

荷主企業等のための 物流効率化セミナー(全体総括)

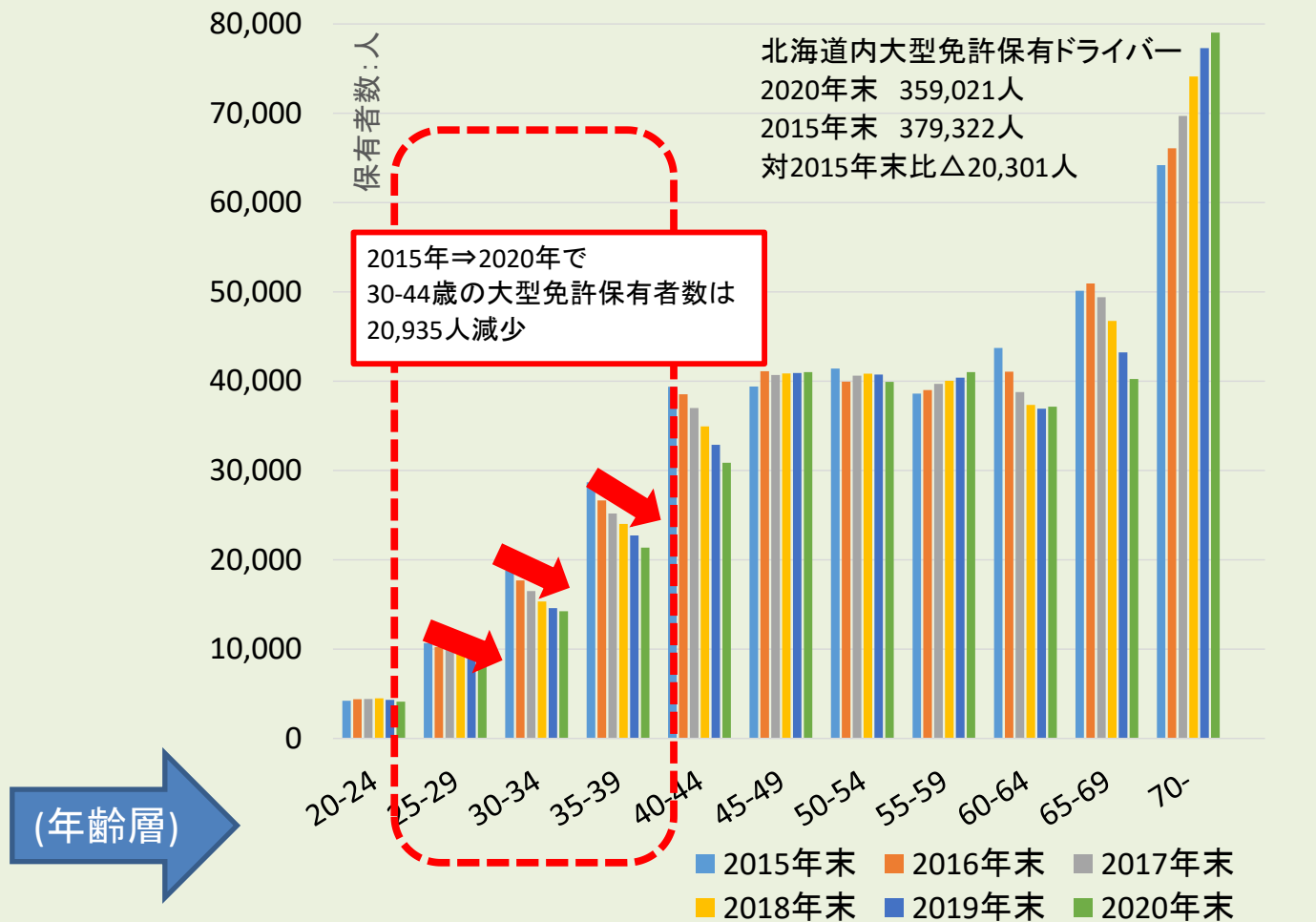
物流を考えることは
「次世代にどのような地域を残すか」
を考えること

2026年07月16日

於:札幌第4合同庁舎
(北海道札幌市)

北海商科大学
相浦宣徳

(あ)供給力の低下 ～担い手不足



年齢階層別大型免許(第一種、第二種計)保有者数の推移(警察庁運転免許統計から作成)

富良野通運 永吉大介氏 との共同研究による

(い) 時間的制約

主 体	2023年	2024年	2025年 4 月		2025年 6 月 ~
行 政	「物流革新に向けた政策パッケージ」 (6月2日) 「物流革新緊急パッケージ」 (10月6日)	働き方改革関連法の自動車運 転業務などへの適用(4月1日) ・ 時間外労働時間の 上限規制 ・ 改正改善基準告示の適用 物流関連2法の公布 (5月15日) トラック運送業における 多重下請構造検討会 (国土交通省, 8月)	物流関連2法の施行 ・ 実運送体制管理簿 作成の義務化		トラック事業適正化関連法 の公布(6月11日) ・ 許可の更新制度の導入(3) ・ 「適正原価」を下回る 運賃及び料金の制限(3) ・ 委託次数の制限(1) ・ 違法な「白トラ」に係る 荷主の取り締まり (1) ・ 貨物利用運送事業者の 〇〇などの規定の準用(1) トラック運送業における 多重下請構造検討会とりまとめ (国土交通省, 6月)
全ト協		【3月】 多重下請構造の	トラック新法案の成立を		

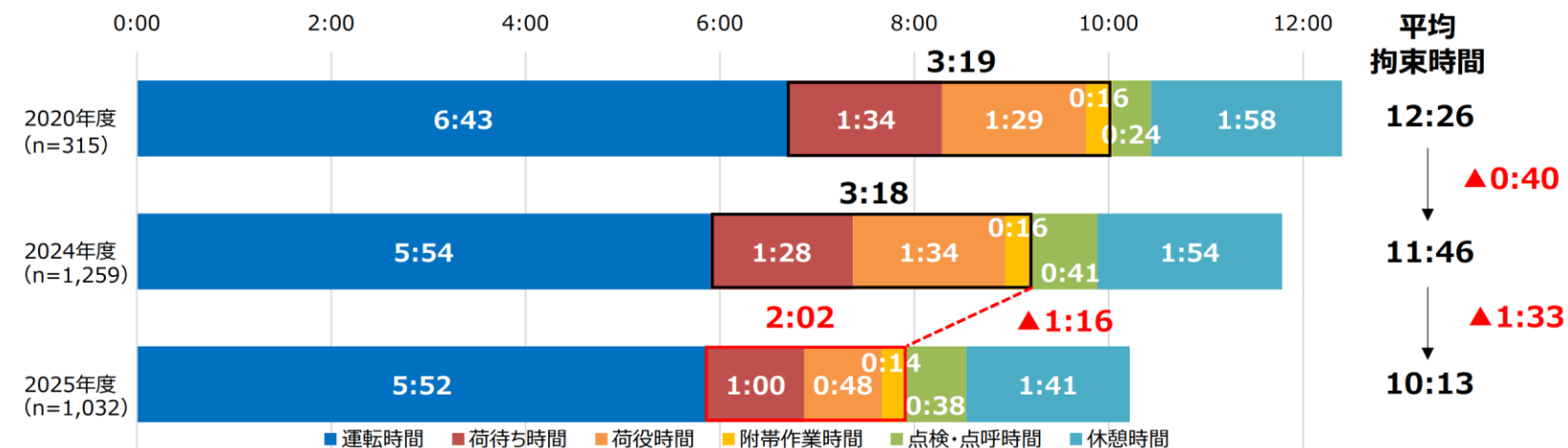
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
- 調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間

【調査結果概要】

- 今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、荷待ち・荷役等時間は**2時間2分**であった。
- 今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、平均拘束時間が**大幅に減少した（▲1時間33分）**。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等が減少（▲1時間16分）**したこととなっている。
- 2025年4月から**改正物流効率化法が施行**され、荷主・物流事業者に対して、**荷待ち・荷役等時間の短縮などの努力義務**を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与しているものと思われる。
- 国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において**1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内**にする目標を掲げているところ、個別には長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、**目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく。**

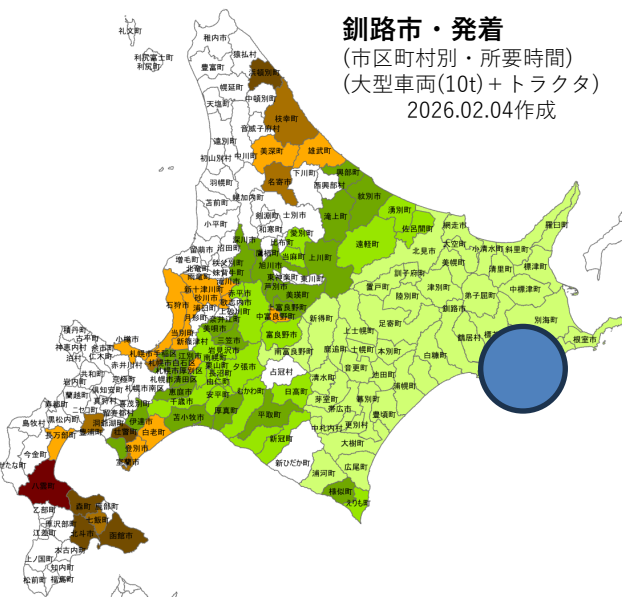
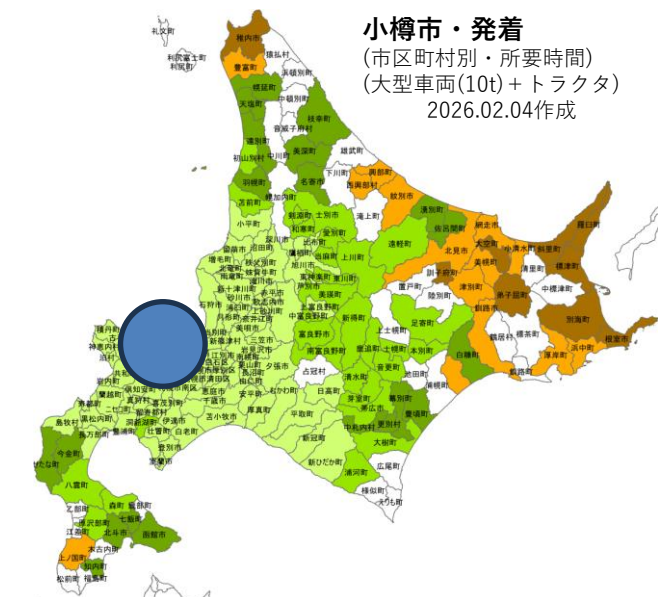
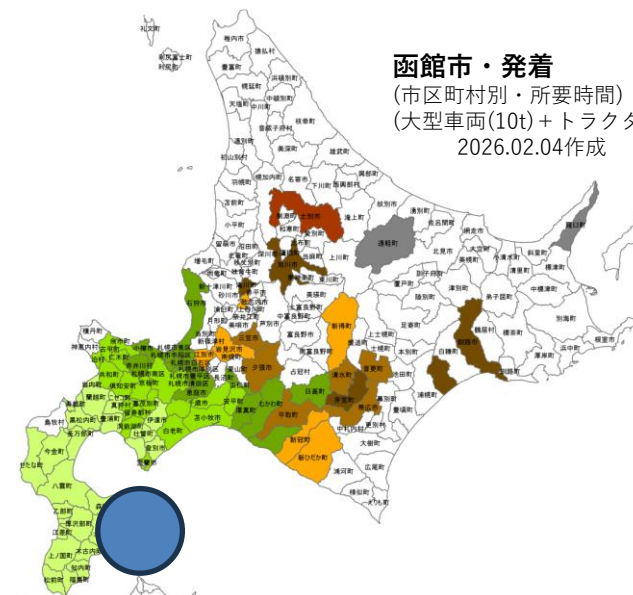
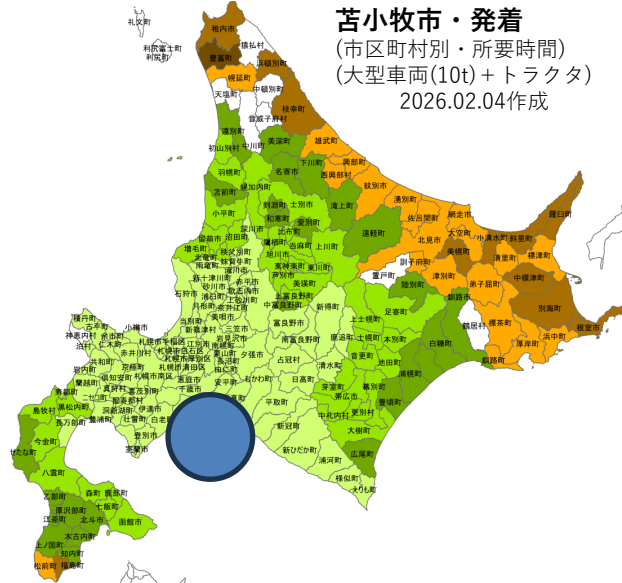
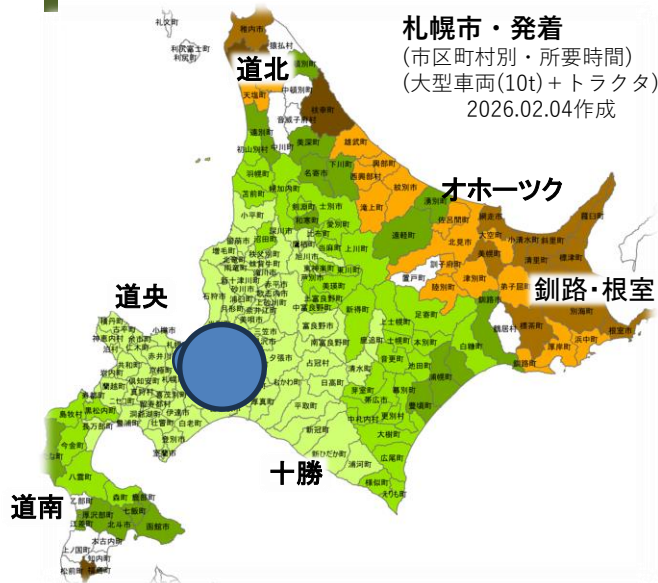
＜トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳＞



出所：国土交通省資料(2026.07.10)より

狭まる輸送範囲

(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、当該市に直接発着したトリップのみを集計



「北海道物流 WEEK2024～2026＊」での議論

1.異業種連携の必要性和課題

- ① 小売業界における需給バランスの偏り
- ② 小売業界における厳しい納品要件

2.課題解決に向けて協調し得る領域

- ① 納品時間、②リードタイム、③荷姿の標準化

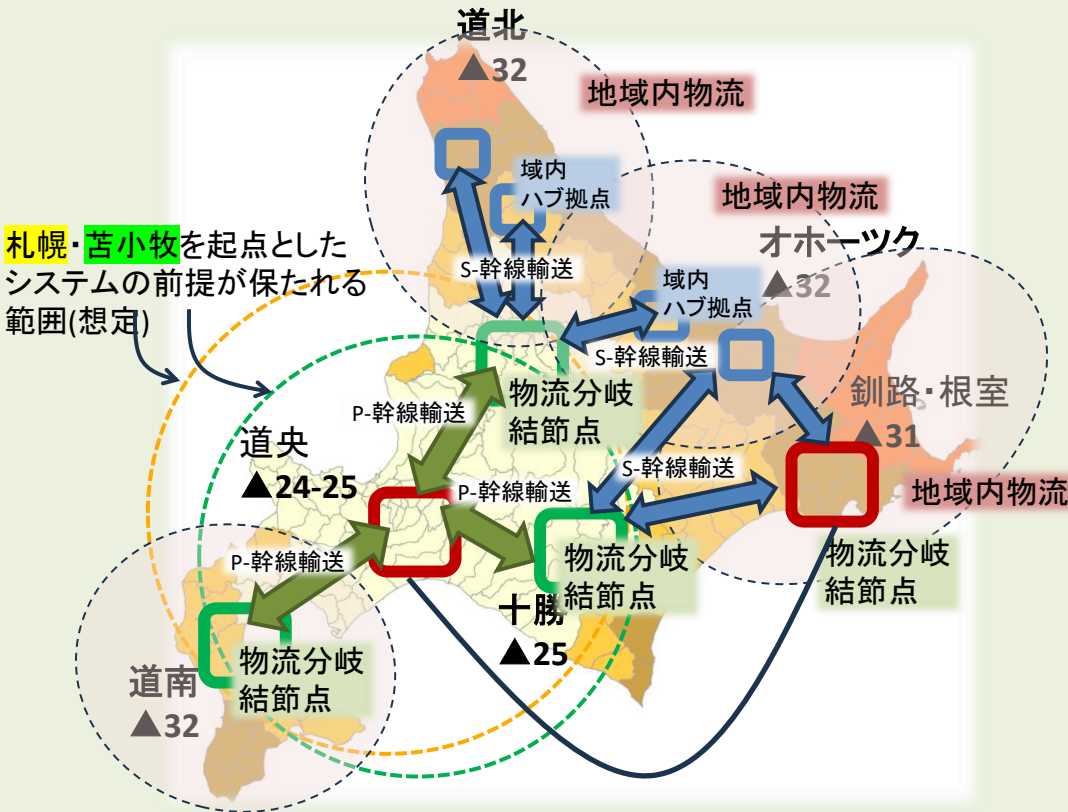
3.課題解決にむけた方法

- ① 発着荷主とのリードタイム交渉
- ② 他業界・他品目との帰荷マッチング
- ③ 輸送頻度の低減
- ④ 消費者に向けた課題周知
- ⑤ 行政主導による商習慣の改善
- ⑥ 貨物鉄道輸送、海上輸送の活用
- ⑦ 物流・商流データプラットフォーム

4.場所と仕組み

- ① 中継・共同輸送の要となる拠点の整備
- ② リンクの高速化や輸送力の強化
- ③ 広域分散型の地域構造を基本に整備されたインフラの有効活用
- ④ 商習慣も含めソフト面の検討(マッチングと拠点の在り方)

＊主催：農林水産省北海道農政事務所、経済産業省北海道経済産業局、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道、ロジスク実行委員会



地理的特異性・道内地域性と「物流機能」をベースとした地域戦略

出所：北海道物流 Week2024～2026資料より

地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業 (国土交通省)

地域の中小荷主・トラック事業者等の連携を通じた、競合企業間・異業種間での共同輸配送、陸・海・空を活用した新モーダルシフト、中継輸送等の検討や、これらの取組に必要な資機材等の導入に係る費用を補助します。

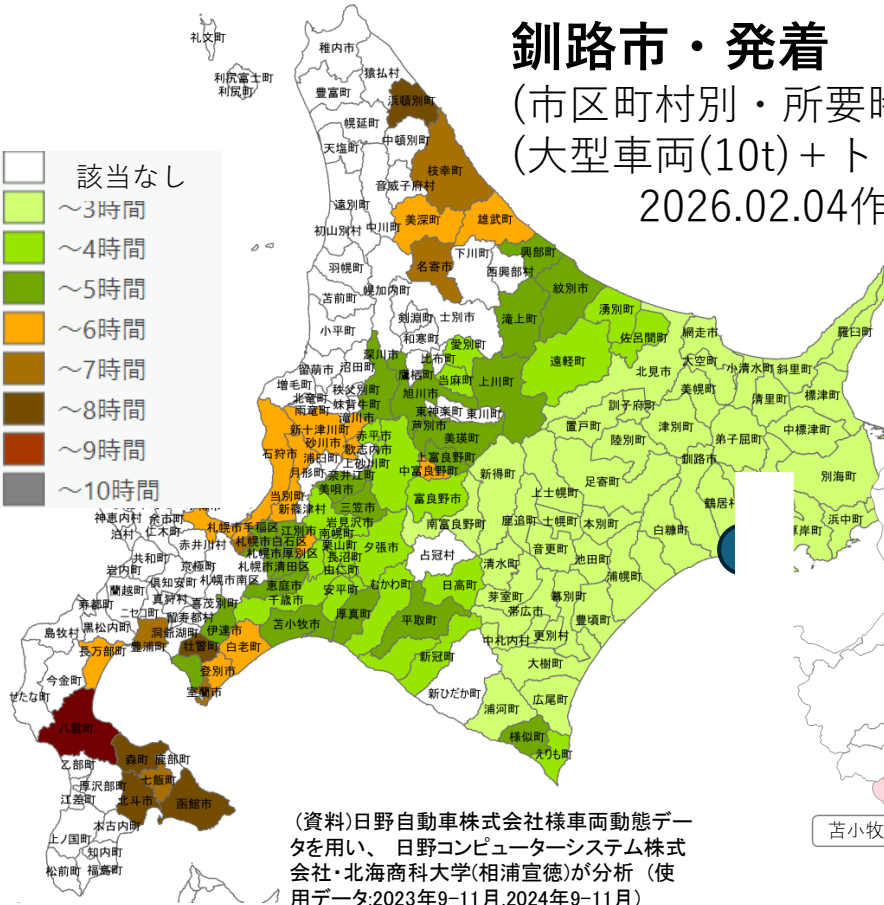
釧路港の取り組み

【R8年度】 港湾計画の改訂

釧路市・発着

(市区町村別・所要時間)
(大型車両(10t)+トラクタ)

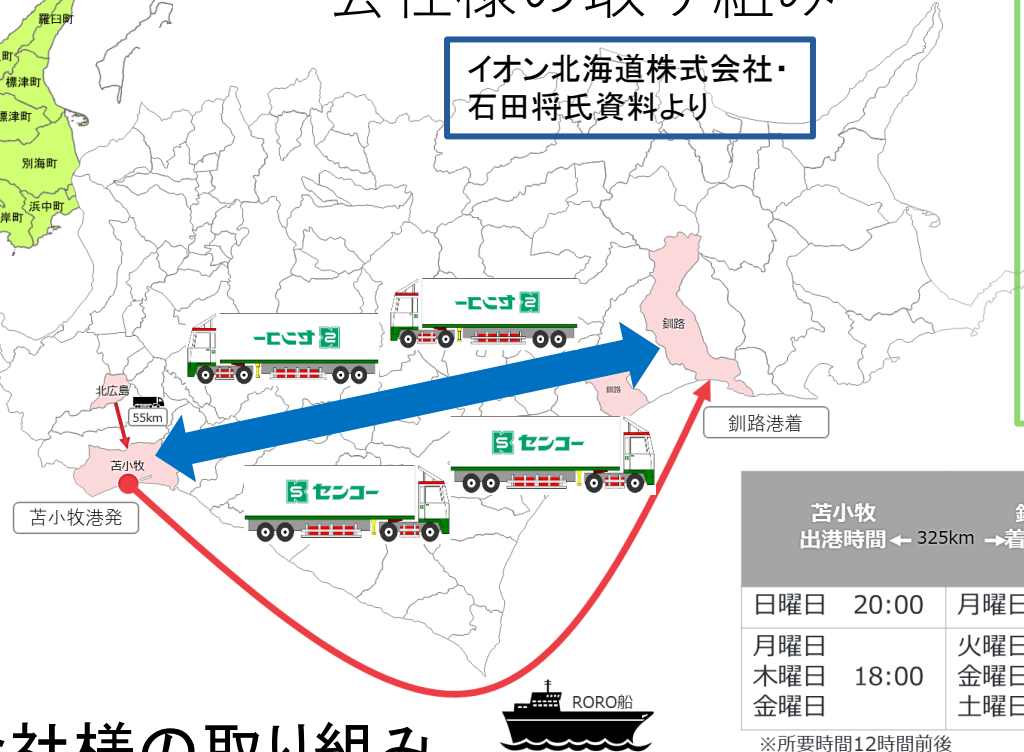
2026.02.04作成



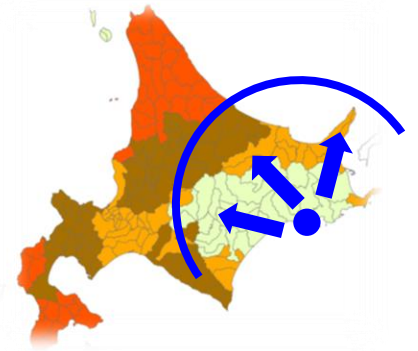
(資料)日野自動車株式会社様車両動態データを用い、日野コンピューターシステム株式会社・北海商科大学(相浦宣徳)が分析(使用データ2023年9-11月、2024年9-11月)
(注)他市町村を経由せず、**当該市**に直接発着したトリップのみを集計

イオン北海道株式会社様の取り組み

イオン北海道株式会社・
石田将氏資料より



長期構想で示された方向性に基づき、概ね10~15年間で具体的に整備する内容を定める実践的な計画。
●釧路港を核とする物流網の形成のため、高規格のRORO船ターミナル整備計画を検討。



釧路港を核とした物流のイメージ

資料：釧路市資料(一部改変)

苫小牧 出港時間 ← 325km → 着港時間		釧路 着港時間	
日曜日	20:00	月曜日	8:00
月曜日		火曜日	8:00
木曜日	18:00	金曜日	8:00
金曜日		土曜日	

※所要時間12時間前後

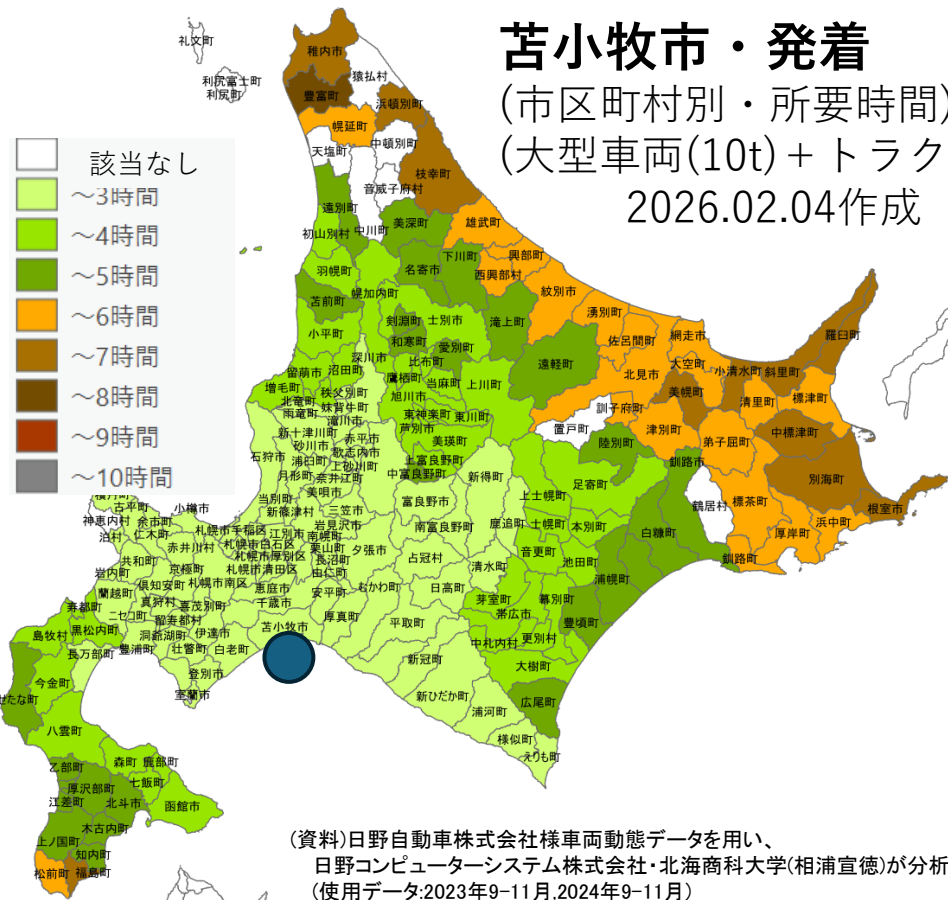
イオン北海道株式会社様の取り組み 釧路港物流ワーキング(釧路港将来ビジョン・釧路港長期構想の策定)

苫小牧港の取り組み

苫小牧市・発着

(市区町村別・所要時間)
(大型車両(10t)+トラック)

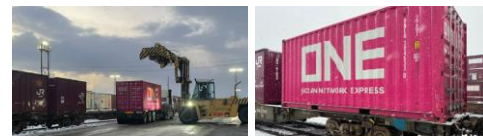
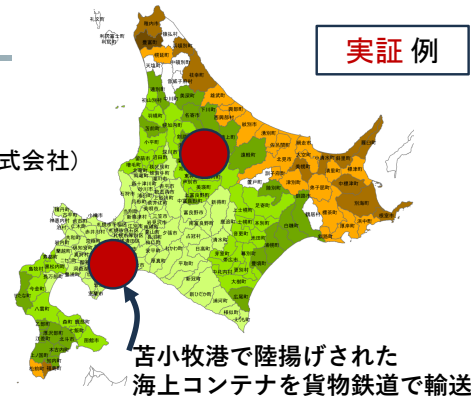
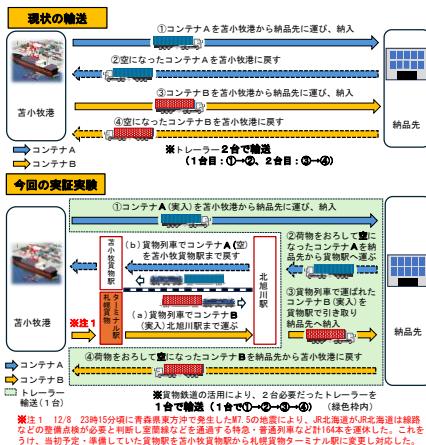
2026.02.04作成



(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)他市町村を経由せず、当該市に直接発着したトリップのみを集計

海上輸送と貨物鉄道輸送の連携(1)

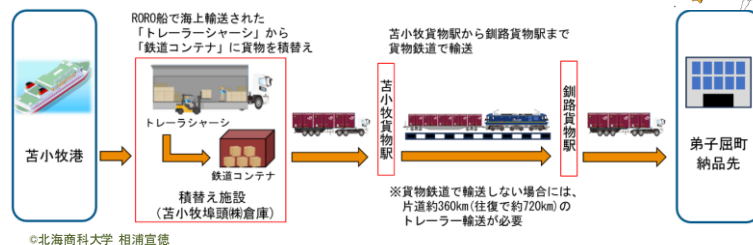
国土交通省「地域連携モーダルシフト等促進事業」
北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会
(苫小牧管理組合,苫小牧埠頭株式会社,日本貨物鉄道株式会社)



北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会資料より

©北海商科大学 相浦宣徳

国土交通省「地域連携モーダルシフト等促進事業」
北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会
(苫小牧管理組合,苫小牧埠頭株式会社,日本貨物鉄道株式会社)



©北海商科大学 相浦宣徳

実証例

実証例

RORO船などで航送されてきたシャーシから鉄道コンテナに貨物を積み替え、貨物鉄道輸送で輸送

北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会資料より

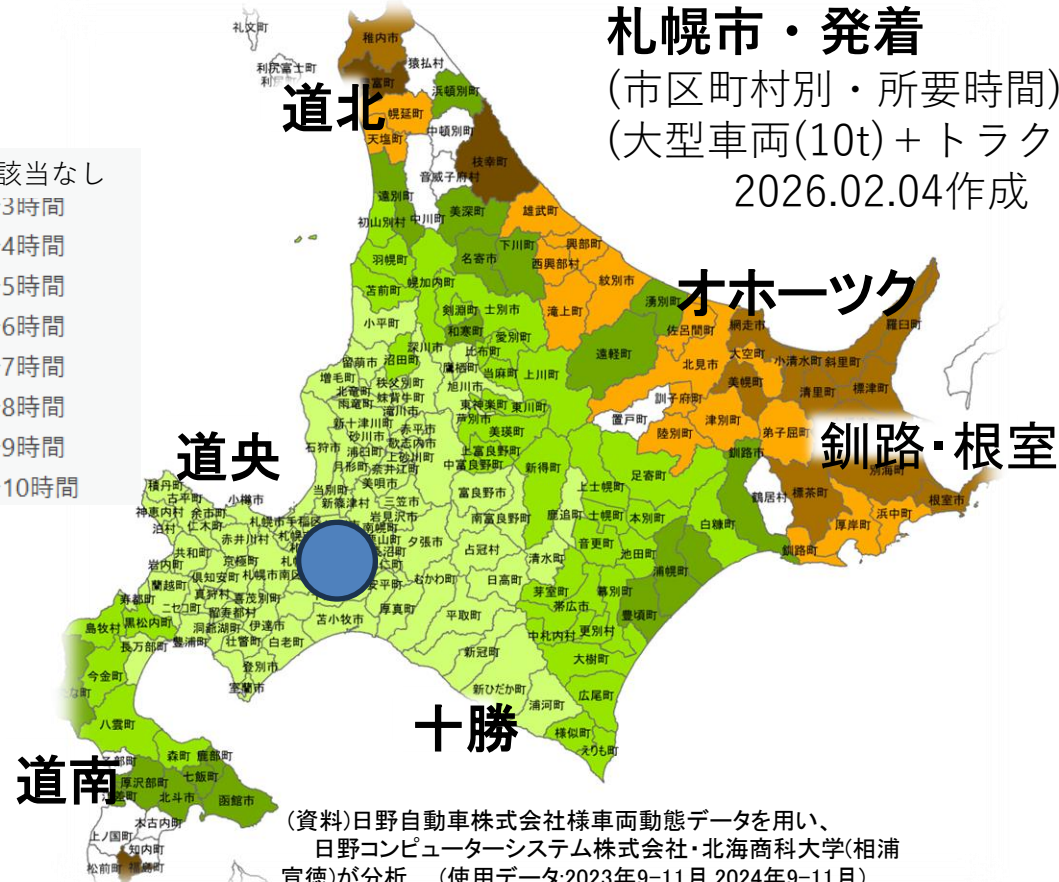
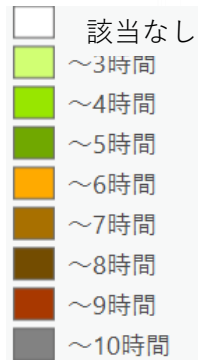
北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会
(地域連携モーダルシフト等促進事業(国土交通省,2025年度)採択)

北海道各地への生活必需品の供給 札幌を起点とした取り組み

札幌市・発着

(市区町村別・所要時間)
(大型車両(10t)+トラック)

2026.02.04作成



(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)他市区町村を経由せず、

北海道内トラック輸送の貨物鉄道輸送への転換

実証例

日本貨物鉄道株式会社・北海道支社
北海道物流を支える鉄道輸送の会
北海商科大学



札幌エリア
(道内向け消費財
の流通拠点)

札幌エリア

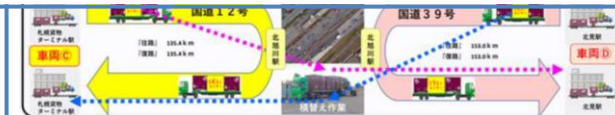
北見(玉ねぎの産地)

～ 実証実験の概要 ～

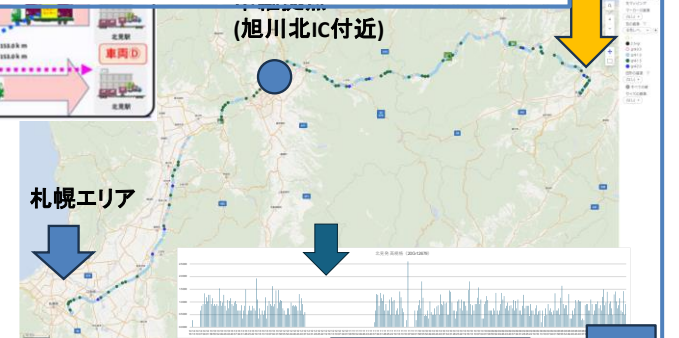


河野敏幸氏資料より

©北海商科大学 相浦宣徳



©北海商科大学 相浦宣徳

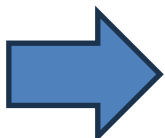


河野敏幸氏資料より

38

北海道「新モーダルシフト」推進協議会(仮)

(地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業(国土交通省,2026年度)採択)



全体総括

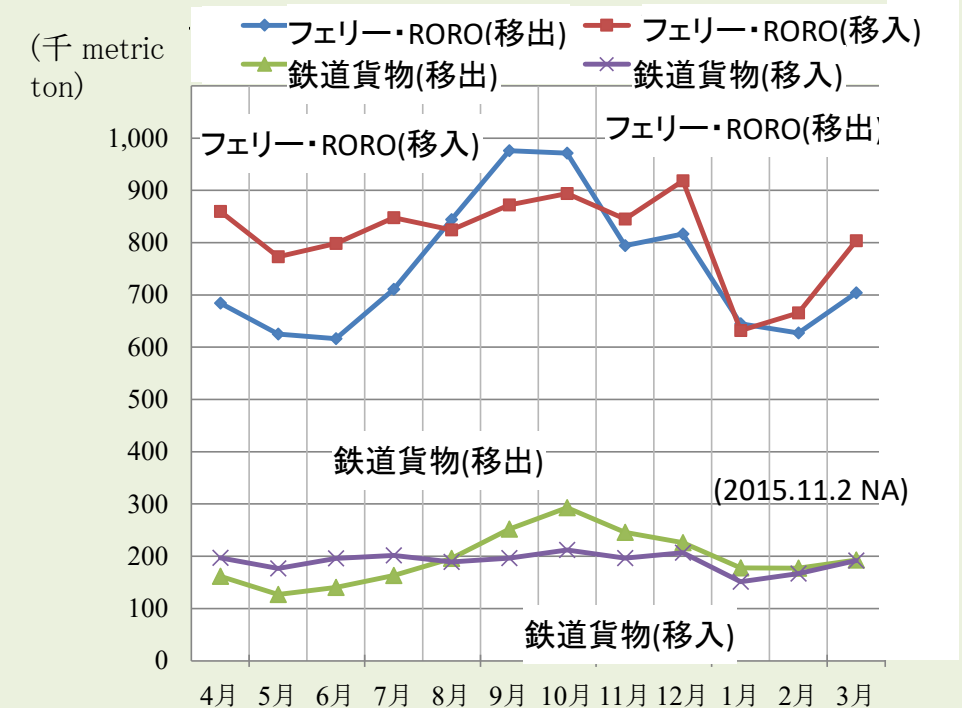
- ・「運びたくても運べないから・・・」
⇒「(上手に運ばないと)運んだところで・・・」
- ・あらゆるモードを駆使して地域を支える
→モーダルシフトへの期待
- ・モーダルシフトの推進にむけて(費用,リードタイム,・・・)
→荷主の皆様への危機訴求と荷主の皆様の協力
→荷主の皆様に対する運び方のアピール
(実績の積重ねと周知(本セミナーの意義),実証など)
→(荷主拠点も含めた)つなぎ目のデザイン
(トラック輸送の効率化、施設配置、タッチ回数)
- ・気にかかること
→国家、地域(北海道)、企業・産地、個人レベルでの戦略
→多重下請けの2次制限
- ・参加者の変化

荷主企業等のための物流効率化セミナー(2026.07.16)

主催:経済産業省北海道経済産業局

国土交通省北海道運輸局

農林水産省北海道農政事務所



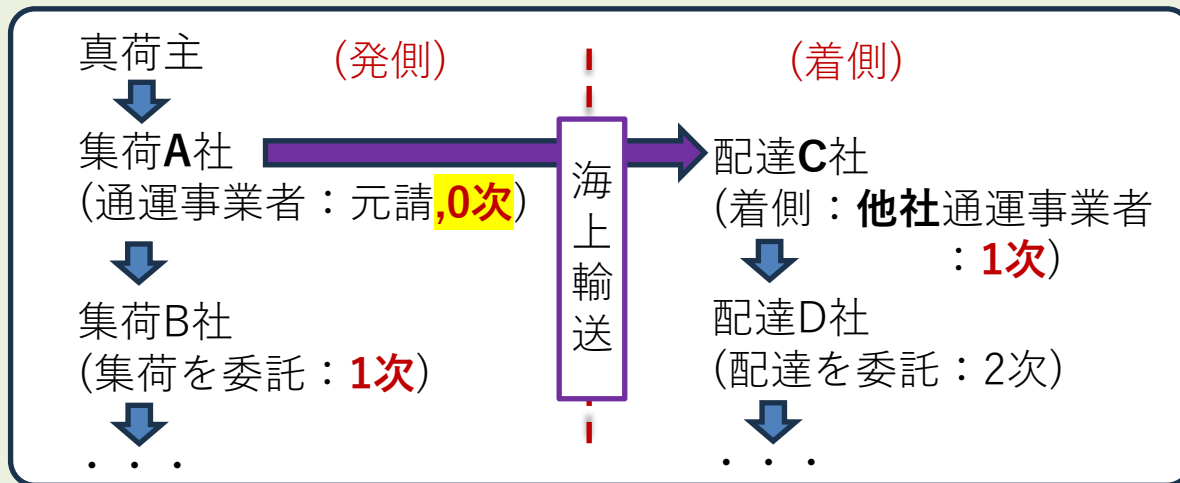
輸送ネットワークの在り方は「歴史的必然性に基づいて、長い年月をかけて構築されてきた姿」である。
単なる輸送実績ではなく、先人が努力を重ねて築いた「結晶」である。

いま直面している問題は我々が対処しなくてはならない「歴史的必然性」であり、いま物流を考えることは「次世代にどのような地域を残すか」を考えること。

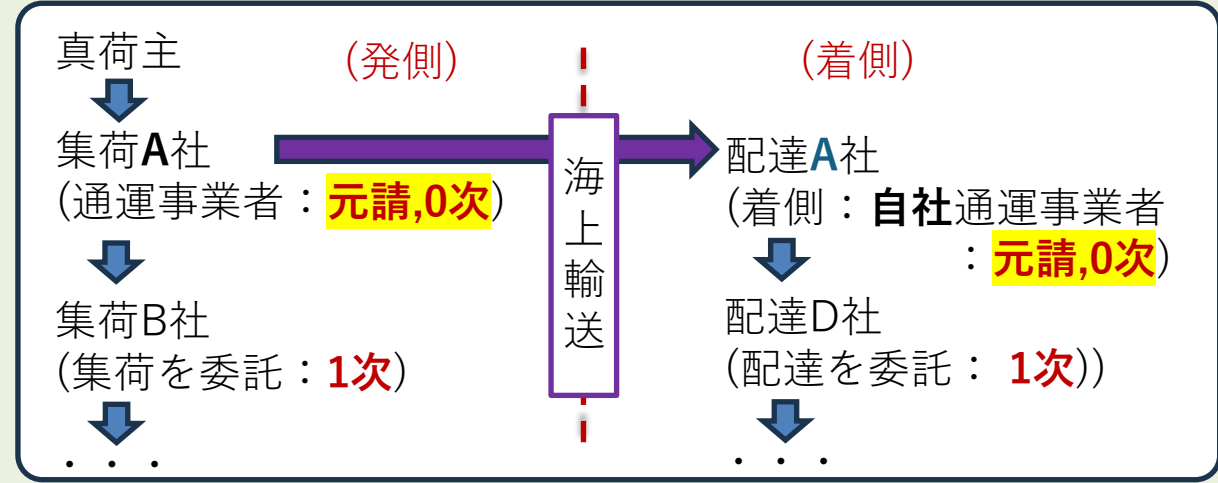
□ 委託次数の制限(2次まで)について

・ 委託次数の制限(2次まで)は
第二種〇〇貨物利用運送業にも適用されます。

次数のカウント例(1)



次数のカウント例(2)



参考文献

1. 相浦宣徳：北海道民の生活を支える物流、そして苫小牧港, 講演会資料(主催：苫小牧港利用促進協議会主催), 2018. 5
2. 吉見宏(北海道大学)：函館本線「並行在来線」の行方, 成美堂出版(株), 鉄道ジャーナル, No. 642 2020. 4月号, 2020年2月21日発行
3. 鶴通孝：北海道新幹線とJR貨物 青函共用区間と並行在来線をめぐる議論, 成美堂出版(株), 鉄道ジャーナル, No. 645 2020. 7月号, 2020年5月21日発行
4. 相浦宣徳, 富田義昭:『激変するの農産物輸送 HAJAブックレットグローバル化と北海道』, 北海道農業ジャーナリストの会, 2019.7
5. 相浦宣徳, 阿部秀明, 永吉大介: 北海道物流の課題と農業分野への影響～物流分野から農業分野への問題提起～, フロンティア農業経済研究 22(1), pp. 9 -24, 2019.8
6. 平出渉, 相浦宣徳, 永吉大介: 幹線物流ネットワーク上の途絶が及ぼす影響と強靱化に関する一考察～平成30年山陽線100日間不通を事例として～, 日本物流学会 第37回(2020年度)全国大会 2020.9
7. 平出渉, 相浦宣徳: 北海道新幹線並行在来線と青函共用走行区間における貨物鉄道輸送に関する一考察-議論の整理と仮説的抽出法アプローチによる影響分析, 日本物流学会誌 NO.30 pp.219-226 2022
8. 相浦宣徳(代表執筆者)『2021物流プロジェクトチーム報告書～北海道および全国各地の食産業を支える物流の課題整理と対策の検討～』, 北海道経済連合会, 2022
9. 相浦宣徳, 他: 車両動態データを用いた貨物運送車両の運行状況の把握にむけた研究～北海道地域を対象として～, 日本物流学会誌 NO.34 pp.119-126 2026

など