

要 旨

第1章では、都市近郊地域の住民を対象に、団地内の食料品スーパーの閉店前後の主観的な食料品アクセス指標と食品摂取や健康・栄養指標の関連について明らかにした。調査地は2010年より継続的に住民調査を実施しているが、周辺団地と比較しても一層高齢化が進行しており、徒歩圏内にあった食料品スーパーの閉店の影響は極めて大きいものとみられた。2回にわたる住民調査の結果から、買い物に不便・苦勞を感じる住民は活動能力指標（手段的自立）が低い傾向にあるとともに各食品の摂取頻度は低いことが示されており、主観的な食料品アクセス指標が食品摂取や健康に関係性があることが示唆された。

第2章では、農山村地域の住民調査において食品摂取頻度調査を実施し、主観的な食料品アクセスとともに総エネルギー摂取量や詳細な栄養素摂取量との関連を明らかにした。その結果、60歳以上の男性において不便・苦勞がある場合、脂質量や脂質エネルギー比が低い反面、炭水化物エネルギー比が高いという結果が示された。また、男女ともに不便・苦勞ありでは主観的健康感の悪さの割合が有意に高かったことがあげられる。すなわち、女性においては主観的な食料品アクセスが身体的、社会的要素に何らかの影響を及ぼす可能性が示された。

第3章では、農林水産省食品流通課が2011年より継続的に実施している「食料品アクセス問題に関する全国市町村アンケート調査」を基に、地域によってどのような対策が実施・継続されているかといった具体的な対策の動向について検討した。食料品アクセス問題とは、単に小売や流通上の問題だけでなく住民自身の生活に直結するという地域問題の側面を備えた多面的な拡がりを持つが、なかでも住民に最も近い自治体での対策が重要となる。分析では対策において、行政だけでなく民間事業者を含めた役割分担と連携が不可欠であるとともに、事業の継続性や公益性、食生活の改善など長期的視点が重要であることが示唆された。

第4章では、全国規模のミクロデータから食料品アクセス問題と健康・栄養の関連について接近している。ここでは『国民健康・栄養調査』と『国民生活基礎調査』のリンケージから、食料品アクセス困難者の特徴として65歳以上、低所得であることが確認された。一方で、高齢者の栄養摂取状況には偏りがみられたが、身体的特徴としては男性の腹囲の他、食料品アクセス困難であることによる差異はみられなかった。また、食料品価格による買い控え経験がなくても食環境によって食生活が規定される可能性が示唆された。

第5章では、高齢者が主体となりやすい食料品アクセス問題において、将来的に高齢となる50代の現役世代の住民を対象にネットアンケート調査を実施し、現在及び将来の主観的な食料品アクセスの状況とともに問題点や対応策、食事の準備や食品摂取の関連について分析している。その結果、現在の買い物の不便・苦労は全体の3割弱に過ぎないものの、20年後といった将来では逆転し7割が不便になるとみている。不便・苦労の内容を確認すると、現在では品揃えや店までの遠さといった店舗に関する事柄に対し、将来では自身の身体や運転の不安など内容が大きく異なっていた。将来の不便・苦労を被説明変数とした分析では、現在の不便・苦労とともに主観的健康感(健康でない)、性別(男性)など変数が有意に影響していることが示されている。

第6章では、買い物の不便・苦労という主観的な食料品アクセス指標は、店舗までの距離や時間といった要因によって強く影響されるとみられるが、ここでは多様な属性や社会経済指標を含んだ全国的な調査から買い物の不便・苦労と距離の関連について検証した。その結果、65歳未満の女性において、店舗までの距離が買い物の不便・苦労に対して大きく影響していることがわかった。また、その影響度は距離が大きくなるほど強くなるといった傾向を持つことが推計値から確認され、主観的アクセス指標に対して客観的アクセス指標が影響するといった仮説が支持されるとともに、全国的な調査の重要性があらためて確認されている。

第7章では、高齢者の買い物における不便・苦労には店舗までの移動手段、なかでも自動車の利用が大きな影響を及ぼすことがあきらかになっているが、これら高齢者の自動車利用の実態について複数の調査統計より推計している。その結果、高齢者の自動車の利用率の向上が確認されており、これは高齢者の自動車所有率が高まったことの影響が大きいとみられる。推計の結果、自動車に依存する75歳以上の高齢者は2005年から2015年でおよそ3倍に増加しており、今後このような高齢者が自動車を運転できなくなった場合の対応が重要になるとみられる。