

## 2019年度 貨客混載事例

2000年のポンポコ発足から20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。令和2年度国土交通省予算重点4本柱の1つは「豊かで暮らしやすい地域づくり」、地域の輸送資源を総動員するための法改正も進められています。今回は2019年度の貨客混載事例、裏面で外環千葉区間開通後の実態を報告します。(江崎)

参 考

- <http://p-report.jp.org>
- 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

2020年4月5日発行

## アマゾンも楽天も無印良品も

喜多見でも渋谷駅と調布駅を行き来する路線バス「渋26」の平日昼間の便が無くなり困っている方がいると思いますが、地方は鉄道や路線バスの廃止で危機的状況にあります。物流についても担い手不足が深刻です。

### (1) 輸送資源を総動員

右表は貨客混載関連の主な報道発表一覧です。鉄道や路線バスだけでなく、旅客フェリー、タクシー、デマンドバス、乗合タクシー、様々な輸送資源を総動員していることが分かります。「貨客混載」は、人流・物流を維持する解決策として、生産地から早く安く消費地へ届けるためにも期待されています。

### (2) 2019年度の特徴

これまではヤマト運輸・佐川急便・日本郵便の宅配大手3社個々と公共交通事業者や地方自治体による取り組みが中心でしたが、2019年度は、宅配3社が連携した取り組み、アマゾンや楽天といった荷主企業による取り組み、そして良品計画（無印良品）のような販売場所と産地をつなぐ取り組みも増えてきました（太字部分）。特にアマゾンの宅配ロッカーは人気がありすぎて受け取れない問題も発生しているそうです（2019.12.20 日経xTECH「Amazonロッカーに意外な弱点、「商品が届かない」と利用者が途方に暮れる」）。

### (3) 2020年度の期待

実は、2015年に提案した当初から秘かに注目していたのは、小田原にアマゾンの巨大物流施設があることでした。小田急線は複々線化により駅施設に余裕がありますし、駅設置の宅配ロッカーも増えました。次は小田急線での貨客混載に期待したいと思います。2020年度は、佐川急便とJR北海道による新幹線物流もいよいよ動き出しそうです。人にも環境にも優しい取り組みが増えることを期待しています。

## 2019年度 貨客混載関連の主な報道発表 (駅設置の宅配ロッカー含む)

発表日	発表者または報道機関/概要
2019.04.01	日本通運/名古屋・仙台間で旅客フェリー利用の貨客混載開始
2019.04.09	伊豆急行/伊豆急下田と伊豆高原の2駅に宅配ロッカーを設置
2019.04.11	佐川急便/JR北海道と貨客混載事業を本格稼働
2019.04.11	相模鉄道/相鉄線内の12駅に宅配ロッカーを設置
2019.04.18	北海道ニュース/全国初！宅配荷物をJRとタクシーで貨客混載
2019.04.24	日経新聞/ヤマト運輸が富良野市ー占冠村間のバスで貨客混載
2019.05.15	和歌山電鐵/貴志川線での貨客混載を5/21から再開
2019.05.29	JR東日本Gほか/新幹線物流による鮮魚輸送の社会実験6/11開始
2019.05.30	双葉観光運輸/岡山県矢掛町でタクシーによる貨客混載事業を開始
2019.05.30	日本郵便/駅や駅周辺のPUDOステーションで「はこぼす」提供開始
2019.06.07	日経新聞/貨客混載による「バスクMARKET」を定期開催
2019.06.11	東洋経済/「新幹線でウニ輸送」は物流の未来を変えるか
2019.06.13	東京国道事務所/バスタ新宿周辺で「貨客混載」「賑わい創出」実験
2019.06.17	NHK/群馬産新鮮野菜を路線バスによる貨客混載後都心ホテルへ
2019.06.24	JR東日本水戸/高速バスでサザコーヒーと木内酒造の商品を東京駅へ
2019.07.12	日経新聞/JR北海道、新幹線の貨客混載実験に年度内着手意向
2019.08.02	北海道物流ニュース/JR九州初代社長・石井氏、新幹線物流の議論を
2019.08.06	日経新聞/庄内交通が仙台から高速バスで「さかた北前朝市」へ
2019.06.28	日本郵便・JR東/新幹線を活用し朝収穫農産物を午後販売(第2弾)
2019.09.11	日経新聞/アマゾン、小田急の駅などに自社の宅配ロッカー設置
2019.09.17	鳥取県大山町/町営デマンドバスと町内タクシーで貨客混載施行
2019.09.18	アマゾン/新しい商品の受け取りサービスAmazon Hubを日本に導入
2019.09.20	北海道上士幌町など/自動運転車両による貨客混載実験
2019.10.01	阪急電鉄/事前購入商品を受け取れる店舗を梅田駅構内に開業
2019.10.05	日経新聞/小海町と南相木村で乗合タクシー実験、将来は貨客混載
2019.10.24	JR東日本水戸/東京駅で人気の駅弁を高速バスで運び水戸駅で販売
2019.10.28	東京国道事務所/バスタ新宿前で「貨客混載」「賑わい創出」実験
2019.11.01	ヤマト運輸/西東京バスと連携した「客貨混載」の実証運行を開始
2019.11.01	伊予鉄バス/高速バスで愛媛県八幡浜市の産品を東京へ
2019.11.19	日経新聞/鉄道では九州初、松浦鉄道と佐川急便が貨客混載開始
2019.12.06	日本郵便・JR東/新幹線を活用し秋田県の農産物を大宮駅で販売
2019.12.13	国交省/大臣表彰は「鉄道とタクシーを組み合わせた貨客混載」
2019.12.20	日経新聞/石巻港の鮮魚を高速バスで当日中に東京の飲食店へ
2020.01.14	JR東スタートアップ/新潟鮮魚を新幹線活用で毎週金曜に定期販売
2020.02.13	佐川急便・JR北海道/北海道新幹線を使った貨客混載の検討状況
2020.02.17	良品計画/鴨川市の農産物を高速バス活用し「無印良品 銀座」で販売
2020.02.18	三菱地所/貨客混載バスネットワークを活用したマルシェで復興支援
2020.02.25	ヤマト運輸/埼玉県初！国際興業バスと連携した客貨混載を開始
2020.03.05	日経新聞/高速バスで鳥取産品を東京へ、輸送費生産者負担なし
2020.03.11	日経新聞/楽天、岡山市などで路線バス活用の貨客混載を開始
2020.03.23	佐川急便/宮崎県西米良村で宅配3社と村営バスの貨客混載開始
2020.03.23	日経新聞/佐川急便とJR北海道による宅配新幹線が年内に出発
2020.03.26	日本通運/名古屋・仙台・苫小牧間で旅客フェリーの貨客混載開始
2020.03.31	日経新聞/ヤマト運輸と北海道占冠村が村営バスで貨客混載開始

# 外環千葉区間開通後の実態

2018年6月2日に外環千葉区間(三郷南IC～高谷JCT)が開通しました。開通後の実態について、関東地方整備局への情報公開請求で入手した資料から報告します。

## (1) 渋滞損失時間の算出方法は不開示

関東地方整備局は記者発表資料「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果」2019.1.9 および 2019.12.25 の中で、「中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少」と主張しています。しかし作成元資料<sup>1)</sup>(図1)では渋滞損失時間の算出方法は首都高方式もNEXCO方式も不開示です。担当者に聞いたところ「首都高もNEXCOも公表してほしくないと言っている」とのこと。同じ資料にある国土技術総合研究所の数字は「2割減」となっており、効果が過大に出るよう数字を調整しているのではないかと疑いたくなります。

## (2) 外環埼玉区間の速度が20%以上低下

時間に関連して速度も気になります。「首都高の中央環状線の東側区間、および外環道と中央環状線を結ぶ首都高の速度が向上している」そうですが、「外環道(埼玉区間)では全体的な速度は低下傾向にあり、中には20%以上低下している区間も見られる<sup>1)</sup>」とのこと。効果より影響のほうが大きいようです。(図2)

## (3) 外環埼玉区間などの交通量が増加

交通量についても「外環道(埼玉区間)では1割以上、外環道と圏央道を結ぶ放射道路では5%以上の交通量が増加している」「京葉道路・東関東道の交通量が1割前後増加している<sup>1)</sup>」と書かれています。やはり影響のほうが大きく見えます。(図3)

2.5 外環道(千葉区間)開通前後の渋滞損失時間の分析

2.5.1 首都高方式による渋滞損失時間の算出

(1) 分析条件の整理

外環道(千葉区間)開通後の渋滞損失時間のうち、首都高共線(以下、首都高方式)に基づく外環道の渋滞損失時間を算出し、NEXCO公表値(以下、NEXCO方式)に基づく損失時間と比較を行う。

表 2.22 分析条件	
使用データ	高速トラッキングデータ
分析期間	外環道(千葉区間)開通後:2018年6月3日～2018年10月31日 外環道(千葉区間)開通前:2017年6月1日～2017年10月31日
分析対象区間	中央環状内側(中央環状線を含む、両側線は含まない)、外環道
分析対象箇所	全区間

(2) 首都高方式、NEXCO方式それぞれの渋滞損失時間の算出方法

1) 首都高方式の算出方法

2) NEXCO方式の算出方法

(3) 結果

図1 開示資料<sup>1)</sup>の2-107頁

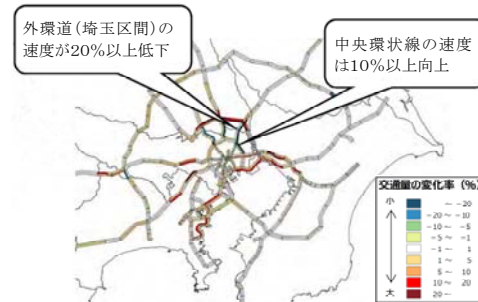


図2 外環千葉区間開通前後の速度(変化率)

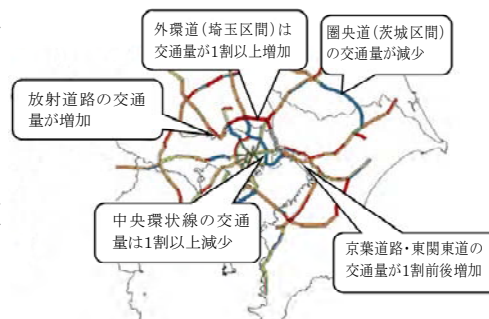


図3 外環千葉区間開通前後の交通量全車全日(変化率)

(4) 大型車は外環埼玉区間で2割以上増加  
では大型車はどうかというと、「外環道では2割以上、外環道と圏央道を結ぶ放射道路では5%以上の交通量が増加している」「京葉道路・東関東道の交通量が5%前後増加している<sup>1)</sup>」そうですが、中央環状線や都心環状線については記述がなく、図を見てもほとんど変化がなかったことが分かります。(図4)

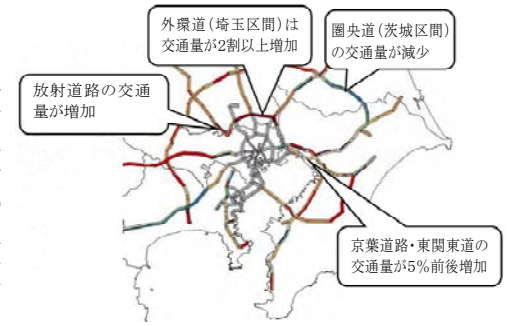


図4 外環千葉区間開通前後の交通量大型車全日(変化率)

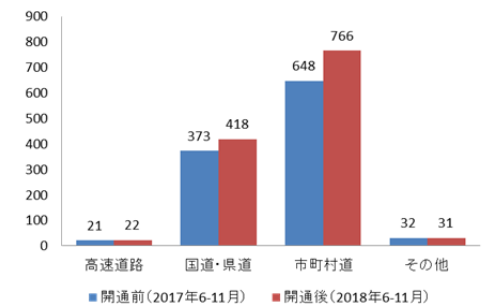


図5 外環千葉区間開通前後の交通事故発生件数(件/6ヶ月、市川市・松戸市)

## (5) 外環周辺で交通事故が増加

外環の必要性の根拠として、生活道路での事故が挙げられることがあります。しかし埼玉区間開通後、周辺で交通事故が増加していました<sup>2)</sup>。千葉区間についてはどうか、市川市・松戸市について掲載されていた表<sup>3)</sup>をグラフにしたのが図5です。やはり開通後、国道・県道も市町村道も交通事故件数は増加しています。特に増加したのは、国道298号(13件→44件)、市川柏線(23件→40件)です。

## (6) 鉄道からクルマに手段変更

また、外環埼玉区間開通後、日常的に利用する交通手段(通勤・通学)は徒歩・鉄道・電車・バスが減少し自家用車が増加していました<sup>2)</sup>。千葉区間についても、開通に伴い、普段の外出における主な交通手段を変更した人のうち「鉄道からクルマに変更した方が46%と最も多い<sup>3)</sup>」ということです。

本レポート表面で、地方は鉄道や路線バスの廃止で危機的状況にあると書きました。人口減少もありますが、道路整備とマイカーの普及で公共交通利用者が減少し、公共交通事業者の経営状況が悪化し路線を廃止せざるを得ない状況に陥っています。高齢者は運転免許返納で生活できなくなる心配もあります。

\* \* \*

事実やデータを直視し、早急に交通政策の精査と見直しが必要です。



東名JCT部の埋蔵文化財調査(図は国交省)

殿山横穴墓群と田直遺跡は完了、下野田遺跡は継続中で、完了すると掘削工事が始まります。ここは料金所などができる掘削部分にあたり、地下水豊富で喜多見の農家が使う井戸水への影響が心配される場所です。