

松戸市における高齢者の買物支援に関する分析
～超小型モビリティ利用を想定として～

Study on Delivery Shopping Service of Elderly People in Matsudo City
~Case on Ultra Light Vehicle~

○土田雅貴¹, 江守央², 下川澄雄²

Masaki Tsuchida¹, Hisashi Emori², Sumio Shimokawa²

Abstract: Super market shortages have been increasing due to withdrawal of local public transportation and a large shopping mall in the suburbs. A delivery shopping service by Ultra Light Vehicle is a solution to tackle an issue of supermarket shortages. However, shopping contributes to elderly people's health maintenance. Regarding with this matter, this study discusses the relevance between a delivery shopping service for elderly people and their health, based on a research of daily activity of elderly people in Matsudo city.

1. はじめに

近年我が国では、地域公共交通の撤退や大型商業店舗の郊外立地による商店街撤退により、高齢者を中心に買物に困難を抱える、いわゆる「買物難民」と呼ばれる人々が増加している。これに、経済産業省では買い物弱者支援の一つとして家まで商品を届ける宅配サービスを推奨している^[1]。

一方で杉田^[2]は、買物行動とは必要な物を得るためだけでなく、気分転換やコミュニケーション、健康維持に繋がるなど多様な価値があると指摘している。このように、買物は高齢者の健康に大きく影響を及ぼすことが想定され、必ずしも全ての高齢者が宅配サービスを受けるのは、本来の社会福祉に貢献しているとはいえない可能性がある。

そこで本研究では、現在、孤独死を問題視している松戸市^[3]を対象に、高齢者の買物に関する状況を、地域別高齢化率、Baker^[4]によって提唱された移動を評価する指標であるLife-Space Assessment (以降、「LSA」という)を用いた宅配不要領域を導き出し把握する。

2. 宅配サービスの現状把握

(1) 宅配サービスについて

宅配サービスとは、自宅を訪問し日用品等の宅配を行うため、買物の時短化になるというメリットがあり、様々な業種で様々な交通システムが利用されている。このような中コンビニエンスストアでは国土交通省の認定制度下で超小型モビリティを用いた宅配サービスを行っている。この特徴としてコスト・環境要因・小回りなどバイクやトラックに比べ地域に特化した宅配ツールであり、注目されている。

(2) ヒアリングによる活用実態把握

Table1,2 は国土交通省の認定制度下で超小型モビリティの宅配サービスを行っているコンビニエンスストアでのヒア

リング調査を行った結果である。その対象範囲や利用者層として高齢者が多いことが明らかとなった。

Table1. Investigation outline

調査場所	上越市A店
調査日	平成26年5月30日
回答者	店長
質問項目	・導入動向について ・宅配範囲について ・利用者層について ・利用者、運営者の声について

Table2. Hearing investigation contents

質問項目	回答
導入動向	・80万円/台かかる ・従業員の人員がかかる ・1回の配達で500~3000円/人 不利益であり、ニーズが見えない 現在約350店舗
宅配範囲	半径5km、最大で10km
利用者層のメイン	メインは高齢者で、1人暮らしの人、共働きの人
利用者の声	・低価格で家の前まで宅配が良い ・品が豊富で良い ・冷蔵もあり、目替りもある
運営者の声	・注文状況等が複雑であり、ピーク時間がある ・従業員に余裕がないとできない ・自家用車の方が速度面で気持的に業である ・自転車と同じで駐車場いらず

3. 松戸市の宅配サービスの現状把握

(1) 地域別高齢化率比較

Figure1 は平成 19 年と平成 42 年 (想定) の高齢化率の比較を示している。平成 19 年で高齢化率が 4 地域で 18% を超えており、他地域に比べて鉄道の交通状況が良くないうえに小金地域では、平成 42 年に 30% を超えることがわかる。

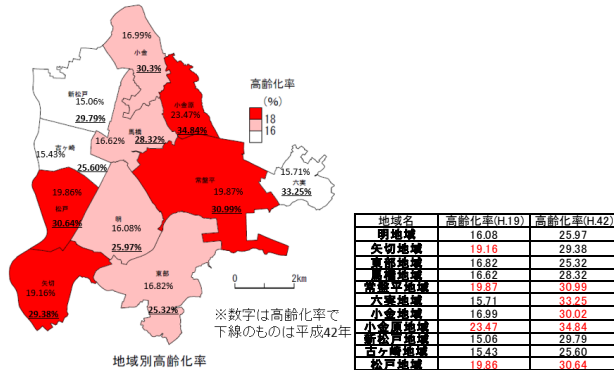


Figure1.H.19・42 aging rate comparison

1 : 日大理工・学部・交通, Department of Transportation Engineering and Socio-Technology 2 : 日大理工・教員・交通

(2) 単独世帯数・一世帯人数比較

Figure2 は平成 19・42 年の単独世帯数・一世帯人数を示している。高齢化率と単独世帯数・一世帯人数を合わせると常盤平地域に独居老人が多いこと、また今後更に増加することが推察される。

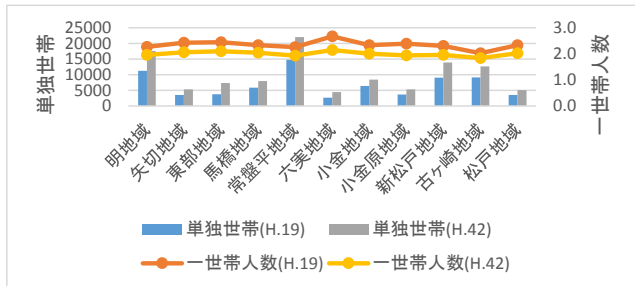


Figure2. The number of alone households and one household parson

(3) 宅配不要領域

Figure3,4 は GIS (QGIS) を用いてコンビニエンスストアの個所から活動範囲を示す半径 200・800m を円形で示したものである。これは Table3. に示す LSA における移動の評価内容と活動範囲から、高齢者の活動範囲をレベル 2 の 200m, 健常者をレベル 3 の 800m と仮定して、それぞれのレベルに応じて宅配不要領域を示したものである。Figure3. に示すように高齢者においては領域内のほとんどで宅配サービスが必要であるのに対して、Figure4. の健常者ではほとんどの地域で宅配が不要であることが伺える。

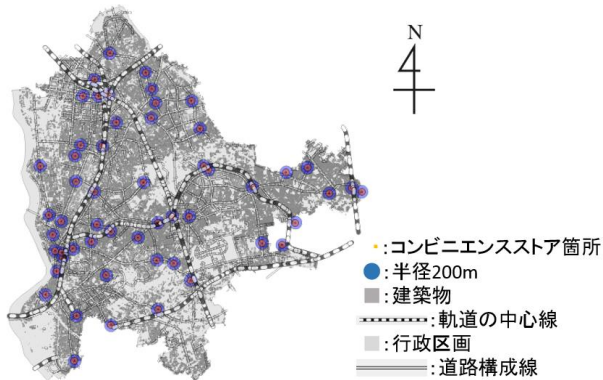


Figure3. 200m Delivery unnecessary area

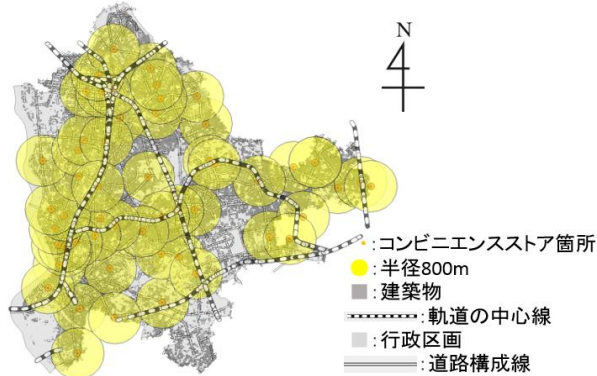


Figure4. 800m Delivery unnecessary area

Table3. LSA outline

レベル	移動の評価内容	活動距離
0	寝室	2m以下
1	居住内	10m以下
2	居住空間のごく近くの空間	200m以下
3	自宅近隣(約800m未満)	800m以下
4	町内(居住から800m以上から約16km以内)	16km以下
5	町外(居住から約16km以上)	16km以上

4. 分析のまとめ

以上より、松戸市において、高齢化の進展状況および公共交通の利便性について地域別に差異があることが明らかになった。さらに、宅配不要領域によって宅配サービスの必要ない領域が高齢者・健常者ごとに明らかとなった。特に常盤平地域では買物空白があるうえ、独居老人が多いことが推察されるため宅配サービスだけでなく、本来の買物価値を高める買物支援の必要性が高いことが伺えた。今後は、個人の活動能力を地域別に明らかとし買物支援の適性を調査する必要がある。

5. おわりに

今後、個人の活動能力の宅配サービスを含めた買物支援を明確にするため、日常生活動作を図る老研式能力指標⁵⁾を用いて地域別活動能力を明らかにするアンケート調査を行う。そのうえで、これまで分析したデータのうち日常生活動作の中でどのような人が宅配サービスを利用しているのか、また、いかなる買物意識を持っているのかの関係性を地域別に明らかにし、買物支援の必要性について精査していきたい。

6. 参考文献

[1] 経済産業省：買い物弱者対策支援について、買い物弱者応援マニュアル（第2版），
<http://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/kaimonoshien2010.html>

[2] 杉田 聡：「買い物難民」をなくせ！消える商店街，孤立する高齢者，中公新書ラクレ，2013，5

[3] 松戸市：松戸市地域福祉計画，
<http://www.city.matsudo.chiba.jp/shisei/keikaku-kousou/tiikihukusi/index.html>

[4] Baker PS, Bodner EV, Allman RM : Measuring life-space mobility in community-during older adults. J Am Geriatr Soc. 52:1610-1614, 2003

[5] 古谷野 亘他：老研式活動能力指標の開発，日本公衆衛生雑誌 34(3), p109-114, 1998