

課題先進地北海道にみる、共同輸配送の必要性

2025年10月10日
北海道経済産業局

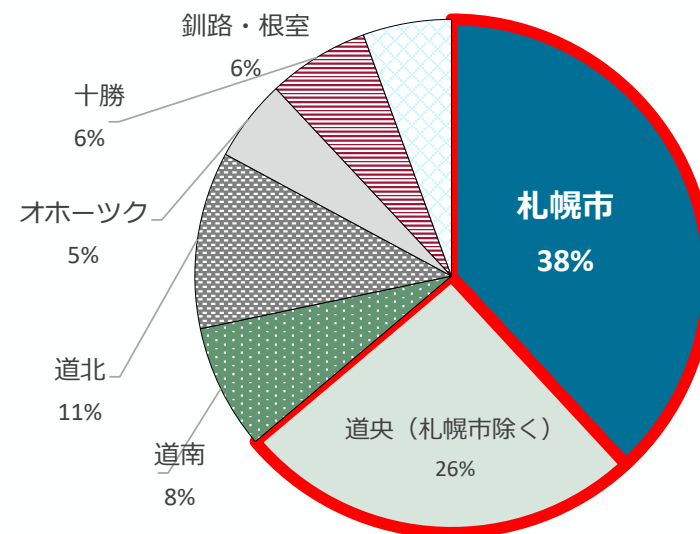
北海道は物流の課題先進地

- 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)

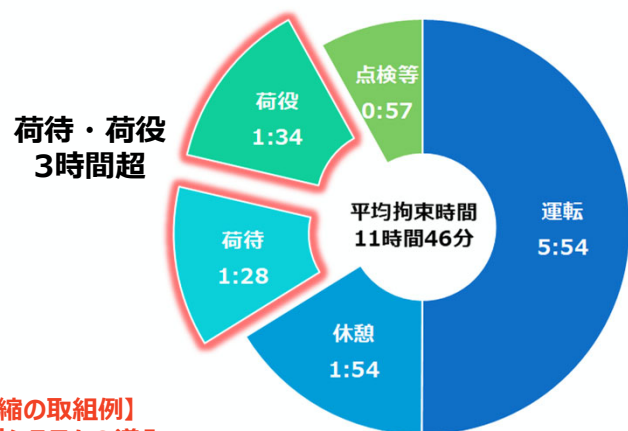
物流環境の抱える課題と共同輸配送促進の必要性

- 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。

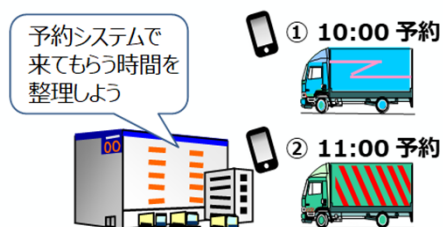
（※）2021年度実績

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

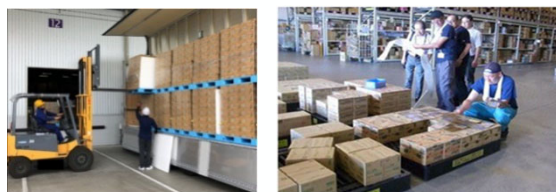
（出典）ドライバー実態アンケート調査(R6)



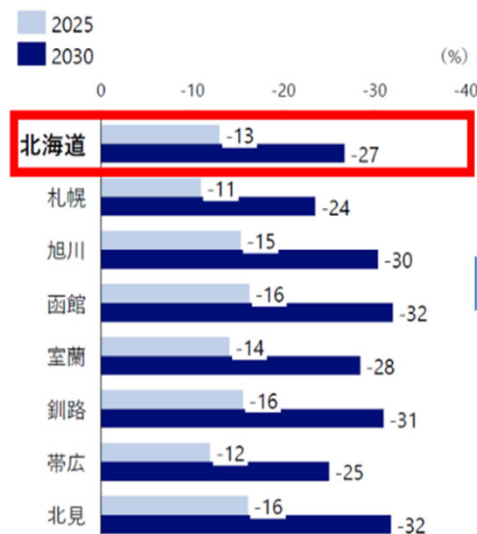
【荷待ち時間短縮の取組例】 トラック予約受付システムの導入



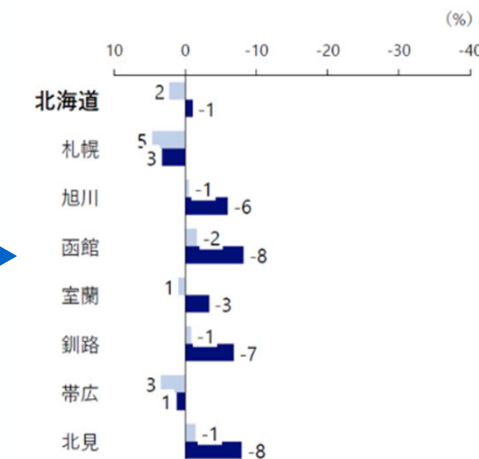
【荷役時間短縮の取組例】 パレットの利用や検品の効率化



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



改正物流効率化法における対応

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

- すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

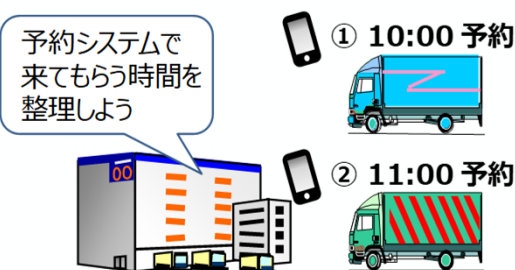
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

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：

- 混載や帰り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26日（火）～2026年1月30日（金） **登録費：**無料

連携先：農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道

事務局：traevo noWaデジタルマッチング事務局

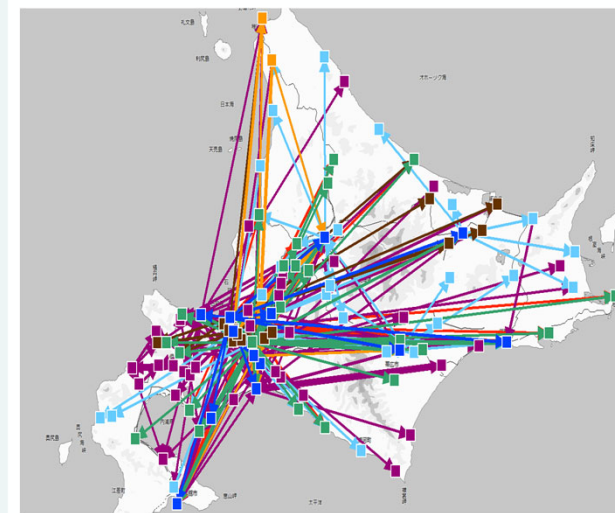
システム利用の流れ：

輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を入力・送付

自社データを元に希望条件を入力して共同輸配送相手を探索

共同輸配送相手との検討可否のコミュニケーション

双方合意となれば直接詳細条件などを確認、協議



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

(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	2024年12月12日（木）～2025年1月31日（金）			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！
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）	

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。

ワークショップによる物流マッチングモデル『ロジスク』

ワークショップによる「北海道流」物流マッチングイベント

ロジスク



「2024年問題」に お困りではないですか？

- 物流課題の解消に向けて、2023年10月からワークショップによる荷主・物流業者間のマッチングイベント「**ロジスク**」(ロジスティクス+スクラム)をスタートさせました。
- ロジスク実行委員会※により「ロジスク」を開催し、中立の立場で**共同輸送・中継輸送の実装、片荷輸送の解消等**のための協議の場をセッティングします。

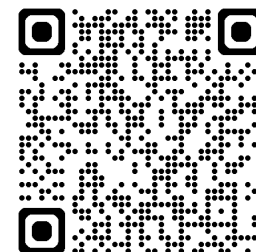
※構成員：【行政機関】北海道開発局、北海道運輸局、北海道経済産業局、北海道農政事務所、北海道
【関係団体】（一社）北海道商工会議所連合会、（公社）北海道トラック協会
【アドバイザー】北見工業大学 高橋 清 教授、北海商科大学 相浦 宣徳 教授

「ロジスク」でマッチング相手を見つけないか？

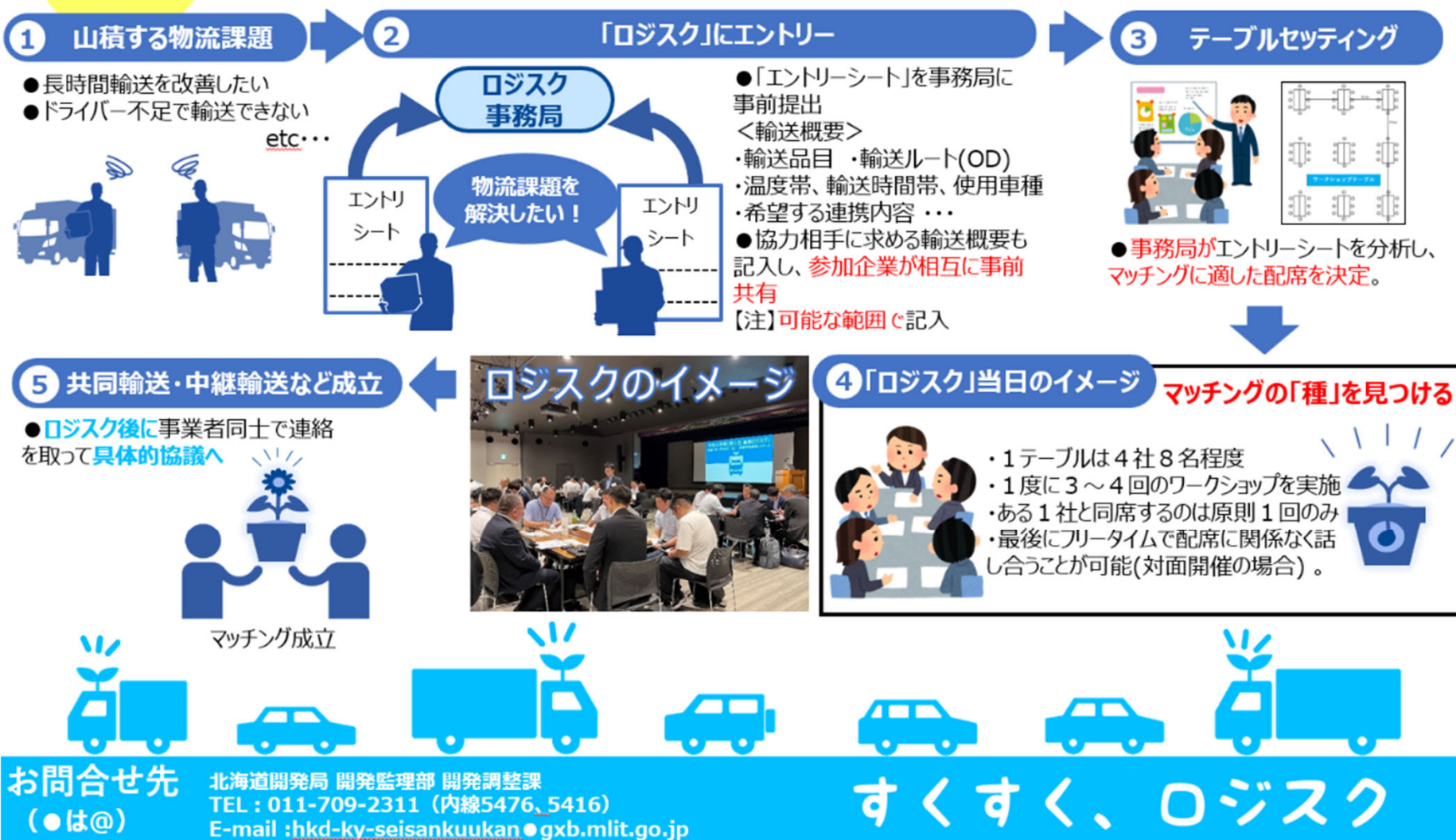
- 「ロジスク」では、荷主や物流事業者同士が相互の物流課題を**少人数のワークショップ**で話し合います。
- 2024年度は、**釧路、函館、名寄、札幌**でロジスクを4回実施し、**延べ136社・199名**が参加しました。

- ロジスクを開催する際は、北海道開発局などの**HP**でお知らせします。

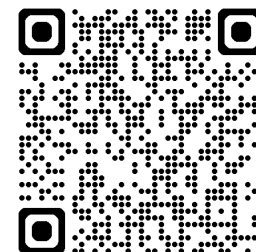
北海道開発局
「ロジスク」HP



「ロジスク」の参加イメージ



北海道開発局
「ロジスク」HP



水産物流の効率化・標準化モデル検討及び実証

- 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

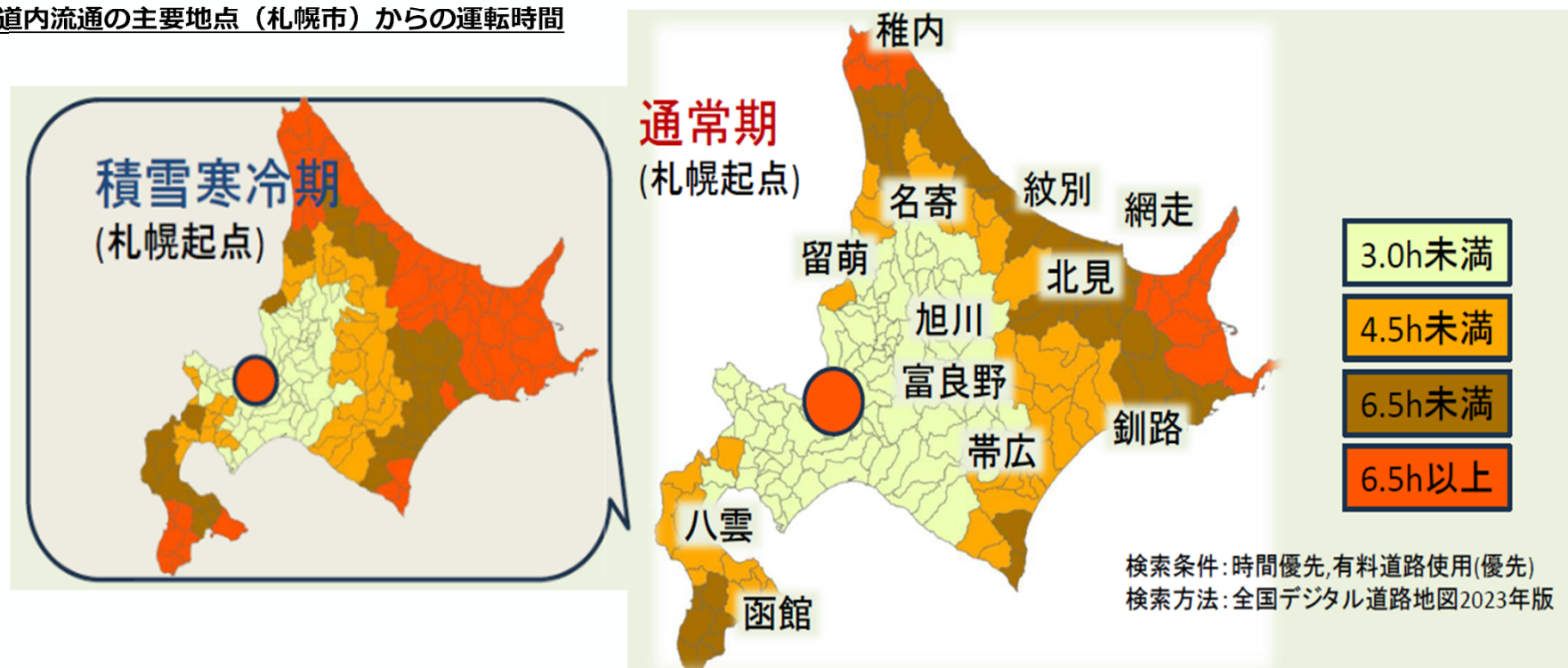
③ 実証事業

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



適正な輸送ルートの検討、実証事業の実施

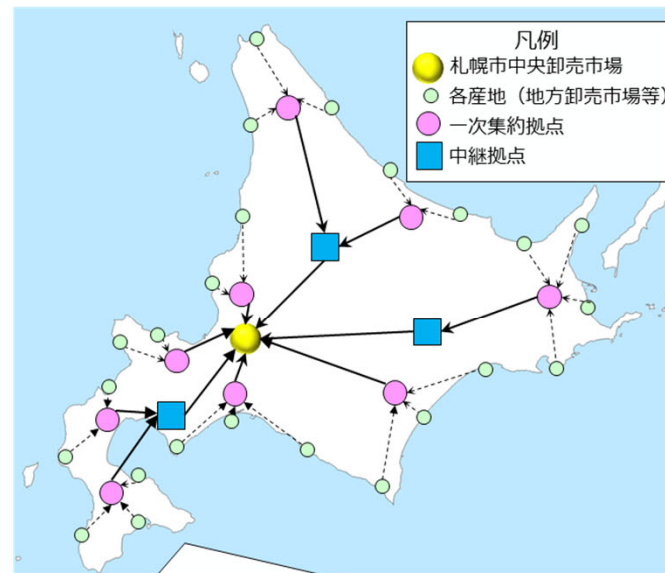
- 卸・小売業者、学識経験者、商工会議所等のステークホルダーと連携しながら、一次集約拠点や中継地点の適正な配置・ルートを複数検討。
- このうち、特定の1ルートを選定し、各地で水揚げされた水産物を集約するなどして、消費地まで輸送する実証事業を2025年秋頃に予定。

現状



- ・各地方から札幌市中央卸売市場に個別に出荷。
- ・出荷時は中継輸送をすることなく、直接、札幌市中央卸売市場まで輸送。

最適な輸送ルート



- ・各産地から各エリアの核となる一次集約拠点まで輸送。
- ・一次集約拠点から幹線輸送により、札幌市中央卸売市場まで出荷。
- ・札幌市中央卸売市場からの距離に応じて中継輸送を実施。



ご清聴ありがとうございました

【本資料の問い合わせ先】

経済産業省北海道経済産業局 産業部
産業振興課 桧森 美里

TEL : 011-709-2311 (内線2591)

E-Mail : himori-misato@meti.go.jp