

# MIRAI REPORT

ISSUE. 019

◆北海道における持続的な物流の実現に向けて

経済産業省北海道経済産業局  
産業部産業振興課 総括係長 佐々木悠太 氏



# 北海道における持続的な物流の実現に向けて

2024年4月、働き方改革関連法により、自動車運転が伴う業務の年間時間外労働時間の上限規制が適用されることになりました。「2024年問題」と呼ばれ、北海道の流通・物流業界に様々な影響を及ぼすとされています。輸送距離の長い広大な北海道において「2024年問題」とどう付き合っていくべきなのか、経済産業省北海道経済産業局 産業部産業振興課 佐々木 悠太総括係長に、当局での取組と事例を交えながら今後に向けてお話をうかがいました。

経済産業省 北海道経済産業局  
総括係長 佐々木 悠太氏



北海道教育大学岩見沢校卒業後、経済産業省（北海道経済産業局）入省調査部署に配属後、中小企業支援業務や帯広市役所への出向などを経て、令和5年（2023年）より現職

## 国民生活や経済を支える社会インフラ

物流は、生活や経済を支える重要な社会インフラですが、現在、この物流が大きな問題を抱えています。

何も手を打たなければ、トラックドライバーの不足による輸送能力の低下が避けられず、多くのモノが届かなくなり、ドライバーの労働環境が一層悪化することで、物流が崩壊してしまうことすら考えられます。

本稿では、こうした物流が直面している危機を乗り越え、北海道における持続的な物流を実現するため、経済産業省北海道経済産業局（以下、当局）で行っている取組を紹介させていただきます。

## 北海道における物流の2024年問題

北海道内における貨物輸送は、自動車による流動貨物量が98%を占めており、物流において、トラック輸送の担う役割は大きくなっています。

他方、そのトラック輸送を支えているトラックドライバーは、一般的な会社員と比べて、年間労働時間が約2割も長いものの、年間所得額は約1割低いという苛酷な労働環境にあり、有効求人倍率も約2倍となっているなど、慢性的な人手不足に陥っています。

さらに、トラックドライバーの長時間労働是正のため、本年4月から、時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されています。

人手不足の中、労働上限規制の適用によって、これまで運んでいたモノを運べなくなることが懸念されており、このまま何も対策しなければ、2024年度で14%、2030年度には34%もの輸送力不足が発生してしまいます。いわゆる「物流の2024年問題」と言われているものです。

特に、大きな影響を受けるのは、長距離輸送です。このため、国土の22%を占め、都市間の輸送距離が長い北海道は、課題がより顕著であり、物流の確保に向けた取組が特に重要な地域だと言えます。

トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間や積卸しのための待機時間である荷待ち、積卸しや運搬、仕分けなどの荷役作業などが挙げられますが、物流需要は、荷役事業者による受発注によって発生しているため、こうした物流課題は、物流事業者だけで解決することはできません。

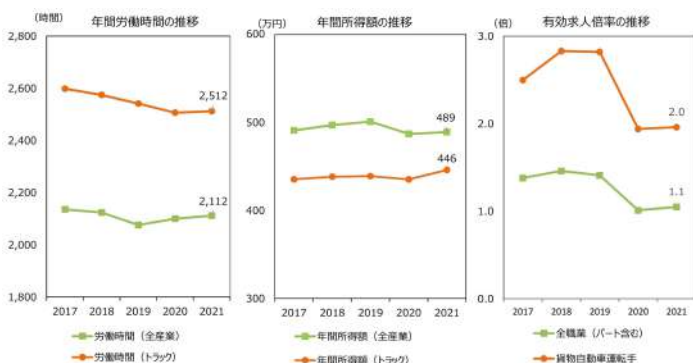
効率的な輸配送を実現するためには、物流課題解決に向けた荷主事業者の積極的な取組が不可欠なのです。

当局は、荷主を所管する官庁として、こうした長時間労働の解決に取り組み、持続的な物流を実現するため、関係機関と連携して、北海道の荷主事業者や物流事業者に対する意識醸成や協力の促進を図っています。

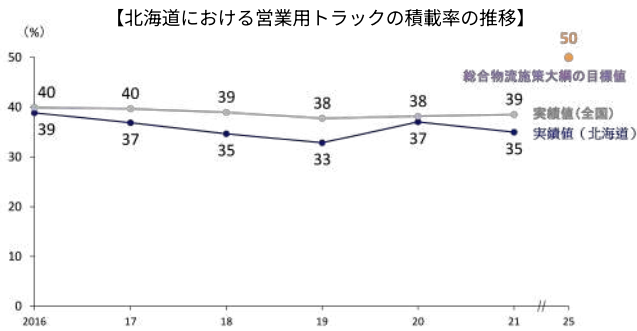
## 共同輸配送の実現に向けた機運醸成

当局で取り組んでいることのひとつが、共同輸配送の実現に向けた機運醸成です。

国土交通省の自動車輸送統計調査によると、北海道における営業用トラックの積載率は35%で、全国の39%を4ポイント下回っています。残りの約60%は空気を運んでいるわけです。



出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」及び「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成



積載率＝輸送トンキロ／能力トンキロ

出典) 国土交通省「自動車輸送統計調査」、国土交通省「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」

この空気を運んでいる部分にモノを積み、積載率を2030年に50%まで高めることができれば、北海道における物流の2024年問題は、ほぼ解消することができます。

道内流通業の荷動きを見ると、長距離便では、道央圏から地方への行きの積載率は高いものの、地方から道央圏への帰りは、多くが空車、もしくはカゴ台車等しか積めていないことがわかります。どんなに頑張っても片道を満載で運んだとしても、帰り荷がなければ、積載率が50%が上限となり、それ以上高めることができません。帰り荷をどのように埋めるかは、積載率を高める上での大きな課題となっています。

この帰り荷を確保するためには、複数の荷主事業者の荷物を同じトラックで運ぶ「共同輸配送」が有効ですが、帰り荷の確保による長距離便の共同輸配送は、北海道内での実施率が低いのが現状です。

経済産業省で行った調査では、物流課題解決に関心のある企業の約8割が、共同輸配送を実施、または、検討中である一方、実施の形態としては、同業同士での連携に留まる例が多いことがわかっており、同業同士では、互いに逆方向の荷物を提供できないことが、「長距離便の帰り荷マッチング」の実施率を低調にしている要因だと推察することができます。

他方、流通業も、その逆方向の流動をもつ異業種も、この帰り荷に関する課題は共通しています。

互いのニーズが合う中、帰り荷のマッチングが実現していないのは、「相手探し」の段階で頓挫していることがほとんどだからです。特に、異なる流動をもつ異業種とは、日々の活動で接点を持ちづらく、なかなか実現しないということがあります。

このため、当局では、異なる流動をもつ異業種による共同輸配送等を推進することにより、地域物流の持続化を図る取組を行っています。

共同輸配送に関する取組などを創出するため、本年度は、北海道経済産業局・国土交通省北海道開発局・北海道運輸局および北海道と連携し、4機関の共催による事業者間連携マッチングイベントを開催しています。

本イベントは、事前に輸送概要や物流ニーズ、課題等を共有した上で、少人数の意見交換の場を設けるこ

とにより、共同輸配送等の連携促進を図るものです。

行政機関が旗を振り、異業種を含めた他の事業者との接点をつくることによって、共同・協業に向けた取組を後押ししています。

また、荷主事業者や物流事業者による共同輸配送などの参考にしていただくことも目的として、道内の先進事例に関する情報発信も行っています。

本年5月に公表した「物流の2024年問題に“効く”事例集」では、物流効率化に積極的に取り組んでいる事例などをとりまとめ、道内で共同輸配送などに取り組む企業を実名で取り上げています。

例えば、根室市でスーパー「マルシェ・デ・キッチン」を展開する株式会社マルコシ・シーガル(根室)と花咲運輸株式会社(根室)では、根室から地域の水産品を運び、その帰り荷として、札幌からスーパーで販売する食料品等を運ぶ根室一札幌間の共同輸配送に取り組んでいます。

こうした事業者間連携マッチングや先進事例の積極的な発言などを通じて、共同輸配送の実現に向けた醸成し、積載率の向上を図ります。

### 即効性のある設備投資・物流DXの推進

また、即効性のある設備投資・物流DXの推進も当局における取組の一つです。

トラックドライバーの拘束時間をみると、運転に最も時間が費やされていることはもちろんですが、荷待ち・荷役作業等に約3時間にも及ぶ時間がかかっていることがわかります。

【1運行の平均拘束時間と内訳(荷待ちがある運行)】



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間(積卸し時間等)は発生する  
出典) 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(令和2年度)」

この荷待ち・荷役時間を短縮し、運転に集中してもらうことによって、ドライバーの限られたリソースを最大限に活用することが重要となるため、そのための積極的な設備投資などを推進しています。

例えば、一つ一つ手作業でトラックから積み卸していた荷物を、荷役台であるパレットに載せ、フォークリフトでの積み卸しにすることで、2~3時間かかっていた作業を20~30分に短縮させることや、トラック到着時間の予約システムを導入することで、トラックが同じ時間帯に集中するために生じる待ち時間をなくすることができます。

こうした設備投資を促進するため、物流効率化補助金をはじめとする各種補助金など、さまざまな支援施策によって、荷主事業者等の物流効率化を支援します。

### 法制化による規制措置の導入

さらに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正し、荷主・物流事業者に対する規制措置を導入します。

この法律改正により、全ての荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について、努力義務を課します。

また、一定規模以上の貨物を取り扱う事業者に対しては、物流効率化に関する中長期計画の作成や定期的な報告などを義務付けるほか、荷主事業者には、海外でチーフ・ロジスティクス・オフィサー（CLO）と言われる立場として、物流統括管理者の選任も義務付け、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てていただきます。

この規制措置の導入によって、荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図っていきます。

### フィジカルインターネットの実現

トラックドライバーの人手不足の問題は、足元だけにとどまりません。

足元では、物流の2024年問題を解決することが喫緊の課題である一方、人口減少が進み、中長期的にも労働力のひっ迫が一層深刻化していく中、足元だけではなく、将来に向けた持続可能な物流システムを構築していくことも不可欠となります。

この将来に向けた持続可能な物流システムとして、経済産業省では、「フィジカルインターネット」というモデルを提唱しています。

フィジカルインターネットとは物流（フィジカル）にインターネット通信の考え方を適用した新しい物流の仕組みのことで、特定企業間に留まらず、不特定多数の企業が相乗りできる究極的な共同輸配送の仕組みを2040年度までに実現しようという取組になります。

このフィジカルインターネット日本全国で実現するにあたり、物流課題がより顕著である北海道をモデル地域として、昨年度には、全国で唯一、地域レベルでのフィジカルインターネットの実装に向けた「地域フィジカルインターネット懇談会」を開催しました。

この懇談会では、道内の物流実態・共同化の可能性に関する分析結果や国内外の先進事例などを紹介したほか、事業者間で物流情報を連携するための仕組みづくりやデジタル技術を用いた需要予測に関する実証事業の報告、業種の枠を超えた共同輸配送を実現するためのパネルディスカッションを行いました。

【北海道地域フィジカルインターネット懇談会の様子】



このほか、参加事業者の交流を促進し、今後に向けた共同輸配送を実現するため、情報・意見交換の時間を設けるなど、さまざまな工夫を試みました。

また、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局や北海道商工会議所連合会、北海道通運業連合会などの関係機関とも連携し、地域フィジカルインターネット懇談会も含め、道内の物流課題解決を目指す会合やイベントなどを一週間に詰め込んだ「北海道物流WEEK」を開催しました。

この「北海道物流WEEK」から生まれた連携は、より多くの関係者を参画させる形で継続しており、民間事業者も加えながら、物流課題の解決に向けたより具体的な情報の共有や議論を行っています。

こうした取組は、広大な土地で輸送距離が長く、課題がより顕著である北海道だからこそ、実現しているもので、他地域には見られないものです。

他方、北海道における取組もまだまだ道半ばで、今後、地域における持続的な物流を実現するためには、荷主事業者や物流事業者、関係機関等による一層の協力が必要不可欠です。


### 北海道における持続的な物流に向けて

これまでは、モノを運べるのが当たり前という時代でしたが、現在では、人手不足によりトラックドライバーの不足が当たりの時代となっています。

北海道の国際競争力を上げ、北海道経済を強くしていくためには、それを支える重要な社会インフラである物流を将来に向けて持続可能なものとしていくことが必要不可欠です。


そして、物流の2024年問題を乗り越え、将来にわたって持続的な物流を実現させるためには、今後、企業の枠組みを超え、荷主事業者、物流事業者による同業者間、異業種間での話し合いや取組が必須となります。また、物流戦略を中心に据えたサプライチェーンマネジメントを北海道の荷主・物流事業者にも根付かせていく必要があります。

当局では、今後も積極的な物流課題解決の取組を進めていきます。まずは、目の前の2024年問題を解決するとともに、将来に向けた持続可能な物流を実現するため、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



2024.6

# MIRAI REPORT ISSUE.019

 **大地みらい**信用金庫 地域みらい創造センター