

# 福山市市街地部における「買い物弱者」発現の可能性に関する一考察

渡 邊 一 成

## 要旨

わが国では人口減少に伴い商業施設が撤退した地域等において、日頃の買い物に困っている「買い物弱者」が急増しており、最近では都市部においても、クルマの運転ができない等、移動手段が限られる高齢者の「買い物弱者」対策が喫緊な都市問題の1つとなってきた。本稿は、わが国における「買い物弱者」発現の背景を整理した上で、昭和40年代より急激な都市化が進み、中国地方を支える地方中枢拠点都市の1つである福山市市街地部を対象に、「買い物弱者」が発現する可能性を小地域レベル（町丁目単位）で把握するとともに、弱者支援の対策メニューを分野横断的に整理した上で、福山市での取り組み可能性について論じたものである。

キーワード：高齢者，買い物弱者，対策メニュー，福山市市街地部

## 1 はじめに

日頃の買い物に困っている「買い物弱者」問題は、21世紀に入ってマスコミ報道等により注目され始めた、わが国の新しい都市問題の1つである<sup>(1)</sup>。

とりわけ、人口減少・高齢化が進んだことで商業施設が撤退してきている中山間地域だけでなく、大都市近郊部においても高齢者の日常の買い物行動が危機に瀕するようになり、高齢者問題としてもクローズアップされるようになった<sup>(2)</sup>。

「買い物弱者」問題は「買い物難民」問題、「フードデザート（食の砂漠）」問題とも言われ<sup>(3)</sup>、高齢者福祉、商業振興、都市計画、交通計画など、様々な学問分野で対策が検討されてきている<sup>(4)</sup>。

本稿は、昭和40年代より急激な都市化（都市的土地利用の進展や人口の集積など）が進み、現在は約47万人が居住し、中国地方を支える地方中枢拠点都市<sup>(5)</sup>の1つである福山市の市街地部において、高齢化の進展による「買い物弱者」発現の可能性を各種統計データを用いて検討するとともに、福山市

における「買い物弱者」支援のあり方について論じることを目的としている。

以下、第2章では「買い物弱者」の定義や全国での弱者数の推計値、さらには、わが国における「買い物弱者」発現の背景を整理する。第3章では、全国の「買い物弱者」の発現地域とその要因を把握し、さらに福山市市街地部を対象に「買い物弱者」の発現可能性を小地域レベル（町丁目単位）で把握する。そして、第4章では、弱者支援の対策メニューを分野横断的に整理するとともに、福山市での取り組み可能性について論じていく。

なお、本稿における福山市市街地部とは、福山駅から東福山駅に至る平地や丘陵地に連担して広がる市街地を指す。

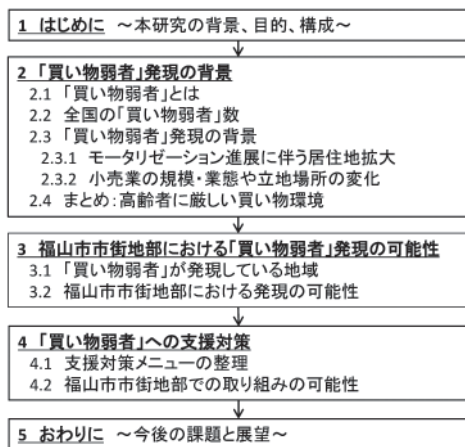


図1 本稿の構成

## 2 「買い物弱者」発現の背景

### 2.1 「買い物弱者」とは

「買い物弱者」とは、食品や日用品などの生活必需品の買い物先へのアクセスが悪くなったり、高齢化などを理由に身体的な問題で外出することが困難であったり、様々な理由で買い物に不便や苦痛を感じる人<sup>(6)</sup>と定義されており、具体的には、以下の3つのタイプに整理することができる。

- ① 買い物先へのアクセスが悪い人
  - ・近所に買い物先がない、又は買い物先までの距離が遠い人（ただし、買い物先までの距離の遠さ（買い物の便利さ）は、利用可能な交通手段により、その感覚が異なる場合があることに留意すべきである）
- ② 身体的な問題で外出することが困難な人
  - ・怪我、病気や足腰が弱い等、買い物先まで行くことが困難な人
- ③ 様々な理由で買い物に不便や苦痛を感じる人
  - ・育児中なので外出が難しい、介護中なので手が離せない、経済的にクルマが持てない人など

### 2.2 全国の「買い物弱者」数

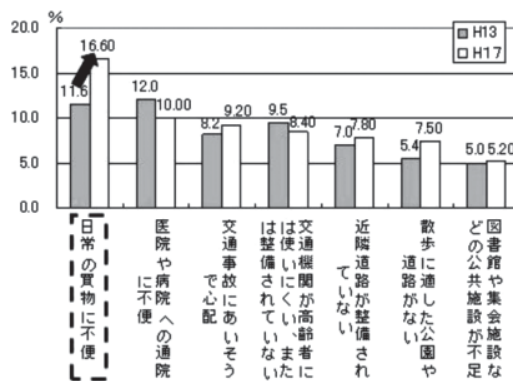
わが国における買い物弱者数の推計は、経済産業省及び農林水産省で行なわれている。

#### ① 経済産業省による推計<sup>(7)</sup>

経済産業省では、以下の推計方法により、全国の「買い物弱者」数を約600万人と推計している。

- ・内閣府の意識調査によれば「日常の買物に不便を感じている」と回答した60歳以上の高齢者が16.6%であった（図2）。
- ・一方、総務省の国勢調査結果によれば、全国の60歳以上の高齢者数は平成17年が3422万人、平成22年が3717万人であった。
- ・よって、上記回答割合を高齢者数に乗じると、平成17年が548万人、平成22年が617万人となることから、全国の「買い物弱者」数は、およそ600万人程度となる。

すなわち、経済産業省による推計では、高齢者の「買い物弱者」数を推計しているものである。



【出典】内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」平成17年度

図2 全国の高齢者が生活環境で不便を感じる点

表1 買い物先へのアクセス性を考慮した推計  
単位:万人、%

	地域区分	人口	対総人口割合
食料品販売店舗への距離が500m以上	全国	260	2.1
	三大都市圏	83	1.3
	東京圏	32	0.9
	名古屋圏	18	1.6
	大阪圏	32	1.7
	地方圏	180	2.8
生鮮食料品販売店舗への距離が500m以上	全国	910	7.1
	三大都市圏	420	6.6
	東京圏	200	5.8
	名古屋圏	77	6.9
	大阪圏	140	7.8
	地方圏	480	7.6

【出典】農林水産省農林水産政策研究所「食料品アクセス問題の現状と対応方向 ―いわゆるフードデザート問題をめぐる―」平成24年3月

② 農林水産省による推計<sup>(8)</sup>

農林水産省では、総務省の国勢調査結果（500m地域メッシュ統計）と買い物先へのアクセス性<sup>(9)</sup>を重ね合わせ、全国に約910万人の「買い物弱者」が存在する、と推計している（表1）。

以上、経済産業省及び農林水産省による「買い物弱者」数の推計結果を整理したが、「買い物弱者」数は、わが国の総人口（約1億2000万人）に対して13～20人に1人という割合で存在する可能性が示唆されており、日常の買い物という基礎的な生活行動に支障が生じ、持続可能な生活が困難になっている人が全国に多く存することが伺える。

2.3 「買い物弱者」発現の背景

日常の買い物行動は、図3に示す通り、

- 1) 「店（商店）」に出かける、
- 2) 「商品」を買う、
- 3) 「家（居住地）」に持ち帰る、

という行動により構成されると整理できることから、「家（居住地）」と「店（商店）」の間の距離<sup>(10)</sup>が長くなると「買い物弱者」の発現する確率が高くなる、と考えることができる。

すなわち、「買い物弱者」問題が発現した背景には、①モータリゼーションの進展に伴う居住地選択の拡大（クルマ保有により郊外でも「家（居住地）」が立地可能になったこと）と、②小売業の規模・業態や立地場所の変化（買い物先が大規模なスーパーやショッピングセンターに変わり、これらは地価の安い郊外に立地し、かつ、クルマ保有世帯の増加よりクルマでの来店を前提としていること）、という2つの要因が考えられるため、以下、それぞれの状況変化を整理することとする。

2.3.1 モータリゼーション進展に伴う居住地拡大

(1) モータリゼーションの進展

わが国における乗用車の保有台数と世帯数（普通世帯数）の経年変化をみると（図4）、保有台数も世帯数も右肩上がりに増加してきている。とりわけ、乗用車の保有台数は著しく増加しており、平成

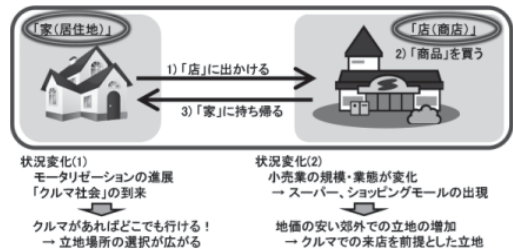
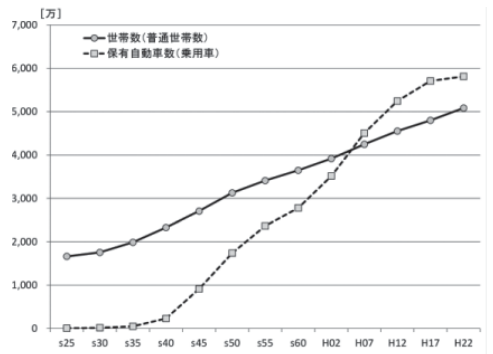


図3 模式化した買い物行動と立地状況の変化



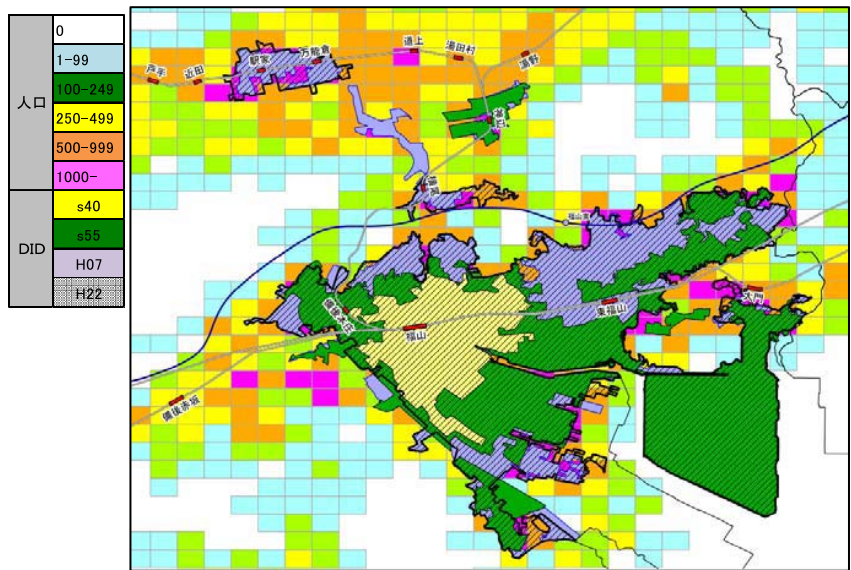
【出典】保有自動車数(乗用車、軽自動車を含む)：国土交通省/交通関連統計資料集 (I. 国内統計, I-5. 施設・車両等) 世帯数(普通世帯数)：総務省統計局/国勢調査

図4 保有自動車数と世帯数の経年変化

7 (1995) 年には保有台数が世帯数を上回る状況に至っている。すなわち、近年は「乗用車が1家に1台以上」となっている世帯が増え、クルマを保有していれば鉄道やバスなどの公共交通が不便な地域でも不自由なく暮らせる状況に至っていることが伺え、事実、郊外部の戸建て住宅では2台分の車庫スペースが確保された物件を多く見ることが出来る。

(2) 人口集中地区 (DID) の広がり

クルマ保有世帯の増加による居住地拡大の状況は、DID (人口集中地区, Densely inhabited District)<sup>(11)</sup>の経年変化より見ることが出来る。図5は、福山市市街地における昭和40 (1965) 年から平成22 (2010) 年までのDIDの広がりを15年間隔で図示したものである。昭和40 (1965) 年に形成されている福山駅周辺の市街地は経年的に拡大してきており、昭和55 (1980) 年は臨海部方面へ広がり、平成7 (1995) 年は東福山駅北側での広がり



【出典】 総務省/国勢調査(s40, s55, H07, H22) 人口はH22で500mメッシュ  
 図5 福山市市街地における人口集中地区（DID）の広がり

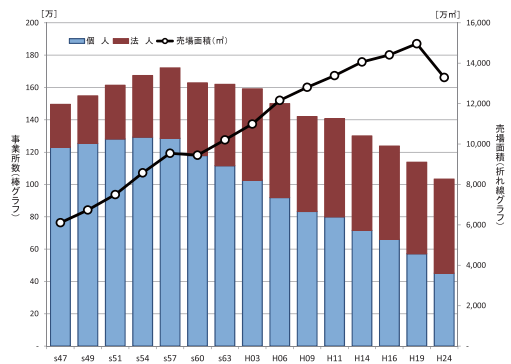
を確認することができる。

以上、モータリゼーションの進展に伴い、多くの世帯がクルマを保有することで、公共交通に依存せずに郊外部でも暮らせる状況となったことより、市街地の拡大に至ったことと理解できる。

### 2.3.2 小売業の規模・業態や立地場所の変化

#### (1) 小売業の規模・業態の変化（図6）

日常の買い物を支える小売業の事業所数は、昭和57（1982）年までは増加傾向にあったが、その後は減少傾向にあり、とりわけ、昭和47（1982）年当時は事業所の約8割を占めていた個人経営の小売業が昭和54（1979）年を境に減少し、平成24（2012）年時点では法人経営による小売業の方が多くなっている。一方、小売業の売場面積の経年変化は右肩上がりの増加傾向にあることから、1事業所当たりの売場面積が大きくなっていることがわかり、これより、法人経営によるスーパーマーケットやショッピングセンター等の大規模小売店舗が増加してきていることが伺える。

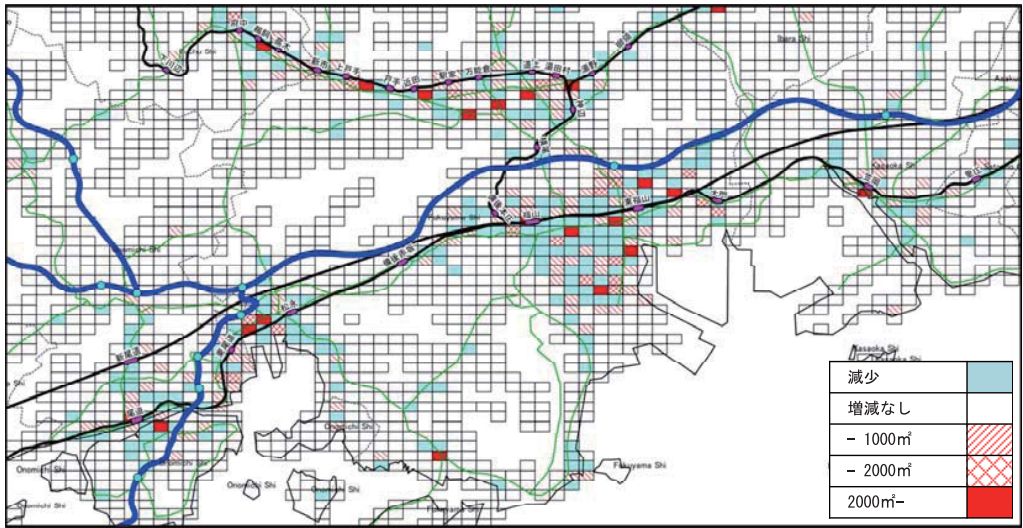


【出典】 経産省/商業統計  
 総務省統計局/経済センサス（活動調査 <産業別集計> 卸売業、小売業）

図6 小売業の事業所数・売り場面積の変化

#### (2) 商業施設の立地場所の変化

また、平成14（2002）年と平成19（2007）年の商業統計500mメッシュデータ（売場面積）を用いて、福山市市街地部周辺の2時点間の商業施設の売場面積の変化をみると（図7）、市街地全体の傾向としては、商業施設が減少しているメッシュが多い一方、国道や県道等の幹線道路沿道では売場面積が増加しているメッシュが多く、とりわけ旧神辺町や旧駅家町の幹線道路沿道で増加メッシュが多く認め



[出典] 通産省/商業統計 (H14, H19 500mメッシュデータ)  
 図7 福山市市街地部における商業施設・売場面積の増減 (H14-H19)

られる。

これより、商業施設の立地場所は幹線道路沿道や市街地の郊外部に変化してきていることが伺える。

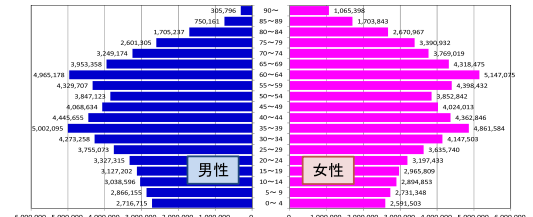
## 2.4 まとめ：高齢者に厳しい買い物環境

以上、本章では、「買い物弱者」の定義、全国の「買い物弱者」数の推計値、さらには、モータリゼーションの進展に伴う居住地拡大や小売業の規模・業態や立地場所の変化による「買い物弱者」発現の背景を、各種統計データを用いて定量的に整理してきた。

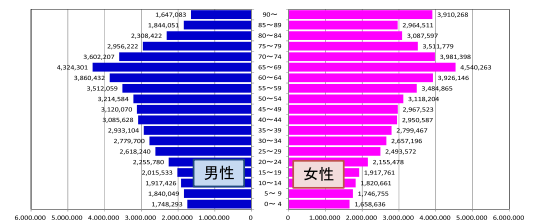
その結果、「家(居住地)」や「店(商店)」の立地場所や日常の買い物行動は『クルマ利用を前提とした』構造・行動に大きく変化してきていることが明らかとなった。

一方、わが国は、今後、全国的に高齢化が急速に進展していくこと(図8)を踏まえると、クルマの運転ができず、足腰が弱ってきて遠くの買い物先までは行けない等の状況にある高齢者の日常の買い物は、日々の生活に重大な障害となることが危惧され、場合によっては死活問題に至る可能性がある。よって、本稿では、以下、「高齢者の買い物弱者」に注目することとし、「買い物弱者」を「高齢者の

買い物弱者」と狭義に捉え、福山市市街地部における「買い物弱者」発現の可能性について、検討を進めていくこととする。



○総人口：1億2806万人(男性：6233万人、女性：6573万人)  
 ○60～64歳、35～39歳にピークをもつ(団塊の世代、団塊ジュニア世代)  
 (a) 平成22(2010)年の人口ピラミッド



○総人口：1億0727万人(男性：5158万人、女性：5569万人)  
 ※人口は減少傾向(子どもが少ない)  
 ○90歳以上、65～69歳(団塊ジュニア世代)にピークをもつ  
 (a) 平成52(2040)年の人口ピラミッド

[出典] 社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口(平成24年1月推計)』

図8 わが国の高齢化の進展

### 3 福山市市街地における「買い物弱者」発現の可能性

#### 3.1 わが国で「買い物弱者」が発現している地域

「買い物弱者」問題は、人口減少・高齢化が進む中山間地域だけではなく、高度経済成長期に開発されたニュータウンや、都市郊外部の住宅地など、日本の様々な地域で発現している。

ここでは、わが国で発現している「買い物弱者」問題の状況を概観するとともに、発現の要因を整理し、福山市市街地における「買い物弱者」発現の可能性を分析していく。

##### 3.1.1 「買い物弱者」が発現している地域<sup>(12)</sup>

###### ① 人口減少・高齢化が進む中山間地域

福山市から北へ75kmの山間にある鳥取県日南町は、昭和55（1980）年当時は人口約9000人、高齢化率約19%であったが、30年間のうちに人口減少・高齢化が進み、平成22（2010）年の人口は約5500人で、高齢化率は約47%となっている（図9）。

日南町では当初4店あった農協スーパーのうち3店が閉店し、約760人が暮らし、高齢化率52%の多里地区では、生鮮食品を扱う店舗がなくなってしまった。住民は「体が動かなくなったら、もう暮らせない」と途方に暮れている。

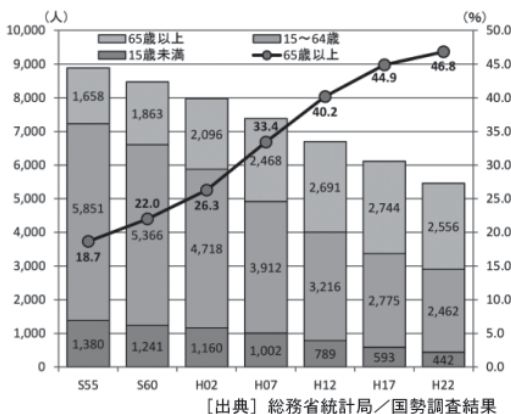


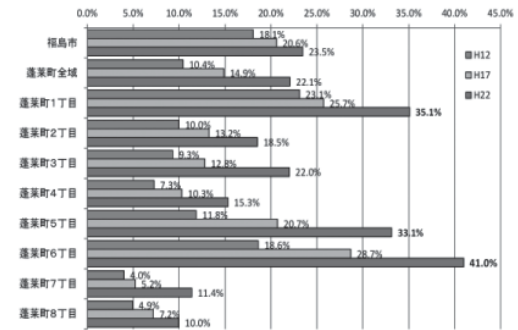
図9 鳥取県日南町における人口の経年変化

###### ② 高度経済成長期に開発されたニュータウン

福島駅から南へ約6.5kmの距離にある蓬莱団地は、1970年代に造成され、現在約13,000人が住んでいる。当時移住してきた世代は高齢化し、その子どもたちは独立して出て行ったため、人口減少が進んでいる。

最盛期には、団地の中心部にあるショッピングセンターの屋上に遊園地が整備され、31店舗が店を構えていたが、現在は11店舗に減少した。今後、このショッピングセンターが成り立たなくなると、高齢者の買い物が困難になるおそれがある。

ニュータウンは同世代が同時期に入居するため一気に高齢化が進む特徴があり、図10に示す蓬莱町6丁目地区は、平成12（2000）年から平成22（2010）年の10年間で高齢化率が約22ポイント増加し、一気に高齢化が進んでいることがわかる。



【出典】総務省統計局/国勢調査結果

図10 福島県蓬莱団地の町丁目別高齢化率の推移

###### ③ 都市郊外部の住宅地

横浜市栄区の公田町団地は1964年に入居が始まり、現在も約1160戸が入居している中層の住宅団地であり、大船駅から東へ約2.5km、本郷台駅から南へ約1kmの距離にある。同団地は小高い丘の上であり、団地入口から約500mの距離で高低差が約65mもある（約13%の坂道が500mも続く）地形条件となっている。

周辺地域の開発や団地外にクルマで買い物に行く人が増加した影響を受け、団地内にあったスーパーは1996年に撤退し、その後に来たコンビニエンスストアも2007年に閉店した。

現在、最も近いスーパーは団地入口の交差点部にあるが、高齢者にとって帰りの坂道は辛い。

### 3.1.2 「買い物弱者」の発現要因

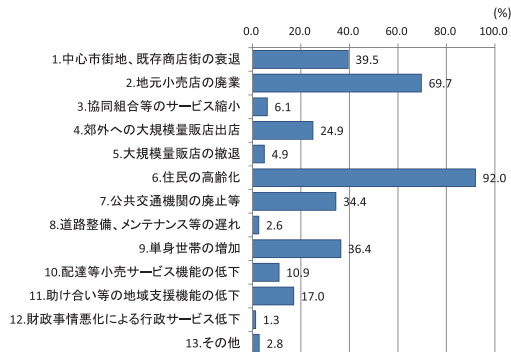
以上、「買い物弱者」発現の具体事例より、弱者発現の要因としては、「人口減少に伴う店舗の撤退」「高齢化に伴って移動が困難になる(交通弱者化)」といった要因が浮かびあがった。また、農林水産省農林水産政策研究所が行った「買い物弱者に関する全国市町村意識調査」では、図11に示す12項目ごとに「そう思う」と答えた回答率が示されている。

これらより、「買い物弱者」の発現要因は、以下の3項目に整理することができる。

- i) 買い物先のサービス縮小・撤退(図11の1-5)
- ii) 高齢化に伴う交通弱者化(図11の6-8)
- iii) 買い物支援体制の低下・不在(図11の9-12)

農林水産省の調査結果では、『住民の高齢化』が「買い物弱者」の発現要因として最も高い回答率を得ていることから、高齢化が進化した後に人口が減少し、店舗や公共交通が撤退する、といった弱者発現のシナリオが想定される。

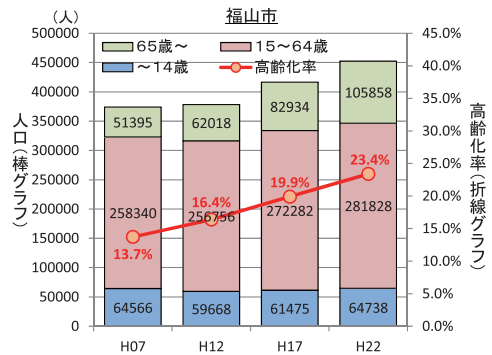
よって、次項では「高齢化の進展」に着目して「買い物弱者」発現の可能性を福山市市街地部で検討することとした。



(注) 発現要因を分類するため、出典で示されている項目の並び順を変更している

[出典] 農林水産省農林水産政策研究所「食料品アクセス問題の現状と対応方向 ―いわゆるフードデザート問題をめぐって―」平成24年3月

図11 意識調査に基づく買い物弱者の発現要因



[出典] 総務省統計局/国勢調査結果

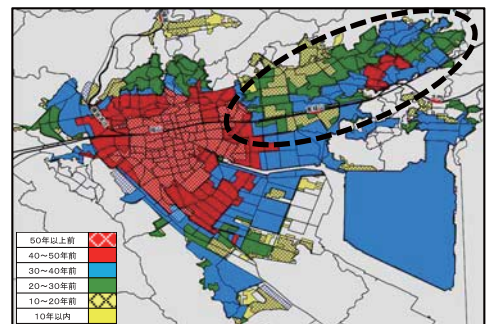
図12 福山市の人口・高齢化の推移

### 3.2 福山市市街地部における発現の可能性

福山市における平成22(2010)年の高齢化率は23.4%であり、広島県の高齢化率(23.9%)や日本の高齢化率(23.1%)と同程度である。

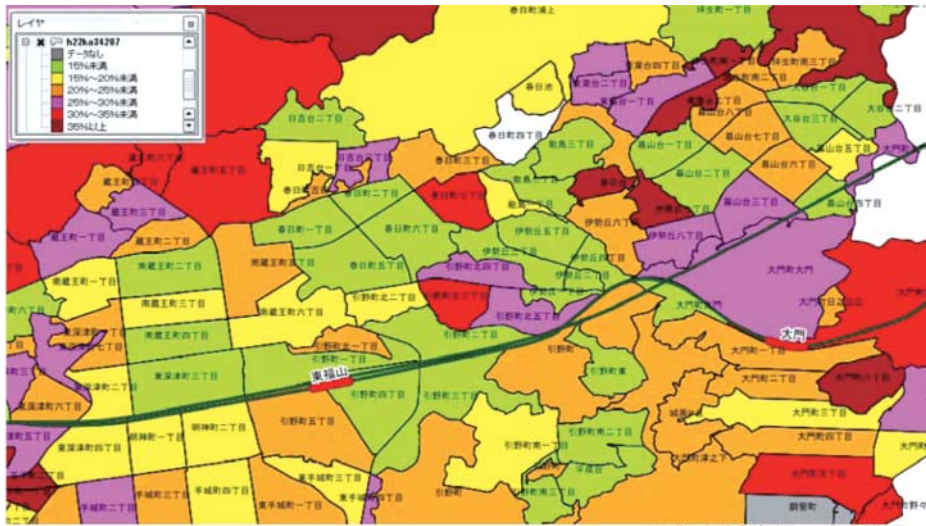
しかしながら、2.3.1項で見てきたように、福山市市街地部の市街化は福山駅周辺から徐々に広がってきていることから、高齢化の進行状況は均一ではない可能性が想定される。

そのため、福山市市街地部について、町丁目別に市街化形成時期をみると(図13)、東部方面(図13の点線で囲まれたエリア)は、高度経済成長期に急速に市街化形成が進められた地区であることから、3.1.1項でみてきたニュータウンの事例(同世代が同時期に入居するため一気に高齢化が進む特徴)が該当すると考えられるため、当該地区の高齢化の状況を町丁目別に整理することとした。



[出典] 総務省統計局/国勢調査結果

図13 福山市市街地部の町丁目別市街地形成時期



[出典] 総務省統計局/国勢調査結果

図14 福山市市街地部・東部方面における町丁目別高齢化率（H22年）

平成22年国勢調査結果による福山市市街地部・東部方面の町丁目別高齢化率を図14に示す。これより、東部方面の市街地形成時期が町丁目で異なることに起因して高齢化率も町丁目で異なっており、地区全体を見渡すとモザイク状に高齢化の高低が表現されている。

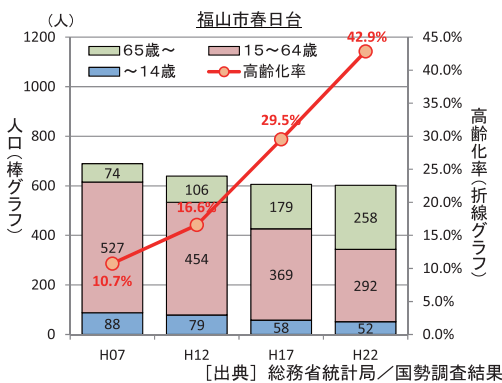
とりわけ高齢化率が高い地区は、春日台、伊勢丘7丁目、東陽台2丁目などであり、図15に春日台の人口・高齢化率の推移を示す。平成7（1995）年は人口約700人、高齢化率10.7%であった春日台は、15年後のH22（2010）年には人口が約600人、高齢

化率が42.9%と変化している。とりわけ高齢化率が急激に高くなっていることは、同地区は高度成長期のニュータウンと同様、同世代が同時期に入居したため一気に高齢化が進んだ地区であると言える。

また、東陽台2丁目や伊勢丘7丁目についても、春日台と同様、15年間で東陽台2丁目が11.3%から44.4%へ、伊勢丘7丁目では13.2%から39.7%へ高齢化率が急増している。

さらに春日台、伊勢丘に隣接する幕山台2丁目（H22高齢者数：124人、高齢化率：11.0%）の人口ピラミッドを見てみると（図16）、60～65歳が124人、55～59歳が156人、50～54歳が128人となっていることから、幕山台2丁目地区も、今後5年ごとに約10ポイントずつ高齢化率が高くなっていくことが明らかとなった。

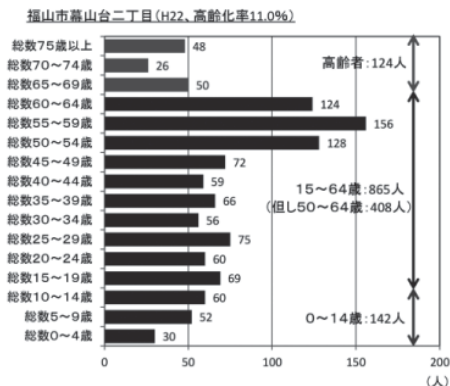
これより、福山市市街地部・東部方面は、今後、急激に高齢化が進展する地区が増えていくことと想定され、さらに、各地区や東部方面の多くの地区で人口減少が進むこととなれば「買い物弱者」が発現する可能性は極めて高い、と考えられる。



[出典] 総務省統計局/国勢調査結果

図15 福山市春日台の人口・高齢化の推移





【出典】総務省統計局/国勢調査結果

図16 福山市幕山台2丁目の人口ピラミッド

#### 4 「買い物弱者」への支援対策

「買い物弱者」への支援対策は、3.1.2項で整理した3つの発現要因（買い物先のサービス縮小・撤退、高齢化に伴う交通弱者化、買い物支援体制の不在・低下）への対応策を検討することで支援対策を整理できると考えられる。

以下、4.1節では網羅的に「買い物弱者」への支援対策メニューを整理し、4.2節では福山市市街地部での「買い物弱者」への支援対策について考察していく。

##### 4.1 支援対策メニューの整理<sup>(13)</sup>

支援対策は、『交通』で対応可能な対策（交通弱者対策）と、『交通以外』で対応可能な対策（買い物先や買い物支援の対策）に分けて整理していく。

###### (1) 『交通』で対応可能な対策

交通とは『人あるいは人と物が、道路や交通機関等を利用して、ある目的を達成するために行う、空間的な移動』である、と定義できるため、買い物行動において交通で何を移動させるのか、を考えることで支援対策を整理することができる。

買い物行動は、2.3節において、1)「店(商店)」に出かける、2)「商品」を買う、3)「家(居住地)」に持ち帰る、と整理できたため、各行動で交通により何を移動させるのか、を整理したものが図17である。

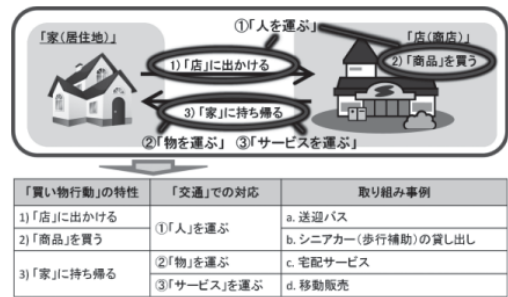


図17 『交通』による支援対策

すなわち、「店」に出かける「人」を運ぶ支援（例：送迎バス）、「商品」を買う際の店内での移動の支援（例：歩行補助の乗り物の貸し出し）、「家」に買ったものを持ち帰る際の「物」を運ぶ支援（例：宅配サービス）や、「家」に店舗（買物サービス）を運ぶ支援（例：移動販売）が考えられる。以下、各支援対策の概要を示す。

###### a) 「店」に出かける「人」を運ぶ支援：送迎バス

送迎バスはバスの運行主体（誰が送迎バスを運行するのか）により、3つのタイプが考えられる（図18）。

- 店(商店)が運行  
店側がバスを手配し、地域内を巡回して買い物客を送迎する方法
- 行政や社会福祉協議会等が運行  
福祉バス等の一環として、買い物先への送迎を行う方法
- 地域住民が運行  
地域住民がバス運行組織を設立してバスを運行する方法（地域住民による組織が運行費用等を管理し、バス運行は地元のバス会社に委託）

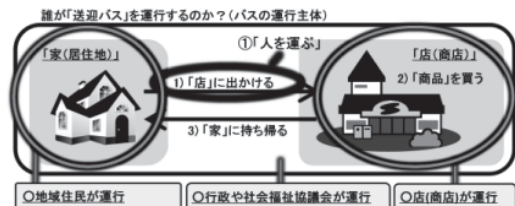


図18 送迎バスで想定される運行主体

b) 買い物の際の店内移動の支援(歩行補助の貸出)

例えば、広島市佐伯区の「らくらくえんオフィス」では、楽々園地区の市民が旗振り役となり、町内会、商店街、ショッピングセンター、行政、まちづくり団体などの協力を得て、ショッピングセンター内にタウンモビリティ・オフィス(電動スクーターの貸出拠点)をオープンさせ、移動支援を行っている。

電動スクーターはショッピングセンター内だけでなく、商店街、佐伯区役所方面など、オフィスから1km内外の範囲まで(ただし、利用者登録を行えば4km程度の範囲までの遠出が認められる)利用可能としている。

c) 買ったものを「家」に届ける支援(宅配サービス)

宅配サービスは荷物の輸送主体(誰が荷物を運ぶのか)により、2つのタイプが考えられる(図19)。

○店(商店)が荷物を届ける

例えばセブンイレブンでは、配達に超小型電気自動車を導入している<sup>(14)</sup>(店が届ける場合、配達エリアが決められているケースがある)

○宅配業者が荷物を届ける

店側が宅配業者に配達を依頼するケースや、社会福祉協議会等が店と宅配業者を仲介して荷物を地域住民に届けるケースがある

d) 「家」に店舗(サービス)を運ぶ支援(移動販売)

例えば、高知県の中山間地域では、地元スーパーによる移動販売サービスが行われている。

移動販売サービスは、昭和60(1985)年から地元スーパーにより行われていて、最盛期には車両8台で運営されていたが、人口減少に伴い採算が悪化し、一時期は撤退も検討されたが、県からの補助をきっかけに継続されている。

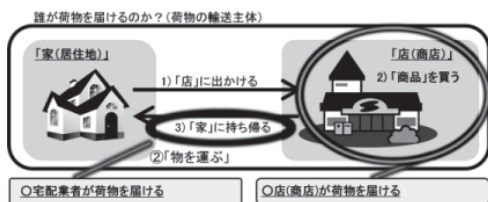


図19 宅配サービスで想定される輸送主体



図20 交通以外の「買い物弱者」支援対策

(2) 『交通以外』で対応可能な対策

『交通以外』で対応可能な対策としては、商店の復活、買い物代行や、街の構造を変えるとという支援対策が考えられる(図20)。

a) 閉店した「店」を復活させる

企業経営(商売として利益を得ること)では難しい場合、地域組織やNPO等が店舗を経営し、人件費削減等、必要経費を工夫した店舗経営を行う。

b) 買い物代行等による支援閉店

地域組織等が御用聞きや買い物代行サービスを行ったり、住民による相互扶助活動として自分の買い物と併せてクルマに同乗させていったり、買ってきてあげたりする。

c) 街の構造を変える

車に依存しなくても生活できる街へ構造を変える方法で、クルマを持たない高齢者は店が多い「街なか」に転居してもらう、という方法が考えられる。

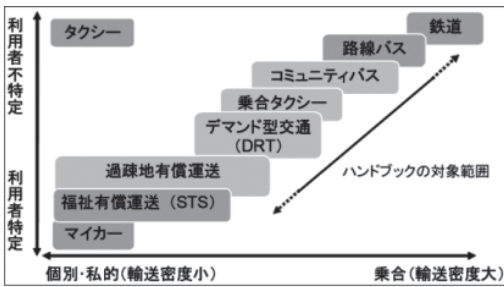
(3) 対策検討の際の留意点

以上で整理してきた「買い物弱者」の支援対策をまとめたものが表2である。

これら対策の導入に際しては、サービス需要に応じた対策を選択することが肝要であり、例えば、以

表2 「買い物弱者」支援対策メニュー

「買い物弱者」支援対策	買い物行動		
	1) 「店」に出かける	2) 「商品」を買う	3) 「家」を持ち帰る
「交通」での対応	○「人」を運ぶノ送迎バス 店が運行 ・行政や社会福祉協議会が運行 ・地域住民が運行	○「人」を運ぶ ・シニアカー(歩行補助)の貸出し	○「物」を運ぶノ宅配、通販 ・店が届ける ・宅配業者が届ける  ○「サービス」を運ぶノ移動販売
「交通以外」での対応	○買い物支援サービスの実施  ○住民による相互扶助	○閉店した店舗を復活	○買い物支援サービスの実施  ○住民による相互扶助
○街の構造を変える			



【出典】青森県生活交通ハンドブック

図21 サービス需要に応じた対策

下のような点に留意する必要があると考えられる。

- ・送迎バスを運行することにより、手に取って買い物すること、品定めができる等の利点はあるが、バスを運行する場合には、ある程度の乗客数が必要となる(図21)。
- ・そのため、多くの乗客が見込めない場合には、移動販売や宅配サービス等の他の方法を検討する必要がある。
- ・また、支援対策を導入する際には、①費用(持続可能な取り組みとするための収支)、②効果(問題・課題の解決度合い)、③合意形成(支援対策の選択と、利用度合いの見極め)についても検討することが必要である。

#### 4.2 福山市市街地部での取り組みの可能性

3.2節で検討したように、福山市市街地部では高齢化が進展しつつあるものの、人口減少には至っていないことから、現時点ではサービス需要は確保できる状況にあると考えられる。実際、福山市内では、地元スーパーによる送迎サービス(大型タクシーを利用し、週1回、無料送迎を実施)<sup>(15)</sup>や、移動販売の取り組み<sup>(16)</sup>が進められている。

こうした「買い物弱者」支援対策が持続的に行われるためには、サービス需要に見合う人口を確保していくこと、地域の人口減少を食い止める対策(例えば、子どもたちが自らの地域を「ふるさと」と思える気持ちを醸成し、一度地域外に出たとしても戻ってくる取り組みなど)が一例として考えられる。

## 5 おわりに

本稿は、昭和40年代より急激な都市化が進み、現在は約47万人が居住する福山市市街地部において、高齢化の進展による「買い物弱者」発現の可能性を検討するとともに、福山市における「買い物弱者」支援のあり方について論じてきた。

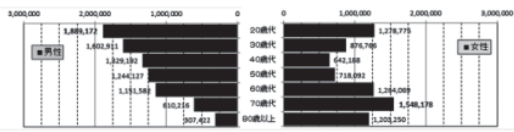
その結果、高度経済成長期に市街地が形成された福山市市街地部・東部方面では急激に高齢化が進展している地域が確認され、また、5年後、10年後に高齢化が進展する地域も確認されたことから、当該地域では、今後「買い物弱者」が発現する可能性が高いことが明らかとなった。

しかしながら、当該地域は、現時点では人口減少には至っておらず、買い物サービス需要が見込めていることから、小売業者による送迎サービスや移動販売の取り組みが実施・予定されている。

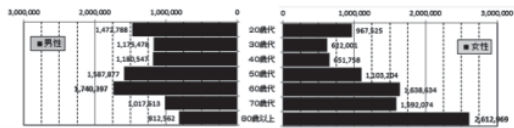
ただし、引き続き「買い物弱者」支援対策を維持するためには、地域の人口減少を食い止める等の対策に取り組むことが肝要であることを示した。

一方、本稿は、福山市における「買い物弱者」問題検討の緒に就いたばかりであり、以下に示す検討課題が残され、また研究展望が整理できる。

- 今回の検討では高齢化に着目して「買い物弱者」発現の可能性を検討したが、商業施設位置データ、商業施設への交通アクセス性や自動車保有状況などを考慮した検討が必要である。
- 本稿では「買い物弱者」発現の可能性を、直近の国勢調査結果に基づき検討を行ったが、将来的には人口減少・高齢化が一層進むことや、女性の単身高齢者が増えること(図22)等が想定されるため、将来推計人口による弱者発現の可能性検討が必要である。
- 「買い物弱者」の発現は、日本だけの問題ではなく、諸外国でも発現することが想定される。日本は高齢化の先進国であり、香港・韓国・タイ・中国等のアジア諸国においても、今後、高齢化が見込まれている(図23)。そのため、わが国の「買い物弱者」対策や取り組みノウハウの蓄積は諸外国にとっても有益になると考えられる。



【 単身者：若い男性が多い 】  
(a) 平成 22 (2010) 年の年齢階層別単身者数



【 単身者：高齢の女性が多い 】  
(b) 平成 47 (2035) 年の年齢階層別単身者数

【出典】 社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)」  
2013(平成 25)年 1月推計

図22 年齢階層別単身者数 (H22・H47)

国名	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年
日本	7.1	9.1	12.0	17.3	23.0	29.1	31.1	36.1	38.8
香港	3.9	5.9	8.7	10.9	12.9	18.2	26.5	32.1	35.6
韓国	3.3	3.9	5.0	7.3	11.1	15.5	23.4	30.5	34.9
スペイン	9.7	11.2	13.7	16.9	17.1	19.5	24.1	30.1	34.5
イタリア	11.1	13.4	14.9	18.3	20.3	22.8	26.8	31.7	33.0
ドイツ	13.6	15.6	15.0	16.3	20.8	23.1	28.2	31.6	32.7
タイ	3.5	3.7	4.5	6.6	8.9	13.0	19.5	25.9	30.4
ポーランド	8.2	10.3	10.1	12.3	13.5	18.1	22.1	24.2	29.1
フランス	12.9	14.0	14.1	16.0	16.8	20.3	23.2	25.4	25.5
カナダ	8.0	9.4	11.2	12.5	14.2	18.0	22.7	24.1	24.7
イギリス	13.0	14.9	15.7	15.8	16.6	18.9	21.7	24.0	24.7
中国	3.9	5.1	5.8	6.9	8.4	11.7	16.2	22.1	23.9
ベトナム	5.4	5.3	5.7	6.4	6.5	8.2	12.9	17.9	23.1
スウェーデン	13.7	16.3	17.8	17.3	18.2	20.7	22.0	23.1	22.8
ブラジル	3.7	4.2	4.5	5.5	6.9	9.5	13.6	17.6	22.5
アメリカ合衆国	9.8	11.3	12.5	12.4	13.1	16.6	20.1	21.2	21.4
トルコ	3.9	4.7	4.5	6.0	7.1	9.0	12.4	16.5	21.2
ロシア	7.7	10.2	10.2	12.4	13.1	14.8	18.1	18.3	20.5
メキシコ	3.7	3.8	4.3	4.9	6.0	8.1	11.3	16.0	20.2
インドネシア	3.3	3.6	3.8	4.7	5.0	6.3	9.2	12.7	15.8
インド	3.3	3.6	3.9	4.4	5.1	6.3	8.2	10.2	12.7
エジプト	4.2	4.5	4.8	5.3	5.5	6.3	7.9	9.3	12.3
南アフリカ	3.4	3.1	3.2	3.4	5.2	6.4	7.7	8.4	10.5

【出典】 総務省統計局/世界の統計「第2章 人口」

図23 諸外国における高齢化の推移

本稿は、平成26年7月に実施された、福山市立大学オープンキャンパス2014の模擬授業の内容をもとに作成したものである。

また、本稿は、福山市立大学の基盤研究費及び重点研究費の成果の一部である。

注

- (1) わが国で買い物弱者問題を学術調査研究として最初に取り扱ったのは「モータリゼーションによる都市変容がもたらした高齢者の生活実態についての研究」(科学研究費補助金研究成果報告書, 2006年)であり, 2010年には経済産業省『地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書』が, 2012年には農林水産政策研究所『食料品アクセス問題の現状と対応方向—いわゆるフードデザート問題をめぐって—』(サプライチェーンプロジェクト研究資料第1号, 農林水産政策研究所)が報告されている. なお, 「生活環境の悪化のなかで健康的な食生活の維持が困難となった, 都市の一部地域」を意味するフードデザート(food deserts)問題は, スーパーストアの郊外進出が顕在化したイギリスで, 郊外のスーパーストアに通えないダウンタウンの貧困層が, 都心に残存する, 値段が高く, かつ野菜やフルーツなどの生鮮品の品揃えが極端に悪い雑貨店での買い物を強いられている(Wrigley 2003ほか)ことが発端となっている.
- (2) 下記文献に詳しい.
  - ・杉田聡: 買物難民—もうひとつの高齢者問題, 大月書店(2008年)
  - ・杉田聡: 「買物難民」をなくせ! 消える商店街, 孤立する高齢者(中公新書ラクレ, 2013年)
- (3) 「買物難民」は上記(2)に記した文献で, 「フードデザート」は下記文献で用いられている.
  - ・岩間信之: フードデザート問題—無縁社会が生む「食の砂漠」, 農林統計協会(2013年)
- (4) 例えば, 下記文献では, 分野横断的な買い物弱者対策が例示されている.
  - ・買い物弱者応援マニュアルver.2.0買い物弱者を支えていくために~24の事例と7つの工夫ver.2.0~, 経済産業省(2011年)
- (5) 人口減少・少子高齢社会にあっても, 経済を持続可能なものとし, 安心して快適な暮らしを営んでいけるよう, 地方圏域の中心的な役割を果たす

拠点都市と圏域内の市町が連携協約を締結し、新たな広域連携を進める都市制度であり、平成26年5月の地方自治法改正により制度化された。なお、法改正を踏まえスタートした「新たな広域連携モデル構築事業」に福山市も採択されている。

(6) 下記文献より引用した。

- ・一般社団法人日本食農連携機構・財団法人流通経済研究所「農山漁村 買物支援プロジェクト」ホームページ

<http://www.kaimono-shien.com/intro/index.html>

(7) 下記文献に詳細が記されている。

- ・地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書～地域社会とともに生きる流通～，経済産業省，平成22年5月

(8) 下記資料に詳細が記されている。

- ・農林水産省・農林水産政策研究所ホームページ／食料品アクセスマップ

<http://cse.primaff.affrc.go.jp/katsuyat/index.html>

(9) 生鮮食料品販売店舗までの距離が500m以上で、自動車を持たない人口・世帯数の推計に基づいている。詳しくは下記文献を参照されたい。

- ・「食料品アクセス問題の現状と対応方向－いわゆるフードデザート問題をめぐって－」農林水産省・農林水産政策研究所，平成24年3月

(10) ここで言う距離は、物理的な長さとしての距離だけでなく、時間距離も考慮している。

(11) DID（人口集中地区，Densely Inhabited District）は、国勢調査で設定される統計上の地区である。人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区（調査区）が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区を設定している。ただし、空港、港湾、工業地帯、公園など都市的傾向の強い基本単位区は人口密度が低くても人口集中地区に含まれている。

(12) 下記文献を参考として整理した。

- ・笹井かおり：「買い物難民」問題 ～その現状と解決に向けた取組～，立法と調査，2010.8，No.307，p109-119

(13) 下記文献に記載されている支援対策を参考としているが、本稿では、独自の整理方法で支援対

策メニューを論じている。

- ・買い物弱者応援マニュアルver.2.0買い物弱者を支えていくために～24の事例と7つの工夫ver2.0～，経済産業省（2011年）

なお、本文中のらくらくえんオフィスの事例は、下記ホームページを参考とした。

- ・中国・地域づくり交流会ホームページ  
<http://www.c-haus.or.jp/townmobility/>

(14) 詳細は下記資料に記載されている。

- ・株式会社セブン-イレブン・ジャパン NEWS RELEASE（2012年7月2日）『業界初！お届けサービスに「超小型電気自動車」を採用』

(15) 詳細は下記資料に掲載されている。

- ・中国新聞 2014年6月6日朝刊  
（福山市／エブリィ引野店による無料送迎）

(16) 詳細は下記資料に掲載されている。

- ・2014/5/20 日本経済新聞 電子版
- ・移動スーパーとくし丸ホームページ

## 参考文献

- 杉田聡：買物難民—もうひとつの高齢者問題，大月書店（2008年）
- 杉田聡：「買物難民」をなくせ！消える商店街，孤立する高齢者（中公新書ラクレ，2013年）
- 岩間信之：フードデザート問題—無縁社会が生む「食の砂漠」，農林統計協会（2013年）
- 笹井かおり：「買物難民」問題 ～その現状と解決に向けた取組～，立法と調査，2010.8，No.307，p109-119
- 農林水産省・農林水産政策研究所「食料品アクセス問題の現状と対応方向—いわゆるフードデザート問題をめぐって—」，平成24年3月
- 経済産業省「買物弱者応援マニュアルver.2.0買物弱者を支えていくために～24の事例と7つの工夫 ver2.0～」，2011年
- フードデザート問題研究グループ／ホームページ  
[http://www18.atwiki.jp/food\\_deserts/](http://www18.atwiki.jp/food_deserts/)
- フードシステム研究／ホームページ  
<https://www.jstage.jst.go.jp/browse/jfsr/-char/ja/>

## A Study on the possibility of "shopping refugees" emergence in Fukuyama urban area

Kazunari WATANABE

In Japan, "shopping refugees" is increased by the withdrawal of commercial facilities. In recent years, "shopping refugees" of the older people is an important urban issue.

First, the purpose of this paper is to organize the background of "shopping refugees" emergence. Then, it is to analyze the possibility of "shopping refugees" emergence in Fukuyama urban area. Also, organize the measures menu of "shopping refugees", we discuss the possibility of the introduction of measures menu in Fukuyama urban area.

Keywords : older people, shopping refugees, measures menu, Fukuyama urban area

