

昭和 40 年代に建設された団地における買い物弱者問題の現状

－UR 八潮団地を事例として－

Present Situation of the Food Access Problem in Housing Complex built around 1970

: Case study in UR Yashio-Danchi

樋野 公宏*・原文雄**

Kimihiro HINO*, Fumio HARA**

Decreasing number of neighborhood shops and the advancement of an aged society have introduced the 'food access problem' in Japan. The seriousness of the problem differs with characteristics of the areas, the problem is likely to come to the surface in housing complexes built around 1970. This paper reports the present situation of the problem in UR Yashio-Danchi (Saitama Prefecture) to provide information to consider measures to cope with the problem.

It is revealed that aging leads to the shift of the means of transportation from bikes and cars to walking and buses through a questionnaire survey of 78 elderly residents living there. It makes elderly people feel inconvenience in daily shopping and decrease the frequency of going shopping. There is concern over the eating habits and the health of the elderly people.

Keywords: aging of the population, suburbanization, means of transportation, inconvenience, mutual assistance
高齢化、郊外化、移動手段、不便、共助

1. 研究の背景と目的

身近な商店の減少、本格的高齢社会の到来は、日常的な買い物に支障がある「買い物弱者」を生み出している。経産省は、既存調査¹⁾における「日常の買い物に不便」を感じる 60 歳以上の高齢者の割合 (16.6%) から、全国の「買い物弱者」の数を約 600 万人と推計している²⁾。

この問題の深刻度は地域特性によって異なるが、高度成長期に整備された団地では問題が顕在化しやすいと考えられる。入居時期が一定時期に偏っていることから高齢化率の急上昇が避けられないこと、仮に開発時に商業施設が設置されていたとしても、郊外大型店との競争に生き残っている例は少ないと考えられることがその理由である。そこで本研究では、急激な高齢化、商業施設の撤退を経験した八潮団地 (埼玉県八潮市) を対象に、買い物弱者問題の現状と構造、対策について考察する。

2. 研究の方法

2-1. 対象地区

本研究は都市再生機構 (UR) が管理する八潮団地 (埼玉県八潮市) を研究対象とする。同団地は、八潮市の市政施行と同年の昭和 46 年に供用開始された中層 (5 階建) 27 棟 941 戸の団地である (図 1, 写真 1)。UR のホームページによると、間取りは 2DK (40 m²) ~3DK (51 m²) で、家賃は 3.7~4.8 万円 (共益費 4,800 円別) となっている。最寄り駅である東武伊勢崎線・松原団地駅まではバスで 20 分のところに立地する。

自治会長によると、供用開始当時は「スーパー付きの団地」という触れ込みだったが、徐々に自動車が普及し、居住者は離れた店で買い物をするようになっていった。その後、平成 9 年にスーパーが撤退した。当時の住宅・都市整備公団は他のスーパーに出店を持ちかけるも、駐車スペースの無いことなどがネックとなっ

て実現しなかった。スーパーがあった場所には平成 15 年にデイサービスセンターが開設され現在に至っている (写真 2)。

現時点で団地周辺に立地する店舗を表 1 に示す。近隣にはコンビニとドラッグストアしかなく、スーパーとなると最寄りでも 2.1km 離れたイトーヨーカドー三郷店となる³⁾。しかし、イトーヨーカドーは川向こうにあり、会長によると、橋のスロープがバリアとなって自転車での利用は少ない。自転車での買い物はマルエツ草加稲荷店が多く、バス利用者は草加駅、松原団地駅周辺の商業施設を利用するようである。

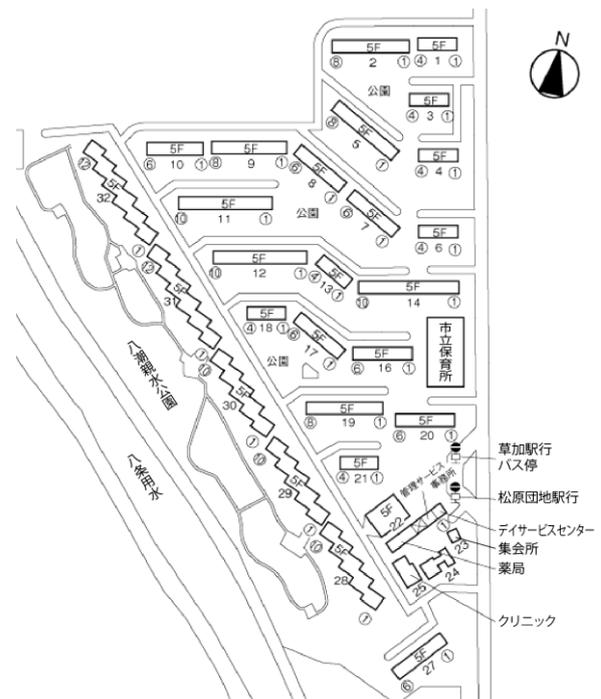


図 1 八潮団地の配置図 (出典: UR ホームページ)

* 正会員 独立行政法人建築研究所 (Building Research Institute)

** 非会員 やしお市民大学大学院 (Graduate School of Yashio Citizens' Univ.)



写真1 八潮団地の家並み



写真2 スーパーとして利用されていた建物(左)

表1 八潮団地周辺の店舗、駅

店名・駅名	距離	所在市	備考
ローソン 八潮八条店	150m	八潮市	2003年開店。2008年から野菜、果物も扱うように。
ドラッグセイムス 八潮八条店	450m	八潮市	食品も扱うが生鮮まない。
イトーヨーカドー 三郷店	2.1km	三郷市	橋のスロープがバリアとなり、自転車での利用は少ない。
マルエツ 草加稲荷店	2.2km	草加市	近辺に別のスーパー(マルコー生鮮市場)有り。
松原団地駅	3.9km	草加市	東武伊勢崎線
草加駅	4.1km	草加市	東武伊勢崎線
八潮駅	4.6km	八潮市	つくばエクスプレス線

「距離」は、googlemaps による団地集会所からの徒歩距離。

表2 アンケート回答者の性別、年齢

	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	合計
男性	9	8	8	25
女性	21	17	15	53
合計	30	25	23	78

2-2. 調査方法

(1) 団地居住者へのアンケート調査

2012年8~10月、八潮団地居住者に対し、生鮮食品の買い物に関するアンケート調査を行った。団地に居住する著者の知人の協力を得て、65歳以上の方が居住する100世帯に調査票を配布、知人宅の郵便受けて回収し、78名から回答を得た。回答者の性別、年齢を表2に示す。

(2) 自治会長へのヒアリング調査

アンケート調査で得られる情報を補完するため、2013年3月、八潮団地自治会長の岩崎文衛氏にヒアリングを行った。同氏は1981年に八潮団地に入居し、2004年から自治会長を務めている。

3. 調査結果と考察

3-1. 調査結果

(1) 年代別に見た買い物時の移動手段(図2)

買い物時の主な移動手段を、徒歩、バス、タクシー、自転車、自家用車から複数回答で選んでもらい、「自家用車を選択した人」(以下、自家用車)、「自家用車を選択せず、自転車を選択した人」(自転車)、「自家用車も自転車も選択しなかった人」(徒歩・バス等)に分類した。図2の通り、75歳以上は他の年代と比べて、自家用車、自転車が減り、徒歩・バス等が増加する。これは、加齢に伴う能力低下によって、自家用車や自転車が安全に運転できなくなったため、徒歩やバスに抛らざるをえなくなったものと考えられる。アンケートの自由記述欄にも「自転車で20分くらいのスーパーに週2回くらい行って居りますが、お米など重いものを乗せて走るのがだんだん怖くなってきました」というコメントが見られた。

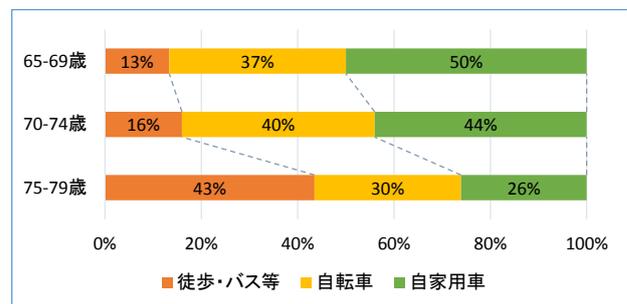


図2 年代別に見た買い物時の移動手段

(2) 移動手段別に見た不便を感じる割合 (図3)

日々の買い物に不便を感じるかどうか尋ねたところ、感じると答えた割合は全体の6割に達した。やはり、団地からスーパーが撤退し、近くにスーパーがなくなったことの影響は大きい。

不便を感じる割合は移動手段によって有意差がある ($p<0.01$)。すなわち、自家用車利用者で不便を感じる割合は4割に過ぎない一方で、徒歩・バス利用者の約9割が不便を感じている⁽²⁾。

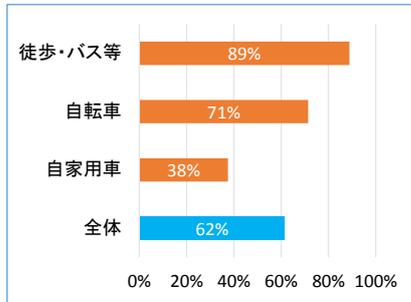


図3 移動手段別に見た不便を感じる割合

(3) 年代別に見た不便を感じる割合 (図4)

不便を感じる割合は年代によっても有意差がある ($p<0.05$)。65-69歳で不便を感じる割合は5割だが、75歳以上では8割を越える。これは、加齢による体力低下とともに、(1)で見た、交通手段の変化が影響しているものと考えられる。

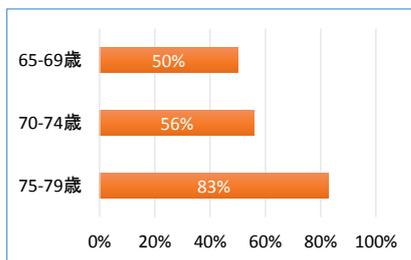


図4 年代別に見た買い物に不便を感じる割合

(4) 移動手段別に見た平均買い物回数 (図5)

1週間に買い物に行く回数の平均は全体で3.12回だった。これを移動手段別に見ると、有意差ではないが、自家用車利用者の回数がそれ以外と比べて多い。特に、自家用車と徒歩・バス等では約0.5回週の違いがある。徒歩・バス等の場合、自家用車に比べて距離や天候の影響が大きいことが原因と考えられる。

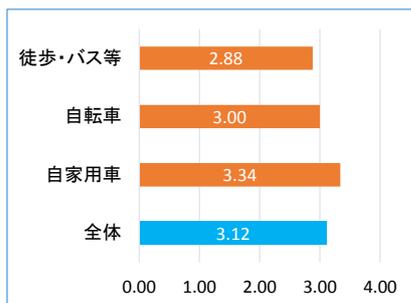


図5 移動手段別に見た平均買い物回数

(5) 不便の有無別に見た平均買い物回数 (図6)

不便を感じるかどうかによって、買い物回数に差があるか見たところ、有意差ではないが、不便を感じる人はそうでない人に比べて約0.4回週程度、買い物回数が少ないことが分かった。

この結果は、利用店舗と自宅間の距離に対する満足度が低いと買い物の頻度が減ることを明らかにした樋野³⁾の知見とも符合する。

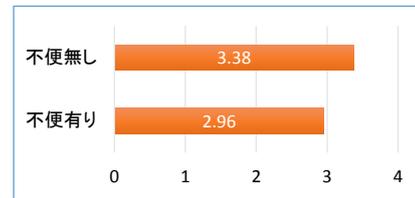


図6 不便の有無別に見た平均買い物回数

3-2. 買い物弱者問題の構造

以上の分析から、加齢に伴い自家用車や自転車から徒歩やバスに交通手段が移行すると、日々の買い物に不便を感じるようになり、買い物の頻度が減るといった構造が見いだせる (図7)。樋野³⁾は、買い物の頻度が少ないグループは欠食率が高いことを明らかにしており、八潮団地においても買い物環境の悪さが高齢者の食生活や健康に影響していることが懸念される。

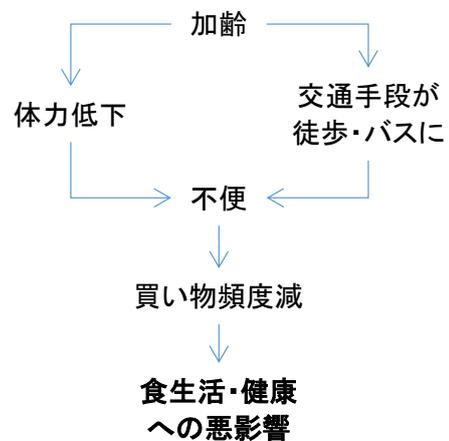


図7 買い物弱者問題の構造

3-3. 買い物代行サービスの利用意向

買い物弱者対策のひとつとして、自宅で商品を注文し届けてもらう買い物代行サービスが考えられる。このサービスの利用意向を尋ねたところ、全体の約3割が利用したいと答えた。年代別では「75-79歳」、移動手段別では「徒歩・バス等」、買い物の不便については「感じる」というカテゴリでいずれも4割以上が利用したいと答えており、日常の買い物を補完する可能性が示唆される (図8~10⁽⁹⁾)。

しかし見方を変えれば、75歳以上でも、あるいは日々の買い物に不便を感じても、半数以上の方は利用意向を持たないということである。アンケートの自由記述欄には「年金生活にやさしい

代行サービスであれば利用したいですが手数料などで割高になるようなら利用できない」という回答が見られた。自治会長からは、生協の宅配サービスも使えるが「ものを見て買いたい」という希望が強いそうで、身体が動くうちは自力で買い物に行きたいと考える人が多いという話も聞かれた。健康の観点からも無理のない範囲で買い物のために外出することは望ましく、買い物代行サービスは補完的なものと考えるべきだろう。

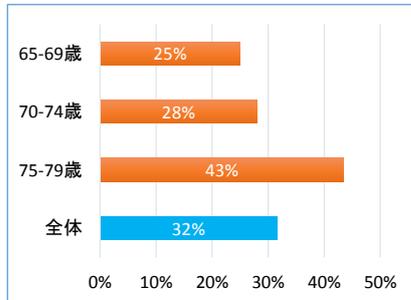


図8 年代別に見た買い物代行サービスの利用意向

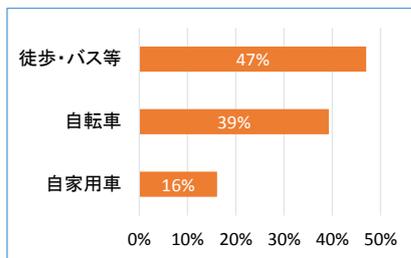


図9 移動手段別に見た買い物代行サービスの利用意向

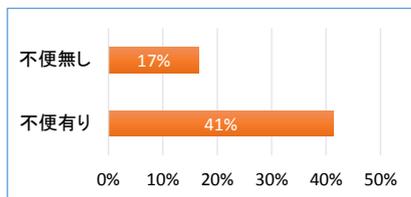


図10 不便の有無別に見た買い物代行サービスの利用意向

4. 考察

買い物弱者問題の深刻化は、この問題が販売者と消費者の関係だけで解決できないこと、すなわち自助だけで対応できないことを示している。確かに、全国の広範囲で生協などの買い物代行サービスが利用できる。しかし、「ものを見て買いたい」という要望には応えられないし、注文の手間や手数料の点で高齢者が気軽に利用できるとは言えない。

自助で対応できなければ、公助や共助が求められる。まず公助について、各自治体は財政難で買い物弱者対策に資源を割けないと考えるかもしれないが、商業振興や公共交通政策のなかでこの問題に対処すべきである。例えば、買い物環境が悪い地域における出店や移動販売の支援、公共交通の利用優遇などが考えられる。

一方の共助については、団地内で前期高齢者が後期高齢者を支えるような仕組みが考えられないだろうか。例えば、自家用車を

保有する前期高齢者が後期高齢者と一緒に行き、自身が後期高齢者になった時には逆に支えてもらうような助け合いの仕組みである。また、同じUR管理の公田町団地では、住民を中心に立ち上げたNPOが、仕入れてきた生鮮品や日用品を販売する「あおぞら市」を毎週、団地内の広場で開催している。八潮団地では、露店販売が禁止されているが、管理者にも共助を促すような柔軟な対応が求められる。

なお、八潮団地で最寄りのコンビニが野菜、果物も扱っていたように、全国に5万店近く⁽⁴⁾存在し、消費者のニーズに機敏に対応するコンビニが、買い物弱者を救う可能性もある。コンビニの食品は、少量を希望する高齢者のニーズにも合っている。しかし、営利企業、特にチェーン店では売上が伴わなければ取り扱いの中止、さらには撤退の可能性もある。赤字路線のバスの「乗り支え」のように、事業者側と利用者側（住民）が意思疎通して利用促進（買い支え）やサービス改善を図っていくことが望ましい。自治体には両者のコーディネーターとしての役割が求められる。

本報告は、やしお市民大学大学院において原文雄が行った研究「高齢化社会が進む八潮市がかかえる高齢者の買い物支援対策についての考察」のアンケート調査結果を再分析するとともに、新たにヒアリング調査を行い、考察を加えたものである。

補注

- (1) 農水省は「高齢者等の食料品へのアクセス状況に関する現状分析」（2011年8月2日公表）において、生鮮食料品販売店舗までの距離が500m以上で自動車を保有しない人口を910万人と推計している。この500mという基準に照らしても、八潮団地の買い物環境は良くないと言える。
<http://www.maff.go.jp/j/press/kanbo/kihyo01/110802.html>
 (2013/05/26 閲覧)
- (2) 徒歩・バスの場合、荷物を持って帰るのが大変なため、リュックを背負って買い物に行く高齢者をよく見かけるとのことである。手押し車を使うと、住棟の階段やバスのステップが不便なためと考えられる。
- (3) 独立性の検定を行ったところ、年代別のみ $p > .05$ だったが、移動手段別、不便感の有無別はいずれも $p < .05$ だった。
- (4) 「JFA コンビニエンスストア統計調査月報」（2013年2月度）によると店舗数は47,345である。

参考文献

- 1) 内閣府（2006）「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」
- 2) 経済産業省（2010）「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書」
- 3) 樋野公宏（2002）「買物不便が高齢者の食生活に与える影響とその対策」、日本建築学会計画系論文集 No. 556、pp 235-239