

**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 < 概 要 版 >**

令和6年3月

株式会社道銀地域総合研究所

## ◆ 北海道内の物流実態把握と共同輸配送の推進に向けた調査を実施

**本調査の目的**

- 北海道の「地方部（特に2024年問題の影響が大きいと考えられるオホーツク、根室地域など）」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

**本調査の概要****■ 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

**■ 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**

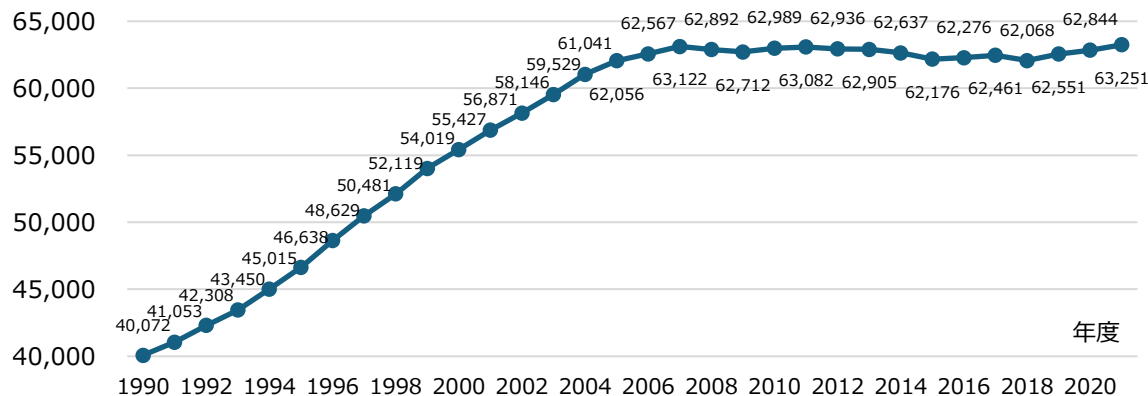
- ・ 地方における関係企業間の物流面での具体的な協力・連携を検討するため、オホーツク、根室を対象地域に、消費財（加工食品・日用雑貨品等）を扱う道内の卸売事業者等に対し、物流オペレーション等調査を実施

**■ 地方の物流実態における調査分析及び提案**

- ・ 上記調査結果を分析するとともに、現状を可視化

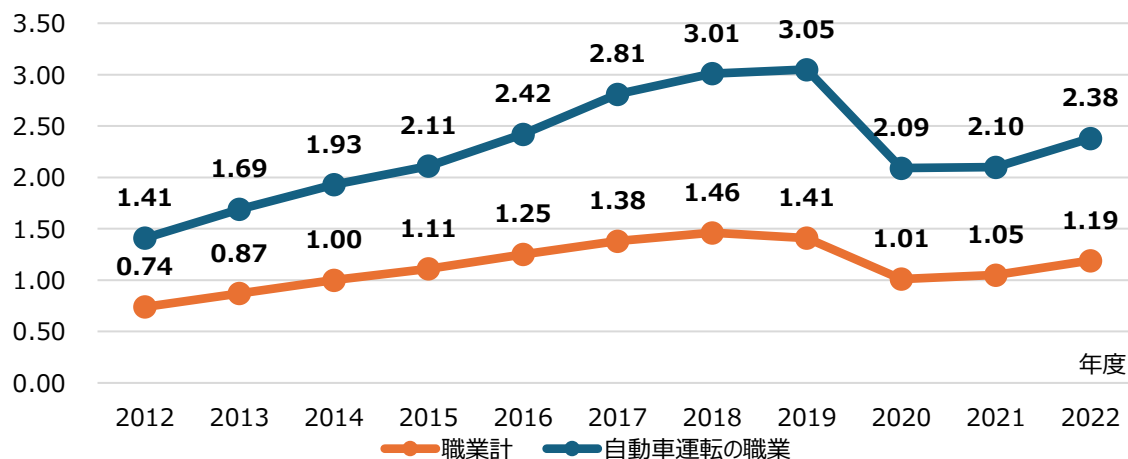
- ◆ 1990年の規制緩和によって新規参入トラック事業者が急増、**輸送需要が伸び悩むなかで競争激化**
- ◆ 「道路貨物運送業」の**賃金は全産業平均に比べて低水準、年間労働時間も長時間化**
- ◆ 有効求人倍率は「職業計」を上回り、**ドライバー不足は引き続き深刻**

トラック事業者数の推移



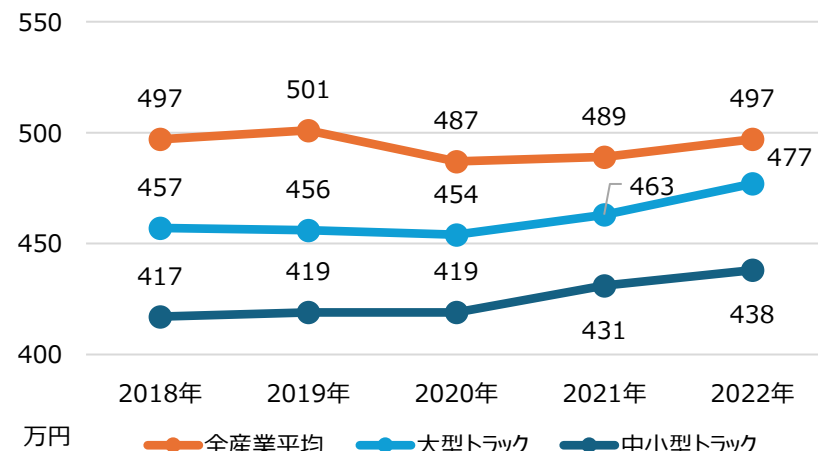
資料) 「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」全日本トラック協会

有効求人倍率の推移

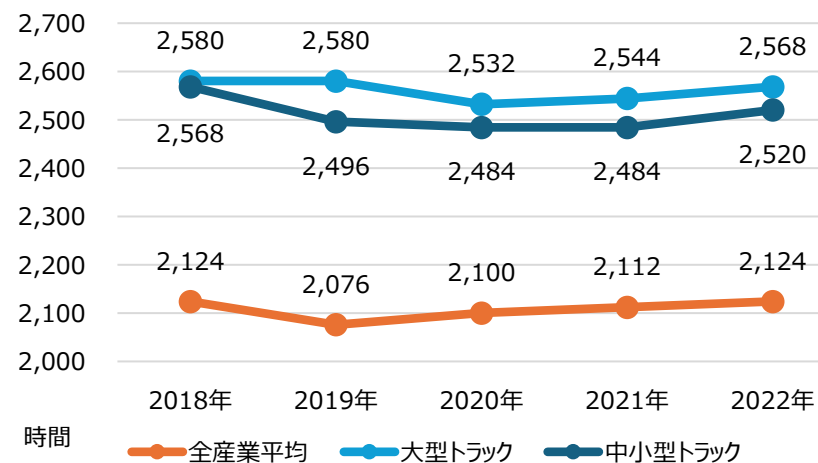


資料) 「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」厚生労働省：パートタイムを含む常用

年間所得額(上)と年間労働時間(下)の推移



万円

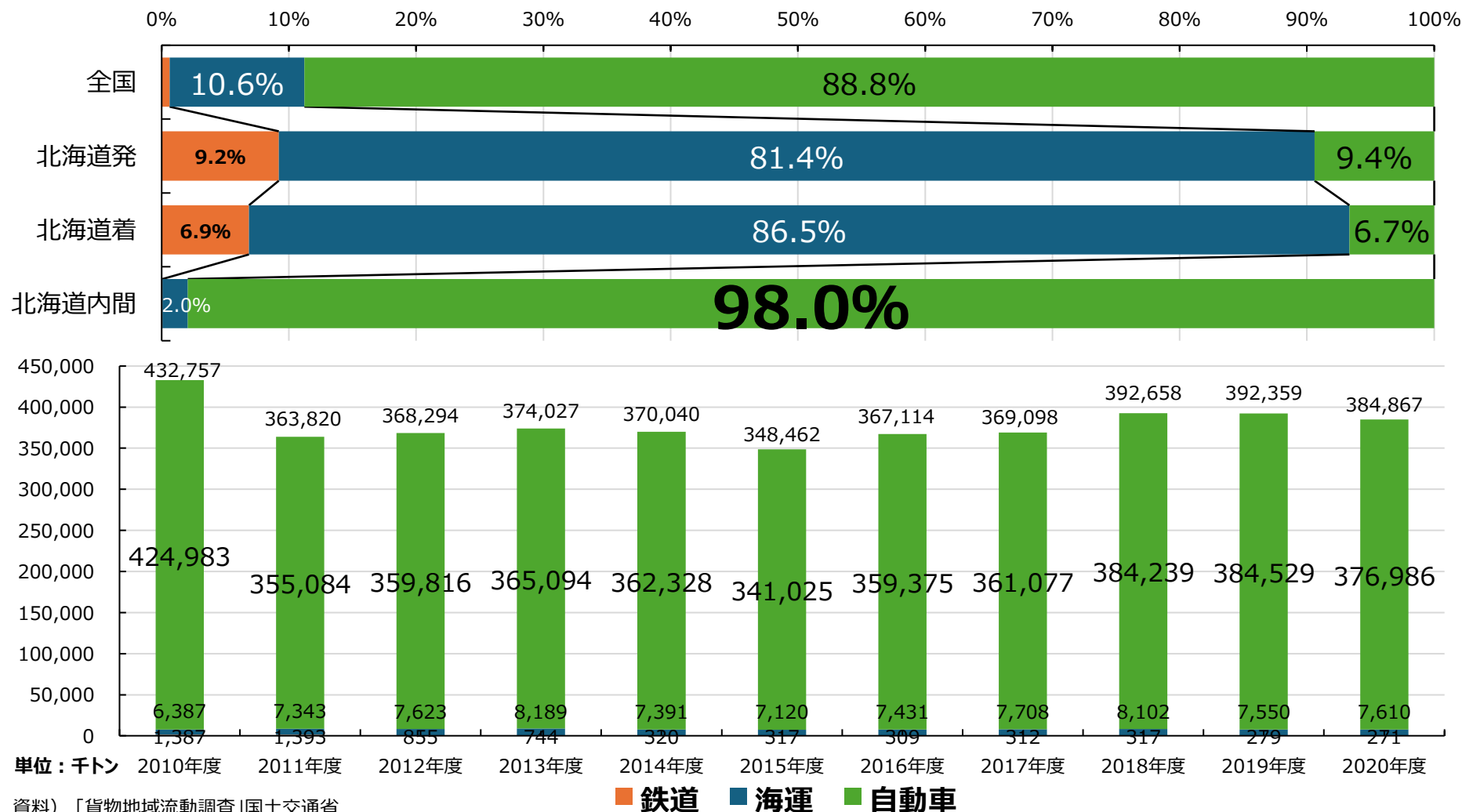


時間

資料) 「賃金構造基本統計調査」厚生労働省

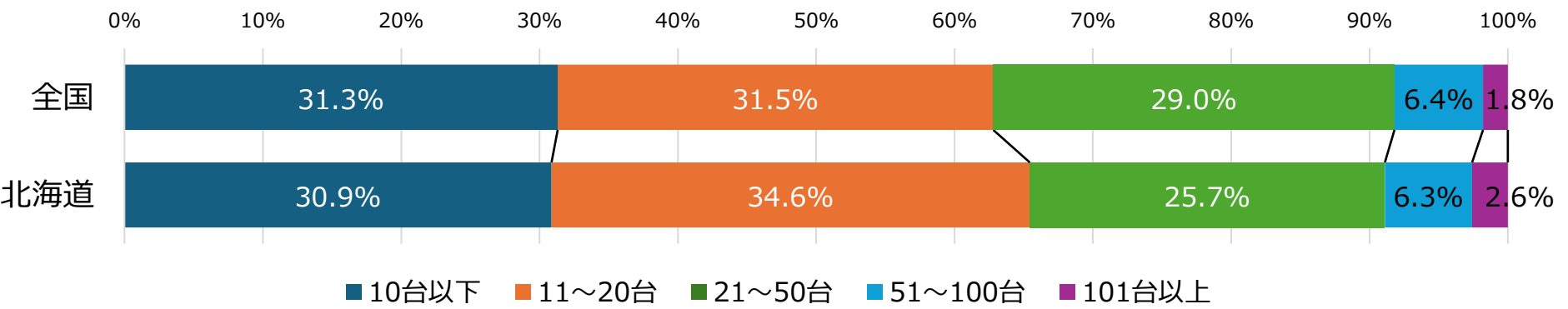
- ◆ **北海道内間輸送の98%をトラック輸送**が占めており、全国と対比すると1割近く高い
- ◆ 事業者間の競争激化やドライバー不足が懸念される中、**輸送量自体はほぼ横ばい状態**
- ◆ 道内においては、全国にも増して、**今後、大きな影響を受ける懸念あり**

物流輸送モードの割合と北海道内間貨物量輸送の推移



- ◆ 北海道のトラック事業者は、**車両20台以下が65.5%を占めている**
- ◆ 経営状況をみても、**平均売上高や総資産、従業員数が少ない**など、経営規模は小さい
- ◆ また、輸送トン数が突出して多い一方で走行キロ数は少なく、**実車率も低い**

トラック事業者の車両規模別分布



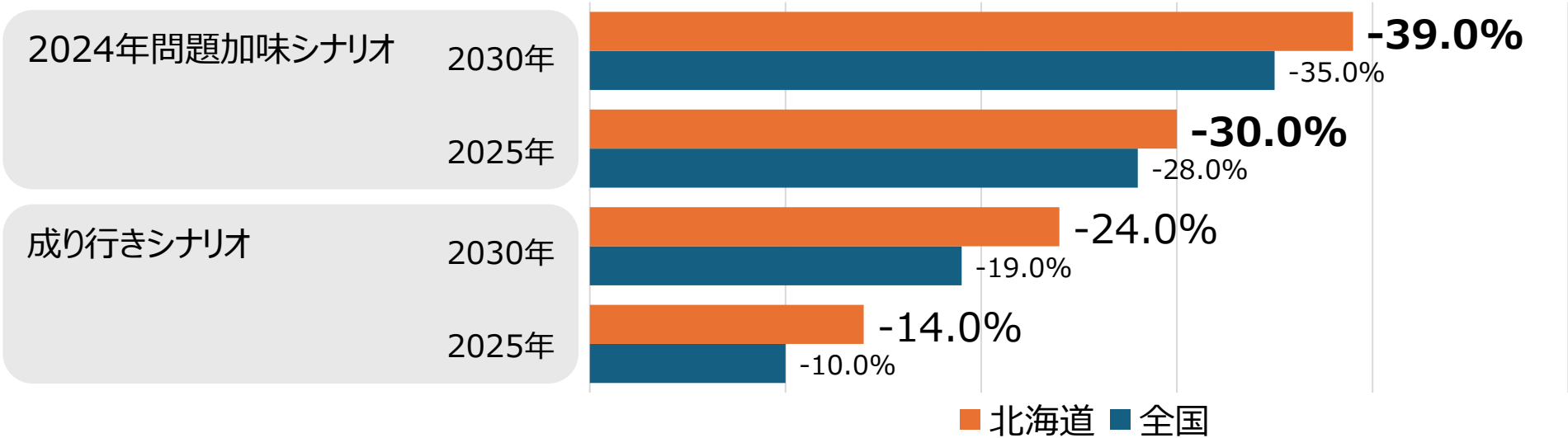
トラック事業者の経営状況（1者平均）

| 区 分 | 資本金    | 売上高     | 総資産     | 従業員数 | 輸送トン数<br>(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 国 | 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% |

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

- ◆ 北海道におけるトラックドライバーの不足は、現状のままだと2030年には24%にも達するとの試算あり
- ◆ 2024年問題の影響を加味すると、**2025年には30%、2030年には39%に達し、全国に比べて影響が大きい**

NRIによる2024年問題の影響試算（現状対比でドライバー数が不足する比率）



資料）「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～」野村総合研究所

参考：NX総研による2024年問題の影響試算（2019年度対比でドライバーの拘束時間が不足する比率）

| 地 域 | 不足する輸送能力の割合 | 業 界         | 不足する輸送能力の割合 |
|-----|-------------|-------------|-------------|
| 北海道 | 11.4%       | 農産・水産品、出荷団体 | 32.5%       |

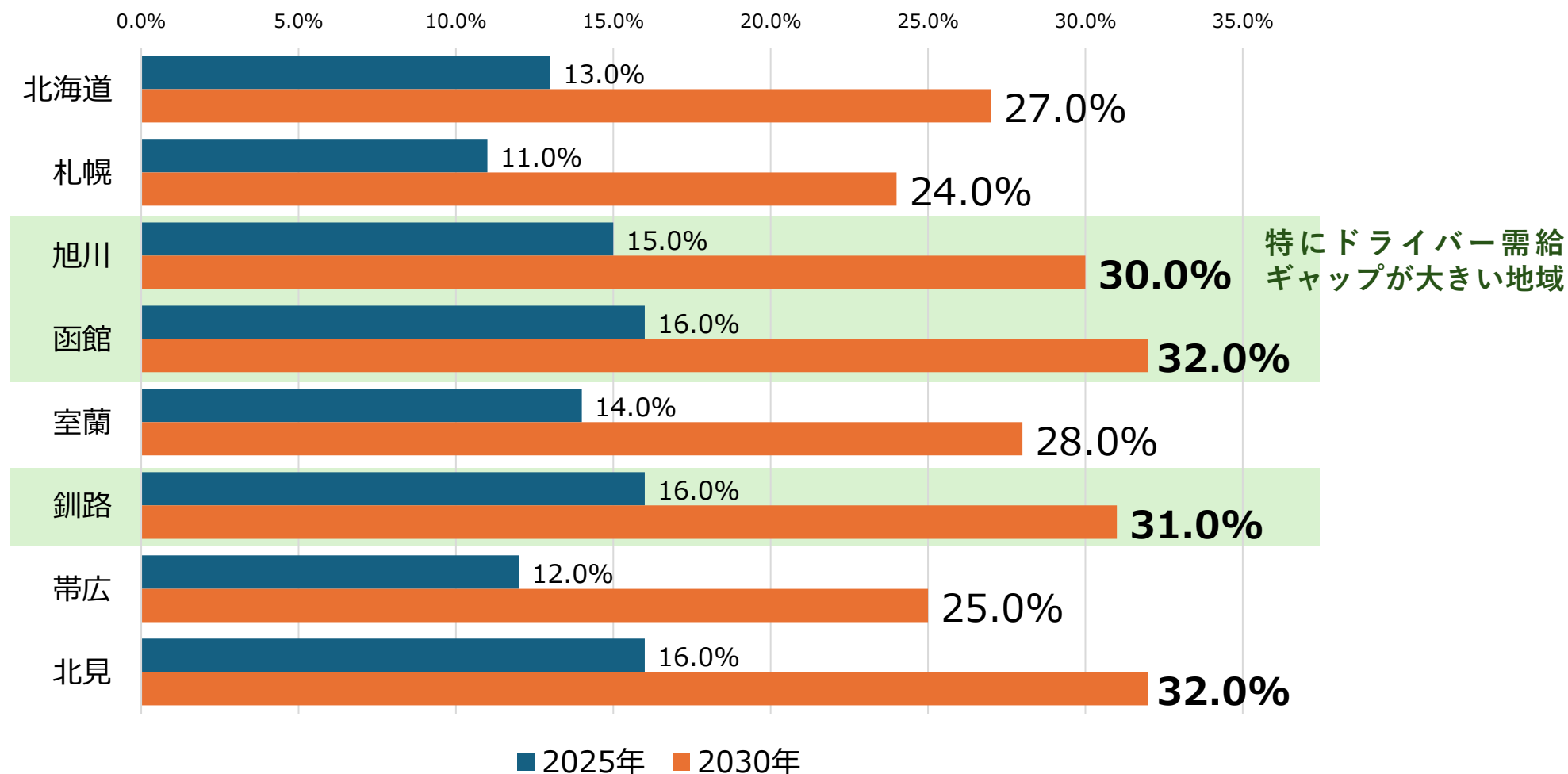
資料）「2024年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて」JNX総合研究所

注 ）NRIは将来の就業ドライバー数（供給）と将来の荷物量を運搬するのに必要なドライバー数（需要）をそれぞれ個別に推計し、そのギャップを「成り行きシナリオ」、残業時間の上限規制（年間960時間以内）を考慮したものを「2024年問題加味シナリオ」としている。

NX総研では、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」の観点で試算しており、1日の最大拘束時間や1か月の拘束時間、休憩期間等は試算の対象に入れていない。なお、「農産・水産品、出荷団体」以外の主な不足する輸送割合の割合は「特積み」で23.6%、「元請の運送事業者」で12.7%、「卸売・小売業、倉庫業」で9.4%などとなっているが、最も影響が大きい業界として「農産・水産品、出荷団体」が挙げられている。

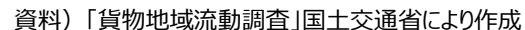
- ◆ 地域別のドライバー需給ギャップをみると、**2030年で30%を超えるのは函館と北見、釧路、旭川**
- ◆ これら地域のドライバー需給ギャップは、2025年からの拡大幅も大きく、**一層の強い懸念あり**

### 道内地域別ドライバー需給ギャップ（成り行きシナリオ：現状対比でドライバーが不足する比率）



資料) 「北海道の物流実態調査」野村総合研究所

- ## 北海道内間貨物量の概観（千トン・%）



注) 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(%)を示したもので、貨物量の少ないルート等は一部省略



- ## 道内卸小売における「札幌圏（道央広域）」が占める割合



■ 道央広域      ■ その他道内

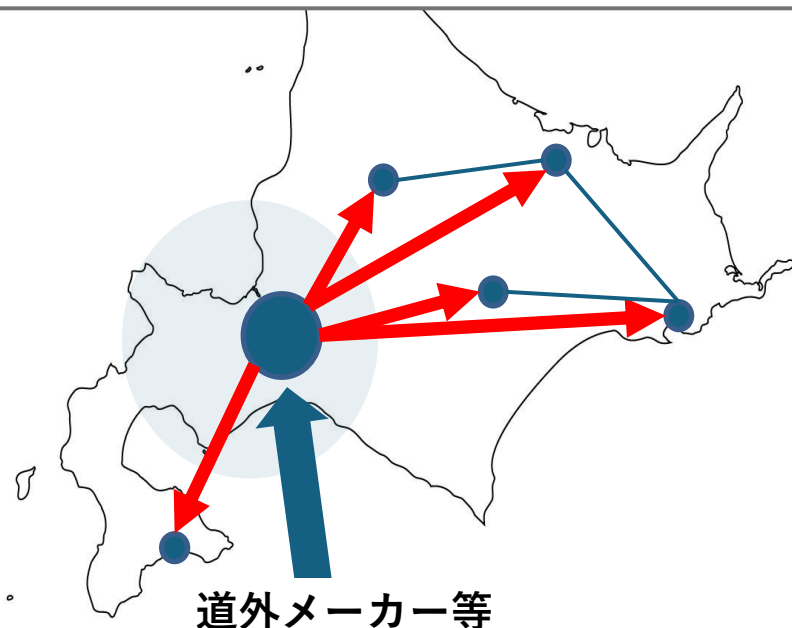
8

- 道内卸の物流実態として、道外メーカー等から道内卸の物流拠点への輸配送は、「①札幌圏での一括荷受け」と「②道内の各地方物流拠点で荷受け」の大きく2パターンあり
- 「道内の各地方物流拠点で荷受け」では、メーカー等が輸配送を担うため、卸にとっての課題とはならない。他方、「札幌圏での一括荷受け」では、地方から札幌向けの復荷確保が課題。（札幌圏から地方への片荷）

## 道内卸による道外メーカー等からの荷受け体制

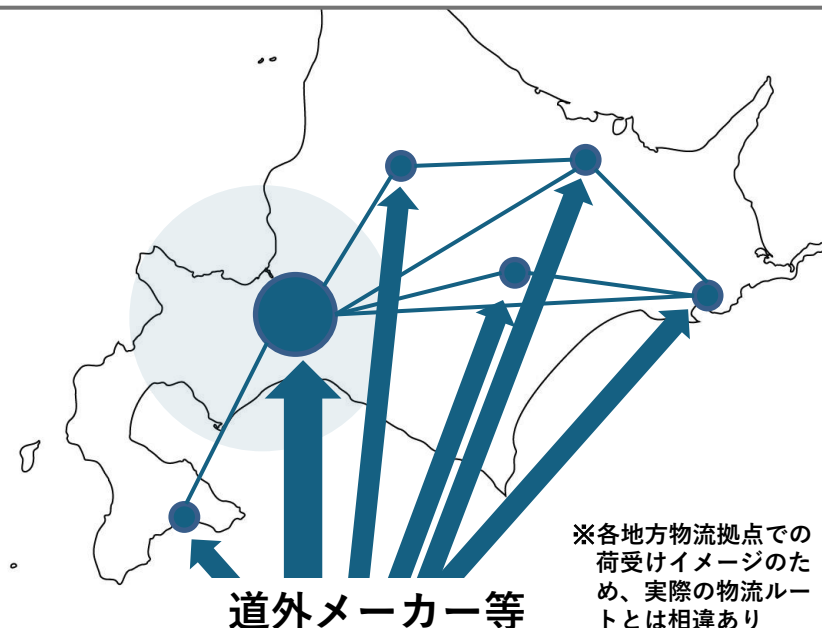
### ①札幌圏で一括荷受け

- 一括荷受け後、各地方物流拠点に輸配送
- 札幌から地方に向かう便は、ほぼ満載
- **地方からの復荷確保が課題**



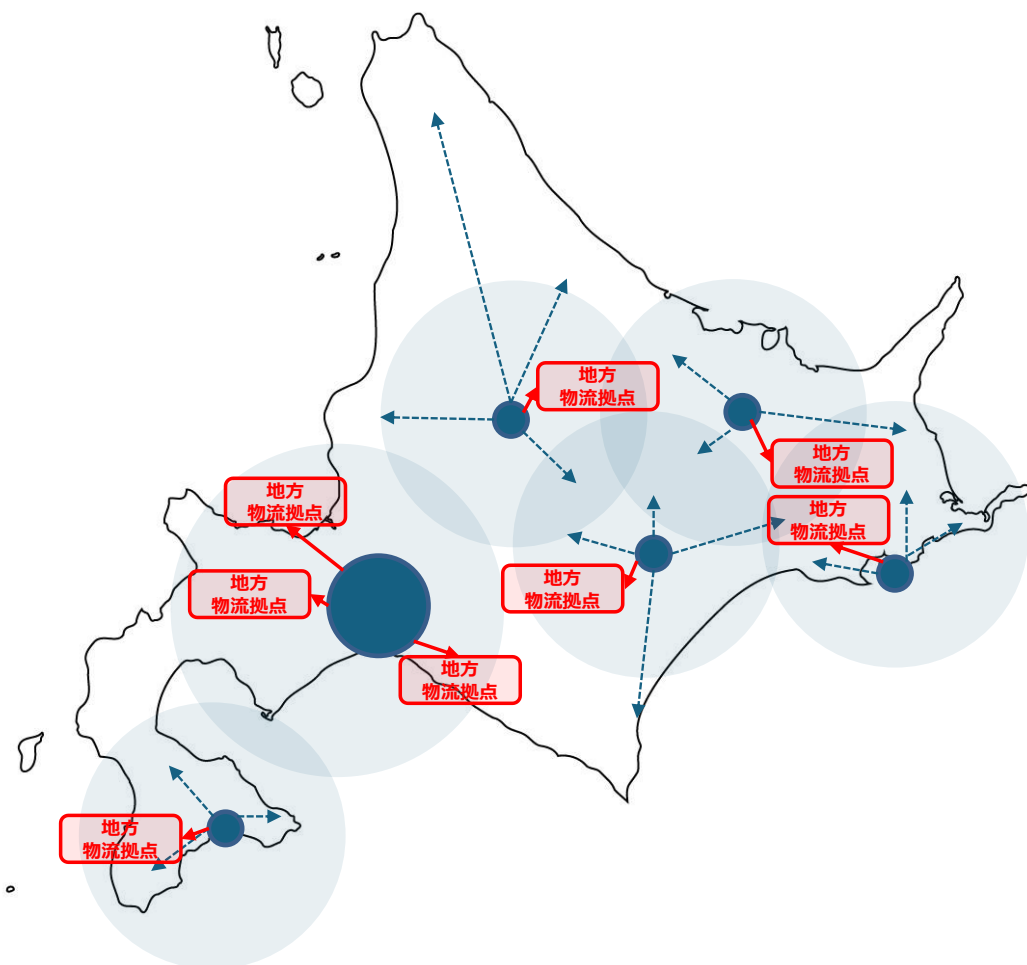
### ②各地方物流拠点で荷受け

- 各地方物流拠点への輸配送は、メーカー等が実施
- 卸にとって、復荷確保は大きな課題とはならない



- 各地方物流拠点から顧客への輸配送は、「①小売量販店等向け」と「②その他顧客向け」の大きく2パターンあり
- 「小売量販店等向け」では、多くが一括・大量輸送となっているため、大きな課題はない。他方、「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**も見られる
- また、複数の卸が**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

## 道内卸による各地方物流拠点からの輸配送



### ①小売量販店等向け

- 小売量販店等向けについては、一括・大量輸送が可能

### ②その他顧客向け

- 各地方物流拠点の配送エリア内でも、遠隔地など非効率な輸配送がある
- 段ボール単位など少量の輸配送を行うにあたっては、自社便の場合も多く、**地域や配送先が相当程度重複**している
- 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
- 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
- 特に定温に関しては、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、**複数の卸が同一の運送事業者**に外注していることも多い

- 本調査によって、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
- 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

## 道内卸の物流課題・実態

### 1 札幌圏から地方への片荷

#### 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。



**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

### 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。



**卸同士の連携**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

### 3 複数の卸による同一運送事業者への外注

#### 実態

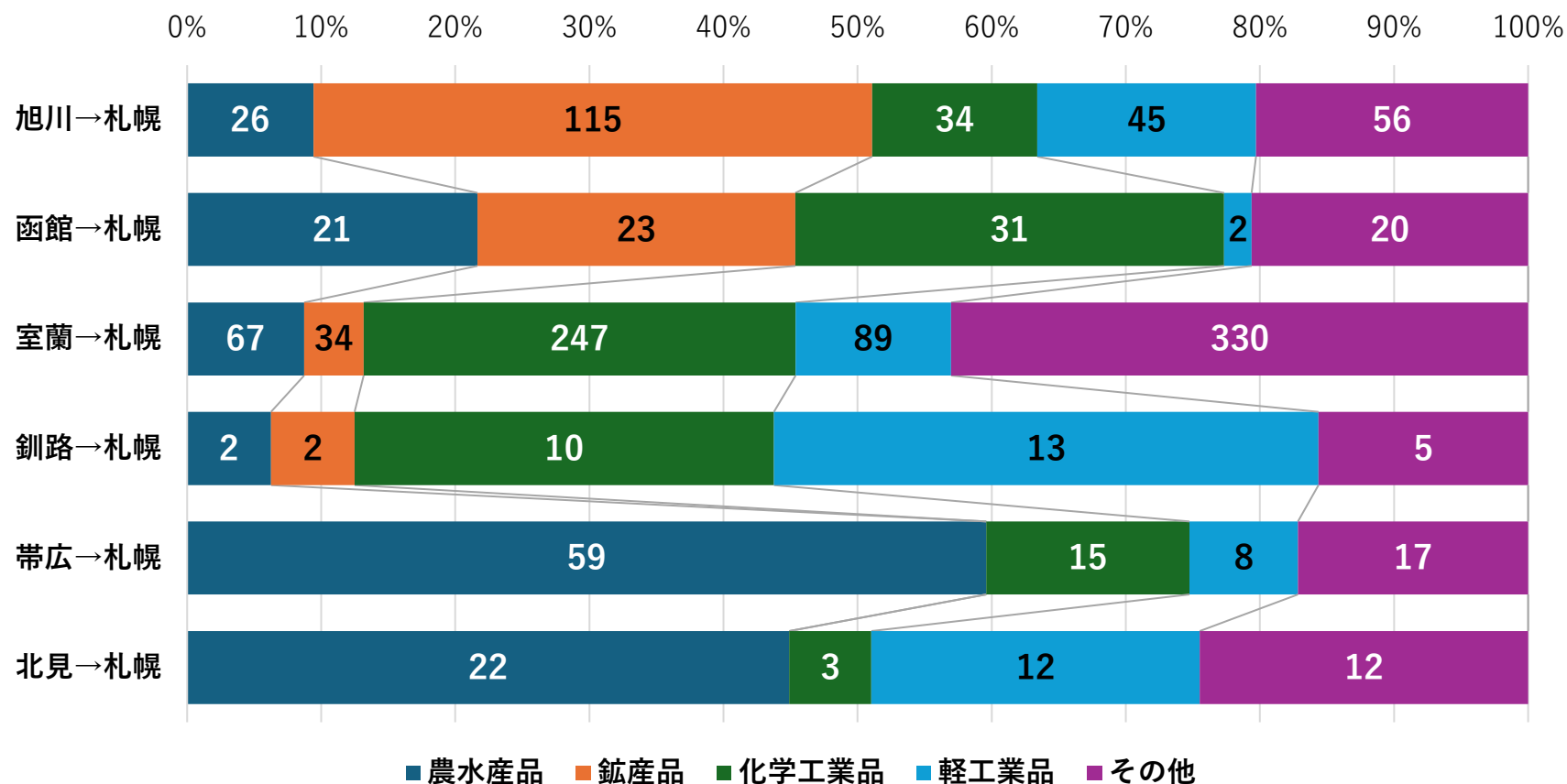
地方物流拠点の配送エリア内における輸配送では、エリア内の運送事業者に一括で外注することが多く、特に定温などにおいて、外注先が限られ、複数の卸が同一の運送事業者に外注していることで共同輸配送が実現している。



**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

- 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。他方、同業種同士では、互いに逆方向の荷物を提供しづらい
- 地方から札幌圏への流入は、農水産品、鉱産品、化学工業品、軽工業品が多く、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理想的**か

## 札幌以外の地域から札幌への貨物流入量（2021年度：品目別、地域別、単位：万トン）



資料)「貨物地域流動調査」国土交通省

- 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あり**
- 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**

## 異業種との連携による復荷確保の事例

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



### <取組の概要>

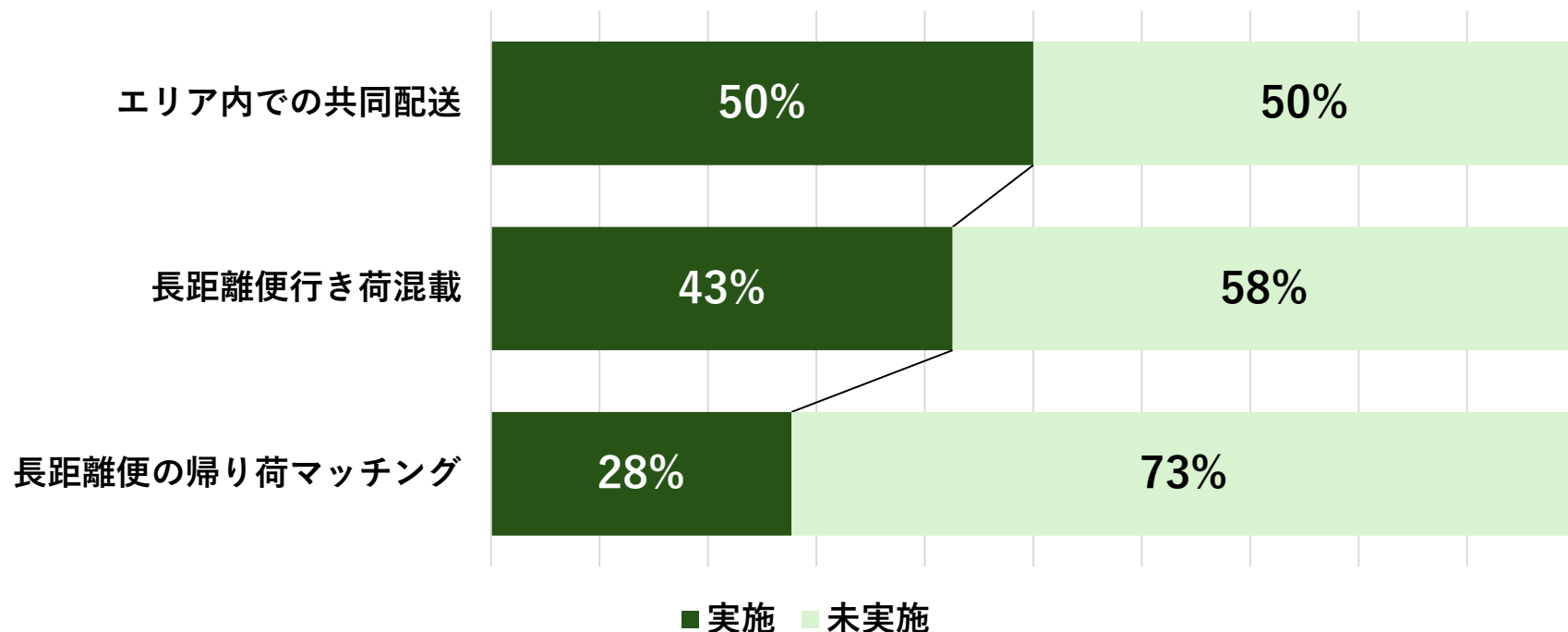
- 根室市のスーパー「マルシェ・デ・キッチン」を展開している株式会社マルコシ・シーガルでは、花咲運輸株式会社と連携し、地域の水産品を運んだ帰り荷として食品・日用品を運ぶ共同輸配送を行っている。
- 水産業が主要産業である根室地域では、ほぼ毎日、道央圏などに向け、水産品の出荷があるものの、年々漁獲高が減少していることに加え、道央圏から根室地域への帰り荷がなく、積載率の低い状況が続いていた。
- 一方、株式会社マルコシ・シーガルは、道央圏から加工食品や日用品などを毎日仕入れているところ、物流コストが年々増加しており、抜本的改善を図る必要があった。
- このため、地域の運送事業者である花咲運輸株式会社と協議の上で、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帰り荷として、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。

### <取組の効果>

- 帰り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。

- 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あり
- 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**

共同輸配送の実施状況 (N=80)



資料) 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



- 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あり
- 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あり**

## 複数の卸による同一運送事業者への外注の事例

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



### <取組の概要>

- 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帰り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帰り荷とすることや、2つの温度帯での輸配送が可能な車輛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。

### <取組の効果>

- 地域に密着した企業の強みを生かし、富田通商がさまざまな荷主から委託を受け、各荷主の貨物を混載して積載効率を高めることによって、地域における物流効率化に寄与している。

地域のエリア配送に強みを有し、複数の卸から外注を受ける運送事業者には、以下の傾向がみられる

- 定温管理が可能な集荷・保管・荷捌きスペースなどを保有
- 複数の温度帯管理を可能とする4トントラックなどを保有