

世帯構造からみた在宅高齢者の 食料品購入行動に関する研究

天野 圭子¹・北川 博巳²・松村 暢彦³・猪井 博登⁴

¹非会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所（〒651-2181 兵庫県神戸市西区曙町1070）

E-mail: amano@assistech.hwc.or.jp

²正会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所（〒651-2181 兵庫県神戸市西区曙町1070）

E-mail: kitagawa@assistech.hwc.or.jp

³正会員 大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻（〒565-0871大阪府吹田市山田丘2-1）

E-mail: matumura@mit.eng.osaka-u.ac.jp

⁴正会員 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: inoi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

本研究では在宅で生活する高齢者の生活行動のなかで、最低限必要な行動目的の1つである買い物行為に着目した。買い物サービスの享受に至るまでの交通・物流面からの近接プロセスを大別すると、利用者をサービス供給施設のある地域まで輸送する「移動型」（商店までの移動手段）と、自宅もしくはその近隣など居住地にサービスを運搬する「訪問型」（宅配サービス、移動販売等）に分かれおり、こうしたサービス享受の現状、ニーズについて、歩行能力と同居の世帯構造の観点からまとめた。結果から、食料品購入行動には、外出能力に加えて、一緒に出かけることが可能な者の存在の有無が関与すると考えられる。また、世帯構造別の傾向があらわれる可能性があることを明らかにした。

Key Words : the elderly people, Grocery shopping, household composition, walking ability, mobility

1. はじめに

我々を取り巻く社会環境の中で、自動車社会の進展はその利用者に豊かな移動環境をもたらした一方で、商業施設の郊外化や地域の中心部衰退に作用し、自ら自動車を運転することができない交通弱者にとっては居住地から施設までのアクセスのしづらさをもたらしている。この様に地域における自宅と施設間の配置に変化が現れる中で、交通・物流などの運輸事業は我々が地域居住を継続する上で、人の移動、物の移動を補完するものとして、特に交通弱者にとっては非常に重要な社会サービスの供給手段であり、その公共性も高い。この点については、経済産業省による「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会」¹⁾においても、買い物空白地帯における商店街の維持と共に、公共交通手段の確保、宅配サービス・移動販売事業の促進が提言されている。しかしながら、交通・物流事業で共通して起きている問題には、地域での居住を継続するうえで必要な公共性の高いサービスでありながら事業の参入・撤退が民間事業者任せられているため、地域内での総括的な需要のもとで事業計

画が行えていない。この結果が、サービス供給の不足もしくは余剰を招き、安定性・安全性の確保ができていない点である。

そこで、本研究では在宅で生活を送る高齢者の生活行動のなかで、最低限必要な行動目的の1つである食料品購入に着目した。食料品購入サービスの享受に至るまでの交通・物流面からの近接プロセスを大別すると、利用者をサービス供給施設のある地域まで輸送する「移動型」（商店までの移動手段）と、自宅もしくはその近隣など居住地にサービスを運搬する「訪問型」（宅配サービス、移動販売等）に分かれおり、こうしたサービス享受の現状、ニーズについて把握するためにアンケート調査を行った。本稿では、①歩行能力と②同居の世帯構造の観点からまとめている。

2. 調査概要

本研究は兵庫県猪名川町をフィールドに実施した。猪名川町の地域的特徴は、町域の南部に民間開発による大

規模な郊外型住宅団地が広がり、一方、北部は市街化調整区域に指定されている。町内の食料品店（スーパー、コンビニエンスストア）は主に南部地域に集積しているが、食料品の宅配は町内全域で同程度のサービスを受けることが可能である。（図-1）。

調査はアンケート形式で、2012 年 1 月に行った。配布数 993 票、回収数 680 票、有効回収数 646 票、有効回収率 65.1%である。なお、本調査の目的が在宅高齢者の食料品購入行動の把握であるため、施設入居者、長期入院者は集計段階で除いている。本調査では食料品の定義を「生鮮を中心とした食材、加工食品（総菜、弁当等含む）」とした。



図-1 調査対象地の概要

表-1 回答者の属性

性別	男性	347	53.7%	居住地域	白金	162	25.1%
	女性	282	43.7%		松尾台	86	13.3%
	無回答	17	2.6%		伏見台	147	22.8%
年齢	70歳未満	218	33.7%	北部	203	31.4%	
	70-74歳	166	25.7%	無回答	48	7.4%	
	75-79歳	118	18.3%				
	80歳以上	131	20.3%				
	無回答	13	2.0%				

回答者の基本属性を表1に示す。また、調査における食料品購入の基礎的な現状について述べる。食料品を回答者本人が購入している割合は56.3%である。そのうち全体の8割が商店まで買いに出かけているが、自動車免許を持たない北部地域在住者（67.4%）、と同じく自動車免許を持たない白金地域在住者（71.7%）は他の属性と比べて商店まで出かける割合が少ない傾向にあり、他の属性群よりも宅配サービスの利用が多くみられた。商店までの移動方法は、自分で運転が半数を超え、次いで徒歩が20.8%、同居家族が運転14.2%、バス利用が民間バスとコミュニティバスを併せて1割程度である。ニーズとしては現状で商店まで移動する層が多いのに対し、宅配サービスの充実を求める割合が高く、現実とニーズに差異がみられている。

表-2 回答者の歩行能力

		実数 (人)	割合 (%)
①歩行補助用具は使用せず 単独で歩行可能な者	(a)1時間以上休むことなく歩行可能	290	44.2
	(b)休むことなく歩行可能な時間の上限値が、30分以上～1時間未満	145	22.1
	(c)休むことなく歩行可能な時間の上限値が、10分以上～30分未満	146	22.3
	(d)休むことなく歩行可能な時間の上限値が、5分以上～10分未満	28	4.3
	(e)休むことなく歩行可能な時間の上限値が、5分未満	17	2.6
②単独で歩行可能な者（歩行補助用具を使用する）		15	2.3
③歩行時に介助（付添い）が必要な者		15	2.3

※歩行補助用具とは杖・シルバーカー等とする
※無回答は除く

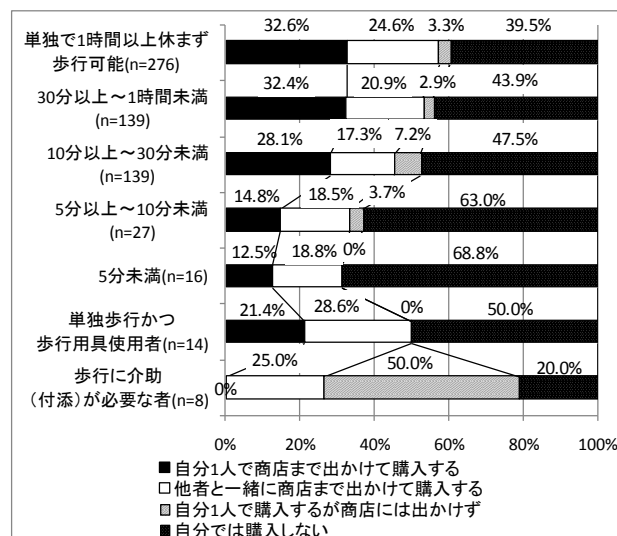


図-2 食料品購入の状況（歩行能力）

3. 歩行能力との関係性

回答者の歩行能力を表-2に示す。本調査では、歩行能力を 1) 単独で自立歩行可能な者、2) 単独で歩行補助用具を使用する者、3) 歩行に介助（付添い）が必要な者に分け、さらに単独で自立歩行可能者については休まずに歩行可能な時間ごと 4段階に区分した。

今回の回答者層は単独で自立歩行可能な者が 95.5%と大半を占めているが、休まず歩行可能な時間別に分けると 1時間以上の歩行が可能 44.2%、30分以上可能 22.1%、10分以上可能 22.3%であった。

単独で自立歩行が可能な場合、歩行可能時間が長いほど自分で食料品を購入する割合も高いが、歩行可能時間が短くなる、すなわち、自立歩行能力が低い者ほど、自分で購入する割合も減少傾向となる。特に歩行可能時間が 30分未満の場合に顕著となる。

しかしながら、単独であっても歩行補助用具使用者は、休まずに 10分以上～30分未満の自立歩行が可能な層と同様の傾向がみられた。さらに、歩行可能時間や補助用具使用の有無に関わらず、他者と一緒に商店まで出かける場合には、いずれの歩行能力においても 2割前後の者が商店まで出かけていることがあらわれており、特に、自立歩行が 10分未満のもの、歩行補助用具を使用する者など歩行能力が低い層では、自分一人で出かける場合よりも、他者を同伴で出かける場合の方が食料品購入における外出率が高いことが伺えた。

4. 世帯構造との関係性

次に、食料品購入行動を世帯構造別に分析する。まず、回答者の世帯構造を性別と年齢層別の特徴については、男性は女性よりも夫婦のみ世帯が多く、いずれの年代においても独居は少ない。一方、女性の場合は 75歳未満までは男性と同じく夫婦のみ世帯が多いが、75歳を境に夫婦のみ世帯が減少し、80歳以上は独居と三世帯世帯が多くなる。（図-3）

世帯における食料品購入者については、自分で購入する割合が高いのは独居で、逆に自分で購入する割合が低いのは三世帯世帯である。また、ひとり親と未婚の子の場合も 6割弱が自分で購入している。上述の 3つの世帯種では性別による違いがみられなかったが、夫婦が同居している世帯（夫婦のみ、または、夫婦と未婚の子）では性別による違いがみられており、女性の方が自分で購入する割合が高い。そして近居家族による購入は全体的に非常に少ない結果であった。（図-4）

食糧品の購入方法は、商店まで出かける者が多く、世帯による違いはあらわれていない。購入頻度は独居の場合、他の世帯構造と比べて低い、逆に、三世帯の場合

は高い傾向にあり、世帯の人数が関係していると考えられる。（図-5）

食料品を商店まで出かけて購入する場合の移動手段については、回答者全体で自分で車を運転する者が最も多い。しかしながら、独居の場合には、徒歩による移動も 35.8%みられる。また、割合としては少ないが近居家族による車の運転も 7.5%みられた。（図-6）

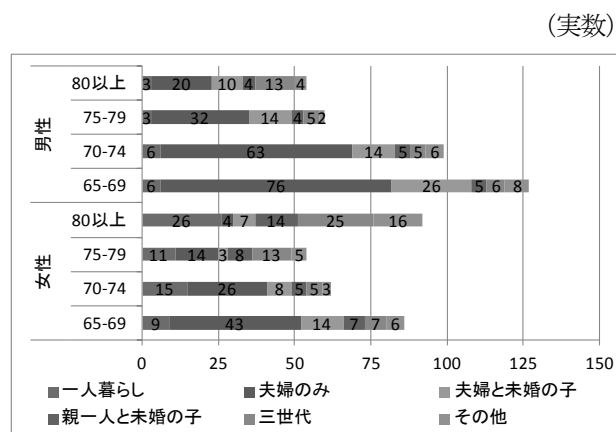


図-3 世帯構造

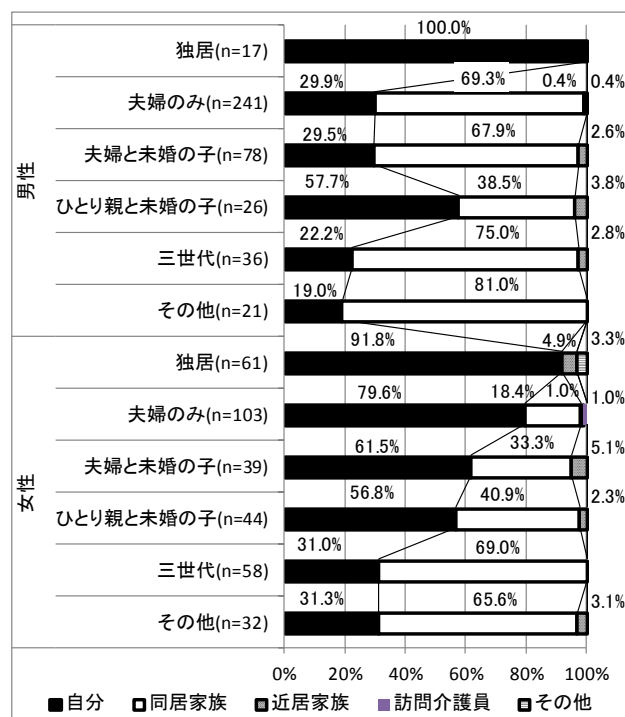


図-4 食料品購入者（世帯構造別）

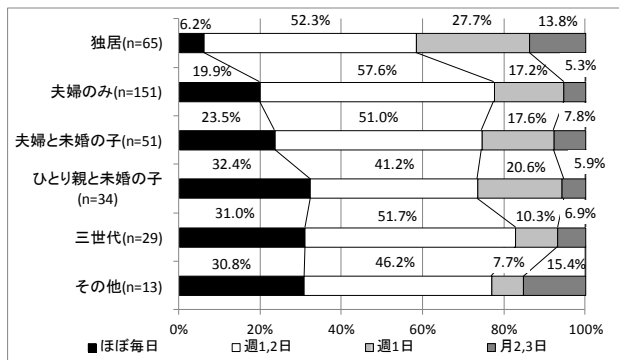


図-5 購入頻度

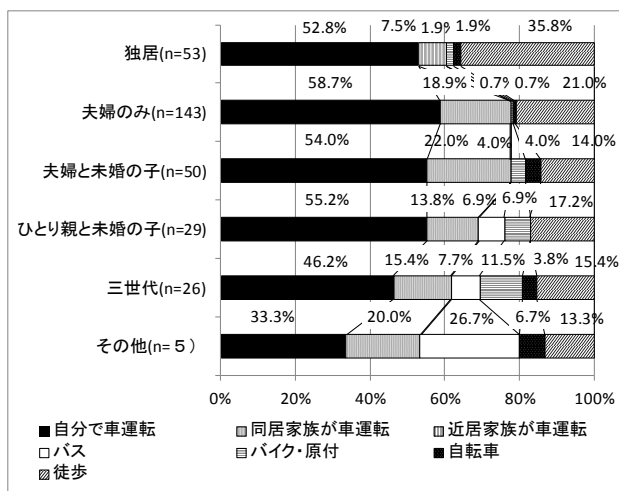


図-6 商店に出かける移動手段

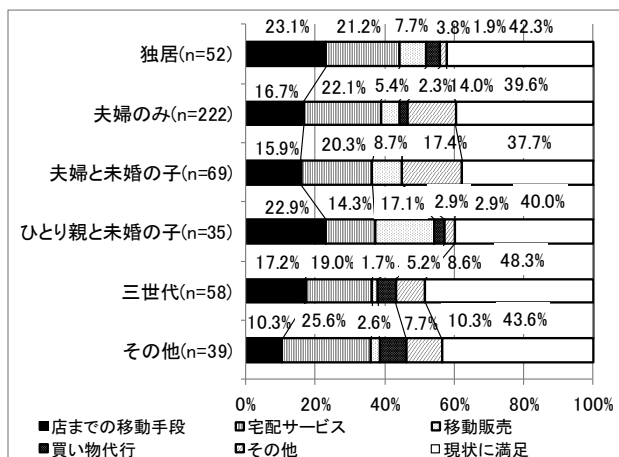


図-7 食料品購入におけるニーズ

現状で食料品を自分が購入している、していないに関わらず、全ての回答者に対して食料品購入におけるニ

ズをたずねた。現状に満足という回答割合が最も高いのが三世代世帯の 48.3%であった。また、何らかのニーズを持っているのが、独居世帯、ひとり親と未婚の子世帯のうち約半数である。独居、もしくは、ひとり親と未婚の子の世帯、言い換えれば夫婦では暮らしていない世帯では、店までの移動手段のニーズが他の世帯層よりも高い。また、夫婦のみ、もしくは、夫婦と未婚の子世帯の場合には、他の層と比べて現状の満足度が低く、加えて、今回の調査で挙げた項目以外の内容に対するニーズが他の世帯層よりもみられている。

5. まとめ

本研究で得られた知見についてまとめる。

まず、単独で商店まで出かける層では歩行能力が関係してくることが伺えたが、他者と一緒に出かける場合には、歩行能力に依らないことが伺えた。食料品購入行動には、外出能力に加えて、一緒に出かけることが可能な者の存在の有無が関与すると思われる。

また、世帯構造との関係性より、高齢となっても自身で食料品を購入するために商店まで出かける割合が高いのは、独居世帯とひとり親と未婚の子世帯である。また、食料品購入のために求めるサービスニーズについても移動手段を挙げている割合が高いのもこの2つの世帯であった。

一方、夫婦のみ、夫婦と未婚の子世帯では、夫に比べて妻が購入している割合が高く性別による違いがみられた。自身が商店まで出かける際の移動手段は自分で運転、もしくは、同居家族が運転というように自家用車の利用割合も高い世帯であるが、他の世帯構造と比べて現状に満足と感じている割合は低く、かつ、移動手段、宅配、移動販売、買い物代行など以外のニーズも求めている。

三世代世帯においては、自分以外の家族が購入する割合が高く、現状に対する満足感を最も持ちあわせていた。

以上の様に、在宅高齢者の食料品購入行動とそのニーズについては世帯構造別の傾向があらわれる可能性があることを明らかとした。

参考文献

- 1) 「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会」 経済産業省 2010 年

謝辞：研究を遂行するにあたり、ご協力いただきました猪名川町の皆様、役場ご担当課の皆様にこの場を借りまして心より謝意を表します。本研究は JSPS 科研費 24760514 の助成を受けたものです。