

地方圏における高齢者の買物行動の分析*

Shopping Behavior of Aged People in Local Region*

丁育華**・近藤光男***・余田翔平****

By Yuhua DING**, Akio KONDO*** and Shohei YODEN****

1. はじめに

(1) 背景と目的

近年、我が国では人口減少、少子高齢化が急速に進んでおり、このような社会に適応できるようなまちづくりは都市計画の大きな課題になっている。この問題に対し、利便性のよいコンパクトシティの構築は都市計画の方針の1つとなっており、その一環として都心居住の促進があげられる。これは深刻化しつつある中心市街地の活性化にもつながると考えられる。平成15年に都市化研究公室が実施した都心居住アンケート調査報告¹⁾によると、都心居住傾向が最も顕著に表れているのは30~40万人規模の市であり、一部の都市では都心における高齢者世帯比率が3割近くに達している。近い将来は、都心へ的高齢者集中、特に地方都市における高齢者の都心居住は進展すると考えられる。高齢者の都心居住にともなって、様々な都市施設の再整備は要求され、そのために都心に居住する高齢者のニーズを的確に把握する必要がある。

本研究は、都心居住をする高齢者のニーズに応じた商業施設整備計画を念頭において、実際の消費者の買物行動データを用いて、他の年齢層と比較しながら買物行動における高齢者の特徴をとらえることを目的とする。これは今後の高齢者の都心居住を進める際の買物環境整備に関する基礎研究として位置づけられる(図-1)。

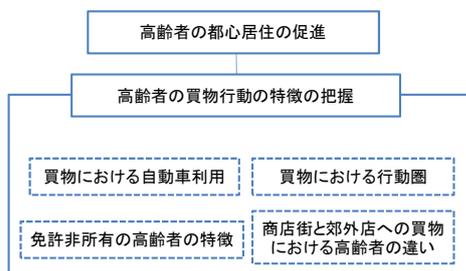


図-1 研究の内容

*キーワード: 買物行動、高齢者、買物行動圏

**学生会員、修士(学術)、徳島大学大学院先端技術科学教育部

***正会員、工博、徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部

****学生会員、学士(工学)、徳島大学大学院先端技術科学教育部

(〒770-8506 徳島市南常三島町2-1 徳島大学大学院

TEL:088-656-7339、FAX:088-656-7341)

(2) 関連する既存研究と本研究の特徴

高齢者の都心居住に関する研究は数少ないが、松本・大江²⁾は「高齢者が安心して住み続けられる」条件としての住宅の条件と家族的条件に関する実態を明らかにした。江田³⁾は1995年時点で事業中の再開発ビルの高齢者、障害者等への対応状況の実態を把握した。これらは高齢者の都心居住に関する条件や環境を分析しているが、本研究は実際の高齢者の行動データを用い、高齢者自身の買物行動の特徴を見出すことが特徴である。

2. 研究対象地域と用いるデータ

本研究の対象地域は徳島広域都市圏とする。具体的分析対象としたのは、平成の市町村合併前の徳島市、鳴門市、小松島市、阿南市およびこれら周辺の町村、計15市町村である。

本研究は、主に平成12年に徳島県で行われたパーソナリティ調査データを使用し、その中で外出目的が買物であるサンプルを抽出して分析を行う。また免許保有率と買物における車利用については、それぞれ徳島県の交通統計(H7年、H12年、H17年)と徳島県で行われた「買物アンケート調査(H1年、H8年、H13年)」のデータを用いる。

3. 買物における自動車利用

近年、消費者の買物行動の範囲が広がったことについては、その理由として免許保有率の増加、自動車利用の増加が考えられる。そこで、以下では免許保有率や自動車利用の変化を明らかにする。

(1) 免許保有率の変化

図-2に、平成7年から平成17年までの免許保有率の変化を示す。図-2をみると、平成7年と平成17年を比べ、20代以下から40代までの免許保有率が減少し、50代以上の免許保有率が増加している。進行する高齢化を考慮すると、今後の10年間に於いて高齢者の免許保有率の上昇が続くと思われる。

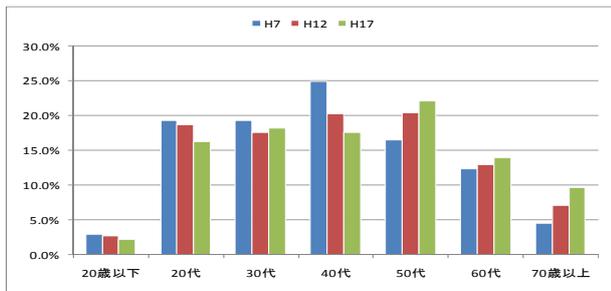


図-2 年齢階層別の免許保有率

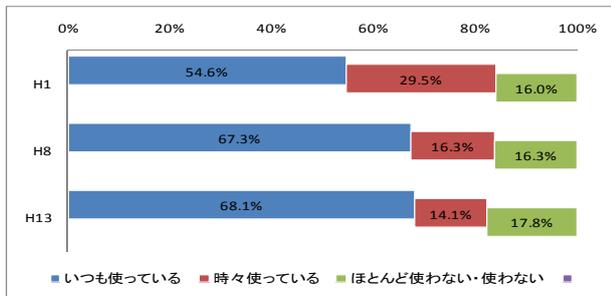


図-3 買物目的における自動車利用率

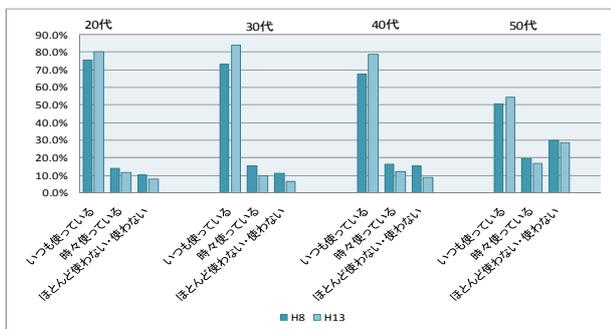


図-4 買物目的における年齢階層別の自動車利用率

(2) 買物における自動車利用率の変化

図-3と図-4に買物目的における自動車利用率の変化と年齢階層別の自動車利用率の変化を示す。これらにより、全体的に買物時の車利用は増加しており、特に30代と40代において車利用がより増加していることがわかる。

4. 買物における行動圏

買物行動において年齢層別の特徴を見出すため、これからの分析にあたってすべてのサンプルを青年層（5-19歳）、若年層（20-29歳）、中年層（30-49歳）、熟年層（50-64歳）と高齢者（65歳以上）の5つの年齢層に分ける。以下ではこのような分け方で通称する。

(1) 年齢階層別の交通手段別の利用率

まず、買物における年齢階層別の交通手段別の利用率を図-5に示す。図-5により、全体的にみると買物行動において車利用が非常に多く、特に中年層と若年層の車利用が多いことがわかる。一方、高齢者と青年層は徒歩と自転車の利用率が高い。

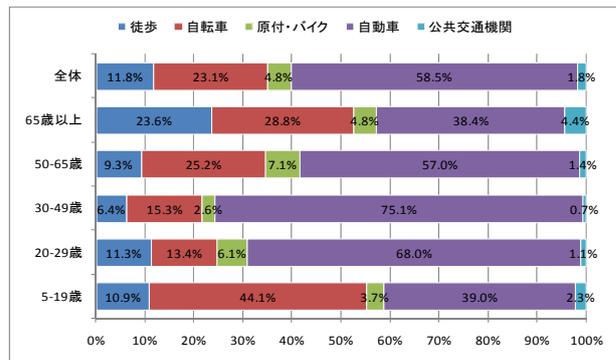


図-5 年齢階層別の交通手段利用率

(2) 年齢階層別の平均トリップ距離

高齢者は徒歩と自転車の利用が多いため、他の年齢層に比べ平均的に移動する範囲が小さいと考えられる。そこで、各年齢層の平均トリップ距離を算出する。なお、調査においてはトリップ所要時間のみデータしか得られていないため、交通手段別の平均時速を表-1のように設定し、トリップ距離を算出する。算出した年齢階層別の平均トリップ距離は表-2である。

表-1 交通手段別の平均時速 (km/h)

	徒歩	自転車	原付バイク	タクシーハイヤー	自動車	バス	鉄道
一般	5.0	15.0	20.0	25.0	25.0	15.0	30
高齢者	4.0	10.0	20.0	25.0	25.0	15.0	30

表-2 年齢階層別の平均トリップ距離

年齢層	平均トリップ距離(km)
20歳以下	3.1
20代	4.9
30-49歳	4.5
50-64歳	4.6
65-74歳	4.0
75歳以上	3.6

表-2では、高齢者をさらに前期高齢者（65-74歳）と後期高齢者（75歳以上）に分けて計算した。表-2から、20歳以下を除く他の年齢層に比べ、高齢者は平均トリップ距離が短く、特に後期高齢者の移動範囲はより短いことがわかる。青年層は免許や自動車の保有が少ないため、平均移動距離が短いと考えられる。

(3) 交通手段別の買物行動圏

前節の年齢階層別における交通手段別利用率をみると各年齢層がよく利用する交通手段に違いがあることとわかったが、ここでは、利用交通手段別に、距離帯別におけるトリップについて、高齢者との違いをみていきたい。交通手段別における年齢階層別、距離帯別のトリップ比率を図-6~図-10に示す。

全体的にみて、どの交通手段においても高齢者の距離帯別のトリップ比率は他の年齢層と異なる特徴を示している。具体的にみると、全手段では、若年層、中年層、熟年層は2~5km帯をピークにして遠くなるにつれトリップ比率が減少する傾向が見られる。これに対して高齢者

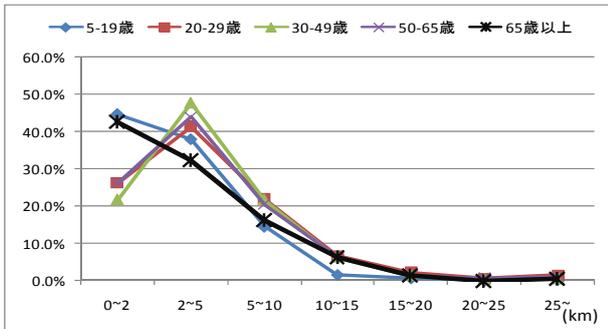


図-6 全交通手段における年齢階層別のトリップ比率

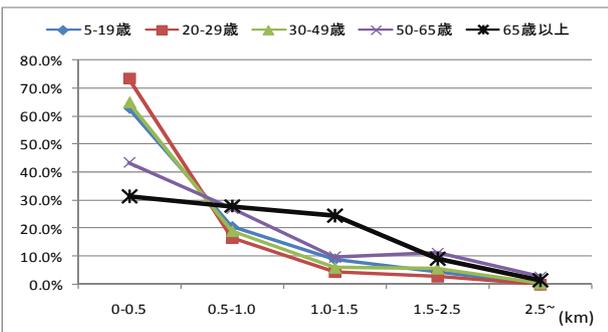


図-7 徒歩における年齢階層別のトリップ比率

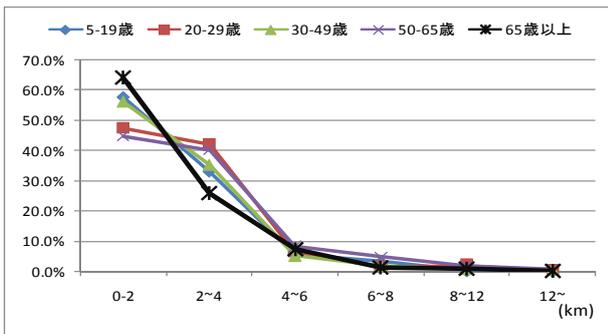


図-8 自転車における年齢階層別のトリップ比率

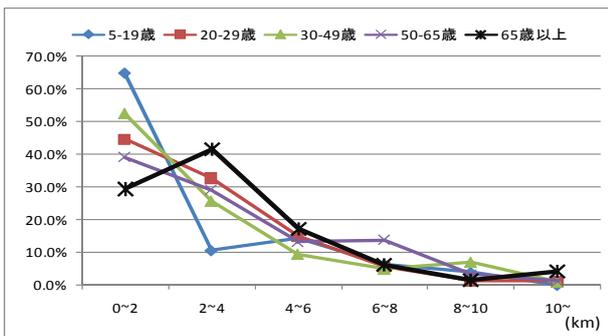


図-9 原付における年齢階層別のトリップ比率

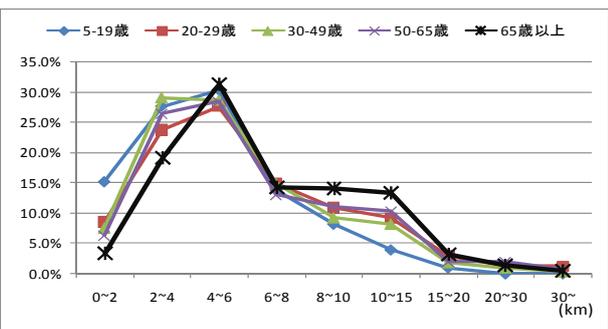


図-10 自動車における年齢階層別のトリップ比率

は距離帯が遠くなるとともにトリップ比率が減っていく。徒歩の場合では、高齢者以外の年齢層は0.5kmを超えるとトリップ比率が激減することに対して、高齢者は1.5km以内のトリップ比率があまり変わらなかった。これより、高齢者は徒歩による行動圏が1.5km前後であると考えられる。自転車の場合は、すべての年齢層でトリップ比率がほとんど4km以内であるが、高齢者は2km以内のトリップ比率が非常に高い一方、2kmを超えるとトリップ比率が急に下がるという特徴がある。したがって自転車による高齢者の行動圏は2km前後であると考えられる。原付・バイクの場合、2km以内のトリップ比率が最も高い他の年齢層と違って、高齢者は2~4km帯でのトリップ比率が一番高い。これは前の分析では、2km以内なら高齢者がほとんど徒歩と自転車を利用するためと考えられる。自動車の場合は、高齢者以外の年齢層は2~6km帯でのトリップ比率がほぼ同じであるに対して、高齢者は4~6km帯でのトリップ比率だけが低い。また、8~15km帯でのトリップ比率が他の年齢層より高くなっている。

5. 買物行動における免許非保有の高齢者の特徴

高齢者の都心居住において、車を使わない環境にやさしいまちづくりを目指すという視点において、免許を持っていない高齢者の行動を分析することは、今後の施策検討に役立つと考えられる。よって以下では免許の有無による高齢者の行動を比較してみる。両者における交通手段別利用率、距離帯別の交通手段別利用率をそれぞれ図-11と図-12に示す(図-12では、上は免許保有の高齢者、下は免許非保有の高齢者)。全体的にみると、免許をもっている高齢者はよく車を利用しているのに対して、免許をもっていない高齢者はほとんど徒歩と自転車を利用し、他に公共交通機関の利用も多い。距離帯別にみると、免許をもっていない高齢者は5km以内ならほとんど徒歩と自転車であり、5kmを超えると公共交通機関の利用が半分近くに達する。

また、サンプルの中では免許をもっていない高齢者の人口は6割以上を占めているので、今後、車を利用しない都心居住の環境をつくるには、公共交通機関を再整備する必要性が示唆されている。

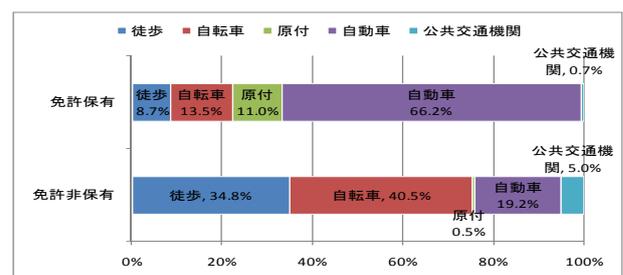


図-11 免許有無の高齢者の交通手段別の利用率

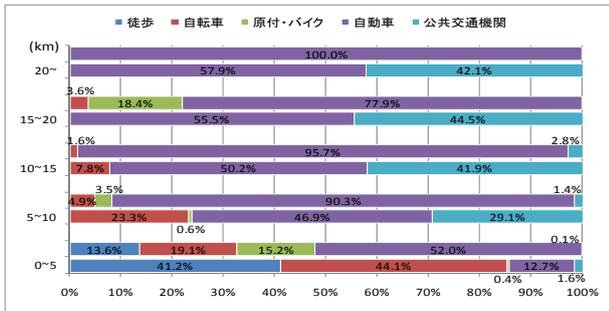


図-12 免許有無の高齢者の距離帯別の利用交通手段
表-3 商店街と郊外店の内訳

地域中心の商店街	郊外店(売場面積/m ²)
寺町本町西1丁目、東3丁目	フジグラン北島(18,828)
南国本町1、2丁目	フジグラン石井(17,452)
銀座、東新町1、2丁目	マルナカ徳島店(16,433)
龍屋町1、2丁目	ロックショッピングタウン上板(10,560)

表-4 商店街と郊外店を訪れる年齢層別の比率

	商店街	郊外店
5-19歳	7.7%	6.0%
20-29歳	18.9%	14.9%
30-49歳	24.8%	32.3%
50-64歳	23.0%	28.6%
65歳以上	25.6%	18.2%
合計	100.0%	100.0%

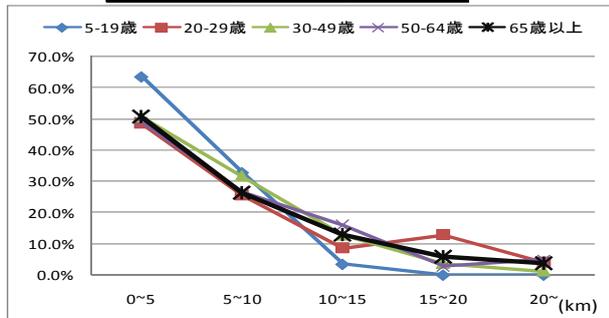


図-13 商店街を訪れる年齢層別のトリップ比率

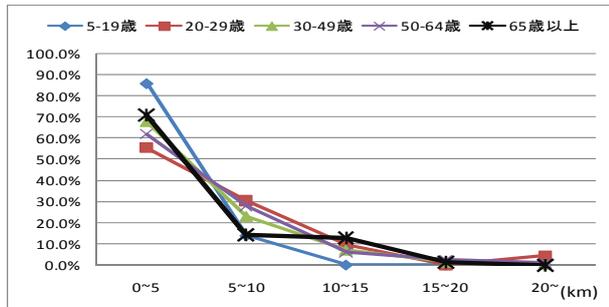


図-14 郊外店を訪れる年齢層別のトリップ比率

6. 都市内の商店街と郊外立地型の大規模小売店舗の買物における高齢者の行動圏の比較

これまでに述べたように、高齢者の都心居住は中心市街地の活性化に役立ち、一方、中心市街地の繁栄も街の利便性指標を高め、都心居住に相乗効果をもたらすと考えられる。よって、都市内の商店街（以下は商店街）と郊外立地型の大規模小売店舗（以下は郊外店）を訪れる高齢者の違いを分析してみる。ここで対象とする商店街と郊外店を表-3のように設定した。ここで取り上げた商店街と郊外店は徳島県内の代表的なものである。表-4

に商店街と郊外店を訪れる年齢階層別の比率を示す。図-13と図-14には商店街と郊外店を訪れる年齢階層別のトリップ比率を示す。

図-13と図-14をみると、距離帯別のトリップ比率において、商店街と郊外店の間に差がみられるものの、年齢階層別の違いは明確には現われていない。ただし、郊外店の場合、5km以上離れると高齢者のトリップ比率が急に落ちていく傾向が若干みられる。これは他の年齢層より高齢者は公共交通機関を利用し、彼らにとって郊外店より遠く離れている地域中心の商店街のほうへ多く訪れているのである（表-4）。ここでは、商店街はより高齢者に必要とされることが表れている。

7. おわりに

本研究は、買物行動における高齢者の特徴をとらえることを目的として、実際の買物データを用い、高齢者与其他の年齢層との比較分析を行った。本研究で得られた成果は、次のようにまとめることができる。

- (1) 買物における利用交通手段については、高齢者は徒歩と自転車の利用が多く、このことが理由となり、他の年齢層より高齢者、特に後期高齢者の行動圏がより小さいことがわかった。
 - (2) 交通手段別における買物行動圏では、どの交通手段でも高齢者は他の年齢層と異なる行動圏を示している。
 - (3) 免許をもっている高齢者に比べ免許をもっていない高齢者は5kmを超えると多く公共交通機関を利用することがわかった。
 - (4) 商店街と郊外店への買物においては、商店街はより高齢者に必要とされることがわかった。
- 以上のように本研究では買物行動における高齢者の特徴を見出し、将来の高齢者の都心居住に関する研究に基礎的な知見を与えることができた。
- 今後の課題としては、現状と理想の商業施設整備に関する高齢者の意識を問うアンケート調査を実施し、高齢者に望まれる商業施設整備計画について、さらに研究を深めていきたい。

参考文献

- 1) 都心居住研究会, http://www.riu.or.jp/tosimk_yo_jyuu%20mokuji.htm
- 2) 松本暢子, 大江守之: 都心居住高齢者とその家族の居住継承に関する研究—墨田区東向島地域におけるケーススタディ, 都市計画学会学術研究論文集, No30, pp. 73-78, 1995.
- 3) 江田頼宣: 再開発ビルにおける高齢者・障害者等への対応状況について, 新都市, Vol. 49, No5, pp. 58-62, 1995.