

2026年9月18日

道内生産地域への生活必需品の安定供給に向けた 「新モーダルシフト」の実証事業の実施について

日本貨物鉄道（株）北海道支社、国分北海道(株)及び北海道で構成する北海道「新モーダルシフト」推進協議会は、深刻化するトラックドライバー不足や物流の2024年問題を踏まえ、札幌エリアからオホーツク・根釧地域へ輸送される生活必需品等について、貨物鉄道輸送を活用した新たな輸送モデルの確立に向けて、次のとおり実証事業を実施します。

北海道「新モーダルシフト」推進協議会には、上記企業のほかオブザーバーとして北海商科大学、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が参画しております。当社は物流会社として、鉄道輸送を担います。

詳細につきましては、添付資料をご参照ください。

道内生産地域への生活必需品の安定供給に向けた「新モーダルシフト」の実証事業の実施について

日本貨物鉄道（株）北海道支社、国分北海道（株）及び北海道で構成する北海道「新モーダルシフト」推進協議会は、深刻化するトラックドライバー不足や物流の2024年問題を踏まえ、札幌エリアからオホーツク・根釧地域へ輸送される生活必需品等について、貨物鉄道輸送を活用した新たな輸送モデルの確立に向けて、次のとおり実証事業を実施します。

記

1. 背景・目的

北海道は、全国有数の食料供給地域である一方、広大な面積に都市・生産地・消費地が分散する地域構造を有しています。道内各地域で消費される日用品、加工食品、飲料、雑貨などの生活必需品の多くは、札幌圏の物流拠点から長距離トラック輸送によって運ばれていますが、物流業界では、時間外労働規制の適用に伴ういわゆる「物流の2024年問題」や、ドライバーの高齢化・人手不足、燃料費・人件費の上昇などが重なり、従来どおりの長距離トラック輸送を維持することが難しくなりつつあります。特に、札幌から北見・釧路方面への輸送は長距離となるため、ドライバー拘束時間や車両運用の負担が大きく、将来的な輸送力不足が地域の生活必需品供給に影響を及ぼすおそれがあります。

これまで、道内における長距離トラック輸送については、輸送区間を複数に分け、中継地点でドライバーや貨物を引き継ぐ、「中継輸送」の取組などが進められてきました。一方で、物流ネットワークは、災害発生時においても代替性が確保されるよう、平時から複数の輸送手段を使えるようにすることが不可欠であり、鉄道輸送もその一つとして重要な役割が期待されているものの、道内における長距離輸送の手段としての利用は、十分に進んでいるとは言えない状況にあります。

このため、道内における長距離貨物輸送について、トラックへの過度な依存を緩和し、その一部を鉄道に切り替えるモーダルシフトの社会実装化を図ることにより、トラック輸送力の低下に対応しつつ、災害時における代替性も確保された持続可能な物流ネットワークの構築を図ることを目的として、実証事業を実施します。

2. 実証事業のねらい

現状、貨物鉄道輸送については、コンテナ単位で、まとまった量の貨物を継続的に出荷できる荷主に適した「少品種・大ロット」での利用がメインとなっていることに加え、道内においては、生産地域から札幌圏・本州方面へ向かう農水産品等の輸送需要が大きい一方、札幌圏から生産地域へ向かう貨物は相対的に少なく、コンテナの空回送（片荷輸送）が発生しやすい構造にあります。

このため、本実証では、この空コンテナ回送余力を活用し、生産地域向けの、

日用品、加工食品、飲料、雑貨等といった「多品種・小ロット」の荷物をパレット単位で輸送し、生産地域における生活必需品の安定的な供給と鉄道輸送ネットワークの効率化を両立することを目指すこととし、併せて、複数の荷主・物流拠点を巡回して集荷する「ミルクラン」や、着駅側での配送、パレット・養生資材の回収の手法についても検証します。

また、これまでの実証では、特定区間での輸送可否や鉄道輸送の成立性を確認する取組が中心となるケースもありましたが、本実証では、そこから一歩進め、多品種・小ロット、ミルクラン、端末配送、資材回収、コスト受容度、継続利用の意向までを一体的に確認し、社会実装を見据えた標準モデル化につなげることを目指します。

3. モーダルシフト利用に当たってのハードル

貨物鉄道輸送が、ドライバー不足への対応や環境負荷低減の有効な手段として期待されながらも、利用が進んでいない要因としては、次のようなハードルが挙げられます。

(1) 運用面

貨物鉄道輸送を利用するためには、①発駅・着駅までの集荷・配送、②コンテナへの積替え、③鉄道ダイヤに合わせた出荷時間、④着荷主側の受入時間、⑤パレット等の資材回収、といった運用を一体で設計する必要がある。

(2) 利用面

貨物鉄道輸送は、料金、手続き、荷扱いルール、責任分界、配送範囲などが複雑で分かりにくく、中小荷主や中小トラック事業者にとって、日常的な選択肢として利用しづらいといった状況がある。

本実証事業では、こうした課題を踏まえ、貨物鉄道輸送を大口荷主だけの特別な手段ではなく、多品種・小ロットの貨物を扱う荷主や、長距離輸送力の確保に課題を抱えるトラック事業者にとっても現実な選択肢として検討できる輸送モデルの構築を目指します。

4. 実施体制

本実証事業は、国土交通省の「地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業」を活用して、次の体制により実施します。

【実施主体】

北海道「新モーダルシフト」推進協議会（日本貨物鉄道(株)北海道支社、国分北海道(株)、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ほか

【参加荷主（主な輸送品目）】

国分北海道(株)（酒類）、セイコーフレッシュフーズ(株)（飲料水）、(株)ジャストカーゴ（内装資材）、サッポログループ物流(株)（酒類）、幸楽輸送(株)（食料品）、(株)ベスト・ロジスティクス・パートナーズ※（食料品） 以上6社※三菱食品(株)100%出資の物流事業子会社

【実運送事業者等】

日本フレイトライナー株式会社、北見通運株式会社、三ッ輪運輸株式会社ほか

5. 実証事業の概要

実施区間	・札幌エリア～オホーツクエリア、札幌エリア～根釧エリア	
対象貨物	・加工食品、飲料、日用品、雑貨等の生活必需品（パレット単位）	
実施期間	第1クール	・9月28日（月）～10月3日（土）
	第2クール	※未定（10月末以降の予定）
輸送方法	札幌エリア ～ 札幌貨物 ターミナル駅	・荷主のニーズに応じ、複数の荷主や物流拠点を巡回する「ミルクラン」方式によりまとめて集荷、または札幌貨物ターミナル駅への持込み
	札幌貨物 ターミナル駅 ～ 北見駅・釧路貨物駅	・鉄道輸送用5tコンテナ（12ftコンテナ）を使用し、複数荷主の荷物をパレット単位で混載
	北見駅・釧路貨物駅 ～ オホーツクエリア 根釧エリア	・荷主のニーズに応じ、「ミルクラン」方式により複数納品先へまとめて配送、または引取

【イメージ】



6. 実証事業により期待される効果、今後の展開

(1) 期待される効果

長距離幹線部分を鉄道が担い、集荷・配送など機動性が求められる領域をトラックが担うことにより、次のような効果が期待されています。

- ア. 将来的な輸送力不足への備え、長距離輸送の安定化、CO₂削減への対応、繁忙期や災害時の代替手段確保
- イ. ドライバー拘束時間の削減や車両・人員の効率的な配置。地域内の集荷・配送に輸送力を振り向けることによる、サービスの幅の拡大

(2) 事業終了後の展開

実証終了後は、輸送実績、作業時間、リードタイム、積載効率、コスト、CO₂削減効果、参加事業者の評価等を分析し、社会実装に向けた課題を整理します。また、荷主やトラック事業者が鉄道輸送を利用する際の条件などを整理し、実務で活用しやすい標準モデル化を目指します。

本実証を通じて、貨物鉄道輸送を特別な大口輸送ではなく、中小の荷主やトラック事業者が物流手段の選択肢の1つとして自然に検討できる仕組みづくり、さらには、道内他地域への展開も視野に入れ、北海道全体の持続可能な物流ネットワークの構築につなげていきます。

以上

【お問い合わせ先】

日本貨物鉄道株式会社 北海道支社 営業部	TEL : 050-2017-4118 Mail : horii@jrfreight.co.jp
国分北海道株式会社 物流・システム部	TEL : 011-350-6303 Mail : t73.komura@kpost.kokubu.co.jp
北海道	TEL : 011-204-5555 Mail : sogo.kokil@pref.hokkaido.lg.jp