



北海道における 物流実態および 課題について

令和7年2月17日（月）

(株)北海道二十一世紀総合研究所

地域経済産業活性化対策調査事業 事業概要

地域経済産業活性化対策調査事業

【令和5年度】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

- ・ 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。
- ・ 道内卸売・小売事業者の荷動きとして、道央圏から地方圏への行き荷の積載効率は高い。
- ・ 一方、地方圏から道央圏へ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。

【令和6年度】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

・ 地方からの貨物の運送状況の調査

1) 道東圏の荷主事業者等に対するアンケート調査

- ・ 往路（道東圏→道央圏）への発送状況（一般貨物、ふるさと納税返礼品等）
- ・ 復路（道央圏→道東圏）の荷物（帰り荷）の有無、運送状況の認識
- ・ 2024年問題の影響 等

2) 道東圏の物流事業者等に対するヒアリング調査

- ・ 道東圏→道央圏→道東圏の荷物の運送状況
- ・ 2024年問題の影響 等



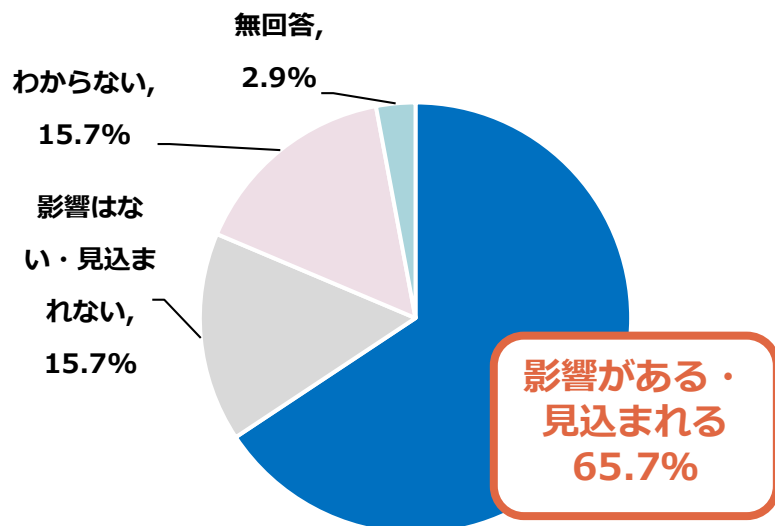
1) 物流2024年問題の影響

運賃、輸送日数、トラック確保等に影響

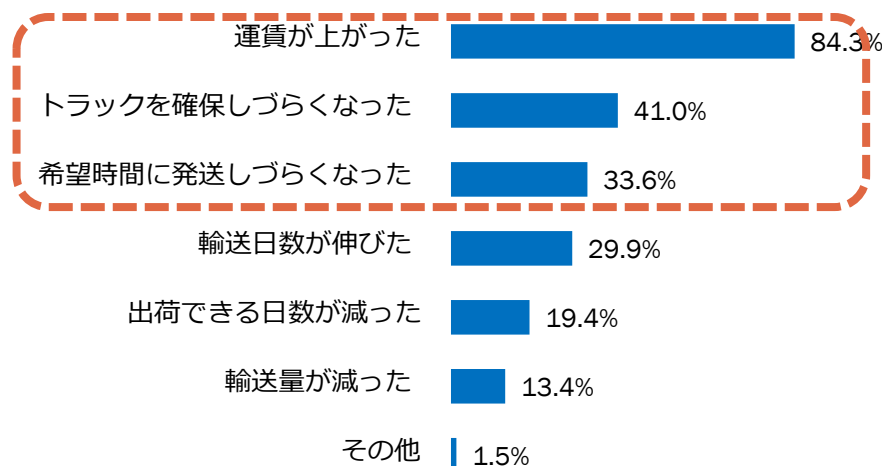
【荷主アンケート】

- ・全体の約7割弱の事業者には「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(N=204)



2024年問題の具体的な影響(N=134)



【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、ラピダス進出の影響もあり、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」

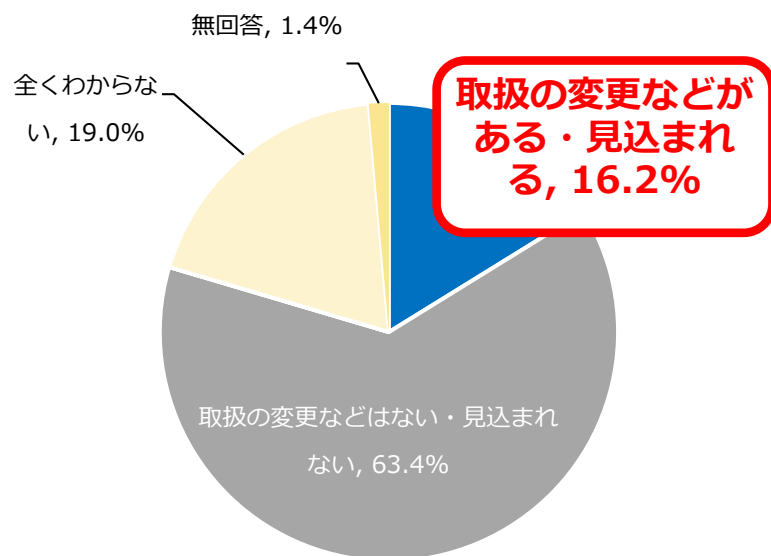
1) 物流2024年問題の影響

地方からの貨物にも影響

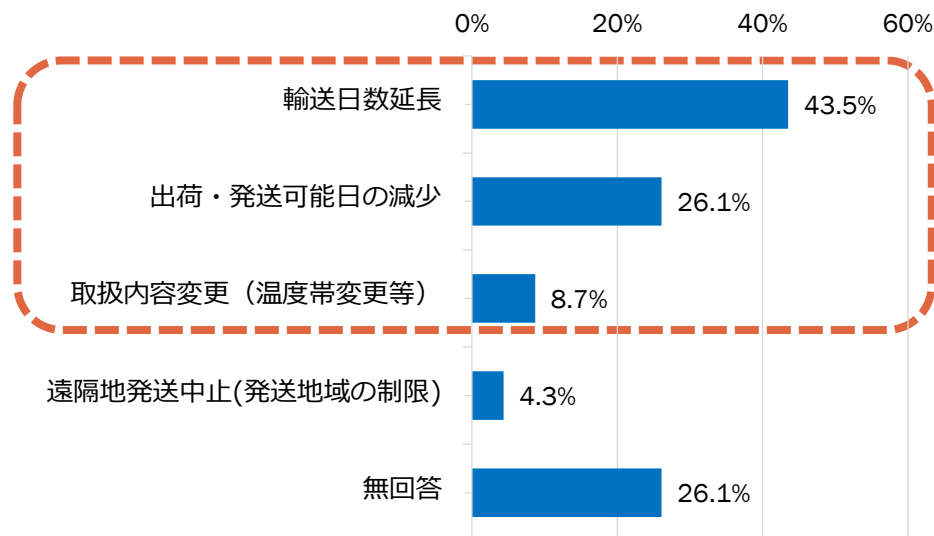
【荷主アンケート】

- ・ふるさと納税返礼品取扱事業者の約2割弱に「取り扱いの変更がある、見込まれる」。
- ・具体的には、「輸送日数の延長」、「出荷・発送可能日が減少した」、「温度帯変更などをおこなった」など。

2024年問題の影響による
返礼品の取り扱い変更の有無
(N=142)



2024年問題の影響による
返礼品の取り扱い変更などの内容
(N=23)

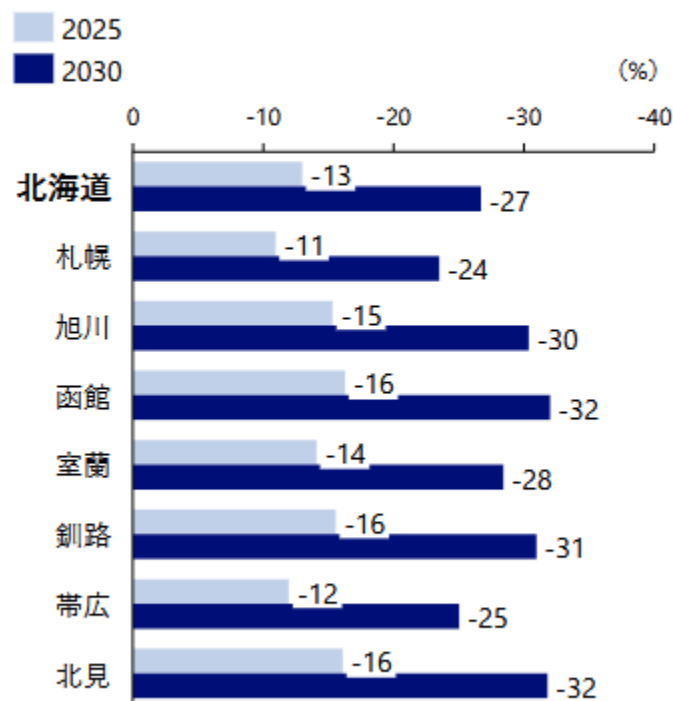


2) 物流2024年問題の解決方法

共同輸配送の重要性

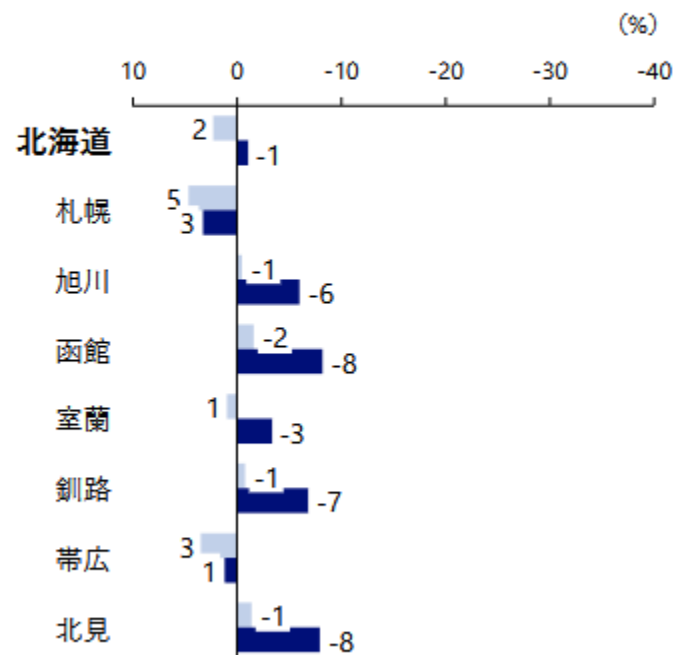
- ・ 共同輸配送を進め、トラックの積載効率を向上させていくことが重要。
- ・ 積載効率が2030年度に50%まで向上すると、ドライバーの需給ギャップは大きく改善。

道内地域別のドライバー需給ギャップ（成行シナリオ）



出所) NRI予測

道内地域別のドライバー需給ギャップ（共配シナリオ）

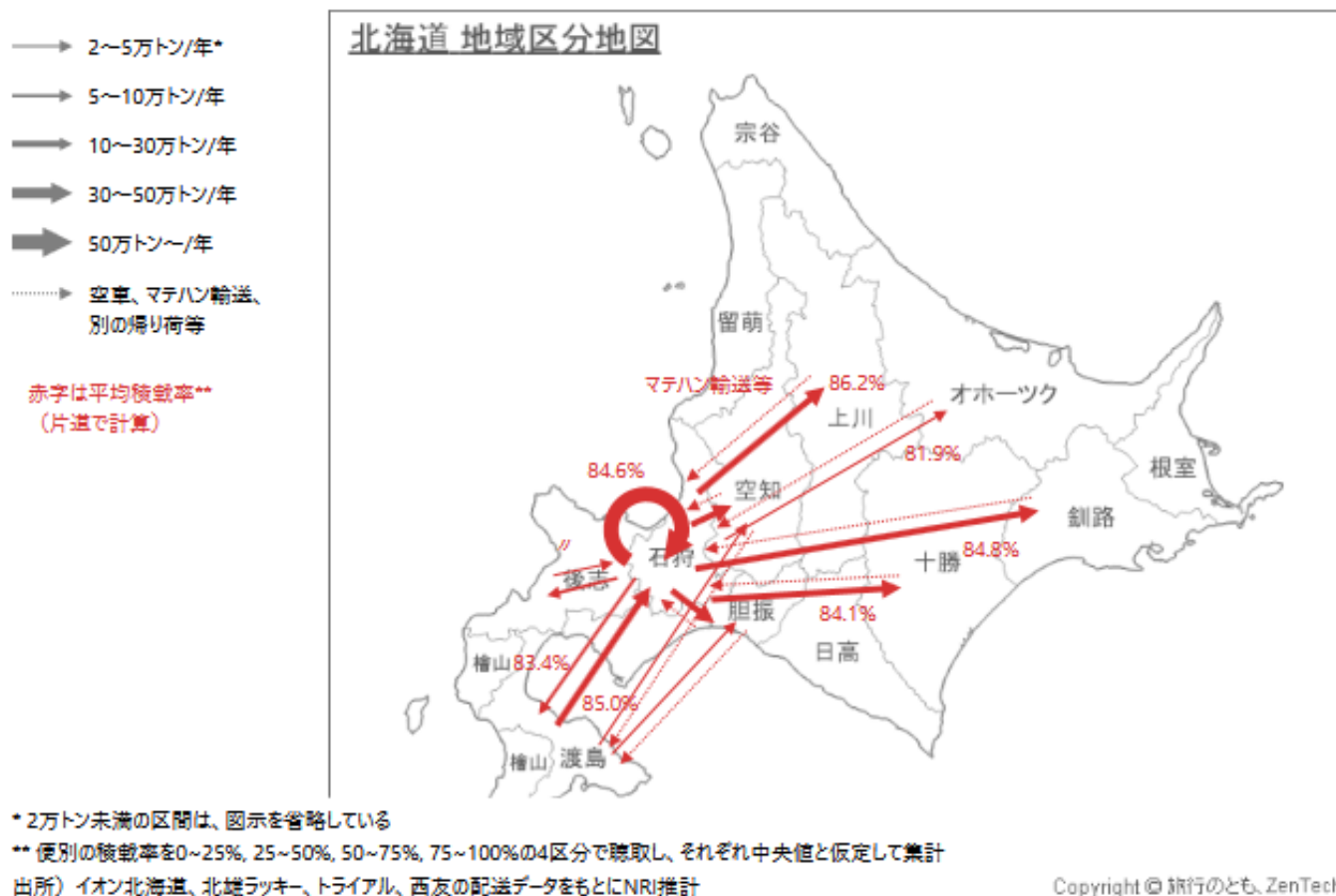


Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved. NRI

3) 北海道の物流実態および課題①

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

- ・流通業大手の運送状況を見ると、石狩地域から地方に輸送した後の帰り荷は空車が多い。



3) 北海道の物流実態および課題②

地方発・石狩地域着トラック輸送の帰り荷が少ない

【道東圏の物流事業者へのヒアリング調査結果】

- ・「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」



3) 北海道の物流実態および課題③

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」

→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



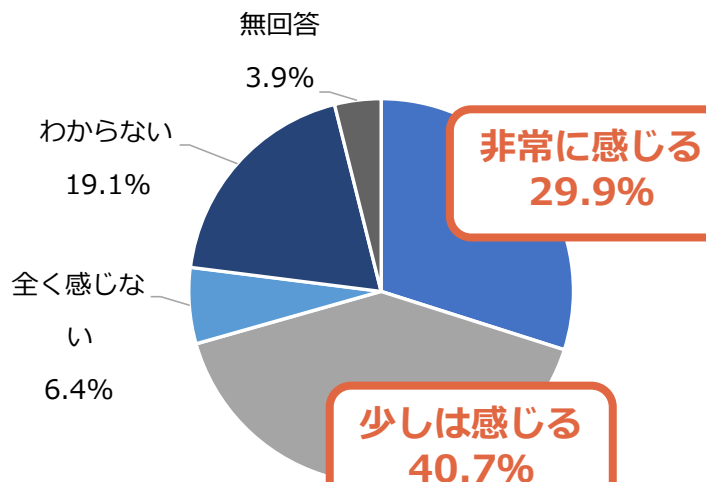
3) 北海道の物流実態および課題④

共同輸配送に向けた異業種マッチングの必要性

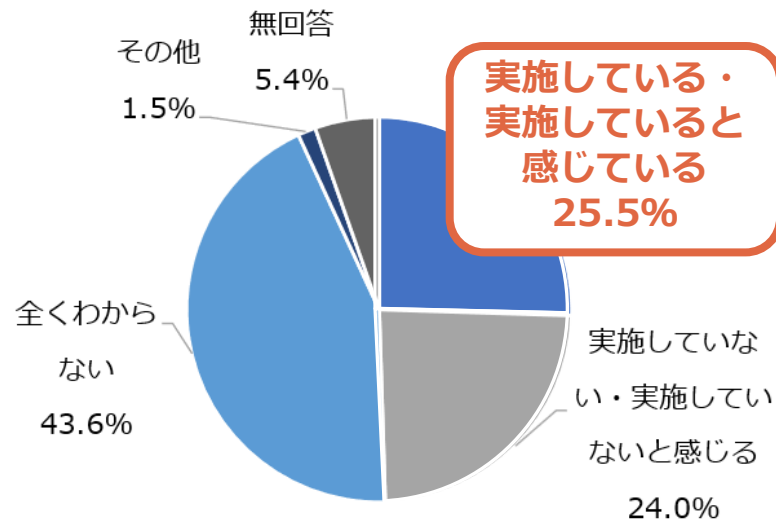
- 全体の約7割が、共同輸配送に意義を感じている。
- 他方、実際に共同輸配送を実施しているなどの割合は全体の1/4程度にとどまる。



共同輸配送の意義 (N=204)



共同輸配送の実施状況 (N=204)

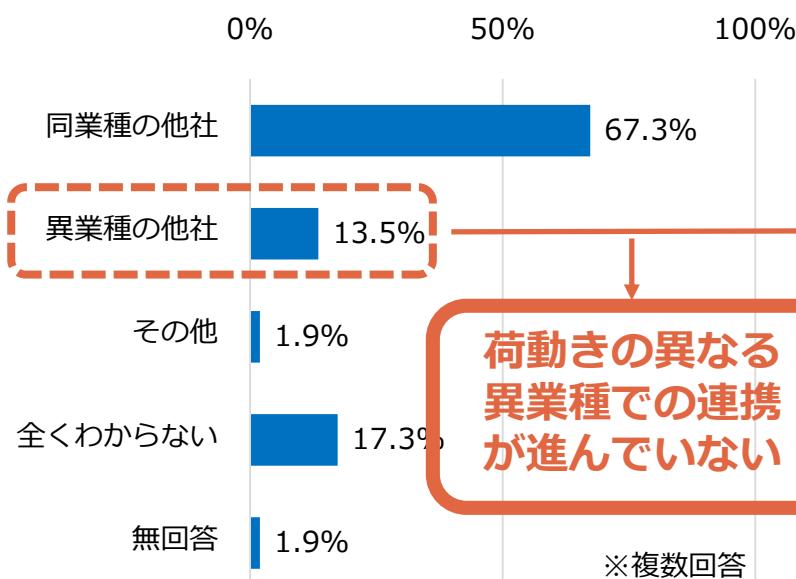


3) 北海道の物流実態および課題④

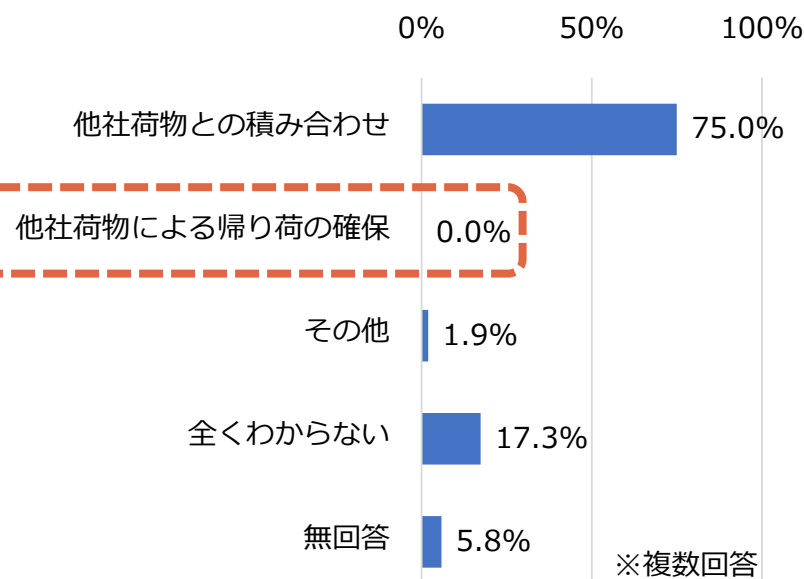
共同輸配送に向けた異業種マッチングの必要性

- 共同輸配送の現状は、荷動きの近い、同業種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。**

共同輸配送の実施相手 (N=52)



共同輸配送の実施内容 (N=52)

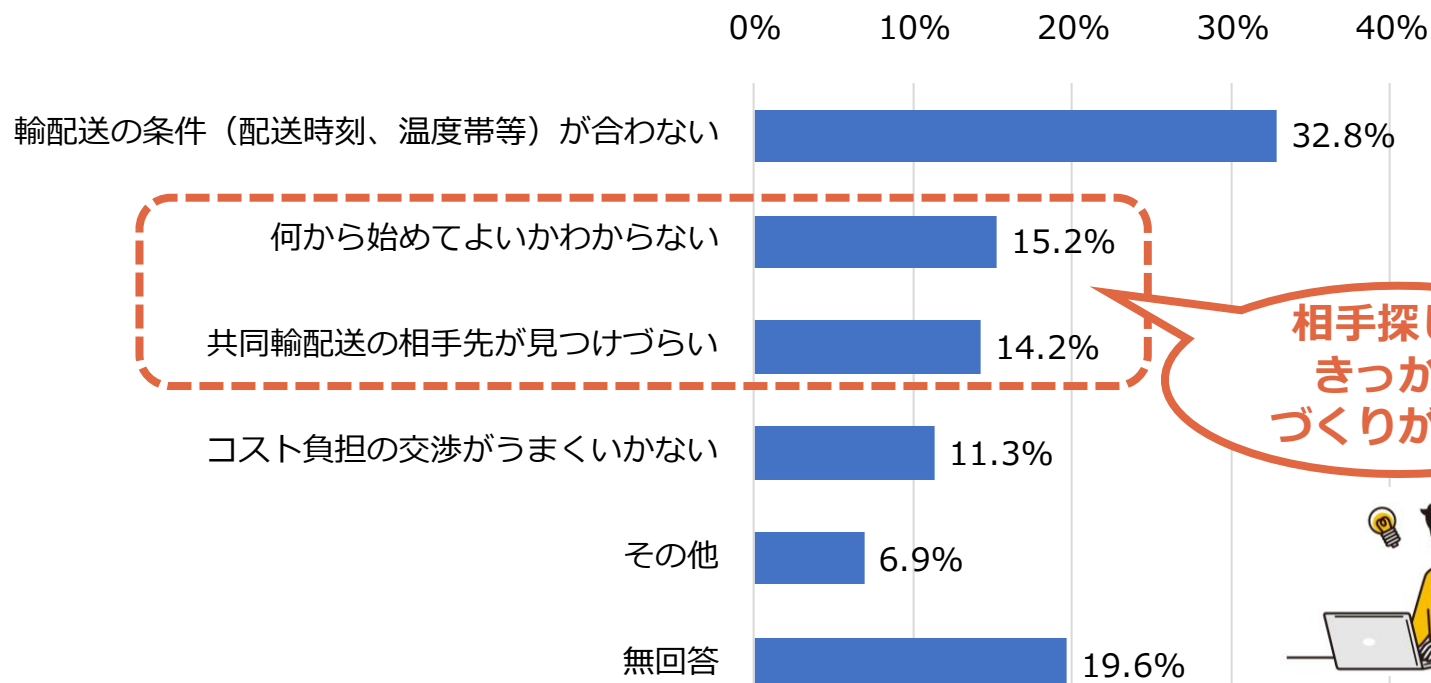


3) 北海道の物流実態および課題④

共同輸配送に向けた異業種マッチングの必要性

- 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けない」が多く、相手探しのきっかけづくりが重要。

共同輸配送に取り組むにあたり最も難しいこと (N=204)



相手探しの
きっかけ
づくりが必要



4) 総括

- ・ 物流2024年問題の影響は、道内でも実際に出始めている。
- ・ 課題解決の鍵は、共同輸配送による積載率向上。
- ・ 共同輸配送の意義は、多くの荷主が感じているところ。
一方、現状は発展途上。
- ・ 石狩地域と地方圏の間の輸送に片荷などのミスマッチあり。
- ・ 異業種による帰り荷の確保によって、大幅な積載率向上が実現する可能性あり。
- ・ 異業種で連携可能なマッチングの機会創出が重要。

