

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第2回物流小委員会及び
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第1回物流サービス小委員会合同会議

平成27年6月8日

【谷口物流政策課企画官】 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第2回物流小委員会及び第1回物流サービス小委員会の合同会議を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

両小委員会は、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会運営規則第1条に基づきまして、同部会のもとに物流小委員会が、また、交通政策審議会交通体系分科会物流部会運営規則第1条に基づきまして、同部会のもとに物流サービス小委員会が各部会長の決定により設置されたものでございます。

両委員会の委員につきましては、両部会の運営規則の第2条に基づきまして、各部会長によりお手元の委員名簿のとおり指名されております。

また、物流小委員会の委員長につきましては根本委員が、委員長代理につきましては兵藤委員が基本政策部会の家田部会長より指名されております。また、物流サービス小委員会の委員長につきましては苦瀬委員が物流部会の野尻部会長から、また、委員長代理については圓川委員が苦瀬委員長から指名されておりますので、ご報告いたします。

また、両部会の運営規則によりまして、この合同会議につきましては、原則として議事及び議事録の公開をすることとなっております。議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後に会議資料とともにホームページで公開することとなっております。

まず、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。本日の資料につきましては、議事次第の1枚下の配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。もし配付漏れ等がございましたら、挙手の上、事務局までお知らせいただければと思います。

それでは、初めに羽尾物流審議官より一言ご挨拶申し上げます。

【羽尾物流審議官】 おはようございます。物流審議官の羽尾でございます。

委員の皆様、お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。また、本日のヒアリングにご対応いただきます自治体、企業の皆様、どうもありがとうございます。

先般、4月30日に社会資本整備審議会の道路分科会基本政策部会と交通政策審議会の

交通体系分科会の物流部会合同会議が開催されました。これも委員の皆様のご協力により開催されたということで、感謝申し上げたいと思います。

この物流サービスにつきましては、その場でも議論がありましたが、今日までは基本的に物流企業の競争によっていいサービスを目指すということが図られてきたところでありますが、昨今の人口減少、高齢化、あるいは地球環境問題、そして労働力不足問題などの諸課題の中で、特に本日議論になっています物流サービスの都市内における地域の物流、あるいは過疎地、山間地における物流、こういった面につきましては特にそうでありますが、関係者共同による取組だとか、自動車及び貨物といった交通モードにとらわれない効率化の取組など、企業同士の間、あるいは企業と自治体との間の、そういったものも含めた連携の重要性が生じてきているところでございます。

4月30日の会議でも、このような観点からのご指摘もいただき、また、物流に有する公共性、あるいは社会性、こういったものを発揮しながら、交通政策基本計画などの政策の方針に基づきながら、この計画をどのように進めていくかということの必要性もご指摘いただいたところでございます。

今般この小委員会を設け、そういった点での皆様からの専門的あるいは集中的なご議論をいただけることになりましたことに改めて感謝申し上げ、そして本日、ヒアリングに対応いただきます自治体、企業の方々のご協力に感謝し、本日の議論がそういった面の関係者の連携の話も含めまして、実際の具体的な事例に即して議論がされていくことに期待しているところでございます。本日よりまた皆さんにお世話になります。どうぞよろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】　　続きまして、黒田道路局次長からもご挨拶申し上げます。

【黒田道路局次長】　　道路局の黒田でございます。今日は、皆様、ありがとうございます。

前回の合同小委員会でも申し上げましたけれども、経済の成長ですとか国民生活、そういう点で物流が非常に大きな役割を果たしているということかと思えますし、そのことのかかわりにおいて道路が果たす役割というものもいろいろなものがあるのではないかと考えております。

本日のテーマでございます地域物流ということについて申し上げれば、大都市ではやはり物流の効率性を高めていくという点では、渋滞の隘路をいかに解消していくかということが問題でございます。あるいは、過疎地ということにつきましては、非常に厳しい財政

状況の中で老朽化がどんどん進んでいく、そういう中で道路のネットワーク、地域の道路ネットワークをいかに維持管理していくのかというのが私ども道路行政において非常に大きな課題となっているところでございます。

本日の委員会でのヒアリングの内容でございますとか、委員の皆様方からのご意見を踏まえ、また、物流を取り巻く環境がどんどん大きく変わっていく中で、我々道路行政でどのように対応していけばいいのか、そういうことをしっかり私どもは勉強させていただいて政策に反映させていきたい、そのように思っておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

【谷口物流政策課企画官】　　続きまして、物流小委員会の兵藤委員長代理と物流サービス小委員会の苦瀬委員長にそれぞれ一言ご挨拶を頂戴したいと思います。

それでは、まず兵藤先生、よろしくお願いいたします。

【兵藤委員長代理】　　私は、基本政策部会の家田部会長より、この物流小委員会の委員長代理を仰せつかりました兵藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

この物流サービス小委員会、今、ご挨拶ありましたとおり、大都市、それから、その両極端にある過疎地、両方が今後の物流サービスのあり方について議論したいということでございます。道路自体が、昨今、非常に情報化が進んでいまして、もちろん物流事業そのものはもう随分前から大変高度な情報化が進展していますから、その両者を何かうまく合わせて、そして大都市ではもちろん、過疎地でも、より効率的な、そしてサステナブルな物流サービスを構築する、そんなことをきちんとこの小委員会で議論していただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】　　ありがとうございました。

それでは次に、苦瀬先生、よろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】　　物流部会の野尻部会長より、物流サービス小委員会の委員長としてご指名いただきました苦瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、兵藤先生からもお話がありましたように、本小委員会、大都市の活力とか、それから過疎地域における持続可能な物流ネットワークの構築が主なる審議テーマだというふうに理解しております。今後はまず、8月の下旬ごろに予定されている合同部会での中間取りまとめに向けて議論を進めていくことになるんだろうと思っております。

ご存じのように、大都市であろうと、過疎地であろうと、地域の物流は生活を支える社会のインフラだというふうに理解されているところでございますけれども、これについて

効率化とか、省力化、環境負荷低減、持続可能性などの観点から検討を進めていければいいなというふうに思っております。

限られた時間でございますけれども、委員の皆様方のご協力をいただきながら、我が国経済や国民生活を支える物流につきまして、将来に向け、より社会に貢献できるようなものに考えていきたいというふうに思っておりますので、ご議論のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。どうもありがとうございます。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

それでは、ここで事前にお知らせしておりますとおり、これより先は、カメラ撮影についてはご遠慮いただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料1をご覧いただきたいと存じます。事務局より合同小委員会について、何点かご説明をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料1にございますように、交通政策審議会物流部会には、本日開催しております物流サービス小委員会と、別途、物流体系小委員会が設置されてございます。こちらにつきましては5月29日に第1回を開催してございます。

この物流サービス小委員会と、左側にございます物流小委員会の合同協議会の形で検討を進めていただく予定でございます。この合同小委員会でそれぞれ関係者からのヒアリングを2回行った上で、合同部会への報告について2回ほど会議を開催して検討いただく予定でございます。

それぞれの小委員会の検討の対象でございますけれども、資料1にございますように、第1回の部会でご議論いただきました検討の視点の部分について主にご議論いただきます。

物流サービス小委員会に關しましては、検討の視点の④及び⑤を中心に検討ということで、合同委員会ではこの点を中心にご議論をお願いできればと存じます。

また、運営規則につきましては、両部会の運営規則及び物流小委員会の運営規則については、参考資料として、本日、配付をさせていただいております。

また、物流サービス小委員会の運営規則の案につきましては、資料2として配付をさせていただいております。内容といたしましては、物流部会の運営規則で定められている事項のほか、お配りしております小委員会の運営規則の案において、定足数について、交通政策審議会令と同様に定めてございます。

この案につきまして、物流サービス小委員会の委員の皆様、何かご意見、ご質問などございますでしょうか。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、今後はこのご承認いただきました運営規則に沿って会議を運営してまいりたいと思います。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中3名、物流サービス小委員会の委員総数5名中5名の委員の皆様がご出席されております。この結果、定足数を満たしておりますので、本委員会は有効に成立していることをご報告申し上げます。

それでは、この後の進行につきましては物流サービス小委員会の苦瀬委員長にお願いいたします。

【苦瀬委員長】 それでは、議事に入りたいと思います。(1)関係者からのヒアリングに入りたいと思います。

本日は、過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築を主なテーマといたしまして、お話をお伺いしたと思っております。

それでは、ご説明をいただく順番に、今日お越しいただいた方々をご紹介申し上げたいと思います。

高知県産業振興推進部副部長の鎌倉様でございます。

【高知県（鎌倉）】 鎌倉でございます。今日はどうぞよろしくお願ひいたします。

【苦瀬委員長】 ヤマト運輸株式会社営業戦略部地域・生活支援推進課、課長の成保様でございます。

【ヤマト運輸（成保）】 成保でございます。よろしくお願ひいたします。

【苦瀬委員長】 日本郵便郵便・物流商品サービス企画部、部長の關様でございます。

【日本郵便（關）】 關です。よろしくお願ひいたします。

【苦瀬委員長】 この3名の方から、それぞれ15分から20分程度のお話をいただきまして、その後、質疑応答を含め意見交換を行うということで進めていきたいと思ひます。

それでは、最初に鎌倉様、よろしくお願ひ申します。

【高知県（鎌倉）】 それでは、高知県の中山間地域の課題と取組についてご説明をいたします。資料は、この資料3というカラー刷りの横の資料になります。

本題に入ります前に、最初にまず高知県の特徴について少しお話をさせていただきます。資料の3ページをお開きください。

高知県の面積は、全国で18番目ですから、どちらかというと広いほうではないかと思ひます。一方で、人口は平成22年の国勢調査の結果では約76万人で、鳥取、島根に次

いで全国で3番目に少ないという状況でございます。面積がそこそこ広くて人口が少ないということ自体は、さほど珍しいわけではないかと思いますが、大きな特徴の1つが、県都である高知市に人口が一極集中し、その他が極端に少ないということでもあります。高知市の人口は約34万人で、第2位である高知市のお隣、南国市の人口は一気に5万人まで減ります。3位の四万十市が3万7,000人、あと、香南市3万4,000人、土佐市2万9,000人と続きます。総務省統計局のデータで調べた中では、県内2位の都市の人口が10万人を切るのは、高知を含めて5県しかありませんでした。が、他の4県はいずれも面積が高知の60%前後で、人口3位の都市には四万十市の倍近い人口があります。比較的広い県土の中で高知市に極端に一極集中しているというのが本県の特徴の1つであります。

さらにもう1つ特徴がございます。この航空写真のような地図をご覧くださいと、緑の山林部分が多く平野が極端に少ないということがおわかりいただけることと思います。高知県の森林率は83.3%と全国1位で、人口が集中している高知市周辺と一部の地域を除いて、県土のほとんどを森林が占めております。農水省が発表している都道府県別耕地面積のデータによりますと、総土地面積のうち田畑の耕地面積が占める割合は4%しかなくて、これは東京の3.4%に次いで全国で2番目に少ない割合ということになります。この県土の大半を森林が占め、平野が少ないというのも特徴の1つでございます。高知にいられて、特に東部を車で走ったことのある方は気づかれたことと思いますけれども、海沿いに国道が走り、その背後のわずかな土地に民家、そしてその後ろはすぐに急峻な山が立ち上がっているという、そんな光景が続いております。

したがって、集落は点在をしておりますし、さらに集落とは言いましても、その中で山の中に世帯も点在しているという姿をご想像いただければと思います。

4ページをお開きください。

本県では、過疎法をはじめとする地域振興立法5法で指定を受けている地域をほかに比べて地理的条件が不利な地域として、中山間地域と呼んでおります。市町村合併により、現在では県内34市町村全てが中山間地域もしくはそれを含んだ地域になっております。

ここではそうした高知県の中山間地域の置かれている状況につきましてご説明いたします。

最初に、人口の推移について。過疎法で指定を受けている過疎地域と、それ以外の地域との対比をご覧くださいと思います。

まず、左上の人口の推移のグラフを見ますと、全体の人口は昭和60年をピークに減少しておりますが、過疎地域に限って申しますと、昭和35年からずっと減り続けていることがわかります。この50年間で過疎地域の人口は約半分にまで減っております。

右上の人口の自然増減・社会増減のグラフでございます。本県では、平成2年から全国のトップを切って人口の自然減が始まったのですけれども、これは過疎地域の著しい自然減が県全体に影響を及ぼした結果といえます。

また、左下、産業の担い手である生産人口も、30年前に比べて半減しております、結果、右下にありますように、20世帯未満の小規模集落が増加する、こういった状況になっております。

次の5ページをご覧ください。

人口の減少と相まって地域の状況を厳しくしているのが高齢化の進行でございます。前回の国勢調査時点で、本県の高齢化率は28.8%と全国で3番目に高い率になっております。人口は下から3番目、高齢化率は上から3番目と、覚えやすいですけれども厳しい状況となっております。

上段に折れ線グラフで推移をお示ししております。青線が全国平均の数値、赤線が本県全体の数値、そして一番上の緑の線が本県の過疎地域の数値を表しておりますが、ご覧のとおり、本県過疎地域の高齢化率は37.3%と県平均よりさらに8.5%も高くなっておりまして、この中には大豊町や仁淀川町といった高齢化率が50%を超える町も存在しております。

加えて、左下でございますが、過疎地域における15歳未満の若年者につきましても、数自体や、その占める割合が年々減少しておりまして、将来的にも大変厳しいことが想定されております。

6ページをお開きください。

こうした状況を踏まえまして、本県では、平成23年度にこれまで実施していた集落データ調査に加えて、過疎地域の状況や課題、住民の思いについて、実際に地域の生の声を聞くことで今後の過疎対策につなげていこうと集落実態調査を実施いたしました。調査では、県下の世帯数50世帯未満の1,359集落の代表者から聞き取り調査を行いますとともに、さらにその中から抽出した109集落の2,607世帯、個人にしますと5,476人ですけれども、そういった方を対象とした世帯アンケート調査も実施いたしました。その結果として主なものを集落の状況、生活、産業と3分野に分けて示しております。

例えば、集落の状況では、聞き取りを行った集落の代表者のうち75%の方が、集落が10年後には消滅している、または衰退していると回答するなど、将来に向けた集落の維持が困難な状況。

生活面では、日々の生活に必要な生活物資や飲料水、移動手段の確保に課題を抱えている状況。

そして産業面では、地域の基幹産業である農林水産業が、担い手不足や鳥獣被害などによって深刻な衰退の状況にあることが判明いたしました。

ただ一方で、集落の代表者の方の93%が地域に愛着や誇りを感じていると答え、アンケートでも76.7%の方が、今後も自分の住んでいる地域に住み続けたいとの回答を寄せております。

7ページをご覧ください。

県としましては、こうした皆さんの思いを受けまして、中山間地域で一定の収入を得ながら安心して暮らし続けることができる仕組みづくりを目指して、集落の維持再生に向けた仕組みづくりと、将来にわたり暮らし続けることができる生活環境づくり、この2つを柱として事業を組み立て対策を行っております。

8ページを飛ばして、9ページをお開きください。

まず、集落支援の取組について簡単にご説明させていただきます。

本県では、平成24年度から中山間地域の維持再生に向けた地域の支え合いや活性化の仕組みづくりとして、そうした活動の拠点となる集落活動センターの取組を市町村と一体となって進めております。

集落活動センターではどのような活動を行うのかについて、その活動例を青枠で中央を取り囲むように①から⑩まで分類して示しております。それぞれの地域でこれらをどう組み合わせ何をするかというのは自由でございまして、地域でそれぞれの課題やニーズを話し合っ、地域おこし協力隊をはじめとする地域外の人材も活用しながら、旧小学校や集会所等を拠点に、地域住民が主体となったオーダーメイドの活動を行う仕組みでございませ。

次の10ページ、11ページをご覧ください。

現在、高知県内には17の集落活動センターが開設され、それぞれで実際に高齢者の見守りや買い物支援といった支え合いの取組、さらに、交流イベントの実施や特産品づくりといった経済的活動など、住民が主体的に集落を維持していこうとする取組が始まってお

ります。間もなく今月14日には、紫のエリアの中にある津野町の郷地区というところに18番目の新たなセンターが開所される予定で、ほかにも県内の様々な地域で検討が進んでいるところでございます。県では、今年度末で30カ所の開設を目標に現在取組を進めております。

次の12ページ、こちらには、1つの事例としまして、四万十市大宮地区における集落活動センターの概要を紹介させていただいておりますので、こちらは後ほどご覧いただければと思います。

続きまして、生活支援の取組についてご説明をいたします。13ページの次の14ページをお開きください。

集落实態調査の結果からも明らかなように、都市部に比べて過疎化や高齢化が顕著な中山間地域では、地域住民の皆様にとって生活環境の悪化が深刻な問題となっております。その中で水や食料品の確保といったより生活に直結した緊急性の高い課題に対しまして、市町村と連携して地域の実情に沿った支援策を進めております。

具体的には、中山間地域生活支援総合事業としまして、主に3つの課題解決に向けた補助メニューを用意しております。

まず1つ目は、経営不振などにより商店の数が減少している地域で、主に高齢の方など、お一人で買い物に出かけるのが困難な方が生活に必要な日用品や食料品を確保するための仕組みづくりなどを支援するメニューです。

2つ目の補助メニューは、水道が普及していない地域にお住まいの皆様が、日常生活を送る上で欠かすことのできない生活用水を確保するための施設整備などにかかる費用について支援するものでございます。

3つ目は、住民の移動手段の確保に向けた仕組みづくりに支援するものでございます。中山間地域における主要な公共交通機関はバスになりますけれども、既存のバス路線が合理化され、撤退や減便を余儀なくされた地域や、自分で車を運転することが困難になった高齢の方の移動への支援策として、きめ細かな移動手段の確保や維持に必要な経費について補助をしております。

本日は物流に関する会議ですので、この中の1つ目のメニュー、生活用品の確保等に向けた仕組みづくりにつきまして、もう少しご説明をさせていただきます。次の15ページをご覧ください。

中山間地域と一括りに申しましても、地形や敷かれている道路網、地域の商店の数、人

口の集まり具合など、置かれている状況は全く違っておりまして、それぞれの地域特性に応じた取組が行われております。左側の枠囲み、事業内容にありますように、この事業では、事前調査や車両の購入整備、店舗整備も可能ですし、試行もオーケーにしております。

16ページをお開きください。

左上に事例1としまして、生活店舗の整備例を示しております。これは地域内の生鮮食品を取り扱う商店が廃業したため、もともとは別の施設だったものを生活用品全般を取り扱う店舗に改装し、地域の皆様の買い物先を守った事例になります。

その右側の事例2は、商店が改造したトラックやバス車両などに商品を積み込んで地域を巡回する移動販売車両を整備した例でございます。中山間地域の中でも特に急峻な地形で集落の点在している地域にお住まいの、中でもひとり暮らしの高齢者の方にとっては、家の近くまで来てくれて、数に制限があるとはいえ、自分で商品を選んで買えますので、大変喜んでいただいている取組でございます。

この2つの事例につきましては、平成20年度から支援を始めておりまして、これまでに店舗整備を3件、移動販売を25件支援をさせていただいております。

ただ、支援は専らイニシャルのハード事業に対してでありまして、店舗経営の維持あるいは移動販売の継続、こういったランニング部分が課題となっております。

次に、左下、事例3の配達ですけれども、こちらは地域の方が電話で商店へ注文した商品を、宅配事業者や地域の商工会等が集荷をし配達すると同時に、利用者の方の体調の異変などがあれば関係先に連絡をするといった見守り活動をあわせて実施している事例でございます。こちらは商品を自分の目で見て選んでは買えないというデメリットはありますものの、やはり商店から遠い地域に住んでいる方にとっては、商店までの交通費より安い手数料で商品を宅配してもらえるとということで高評価をいただいております。

また、地域の商店にとっても一定の売り上げが確保できる取組ですので、市町村や商工会と連携してチラシを配布したり、説明会を開催するなどして、利用促進に努めておられます。

最後に、右下の事例4ですけれども、農産物等の直販所を運営する地域の団体等が、個人出荷の農産物を個人に代わって出荷をすると同時に買い物の御用聞きを行って、夕方、直販所で売れ残った農産物を返品するのにあわせて、頼まれた品物を買って届けるといった取組でございます。中山間地域では、多くの方が農作物をつくっておられますけれども、自分たちだけでは消費し切れないため、地域の直販所等に出荷したいというニーズは多く

ございます。ただ、やはり高齢のため、直販所から遠く離れた地域にお住まいの方などは、出したくても出せないといった状況がありまして、そういった方の出荷のお手伝いをする
ことで、いくばくかの収入を得ていただいて、また作物をつくることへのやりがいも感じ
ていただけるということで、こちらもずっと続けてほしいという声が多く聞かれている事
業でございます。

この2つの事例につきましては平成23年度から支援を始めておりまして、配達事業と
農産物の出荷及び買い物代行をあわせまして、これまで11件の支援をさせていただいて
おります。

ただ、こちらにつきましても、地域の人口が減少していく中で、事業の黒字化は困難な
地域が多く、行政の支援がなければ仕組みを維持できないといった課題が残されていま
す。

17ページでございます。最後に、事例3の1事例として、平成24年11月から行っ
ております大豊町でヤマト運輸株式会社様と町と商工会とで連携した取組についてご紹介
をさせていただきます。

利用者から電話やファクスで地域の商店に買い物の注文があれば、商店からヤマト運輸
さんに集荷の依頼をし、集めた商品をヤマト運輸さんが利用者に届けてくださるとい
うサービスでございます。

ヤマト運輸さんの配送手数料は、利用者と商店、そして町から助成を受けた商工会がそ
れぞれ分担をして負担をしております。

また、ヤマト運輸さんには、配達と同時に高齢者の見守りも担っていただいております。
昨年度は3件、役場へ通報したケースがありまして、すぐさま保健師が訪問するなどして
迅速な対応につながったと伺っております。

利用件数は下の表にありますとおり、月100件超ということで、大豊町のほうに聞く
ところによりますと、大体皆さん週1回程度、1週間分のまとめ買いといった形でご利用
されているということでございます。

以上、長くなりましたけれども、高知県の中山間地域の課題と取組の説明を終わらせて
いただきます。

【苦瀬委員長】 どうもありがとうございました。

続きまして、ヤマト運輸株式会社、成保様、よろしく申し上げます。

【ヤマト運輸（成保）】 それでは、「自治体連携におけるヤマトグループの取組み及び

今後の方向性について」ということで説明をさせていただきます。

1 ページ目をご覧ください。

まず初めに、簡単ですけれども、弊社の経営戦略ということで1 ページ記載をいたしました。よりグローバルに、よりローカルにというキーワードをもとに、海外での宅急便事業の加速と、あわせて地域活性化ニーズへの対応という大きな軸で動いております。

その中で、ソフト面、ハード面の対応を強化、進化ということで、商流対応の強化であったり、商品・サービスの進化ということが続けていくという中にございます。

今日お話をさせていただくのは、右のほうにございます地域活性化ニーズへの対応というところの地方自治体様との連携というところについて、少し事例をご紹介させていただきます。

次のページに、まず事例1、今ほど高知県の鎌倉様からもお話しありましたが、大豊町でのお買い物に見守りを付与した取組ということでご紹介をさせていただきます。

サービスの概要は、先ほどもお話しございましたので、簡単でございますが、まず、ご利用される方が電話、ファクスでサービス加入店舗へ食材をご注文いただくということと、午前中の11時までに注文していただいた食材は、当日中にドライバーがお届けにあがるということと、訪問した際に異変を感じた場合には、自治体の福祉担当の方に情報を共有するというところで運営をしております。

現在、加入店舗は10店、大豊町内にある町の商店をご活用させていただき、店舗のような運営をさせていただいております。

次のページに、その大豊町でのお買い物に見守りを付与した取組の関係される方の声を少し記載させていただきました。主に利用側、それから自治体様、商工会側の方、それから地域の商店の方、弊社のドライバーの声ということで記載をさせていただきました。

利用者の方からは、物が自分の目で見て買えない反面、タクシーを使っていけないと行けなかったお買い物が非常に楽になりました。これは体力的にも金銭的にもということですが、とても楽になったということと、おおむね顔なじみのドライバーが荷物を持ってきますので、安心して受け取りができますというような声をいただいています。

下の地域商店の方につきましては、当然ですけれども、こういう同様のサービスは複数ありますので、これを地域の商店からお買い上げいただけているということで、売り上げにも貢献ができている取組になっていますというようなお声をいただきました。

自治体・商工会様からは、万が一行ったときに異変があったなどということも、対面で

届けて伺っておりますので、情報をタイムリーに報告がいただけるということであったり、地域商店からしてみますと、やりがいの創出につながっていますという声をいただいています。

弊社のドライバーからしても、先ほど、11時までに注文いただくと当日中ということでしたので、夕食に使われる方が多いだろうという見解から、非常に当日中のお届けに対する責任感が強くなりましたということと、このセンターには12人ドライバーがいるんですけども、10人が大豊町の出身のドライバーでございます。よって、地域に貢献できることに対してすごく実感が沸いていますというような声がありました。

これが今、高知県大豊町で行っている取組でございます。

次のページに事例2としまして、青森県黒石市での独居高齢者定期訪問の取組ということでご紹介をさせていただきます。

こちらは、黒石市の正式な予算として運用を続けさせていただいておりますけれども、サービス概要といたしましては、市から刊行物を宅急便で発送・配達することで高齢者宅を訪問させていただいています。

また、配達時に入力する弊社の宅急便情報、いわゆる配達が完了しましたであったり、ご不在でしたという情報を自治体様へ共有するような形をとっています。

対面のお手渡しができない対象者につきましては、市の職員の方が連絡をしたり、民生委員さんにご訪問いただいたりということで取り組んでおります。

次のページに、関係される方の声を記載させていただいております。ここでは、お住まいになっている独居の高齢者の方、それから弊社のドライバーの声、それから、黒石市の福祉担当の方の声ということで掲載をいたしました。

独居高齢者の方の声としましては、1人のためにわざわざ来ていただいてありがたいということであったり、なかなかお一人で住まわれていると会話がないということで、弊社が月に1回ではありますがお邪魔することで、顔見知りのドライバーとの会話を楽しみにしているなどということもお言葉をいただいております。

弊社のドライバーの声といたしましては、取組当初といたしましては、自分がお届けにあがったときに、例えば孤独死みたいなものが発生してしまったらどうしようとか、そんな不安から取組が本当に我々がやっていいんだろうかというような部分の抵抗がありましたが、取組を開始して運用していく中では、非常に感謝されるというところが強く、責任感とやりがいが変わってきていますということでお声をいただいております。

最後に、自治体さんの声としましては、やはり圧倒的に必ず毎月1回ご訪問をするというところがありまして、孤独死の牽制に非常に強くつながっているのではないかとあつたり、訪問状況を、いた、いないということでご不在の状況を共有させていただいておりますので、そのフィードバック情報がタイムリーに来ることに対して感謝をしていただいております。

これが事例2の青森県の黒石市の取組でございます。

次のページに、事例3といたしまして、山口県周南市での地域産品「道の駅」納品の取組ということでご紹介をさせていただきます。

サービスの概要は非常にシンプルでございます、周南市で生産した産品を生産者に代わって道の駅に納品する。弊社が集荷に伺って、道の駅までお持ちするという取組でございます。

その後は、今、駅長さんがお持ちの構想としましては、その集まった商材をお買い物していただいた方に対してお買い物支援を取り組んでいきたいというお声があります。

ここはソレーネ周南という道の駅なんですけれども、特徴といたしましては、24時間の営業をしているということで、弊社が朝一に納品をしなくても、お昼とか夕方近くに納品をしたものが、その日にご購入されるというところから、納品時間につきましては、特段朝一に納品しているとかということではなくて、弊社のドライバーが集配をした中で、配達が終わって店に戻るというタイミングでお荷物をお預かりしてこちらの道の駅に納品させていただいているという事例になります。

次のページに、山口県周南市での関係者の声ということで掲載をさせていただきました。

生産者の声としましては、実はこの山口県周南市は、東京23区よりも面積が大きくて、一番端の方から道の駅へ納品をしようとする、車で片道1時間かかるというエリアでございます。よって、道の駅へ持ち込むのは往復2時間もかかるということで、非常に作業時間をロスしていたんですが、弊社の取組を使うことで、時間を有効に使えるようになりましたであつたり、安定的に納品できる道の駅というところが仕組みごとできましたので農業に従事できますということをお声としていただいております。

自治体様の声からしますと、やっぱり農業を継続するというきっかけができたことで、そこに住む方が高齢でも生きがいをつくって、生きがいづくりの一助になりましたであつたり、懸念していた耕作放棄地も少し減少というところに使えているのではないかとというようなお声をいただいております。

道の駅の駅長様からは、地域でとれた新鮮な産物の売り場の構築ができましたというお声があったり、ここに来る来店者の8割は地域住民の方が来ているということから、コミュニティの場にもなっていますというようなお声をいただきました。

これが3番目の山口県周南市の取組でございます。

5番に、取組を進めるに当たっての課題ということで掲載をいたしました。まず、今紹介してきた3つの事例は、宅急便という弊社の本業を通じて取り組んでいる内容ばかりでございます。ここをやはり強くしていかなければいけない、地域でのネットワークを維持させていかなければいけないという思いのもと、取組をつくっておるんですけども、その上で課題として考えていることを3つご紹介させていただきます。

1つ目は、プラットフォーム化と書いてありますけれども、地域における生活基盤の一部となるモデルをつくらなければいけないと思っておるんですが、この地域ごとに同じような困り事があるんですけども、お話をよく聞いてみると、少しずつやはり課題に思っておられることが違う、訪問する対象者に対しても、ここまでやってくれ、いやいや、ここはいいから、ここまででいいからというのもあって、一律スタンダードに同じものを提供できるかという、そうではないということを感じておりまして、やはり基盤となるようなモデルはつくっていかなければいけないんですが、その地域地域でカスタマイズをしていかないと、なかなか地域に根づいた取組にならないんだなということがすごく取組の中からわかってきています。

2つ目は、収益性と書きました。これは補助金・助成金に依存せず、継続的なサービス提供を実現するモデルづくりということなんですけれども、弊社で考えているこの取組に一番あってはいけないと思っていることは、途中で断念をすること、やめることだと思っています。何度も弊社もそういう取組を補助金を使ってとか、一時的にやってということをやって、できなくなったときに手を引いたという事例が過去ありましたけれども、これは我々もさることながら、一番困るのはその地域に住んでいる方が困ることだと思っていますので、この収益性というところは大きな課題であるというふうに考えております。

3つ目は、規制の壁と書きましたけれども、これは規制緩和や特区の有効活用によるモデルづくりということなんですけれども、弊社も何でもかんでも規制を緩和してくれということを行っているのではなくて、この規制緩和のキーポイントは、その地域に住んでいる方が必要と感じているものなのか否かというところがすごく大きなものなのではないか

など思っております、必要に応じた緩和、特区活用が不可欠ではないかというふうに考えております。

次のページに、今後の方向性ということで、弊社が考えるあるべき姿を書かせていただいておりますけれども、上の青い部分は、どちらかというと地域経済を活性化するようなお取組にご協力するということ。それから、緑色の下の部分につきましては、地域の住まわれている方が安心安全に継続して住める環境をつくること、ここに対して弊社が持っている機能を有効活用し、提供できるプラットフォームとなって、どなたでもお使いできるものをつくりたい、新しい公共なんていうおこがましいことを書いておりますけれども、そういったものになるような基盤をつくっていききたいというのが弊社の考えでございます。

最後に、次のページからですが、これは6月3日ですので、先週まさにリリースをさせていただいた内容になりますけれども、岩手県の岩手県北バスさんとバス路線の生産性向上による路線網の維持であったり、弊社から言わせていただきますと、物流の効率化による物流網の維持というところを意識した、路線バスを活用した貨客混載の開始を行わせていただきました。

ここについての課題認識といたしましては、弊社側では、長距離トラックのドライバー不足など物流網の維持が今後ますます厳しくなってくるだろうというところと、県北バス様から言いますと、やはり利用客の減少、収益性の悪化というところを双方補えるのではないかということで、今回、この取組についてリリースをさせていただき、スタートをさせていただきました。

詳細の内容につきましては、リリース内容が出ておりますので、ここでのご説明は省かせていただきますが、これもやはりいろいろな地域で同じようなことをお考えの方がいらっしゃるのだらうなと思うんですけれども、やはりその地域地域によって若干考えていることとか、状況は違うのだらうなと思いますので、ここをスタンダードなもの、先ほどのご説明で言わせていただくと、土台にした中で、より地域に合ったものをつくっていくということが必要になってくるのかなというふうに考えております。

3日にリリース内容として出ておりますので、ご参考までに添付させていただきました。

以上でヤマト運輸としての取組についてのご紹介を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【苦瀬委員長】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、日本郵便株式会社、關様、よろしく願いいたします。

【日本郵便（關）】 資料5、「離島における宅配ネットワークの維持の取組み」に沿ってご説明させていただきます。

また、資料にないんですけれども、冒頭、日本郵便のネットワークについて簡単にご説明させていただきたいと思います。といいますのは、日本郵便は郵便も一緒に配達しているものですから、その全体をまず簡単にご説明させていただきたいと思っております。

それでは、ざっくりした数字で規模観でご理解いただきたいんですけれども、日本郵便としましては、年間に約200億通（個）の郵便と荷物を配達しております。そのうち宅配便（ゆうパック）は4.85億個、約5億個弱となります。したがって、我々のネットワークの中では、個数としては、宅配便（ゆうパック）の個数は少ない。郵便のうち年賀状の配達が約20億通ありますので、これを引いた約180億通を毎日配達しているということになります。ざっくり計算しますと、毎日6,000万から7,000万通の郵便ですとかメール便（ゆうメール）などをお届けするというので、全国の約半数の世帯を毎日配達で回っているということとなります。

したがって、我が社のネットワークは、これを効率的に回るために、自動二輪、二輪のバイクの後ろに郵便などの薄いもの、小さいものを積んで、一筆書き的に効率的に回るということを主体としております。この中にゆうパックの小さいものも一緒に配達することもありますが、これとあわせて四輪で、大きなものですとか、時間帯指定などで二輪の回る順路に合わないものを組み合わせて配達するというふうなネットワークとなっております。この中でどのように効率化を図っていくかということになります。

拠点なんですけれども、郵便局といいますと、約2万4,000ということで皆さんご理解されているかと思いますが、このうち約4,000が簡易局と呼ばれます委託の郵便局で、私ども直営の郵便局としては約2万。この2万というのは窓口を主体に考えておりますので、集配のネットワークとしましては、郵便局といいますのは、昔で言いますと中央郵便局ですとか本局あるいは特定局というふうな言い方があったかと思いますが、集配の中心となっておりますのは、いわゆる本局と呼ばれていたもので、これが全国に約1,000ございます。それから中央局というのは駅前にあることが多かったと思うんです。これは鉄道輸送を中心としていた時代のハブ局でございまして、今は高速道路のインターチェンジなどに移設を行っておりますが、こういったハブ的な局が全国に約70ありまして、郵便とゆうパックなどを共同で取り扱っている。70のハブと、1,000のメ

ーンとなる集配局のさらにデポ的な集配センターが全国に約2,000ありますので、配達
の拠点としては約3,000となります。これは平成の大合併を行う前の全国の自治体の数
にほぼ匹敵しているということで、1自治体に1つの集配の拠点を置くというふうな基本
的な考え方でネットワークが成立しているということになります。

ここから先が離島におけるということで、オペレーショナルな話になって恐縮なんです
けれども、したがって、離島の中で集配の拠点が置かれているところの数は少ないと
いうことになります。離島そのものは九州、長崎、鹿児島などに多くあるという状況です
けれども、宅配に注目しました輸送・配達方法です、資料をあけていただきますと、事例
に沿ってご説明させていただきますが、まず1、フェリー等に車両ごと乗船するケース（島
に集配を行う郵便局有）ということで、先ほどご説明しました3,000なりの配達のデポ
を含む拠点があるケースで、鹿児島県種子島となっております。拠点から輸送というこ
とで、種子島にある郵便局までは車両で郵便物、ゆうパック等を届ける。そこで区分など
をしまして、郵便ですと二輪で届けることが多いと思いますけれども、ゆうパックなら二輪
または軽四で配達する。持ち帰り等があれば、島の郵便局で保管ということとなってい
ます。種子島は人口3万強、世帯数は1万4,000ですので、配達数としては、この半分
ぐらいの郵便物を配達する中で、ゆうパックなどをお届けしているという状況となりま
す。

次の2が、ゆうパック等のみ船に搭載するケースということで、沖縄県北大東島と南大
東島を挙げさせていただいておりますけれども、右の四角にありますように、島に集配を
行う郵便局がないということで、本土の郵便局は港まで運送した後、船会社に輸送を委託
し、島に船が到着した後、島在住の受託者が受け取り、四輪やバイクで配達し、持ち戻り
があれば、島の作業所に保管するというケースです。車両は船に乗らずに、郵便物、ゆう
パックなどのみが船に載って、そこから島に配達をしていただくというケースです。

次のページが3で、配達担当者が乗船するケース。愛知県篠島とありますけれども、知
多半島と渥美半島のちょうど間にある小さな島ということで、人口1,763名、世帯数6
34となっております。この郵便局、知多半島の先にあります師崎郵便局から配達担当者
が乗船し、この島はこの師崎の港から高速船で10分ぐらいの距離と聞いておりますけれ
ども、島に向かいまして、そのまま配達をし、また戻ってくるというケースとなっております。

以上が車が船に乗って島に行って郵便局から配達するケースと、郵便物のみが船に載っ
て島に行き配達するケース、それから配達する人間が郵便物、ゆうパックと一緒に配達す

るケースという区分となっております。

次のページですけれども、種子島のケースということで、地図がございましたけれども、めくっていただきまして、さらに具体的にオペレーションがどのようになっているかですけれども、種子島への輸送は鹿児島から航空便と船舶便を併用とありますけれども、航空機は、速達郵便を積載する。船舶便上下1号便、通常郵便、ゆうパックを車両ごと船舶に積載。上り2号便は、貨物船でコンテナ便（下り2号は無）。

済みません、ちょっと部内的な用語が入っていてわかりにくいんですけども、下の箱のところを見ていただきますと、航空便は先ほどの速達郵便ですので、これは説明は省略させていただきます。

船舶便：毎日就航。下り1号便とありますが、鹿児島港を8時40分に出港し、種子島12時10分着で、所要時間3時間30分、この後、島の配達をするということですのでけれども、郵便、ゆうパック、前日に差し出していただいたものが、おおむね翌日の朝までに配達側に届いたものを1日かけて配達するということですので、鹿児島に届いたものを種子島ですと午後から配達に回るといこととなります。

一方、上り1号便というのは、この場合ですと、種子島のほうから、例えば鹿児島ですとか東京宛てなどに出していただくものを集めていくということで、種子島島内で集めたものを2時に船に載せて鹿児島に夕方に着いて、そこから宛て地に向けて差し立てて区分されて輸送されるという流れとなっております。

上り2号便です、これはその日の夕方までに差し出していただいたものということで、貨物船にそのまま積むということで、これは下りとは対応していないという状況となっております。

どれぐらいの日数がかかるのかということで、次のページですけれども、ホームページでお客様にお約束させていただいている日数ですけれども、鹿児島中央郵便局から宛先、この郵便番号891-3101とありますのは種子島ということとなりますが、この表の下の2段、ゆうパック、チルドゆうパックにつきましては、午前、午後とも翌日午後に配達させていただくということで行っております。

次のページが、配達物数ということですのでけれども、ちょっと細かいんですけども、この表の3段に区切っているところの一番上が種子島ということで、右のほうに配達物数とありますけれども、大体日当たりで郵便、先ほどの1万4,000世帯に対して6,000強の一般、書留の郵便物と、291とありますけれども、おおむね300弱のゆうパック

を毎日配達しているということとなります。

このコストのうちフェリーにトラックを載せる部分につきましては、3トントラックということで、このフェリーの運賃表をそのまま持ってきたものですが、往復で7万1,800円といった部分が、大体その個数で割ったものがこの間にかかるコストということで上乗せになる部分というふうに考えております。

次のページが、南北大東村のケースですけれども、沖縄の東のほうです。めくっていただきまして、輸送ですけれども、沖縄本島から航空便と船舶便を併用。航空機は40名程度搭乗対応の小さな機体のため、搭載量を超える場合は、次便へ繰り越すか、船舶便の就航する日の場合は船舶便に切りかえて運送ということとなっておりますが、参考にありますように、南大東島には1日2便、北大東島は1日1便就航。航空便につきましては7日から10日程度のペースで就航。所要時間15時間ということで、この航空便に搭載できない場合には、間隔のあいている船舶便に載せることとなります。申し訳ないですが、我が社のオペレーションの都合上、郵便を優先するというので、この搭載量が限られている中で、ゆうパックは次便なり船に回るといふことが多いということで、次のホームページでお約束させていただいている部分につきましても、赤線で囲っておりますように、船便に回るといふことを前提としまして、7日後以降というふうな形で掲載させていただいております。

最後のページが、先ほどと同様、個数と運送料の関係ですけれども、右のほうをご覧くださいと、ゆうパック、50個、13個というふうになっておりますが、100個に満たない部分です。この運送料につきましては、航空運送料、重量当たりの金額、あるいは船舶1個当たりの金額といった部分が追加でかかってくる部分となっております。

私どもからの説明は以上です。

【苦瀬委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの3人の方のご説明を受けまして、議事(2)の意見交換に移りたいと思います。

それでは、ご意見、ご質問等ございましたら、どこからでもご自由にお願いたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【野尻委員】 ご説明どうもありがとうございました。

日本郵便さんでは、離島内外の郵便物あるいはゆうパック等の輸送というのは、通常の

長距離、遠距離の輸送とは別のシステムを使っているのでしょうか。それとも同じものを、そういうものがあるかどうか。

【日本郵便（關）】 基本的には同じネットワークで本土のところまで来て、そこから離島にどうやって持っていくかという部分でそれぞれ異なってくるというのと、離島の中で拠点の局があるのかどうかといったところで変わってくると。最後のところがコストないオペレーション、あるいはお客様との関係でも、先ほど、7日かかるケースもありますよというふうなことで、それぞれ関係者にとって負担なりになっているところかという感じですか。

【野尻委員】 どうもありがとうございました。

ヤマト運輸さん、先ほどのご説明で、こうした今回ご説明いただいたようなところも全て宅急便のシステムでやっていたらと。つまり、送り状についても、料金等についても宅急便のシステムの中で全部回しているというふうに理解してよろしいですか。

【ヤマト運輸（成保）】 そうですね、はい。

【野尻委員】 そうしますと、これからヤマト運輸さんの経営の方針で、この市場については会社を挙げて本格的に取り組んでいこうというお考えと承りましたが、今の日本郵便さんと同じような質問なんですけれども、ここをいわゆる宅急便のシステムのメインストリームから離して、例えば地域ごとに別の仕組みをつくるというお考えはおありになるのでしょうか。

【ヤマト運輸（成保）】 やはり宅急便という本業の中でできるものを今はつくっておりますので、どうしても、このどの取組もそうなんですけれども、もう一歩踏み込んでやってもらいたいだとか、そういうお声は実際に自治体さん側からあるんですけれども、やはり弊社も本業があった上で、そこに乗せているサービスなので、現状はこういうサービスの立てつけになっていますが、よりネットワークが可能なのであれば、宅急便というネットワークから外れてそういうニーズに対応するものを考えなければいけないかどうかという点では、考える必要性はあると思っています。

【野尻委員】 その場合は、既に例えば市場規模とか、そういうものはシミュレーション的にはつくってやっていたらと。

【ヤマト運輸（成保）】 そこまで全ては固まっていますね。

【野尻委員】 どうもありがとうございました。

もう1つなんですが、地域に根差した規制緩和が必要であるというふうなご意見を承ったと思うんですけども、これは具体的に何かもう既に出てきておるのでしょうか。輸送の安全以外の規制の緩和はかなりできるんじゃないかなというふうに思っておるんですけども、もし何かそういうことがあれば教えていただければありがたいんですが。

【ヤマト運輸（成保）】　そうですね、規制の緩和という意味では、どうでしょうか、いろいろ考えているものはあるんですけども、1つ一番最後の中で紹介した貨客混載というところも1つそういう事例なのかなというふうに考えていまして、これは先ほど、県北バスと弊社の思いを伝えましたけれども、やはりここに住んでいる方たちがどう思っているかというところがすごく大事なのかなというふうに考えておりますので、こういった事例はまだ複数あるのかもしれないというのは頭の中には置いているつもりです。

【野尻委員】　どうもありがとうございます。

【苦瀬委員長】　はい、どうぞ。

【圓川委員】　私も今のところは一番規制ですよ。生活者支援と産業振興プラスそれを担う事業者としての収益性であるとか、継続性を考えると、今、規制と言ったら、さっきの貨客混載ですね。だからヤマトとしてはできないわけですね。

【ヤマト運輸（成保）】　そうですね。

【圓川委員】　ですから、もしバス会社ではなくてヤマトでできるとしたら、かなり違ったものに、いいアイデアがたくさん出てくるという、こういったお考えでしょうか。済みません、具体的な話で。

【ヤマト運輸（成保）】　そうですね、ちょっと具体的なものがイメージできているかという意味では、私の場合ではまだそこまで行っていないんですけども、その辺がやはりトライアルを含めて、特区みたいところで少しご提案して、できるものがあれば取組はしていきたいなという思いはあります。

【圓川委員】　そういった意味で、一応国としてそういった規制というのは、ある程度、この委員会の成果として緩和というのは何か考えていかななくてはいけないと思うんですけども。どうもありがとうございます。

それで、あともう1つよろしいですか。

一番いいのは生活支援で一方向で行くとか、そういった意味で言うと、買い物であるとか、あるいは、さっきどこかの話、周南市で生産物を持ってきて、双方向といいますか、しかも混載でミルクランでやれば一番いいと思うんです。

そういった意味で、高知県の例で農産物がありましたね。今、私は神奈川県、横浜に住んでいるんですけども、今、地域の野菜がコンビニにドーンと並んですごい人気ですよ。ですから、高知県の場合は、スーパー、持ってきて直売所に、それをさっき言ったように、1対1ではなくて、ぐるっと回って持ってくる。その持ってきた帰りもまた何か顔を見て、かつ買い物も組み合わせるといふ、そういうことをやっていらっしゃるんですか。

【高知県（鎌倉）】 そうです。

【圓川委員】 そうすると、それを担っている事業者といいますか、これは高知県なのか、あるいはヤマトとか郵便だとか、そういうところと連携しているんでしょうか。

【高知県（鎌倉）】 ここは民間企業様というよりは、地元の地域団体といひましようか、法人格を持っていたり、持っていなかったりするんですけども、商工会とか、そういう直販所を運営する事業体が集荷をして、集荷して売れた売れ残りをお返しをするときに、御用聞きをして聞いていますので、買い物して、あわせて買い物もお届けをするという、そんな取組でございます。

【圓川委員】 さっき言った収益性というのは考えていらっしゃる。全部県が補助しているという。

それともう1つは、17ですか、集落活動センターが一覧表がありましたね。そこに実施主体として事務スタッフというのが書いてありますね。これは県の人なんですか。

【高知県（鎌倉）】 実施主体はそれぞれの地域の、それもまた地域団体とか……。

【圓川委員】 地域の団体ですか。

【高知県（鎌倉）】 いろいろそれはございます。県ではございません。

【圓川委員】 ですから、実際に今言ったいろいろやるときに、収益性とか、そういったことは考慮されているんでしょうか。

【高知県（鎌倉）】 生活支援のほうは収益も大事なんですけれども、先ほど言いましたように、やっぱりランニングのところでなかなかそこがまかなえないという苦しみがございます、県はイニシャルのほうへの支援というのを、立ち上がりのハードルを下げあげようということでやるんですけども、市町村のほうは結構継続してそういう支援を続けているというケースでございます。集活センターについては、集落が長く維持できていくためには、若者がやっぱり入っていかないとけませんので、その経済活動をどうするかというのが大きな課題でございます。

【圓川委員】 それぞれ問題が違うというのもありますよね。どうもありがとうございます。

ました。

【高知県（鎌倉）】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 ほかにいかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

【大串委員】 まず、高知県の方に2つお聞きしたいと思います。

1つは、生活関連確保事業に関してですけれども、今、増加傾向にあって、かなり伸びが激しくなっているといいたいまいしょうか、事業の伸びているような状態になりそうなのか、なっているのかということと、もう1つは、いろいろな今のイニシャルコストを出していらっしやって、多分ランニングのほうは市町村が見ているとか、いろいろ分担でやっていらっしやると思うんですけれども、財政の持続可能性としていかがなのかという見通しです。この2点を教えてください。

もう1つ、ヤマト運輸さんにですけれども、3点、黒石市での事業について教えていただきたいんですけれども、まずこれ、ご本人に手渡しをするという、例えばポストに入れてとかではなくて、きちんとご本人にお会いしてやっていらっしやるのかということです。

第2点目として、そうであるとするならば、余計難しいことだと思うんですけれども、ビジネスとしてきちんと成り立っていらっしやるのかということです。先ほどから助成金がなくなってしまったらやめてしまわざるを得ないような事業が過去にありましたということですので、もしこれ、言及できればここを教えていただきたいと思います。

3点目なんですけれども、長期不在等、高齢者の方がちょっと入院されたり、施設に入られたりということがあると思います。そういった中でご本人から例えば市とか担当ドライバーの人に、ちょっと長く不在にするときは連絡してくださいねとかということで、例えばロスを防ぐといいたいまいしょうか、変な騒ぎを起こさないということも含めての情報の流れの仕組みというのはできているのでしょうか。

この3つをよろしくお願いします。

【高知県（鎌倉）】 最初に高知県のほうからでございます。

生活支援は、先ほど申しましたように、買い物支援と、水と、それから移動支援、この3つなんですけれども、買い物に関しましては、正直申し上げまして市町村ごとにちょっと温度差がございまして、移動のほうで、お連れをするので、買い物に関しては特にといいような声も正直ございます。ヤマト運輸さんも、かなり県内市町村を回ってくださって、今、事例としては大豊町をお互いにご紹介させていただきましたけれども、大豊町以外に

仁淀川町でもご支援くださっているんですけども、そういった意味で回ったときの声としても、うちは移動のほうで支援しているからというような反応をする市町村も正直ございます。

そこらを含めてではございますが、それぞれ本当にさっき申しましたように高齢化はどんどん進展をしておりますので、爆発的に伸びているかということ、ちょっと語弊がありますが、必要性はどんどん高まっているという状況でございます。

あわせて継続的な財政支援というのがやっぱりこれ、どうしても収益が、どんどんもうけるような民間企業様がいっぱい参入してくるような状況では決してないわけですので、行政としての支援がやっぱり欠かせなくて、行政職員としては、ずっとお金を出し続けるというのにはやっぱり抵抗がどうしてもあるものなんですけれども、そういう時代になりつつあるのかなという、この1つの事例だけではなしに、ほかの福祉の事業に関しましてもそうですし、そういったものが増えてきていますので、今そういった声で、うちはもうこれ以上難しいよというような声が直接的に届いているわけではないんですけども、状況としてはそういう方向が強いのかなという気はしております。

【ヤマト運輸（成保）】 黒石市の取組についてのご質問で、まず1つ目の本人に手渡しをしているのか否かというところですが、基本的にはお手渡しです。独居高齢者の方向けに回っておりますので、基本的にはお一人でいらっしゃったということはお本人がいらっしゃったということになるので、まずはご本人の手渡しということで、弊社の宅急便のスキームを変えず、スタンダードな形でやっていますというのが1つ目のお答えになります。

2つ目のビジネスとして成り立っているのか、これは非常に難しい質問なんですけれども、やはりそこを採算がとれているのかいないのかというところを、いわゆる採算ラインを弊社としてもどこなんだというのを探しながら、やはりスタートの段階は、これは実は2013年4月からスタートしているんですけども、最初の段階ではやはり少し足らなかったというのがありました。本年度の運用についての昨年交渉の中では、弊社の採算ラインを見せながら、自治体さんとしてどこまでご負担できるかということを示させていただいて、今いただいている代金につきましては、ものすごくもうかっているというイメージを持たれると困るんですけども、採算で弊社がやることで、自分たちが持ち出しをしなければいけないということにはなっていないというふうに認識しています。

3番目の長期不在とかいらっしゃらないみたいな、入院されているなんていう情報についての共有というところでは、自治体さんとそこは非常に密に共有させていただいていま

して、弊社が訪問できなかった情報をお返ししていますというお話をしましたけれども、その後のアクションとして、当然、自治体さんからご連絡をする、民生委員さんに訪問していただくという中で得た情報につきましても、例えば長期不在で今月もないのということであれば、訪問の対象から外していただくとか、自治体さん側にはそういった動きをしていただいておりますので、弊社がキャッチした情報は当然お返ししますけれども、民生委員さん、それから自治体さんが確認した情報につきましても、そういった形で共有はさせていただいているのかなというふうに考えています。

【大串委員】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【矢野委員】 昨年、高知県さんのこの大宮地区とか大豊町などを見せていただきました。ほかにもいろいろ見せていただきまして、実際にそういう過疎地において宅配便あるいは店の配送、あるいは日常の買い物、逆に農産物の集荷とか、こういう物流サービスが非常に生活インフラとして動いているなというのを実感しましたし、さらに見守りあるいは人流とくっつける、この辺の可能性も非常にあるんだと思いました。

ただ、先ほどからご指摘いろいろありましたけれども、私もたしか6カ所ぐらい高知県さんで回らせていただいたんですが、やはり地域によってサービスの仕方も全く違うというか、ニーズが微妙に違う、これは地域住民のニーズも違うのもあるし、地域環境、地理的条件の話、あるいは店舗の状況とか、そういうので相当ニーズが違うのは、これに個々に合わせていくのは結構難しいなというのが実感としてある。

もう1つ、まず高知県さんにお聞きしたいのは、確かにこういう形でどんどん取組が進んでいるんだけど、結局いろいろお話を伺うと、その地域住民の取組姿勢、リーダーがいなくなかなか進まないなど、この辺を高知県さんでいかにリーダーを育てるかとか、その辺を取組をされているかということが1点。

それからもう1つ、これはヤマトさんと高知県さん両方にお伺いしたいんですが、例えば集配サービス、今のヤマト運輸さんに物流関係のサービスをお願いするパターンと、逆にヤマト運輸さんが例えば集落活動センターのほうにそういう業務を委託するみたいな両方のパターンが考えられると思うんですが、それに対してのどちらが委託する、どちらが受託する、その辺の関係について、もしお考えがあったらお聞かせ願いたい。

それから、ヤマト運輸さんも同じように、今の点についてお聞きしたいんですが。

【高知県(鎌倉)】　まず1点目のリーダーというのは、まさにおっしゃるとおりでして、これは個人的な思いも含まれるんですが、さっきアンケートの結果なんかをご紹介させていただきました。これは「困っていますか」と聞くと、「困っています」というふうに本当に多くの方が答えるんです。じゃあ、困っているんだったらこうしませんかと言うと、それは嫌だと。昔からその生活をずっとされていますから、ある程度なれているわけですね。

例えば、水の話にしても、要は生活用水が普及していないというのはどういうことかという、沢にたまったところから黒いホースでずっと家まで。そうすると、そこに落ち葉がたまったりいろいろして水が来なくなって、山へ深く登っていかないと、そこのお世話もできない。だんだん年をとってくと足腰が弱くなって、そこまでも行けない。本当に困ったら、そこをじゃあ、浄化槽といえますか、きれいな生活用水ができる仕組みに変えましょうというような支援なんですけれども、水に関しても、いや、ずっと生まれてからこの方、その水を飲んでいるから、そんなの別にと声いろいろあったり、地元の本音のところと表に出てくるところとは違いますし、そこをどう動かすかというのは、本当に課題でございまして、今、成功しているところは、結構、Iターンとか、何かやったときに変化があることを経験したような、そういった土地から来られた方がやろうよと言って、最近の言葉で言いますと、インフルエンザみたいな形で周囲に影響を及ぼしながら地域を少しずつ変えていくという、そういった形のところが結構成功しているかなという気はしております。

そういった方をいかに確保していくかというところが大きな課題でございまして、もう1つにはそういった取組もいろいろな形で、特に移住に関しても行っているところでございます。

もう1つ、ヤマト運輸様からの受託ということは、具体的に検討が今どうこうという段階ではないんですが、1つの例としましては、先ほどから貨客混載というふうなお話もありますけれども、市町村が運営しているバスに、例えば新聞なんかを載せて荷物として拠点まで運んできて、その拠点の中は地元のほうでやるというような取組なんかもありますので、例えば、そんなところでネットワークを持っているところがあれば、そのところをお願いするという事なんかは可能性としてはありますけれども、そのお願いするだけの資金をじゃあどこで稼ぐんだというのが、またもう1つ継続のところでは課題がありますので、集活センターとしてはそういういろいろなことがうまく回るような稼ぎを一方で得ないことには、できたはいいけれども先細っていくので、そこも回っていただいたと

きにお話も恐らくさせてもらっていると思うんですが、一生懸命そこを軌道に乗せるための取組を進めている、そんな状況でございます。

【ヤマト運輸(成保)】 集落活動センターの運営を含めというところですけども、今、高知県さんのほうからお話があったように、例えば、高知県のその地域にお住まいの方の雇用がそこで生まれるんだと想定すると、弊社が入るということは、逆に言うと、その雇用を奪うということにもなりかねませんよねというお話もあるので、入る領域か否かというところの判断はすごく難しいのかなというふうに思っています。現段階では、そこに入るというようなお話は高知県さんとはしておりませんので、基本はそういう路線ということと、もう1つ、先ほど資料の説明の中でも言ったんですけども、弊社が入るということは、どちらかというと本業を生かしてというお話をさせていただいたと思うんですけども、やっぱり専門となる領域以外のところを弊社がやるかどうかというところは、よくその地域の方、それから、当然県の方ともそうですけれども、議論が必要なのかなというふうに思っていますので、その辺はやはり議論を通じた上で判断をしていかなければいけないというふうに考えています。現段階では……。

【苦瀬委員長】 よろしいですか。

【矢野委員】 はい。

【羽藤委員】 質問は2点あって、1点目がデータの話で、2点目が拠点の決め方についてです。

1点目のデータの話については、ヤマトさんのほうから岩手の県交通と連携したような話があったわけですが、あるいは周南の場合の話もあったんですが、要するに、人荷一体、人の移動と荷物と一体化していくであるとか、あるいは、生活者と生産者を一体的に見ていく、これは非常におもしろいと思ったんですが、そうすると、突き詰めていくと、いろいろなデータが、人の動きと物の動きのデータとかを共通のデータプラットフォームで扱うようにして、どういうサービスを展開していくのかみたいなことは、当然その先にはどんどんアイデアとしては出てくるし、ビジネスとしても当然いろいろ出てくると思うんですが、データのプラットフォームみたいなときに、物の動きと人の動きみたいなことをどこまで御社のデータプラットフォームの中に人のデータも取り込む、あるいは生産者の動きも取り込む、そういうことをお考えなのか、あるいは、そういうデータレベルの連携みたいなことで、今は多分まだないと思うんですが、将来どういう構想をお考えなのかということを1点お聞かせいただければと思います。

2点目は、日本郵便さんもハブとか集配局とかデポとか、そういうお話があったんですが、今日は高知県さんがみえられているということで、ひょっとしたら防災の話はまた後で話があるかもしれないんですが、例えば南海トラフとかが来た際に、本当に物が届けられるのか、そのとき、先ほどハブ70、集配局1,000、デポ2,000というふうに言ったんですが、そういうところが津波の当たるところにあるとかないか、そういうところはどれぐらいチェック、確認がされているのかということとか、あるいは、現実には東日本大震災のときは、避難の救援物資が自治体さんとか県さんが管理されたことで、逆に少し混乱してしまって、むしろヤマトさんの配送センターに直接送ったほうが、荷役の施設等ありますので、むしろ円滑に物が流れたんじゃないかとか、いろいろそういう議論もあったんですが、災害時の物の流し方みたいなことについて、高知県さんとか、あるいはヤマトさんとか、日本郵便さんがどうのお考えなのか、そのとき拠点をどういう形で整備しようとしているのか、あるいは、そのとき、周南の道の駅みたいな話があったんですが、ああいう公共の大きなスペースをもう少し使うことで、平時もそういうところを使って拠点のコストを少し安くしつつ、災害時はそこへ来れば物があるということなので、むしろ物の配送なんかも機能するようなアイデアもあるのかなと思ったんですが、災害時の拠点の考え方みたいなことを、それぞれお三方に2つ目の質問としてお聞かせいただければと思います。

1点目はデータの話で、ヤマトさんからお話をお伺いできればと思います。

【ヤマト運輸（成保）】　そうですね、人と物の動きをプラットフォーム化というようなお話、現状ではやはり物のデータは、どこで出て、どこで届いたというのは当然ですけども活用ができるねと。その物を動いたデータに、先ほどの黒石市の見守りなんていうのもそうなんですけれども、通常の宅急便で言うと、配達と不在というお話ですけども、その方がいらっしゃった、いらっしゃらなかったというものが、お一人で住んでいる方で言うと、言葉は悪いですけども、お元気なのか、亡くなられているのかみたいなものにも若干情報が転用するという可能性はあるんじゃないかというところは少し感じてはいますけれども、現段階でそれを情報データの活用というところでどこまでできるかということと、今言った人のようなデータというものについては、まだそこまで正直検討ができていないというのが本音だと思っています。ちょっと回答が中途半端ですけども、データ活用についてはそのように考えています。

もう1点の災害時の拠点という意味では、まさに弊社の拠点が、例えば避難所に化ける

こともあったりだとか、いろいろな活用の方法というのは考えていかなければいけないのかなと。弊社も拠点が全国に約4,000ぐらいありますので、ただ、弊社の場合も、場所によっては被災に巻き込まれるだろうというふうに想定される、地震の内容とか災害の内容によってはありますので、どこが災害が来たときに生きて、どこを活用するのかというようなところは、その活用方法も含めて考えていかなければいけないのかなというふうに考えています。

【羽藤委員】 はい、ありがとうございます。

【高知県（鎌倉）】 内閣府が平成24年3月31日に出した想定津波高34.4メートルという非常にショッキングな数字が高知県黒潮町でございました。それがあってというよりも、その前の東日本大震災を受けてなんですが、知事を筆頭に、かなり南海トラフ地震対策を進めておられて、人の避難対策としては避難タワーみたいなものの整備が今、順次進んでおりますし、場所によりますけれども、避難タワーの上が孤立しないように、そこに一定の水だったりという生活に必要なものを蓄えておく機能ですとか、あと、ご質問にありましたような大規模なそういった支援物資の備蓄といいたまいますか、来たときに、ここにという災害の拠点を県下に、数はちょっと済みません、存じ上げていないんですけども、何か所かそれぞれのエリアに行けるように高台のほうに整備を現在進めております。

【日本郵便（關）】 日本郵便ですけれども、災害対応をしたネットワークについては、会社としては、BCPなどを策定して、それに従って対応するということです。個人的な意見になろうと思われる部分は、ヤマトさんもそうだと思うんですけども、物や情報の物流、流れというのは、生活ですとか、産業が集積しているところに沿って配置していくというのが基本的に効率的な話で、我々は一企業としてそこをベースにやっている中で、災害時に備えたものを見て、どういったコスト負担をしながら生活や産業の拠点と物流のネットワークを構築していくのかというのは、なかなか一企業だけの判断、コスト負担では難しい部分もあるのかなというふうには個人的には思います。

それから、震災時の対応なんですけれども、我が社は、阪神・淡路大震災のときに、全国からいろいろな救援物資が来られて、それは非常にありがたいことだったんですけども、その整理が十分されていなかったのも、結局、必要とされている方に品物が渡らなかったという部分は、関係者で広く経験として共有されていたと思いますので、東日本のときには、我が社だけでなく、その教訓を生かしたいろいろな対応はしていただいた

ものと思っております。

その中で、物をどうお届けするかという話と、日本郵便では情報をどのようにお届けするか、元気ですかよとか、こんなことで困っていますといった郵便という形での情報をどのようにお届けするかというところが、我々の使命としては重要な部分だと思っております。そこについては、我々はデータベース化して十分ビジネスに生かしていないという部分はあるんですけども、配達をする人たちの頭の中に誰がどこに住んでいて、どういう家族構成になっているかというのはきっちり入っていますので、例えば、仮設住宅にお住まいの方ですとか、避難所に行っていらっしゃる方、あるいは他県に出られている方など、個人情報の扱いなども自治体の皆様とも整理させていただいた上で、遠く離れている場所に移動されている方にも、元気ですかというふうなお手紙とか、あるいは、返信などもお届けするという点では、我々の役割はかなり果たせたのではないかと思っております。

【羽藤委員】 　ただ、災害時、人が住むところが変わりますよね。仮設だとか、避難所とか。ああいうものに対する対応はどうされているんですか。

【日本郵便（關）】 　許可を得た上で、どこそこに行っていますというふうな張り出している情報ですとか、そういった情報を集めて、あとは頭の中に入っている部分もありますので、あの人はあそこにいるはずだみたいな話でも、訪ねて行って、仮設とか避難所の中にどんどん入って行って郵便を出せる。緊急時ですので、いろいろなところにも配慮しつつ、必要な情報をお届けするように、現場は現場なりで工夫をしていたというふうに聞いております。

【羽藤委員】 　それはだから、それぞれの会社さんがそれぞれやられているということなんですかね。日本郵便さんは日本郵便さんでやられているということですよ。

【日本郵便（關）】 　ということだと思います。

【羽藤委員】 　はい、わかりました。ありがとうございます。

【日本郵便（關）】 　今は我々の郵便のところについてご説明させていただきました。

【羽藤委員】 　はい、済みません。

【羽尾物流審議官】 　補足させていただきます。

今、羽藤先生ご質問の災害時の対応で、実は今日お越しの企業さんに限らず、例えば営業倉庫を持っている倉庫業者さんとか、日本全国にいろいろな拠点があります。したがって、東日本大震災の経験を踏まえて、そういう物資拠点、これを非常時のいわゆる非常用物資の支援の輸送のための一時預かり、あるいはそこを基点に各地に災害が起きたときに

置ける、そういう輸送拠点をきちんと整備しておかないといけないだろうということで、今、その拠点を指定して、そこにちゃんとした対応をしようと、こういうあらかじめのことを決めておこうということにしています。今、最新のデータはありませんが……。

【坂巻参事官（物流産業）】 今、全国で1,300です。

【羽尾物流審議官】 今、1,300カ所まで指定をしております。そういうところに加えて、今、例えば非常用の電源装置がないと、電気がとまったときにその倉庫が動かないとなると、そもそものあるものも出せませんし、あるいは、崩れてしまった後の対応があるので、非常用電源装置、それから荷崩れ防止装置、こういったものをきちんと整備していこうと。今、それを順次、補助などをして整備をしています。

加えて、非常用通信装置というのも大事だと思っていますので、そういうものも整備しています。

それから、ソフト面で言えば、そういうハードに限らず、実際に起きたときにその倉庫がうまく継続的に事業をできるようにしておかないといけないというので、BCPの計画をつくるということで、まずは倉庫業者あるいは今日のおたくの物流業者としてのBCP、加えて、それをきちんと荷主と連携しないといけないので、今、荷主と物流業者が組んだBCPというのも大事だろうというので、今、そこら辺をきちんとつくっていきましょうというのを緒についたところでありまして、今後の課題として見れば、多分、羽藤先生のご質問の趣旨は、もっとそれから進んで、自治体も一緒にやっていくというのがあります。ところが、これはまだきちんとした対応は、私ども、まだきちんとしたガイドライン的にも示していませんので、これはちゃんと将来的には自治体も組んで一緒にやっていくという取組が必要ではないかというふうに思っているところでございます。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 どうぞ。

【兵藤委員長代理】 2つほどあるんですが、1つは高知県の方にお伺いしたいんですが、今日はヤマト運輸さんの大変重要な役割を紹介していただきましたけれども、この生活用品の確保など支援事業、これはこういったマーケットにはほかの物流事業者も加わってくるような、そういう事例があるのかどうかというのがこれが1つです。

それからあとは、さっきちょっとキーワードが出たんですが、これは日本郵便さんにお伺いするのがいいかな。あと、生活用品以外にデイリーなロジスティクスを必要とするのは新聞がありますね。離島とかそういったところは、私、全然知らないんですが、新聞の

輸送というのはどういうメカニズムでなされているのか、ちょっとそれは興味本位ですけどもお伺いしたい。この2つをよろしく願いいたします。

【高知県（鎌倉）】 高知県での物流事業者とのかかわりという点で言いますと、県内の市町村側が物流事業者さんのほうにアプローチをして、やっていただけませんかというよりは、ヤマト運輸様の場合は、ヤマト運輸様のほうから高知県のほうで業務を、ほかの日本の中での取組のご紹介もありましたように、アプローチをしてくださいましたので、それに対して、じゃあ、うちの中でこういったことをお願いしたいと、お互いの思惑が一致した場所が大豊町と仁淀川町の2カ所で今展開しているということですので、ほかにそういった物流事業者とやっているという事例は特にはございません。

【兵藤委員長代理】 ありがとうございます。

【日本郵便（關）】 最初のご質問に、一物流事業者として、私どももいろいろな地域ですとか自治体の皆さんと連携した取組を進めたいというふうに思っております。実際にそういった事例も幾つかあるところですので、この検討会などで情報交換させていただくことも踏まえて進めていきたいと思っております。

それから、新聞の件につきましては、第三種郵便物ということで、定量で郵便で配達しておりますので、先ほど、地域の団体などにお渡ししてというふうなこともあったと思いますけれども、郵便の人が郵便物と一緒に配達している。そういうことですので、朝には届かずに、昼とか夕方にお届けしているということが、現在で言うと。

【兵藤委員長代理】 ありがとうございます。

【羽尾物流審議官】 補足で、今のご質問に、こういうそれぞれの過疎地において家にまで物を届けるというサービスは、やはり全国的なネットワークが必要だということで、今日お越しのヤマト運輸さんと、それから日本郵便さんと、それから佐川運輸さんも、今日はたまたま日程が合わずにここのヒアリングにはお越しいただけなかったですが、主としてされています。それから、その他、宅配サービスですと、例えば西濃さんとか、福山さんとか、今日は全部挙げませんが、そういう事業者さんもいて、ごくごく地域地域のそのネットワークまではないけれども委託を受けてされている、こういう事業者さんもいますが、大手の主として取り扱っているのは、今日の2社さんと佐川さん、こういう状況でございます。

【苦瀬委員長】 よろしいですか。

どうぞ。

【圓川委員】 私、生活支援とか、過疎とかは素人なんですけれども、物流というのは情報がトリガーになるわけですね。今日の中でITの話が全然出てこなかったんですけれども、ヤマトさんなんかは本当にITの有効活用をされている。高齢者、過疎といったことで、見守りにしても、何かやろうと思ったITでできますよね。そういった例はないんですか。ITとの相性というのはどうなんでしょうか。高齢者、過疎。見守りにしても、やろうと思ったら、プライバシーとかいろいろ、何かありますよね。どこかで見られるという。その辺のことだけ聞かせていただきたい。

【ヤマト運輸（成保）】 一事業者として感じていることを。

ITをやっぱり敬遠される、特に高齢者の方だと思うんですけれども、1つ事例としてあったのが、人感センサーをつけるような端末の会社さんと自治体さんが、それを高齢者のお宅につけようといったときに、別に通常は見張られているわけでもないんですけれども、例えば居間に人感センサーをつけたら、居間で暮らさなくなってしまったというような方も高齢者の方にはいて、何だか見張られているようだねというような、そういう声があったのを過去の事例としてありましたので。

考え方としましては、だんだんにITへの違和感も世代が変わっていくと変わっていくのだろうとは思ってはいるんですけれども、今の段階であるものをつけようとする、ちょっと違和感があるという方もいらっしゃるということが事例としてあったので、ご共有させていただきます。必ずしもそれが全部ではないと思いますけれども。

【日本郵便（關）】 日本郵便は、先日、他社様と連携してiPadをお配りして、それを見守りサービスにご活用いただくという構想を発表させていただいたところです。その買い物サービスのオプションとしての買い物支援、見守りサービスのオプションとしての買い物支援といったところも取り組んでいるということで考えております。恐らく昔のイメージですと、パソコンということで、コンピューターの前に座って画面を開いてキーボードで入力するというふうなことですと、スマホの小さな画面で操作してといったような操作性の問題と、実際に使うときに、わからないときに、じゃあ、どういうふうにやればいいのかというふうなサポートの問題などもあったかと思うんです。そういったところはデバイスのほうが使いやすくなっていくということと、我々としても、他社さんとしても、そこをどういったふうに高齢者の方に使いやすいようにサポートしていくかというふうなところがポイントの1つになろうかと思っています。

【圓川委員】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 いいですか。

【高知県（鎌倉）】 見守りみたいな福祉のほうでは、物理的に線をつないで、自治体間で市町村が各家庭とつないで、何かのときにはスイッチを押すと連絡ができるみたいな仕組みを構築しているところは少なからずございます。

買い物支援につきましても、郊外型の大規模店舗を全国展開されているところなんかは、もう高知県内でも先ほど申しましたようにかなりの辺鄙な場所なんですけれども、相当なエリアをカバーした通販といいましょうか、そういった仕組みを持っているんですが、今のそういう支援が必要な高齢の方は、なかなかそこには難しく、恐らく団塊の世代の方々が、現役時代にそういったことを当たり前のように使っている方がそういった年代になったころには、また変わるのかなと思いますけれども、今のところは、そこはちょっとまだ難しいのかなというのが実態でございます。

【苦瀬委員長】 よろしいですか。

じゃあ、私も幾つか聞きたいので、せっかくですからいいですか。

4つほどあるんですけれども、まず、高知県さんにお聞きしたいんですけれども、先ほどいろいろ採算性の話が出ていましたけれども、私が聞いているところでは、各世帯から会費をとるみたいなのところもあったような気がしているんですけれども、一月幾ら、2,000円とか。そういうようなことをやっておられるのか、やるご計画があるのか、それによって採算性はカバーできるのかできないのかということをお聞きしたい。

それから、日本郵便さんにお聞きしたいんですけれども、私が昔調べたときに、多分2007年ぐらいだったと思うんですが、福島県の葛尾村というところで、郵便さんが遠隔診療で医薬品を宅配していたという事例があつて調査に行ったことがあるんです。それをいろいろ調べると、薬事法の関連でなかなか難しく、なかなか正確な答えは伺ったことがないんですが、多分、特区かなんかでやったんじゃないかと思うんですけれども、生活用品という中に、多分医薬品というのは相当大きな、高齢者の方にとっては、慢性の患者さんにとっては重要なキーワードではないかと思うので、そういうサービスをまだどこかでやっておられるかどうかというのを聞きたい。

それから3つ目が、3つ目と4つ目はヤマトさんと日本郵便さんにお聞きしたいんですけれども、今日は地域でしたが、大都市で高層ビルだと、共同配送というのが普通にやられていますよね。郵便はちょっと違うかもしれませんが、下まで持ってきて、上に上げるときは大変だねという話で館内共同配送をやっているわけです。各社さんみんなや

っておられると思います。それを考えると、地域の中山間地も高層ビルと同じというか、要するに、遠い距離なわけですから、昔からあるような差し込み運送というんでしょうか、そういうような議論の一環として、共同配送ができそうな気がしているんですけども、実際やっているところもあると思うんですけども、今後そういうふうと同業者さんとお取組をするというような考えはあるかどうか。

それから4つ目に、これもヤマトさんと日本郵便さんにお聞きしたいんですが、災害の時の話で、ちょっと長期の話をしますと、いろいろ施設を建てかえたりするようなときに、もうあらかじめ災害の被災しにくい場所に持っていくとか、そういう計画はあるかどうか。要するに、ネットワークを組むときに、災害時を意識して組もうとされているかどうかというようなことを教えていただきたい。

以上です。

【高知県（鎌倉）】 まず、高知県なんですが、利用しようがしまいが、会費的に徴収しているというのは、申し訳ありません、私、存じ上げていません。あるところでは、宅配するときに1件数当たり100円の手数料をとるというのがあって、それは全体の事業費からそういった手数料を引いた残りを市町村なりが、その配達する人の人件費が例えば300万、400万かかり、あと、自動車のガソリン代とかを面倒を見ないといけませんので、100円ではなかなかもとがとれないという状況にございますので、そこはやっぱり支援をしているというような状況になっております。

【ヤマト運輸（成保）】 2つご質問をいただきました。共同配送というようにお話だったんですけども、弊社も都市部では館内の共同配送みたいな取組を一方でやらせていただいている。ここはかなり物量が集まって、やはりそこに集まるトラックが渋滞を巻き起こしていたりだとか、館内でも何人も入ってくるので、どこまでどう来たのかわからないだとかというようなお声からつくった取組なんですけど、これがいわゆる点の話だとすると、今お話しいただいたのは面でもそういうことができるかできないかというお話だと思うんですけども、ここはやっぱりよく考えていかなければいけない点だなということと、事例として弊社と一緒にやらせていただいています、西濃さんなんかとよく一緒にやっているんですけども、JITBOXサービスということで、拠点間の輸送のお話ですけども、弊社1社ではなくて、みんなが乗り合って1台を出すというような動きも強めて取り組んでおりますので、この過疎地での同業者さんとの取組というのは、当然いろいろ課題はたくさんあると思っておりますけれども、可能であればやはりやっていくことなのかな

というふうに考えています。

あともう1つの質問の被災した際を意識して、被災しにくいところにということで、そういう拠点を考えているかというお話で言うと、現段階ではそういう構想は恐らくないです。どちらかというところ、先ほど、郵便さんもお話があったんですけども、やっぱりその場所に人がいらっしゃるか、物があるかというところの観点で、平時の運用上、やはり一番店を出すところにというところではあると思いますので、そこについては考えていないんですけども、先ほどもご質問あったように、被災時に弊社の建物が使えるのかどうかということ、やはり継続して考えていかなければいけないというふうに考えております。

以上です。

【日本郵便（關）】 医薬品の配送サービスの関係なんですけれども、規制があるので、例えば特区的にやるよというふうなことでやっているものは恐らくないと思いますが、それを確認させていただきたいと思います。

そのお話は、ヤマトさんからお話のあったように、利用者のニーズとか、そういったことを考えながらやっていくのかなと思っております。

それから、共同配送の件ですけれども、野尻委員、矢野委員のもとで一緒にさせていただいています、ヤマトさん、高知県さんにも入っていただいております過疎地の物流の検討会の中で検討しておりますので、我々としても、できるところがないかといったことで今検討している状況です。

そのお話の中で、例えば各社で違うサービスレベルをどうするんでしょうかとか、配達だけではなくて集荷もありますよねとか、我々日本郵便からしますと、シェアはそれほどありませんので、他社さんの荷物が多いんですけども、本当にそれを受けられるのみたいな、いろいろな実務的なところを検討しながら、過疎地におけるネットワークをどのように効率化して維持していくのかといったことは検討している状況であります。

それから、災害時のネットワーク、先ほどのご質問もありましたけれども、恐らくどこまでをみんなが想定しないといけないレベルなのかというところが、またそれぞれ違ってくると、総体として見たときに、日本の物流ネットワークのレベルを合わせていただくものですから、我々としては、規制などで求められているやらないといけないレベルの中で建物とかの基準はやっていきます。あと、会社としては、これぐらいかなといったところで各社やっていると思うんですけども、そのレベルをどこに置くかという話かなという気もいたします。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

さて、意見交換が大体尽きたということによろしいでしょうか。

そちら側ではよろしいですか。

それでは、一応意見交換が尽きたということでございますので、次の議題というか、(3)のその他に入ります。事務局からご連絡事項があるようでございます。

【谷口物流政策課企画官】 苦瀬委員長、ありがとうございます。

事務局から3点、連絡事項がございます。

まず、本日の会議の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただきます。ご了解いただいた上で公開する予定でございます。

また、本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

それから、次回の合同会議の日程につきましては、今月下旬付近で、今、日程調整させていただきます。日程を確定し次第、ご連絡申し上げたいと思います。

以上をもちまして、本日の合同会議は全て終了となります。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —