調査レポート②

RESEARCH REPORT

商店街の現状とこれからの在り方②
～高齢化社会における地域課題解決に向けた取組について～

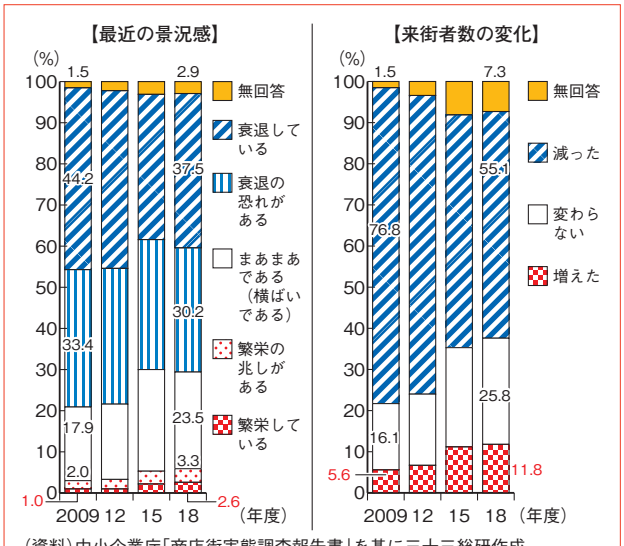
商店街は、地域住民への身近な購買機会の提供や地域の賑わいの創出などさまざまな役割を担っていますが、後継者問題や店舗の老朽化などの課題を同時に抱えています。そこで今回は、2019年４月に公表された中小企業庁「平成30年度商店街実態調査」を基に、商店街の近況について考察するとともに、いわゆる「買い物弱者」の観点から、高齢化社会における高齢者と商店街の関わり方や、高齢者が暮らしやすい地域づくりに向けた検討を行います。

1．平成30年度「商店街実態調査」からみた商店街の近況

(1) 景況感

中小企業庁が全国の商店街の状況を把握することを目的に３年に一度実施している「商店街実態調査」において、2018年度の商店街の最近の景況は、「繁栄している」が2.6％、「繁栄の兆しがある」が3.3％である一方、「衰退している」が37.5％、「衰退の恐れがある」が30.2％と、景況感が「衰退」方向（「衰退している」と「衰退の恐れがある」の合計）の回答が約６割となっています（図表１左）。もっとも、時系列でみると、「衰退」方向の回答の割合は、2009年度の77.6％から減少しており、ゆるやかな改善傾向がみられます。

図表１　商店街の最近の景況と来街者数の変化



（資料）中小企業庁「商店街実態調査報告書」を基に三十三総研作成

その理由として、商店街の来街者数の変化が考えられます。最近３年間の来街者数の変化について、「減った」と回答した商店街は、2009年度の76.8％から2018年度の55.1％に減少しています（図表１右）。「増えた」と回答した商店街についても、９年間で5.6％から11.8％と倍増しており、来街者数が増えた商店街の増加と、来街者数が減った商店街の減少、すなわち、来街者の増加が景況感の改善につながっていると考えられます。

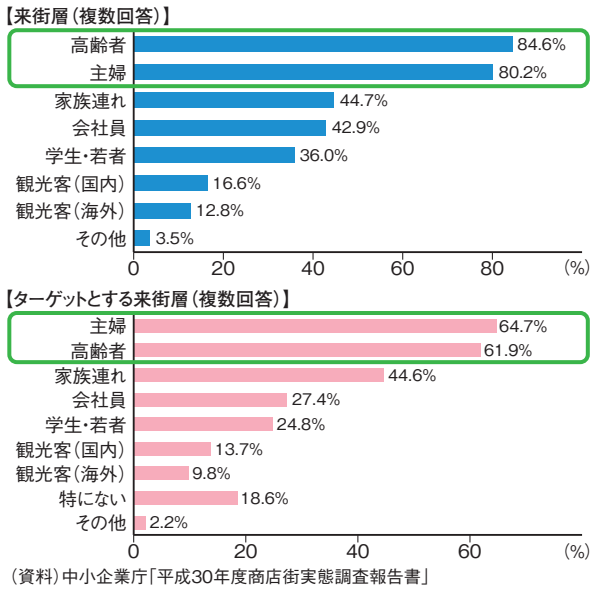
(2) 来街者を増やすための取組

三重トピックスNo.93において、商店街の魅力向上と来街者の増加のための３つの方法を取り上げています。

第１は、「ターゲットに合った商店街づくり」をすることです。前述の中小企業庁調査における商店街の来街者層は、高齢者や主婦が中心となっており、ターゲットとする来街者層についても、主婦や高齢者と回答する商店街の割合が高いことから（図表２）、商店街では現在の来街者層を前提に、ターゲットとする来街者層を設定していると考えられます。しかしながら、ターゲット層を獲得するための取組を「実施している」と回答した商店街は21.0％にとどまり、51.0％の商店街が「実施していない」と回答していることから、多くの商店街で現在の来街者層とターゲットとする来街者層が同じであるにもかかわらず、具体的な活動を実施していないことが推察できます。

商店街の将来の展望に対する回答は、「高齢者に対応した取組を充実させていきたい」と考える商

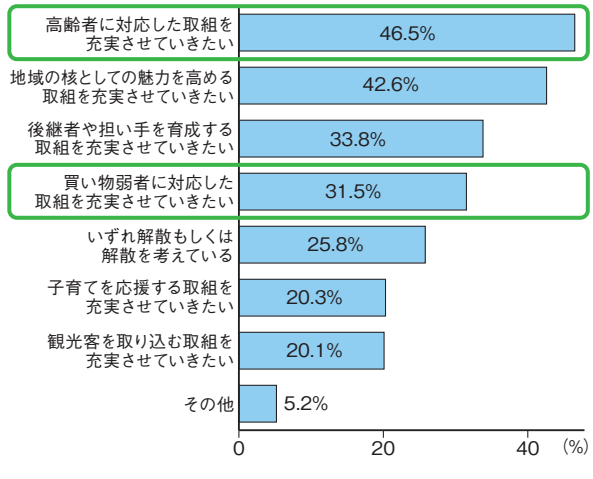
図表2　商店街の来街者層とターゲット層（2018年度）



（資料）中小企業庁「平成30年度商店街実態調査報告書」

店街の割合が46.5％と最も高くなっているほか（図表３）、「買い物弱者に対応した取組を充実させていきたい」との回答も31.5％に達しています。買い物弱者については後述しますが、「ターゲットに合った商店街づくり」においては、「高齢者」が一つのキーワードになると考えられます。

図表3　商店街の将来の展望（2018年度）【複数回答】



（資料）中小企業庁「平成30年度商店街実態調査報告書」

第２は、「新店舗を商店街に誘致」することです。同調査によると、商店街の業種構成に問題を抱える商店街の問題の内容は、「生鮮三品の店舗や惣菜店が少ない又は揃っていない」と回答した割合が67.5％と最も高く、次点は、「日用雑貨店が少ない又は揃っていない」（35.6％）となっています。ここから、「消費者が頻繁に購入する商品を販売する店舗」が不足しているということが言えます。

第３は、「買い物弱者の受け皿になる」ことです。これは、前述したキーワード「高齢者」などをターゲットとし、「消費者が頻繁に購入する商品を販売する店舗」が成り立つ環境を整備するということです。ここからは、買い物弱者について、取り上げていきます。

2. 買い物弱者

(1) 現状

買い物弱者とは、郊外への大規模店舗の出店や地元の食料品小売店の減少などにより、日常的な食料品の購入や飲食などに不便や苦労を感じている人をいいます。農林水産省では、店舗まで500m以上かつ自動車を利用できない65歳以上の高齢者を「食料品アクセス困難人口」と定義し、買い物弱者とみなしています。農林水産政策研究所による買い物弱者の人数の推計値は、8,246千人（2015年）と、2005年からの10年間で1,462千人増加しています。年齢別にみると、75歳以上の人数が、2005年の3,767千人から2015年の5,355千人と10年間で1.4倍に増加し、買い物弱者全体の人数を押し上げています。

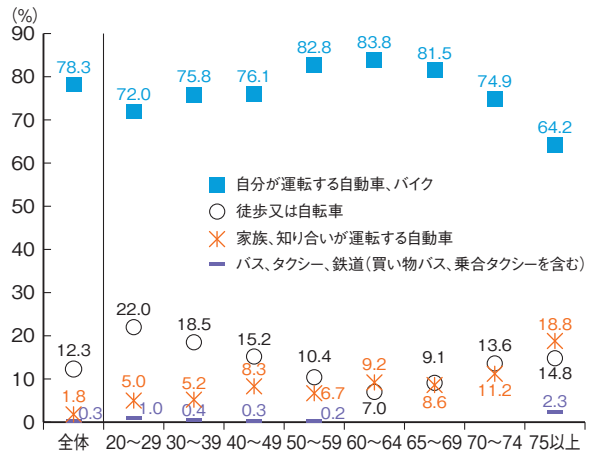
買い物弱者が増加する背景として、高齢者の増加と食料品店の減少が考えられます。前者について、国勢調査による65歳以上の人口は、2005年の25,672千人から2015年の33,465千人に増加しています。2005年、2015年ともに、65歳以上の４人に１人は買い物弱者であるという計算になります。国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口（平成29年推計）」によると、65歳以上の人口は、2030年の37,160千人まで増加傾向が続き、2042年に39,352千人のピークを迎えると見込まれています。後者について、経済センサスによる飲食料品小売業の事業所数は、2004年の444,596事業所から2016年の299,120事業所に減少しています。これは、３店に１店の事業所がなくなったことを意味します。

(2) 今後

食料品の買い物の際、自動車などを自分で運転している人が多くいます。農林水産省が2018年に実施した「買い物と食事に関する意識・意向調査」によると、食事を準備する者が食料品の買い物で

最もよく利用する店までの交通手段は、「自分が運転する自動車、バイク」と回答した人の割合が78.3％と最も高く、次点の「徒歩又は自転車」が12.3％となっています（図表４）。「自分が運転する自動車、バイク」の回答を年齢別にみると、60～64歳が83.8％と最も高く、65歳以上では年齢が高くなるにつれ、緩やかに低下しています。もっとも、75歳以上の回答も６割を超えており、多くの高齢者が自分で運転して買い物に出かけている現状があります。

図表４　食料品の買い物で最もよく利用する店までの交通手段（年齢別・2018 年）

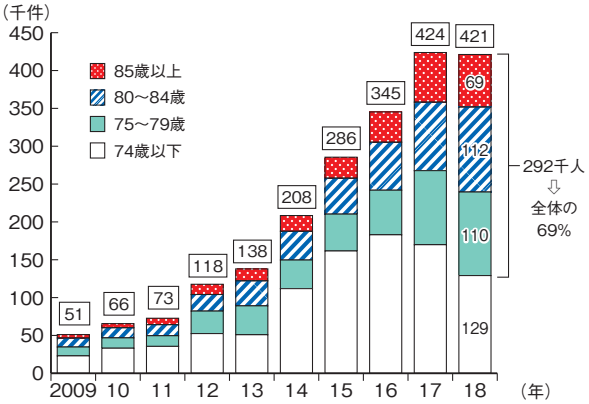


（資料）農林水産省「買い物と食事に関する意識・意向調査」
（注）食事の準備をする者の年齢別。

高齢者の運転の頻度についてみると、60歳以上を対象として内閣府が2018年に実施した「高齢者の住宅と生活環境に関する調査」では、自分で自動車を運転して外出する人の67.4％が「ほとんど毎日運転する」と回答し、80歳以上でも58.7％に達しています。80歳以上で現在も運転をしている人の17.4％が、今後も「年齢や身体的な支障の有無にかかわらず運転を続けようと思っている」と回答しています。その理由としては、運転操作に慣れている、車の運転が好きで続けているということもありますが、買い物や通院など日常生活上、不可欠であるため、普段運転し慣れた場所を運転しているというのが実情として考えられます。

高齢者による交通事故が社会的な問題となっていることを受けて、運転免許の自主返納の動きが広がっています。警察庁の「運転免許統計」によると、2018年の運転免許の申請取消（自主返納）の件数は、421,190件で、年齢別にみると75歳以上が全体の69％を占めています（図表５）。今後、団塊の世代（1947～49年生まれ）が75歳以上となる2022年以降、運転免許を自主返納する人のさらなる増加が想定されます。そのため、自治体などが、運転免許を返納しやすい環境整備を行っています。例えば、一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会の「高齢運転者支援サイト」というホームページで都道府県ごとの支援施策の掲載先が確認できるほか、三重県では、「運転免許証自主返納サポートみえ」に、運転免許の自主返納制度の概要や、県内で免許を自主返納した人や高齢者を対象とした各種サポートが掲載されています。

図表５　運転免許の申請取消（自主返納）件数の推移（年齢別）



（資料）警察庁「運転免許統計 平成30年版」

3. 買い物弱者に対する取組 ～グリーンスローモビリティ～

(1) グリーンスローモビリティとは

高齢化が進む地域での地域内交通の確保や買い物弱者対策、環境に優しい移動手段として「グリーンスローモビリティ」の活用に向けた実証実験が日本各地で進められています。グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることが可能な４人乗り以上の電動モビリティのことをいいます（図表６）。グリーンスローモビリティには、５つの特長（①Green、②Slow、③Safety、④Small、⑤Open）があります。①GreenはCO_2排出量が少ない電気自動車である点、②Slowは最高速度が時速20km未満に設定されている点、③Safetyは速度制限があるため、安全で高齢者も運転しやすい点、④Smallは同じ乗車定員の他のモビリティに比べて小型で狭い道も通行可能である点、⑤Openは窓ガラスがなく開放感がある点です。

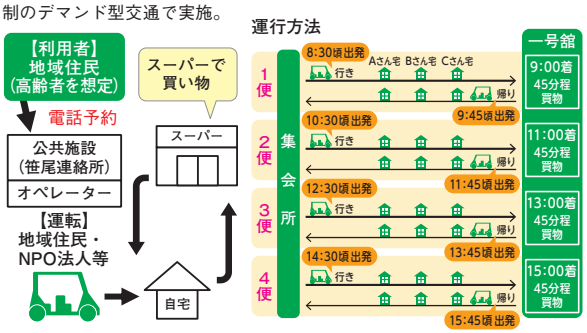
図表６　グリーンスローモビリティに想定されている車両

（資料）環境省「グリーンスローモビリティとは」

図表７　三重県東員町における実証調査概要

概要	実施期間	平成30年11月26日（月）～12月9日（日） ①笹尾東地区　笹尾東１丁目～４丁目のすべての地域 ②笹尾西地区　【1丁目】11/27-29、【2丁目】11/30-12/2 【3丁目】12/3-5、【4丁目】12/6-8
	運行ルート	①②自宅⇔団地内スーパー（一号舘）、バス停⇔自宅
	運転手	①NPO法人地域お助けネット ②笹尾西自治会
導入車両		日立バッテリーゴルフカート（4人乗り）　2台

住宅団地内の中心に位置するスーパー、バス停への買い物移動を、電話予約制のデマンド型交通で実施。



（資料）国土交通省「電動低速モビリティの活用検討調査業務報告書」

(2) 三重県東員町での実証調査

グリーンスローモビリティの実証調査は、2018年度に全国５地域で実施され、2019年度においては、７地域での実施が予定されています。三重県では、東員町で2018年11～12月に実証調査が実施されました。実証調査の概要は図表７（国土交通省「電動低速モビリティの活用検討調査業務報告書」）の通りです。本実証調査は、町内の２地区で行われ、①笹尾東地区では、地域の団体に事業を委託し、役場職員がオペレーターとして支援しながら「交通弱者が外に買い物に行ける状態」を目指し、②笹尾西地区では、「運転手もオペレーターも地域内で担い、交通弱者が外に買い物に行ける状態」を目指しました。14日間の実施期間中に延べ111名が利用し、主たる利用者は高齢の女性でした。アンケート調査によると、利用者の半数は、グリーンスローモビリティの使いやすさについて便利と回答しており、本格導入された場合、免許を持っていない人が多い笹尾東地区で利用したいとの声が多く、免許保有者の多い笹尾西地区では、車を運転できる間は利用しないとの回答が多い結果となりました。東員町の実証調査においても、買い物弱者に対する取組として、グリーンスローモビリティは有効であるといえます。

4. まとめ

商店街が担うことのできる買い物弱者に対する取組は、乗り合いバス・タクシーの手配や商店街の空き店舗を活用したコミュニティスペースの設置など「顧客を商店街に呼ぶ、来てもらう」方法と、移動販売や宅配サービスなど「顧客のところへ商店街から行く」方法が考えられます。そのうち、「顧客を商店街に呼ぶ、来てもらう」取組をすることが、商店街への来街者も増え、活気のある商店街につながると考えます。

そのためには、商店街ごとに立地や業種構成、来街者層や商店街の抱える問題が異なるため、現状分析を行い、ターゲットとする来街者層を商店街のなかで共有したうえで、今後の商店街のビジョンを策定していくことが必要になります。

高齢者の増加による買い物弱者の増加は、商店街を含む地域全体の課題であり、商店街単独で取組を行うだけでなく、行政や地元企業と連携し、高齢者が暮らしやすい地域をともに作っていくことが求められます。

三十三総研 コンサルティング部 研究員　伊藤 綾香

＜参考文献＞

・小川雅人編著（2017）「商店街機能とまちづくり－地域社会の持続ある発展に向けて－」創風社

San ju san Institute of Research,Ltd. All rights reserved.