

「食品アクセス問題（買物困難者）」 に関する全国市町村アンケート調査結果

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部

食品流通課

令和7年3月

農林水産省

I. 調査結果の概要

1. 対策の必要性と背景

- (1) 回答市町村1,033市町村のうち、910市町村（88.1%）が「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答。
- (2) 対策を必要とする背景としては、「住民の高齢化」、「地元小売業の廃業」を挙げる市町村の割合が高い。
- (3) 「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村（910市町村）のうち、行政又は民間事業者のいずれかで対策が実施されている割合は89.2%。

2. 行政による対策の実施状況

- (1) 「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村のうち、行政による対策が実施されているのは75.5%。
- (2) 対策の内容は、大都市では「宅配、御用聞き・買物代行サービス等に対する支援」が最も多く、中・小都市では「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」が最も多い。
- (3) 対策の実施手法としては、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」「民間事業者等への業務運営委託」が多い。
- (4) 「市町村自ら実施」している割合が高い対策は、「空き店舗等の常設店舗の出店、運営に対する支援」。
- (5) 対策によりカバーできている割合は、「30～60%程度」と答えた市町村が29.0%と最も多い。

3. 民間事業者の参入状況等

- (1) 回答市町村1,033市町村のうち、民間事業者が独自に参入しているのは60.1%。
- (2) 取組内容としては、「移動販売車の導入・運営」が増加傾向で、「宅配、御用聞き・買物代行サービス等」が減少傾向。
- (3) 参入主体の組織形態としては、「株式会社などの営利団体」「生協や協同組合など」の割合が高い。
- (4) 移動販売車の取組では、行政実施の約 5 割、民間事業者実施の約 3 割で、市町村との見守り体制を構築。

Ⅱ．調査の目的及び方法

1．調査目的

- ✓ 近年、食料品店の減少等に伴い、過疎地域のみならず都市部においても、高齢者を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる者（いわゆる「買物困難者」）が増えてきており、食料品の円滑な供給に支障が生じる等の「食品アクセス問題」が顕在化。
- ✓ この問題の解決には、民間事業者や地域住民のネットワーク等による継続的な取組が重要だが、食料の安定的な供給等の観点から、住民に最も身近な地方公共団体に加えて、国においても関係府省が連携して取り組んでいくことが重要。
- ✓ 農林水産省では、この問題の現状分析の一環として、平成23年度以降、全国の市町村を対象に、買物困難者への対策に関するアンケート調査を実施し、各地方自治体等の抱える課題や対策の状況を把握し、今後の施策の参考として活用。

2．調査対象

- ✓ 全国の1,741市町村（東京都特別区を含む）
- ✓ 有効回答数：1,033市町村（回答率59.3%）
- ✓ 調査期間：令和6年10月21日～令和6年11月22日

3．調査項目

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| ✓ 対策の現時点での必要性 | ✓ 対策の事業名及び具体的内容 |
| ✓ 対策の将来における必要性 | ✓ 対策のカバー割合 |
| ✓ 対策を必要とする背景 | ✓ 対策の予算規模 |
| ✓ 行政による対策 | ✓ 他部局等との連携又は情報共有 |
| ✓ 行政による対策を実施していない理由 | ✓ 対策する上での課題 |
| ✓ 対策の種類と実施手法 | ✓ 対策の実施に必要な支援 |
| ✓ 移動販売車の台数と見守り協定の構築状況 | ✓ 民間事業者等の取組 |
| | ✓ 今後参画・連携を期待する民間事業者やサービス等 |

4. 都市規模区分

- ✓ 大都市：政令指定都市及び東京23区
- ✓ 中都市：人口5万人以上の都市（大都市を除く）
- ✓ 小都市：人口5万人未満の都市

回答市町村数	割合
27	2.6%
311	30.1%
695	67.3%

5. 回答部局区分

- ✓ 産業振興部局（商工課、農林水産課等）
- ✓ 社会福祉部局（福祉課、保健課等）
- ✓ 総務・企画部局（総務課、企画課等）
- ✓ その他（交通課、市民生活課等）

回答市町村数	割合※
706	68.3%
88	8.5%
158	15.3%
81	7.8%

※小数点第2位以下を四捨五入しているため、100%にならない。

Ⅲ. 調査結果

1. 対策の必要性と背景

(1-1) 食料品の買物が不便・困難な住民に対する対策の必要性と行政による対策の実施

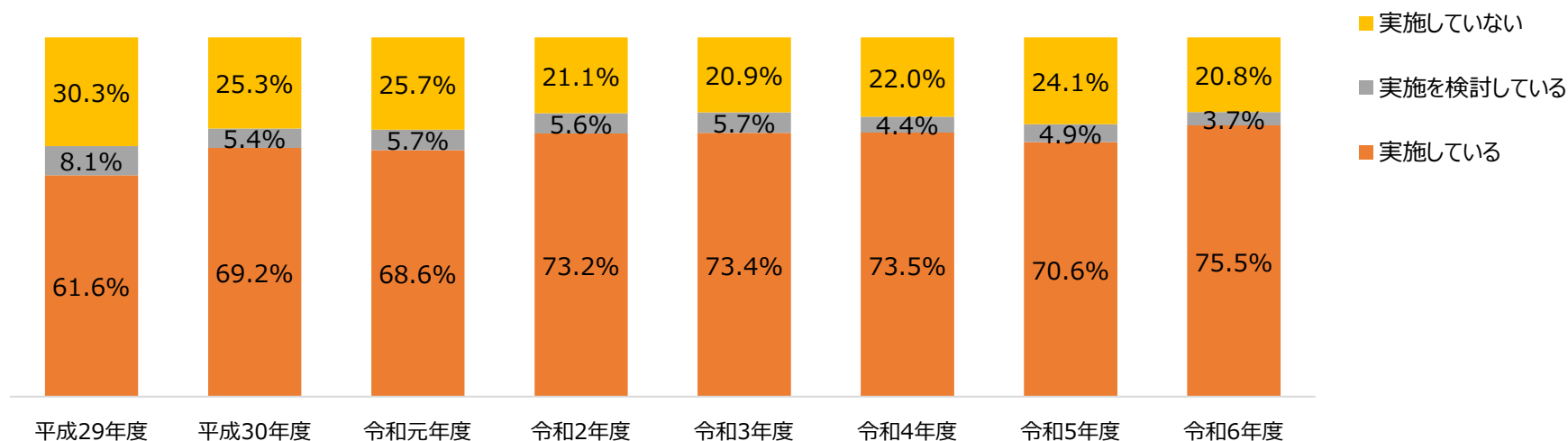
- ・ 現時点で対策を必要としている市町村※の割合は88.1%であり、平成29年度以降、増加傾向にある。
- ・ 上記市町村のうち、行政による対策が実施されているのは75.5%であった。

対策を必要としている市町村の割合



※ 「対策を必要としている市町村」とは、「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村。

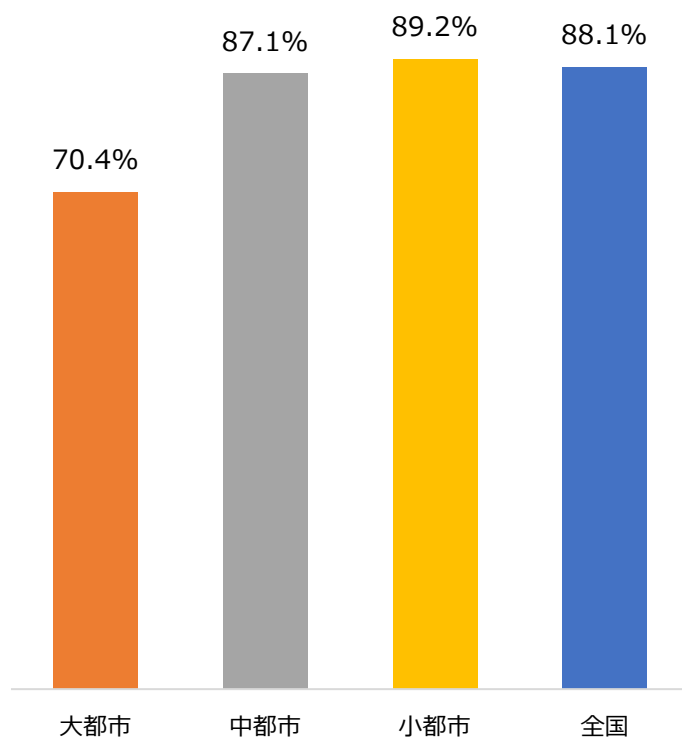
行政による対策実施状況



(1-2) 対策を必要とする背景

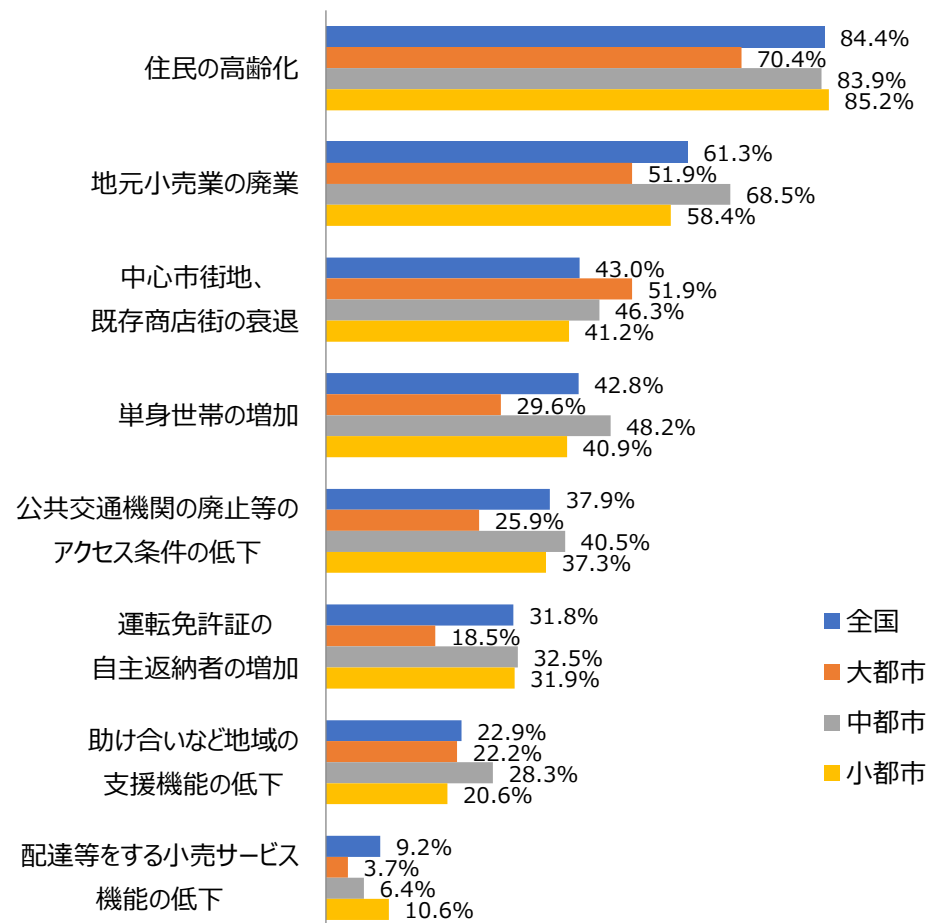
- 人口規模の小さい都市ほど、対策が必要だと感じている割合が高い。
- 対策を必要とする背景としては、都市規模にかかわらず「住民の高齢化」が最も多く挙げられ、次いで「地元小売業の廃業」「中心市街地、既存商店街の衰退」と続いている。
- 対策を必要とする背景として「中心市街地、既存商店街の衰退」を挙げた割合は、中・小都市よりも大都市の方が高かった。

対策を必要としている市町村の割合
(都市規模別)



※ 「対策を必要としている市町村」とは、「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村。

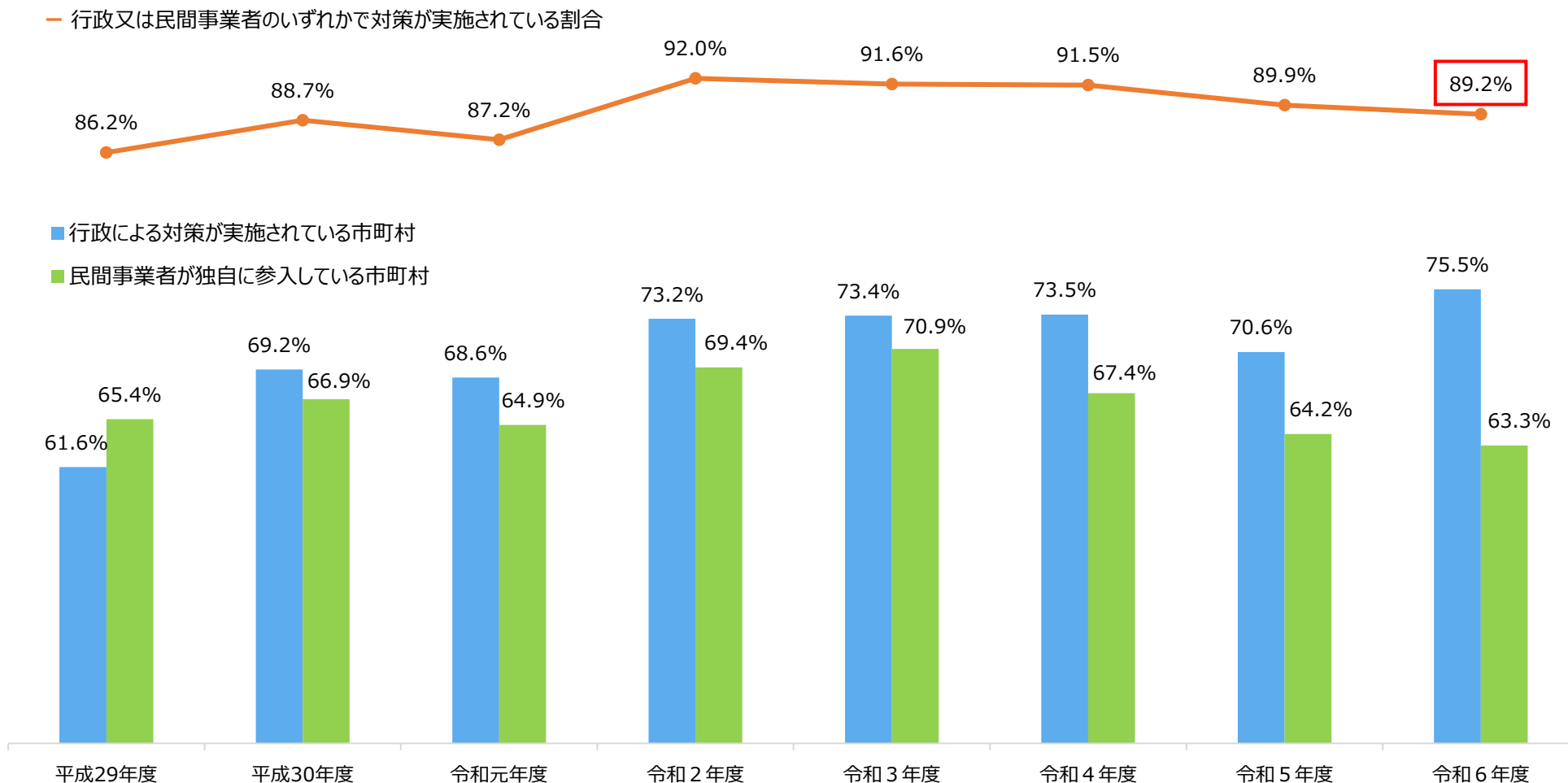
対策を必要とする背景として挙げられた割合



※複数回答が含まれる

（１－３）対策を必要としている市町村における行政又は民間事業者による対策の実施状況

- ・ 対策を必要としている市町村※において、行政又は民間事業者のいずれかで対策が実施されている割合は89.2%。
- ・ 平成30年度以降、民間事業者が独自に参入している市町村に比べ、行政による対策が実施されている市町村の割合が高い。

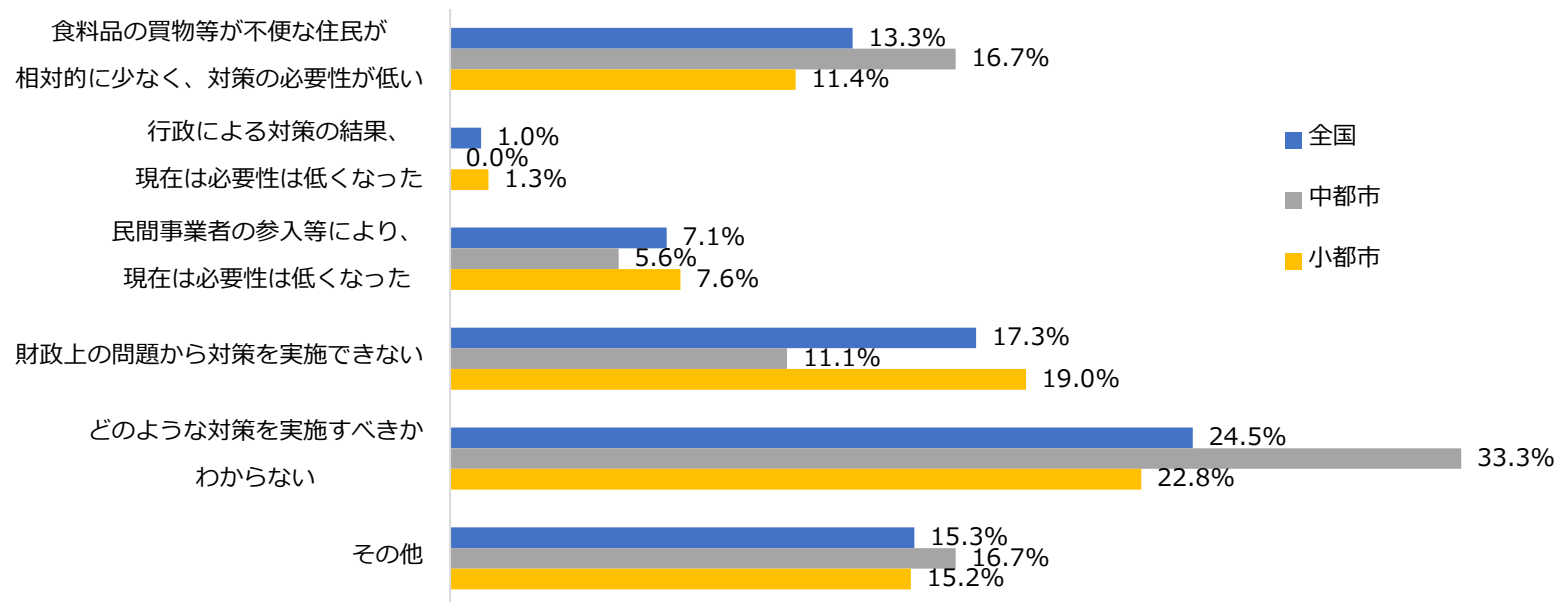


※ 「対策を必要としている市町村」とは、
「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村。

（１－４）対策を実施していない理由

- ・ 対策を必要としている市町村のうち、行政及び民間いずれの対策も実施されていないのは10.8%（98市町村）。
- ・ 対策を実施していない理由としては、「どのような対策を実施すべきかわからない」の割合が最も高く、特に中都市で高い。
- ・ 小都市では「財政上の問題から対策を実施できない」の割合も高い。

対策を実施していない理由



※ 大都市は98市町村中1自治体のみであり、対策を実施していない理由については、「食料品の買物等が不便な住民が相対的に少なく、対策の必要性が低い」と回答。

【その他の理由】

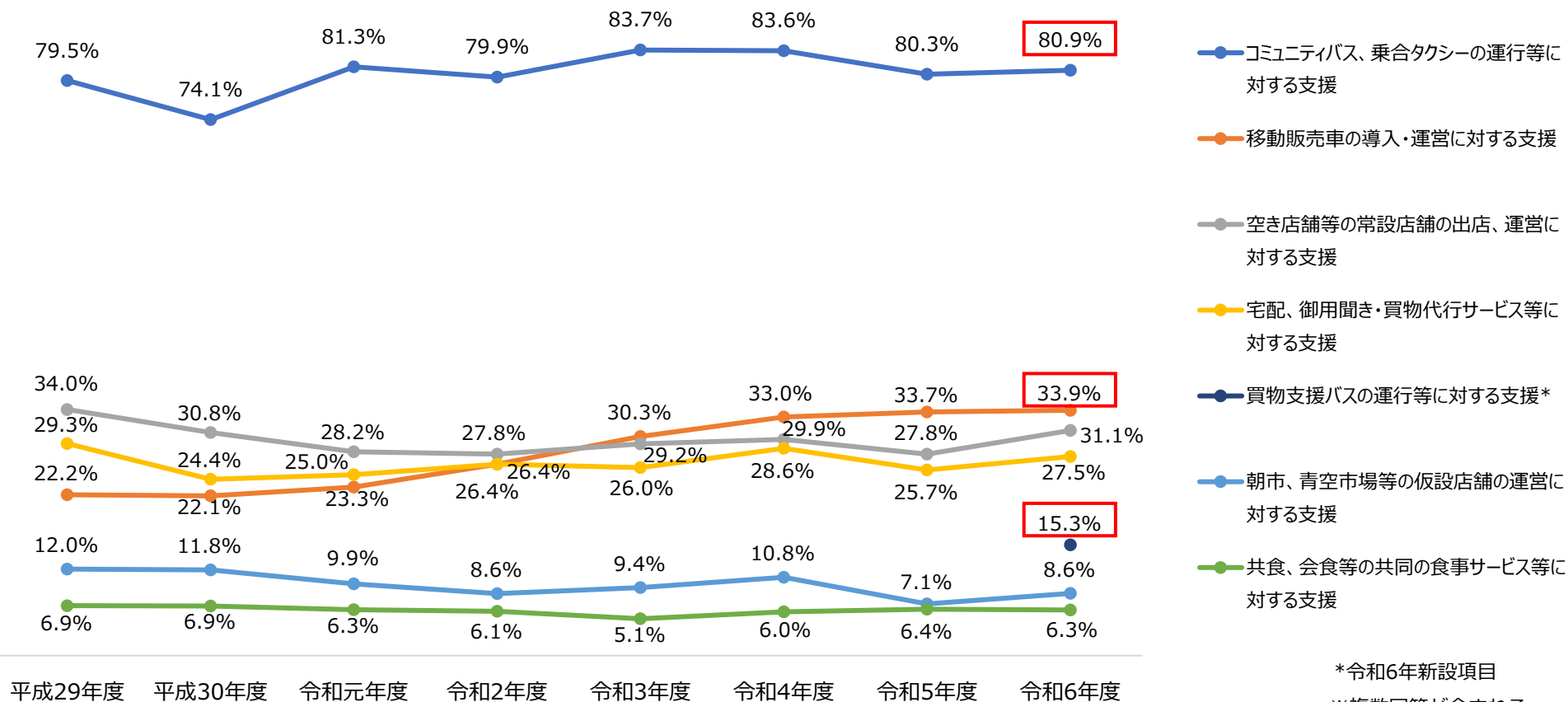
- 買物支援として位置づけしているものではないが、福祉施策や交通不便地域の対策として、コミュニティバスの運行等を実施しているため。
- かつては実施していたが、事業者の人材不足により、委託を受ける事業者がいらない。
- どれだけの方が、対策を必要としているのか実態を正確に把握できていない。
- 買物困難者対策について、包括的に政策検討できる体制となっておらず、各部局ごとに個別具体的な問題としての対応又は検討にとどまっている。
- そもそも買物困難者対策を担当する部署が定まっていない。

2. 行政による対策の実施状況

(2-1) 対策の内容

- 行政が実施している対策内容としては、「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」が最も多く、80.9%となったほか、「移動販売車の導入・運営に対する支援」が一貫して増加傾向にあり、33.9%となった。
- 本年度調査から選択肢として新設した「買物支援バスの運行等に対する支援」を行っている市町村の割合は15.3%であった。

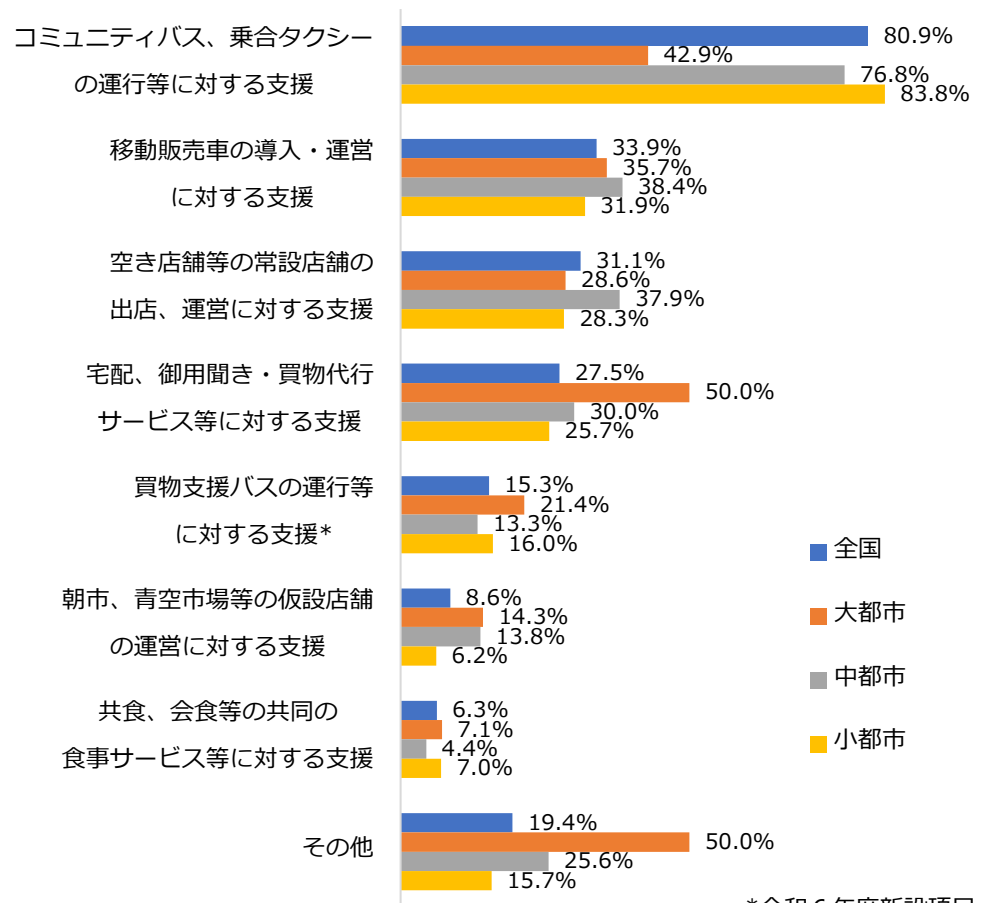
市町村が実施している対策の内容の推移



（２－２）都市規模ごとの対策の実施状況

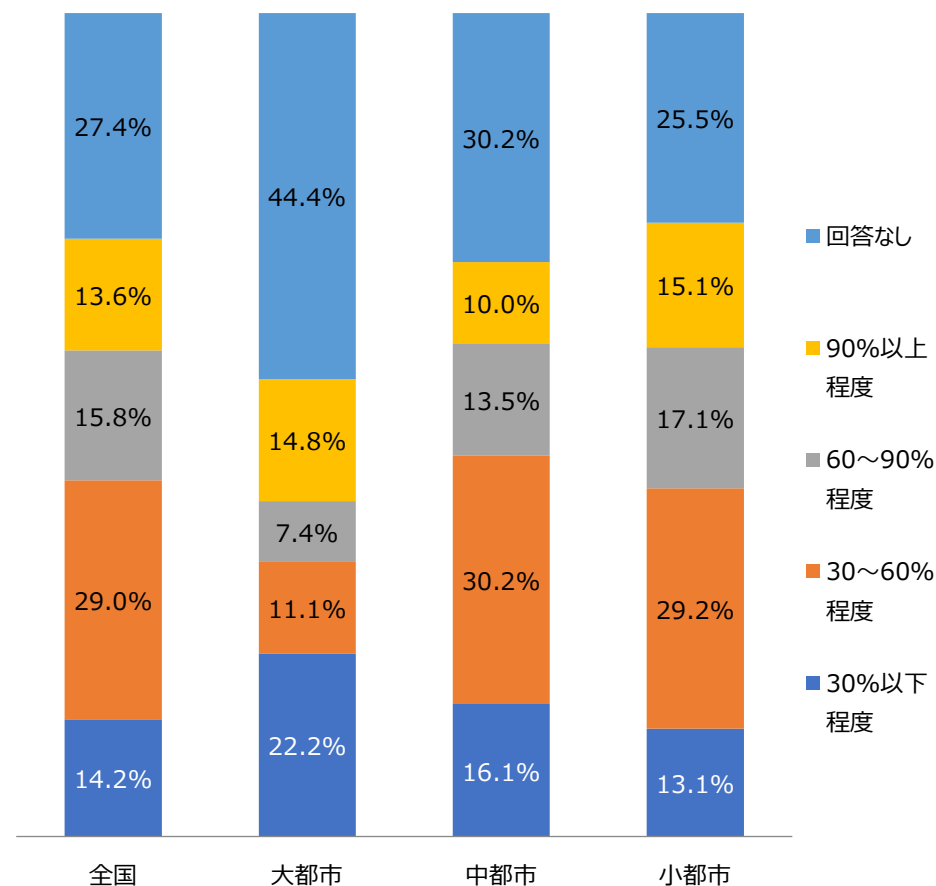
- 行政が実施する対策のうち、「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」は小都市ほど実施率が高く、「宅配、御用聞き・買物代行サービス等に対する支援」は大都市ほど実施率が高い。
- 対策によってカバーできている割合については、「30～60%程度」と回答した市町村が最も多い。

対策内容別の実施率



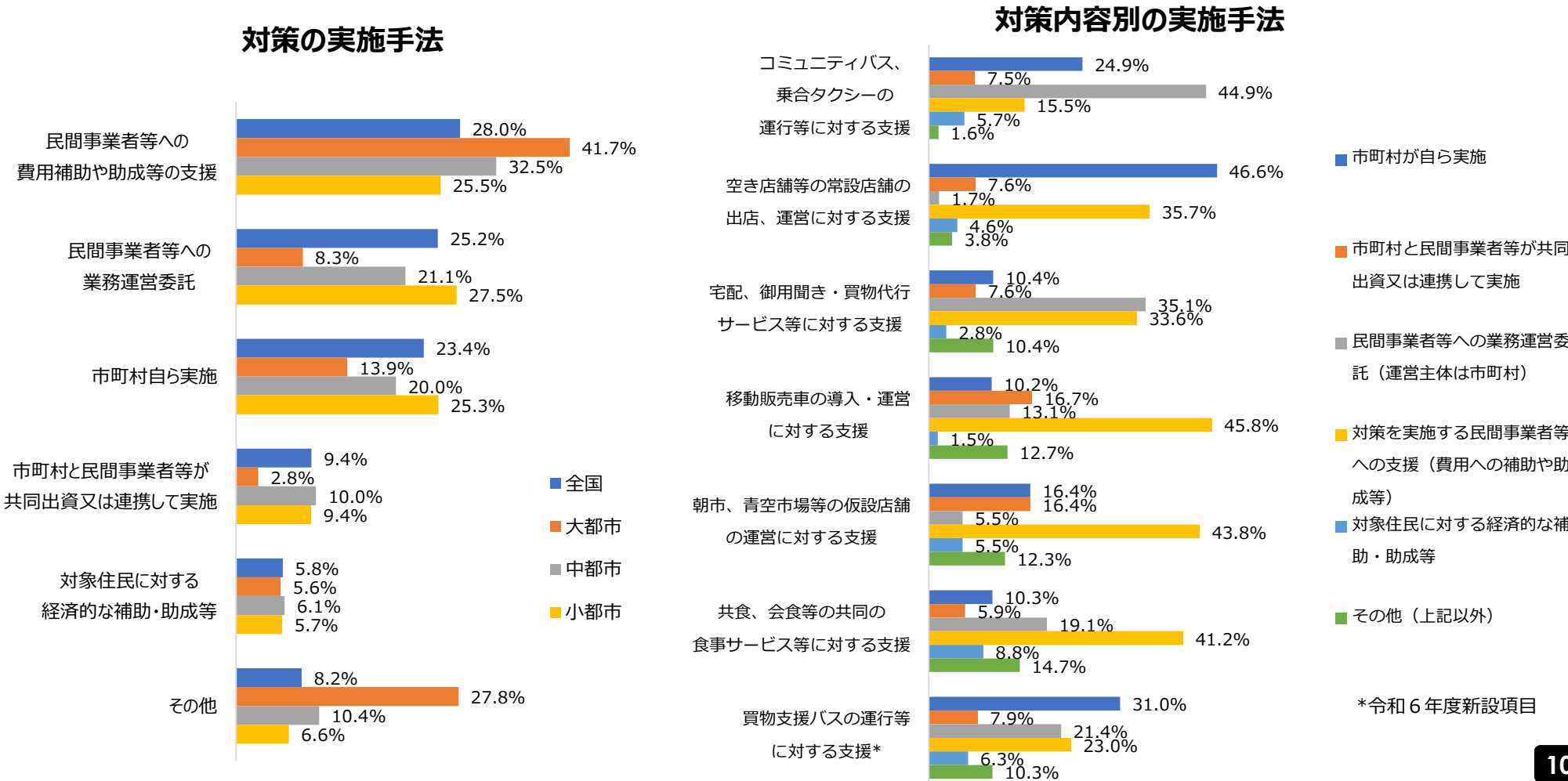
*令和6年度新設項目
※複数回答が含まれる

対策によってカバーできている割合



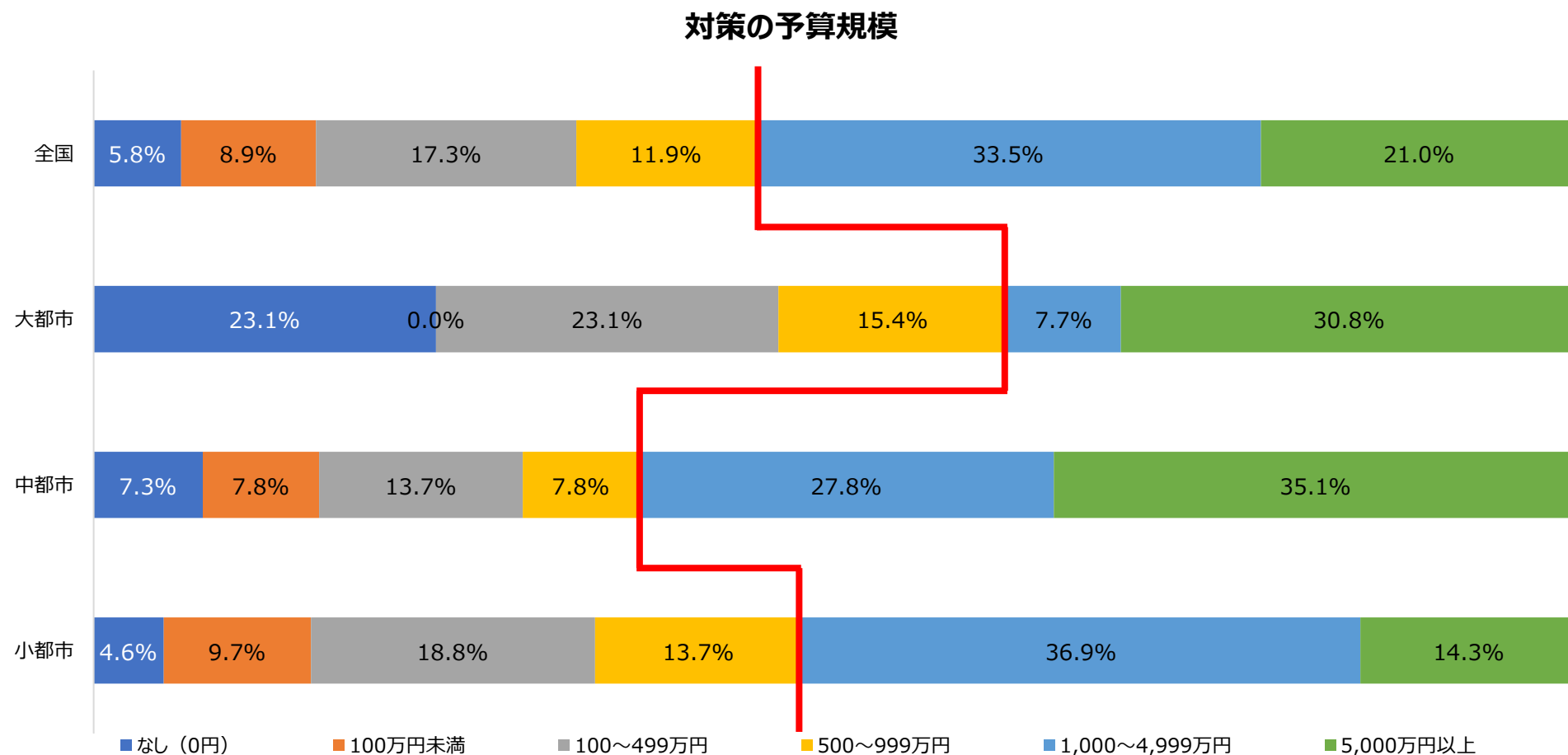
(2-3) 対策の実施手法

- 行政が行う対策の実施手法としては、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」「民間事業者等への業務運営委託」「市町村自ら実施」の順に多い。
- 大・中都市では「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」が最も多く、小都市では「民間事業者等への業務運営委託」が最も多い。
- 「市町村自ら実施」している割合が高い対策は、「空き店舗等の常設店舗の出店、運営に対する支援」であった。



(2 - 4) 対策の予算規模

- 行政が行う対策の予算規模は「1,000～4,999万円」の市町村が33.5%と多い。
- 予算規模「1,000万円以上」の市町村は、大都市では3割以上、中・小都市では5割以上と、全国的に予算をかけて取り組んでいる。

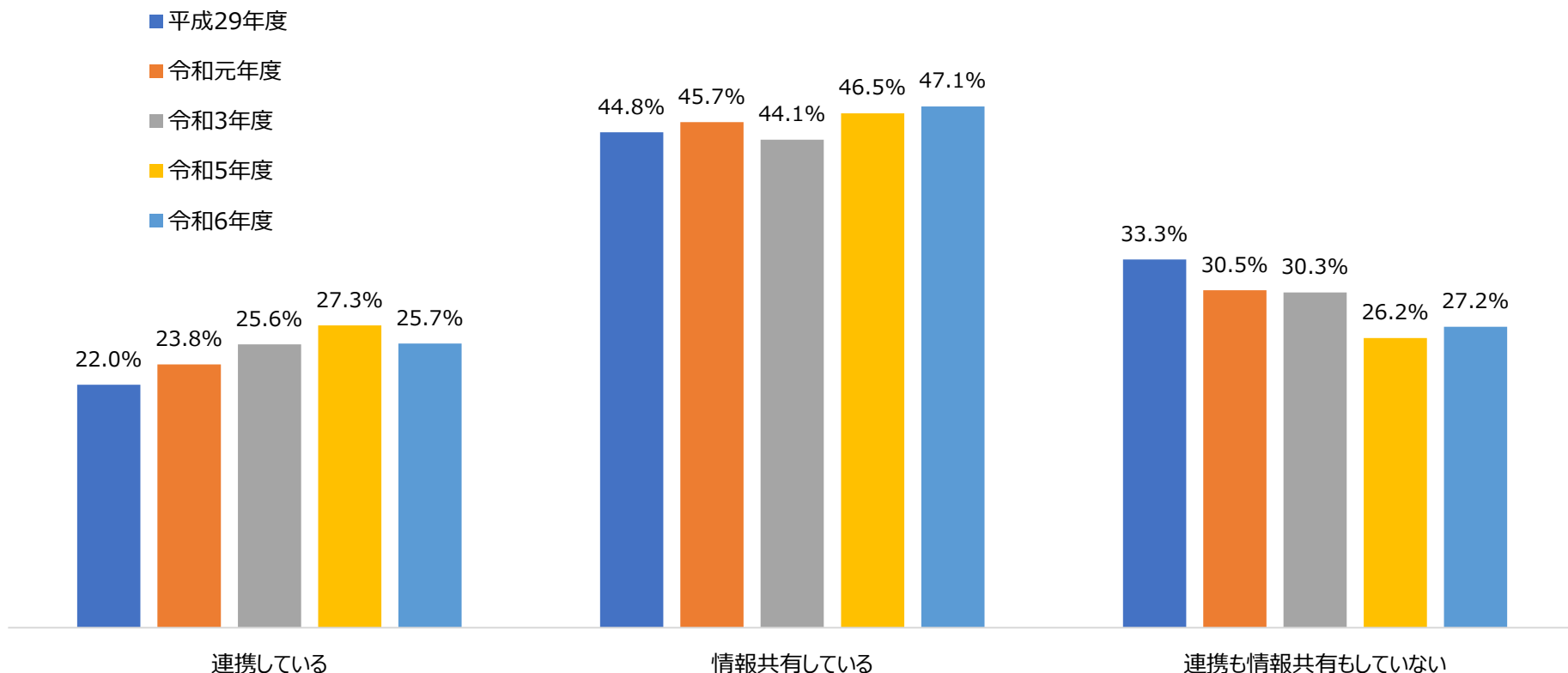


※行政による対策を実施している市町村のうち、未回答、不明を除いて集計。
小数点第2位以下を四捨五入しているため、100%にならない場合がある。

(2-5) 他部局等との連携又は情報共有

- 回答部局としては商工課・農林水産課等の産業振興部局が68.3%を占めているが、他部局とも連携・情報共有を行っている。
- 対策を実施又は検討している市町村のうち、連携している市町村は25.7%と昨年度より減少。
- 対策を実施又は検討している市町村のうち、情報共有している市町村は47.1%と昨年度から微増。
- 連携も情報共有もしていない市町村は27.2%と昨年度より増加。

他部局との連携又は情報共有の有無

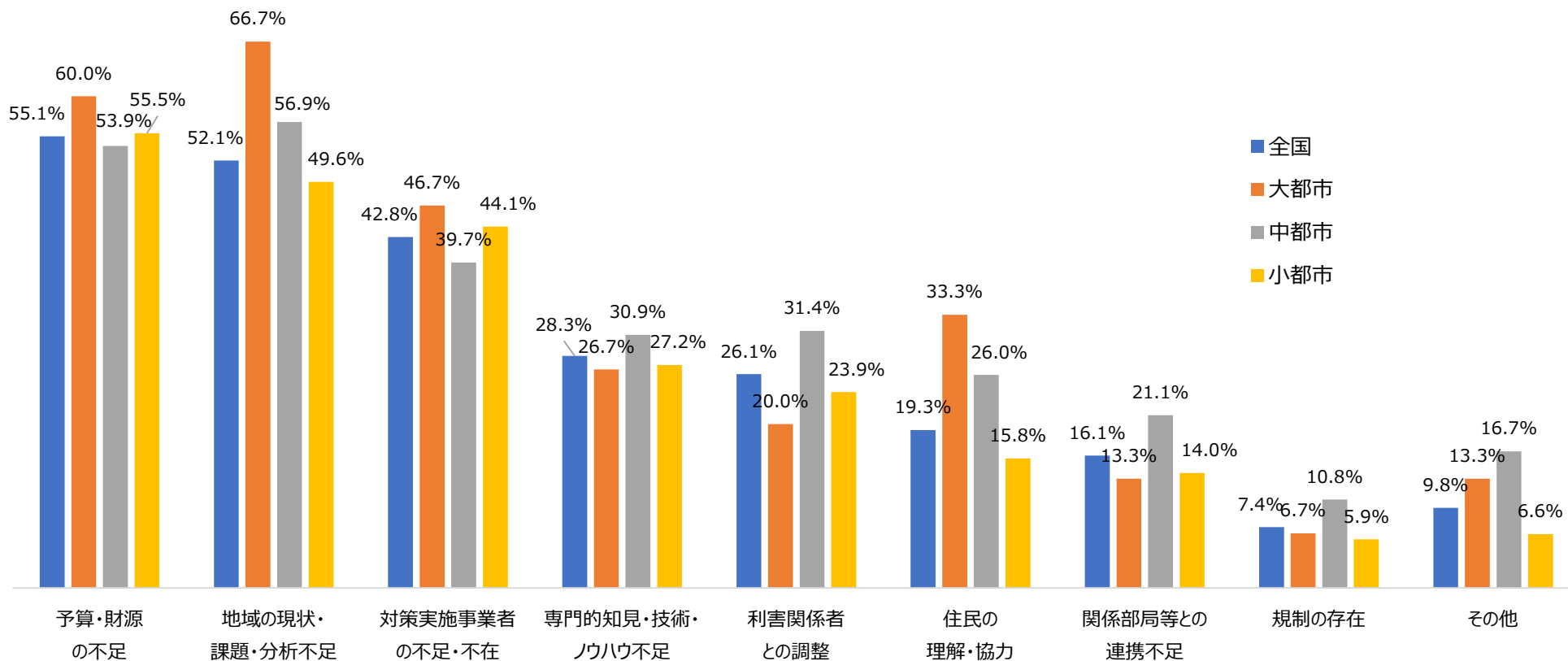


※行政による対策を実施又は検討している市町村のうち、未回答を除いて集計。
小数点第2位以下を四捨五入しているため、100%にならない場合がある。

（２－６）対策を実施している市町村における対策の課題（都市規模別）

- 対策の課題として、全国では「予算・財源の不足（55.1%）」「地域の現状・課題・分析不足（52.1%）」が高い。
- 都市規模別に見ると、
 ✓中・小都市では、上記２つの課題に加えて、「対策実施事業者の不足・不在」を課題として挙げる割合が高くなっている。
 ✓大都市では、「住民の理解・協力」を課題として挙げる割合が、中・小都市よりも高くなっている。

対策を実施・検討する市町村における対策の課題

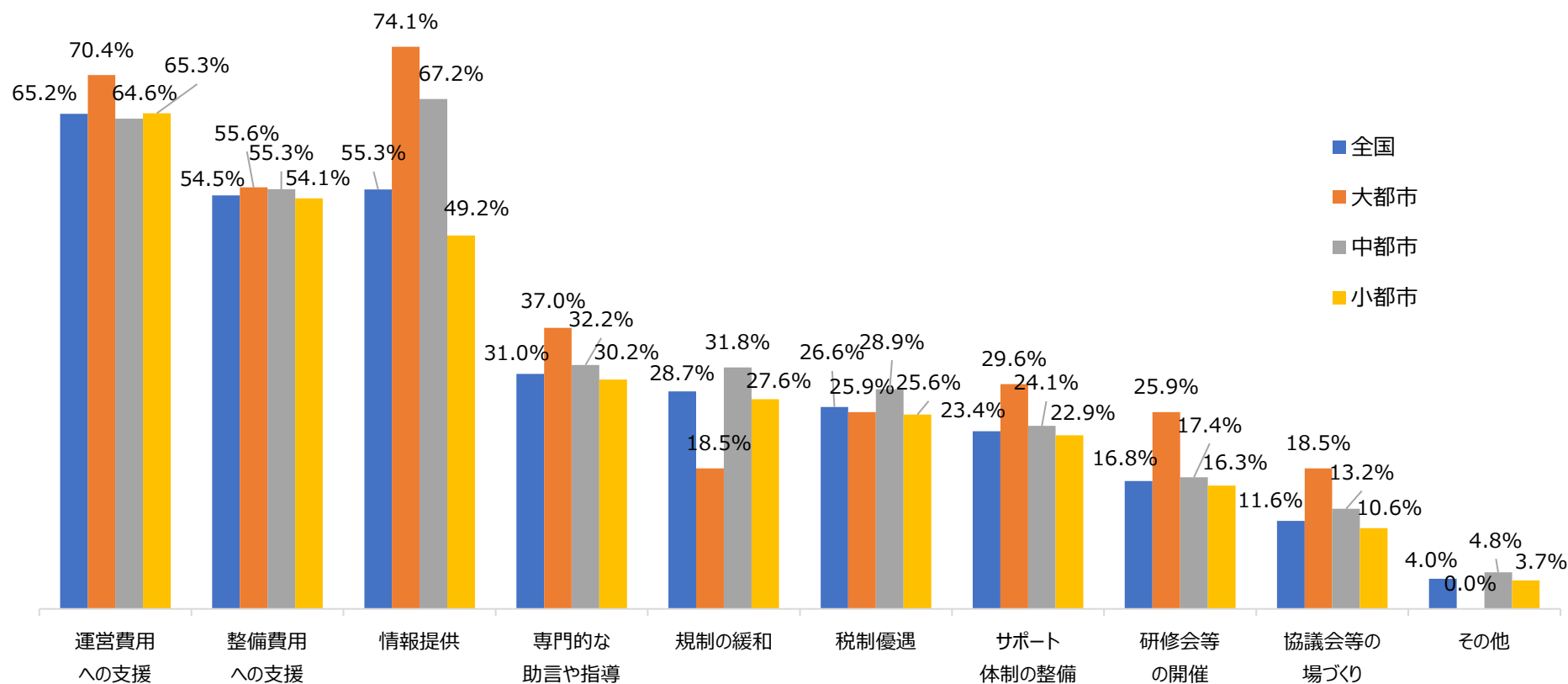


※複数回答が含まれる

(2 - 7) 対策の実施・継続に必要な国からの支援

- 対策の実施・継続に必要な国からの支援としては、大・中都市では「情報提供」が最も高く、小都市では「運営費用への支援」が最も高い。

対策の実施・継続に必要な国からの支援



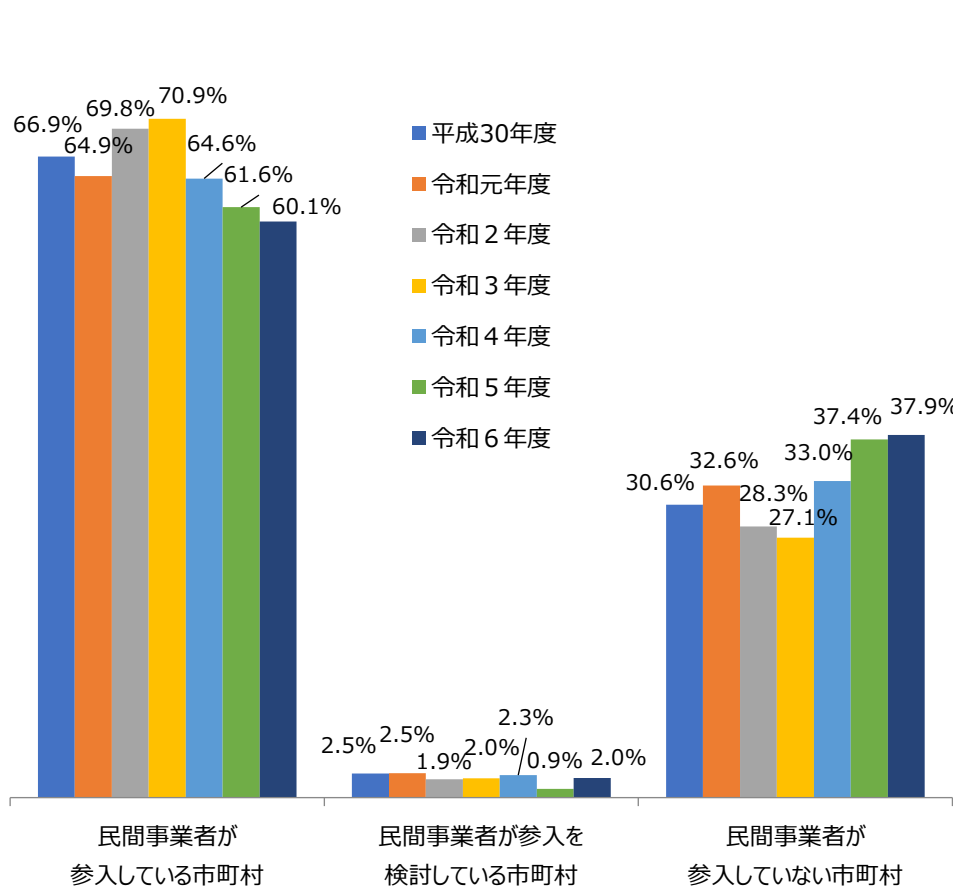
※複数回答が含まれる

3. 民間事業者の参入状況等

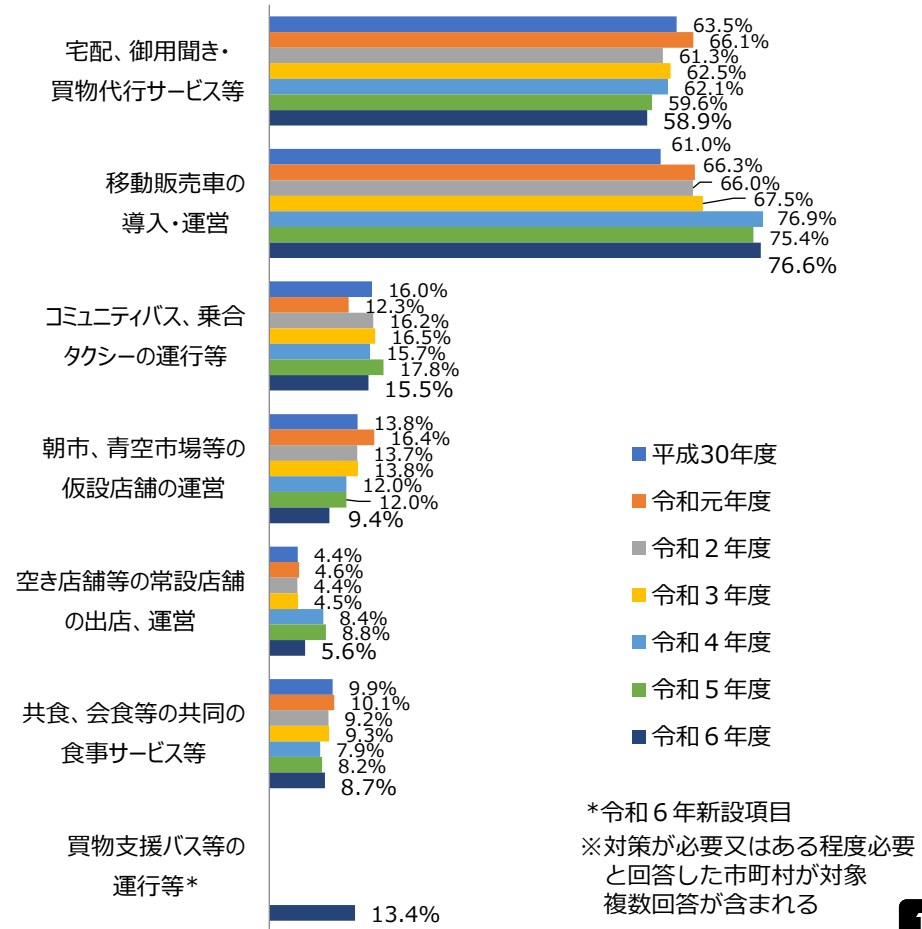
(3-1) 民間事業者の参入状況と対策の実施率の推移

- 全回答市町村のうち、民間事業者が独自に参入している市町村の割合は60.1%であり、令和3年度以降、減少傾向にある。
- 対策の内容別に見ると、「移動販売車の導入・運営(76.6%)」が最も高く、次いで「宅配、御用聞き・買物代行サービス等(58.9%)」となっている。

民間事業者の参入状況



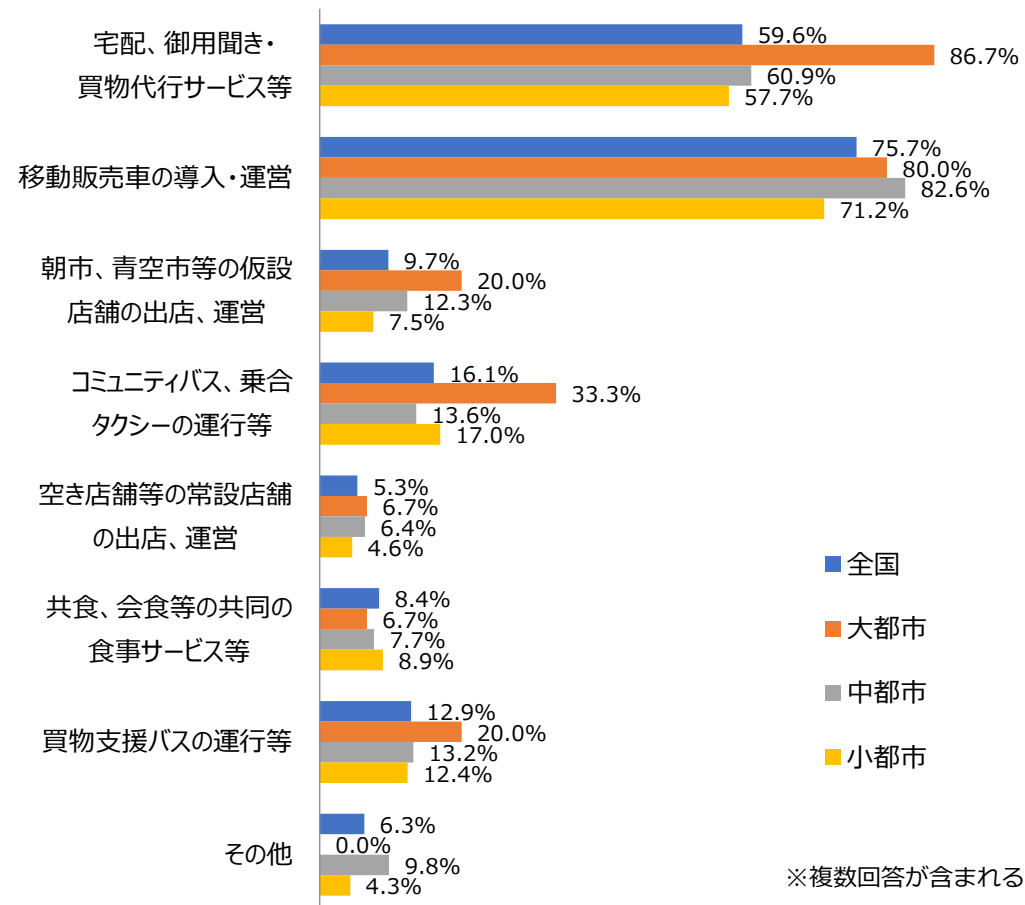
民間事業者による対策の内容別実施率の推移



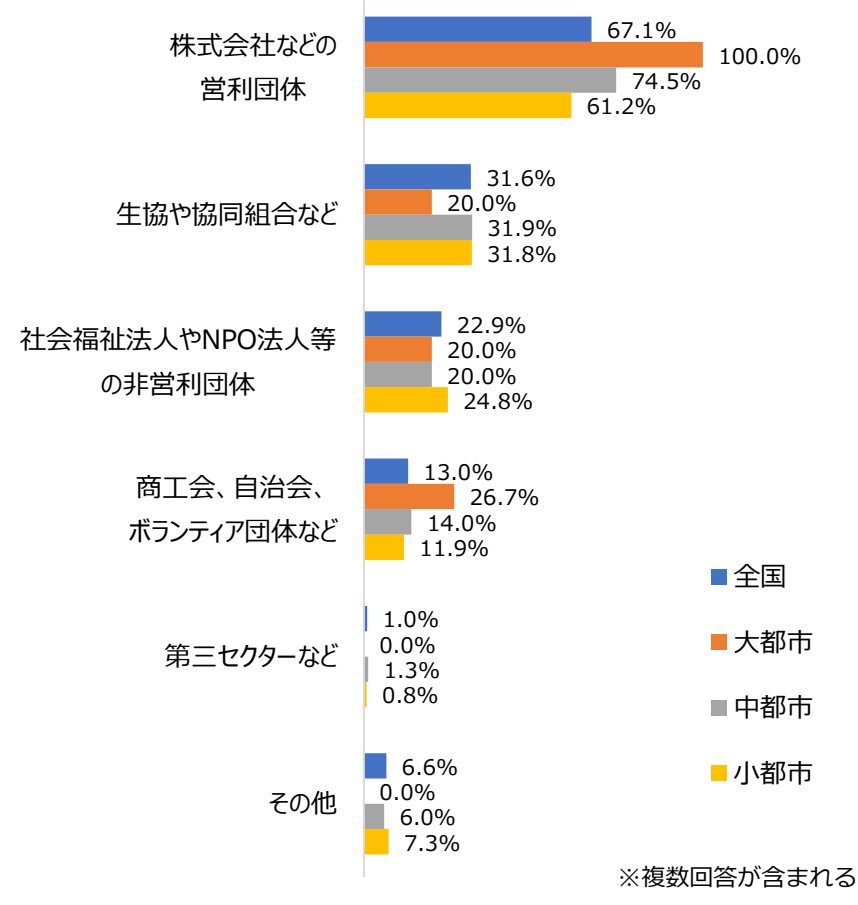
（３－２）民間事業者による対策の都市規模ごとの実施状況

- 民間事業者の参入内容は、「移動販売車の導入・運営」が最も高く、次いで「宅配、御用聞き・買物代行サービス等」となっている。
- 参入主体の組織形態としては、「株式会社などの営利団体（67.1%）」「生協や協同組合など（31.6%）」の割合が高い。
- 「株式会社などの営利団体」「商工会、自治会、ボランティア団体など」は、中・小都市に比べ、大都市の方で多く見られる。

民間事業者による対策の実施状況



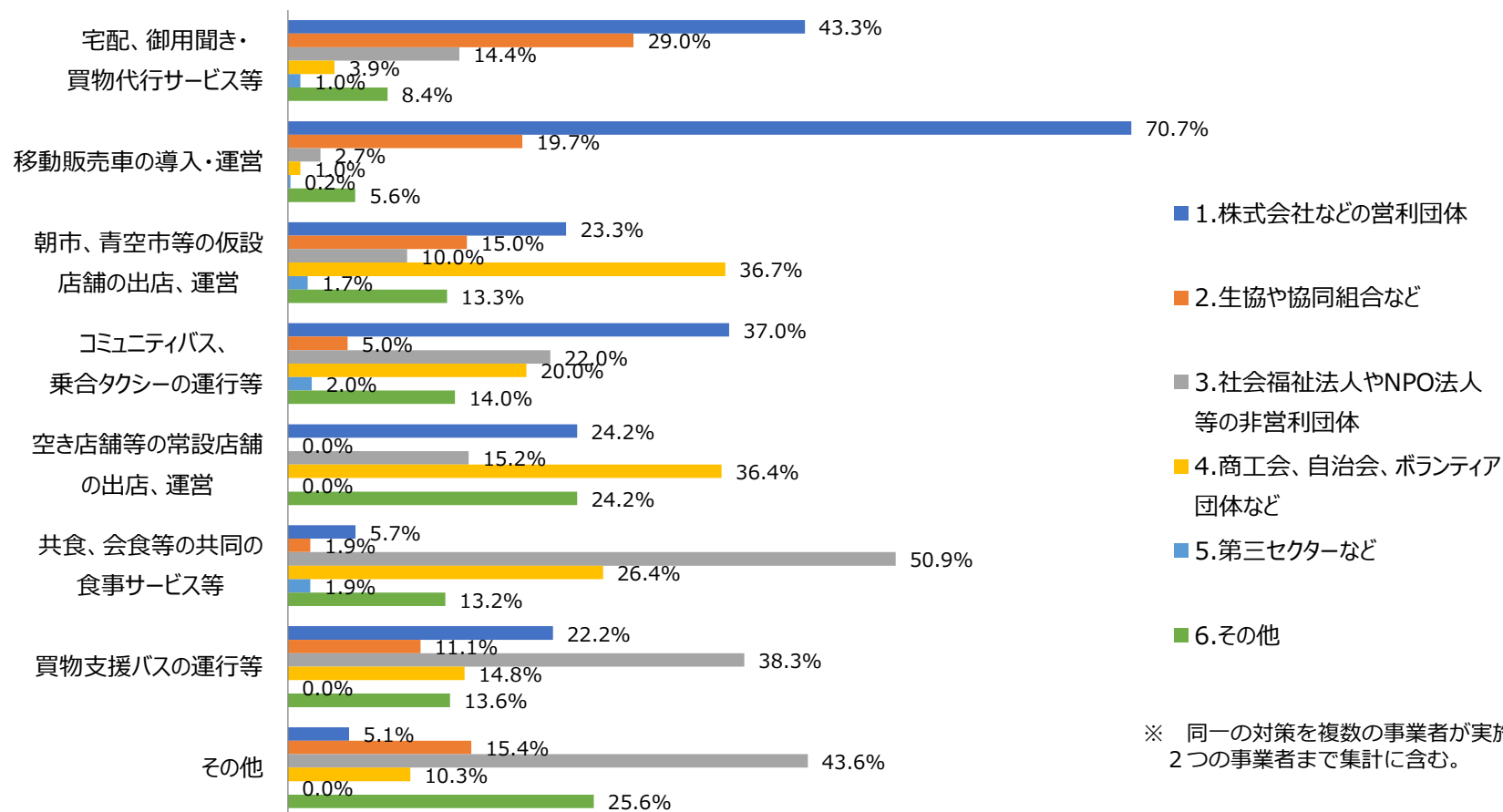
対策の実施主体の組織



（３－３）対策内容ごとの民間事業者の組織形態

- 「移動販売車の導入・運営」「宅配、御用聞き・買物代行サービス等」「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等」については、「株式会社などの営利団体」が実施している割合が高い。
- 「空き店舗等の常設店舗の出店、運営」「朝市、青空市場等の仮設店舗の運営」については、「商工会、自治会、ボランティア団体など」の割合が高い。
- 「共食、会食等の共同の食事サービス等」「買物支援バスの運行等」については、「社会福祉法人やNPO法人等の非営利団体」の割合が高い。

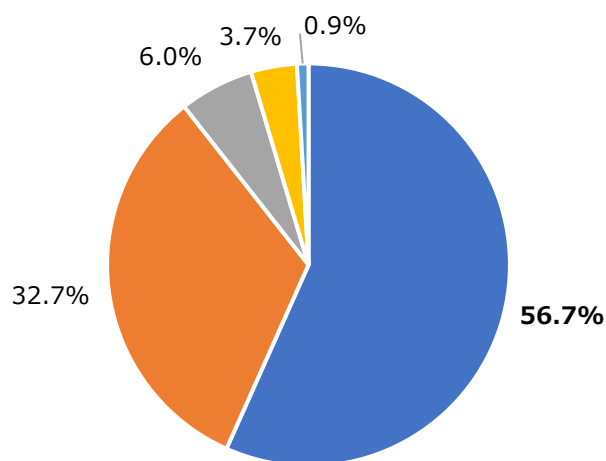
民間事業者による組織別の対策の実施状況



（３－４）移動販売車の台数、見守り体制の構築状況

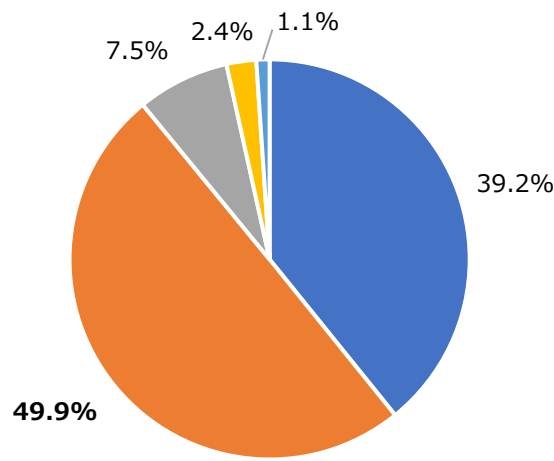
- 行政が実施する移動販売車の取組では、1自治体管内で1台運行しているとの回答が最も多かった。
- 民間事業者が独自に行う移動販売車の取組では、1自治体管内で2～5台運行しているとの回答が最も多かった。
- 移動販売の取組を行う者のうち、市町村と見守り体制（見守り協定の締結又は見守り連絡体制）を構築している割合は、行政が実施している取組の方が高く、5割以上となっている。

行政による
移動販売車の台数



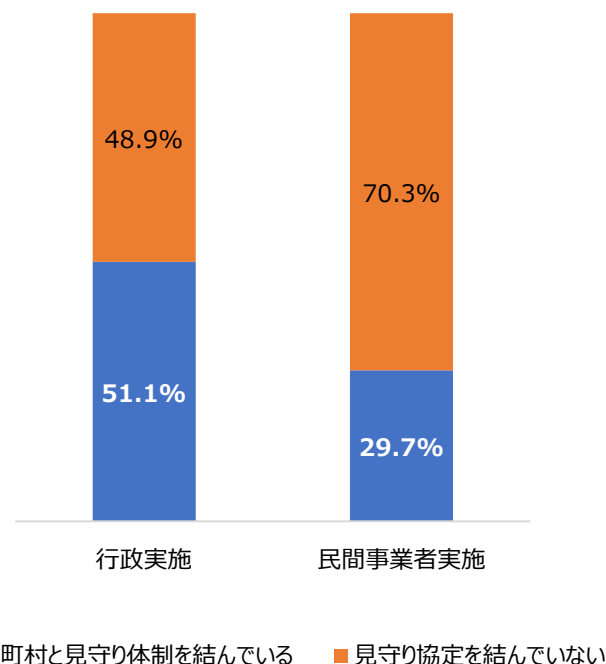
■ 1台 ■ 2～3台 ■ 4～5台
■ 6～10台 ■ 11台以上

民間事業者による
移動販売車の台数



■ 1台 ■ 2～5台 ■ 6～10台
■ 11～20台 ■ 21台以上

移動販売の取組のうち、
市町村と見守り体制を構築している割合



■ 市町村と見守り体制を結んでいる ■ 見守り協定を結んでいない

IV. 自由記載のまとめ①(各項目の数字は便宜的に付したものであり、順不同。以下同じ。)

1. 対策を必要とする背景

- (1) 中山間地域における過疎化及び高齢化の進行。
- (2) 離島や山間部などの地理的条件による食料品店舗までのアクセスの悪さ。
- (3) 自動車での移動を前提に立地している郊外での高齢者の運転免許証の返納、町内を巡回する路線バスの減便。
- (4) 高齢者のインターネット通販やデリバリーシステム・アプリの利用率が低いこと。

2. 対策の具体的内容

＜予算を活用した対策＞

- (1) 公営施設内へのミニスーパーの設置。
- (2) 買物が不便な地域への小売業者の出店経費に対する補助金。
- (3) タクシー利用者やバス利用者に対する費用補助。
- (4) サービスを提供する団体、事業者に対する補助金。
- (5) 郵便局の集配車両の空きスペースを活用した買物支援の試験的实施。
- (6) 見守りを兼ねた配食サービス。
- (7) 宅配、買物代行サービス、移動販売等を行っている事業者を紹介する情報誌の作成、配布。

＜予算をかけない対策＞

- (8) 公用車を自治会の運転ボランティアに貸し出し、高齢者の買物を支援。
- (9) 市民への情報提供として買物支援を行う民間事業者の一覧を公表。

IV. 自由記載のまとめ②

3. 対策を実施する上での課題

- (1) 地域交通の導入に際し、財政支援に頼らない前提での採算性の確保や路線維持ができるほどのまとまった需要がない。
- (2) 燃料費・人件費等の高騰による経費の増加。
- (3) 事業を実施する事業者の人手不足、高齢化による後継者不足。自治体のマンパワー不足。
- (4) 既存の事業者との役割分担や、事業者との取決めによる支援の制約。
例①：一般路線バス、コミュニティバス、一般タクシー、乗合タクシー、その他福祉施策との役割分担。
例②：集合住宅地内において、集合住宅の規約により販売業務を行うことができず、移動販売車が回れない。

4. 対策を実施していない理由

- (1) 民間事業者等によるサービスが提供されており、行政による支援の必要性が低い。
- (2) 対策を必要とする住民がどの程度いるのか、実態を把握できていない。
- (3) 実際に住民へのヒアリングや調査を行ったところ、ニーズがない。
- (4) 自治体に食品アクセス担当部署が設置されていない、又は担当部署が定まっていない。
- (5) 以前対策を実施していたが、効果が得られなかった。

5. 今後、参画・連携を期待する民間事業者やサービス等

- (1) スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア等が主体となった買物バス・移動販売車の運行。
- (2) 郵便配送に合わせた買物代行など、郵便局の参画・連携。
- (3) タクシー会社、スーパーマーケット、ドラッグストア等の業種を超えた事業者間の連携による多様なアクセスの展開。
(店舗や病院への移動支援、移動販売、買物代行、配食サービス、見守り等)

IV. 自由記載のまとめ③

6. 国へ求める支援

- (1) 担当部署の決め方や、効果的な情報収集方法の提案。
- (2) 地域の現状に則した制度等、柔軟な運用ができるサポート体制の構築が可能な環境の整備。
- (3) コミュニティバス運行経費の補助や、タクシー事業者への財政支援などといった、交通対策への支援策。
- (4) 移動販売実施者の人件費への財政支援、移動販売車の燃料費への財政支援。
- (5) 地方と都市部など地域格差の大きい課題であるため、自治体ごとに柔軟に対応できる支援策を展開できるような施策。
- (6) ハザードマップのように買物困難者割合が視覚化できるオープンデータの公開。

7. その他

- (1) 他自治体の支援施策や事例の情報共有を要望。
- (2) 食品アクセス問題を1つの町だけで対策するのは困難。
- (3) 食品アクセス問題は地域ごとにも課題が異なることから、対策支援は柔軟なものが求められる。
- (4) 食品アクセス問題は小売と消費者の関係だけでなく、生産から流通も含めた食料システムすべてに対する支援策が必要。
- (5) 人材、財源、何もかもが不足しており、今後どのようにしていけば良いか展望が見えない。
- (6) 人口減少等により、民間事業者による新規食料品販売事業の参入が見込めないことから、今後、公設民営等の形が増加すると思われる。
- (7) 高齢者にとっては、多くのものの中から必要なものを選ぶという行為自体が介護予防につながるため、宅配ではなくスーパー等に足を運ぶことができる機会の確保は必要。