

貨客混載事業の現状に関する分析～全国を対象として～

九州工業大学 学生会員 名和恵里
九州工業大学 正会員 吉武哲信

1. 背景・目的

高齢化が進む地域において、公共交通は買い物・通院を支える手段として重要である。しかし公共交通利用者は減少し続け、路線の縮小や廃線等のサービス低下が全国的に進んでいる。他方、物流業界ではトラックドライバー不足の一方で物量は増加し、働き手の負担増が問題となっている。これらの問題は特に地方部で大きく、このような地域では今後、生活基盤の維持が困難となる恐れがある。

公共交通の維持と物流効率化を目指す取り組みの一法である貨客混載は、このような背景もあり注目されている。同事業はその目的に応じて多様な形態のものが全国各地で実施されており、またコロナ禍においてその動きは加速している。実際、事業目的や形態も多様化しており、近年では農産物生産者が交通事業者と直接連携する事例も見られる。

このように貨客混載事業は発展・拡大の途上にあるが、それらの事例を網羅的に整理した研究は現在のところ見当たらない。本研究は、全国の貨客混載事業の実施状況の把握と、実施事業者を対象とした調査から、貨客混載の現状を把握することを目的とする。

2. 研究の枠組み

2.1 全体的な動向調査

貨客混載事業の現状把握のためには、前提として現在、同事業がどの程度実施されているか整理する必要がある。そこで、インターネット上で閲覧できる国土交通省発表資料やマスコミ等の電子記事などから事業の抽出を行った。ここでは多様な貨客混載事業の全体的な傾向を探るため、Web調査から得られた事例を、まずは(a)交通事業者と宅配事業者が連携した事業、(b)交通事業者と宅配事業者以外の事業者が連携した事業の二つに分類し、その上で事業開始時期を整理した(調査1)。

2.2 交通・宅配事業者が連携する貨客混載事業調査

先述のとおり、公共交通の生産性向上と物流の効率化は地方部での生活維持に重要であるとの認識から、調査1の(a)の事業に関して詳細調査を実施した(調査2)。対象は、令和2年度のトラックによる宅配便取扱個数上

位3社である佐川急便株式会社、日本郵便株式会社、ヤマト運輸株式会社(五十音順)が実施する貨客混載事業で、事業数は佐川急便12件、日本郵便5件、ヤマト運輸23件、3社合同事例1件の計41件である。分析項目は、事業実施地域、事業開始日、利用交通手段、主な連携先、実施地域の特徴(過疎か、都市か)、事業実施区間、ダイヤ、所要時間、距離等である。

なお、各社の発表資料からは現在の継続状況は不明であり、さらに事業者によっては未公開の項目もあるために、上記の3社を対象として、継続状況、事業概要の把握を目的とした追加調査を実施中である(調査3)。調査3では自治体等の関与についても調査する。

調査3については現在調査中であるため、本稿では調査1、2の分析結果について概要を示す。

3. 調査結果・分析結果と考察

3.1 貨客混載事例数の推移(調査1)

図1に(a)、(b)の貨客混載事業数の推移を示す。(a)については、2011年に最初の事業が開始し、2017、2018年で件数が急増したものの、2019年から減少している。2017、2018年での増加要因として、2017年の道路運送法改正によるかけもち可能条件の緩和が影響したと考えられる。また同図に示すように、(a)は公共交通の生産性向上と物流の効率化を目的とした事業以外に、手ぶら観光・高速輸送を目的とした事業も行われており、(a)内で事業目的の多様化が進んでいることがわかる。(b)については、2016年から順調に増加したものの、2020年で急激に減少した。新型コロナウイルス感染症による影響が考えられる。一方で、2020年にはコロナ禍で出荷できなくなった食材を緊急販売する事例が愛知県でみられたこと、件数が回復した2021年には交通事業者が農産物等の販路拡大に積極的に取り組む事例が宮城県、岐阜県、兵庫県でみられたことから、貨客混載の活用範囲は今後も拡大することが期待される。

なお、(a)の事業が活発化した後に(b)の事業が活発化していること、2019、2021年は(a)の件数を(b)の件数が上回ったことが読みとれた。物流の効率化が期待できること、(b)の事業の活発化に影響を与える可能性があ

ることから、宅配事業者の動向が今後の貨客混載の促進を左右することが予想される。

3.2 交通・宅配事業者が連携する貨客混載事業（調査2）

調査2については、(i)貨客混載事業開始時期と利用手段の関係、(ii)貨客混載事業実施地域と過疎との関係、(iii)貨客混載便出発時刻の3つの項目の分析結果を示す。

(1) 利用手段

図2に利用交通手段を示す。2019年の複数モードは鉄道とタクシーを用いたものである。図より主に路線バス、鉄道、タクシーが用いられており、事例数が増加した2017～2018年は利用手段の多様化が進み、手ぶら観光や高速輸送など目的の多様化も進んでいる。先述のように2017年に道路運送法が改正されており、利用交通手段もその影響を受けて多様化したと考えられる。

(2) 貨客混載事業実施地域と過疎との関係

図3に貨客混載事業実施地域と過疎・非過疎との関係を示す。本稿では、対象市町村が過疎法・離島振興法・半島振興法のいずれかに該当すれば過疎地域と判断し、それ以外を非過疎とした。同図より、2015～2021年にかけて開始された事業は始点・終点のいずれかが過疎地域であるものが多い。過疎地域における2015年以降の増加は、貨客混載事業が過疎地域の生活環境維持に貢献しうることの意味しよう。今後、各地で人口減少が進むと予想されていることから、貨客混載がさらに活用される仕組みづくりが求められる。

(3) 貨客混載便出発時刻

図4に貨客混載便の出発時刻を示す。貨客混載は7時から21時以降と幅広い時間帯に行われているものの、公共交通利用者が多い通勤・通学時間帯と帰宅時間帯を避けた時間帯を用いていることがわかる。すなわち、貨客混載は公共交通を活用すると言っても全ての便を利用するわけではなく、比較的乗客の少ない便が活用されている。当然のことであるが、交通・宅配事業者は合意できる範囲内でのみ実施していると言える。

4. おわりに

本研究ではWeb調査と事業者を対象とした調査により貨客混載の現状把握を行った。その結果、2017年から事例数の増加、利用交通手段・事業対象地域の多様化が進んだこと、特に過疎地域に関わる事業が多いこと、事業数の増加と利用交通手段・事業対象地域の多様化には2017年道路運送法改正の影響があること等が明らかになった。今後は現在実施中の調査3から事業継続状況

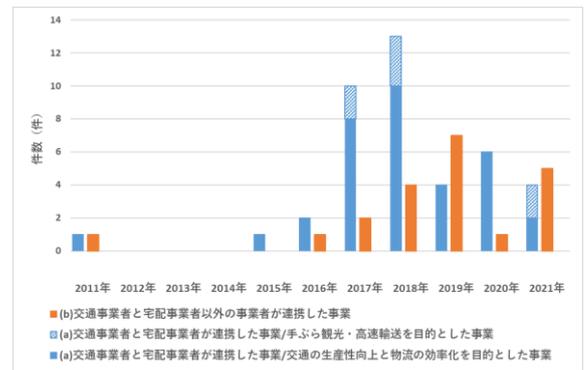


図1 連携主体別貨客混載事例数の推移

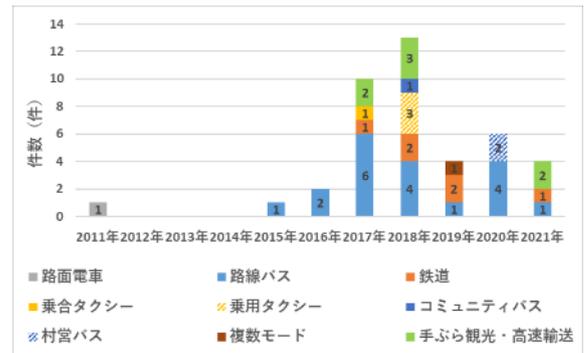


図2 事業開始時期と利用交通手段の関係

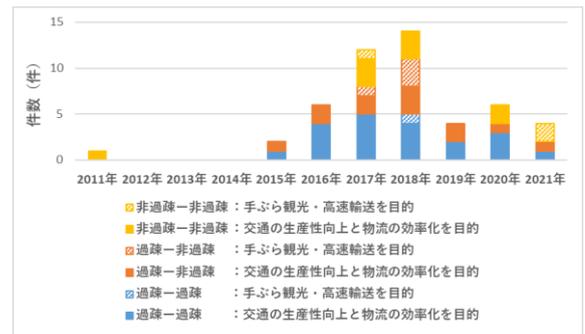


図3 事業開始時期と実施地域の過疎・非過疎との関係

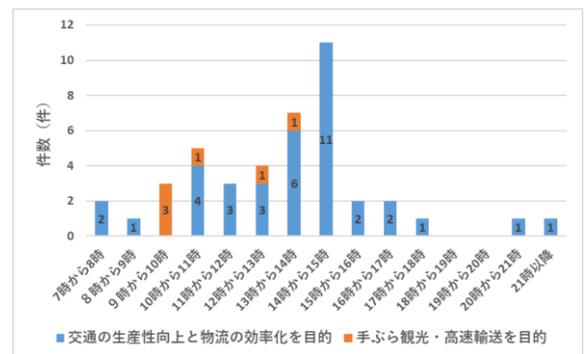


図4 貨客混載便出発時刻

や自治体等の関わりを把握し、事業継続要件に関する分析を行う予定である。

参考文献

- 1) ヤマト運輸株式会社: https://www.kuronekoyamato.co.jp/ytc/pressrelease/news_2021.html
- 2) 佐川急便株式会社: https://www2.sagawa-exp.co.jp/newsrelease/list/?_ga=2.237505152.1226488537.1640500976-336484437.1620632530
- 3) 日本郵便株式会社: <https://www.post.japanpost.jp/newsrelease/>