

# 一人暮らし高齢者の買い物支援の必要性

— 生活自立状況の視点から —

長岡大学准教授 米山宗久

## はじめに

経済産業省の報告では、「買い物弱者」は600万人と推計されている。特に中山間地域を中心とした農山漁村では、スーパーや商店の撤退や廃業に伴い、「買い物弱者」が増加している。さらに高齢化が進むにつれて、「買い物弱者」は増加していくものと予測されている。また、地域のつながりが薄れて、地域に友人がいないため買い物が頼めない、スーパーが廃業になり5km以上も離れたところに行かなければならないという指摘がある。

食品や日用品などの生活必需品の買物へのアクセスが悪くなったり、身体的・精神的な問題で外出することが困難であったり、運転免許を持っていなかったり、車等を所有していなかったり、様々な理由で買物に不便や苦痛を感じる人々が増加している。さらに買い物弱者は高齢者や障がい者に限った問題ではないともいえる。

本研究では、買い物支援・サービスの現状や問題点を明らかにするとともに、山梨県甲斐市の一人暮らし高齢者の買い物現状についてアンケートを用いて調査し、さらに生活自立度による買い物支援の必要性を考察する。

## 1 買い物するための要件

買い物をするためには、自分自身で買い物をしたいという欲求以外に次の要件が必要とされている。1つは小売店の存在、2つは買い物手段、3つは身体状況、4つは金銭、5つは自然条件である。

### (1) 小売店の存在

#### ①小売店の有無

買い物ができる小売店が地域にあることが条件となる。従前は、八百屋、肉屋、魚屋、雑貨店など専門店が行っていたが、スーパーマーケットや大規模小売店

の出店による総合的な販売形態となっている。

また、地域の小売店はスーパーマーケットや大規模小売店の出店に伴い、顧客の減少や価格競争のため閉店傾向にある。また、スーパーマーケットも多種多様な商品が陳列されている大規模小売店に集約されつつある。大規模小売店は同業種の出店に伴う過当競争により閉店をするところが増えつつある。

#### ②小売店との距離

小売店までの買い物手段にも関係するが、自宅から近い小売店であれば頻繁に買い物をすることができる。遠い小売店であれば、自家用車などを利用することで利用が可能である。

現在では、モータリゼーションの発達により日常生活品でも遠方まで購入に行くこともある。

また、宅配サービス・移動販売車・ネットスーパーのように小売店が距離を狭めてくれる場合もある。

### (2) 買い物手段

#### ①自力による買い物

自分自身で買い物に行くことができるかどうかである。その手段としては、徒歩・自転車・オートバイク・車や公共交通機関（タクシー・バス・電車）が挙げられる。

しかし小売店との距離により変化がある。小売店が近くにある場合には、徒歩での買い物が可能である。少し遠い場合には自転車やオートバイ、さらに遠い場合には車を利用することとなる。自分自身で運転免許を有していない場合は、バス、電車やタクシーなどの公共交通機関を利用する。

また、買った物の量や重さにおいても手段が変わってくる。大量であり重たい場合は、車を利用する。

さらに、買い物の回数、身体状況によってもその手段は変化する。

#### ②他者との協働による買い物

自分自身では交通手段がないため買い物に行くことができない。援助者は、親族・知人・隣人・ボランティ

ア・民生委員など一緒に小売店に行き買い物をする。

その手段としては、車が一般的である。しかし、知人・隣人・ボランティア・民生委員の場合、自家用車での事故補償が危惧されている。

### ③他者による買い物

自分自身で買い物に行くことができない。援助者は、親族・知人・隣人・ボランティア・民生委員などに買い物代行がある。その手段としては、徒歩・自転車・オートバイク・車が挙げられる。

### (3) 身体状況

自分自身の健康状態や障害の有無によっても買い物に支障がある。例えば疾病のため外出を制限されており、長い距離の歩行が困難である場合には、他者に依存しなければならない。また車いすや装具を利用している場合には他者に同行してもらうこともある。

### (4) 金銭

商品を購入するためには金銭を保有していなければならない。給与・不動産・自営業・年金などの収入が考えられる。しかし高齢になると年金が唯一の収入となる。さらに預貯金を持っているかにより商品の購買にも差が出る。

### (5) 自然条件

雨天・雪などの自然現象により外出を制限される場合がある。また地震により家屋の倒壊や道路の破損による交通手段の断絶がある。公共施策による自然現象を取り除くことも必要である。たとえば、豪雪地域においては、除雪車による道路の除雪、崖崩れの場合には、重機を用いて道路復旧などである。

## 2 甲斐市の概要

平成16年9月に3つの町が合併して新市となる。県都「甲府市」に隣接しているため、宅地化が進み、急激に人口が増加している住宅地域である。生産年齢人口の増加に伴い、県内でも高齢化率の低い地域である。しかし将来的にはある時期に集中して高齢者人口に急増が見込まれ、将来の少子・高齢化を見据えた対策が求められている。

甲斐市社会福祉協議会では、地域の特色を生かし「みんなが安心して暮らせる支え合う地域づくり」の実現を目指して、地域福祉活動計画に基づき事業を展開している。一人暮らし高齢者を対象として、配食サービス・ミニデイサービス・高齢者会食会・あったかいサービスを実施している。

## 3 アンケート概要とデータ分析

### (1) 調査概要

本調査は山梨県甲斐市に在住する一人暮らしの65歳以上高齢者1,615人の約28%に相当する448人を調査対象とし、民生委員・児童委員の協力を得て、アンケート用紙を配布及び回収とした。さらに調査方法は、留置方法（配布をして後日回収）又は聞き取り方法とした。調査期間は、平成23年11月1日から12月31日までの2ヶ月間とした。有効回答数は399人であり、回答率は89.0%であった。

### (2) 基本属性

男女別（図表1）をみると、男性が23.9%、女性が76.1%と女性の回答者の方が多く、年齢別（図表2）をみると、70～79歳が39.4%と最も多く、次に80～89歳が34.9%、65～69歳が22.9%、90歳以上が2.8%である。一人暮らし年数別（図表3）をみると、5年以内が30.2%と最も多く、次に10～19年が27.0%、6～9年が21.9%の順である。

図表1 性別 n=399

	件数	%
男	95	23.9
女	302	76.1
合計	397	100.0

NA=2

図表2 年齢 n=399

	件数	%
65～69歳	91	22.9
70～79歳	157	39.4
80～89歳	139	34.9
90歳以上	11	2.8
合計	398	100.0

NA=1

図表3 一人暮らし年数 n=399

	件数	%
5年以内	120	30.2
6～9年	87	21.9
10～19年	107	27.0
20～29年	44	11.1
30年以上	39	9.8
合計	397	100.0

NA=2

性別による一人暮らし年数(図表4)をみると、男性、女性ともに5年以内最も多く、次に10～19年、6～9年の順であり、19年以下では、男性が84.2%、女性が77.6%である。

図表4 一人暮らし年数と性別のクロス表 n=399

		性別		合計
		男	女	
一人暮らし年数	5年以内	件数 31	88	119
		% 32.6%	29.3%	30.1%
	6～9年	件数 20	67	87
		% 21.1%	22.3%	22.0%
	10～19年	件数 29	78	107
	% 30.5%	26.0%	27.1%	
20～29年	件数 9	35	44	
	% 9.5%	11.7%	11.1%	
30年以上	件数 6	32	38	
	% 6.3%	10.7%	9.6%	
合計	件数 95	300	395	
	% 100.0%	100.0%	100.0%	

NA=4

年齢による一人暮らし年数(図表5)をみると、全年齢ともに5年以内が最も多い。90歳以上では20～29年も27.3%となっている。また、70歳以上では30年以上が約10%となっており、40～50歳代から一人暮らしをしている状況がみられる。

図表5 一人暮らし年数と年齢のクロス表 n=399

		年齢				合計
		65～69歳	70～79歳	80～89歳	90歳以上	
一人暮らし年数	5年以内	件数 26	49	41	4	120
		% 28.6%	31.4%	29.7%	36.4%	30.3%
	6～9年	件数 24	26	36	1	87
		% 26.4%	16.7%	26.1%	9.1%	22.0%
	10～19年	件数 26	44	35	2	107
	% 28.6%	28.2%	25.4%	18.2%	27.0%	
20～29年	件数 9	21	11	3	44	
	% 9.9%	13.5%	8.0%	27.3%	11.1%	
30年以上	件数 6	16	15	1	38	
	% 6.6%	10.3%	10.9%	9.1%	9.6%	
合計	件数 91	156	138	11	396	
	% 100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

NA=3

### (3) 買い物実態

高齢者の買い物行為(図表6)では、買い物を自分とする者は84.6%、他者にして貰う人は15.4%であり、

年齢による買い物行為(図表7)をみると、買い物を自分とする者は65～69歳では96.7%であったが、90歳以上では54.5%と年齢が上がると自分では買い物をしない傾向にある。

図表6 買い物(自分) n=399

	件数	%
はい	334	84.6
いいえ	61	15.4
合計	395	100.0

NA=4

図表7 買い物(自分)と年齢のクロス表 n=399

		年齢				合計
		65～69歳	70～79歳	80～89歳	90歳以上	
買い物(自分)	はい	件数 88	142	97	6	333
		% 96.7%	91.6%	70.8%	54.5%	84.5%
いいえ	件数 3	13	40	5	61	
	% 3.3%	8.4%	29.2%	45.5%	15.5%	
合計	件数 91	155	137	11	394	
	% 100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

NA=5

買い物回数(図表8)をみると、週1～2回が34.8%と最も多く、次に週3～4回が31.0%、不定期が19.6%の順であり、性別による買い物回数(図表9)をみると、男女ともに週1～2回が最も多い。毎日買い物をする者は、男性13.8%、女性は5.0%、不定期では、男性16.3%女性は20.8%である。

図表8 買い物回数 n=399

	件数	%
毎日	24	7.0
週5～6回	22	6.4
週3～4回	106	31.0
週1～2回	119	34.8
不定期	67	19.6
その他	4	1.2
合計	342	100.0

NA=57

買い物で困っている内容(図表10)をみると、天候や体調不安が17.5%、店がないが16.3%、荷物が重たいが16.0%、買い物先が遠いが14.5%である。困っていないは50.9%である。

年齢による買い物困難理由(図表11)をみると、65～69歳では店がない、70～79歳では、天候・体調不安、80～89歳と90歳以上では荷物が重たいが最も多い。

図表9 買い物回数と性別のクロス表 n=399

		性別		合計
		男	女	
買い物回数	毎日	件数 11 %	13 5.0%	24 7.1%
	週5～6回	件数 3 %	19 7.3%	22 6.5%
	週3～4回	件数 22 %	82 31.5%	104 30.6%
	週1～2回	件数 31 %	88 33.8%	119 35.0%
	不定期	件数 13 %	54 20.8%	67 19.7%
	その他	件数 0 %	4 1.5%	4 1.2%
合計		件数 80 %	260 100.0%	340 100.0%

NA = 59

図表10 買い物で困っていること(複数回答) n=399

	件数	%
買い物先遠い、坂道	58	14.5%
荷物が重たい	64	16.0%
天候、体調不安	70	17.5%
店がない	65	16.3%
交通手段がない	37	9.3%
困っていない	203	50.9%
その他	18	4.5%

図表11 買い物困難理由と年齢のクロス表

		年齢				合計
		65～69歳	70～79歳	80～89歳	90歳以上	
買い物先遠い、坂道	件数	7	20	30	1	58
	%	7.7%	12.7%	21.6%	9.1%	14.5%
荷物が重たい	件数	7	21	33	3	64
	%	7.7%	13.4%	23.7%	27.3%	16.0%
天候、体調不安	件数	12	27	29	2	70
	%	13.2%	17.2%	20.9%	18.2%	17.5%
店がない	件数	14	22	27	2	65
	%	15.4%	14.0%	19.4%	18.2%	16.3%
交通手段がない	件数	3	11	22	1	37
	%	3.3%	7.0%	15.8%	9.1%	9.3%
困っていない	件数	65	94	40	3	202
	%	71.4%	59.9%	28.8%	27.3%	50.6%
その他	件数	3	6	9		18
	%	3.3%	3.8%	6.5%	.0%	4.5%
合計		件数 91	157	139	11	399
		%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

買い物の手助けしてくれる人(図表12)をみると、親族が72.0%と最も多く、次はヘルパーが22.6%である。また友人が19.4%である。

性別による手助け人(図表13)をみると、男性は隣人6.1%、友人9.1%に比べ女性は隣人、友人がともに13.6%と高い。一方ヘルパーへの依頼は女性12.7%に比べ男性21.2%と高い。

図表12 手助けしてくれる人(複数回答)

	件数	%
隣人	17	18.3%
友人	18	19.4%
民生委員	5	5.4%
親族	67	72.0%
自治会の方	1	1.1%
ヘルパー	21	22.6%
宅配サービス	11	7.8%
合計	93	100.0

n = 93

図表13 手助け人と性別のクロス表

		性別		合計
		男	女	
隣人	件数	2	15	17
	%	6.1%	13.6%	12.0%
友人	件数	3	15	18
	%	9.1%	13.6%	12.7%
民生委員	件数	2	3	5
	%	6.1%	2.7%	3.5%
親族	件数	15	52	67
	%	45.5%	47.3%	47.2%
自治会の方	件数	1	1	2
	%	3.0%	.9%	1.4%
ヘルパー	件数	7	14	21
	%	21.2%	12.7%	14.8%
宅配サービス	件数	2	9	11
	%	6.1%	8.2%	7.7%
その他	件数	1	1	1
	%	3.0%	.9%	.7%
合計		件数 33	110	142
		%	100.0%	100.0%

手助け回数(図表14)をみると、週1回が43.7%と最も多い、次は週2～3回が37.9%である。性別による手助け回数(図表15)をみると、男性は週2～3回が55.0%、女性は週1回が46.3%と最も多い。

図表14 手助け回数 n=93

	件数	%
週1回	38	43.7%
週2～3回	33	37.9%
週4～5回	7	8.1%
その他	9	10.3%
合計	87	100.0%

NA=6

図表15 手助け回数と性別のクロス表

		性別		合計
		男	女	
手助け回数	週1回	件数 7	31	38
		% 35.0%	46.3%	43.7%
	週2～3回	件数 11	22	33
		% 55.0%	32.8%	37.9%
週4～5回	件数 2	5	7	
	% 10.0%	7.5%	8.0%	
その他	件数 0	9	9	
	% .0%	13.4%	10.3%	
合計	件数 20	67	87	
	% 100.0%	100.0%	100.0%	

NA=6

#### (4) 買い物実態のまとめ

一人暮らし高齢者は、年金中心の生活をしており、自分で買い物をしている人は10人に8人いる。しかし年齢が上がると自分では買い物をしない傾向にある。

買い物回数は週1～2回が最も多く、買い物で困っていることは、「買い物先が遠い、坂道である」「買った物が重たい」「天候や体調不安により買い物ができない」「近くに店がない」が挙げられる。また、年齢が上がると買った荷物の重たさを感じている傾向にある。さらに、女性の方が男性よりも困っている割合が大きい。

買い物の手助けを受けているも4人に1人おり、親族が約半数であるが、隣人・友人に頼んでいる人もいる。さらに女性の方が隣人・友人に頼む割合が多く、人間関係が深い傾向にある。手助けを受けている回数は、週1回が多く、男性の方が女性よりも手助けされている回数が多い。

## 4 地域住民による関わり合い

人は一人では生きていけないと言われている。一人がたくさん集まれば仲間ができる。しかし孤独死・孤立死も増えている。早い段階で誰かが気づき、適切な介護や看護などの支援を受けていれば防げた可能性は

大きい。また都市部や集合住宅などたくさんの目があるはずの住宅街で声もなく、誰にも看取られずに死亡する高齢者も多い。近隣住民関係の希薄化が見られる。

このような中、一人暮らし高齢者は、年齢が上がるにつれて自分では買い物をしなくなる傾向が実態調査から伺える。さらに天候や体調不良などの条件が重なると買い物行為は困難を増すことになる。

平成19年度版国民生活白書では、地域におけるつながりのきっかけとして、顔を合わせる機会が多い近隣の住民と居住し生活すること、町内会・自治会などの同じ地域の地縁組織に参加すること、ボランティア団体やNPOなど特定の目的を果たすために設立された組織に参加することの3つがあるとしている。

しかし、地域と深いつながりを持っている人は少なく、また近所に生活面で協力し合う人がいないなど近所との付き合いも浅い。さらに親しく近所付き合いしたいと考えている人ほど、望む付き合いが実現していない。つまり、地域のつながりを持ちたくても持てない人が相当程度いるとしている。

さらに町内会・自治会については、参加する意思はないものの、半ば義務的に加入だけはしている人が多く、ボランティアやNPOでは、社会への貢献意識は高まっており、地域活動に参加したいと考えているが、時間がないこと、参加のきっかけがないこと、活動の情報不足などで活動に結びついていない。

一方、結婚している人、子どもがいる人、年齢が高い、有業者でない、農山漁村地域に居住する、持ち家一戸建てに居住するといった特性を持つ人は、近隣住民との行き来が多いとともに、近隣と深い付き合いをする傾向にあるとしている。

地域の希薄化をもたらした要因としては、人々の意識面における変化、サラリーマン化、単身世帯の増加、居住環境の変化としている。その影響は、地域の教育力が低下したと考える人、親が子育ての悩みを相談する仲間が持ちにくくなっていると考え人、治安が悪化したと思う人が多いとしている。

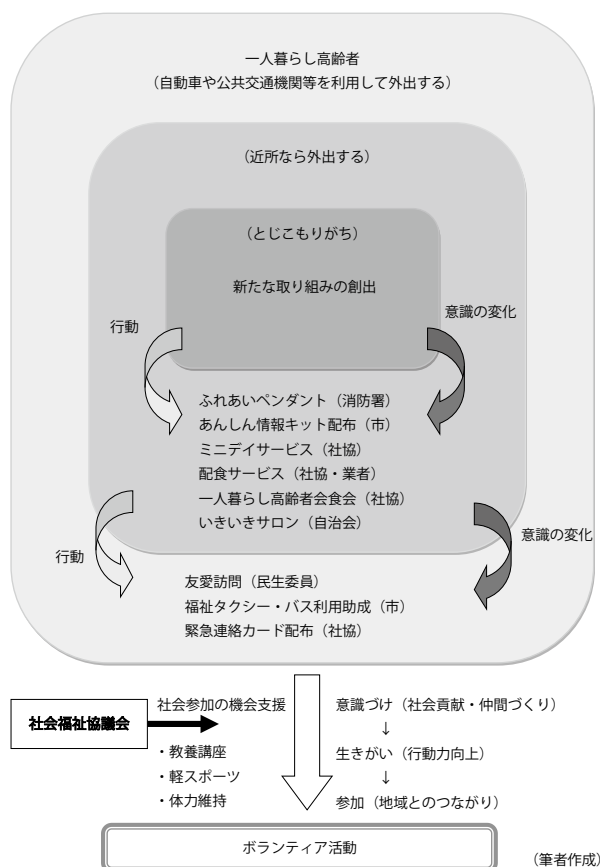
さまざまな取り組みが行われているが、地域におけるつながりを築くためには、まず人と人のつながりをつくる必要がある。特に一人暮らし高齢者が一律に支援を必要かということ、近隣住民・友人・知人とのつながりや生活自立度に応じて異なっている。

## 5 生活自立度による買い物支援

経済産業省では、買い物弱者を支援する地域住民、流通事業者、商店街関係者、自治体職員等を対象に、地域の特性に合わせた支援として3つの方法を作成している。さらに、基礎自治体が実施している支援サービス、民間事業者が小売サービスを実施している。これらのサービスを高齢者の生活自立度別に集約する。

一人暮らし高齢者支援（図表16）で示すように、自宅の外へ出るという「行動」、外に出ようとする「意識の変化」が相まって行われるもので、それを各種サービスが支援することで外出を促進することとなる。

図表16



### (1) 自家用車利用者

モータリゼーションの進行とともに、個人のマイカー所有は、大量生産による販売価格の低下と比例するように自動車所有率も上昇してきた。このことにより、高齢者の行動や移動を活発にすることが出来るようになった。さらに時間的制約や行動範囲的制約がないため、自由に低価格の商品や趣味に合った商品を購入することができる。駐車場を完備している集約型店

舗の利用が可能である。買ったものも車に乗せることができるので、買い物に関する不便さはない。

### (2) 公共交通機関利用者

公共交通機関では、電車、バス、タクシーが想定できる。電車では、駅周辺の商店における買い物が可能である。路線バスでは、中心市街地を拠点に路線数が集約しているが、郊外路線は路線が少なく、さらに便数も少ない。このことは買い物をする時間の制約にもつながっている。電車やバスにおける買い物のデメリットは、買ったものを持ち帰る労力である。その解消としてタクシーの利用が考えられる。自宅から店先までを時間的制約を伴わずに行える。しかし運賃負担の面から利用する人は限られている。そのようなことから、経済産業省では、「家から出やすくすること」を推進するため、家まで乗合タクシーで送迎したり、気軽に乗れるコミュニティバスを運営したりすることで、外出しやすい環境整備をしている。たとえば、三重県四日市市では、鉄道駅と住宅地を結ぶ路線バスが利用者の減少により廃止されると自動車を持たない住民の買い物・通院の足がなくなることが懸念され、地域住民主体によるNPO、スーパー、病院等が協働して路線の復活に取り組んだ。

### (3) 自転車利用者

高齢者は、視覚・聴覚を含めた身体的機能や平衡感覚が低下するため、自転車は、不安定な乗り物である。乗り出し時や止まる時にふらつくため、転倒や衝突による骨折などを起こすことがある。買ったものは自転車の荷台や前部籠に入れられる程度の量となる。必要量を買うためには複数回の往復を行うこととなる。また、自転車を歩行用補助用具として利用している高齢者もあり、そのような場合は徒歩で行ける範囲内での買い物となる。

### (4) 徒歩（シルバーカー利用）者

高齢者の徒歩による買い物移動距離は、農林水産省（農林水産政策研究所）による「平成22年度高齢者等の食料品へのアクセス状況に関する現状分析」によると片道500mと言われている。買い物に行くには持ち物は少ないが、買い物後は手に持つ、背負う、シルバーカーに載せるなどをしなければ持ち帰ることができない。その荷物が重たいことが買い物の不便さにもなっている。さらに身体的障害、道路条件や気象条件によりさらにその重さは増すことになる。そのため購入したものを宅配するサービスもある。また近くに商店がないと徒歩では買い物ができない。このため経済産業

省では、「身近な場所に店を作ることを推進するため、身近に買い物できる場所で、生活に必要なモノやサービスを提供できる店の環境整備をしている。たとえば、山梨県甲府市では、個人商店は地域に密着している一方、販売力などが不足しており、幅広い仕入れが難しいことを支援するため、個人商店を組織化し、自社店舗の在庫を原価で卸すことで個人商店の品ぞろえを強化し、地域住民のニーズにこたえる取り組みをしている。

(5) 外出しない（できない）者  
身体的機能の低下により、自宅敷地内や屋内での行動が主なものとなっている。また、外出する目的が見つからず行動を起こさないことも原因となっている。さらに階段段差、スロープの未整備などの住環境が整っていないこともその要因の一つである。このため買い物はボランティアによる買い物代行サービスを利用したり、配食サービスで充足することがある。

配食サービスは1日1食が多く、それ以外の食事は簡単なものが多いため、低栄養になっている高齢者もいる。このため経済産業省では、「家まで商品を届けること」を推進するため、身近な場所で提供できないモノやサービスを移動販売車や仮設店舗、宅配などで届ける環境整備をしている。たとえば、岩手県西和賀町では、巡回してくる移動販売の停留所まで、山道を3km歩く高齢者もいた。そのため地元スーパーと宅配業者、社会福祉協議会の協働により「まごころ宅急便」を実施している。登録された高齢者から社会福祉協議会が電話で注文を受け、地元のスーパーでピッキングし、商品は宅配業者が高齢者宅まで配達し、さらに一人暮らし高齢者の安否確認を行っている。

## おわりに

高齢者は加齢に伴って、身体的機能の低下、判断力の減退、行動範囲の減少が買い物行為にも影響を与えている。買い物は、一人暮らし高齢者の生命維持には欠かせない食べ物を手に入れる行為である。一人暮らし高齢者の生活自立状況に応じて、その行為は変化することになる。外出しない（外出できない）者には、商品を届けるサービスが必要となる。このお届けサービスは、孤立化・孤独死を予防するとともに見守りが実施されている。このようなことから、生活の自立状況に応じた買い物支援をすることが重要性を増している。

さらに、今日では、人と人を結びつけることが難しい。食を通じたサポートは、信頼関係があってこそ

支援であり、今後取り組むべき問題といえる。

### 【参考文献】

- 竜王町・敷島町・双葉町合併協議会事務局（2003）「竜王町・敷島町・双葉町新市将来構想」サンニチ印刷
- 上野千鶴子（2008）「おひとりさまの老後」法研
- 杉田聡（2008）「買物難民－もうひとつの高齢者問題－」大月書店
- 杉田聡（2013）「買い物難民をなくせ！－消える商店街、孤立する高齢者－」中央公論新社
- 大津ゆりえ「北海道における買い物弱者支援の現状と課題」北海道大学大学院人文科学科
- 経済産業省（2010）「買い物弱者応援マニュアルver1.0」[http://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/pdf/kaimonomanual\\_ver1.pdf](http://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/pdf/kaimonomanual_ver1.pdf)
- 経済産業省（2011）「買い物弱者応援マニュアルver2.0」<http://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/manyuaruver2-1.pdf>
- 徳田賢二（2011）「お買い物の経済心理学－何が買い手を動かすのか－」筑摩書房
- 古沢由紀子（2009）「“買い物難民”という地域課題にどう向き合うか（連載“地域”というセーフティネット5）」ガバナンス
- 古沢由紀子（2010）「“買い物難民”をどう支えていくか（特集「地域の足」を守る）」ガバナンス
- 井岡勉・成清美治（2003）「地域福祉概論」学文社
- 川池智子（2012）「社会福祉の新潮流①新社会福祉論」学文社