

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

令和5年3月

株式会社北海道二十一世紀総合研究所

< 目 次 >

I 事業の概要	1
1 事業の目的	1
2 調査の方法	1
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.....	1
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.....	1
2.3 道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題.....	3
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	3
II 調査の結果	5
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.....	5
1.1 既存統計の活用による北海道の地域物流の実態整理	5
1.2 道内民間企業における北海道の地域物流の課題解決に向けた取組事例	21
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.....	23
2.1 道内物流の特性.....	23
2.2 道内トラック物流に係る問題点・課題	30
2.3 取引条件の見直しに係る取組.....	35
2.4 物流業務の改善や効率化に係る取組.....	37
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.....	39
2.6 公的機関への期待・要望	41
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	43
3 道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題.....	46
3.1 北海道特有の物流環境.....	46
3.2 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	46
3.3 企業の枠組みを超えた物流の安定化に向けた取組	47
3.4 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.....	47
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	49
4.1 開催概要.....	49
4.2 発表事例の内容.....	51
5 おわりに.....	53
参考文献一覧	55

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

- ・ トラック輸送に関する基礎的な情報や課題の把握・整理を目的として、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した。

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

- ・ 物流現場が認識する課題やその解決に向けて行われている取組等を明らかにすることを目的として、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を実施した。

ヒアリング調査対象企業の選定にあつては、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、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。

- ・ 上記の観点から北海道経済産業局と協議し、以下の 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。

ヒアリング調査対象企業・団体一覧

【荷主企業（15 社）】（順不同）

業種	企業・団体名	所在地
複合サービス業	A 社	芽室町
製造業	B 社	札幌市
製造業	C 社	札幌市
製造業	D 社	帯広市
製造業	E 社	札幌市
卸売業	F 社	札幌市
卸売業	G 社	札幌市
製造業	H 社	倶知安町
卸売業	I 社	札幌市
卸売業	J 社	札幌市
小売業	K 社	札幌市
製造業	L 社	札幌市
製造業	M 社	旭川市
製造業	N 社	苫小牧市
卸売業	O 社	札幌市

【物流企業（8社）】（順不同）

業種	企業・団体名	所在地
運輸業	P 社	札幌市
運輸業	Q 社	札幌市
運輸業	R 社	北見市
運輸業	S 社	札幌市
運輸業	T 社	江別市
運輸業	U 社	旭川市
運輸業	V 社	札幌市
運輸業	W 社	岩見沢市

【関係機関（2団体）】

区分	業種	団体名	所在地
物流	団体	(公社)北海道トラック協会	札幌市
経済	団体	北海道経済連合会	札幌市

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した。

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

- ・ 安定的・持続的な物流の推進や物流の効率化に向けては、物流事業者をはじめ着荷主も含めた荷主事業者等も一緒になってそれぞれの立場で担うべき役割を考え対応することが不可欠という課題認識から、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」を開催した。
- ・ セミナーの内容や紹介する事例内容の選定にあたっては、北海商科大学商学部商学科の相浦宣徳教授から知見・アドバイスを得て北海道経済産業局と協議して決定した。
- ・ なお、事例発表企業は、本事業で実施したヒアリング調査対象企業、事例調査企業の中から選定した。
- ・ 開催概要は次頁のとおり。

開催概要

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～
開催方法	ハイブリッド方式（来場参加、オンライン参加併用）
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」
発表者等	事例発表企業：イオン北海道株式会社 幸楽輸送株式会社 北海道ロジサービス株式会社 ポイント解説：北海商科大学商学部商学科 相浦宣徳教授 施策紹介：経済産業省北海道経済産業局
参加者数	203 名（会場 55 名、オンライン 148 名）

Ⅱ 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

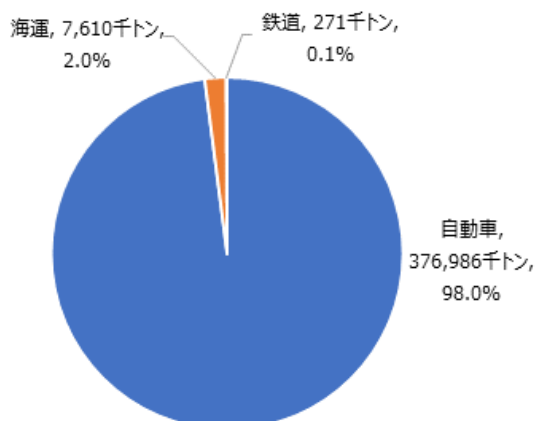
1.1 既存統計の活用による北海道の地域物流の実態整理

(1) 貨物量に係る実態

①北海道内（相互間）における輸送モード別流動貨物量

- 令和 2 年度貨物地域流動調査結果によると自動車による流動貨物量は 376,986 千トンとなっており、全体の 98.0%を占めている。

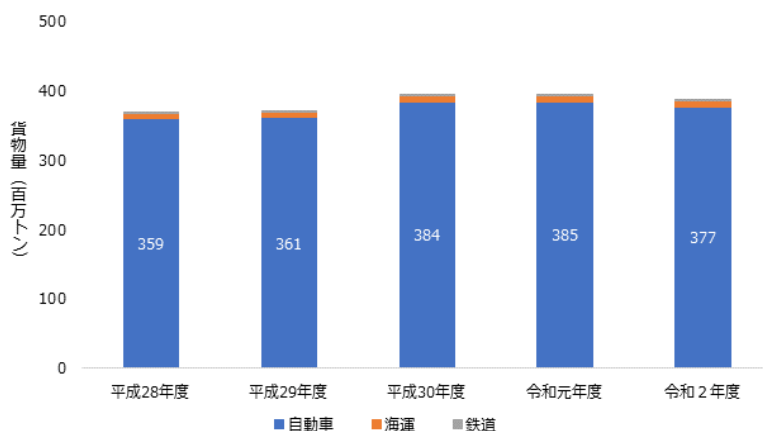
輸送モード別にみた道内流動貨物量（令和 2 年度）



出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）

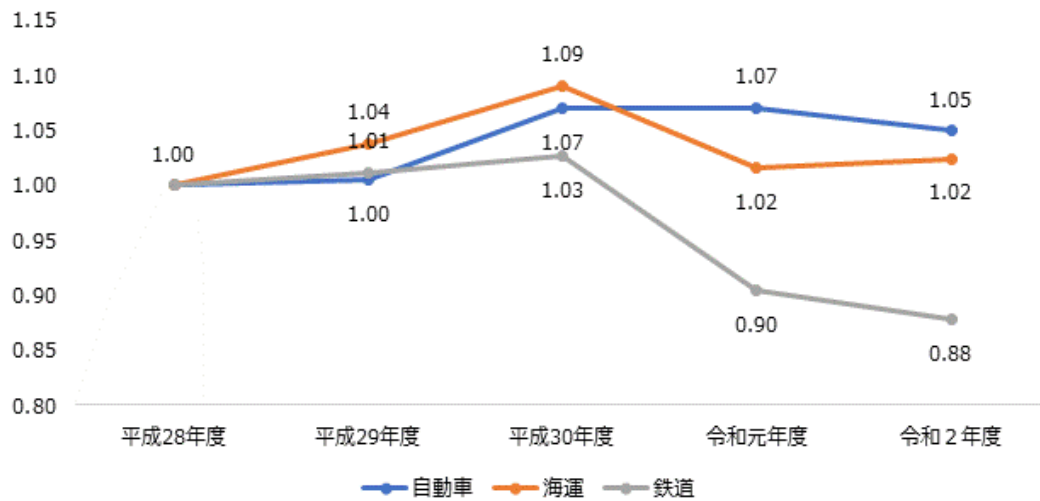
- 平成 28 年度から令和 2 年度の貨物地域流動調査により平成 28 年度から 5 年間の道内貨物量の推移をみると、自動車及び海運が横ばいないし微増での推移となっている。
- 一方、鉄道は令和元年度及び令和 2 年度の貨物量に落ち込みがみられる。

輸送モード別の道内流動貨物量の推移



出典：「平成 28 年度～令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）

平成28年度=1とした指数の推移

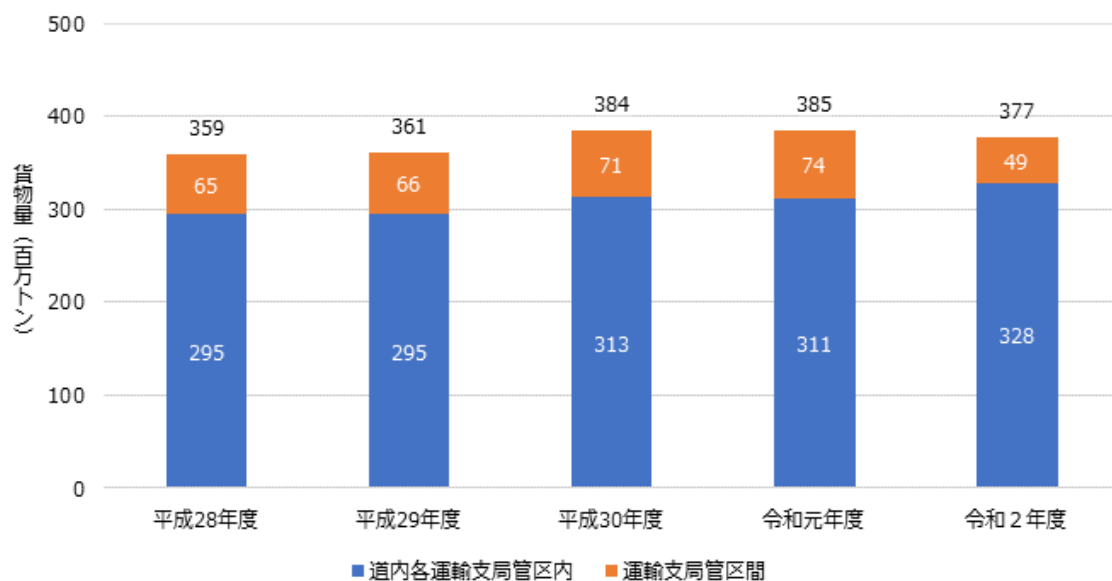


出典：「平成28年度～令和2年度貨物地域流動調査」（国土交通省）

②北海道内における自動車貨物の輸送状況

- 平成28年度から令和2年度の貨物地域流動調査によると令和2年度の貨物量は377百万トンとなっており、そのうち約9割の328百万トンが運輸支局管内での輸送となっている。
- 運輸支局管内での輸送量は、過去5年間、微増傾向で推移している。

北海道内における自動車貨物量の推移



資料名：「平成28年度～令和2年度貨物地域流動調査」（国土交通省）

③品目別にみた北海道内の自動車貨物の輸送状況

- 令和２年度貨物地域流動調査により自動車貨物の輸送状況を品目別にみると、輸送量が最も多い（「廃棄物」を除く）のは「砂利・砂・石材」の 7,132 万トンとなっている。次いで、「その他の窯業品」（2,425 万トン）、「動植物性飼肥料」（2,221 万トン）、「食料工業品」（2,151 万トン）、「石油製品」（1,730 万トン）の順に輸送量が多くなっている。

品目別にみた自動車貨物の輸送状況（令和２年度）

	輸送量（単位：千トン）			品目別にみた輸送量の順位		
	道内各運輸 支局管区内	運輸支局 管区間	全体計	道内各運輸 支局管区内	運輸支局 管区間	全体計
農水産品	32,039	7,873	39,912	—	—	—
穀物	4,197	1,618	5,815	16	10	15
野菜・果物	6,682	2,608	9,290	13	7	13
その他の農産品	9,525	765	10,290	9	20	12
畜産品	9,143	1,590	10,732	10	11	11
水産品	2,493	1,292	3,786	23	15	21
林産品	8,997	3,489	12,487	—	—	—
木材	8,959	3,478	12,437	11	5	9
薪炭	39	12	50	31	30	31
鉱産品	79,447	2,599	82,046	—	—	—
石炭	4,403	902	5,305	15	18	16
金属鉱	697	128	824	25	27	26
砂利・砂・石材	70,208	1,109	71,317	2	17	2
石灰石	0	0	0	32	32	32
その他の非鉄金属鉱	4,139	460	4,599	17	24	19
金属機械工業品	19,315	5,516	24,831	—	—	—
鉄鋼	3,105	1,334	4,439	20	13	20
非鉄金属	303	169	472	29	26	28
金属製品	3,505	1,299	4,804	19	14	18
機械	12,402	2,713	15,115	8	6	8
化学工業品	47,088	6,846	53,934	—	—	—
セメント	3,764	1,369	5,133	18	12	17
その他の窯業品	23,029	1,224	24,253	3	16	3
石油製品	15,054	2,250	17,304	6	9	7
石炭製品	89	12	102	30	29	30
化学薬品	376	544	921	27	22	25
化学肥料	2,695	814	3,508	21	19	22
その他の化学工業品	2,080	632	2,713	24	21	23
軽工業品	21,006	8,865	29,871	—	—	—
紙・パルプ	5,744	2,277	8,021	14	8	14
繊維工業品	333	3	336	28	31	29
食料工業品	14,929	6,585	21,514	7	1	5
雑工業品	7,963	4,666	12,629	—	—	—
日用品	7,397	4,468	11,866	12	3	10
その他の製造工業品	565	198	764	26	25	27
特種品	112,365	8,913	121,278	—	—	—
金属くず	2,562	80	2,641	22	28	24
動植物性飼肥料	18,323	3,883	22,206	4	4	4
廃棄物	75,294	475	75,769	1	23	1
その他の特種品	16,187	4,475	20,662	5	2	6
その他	0	0	0	—	—	—
その他	0	0	0	32	32	32
合計	328,220	48,767	376,987	—	—	—

出典：「令和２年度貨物地域流動調査」（国土交通省）

④自動車貨物の地域間輸送の状況（上位 10 品目）

- ・ ここでは令和 2 年度貨物流動調査を用いて、自動車貨物のうち輸送量の多い上位 10 品目（「廃棄物」を除く）に着目して、令和 2 年度の地域間の輸送状況（同一地域内の輸送を除く）を整理した。
- ・ 地域区分は、運輸支局管区の対象地域を基本としたが、「札幌」と「室蘭」については同じ道央圏として捉えることができるため、同一地域として整理した。なお、各運輸支局管区の対象地域は下表のとおりである。

各運輸支局管区の対象地域

	対象地域
札幌	石狩振興局管内、後志総合振興局管内、空知総合振興局管内（深川市および雨竜郡を除く）
室蘭	胆振総合振興局管内、日高振興局管内
函館	渡島総合振興局管内、檜山振興局管内
旭川	上川総合振興局管内、留萌振興局管内、宗谷総合振興局管内、空知総合振興局（深川市および雨竜郡）
釧路	釧路総合振興局管内、根室振興局管内
帯広	十勝総合振興局管内
北見	オホーツク総合振興局管内

【砂利・砂・石材】

- ・ 発地についてみると、「札幌・室蘭」が 9.1 万トン、「函館」が 6.7 万トン、「帯広」が 4.9 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 6.7 万トン、「釧路」及び「帯広」がそれぞれ 6.4・6.2 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割台半ばを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 9.1 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 6.7 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 74%の水準にとどまっている。

「砂利・砂・石材」の地域間輸送の状況

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	－	13	0	15	62	0	91
	旭川	0	－	0	0	0	0	0
	函館	67	0	－	0	0	0	67
	釧路	0	0	0	－	0	19	19
	帯広	0	0	0	49	－	0	49
	北見	0	0	0	0	0	－	0
	合計	67	13	0	64	62	19	225

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【その他の窯業品】

- ・ 発地についてみると、「札幌・室蘭」が 27.5 万トン、「北見」が 10.5 万トンとなっており、これら 2 地域で全体の 8 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「旭川」が 17.0 万トン、「釧路」が 9.9 万トン、「北見」が 7.4 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 7 割台半ばを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 27.5 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 3.9 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 14%の水準にとどまっている。

「その他の窯業品」の地域間輸送の状況

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	－	95	59	29	18	74	275
	旭川	9	－	0	0	0	0	9
	函館	30	0	－	0	0	0	30
	釧路	0	0	0	－	0	0	0
	帯広	0	0	0	39	－	0	39
	北見	0	75	0	30	0	－	105
	合計	39	170	59	99	18	74	459

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【動植物性飼肥料】

- ・ 発地についてみると、「釧路」が 118.3 万トン、「帯広」が 87.4 万トン、「札幌・室蘭」が 78.9 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 9 割近くを占めている。
- ・ 着地についてみると、「帯広」が 128.0 万トン、「北見」が 77.1 万トン、「釧路」が 47.8 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割近くを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 78.9 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 15.7 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 20%の水準にとどまっている。

「動植物性飼肥料」の地域間輸送の状況

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	－	165	58	141	388	37	789
	旭川	6	－	0	0	27	0	33
	函館	74	0	－	0	0	0	74
	釧路	0	51	9	－	819	303	1,183
	帯広	55	216	15	156	－	431	874
	北見	22	0	0	181	46	－	248
	合計	157	432	82	478	1,280	771	3,200

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【食料工業品】

- ・ 発地についてみると、「札幌・室蘭」が 206.6 万トン、「旭川」が 99.1 万トン、「帯広」が 67.1 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 128.7 万トン、「釧路」が 82.1 万トン、「旭川」が 65.9 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 7 割近くを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 206.6 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 128.7 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 62%の水準にとどまっている。

「食料工業品」の地域間輸送の状況

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

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【石油製品】

- ・ 発地についてみると、「釧路」が 96.5 万トン、「札幌・室蘭」が 13.6 万トンとなっており、これら 2 地域で全体の 9 割台半ばを占めている。
- ・ 着地についてみると、「帯広」が 55.5 万トン、「北見」が 47.1 万トンとなっており、これら 2 地域で全体の 9 割近くを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 13.6 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 3.9 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 29%の水準にとどまっている。

「石油製品」の地域間輸送の状況

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	－	0	43	31	36	26	136
	旭川	0	－	0	0	0	0	0
	函館	0	0	－	0	0	0	0
	釧路	0	0	0	－	519	445	965
	帯広	39	16	0	1	－	0	56
	北見	0	0	0	0	0	－	0
	合計	39	16	43	32	555	471	1,156

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【機械】

- ・ 発地についてみると、「札幌・室蘭」が 91.0 万トン、「旭川」が 29.8 万トン、「帯広」が 25.5 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割台半ばを占めている。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 55.9 万トン、「旭川」が 47.4 万トン、「帯広」が 42.5 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割台半ばを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 91.0 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 55.9 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 61%の水準にとどまっている。

「機械」の地域間輸送の状況

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	－	395	94	56	349	17	910
	旭川	276	－	0	0	6	15	298
	函館	23	0	－	0	0	0	23
	釧路	0	0	0	－	70	0	70
	帯広	248	0	0	8	－	0	255
	北見	12	80	0	48	0	－	140
	合計	559	474	94	112	425	32	1,696

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【木材】

- ・ 発地についてみると、「帯広」が 90.0 万トン、「札幌・室蘭」が 69.0 万トン、「北見」が 55.6 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 90.6 万トン、「旭川」が 75.4 万トン、「釧路」が 29.5 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割以上を占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 69.0 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 90.6 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 131%の水準となっている。

「木材」の地域間輸送の状況

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	－	496	31	21	55	87	690
	旭川	88	－	0	0	0	0	88
	函館	58	0	－	0	0	0	58
	釧路	56	0	0	－	8	0	64
	帯広	408	166	0	231	－	95	900
	北見	296	92	0	43	125	－	556
	合計	906	754	31	295	188	182	2,356

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【日用品】

- ・ 発地についてみると、「札幌・室蘭」が 169.9 万トン、「旭川」が 62.4 万トンとなっており、これら 2 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「旭川」が 85.6 万トン、「札幌・室蘭」が 76.9 万トン、「帯広」が 46.5 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 8 割台半ばを占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 169.9 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 76.9 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 45%の水準にとどまっている。

「日用品」の地域間輸送の状況

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

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【畜産品】

- ・ 発地についてみると、「旭川」が 67.1 万トン、「帯広」が 29.8 万トン、「北見」が 17.9 万トン、「釧路」が 16.9 万トンとなっており、これら 4 地域で全体の 9 割を占める。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 84.4 万トン、「北見」が 21.5 万トン、「帯広」が 16.1 万トン、「旭川」が 13.7 万トンとなっており、これら 4 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 14.1 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 84.4 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の 6 倍の水準となっている。

「畜産品」の地域間輸送の状況

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

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

【その他の農産品】

- ・ 発地についてみると、「北見」が 23.4 万トン、「旭川」が 16.2 万トン、「帯広」が 12.7 万トンとなっており、これら 3 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 着地についてみると、「札幌・室蘭」が 38.9 万トン、「釧路」が 12.6 万トンとなっており、これら 2 地域で全体の 9 割以上を占めている。
- ・ 「札幌・室蘭」と他地域の荷物の動きをみると、「札幌・室蘭」発が 0.1 万トンとなっているのに対して、「札幌・室蘭」着は 38.9 万トンとなっており、着貨物量は発貨物量の約 400 倍の水準となっている。

「その他の農産品」の地域間輸送の状況

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	－	0	1	0	0	0	1
	旭川	152	－	0	0	0	10	162
	函館	0	0	－	0	0	0	0
	釧路	27	0	0	－	11	0	38
	帯広	107	0	0	20	－	0	127
	北見	103	0	0	106	24	－	234
	合計	389	0	1	126	35	10	561

出典：「令和 2 年度貨物地域流動調査」（国土交通省）※小数点以下の処理で合計と内訳計が一致しない場合がある

(2) 物流事業者（担い手）に係る実態

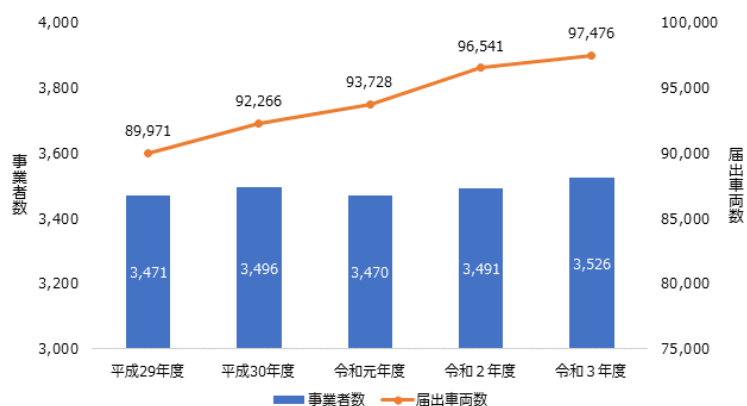
①北海道内の貨物自動車運送事業者数・保有車両数の推移

- 「数字でみる北海道の運輸令和4年版」により北海道内の貨物自動車運送事業者数・保有車両数の推移を把握した。

【一般トラック】

- 過去5年間の事業者数は概ね3,500前後で横ばいでの推移となっている。
- 一方、届出車両数は平成29年度の約9万台から増加傾向で推移しており、令和3年度で97,476台となっている。

道内の貨物自動車運送事業者数及び届出車両数の推移（一般トラック）

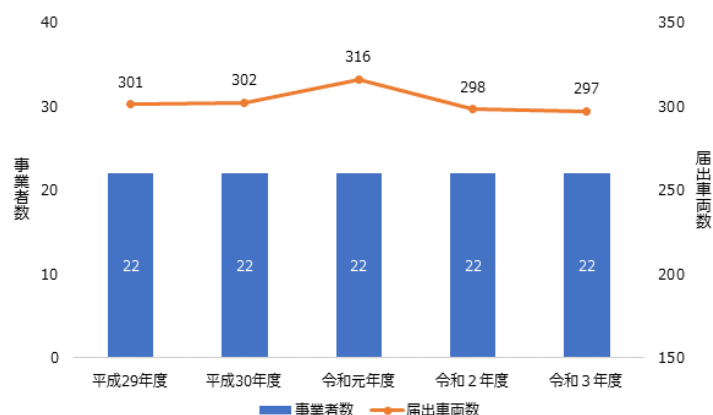


出典：「数字でみる北海道の運輸令和4年版」（北海道運輸局）

【特積トラック】

- 過去5年間の事業者数は22で変化がない。
- 一方、届出車両数は年度による増減がややみられるものの、概ね300台前後で推移している。

道内の貨物自動車運送事業者数及び届出車両数の推移（特積トラック）



出典：「数字でみる北海道の運輸令和4年版」（北海道運輸局）

②北海道内の貨物自動車運送事業者の規模別構成

- ・「数字でみる北海道の運輸令和 4 年版」により、北海道内の貨物自動車運送事業者の規模別構成を把握した。

【資本金別】

- ・貨物自動車運送事業者数を資本金別にみると、「501～1000 万円まで」が 31.0%と最も多く、次いで「1001～3000 万円まで」が 23.2%、「201～300 万円まで」が 15.3%、「301～500 万円まで」が 11.9%となっている。全体的にみると、資本金 1000 万円までの事業者が多く、67.0%を占めている。
- ・このうち特積トラックを所有している貨物自動車運送事業者数について、資本金別にみると、「5001～10000 万円まで」が 57.1%と最も多く、次いで「1001～3000 万円まで」が 28.6%となっている。また、全ての事業者が資本金 1001 万円以上の規模となっている。

資本金別にみた貨物自動車運送事業者の構成

	一般トラック		うち特積トラック	
	事業者数	構成比	事業者数	構成比
50万円まで	147	4.3%	0	0.0%
51～100万円まで	99	2.9%	0	0.0%
101～200万円まで	54	1.6%	0	0.0%
201～300万円まで	518	15.3%	0	0.0%
301～500万円まで	405	11.9%	0	0.0%
501～1000万円まで	1,052	31.0%	0	0.0%
1001～3000万円まで	788	23.2%	4	28.6%
3001～5000万円まで	191	5.6%	1	7.1%
5001～10000万円まで	70	2.1%	8	57.1%
10001万円以上	17	0.5%	1	7.1%
その他	52	1.5%	0	0.0%
合計	3,393	100.0%	14	100.0%

出典：「数字でみる北海道の運輸令和 4 年版」（北海道運輸局）

注 1) 「その他」は公営及び個人の事業者。

注 2) 霊柩は含まない。

注 3) 本社所在地が道外にある事業者は事業者数から除く。

【従業員数別】

- ・貨物自動車運送事業者数を従業員数別にみると、「10 人まで」が 49.8%と最も多く、次いで「11～20 人まで」が 24.0%、「21～30 人まで」が 9.9%となっており、従業員数 30 人までの事業者が全体の 83.7%を占めている。
- ・このうち特積トラックを所有している貨物自動車運送事業者数について、従業員数別にみると、「301～1000 人まで」が 42.9%と最も多く、次いで「101～200 人まで」が 35.7%となっている。また、全ての事業者が従業員数 31 人以上の規模となっている。

従業員数別にみた貨物自動車運送事業者の構成

	一般トラック		うち特積トラック	
	事業者数	構成比	事業者数	構成比
10人まで	1,691	49.8%	0	0.0%
11～20人まで	814	24.0%	0	0.0%
21～30人まで	336	9.9%	0	0.0%
31～50人まで	282	8.3%	1	7.1%
51～70人まで	89	2.6%	1	7.1%
71～100人まで	71	2.1%	1	7.1%
101～200人まで	75	2.2%	5	35.7%
201～300人まで	18	0.5%	0	0.0%
301～1000人まで	16	0.5%	6	42.9%
1001人以上	1	0.0%	0	0.0%
合計	3,393	100.0%	14	100.0%

出典：「数字でみる北海道の運輸令和4年版」（北海道運輸局）

注1）霊柩は含まない。

注2）本社所在地が道外にある事業者は事業者数から除く。

【車両数別】

- ・ 貨物自動車運送事業者数を車両数別にみると、「5 両まで」が 27.3%と最も多く、次いで「6～10 人まで」が 25.3%、「11～15 両まで」が 12.9%となっており、車両数 15 両までの事業者が全体の 65.5%を占めている。
- ・ このうち特積トラックを所有している貨物自動車運送事業者数について、車両数別にみると、「501 両以上」が 28.6%と最も多く、次いで「101～200 両まで」が 21.4%となっている。また、1 社を除く事業者が車両数 31 両以上の規模となっている。

車両数別にみた貨物自動車運送事業者の構成

	一般トラック		うち特積トラック	
	事業者数	構成比	事業者数	構成比
5両まで	927	27.3%	0	0.0%
6～10両まで	857	25.3%	0	0.0%
11～15両まで	437	12.9%	1	7.1%
16～20両まで	269	7.9%	0	0.0%
21～30両まで	318	9.4%	0	0.0%
31～50両まで	288	8.5%	2	14.3%
51～100両まで	184	5.4%	2	14.3%
101～200両まで	75	2.2%	3	21.4%
201～500両まで	25	0.7%	2	14.3%
501両以上	13	0.4%	4	28.6%
合計	3,393	100.0%	14	100.0%

出典：「数字でみる北海道の運輸令和4年版」（北海道運輸局）

注1）霊柩は含まない。

注2）本社所在地が道外にある事業者は事業者数から除く。

③北海道内の自動車運転手の求人・求職状況の推移

【直近1年間（月別）】

- 令和4年北海道労働局統計をもとに直近1年間の自動車運転手の月間有効求人数をみると、令和4年3月は4,000人を超え、それ以降も4,000人台で推移している。一方、月間有効求職者数は当初は2,000人を超えていたものの、令和4年4月をピークに微減傾向で推移しており、9月以降は2,000人を下回っている。
- 月間有効求人倍率は令和4年7月に2倍を超え、それ以降も2倍台で推移している。

直近1年間における「自動車運転手」の求人数及び求職者数の推移

	R4年1月	R4年2月	R4年3月	R4年4月	R4年5月	R4年6月	R4年7月
月間有効求人数	3,829	3,912	4,139	4,306	4,305	4,296	4,296
月間有効求職者数	2,134	2,182	2,329	2,551	2,479	2,327	2,036
月間有効求人倍率	1.79	1.79	1.78	1.69	1.74	1.85	2.11

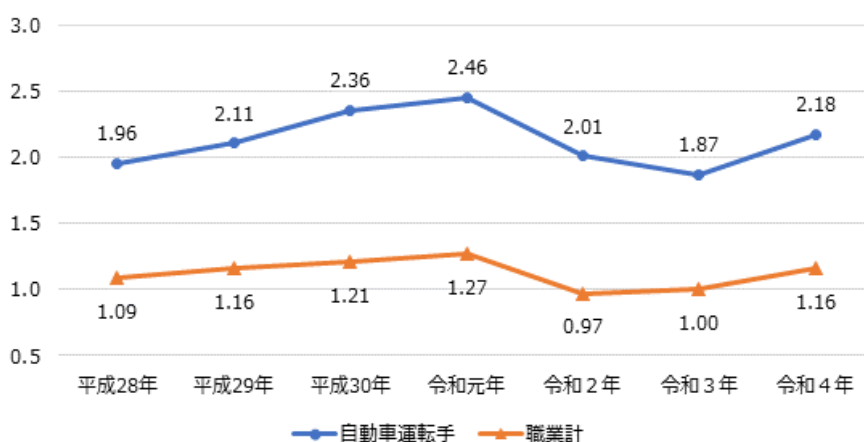
	R4年8月	R4年9月	R4年10月	R4年11月	R4年12月	R5年1月
月間有効求人数	4,391	4,410	4,276	4,171	4,051	4,026
月間有効求職者数	2,028	1,981	1,960	1,939	1,890	1,987
月間有効求人倍率	2.17	2.23	2.18	2.15	2.14	2.03

出典：「令和4年北海道労働局統計」（北海道労働局）

【有効求人倍率の経年変化】

- 平成28年～令和4年の北海道労働局統計をもとに各年10月の自動車運転手の有効求人倍率をみると、平成28年以降上昇傾向で推移しており、令和元年にはピークとなる2.46倍に達している。その後は新型コロナの影響もあって、令和3年には1.87倍まで低下したものの、令和4年には再び2.18倍まで上昇している。
- 職業計の有効求人倍率と比較すると、自動車運転手の有効求人倍率は概ね2倍近い水準で推移しており、人手不足感の強い状況が続いている。

自動車運転手の月間有効求人倍率の推移



出典：「平成28年～令和4年北海道労働局統計」（北海道労働局）

注）求人倍率は、各年とも10月の月間有効求人倍率を示したもの。

④貨物自動車運転手の労働時間

- 令和 3 年賃金基本構造統計調査をもとに貨物自動車運転手の労働時間について把握した。

【所定内実労働時間数】

- 令和 3 年の貨物自動車運転手の全体平均の所定内実労働時間（1 か月当たり）をみると、「営業用大型貨物自動車運転手」が 177 時間、「営業用貨物自動車運転者」が 174 時間となっており、職種平均の 165 時間を 10 時間程度上回っている。
- 企業規模別にみると、「営業用大型貨物自動車運転手」と「営業用貨物自動車運転者」のいずれも企業規模が小さいほど実労働時間が長くなる傾向がみられる。
- 所定内実労働時間（1 か月当たり）について、職種（小分類）別の順位をみると、「営業用大型貨物自動車運転手」が 2 位、「営業用貨物自動車運転者」が 4 位となっており、貨物自動車運転手の所定内実労働時間の長さが目立つ結果となっている。

企業規模別にみた貨物自動車運転手の所定内実労働時間（1か月当たり）

単位：時間

	大企業 (1,000人以上)	中企業 (100～999人)	小企業 (10～99人)	全体平均
営業用大型貨物自動車運転者	171	177	177	177
営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）	170	175	177	174
職種平均	161	165	168	165

出典：「令和 3 年賃金基本構造統計調査」（厚生労働省）

注）企業規模の分類（大企業、中企業、小企業）は常用雇用者の数によるもの。

所定内実労働時間（1か月当たり）の職種（小分類）別順位

単位：時間

順位		所定内実労働 時間数
1	建設・さく井機械運転従事者	187
2	営業用大型貨物自動車運転者	177
3	小・中学校教員	175
4	営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）	174
4	自家用貨物自動車運転者	174
4	建設躯体工事従事者	174
4	配管従事者	174
4	ダム・トンネル掘削従事者，採掘従事者	174
9	歯科技工士	173
9	高等学校教員	173
9	大工	173
9	その他の建設従事者	173
	職種平均	165

出典：「令和 3 年賃金基本構造統計調査」（厚生労働省）

注）職種は小分類（145 分類）によるもの。

【超過実労働時間数】

- 令和 3 年賃金基本構造統計調査をもとに令和 3 年の貨物自動車運転手の全体平均の超過実労働時間（1 か月当たり）をみると、「営業用大型貨物自動車運転手」が 35 時間、「営業用貨物自動車運転者」が 33 時間となっており、職種平均の 12 時間を 20 時間以上上回っている。
- 企業規模別にみると、「営業用大型貨物自動車運転手」と「営業用貨物自動車運転者」のいずれも企業規模が大きいほど実労働時間が長くなる傾向がみられる。
- 所定内実労働時間について、職種（小分類）別の順位をみると、「営業用大型貨物自動車運転手」が 1 位、「営業用貨物自動車運転者」が同率 2 位となっており、貨物自動車運転手の超過実労働時間の長さが目立つ結果となっている。

企業規模別にみた貨物自動車運転手の超過実労働時間（1か月当たり）

単位：時間

	大企業 (1,000人以上)	中企業 (100～999人)	小企業 (10～99人)	全体平均
営業用大型貨物自動車運転者	45	45	30	35
営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）	41	38	22	33
職種平均	14	13	9	12

出典：「令和 3 年賃金基本構造統計調査」（厚生労働省）

注）企業規模の分類（大企業、中企業、小企業）は常用雇用者の数によるもの。

超過実労働時間（1か月当たり）の職種（小分類）別順位

単位：時間

順位		超過労働 時間数
1	営業用大型貨物自動車運転者	35
2	営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）	33
2	船内・沿岸荷役従事者	33
4	バス運転者	25
4	クレーン・ウインチ運転従事者	25
6	鋳物製造・鍛造従事者	23
6	自動車組立従事者	23
6	ダム・トンネル掘削従事者，採掘従事者	23
9	金属工作機械作業従事者	22
10	獣医師	21
	職種平均	12

出典：「令和 3 年賃金基本構造統計調査」（厚生労働省）

注）職種は小分類（145 分類）によるもの。

⑤貨物自動車運転手の給与・賞与額

- 令和3年賃金基本構造統計調査をもとに、貨物自動車運転手の全体平均の給与・賞与額をみると、「営業用大型貨物自動車運転手」が463万円、「営業用貨物自動車運転者」が430万円となっており、職種平均の490万円を下回っている。
- 企業規模別にみると、「営業用大型貨物自動車運転手」は大企業、中企業、小企業のいずれも職種平均に近い水準の給与・賞与額となっているが、「営業用貨物自動車運転者」は大企業、中企業、小企業のいずれも職種平均を50～60万円下回っている。

企業規模別にみた貨物自動車運転手の給与・賞与額

単位：千円

	大企業 (1,000人以上)	中企業 (100～999人)	小企業 (10～99人)	全体平均
営業用大型貨物自動車運転者	5,379	4,839	4,446	4,632
営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）	4,859	4,318	3,853	4,306
職種平均	5,460	4,878	4,428	4,902

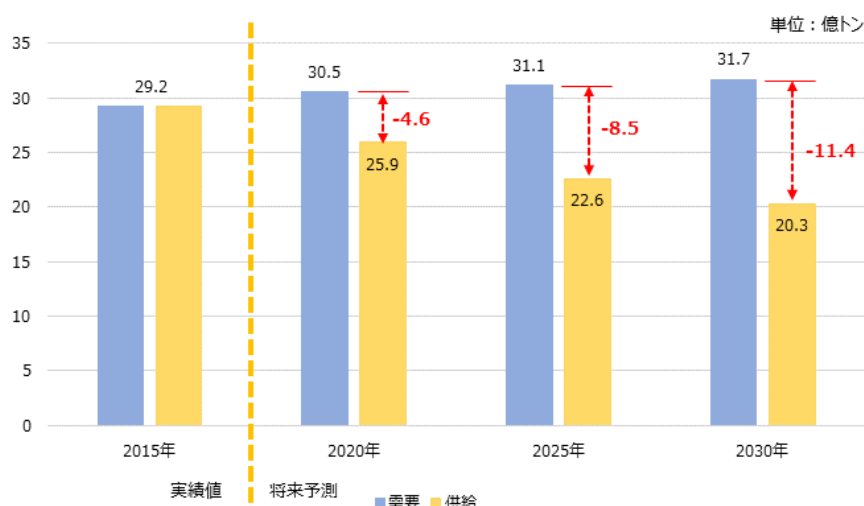
出典：「令和3年賃金基本構造統計調査」（厚生労働省）

注）企業規模の分類（大企業、中企業、小企業）は常用雇用者の数によるもの。

⑥営業用貨物自動車の輸送量の将来推計

- 日本ロジスティクスシステム協会の推計によると、営業用貨物自動車輸送量は今後増加傾向で推移し、2030年には32億トンまで増加すると見込まれている。
- 一方、貨物自動車輸送の担い手となるドライバーは今後減少傾向に拍車が掛かることになり、2030年には11.4億トンの荷物が運べなくなる見通しとなっている。

営業用貨物自動車の需給バランス



出典：「ロジスティクスコンセプト 2030」（公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会）

1.2 道内民間企業における北海道の地域物流の課題解決に向けた取組事例

- Web 検索等により得られた北海道の地域物流の課題解決に向けた取組事例は以下のとおり。

取組主体	テーマ	内容
生活協同組合コープさっぽろ	納品伝票の電子化・ペーパーレス化	- 同社では納入する商品の検収作業を省力化によるトラック運転手の待ち時間の短縮を目指し、納品伝票の電子化・ペーパーレス化を推進している。 - 同社は納入事業者約 1000 社のうち、取引が多い 400 社を対象に開始し、順次対象事業者を増やしていく方向。
イオン北海道株式会社	荷主、物流委託事業、3PL 事業者が一体となった物流効率化への取組	- 同社が 2021 年に整備した物流拠点「イオン石狩 PC」において、同社が中心となって、物流拠点を運営する 3PL 事業者、物流委託事業者が、道物流拠点の効率化に係る問題点を共有して問題解決に取り組み、物流業務の生産性向上を図っている。 - この取組では PL 事業者、物流委託事業者から出された問題点・提案について、荷主である同社が、案件によっては同社事業の活動の全体最適の観点から店舗運営部署との調整も図り効率化を進めている。
F-LINE 株式会社	共同輸送	味の素、カゴメ、日清フーズ、ハウス食品の 4 社が出資して F-LINE 株式会社を設立し、共同輸送を北海道からスタートした。現在では全国で共同輸送を展開。
日清食品／サントリーホールディングス	共同輸送	2 社の配送拠点（サントリー：千歳市、日清食品：恵庭市）が近接していることを活かし、トラックが 2 つの拠点に立ち寄って両社の商品を混載し、両社の倉庫が近接している帯広市まで共同輸送を実施。
流通経済研究所／セブンイレブン・ジャパン／ファミリーマート／ローソン	共同輸送	- 内閣府戦略的イノベーション創造プログラム「スマート物流サービス」を活用した「遠隔地（過疎地域等）における店舗への商品配送の共同化」について実証実験を実施。 - この実証実験では、セブンイレブンとファミリーマート、セブンイレブンとローソンの 2 つの組み合わせで、札幌近郊の基幹センターから、函館のサテライトセンターまでの横持

取組主体	テーマ	内容
		ち配送の共同化の実証を行った。 ・その結果から、幹線でのセンター間の横持ちを共同化することで、1便あたりの車両台数を1台削減、走行距離を275km(従来比48%減)短縮、CO2排出量を176kg(同45%減)削減、走行時間を2.5時間(同23%減)削減することを確認した。
名寄商工会議所／道北圏域ロジスティクス総合研究協議会／名寄市／北海道／北海道運輸局／北海道開発局	中継輸送・共同輸送	・道北地域北部における地域間の距離が遠い、片荷輸送が多い、トラックドライバー不足等の問題解決に向けて、道の駅の活用等による名寄周辺地域の物流拠点化に向けて「名寄周辺モデル地域圏域検討会」を組成し、実現に向けた実証事業、調査を実施している。 ・実証事業では、道の駅物流の担い手となる物流事業者の「道の駅時刻表」を作成し、道北の内陸部、日本海側及びオホーツク海側を通行する運送事業者を抽出し、ルート、通過時間、輸送品、荷姿、温度帯、積載率等を整理した ・調査事業では、旭川～稚内間の道の駅を対象に地域の特産品や相互販売の意向を調査し、道の駅間連携の可能性が高い道の駅とそれらをつなぐルートを把握した。
帯広商工会議所	中継輸送・共同輸送	・十勝地域の物流に係る課題である季節波動が大きい農作物の物流、ドライバー不足、自然災害による交通網の寸断、長時間労働規制(物流の2024年問題等)等の問題の解決に向けて、十勝の優位性を活かした物流拠点を整備する構想を取りまとめた。 ・同構想では、拠点形成に必要な機能として物流センター設置、中継輸送、共同輸送、パレット輸送、貯蔵設備の整備、休憩施設設置の6点が提示されている。

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

2.1 道内物流の特性

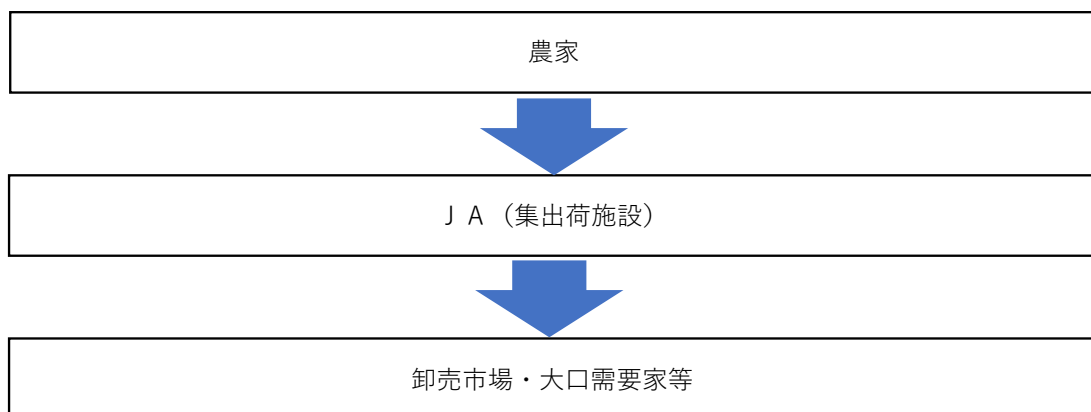
(1) 食品関連

① 農産物

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される農産物の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 農産物の多くは単価が安く、運賃負担力が低い。
- ・ ばれいしょ、たまねぎのように長期貯蔵して都度出荷する作物と収穫後予冷してすぐに出荷される作物がある。
- ・ 貨物量の季節変動が大きい。多くの作物の収穫期は夏季から秋季に集中しており、物量も同時期集中する。産地貯蔵して都度出荷できる作物もあるが通年出荷が可能な作物は僅少。
- ・ JA への作物の集荷は、農家による持込み、JA による集荷（単一品目で当該 JA の生産量が多い作物等の場合）の 2 パターンがある。
- ・ 道内市場向けはトラックで輸送。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。一品目一納品先でトラックが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って満載にしている。
- ・ 作物により形状が異なる梱包容器（箱）をトラックに隙間なく積載するため、手積み・手卸しが主流であるが、大型 JA ではシートパレットによる輸送もある。

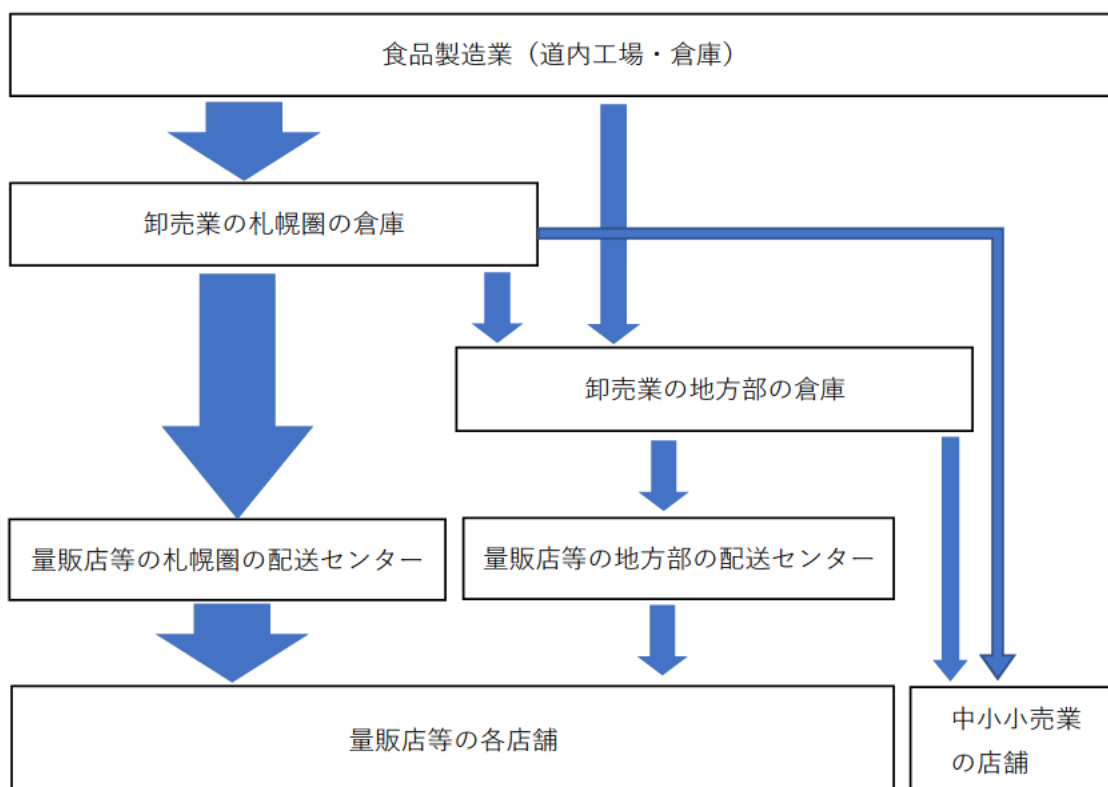


②加工食品

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される加工食品の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 食品は総じて容量の割に単価が安く、アパレル等と比較して運賃負担力が低い。
- ・ 道内外の食品製造業の多種多様な商品が卸売業を経て小売業に輸送される。商品によっては外食産業や宿泊施設への直送もある。
- ・ 常温・冷蔵品と冷凍品とでは卸売の在庫拠点が異なるケースが多い。
- ・ 食品製造業の道内工場・倉庫から卸売業の道内各地の拠点倉庫へほぼ毎日輸送。卸売業から午前中に注文を受けた商品は午後にトラックに積込まれ翌日輸送。
- ・ 卸売業から小売業へは毎日輸送。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。
- ・ 配送センターから量販店への配送は一日1回、コンビニへは一日1～3回輸送。配送回数はコンビニ各社によって異なる。

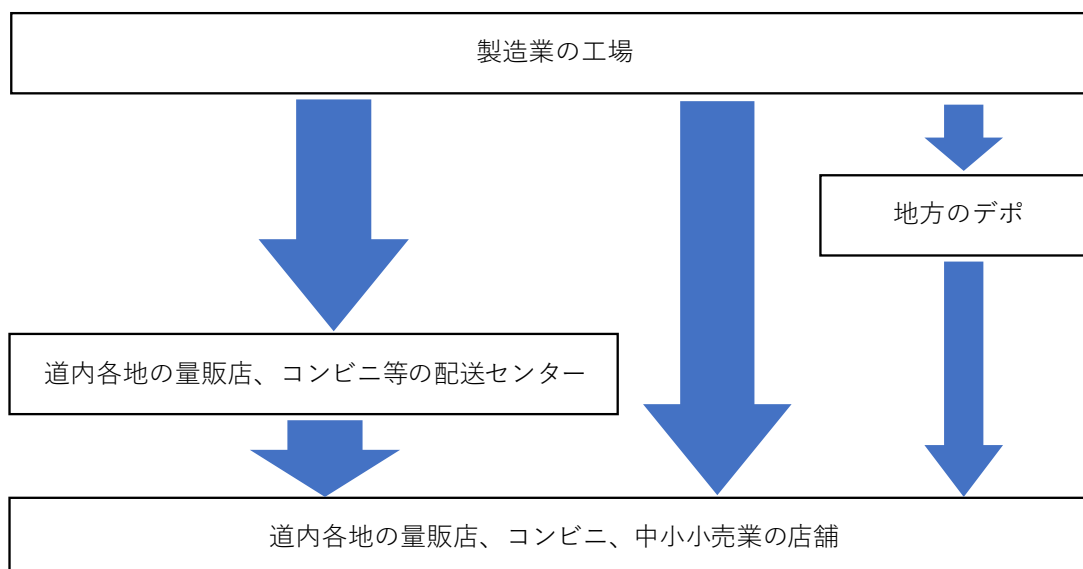


③日配品（パン）

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される日配品（パン）の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 日配品は賞味期限が短いため、工場から小売業に直送される。
- ・ 小売店舗の着時刻は開店に合わせた 9 時～10 時。このため、工場から遠隔にある店舗に配送するトラックの工場発は早朝となる。
- ・ 配送には自社トラックによる配送と、小売業が指定するトラックが工場に集荷の 2 とおりがある。小売業が指定するトラックに積みきれない場合はメーカーのトラックで輸送している。
- ・ 工場の所在地から遠隔にある地域についてはデポが配置されており、工場から輸送された製品はデポで納品先毎に仕分けされて各店舗に配送される。
- ・ 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。
- ・ コンビニについては、トラックが工場に集荷にくるパターンが多い。
- ・ 中小小売業については店舗に直送している。



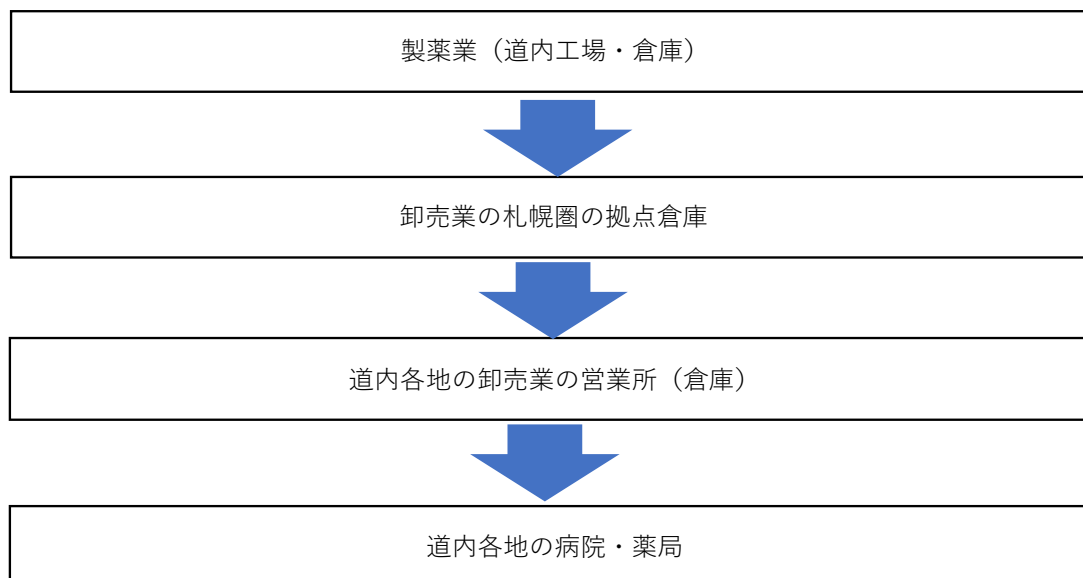
(2)医薬・日用品関連

①医薬品（医療用）

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される医薬品の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 食品と比較して医薬品は単価が高いが、度重なる薬価の引下げにより利幅が薄くなりコスト削減意識が高い。
- ・ 医薬品の保管温度帯は常温、保冷、冷凍の3パターン。医薬品であるがゆえに厳格な温度帯管理や品質管理が求められている。
- ・ 医療品の形状は極めて軽量なものから透析物のような重量物まで幅が広い。
- ・ 医薬品は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。
- ・ 上記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・薬局からの注文に応じて配送される。
- ・ 拠点間はパレット単位で輸送、病院や薬局へは1個から配送している。
- ・ 営業所から病院・薬局等へは毎日4回の定期配送があり、これに加えて薬局には3、4回の緊急配送がある。発注後30分以内の納品を要求するケースも少なくない。

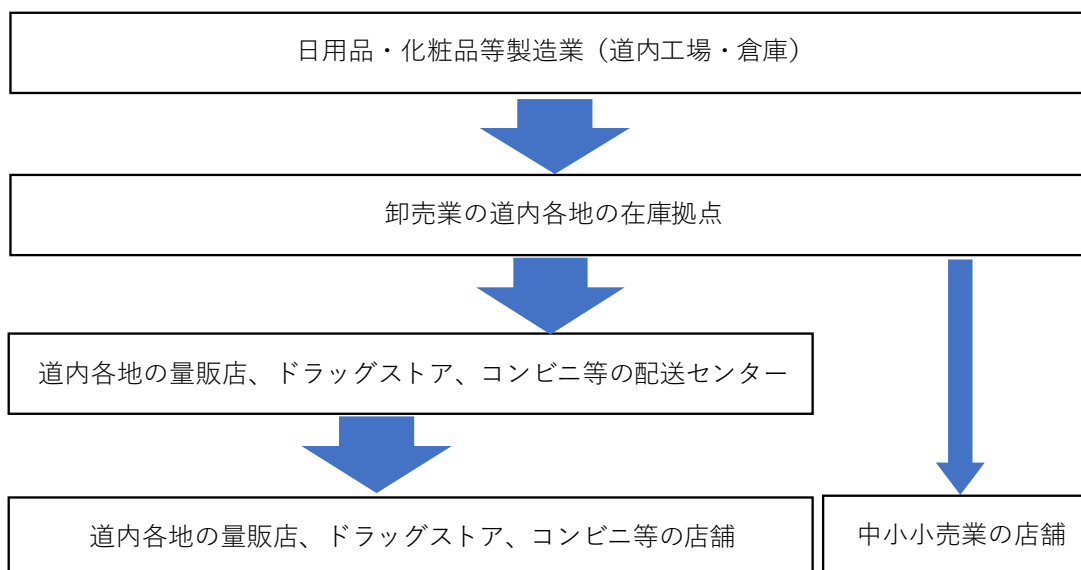


②日用品・化粧品等

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される日用品・化粧品等の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 日用品、化粧品等は、荷姿や大きさや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。
- ・ 日用品・化粧品業界では季節要因等による返品が一般的であるが、返品せずメーカーからの協賛金を得て値引きして取引先の店頭で売り切る仕組みの卸売業者もある。
- ・ 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。
- ・ 医薬品は医薬専門の物流企業が輸送するため、日用品・化粧品、医薬品それぞれの配送センターを配置するドラッグストアもある。



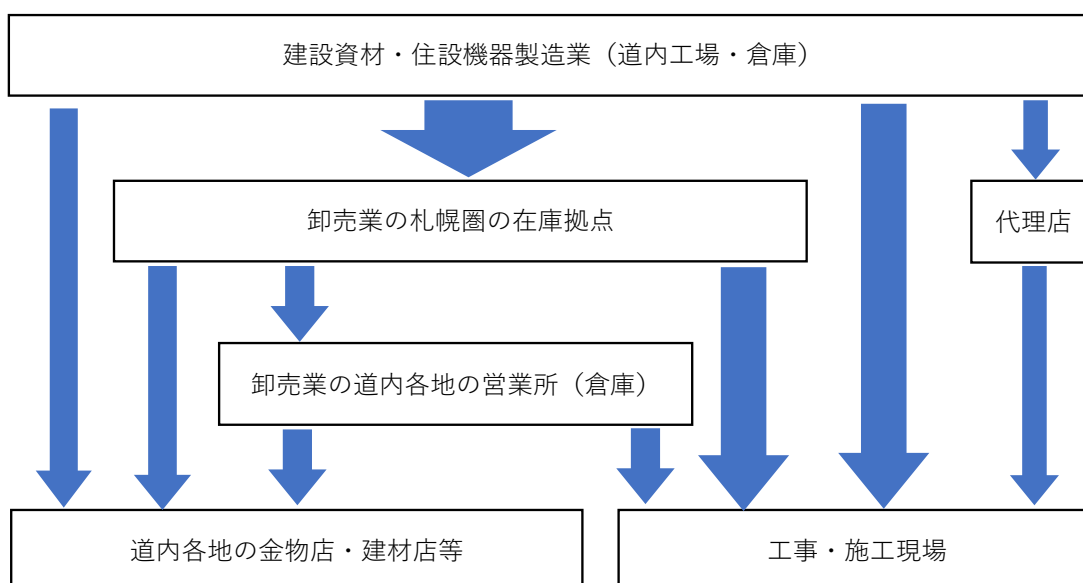
(3)建設関連

①建築資材・住設機器

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察される建設資材の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ 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される。地方部については同在庫拠点から道内の営業所（倉庫）に輸送され在庫される。
- ・ 卸売業からの配送先は金物店、建材店、工事現場等である。同じ商品であっても配送先が建材店となる場合もあれば工事現場となる場合もある。
- ・ システムキッチン等の大型の住設機器はメーカーから建材店や工事現場等に直接納品されるケースもある。また、住設機器メーカーが独自の代理店組織を形成している場合はメーカーの道内倉庫・工場から代理店に直送されるケースもある。
- ・ 住宅構造材は、工事現場に直送される。
- ・ 工事現場は案件毎に場所や広さ、周辺の環境、建設物の内容が案件毎に異なるため、輸送ルート进行定型化できなく、また、工事現場では施工期間スケジュール、日々のスケジュール（時間割）に合わせた納品が必要となる。また、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。

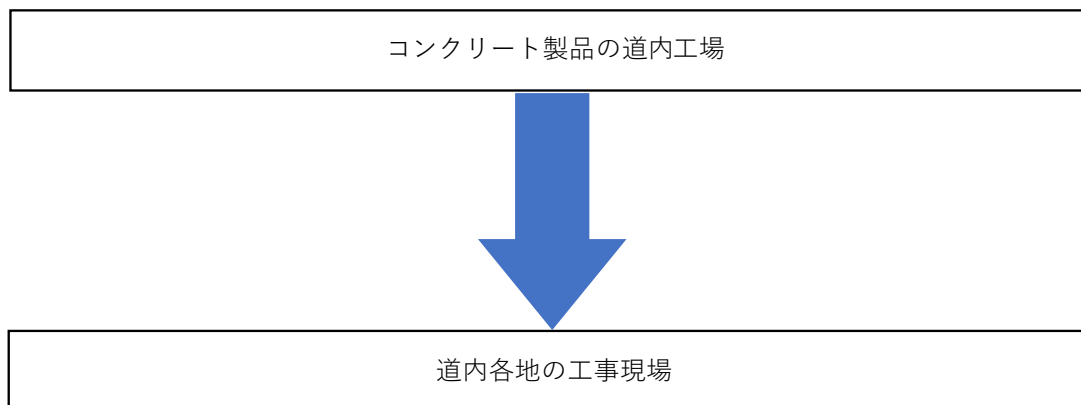


②コンクリート製品

- ・ ヒアリングにより得られた情報や文献情報などから考察されるコンクリート製品の物流特性および道内物流パターンは以下のとおり。

物流特性・道内物流パターン

- ・ コンクリート製品は、大きく分けて生コンクリートとプレキャスト（コンクリート加工品）の2種類がある。
- ・ 生コンクリートは作り置きができないため、需要家からのオーダーが来てから製造して出荷している。生コンクリートは製造して 90 分経つと固まり始めることから 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。また、生コンクリートはミキサー車でしか輸送できないことも特徴である。
- ・ 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。プレキャストは大きさや形状等が個々の製品によって異なることから、物流企業が保有する車両設備の状況を踏まえて製造会社が物流企業を選定して輸送を委託している。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している。



2.2 道内トラック物流に係る問題点・課題

(1) 物流企業に係る問題点・課題

① 荷主企業

- ・ 荷主企業から見た物流側の問題点・課題としては、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。
- ・ このほか、医療品に関しては輸送を担える事業者が限られていること、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、荷主は個々の物流企業と契約しているため地域の荷主企業の連携による混載輸送が困難なこと、物流企業の競合が少ない地方部の運賃の値上げ幅が大きいこと等が問題点としてあげられている。

【荷主企業のコメント】

- ・ 将来的にはドライバーの高齢化、人手不足を懸念（製造業）
- ・ 大型車両を運転できるドライバーが限られているので、残業規制が進むと条件の良い業種に転職してしまい物流企業に定着しない（製造業）。
- ・ トラックドライバーは他の業種に比べて長時間・低賃金の状況にあり、担い手（特に若年層）が少ない。労働条件の充実が重要だが自助努力にも限界あると思う（製造業）。
- ・ ドライバーの担い手不足は深刻であり、約 10 年前からドライバーの身体的、精神的ストレスを軽減する物流体制の構築に取り組んでいる（卸売業）。
- ・ 建設現場での荷卸し等のノウハウが必要なので熟練のドライバーが退社されると困る（製造業）。
- ・ 配送拠点の医薬専門の物流会社は 1 社であり代替がきかない（卸売業）。
- ・ 生コンの需要が近年拡大しており、ミキサー車もドライバーも不足気味である（製造業）。
- ・ 飼料を運ぶトラックは仕切りのある荷台なので、帰り荷があっても積込めないと思う。（製造業）。
- ・ 事業者は個別に輸送事業者と契約してるので、地域の事業者が連携して混載することは難しい（複合サービス業）。
- ・ 物流会社からの運賃値上り要請がある。物流事業者の競合が少ない地方部のルートは値上り要請幅が大きい（卸売業）。

② 物流企業

物流企業の自社の課題としては、ドライバーが高齢化している、ドライバーを募集しても応募がほとんどない、高齢により退職したドライバーの補充が難しい等、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。

- ・ また、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ごうとするドライバーが退職してしまう例もあげられている。

- ・このほか、地方部について、ドライバーの確保が特に困難であることや貨物量の減少も課題としてあげられている。

【物流企業のコメント】（自社の問題点・課題）

- ・ドライバーが不足している。法規が定めた就業時間を超えた運送を容認する物流会社によるドライバーの引き抜きや転職もある（運輸業）。
- ・ドライバーが不足している。ドライバーを募集しても応募がほとんどない（運輸業）。
- ・ドライバーの不足は構造的な問題で、高齢化して退職するドライバーを補充することが難しい（運輸業）。
- ・人手不足（特にドライバー）が課題であり、外注に頼らざるを得ず、その分経費がかかる。また、物流 2024 年問題を考えると長距離となる幹線輸送は人手不足に拍車がかかる（運輸業）。
- ・ドライバーに長時間労働を課していないが、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ケースがある（運輸業）。
- ・地方拠点の労働力不足や物量減少が課題（運輸業）。
- ・残業規制によりドライバーの収入が減少すること、ドライバーの高齢化等を背景に人材確保が困難になることが最大の課題（運輸業）。
- ・自動運転や DMV 等の実証実験は進んでいるが、積雪期での運用は課題が多く、導入はかなり先の将来となる（運輸業）。

（2）荷主企業に係る問題点・課題

①荷主企業

- ・荷主企業の自社の課題としては、物流サービスの変更は店舗運営の変更や着荷主である取引先との調整が必要であるため、店舗部門や営業部門との協議事項となり、物流部門のみで決定できる事項ではないことがあげられている。
- ・このほか、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、物流拠点の大きさや形状の関係で庫内作業の機械化（自動化）が困難等の課題があげられている。

【荷主企業のコメント】（自社の問題点・課題）

- ・顧客優先の営業部門のしわ寄せが物流部門に及んでいる（卸売業）。
- ・物流 2024 問題を見据えて、効率化のため車両台数、配送回数の適正化を図るためには、物流部門と営業部門との協議が必要（小売業）。
- ・2024 年問題を見据え運送事業者と話し合い互いに納得のいく落としどころを考えたく、物流部門としてはデポの増強による配送頻度の削減を図りたいが、全社的には経費節減の流れが強くと承されるかわからない（製造業）。
- ・配送ロットを大きくし配送頻度を削減したいが、営業担当の交渉に委ねるしかない（製造業）。
- ・トラックに隙間なく積み込むため、積み・卸を手作業で行っており時間がかかりドライバーの負担も大きい（製造業）
- ・ドライバーの拘束時間短縮のためには 13 時間以内に札幌～釧路間を往復する必要がある、折り返しでの積み時間を短縮する必要がある（卸売業）。

- ・品目別の輸送計画は非効率であり、複数品目の混載を今後進めたいが品目毎に保存温度帯が異なるので難しい（複合サービス業）。
- ・在庫縮減は利益率に貢献しているが、欠品の取り寄せ等で物流面では非効率を招くこともある（卸売業）。
- ・地方部にはストックポイントを配置しているが、管理費増や在庫増等の課題がある（製造業）。
- ・現在の流通センターの大きさ・形状の問題で全ての商品を納品できない（製造業）。
- ・物流センターの業務量が増えるが求人しても集まらず人手不足感が増している。機械化したいが施設が手狭でありスペースを確保できない（卸売業）。
- ・営業を兼任していたドライバーを運転に専念させる方向であり、営業部門における機械化・DXの推進や事務職のパートの補充等の社内体制の見直しが必要になってくる（製造業）。

- ・また、着荷主と関連する問題点・課題としては、トラックの着地での待機時間の長さ、着時刻指定の影響による貨物の発送時間帯の集中、発注から納品までの時間の短さ、緊急配送（イレギュラーな配送）の多さ、着地での契約外の荷役の強要、出荷時刻の急な変更等があげられている。

【荷主企業のコメント】（着荷主の問題点・課題）

- ・着地の倉庫・物流センターがトラック渋滞し待機時間が長い（製造業）。
- ・納品先の着時刻の指定により、トラックが製品を積込にくる時間帯が集中する。トラックの出荷口の増設、積込時間の短縮等の対策をとってきたが、着時刻の指定により同時刻に複数のトラックが積込に来るので積込待ち時間の短縮が進まない（製造業）。
- ・契約上は着地での車上渡しだが、荷卸しや搬入作業が強いられることも少なくない（製造業）。
- ・運送事業者との契約は着地での軒先渡しだが、着荷主が荷降し後の運搬を強いることがある（卸売業）。
- ・建設業界は他業界と比べ体質が古く蔓延っており、建設会社等の川下業者の都合を物流業者に強いる傾向がある。他業界では進んでいる予約入荷システムの導入も少ない（卸売業）
- ・工事現場（着荷主）の都合により、出荷予定時刻が急に変更になる（製造業）。
- ・荷主企業から指定された時刻に荷物を運んでも、工事現場で荷卸しをするまで半日待たされることがある（製造業）。
- ・配送日の決定が遅いので精細な配送スケジュールを組み難い（製造業）。
- ・発注から納品までの時間的な余裕がなく、トラックの積載率の向上を図ることが難しい。特にコンビニはリードタイムが短い。また、これまでの朝9時から10時に店舗納品してきたが、納品時刻が後ろ倒しになると物流効率を高める方策が打てる（製造業）。
- ・薬局報酬の見直し等により、薬局では幅広い調剤対応や1度で出す数量への対応が必要となり、緊急発注回数の増加に歯止めがかからない構造になっている（卸売業）。

②物流企業

- ・物流企業から見た荷主側の問題点・課題としては、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、共同輸送による効率化を提案しても競合企業との混載を嫌い了承されない等があげられている。

【物流企業のコメント】

- ・ 工事現場（建設資材の着地）での待機時間が長いことがある。メーカー（発荷主）は建設会社（着荷主）に資材の到着時間を指示しているが、建設会社では現場の日々の都合に合わせて納品させる（運輸業）。
- ・ 小売業の配送センターへの輸送では、荷物を降ろす順番待ちが発生するケースがある（運輸業）。
- ・ 農産物の輸送については全て手積みであり、ドライバーの作業負担が大きい。できるだけ多く運ぶためにパレットを使用しない。ホクレンにパレット輸送化を申し入れているが実現は難しそうだ（運輸業）。
- ・ 手積み・手卸作業が必要な貨物がある。トラックから卸した場所から別の場所までの移動を要請されることもある（運輸業）。
- ・ 納入先（着荷主）の現場で、納入先の要望等でドライバーが納入企業のフォークリフトで積卸しをすることがある（運輸業）。
- ・ 工事現場からの着時刻指定が厳しいと、トラックは現場近くでの待機による時間調整が必要だが、特に札幌圏では待機できる場所がない（運輸業）。
- ・ 貨物着時刻の指定等は若干緩めてくれる顧客が増えてきてはいるものの、配達時間の繰り上げ等更に厳しい条件を提示する顧客も未だに存在している。大手の方がその傾向が強い。配達時間が早まればその分ドライバー等は早出をしなければならず、早出をしても集荷・荷卸し・仕分けの業務があるので早く帰れない（運輸業）。
- ・ 共同配送を提案してもライバル同士の荷主だと了承を得られない（運輸業）。

(3) 恒久的・構造的な問題点・課題

① 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が北海道特有の問題としてあげられている。
- ・ 納品先が建設現場の場合は、納品先の場所、大きさ、スケジュール等が個々に異なるため画一的な輸送が難しい点が課題としてあげられている。
- ・ また、木製構造材等のような容量が大きい割に単価が低い貨物については運賃負担力の低さが課題としてあげられている。
- ・ また、業界の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向けた連携を図り難いことが課題としてあげられている。

【荷主企業のコメント】

- ・ 北海道は広大な地に納品先が点在しており、物流の効率性が低い（製造業）
- ・ 地方配送の車両の帰り荷は殆どない（小売業）。
- ・ 農業生産の盛んな北海道にあっては、収穫期の夏季にトラックの需要が集中するので物流が滞るリスクが潜在している（製造業）。
- ・ 生産効率が良い夏季に工事が集中するので製品を工事現場に運ぶ時期も集中する中で、工事現場の始まる時間にあわせて運ぶ必要があることが、トラックドライバーの超過労働を招いている（製造業）。
- ・ 日々の物流量の変動が大きく、その結果、運送業者の残業が増える（卸売業）。

- ・納品先の建設現場によって場所も、大きさも、スケジュールも異なるため、建築資材の画一的な配送は難しい（製造業）。
- ・商品の容量が大きい割に単価が低く、運賃負担力が低い（製造業）。
- ・競合は各社地方部にストックポイントを配置しているが、競合各社が連携して効率化を図る動きはない（製造業）。
- ・卸業者のライバル意識が高く、共同配送等で効率化を図る等の発想にはなり難い（卸売業）。
- ・パンはセンタースtock型の商品ではなく毎日小売業の店舗に届ける必要がある。このため、他社の商品を一時的に預かって共同配送することは難しい（製造業）。
- ・トラック運送業界は小規模零細の企業が大半であり、これらは平均車両使用年数を過ぎてても車両の入れ替えが進まない（製造業）。
- ・2030 年以降はコンクリート製品の需要が急激に落ち込むことが想定されており、物流部門も含めて設備投資の判断が難しい（製造業）。
- ・労働時間問題（103 万円の壁など）から、出荷作業のパートを増員した（製造業）。

②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としてあげられている、
- ・また、採算性に係る課題としては、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あげられている。
- ・このほか、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。

【物流企業のコメント】

- ・道央圏と地方部とでは人口差が大きく消費財の貨物量の差も大きい。このため、道央圏から地方への路線は消費財を高積載率で運べる貨物量に満たない、道央圏から地方への路線は帰り荷がないという問題がある（運輸業）
- ・人口減により消費財の貨物量が減少している。さらに、近年小売業が独自に物流に参入したため、既存の輸送事業者の市場が縮小している（運輸業）。
- ・飲料、食品、農産物は容量の割に価格が安く、運賃負担力が低い。このため、発荷主からみれば物流費を抑えざるを得ない事情がある（運輸業）。
- ・農産物はピークとオフピークの貨物量の差が大きい（運輸業）。
- ・交通事情等により予期しない輸送時間の変動がある。特に冬季はその傾向が強い（運輸業）。
- ・冬季における雪害等による輸送の遅延については荷主も理解してくれる（運輸業）。
- ・大口の顧客はメーカーの物流子会社や配送センター等を運営する物流会社であり、当社が元請でないので価格交渉の余地が少ない（運輸業）
- ・燃料・エネルギーコストが上昇するなか、トラック業界では「サーチャージ」がなかなか浸透していない（運輸業）。
- ・トラックの重量規制によりトラックを大型化しても積載量を増やすことができない（運輸業）。

2.3 取引条件の見直しに係る取組

①荷主企業

- ・ 物流企業との取引条件の見直しについては、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（問題点・課題の共有や改善提案等）をとっている企業、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企業等、荷主企業によって対応方法は様々である。
- ・ 物流企業からの運賃等の上昇に係る要請に対しては、100%の受け入れは難しいが可能な限り対応している状況がうかがえる。
- ・ また、取引条件の見直しに係る荷主企業と物流企業との力関係について、現在は荷主が優位な立場にあるが今後はこれが逆転するとみる荷主企業もある。

【荷主企業のコメント】

- ・ 物流企業各社に見積を提出してもらい、相手先を決定、契約している。契約期間内に燃料費・人件費の上昇などで輸送費の値上げ要請があるため、年 2 回程度交渉する機会を設けている（複合サービス業）。
- ・ 年 1 回程度料金の交渉を行い、燃料費の上昇分や賃金上昇分はある程度受け入れている（製造業）。
- ・ 各運送業者と個別の会議を毎月開催し、課題や困っていること、改善提案等、何でも話してもらうようにしている。各社とは取引が長く、当社の業務に精通しておりお互いにメリットのあるパートナー関係を築けている（卸売業）。
- ・ 物流費は、実経費（車両費、人件費、燃料費）、管理費（間接費、運送会社の適正利潤）の 2 本立てで運送会社と契約している（卸売業）。
- ・ 燃料費の上昇等大きな環境変化が生じた場合は、配送センターを運営する 3PL との契約の見直しを行い委託料を増額している。今後は物流費の増額を価格転嫁せざるを得ないと思う（卸売業）。
- ・ 運送業者 1 社と契約。ドライバーは商品知識が豊富であり顧客との関係もできている。当社との信頼関係も構築されている。運賃改定等については可能な範囲で対応している（卸売業）。
- ・ 利幅の薄い業種であり運賃の値上は経営的に厳しいが、社会的に運賃値上容認の風潮もあり、値上に応じた（卸売業）。
- ・ 保管料は年間出荷台数が著しく変わった場合に契約変更する。運賃に関しても燃料高騰等により変更を行う場合がある。昨今の物価上昇を鑑みて契約金額の改定を検討中（製造業）。
- ・ 物流を委託している事業者から各種経費の明細を提出してもらい、妥当性を確認して支払っている（小売業）。
- ・ ここ数年、物流企業からの要望が増えている。主な要望は値上げ、数量要約（数量をある程度まとめてオーダー）、待機時間低減であり、真摯に対応している（製造業）。
- ・ 運賃負担力が低い商品なので、高い運賃を支払えなく運送会社に対してやや弱い立場。運送会社からの運賃等の値上要請に対して 100%ではないができる限り対応している（製造業）。
- ・ 複数の物流企業と適度な距離感を保ちながら付き合っている。力関係は、今は発荷主側に分があるが、今後は逆転していくと思う（製造業）。

②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っている。
- ・ 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く、なんらかの対応をしており、中には燃料サーチャージの付加を認める荷主企業もある。
- ・ 近年の行政の取組や物流問題の報道等の影響により、従前よりも運賃交渉に対応する荷主企業が増えてきたという声もある。

【物流企業のコメント】

- ・ 食品メーカーでは運賃交渉に応じてくれる会社が少ない（運輸業）。
- ・ 低い水準の運賃で継続している取引先がギャップを埋める交渉をすると他に乗り換えられる恐れがあり、まともな価格交渉ができていない（運輸業）。
- ・ 最低賃金の上昇や燃料上昇等のよるコスト増のため、運賃値上げを荷主に要望するが十分な回答を得られない場合が多い（運輸業）。
- ・ 値上げ交渉は、行政の取組や物流問題に係る報道等の影響もあり、以前より交渉に応じてもらえるようになっている（運輸業）。
- ・ 燃料費の高騰に伴う運賃交渉について発荷主は交渉のテーブルにはついてくれ、半数程度は運賃値上げに応じてくれるが、要望をどの程度応じてくれるかは発荷主によって様々。食品や農産物は単価が低く、運賃負担力が低いことも影響していると思う（運輸業）。
- ・ 燃料費の上昇を荷主に転嫁するために、主要取引先とは年1～2回の価格交渉を行い、ある程度受け入れてもらっている（運輸業）。
- ・ 加工食品の輸送については、燃料サーチャージを付加してもらっている（運輸業）
- ・ 燃料費高騰にともなう運賃交渉に応じてくれ、一定程度の運賃上昇を認めてくれるが、燃料費の上昇分をカバーできる程の上昇幅ではない（運輸業）。
- ・ 農産物の輸送では、荷物の積み込みでの待機時間に応じて料金を徴取しているが、支払わないケースや、運送会社を切り替えると言われるケースがある（運輸業）。
- ・ 建設資材の輸送は都度見積であり、荷主は輸送以外に各種の料金（付帯サービス）がかかることを理解している（運輸業）。
- ・ 当社の協力企業（物流企業）からの値上げ申入れには真摯に対応している（運輸業）。
- ・ 輸送委託事業者とは当社系列輸送会社と共に、月2回会議を開催し、配送計画等の情報を共有している。委託費の見直しなどについては個別に交渉を行っている。最近は燃料費の上昇などを背景に交渉機会が増加している（運輸業）。
- ・ 輸送委託会社からのすべての要請に応じることは収益面から難しく、人材確保を含めた他社の取組事例の紹介、コスト低減に向けた提案などを行っている（運輸業）。

2.4 物流業務の改善や効率化に係る取組

①荷主企業

- ・ 物流業務の改善や効率化に向けては、輸送頻度の低減等の物流サービスを見直している企業、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を図っている企業、工場の出荷口の増設や出荷時間の 24 時間化等により出荷時のトラックの待機時間の縮減を図っている企業がみられた。
- ・ 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混載輸送を進めている企業や着荷主に対してデータをもとにした説明によりイレギュラーな配送要請の減少に一定の成果を得ている企業もあった。また、今後業務の改善に向けて、パレット輸送を検討している企業や、物流業務の標準化・電子化による物流効率の向上を検討している企業もみられた。

【荷主企業のコメント】

- ・ 拠点配送時に一緒に社内備品を輸送する回数を縮減した（卸売業）。
- ・ 配送頻度を店舗の立地環境等に応じて 1～3 回と柔軟にしている（卸売業）。
- ・ 注文数量集約化により配送頻度の低減を図っている（製造業）。
- ・ 緊急配送が多い時間帯を分析したデータを示して緊急発注の抑制を販売先（着荷主）に申し入れて配送回数の減少を図っている。同業者も同様の申し入れをしていることも販売先の理解が進んだ要因とみられる（卸売業）。
- ・ バーコードスキャナーを用いた検品、送り状発行の自動化により検品時間の短縮を図っている（製造業）。
- ・ 伝票の電子化による検品の廃止、店舗が無人時の場合のバックヤードへの納品により、納品時間の短縮を図っている（小売業）。
- ・ 納品時の検品の廃止（伝票の電子化、データでの照合のみ）、台車単位での店舗納品、店舗に無人時のバックヤードへの納品により、店舗納品の時間短縮を図っている（卸売業）。
- ・ 出荷前日の積込作業が遅い時刻にならないよう納品時刻を午前ないし昼頃とするよう問屋に納品時間の予約を入れている（製造業）。
- ・ 納品日・時刻を予約制にしたことで物流センターでの納品トラックの待ち時間問題が解消された（小売業）。
- ・ 積込・積卸作業の軽減や時間短縮に向けてパレット輸送実験し検討している（製造業）。
- ・ 出荷口の増設、積込時間の短縮、工場での 24 時間出荷対応により、工場での待機時間の縮減を図っている（製造業）。
- ・ 物流の担い手不足に対応するため、数年前から社内にロジスティックチームを立ち上げ、生産体制も加味した上で効率的な輸送を行うようにしている（製造業）。
- ・ 製品の納品日を可能な限り調整し、混載便で輸送している（製造業）
- ・ 納品先（着荷主）に配送頻度や時間帯の条件緩和を働きかけている。物流 2024 年問題等の報道もあり納品先の理解度が徐々に高まり要望が少しずつ受け入れられるようになってきている（卸売業）。
- ・ 配送量が少ない地方への輸送については、量販店が管理している物流企業のトラックで当社の商品も一緒に運んでもらっている例がある。地方に配送するトラックには積載率が低いことが

多いので、今後の人口減少を考えると競合企業と共同配送できると良いと思う。(製造業)。

- ・ 他社の貨物との混載による積載率や配送効率の向上を提案したが、当社の積み荷の量が一定ではなくトラックの空くスペースが異なるため実現しなかった(製造業)。
- ・ 製品出荷の帰り荷として製品原料の輸送を運送会社に依頼している(製造業)。
- ・ 1日の仕入量が一定になるように調整して、庫内作業に係る時間外労働が発生を抑制している(卸売業)。
- ・ 物流業務の標準化・デジタル化による効率化を検討している(卸売業)。

②物流企業

- ・ 物流の効率化に向けては、荷主企業の調整による同業メーカーの製品の混載・共同輸送を実施している企業、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を実施している企業、新規顧客(荷主企業)の開拓により既存顧客の貨物の輸送の帰り荷で新規顧客の貨物を輸送することで片荷輸送の縮減に取り組んでいる企業、DXの推進により配車効率の向上を図っている企業がみられた。
- ・ また、特定エリアへの輸送について同業者との連携により互いの強みを活かして輸送効率の向上を図る企業や、今後に向けて保存条件等が異なる多様な貨物を混載する実証実験を行った企業もみられた。
- ・ このほか、積込、荷卸し機械の導入により手積み・手卸し作業の縮減に取り組んでいる企業や車両の大型化により輸送効率の向上を図っている企業がみられた。

【物流企業のコメント】

- ・ 納品先が重なる同業メーカー3社の貨物を混載輸送している。混載輸送によるコスト低減を提案すると、これに応じる荷主が多い。ただし、大企業ほどライバルメーカーの貨物との混載輸送を嫌う傾向がある(運輸業)。
- ・ 冷凍食品の共同配送を行っている(運輸業)。
- ・ 20年ほど前から食品の幹線輸送の共同化に取り組んでいる。5年程前から地方部のエリア内の共同配送に取り組んでいる(運輸業)。
- ・ 他の小売業からの物流業務を受託して、既存顧客の貨物との共同配送や、トラックの空きスペースを活用した複数社の荷物を混載輸送等に取り組んでいる(運輸業)。
- ・ 自社の主力貨物である飲料製品の輸送量を調整により、小ロットの一般貨物を混載輸送することで積載率を高めている(運輸業)。
- ・ トラックの庫内を壁に仕切りを付けたり冷凍小型コンテナの配置等をして、複数の温度帯、特性の異なる複数種類の貨物を輸送する実験を実施した(運輸業)。
- ・ 既存顧客への納品後の空車を利用した新規顧客の貨物の集荷等により、片荷輸送の回避を図っている(運輸業)。
- ・ 同業他社数社と担当エリアを決めて連携する等の取組を始めている。競争相手ではあるが各社の得意・不得意を鑑みて補充し合う配送をしている(運輸業)。
- ・ 長距離の幹線輸送では一部ドッキング輸送(中継輸送)を始めている。トレーラーで中継地点まで運び、迎えのトレーラーヘッドにパトンタッチして起点に戻るもの(運輸業)。
- ・ クレーン付き車両の導入等により、ドライバーの手積み・卸し作業の縮減を図っている(運輸業)。

業)。

- ・貨物の集荷に大型の新式のトレーラーを導入して輸送能力を強化して輸送回数の減少を図っている(運輸業)。
- ・DXにより配車効率を向上、電子化による入力作業の軽減、デジタコによる車両管理等に取り組んでいる(運輸業)

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

①荷主企業

- ・「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」や「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」(物流の2024年問題)等、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。取組の状況については、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。

【荷主企業のコメント】

- ・8年前のドライバーの拘束時間の上限に係る規定が施行された8年前からドライバーの労働時間短縮に取組んでおり、現在では時間外労働が概ね60時間/月以内になっている(卸売業)。
- ・配送部門のドライバーの残業時間は月60時間に収まるようにしている。これまでドライバーが営業を兼ねる業務形態をとってきたが、ドライバー確保のために、配送と営業を分ける体制に移行しつつある(製造業)。
- ・ドライバーが超過労働にならないように、物流企業に輸送手配をする際に個々の会社が所有する車両設備を考慮して極力輸送距離が200km~250kmまでに収まるようにしている(製造業)。
- ・契約している運送会社はドライバーの時間外労働時間に問題はない様子(卸売業)。
- ・物流2024問題について十分に認識しており、1年をかけて運送会社と協議して互いに納得できる方策を今後進めていく(製造業)。
- ・当社の物流センターの運営会社と連携して、現状の物流サービスの仕様を見直し、配送量の変更によるトラック台数の減少、配送回数の減少に取り組む(小売業)。
- ・物流の2024問題を認識しており、物流量の集約化、配送回数の減少等の対策の他、状況によっては納品を断るケースも視野に入れている(卸売業)。
- ・これまでどおり毎月開催する運送会社と個別会議で要望を聞き対応していくが、ドライバーの問題は運送会社内の問題であり、当社が立ち入ることはない(卸売業)。
- ・同社製品(荷物)の特性上、配送できる運送会社が多くなく運送会社に対してやや弱い立場であり、法制度への対応により運送会社から運賃等の値上げを求められたらできる限りの対応をする(製造業)。
- ・2024年問題に対処するためには共配センターを持つ小売業(着荷主)の対応が重要(卸売業)。
- ・法制度の変更に関係なく、当社としてはドライバーがより働きやすい環境を整えていきたい(製造業)。

②物流企業

- ・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、本調査対象の物流企業は理解しており、既に規制をクリアしている、あるいは、対応に向けた取組を進めている。
- ・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をしている企業がある。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ある。
- ・また、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廃止を検討している企業もある。

【物流企業のコメント】

- ・法制度に遵守した就業規則等を定めて運用している（運輸業）。
 - ・コンプライアンス教育を社内で開催し浸透させている（運輸業）。
 - ・集荷、配達業務を担当するドライバーについて2024年問題をクリアできる見込み（運輸業）。
 - ・夏季～秋季の需要のピーク期の輸送力を確保するため、ピーク期は長時間労働となるが閑散期は労働時間を短縮し、年間労働時間を一定にする取組を行っている（運輸業）。
 - ・遠方への輸送の場合はドライバーが車中泊して規定の労働時間内に抑えるようにしている。自社ドライバーにおける2024年問題対応（残業時間上限規制）は概ねクリアしている（運輸業）。
 - ・幹線輸送担当のドライバーについて中継輸送、同業者との連携による効率化、DXの推進、拠点数の増加等によりクリアする方策を見出していく。運ぶ荷物を選択するという場面もあるかもしれない（運輸業）。
 - ・乳製品を釧路から道央圏に輸送するトラックを使い、道央圏での折り返しでドライバーをチェンジして釧路方面に冷凍食品を輸送している（運輸業）。
 - ・輸送委託事業者、当社系列の輸送会社を含めて2か月に1回会議を開催して情報共有し、荷待ち時間の短縮、高速道路利用の容認、中継輸送等の対策をとっている（運輸業）。
 - ・稚内方面への輸送は現在でも採算性が低いが、時間外労働時間規制と拘束・休息時間に係る規制により採算が合わなくなり撤退する方向（運輸業）。
- ・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、“自社の貨物の物流にどのような影響を与えるのかという認識が薄い”、“頭ではわかっているも自分事として考えるまでには至っていない”、“運べなくなるリスクが高くなることへの理解度は進んでいるが、実態が伴っていない”等の意見を得られた。本事業で対象とした道内の大手・中堅規模の荷主企業では、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について理解し対応に向けた取組を進めているが、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。

【物流企業のコメント】荷主企業の認識・理解度

- ・荷主は物流関連の法制度の変化について“知っている”という程度であり、それが自社の貨物の物流にどのような影響を与えるのかという認識が薄い（運輸業）。
- ・物流の 2024 年問題をまだ他人事のように考えている（切迫感がない）荷主企業は少なくないように感じている（運輸業）。
- ・荷主企業は物流の 2024 年問題を、総論は理解しても自社の荷物となると話は別と思っているようだ（運輸業）。
- ・荷主の「運べなくなるリスクが高くなっていること」への理解度は進んでいると思うが、実態が伴っていない。自分の荷物が運ばれないかもしれないという事態に追い込まれるとは思っておらず温度差が大きい。特に中小企業でその傾向が強い（運輸業）。
- ・近年は運輸局や労働局の監視が厳しくなってきた、長時間労働でも対応するようなグレーゾーンの運送会社を使う荷主は減っており、ドライバーの長時間労働等の問題を荷主は理解していると思う。ただし、物流の 2024 年問題に伴う運賃値上要求に全て対応してくれるとは思えない（運輸業）。
- ・着荷主の小売業は、これまでの物流効率化に向けた当社の取組を理解しており、やむを得ない遅延等に理解している（運輸業）。
- ・燃料高騰等による運賃交渉について荷主は理解してくれるが、荷主によって様々異なる（運輸業）。
- ・農業団体は物流の 2024 年問題や運賃面等について理解を示している（運輸業）。

2.6 公的機関への期待・要望

①荷主企業

- ・荷主企業の中には、今後は競合企業との連携による物流効率化に関心があるものの、当事者から発案することが難しいことから、連携を進める契機として、公的機関のような第三者による呼びかけによる意見交換の場の創出を求める意見があった。
- ・物流の効率化に係るパレット化や機械化等の施設整備や IT の活用等の推進に向けた補助事業等の支援を求める意見があった。
- ・このほか、ドライバー人材の確保に向けた大型車両免許取得費用に係る支援や、高速道路料金の低下等を求める声があった。

【荷主企業のコメント】

- ・行政機関等の第三者が声かけし、メーカー、物流企業を巻き込んだ物流効率化に係る意見交換の機会をつくって欲しい。ライバルメーカー同士では声をかけ難い（製造業）。
- ・共同配送は同業種等の配送方法が類似している事業者同士でないと実現し難い。物流部門は共同配送を歓迎するが経営者レベルではライバル会社に対して発案し難い。補助事業等を活用して公的機関から業界に対して共同輸送を発案して検討する契機をつくって欲しい（小売業）。
- ・物流面の改善が図られている取組に対する客観的な評価や、販売先（着荷主）に物流に係る理解を求めるための仕掛けがあると良い（卸売業）。
- ・輸送事業者が導入する先進的な IT システムに対応する当社のシステム化に係る公的支援（製造業）。
- ・庫内作業の自動化、パレット化自動倉庫の整備・建設等には多額の投資がかかるので補助事業

等があれば活用したい（製造業）。

- ・パレット活用や倉庫整備費用に係る支援措置があるとありがたい（総合サービス業）。
- ・製品倉庫の機械化に取り組んでおり、そうした機器の開発に係る補助事業があると良い（製造業）。
- ・ドライバー人員の確保のためには、大型車両免許取得費用に対する公的支援が重要（製造業）。
- ・2024年度になるとドライバーの労働時間の制約から高速道路の利用頻度が高まることは必至であり高速道路料金の低下・無料化を望む（卸売業）。
- ・国で進めているパレットの規格統一について、業界によって標準化が進んでいる規格が異なることを認識して議論して欲しい（卸売業）。

②物流企業

- ・荷主企業との運賃等の交渉について、荷主企業が交渉に応じる環境整備を求める意見がみられた。本事業で対象とした道内の大手・中堅規模の荷主企業では物流企業と運賃の見直し等に係る取組がみられたが、荷主企業全般でみると運賃等の交渉をし難い、または、応じてくれない企業がまだ多くみられる状況がうかがわれる。
- ・同一カテゴリーの荷主の貨物の共同輸送の拡大に限界があり、異なるカテゴリーの貨物も含めた共同輸送の推進に向けて多様な企業が物流に係る課題を議論する場の創出を求める意見があった。
- ・この他、手積・積卸の解消に係る設備投資やドライバーの労働環境改善への寄与に係る資金的支援（補助事業等）や高速道路料金の引下げを求める意見、ドライバーの労働環境に係る法令を遵守しない物流企業の取締り強化による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あった。

【物流企業のコメント】

- ・荷主（特に食品メーカー、卸）が運賃交渉に応じる環境をつくって欲しい（運輸業）。
- ・平成2年当時の基準運賃を大きく下回る価格で固定されている取引先も多く、顧客を失うリスクを考えると正常化に向けた値上げ交渉には二の足を踏まざるを得ないのが現状。国として何らかの指標を示して、それを下回る運賃設定を取締って欲しい（運輸業）。
- ・同一カテゴリーの貨物の共同配送の拡大には限界がある。貨物特性や荷主の親和性を問わない共同配送へ展開を広げることが重要。そのためには物流に感心がある様々な企業が顔を合わせて課題を共有して議論することが重要であるが、こうした取組は公的機関が音頭を取らないと難しい（運輸業）。
- ・手積・積卸の解消に係る設備投資等に係る支援をして欲しい（運輸業）。
- ・カーボンニュートラル、モーダルシフト、ドライバーの労働環境改善に寄与する補助事業があれば利用したい（運輸業）。
- ・燃料については国が基準を決めて運賃と別建てのサーチャージ制になると良い（運輸業）。
- ・ドライバーの就業等に係る法制度を遵守しない運送貨車の取締りを強化して欲しい。法制度を遵守しないグレーな運送会社が低運賃を提示するので、荷主も運賃・料金の上昇に難色を示す（運輸業）。
- ・道内にはドライバーの長時間労働・拘束をいとわない運送会社を協力会社として使う物流企業が多い。厳格に取り締まると物流が成り立たないので、そのあたりを考慮しつつ取締を強化す

ることが重要（運輸業）。

- ・道北（稚内方面）への輸送効率が悪く、高速道路の全道ネットワークの整備が必要。トラックドライバーの労働時間短縮の観点からも、ネットワーク整備と合わせて料金引下げを望む（運輸業）。

- ・物流効率化のために積載重量の制限が課題となっているので、この規制の緩和を望む（運輸業）。

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

(1) トラック物流関連団体

① 課題意識

【運賃の適正化】

- ・平成2年12月法施行による規制緩和以降に、運賃は認可制から事前届出制となり、平成15年4月からは事後届出制となった。取引先との交渉等により運賃が確定したら届出といった側面もあり、運賃は運送会社と荷主との交渉により自由に決める事項となったが、物流企業は荷主企業に対して立場が弱いことから、国土交通省では荷主企業との交渉における運賃の目安として「標準的な運賃」を告示（令和2年4月）により定めている。しかし、実勢運賃はこれよりもかなり低いことから、「標準的な運賃」に近づけるように荷主企業との交渉を図ることが重要としている。
- ・物流企業、荷主企業がともに納得できる物流サービスや運賃の設定には、物流業務に対する荷主企業の理解の深化、さらには、物流企業と荷主企業が一緒になって物流の効率化・安定化に向けて取り組むことが重要としている。また、物流企業が荷主企業に対して、物流効率化に係る提案をできる経営力を身に着けることが重要としている。

【トラック輸送事業者の経営力向上】

- ・道内トラック輸送事業者の多くを占める中小零細事業者の中には荷主に対して原価・経費（人件費・燃料費や運賃と料金（付帯サービス）の区分等）をしっかりと説明して運賃交渉を行うことができない事業者が多いことから、これら事業者の経営面のレベルアップが重要としている。

【公正な競争環境の整備】

- ・法制度の規制を超えたドライバーの長時間就労によって低運賃を提示する事業者の存在がトラック輸送事業者の経営の健全化、公正な競争環境の確保を阻害しているという観点から、ドライバーの就業時間等に係る法制度を遵守しない物流企業の取締りの強化が重要としている。

②持続可能な物流の実現に向けた取組

【トラック輸送事業者の経営力の向上に向けた取組】

- ・ 会員企業を対象として、自社の運賃や人件費、利益率等が北海道の運送事業者の平均と比較してどの位置にあるのかを確認できる北海道の運輸事業者の平均的な経営指標等を整理した資料の提供や、国土交通省が定めた標準運賃に近づけるよう荷主と運賃交渉を進めるための方法論についてのセミナーの開催を行っている。

【ドライバー不足対策事業】

- ・ 車両の大型化を図るためのドライバーの確保に必要な免許取得（大型車両、牽引車両等）に対する助成事業や、良い職場環境であることを「見える化」して求職者にアピールする材料となる運転者職場環境良好度認証制度（（一財）日本海事協会主催）の取得促進に係る助成事業を実施している。

【荷主等と連携した協議会の運営】

- ・ 「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」の事務局を担当している。同協議会では荷主事業者や、物流事業者との連携による物流効率化に向けた実証事業を毎年実施している。

【物流の安定化等に係る荷主企業への協力要請活動】

- ・ 協会として荷主企業に対して燃料価格の高騰による運賃について理解を求める協力依頼書を荷主企業に発送して協力を求めている。
- ・ また、4省庁連名（国土交通省北海道運輸局、厚生労働省北海道労働局、経済産業省北海道経済産業局、農林水産省北海道農政事務所）による持続的で安定した輸送力の確保に向けた協力依頼書を荷主企業に発送している。

(2)経済関連団体

①課題意識

【トラックドライバー不足への対応】

- ・ 道内物流の大きな問題としてトラックドライバーの不足がある。将来的にはダブル連結トラック、自動走行などが考えられるが、足元の状況をどのように解決していくのが重要である。近年は宅配貨物が大幅に増加しており、積載率の低さ、再配達率の多さが非効率を招きドライバー不足に拍車をかけている。
- ・ 農水産物や食品の道外への輸送を担う輸送機関の構成は RORO 船が 7 割、JR 貨物が 3 割という状況であり、ドライバー不足に加えて、コスト高が課題となっている。ドライバー不足を解決するためにはリレー輸送などを検討していくことが必要である。

【輸送効率の向上】

- ・ 輸送効率の向上にはトラックの積載率向上やパレット化の推進が重要であり、そのためには発荷主と着荷主の理解を得ることが重要としている。
- ・ パレットを共通化する一貫パレチゼーションについては、パレットの分だけ減少する積載量やパレットの回収が問題である。一貫パレチゼーションの実現には、物流企業、発・着荷主企業それぞれの協力が必要であり、問題解決に向けてこれらが連携して取り組むことが重要である。

②持続可能な物流の実現に向けた取組

- ・ 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。
- ・ 2017年度には食関連製品の移出に関して、ドライバー不足、鉄道輸送の課題、農産品の季節繁閑とそれに伴う片荷問題について研究し、出荷量の平準化、荷主・流通業者間の情報共有化の必要性、ドライバー不足への対応等について提言した。2018～2019年度には青函物流について研究。第二青函多用途トンネルの必要性と実現性について提言している。2020年度には情報共有化、出荷量の平準化、ドライバー不足に関し、道内の現状と課題、解決策について具体的に調査し、今後の方向性を確認した。2021年度は、道内輸送ネットワークの直近の状況と全国に与える影響について調査研究し、道内の輸送ネットワークが当面維持される必要性を提言している。

3 道内トラック物流の安定化・効率化に向けた課題

3.1 北海道特有の物流環境

- ・ 北海道の人口、産業立地が道央圏に集中しており、地方部は全国有数の農水産業の生産拠点となっている。このため、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ており、物流拠点も道央圏に集中的に配置されているため、道央圏～地方部間の貨物流動は道央圏が大幅な移出超過¹となっている。一方、農水産物の貨物流動量は道央圏が大幅な入超²となっている。このため、北海道においては、道央圏から消費財等を輸送するトラックは帰り荷が少なく、農水産物等を輸送するトラックは道央圏から地方部に戻る帰り荷が少なく、低積載率や片荷輸送になりがちな物流構造となっている。
- ・ また、日本の国土の 22%を占める広大な面積に人口が点在³している北海道では、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らざ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から秋季に集中し、かつ建設関連では降雪の影響により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く夏季から秋季にかけてトラック需要がひっ迫する傾向もある。
- ・ 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。

3.2 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

- ・ ヒアリング結果では荷主企業、物流企業ともにドライバー不足を認識しているが、物流企業の意見をみると物流の 2024 年問題¹に対して自社の貨物の問題としてとらえていない荷主企業が多い等、荷主企業全般でみると物流企業の期待よりも認識が低い企業の多いことがうかがわれた。2024 年以降は物流サービスの内容や運賃によっては、荷主を選択せざるを得ないと考えている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った。一方、荷主企業の中には、現在は荷主企業が優位な立場にあるがこの関係は徐々に逆転するとみる意見もみられた。これらから、従前は物流企業を選ぶ立場であった荷主企業が、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。
- ・ 本事業で調査対象とした大手・中堅の荷主企業では、貨物の着地や発地での待ち時間の短縮化、検品廃止等による納品時の時間短縮に向けた取組がみられた。また、物流

¹ 本報告書 P8～13 参照

² 本報告書 P12【畜産品】及び P13【その他の農産品】参照

³ 国勢調査（令和 2 年）によれば、北海道は 47 都道府県中、最も人口密度が低い

の 2024 年問題への対応に向けて、物流企業と協議を重ねている荷主企業や配送回数の変更等物流サービスの見直しを進める荷主企業もみられた。一方、こうした取組を進める上では、社内の調整、すなわち物流活動の改善を求める物流部門と、着荷主（顧客）との取引の最前線にいる営業部門や売上の最大化が求められる店舗部門あるいは物流に係る設備投資の可否を検討する経営層との調整が課題としてあげられている。

- ・ これらから、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（発・着）荷主企業が、自社の商品をこれまで通りに輸送できなくなる可能性があるという認識のもと物流問題を自社の問題として捉えて、物流サービスの仕様や運賃等のあり方を物流企業とともに考える意識の醸成が重要である。さらに、物流サービスの検討は物流部門のみならず営業部門や店舗部門等、企業内の様々な部門に及ぶことから、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。

3.3 企業の枠組みを超えた物流の安定化に向けた取組

- ・ 北海道は地勢的、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ることから、持続的・安定的な物流の確保に向けては、個々の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特に重要と考えられる。
- ・ ヒアリング結果では、競合企業等他社との共同配送や物流拠点の共有化による物流効率化の重要性に関心を示すものの、企業間のライバル意識等からこのような取組を個々が発案することの難しさを指摘する荷主企業の意見がみられた。物流企業からは効率性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の展開に向けて、共同化に関心がある様々な荷主企業、物流企業が課題を共有して議論する機会の重要性を指摘する意見がみられた。また、同業他社数社と連携して互いに得意な担当エリアを決めて連携して輸送する取組を始めた物流企業の動きもある。
- ・ 企業の枠組みを超えた取組は、これまでの企業間の関係等から事業の当事者が発案することが難しい場合もあることから、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は、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。

3.4 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

- ・ 自動車運転手の有効求人倍率の高さ⁴、ヒアリング結果からみられたトラックドライバーの不足は、人口減少・高齢化を背景とした産業全般における人手不足にも起因するものであり一朝一夕に解決する問題ではない。このため、ドライバーの負担軽減、

⁴ 本報告書 P17 参照

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と考えられる。

- ・ 荷主企業を対象としたヒアリング結果では、伝票の電子化・検品廃止や納品時刻の予約システムの導入による納品待ち時間の縮減に取り組む企業、倉庫内作業の自動化に取り組む企業、パレット輸送の実現に向けて実験を進めている企業等がみられた。物流企業においては、トラックへの積卸機械の具備によるドライバーの負担軽減を図っている企業、DXにより配車効率の向上に取り組む企業等がみられた。
- ・ 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った。
- ・ このような自動化やDXの推進等には先行投資が必要であることから、先駆的に導入した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

4.1 開催概要

- ・ 安定的・持続的な物流の推進や物流の効率化に向けては、物流事業者をはじめ着荷主も含めた荷主企業等も一緒になってそれぞれの立場で担うべき役割を考え対応することが不可欠という課題認識から、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」を開催した。

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）
開催プログラム	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)

4.2 発表事例の内容

- ・ 各事例発表の内容は以下のとおり。

事例発表者	発表内容
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。

事例発表者	発表内容
	・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実施した。
- ・ 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⁵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⁶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」⁷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。

⁵ 次の経済産業省 HP 参照

(https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/20230208_report.html)

⁶ リソースについて、「物価高における流通業のあり方検討会」（事務局：経済産業省）の最終報告書案（P23）では、「ビジネスに必要な資源・資本全般を指す。」と定義されている。

⁷ 2023年3月27日開催、本報告書 P49～52 参照

- ・ 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。
- ・ 結びに、業務ご多用の中、多くの荷主企業・物流企業・関係機関の皆様にはヒアリングにご協力いただき、現場の実情や業界ならではの事情・課題等について丁寧にご教示くださったことに関し、厚く感謝を申し上げたい。

参考文献一覧

資料名	調査主体	アクセス日	URL
平成 28 年度～令和 2 年度 貨物地域流動調査	国土交通省	令和 4 年 12 月 26 日	https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00600460&tstat=000001016695&cycle=8&tclass1=000001067614&tclass2val=0
数字でみる北海道の運輸 令和 4 年版	国土交通省 北海道運輸局	令和 5 年 3 月 14 日	https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/kakusyu/toukei/unyunougoki/gepou/040200004.html
平成 28 年～令和 4 年 北海道労働局統計	厚生労働省 北海道労働局	令和 5 年 3 月 15 日	https://jsite.mhlw.go.jp/hokkaido-roudoukyoku/jirei_toukei/kyujin_kyushoku/toukei/chingin.html
令和 3 年賃金基本構造統計 調査	厚生労働省	令和 5 年 3 月 15 日	https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/chinginkouzou.html
ロジスティクスコンセプト 2030	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会	令和 5 年 3 月 16 日	https://www1.logistics.or.jp/news/detail.html?itemid=402&dispmid=703

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

令和 5 年 3 月

事業委託機関：経済産業省北海道経済産業局

事業実施機関：株式会社北海道二十一世紀総合研究所