

# 北海道物流研究会の活動について

2026年2月19日  
北海道物流研究会事務局

# 北海道物流研究会 検討領域

## 配送/車両データ一元化

車両マッチングのデジタル化を推進し、車両マッチング可能性拡大を目指す。経産省の補助金実証実験検討中。

## 「共同購入/購買」

研究会のマスメリットを活かして物流資材/燃料などの調達コストを削減

## メーカーとの「相互配車」

メーカーからセンターへ配送。これまで空車だった帰り便をセンターから店舗への配送に利用。

## 他小売との「相互配車」

帰り便をより近い他社センター・他社店舗への配送にも利用。走行距離削減と空車削減を狙う。

## 企業/業種を越えた「拠点集約」

車両・倉庫・在庫を共有しエリアの汎用(共同)センターを運用。  
企業に関わらずエリア内店舗に配送

## BCP対応連携

同じプロセス(情報収集etc)は共同化・共有化を図る。

## 「マテハン規格統一」

小売が納品マテハン・梱包容器統一することにより、共同回収・共同配送を推進。

## 遠隔地「相互配車」

トレーラーのスイッチング・帰り荷もマッチングなど個社ではなく、複数社で効率化を狙う。モーダルシフト含む。



# 中継輸送・中継拠点運用の実証実験

実施企業  
北雄ラッキー株式会社  
株式会社MLS  
幸楽輸送株式会社

# 遠隔地への持続的な輸配送の実現へ

北海道物流研究会第8回会合：パネルディスカッションにて

中継拠点・中継輸送実現に向けて



中継拠点・中継輸送が必要な理由

運べない未来を  
運び続けられる未来に

ただし…  
各社運べない悩みが違う  
⇒悩み毎のベクトル合わせが必要

なぜ、前へ進まないのか  
小さくても実験してみる！

中継輸送・中継拠点運送  
協業は毎度議論される課題

まずはやってみる(小さく実験)



・まずは3社でやってみる

・幸楽輸送参画でコカ・コーラ商品の一部で実証実験

小さく実験  
「Start small, Fail early, Learn fast!」

小さくてもよいからとにかく始めて、  
失敗から早く学んで先に進む

# 遠隔地への持続的な輸配送の実現へ

ドライバーの勤務ローテーションで対応することは根本問題解決ではない  
生産性を上げる仕組みを実現することで持続可能な物流へ

Step1：トレーラースイッチング配送

Step2：サテライトセンター

ここを  
検討

Step3：サテライトセンター(在庫デポ併設)

# PoC検討-仮説-

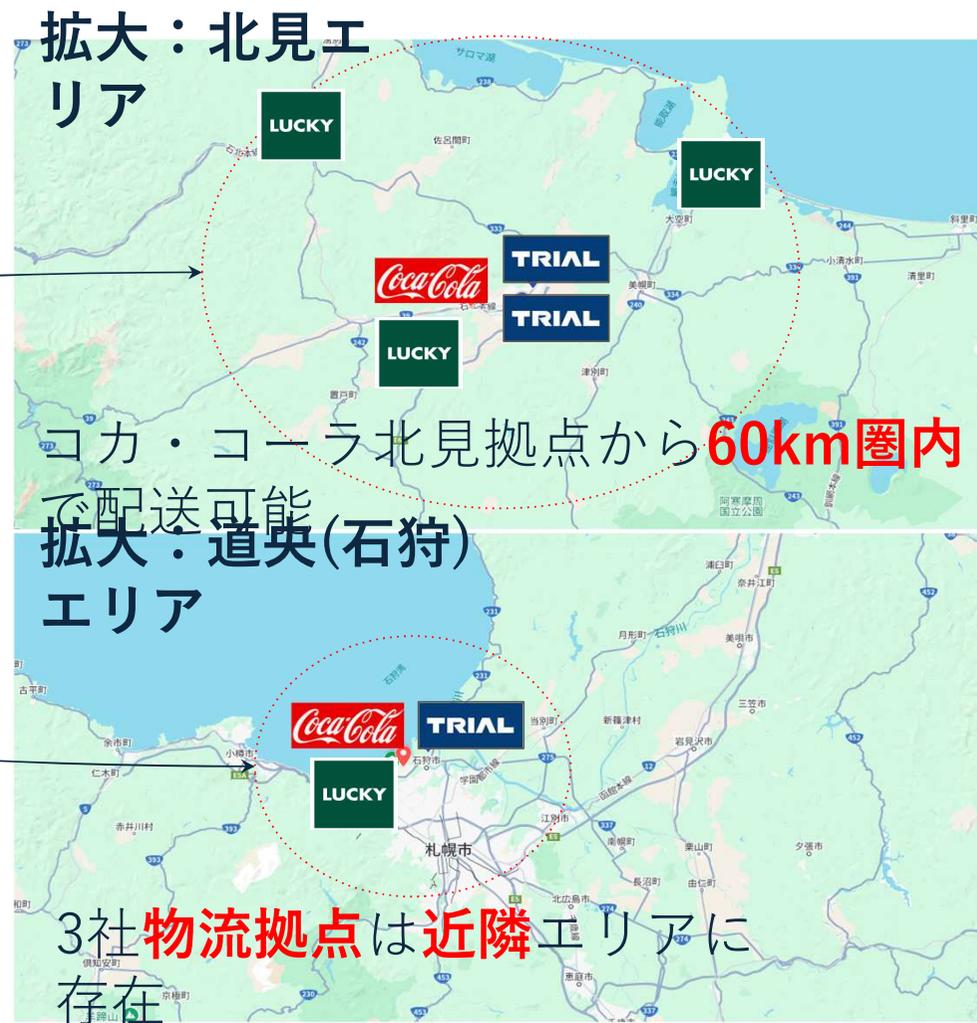
## コカ・コーラ製品

北見に同じ商品があるが、  
小売は長距離配送している



《仮説》

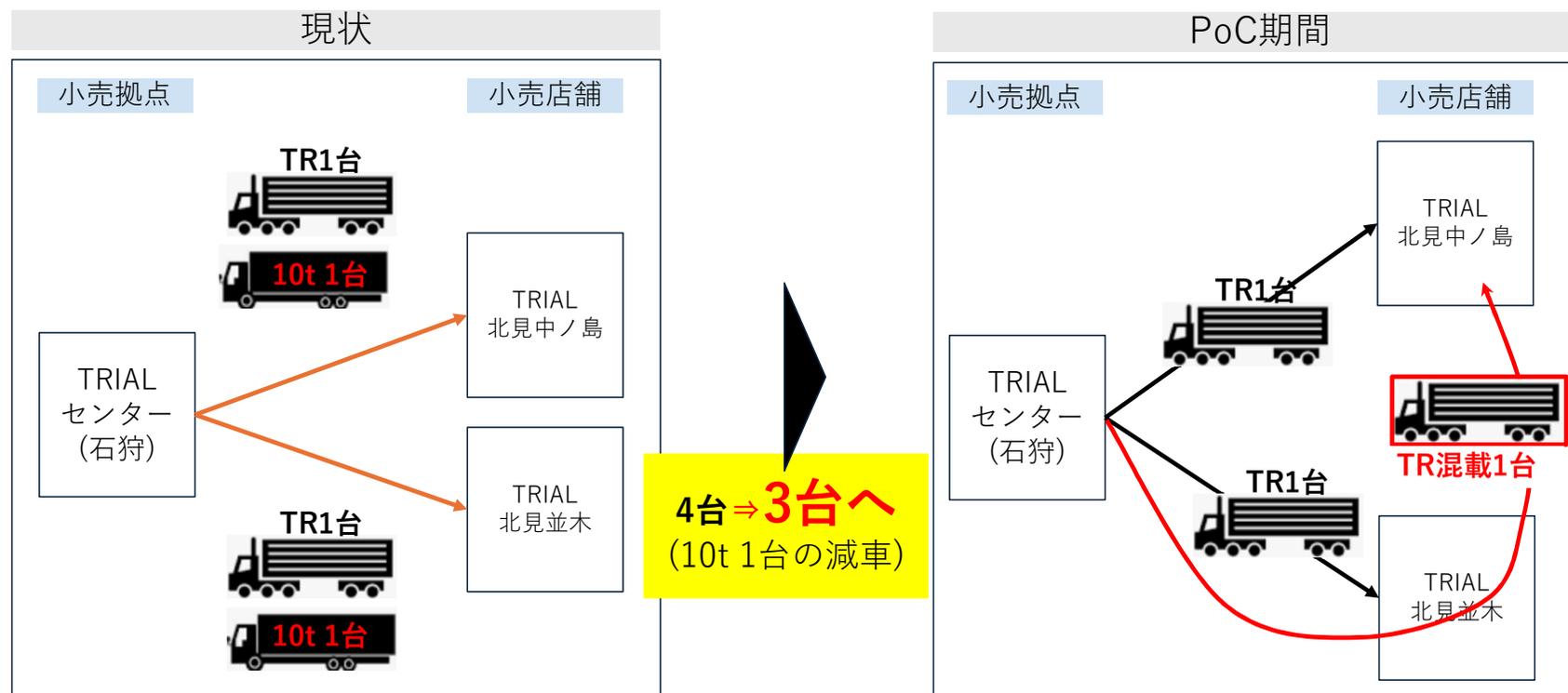
中継拠点を設けることで、小売の長距離便の削減ができるのでは？



# PoC検討-TRIALの効果-

< 検証/効果 >

増便(各店舗に10t車)が発生している**2日間**、コーラ分の減により、TR積載(Max:24pt)に収まる物量に。  
⇒TR1台が、**店舗混載便として出荷が可能**に。



≪ 結論 ≫

10 t 1台の減車は、年換算で約400万円の削減効果となる。

一方で、**商流契約上の問題**や**マンパワー調整の発生**により**継続は困難**。持続可能な物流「×」。



# 共同データベースの普及によるサプライチェーン におけるエネルギー効率の向上実証事業

実施企業

ホクレン農業協同組合連合会

センコー株式会社

株式会社traevo

イオン北海道株式会社

# 共同輸送データベースの普及によるサプライチェーンにおけるエネルギー効率の向上実証事業

## 事業目的

### 物流課題

輸送需要に対して供給（輸送力）が減っており、今年度から特に懸念が深まる人手不足と相まって**運べなくなる未来**が懸念される

### 打ち手

限られた輸送資源（トラック、ドライバー、燃料）を有効活用する為の業種を問わない事業者間の行荷・復荷**“共同輸送”**の実現

国内輸送空車回送率は約30%  
⇒1社での高密度輸送は困難  
**共同輸送**がキーワード



**【目指す姿：デジタル、オープン、普及】**

**物流情報を広範囲に業種問わず収集**



**O/D、物量等をデジタル化、オープン化  
(匿名化)**



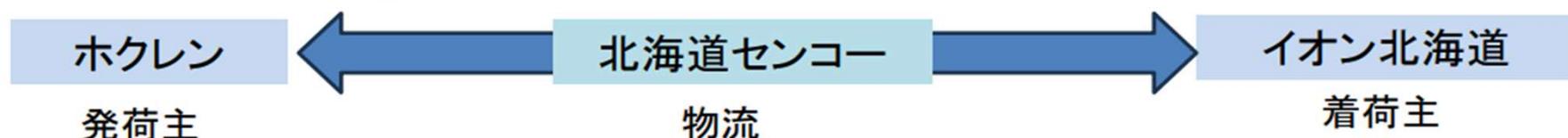
**事業者間で自由に共同輸送候補を検索可能  
とする実効性の高いプラットフォームを実現**

## 共同輸送データベースの普及によるサプライチェーンにおけるエネルギー効率の向上実証事業

### 事業概要

本実証事業では、国内でも最も物流危機が深刻化している北海道にて、同業種、異業種問わず**共同配送マッチングオープンプラットフォーム**への参加者を広く募り、共配、帰り便マッチングの可能性を探り、その結果をもって運送効率化と脱炭素への寄与について効果測定を行う。

全道展開に先立ち、「共配」による効果検証を行うためのサンプルサプライチェーンとして北海道にて各社個別に貨物輸送を行っている以下を選定し、**復荷共配（両社帰り便の共配）**を試行して1サプライチェーンにおける効果検証をおこなう。



その結果をもって、全道展開した際に共配母数が増えることによる省エネルギー効果を試算、本事業後半においてはプラットフォーム参加社同士の共配による効果の実測も行う。

なお本事業においては、

**【A.連携する共通システム】** および **【B.効率化 サプライチェーン輸送効率化システム】** を利用し、データ実測および検証を行う。その構成は次項に記載する。

# データベース実証実験を受けて、北海道物流研究会オブザーバー企業同士がマテハン回収業務実験、協業を実施

## 現状と課題

- 生鮮食品の A社 店舗配送後、帰り荷で農産物の集荷を行っているが、店舗配送時に前日配送分の空かご車を引取している。

### 課題

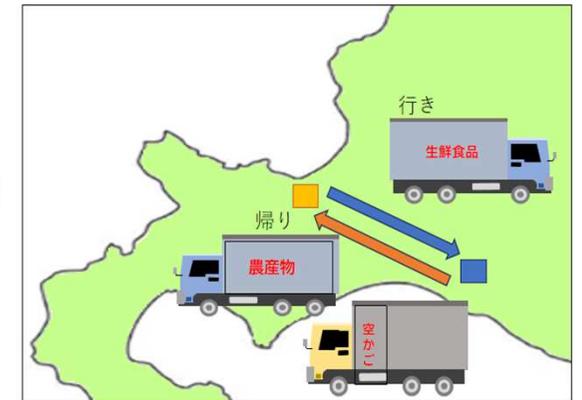
農産物の積載率低下



## 改善方策案

- 空かご車を別便で引取することで、帰り荷である農産物の積載率向上を図る

他社便による空かご回収対応できないか？



## 小売企業・物流企業合同分科会

- 先述の現状と課題について分科会で説明し、参加企業様に打診

# 函館方面 モーダルシフトの実現

実施企業  
株式会社MLS  
日本貨物鉄道株式会社

# (株)MLS × JR貨物様 モーダルシフトの取り組み

## 課題

- ① 函館便（片道4.5時間） ⇒ 拘束時間の長時間化
- ② 遠方納品における天候リスク(納品遅延化)や高コスト化



## 従来の配送

日雑品ベンダー



物流課題(運送会社)  
遠方且つ、拘束時間への懸念

4 t 直送



トライアル上磯店



4 t 直送



トライアル北美原店



## (株)MLS × JR貨物様 モーダルシフトの取り組み

モーダルシフトによって、ドライバー拘束時間の削減やトラック走行距離削減によるCO2削減。  
コスト効果についても月間で46万円の削減が見込まれている。



### モーダルシフト

日雑品ベンダー



大谷地駅



MLS  
函館デポ



4 t



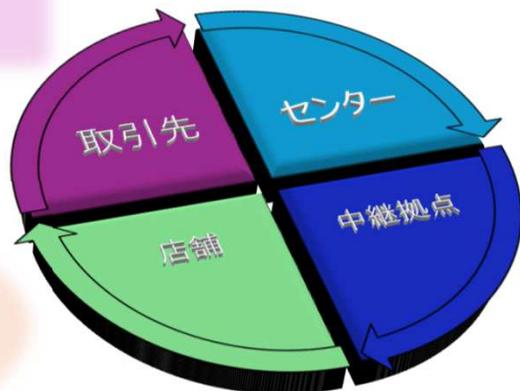
### 1日の削減効果

ドライバー拘束時間削減 : ▲15時間  
トラック走行削減距離 : ▲約1,100km  
トラックCO2排出削減量 : ▲960kg-Co2

⇒コスト効果についても**約46万円/月間**を見込む

# 今後取り組んで行くべき物流改革と物流協業

- 一次物流協業
- 二次物流協業



物流維持実現を目指したサプライチェーン構築

- 遠隔地配送協業
- 中継拠点・輸送協業



- AI・DX化
- 効率化対応協業

コンプライアンス対応  
BCP物流体制構築



- BCP対応連携

# 物流改革はサステナブル社会の構築に繋がる（社会貢献）

