

貨客混載のモーダルシフト 各地で続々誕生

2000年のポンポコ発足から18年、現在も東京外かく環状道路のPI委員として交通を中心とした情報収集と分析を一人、コツコツと続けています。約3年前、関係者へ向けて「東京から最先端の都市物流を発信しよう」と提案して以降、貨客混載のモーダルシフトが各地で続々と誕生しています。その一部をご紹介しますとともに、裏面で、外環の分析状況をご報告します。(江崎)

参 考

- <http://p-report.jp>
- 書籍『公共事業と市民参加』学芸出版社

喜多見ポンポコ会議

2018年3月25日発行

北海道・東北

開始	実施者	内容
2016年5月	JR東日本物流、JRバス東北、東北鉄道運輸	長距離 高速バス と首都圏駅ナカ等のコンビニへの仕分・配送を担う倉庫・配送センターを組み合わせ、複数の商品を必要な分だけ定期的に安価に納品
9月	名士バス、土別軌道、十勝バス、ヤマト運輸	北海道運輸局・名寄市・土別市・下川町・美深町・足寄町・陸別町と4事業者の連携により事業化。 路線バス を改造せず空席スペースを活用して旅客・貨物を同時輸送
2017年5月	空知中央バス、ヤマト運輸	前年開始した地区(↑)では貨物の受け取りが最終停留所のみだったが、この地区では複数の中間停留所でも貨物の受け取りを実現
7月	JR東日本	山形・福島・栃木・長野で朝収穫した農産物を最寄り駅まで運び、 新幹線 で輸送し、東京駅の地下広場で販売
11月	旭川中央ハイヤー、佐川急使	北海道運輸局・旭川市・2事業者が連携し、 乗合タクシー が予約のない時間帯などに宅配貨物を運ぶ

関東・中部

2016年9月	茨城交通	常陸太田市の朝採り農産物を「道の駅ひたちおた」に集約し、 高速バス で中野区役所まで配送。区内商店が店頭販売
2017年4月	北越急行、佐川急便	北陸新幹線の開業で利用者が大きく減少した「ほくほく線」の 列車 で乗客とともに宅配荷物を輸送
9月	岐阜県高山市、京王電鉄	高速バス で飛騨高山の農産物を定期的に輸送し、京王ストアが運営する「キッチンコート永福店」で販売
12月	ちばシティバス	南房総地区の朝獲れ鮮魚を水揚げ当日、 高速バス で輸送し、千葉市内の海産物直売所、ホテル、飲食店などへ販売
2018年1月	愛知県豊田市、ヤマト運輸	座席の一部を荷台スペースに改造した路線バスで宅急便を輸送。 コミュニティバス の活用は全国初

近畿・四国・九州

2017年6月 (図参照)	WILLER TRAINS、丹後王国	道の駅「丹後王国」に個々に運んでいた農家が、鉄道沿線の最寄り駅へ農産物を運搬し、定期 列車 で輸送し「丹後王国」が集荷し販売(CO ₂ 排出76%減/運行1回)
9月	伊予鉄、宇和島白、瀬戸内運、佐川急便	しまなみ海道を使用して愛媛県内を周遊するサイクリストを対象に、手荷物を 路線バス に積み込み、各社の車庫から佐川急便のドライバーが宿泊先に届ける
9月	ヤマト運輸、宮崎交通	2015年10月から 路線バス で「客貨混載」を開始、さらに保冷専用BOXを搭載し、国際クール宅急便の輸送スキームを組み合わせ、西米良サーモンを香港へ輸出
2018年2月	和歌山電鐵、ヤマト運輸	「たま駅長」で有名な貴志川線の 電車 で宅急便を輸送し、駅からは自転車で配達
2月	ヤマト運輸、日本郵便、宮崎交通	宮崎交通とヤマト運輸の客貨混載に日本郵便が参画。 路線バス 活用の「客貨混載」はそれぞれ行っていたが、複数事業者の貨物を共同輸送するのは全国初



外環の事業評価を分析～解明のカギは「将来OD表」と「将来道路ネットワーク」？

1. 事業評価の仕組み

国土交通省は公共事業について、以下の3つの段階で事業評価を行うことになっています。このうち、(1)は本省、(2)(3)は地方整備局で行います。(右図参照)

- (1) **新規事業採択時評価**／事業費を予算化しようとする事業について、費用対効果分析を含む総合的な評価を行います。
- (2) **再評価**／事業採択後一定期間が経過した時点で未着工、事業採択後5年経過した時点で継続中、再評価後3年経過して継続中の事業について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止することになっています。
- (3) **完了後の事後評価**／事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討します。

2. 外環の評価を比較

外環東京区間については、これまで新規事業採択時評価と再評価を2回実施しています。いずれも、基礎データ、交通量の推計時点も同じ、しかし計画交通量は異なります。考えられる理由に「将来道路ネットワーク」があります。

2008年推計／高規格幹線・地域高規格道路網は外環(関越～湾岸)及び2030年時点での整備が想定される路線、一般道路網は東京都における都市計画道路の整備方針を踏まえ配分道路網を設定¹⁾

2013年推計／過年度²⁾実施している現況再現性を高めた現況ネットワークに対し、各道路管理者から収集・整理した情報に基づき事業化済みの道路を加えたものを将来ネットワークとして作成³⁾

2016年推計／過年度実施している現況再現性を高めた現況ネットワークに対し、各道路管理者から収集・整理した情報に基づき事業化済みの道路を加えたものを将来ネットワークとして作成⁴⁾

3. 情報公開請求で明らかになったこと

しかし、そもそもなぜ3回とも同じ年の基礎データを用いて計算されているのか、という問題があります。昨年12月、試しに関係しそうな報告書⁵⁾⁶⁾を関東地方整備局に情報公開請求してみたところ、黒塗り不開示だらけのものが届きました。ここから明らかになったのは以下の2点です。

- 2016年5月19日開催の事業評価監視委員会時点で、「2010年度ベースの将来OD表」が存在していた
- 「将来道路ネットワーク」は、検討が不十分な精査されていない独自で設定した道路なども含まれている

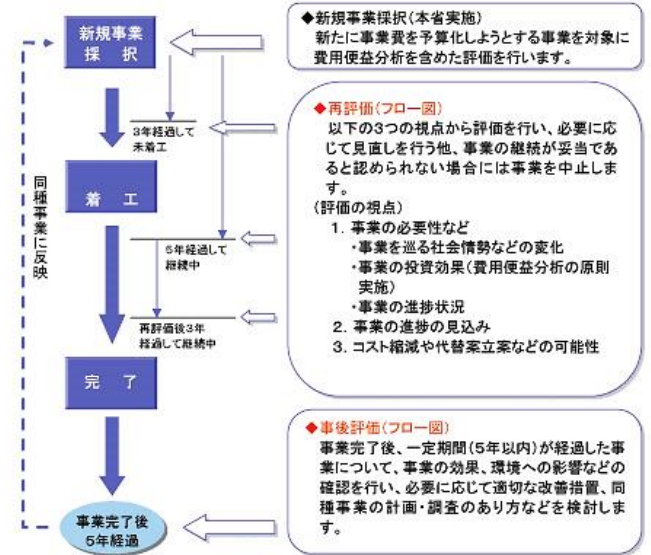
4. 想像できること

これらから想像できるのは以下の2点です。

- ① 事業化時点で、便益を大きく見せるために過大な道路ネットワークを用いて計算したのではないか
- ② 2010年ベースの将来OD表を使うと外環利用交通量が減少し、便益も減少し、巨額の事業費と合わなくなり、事業継続が難しくなるから使わなかったのではないか

5. さらに情報公開請求中

現在、「2010年度ベースの将来OD表」と、2013年・2016年評価に使用した「将来道路ネットワーク」を情報公開請求し、関東地方整備局の対応を待っているところです。



- 1) 長大「平成20年度東京外かく環状道路交通分析検討業務報告書」2009.3
- 2) パシフィックコンサルタンツ「22G東京地区他道路整備計画検討業務報告書」2011.3
- 3) パシフィックコンサルタンツ「H25外環交通分析検討業務報告書」2014.3
- 4) パシフィックコンサルタンツ「H27外環交通分析検討業務報告書」2016.9
- 5) パシフィックコンサルタンツ「関東管内交通量推計検討業務報告書」2016.3
- 6) パシフィックコンサルタンツ「関東管内交通量推計検討業務報告書」2017.3

これら情報公開請求で入手した報告書はウェブ「PONPOKO REPORT」に掲載しています。どなたでもダウンロードしていただくことができます。

外環事業評価の計算条件

	2009年度 新規事業採択時評価	2013年度 再評価	2016年度 再評価
基礎データ	2005年度道路交通センサス	2005年度道路交通センサス	2005年度道路交通センサス
交通量の推計時点	2030年度	2030年度	2030年度
計画交通量	88,900~100,800 台/日	75,900~95,600 台/日	76,200~96,200 台/日
事業費	1兆2,820億円	約1兆2,820億円	約1兆5,975億円
総便益(B)	2兆9,788億円	約2兆5,991億円	約2兆8,777億円
総費用(C)	1兆377億円	約1兆1,480億円	約1兆4,996億円
費用便益比	2.9	2.3	1.9

出典: 国土省平成21年度新規事業採択時評価、関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-1