



第41回 寒地技術シンポジウム

第41回寒地技術シンポジウムを札幌市（会場：札幌コンベンションセンター）で開催いたします。寒地技術に関心を持つ多くの方のお申込み、ご参加をお待ちしております。
詳しくはdecサイト内ホームページ（<https://decnet.or.jp/ctc>）をご覧ください。



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト

■開催日：2025年11月19日(水)・20日(木)

■会 場：札幌コンベンションセンター
（札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1）

■内 容：

★聴講〈無料〉……………【申込締切】11月6日(木)

★発表概要集(1冊2,000円〔予価〕)※当日資料代としてお支払いください

★懇親会…11月19日(水)開催予定(有料)

プログラムは
ウェブサイトにて
公開中です！



第25回「野生生物と交通」シンポジウムのお知らせ

第25回「野生生物と交通」シンポジウムを札幌市で開催いたします。野生生物と交通に関心を持つ多くの方のお申込み、ご参加をお待ちしております。詳しくは、ウェブサイト（<https://www.wildlife-traffic.jp/>）をご覧ください。



オンライン同時配信

■開催日：2025年11月21日(金)10:00～(予定)

■会 場：札幌コンベンションセンター 大ホール二分割A(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)

■内 容：特別講演、企画テーマセッション、論文発表、ポスター発表、パネル展示

■懇親会：札幌コンベンションセンター内 レストランSORA

申込項目	参加費	申込メ切
聴 講	5,000円(予定)	11月13日(木)
懇親会		

申込フォーム



※申込フォームに必要事項を記入し、お申し込みください↑

【お問合せ】

事務局：一般社団法人 北海道開発技術センター内

「野生生物と交通」研究発表会係（担当：向井、鹿野）

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2-17 セントラル札幌北ビル

TEL:011-738-3364

FAX:011-738-1889

E-mail:wildlife@decnet.or.jp

ウェブサイト:<https://www.wildlife-traffic.jp/>



編集後記

現在、近代美術館で開催されている「トーベとムーミン展」に行っていました。昭和の人間ならば、アニメでお馴染みかと思いますが、老若男女問わず人気で、たくさんの方が作品を鑑賞されていました。ムーミンの生みの親トーベ・ヤンソンは、意外にも画家を志していたんですね。（知らなかったのは私だけ??）でも、個人的な感想としては、画家としての作品も秀逸ですが、絵本作家やデザイナーとしての無駄なものを削ぎ落して洗練させていくデザイン力と、素晴らしい色彩感覚で表現された作品に圧倒され、引き込まれてしまいました。この展覧会は11月24日まで開催していますので、ぜひみなさんも行ってみては。（R.W）



dec monthly vol.481

2025年10月1日発行

発行人

橋本

幸

発行所

一般社団法人

北海道開発技術センター

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17

TEL (011) 738-3361 FAX (011) 738-1886 URL <http://www.decnet.or.jp/> E-mail dec_info01@decnet.or.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2025.10.1 vol.481 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

「北海道の物流問題と道北の北部への影響」
-道北の地域振興を考える講演会から基調講演報告-

● dec Report (デックリポート)

未来を運ぶ北海道のチカラ クロネコフェア in ES CON FIELD HOKKAIDO 参加報告

dec Interview >>> 北海道エアポート株式会社 代表取締役社長 山崎 雅生 氏

道内7空港の運営事業を開始して5年目を迎えている北海道エアポート株式会社(HAP)。今年6月、2代目社長に就任された山崎雅生さんは、国交省で空港民営化など航空行政の刷新に尽力され、道庁出向時には北海道観光の振興に手腕を発揮されました。北海道とゆかりの深い新社長を新千歳空港の本社にお訪ねしました。

釧路市のご出身で大学から東京へ。学生時代はバックパッカーで海外各地を旅されたとか。どんな生き立ちでいらっしゃるのか興味をそそられます。

実家は元々マッチ屋で祖父と父が創業しました。私が物心ついたときには、メインはマッチから割り箸に替わっていて、他にもカレンダーやタオルなどを扱っていました。旅館や飲食店から注文を受けて、マッチ箱や割り箸の袋のデザインをして納める商売です。もうマッチや割り箸の仕事はしてませんが、調理師を中心に外国人をホテルや旅館などのスタッフとして紹介する仕事を続けています。父は80歳を超えてますが、道内、国内はもちろん海外まで世界中飛び回っています。ある意味「とがった人」ですね(笑)。

一方、母の実家は川湯温泉の旅館。今は廃業していますが、子どものころ、休みのたびに川湯に行って温泉川で遊んでいました。

両親ともに商売人の家系だったので、自分も「商売したい」という気持ちが強

く、一橋大学の商学部に進みました。ところが、大学時代にバックパッカーで様々な国を見て回るうちに、航空・空港というものへの興味が大きくなり、交通経済学、中でも航空分野の権威でもある山内弘隆先生のゼミを選択しました。

バックパッカーをやっていた時に、特に印象に残った国がミャンマーで何度も訪問しました。1995年にこの国を初めて訪れたときは、タイなど隣国諸国に比べてあまりに開発が遅れていることに驚きました。第二の都市マンダレーにある空港は、滑走路はボロボロ、ターミナルビルも掘っ立て小屋のようだった(笑)。しかし、間もなく経済交流や観光推進を打ち出し、急速に開発が進みました。日本の商社も盛んに進出し始め、訪れるたびに変わっていくまちの変貌ぶりが興味深かったですね。

そんな放浪の旅で世界中の空港を目にしたのですが、そこで実感したのが日本の空港や航空事情の遅れでした。90年代半ばと言えば、日本では関西国際空港(関空)がようやく開港した時期。成田には世界の航空会社の飛行機が集まっていましたが、シンガポールやバンコクの空港はその比ではなく多種多様で大量の飛行機が出入りしていた。空港の様子が日本と違うのです。

加えて痛感したのは日本の航空運賃の高さでした。当時はまだ航空運賃の自由化の前だったので、バンコクやシンガポールに行くよりも実家の釧路・羽田往復の運賃の方が高い、という具合。

積極的な路線誘致と空港の魅力づくりで、利用者や地域などステークホルダー全体に喜ばれる経営を進めます。「さすが北海道」と言われる航空ネットワークを目指したいですね。

dec Interview

やまざき まさき

1974年釧路市生まれ。99年一橋大学商学部卒業後、旧運輸省入省。2005年国交省北海道運輸局企画課長、07年自動車局旅客課長補佐、08年航空局企画課長補佐などを経て15年航空局空港経営改革推進室長。19年北海道庁に出向し経済部次長、観光振興監を務め、23年に国交省に復帰して鉄道局鉄道事業課長に。25年大臣官房参事官を最後に退官し、同年6月から現職。趣味は利尻やニセコで滑るバックカントリー・スキー。学生時代にはハウス・ミュージックのDJで腕ふるい、今もシンセでアシッド・ハウスを楽しむ。

日本の空港や航空に関する問題意識から山内先生のゼミに入り、いろいろ学んでいくうちに、航空分野の規制緩和や諸外国に負けない空港の整備など自分がやりたい仕事をするには運輸省でしかできないと思い、就職先を選びました。



現在のシンガポール・チャンギ空港

そして実際に、国交省の航空局で航空分野の制度改革の最前線に立たれ、空港民営化(コンセッション)を実現する仕事をされましたね。

1999年に旧運輸省に入省し、航空局の企画室課長補佐に着任したのは2008年でした。通常、課長補佐であれば長くて2年で異動なのですが、3年間働きました。というのも08年にリーマンショック、09年政権交代という激しい変化に見舞われ、10年にはJALが事実上の倒産、空港整備特別会計も破綻寸前に追い込まれるという状況だったからです。

航空局で命じられた仕事の一つに「国交省成長戦略」の案の作成がありました。航空分野について若手の課長補佐数人で素案を作りました。羽田の国際化やLCCの参入促進、巨額の負債を抱える関西国際空港の経営改善策などを柱としたのですが、この関空の経営改善策として打ち出したのがいわゆる「コンセッション」、運営権の売却です。このコンセッションの手法を活用して、国が管理する空港を空港ビルと一体化で民営化していこうというのも、この「成長戦略」に盛り込み、今の全国的な空港民営化の流れにつながっていきます。

その後、在イタリア大使館勤務の3年間をはさんで15年、再び航空局に戻り、運営委託事業者の選定までコン

セッションの着地を見届けるという使命を帯びて空港経営推進室長に就きました。第1号の仙台空港、第2号高松、第3号福岡、と道筋をつけると同時に北海道の4つの国管理空港(新千歳、稚内、釧路、函館)の経営一体化に向けた準備も進めていました。それが報道されると地方管理空港である帯広と旭川について地元からぜひ入れてほしいとの要望が寄せられ、さらに北海道庁の管理空港である女満別空港についても地元自治体から強い要望が上がりました。

国、道、自治体と管理主体の異なる7空港の経営一体化は全く異例のことで、諸々の調整や事業者選定に向けたスキームづくり、そして選定と一連のメドがつくまでに4年を要しました。

では、北海道でのお仕事についてお聞かせください。最初は2005年に北海道運輸局に赴任、その後は19～23年の道庁への出向で、主に観光振興に取り組まれました。

北海道運輸局企画課長で札幌に勤務したころは、ニセコにオーストラリアからの旅行者が急激に増えるなど、北海道にインバウンドが増え始めたころでした。まだ観光庁の発足前で北海道運輸局にも観光の専門部署はなく、企画課長の私は観光と交通の両方を担当する立場としてニセコをはじめ道内各地の観光と交通を結び付けるようなプロジェクトに2年間取り組みました。

19年の道庁出向は鈴木直道北海道知事が誕生して間もなくで、財務、厚労、国交の各省から4名が道庁入りしましたが、その一人が私でした。経済部次長で着任し、引き続き観光振興監を務めて計4年間道庁で働きました。アドベンチャーツーリズム推進などに携わりましたが、何よりもコロナ禍で弱り切った観光の再生が最大の課題でした。

北海道に関連する仕事は、北海道7空港のコンセッションもそうですが、本省勤務の間も少なくなかったですね。鉄道局鉄道事業課長のときに

はJR北海道の経営改善が喫緊の課題で、経営改善命令の再度の発出に合わせて、3年間で約1千億円の財政支援を行いました。

確かに中央官庁に所属しながら、北海道と縁の深い役人人生を歩んできたと思います。

HAPの新しいかじ取り役としての活躍に期待が集まっています。経営方針についてお聞かせください。

まずHAPの現状ですが、2019年の設立直後にコロナ禍が始まり、需要は蒸発、債務超過に陥りました。出資者の協力などあって今年3月期決算は初の営業黒字となりましたが、コンセッションフィー(運営権の対価)の利払い負担の大きさなどから経常利益は赤字で、全く安心できる状態にありません。早く経常利益を黒字化し、債務超過を解消していける段階にたどりつきたい。今はその途上の苦しい状況にあります。

そうした現状も踏まえ、私が社長就任以来、掲げる目標は3点です。第一は「路線を増やす」こと。飛行機が来て、お客さんが来て初めて売上は上がる。新千歳に限らず、7空港全体で国内外を問わず路線を増やしたいですね。

第二は「魅力ある空港づくり」。飛行機で北海道に着いたお客さんにとって北海道の最初の印象は空港で決まります。空港で嫌な思いをしたら北海道旅行全体の印象が悪くなってしまふ。空港を魅力的な場所にする努力は欠かせません。

また飛行機に乗らないお客様にも、休日などに遊びに来て、楽しんでもらえる空港にするのも重要です。その意味で新千歳空港は世界でも先駆的な空港です。1992年に現在の空港ターミナルビルができましたが、飛行機利用客しか入れない制限エリアの外側に、誰でも飲食や買い物を楽しめるショッピングモールを設けたのは新千歳が世界初でした。さらに2011年のリニューアルで映画館、温泉、子供向けエンタメ施設などを設け、近隣の家族づれなどのお出かけスポット



新千歳空港ターミナルビル内の賑わい

となりました。空港全体の売上アップを図るために、この方向をさらに強化していきたいと思っています。

第三の目標は「ステーキホルダーと共に発展していく空港」にすること。7空港を擁する当社のステーキホルダーは株主、金融機関、航空会社、テナント、従業員、そして地域住民の皆様と多岐にわたります。われわれHAP単独の収益や成長を目指すのではなく、お客様が喜び、テナントも儲かる、というようにステーキホルダー全体で発展していける空港にしたい。そして、空港が盛んに利用されることで地域が潤い、周辺整備も進むなど、地域にとってメリットの感じられる空港を目指したいと思っています。

空港はドライブ観光やサイクリングルートの起点になるなど地域の観光拠点としての存在感も大きいです。空港ならではの多様な拠点機能の充実が収益向上に結び付けばいいですね。

新千歳空港はもちろん、その他の空港でも、自転車の組み立て・解体が可能なサイクルステーションやサイクルスタンドなど、サイクリスト向けの施設の設置が進んでいます。サイクル観光は、北海道のグリーンシーズンの観光の大きなコンテンツになっていくと思っています。

また、ドライブ観光を目当てに北海道を訪れる旅行者は多いので、レンタ

カー利用がより便利になる取り組みも進めます。10月10日から空港駐車場料金の大幅改定とサービス拡充を行うのですが、その意図には慢性的な駐車場の混雑緩和や公共交通機関の利用促進に加えて、その収益を立体駐車場整備に充てることがあります。その新駐車場にはレンタカースペースのカーポートを設けたいと考えており、そうすればレンタカーへのアクセスについてお客様の利便性とあわせてレンタカー会社にとって送迎などの手間やコストを削減できるメリットがあります。



函館空港のローカルインフォメーション

ドライブ観光には沿道の見どころなど観光情報の提供も大事です。函館空港にはレンタカーのカウンター付近に地元発信のオリジナル観光情報の案内コーナーがありますが、このような取り組みは広げていきたいですね。情報発信を含め、シーニックバイウェイ北海道との連携についても今まで以上に進めていけたらと思っています。7空港のネットワークを生かし、ドライブ観光の自由度や魅力を高めて

いきたいところです。

最後に、これまでのお仕事や現在の企業トップとしてのお立場を踏まえ、北海道に対する思いをお聞かせください。

道庁に出向していた時期から周囲に話していたのは、厳しい言い方ですが、「北海道はポテンシャルがあると言われ続けて30年、40年が経っている。それはその間、何もしていない、ということと同じではないか」ということです。

例えば、沖縄の観光について30年以上前なら「ポテンシャルがある」という言い方がされましたが、今は誰もそんなことは言わない。それは沖縄の観光が基幹産業として、地元にとしっかりと根付いたからです。

空港について言えば、かつて関空は赤字続きの開古鳥がなくような空港で「ポテンシャルはあるのに」と言われたものでしたが、近年は業績好調で、誰もそんなことは言わなくなっている。ですから、私たちの空港も少しでも早く「ポテンシャルはある」などという言葉で脱して、「さすが北海道の空港だね」と言われるところまでもっていかねばならないと思っています。

新千歳を含めて発着の便数にはまだまだ余裕はありますし、もし新千歳がいっぱいになれば、7空港一体化の強みで他空港に分散させることができます。貨物輸送をもっと強化を図りたい。特に鮮度が付加価値を大きく左右する野菜・果物類、また宅配便の扱いなども伸ばしていきたいと考えています。

かつてフィンエアーが当初冬季限定で新千歳空港に就航しましたが、北海道の観光関係者の努力で、北海道発の利用が好調だったことから、通年運航を決めたことがありました。残念ながらコロナ禍で運航中止になり、その後はウクライナ戦争の影響で再開は難しくなっていますが、いずれぜひ復活させたいですね。積極的な路線誘致と魅力的な空港で収益を上げ、「さすが北海道」と言われる空港ネットワークを育てていきたいと思っています。

本稿では、本年3月24日に名寄市立大学(オンライン併用)で開催された「第27回道北の地域振興を考える講演会」から、相浦宣徳教授(北海商科大学商学部)が「北海道の物流問題と道北の北部への影響」と題して行った基調講演の概要を報告します。

主催:道北の地域振興を考える研究会※
共催:名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター



※道北の地域振興を考える研究会

北海道大学農学部附属演習林(当時)の研究者が中心となり、1997年度に結成された組織です。道北地域の生産と生活に係るさまざまな問題を研究し、道北地域の未来像に提言を行うことを目的としています。研究会は、2016年に名寄市立大学と覚書を締結し、同大学コミュニティケア教育研究センターと共同で研究事業を実施しています。北海道河川財団・石狩川振興財団・北海道開発技術センターの支援を受けて活動を行ってきました。

01.講演概要

2017年に名寄市で「道北の北部」をテーマに講演して以来、7年ぶりの名寄市での登壇となります。今回は、より悪化した物流を取り巻く環境についてお話しします。北海道全体、特に道北の北部における物流の現状はますます厳しくなっています。トラックドライバーの担い手不足、2024年問題によるトラックの輸送力の低下、鉄道や船舶の輸送力の低下、さらには人口減少といった複数の要因が重なって、地域経済や私たちの暮らしに大きな影響を与えています。

広大な北海道は他の地域に比べて遠隔地への輸送が多くなります。例えば、本州方面から供給される日用品や食料品は札幌などを経由して各地に届けられますが、長時間労働問題への対応に

よって、札幌と各地域との間の日帰り輸送が難しくなっています。ある朝、札幌を出発した運転手さんは、その夜は自宅で家族と過ごすことができないのです。特に冬になれば道路状況が悪化し、状況はさらに厳しくなります。そうすると供給が安定しなくなり、スーパーや生活物資を扱うお店の維持が難しくなりつつあります。

また道北の北部は、「小規模ロット」「帰り荷不足」「遠隔地」という不利な条件が重なり、効率的にモノを届けるのが難しい地域です。よって、物流が弱った際の影響がより早く表れ、そして、より早く深刻化します。運輸統計では旭川や富良野を含めて「道北」と一括されてしまうことがあるため実態が見えにくいのですが、トラックの動態データの分析などから、中継輸送の増加やトラックの拠点

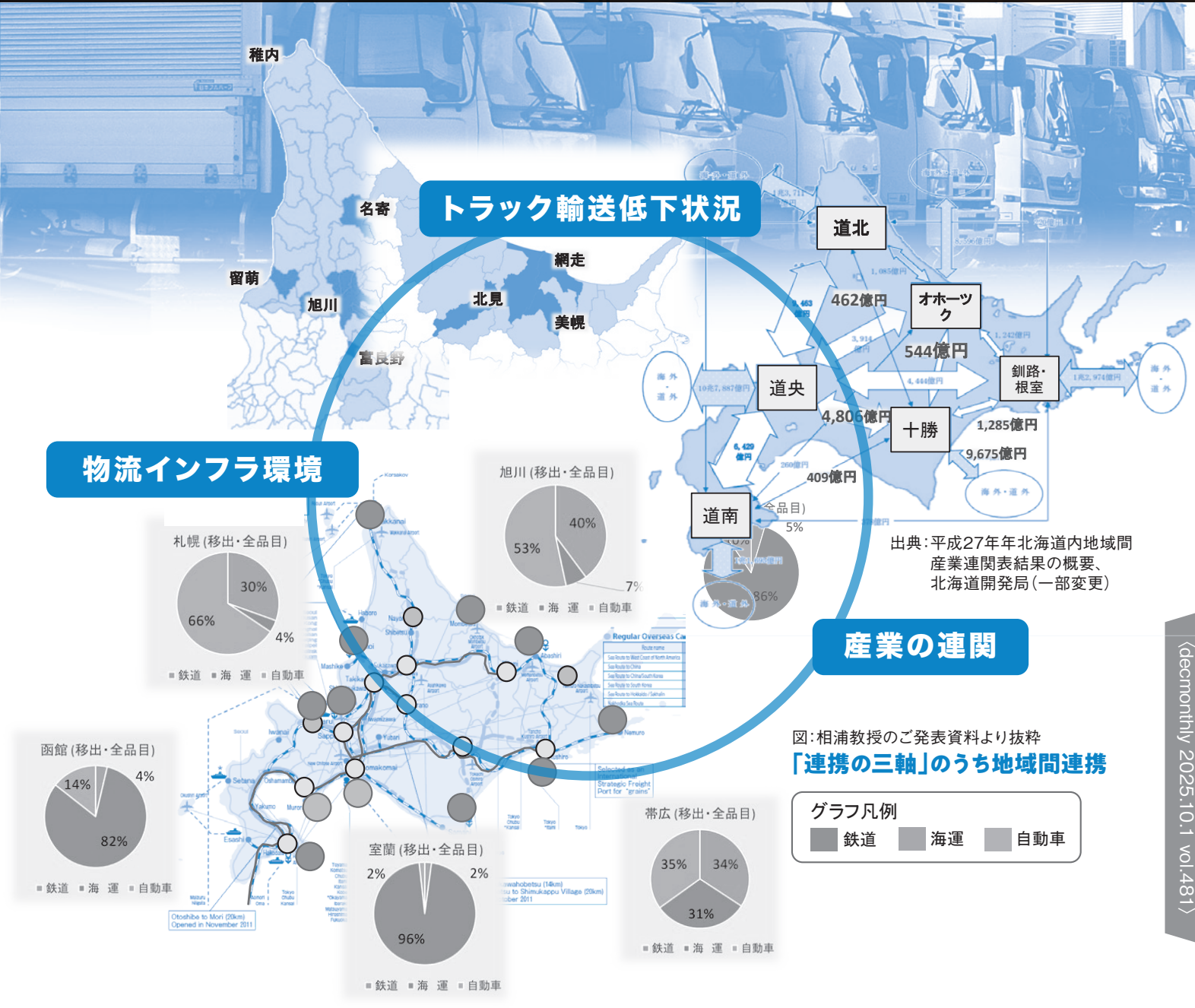
が変わってきていることが徐々にわかってきています。札幌から稚内へ直接運ぶのではなく、途中で積み替えや宿泊をはさむケースが増えるなど、長距離輸送を避ける動きが進んでいるのです。

法改正などについても対応しなくてはなりません。北海道や九州のような周縁地域にとっては非常に厳しい影響を及ぼしかねません。輸送力不足が進む中で、2030年には人口減少に加えて輸送需要も小さくなり、運転者の高齢化も重なって、物流の持続可能性が危機に陥ることも想定されます。

道外との物流を見てみると、北海道はこれまで貨物鉄道やフェリー・RORO船などを組み合わせて輸送力を確

伊藤 徳彦(dec参事)

「北海道の物流問題と道北の北部への影響」―道北の地域振興を考える講演会から基調講演報告―



保してきた歴史があります。荷主から港湾や貨物駅まではトラック輸送に依存します。この距離が、本州と比べて長いため、トラック輸送力の低下は、貨物鉄道やフェリー・RORO船などによる輸送にも大きく影響します。特に道北の北部は港湾や貨物駅から遠いので、より大きな影響を受けます。

今後の方向性として、「地域の物流は『北海道と地域』で守る」という発想が欠かせないと考えます。国全体では「物流の深刻な停滞は起きていない」との認識が示されていますが、

地方では影響が出始めています。共同配送や中継輸送などにより、積載率を高める取り組みが重要です。さらには、道北の北部では、行政と事業者、住民が一緒になって物流の現状を正しく把握し、地域に合った持続可能な仕組みを、北海道を巻き込んで創っていくことが急務と考えます。

02.おわりに

物流は生活や産業の基盤そのものであり、物流の危機は生活必需品の不足や地域産業の停滞に直結す

るものと強く感じさせられました。相浦教授は講演の最後に「北海道北部・東部は全国の供給網から最も遠い位置にあることから、地域間連携を図り『自分たちの物流を自分たちで守る』覚悟が必要」と語ったことが印象的でした。

03.謝辞

本原稿の執筆にあたり、北海商科大学相浦宣徳教授には、原稿の確認と校正をいただきました。心からお礼申し上げます。

未来を運ぶ 北海道のチカラ クロネコフェア in ES CON FIELD HOKKAIDO 参加報告

石川 玲衣(dec研究員)

2025年8月28日、ヤマト運輸株式会社(以下、ヤマト運輸)が宅急便事業開始50周年を記念し開催した「クロネコフェア」において、当センター理事長橋本幸が「北海道の未来、物流の備え」をテーマに基調講演を行いました。講演では、行政経験を踏まえ、多くの課題を抱える北海道における物流の役割と展望について語りました。本稿では、その基調講演の内容を中心に、参加報告をお届けします。

北海道のチカラと物流の関わり

冒頭、北海道の価値を「食料」「観光」「再生可能エネルギー」の3つのチカラに整理し、これらを社会に届ける基盤として物流の存在が不可欠であると指摘しました。

①**食料**:北海道は国土の約20%を占める一方で、人口は約4%にすぎない。しかし、農業・水産業は全国屈指の生産性を誇り、道外出荷額は4兆~5兆円規模に上る。1988年に登場したクール宅急便は鮮度保持と翌日配送を可能にし、北海道産品のブランド化に大きく寄与。

②**観光**:魅力度ランキングで長年首位を維持。手ぶら観光やスキー・ゴルフ宅急便が利便性を高め、現地での購買単価が平均1.2~1.5倍に増える傾向が報告されている。宅急便の存在が観光地での消費拡大を後押し。

③**再生可能エネルギー**:北海道は再生可能エネルギー全国一の賦存量。

特に、洋上風力発電は1基あたり2万点もの部品を要し、橋本理事長は「運ばないことには始まらない」と述べ、産業展開における物流の不可欠性を強調した。

さらに、これらのチカラを生み出す場所こそ「北海道の生産空間」であると説明。生産空間は、農業や観光、再生可能エネルギーといった強みを育む地域で、第9期北海道総合開発計画にも明記されています。人口減少が進む農村に多く存在し、日本全体を支える資源の多くがこうした「過疎地」から生みだされているとし、「敬意と感謝を込めて『生産空間』と呼ぶ」と述べました。

しかし、北海道は物流事業にとっての「難敵」

一見すると物流にとって好条件に思える北海道ですが、実際には厳しい環境が立ちはだかっており、広大な距離や人口密度の低さといった構造的制約を「物流の難敵＝疎」と表現しました。

「物流の難敵＝疎」と表現しました。

広域的な疎:道内都市間の距離は本州の2~3倍に及び、輸送効率を低下させる。

局所的な疎:住居がまばらに点在し、ラストワンマイルの配達が極めて非効率。

さらに、「2024年間

題」による労働時間規制が加わり、「二重の疎+働き方改革=三重苦」となっています。積雪寒冷という気候条件も重なり、橋本理事長は「北海道は物流にとっての最難関のフィールド」と評しました。

解決への道筋 ヤマト運輸の取り組み

北海道の課題を乗り越えるための方策として、以下の具体的な取り組みを挙げました。

貨物専用機フレイター:北海道の農水産品をはじめ、精密機器などを翌朝に届け、時間的距離を縮める。

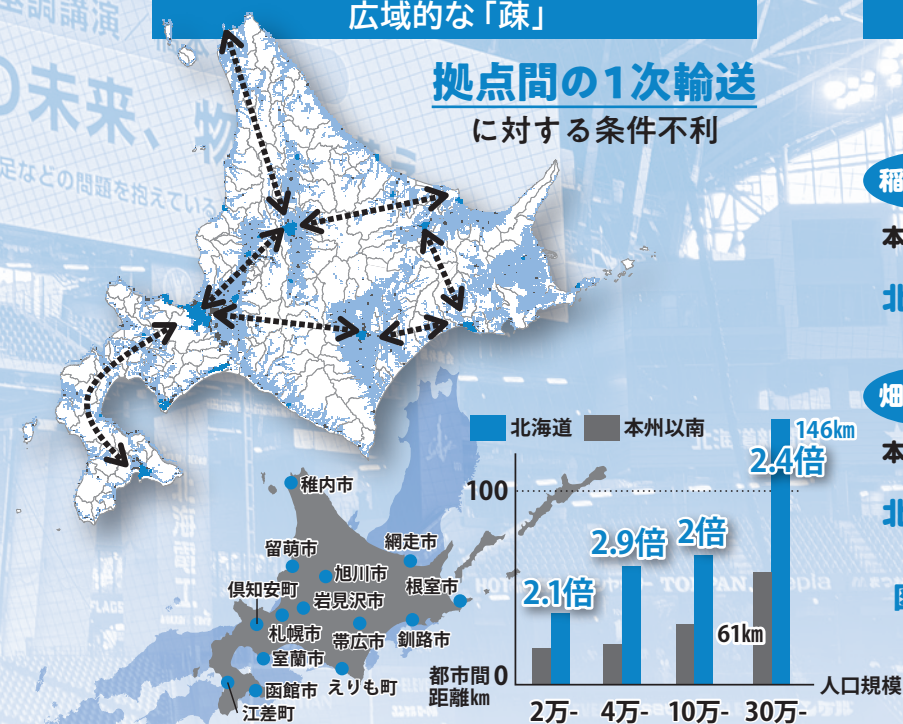
無人自動配送技術:無人配送ロボットや自動運転トラックで人手不足やラストワンマイル問題を解消。

道の駅を活用した中継輸送:国土交通省北海道開発局と連携し、道の駅で荷物を積み替える中継輸送の仕組みづくりに取り組んでいる。労働時間規制に対応しつつ、輸送効率を高める。



エスコンフィールドのグラウンド上で講演を行う橋本理事長

広域的な「疎」 拠点間の1次輸送 に対する条件不利



共同配送の推進:他社との配送網共有により、積載効率を向上。

これらの取り組みによって、厳しい条件下にある北海道においても物流を維持し、確実に「ものを運ぶ」ことが可能になっていると述べました。



エスコンフィールドを走行するヤマト運輸の自動運転ロボット(二次元コードで上蓋が開閉)ヤマト運輸HPより

「物流は社会インフラである」

講演の結びに、「Infra=下の」、「Structure=構造」、すなわち社会を下から支える仕組みこそがインフラであると説明しました。道路などのハードだけでなく、法律や教育といったソフトも含まれると述べまし

た。そのうえで、宅急便は民間事業でありながら北海道の食や観光を支えてきたと語り、その社会的役割を「物流は社会インフラである」とし、締めくくりました。

今回のクロネコフェアを通じて

今回のフェアに参加し、宅急便の全国ネットワークを構築し、翌日配送を標準とする仕組みを確立してきたヤマト運輸の歩みは、物流を超えた社会インフラとしての役割を果たしてきた歴史を振り返る貴

重な機会となりました。これにより、ヤマト運輸、ひいては物流業界全体の取り組みに対する理解がより一層深まりました。また、貨物専用機の運用、自動配送技術、道の駅での中継配送、共同配送の推進などは、単なる物流効率化にとどまらず、郊外地域に

局所的な「疎」 ラスト1マイル配達 に対する条件不利

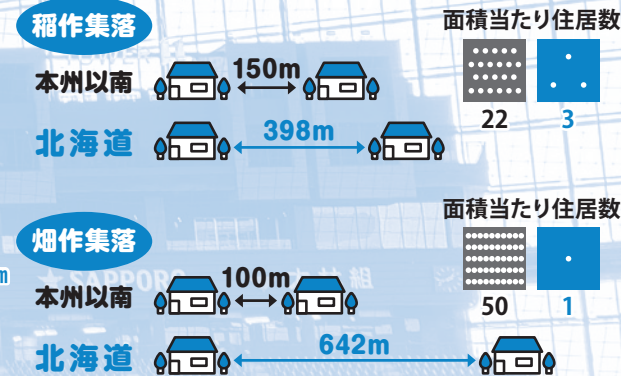


図:北海道の物流に立ちはだかる「二重の疎」

出典:北海道開発局



空の輸送ネットワークを担うヤマト運輸の貨物専用機フレイター(ヤマト運輸HPより)

における配送の持続可能性を高める取り組みとして極めて重要な意義を有するものと受け止めています。

広大な距離や人口の稀薄性による「二重の疎」に加え、冬季の積雪および寒冷といった自然条件が重なる北海道の構造的制約は、全国的にも類を見ない厳しい環境といえます。物流の視点にとどまらず、こうした厳しい条件下にある「生産空間」と呼ばれる地域の持続的な発展を考えるうえでも、非常に有意義な経験となりました。今後は、こうした地域への政策的支援を検討するにあたり、本フェアで得た知見を日々の業務に活かしてまいります。