

〈論説〉

買い物困難とその発生原因との関連性について

澤 井 伊 織

1. はじめに

本稿の目的は、買い物困難の現状を明らかにし、買い物困難とその発生原因との関係を示すことにある。

買い物困難は日常的に食料品等の買い物が不便となる状態である。近年、このような状態の人々を買い物弱者と呼んでいる。特に、近隣に食料品店舗がなく、移動手段を持たない高齢者がこのような買い物弱者になるといわれている。今後、高齢化の進展により高齢者が増加すると、買い物弱者はますます増加すると想定される。

このような現状に対して、これまでの買い物弱者の研究は、無店舗地域の人口を推定することで買い物困難に直面している高齢者の状況を分析するものや、近隣店舗へのアクセス距離と居住地域の特性（人口集中地域と農村地域）を推定している。これらの研究は、買い物困難の発生原因として店舗数の減少と交通アクセスの悪化を前提としている。ただし、これら発生原因の詳細な分析は行われていない。無店舗地域の発生原因は店舗数の減少と考えられる。また、公共交通機関の弱体化は店舗へのアクセス距離を増加させるといえる。もし二つの要因が強まれば、買い物困難は悪化することになる。

そこで本稿では、この買い物困難の状況を示し、その発生原因との関連を明らかにする。そのために本稿は以下のような構成とする。まず第2節は、買い物弱者の現状を明らかにするために経済産業省（2010）と薬師寺（2014）に基づいて、買い物弱者の定義とその推定人数を示す。次に第3節は、買い物困難に関する先行研究を紹介し、その発生原因との関連性を検討する。そして第4節は、買い物困難の発生原因である流通網と交通網の弱体化についてその特徴を示すために、小売店舗数と公共交通機関利用者比率を利用して変化傾向を明らかにする。最後に第5節は、本稿のまとめを述べる。

2. 買い物弱者の現状

本節は買い物弱者の定義とその推定人数を明らかにしている。ここでは、経済産業省（2010）と薬師寺（2014）の買い物弱者に関する調査報告を用いて、買い物弱者の現状を示す。

経済産業省（2010）では、「流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買物が困難な状況に置かれている人々」を買い物弱者と定義している。流通機能の弱体化とは小売業店舗数の減少、宅配サービスの困難さ、あるいは移動販売の欠如などがあげられる。また交通網の弱体化は、道路の未整備・老朽化、公共交通機関の廃止・縮小などがある。特にこれら二つの原因は高齢者に対して影響が大きい。

同報告書において60歳以上の高齢者を対象とした意識調査で「日々の買い物に不便を感じている」と回答した人を買い物弱者とし、その回答者は16.6%であった。そしてこの比率に全国の高齢者数を掛けてもとめた約600万人について買い物弱者状態にあると推定している。

そして同報告書において、買い物弱者問題は農村部と都市近郊でより深刻な状況になっているとしている。農村部では高齢化の進行と、自動車を所有する若者の郊外店舗の利用により近隣店舗が撤退する。また都市郊外

の団地やニュータウンは同世代の高齢者が集中して住んでいるため、この地域は高齢化が急速に進行し近隣店舗も撤退する。

次に、薬師寺（2014）によれば、「食料品の買い物に最も不便や苦勞をしている人を店舗から500m以上離れた地域に住む自動車を保有しない65歳以上の高齢者」を買い物弱者として想定している。そして2010年現在、食料品等スーパー店舗へのアクセスが困難な人々は644万人、生鮮食料品販売店舗へのアクセスが困難な人々は382万人と推定している。

この調査報告は、市町村の人口集中地域と農村地域において買い物弱者が多く存在することを示している。また、2025年の将来推計によると人口集中地域と農村地域の買い物弱者はさらに増加し、特に人口集中地域は農村地域よりも相対的に高い増加率であることが示されている。ここでも高齢化の進展によって市場が縮小し、店舗の撤退により買い物弱者が増加することを示唆している。

以上のように買い物弱者は、高齢化による近隣店舗の撤退の結果、買い物アクセスが悪化することにより発生する。さらに、買い物弱者が発生する地域は農村部や人口集中地域にとどまらず、高齢化が急速に進行する都市郊外地域でも買い物弱者が発生するとしている。このことは特定地域にとどまらず、買い物弱者が全国的に発生していることを示唆している。

このように買い物弱者は、高齢化による近隣店舗の減少と買い物アクセスの悪化によって発生する。そこで第3節では、買い物困難に関する先行研究を紹介し、買い物困難とその発生原因との関連を示す。

3. 買い物困難に関する先行研究

前節では、買い物弱者が生じる要因を店舗数の減少と交通アクセスの悪化にあることを示した。そこで本節は、これまでの先行研究における買い物困難の内容と店舗数の減少と交通アクセスの悪化に関連付けて、各要因の影響を検討する。

まず店舗数の減少により発生した買い物弱者に関する先行研究は、以下のものがある。薬師寺、高橋（2012）では生鮮食料品店舗から500m以上離れている人口を全国で推計した。その結果、店舗から500m以上離れている地域に住んでいる人々は、全人口では34.7%にあたる約4,400万人となり、65歳以上人口では37.9%の約970万人と推定された。また、三大都市圏と地方圏において500m以上離れている地域に住む割合を推定すると、三大都市圏では全人口の24.6%にあたる約1,600万人、地方圏では44.9%の約2,860万人とされている。そして三大都市圏と地方圏に住む65歳以上人口において、三大都市圏では25.4%の約300万人、地方圏では48.2%の約680万人の高齢者が店舗から離れた地域に住んでいるとしている。

この研究から、自地域に店舗がない無店舗地域ではその住民の店舗へのアクセス距離が悪化していることを示している。そして三大都市圏と地方圏の比較では地方圏において店舗へのアクセスがより困難になっている、しかし三大都市圏においても住民の25%前後が無店舗地域に住んでいることも示されている。

次に薬師寺、高橋（2013）は、地域を人口集中地域と農村地域に分けて生鮮食品販売店舗と食料品スーパー等へのアクセスを検討した。ここでは店舗への平均アクセス距離と店舗から500m以上離れた65歳以上の人口を推計している。その結果、人口集中地域の平均アクセス距離は、生鮮食料品販売店舗の場合724m、食料品スーパー等の場合809mとなり、農村地域では生鮮食料品販売店舗の場合1,881m、食料品スーパー等の場合3,092mとなっている。そして人口集中地域の買い物弱者は、生鮮食料品販売店舗の場合328万人、食料品スーパー等の場合689万人となり、農村地域の買い物弱者は生鮮食料品販売店舗の場合707万人、食料品スーパー等の場合830万人となっている。

ここから、店舗への平均アクセス距離は人口集中地域と農村地域ともに500mを超えており、特に農村地域のアクセスはかなり悪化していること

が示されている。さらに、買い物弱者は人口集中地域と農村地域ともに発生しており、特に農村地域は相対的に多い。このように、人口の集積度によって店舗へのアクセス距離は異なっていることが示されている。

彼らの研究から、将来の人口減少期に無店舗地域は増加することが予測され、買い物弱者はさらに増加するとみられる。また、店舗への平均アクセス距離が長くなると住民は公共交通機関に対する依存度を高める。そのような住民は公共交通機関が弱体化すると、ますます買い物困難が悪化するとみられる。

また、店舗の距離に関する先行研究について、以下のものがある。平井、南（2012）は盛岡市において2010年の買い物弱者人口の推計と、将来の買い物弱者人口の推計を行った。彼らは買い物弱者を、小売店から500m圏外もしくは1000m圏外に住む自家用車を利用できない高齢者と定義している。その結果、盛岡市内の買い物弱者は、2010年において500m圏外の場合約2万人、1000m圏外では約1万人と推計された。そして2015年の推計の場合、買い物弱者は500m圏外では約2.2万人、1000m圏外では約1.5万人と推計された。この買い物弱者の増加原因は、2010年から2015年の高齢化の進展によると考えられている。

そしてこの研究では、2010年から2015年にかけて店舗数は一定であると想定している。もし店舗数が減少すれば買い物弱者はさらに増加し、その結果店舗へのアクセス距離は悪化すると考えられる。

この店舗への距離にいて、浅川、岩間、田中、駒木（2016）は健康障害と関連付けて分析した。彼らは健康障害の要因として食品摂取多様性に着目し、店舗へのアクセス距離が1km長くなると食品摂取多様性が低くなる確率が約10%高くなることを示した。このことは、店舗への距離がより長くなる場合、食品購入数が減少することを意味している。

店舗への移動距離について、崔、鈴木（2012）は大阪のニュータウンに住む高齢者の移手段と食料品購買行動の関係を分析している。彼らは、住民について移手段（徒歩、自転車および自動車）と年齢（高齢者と非

高齢者)の組み合わせごとに、食料品店への最大移動距離を測定した。その結果、徒歩の場合高齢者は約1.4km、非高齢者は約2.7kmまで移動する。また自転車の場合、高齢者は約1.4km、非高齢者は約6.1kmまで移動している。そして自動車の場合、高齢者は約5km、非高齢者は約9.3kmとなっている。このように移動手段にかかわらず高齢者は短距離にある店舗を選択することが示されている。

このように高齢者の移動範囲は非高齢者よりもかなり限られる。さらに、移動手段がない高齢者はより限定的な範囲となる。したがって、もし近隣の店舗が撤退した場合、高齢者はより離れた店舗を利用しなければならないため、買い物困難度は悪化する。また、公共交通機関が脆弱な地域の高齢者は、さらに買い物弱者となる可能性が高い。

以上のように本節では、先行研究における買い物困難の内容と店舗数の減少と交通アクセスの悪化を関連付けて、各要因の影響を検討してきた。まず、店舗数の減少による無店舗地域の発生によりその住民は買い物弱者となる。そして、その住民の店舗へのアクセス距離はより長くなる。しかし公共交通機関が脆弱である場合、交通アクセスの悪化により買い物困難はさらに悪化する。そこで第4節では、買い物困難を発生させる原因である流通網と交通網の弱体化の現状を明らかにしていく。

4. 買い物困難の原因

前節は、先行研究における買い物困難の内容と店舗数の減少と交通アクセスの悪化を関連付けて、各要因の影響を示した。そこで本節は、買い物困難の発生原因である流通網と交通網の弱体化として、飲食料品小売業店舗数の減少と乗合バスと鉄道の各利用者比率の減少をそれぞれ分析し、買い物困難の発生原因の推移を明らかにしていく。

買い物困難を発生させるメカニズムとしては、まず無店舗地域のために店舗へのアクセス距離が長くなることがあげられる。このことは店舗数の

減少に起因している。また、店舗へのアクセス距離が増加する場合、移動手段を持たない住民の買い物困難度はさらに悪化する。ここで店舗アクセス距離の増加は店舗数の減少に起因している。さらに、移動手段を持たない住民は公共交通機関への依存度が高いはずである。したがって、公共交通機関の弱体化はそのような住民の移動機会を減少させることになり、このことも買い物困難の発生原因となっている。

[表1] 都道府県別の飲食料点小売業の変化

	2004年			2014年		
	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員(人)	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員(人)
全国	444,596	91.99	7.09	236,725	153.85	9.33
北海道	16,873	119.13	8.58	9,346	193.65	11.00
青森	6,610	86.58	5.29	3,229	134.43	6.61
岩手	6,240	94.63	5.43	3,179	129.49	7.25
宮城	8,963	98.99	7.09	4,359	122.92	8.12
秋田	5,834	89.00	5.06	2,801	140.27	7.22
山形	5,768	91.92	5.41	3,187	138.43	6.98
福島	8,729	94.31	5.95	4,281	142.12	7.26
茨城	10,281	98.84	7.13	5,677	160.96	8.37
栃木	7,292	109.63	6.61	4,134	176.83	8.77
群馬	8,345	87.62	6.26	4,041	183.90	9.45
埼玉	17,204	110.58	9.07	9,947	196.98	11.64
千葉	15,809	98.26	8.91	8,734	182.49	11.56
東京	39,728	76.45	8.35	22,323	116.42	10.89
神奈川	22,281	93.47	9.53	12,342	147.71	12.57
新潟	10,594	89.64	5.86	5,944	122.78	7.59
富山	4,662	87.24	5.87	2,406	144.12	6.80
石川	4,786	82.93	5.82	2,661	143.98	7.35
福井	3,533	92.10	5.73	1,977	161.88	7.30
山梨	3,644	98.49	6.00	1,909	168.06	8.47
長野	7,509	115.30	6.65	4,285	174.66	8.33
岐阜	6,872	109.26	6.76	3,922	177.51	8.09

	2004年			2014年		
	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員(人)	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員(人)
静岡	14,345	92.46	6.85	8,204	129.70	7.68
愛知	19,554	98.85	8.09	10,644	149.68	10.01
三重	6,264	104.27	6.56	3,770	161.80	8.27
滋賀	4,300	94.70	7.68	2,267	226.84	11.22
京都	10,253	72.90	6.93	5,317	121.25	9.47
大阪	28,496	81.47	7.62	13,709	143.58	10.98
兵庫	18,106	86.82	7.47	9,414	159.72	10.41
奈良	4,313	91.40	7.17	2,286	174.67	9.22
和歌山	5,055	68.78	5.12	2,653	133.01	7.11
鳥取	2,111	106.68	5.95	1,150	161.96	8.11
島根	3,713	83.41	4.74	2,051	147.04	6.28
岡山	6,828	103.17	6.83	3,472	205.74	10.41
広島	9,568	100.39	7.35	5,194	173.38	9.98
山口	6,591	81.88	6.05	3,244	157.70	7.65
徳島	3,769	92.88	5.28	1,779	172.99	7.27
香川	3,766	116.25	6.47	1,852	227.19	9.40
愛媛	6,480	89.98	5.43	3,219	179.44	7.99
高知	4,145	90.10	5.48	2,184	136.24	7.49
福岡	19,902	87.53	6.95	9,959	157.71	8.78
佐賀	3,774	93.24	5.75	2,044	162.51	7.62
長崎	7,681	70.01	5.10	3,953	121.74	6.84
熊本	8,197	87.72	6.21	4,276	169.43	7.61
大分	5,623	83.20	5.40	2,955	176.62	8.01
宮崎	5,054	106.84	6.20	2,690	184.48	8.56
鹿児島	8,756	92.37	5.29	4,686	128.08	7.12
沖縄	6,395	68.10	5.15	3,069	92.30	7.23

(経済産業省「商業統計」2004年・2014年より作成)

流通網の弱体化のうち、小売店舗数の減少傾向を明らかにするために、飲食料点小売業の事業所数、店舗当面積および店舗当従業員数の時系列変化を都道府県別に示したのが〔表1〕である。

全ての都道府県の事業所数は、2004年から2014年にかけて減少してい

る。そして全国の事業所減少率は46.76%とほぼ半減している。また店舗当面積と店舗当従業員数は増加しており、このことは店舗の大型化を示している。しかし、各都道府県の事業所数の減少率と店舗面積の増加率には差異がみられる。例えば、大都市圏である東京都と大阪府を比較すると、事業所数の減少率と店舗当面積の増加率はともに大阪府が大きい。また、地方圏である青森県と鹿児島県を比較すると、青森県の変化率は鹿児島県よりともに大きい。このように各都道府県の店舗形態の変化は一様ではない。そこで次に大都市圏と地方圏を比較し、店舗形態の変化の差異を示す。

[表2] 大都市圏の飲食料点小売業における2004年から2014年の変化率

	事業所数 (%)	店舗当面積 (%)	店舗当従業員 (%)
全国	-46.76	67.25	31.68
東京圏	-43.86	65.65	30.30
中京圏	-43.91	54.91	22.94
関西圏	-49.98	77.33	41.08
その他道県	-47.47	67.56	30.61

*ここで東京圏は東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県、中京圏は愛知県・岐阜県・三重県、関西圏は大阪府・京都府・兵庫県をそれぞれ指す。

店舗形態の変化について大都市圏とその他道県（地方圏）の間にある差異を示すために、2004年から2014年の事業所数、店舗当面積、店舗当従業員数の変化率を東京圏、中京圏、関西圏の大都市圏とその他道県で比較したものが[表2]である。

関西圏は事業所数の減少率と店舗当面積の増加率が全国平均よりも大きいことが示されている。他方、東京圏と中京圏は事業所数の減少率と店舗当面積の増加率が全国平均より小さいことも示されている。このことから、関西圏では小規模店舗の減少が大きく、その結果店舗の大型化が他の大都市圏よりもかなり進んだといえる。

そして、その他道県は全国平均に近い変化率を示している。ただし、地方圏の変化は大都市圏よりも相対的に大きく、特に事業所数の減少率は東京圏や中京圏よりも大きかった。このことから、地方圏の小規模店舗がか

なり減少しているといえる。

[表3] 人口規模別市区町村の飲食料品小売業の変化

	2004年			2014年		
	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員 (人)	事業所数	店舗当面積 (m ²)	店舗当従業員 (人)
全国	444,635	91.97	7.09	236,714	153.53	9.33
5万人未満	97,171	86.91	5.26	54,150	141.43	6.82
5万人～10万人未満	82,479	91.54	6.56	43,861	157.27	8.80
10万人～20万人未満	106,508	93.57	7.62	58,617	160.36	10.13
20万人以上	158,477	94.20	8.13	80,086	154.68	10.74

(経済産業省「商業統計」2004年・2014年、「国勢調査」2005年・2015年より作成)

ここまでは大都市圏と地方圏による地域別の店舗形態の変化を明らかにした。次に人口規模別に市区町村の店舗形態の特徴を示すことにする。そこで人口規模別の市区町村における事業所数と店舗当面積、店舗当従業員数の変化を示したものが[表3]である。

2004年では事業所数と店舗当面積が地域人口の増加にしたがって大きくなる。2014年は全国的に店舗規模の拡大が進んだ。特に、人口5万人から10万人未満および10万人から20万人未満の中規模都市の店舗規模は顕著に拡大している。ただし、人口5万人未満の市区町村における店舗当面積の拡大は小さい。このことから、中規模ないしは大規模都市における店舗の大型化は顕著である。しかし小規模市町村におけるその傾向は限定的であるといえる。

次に、都市規模と店舗形態の変化率を表したものが[表4]である。中規模都市において店舗当面積と店舗当従業員数の増加率はともに大きい。さらに、人口20万人以上の都市においてその事業所数の減少率は全国平均よりも大きく、5万人から10万人未満の都市がそれに次いで減少率は大きかった。

先にみた店舗の大型化とこの事業所数の減少を考慮すれば、小規模店舗

の減少とスーパーマーケットのような大規模店舗の参入により、全国的に大型店舗の依存度が高まっているといえる。さらに、小規模店舗の減少は中心市街地の衰退や店舗立地の郊外化と大型化によるものと考えられる。

ここまで、2004年から2014年までの店舗数と店舗規模の推移をみてきた。その結果、店舗数の減少は全国的な傾向であり、大型店舗の立地特性、特に郊外化を考慮すると、近隣にあった小規模店舗の減少により地域住民の購買行動は大きく変化したと考えられる。すなわち、これまで徒歩圏にあった小規模店舗が撤退し、より離れた大型店舗に行かなければならない状況が発生しているといえる。このことは、店舗減少による買い物困難の原因となっている。

〔表4〕人口規模別市区町村の飲食料品小売業における
2004年から2014年の変化率

	事業所数 (%)	店舗当面積 (%)	店舗当従業員 (%)
全国	-46.76	66.95	31.69
5万人未満	-44.27	62.72	29.59
5万人～10万人未満	-46.82	71.80	34.16
10万人～20万人未満	-44.96	71.37	33.00
20万人以上	-49.47	64.20	32.21

流通網の弱体化、あるいは購買機会の悪化についてみてきたが、これらは宅配サービスや移動販売によって補完することができる。ただし、宅配サービスや移動販売を利用可能な住民が限定的な場合、店舗数の減少は代替のサービスが受けられない住民の買い物困難度を悪化させる。

ネットスーパーに代表される宅配サービスは主に大手スーパーマーケットなどが行っていて、その方法は店舗から配送する特徴がある。しかしこれら大手スーパーマーケット店舗は都市部に集中しており、これらの店舗がない地域ではサービスの対象とならない可能性がある。さらに、店舗からより離れた住民はより高い輸送料を支払わなければならないため、店舗での購入よりも割高になる。したがって、宅配サービスの配送網から除外された住民や遠方の住民にとって、そのサービスの利用は実質的に困難と

なっている。

次に店舗減少の補完的手段として移動販売があげられる。移動販売はこれまで都市部において展開されている。その特徴は発注受注型の宅配サービスとは異なり、小型の店舗移動の形態をとっている。また、店舗型販売の形態をとるために、保健衛生および輸送車両に関する規制がある。このような移動販売には、移動可能な範囲に十分な顧客が存在する必要がある。そのために移動販売の市場範囲は都市圏もしくは人口規模がある一定以上の地域に限定される。

実際に、総務省（2017）によれば、買い物弱者対策として行われている193事業の収支を総務省が調査したところ、7割近くの事業が実質的な赤字となっており、補助金がなければ採算は悪化し、結果として事業の撤退となっている。特に中山間地域や過疎地域では売上が伸び悩み、結果として赤字により移動販売は終了することになった。このことは、市場規模の小さい地域では、移動販売による購買機会を維持することは困難であり、公的援助により移動販売は維持されていることを意味する。

流通網の弱体化は小売店舗数の減少が大きな原因となっている。そして店舗数減少の傾向は大都市圏と地方圏、人口規模にかかわらず進行している。しかし、店舗数の減少と同時に店舗の大型化も進んでいて、その中でも特に関西圏、そして人口5万人から10万人の中規模都市でその変化が著しい。

他方、交通網の弱体化について、特に乗合バスと鉄道の利用者数の変化の傾向について明らかにするために、都道府県別に乗合バスと鉄道の輸送者数を人口で除した利用者比率、および2006年から2016年にかけての利用者比率の変化率を示したものが〔表5〕である。ここでは、各地域の乗合バスと鉄道の各利用者数に対する人口の変化による影響を除くために利用者比率を利用している。そしてこの利用者比率は人口構成にも依存するが、主に交通機関の路線数とその運行頻度によって決定される。したがって、乗合バスと鉄道の利用者比率は運行本数の減少や路線の廃止によって

減少すると考えられる。

まず乗合バスについて、全国平均の利用者比率は2006年から2016年にかけて増加しているが、29道府県の利用者比率は減少している。特に青森県、徳島県、熊本県では20%以上減少しており、地方圏の利用者比率は大きく減少している。このことから、地方圏の乗合バス利用者比率は運行本数の減少や路線の廃止によって減少しているといえる。ただし、このような利用者比率の減少は地方圏だけではなく、静岡県、大阪府、広島県のように大都市を抱えた府県においても同様の傾向がみられる。

次に鉄道の利用者比率は全国平均で増加しており、その増加率は乗合バスよりも大きい。また10県の利用者比率は減少しているが、乗合バスの変化率と比較すればその変化は小さい。ただし、秋田県と鳥取県の利用者比率は10%以上減少している。他方、地下鉄等の新線が開業した地域の利用者比率は増加しており、また都市圏の利用者比率も増加している。このことから、都市圏の鉄道網は拡充する傾向にあり、他方地方圏の鉄道網は弱体化しているといえる。

これまでの利用者比率を大都市圏と地方圏で比較したものが〔表6〕である。乗合バスの利用者比率は東京圏と中京圏で増加しているが、関西圏とその他道県では減少している。他方、鉄道の利用者比率は全ての地域で増加しており、特にその他道県の増加率が大きい。ただし、先にみたようにその他道県のなかでも利用者比率の変化に差異がある。

以上のように、地方圏の乗合バスはかなり弱体化している。また一部の都市圏では同様のことが観察された。他方鉄道に関しては、都市圏の拡充と地方圏の弱体化がみられた。これらのことは住民の購買行動に負の影響を与えると考えられる。日常的な買い物は移動距離の長い鉄道よりも比較的移動距離の短い乗合バスを利用する機会が多い。すなわち、無店舗地域の住民にとって乗合バスの縮小は店舗へのアクセスを困難にしていると考えられる。このことから交通網の弱体化は買い物困難の原因となっている。

[表5] 乗合バスと鉄道の各利用者比率および変化率

	乗合バス			鉄道		
	2006年	2016年	変化率 (%)	2006年	2016年	変化率 (%)
全国	0.033	0.034	2.35	0.173	0.193	11.93
北海道	0.036	0.034	-5.89	0.062	0.069	12.56
青森	0.022	0.019	-12.21	0.010	0.011	6.92
岩手	0.018	0.019	3.17	0.017	0.017	-1.01
宮城	0.028	0.027	-3.88	0.061	0.079	30.33
秋田	0.013	0.012	-12.80	0.014	0.012	-11.67
山形	0.010	0.008	-14.30	0.011	0.011	-4.37
福島	0.012	0.011	-8.88	0.017	0.016	-4.73
茨城	0.014	0.015	8.50	0.024	0.025	2.43
栃木	0.010	0.010	3.63	0.020	0.020	0.53
群馬	0.006	0.006	-1.95	0.016	0.017	8.62
埼玉	0.026	0.031	16.46	0.088	0.098	11.40
千葉	0.034	0.037	6.60	0.135	0.143	6.59
東京	0.059	0.062	6.11	0.578	0.618	6.92
神奈川	0.075	0.073	-1.84	0.213	0.230	7.81
新潟	0.022	0.018	-15.86	0.013	0.015	15.01
富山	0.009	0.009	1.76	0.017	0.027	52.49
石川	0.027	0.029	5.83	0.011	0.012	8.70
福井	0.009	0.007	-25.35	0.076	0.081	7.06
山梨	0.008	0.011	37.40	0.065	0.068	4.35
長野	0.012	0.010	-16.91	0.007	0.008	8.33
岐阜	0.011	0.013	20.96	0.016	0.017	4.09
静岡	0.024	0.020	-15.07	0.037	0.037	-0.86
愛知	0.023	0.024	5.10	0.131	0.144	10.13
三重	0.020	0.022	8.25	0.035	0.038	9.18
滋賀	0.015	0.015	-4.54	0.054	0.058	7.04
京都	0.061	0.073	19.13	0.138	0.156	13.04
大阪	0.035	0.031	-12.27	0.275	0.286	4.00
兵庫	0.040	0.042	5.42	0.004	0.004	-2.49
奈良	0.041	0.038	-7.88	0.557	0.636	14.21

買い物困難とその発生原因との関連性について（澤井）

和歌山	0.015	0.014	-5.66	0.084	0.089	5.42
鳥取	0.013	0.010	-19.16	0.016	0.015	-10.11
島根	0.012	0.011	-8.58	0.009	0.009	-0.76
岡山	0.016	0.015	-9.08	0.030	0.034	14.62
広島	0.039	0.035	-10.56	0.062	0.067	7.52
山口	0.022	0.018	-15.49	0.017	0.017	-0.63
徳島	0.014	0.009	-33.91	0.012	0.012	-0.75
香川	0.005	0.006	23.26	0.027	0.028	3.53
愛媛	0.010	0.010	-8.01	0.019	0.020	5.47
高知	0.009	0.007	-18.98	0.017	0.018	6.54
福岡	0.053	0.054	0.68	0.084	0.095	14.05
佐賀	0.012	0.012	-0.21	0.012	0.013	11.93
長崎	0.059	0.058	-1.96	0.025	0.024	-2.92
熊本	0.022	0.016	-28.15	0.015	0.018	24.37
大分	0.018	0.017	-6.93	0.015	0.017	10.85
宮崎	0.011	0.009	-19.80	0.007	0.007	1.31
鹿児島	0.028	0.023	-16.47	0.018	0.019	5.70
沖縄	0.022	0.018	-14.91	0.010	0.012	20.53

（国土交通省「自動車輸送統計調査」2006年・2016年、同「貨物・旅客地域流動調査」2006年・2016年、「国勢調査」2005年・2015年から作成）

〔表6〕大都市圏の乗合バスと鉄道の各利用者比率における
2006年から2016年の変化率

	乗合バス (%)	鉄道 (%)
全国	2.35	11.93
東京圏	4.66	8.74
中京圏	1.35	11.69
関西圏	-2.46	5.57
その他道県	-2.47	13.23

本節では買い物困難の発生原因である流通網と交通網の弱体化について、小売店舗数の減少および乗合バスと鉄道利用者比率の減少により現状を明らかにしてきた。そして、流通網の弱体化について大きな要因となっている小売店舗数は立地する地域と人口規模にかかわらず減少し、同時に

店舗の大型化が進行していることが示された。また、交通網の弱体化について、乗合バスの弱体化が地方圏と一部の都市圏でかなり進行していることが示された。このことから、全国の多くの地域で買い物困難が悪化しさらに買い物弱者が発生する可能性がある。

5. まとめ

本稿の目的は買い物困難の現状を明らかにし、買い物困難とその発生原因との関係を示すことにあった。そして、以下の結果を得ることができた。

第一に、経済産業省（2010）と薬師寺（2014）では、買い物弱者は地方圏に限らず全国的に発生していることを示唆している。これは買い物弱者が都市郊外や人口集中地域においても発生していることを意味する。第二に、流通網の弱体化となる小売店舗数の減少は都市圏と地方圏ともに進行している。第三に、交通網の弱体化について、地方圏と一部の都市圏の乗合バスの路線や運行頻度の減少により利便性はかなり悪化している。特に、無店舗地域の住民にとって日常的な移動に利用されている乗合バス路線の縮小は購買機会のさらなる減少を意味する。

ここまで、買い物困難の原因は店舗数の減少と交通アクセスの悪化であることを示した。店舗数の減少は、店舗の大型化と小規模店舗の撤退をともなっている。また、店舗数の減少は市場の競争を低下させることになる。さらに人口減少によって市場規模が縮小するならば、店舗の撤退をまねくことになる。その結果、無店舗地域の増加と市場の寡占化が進展するはずである。次に、交通アクセスの悪化は移動時間や移動費用を増加させる。移動費用の増加は、購買行動と追加的な費用を発生させるために、買い物困難を悪化させる。そしてこのことは消費者の利得を減少させることになる。これらは、空間的寡占市場のもとでの参入退出行動と市場の消費行動を分析可能である。この問題は別の機会で検討したい。

参考文献

- 浅川達人・岩間信之・田中耕市・駒木伸比古（2016）、「地方都市におけるフードデザート問題—都市・農村混在地域における実証研究—」、『日本都市社会学年報』34号、pp. 93-105.
- 平井寛・南正昭（2012）、「盛岡市在住高齢者における買い物弱者人口の推計」、『土木計画学研究講演集（CD-ROM）』46巻、ROMBUNNO.p.3.
- 葉師寺哲郎・高橋克也（2012）、「生鮮食料品販売店舗への距離に応じた人口の推計—国勢調査と商業統計のメッシュ統計を利用して—」、『GIS—理論と応用—』20巻1号、pp. 31-37.
- 葉師寺哲郎・高橋克也（2013）、「食料品アクセス問題における店舗への近接性—店舗までの距離の計測による都市と農村の比較—」、『フードシステム研究』20巻1号、pp. 14-25.
- 崔唯燭・鈴木勉（2012）、「高齢者に着目した食料品購買行動と利便性の意識に関する研究」、『都市計画論文集』47巻3号、pp.271-276.

参考資料

- 経済産業省「商業統計」2004年・2014年
- 経済産業省（2010）「地域インフラを支える流通のあり方研究会報告書」
- 国土交通省「自動車輸送統計調査」2006年・2016年
- 国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」2006年・2016年
- 総務省「国勢調査」2005年・2015年
- 総務省（2017）「買い物対策に関する実態調査」
- 葉師寺哲郎（2014）「食料品アクセス問題と高齢者の健康」農林水産政策研究所研究成果報告会発表