

**買物弱者・フードデザート問題等の現状及び
今後の対策のあり方に関する報告書
(抜粋版)**

買物弱者とは「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物が困難な状況に置かれている人々」を指す。

買物弱者問題の概要

買物弱者問題とは

- 買物弱者とは、住んでいる地域で日常の買物をしたり、生活に必要なサービスを受けたりするのに困難を感じる人たちのこと
- 買物弱者・食料品アクセス問題・フードデザート問題等、報道などでは様々な表現・説明が使用されている
 - ✓ 参考: 食料品アクセス問題
生鮮食料品店までの距離が500m以上かつ自動車を持たない人を買物困難者としている。

食料品アクセスマップによる買物弱者地域の推定

- 生鮮食料品店まで500m以上ある地域を、買物弱者がいる可能性が高い地域としてマップ化している
- 市町村といった区域の境界に関わらず、買物弱者が存在する可能性があり、詳細なアンケート調査等による分析が必要
- (参考) 東京23区における食料品アクセスマップ



※この図は自宅から生鮮食料品店までの空間的な近接性を基に作成したものである。データの制現上、公共交通機関の有無や社会福祉の充実度、家族構成、所得などは加味していない。
本図は、フードデザートを把握する上での一つの目安であり、絶対的な指標ではない。

フードデザート研究はイギリス、アメリカが先行している。フードデザート発生メカニズムや現象が異なることも相俟って、対象者、波及/周辺課題の点で日本より広い領域を包括している。

欧米先行研究との比較

	各国におけるFDsの捉え方	対象地域	対象者	波及/周辺課題の広がり	発生要因
イギリス	<ul style="list-style-type: none"> スーパーストアの郊外化によるインナーシティの食料品店が廃業、貧困層は都市に残存する雑貨店での買物を強いられた その結果、貧困層における栄養事情が悪化し、疾患発生率が上昇していることが問題となっている 生鮮食料品の供給が焦点 	<ul style="list-style-type: none"> 都市が中心 	<ul style="list-style-type: none"> 社会的弱者（例：低学歴者や無職者、階級やシングルマザー、高齢者、障害者、低所得者等） 	<ul style="list-style-type: none"> 健康被害の発生（ガンや心臓疾患といった疾患の増加） テロ/犯罪の温床 コミュニティの希薄化 暮らしにくくなり、社会的弱者がさらに集住 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模店舗等商業機能の郊外化 治安の悪さによる出店規制 安価な加工食品の販売
アメリカ	<ul style="list-style-type: none"> 商業機能の郊外化によって中心部の食料品店が廃業、空白地域にファーストフードが多数出店 その結果、栄養過多による肥満問題が発生、特に子供の肥満が著しいことが問題となっている 人種差別との関わりも大きい 		<ul style="list-style-type: none"> 社会的弱者（低所得者、アフリカ系アメリカ人等） 		
日本	<ul style="list-style-type: none"> 当初は過疎地やシャッター通りといった物理的な買物が困難な地域を想定 ただし、今後高齢者が増加するのは郊外住宅団地等都市部であるため、都市部での深刻化が懸念されている 食料品アクセスの低下だけでなく、ソーシャル・キャピタルの低下にも言及 	<ul style="list-style-type: none"> 地方都市、大都市、大都市郊外、農村・山間部と多岐に渡る 	<ul style="list-style-type: none"> 社会的弱者（健康被害においては高齢者が中心） 	<ul style="list-style-type: none"> 健康被害 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模店舗の郊外化による中心街の過疎化を中心として、地域類型ごとに多様な要因がある

日本のフードデザート現象は非常に多面的であるため、**波及/周辺課題も含めてその全体像の把握を行った。**

1-1: 買物弱者問題の全体像 推計結果

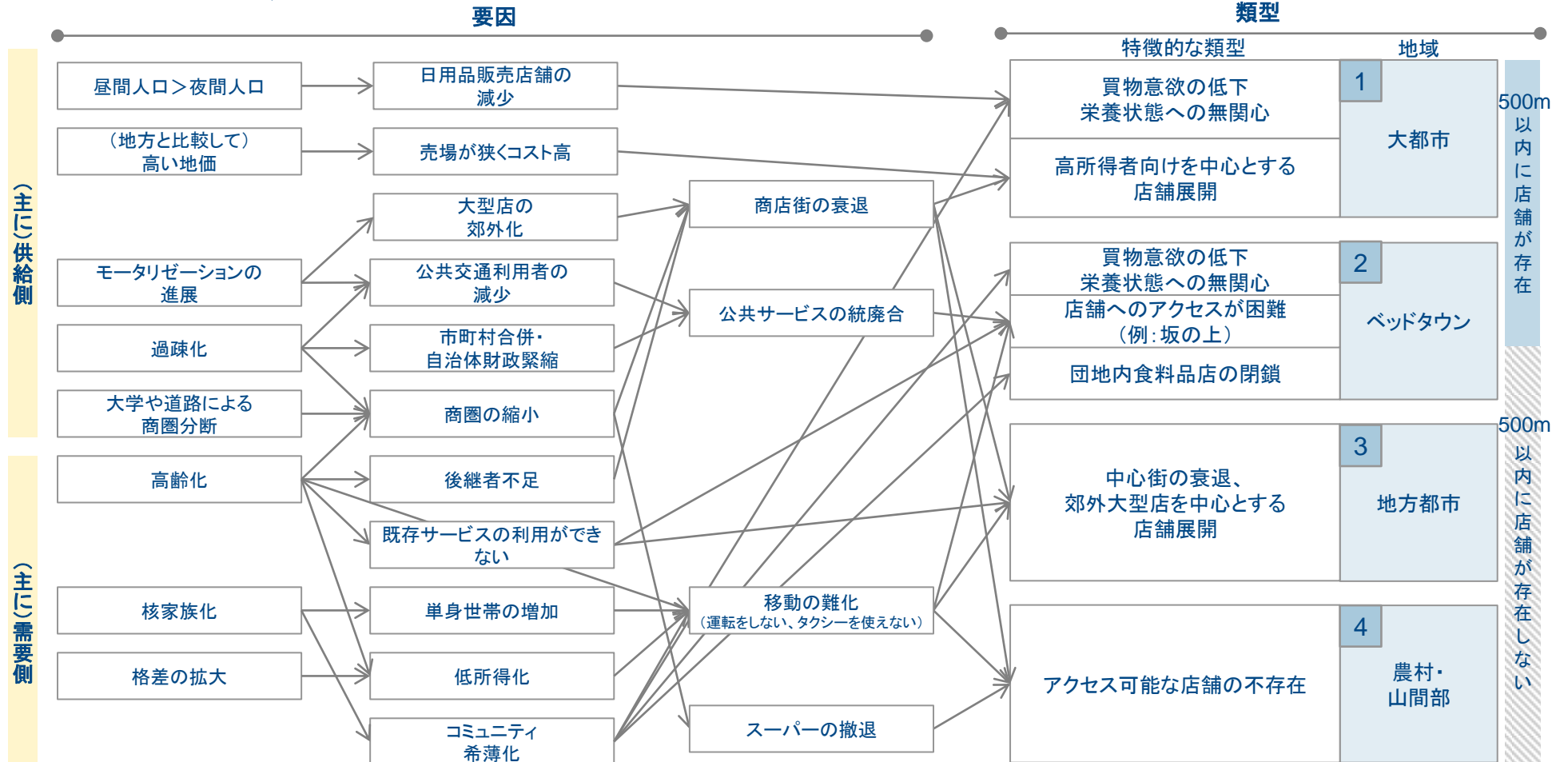
経済産業省における前回調査と同様に推計すると、日本全国の買物弱者数は約700万人程度となり、その数は増加傾向にある。

	前回調査	本調査
買物に困難を感じている人の割合	16.6% Source: 内閣府「平成17年度高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」において、アンケートで「日常の買い物に不便」と回答した割合	17.1% Source: 内閣府「平成22年度高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」において、アンケートで「日常の買い物に不便」と回答した割合
×	×	×
60歳以上高齢者数	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年10月1日: 3,422万人 平成20年10月1日: 3,717万人 Source: 総務省統計局「人口推計」	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年10月1日: 3,928万人 平成26年10月1日: 4,198万人 Source: 総務省統計局「人口推計」
=	=	=
買物弱者数(推計)	約600万人* (*平成17年人口で計算すると548万人、平成20年人口で計算すると617万人となることを踏まえ、約600万人が買い物弱者状態に置かれていると推測)	約700万人* (*平成22年人口で計算すると672万人、平成26年人口にて計算すると718万人であることから、約700万人が買物弱者であると推測)

買物弱者は増加傾向にあり、その対策が求められる。

1-2: 各地域類型における買物弱者問題の発生要因と今後の展望 全体像

買物弱者問題は供給側／需要側の双方の要因に起因し、地域によってそのメカニズムが異なってくる。そこで本章では、メカニズムの分析のために、地域の類型化を行い、それぞれにおける発生要因と展望を検討した。



※ただし、各自治体で対策を考えるにあたっては個別地域単位での議論が必要

統計的定義、各地域の背景を加味し全国の自治体を類型化した。

類型	定義	各類型に対応する自治体例	地域状況概要(詳細後述)	
1 大都市	<ul style="list-style-type: none"> 買物意欲の低下 栄養状態への無関心 高所得者向け店舗のみ存在 	<ul style="list-style-type: none"> 人口50万人以上 典型的には100万人～1000万人未満 	<ul style="list-style-type: none"> 東京23区 等 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関が整備されており、利便性が高い地域 しかしコミュニティの希薄化やコスト高による地元小売店の減少が懸念
2 ベッドタウン	<ul style="list-style-type: none"> 買物意欲の低下 栄養状態への無関心 アクセス困難な店舗のみ存在(例:坂の上) 団地内食料品店の閉鎖 	<ul style="list-style-type: none"> 大都市郊外圏に存在し、ベッドタウンとして機能 統計的に明確なデータは存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市 千葉市 等 	<ul style="list-style-type: none"> UR等によって大都市のベッドタウンとして団地が造成され、団塊の世代が一斉に居住した地域 高齢者の急増に対応しきれておらず、バリアフリー対応等が不完全 近所づきあいの希薄化も課題
3 地方都市	<ul style="list-style-type: none"> 中心街の衰退、郊外に大型店が存在 	<ul style="list-style-type: none"> 人口30万人～40万人程度* *山口(2004)により郊外化が進行しやすい人口規模とされている 	<ul style="list-style-type: none"> 広島市 仙台市 水戸市 等 	<ul style="list-style-type: none"> 県庁所在地が典型例、バイパス沿いに大規模店舗が進出、公共機関も郊外化しており、中心街の商店街は衰退 移動手段の乏しい高齢者にとって大規模店舗へのアクセスが課題
4 農村・山間部	<ul style="list-style-type: none"> アクセス可能な店舗の不存在 	<ul style="list-style-type: none"> 人口数千人～数万人程度 	<ul style="list-style-type: none"> 岩手県西和賀町 茨城県常陸太田市 等 	<ul style="list-style-type: none"> 過疎化が進んでいる地域 高齢化率も高く、需要が縮小。採算がとれない、後継者がいないことから小売店の撤退が他類型より早期に問題化

「市町村合併があったため、市町村単位で厳密な類型化を行うことは困難である。ただし、政策の実行単位が市町村であることから、市町村単位での類型化を行うほかない」(有識者コメント)

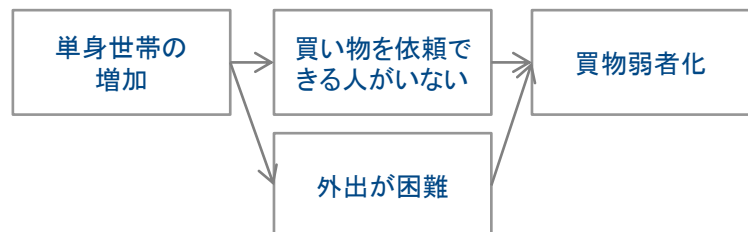
1-2: 各地域類型における買物弱者問題の発生要因と今後の展望 まとめ

買物弱者問題は、既に顕在化している農村・山間部に加えて他地域でも深刻化すると予測。中でもベッドタウン、地方都市は高齢化率が高いため深刻度が高い。

	需要面			供給面		今後の変化が予想される要因	今後の買物弱者問題傾向
	コミュニティの希薄化の程度 (「ほとんど、もしくは全く付き合っていない」)	人口の減少 2025→2035	高齢者人口 2025→2035 (高齢化率)	商圈への影響			
大都市	45.1%	13,178,672人 ↓ 12,662,691人 (東京都)	3,322,479人 (25%) ↓ 3,770,269人 (30%) (東京都)	巨大ショッピングセンター (商圈人口: 100万人以上)	都市部のコミュニティの希薄化等は進行すると予測	高齢者人口は今後20年にわたって増加するため、買物弱者問題は深刻化すると予測。左記要因も継続が予想される。	
ベッドタウン		217,124人 ↓ 202,589人 (埼玉県上尾市)	61,512人 (28%) ↓ 64,549人 (32%) (埼玉県上尾市)	大型ショッピングセンター (商圈人口: 40~80万人)			ニュータウンでの高齢化の進行、工場の撤退による団地の荒廃の可能性高
地方都市		36.3%	503,047人 ↓ 479,329人 (栃木県宇都宮市)	140,255人 (28%) ↓ 150,448人 (31%) (栃木県宇都宮市)	郊外型中型ショッピングセンター (商圈人口: 15~30万人)	モータリゼーションを背景とした大型店の郊外化によって商店街が衰退。高齢化に伴って運転の困難性高	高齢化スピードは鈍化するが高齢化率は最も高く、問題は深刻化すると予測。左記要因の継続が予想される。
農村・山間部			7,267人 ↓ 5,742人 (広島県神石高原町)	3,820人 (53%) ↓ 3,069人 (55%) (広島県神石高原町)	ミニスーパー (商圈人口: 4,500人)		
				鮮魚店や青果店 (商圈人口: 3,000人)			

単身高齢者は買物を依頼できる人がいないなどの理由により買物弱者化する可能性が高い。その数は今後5年間で11%、10年間で16%増加すると予測されている。

単身世帯と買物弱者



- 借家住まいの一人暮らし、とりわけ男性が、最も社会的孤立が懸念される高齢者である
 - 「困ったときに頼れる人の有無」「会話の頻度」について、一人暮らしの男性の24.4%が「いない」と回答
 - 借家暮らしの人は持ち家の人に比べ4倍近くがいないと回答

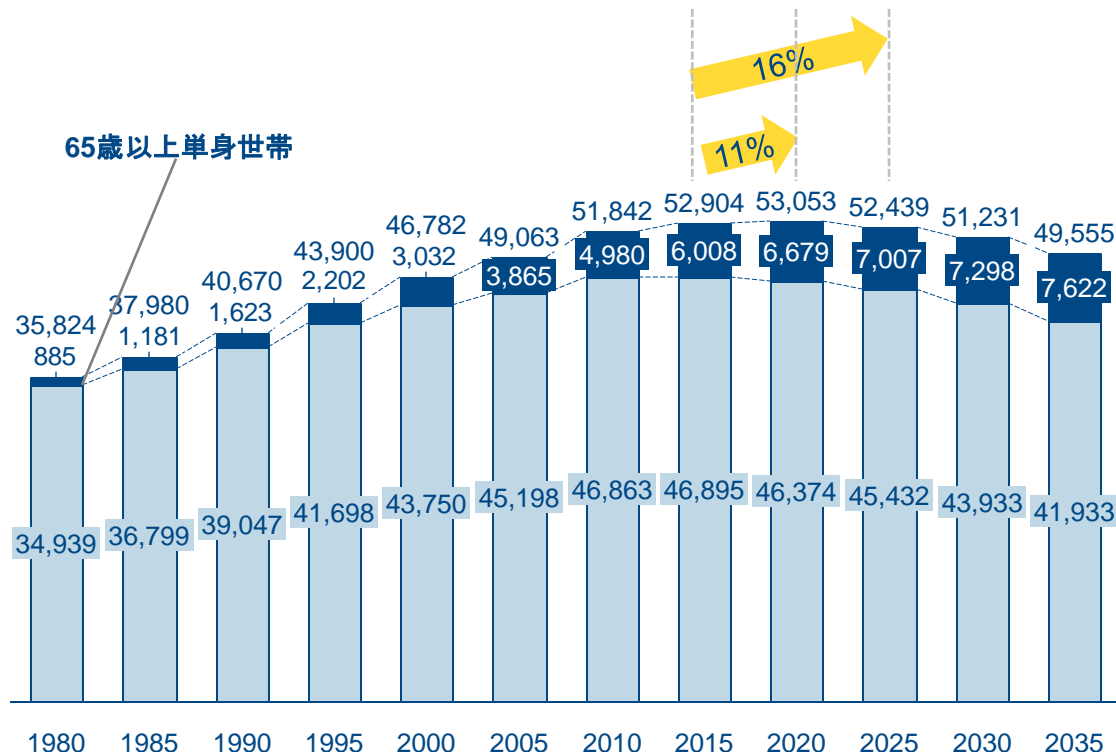
- 単身高齢者は共同住宅の割合が34.8%と高齢者世帯全体の約2倍と高い
 - エレベーターのない中層の集合住宅に住む高齢者の外出頻度は低くなる

(ニッセイ基礎研究所「高齢者の社会的孤立について」、2010年)

- 住民の高齢化、地元小売業の廃業、中心市街地や既存商店街の衰退、単身世帯の増加が主な原因と認識(農水省食料品アクセスマップ、2013年)

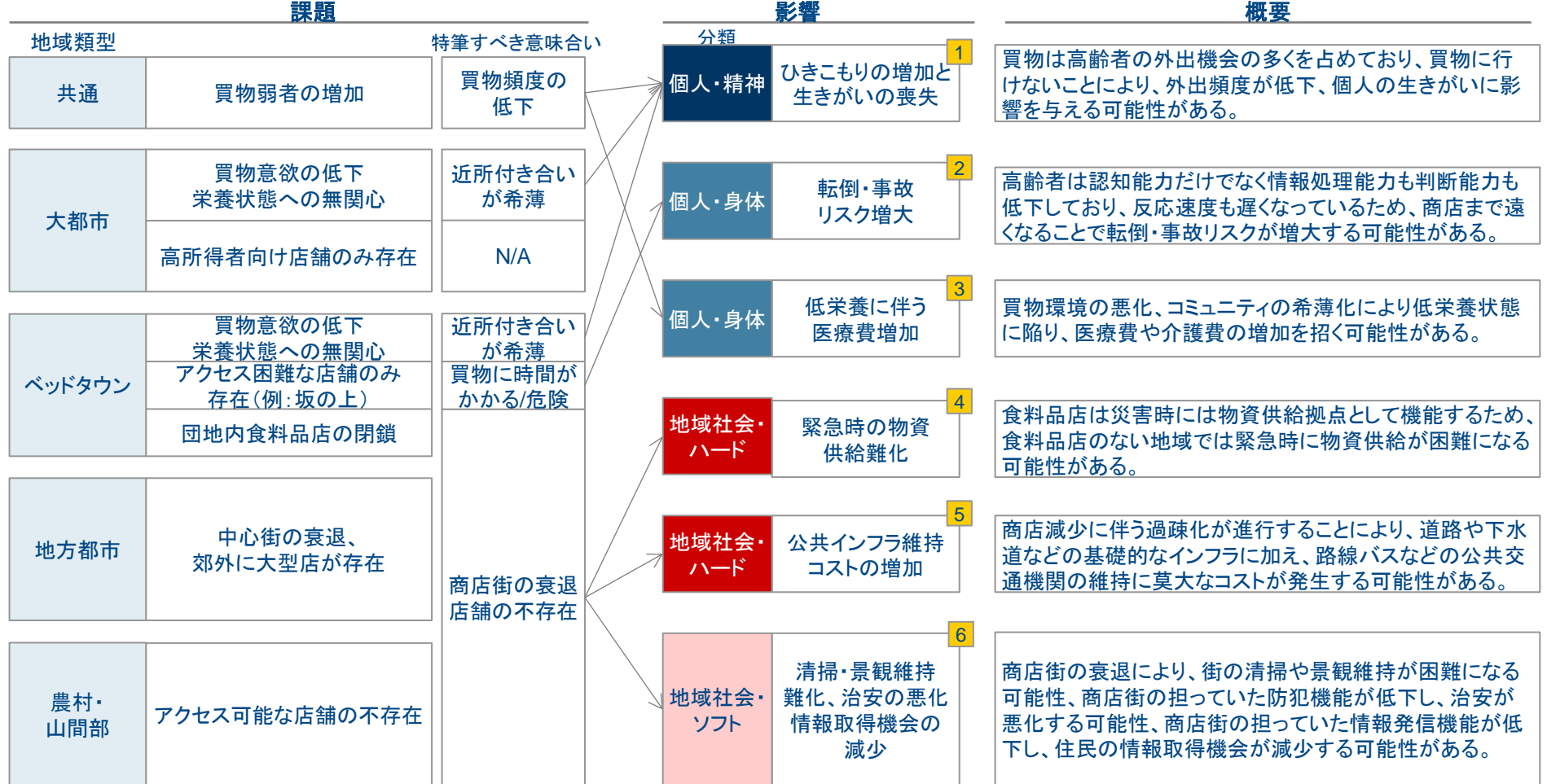
単身高齢者世帯の増加

単身高齢者世帯は今後5年間で11%、10年間で16%増加すると予測されている



1-3: 買物弱者問題から生じる波及課題 全体像

買物弱者問題は都市の抱える問題の入り口であり、その影響として、生きがいの喪失、低栄養、転倒・事故リスクの増大、商店街の衰退による治安悪化等が懸念されている。



学術研究が及んでいない分野も多いため、その内容の検証と対策の議論が必要である。

※買物弱者を生み出している土壌は共通的に他の問題の土壌にもなっており、本研究ではこの意味で「波及課題」として位置づけた

英国の研究では、フードデザート(Food Poverty)から生じる健康被害について、実際の経済損失と結び付けて言及している。

言及している研究

『Food Poverty』(Bristol City Council, 2013年7月)

フードデザート(Food Poverty)の原因

- **フードデザート(Food Poverty)は、3つの側面から生じると言及している(P4)**
 - 1) 経済的側面: 収入、食品の価格
 - 2) 社会的側面: 教育、社会的地位
 - 3) 物理的側面: 店舗へのアクセス
- **経済的側面: 貧困者は栄養価のある食事がとれない状況にあると述べている(P5-7)**
 - ・貧困者が一日に必要なカロリーを摂取するためには、カロリー当たりのコストが安い、砂糖等が添加された高カロリー低栄養な食事に頼らざる負えないため、高栄養な食事がとれない状況にある。
- **社会的側面: 教育水準が低い者や社会的地位が低い者は、低栄養な食事を強いられると述べている(P7-8)**
 - ・教育水準が低い者は、栄養に対する知識が乏しく、野菜や果物を購入しない。
 - ・移民や低技能者などの社会的地位の低い者は、貧困者であったり教育の水準が低いため、低栄養な食事を強いられる。
- **物理的側面: 店舗への移動手段がない者が、栄養価のある食品にアクセスできない状況を述べている(P7-8)**
 - ・移動手段が無い者は、遠くのスーパーへ移動できず、近所のコンビニやファーストフード店に頼らざる負えないため、栄養価の高い食品を購入できない。

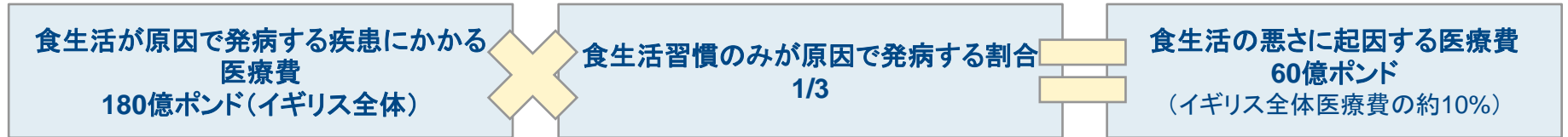
フードデザート(Food Poverty)による健康被害とその経済損失

- **フードデザート(Food Poverty)から生じる健康被害について述べている(P15)**
 - ・ フードデザートによって、ビタミンや食物繊維、ミネラルなどの栄養を摂取する機会が不足すると、慢性病、心臓病、脳卒中、糖尿病、癌などの健康被害が生じる可能性が高まる。
 - ・ 高齢者においては、低栄養が原因で転倒や骨折、身体障害のリスクが高まる。
- **英国 保険省のレポートを引用し、不健康によって生じる経済損失について言及している(P15)**
 - ・ 低栄養な食事を続けたことによって死亡する英国人の数は年間約70,000人になる。
 - ・ 英国の国民保健から、栄養不足が原因の病気に対して支払われる金額は年間約20億ポンド(3700億円)に達する。

英国研究者によると、英国におけるフードデザートによる経済損失は60億ポンドに達すると計算されている。

言及している研究	Mike Rayner etl.“ The Burden related ill health in the UK” (2005)
----------	---

フードデザート(Food Poverty)による経済損失 本論文内での算出方法



算出方法

- 感染症
 - 循環器系疾患(心臓病、心臓発作)
 - 糖尿病、ホルモン・免疫システムの病気
 - がん
 - 歯科、他の消化器系疾患
 - 精神性疾患
 - けが
 - その他
- 食生活が原因で発病する疾患

左記の疾患の主な原因

- 生鮮食品*の不足
- 肥満
- 高コレステロール
- 高血圧
- タバコ
- ⋮

*生鮮食品は野菜、果物を指しているため、肉類は含まない

元データの算出所

NHS(National Health Service)の1992/1993データ

WHO comparative risk assessment project

買物弱者問題とは、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物が困難な状況に置かれている人々を指し、現在、全国で約700万人存在すると推計される。

まとめ(1/3)

- ✓ 買物弱者問題とは、「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物が困難な状況に置かれている人々」を指す
 - 買物弱者、フードデザート、食料品アクセスなどの類似概念が複数存在しており、捉え方も各調査・研究により異なる
 - 本調査では買物弱者とフードデザートに着目

- ✓ 日本全国の買物弱者数は現在、約700万人程度と推計される
 - 2010年経済産業省調査時の推計値である約600万人と比較し、増加傾向にある
 - 今後も深刻化すると予測され、引き続きの対策が必要である

買物弱者問題の原因は、地域の特性ごとにその性質を異にする。今後は農村・山間部に加え、大都市やベッドタウン、地方都市でも問題が深刻化する可能性が高い。

まとめ(2/3)

✓ 買物弱者問題の原因は、その地域が持つ性質によって大きく異なる

- 大都市では旧来の商店街の衰退による買物環境の悪化、コミュニティ希薄化が特に問題視されている
- ベッドタウンでは、高齢化により買物を含む団地での生活が厳しくなるという問題がある
 - 団地では同世代、同属性の人々が集住しているため、高齢化が急激に進行する
 - 団地内食料品店が閉鎖され、坂を下って買物に行かなくてはならないという困難を抱えることになる
- 地方都市では、商店の郊外出店により中心街の商店が撤退してしまい、買物が困難になっている
- 農村・山間部では過疎化が進行しており、商圈人口を維持できる商店がないといった問題がある

✓ 今後の展望として、農村・山間部に加え、大都市を含む3地域で買物弱者問題が深刻化する可能性が高い

- 農村地域では過疎化が進むため、買物弱者の母数自体は減少するが、問題は引き続き継続する見込み
- 他3地域(大都市、ベッドタウン、地方都市)では高齢化率が上昇するため、車での移動ができなくなって買物弱者化する高齢者が増える可能性がある
- また、全類型に共通して、核家族子育て世帯や単身高齢者世帯、非正規雇用者といった社会的弱者の間で問題が発生し深刻化する可能性がある

買物弱者は波及課題を生ずる可能性があり、中でも低栄養問題は、地域・国全体の医療費や介護費の増加をもたらす可能性がある。

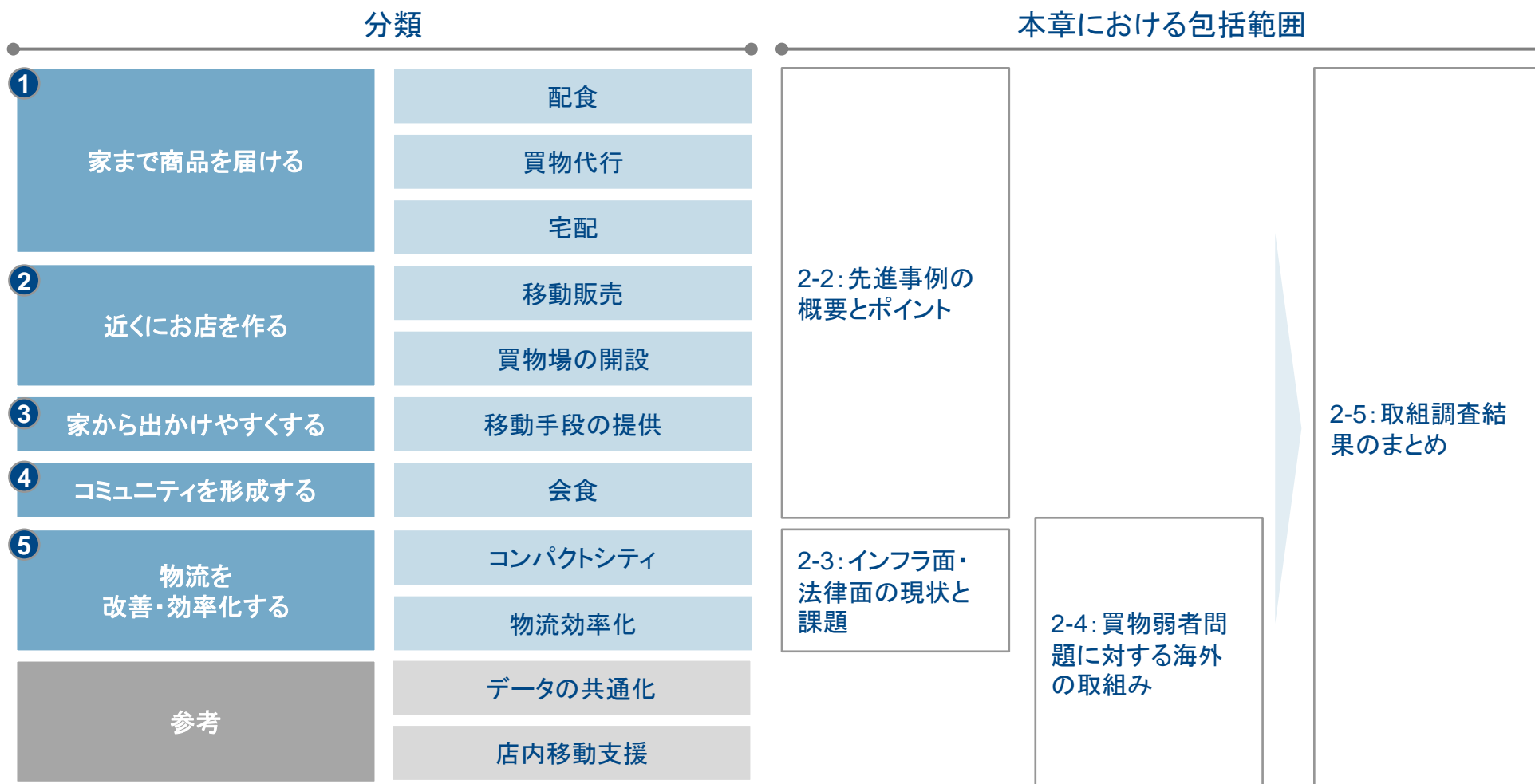
まとめ(3/3)

- ✓ 買物弱者の原因は、他の都市問題の原因ともなりえ、波及課題を生ずる可能性がある
 - 買物弱者発生による種々の「波及課題」がある
 - ※「波及課題」: 買物弱者を生み出している土壌は共通的に他の問題の土壌ともなっており、本研究では「波及課題」をこの意味で用いている
 - 買物は個人の健康や精神に影響を与える他、商店街の衰退による治安悪化など、地域社会にも影響を与えている可能性がある

- ✓ 中でも、低栄養問題は深刻であり、地域・国全体の医療費や介護費の増加を招く可能性があるとされている例もある
 - 買物困難地域における低栄養リスクの増大が指摘されている
 - 低栄養は様々な疾病の原因となっており、イギリスにおいては低栄養が医療費や介護費の増加をもたらすとして、その経済損失が議論されている

2-1: 買物弱者問題の解決に向けた取組みの全体像 取組みの分類と本調査における位置付け

本調査では買物弱者に関する先行研究での分類に、基盤を改善する取組みであるコンパクトシティや物流の効率化を加え、2+5分類について調査した。



今回ヒアリングした先進事例は、家まで商品を届ける、近くにお店を作る、家から出かけやすくする、コミュニティを形成する、物流を改善・効率化するの5つに分けることができる。

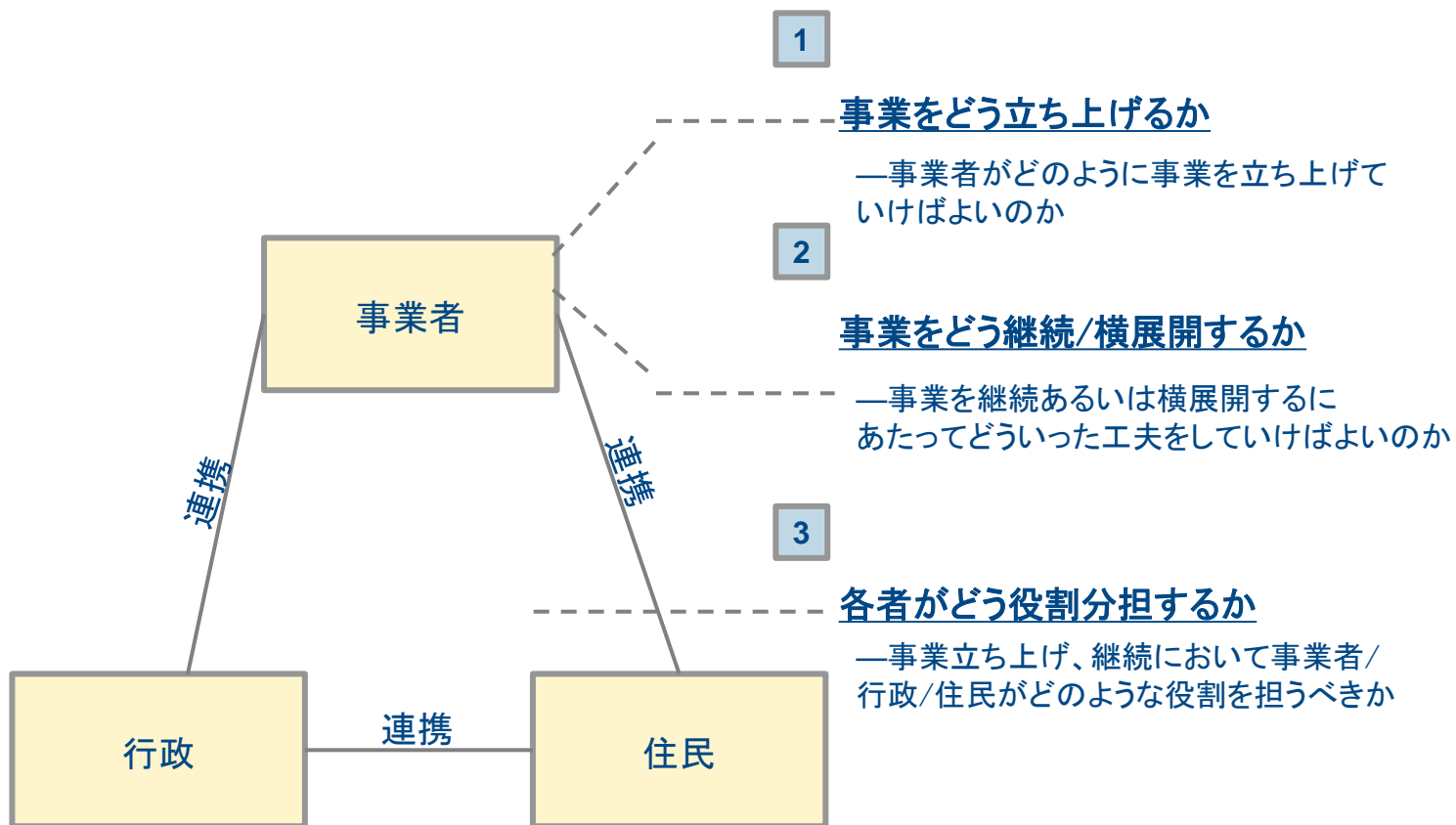
先進事例分類結果

① 家まで商品を届ける	宅配	すかいらーく株式会社による宅配サービス 東急セキュリティ株式会社による即配サービスの無料提供 株式会社平野新聞舗による「ほっとおつかい便Motteku(もってく)」 株式会社ファミリーネットワークシステムズによる御用聞きサービス「わんまいる」 株式会社フジと日本郵便株式会社四国支社による「おまかせJP便」
	買物代行	株式会社アクティブモコによる買物代行・送迎「モコ宅配便」 ココネット株式会社による御用聞きサービス「喜くばり本舗」
	配食	コープネット事業連合による夕食宅配サービス
② 近くにお店を作る	移動販売	有限会社安達商事による「あいきょう」の移動販売ひまわり号 社会福祉法人臥牛三敬会による「虹の懸け橋まごころお届け便」 有限会社さんわ182ステーションによる「やまびこローソン」の移動販売 セブンイレブン株式会社による「セブンあんしんお届け便」 株式会社とくし丸による移動スーパー「とくし丸」 株式会社ヤオミ/足助商工会による移動販売「おいでん便」
	買物場の開設	合同会社うらだによる「スーパーふれあい浦田」 NPO法人かさおか島づくり海社/高島まちづくり協議会による「婆一ちやるショップ高島屋」 株式会社大国屋/がんばろう若山台による「リトルマート大国屋」
	移動手段の提供	イーグルバス株式会社による「お出かけサポート便」 株式会社光タクシーによる枝光やまさか乗合ジャンボタクシー
③ 家から出かけやすくする	会食	支えあう会みのりによる会食交流会・配食サービス
④ コミュニティを形成する	物流効率化	株式会社国分による「問屋 国分ネット卸」
⑤ 物流を改善・効率化する		西日本電信電話株式会社/株式会社北國銀行/株式会社アール・ティー・シー他による「れじおん」

詳細は別添の買物弱者応援マニュアル*を参照

先進事例の調査結果より、事業をどう立ち上げるか、事業をどう継続/横展開するか、各者がどう役割分担するか、に関して示唆を得た。

先進事例から得られた示唆 全体像



事業の継続にあたっては、①売上の向上、②コストの低減のための工夫によって、持続的な収益を確保することが必要である。

2	事業をどう継続/横展開するか	事業を継続あるいは横展開するにあたってどういった工夫をしていけばよいのか
---	-----------------------	--------------------------------------

持続的な収益確立のための取組み

売上の向上		コスト低減		
事業からの収益確立	客数の確保	<ul style="list-style-type: none"> 買物に対するニーズを切実に感じている人にアプローチをする <ul style="list-style-type: none"> 1軒1軒聞き込みをすることによってニーズを把握する (買物のための移動手段を提供する場合、)人口が一定程度密集している地域にて事業を実施する 公民館やサークルといった大口顧客を狙う 	地域資源活用によるコスト低減	<ul style="list-style-type: none"> 地域のボランティアを活用することで人件費を削減する 定年退職者を従業員として雇用することで人件費を削減する 空き家や公共施設を活用する
	客単価の向上	<ul style="list-style-type: none"> 商品魅力度を向上する <ul style="list-style-type: none"> 顧客のニーズを踏まえた品揃えを展開する、 特に、高齢者の関心が高い健康や安全に訴求した商品を揃える 定期的に新商品を追加し、飽きさせないようにする 季節性商品を展開する 接客による信頼関係を構築する <ul style="list-style-type: none"> 売り子を配置し、商品のおすすめをする 過去の購買履歴を保存しておき、リコmendを行う 対面にて注文票を回収することによって、信頼を築く 信頼関係の構築により、買い支えを促進する 	共通・共有化によるコスト低減	<ul style="list-style-type: none"> 社内の従業員を利用することで、人件費を削減する <ul style="list-style-type: none"> 自社店舗の従業員を移動販売でも活用する タクシー運転手を乗り合いタクシー運転手としても活用する 店舗を配送拠点とすることによって、物流コストやロスコストを削減する <ul style="list-style-type: none"> 自社店舗を商品提供拠点として活用する 店舗と移動販売車で商品を融通することで、商品販売を最適化する 本業への波及効果をメリットと捉えることで、継続する <ul style="list-style-type: none"> 買物弱者対策事業による企業イメージの向上や広告効果をメリットと捉える 他社との連携によって、リソースを共有する <ul style="list-style-type: none"> 得意分野の異なる事業者同士で連携することで、能力を補完する
事業以外からの収益確立	行政サービスなどの受託	<ul style="list-style-type: none"> 行政から見守りなどの公共サービスを受託することで収益を得る <ul style="list-style-type: none"> 事業者が行政サービスを実施することで、行政自らが1からサービスを提供するよりも安価で済むことが多い メーカーからのサンプリング依頼を受託する 収益源の多様化により、収益を確立することができる 		

横展開を進めるにあたっては、社内の体制作り、社外との関係作りにおいて工夫すべき点がある。

2	事業をどう継続/横展開するか	事業を継続あるいは横展開するにあたってどういった工夫をしていけばよいのか
---	----------------	--------------------------------------

横展開を進めるための取組み

<p>社内における体制作り</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人への依存を低減する <ul style="list-style-type: none"> ITツールを駆使することによって、ノウハウを共通化する 横展開の方法を仕組み化することによって、誰でも立ち上げられるようにする 新事業に前向きな人の評価を高める <ul style="list-style-type: none"> 通常、新事業(店舗に対する宅配)はすぐに売上に直結しないため軽視される傾向にある そこで、新事業に取り組むと評価される制度を構築することで、取組みを推進する 	<p>社外との関係作り</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存事業者に対して粘り強く説得を行う <ul style="list-style-type: none"> 事業展開に反対する既存事業者に対しては粘り強い説得を行い、事業を実行する 例えば、乗り合いタクシー事業は、既存タクシーの顧客を奪うことにはならないと説明する 利用者に対して認知度の向上を行う <ul style="list-style-type: none"> インターネットやチラシなどの販促ツールを用いて認知度の向上を図る 地域の有力者にアプローチして認知度の向上を図る 各市町村の規制に対応する <ul style="list-style-type: none"> 市町村ごとに異なる規制に、きめ細かく対応する
--	--

買物弱者問題に対する取組みでは、事業者/行政/住民関係各者が協力し合うことが重要である。

3 各者がどう役割分担するか		事業立ち上げ、継続において事業者/行政/住民がどのような役割を担うべきか		
		事業者	行政	住民
立ち上げ時	<ul style="list-style-type: none"> ノウハウ保持者として積極的に事業推進 	<ul style="list-style-type: none"> 地域情報の提供 住民代表者や有力者の紹介 公共施設の提供 事業者同士のマッチングや住民と事業者の橋渡し 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ヒアリングへの積極的な協力 	
事業継続時	<ul style="list-style-type: none"> 自社リソース(ヒト、モノ、カネ)の利用による採算性・事業性確保 事業性の観点から取組みが継続できるよう努力 	<ul style="list-style-type: none"> 公共事業の発注 規制の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ボランティアとして参加 買い支え/乗り支えの意識を持つ 	

埼玉県日高市、千葉県銚子市、大阪府泉佐野市の3つの自治体で、買物弱者問題の実態と課題を整理し、解決策について検討する意見交換会を実施した。

意見交換会の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村(以下、地方自治体という)の協力のもと、買物に困難を抱える地域の実態と課題を整理し、解決策について検討した 意見交換は、計2回開催した 				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 意見交換会での過程・結果等を踏まえ、当該地域であたらしく買物弱者対策事業を立ち上げる際の合意形成方法や、課題・問題点を整理し、調査報告としてまとめることである 				
参加自治体	自治体名	埼玉県日高市	千葉県銚子市	大阪府泉佐野市	
	人口	57,329人	67,085人	100,310人	
	概要	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線バスの役割について、買物としての行動・外出をどの程度満たしているのか、どのような移動ニーズはあるのかをアンケートにて明らかにした上で、おでかけをどうサポートするかを検討した 	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年9月ミヤスズの閉店を契機として買物環境が悪化した 市全域で75歳以上の1人暮らし高齢者に対して実施したアンケート等をもとに議論した 民間事業者が買物弱者対策のための取組みに関する発表を行った 	<ul style="list-style-type: none"> 社会福祉協議会の調査資料や地域事業者の声をもとに現状把握を行った 	
	意見交換会開催日程	第1回	2015年1月9日(金) 10:00-11:30	2015年1月13日(月) 13:00-16:00	2014年12月24日(水) 16:00-18:00
		第2回	2015年2月17日(火) 14:00-15:30	2015年1月26日(月) 16:00-19:00	2015年1月30日(金) 14:00-16:00

3自治体とも、買物弱者の発生について課題意識は持っていたものの、当初、具体的な実態の把握や解決策の立案はしていなかった。

漠然とした課題意識を解決すべき課題と認識し、解決のためのアクションにつなげるためには、地域における議論で、課題の明確化、合意形成、今後の方針策定をしていく必要がある。

	1 課題の明確化 ～漠然とした問題意識を、 解決すべき課題にまで落とし込む～	2 合意形成 ～行政・住民・事業者で解決すべき課題である ことを認識・確認する～	3 今後の方針策定 ～どのように現状把握や解決策の議論をするか 計画を立てる～	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 買物弱者問題とは何か、なぜ問題なのか、など基本的認識のすり合わせを行う 漠然とした課題意識を明確にするため、関係各者が情報を持ち寄り、議論する 	<ul style="list-style-type: none"> 買物弱者問題への取組みは事業者単独ではなく、行政や住民との連携が必要であることを認識する 	<ul style="list-style-type: none"> 今後どのように現状把握(Step1ニーズの把握、Step2地域資源の棚卸し)や解決策の議論(Step3事業計画の立案)につなげていくのか計画を立てる 	
各自治体における議論の結果	日高市	<ul style="list-style-type: none"> 地域の自治会の主要メンバーを集め、路線バスの存続が困難であることを周知した 路線バスは買物や通院にも使われており、バスの廃止は高齢者の生活に大きな影響を及ぼすことを認識した 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート結果を踏まえ、住民や行政の意見をもとに日高団地路線の将来像を考えていくことに合意した 	<ul style="list-style-type: none"> 本意見交換会で実施したアンケート結果を踏まえ、日高団地路線の今後について検討する
	銚子市	<ul style="list-style-type: none"> 地元スーパーの撤退により、一部地域において買物弱者が発生しているとの課題意識から意見交換会を開催した 現地視察を通して、外川地区における買物環境の悪化を眼前にし、対策の難しさを認識した 	<ul style="list-style-type: none"> 買物弱者問題は市の多様性を踏まえると、市全体で画一した事業を行うことは困難であることがわかった コミュニティ・行政・事業者が一体となって何らかの対応ができれば理想的であると確認した 	<ul style="list-style-type: none"> 事業実施地区の選定にあたっては、現地視察を行った地区で、事業提案のあった銚子電鉄の駅がある「銚子第二中学区」を対象地区として対応策を検討している 買物弱者発生地域や現状を把握するためにアンケートを実施する必要があると考えている
	泉佐野市	<ul style="list-style-type: none"> 社会福祉協議会のアンケート結果をもとに、買物弱者問題が市内で発生していることを確認した 詳細な調査を行うため、アンケートを実施することを決定した 	<ul style="list-style-type: none"> 出席者が事業者、行政が中心であったため、住民の意見を取り入れるべく、アンケートを企画した(実際には類似アンケートを既に実施していたため中止) 	<ul style="list-style-type: none"> 買物弱者対策には多様な手段があるため、今後、地方版総合戦略を策定する中で検討する予定である

議論に住民、事業者、行政の三者が参加することが望ましい。

課題意識はあるものの問題が曖昧な中で議論を進める際には、地域として最初の一步を踏み出せるよう、地域のニーズを把握している主体と解決策の実施能力・意欲を持っている主体を巻き込んでいくことが有効である。

意見交換会を踏まえた地域における事業設計のあり方

誰を呼ぶか	なぜその人か	何を準備するか	(主に)何をテーマとするか	具体例(抜粋)
地域の有力者 (自治会長等)	<ul style="list-style-type: none"> 地域におけるニーズを確認するため 	<ul style="list-style-type: none"> 管轄エリアの住民の声を事前に収集してから会議に臨む 	<ul style="list-style-type: none"> どこで、誰が、どのようなニーズを持っているだろうか 	<ul style="list-style-type: none"> 有力自治会の参加により住民の切実な声を聞くことができた
民生委員				<ul style="list-style-type: none"> 民生委員の参加により、高齢者の生活の実態が明らかになった
社会福祉協議会やNPO団体				<ul style="list-style-type: none"> 社協が既に実施していたアンケートにより買物環境が明らかになった
市町村の関係部署 (商工観光課、交通政策課、福祉課)	<ul style="list-style-type: none"> 地域情報の提供が可能であるため 中立的な立場で事業者や住民のマッチングが可能であるため 	<ul style="list-style-type: none"> 各課で実施している取組みをまとめておく 必要なデータ(小学校区ごとの人口・高齢化率等)をまとめておく 	<ul style="list-style-type: none"> 地域において、どのような解決策を実施することが可能そうか 	<ul style="list-style-type: none"> 買物弱者問題は多岐に渡るテーマであるため横串を刺して検討することで各課の視点からの取組み可能性が明らかになった
地域の事業者 (小売事業者、商店街関係者、交通事業者など)	<ul style="list-style-type: none"> 取組みの実施主体となる可能性が高いため 	<ul style="list-style-type: none"> 自社で考えている取組みを発表できる形式にしてから会議に臨む 		<ul style="list-style-type: none"> 複数業種の民間事業者の参加により、横串を刺した取組みの可能性が広がった

各意見交換会の出席者は以下の通り。

意見交換会出席者 (第1回・第2回を区別していない)

	埼玉県日高市	千葉県銚子市	大阪府泉佐野市
地域の有力者 (自治会長等)	近隣自治会 自治会長 近隣自治会 副会長 日高市議会議員(傍聴)	銚子市長 町内会連合協議会	
民生委員	日高市民(傍聴)	民生委員 保健推進員	
社会福祉協議会や NPO団体		NPO法人ナルク銚子	社会福祉協議会 地域福祉グループ
市町村の関係部署 (商工観光課、交通政策課、 福祉課)	日高市産業振興課 日高市介護福祉課 日高市交通政策課	銚子市政策秘書課 銚子市高齢者福祉課 銚子市障害福祉課 銚子市社会福祉課 銚子市地域協働課 銚子市観光商工課	泉佐野市市長公室 泉佐野市健康福祉部 泉佐野市生活産業部
地域の事業者 (小売事業者、商店街関係 者、交通事業者など)	イーグルバス株式会社	(一社)千葉県タクシー協会東総支部 銚子中心市街地活性化研究会 銚子市地域雇用創造協議会 銚子商工会議所 銚子電気鉄道(株) 銚子銀座商店街	株式会社ファミリーネットワークシステムズ 一般社団法人フクシライフ 地方独立行政法人りんくう総合医療センター 泉佐野市有志生産農業者 医療法人龍志会ゲートタワー-IGTクリニック
有識者	公益財団法人 流通経済研究所 農林水産政策研究所	日本大学商学部 流通経済研究所 農林水産政策研究所	茨城キリスト教大学 公益財団法人 流通経済研究所
事務局他	経済産業省 流通政策課 アーサー・D・リトル・ジャパン株式会社 日本経済新聞社(傍聴)	経済産業省 流通政策課 アーサー・D・リトル・ジャパン株式会社 農林水産省 食品小売サービス課	経済産業省 流通政策課 アーサー・D・リトル・ジャパン株式会社 農林水産省 食品小売サービス課

個別の取組みにおいて、採算を確保した上の継続はハードルが高い。そこで、個別の取組みに加え、その基盤となる物流の効率化やコンパクトシティに取り組む必要がある。

先進事例等、個別の取組みの限界

他事業における黒字で赤字を補填しているため継続可能であるが、採算を取るハードルは高い

- 宅配送迎事業単独での採算を取るのは、規制の壁等もあり、現状では困難。
- 会社全体の事業経費の一部として事業を捉えることで継続が可能になっている。

- 移動販売だけで採算は取れないが、社会福祉法人の従業員に支払われる支援費で事業が継続できている。

- 単体での採算はとれていないが、既存事業である新聞配達事業への波及効果があることから今後も継続していきたいと考えている

Source: 先進事例インタビューよりADLまとめ

基盤改善の必要性

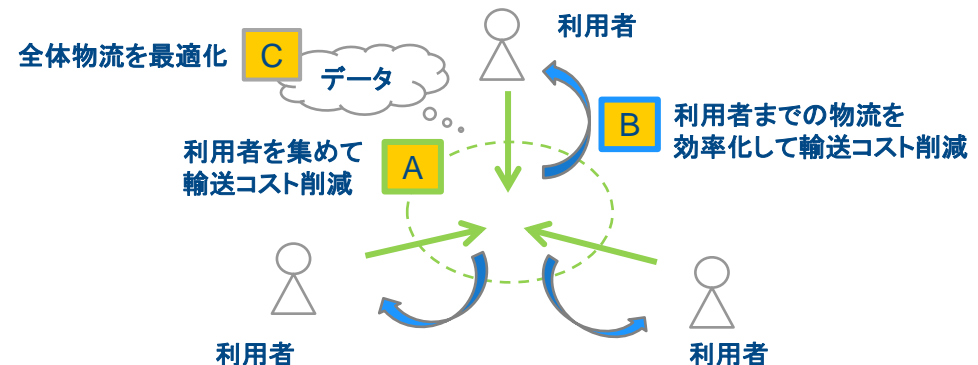
共通基盤となる物流効率化の取組みや、コンパクトシティに取り組む必要がある

基盤を改善・効率化する

利用者を集めて輸送コスト削減 **A** コンパクトシティ

利用者までの物流を効率化して輸送コスト削減 **B** 物流効率化

全体物流を最適化 **C** データの共通化



物流コストの6割を占める輸送コストのうち、移動距離や時間によって影響を受ける運転者人件費、燃料油脂費の占める割合は6割にもする。コンパクトシティ化による移動距離の短縮により、これらのコスト削減が見込まれる。

コンパクトシティ化による買物弱者問題解決への貢献

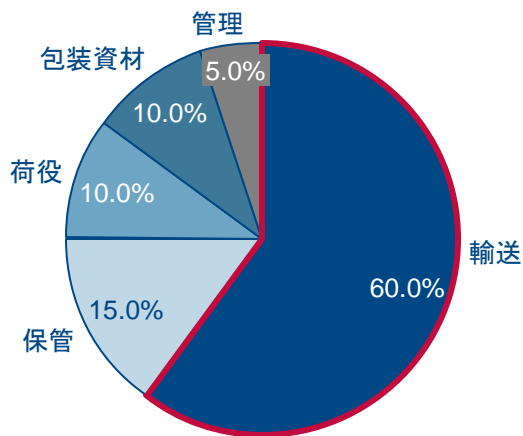
物流コストの構成

コンパクトシティ化によって得られる効果

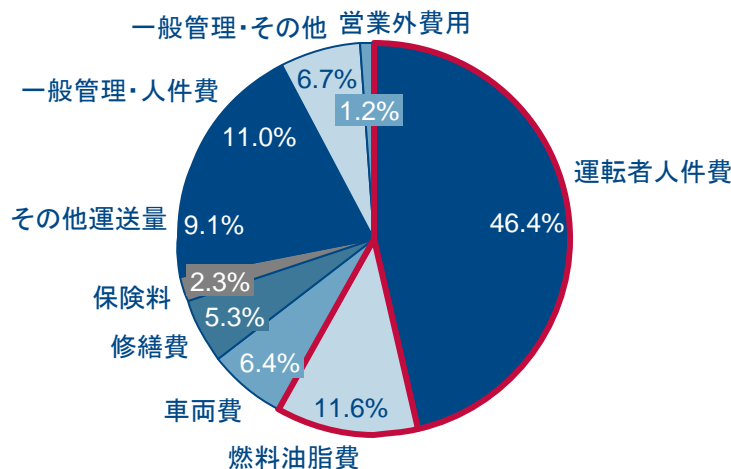
物流コストの6割を占める輸送コストの内訳のうち、移動距離・時間が直接影響を与える運転者人件費、燃料油脂費が6割を占めている

都市内での移動距離の短縮により、輸送コストが低下すると予想される

企業物流コストの内訳



輸送コストの内訳



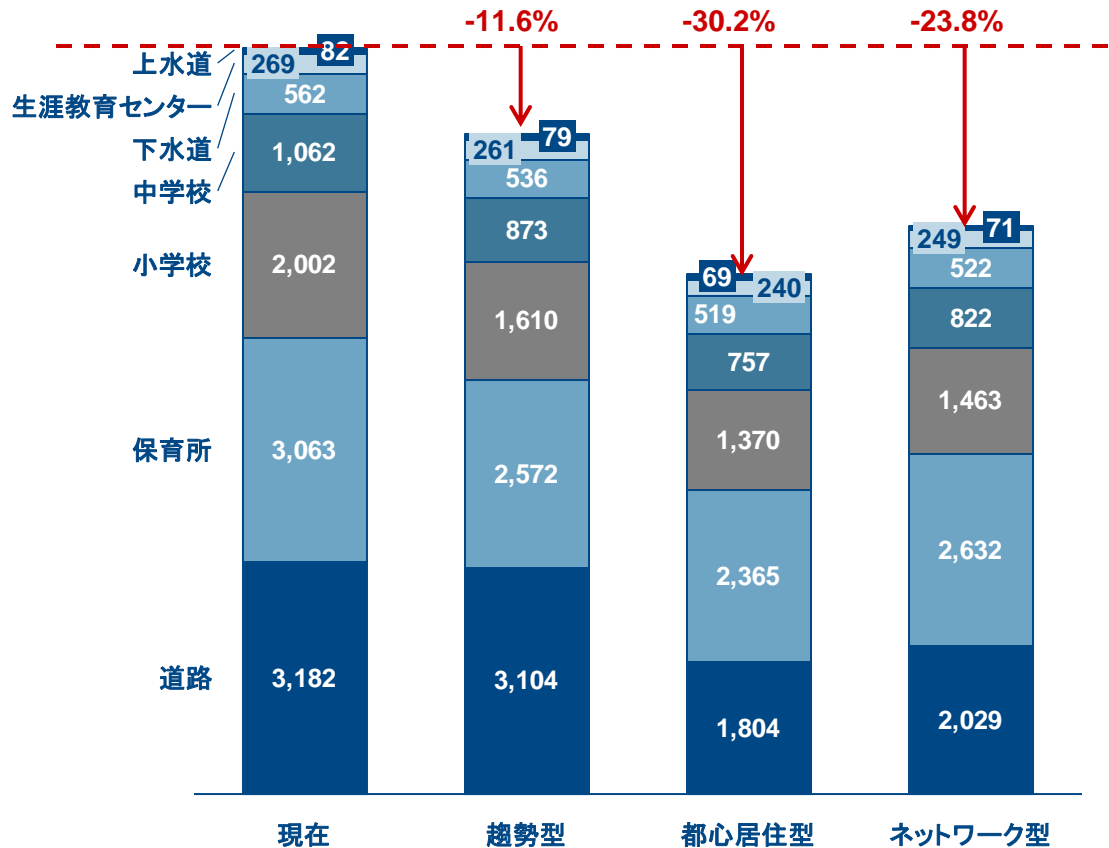
コンパクトシティの特徴

1. 都市内の移動距離の短縮
2. 自動車依存の低減
3. 地域単位でのエネルギーの利用と地域でのエネルギー生産の増進
4. 土地資源の最適利用と都市・農村連携の機会の拡大
5. 公共サービスの提供の効率化
6. 地域の多様なサービスや職場へのアクセスの良さ

(Source: OECD「OECDグリーン成長スタンダード コンパクトシティ政策(2012)」)

コンパクトシティ化によって、上下水道、生涯教育センター、小中学校、道路といった都市施設の維持管理費は低減すると見込まれている。

行政コスト(都市施設維持管理費)の低減 —宇都宮市



- 趨勢型では、少子高齢化の影響を受け、特に小中学校、保育所といった施設のコストが減少する
- 都心居住型、ネットワーク型いずれも趨勢型と比較すると行政コストの減少幅が大きい
- ネットワーク型は保育所のコストに関しては趨勢型と比較して維持管理費が増加する結果となったが、これは各保育所が立地する周辺圏域が集約場所となったために圏域内の人口が増加し、利用者数が増加したためである

- **趨勢型**: 追加の都市利用規制や交通施策を実施せず、現在の都市形態を2035年まで維持した場合
- **都心居住型**: 宇都宮市の市街化区域を集約側、市街化調整区域を撤退側とし、市街化調整区域の人口を市街化区域を集約させた場合
- **ネットワーク型**: 既存の集積等をもとに、メッシュ単位の選定基準を作成して、6つの集約拠点の選定を行った場合

Source: 森本章倫「都市のコンパクト化が財政および環境に与える影響に関する研究」(都市計画論文集、2011年10月)よりADL作成

人口減少・高齢化を背景として、過疎地域における輸送サービスの維持が困難な状況にあるため、規制を緩和する議論が現在も進められている。

B 貨客混載

① 現行の規制法	背景	<ul style="list-style-type: none"> 貨物運送事業者の収益性確保 乗客の安全性確保 	② 現行の規制緩和法	背景	<ul style="list-style-type: none"> 郵便物や新聞等の公共性の強いものが、輸送手段が無い場合に運べないと問題が生じる 地域公共交通再編の一環として
	法律	<p>○<u>道路運送法 第4条(昭和26年)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 有償で旅客輸送を行う場合は、一般旅客自動車運送事業の許可を国土交通大臣に受けなければならない。 <p>○<u>道路運送法 第83条</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物自動車運送事業者は、災害などの場合を除き、有償で旅客の運送をしてはならない。 		法律	<p>○<u>民間バス事業者(道路運送法 第82条①)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することが可能。 <p>○<u>自家用有償旅客運送(地域公共交通活性化・再生法 第27条の6②、平成26年11月施行)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送において、旅客の運送に付随して少量貨物の運送が可能。
			要約	バス及び自家用有償旅客運送は一定条件下で貨客混載が可能	

③ 今後の緩和動向	背景	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域においては、公共交通を単一の輸送事業として維持することが困難な状況にあるため、貨客混載による採算性の改善が求められる。
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 現行制度上、バス事業者や自家用有償旅客運送が一定の条件の下で貨客混載を行うことが認められているが、タクシーやトラック事業者に貨客混載を認める規定はない。
	研究会	<p>○<u>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(国土交通省、平成26年9月24日～現在進行中)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存事業者の営業が行き届かない過疎地域において、円滑な人流・物流の確保を通じた生活環境の整備を図る。 タクシーによる「有償貨物運送」やトラックによる「有償旅客運送」を可能にすることについて検討すると提言。

過疎地域の移動手段確保を目的として、自家用有償旅客運送の導入については柔軟な制度となっており、今後更なる手続の緩和や実施主体の拡大が予定されている。

B 自家用有償旅客運送

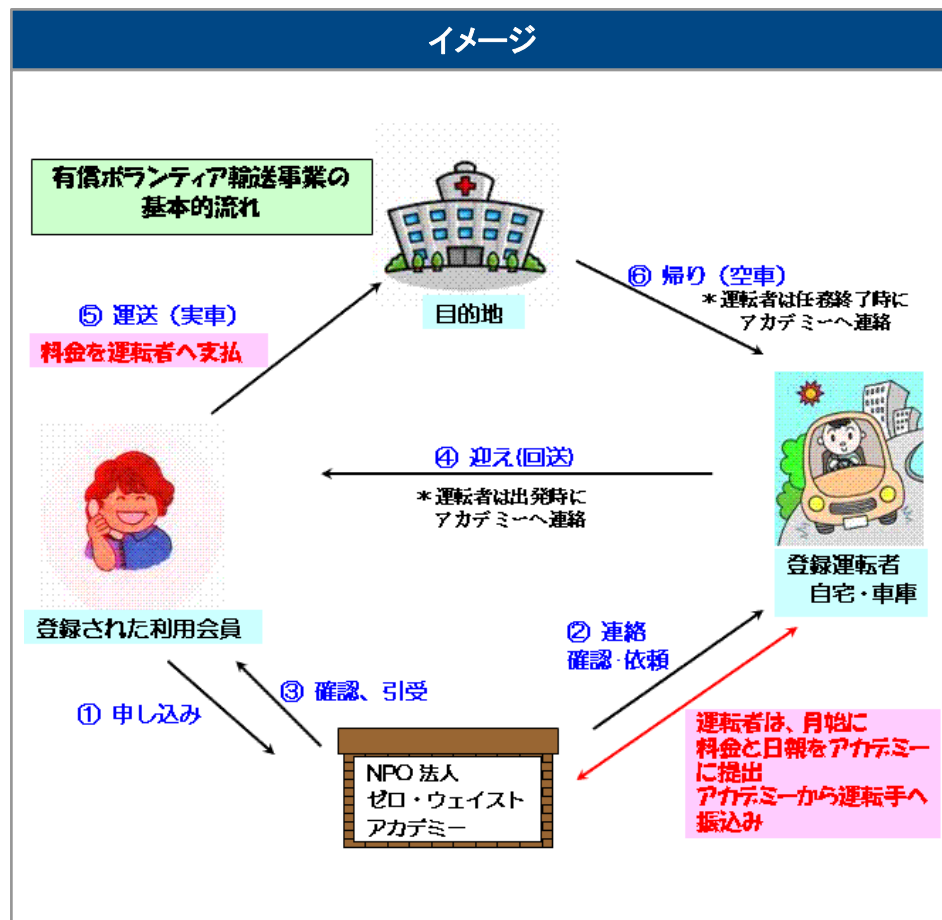
① 現行の規制法	背景	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者の収益性確保 顧客に被害を与えた際の責賠償能力の確保 不当に高額な運賃・料金設定の予防 	② 現行の規制緩和法	背景	<ul style="list-style-type: none"> 過疎化の進行により路線バスの撤退が進んでいるため、生活交通の確保が求められる。 <p>○道路運送法の例外(道路運送法 第78,79条、平成18年10月1日施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> 登録によって自家用有償旅客運送を認める
	法律	<p>○道路運送法 第4条(昭和26年)</p> <ul style="list-style-type: none"> 有償で旅客輸送を行う場合は、一般旅客自動車運送事業の許可を国土交通大臣に受けなければならない。 <p>○道路運送法 第96条①</p> <ul style="list-style-type: none"> 無許可で一般旅客自動車運送事業を営んだ者は、3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。 		法律	<p>○自家用有償旅客運送を行う者(道路運送法施行規則 第48条、平成18年10月1日施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送業務の行うことができる者を定めている(例:市町村、NPO、一般社団法人、農協等) <p>○自家用有償旅客運送の旅客の範囲(道路運送法施行規則 第49条、平成18年10月1日施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の旅客の範囲を定めている(例:地域内の住民、当該地域への勤務者、学生等)
				要約	一定の条件下で自家用有償旅客運送が認められた

③ 今後の緩和動向	背景	<ul style="list-style-type: none"> 急激な人口の減少及び高齢化により、過疎地域の公共交通不足に歯止めがかからないため、更なる規制緩和が必要
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 地域外から来た者は旅客として認められておらず、また自家用有償旅客運送運営者も一定の団体に制限されている。 自家用有償旅客運送業務は国土交通大臣による認可が必要で、業務の許可を受けることが複雑かつ困難。
	研究会	<p>○自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会(平成25年10月~26年3月)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域外からの訪問者も利用者として、市町村長が認めた「権利能力なき社団」も運営者として認めることを提言。 輸送の安全を確保した上で、希望する市町村に対して自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲することを宣言。

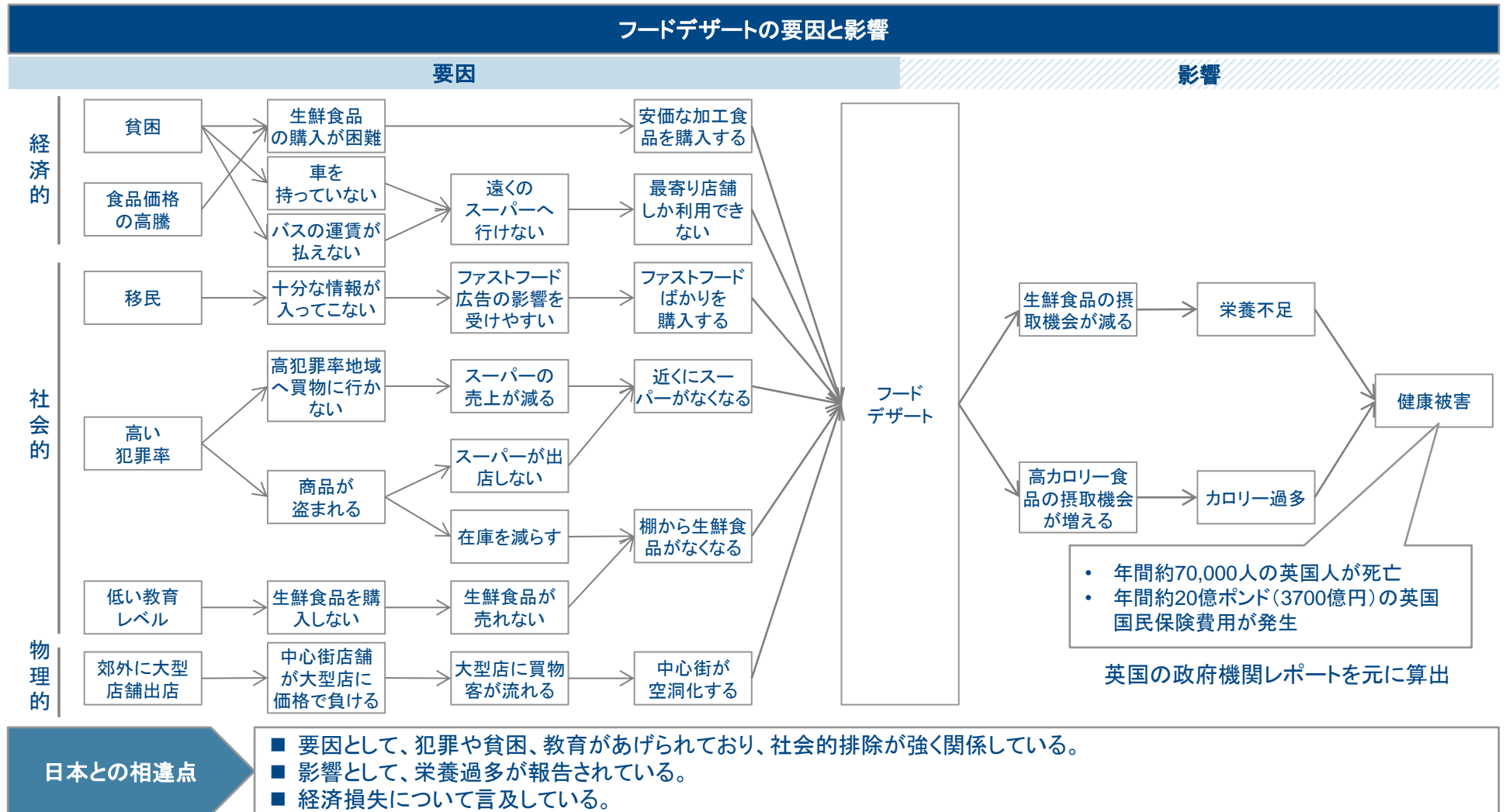
上勝町は過疎化が進む中、町内の民間バス・タクシー業者が廃業したため、自家用有償旅客運送を導入し住民の移動手段を確保している。

B 自家用有償旅客運送事例

概要	
開始時期	平成18年
事例名	過疎地における有償ボランティア輸送事業
主体	NPO法人 ゼロ・ウェイストアカデミー
地域	徳島県 上勝町
課題	町内のタクシー及びバス業者の廃業に伴う公共交通の喪失
概要	・登録したボランティアが、自身の持つ自家用車でタクシーサービスを実施
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・走行1キロメートル当り100円 ・送迎料金300円 ・時間待ち料金10分当り100円 ・年会費1000円、家族一人当たり200円
事業規模 (平成21年3月31日時点)	<ul style="list-style-type: none"> ・登録運転手17人 ・登録車両台数21台 ・年間利用者1,213人、利用回数830回(減少傾向)
その他	・事故回数 0回



英国と米国でのフードデザート¹の要因としては経済的、社会的、物理的側面が、影響としては健康被害が報告されている。



英国と米国のフードデザート政策では、食事教育やFDs地域への小売店出店支援などの積極的な取組みが行われている。

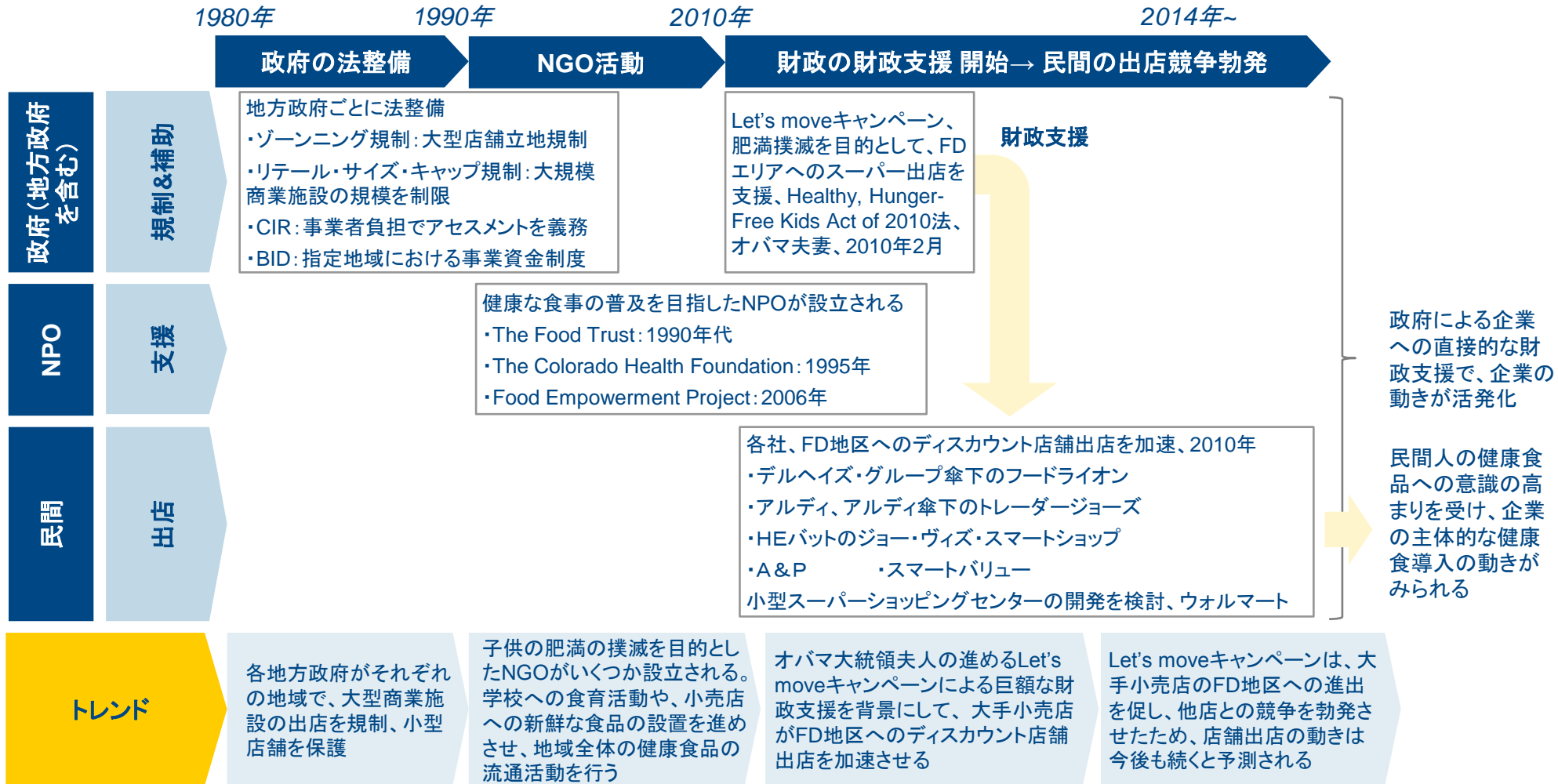
海外の政策									
	社会支援			小売支援			移動支援		
	食事教育	NPO支援	FDsマップ作成	出店支援	大型店規制	農家支援	朝市開催	貨客混載	コンパクトシティ
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 学校で親・子供に栄養教育を実施 学校給食メニューを改善 	<ul style="list-style-type: none"> 栄養教育や食料配布など、FDs問題に取り組むNPOに対して補助金を支給 	<ul style="list-style-type: none"> 全米のFDsマップを作成・ネットで公開 	<ul style="list-style-type: none"> FDs地域へのスーパー出店を支援 予算は年間\$4億(約600億円)、10年間継続 	<ul style="list-style-type: none"> 校外への大型商業施設出店を規制 中心市街地への出店を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 農家に対して年間約\$1千万(約12億円)を支給 	<ul style="list-style-type: none"> FDs地域で朝市を開催する団体に運営費\$61,000(約740万円)を支援 	<ul style="list-style-type: none"> 法規制を緩和し、郵便配達者などの貨物輸送者に旅客を乗せることを承認 	<ul style="list-style-type: none"> 最大歩行距離800m程度のコンパクトな街構想を掲げ、自治体に技術支援を実施
目的	<ul style="list-style-type: none"> 子供の肥満を減少させ、健康状態を図る 健康被害から生じる社会保障費を減らす 	<ul style="list-style-type: none"> NPOの活動を活発化し、多様なFDs問題に対処する 	<ul style="list-style-type: none"> 対策が必要な地域を明確化し、NPOや小売店に対する行動を促す 住民の啓発を図る 	<ul style="list-style-type: none"> FDsへのスーパー出店を促し、全米でFDs撲滅を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 中心街の手小売店を守り、食品へのアクセス改善を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 農産物の市場流通量を拡大し、地元商店の農産物扱い量を増加させる 	<ul style="list-style-type: none"> FDs地域における、野菜や果物の買物の場を設け、住人の栄養状態改善を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の移動手段確保 処方箋などの小物が、地域の隅々までいく渡ることを図る 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設を都心部に集中させ、車に頼らずに買物ができる街づくりを目指す
主体	・米国大統領府	・米国農務省	・米国農務省	・米国大統領府	・英国政府	・米国農務省	・米国農務省	・英国政府	・英国政府
地域	・全米	・全米	・全米	・全米	・英国主要都市	・米国農村部	・米国バージニア州	・英国過疎地	・英国過疎地
時期	・2011年～	・2011年～	・2011年～	・2010年～	・1996年～	・2011～	・2013年～	・1965年～	・1996年～

日本との相違点

- 食事教育に重要政策として取組んでいる。
- FDs地域へのスーパー出店に大規模な予算が組まれている。
- 貨客混載などの移動手段確保に対して積極的に取組んでいる。

2-4: 買物弱者問題に対する海外の取組み 米国の取組み まとめ

アメリカは州ごとに整備された法律のもとで、大規模小売店の活動が規制されてきた。1990年からは、食育を目指したNPOいくつか設立され、NPO主体のFD改善が進められた。その後は2010年に、FD地区へのスーパー誘致支援金を景気として、大手スーパーの小規模小売店の出店が相次いだ。



Source: 各種二次情報よりADL作成

買物弱者対策の取組みとして、食品を入手できるようにする個別の取組みから、基盤となる物流システムに対して働きかける取組みまで存在している。

取組み調査から得られた示唆(1/3)

- ✓ 買物弱者対策の取組みとしては、①家まで商品を届ける、②近くにお店を作る、③家から出かけやすくする、の他に④コミュニティを形成する、⑤物流を改善・効率化する、といった取組みがある
 - ①家まで商品を届ける～③家から出かけやすくする、は買物弱者が直接食品を手に入れられるようにするための取組みである
 - ①家まで商品を届ける取組みには配食、買物代行、宅配等のサービスが含まれる
 - ②近くにお店を作る取組みには移動販売や買物場の開設が含まれる
 - ③家から出かけやすくする取組みにはコミュニティバスや乗合タクシー等買物のための移動手段が含まれる
 - ④コミュニティを形成する、はフードデザートの要因と考えられているコミュニティの希薄化に働きかける取組みであり、食品を手に入れられるようにするためのものと比較すると、間接的な取組みである
 - ④コミュニティを形成する取組みには、人が集まって食事をする会食が含まれる
 - ⑤物流を改善・効率化する、は①～③の基盤となる物流システムに対して影響を及ぼす取組みである
 - ⑤物流の改善・効率化する取組みには、物流におけるIT利用等の取組みが含まれる

取組み開始時には、ニーズを具体的に把握し、既存資源を用いた計画を立てて地域で共有することが重要であり、継続していくためには、収益確保による採算性の担保や事業者・行政・住民の連携が肝要である。

取組み調査から得られた示唆(2/3)

- ✓ 事業立ち上げ時には、ニーズの把握と地域資源や自社資源の棚卸し、事業計画立案、地域の巻き込みが必要である
 - ニーズを把握する際は誰が、どこで、何に困っているのか、どのようなニーズがあるのかを具体的に把握することが重要である
 - 地域資源や自社資源の棚卸しによって、事業の立ち上げコストを低減することが可能である
 - 事業継続にあたっては事業計画上無理がないことや地域住民や行政、既存事業者の理解が必要であるため、事業開始時に、具体的な事業計画を立案することと地域関係者との議論がポイントとなる
 - 議論の結果も踏まえ、地域を巻き込み三者で協力しあって事業継続に向けた仕組み作りをしていくことが肝要である

- ✓ 事業を継続していくためには、持続的な収益の確保や事業者・行政・住民の三者の協力が重要である
 - 事業継続のためには、売上の向上、コストの低減による収益確保が必要である
 - 売上向上のためには、利用客の数と単価を担保することによって事業からの収益を確立すること、例えば行政の事業を受託するなどの、事業外からの収益を確立することがポイントである
 - コスト低減のためには、地域資源の活用や自社内資源・他社資源の共通・共有化が有効な手段である

- ✓ 課題意識はあるが、問題を的確に把握できていない状況下では、地域のニーズを把握している主体と解決策の実施能力・意欲を持っている主体が参加して、地域における第一歩目の議論を始めることも有効である

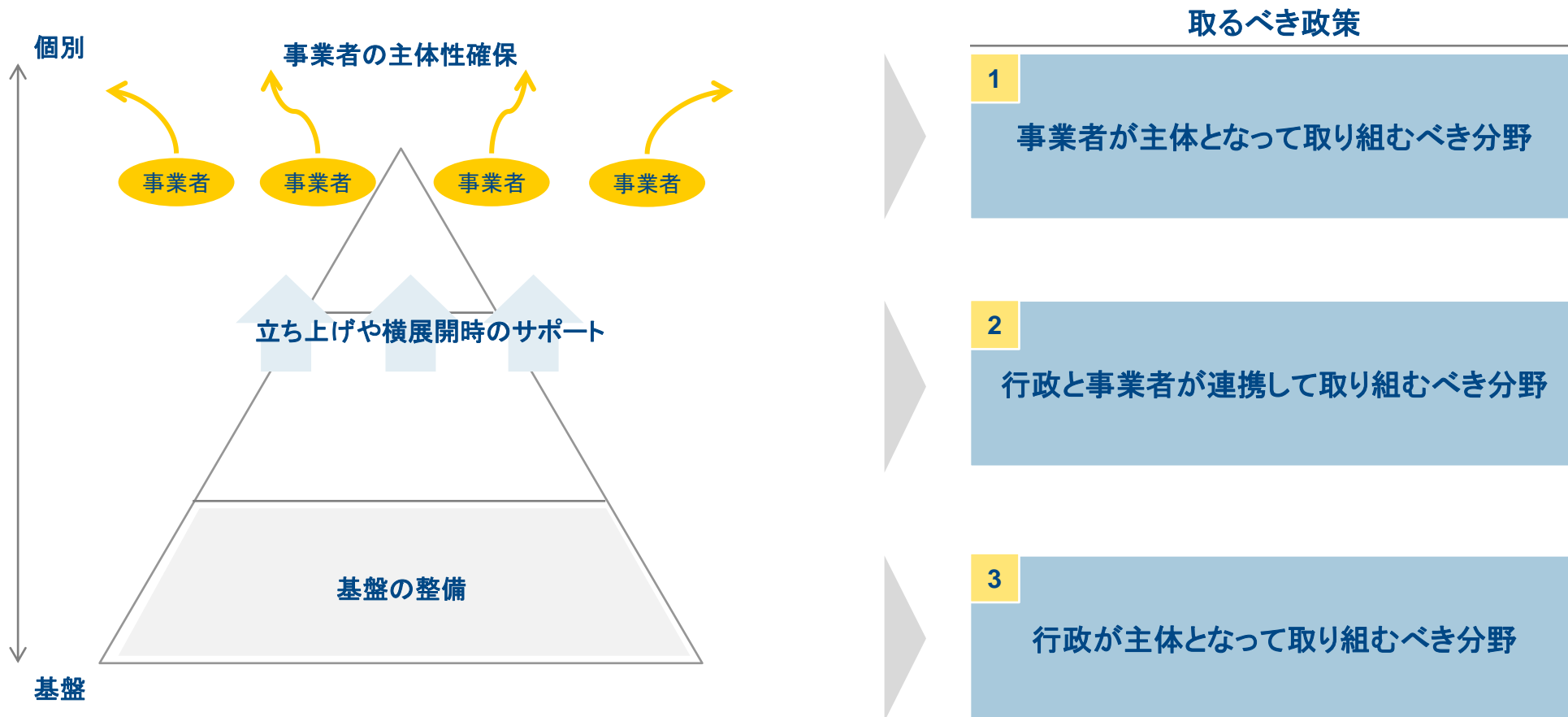
個別の取組みにおける採算性確保を支えるために、共通する物流基盤を整備する取組みが求められる。

取組み調査から得られた示唆(3/3)

- ✓ コンパクトシティ化によって、物流コストの過半を占める輸送コストの削減が見込まれる
 - 物流コストの6割を輸送コスト、その6割を運転者人件費と燃料費が占めており、コンパクトシティ化による移動距離の削減によって、物流コストを低減することができる
 - 物流コストの他にも、インフラ維持費などの行政コストを抑制することができる

- ✓ 物流の効率化のうち、複数事業間、運搬貨物・ヒト間での共通化を行う物流共通化によって、物流コストを削減することが可能だが、道路運送法等の規制により、貨客混載、自家用有償旅客運送等の実施には課題がある
 - 複数事業者で運ぶ共同輸配送、ヒト・モノを同時輸送する貨客混載によって輸送の無駄を省くことができる
 - 共同輸配送には法的障害が存在しないが、貨客混載や非物流業者がヒトを運ぶ自家用有償旅客運送等は道路運送法等において規制がある

国は、①事業者が主体となって取り組むべき分野、②行政と事業者が連携して取り組むべき分野、③行政が主体となって取り組むべき分野に対して支援していくことが求められる。



地域ごとに事情が異なるため、地域が主体性を発揮できるような制度設計をすることが必要である一方で、補助金がなくとも事業が継続するように一定の基準を設ける必要がある。

1

事業者が主体となって取り組むべき分野

- ✓ 地域ごとに文化や既存資源、地形等事情が異なることから、地域によって最適な買物弱者対策の取組みは異なるため、地域が主体性を発揮できるような制度設計をすべきである
 - 例えば、コミュニティ意識が強い地域では、住民が主体となる取組みが成功しやすい一方で、そうでない地域では住民以外のプレイヤーが住民を鼓舞することから取組みを始める必要がある
 - 買物弱者対策に関しては、エリアや用途等柔軟な補助金制度が求められている
 - 事業立ち上げ時には、移動販売や買物場の開設など設備投資が必要な場合が多々あり、その補助をすることが引き続き必要である
- ✓ 一方で、補助金に依存しない取組みを増やすため、継続可能性の観点から一定の基準を設ける必要がある
 - 買物バスに関しては、路線バスに対して赤字分をただ補てんする補助金ではなく、売上や収益をもとに計算する補助金といった、事業者の収益確保に対するモチベーションを高める制度設計が必要である
 - 補助金の切れ目が事業の切れ目とならぬよう、継続可能性の高い計画を提出させるなどの工夫が必要である
- ✓ 先進事例で紹介したように、地域主体で取組みを成功させることは可能である。そこで、地域で取り組めば解決が見込める課題として継続的に周知していくことが必要である
 - 先進事例では、各地域の事業者や住民が中心となって、買物弱者対策事業を継続している例が多くある
 - 採算が取れないため継続は不可能だと捉えるのではなく、地域での取組みによって解決が可能である、ということ啓蒙していくことが必要である

事業者と住民および事業者同士のマッチングや、買物弱者支援事業実施において障害となる制度の見直しに際しては事業者と行政が連携して実施していくことが求められる。

2 行政と事業者が連携して取り組むべき分野

- ✓ 行政が中心となり、事業者と住民および事業者同士のマッチングを促進していくことも有効である
 - 新興事業者が警戒心の強い高齢者に対してサービス提供をすることは困難な場合が多い
 - そこで、自治体が地域住民と事業者をつなぐ努力(広報や事業者に同行しての挨拶まわり等)をすることによって事業のハードルを低くすることができる
 - リソースを持っている者同士が足りない部分を補い合うことで、かかるコストを低減することができるため、事業者同士のマッチングを地域行政が主体となって取り組むことが有効である

- ✓ 事業者が買物弱者支援事業を実施する際に、障害となる規制や制度がある場合、行政および関係者との連携による支援が求められる
 - 事業者が事業を全国展開するにあたっては、自治体ごとに制度の運用が異なるのが実情であり、事業者の負担になることがあるため、行政との連携による解決が期待される
 - 事業者が既存事業の資源を用いて買物弱者対策に取り組むことが1つの成功パターンであることを鑑みると、既存事業の資源活用に関する障害がある場合は、特に行政および関係者との連携が求められる

行政は個別の取組みだけでなく、共通の基盤となる物流の効率化や、長期的視野からコンパクトシティ化の支援体制を整備していく必要がある。

3 行政が主体となって取り組むべき分野

- ✓ 個別の取組みだけでなく、基盤となる物流効率化等の取組みに対しての応援体制を整える必要がある
 - 個別の取組みにおいて、採算を確保した上での継続はハードルが高いため、個別の取組みの支援に加え、共通する物流基盤に対する取組みが必要である
 - 多くの省庁にまたがる課題であるため、横串を通した議論が求められる
 - 市町村レベル、国レベル双方において買物弱者の対応窓口を一本化していくことが求められる
- ✓ 長期的には人口が減少していく将来に備え、コンパクトシティ化を推進していくことが求められる
 - コンパクトシティには物流コストの低減にとどまらず、行政コストの削減効果も議論される
 - 買物弱者問題への対策は、コンパクトシティ化が完了するまでの過渡期において、特に重要な取組であり、今後コンパクトシティ化と歩調を合わせて対策を実施していく必要がある