

日高地域物流実態調査

北海道開発局
開発監理部開発調査課
令和4年1月

目次

令和2年度の調査

調査の概要	1
調査の背景	2
調査の方針	4
調査項目	5
調査の内容	6
1. 日高地域における物流実態の把握	6
(1) 地域の概要	6
(2) 物流事業者・荷主・商工会等へのヒアリング調査	9
(3) まとめ	20
2. 地域物流における「困りごと」を解決するアイデア検討	21

令和3年度の調査

調査の概要	23
調査の内容	26
調査の活用	27
まとめ	29

令和2年度の調査

【調査の目的】

本調査は、生産空間の維持・発展に向け、地方部の物流実態等を把握するものであり、令和元年度に実施した調査地域以外の物流実態を把握することにより、道内各地域へ物流効率化の取組をより一層展開していくための基礎資料とするもの。

【調査対象地域の選定】

<日高地域>

令和元年度調査において調査対象地域を選定した際の着眼点と同様の考え方とし、調査済である名寄・遠軽・岩宇の3地域以外に多様な課題や特性を代表的に把握出来ると考えられる地域として、日高地域を選定。

※本調査における「日高地域」は、浦河町、様似町、えりも町、新ひだか町の4町を対象とした。



調査対象地域選定に当たっての着眼点

- ①輸送品目ごとの特徴、輸送条件、課題を踏まえた地域選定
- ②地理的特性、主要物流拠点からのアクセス時間を踏まえた地域選定
- ③人口減少下における物流ネットワークの維持に資する地域選定

着眼点に照らし合わせた日高地域の特徴

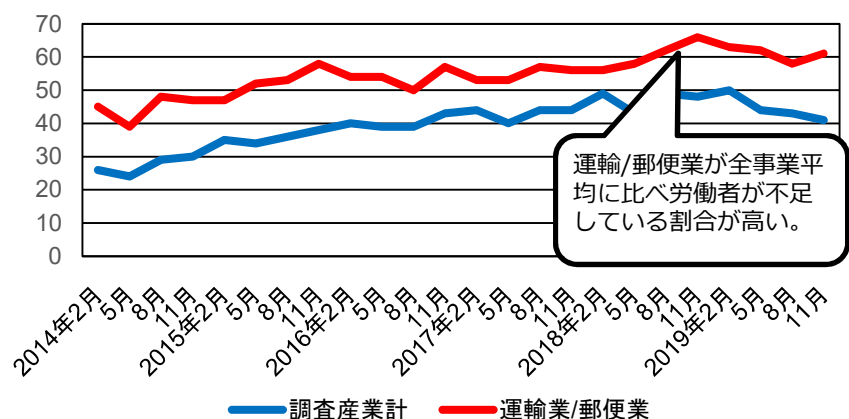
- ・野菜、花き、昆布、さけ、つば類など種類に富んだ付加価値の高い農水産物が生産され、品目ごとの輸送条件が多様と考えられる。
- ・狭長に展開している地理特性を持つ。
- ・道央圏と連絡する幹線道路は日高自動車道、国道235号、336号のみであるため、道路のリダンダンシーが脆弱。
- ・地域突端部のえりも町は札幌市から約210kmの距離があり、突端部ほど道央圏とのアクセス時間を要する。

【今日の物流を取り巻く背景】

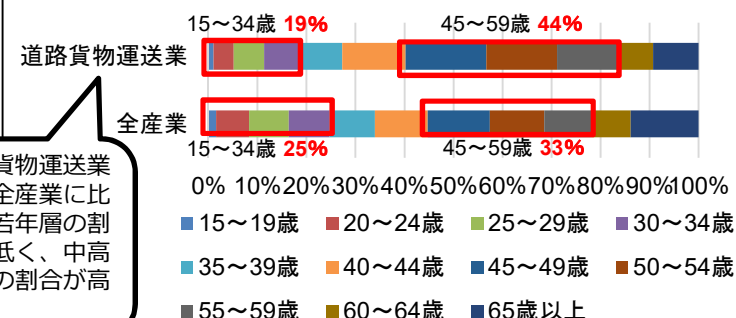
物流は、地域の産業や住民の暮らしなどを支える重要なインフラであるが、トラックドライバーの減少や高齢化が顕著。「改善基準告示」に基づくドライバー労働時間の厳格化による長距離輸送の制限などの問題も抱えている。

労働者が「不足」する事業所の割合から「過剰」な事業所の割合を減じた数値（％）

常用労働者の過不足状況

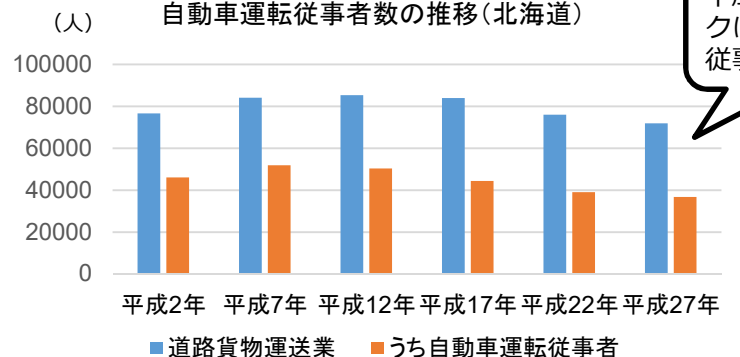


道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較(全国)



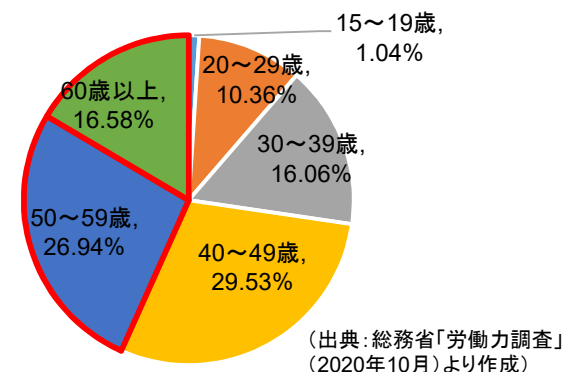
道路貨物運送業は、全産業に比べ、若年層の割合が低く、中高年層の割合が高い。

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移(北海道)



平成7年をピークに自動車運転従事者が減少。

道路貨物運送業の年齢構成(全国)



50歳以上が4割以上

＜自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）＞（平成元年労働省告示第7号）

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 <u>原則13時間以内</u> 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内 (ただし、労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間(293時間×12か月)を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。)
休息時間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日当たり9時間以内 ・2週間平均で、1週間当たり44時間以内
連続運転時間	・<u>4時間以内</u>

＜（参考）自動車運転者の労働条件に関連する主な規制の動き（予定含む）＞

2019年4月	有給休暇の時季指定 (一定条件を満たす労働者に対し、年次有給休暇の日数のうち年5日は、使用者が時季を指定して年次有給休暇を取得させることを義務付け)
2023年4月	中小企業の月60時間超の時間外労働の割り増し賃金率の引き上げ(50%以上)
2024年4月	トラック運転者への時間外労働の上限規制の適用 (年960時間以内)

調査の方針

【調査の方針】

本調査を進めるに当たり、調査の方針として以下の3点を立てた。

（方針1）物流が厳しいと考えられる「日高地域」に焦点

○考えられる日高地域の物流実態

- ・突端部に行けば行くほど物流量が少ない。
- ・地域に出入りする物流量のバランスが悪い。（恒常的な片荷輸送）
- ・物流コストが他地域と比較して高く、採算が取りにくい路線。

（方針2）「生産空間での生産活動」を支える「地域から出る物流」に加え、
「生産空間での生活」を支える「地域に入る物流」にも着目

これまでの調査では、生産された産品などを「地域から出す」物流実態を主に調査していたが、これに加えて、生産空間に住む人々の生活に直結する地域小売店の仕入れなど「地域へ入る」物流実態を把握することも有効。

（方針3）荷主・商工会等に加え、実際にモノを運ぶ物流事業者へも
積極的なアプローチ

物流に関わる者としては、荷主となり得る地域の事業者、商工会、物流事業者と様々であるが、地域の物流実態を具体的に把握するためには、地域に関わる物流事業者へのヒアリングが有効と思料。

【調査項目】

方針に沿った調査を進めるに当たり、調査項目を以下のとおりとした。

1. 日高地域における物流実態の把握
 - (1) 地域の概要
 - (2) 物流事業者・荷主・商工会等へのヒアリング調査
 - (ア) 地域流通の全体像の把握
 - (イ) 地域の荷動きの把握
 - (ウ) 地域物流における「困りごと」の把握
 - (エ) 取り組んでいる（または今後に望む）物流効率化対策
 - (3) まとめ
2. 地域物流における「困りごと」を解決するアイデア検討

調査の内容

1. 日高地域における物流実態の把握

(1) 地域の概要

調査対象自治体：浦河町・様似町・えりも町・新ひだか町

【地域の産業】

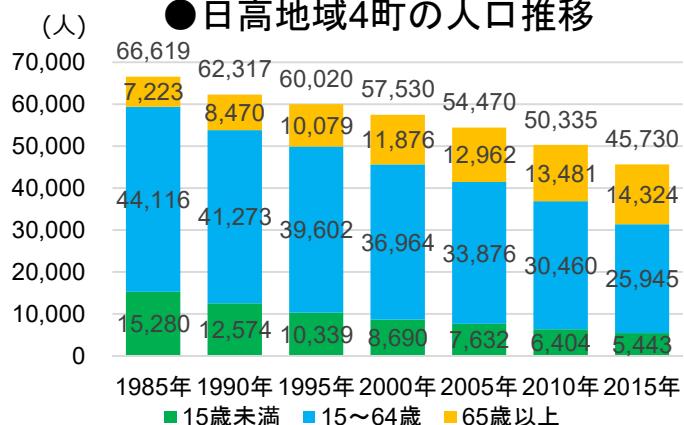
農畜産業は軽種馬が国内有数の生産地であり、肉用牛・乳用牛の生産のほか、夏いちご、ミニトマト、花きの生産が盛ん。

水産業は、鮭、昆布、つぶ貝の生産が盛んで「日高昆布」「銀聖」の地域ブランドが確立されている。

【地域の交通特性】

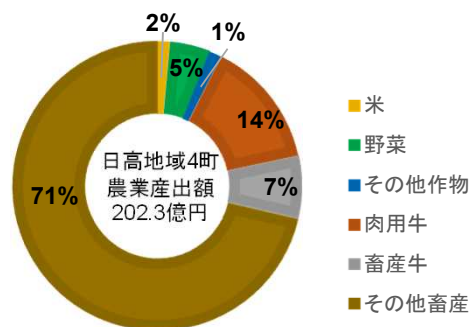
日高自動車道、国道235号、336号により苫小牧市との結びつきが強い。しかし、道央圏へ通ずるルートがこれらに限定され、悪天候等による通行止めが地域の生活へ影響を及ぼしており、日高自動車道の日高厚賀ICと静内IC間の早期開通が期待されている。一方で、様似町、えりも町から十勝方面へのルートがあるが、落石等による道路の通行止めが多発する交通の難所が存在し、アクセスが寸断するケースが見られる。

●日高地域4町の人口推移



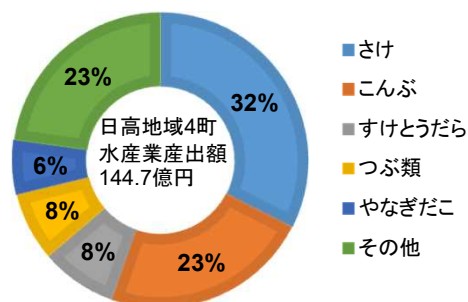
出典：総務省「国勢調査」より作成

●日高地域4町 農業産出額



出典：農林水産省「生産農業所得統計・市町村別農業産出額（推計）（平成30年）」より作成

●日高地域4町 水産業産出額



出典：北海道「平成30年北海道漁業現勢」より作成



【産業全体の推移】

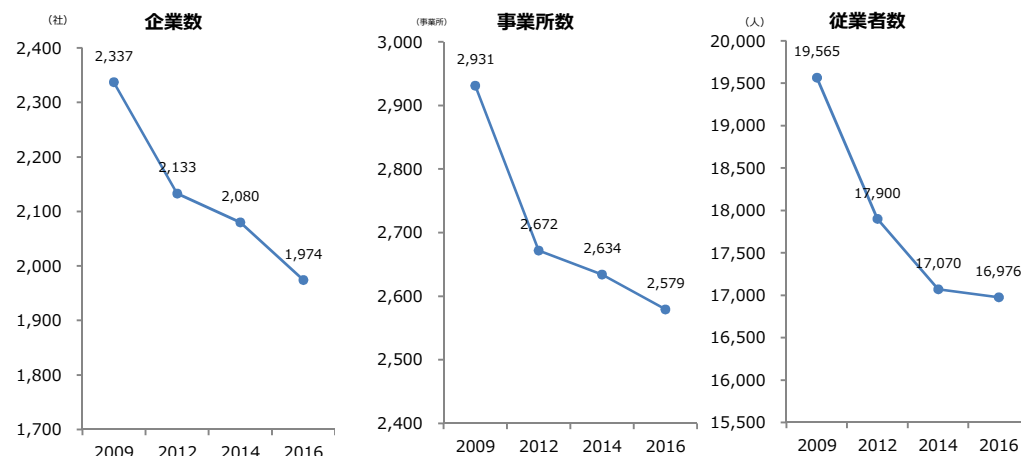
日高地域における産業全体の企業数、事業所数、従業者数ともに減少傾向。

【小売業の推移】

小売業事業所数は長年にわたり減少し、2016年は1994年の約半数まで落ち込み。近年は横ばいから微増に転じている。

年間商品販売額は減少傾向を続け、2016年は1994年の約2/3へ減少。2012年からは持ち直しの傾向が見られる。

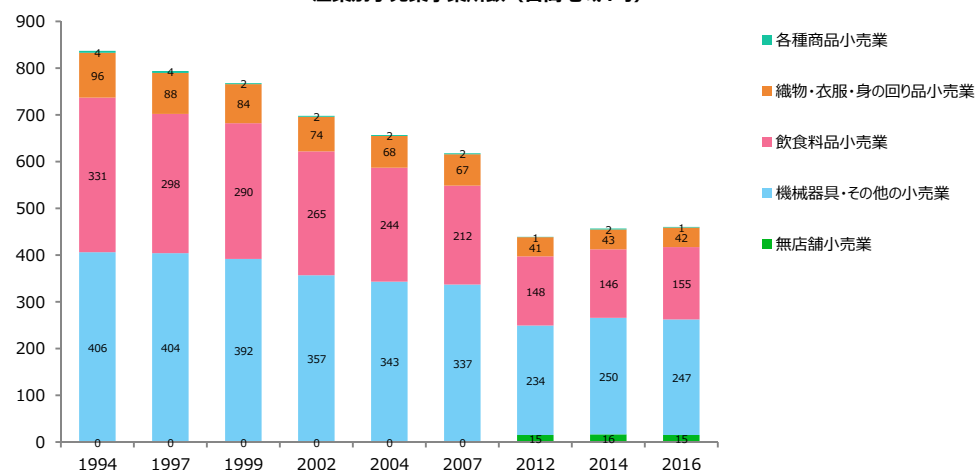
日高地域における産業全体の企業数、事業所数、従業者数の推移



【出典】総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

【注記】企業数については、会社数と個人事業所を合算した数値。従業者数は事業所単位の数値。

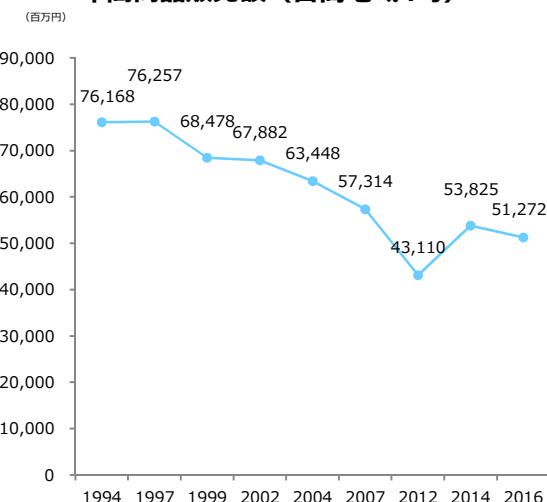
(事業所数) 産業別小売業事業所数 (日高地域4町)



【出典】経済産業省「商業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」

【注記】2007年以降は、日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純に調査年間（表示年）の比較が行えない。

年間商品販売額 (日高地域4町)

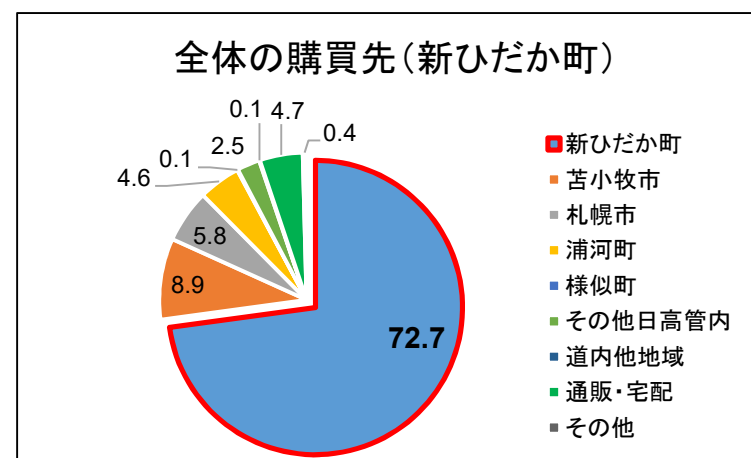
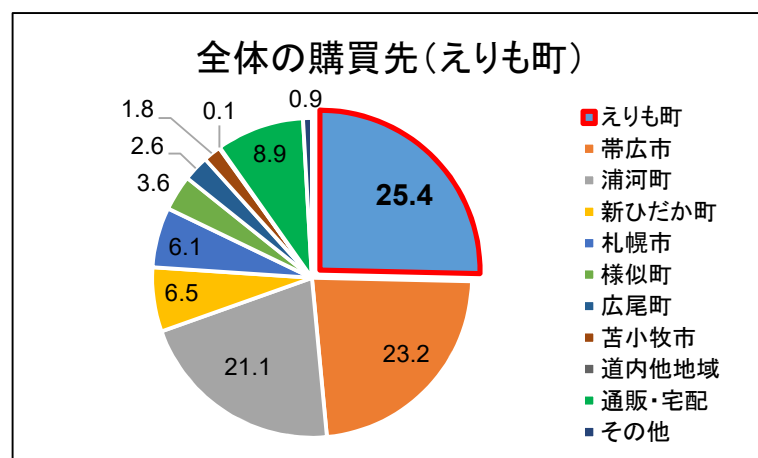
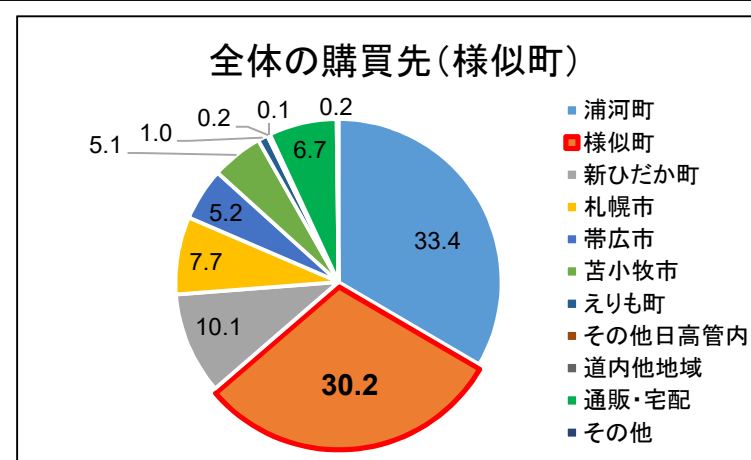
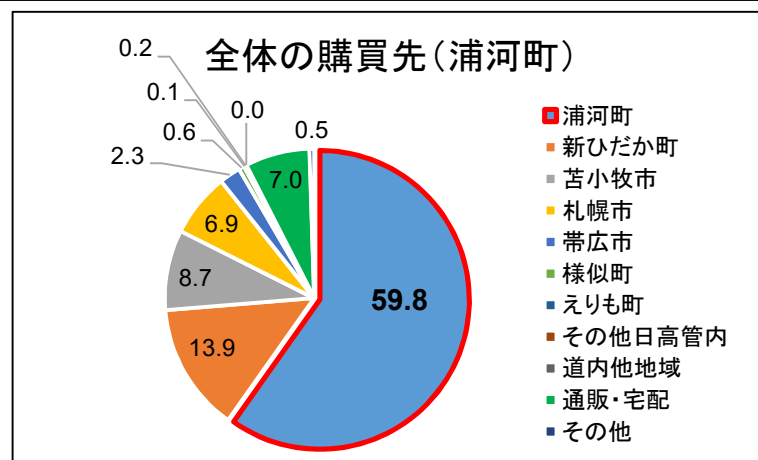


【出典】総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

【地域住民の購買動向】

生活に密接に関わる「最寄品」（日常的に高い頻度で購入する商品）を中心に、各町における購買動向を分析した。

浦河町・新ひだか町は全体の約6～7割を町内で購買しているのに対し、様似町・えりも町は町内での購買が3割前後にとどまり、苫小牧市・帯広市・浦河町・新ひだか町などへの購買依存が見られる。



(出典：北海道「北海道広域商圏動向調査（平成21年）」)

調査の内容

(2) 物流事業者・荷主・商工会等へのヒアリング調査

日高地域を輸送エリアとしている物流事業者、地域の荷主となり得る事業者、農協、漁協、地域の流通の全体像を把握していると考えられる商工会等へヒアリング調査を行った。

(ア) 地域流通の全体像の把握

地域の商工会及び商工会議所に対し、地域の製造業や商店における調達・販売物流の実態、物流事業者が抱える問題、地域の生産・販売活動から生まれる物流ニーズ等についてヒアリングを実施。

■ 商工会・商工会議所ヒアリング対象機関

- ・浦河商工会議所
- ・様似町商工会（※新型コロナウイルス感染防止対策の観点から書面方式で実施）
- ・えりも町商工会（※新型コロナウイルス感染防止対策の観点から書面方式で実施）
- ・新ひだか町商工会

(イ) 地域の荷動きの把握 (ウ) 地域物流における「困りごと」の把握
(エ) 取り組んでいる（または今後に望む）物流効率化対策

日高地域に関わる物流事業者、地域の代表的な各産業の事業者等に対し、主要取扱品目、荷動きの現状、物流に関するニーズ、物流に関する「困りごと」、物流効率化に向けた取組などについてヒアリングを実施。

■ 荷主・物流事業者ヒアリング対象者

荷主事業者

浦河町、様似町、えりも町、新ひだか町の魚菜卸売業、小売店、食品製造業、水産加工業、農産品加工業など計11者

物流事業者

日高地域を輸送ルートとする道内及び地域内の物流事業者7者

農協・漁協

- ・ひだか漁業協同組合
- ・えりも漁業協同組合
- ・JAひだか東
- ・JAみついし
- ・JAしずない



物流事業者ヒアリングの様子

(ア) 地域流通の全体像の把握

商工会・商工会議所に対し、地域流通の全体像に関するヒアリングを実施し整理した。

➤ 浦河商工会議所

- ・日高地域は細長い地形であることから、十勝のように（農畜産物を）大量に生産して輸送するということが少ない。それぞれの季節に生産されたモノをそれぞれの地域に送る。
- ・大量のモノを運ぶことが少なくなったことから、日高地域では輸送の会社がなかなか育たないということもある。
- ・浦河にある物流の会社といえば、馬を運ぶ馬運の業務と魚を運ぶ業務がほとんど。
- ・日高は地理的に円形に分散されておらず、縦方向であるため、ある程度の「モノの連携」は取りやすい状況にあると考える。
- ・他地域は各地の産品を地域内の中核都市に集めるという形があるが、日高地域は産地から直接札幌圏や道東へ運ぶ形が多い。少しでも早く消費地へ届けることを考えている。
- ・商売をしている人たちにとって一番怖いのはネット購入。地域から送るモノはないが、入ってくるモノだけあり、片荷状態になるのではないかと。
- ・地元の商店はメーカーに仕入れを依頼するが、メーカーの営業がなかなか来ない。その間に札幌などの都市部で先に売れてしまい、モノが入ってこない。

➤ 様似町商工会

- ・仕入れ先のセールの来訪がなくなり、仕入れが難しくなっている。
- ・小ロットの仕入れが出来ない。送料の負担が大きい。

➤ えりも町商工会

- ・町内での食料品の購入は可能。品揃えに変化なし。児童・生徒が必要とする衣料・学用品・書籍などは町内に小売店がないため町外（帯広・新ひだか・苫小牧など）で購買。
- ・コンビニの定期的な店舗配送システムを利用して、町内小売業の仕入れ支援の検討をお願いしたい。

➤ 新ひだか町商工会

- ・商工会会員は約640社で、会員数は横ばいから微増傾向。このうち運送業者は5社。
- ・旧三石町は花と昆布に力を入れている。花はコロナウイルスの影響で取引が大幅に減少したため、売れ残った花を廃棄処分にした。

(イ) 地域の荷動きの把握

荷主、物流事業者へ、荷動きの実態についてヒアリングを行った。地域の小売店による食料品、日用品などの仕入れなど、地域住民の生活に直結する「日高地域へ『入る』物流」と、製品の輸送など、地域産業の発展に重要な役割を果たす「日高地域から『出る』物流」に分類し、さらに荷主側と物流事業者側に分類して整理した。

	日高地域へ「入る」物流	日高地域から「出る」物流
荷主	・札幌から水産加工品原材料(冷凍品)を仕入れ。温度管理がしっかりしている宅配便を主に利用。(えりも町・水産加工業) ・札幌市場からの野菜類の仕入れは石狩の運送会社とチャーター契約(新ひだか町・魚菜卸売業) ・札幌の間屋から商品を仕入れ。間屋が契約する運送業者の積み合わせ定期便を利用。急ぐ場合は間屋が別途契約している物流事業者を利用。(浦河町・金物業) ・医療用医薬品の仕入れは、苫小牧にある医薬品卸業から配送。(浦河町・薬局)	・札幌方面への商品輸送は日高地域から札幌方面への混載便を運行している地域の物流事業者を利用。(えりも町・水産加工業) ・輸出用の鮮魚は、苫小牧市にある輸出商社が、物流事業者の車両をチャーターし集荷。道外輸送用の鮮魚や水産加工品は、市場の競りに間に合う時刻から逆算し、地域の物流事業者とあらかじめ出荷時刻を調整。(様似町・鮮魚卸、水産加工業) ・釧路の加工場、札幌圏の冷凍保管施設への冷凍輸送を地域内で冷凍輸送に対応出来る宅配業者に依頼。(浦河町・いちご製品加工販売)
物流事業者	・帯広の拠点から日高地域の店舗へ商品を輸送(道内コンビニ独自輸送) ・生鮮品、日配品、ドライ品の品目別に配送拠点が有り、各配送拠点から店舗へ輸送(道内スーパー独自輸送) ・札幌からの特別積み合わせ定期便があり、毎日、新ひだか町の営業所へ輸送。新ひだか町で荷物を仕分け各町へ輸送(特別積み合わせ運送(※)) ・清涼飲料を札幌の工場から地域拠点を経由し地域の小売店へ輸送(特定商品輸送) ・アイスクリームや冷凍食品を石狩市の拠点から地域の卸業、小売店、コンビニへ輸送(特定商品輸送)	・浦河、様似で水揚げされるスケトウダラの輸送を一括受注。釧路、道南の加工場へ輸送。生乳を地域の酪農家を回り集荷し、地域の生乳加工会社へ輸送(特定商品輸送) ・特別積み合わせ便の復路(札幌行き)に、地域から集荷した荷物、農水産品等を新ひだか町で集約し、札幌市場等へ輸送(特別積み合わせ運送) ・日高地域から積み込む荷物はほぼないが、店舗から出た段ボールなどの包装資材などを積み込み復路便に利用。(道内スーパー独自輸送) ・日高地域からは、段ボール、自販機、パレットなどを積み込み(特定商品輸送)

※特別積み合わせ運送－不特定多数の荷主企業の貨物を1台の車両にまとめて積載し、全国規模で輸送する形態をいう。

異なる地域間輸送(幹線輸送)の発地と着地に積みおろしの物流拠点を持ち、定期的に幹線輸送を行う。

○日高地域へ「入る」荷動き

ヒアリングから日高地域へ「入る」荷動きを発地別に整理した。
札幌圏、苫小牧、帯広方面からの荷動きが見られる。

➤ 札幌圏から

品目	出発地
スーパー商品（日配品）	石狩（物流センター）
スーパー商品（ドライ品）	江別（物流センター）
特別積み合わせ	札幌（物流センター）
アイスクリームなど冷凍食品	石狩（物流センター）
清涼飲料水などの飲料	札幌（物流センター）
水産加工品原材料（地元産以外）	札幌ほか道内各地
農産品・水産品（地元産以外）	札幌（卸売市場）
土木・建設用資材	札幌（問屋）
日用品等	札幌（問屋・メーカー）
地方コンビニ商品	札幌（物流拠点）

➤ 帯広から

品目	出発地
コンビニ商品	帯広（物流センター）
生鮮品	帯広（市場）
大豆・こんにゃく粉	帯広（問屋）
珍味・茶	帯広（メーカー）

➤ 道外から

品目	出発地
土木・建設用資材	大阪（問屋） ※苫小牧経由
果物	和歌山県ほか（JA） ※苫小牧・小樽経由

➤ 苫小牧から

品目	出発地
スーパー商品（生鮮品）	苫小牧（物流センター）
医薬品	苫小牧（問屋）

➤ 室蘭から

品目	出発地
大豆	室蘭（問屋）



➤ 日高管内から

品目	出発地
水産加工品原材料（地元産）	地元漁協
野菜（地元産）	地元農家
いちご	地元契約農家

調査の内容

ヒアリングから、日高地域に「入る」荷動きを目的地別に整理した。道央圏から各目的地へ直接入る荷動きと、新ひだか町を拠点とし、各目的地へ運ばれる荷動きが見られる。

➤ 新ひだか町へ

品目	輸送頻度	出発地
特別積み合わせ便	毎日	札幌（物流センター）
農産品（地元産以外）	4日/週	札幌（市場）
果物	随時	和歌山県ほか(JA) ※苫小牧経由
清涼飲料水	3～4日/週	札幌（物流センター）
大豆 大豆・こんにゃく粉	2日/月 随時	室蘭（問屋） 帯広（問屋）
食料品	随時	メーカー・問屋

➤ 浦河町へ

品目	輸送頻度	出発地
生鮮品	2日/週	帯広（市場）
土木・建設用資材	1日/週 ほか随時	札幌（問屋）
医薬品	随時	苫小牧（問屋）
日用品、雑誌、パン	随時	札幌（問屋・メーカー）

➤ 様似町へ

品目	輸送頻度	出発地
地方コンビニ商品	随時	札幌（物流拠点）
珍味・茶	随時	帯広（メーカー）
土木・建設用資材	随時	大阪（問屋） ※苫小牧経由

➤ えりも町へ

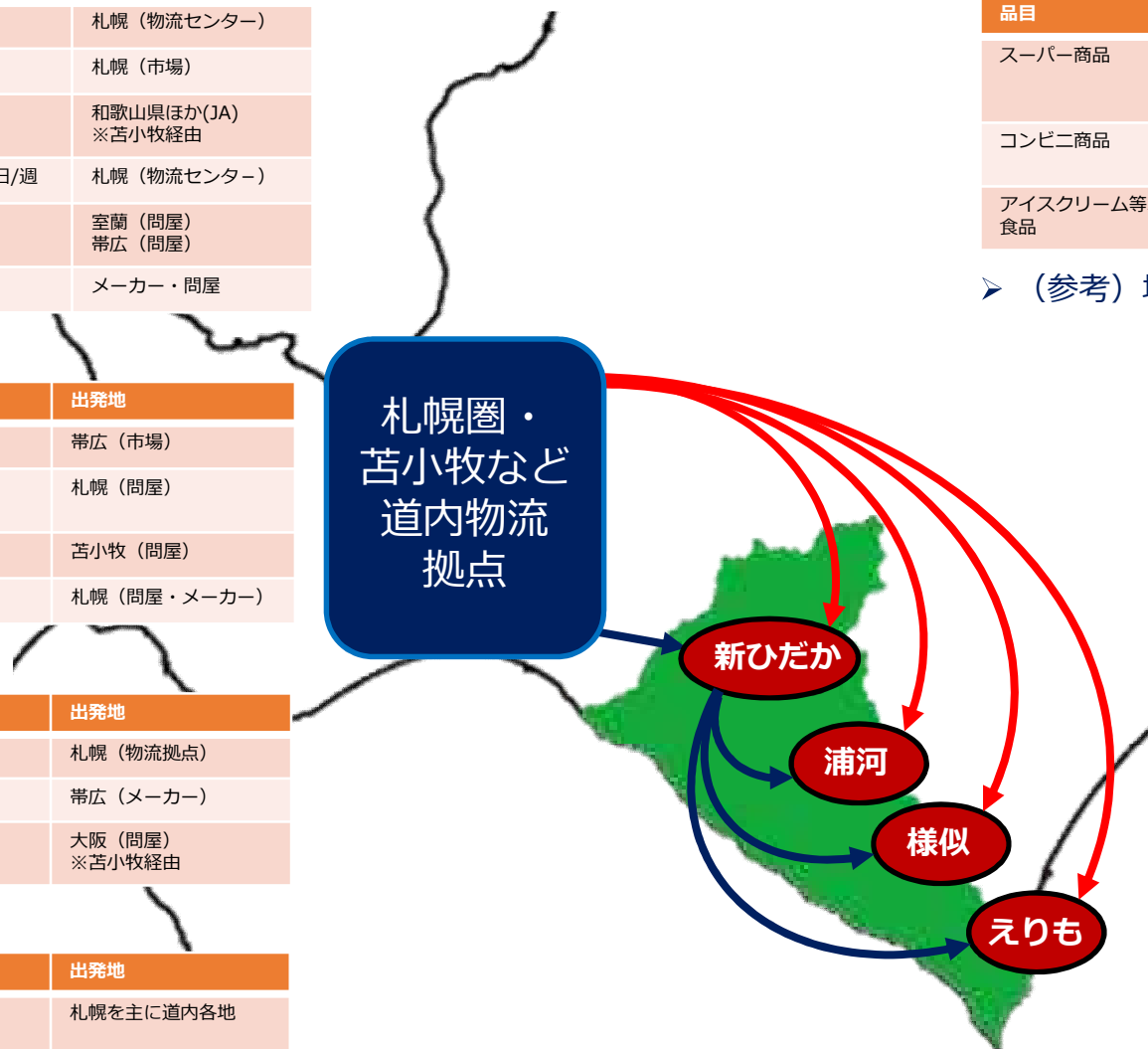
品目	輸送頻度	出発地
水産加工品原材料 （地元産以外）	随時	札幌を主に道内各地

➤ 各町共通

品目	輸送頻度	出発地→到着地
スーパー商品	毎日	石狩・江別・苫小牧 （物流センター）→各 町の店舗
コンビニ商品	毎日	帯広（物流センター） →各町の店舗
アイスクリーム等冷凍 食品	季節により 変動	石狩（物流センター） →各町の卸・コンビニ

➤ （参考）地域内の荷動き

品目	輸送頻度	出発地→到着地
生鮮品 （野菜・果物）	毎日	新ひだか（卸 売）→浦河（支 店）
特別積み 合わせ便	一部を 除き毎 日	新ひだか（セン ター）→各町
清涼飲料 水	随時	新ひだか（セン ター）→小売店
鮮魚	随時	近隣の漁協→小 売店
酒類	随時	浦河町（卸売） →小売店

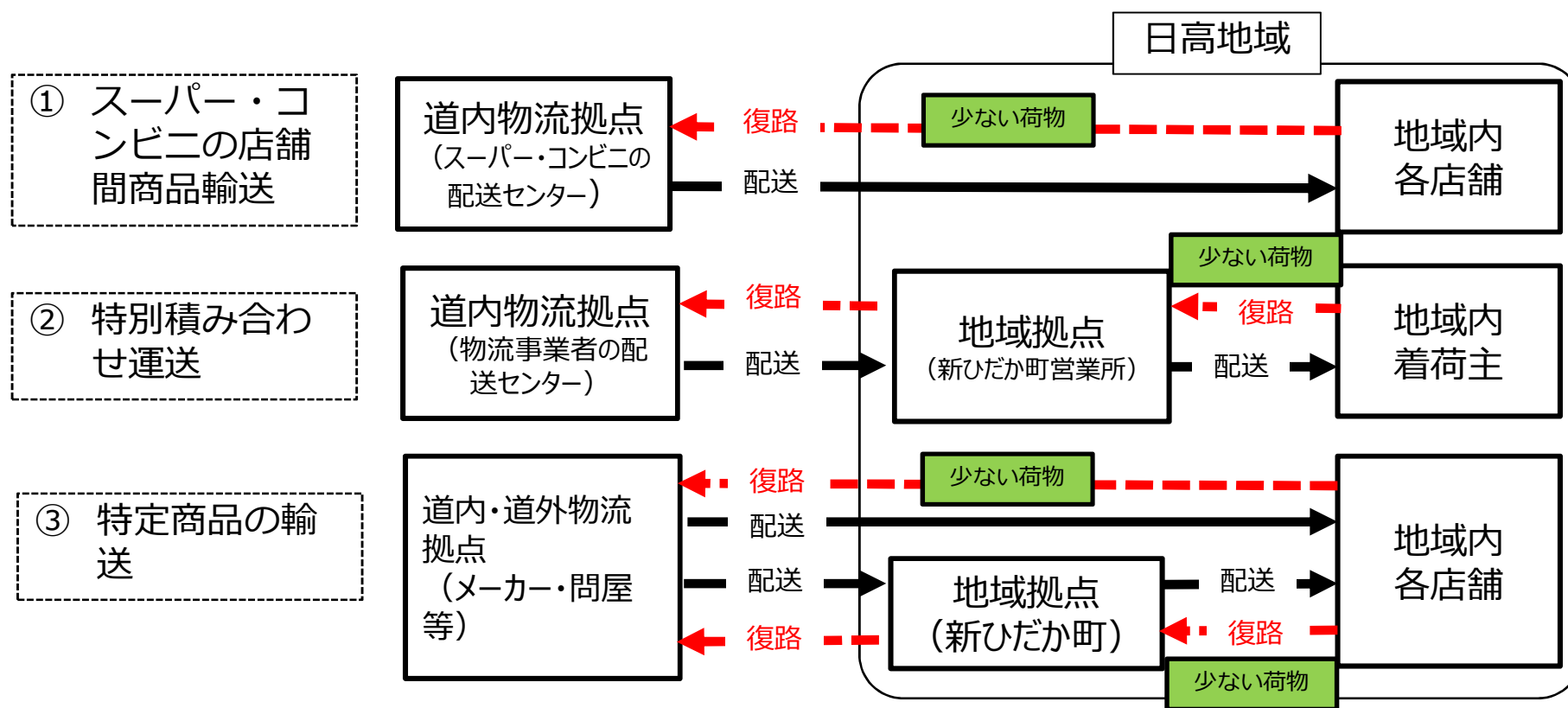


○物流事業者からみた日高地域に「入る」荷動き

物流事業者へのヒアリングにより、他地域（主に道央圏などの道内物流拠点）から日高地域へ「入る」荷動きを見ると、大きく3つのパターンに整理出来る。

- ① 配送センターなどの拠点をもち、独自の輸送網を有しているスーパー・コンビニの店舗間商品輸送
- ② 物流事業者が行う特別積み合わせ運送
- ③ 特定商品の輸送（飲料、日用品、建設用資材等）

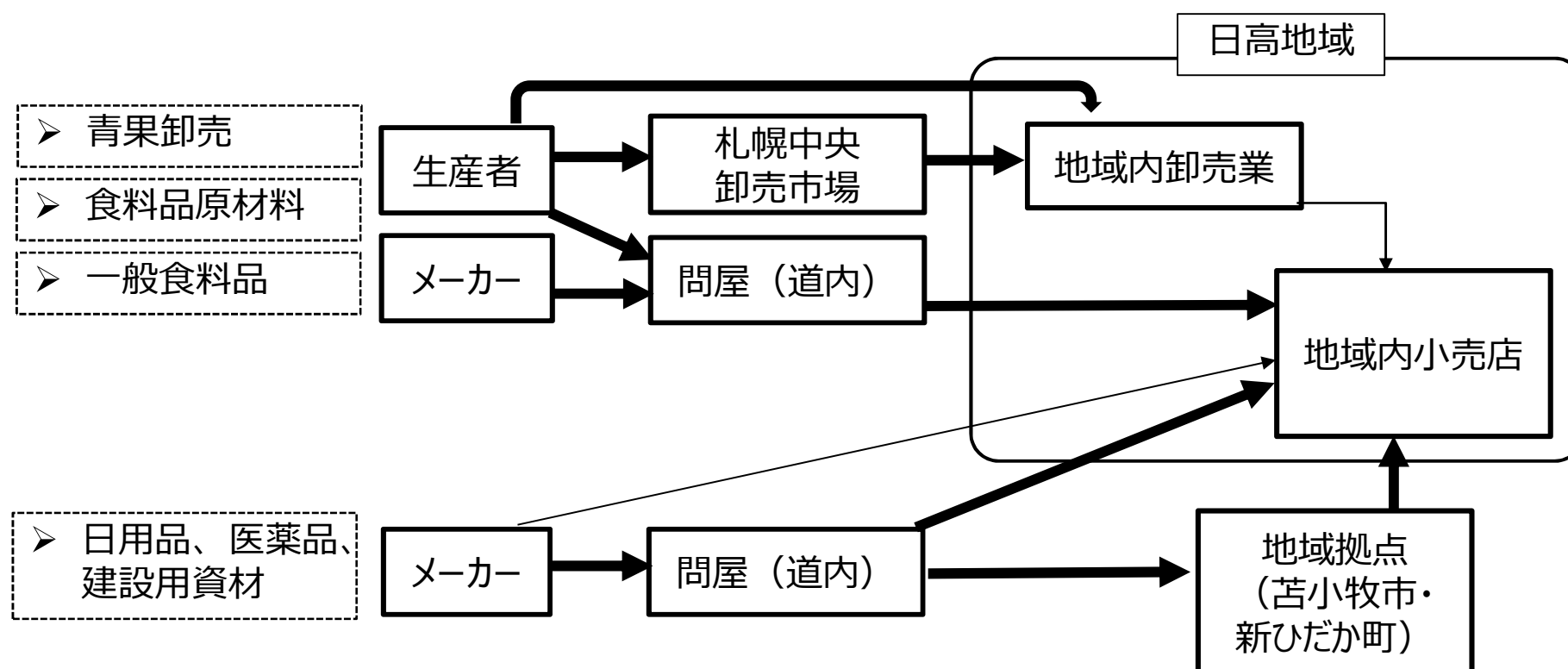
ヒアリングでは、①②③ともに、地域への配送後の復路において積載する荷物が少ないとの声が聞かれた。これは物流事業者の採算性低下につながり、今後の路線維持が困難になる恐れがあると考えられる。



○荷主からみた日高地域に「入る」荷動き

地域の荷主（主に小売店）へのヒアリングにより、他地域から日高地域へ「入る」荷動きの実態を見ると、

- ・ 青果は、札幌中央卸売市場から地域の卸売業を経由し、地域の小売店へ輸送
- ・ 食料品原材料、一般食料品は道内の問屋から地域の小売店へ輸送
- ・ 日用品などは、道内の問屋から直接小売店へ輸送されるケースと、地域拠点を経由して輸送されるケースに大きく分類される。



調査の内容

○日高地域から「出る」荷動き

ヒアリングから日高地域から「出る」荷動きを着地別に整理した。
札幌圏へのほか、道内各地、道外、海外への荷動きが見られる。

➤ 札幌圏へ

品目	到着地
特別積み合わせ	札幌（物流センター）
農産品	札幌（市場）
冷凍いちご	札幌圏（冷凍倉庫）
水産加工品	札幌（市場）
水産加工品	札幌（イベント出品）
鮮魚	札幌（市場）

➤ 旭川・オホーツクへ

品目	到着地
農産品	旭川（市場）
スケトウダラ	紋別（加工場）

➤ 道東へ

品目	到着地
いちご	釧路（加工場）
スケトウダラ	釧路（加工場）

➤ 道外・海外へ

品目	到着地
花き	道外（市場）
鮮魚	海外（中国・ベトナムなど）
昆布	道外（市場）
水産加工品	道外（市場、イベント出品）
水産加工品	海外（店舗）
生いちご、冷凍いちご	道外（菓子製造業者）

➤ 苫小牧へ

品目	到着地
農産品	苫小牧（市場）

➤ 道南へ

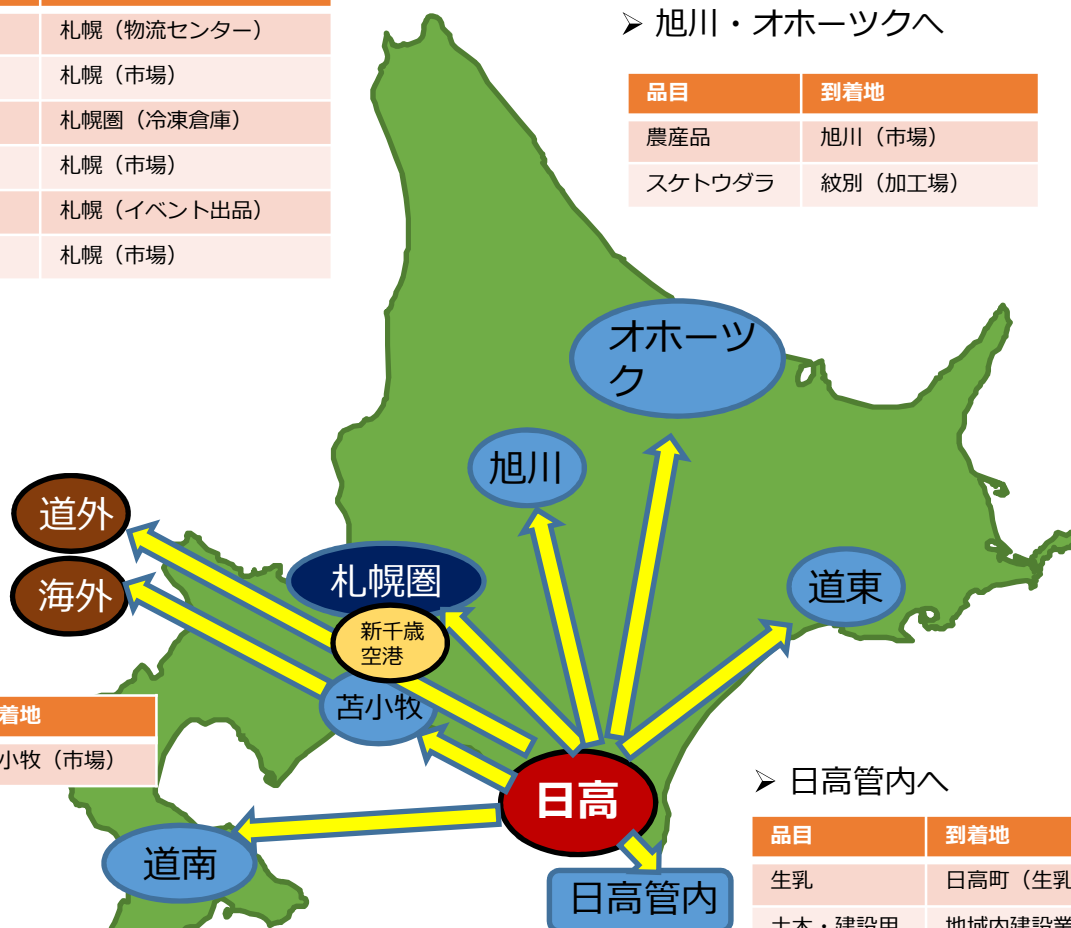
品目	到着地
スケトウダラ	道南（加工場）

➤ 日高管内へ

品目	到着地
生乳	日高町（生乳工場）
土木・建設用資材	地域内建設業者
豆腐製品	地域内店舗、学校給食、病院

➤ その他（個人向けなど）

品目	到着地
水産加工品	ふるさと納税返礼品、通信販売
いちご加工製品	ふるさと納税返礼品、通信販売
鮮魚	ふるさと納税返礼品、通信販売



(ウ) 地域物流における「困りごと」の把握

荷主及び物流事業者へのヒアリングから、地域物流における「困りごと」に関する意見をまとめた。

	日高地域へ「入る」物流	日高地域から「出る」物流
荷主	【水産加工業(えりも町)】 ・地域に入る冷凍車を扱う事業者が少なく、定期の混載便がない。 【金物業(浦河町、様似町)】 ・メーカー、問屋が日高地域行きの定期便を減便していること(=輸送頻度の減少)から、商品の仕入れに不便。 ・長尺物などの特殊な荷物の発送に対応出来ないことがある。 【薬局(浦河町)】 ・急ぎで納品して欲しい場合の対応が出来ない場合がある。 【食料品販売業(様似町、新ひだか町)】 ・これまで問屋負担だった運賃が店舗負担に変わり、運賃を商品価格に転嫁することによる(売上への)影響 ・(運賃の上昇による仕入れ価格の高騰が背景となり)問屋や卸から仕入れるより大手量販店で買付ける方が安いことがある。	【水産加工業(えりも町、様似町)】 ・コールドチェーンを保ったままの輸送に対応出来る業者が極めて限定されているため、運賃が割高でも利用せざるを得ない。 ・荷物の到着日時の不確実性(物流事業者側の貨物取りまとめの影響) ・地域外の飲食店や個人へ直送出来れば利幅は大きくなるが、輸送手段が制限される。 【いちご製品加工販売(浦河町)】 ・温度管理が必要であるいちごを道内外へ輸送するに当たり、コールドチェーンを保ったままの輸送に対応出来る地域内の業者がいないため、運賃が割高でも宅配業者を利用せざるを得ない。 【JA・漁協】 ・道内外への輸送においては、加工場や港、空港への到着時刻などの時間的な制約がある。
物流事業者	・国道の通行止めが多いため、配送に苦労している。 ・配送ルートが国道1本であるため、天候による通行止めになることが困る。 ・遠方に行くにつれ、拘束時間が長くなる。 ・地域全体の物流の減少。 ・突端部への往復は荷量が少なく採算が合わなくなっている。 ・帰り荷の確保が困難。 ・着荷主の時間指定により輸送スケジュールに余裕がない。	・国道の通行止めが多い。 ・水産物の漁獲量の減少 ・札幌方面からの帰り荷の確保に苦慮 ・スケトウダラの輸送を扱う輸送業者が極めて限定されているため、輸送能力を超える輸送量の対応が難しい。(他地域の業者に応援依頼) ・他社との積み合わせの難しさ。既存の物流の仕組みを変えることは大変。現場レベルでは、少々経費が安くなったからといって、輸送方法を変えることをしたくない。

○地域物流における「困りごと」の分析

- ・ 荷主、物流事業者へのヒアリングから聞かれた地域物流における「困りごと」を傾向ごとに仕分けを行った。
- ・ 荷主側では「サービス水準の低下」「流通システムの崩壊」、物流事業者側では「荷物量」「長距離の輸送」などに分類される。また、一部の荷主からは、サービス水準の低下に対し「仕方がない」と現状を受け入れざるを得ない状況が聞かれるなど、地域物流に対する「諦め」が感じられた。

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
- 運賃負担の増加
 - ・ 小売店への運賃負担
- 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

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

(工) 取り組んでいる（または今後に望む）物流効率化対策

荷主及び物流事業者へのヒアリングから、取り組んでいる物流効率化対策、今後に望む物流効率化に資する取組をまとめた。

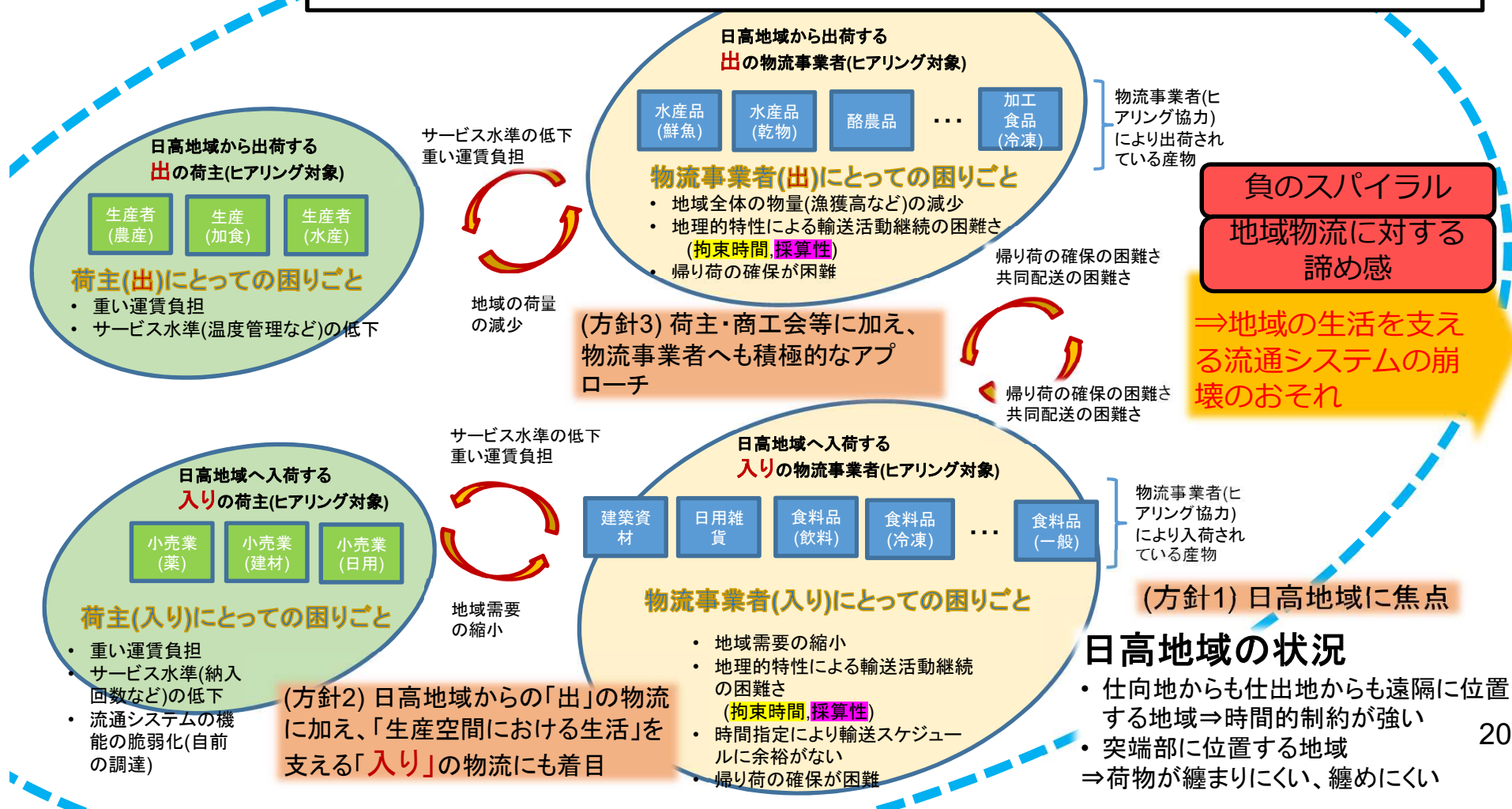
	日高地域へ「入る」物流	日高地域から「出る」物流
荷主	【置き配】 ・早朝時間帯の納品における、自社倉庫への「置き配」対応を物流事業者との調整により実施。（新ひだか町・魚菜卸売業、浦河町・薬局） 【今後の取組を希望】 ・「日高地域行きの定期便」の新設（新ひだか町・魚菜卸売業、えりも町・水産加工業） ・地域に荷物を集約できる「拠点」の整備（新ひだか町・食品製造業）	【共同輸送】 ・近隣の同業他社との共同輸送（様似町・鮮魚卸・水産加工業） 【混載輸送】 ・鮮魚と水産加工品の混載輸送。トラック内に間仕切りを設置し、鮮魚の匂い移り防止対応。（えりも町・水産加工業）
物流事業者	【共同輸送・事業者間協力】 ・同業他社との事業者間協力 ・他社製品との共同輸送 【輸送車両と積載率の向上】 ・えりも町の店舗への商品輸送は温度帯の違う商品を混載。 ・積載率を考慮し、日によって車格を変更。 【ドライバー労働時間への配慮・サービス水準の調整】 ・えりも町の一部地域への配達を毎日から隔日へ変更。	【車両の有効活用】 ・新ひだか町の営業所にある車両の空き時間を活用し、早朝に近隣の農家から農産物を集荷。 【ドライバー労働時間への配慮】 ・地方部における集荷は、既存の顧客のみに限定し、配達に特化する事業方針へ転換。 ・新ひだか町内の荷物を電話受け付け集荷から持ち込み方式へ変更。 ・集荷した地域からの荷物を新ひだか営業所で留め置き、札幌到着を1日延長することによるトラックドライバーの負担を軽減。 【顧客との関係構築、情報共有】 ・物流事業者、漁協、船主、仲買人の4者で定期的に意見交換を実施し、待ち時間の軽減、運賃などの問題解決。情報共有により不要な待機時間の解消。

調査の内容

(3) まとめ

調査の方針に沿って、ヒアリング調査により把握した物流実態と地域物流における「困りごと」をまとめた。

「日高地域へ入荷する『入り』の荷主」「日高地域から出荷する『出』の荷主」「日高地域へ入荷する『入り』の物流事業者」「日高地域から出荷する『出』の物流事業者」の困りごとがスパイラルとなり、地域物流におけるサービス水準の低下を受け入れる「諦め感」が漂い、このままでは、地域の生活を支える流通システムが崩壊するおそれがあると考えている。

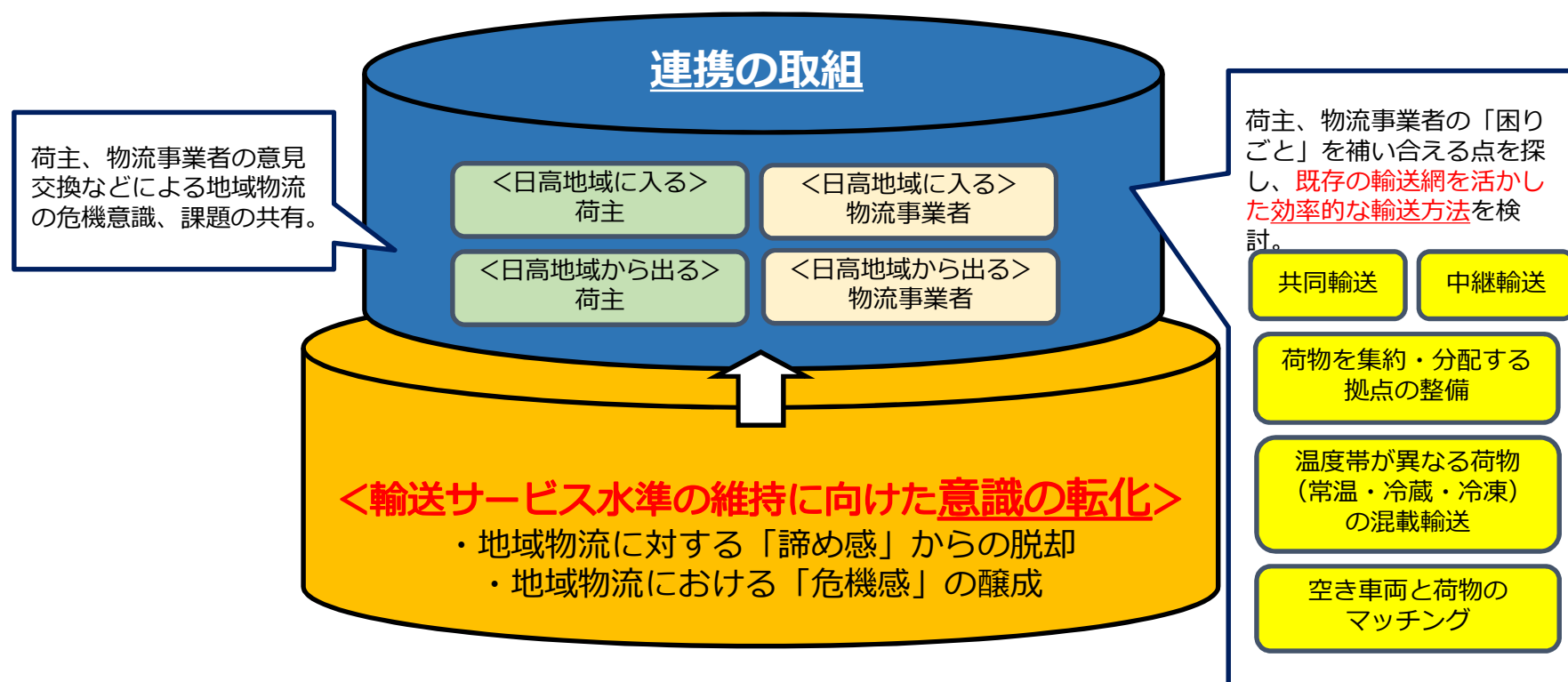


2. 地域物流における「困りごと」を解決するアイデア検討

○望まれる連携のかたち

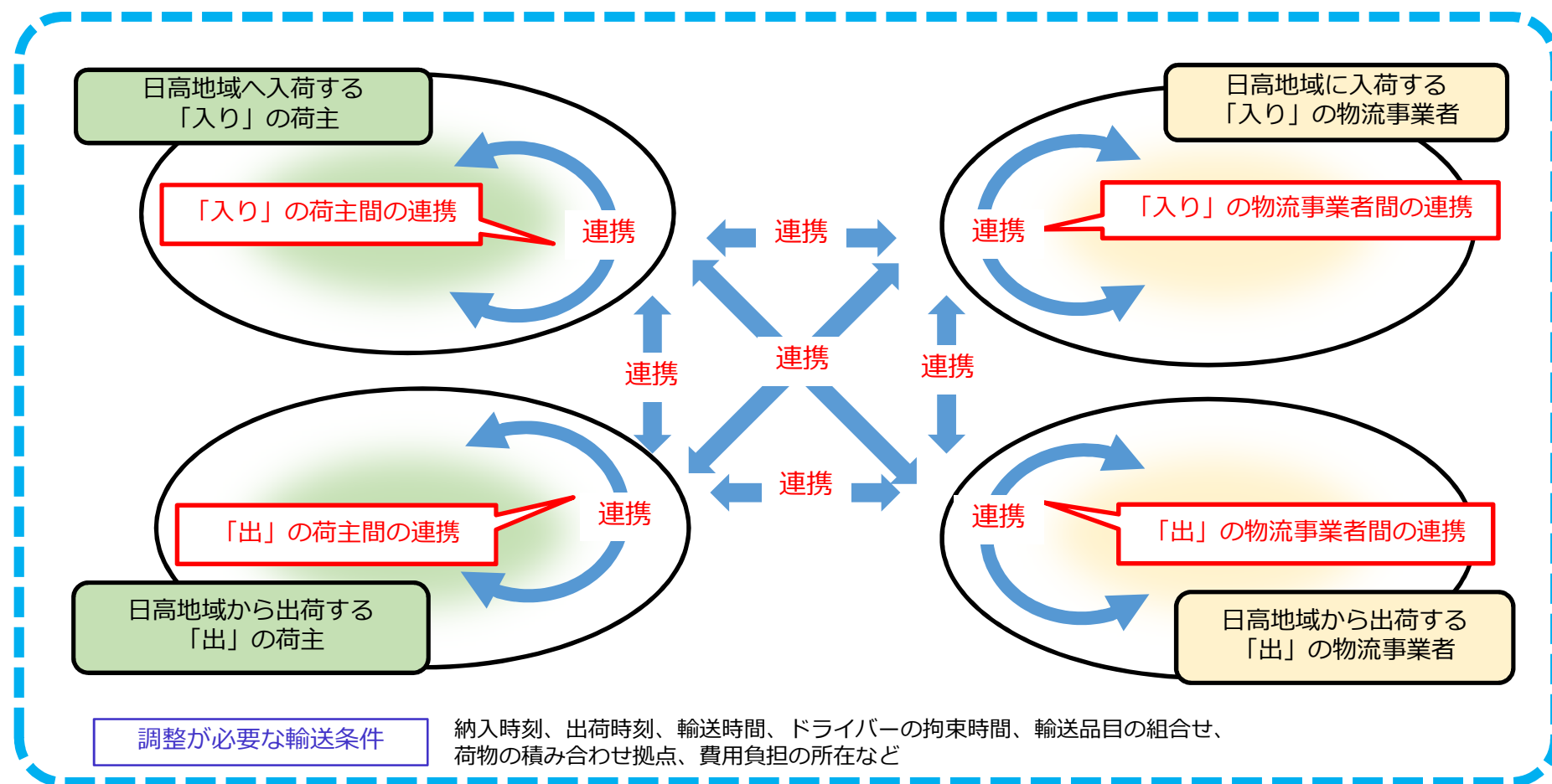
ヒアリング調査により把握した地域物流における「困りごと」を解決するためには、地域物流における輸送サービス水準の低下に対する「諦め感」から「このままでは地域においてモノが運べない、運ばれない」といった「危機感」へ意識を転化し、地域における自発的な連携の取組へ繋げていくことが望まれる。

連携の取組として、「日高地域へ入荷する『入り』の荷主」「日高地域から出荷する『出』の荷主」「日高地域に入荷する『入り』の物流事業者」「日高地域から出荷する『出』の物流事業者」が地域物流の危機意識や課題を共有し、既存の輸送網を活かした効率的な輸送方法を検討することが肝要と考えられる。



○連携する者の組合せ及び調整内容

下図のとおり「日高地域へ入荷する『入り』の荷主」「日高地域から出荷する『出』の荷主」「日高地域へ入荷する『入り』の物流事業者」「日高地域から出荷する『出』の物流事業者」による連携する者の組合せを検討した。
連携を進めるに当たっては、連携する者間における輸送条件の調整が必要と考えられる。



令和3年度の調査

令和2年度の調査・・・地域物流の「困りごと」を把握



令和3年度の調査・・・日高地域の輸送力維持に向けたアイディアの可能性を検討

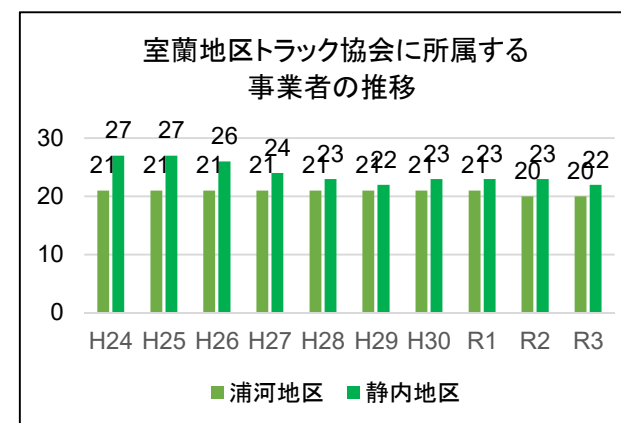
- 日高地域の輸送力の現状
日高地域の輸送事業者の推移など
- 日高地域の輸送力維持のためのアイディア考察とその可能性
中継輸送、共同輸送、温度帯が異なる荷物の混載輸送、輸送拠点の整備、輸送情報のマッチングetc…
- 本調査の活用事例
 - ・日高地域自治体への訪問、意見交換
 - ・学識者による講演
- その他
 - ・国内における優良事例の紹介
 - ・国の支援事業etc…

室蘭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(一社)室蘭地区トラック協会に聞き取りを実施した。

Q:日高地域の物流事業者について

- ・事業者が増える要素はない。増えても大手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動きは
- ・輸送車両数も大きな変化はない。
- ・輸送車両の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と思われる。



(室蘭地区トラック協会提供資料より作成)

Q: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。

Q: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労働条件によるところがある。ドライバーの労働条件を改善するためには、定められている標準的な運賃で荷主との輸送契約を結ぶことが重要。
- ・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。

日高地域における輸送力を維持するためのアイデアを検討するため、昨年度の調査報告をベースに、物流事業者をはじめとした関係者との意見交換を行った。

幸楽輸送(株)との意見交換概要

Q: 荷物と輸送車両のマッチングの可能性について

・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ってくることが考えられ、**マッチングをするには労働時間を考慮する必要があるため「タイムスケジュール」が非常に重要。**
・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が必要。**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。

富良野通運(株)との意見交換概要

Q: 地域における共同輸送・中継輸送の可能性について

・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、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。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ったりする。共同配送で効率化出来ればと考える。

Q: 地域における輸送力を維持するアイデアについて

・当社では、協力会社と連携し、協力会社とwin-winの関係となるよう、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。

調査の内容

北海道物流開発(株)との意見交換概要

Q:日高地域の物流の難しさについて

- ・日高地域だけではなく、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、道北なら名寄から3方向以上に分かれることに対し、日高は苫小牧から分かれるのみ。
- ・静内までは「札幌圏」に属すると考える。静内から先は物流量が先細る。静内までが採算ラインか。
- ・**静内から先で採算を取るためには、フルカテゴリ(全ての温度帯を1台の車両で輸送)で輸送するので、えりも町まで運んでいる状況。**
- ・**地方がいよいよ危機を感じなければいけない状況。そのために、「双方向での意見交換の必要」を感じている。**

Q: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。
- ・地方物流は「新聞配達」のようなもの。最後の一部まで配らなければいけない。
- ・**静内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。**
- ・**「混載」で肝要なのは、「モジュール化」(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」となるので注意が必要。

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

北海道の地方部における荷物と輸送車両のマッチングの可能性と課題について、求車・求荷物流ネットワークシステムに精通する北海道ネットワーク運送事業協同組合連合会にお話を伺った。

Q:事業の特色と課題について

- ・全国組織である日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会は、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情報交換を行っている。
- ・現在、日高地域には組合員がいない。
- ・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時間的に間に合わない場合がある。
- ・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難しい土壤があるのが課題。
- ・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むことで前に進むと考える。
- ・**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、地域の実情を知ることが肝要。地域に詳しい人がいることで仕事の組み立てが出来る。荷主の特性、荷物の特性、配送先集荷先の特徴などの情報が重要。**

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のは感じていない。

・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、という可能性としてはあるのではないか。**



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27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ると思う。

・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(仕入に)苦勞しているのではないか。

・コンビニ、大手量販店の物流網は充実していると感じる。



北海道ビジネスEXPOにおける物流効率化に資する資機材の紹介、学識者によるライブ配信講演

北海道ビジネスEXPOが令和3年11月11日～12日に開催され、参加した企業の中から北海道物流開発(株)により物流の効率化に資する機材の展示がされた。展示期間において、物流に関する学識者である明治大学の橋本教授による講演がライブ配信にて行われ、道内地方部の物流課題の例として、本調査の内容が発信された。

講演の内容

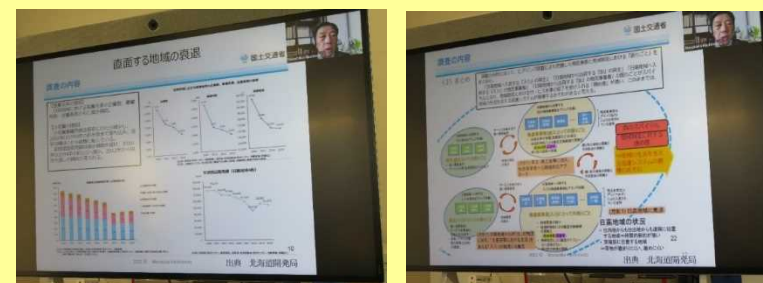
- ・国内における物流の課題
ドライバー不足、ドライバーの労働時間問題
～このままでは荷物全体の1/4が届けられなくなるかも知れない。
一方でトラックの積載率は40%程度。60%は空気を運んでいる。
 - ・北海道における物流の課題(本調査内容の一部を紹介)
輸送距離が長くコスト増、突端部にモノが届かない、物量が少なく中ロットの荷物を運ぶ手段がないetc...
- ↓
- ・課題解決のためには？
 - 物流生産性の向上
積載率の向上へ～モジュール化による集荷・共配
モジュールボックスユニットを使った異種製品の混載輸送
 - 最新技術を活用した物流に係る情報の優位性の獲得
荷物情報と運行情報のマッチング
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
 - フィジカルインターネットへの転換

展示の模様



ビジネスEXPOにおける資機材の展示

講演の模様



日高地域物流実態調査報告書の一部が橋本教授の講演で使用された。

物流に関する危機感

物流事業者～困っている
地域の小売店～困っている



地域全体～危機感が薄い。
(必要なものは運ばれている実感)

輸送力維持のアイディア

輸送力維持のための「**TOOL**」
EX: 共同輸送、中継輸送、混載輸送、拠点の
整備、輸送情報の共有&マッチング



可能性は「ある」
…がハードルは高い

「**TOOL**」を現実にしていくためには・・・

地域に**危機感を持ち熱量のある「キーマン」**が必要。
関係者が手を組み、まずは「やってみる」

ご静聴ありがとうございました。