

食料品アクセス問題の現状と対応方向 —いわゆるフードデザート問題をめぐって—

2011年8月2日

農林水産省農林水産政策研究所 薬師寺 哲郎・高橋 克也
(食料品アクセス研究チーム)

報告の内容

1. 食料品アクセス問題

食料品の買い物での・・・

2. 不便や苦勞の要因

3. 不便や苦勞の内容

4. 不便や苦勞を解消するために重要なこと(住民の視点)

5. 消費者と食料品店の距離の現状

食料品の買い物での・・・

6. 不便や苦勞を解消するための対策の必要性

7. 不便や苦勞を解消するために重要なこと(市町村の視点)

8. 不便や苦勞を解消するための対策の方向

1. 食料品アクセス問題

- 高齢者の増加、食料品店の減少等の状況の下で、いわゆる「フードデザート(食の砂漠)」、「買物難民」、「買い物弱者」問題が顕在化。

(フードデザート: 安価で良質な生鮮食料品を購入することが事実上困難な地域)

- 農林水産省農林水産政策研究所では、このような高齢者等が食料品へのアクセスに不便や苦労がある状況を「食料品アクセス問題」として、その現状分析等を農林水産省総合食料局の協力の下に実施。

(注)

「フードデザート」: 学術用語(イギリス政府の用語)(岩間編[2])

「買物難民」: 杉田聡氏の用語(杉田[8])

「買い物弱者」: 経済産業省「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書」(2010年5月)で用いられている用語

1. 食料品アクセス問題(つづき)

本報告における分析の特徴

- 対象を高齢者に限っていない。これによって、高齢者の食料品アクセス問題の相対的な位置づけが明らかになる。
- 大都市郊外団地、地方都市、農山村ごとの現状を分析しており、それぞれの状況の違いが明らかになる。
- 地理情報システム(GIS)を用いるなどにより、消費者と食料品店との距離の要素を盛り込んだ分析を行っている。

2. 食料品の買い物での不便や苦勞の要因

大都市郊外団地、地方都市、農山村のそれぞれについて事例として1地域ずつを選定し、意識調査を実施。概要は表1のとおり。

表1 調査の概要

調査地域	調査地域の概要	調査時期等
大都市郊外A団地	東京都西部, JR中央線の駅から南に約2kmの丘陵地に位置し, 約2,400世帯が入居しているURの賃貸の団地。食料品店は, 団地の中央に食料品スーパー, 魚屋, パン屋, そば屋, 居酒屋がそれぞれ1店舗。	調査時期 2010年7～8月 配布数 2,354 回収数 906 回収率 38.5%
B市中心市街地	福島県南部に位置し, 市域全体としては高齢化率22.5%。郊外に量販店が多く出店し, 旧市街は空洞化が進行。この地区の人口は約3,000人, 高齢化率33.8%。近く, 食料品スーパーがこの地区に出店予定。(2011年6月下旬出店済み)	調査時期 2010年9～10月 配布数 2,002 回収数 886 回収率 44.3%
C町全域	鳥取県南部, 中国山地内の山村。高齢化率48.0%。町内には役場の近くに食料品スーパーが1店舗, そのほかに小規模な個人商店がいくつかある。	調査時期 2010年10～11月 配布数 2,313 回収数 1,200 回収率 51.9%

注. 調査は郵送質問紙調査によった。

2. 食料品の買い物での不便や苦労の要因(つづき)

- B市中心市街地、C町全域
全域では年齢が高くなるほど買い物で不便や苦労がある割合が高まる。
- 大都市郊外A団地では、
買い物に不便や苦労があるのは高齢者に限らない。

大都市郊外A団地では、
50歳未満や3人以上世帯
でこの割合が高い。この3
人以上世帯の家族構成は
ほとんどが親と子のいわ
ゆる「子育て世代」。

表2 食料品の買い物で不便や苦労がある割合
(年齢階層別、世帯類型別)

単位: %

		大都市郊外 A団地	B市中心市街地	C町全域
	合計	45.3 (100.0)	40.2 (100.0)	46.1 (100.0)
年齢階層別	50歳未満	48.1 (12.3)	24.8 (17.1)	35.4 (9.7)
	50-64歳	40.9 (27.1)	35.7 (33.6)	36.8 (29.7)
	65-74歳	46.3 (33.3)	47.1 (24.6)	46.1 (25.2)
	75歳以上	47.1 (27.4)	50.5 (24.7)	56.8 (35.4)
	65歳以上	46.7 (60.7)	48.8 (49.3)	52.3 (60.6)
世帯類型別	高齢単身世帯	46.3 (33.7)	49.5 (12.9)	56.0 (19.3)
	単身世帯	37.5 (15.0)	31.4 (10.4)	42.2 (5.5)
	高齢夫婦世帯	47.2 (21.4)	42.1 (21.6)	51.2 (26.1)
	2人世帯	45.9 (12.9)	43.9 (17.4)	45.5 (10.7)
	3人以上世帯	46.5 (17.0)	36.6 (37.7)	38.4 (38.4)

資料: 農林水産政策研究所

注 1) ()内は、構成比である。

2) 買い物で不便や苦労が「ある」は、「不便や苦労がある」、「不便や苦労を感じることもある」の合計、「ない」は、「不便や苦労はあまりない」、「不便や苦労は全くない」の合計であり、これらの合計に占める「ある」の割合を「買い物で不便や苦労がある割合」としている。

2. 食料品の買い物での不便や苦勞の要因(つづき)

- 高齢者については、概して高次生活機能の自立度が高い(=「老研式活動能力指標」が高い)ほど、買い物で不便や苦勞がある割合が低い。

表3 食料品の買い物で不便や苦勞がある割合
(65歳以上)
(老研式活動能力指標別)

単位: %

		大都市郊外 A団地	B市中心市街地	C町全域
合計		45.0 (100.0)	48.8 (100.0)	51.2 (100.0)
老 研 式 活 動 能 力 指 標	10以下	50.3 (31.3)	57.1 (15.4)	70.5 (20.0)
	11	41.0 (17.3)	50.0 (9.8)	47.8 (12.0)
	12	47.3 (20.9)	56.1 (15.4)	44.6 (16.8)
	13	40.3 (30.5)	44.3 (59.3)	46.5 (51.2)

資料: 農林水産政策研究所

注 1) ()内は、構成比である。

2) 「老研式活動能力指標」は、高齢者の生活機能の自立度を測定するものであり、13点満点で、数値が高いほど自立度が高い。(熊谷〔4〕,〔5〕)

2. 食料品の買い物での不便や苦労の要因(つづき)

表4 食料品の買い物で不便や苦労がある割合
(道路距離, 交通手段別)

単位: %

- B市中心市街地では、店舗までの距離が遠くなるほど不便や苦労がある割合が高まるが、その他の地域では必ずしも不明確。
- 自動車の利用など、他の要因が関係している可能性。

	大都市郊外 A団地	B市中心市街地	C町全域
全体	45.3 (100.0)	40.2 (100.0)	46.1 (100.0)
(店舗までの道路距離)			
～250m	34.8 (9.9)	22.2 (4.5)	— —
250～500m	45.5 (30.1)	29.4 (15.8)	33.3 (0.8)
500～1,000m	44.4 (7.8)	30.2 (15.0)	23.8 (7.7)
1,000～2,000m	47.0 (11.9)	42.3 (40.9)	42.4 (3.3)
2,000～5,000m	46.3 (39.0)	49.2 (23.7)	34.9 (16.7)
5,000～10,000m	37.5 (1.3)	—	38.9 (17.6)
10,000m以上	—	—	54.5 (53.9)
(店舗までの交通手段)			
徒歩	45.0 (42.4)	42.0 (21.0)	32.9 (7.0)
自転車	43.9 (4.9)	43.2 (17.7)	47.2 (3.3)
自身が運転する自動車かバイク	33.0 (12.1)	30.2 (46.2)	36.3 (62.0)
同居する家族が運転する自動車	33.3 (4.7)	56.0 (10.7)	54.8 (11.7)
他の世帯の人が運転する自動車	50.0 (0.2)	75.0 (2.4)	68.0 (4.7)
バス	52.9 (32.6)	83.3 (0.7)	84.2 (9.8)
その他	30.4 (3.1)	81.8 (1.3)	53.3 (1.5)

資料: 農林水産政策研究所

注 1) ()内は, 構成比である.

2) 店舗までの道路距離は, 最もよく利用する店舗までの距離であり, 住民が住んでいる地区と店舗の所在地から地理情報システム(GIS)を用いて算出した.

2. 食料品の買い物での不便や苦労の要因(つづき)

- 店舗までの距離が苦労に影響を与えていることは、既に杉田[7]が指摘。
- 最もよく利用する店舗までの距離が遠いほど、「不便や苦労がある」と回答する確率は高まる。
- 自分で自動車やバイクを運転して買い物に行く場合は、徒歩の場合に比べて不便や苦労が軽減される。ただし、高齢者は将来運転できなくなることを不安視。

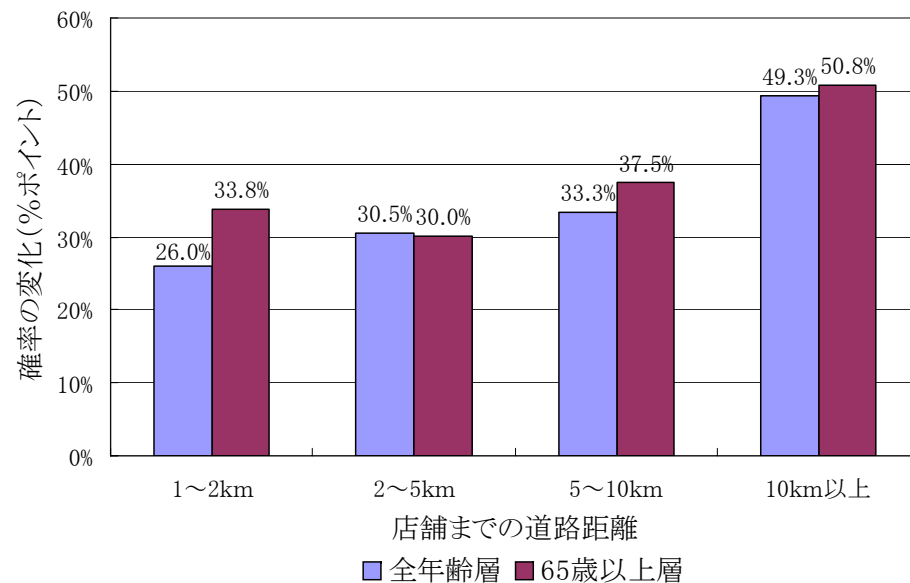


図1 食料品の買い物で「不便や苦労がある」と答える確率の変化(全地域)

資料:農林水産政策研究所

- 注
- 1) 店舗までの道路距離は、最もよく利用する店舗までの距離である。
 - 2) 店舗までの道路距離が250m以下の場合に対する確率の増加分である。
 - 3) すべて0.1%有意である。250~500m, 500m~1kmについては5%有意でないので表示していない。
 - 4) この他の変数は、店舗までの交通手段、年齢、性別、世帯員数、近くに別居している家族の有無、世帯主の収入源、要介護認定者の有無、地域活動への参加状況、買物頻度、宅配等利用頻度、地域ダミーである。

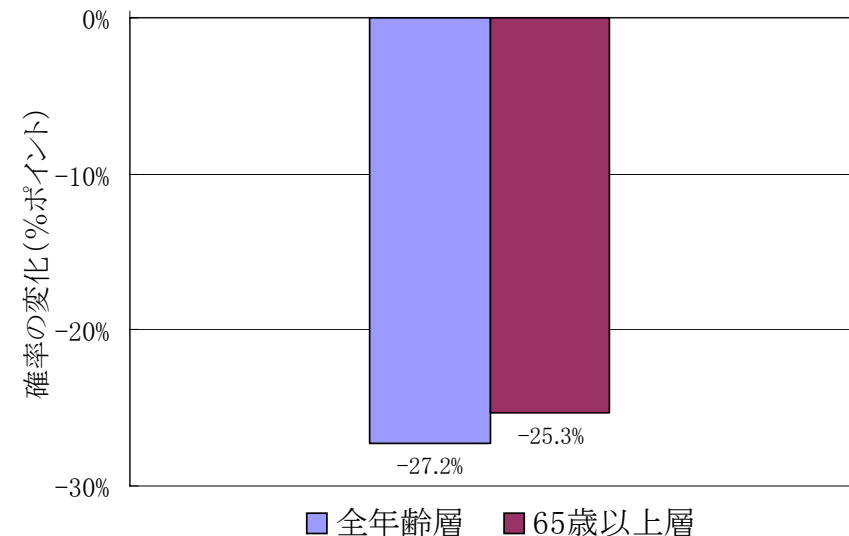


図2 「不便や苦労がある」と答える確率の変化(全地域)

(自分が自動車やバイクを運転する場合)

資料:農林水産政策研究所

- 注
- 1) 徒歩の場合に対する確率の変化分である。
 - 2) いずれも0.1%有意である。
 - 3) この他の変数は、店舗までの道路距離、年齢、性別、世帯員数、近くに別居している家族の有無、世帯主の収入源、要介護認定者の有無、地域活動への参加状況、買物頻度、宅配等利用頻度、地域ダミーである。

2. 食料品の買い物での不便や苦勞の要因(つづき)

- 65歳以上の高齢者の場合、生活の自立度が高いほど不便や苦勞が軽減される。

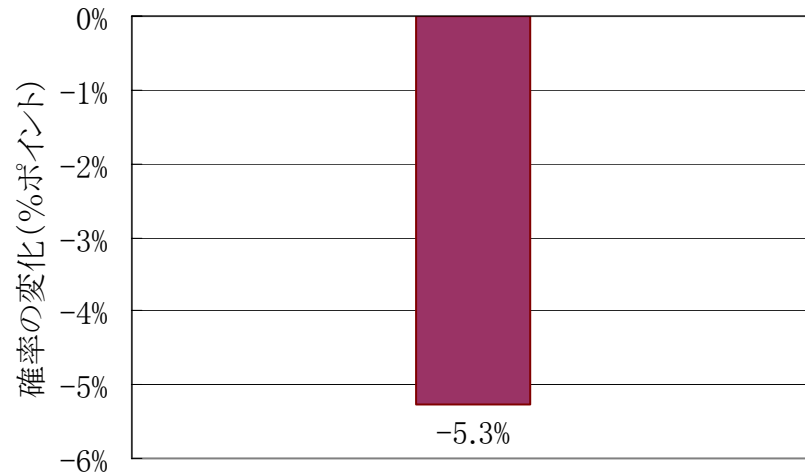


図3 食料品の買い物で「不便や苦勞がある」と答える確率の変化(全地域)
(65歳以上層)
(老研式活動能力指標値)

資料:農林水産政策研究所

- 注 1) 老研式活動能力指標とは、高齢者の自立度を測る指標で、高いほど自立度が高く、13点満点。
2) 指標値が1増加することにより「不便や苦勞がある」と答える確率がどう変化するかを示す。
3) 0.1%有意である。
4) この他の変数は、店舗までの道路距離、店舗までの交通手段、年齢、性別、世帯員数、近くに別居している家族の有無、世帯主の収入源、要介護認定者の有無、地域活動への参加状況、買物頻度、宅配等利用頻度、地域ダミーである。

その他の要因

全年齢層(全地域データ)の場合

不便や苦勞を高める要因:

年齢が高い

要介護認定者がいる

不便や苦勞を低める要因:

近くに別居する家族がいる

地域のサークル等に参加している

65歳以上層(全地域データ)の場合

不便や苦勞を低める要因:

男性である

近くに別居する家族がいる

3. 食料品の買い物での不便や苦労の内容

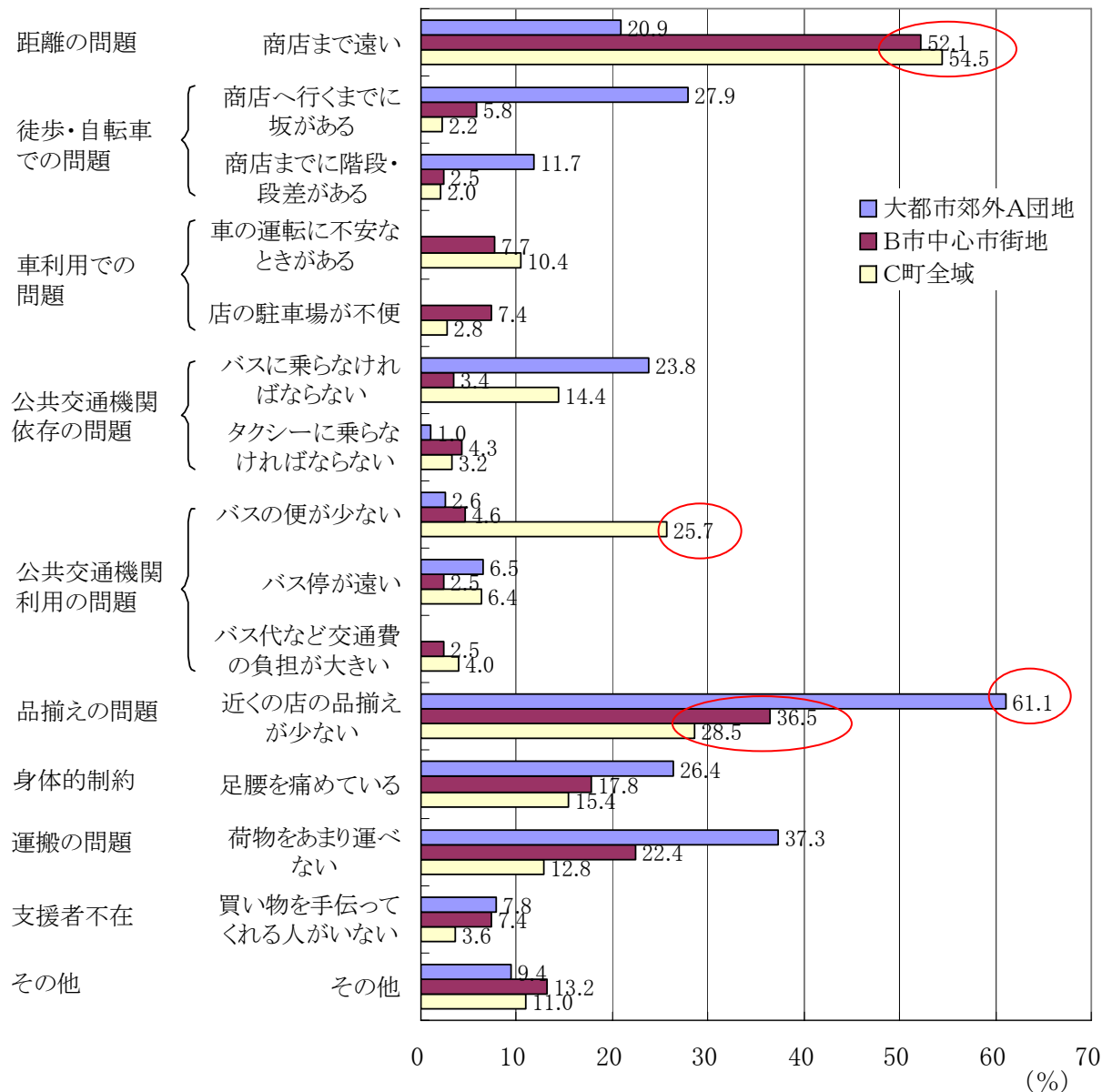


図4 食料品の買い物における不便や苦労の内容(全年齢階層)

資料: 農林水産政策研究所

注: 「不便や苦労がある」、「不便や苦労を感じることもある」の回答者についてのもので複数回答。

- 距離の問題はB市中心市街地、C町全域で問題
- 大都市郊外A団地では近くの店の品揃えが問題
- 品揃えの問題は他の地域でも大きい→近くに店があればいいという訳ではないことを示唆
- C町全域では公共交通機関への依存と利用の問題が大きい
- なお、大都市郊外A団地で公共交通機関依存の問題があるのは、近くの店の品揃えの問題による
- そのほか身体的制約、運搬の問題も大きい

3. 食料品の買い物での不便や苦労の内容(つづき)

- どの地域の住民が、どのような問題を他の地域よりも相対的に多く抱えているかを主成分分析を用いて分析。
- 大都市郊外A団地：徒歩・自転車での問題、近くの店の品揃えの問題
- B市中心市街地：店舗への距離の問題、身体的な制約、支援者不在
- C町全域：公共交通機関利用の問題

表5 食料品の買い物における不便や苦労の内容(地域間比較)

		大都市郊外 A団地	B市中心 市街地	C町全域	特定の地域 に関わらない
距離の問題	商店まで遠い	×	○	△	△
徒歩・自転車での問題	商店へ行くまでに坂がある	○		×	△
	商店までに階段・段差がある	○		△	△
公共交通機関依存の問題	バスに乗らなければならない		×	△	△
	タクシーに乗らなければならない	×	△	△	
公共交通機関利用の問題	バスの便が少ない	×	×	○	
	バス停が遠い		×	△	△
品揃えの問題	近くの店の品揃えが少ない	○	×	△	△
身体的な制約	足腰を痛めている	△	○	△	△
運搬の問題	荷物をあまり運べない	△	△	△	△
支援者不在	買い物を手伝ってくれる人がいない	×	○	×	△

ただし、以上は地域間の相対的な比較であり、地域ごとに分析すると、住民のおかれた状況に応じてここで指摘した以外のことも問題となっている。

資料：農林水産政策研究所

注 1) 全ての地域のデータを用いて主成分分析を行った結果を、因子負荷量0.3以上のものについて、表にしたものである。変数は、表頭、表側項目である。

2) どの地域(表頭)の住民が、他の地域と比べて相対的にどの選択肢(表側)に反応しているかを示しており、○は肯定的反応、×は否定的反応を示している。△は複数の主成分で相反する反応があることを示し、表頭項目に該当する住民の中に複数のグループがあることが示唆される。

3) 「不便や苦労がある」、「不便や苦労を感じることもある」と回答した者についてのものである。

4. 食料品の買い物での不便や苦勞の解消に重要なこと (住民の視点)

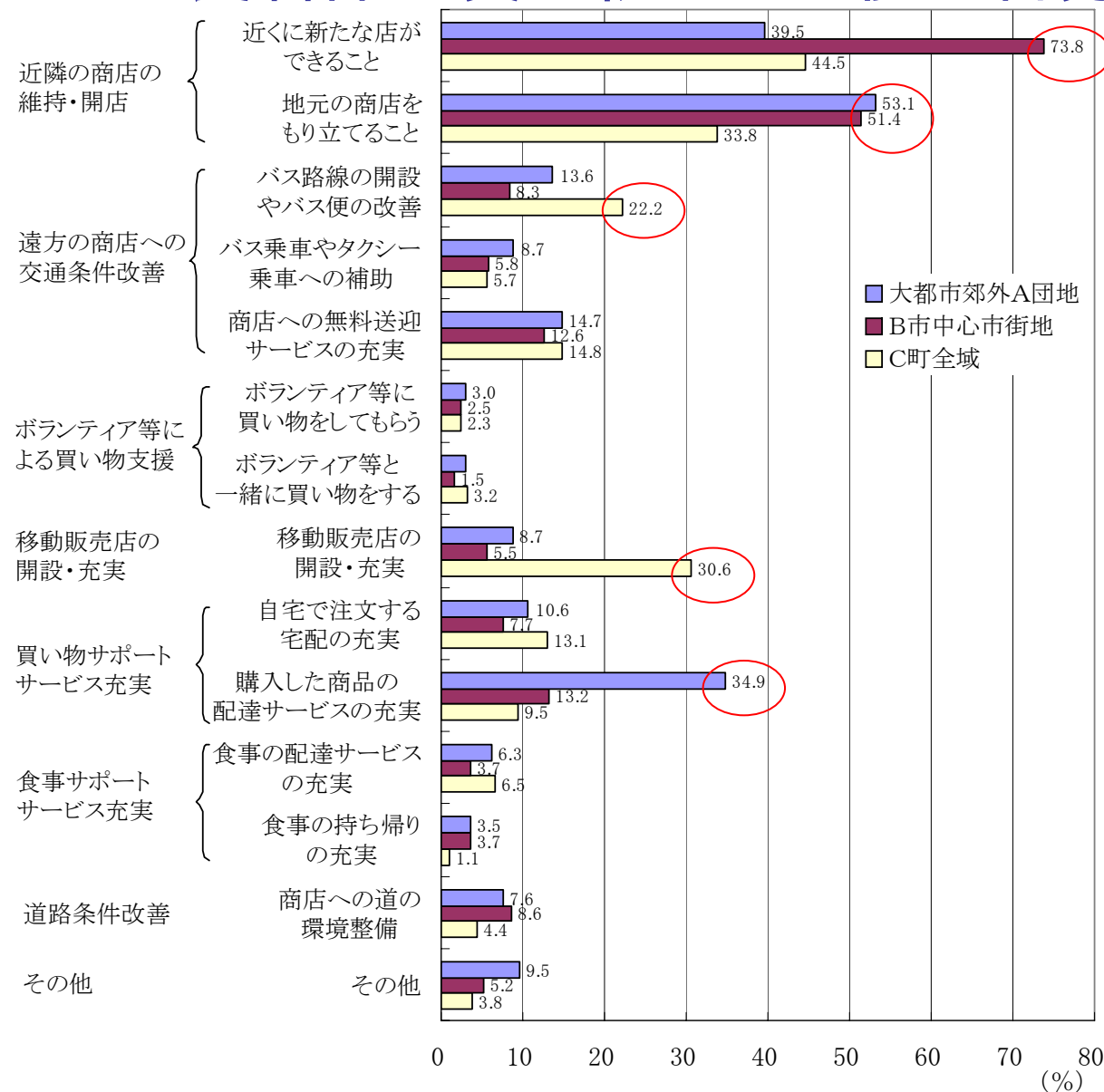


図5 食料品の買い物における不便や苦勞をなくすために重要なこと
(全年齢階層)

資料: 農林水産政策研究所

注: 「不便や苦勞がある」、「不便や苦勞を感じることもある」と回答した者についてのもので複数回答。

- 近隣の商店の維持・開店は、3地域全てで高い(特にB市中心市街地)
- 次に多いのは、大都市郊外A団地では買い物サポートサービスの充実
- C町全域では、交通条件改善、移動販売店の開設・充実

4. 食料品の買い物での不便や苦勞の解消に重要なこと (住民の視点)(つづき)

- ・ 地域間の相対的比較を主成分分析を用いて分析。
- ・ 大都市郊外A団地: 買い物サポートサービスの充実
- ・ B市中心市街地: 近隣の商店の維持・開店、商店への交通条件改善、ボランティア等による買い物支援、食事サポートサービス充実
- ・ C町全域: 遠方の商店への交通条件改善、移動販売店の開設・充実

表6 食料品の買い物における不便や苦勞をなくすために重要なこと
(地域間比較)

		大都市郊外 A団地	B市中心 市街地	C町全域	特定の地域 に関わらない
近隣の商店の維持・開店	近くに新たな店ができること 地元の商店をもり立てること	×	○	△	△
遠方の商店への 交通条件改善	バス路線の開設やバス便の改善 バス乗車やタクシー乗車への補助 商店への無料送迎サービスの充実	×	×	○	△
		×	○		△
		×	○		△
ボランティア等による 買い物支援	ボランティア等により買い物をしてもらう ボランティア等と一緒に買い物をする	×	○		△
		×	○		△
移動販売店の開設・充実	移動販売店の開設・充実		×	○	
買い物サポートサービス 充実	自宅で注文する宅配の充実 購入した商品の配達サービスの充実	○		×	△
食事サポートサービス 充実	食事の配達サービスの充実 食事の持ち帰りの充実	×	○		△
					△
道路条件改善	商店への道の環境整備				

ただし、地域ごとに分析すると、住民の状況に応じてこれら以外のことも重視。

ここまでのまとめ

- 買い物における不便や苦労は最も利用する店舗への距離が遠くなるほど大きくなる。
- 一方、自分で自動車を運転する場合は不便や苦労が軽減される。ただし、高齢者は将来運転できなくなることを不安視。
- 高齢者は、生活の自立度が高いほど不便や苦労が軽減される。
- 買い物で不便や苦労をしているのは高齢者とは限らない。
(大都会の子育て世代にもいる)
- 近くに店舗があれば買い物の不便や苦労が小さいとは限らない。品揃えで満足できない場合はより遠くの店舗に買い物に行くことになり、不便や苦労が大きくなる。
- 不便や苦労の解消のために重要と考えていることは、大都市郊外団地では買い物サポートサービス、地方都市中心市街地では近隣の商店の維持・開店、農山村では交通条件改善、移動販売など。

5. 消費者と食料品店の距離の現状

- 買い物における不便や苦労は店舗への距離が遠くなるほど大きくなることを踏まえ、我が国における食料品店までの距離要因（店舗から500m以上の距離にある人の割合と人口）の推計を実施。
- 食料品店については、全ての食料品店を対象にした場合と、生鮮食料品を販売している店舗を対象にした場合について推計。全ての食料品店を対象にした場合には、毎日の生活に不可欠な食料品を販売する店舗ばかりとは限らない。
- さらに、自分で自動車を運転する場合は不便や苦労が軽減されることを踏まえ、店舗から500m以上の距離にあり、自動車を持たない人口も推計。

5. 消費者と食料品店の距離の現状(つづき)

推計手法

- データ:「平成19年商業統計メッシュデータ」及び「平成17年国勢調査地域メッシュ統計」の500mメッシュ。
- しかし、メッシュデータでは、メッシュのどこに店舗や住民が存在するかは不明。
- このため、人口のあるメッシュごとに、当該及び周辺のメッシュにおける店舗の存在状況から、最も近い店舗が500m以上である確率(店舗までの距離が500m以上の人口割合)を算出。(500m(直線距離)という基準は、歩いて行ける距離として過去の研究事例を参考に設定)
- この割合に、人口を乗じることによって、メッシュごとに店舗まで500m以上の人口を求めることが可能。また、人口の代わりに、65歳以上人口や世帯数を用いることも可能。
- 店舗として、メッシュ統計のどの業種・業態の店舗を対象とするかによって、食料品販売店舗、生鮮品販売店舗などをとることが可能。

5. 消費者と食料品店の距離の現状(つづき)

- ここで推計する人口は食料品の買い物に不便や苦労がある人口にできるだけ近づけようとしたもの。しかし、以下のような場合があります、必ずしもこれに一致しない。
 - ① 500m以内に店舗はあるが品揃え等で満足できない場合
 - ② 自動車を持っても、通勤用で買い物には使えない場合
 - ③ 500m以下でも苦労を感じる場合、500m以上でも苦労を感じない場合
など
- ③は過小推計、過大推計の両面あるが、①と②は過小推計の方向に働く。

5. 消費者と食料品店の距離の現状(つづき)

〔推計結果〕

距離が500m 以上の人口

食料品販売店舗まで
1,400万人(11.0%)

うち65歳以上

370万人(14.3%)

生鮮食料品販売店舗
まで

4,400万人(34.7%)

うち65歳以上

970万人(37.9%)

表7 店舗までの距離が500m以上の人口・世帯数推計

単位: 万人、%

	地域区分	人口	対総人口 割合	65歳以上	対65歳以上 人口割合	世帯数	対総世帯数 割合
食料品販売店舗 への距離が500m 以上	全国	1,400	11.0	370	14.3	440	9.1
	三大都市圏	340	5.4	78	6.7	110	4.2
	東京圏	110	3.3	25	4.2	36	2.5
	名古屋圏	130	11.3	28	13.2	40	9.6
	大阪圏	100	5.6	25	7.2	32	4.4
	地方圏	1,100	16.8	290	20.6	340	14.4
生鮮食料品販売 店舗への距離が 500m以上	全国	4,400	34.7	970	37.9	1,500	30.7
	三大都市圏	1,600	24.6	300(約3割)	25.4	550	21.4
	東京圏	650	18.8	110	19.1	230	16.0
	名古屋圏	500	44.1	93	44.4	170	40.9
	大阪圏	440	23.7	88	24.8	150	20.7
	地方圏	2,900	44.9	680(約7割)	48.2	960	40.8

資料: 農林水産政策研究所

注 1) 「平成19年商業統計メッシュデータ」及び「平成17年国勢調査地域メッシュ統計」をもとに推計したものである。

2) 「食料品販売店舗」は、各種商品小売業及び飲食料品小売業。「生鮮食料品販売店舗」は、生鮮食品小売業(食肉小売業、鮮魚小売業、果実・野菜小売業)及び百貨店、総合スーパー、食料品スーパー。

3) 東京圏は、東京、埼玉、千葉、神奈川、名古屋圏は、愛知、岐阜、三重、大阪圏は、大阪、京都、兵庫、奈良である。

5. 消費者と食料品店の距離の現状(つづき)

〔推計結果〕

距離が500m以上で自動車を持たない人口

表8 店舗までの距離が500m以上で、自動車を持たない人口・世帯数推計

単位: 万人、%

食料品販売店舗まで
260万人(2.1%)

うち65歳以上

120万人(4.8%)

生鮮食料品販売店舗
まで

910 万人(7.1%)

うち65歳以上

350万人(13.5%)

65歳以上に大きくしわ
よせ

	地域区分	人口	対総人口 割合	65歳以上	対65歳以上 人口割合	世帯数	対総世帯数 割合
食料品販売店舗 への距離が500m 以上	全国	260	2.1	120	4.8	83	1.7
	三大都市圏	83	1.3	34	2.9	26	1.0
	東京圏	32	0.9	13	2.1	10	0.7
	名古屋圏	18	1.6	7	3.4	6	1.4
	大阪圏	32	1.7	14	4.0	10	1.4
	地方圏	180	2.8	88	6.3	58	2.5
生鮮食料品販売 店舗への距離が 500m以上	全国	910	7.1	350	13.5	310	6.4
	三大都市圏	420	6.6	140(約4割)	12.1	150	5.8
	東京圏	200	5.8	64	10.6	72	5.1
	名古屋圏	77	6.9	25	12.2	26	6.4
	大阪圏	140	7.8	51	14.4	50	6.9
	地方圏	480	7.6	210(約6割)	14.8	160	7.0

資料: 農林水産政策研究所

注 1) 「平成19年商業統計メッシュデータ」及び「平成17年国勢調査地域メッシュ統計」をもとに推計したものである。

2) 「食料品販売店舗」は、各種商品小売業及び飲食料品小売業。「生鮮食料品販売店舗」は、生鮮食品小売業(食肉小売業、鮮魚小売業、果実・野菜小売業)及び百貨店、総合スーパー、食料品スーパー。

3) 東京圏は、東京、埼玉、千葉、神奈川、名古屋圏は、愛知、岐阜、三重、大阪圏は、大阪、京都、兵庫、奈良である。

4) 1)による都道府県別推計値に、「平成15年住宅・土地統計調査」による自動車を持たない世帯割合を乗じて積み上げたものである。65歳以上については、自動車を持たない世帯割合に、「小売店舗等に関する世論調査(平成17年5月)」から、買い物に自動車を利用する割合の65歳以上の全平均に対する比率を推計して乗じている。