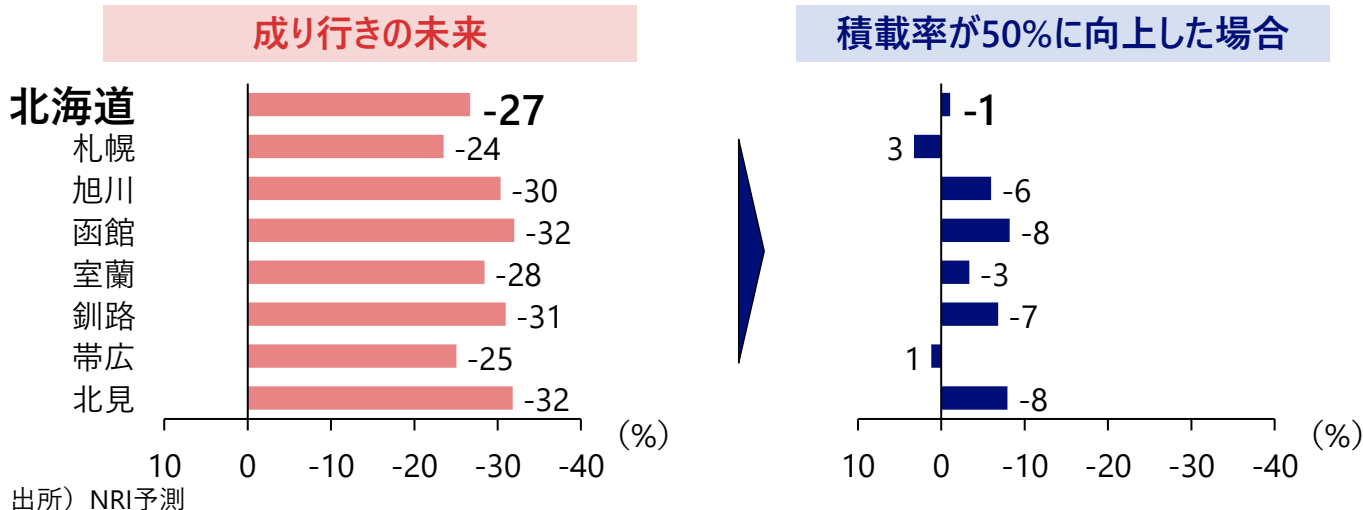


## 1 北海道の荷物の3割は運べなくなる。解決の目安は「積載率50%」

### 道内地域別ドライバー不足率（2030年）



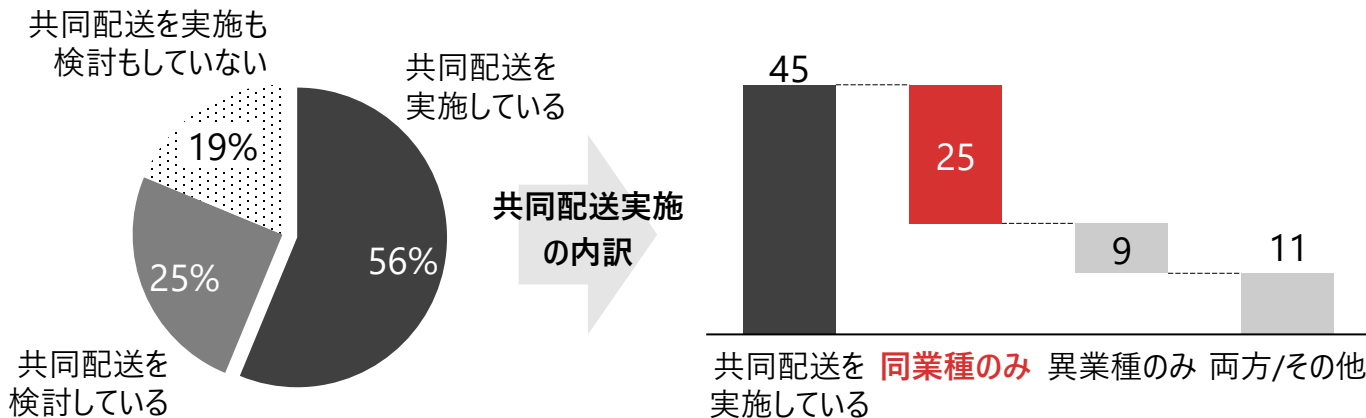
労働人口の減少と労働時間規制（2024年問題）に伴い、道内のドライバー数は2030年に約27%不足する可能性がある。地域別では、特に旭川・函館・釧路・北見等の人口減少が激しいエリアで深刻となる。

この問題の解決には、「積載率」がカギとなる。北海道における営業用トラックの積載率は2021年度で約35%と低迷しているが、これを50%まで引き上げられれば、ドライバー不足は概ね解消する見通し。

積載率を引き上げるために、他社と連携してトラックの空き容量を活用する共同配送は有力な手段となる。

## 2 共同配送は進みつつあるが、同業連携が中心。インパクトには限界あり

### 第1回懇談会ご参加企業における共同配送の実施状況（N=80）



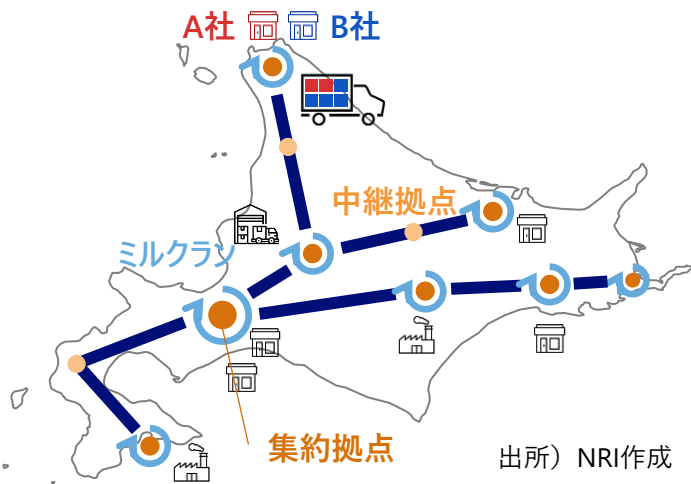
出所) 第1回北海道フィジカルインターネット懇談会におけるアンケート調査よりNRI作成

第1回懇談会ご参加企業の半数以上は共同配送を実施しているものの、多くは同業種のみでの連携である。

同業種では「モノの運び方」が似ているため、同経路での混載はしやすいものの、帰り便等の空車区間で補完関係を組めるケースは少なく、インパクトは限定的となる。

### 3 理想像は、多業種が相乗りできるオープンな物流プラットフォーム

#### 北海道 地域フィジカルインターネットの姿（イメージ）



主要都市の集約拠点まで、各社の貨物がミルクラン等により集められ、“ポケット”のように混載して幹線輸送される。

オープンで業種を制限しないデジタルプラットフォームが情報を集約・管理する。

注) 上記は現状の想定

### 4 その第一歩、異業種連携には、相手探しやルール議論の課題解決が必要

「他業種が何をどこに運んでいるか」  
見えず、どの企業に話を持っていけばよいかわからない（小売）

自社物流の可視化ができていないので、  
どの区間が課題かわからない（農業）

相手探しの壁

小売店との議論では、店着時間と集荷  
時間が折り合わず頓挫した（農業）

セール等の関係で荷量が日々変動する  
ため、相手に合わせづらい（食品）

ルール議論の壁

出所) 道内事業者へのヒアリングよりNRI作成

地域フィジカルインターネットの第一歩は業種を超えた連携。ただし、異業種ゆえの「相手探し」や「ルール議論」の難しさが実現を阻む。これらの課題にどう対応すればよいのだろうか。ヒントとなりそうな一例をご紹介します。

#### 1. 相手探し

相手探しのためには、最低限の物流データを共有する基盤整備が必要となる。日本パレットレンタルが提供する共同配送のマッチングサービス「TranOpt」では、デジタコから得られる物流情報をAPI連携することで、物流データ基盤に必要な情報を自動収集している。基盤を利用する荷主や物流事業者の目線では、自社の物流情報を電子的に取得・連携できる状態にしておくことが重要と考えられる。

#### 2. ルール議論

日清食品は、JA全農と帰り荷を埋め合う「ラウンド輸送」のスキームを確立した。社外への搬入がない区間を選んで進めたことでルールに融通が利き、比較的スムーズな検討に繋がった。店着時間や集荷時間等、商習慣の制約が比較的緩やかな区間を先行して進めることが肝要と考えられる。