

**令和 5 年度地域経済産業活性化対策調査事業
(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)**

報 告 書

令和 6 年 3 月

株式会社道銀地域総合研究所

目 次

1. 調査の目的・概要	1
(1) 調査の名称	1
(2) 調査の目的	1
(3) 調査の内容	1
2. 北海道における物流の現状	3
(1) 北海道の物流の位置付けと特徴	3
(2) 物流業界の動向	16
3. 今後の動向（2つの先行研究）	23
(1) トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送	23
(2) 2024 年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて	26
4. ヒアリング調査	28
(1) ヒアリング調査対象先	28
(2) ヒアリング調査結果	28
(3) まとめ	35
5. 道内における物流オペレーションの状況	38
(1) 道内卸事業者の仕入れに関する物流実態	38
(2) 道内卸事業者の顧客向け輸配送に関する物流実態	40
6. 今後の方向性	41
(1) 道内卸事業者の物流課題・実態	41
(2) 今後の方向性	42

1. 調査の目的・概要

(1) 調査の名称

令和5年度地域経済産業活性化対策調査事業（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）

(2) 調査の目的

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（以下、「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。

特に北海道の「地方部」においては、人口減少・少子高齢化の影響などが顕著であるとともに、人口密度が低いことなどにより、積載効率を上げることが難しいこと、2024年度からの規制の適用により従来可能だった日帰り運送に限界が生じる地域（例えば、オホーツクや根室地域）ではコストの上昇につながるなどから、北海道における持続可能な物流のためにも、より一層の物流実態の把握が重要である。

令和4年度に北海道経済産業局では、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を実施し、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したところ、本事業では北海道の「地方部（オホーツク、根室地域）」に焦点を当て、物流の主要拠点や店舗等の立地状況、輸送状況、物流オペレーション等の具体的な把握を通して地方の物流実態を可視化するとともに、調査分析等を行うことによって、共同輸配送など地方における関係企業間の物流面での協力・連携を促すことを目的とする。

(3) 調査の内容

① 道内の卸売事業者・小売事業者・関係機関等に対するヒアリング調査

地方における物流拠点を含めた卸売事業者及び小売事業者の物流実態を明らかにし、関係企業間の物流面での具体的な協力・連携を促すため、オホーツク、根室を対象地域に、消費財（加工食品・日用雑貨品等）を扱う道内の卸売事業者・小売事業者・関係機関等に対するヒアリング調査を実施した。

② 道内の卸売事業者等に対する物流オペレーション等調査

地方における関係企業間の物流面での具体的な協力・連携を検討するため、オホーツク、根室を対象地域に、消費財（加工食品・日用雑貨品等）を扱う道内の卸売事業者等に対し、物流オペレーション等調査を実施した。

③ 地方の物流実態における調査分析及び提案

本事業の目的を念頭に置きつつ、上記①及び②における調査結果を分析するとともに、必要に応じてビジュアル分析ソフトウェア等も活用しながら、現状の可視化を行った。

2. 北海道における物流の現状

(1) 北海道の物流の位置付けと特徴

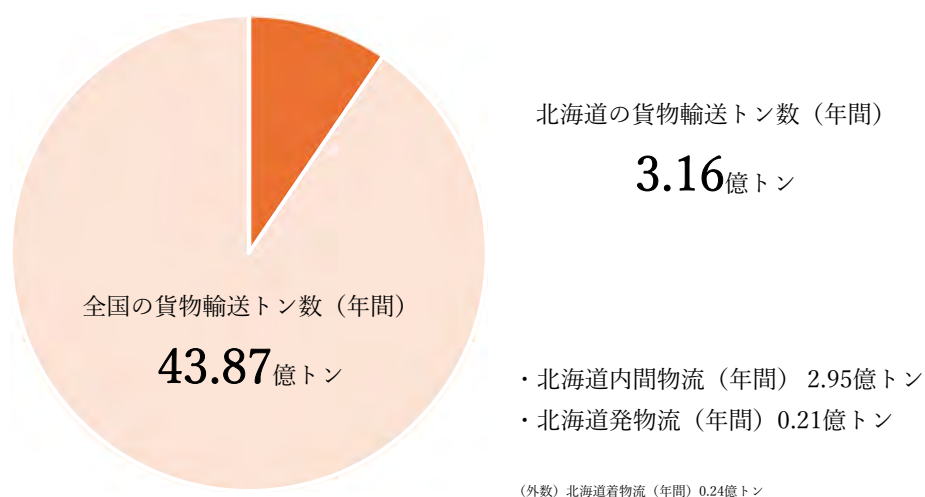
① 全国に占める北海道物流のウエイト

日本全国の年間貨物輸送トン数（2021 年時点：以下同じ）は 43.87 億トンとなっている。

北海道発の物流は北海道外物流で 0.21 億トン、北海道内間物流が 2.95 億トンで、合計 3.16 億トンとなっており、日本全体の年間貨物輸送トン数に占める割合は 7.2%となっている。

北海道内間物流は、北海道発物流（北海道域外着）0.21 億トンと（北海道外発）北海道着物流 0.24 億トンを合わせて 0.45 億トンである。

■ 全国に占める北海道の物流量のウエイト ■



資料)「貨物地域流動調査」国土交通省（以下同じ）

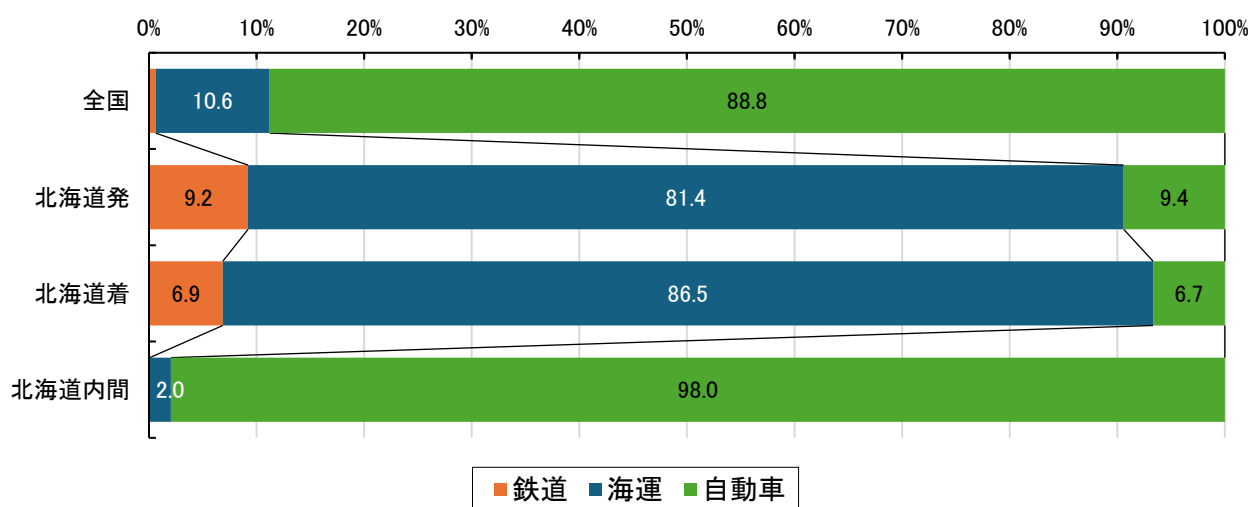
注) ある地域からの輸送トン数をカウントする場合、一般的に発地ベースのみで行う。同一の物流を二重にカウントすることを回避するため、着地ベースはカウントから除外する

② 北海道内間物流の特徴

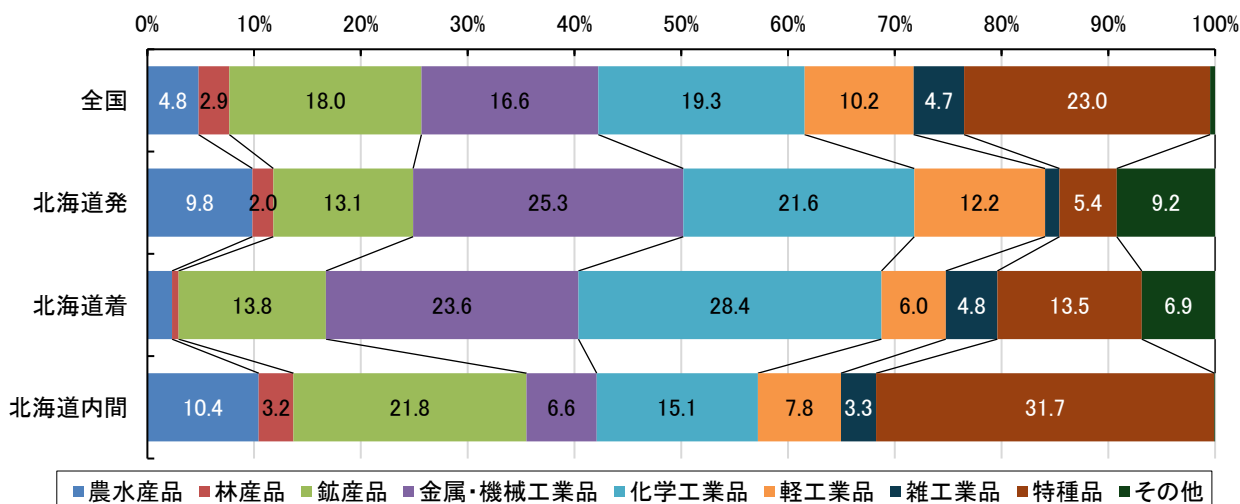
北海道内間物流において、北海道発、北海道着ともに海運の占めるウエイトが高く、北海道発で81.4%、北海道着で86.5%とそれぞれ8割を超えている。この分担率は、全国（10.6%）と比較して高い水準にある。

この要因としては、北海道が地理的に海に囲まれており本州との陸路がないこと、大量輸送が中心となる機械・金属工業品や化学工業品の移出入の割合が高いことなどから、輸送の大部分が安価な海運輸送となっていると考えられる。

■ 北海道内間物流における物流輸送モードの割合（重量ベース・単位：%） ■



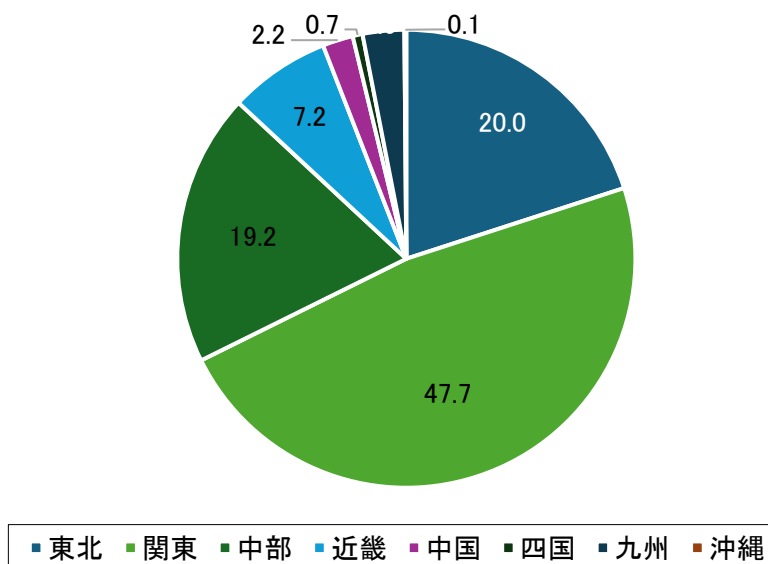
■ 北海道内間物流における輸送品目の割合（重量ベース・単位：%） ■



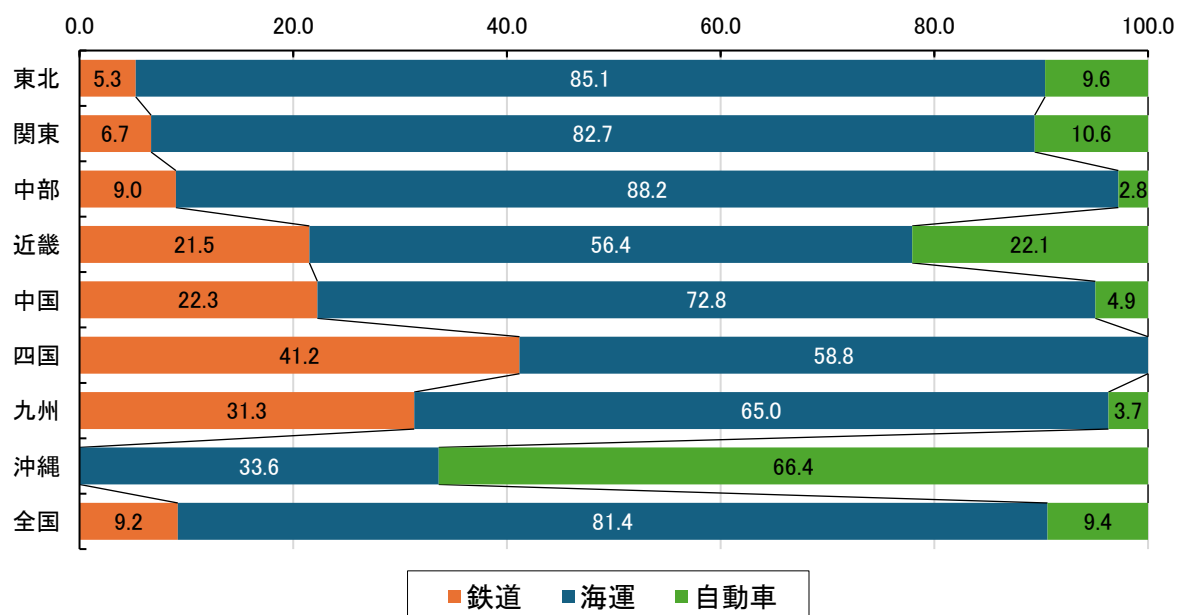
③ 着地の観点からの分析（北海道発）

北海道発（全輸送モード）の着地は、関東（47.7%）が最も多く、次いで東北（20.0%）、中部（19.2%）となっており、上位3地域で9割近くを占めている。北海道発はその多くを海運輸送が占めている関係から、北海道内の主要港からのルートがあるエリアへの輸送量が多くなっている。

■ 北海道発の着地別貨物量の割合（全輸送モード：重量ベース・単位：%） ■

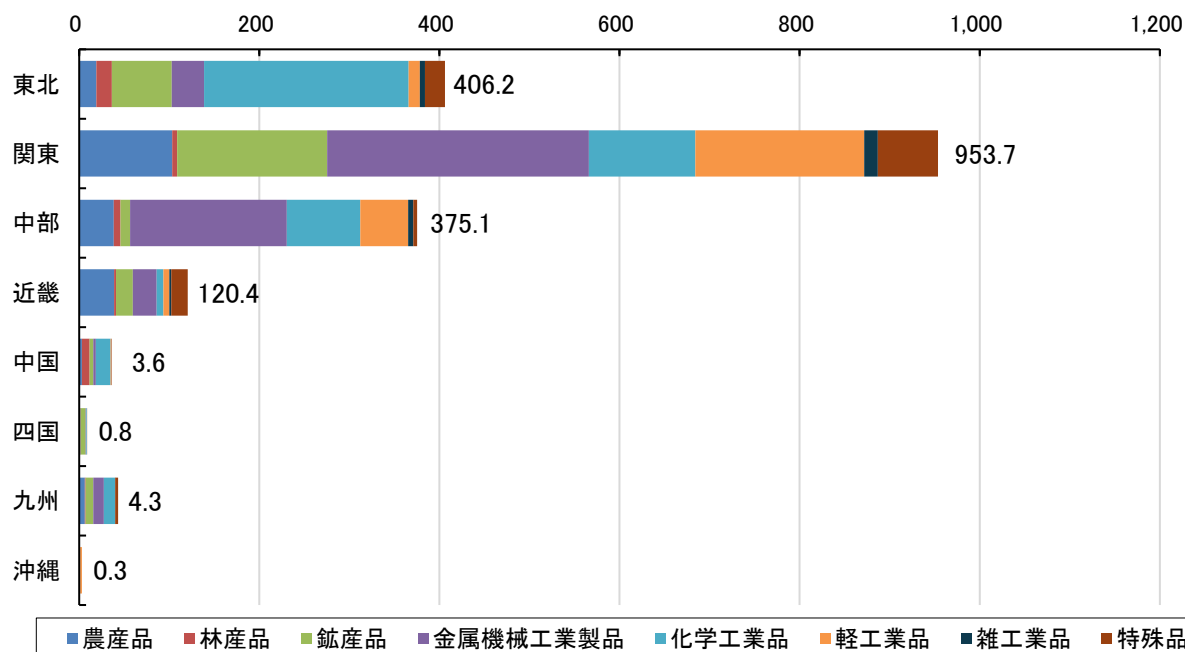


■ 北海道発の着地別輸送モード（重量ベース・単位：%） ■

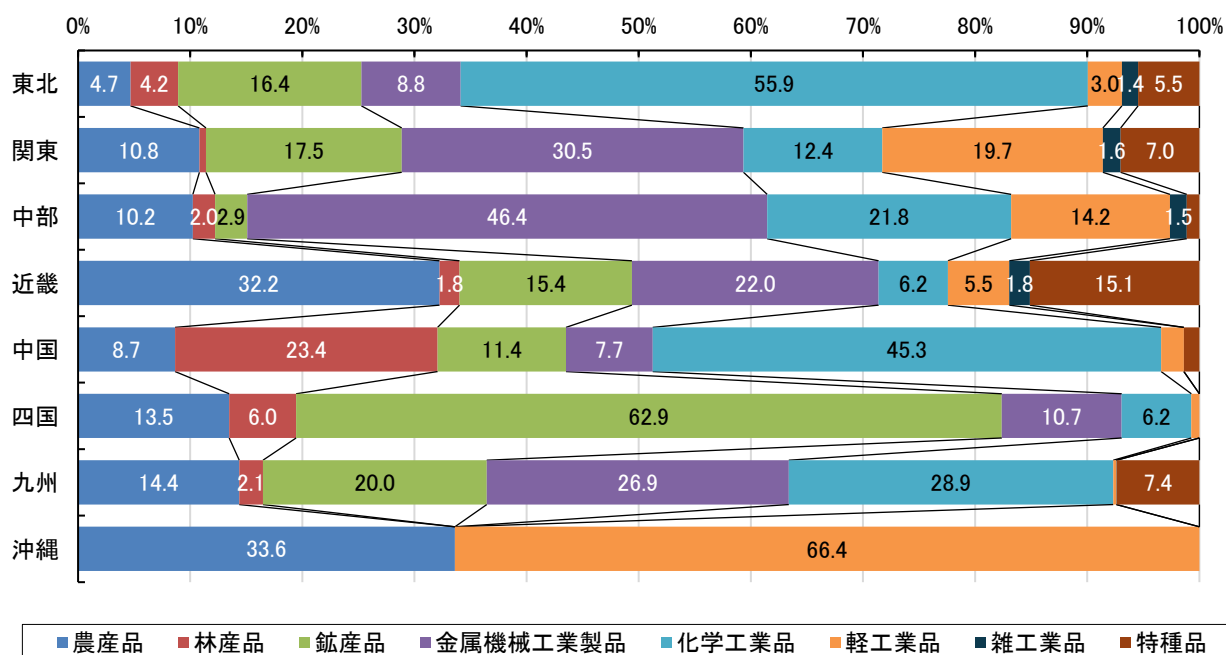


着地別に輸送品目をみると、東北向けには化学工業品、関東・中部向けでは金属・機械工業製品のウエイトが高い。

■ 北海道発の着地別輸送品目（全輸送モード：重量ベース・単位：万トン） ■



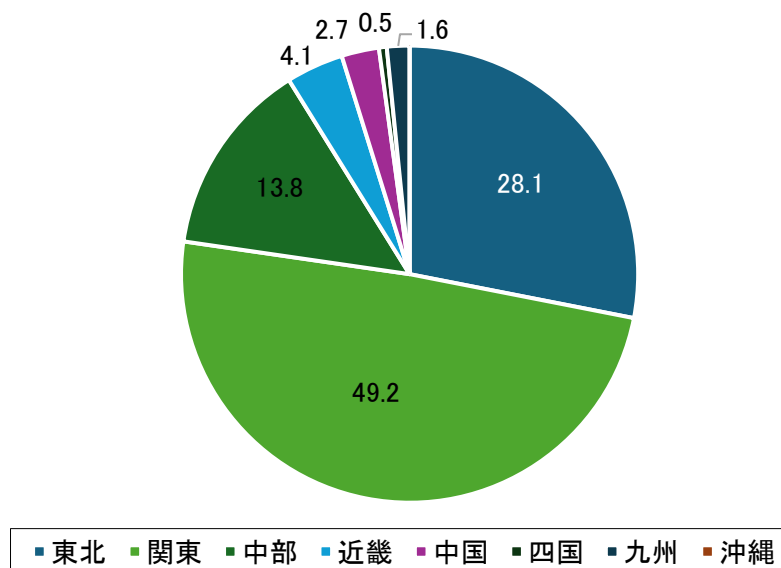
■ 北海道発の着地別輸送品目の割合（全輸送モード：重量ベース・単位：%） ■



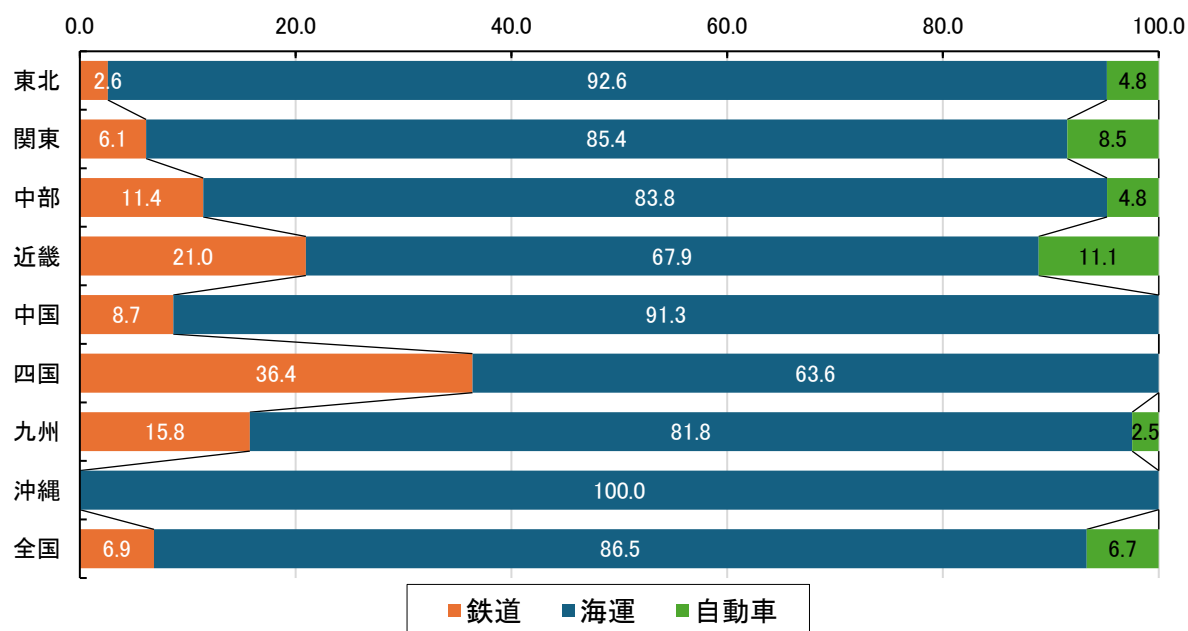
④ 発地の観点からの分析（北海道着）

北海道着（全輸送モード）の発地は、関東（49.2％）が最も多く、次いで東北（28.1％）、中部（13.8％）となっており、上位3地域で9割以上を占めている。北海道着も北海道発同様に海運輸送が大部分を占めている関係から、北海道内の主要港からのルートがあるエリアからの輸送量が多くなっている。

■ 北海道着の着地別貨物量の割合（全輸送モード：重量ベース・単位：％） ■

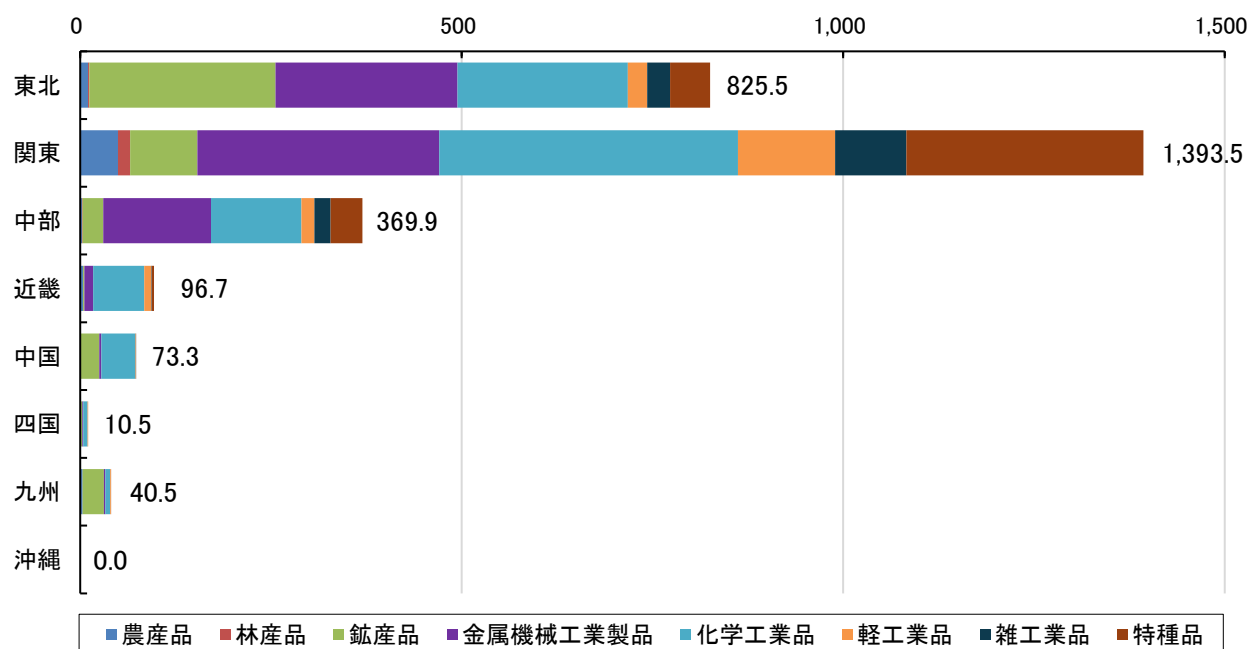


■ 北海道着の着地別輸送モード（重量ベース・単位：％） ■

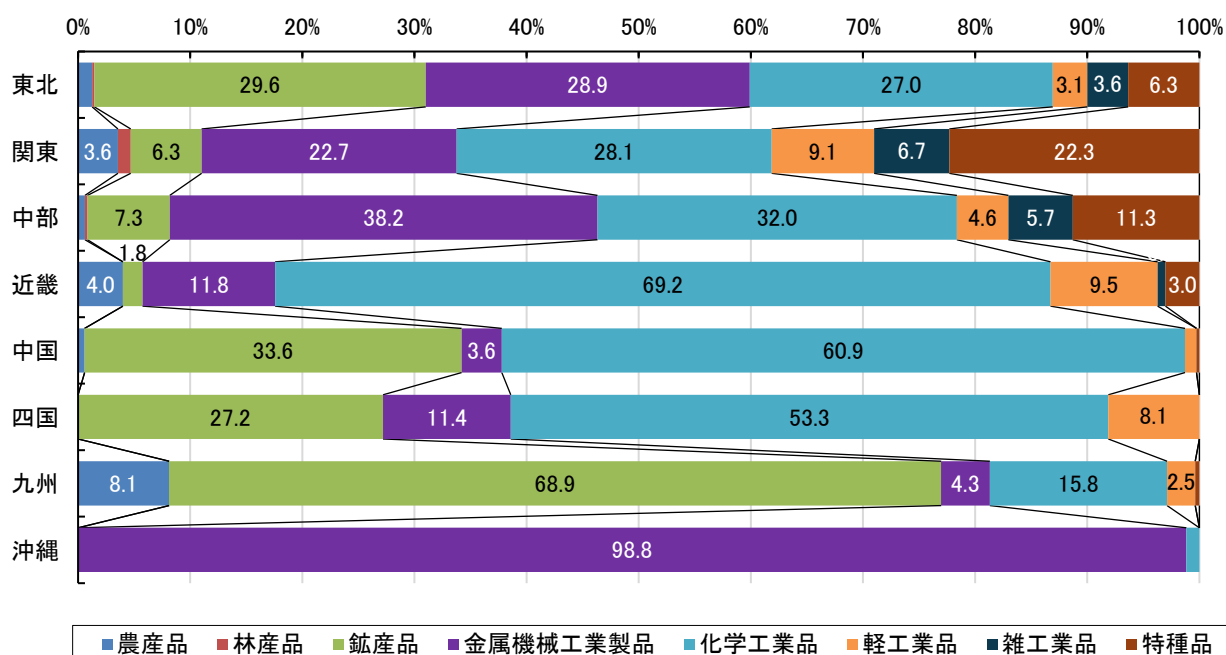


発地別に輸送品目を見ると、東北からは鉱産品、金属・機械工業品、化学工業品が同程度の割合、関東では化学工業品が最もウェイトが高く、金属・機械工業品と特種品が続く。中部からは金属・機械工業製品が最もウェイトが高く、化学工業品が続いている。

■ 北海道着の発地別輸送品目（全輸送モード：重量ベース・単位：万トン） ■

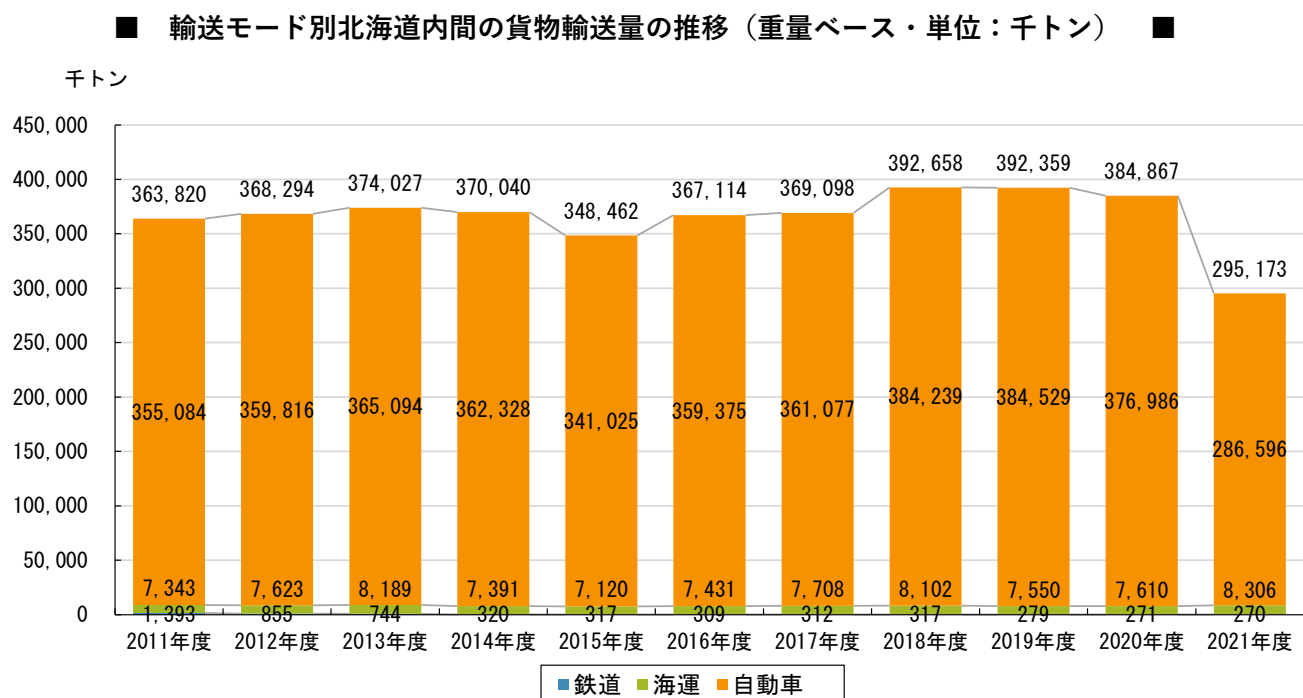


■ 北海道着の発地別輸送品目割合（全輸送モード：重量ベース・単位：%） ■

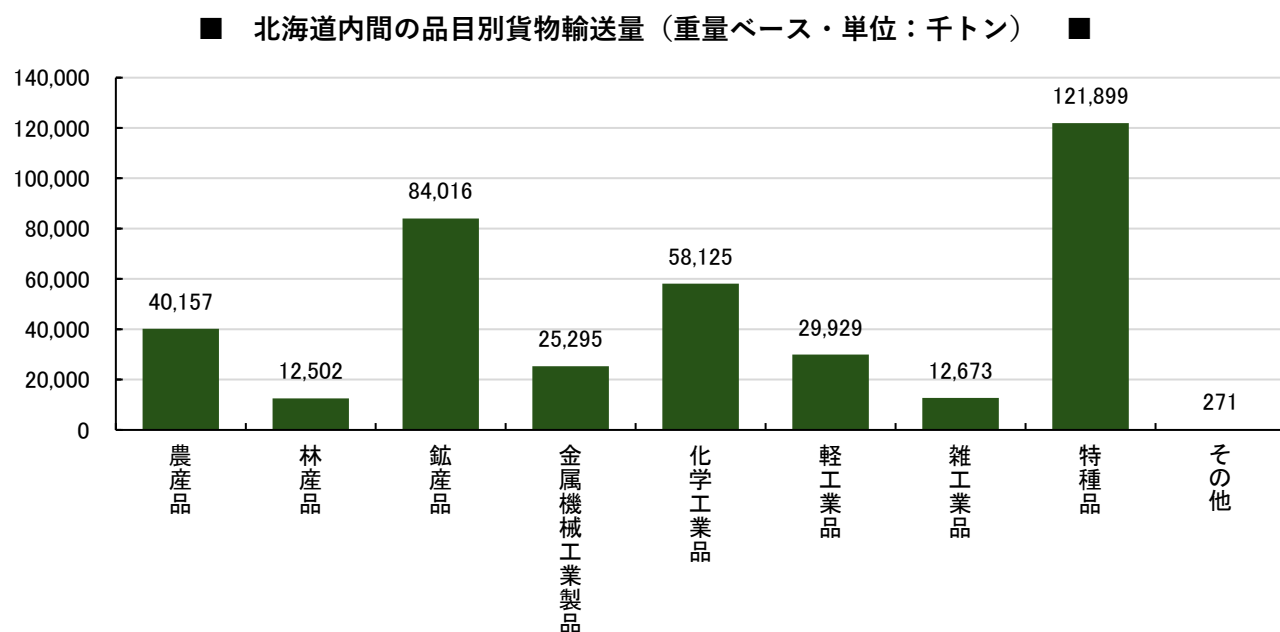


⑤ 北海道内間の特徴

北海道内間貨物輸送量は、2010 年度の 432,757 千トンまで漸増傾向も、2011 年度は対前年比で約 69,000 千トン減少し、その後は概ね横這い傾向が続いている。輸送モードはほとんどを自動車輸送が占め、鉄道輸送は 3,000 千トン前後、海運輸送は 8,000 千トン前後で、全体に占める割合としては極僅かである。



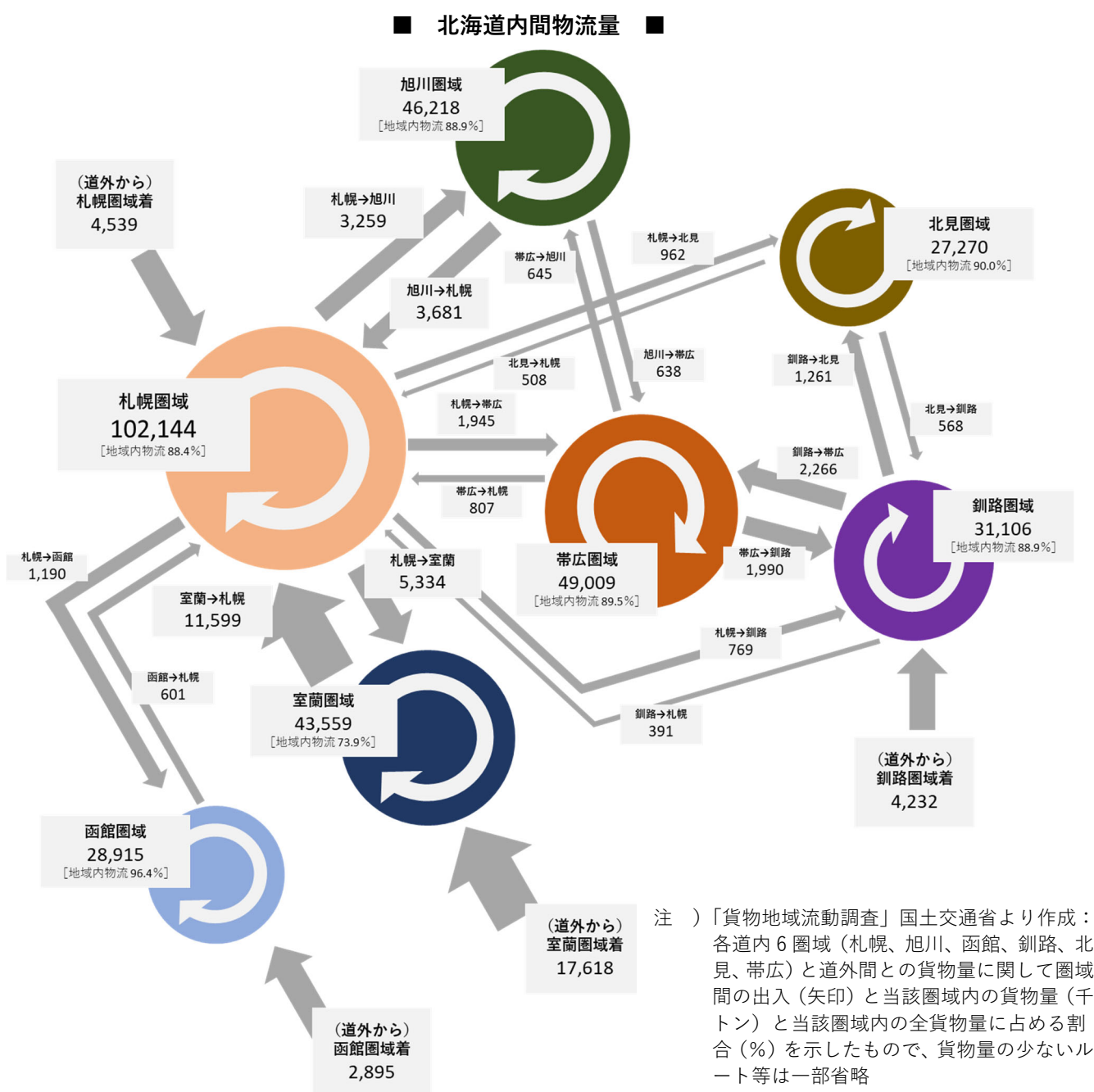
2020 年度の貨物輸送量を品目別にみると、引越貨物や郵便物等の特種品 1 億 2,189.9 万トン、石炭、原油等の鉱産品 8,401.6 万トン等を中心に輸送されている。



貨物地域流動調査により各道内 6 圏域（札幌、旭川、函館、釧路、北見、帯広）と道外間との貨物量に関して、下図のとおり圏域間の出入（矢印）と当該圏域内の貨物量（千トン）と当該圏域内の全貨物量に占める割合（％）を示すと、ほとんどの圏域で圏域内物流の割合が 9 割前後となっているが、室蘭では 7 割強と低くなっている。これは道外から札幌への荷の多くが苫小牧港を経由しているためである。逆に函館では 9 割を大きく超えており、北海道内間物流の占める割合が大きい。

多くの荷が集まる札幌を起点として考えると、苫小牧からの流入が多い室蘭では入荷超過、畜産品を中心に札幌への荷も十分ある旭川では出入が同規模となっているが、函館、帯広、釧路、北見の 4 圏域では概ね出荷量に対して入荷量が半分程度となっている。

基幹港のある釧路へも道外からの移入が一定程度あり、帯広・北見への物流の起点となっているが、釧路-北見間で出入のギャップが見られるものの、帯広-釧路間では帯広を配送拠点とした釧路への出荷も多いため、物流量に極端な差は見られない。



特に片荷の要因となりやすい「野菜・果物」、「畜産品」、「食料工業品」、「日用品」の動向について、北海道内間輸送の状況をみると、農水産品である野菜・果物や畜産品では、札幌や苫小牧を含む室蘭で移入超過がみられ、食料工業品や日用品では逆の状況がみられる。しかしながら、野菜や果物は季節変動が大きいいため、短期的には北海道内間の移出入のバランスは取れていないと考えられる。

■ 品目別北海道内間物流量の動向（2020年度：一部抜粋） ■

●野菜・果物

区 分	札 幌 千トン	旭 川 千トン	函 館 千トン	室 蘭 千トン	釧 路 千トン	帯 広 千トン	北 見 千トン	エリア差分計 (発・着)	状 況
札 幌	-	△126	△20	43	56	△118	△39	△204	移入超過
旭 川	126	△	△4	50	16	0	△283	△95	移入超過
函 館	20	4	△	0	0	△27	0	△3	移入超過
室 蘭	△43	△50	0	-	0	△390	1	△481	移入超過
釧 路	△56	△16	0	0	-	169	△20	78	移出超過
帯 広	118	0	27	390	△169	-	△84	282	移出超過
北 見	39	283	0	△1	20	84	-	424	移出超過

●畜産品

区 分	札 幌 千トン	旭 川 千トン	函 館 千トン	室 蘭 千トン	釧 路 千トン	帯 広 千トン	北 見 千トン	エリア差分計 (発・着)	状 況
札 幌	-	△601	5	23	0	△45	0	△619	移入超過
旭 川	601	-	0	17	0	△19	△64	534	移出超過
函 館	△5	0	-	0	0	0	0	△5	移入超過
室 蘭	△23	△17	0	-	△19	△3	△22	△84	移入超過
釧 路	0	0	0	19	-	△26	80	73	移出超過
帯 広	45	19	0	3	26	-	43	137	移出超過
北 見	0	64	0	22	△80	△43	-	△37	移入超過

●食料工業品

区 分	札 幌 千トン	旭 川 千トン	函 館 千トン	室 蘭 千トン	釧 路 千トン	帯 広 千トン	北 見 千トン	エリア差分計 (発・着)	状 況
札 幌	-	△96	438	△735	270	422	101	399	移出超過
旭 川	96	-	0	177	0	△22	80	332	移出超過
函 館	△438	0	-	1	0	0	0	△437	移入超過
室 蘭	735	△177	△1	-	△73	△130	△34	321	移出超過
釧 路	△270	0	0	73	-	△447	△3	△647	移入超過
帯 広	△422	22	0	130	447	-	△37	139	移出超過
北 見	△101	△80	0	34	3	37	-	△106	移入超過

●日用品

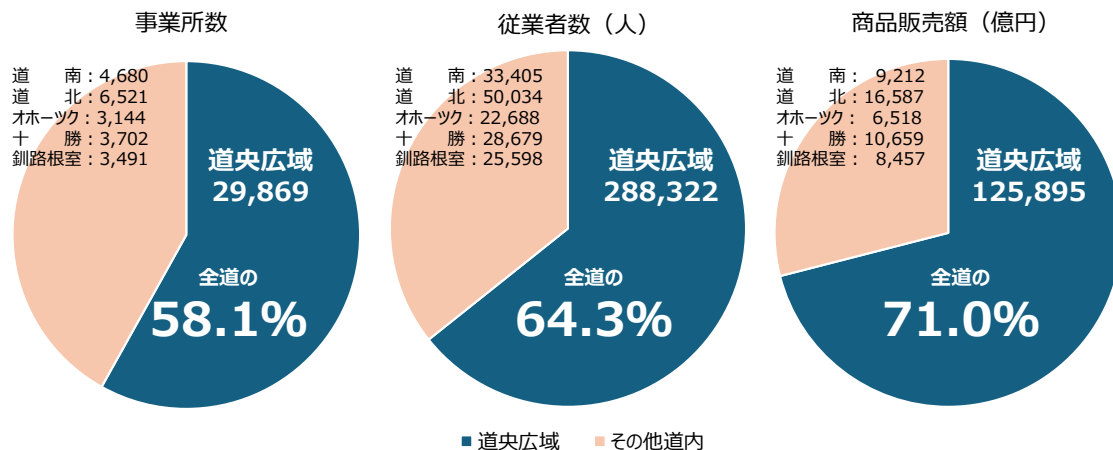
区 分	札 幌 千トン	旭 川 千トン	函 館 千トン	室 蘭 千トン	釧 路 千トン	帯 広 千トン	北 見 千トン	エリア差分計 (発・着)	状 況
札 幌	-	251	99	△789	3	463	125	152	移出超過
旭 川	△251	-	0	0	0	1	18	△232	移入超過
函 館	△99	0	-	16	0	0	0	△83	移入超過
室 蘭	789	0	△16	-	0	0	0	773	移出超過
釧 路	△3	0	0	0	-	0	0	△2	移入超過
帯 広	△463	△1	0	0	0	-	0	△465	移入超過
北 見	△125	△18	0	0	0	0	-	△142	移入超過

資料)「貨物地域流動調査」国土交通省

⑥ 道内における地域別の状況

まず、道内卸小売における状況をみると、「札幌圏（道央広域）」への一極集中は顕著で、商品販売額では全道の 71.0% を占めている。

■ 道内卸小売における「札幌圏（道央広域）」が占める割合 ■



資料）「経済センサス」総務省統計局：商品販売額は 2020 年、その他は 2021 年

次に北海道内地域間産業連関表をみると、移輸出額全体では 62.0% が道央に集中している。以下、地区別に部門別の金額についてみる。

道央では、鉄鋼・粗鋼、石油・石炭製品、鉄鋼一次製品などの移輸出額の道内割合が相対的に高く、これらは 100% もしくは 100% 近い割合を占めている。

道南の地区別割合は 7.8% である。部門別金額では、水産食料品、林業、窯業・土石製品、漁業などの移輸出額の道内割合が相対的に高く、特に水産食料品は 26.1% で道央に次いで高くなっている。

道北の地区別割合は 8.3% である。部門別金額では、繊維製品、耕種農業、林業などの移輸出額の道内割合が相対的に高く、特に繊維製品は 28.1% と道央に次いで高くなっている。

オホーツクの地区別割合は 6.1% である。部門別金額では、林業、木材・家具、漁業などの輸出額の道内割合が相対的に高く、特に林業は 19.5% で道内地区別と最も高くなっている。

十勝の地区別割合は 6.6% である。部門別金額では、耕種農業、電力・ガス・水道、畜産などの移輸出額の道内割合が相対的に高く、特に畜産は 27.3% と道内地区別で最も高くなっている。

釧路・根室の地区別割合は 9.1% である。部門別金額では、畜産、漁業、鉱業などの移輸出額の道内割合が相対的に高く、特に畜産は 26.1% と十勝に次いで高くなっている。

移輸入額も道央に集中しているが、道内割合が 68.3% と移輸出と比較して 6.3 ポイント上回っている。

なお、道央では鉄鋼・粗鋼、鉱業などで移輸入額が上位となっているが、道央を除く 5 地域では、漁業や水産食料品、畜産などが上位となっている。

道内の割合で見ると、道南の繊維製品（恐らくは漁獲用網が中心と考えられる）や水産食料品（2 次加工用の原料が中心と考えられる）、釧路・根室の漁業（水産食料品の原料が中心と考えられる）や耕種農業、十勝の林業（集積が進んでいると考えられる）などは、比較的道内の割合が高く、特徴的な品目となっている。

■ 道内6地域別輸出及び移出額（2015年） ■

38部門	道 央		道 南		道 北		オホーツク		十 勝		釧路・根室	
	金 額 (百万円)	道内割合 (%)	金 額 (百万円)	道内割合 (%)	金 額 (百万円)	道内割合 (%)	金 額 (百万円)	道内割合 (%)	金 額 (百万円)	道内割合 (%)	金 額 (百万円)	道内割合 (%)
耕種農業	126,770	34.7	17,567	4.8	73,851	20.2	58,371	16.0	68,345	18.7	20,592	5.6
畜産	45,724	17.2	10,019	3.8	33,851	12.7	34,434	12.9	72,790	27.3	69,491	26.1
林業	851	19.3	788	17.9	806	18.3	859	19.5	745	16.9	352	8.0
漁業	29,446	23.7	21,773	17.5	17,148	13.8	22,101	17.8	2,863	2.3	30,844	24.8
鉱業	12,677	67.6	572	3.1	344	1.8	189	1.0	452	2.4	4,520	24.1
畜産食料品	156,919	34.2	54,576	11.9	47,665	10.4	55,073	12.0	69,634	15.2	75,353	16.4
水産食料品	153,939	26.9	149,344	26.1	52,124	9.1	81,623	14.3	5,320	0.9	129,921	22.7
その他の飲食料品	155,494	36.8	47,296	11.2	42,013	9.9	47,694	11.3	61,894	14.6	68,094	16.1
繊維製品	7,405	46.1	2,788	17.4	4,508	28.1	213	1.3	491	3.1	651	4.1
木材・家具	32,591	40.8	5,197	6.5	12,953	16.2	15,575	19.5	7,358	9.2	6,274	7.8
パルプ・紙	228,798	69.9	2,400	0.7	33,540	10.2	766	0.2	5,604	1.7	56,326	17.2
印刷・製版・製本	5,202	75.3	258	3.7	617	8.9	245	3.5	389	5.6	196	2.8
化学製品	103,065	67.1	5,688	3.7	3,430	2.2	5,025	3.3	7,776	5.1	28,655	18.7
石油・石炭製品	589,707	99.6	693	0.1	927	0.2	181	0.0	484	0.1	231	0.0
プラスチック製品	16,613	79.1	298	1.4	2,108	10.0	471	2.2	47	0.2	1,457	6.9
皮革・ゴム	6,619	96.3	152	2.2	0	0.0	31	0.5	69	1.0	0	0.0
窯業・土石製品	12,651	54.3	4,155	17.8	2,565	11.0	1,351	5.8	1,489	6.4	1,084	4.7
鉄鉄・粗鋼	55,939	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
鉄鋼一次製品	263,338	98.6	2,372	0.9	341	0.1	76	0.0	136	0.1	871	0.3
非鉄金属製品	16,792	95.1	355	2.0	136	0.8	154	0.9	212	1.2	0	0.0
金属製品	55,966	81.9	2,019	3.0	4,436	6.5	1,651	2.4	2,563	3.8	1,710	2.5
機械	515,531	76.4	60,573	9.0	40,354	6.0	13,353	2.0	29,406	4.4	15,393	2.3
その他の製造品	17,798	68.4	1,305	5.0	2,552	9.8	1,649	6.3	1,156	4.4	1,544	5.9
建設	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
電力・ガス・水道	915	79.3	149	12.9	32	2.8	15	1.3	22	1.9	21	1.8
廃棄物処理	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
商業	590,906	68.4	53,551	6.2	83,589	9.7	37,228	4.3	50,062	5.8	48,134	5.6
金融・保険・不動産	29,623	68.6	3,139	7.3	4,297	9.9	1,809	4.2	1,932	4.5	2,412	5.6
運輸・郵便	617,155	69.7	58,914	6.7	67,793	7.7	31,271	3.5	49,949	5.6	60,831	6.9
情報通信	307,911	85.8	13,861	3.9	14,466	4.0	8,044	2.2	6,838	1.9	7,959	2.2
公務	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
教育・研究	26,407	-	2,932	-	4,765	-	1,941	-	2,754	-	2,360	-
医療・福祉	8	80.0	1	10.0	1	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
他に分類されない 会員制団体	158	72.5	18	8.3	26	11.9	4	1.8	6	2.8	6	2.8
対事業所サービス	108,222	69.5	10,867	7.0	14,163	9.1	6,203	4.0	8,852	5.7	7,519	4.8
対個人サービス	164,160	63.1	25,343	9.7	31,179	12.0	12,543	4.8	12,873	5.0	13,954	5.4
事務用品	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
分類不明	1,776	63.6	213	7.6	283	10.1	153	5.5	179	6.4	190	6.8
内生部門計	4,457,076	62.0	559,176	7.8	596,863	8.3	440,296	6.1	472,690	6.6	656,945	9.1

資料）「平成27年北海道内地域間産業連関表」北海道開発局（以下同じ）

■ 道内6地域別輸入及び移入額（2015年） ■

38部門	道 央		道 南		道 北		オホーツク		十 勝		釧路・根室	
	金 額 (百万円)	割 合 (%)	金 額 (百万円)	割 合 (%)	金 額 (百万円)	割 合 (%)	金 額 (百万円)	割 合 (%)	金 額 (百万円)	割 合 (%)	金 額 (百万円)	割 合 (%)
耕種農業	△145,604	53.9	△14,156	5.2	△12,641	4.7	△10,851	4.0	△25,535	9.5	△61,385	22.7
畜産	△9,188	49.7	△1,308	7.1	△1,516	8.2	△1,611	8.7	△2,346	12.7	△2,518	13.6
林業	△4,696	70.2	△414	6.2	△82	1.2	△107	1.6	△1,343	20.1	△46	0.7
漁業	△8,334	21.4	△3,872	9.9	△5,914	15.2	△6,085	15.6	△254	0.7	△14,461	37.2
鉱業	△670,159	96.2	△10,695	1.5	△4,693	0.7	△1,999	0.3	△2,638	0.4	△6,219	0.9
畜産食料品	△126,707	70.8	△8,739	4.9	△10,472	5.9	△6,800	3.8	△8,338	4.7	△17,813	10.0
水産食料品	△99,212	51.8	△27,287	14.3	△21,823	11.4	△17,328	9.1	△2,449	1.3	△23,309	12.2
その他の飲食料品	△469,559	61.0	△48,821	6.3	△60,727	7.9	△36,961	4.8	△56,849	7.4	△96,935	12.6
繊維製品	△174,882	61.2	△24,246	8.5	△33,711	11.8	△16,733	5.9	△17,327	6.1	△18,844	6.6
木材・家具	△102,596	83.6	△3,664	3.0	△5,427	4.4	△2,783	2.3	△3,026	2.5	△5,297	4.3
パルプ・紙	△84,801	69.0	△5,502	4.5	△10,675	8.7	△4,889	4.0	△6,203	5.1	△10,761	8.8
印刷・製版・製本	△23,209	65.8	△2,543	7.2	△3,403	9.6	△1,812	5.1	△2,134	6.1	△2,165	6.1
化学製品	△474,140	64.9	△48,656	6.7	△70,907	9.7	△37,169	5.1	△49,323	6.8	△50,072	6.9
石油・石炭製品	△324,297	72.3	△26,910	6.0	△34,434	7.7	△18,350	4.1	△20,361	4.5	△24,484	5.5
プラスチック製品	△86,294	62.8	△10,452	7.6	△13,251	9.6	△8,019	5.8	△7,522	5.5	△11,794	8.6
皮革・ゴム	△80,594	64.4	△9,869	7.9	△13,355	10.7	△6,470	5.2	△7,729	6.2	△7,117	5.7
窯業・土石製品	△44,213	66.6	△4,535	6.8	△6,773	10.2	△3,415	5.1	△3,753	5.7	△3,673	5.5
鉄鉄・粗鋼	△52,084	99.6	△134	0.3	△29	0.1	△14	0.0	△2	0.0	△14	0.0
鉄鋼一次製品	△84,376	76.7	△5,872	5.3	△8,068	7.3	△3,525	3.2	△4,476	4.1	△3,681	3.3
非鉄金属製品	△72,079	74.1	△5,950	6.1	△7,230	7.4	△3,525	3.6	△4,968	5.1	△3,472	3.6
金属製品	△119,975	66.2	△11,524	6.4	△17,012	9.4	△12,111	6.7	△10,171	5.6	△10,372	5.7
機械	△1,236,118	69.3	△127,259	7.1	△152,629	8.6	△78,766	4.4	△94,615	5.3	△95,574	5.4
その他の製造品	△125,682	75.0	△10,900	6.5	△10,329	6.2	△5,129	3.1	△5,824	3.5	△9,731	5.8
建設	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
電力・ガス・水道	△8,305	66.0	△982	7.8	△1,184	9.4	△564	4.5	△701	5.6	△842	6.7
廃棄物処理	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
商業	△543,127	61.5	△71,392	8.1	△98,651	11.2	△51,998	5.9	△59,233	6.7	△58,453	6.6
金融・保険・不動産	△193,210	64.4	△23,188	7.7	△32,637	10.9	△15,549	5.2	△17,585	5.9	△17,711	5.9
運輸・郵便	△306,840	△	△32,261	△	△39,580	△	△19,973	△	△25,011	△	△30,930	△
情報通信	△321,705	70.5	△29,929	6.6	△40,143	8.8	△19,657	4.3	△23,232	5.1	△21,925	4.8
公務	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
教育・研究	△22,052	62.8	△2,307	6.6	△4,640	13.2	△1,855	5.3	△2,311	6.6	△1,961	5.6
医療・福祉	△55	68.8	△5	6.3	△8	10.0	△4	5.0	△4	5.0	△4	5.0
他に分類されない 会員制団体	△589	69.4	△57	6.7	△80	9.4	△38	4.5	△44	5.2	△41	4.8
対事業所サービス	△185,590	65.1	△20,831	7.3	△30,054	10.5	△14,489	5.1	△17,321	6.1	△16,964	5.9
対個人サービス	△129,534	64.3	△15,818	7.8	△21,856	10.8	△10,579	5.2	△12,035	6.0	△11,700	5.8
事務用品	0	△	0	△	0	△	0	△	0	△	0	△
分類不明	△1,808	64.8	△206	7.4	△275	9.8	△149	5.3	△174	6.2	△180	6.4
内生部門計	△6,331,614	68.3	△610,284	6.6	△774,209	8.4	△419,307	4.5	△494,837	5.3	△640,448	6.9

⑦ まとめ

北海道における物流の特徴等を概観すると、以下のとおりまとめられる。

【北海道内間】

- ・北海道内間では概ね横這い傾向が続いているが、ほとんどを自動車輸送が占め、鉄道輸送は 300 千トン前後、海運輸送は 8,000 千トン前後で、全体に占める割合としては極僅か
- ・道内圏域別（札幌、旭川、函館、室蘭、釧路、帯広、北見）にみると、ほとんどの圏域で圏域内物流の割合が 9 割前後となっている一方、室蘭では 7 割強に留まるが、これは道外から札幌への荷の多くが苫小牧港を経由しているため、逆に函館は 9 割を大きく超えており、北海道内間物流の占める割合が大きい

【全体概要】

- ・海運の占めるウエイトが高く、北海道発で 81.4%、北海道着で 86.5%とそれぞれ 8 割を超えている。この分担率は、全国（10.6%）と比較して高い水準
- ・北海道発の着地は、関東（47.7%）が最も多く、次いで東北、中部となっており、この 3 地域で 9 割近くを占める
- ・移出入を重量ベースでみると、移輸出と移輸入とで移輸入が 2 割ほど上回っている（移輸入超過）
- ・全体では化学工業品、鉱産品、金属機械工業品が上位となっており、移輸出では鉱産品や農水産品など特徴的な品目があるが、鉱産品は移輸出に対して移輸入は 2,026 万トンと大きく上回っている（+1,585 万トン）
- ・北海道着物流の発地は、同じく関東（49.2%）が最も多く、次いで東北、中部となっており、この 3 地域で 9 割以上を占める

【品目別ほか】

- ・品目別では、野菜・果物や畜産品では札幌や苫小牧を含む室蘭で移入超過がみられ、食料工業品や日用品では逆の状況となっているが、野菜や果物は季節変動が大きいため、短期的には北海道内間の移出入のバランスは取れていないと考えられる
- ・移出入における苫小牧港の役割は極めて大きな一方、新千歳空港の貨物取扱量は相対的に小さい
- ・道内 6 地域別（道央、道南、道北、オホーツク、十勝、根室・釧路）に状況をみると、移輸出では 6 割強、移輸入では 7 割弱が道央に集中
- ・農畜産物及び加工食品の移出状況については、道内はトラック・フェリーが 98.4%をも占めるのに対し、道外は 60.2%となり、これに JR 貨物（23.4%）、内航船（16.3%）が続き、航空機は花卉などの利用はあるがごくわずかで、出荷先は関東・東山が過半数を占める
- ・地域で製造品出荷額が多いのは苫小牧港を抱える胆振総合振興局でおよそ半分を石油製品・石炭製品製造業が占めているが、北海道全体では食料品製造業が最も多い
- ・なお、輸送特化係数から発量が多いと考えられるのは軽工業品と農水産品

(2) 物流業界の動向

① 改善基準告示に関する状況等

改善基準とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(大臣告示)のことをいい、トラック等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息时间等の基準を定めているものである。

この基準の遵守については、以下の改正が2024年4月より適用されることに加えて、時間外労働の上限が年960時間となることとあわせて「2024年問題」とも呼ばれている。

この改正は長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から見直しを行うものであるが、その概要と主なポイントをまとめると次頁のとおりである。

以前からトラック運送事業者の自助努力で可能か、荷主や社会の協力が不可欠ではないかといった指摘があったが、一部では従前からのドライバー不足も相まって対応に苦慮する事例もある。

■ トラックの「改善基準告示」見直しのポイント ■

区 分	現 行	見直し後
1 年の拘束時間	3,516 時間	原則：3,300 時間 (216 時間減)
1 ヶ月の拘束時間	原則：293 時間 最大：320 時間	原則：284 時間 (9 時間減) 最大：310 時間 (10 時間減)：1 年の拘束時間が 3,400 時間を超えない範囲で年 6 回まで ※284 時間を超える月が 3 ヶ月を超えて連続しないこと ※月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める
1 日の休息时间	継続 8 時間	継続 11 時間を基本とし、9 時間下限 ※長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定

◆時間外労働の上限規制

■職種によって異なる適用開始時期

- ・ドライバーは 2024 年 4 月から年 960 時間 (月平均 80 時間)
- ・運行管理者、事務職等のドライバー以外は年 720 時間 (中小企業は 2020 年 4 月から)

■改善基準告示の拘束時間との関係

- ・1 年間の拘束時間 3,300 時間＝時間外労働の上限規制年 960 時間

◆割増賃金率の引き上げ

- ・月 60 時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023 年 4 月から 中小企業でも 25%から 50%に

◆年 5 日の年次有給休暇の取得義務付け

- ・個人別の取得時季の指定が使用者に義務付け、罰則付き

◆同一労働同一賃金

資料) 厚生労働省資料より作成

注 1) 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA 等に駐車できない等、やむを得ない場合は 30 分延長可

- 注 2) 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4+6 時間、5+5 時間等→見直し後：3+7 時間も可）、分割休息が連続する期間を短縮
- 注 3) 2 人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後 11 時間以上の休息を確保
- 注 4) 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定

この「2024年問題」について、企業の認知度と発生すると考えられる課題を尋ねたアンケート調査結果（2022年実施）をみると以下のとおりだが、認知度は産業全体で5割程度、課題としては「人材不足」や「対応コスト」などが挙げられている。

■ 「物流の 2024 年問題」：企業の認知度 ■

●問：あなたは物流業界における「2024 年問題」についてご存じですか。

ご存じの場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください（単一回答）

区 分	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できない	知らない、わからない
全 体	1,000	9.0%	25.2%	15.3%	50.5%
製造業	687	8.3%	25.6%	14.8%	51.2%
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2%	25.0%	20.8%	50.0%
運輸業、郵便業	107	19.6%	24.3%	15.9%	40.2%
卸売業、小売業	158	6.3%	24.1%	15.2%	54.4%

●問：あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024 年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください（複数回答）

区 分	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全 体	1,000	23.0%	19.4%	7.4%	9.1%	9.7%	30.7%	36.9%	0.9%	31.8%
製造業	687	22.9%	18.5%	5.8%	7.6%	8.6%	28.8%	38.9%	1.0%	32.0%
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6%	12.5%	4.2%	10.4%	8.3%	35.4%	25.0%	0.0%	35.4%
運輸業、郵便業	107	23.4%	23.4%	15.9%	18.7%	20.6%	48.6%	36.4%	1.9%	26.2%
卸売業、小売業	158	25.9%	22.8%	9.5%	8.9%	7.6%	25.3%	32.3%	0.0%	33.5%

資料)「差し迫る物流業界の「2024 年問題」実態調査」パソナホールディングス

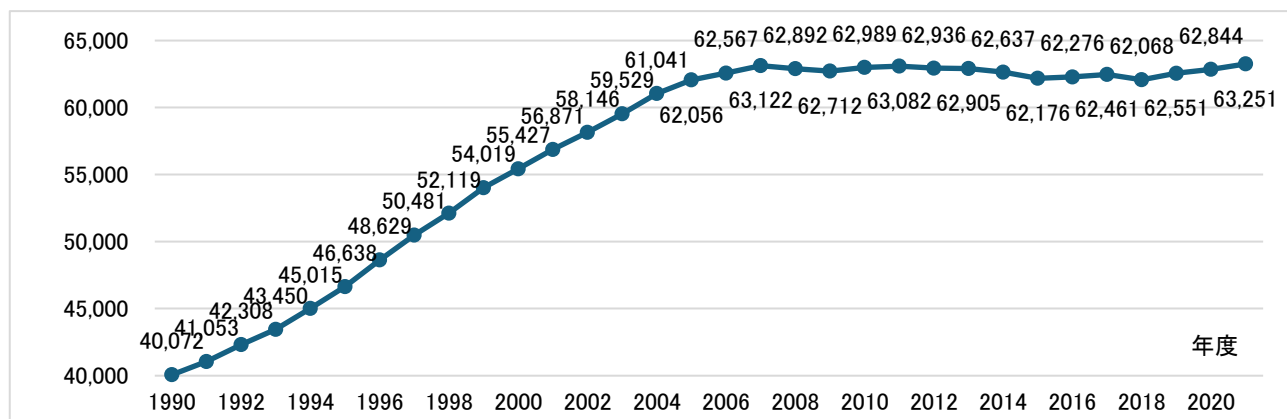
② トラック事業者の状況

②-1 トラック事業者数

トラック事業者数の推移についてみると、1990 年の貨物自動車運送事業法施行以降、トラック運送事業の規制緩和によって新規参入事業者が急増し、ピーク時の 2007 年度末には 1.5 倍以上の 6 万 3 千者を超えた。しかしながら、輸送需要が伸び悩むなかで事業者間の競争が激化し、それ以降は事業者数の増加率が鈍化、横ばい状態にあるとともに新規参入と退出事業者数がほぼ拮抗している。

この結果、2008 年度末は規制緩和以降初めて総事業者数が前年度より減少し、2009 年度末以降は横ばいで推移している。

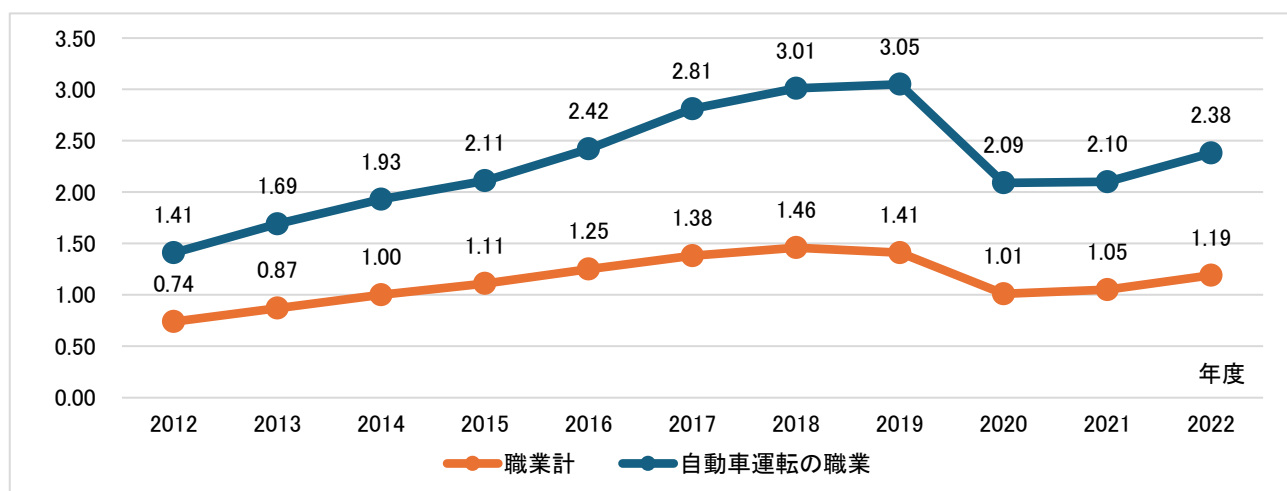
■ トラック事業者数の推移 ■



資料)「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」全日本トラック協会

また、トラックを含むドライバーの有効求人倍率（パートタイムを含む常用）の推移をみると総じて「職業計」を上回っており、ドライバー不足は引き続き深刻である。

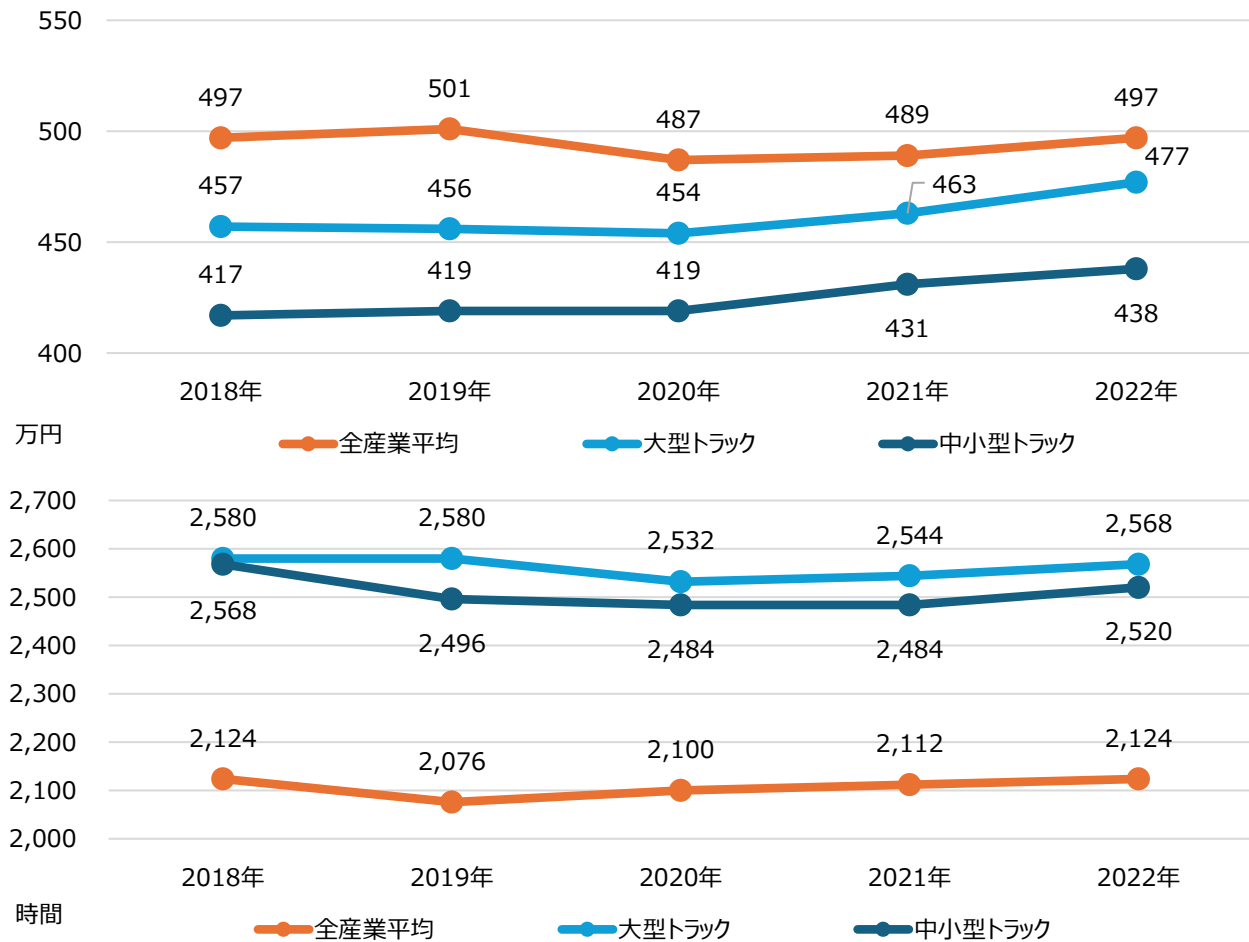
■ 有効求人倍率の推移 ■



資料)「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」厚生労働省：パートタイムを含む常用

あわせて、別に厚生労働省の統計をみると、道路貨物運送業の賃金水準は全産業平均に比べて低い水準で推移している。その一方で、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して長時間となっている。

■ トラックドライバーの年間所得額（上）と年間労働時間（下）の推移 ■



資料)「賃金構造基本統計調査」厚生労働省

②—2 個別取引状況

取引の個別状況等について、ここでは「トラック輸送状況の実態調査結果」によりみることとする。

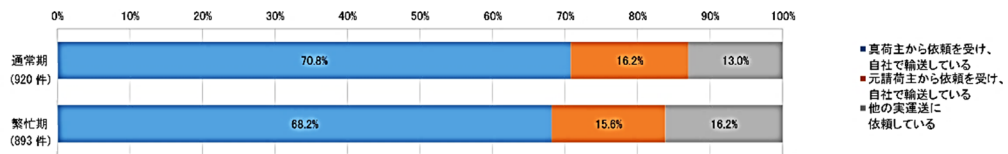
直営・下請け等の取引割合については、「真荷主依頼により自社で輸送」は通常期 70.8%、繁忙期 68.2%となっているが、繁忙期においては「他の実運送への依頼」（通常期 13.0%→繁忙期 16.2%）が増え、一定枠以上の依頼はある程度分散されているものと思われる。

また、時間指定については、「時間指定あり」が真荷主依頼、元請荷主依頼ともに 50%程度あり、「時間帯の指定あり」を含めると真荷主依頼（72.5%）、元請荷主依頼（75.7%）ともに 70%以上あった。

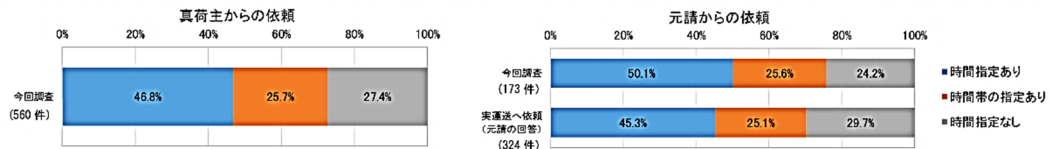
荷役作業方法については、ドライバーの負担となっている荷役作業が多かったのは、「手荷役」で真荷主依頼（33.9%）、元請荷主依頼（29.4%）ともに 30%程度あり、次いでドライバー作業による「フォークリフト荷役」であった。一方、「パレット崩し手荷役」が未だに 10%近くあり、ドライバーの負担になっているものと思われる。

■ 取引先の割合と時間指定の有無、荷役作業方法 ■

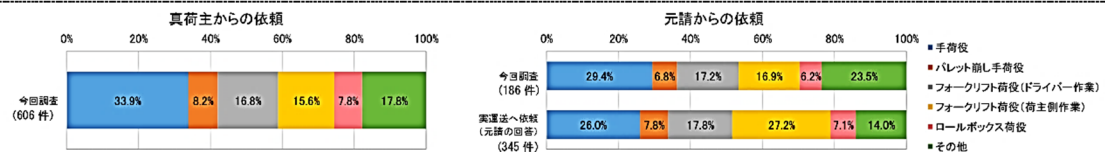
取引先の割合



時間指定の有無



荷役作業方法

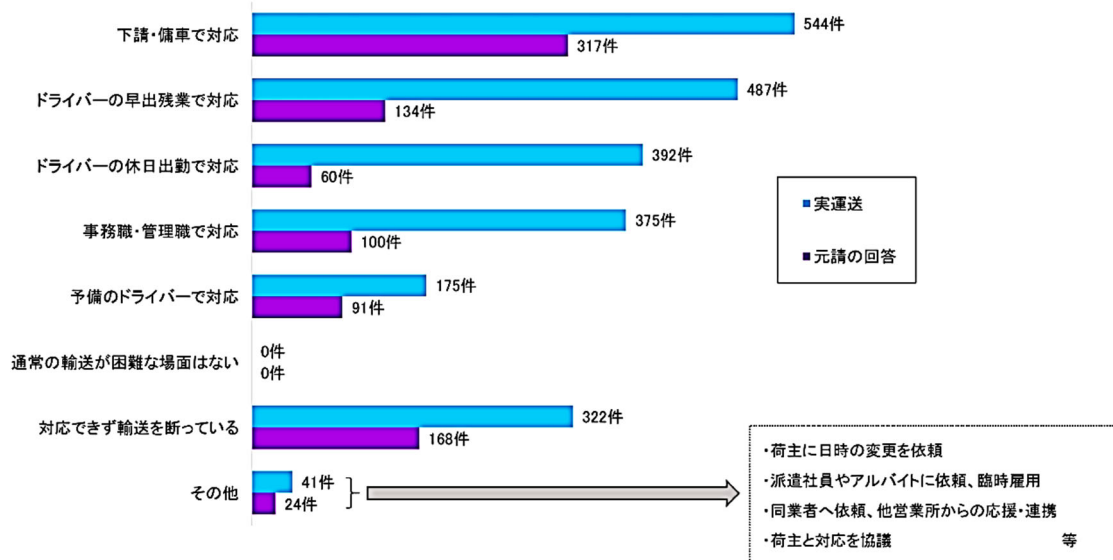


資料)「トラック輸送状況の実態調査結果」国土交通省

ドライバーが不足している場合の対応については、実運送からの回答では、「下請・傭車で対応している」(544 件) が最も多く、次いで「ドライバーの早出残業で対応している」(487 件)、休日出勤、事務職・管理職対応と続き、「対応できず輸送を断っている」(322 件) との回答も多くあった。

一方、元請からの回答では、「他の下請・傭車で対応している」(317 件) が最も多く、次いでドライバーの早出残業、休日出勤で対応しているとの回答が多いが、「対応できず輸送を断っている」(168 件) との回答も多くあった。

■ ドライバーが不足している場合の対応（複数回答） ■



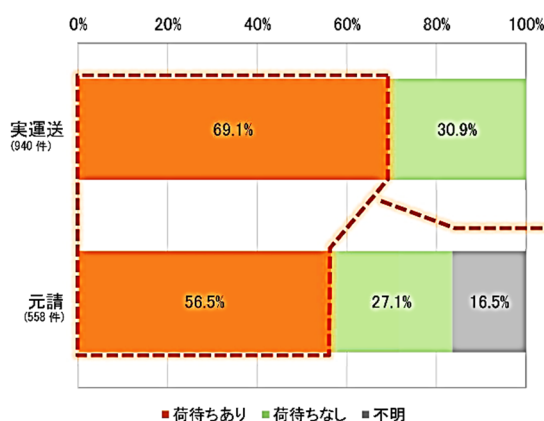
資料)「トラック輸送状況の実態調査結果」国土交通省

荷積み・荷卸しの際の荷待ちについては、荷待ちは実運送が 69.1%、元請でも 56.5% 発生しており、多くの運送で荷待ちが発生している。

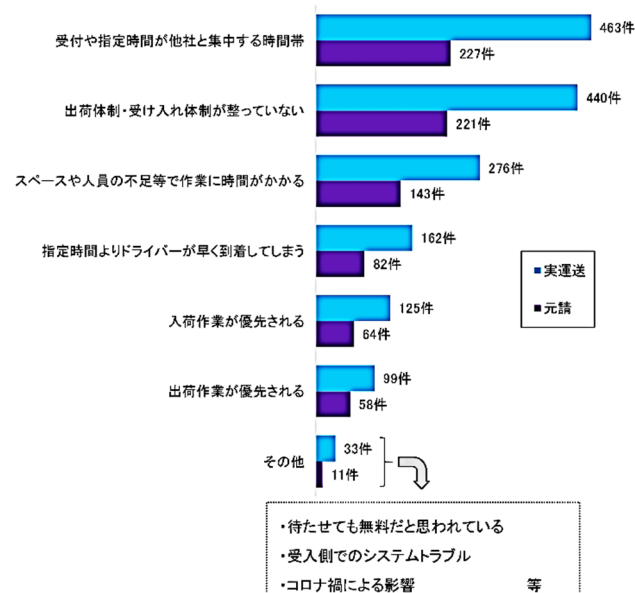
荷待ちの理由として、実運送・元請ともに「受付・指定時間が他社と集中する」や「出荷体制・受け入れ体制が整っていない」が多く回答されており、次いで「スペースや人員不足で作業に時間がかかる」といった回答が多かった。

■ 荷待ちの発生状況とその理由 ■

荷積み・荷卸しの際に荷待ちは発生しているか



荷待ちの理由【複数回答】

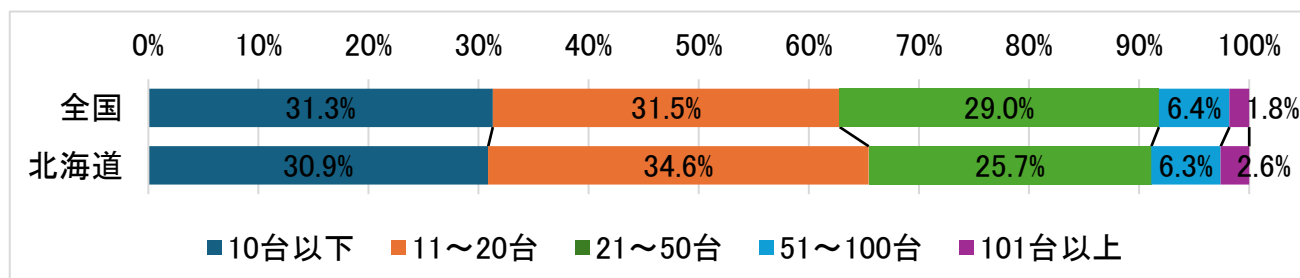


資料)「トラック輸送状況の実態調査結果」国土交通省

②-3 トラック事業者の業況

トラック事業者の営業状況等についてみると、全体としては経済活動の再開により、貨物輸送量は回復基調に推移したことから、中・大規模事業者を中心に営業収益は増加に転じ、営業利益及び経常利益は回復基調となったが、小規模事業者の業績は依然として回復せず、厳しい状況が継続している。コロナ禍における業績回復動向は、規模による格差が大きい状況にあることがわかる。

■ トラック事業者の車両規模別分布 ■



資料)「経営分析報告書（令和3年度決算版）」全日本トラック協会

また、特に北海道についてみると、1者平均の営業収益は低く、相対的に経営規模が小さい事業者が多いことがわかる。

■ トラック事業者の地域別経営状況 ■

区 分	資本金	売上高	総資産	従業員数	輸送トン数 (トン)	A走行	B実車	※実車率
	(千円)	(千円)	(千円)	(人)		キロ数	キロ数	B/A
全 体	13,022	244,785	223,541	23.3	75,363	1,152,601	793,927	68.9%
北海道	11,402	203,787	161,573	18.6	107,404	1,198,052	795,547	66.4%
東 北	16,675	310,206	273,438	29.6	89,657	1,599,010	1,154,584	72.2%
北陸信越	17,612	336,468	314,160	32.0	79,671	1,548,160	1,077,550	69.6%
関 東	12,362	200,733	183,672	21.4	61,392	895,267	588,426	65.7%
中 部	14,614	296,938	314,976	27.0	78,783	1,312,632	931,392	71.0%
近 畿	13,795	194,253	172,835	18.6	52,153	887,394	607,945	68.5%
中 国	11,179	248,787	231,858	23.5	79,819	1,212,863	820,741	67.7%
四 国	10,842	208,124	183,265	17.5	61,367	1,038,245	750,509	72.3%
九 州	11,233	293,367	260,790	26.6	91,672	1,240,058	861,116	69.4%

資料)「経営分析報告書(令和3年度決算版)」全日本トラック協会により作成

③ まとめ

物流業界の動向等を概観すると以下のとおりまとめられる。

【現状・課題】

- ・改善基準告示の改正に伴う影響、とりわけ 2024 年 4 月から適用される時間外労働の上限が 960 時間になることについての懸念があるものの、改正自体の理解は不十分
- ・トラック事業者数は、1990 年代から規制緩和による新規参入が増加も、現在はほぼ横ばい
- ・事業者の営業状況等は、貨物輸送量は回復基調にあって中・大規模事業者は営業収益が好転するも、小規模事業者の業績は依然として厳しい状況
- ・特に北海道についてみると、1 者平均の営業収益は地域別でみると低く、相対的に経営規模が小さい事業者が多い一方、輸送トン数が突出して多いこととあわせて積載率も低く、大型車両を用いているにも関わらず余剰積載スペースを抱えるといった矛盾が生じている
- ・ドライバーの負担につながる荷主の荷役については、大幅な改善までには至っていない模様
- ・ドライバーの有効求人倍率は総じて高い一方、全産業平均に比べて年間所得額は低く、年間労働時間は多くなっており、結果的に高齢化も進んでいることから、将来的にもドライバー不足は深刻
- ・二酸化炭素排出量の削減に関しては、2030 年で -35% (2013 年対比) の削減目標が設定
- ・売上高対比で物流コストをみると漸増傾向にあり、値上げ要請に応じた荷主も少なくないことは今後の好材料
- ・苫小牧港を経由する札幌・関東間が北海道－本州間の輸送の「大動脈」である一方、北海道内間、特に道北やオホーツクなど苫小牧港から以遠な地域は、今後トラック運転手の労働時間上限規制などの影響を受ける可能性が高い

3. 今後の動向（2つの先行研究）

特に今後のトラックドライバー不足に関する予測・将来推計に関しては、野村総合研究所（NRI）とNX 総研によるものがあり、以下にその概要を整理するが、いずれにおいても北海道では 10%を超える不足が指摘されている。

（1）トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送

野村総合研究所が 2023 年 1 月に発表した「トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」では、2024 年問題でトラックドライバー不足が深刻化する懸念があることに加え、脱炭素の要請も強まりつつあり、より効率的な輸配送とともに、自動運転等の技術革新と輸配送の共同化も重要なことから、日本の物流の現状から、どのくらい運べなくなりそうか、地域別にみると特にどこがどのくらい厳しいのかを整理している。

推計の全体フローについては別に示すが、現状のままで推移する「成り行きシナリオ」では全国で 2025 年が 10%、2030 年には 19%の荷物が運べなくなる（＝ドライバー数の需要が供給を下回る）と試算しているが、北海道では同じく 14%と 24%となっており、やや深刻な結果となっている。

あわせて、2024 年問題（残業時間の上限規制）を加味して試算した場合、全国で 2025 年が 28%、2030 年が 35%、同じく北海道ではそれぞれ 30%と 39%の荷物が運べなくなる結果となっている。

■ ドライバー数の需要に対する供給の割合（試算） ■

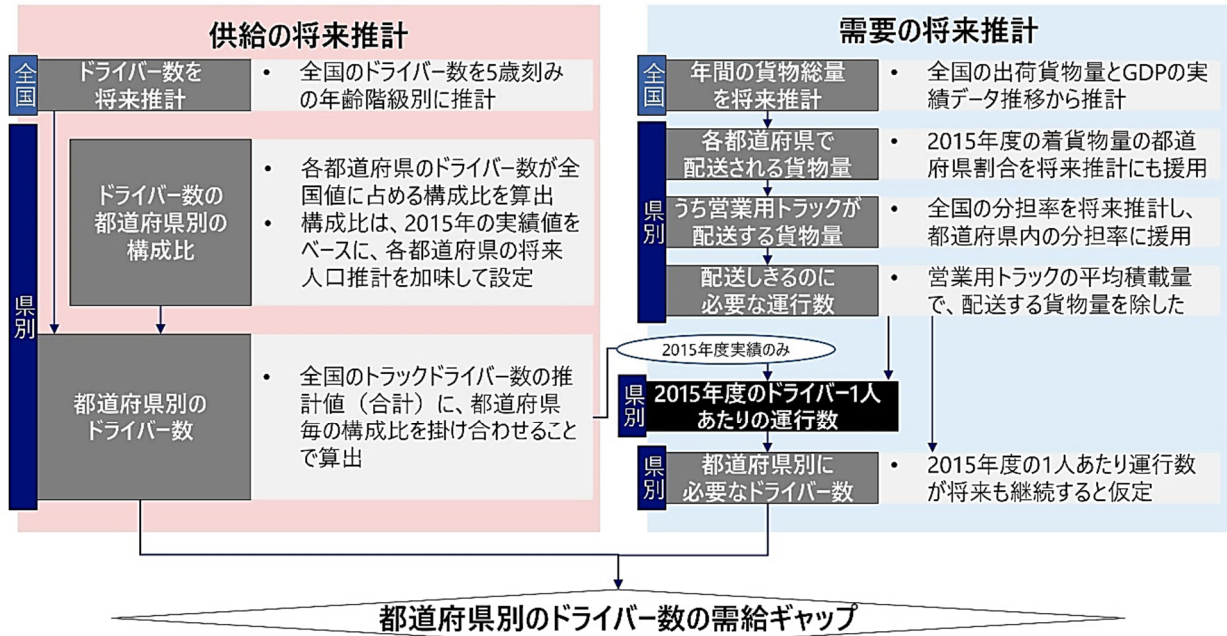
区 分	成り行きシナリオ		2024 年問題加味シナリオ	
	2025 年	2030 年	2025 年	2030 年
全 国	-10%	-19%	-28%	-35%
北海道	-14%	-24%	-30%	-39%
東 北	-14%	-26%	-32%	-41%
関 東	-9%	-18%	-27%	-34%
北 陸	-12%	-22%	-30%	-37%
中 部	-10%	-19%	-29%	-36%
近 畿	-11%	-20%	-29%	-36%
中 国	-12%	-21%	-29%	-37%
四 国	-14%	-25%	-31%	-40%
九 州	-12%	-22%	-31%	-39%
沖 縄	-1%	-9%	-17%	-23%

資料）「北海道の物流実態調査」野村総合研究所（以下同じ）

■ 推計の全体フロー ■

推計の全体フロー

将来の就業ドライバー数（供給）と将来の荷物量を運ぶのに必要なドライバー数（需要）を比較することで、都道府県別の需給ギャップを算出した



注）将来推計は2020年、2025年、2030年で算出

データソース）国勢調査、人口問題研究所、国土交通省、環境省、それぞれの公開情報

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

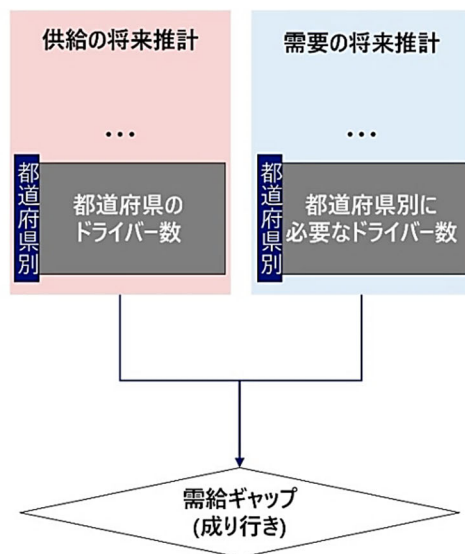
NRI

11

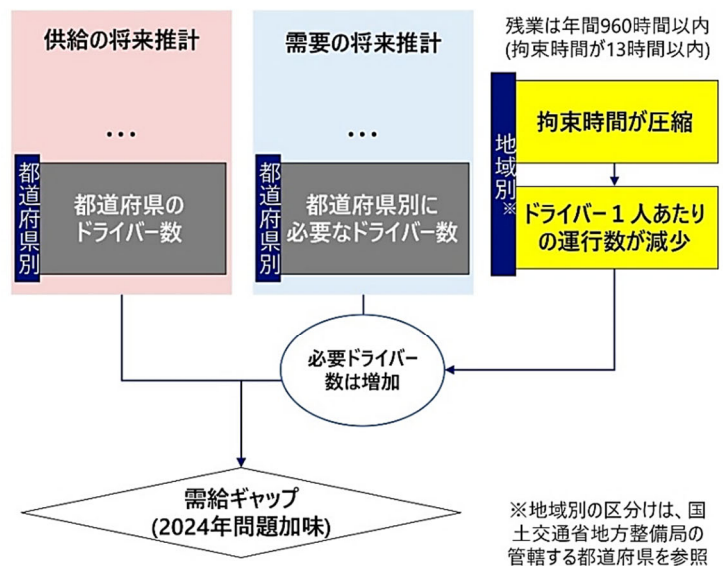
推計の全体フロー

現状の成り行きシナリオに加え、2024年問題を加味したシナリオを検討

成り行きシナリオ



2024年問題（残業時間の上限規制）を加味したシナリオ

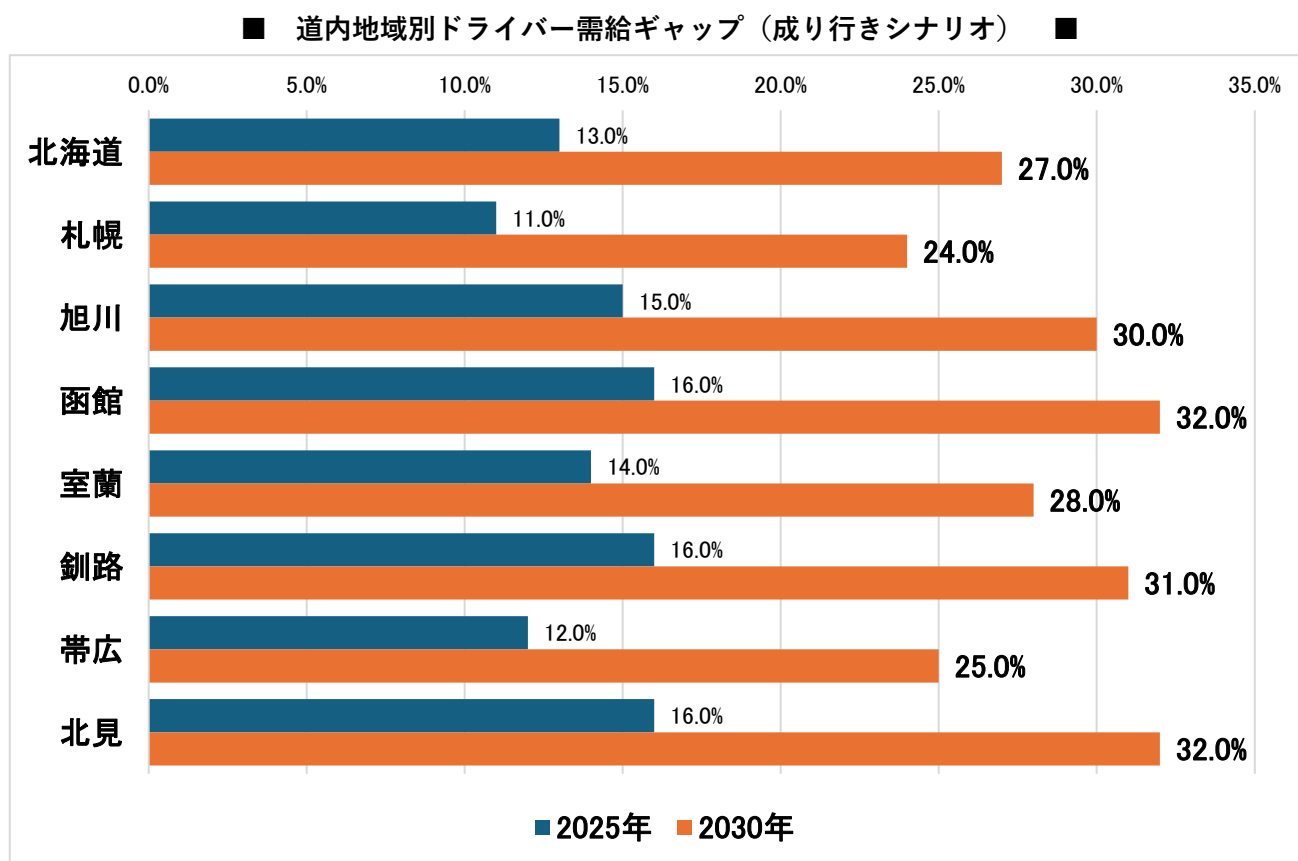


Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

NRI

12

なお、北海道内における地域格差をみると、ドライバー需給では 2030 年で需要超過が 30%を超えるのは函館と北見、釧路、旭川となっており、特にこれら地域は 2025 年対比で拡大幅も大きく、今後に懸念がある。



(2) 2024 年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて

NX 総合研究所では、2023 年 1 月「2024 年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて」を発表、このレポートでは改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算などを行っている。

ここでは、改善基準告示の改正による営業用トラック輸送に対する影響について、1 年の拘束時間の上限が「原則 3,300 時間」への見直しによる影響について「不足する輸送能力」の観点で試算している（1 日の最大拘束時間、1 か月の拘束時間、休息期間等は試算の対象に入れていない）。

2019 年度データによる試算結果は、不足する輸送能力の割合が 14.2%、不足する営業用トラックの輸送トン数が 4.0 億トンとなっている。

なお、この結果から、荷待ち時間のある運行（24%）のうち、削減可能な運行の割合を 100%、削減率を 25%とした場合には輸送能力の不足の解消が見込まれる。

同様に、荷役時間について、全体の運行（100%）のうち、削減可能な運行の割合を 30%、削減率を 16%とした場合も輸送能力の不足の解消が見込まれる。

■ 不足する輸送能力（地域別）（2019 年度データ） ■

地 域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

資料）「2024 年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて」NX 総合研究所（以下同じ）

■ 不足する輸送能力（発荷主別）（2019 年度データ） ■

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品、出荷団体	32.5%
建設業、建材（製造業）	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	9.2%
化学製品（製造業）	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

■ 全体試算結果 ■

1年の拘束時間		割合 (%)	ドライバー 数 (人)	3,300 時 間・3,400 時間超の時 間(時/年/ 人)	3,300 時 間・3,400 時間超の延 べ時間(時/ 年)(A)	年間労働 日数(日)	最大補充 必要人員 (人)(B)	不足する輸 送能力の割 合(C)	営業用トラ ック輸 送 トン数 (億 トン/年)	不足する輸 送能力(億 トン)(D)
ドライバー数(全体)		100.0	860,000			250				
3,300 時間	3,300 時間以上～ 3,516 時間以下	22.3	191,549	108	20,687,245					
	3,516 時間超～ 3,840 時間以下	4.0	34,236	378	12,941,083					
	3,840 時間超	0.4	3,081	600	1,848,726					
	3,300 時間以上 の合計	26.6	228,865		35,477,054		141,908	14.2%	28.4	4.0
3,400 時間	3,300 時間以上～ 3,516 時間以下	22.3	191,549	8	1,532,389					
	3,516 時間超～ 3,840 時間以下	4.0	34,236	278	9,517,516					
	3,840 時間超	0.4	3,081	500	1,540,605					
	3,300 時間以上 の合計	26.6	228,865		12,590,510		50,362	5.5%	28.4	1.6

■ 参考：農産・水産品出荷団体の例 ■

	2019 年度時点 の割合(%)	ドライバー数 (人)	3,300 時間超 の時間 (時/年/人)	3,300 時間超 の延べ時間(時 /年)(A)	年間労働日数 (日)	最大補充必要 人員 (人) (B)	不足する輸送 能力の割合 (C)
ドライバー数(全体)	100.0	73,800			250		
3,300 時間以上～ 3,516 時間以下	33.3	24,600	108	2,656,800			
3,516 時間超～ 3,840 時間以下	16.3	12,000	378	4,536,000			
3,840 時間超	3.8	2,800	600	1,680,000			
3,300 時間以上 の合計	53.4	39,400		8,872,800		35,491	32.5%

4. ヒアリング調査

(1) ヒアリング調査対象先

本調査では、以下についてヒアリング調査を実施した。

■ ヒアリング調査対象先 ■

● 関係機関			4カ所
● 道内卸事業者	6社	● 地域小売事業者	1社
● 地域卸事業者	1社	● 道内トラック事業者	2社
● 道内小売事業者	1社	● 地域トラック事業者	4社

(2) ヒアリング調査結果

主要ヒアリング先の調査結果について、以下に 11 のポイント毎に整理する。

① 道内食品卸の状況

- ・ 大手卸は北海道全域で配送を行っており、加工食品や菓子、酒類、低温食品事業といった括りが一般的であるが、その比率は各社毎に特徴があり、常温が中心の業者、酒類の扱いが多い業者、定温に強みを有する業者などあり
- ・ 北海道は以前から道外に比べて地方物流拠点の整備が進んでおり、今後も積極的に拠点整備を道内食品卸が自社単独で行っていくとは考えにくい
- ・ 道内食品卸の物流は、苫小牧や札幌から各地方物流拠点への輸送もあるが、基本的に道外メーカー等から各地方物流拠点に直送となっているケースも多い
- ・ 各地方物流拠点へ着荷後それぞれの配送エリア内で配送を行うことになるが、着荷後であっても、例えば各地方物流拠点間の在庫調整などのやりとり（横持ち）は、量こそ多くはないが実際に発生している
- ・ 小売量販店向けは、それぞれの量販店が有する地方物流拠点に納めて終了となるが（配送エリア内は別途対応）、基本的にはこうした小売量販店側の地方物流拠点近隣に、輸配送を担当する事業者が自社の地方物流拠点を配置しているケースが多く、輸送距離は短く効率的
- ・ 大手スーパーはプライベートブランドを手掛けていて、当該商品については道外メーカー等から札幌圏にある限られた物流拠点に入庫するが、各地方物流拠点向けの道内幹線輸送についてはほぼ卸が一括して取り扱っているケースが多い

② 専門卸の状況

- ・ 汎用品、季節商品などはある程度の予測はできるが、細かなところまでは困難で、在庫をある程度抱えておくなど、卸側で弾力的に対応しなければならないケースは多い
- ・ 災害で物流が止まってしまっても、取扱商品の性格上欠品が許されない場合には、24 時間 365 日対応する必要がある、コストに関係なく必ず拠点供給しなければならない場合もある

- ・ 荷物を受け取る側が納品場所の統合等をもう少し柔軟に考えてもらえるようになれば、といった指摘は複数で聞かれた
- ・ 納品が昼から可能というところになれば全然違うが、例えば日持ちのしない生鮮品や医薬品などは翌日ということにもできないため、実際には切り分けがいうほど簡単ではないとの意見もあった
- ・ 専門卸は大手食品卸とは規模が違うだけで、支店や地方物流拠点が担っている役割は同じで、例えば小ロットは1個・1本から対応、受けた注文をくまなく配送する必要があるが、離島に関しては宅配便を利用しているケースもあった（価格上乘せ）

③ 地方における卸・小売の状況

- ・ 地方ほど、道外メーカー等やトラック事業者などにして「不便なところに納品していただいている」といった認識に変化してきているとの指摘があった
- ・ 正直なところ、突き詰めると運賃が高騰していて、卸という事業自体が成り立つのかというところまで来ているといった危機感も聞かれた
- ・ オホーツクにおける北見などの中核地域であれば、自社の配送ルートを持しているなど問題ないが、少し離れた斜里や羅臼などの遠隔地になると定期配送ルート外で、一部ではゆうパックなど宅配便を利用しているケースもあった
- ・ 一部卸では、道外メーカー等から地方配送拠点までもう運べないといわれることに戦々恐々としているといった話も聞かれた
- ・ 地方、特に遠隔地では、配送を週3回から2回、1回といったように回数を減らして、全体の運賃負担を軽減しているケースが非常に多い
- ・ これまでも輸配送については見直しをかけてきたが、年々物流費が高んでおり、一方で商品への価格転嫁が困難な状況に陥っているとの意見が小売に限らず数多く聞かれた
- ・ 例えば、札幌と地方を結ぶ幹線輸送の運賃は業態や顧客によって様々だが、トラック事業者側からのより一層の値上げ要請は、品物の価格自体に大きな影響が出てしまうため、今のところ値上げは荷主側に打診しておらず、効率化等の工夫で対応しているとの意見があったが、逆に運賃を下げたところで地方の荷物は増えない（地方の貨物量自体が減少）との指摘も同時に聞かれた
- ・ 納品先へのリードタイムについては、取扱商品や温度帯にもよるが、以前に比べて多少なりとも理解が得られるようになってきたとの意見は数多く聞かれた
- ・ 例えば根釧地域であれば、一部トラック事業者がそれなりのロットで輸配送を行っていることから、釧路市や中標津町にドライ（常温品）のストックポイントとなる倉庫を設置、配送エリア内の効率化を図っている業者もあった
- ・ 一方で、ストックポイントが札幌市や苫小牧市になると遠隔地過ぎて非効率、概ね片道2時間以内が適当だとの意見も聞かれた

④ 輸配送の実状

- ・ 大手小売量販店向けは、ほとんどが効率を重視した専用便運行となっており、既にかかなりの程度最適化が図られており、改善の余地が相対的に小さいものと考えられる
- ・ 卸側で道内幹線輸送を含めた輸配送を協力会社に委託するか、あるいはコストかけてでも札幌から自社輸配送するかはそれぞれ各社の判断によるが、特に大手卸では協力会社を利用するケースが圧倒的に多い
- ・ 荷姿は、大手小売量販店向けを除くと基本的にカゴや段ボールで、未だに手積み手卸しが一般的となっており、こうしたこれまで通りのやり方だと改善の余地があまりない一方で、パレットやコンテナを使うほどのまとまった物量が確保できないためやむを得ないといった意見も聞かれた
- ・ 総括的に、現在卸業者が最も困っている要因は、商品の種類や物量、荷姿などよりも、効率的な輸配送が見込めない遠隔地を中心とした「地域」であって、突き詰めると人口が少ない地域になるといった意見もあった

⑤ 地域別の特徴

- ・ 地域的な問題として、そもそも産業構造上農水産品以外に積めるもの自体がない上、効率的なことを考えると他の貨物と組み合わせられたとしてもまとまった貨物量に至らないといった根本的な問題を抱えているとの意見は複数で聞かれた
- ・ そうした地域では、トラック事業者側で「地元」の仕事だけでは経営が成り立たないため、例えばホタテだとか季節的な要因で他地域への備車対応を優先してしまうために、地域にトラックがなくなる事態が生じているとの意見もあった
- ・ 例えば十勝についてみると、帯広周辺については輸配送網が充実しているといった地域特性に関する指摘があったが、特に旭川以北の道北やオホーツク沿岸部といった遠隔地では配送が困難になりつつあるとの指摘が数多く聞かれた
- ・ あわせて、こうした地域では相当な輸送距離となるため効率自体が悪いし、結果的に少ない貨物量に留まっているケースが多いことから、高コスト化の懸念が非常に強い
- ・ 卸における実際の輸配送は、道北圏はこの会社、道東圏はこの会社など、そのエリアに強い協力会社とタイアップしている事例が非常に多い
- ・ 特に道東とオホーツクは、北見や帯広、釧路などを中継拠点としているが、これら拠点は卸側の自社便ではなく、協力会社を活用するケースが極めて多い
- ・ このような状況は、見方を変えたと、特に遠隔地に関しては、各卸からの貨物が地域の有力トラック事業者を集約化することで、結果的に共同輸配送が図られている場合があることがわかった
- ・ このように協力会社において混載により効率化・コスト圧縮が図られているケースもあるが、一方で納期などの諸条件がなかなか調整できず、うまく「パズル」が組み合わないケースも多いといった意見もあった
- ・ 総じて云えるのは、輸送効率がいいのはやはり札幌周辺で地方はどこも厳しく、配送先があまりない地域は配送頻度を下げる（毎日から週 2～3 回など）、配送ルートを集約化する、他

社便に切り替えるなどしており、配送網自体は維持する必要があるため、現状のままであれば以上の効率化が難しい地域（遠隔地や僻地など）があるといったことに集約される

- ・ 例えば根室、羅臼には釧路などの近隣の地方物流拠点から配送しているが、効率化に向けては、可能であれば車両を大型化して、集約した上で配送するしか方法がないが非現実的であるとの指摘があった
- ・ こういった収益が見込めないところは絶対に黒字にならないことから、配送頻度を下げるしかなく、全路線を黒字にすることは困難と考えている点は各社共通している

⑥ 卸における物流課題

- ・ 小売向け輸配送には納期など様々な条件がついており、一番厳しいのは時間。店舗は店をあける1時間前等での配送がマストであり、本来なら満載にして1日で7店舗回れるところが、枠の中だと2、3店舗になってしまっているとの指摘があった
- ・ こうした状況においては、多少なりとも下がる物流コストよりも、店のオペレーションを優先させるという荷主側の結論にもなっている模様である
- ・ 特に遠隔地、僻地では卸各社の自社努力も限界となりつつあり、共同輸配送といった抜本的対策を検討せざるを得ない状況に追い込まれているとの意見は様々なところで聞かれた
- ・ 自社物流に関してDX化は進んでおらず、アナログ的で知識、経験など人力で取り組むことでなんとか回っているとの意見もあった
- ・ 荷物が集中しないよう平準化には取り組んでいるが、予約でガチガチにすると逆に現場の運用がうまくいかないといった懸念を示す業者もいた
- ・ 冷凍設備やパワーゲートといった機材の関係もあって、地方における協力会社の選択肢は実はほとんどないとの指摘もあった
- ・ 基本的に状況が把握できなくなることから、協力会社に対して下請・孫請を禁止している業者もあった
- ・ 物流への投資（仕分け自動倉庫、フォークリフト等）は高額になりがちで、アナログな運用のため、一部分だけシステムを入れるとやりにくいとの指摘もあった
- ・ 例えば、札幌からの輸送となると、帯広といった中継地点までは運べるが、その後が課題と捉えているところが多く、地方物流拠点の配送エリア内対策を一番の課題に掲げるところが多かった
- ・ 共同輸配送だけでは遠隔地の配送維持は難しく、特に食品関係の車両はデリケートでほぼ特定の小売大手量販店向けの専用車になってしまっているとの指摘もあった
- ・ 効率化に向けてラウンド輸送はいい考えだが、デリケートな貨物は洗浄する等で臭気などの問題を解決しなければならないため、結果的に手間等が増えてしまうとの懸念もあった

⑦ 卸における荷待ち状況

- ・ 卸に関しては、荷待ちはあまり大きな問題になっておらず、例えば何時間も待たされるとか順番待ちがあることなどはほとんど聞かなかった
- ・ 一方で、小売量販店側の受入の時間制約が非常に厳しいことから、先方の人員配置がなくても受け入れられるバックヤードを持つ店舗等があるといいと考えているところもあった

⑧ 卸における季節波動対応

- ・ 配送頻度や量は先によって大きなバラツキがあるほか、例えば月末の締日前に増加（月を超えて減少）、週末に向けて増えるといった傾向についてはほぼどこでも聞かれた
- ・ ピーク時は概ね通常時の 1.2～1.5 倍程度となるが、場合によっては増車、他のトラック事業者「1 個いくら」で丸投げするケースもあって、コスト的には大きな負担となっている模様である

⑨ 卸における混載促進

- ・ 積載量に余裕があるときには他の荷物が載せられるが、物量にバラつきがあるので、いつもスペースを提供できるわけではないというところが混載の難しいところで、うまくマッチするところがあれば共同輸配送は「アリ」で、特にドライ品は他業者と組みやすいといったトラック事業者側の意見が複数あった
- ・ 大手量販店への配送になると納品時間が決まっており、現場がスムーズになるよう組み立てているため、青果・加工品・食肉等の商品ジャンルで納品時間が違うし、混載では温度帯がそもそも合わないといった指摘もいくつかあった
- ・ 一方で、肉関連では臭いの問題などもあって他の商品と一緒に運びづらい特性がある、物流側で混載を進めていくには無理がある、量販店が主体になって動くことが現実的であるといった意見もあった
- ・ 地方から札幌に向けた復荷の問題については、オホーツクからは野菜を積載しているため、行きも帰りも荷物があり、一方通行はないとするトラック事業者があった
- ・ このことに関連して、復荷が多いときは満車となっており、野菜はダンボール梱包なので、泥は問題ないが、むき玉ねぎは臭いがきついのでお断りするものの、レタス・白菜は可能、帯広では長いものを札幌市場に配送しており、平均でも半分以上は積んでいるとのことである
- ・ こうした復荷の混載は当該事業者独自の裁量で決定しており、そもそも一方通行のものは運賃が合わない（片道は割高になる）とのことである

⑩ 卸における片荷状況

- ・ 卸側からは、業態的に片荷にならざるを得ず、うまく復荷を見つけることができないといった課題があるといった指摘は複数で聞かれた
- ・ ある卸では、復荷はカラのカゴなどが全体の 3 分の 1 ほどになっているので、こうしたカゴなどの機材小型化を進めており、小型化により積載率向上に取り組んでいるところがあった

- ・ 様々な卸から復荷が確保できないといった意見が聞かれた一方、東京便で1日 20～30 台ものトラック輸送を行っているところでは、札幌に戻る経路の中で十分に復荷を確保できているとの事例もあった
- ・ また、根室からの水産品輸送の復荷として、札幌の仕入れグループと組んで石狩方面から集約して輸送、復荷を確保している事例もあった

⑪ 共同輸配送の実現に向けて

- ・ 発荷主、納品先に時間のしびりがあるって既存ルートが組まれていることを考えると、各道外メーカー等が手を取り合って実現することが果たしてできるのかといった意見がいくつか聞かれた
- ・ こうした共同輸配送をより具体的に検討するために配送先や量、ルートといった細かい情報共有が必要になるが、あまり詳細になると同業他社が相手では非常に難しいとの意見もあった
- ・ 今後の共同輸配送に向けて可能性があると考えているのは、例えば雑貨や同じ食品を扱う企業となるが、配送網や物量など、同程度の規模の会社の方が恐らく望ましいであろうといった今後の方向性を示すところもあった
- ・ 現在、具体的に意見交換や交渉を行っているところは実際にいくつかであったが、たまたま個人的なつながりがあったとか、担当レベルでの雑談からスタートしたものであり、政策的に連携を申し出たとかお互い情報共有を図った上での展開といったことでもない模様である
- ・ 個別具体的に検討を進めていくのであれば、例えば各社が最も困っている特定の僻地輸送に絞ってみてはどうかとの意見が複数で聞かれた
- ・ 同業他社との共同輸配送については、物理的には取り組んだほうがよいし、効率化しないと地方に運べなくなるといった思いはあるが、なかなか条件が合致しないだろうといったイメージも聞かれた
- ・ 同じようにきめ細かい配送を行っている他社と組んでいくことが重要になるが、その地域にどのような業者が入り込んでいるのかは実はあまりよくわかっていないケースが多い
- ・ 自社便での運行がコスト的にも難しいことから、地域の特定のトラック事業者が担っているケースが多く、あわせて他社貨物も同時に扱っており、結果的に集約化・効率化が図られていることから、トラック事業者側からの逆提案など考えられないかといった卸側からの提案もあった
- ・ 具体的に検討するなら、地域に営業所を作って、ドライバーの拘束時間を短くできるように対応し、共同輸配送はその後の荷主との交渉次第となるが、まずは地方に拠点を持っていないと厳しいといった意見がトラック事業者側から聞かれた
- ・ 札幌などの都市部は、こうした現状を把握するためにどこにあたればいいのか、どういった提案をすればいいのかわかりづらい、逆に遠隔地や僻地の方が状況を把握しやすいといった意見もあった
- ・ 関連して、札幌は業者数も多く域内での情報共有なども効果があると考えられるが、こうした共有に対する抵抗も大きい一方、具体的な効率化に向けたルートの特定が困難であるため、

例えばウトロや根室などに地域を限定した方が検討は前に進むのではないかといった提案もあった

- ・ 一方で、逆に札幌はルートが多いので共同輸配送の取組が自然と進むといった意見もあったが、地方は状況が異なることから、各社で効率化を目指すよりは、エリアでまとめたほうがいいのではないかといった意見もあった
- ・ 一部ではすでに共同輸配送に取り組んでいる事例もあって、こうした自然に共同輸配送が成り立っているところは、結局、紋別や遠軽、興部といった地域間輸送だけで2時間以上かかるような地域であり、納期といった時間的条件を小売側が緩和すればさらに拡大するし、コストも抑えられるといった意見も聞かれた
- ・ 同様に、共同輸配送については、飲料関係で既に取り組んでおり、倶知安や釧路、根室などで、納品代行として請け負っているとの回答もあった
- ・ 水産に関する共同輸配送については、すでにトラック事業者が中心になって様々な客先から集荷して混載輸送に取り組んでいる状況下にあるが、こうした要因は地域の水揚げ量自体が減少、各トラック事業者が貨物を集めることが出来なくなりつつあることの証でもあるとの指摘もあった

(3) まとめ

ポイント①

- 卸小売は札幌圏に集中、札幌からの貨物はあるが、札幌向けは少ない（片荷）

- 札幌に向かう「上り」で効率化を図っている事例あり
 - ・ 地域主要産業との連携（水産品など）
 - ・ 関連する製品等の回収との組み合わせ（加工食品＆農産物など）
 - ・ 仕入れ商品との組み合わせ

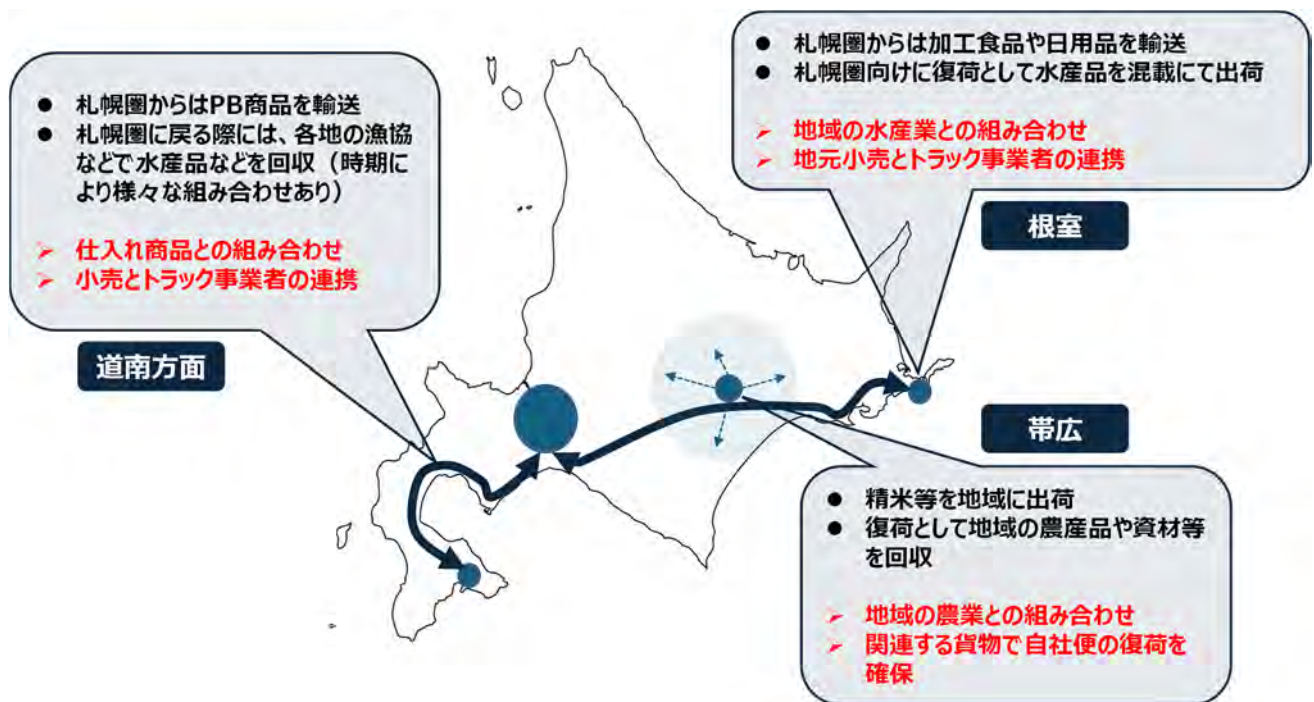
【実態】

- ・ ほとんどの場合は、札幌に向かう便ではパレットやカゴなど輸送用機材の回収程度に留まる
- ・ 一方で、地域の農水産品などでは逆に札幌から戻る便で貨物が確保できないケースも多い
- ・ 復荷確保は、トラック事業者側の工夫による部分が大きい

【実現条件】

- ・ 「上り」「下り」間での貨物情報の共有
- ・ 地域主要産業の出荷状況等把握と各種連携
- ・ 荷主側の仕入れ情報などの発信

■ 片荷解消に向けた取り組み（例示） ■



ポイント②

- 実際に複数卸小売の商品を混載化、結果的に共同輸配送が行われているケースあり

- 十勝やオホーツクで複数の卸事業者の配送を担っているトラック事業者あり
 - ・ 特に地方物流拠点内については、一括してトラック事業者に外注するケースが多い
 - ・ 定温は対応可能な車輛や保管などの問題があって、地方ではトラック事業者が限定される
 - ・ 結果的に複数卸の商品を混載、共同輸配送が実践されている業者や地域がある

【実態】

- ・ 地方物流拠点や営業所単位でまとめて管理・荷捌きし、混載にて輸配送
- ・ 個店配送については4トントラックがベースで、小規模な小売事業者向け中心

【実現条件】

- ・ 卸小売事業者、トラック事業者における地方物流拠点内情報などの共有化
- ・ 地域でまとめて集荷・保管、荷捌きできるスペースの確保
- ・ チルドや冷凍などの定温管理が可能な施設・機能の確保
- ・ 複数の温度帯管理が可能な4トントラックなどの規格・共有化

■ トラック事業者を核とした共同輸配送 ■

【前提】

- ① まとめて集荷・保管、荷捌きするスペースの確保
- ② チルドや冷凍などの定温は温度管理が不可欠

【実態】

- 十勝やオホーツクで複数の卸事業者の配送を担っているトラック事業者あり
- 配送センターや営業所単位でまとめて管理・荷捌きし混載にて配送
- 個店配送については4トントラックがベースで、小規模な小売事業者向け中心



ポイント③

- 一方で、特に郡部では複数卸が個別に同じ配送先に対応しているケースあり

- きめ細かい配送地域・配送先における共同化促進の余地あり（卸事業者間の連携）
 - ・ 地方では、複数の卸事業者できめ細かい配送先の重複あり
 - ・ 特に、以前から支店・営業所網が充実している場合、自社便で配送するケースも多い
 - ・ 各社ともコスト高となっているが、重複先の整理により効率化が見込まれる

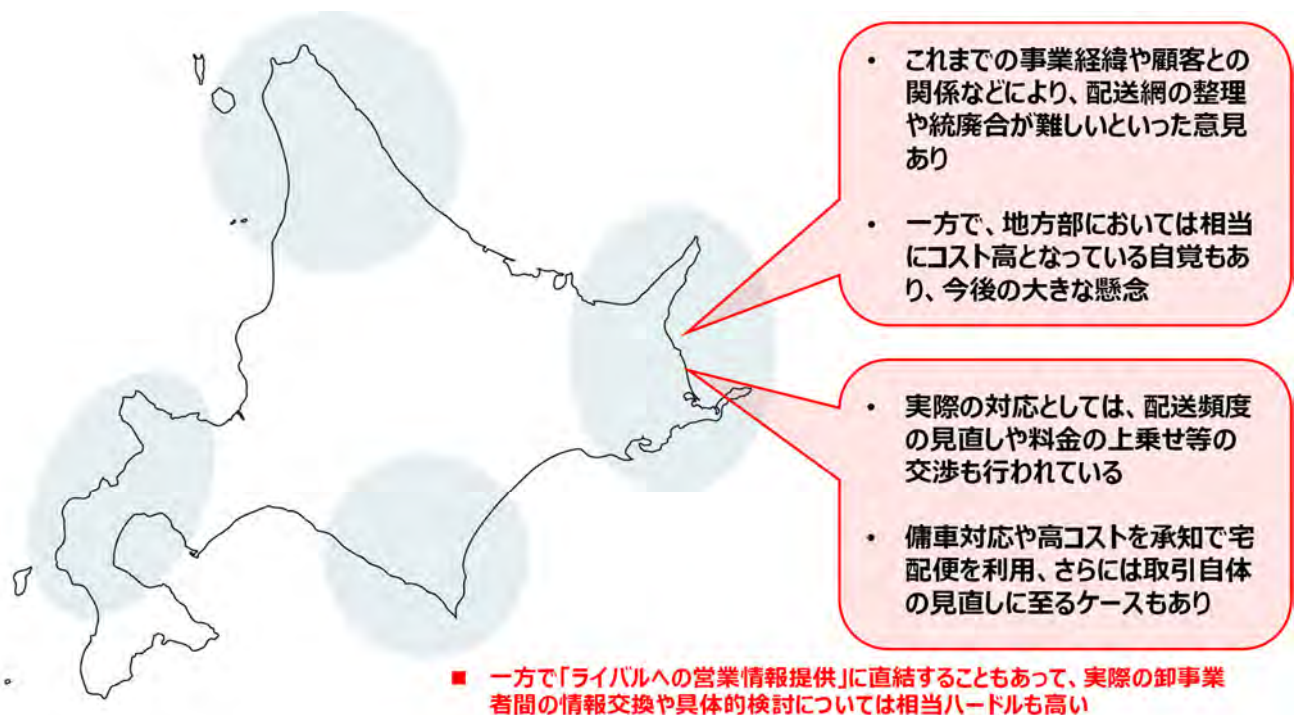
【実態】

- ・ きめ細かい配送地域・配送先を抱える卸事業者では、自社の支店・営業所網を起点とした「自社便」を有するケースが多い
- ・ それぞれで定期配送ルートを設定しているケースもあるが、小ロットでは営業が配送を兼務、場合によっては宅配便を利用する場合もあり

【実現条件】

- ・ 卸事業者間での輸配送情報共有が不可欠（ただし営業的視点から困難との指摘あり）
- ・ 共同輸配送については、実際に担当する事業者の選定やルート、頻度、荷姿、コストなど様々な調整が必要

■ 共同化促進に向けて ■



5. 道内における物流オペレーションの状況

(1) 道内卸事業者の仕入れに関する物流実態

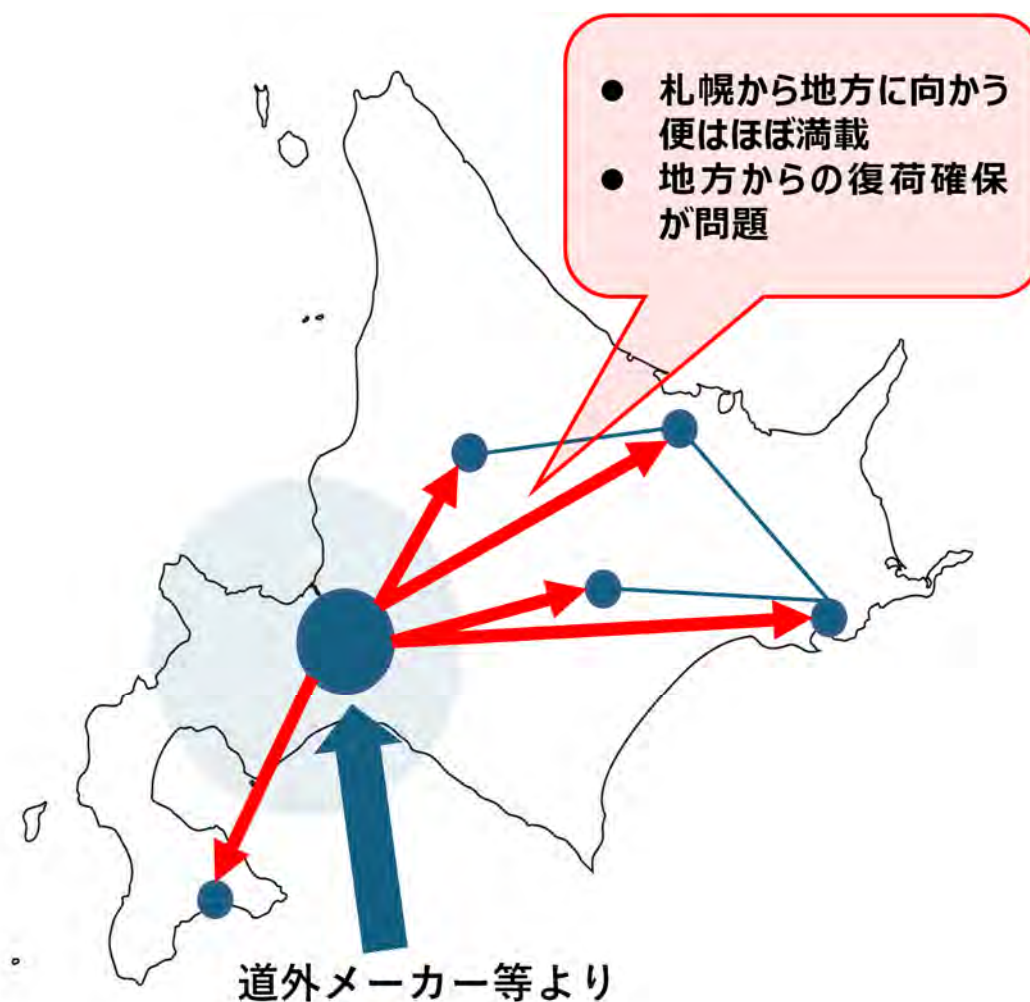
ここまでの調査結果から、道内卸売事業者等による物流オペレーションの状況について整理する。

道外メーカー等から道内卸の輸配送は、大きく分けて札幌圏での一括荷受けと道内の各地方拠点での荷受けの2パターンある。

① 札幌圏での一括荷受け

札幌圏で一括荷受け後、札幌から地方に向かう便ではほぼ満載（計画的に輸配送）となる一方、地方からの復荷確保が課題となっている。

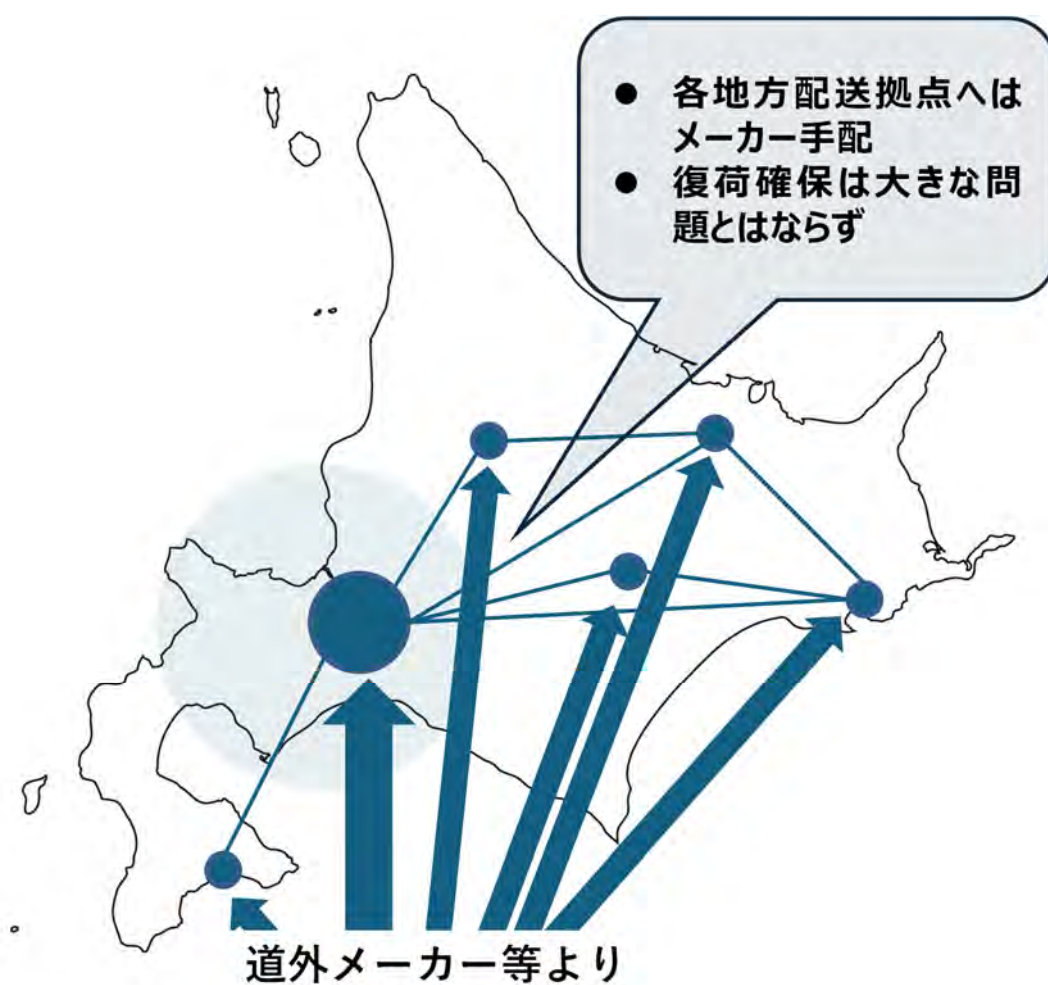
■ 札幌圏で一括荷受けするケース ■



② 各地方物流拠点で荷受け

道内各地方物流拠点で荷受けする場合は、道外メーカー等側での手配となるため、復荷確保は大きな問題とはなっていないが、道外メーカー等側からすると片荷（北海道から道外へ輸配送する荷が確保できない）となっている懸念はある。

■ 各地方物流拠点で荷受けするケース ■



(2) 道内卸事業者の顧客向け輸配送に関する物流実態

各地方物流拠点から顧客への輸配送は、大きく分けて小売量販店向けとその他顧客向けの2パターンがある。

① 小売量販店等向け

一括・大量輸送できる小売量販店等向けの割合は概ね6～8割程度であるものの、札幌圏では小売量販店等向けの割合が相対的に高く、札幌圏以外の地方ではその他顧客向けの割合が相対的に高い。

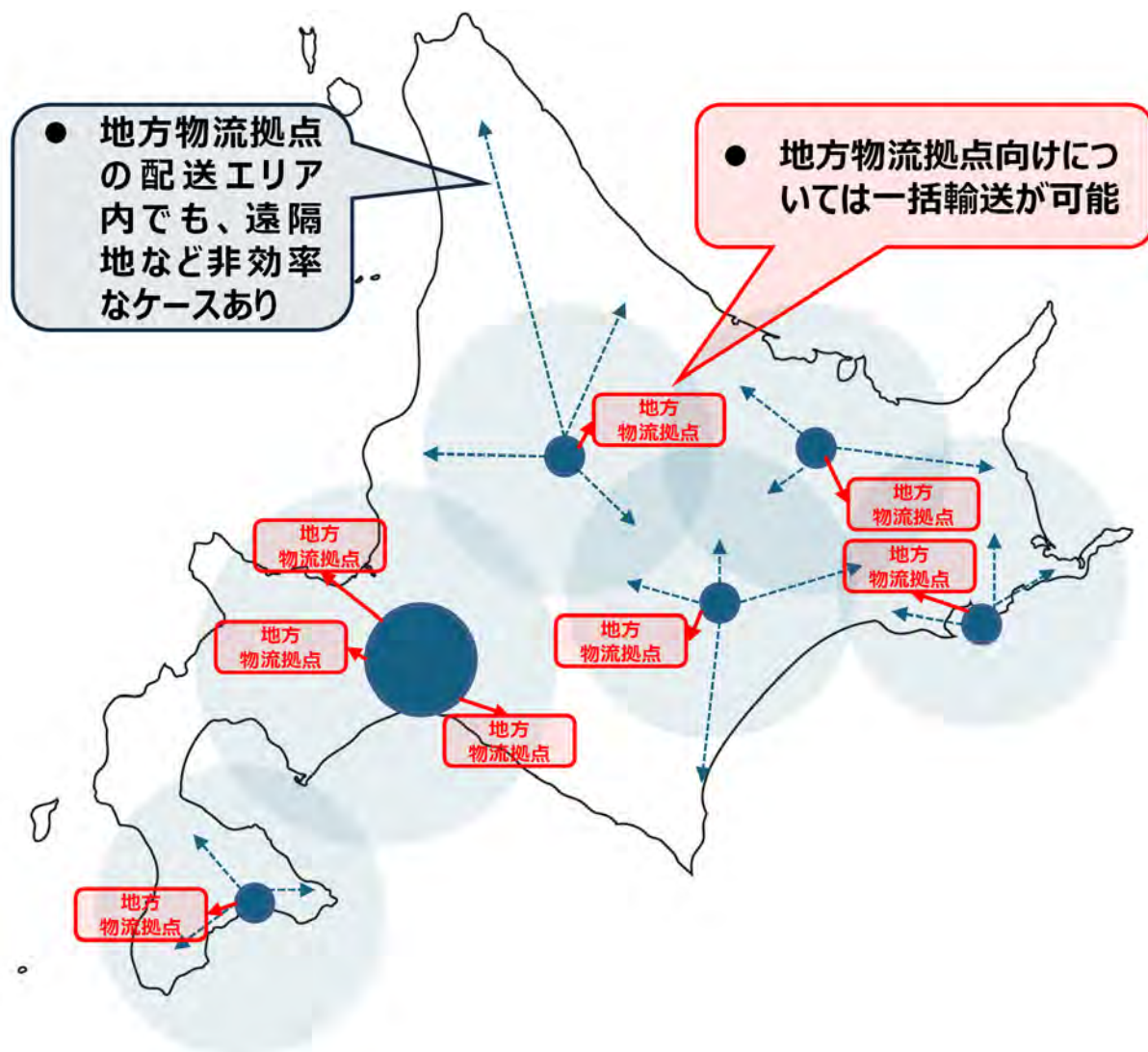
② その他顧客向け

その他顧客向けでは、複数の卸が同じ地域で少量配送を行っているケースもみられるが、配送エリア内の輸配送については、エリア内の運送事業者に一括で外注することが多い。あわせて、複数の卸事業者が同一の運送事業者に外注することで、結果的に共同輸配送が実現している場合も多い。

こうしたケースでは、特に定温に関して、常温と比較して、荷捌きや保管など適切に行うことのできる環境が必要となるため、外注先が限られることから結果的に一部地域で集約化が図られている。

あわせて、段ボール単位などきめ細かい配送を行っている卸では、自社支店・営業所網が自社便を担っているケースも多く、結果的に複数の卸が同じ地域で少量配送を行っていることから、改善余地はある。

道内卸による各地方物流拠点からの輸配送



6. 今後の方向性

(1) 道内卸事業者の物流課題・実態

これらから、道内卸による札幌圏から地方への片荷や複数の卸が同じ地域で少量配送を行っている実態の把握とともに、同一運送事業者への外注によって共同輸配送が実現していることを認識したが、道内卸における持続的な物流の実現に向けては、札幌圏向けの復荷の確保や配送エリア内における共同輸配送の推進などが不可欠である。

① 札幌圏から地方への片荷対策

課 題 道内卸の札幌圏の物流拠点に道外メーカー等から一括荷受けしているパターンでは、道内各地方の物流拠点への輸配送において、片荷となっているため、非効率な輸配送となっている。

対 応 地方から札幌圏への復荷を確保することにより、効率的な物流につながる可能性がある。

② 複数の卸による同地域・配送先への少量配送

課 題 道内各地方の物流拠点から小売量販店等以外の顧客向けの輸配送においては、複数の卸によって、地域や配送先が相当程度重複した少量配送が行われている。

対 応 卸同士連携によって、各地方物流拠点エリア内の配送において、効率的な物流につながる可能性がある。

③ 複数の卸による同一運送事業者への外注

課 題 地方物流拠点の配送エリア内における輸配送では、エリア内の運送事業者に一括で外注することが多く、特に定温などにおいて、外注先が限られ、複数の卸が同一の運送事業者へ外注していることで共同輸配送が実現している。

対 応 同一の運送事業者との連携によって、効率的な物流につながる可能性がある。

(2) 今後の方向性

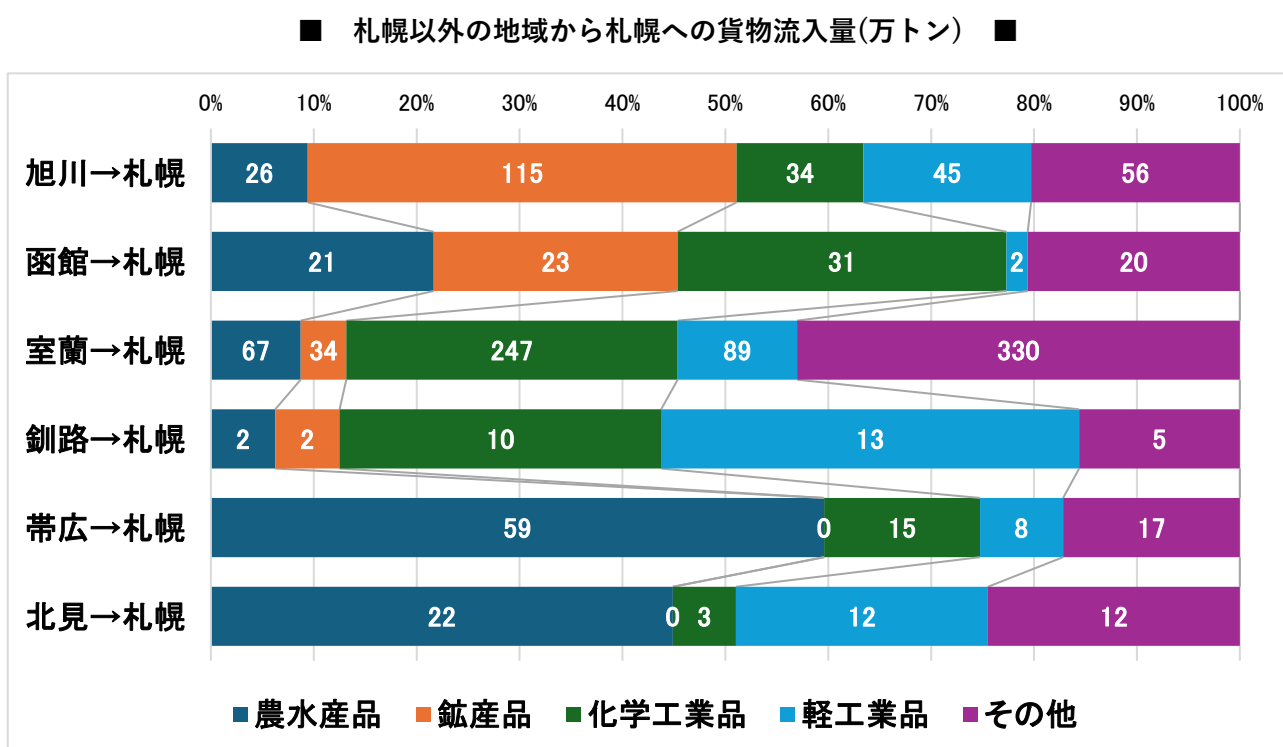
① 札幌圏から地方への片荷対策

北海道全体の物流の状況をみると、特に農産物の出荷ピーク時は移出過多となり、復荷確保が課題となっているほか、北海道内間では札幌から地方に向けては一定程度安定してあるが、その逆は農水産物などが中心で、量的にも少なく不安定な状態にある。

特に北海道内間に着目すると、地方から札幌圏への復荷を確保することにより、効率的な物流につながる可能性がある一方、同業種同士では、互いに逆方向の荷物を提供しづらい懸念がある。

また、地方から札幌圏への流入の内訳についてみると、農水産品、鉱産品、化学工業品、軽工業品（特にアルコール飲料を含む食料品や衣料など）が多く、混載可能性等も踏まえると、農水産品・軽工業品を扱う事業者との連携が効果的と考えられる。

地域別にみると、農水産品では帯広や北見、釧路や北見では水産加工品を中心とした軽工業品などの割合が高いが、こうした製品との組み合わせによって、往復の不均衡な状況を解消できる可能性がある。

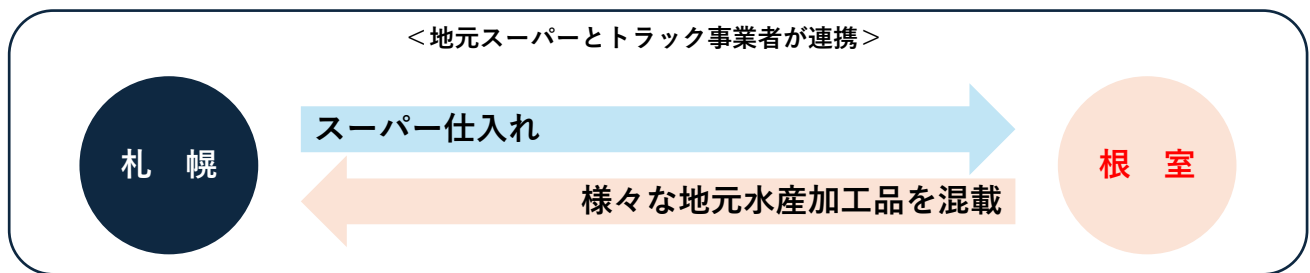


資料)「貨物地域流動調査(品目別、地域別)」国土交通省

このことに関連して、道内において異業種との連携により、地方から札幌圏への復荷を確保し、効率的な物流を実現している事例もあることから、今後、持続的な物流を実現するためには、逆向きの流動を持つ異業種との連携が重要である。

例えば、根室でスーパーを展開するマルコシ・シーガルでは地元の花咲運輸と連携し、札幌からの加工食品や飲料、日用雑貨などの仕入れと、札幌に向かう水産品・水産加工品の混載による輸送を組み合わせることで輸送効率の改善とコスト削減につなげている。

【参考事例】



株式会社マルコシ・シーガル×花咲運輸株式会社 食品・日用品と地場水産品輸送の組み合わせによる物流効率化	
概 要	- 根室市のスーパー「マルシェ・デ・キッチン」を展開している株式会社マルコシ・シーガルでは、花咲運輸株式会社と連携し、地域の水産品を運んだ復荷として食品・日用品を運ぶ共同輸配送を行っている - 水産業が主要産業である根室地域では、ほぼ毎日、道央圏などに向け、水産品の出荷があるものの、年々漁獲高が減少していることに加え、道央圏から根室地域への復荷がなく、積載率の低い状況が続いていた - 一方、株式会社マルコシ・シーガルは、道央圏から加工食品や日用品などを毎日仕入れているところ、物流コストが年々増加しており、抜本的改善を図る必要があった - このため、地域の運送事業者である花咲運輸株式会社と協議の上で、互いの課題を上手く組み合わせ、道央圏向けに水産品を運ぶトラックの復荷として、道央圏から仕入れる加工食品や日用品を運ぶことによって、効果的な積載率の向上を図っている - また、道央圏からの運ぶ日用品などの日々の積載率などについては、データで管理し、当該データに基づいて、貨物の平準化に取り組み、効率的な物流を実現している
効 果	復荷がないことを課題としていた地域の運送事業者と連携すること、仕入れをデータに基づき、平準化することによって、積載率を60～80%と高い積載率を実現している

② 複数の卸による同地域・配送先への少量配送

産業や人口が地理的に偏在する北海道では、輸送距離が道外に比べて長いことに加え、一大消費地である札幌圏と地方との間で輸送需給が不均衡であることから、往復では低積載率の長距離輸送といった非効率な物流が発生している。

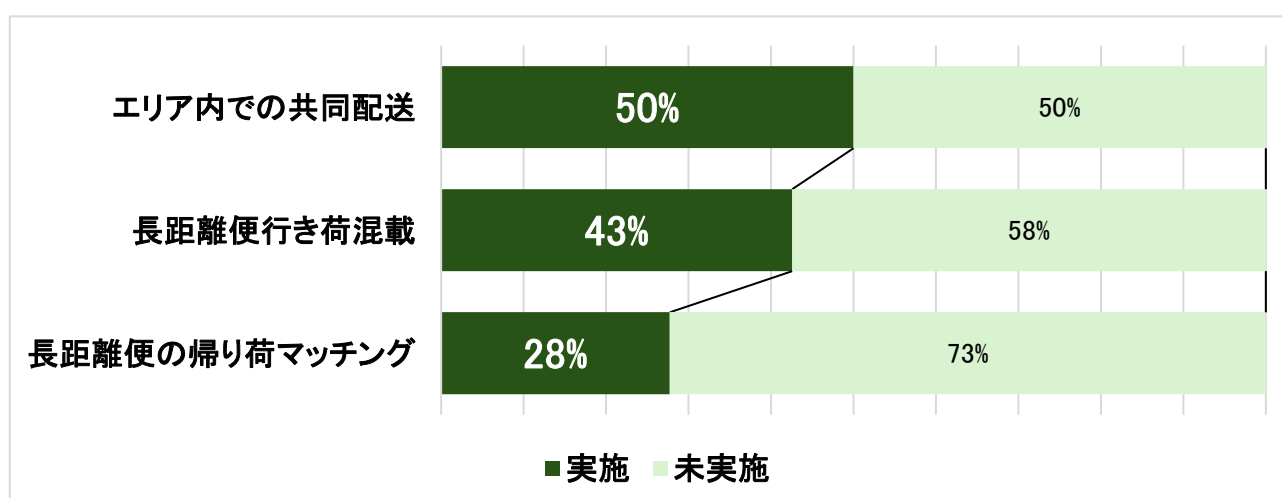
特に、地方においては、遠隔地など非効率な輸配送が存在していることなどから、同配送エリア内における卸同士での共同輸配送を実現することにより、効率的な物流につながる可能性がある。

ヒアリング調査等から共同輸配送の実施状況をみると、長距離便の共同輸配送に比べ、エリア内の共同輸配送は実施している割合が高く、連携の可能性が大きいことから、卸間での連携促進が重要である。

ただし、エリア内の配送についてみると、通常は地方物流拠点単位で一括外注するケースが多いが、ビンやケース単位などきめ細かい配送を行っている卸ではやむを得ず自社便での配送を行っているケースもあって、一層の効率化が望めない場合もある。

また、特に地方においては、こうしたきめ細かい配送先が複数の卸で相当程度重複しており、共同輸配送による効率改善の余地は大きい。

■ 共同輸配送の実施状況（サンプル数80件） ■



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

長距離便での混載は、特別積み合わせ（特積み）貨物運送にて広く行われているものの、多くの場合は1車あたり数社程度の貨物混載になっているが、地方でのよりきめ細かい配送は宅配便を除くとほとんどみられないことから、改めて卸事業者ベースで検討を行う意義は大きい。

③ 複数の卸による同一運送事業者への外注

地方物流拠点の配送エリア内における輸配送において、地域エリア配送に強みを有する地域の運送事業者に対し、複数の卸が外注することによって、効率的な物流につながる可能性がある。

道内において、地域配送に強みを有する運送事業者が複数の卸から外注を受け、効率的な物流を実現している事例もある。

特に地方物流拠点単位で一括外注するケース多いエリア内配送については、定温に関しては荷捌きや保管などの面から外注先が実質的に限られており、こうした外注先では拠点となる地域に荷捌きや低温保管が可能な倉庫等を有している。

こうした拠点を中心に概ね半径2～3時間程度を主要な配送エリアとしていることから、拠点間を結ぶ長距離幹線輸送も少なく、「2024年問題」への対応といった視点からもこのような取り組みは今後さらに重要になる。

【参考事例】

富田通商株式会社	
地域に密着した企業の強みを生かした混載化の推進による物流効率化の実現	
概 要	・ 富田通商では、特に冷凍品やチルド商品などの混載を推進しており、大手の卸売企業や小売企業など多くの荷主企業からの委託を受けることによって、効率的な貨物の混載を実現し、積載効率を高めている ・ 多くの荷主企業からの委託を受けるため、主にオホーツクや道東地域を中心に営業所などを設置し、定温での一時保管や倉庫における在庫管理などを行うことによって、地域に密着した企業の強みを生かした事業展開を行っている ・ また、輸配送においては、どうしても貨物を届けた後の復荷の確保が難しいことなどから、積載率は北海道全体で35%と低くなっているところ、富田通商では、地域の生産者などと連携し、レタスや白菜、長芋など混載の可能な段ボール梱包の野菜を復荷とすることや、2つの温度帯での輸配送が可能な車両の導入することなどによって、50%を上回る積載率を実現している
効 果	・ 復荷がないことを課題としていた地域の運送事業者と連携すること、仕入れをデータに基づき、平準化することによって、積載率を60～80%と高い積載率を実現している