を図る取組が重要。 ・ 荷主企業では競合企業等他社との共同配送や物流拠点の共有化に関心があっても企業間のライバル意識等から、このような取組を発案することの難しさを指摘。物流企業では、効率が低い地方部の物流の共同化や貨物特性や荷主の親和性を問わない共同配送へ展開の必要性を指摘する意見もある。 ・ 企業の枠組みを超えた取組の推進には、公的機関等の第三者的な立場の機関の働きかけによる検討の場の創出が企業間において物流における「協調領域」を探る有力な方策のひとつになると考えられる。
物流の効率化に向けた機械化やDXの推進等に向けた取組	・ ドライバー不足解消の環境整備として、ドライバーの負担軽減、リードタイムの縮減、物流作業の自動化等による物流作業の生産性向上が重要。ヒアリング結果では、物流業務の電子化、庫内作業の自動化、パレット化、トラックへの積卸機械の具備、DXによる配車効率向上等に取り組む企業がみられる。 ・ 一方、このような物流作業の自動化等に係る設備機器やシステムの開発・導入等に係る資金的支援を求める声もある。先駆的な企業の成功事例の紹介等による取組意欲の醸成、先駆的な取組や資本力が脆弱な中小企業等を対象とした資金面の支援等、普及促進に向けた公的機関の後押しが期待される。

4 道内の荷主企業・物流企業における物流に係る取組の情報発信

- ・ 北海道の地域物流の安定化に向けた荷主企業の取組や、荷主企業を巻き込んで改善等を進める物流企業の取組を紹介する「物流セミナー」を開催。
- ・ 開催概要は以下のとおり。

項目	内容
名称	物流セミナー ～北海道の持続的かつ効率的な物流の推進に向けて～
開催日時	2023年3月27日（月） 15:00～16:45
開催場所	TKPガーデンシティ札幌駅前 3階「ホール3D」
主催・共催	主催：経済産業省北海道経済産業局 共催：国土交通省北海道運輸局
開催方式	ハイブリッド方式（来場参加、オンライン参加併用）
参加者数	203名（会場55名、オンライン148名）
プログラム	1 物流の現状等に関する説明（経済産業省北海道経済産業局） 2 事例紹介 事例発表① イオン北海道株式会社 商品戦略部 物流改革マネージャー 石田将氏 事例発表② 幸楽輸送株式会社 代表取締役社長 不動直樹氏 事例発表③ 北海道ロジサービス株式会社 執行役員専務取締役 高橋徹氏 ※各事例発表の後に北海商科大学商学部商学科教授 相浦宣徳氏から取組のポイント解説等を実施。 3 施策紹介（経済産業省北海道経済産業局）



セミナーの様子



物流の現状等に関する説明
（北海道経済産業局）



イオン北海道株式会社の事例
（物流改革マネージャー 石田将氏）



幸楽輸送株式会社の事例
（代表取締役社長 不動直樹氏）



北海道ロジサービス株式会社の事例
（執行役員専務取締役 高橋徹氏）
※オンラインによる登壇



事例ポイント解説
（北海商科大学 教授 相浦宣徳氏）

4 道内の荷主企業・物流企業における物流に係る取組の情報発信

- 各企業の事例紹介内容は以下のとおり。

事例発表者	事例の内容
イオン北海道株式会社 商品戦略部 物流改革マネージャー 石田 将 氏	- 物流危機への対応が急務という認識のもと物流改善を推進する会社体制を強化。物流業務委託先と課題を共有し改善を相互にコミットする関係を構築した。 - 具体的な取組として、物流効率最大化のために荷主も自ら変わる取組(発注リードタイムの変更、取引先センター納品時間変更、店着時間見直し等)を実施。また、外部委託している物流センターの運営改善に荷主が加わることで課題解決のスピードアップを図った。これらの取組により物流センターの生産性が大幅に向上している。 - 物流問題の解決には、物流を競争領域ではなく協調領域としてとらえて、物流のムリ・ムラ・ムダを省いて生産性の高い物流を企業の壁を越えて一緒につくる取組が重要である。その第一歩として、小売企業4社、物流企業7社と協調領域と今後の進め方を協議する北海道物流研究会を発足した。
幸楽輸送株式会社 代表取締役社長 不動 直樹 氏	- トラックの実車率と積載率を掛けた数値は全国が49%、北海道が36%と低い。 - このような問題の解決に寄与するため、「混載(幸楽)スキーム」を展開。当社は清涼飲料をトレーラーで常に積載率100%で道内各地に輸送している。要望のある一般貨物を輸送するため、清涼飲料の積載量を調整してトレーラーに空きスペースを確保して一般貨物を混載して積載率100%で輸送している。 - このほか、旭川、十勝を中継地とした遠隔地へのリレー輸送の実施、全国各地の北海道向け貨物を北海道に混載輸送して道内拠点に集約して在庫し、道内配送する北海道デポ構想の推進等に取り組んでいる。
北海道ロジサービス株式会社 執行役員専務取締役 高橋 徹 氏	- 当社は、全道各地に物流センターを配置しており、輸配送網はほぼ全道に対応している。物流センターや輸送の効率化に向けて「現場での業務改善」と「物流デジタル化」を推進している。 - 具体的には、実車率・積載率の向上を目指した輸配送トラックの空きスペースを活用した共同配送や帰り便を活用した調達物流、ドライバーの待機時間の低減等を目的とした入出荷バースの予約受付サービスの導入、製・配・販・輸送間の伝票情報の管理や伝達に係る作業の効率化を目指した納品情報のデジタル化・リアルタイムでの共有化に取り組んでいる。 - さらなる物流の効率化に向けては、EDIで共有する情報内容の拡充が重要としている。

5 おわりに

- ・ 本事業を進める上で、荷主企業・物流企業に対するヒアリングは重要な取組の一つであることから、ヒアリング項目を整理するために、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」(事務局:経済産業省・国土交通省・農林水産省、2022年9月から開催)における議論を参考とした。
- ・ 本検討会は、人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制(物流の「2024年問題」)、燃料高・物価高等の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主企業や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするために設置・開催されているものである。本検討会における数次の議論を経て、2023年2月8日に「中間取りまとめ」が公表されており、同年5～6月に最終取りまとめが行われる予定となっている。
- ・ また、「総合物流施策大綱」(令和3年6月15日閣議決定)をみると、「これまで『競争領域』とされる部分が多かった物流について、『協調領域』もあるという前提のもと、協調領域を積極的に拡大する方向で捉え直すことも重要」という指摘がある。これに関して、「物価高における流通業のあり方検討会」最終報告書案(2023年3月22日公表)では、次のように提言されている。

『競争領域と協調領域をよく見極め、それぞれにおけるリソースの持ち方・使い方を戦略的に考えていくことも求められる。… 自社の強みとは関係の薄い・ないところで、協調領域を形成することにより、生み出された余力・リソースを競争領域に投下してこそ、顧客の方を向いた健全な競争が活発となる…SDGs等、現代の社会課題の解決のためにも、個社や業界の壁を超えた連携の深まりが必要』

- ・ 本事業の中で実施した「物流セミナー」において、複数の荷主企業・物流企業で「協調領域」を見いだしてできることから実践していくことが必要という意見が出されたことも考え合わせると、この提言内容は、今後の北海道の地域物流における「協調領域」を考えていく上で、大きな示唆に富んでいると考えられる。
- ・ 同セミナーの中では、北海道経済産業局から、令和5年度には「地域における物流の課題や協調の可能性等について情報交換等を行う場」として「地域フィジカルインターネット懇談会(仮称)」を、北海道内で開催予定(経済産業省が関係省庁と連携しつつ実施)である旨の報告もなされたところである。
- ・ 本事業の実施を通じて見えた「主としてトラック輸送の観点からの北海道の地域物流に係る実態や課題等」については、例えばこうした懇談会などの場で活用され、北海道の地域物流の安定化に向けた施策や荷主企業・物流企業の具体的な取組につながっていけば、望外の喜びである。