

研究ノート

地域社会と買い物行動

Shopping Action in Communities

佐藤 祐一<sup>\*)</sup>  
Yuichi Sato

**要旨：**都市化の進展により、我々の生活は便利に豊かになったが、その一方で「買物困難」問題が社会問題として浮上してきた。この問題は「介護」「医療」の問題と比べると気づきにくい、公共交通網の未整備や地方都市をめぐる過疎化・限界集落問題などに関連する重要なテーマである。本稿は、研究テーマとしてまだ新しいこの問題の考察のポイントを整理し、今後の研究方針を立てるべくまとめたものである。

メディアでの報道と先行研究の考察から、①“買物が困難な状態”をどのように表現するのか②“買物困難者”の対象を誰に定めるのか③買物困難問題を、「荷物を運ぶ・移動支援」という軸を定めて考察し、「買い物をする」という行為そのものについても考察を行う④“地域社会の有り様の違い(地域性)”に注目し、日本各地のそれぞれの地域における移動支援について考察するという4点の課題があることを指摘した。

**Key Words：**買物困難 移動支援 買い物行動 地域性 移動販売

はじめに

都市化の進展と共に、私たちの生活は便利になった。かつては、都会で流行りの商品や新商品は地方に住んでいると手に入りづらく、都市での生活に憧れを抱いていたものであった。しかし現在では、大手のショッピングモール・ショッピングセンターの地方出店・郊外出店、自家用自動車の所有、長距離・高速交通網の整備により、地方や都市郊外に住んでいても大都市圏と変わらない商品を時間差なく手に入れることができるようになった。

また、地方や郊外に大型ショッピングモール・ショッピングセンターが出店したことにより、私たちは一度に様々な商品を購入できるようになった。以前であれば、「魚は魚屋」「野菜は八百屋」「本は本屋」「家電は電気屋」など、求めている商品に応じて専門店に行き購入しなければならなかった。しかし現在では、それらの専門店は大規模ショッピングモール・ショッピングセンターの中に一同に介し、1カ所で全てを購入することが出来るように

なった。また、自家用自動車の所有、巨大な駐車場の設置により、私たちは様々な商品を大量に購入をすることができるようになった。

さらに、コンビニエンスストアも全国各地に数多く誕生し、ちょっとしたものは24時間365日いつでもどこでも手に入るようになった。

このような現状から、私たちの生活は便利に住みやすくなってきているはずであるが、果たして本当に便利になってきているのであろうか。私自身、これまで「買い物をすることが便利か不便か」など考えることもなかったが、昨年末に起こった祖母の死がきっかけとなり、これまでの私の生活、私の故郷に残した父母の生活、故郷の地域社会を振り返ることで、「地域生活と買い物行動」に強く興味を持つようになった。自分の生まれ育った地域で買い物をし生活する上で何が問題になるのか、年を取り外出行動に制限が加わると買い物行動にどのような影響が起ころのであろうか。

この課題について調べていくうちに、近頃、買い物行動に関するある問題が取りざたされている

<sup>\*)</sup>宇部フロンティア大学人間社会学部福祉心理学科准教授

ことがわかった。それは、「買物難民（買物弱者）」の問題である。

## 1. 「買物難民（買物弱者）」問題

「買物難民」とは、帯広畜産大学教授の杉田聡氏により名づけられた言葉で、「食料品や生活必需品の買い物に困る人々」のことを指す。杉田氏は著書『買物難民 もう一つ高齢者問題』において、車やバイクなどの移動手段を持たず足腰が弱くなっている高齢者が、近所の商店が閉店・撤退したことにより「豆腐一丁買うのさえ苦勞している」という高齢者の苦境や買い物をする際の障壁（バリア）となっている「バス亭・タクシー乗り場までの道路の凹凸・段差」「買い物した荷物の重さ」「店舗内の環境」など様々な視点から考察している。

買物難民（買物弱者）問題は、近年、様々なメディアでこの問題が取り上げられるようになった。読売新聞では2009年6月2日から6月12日にかけて「生活ドキュメント買物難民」という特集記事を組み、日本各地の様々な状況下における買物難民について報じている。NHKにおいても、2009年11月7日に週刊こどもニュースで「“買い物”が大変！」というタイトルで特集が生まれ、2010年12月3日にはNHKニュースおはよう日本のコーナー内で買物弱者<sup>1)</sup>について報じている。（NHK高知放送局では、いち早く買物難民問題に取り組み、2006年12月8日に「“買い物難民”急増～スーパー撤退の波紋～」を放送している。）

これらの報道では、都心住宅地やニュータウン周辺のスーパーが採算悪化により撤退するなかで日々の買い物に苦勞している人々の実態と解決策について紹介している。かつてのニュータウンに住む高齢者が最寄りのスーパーまでの片道30分の山道を自転車を通う様子や、運転は苦手だが背に腹は代えられず自動車運転に頼らざるを得ない人、買い物に行く不便さと労力から、缶詰やレトルト食品で食事を済ませ、「食の貧困」<sup>2)</sup>という新たな問題が引き起こされているケースなどが放送されている。

<sup>1)</sup> 買物弱者という言い方を用いた報道や記述もある。

<sup>2)</sup> 「食の貧困」は、フードデザート（Food deserts）と呼ばれ、欧米でも問題視されている。郊外のスーパーに通うことの出来ないダウンタウンの貧困層が値段の高い質の悪い生鮮食品やジャンクフードを食べることで健康被害が出ているという研究報告が多数みられる。

このままでは、日本の買物難民にも缶詰・レトルト食品偏重による健康被害が懸念される。

週刊こどもニュースでは、山あいの買物難民のケース、駅前などの町の中心部の買物難民のケースについて分かりやすく解説されていた。買物難民支援の取り組みとしては、全国で行われている“商品の宅配サービス”や“移動販売”を取り上げていた。

「買物難民（買物弱者）」に関する論文は、CiNii（国立情報学研究所 論文ナビゲータ）によれば、2011年1月末現在、「買物難民」というキーワードで検索された論文は22本、「買物弱者」というキーワードで検索された論文は15本とまだ少なく、最も古い論文でも2000年のものと新しく、多くのものがここ2～3年に書かれたものであることが分かった。

メディアでの報道や論文のテーマとして取り上げられたことが新しいため、最近になって登場した新たな社会問題だと思われがちであるが、これまでの地域研究や都市研究、生活者の事例研究をする中で、かねてから少なからず課題として浮かんできた問題であったのではないかと思う。「地方都市の山間部に住んでいるので買い物に行くのが大変」とか「都市部に住んでいるが体が不自由になって買物ができない」などの訴えは調査をする過程で聞かれてきたことであろう。高齢化の問題（介護や医療の問題）や地域社会の変化（過疎化や限界集落など）の問題、そして高齢期の交通支援（運転免許返納後の移動支援など）の問題が取り上げられ、高齢者支援の根本である“生活支援”に焦点が当たることで、「食料・日用品の確保」、すなわち“買い物”の問題が浮上したのではないかと考えられる。

## 2. 「買物困難」問題に対する考察のポイント

前述したように、“買い物”の問題は介護問題や医療問題に比べて気づきにくい。私たちは当たり前のように買物をしているため、買物の困難さを実感しにくい。また、日本全国の幅広い地域における現状と対応策は紹介されているが、買物難民（買物弱者）に関する研究も少ないため、この問題に対する考察枠組みはまだ確立していないように感じる。

そこで、私はこの問題に取り組むに当たり、これまでの報道や先行研究から「買物困難」問題を考察する上でのポイントについて整理したいと思う。

### 2-1. 「買物困難」状態を示す表現方法について

まず第1に、この“買物が困難な状態”をどの表現方法（言葉）で示すかという問題である。

前述のように「買物難民」という言葉が存在し

ているが、私は本稿で「買物難民」「買物弱者」「買物困難」という複数の呼び方を使っている。「買物難民」という言葉でも問題はないと思うが、“難民”という言葉の響きに違和感を覚える人もいるようである。そこでTV報道などでは「買物弱者」という言葉で言い換えている。

言葉遣いの問題は、実際の支援体制・支援内容とは別問題として重要である。ここで「買物難民」「買物弱者」どちらが正しいかということを議論するつもりはない。しかし、言葉遣いや言い方によって、受ける印象や捉え方が変わることが誰もが理解するところであろう。今後は、この買物困難状態を示す表現方法についても検討する必要があるので、これを第1の課題として押さえておきたいと思う。

私としては、買い物行動に困難を抱えている状態・状況について考察を進めていきたいので、本稿ではこれ以降「買物困難」という表現を使うことにする<sup>3)</sup>。

## 2-2. 「買物困難者」とは誰なのか - 考察対象の問題 -

第2の課題は、考察対象についてである。私の研究の動機そして先行研究、報道されている内容をも、**「買物困難者=高齢者」**として捉えているケースが多い。特に困難を抱えている高齢者として、運転免許を返納した足腰が不自由な高齢者や山間地域に住んでいて移動手段に不自由を感じている高齢者のみを想定しがちである。本稿では、私もこのような高齢者の買物困難問題について整理しているが、「買物困難者」として見落としている対象はないであろうか。

例えば、“以前より自家用自動車を所有していない高齢者”である。高齢期に入り運転を止めてしまった高齢者よりもその困難さが気づきにくい。毎日下げ続けた買い物袋の重さやバス停・タクシー乗り場までの歩道の凹凸など見逃してはいないだろうか。また、“障害のある人”や“妊産婦”などが遠方の商店まで買い物に出掛けなければならないことへの支援も「まだ若いから」「(妊娠している期間は限られているので) その大変さは一時的なことだから」などと考え、その支援体制・支援制度を見落としてははいないだろうか。

買物困難者を障害者や妊産婦に定めてみると、高齢者とは異なる「買物困難」問題が見えてくるのではないかと考える。

<sup>3)</sup> ちなみに、「買物困難」というキーワードで検索した結果、0件であった。

## 2-3. 買い物の不便さ・不自由さをどう理解するか

第3の課題は「買い物に困難を感じている人の不便さ・不自由さを、どのような形で理解するか」ということである。

前述の読売新聞の記事<sup>4)</sup>では、「買って持ち帰れる食材は、鶏肉、5枚切りの食パンなど夫婦1日分で精いっぱい。」「ニュータウン中心部の百貨店へ週5回出かける。遠くへの買い物は、年寄りにはひと仕事よ。」「買い物袋を提げてバスに乗り降りすること自体、老いた身にはこたえる。」と70歳代の女性が日々の買い物での苦悩を述べている。

この苦悩を、「買い物行動の代行」をするという視点から捉え福祉サービスを充実させていくということも必要であると思うし、「食べ物の偏り」という健康面への影響からの考察することも大事であると思う。

しかし、私は「(買い物をした) 荷物を運ぶ」とことと「買い物行動」そのものに注目したいと思う。

まず「(買い物をした) 荷物を運ぶ」という行為に対してである。近年では、1人暮らし世帯の増加と共に、「個食用の食べ切りサイズの食品・食材」が販売されるようになり、一人暮らしでも無駄なく買い物ができるようになった。しかし“一回の買い物で運びきれぬ(特に、徒歩移動で両手に持てる)食材の量・重さ”についての配慮はなされてきたであろうか。モータリゼーションの発達とともに、いつしか“自家用自動車を使用した買い物行動”がさも当たり前で、誰でも享受できるものだとして錯覚してしまっているのではないだろうか。

高齢者の免許保有率も増加している一方で、申請による運転免許を返納する高齢者の割合も増加している<sup>5)</sup>という現状がある。

我々は自家用自動車を所有することで、「移動の自由」「移動距離の拡大(伸長)」「移動における個別性(移動手段の自己管理)」「車におさまる程度の人数集団単位の凝集性」を手に入れた<sup>6)</sup>。言い換えれば、我々は自家用自動車を持つことで「車に収まる人数であれば家族や仲間と一緒に、何時でも何処へでも自由に行くことができる」という優れた移動

<sup>4)</sup> 『読売新聞』の「(2)ニュータウン スーパー閉店」(2009年6月3日)の記事から抜粋。

<sup>5)</sup> 警察庁の『運転免許統計(平成21年度版)』によれば、平成21年の65歳以上の運転免許保有率は、1247万1124人であり年々増加傾向にある。一方、申請による65歳以上の免許返納者数も返納制度が開始された平成10年が2,596件に対し、平成21年では51,086件に増加している。

手段を手にする」ことができた。このような便利な手段を手放すこと（運転免許を返納したこと）で高齢者の生活は、特に外出や移動に関しては大きな変化が引き起こされるだろう。車がなければ、両手に抱えられる荷物で一度に運べる量だけしか持ち帰ることは出来ない。

そのように考えるならば、移動支援は単に「ある地点からある地点へ移動する」だけでなく、「（買い物をした）荷物を運ぶ」ということに注目する必要があるのではないだろうか。

「（買い物をした）荷物を運ぶ」と「移動支援」、この2つは大いに関係する事柄である。この関係性について詳細に考察し、「荷物を運ぶこと・移動すること」の不自由さを解消すれば、買物困難問題の一端を解消できるのではないだろうか。

次に「買い物をする」という行為そのものへの考察であるが、私は、人間の生活にとって「買い物をする」という行為そのものに意味がある、と考えている。ただモノが必要ならば若い人やヘルパーなどに頼み買い物をしてもらったり、ネット宅配で商品を注文すれば事足りるが、それでは補うことが出来ない“買い物をする”ことそのものの魅力があると考える。

例えば、高齢者施設や障害者施設で、利用者さんが月に数回の施設内外での買い物を心待ちにしているという話をよく聞くが、これは「（自分自身で）買い物をする」ことで、売り手とコミュニケーションが出来る。欲しいものを手に入れたことの喜びが感じられる」などの“モノの売買”という意味を超えた魅力があるからではないかと思う。

買い物行動そのものに“楽しみ”“喜び”“売り手とのコミュニケーション”などの魅力があり、外に出てお目当ての店で買い物することにも“商品を手に入れた実感・充実感”（外出したことによる）気分転換”などの気持ちも働いていると考える。

毎日の日用品の買い物については、「近くにあって、便利」「何時でもすぐに行ける」という利便性が重要視されることは否定しない。インターネット上でも買物困難問題の対応策として「ネット宅配の利用」を支持する人が多く、これを利用することで問題解消に繋がることも否定しない。しかし、高齢期になり買い物行動に困難が生じたからといって“買い物行動をすることにより得られる楽しみ・魅力”をそのままにしておいてよいのであろうか。

私は“自らの手で買い物が出来、移動手段を保障する”という視点からの考察もしていきたいと考える。

#### 2-4. 都市部と山間部の買い物行動支援の違いをどう理解するか

最後に、第4の課題である。それは“地域性の違いを考慮する”ことである。前述した「荷物を運ぶ—移動支援」という考察の軸、「買い物行動」そのものに対する考察に加え、地域性の考慮が必要であるということである。「都市部における買物困難」と「山間部における買物困難」は共通点もあるものの、それぞれ質の違う問題として捉えるべきである。都市部においては、中心部と郊外では地域社会の状況も異なっているので、それぞれ個別に考察する必要がある。

都市部（中心部）では、公共交通機関の利便性や駐車スペースや駐車場料金の問題から元々自家用自動車を持たない者が多くみられたり、地方都市や山間地域ではあまり見られない自動車のシェアやカーレンタルの利用などが行われたりすることがある。バスや地下鉄などの公共交通網は発達しており、徒歩圏内や自転車を使えば10～20分の比較的近距离であるが、年を取り足腰の痛みから移動することに困難を抱えたり、重い荷物を持って移動することに不自由さを感じた場合の支援は必要である。それにはコミュニティバスなどの近距离公共交通機関の充実や宅配サービス・移動販売などによる支援が必要である。

つまり、都市部（中心部）であれば、商店は近くにあるが“徒歩圏内から近距离公共交通”の範囲内での補完・支援が必要である。

一方、都市部でも、都市郊外のニュータウンや地方都市では、近隣の商店・スーパーが無くなってしまうと少し遠方の店や隣町の大型店（同一市内の隣の地区）まで買い物に行かなくてはならない場合が多い。その移動は徒歩移動や自転車移動で頑張っても決して楽ではなく、郊外や近隣町村行きの市営バスで3～4の停留所を移動しなければならない距離であろう。そうなると、都市部（郊外）の移動支援としては、コミュニティバスよりも広域に運行する市営バスや乗り合いのジャンボタクシーなどによる支援が必要となる。いわば“近距离公共交通から中距離公共交通”の範囲での補完・支援となる。

最後に、山間部における買物困難への支援であるが、この場合は“中距離交通から遠距離公共交通”の範囲での補完・支援となる。ここで近くに買い物

<sup>6)</sup> 北原龍二編著、2000、『看護学生のための社会学』、医学書院、p 27 参照。

をする場所がないとなると、本当に“隣町”まで買い物に行かなくてはならない。ここでいうと“隣町”は、都市部（郊外）のような隣町、同一市内の隣の地域のことでなく、文字通りの隣町（隣の市町村）まで買い物に行かなくてはならないということだ。しかも山間地域では、道路状態の悪さ、外灯のない道、冬場の朝晩の寒さ、路面の凍結、道の左右が崖などの悪条件が重なり、それが高齢者の買物困難を引き起こす一因となっていることが考えられる。

このような地域の例として、私の故郷について紹介したいと思う。

### 3. ある地方都市の山間部における「買物困難問題」

昨年末、私は95歳で亡くなった祖母の葬儀に参列するために帰郷した際、親族の人々や近隣の人々から「買物の不便さ」についての話を聞いた。私の実家や私の親族の住んでいる地域は、街の中心部からは離れている農業が盛んな中山間地域である。もともとバスなどの公共交通機関の便はあまり良くない地域ではあるが、以前は「日常生活用品の買い物について困っている」という声を聞くことはなかった。

私の故郷は、大分県の南西部にあるT市である。

T市は、人口2万5000人(2011年1月現在)で、周辺市町村から市街地に入るには必ずトンネルを潜らなければならないという特徴を持った歴史のある町である。私の実家のあるT市O地区は市街地から4～5km離れた山間部にある。この地区は、比較的バス停までの距離は近く(成人男性が歩いて10分くらい)であり、バスの便数も多い方(朝7時から夜19時まで14便)であるが、高齢者が歩くには道路環境も悪く(道幅が狭い、外灯がない、冬場寒く凍結しやすいなど)、自家用自動車による移動が欠かせない。T市でも大型店舗の郊外化が進み、市街地から2kmほど離れたT地区が新たな商業地として出店が進んでいる。

また、私の親族が多く住んでいる所は、隣市の人口4万0000人(2011年1月現在)のB市である。B市は、2005年の市町村合併により現在の規模になっているが、私の親族が住んでいる地域はB市北西部の旧A町I地区である。

旧A町は山あいの地域で、高齢化率も高く旧A町市街地から離れた山里の集落で生活する高齢者が多い。I地区からB市の中心地であるM地区まで車で20分～30分と遠く、日常の買い物は現在でも旧A町市街地やT市の市街地の商店を利用している

人が多い。

I地区から旧A町市街地まではバスで5～6分、T町市街地まではバスで15～20分であるが、バスの便数は少ない。旧A町市街地およびT町市街地まで行くバスは平日8便(午前4便、午後4便)で、7時・8時・10時・12時・14時・15時・17時・19時の時間帯に運行している。昼間の時間帯(10時～14時)は2時間待ちである。

交通の便の良い都市の市街地では考えにくいだが、地方の山間地域においては、昼の時間帯に2時間待ちは珍しくない。比較的バスの便のよい私の地元のT市O地区もI地区からのバスと同じ路線も走っているため、私の地元も同様に昼の時間帯は2時間待ちである。

また、旧A町I地区は最寄のバス停まで成人男性が歩いて20分程度かかるため、高齢者の足ではバス停までの移動が大変である。

先程も述べたが、山間部の地域では、「自家用自動車の所有」も「公共共通機関の整備」も大事であるが、まずは、国道や県道などの大きな道路に出るまでが一苦勞である。山間部の道路は道路の高低差が大きく、道路の脇が数段低くなった田畑であったり、車一台がすれ違っても危険な状態(外灯が一つもなく、冬場だと夕方6時以降は、漆黒の闇が地域を包み、車のヘッドライトをハイビーム(上向き)にしても不安になるくらいの暗闇が広がるなど)があったりと、都市部とは異なる問題がある。

このような地域の高齢者に、免許保有を奨励し運転を継続してもらったり、逆にバスによる公共交通機関への乗り換えを勧めたりするといった移動手段の補完・支援だけでは十分な対応ができないであろう。もともとの道が悪いため、宅配業者の人もなかなか集落まで辿りつけなかったり、天候が悪い日には指定日に宅配されにくいという問題もある。

このような問題に対し、日中の移動販売車の循環や地域の実情を知る地元小売店の御用聞き制度の復活などを活用しての対応が望まれる。

しかし、山間地域での支援に関しては、限界集落の問題、後継者不足の問題、集落維持の問題、伝統文化や技術の伝承などの問題との関連についても考察する必要がある。

#### まとめ - 今後の考察課題として -

最後に、「買物困難問題」に対する課題をまとめることにする。

- ① “買物が困難な状態”をどのように表現するのか。
- ② “買物困難者”の対象を誰に定めるのか。
- ③ 買物困難問題を、「荷物を運ぶ-移動支援」という軸を定めて考察する。併せて、「買い物をする」という行為そのものについても考察を行う。
- ④ “地域社会の有り様の違い(地域性)”に注目し、それぞれの地域における移動支援について考察する。

以上の4点が今後考察すべき課題である。

今回は、これから研究を進める上での、初歩の初歩である研究テーマについて整理しただけに止まっている。今後はこの4つの課題について精査する必要がある。例えば、地域性の区分については、「都市部(中心/郊外)と山間部」という3区分でよいのか、日本各地の地形・気候・中心地の立地によって各都市・各地域・各集落にの問題や支援方法は異なるのではないかなどが挙げられる。

北海道のような都市間の距離がかなり離れている地域や、沖縄県のように離島で物理的に町から遠い地域、長野県・岩手県・岐阜県などの県の面積が広く山間地域が多い地域、中国山地・四国山地の山あいの地域など、興味深い場所が沢山ある。

山間部においては、「移動販売(移動購買)」も一つの有効な補完・支援策として役立つように感じる。「移動販売」についても考察を進めたい。しかし、このテーマに関しても文献が少ない。「移動販売」

の研究は、経済学・商学・農学などで数本見られるのみで、「移動販売そのもの」をテーマとして取り上げている研究が少ない。歴史的な変遷や地域生活との関連の考察もまだまだ体系化するに至っていない。総合的に「山間地域の買物困難者、買い物行動」について取り上げた研究もまだまだ少ない。

このテーマに取り組み研究を深めることで、買物困難問題の解決の一助となればと考える。次回は「山間地域の買物困難問題と移動販売」について研究してみたいと思う。

#### 参考文献・参考資料

- 北原龍二編著、2000、『看護学生のための社会学』、医学書院
- NHK、2009、「“買い物”が大変!」『NHK週刊子どもニュース』、(<http://www.nhk.or.jp/kdns/shirabe/09/1107.html>、2011.1.31)
- NHK高知放送局、2006、「“買い物難民”が急増～スーパー撤退の波紋～」『とさ金』、(<http://www.nhk.or.jp/kochi/program/tosakin/backnumber/2006/023/index.html> 2011.1.31)
- 笹井かおり、2010、『「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』No. 307、参議院事務局、pp.107 - 119
- 杉田聡、2008、『買物難民 もうひとつの高齢者問題』、大月書店
- 読売新聞社、2009、「生活ドキュメント買物難民」『読売新聞』(2009年6月2日～6月12日)