

郊外住宅地における買い物困難者への支援方法に関する研究

柳原 崇男¹・三宅 翔太²

¹正会員 近畿大学講師 理工学部社会環境工学科（〒577-8502 大阪府東大阪市小若江3-4-1）

E-mail: tyanagihara@civileng.kindai.ac.jp

²学生会員 大阪大学大学院 工学研究科地球総合工学専攻（〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1）

E-mail: miyake.shota@civil.eng.osaka-u.ac.jp.

1970年代ごろに開発された郊外住宅地は高齢化が進み、さらに自動車利用を前提として開発された地域が多く、自動車を運転できない人は買い物や通院といった外出が不便となってきた。経済産業省の予測では、買い物困難者が増加傾向との報告もある。また買い物は生命の保全においても重要な行動であり、買い物困難者への支援は、地域で自立して暮らす上では重要と考える。本研究では、郊外住宅地における買い物困難者への支援方法を検討する基礎研究として、買い物困難者の買い物に困る要因、買い物時における利用交通手段、買い物支援サービスの利用意向に関して、調査を行った。

Key Words : times, italic, 10pt, one blank line below abstract, indent if key words exceed one line

1. はじめに

高度成長期ごろに開発された大都市郊外のニュータウンでは、入居から40年以上経過している地域もあり、住民の高齢化が進む傾向にある。郊外住宅地では鉄道駅から離れた地域も多く、自動車を主な利用交通手段として開発されている。そのため、高齢や障がいによって自動車を運転できない人は買い物や通院といった日常生活に困ることがある。これまで、地方部や過疎地域での買い物困難は多数取り上げられているが、高齢化が進む大都市郊外の住宅地でも同じことが発生している。

日常の買い物に困難を感じる買い物困難者（経済産業省の定義では買い物弱者であるが、本研究では買い物困難者とする）も増加傾向にあり、全国に約600万人いると推計されている¹⁾。買い物困難者が発生した要因として、経済産業省が2010年に作成した「買い物弱者応援マニュアル ver.1.0」では、高齢化や人口減少により、自宅近くの買い物施設の撤退が増加したことに加え、高齢のため自動車を運転できない等の理由から遠方の街まで出かけることが困難に感じる人々が多くなっていると記されている。

本研究が対象としている大都市郊外部においても、高齢化や人口減少が相俟って、需要が減衰し、供給（事業者）サイドが地域から撤退するという状況が起こりつつ

ある。

そこで、本研究は郊外住宅地における買い物困難者への支援方法に関する基礎的研究と位置づけ、以下の三点について調査を行った。

- ①郊外住宅地における買い物困難者の属性を把握し、買い物に困る要因を把握する。
- ②自動車が主な利用交通手段となる郊外住宅地において、買い物時の利用交通手段を把握する。
- ③買い物支援の利用意識を把握し、支援方法を検討する。

本研究では、郊外住宅地における買い物困難者の属性と買い物時における利用交通手段を把握することにより、買い物困難者への支援方法を考察する。

2. 対象地区の概要

(1) 対象地区の現状

本研究の対象地域は、大阪府和泉市緑ヶ丘地区である。緑ヶ丘地区は泉北高速鉄道と泉中央駅から南約1.2kmの丘陵地に位置する郊外型のニュータウンである。1960年代の高度成長期に開発が始まり、初期に入居した世帯では、入居から40年以上が経過している。同地区では、2010年現在、813世帯2,433人が生活しており、65歳以上の高齢者は676人、高齢化率は27.8%であり、数年以内に高齢化率が30%を超える見込みである。

(2) 対象地区の交通

緑ヶ丘地区内を運行する公共交通はタクシーを除き、民間バス事業者が運行する路線バスと和泉市が民間バス事業者に運行委託する施設巡回バスである。民間バス事業者の路線バスは緑ヶ丘地区と和泉中央駅を結ぶ路線が4系統運行されている。平日朝夕の通勤時間帯には1時間あたり最大3本が運行されているものの、11時台では1時間あたり1本（和泉中央駅行き）の運行となっている。地区内のバス停は2ヶ所であり、居住地域によってはバス停までの距離が遠い箇所も存在する。施設巡回バスは和泉市内の地域と公共施設を結ぶコミュニティバスであるが、緑ヶ丘地区の路線は運行日が3、4、10、11月の日曜祝日のみ（10月第2週の祭礼時は運休）となっており、運行本数も1日6本で日常の利用交通手段には利便性が低い。

3. アンケート調査の概要

本研究では、郊外住宅地における買い物困難を把握するためアンケート調査を実施した。買い物困難者が発生する要因として、①個人要因、②環境要因の二つを考える。個人要因とは、身体機能や運転免許の有無など自分自身で買い物をできる能力があるかどうかに関するものである。環境要因は、公共交通の運行状況や自宅からバス停までの距離、周辺の商業施設の立地など環境に依存して買い物行動に影響を及ぼすものである。

アンケート調査では回答者の基本属性、頻度や利用交通手段といった買い物行動、買い物支援サービスの利用意識を回答してもらった。

アンケート調査の概要を表-1示す。なお、本アンケートの実施にあたっては、いずみ緑ヶ丘自治会に協力を得た。調査対象は、いずみ緑ヶ丘自治会に加入する813世帯である。各世帯に1部ずつ配布し、世帯の意見を代表できる1名に回答してもらった。なお、65歳以上の高齢者が世帯にいる場合、可能な限り、65歳以上の住民に回答していただけたようお願いした。調査方法は、いずみ緑ヶ丘自治会の回覧板により各世帯にアンケートを配布、回答したアンケートを封筒に入れ、自治会の各班の班長の方に届けていただく形式とした。調査期間は平成23年11月2日から同年11月25日までの24日間とした。回収数536票（有効回答票534票、白票2票）、回収率は65.9%であった。

表-1 アンケート調査の概要

項目	内容
調査対象	いずみ緑ヶ丘自治会会員813世帯
調査方法	自治会回覧板による配布・回収
調査期間	平成23年11月2日～11月25日
調査票	「高齢や障がいによる買い物困難者へのサポート事業に関するアンケート調査
回収率	65.9%(536票/813票)

アンケートの調査項目は、「回答者の基本属性」、「身体機能」、「外出行動と交通」、「買い物行動」、「地域愛着」の5項目である。

①回答者の基本属性

性別、年齢、職業、自宅の所在地と入居年数、世帯構成、介護の要否、介護認定

②身体機能

歩行時の補助具使用、歩行可能距離

③外出行動と交通

外出頻度、外出時の交通手段、運転免許の有無、車・バイク保有、路線バス

④買い物行動

買い物の頻度、利用施設、買い物の方法、利用交通手段、買い物の困り具合、宅配サービスの利用状況、支援サービスの利用意思

⑤地域愛着

住みやすさ、住み続ける意思

4. アンケート調査の結果

(1) 買い物困難者の属性

買い物に困っているかどうか把握するため、買い物の困り具合を回答してもらった。回答は、「大変困っている」、「困るときもある」、「どちらとも言えない」、「あまり困っていない」、「困っていない」から選んでもらった。その結果、「大変困っている」15%、「困るときもある」11.2%となり、約13%（67名/563名中）の人が日常的な買い物に困ることがあると回答していた。

本研究では、これらの人を買い物困難者とし、分析を行った。

表-2は買い物困難者の属性を示したものである。買い物困難者の約7割以上が70歳以上の高齢者であった。居住形態としては、一人暮らしが約17%であり、8割以上の人が同居している。免許は非保有は半数以上おり、車の運転できない人は買い物困難者となる可能性が高い。

(2) 買い物困難者の外出頻度

図-1は買い物困難者と非困難者の外出頻度を示したものである。「ほぼ毎日」、「週4～5回」の外出頻度では、買い物困難者は約46%と非困難者と比べて少ないが、買い物困難者の8割以上が「週2～3回」以上外出している。しかし、週1回程度以下（公衆衛生学分野では閉じこもりの基準とする研究が多い²⁾）の外出の人も16%存在している。

図-2は買いものの困難者の目的別外出頻度を示したものである。この図より日常的に最も外出する機会が多いのは、買い物行動であることがわかる。これは、買い物に出かけるという外出行為と閉じこもりが強く関連していることを示唆した既往研究²⁾と同様の結果であり、買い物困難者の多くが高齢者であることから、買い物が高

表-1 買い物困難者の属性

性別	男性23.9%, 女性56.7%, 未回答19.4%
年齢	49歳以下9.1%, 50～59歳以下4.5%, 60～69歳以下18.2%, 70～74歳以下28.8%, 75～79歳以下18.2%, 80歳以上21.2%
居住年数	10年未満12.7%, 10～19年以下14.3%, 20～29年以下11.1%, 30年以上61.9%
居住形態	一人暮らし16.9%, 二人暮らし43.1%, 二世帯同居32.3%, 三世帯同居6.2%, その他1.5%
介護の必要性	本人17.5%, 家族12.7%, いない69.8%
免許	保有している45.3, 返納した6.3%, 保有したことがない48.4%

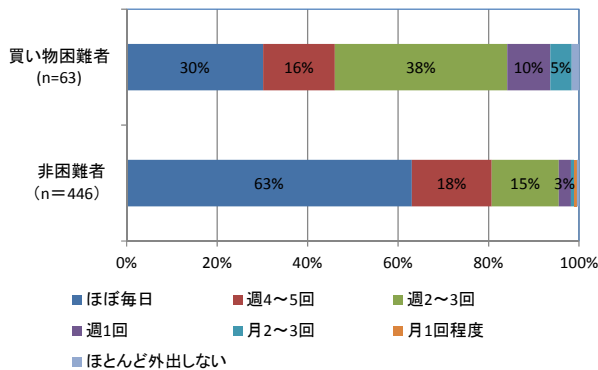


図-1 買い物困難者の外出頻度

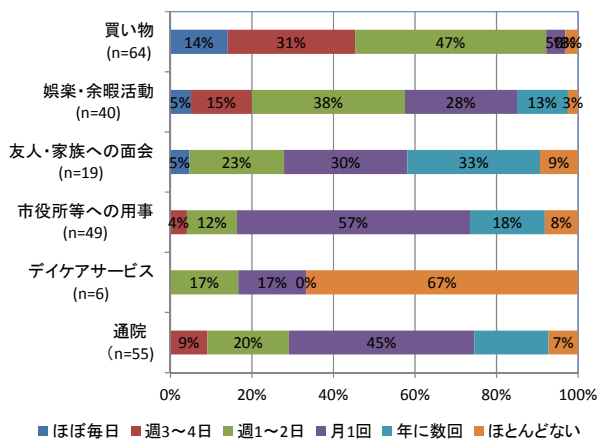


図-2 買い物困難者の目的別外出頻度

齢者の移動の中心になっていると考えられる。

(3) 買い物困難者の交通手段

買い物困難者へ買い物へ行く交通手段について質問した。質問は、よく行く買い物の場所（スーパー等）を2カ所答えてもらい、そこへ行く交通手段について質問した。

図-3は買い物困難者の年齢と買い物へ行く交通手段について示したものである。60代、70代前半は買い物困難者と言っても、車を利用する割合が約半数程度あるが、75歳以上では、徒歩とバスを利用する人の割合が増え、80代ではタクシーを利用する人の割合が増える。往路と復路を見ても、荷物がある復路ほど、徒歩の割合が減少

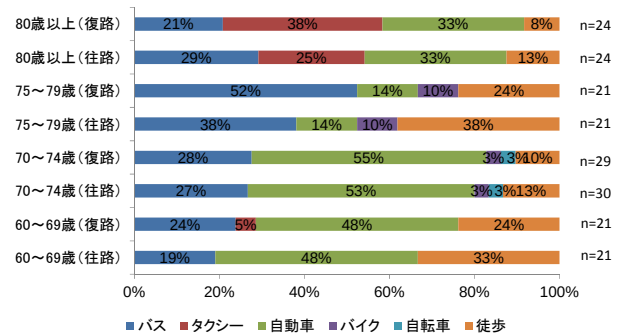


図-3 買い物困難者の年齢と買い物への交通手段

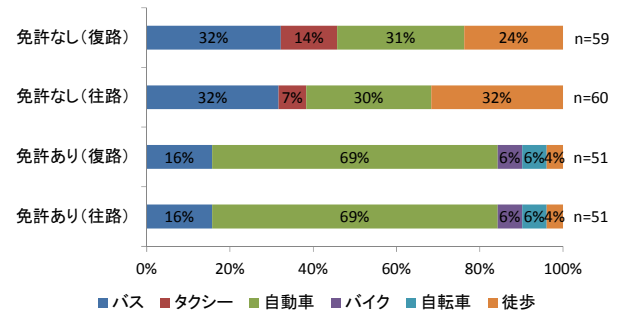


図-4 買い物困難者の免許の有無と買い物への交通手段

し、バスやタクシーの利用が増えることがわかる。このことよりも、自動車を運転できない高齢者の買い物行動には、荷物の有無も交通手段選択に影響を与えることがわかる。

図-4は買い物困難者の免許の有無と買い物への交通手段を示したものである。免許保有者の約7割が自動車で買い物に行っており、そのほとんどが自分で運転して買い物に行っている。一方、免許非保有者は、バスや徒歩の割合が高く、自動車を使い場合もほとんどが家族の送迎であった。

(4) 買い物困難者の支援方法

図-5は、現状での生協や商業施設等が行う宅配サービスの利用状況を示したものである。買い物困難者であっても、「よく利用する」、「ときどき利用する」まで含めて37%の利用率であり、宅配サービスはそれほど利用されていないことがわかる。

次に、買い物困難者への支援方法について検討するため、経済産業省が作成した「買い物応援マニュアル ver.2.0」に記載されている買い物困難者を応援する3つの方法、①身近な場所に店を作る、②家まで商品を届ける、③自宅から出かけやすくするの3つの方法についての②と③に関する支援方法について利用意向を調査した。

②については、現状で生協や商業施設が宅配サービスの利用を行っているが、同種のサービスの利用意向について尋ねた。③の外出支援に関しては、商業施設と自宅の送迎サービス、路線バスの路線変更やコミュニティバスの運行など公共交通の充実、パーソナルモビリティの

シルバーカーの貸し出しについて尋ねた。

その結果、「利用してみたい」と回答した割合がもっと高いのは、公共交通の充実であり、次いで宅配サービスの利用であった。「利用を検討してみてもよい」まで含めると、シルバーカーの貸し出し以外は約8割の人が利用意向を示していることがわかる。

宅配サービスに関しては、現在の利用率が37%であることを考えると、現在のサービスの使い勝手や認知度が影響していると考えられる。また、公共交通の充実に関しては、これまでの地元で路線変更などを要望している経緯があることから、公共交通の充実の意向が高かったと考えられる。

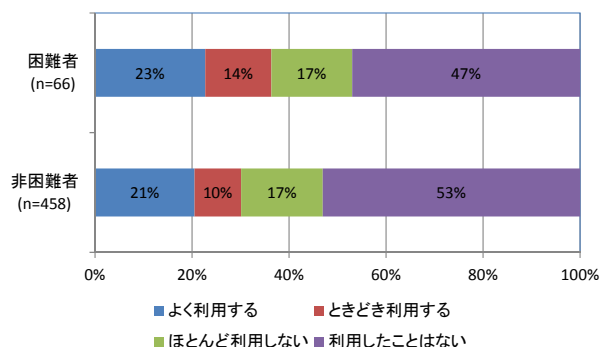


図-4 宅配サービスの利用状況

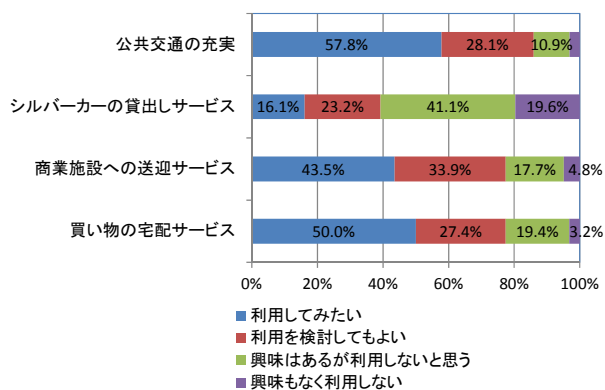


図-4 支援方法の利用意向（n=66）

5. まとめ

本研究は郊外住宅地における買い物困難者への支援方法を検討するために、買い物困難者の属性、交通行動、支援方法の利用意向について調査を行った。その結果を以下に示す。

・現在、本当に買い物に困っている人は、15%とそれほど多くないが、やや困る程度まで含めると約13%程度の人が買い物困難者であると考えられる。

・買い物困難者の属性としては、女性が多く、年齢も70歳以上が多くなる傾向にある。居住形態は、独居よ

りも夫婦2人暮らしや2世代同居の割合が高い。免許は非保有車が多いが、免許を持っても、体の状況等で買い物に困難を感じている人もいる。

・買い物困難者の外出頻度は、非困難者に比べてやや少ないものの、週2～3回程度外出している人がほとんどである。しかし、週1回以下のいわゆる閉じこもり状態の人も16%存在している。また、高齢者の外出目的の中心が買い物であることを考えると、買い物をしやすい環境を整えることが、高齢者の健康にも影響してくると思われる。

・買い物困難者の交通手段は、免許保有者は自分の運転で出かける傾向にあるが、免許非保有者は、車に同乗してもらうか、バス、徒歩の割合が多い。また、タクシーを使う人も増えてくる。

・買い物困難者への支援方法に関しては、現在、宅配サービスも行われているが、利用率は低く、使いやすさや認知度に課題があると思われる。利用意向に関しては、公共交通の充実や送迎サービスの利用意向が高い。

・以上の結果、買い物困難者の多くは、高齢者で免許非保有車であること、高齢者の外出の中心が買い物であること、買い物困難者だと閉じこもり割合が高くなること、現状の宅配サービスの利用率があまり高いこと等を考慮すると、食料品や日用品などの買い物目的を達成させるだけでなく、高齢者の健康維持なども考慮すると、買い物支援のためのモビリティ確保が重要であると考えられる。

参考文献

- 1) 経済産業省：買い物弱者応援マニュアル ver.1.0, 2010
- 2) 村山洋史：高齢社会と買い物難民 高齢者の閉じこもり研究からの示唆, 都市計画 294, PP.12-15, 2011
- 3) 経済産業省：買い物弱者応援マニュアル ver.2.0, 2011
- 4) 森傑：道内過疎地での住民生活地域づくりの課題, コープさっぽろ・あかびら店の事業分析から「まちの整体」モデルへの展開, 生活協同組合研究, 614, PP.35-43, 2010
- 5) 橋本成仁：地域のモビリティ確保と買い物難民, 都市計画 294, PP.16-19, 2011