

買い物困難者問題解決に向けた WEB セミナー 講演録

【開催日時】

2021年 3月19日(金) 14時00分～16時30分

【参加者】

道内自治体職員

【目次】

講演①	1
「食料品アクセス問題の現状と今後について」	
農林水産省 農林水産政策研究所 総括上席研究官 高橋 克也 様	
講演②	21
「沼田町における『歩いて暮らせるまちづくり』について」	
沼田町役場 産業創出課 参事 春山 顕一 様	
講演③	40
「奈良県川上村における取り組みについて」	
一般社団法人かわかみらいふ 事務局長 三宅 正記 様	
講演④	51
「楽天ドローンの取り組みについて」	
楽天(株) ドローン・UGV 事業部 マネージャー 今野 友太郎 様	

食料品アクセス問題の 現状と今後

農林水産省 農林水産政策研究所
総括上席研究官 高橋 克也 様

● 食料品アクセス問題について

私からは「食料品アクセス問題の現状と今後」をテーマにお話します。最初に日本全国での状況と、後半では北海道に焦点を当てた説明をしたいと考えます。

はじめに、食料品アクセス問題です。今回は「買い物困難者」ということでセミナーは開催していますが、基本的には「フードデザート」、「買い物難民」、「買い物弱者」は同じ社会問題というふうに捉えてよいかと思います。その要因ですが、一つは供給的な要因です。端的に言えば食料品を購入できるお店がどんどん少なくなっていることです。2002 年から 2014 年で食料品を購入できるお店が半分に減っています。半分に減ってどうなったのかというと、数が減って、店舗は大規模化しています。これは今までお店というより、全国的なチェーンの進出・出店で、イオンとか、イトーヨーカドーのように、郊外のショッピングセンターが大規模化し、それまで街の中心部にあったお店がどんどんなくなっていくという状況です。

食料品アクセス問題のもう一つの要因とは、我が国の高齢化がどんどん進んでいることです。高齢化によって、今まで出来たことがどうしても出来なくなるということです。端的には、車の運転があげられます。車があるから大丈夫ということ

ではなく、年をとってくると車の運転がだんだん危なくなってくる。あるいは、すこし前に車をぶつけたとか、息子や娘に運転を止められている、といったことが頻繁に出てくるわけです。そうなったときに、どうやって買い物に行くのかとなるわけです。

食料品アクセス問題は普段の買い物、すなわち身近な食べものを通じて個人の食生活、健康に影響を及ぼす問題であるということです。この点は、公衆衛生とか、社会医学の分野でもエビデンスとして明らかになっています。まして、お年寄りには辛抱強いため、これが当たり前なのかな、あるいはこんなものかなと思ってずっと我慢していると、そのうちに体が何かおかしいなという状態になります。本人は、買い物が不便になったこと、まさか食べもののせいとは思いませんから、本当に調子が悪くなった頃には病院行きになってしまいます。あるいは、直ぐ体調が悪くなるとか、頻繁に体を痛めるようなことが出てくるということになります。

食料品アクセス問題のもう一つの問題は、地域としての存続問題ということです。生活の必需品である食料品、我々が生きていくために必要な食料品が手に入らない、買いに行けないとなると、地域そのものの存続問題に関わってきます。これはお店がないだけでなく、あるいは病院や施設も遠い、そういった意味での一つの社会問題ですし、社会的課題としての解決が必要になるという話になります（スライド P2）。

食料品アクセス問題ですが、我々にはいくつかのアプローチがあります。一つ

は全国的なマクロ的分析です。ある定義を決めて、どこにどれくらい、その対象者がいるのかというのを計測するのがマクロ的分析です。今回は主にこの話をしたいと思います。

もう一点は、食料品アクセス問題ですがそうは言っても個人の問題でもあります。先程申しましたように、車がある、いや車がなくても私は大丈夫というようなこともあります。食料品の入手の可能性、すなわち食べものが健康に影響を及ぼすということのミクロ的な問題があります。

最後に、食料品アクセス問題の地域としての問題の側面です。現場でどのような対策をするのか、地域でどうするか、住民はどうしようかといったようなローカルな問題というふうに捉えられるかと思えます（スライド P3）。

● 食料品アクセス困難人口の推計

今回は、主に食料品アクセス問題のマクロ的なお話をしたいと思います。買い物困難人口でも、フードデザート人口でも結構ですが、何らかの定義をしないとそういった問題の規模や場所がわかりません。農林水産政策研究所では、この問題に取り組んで大体 10 年くらいになるのですが、この問題は端的にはお店と住民の居住地との距離関係と考え、食料品へのアクセスの問題と捉えております。ここで店舗とは、コンビニを含んでいますし、スーパー等を対象にしています。これは大規模な量販店から地域の食料品スーパーとかいったものです。あとは生鮮食

料品店、八百屋さんとか、肉屋さんとか魚屋さん、今あまり見なくなりましたが、そういったものも入っています。居住地からこれら店舗まで 500 メートル以上で、自動車が利用できない 65 歳以上の高齢者を「アクセス困難人口」として定義しております。このような客観的な定義によって始めて、どこに、どれくらい、対象となる人口がいるのかがわかりました。すなわち、店舗、自動車、あるいは 65 歳以上高齢者人口でアクセス困難人口というのが規定されるということになります（スライド P4）。

アクセス困難人口の求め方は、全く数学的な方法で求められます。日本全国を 500 メートル正方形に区切ったメッシュが設定されていますが、そこに人口が何人、あるいは店舗がどれだけあるというメッシュ統計が別途あり、ここから計算をして求めていく方法になります（スライド P5）。

このように求めたアクセス困難人口は、直近の 2015 年では 825 万人と推計され、このうちの 65% 近くが 75 歳以上の高齢者となります。これが 2005 年、2010 年、2015 年で傾向的に増えているということがこれでわかるかと思えます（スライド P6）。

次に、どこにアクセス困難人口がいるかということになります。この左側の図（スライド P7）が 65 歳以上の図になります。緑ほど人口に占める割合が低い、赤いほど人口に占める割合が高いというかたちになります。よって、北海道では積丹半島の西から函館方面にかけて、あるいは旭川を挟んだ東西側といったところで

割合が高く、日本全国で見ればやはり山間部であるとか農村部の割合が高いというかたちになります。2015 年では、日本全体で 65 歳以上の 4 人に 1 人がアクセス困難人口に相当します。

75 歳以上人口ですと北海道の全域で割合が高く、あるいは東北北部、あるいは長野新潟県境、中国山地、四国列島のほとんどです。あるいは九州の山岳地帯といったようなところで割合が高くなります。75 歳以上の 3 分の 1 がアクセス困難人口だと想定されます。

アクセス困難人口について 2005 年から 2015 年の推移を見たものがこちらになります（スライド P8）。赤いエリアがアクセス困難人口の増えているエリア、ブルーのエリアが減っているエリアとなります。では、増加している赤はどこかと言うと北海道では札幌、千歳や苫小牧のエリアになりますし、東北で言えば県庁所在地であるとか、あとは関東平野全般です。中京圏、あるいは京阪神、福岡といったような大都市ではアクセス困難人口はどんどん増えているのですが、それ以外の地方都市ではもう既に減少局面に入っているのです。

ここで勘違いして欲しくないのは、アクセス困難人口が減少しているからといって、この地域で食料品アクセス問題が解決したわけではないということです。まさに定義上、65 歳以上で自動車利用が出来れば対象になりませんし、地方部では自動車利用が一般的ですが、都市部ではそうではありません。また、地方部は元々それほど便利なエリアではありませんので状況が厳しいことに違いないとい

うことになります。

全般的な傾向として、2005 年から 2015 年の 10 年間でまとめますとアクセス困難人口はどんどん増加しています。それはなぜかという、そもそも高齢者人口がどんどん増加しているのです。あとこれは大きな点なのですが、地方で自動車を利用している人の割合がどんどん高まっているということです。10 年前に 65 歳の方が普通に運転していて、75 歳になった現在でも運転しているという割合が高くなってきています。将来的には、自動運転とかで一般的になると、自動車の運転にはあまり年齢というのが関わらなくなるかもしれません。そうなる我々のアクセス困難人口の定義を考え直さなくてはいけないことになります。

もう一つは都市部でアクセス困難人口の増加が著しいということと、地方部や農村部では頭打ち、減少傾向に入っていることです。

年齢階層別で言えば、アクセス困難人口は 75 歳以上の後期高齢者が中心になってきています。例えば、2015 年で 65 歳以上人口のうち 75 歳以上割合は 48% になります。一方、アクセス困難人口の 75 歳以上割合は 65% ですから、より高齢者に問題が集中しているということが言えます。

スライド P10 は、2005 年から 2015 年のアクセス困難人口の変化を要因分解したものです。アクセス困難人口は高齢者人口であったり、店舗であったり、自動車が利用できるかどうかで定義されますので、大きくこの 3 つの要因に区分されます。これを見れば、アクセス困難人口に対

して店舗の減少要因と、(高齢者)人口増加要因がプラスになり、自動車が利用できる要因がマイナスということになります。特に、地方部では自動車利用が一般的ですから、これがマイナスとなり地方圏のアクセス困難人口は 2005 年比で 7.4% の増加ですが、東京圏では 60% 近い増加になっているということがわかります。

● 2025 年アクセス困難人口の予測

次に、2025 年のアクセス困難人口についてお話ししたいと思います。厚労省の社会保障・人口問題研究所では「将来推計人口」というのを出していて、各市町村において 2025 年や、2035 年、2045 年の人口を推計しています。この将来推計人口を用いて将来のアクセス困難人口を推計できるのではないかと考えました。こちらが 2025 年のアクセス困難人口の予測になります。端的に言えば、今までのアクセスマップというのは国勢調査、商業統計のメッシュ統計から推計したものになりますが、今回の将来推計はこれまでのトレンドに人口のみをあてはめたものですので、推計方法が全く違う試算的なものになります。

2025 年のアクセス困難人口は 871 万人で 2015 年から 6% 増、75 歳以上では 638 万人で、2015 年から 19% 増と予測されます(スライド P12)。先程申しましたように、人口だけを当てはめましたので伸び率がやや弱くなっています。

こちらを、2005 年を 100 としましてアクセス困難人口の推移を都道府県別に見たものがスライド P13 です。日本全体で

は 2005 年を 100 として 2025 年では 122 の水準にいくと考えられますが、北海道はやや上回って 133 になります。一番高いのは神奈川や埼玉、大阪、千葉、東京のような都市部の都府県です。これに対して岐阜、栃木、高知、島根、山梨では減少となっています。

アクセス困難人口は、元々 65 歳以上人口を対象にしていますので、高齢者人口が増えれば増える側面がありますので、高齢者人口を分母として計算したものがこちら(スライド P14)になります。そうしますと、2025 年に日本全体では 88 でやや下がっていきませんが、北海道はやや高い 93 です。あるいは静岡、東京だったり、地方部だったり、東京圏でも 120 くらいになっていますが、富山だったり、徳島、福井、高知、山梨では 2025 年には激減することが予測されます。

2025 年のアクセス困難人口そのものは増加していますが、人口割合は低下していて、伸び率が下ってくるということです。ただし、ハッキリ言えるのは都市部では増加しているということと、地方部では減少が継続しているということは間違いありませんし、もう一点は 75 歳以上の後期高齢者がどんどん増えていくことで、アクセス困難人口が増加しているということです。

また、2025 年の将来推計人口では、75 歳以上は高齢者のおよそ 6 割ですが、アクセス困難人口では 7 割になると予測されますから、ここからも後期高齢者が食料品アクセス問題にさらされている状況です。繰り返しになりますが、この予測はあくまで数学的に求めているものです。

で将来推計人口の伸びに依存します。あるいは店舗と自動車利用については 2015 年で固定していますので、仮に店舗がもっと減少する、あるいは自動車利用がどんどん減っていくなどとなると、この推計は全く変わってくると思います。

次に、北海道の状況を見たものがこちら（スライド P17）になります。2025 年では北海道で 50 万人近いアクセス困難人口がありますが、そのうちの 72%が 75 歳以上と予測されます。

アクセス困難人口がどこにいるのかと見たものがこちら（スライド P18）になります。左側が 2005 年、右側が 2025 年の予測ですが、いずれにしても赤いエリアから緑のエリアにシフトしていますので、市町村のアクセス困難人口の割合はどんどん低下しています。でも北海道全体では 37 万から 50 万に増加しています。では、どこで増えているかといいますと、先程申しました札幌、千歳、苫小牧、あるいは帯広、旭川の都市部でどんどん増えているということになります（スライド P19）。

2005 年のアクセス困難人口を 100 としますと、2025 年では札幌、苫小牧ではおよそ 2 倍近い水準になります。北海道全体でも増えています。一方で、積丹とか初山別、神恵内では半減するということですが、これは高齢者人口の伸び等が絡んできますので、それで修正したものがこちら（スライド P22）になります。

スライド P23 は 2025 年から 2005 年の伸び率を前期および後期高齢者別に要因分解したのものになります。札幌、苫小牧、千歳、帯広、石狩では増えている要因

のほとんどは 75 歳以上後期高齢者によるものです。逆に、前期高齢者は減少要因になっているということです。

● 今後の対策について

最後に、食料品アクセス問題の対策についてお話ししたいと思います。なかなか明るい話はありませんが、そうは言っても何らかの対策を考えなくてはなりません。セミナー後半で他の報告者の方々から色々な対策であるとか、現場の対応の話があります。私からはアクセス困難人口の推計と、あちこちの現場でお聞きした例で、今後の対策についてお話をしたいと思います。

アクセス困難人口の傾向として、後期高齢者や都市部でどんどん増加していくということですので、こちらを重視しないてはいけません。もう一方では、いつまでも自動車に頼っていいのかということがありますので、安易に高齢者の自動車運転で解決するような方法は考えない方がよいと思います。

繰り返しになりますが、お店がない、食べものが買えないという問題は、単なる流通や小売りの問題だけではなく、その先には食生活であるとか健康問題、あるいは地域存続の問題といったものが複雑に絡んでいます。そのため、単に店が出来る、あるいは食料品があればいいという話ではありません。

もう一点は、食料品アクセス対策なり事業を継続させる視点です。ありがちなのが、一つの事業に頼って一本足ですと、その補助金が切れると直ぐに対策や事業が終わってしまうということです。です

ので、行政が頑張っている、あるいは補助金を取ってきたということだけではなく、そこに民間や事業者の方、あるいは住民自身だとか住民組織が積極的に関わらないと対策や事業が継続しないというが、全国の事例みてきた私からのお話になります。

スライド P25 は、具体的な対策は何をというのを考えてみたものになります。いろんな条件から対策は都市部、地方や農村部で大きく分けられると思います。つまり食料品アクセス問題と言ってもその内容や問題の質が大きく異なるということです。例えば、都市部では比較的小店が揃っていますが、お店までいけないとか、あるいは品揃えの問題がありますし、農村部ではそもそもお店まで遠いといったような問題が混じっていますので、そこを区別して考えなくてはなりません。一つは店舗ということ、二つ目は移動、あるいは交通手段と言ってもよろしいかと思えます。三つ目は商品をどう届けるかといった点です。

都市部である札幌などで言えば、小型店舗であるとか、買い物バスが有効な対策と言えるでしょう。買い物バスと言ってもイオンのバスではなく、公共交通と組み合わせたようなバスや、病院バスのようなものと組み合わせた工夫や仕組みが必要になってきます。商品の配送で言えば宅配とかネットスーパーを使ってもらえばよいのですが、残念ながら今の高齢者の方は肝心のネットがなかなか上手く使えない。お年寄りこそネットを使うべきで、ここを何とか解決していかななくてはなりません。福岡県のあるスーパーで

は、お年寄りから電話で注文を受け、これをネットスーパーにつなぐ作業をしています。お客さんはチラシを見ながらそのまま注文できるので、もの凄く簡単なんです。

農村や地方部でいえば、現在ある施設、例えば直売所であるとか、あるいは JA 農協の支所とか、あるいは郵便局といったものを使って臨時的施設、あるいは直売所、巡廻の移動販売みたいなものがあったとしてもよいかと思えます。

そもそも地方部では自家用車以外の交通期間というのがほとんどありませんので、ここをどう埋めてくかというのを考えなくてはなりません。商品の配達に関して言えば移動販売や買い物代行、こういったものを利用していくのですが、これも先程申しましたように民間の事業者の方だけに頼るのではなくて、住民自身が積極的に関わらないと対策は継続しないと思えます。

要するに、お店の品揃えの工夫や住民組織の活発化とかを考えるべきですし、あとはまだ買い物困難者ではない元気な高齢者が、支援の必要な高齢者を支える仕組みみたいなことが必要になってきます。

具体的な対策につきましては後半の方の報告でご説明いただければというふうに思います。私の報告は以上です。どうもありがとうございました。

質問① アクセス困難人口の推計値を道内の各自治体がどのように活用していくことが出来るかという点や、実際に活用した事例などがあれば教えていただきたい

い。

高橋様回答 アクセス困難人口は全人口の 3 分の 1 を占めたり、あるいは高齢者人口の 3 分の 1 や 4 分の 1 の方がアクセス困難人口ということですから、我が市町村でもどうか対策を考えなくてはならないという一つの指標になるかと考えられます。特に、自分の市町村が隣接の市町村や同じような条件の市町村と比較してみた場合にどうなるのかということが言えるのかと思っています。

それと、より詳細な 500m メッシュ単位のマップも農林水産政策研究所のホームページで公開していますので、市町村内での具体的な場所がイメージできるかと思います。

2025 年の予測値については現段階での公表を考えていませんが 2015 年値につきましては農林水産政策研究所のホームページに公表されていますので、こちらを是非活用いただければと思います。

質問② 北海道の 2025 年推計値で、65 歳から 74 歳についてはアクセス困難人口が減少する予測となっているが、65 歳以上の自動車の利用率が増えることが要因か。

高橋様回答 2025 年の推計値については、2015 年の自動車利用率で固定しています。ですので、あくまで高齢者人口の伸びだけでの推計です。仮に、今の 65 歳の方が 75 歳に、あるいは 75 歳の方が 85 歳になったときに、同じように自動車を利用しているとすればアクセス困難人口は

減っていくこととなります。我が方の推計でも、高齢者の自動車利用率は年々上昇しています。65 歳以上は普通に運転していますけれども、75 歳以上でも 10 年前に比べても自動車利用率が上がっていますので、今後 85 歳になっても自動車利用をするということであればアクセス困難人口は減る可能性があります。一方で、アクセス困難人口は店舗や高齢者人口によっても定義されますので、この時点でアクセス困難人口が将来的にプラスになるともマイナスになるとも予測は出来ないところです。

食料品アクセス問題の現状と今後

農林水産政策研究所

高橋克也

食料品アクセス問題とは

- フードデザート、買い物難民、買い物弱者 ←同種の社会問題

供給要因: 食料品を購入できる店舗の減少傾向

・・・食料品店は12年で41%減少(2014/2002年)

需要要因: 高齢化による運動機能の低下

・・・高齢化率28.7%(2020年)

→家庭・個人のフードセキュリティとして問題化

→地域としての存続問題

→社会的課題としての解決策は

2. 食料品アクセス問題の可視化

a. 全国・マクロ分析

- ・ 食料需要動向の変化
- ・ アクセス困難人口の推計

→どこに・どれだけ？

b. 個人・ミクロ分析

- ・ 買い物の苦勞の要因
- ・ 買い物の苦勞と食品摂取、健康に及ぼす影響

→誰が・どんな状態か？

c. 地域・ローカル分析

- ・ 買い物環境・社会経済条件とその地域性
- ・ 住民および自治体意識の地域性

→どう解決するか？

3

アクセス困難人口の定義

店舗(コンビニ・食料品スーパー等・生鮮食料品販売店舗)
まで500m以上、かつ自動車利用が困難な65歳以上高齢者

・・・食料品アクセスマップの推計によりアクセス困難人口算出

→客観的指標として、定量化、可視化が可能

アクセス困難人口

→店舗、自動車、(高齢者)人口で規定

※以下、アクセス困難人口(困難人口)、アクセス困難人口割合(人口割合と略)

4

食料品アクセスマップの推計方法

- 人口のある500mメッシュ単位の、当該及び周辺メッシュの店舗状況から、最も近い店舗が500m以上である確率を算出。
- この確率に人口を乗じて、メッシュごとに店舗まで500m以上の人口を推計。
- 2015年国勢調査・2014年商業統計メッシュ統計より作成

アクセス困難人口とは？

…店舗まで500m以上の人口推計

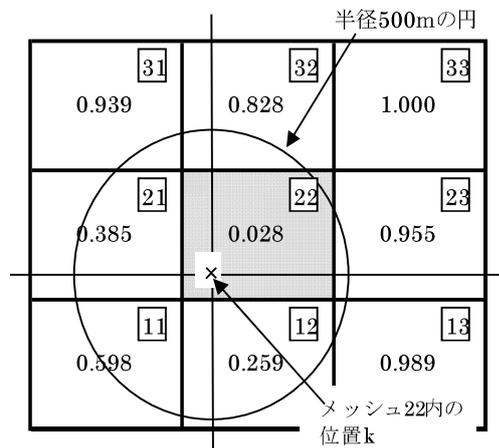


図 各メッシュにおける500m以上確率

5

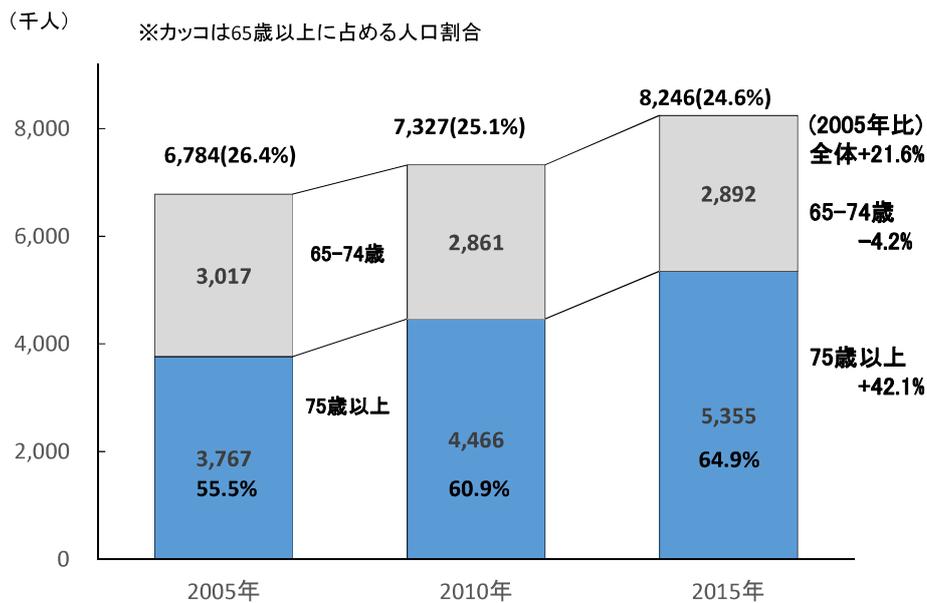
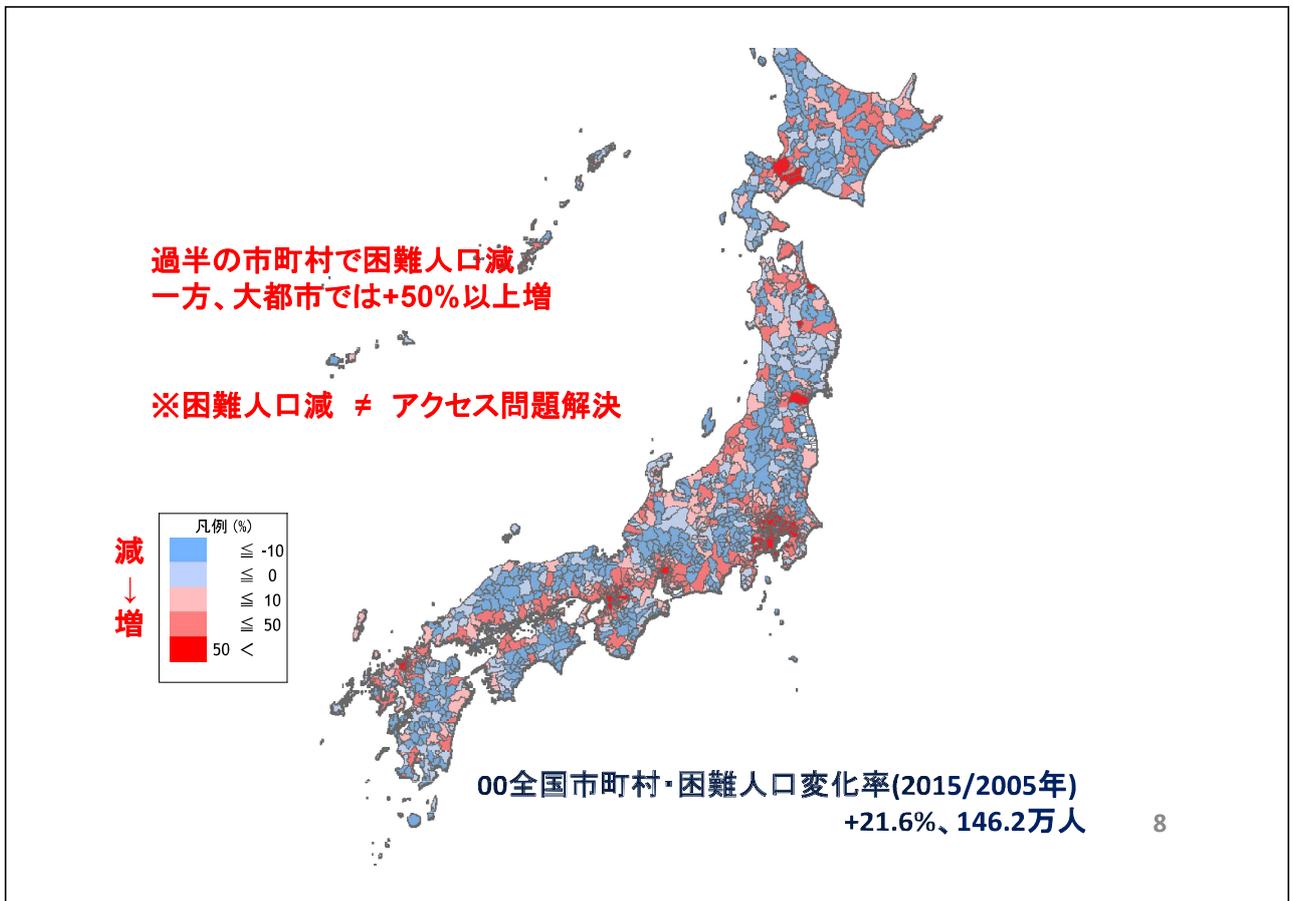
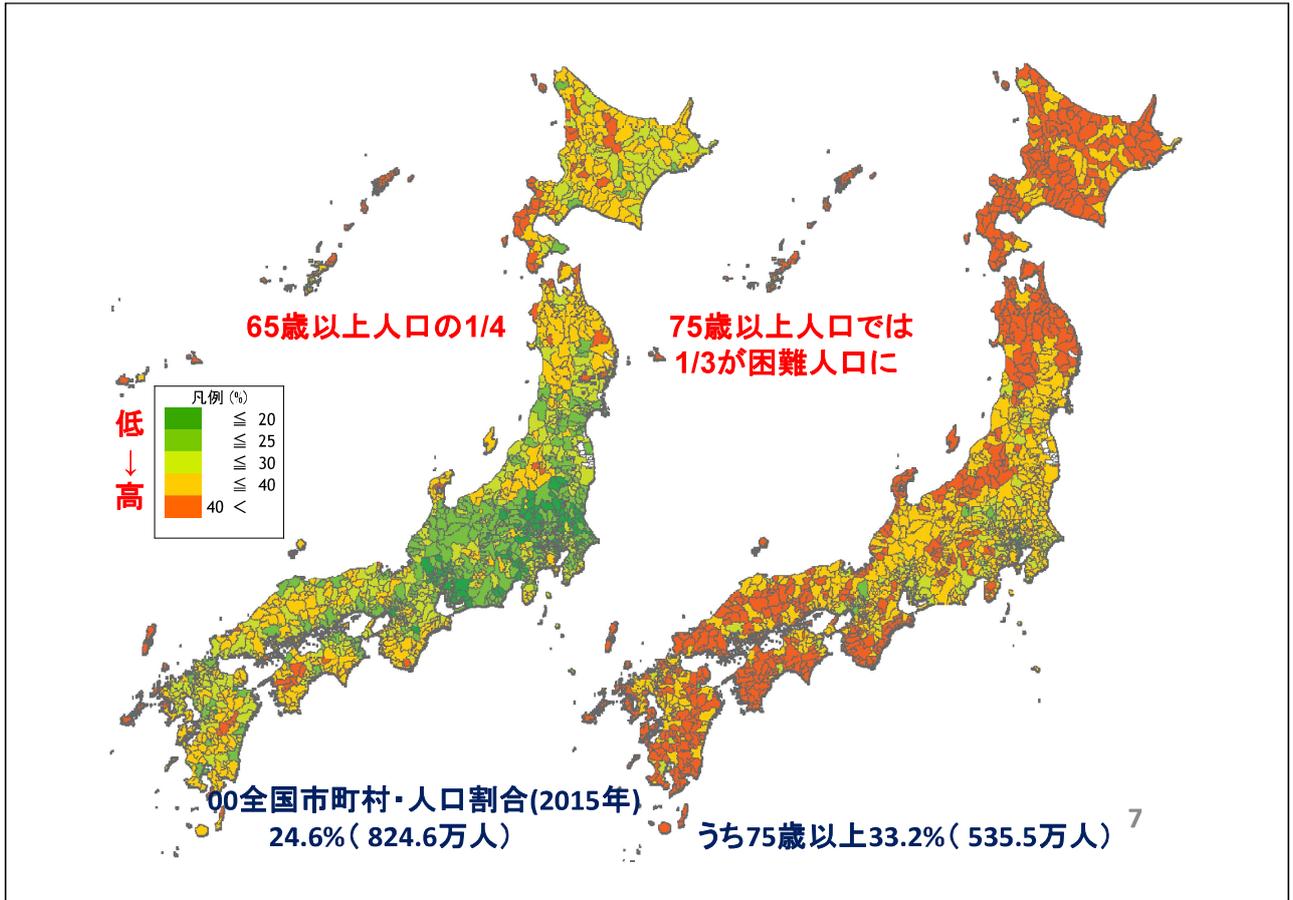


図. アクセス困難人口の推移(年齢階層別)

6



アクセス困難人口の動向(2005-2015年)

- 困難人口は増加、人口割合は低下傾向に
→高齢者人口の増加、地方での自動車利用高まり
- 都市部で困難人口増加顕著、地方部は頭打ち
→東京圏+59%(2005年比)
- 困難人口の中心は75歳以上後期高齢者に
→75歳以上困難人口は困難人口の65%を占める
(2015年、75歳以上高齢者割合48%)

9



図. 困難人口変化率の要因分解(2015/2005年)

10

2025年アクセス困難人口の予測

1. 食料品アクセスマップの推計(2005年、2010年、2015年)
 - …国勢調査、商業統計メッシュ統計による確率計算
2. アクセス困難人口の算出(市町村、都道府県別)
 - …各メッシュ(確率×人口)の総和
3. アクセス困難人口の変化率推計(都道府県別、2015/2005年)
 - …人口・店舗・自動車の要因分解
4. 2025年アクセス困難人口の予測(都道府県別)
 - …変化率に社人研・将来推計人口を外挿

11

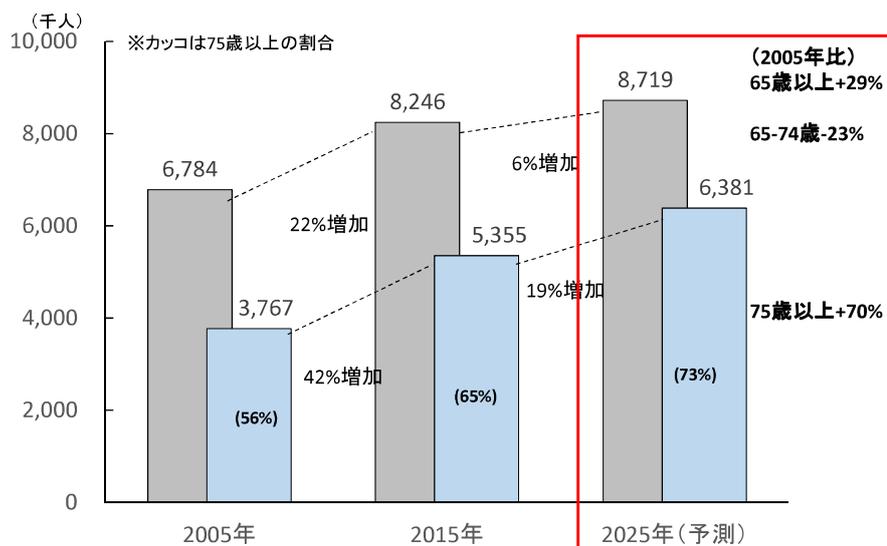


図. アクセス困難人口の推移(年齢階層別)

12

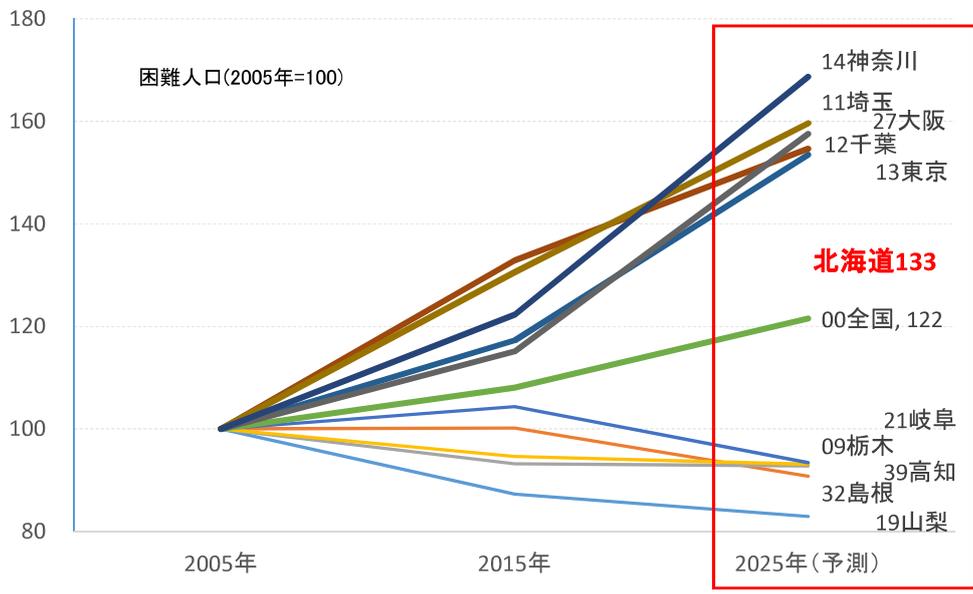


図. 困難人口の推移(都道府県別・上位下位)

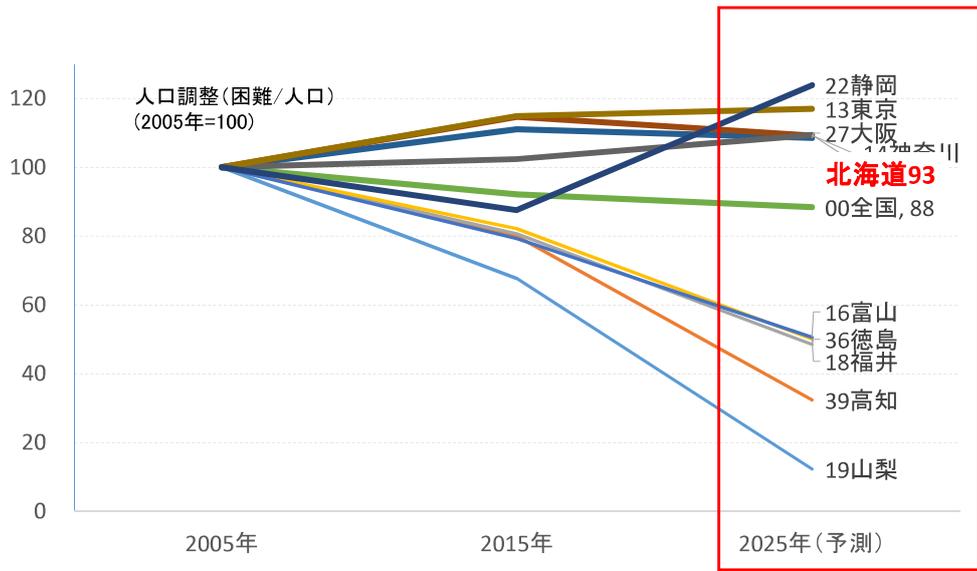


図. 人口調整(困難人口/人口)の推移(都道府県別・上位下位)

2025年アクセス困難人口の動向

- アクセス困難人口は一貫して増加、人口割合は低下傾向
- 都市部では増加、地方部では減少傾向が継続
- 困難人口の中心は75歳以上後期高齢者に
→75歳以上困難人口は困難人口の73%に
(2025年将来人口、75歳以上高齢者割合59%)

15

予測の限界について

- 将来人口(外挿値)の伸び > 困難人口の予測値の伸びの場合、過少推計の可能性。
- 店舗減少傾向が継続する場合、過少推計の可能性
- 鉄道・バス等の公共交通はアクセスマップ推計で考慮されず
- 自動車利用率(困難率)は、65-74歳で上昇、75歳以上は現状とすると地方部での困難人口減

16

北海道・アクセス困難人口の現状と将来

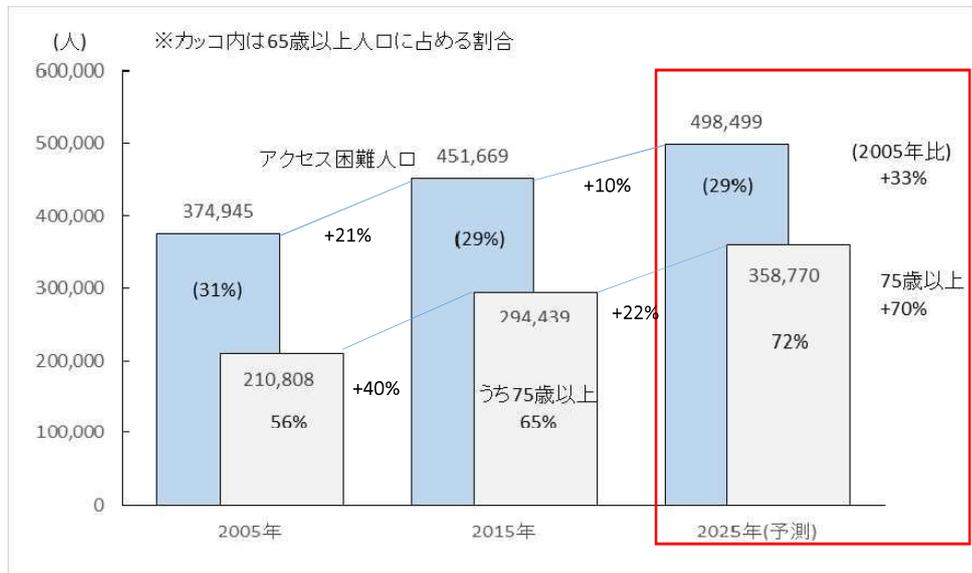
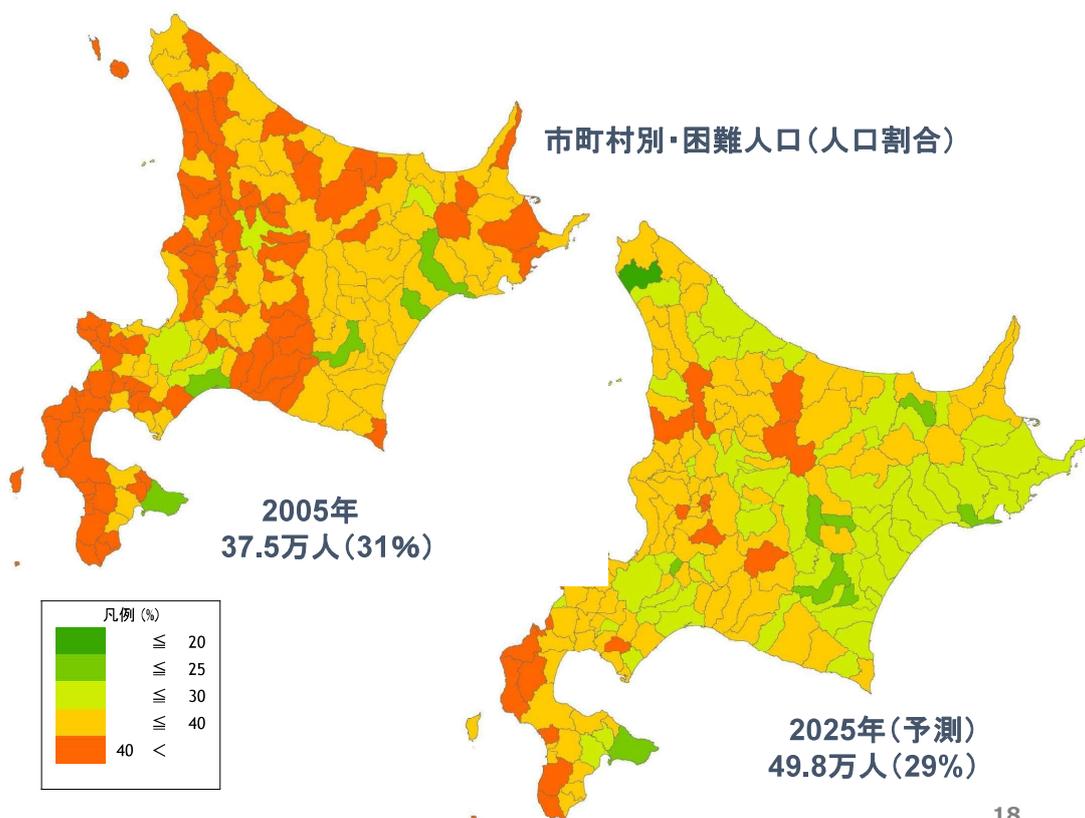


図.北海道・アクセス困難人口の推移(年齢階層別)

17



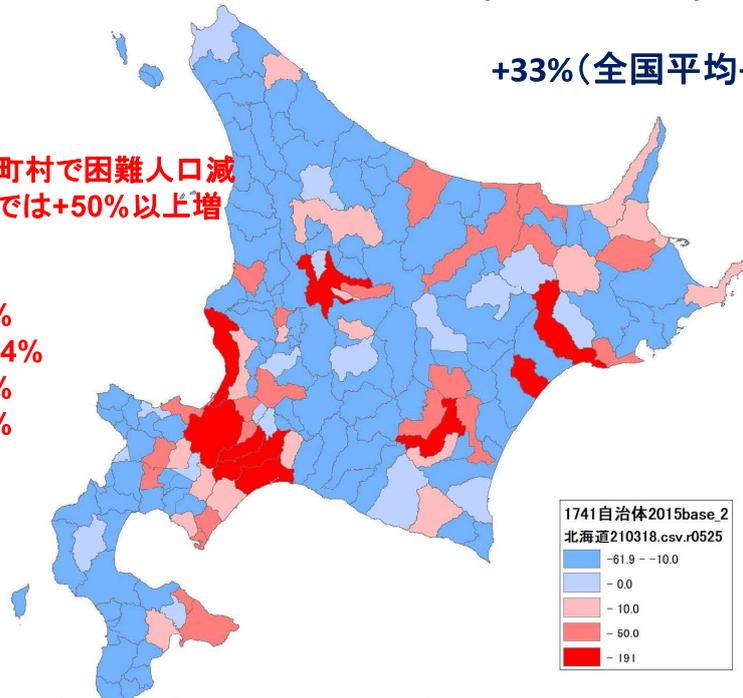
18

困難人口変化率(2025/2005年)

+33%(全国平均+29%)

ほとんどの市町村で困難人口減
ただし都市部では+50%以上増

- (例)
 札幌市 +99%
 苫小牧市 +94%
 千歳市 +82%
 帯広市 +75%



※困難人口減少が問題解決ではないことに留意

表. 2025年アクセス困難人口(北海道・市町村)

	困難人口		変化率(25/05年)	
	人	困難割合・%	%	
北海道・平均	498,499	28.9	33.0	
上位				
札幌市	163,663	27.3	98.7	
旭川市	32,595	27.1	63.7	
函館市	20,881	24.1	42.7	
釧路市	14,796	26.0	54.8	
小樽市	14,456	34.1	12.5	
下位				
初山別村	142	38.5	-46.4	
西興部村	128	37.9	-38.2	
赤井川村	114	34.5	-23.9	
占冠村	113	41.1	-32.4	
音威子府村	63	27.9	-53.7	

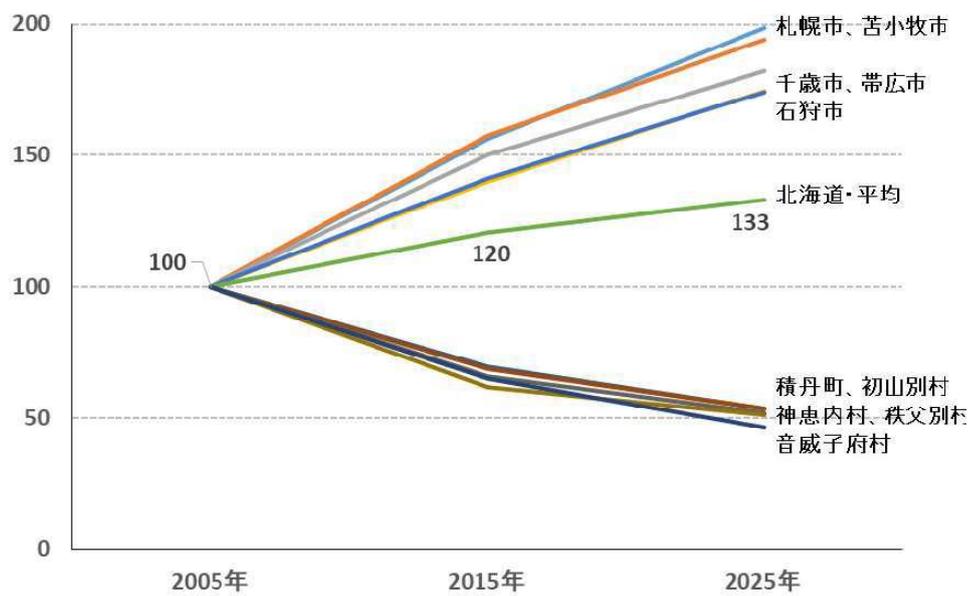


図. 困難人口の推移(北海道市町村)

21

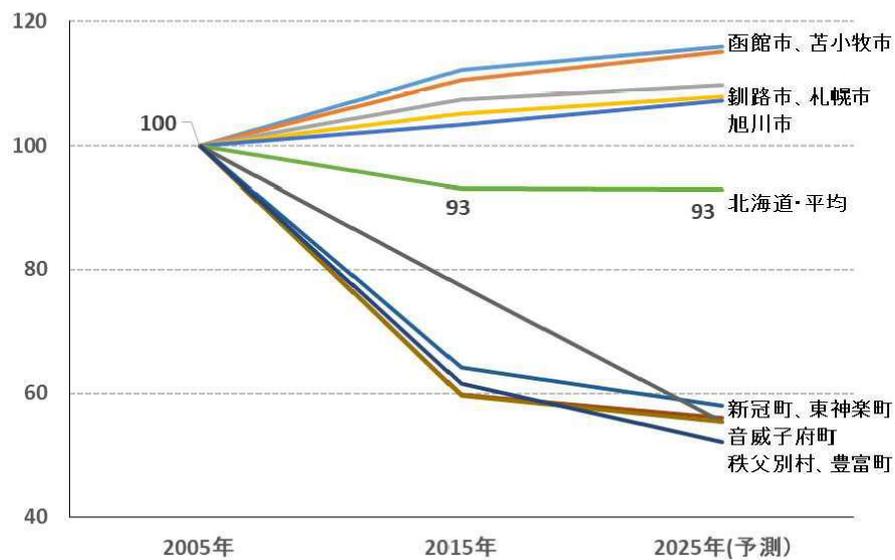


図. 人口調整(困難人口/人口)の推移(北海道市町村)

22

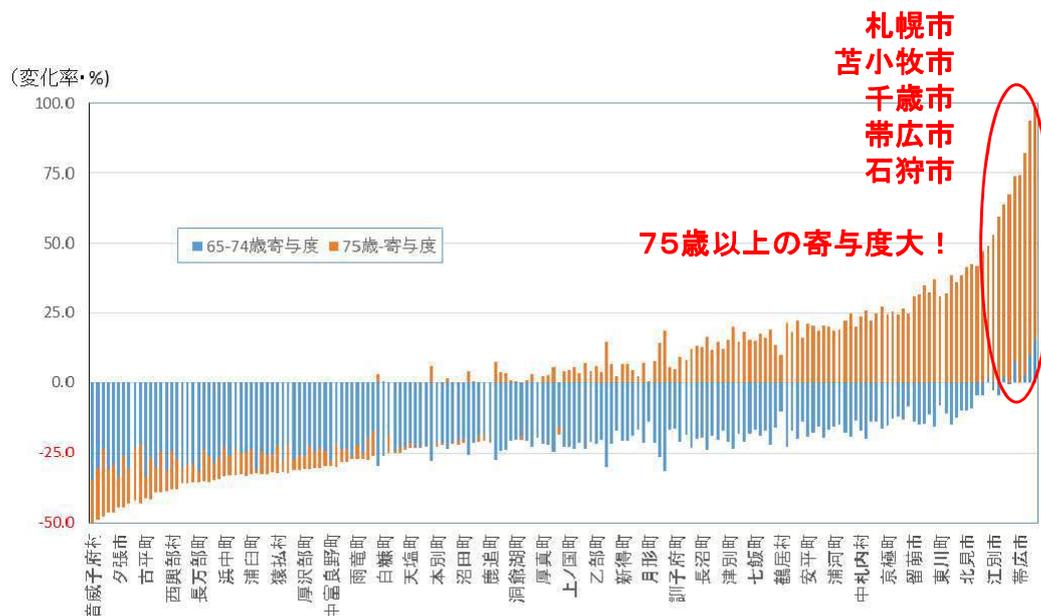


図.2005-25年・困難人口増加率・年齢階層別寄与度

23

2025年困難人口からみた対策の方向性

- 後期高齢者、都市部を重視
- 一方で、自動車利用に頼らない対策も重要
- 食料品アクセス問題の複合性を認識すべき
→食生活、健康、地域・・・
- 行政、(民間)事業者、住民の関与が重要
→事業・取組みの継続性を確保

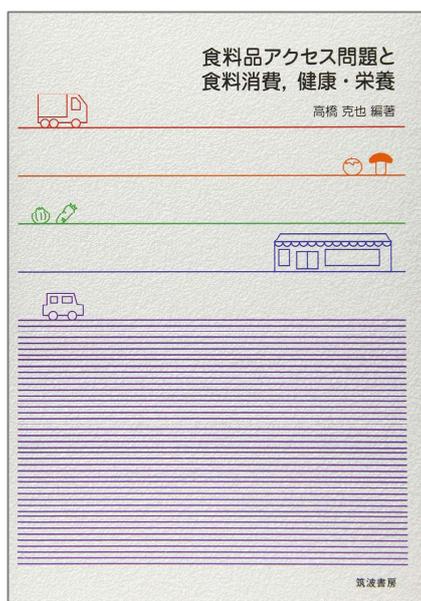
24

表. 地域別・手段別の対策概要

	店舗	移動	商品
都市部	小型店舗	買い物バス	宅配・配送 ネットスーパー
農村部	臨時・仮設販売所 既存施設の利用	地域公共交通 (コミュニティ、オンデ マンド、過疎地 有償運送)	移動販売 買い物代行

- ・品揃えの充実(ニーズの掘り起こし)
- ・コミュニティづくり(特に都市部)
- ・元気な高齢者の活躍

25



拙著、筑波書房(20年12月刊)

視聴ありがとうございました。

※関連情報については
食料品アクセスマップHPをご覧ください。
(検索:食料品アクセスマップ)

お問い合わせ: katsuyat@affrc.go.jp