

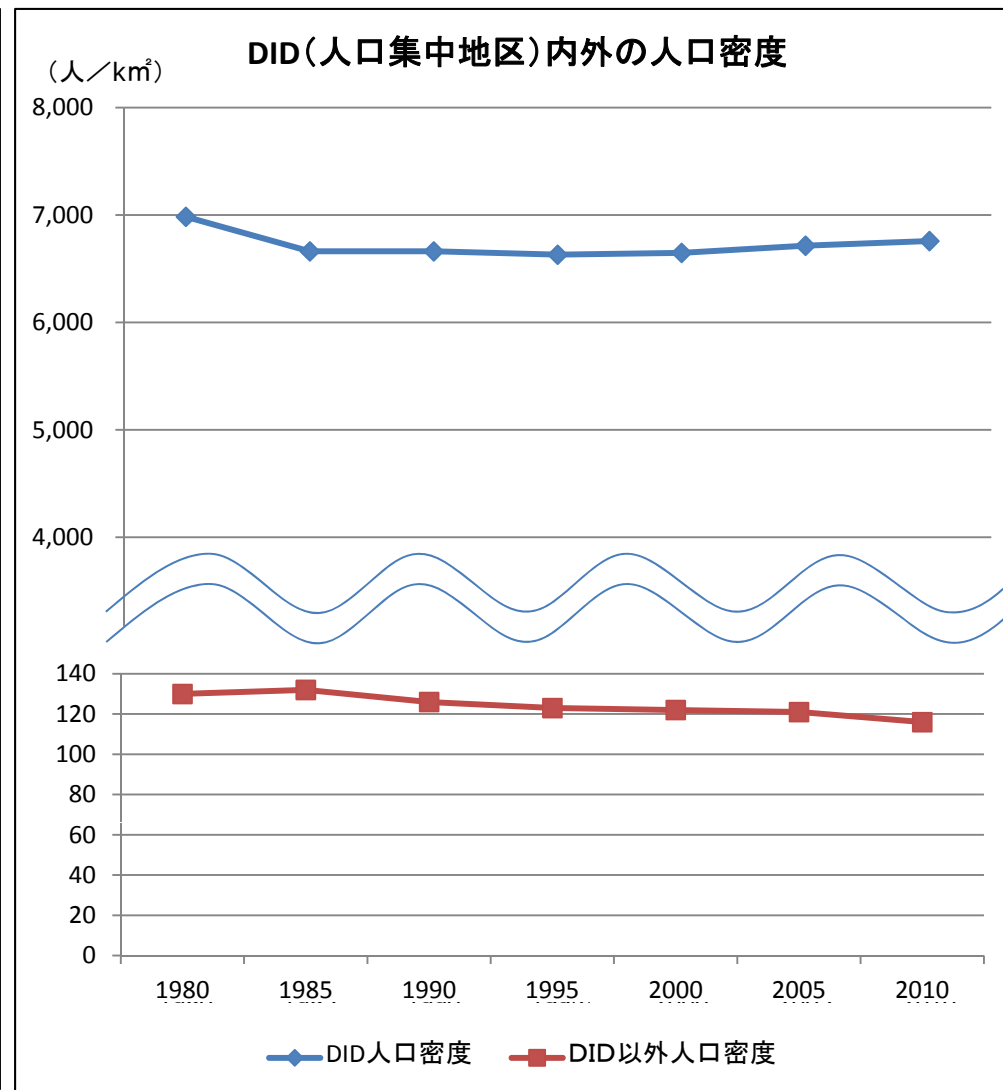
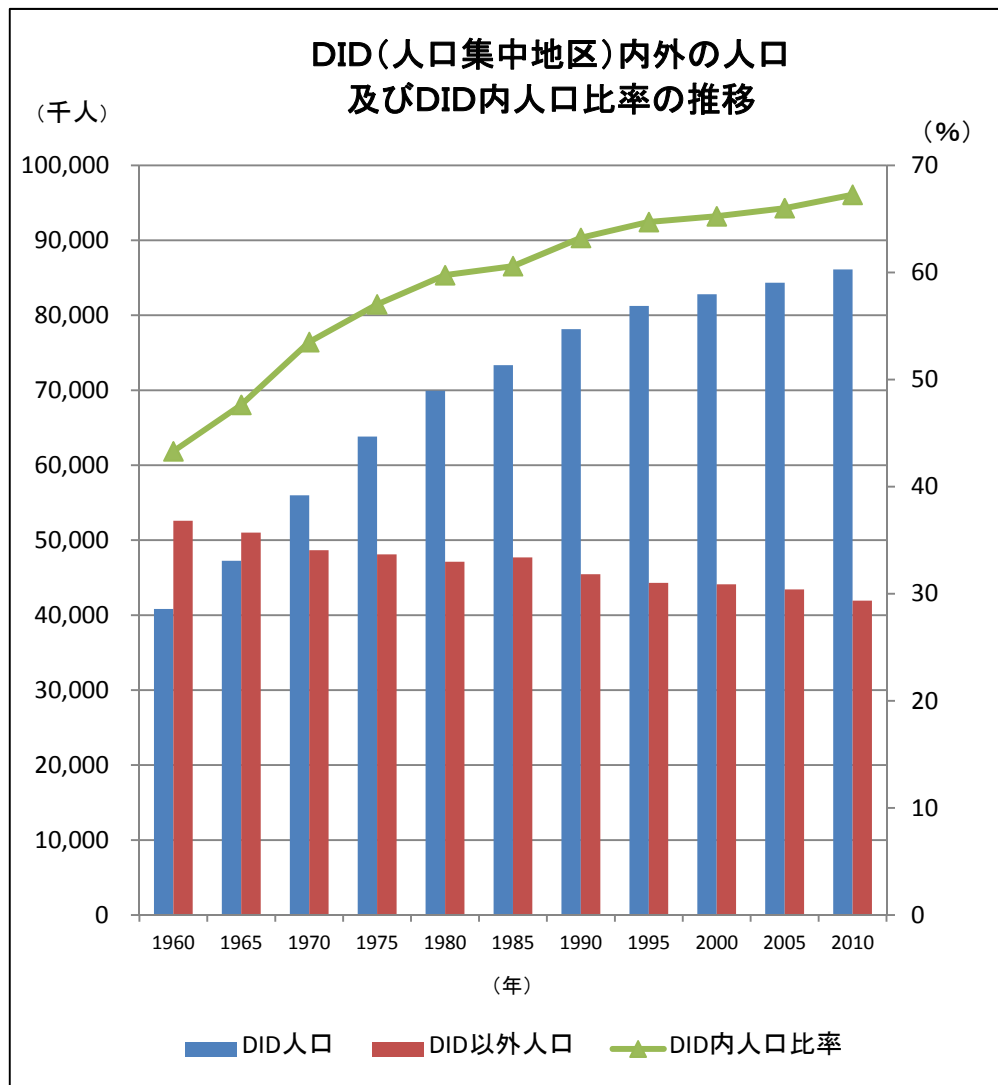
過疎地等における物流サービスの現状分析 及び検討にあたっての問題意識について

平成26年10月29日
総合政策局物流政策課

1. 過疎等の進展を背景とした物流効率の低下及び宅配等へのニーズの多様化による物流事業者の負担増加
2. 高齢化の進展に伴う車を運転しない者の増加に対応した
 - (1) 生活支援サービス等の必要性
 - (2) 地域経済の循環促進の必要性
 - ① 買い物支援
 - ② 農産物の集出荷
 - ③ 高齢者等の見守り
3. 地方自治体・NPO等・物流事業者等、地域の関係者の共働による取組みの必要性
4. 検討にあたっての問題意識

1. 過疎等の進展を背景とした物流効率の低下及び宅配等へのニーズの多様化による物流事業者の負担増加

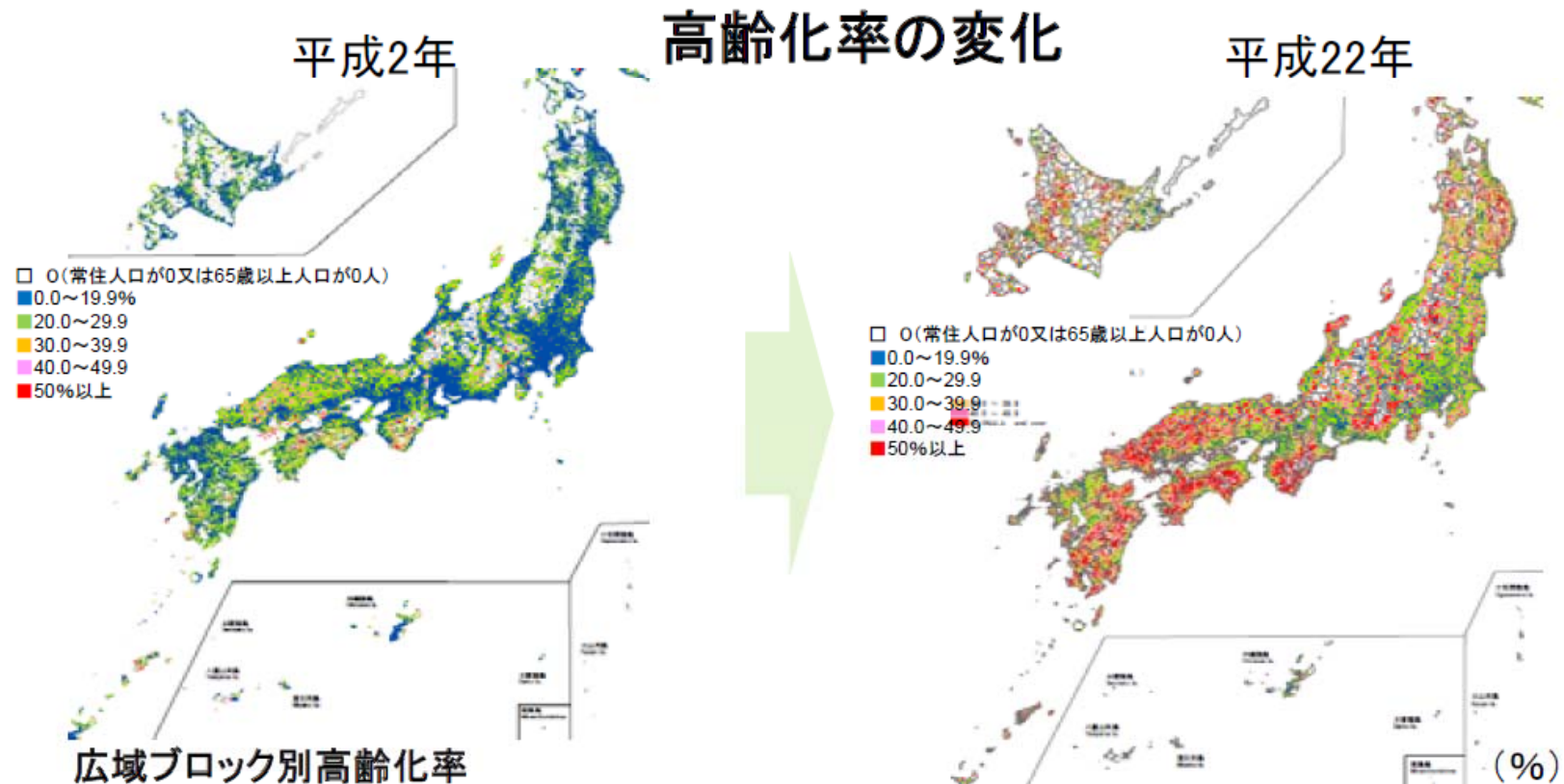
- 特定の地域への人口集中が進行し、それ以外の地域の人口が減少している。
- 人口集中地域とそれ以外の地域では、2010年で約60倍の人口密度の差がある。



出典: 国勢調査(総務省)をもとに作成

注: DID (Densely Inhabited Districts: 人口集中地区)は、原則として人口密度が1km²あたり4000人以上である地区などを条件として設定。

- 全国的に高齢化が進展しており、地方圏は特に高齢化率が高い。



(年)	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1%
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1%

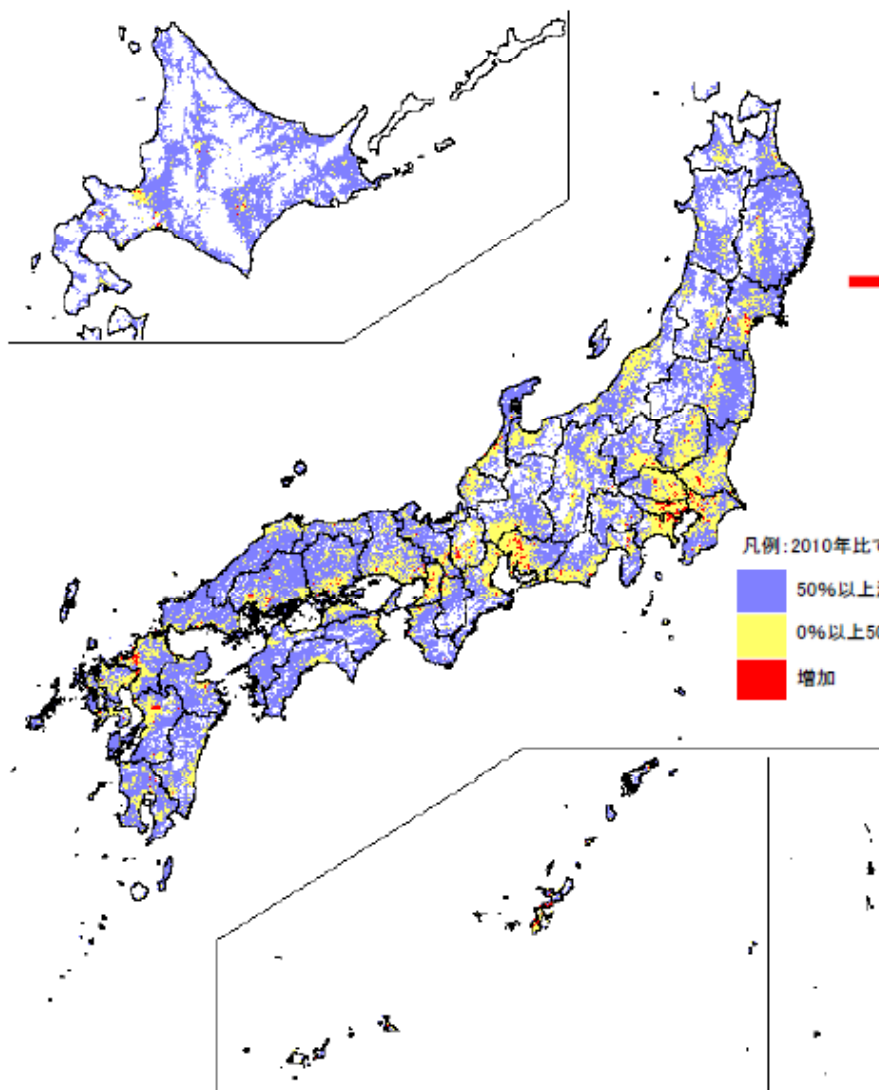
注1) 高齢者人口とは、65歳以上人口。

出典: 第1回豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会
 資料2『自動車行政を取り巻く現状と課題について』

将来の全国的な人口減少の進展

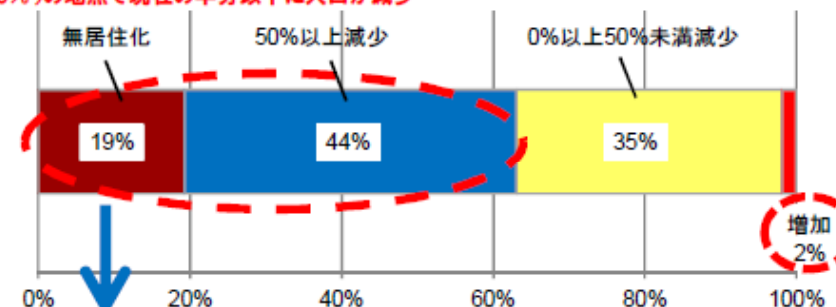
- 今後、全国的に人口減少化が進展し、2050年には60%以上の地点で2010年の半分以下に人口が減少すると予想されている。

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



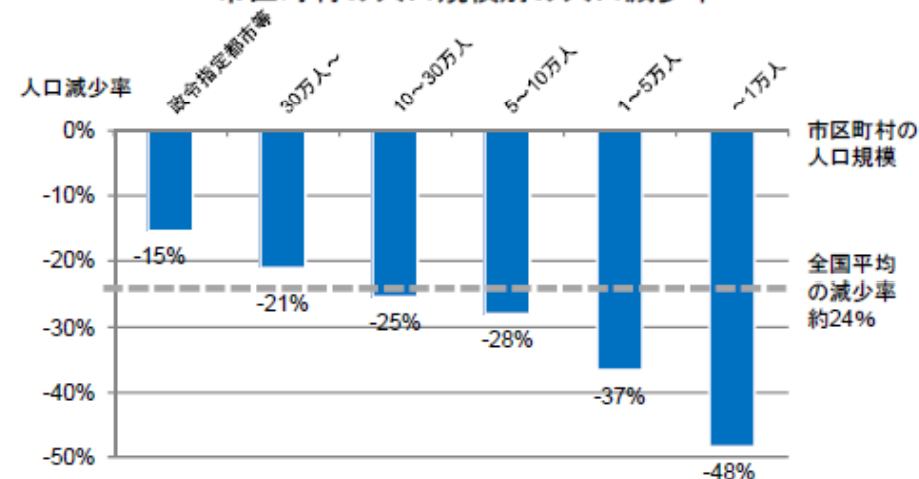
人口増減割合別の地点数

6割以上（63%）の地点で現在の半分以下に人口が減少



居住地域の2割が無居住化

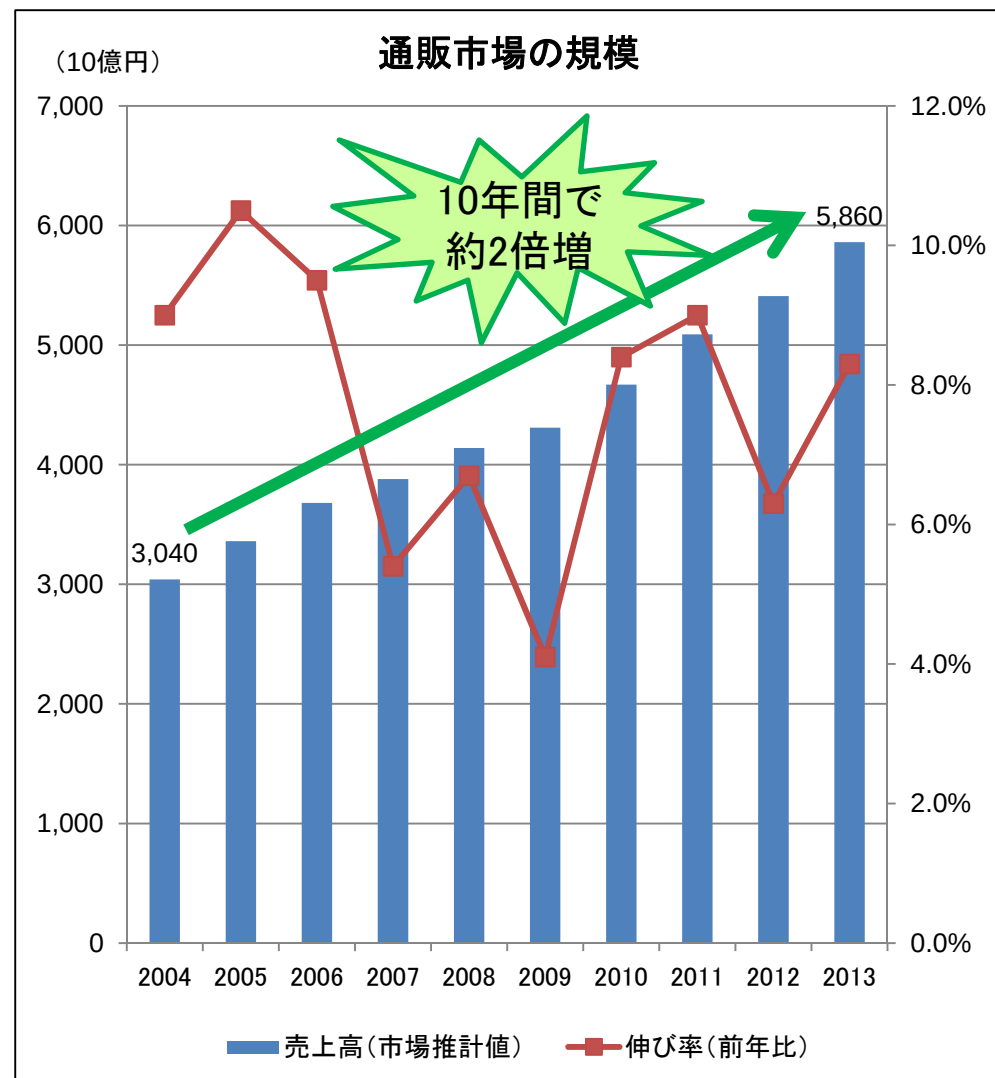
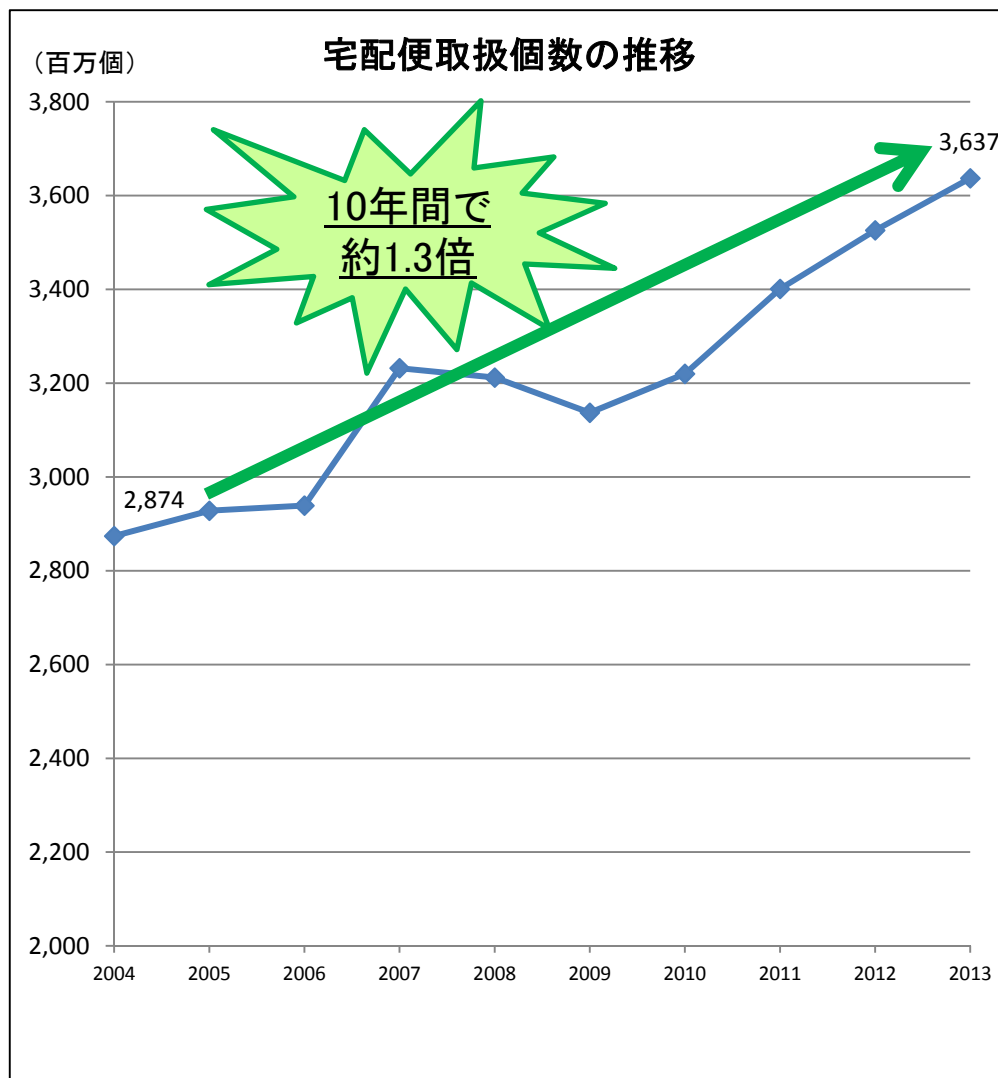
市区町村の人口規模別の人口減少率



出典：国土交通省ホームページ「国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～」

宅配サービスへの需要の伸び

■ 宅配便の取扱個数は、通販市場の拡大等を背景に10年間で29億個から36億個へ増加している。



出典: 国土交通省自動車局貨物課 報道発表資料

出典: 公益社団法人日本通信販売協会「2013年度通販市場売上高調査」

宅配サービスにおける日用品等のニーズ

- 過去1年間に家庭内からインターネットで購入した物品は、全ての地域で日用雑貨の比率が高い。
- 宅配サービスは、日常生活を支えるインフラとして重要なものとなっている。

過去1年間に家庭内からインターネットで購入した物品・サービス(複数回答可)

単位: %

都道府県	パソコン関連	書籍・CD・DVD・ブルーレイディスク	日用雑貨	耐久消費財	趣味関連品	各種チケット・金券	その他の商品・サービス	都道府県	パソコン関連	書籍・CD・DVD・ブルーレイディスク	日用雑貨	耐久消費財	趣味関連品	各種チケット・金券	その他の商品・サービス
全国計	17.5	37.0	47.4	20.0	35.9	33.2	4.4	三重県	20.6	35.8	44.0	23.8	37.8	32.8	6.6
北海道	15.6	32.7	50.0	20.6	40.2	36.3	5.7	滋賀県	17.4	37.1	46.1	19.6	35.0	32.5	4.8
青森県	14.3	36.7	48.3	21.0	34.2	26.3	5.6	京都府	19.3	38.0	46.0	23.4	29.6	31.6	4.2
岩手県	12.9	32.1	41.3	15.5	34.2	24.9	5.4	大阪府	21.2	34.8	46.7	18.3	34.4	35.3	3.6
宮城県	18.3	40.0	43.8	16.8	34.7	33.4	2.6	兵庫県	13.7	32.8	47.2	17.5	34.3	33.4	1.7
秋田県	17.0	43.2	44.9	17.6	37.0	31.8	3.0	奈良県	16.6	36.8	44.7	17.8	35.8	27.6	5.1
山形県	13.1	22.6	35.9	13.3	34.5	21.6	4.6	和歌山県	16.1	36.8	50.7	17.6	35.6	27.5	5.6
福島県	17.8	30.5	48.4	18.5	37.8	28.3	4.8	鳥取県	18.4	30.3	45.9	15.1	37.2	26.8	4.5
茨城県	17.0	36.6	45.8	12.2	36.1	27.4	4.3	島根県	11.2	34.5	47.6	13.6	31.2	29.5	4.6
栃木県	18.9	31.2	40.3	19.6	37.9	28.8	4.6	岡山県	17.1	34.8	46.0	18.4	39.9	29.8	3.0
群馬県	16.0	35.5	41.0	18.0	34.2	22.8	3.8	広島県	14.8	36.3	47.0	19.8	36.2	29.3	4.0
埼玉県	13.4	36.3	47.7	21.4	33.5	33.4	3.2	山口県	11.7	33.6	39.9	11.1	32.0	25.3	3.9
千葉県	16.4	37.1	43.4	20.2	37.2	30.6	4.8	徳島県	10.2	30.2	38.4	17.5	38.2	28.1	3.7
東京都	20.7	45.4	53.6	23.5	36.7	40.1	4.3	香川県	15.2	37.1	49.4	17.3	39.0	28.5	2.5
神奈川県	19.9	40.6	50.4	22.9	37.4	38.9	5.0	愛媛県	14.8	31.4	43.0	9.9	33.1	27.8	1.9
新潟県	17.4	36.2	45.4	17.2	35.9	25.0	4.2	高知県	15.2	34.6	49.7	19.3	41.2	27.5	3.4
富山県	17.9	34.9	41.3	15.6	35.2	27.3	3.1	福岡県	15.3	41.2	52.1	20.2	36.4	34.8	5.4
石川県	21.8	37.2	51.9	21.0	36.3	35.7	5.7	佐賀県	17.2	28.1	43.6	14.5	34.0	24.9	2.9
福井県	17.8	29.3	49.2	17.9	37.2	36.2	5.8	長崎県	10.5	38.7	45.2	20.5	32.6	30.6	5.9
山梨県	18.1	36.6	49.1	19.7	32.4	29.6	6.0	熊本県	17.2	32.2	49.3	21.8	38.2	27.0	5.3
長野県	17.8	34.1	43.4	16.3	35.6	24.4	4.4	大分県	15.2	32.9	45.3	18.8	33.3	28.5	6.9
岐阜県	14.5	35.8	44.8	17.2	32.0	31.6	3.9	宮崎県	11.8	31.0	43.1	20.9	33.7	28.7	3.6
静岡県	16.0	37.0	45.5	20.8	34.3	33.2	4.4	鹿児島県	19.5	32.0	48.5	17.4	37.0	31.7	2.4
愛知県	19.4	34.5	45.4	22.9	37.9	33.9	6.4	沖縄県	16.8	34.3	34.5	13.9	32.7	32.8	3.5

・パソコン関連…パソコン本体、周辺機器、ソフトウェア(DVD-ROM等の物品に限る)
 ・書籍・CD・DVD・ブルーレイディスク…電子書籍などデジタル配信されるものを除く
 ・日用雑貨…食料品、衣料品、化粧品、文房具など
 ・耐久消費財…家電、家具など

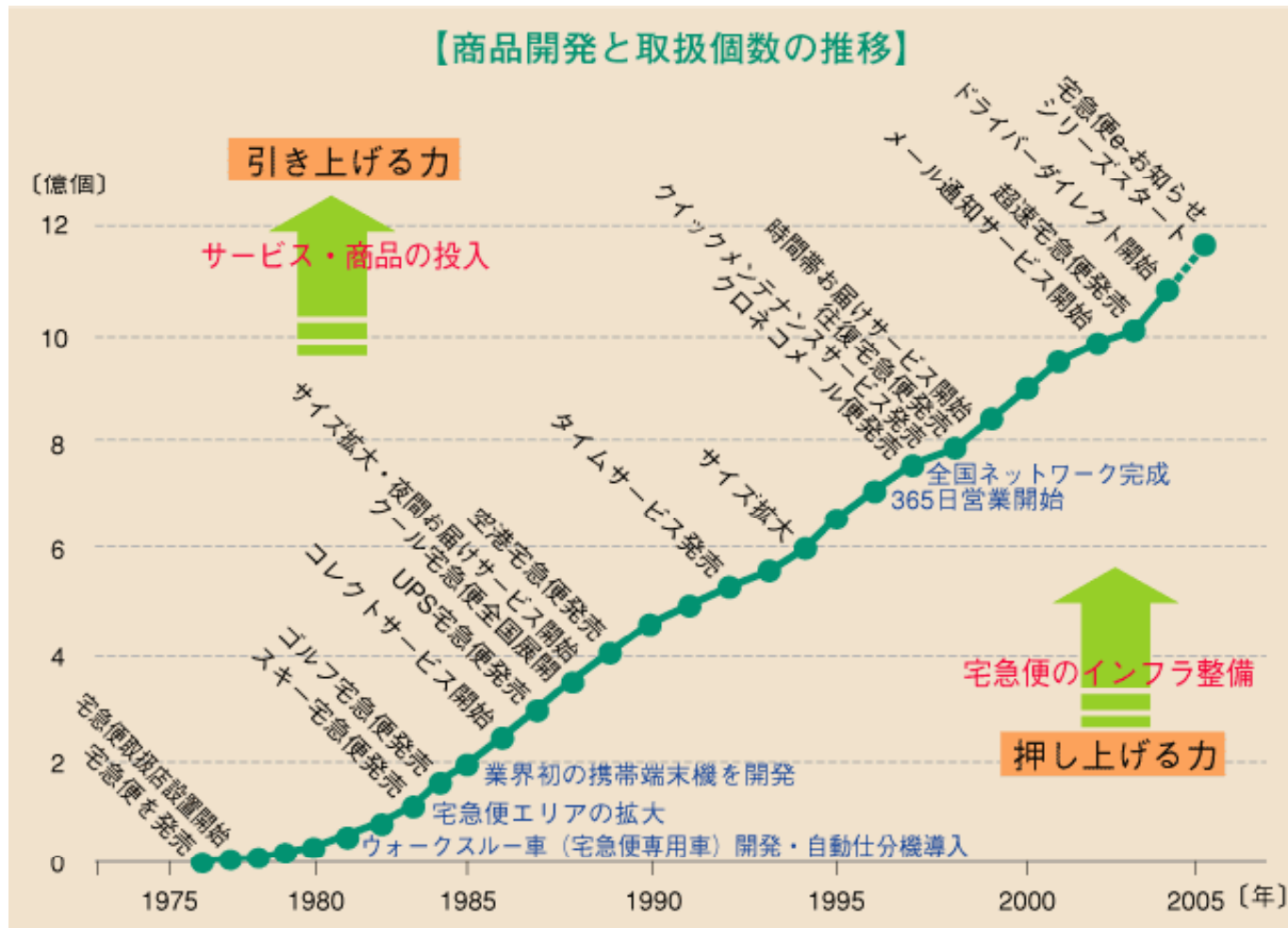
・趣味関連品…アクセサリ、楽器、スポーツ用品、玩具、自動車用品など
 ・各種チケット・金券…交通機関、ホテル・旅館、コンサート等のチケット予約及び購入
 ・その他の商品・サービス…デジタル配信されるものを除く

出典: 総務省 平成25年通信利用動向調査
 世帯構成員編

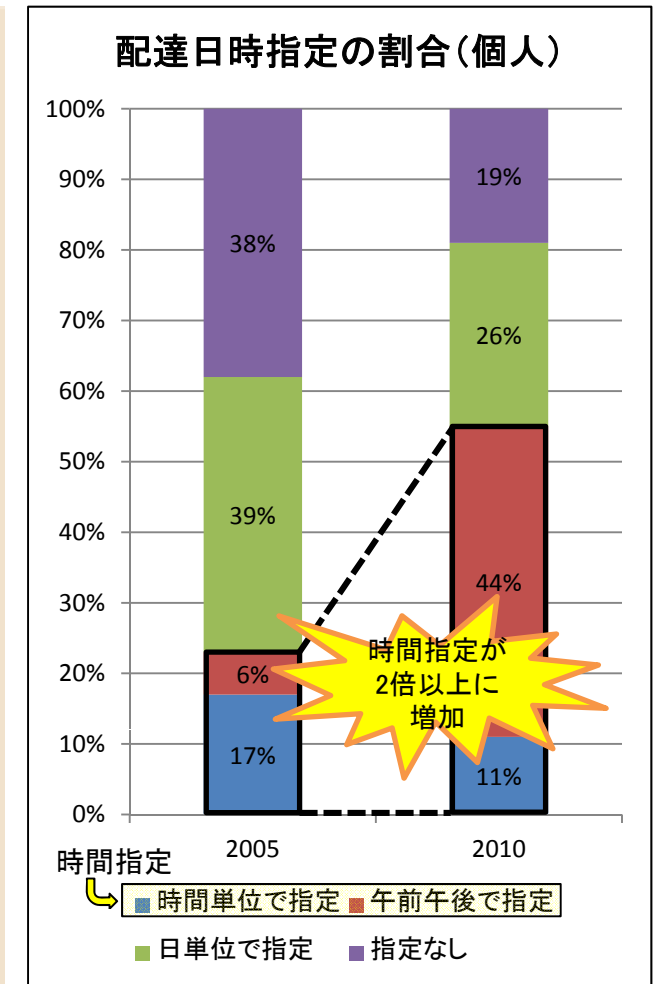
※調査は20歳以上(平成25年4月1日現在)の
 世帯主がいる世帯及びその構成員を対象

宅配サービスにおけるニーズの多様化

- 1988年 クール宅急便全国展開、1998年 時間帯お届けサービス開始等、ユーザーニーズの拡大に伴い、宅配サービスも多様化。
- 例えば、「時間指定」の割合が5年で急激に増加している等、きめ細かいサービスへの需要が増大することへの対応により、配達への負担が今後更に増大する恐れがある。



出典：ヤマト運輸株式会社ホームページ 宅急便30年のあゆみ



出典：国土交通省全国貨物純流動調査（物流センサス）
到着日時指定の状況 主要着産業別（件数ベース）

過疎地域における輸送効率

- 人口密度の差を反映して、一例としては、荷物1個あたりの走行距離は、過疎地域の方が都心部より、平均で6倍、最大で7倍も長い場合が見られる。

宅配サービスにおける過疎地域と都市部の輸送効率の比較(例) (物流事業者A社実績／月間営業日)

地域	トラック 走行距離	トラック台数 合計	荷物個数	荷物1つあたりの トラック走行距離
過疎地域	約34万(km/月)	約100(台/月)	約30万(個/月)	約1.2(km/個)
都市部	約37万(km/月)	約350(台/月)	約160万(個/月)	約0.2(km/個)



※過疎地域は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく地域から選定。

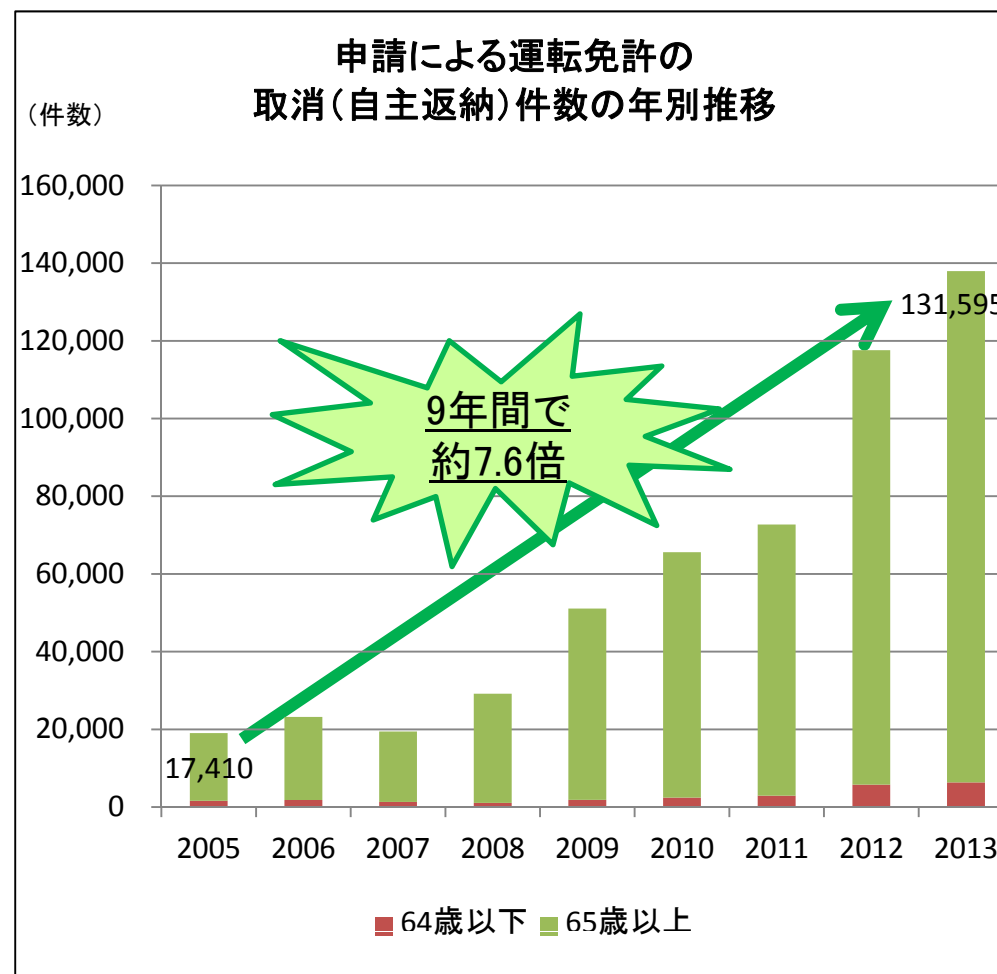
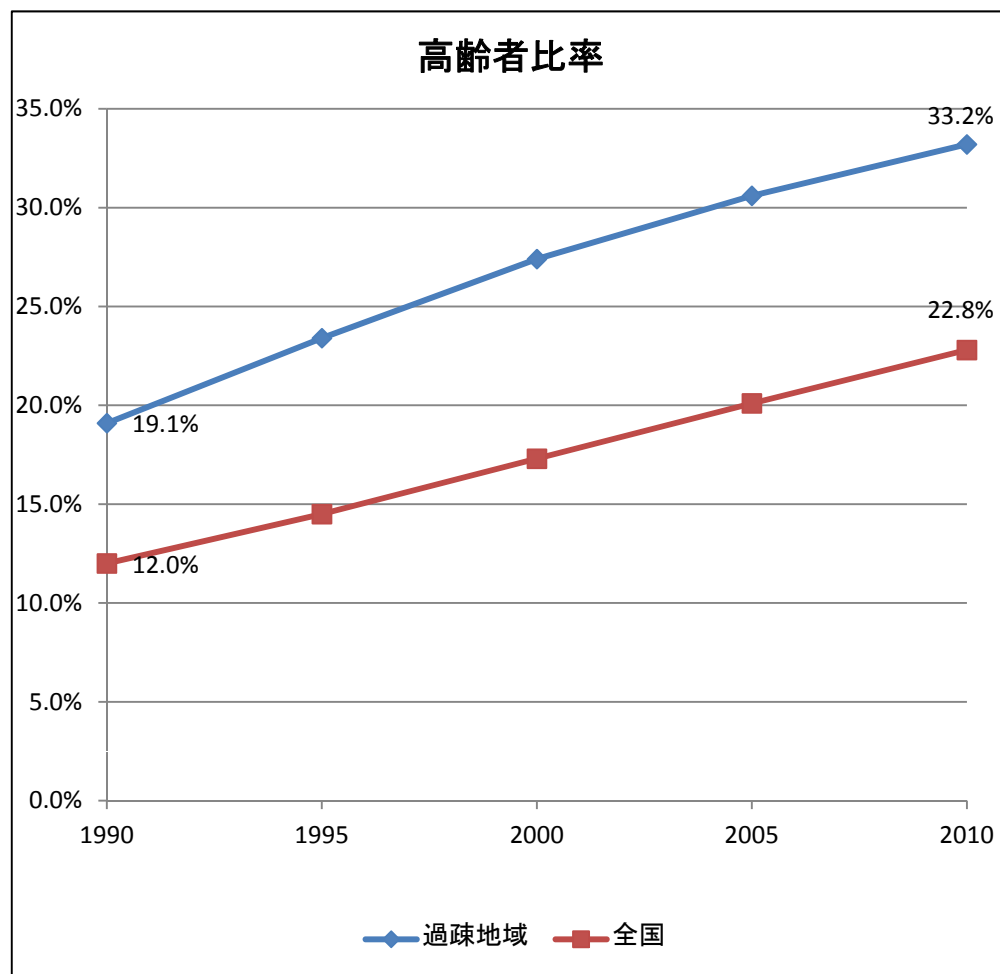
出典：A社実績データより作成

2. 高齢化の進展に伴う車を運転しない者の増加に対応した
- (1) 生活支援サービス等の必要性
 - (2) 地域経済の循環促進の必要性

- ① 買い物支援
- ② 農産物の集出荷
- ③ 高齢者等の見守り

高齢化の進展とそれに伴う申請による運転免許の取消(自主返納)の推移

- 高齢者比率は、過疎地域では30%程度となっており、全国よりも10%以上高くなっている。また、全国的に上昇傾向である。
- 65歳以上の申請による免許の返納件数は、年々増加しており、9年間で約7.6倍になっている。
- 運転免許の自主返納件数は年々増加しており、高齢者比率が高い地域では、車を運転しない者への生活支援のニーズが高まっていると言える。



【出典：総務省「過疎対策の現況」について】

・高齢者比率(総人口に占める65歳以上人口の比率)は国勢調査による。

・過疎地域は、平成25年4月1日現在。

・高齢者比率は加重平均である。

出典：警察庁運転免許統計より作成

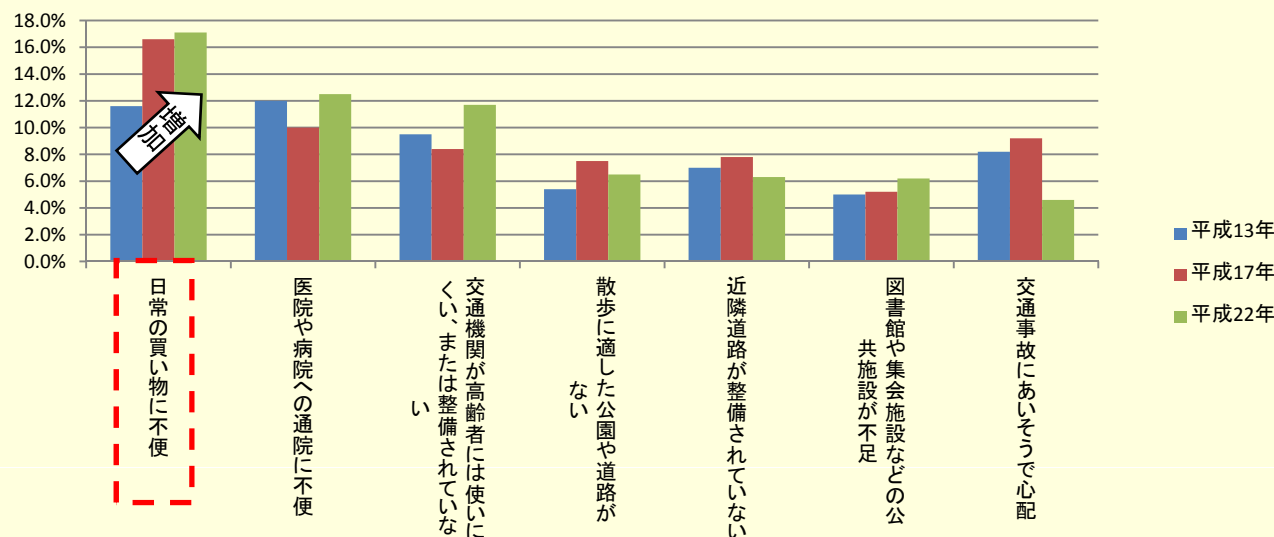
買い物弱者とは

○流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々のこと。徐々にその増加の兆候は高齢者が多く暮らす過疎地や高度成長期に建てられた大規模団地等で見られ始める。経済産業省では、その数を600万人※程度と推計。

※60歳以上の高齢者数3,717万人(21年度 総務省人口推計)に以下の調査結果で日常の買物に不便と回答した割合(17.1%)を乗じて算出。

出典:経済産業省 買い物弱者対策支援について

全国の60歳以上の男女3000人にアンケートで「地域の不便な点」を聞いたところ、「日常の買物に不便」という声が大きい。



出典:内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」平成22年度

- 生鮮食料品販売店舗への距離が500m以上ある人口は、三大都市圏と比べ、地方圏の方が2倍近く存在する。
- そのうち65歳以上の人口割合について見ると、三大都市圏と地方圏の割合の差は、より大きくなっている。
- 車を運転しない高齢者に対する買い物支援サービスの必要性が高まっていると言える。

店舗までの距離が500m以上の人口・世帯数推計

単位: 万人、万世帯

	地域区分	人口	地域別割合	対総人口割合	65歳以上	地域別割合	対65歳以上人口割合	世帯数	地域別割合	対総世帯数割合
食料品販売店舗への距離が500m以上	全国	1,400	100.0%	11.0%	370	100.0%	14.3%	440	100.0%	9.1%
	三大都市圏	340	24.4%	5.4%	78	21.2%	6.7%	110	24.2%	4.2%
	東京圏	110	8.1%	3.3%	25	6.8%	4.2%	36	8.1%	2.5%
	名古屋圏	130	9.0%	11.3%	28	7.5%	13.2%	40	8.9%	9.6%
	大阪圏	100	7.3%	5.6%	25	6.9%	7.0%	32	7.3%	4.4%
	地方圏	1,100	75.6%	16.8%	290	78.8%	20.6%	340	75.8%	14.4%
生鮮食料品販売店舗への距離が500m以上	全国	4,400	100.0%	34.7%	970	100.0%	37.9%	1,500	100.0%	30.7%
	三大都市圏	1,600	35.7%	24.6%	300	30.4%	25.4%	550	36.4%	21.4%
	東京圏	650	14.6%	18.8%	110	11.8%	19.1%	230	15.2%	16.0%
	名古屋圏	500	11.2%	44.1%	93	9.6%	44.4%	170	11.2%	40.9%
	大阪圏	440	9.9%	23.7%	88	9.1%	24.8%	150	10.0%	20.7%
	地方圏	2,900	64.3%	44.9%	680	69.6%	48.2%	960	63.6%	40.8%

注1)「平成19年商業統計メッシュデータ」及び「平成17年国勢調査地域メッシュ統計」をもとに推計したものである。

注2)「食料品販売店舗」は、各種商品小売業及び飲食料品小売業。「生鮮食料品販売店舗」は、生鮮食品小売業(食肉小売業、生鮮小売業、果実・野菜小売業)及び百貨店、総合スーパー、食料品スーパー。

注3)東京圏は東京・埼玉・千葉・神奈川、名古屋圏は愛知・岐阜・三重、大阪圏は大阪・京都・兵庫・奈良である。

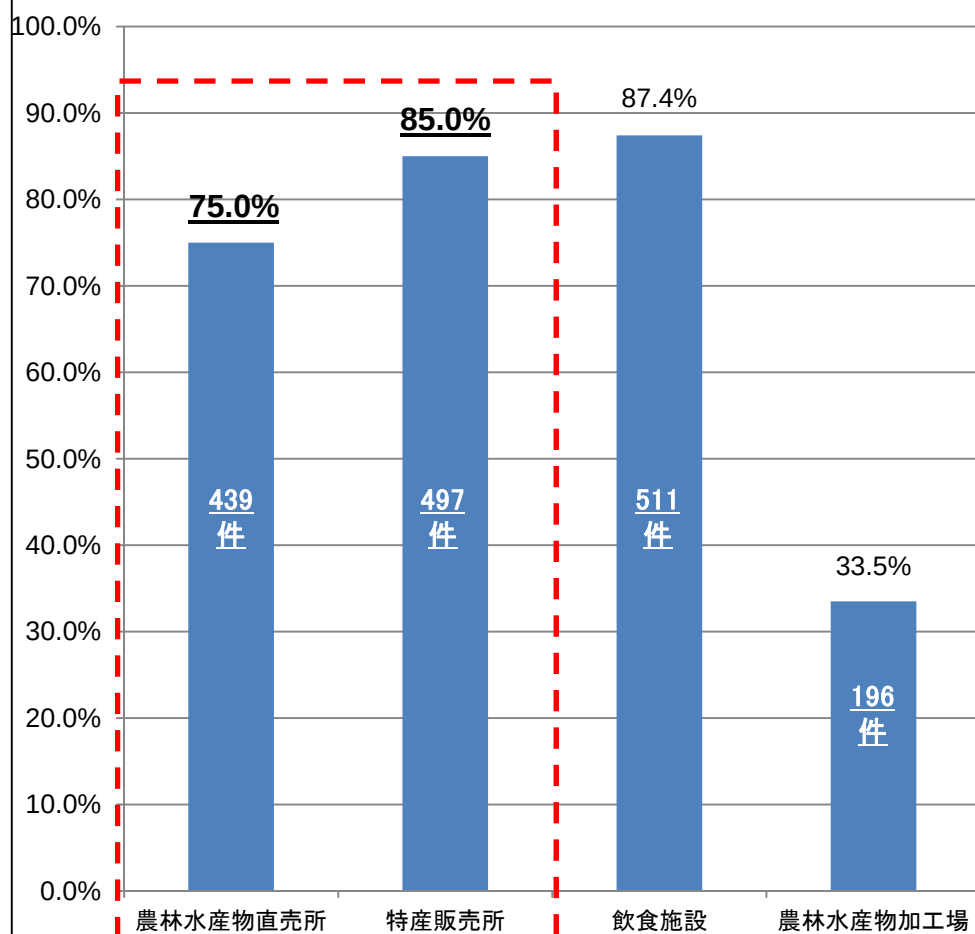
注4)ラウンドのため、合計が一致しない場合がある。

出典: 農林水産政策研究所 食料品アクセスマップ「我が国における食料品店と住民の距離」

産地における農産物等の販売①

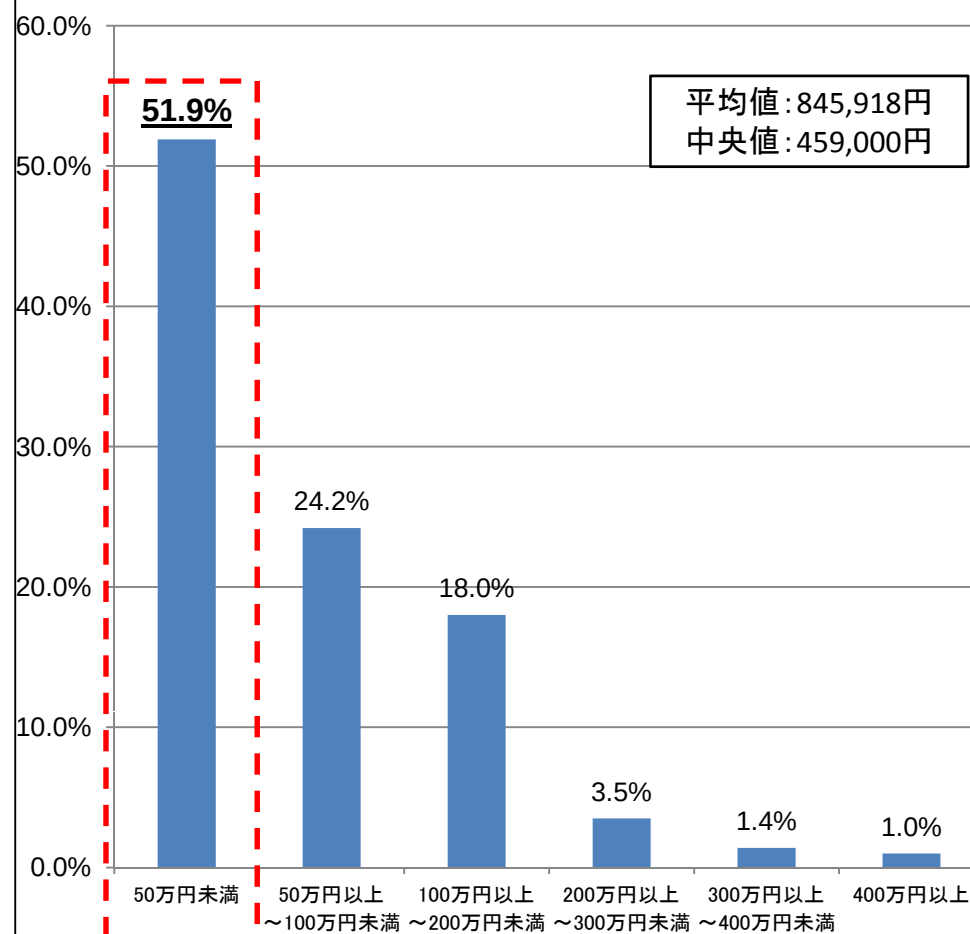
- 例えば、「道の駅」では、農林水産物直売所や特産販売所が高確率で設置されている。
- 出荷者1名あたりの年間平均販売額は、「50万円未満」が最も割合が高く、個人の第一線の職業農家ではないと思われる者が支えていると言える。

「道の駅」における各施設の設置状況



出典：財団法人 地域活性化センター「道の駅」を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（平成24年3月）
※件数は、各施設の設置状況に対するアンケート調査の回答件数。割合は、総有効回答数585件に対する比率。

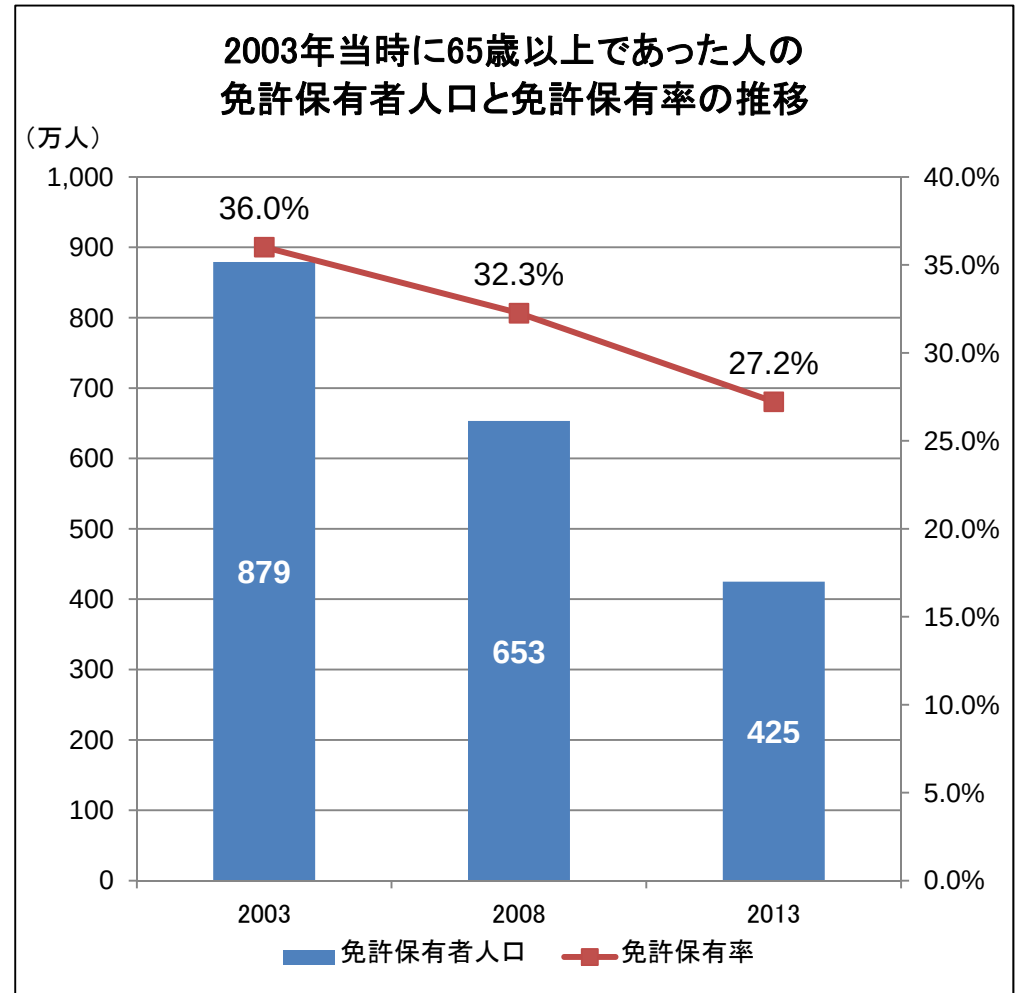
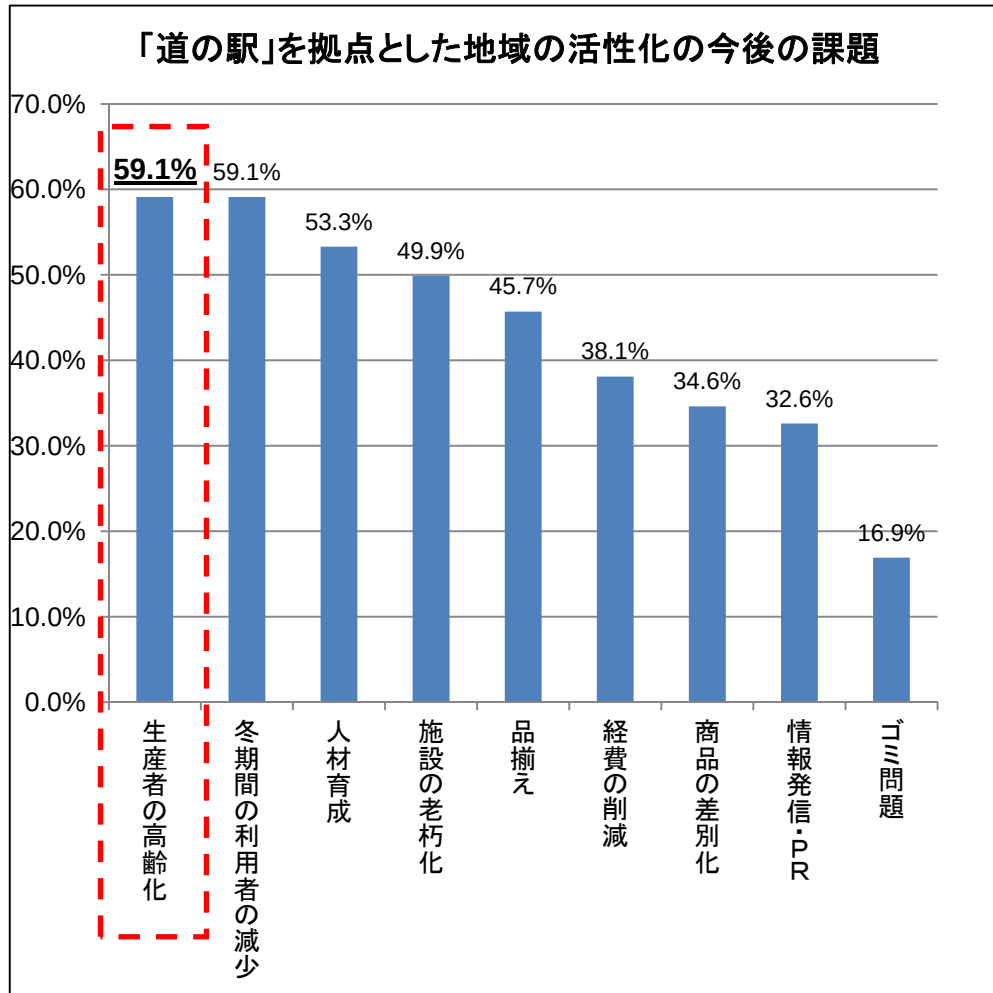
出荷者1名あたりの年間平均販売額



出典：財団法人 地域活性化センター「道の駅」を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（平成24年3月）
※件数は、各施設の設置状況に対するアンケート調査の回答件数。割合は、総有効回答数289件に対する比率。

産地における農産物等の販売②

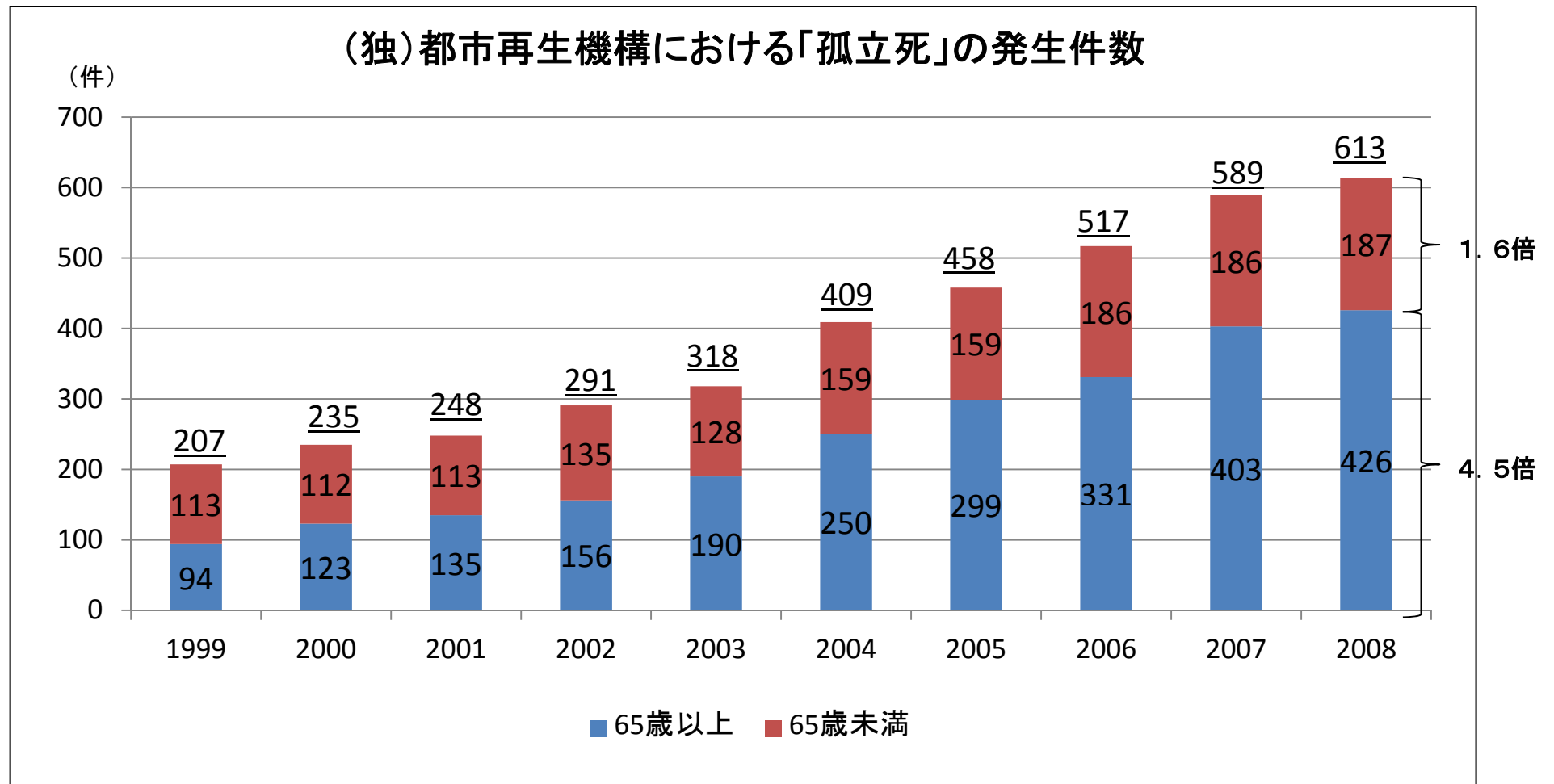
- 「道の駅」を拠点とした地域の活性化の今後の課題では、回答者の60%近くが生産者の高齢化を挙げた。
- 他方、65歳以上の高齢者の運転免許証の保有率は、10年間で10%近く減少しており、高齢化と相まって、出荷者の減少が予想される。
- 地域経済の循環促進の観点から、車を運転しない高齢者に対しては、農産物集出荷に関する支援が必要と考えられる。



出典：財団法人 地域活性化センター「道の駅」を拠点とした地域活性化 調査研究報告書(平成24年3月)
 ※件数は、各施設の設置状況に対するアンケート調査の回答件数。割合は、総有効回答数433件に対する比率。

出典：免許保有者人口…警察庁運転免許統計より作成、免許保有率…免許保有者(警察庁運転免許統計)・年代別総人口(総務省統計局人口推計)より算出

- 近年、孤立死の発生件数が増え、特に65歳以上の高齢者の割合の伸びは9年間で4.5倍と特に高くなっている。
- 高齢者等の見守りの必要性が高まっていると考えられる。

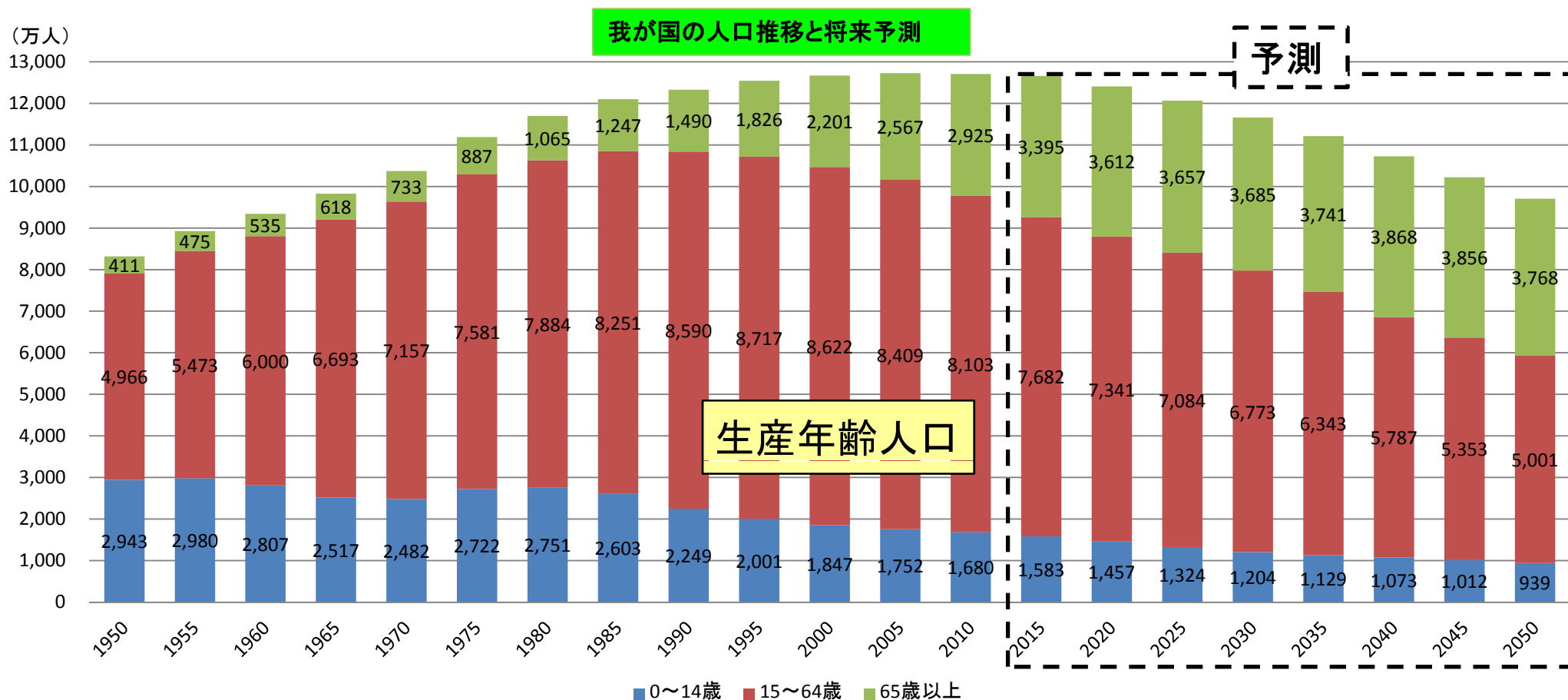


※(独)都市再生機構が運営管理する賃貸住宅で、単身居住者が誰にも看取られることなく、賃貸住宅内で死亡した件数

3. 地方自治体・NPO等・物流事業者等、地域の関係者の 共働による取組みの必要性

我が国の人口構造の変化(生産年齢人口の減少)

- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。



出典: 国立社会保障・人口問題研究所

1950年から2010年までの人口推移は、「人口統計資料集2012 年齢(3区分)別人口及び増加率: 1884～2010年」

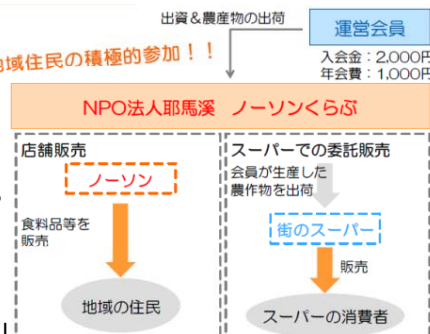
2015年から2050年までの人口予測は、「日本の将来推計人口(平成24年1月推計) 総人口, 年齢3区分(0～14歳, 15～64歳, 65歳以上)別人口及び年齢構造係数: 出生中位(死亡中位)推計」

NPO等による買い物支援等の生活支援サービスの事例

- NPO等が、買い物支援、高齢者等の見守り、農産物の販売支援、バス運行等の地域の生活支援サービスを提供する事例が出てきている。

【買い物支援】

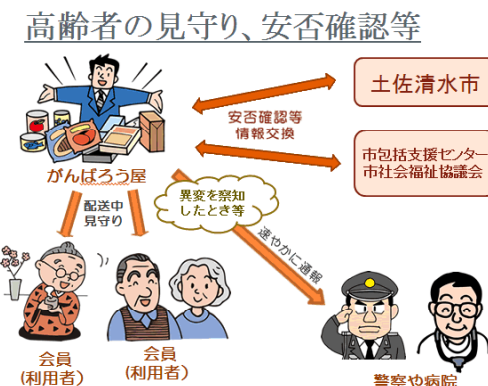
- 事業概要：地域住民を会員とするNPO法人による店舗経営等
- 実施エリア：大分県中津市
- 実施主体：特定非営利活動法人 耶馬溪ノーソンくらぶ
- 実績等：
 - ・店舗では300品目以上の商品を取り扱い、日販1.7万円、年間364万円（2009年度）
 - ・スーパー等での委託販売による売上は、年間461万円（2009年度）。売上の70%を農作物の生産者である会員に還元。



出典：経済産業省「買い物弱者を支えていくために」

【高齢者等の見守り・買い物支援】

- 事業概要：地域の任意団体による宅配・見守りサービス
- 実施エリア：高知県土佐清水市
- 実施主体：生活支援宅配センター がんばろう屋運営協議会
- 実績等：市街地の他、大岐、津呂、大浜、松崎等のエリアも対象



出典：土佐清水商工会議所ホームページ

【農産物の出荷支援】

- 事業概要：農業組織等による農産物の出荷代行（モデル事業）
- 実施エリア：新潟県上越市
- 実施主体：地域マネジメント組織（農業者による任意団体）等
- 実績等：平成24年度 出荷者51名、販売額4,560千円



出典：総務省
地域の元気創造プラットフォーム公式サイト

【過疎地有償運送】

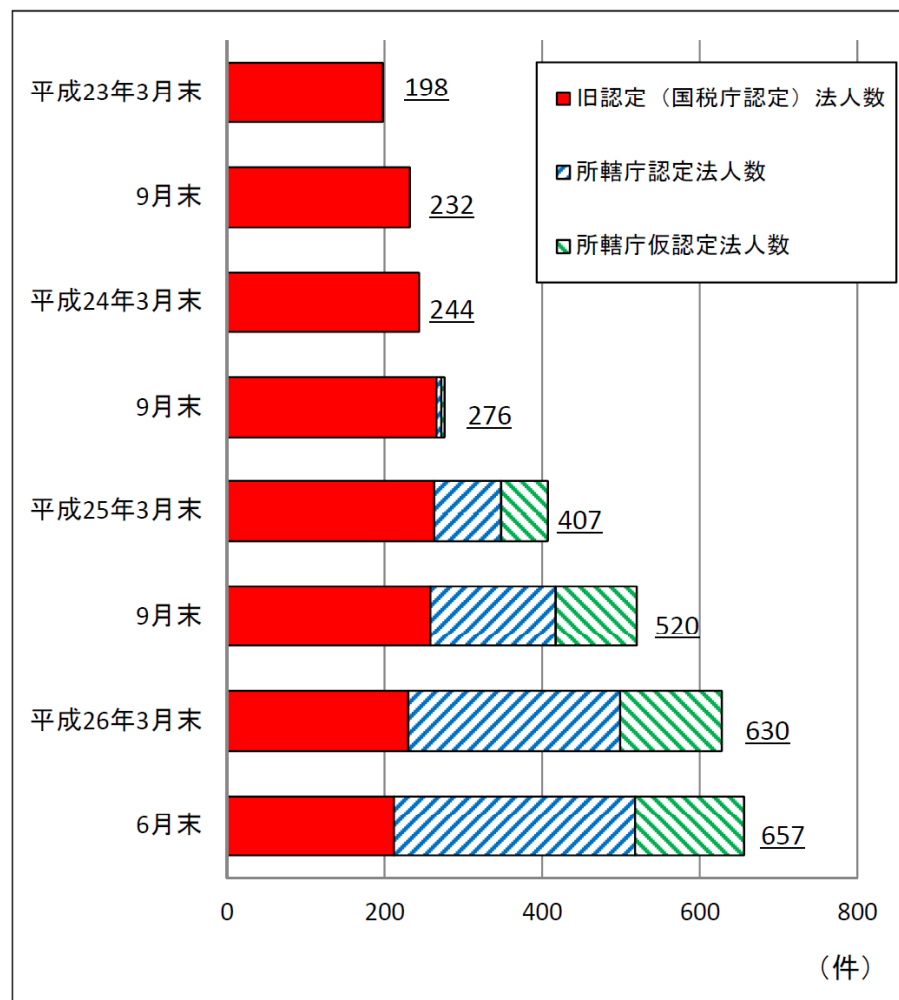
- 事業概要：NPO法人が運営するコミュニティバスの運行
- 実施エリア：富山県氷見市
- 実施主体：NPO法人八代地活性化協議会
- 実績等：
 - ・八代地区の全世帯（294世帯）と隣接地区の約300人が会員。
 - ・1往復約51km、29停留所で平日5便、土日祝日3便運行



出典：とやま経済月報 平成20年12月号

特定非営利活動法人の推移

- NPO法人数は、近年急速に増加中。今後も着実な増加が期待されている。
- 地方自治体やNPO等による地域コミュニティとの連携により、効率的で地域のニーズに即した生活支援サービス・宅配サービスの提供が可能となるのではないかな。



年 度	認証法人数	うち認定法人数
平成10年度	23	－
平成11年度	1,724	－
平成12年度	3,800	－
平成13年度	6,596	3
平成14年度	10,664	12
平成15年度	16,160	22
平成16年度	21,280	30
平成17年度	26,394	40
平成18年度	31,115	58

年 度	認証法人数	うち認定法人数
平成19年度	34,369	80
平成20年度	37,192	93
平成21年度	39,732	127
平成22年度	42,385	198
平成23年度	45,139	244
平成24年度	47,541	407
平成25年度	48,985	630
平成26年度 6月末現在	49,165	657

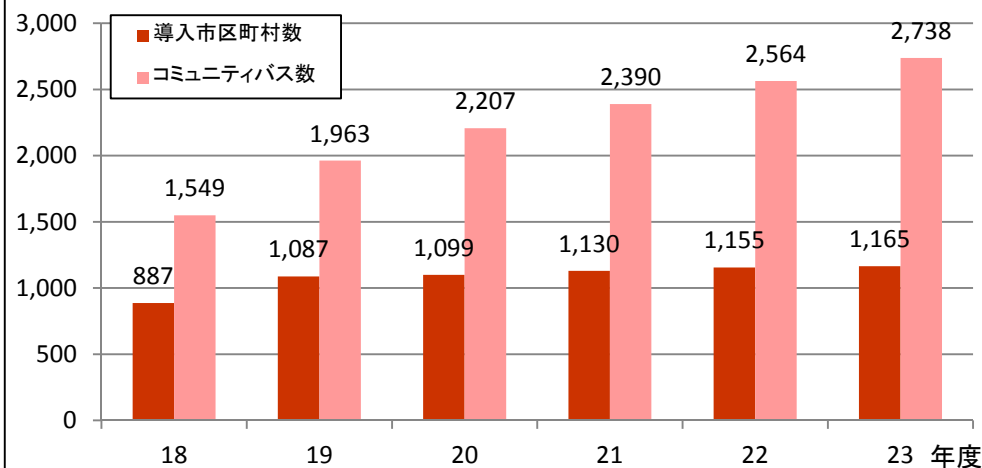
※特定非営利活動促進法は平成10年12月施行。認定制度は平成13年10月に創設。
 ※認定法人のうち国税庁認定と所轄庁認定が重複する法人は便宜上所轄庁認定としてカウントし、総認定件数において1法人と数えている（12法人）。
 ※上記グラフにおける認定法人数のうち、所轄庁認定数及び所轄庁仮認定数は、各月末の法人数を示す。旧認定（国税庁認定）法人数は、翌月初の法人数を示す。

※上記表における認証法人数及び認定法人数は、各年度末の法人数を示す。
 ※上記表における平成24～26年度の認定法人数には、仮認定法人数を含む。

地域の移動手段の導入状況

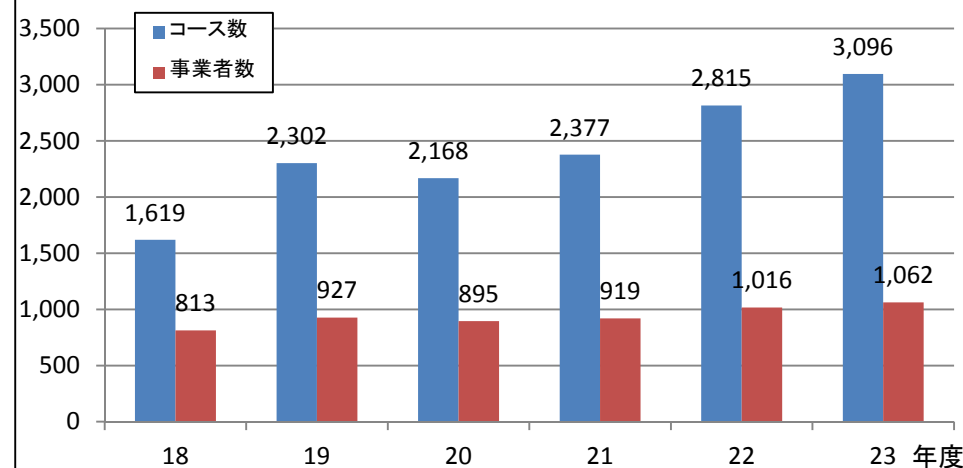
- 地域の足を確保する手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。
- このような新たな交通手段は、きめ細かい停留所の設置等の地域密着型のサービスを行っており、宅配等への活用も考えられるのではないか。

コミュニティバスの導入状況



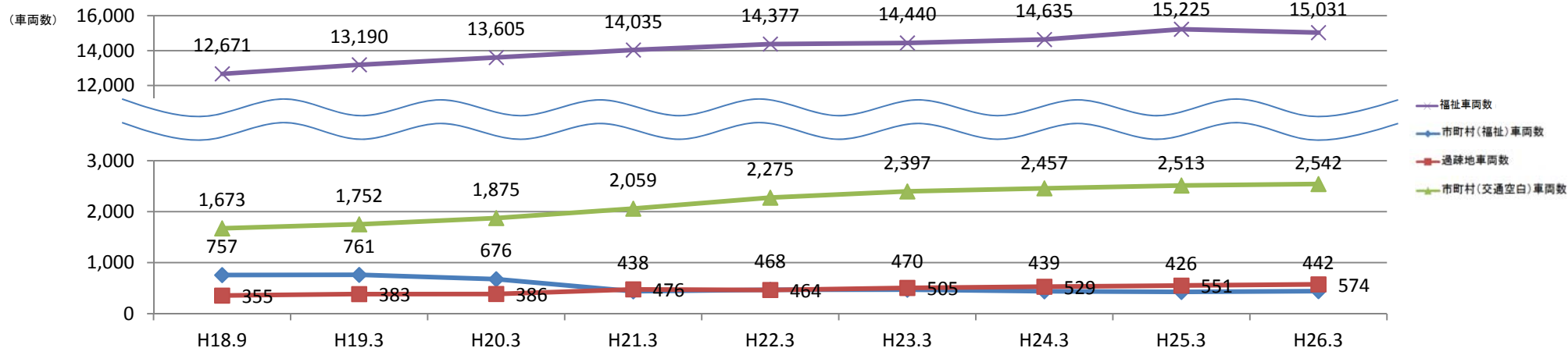
※国土交通省作成

乗合タクシーの導入状況



※国土交通省作成

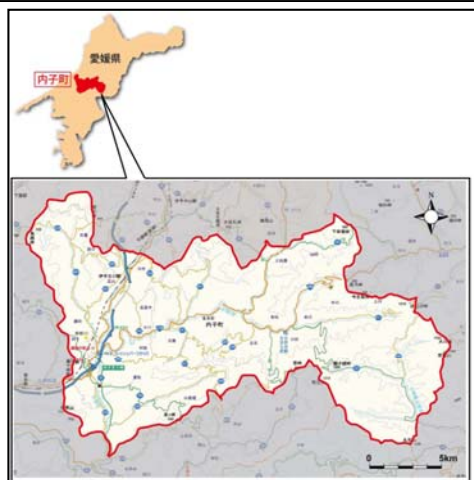
自家用有償旅客運送の車両数



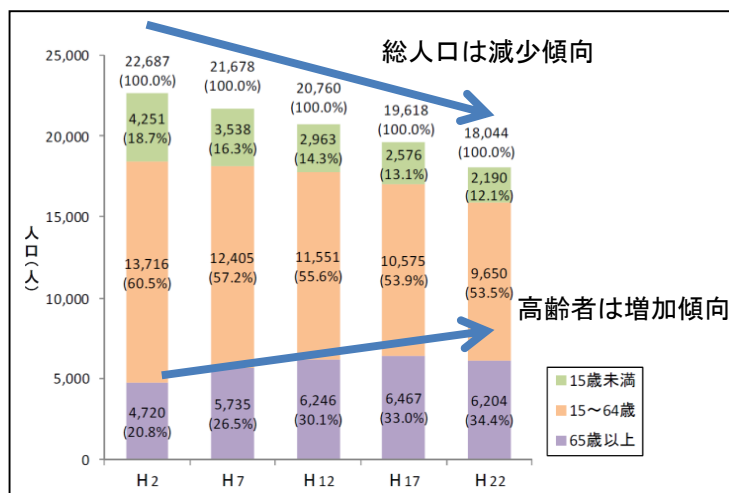
※国土交通省自動車局旅客課資料より作成

貨客混載について

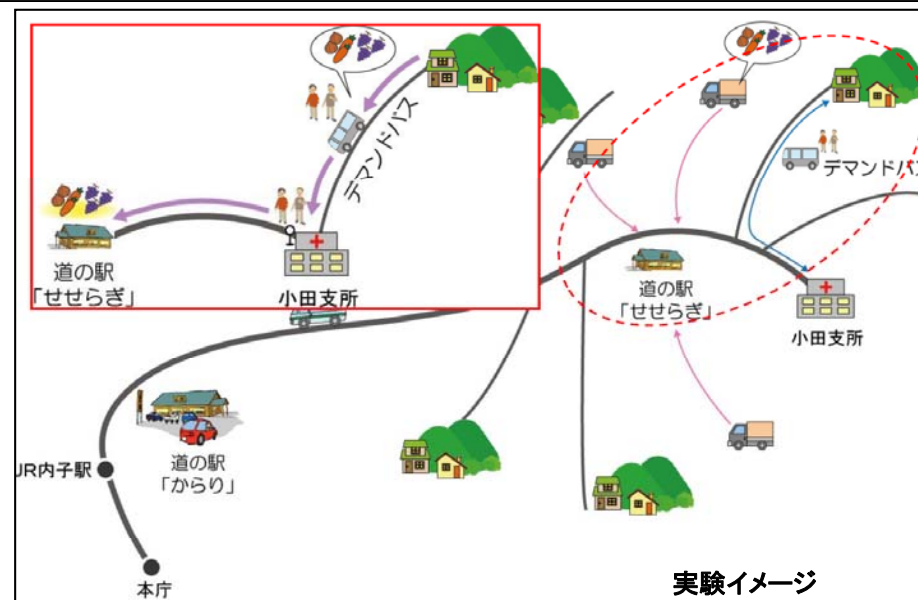
- 高齢化の進む愛媛県内子町においては、住民の通院や買い物等のため、町が民間タクシー事業者に委託する形で、週に数日デマンドバスを運行させている。
- 住民が自らの農作物をこのバスに乗せられれば、高齢のドライバーによる運転の機会が減り、交通安全上も好ましいことから、2013年1月28日～2月17日にデマンドバスを活用した農産物出荷等の実証実験を実施した。
- 実験後のアンケートでは、出荷者の約9割が「今後利用したい」、旅客利用者の64%が「(運用上)問題ない」と回答した。



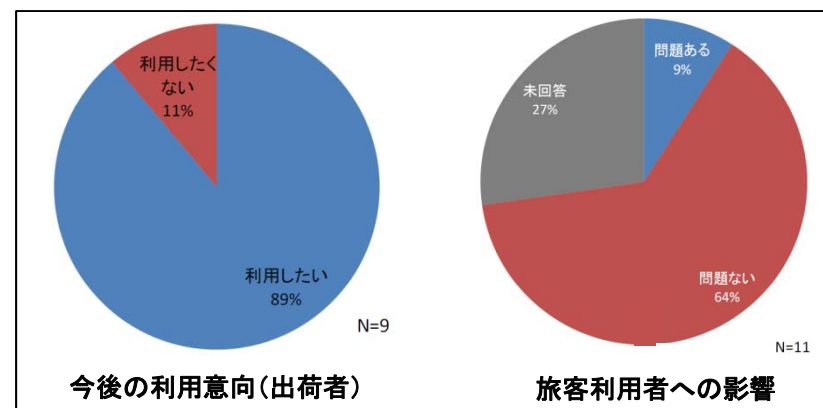
愛媛県内子町の位置図



内子町の人口推移



実験イメージ



今後の利用意向(出荷者)

旅客利用者への影響

実験後のアンケート結果

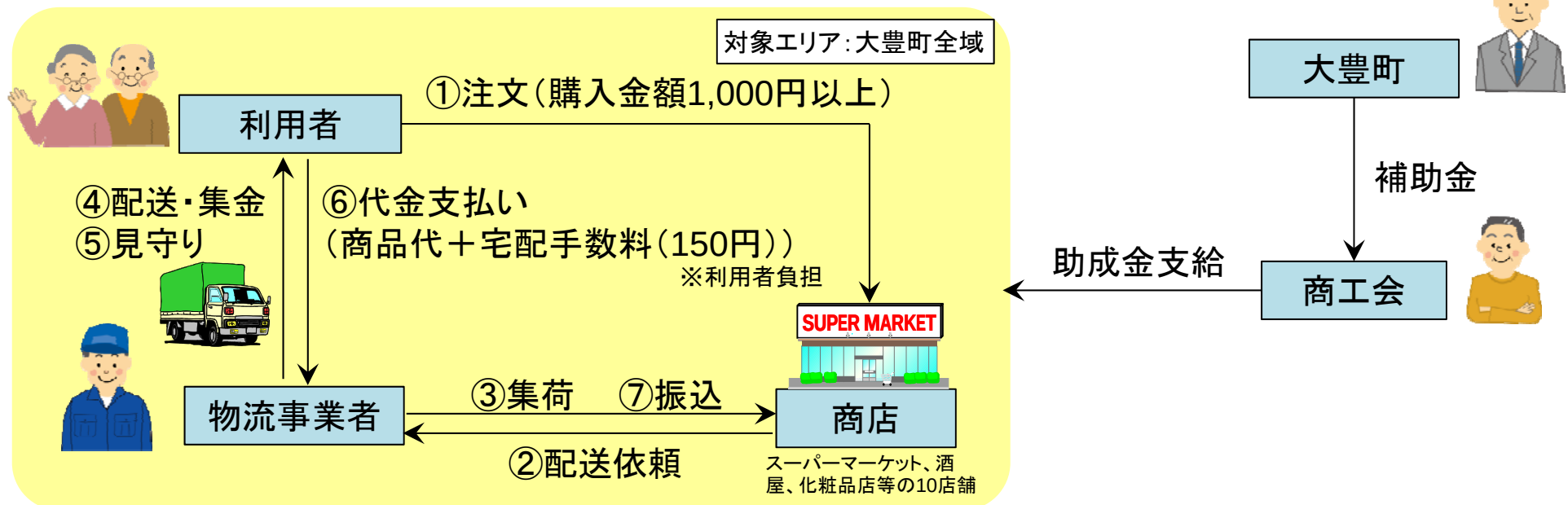
物流事業者と地方自治体の連携事例

- 高齢者の多い地域等において、地方自治体等と物流事業者が連携し、買い物支援や高齢者の見守り等、地域の維持・活性化に向けた取組みを行う例が出てきている。

高知県大豊町は、過疎化・高齢化が進む限界自治体（50%以上が65歳以上の高齢者）で、物流の効率が低下するとともに、買い物支援や見守りに対するニーズが高まっていた。

このため、地元商店、商工会、宅配事業者及び自治体の連携により、平成24年に高齢者の見守りも兼ねた買い物支援サービスが導入された。

【取組のフロー】



利用者からは「特に冬場は歩いて買い物に行きづらいので助かっている」「決まったドライバーが運んでくれるので、安心して利用できる」といった声が聞かれている。

地域を支える物流システムのあり方を検討する際の参考とするため、各地方運輸局等を通じて全国の市町村に向けて以下のアンケート調査を実施した。（調査期間：平成26年9月29日～10月17日）

アンケート内容

【問1】既存の宅配サービスに付加等して行う以下の戸別訪問型サービスについて、現在取り組んでいるものの番号を①～⑨より選択して下さい。（複数回答可）なお、取り組んでいるサービスが無い場合は全て空欄として下さい。また、選択したサービスを提供している物流事業者をA～Dより選択して下さい。

【問2】さらに、現在検討中又は今後取り組みたいと考えているものについて、番号を①～⑨より選択して下さい。（複数回答可）

（サービスの種類）

- ①買い物支援
- ②高齢者の見守り
- ③農産物の集出荷
- ④新聞配達
- ⑤介護サービス
- ⑥給食サービス
- ⑦メーターチェック
- ⑧バス、タクシー、NPO運送の活用
- ⑨その他（自由記入）

（物流事業者）

- A ヤマト運輸（株）
- B 佐川急便（株）
- C 日本郵便（株）
- D その他（自由記入）

【問3】問1、問2でお答えいただいた取組を実施する場合の問題点、課題について、以下の①～⑧から番号を選択して下さい。（複数回答可）

- | | |
|--------------------------|---------------|
| ①地域の合意形成が困難 | ⑤行政機関の資金が不足 |
| ②地域の人材が不足している | ⑥行政機関のノウハウが不足 |
| ③民間事業者が不在 | ⑦法令や制度面で課題がある |
| ④高価である等の理由で民間サービスが利用しにくい | ⑧その他（自由記入） |

アンケート集計結果(全国)

- 現状、宅配と併せて高齢者の見守りをを行っている市町村が多く、各サービスは、大手物流事業者以外の生協や商工会等の団体、新聞やヤクルト等の事業者によるものが殆どとなっている。
- 今後取り組む予定と回答のあったサービスの中で、実績に比べて多かったものは、買い物支援。
- 各種サービスを実施する上での課題としては、行政機関のノウハウ、地域の人材不足等が多く見られた。

調査対象市長村数	1,718市町村数	回答数	1,019市町村数	回答率	59.3 %
----------	-----------	-----	-----------	-----	--------

【問1への回答】取組中

【問2への回答】今後取り組みたい

【問3への回答】問題点、課題

回答項目	全数	内訳		回答項目	全数	回答項目	全数
		大手物流事業者	その他				
高齢者の見守り	326	206	234	買い物支援	298	行政機関のノウハウが不足	359
給食サービス	184	0	184	高齢者の見守り	239	地域の人材が不足している	336
買い物支援	167	15	158	バス、タクシー、NPO 運送の活用	144	行政機関の資金が不足	315
介護サービス	90	0	90	給食サービス	77	民間事業者が不在	243
バス、タクシー、NPO 運送の活用	77	0	77	農産物の集出荷	47	高価である等の理由で民間 サービスが利用しにくい	120
その他	41	4	37	介護サービス	41	地域の合意形成が困難	120
新聞配達	36	11	25	その他	30	その他	98
メーターチェック	30	1	29	新聞配達	18	法令や制度面で課題がある	78
農産物の集出荷	27	1	26	メーターチェック	16		

4. 検討にあたっての問題意識

1. 物流ネットワーク維持のための方策のあり方

- (1) 特定地域に人口が集中し、その他の地域で過疎化が進展。
- (2) 過疎化が進む地域では、貨物の集配効率が低下し、一方、宅配ニーズの多様化への対応により、物流事業者の負担も増加傾向。
- (3) 宅配サービスのニーズの増加に対応できる持続可能な物流ネットワークを維持・効率化するための具体的な方策や課題にはどのようなものがあるか。

2. 宅配ネットワークを活用した生活支援サービスの提供・地域経済の循環促進のあり方】

- (1) 特に地方部では、人口減少・少子高齢化が進展し、生活支援サービスの提供や農産物出荷支援等の必要性が高まっている。
- (2) また、労働人口が減少する中、地域の持続可能性を確保するため、戸別訪問型サービスの担い手としての一層の宅配ネットワークの活用が考えられるが、具体的な方策や実現するための課題にはどのようなものがあるか。
- (3) 地域経済の循環促進のため、地元商店からの配達等の買い物支援や農産物の集出荷等を支える効率的な物流システムの構築が必要であるが、具体的な方策や実現するための課題にはどのようなものがあるか。

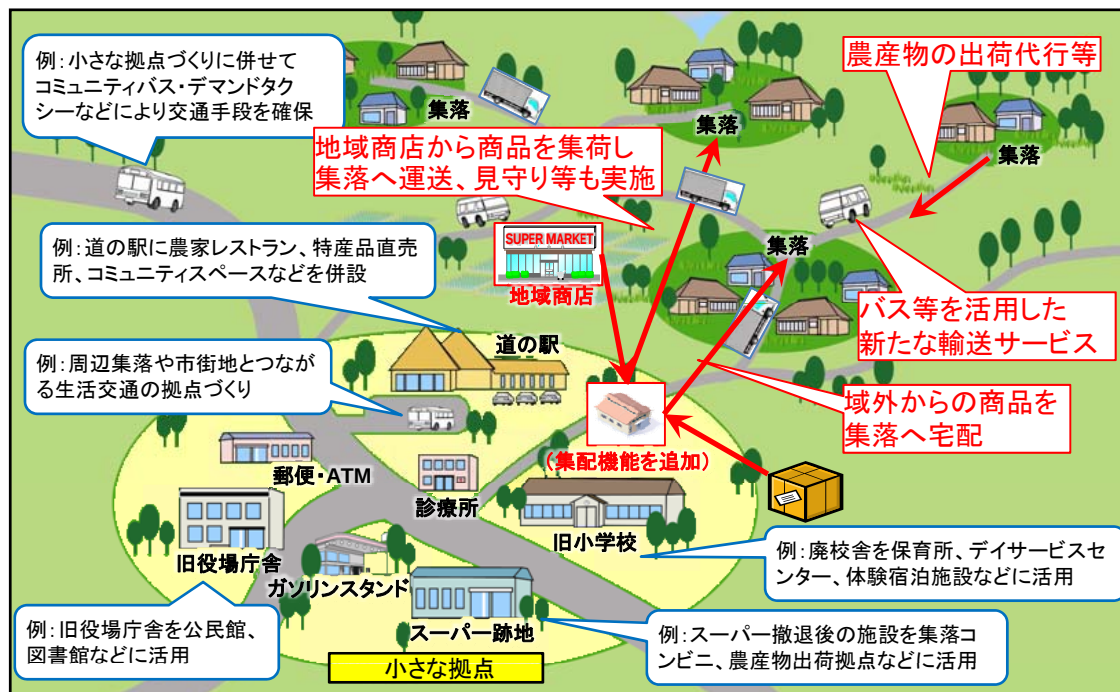
3. NPO等の新たな担い手の活用のあり方

- (1) 近年、地域における生活支援サービス等の新しい担い手として、NPO等が活躍。
- (2) 地方自治体やNPO等の地域コミュニティとの連携により、効率的で地域のニーズに即した生活支援サービス・宅配サービスの提供を実現するためには、どのような具体的な方策や課題があるか。
- (3) 存在する多様な輸送モードを活用し、より効率的で便利な宅配ネットワークの再構築を可能とするためにはどのような具体的な方策や課題があるか。

【参考】モデル事業の実施について(平成27年度予算要求中)

- 少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズが高まっている。
- 過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】



【モデル事業における役割分担】



【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方