

リレー連載

物流から見た 道路交通計画

わが国では過疎地でもは、日本全国に約七百万都市部でも、少子高齢化人の買い物弱者がいる。

や単身世帯の増加、商店 二十二年の前回調査では街の衰退が進む。このため、食料品など日常の買い物が増え、買い物弱者は、今後こうした人々は「買い物弱者」と呼ばれている。

わずか4年で100万人増
経済産業省の平成二十年の推計(六十歳以上の人口に「日常の買い物に不便」と内閣府調査に答えた高齢者の割合二七・一%を掛けて算出)で

買物弱者に対する支援として、経産省が作成した「買物弱者応援マニュアル」では、①家まで商品を届ける②近くに店をつくる③家から出掛けるの対策が必要とした上で、さまざま先進事例を紹介している。例えば①では、す



岩崎 順一氏(いわき じゅんいち) 昭和39年生まれ。武蔵工大卒。技術士、建設技術研究所中部支社道路・交通部長

買い物弱者と事業者の関係

第10回

かいらくによる宅配サービス)を確保すること。このように対策は今後、わが国の高齢者がより増加すると考えれば、ますます重要性が増していく。

国は新たな仕組みを検討し

国土交通省は、過疎地域の集落を維持していくため、基幹集落に生活機能を集めた「小さな拠点づくり」を推進している。既存事業者のサービスが行き届きにくい過疎地域で、トラックによる有償貨物運送やトラックによる有償旅客運送が検討されている。

物流事業者にとって、過疎地域での貨物輸送には貨物量が少ない、輸送距離が長くなる、ドライバーの労働時間が長くなるといった課題がある。

これらの対策のうち、①と②は本連載第一回で説明した自らは移動せず商品や物資を入手する方法(アペイラビリティ

物流を維持・提供し、前の集落の維持に大きく貢献すればトラックによる旅客輸送が可能になる。ス

事業者の取り組みで光明が

中でも、スイスの「ポ



(国交省資料より)

新しいビジネスにつながる可能性が