

# 民間から見た道内物流の現状と 今後の展望

北海道商工会議所連合会  
GX推進支援部長・物流対策担当部長

福井邦幸

# 実態 国の認識 3/14関係閣僚会議

課題山積

## 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、**懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。** →
- **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「中長期計画」を踏まえた**施策を着実に推進**するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

モノで見ただけでは実態は分からない！  
課題は、ひと、トラック、会社

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

寄与ゼロ

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
<b>必要輸送力</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		<b>100</b>
<b>施策なしケース</b>	<b>▲14</b>	<b>▲14</b>		<b>▲34</b>
<b>施策による効果等</b>	<b>+14.5</b>	<b>+13.6</b>		<b>+34.6</b>
<b>うち荷待ち・荷役の削減</b>	+4.5	<b>+0.0</b>	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トコ／能力トコを合計した積載効率（輸送トコ／能力トコ）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トコ）と内航海運の貨物輸送量（388億トコ）の合計値（553億トコ）を反映。	+6.4
<b>再配達削減</b>	+3.0	<b>+0.9</b>	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		<b>+1.4</b>	2024年度の試算に織り込んでいなかった <b>高速道路のトラック速度規制の引上げ</b> による効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

# 実態は？

北海道新聞  
2025年11月28日(金)10面

ブラックフライデー・  
年末商戦向けの配送の  
物流への影響

北海道新聞  
2026年2月5日(木)1面

東北大雪の  
物流への影響

# 実態は？

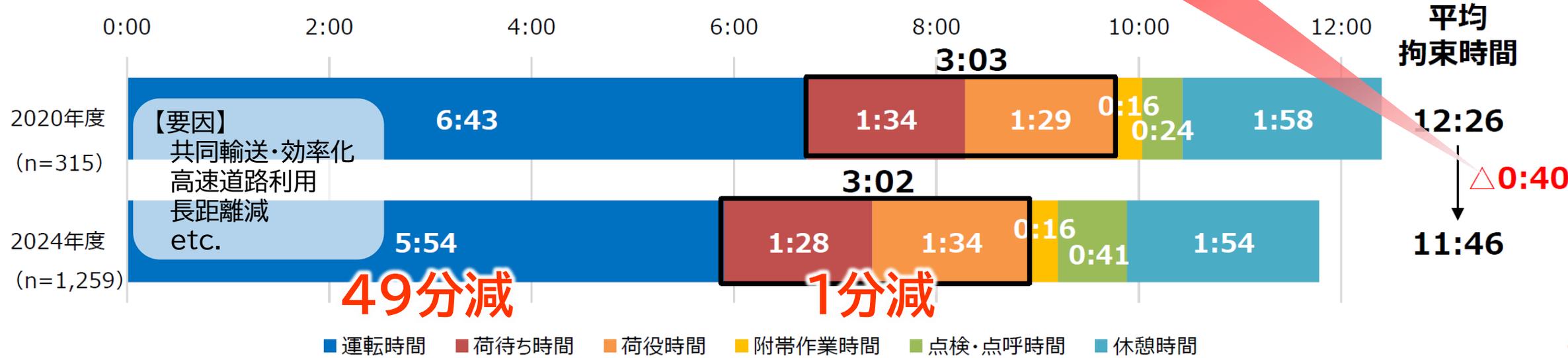
2025/10/5(日)20:22配信

JR根室線の全線運転再開の  
報道映像

# 実態 拘束時間

賃金低下？

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



• 運転時間・拘束時間 減少 ↘

• 荷待ち・荷役時間 不変

→ 輸送力確保に寄与できていない

# 何が起きているのか？ 特に厳しい地域

1. ひと → **日帰りで往復**できる範囲  
が縮小！ **札幌圏から**  
片道**約4.5時間**の範囲

→ 冬季は更に厳しい環境に

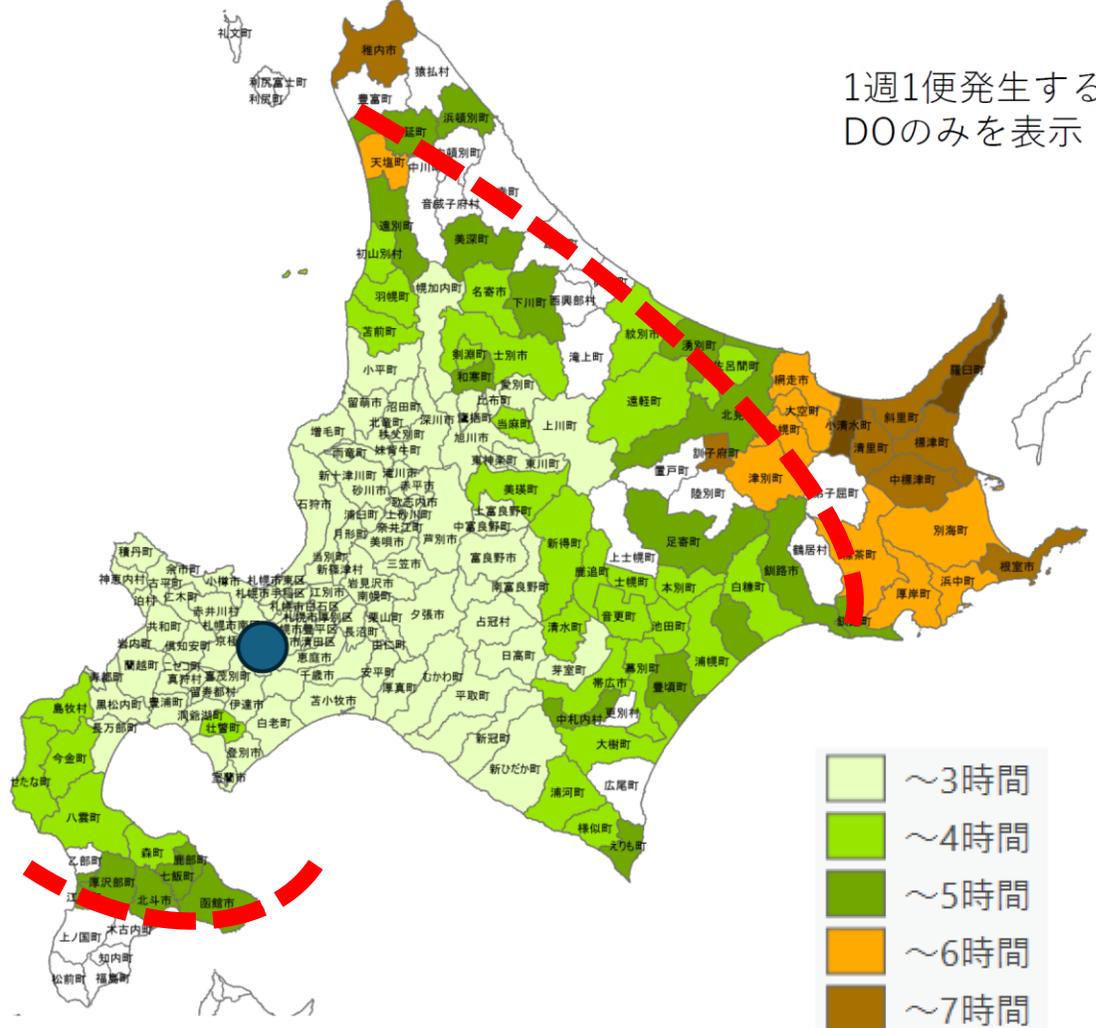
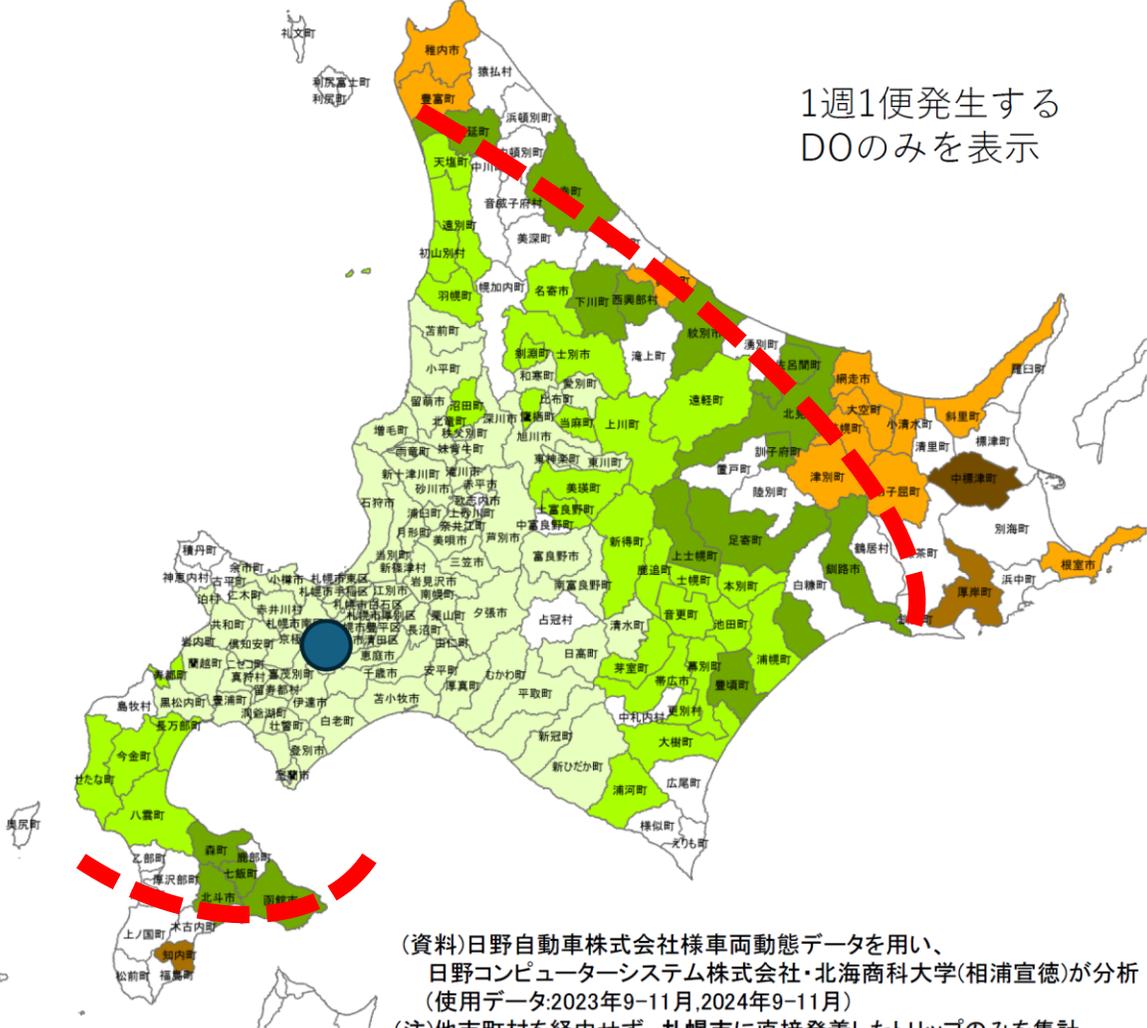
2. もの → **帰り荷が無い**  
**荷物が少ない**地域

トラック

大型車

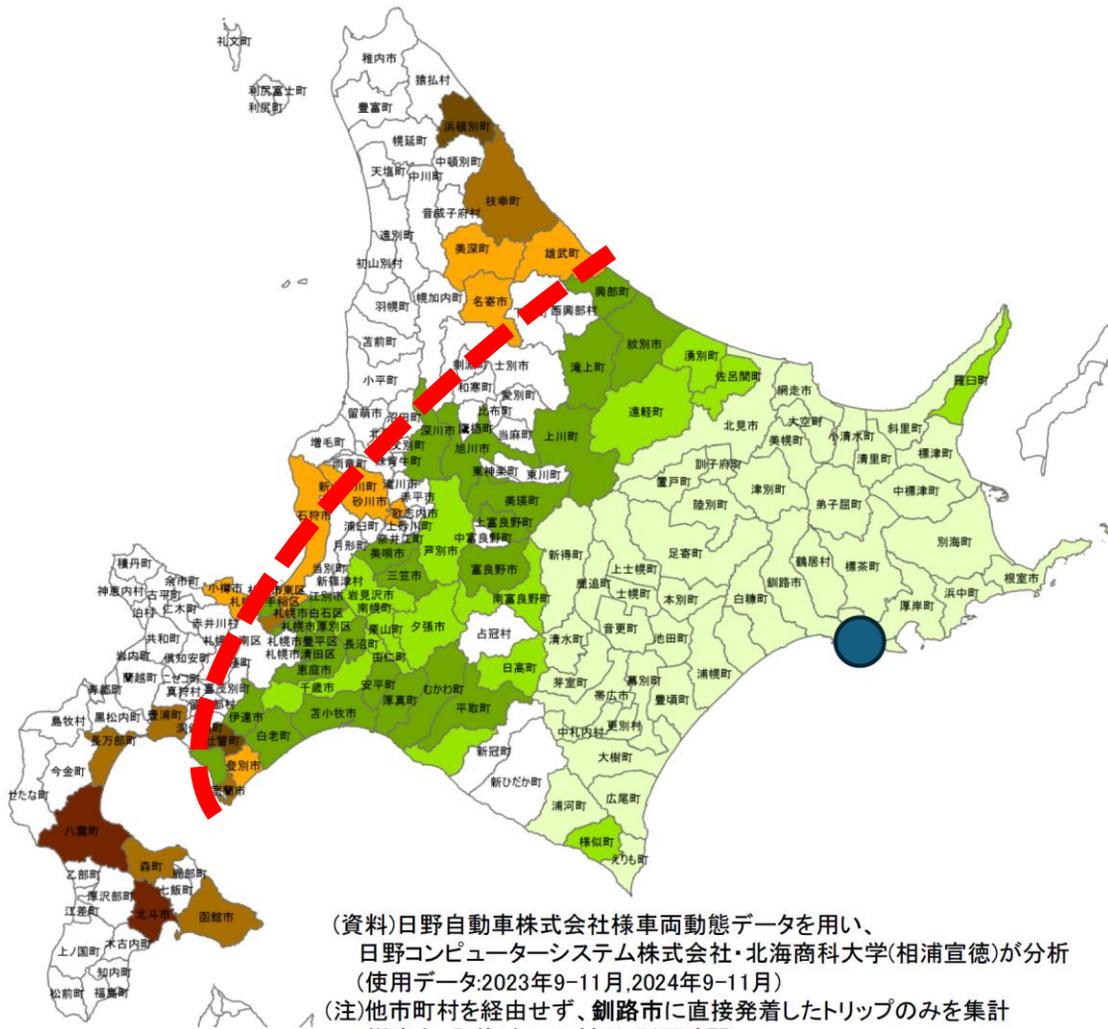
1週1便発生する  
DOのみを表示

1週1便発生する  
DOのみを表示

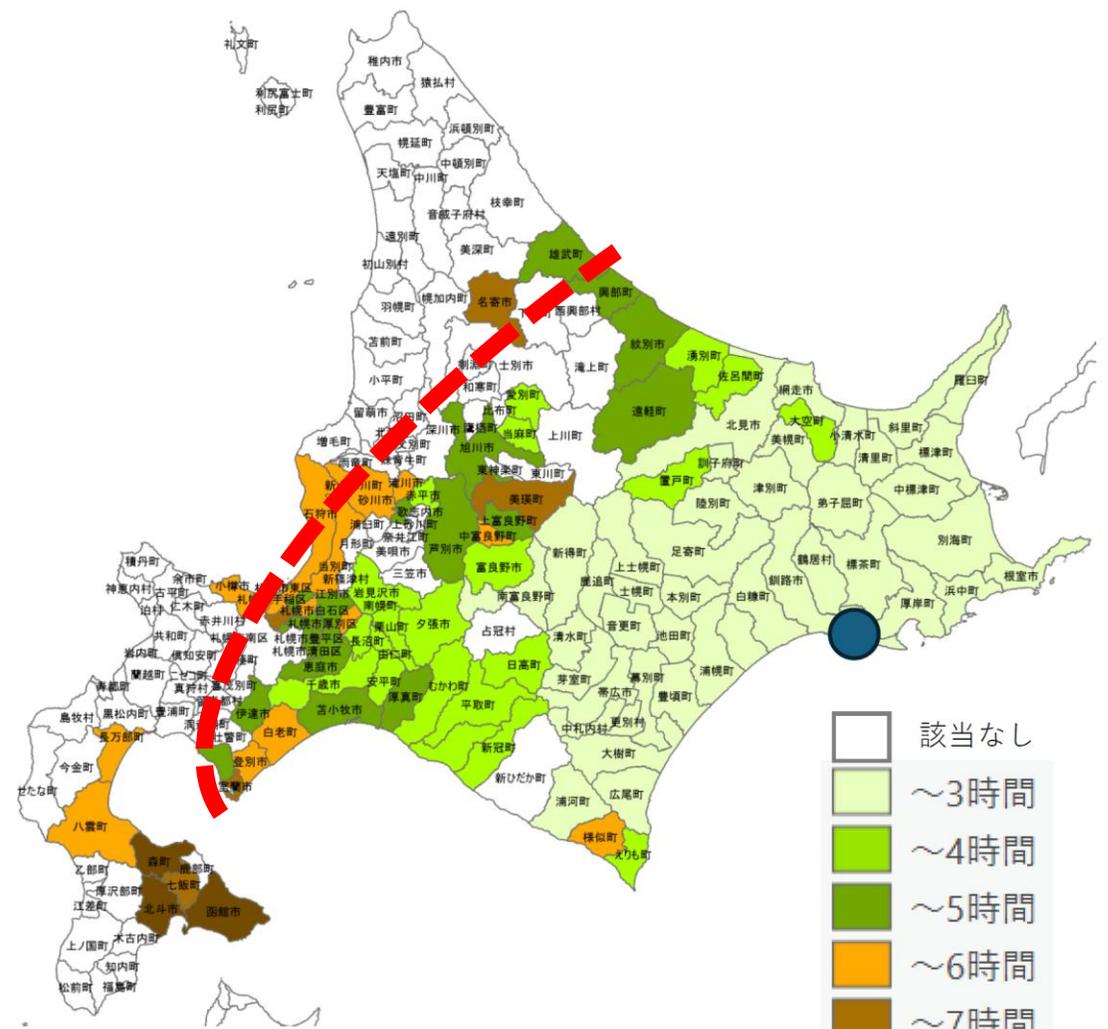


(資料)日野自動車株式会社様車両動態データを用い、  
日野コンピューターシステム株式会社・北海商科大学(相浦宣徳)が分析  
(使用データ:2023年9-11月,2024年9-11月)  
(注)他市町村を經由せず、札幌市に直接発着したトリップのみを集計  
釧路市・発着(市区町村別・所要時間)  
(お礼)三ツ輪運輸(株) 畑由規子様,(一社)釧根地区トラック協会 野村 和人様,  
北海運輸(株) 荒井浩昭様,釧路市 吉田良平様らにご協力をいただきました。

### トラックタ



### 大型車



- 該当なし
- ~3時間
- ~4時間
- ~5時間
- ~6時間
- ~7時間
- ~8時間
- ~9時間

(資料)日野自動車株式会社様車両動態データを用い、  
 日野コンピューターシステム株式会社・北海商科大学(相浦宣徳)が分析  
 (使用データ:2023年9-11月,2024年9-11月)  
 (注)他市町村を經由せず、釧路市に直接発着したトリップのみを集計  
 釧路市・発着(市区町村別・所要時間)  
 (お礼)三ツ輪運輸(株) 畑由規子様,(一社)釧路地区トラック協会 野村 和人様,  
 北海運輸(株) 荒井浩昭様,釧路市 吉田良平様らにご協力をいただきました。

# もの

(1) 帰り荷が無い

(2) 出入りの荷物が少ない

→ **配送回数 減**、まとめて配送  
長距離(幹線)ー短距離(地域)  
**分離**、**物流空白地帯**!?

道内等の動き 全容は見えていませんが・・・

1. 共同・中継輸送、DX・GXへ

→ そう簡単には進まない

2. 競争だけでなく、協働・協創へ

→ 鉄道・船舶へのモーダルシフトはなぜ進まない？

3. 倒産・廃業、買収・M&A 増加

→ 黒字廃業増加

→ まだ**表面化していない**だけ

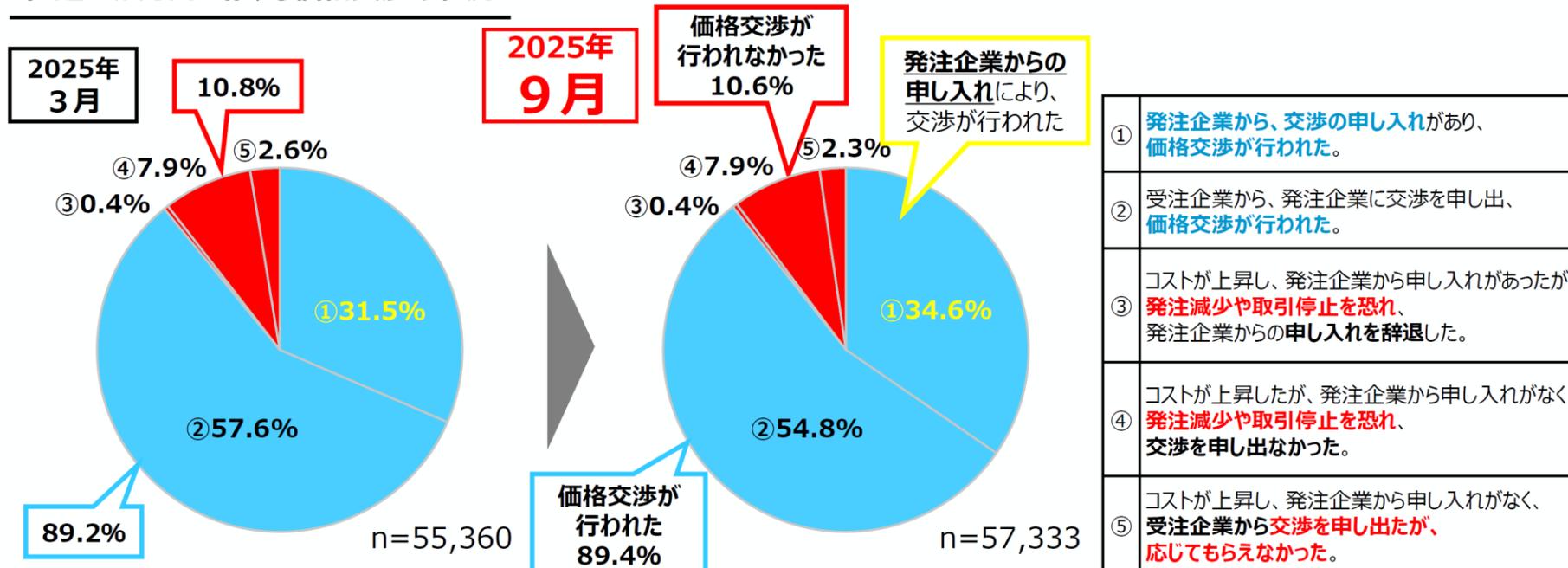
# 取引適正化に向けて

出典: 中小企業庁 価格交渉促進月間(2025年9月)フォローアップ調査結果  
<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html>

## 価格交渉の状況

- 「**発注側企業から申し入れがあり、価格交渉が行われた**」割合 (①) は、前回から約**3ポイント増**の**34.6%**。
- 「**価格交渉が行われた**」割合 (①②) は全体の**89.4%**。
- 「**価格交渉が行われなかった**」割合 (③④⑤) はほぼ**横ばい**の状況 (前回10.8%→**10.6%**)。
  - **発注企業からの申し入れは浸透しつつあるものの、引き続き、受注企業の意に反して交渉が行われなかった者が約1割。協議に応じない一方的な価格決定の禁止**を盛り込んだ「**中小受託取引適正化法**」の施行・厳正な執行などを通して、価格交渉・転嫁への更なる**機運醸成が重要**。

### 直近6か月間における価格交渉の状況



※「価格交渉不要」の回答を除いた分布。

※本調査の回答は、下請法の対象外取引も含まれ得ることに留意。以下同じ。

# 価格転嫁の状況の都道府県別ランキング 【発注企業の所在地ごとに集計】

- 都道府県別の転嫁率は、上位の都道府県と下位の都道府県で**10%以上の差**が生じている。

2025年9月				転嫁率	件数				転嫁率	回答件数
全体				53.5%	86,538					
都道府県別	1位	中国	島根県	58.6%	724	25位	九州	宮崎県	52.0%	683
	2位	九州	大分県	56.5%	750	26位	四国	愛媛県	51.8%	1,398
	3位	中国	鳥取県	56.5%	524	27位	中部	石川県	51.7%	365
	4位	中国	山口県	56.0%	1,183	28位	関東	埼玉県	51.5%	1,510
	5位	東北	秋田県	56.0%	81	29位	中国	岡山県	51.5%	1,720
	6位	九州	長崎県	55.8%	837	30位	近畿	京都府	51.4%	2,087
	7位	北海道	北海道	55.5%	867	31位	中部	愛知県	51.4%	3,855
	8位	中国	広島県	55.3%	3,090	32位	近畿	滋賀県	51.1%	718
	9位	四国	高知県	55.3%	592	33位	中部	富山県	50.9%	396
	10位	九州	鹿児島県	55.1%	1,046	34位	東北	福島県	49.7%	281
	11位	関東	東京都	54.9%	27,552	35位	中部	三重県	49.5%	889
	12位	東北	青森県	54.8%	189	36位	中部	岐阜県	49.5%	798
	13位	近畿	兵庫県	54.8%	3,528	37位	関東	静岡県	49.4%	1,422
	14位	九州	熊本県	54.0%	1,181	38位	近畿	和歌山県	49.2%	483
	15位	四国	香川県	53.9%	1,000	39位	近畿	奈良県	48.9%	413
	16位	関東	神奈川県	53.8%	2,896	40位	関東	長野県	48.2%	582
	17位	九州	福岡県	53.7%	4,330	41位	東北	宮城県	48.1%	395
	18位	関東	千葉県	53.6%	971	42位	近畿	福井県	47.7%	343
	19位	関東	茨城県	53.2%	397	43位	関東	栃木県	47.2%	308
	20位	近畿	大阪府	53.2%	12,329	44位	四国	徳島県	47.2%	491
	21位	関東	新潟県	53.2%	533	45位	関東	山梨県	46.0%	180
	22位	東北	山形県	52.2%	187	46位	関東	群馬県	45.8%	455
	23位	九州	佐賀県	52.1%	650	47位	東北	岩手県	45.5%	168
	24位	沖縄	沖縄県	52.1%	859					

<参考> 受託中小企業振興法 ※改正法により地方公共団体の責務規定を新設。

第二十三条 (略)

2 地方公共団体は、前項の国の施策とあわせて、地域の実情に応じ、受託中小企業の振興を図るために必要な施策の普及その他必要な取組を推進するように努めるものとする。

# 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング **【発注企業の業種毎に集計】**

- 上位の製造業系の業種は、転嫁率が数ポイントずつ上昇し、改善傾向にあるものの、下位の**トラック運送業、放送コンテンツ業、農業・林業**などは、今年3月時点から**転嫁率が悪化**する結果となった。

2025年9月		コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率		
				原材料費	エネルギー費	労務費
全体		↑	53.5% (52.4%)	↑	48.9% (47.8%)	↑
業種別	1位	化学	↑ 66.7% (64.8%)	↑ 69.6% (69.3%)	↑ 62.5% (62.4%)	↓ 60.6% (61.3%)
	2位	電機・情報通信機器	↑ 60.6% (58.4%)	↑ 64.5% (62.8%)	↑ 54.9% (52.7%)	↑ 56.0% (53.3%)
	3位	機械製造業	↑ 59.4% (56.2%)	↑ 64.8% (63.3%)	↑ 55.2% (52.2%)	↑ 54.5% (50.6%)
	3位	造船	↑ 59.4% (57.6%)	↑ 63.9% (60.2%)	↓ 55.1% (57.9%)	↑ 54.1% (51.0%)
	5位	食品製造業	↓ 59.3% (60.3%)	↓ 60.2% (62.7%)	↑ 53.1% (52.2%)	↑ 53.2% (51.7%)
	6位	自動車・自動車部品	↑ 58.9% (56.6%)	↑ 64.9% (63.7%)	↑ 56.0% (55.0%)	↑ 56.1% (53.4%)
	7位	飲食サービス	↓ 57.2% (57.3%)	↑ 60.7% (58.4%)	↑ 48.4% (48.2%)	↑ 48.5% (46.1%)
	8位	金融・保険	↑↑ 56.2% (51.1%)	↑↑ 58.6% (50.5%)	↑↑ 54.0% (45.6%)	↑↑ 56.0% (47.7%)
	9位	金属	↑ 54.2% (50.9%)	↑ 58.5% (56.4%)	↑ 49.4% (47.5%)	↑ 48.9% (46.3%)
	10位	卸売	↓ 54.1% (54.4%)	↓ 55.7% (56.5%)	↑ 49.4% (48.1%)	↑ 48.6% (47.4%)
	11位	小売	↑ 54.0% (52.5%)	↑ 55.7% (53.4%)	↑ 48.3% (46.8%)	↑ 48.0% (46.3%)
	12位	建設	↑ 53.2% (52.6%)	↑ 53.9% (53.7%)	↑ 49.8% (48.2%)	↑ 51.6% (50.4%)
	13位	鉱業・採石・砂利採取	↑ 52.9% (52.2%)	↓ 52.2% (53.5%)	↓ 48.6% (51.0%)	↓ 47.7% (49.5%)
	14位	電気・ガス・熱供給・水道	↓ 52.7% (53.6%)	↓ 53.2% (55.2%)	↓ 49.3% (50.1%)	↓ 50.5% (51.8%)
	15位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑ 52.4% (51.5%)	↓ 49.9% (50.6%)	↓ 45.8% (48.1%)	↓ 48.9% (49.3%)
	16位	不動産業・物品賃貸	↑ 51.7% (48.5%)	↑ 51.3% (49.0%)	↑ 47.2% (46.0%)	↑ 48.3% (47.0%)
	17位	情報サービス・ソフトウェア	↓ 50.9% (54.3%)	↓ 46.1% (50.5%)	↓ 43.2% (46.0%)	↓ 51.3% (53.6%)
	18位	石油製品・石炭製品製造	↑ 50.0% (46.0%)	↓ 55.6% (55.6%)	↑ 44.9% (42.4%)	↑ 44.6% (41.2%)
	18位	紙・紙加工	↓ 50.0% (51.4%)	↑ 53.2% (52.5%)	↓ 45.5% (46.8%)	↓ 44.7% (46.7%)
	20位	印刷	↑ 49.9% (47.7%)	↑ 49.8% (48.9%)	↑ 42.7% (41.3%)	↑ 44.0% (39.6%)
	21位	生活関連サービス	↓ 48.9% (50.2%)	↑ 49.8% (48.9%)	↓ 42.3% (44.5%)	↑ 44.2% (43.4%)
	22位	繊維	↑ 48.1% (47.5%)	↑ 51.6% (49.1%)	↑ 44.6% (41.6%)	↑ 44.8% (41.7%)
	23位	建材・住宅設備	↑ 47.2% (46.6%)	↑ 48.9% (48.3%)	↓ 40.9% (41.3%)	↑ 41.6% (39.5%)
	24位	製薬	↓↓↓ 46.7% (64.1%)	↓↓↓ 50.8% (68.7%)	↓↓↓ 46.0% (56.6%)	↓↓↓ 42.6% (61.7%)
	25位	通信	↑↑ 46.6% (37.7%)	↑↑ 46.6% (37.2%)	↑↑ 43.4% (34.1%)	↑↑ 45.9% (37.3%)
	26位	広告	↑ 43.4% (38.7%)	↓ 43.6% (48.4%)	↓ 33.5% (37.8%)	↑↑ 42.8% (36.3%)
	27位	農業・林業	↓ 42.3% (45.0%)	↓ 41.9% (44.6%)	↓ 38.7% (41.3%)	↓ 38.1% (38.9%)
	28位	廃棄物処理	↑ 41.1% (39.3%)	↑ 38.0% (37.2%)	↑ 36.0% (34.4%)	↓ 34.9% (35.3%)
	29位	放送コンテンツ	↓ 40.1% (43.2%)	↓ 41.6% (44.6%)	↓ 34.2% (36.0%)	↓ 37.7% (41.7%)
	30位	トラック運送	↓ 34.7% (36.1%)	↓ 31.3% (32.1%)	↓ 30.4% (33.1%)	↓ 31.0% (32.8%)
-	その他	-	-	-	-	

※2025年3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※（）内は前回の転嫁率を示す。

# 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング 【受注企業の業種毎に集計】

- 受注者として価格転嫁してもらえている業種（上位にある業種）は、発注者としても価格転嫁に応じている傾向にある。また、今年3月と比べ、上位業種と下位業種の転嫁率の差が拡大している。

2025年9月		コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率		
				原材料費	エネルギー費	労務費
全体		↑	53.5% (52.4%)	↑	48.9% (47.8%)	↑
業種別	1位	化学	↑ 64.5% (64.4%)	↓ 66.5% (69.8%)	↓ 58.8% (60.9%)	↓ 56.4% (58.9%)
	2位	機械製造業	↑ 63.4% (61.0%)	↑ 68.3% (66.7%)	↑ 60.4% (56.8%)	↑ 59.9% (55.9%)
	3位	卸売	↑ 61.8% (61.3%)	↑ 63.8% (63.7%)	↑ 54.7% (52.9%)	↑ 53.1% (51.8%)
	4位	電機・情報通信機器	↑ 61.1% (57.3%)	↑ 64.6% (62.5%)	↑ 55.1% (52.8%)	↑ 56.8% (53.5%)
	5位	自動車・自動車部品	↑ 58.1% (53.4%)	↑ 66.6% (63.2%)	↑ 57.4% (53.4%)	↑ 56.9% (52.3%)
	6位	小売	↑ 57.3% (55.7%)	↑ 60.0% (56.7%)	↑ 51.0% (46.9%)	↑ 51.0% (46.1%)
	7位	食品製造業	↑ 55.7% (55.4%)	↑ 57.6% (57.4%)	↑ 50.4% (49.2%)	↑ 51.0% (49.4%)
	8位	金属	↑ 54.8% (51.9%)	↑ 60.3% (59.8%)	↑ 49.7% (48.5%)	↑ 49.5% (47.0%)
	9位	建設	↑ 53.4% (52.5%)	↑ 54.4% (53.9%)	↑ 50.7% (49.4%)	↑ 52.3% (51.5%)
	10位	紙・紙加工	↓ 53.0% (55.7%)	↓ 54.9% (58.3%)	↓ 48.1% (49.3%)	↓ 48.6% (49.6%)
	11位	情報サービス・ソフトウェア	↓ 51.9% (54.0%)	↓ 47.5% (50.1%)	↓ 44.4% (45.4%)	↓ 52.5% (53.4%)
	12位	鉱業・採石・砂利採取	↓ 51.3% (53.0%)	↓ 49.7% (50.1%)	↓↓ 44.9% (50.3%)	↓ 45.2% (45.8%)
	13位	造船	↓ 51.2% (54.8%)	↓↓↓ 51.9% (62.0%)	↓↓↓ 45.9% (61.8%)	↓ 48.1% (49.3%)
	14位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑ 50.7% (50.7%)	↓ 48.2% (48.7%)	↓ 47.0% (48.3%)	↑ 49.0% (48.6%)
	15位	石油製品・石炭製品製造	↑ 50.3% (46.8%)	↓ 57.9% (58.4%)	↑ 46.3% (42.4%)	↑ 44.7% (39.9%)
	16位	印刷	↓ 49.1% (51.0%)	↓ 50.4% (52.3%)	↓ 42.2% (44.7%)	↓ 42.1% (43.9%)
	17位	不動産業・物品賃貸	↑ 49.0% (47.8%)	↓ 48.4% (50.8%)	↓ 50.1% (50.6%)	↑ 50.5% (48.6%)
	18位	建材・住宅設備	↓ 48.2% (49.4%)	↓ 49.6% (51.1%)	↓ 42.4% (44.3%)	↓ 42.7% (43.1%)
	19位	広告	↓ 46.8% (48.3%)	↓↓ 45.4% (52.8%)	↓↓ 40.8% (47.4%)	↑ 43.8% (43.5%)
	20位	繊維	↓ 46.3% (50.6%)	↓ 48.7% (51.6%)	↓ 43.6% (45.0%)	↓ 42.3% (45.0%)
	21位	通信	↑↑↑ 46.1% (35.4%)	↑↑↑ 49.7% (35.7%)	↑↑ 44.4% (34.5%)	↑↑ 46.1% (36.3%)
	22位	電気・ガス・熱供給・水道	↓ 45.4% (45.5%)	↑ 47.8% (47.2%)	↑ 42.8% (42.1%)	↓ 43.0% (43.7%)
	23位	金融・保険	↑↑↑ 45.0% (28.5%)	↑↑ 36.4% (30.6%)	↑ 36.4% (32.1%)	↑↑↑ 50.0% (27.5%)
	24位	農業・林業	↓ 41.4% (44.8%)	↓ 41.2% (43.4%)	↓ 38.3% (40.6%)	↓ 37.0% (39.8%)
	25位	廃棄物処理	↓ 39.6% (40.1%)	↓ 36.7% (37.6%)	↓ 35.6% (38.8%)	↓ 35.7% (37.4%)
	26位	生活関連サービス	↓ 37.6% (42.1%)	↓↓ 35.3% (41.8%)	↓↓ 32.2% (38.1%)	↓↓ 34.6% (39.7%)
	27位	トラック運送	↓ 36.5% (37.6%)	↓ 32.5% (33.6%)	↓ 33.9% (35.4%)	↓ 33.6% (34.1%)
	28位	放送コンテンツ	↓↓ 34.0% (41.0%)	↓↓↓ 34.9% (45.4%)	↓↓ 30.3% (38.2%)	↓↓ 32.5% (40.4%)
	29位	飲食サービス	↓ 33.0% (36.9%)	↓↓↓ 25.7% (42.8%)	↓↓↓ 26.5% (44.6%)	↓ 31.0% (33.9%)
	30位	製薬	↓↓↓ 30.0% (45.0%)	↓↓↓ 30.0% (66.7%)	↓↓↓ 30.0% (41.7%)	↓↓↓ 16.7% (43.3%)
-	その他	-	-	-	-	

※2025年3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※（）内は前回の転嫁率を示す。

# 海線 中間とりまとめ 令和7年9月3日公表

北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議 中間とりまとめ 概要 (R7. 9)

■座長  
東京女子大学 二村教授

■委員  
釧路商工会議所 栗林会頭

学識経験者 3名  
(東京海洋大、北大)  
関係団体 4名  
(道経連、ホクレン他)  
JR北海道、JR貨物  
開発局、経産局、環境事務所  
農政事務所

■事務局  
国交省鉄道局、運輸局  
道庁

R5.11.29設置  
R7.7.25まで計6回開催

## 経緯・背景

- 北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送(海線(函館線 函館～長万部間))に係る諸課題解決方策等について検討を進めていくために有識者検討会議(座長:二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授)を設置。
- 令和5年11月から6回にわたって、関係者から丁寧にヒアリングを実施。

## ヒアリングにおける主な意見

- ・ **トラックや船舶の輸送余力にも制約**がある。港湾からの陸送距離やトラックドライバー不足、札幌に近い苫小牧港への航路の集中を考えれば、**貨物鉄道の輸送量を全て船舶で代替するのは難しい**。
- ・ **鉄道で使用されている5tコンテナにもニーズ**があり、**輸送モードが限られるとサービス品質にも影響が出る**。各輸送モードによる**相互補完が必要**。
- ・ 輸送手段が寡占になれば**コスト面での競争が働かず**、**輸送価格が上昇する**。
- ・ 環境性能に優れ、全国ネットワークで輸送している**貨物鉄道は、カーボンニュートラル実現や、食料安全保障などの観点から、重要な役割を果たしている**。
- ・ 貨物鉄道機能を残す場合は、**青函共用走行問題への対応にも留意**すべき。北海道新幹線と貨物列車の共存のため、関係者で**技術開発も含め、効率的な運行を模索しつづけることが必要**。

## 貨物機能を維持することとした場合の論点

- (1) **鉄道施設の保有主体**  
JR北海道から引き継ぐ**鉄道施設の保有主体を決めることが必要**。  
出資者、出資割合、人材の確保・育成等の調整を進めていくこととなる。
- (2) **維持管理費用**  
毎年度、**数十億円規模の施設の維持管理費用**を誰がどのような割合で負担するかを検討する必要。費用負担のあり方については**多様な観点から検討すべき**。鉄道施設の維持に必要な費用を低減させる努力も必要。
- (3) **要員の確保・育成**  
JR北海道から鉄道施設を承継するに当たり、**鉄道施設の維持管理要員の確保**が数百人規模で必要。JR北海道から業務が円滑に引き継がれるよう採用開始時期を設定する必要。
- (4) **北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題**  
鉄道貨物輸送を残す場合には、青函共用走行問題への対応にも留意。  
**北海道新幹線と貨物列車の共存**に向けて、**技術開発の進展も十分に取込んだ効率的な運行を模索しつづけることが必要**。
- (5) **JR貨物におけるサービス改善**  
海線を含めた全国一元的な貨物鉄道による輸送ネットワークの機能が最大限に発揮されるよう、**JR貨物が提供するサービスについても改善が必要**。

## 現時点における基本的な方向性

- ・ **少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では海線の維持により貨物鉄道の機能を確保することが必要であるとの結論**に至った。
- ・ 他方、貨物鉄道の機能を維持する場合に整理すべき多岐にわたる課題の解決に当たっては国をはじめとする関係者において**なお一層検討を深度化させていくことが必要**。また、青函共用走行に関する各種の課題については、北海道新幹線の高速化との両立が図られるよう、**貨物輸送の需要の平準化や積載率の向上などの効率化、技術開発、船舶による部分的な転換等他の輸送モードとの連携など多様な関係者が一体となった継続的な努力が必要**。

## 今後の進め方

- ・ 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、国土交通省が設置した有識者会議において、「現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃となることが見込まれる。」等とした報告書がとりまとめられた。
- ・ **こうした状況から、今後は、海線を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ**、検討に当たっての時間軸を整理するとともに、**旅客輸送に係るブロック会議の動向等に留意しながら、課題解決に向けた議論を継続**していくこととする。

# 海線 中間とりまとめ ポイント

- 結論 少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では海線の維持により貨物鉄道の機能を確保することが必要
- 5つの論点・ポイント
  - (1) 鉄道施設の保有主体
  - (2) 維持管理費用 毎年度、数十億円規模
  - (3) 要員の確保・育成 JR北「保線人員育成に6、7年」
  - (4) 北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題
  - (5) JR貨物におけるサービス改善 国交省「営業努力」

# 今後想定される主なスケジュール

2025.9 海線 中間取りまとめ  
? // 最終報告?

2026.3 **総合物流施策大綱** 改定 (2026-2030年度)

2027年度 **線路使用料** 見直し JR各社一貨物  
? 働き方改革の見直し?

— 以下は(仮)、新幹線開業のタイミング次第で変化 —

2030年度 **貨物調整金** 新制度へ移行 国・JR

2033年度 海線 **旅客の存廃決定** 新幹線開業約5年前

? **物流(貨物)の残し方決定** ※旅客の決定後

**2038年度?** 新幹線 札幌開業

# これから議論が必要なこと

## 1. JR貨物 **営業努力**の具体策

→ どうしたら使われるのか？ 売上増へ

## 2. 海線・有識者検討会議 **その後**・・・

→ 継続しなければ、知識・経験の蓄積が失われる

## 3. 輸送以外の**時間短縮**

## 4. **高速道路**利用 大型車2割程度

→ 輸送時間短縮 → カバー範囲増

## 5. 垣根を越えた**連携**

→ 民間だけでなく行政も！

# これから議論が必要なこと

## 6. 取引適正化

→ 適正な運賃 → 賃金の原資に  
価格転嫁が難しい一方で、運びにくい地域の運賃が2,3倍に  
なっているケースも

## 7. 商慣習の見直し

→ 前々日までの発注などを推進  
待機時間・荷捌き時間の削減 など

## 8. 規制の見直し

→ 北海道の地域性に合っているか？本当に全国一律か？  
現状に合っていない規制はないか？  
できることはある！

## 9. 荷主側の意識・連携

→ できることはまだまだある！

# 緊急提言書 策定

## 令和4年7月

道内、道内一本州間の  
輸送力確保・再構築に向けた

# 緊急提言書

令和4年7月

北海道商工会議所連合会

会頭 岩田圭剛

日本の国土の22%を占める北海道において、物流機能は、道内経済や道民の暮らしを支えるに留まらず、日本全体の経済や暮らしに深く関わり、特に農産品などの食料関連品の移出に関しては、食料基地北海道からの供給を支え、全国へ連なるサプライチェーンや食料安全保障の面でも大きな役割を果たしております。

これらの移出に加え、道内の産業や北海道で暮らす我々が必要とする物資の移入は、自動車（トラック・トレーラー）、鉄道、船舶（フェリー・RORO船）など様々な輸送モードの連携によって支えられており、これらの物流体系は、商習慣、荷物の種類、発送側・受取側のニーズに応じ変化を重ね「より適した形」に築き上げられたものであります。

長い年月を経て構築されたこの物流体系は、環境の変化等に伴い様々な視点からの課題に直面し、特に、北海道新幹線の札幌延伸に伴う「函館一小樽」間の並行在来線問題や青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行問題、トラック運転手不足問題の他、カーボンニュートラル実現に向けた「貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの促進」、「船舶の排出規制への対応」などが挙げられます。さらに、激甚化・頻発化する豪雨・豪雪災害や将来の地震・火山噴火への備えも不可欠であり、いずれも目前に迫る危機として、早急な対応が求められております。

北海道特有の課題もある中、現状の物流体系が維持されるのか、あるいは状況に応じ再構築されるのか、北海道経済に深刻な影響が及ぶ可能性も否定できないことから、私どもとしても、本年2月から、各輸送モード・経路の強靱化、連携によるレジリエントな物流体系の構築等の検討を開始いたしました。

この国を支える重要なインフラの一つである物流につきまして、北海道新幹線の高速化と貨物輸送力確保の両立や、各輸送モードのベストミックスを目指すとともに、カーボンニュートラルの実現や北海道はもとより日本経済全体の発展に資するものとなることを切に願い、今後の物流体系を構築する上での方向性や視点につきまして、ここに提言いたします。

記

### 1. 北海道の産業と暮らしを支えている輸送力の破綻回避

①並行在来線「函館一長万部」間の（鉄路の）維持・存続

②深刻さを増すドライバー不足問題に加え、2024年問題等に対応する物流インフラの整備促進

### 2. 北海道新幹線の本来あるべき経済効果を最大化し、「島国・北海道と本州の人とモノの流れ」を将来に亘り繋ぎ続ける第2青函トンネルの早期調査実施

### 3. カーボンニュートラル達成に向けた貨物鉄道輸送へのモーダルシフトのさらなる推進

以上

令和4年7月

北海道商工会議所連合会

会頭 岩田圭剛

# 要請活動 令和4年7月

7/21,22提出時の様子



要請活動の報道結果

釧路商工会議所報  
釧路新聞 2023年4月30日(日)9面

# 北海道産業団体協議会 要望 令和5年2月28日

## 2/28 北産協 要望



要望活動の報道結果



## まとめ

1. 状況・論点整理、データ活用
2. 直近、改善が可能なこと  
中長期で考えていくこと
3. 地元・現場の声を上げる（要望）  
→ **物流は経済・暮らしの根幹**