

○「物流対策ワーキンググループ」では、本道一本州間の安定的かつ効率的な物流体制確保に向けた検討を進めるため、鉄道輸送や海上輸送などの全ての輸送モードに関わるトラック輸送の輸送効率化に向けた方策の検討を優先的に進めており、今回、中間報告としてとりまとめた。

## 1. 北海道における物流の現状と課題

### 1.1 北海道における物流の現状

#### (1) 物流全般の概況

- 北海道の国内貨物の輸送量は4億5200万t(H30)で8割以上が道内間の輸送。
- 道内間の輸送は約97%がトラック輸送で、道外との輸送は海上輸送(フェリー含む)が約92%、鉄道輸送が約7%、航空輸送は1%未満。

#### (2) 各輸送モードの概況

- トラック輸送: 近年の貨物量は概ね横ばい、特種品(宅配便など)や軽工業品(食料工業品など)が多い。
- 鉄道輸送: 道内一道外間の輸送量は概ね横ばい、農産品の道外輸送の約4割を占めるほか、道外からの食料品・日用品の輸送を担っている。
- 海上輸送: 道内港湾の取扱貨物量は横ばい、内国貿易が取扱貨物量の約8割。
- 航空輸送: 国内線の輸送は、新千歳空港の利用が約9割、貨物量は減少傾向。

### 1.2 北海道における物流課題

#### (1) 北海道の物流を取り巻く環境の問題点

- ①地理的な課題: 広域分散型の地域構造、地方部の過疎化・札幌市への人口集中
- ②産業構造に関わる課題: 季節波動、片荷輸送
- ③社会状況の変化に関わる課題: 人口減少・高齢化、経営環境・労働環境の変化、船舶燃料油のSOx規制、大規模自然災害リスク

#### (2) 物流対策ワーキンググループで取り扱うべき物流課題

トラック輸送: 働き方改革や時間外労働の上限規制の適用によりトラックで運べる時間・距離の縮小、トラックドライバー不足の懸念

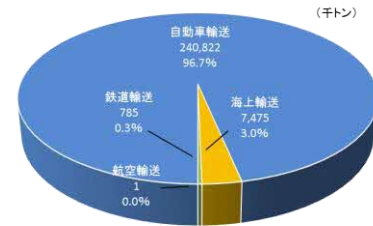
鉄道輸送: 北海道新幹線の高速化や維持困難線区への対応による鉄道貨物輸送力への影響

海上輸送: 船舶燃料油のSOx排出量規制の強化

航空輸送: 輸出貨物量の増加に向けた施設拡張等の受入環境の整備

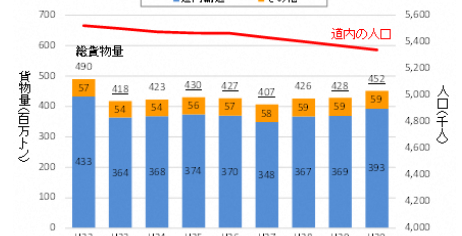
全 般: 災害時の代替輸送方法の確保、片荷輸送や季節波動

【道内貨物輸送における輸送モード別の輸送量】



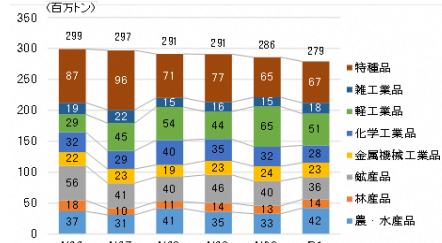
【出典】数字で見る北海道の運輸(令和元年版)※平成29年度実績  
 鉄道: 貨物・北海道運輸局資料、自動車: 「自動車輸送統計年報」、海上: 「港湾統計流動表」、航空: 「航空輸送統計年報」

【北海道発・着の国内貨物輸送量】

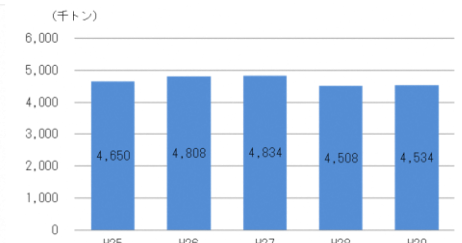


【出典】貨物量: 貨物地域流動調査(国土交通省)  
 人口: 住民基本台帳※H24まで3月31日現在、H25から1月1日現在の人口

【道内におけるトラック輸送の取扱貨物量の推移】【鉄道貨物輸送の推移(道内一道外間の輸送量)】



【出典】自動車輸送貨物統計年報(国土交通省)



【出典】数字で見る北海道の運輸(令和元年版)

#### 【有識者による提言のポイント】

- 北海道大学大学院工学研究院 岸准教授(物流対策WG座長):  
 物流に関しては、現状、不明なデータが非常に多くある中で、データの更なる精査と分析の精緻化を図りながら、客観的・定量的なデータを用いて評価しながら議論していくことが重要。
- 北海道大学公共政策大学院 石井特任教授:  
 新幹線の高速化に向けては、全部もしくは相当量を鉄道貨物輸送から船舶輸送に移行することが現実的な解決策。
- 北海商科大学大学院商学研究科 相浦教授:  
 物流を変えなければならない時の解決策は、生産者、消費者、物流事業者が許容・融通できる望ましい形となるべき。トラックドライバー不足は、鉄道輸送・海上輸送など全てに関わる問題。

➤ 「物流対策ワーキンググループ」では、上記の課題や有識者の提言を踏まえ、鉄道・海上輸送など全ての輸送に関わるトラック輸送の課題「時間外労働の上限規制適用後の輸送力の確保やトラックドライバー不足によるトラック輸送力の低下」を喫緊に対応すべき課題とし、その対応策の検討を優先的に実施。

## 2. 北海道における トラック輸送力低下の影響

各種統計データ等を組み合わせた分析により、各輸送モード別の貨物量や地域間流動、輸送能力を客観的かつ定量的に把握した上で、トラック輸送力低下による影響を分析し、時間外労働の上限規制の適用やドライバー不足による影響が大きい地域間を把握。

### (1) 時間外労働の上限規制適用による影響

- ドライバーの1日の運転可能時間の短縮により、1日での往復が困難となる貨物量が多い地域間(片道4時間以上)は、北見→室蘭間等(検討対象区間1~4)。

### (2) ドライバー不足による影響

- 過酷な労働環境等によりドライバーは減少・不足傾向で、貨物量と将来の人口減少を考慮すると、影響を受ける貨物量が多いのは、室蘭⇄札幌間(検討対象区間5)。

## 3. 北海道内におけるトラック輸送効率化に向けた方策

### (1) 方策の検討対象の設定

- 時間外労働の上限規制の適用やドライバー不足により影響を受ける貨物量が多い地域間を、輸送効率化に向けた方策の検討対象区間として次のとおり設定し、主要な輸送品目を選定して検討。

#### 【検討対象区間】

- 対象1: 北見地域⇄室蘭地域間
- 対象2: 釧路地域⇄室蘭地域間
- 対象3: 北見地域⇄札幌地域間
- 対象4: 札幌地域⇄釧路地域間
- 対象5: 札幌地域⇄室蘭地域間

### (2) 方策の設定

- 時間外労働の上限規制適用後の輸送力の確保: 長距離トラック輸送の解消、ドライバー拘束時間の短縮を図るための方策を設定。
- ドライバー不足による輸送能力の低下: ドライバー1人あたりの輸送量の増加、貨物量自体の低減、ドライバー拘束時間の短縮を図るための方策を設定。

#### 【対応方策】

- 長距離トラック輸送の解消
  - ・中継輸送の導入
  - ・トラック輸送から鉄道輸送への変更
  - ・トラック輸送から道内航路利用への変更
  - ・利用港湾・航路の変更
- ドライバー拘束時間の削減
  - ・荷役・待機時間の削減
  - ・輸送時間の短縮
  - ・フェリー輸送の無人航送化
- ドライバー1人あたりの輸送力向上
  - ・共同輸送による積載率向上
  - ・ダブル連結トラック等新技術の活用
- 貨物量の削減
  - ・農作物出荷のピークシフト
  - ・トラック輸送から鉄道輸送への変更

### (3) 各方策の実現に向けた取組

- 方策の検討対象輸送ごとに、荷主や輸送業者に対する輸送実態等のヒアリング・アンケート調査を行い、方策の実現性を評価。
- 実現性が高い対応方策について、実現に向けた実施項目や関係者の役割分担・調整事項等を整理。

#### 【中継輸送の実施イメージ】



## 4. まとめ

### 【取組方針】

- 鉄道輸送や海上輸送などの全ての輸送に関わる輸送モードであるトラック輸送における課題「トラックドライバー不足による輸送力の低下や時間外労働の上限規制適用後の輸送力の確保」を対象として検討を行い、輸送効率化に寄与する方策として、実現性が高い以下の対応方策についてとりまとめた。
  - ・中継輸送の導入による長距離トラック輸送の解消
  - ・トラック輸送から鉄道輸送や道内航路利用への変更による長距離トラック輸送の解消
  - ・荷役・待機時間の削減によるドライバー拘束時間の削減
  - ・輸送時間の短縮(高規格道路の活用)によるドライバー拘束時間の削減
  - ・フェリー輸送の無人航送化によるドライバー拘束時間の削減
  - ・共同輸送による積載率の向上
- 実現性の高い方策について、荷主や輸送事業者等の関係機関が協力しながら、取組を推進すること、特に、長距離輸送において効果が期待される「中継輸送」や積載率の向上などが期待される「共同輸送」の展開に向けては、関係機関が一体となって、早期に具体的な取組を進めていくことが必要である。

▶ 今後の「物流対策ワーキンググループ」においては、北海道新幹線の高速化等に伴う鉄道輸送への影響を踏まえて、北海道一本州間の安定的かつ効率的な物流体制確保に向けた対応方策の検討を進めていく。