

# 「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結果

農林水産省 食料産業局  
食品流通課  
平成29年3月

## 農林水産省

### I. 調査結果の概要

#### ○対策の必要性と背景

1. 回答市町村のうち、1,020(81.9%)市町村が何らかの対策が必要と回答
2. 対策を必要とする背景として、「住民の高齢化」、「地元小売業の廃業」、「中心市街地の衰退」が高い傾向

#### ○対策の実施状況

1. 対策を必要とする市町村のうち、622の市町村で何らかの対策を実施(実施率61.0%)
2. 対策の内容は、「コミュニティバス・乗合タクシーの運行等への支援」が最も高く、「移動販売車の導入・運営に対する支援」が増加傾向
3. 対策の実施・検討ができていない理由として、「どのような対策を実施すべきかわからない」、「財政上の問題からできない」が一定数存在

#### ○対策の実施手法、予算規模、その他の支援

1. 対策の実施手法は、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」、「民間事業者への業務運営委託」が高い傾向
2. 対策の予算規模は、全体としては「1,000～4,999万円」が最も高い。大都市では500万円未満が高い傾向。中都市では1,000万円以上が高い傾向。小都市では「1,000～4,999万円」が高い一方、「なし(0円)」は低い傾向
3. その他の支援について、全体としては「情報誌や行政窓口等で住民へ情報を提供(78.9%)」が高い

#### ○民間事業者による実施内容、事業者の組織

1. 対策を必要とする市町村のうち、62.7%の市町村では民間事業者が参入しており、「宅配、御用聞き・買い物代行サービス等」、「移動販売車の導入・運営」への参入が高い傾向
2. 民間事業者の組織は、「株式会社などの営利団体」、「生協や協同組合など」が高い

#### ○対策の実施に必要な支援

1. 対策の実施に必要な支援は、「運営費用」、「整備費用」への支援、「情報提供」が高い傾向

## 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に困難を感じる消費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「食料品アクセス問題」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、全国の市町村を対象に、食料品の購入に困難を感じている住民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：1,245市町村（回答率71.5%）
- ✓ 調査期間：平成28年11月11日～12月9日

### (3) 調査項目

- ✓ 対策の現時点での必要性（問1）
- ✓ 対策の将来における必要性（問2）
- ✓ 対策を必要とする背景性（問3）
- ✓ 行政による対策（問4）
- ✓ 行政による対策を実施していない理由（問5）
- ✓ 対策の内容（問6-1）
- ✓ 対策の実施割合（問6-2）隔年回答
- ✓ 対策の予算規模（問6-3）
- ✓ その他の支援（問6-4）
- ✓ 対策の具体的内容（問6-5）
- ✓ 他部局等との連携又は情報共有（問6-6）隔年回答
- ✓ 対策の課題（問6-7）隔年回答
- ✓ 対策の実施に必要な支援（問7）
- ✓ 民間事業者等の取組（問8）

注1. 問3及び問7は複数回答。

注2. 問6-1、問6-4、問6-7及び問8は回答の選択肢により複数回答

注3. 問5は、問4で「実施していない」と回答した者のみへの設問

2

### (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(%)
①政令指定都市及び東京23区	35	2.8%
②人口20万人以上の市（①を除く）	69	5.5%
③人口10～20万人の市	124	10.0%
④人口5～10万人の市	198	15.9%
⑤人口1～5万人の市町村	506	40.6%
⑥人口1万人未満の市町村	313	25.1%

### (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、企画室等）
- ✓ その他（交通課、市民生活課等）

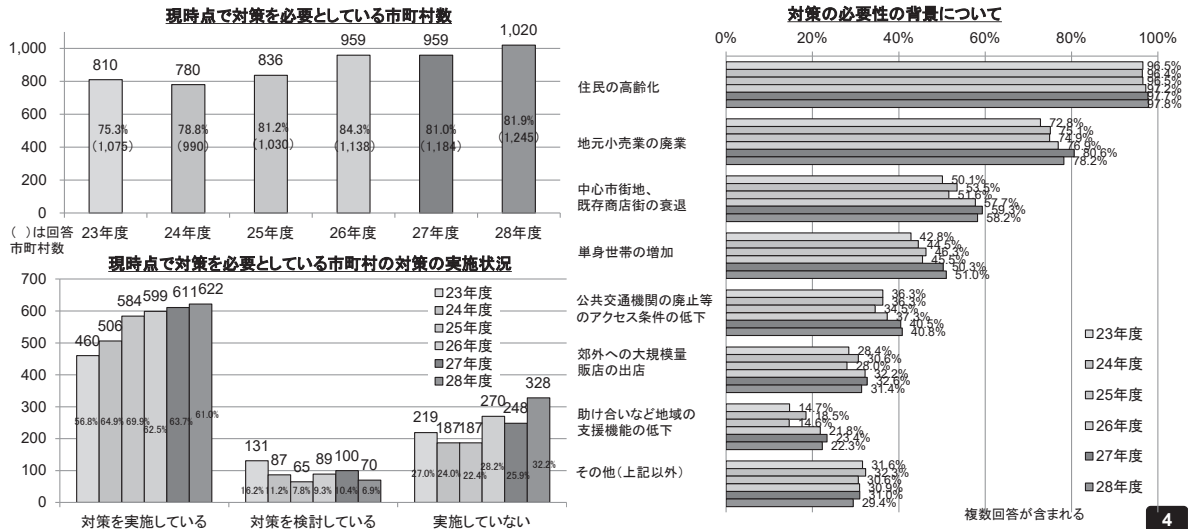
	回答市町村数	割合(%)
①産業振興部局	884	71.0%
②社会福祉部局	63	5.1%
③総務・企画部局	213	17.1%
④その他の部局	85	6.8%

3

### Ⅲ. 調査結果

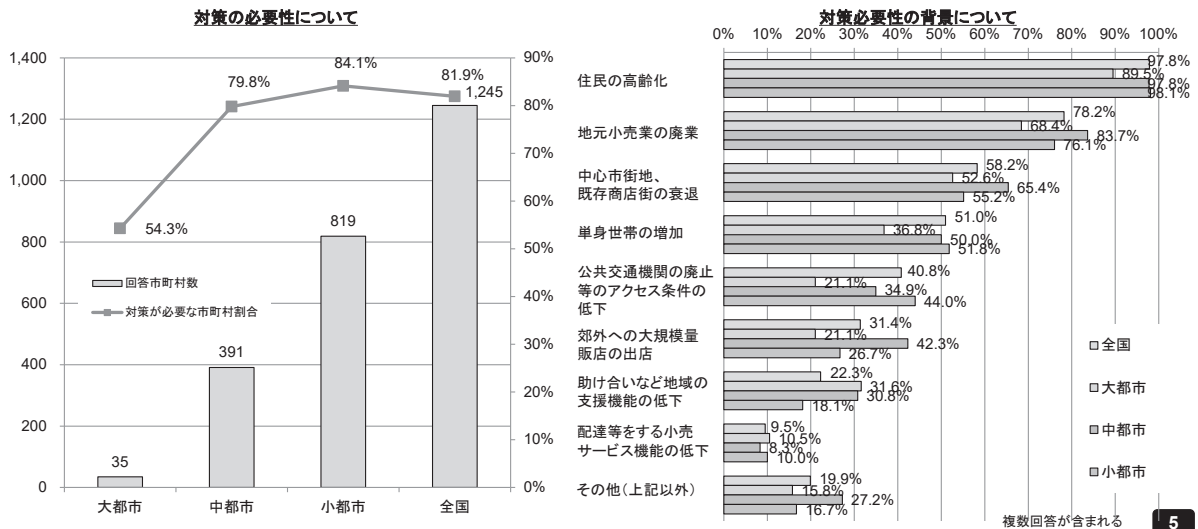
#### 1. 対策の必要性と背景について

- 1,245市町村から回答があり、回答数は前年より61市町村増加
- 現時点で対策が必要と回答した市町村数は1,020(81.9%)で前年より61市町村増加
- このうち、何らかの対策が実施されている市町村は622で、実施数は前年より11増加し、実施率(61.0%)は、前年より2.7ポイント減少。対策を検討中の市町村は70(6.9%)。これに対し、328市町村(32.2%)では対策の実施も検討もされていない
- 対策を必要とする背景は、「住民の高齢化」が97.8%と最も高く、次いで、「地元小売業の廃業(78.2%)」、「中心市街地、既存商店街の衰退(58.2%)」、「単身世帯の増加(51.0%)」と続いており、前年度までと同じ傾向



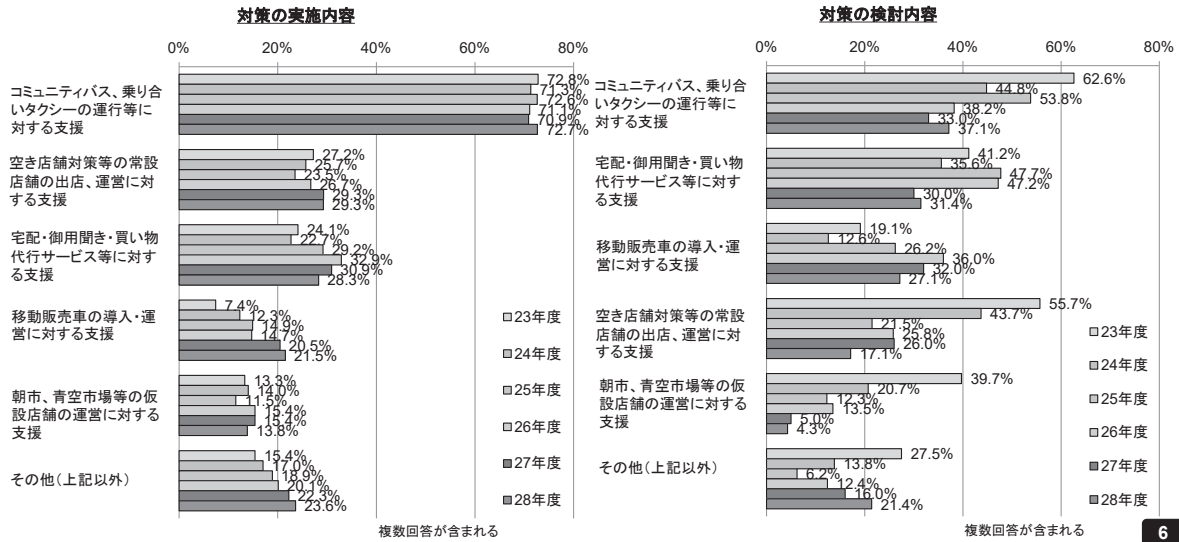
#### 対策の必要性と背景について（都市規模別）

- 都市規模別では、人口規模の小さい都市ほど、対策の必要性が高い傾向
- 対策を必要とする背景は、「住民の高齢化」が最も高く、次いで「地元小売業の廃業」、「単身世帯の増加」が高い傾向
- 都市規模ごとに対策を必要とする背景に特徴が認められ、
  - ✓ 大都市では、「助け合いなど地域の支援機能の低下」が高い傾向
  - ✓ 中都市では、「単身世帯の増加」、「郊外への大規模量販店の出店」が高い傾向
  - ✓ 小都市では、「住民の高齢化」、「公共交通機関の廃止等のアクセス条件の低下」が高い傾向



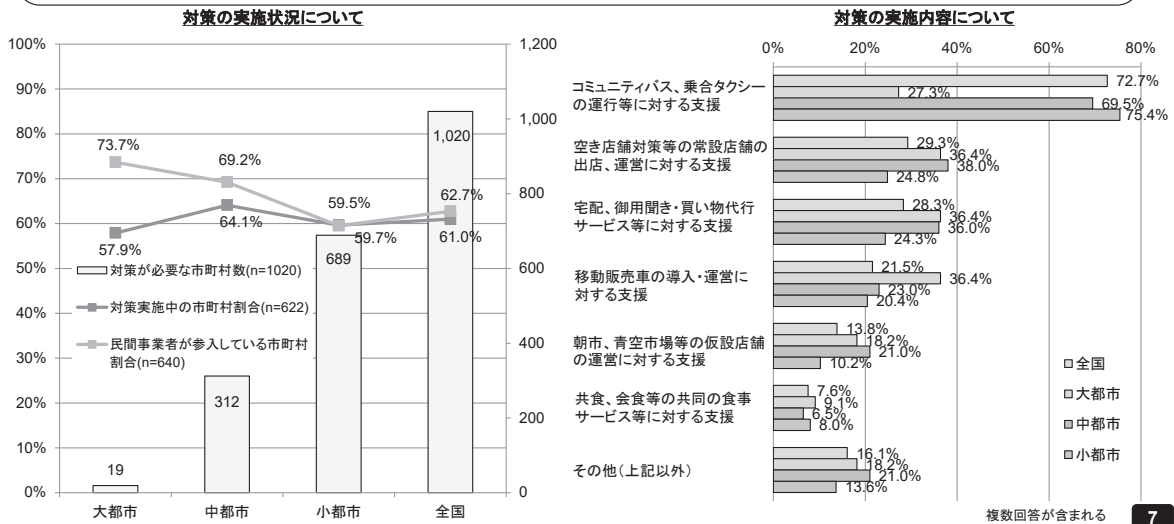
## 2. 対策が必要な市町村による対策の実施・検討内容について

- 実施されている対策内容は、「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72.7%と最も高く、次いで、「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営に対する支援(29.3%)」、「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等に対する支援(28.3%)」と続いているが、「宅配等への支援」は減少傾向、や「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営に対する支援」、「移動販売車への支援」は増加傾向
- 検討中の対策内容は、「コミュニティバス等への支援」が37.1%と最も高く、次いで、「宅配等への支援(31.4%)」、「移動販売車への支援(27.1%)」、「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営に対する支援(17.1%)」と続いているが、全体的に減少傾向



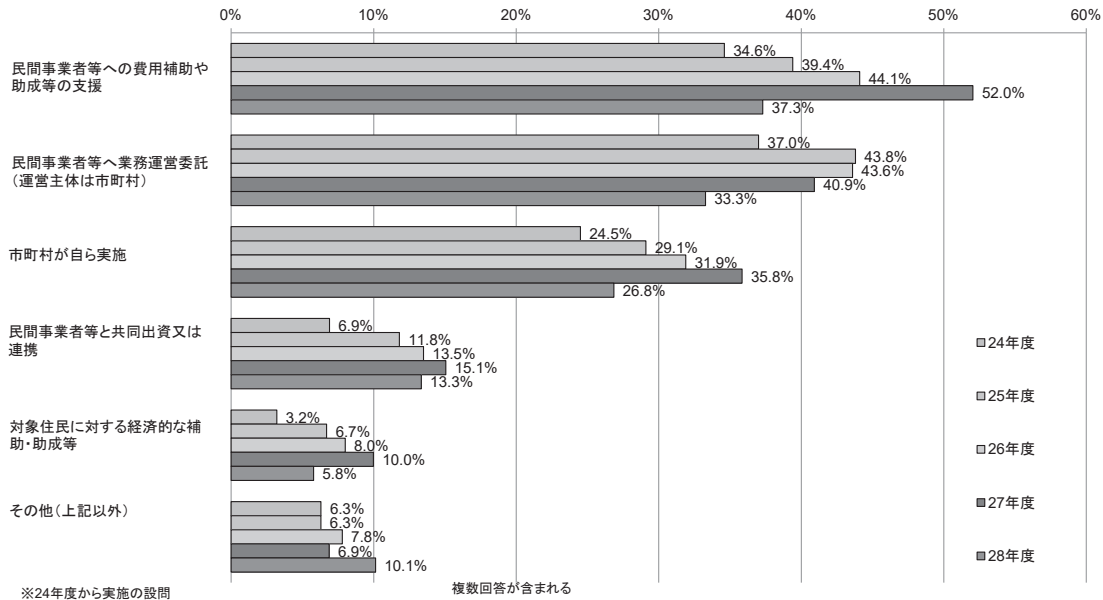
## 対策が必要な市町村による対策の実施状況について（都市規模別）

- 対策が必要な市町村の半数以上で対策が実施されている
- 民間事業者の参入率については、都市規模が小さくなるほど低くなる傾向
- 対策の実施内容は、「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」が全体として高い
- 都市規模ごとに対策を必要とする背景に特徴が認められ、
  - ✓ 大都市では、「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等に対する支援」、「移動販売車の導入・運営に対する支援」が高く、「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」が低い
  - ✓ 中都市では、「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営に対する支援」、「移動販売車の導入・運営に対する支援」が高い
  - ✓ 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」が高い



### 3. 対策の実施手法について

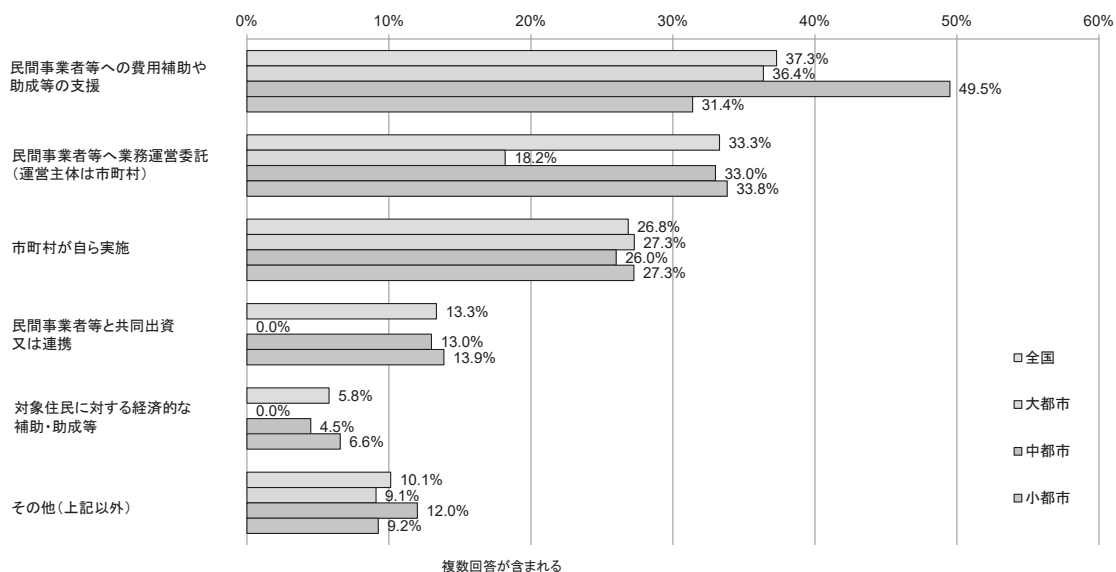
- 対策の実施手法は、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」が37.3%と最も高く、次いで「民間事業者等へ業務運営委託(33.3%)」、「市町村が自ら実施(26.8%)」が高い



8

### 対策の実施手法について（都市規模別）

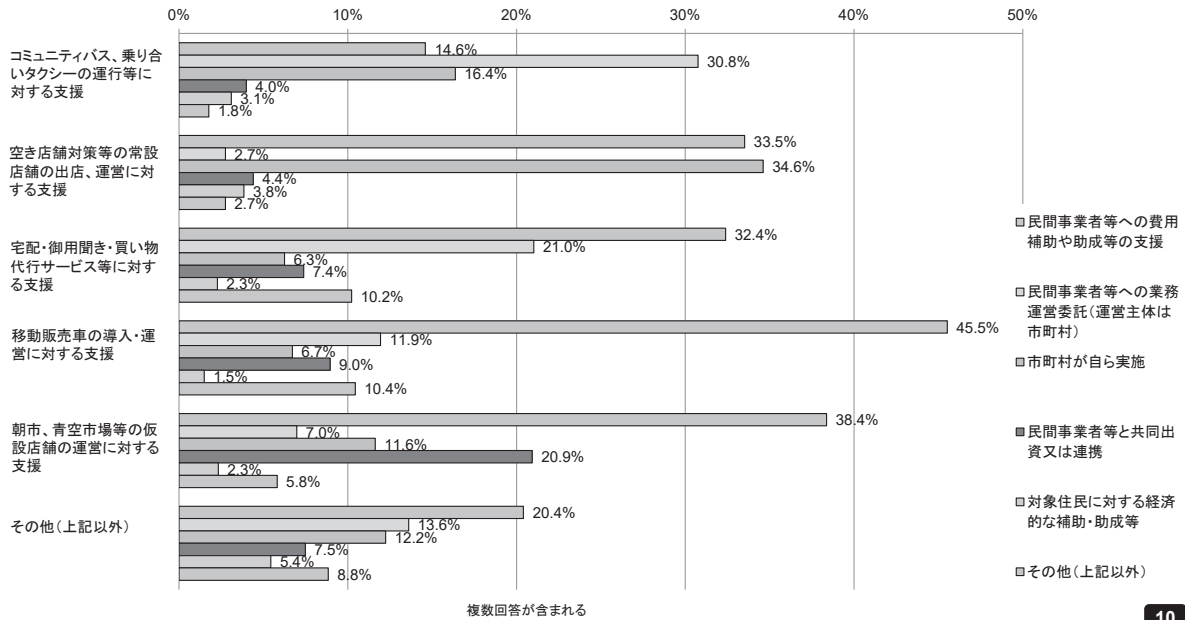
- 対策の実施手法は全体としては「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」が最も高く、次いで「民間事業者等へ業務運営委託」、「市町村が自ら実施」が高い傾向
- 実施手法は都市規模ごとに異なる傾向が認められ、
  - ✓大都市では、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」が高く、「民間事業者等と共同出資又は連携」、「対象住民に対する経済的な補助・助成等」は行っていない
  - ✓中都市では、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」が高い傾向
  - ✓小都市では、「民間事業者等への業務運営委託(運営主体は市町村)」が高い傾向



9

## 対策の実施内容について（対策の実施手法別）

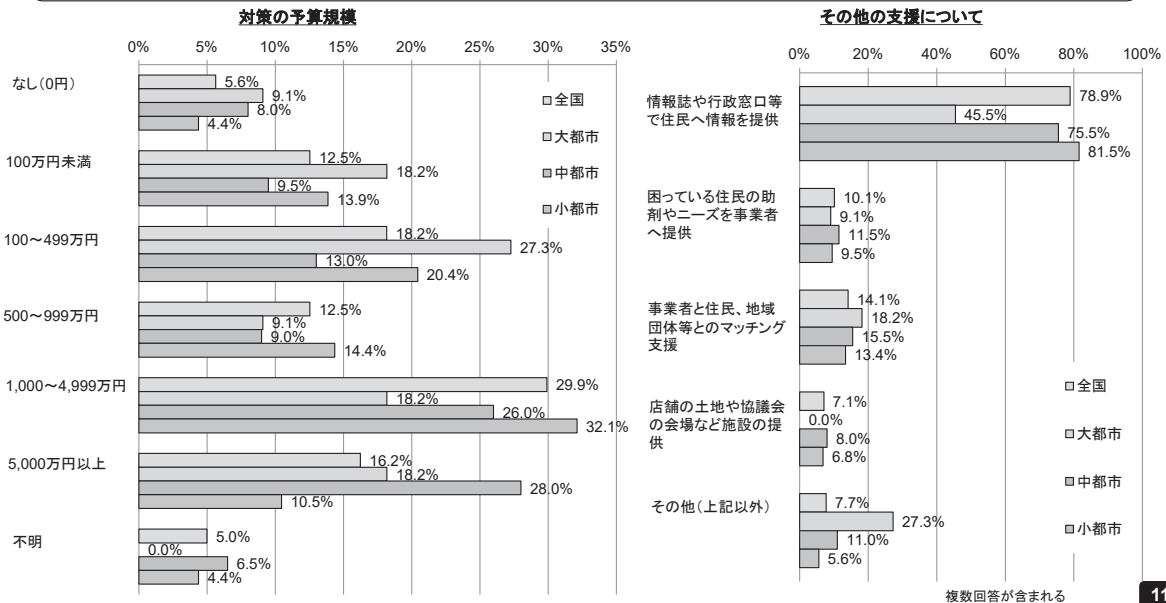
- 「コミュニティバス、乗り合いタクシーの運行等に対する支援」については、民間事業者等への業務運営委託が高い
- 「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営に対する支援」については、市町村が自ら実施する割合が高い
- 「移動販売車の導入・運営に対する支援」については、民間事業者等への費用補助や助成等の支援が高い
- 「朝市、青空市場等の仮設店舗の運営に対する支援」については、民間事業者等と共同出資または連携が高い傾向



10

## 4. 対策の予算規模、その他の支援について（都市規模別）

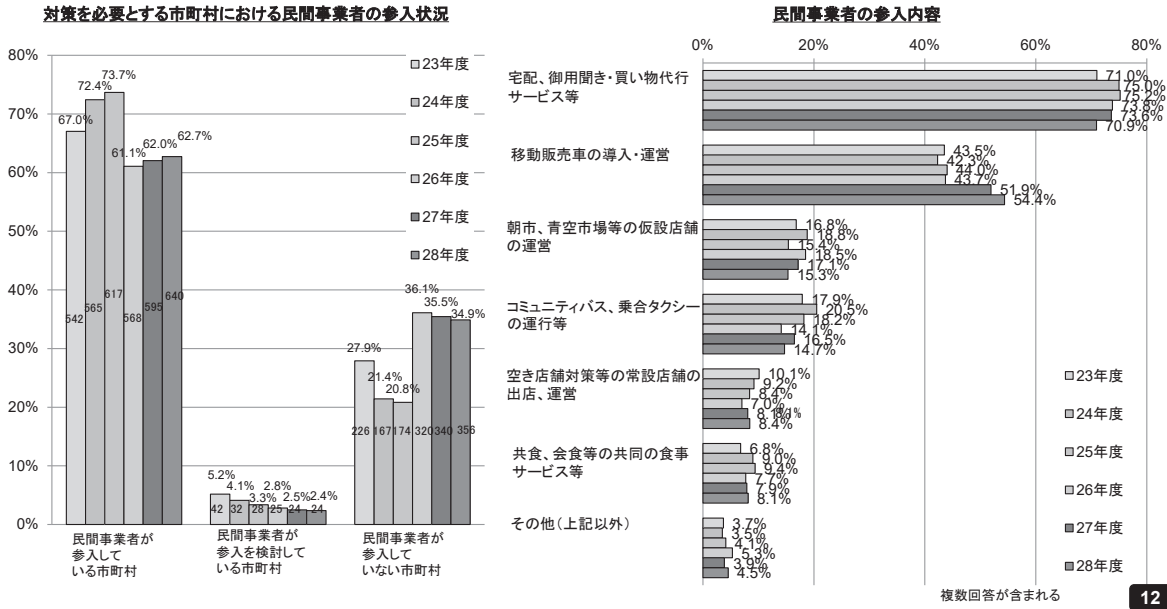
- 対策の予算規模は「1,000～4,999万円（29.9%）」が最も高く、次いで「100～499万円（18.2%）」、「5,000万円以上（16.2%）」が高い傾向
- 予算規模は都市規模ごとに異なる傾向が認められ、大都市では500万円未満が高い傾向。中都市では1,000万円以上が高い傾向。小都市では「1,000～4,999万円」が高い一方、「なし（0円）」は低い傾向
- その他の支援は「情報誌や行政窓口等で住民へ情報を提供（78.9%）」が全体として高く、特に中都市、小都市で高い傾向。大都市では、「事業者と住民、地域団体等とのマッチング支援」が高い傾向



11

## 5. 対策が必要な市町村における民間事業者の参入状況

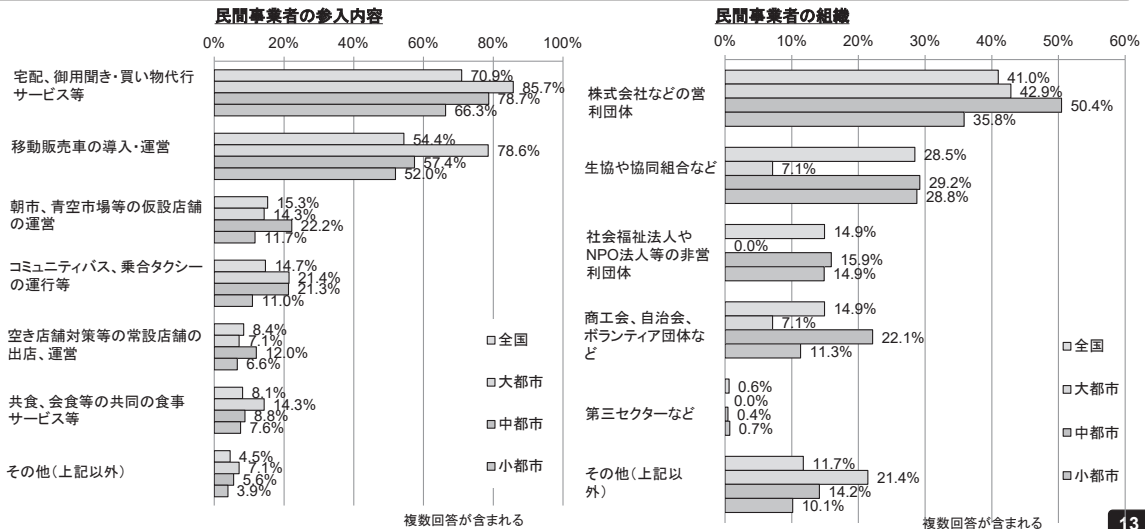
- 対策を必要とする市町村(1,020)のうち、民間事業者が参入している市町村は640(62.7%)で、前年より0.7ポイント上昇しており、民間事業者が参入していない市町村は356(34.9%)で、0.6ポイント下落
- 民間事業者の参入内容は、「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等」が70.9%と最も高いが、減少傾向。一方、「移動販売車の導入・運営(54.4%)」は増加傾向



12

## 対策が必要な市町村における民間事業者の参入内容及び組織（都市規模別）

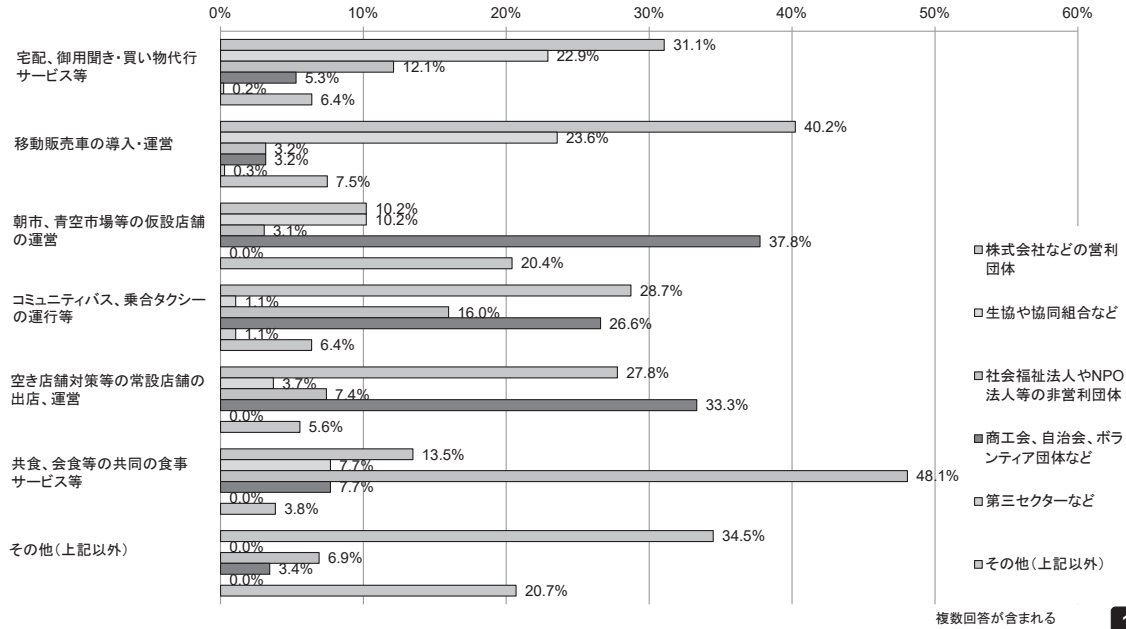
- 民間事業者の参入は「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等」が最も高く、次いで「移動販売車の導入・運営」が高い傾向
- 参入の内容は都市規模ごとに異なる傾向が認められ、
  - ✓ 大都市では、「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等」、「移動販売車の導入・運営」への参入が高い
  - ✓ 中都市では、「朝市、青空市場等の仮設店舗の運営」、「空き店舗対策等の常設店舗の出店、運営」が高い傾向
  - ✓ 小都市では、幅広い分野に参入
- 民間事業者の組織は、全体としては「株式会社などの営利団体(41.0%)」、「生協や協同組合など(28.5%)」が高い
- 都市規模別にみると、大都市では「株式会社などの営利団体」が高いが、中都市や小都市では、協同組合、非営利団体等も一定数存在している



13

## 対策が必要な市町村における民間事業者の参入内容（事業者の組織別）

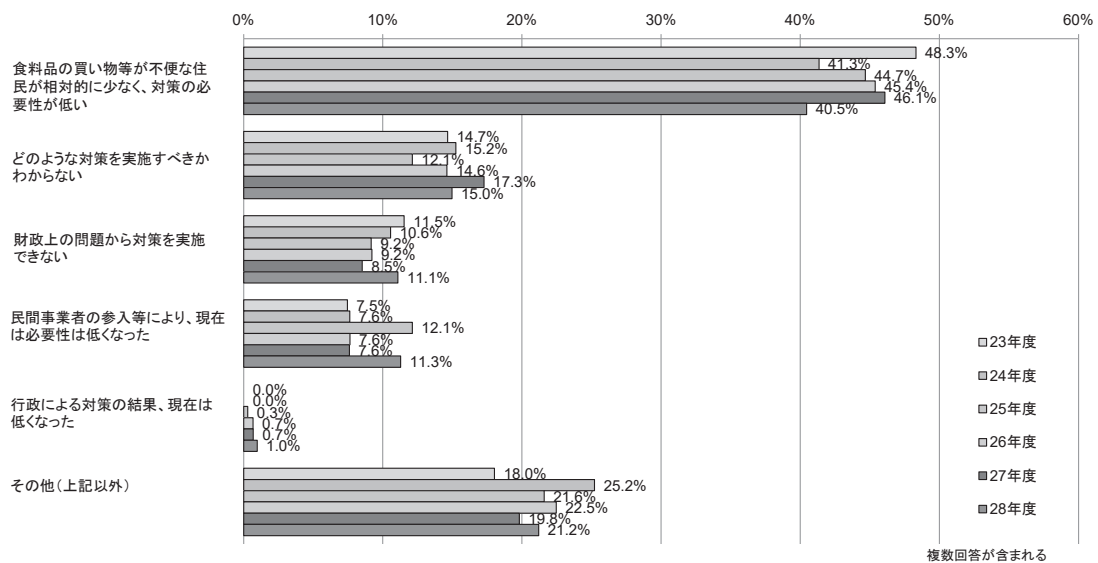
- 「移動販売車の導入・運営」については、株式会社などの営利団体が高い
- 「朝市、青空市場等の仮設店舗の運営」については、商工会、自治会、ボランティア団体などが高い
- 「共食、会食等の共同の食事サービス等」については、社会福祉法人やNPO法人等の非営利団体が高い



14

## 6. 対策を実施していない理由について

- 対策を実施していない理由として、「食料品の買い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」が高いが、「どのような対策を実施すべきかわからない」も増加傾向
- 「財政上の問題から対策を実施できない」についても増加
- 「民間事業者の参入等により、現在は必要性は低くなった」は増加傾向だが、「行政による対策の結果、現在は低くなった」と回答した市町村はほぼない

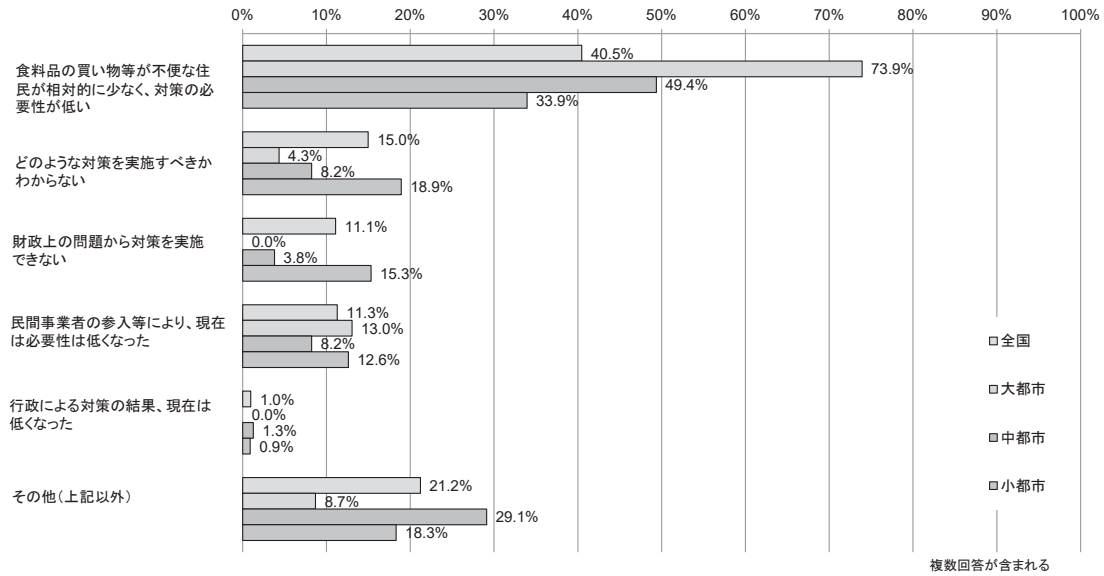


15



## 対策を実施していない理由について（都市規模別）

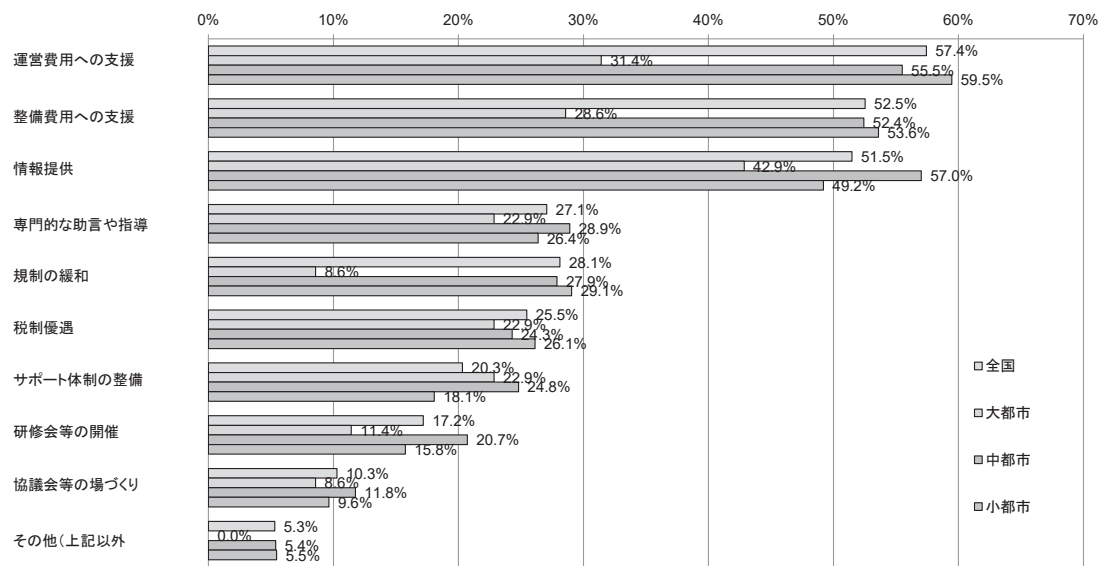
- 対策を実施していない理由として、
  - ✓大都市では、「食料品の買い物等が不便な住民が相対的に少なく、対策の必要性が低い」が大多数
  - ✓中都市でも、「食料品の買い物等が不便な住民が相対的に少なく、対策の必要性が低い」が高い
  - ✓小都市では「どのような対策を実施すべきかわからない」や「財政上の問題から対策を実施できない」が高い傾向



16

## 7. 対策が必要な市町村における対策の実施に必要な支援について（都市規模別）

- 対策の実施に必要な支援は、「運営費用への支援(57.4%)」が最も高く、次いで「整備費用への支援(52.5%)」、「情報提供(51.5%)」が高い
- 都市規模ごとに、必要な支援に特徴が認められ、大都市では「情報提供」が高いが、小都市では「運営費用への支援」が最も高い傾向



17

## IV. 自由記載のまとめ

### ○対策を必要性とする背景

1. 運転免許証の返納をする高齢者の増加（平成29年3月12日より道路交通法が改正）
2. 住民の高齢化が進行するにあたって、坂道が多い地形は特に移動の負担大

### ○対策を実施していない理由

1. 民間事業者や生活協同組合・農業協同組合による移動販売や宅配事業への参入が拡大
2. 買い物に困っている住民がどの地域にどの程度いるのか把握できていない

### ○対策の内容、その他の支援

1. 対策を推進する担い手である組織のリーダー、コーディネーターを設置
2. 宅配、買い物代行等サービス事業者と協定を締結し、高齢者見守り事業を実施
3. ICTを活用した、ケーブルテレビやインターネットによる買い物支援（モデル事業）
4. 高齢ドライバーに対して、運転免許証返納時等に警察署で情報提供
5. 運転免許証を自主返納された方は、コミュニティバス・デマンドタクシーが無料

### ○対策の実施に必要な支援

1. 成功事例だけでなく、失敗事例など施策を行う上で注意すべき点についての情報提供
2. 多くの時間と費用のかかる、対策の担い手である人材の育成への財政支援

### ○自由記載

1. 商業的な要素があるため、民間事業者の理解・協力が不可欠。民間事業者への助成・優遇措置が必要
2. ボランティア活動における送迎行為等に対する自家用有償旅客運送についての規制緩和を要望
3. 高齢者の見守りや地域コミュニティ活性化など福祉的な側面も含めた対策が必要
4. 道路交通法が改正し、高齢者の運転免許証返納が進んだ後の、国から市町村へのフォロー体制の強化を要望（補助金、研修会開催等）