

令和 6 年度地域経済産業活性化対策調査事業

(北海道の地方発の貨物に関する物流実態の把握に係る調査事業)

調査報告書

令和 7 年 3 月

株式会社北海道二十一世紀総合研究所

目次

1	調査の背景と目的	1
2	地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査	2
	（1）調査概要	2
	（2）調査結果	2
3	地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査	12
	（1）調査の概要	12
	（2）荷主企業へのヒアリング調査結果	12
	（3）物流企業へのヒアリング調査結果	13
	（4）荷主と物流企業へのヒアリング調査比較	14
4	共同輸送配送デジタルマッチング事業	15
	（1）デジタルマッチング事業の目的	15
	（2）実証事業の内容	15
	（3）実証事業の結果	17
	（4）デジタルマッチングシステムの活用事例	18
5	共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム	19
	（1）シンポジウム概要	19
	（2）シンポジウムの内容	21
	（3）シンポジウム参加者アンケートの結果	25
6	考察	30
	（1）北海道が抱える物流の課題	30
	（2）課題解決に向けて求められる取組の方向性	30

1 調査の背景と目的

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。

また、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、持続可能な物流機能構築の重要性が高い地域といえる。

これらの課題を解決し、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である自動車（主にトラック）の状況等の把握が不可欠と考えられる。

北海道経済産業局では、令和 5 年度に、北海道の地方における卸売・小売事業者の物流実態の把握に係る調査事業等を実施し、共同輸配送の浸透等により、積載効率を向上させることで、ドライバー不足がほぼ解消することが明らかになった。他方、道内卸売・小売事業者の荷動きをみると、道央圏から地方圏への行き荷の積載効率は高いものの、帰り荷は空車等になっていることが多く、帰り荷の確保が大きな課題となっていることも明らかとなっている。

本事業は、地方圏から道央圏への貨物に関する物流実態を把握することを通じ、長距離便の共同輸配送など、関係企業間の物流面での協力・連携を促すことを目的として、食品工業等の地域別出荷額が大きい道東地域（十勝、釧路、根室）発の荷物の現況や、道央圏（消費地である札幌圏・国内外輸送拠点である石狩湾新港・苫小牧港等）への共同輸配送に係るニーズ・可能性などを調査・分析するとともに、共同輸配送等をテーマとしたシンポジウムを開催することなどを通して、道内における共同輸配送の機運醸成を図ることを目的に実施する。

2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

地方発の貨物を扱う事業者の物流実態を明らかにするため、道東地域（十勝、釧路、根室）を対象に、農水産品や加工品、軽工業品等を扱う事業者等に対するアンケート調査を実施した。

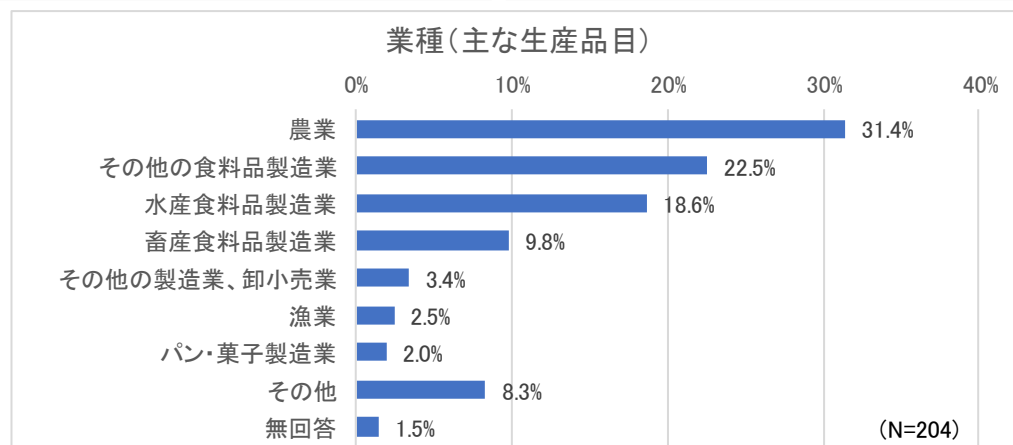
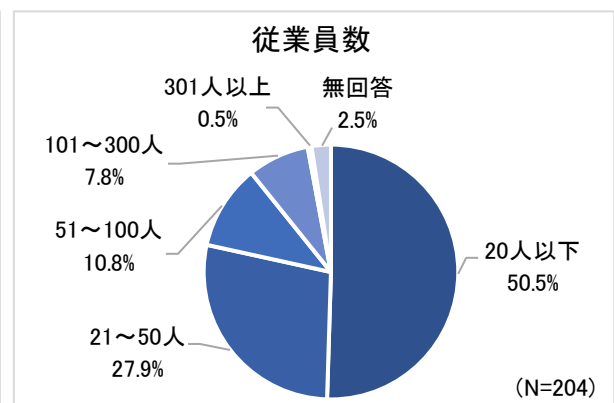
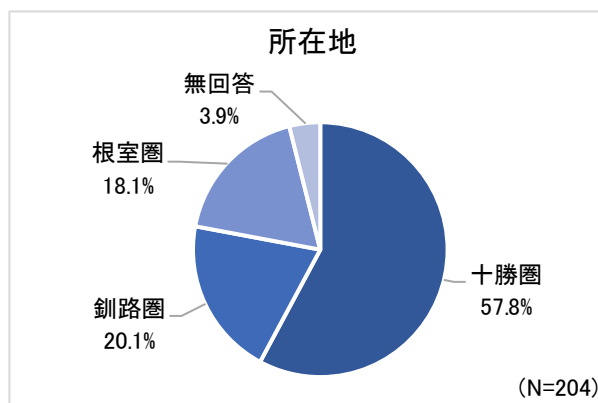
（１）調査概要

- ・令和6年10月7日～12月12日で、道東圏に事業所を有する荷主事業者500社を対象に、道東圏発のトラック輸送に関する物流の把握を目的とするアンケート調査を実施した。
- ・調査方法は、調査票を郵送し、返信用封筒で郵送、または、オンライン回答フォームから回答を得た。回収件数は204件で、回収率は40.8%となった。

（２）調査結果

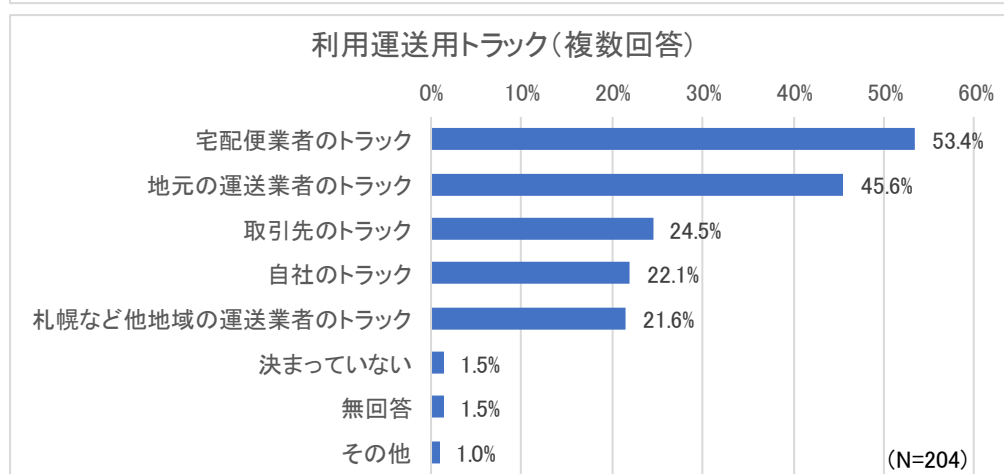
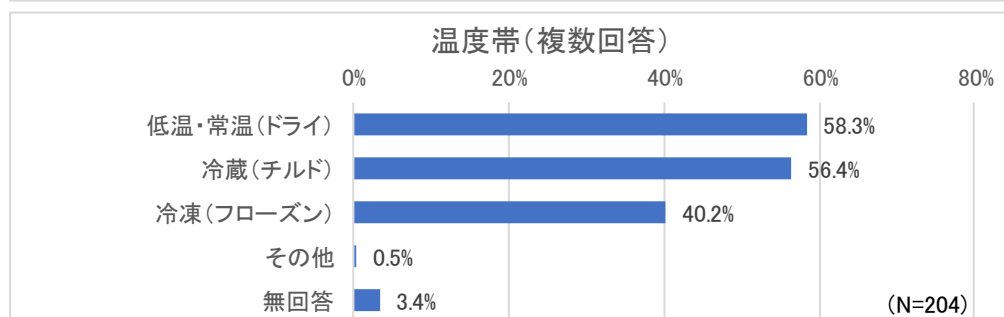
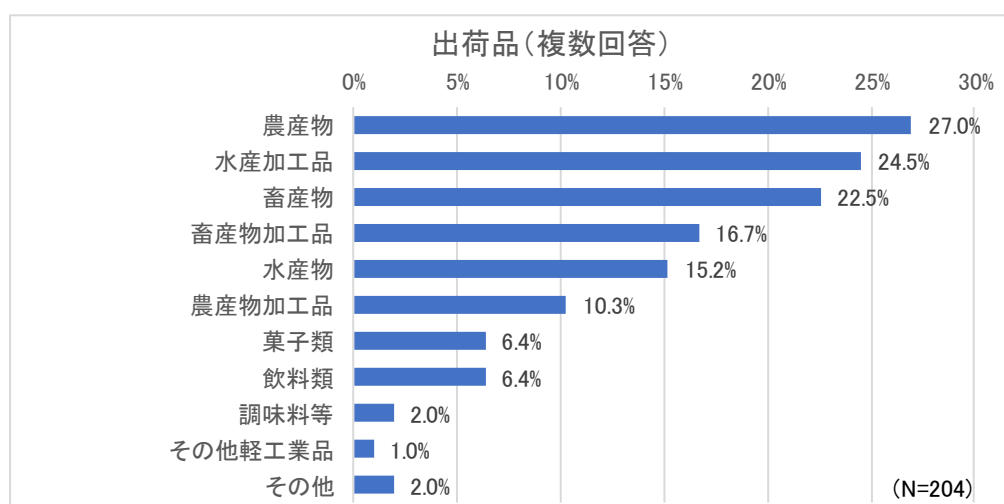
①回答事業者概要

- ・事業所所在地は、「十勝圏」（57.8%）が最も多く、以下「釧路圏」（20.1%）、「根室圏」（18.1%）が続いている。
- ・従業員数は、「20人以下」（50.5%）、「21～50人」（27.9%）の順となっており、中小規模の事業者が多くなっている。
- ・業種は、「農業」（31.4%）、「その他の食料品製造業」（22.5%）、「水産食料品製造業」（18.6%）、「畜産食料品製造業」（9.8%）の順となっている。



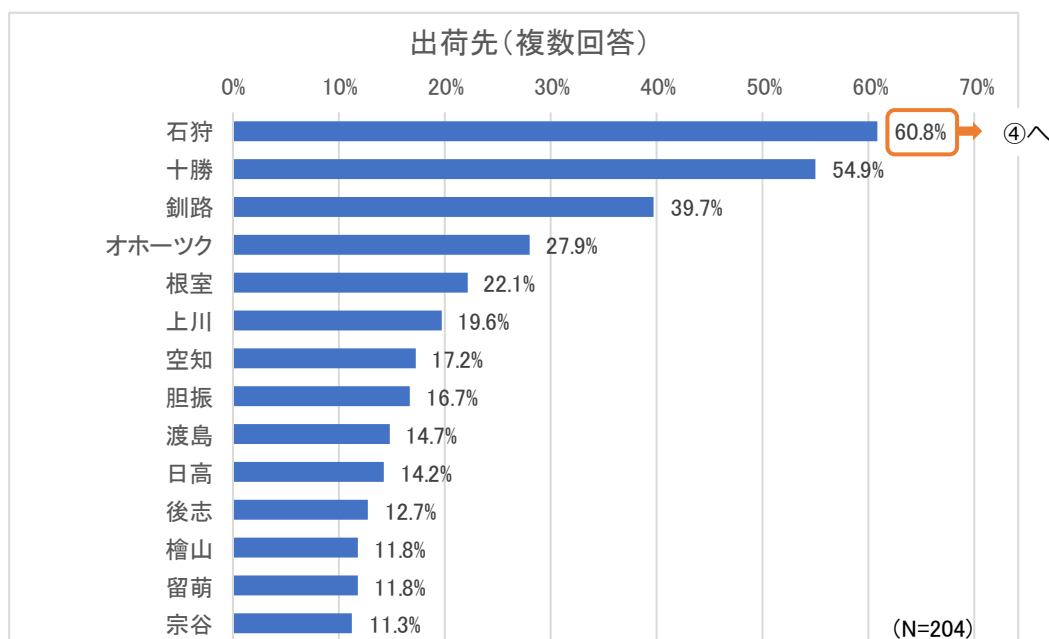
②物流に関する状況

- ・出荷品は、「農産物」(27.0%)、「水産加工品」(24.5%)、「畜産物」(22.5%)、「畜産物加工品」(16.7%)の順と、一次産業の生産拠点である産業構造を反映した出荷品となっている。
- ・温度帯は、「低温・常温(ドライ)」が58.3%、「冷蔵(チルド)」が56.4%で、ほぼ拮抗している。
- ・利用運送用トラックは、「宅配便業者のトラック」(53.4%)、「地元の運送業者のトラック」(45.6%)、「取引先のトラック」(24.5%)、「自社のトラック」(22.1%)の順となっており、宅配便業者を利用している事業者が多いことが読み取れる。



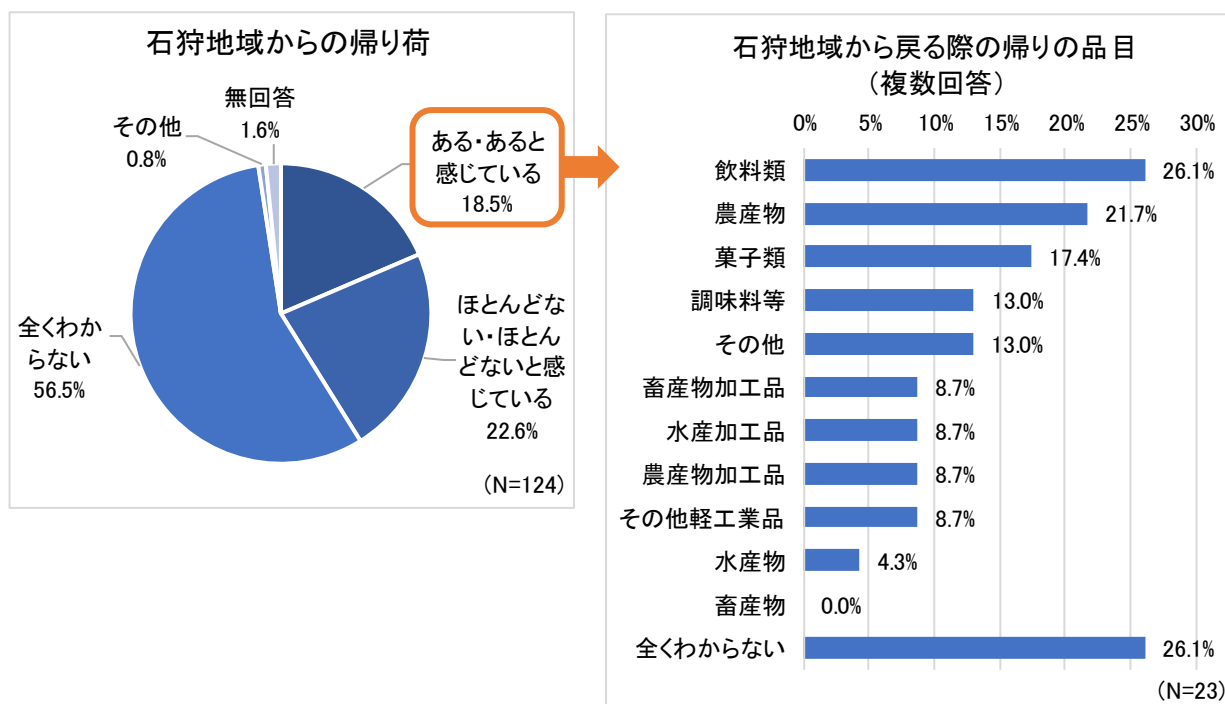
③道内における出荷・発送先

- ・出荷先は、「石狩」(60.8%)、「十勝」(54.9%)、「釧路」(39.7%)の順となっている。札幌市、帯広市、釧路市等への出荷が多いと考えられる。



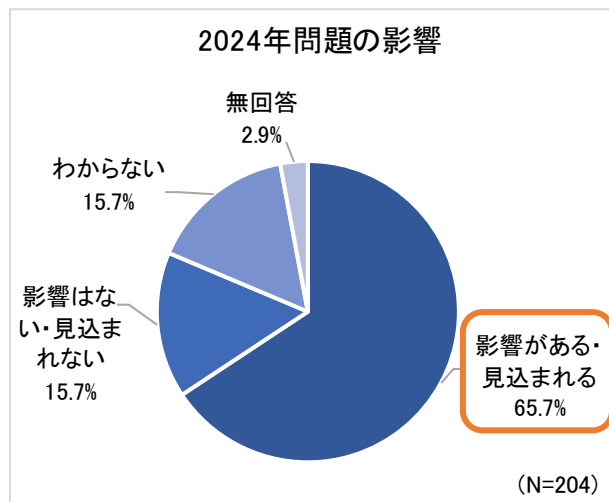
④石狩地域からの帰り荷

- ・石狩地域からの帰り荷については、「全くわからない」が 56.5%と、把握していない事業者が多い。また、「ほとんどない・ほとんどないと感じている」が 22.6%となっている。
- ・また、石狩地域から道東地域に戻る際の荷物について「ある・あると感じている」と回答した 23 事業者に、品目について尋ねたところ、「飲料類」(26.1%)、「農産物」(21.7%)、「菓子類」(17.4%)、「調味料等」「その他」(13.0%)といった回答があった。

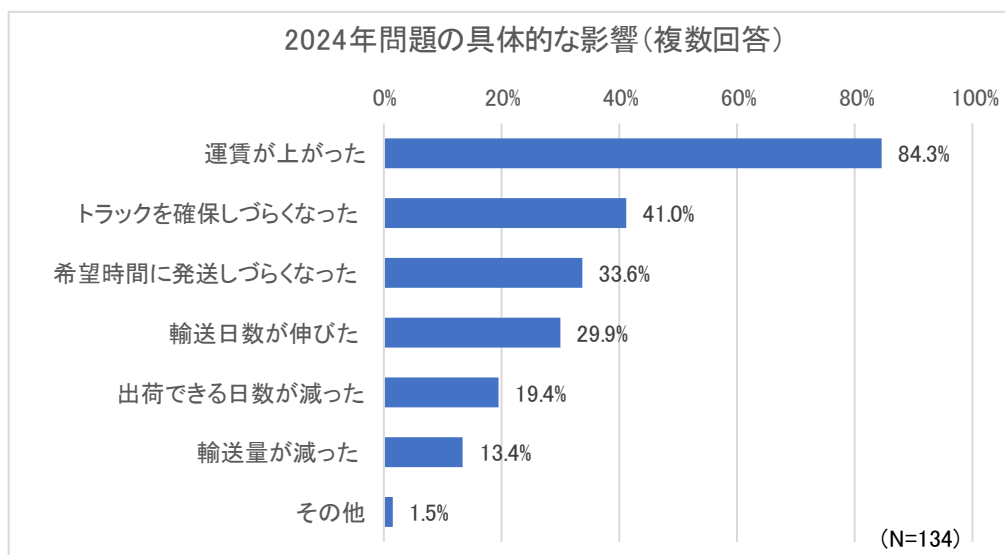


⑤2024 年問題の影響

- ・トラック運転手に時間外労働の上限規制が適用される、いわゆる「2024 年問題」について、その影響の有無について尋ねたところ、65.7%の事業者が「影響がある・見込まれる」と回答した。

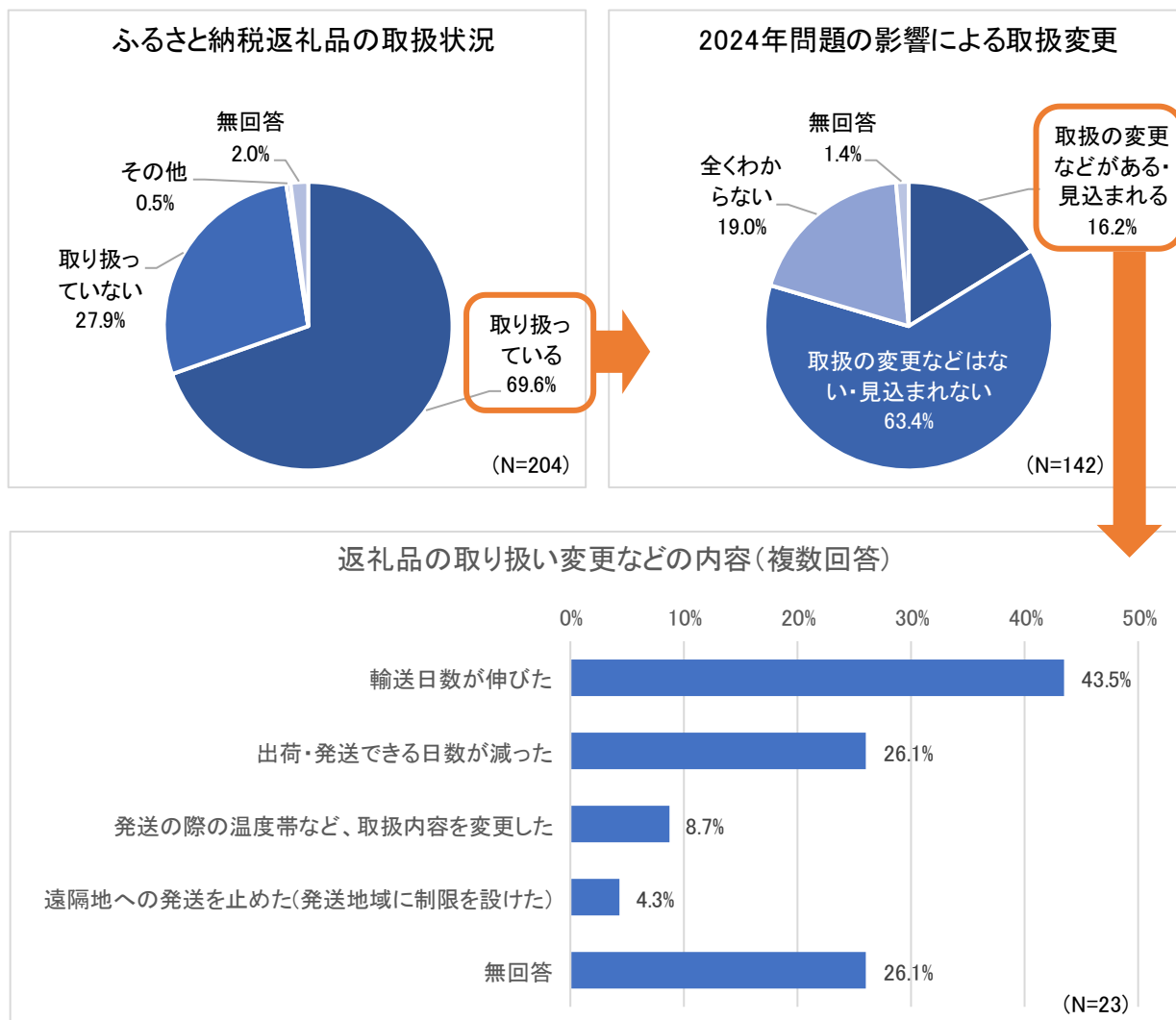


- ・具体的な影響については、「運賃が上がった」(84.3%) が最も多く、「トラックを確保しづらくなった」(41.0%)、「希望時間に発送しづらくなった」(33.6%) が続いている。



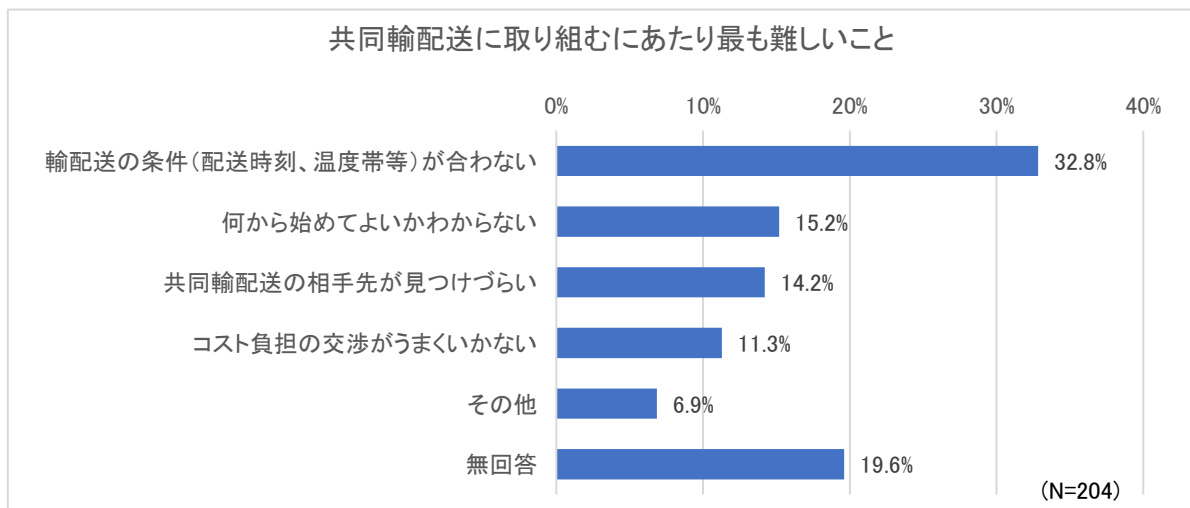
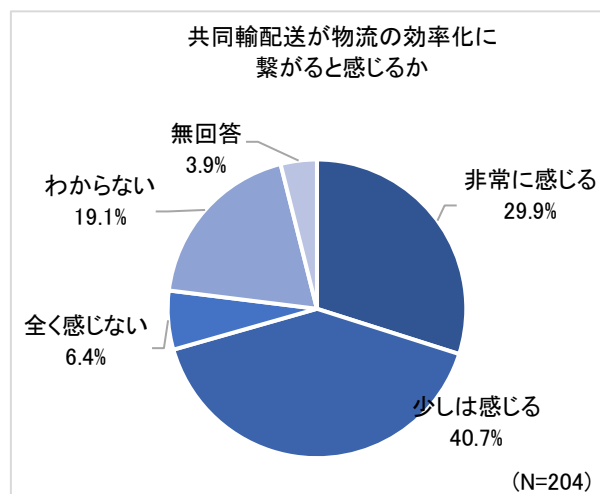
⑥ふるさと納税返礼品の取扱状況

- ・ふるさと納税返礼品について、「取り扱っている」と回答した事業者が 69.6%を占める。
- ・「取り扱っている」と回答した事業者に、2024 年問題の影響の有無について尋ねたところ、「取扱の変更などがある・見込まれる」が 16.2%となっている。
- ・具体的な取扱変更内容については、「輸送日数が伸びた」(43.5%)、「出荷・発送できる日数が減った」(26.1%)、「発送の際の温度帯など、取扱内容を変更した」(8.7%) の順となっている。また、「遠隔地への発送を止めた(発送地域に制限を設けた)」とする回答もみられた。

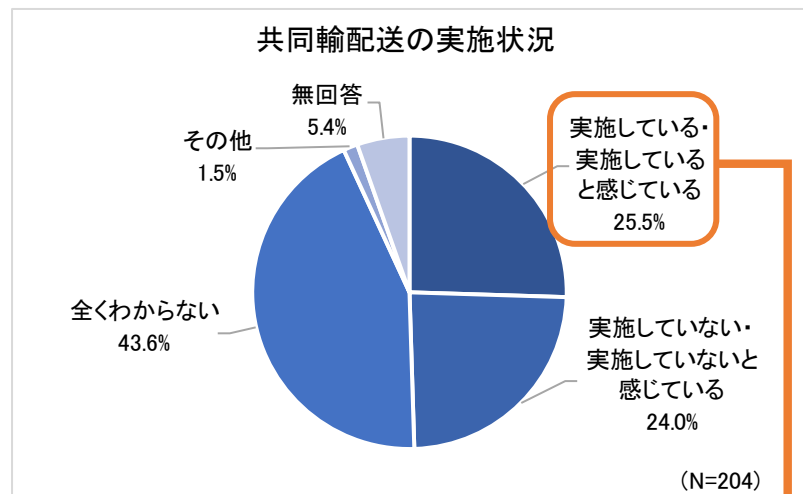


⑦物流効率化に向けた取組

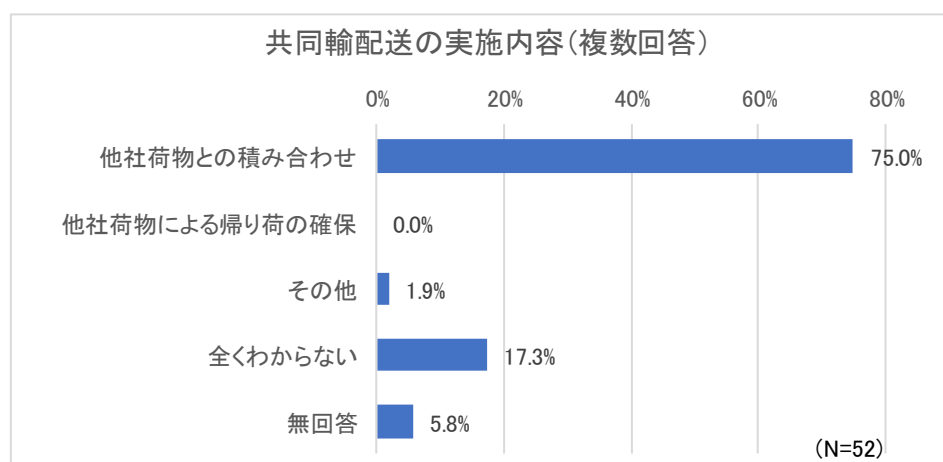
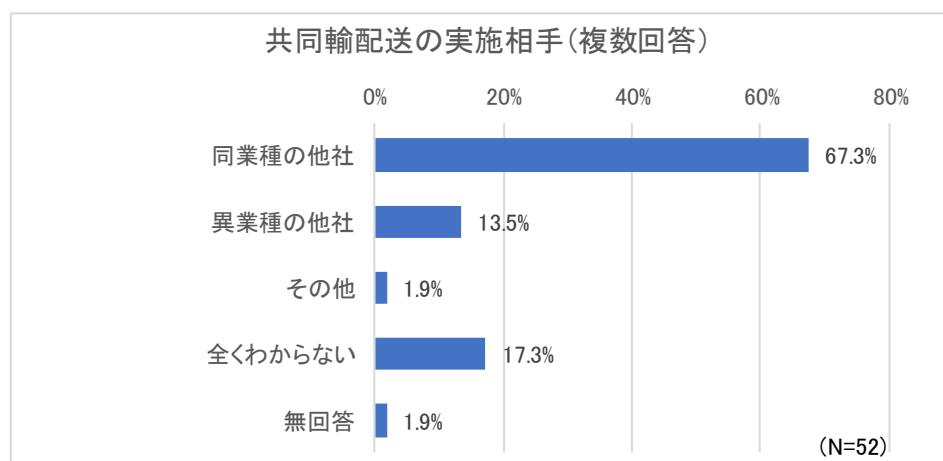
- ・ 物流を実施するため、他社と荷物の積み合わせなどを行う共同輸配送の取組については、共同輸配送が物流の効率化に繋がると「非常に感じる」という回答が 29.9%、「少しは感じる」という回答が 40.7%となっており、合わせて 70.6%の事業者が、共同輸配送が物流の効率化に繋がると感じている。
- ・ 一方、共同輸配送に取り組むにあたり最も難しいこととして、「輸配送の条件（配送時刻、温度帯等）が合わない」（32.8%）が最も多く、以下、「何から始めてよいかわからない」（15.2%）、「共同輸配送の相手先がみつげづらい」（14.2%）が続いている。
- ・ 「何から始めてよいかわからない」と「共同輸配送の相手先がみつげづらい」といった回答については、相手探しのきっかけづくりが必要であることを示唆している。



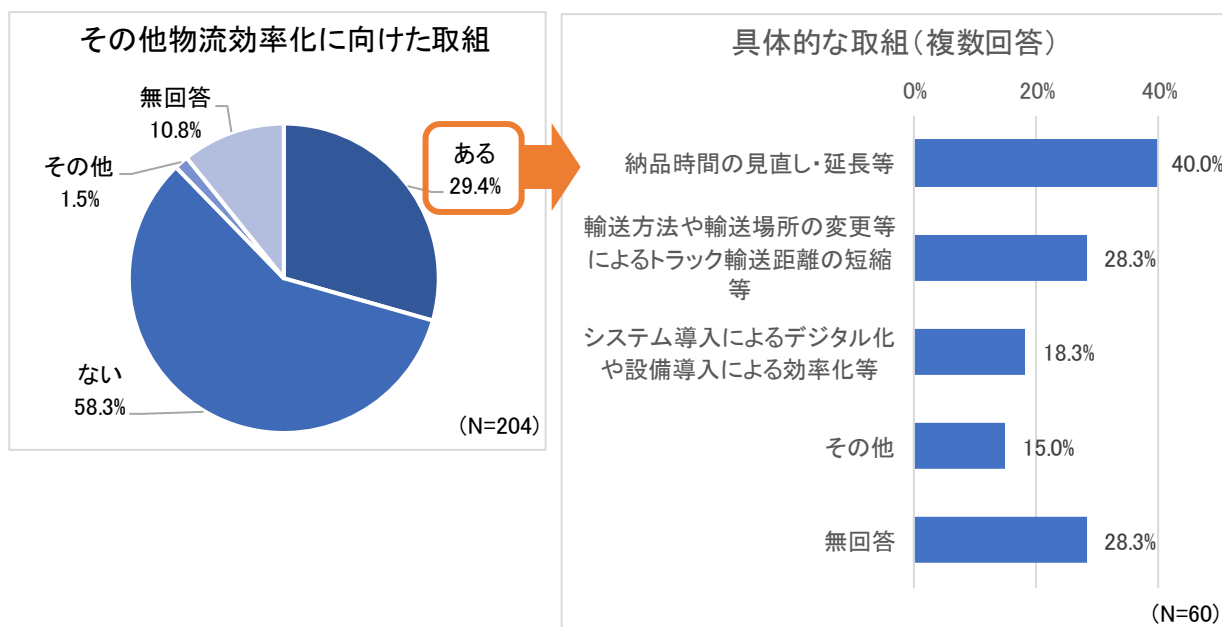
- ・ 運送を依頼している物流事業者において、共同輸配送を実施しているかどうかを尋ねたところ、25.5%が「実施している・実施していると感じている」と回答している。



- ・ 共同輸配送の現状について尋ねたところ、荷動きの近い、同業他社との積み合わせ（混載）が中心となっている。

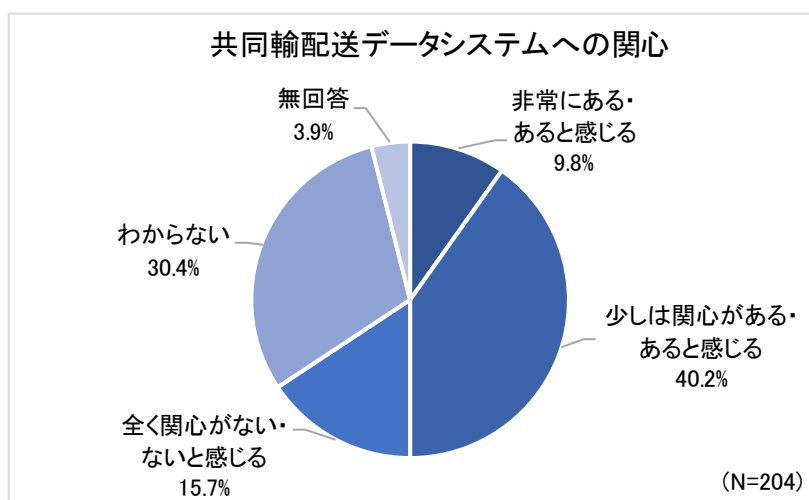


- ・物流効率化や合理化などに向け、取り組んでいることとして、29.4%の事業者が「取組がある」と回答している。
- ・具体的な取組としては、「納品時間の見直し・延長等」(40.0%)、「輸送方法や輸送場所の変更等によるトラック輸送距離の短縮等」(28.3%)、「システム導入によるデジタル化や設備導入による効率化等」(18.3%) 等が挙げられている。



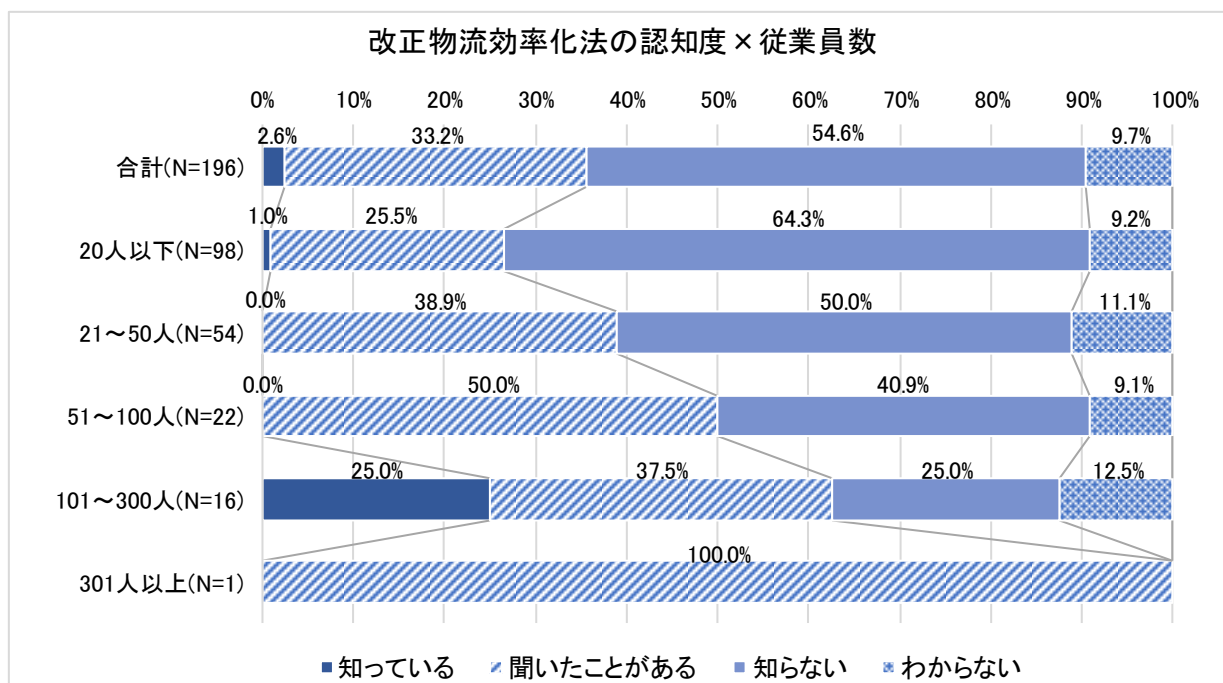
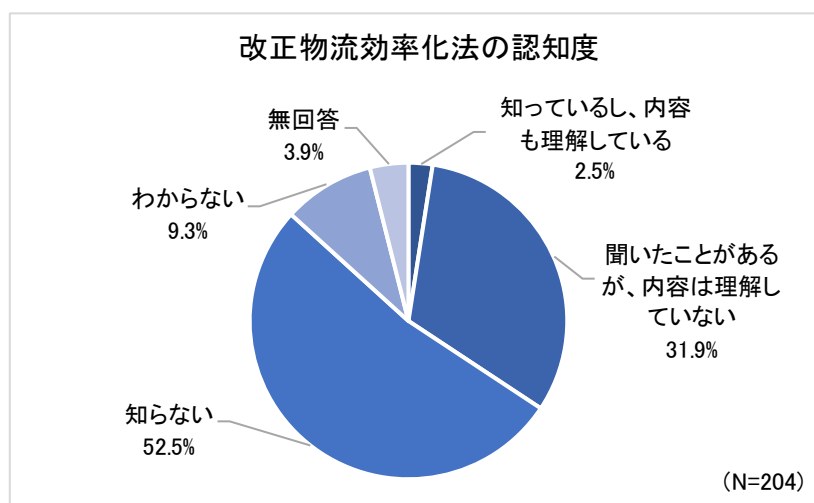
⑧共同輸配送データシステム

- ・輸送情報をオンラインで登録することによって、共同輸配送のマッチングを測り、物流効率化や片荷問題の解消に寄与する「共同輸配送データシステム」への関心を訪ねたところ、「非常にある・あると感じる」と「少しは関心がある・あると感じる」の合計が 50.0%となっており、半数の事業者が関心を寄せていることが伺える。



⑨改正物流効率化法の認知度

- ・今後、全ての荷主や物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置が努力義務として課され、一定規模以上の事業者には、中長期計画の作成や定期報告、物流統括管理者の選任等が義務付けられる「改正物流効率化法」を知っているかどうかを尋ねたところ、「知っているし、内容も理解している」(2.5%)と「聞いたことがあるが、内容は理解していない」(31.9%)の合計が34.4%となっている。一方、知らないと回答した事業者は52.5%となっている。
- ・また、従業員規模別に認知度を比較すると、規模の大きい事業者の間では認知度が高いことが伺える。



⑩共同輸配送や物流効率化に係る取組等（自由記載）

- ・農作物の出荷の際に、他者の荷物だけではトレーラー 1 台分が満載にならないとき、「同じ方面で荷物がないか」と、輸送会社から声がかかる。
- ・スーパーなどに直接納品する場合は、先方主導で数量が決定される。そういう場合は、小ロットとなり希望通り出荷できない場面が出てくるので、複数個所の届け先の荷物を 1 台のトラックに積み、中継地点まで配送している。中継地点からは、各取引先へ小口配送を行っている。 等

⑪その他、国への要望等（自由記載）

- ・AI を使った輸送システムを全国に張り巡らせることができれば、ローコストで輸送できるようになるので 6 次産業化に取り組みやすくなるのではないと思う。
- ・小ロットの荷物が運びづらくなっているのを、周辺地域の荷物を集めて共同輸送ができるような仕組みを作って欲しい。
- ・荷物の配送が遅延することが多くなり、困っている。
- ・法の規制強化に物流費が高くなっており、他の物価上昇と合わせて経営に少なからず影響が出始めている。国には、このような物価上昇に対応する施策を望んでいる。
- ・共同輸配送については、荷主側で調整する事が大変難しいため、国の主導による共同輸配送の導入を要望する。本州向けの荷物についても、同様な対応を期待している。 等

3 地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

道東地域（十勝、釧路、根室）の荷主企業・物流企業・関係団体を対象に、道東地域の物流における実態や課題についてヒアリング調査を実施した。

（１）調査の概要

- ・ヒアリング調査は、荷主企業 20 社（対面 2 社、電話 18 社）、物流企業 10 社、関係機関 2 機関を対象に実施した。
- ・調査対象となる企業は、荷主企業はアンケート調査の回答で物流問題に関する課題意識を持っている企業、物流企業は商工団体から紹介いただいた企業の中から選定した。

	十勝地域	釧路・根室地域
荷主企業	【対面調査】 ・ 1 社	【対面調査】 ・ 1 社
	【電話調査】 ・ 12 社	【電話調査】 ・ 6 社
物流企業	【対面調査】 ・ 4 社	【対面調査】 ・ 6 社
関係機関	【電話調査】 ・ 1 機関	【対面調査】 ・ 1 機関

（２）荷主企業へのヒアリング調査結果

①2024 年問題の影響

- ・トラックドライバーの残業規制強化により、運んでほしい時間帯にドライバーが来てくれないことがある。
- ・輸送日数については、以前と比べて 1 日程度長くなっている。
- ・運送業者が中標津まで来られなくなり、業者を変更したこともあった。

②物流事業者との関係

- ・最近、物流事業者が優位となり、物流業界全体として値段を上げようとしている感がある。一方、物流事業者側としては適正価格に近付けたいという意識かもしれない、異なる受け止め方をしているかもしれない。
- ・運送事業者に依頼する際、適正価格でお願いしている。高速料金分も出している。荷主と運送事業者が歩み寄らなければ、最終的に何も運べなくなってしまう。

③共同輸配送

- ・共同輸配送が意義深い取組であることは間違いない。空車よりは、共同輸配送を通じて帰り荷を確保して戻るのが良い。
- ・一方、共同輸配送を通じて帰り荷を確保していくには、リードタイム、出荷時間の調整等が必要。臭気や温度帯等の関係で難しいケースもあるだろうが、荷主であるメーカーや店舗が物流事業者と連携しながら進めていく必要がある。
- ・発送分については、近隣の農協と共同輸配送をしている。

④デジタルマッチング

- ・地方では仕事を頼める業者の選択肢が非常に少なく情報が無い。デジタルマッチングの意義は大きい。発荷主（メーカー等）と着荷主（店舗等）の流通網の組み方次第で、トラックが効率よく往復できるスケジュールを組めるのではないかな。
- ・デジタルマッチングの取組は、市場が被らない異業種のほうがうまくいきそうな気がする。

（３）物流企業へのヒアリング調査結果

①物流 2024 年問題

- ・ドライバー不足と高齢化を背景に、重い荷物（肥料や農作物）を手積みしなければならぬ仕事を断るようになった。
- ・全般的に輸送料金上がり、倉庫料金も上がっている。
- ・配送効率の低い地域への配送は、帰り荷も確保できず、採算が合わないため断っている。

②荷物の状況

- ・釧路方面から道央に運ぶ荷物は、紙パルプや乳製品が全体の7割程度を占めている。
- ・サンマが多く獲れた時代は、札幌に荷物を運んでから直ちに空車で戻り、またサンマを積んで運ぶほうが利益が出ていた。現在は、単価の高いサンマの漁獲量減少や、物流企業同士の競争もあり、空車で戻ると赤字になってしまう。
- ・網走や紋別の運送業者が激減しており、標津にて網走や紋別の魚も積んで札幌や苫小牧に向かうこともある。
- ・道東から道央に荷物を運んだ帰りは、パレットやカゴなどを回収するのみになっていることが多い。
- ・苫小牧港に朝到着する荷物であれば、帰り荷として運べるが、時間帯が合わないため、帰り荷を確保することができていない。
- ・苫小牧・釧路間は日帰りで行っていたのが、ドライバーの拘束時間が1日13時間になった関係で、中間地点の帯広を経由するようになってきた。苫小牧から帯広まで荷物を持ってきて一泊し、翌日釧路や北見まで運ぶという仕事が徐々に増えている。

- ・スポット便で札幌に行った際は、基本、帰り荷がなく、札幌に着いてから帰り荷がないかを確認している。

③共同輸配送

- ・荷待ち時間の削減、出荷時間の調整、臭気対策、パレットの規格統一などに取り組むことで共同輸配送の実現性が高まる。
- ・加えて大切な荷物を事故なく運ぶために、荷主同士・荷主と物流事業者間の信頼関係も高めていく必要がある。

④デジタルマッチング

- ・自社以外の荷物がどういう動きをしているのか知らない。荷主と物流事業者の情報の断絶を改善していかなければならない。荷主・物流事業者がともに情報を開示・共有し、リードタイムの問題なども改善していく必要がある。
- ・仕事を探している人には良いシステムだと思う。あとは運賃がどれくらいになるか。運賃が明確で、必ずもらえるとなれば、参加する事業者は増えるのではないか。
- ・日本国内でも民間によるマッチングシステムが多く出ているが、集約される気配はない。見知らぬ業者との連携に不安があるのだろうが、行政機関が間に入ってくれば、安心感が担保されると思う。
- ・さまざまな手法でマッチングが進められているが、こうした取組は結果が出てくるまで時間がかかる。最低３年は様子見が必要。加えて、より広域での連携が必要。各地と札幌の連携とか、道東と道北の連携といったことも求められる。

(４) 荷主と物流企業へのヒアリング調査比較

- ・2024 年問題により、荷主、物流企業ともに影響を受けていると回答している。ドライバー確保が難しくなった等の影響で、帰り荷を期待できない地域への輸配送には制限がかかり、荷主は発送時間、リードタイム等について希望通りの発送ができない、物流事業者は荷主のリクエストに応えられないという事態が発生している。
- ・運送の困難さが増している背景もあり、共同輸配送について、荷主・物流企業ともにその意義に理解を示している。一方、現状における実施状況としては、同業他社など一部にとどまる。背景として、荷主は荷物を発送した後のトラックの行程を知る機会に限られ、物流企業は身近な同業者の連携はあるものの、その範囲に限られ、大規模な連携に繋がっていない。荷主同士、荷主と物流企業、物流企業同士で情報が断絶しており、共同輸配送の取組は発展途上である。
- ・デジタルマッチングについては、温度帯など共同輸配送が難しい一部のケースを除き、情報を共有しリードタイムや待ち時間削減などに繋げていくことによって、物流の効率化に寄与するものとして評価を受けている。また、デジタルマッチングで知り合った事業者同士の信頼関係の構築や、定着させていくための時間が必要との見方もあった。

4 共同輸送配送デジタルマッチング事業

(1) デジタルマッチング事業の目的

- ・共同輸配送により積載効率を高めることで、ドライバー不足の解消が期待できる。その一方で、共同輸配送を推進するための課題として、取組参加に意向をもつ事業者同士の出会いの機会が乏しいことが指摘されている。
- ・共同輸配送に取り組む意向をもつ事業者同士の出会いの機会を創出し、荷主・物流事業者の連携・協調を通じた積載効率向上の実現を目的に、北海道内における物流デジタルマッチングの実証事業を行った。

(2) 実証事業の内容

① デジタルマッチングシステムの概要

- ・共同輸配送デジタルマッチング事業では、共同輸配送に関心をもつ事業者の輸送情報を登録することによって、北海道内における物流情報をデータベース化する。
- ・登録された輸送情報の中から、出発地や到着地など条件で検索し、条件の合う事業者との間で共同輸配送を検討することにより、デジタルデータを用いた共同輸配送のマッチングを実現する。

共同輸配送デジタルマッチングシステムの利用の流れ
①輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を登録様式に入力・送付 ・共同輸配送デジタルマッチングシステム上に匿名化して登録される ・登録事業者に対して検索システムのアカウントが発行される
②発行アカウントを用いて必要条件を入力しマッチング候補を検索 ・条件の合う事業者の輸送データが表示される
③検索で見つけた候補事業者について事務局に問い合わせ ・事務局が仲介し、候補事業者の了承の下、両事業者間でのみ事業者名が公表される ・候補事業者と直接連絡をとり、共同輸配送を検討できる

輸送情報を登録することで共同輸配送のマッチング候補事業者が見つかる

②デジタルマッチングシステムに登録するデータ

- ・共同輸配送デジタルマッチング事業への登録に必要な輸送データは、トラックの出発地・到着地、毎月の輸送量、車種・車格、その他のオプションのみ。
- ・登録様式に必要な輸送データを記入し、電子メールで事務局に送付。発行されるアカウントでマッチング候補を検索することによって、条件の合うマッチング候補事業者と共同輸配送を検討する。

登録に必要な輸送データ	・トラックの出発地 ・トラックの到着地 ・毎月の輸送量 ・車種（平ボディ、ウイング車、トレーラー等） ・車格（2 t、4 t、10 t、20 t等） ・その他のオプション（ダンプ、冷凍、冷蔵等）
登録方法	登録様式に必要な事項を記入し、電子メールにて送付

【共同輸配送デジタルマッチングシステム検索画面（例）】

1 件

自社住所 エリア 北海道北見市 市町村 北海道北見市 市町村

自社住所 エリア 北海道北見市 市町村 北海道北見市 市町村

回送条件 ☒ 回送距離 50 km以内 ☐ 回送時間 60 分以内

車種 (複数選択可) ☐ トラック ☐ ウイング ☐ 平ボディ ☐ 箱車 ☐ トレーラー ☐ ウイングセミトレーラー ☐ ウイングフルトレーラー ☐ 平セミトレーラー ☐ 平フルトレーラー ☐ その他 ☐ ジェットバック ☐ ローリー ☐ ダンプ

発拠点候補 苦小牧着

着拠点候補 北見発

マッチング候補 CSV出力: 0 件

	共同輸送 発拠点	共同輸送 着拠点	往復回送距離	合計	23/3	23/4	23/5	23/6	23/7	23/8
☐ コーザーID	市区町村 回送距離	市区町村 回送距離								
☐	北見市 39km	北見市 0km	39km	872	77	74	75	78	74	74

(3) 実証事業の結果

①結果概要

- ・約 1.5 カ月の実証事業期間で、1,743 ルート（44 事業者）の登録があり、約 5 %にあたる 82 ルート、登録事業者の 2 割以上にあたる 10 事業者がマッチング候補となっている。
- ・登録ルートの分析検証では、「道央」と「地方」間の約 300 ルートで共同輸配送マッチングの可能性が示され、今後、長距離便の共同輸配送マッチングに期待できる。

実証期間	2024 年 12 月 12 日～2025 年 1 月 31 日（51 日間）
登録数	1,743 ルート（44 事業者）
マッチング希望数	82 ルート（10 事業者）

②分析結果

- ・回送距離（空送距離）を 50 km に設定した場合の共同輸配送マッチング候補数（ルート数）は、道南方面 80 件、道北方面 95 件、道東方面 120 件の、合計 295 件となった。
- ・登録ルートを地域別に分析すると、札幌をはじめ、道内都市部を発地とする輸送が多く、全体として、都市部から地方部への輸送量が多い傾向がある。
- ・輸送量の大きな事業者は都市部、輸送量の小さな事業者は地方部を発地とする傾向も一部みられたことから、荷動きなどの異なりも含め、各々の参画促進が今後の効果的なマッチングに寄与するものと考えられる。

③デジタルマッチング事業からの傾向考察

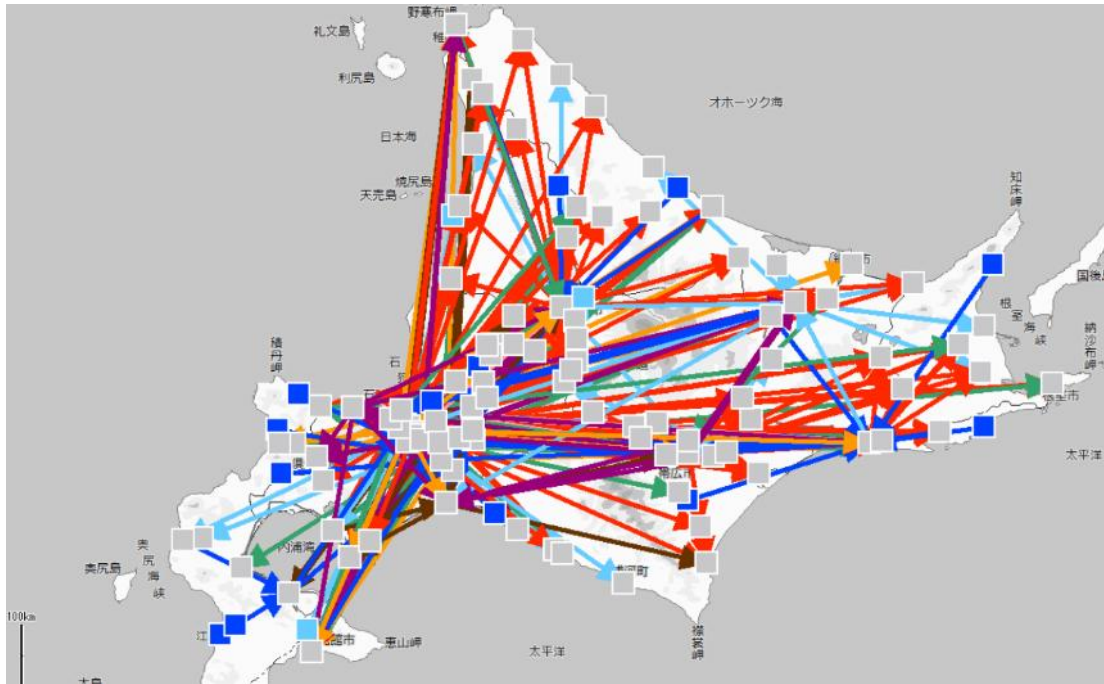
【都市部から地方への輸送量が多い】

- ・札幌をはじめとして、道内都市部を発地とする輸送が多い傾向があり、地方部から都市部への輸送と比べると、輸送量にギャップが生じているように見受けられる。

【荷動きや規模などの異なる多様な事業者の参画が重要】

- ・輸送量の大きな事業者は、札幌以外も含めた都市部を発地とすることが多い傾向。
- ・一方、輸送量の小さな事業者は、地方部を発地として、輸送量の大きな事業者とは異なる荷動きや輸送区間をもつことも多い。
- ・今後、より一層のデジタルマッチングを推進し、道内の共同輸配送を促進するためには、荷動きや規模などの異なるさまざまな事業者が参画することにより、多くのマッチング機会を創出することが重要となる。

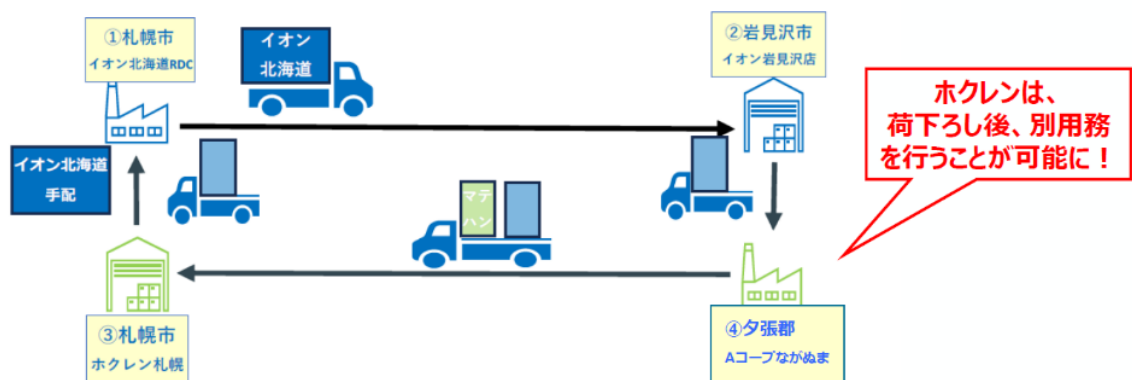
【実証事業に参加した事業者の登録した輸送区間】



(4) デジタルマッチングシステムの活用事例

- ・本デジタルマッチングシステムの効果検証のため、イオン北海道とホクレンにおいて、実証事業を実施した。
- ・ホクレンは、Aコープながめまでの荷下ろし後、マテハンを積んで札幌まで戻ったところ、イオン北海道がAコープながめを經由しホクレンのマテハンを積んで札幌まで戻ることにより、効率化に寄与することが検証された。

イオン北海道×ホクレンの実証事業による効率化イメージ



5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

道内における共同輸配送の機運醸成や、地域生活にとって重要な物流の維持・発展を目的に、関係する荷主企業・物流企業・関係機関の情報・意見交換の場として、『北海道地域物流シンポジウム～持続的な物流構想「フィジカルインターネット」に向けて～』を開催した。

このシンポジウムは、農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道とともに実施する、官民合同イベント「北海道物流 WEEK2025」の一環として開催した。

(1) シンポジウム概要

- 【名 称】 北海道地域物流シンポジウム
～持続的な物流構想「フィジカルインターネット」に向けて～
- 【日 時】 2025 年 2 月 17 日（月）14:00～16:30
- 【場 所】 アスティ 45 4 階 アスティホール（札幌市中央区北 4 条西 5 丁目）
- 【配信方法】 YouTube Live
- 【対 象】 製造・卸売・小売業等すべての荷主事業者、運送・倉庫業等の物流事業者 等
- 【定 員】 会場 150 名、オンライン定員なし（いずれも参加無料）
- 【主 催】 経済産業省北海道経済産業局
- 【事 務 局】 株式会社北海道二十一世紀総合研究所
- 【参加者数】 会場参加者数 140 名、オンライン参加者数 168 名（延べ人数）



資料：北海道物流 WEEK2025 の PR チラシ

【式次第】

14:00 開会挨拶

／経済産業省北海道経済産業局長 鈴木洋一郎

14:05 新しい物流の仕組み「フィジカルインターネット」及び

政策（令和6年度補正予算及び改正物流効率化法等）に関するご紹介

／経済産業省商務・サービスG消費流通政策課長 平林孝之

14:40 『北海道、各地の産業と生活の存続に向けて

～物流を考えることは「次世代にどのような地域を残すか」を考えること～』

／北海商科大学 商学部商学科 教授 相浦宣徳 氏

15:05 休憩（参加者同士の名刺交換・情報交換）

15:30 北海道における物流実態及び課題について

／株式会社北海道二十一世紀総合研究所 菅原淳

15:45 道内の共同輸配送事例について

／株式会社マルコシ・シーガル 代表取締役 早川元 氏

16:05 共同輸配送デジタルマッチングの有効性

／一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 鈴木久夫 氏

16:30 閉会（参加者同士の名刺交換・情報交換 17:30 まで）

(2) シンポジウムの内容

①経済産業省政策紹介

「新しい物流の仕組み「フィジカルインターネット」及び
政策（令和 6 年度補正予算及び改正物流効率化法等）に関するご紹介」

経済産業省商務・サービス G 消費流通政策課長 平林孝之

- ・ 2024 年問題をはじめとする物流課題に対する対策として国が取り組んできた法律改正や支援策、経済産業省の令和 6 年度補正予算について解説した。
- ・ さらに、実現に向けて国際的な研究が進められているフィジカルインターネット（次世代の物流システム）について、実現イメージ、ロードマップ、進展状況等について説明を行った。



【レジュメ】

(1) 物流 2024 年問題への対応

- ・ 国内貨物輸送量・輸送手段の推移
- ・ トラックドライバーの働き方に関する現状
- ・ 物流コストインフレの発生と構造
- ・ 物流クライシス対策の基本的な考え方
- ・ 垂直領域【物流統合型サプライチェーン・マネジメント（SCM）】
- ・ トラックドライバーの時間外労働の上限規制(物流の 2024 年問題)
- ・ 荷主・物流事業者に対する規制的措施（物流効率化法）
- ・ 特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について
- ・ 物流における取引関係・モノの流れ
- ・ 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】
- ・ 持続可能な物流を支える物流効率化実証事業

(2) フィジカルインターネットの実現に向けて

- ・ フィジカルインターネット(次世代の物流システム)
- ・ フィジカルインターネット実現イメージ <実現する社会>
- ・ フィジカルインターネット・ロードマップ
- ・ 「地域」でのフィジカルインターネットに向けた取組の進展
- ・ フィジカルインターネットに向けた取組の進展 <業界>
- ・ アクションプラン策定に向けた議論経緯
- ・ 共同輸配送の実施に向けた取組の例

②学識経験者の立場から見た北海道物流について

『北海道、各地の産業と生活の存続に向けて

～物流を考えることは「次世代にどのような地域を残すか」を考えること～』

北海商科大学 商学部商学科 教授 相浦宣徳 氏

- ・北海道における物流の課題は、道外よりも深刻であり、かつ、道内の各地域で異なること、都市間の距離の長さや産業構造に起因する片荷傾向が強いことが報告された。
- ・この問題は始まったばかりで、トラックドライバーの高齢化が進む今後は、より一層深刻になると指摘した。
- ・北海道の物流を考えるには、「行政」「プレイヤー」「地域連携」の3つの軸を意識して取り組むことが必要で、「プレイヤー」の連携が共同輸配送システムとなる。「行政」と「地域連携」の軸を進めるには、北海道全体のマネジメントや各地域間の調整を進める「物流総括責任者（部門）」を設置し、その部署をサポートする仕組み・体制づくりが必要ではないかと提案した。



【レジュメ】

- (1) モノが出せない・モノが運べない
 - ・明治のカール、ふるさと納税（あまおう）、厚岸サンマの事例から
- (2) はじまったばかり
 - ・北海道の物流を考える上でのポイント
 - ①他地域に対する北海道の特異性
 - ②道内地域の地域性/物流に関する地域性
 - ・北海道でのモノの流れ(概要)
 - ・システムを支える前提の崩れ
 - ・問題は始まったばかり
- (3) 事業継続、地域の存続にむけて
 - ・北海道の物流と地域の将来（あす）を考える 2 日間
 - ・北海道物流を考える際の「連携の三軸」
 - ・軸間の連携(軸 2 と軸 3)
- (4) まとめ
 - ・そう長くない「残された時間」
 - ・いますぐ、そう「直(ただ)ちに」
 - ・地域(北海道)における「物流統括責任者(部門)」
 - ・お願い～可視化について

③調査報告

「北海道における物流実態及び課題について」

株式会社北海道二十一世紀総合研究所 菅原淳

- ・北海道における物流の実態と課題について、昨年度の調査結果、道東地域の荷主企業 500 社を対象に実施したアンケート結果、道東地域の荷主・物流企業を対して実施したヒアリング調査の結果をもとに、物流 2024 年問題の影響が道内でも出ていることや、共同輸配送が進まない原因等について報告した。



【レジュメ】

- (1) 物流 2024 年問題の影響
- (2) 物流 2024 年問題の解決方法
- (3) 北海道の物流実態および課題
 - ・流通大手の石狩地域発・地方着トラック輸送の帰り荷が少ない
 - ・地方発・石狩地域着トラック輸送の帰り荷が少ない
 - ・ミスマッチの背景
 - ・共同輸配送に向けた異業種マッチングの必要性
- (4) 総括

④共同輸配送の取組事例報告

「道内の共同輸配送事例について」

株式会社マルコシ・シーガル 代表取締役 早川元 氏

- ・根室市でスーパーを運営しているマルコシ・シーガルは、市内の運送会社と協力し、札幌に海産物を運んだトラックを利用し、食料品や日用品を仕入れている企業。
- ・共同輸配送に取組むようになった背景やきっかけ、運送会社側にとってのメリット、共同輸配送を続けるために必要な年間計画や発注の苦労、遠隔地である根室地域の課題、共同輸配送の必要性などについて報告した。



【レジュメ】

- (1) 会社紹介
 - ・最東端根室市でスーパーマーケット運営
- (2) 共同配送のきっかけ
 - ・トラック不足と重い配送費からの脱却
- (3) 10 年間の工夫
 - ・年間計画、積み込み調整、発注調整
- (4) 地域の課題
 - ・共同配送は必須、全業種で取り組む

⑤実証事業の結果報告

「共同輸配送デジタルマッチングの有効性について」

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 鈴木久夫 氏

- ・令和6年12月～令和7年1月に実施した共同輸配送デジタルマッチングの実証事業について、デジタルマッチングシステムの概要と利用方法、利用者が登録するデータ、検索画面の使用イメージ、実証事業のマッチング結果、マッチングシステムの活用事例について報告した。
- ・デジタルマッチングへの登録画面を操作しながら、実際の操作性について説明を行った。



【レジュメ】

- ・一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）について
- ・TDBC から生まれた traevo
- ・「営利を目的とせず」オープンなプラットフォームとして社会課題解決を目指す
- ・長距離便の帰り荷マッチングの影響
- ・異業種連携の可能性と課題
- ・共同輸配送の促進及び課題
- ・TDBC によるデジタルマッチングシステム
- ・共同輸配送デジタルマッチング事業の概要
- ・共同輸配送デジタルマッチングシステム検索画面（例）
- ・共同輸配送デジタルマッチング事業の結果
- ・共同輸配送デジタルマッチングシステムを活用した事例
- ・共同輸配送デジタルマッチングの有効性

【休憩時間を活用した参加者同士の名刺・情報交換】

- ・シンポジウムの休憩時間（閉会後含む）を活用して、参加者同士が名刺交換、情報交換ができる場面を提供した。
- ・参加者同士の交流が進むように、会場参加者に対して事前に会場参加者名簿、配席図、物流等の企業情報資料「会場参加事業者のご紹介」を配布した。



(3) シンポジウム参加者アンケートの結果

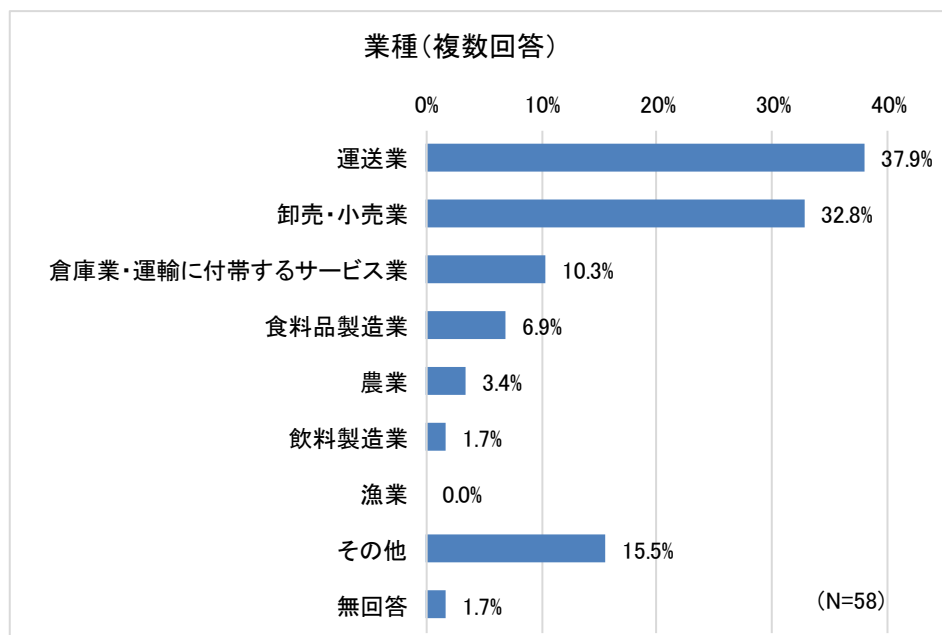
①調査概要

- ・シンポジウム参加者に対し、物流実態に関するアンケート調査を実施した。調査は、会場にて調査票を配布・回収するとともに、オンライン聴講者向けからはオンライン回答画面より回収した。
- ・回収件数は、同じ事業所からの複数の回答の集約、回答が難しい行政機関や団体等からの回答を除外し、合計 58 件となった。

②調査結果

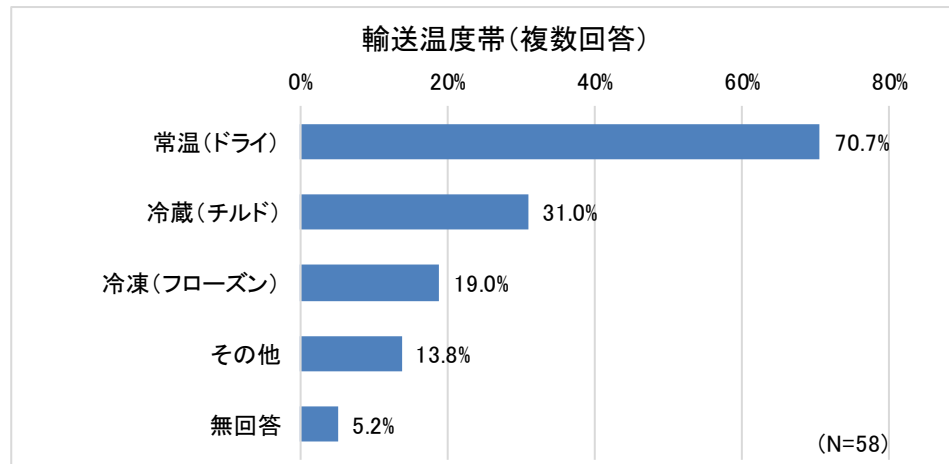
【回答事業者概要】

- ・業種は、「運送業」(37.9%)、「卸・小売業」(32.8%)、「倉庫業・運輸に付帯するサービス業」(10.3%) の順となっている。



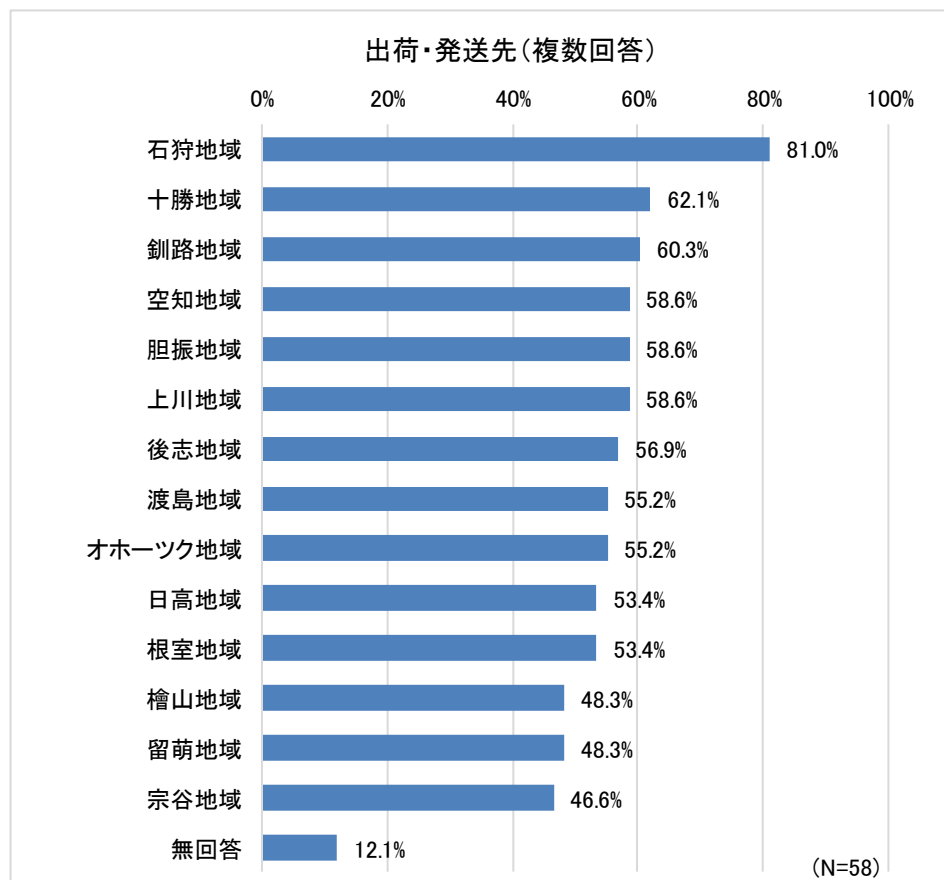
【輸送温度帯】

- ・輸送温度帯は、「常温（ドライ）」が 70.7%で最も多く、以下「冷蔵（チルド）」が 31.0%、「冷凍（フローゼン）」が 19.0%で続いている。



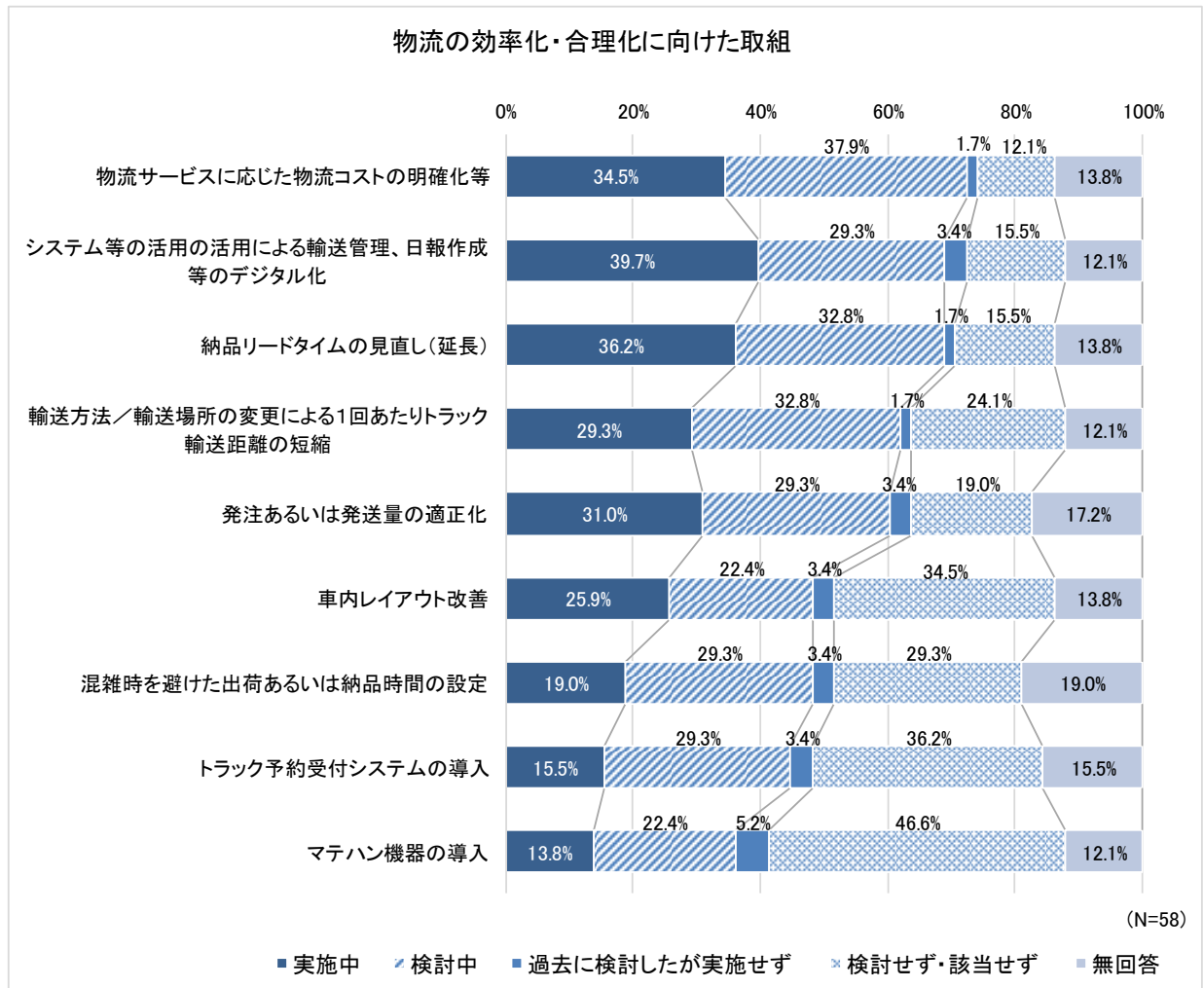
【出荷・発送先】

- ・「石狩地域」(81.0%) が最も多く、以下「十勝地域」(62.1%)、「釧路地域」(60.3%) が続いている。



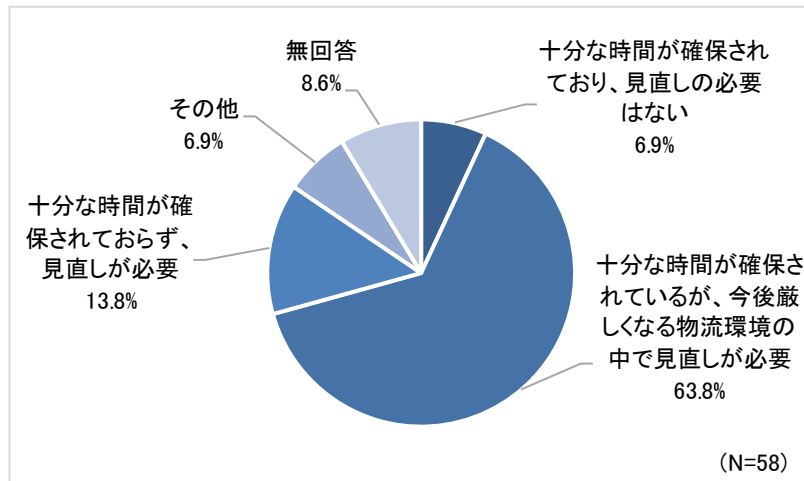
【物流の効率化・合理化に向けた取組】

・取組状況について「実施中」と「検討中」を合計すると、「物流サービスに応じた物流コストの明確化等」(72.4%)、「システム等の活用による輸送管理、日報作成等のデジタル化」(69.0%)、「納品リードタイムの見直し(延長)」(69.0%)、「輸送方法／輸送場所の変更による1回あたりトラック輸送距離の短縮」(62.1%)の順となっており、コスト圧縮や時間短縮等に取り組んでいる様子が読み取れる。



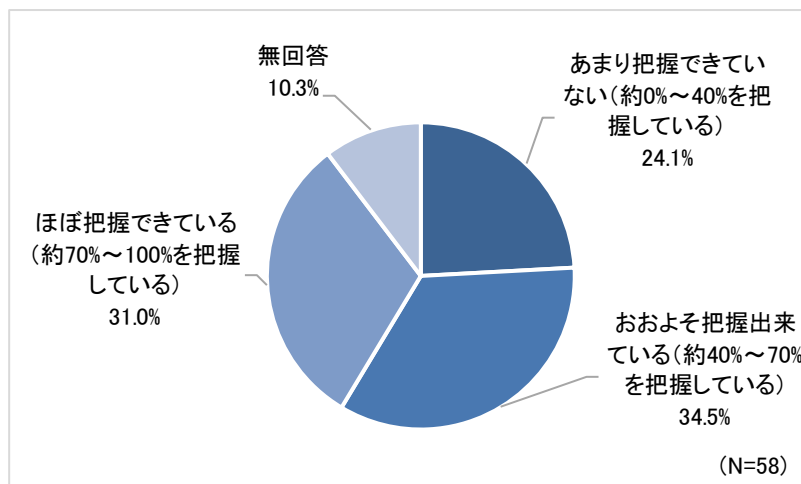
【取引先（着荷主側）等の納品リードタイムの設定に関する認識】

- ・「十分な時間が確保されているが、今後厳しくなる物流環境の中で見直しが必要」(63.8%)とする回答が最も多くなっており、「十分な時間が確保されておらず、見直しが必要」とする回答と合わせると、77.6%が「見直しが必要」と認識している。
- ・一方、「十分な時間が確保されており、見直しの必要はない」とする回答は6.9%にとどまっている。



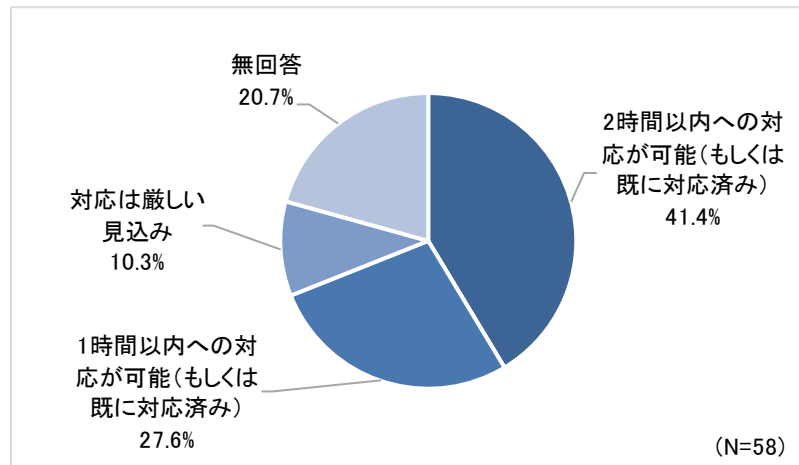
【荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間についての現状における把握の程度】

- ・「おおよそ把握できている（約40～70%を把握している）」が34.5%で最も多くなっており、「ほぼ把握できている（約70%～100%を把握している）」(31.0%)、「あまり把握できていない（約0～40%を把握している）」(24.1%)が続いている。



【「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に定める、1回の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間を計2時間以内（可能であれば1時間以内）とする目標への対応状況】

・「2時間以内への対応が可能」と「1時間以内への対応が可能」の合計が69.0%となっており、約7割弱が対応できている。



6 考察

(1) 北海道が抱える物流の課題

- ・物流 2024 年問題の影響は、道内においても影響が出始めており、特に、「運賃が上昇した」、「トラック確保が難しくなった」、「希望時間に発送しづらくなった」といった影響が指摘されている。
- ・地方から道央圏への荷物は、農産物の収穫期や漁期などに集中する傾向があり、通年で運ばれているものは一部にとどまる。このため、片荷が発生しやすい。

(2) 課題解決に向けて求められる取組の方向性

- ・物流 2024 年問題や、片荷問題の解決の鍵は、共同輸配送による積載率の向上にある。
- ・多くの荷主は共同輸配送が物流の効率化に繋がると感じているが、共同輸配送に取り組んでいる事業者は現状一部にとどまっている。共同輸配送に踏み切れない背景として、輸配送の条件（配送時刻、温度帯など）が合わないといった解決が容易ではないケースもあるが、「なにから始めてよいかわからない」「共同輸配送の相手が見つからない」といった事業者には、共同輸配送のパートナー探しの機会を提供することで、共同輸配送の機会が広がっていくことが期待される。
- ・現状実施されている共同輸配送は、商品や輸送方法の類似性を背景として、同業他社同士によるものが大半である。一方、異業種間の共同輸配送はほとんど実施されていない。今後、異業種間の共同輸配送の場を広げていくことが積載率の向上に大いに貢献していくことが期待される。
- ・以上から、物流の課題解決に向け、異業種で連携可能なマッチング機会の創出が重要となる。昨今の人口減少、DX 推進、働き方改革などの流れを踏まえ、デジタル技術の活用等により、多様な事業者が参加でき、かつ道内全域を網羅するマッチングの場が必要であると考えられる。



令和 6 年度 地域経済産業活性化対策調査事業

（北海道の地方発の貨物に関する物流実態の把握に係る調査事業）

調査報告書 概要版

令和 7 年 3 月

(株)北海道二十一世紀総合研究所

1 調査の概要

【本調査の背景と目的】

北海道経済産業局では、令和5年度に、北海道の地方における卸売・小売事業者の物流実態の把握に係る調査事業等を実施し、共同輸配送の浸透等により、積載効率を向上させることで、ドライバー不足がほぼ解消することが明らかになった。

他方、道内卸売・小売事業者の荷動きをみると、道央圏から地方圏への行き荷の積載効率は高いものの、帰り荷は空車等になっていることが多く、帰り荷の確保が大きな課題となっていることも明らかとなっている。

本事業は、地方圏から道央圏への貨物に関する物流実態を把握することを通じ、長距離便の共同輸配送など、関係企業間の物流面での協力・連携を促すことを目的に、食品工業等の地域別出荷額が大きい道東地域（十勝、釧路、根室）発の荷物の現況や、道央圏への共同輸配送に係るニーズ・可能性などを調査・分析した。

さらに、共同輸配送等をテーマとしたシンポジウムを開催することなどを通して、道内における共同輸配送の機運醸成を図った。

【調査内容の概要】

①事業者等に対するアンケート調査

道東地域の荷主企業500社を対象にアンケート調査を実施し、2024年問題の影響、ふるさと納税返礼品への影響、共同輸配送に対する意識や実施状況等に対する回答を得た。

②事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

道東地域の荷主企業・物流企業・関係団体を対象に、道東地域の物流における実態や課題についてヒアリング調査を実施した。

③共同輸送配送デジタルマッチング事業

事業者同士の出会いの機会を創出し積載効率向上を実現することを目的に、デジタルマッチング効果検証の実証事業を行った。

④共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

道内における共同輸配送の機運醸成や関係者の情報・意見交換の場として、北海道物流シンポジウムを開催した。

2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

地方発の貨物を扱う事業者の物流実態を明らかにするため、道東地域（十勝、釧路、根室）を対象に、農水産品や加工品、軽工業品等を扱う事業者等に対するアンケート調査を実施した。

調査対象：道東地域の荷主事業者500社

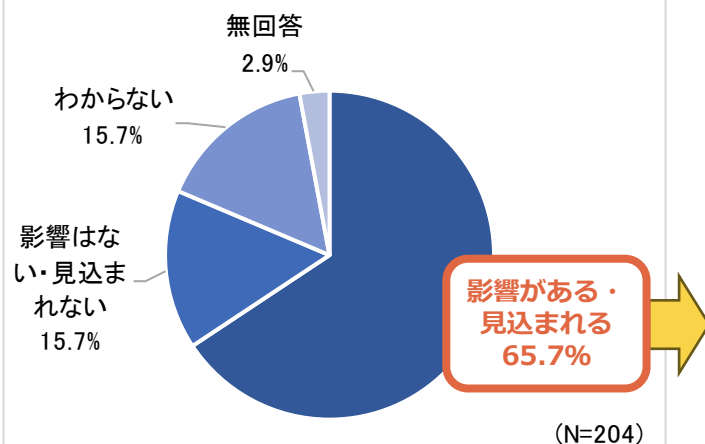
調査期間：令和6年10月7日～12月12日

回収件数：204件（回収率40.8%）

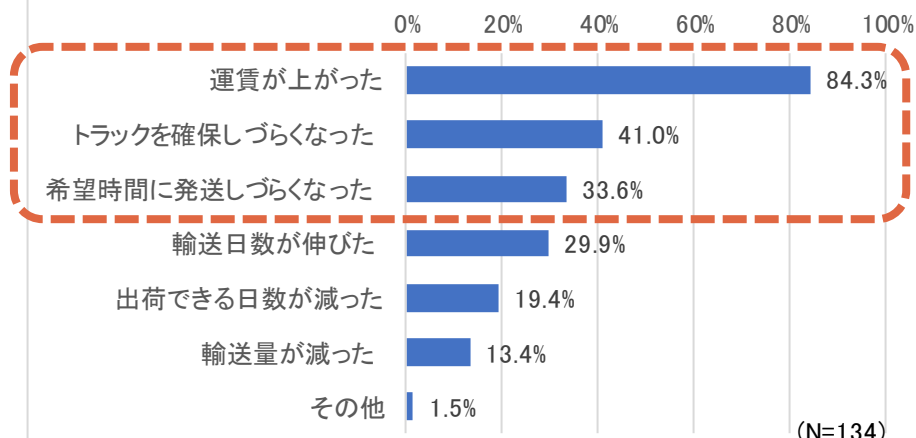
【2024年問題の影響】

- 全体の約7割弱の事業者に「2024年問題の影響がある・見込まれる」。
- 具体的には、「運賃が上がった」「トラックを確保しづらくなった」「希望時間に発送しづらくなった」等。

2024年問題の影響



2024年問題の具体的な影響（複数回答）



【物流事業者ヒアリング】

- 「（人手不足のため）バラ積み・バラ降ろしを要する仕事は断っている」
- 「全般的に輸送料金が上がり、倉庫料金も上がっている」
- 「配送効率の低い地域への配送は、帰り荷も確保できず、採算が合わないため断っている」

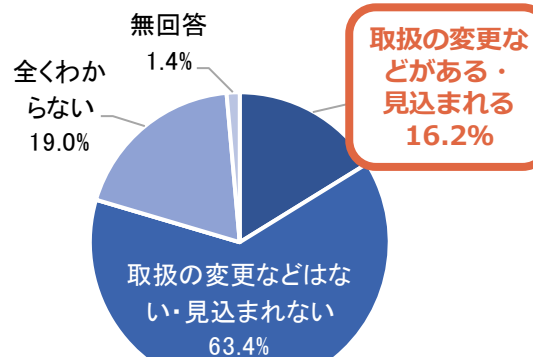
2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

【ふるさと納税返礼品への影響】

- ふるさと納税返礼品取扱事業者の約2割弱が「取り扱いの変更などがある、見込まれる」と回答している。
- 具体的な変更内容としては、「輸送日数の延長」、「出荷・発送可能日の減少」、「温度帯変更」などを行っている。



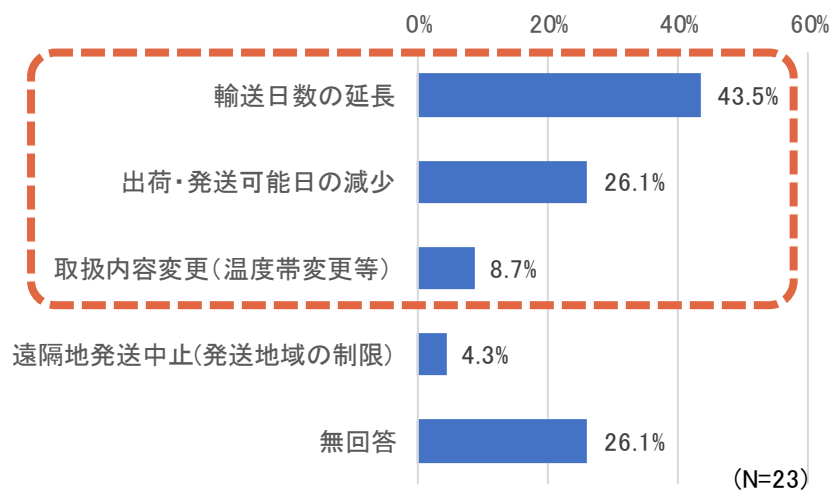
2024年問題の影響による
返礼品の取扱変更の有無



(N=142)

取扱の変更などがある・
見込まれる
16.2%

返礼品の取り扱い変更などの内容(複数回答)

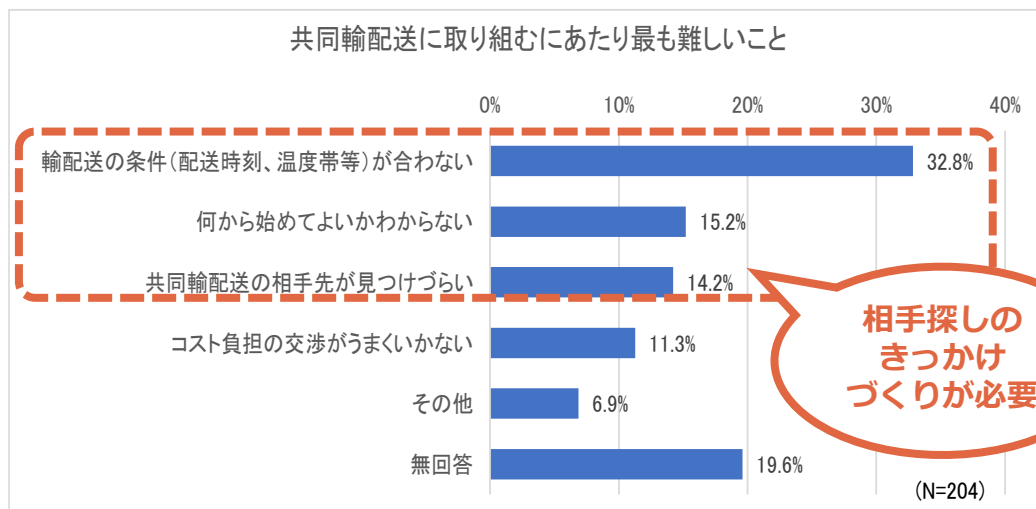
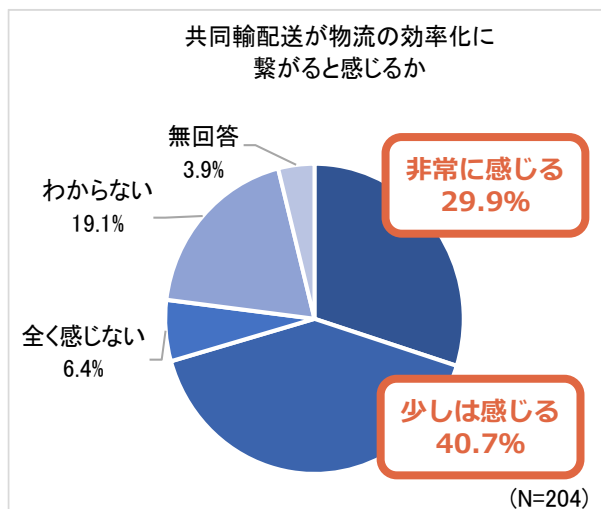


(N=23)

2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

【共同輸配送への意識】

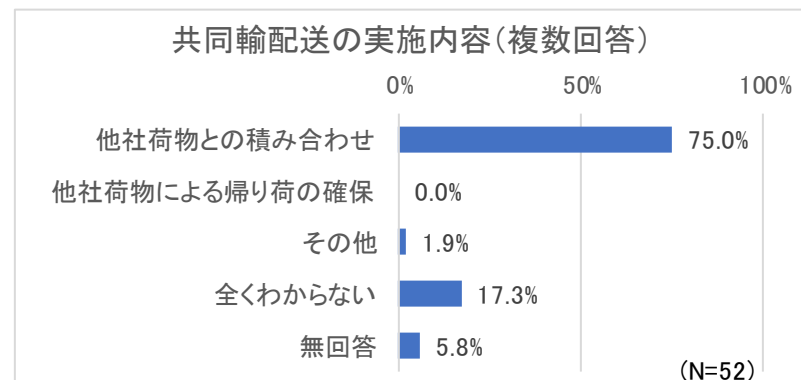
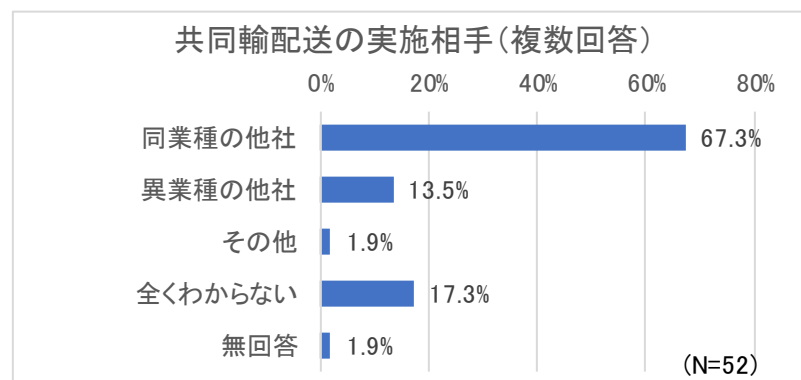
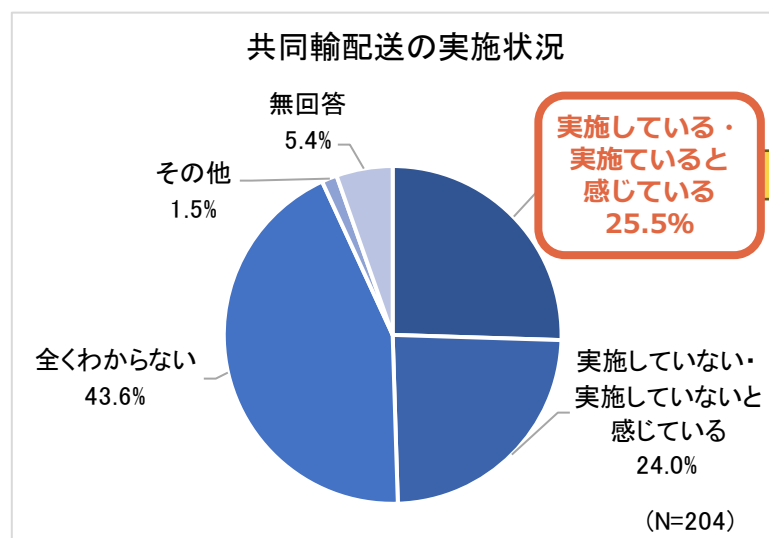
- 全体の**約7割が、共同輸配送が物流の効率化に繋がる**と感じている。
- 共同輸配送が進まない理由は、「輸配送の条件が合わない」に次いで、**「何から始めてよいかわからない」、「共同輸配送の相手先が見つげづらい」が多く、相手探しのきっかけづくりが重要。**



2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

【共同輸配送の実施状況】

- 実際に共同輸配送を実施しているなどの割合は全体の1/4程度にとどまる。
- 共同輸配送の現状は、荷動きの近い、同業他社との積み合わせ（混載）が中心。
- 同業種同士では、荷動きが近くなることなどから、積載率向上に大きく資する、帰り荷の確保による共同輸配送が実現していない。



3 地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

- ・ 道東地域（十勝、釧路、根室）の荷主企業・物流企業・関係団体を対象に、道東地域の物流における実態や課題についてヒアリング調査を実施した。

① 荷主企業へのヒアリング結果

2024年問題の影響	・ トラックドライバーの残業規制強化により、運んでほしい時間帯にドライバーが来てくれないことがある。 ・ 輸送日数については、以前と比べて1日程度長くなっている。 ・ 運送業者が中標津まで来られなくなり、業者を変更したこともあった。
物流事業者との関係	・ 最近では、物流事業者が優位となり、物流業界全体として値段を上げようとしている感がある。一方、物流事業者側としては適正価格に近付けたいという意識かもしれない。 ・ 運送事業者に依頼する際、適正価格でお願いしている。高速料金分も出している。荷主と運送事業者が歩み寄らなければ、最終的に何も運べなくなってしまう。
共同輸配送	・ 共同輸配送が意義深い取組であることは間違いない。空車よりは、共同輸配送を通じて帰り荷を確保して戻るのが良い。 ・ 一方、共同輸配送を通じて帰り荷を確保していくには、リードタイム、出荷時間の調整等が必要。臭気や温度帯等の関係で難しいケースもあるだろうが、荷主であるメーカーや店舗が物流事業者と連携しながら進めていく必要がある。 ・ 発送分については、近隣の農協と共同輸配送をしている。
デジタルマッチング	・ 地方では仕事を頼める業者の選択肢が非常に少なく情報が無い。デジタルマッチングの意義は大きい。発荷主（メーカー等）と着荷主（店舗等）の流通網の組み方次第で、トラックが効率よく往復できるスケジュールを組めるのではないかな。 ・ デジタルマッチングの取組は、市場が被らない異業種のほうがうまくいきそうな気がする。

3 地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

②物流企業・関係機関へのヒアリング結果(1/2)

物流2024年問題	・ドライバー不足と高齢化を背景に、重い荷物（肥料や農作物）を手積みしなければならない仕事を断るようになった。 ・全般的に輸送料金が上がり、倉庫料金も上がっている。 ・配送効率の低い地域への配送は、帰り荷も確保できず、採算が合わないため断っている。
荷物の状況	・釧路方面から道央に運ぶ荷物は、紙パルプや乳製品が全体の7割程度を占めている。 ・サンマが多く獲れた時代は、札幌に荷物を運んでから直ちに空車で戻り、またサンマを積んで運ぶほうが利益が出ていた。現在は、単価の高いサンマの漁獲量減少や、物流企業同士の競争もあり、空車で戻ると赤字になってしまう。 ・網走や紋別の運送業者が激減しており、標津にて網走や紋別の魚も積んで札幌や苫小牧に向かうこともある。 ・道東から道央に荷物を運んだ帰りは、パレットやカゴなどを回収するのみになっていることが多い。 ・苫小牧港に朝到着する荷物であれば、帰り荷として運べるが、時間帯が合わないため、帰り荷を確保することができていない。 ・苫小牧・釧路間は日帰りで往復していたのが、ドライバーの拘束時間が1日13時間になった関係で、中間地点の帯広を経由するようになってきた。苫小牧から帯広まで荷物を持ってきて一泊し、翌日釧路や北見まで運ぶという仕事が徐々に増えている。 ・スポット便で札幌に行った際は、基本、帰り荷がなく、札幌に着いてから帰り荷がないかを確認している。

3 地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

②物流企業・関係機関へのヒアリング結果(2/2)

共同輸配送	・ 荷待ち時間の削減、出荷時間の調整、臭気対策、パレットの規格統一などに取り組むことで共同輸配送の実現性が高まる。 ・ 加えて大切な荷物を事故なく運ぶために、荷主同士・荷主と物流事業者間の信頼関係も高めていく必要がある。
デジタルマッチング	・ 自社以外の荷物がどういう動きをしているのか知らない。荷主と物流事業者の情報の断絶を改善していかなければならない。荷主・物流事業者がともに情報を開示・共有し、リードタイムの問題なども改善していく必要がある。 ・ 仕事を探している人には良いシステムだと思う。あとは運賃がどれくらいになるか。運賃が明確で、必ずもらえるとなれば、参加する事業者は増えるのではないか。 ・ 日本国内でも民間によるマッチングシステムが多く出ているが、集約される気配はない。見知らぬ業者との連携に不安があるのだろうが、行政機関が間に入ってくれば、安心感が担保されると思う。 ・ さまざまな手法でマッチングが進められているが、こうした取組は結果が出てくるまで時間がかかる。最低3年は様子見が必要。加えて、より広域での連携が必要。各地と札幌の連携とか、道東と道北の連携といったことも求められる。

3 地方発の貨物を扱う事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

①片荷で走るトラックが多い

地方発・石狩地域着トラック輸送の 帰り荷が少ない

【物流事業者ヒアリング結果】

- ・「道東から道央に荷物を運んだ帰りは、**パレットやカゴなどを回収するのみ**になっていることが多い」
- ・「苫小牧港に朝到着する荷物であれば、帰り荷として運べるが、**時間帯が合わないため、帰り荷を確保することができていない**」
- ・「スポット便で札幌に行った際は、基本、帰り荷がなく、**札幌に着いてから帰り荷がないかを確認している**」



②ミスマッチの背景

荷主と物流事業者、荷主同士、 物流事業者同士の情報共有が弱い

【物流事業者ヒアリング結果】

「自社以外の荷物がどういう動きをしているのか知らない」

→**情報共有することで共同輸配送の可能性が広がる**

【発荷主ヒアリング結果】

「発荷主（メーカー等）と着荷主（店舗等）の流通網の組み方次第で、トラックが効率よく往復できるスケジュールを組めるのではないかな」

→**発荷主・着荷主・物流事業者の情報共有により効率的な輸配送が実現**



4 共同輸送配送デジタルマッチング事業

- 共同輸配送に取り組む意向をもつ**事業者同士の出会いの機会を創出し**、荷主・物流事業者の連携・協調を通じた積載効率向上の実現を目的に、北海道内における**物流デジタルマッチングの効果検証の実証事業**を行った。

① デジタルマッチングシステムの概要

- 共同輸配送に関心をもつ事業者の輸送情報を登録することによって、北海道内における物流情報をデータベース化する。
- 登録された輸送情報の中から、出発地や到着地など条件で検索し、条件の合う事業者との間で共同輸配送を検討することにより、デジタルデータを用いた共同輸配送のマッチングを実現する。

輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を
登録様式に入力・送付

発行アカウントを用いて必要条件を入力し
マッチング候補を検索

検索で見つけた候補事業者について事務局に問い合わせ

輸送情報を登録することで
共同輸配送のマッチング候補事業者が見つかる

② 実証事業の結果概要

- 約1.5カ月の実証事業期間で、1,743ルート（44事業者）の登録があり、約5%にあたる82ルート、登録事業者の2割以上にあたる10事業者がマッチング候補となっている。
- 登録ルートの分析検証では、「道央」と「地方」間の約300ルートで共同輸配送マッチングの可能性が示され、今後、長距離便の共同輸配送マッチングに期待できる。

実証期間	2024年12月12日～2025年1月31日 (51日間)
登録数	1,743ルート（44事業者）
マッチング希望数	82ルート（10事業者）

4 共同輸送配送デジタルマッチング事業

③デジタルマッチング事業から見える傾向

【都市部から地方への輸送量が多い】

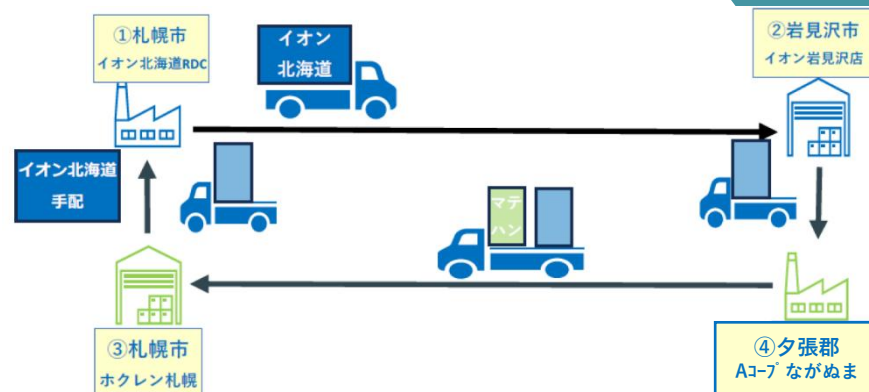
- 札幌をはじめとして、道内都市部を発地とする輸送が多い傾向があり、地方部から都市部への輸送と比べると、輸送量にギャップが生じているように見受けられる。

【荷動きや規模の異なる多様な事業者の参画が重要】

- 輸送量の大きな事業者は、札幌以外も含めた都市部を発地とすることが多い傾向。
- 一方、輸送量の小さな事業者は、地方部を発地として、輸送量の大きな事業者とは異なる荷動きや輸送区間をもつことも多い。
- 今後、より一層のデジタルマッチングを推進し、道内の共同輸配送を促進するためには、荷動きや規模などの異なる、さまざまな事業者が参画することにより、多くのマッチング機会を創出することが重要となる。

④道内における活用事例

イオン北海道×ホクレンの実証事業による効率化イメージ



- 本デジタルマッチングシステムの効果検証のため、イオン北海道とホクレンにおいて、実証事業を実施した。
- ホクレンは、Aコープながぬままでの荷下ろし後、マデハンを積んで札幌まで戻らなければならないところ、イオン北海道がAコープながぬまを経由しホクレンのマデハンを積んで札幌まで戻ることにより、効率化に寄与することが検証された。

5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

- ・道内における共同輸配送の機運醸成や、地域生活にとって重要な物流の維持・発展を目的に、関係する荷主企業・物流企業・関係機関の情報・意見交換の場として、『北海道地域物流シンポジウム～持続的な物流構想「フィジカルインターネット」に向けて～』を開催した。

①シンポジウム概要

北海道地域物流シンポジウム

～持続的な物流構想「フィジカルインターネット」に向けて～

日時：2025年2月17日（月）14:00～16:30

場所：アスティ45 4階 アスティホール

配信：YouTube Live

対象：製造・卸売・小売業等すべての荷主事業者、
運送・倉庫業等の物流事業者 等

定員：会場150名、オンライン定員なし（参加無料）

主催：経済産業省北海道経済産業局

参加者数：会場参加者140名、
オンライン参加者168名（延べ人数）

※休憩時間を利用して、参加者同士が名刺交換、情報交換ができる場面を提供した。

②プログラム

- ・新しい物流の仕組み「フィジカルインターネット」及び政策に関するご紹介

経済産業省商務・サービスG 消費流通政策課長 平林孝之

- ・北海道、各地の産業と生活の存続に向けて～物流を考えることは「次世代にどのような地域を残すか」を考えること～

北海商科大学 商学部商学科 教授 相浦宣徳 氏

- ・北海道における物流実態及び課題について

株式会社北海道二十一世紀総合研究所 菅原淳

- ・道内の共同輸配送事例について

株式会社マルコシ・シーガル 代表取締役 早川元 氏

- ・共同輸配送デジタルマッチングの有効性

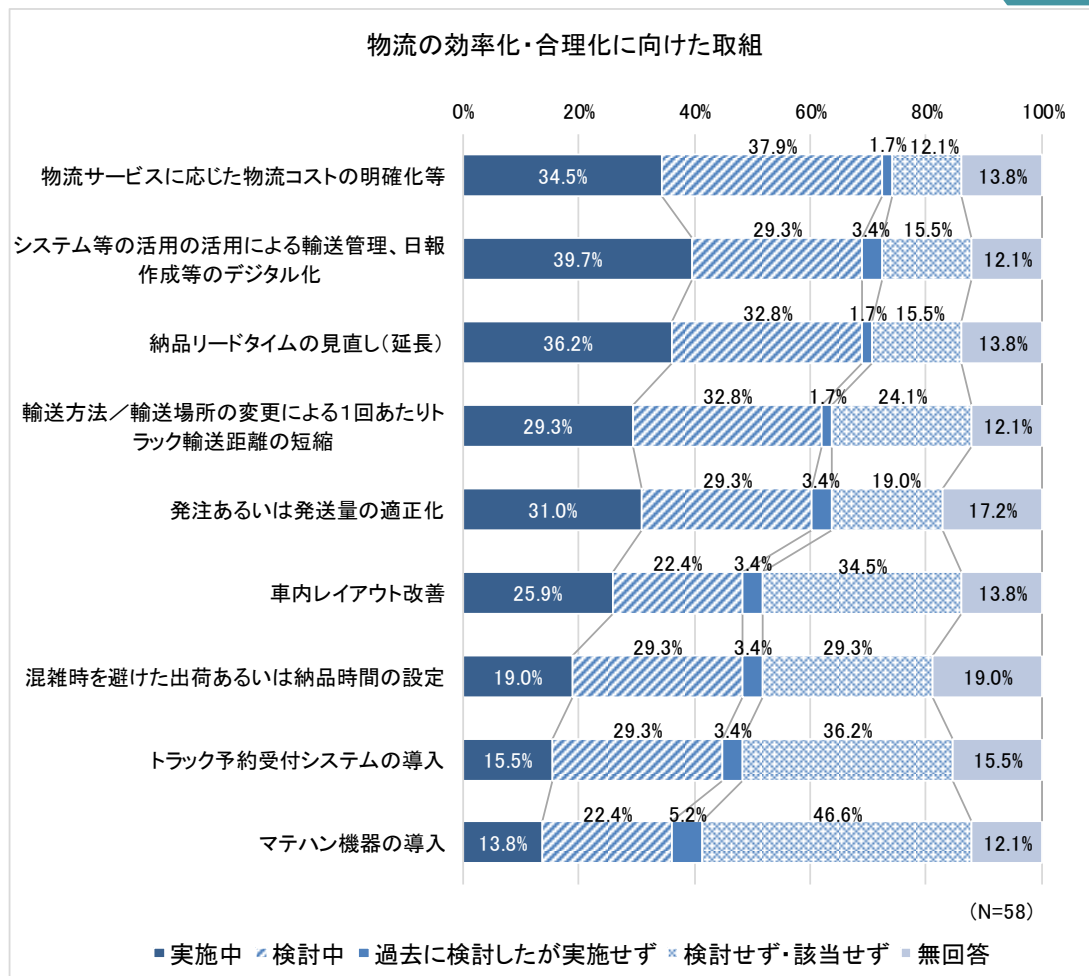
一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 鈴木久夫 氏

5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

- シンポジウム参加者に対し、物流実態に関するアンケート調査を実施した。回答件数は58件（同じ事業所からの複数の回答の集約、回答が難しい行政機関や団体等からの回答の除外）。

【物流の効率化・合理化に向けた取組】

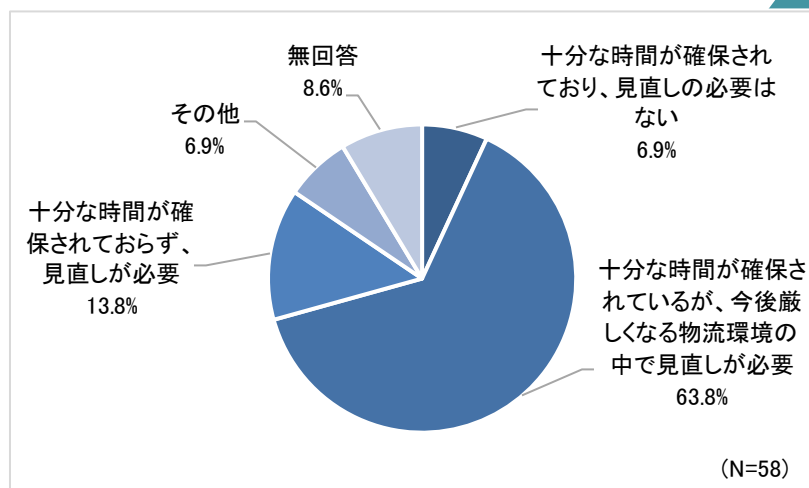
- 物流効率化・合理化の取組状況について「実施中」と「検討中」を合計すると、「物流サービスに応じた物流コストの明確化等」（72.4%）、「システム等の活用による輸送管理、日報作成等のデジタル化」（69.0%）、「納品リードタイムの見直し（延長）」（69.0%）、「輸送方法／輸送場所の変更による1回あたりトラック輸送距離の短縮」（62.1%）の順。
- コスト圧縮や時間短縮等に取り組んでいる様子が読み取れる。



5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

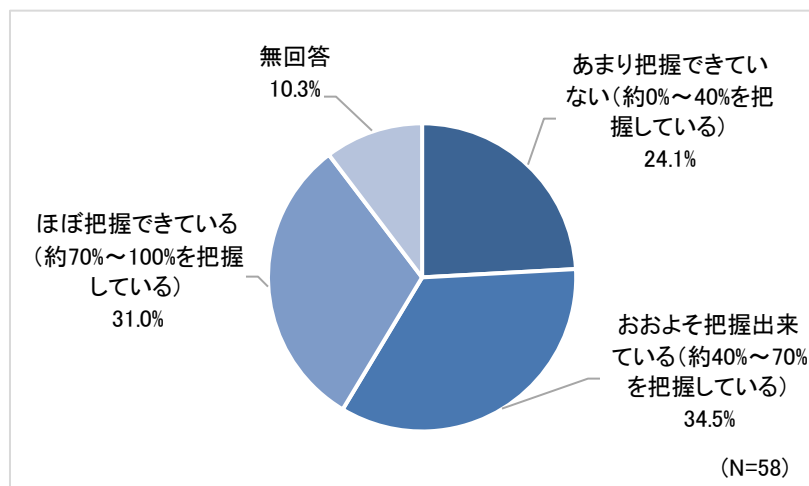
【取引先（着荷主側）等の納品リードタイムの設定に関する認識】

- 「十分な時間が確保されているが、今後厳しくなる物流環境の中で見直しが必要」（63.8%）とする回答が最も多くなっており、「十分な時間が確保されておらず、見直しが必要」とする回答と合わせると、77.6%が「見直しが必要」と認識している。
- 一方、「十分な時間が確保されており、見直しの必要はない」とする回答は6.9%にとどまっている。



【荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間についての現状における把握の程度】

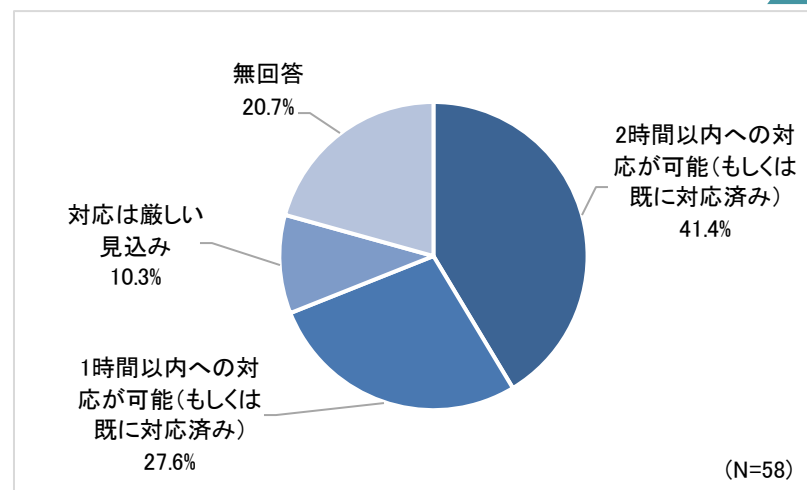
- 「おおよそ把握できている（約40～70%を把握している）」が34.5%で最も多くなっており、「ほぼ把握できている（約70%～100%を把握している）」（31.0%）、「あまり把握できていない（約0～40%を把握している）」（24.1%）が続いている。



5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

【「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に定める、1回の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間を計2時間以内（可能であれば1時間以内）とする目標への対応状況】

- 「2時間以内への対応が可能」と「1時間以内への対応が可能」の合計が69.0%となっており、約7割弱が対応できている。



6 考察

①北海道が抱える物流の課題

- ・ 物流2024年問題の影響は、道内においても影響が出始めており、特に、「運賃が上昇した」、「トラック確保が難しくなった」、「希望時間に発送しづらくなった」といった影響が指摘されている。
- ・ 地方から道央圏へ荷物を運んだ際に、帰り荷を載せて戻るケースは限定される。

②課題解決に向けて求められる取組の方向性

- ・ 物流2024年問題や、片荷問題の解決の鍵は、共同輸配送による積載率の向上にある。
- ・ 多くの荷主が共同輸配送の意義を感じているが、共同輸配送に取り組んでいる事業者は現状一部にとどまっている。共同輸配送に踏み切れない背景として、輸配送の条件（配送時刻、温度帯など）が合わないといった解決が容易ではないケースもあるが、「なにから始めてよいかわからない」「共同輸配送の相手が見つからない」といった事業者には、共同輸配送のパートナー探しの機会を提供することで、共同輸配送の機会が広がっていくことが期待される。
- ・ 現状実施されている共同輸配送は、商品や輸送方法の類似性を背景として、同業他社同士によるものが大半である。一方、異業種間の共同輸配送はほとんど実施されていない。今後、異業種間の共同輸配送の場を広げていくことが積載率の向上に大いに貢献していくことが期待される。
- ・ 以上から、物流の課題解決に向け、異業種で連携可能なマッチング機会の創出が重要となる。昨今の人口減少、DX推進、働き方改革などの流れを踏まえ、デジタル技術の活用等により、多様な事業者が参加でき、かつ道内全域を網羅するマッチングの場が必要であると考えられる。