

輸送手段にそれぞれ課題を抱えている中であって、全てをベストミックス（最適な状態・方法）によって維持していくことが北海道の物流には必須となっています。ここが大きく異なっていて、問題をより複雑にしています。

2024年以降はじつなののか？

国の試算では、現状のまま続くと、日本全体の輸送力は2024年度には14%（トラックドライバ14万人相当）、2030年度には34%（同34万人相当）不足し、今のように運べなくなる可能性があるとしていいます。（図3）

北海道においては、野村総合研究所の試算では、2025年度に13%、2030年度には27%不足するとしています。この試算は、あくまで「現状のまま」という前提ではありますが、言い換えれば、何も対策を打たなければ、このような結果に辿り着くと言えます。仮に、2030年度に荷物の3割が送れない、届かないとなると私たちの暮らしや北海道経済はどうなるでしょうか？

私たち商工会議所の危機感はこのにあります。

以上の実効性を高めるため、企業等に対する法的な規制措置も検討されています。当面は、大企業を中心とする見込みですが、今後どのような内容になるのか注意していかなければなりません。その一端として、今年2月5日、関連法改正案が示され、運転手の荷待ち時間削減に向けた計画の策定を「荷主」側に義務付け、国の命令に違反した場合に罰金を科すとしています。これから様々な情報が国から発信されるものと考えています。

物流革新緊急パッケージ

前述の政策パッケージを受けて、内容がより細かく示されました。ポイントは、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しで、政策パッケージと同じですが優先順位が変わりました。

特筆すべきは、「鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・ROR船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」という目標が加わったことです。（図4）

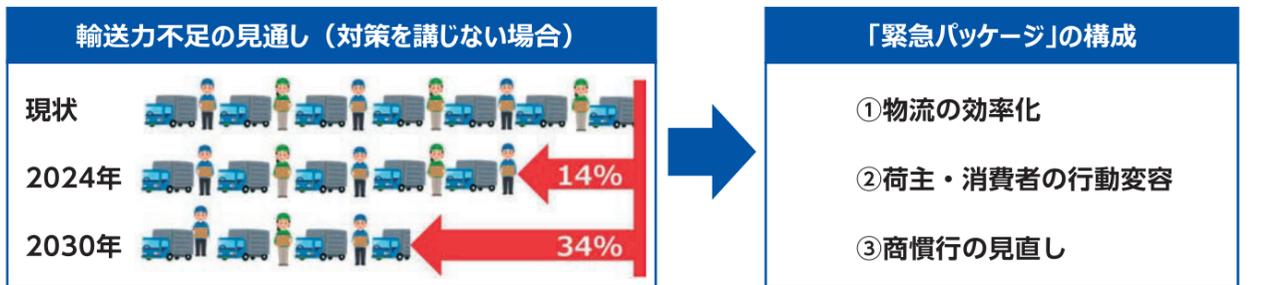


図3 物流革新緊急パッケージから抜粋

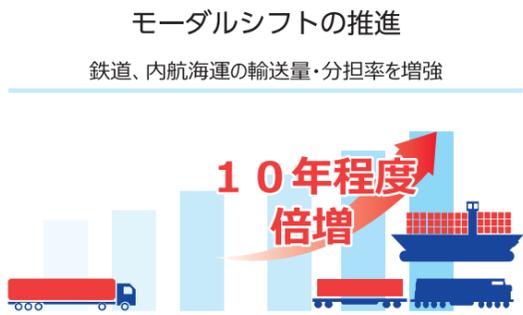


図4 物流革新緊急パッケージから抜粋

これまでの国の議論の中でも「モーダルシフト（トラック・トレーラー輸送から二酸化炭素排出量が10分の1以下の貨物鉄道への変更）」を推進するよう数値目標（輸送量）が示されていましたが、今回、国が決定した目標はそれらを大きく上回るものとなり、この問題の重大さが伝わってきます。

物流問題の解決に向けて

国が検討している対策を簡潔にまとめます。（表1）

現時点では、業種・業態、企業の枠を超えた連携による試験的な

国や道庁の動き

国では、令和3年6月に総合物流施策大綱、10月には地球温暖化対策計画を閣議決定し、二酸化炭素排出削減を目指した貨物鉄道輸送への「モーダルシフト」の数値目標を示すなど、貨物鉄道の利用促進に向けた議論を進めています。令和5年6月には、国の我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を公表した他、10月には「物流革新緊急パッケージ」を閣議決定、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・ROR船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるとの方針を打ち出しました。

他方、北海道においては、令和4年11月に、国土交通省、北海道、JR貨物、JR北海道の実務者による「4者協議」がスタートし、「函館―長万部」間の鉄路（線路）の議論が進められました。令和5年7月、論点整理として、「函館―長万部」間の鉄路（線路）を維持する方向性が示された他、これを元に、11月には国土交通省と北海道による「有識者検討会議」を設置して、令和7年度中に最終的

な結論を出すとしています。

このように国や北海道、関係機関が動き出し、数値目標も示されたことから、今年はより具体的な議論が進むものと考えています。

※ROR船：貨物を積んだトラックや荷台ごと輸送する船舶のこと

国の施策のポイント

物流革新に向けた政策パッケージポイントは次の3点です。

① 商慣行の見直し

取引や契約の見直し、料金の見直し・適正化の他、それらを実現するための規制についても言及しています。

② 物流の効率化

物流GX・標準化、高速道路の速度の引き上げ、物流拠点の整備、共同輸送の促進など、時間・人手を掛けない方法を示しています。ここまでは、物流に携わる企業の皆様に関する事項です。

③ 荷主・消費者の行動変容

私たち、一人ひとりの意識改革、行動を変えていく必要があるとしています。

共同輸送・中継輸送や荷物のマッチング、自動化、配送回数の見直し・削減など、様々な取り組みが始まっています。私たち商工会議所では、以上を実現していく上でも、物流インフラの整備や規制緩和・強化・見直しなども必要になると考えている一方で、北海道特有の問題は、国が示した対策だけでは解決することが難しいため、「有識者検討会議」などを通じて検討を進め、何としても鉄路・貨物鉄道を維持し、物流のベストミックスを堅持していきたいと考えています。

みなさまへのお願い

物流問題は、物流に関連する企業や、荷主（送る側・受ける側）の企業だけで解決できる問題ではありません。私たち一人ひとりに関わる問題、地域の将来を左右しかねない問題で、しかも残された時間が限られている大きな問題です。みなさんには、まずこのような問題が身の回りであることを知っていただいた上で、そして、企業・個人でできるところから一緒に取り組んでいきましょう。

緊急パッケージのポイント	検討項目
① 物流の効率化	<ul style="list-style-type: none"> 設備投資・物流DX モーダルシフト トラック運転手の労働負担軽減、担い手の多様化 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成 標準仕様パレット導入や物流データの標準化・連携 物流GX など
② 荷主・消費者の行動変容	<ul style="list-style-type: none"> 宅配の再配達率を半減する取組の行動変容 政府広報やメディアを通じた意識改革、行動変容の促進強化
③ 商慣行の見直し	<ul style="list-style-type: none"> トラックGメンによる荷主、元請事業者の監視体制の強化 現下の物価動向の反映や荷待ち、荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け法制化

表1 国が検討している対策