

宅配便が週2回？

人口15000人の鳥取市佐治町を訪れた時のことです。持続可能な公共交通づくりに取り組む会議が開かれました。東京の会社もオンラインで加わる予定だったので、私はマイクやスピーカーを宅配便で届けて現地入りしました。ところが、会議が終わってそれらを東京のオフィスに宅配便で送り返そうとしたら、驚きの事実が直面しました。

「今日は宅配便が来ない日なんです」

聞けば、週に2回しか集配がないとのこと。荷物を引き受ける代理店も近くにありません。都市部ならすぐに発送できるのが当たり前ですが、ここでは物流そのものの頻度が限られているのです。過疎



「今日では宅配便が来ない日なんです」

こうした課題に対して工夫も生まれています。その代表が、2015年から宮崎県で宮崎交通とヤマト運輸が共同で始めた「貨客混載」です。路線バスの中央に荷物スペースを設け、「ヒト・もの・ハコぶ、エコジョーバス」として運行することで、宅配便の輸送ができるようになりました。西米良村―西都市、高千穂町―延岡市、諸塚村―日向市を結ぶ路線で実施しています。

この仕組みの良いところは①バス会社にとっては「路線維持につながる収入源」になる②物流会社にとっては「トラックを減らせて効率化やサービス向上が可能」になる③地域にとっても「物流網の維持と利便性向上」が図れる――という、三者ともにメリットのある「三方よし」となっていることです。

ただし、このモデルは交通会社が荷物を受け渡すのが高千穂町の村所駅のバス停までとなり「バス停の更には先」というラストワンマイルは物流会社が担うため、過疎化が更に進んだ場合「最後の一步」

の物流網の確保は改めて課題となる可能性があります。住民と役割を分担

こうした課題を踏まえ、私たち日本総研が主導する「過疎地域での持続的な交通事業モデルの社会実装を目指すReCIDAコンソーシアム」

持続可能な過疎地の助け合い配送

再エネ活用し収益モデル構築

宅配ロッカーを設置する▽交流結節点と住戸の間は地域住民が「助け合い配送」を行う▽荷物は宅配ロッカーにいったん保管される▽交流結節点と街の拠点では交通事業者が荷物を運ぶ▽配送会社が全国ネットワークで配達する――。

こうすれば、交通事業者と住民が役割を分担しつつ、持続可能な「助け合い配送」の仕組みが生まれます。助け合い配送の形は様々です。

買い物や通院のついでに荷物を届ける「ついで配送」、顔なじみ同士が安心して荷物を預け合う「顔の見える配送」、高齢者や子育て世帯を支える「共同配送」、自治会やボランティア組織を中心とした「共助型の配送」――。こうした工夫を組み合わせれば、大がかりな設備投資がなくても持続可能な物流モデルが成り立ちます。

EV動力や財源確保

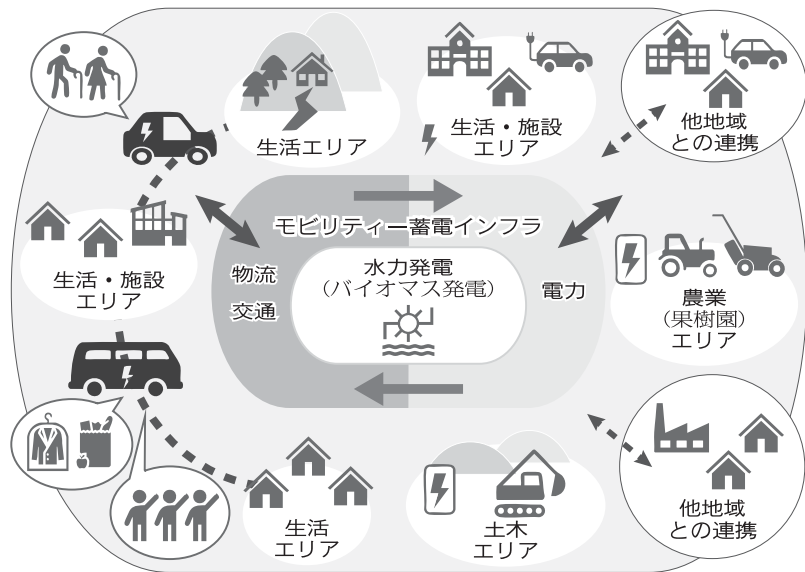
ラストマイル 物流課題解消むけ

せんが、アプリで荷物と移動をマッチングすることも考え

られますし、配送してくれた人にインセンティブを用意す

る仕組みも考えられます。電力供給で収益化

エネルギーの収益を基盤とする交通・物流モデル



は、物流と公共交通が相互依存します。そのため、人口減少が更に進めば共倒れになる懸念もあります。したがってReCIDAコンソーシアムでは、地域の経済力強化にもつながる仕組みが不可欠と考え、貨客混載の仕組みに加え、地域のエネルギーと結び付けることを目指しています。

具体的には、佐治町で建設が予定されている水力発電で生まれる余剰電力を電気自動車や電動バス(EV)

に蓄え、その電力を収益化することで、物流や移動の持続可能性を高める仕組みを検討しています。交流結節点に水力発電の電力を貯蔵できるモビリティ蓄電インフラ(EVX充放電器や定置用蓄電池)を設置し、交通・物流の動力源にするとともに、電力の調整を行うとするものです。再生可能エネルギーの増加に伴って全国的に時間ごとの発電量が大きく変動する傾向が強くなっており、電力が不足するタイミングで需給調整市場という取引市場に電力を供給することで収益化を図れる状況が生まれています。それを活用するアプローチです。

「地域の電力活用による新しい財源」を組み合わせることであれば、補助金頼みではない持続可能なモデルが可能になり、「エネルギーと交通・物流が相互連携するモデル」ができていきます。助け合い物流に住民が参加することで、住民の所有するEVも地域のインフラの一部となることが考えられます。

宅配便が週2回しか来ない佐治町での体験は、過疎地域の物流の厳しい現実を教えてくれました。宮崎の貨客混載の事例のように前向きな工夫も生まれていますが、「バス停から更に奥」という課題はまだ残っています。

だからこそ、ReCIDAコンソーシアムで検討しているように、地域の助け合いを物流の一部に取り込み、更に過疎地にかこ眠っている水力発電、バイオマス発電などの地域の再生可能エネルギーを活用して収益モデルをつくることが大切です。物流は単なるモノの運び方ではなく、地域を支える命綱です。人口減少時代の暮らしを守るために、エネルギーも活用した「助け合い配送」は、これからますます重要な役割を担っていくでしょう。

	宮崎交通	ヤマト運輸	西米良村
メリット	●新たな収入源 ●路線維持	●トラック削減 ●サービス向上 ●配送時間効率化	●物流網の維持 ●利便性向上
輸送範囲	●西米良村のバス停(村所駅)から西セまでバスで荷物を輸送	●各住戸から集荷 ●村所駅でバスの荷台に荷物積み込み ●西都バスセンターで荷物受け取り ●全国へ発送	●自宅で受け取り
運転時間	—	1,460時間→730時間	—
CO ₂ 排出量	—	23.2ト→11.6ト	—

(注) 運転時間、CO₂排出量は年間。ヤマト運輸ニュースリリースを基に作成

では、新しいラストワンマイルの物流の在り方を検討しています。アイデアはこうです。交通事業者が地域の幹線となる交通輸送を力バする▽停留所を「中核拠点(交流結節点)として人・ものの集まる場所とする▽交流結節点に