



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皆さまのお申込み、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。

■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皆さまのお申込み、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。

■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



オンライン同時配信

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

※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・ヤンソン展」に行ってまいりました。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、たくさんの方々が作品を鑑賞されていました。ヤンソ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 TEL(011)738-3361 FAX(011)738-1886 URL <http://www.decnet.or.jp/> E-mail dec_info01@decnet.or.jp

News letter since 1985
01 OCT

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發揮されました。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歳を超過ですが、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。

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ました。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田舎したいですね。

dec Interview

やまとき 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年航空局企画室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で腕をふるい、今もシンセでアシッド・ハウスを楽しむ。



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（北海商科大学商学院）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扱い手不足、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。そうな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

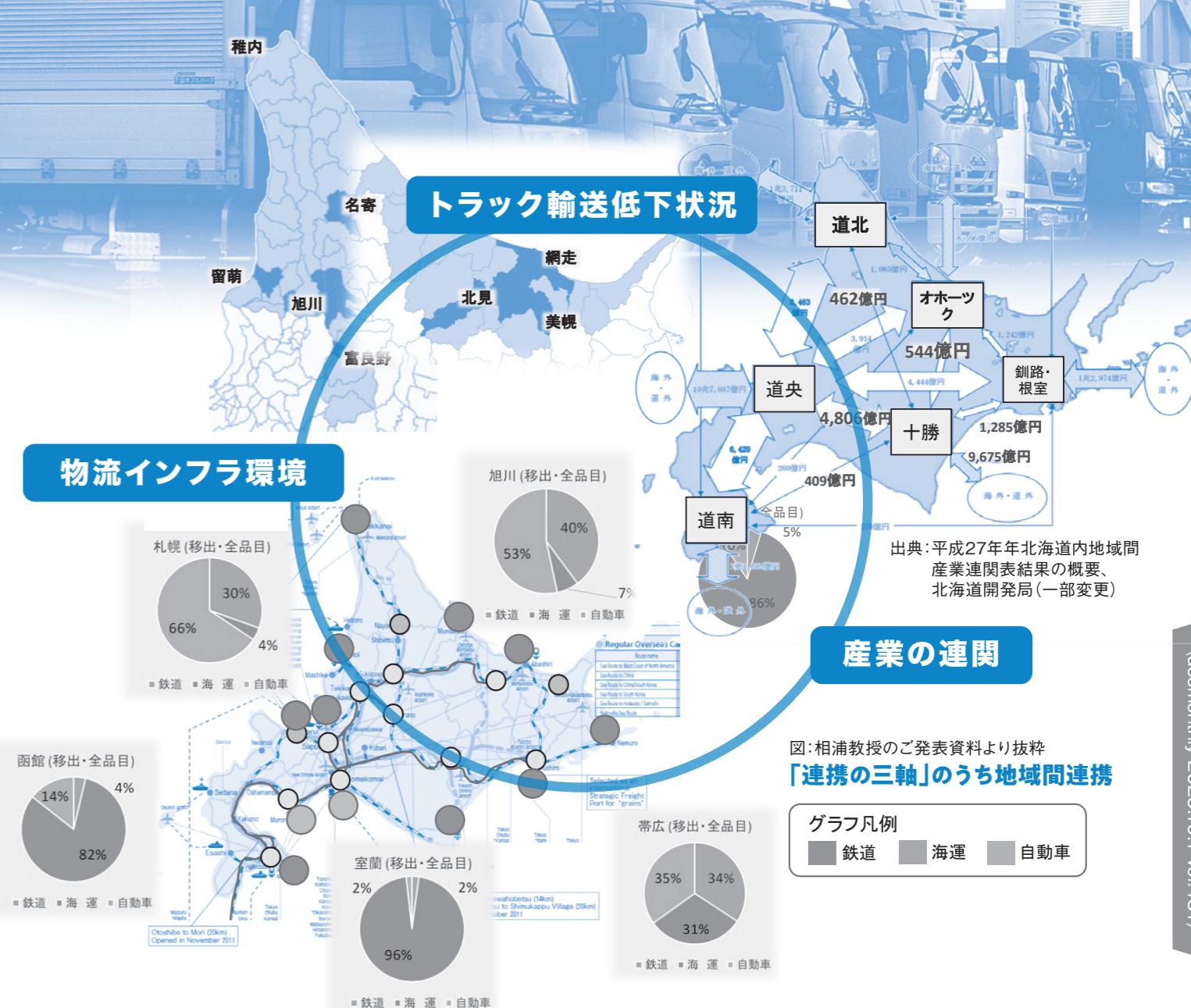
が変わっていることが徐々にわかってきてています。札幌から稚内へ直接運ぶのではなく、途中で積み替えや宿泊をはさむケースが増えるなど、長距離輸送を避ける動きが進んでいるのです。

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 德彦（dec参考）

「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—



図：相浦教授のご発表資料より抜粋
「連携の三輪」のうち地域間連携

グラフ凡例
■ 鉄道 ■ 海運 ■ 自動車

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、北海道產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、「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。

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

」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。



50th
since 1976
石川
クロネコフェア
in ES CON FIELD HOKKAIDO
2025.8.28 Thu.

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

基調講演 北海道の未来、物

～北海道はこれから人口減少、運転手不足などの問題を抱えている

広域的な「疎」

拠点間の1次輸送
に対する条件不利



局所的な「疎」

ラスト1マイル配達
に対する条件不利

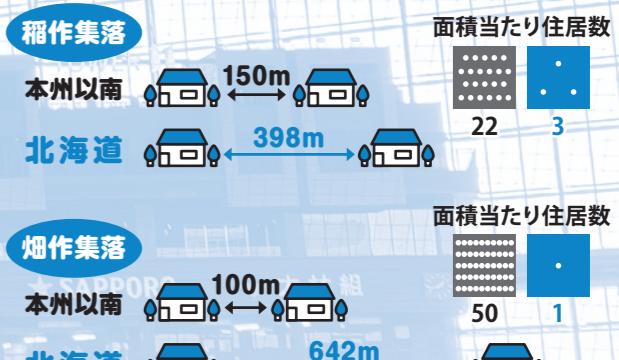


図: 北海道の物流に立ちはだかる「二重の疎」

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)



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

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、翌日配達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

「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

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、道の駅での中継配達、共同配送の推進などは、単なる物流効率化にとどまらず、郊外地に

かかる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。