

北海道における新モーダルシフトの社会実装

実施へのご協力依頼について

2026年9月

北海道「新モーダルシフト」推進協議会

道内生産地域への生活必需品の安定供給にむけた新モーダルシフト 事業概要

背景

長距離トラック輸送に依存し、分散した供給先への配送効率が低く、供給停滞が地域産業へ波及する懸念がある。鉄道輸送では札幌から道内各地への下りの需要不足による片荷輸送が発生しており、空コンテナの有効活用が課題となっている。

本事業の目的

- ①生産地域への生活必需品等の安定供給と
- ②貨物鉄道の片荷輸送の改善を通じて、
地域産業と住民生活を支える持続可能な物流モデルを構築する。

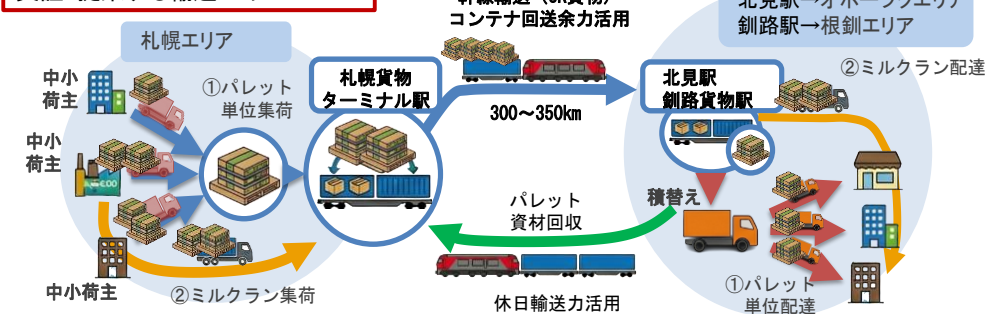
事業内容

鉄道による幹線輸送に加え、発地での集荷から着地での配達までを一連の輸送として捉え、効率的で利用しやすい物流モデルを検証

従来の長距離トラックによる輸送

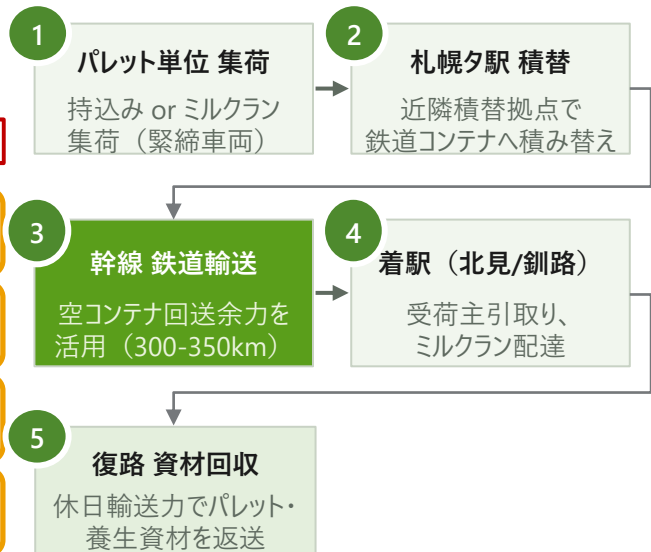


実証・提案する輸送スキーム

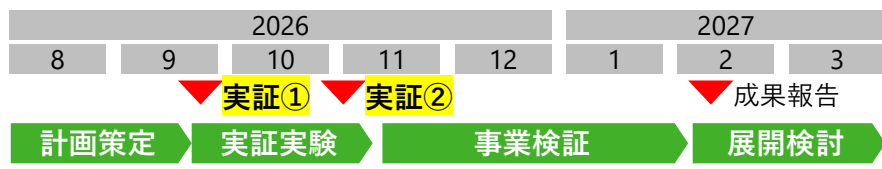


新規性(差別化軸)

- ①地域性明示 距離
- ②中小企業ターゲット 中小企業
- ③パレット単位 VS 空コンテナ
- ④輸送資材の循環



スケジュール



事業体制

協議会：日本貨物鉄道 北海道支社／国分北海道／北海道
オブザーバー：北海商科大学／北海道商工会議所連合会／
北海道物流を支える鉄道輸送の会

道内生産地域への生活必需品の安定供給にむけた新モーダルシフト ご協力をお願い

ご依頼内容

本実証実施にあたり、

ご関心のある荷主企業様、トラック事業者様等のご紹介・お声がけにご協力をお願いいたします

また、物流課題解決に向け、幅広い関係者の参画に繋がる発信や協力要請等を合わせてお願いいたします

関係各社にご協力頂きたい内容

実証を通じて検証したいこと

- 物流に関して、現在のお困りごとや将来的な懸念をお伺いし、その上で実証への参画可能性や諸条件を確認いたします
- 実証を通じて、利用時の手続き・輸送品質・コスト等を確認し、継続利用に向けた課題を整理いたします

利用障壁

鉄道利用までの手続き・問い合わせ先を確認

小ロット積載

小口貨物の安全・効率輸送を確認

リードタイム

全行程の所要時間の確認

カバー可能地域

距離帯別の配達料・配達時間の確認

資材回収

パレット等の回収方法を確認

採算・環境性能

輸送コスト・CO2削減効果を確認

実証の対象となる荷物及び条件等

- 社会実装に向けた実証であることから、大変恐縮でございますが、以下の内容に合致する事業者様へのお声がけをお願いいたします
- 国土交通省の補助事業のため、各種情報の取得や公開等にご協力をお願いいたします

対象事業者

- 第二種貨物利用運送の許可のない
中小・地場のトラック事業者様
- スポット需要の高い中小荷主様

規模・ロット

- 小口や5tコンテナに満たない単位の荷物

荷姿

- パレット、バラ積み

発着エリア

- 発：札幌貨物ターミナル駅
- 着：釧路貨物駅、北見駅

条件等

- 納品時刻の変化やリードタイム等について、
発・着荷主の双方における許容範囲と調整手段がある
- 輸送時の混載、パレット利用が検討できる

実証実験のスケジュールと内容

第1クール（9月28日(月)～10月2日(金) 予定※募集終了）、第2クール（10月26日(月)～10月30日(金) 予定）で2回の実証の実施を予定しております

実施方針	第1クール (9月28日(月)～10月2日(金) 予定)	第2クール (10月26日(月)～10月30日(金) 予定) ※
目的	- サービスモデル仮説の初期検証 - 運用・LT・ニーズ調査、など - 課題や要望を整理のうえ、第2クールにつなげる	- 運用・商品性の追加検証 - 持込の成立性・小口混載・WTP、など - 第1クールの課題も踏まえ、中小荷主等へもフォーカス
発着エリア	- 発：札幌貨物ターミナル駅 - 着：釧路貨物駅、北見駅	同左
対象荷主	大手荷主を中心	中小荷主、トラック事業者にも対象を拡充
募集期間	9月11日(金)まで - 参画可否・諸条件を確定	<u>10月上旬までを目途</u> - <u>参画の状況により変更可能性あり</u>
主な確認事項 (実証前後)	- サービスモデル仮説に対する利用障壁や課題等の把握 - ニーズ / シーズ・ミルクラン需要・カットオフ / 積替タイミング・養生資材（パレット利用）・持込/集荷の実働、など	- 中小荷主等にとって使いやすいメニューの把握 - 第1クールの検討観点に加え、中小荷主等にとっての利用障壁・価格受容性やトラック特積み網の活用などについても検討

※荷主等の募集状況・条件に応じて、変更可能性があります

モーダルシフトの社会実装化を図る上では、より多くの荷主や物流・トラック事業者の皆様のご協力が欠かせないことから、
**本実証にご参加いただける事業者の方におかれましては、
下記までご連絡いただけますようお願いいたします。**

【連絡先】北海道

総合政策部交通政策局交通企画課 物流担当あて

【電 話】011-204-5555（担当：高橋）

【時 間】8時45分～17時30分

【募集期間】 10月上旬（10月9日（金）頃）まで

北海道における新モーダルシフトの社会実装

事業概要

2026年9月

物流の2024年問題による輸送力不足と、鉄道貨物の片荷輸送という双方の課題に対し、地域の暮らしと産業を支える持続可能な物流モデルの構築を目指します。

事業の背景・目的

地域物流基盤の現状と危機 (トラック側)

- 長距離輸送に依存
 - 食料基地として全国へ農水産物を輸送する一方で、生産地域の生活必需品は札幌圏から300km超の長距離トラックで輸送
- 生産地域への分散供給構造
 - 道内は「遠く・疎に分布する小規模店舗への供給」構造で、2024年問題により2030年のトラック輸送力はマイナス39%との試算（野村総研）
- 供給停滞は産業へも波及
 - 供給停滞は、生産者の生活に影響を与えることで、生産量の低下を招き、道内外の幅広い産業へ波及する懸念

鉄道も“片荷” (鉄道側)

- 農産物等は全道各地から全国へ輸送
 - 北海道の貨物鉄道輸送では、農産物等の多くが全道の各生産地域から全国へ輸送されている
- 下りの需要不足による片荷化
 - 一方で、札幌から道内各地への下りの輸送需要が限られることから、空コンテナを回送する片荷が発生
- 空コンテナ活用の必要性
 - 片荷は長年の課題であり、物流事業の効率性・収益性や鉄道ネットワークの維持に影響を及ぼしていることから、空コンテナの回送余力を活用した取り組みが必要不可欠

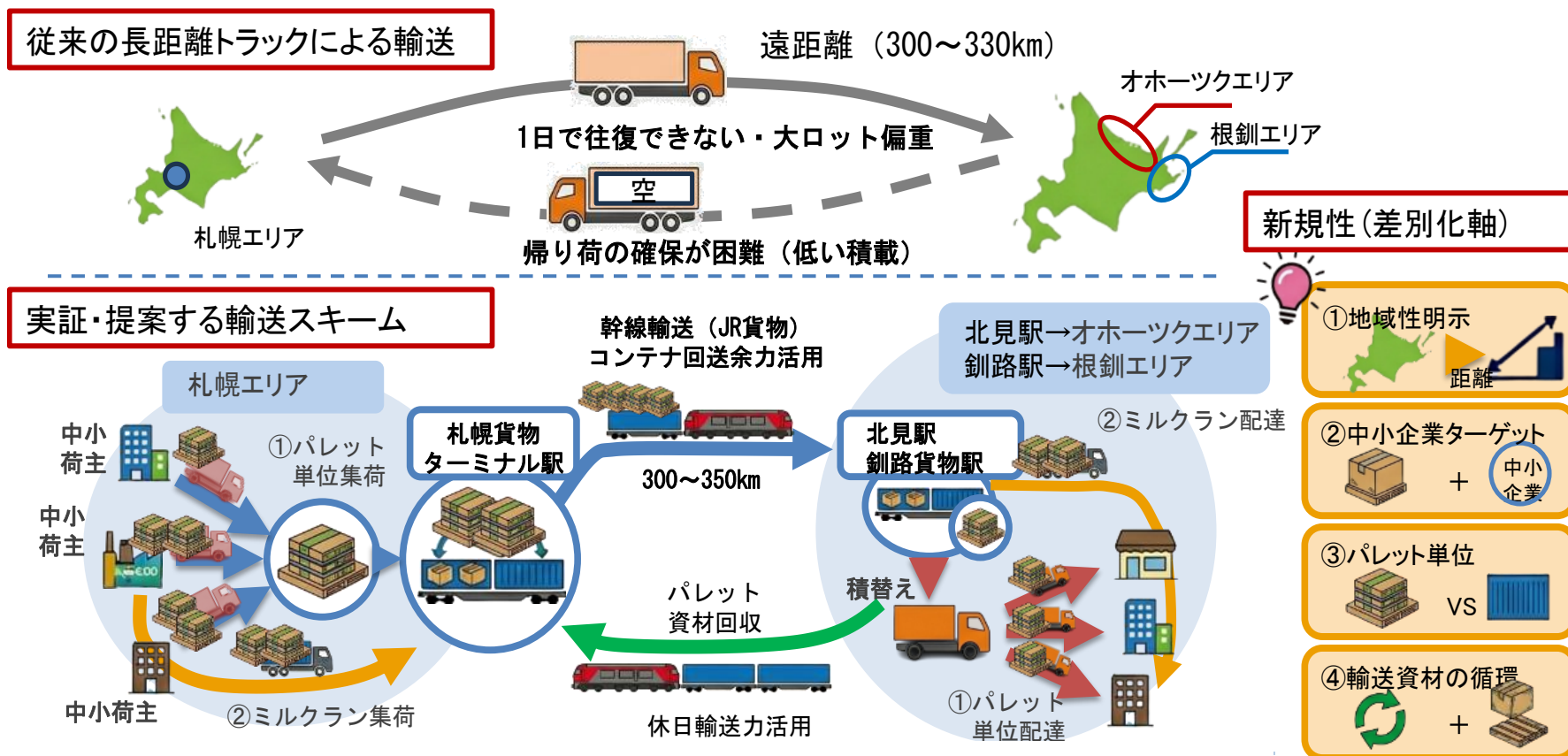


本事業の目的

生産地域への生活必需品等の安定供給と
貨物鉄道の片荷輸送の改善を通じて、
地域産業と住民生活を支える持続可能な物流モデルを構築する

鉄道による幹線輸送に加え、発地での集荷から着地での配達までを一連の輸送として捉え、効率的で利用しやすい物流モデルを検証します。

実証概念図



今年度は、札幌～北見・釧路間で2クールの実証を行い、荷主・物流事業者が継続的に利用できるサービスモデルの成立条件を検証します。

実証の概要

実証スキーム



実施概要	✓ 北見・釧路方面へのパレット単位の小口輸送を実証 ✓ 第1クール：9月28日(月)～10月2日(金) 予定 ✓ 第2クール：10月26日(月)～10月30日(金) 予定 ※荷主等の募集状況・条件に応じて、変更可能性あり
実証内容	✓ 第1クール：既存の関係先を中心に、輸送・運用面の成立性を検証 ✓ 第2クール：中小荷主・トラック事業者にも対象を広げ、利用しやすさ・需要・商品性を検証 ✓ 両クールの結果を踏まえ、継続利用可能なサービスモデルを整理
主な確認内容	✓ 利用までの障壁・手続き ✓ 小ロット・混載輸送の成立性 ✓ リードタイム・配送可能地域 ✓ 輸送コスト・利用受容性 ✓ 運用体制・トラック事業者との連携
実証後、実装に向けて	✓ 結果を標準運用モデル・利用ガイド・採算/パレット/カバー圏の判断モデルに型化 ✓ 次年度以降の継続利用・他区間への横展開・自走運営に接続

本実証へのご参加を通じて、持続可能な物流の実現に向けた新たな輸送モデルとともに検討させていただきたいと考えています。

本実証へのご協力をお願い

本実証にご協力いただく意義

持続可能な物流の実現への貢献

輸送手段の選択肢拡大

将来のトラック輸送力不足に備え、
鉄道を含む新たな輸送手段を検討します

小ロットでも利用しやすい 輸送の検討

混載・パレット輸送等により、中小荷主でも
利用可能な仕組みを検証します

限られた輸送力の 有効活用

長距離輸送の一部を鉄道に切り替え、車両・
ドライバーを地域内配送等へ活用できます

新たな輸送提案の 選択肢

自社輸送に加え、鉄道を組み合わせることで、
多様な輸送ニーズに応じたサービス提供が
可能となります

荷主・トラック事業者・鉄道がそれぞれの強みを活かし、
地域物流を持続可能な形へ転換します

ご協力頂きたい内容

実証を通じて検証したいこと

- ・ 物流に関して、現在のお困りごとや将来的な懸念をお伺いし、
その上で実証への参画可能性や諸条件を確認いたします
- ・ 実証を通じて、利用時の手続き・輸送品質・コスト等を確認し、
継続利用に向けた課題を整理いたします

利用障壁

鉄道利用までの手続き・問い合わせ先を確認

小ロット積載

小口貨物の安全・効率輸送を確認

リードタイム

全行程の所要時間の確認

カバー可能地域

距離帯別の配達料・配達時間の確認

資材回収

パレット等の回収方法を確認

採算・環境性能

輸送コスト・CO2削減効果を確認

ご協力の流れ

① 実証前ヒアリング

- ・ 輸送条件や荷姿・運用条件
などの確認
- ・ 実証参加条件の調整

② 実証へのご参加

- ・ 実際の輸送へのご協力
- ・ 必要データの取得（時間、
荷姿等）

③ 実証後の振り返り

- ・ 結果の共有、ご意見の
ヒアリング
- ・ サービス改善への反映

④ 成果のとりまとめ・展開

- ・ 実証結果を踏まえ、報告書・
利用ガイド等を作成
- ・ 継続利用に向けた標準モデル
として整理

本実証では、鉄道とトラックを競合ではなく補完関係として捉え、トラック事業者の輸送力をより有効に活用できる仕組みを検討します。

トラック事業者様にとってのメリットと関わり方

1 少ない荷物・積み残しへの対応

- 繁忙期や輸送力不足時に、鉄道を組み合わせた輸送を提案できる

2 長距離拘束の削減

- 長距離運行を減らし、ドライバーの拘束時間や負担の軽減につなげることができる

3 地域内輸送への注力

- 長距離区間を鉄道に切り替えることで、車両・ドライバーを地域内の集配等へ振り分けることが可能になる

4 荷主への提案力向上

- 自社トラックに加え、鉄道を組み合わせた輸送提案の選択肢を持つことができる

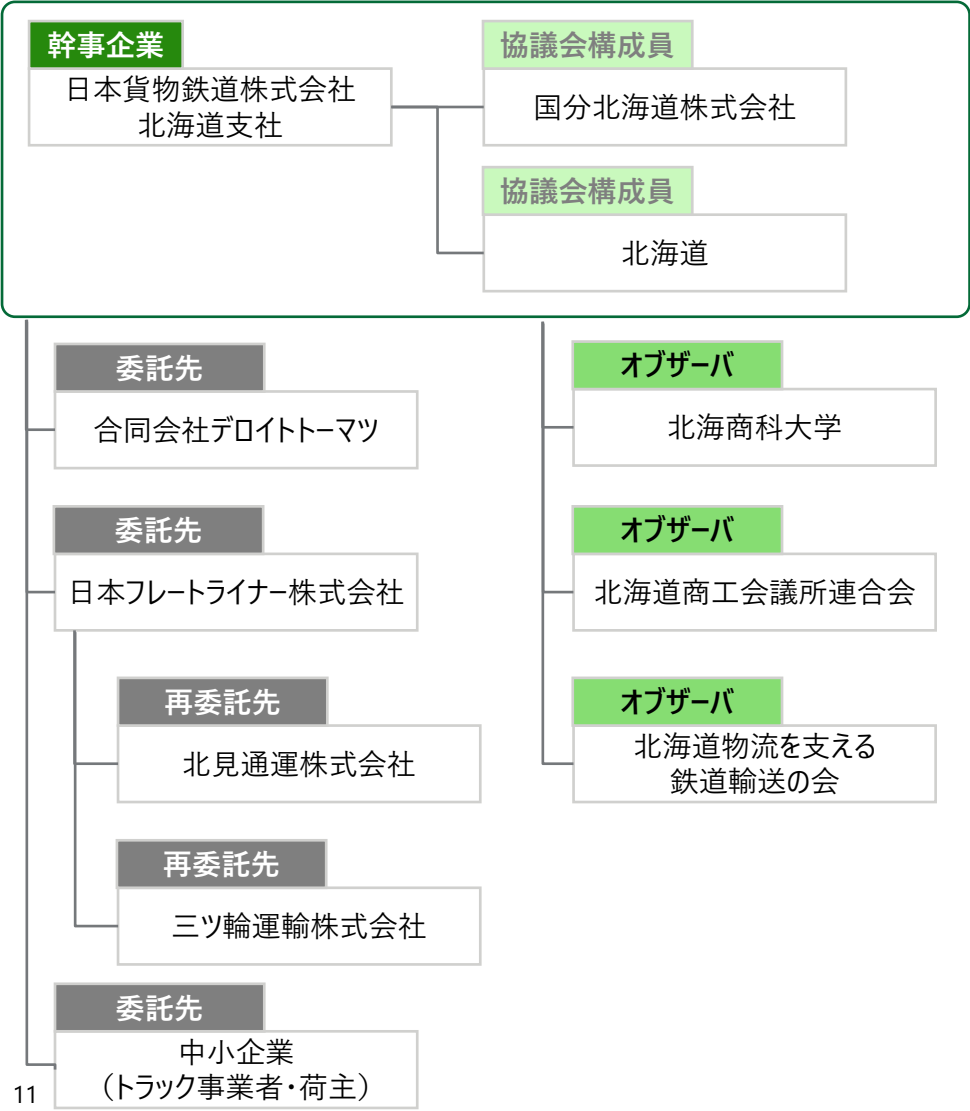
関わり方（案）	必要な資格・要件	事業での位置づけ
① 集配の担い手	一般貨物自動車運送事業の許可	発着地での集荷・配達やミルクランを担い、地域内輸送を支える
② 輸送サービスの利用	特段の追加資格不要	自社で受託した輸送の一部に鉄道を組み合わせ、新たな輸送手段として活用する
③ サービス提供・案内の窓口	既存の第二種事業者と契約する形でも利用可能か要確認	荷主への提案や受付窓口として関わり、トラックと鉄道を組み合わせた輸送を提案する

今後の検討事項

トラック事業者様の既存の取引関係や役割を活かしながら、集配・サービス利用・荷主様へのご提案等、各事業者様が参画しやすい条件を実証を通じて検討いたします。合わせて、利用運送に係る資格・契約等の条件についても整理いたします。

本実証は鉄道・物流・行政・有識者等が連携し、実装を見据えた検証を進めています。

協議会の体制



名前	役割
日本貨物鉄道株式会社 北海道支社	貨物列車運行・コンテナ輸送、 空コンテナ回送余力を活用した輸送 スキーム設計の主導、構成員外の 中小荷主企業への参画拡大
国分北海道株式会社	輸送する貨物の手配、北見・釧路の 着荷調整、品目別・配送先別のリード タイム許容度の検討
北海道	プレス等広報、北海道交通政策の 重点戦略との整合確保および政策 立案、道独自施策との連動調整
北海商科大学	オブザーバーとして協議会に対する 専門的な知見によるアドバイス
北海道商工会議所連合会	オブザーバーとして協議会に対する 専門的な知見によるアドバイス
北海道物流を支える 鉄道輸送の会	オブザーバーとして協議会に対する 専門的な知見によるアドバイス
日本フレートライナー株式会社	貨物の運送及び駅の貨物の 利用運送業
合同会社デロイトトーマツ	協議会に対する伴走支援・ データとりまとめ・報告書作成
トラック事業者・荷主	貨物の輸送依頼

実証を通じて運用面・商品面を段階的に検証し、結果を踏まえて改善を重ねながら、継続利用可能な標準モデルの構築を目指します。

事業スケジュール（案）

