

令和3年度 日高地域物流実態調査

北海道開発局
開発調査課
令和4年6月

目次

1. 令和2年度の日高地域物流実態調査	1
2. 日高地域の輸送力の現状	3
3. 日高地域の輸送力維持のためのアイデア考察とその可能性	6
4. 調査の活用	11
5. 道外における地方部の物流効率化に向けた取組事例	13
6. 物流に関する国の取組	15
まとめ	17

1. 令和2年度の日高地域物流実態調査

令和2年度において、日高地域4町（浦河町、様似町、えりも町、新ひだか町）を調査地域とし、物流の実態や物流に関する困りごとを関係者からのヒアリング等により取りまとめた。

日高地域の荷動きの実態

日高地域へ「入る」物流

- (1) スーパー・コンビニの店舗間商品輸送
- (2) 物流事業者による特別積み合わせ運送
- (3) 特定商品の店舗向け輸送

採算の取れる復路の荷物の確保が難しく、便数の減少傾向

日高地域から「出る」物流

農水産品を中心とした地域産品の輸送

小ロット多頻度の輸送傾向。

日高地域における物流の「困りごと」

荷主の「困りごと」

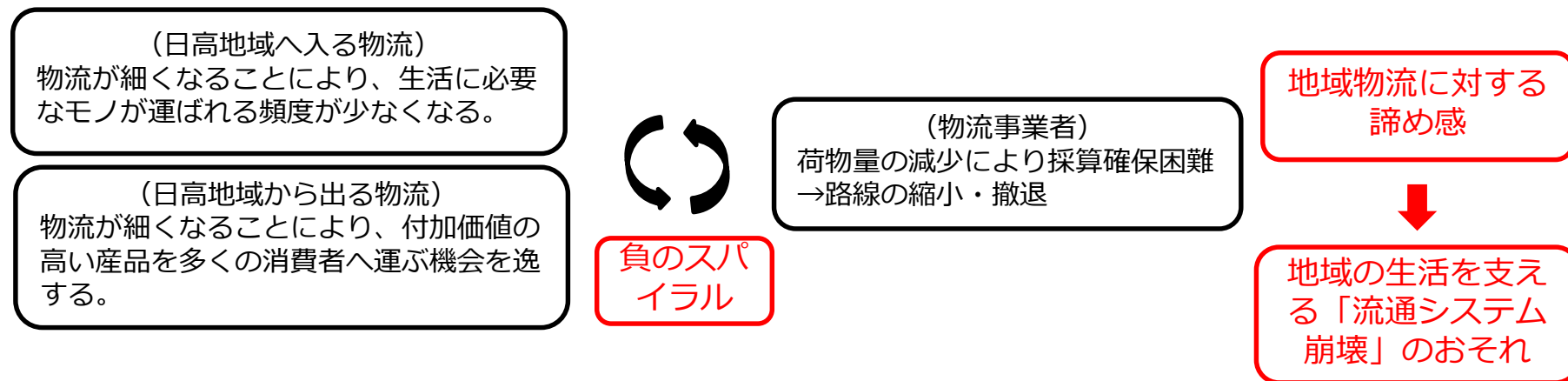
- サービス水準の低下
 - ・ 輸送頻度の低下
 - ・ 荷物の品質管理（温度帯の維持）
 - ・ 長尺物などの特殊な荷物の輸送対応
- リードタイムの不足
 - ・ 着荷主側の要求による、輸送拠点までの厳しい時間的制約
- 流通システムの崩壊
 - ・ メーカー、問屋から仕入れるより大型店から購入し、仕入れる方が安価
- 個人向け販売などへの事業拡大のハードル
 - ・ 輸送手段が運賃の高い宅配便に制限されるため、取引先の拡大を躊躇
- 運賃負担の増加
 - ・ 小売店への運賃負担

物流事業者の「困りごと」

- 荷物量
 - ・ 片荷輸送（「帰り荷」が確保出来ない）
 - ・ 採算が取れる荷物量の確保が困難
 - ・ 小ロット、多頻度の輸送
- 長距離の輸送
 - ・ トラックドライバーの労働時間遵守が困難
 - ・ 着荷主の時間指定による輸送スケジュールの硬直化
- インフラの不足
 - ・ 限られた輸送ルート（幹線道路が極めて限定）
 - ・ 国道の通行止めが多い地域特性

1. 令和2年度の日高地域物流実態調査

日高地域における物流の「困りごと」



物流の「困りごと」を解決するアイデア検討

荷主、物流事業者の「困りごと」を補い合える点を探し、既存の輸送網を活かした効率的な輸送方法を検討していく必要がある。

(例)

共同輸送

中継輸送

荷物を集約・分配する拠点の整備

空き車両と荷物のマッチング

温度帯が異なる荷物（常温・冷蔵・冷凍）の混載輸送

荷主・物流事業者をはじめとした関係者が地域物流に対する危機意識を持ち、課題を共有し、連携することから始めることが肝要。

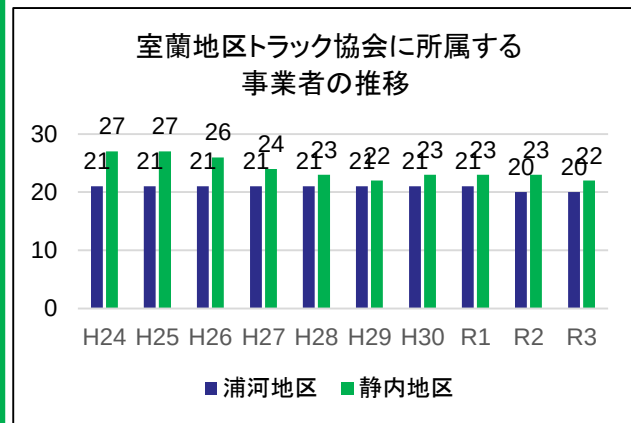
2. 日高地域の輸送力の現状

室蘭地区トラック協会ヒアリング概要

日高地域における輸送力を把握するために、地域の貨物自動車運送事業の適正な運営に関わる(公社)北海道トラック協会所属・室蘭地区トラック協会に聞き取りを実施した。

日高地域の物流事業者について

- ・ここ数年の事業者数はほぼ変わらない。
- ・事業者が増える要素はない。増えていたとしても、大手の事業者の営業所が増えるくらい。地域の新規事業者が立ち上がることはない。
- ・車両数も大きな変動はない。
- ・車両ほとんどはダンプトラック、軽種馬輸送。このほか水産物の輸送が少々。
- ・山側の地区への輸送は宅配業者(またはその委託業者)の軽貨物車に依存しているようだ。



((公社)室蘭地区トラック協会提供資料より作成)

日高地域の輸送量について

- ・「入り」「出」を比べると、日高に「入る」荷物が圧倒的に多い。
- ・日高地域からの帰り荷はほとんどないと思われる。
- ・一般的に往復合わせて5割の実車率があれば良い方と考えるが、日高地域に関しては復路での荷量が少ないので、そこまでいっていないと考えられる。

日高地域の輸送力の課題について

- ・片荷状態は昔からの課題。
- ・単独で日高地域へ行こうとする業者は少ない。
- ・一番の課題はトラックドライバーの不足。今後、日高方面に行けない物流事業者が出てくることも考えられる。ほかの事業者にも日高方面への輸送を頼む、ということも出てくるかも知れない。
- ・ドライバー不足の要因は賃金などの労働条件によるところがある。ドライバーの賃金を上げるには定められている届出運賃のとおりには荷主から運賃を取るのだが、実際そのようになっているかは疑問。
- ・水産業の生産減少により、水産品の輸送が減っていくと考えられる。

2. 日高地域の輸送力の現状

室蘭地区トラック協会ヒアリング概要

2024年から実施される予定の「トラックドライバーの時間外労働時間上限規制」による地域物流への影響について

- ・現在、荷主に向けた協力のお願いを発信する準備中。
- ・荷主との契約交渉の中で「ドライバーの時間外労働時間の超過に関わることはしない」とする方向が出来上がっていければ良い。
- ・ドライバーの2人乗車はドライバー不足である現状難しい。
- ・道路整備はドライバー労働時間の短縮に繋がると考える。日高自動車道が厚賀ICへ延伸したことで、ドライバーは相当助かっている。その先は国道に頼っているので、引き続き日高自動車道の整備をお願いしたい。



室蘭地区トラック協会へのヒアリングの様子

地域物流における事業者間の連携による取組について

- ・中継輸送はやれないことはないと思うが、事業者が違くと積み替えは難しい。
- ・協会内で「特積み部会」があり、共同輸送や中継輸送について議論したことがあるが、各社の担当が頻繁に替わるためなかなか話が前に進まない。
- ・「特別積み合わせ輸送」の条件として「拠点があること」があるが、拠点の整備が難しい。
- ・民間業者が集まり協同組合を設立し、荷物を融通し合い確保することがある。

(参考)物流における「2024年問題」とは

「2024年問題」とは？

「働き方改革関連法」によって、**2024年4月1日以降、「自動車運転の業務」に対し、年間の時間外労働時間の上限が、960時間に制限される**ことによって発生する諸問題に対する総称。

2019年4月1日に施行された働き方改革関連法では、時間外労働の上限は、原則として月45時間、年360時間に制限され、労使間で36協定を結んだとしても、時間外労働は年720時間に制限される。大企業では2019年4月から、中小企業では2020年4月から施行された。

しかし、「自動車運転の業務」など一部の業務における時間外労働の上限規制適用が、2024年まで猶予されている。

「2024年問題」に関するトピック

自動車運転手に関する「改善基準告示」の見直しに向けて、令和3年4月に厚生労働省が「労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会」を設置。これまでに4回の会議を開催。令和4年12月の改善基準告示の改正に向けた議論を続けている。

ドライバーの拘束時間や運転時間の引き下げがなされる見込み。

改善基準告示(現行)による基準

1日当たりの拘束時間
原則13時間

最大拘束時間
16時間
※15時間越えは週2日まで

1ヶ月当たりの最大拘束時間
293時間

1日当たり運転時間
2日平均で9時間



改善基準告示(改正後)による基準

1日当たりの拘束時間
原則〇〇時間

最大拘束時間
〇〇時間
※〇〇時間越えは週〇日まで

1ヶ月当たりの最大拘束時間
〇〇〇時間

1日当たり運転時間
〇日平均で〇時間

労働基準法上の制限 (自動車運転手)

1週につき1回以上の休日
4週を通じて4日以上の日

原則 1日8時間
1週40時間

時間外労働の制限
年間 960時間
1ヶ月 80時間

2024年4月1日から制限される。

年次有給休暇の取得義務
5日間

3. 日高地域の輸送力維持のためのアイデア考察と可能性

日高地域における輸送力を維持していくためには、関係者が連携し取組を進めていくことが必要と考える。取組には共同輸送、中継輸送、拠点の整備、情報のマッチングなどが考えられるが、このような取組における課題や実現の可能性、実現に向けて必要なことなどを日高地域に関わる物流事業者等と意見交換を行った。

幸楽輸送(株)との意見交換概要

日高地域をはじめ、道内各地への輸送事業を展開している幸楽輸送(株)に物流事業者間の連携や、荷物と輸送車両の情報のマッチングについて伺った。

流通システムの課題について

・荷主が物流に係る費用について重要と考えていないと思う。輸送品目が高級品であれば物流の費用を気にしなくなってくる傾向。輸送品目ごとの物流費の比率を調べてみるのが有効ではないか。

物流事業者間の連携について

・生産者や物流事業者の意見を出し合う機会があれば良いと思うが、その場で良い意見が出ないかも知れない。物流事業者も自社の利益が優先と考えているのではないだろうか。
・いろいろな取組が出来れば良いが、人口減少の現状で、地域の生産量が増えなければ輸送する「ネタ」が乏しく、物流の発展性は少ないと考える。

荷物と輸送車両のマッチングの可能性について

・マッチングによって損をする者が出てくこと、「しがらみ」がネックになると考える。
・当社の日高地域とのマッチングは、帰り荷スペースを利用した乳製品の輸送。生乳も扱いたく、荷主と調整を続けたが、生乳は週3～4回しか頻度がないこと、輸送時間帯の希望がマッチしなかったことから成立しなかった。
・2024年に「トラックドライバーの時間外労働時間上限規制」が実施される予定であることから、リードタイムの確保が難しくなることが考えられ、マッチングをするには労働時間を考慮する必要があるのが大きいところ。
・日高地域のように輸送頻度が区々だったり、荷物量が少ないと難しいかも知れない。
・単発で荷主と物流事業者をマッチング(試行)させて終わり、ではなく、年間を通じた荷物の運び方や荷物量でマッチングする仕組みはどうか。荷主側も輸送条件等を比較検討が出来る仕組みを構築出来れば良いと考える。

3. 日高地域の輸送力維持のためのアイデア考察と可能性

北海道物流開発(株)との意見交換概要

日高地域をはじめ、道内各地へ主にアイスクリームなどの冷凍食品を輸送している北海道物流開発(株)に地域物流について意見を聴取した。

日高地域の物流の難しさについて

- ・全国的にみても、**突端部の荷物は滞りがちである。**
- ・日高が道北より難しいと思うのは、道北は名寄から3方向以上に分かれるが、日高は苫小牧から二手に分かれるのみ。
- ・新ひだか町(旧静内町)までは「札幌圏」に属すると考える。ここから先は物流量が先細る。正直なところ、旧静内町までが採算ラインと考える。
- ・新ひだか町(旧静内町)から先はフルカテゴリ(全ての温度帯の荷物を1台の車両で輸送すること)で輸送するので、えりも町まで運んでいる状況。

日高地域の輸送力維持のアイデアについて

- ・物流の骨組み自体を変えるために取り組む際には、テスト的に一度切り替えるだけでは中途半端。地元が混乱するし、やるなら続けて取り組んでいかないといけない。そう考えるとテストが難しい。
- ・誰かが得をすれば誰かが損をする。商売敵に「うちの物を取るな」と言われる。
- ・地方物流は「新聞配達」のようなものだと考えている。最後の一部まで配らなければいけない。
- ・**新ひだか町(旧静内町)に拠点を置く施策は、小ロット荷物を集め、「中ロット」になれば、運ぶ者が出てくるのではないか。**
- ・「拠点」があったとしても、その積み卸し(にかかる手間と時間)がネックになる。
- ・「混載」で肝要なのは、「モジュール化」(トラックに積むコンテナの工夫等)
- ・荷物情報と車両情報のマッチングは、ロットが小さいことが課題か。あまり複雑なマッチングの仕組みだと「宅配便にお願いした方が早い」となる。
- ・物流総合効率化法による支援制度の活用を何度か行ってきた。日高地域で考えられるのは新ひだか町(旧静内町)で荷物を集約、そこから大きい車(トレーラー)1台で運ぶ、などが考えられる。

3. 日高地域の輸送力維持のためのアイディア考察と可能性

富良野通運(株)との意見交換概要

富良野地域と道央、さらには道外へ農産物の輸送を中心に事業を進めており、地域物流に精通する富良野通運(株)に地域物流の課題、事業者間の連携や共同輸送などの可能性についてお話を伺った。

地域における輸送力を維持するアイディアについて

- ・当社では、協力会社と連携し「運行裁量権」(納期の融通や調整をする権利)をいただき、協力会社とwin-winの関係なるよう、輸送する荷物を協力会社と調整している。これにより帰り荷も確保出来ている。
- ・地域において、「危機感を持つ、危機感を上げること」「物流に関するモチベーションを上げる」「動ける人材・キーマン」が必要。地域から動きをつくることが大事。

物流事業者間の連携について

- ・物流事業者間の連携において、輸送品質に違いがありすぎる事業者間の連携は、荷主に対しての輸送サービスに大きな違いが生じると考えられるため難しいと考えるが、輸送品質の似通った事業者間であれば可能性としてはある。

共同輸送・中継輸送における課題とアイディアについて

- ・中継輸送を行うと、確実に運賃は上がる。(荷主の負担増)
- ・共同輸送では、やり方にもよるが運賃が下がる方向にはならないと考えて良いと思う。
- ・運賃が下がるとすれば、往復の実車化が必須の条件だろう。
- ・しかし、このまま何もせずに「地域へモノが運べなくなる」～「地域の物流が壊滅する」というストーリーを考えると、共同輸送や中継輸送を行い、運賃の値上げはせざるを得ず、物流を守っていくことが最優先ではないか。
- ・例えば、ビール会社は大手4社が共同輸送を行っている。日高地域への輸送でメーカー間の共同輸送は出来ないだろうか。
- ・当社は燃料の配送もしている。日高地域において、燃料のメーカー間共同配送出来ないだろうか。灯油、軽油などをエリア分けをして配送する。今は各戸で購入する燃料メーカーが異なり、同じ時間帯に複数の輸送があつたりする。共同配送で効率化出来るのではと考える。

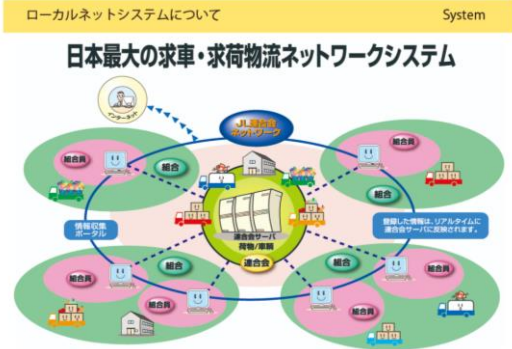
3. 日高地域の輸送力維持のためのアイデア考察と可能性

北海道ネットワーク運送事業協同組合連合会との意見交換概要

荷物と輸送車両のマッチングの可能性に関し、北海道ネットワーク運送事業協同組合連合会に北海道の地方部における求車・求荷システムの実態と課題、日高地域での可能性について伺った。

求車求荷ネットワークシステム(ローカルネット)の特色と課題について

- ・ローカルネットワークシステムは、ヒューマンネットを基本としており、人と人とのつながりを重視。信頼関係で輸送業務のやりとりをしている。
- ・道内では86社が加入。
- ・北海道と本州の違う点として、本州はメーカーが多く、行程や生産ラインから出荷のペースの先がわかるが、北海道は農産物の輸送が多いため、荷物の情報を出しても間に合わない場合がある。
- ・会員間である程度の関係が出来上がると、過去に同様の輸送をお願いした事業者任せ、といったことがあり、システムに情報が出てこないケースがある。配車担当が発想の切り替えをしないと、いつもの事業者に頼むのが楽、いつまでも現状を変えようとしなない。
- ・北海道は荷主も中小企業が多く、コストをかけて物流を変えることが出来ない。
- ・日高地域には組合員がいない。
- ・道内ではチャーター(車立て)が多い。
- ・マッチングの仕組みを作るにはいろんな取組をやっている物流事業者と荷主がネットワークを組まないと前に進まない。
- ・地方で荷物の情報をやりとりしながら上手く物流を組み立てていくのは、地域の実情をわからなければいけない。地域に詳しい人がいなければ仕事の組み立てが出来ない。荷主の特性、荷物の特性、配送先集荷先の特徴など。特積み業者は慣れている。そのような業者が少ないのが課題か。



(出典: 日本ローカルネットワークシステムHPより)

3. 日高地域の輸送力維持のためのアイデア考察と可能性

(株)物流産業新聞社との意見交換概要

物流に関する情報を発信している(株)物流産業新聞社に地域物流の危機感の共有などについて伺った。

物流の危機感をどう共有するか

- ・各自治体が物流に対する熱量があれば良いのだが、危機感が直接的に住民へおりていくとは考えにくい。
- ・「人流」や「観光」は話題になりがちだが、物流は地域の話題になりにくい。

日高地域の輸送力維持のアイデアについて

- ・行政が地域の物流を守ること主体的に関われないのは疑問に感じるところ。
- ・北海道は「マッチングサイト不毛地帯」と感じる。行政が物流のマッチングサイトを運営する、というのはどうか。ここで行政が取り組みれば「行政初の物流支援」と銘打ち、全国へ発信することが出来ると思う。
- ・本州では北海道に比べて物流におけるマッチングの流れが進んでいる。
例えば「CBクラウド」がセブンイレブンのネット販売配送サービスと連携。軽貨物の荷物情報が開示され配送の効率化を図っている。これは道内のラストワンマイル輸送が東京資本に参入され、輸送を取られることの示唆か。特に道内の軽貨物配送事業者は育っていない状況なので更に厳しい状況か。実際に札幌市内のラストワンマイル配送は東京資本が参入している。
- ・物流総合効率化法による支援メニューを積極的に活用すべき。現在は、限られている者がこの支援制度を利用しているに過ぎない。申請窓口である運輸局に対し、感触を聞くことも出来るし、実際に認められる例もある。「日高地域で多くの物流総合効率化法による補助金申請があった」というだけでかなりのインパクトになるし、地域物流のためにもなると考える。
- ・日高地域のような地方の物流については、既存の物流網を有効的に活用するのが重要。

4. 本調査の活用事例

調査対象自治体との意見交換

調査対象自治体を訪問し、昨年度とりまとめた日高地域物流実態調査をベースに意見交換を行った。

浦河町

・個々の商店などでごく小規模なモノが入りづらいというはあるが、町全体的として、モノが入りにくいというは感じていない。
 ・飲食店ではコロナの影響から仕入れを減らしたいという考えがあったが、少ない量で運んでくれる業者がないと仕入れが出来なくなるのではという不安を聞いたことがある。
 ・近隣の町も同じルートを使っている。ここからえりもまで1時間、新ひだかまで1時間。浦河が中間点になっているので、**同じようなモノを運ぶのであれば統合して運ぶ、というのは可能性としてあるのではないか。**



様似町

・物流に関して行政に何かを頼むというイメージがないのかも知れない。
 ・自治体で物流についてどのように関わっていけるかを知りたい。
 (例: 混載などによるコスト削減)
 ・道路整備が進むことによる物流への効果は期待できる。
 ・水産物は季節の偏りはあるものの一定程度出す荷物はある。
 ・ドライバーが足りないという声はよく聞かすが、その他の諸問題が生じているということは今回の意見交換でわかった。



新ひだか町

・以前、町でスーパーの誘致をしたことがあり、町職員が札幌や帯広のスーパーに営業をかけたことがあったが、**物流コストが高いことを理由に断られるケースが一番多かった。**
 ・物流拠点の整備は、ビジネスベースで採算が取れないと事業が縮小していく。例えばそこに公的支援を入れたところで将来まで支えていけるのかが不透明なので、新しいビジネスの仕組みのようなものが作れば良い。



えりも町

・「出」の物流においては、昆布など水産物の輸送は季節を通じて荷物はあと思う。
 ・一方、水産物を入れる発泡スチロール製の箱は軽い割にスペースを取るのでは(仕入に)苦労しているのではないかと感じる。
 ・コンビニ、大手量販店の物流網は充実していると感じる。



4. 本調査の活用事例

北海道ビジネスEXPOにおけるライブ配信

令和3年11月に開催された北海道ビジネスEXPOにおいて、北海道物流開発(株)と物流の共同研究を行っている明治大学の橋本教授より、物流課題の解決について講演があり、北海道の物流課題として、本調査の内容が発信された。

日時: 令和3年11月12日(金) 10:30~

講演者: 明治大学グローバルビジネス研究科 橋本教授

場所: 北海道ビジネスEXPO内・北海道物流開発(株)

(以下「HBK」という)展示ブースヘリモート配信

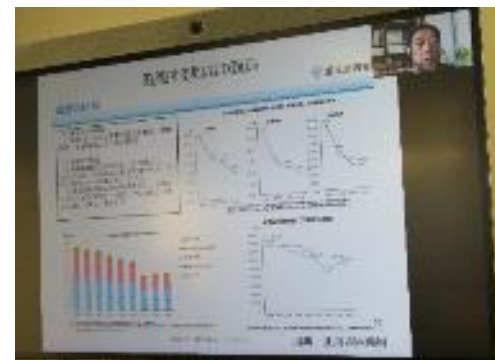
講演の内容

- ・テーマ「モジュールボックスとITの利活用による物流課題の解決」
- ・国内における物流の課題～ドライバー不足、ドライバーの労働時間問題
このままでは荷物全体の1/4が届けられなくなるかも知れない。一方でトラックの積載率は40%程度であり、荷室の半分以上は空気を運んでいる。
- ・北海道における物流の課題(※本調査を引用)
輸送距離が長くコスト増、突端部にモノが届かない、物量が少なく中ロットの荷物を運ぶ手段がないetc...

↓

課題解決のためには、

- 物流生産性の向上
積載率の向上へ～モジュール化による集荷・共配
モジュールボックスユニットを使った異種製品の混載輸送
- 最新技術を活用した物流に係る情報の優位性の獲得
荷物情報と運行情報のマッチング
センシング技術の搭載(輸送品質の向上)
GPSを活用したモジュールボックスユニット及びコンテナ管理



日高地域物流実態調査報告書の一部を橋本教授の講演で使用された

5. 道外における地方部の物流効率化に向けた取組事例

(株)共同配送こうちによる共同配送(高知県)

高知県高知市の(株)共同配送こうちは、高知卸商センター協同組合を母体として、組合員など11社の加盟会社の出資を受け、平成20年6月に設立された。加盟会社は、それまで自社配送だった輸送を共同輸送に切り替えることで、適切な人員配置により配送コストの削減ができ、黒字化に成功した例もある。

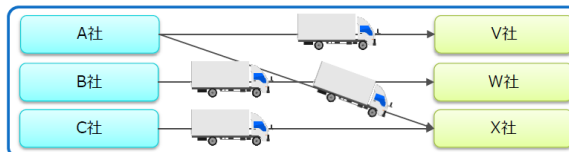
小型車をメインに冷凍と常温を混載できるトラックを保有し、県内全域に共配網を構築している。

事例2. 荷主等の連携による共同配送・輸送網の集約(共同配送こうち)

- 地域の卸協同組合が母体となり、地域の物流課題解決のために地域企業が協同で物流網を構築し、物流コストの削減に貢献。加えて、企業体質の改善にも寄与

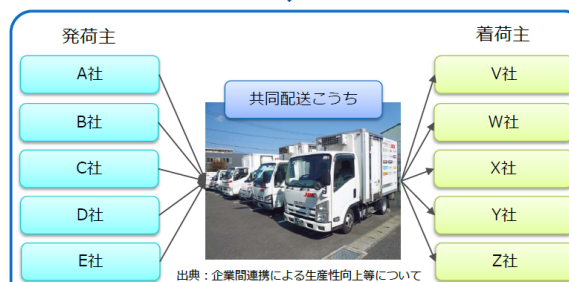
実施前

- ・ 各企業が個別に輸配送を実施・手配
- ・ 量あまり揃わない小口が主流で、物流コストも割高



取組概要と効果

- ・ 高知卸商センター協同組合が母体となり、組合員卸、近隣の卸、製造卸が連携して、株式会社共同配送こうちを設立
- ・ 物流の条件が悪い主に中山間地域への共同配送を実施し、発荷主の配送コストを削減
- ・ 加えて、共同配送により出荷時間の厳格化等で、生産や人員の管理等も徹底されるようになり、発荷主の残業時間の削減、利益率の向上にも寄与



③. 企業間連携を通じた生産性向上等の事例(共同配送・共同倉庫)

- 共同配送によって配送コスト・残業時間を削減、オンラインを活用した共同倉庫によって管理コストを削減。

【事例】高知卸商センター協同組合

「共同配送により、配送コスト・残業時間を削減」

- 配送コストを下げるとともに、企業体質の改善を図るため、組合員卸、近隣の卸、製造卸が連携して株式会社共同配送こうちを設立して、主に中山間地域への共同配送を実施。
- 各社配送時には、配送時間が定まっておらず、時間管理が徹底されていなかったが、共同配送により出荷時間が厳格化されたことから、生産時間及び人員の管理が徹底され、残業時間の削減、配送コスト削減、利益率の大幅向上が図られた。



(出典)内閣官房「第2回中小企業・小規模事業者の長時間労働是正・生産性向上と人材確保に関するワーキンググループ」
(H29.11.22)参考資料より

(出典)経済産業省「福島相双地域等の物流に関する協議会(第2回)」
(H31.2.19)資料より

5. 道外における地方部の物流効率化に向けた取組事例

西米良村・村営バスによる貨客混載事業(宮崎県)

宮崎県西米良村では、令和2年3月23日より村営バスによる貨客混載事業(カリコボーズのホイホイ便。以下「ホイホイ便」)を開始。

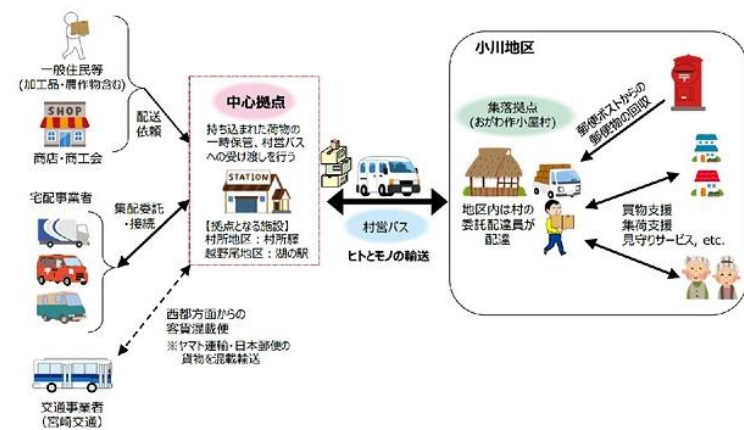
ホイホイ便は、西米良村の中心部である村所地区から小川地区までの約21kmの区間で、旅客と宅配荷物を村営バスに載せた貨客混載として運行したのち、小川地区で村の委託配達員が村営バスから宅配荷物を受取り、各戸へ配達するもの。

西都市～西米良村(村所驛)間では、宮崎交通株式会社(以下「宮崎交通」)とヤマト運輸、日本郵便による貨客混載が既に実施されており、ホイホイ便の運行開始により、西米良村は複数の貨客混載を運行する地域となった。

ホイホイ便は、各社の宅配荷物の共同配送のほか、地区住民や村内事業者が、村所地区と小川地区の間で荷物の輸送を行う手段としても活用される。

貨客混載の取組は、既に全国各地で実施されているが、佐川急便、日本郵便、ヤマト運輸の3社が共同で実施する取組は全国初であり、また、村営のコミュニティバス(白ナンバー)で実施することは極めて画期的な取組である。

●ホイホイ便の実施地域(上)、取り組みのイメージ(下)



国の補助事業

物流総合効率化法とは

流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実現するとともに、「輸送網の集約」、「モーダルシフト」、「輸配送の共同化」等の輸送の合理化により、流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定や支援措置等を定めた法律。

モーダルシフト等推進事業とは

国土交通省では、**温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化**による持続可能な物流体系の構築を図るため、**荷主企業及び物流事業者等物流に係る関係者によって構築される協議会が実施**するモーダルシフト等の取り組みを支援する「**モーダルシフト等推進事業**」(補助事業)を実施。

モーダルシフト等の物流総合効率化法に基づく取り組みにおいて、協議会の開催等事業計画の策定に要する経費への支援、モーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費の一部に対する支援を行っているところ。

道内では、平成28年度以降8件が認定され、物流効率化のための取組が進められている。

物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）の概要

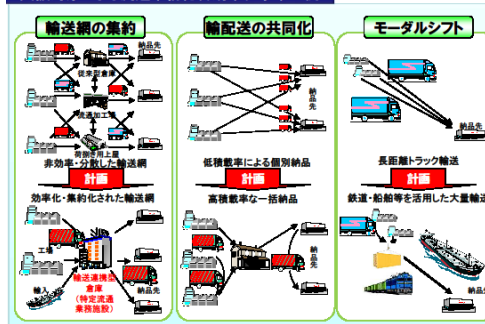
目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う
貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減**及び**省力化**に資するもの(**流通業務総合効率化事業**)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例



支援措置

- ① 事業の立ち上げ・実施の促進
 - ② 計画事業の進捗・運行経費の補助
 - ・事業開始に当たっての、倉庫庫、
貨物自動車運送事業等の許可等
のみなし
 - ③ 必要な施設・設備等への支援
 - ・輸送・選択型倉庫への税制特別
 - 一法人税：制備価額10%（5年間）
 - 一固定資産税：課税標準1/2（5年間）
 - ・旅客税制を活用した貨物輸送への
税制特別（貨物用車両・搬送装置）
 - 一固定資産税：課税標準1/3（5年間）
 - ・施設の立地規制に関する配慮
 - 一市街化調整区域の開発許可に係る配慮
 - ④ 金融支援
 - ・信用保証制度の区域許可の拡充
 - ・長期低利子貸付制度
 - ・長期無利子貸付制度
（主に中小企業向け）
- 等

モーダルシフト等推進事業

国土交通省
令和3年度予算額:43百万円

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等を、荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する。

モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。また、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費の一部に対する支援を行う。

支援対象となる取り組み		計画策定 経費補助	運行経費 補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト		補助率：1/2以上 上限500万円 ※2
	幹線輸送の集約化		
トラック輸送の効率化	共同配送	補助率：定額 上限200万円 ※1	対象外
	その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取り組み		



〔上記に加え非接触・非対面型物流への転換・促進を支援〕

- ※1の経費補助に該当する計画の策定に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器の導入等を計画した場合、その取組に対して、補助額上限の引き上げを行う。
補助率：1/2以内、上乗せ：300万円、上限総額：500万円
- ※2の経費支援に該当する運行に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合、その取組に対して、補助率の上乗せ、補助額上限の引き上げを行う。
補助率：2/3以内、上乗せ：500万円、上限総額：1,000万円

～ 取り組み実施に向けた主な流れ ～

- 1 協議会の立ち上げ
・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた
意思共有

計画策定経費補助

- ・関係者の参集
 - ・個々の貨物の輸送条件(ロット、荷姿、リードタイム等)に係る情報やモダリティ等の実現に向けた課題の共有及び調整
 - ・CO₂排出量削減効果の試算 等
- 3 総合効率化計画の策定
- ・協議会の検討結果に基づく総合効率化計画の策定

面議会の決断結果に基づき、総務局平成16年度計画の策定

- #### 4 計画の認定・実施準備

5 運行開始

- 運行開始



(出典:国土交通省HPより)

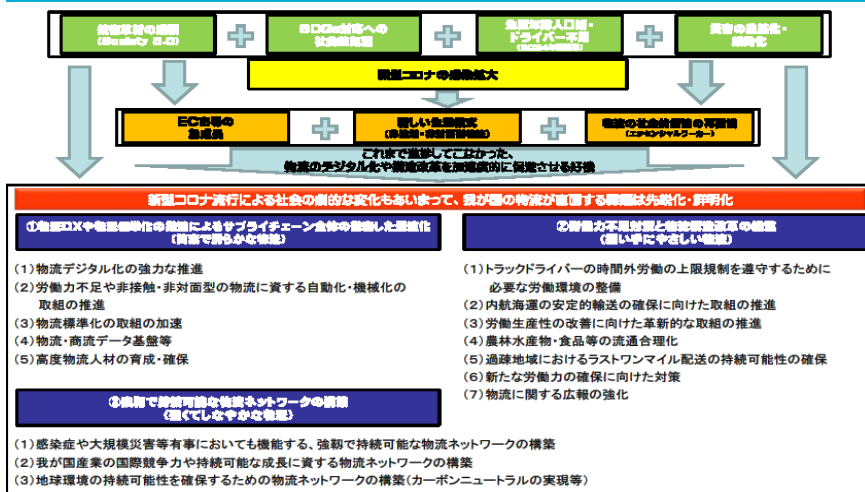
6. 物流に関する国の取組

国の施策、関連する取組

【国土交通省】総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)

現在の日本の物流政策は、令和3年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2021年-2025年)」に沿って行われている。我が国の物流が直面する課題は、今般の新型コロナウイルス感染症の流行による社会の劇的な変化も相まって、より先鋭化・鮮明化しているといえる。この大綱では、そうした物流の課題に対応した施策を取り組むべく**3つの方向性**を定め、関連する施策を位置づけているところ。

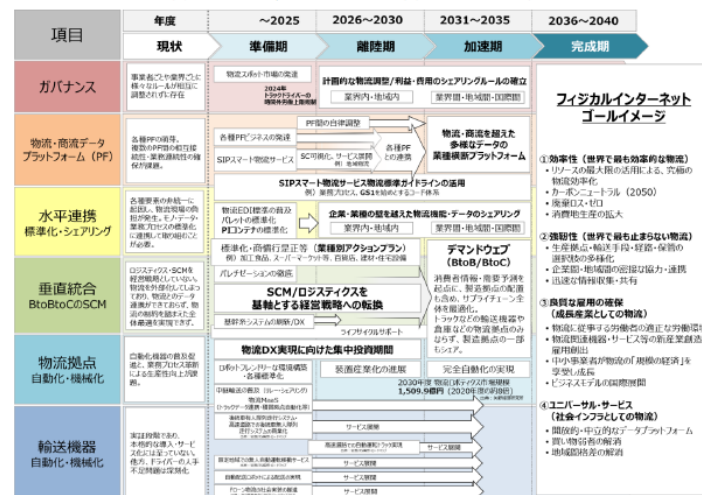
総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



【経済産業省・国土交通省】フィジカルインターネット実現会議

物流における需要と共有のバランスが崩れつつある日本全体で、物流効率化を徹底していくことは喫緊の課題としていところ。物流リソースに関する情報を企業・業界の垣根を越えて共有し、**保管・輸送経路等の最適化などの物流効率化を図ろうとする考え方(=「フィジカルインターネット」)**が注目を集めている。この会議では2040年を見据えたフィジカルインターネットの実現に向けたロードマップを策定することを目的としている。

図4-1 フィジカルインターネット・ロードマップ



調査のまとめ

昨年度までの物流実態調査においては「日高地域に入る」「日高地域から出る」双方の物流に関し実態と困りごとを物流事業者や地域の荷主から聞き取りを行い、それぞれの視点での困りごとが絡まり合っていることがわかった。

このことを踏まえ、困りごとを解決するアイデア及びその可能性を検討することを主眼に日高地域に関わる物流事業者のみならず、自治体やトラック協会などと幅広く意見交換を行い、日高地域の輸送力を維持していくために必要なことを調査してきた。

輸送量の減少やドライバー不足、今後予想される「2024年問題」などにより、物流事業者は輸送に課題を持ち、輸送費の負担増や輸送サービス水準の低下などによって小売店をはじめとした荷主も商品の仕入れや製品の輸送に困っている声が多く聞かれる。

一方、日高地域全体を見ると、宅配サービスの充実、通信販売や店舗における生活物資の購入に住民から大きな不満は聞かれないことから、現時点で物流に関しての危機感は薄いと感じられた。

日高地域の輸送力をみると、今後、ドライバーや輸送車両が大きく増えていく要素は見当たらず、特に地域突端部への輸送力は小さくなっていくものと推察する。その中で輸送力を維持していくためのアイデアとして、「共同輸送」「中継輸送」「温度帯の違う荷物の混載輸送」「荷物と空き車両の情報マッチング」「荷物を集約する拠点の整備」に注目し、それぞれのアイデアについて精通する関係者の意見を聴取した。これらの意見によると輸送力維持のための「ツール」として日高地域において取組を進められる可能性は「ある」と考える。輸送力維持に向けた物流の新しいシステムを構築していくことも有効であるが、現在の物流網をいかに有効的に活用していくか、という議論が必要不可欠であると考ええる。また、これらのアイデア実現には物流事業者単独では困難と思われることから、今後の地域物流に危機感を持ち、地域の実情をよく知り、動ける「キーマン」が重要であり、地域からアクションを起こしていくことが重要であると考ええる。

「2024年問題」を直近に控え、このままでは運賃の上昇と密接な関係にある輸送力の低下が「日高地域に入る」「日高地域から出る」輸送量の減少に拍車を掛け、地域産業の疲弊を生み、地域の衰退に繋がっていく恐れがある。

そうならないためにも、住民や産業・企業を含めた地域全体と日高地域に関わる物流事業者が認識を共有し、今後の大きな課題として、日高地域の輸送力維持のためのアイデア実現に向けた取組を待たないで進めていくことが重要であると考ええる。