



## 2021年度 貨客混載が拡大

2000年のポンポコ発足から丸22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。

2015年から応援を続けている貨客混載は、さらに拡大しました。今回は、2021年度の貨客混載の取り組み状況、裏面で外環の動きや交通関係の開示文書から明らかになったことなどを報告します。(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

2022年4月10日発行

## 全国で 首都圏で 事業化

公共交通は、通勤、通学、買い物など日常の移動手段として重要な役割を担っていますが、マイカー利用や人口減少にコロナ禍の影響も加わり、各地で危機的な状況にあります。一方で、貨客混載はさらに拡大を続けています。右の表はそのごく一部です。

### (1) 新幹線物流はJR各社が事業化

JR北海道は2021年3月から佐川急便と北海道新幹線を使用した貨客混載輸送事業を開始、ほぼ毎日輸送し「翌日午前中の配達を実現した」と好評です。

JR九州も2021年5月から佐川急便と九州新幹線を使用した貨客混載輸送事業を開始すると同時に、荷物輸送サービス「はやっ！便」を開始、2022年3月からは路線バスと連携した実証実験も始めました。

JR東日本は2021年10月から新幹線も含めた荷物輸送サービス「はこビュン」を本格展開、鉄道駅からギグワーカーが自宅まで配送する実証実験も行いました。JR東日本社長は「新幹線荷物輸送を3桁億円レベルに」「荷物の量が増えたら1両まるごと荷物専用車両に」と意気込んでいます(\*)。

JR西日本も2021年11月から山陽新幹線を使用し新大阪⇄博多間で新聞輸送を開始しました。

### (2) 首都圏の私鉄や路線バスも

首都圏でも各地で動き出しました。

西武鉄道は沿線の農産物を知ってもらい観光PRにつなげて応援しようと秩父をはじめ沿線各地の農産物を池袋や所沢へ輸送し販売しています。

京王電鉄は飛騨高山の農産物や石巻の海産物を永福町や吉祥寺へ、東武鉄道は東松山の農産物を池袋へ、東急バスは青葉区製造食品をたまプラーザ駅へ、京成電鉄は千葉県産の農産物を成田空港へ、それぞれ輸送し販売しています。

ちょっと残念なのは小田急電鉄が出遅れていること。今後に期待したいと思います。

\* 東洋経済「JR東社長『運賃値上げ、ローカル線、すべて話そう』」2022.1.3

## 2021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
2021.04.14	JR東日本/JR北海道と新幹線で鮮魚・駅弁等の定期輸送を開始
2021.04.14	JR東日本物流/新幹線輸送をエキナカから市中店舗等配送へ拡大
2021.04.20	青山フラワーマーケット/新幹線で旅する生花、4月は春バラ
2021.04.20	双日/滋賀県でアイシンとともに乗り合いバスによる弁当配食を開始
2021.05.06	JA兵庫六甲/JA・生産者・路線バスが連携した貨客混載5/7本格稼働
2021.05.10	JR九州/新幹線で博多⇄鹿児島間の荷物輸送サービス5/18開始
2021.05.28	JR九州/新幹線を使って鹿児島限定駅弁を博多駅へ毎朝直送し販売
2021.06.08	JR東日本/大宮駅に新幹線輸送の常設店、列車活用今後さらに拡大
2021.06.28	近鉄・福通/名阪特急使用し大阪市内⇄名古屋市内で当日配達開始
2021.07.12	茨城県/JRへ常磐線特急等による県産食材の客貨混載などを要望
2021.07.14	JR東日本/JA全農・農林中金と共同しエコ物流で全国各地の産品販売
2021.07.15	ANA/旅客機活用し野菜・果物をイトヨーカドー首都圏店舗で販売
2021.07.15	大阪空港交通/佐世保鮮魚をバスとJ-AIR輸送し昼過ぎに大阪で提供
2021.07.27	京王電鉄/高速バスと鉄道で飛騨高山の農産物を火～土毎日配達
2021.07.27	東武鉄道/東松山農産物の鉄道輸送レスキュー販売8/2本格運用
2021.07.27	東武鉄道/有料手回り品料金制度を小児旅客運賃で8/2から導入
2021.08.03	旭化成/JR東日本鉄道網を活用した新たな生鮮品物流システム開始
2021.08.08	日経新聞/JR貨物、JR旅客各社と組み新幹線輸送参入を検討
2021.08.15	東洋経済/姫神バス「貨客混載」で野菜を運ぶと乗客も増加
2021.09.13	JR東日本/駅集荷の農産物を在来線と特急活用し首都圏で販売実験
2021.09.13	JR東日本/柴又帝釈天参道の草だんごを新幹線輸送し盛岡で販売
2021.09.29	JR九州/新幹線で「お取り寄せ」し駅の「みどりの窓口」で受取
2021.10.05	JR東日本/列車による荷物輸送サービス「はこビュン」を本格展開
2021.10.14	JR北海道/新幹線貨客混載実績、宅配ほぼ毎日、生鮮定期・スポット
2021.10.19	ソラシドエア/空陸一貫 高速小口貨物輸送「ソラチョコ便」スタート
2021.10.29	JR東スタートアップ/新潟海産物を新幹線&ギグワーカーで自宅配送
2021.11.01	ANA/空港連絡バスやANA便活用し沖縄県産品の販路拡大に挑戦
2021.11.01	JR西日本/山陽新幹線・在来線特急でも荷物輸送事業を11月開始
2021.11.02	JR東日本/東北・北海道新幹線のより大宮駅停車延長で荷物量拡大
2021.11.17	京王電鉄/「SMARI」商品を(農産物担当が)集荷し下り列車で配達
2021.11.19	JR東日本/品川駅でエキナカ店舗の商品をロッカー受取実験
2021.12.14	東急バス/青葉区製造食品をたまプラーザ駅へ輸送し販売実験
2021.12.21	日産/イオン・日本郵便・長大・ゼンリンと浪江町で貨客混載実験
2021.12.27	西武鉄道/秩父産いちご卵を特急で輸送し西武池袋本店で販売
2022.01.03	東洋経済/JR東社長「新幹線荷物輸送を3桁億円レベルに」
2022.02.03	ワイヤレスゲート/枚方市でタクシー活用の子ども食堂支援実験
2022.02.15	西武HD/LINEで注文し駅で即日受け取る「BOPISTA」2/18開始
2022.02.16	JR西日本/列車活用し駅等で受け取る地域産品ECサイトを3/1開設
2022.03.08	京成電鉄/千葉県産の農産物を鉄道輸送し成田空港店舗で提供
2022.03.16	JR四国/伊予銀行・ヤマト運輸と愛媛県内産品の特急列車輸送実験
2022.03.22	JR東日本/JRE MALL「ネット」でエキナカ購入商品を駅改札で受取
2022.03.24	JR九州/九州産交バスと連携し広域的なエリアで荷物輸送実験
2022.03.29	JR東日本/特急列車でバナメイエビの稚魚を輸送し浪江駅で養殖
2022.03.31	乗りものニュース/スターフライヤーも貨客混載で「北九州物産展」

# 外環工事は一部再開・一部中止

外環(関越～東名)は大深度地下を活用した初めての道路事業であり、高水圧・土圧下で国内最大の大断面シールドトンネル施工(直径16m)です<sup>1)</sup>。

2020年10月以降、調布市で陥没や空洞が発生しました。NEXCO東日本は外環工事の施工ミスを認め、このシールドマシンによる掘削工事を凍結し、2年程度かけて地盤補修を行うと表明しました。その後の動きをまとめました。

## 1-1 大泉側と中央JCT北側は掘進再開

国とNEXCO東日本などは、大泉側シールドトンネル(図1⑥⑦)及び中央JCT北側ランプシールドトンネル(図1③④)について再発防止の事業者案をまとめ、昨年12月24日、第23回東京外環トンネル施工等検討委員会を開催しました。

今年1月23日から2月1日、この大泉と中央JCT工事箇所周辺住民を対象に説明会を開催したのち、大泉JCT本線トンネル(南行)(図1⑦)は2月25日、中央JCT北側A・Hランプシールドトンネル(図1③④)は3月4日に掘進を再開しています。

## 1-2 東名JCTから中央JCT付近は中止

一方で2月28日、東京地方裁判所は陥没した道路の周辺住民が申し立てた仮処分について、「具体的な再発防止策が示されていない」などとして国とNEXCO東日本などに対し、東名立坑から発進し中央JCT付近まで約9kmのシールドトンネル工事(図1①②)の中止を命じる決定をしました。この区間で「気泡シールド工法」での掘削工事は再開できないことになりました。

この東京地裁決定に対し住民側は3月14日、他の区間に関する申し立てを却下した部分を不服として東京高裁に即時抗告しました。外環事務所に確認したところ、この決定に対して国側が「異議申し立てしたとは聞いていない」そうです(4月1日時点)。

## 1-3 添加剤にベントナイトを使用した場合は

前述の委員会資料を見ると「地盤条件に合わせて添加剤を選定する」「ベントナイト溶液を含めた添加材の種類変更」などと書かれています<sup>2)</sup>。

東洋経済の記事によると「気泡剤は短時間で消滅するため、搬出した土は処理なしでそのまま埋め立てなどに転用できる。ベントナイトを使った場合、土の処理費用は1立方メートルあたり3万円で、土の処理費用総額は気泡剤だけを使った工法に比べて1500億～2000億円程度膨れあがる」<sup>3)</sup>そうです。

# 都心部の交通渋滞緩和に必要なこと

## 2-1 「都心部」に明確な定義はない

ところで事業者は、外環の説明に「都心部の慢性的な交通渋滞の緩和」を用います(図2)。この「都心部」のイメージは一般的に「都心3区(千代田区・港区・中央区)」や「東京駅がある丸の内や皇居周辺」<sup>4)</sup>です。外環事務所に確認すると「特に明確な定義はない、都心環状線の内側だったり、外環の内側だったり、23区のあたりだったり」とのこと。しかしそれでは原因究明も効果測定も出来ません。

## 2-2 原因は大規模開発に基づく開発交通量の増加

前回の『PONPOKO REPORT』2021.8で、2015年度版将来OD表作成の報告書を開示請求中だと書きました。開示された文書<sup>5)</sup>はほぼ不開示。関連する本省の開示文書<sup>6)</sup>を見ると2015年現況交通量と将来交通量を点検した項があります。

これによると、発生交通量が特に増加すると推計される区域(Bゾーン)が最も多いのは東京都。分析によると「主に都心3区(千代田、中央、港)及びベイエリア(品川、江東)が中心となっており、大規模開発計画に基づく開発交通量の増加」と「人口の増加」が交通量増加の要因だそうです。

都心部の交通渋滞緩和には、環状道路整備より大規模開発の抑制が必要なようです。

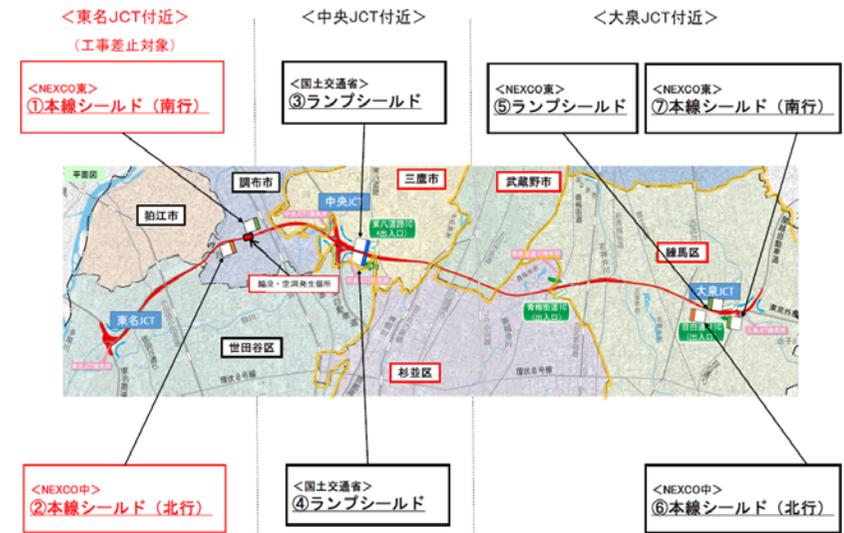


図1 東京外かく環状道路シールド工事 出典:国交大臣コメント2022.2.28 参考図

## 首都圏三環状道路の概要

首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路です。近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮しています。



図2 出典:関東地整・NEXCO東・NEXCO中『東京外かく環状道路(関越⇄東名)』2021.3

- 1) 関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料4-2-1
- 2) 第23回東京外環トンネル施工等検討委員会 2021.12.24 資料2「再発防止対策及び地域の安全・安心を高める取り組み」
- 3) 東洋経済「外環道の陥没事故「一部工事差止め」判決の衝撃」2022.3.5
- 4) 東京観光財団の東京の観光公式サイト「GO TOKYO」掲載「東京都心部」の説明
- 5) バンフィックコンサルタンツ・計量計画研究所設計共同体「R2鎌倉市域におけるロードプライニングの導入・実現に向けた検討業務報告書」2021.7、開示手数料 16,830 円
- 6) 国土交通省道路局企画課道路経済調査室「新たな道路交通需要推計の適用に関する検討業務報告書」2021.8、開示手数料 310 円