

買い物困難者を対象とした交通支援に関する検討

～前橋市を事例として～

前橋工科大学 学生会員 ○高橋 宏幸
前橋工科大学 学生会員 黒澤 勇希
前橋工科大学 正会員 湯沢 昭

1. はじめに

近年、過疎地やかつてニュータウンと呼ばれていた郊外の団地等で、高齢者を中心に「買い物困難者」が増加してきている。買い物困難者とは、住んでいる地域で日常の買い物をしたり、生活に必要なサービスを受けたりする事を困難に感じる人たちのことをいい、高齢者を中心に全国で600万人以上いると推計されている。高齢化や郊外型の大規模商業施設の台頭などにより商店街等の利用者に身近な商店が減少していった場合、高齢者や障害者といった自動車等の移動手段を持たず、身体的あるいは経済的に対応が難しい人々が買い物困難者となるケースが多い。

買い物困難者への支援の方法は大きく、①近隣への店舗の誘致、②商品の配達、③移動手段の提供の3つに分類される(図-1)。最も普及が容易なのは商品の配達であり、事実、消費者への配送事業は全国的にも既に広く普及しつつある。しかし、ここでは「買い物」とは単に必要なものを購入する、という行動である以上に多くの意義を持つことに注目したい。

例えば、宅配サービスに依存した場合、外出する機会が減少し、特に高齢者を中心に運動能力の低下や社会的な接触の減少が懸念される。対して、実際に買い物に出かける場合、体を動かすことによる運動能力の維持、外出先でのコミュニケーションによる社会的な接触の確保が期待され、困難者の生活の質の維持・向上が期待される。

そこで本研究では、買い物困難者問題の解決策として、店舗までの移動手段の提供に注目する。その上で、群馬県前橋市を事例として、必要とされる交通支援策を明らかにし、その支援策の買い物困難者問題への有効性とそれによる中心市街地の活性化の可能性を併せて検討することを目的とする。

2. 研究方法

キーワード：買い物困難者、交通支援、公共交通機関

連絡先：〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町 460-1 前橋工科大学工学部社会環境工学科

TEL/FAX：027-265-7362 E-MAIL：yuzawa@maebashi-it.ac.jp

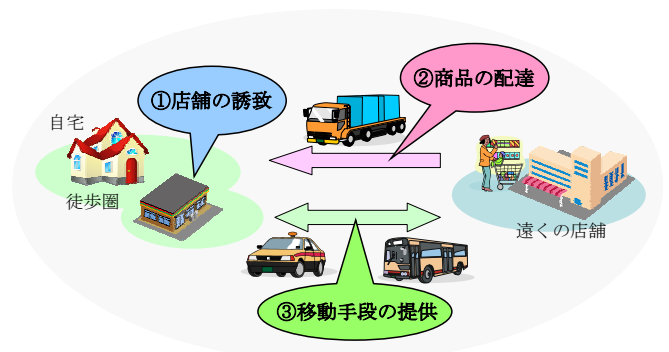


図-1 買い物困難者支援策の分類¹⁾



図-2 アンケート調査実施地区

表-1 対象地区概要

	人口	世帯数	高齢化率	商店数	
				1991年	2007年
①朝日が丘	260	115	38.2%	8	2
②岩神町1丁目	413	213	31.1%	4	0
③大手町1丁目	238	116	33.6%	7	5
④表町1丁目	1154	580	35.5%	44	26
⑤国領町1丁目	924	442	29.2%	26	12
⑥城東町4丁目	962	455	37.5%	24	7
⑦高花台1丁目	782	290	31.0%	5	3
⑧鶴が谷町	1594	515	12.6%	2	0

本研究では以下の3点から、調査を行った。

(1) 前橋市の現状の把握

前橋市中心市街地内の事業所数の変化と土地利用の現状に関する検討を行う。

(2) 地域住民の買い物行動の実態

地域住民の買い物行動の実態と交通支援の需要を把握するために、前橋商工会議所が実施した「買い物に関する住民アンケート」の調査結果の分析を行った。調査

は市内でも商店数の減少が著しかった、①表町1丁目、②朝日が丘、③岩神町、④高花台1丁目、⑤鶴が谷町、⑥城東町4丁目、⑦国領町1丁目、⑧大手町1丁目の8地区を対象として実施され、配布数は2714部、回収部数は1745部で、回収率は64.3%となった。調査対象となった地区の位置を図-2に、概要を表-1に示す。

(3) 交通支援策の有効性の検討

本研究では買い物支援のための交通支援として、買い物バスと相乗りタクシーを取り上げる。経済性と持続性の観点から前橋市におけるこれら支援策の買い物困難者問題への有効性を検討する。

3. 研究結果

(1) 前橋市の現状

本研究で事例として扱う前橋市は群馬県庁所在地であり人口約34万人の中核市である。前橋市中心市街地は、国道17号、国道50号、広瀬川に囲まれた9つの商店街通りから成る面積約25haの市街地で、前橋駅から約1km離れた位置にある(図-3)。

事業統計によると、中心市街地では事業所数が年々減少しており、特に小売業の減少が著しい(図-4)。また、土地利用状況のうち、空き店舗・空き住宅・空き地は全体の約23%存在し、中でも店舗や事業所数に対する空き店舗の割合は約26%を占め、中心市街地では空洞化が深刻化している(図-5)。さらに、将来的に人口減少や高齢化の進行が予測されることから、空洞化も今後さらに深刻さを増していくと考えられる。

(2) 地域住民の買い物行動の実態

年代別の買い物に行く際の交通手段を図-6に示す。70歳代までの全ての年代で自家用車と回答する割合が最も高く、年齢を重ねるごとに徐々にその割合が低くなり、それ以外が増加する。理由として年齢を重ねるにつれ自動車を運転するのが困難になることから、身近な場所で買い物を済ませるか、公共交通機関を利用する機会が多くなると考えられる。

次に、日常の買い物において不便を感じるかを質問して得られた結果を図-7に示す。表町や岩神町といった市の中心に近い自治体で不便を感じると回答する割合が高い一方、郊外の鶴が谷町でもその割合は高い。共通点として、不便を感じると回答した割合が高い地域においては半径500m以内の徒歩圏に日常的に買い求める生鮮食品を扱う商店が少ないことが挙げられ、そういった生活を支える品物を手に入れることの容易さ



図-3 前橋市中心市街地

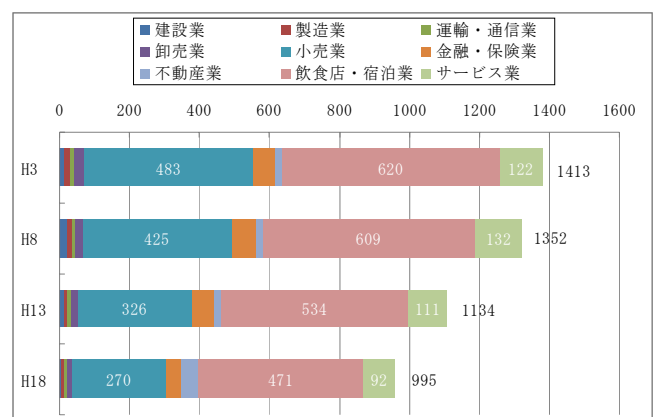


図-4 中心市街地の業種別事業所数の変化²⁾

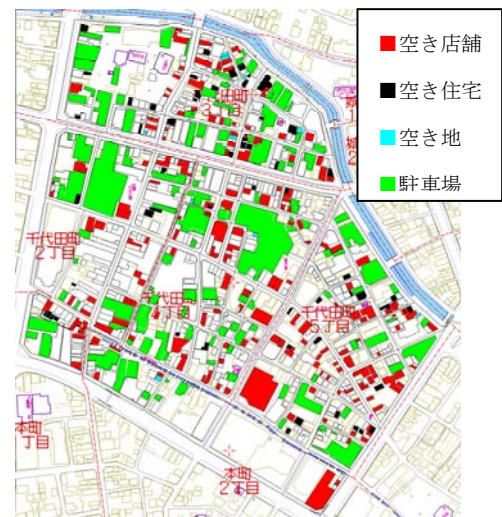


図-5 空き店舗・空き住宅・空き地・駐車場の分布²⁾

が不便に感じるか否かを左右する一つの要因になっていることが伺える。

(3) 地域住民における交通支援の需要

買い物の際の交通手段と不便を感じる割合の関係に着目すると(図-8)、自家用車や徒歩・自転車といった自力で移動する手段を持つ住民では不便とを感じる割

合が低いのに対して、公共交通機関の利用者で不便と感じる割合が高いことが分かる。

買い物困難者への支援策のうち、便利だと感じるものはどれかを質問した結果を図-9 に示す。ほとんどの交通手段の利用者において移動販売を選択する割合が高い一方、公共交通機関利用者においては交通支援を選択する割合が最も高い。

以上のことから、現状では特に日常の買い物に公共交通機関を利用する住民に対して、交通支援策が必要とされている。さらに、自動車を利用できない高齢者で公共交通機関を利用する割合が高いことから、交通支援は特に高齢者に対しての役割が大きいと言える。

また、自家用車を利用する割合が特に高い郊外の地区においては、将来、高齢化により自家用車の利用が出来なくなり買い物に困る住民が増加することが予想される。したがって、今後は郊外の地区において交通支援の需要が高くなると考えられ、対策が必要となる。

(4) 交通支援策の有効性の検討

①買い物バス

現在、買い物困難者対策として前橋市で検討されている支援策に買い物バスがある。買い物困難者問題と中心商店街活性化の解決を目的として、中心商店街共同組合と商工会議所が市や県の補助を受けて平成 23 年 10 月から 11 月にかけて試験運行を行った。対象地域は、高花台 1 丁目と鶴が谷町の 2 自治体で、各町内に設定した臨時のバス停 4 箇所と中心商店街をバスで結び 1 日 4 往復、各自治体で 2 日ずつ計 4 日に亘って無料で運行した。

利用者に対してアンケートを実施したところ、買い物の手段としての継続を期待する意見や回遊を通して中心商店街での買い物に魅力を認めるといった感想が得られたが、バスの運行時間や運行本数、運営体制などの課題も多く残った。

②相乗りタクシー

交通空白地帯の住民に対する交通支援として考えられるものに、相乗りタクシーがある。相乗りタクシーとは、複数の利用者で一般のタクシーを共同で利用するという方法のことである。時間や場所を問わないタクシーの柔軟なサービスを、相乗りで利用することで利用料金を抑えて利用者に提供することが可能である。

しかし、相乗りでも各利用者の自宅を回りそれぞれの目的地で降車する場合、料金は高額化し精算は煩雑

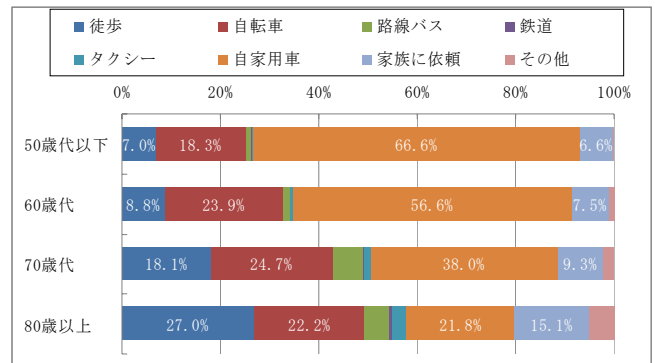


図-6 買い物の際の交通手段（年代別）

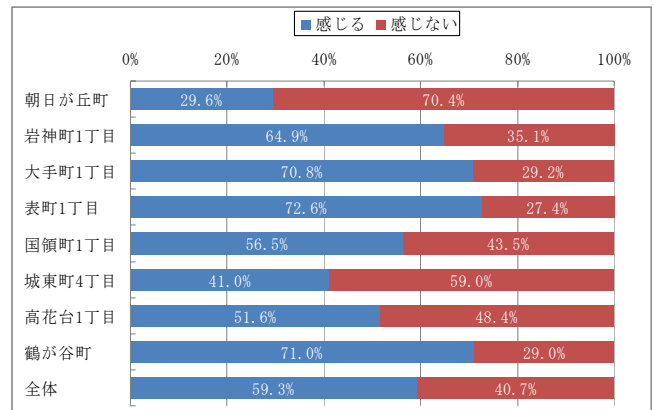


図-7 買い物の際に不便を感じる割合（地区別）

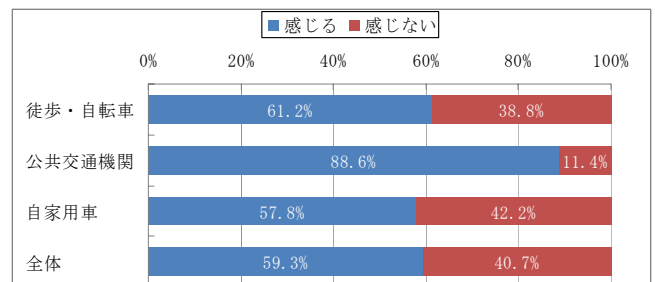


図-8 買い物の際に不便を感じる割合（交通手段別）

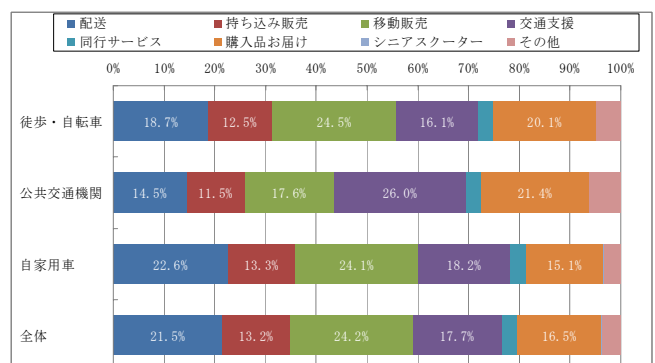


図-9 便利と感じる支援策（交通手段別）

化することが予想される。そこで本研究では改善策として、利用者の徒歩圏内で集合場所を設定し、さらに目的地を固定するという方法を考えた。便宜的に、各自治体の公民館を集合場所に、中心商店街の拠点を目的地に設定する。これにより買い物困難者へ日常の買

い物への移動手段を提供するとともに、衰退が進む中心商店街の利用者の増加が見込まれ、両者の問題の改善が期待できる。

前橋市内でのタクシーの利用料金は、特定大型車の場合、距離制運賃では初乗り料金が2kmまで790円で、以降263mごとに90円が加算される³⁾。これを利用者数ごとに割ったものが図-10である。そこで、図-11より、前橋市内での利用を想定した時に最も遠い中心商店街から10kmの地域での利用料金をみると、図-8より利用者が5人で698円/人、最大乗車定員の9人では388円/人となることが分かる。

平成23年10月に前橋市上長磯町の住民を対象に相乗りタクシーの社会実験を行った。利用者は同町の60歳代から70歳代までの住民19名で、前橋市中心商店街までの往復を普通車2台、特定大型車1台で運行した。出発地点から目的地までの距離や同様の距離を路線バスで利用した際の料金を参考に、料金は片道で一律300円と設定した。

利用者を対象に行ったアンケート調査とヒアリング調査から、料金やサービスに関しては良好な評価を得られた一方、利用時の手続きの複雑さや目的地となった中心市街地の魅力不足が課題点として指摘された。

4. まとめ

(1) 前橋市の現状

前橋市中心市街地の商店数は年々減少しており、空洞化が発生している。今後、中心商店街の衰退は高齢化とともにさらに深刻化すると予測される。

(2) 地域住民の買い物行動の実態と需要の把握

地域住民は日常の買い物行動において、年齢を重ねるほど公共交通機関を利用する割合が高くなり、特に公共交通機関の利用者において交通支援を求める割合が高い。したがって交通支援は高齢者に対する需要が高く、今後は高齢化とともにその重要性は高くなっていくと考えられる。また、自動車を利用する割合が高い郊外では将来的にその傾向が顕著に現れると予測され対策が必要である。

(3) 交通支援策の有効性の検討

現在、効果が期待されている交通支援策に買い物バスと相乗りタクシーが挙げられる。買い物バスに関しては、利便性は高く評価されている反面、料金を無料と設定した結果、支援する行政側の経済的な負担が大きく、継続性に関しては疑問が残る。一方、相乗りタ

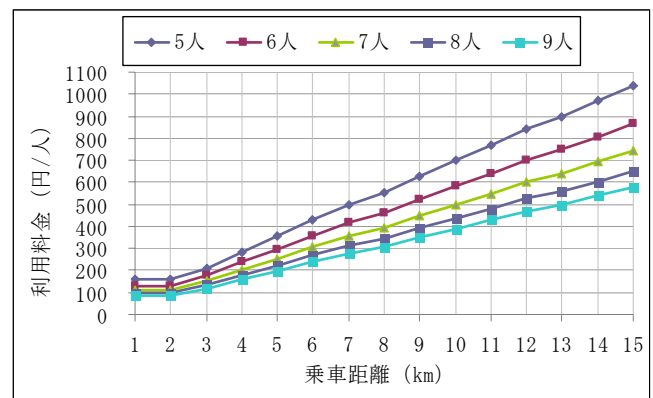


図-10 相乗りタクシーの利用料金（特定大型車）

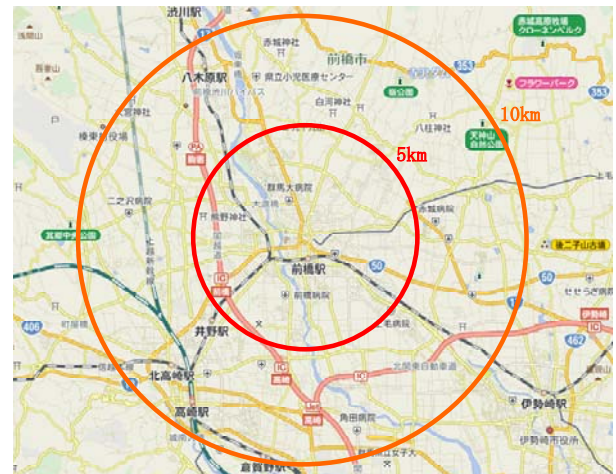


図-11 前橋中心商店街からの距離

クシーに関しては、補助なしでも前橋市内のほとんどの範囲で乗合バスと同程度の価格での運行が可能であり継続的な運用が期待できる。

現在、前橋市が抱えている問題に買い物困難者問題と中心市街地の衰退がある。そこで、郊外の住民に対して中心商店街への移動手段を提供することで、両者の解決が期待され、そのための交通支援が必要とされている。前橋市において現状として交通支援策の導入として相乗りタクシーが最も有効と考えられる。しかし、導入にあたっては、自治会単位での集会場所の設定とそれらの周知、更には具体的な運営方法と明確な仕組みづくりが課題として挙げられ、今後の検討及び改善が必要である。

参考資料

- 1) 経済産業省「買い物弱者応援マニュアル」
- 2) 鈴木政也：中心市街地の空き店舗・空き住宅の現状と対策、地域・交通計画研究室HP
<http://www.maebashi-it.ac.jp/~yuzawa/>
- 3) 群馬県ハイヤー協会HP
<http://www.gunmaken-taxi.com/>