



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

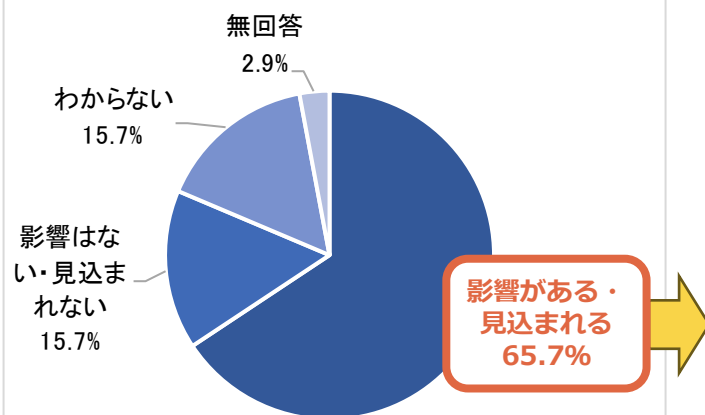
調査期間：令和6年10月7日～12月12日

回収件数：204件（回収率40.8%）

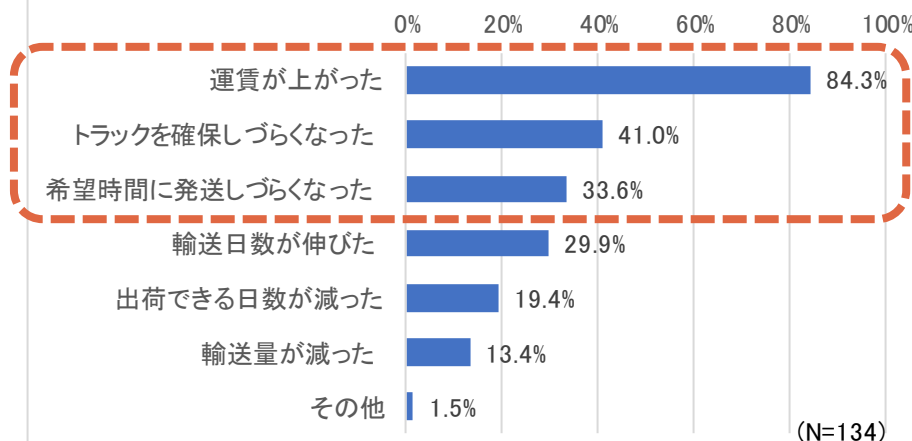
【2024年問題の影響】

- 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」

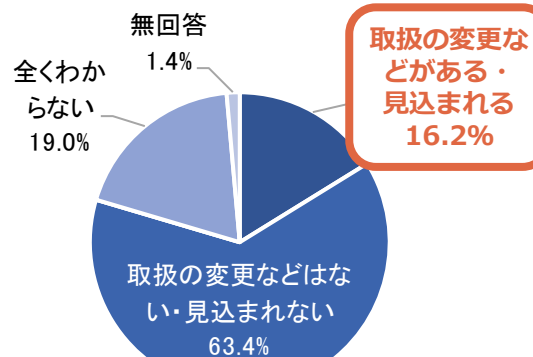
2 地方発の貨物を扱う事業者等に対するアンケート調査

【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。

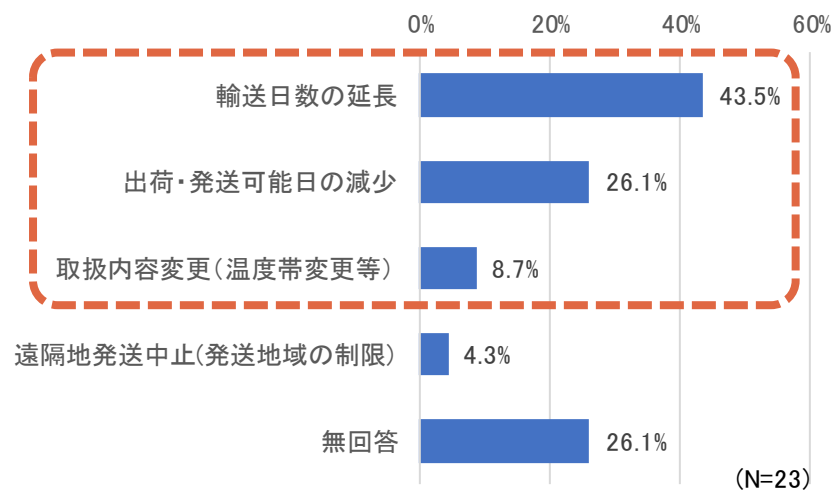


2024年問題の影響による
返礼品の取扱変更の有無



(N=142)

返礼品の取り扱い変更などの内容(複数回答)

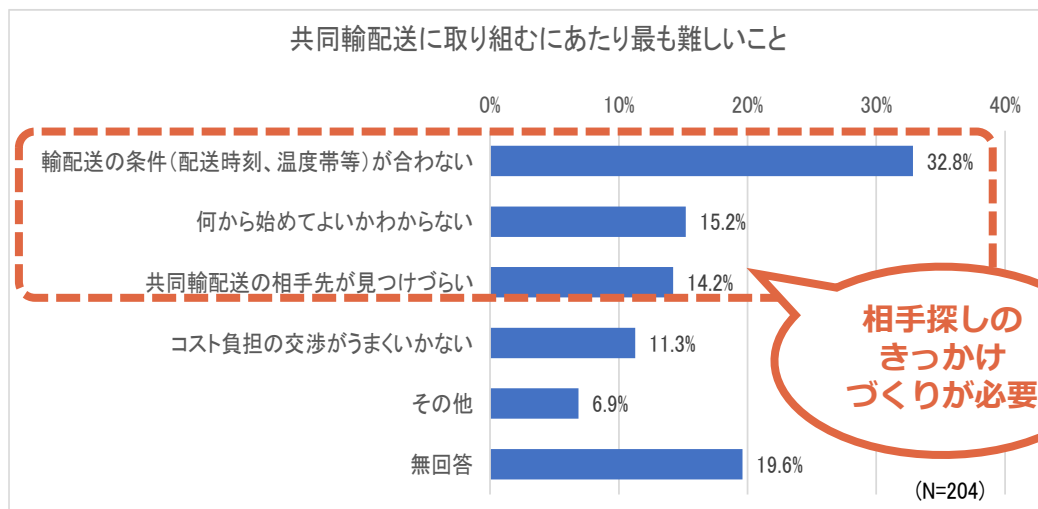
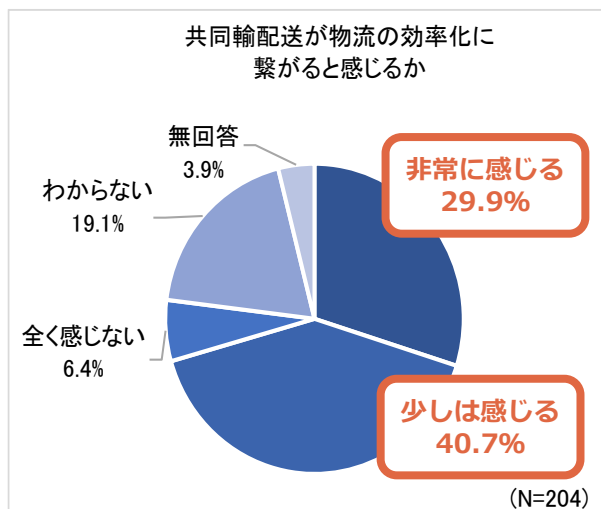


(N=23)

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】

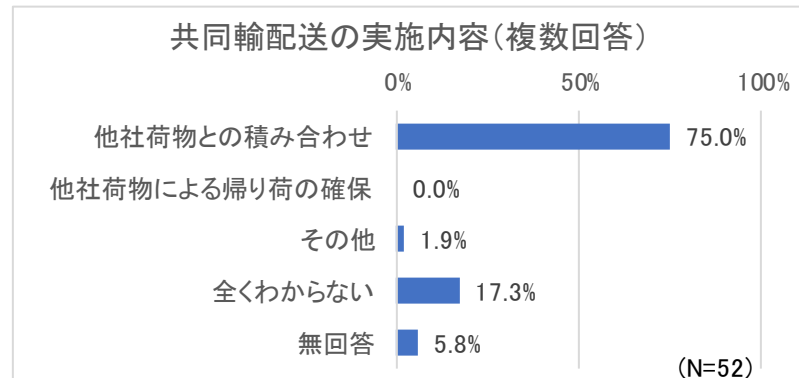
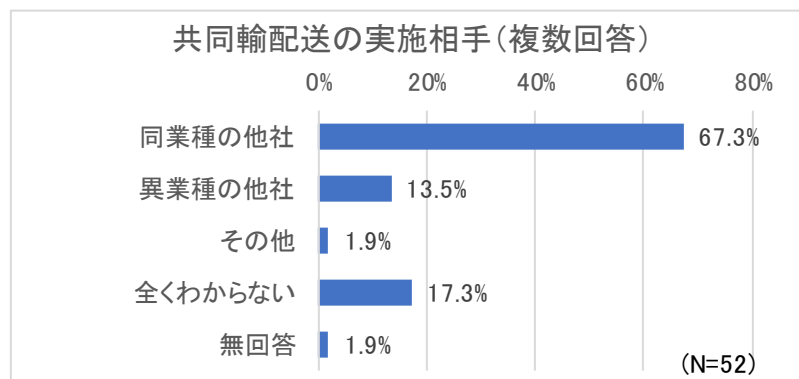
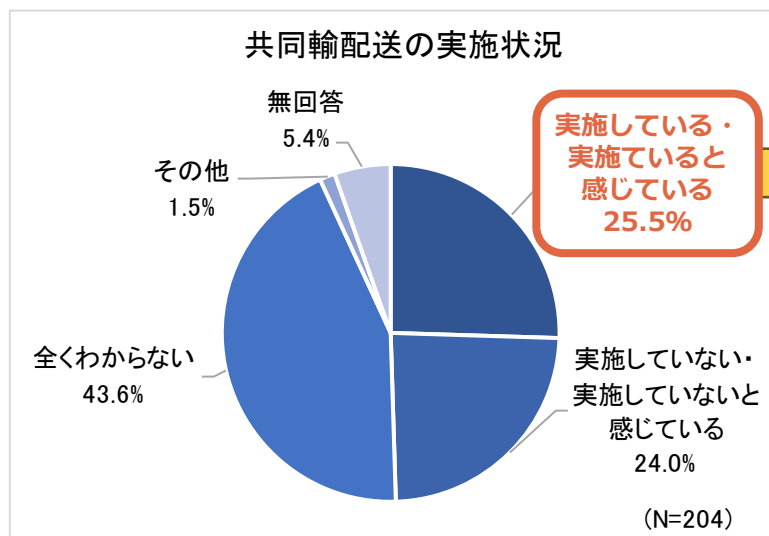
- 全体の**約 7 割が、共同輸配送が物流の効率化に繋がる**と感じている。
- 共同輸配送が進まない理由は、「輸配送の条件が合わない」に次いで、「**何から始めてよいかわからない**」、「**共同輸配送の相手先が見つけない**」が多く、**相手探しのきっかけづくりが重要**。



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】

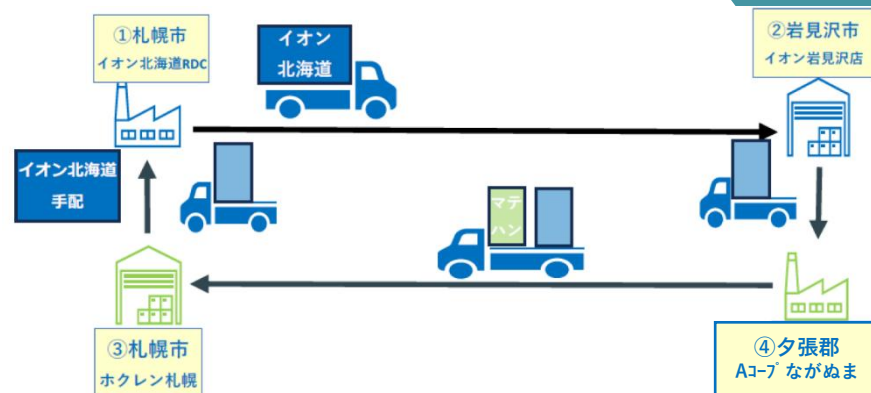
- 札幌をはじめとして、道内都市部を発地とする輸送が多い傾向があり、地方部から都市部への輸送と比べると、輸送量にギャップが生じているように見受けられる。

【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

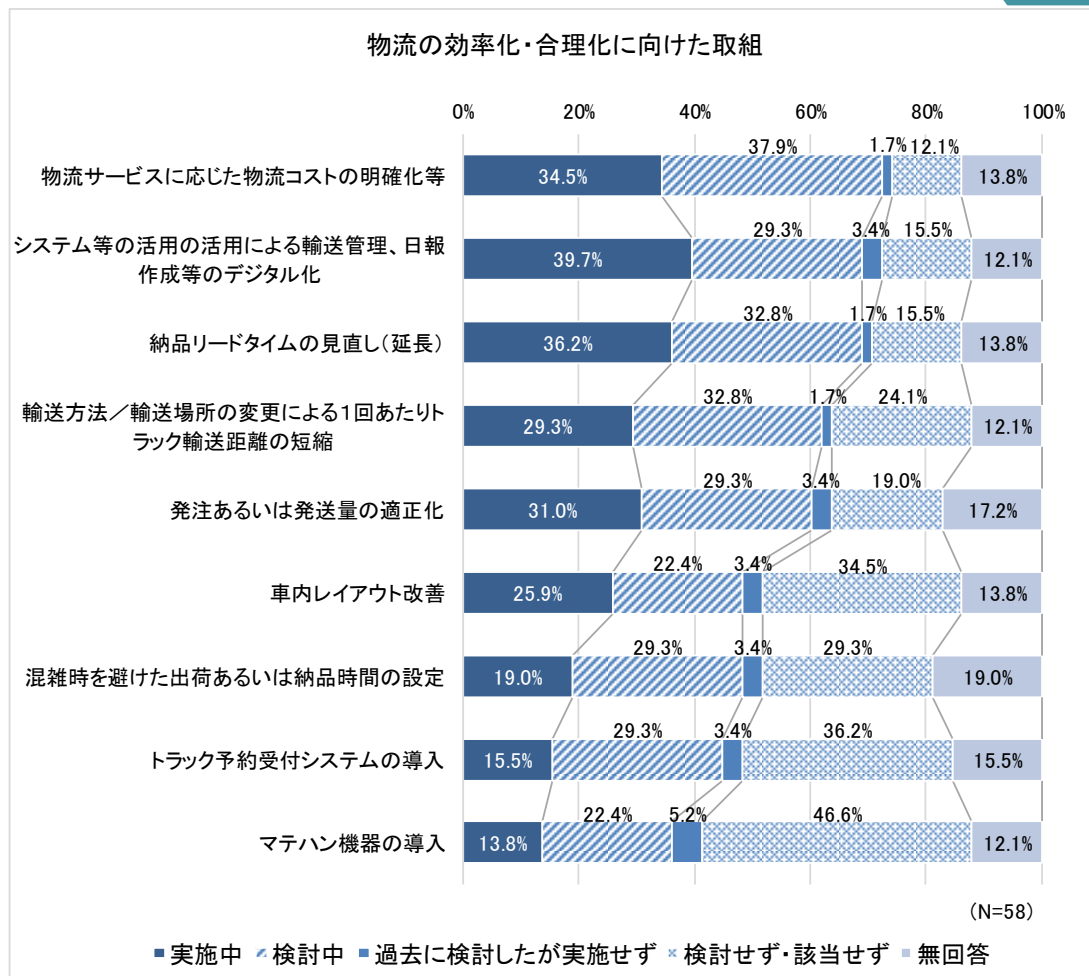
一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 鈴木久夫 氏

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】

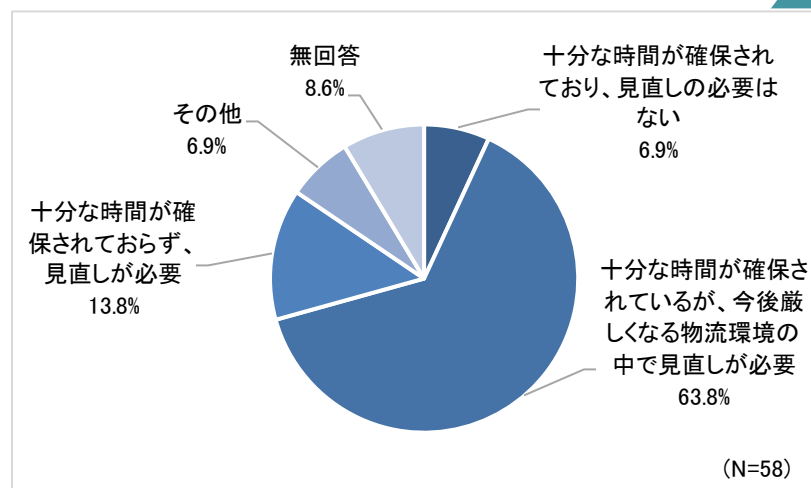
- ・物流効率化・合理化の取組状況について「実施中」と「検討中」を合計すると、「物流サービスに応じた物流コストの明確化等」（72.4%）、「システム等の活用による輸送管理、日報作成等のデジタル化」（69.0%）、「納品リードタイムの見直し（延長）」（69.0%）、「輸送方法／輸送場所の変更による1回あたりトラック輸送距離の短縮」（62.1%）の順。
- ・コスト圧縮や時間短縮等に取り組んでいる様子が読み取れる。



5 共同輸配送等をテーマとしたシンポジウム

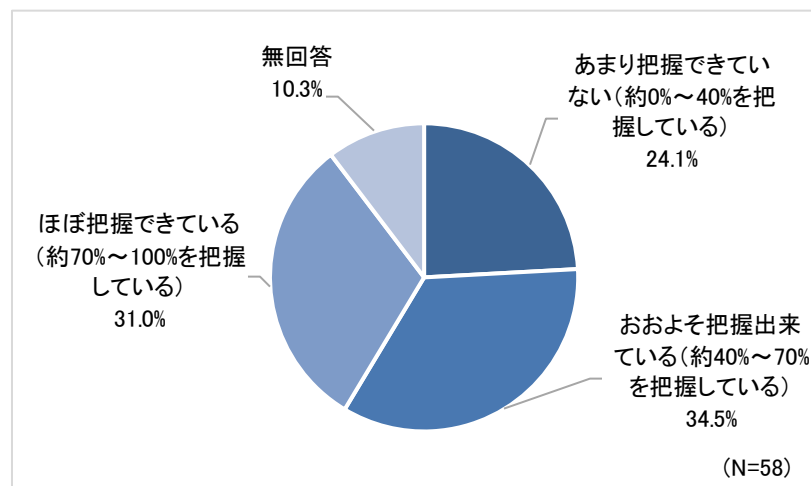
【取引先（着荷主側）等の納品リードタイムの設定に関する認識】

- 「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】

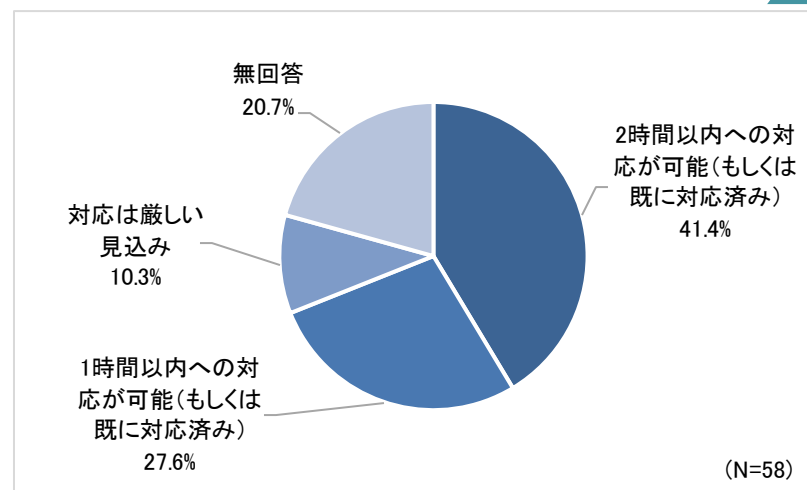
- 「おおよそ把握できている（約40～70%を把握している）」が34.5%で最も多くなっており、「ほぼ把握できている（約70%～100%を把握している）」（31.0%）、「あまり把握できていない（約0～40%を把握している）」（24.1%）が続いている。



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。