

□ 平成30年10月の設置以降、これまでのワーキンググループでの検討を踏まえ、本道物流の現状や課題のほか、今後、起こりうる様々な情勢の変化に適切に対応し、将来にわたって安定的かつ効率的な物流体制を確保していけるよう、方策の検討に当たっての視点や具体的な方策例を取りまとめ

## 1. 北海道における物流の現状

### (1) 概要

- ・道内地域間、本道―道外地域間における貨物輸送量の輸送モード別、品目別シェア
- ・道内の道路、港湾、空港など交通基盤の概要 等

### (2) モード別の輸送状況

- ・トラック、鉄道、海上、航空それぞれの輸送モードごとの輸送ルートや、道内地域間、本道―道外地域間における貨物輸送の月別、品目別の実態 等

## 2. 本道物流を取り巻く課題や環境の変化

### (1) 人口減少と広域分散型社会

- (2) 労働力不足
- (3) 災害の激甚化・頻発化
- (4) 季節波動と片荷輸送
- (5) 新型コロナウイルス感染症に伴う物流環境の変化
- (6) 持続可能な社会の実現に向けた取組の広がり
- (7) 新技術の導入の進展
- (8) 北海道新幹線の札幌延伸

## 3. 安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた方策の検討

### 1 検討の視点等

#### (1) 現在の各輸送手段の機能強化

- ・取引条件に応じて輸送手段が合理的に選択され、現在の輸送体制が形成されており、トラックや鉄道、船舶、航空機といった現在の輸送手段はいずれも欠くことができず、機能を高めていくことが重要

#### (2) リダンダンシーの確保維持

- ・日常的に利用しない輸送手段の災害時の利用は安定的に機能しないため、平時において複数の輸送手段を選択できる体制を維持することが重要

#### (3) 連携の強化

- ・労働力不足が進む中、輸送モード間、人とモノなどあらゆる領域で連携を強化していくことが重要

#### (4) 新技術の導入

- ・DX対応による業務の効率化や新幹線など新たに整備した交通基盤を物流に活用していくことが重要

#### (5) 付加価値の向上

- ・保存性や速達性を高めるなど商品の価値を向上させる物流体制を構築していくことが重要

#### (6) 人材の確保・育成

- ・運転手や船員はもとより、DX化などの課題にも対応できる人材が必要

#### (7) 中長期的な輸送品目の見直し

- ・消費動向や各産業の生産状況の推移を見通しつつ、方策を検討していくことが重要

#### (8) 官と民の役割分担

- ・方策の目的や公共性、コスト等を明らかにした上で、官と民の役割分担を整理していくことが必要

### 2 具体的な方策

#### (1) 各輸送モードの強化

- ・共同輸送の推進、ダブル連結トラックの活用 等
- ・船舶の大型化や自動運航船の導入 等
- ・貨物列車ダイヤの調整や貨物新幹線の導入の検討 等
- ・貨物専用航空機の導入や新規航路の開設 等

#### (2) 輸送モード間の連携強化

##### 1) 共同輸送の推進

- ・幹線及びびラストワンマイルでの共同輸送の拡大 等

##### 2) 中継輸送の推進

- ・既存施設を物流拠点とした中継輸送の実施 等

##### 3) 輸送モード間の連携強化

- ・モーダルシフトの推進やシーアンドレールの強化 等

##### 4) 各輸送モードの脱炭素化

- ・サプライチェーン全体での環境負荷低減の取組 等

##### 5) 災害時に備えた取組

- ・平時における代替性の確保の検討、情報共有体制の構築 等

#### (3) サプライチェーンの効率化・最適化

- ・標準化の推進
- ・自動化・機械化の推進
- ・輸送の平準化・大ロット化の推進

#### (4) 人材の確保・育成

- ・働き方改革への対応
- ・物流の仕事の魅力発信