

大都市圏郊外地域における買い物難民問題：影響と対策

張 芄[†]

要 旨

日本では、これまでに各町に小売店が密集し、地域の生活を支える商店街が形成されてきた。しかしながら、最近では大型店が郊外に相次いで進出し、加えてモータリゼーションの進展により、商店街への来客数が減少している。多くの人々が車を利用するようになったことで、駐車施設の充実した郊外型商業施設がさらに拡大している。この動向は、特に高齢化社会にとって深刻な課題を提起している。

経済産業省（2015）は、「買い物難民」を「流通機能や交通網の弱体化と共に、食料品等の日常の買い物が困難な状況におかれている人々」と定義しており、日本全国で約700万人と推計している。また、「買い物難民」に似た言葉として、「フードデザート」、「買い物弱者」という表現も使われている。日本全国各地の買い物難民を支援するために、経済産業省は「買い物弱者応援マニュアル」（Ver.3.0）（2015）より5つの提案を指摘している。①家まで「商品を届ける」、②家から「人々が出かけやすくする」、③身近な場所に「店を作る」、④コミュニティ形成、⑤物流の改善・効率化、である。

本研究では大東市龍間地区の買い物に不便を抱える住宅団地を対象に、資料と住宅地図によって龍間地区の世帯構成、買い物環境や交通環境を調べ、そしてこのような調査結果を踏まえ、現実に向けた具体的な対策を提案する。今後さらに高齢化が進む問題に支援策をめぐる課題について研究することを目的にする。

目次

要旨	69
はじめに	70
第2節 買い物難民問題の詳細	71
2.1 買い物難民とは	71
2.2 買い物難民問題向けの諸既存対策	72

[†] 大阪産業大学大学院 経済学研究科 博士課程3年
草稿提出日 2024年2月29日
最終原稿提出日 2024年4月30日

2.2.1	家まで「商品を届ける」	72
2.2.2	家から「人々が出かけやすくする」	73
2.2.3	身近な場所に「店を作る」	73
2.2.4	コミュニティ形成	74
第3節	先行研究サーベイと本研究の方向性	74
第4節	大東市龍間地区の实地調査	75
4.1	大東市及び龍間地区の概要	76
4.2	アンケート調査の概要	79
4.3	調査結果の概要	79
4.3.1	世帯票による家族全員の情報	79
4.3.2	個人票集計による回答者自身の普段の買い物行動	82
4.3.3	現在の外出時の状況	85
4.3.4	コミュニティバスまたは路線バスの利用について	86
4.4	大東市龍間における買い物難民対策の方向性	87
	おわりに	88
	参考文献	89

はじめに

買い物難民問題は、欧米では20年以上前から問題化されている。例えば、アメリカでは1990年代から、巨大ディスカウントチェーンであるウォルマート（Walmart）が「エブリデーロープライス（毎日安売り）」をキャッチフレーズに、大口の仕入れを活かして地方都市への出店を積極的に行った。これにより、駐車場が完備される巨大店舗が各地に出現し、地域の零細な小売業は価格競争に敗れ、顧客流出や店舗閉鎖が相次いだ（村上，2014）。

その結果、町の食料品店はウォルマート1軒のみとなり、地域商業機能が著しく失われた。さらに、ウォルマートがチェーン全体の経営合理化のために町から撤退するケースもあり、その結果、食料品を調達できる場所がなくなる「フードデザート（食の砂漠）」となり、地域住民は「買い物難民」となるケースが続出する。

近年、日本でもこのような買い物難民問題が注目されている。しかし、日本の場合、供給側の構造的な要因に加えて、高齢化や人口の減少による過疎化など、市場の縮小による

影響が大きいとされている。それに伴い、買い物難民問題は単なる買い物不便だけでなく、失業問題やクルマ社会の浸透、道路基盤の改善による物流業態の変化など、さまざまな社会問題を引き起こしている（関，2015）。

日本では、買い物難民問題に対してさまざまな対策が取られているが、課題も残っている。例えば、小規模店舗の再評価や移動販売、宅配、交通機関の活用、コンパクトシティの推進¹⁾などがあるが（木立，2011）、個々の買い物難民のニーズや効果についての実証研究は未だ十分ではなかった。また、都市部と農村部の買い物環境の違いも考慮する必要がある。都市部では物理的な買い物環境は比較的良好であるが、一方で、農村部では物理的な食料品店の不足が深刻化している。しかし、農村部では家族や地域コミュニティの相互扶助がうまく機能しているケースも多く見られている（岩間，2012）。このような状況から、都市部と農村部の中間に位置する大都市圏郊外地域では、これまでの研究が不足している可能性が考えられる。

そこで、本研究では、大都市圏郊外地域における買い物難民問題に焦点を当て、より効果的な対策を模索することを課題とする。段取りとして、まず第2節では買い物難民問題の詳細を振り返り、本研究の研究対象を特定する。次に、第3節では先行研究をサーベイし、本研究の方向性を見出す。最後に、第4節では筆者が平成30年8月に実施した「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果に基づき、大都市圏郊外地域における買い物難民問題を解決するための、政府や市などの公共団体、小売店、交通機関、そして地域住民など、三位一体としての対策を見出す。

第2節 買い物難民問題の詳細

2.1 買い物難民とは

買い物難民は日本全国で約700万人と推計されており（経済産業省，2015）、2010年以降、各自治体がこの問題を深刻に捉え始めている。この問題に関しては、「買い物弱者」、「買い物難民」、そして「フードデザート」という様々な表現が使用されている。フードデザートについては、社会・経済環境の急激な変化に伴って、「生鮮食料品供給体制の崩壊」と「社会的弱者の集住」という二つの要素が重なったときに、社会的難民の健康悪化問題として議論されることが多い（岩間，2013）。一方、「買い物弱者」または「買い物難民」は、

1) 現在、小売業の対策の中で利益を上げる仕組みを持つ事例としては、とくし丸という移動スーパー（村上，2014）と、大宮産業共同商店（佐藤，2015）と、消費生活協同組合（以下は生協と略す）における買い物難民対応（ケース①コープさっぽろとケース②福井県民生協）（吾郷，2019）の事例がある。

「流通機能や交通網の弱体化と共に、食料品等の日常の買い物が困難な状況におかれている人々」と定義できる（経済産業省，2015）。これらの表現は異なるが、いずれも問題の本質を「弱者を排除する社会の構図」に求めることができ、経済的要因よりもむしろ社会的要因に起因している（吾郷，2019）。「難民」という言葉は“弱者”よりも強いニュアンスを持ち、公共交通の廃止や便数の減少などの外部環境の変化によって困難な状況に追いやられたことを強調しているが、この研究では、このような議論を踏まえ、用語を「買い物難民」に統一することにする。

2.2 買い物難民問題向けの諸既存対策

消費者が商品を購入する手段により、多様な買い物難民対策を4つのカテゴリに整理できる。すなわち、消費者と小売業者の間で商品を購入する方法として、①流通手段（移動販売、宅配など）、②交通手段（バス、タクシー、お買い物サポートカーなどの交通手段）、③個人属性や家族環境の理由により重い荷物を持つことが困難な高齢者や日常の会話機会が不足している高齢者、自らで商品を商店で購入し、消費者の自宅まで商品を宅配すること（来店宅配や会食事業など）、④まちづくりや立地適正化計画による小売業者の「歩み寄り」と消費者の「歩み寄り」（店舗の出店や住民が作る団体による共同売店や配食サービスなど）の4つのカテゴリになる。本節ではこれらの4つのカテゴリに基づいて、経済産業省が2015年に設定した「買物弱者応援マニュアル」（Ver.3.0）に沿って、既存の買い物難民対策に関する事例や先行研究を整理する。

2.2.1 家まで「商品を届ける」

買い物難民対策の4つのタイプのうち、①の宅配について述べる。家まで商品を届けることは、宅配事業や消費者が自らで商店を選ぶ商品を自宅まで宅配する来店宅配に該当する。移動販売や宅配事業は、自ら商店まで出かけることが困難を感じる人々へのサポートである。メリットは利用者が自宅にいながら商品を手に入れることができるという点である。しかし、直接に商品を見定めることができないことや、買い物という楽しみの行為やコミュニケーションに欠けることなど、デメリットも存在する。来店宅配事業は、消費者が自ら商店で購入した商品を小売業者が自宅まで宅配することを指す。メリットは、健康状態の理由で外出が困難な高齢者が買い物を楽しむことができ、他の顧客や店員との会話が可能という点である。高齢者の心理的健康にも積極的な役割を果たすことができる。

現在、買い物難民を支援するために、利益を上げる仕組みを持つ事例として、①の流通手段の対策（移動販売や宅配事業など）が最も一般的であると考えられている。家まで商

品を届けるという対策として、生協における買い物難民対応（ケース①のコープさっぽろとケース②の福井県民生協）（吾郷，2019），モコ宅配便の事例が挙げられる。例えば，ケース①のコープさっぽろでは，移動販売事業に加えて，一部の店舗で宅配サービスも提供されている。福井県民生協では，移動販売事業に加えて，買い物難民対策の類型②である交通手段として，お買い物バスの運行や買い物代行サービス，さらに夕食宅配などの対策が実施されている。福井県民生協の買い物代行サービス「おつかいさん」は，特定の店舗で利用登録を行い，夕食宅配の配送エリア内で平日の食事時間に電話で注文を受け付け，特定の時間帯に配達するサービスである。手数料は宅配料と同額の108円であるが，一定の供給額を超えると手数料が無料になる。

2.2.2 家から「人々が出かけやすくする」

買い物難民対策の4つのタイプのうち，②の交通手段について述べる。家から出かけやすくすることは，買い物難民に対して公共交通手段を提供することを意味する。例えば，乗合バス，乗合タクシー，お買い物サポートカーなどがある。

ここでは，コープ大分の「お買い物サポートカー」を紹介する。大分県は，九州地方では人口密度が比較的lowく，高齢化が進んでいる地域である。お買い物サポートカーでは，このような地域に居住し，かつ自動車を運転できない人々を対象に，週に1回決められた曜日と時間に，自宅の近くから店舗までの送迎サービスを提供している。利用者は組合員であることと事前予約が必要であるが，利用料金は無料になる。

この対策は，公共交通の廃止により買い物が困難になった人々にとって極めて重要な取り組みと考えられる。ただし，コープおおいたのお買い物サポートカーは，対象店舗から車で15分圏内に限定されるなどの制限がある。今後の課題として，利用可能な地域がまだ限られていることが挙げられる。また，将来的には技術の進歩により，自動運転などの低コストの配送や事業が進展することが期待される。

2.2.3 身近な場所に「店を作る」

買い物難民対策の4つのタイプのうち，①の移動販売と類型④の小売業者からの「歩み寄り」（例えば，店舗の出店など）が含まれている。移動販売は，多様な買い物難民対策の中で最も普遍的な対策と考えられる。身近な場所にお店を設置することによる対策として，生協における移動販売事業，JA あづみの移動販売車，マイクロスーパーなどの事例が挙げられる。ここでJA あづみの移動販売車について簡単に紹介する。「あんしん」号は，JA ぐらしの助け合いネットワーク「あんしん」のメンバーと，生き生き塾の活動から生

まれた直売所「ふるさと市安曇野五づくり畑」を出荷メンバーの力で立ち上げた。10年の活動の中で、高齢化したメンバーから「買い物に行けなくなった」という不便な声が寄せられ、その声に応える形でこの取り組みが始まったのである。

このような対策のメリットは、撤退した商店ほどの品揃えは提供できないかもしれないが、再び買い物を行う機会を提供できるという点である。しかしながら、デメリットとしては、供給・販売側が少ないことがある。これは、運送や店舗運営のコストが高く、需要が少ないため利益を上げるのが難しいという事情によるものである。商店が撤退する背景には需要の少なさや輸送・店舗運営の高コストなどの根本的な問題が存在する（吾郷，2019）。そのため、効率的な販売体制の確立や地域住民組織による自発的な運営など、様々な工夫が必要であると述べている。

2.2.4 コミュニティ形成

買い物難民対策の4つの類型のうち、③の会食事業が挙げられる。コミュニティ形成は、地域の人々がお互いに支え合う取り組みを指す。このような取り組みの例として、会食事業が挙げられる。吾郷（2019）によれば、コミュニティが十分に機能し、頻繁に顔を合わせる機会があれば、買い物に関する問題が大幅に軽減されるとされている。高齢者などが周囲に頼る人がいない場合、買い物に関する問題がよく見られる。そのため、コミュニティの要素は重要である。特に都市部ではコミュニティが希薄化しており、周辺に商店が存在していても引きこもってしまい、買い物に困難を抱えることがある。また、ニュータウンにおける住民の高齢化などの問題が顕在化しており、このようなコミュニティの役割は今後ますます重要になるとと思われる。他方、基盤となる物流の効率化を図る取り組みでは物流の改善・効率化も買い物難民対策の流通手段として検討されている（吾郷，2019）。

総じて、買い物難民問題の発生原因は多様にあり、極めて地域の特性に規定される部分が多くある。地域の現状に沿う対策は避けて通れないのである。

第3節 先行研究サーベイと本研究の方向性

買い物難民問題が顕在化した背景を踏まえて多面的な視点から富んだ考察がされている。消費者視点では、買い物難民の問題を解決するために、以下の4つの対策を構築する必要がある（杉田，2008）。すなわち、宅配サービス、移動販売、店舗への移動手段の提供、そして、便利な店舗立地である。この視点を中心として、経済産業省（2010）は、買い物難民を支援するために、以下の三点を主張している。第一点は店舗の立地、第二点は商品

の宅配，そして第三点は，店舗へのアクセス容易性の確保を提示している。それに加えて，農林水産省（2013）では，「食料品の買い物における不便や苦勞を解消するための先進事例」の中で，「店舗販売」，「食品宅配」，「移動販売」，と「共食，会食」という対策を提示している。しかし，前出した諸先行事例の分析からわかるように，様々な取り組みの内容と作用における工夫に関するものがほとんどで，漠然な研究として，有効な対策として，何が有益であるかという疑問がのこる。

買い物難民問題が顕在化した背景において，「主体間の連携」，「人と人のつながりの重要性」に関して強調している研究もある。例えば，フードデザートへの対応として，以下の五点が重要だと強調できる（木立，2011）。第一点は小規模店舗の再評価，第二点は移動販売，第三点は宅配，第四点は交通機関，そして第五点はコンパクトシティである。岩間（2013）は，フードデザートを，「社会の弱者（高齢者，低所得者など）が集中居住」，商店街の消失などに伴う買い物環境の悪化（食料品アクセスの低下）と地域，家族コミュニティの希薄化に伴う生活支援の減少（ソーシャル，キャピタルの低下）のいずれか，あるいは両方とも生じた地域としていると，問題根源の複雑性を指摘している。

他方，小売業視点では，買い物難民を支えるためには，経営をいかに継続させるべきかという困難がある。さらに，高齢者を主体として食料品を提供し続けることに絞ると，小売業としての事業継続性の困難度がさらに高まる。そのため，「買い物難民問題への対応方を3軸に分ける。第一の軸は流通業視点の軸であり，宅配サービス，移動販売。店舗への移動手段の提供，便利な店舗立地の軸を前提とする。第二の軸は，買い物難民問題への対応策として買い物機会の提供を主体とするか，買い物提供の範囲を超え地域との連携化（地域特性や地域住民の安否確認の提供等）への対応までを担うのかの検討の有効性を考える。第三の軸は，買い物難民である利用者の状況を主体に検討することが有効であり，買い物のために外出することの難易度が高いか否かを軸に検討することが有効である」（菊池，2015）。

第一軸を流通業の視点で考えると，移動販売対策が基本的に宅配サービスの提供を可能としている。買い物移動手段の提供主体が単なる企業だけで対応するのは困難である。したがって，買い物難民への買い物機会を提供する主体として移動販売を重視し，その継続性の可能性については，実際の事例をもとに検討する必要がある。

第4節 大東市龍間地区の实地調査

本研究では大東市龍間地区の買い物に不便を抱える住宅団地を対象に，1）高齢化状況

と地域概要の調査と分析, 2) その地域の問題認識と対応策の現状調査, 3) 平成30年度8月に実施した「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果を踏まえ、今後さらに高齢化が進む問題に対する支援策をめぐる課題について明らかにすることを目的にする。

研究方法は調査資料と住宅地図によって龍間地区の世帯構成、買い物環境や交通環境を調べ、そしてこのような調査を通じて、解決に向けた具体的な対策と課題について提案する。龍間地区の買い物難民問題を解決するため、政府や市など公共団体、小売店や交通機関と住民が作る団体という三つの主体から有効な買い物難民対策を見だしたいと考えている。

本章では、研究対象とする地区を選定した。大東市及び龍間地区の概要を整理する。「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果を踏まえ、現実に向けた具体的な対策を提案する。今後さらに高齢化が進む問題に支援策をめぐる課題を提示する。

4.1 大東市及び龍間地区の概要

私自身は高齢化が進む大東市の住道駅付近のマンションに住んでおり、近くには高齢者の単独世帯が多い上にスーパーから遠い町内もあり、大きな買い物袋を持って歩く高齢者の姿を目にすることがある。特に、大東市の東南部に位置した龍間地区に住んで人々の日常の買い物行動に関心を持っている。その理由は、人口減少と高齢化が進行しており、高齢者の独居世帯が増加する傾向もある。龍間地区は、地図から見ると地域内には商店街やスーパーやコンビニエンスストアなど買い物先は一切ないので、買物の利便性は失われている。こうしたことから「買い物難民」の発生要因には、高齢化だけでなく買い物環境の悪化もあるといえる。したがって、本稿では、龍間地区に「買い物弱者」の問題が存在するかどうかを確認しつつ、存在する場合は、その発生が何に起因するのかを明らかにすることを試みたい。そして、当該地区やそこに居住する住民の特性から、有効な対策について考察する。

大東市は大阪府の東部、河内地方のほぼ中央に位置し、東西7.5キロメートル、南北4.1キロメートル、総面積は18.27平方キロメートルで、大阪府内43市町村の中で30番目の広さである。総人口は約12万人である。東は豊かな自然が息づく「金剛生駒紀泉国定公園」を境に奈良県に、西は大阪市に接している。また、北は門真市、寝屋川市、四條畷市に、南は東大阪市に、それぞれ接している。大阪市内及び京都府南部方面へは、JR学研都市線で結ばれ、道路も市の中央を南北に外環状線(国道170号)、東西を府道大阪生駒線が走り、交通の便にも大変恵まれたところである。

図1にあるように、大東市の東部は急峻な生駒山系の山間地で、中部から西部にかけては沖積による低湿地平野で、その比率はほぼ1：2となる。土地利用状況について、平坦地に広がる住宅や商工業向けの都市的な使い方の用地は全体の約65%で、逆に農地や山林の自然的な使い方の用地は約35%を占めている。

平成27年国勢調査により、総人口は123,217人で、府内では16番目、世帯数は51,949世帯である。人口構成については、65歳以上の割合は25.6%で、15歳未満の割合は12.9%である。市民の仕事は、流通・サービス業などの第3次産業が68.6%、製造業中心の第2次産業が31.2%、そして農業などの第1次産業はわずかに0.2%である。昼夜間人口比率は97.8%で、近郊住宅都市としては働き場所、学校も多い自立性を持つまちである。

平成26年経済センサス基礎調査により、大東市全市の事業所総数は4,889（事業内容



図1 大東市の位置

出所：大東市市役所ホームページ「大東市の紹介」位置・地勢・すがた
<https://www.city.daito.lg.jp/site/iju/1017.html>

等不詳を除く)である。従業者30人未満の中小企業が9割を超えているが、全体で約5.3万人の人々が働いている。2015年農林業センサス、平成26年工業統計調査と平成26年商業統計調査により、農業は耕地面積が約28ヘクタール(約280,000平方メートル)残されており(販売農家分)、緑地環境として大切な役割を果たしている。工業は、機械・金属などを中心に、プラスチック製品、鉄鋼、パルプ・紙・紙加工品が製造され、2,300億円を越える製造品出荷額等をほこる。商業では、卸売業が事業所数137、年間商品販売額約837億円、小売業ではそれぞれ488、約1,096億円となっている。

次に、大東市近35年のおいたちを紹介する。昭和60年代に入り、市制も30周年を迎えるころから急激な都市化と大水害の影響を残しながらも大東市はまちづくりの新しい段階を迎えるようになっていく。JR片町線の複線電化(1979年)、連続立体化(1989年)、「学研都市線」への位置付け変更、更にはJR東西線との乗り入れ(1997年)や近畿自動車道、大阪外環状線の開始始め広域幹線道路の整備は、大東の大阪都心部や周辺諸都市との地域関連性をますます強めつつある。

次に、大東市にある大字龍間について紹介する。本論文が調査対象とした大字龍間は、図2にあるように、大阪府大東市の東南部に位置し、面積は約7ヘクタール(70,000㎡)

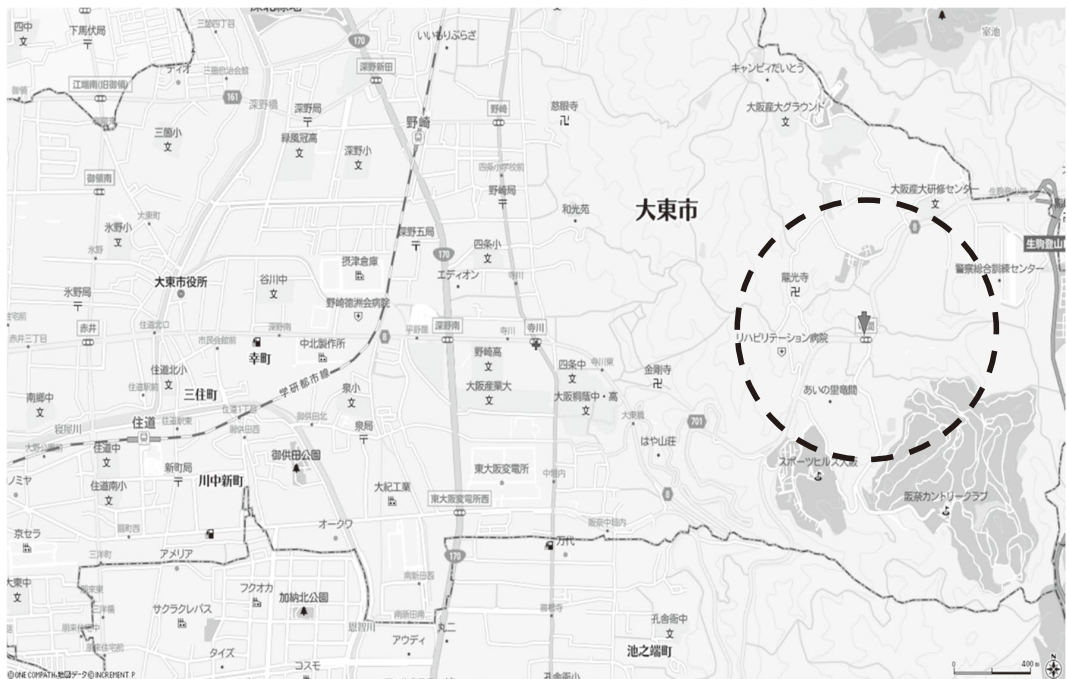


図2 大字龍間の位置

出所：Mapion 地図一龍間

<https://www.mapion.co.jp/m2/34.71199426,135.62344857,16>

である。本地区は生駒山系の中腹、市街化調整区域内にある古くからの集落である。地区の中央を横断する形で主要地方道大阪生駒線が整備され、龍間地区は大阪と奈良を結ぶ大動脈として機能している。本地区はJRの最寄り駅（野崎駅）まで車で15分程度（約2.5km）と比較的近い距離にあるが、生駒山系の中腹に位置するため高低差が大きく、車などの移動手段がなければ暮らしにくいという不便がある。また、市街化調整区域であり自由な建築活動は制限されている。大字龍間地区内の総人口は501人で、世帯数は251世帯である。平成27年度と比べ総人口は68人減少し、世帯数は24世帯減少した。こうしたことから、人口減少と高齢化が進行しており、高齢者の独居世帯が増加する傾向にもある。このまま放置すれば、コミュニティの衰退などの危機が迫っている。

4.2 アンケート調査の概要

本論文では「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果（平成30年8月実施）を利用する。

大東市では、安全で快適な暮らしの基盤づくりを目指して、「大東市公共交通基本計画」の策定に向けて検討を行っている。平成30年8月に、大東市龍間地区において、今後の公共交通のあり方について検討するために、日ごろの移動に際しての実状や意見等に関するアンケート調査を実施した。このアンケート調査票は、世帯票（家族全員の情報）1部と個人票（家族5歳以上の人の回答、最大4人）4部で構成される。

アンケート調査では、龍間地区町会の協力によって、180世帯に配布し、77%にあたる138世帯から回答を得られた。なお138世帯は、龍間全263世帯のうち、52.5%にあたる。個人票について、龍間人口535人のうち、64.3%にあたる344人から回答を得られた。

4.3 調査結果の概要

以下ではアンケート調査結果を、質問票にある質問項目の順に説明することとする。

4.3.1 世帯票による家族全員の情報

表1にあるように、約9割が「20年以上」も龍間に居住している。家族の人員構成について、表2にあるように、2人世帯が最も多く、次いで3人世帯、1人世帯が多い。平均2.83人/世帯となっている。65歳以上の高齢者は、41.6%となって、約半分を占めている。75歳以上の高齢者いわゆる後期高齢者は全高齢者数の52%を占めている。図3にあるように、特に45歳～64歳の人、31.2%となって、約1/3を占めている。割合が一番多く、10年20年が経ったら、もっと深刻な問題になると考えられる。免許有無については、28%にあたる、

表1 居住年数

	世帯数	割合
1年未満	1	0.8%
1年～4年	1	0.8%
5年～9年	1	0.8%
10年～19年	6	4.6%
20年以上	117	89.3%
無回答	5	3.8%
合計	131	100.0%

※世帯票無は除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表2 世帯人員

	世帯数	割合
1人	21	16.0%
2人	43	32.8%
3人	29	22.1%
4人	20	15.3%
5人	11	8.4%
6人	7	5.3%
合計	131	100.0%
平均	2.83	

※世帯票無は除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

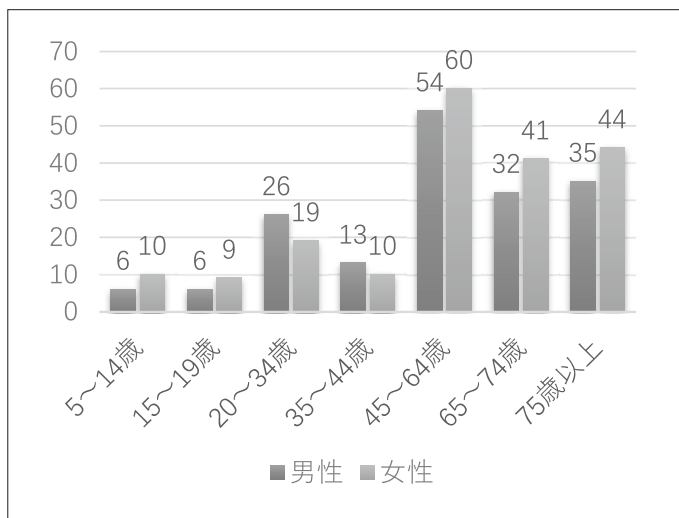


図3 男女別年齢状況

出所：龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）より筆者作成。

表3 免許有無×送迎有無

単位：人

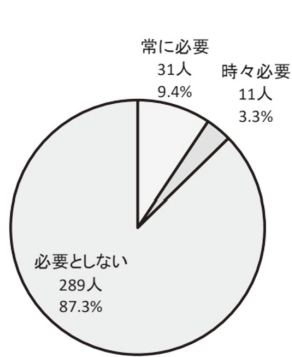
	家族を送迎している	送迎されている	どちらでもない	計
持っている	83	9	132	224
持っていない	0	62	25	87
合計	83	71	157	311

※世帯票無及び無回答は除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

	家族を送迎している	送迎されている	どちらでもない	計
持っている	37.1%	4.0%	58.9%	100.0%
持っていない	0.0%	71.3%	28.7%	100.0%
合計	22.8%	22.8%	50.5%	100.0%

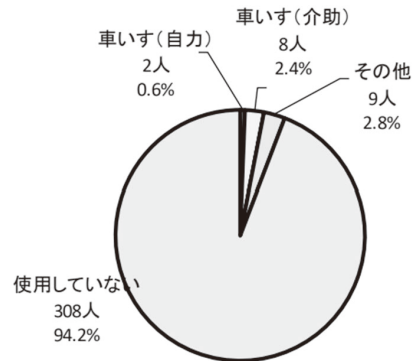
※世帯票無及び無回答は除く



※世帯票無及び無回答は除く

図4 外出の際の介助・付添いの有無

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）



※世帯票無及び無回答は除く

図5 外出の際に使用している補助具

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表4 世帯ごとの自動車・バイク（原付含む）・自転車の所有台数

単位：世帯

	自動車	バイク (原付含む)	自転車
0台	26	25	8
1台	39	10	4
2台	25	2	2
3台	8	0	0
4台	6	0	0
5台	1	0	0
6台	0	0	0
合計	105	37	14

※世帯票無及び無回答は除く

	自動車	バイク (原付含む)	自転車
0台	24.8%	67.6%	57.1%
1台	37.1%	27.0%	28.6%
2台	23.8%	5.4%	14.3%
3台	7.6%	0.0%	0.0%
4台	5.7%	0.0%	0.0%
5台	1.0%	0.0%	0.0%
6台	0.0%	0.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

※世帯票無及び無回答は除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

87人が自動車の運転免許を所有していない。表3にあるように、自動車免許保有者の4割が家族を送迎しており、62人が送迎されている状況である。28.7%にあたる、約1/3の回答者が、「家族を送迎している」「送迎されている」どちらでもないと答えている。このような世帯で、不便な交通環境で買い物行動と現時点の状況に対する意向がどうなっているかが本地区買い物難民対策の検討の重要な根拠だと考えられる。家族・親族が近隣に在住し、普段の買い物を手伝ってくれるならば、自動車あるいは運転免許証を保有しなくても、日常の買い物に不便を感じることは減るだろうかと考えられる。図4と図5にあるように、外出の際の介助・付添いの有無については、約1割が外出の際に介助・付き添いが必要である。5%が外出の際に、補助具を使用している。世帯ごとの自動車・バイク・自転車の所有台数については、表4にあるように、25%にあたる26世帯において、自動車を所有していない。

4.3.2 個人票集計による回答者自身の普段の買い物行動

普段の買い物行動についてのアンケート調査結果を説明する。外出有無については、9割が買物目的で外出している。1.2%にあたる、4人が外出したいが難しいと感じている。10.6%にあたる、34人がその目的で外出しない。表5にあるように、買物目的の外出頻度は「週に1～2日」が4割と最も多く、平均外出頻度は0.42である。次は「週に3～4日」と「ほぼ毎日」がそれぞれ2割となる。表6、表7と表8にあるように、買物目的での外出の目的地は、半数が大東市内、半数が市外である。大東市内では住道に買い物する人は、46.9%となって最も多く、次は寺川が34.7%となっている。野崎と赤井と回答される人もいる。その他府県では奈良県が最も多く、他の目的（通勤・通学、通院、業務または仕事、趣味や社交）と比較しても奈良県への外出が顕著である。商業施設が集中している生駒駅

表5 買物目的で外出頻度

	回答者数	割合
ほぼ毎日	56	20.4%
週3～4日	58	21.2%
週1～2日	120	43.8%
月2～3日	34	12.4%
月1日以下	6	2.2%
合計	274	100.0%
平均外出頻度	0.42	

※無回答除く

出所：「龍龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表6 買い物目的で外出目的地

	回答者数	割合
居住地と同じ町内	17	6.4%
その他大東市内	160	59.9%
大阪市	33	12.4%
大阪府下	50	18.7%
他府県	125	46.8%
合計	385	144.2%
母数	267	100.0%

※複数回答

※無回答除く

出所：「龍龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表7 買い物目的で外出

※目的地「その他大東市内」回答

	回答者数	割合
住道	23	46.9%
野崎	7	14.3%
寺川	17	34.7%
赤井	2	4.1%
合計	49	100.0%

※複数回答
※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表8 買い物目的で外出

※目的地「その他府県」回答

	回答者数	割合
奈良県	117	96.7%
京都府	3	2.5%
いろいろ	1	0.8%
合計	121	100.0%

※複数回答
※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表9 主な交通手段（複数回答）

		回答者数	割合
鉄道	四篠駅	3	1.1%
	野崎駅	15	5.5%
	住道駅	50	18.2%
	鴻池新田駅	0	0.0%
	門真南駅	0	0.0%
	吉田駅	0	0.0%
	生駒駅	0	0.0%
	東生駒駅	0	0.0%
	その他	1	0.4%
路線バス	近鉄バス	55	20.1%
	京阪バス	1	0.4%
	その他	1	0.4%
大東市コミュニティバス		0	0.0%
大東市東部地域乗合タクシー		0	0.0%
送迎バス		3	1.1%
タクシー		6	2.2%
自動車（運転）		208	75.9%
自動車（送迎）		37	13.5%
バイク		8	2.9%
自転車		1	0.4%
1歩		1	0.4%
合計		390	142.3%
母数		274	100.0%

※複数回答
※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

周辺への買物と考えられる。

主な交通手段について回答は、表9にあるように、自動車（運転）が75%と最も多い。このことは、買い物交通を自家用車に依存していることが明らかになる。公共交通利用者では、近鉄バス利用が55人、住道駅利用が50人と多い。「公共交通（バス・鉄道）を利用している」（複数回答）と回答している人が約40%となっている。つまり、公共交通（バス・鉄道）を利用しての買い物は少ないことがみられた。理想の交通手段については、表10にあるように、半数が「現状のままでよい」と回答している。現在、自動車（運転）している方でも、近鉄バスやコミュニティバス、東部地域乗合タクシーを希望する人が39.6%となっている。ほかに、地図から見ると龍間地区の周囲にはスーパーやコンビニエンススト

表10 理想の交通手段（複数回答）

		回答者数	割合
現状のままでよい		129	48.1%
鉄道	四篠駅	4	1.5%
	野崎駅	17	6.3%
	住道駅	34	12.7%
	鴻池新田駅	0	0.0%
	門真南駅	0	0.0%
	吉田駅	0	0.0%
	生駒駅	39	14.6%
	東生駒駅	0	0.0%
	その他	2	0.7%
路線バス	近鉄バス	67	25.0%
	京阪バス	11	4.1%
	その他	1	0.4%
大東市コミュニティバス		27	10.1%
大東市東部地域乗合タクシー		12	4.5%
送迎バス		11	4.1%
タクシー		4	1.5%
自動車（運転）		54	20.1%
自動車（送迎）		18	6.7%
バイク		3	1.1%
自転車		9	3.4%
徒歩		5	1.9%
合計		447	166.8%
母数		268	100.0%

※複数回答

※無回答除く

出所：「龍龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

アがない。このことは、龍間地区の買い物難民問題を把握するときに、地区内の小売店舗開発、商業施設が集中している周辺地域に通る公共交通の発展や住民が作る団体などが行う相互扶助活動の展開ということに目を向けるべきことを示唆している。

4.3.3 現在の外出時の状況

現在の外出状況の満足度については、表11と表12にあるように、約6割が不満と回答している。不満の理由としては、「交通手段が不便」が約9割と多い。次は「経済的負担」が28.9%となって、約1/3を占めている。「身体的負担」が14.1%となっている。「身体的負担」と回答している人は多数65歳以上の高齢者だと考えられる。さらに、現時点で45歳～64歳の人は、31.2%となって、約1/3を占めている。10年20年が経ったら、「身体的負担」を原因として日常の外出に不満と感じる人数はもっと多くなる恐れがある。外出状況×免許有無については、表13にあるように、運転免許を保有していない方は、約7割が不満と回答

表11 現在の外出満足度

	回答者数	割合
大変満足	23	8.4%
ほぼ満足	94	34.2%
やや不満	73	26.5%
不満	85	30.9%
合計	275	100.0%

※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表12 不満理由

	回答者数	割合
身体的負担	21	14.1%
経済的負担	43	28.9%
快適・安全性	11	7.4%
交通手段が不便	128	85.9%
その他	3	2.0%
合計	206	138.3%
母数	149	100.0%

※複数回答

※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表13 外出状況×免許有無

	大変満足	ほぼ満足	やや不満	不満	計
大型自動車	3	10	5	6	24
普通自動車	18	81	53	58	210
自動2輪車	3	14	13	8	38
原動機付自転車	3	8	4	6	21
持っていない	4	12	18	26	60
合計	31	125	93	104	353
母数	23	94	73	85	275

※複数回答

※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表14 外出状況×免許有無

	大変満足	ほぼ満足	やや不満	不満	計
ほぼ自分専用の自動車がある	9.0%	41.6%	24.1%	25.3%	100.0%
家族共用の自動車があり、 自分がよく利用する	10.0%	35.0%	25.0%	30.0%	100.0%
家族共用の自動車があり、 たまに利用する	5.9%	23.5%	35.3%	35.3%	100.0%
家族共用の自動車がある が、自分は利用しない	6.9%	17.2%	32.8%	43.1%	100.0%
ない	0.0%	22.2%	33.3%	44.4%	100.0%
合計	8.1%	34.1%	27.0%	30.7%	100.0%

※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

している。さらに、運転免許を保有している方も、約半数が不満と回答している。外出状況×車所有については、使用できる自動車を所有していない方のほうが、満足度が低い傾向にある。

4.3.4 コミュニティバスまたは路線バスの利用について

コミュニティバスまたは路線バスの利用の有無については、表15にあるように、約3割がコミュニティバスや路線バスを利用している。コミュニティバスや路線バスがない場合（コミュニティバスまたは路線バスを利用していると回答した人のみ）の外出手段については、図6にあるように、約2割が「外出をやめる」。外出をやめる理由は、「代替交通手段がない」と回答している人が9割である。約3割が「外出回数を減らす」と回答しており、コミュニティバスまたは路線バスがない場合は、多くの方に影響が出ると想定できる。さらに、移動手段を変更する人は、自動車（運転）への転換が最も多く、42.6%となっている。コミュニティバスまたは路線バスを利用しない理由は表16にあるように、「利用する必要がない」、「便数が少ない」が多い。次は「利用したいルートではない」、「使いたい時間帯に便がない」と「料金が高い」と回答している人も多い。

表15 コミュニティバスまたは路線バスの利用の有無

	回答者数	割合
コミュニティバス / 路線バスを両方利用している	2	0.7%
コミュニティバスのみ利用している	3	1.1%
路線バスのみ利用している	83	29.1%
利用していない	197	69.1%
合計	285	100.0%

※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

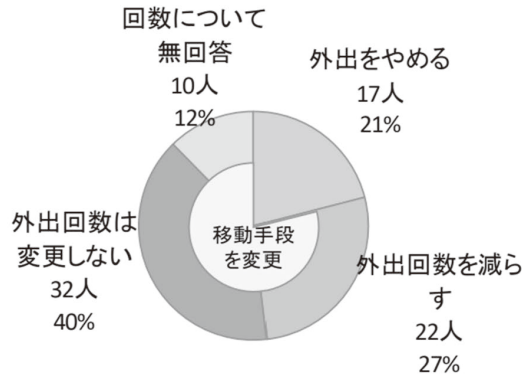


図6 コミュニティバスや路線バスがない場合の外出手段

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

表16 コミュニティバスまたは路線バスを利用しない理由

	回答者数	割合
利用したいルートではない	49	26.6%
家の近くにバス停がない	25	13.6%
目的地の近くにバス停がない	9	4.9%
便数が少ない	61	33.2%
使いたい時間帯に便がない	36	19.6%
移動時間がかかりすぎる	13	7.1%
料金が安い	34	18.5%
ルート、バス停を知らなかった	5	2.7%
利用する必要がなかった	65	35.3%
その他	17	9.2%
合計	314	170.7%
母数	184	100.0%

※複数回答
※無回答除く

出所：「龍間地区地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」（平成30年8月実施）

4.4 大東市龍間における買い物難民対策の方向性

この節では、4つの買い物難民類型に沿って、大東市及び龍間地区の概要とアンケート調査結果を背景として分析し、その特徴を踏まえて、現実に向けた具体的な対策案と課題について説明する。

主な交通手段についての回答により、日常的に自らの運転で買い物に行っている利用者

が多いことが明らかになった。つまり、公共交通（バス・鉄道）を利用し、買い物は少ないこととみられた。理想の交通手段について回答では、約半数が「現状のままでよい」と回答しているが、10年20年が経ったら、もっと深刻な問題になると考えられる。この状況に対して、より多くの交通手段が必要だと考えられる。例えば、路線バス運行便数・時間の改善とルートへの延伸や路線バスの車両小型化、コミュニティバスの運行、そして乗合タクシーの利用と割引。また、買い物目的地についての回答が、商業施設が集中している生駒駅周辺への買い物と考えられる。それに、龍間地区内には商店街やスーパーやコンビニエンスストアなど買い物先がないことから、龍間地区の買い物弱者難民問題を把握するときに、地区内の小売店舗開発、移動販売車や宅配サービスの誘致などの対策もある。来店宅配や会食事業に向けて対策、例えば地区内の食品スーパーや飲食店の実施と活用。住民が作る団体などより共同売店や近く地区の食店舗の出店という街づくりに向ける対策も必要があると考えられる。

表17 龍間地区における買い物難民対策の方向性

類 型	具体的な対策案	課 題
① 流通手段	・ 移動販売車や宅配サービスの誘致	・ 事業者の不採算 ・ 民間企業にとって前期の投資額が巨大
② 交通手段	・ 路線バス運行便数・時間の改善とルートへの延伸、 路線バスの車両小型化 ・ コミュニティバスについては、龍間地区での 運行希望 ・ 乗合タクシーの利用希望と割引	・ バス・タクシー事業者との協議が必要
③ 来店宅配や 会食事業	・ 周囲の地区の食品スーパーや飲食店での実施・ 活用	・ 店舗との協議が難しい
④ まちづくり	・ 隣地区の店舗出店 ・ 住民が作る団体による共同売店	・ 既存店舗の再開発 ・ 住民団体自身の先行投資と長期的な な参与

出所：筆者作成

おわりに

本研究では、大東市近郊の買い物環境に不便を抱える龍間地区を対象に、大東市及び龍間地区の位置、地勢、すがたや人口などの特性を調査し、「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果を分析し、最後は4つの買い物難民対策類型に沿って、現実に向けた具体的な対策と課題を提案した。

第2節では日本の買い物難民問題について整理した。2010年以降、各自治体が「買い物難民」問題を深刻な問題として捉え始めている。「買い物難民」の定義、背景、問題発生の理由、買い物難民の現状、先行研究と諸課題について整理した。消費者が商品を購入する方式により、多様な買い物難民対策を4つの類型に整理した。第3節では経済産業省が5つの提案を各節のタイトルとしてそれぞれの4つの買い物難民対策の類型を事例にして説明した。第4節では研究対象とする地区を選定した。大東市及び龍間地区の概要を整理した。「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査」の調査結果を踏まえ、現実に向けた具体的な対策を提案した。今後さらに高齢化が進む問題に支援策をめぐる課題を提示した。買い物難民問題を解決するように政府や市など公共団体、小売店や交通機関と住民が作る団体という三つの主体と連携する必要があることと意識した。

以上のことから、主な交通手段についての回答により、日常的に自らの運転で買い物に行っている利用者が多いことが明らかになった。つまり、公共交通（バス・鉄道）を利用し、買い物は少ないこととみられた。理想の交通手段についての回答では、約半数が「現状のままでよい」と回答しているが、10年20年が経ったら、もっと深刻な問題になると考えられる。また、買い物目的地についての回答が、商業施設が集中している生駒駅周辺への買い物と考えられる。それに、龍間地区内には商店街やスーパーやコンビニエンスストアなど買い物先がないことから、龍間地区の買い物難民問題を把握するときに、地域の特性において、地区内の小売店舗開発、商業施設が集中している周辺地域に通る公共交通の発展や住民が作る団体などが行う相互扶助活動の展開ということに目を向けるべきことを示唆している。

しかし、今回の研究の対象地は龍間地区だけで、ほかの地域、例えば、大都市や地方都市と農村・山間部の買い物難民問題がまだわからない。今後の課題はより多様な地域に現地調査やアンケート調査及びインタビュー調査を実施し、それぞれの地域における現実の対策の進展の程度や、対策の実施にはどのような障害があるのかを明らかにする。既に終了してしまった対策の原因・理由などについても理解する必要があると考えられる。

参考文献

- [1] 経済産業省 (2015)「買物弱者応援マニュアル Ver.3.0」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/150427_manual_2.pdf, 2024年2月29日
- [2] 木立真直「フードデザートとは何か—社会インフラとしての食の供給」『生活協同組合研究』No. 431, 2011年。

- [3] 村上稔「買い物難民を救え！移動スーパーとくし丸の挑戦」緑風出版, 2014年。
- [4] 佐藤瞭「買い物難民発生の原因分析を踏まえた解決方策に関する考察」経営情報学会 全国研究発表大会要旨集 2015f (0), 339-342, 2015年。
- [5] 吾郷貴紀「買い物難民問題への多面的アプローチ」白桃書房, 2019年。
- [6] 岩間信之「大都市郊外におけるフードデザート問題の現状と課題」オペレーションズ・リサーチ: 経営の科学=Operations research as a management science research 57 (3), 112-118, 2012-03-01。
- [7] 岩間信之編「フードデザート問題—ソーシャル・キャピタルの低下が招く街なかの食の砂漠」農林統計協会, 2013年。
- [8] 関満博『中山間地域の「買い物難民」を支える』新評論, 2015年。
- [9] 根本重之『ディープな高齢社会—ニッポンで稼ぐ』日本経済新聞出版社, 2013年。
- [10] 矢作弘『大型店とまちづくり』岩波書店, 2005年。
- [11] 杉田聡『買物難民—もうひとつの高齢者問題』大月書店, 2008年。
- [12] 農林生産省「食料品の買い物における不便や苦勞を解消するための先進事例」, 2013年。
- [13] 菊池宏之「買物難民問題と小売経営」『経営論集』85号, 東洋大学, pp. 111-127, 2015年。
- [14] 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」
<https://www.mhlw.go.jp/shingi/2010/07/dl/s0720-2f.pdf>, 2024年2月
- [15] 大東市市役所ホームページ「大東市の紹介」
<https://www.city.daito.lg.jp/site/iju/1017.html>, 2024年2月
- [16] 大東市市役所ホームページ「龍間地区の地域公共交通に関する市民アンケート調査結果について」
<https://www.city.daito.lg.jp/soshiki/67/1679.html>, 2024年6月