

買い物の実態に着目した地区特性の把握

秋田大学大学院 正 会 員 ○鈴木 雄
秋田大学大学院 正 会 員 日野 智
秋田大学 非 会 員 及川 和也

1. はじめに

近年、地方都市の高齢者を中心として買い物に不便を感じる「買い物弱者」と呼ばれる人が増えてきている。「買い物に不便を感じる」と回答した人の割合から経済産業省が推計した買い物弱者は全国に 600 万人いるとされる。これらの推計をもとに買い物弱者対策として、研究や各地での取り組みがなされている。これらの研究では買い物や交通の満足度について着目したものが多くみられる。しかし満足度による調査では、実際には不便なのにも関わらず、生活への慣れから不満に感じなくなるなどの問題もある(図 1)。

そこで、買い物における環境を把握することを目的とし、地区の店舗配置やバスの利用のしやすさ、年齢構成などの実態として捉えられるデータから、買い物の不便さの関係を明らかにする基礎的な分析を行う。

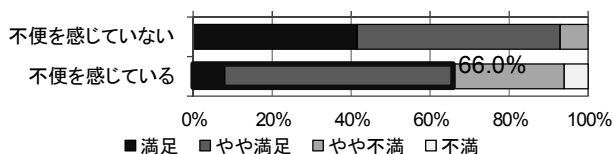


図 1 買い物における不便と満足度の関係

2. 買い物行動の実態調査の実施および地区特性調査

本研究では、秋田市の旭南地区、大住地区、土崎地区の 60 歳以上の高齢者を対象に買い物行動の実態を把握するためのアンケート調査を行った。また、地区の実態を把握するために現地調査を行い、各地区における各種店舗やバス停数、バスの運行本数等を把握した。アンケート調査では、健康状態や外出の際の手段、買い物の頻度、普段買い物で利用する店舗などの買い物の実態、買い物の満足度や買い物により達成できることなどを質問している。調査の概要および意識調査の結果を表 1 に示す。旭南、土崎は大住と比べ店舗の数もバス停の数も多い。そこまで大きな差はみられないものの不満の割合でみても、買い物先の数と交通の便

に関して大住は他の地区より若干低くなっている。地区の店舗配置や交通状況の実態は不満への意識に対して多少の影響はあるものと考えられる。

表 1 調査対象地区の概要と意識調査の概要

地区特性	旭南	大住	土崎(港東)
地区内人口	2,742	2,785	2,878
60歳以上人口	1,097(40.0%)	939(33.7%)	924(32.1%)
年代別人口			
60-64歳	235	235	423
65-69歳	202	225	157
70-74歳	195	205	116
75歳以上	465	274	417
地区面積	0.38km ²	0.32km ²	0.68km ²
徒歩圏面積*1	2.48km ²	2.24km ²	2.86km ²
バス停数*2	44 (17.7)	9 (4.0)	26 (9.1)
スーパー数*2	3 (1.21)	2 (0.90)	3 (1.05)
個人商店数*2	2 (0.81)	1 (0.45)	3 (1.05)
コンビニ数*2	9 (3.63)	3 (1.34)	2 (0.70)
ドラッグストア数*2	1 (0.40)	1 (0.45)	2 (0.70)
ショッピングセンター数*2	1 (0.40)	0	0

*1 地区+地区の端から500mの範囲を徒歩圏とした

*2 徒歩圏内を現地視察し店舗数をカウントした。()は徒歩圏1km²当たりの店舗数

意識調査	旭南	大住	土崎(港東)
調査日	2013/1/21~2013/1/22		
回収票数(回収率)	125 (25.0%)	129 (25.8%)	141 (28.2%)
自家用車の利用	45.6%	48.8%	46.8%
バスの利用	25.6%	20.9%	19.2%
徒歩での移動*3	36.0%	30.2%	24.8%
買い物への不満*4	15.2%	13.2%	14.2%
買い物の回数への不満*4	7.2%	5.4%	6.4%
買い物先の数への不満*4	17.6%	14.7%	17.7%
商品の質への不満*4	10.4%	14.0%	7.1%
商品の価格への不満*4	21.6%	27.9%	27.7%
交通の便への不満*4	24.0%	14.7%	23.4%
買い物が不便*5	35.2%	17.1%	24.8%

*3 主な交通手段が徒歩移動の被験者から自動車および徒歩移動被験者を引いて算出

*4 不満を感じるおよび、やや不満を感じる被験者の割合

*5 不便を感じるおよび、やや不便を感じる被験者の割合

3. 高齢者の行動・買い物特性

高齢者の基本的な行動と買い物における特性の分析を行う。年代別にみた 500m 以下の歩行しかできない被験者の割合と各交通手段の利用割合を図 2 に示す。

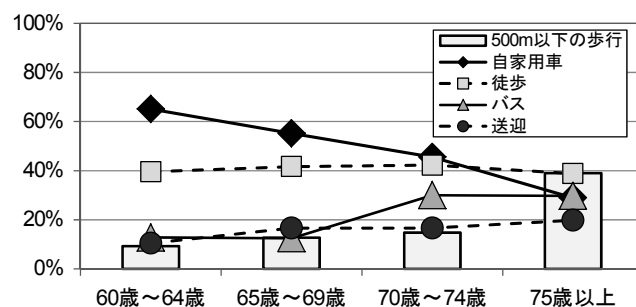


図 2 年代別 500m 以下の歩行可能と交通手段の割合

キーワード：買い物環境、高齢者、意識調査分析、共分散構造分析

連絡先：〒010-8502 秋田県秋田市手形学園町 1-1 TEL(018)-889-2767 FAX(018)-889-2975

500m 以下の歩行しかできない被験者は 75 歳以上では、40%にもおよぶ。農林水産省では自宅から 500m 以内に生鮮食料品店がない人を買い物弱者としているが、75 歳以上になると 500m の位置に生鮮食料品店があったとしても利用は困難である。

主な交通手段でみると、自家用車の利用率は高齢になるにつれて減少し、70 歳-74 歳で徒歩の利用率を下回る。自家用車の利用が減少する一方で徒歩の割合は横ばいである。これは、自家用車の運転が困難になり徒歩での移動への依存が高くなる一方で、体力の衰えから徒歩での移動も困難になっていることが考えられる。つまり、買い物に行きたい場合でも交通や体力の問題からそれを控えている人がいる可能性がある。

バスでの移動をみると、「65 歳-69 歳」から「70 歳-74 歳」にかけて急激に利用率が増加している。これは、秋田市で実施されている、70 歳以上の高齢者が路線バスに 1 回 100 円で乗車することができる「秋田市コインバス事業」の効果と考えられる。

主な交通手段が自家用車の被験者と、そうでない被験者とで買い物に関して不便に感じるかどうかの割合を比較する(図 3)。主な交通手段が自家用車でない被験者の方が不便に感じている割合が高く、両者に統計的に有意な差がみられた。地方都市では自家用車の運転が買い物に対して影響があることがわかる。

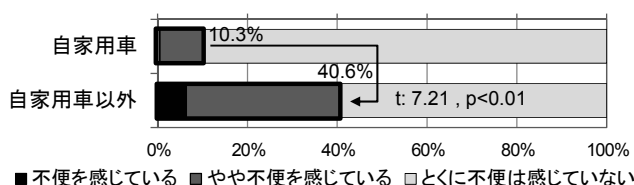


図 3 自家用車の運転と買い物の不便の関係

4. 徒歩での移動が主な高齢者の買い物環境の構造化

地区における店舗配置、交通環境が買い物の不便さに与える影響の大きいと考えられる、徒歩での移動が主な被験者に着目し、利用可能な店舗の種類やバス利用環境、宅配販売の利用可否などの実態から共分散構造分析を用いて高齢者の買い物環境の構造化を行った(図 4)。潜在変数を経済産業省が買い物弱者対策として挙げる 3 つの方法「店を作ること」「商品を届けること」「人々が出かけやすくすること」とした。モデルの適合度をあらわす GFI は 0.916 となり、比較的良好なモデルといえる。「買い物環境」へのパスでは「移動のし

やすさ」がもっとも高い値を示し、買い物環境に対しては移動のしやすさの影響が大きいものと考えられる。ただし、今回のモデルでは「バスの利用環境」と「移動のしやすさ」との因果関係が有意なものにならなかった。これは、バス停の数と運行本数から「バス利用環境」を観測変数としたため、店舗までのバス運賃や乗車時間などが考慮されていないことが原因と考えられる。バス利用に関してどのような観測変数を用いるかは今後の課題である。店舗立地に関しては、スーパーの利用がもっとも大きいパスとなった。

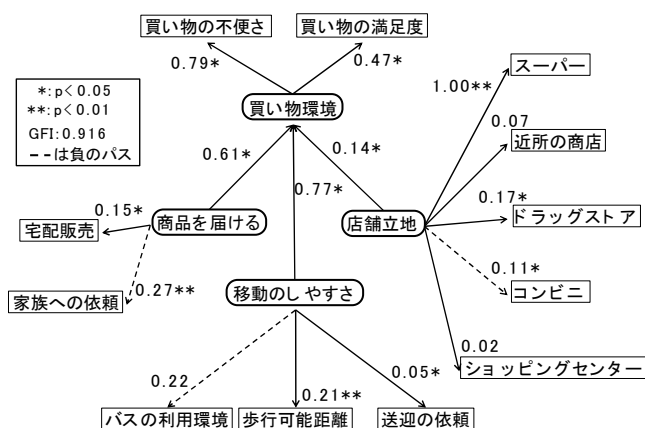


図 4 徒歩が主な移動手段の買い物環境構造化モデル

各店舗の立地と利用率について図 5 に示す。スーパーでは徒歩 8 分以内(高齢者の歩行速度でおよそ 500m)に店舗がある被験者が約 30%なのに対し、その利用はほぼ 100%である。70%の人は多少無理をしてもスーパーに行き、買い物をしていることがわかる。

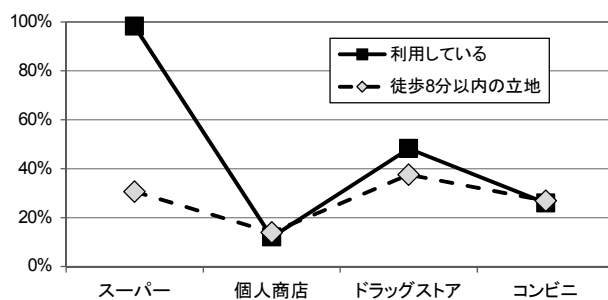


図 5 徒歩 8 分以内の店舗立地率と被験者の利用率

5. おわりに

本研究では、地区の店舗配置やバス停の数などから高齢者の買い物環境をおおむね予測することができた。買い物環境には移動のしやすさが大きな影響を与える。また、店舗配置についてはスーパーマーケットが大きな役割をしていることが明らかとなった。今後は、消費行動というだけの買い物ではなく、買い物によって達成される価値なども考慮した考察が課題である。