

## 3 報告事項

(1) 大会延期前までのTDMの取組

# 大会延期前までのTDMの取組

- 大会時における交通渋滞緩和に向けてモノの流れに対する交通需要マネジメント（TDM）の促進
- 物流TDM推進には、荷主から配送業者まで一体となったサプライチェーン全体での取組が不可欠

## 業界団体・大企業向け

### ＜取組1＞

農水省/経産省/国交省/組織委員会と連名で、物流にかかる協力のお願いの文書を発出（2019年11月15日プレス）

実績：全国の延べ500以上の団体

#### 経済団体

- ・経団連
- ・東京商工会議所
- ・経済同友会
- ・オリパラ等経済界協議会

#### 業界団体

- ・物流連
- ・東京都トラック協会
- ・日本倉庫協会
- ・日本鉄鋼連盟 等

### ＜取組2＞

2017年6月以降のべ約185回の団体向け説明会実施  
2019年11月～国と共に、約40団体に個別に訪問

- ・フランチャイズチェーン協会
- ・全国鉄鋼販売業連合会
- ・日本繊維産業連盟
- ・日本雑誌協会
- ・自動車工業会
- ・全国通運連盟 等



(説明会の様子)

## 中小企業向け

中小企業・商店に対し、丁寧な発信をしていくため、現場事情に精通した実務担当者で構成される協議会を設立

2020物流TDM実行協議会

※令和2年1月発足

○会長 学識経験者（流通経済大学 苦瀬教授）

※東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会交通輸送技術検討会委員

○委員

国（内閣官房、農林省、経産省、国交省、中小企業庁）  
経済団体等（東京商工会議所、東京都中小企業団体中央会、  
東京都商店街振興組合連合会、全日本トラック協会等）  
士業団体（社労士会、中小企業診断士協会、税理士会）  
東京都（オリパラ局、産労局、都整局）、組織委員会

○大会延期までの取組

経営者や商店主等に対し、業種業態別の実態に合った取組内容、周知方法などを議論し、周知実行。

- ・2種類のチラシ（中小企業向け、商店街向け）を作成し、令和2年3月に首都圏内の約70万社に対して、ポスティング
- ・HPを開設し、物流TDMの説明や配布したチラシの掲載
- ・コールセンターを設置し、チラシへの問合せに対応
- ・個別相談等で配布するグッズ（クリアファイルやマルチケース等）を作成

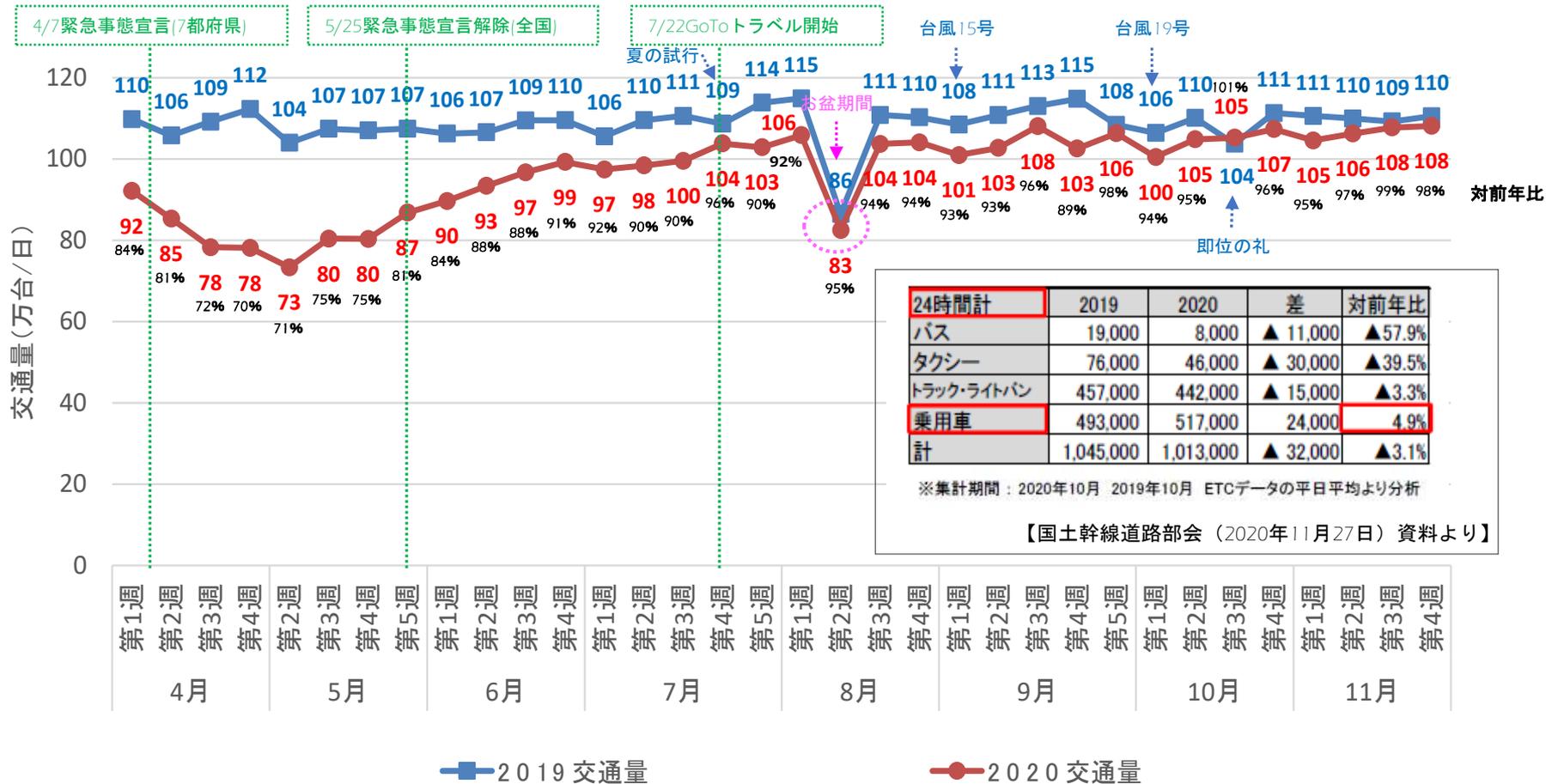
### 3 報告事項

(2) コロナ禍の交通・物流等の状況について

# 首都高の利用台数

- 緊急事態宣言中の首都高の平日交通量は前年比約3割減。11月においては概ね同程度まで回復
- また車種別内訳をみると、バス・タクシーが減少した一方、乗用車が増加

## 首都高交通量の推移(週別、平日平均)



24時間計	2019	2020	差	対前年比
バス	19,000	8,000	▲ 11,000	▲ 57.9%
タクシー	76,000	46,000	▲ 30,000	▲ 39.5%
トラック・ライトバン	457,000	442,000	▲ 15,000	▲ 3.3%
乗用車	493,000	517,000	▲ 24,000	▲ 4.9%
計	1,045,000	1,013,000	▲ 32,000	▲ 3.1%

※集計期間：2020年10月 2019年10月 ETCデータの平日平均より分析

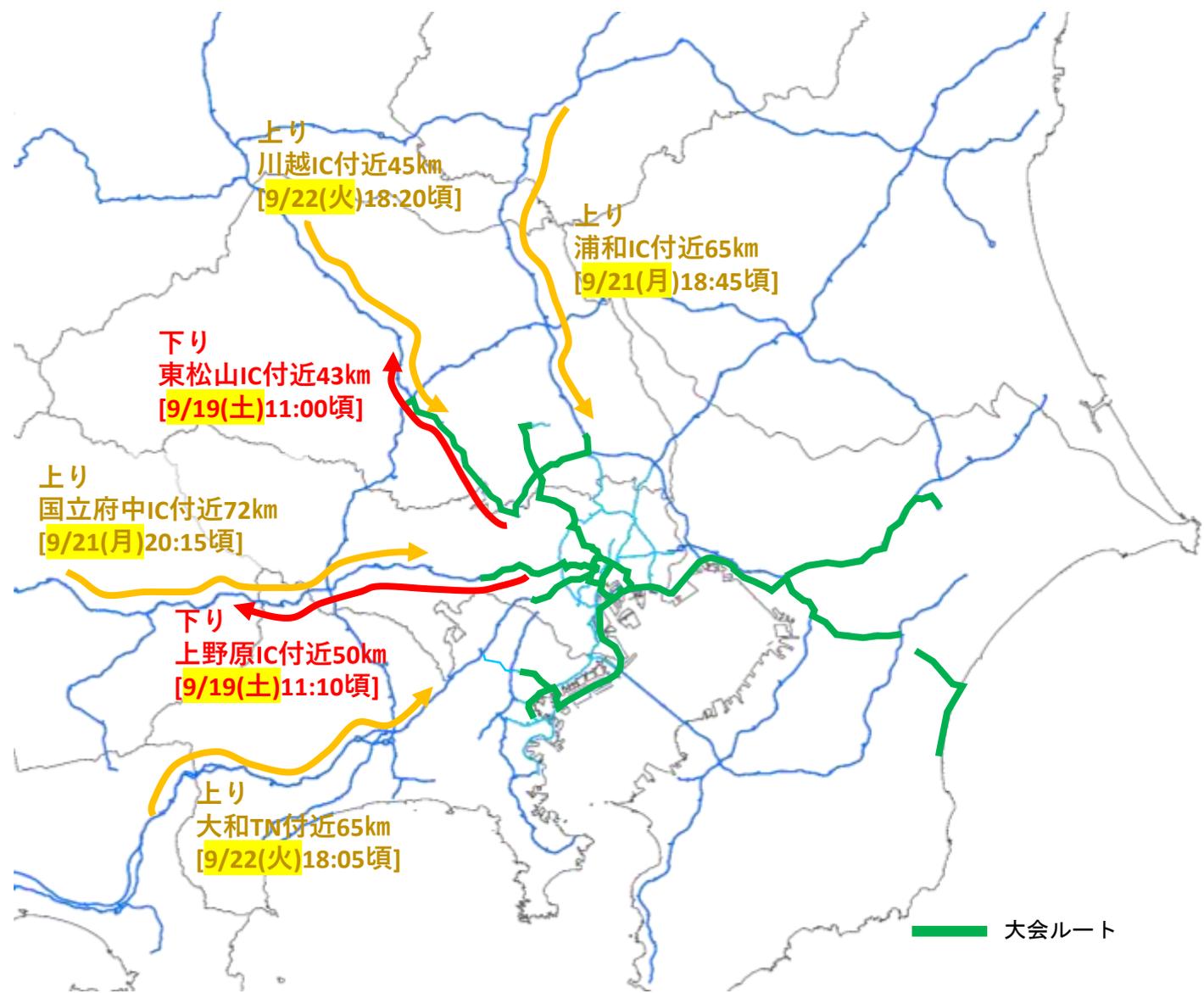
【国土幹線道路部会（2020年11月27日）資料より】

# 休日の渋滞状況（9月4連休における最大渋滞長：NEXCO管内代表箇所）

➤ 2020年9月の4連休は、上下線で激しい渋滞が発生し、大会ルートにも影響が及んでいる

2020年9月

月	火	水	木	金	土	日
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				



# 鉄道の利用状況

- 首都圏の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の利用者数は、呼びかけ前と比較し、緊急事態宣言下では最大約7割減。
- 緊急事態宣言解除後、利用者数は徐々に回復し、8月後半以降は約2~3割減の水準で推移。
- 国内旅行者数は、コロナ禍において著しく減少。

図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR(JR東日本、JR西日本)、大手民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値  
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数  
 ※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日  
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯  
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり  
 首都圏:東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏:大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

資料：国土交通省

表 23区テレワーク実施率の推移（就業者）

	2019年 12月	2020年 5月	2020年 12月
テレワーク 実施状況	17.8%	48.4%	42.8%

○調査方法：インターネット調査

資料：内閣府  
 「第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」  
[https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result2\\_covid.pdf](https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result2_covid.pdf)

表 国内旅行者数の推移

単位：万人

	国内旅行全体	延べ 旅行者数	前年 同期比
2019年	1-3月期	12,077	-5.2%
	4-6月期	16,412	+12.3%
	7-9月期	16,936	+3.4%
	10-12月期	13,286	+6.7%
2020年	1-3月期	9,273	-23.2%
	4-6月期	3,692	-77.5%
	7-9月期	8,574	-49.4%

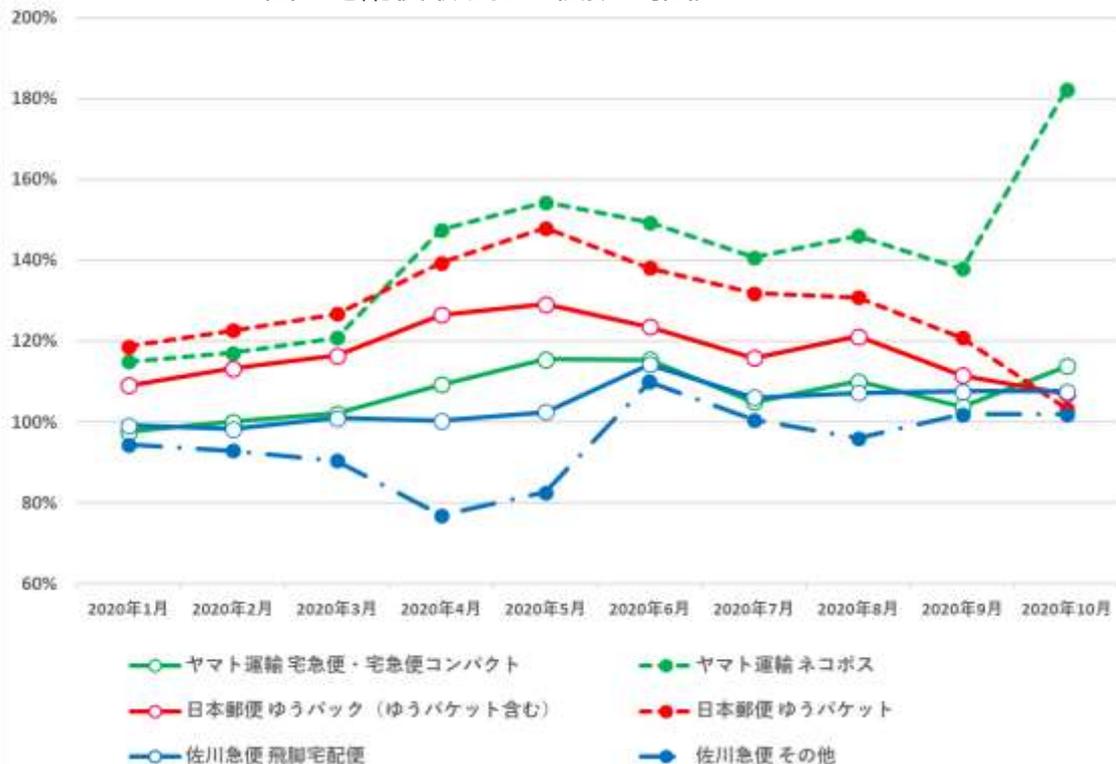
資料：観光庁 旅行・観光消費動向調査2020年7-9月期（速報）

# 物流の取扱状況

- 宅配便取扱い個数は、4月以降の対前年増加率が顕著で、中でもポスト投函可能な小さな荷物が増加
- 宅急便やゆうパック、飛脚宅急便の取り扱いについては、5月または6月をピークに対前年比は徐々に低減し、直近（10月）では対前年比110%前後
- また、宅配便再配達率については、4月は外出自粛要請等から都市部では8%台まで大幅に低下したが、10月は11%台まで上昇

(対前年同月比)

図 宅配便取扱い個数の推移



資料：ヤマト運輸、日本郵便、佐川急便の各社HP公表データ

注) 10月1日より、個人間取引サイトなどヤマト運輸の配送連携API\*を利用の事業者を対象にネコポスの取り扱いサイズの厚さが2.5cm以内から3cm以内に変更。また、ネコポスのメルカリ便配送サービス利用料は値下げ。(195円→175円)

表 区部宅配便再配達率の推移

	2019年 4月	2019年 10月	2020年 4月	2020年 10月
再配達率	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%

調査の対象

- ・区部で人口密度が高く単身世帯の占める割合が高い区
- ・佐川急便（飛脚宅急便）、日本郵便（ゆうパック、ゆうパケット）、ヤマト運輸（宅急便）

資料：国土交通省HP公表データ

○これまでの主なヒアリング状況

## ◆物流業界

- ・ BtoBは大幅減。オフィス街の荷物が減り、住宅地 向けBtoC物流が増えた。
- ・ 再配達率が減少。

## ◆中小企業

- ・ コロナ禍の 影響は業種や商品、地域によって差がある。

## 3 報告事項

(3) 委員による共有事項について

### <製造業、メーカー等>

- いずれの中小企業もコロナの打撃を受けているが、業種や商品、地域により影響に差はある。
- コロナ禍では、主力商品に絞って生産ラインの稼働を上げ、在庫を余分にストックした。

### <商店街、小売業>

- 立地・業態により売上の切迫具合に差はあるが、商店街全体として大きな打撃を受けている。
- 首都圏では国内需要がコロナ前の約7割に落ち込んでいる。更に新宿や銀座では、インバウンド需要がほぼゼロであり、その影響が大きい。

### <卸売業>

- コロナ禍で、スーパーやドラッグストアの売上は好調だが、都心のコンビニは落ち込んだ。需要によって2t車を4t車にする等の調整はあるが、曜日・ルートのシステムは変わらない。
- コロナ禍で最悪の時は、荷物が半分でも車両数変わらず、積載効率は半分以下になっていた。

### <物流業界>

- オフィス街のBtoBの荷物が減り、住宅地向けのBtoC物流が増えた。
- メーカーが翌日配送サービスを見直すなど、コロナを契機に一部平準化が進んでいる。