

北海道の物流における環境変化を踏まえた 釧路港の今後の課題に関する研究 【概要版】



目次

1. 北海道と釧路市の物流の概要 P2
 2. 道内都市別物流（アンケート調査） P24
 3. 物流関連事業者ヒアリングの概要 P40
 4. 北海道、道東物流の現状と課題 P44
 5. 提言・まとめ P48
-

1.北海道と釧路市の物流の概要

1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

- ・ H30とR5の2期比較により道内地域間輸送の概要、道内貨物流動、道内と道外の貨物流動をみると、道内全体で減少しているが、その中でも釧路の落ち込みが大きい。
- ・ 道内貨物流動は札幌、室蘭間が主力で、室蘭に道外から入った貨物を札幌に集約し、旭川、帯広、函館に輸送する。H30からR5で輸送量は減少した。この構造に大きな変化はないが、釧路→室蘭の貨物が大きく減少している。道外貨物の輸送は、室蘭が最大、次に札幌、函館、釧路となる。H30からR5で輸送量は減少したがこの構造に大きな変化はない。

1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

①道内地域間輸送

・道内地域間流動をみると、道内発はH30（コロナ前）→R5は419,217千トン→307,015千トンと減少し、地域別では札幌、旭川、函館、室蘭は減少、釧路は59,627千トン→24,526千トンとH30の4割程度まで減少した。一方、帯広は増加、北見は横ばいとなっている。道内着は、425,060千トン→312,946千トンと減少し、地域別では札幌、旭川、函館、室蘭は減少、釧路は62,645千トン→29,848千トンへ5割弱まで減少した。一方、帯広は横ばい、北見は微増となっている。

【図表1】貨物地域流動調査の地域の区分

| 北海道の7地域区分 | |
|-----------|------------------------|
| 名称 | 範囲（総合振興局等） |
| 札幌 | 石狩、空知（深川市及び雨竜郡を除く。）、後志 |
| 旭川 | 上川、宗谷、留萌、空知（深川市及び雨竜郡） |
| 函館 | 檜山、渡島 |
| 室蘭 | 胆振、日高 |
| 釧路 | 釧路、根室 |
| 帯広 | 十勝 |
| 北見 | オホーツク |

1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

①道内地域間輸送

【図表2】平成30年度 道内地域間輸送

単位：千トン

| | 札幌着 | 旭川着 | 函館着 | 室蘭着 | 釧路着 | 帯広着 | 北見着 | 道内着 | 道外着 | 合計 |
|-----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| 札幌発 | 102,504 | 7,819 | 2,438 | 6,506 | 1,287 | 3,886 | 794 | 125,234 | 1,928 | 127,163 |
| | (78.1%) | (15.3%) | (7.4%) | (8.6%) | (2.1%) | (8.7%) | (0.003%) | (29.5%) | (0.04%) | (2.6%) |
| 旭川発 | 5,241 | 36,413 | 325 | 1,564 | 280 | 416 | 977 | 45,217 | 573 | 45,790 |
| | (4.0%) | (71.5%) | (1.0%) | (2.1%) | (0.4%) | (0.9%) | (3.6%) | (10.6%) | (0.01%) | (0.9%) |
| 函館発 | 1,277 | 439 | 25,735 | 667 | 143 | 42 | 40 | 28,343 | 4,244 | 32,587 |
| | (1.0%) | (0.9%) | (78.1%) | (0.9%) | (0.2%) | (0.1%) | (0.1%) | (6.7%) | (0.1%) | (0.7%) |
| 室蘭発 | 14,410 | 2,205 | 1,736 | 43,392 | 3,657 | 1,171 | 118 | 66,688 | 16,482 | 83,170 |
| | (11.0%) | (4.3%) | (5.3%) | (57.5%) | (5.8%) | (2.6%) | (0.4%) | (15.7%) | (0.4%) | (1.7%) |
| 釧路発 | 264 | 190 | 56 | 1,725 | 49,664 | 4,219 | 1,580 | 57,698 | 1,929 | 59,627 |
| | (0.2%) | (0.4%) | (0.2%) | (2.3%) | (79.3%) | (9.5%) | (5.8%) | (13.6%) | (0.04%) | (1.2%) |
| 帯広発 | 2,017 | 1,117 | 35 | 1,694 | 1,207 | 33,954 | 998 | 41,024 | 788 | 41,811 |
| | (1.5%) | (2.2%) | (0.1%) | (2.2%) | (1.9%) | (76.1%) | (3.7%) | (9.7%) | (0.02%) | (0.9%) |
| 北見発 | 162 | 2,478 | 10 | 713 | 1,931 | 592 | 22,570 | 28,455 | 615 | 29,070 |
| | (0.1%) | (4.9%) | (0.03%) | (0.9%) | (3.1%) | (1.3%) | (83.1%) | (6.7%) | (0.01%) | (0.6%) |
| 道内発 | 125,875 | 50,662 | 30,335 | 56,261 | 58,168 | 44,280 | 27,077 | 392,658 | 26,559 | 419,217 |
| | (95.9%) | (99.4%) | (92.0%) | (74.6%) | (92.9%) | (99.2%) | (99.7%) | (92.4%) | (0.6%) | (8.6%) |
| 道外発 | 5,372 | 282 | 2,630 | 19,193 | 4,477 | 361 | 87 | 32,402 | 4,417,037 | 4,449,439 |
| | (4.1%) | (0.6%) | (8.0%) | (25.4%) | (7.1%) | (0.8%) | (0.3%) | (7.6%) | (99.4%) | (91.4%) |
| 合計 | 131,246 | 50,944 | 32,965 | 75,454 | 62,645 | 44,641 | 27,165 | 425,060 | 4,443,596 | 4,868,656 |
| | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) |

※下段の（ ）は発貨物の合計に占める割合

※端数調整しています

1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

①道内地域間輸送

【図表3】令和5年度 道内地域間輸送

単位：千トン

| | 札幌着 | 旭川着 | 函館着 | 室蘭着 | 釧路着 | 帯広着 | 北見着 | 道内着 | 道外着 | 合計 |
|-----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| 札幌発 | 78,324 | 2,636 | 732 | 4,222 | 968 | 1,144 | 387 | 88,412 | 1,129 | 89,541 |
| | (82.9%) | (7.3%) | (3.1%) | (7.6%) | (3.2%) | (2.6%) | (1.3%) | (28.3%) | (0.03%) | (2.1%) |
| 旭川発 | 2,317 | 31,113 | 17 | 667 | 103 | 222 | 516 | 34,956 | 356 | 35,312 |
| | (2.5%) | (85.8%) | (0.1%) | (1.2%) | (0.3%) | (0.5%) | (1.8%) | (11.2%) | (0.01%) | (0.8%) |
| 函館発 | 1,298 | 72 | 19,473 | 716 | 131 | 71 | 34 | 21,796 | 3,238 | 25,034 |
| | (1.4%) | (0.2%) | (82.5%) | (1.3%) | (0.4%) | (0.2%) | (0.1%) | (7.0%) | (0.1%) | (0.6%) |
| 室蘭発 | 7,718 | 1,360 | 1,153 | 31,208 | 2,700 | 916 | 291 | 45,346 | 13,612 | 58,958 |
| | (8.2%) | (3.8%) | (4.9%) | (55.8%) | (9.0%) | (2.1%) | (1.0%) | (14.5%) | (0.3%) | (1.4%) |
| 釧路発 | 467 | 136 | 14 | 267 | 19,693 | 1,786 | 977 | 23,340 | 1,187 | 24,526 |
| | (0.5%) | (0.4%) | (0.1%) | (0.5%) | (66.0%) | (4.0%) | (3.4%) | (7.5%) | (0.03%) | (0.6%) |
| 帯広発 | 723 | 417 | 8 | 2,080 | 1,718 | 39,272 | 533 | 44,751 | 703 | 45,455 |
| | (0.8%) | (1.1%) | (0.0%) | (3.7%) | (5.8%) | (89.0%) | (1.9%) | (14.3%) | (0.02%) | (1.1%) |
| 北見発 | 128 | 251 | 15 | 375 | 831 | 244 | 25,847 | 27,690 | 499 | 28,188 |
| | (0.1%) | (0.7%) | (0.1%) | (0.7%) | (2.8%) | (0.6%) | (90.1%) | (8.8%) | (0.01%) | (0.7%) |
| 道内発 | 90,975 | 35,984 | 21,412 | 39,535 | 26,144 | 43,655 | 28,586 | 286,291 | 20,723 | 307,015 |
| | (96.2%) | (99.2%) | (90.7%) | (70.7%) | (87.6%) | (98.9%) | (99.7%) | (91.5%) | (0.5%) | (7.2%) |
| 道外発 | 3,549 | 281 | 2,199 | 16,353 | 3,703 | 470 | 99 | 26,654 | 3,945,388 | 3,972,042 |
| | (3.8%) | (0.8%) | (9.3%) | (29.3%) | (12.4%) | (1.1%) | (0.3%) | (8.5%) | (99.5%) | (92.8%) |
| 合計 | 94,524 | 36,264 | 23,611 | 55,888 | 29,848 | 44,125 | 28,685 | 312,946 | 3,966,111 | 4,279,057 |
| | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) |

※下段の（ ）は発貨物の合計に占める割合

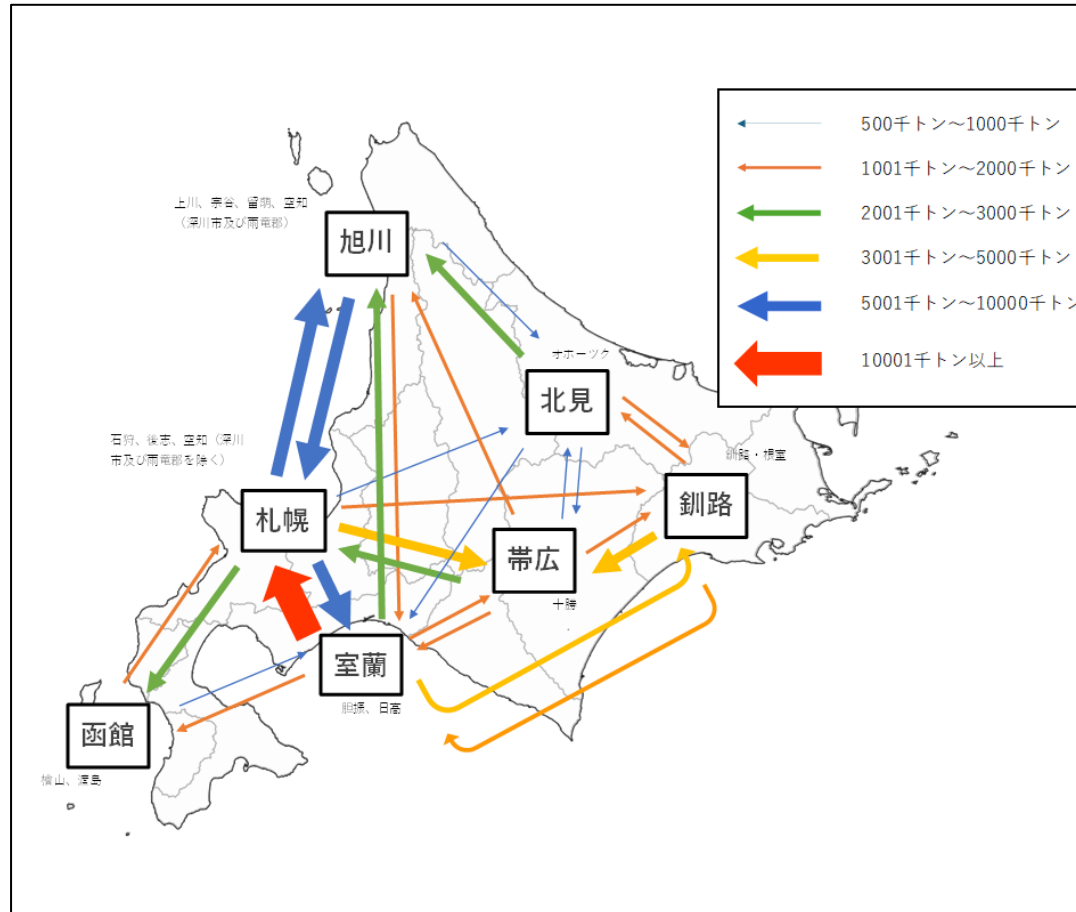
※端数調整しています

1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

②道内における貨物流動

【図表4】道内における貨物の流動（平成30年度）

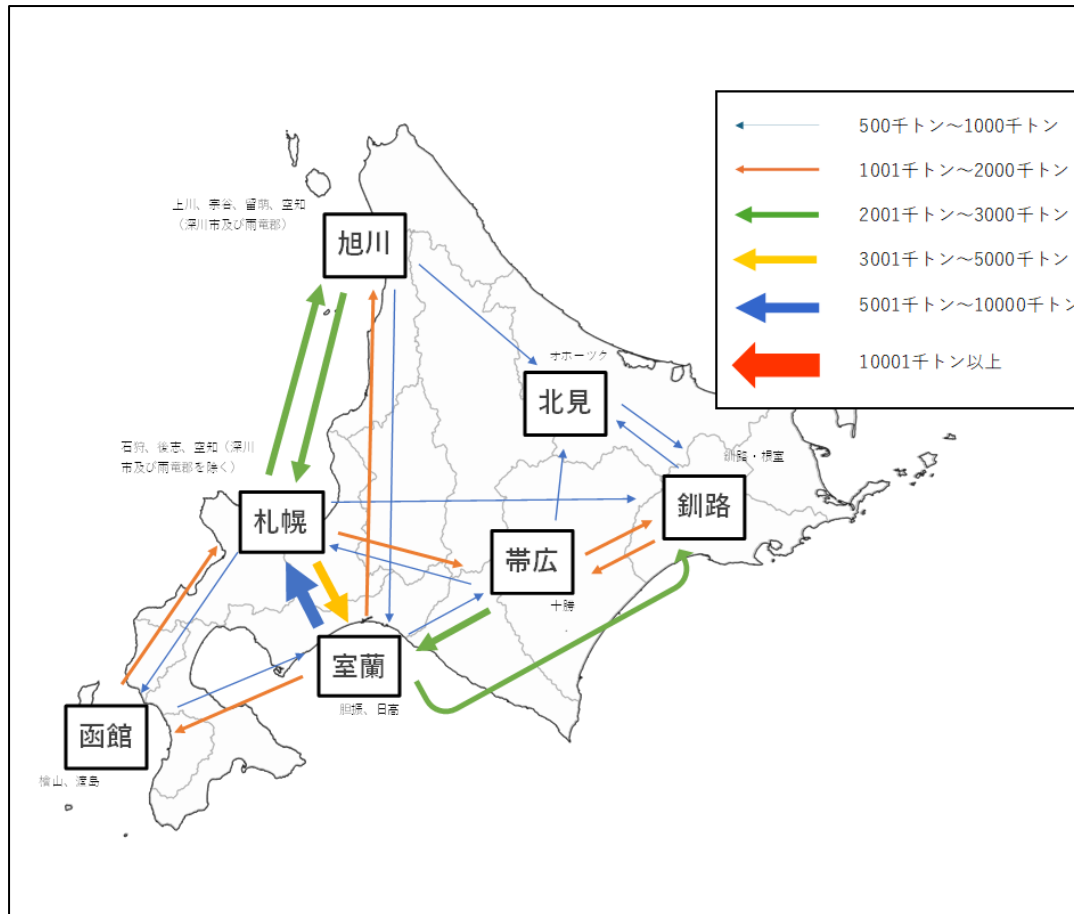


1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

②道内における貨物流動

【図表5】道内における貨物の流動（令和5年度）



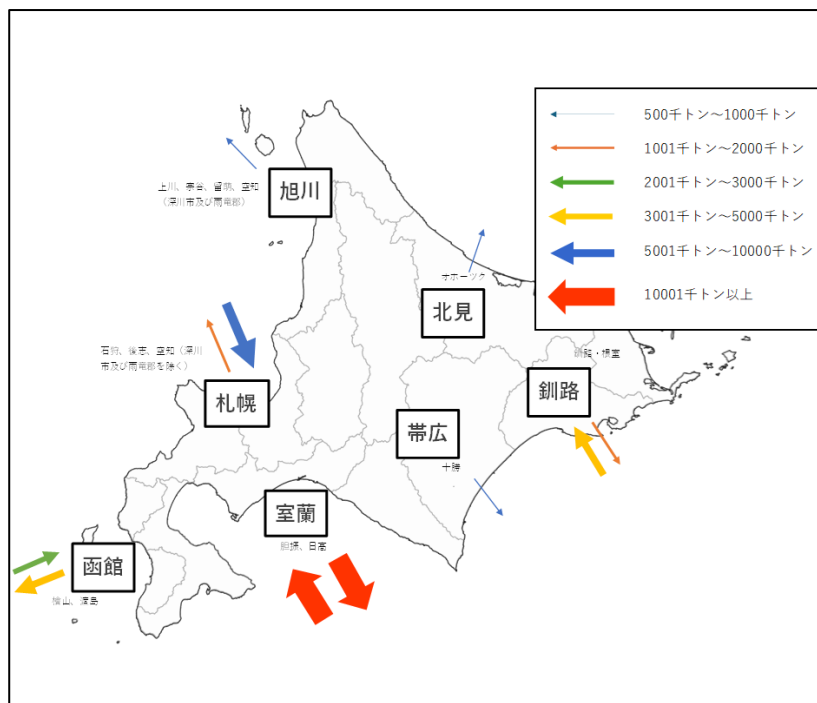
1.北海道と釧路市の物流の概要

【1】道内地域間輸送（貨物地域流動調査）

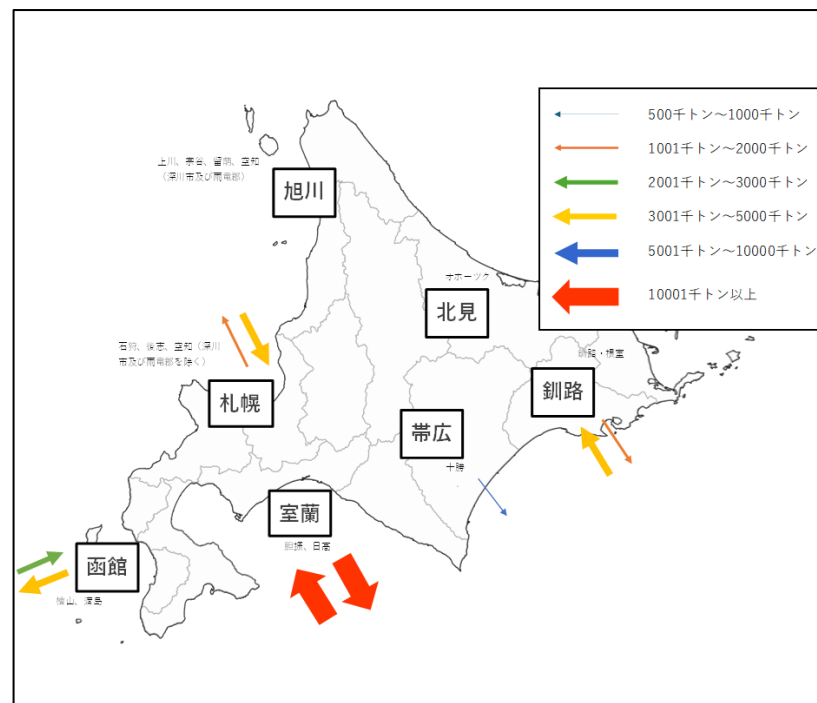
③道外における貨物流動

・道外貨物の輸送は、室蘭が最大、次に札幌、函館、釧路となる。H30からR5で輸送量は減少したがこの構造に大きな変化はない。

【図表6】道内及び道外における貨物の流動（平成30年度）



【図表7】道内及び道外における貨物の流動（令和5年度）



出典) e-Stat 国土交通省 貨物地域流動調査 府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2018年度）をもとに作成

出典) e-Stat 国土交通省 貨物地域流動調査 府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2023年度）をもとに作成

1.北海道と釧路市の物流の概要

【2】 釧路発着物流（貨物地域流動調査）

・ 釧路の物流は、釧路発、釧路着とも大きく減少している。輸送モード別にみると主力の自動車の落ち込みが大きく、輸送モード構成比は自動車が増え海運が上昇している。釧路発物流の地域別内訳をみると、釧路内物流の減少が大きく、室蘭、帯広、北見も減少しているが、関東の減少幅は小さく、札幌のみ増加している。釧路着物流の地域別内訳をみると、釧路内物流の減少が大きく、室蘭、北見、関東、札幌も減少だが、帯広のみ増加している。

・ 釧路発着物流の品目別貨物量は、軽工業品、特殊品、鉱産品の順であるが、釧路発物流では特殊品、農水産品、化学工業品の構成比が増加し、軽工業品（紙・パルプ）の構成比が大きく低下した。釧路着物流では農水産品の構成比が増加し、軽工業品（紙・パルプ）の構成比が低下した。

・ R5調査で釧路発物流につき着地別輸送モード割合をみると道内は自動車中心であるが、函館、室蘭は海運の構成比が高い。道外は海運中心であるが、四国は鉄道、九州は自動車の構成比も高い。着地別輸送品目割合では旭川、帯広、近畿への特殊品輸送、函館、北見への化学工業品輸送の構成比が高い。

・ R5調査で釧路着物流につき発地別輸送モード割合をみると釧路発物流に比べて鉄道、自動車の利用が少なく、海運の利用が多い。発地別輸送品目割合では発物流と比較すると農産品、林産品、鉱産品、軽工業品、その他は発物流の方が大きく、金属・機械工業品、化学工業品、雑工業品、特殊品は着物流の方が多い。

1.北海道と釧路市の物流の概要

【2】 釧路発着物流（貨物地域流動調査）

① 釧路発着物流の推移

1) 釧路発着物流の輸送モード別貨物量推移（H30,R5）

【図表8】 釧路発着モード別割合（平成30年度）

| | | 釧路発 | 釧路着 | 合計 |
|-----|--------|------------|------------|-------------|
| 鉄道 | 重さ（トン） | 101,527 | 78,118 | 179,645 |
| | 割合（%） | (0.2%) | (0.1%) | (0.1%) |
| 海運 | 重さ（トン） | 2,087,452 | 7,045,138 | 9,132,590 |
| | 割合（%） | (3.5%) | (11.2%) | (7.5%) |
| 自動車 | 重さ（トン） | 57,437,624 | 55,521,512 | 112,959,136 |
| | 割合（%） | (96.3%) | (88.6%) | (92.4%) |
| 航空 | 重さ（トン） | 2,178 | 457 | 2,635 |
| | 割合（%） | (0.004%) | (0.001%) | (0.002%) |
| 合計 | 重さ（トン） | 59,628,781 | 62,645,225 | 122,274,006 |
| | 割合（%） | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) |

出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2018年度）』『航空貨物府県相互間輸送量表（2018年度）』

【図表9】 釧路発着モード別割合（令和5年度）

| | | 釧路発 | 釧路着 | 合計 |
|-----|--------|------------|------------|------------|
| 鉄道 | 重さ（トン） | 84,987 | 48,836 | 133,823 |
| | 割合（%） | (0.3%) | (0.2%) | (0.2%) |
| 海運 | 重さ（トン） | 1,197,145 | 6,167,073 | 7,364,218 |
| | 割合（%） | (4.9%) | (20.7%) | (13.5%) |
| 自動車 | 重さ（トン） | 23,244,172 | 23,631,788 | 46,875,960 |
| | 割合（%） | (94.8%) | (79.2%) | (86.2%) |
| 航空 | 重さ（トン） | 1,331 | 316 | 1,647 |
| | 割合（%） | (0.01%) | (0.001%) | (0.003%) |
| 合計 | 重さ（トン） | 24,527,635 | 29,848,013 | 54,375,648 |
| | 割合（%） | (100.0%) | (100.0%) | (100.0%) |

出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2023年度）』『航空貨物府県相互間輸送量表（2023年度）』

1.北海道と釧路市の物流の概要

【2】 釧路発着物流（貨物地域流動調査）

①釧路発着物流の推移

2) 釧路発着物流の地域別貨物量の推移（H30,R5）

【図表10】 釧路発着物流の地域別貨物量割合（平成30年度）

| | | 札幌 | 旭川 | 函館 | 室蘭 | 釧路 | 帯広 | 北見 | 東北 | 関東 | 中部 | 近畿 | 中国 | 四国 | 九州 | 沖縄 | 合計 |
|-----|--------|-----------|---------|---------|-----------|------------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|---------|--------|-------|--------|---------|------------|
| 釧路発 | 重さ(トン) | 263,721 | 190,136 | 56,002 | 1,724,793 | 49,663,705 | 4,219,302 | 1,580,237 | 515,856 | 989,474 | 105,240 | 286,495 | 15,700 | 3,505 | 14,615 | 0 | 59,626,603 |
| | 割合(%) | 0.4% | 0.3% | 0.1% | 2.9% | 83.3% | 7.1% | 2.7% | 0.9% | 1.7% | 0.2% | 0.5% | 0.03% | 0.01% | 0.02% | 0.0% | 100.0% |
| 釧路着 | 重さ(トン) | 1,286,647 | 279,636 | 142,801 | 3,656,825 | 49,663,705 | 1,207,397 | 1,931,187 | 280,578 | 3,809,430 | 152,134 | 113,034 | 90,396 | 5,658 | 25,725 | 72 | 62,644,768 |
| | 割合(%) | 2.1% | 0.4% | 0.2% | 5.8% | 79.3% | 1.9% | 3.1% | 0.4% | 6.1% | 0.2% | 0.2% | 0.1% | 0.01% | 0.04% | 0.0001% | 100.0% |

出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2018年度）』『航空貨物府県相互間輸送量表（2018年度）』

【図表11】 釧路発着物流の地域別貨物量割合（令和5年度）

| | | 札幌 | 旭川 | 函館 | 室蘭 | 釧路 | 帯広 | 北見 | 東北 | 関東 | 中部 | 近畿 | 中国 | 四国 | 九州 | 沖縄 | 合計 |
|-----|--------|---------|---------|---------|-----------|------------|-----------|---------|---------|-----------|---------|--------|---------|---------|--------|-----------|------------|
| 釧路発 | 重さ(トン) | 467,297 | 135,557 | 13,562 | 267,323 | 19,692,640 | 1,785,949 | 977,374 | 145,354 | 821,409 | 60,418 | 90,103 | 7,170 | 2,495 | 60,984 | 0 | 24,526,304 |
| | 割合(%) | (1.9%) | (0.6%) | (0.1%) | (1.1%) | (80.3%) | (7.3%) | (4.0%) | (0.6%) | (3.3%) | (0.2%) | (0.4%) | (0.03%) | (0.01%) | (0.2%) | (0.0%) | (100.0%) |
| 釧路着 | 重さ(トン) | 968,067 | 103,032 | 131,156 | 2,700,407 | 19,692,640 | 1,718,413 | 830,673 | 268,554 | 3,012,752 | 245,962 | 61,021 | 79,527 | 15,706 | 19,981 | 122 | 29,847,697 |
| | 割合(%) | (3.2%) | (0.3%) | (0.4%) | (9.0%) | (66.0%) | (5.8%) | (2.8%) | (0.9%) | (10.1%) | (0.8%) | (0.2%) | (0.3%) | (0.1%) | (0.1%) | (0.0004%) | (100.0%) |

出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2023年度）』『航空貨物府県相互間輸送量表（2023年度）』

1.北海道と釧路市の物流の概要

【2】 釧路発着物流（貨物地域流動調査）

① 釧路発着物流の推移

3) 釧路発着物流の品目別貨物量の推移（H30,R5）

◆ 釧路発物流の輸送品目割合（平成30年度）

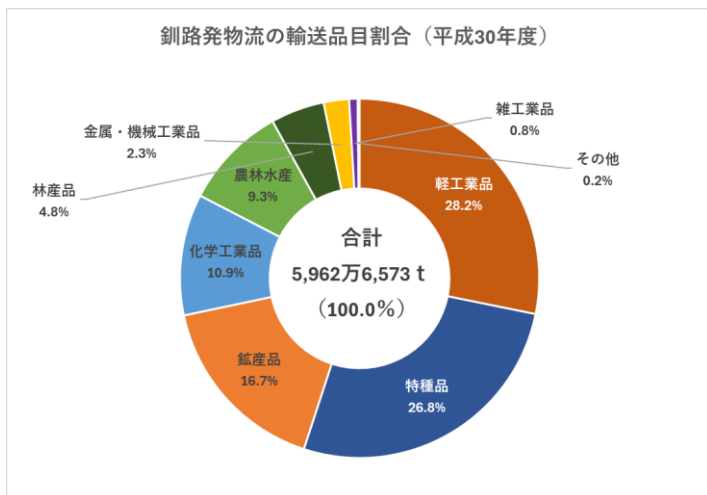
○ 「軽工業品」が28.2%で大きく、次いで「特種品」が26.8%、「鉱産品」が16.7%となっている。

◆ 釧路発物流の輸送品目割合（令和5年度）

○ 「特種品」が一番多く30.2%、次いで「農水産品」が17.2%、「鉱産品」が16.1%となっている。

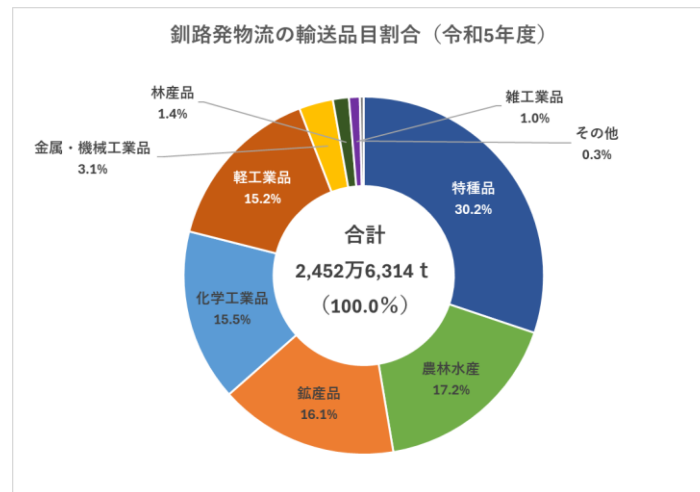
⇒ 令和5年と比較すると「特種品」・「農水産品」・「化学工業品」の構成比は増加し、「軽工業品（紙・パルプ）」の構成比が大きく低下した。

【図表12-1】 釧路発物流の輸送品目割合（平成30年度）



出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2018年度）』

【図表12-2】 釧路発物流の輸送品目割合（令和5年度）



出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2023年度）』

1.北海道と釧路市の物流の概要

【2】 釧路発着物流（貨物地域流動調査）

① 釧路発着物流の推移

3) 釧路発着物流の品目別貨物量の推移（H30,R5）

◆ 釧路着物流の輸送品目割合（平成30年）

○ 「軽工業品」が25.6%で大きく、次いで「特種品」が24.2%、「鉱産品」が15.8%となっている。

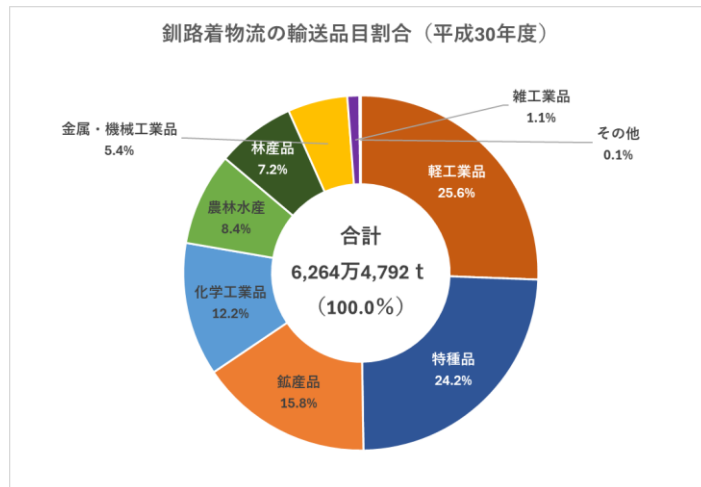
◆ 釧路発物流の輸送品目割合（令和5年）

○ 釧路発物流と同様に一番多い品目は「特種品」で32.0%となった。

○ 二番目に多い品目は「化学工業品」が16.0%となった。

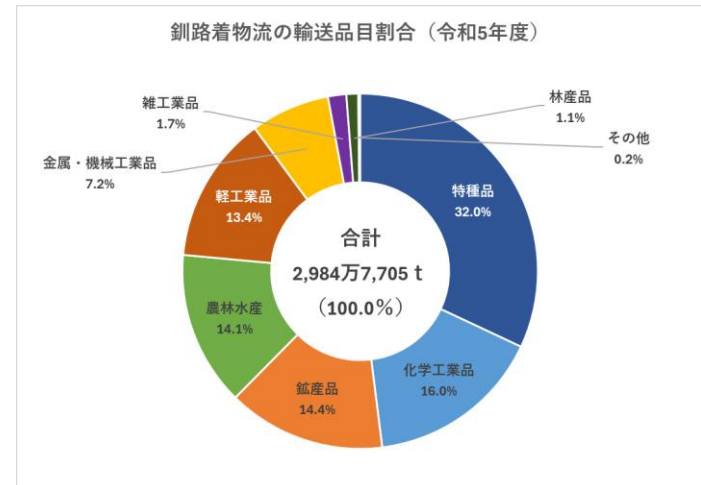
⇒ 令和5年と比較すると「農水産品」の構成比は増加し、「軽工業品（紙・パルプ）」の構成比が低下した。

【図表13-1】 釧路着物流の輸送品目割合（平成30年度）



出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2018年度）』

【図表13-2】 釧路着物流の輸送品目割合（令和5年度）



出典) e-Stat 国土交通省『府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）（2023年度）』

1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

・ 釧路港発のH29着港別構成比では、東京港が最大で、次いで茨城港、大阪港となっている。R4は茨城港が最大で、次いで東京港、大阪港となり、茨城港が大きく増え、東京港が大きく減少し、仙台塩釜港、名古屋港、大阪港も減少している。品目構成比は、軽工業品、農水産品、林産品の順であるが、H29とR4の比較では農水産品が大きく増えている。港別品目別構成比では、どの港でも軽工業品が半数以上を占めている。H29とR4の比較では、軽工業品（紙・パルプ）が減少傾向、農水産品が増加傾向である。

・ 釧路港着のH29発港別構成比では東京港、茨城港、苫小牧港の順であり、発港別では出荷がない苫小牧が三番目となっている。R4は、茨城港、東京港、苫小牧港の順となり茨城港の比率が増えた。品目構成比は、H29は特殊品、軽工業品、金属・機械工業品の順であったが、R4は軽工業品、特殊品、化学工業品、農水産品の順となり農水産品、化学工業品の比率が増えている。港別品目別構成比では、H29とR4を比較すると、各港の品目別構成比は大きく変化している。

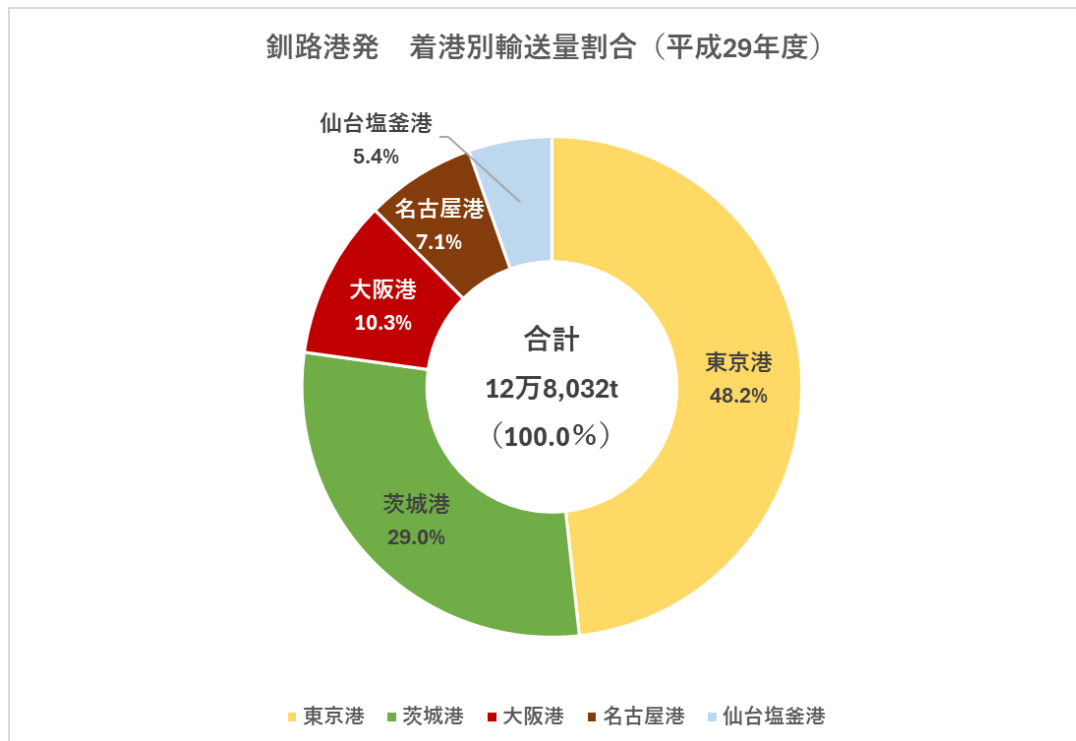
1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

① 釧路港発

○釧路港は「内航コンテナ船」での輸送は発着共になしとなっており、すべて「RORO船」で運んでいる。
○釧路港からは「東京港」が48.2%で一番多く、次いで「茨城港」が29.0%、「大阪港」が10.3%となっている。

【図表14】 釧路港発 着港別輸送量割合（平成29年度）



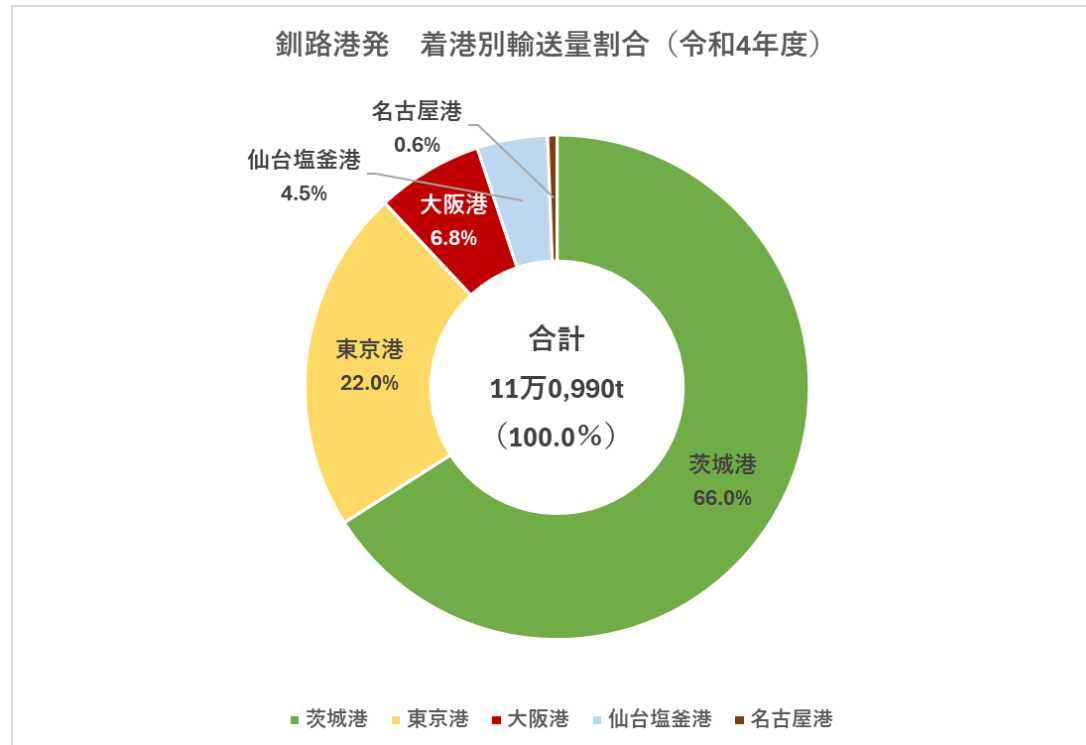
1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

① 釧路港発

- 平成29年度と比較すると、「茨城港」への輸送が29.0%から66.0%に増えている。
- 一方、「仙台塩釜港」は5.4%から4.5%、「東京港」は48.2%から22.0%、「名古屋港」は7.1%から0.6%、「大阪港」は10.3%から6.8%に減っている。

【図表15】 釧路港発 着港別輸送量割合（令和4年度）



1.北海道と釧路市の物流の概要

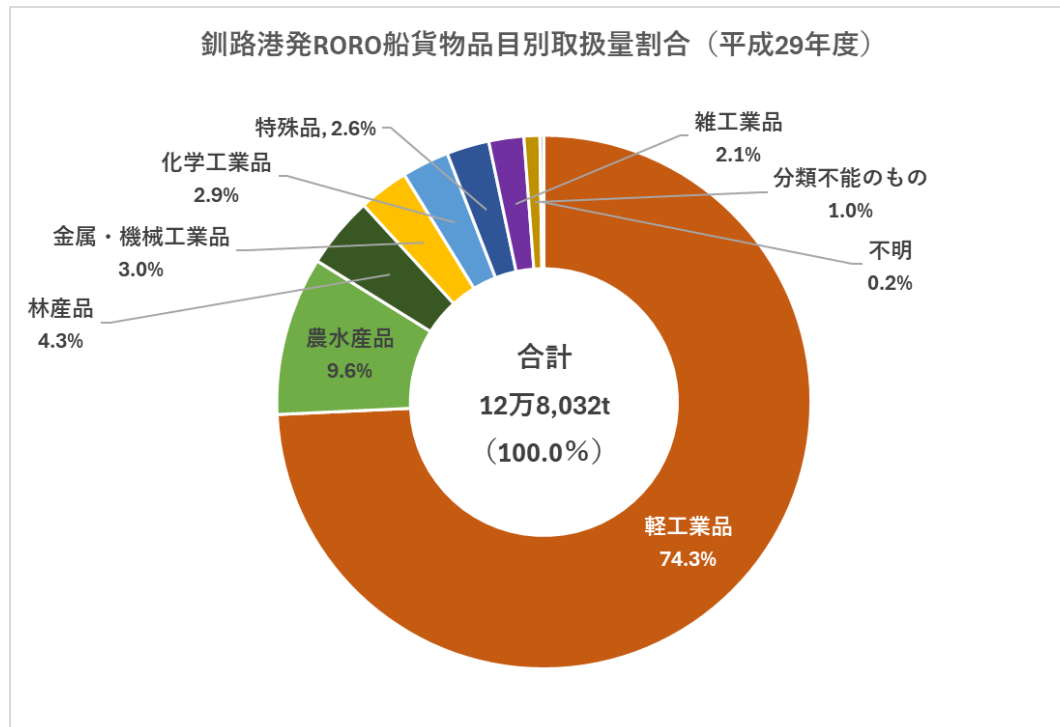
【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

① 釧路港発

○釧路港では「コンテナ船」の輸送はなし。

○「軽工業品」が74.3%で一番多く7割以上を占めており、次いで「農水産品」が9.6%、「林産品」が4.3%で1割未満となっている。

【図表16】 釧路港発RORO船貨物品目別取扱量割合（平成29年度）



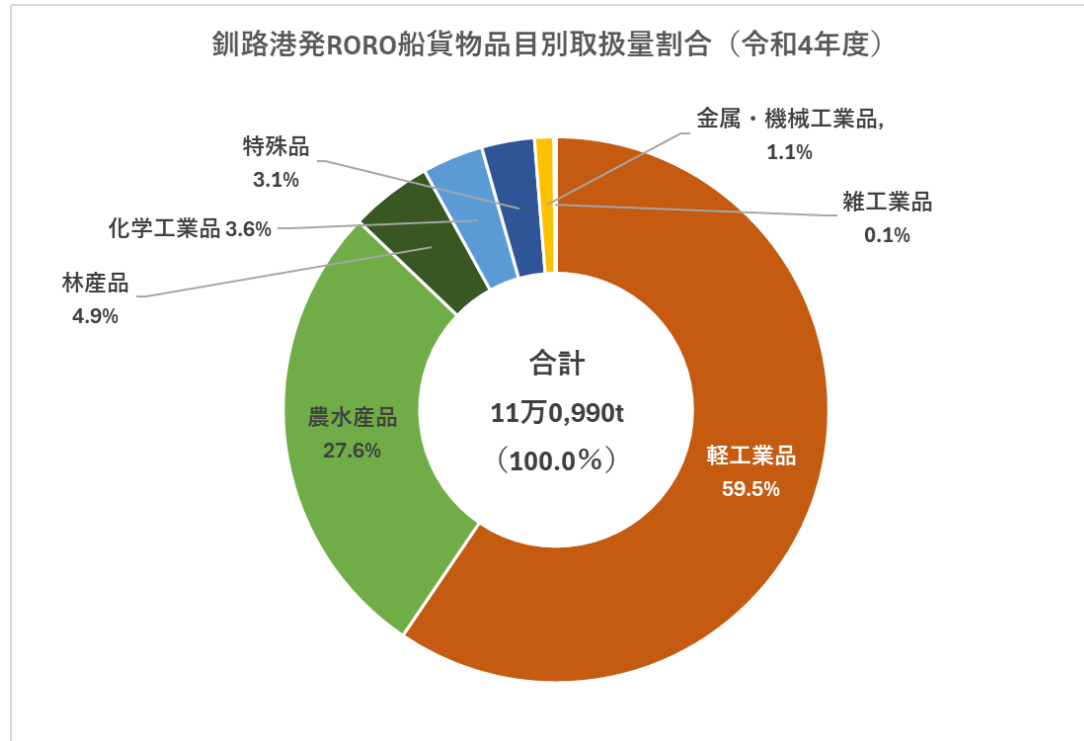
1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

① 釧路港発

- 「軽工業品」が59.5%で一番多く、次いで「農水産品」が27.6%、「林産品」が4.9%となっている。
- 平成29年度と比較すると、「軽工業品」が74.3%から59.5%に減少し、「農水産品」が9.6%から27.6%、「化学工業品」が2.9%から3.6%、「特殊品」が2.6%から3.1%に増えている。

【図表17】 釧路港RORO船貨物品目別取扱量割合（令和4年度）



1.北海道と釧路市の物流の概要

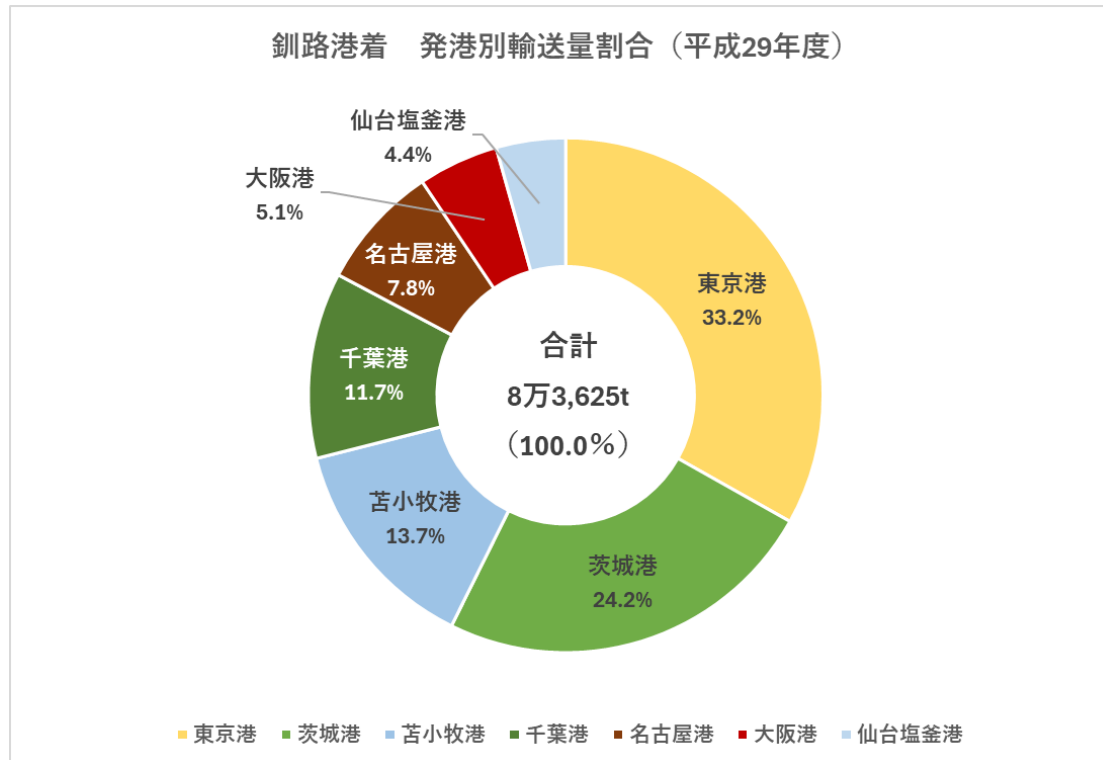
【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

②釧路港着

○釧路港へは出荷時同様「東京港」からの荷物が一番多く33.2%、次も同じく「茨城港」で24.2%となっている。割合は出荷時よりも少し小さくなっている。

○釧路からの出荷がない「苫小牧港」からの輸送が13.7%で三番目に多くなっている。

【図表18】 釧路港着 発港別輸送量割合（平成29年度）



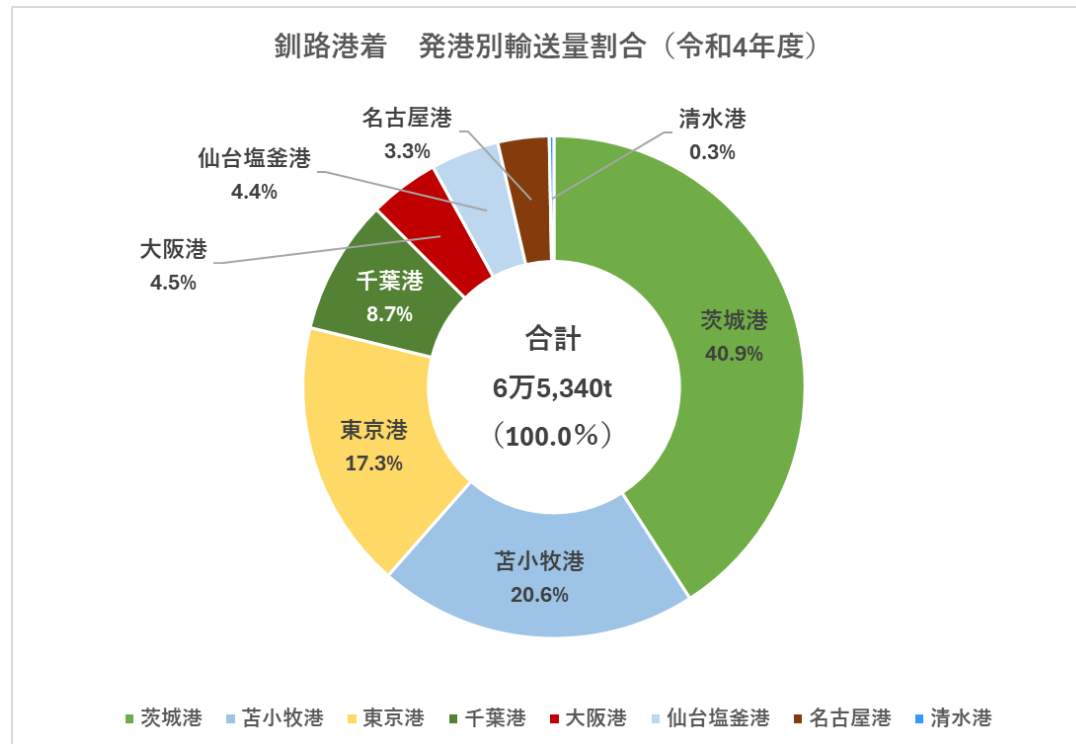
1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

②釧路港着

- 平成29年度にはやり取りがなかった「清水港」から荷物が運ばれるようになった。
- 平成29年度と比較すると「苫小牧港」は13.7%から20.6%、「茨城港」は24.2%から40.9%に増えた。
- 一方、「千葉港」は11.7%から8.7%、「東京港」は33.2%から17.3%、「名古屋港」は7.8%から3.3%、「大阪港」は5.1%から4.5%に減っている。

【図表19】 釧路港着 発港別輸送量割合（令和4年度）



1.北海道と釧路市の物流の概要

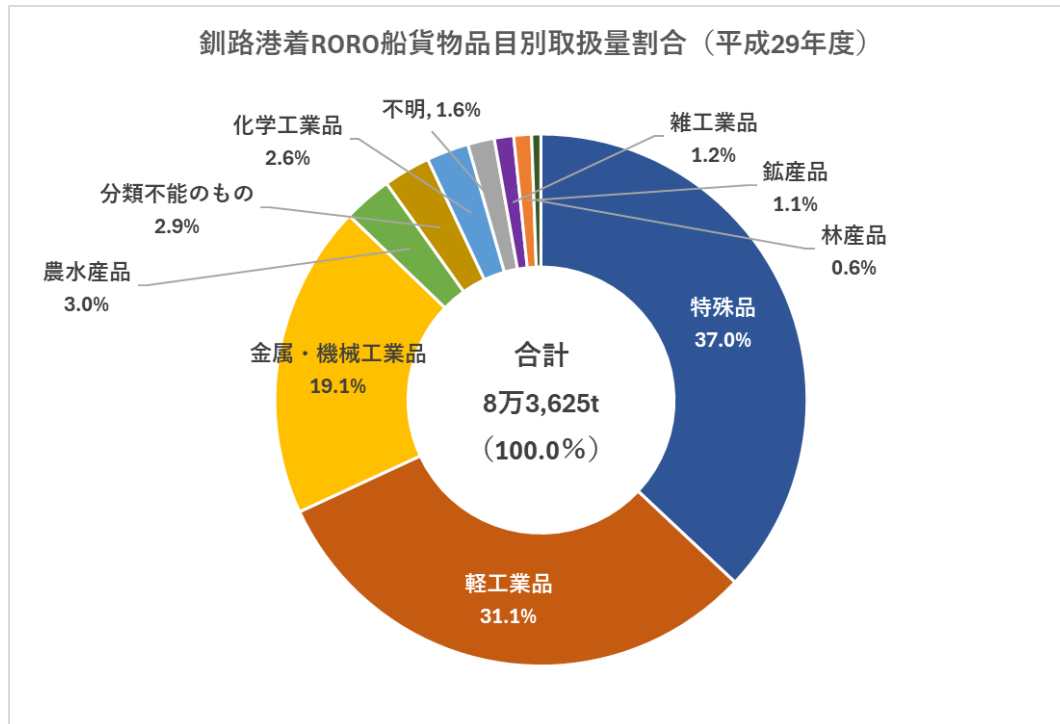
【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

②釧路港着

○釧路港では「コンテナ船」の輸送はなし。

○着港は「特種品」が37.0%で一番多く、次いで「軽工業品」が31.1%、「金属・機械工業品」が19.1%となっている。

【図表20】 釧路港着RORO船貨物品目別取扱量割合（平成29年度）



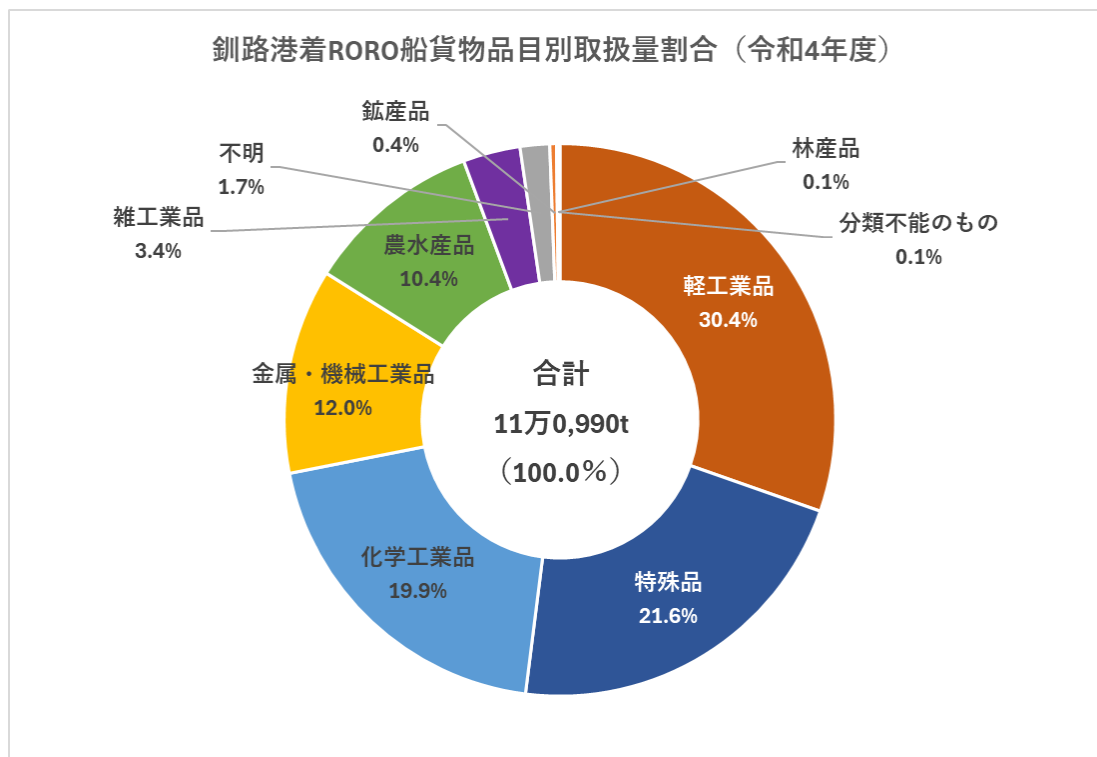
1.北海道と釧路市の物流の概要

【3】 釧路港物流（ユニットロード調査）

②釧路港着

- 「軽工業品」が30.4%で一番多く、次いで「特殊品」が21.6%、「化学工業品」が19.9%となっている。
- 平成29年度と比較すると、「特殊品」が37.0%から21.6%に減少し、「農水産品」が3.0%から10.4%、「化学工業品」が2.6%から19.9%、「雑工業品」が1.2%から3.4%、「不明」が1.6%から1.7%に増えている。

【図表21】 釧路港着RORO船貨物品目別取扱量割合（令和4年度）



2.道内都市別物流（アンケート調査）

2.道内都市別物流（アンケート調査）

【1】地域別物流の概要

①地域内物流の概要

(1) 釧路市

・発の品目は「農水産品」、「金属・機械工業品」の順で多く、地域別は域内出荷の次に札幌、十勝、関東の順が多い。輸送モードは「営業用トラック」中心である。

・着の品目は「金属・機械工業品」、「農水産品」、「化学工業品」の順で多く、地域別は域内入荷の次に札幌、関東の順が多い。輸送モードは「営業用トラック」、「フェリー・コンテナ船・RORO船」、「自家用トラック」の順が多い。

2.道内都市別物流（アンケート調査）

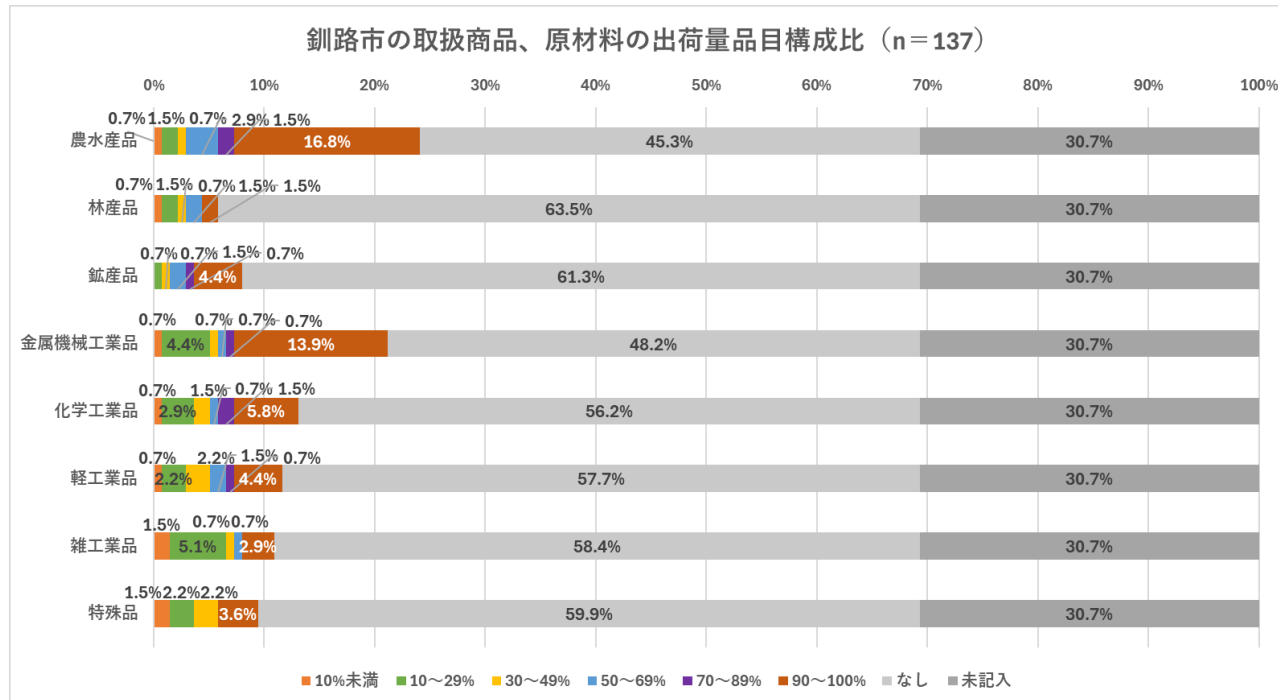
【1】地域別物流の概要

②釧路市

1) 発

- 「農水産品」と「金属・機械工業品」の取り扱いが多い。
- 釧路市は他都市よりも比較的「林産品」の取り扱いが多い。

【図表22】 釧路市の取扱商品、原材料の出荷量品目構成比



2.道内都市別物流（アンケート調査）

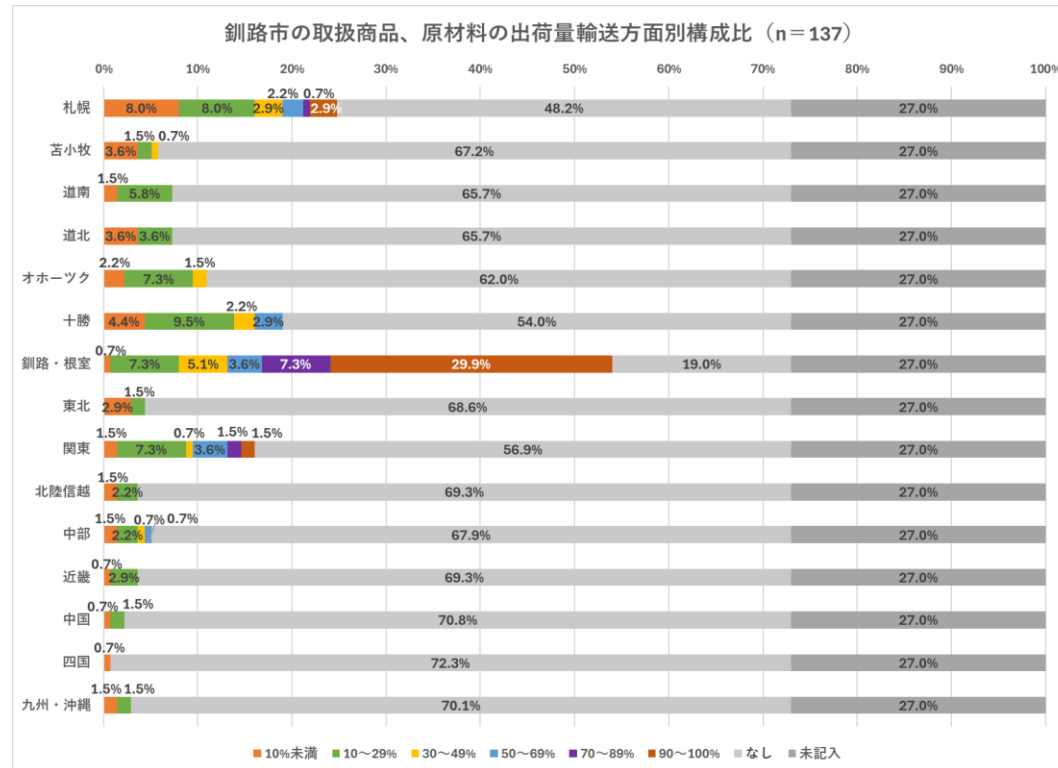
【1】地域別物流の概要

②釧路市

1) 発

○域内出荷の次に「札幌」、「十勝」、「関東」の出荷が多い。

【図表23】 釧路市の取扱商品、原材料の出荷量輸送方面別構成比



2.道内都市別物流（アンケート調査）

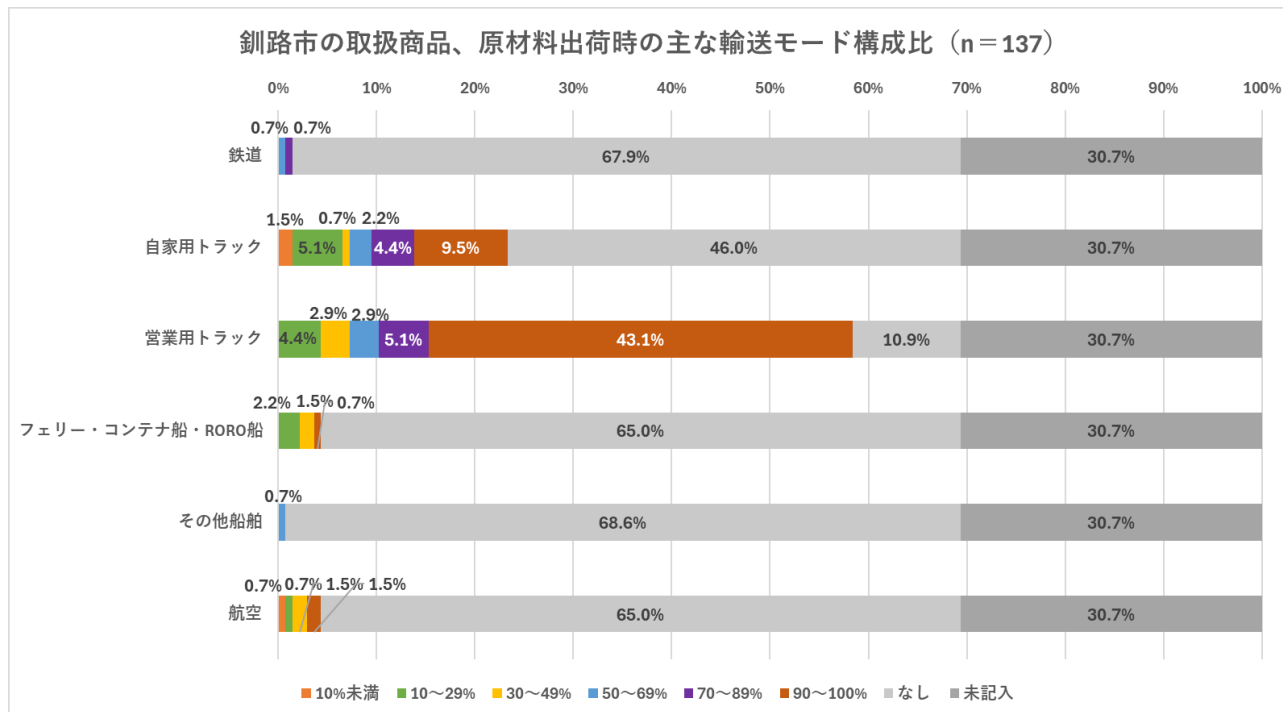
【1】地域別物流の概要

②釧路市

1) 発

○入荷よりも出荷の方が「自家用トラック」を使用している割合が大きく、「90～100%」使用していると回答した割合が9.5%となっている。

【図表24】 釧路市の取扱商品、原材料出荷時の主な輸送モード構成比



2.道内都市別物流（アンケート調査）

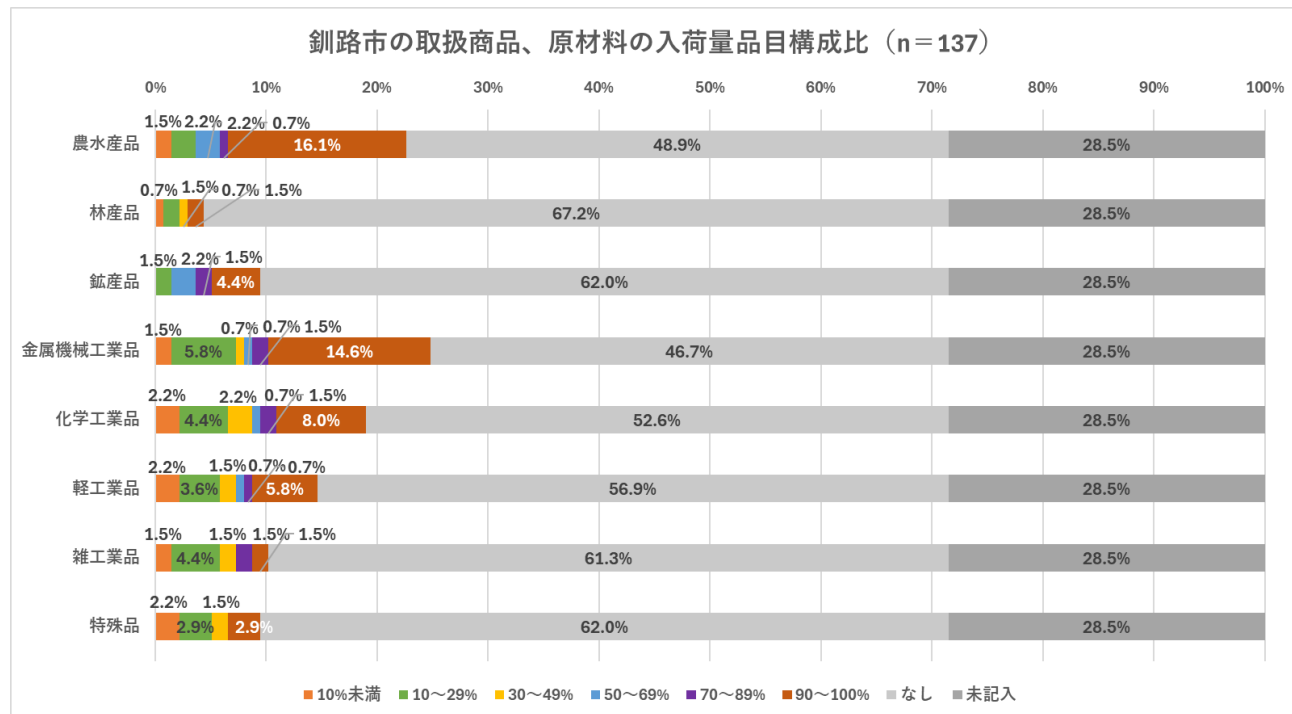
【1】地域別物流の概要

②釧路市

2) 着

○「金属・機械工業品」、「農水産品」、「化学工業品」の順で入荷が多い。

【図表25】 釧路市の取扱商品、原材料の入荷量品目構成比



2.道内都市別物流（アンケート調査）

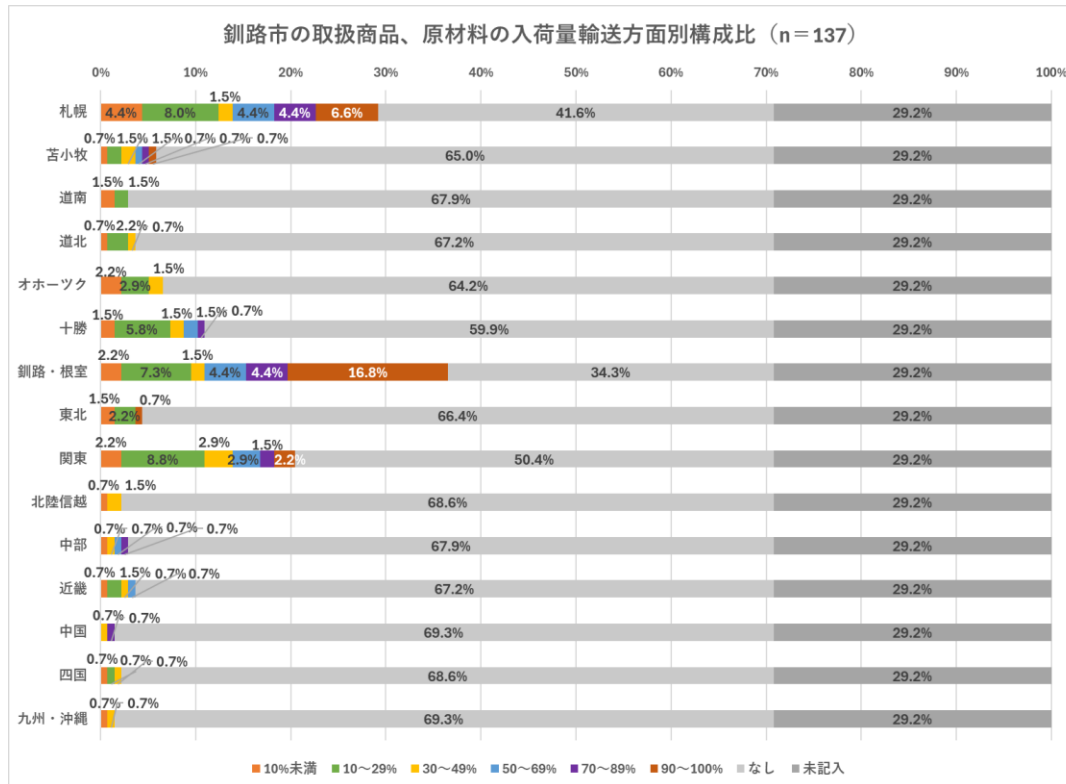
【1】地域別物流の概要

②釧路市

2) 着

○域内入荷の次に「札幌」、「関東」の入荷が多い。

【図表26】 釧路市の取扱商品、原材料の入荷量輸送方面別構成比



2.道内都市別物流（アンケート調査）

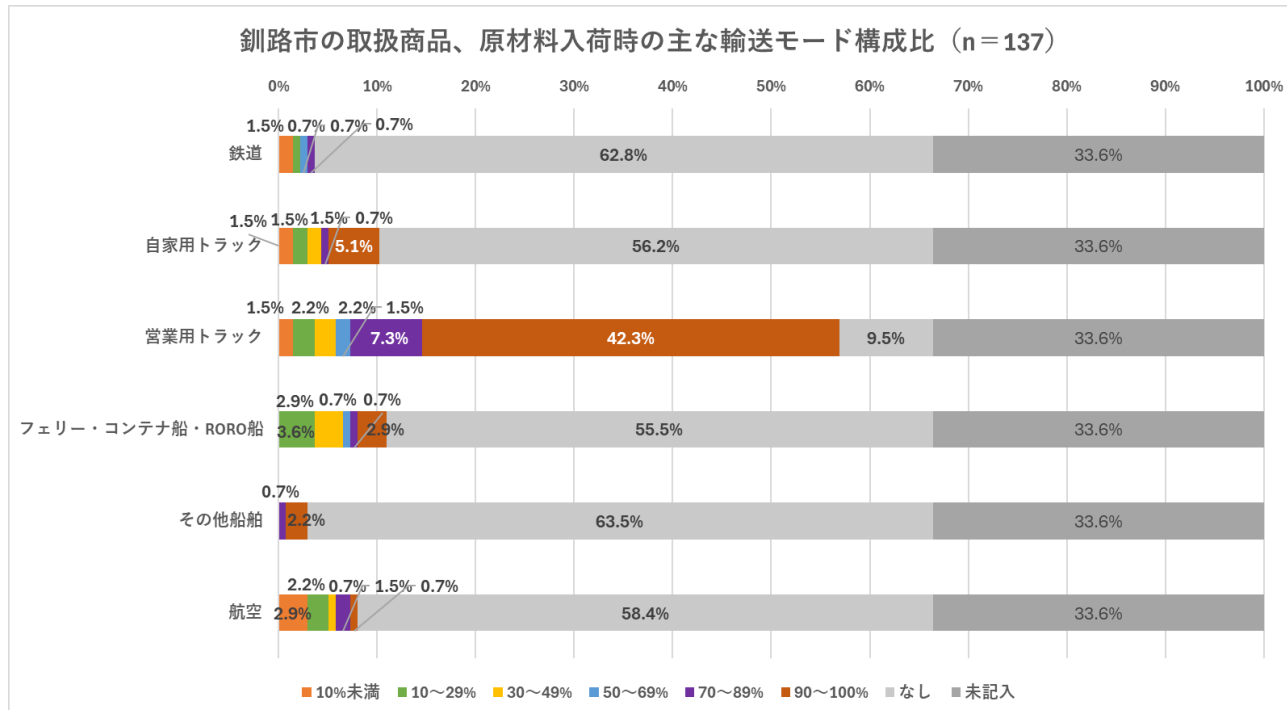
【1】地域別物流の概要

②釧路市

2) 着

○「営業用トラック」を入荷に使用している割合が一番高く、次いで「フェリー・コンテナ船・RORO船」「自家用トラック」の順になっている。

【図表27】 釧路市の取扱商品、原材料入荷時の主な輸送モード構成比



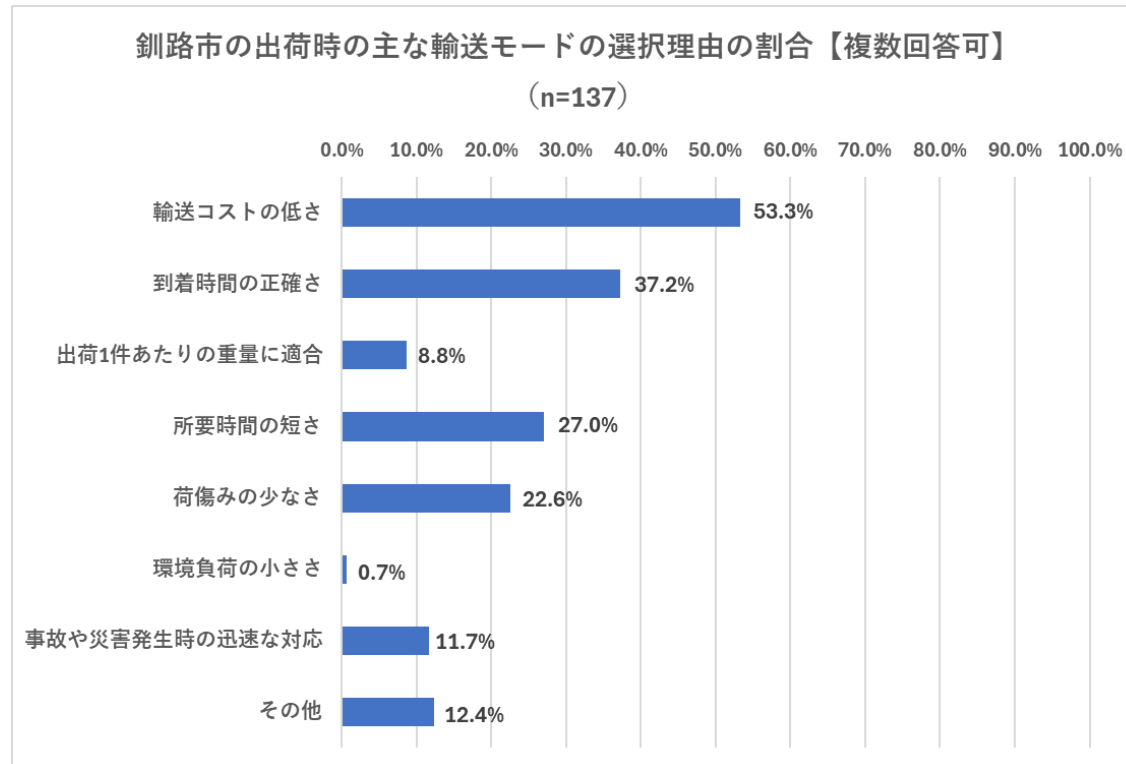
2.道内都市別物流（アンケート調査）

【2】地域別輸送モードの選択理由

①釧路市

- 「輸送コストの低さ」が53.3%、次いで「到着時間の正確さ」が37.2%、「所要時間の短さ」が27.0%となった。
- 「環境負荷の小ささ」は0.7%と比較都市の中でも最も低い割合であった。

【図表28】釧路市の出荷時の主な輸送モードの選択理由の割合



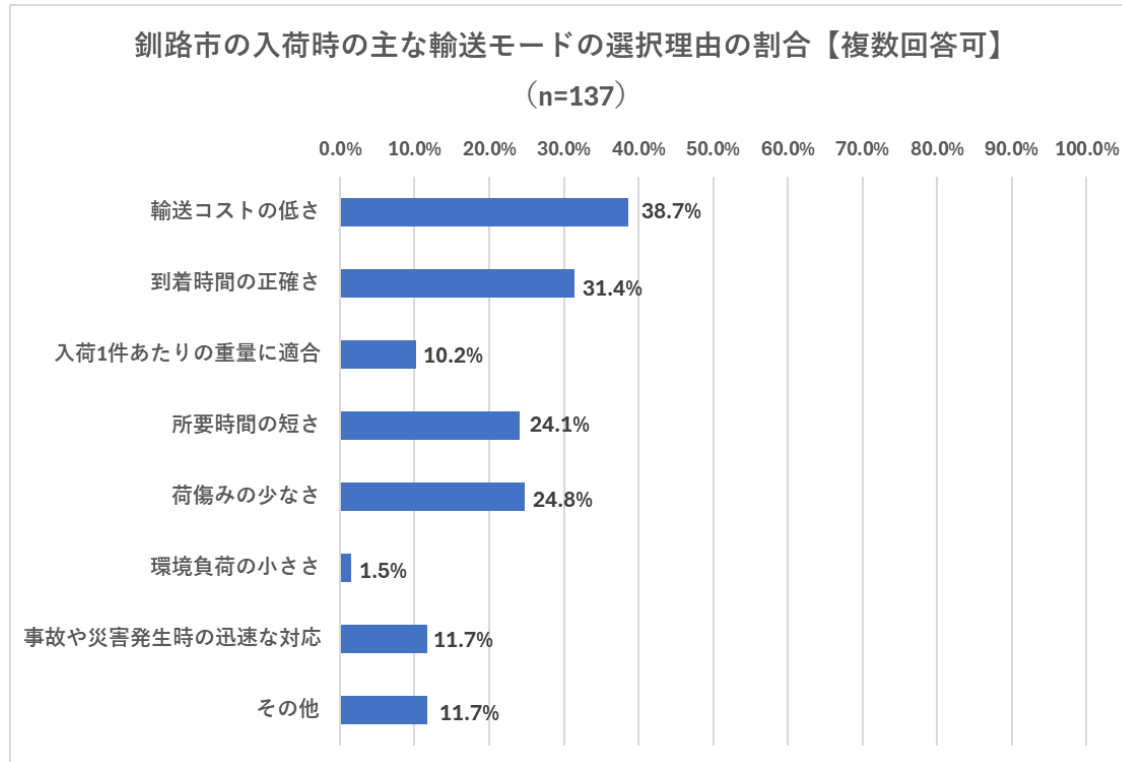
2.道内都市別物流（アンケート調査）

【2】地域別輸送モードの選択理由

①釧路市

- 主な理由は出荷輸送モード選択理由とほぼ同じである。
- 最も低い割合も同様に「環境負荷の小ささ」で約1%であった。

【図表29】釧路市の入荷時の主な輸送モードの選択理由の割合



2.道内都市別物流（アンケート調査）

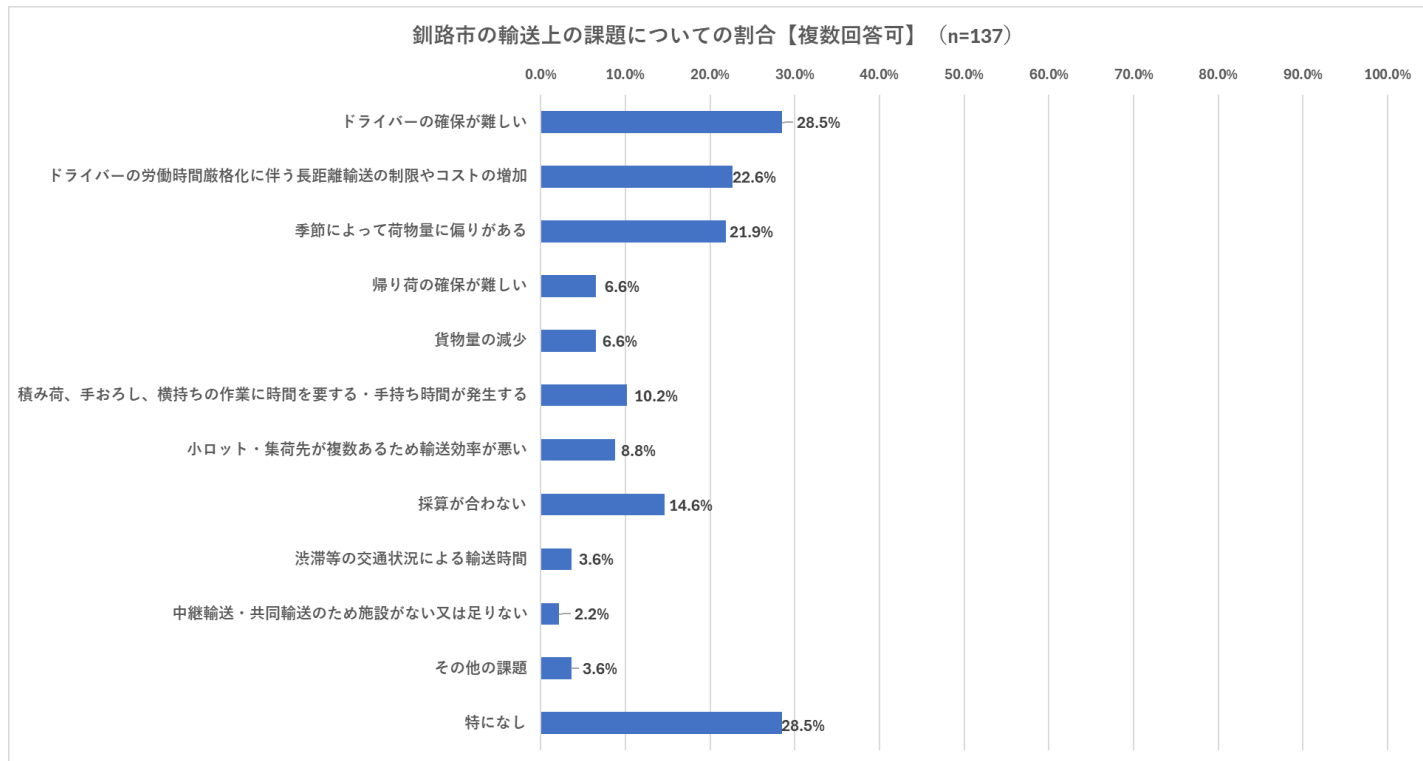
【3】輸送上の課題

①釧路市

○釧路市では「ドライバーの確保が難しい」「特になし」が28.5%で一番多く、「ドライバーの労働時間に伴う長距離輸送の制限やコストの増加」「季節によって荷物量に偏りがある」が約2割という結果になった。

○「渋滞等の交通状況による輸送時間」「中継輸送・共同輸送のための施設がない又は足りない」「その他の課題」は特に小さい割合となった。

【図表30】釧路市の輸送上の課題についての割合

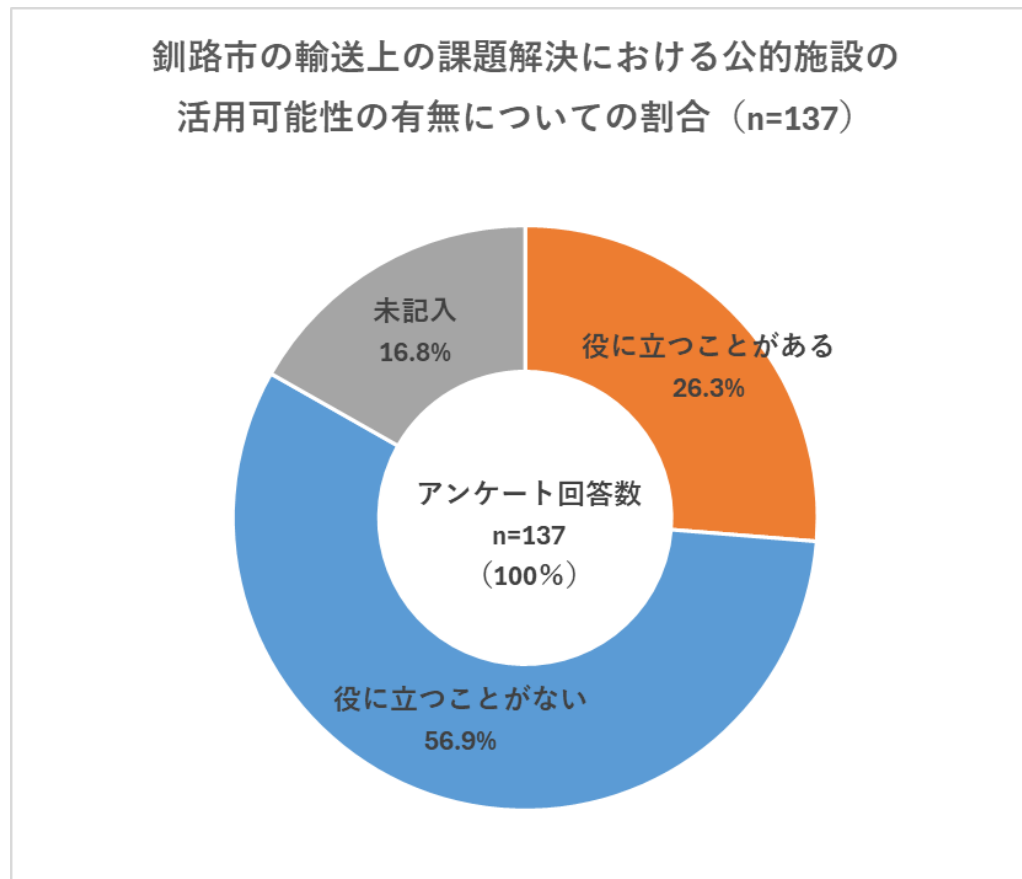


2.道内都市別物流（アンケート調査）

【4】輸送上の課題解決に向けた公的施設の活用可能性

①地域別必要性賛否

【図表31】釧路市の輸送上の課題解決における公的施設の活用可能性の有無についての割合



出典) 釧路公立大学地域経済研究センター「北海道内の物流に関するアンケート」調査結果より抜粋

2.道内都市別物流（アンケート調査）

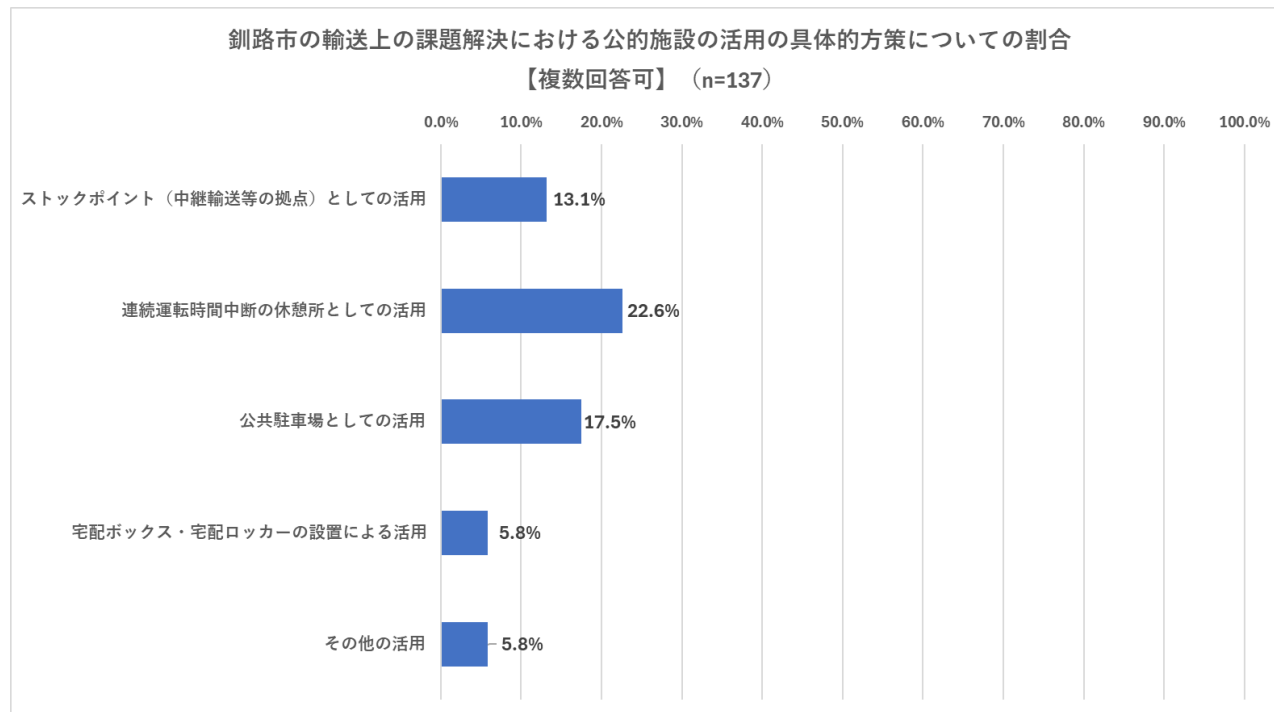
【4】輸送上の課題解決に向けた公的施設の活用可能性

②地域別公的施設活用具体策

1) 釧路市

○釧路市では「連続運転時間中断の休憩所としての活用」が22.6%で一番多く、次いで「公共駐車場としての活用」が17.5%、「ストックポイント（中継輸送等の拠点）としての活用」が13.1%という結果になった。

【図表32】釧路市の輸送上の課題解決における公的施設の活用の具体的方策についての割合

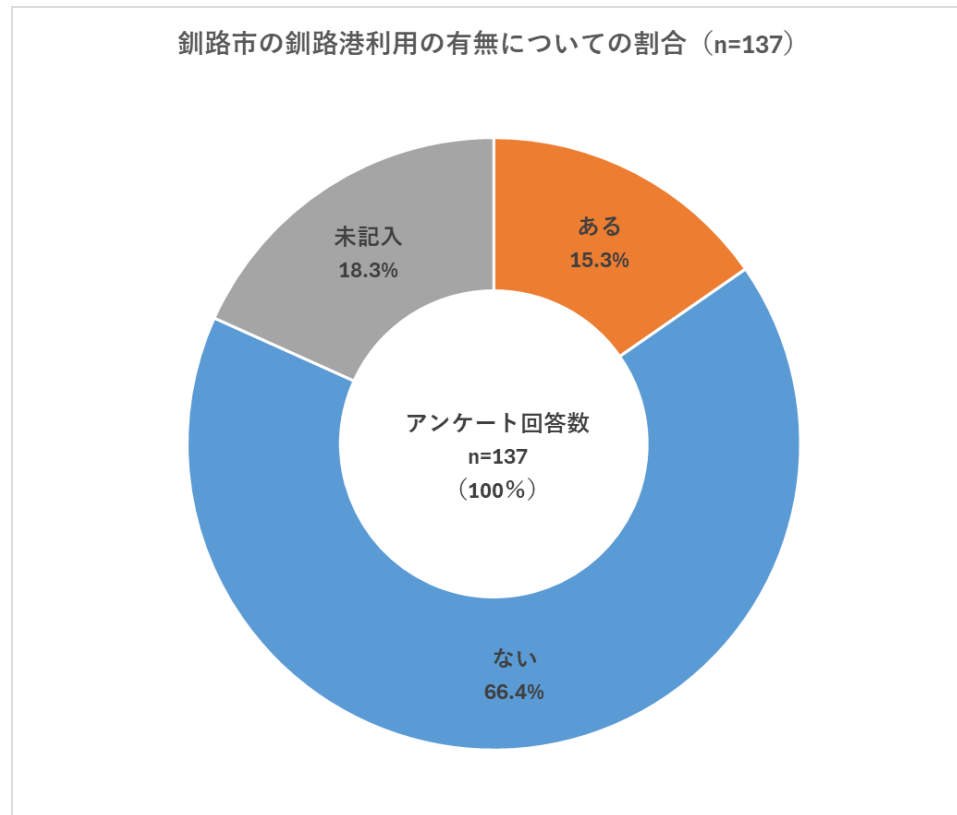


2.道内都市別物流（アンケート調査）

【5】釧路港の利用

①地域別利用の有無

【図表33】 釧路市の釧路港利用の有無についての割合



2.道内都市別物流（アンケート調査）

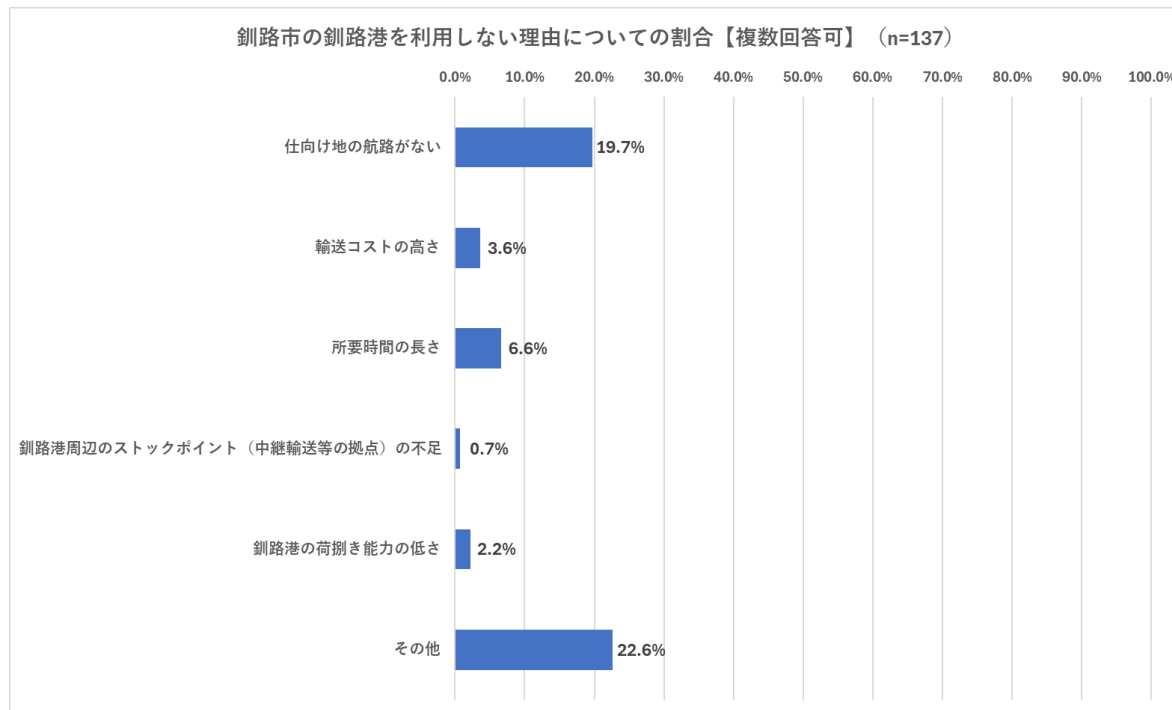
【5】釧路港の利用

②地域別利用しない理由

1) 釧路市

○「その他」が22.6%で一番多く、「陸路で対応可能な為」「該当する製品がない」「小ロットのため」などの記述があった。

【図表34】釧路市の釧路港を利用しない理由についての割合

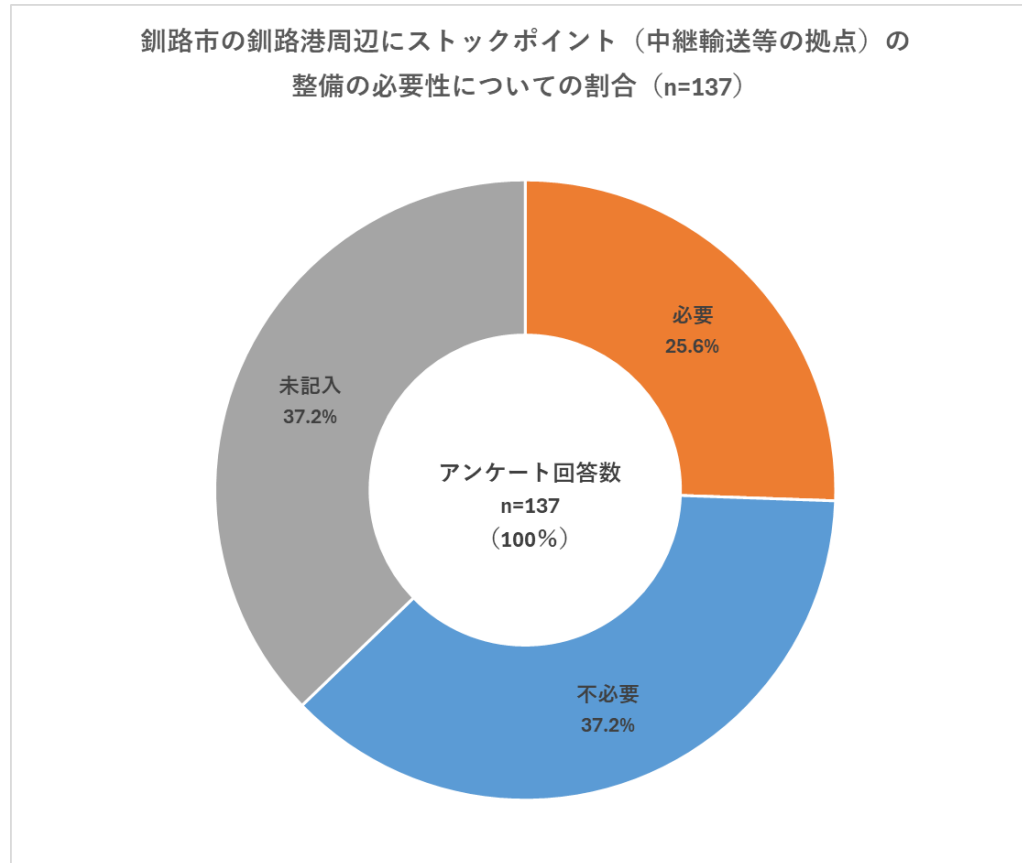


2.道内都市別物流（アンケート調査）

【5】釧路港の利用

③地域別ストックポイント整備の必要性

【図表35】釧路市の釧路港周辺にストックポイント（中継輸送等の拠点）整備の必要性についての割合



3.物流関連事業者ヒアリングの概要

3.物流関連事業者ヒアリングの概要

【1】物流ルート

①卸売業

- ・卸売業の道内の典型的物流はトラック輸送で、メーカー配送拠点→札幌センター→各地域拠点（釧路）→各顧客の形となっている。
- ・なお、メーカー配送拠点が各地域にある場合は、卸の各地域拠点にメーカーが配送する。

②小売業

- ・小売業の道内の典型的物流はトラック輸送で、札幌センター（本部）→各地域拠点センター（釧路）→各店舗の形となっている。
- ・なお、各専門卸売業者の配送拠点が地域にある場合は、専門卸売業者が小売の地域拠点センターに配送する。青果、水産、総菜は地元市場から調達もある。

③物流業者（路線便業者）

- ・路線便業者の道内の典型的物流はトラック輸送で、道外から道内への貨物については、苫小牧（船舶による輸送）→札幌センター→各地域センター→顧客の形をとり、道内から道外への貨物については、顧客より集荷→各地域センター→札幌センター集約→苫小牧（船舶による輸送）→道外の形となっている。

3.物流関連事業者ヒアリングの概要

【1】物流ルート

④物流業者（受託輸送業者）

- ・道内農産物（北見）の道内の典型的物流は、トラックによる大口顧客集荷→J R コンテナによる鉄道輸送→札幌、本州の輸送が典型的であるが、鉄道輸送以外に長距離トラック便による輸送、船便による輸送（北見（トラック輸送）—釧路（船舶による輸送）—本州）の形もある。
- ・道東水産物の道内の典型的物流は、釧路港の船舶の出航時間の関係もありトラック輸送が中心で、道内向けは大口顧客集荷→札幌市場のトラック輸送、道外向けは苫小牧までトラック輸送—道外市場の形が典型的である。
- ・道内のコンビニ、外食向け等の道内の典型的物流はトラック輸送で、道外（船舶による輸送）→苫小牧→札幌センター→地方配送拠点（釧路）→地方コンビニ、外食店舗の形となっている。

⑤地元エリア物流業者

- ・道内各地域の地元エリア物流業者は、大手小売、卸売、メーカー、物流の地域エリア内配送業務、配送拠点管理等受託している。
- ・典型的物流はトラック輸送でメーカー、卸、小売の地方配送拠点→各顧客、店舗の形となっている。

3.物流関連事業者ヒアリングの概要

【2】北海道物流の課題

①ドライバー不足、ドライバー高齢化

・道内全体の問題であるが、幹線物流や道央での物流では比較的対応可能であり、問題となっているのは、幹線物流により各配送拠点に運ばれた貨物を、各地域内で顧客に配送する地元エリア物流のドライバー不足、ドライバー高齢化、事業者の業務縮小、廃業（協力会社減少）による輸送力減少であるという指摘が多かった。

②2024年問題(労働時間規制)への対応状況

- ・幹線物流では規制対応のためドライバーを増やす等により対応している（札幌一帯広（運転手交代）一釧路）。
- ・地元エリア内物流を中心に配送回数を減らす、地元配送路線の合理化等の対応をしている。
- ・一部共同配送の取り組みをしているが、現状では採算ベースにのる形で実施するのは困難なものもある。

③2024年問題の影響

- ・労働時間規制によるドライバーの労働時間減少とそれに伴うドライバーの収入減少、ドライバーの職業としての魅力減少とドライバーの他業種への転職による離職が問題となっている。
- ・地元トラック業者の業務縮小、廃業（協力会社減少）も問題となっている。
- ・北海道物流は、農水産物等のピーク、オフピークの輸送量変動が大きくその対応が課題である。ピーク時は協力会社へ委託しているが、地元トラック業者の業務縮小、廃業（協力会社減少）により対応には限界がある。ドライバー、トラックの全国的な流動性がないと北海道は輸送力不足になる。現状の規制では流動性確保は困難である。

④中長期的人口減少による課題

・人口減少で、卸、小売、メーカーの地域拠点が今後中期的に維持されるかは疑問である。また、人口減少がすすむと事業者が現状と同じように取引を継続し、配送してくれるか不安がある。人口減少地域の地方物流ネットワークの持続可能性が問題になっている。

4.北海道、道東物流の現状と課題

4.北海道、道東物流の現状と課題

【1】道東物流の課題

- ・ 人口減少による荷物減少
- ・ 輸送力減少（規制対応によるもの、運転手不足、輸送会社減少等）
- ・ 輸送会社減少（運転手不足、規制対応できない事業者の廃業、規模縮小）
- ・ 運転手不足、運転手高齢化による将来的な地域物流の担い手不足
- ・ 全国一律の物流規制への対応の困難さ（北海道、道東部の特殊性）
- ・ 高齢化、人口減を踏まえた物流の持続可能性
（基幹物流は維持可能であるが、地域内物流については、卸、メーカー、物流の地域配送拠点の長期的な存続可能性の問題がある）

4.北海道、道東物流の現状と課題

【2】道東地域が釧路港を利用しない理由

①出荷

- ・ 輸送時間については、特に釧路での船の発着時間が、東京の市場に荷物を輸送するには間に合わない等、船の出航時間等のタイミング問題の指摘が最も多かった。
- ・ 仕向け地や便数は、それほど問題はない。
- ・ 輸送コスト及び交通インフラも、それほど問題はない。
- ・ 受入体制（倉庫、荷捌き能力）についても、現状問題は少ないものの、将来的に倉庫老朽化等の懸念があるとの指摘があった。

②入荷

- ・ 生活関連雑貨等は、関東から道東向けの荷物が少ないため、現状は道内全体分の貨物をまとめて苫小牧に輸送し、そこで小分けにしてトラックで道東へ輸送する形となっている。

4.北海道、道東物流の現状と課題

【3】ストックポイントの必要性

- ・現状では各社、協力会社の配送拠点・休憩拠点があり、ストックポイントは不要との意見が多い。
- ・ただし、中期的に道東は大きく人口減少することが見込まれることから、地方での物流インフラを維持するため、将来的には各社の民間配送拠点を統合する等で共同利用ストックポイントをつくり、共同配送と一体になった地域物流ネットワークが必要とされる可能性がある。
- ・これは、各社の配送拠点の老朽化や、人口減少による各社単独での配送拠点の維持が将来的に困難になることが予想されるためである。その時の受け皿として、共同ストックポイントと地域共同配送のプラットフォームを検討する必要がある。また、これは人口減少が特に急激な地域では、小口荷物がユーザーまで配送不能になることが想定され、その対応として、ユーザーが小口荷物をとりに来るまで保管ができる保管拠点としての活用も考えられる。

5.提言・まとめ

5.提言・まとめ

①人口減少、高齢化による物流量減少後でも持続可能な物流システムの構想

- 人口減少の最先進地の道東で物流を持続させる拠点としての釧路を活用する。
- 人口減少、物流量減少対応のため、地域の物流を断絶させないための共同ストックポイント、エリア内共同配送システムの検討により地域の官民連携物流プラットフォームの構築の検討が必要である。

②地域の実態にあわせた規制の運用等検討の必要性

- 物流業界の人口減少への対応や季節性ある荷物にあわせたフレキシブルな運用のため、車両・ドライバーの流動性を確保するべく、地域の実情にあわせた労働時間等規制の運用や将来的な公的支援のあり方の検討が必要である。

③官民連携による釧路港利用促進の可能性

- 道東での共同配送・共同保管ストックポイント検討のための官民連携物流プラットフォームで、物流関係会社の連携を促すことにより、道央から釧路への荷物の共同配送での、苫小牧―釧路の船便の利用促進により、釧路港の利用の促進の可能性が考えられる。