

第2回北・北海道物流拠点検討協議会

(1) これまでの取組について



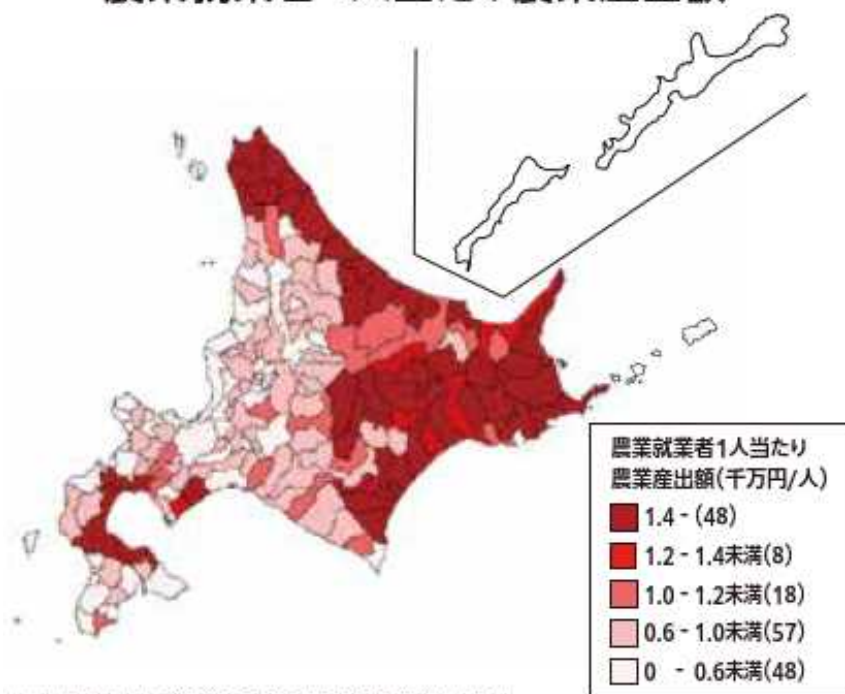
2025年（令和7年）10月27日
北・北海道物流拠点検討協議会

[事務局：名寄市]

現状と課題 1

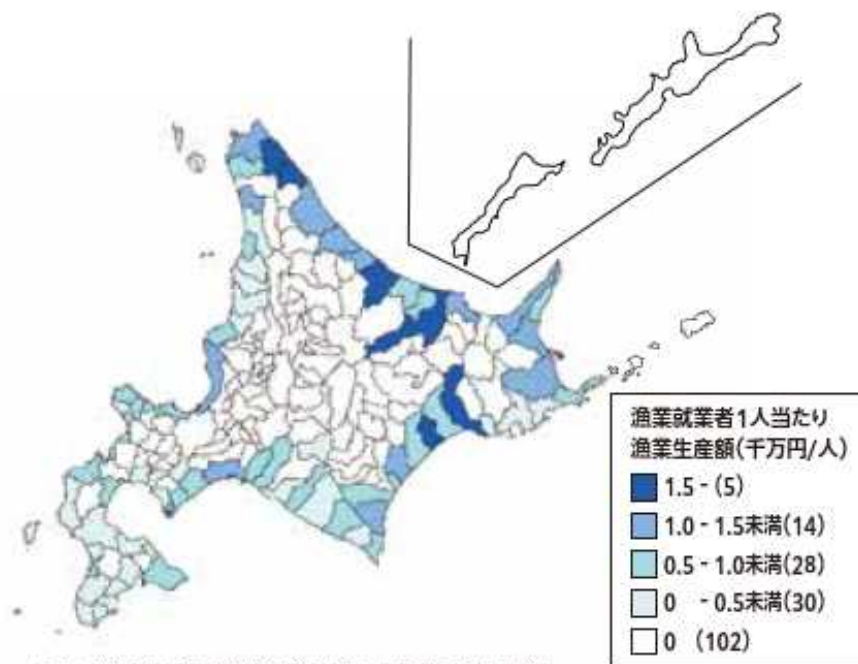
第9期北海道総合開発計画では、北海道のポテンシャルである高い食料供給力などの「生産空間」の維持を目指している。

農業就業者1人当たり農業産出額



出典：農林水産省「令和2年市町村別農業産出額」、
総務省「令和2年国勢調査 産業別人口」から
国土交通省北海道局作成

漁業就業者1人当たり漁業生産額



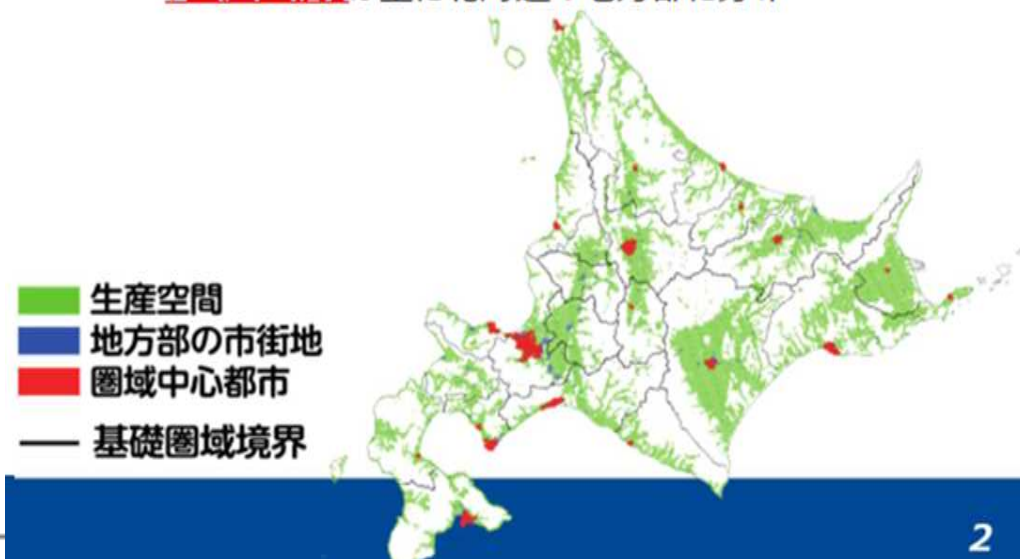
出典：北海道水産林務部「令和2年北海道水産現勢」、
総務省「令和2年国勢調査 産業別人口」から
国土交通省北海道局作成

北海道の強み 一次産業における全国随一のポテンシャル

現状と課題 2

北海道における「生産空間」は
広大な面積に広域に分散してい
るという特殊な構造となっている

「生産空間」は主に北海道の地方部に分布



北海道型地域構造（イメージ）

■ 生産空間

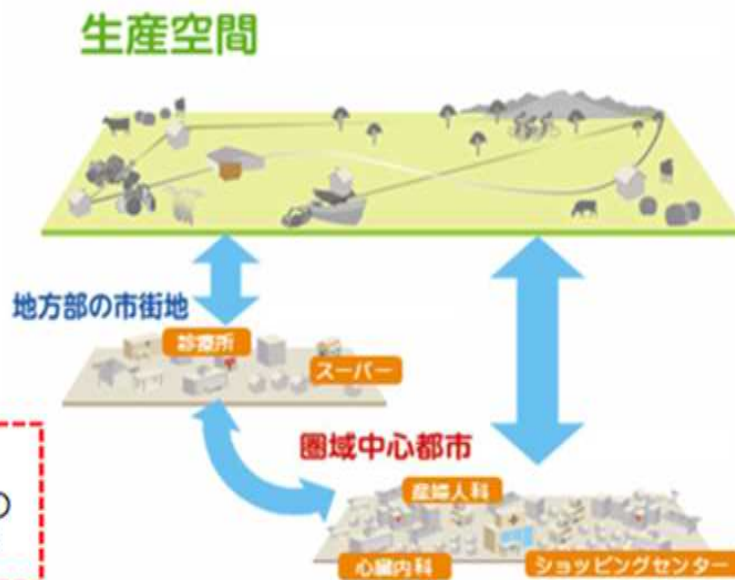
主として農業、漁業に係る生産を支え、観光資源を提供する空間

■ 地方部の市街地

一定程度の生活サービス機能を提供する地域

■ 圏域中心都市

医療、教育・文化、商業等の都市機能・生活機能を提供



北海道総合開発計画

3つのモデル地域を選定

その一つが

名寄周辺モデル地域

出典：「生産空間における地域産業の活性化に向けた物流システムの実装に関する調査」（北海道開発局）

現状と課題 3



道北の生産空間からの 輸送に見られる特徴

- 生産空間から出る貨物は、**農畜産品が中心**で、輸送量・輸送品目の**季節変動**が大きい
※搬入は生活必需品のため、片荷輸送
- 地元の**物流事業者が少なく、ドライバー確保も困難**
- 農畜水産物は**特殊な運搬（温度・ニオイ・専用車）**が多く、効率の良い往復が困難（帰り荷が空便となるリスクが大きい）

現状と課題 4

物量を確保するため
途中で荷降ろし・荷積み
しながら最終届けへ



物流が「複雑構造」で成り立っている

荷主(道外)

1次荷受け事業者

2次荷受け事業者①

2次荷受け事業者②

4

※ 往路・復路ともに同様の課題となる

荷主

1次受け事業者へ **道外▶道北** の輸送発注
1次荷受け事業者

2次荷受け業者へ **道央▶道北** の輸送発注

2次荷受け事業者① 2次荷受け事業者②
道央▶旭川 まで輸送 **旭川▶道北** まで輸送

現状と課題 5

道北は受け入れる

物量が少ない(人口に比例)

- ▶ 物量確保のため**数か所経由**するため、都度、**積降の時間**がかかる
- ▶ **単一企業が拠点**を設置しても、積載率の面から採算が取れず、**中継輸送が実施できない**
- ▶ **中ロッド・大ロッド輸送の限界**
(長距離・低積載)

※基幹産業の販路拡大に苦慮

保管施設の不足

- ▶ **遠方で保管**(道央圏や道外)するため、**輸送・保管コスト増**
- ※冷凍加工食品の保管施設不足等

労働力不足

- ▶ 高齢化・人口減少により、**ドライバー不足、基幹産業の原料・製品加工の衰退**

道北の農畜水産物の生産維持・出荷ができなくなる可能性

複数事業者協働による物流の中継拠点・集約化が必要

課題対応に向けたこれまでの取組

国（北海道開発局）を中心とした動き

平成29年

名寄周辺モデル地域圏域検討会・物流WG

- ▶ 物流ネットワークの効率的取組検討（拠点化）

令和2年～

共同輸送実証実験

- ▶ 混載輸送の可能性 確認
- 中継輸送実証実験（札幌～道北400Km）
- ▶ 道の駅、名寄北管理ステーション

令和5年度 中継輸送



令和5年3月

※産学官の取組

共同輸送・中継輸送実証研究会設立

- ▶ 実証実験の調整・課題検討
- ▶ ロジスク

令和6年4月

「自動車運転の業務」働き方改革関連法適用

- ▶ 時間外960時間を上限

名寄地理的
優位性確認

名寄市の動き

平成29年

名寄物流研究会設置

- ▶ 物流に関する課題等の洗い出し名寄市の役割

平成30年

圏域物流勉強会開催

- ▶ 圏域での物流課題、方向性確認（名寄以北市町村）

令和2～4年

ヤマト運輸（安藤氏）名寄市派遣

- ▶ 名寄市物流拠点のグランドデザイン作成

令和4年

道北地域の物流を考える講演会

- ▶ 北海道開発局長による講演

令和5年

「名寄IC拠点整備構想」

- ▶ 名寄商工会議所から提案

令和6年

共同・中継輸送シンポジウム（市長構想説明）

令和7年

北・北海道物流拠点検討協議会 設立準備



【参考】名寄の地理的優位性とは？

名寄市の中継輸送・共同輸送における位置

- 稚内と札幌・苫小牧市のほぼ中間点に位置し、
旭川市の補完的役割を担うことが可能
- 北海道の流通の玄関口・苫小牧から、一人のドライバーが往復可能な距離の北限地域
- 昔からの交通の要衝であり、東西南北に道路が走り、
高規格道路（北海道縦貫自動車道）が開通予定

▼
ダブル連結トラックや将来的な**自動運転トラック**
の実装に対応可能

「2024年度」以降

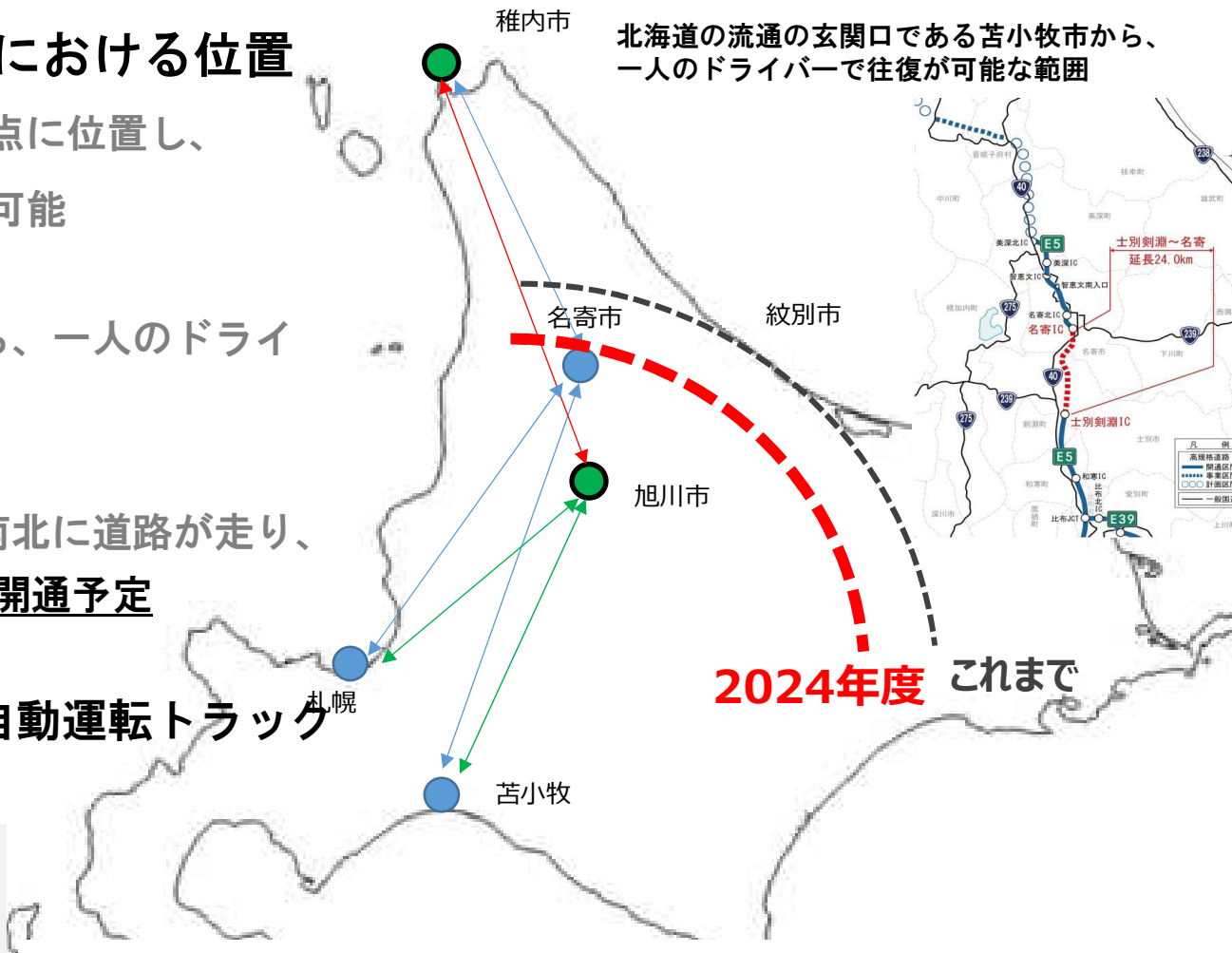
年間時間外労働上限 = 960h ①80h/月
1か月30日（仮） = 4.3週
法定労働時間 = 40h/週 ②172時間（月間）

① + ② = 252h 252h ÷ 30日 = **11.4h/日**

荷役時間 = 2.8h平均 よって

運転可能時間 = 8.6h

北海道の流通の玄関口である苫小牧市から、
一人のドライバーで往復が可能な範囲



道の駅を活用した実証実験（R4北海道開発局実施）

	①中継輸送		②中継輸送 + 共同輸送
	札幌～  名寄～稚内	旭川～  名寄～稚内	札幌～  名寄～稚内
総労働時間 (運転時間・荷役時間・休憩時間)	札幌発 約14.1時間 約8.5時間 稚内発 約14.1時間 約8.2時間 約41%削減	旭川発 約9.8時間 約3.5時間 稚内発 約9.8時間 約8.2時間 約40%削減	従前:トラック5台分 約39.5時間 実験:トラック3台分 約22.1時間 約44%削減
輸送費用の削減 (人件費・燃料費・高速代)	約12万円 人件費 燃料費 高速代 約7万円 約45%削減	約9万円 人件費 燃料費 高速代 約6万円 約34%削減	約20万円 人件費 燃料費 高速代 約11万円 約45%削減
環境負荷の削減 (CO2排出量)	854kg 431kg 約50%削減	730kg 365kg 約50%削減	1,316kg 722kg 約45%削減

道の駅を活用した
中継輸送
中継+共同輸送実験

札幌～名寄～稚内

総労働時間

約40%削減

輸送費用

約45%削減

環境負荷削減

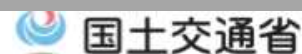
約50%削減

中継+共同輸送実験
全てにおいて
軽減が図られた

協議会運営等想定補助金（採択）

地域連携モーダルシフト等促進事業

令和6年度補正予算 1,500百万円



事業目的

- 陸・海・空の多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）やそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築に向けて、地域の産業振興等と連携した取組の検討経費や物流拠点の整備費用等を支援。

事業概要

- 地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じて荷主・物流事業者のマッチングを行うとともに、地域物流の核となる拠点を整備することで、新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援。

<Step 1>

地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じたマッチングを行うための検討経費を支援



<Step 2>

Step 1の検討結果を踏まえ、地方自治体や産業団体・経済団体等が協働し、
①新モーダルシフト（鉄道・新幹線、船舶、航空機、ダブル連結トラックなど）
②地域の物流ネットワークの再構築（共同輸配送、中継輸送など）
の実現を目指す際の物流拠点の整備費用や資機材の導入経費などを支援。



鉄道・内航海運への
モーダルシフトの強化



新幹線等の貨客混載



航空機の空きスペース等
の有効活用



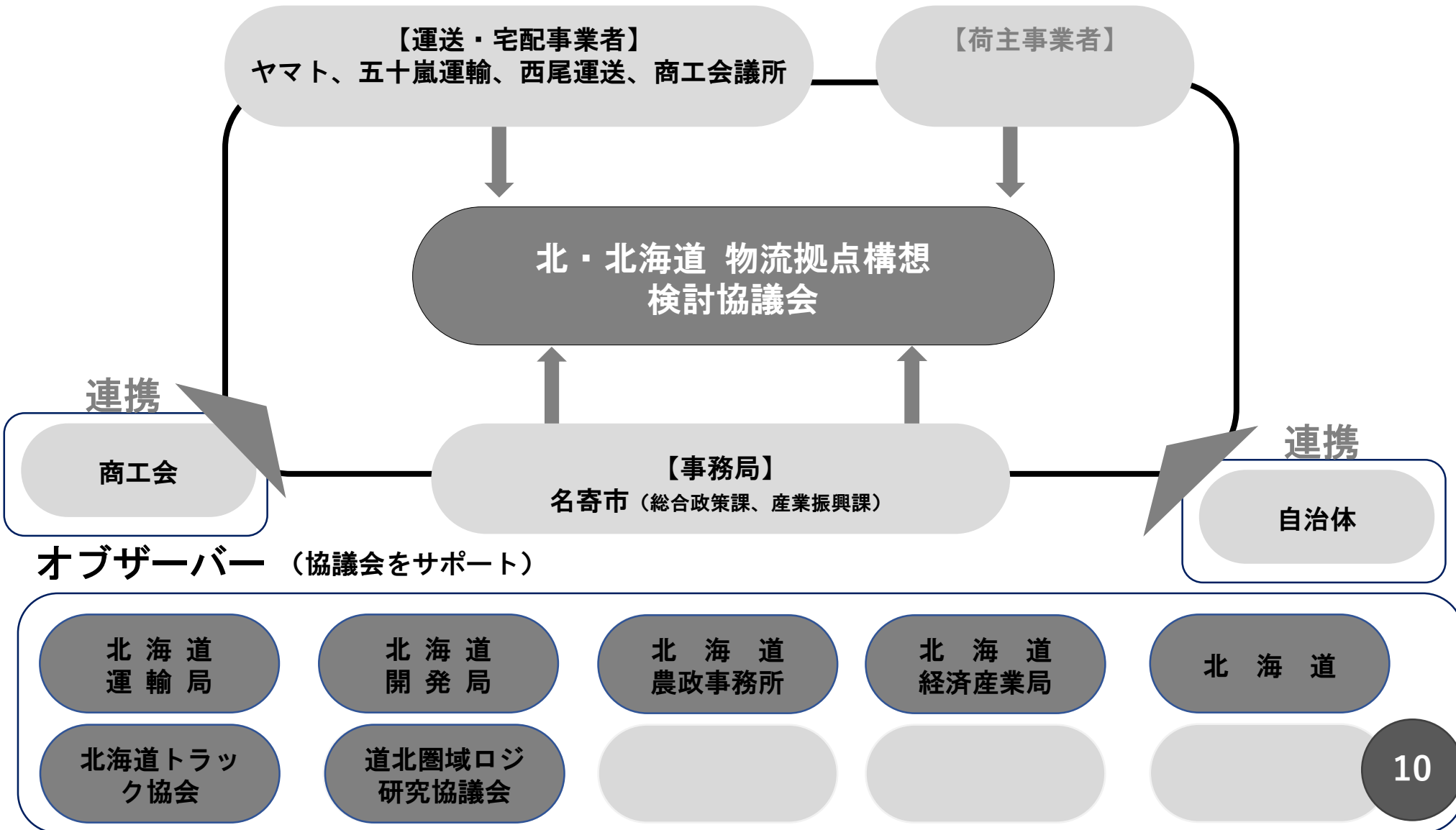
ダブル連結トラックを活用した
共同輸配送や中継輸送

補助対象

地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が参画した協議会

北・北海道 物流拠点検討協議会の体制

スモールスタートし、参画団体の拡充を目指す



物流拠点の整備に向けた取組（案）

【課題】 整備・運営主体の不在

STEP 1 1年目（補助金の活用）

- 物流拠点構想検討協議会の設立
- 複数事業者の参画促進
- 物流拠点構想の検討・策定
 - ・ 適正な機能、規模の設定
 - ・ 事業化に際してのコスト算出
 - ・ 適地選定
 - ・ 物流拠点の共同利用、ダブル連結トラック、中継輸送・共同輸送の促進手法
 - ・ 民間主体による実現可能性を高める整備、運営手法

【POINT】

● 具現化に向けた「リアル」構想

- ・ 特定のサプライチェーンを設定し、物流量・輸送ルートを検討
- ・ 実現可能性を確認

【他自治体の関わり】

STEP 1 情報提供

北・北海道中央圏域定住自立圏・稚内等

STEP 2 2・3年目

- 物流拠点準備委員会の設立
- 整備・運営主体の検討・参画促進
 - ・ 決定

【POINT】

- 民間事業者（整備・運営主体候補）への積極的アプローチが必要

STEP 3 4年目以降

- 物流拠点整備委員会の設立
 - ・ 基本構想・基本計画策定
 - ▼
 - ・ 用地取得
 - ▼
 - ・ 基本設計・実施設計策定
 - ▼
 - ・ 整備工事

【POINT】

- 適した民間事業者（整備・運営主体候補）と役割を明確化。不在のままであれば、アプローチの再検討

STEP 2 STEP 3

参画

ベネフィット・影響がある自治体

【補足資料①】 名寄インターチェンジ拠点整備構想 (名寄商工会議所 R5.2)

拠点整備のイメージ図

拠点整備
テーマ

地域にもトラックドライバーにも頼もしい 新しい名寄のインターチェンジ拠点
(道の駅のような賑わいの場 + 温浴できる憩いの場 + 産業振興の挑戦の場 + トラックターミナル)

A.道の駅的な賑わい施設 (物販、飲食)

道の駅のような物販機能を導入、名寄美深道路利用者にも利用しやすい直売所。



出典：名寄商工会議所 撮影

B.温浴施設

温浴施設と仮眠休憩ができる施設。トラックドライバーのみならず、地元や長距離一般ドライバーにも心強い。



出典：道の駅 阿寒丹頂の里 HP
(北海道釧路市)

C.加工業・運送業の施設 (道北の水産物の加工施設、道北のふるさと納税の集約ステーション)

道北内で不足傾向にあるホタテ加工工場を就業人口の多い名寄市に建設するなど、加工業施設を配置。

インターチェンジの交通結節性を活かし、道北地域のふるさと納税の返納品の梱包や保管などを一括で集約ステーションを配置。



出典：猿払村漁業協同組合

D.トラックターミナル機能

トラック方式や詰め替え方式に対応して中継拠点スペース、ダブル連結トラックの駐車スペースを確保したターミナル機能を設置。



出典：国土交通省

G.駐車場 (トラック等、大型駐車場)

一般車用に加えてトラック等の大型車用の駐車場も十分確保。

出典：道の駅 はなぞの
(埼玉県深谷市)



E.広場施設 (芝生広場と野外給食施設)

キャンピングカーなどの給食ヤード等として、デイクッキング広場として持ち込みや直売所の料理場を設置、災害時にも利用可能。

出典：道の駅 あらい HP (新潟県妙高市)



F.防災基地施設

地域防災、広域防災拠点として倉庫、道の駅も防災施設として活用。有事の際は拠点内のスペースを活用。

《防災倉庫》



《自衛隊活動拠点》

- ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧、復興活動の拠点等



出典：国土交通省「道の駅」の防災機能強化について 資料

【補足資料②】 物流講演会の開催

●件 名：北・北海道物流拠点構想実現に向けた講演会 ～生産空間の維持・発展に向けて、持続可能な物流の実現を目指して～

●日 時：令和7年5月31日（土） 16時～18時30分

●会 場：グランドホテル藤花2F 大雪（北海道名寄市）

●主 催：名寄市、名寄商工会議所

●参加者数：約120名（北海道開発局、北海道運輸局、北海道、市町村長、運送事業者 他）

●来 賓：

衆議院議員	東 国幹 様	
参議院議員	長谷川 岳 様	
衆議院議員	武部 新 様	（代理 秘書官）
国土交通省 物流・自動車局長	鶴田 浩久 様	
北海道副知事	加納 孝之 様	
北海道開発局長	坂場 武彦 様	
北海道運輸局長	井上 健二 様	
北海道議会議員	中野 秀敏 様	

《祝 電》	
参議院議員	高橋 はるみ 様
参議院議員	岩本 剛人 様
参議院議員	船橋 利実 様

●内 容：

・第1部 基調講演「2024年問題と物流拠点について」
講師 国土交通省 物流・自動車局長 鶴田 浩久 様

・第2部 パネルディスカッション 「北・北海道地域における物流拠点の重要性」
モデレーター 北見工業大学 教授 高橋 清 氏
パネリスト 米倉水産株式会社 総務部長 坂原 肇 氏
枝幸町 企画課長 中川 一広 氏
五十嵐運輸株式会社 代表取締役社長 五十嵐 千絵 氏
名寄市 総合政策部長 石橋 毅

・要望書手交

名寄市長、名寄商工会議所会頭から物流・自動車局長へ要望書提出

《要望内容》

- 1 官民連携による物流拠点構想の具現化に向けた取組に対するご支援
- 2 北・北海道圏域における生産空間の維持・発展に向けた交通網の維持・整備に対するご支援
- 3 第三次医療圏域の地方センター病院や日本最北の駐屯地を有する本市における広域防災拠点化検討に対するご支援
- 4 物流過疎地におけるAI活用など、ドライバー不足等への対応策検討に対するご支援



令和7年6月3日「名寄新聞」

令和7年6月4日「北海道新聞」

物流拠点 名寄で整備期待

市と商工会議所、国交省局長招き講演会

道北の首長出席 きめ細かい中継点必要

【名寄】市と名寄商工会議所共催の「北・北海道物流拠点構想実現に向けた講演会」が開かれた。国土交通省物流・自動車局の鶴田浩久局長を講師に招き、道北の自治体職員や運輸事業者らによるパネルディスカッションを実施。北海道縦貫自動車道の名寄インターチェンジ（IC）周辺の物流・防災拠点化構想の実現を目指す名寄市にとって、必要性をアピールする場となった。



道北の物流の現状や課題について語るパネリストら

衆参両院議員のほか、北海道開発局や北海道の幹部、道北の首長ら120人が集まり、5月31日に開催。

鶴田局長は物流拠点整備の課題について、全国的な配置に加え、トラックの中継輸送や自動運転の有人と無人の切り替え拠点の問題、地域との合意形成などを挙げた。

非公式な段階と断った上で、国の方向性について「来年の国会には法案を出すことを視野に検討している」と言及。「われわれは方向性は議論できるが、実際にどの地域がどう良くなるかというのがあるかないかという違ってくる」と指摘した。「道北の物流拠点の重要性」がテーマのパネル

ディスカッションには、4人が参加した。米倉水産（稚内）の坂原警総務部長は、生産者として「さまざまな取り組みで物流業界の負担が軽減されれば、われわれも安心して生産できることにつながる」と述べ、宗谷管内枝幸町の中川一広企画課長は「名寄市の拠点化事業により北北海道の新たな物流が形成され、選択肢が広がり課題解決につながる」と期待した。物流拠点のあり方について、五十嵐運輸（名寄）の五十嵐千裕社長は「ドライバーが休憩でき、箱形トラックの荷物が積み替えられるフオークリフトの設備を併せ持つのが望ましい」と指摘。名寄市の石橋総合政策部長は「道北の皆さんが現在の物流拠点ではカバーしきれない状況だ。旭川は物流の拠点だが、もう少しきめ細かい中継拠点が必要」と訴え、今後、必要な規模や設備を詰める名寄に対し、国による支援を要望した。（星野真）

「目標定めて前へ進みたい」 物流拠点化事業促進期成会が設立

鶴田国交省物流・自動車局長の講演聴く

【名寄】名寄物流拠点化事業促進期成会の設立総会が、5月31日午後6時からホテル名寄で開かれた。国交省物流・自動車局長の鶴田浩久氏が講演し、市と商工会議所が連携して物流拠点化事業を推進していくことが決まった。この日は、市と商工会議所の関係者ら約50人が参加した。鶴田局長は、国交省が物流拠点化事業を推進している中で、道北の自治体や事業者が連携して取り組むことが重要だと述べ、名寄市が物流拠点化事業を推進していくことが決まった。この日は、市と商工会議所の関係者ら約50人が参加した。



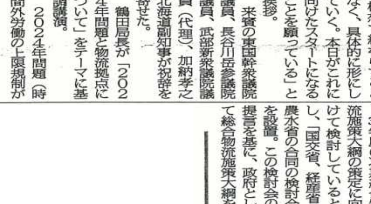
名寄物流拠点化事業促進期成会の設立総会



～生産空間の維持・発展に向けて、持続可能な物流の実現を～



地域の現状や課題を共有したパネルディスカッション



加藤市長、藤田会頭から要望書を受ける鶴田局長（中央）

【名寄】名寄物流拠点化事業促進期成会の設立総会が、5月31日午後6時からホテル名寄で開かれた。国交省物流・自動車局長の鶴田浩久氏が講演し、市と商工会議所が連携して物流拠点化事業を推進していくことが決まった。この日は、市と商工会議所の関係者ら約50人が参加した。鶴田局長は、国交省が物流拠点化事業を推進している中で、道北の自治体や事業者が連携して取り組むことが重要だと述べ、名寄市が物流拠点化事業を推進していくことが決まった。この日は、市と商工会議所の関係者ら約50人が参加した。

他、物流専門誌等の取材あり