

共同輸配送デジタルマッチング事業を拡大します

～物流データの見える化により荷主や物流事業者の連携を促進～

2025年7月29日

経済産業省北海道経済産業局 産業部 産業振興課

(本発表資料のお問い合わせ先)

経済産業省北海道経済産業局

産業部 産業振興課

課長：佐々木 信之 担当者：小島、桧森

電話：011-709-2311(内線2591・2592)

E-mail：bzl-hokkaido-sangyo@meti.go.jp

概要

- 経済産業省北海道経済産業局は、広域で人口が分散する北海道における物流課題の解決に向け、道内の荷主や物流事業者が、デジタルを活用した「共同輸配送」等を推進するために、2025年度に以下の取組を実施します。

取組① 共同輸配送デジタルマッチング事業

数多くの参加者が輸送データをシステムに登録し、集まったデータベースをもとに連携したい相手を探し、事務局がマッチングをサポートする仕組み。様々な共同輸配送パターンを分析・モデル公開することで、事業者等の自主的な連携も促す。2024年度、行政主導の取組としては「全国初の試み」として実施した事業を拡大するもの（長期間の実証）。

取組② 水産物流の効率化・標準化モデル実証事業

経済産業省が推進する「フィジカルインターネット（※）」の実現に向けて、北海道の基幹産業の一つである水産業にフォーカスし、特定の水揚げ地から道央圏の輸配送ルート・手法、荷姿・荷票の標準化等の検討・実証を行う。

取組③ シンポジウムの開催

取組①・②の成果の他地域への横展開を図るためのシンポジウムを開催し、物流効率化に向けた機運醸成を図る。

- 本事業を通じて、北海道で物流改革の取組を推進し、全国にモデルケースとして発信することにより、道内外の様々な地域における持続可能な物流モデルの構築を促します。

※フィジカルインターネット（次世代の物流システム）

共通の回線を用いてパケット単位で通信を効率的に実現しているインターネット通信の考え方を物流（フィジカル）に適用した新しい物流の考え方。デジタル化により、物資や倉庫の情報等が見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数事業者の倉庫や車両等をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。

取組① 共同輸配送デジタルマッチング事業（概要）

- 2024年度に引き続き「共同輸配送デジタルマッチング事業」を実施。**長期間の実証期間を設け、より多くの輸送情報を収集**することで、事業者マッチングの可能性を高め**より一層の共同輸配送の促進**を図る。

事業内容

- 混載や帰便の貨物手配などの共同輸配送に取り組む意向をもつ事業者を対象として、**システム上で共同輸配送のデジタルマッチングを促すためのサービスを提供。北海道内における輸送情報の集約化・データ化**を行う
- また、本事業を通じて得られた物流データ等を活用し、共同輸配送等の動向及びデジタルマッチングに関する効果検証を行う。

事業期間：2025年8月下旬～2026年1月末頃（予定）

※参加事業者の募集は今後別途実施予定（無料）

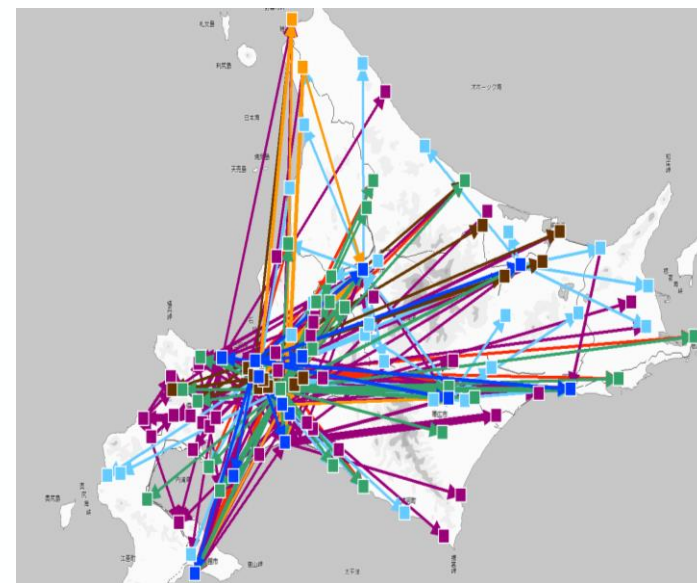
システム利用の流れ

輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を入力・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



物流データを可視化することで、常時、共同輸配送に関心をもつ事業者同士のマッチングが可能となり、一層の共同輸配送の促進が期待できる

取組① 共同輸配送デジタルマッチング事業（登録内容・方法）

- 共同輸配送デジタルマッチング事業への登録に必要な輸送データは、トラックの出発地・到着地、毎月の輸送量などを想定。
- 登録様式に必要な輸送データを記入し事務局に提出。発行されるアカウントでマッチング候補を検索することによって、条件の合うマッチング候補事業者と共同輸配送を検討。

必要となる輸送データ（例）

- トラックの出発地・到着地
- 毎月の輸送量
- 車種（平ボディ、ウィング車、トレーラー等）
- 車格（2 t、4 t、10 t、20 t等）
- その他のオプション（ダンプ、冷凍、冷蔵等）

登録方法

登録様式に必要な事項を記入し事務局に送付

※ 入力情報は、匿名加工の上で共同輸配送デジタルマッチングシステム上に反映し、動向分析・効果検証に活用予定。情報保護に万全を期すとともに、原則として、第三者へ開示・提供することはありません。

※ 共同輸配送デジタルマッチング事業への登録やシステムの利用によって、登録事業者間で生じたトラブル等については、一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

※具体的な登録方法・申込方法等は今後周知予定

帰り便マッチングの検索例 積み地・降し地/回送時間・距離/車種/車格等で検索

The screenshot shows the 'traevo' web application interface. The top navigation bar includes 'お知らせ', '自社車両公開', '他社車両公開依頼', '業務管理', and '管理'. The main content area is titled '共同輸送（仮）' and features a search bar with '検索する' and 'クリア' buttons. Below the search bar, there are filters for '検索対象' (Area: 北海道), '自社往路' (Area: 北海道, Point: 北海道帯広市), '自社復路' (Area: 北海道, Point: 北海道 広島市), and '回送条件' (Return distance: 50 km以内, Return time: 60 分以内). A '検索条件' sidebar is visible on the left. The main area displays two maps: '発拠点候補' (Origin candidates) and '着拠点候補' (Destination candidates). The origin map shows '石狩発' (Ishikari origin) and the destination map shows '帯広着' (Obihiro arrival). A blue arrow points from the origin to the destination. Below the maps, a table shows search results for 'CSV出力: 0件'. The table has columns for '共同輸送 発拠点', '共同輸送 着拠点', '往復回送距離', '車種', '車格', '合計 坪', '23/10', and '23/11'. The table lists results for '江別市' and '北広島市'.

共同輸送 発拠点	共同輸送 着拠点	往復回送距離	車種	車格	合計 坪	23/10	23/11
江別市	帯広市	13km	箱車	6	5840	496	480
北広島市	中札内村	0km	箱車	7	366	31	30

(2024年度) 共同輸配送デジタルマッチング事業の結果

- 年末年始を跨ぐ約1カ月の事業期間中、**1,743ルート（44事業者）**の登録があり、**82ルート（10事業者）**からマッチング希望が寄せられた（約5%のルート・2割以上の事業者）。
- 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、全体として、都市部から地方部への輸送量が多い傾向。また、**輸送量の大きな事業者は都市部、輸送量の小さな事業者は地方部を発地とする傾向も一部みられた**。荷動きなどの異なりも含め、各々の参画促進が今後の効果的なマッチングに寄与するものと考えられる。

共同輸配送デジタルマッチング事業の結果

事業期間
登録数
マッチング希望数

2024年12月12日（木）～2025年1月31日（金）

1,743ルート（44事業者）

82ルート（10事業者）

**登録事業者の2割以上、
登録ルートの約5%がマッチング候補に！**

共同輸配送デジタルマッチング事業の分析検証

共同輸配送マッチングの可能性

道央地域－道南・道北・道東地域間

295ルート

※回送距離（空送距離）を50kmと設定

北海道における長距離便の共同輸配送に可能性あり

都市部から地方への輸送量が多い傾向

札幌市をはじめとして、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。

**荷動きや規模などの異なる多様な
事業者の参加によるマッチング機会の
創出が重要**

- ・輸送量の大きな事業者は、札幌市以外も含めた都市部を発地とする傾向。
- ・一方、輸送量の小さな事業者は、地方部を発地とし、輸送量の大きな事業者とは異なる荷動きや輸送区間となることも多い。
- ・今後、荷動きや規模などの異なる多様な事業者の参加により、数多くのマッチング機会の創出を図ることが重要。

取組② 水産物流の効率化・標準化モデル検討及び実証（新規）

- 地域で生産された1次産品を主要消費地に滞りなく届けることは、地域経済の持続的発展に資する取組。一方で、**北海道の基幹産業のひとつである水産物**は、品目の扱いにくさから標準化・規格化が未着手の領域であり、**消費地～生産地までの輸送距離が長く物流課題が山積している分野**。
- 水産物流の効率化及びフィジカルインターネットの実現に向け、**鮮度保持を前提とした温度管理や荷姿の標準化、分散した生産拠点からの効率的な集荷・構築体制の検討**を行う。

水産物流の主な課題

品目の扱いにくさ

迅速かつ温度管理された輸送が不可欠。冷蔵・冷凍・氷詰めなど、**品目毎に異なる温度帯で管理するため、積載効率を目的とした混載が困難**。

荷姿・規格のばらつき

漁港や加工業者毎に**荷姿**（箱のサイズ、包装方法など）が**異なり標準化されておらず積載効率が悪い**上、季節や天候によって漁獲量・出荷量が左右されやすい。

生産地が分散

主な生産地は消費地から遠く輸送時間を要する。ドライバーの時間外労働規制等の影響を背景に、**物流効率化と両立可能な中継地点の最適配置が必要**。

水産物流の効率化及びフィジカルインターネットの実現に向け、主に以下の調査を実施

① 効率化・標準化モデルの検討

標準化のボトルネックを抽出しつつ、「生もの」という品目特有の条件に対応した荷姿、荷票、パレット等の標準化も検討

② 最適な輸送ルート of 検討

共同輸配送による積載率向上等を両立可能とする集約拠点や中継地点等の最適配置を検討

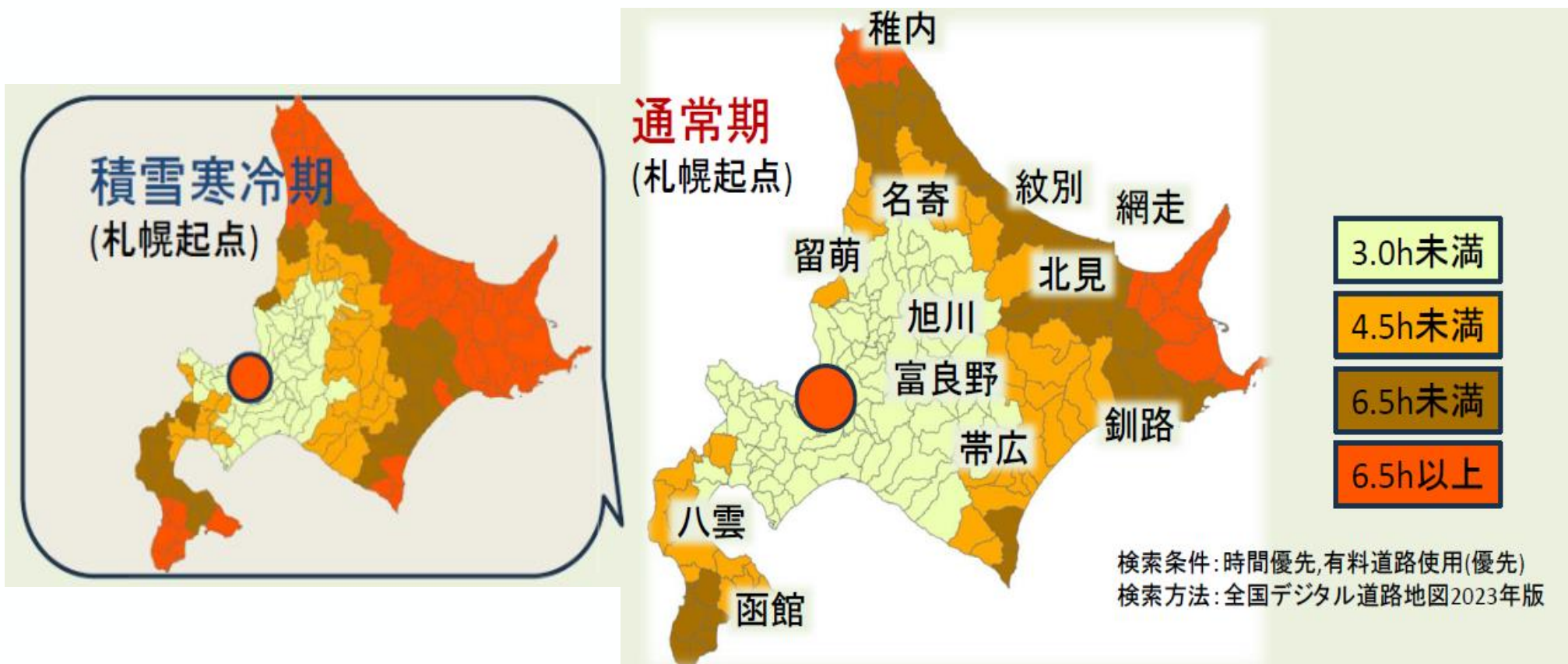
③ 実証・検証

①・②の検証を元に具体的な検証を実施し、効率的な集荷体制や中継拠点の在り方に関する方策を整理

【参考】 中継地点の最適配置や輸送ルート検討の必要性

- 主な産地から消費地までの距離が長い北海道では、物流2024年問題により「中継地点の適正配置」も含んだ「輸送ルート」の検討が重要。

○道内流通の主要地点（札幌市）からの運転時間



取組③ 地域横展開を図るためのシンポジウムの開催

- 取組①・②の成果は、2025年度末に開催予定のシンポジウムで報告し、道内における共同輸配送の機運醸成を図る。

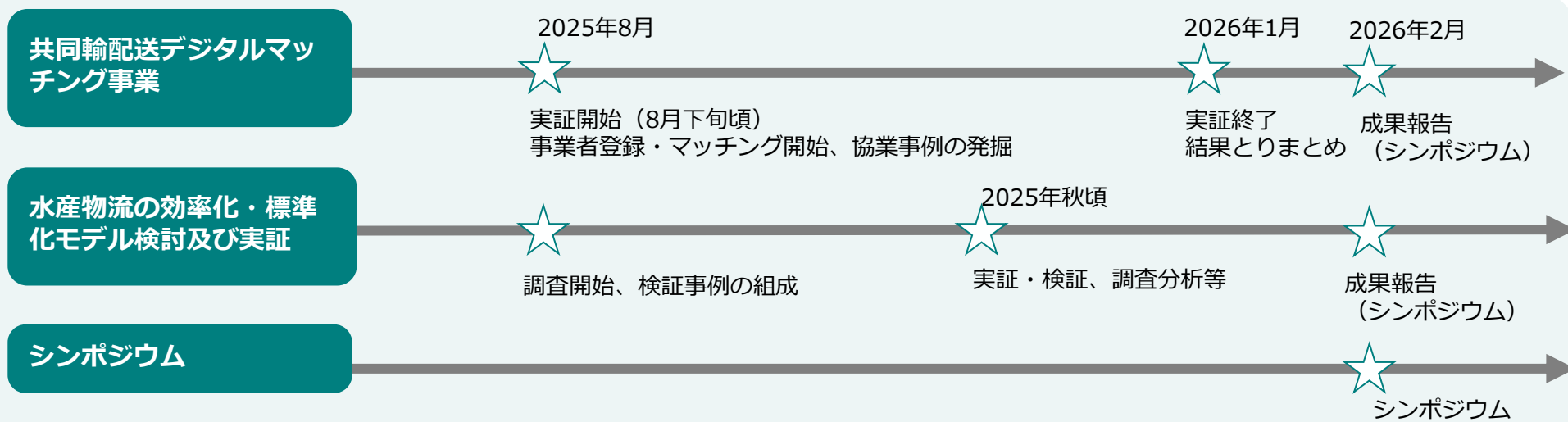
イベント概要

時 期：2026年2月下旬～3月頃
場 所：札幌市内
内 容：共同輸配送の機運醸成に繋がる講演、道内における共同輸配送事例に関するトークセッション 等



2024年度のシンポジウムの様子

(参考) 事業スケジュール



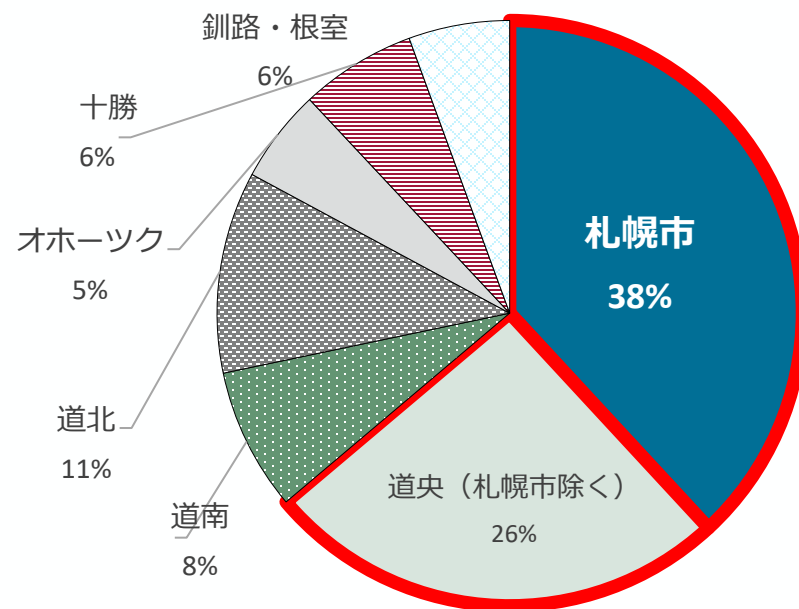
【参考】 北海道は物流の課題先進地

- 北海道は広い。面積は国土の約22.1%を占め、都市間の輸送距離は長く、トラック輸送中心。
- 札幌を中心とする道央圏に人口の6割以上が集中。地方部の人口密度が低く配送効率が悪い。
- そして進む人口減少。また、農産物等による季節変動、積雪の影響なども課題。

○北海道と本州の比較



○北海道の人口構成比



（出典）令和6年住民基本台帳人口・世帯数(令和6年1月1日現在)

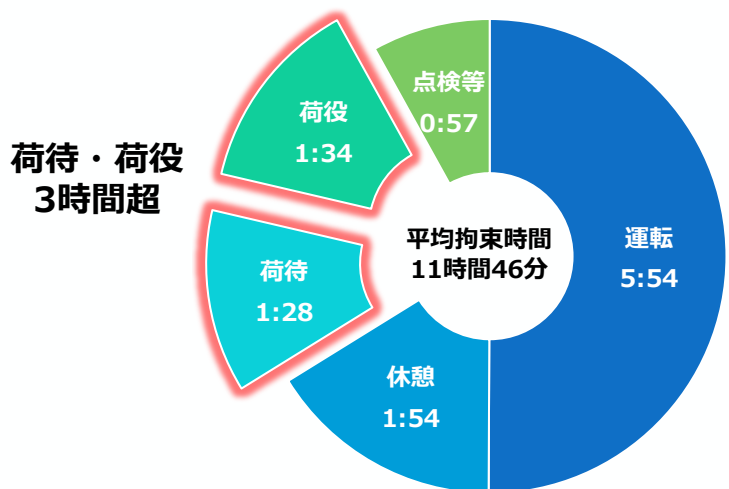
【参考】物流環境の抱える課題と共同輸配送促進の必要性

- 北海道全体では、物流の2024年問題によって、2030年には約3割の貨物を運べなくなる可能性。現在の荷待ち・荷役等時間は3時間を超えるなど、物流の効率化が大きな課題。
- 共同輸配送の浸透等により、北海道における営業用トラックの積載効率35%（※）の積載効率を2030年度に50%まで向上させることで、ドライバー不足はほぼ解消する。

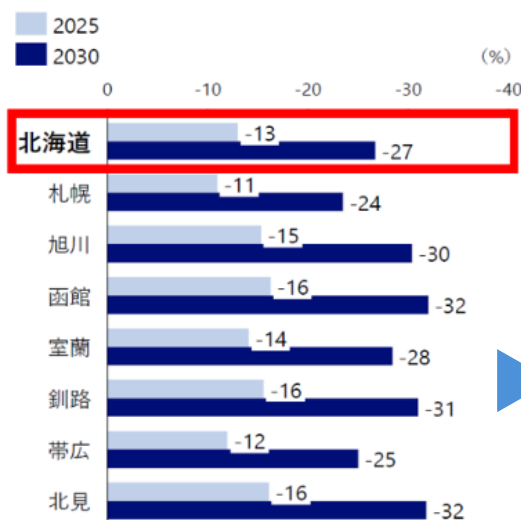
（※）2021年度実績

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

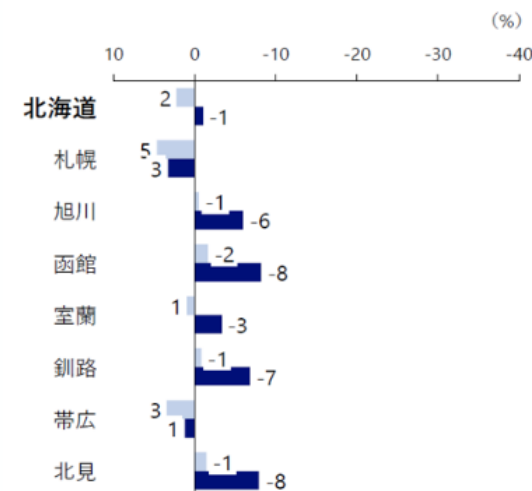
（出典）ドライバー実態アンケート調査(R6)



道内地域別のドライバー 需給ギャップ（成行シナリオ）



道内地域別のドライバー 需給ギャップ（共配シナリオ） ※積載効率が50%まで向上した場合



（出典）株式会社野村総合研究所「北海道の物流実態調査」から引用・加工

【荷待時間短縮の取組例】 トラック予約受付システムの導入



【荷役時間短縮の取組例】 パレットの利用や検品の効率化

