

食料品アクセスに関する市町村の意識（食料品アクセス問題 2）

－対策の必要度と重視する対策－

農林水産政策研究所 高橋 克也・薬師寺 哲郎

1. 背景

住民の高齢化や地元小売店の廃業、あるいは公共交通機関の廃止等の諸要因によって、「食料品アクセス問題」はこれまでの一部地域のみならず、既に全国的な広がりを持つと考えられる。ここでは、それら問題の現場に最も近い自治体担当者の認識と対策の現状について、全国の市町村に行った意識調査の分析結果を示す。

2. 方法

調査は、2010年7月末に質問紙調査の形式で実施し、対策の必要性、これら問題の発生理由、今後重要と考えられる施策など、各自治体における食料品アクセス問題の実態への認識を明らかにしている。調査先は、全国の市町村および東京特別区の1,750自治体を対象とし、最終的に1,114件の回答が得られ、回収率63.7%であった。

3. 結果の概要

1) 対策の必要性と問題の原因

食料品の買い物に不便や苦労がある住民に対して、何らかの対策が必要とする市町村は全国のおよそ8割を占めており、それらは都市規模や地域によっても大きな違いはみられないことから、これら問題は全国的に拡大していると考えられる（表1）。

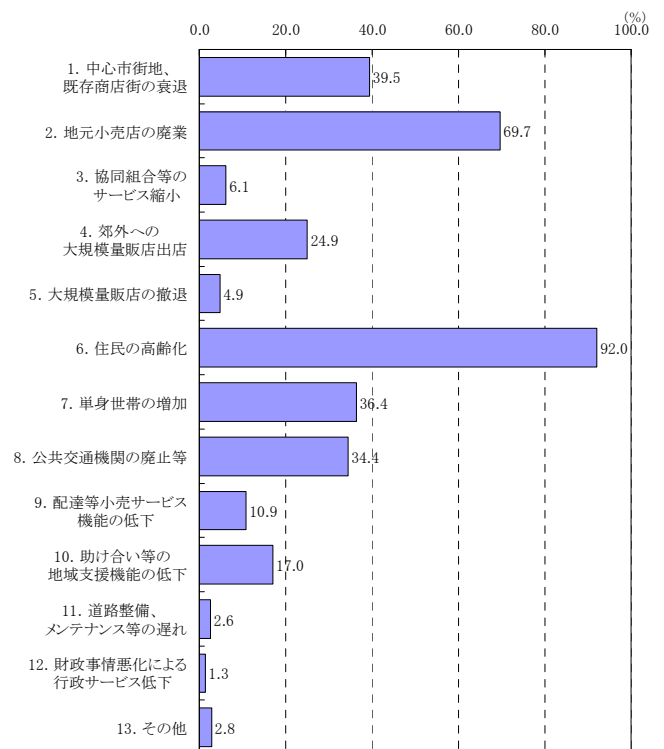
また、これら食料品アクセス問題が発生する理由として、「住民の高齢化」が最も高く、次いで「地元小売店の廃業」「中心市街地の衰退」といったいわば供給側の要因とともに、「公共交通機関の廃止

等」の交通条件に関してもあげられている（図1）。これらは単純に問題の原因だけではなく、他要因が密接に関連した「結果」としての側面もあり、食料品アクセス問題とはこれら要因が複合した性格の問題であることが指摘できる。また、これら原因は県別にみると大きな差があることも示されている。

表1 「食料品アクセス問題」対策の必要性

	(単位:%)			
	合計	大都市 (20万以上)	中小都市	町村
1. 必要である	28.5	30.9	27.0	29.4
2. ある程度必要である	51.7	48.2	55.5	49.2
3. あまり必要でない	14.8	14.5	13.2	16.1
4. 必要でない	5.0	6.4	4.4	5.3

資料:農林水産政策研究所



資料:農林水産政策研究所

図1 「食料品アクセス問題」の原因

表2 「食料品アクセス問題」で重視する対策（主成分分析結果）

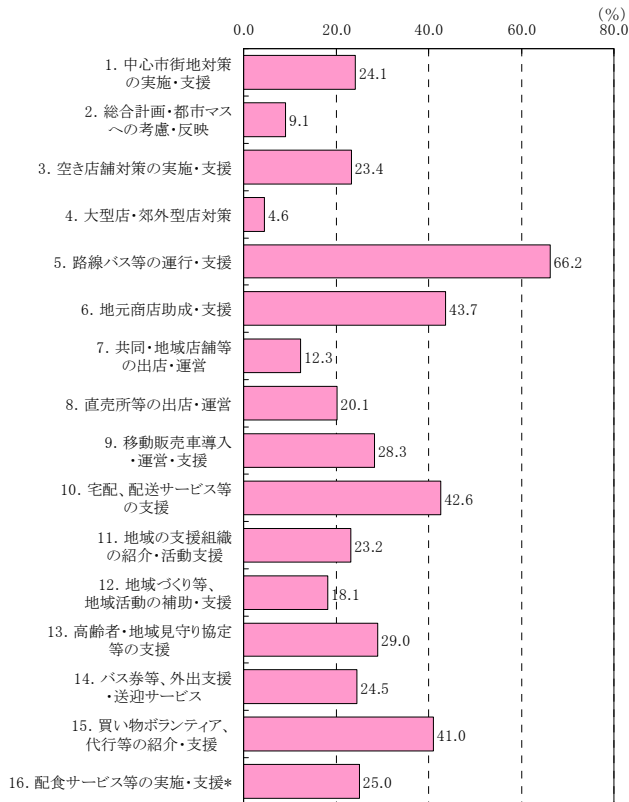
		500m以上比率			都市規模		高齢世帯比率	車普及率	他要因
		0.1未満	-0.3	0.3以上	中心市	以外			
街づくり	1. 中心市街地対策の実施・支援	○		×				×	△
	2. 総合計画・都市マスへの考慮・反映	○		×				×	△
店舗対策	3. 空き店舗対策の実施・支援	○		×			○	×	
	4. 大型店・郊外型店対策	○		×				×	
	6. 地元商店助成・支援	○		×				×	
	7. 共同・地域店舗等の出店・運営	△		△				△	△
交通条件改善	8. 直売所等の出店・運営	△		△				△	△
	5. 路線バス等の運行・支援	×		○			×	○	
	9. 移動販売車導入・運営・支援	×		○				○	△
地域支援	14. バス券等、外出支援・送迎サービス	×		○				○	
	11. 地域の支援組織紹介・活動支援						×		
	12. 地域づくり等、地域活動の補助・支援	○	×	△				×	
	13. 高齢者・地域見守り協定等の支援	×		○				○	
行政サービス	15. 買い物ボランティア、代行等の紹介・支援	△	△	△	○	×		△	
	16. 配食サービス等の実施・支援*	△	×	○	○	×	×	△	
	10. 宅配、配送サービス等の支援	△	△	△	○	×		△	

資料：農林水産政策研究所

注：表記については、報告：食品アクセス問題1・表4参照

2) 食料品アクセス改善に重要な対策

食料品の買い物に不便や苦勞がある住民に対して重要と考えられる対策として、最も多くあげられているのは「路線バス等の運行の運行・支援」であり、同時に「地元商店助成・支援」「宅配・配送サービス等の支援」などの、小売環境の改善とそれらサービスの充実が重要であるとしている（図2）。



資料：農林水産政策研究所

図2 「食料品アクセス問題」で重視する対策

次に、主成分分析により市町村の状況と食料品アクセスに重要と考えられる対策の関係を明らかにした（表2）。ここでは、外生的な変数として店舗までの距離が500m以上の人口割合、都市規模、高齢世帯比率、自動車普及率の4変数を設定し、重要と考えられる対策との主成分分析によってその特徴を明らかにした。

- 500m以上の人口割合では、相対的に近距離である0.1未満の市町村で中心市街地対策や総合計画の設定といった街づくりとともに、大型店・郊外店や空き店舗対策等が重要視されている。一方、店舗までの距離が相対的に遠い市町村（0.3以上）では、路線バス支援や移動販売、バス券などの外出支援といった交通条件の改善とともに、地域見守り協定や配食サービスといった地域づくりや行政サービスを重要と考えていることが示されている。
- 都市規模では、大都市においてのみ買い物ボランティア・代行とともに配食サービスや宅配・配送サービスなどの支援が重視されている。
- 高齢世帯比率の高い市町村では、空き店舗対策などが重要であり、既存店舗の活用が重要な課題となっていることが示されている。
- 自動車普及率の点からみると、ここで重視されている対策は交通条件改善対策であり、これら市町村では自動車普及率が高い反面でそれらから取り残された住民に対しての対策が重視されるという状況におかれている。