



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	生鮮食料品店舗の閉店から考える買物環境整備のあり方：北海道雨竜郡雨竜町を事例として
Author(s)	後藤, 純平
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	学士
Issue Date	2025-03-25
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/94310
Type	bachelor thesis
File Information	2024goto.pdf



令和 6 年度卒業論文

生鮮食料品店舗の閉店から考える買物環境整備のあり方
ー北海道雨竜郡雨竜町を事例としてー

北海道大学 文学部 人文科学科
人間科学コース 地域科学研究室

指導教員：宮内泰介
学生番号：01210065
氏名：後藤純平

内容

1	はじめに	3
1-1	研究の背景と目的	3
1-1-1	買物弱者問題とその発生要因	3
1-1-2	既往研究レビューと本研究の目的	5
1-2	研究の方法と構成	6
2	雨竜町における買物環境の概要	9
2-1	雨竜町の地域外観と買物環境	9
2-2	買物空間の変遷	10
2-2-1	消失した買物空間（閉店した生鮮食料品店舗）	10
2-2-2	閉店後に新設された買物空間（移動販売）	11
2-2-3	閉店以前から存続する買物空間	12
2-2-3-1	町内店舗（コンビニエンスストア・道の駅）	12
2-2-3-2	町外店舗	12
2-2-3-3	宅配	13
2-3	買物空間への移動手段	13
3	買物環境に対する個別的な認識	16
3-1	個別事例を取り上げる意義と記述のあり方	16
3-2	4つの個別事例の検証	16
3-2-1	移動販売に依存する事例	16
3-2-2	移動販売・町内店舗・町外店舗（お買い物バス移動）を併用する事例	19
3-2-3	移動販売と町外店舗（自家用車移動）を併用する事例	21
3-2-4	町外店舗（自家用車移動）と宅配を併用する事例	24
4	住民が利用する買物環境の検証	27
4-1	利用する買物空間と移動手段の関係	27
4-2	消失した買物空間（閉店した生鮮食料品店舗）	28
4-2-1	スーパーA	28
4-2-2	スーパーB	28
4-3	閉店後に新設された買物空間（移動販売）	31
4-4	閉店以前から存続する買物空間	34
4-4-1	町内店舗（コンビニエンスストア・道の駅）	34
4-4-2	町外店舗	37
4-4-3	宅配	41
4-5	住民による買物環境への評価と今後の展望	42
4-5-1	複数の買物環境を併用する利用形態	42
4-5-2	閉店後の買物環境に対する住民の評価	43
4-5-3	今後の展望	44

5	買物環境の整備のあり方.....	45
5-1	買物環境の整備において考慮すべき視点や認識	45
5-1-1	雨竜町における買物弱者問題の発生要因の検証	45
5-1-2	住民が買物空間として重視する事項	45
5-1-2-1	買物空間の併用から考える重視する事項	45
5-1-2-2	買物空間として重視する4つの事項	46
5-1-2-3	買物空間として重視する事項の小括	48
5-1-3	買物空間への多様な移動手段と購入商品の持ち帰り問題	48
5-1-3-1	多様な移動手段の存在	49
5-1-3-2	積雪寒冷地における冬季の移動リスク	50
5-1-3-3	購入商品の持ち帰り問題と買物空間の併用の関係	50
5-1-4	居住する町における生鮮食料品店舗の意義	51
5-2	主体ごとに要請される意識や行動	52
5-2-1	住民	52
5-2-2	行政	52
5-2-3	事業者	54
6	終わりに	56

1 はじめに

1-1 研究の背景と目的

1-1-1 買物弱者問題とその発生要因

日々の生活において生鮮食料品をはじめとした食料品の購入は不可欠である。居住地域に生鮮食料品を扱う店舗（生鮮食料品店舗）が存在することによって生活は保障される。しかしながら生鮮食料品店舗の閉店が相次ぎ、「買物弱者」と呼ばれる「日常の買物機会が十分に提供されない状況に置かれている人々」（経済産業省）が生じている。

この「買物弱者」に関連する議論は、杉田（2008）が「買物難民」という概念を提唱したことに端を発する。藤澤（2014）によると、2009 年以降に読売新聞などのマスコミが「買物難民」の特集を組んだことによって一般に広く認知されることとなった。現在は、経済産業省の「買物弱者問題」と農林水産省の「食料品アクセス問題」を中心に、内閣官房・内閣府や総務省、厚生労働省、国土交通省など複数の府省において施策が講じられている。その定義は府省によって異なり、経済産業省は前述の通り「日常の買物機会が十分に提供されない状況に置かれている人々」を「買物弱者」と定義しており、買物に困難を感じている 60 歳以上の高齢者が該当する。一方で農林水産省は「食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方」を「買物困難者」と定義しており、店舗まで 500m 以上かつ自動車の利用が困難な 65 歳以上の高齢者の人数を「食料品アクセス困難人口」として推計している。その実数は、経済産業省の「買物弱者」は約 700 万人（2015 年）、農林水産省の「食料品アクセス困難人口」は 904.3 万人（2020 年）であり、いずれも増加傾向にあると推計されている。なお、「買物弱者」「買物難民」「買物困難者」「食料品アクセス困難人口」と複数の概念が示されているが、本研究においては原則として経済産業省の「買物弱者」の概念を用いる。

複数の府省において施策が講じられている理由として、この買物弱者問題が多様な要因によって生じていることが挙げられる。経済産業省は「人口減少や少子高齢化等を背景とした流通機能や交通網の弱体化」、農林水産省は「高齢化や単身世帯の増加、地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等」を主要な要因としている。さらに経済産業省は、買物弱者問題の発生要因を大都市、ベッドタウン、地方都市および農村・山間部に分類して検討しており、本研究で対象とする農村・山間部については「アクセス可能な店舗の不存在」を最大の要因として位置づけている。

農村・山間部における買物弱者問題の発生要因は、岩間・田中・駒木・池田・浅川（2016）や杉田（2008）、原田（2018）および経済産業省（2015）を参考にすると、表 1 のように環境的要因・政策的要因・社会的要因・経済的要因・身体的要因の 5 つに分類できる。環境的要因は、人口減少や高齢化の進展に伴う買物環境の悪化を意味している。農村・山間部においては人口が減少し、高齢化率も高い傾向にある。これによって当該地域における生鮮食料品店舗の需要が縮小し、将来的にもさらなる縮小が想定されることから採算が見込

めず、店舗は閉店に至るというわけである。

次いで、政策的要因は主に原田（2018）が主張する規制緩和の影響を意味している。2000 年の大規模小売店舗立地法の施行によって郊外大型店舗の出店がそれ以前よりも拡大し、中心市街地に立地する既存店舗の閉店が進んだ。さらに、2002 年の道路運送法の改正によって路線バスの廃止が許可制から事前届出制となったことで路線の廃止が進み、店舗へのアクセスが困難になった。こうした環境的要因と政策的要因という 2 つの要因によって「アクセス可能な店舗の不存在」が促され、問題が深刻化しているといえる。

社会的要因・経済的要因・身体的要因に関する議論は、杉田（2008）が参考になる。買物弱者の対象となる高齢者について、杉田（2008）は「孤独」「経済」「健康」という 3 つの問題（高齢者の 3K）を抱えて生きていると指摘している。このうち「孤独」は、家族や地域コミュニティによる相互扶助体制の低下によって生じ、自力での買物を必須とさせる。これは買物弱者問題の社会的要因と位置づけることができる。これに関連して、原田（2018）は買物弱者問題を「社会的孤立という大きな社会現象の一つとして捉えるべき」と指摘している。さらに「経済」については、「経済的に恵まれた高齢者はむしろ少ない」（杉田, 2008:30）にもかかわらず、日常生活の一部である買物において、その移動にかかる経済的負担が大きいことを意味している。「健康」については、加齢による足腰の衰えによって、徒歩や自転車などによる移動が負担、あるいは困難になることを意味する。さらに認知・判断・操作の瞬時的な実践が求められる自家用車の運転は、身体機能・能力が低下する高齢者には容易ではなく、買物のための長距離な移動は負担となる。杉田はこのアクセス可能な店舗までの「距離」が「越えがたいバリア」（杉田, 2008:31）となって買物難民層が出現したと指摘しており、買物弱者問題はこうした 5 つの要因が複雑に絡み合っ

て生じていると考えられる。

表 1 買物弱者問題の発生要因

環境的要因	政策的要因	社会的要因	経済的要因	身体的要因
人口減少 高齢化の進展 ↓ 需要減少で 店舗が閉店	郊外店舗出店 路線バス廃止 ↓ 店舗への アクセス困難	家族・地域 コミュニティの 相互扶助低下 ↓ 個人の負担増	経済的に 恵まれない ↓ 店舗への移動で 経済的負担増	足腰の衰え 身体機能・能力の 低下 ↓ 長距離移動が負担
アクセス可能な店舗の不存在		高齢者が抱える 3 つの問題		
←住民共通の問題		個人の問題→		

1-1-2 既往研究レビューと本研究の目的

こうした買物弱者問題に関する既往研究は数多く存在しており、その多くが理想と現状の間にある乖離を最小化するための提言をおこなっている。小熊（2023）は、買物困難の内容は個別環境によって異なるとともに、買物困難に対して住民が提案する改善策と現行の対策の間に制度上のミスマッチがあることを指摘する。また堀籠・窪田（2023）は、対象市街地内のすべての最寄り品アクセス困難¹を確実にサポートする仕組みが構築されていないため、複数の施策によって包括的な支援を実現しようとする補完関係の重要性を踏まえた計画の必要性を説いている。さらに藤澤（2014）は、試行錯誤している買物弱者対策について、目の前の危機に対する対症療法的な対応のみではなく、コンパクトシティ化などの本質的な問題に対応した体質改善をおこなう必要性を主張する。

買物弱者問題に対する取り組みについて、経済産業省の『買物弱者応援マニュアル』では①家まで商品を届ける、②近くにお店を作る、③家から出かけやすくする、④コミュニティを形成する、さらにその基盤となる⑤物流を改善・効率化するという5つに分類している。このうち①は宅配・買物代行・配食、②は移動販売・買物場の開設に細分化され、③は移動手段の提供と換言されている。農林水産省の『「食品アクセス問題」に関する全国市町村アンケート調査』において、行政による対策として最も多いのは③に該当する「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」であり、民間事業者による対策として最も多いのは②に含まれる「移動販売車の導入・運営」である。後者の移動販売については、特に多くの既往研究が存在する。井上（2018）や田口（2017）は、民間事業者への調査をもとに、移動販売がもつ固有の特性を整理するとともに事業としての継続可能性を高めるための視点を提示している。また浅井・熊谷（2014）や内田・貞広（2021）、さらに金田・田畑（2023）は移動販売の利用者への聞き取り調査やアンケート調査をもとに、利用実態や移動販売への意識を分析しており、移動販売が果たす買物以外の役割やそれを反映した事業展開のあり方を論じている。秋月・真鍋・村山・小泉（2020）や大伏・森・野村（2018）は、移動販売が利用者の生活空間に与える影響を観察調査や聞き取り調査をもとに体系的に検討している。また若林・玉木・小峰・菊島・大浦（2022）は、日常の買物の手助けをおこなう支援者と被支援者の双方に対して移動販売の巡回がもたらす影響について論じている。このほか、民間事業者が主体の移動販売に対して行政の果たすべき役割や、民間事業者との役割分担を主張する石原（2019）、石原（2020）および倉持・谷本・酒井・土屋（2015）など、移動販売に関する既往研究は多岐にわたる。

いずれも買物弱者への継続的な支援を実現するための研究であると考えられるが、移動販売を対象に論じているために、調査対象地域における買物支援を網羅的に捉えることはできない。また買物弱者問題が生じる時期に着目して、その前後における住民の生活全般

¹ 堀籠・窪田（2023）は食料品をはじめとした生活必需品を無理なく購入できる環境（最寄り品アクセス環境）を十分に持たないことを「最寄り品アクセス困難」と定義している。

の変化を把握しようとする既往研究は乏しい。

そこで本研究では、町内から生鮮食料品店舗が閉店するという買物弱者問題に直面した住民の買物の実態や、支援策に対して住民が持っている認識を生活全体から捉えるとともに、買物環境を整備するにあたって考慮すべき視点や意識を明らかにする。なお買物環境を整備する際に考慮する視点や意識は、経済産業省の『買物弱者等に関する報告書』でも取り上げられている「住民」「行政」「事業者」という3つの主体から整理する。

本研究においては、2023 年 10 月に町内唯一の生鮮食料品店舗が閉店した北海道雨竜郡雨竜町を事例として取り上げる。なお本研究における生鮮食料品店舗とは、精肉、鮮魚および青果を意味する「生鮮三品」の扱いがある常設の店舗を指しており、コンビニエンスストアはこれに含まないこととする。

1-2 研究の方法と構成

本研究では、聞き取り調査、観察調査、文献調査の3つの手法による調査をおこなった。

聞き取り調査は、調査対象地である雨竜町の買物環境に関わる多様な主体に対して実施した。表2はその対象者を住民・行政・事業者の3つに分類したものである。住民にあたる雨竜町民には、移動販売やお買い物バス（いずれも2章で詳述）の利用者に停車箇所や車内で声掛けを実施して聞き取りをおこなうとともに、その紹介などによって非利用者にも聞き取りをおこなった。さらに表3に示したような7人（Dさん～Jさん）には、具体的な生活実感や人生経験を含めた、より詳細な聞き取りを実施した。行政としては、雨竜町住民課および産業建設課のほか、雨竜町社会福祉協議会（以下、「社会福祉協議会」）に対して聞き取りをおこなった。さらに事業者としては、移動販売を運行する生活協同組合コープさっぽろ（以下、「コープさっぽろ」）の移動販売事業部および巡回担当者と、雨竜町内で営業しているコンビニエンスストアの経営主体である個人商店の代表取締役、さらに雨竜町内における商工業者の支援をおこなう雨竜町商工会（以下、「商工会」）に対して聞き取りを実施した。

観察調査は、移動販売とお買い物バスの利用実態を把握するために実施し、ともに同乗調査という形態でおこなった。また移動販売については、巡回前から停車箇所で待機し巡回時までの利用者の行動や利用の様子を観察した。なお、聞き取り調査と観察調査は表4の日程で実施した。

文献調査は、生鮮食料品店舗の閉店や周辺の店舗についてのウェブサイトや、雨竜町の広報誌、新聞記事のほか、聞き取り調査の際にご提供いただいた資料を対象としている。

以上の調査にもとづいて、本研究は以下の構成で展開していく。まず2章では、調査対象地である雨竜町の地域外観を捉えるとともに、雨竜町民が利用する買物環境について概説する。次いで3章では、買物環境に対して住民自身が抱えている認識を、日常生活や人生経験と関連付けて具体的に記述する。これを受けて4章では、2章で概説した買物環境

の利用実態と住民・行政・事業者という異なる主体の認識を買物環境ごとに整理して検証する。さらに 5 章では、4 章までの内容を買物環境の整備という視点から捉え直し、整備において考慮すべき視点や認識を項目立てて整理したのち、住民・行政・事業者という主体ごとに言及していく。

表 2 聞き取り対象者の分類

住民	行政	事業者
雨竜町民 (移動販売の利用者) (お買い物バスの利用者) (自家用車の利用者)	雨竜町住民課 雨竜町産業建設課 雨竜町社会福祉協議会	コープさっぽろ (移動販売事業部) (移動販売の巡回担当者) コンビニ C (個人商店の代表取締役) 雨竜町商工会

表 3 聞き取り対象者の属性 (D さん～J さん)

聞き取り対象者	年齢・年代	性別	居住実態
D さん	90 歳	男性	公営住宅に妻と居住
E さん	70 歳	女性	夫と居住
F さん	80 歳	女性	公営住宅に夫と居住
G さん	72 歳	女性	夫と居住
H さん	85 歳	女性	高齢者福祉施設に居住 (単身)
I さん	70 代	女性	夫と居住
J さん	80 代	女性	夫と居住

表 4 調査の日程と概要

調査日時	調査内容
2024 年 4 月 26 日	コープさっぽろ移動販売事業部への聞き取り
2024 年 5 月 17 日	コープさっぽろ移動販売「おまかせ便カケル」への同乗 移動販売の利用実態の観察 移動販売利用者への聞き取り（29 人） 移動販売の巡回担当者への聞き取り
2024 年 6 月 12 日	お買い物バスへの同乗 お買い物バスの利用実態の観察 お買い物バス利用者への聞き取り（6 人） H さんへの聞き取り 雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより
2024 年 6 月 14 日	移動販売の利用実態の観察 移動販売利用者への聞き取り（7 人） 移動販売の巡回担当者への聞き取り
2024 年 7 月 8 日	D さんへの聞き取り
2024 年 7 月 11 日	F さんへの聞き取り
2024 年 7 月 12 日	E さんへの聞き取り 移動販売の利用実態の観察 移動販売利用者への聞き取り（5 人） 移動販売の巡回担当者への聞き取り
2024 年 8 月 9 日	移動販売の利用実態の観察 移動販売利用者への聞き取り（4 人） I さん・J さんへの聞き取り 移動販売の巡回担当者への聞き取り
2024 年 8 月 20 日	G さんへの聞き取り 雨竜町社会福祉協議会への聞き取り 雨竜町産業建設課への聞き取りより
2024 年 11 月 1 日	移動販売の利用実態の観察 移動販売利用者への聞き取り（8 人） 移動販売非利用者への聞き取り（1 人） 移動販売の巡回担当者への聞き取り 雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより
2024 年 11 月 7 日	雨竜町商工会への聞き取り コンビニ C を経営する個人商店の代表取締役への聞き取り

2 雨竜町における買物環境の概要

2-1 雨竜町の地域外観と買物環境

本研究で調査の対象としている雨竜町は、北海道の空知総合振興局管内に位置しており、中空知圏の中心都市である滝川市と北空知圏の中心都市である深川市に近接している（図 1）。雨竜町には雨竜市街と追分市街と呼ばれる2つの市街が国道275号沿いに存在し、その周縁に農村部と呼ばれる水田地帯が広がる。この農村部では稲作を中心として主要産業である農業が盛んに行われる一方で、国道沿い、および雨竜市街からラムサール条約にも登録されている主要観光地の雨竜沼湿原へ向かう道道432号沿いに市街地が広がる。この市街地に2022年3月までは2軒の、2023年10月までは1軒の生鮮食料品店舗が存在したが、いずれも閉店し町内に生鮮食料品店舗が存在しない状態が続いている。



図 1 雨竜町と周辺市町の位置関係（筆者作成）

雨竜町における買物環境を考えるにあたって、本研究では買物環境を「買物空間」と「買物空間への移動手段」に細分化して検討していく。ここでの「買物空間」とは生鮮食料品の授受が行われる空間を指し、雨竜町の場合には、かつて存在した生鮮食料品店舗、閉店後に運行されている移動販売のほか、閉店以前から存続する①コンビニエンスストアや道の駅といった町内で営業している店舗、②雨竜町外で営業している生鮮食料品店舗、さらに③宅配（自宅への配達）がこれに該当する（表 5）。また「買物空間への移動手段」は行政（雨竜町）が主体となって運行しているお買い物バスから、個人に依存する自家用車や自転車の利用まで多岐にわたるが、住民の行動の自由度を基準として以下の7つで考えていく。すなわち(a)お買い物バス（運行主体は雨竜町、以下同様）、(b)路線バス（民間事業者）、(c)高齢者食料品買物乗合送迎事業（社会福祉協議会：以下、「送迎事業」）、(d)タクシー（民間事業者）、(e)自家用車、(f)自転車、(g)徒歩である（表 6）。

2-2 買物空間の変遷

表 5 雨竜町における買物空間の変遷

	閉店前	閉店後
消失・新設空間	生鮮食料品店舗 (スーパーA・B)	移動販売 「おまかせ便カケル」
既存・現存空間	① 町内店舗 (コンビニエンスストア・道の駅) ② 町外店舗 ③ 宅配	

2-2-1 消失した買物空間（閉店した生鮮食料品店舗）

前節に示した通り、雨竜町内には生鮮食料品を扱う店舗が 2 軒存在していたが、2022 年 3 月に 1 軒（以下、「スーパーA」：図 2）が、さらに 2023 年 10 月に残る 1 軒（以下、「スーパーB」：図 3）が立て続けに閉店した。かつては町内を貫く国道沿いや雨竜沼湿原に向かう道道沿いに店舗が建ち並び、生鮮食料品を扱う個人商店も軒を連ねていた²。25 年ほど前から生鮮食料品の取り扱いは 2 店舗が中心となっていたため³、閉店によって買物環境は大きく変化したといえる。

スーパーA は農協系列の店舗であり、店舗面積が大きいことから生鮮品の取り扱いが多かったと評価されており、一方のスーパーB は全日食チェーンに加盟する個人店であり、店舗面積は小さいものの店内で製造した惣菜を販売するなど住民に親しまれていた²。こうした異なる特徴をもつ 2 店舗であるが、住民は必要な商品や特売などによって使い分けていた。スーパーA は冷蔵・冷凍設備の老朽化を閉店の理由に挙げており³、設備投資の費用を回収できないことが最大の要因であると考えられる。一方のスーパーB は生鮮食料品店舗の経営以外の事業に一本化することが閉店の理由であり³、既に町内唯一の生鮮食料品店舗となっていた当時において閉店の知らせは住民と行政、さらに商工会をはじめとした町内の事業者のいずれに対しても衝撃を与えるものであった。



図 2 スーパーA 跡の前に停車する移動販売
(2024 年 5 月 17 日に筆者が撮影)



図 3 スーパーB 跡
(2024 年 6 月 12 日に筆者が撮影)

² 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

³ 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

2-2-2 閉店後に新設された買物空間（移動販売）

2023 年 10 月にスーパーB が閉店した後、新たな買物空間としてコープさっぽろの移動販売「おまかせ便カケル」が毎週金曜日に巡回するようになった。

道北地方の一部地域を除く北海道全域で生鮮食料品店舗を事業展開しているコープさっぽろは、「どこまでも買物の楽しさと便利さを載せていく」ことを志向した買物弱者支援事業として、2010 年より移動販売事業も手掛けている。これは 2008 年に全道 125 市町村に対して実施したコープさっぽろへの要望聴取において、「買物弱者対策」が最多であったことを受けたものである。当時の「全道の買物弱者 30 万世帯の 7 割を解消する」ことを目標として運行を開始した。既存の営業店舗から 50km（片道 1 時間）圏内を営業エリアとし、コースによって異なるが週に 1～2 回同一ルートを巡回している。現在は 59 の店舗を拠点とする計 96 台が運行中で、年間のべ 9 万人の利用があり、目標であった道内の買物困難エリアの 7 割をカバーしている⁴。

2 トントラックを改修した特注の車両を用いて、車内に陳列された商品を選択し車内に設置されたレジで会計をするという、車両のなかで買物が完結する構造となっている（図 4）。積雪寒冷地であるという地域特性を考慮して、軽トラックの荷台に陳列した商品を車外から選択するという本州で多く運行されている構造⁵とは異なっている。

車内には、生鮮食料品から日用品にいたるまでの 1,000 種類を上回る多様な商品が陳列されている（図 5）。生鮮食料品の多くは、巡回日の朝に拠点となる営業店舗の店頭から選択して陳列しており、鮮度・価格ともに店舗と変わらない点は特筆すべき事項である。また巡回の際には、通常は陳列していない商品の注文も受け付けており、次の巡回時に注



図 4 移動販売の外観

（2024 年 11 月 1 日に筆者が撮影）



図 5 移動販売の車内の様子

（2024 年 5 月 17 日に筆者が撮影）

⁴ 2024 年 4 月 26 日、コープさっぽろ移動販売事業部への聞き取りより

⁵ この形態の移動販売事業者としては、全国の生鮮食料品店舗と提携して運行している「とくし丸」が挙げられる。

文があった商品を準備して販売する「御用聞き」と呼ばれるサービスも実施している。また売れ残った商品は巡回後に再び店頭へ戻され、店頭の商品と同様に割引販売などがされることによって食品ロスは出にくいシステムとなっている⁶。

雨竜町においては、スーパーB の閉店を町が把握したのとほぼ同時期にコープさっぽろが移動販売の事業紹介に赴き、両者の意向が合致したことによって移動販売の運行が開始された。町としてはコープさっぽろへの依頼から運行開始まで相当の準備時間を要するものと考えていた。しかしながら、住民の状況を正確に把握している町が主導となってルートの方針をおこなったこともあり、想定よりも早く運行を開始することができたという⁷。なおコープさっぽろによると、一般的には運行開始までにコープさっぽろが住民に対して需要調査をおこないそれをもとにルートを策定する⁶が、雨竜町の場合はその工程を経ることなくルートが決定したという、特異的な流れを辿っている。

2-2-3 閉店以前から存続する買物空間

閉店した生鮮食料品店舗とその代替として運行が始まった移動販売のほかに、閉店以前から存続している買物空間についても住民によって利用されている。本項ではそのような買物空間を町内で営業している店舗（以下、「町内店舗」）、町外で営業している生鮮食料品店舗（以下、「町外店舗」）、宅配という3つに分類してその概要を記述する。

2-2-3-1 町内店舗（コンビニエンスストア・道の駅）

雨竜町の市街地には、閉店した生鮮食料品店舗以外に食料品を入手できる店舗として、コンビニエンスストアと道の駅が存在する。町内の2つの市街に1軒ずつコンビニエンスストアが営業しており、さらに町内で栽培された野菜や雨竜町のブランド米「うりゅう米」などを販売する売店を内包する道の駅が営業している⁷。

2-2-3-2 町外店舗

雨竜町の住民のなかには町外の店舗へ買物に赴いている人も少なくない。雨竜町は5つの市町と接しているが、そのうち道路網が整備されている4市町（滝川市・妹背牛町・北竜町・新十津川町）にはいずれも生鮮食料品店舗が存在する。このうち滝川市は複数の大型店舗が存在しており、買物における選択肢が多い滝川市に赴いている住民が多い。なお雨竜町の北部に位置する追分市街の住民のなかには、雨竜町と隣接はしていないものの滝川市に向かうよりも距離的に近く、複数の大型生鮮食料品店舗が存在している深川市に買物に赴く人も存在する。

⁶ 2024年4月26日、コープさっぽろ移動販売事業部への聞き取り、および2024年5月17日、移動販売の巡回担当者への聞き取りより

⁷ 2024年6月12日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

2-2-3-3 宅配

雨竜町では、生鮮食料品店舗の閉店以前からコープさっぽろの宅配事業「トドック」を利用している住民も多い。コープさっぽろは店舗事業、移動販売事業とともに宅配事業も主軸事業として位置づけている。1997 年から展開している宅配事業は、愛称の「トドック」とともに高い知名度を誇っており、コープさっぽろの『CSR レポート・SDGs BOOK 2024』によると、全道の 47 万世帯に利用されている。毎週配布されるカタログから翌週に配達してもらう商品を選択し、マークシート用紙あるいはアプリで注文するという形態を取っており、自宅前の置き配も可能であるために、子育て世帯や共働き世帯などの幅広いニーズに応えているといえる。

2-3 買物空間への移動手段

前節で雨竜町の住民が利用する「買物空間」について概説したが、本節ではその「買物空間への移動手段」（以下、「移動手段」）について整理して記述する。表 6 に示したように 7 つの移動手段を取り上げるが、住民の行動の自由度を基準として、自由度が低い、すなわち目的や利用の制限が明確にされているものから順に概説していく。

表 6 雨竜町における買物空間への移動手段の分類

	移動手段の分類（運行主体）
低い	(a) お買い物バス（雨竜町）
	(b) 路線バス（民間事業者）
住民の	(c) 高齢者食料品買物乗合送迎事業（社会福祉協議会）
行動の自由度	(d) タクシー（民間事業者）
	(e) 自家用車
高い	(f) 自転車
	(g) 徒歩

(a) お買い物バス

雨竜町はスーパーB の閉店を受けて、閉店の翌週から北隣の北竜町で営業する生鮮食料品店舗までの無償送迎バス「お買い物バス」を毎週水曜日に運行している。雨竜町役場を発着地として、複数の停車箇所を利用者を乗せて店舗へ向かい、30 分ほどの買物時間を経て帰路につくという流れである。店舗の開店時刻に合わせて運行するため商品の品揃えが豊富であり、スーパーB の代替として機能しているといえる。運行日前日の夕方と当日の朝には、町内の防災無線でお買い物バスの運行を告知しており、利用の有無にかかわらず運行については広く住民に認知されていると考えられる。なおこの防災無線による告知は移動販売の巡回についても前日、当日ともに行われている。

運行先として北竜町の生鮮食料品店舗を選択している理由として雨竜町の担当者は、店舗の周辺環境を考慮した際に買物以外の目的による利用が考えにくいこと、北竜町唯一の店舗であって行政が民間企業を選択する必要があること⁸を挙げている。さらに佐藤・清水池（2020）を参考にすると北竜町の店舗は、生鮮食料品店舗が町からなくなる事態が差し迫った際に新設された公設民営の店舗であること、およびバスによる訪問を快諾されたことも理由であるとされている⁹。

(b) 路線バス

雨竜町内を走る路線バスは 1 路線（深滝線）のみで、滝川駅前から雨竜町を経由して深川市内までを運行している。ただし 2024 年 4 月のダイヤ改正で運行本数が大幅に減り、運行主体である空知中央バスによると、改正以前は平日 11～13 便、休日 7～8 便であったものが、平日 8～9 便、休日 3 便となっている。なお 2022 年 3 月までは滝川駅前から雨竜町を経由して北竜町まで運行する路線（滝川北竜線）も存在していたが、現在は廃止されている⁹。

(c) 高齢者食料品買物乗合送迎事業

雨竜町の社会福祉協議会は、食料品や日用品の買物支援事業として、毎週火曜日に自宅から町内店舗（コンビニエンスストア・道の駅など）まで無料の送迎車両を運行している。75 歳以上の高齢者世帯で車がない、町内に親族等がいらないなどの条件を満たし、事前に利用登録をした住民を対象としており、送迎担当者が運行日の前日に電話で送迎の必要性を確認し、その週の希望者のみを送迎するという体制を取っている¹⁰。

(d) タクシー

雨竜町内にはタクシー事業をおこなう民間事業者が存在し、住民の移動手段として活用されている。雨竜町は自宅から町内外の商店や医療機関、バス停、官公署などへの移動におけるタクシー利用料のうち半額までを助成する事業（タクシー利用助成事業）をおこなっている。65 歳以上、あるいは運転免許証の不所持などの条件を満たして申請を出すと、毎年度 225 枚の利用券を受け取ることができ、1 枚 500 円として年間で最大 112,500 円の助成を受けることができる。1 回の乗車における枚数制限はないため必要な枚数だけ利用することができる⁹。

⁸ 滝川市のように市内に複数の生鮮食料品店舗が存在する場合、そのいずれかを選択して運行することになるが、いずれも民間事業者による営業であって、そのなかから行政が選択することが問題視されかねないことに対する判断であると考えられる。

⁹ 2024 年 6 月 12 日・11 月 1 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

¹⁰ 2024 年 8 月 20 日、社会福祉協議会への聞き取りより

(e) 自家用車

雨竜町内から町外に働きに出たり、逆に町外に住まいを構えて町内に働きに來たりするなど、日々の通勤で自家用車が必須である住民は少なくない。また町内の農村部は、自家用車なしに日常生活を成り立たせることは難しい¹¹。このように自家用車を所有している人は、時間に縛られることなく自由に買物に赴くことができるという意味で、自家用車の所有の有無は買物環境においても大きな差を生んでいるといえる。

(f) 自転車 (g) 徒歩

自転車や徒歩は、自宅から近接した場所への移動において選択されることの多い移動手段であり、時間的にも金銭的にも自由度が極めて高い。そのため町内に生鮮食料品店舗が存在した時期には、自転車や徒歩での移動が一般的であった。しかしながら、町内で食料品を扱う店舗はコンビニエンスストアと道の駅に限定されるようになり、生鮮食料品を購入するためには長距離の移動が必要となったために、移動手段として自転車や徒歩が選択される頻度は低下したといえる。

¹¹ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

3 買物環境に対する個別的な認識

3-1 個別事例を取り上げる意義と記述のあり方

前章で雨竜町内の買物環境を概説したが、それぞれの買物空間や移動手段をどのように利用し、評価しているのかについては個人の生活や現在までの人生経験が大いに関わってくると考えられる。それは、買物という行為が日常生活において欠かすことのできない食生活に直結するものであり、また 1 人では完結することができず、他人と支え合うことが不可欠な社会的な営みであることに起因する。すなわち、買物環境に対する評価・認識を問うに当たっては、人々との関わり合いが生じる日常生活やそれが蓄積した人生経験との関連付けが不可欠だと考えられるわけである。

この考え方にもとづいて、本章では生鮮食料品店舗の閉店に直面した当事者が買物環境に対して有している認識の分析を試みたい。以下では異なる買物環境を利用する 4 人の事例を、「移動販売に依存する事例」「移動販売・町内店舗・町外店舗（お買い物バスで移動）を併用する事例」「移動販売と町外店舗（自家用車で移動）を併用する事例」「町外店舗（自家用車で移動）と宅配を併用する事例」に整理して個別に記述する。

なお、個人の認識を可能な限り包括的に捉えることを目的として、本章では個人の語りを数多く引用するとともに、買物環境そのものについての認識だけでなく、日常生活やそれまでの人生経験についても関連付けて記述していく。

3-2 4 つの個別事例の検証

3-2-1 移動販売に依存する事例

1 つめの事例として、日々の買物を移動販売に依存する D さん（90 歳男性）を取り上げる¹²。

雨竜町に生まれ、71 歳まで農家として 4 町 3 反（約 4.3ha）の土地を保有し稲作をおこなってきた D さんは、12 年前に雨竜市街の公営住宅に転居し、妻と 2 人で暮らしている。生鮮食料品店舗が町内に存在した時期は 2 店舗ともに利用しており、特にスーパーB には足繁く通っていた。

（スーパーB には）なんでもあった。生魚も何でもあって、ないものはなかった。近いからさ 1 週間に 2 回ぐらいは行っとったさ。スーパーB があったときは雨竜ばかりでなく、江部乙（えべおつ）¹³のほうからも買いに来てたからね。江部乙にもスー

¹² 2024 年 7 月 8 日、D さんへの聞き取りより

¹³ 滝川市江部乙町を意味する。雨竜町とは石狩川を挟んで東隣の位置関係（図 1 参照）にあり、滝川駅と雨竜町を結ぶ路線バスの経路上でもある。G さんによると、江部乙町は滝川市への合併ののち、生鮮食料品店舗をはじめとした小規模店舗の閉店が進んだという。

パーちゅうもんがなかったから、やっぱり滝川に行かないといけないからね、結構来とったよ。

Dさんは品揃えや自宅からの近さを高く評価しており、町外からの来客がみられるほどにスーパーBは利用されていたことがうかがえる。

閉店後はコープさっぽろの移動販売を利用するようになり、自宅から徒歩2分の停車箇所が主たる買物空間となった。偶然にもスーパーBの閉店と同年に車の免許を返納していたこともあり、最寄りのコンビニエンスストアで補完的な買物をする以外は移動販売に依存した生活をしているといえる。

車もうやめとるからね、(移動販売が)1週間に1回来るもんだから、そして足らんもんがあればそのコンビニに行ってちょろっと買ってきたりで、何とか生活しておりますよ。(移動販売に)我々が食べるものでないものはほとんどないんだ。たいがいなものはある、野菜もあるし。それで(ないものがあっても巡回担当者に)いえば(次の巡回の際に)持ってくるからね。やっぱり魚類が少ないかな、スーパーBに行ってた頃は魚がたくさんあったからね、そのへんはやっぱり不便ちゃ不便だね、(魚を)食べるのが少なくなったね。

移動販売の品揃えについては概ね満足しているものの、スーパーBと比較すると商品数が少なくなったことは否めず、食卓にもその影響が見られる。一方で移動販売の場合は一度に車内に乗り込める人数が2~3人に限定されるために、不特定多数の人の同時利用が可能な店舗とは異なり、利用者ごとの個別的なやりとりが巡回担当者との間で行われている。停車箇所によって利用者数は異なるが、Dさんが利用する箇所は毎回2~3人程度の少人数であるため、より時間をかけた個別的なやりとりが行われる。

いつも大体変わったもの買わないからね、(欲しい商品を)言ったらちゃんと(巡回担当者が買物カゴのなかに)入れてくれるさ。向こうのほう(注：別の停車箇所)に行く人は車にも乗れる人もいるしね、買う量、金額は私が1番多いっていう話だ。ここは2人か3人ぐらいしかいないんだわ、だからよく喋ってくれるよ。

実際にDさんの車内での買物の様子を観察していると、巡回担当者との間で「Dさん、今日も牛乳いるかい?」「うん、3本ね」「この青い(種類の)ものでいいんだっけ?」「うん」といったやりとりがなされ、日によっては体調や季節の変化に関わる雑談をしている様子が見られた。

また移動販売とコンビニエンスストア以外の買物として、近隣に住む娘が深川市の病院まで送迎してくれることがあり、そのついでに深川市内の店舗で買物をするということもあると

いう。腰を痛めていることもあって通院以外に外出することは少なく、自宅でテレビを見たり、庭の畑で野菜を育てたりして日々を過ごしている。人と関わる機会としては、同じ地区で農業を営んできた人が時折訪ねてくることを挙げていた。近隣 8 軒が共同で機械を購入し、助け合って稲作に向き合ってきた D さんにとって、離農して自分の土地を売った後も手伝いに行くほどの仲であり、その当時からの結束は強いものだと考えられる。「水田は大変だよ。今の若い人に話してもわからんさ」と話す稲作の苦労話は耕作の話に代表される。現在のトラクターはおろか、耕運機さえもない 70 年ほど前は轆馬（ばんば）を用いた耕作が唯一の手段であり、雪が溶けきる前に土を起こし始めたという。

雪が溶けてね、まだ綺麗に（土が）乾かんうちに起こすの。まだ湿り気があるうちからやる、そしたら馬も楽だからさ。学校終わったらすぐ親に使われたもんさ、馬のお尻を叩いてね。4 町なんぼあったら、朝からびっちりやって（起こし終えるまでに）10 日ちょっとかかったね。

さらに D さんが田植えの際に知人の紹介で手伝いに来てもらった話からも、人々のつながりや支え合いが生活の根底に当然のように存在していることが垣間見えた。

1 人や 2 人じゃ植えられんから、赤平に炭鉱あるでしょ、そこの奥さんに頼んで来てもらって（田植えを手伝ってもらった）。あのころの炭鉱の潜っとる人（注：炭鉱夫）はお金取りがいいんだそう。その代わりにいつ死ぬかわからんで、お金の使い方が酷いんだそう。そんなん女の人（注：奥さん）も苦勞しとったんじゃないの。そういう人に手伝ってもらって（田植えを）やとった。私らのところにもともと赤平に住んどった人がいて、その人の関係で（来てもらって）ね。泊まり込みで、4〜5 人で 8 畳とかの座敷があるからね。

稲作を通した自然との格闘を振り返りながら「今考えたら 90（歳）まで生きられるとは思えなかったね」「今まで生かしてもらってありがたいなと思っておるよ」「せっかく授かったもんだからさ、自分なりにできることはしながら大事にしていかなと思ってるよ」といった言葉を繰り返した。生かされているという現状に感謝をし、与えられた環境で全うしようという思いを強める一方で、病院への送迎などで助けてもらっている娘を「いずれは自由にさせてやらんといかんのさ。そんなに長生きするのも、ある程度そういう考えもあるよ」という言葉を口にする場面もあり、被支援者として抱えている支援者への遠慮や苦悩がうかがえる。

3-2-2 移動販売・町内店舗・町外店舗（お買い物バス移動）を併用する事例

2 つめの事例として、移動販売と町内店舗、およびお買い物バスを移動手段とする町外店舗という 3 つの買物空間を併用する E さん（70 歳女性）を取り上げる¹⁴。

雨竜町内でガソリンスタンドを家族で経営している E さんは、町内で整備されている買物空間である移動販売とコンビニエンスストア、さらに町外（北竜町）の店舗をお買い物バスで移動して利用することで日々の買物を完結させている。その理由については、以下のように説明する。

うち商売してるからなるべく地元で買うっていうことでね、滝川に買物はほとんど行ったことはないんです。（今年でいうと）1 月に滝川に行ったのと 6 月の末に旭川に行った帰り（に立ち寄ったの）だけで、あとは町外に買物なんか行ってないんじゃないかな。

農業機械や町が所有する車両のガソリンを補給し、灯油やガスも扱っている E さんのガソリンスタンドは、現在の経営者である E さんの息子で 4 代目となる老舗であり、雨竜町の産業を支えてきたといっても過言ではない存在である。農家や町職員といった住民の利用によって生活が支えられていることは、自らの食生活を支える買物にも直結しており、可能な限り町内で完結させたいという思いがうかがえる。なお厳密にはお買い物バスの行き先は北竜町という町外であり、町外の店舗に買物を依存しているという点は否定できない。しかしながら、雨竜町の施策として実施しているものであるために、自家用車で滝川市をはじめとした町外店舗に赴くこととは、その意味合いに差異があるものと考えられる。

（これまで）買い置きもやったことないし、買いだめもできないし。今までずっと毎日合間を見て買物に行ってたからね。

ガソリンスタンドの定休日が日曜日のみであるために買物に行く余裕が少なく、利用客が少ない日中の時間帯に合間を見て買い出しに行くというのが閉店前から習慣化していた。毎日の食事に必要な食材を購入してその日のうちに消費し、定休日前日の土曜日には日曜日の分まで購入するということまで固定化していたという。

前はスーパーがあったから、入ってくるチラシを見てスーパーA 行ったりスーパーB 行ったりでお買物していたんですけど。（品揃えは）この小さい町で、人口も人口だからね、それ相応だと思う。もっとたくさん、もっと安く、もっと新鮮につて消費者は思うけど、なかなか経営のほうもあるからね。

¹⁴ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

存在していた 2 店舗の印象を尋ねると、スーパーA は価格の高騰や鮮度の低下などから売れ行きの悪化を認識しており、周辺自治体の系列店舗が閉店していたことも影響して「閉まるかなあ」と閉店を予想していたという。一方で町内唯一の生鮮食料品店舗となったスーパーB については「だって一軒しかないしさ、まさか閉まるとは全然予想してなかった。ずっと続けてくれると思い込んでた」と話し、「いやー、えーって言葉が出なかった」と回顧している。

閉店後は、移動販売、コンビニエンスストア、お買い物バスでの移動による町外店舗という 3 つの買物空間を併用している。毎週水曜日運行のお買い物バスで水曜日と木曜日の買い出しを、毎週金曜日運行の移動販売で金曜日の買い出しを、それ以外の月曜、火曜、土曜は定休日の日曜日の分も併せてコンビニエンスストアに買物へ行っているという。閉店によって利用する買物空間に変化は見られたものの、基本的に必要な食材を当日購入するという習慣は踏襲されている。

それぞれの買物空間の評価を求めると、移動販売については「(町内では) 限られているから、ありがたいです。助かってます」と話し、「(移動販売の巡回が) なかったらほんと魚はコンビニの冷凍しかないからね」と巡回がない状態との比較から感謝の意を表している。コンビニエンスストアでは「お豆腐とか納豆とか買ってる」と話しており、生鮮食料品店舗の閉店前よりも品揃えが増えているという。またお買い物バスで赴く町外店舗については、移動販売やコンビニエンスストアと比べて商品数が多いことを評価しながらも以下のように指摘する。

お買い物バスで持って帰るっていつでもそんなには持てないからね。車ならいっぱい買って積むんでしょ。(お買い物バスでは) そういうことできないから、不便だけでしょうがないっていうか。

選択できる商品の数や種類は多いものの、購入した商品は自らの手でバスまで運び、バスの停車箇所から自宅まで自力で持ち帰らなければならないことを考えると、思うがままに購入できるわけではない。そうであっても品揃えが多い店舗に行く機会として感謝しており、「(お買い物バスの運行が) 週 2 回あったら嬉しいな」とも述べている。

閉店後の買物環境について肯定的に捉える発言の一方で、「3 軒で何とか間に合ってる」と表現するように現状に満足しているわけではなく、あくまでも「贅沢を言わなければ」という制約を伴う発言であるとも指摘できる。実際に食卓に並ぶ料理については、店舗が営業していた頃と比べるとバリエーションが低下したとも述べている。

あるもので作らないとならないから、似たようなメニューでね。(料理の品) 数はそんなに変わらないけど、内容はいつもワンパターンというか、似たようなものの繰り返しになっちゃいますよね。

（町に置いていないもので食べたいものは）言ったらきりがない。果物とかもちょっと食べたいと思うけど、やっぱりコンビニなんか果物はちょっとしかないし、高いし。生の魚もないですしね、野菜もそんなに少ししかないですからね。コンビニだけではやっぱり足りない。

そのような現状を受けて、Eさんは「小っちゃくてもいいからスーパーがほしいと思う」と生鮮食料品店舗の営業について強い要望を示している。

町にスーパーがないっていうのはちょっと考えられないよね。これがずっと続くのかなと思うとほんとやりきれないわね。スーパー作ってほしいって町に言ったほうがいいのかしら。議員の方はそれはちょっと難しいとかね、なんとか（言って具体的な動きはないのよ）ね。

なお雨竜町住民課・産業建設課の担当者は、町内の新たな生鮮食料品店舗についての住民の要望は「あればいいけど」といった程度で要望の声は小さいとしており¹⁵、住民と行政の間に若干の認識の齟齬が見られることが調査のなかで明らかとなった。

3-2-3 移動販売と町外店舗（自家用車移動）を併用する事例

3 つめの事例として、移動販売と自家用車を移動手段とする町外店舗という 2 つの買物空間を併用する F さん（80 歳女性）を取り上げる¹⁶。

D さんと同じく離農後に公営住宅で夫と 2 人暮らしをする F さんは、移動販売の利用と自家用車で町外店舗の利用によって日々の買物を成立させている。かつて町内に生鮮食料品店舗が存在した時期には 2 店舗を併用していたという。

スーパー A もスーパー B もあったっしょ。どっちも使ってた。なくなればすぐ車乗って買いに行って。始めにスーパー A がなくなったんですよ。でもスーパー B あるからいいわなんて喋ってたら、あっちゅうまになくなって。がっかりっていうか、いや一つて思う。

ほかの用事がなければ毎週利用しているという移動販売では、F さんが庭で育てている野菜や自分の手で編んだカゴを巡回担当者にあげるほどに活発なコミュニケーションを取りながら楽しく利用している一方で、品揃えについては不満も口にする。

¹⁵ 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

¹⁶ 2024 年 7 月 11 日、F さんへの聞き取りより

町内回ってうちのどこ終点に来るさ。「あんた、こっち（注：今の巡回ルート）からばっかり回らんで、こっち（注：逆ルート）から回ればいいしょ」っていうんだ。納豆でもなんでも買いたいなと思ってても、（巡回担当者が）「いや、今日切れてるわ」って言って、「いつもいつも切れてばかりいて、今度こっち（注：逆ルート）からお願いします」ってわち（注：私が）いうんだ。笑って終わらせるけど。そんな感じだ。でもさ、なんもないより 2 人つきりだから、なんか食べてればいいんだから。野菜は今ほとんど自分で作るでしょう、2 人分だからね。だから大丈夫。

移動販売の場合、巡回順が早いほうが商品数は多く、売れ行きがいいほどに巡回の終盤には選択できる商品が限定され、売り切れの商品も出てくる。このことに小さな不満を持ちながらも、夫との 2 人分であることや高齢のために 1 回の食事量も少ないことを理由に許容できているとも説明する。

また F さんは自家用車を利用して町外店舗にも赴いている。

まだ車の免許は持ってるんです。だけど若い時みたいに何か必要になったから、ちょっと滝川行ってくるかとかっていう気分にはもうなれないもんね。（踏み間違えると）みんなに迷惑かけるから、よっぽどでなかったら（車は利用せずに）車庫で寝てる。病院行った時の帰りに深川とか滝川行くから、その時におかずちょっと買うとか。

自家用車の運転が危険であることを自覚しながらも、外出の必要があるときには併せて買物にも立ち寄っている。さらに F さんは町外店舗の利用機会としてお買い物バスの利用経験についても言及している。利用回数としては半年で 2 回ほどと多くはなく、お買い物バスで赴く町外店舗を主たる買物環境と位置づけることはできない。しかしながら日々の食材を購入する移動販売とは異なって、調味料などの大きなものを購入する空間としてお買い物バスの行き先である町外店舗を使い分けて利用しており、自家用車の運転とは別で町外に買物に赴く機会として重宝していることがうかがえる。なお同様に主たる買物空間とは位置づけられないが、札幌市に住む娘からの郵送もあるという。「必要なものは送ってくれる。送り賃もかかるし大変だけど、やっぱり親心配してね」という発言からも、娘の親を気遣う気持ちの表れであるといえる。

町内の生鮮食料品店舗が営業していた頃と比べると制約が増えたわけではあるが、不便になった現状についてそこまで悲観している様子はなく、むしろ雨竜町に来た 60 年ほど前に置かれていた状況と比較して肯定的に捉えている姿も見られた。

今私らは食べるものないから不便だとかっちゃんのは、昔から見たらわがままなところもあるんだけどね。今は時代が時代だからこんな感じだけど、嫁に来た時は米のご飯なんてなかった。とうきび、いも、かぼちゃ。もう思っただけでうんざりする。

Fさんは、兄弟が実家のあった山形県から北海道に来ていたこともあり、自ら志願して1961年に雨竜町へ奉公に来た。

（雨竜町内の家に）入るたって、どんなうちに行くかわからないで来るの。私の名前呼ばれて顔合わせみたいなのして、ここ（の家）へ行くんだってのはじめて知って。

北海道に来て2年後の1963年に結婚し、義理の父がおこなっていた牛の飼育と牛乳の輸送を手伝った。牛の餌となるデントコーンなどを作る畑も所有して管理していたが、1971年から1973年にかけての土地改良事業によって水田への転換がなされ¹⁷、以後稲作をすることとなった。切り替えの期間中全面休耕となったこともあり、専業農家だった夫は農協職員として働くようになり、それ以降の農作業はFさんが中心となった。

田んぼになる前からずっと牛乳絞ってやってたさね。（土地改良事業を経て）田んぼの形になっても、うちの旦那（農協職員を）やめないのさ。わっちがトラクターに乗って田んぼを起こしたり、荒かきしたりしてる。結構苦勞してるんだよ。

さらに稲作に勤しみながらアルバイトで土建業にも従事し、兼業で40年近く働き続けた。なかでも札幌の土建業者では、新千歳空港周辺の開発事業にも関わったという。

（新）千歳空港に車で行ったら、空港の駐車場に入る前にトンネルあるでしょ、みんなわて（注：私）がやった。（大きな事業に関われたことが）嬉しくて、ほんとに。人にやれてって言われてやったんでなくて、自分が好んでやったのもあるけど。

土建業をやめてもなお「頼まれたらどこでも行って働いてた。（娘に）お母さんも80（歳）だからやめなさいって言われるまで、びっちり働きに出た。楽しかった」と述べるように、意欲的に楽しく働き続けてきたことがうかがえる。

このような人生を辿ってきたFさんは町の文化連盟が主催するカラオケや町が主催する高齢者向けの福祉事業「おいでサロン」に参加するなど、積極的に外出して人々と関わっている。このような生活を「若いときは苦勞したけど今はこうして元気でね、好きなカラオケ行ったりできるから幸せだなと思ってる」「（若いときは）ほんと色んなことしたんだって。もうおかげさんで、体丈夫だったから、今まで生きてる。だから親に感謝だなと思って」と過去を回顧して今置かれている環境に感謝するとともに、幸福感を抱いている。この思いは、制約が増えた買物についても過去と比較することで肯定的に捉えようとする姿勢に通ずるものがあると考えられる。

¹⁷ 『雨竜町百年史』に、Fさんが居住していた地域は「畑作を主体とする酪農経営をおこなっていたわけだが、この工事によって水田経営に転換しはじめた」（雨竜町、1990:619）とある。

3-2-4 町外店舗（自家用車移動）と宅配を併用する事例

4 つめの事例として、自家用車を移動手段とする町外店舗および宅配という 2 つの買物空間を併用する G さん（72 歳女性）を取り上げる¹⁸。

雨竜町内で車検整備と板金修理の事業を営む G さん夫妻は生鮮食料品店舗の閉店前から自家用車を運転しての町外店舗の利用が買物の中心であった。

まだまだ車乗れるんで、スーパーB があつた時から田舎で売ってない、たとえばドレッシングとか調味料とかはやっぱ（町外の）大手スーパー行つたほうが揃つてるんですね。お魚はスーパーB でも売つたけど、どうしても（町外の店舗のほうが）種類もたくさんあるし、基本的に大手スーパー走るかな。

店舗の定休日が日曜日であり、月に 2～3 回滝川市まで買い出しに行くという。こだわりの商品を求めて滝川市の生鮮食料品店舗に向かい、なければほかの店舗を巡ったり、新聞の折り込みチラシで欲しい商品に印を付けておいて、複数の店舗に立ち寄ったりする。ただし、この買物は夫婦が各自の自家用車で各々好きなタイミングで赴くため、購入した商品が被ることもあるという。

一方で、町内で営業していた生鮮食料品店舗については、2～3 日に 1 回利用していたという。スーパーB の品揃えについては町外店舗と比べて限定的であることを指摘しながらも、「お肉は正直ね、滝川行くよりもスーパーB がよかった」と評価している側面もある。さらに店舗の使い方として以下のように語っている。

突然のお客さん来たりしたら、（滝川市の）おっきいところで買みたい立派なお刺身ではないけど、すぐ隣（のスーパーB に）走って間に合った。そういう点ではね、随分利用させてもらった。あとちょっと今日（食材や惣菜の）あれなかったかしらっていう（ときにも役立った）。

このように滝川市で購入したものでは足りない緊急のときなど、欲しいときに自宅に近い食材や惣菜をすぐ買いに行ける距離感が利便性に結びつき、住民に広く必要とされていたと捉えることができよう。

閉店後に新たに利用している買物空間として、G さんは宅配「トドック」を挙げている。

スーパーB がなくなるって聞いてからだね、トドックを利用するようになったのは。スーパーB の代わりにトドックを利用するようになった感じ。冷凍のお魚とかね、非常食じゃないけど冷凍しとけるんでね、そういうのは利用してるかな。

¹⁸ 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

Gさんは料理をしていてもう一品欲しいと感じたときに解凍すればすぐに食べることができるものを調達する存在として、宅配を利用している。その一方で「トドックは週1だけでも、そんなにたくさんは買わない。目で見ても、これ食べたいっていうのは（トドックでは）できない」とも指摘しており、可能な限り自分の目で見えて選んで買いたいという思いが買物においては重視されていることがうかがえる。

このほかの買物空間として町内店舗である道の駅の利用と、買物空間の利用とは異なる事例ではあるが周辺住民からの差し入れについて言及していた。雨竜町内の農家が卸した野菜や米を道の駅で買ったり、「町場（注：市街地）だからなんも作ってないでしょ」と気遣って野菜を差し入れてくれたりするという。いずれも夏季特有の行為であるが、農村部において稲作や畑作が盛んに行われていることの表れであるとともに、互いに支え合う人間関係に裏付けられるものであるともいえよう。こうした人間関係については、人口が少ないことが関係しているとも指摘する。

人口2,000人ぐらいの町だから、名前言ってわからない人なんていないよ。みんながお互いに知ってると思う。何町の誰々さんつったらね、ちゃんとフルネームも何人家族だとかも全部わかるぐらいね。

またGさん特有の特徴として、町内で商業を営んでいるがゆえの人々との結びつきも考えられる。50年近く同じ場所で車検整備と板金修理業を営むGさん夫婦は、仕事においても互いに協力し合って、同じ町の商業という共通の意識が行動にも大きく関わっているといえる。

私たちもお互いさまだと思うから、地元の業者あるからコンビニとか道の駅行くし、燃料は隣（の店を利用するようにしている）ね。隣町まで行けば安いとか聞きますよ、でもお互いさまだと思うから。向こう（の町の同業店舗）に来たお客さんで、ちょっと管轄違うからこっちに（お客さんを回すように）声かけてくれる場合もある。お互いにちょっと融通利かしてね。

また町内の自転車業者が店を閉めた後は、自転車のパンク修理もGさんの店舗で担うようになり、「今なんて芝刈り機から除雪機まで、よろず屋になっちゃったね」と表現するように、できる人がやることで支え合おうとする意識がGさんのなかに強く存在していることが明らかとなった。

そのようなGさんは町の人々と支え合っているとともに、実の母親の生活も支えている。父親が昨年亡くなってからは、Gさん宅の近くで94歳の母親が一人暮らしをしており、食事はGさんが用意している。

ここ（G さん宅）で作ったやつをタッパーに入れて、お味噌汁も持って基本夜に（母の家に行く）。朝のご飯をセットして、「お母さん、残り明日の朝食べて」って言って、翌日昼にまた行く。昼 1 回行かないと、窓閉まって（暑くてもその暑さに気づかないことがあるから）。日曜日のお買物の時に、ちょっとお母さんのことも考えながら、年寄り用に冷凍のホタテとかマグロをつけてやれば、全然オッケーでしょ。

そのような生活を送っている G さんは今後の買物について「（移動販売やお買い物バスといった買物支援策に頼るか、）自分たちが子供たちの近いところに行くか、最悪は施設に入るか、そういうパターン（しかないだろう）」と冷静に分析する。その上で「本当はね、海産物も扱うような、コンビニで買えないようなのを置いてるお店が小さくてもいいから（欲しい）」という思いを口にした。やはり町外店舗を主として利用する買物空間と位置づけている住民にとっても、自宅に近接した生鮮食料品店舗は求められているものだといえよう。

4 住民が利用する買物環境の検証

4-1 利用する買物空間と移動手段の関係

生鮮食料品店舗の閉店は住民に様々な影響を及ぼしていることが前章で明らかとなった。生鮮食料品店舗の閉店という買物空間の消失によって、住民が利用する買物空間とそこへの移動手段に変化が生じた。現在、買物空間と移動手段は多様に存在しているものの、いずれも時間的な制約あるいは金銭的な負担を伴うものであって品揃えも異なるため、複数の買物環境を併用している人が大多数である。本章では、前章の4人を含めたのべ60人の住民への聞き取りから得られた情報をもとに、雨竜町における買物空間と移動手段の関係を表7のように分類して、生鮮食料品店舗の閉店の影響とそれぞれの買物空間に対する認識を分析していく。

表7 雨竜町における買物空間と移動手段の関係

閉店前	閉店後
○ <u>消失</u> 生鮮食料品店舗（スーパーA・B） 【移動手段】(e) 自家用車・(f) 自転車・(g) 徒歩	○ <u>新設</u> 移動販売「おまかせ便カケル」 【移動手段】(e) 自家用車・(f) 自転車・(g) 徒歩
① <u>町内店舗</u> (コンビニエンスストア・道の駅) 【移動手段】(b) 路線バス・(c) 送迎事業・(d) タクシー・(e) 自家用車・(f) 自転車・(g) 徒歩	① <u>町内店舗</u> (コンビニエンスストア・道の駅) 【移動手段】(b) 路線バス・(c) 送迎事業・(d) タクシー・(e) 自家用車・(f) 自転車・(g) 徒歩
② <u>町外店舗</u> 【移動手段】(b) 路線バス・(d) タクシー・(e) 自家用車	② <u>町外店舗</u> 【移動手段】(b) 路線バス・(d) タクシー・(e) 自家用車 + <u>新設</u> (a) お買い物バス
③ <u>宅配</u> 【移動手段】自宅まで配達するため不要	③ <u>宅配</u> 【移動手段】自宅まで配達するため不要

4-2 消失した買物空間（閉店した生鮮食料品店舗）

4-2-1 スーパーA

2022 年 3 月まで営業していたスーパーA は店舗面積が広く、住民には品揃えをそれなりに評価されていた。「スーパーA は店舗が広いんでね、物が多く感じます¹⁹」と評価する声がある一方で、「広いけど決められたものがあるっていう印象²⁰」といった指摘をする住民もいた。「お魚はね、スーパーB 以上にいい時代もあった。お魚を買い付けれる目利きさんがいなくなってから、あんまりなんか良くなかったっていうのがあるかな²⁰」と過去を回顧しながら、閉店に向けて徐々に品揃えが悪化し鮮度が低下していったことを指摘する。

最初のころはたくさんあったし新鮮だったんだけど、売れなくなったら新鮮さもなくなるし品数も減っていくし、悪循環でしょうけどね。（数年前の）一時は生の魚がなくて、全部冷凍だったんだよね。誰かが（不満を）言ったと思うけど、（再び）冷蔵で売るようになってた。冷凍のほうが長持ちするでしょ、だんだん売れないんだなあと思ってた²¹。

さらに商品の鮮度低下はさらなる客離れを招いたとも考えられ、「魚の切り身も今朝切った切り身じゃなくて、昨日もあったよなっていう感じね。そんな切り身が並んでると、ちょっと考えちゃうでしょ²⁰」など、自身の利用にも変化が生じた住民による発言もあった。

商工会によると、閉店の 2～3 年前には事業者から閉店予定であることを伝えられていたという。2 章でも述べたところだが、閉店の理由としては、冷蔵・冷凍設備の老朽化による設備投資の必要が生じたものの、その投資費用が回収できない見込みであることや従業員の人件費が高くなることなどを挙げていたという¹⁹。一方で、「スーパーB があるからなんとかなるだろうとその時はそういう感じでしたけど。その当時はね、（スーパーB も閉店することは）思っではいなかった¹⁹」という発言のように、町内に 2 店舗しかない生鮮食料品店舗が閉店するという状況ではあったものの、残る 1 店舗が変わらず営業すると考えていたために、その事態を重く考えてはいなかったと考えられる。

4-2-2 スーパーB

2022 年 3 月から 1 年 7 ヶ月は町内唯一の生鮮食料品店舗として営業し、2023 年 10 月に閉店したスーパーB は、住民に慕われている店舗であったと評価できる。その背景には住民のニーズに合わせたきめ細やかなサービスの実現が大いに関わっている。

具体的には、第一に、店内調理の惣菜が挙げられる。店舗の面積はスーパーA ほど広く

¹⁹ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

²⁰ 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

²¹ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

はないものの店内に調理スペースがあり、そこで調理した惣菜が販売されていたという。前日に販売していた生魚などの生鮮品を翌日に唐揚げや煮付けに調理して販売する²²など小規模店舗なりの工夫が見られた。こうした商品の販売は「年寄りからしたら、自分ではなかなか（調理が）できないのよ。よかったと思う²²」と高く評価されていた。また「ホッケを開いてくださいとか、ぶつ切りにしてくださいとか、色々全部注文に応じて裏の調理するところでやってくれたの²²」との発言のように、生魚を購入する利用者が依頼すると要望に沿って調理してくれるなど柔軟な対応も実現されていた。

第二に、長い営業時間が挙げられる。スーパーA が夕方（17 時ないし 18 時頃）までの営業であったことに対し、スーパーB は 20 時まで営業していた²³といい、「遅くまでやってたから、（特に）勤め人がありがたかった。そこ（店舗）で作ったその日の唐揚げとかフライとかも買えたりするわけ²²」と多様な人のニーズに応えていたことがうかがえる。

第三に、購入商品の配達が挙げられる。スーパーB まで自家用車で買物に赴いている住民がいる一方で、徒歩や自転車で赴く住民も見られる。前者の場合は購入した商品を自家用車に載せて持ち帰ることができるが、後者の場合は手に持つ、自転車やシルバーカー²⁴のカゴに載せる、あるいはリュックサックのなかに入れて背負って帰るなど、自力で持ち帰らなければならない。その負担を軽減する策としてスーパーB では購入した商品の自宅までの配達をおこなっており、住民に広く利用されていた。実際に「重いものは配達してもらっていた。なくなって大変²⁵」と閉店後の現在と比較して不満をこぼす住民もいた。

第四に、スーパーA 閉店後の柔軟な対応が挙げられる。スーパーA の閉店後、スーパーB は町内唯一の店舗としての存在意義を自覚してか、陳列する商品を増やすなどの対応が見られたという。利用者は「スーパーA の閉店後に品揃えが増えた。箱を重ねてたくさん置いてくれていた²⁶」と話しており、限られたスペースで可能な限り多くの商品を陳列していたと考えられる。

このように慕われていたスーパーB の閉店が住民に知らされたのは、閉店の 1 ヶ月半前である 2023 年 8 月末のことであった。店舗に張り紙を出すという形で告知されたというが、雨竜町や商工会もそのタイミングで閉店を知ったといい「唐突でしたね²⁷」と回顧する。この告知について「それなりに早い段階で話が来てれば、もうちょっと違う展開があったかもしれない²⁷」としており、「町だとか我々（商工会）の力も利用してくれれば、なんか橋渡しできたと思うんですよね、いろんな部分で。違う業者さんを募集してやっていただくとか、国の補助（を取り付ける）だとか、何か準備できたら良かったんですけど²⁷」

²² 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

²³ 2024 年 8 月 9 日、J さんへの聞き取りより

²⁴ 一般財団法人製品安全協会は、シルバーカーを「自立歩行ができる主に高齢者の方が屋外での移動や買い物などの運搬に使用する製品」と定義しており、歩行補助車とも呼ばれている。

²⁵ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

²⁶ 2024 年 8 月 9 日、I さんへの聞き取りより

²⁷ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

などと、現在と異なる状況になった可能性を示唆している。閉店後に運行しているお買い物バスの行き先である北竜町の生鮮食料品店舗は、佐藤・清水池（2020）によると、北竜町内唯一であった生鮮食料品店舗が赤字経営と設備更新の困難を理由に閉店したのちに開業した公営店舗である。北竜町の場合、閉店の4年前に事業者から閉店の知らせが町や商工会側に共有されており、この期間で対応策を協議し、公営店舗を開業するに至った。このことを鑑みても商工会事務局長の「ほんとに期間がなかった。ちょっと残念ですよ²⁸」という言葉に町内の商工業を支える商工会としての悔しさが垣間見える。

この閉店の知らせは住民にも大きな衝撃を与えることとなり、「ずっと続けてくれると思ひ込んでた。思いもしなかった²⁹」といった発言のように、閉店を予想していなかったためにショックが大きかったと考えられる。さらに「3ヶ月か半年前に閉店を言ってくれていたら違ったかもしれないのに。ひいきにしていたところなのに残念³⁰」など、慕っていた店舗であるがゆえの不満や悲しみがうかがえた。

閉店を受けて雨竜町は商業振興対策協議会を発足させた。町や商工会などで構成される協議会は、買物の主体であることが多い女性の意見を聞くとともに、スーパーBの事業者側にも店舗の営業継続や事業継承に関して説得に動いたというが、あくまでも民間の事業者であって市場からの撤退に制限を加えることはできないために説得は失敗に終わった²⁸。

商工会によるとスーパーBの店舗跡を利用した事業を検討していた事業者も存在したという²⁸。町外の生鮮食料品店舗の経営者が事業拡大として検討していたものであって、「毎日やるというのはちょっと難しいけども、週末だけとか水曜日だけとかならできるかなっていう声かけをしてくれた²⁸」とのことであった。しかし現場となるスーパーBの店舗跡を視察すると冷蔵庫や陳列棚がすでに撤去されており、「結局何もないじゃないって言われちゃって、ちょっと（営業することは難しい）っていう話にされちゃった²⁸」ということなのでこの検討は白紙に戻されることとなった。商工会は「（生鮮食料品は）売っても売ってもそんなに儲かるものじゃない。人が何回も来てくれて儲かるようなところなんで、そこで設備投資となると、なかなか難しいですよ²⁸」と冷静に分析している。スーパーAに代表されるように、近年相次いでいる小規模店舗の閉店の理由に設備投資の回収が見込めないことが挙げられていることを考えても、生鮮食料品店舗を運営するに当たって設備投資が高い障壁になりうる。さらに、検討していた事業者が当初から毎日ではなく限られた曜日のみの営業を考えていた背景には、事業者自身の事情に加えて雨竜町の人口規模もあると考えられる。「仮に（事前に閉店を）知ってたとしてもこの人口規模を考えたら二の足踏んじゃうのかなっていう気はします³¹」という発言のように、事業としての採算性を考慮すると日時を限定したほうが長期的に事業が成立すると思ったのではないかといえる。

²⁸ 2024年11月7日、商工会への聞き取りより

²⁹ 2024年7月12日、Eさんへの聞き取りより

³⁰ 2024年5月17日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

³¹ 2024年11月7日、商工会への聞き取りより

4-3 閉店後に新設された買物空間（移動販売）

商業振興対策協議会が検討の末に決めた施策の一つが、新たな買物空間である移動販売である。コープさっぽろが事業主体である「おまかせ便カケル」は、スーパーB が閉店した翌々週である 2023 年 10 月下旬から雨竜町内での運行を開始している³²。

2023 年 10 月から 2024 年 1 月初旬までは雨竜町内の 6 ヶ所、同月中旬からは 8 ヶ所に停車する形で巡回している。初回は 100 人を超える利用者が集まったが、3 月頃までは平均して各回 50 人程度、4 月以降は 30～50 人の利用者数で推移している³³。巡回開始当初は物珍しさによって集客があったと考えられ、それ以降の増減は季節変化が影響したと考えられる。運行初年度であるために単純な比較はできないが「雪道はやっぱり（自家用車の運転が）心配なので、冬は移動販売で済ませるようにしてます³⁴」という住民の発言からも、季節によって買物空間を使い分けており、特に冬季は自家用車の運転を避ける住民によって移動販売の利用が微増していると考えられる。

利用の仕方は人によって大きく異なり、毎回欠かさず利用している人、隔週でほかの買物空間と併用している人、必要な時のみ利用する人がいずれも一定数存在する。こうした多様な利用の仕方が利用者数の推移にも表れていると捉えられるが、それぞれに購入する商品や移動販売に対する認識に差異が生じている。毎回の利用者は巡回担当者に顔と名前、購入することの多い商品を把握され、耳が遠く巡回に気づかない可能性がある利用者には巡回担当者が玄関まで声を掛けに行くこともある。また利用者のなかには、牛乳やミックスナッツなど毎回決まって購入する商品もあり、特異的に購入が多い商品としては仏花が挙げられる。仏壇に供える仏花は枯れるタイミングで新しいものを購入する必要があるが、移動販売の週に 1 回という巡回はその購入に最適な頻度であり、雨竜町に限らず「おまかせ便カケル」の巡回エリア全体で仏花の購入は多いという³⁵。こうした毎回の利用者は「ありがたいですよ。毎週お世話になってます³⁶」「助かってますよ³⁷」と口にして、1 回の買物で 1 万円近く購入していく人もおり、貴重な買物空間として利用していることがうかがえる。さらに「たいした量、ものじゃないんだけど、これがないと困るんだよね³⁷」という発言をしている利用者もあり、時間的な制約を伴うとしても移動販売を通して身近な買物空間が保証されていることに価値が見いだされているといえる。

ほかの買物空間と併用している利用者は、買い忘れていた商品やその日の食事に使う食材を購入する傾向にある。「本当は滝川のほうが安いけど、バス賃かけるぐらいなら移動

³² 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

³³ 2024 年 6 月 12 日・11 月 1 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取り・提供資料より

³⁴ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

³⁵ 2024 年 4 月 26 日、コープさっぽろ移動販売事業部への聞き取り、および 5 月 17 日、移動販売の巡回担当者への聞き取りより

³⁶ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

³⁷ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

販売で購入しますよね³⁸」との発言のように、必要としている商品を手に入れるのに最適な買物空間が自宅のそばに実現することは経済的にも意義深いものであるといえる。移動販売の場合、移動手段としては(g)徒歩が中心であり、このほか実数としては少ないが(e)自家用車や(f)自転車を利用する事例も見られる。利用者の多くは自宅に近接した停車箇所を利用しているが、(e)自家用車を利用するのは自宅最寄りの巡回時刻には間に合わないために、自宅から少し離れた停車箇所を利用することによるものであった。こうした事例からも、ほかの買物空間と併用する利用者にとって移動販売は自宅からの移動負担が少ない買物空間であることが大きな利点であると認識されていると考えられる。

このほか、はじめての利用者というのも存在する。「刺身って載せてる？³⁹」と問いかけながら移動販売へやってくる人がいるように、日頃食べることが少ないものを求めて来てみたり、「普段は仕事で利用することないんですけど、折角の機会なんで来てみました⁴⁰」というように試しに様子を見に来てみたりとその目的は様々である。しかしこうした人にも、家のそばにある買物空間として認知されており、必要があれば利用できる存在が保証されていることに意味があるのではないかと考える。

移動販売の利用の様子を観察していると、事前に購入するものをメモして持参している人とその場で欲しいものを手に取って選んでいる人に分かれる。概ね前者は毎回の利用者で移動販売への依存度が高く、後者はほかの買物空間と併用しており、補完的な位置づけとして移動販売を利用している傾向にある。しかしながら「お菓子見てみよう⁴⁰」といったように、陳列されている商品を見ることに楽しみを見いだしている様子はその両者に共通してうかがえる。なお事前にメモしていることについては、買い忘れを防ぐという目的とともに素早く買物を済ませようとする意識による可能性も考えられる。2章で示したように「おまかせ便カケル」は車内に乗り込んで商品を選び買物をするという車内完結型の構造をしている。このため1度に買物をできる人数は2～3人に限定され、それ以上の人数が停車箇所にいる場合は車外で待機する必要がある。このことは「後ろでほかの人が待っていると思うと、お尻をたたかれているようでゆっくり見ていられない。移動販売の形が外開きだったら良かったのに⁴¹」と移動販売を避ける理由のひとつにもなっている。これらの発言をした住民は、過去に一度利用したものの、車外で待機している人が気になって落ち着いた買物ができなかったために、それ以降は移動販売を利用せずに自家用車で買物に赴いている。この住民はほかの買物空間を利用できるために移動販売を利用しないという選択ができたわけだが、ほかの選択肢がなく、移動販売を利用せざるをえない人も急かされるように感じている可能性はあり、購入する商品をメモしておくことで時間をかけすぎないようにしているのかもしれない。

³⁸ 2024年6月12日、Hさんへの聞き取りより

³⁹ 2024年5月17日、移動販売を利用する男性の観察より

⁴⁰ 2024年5月17日、移動販売を利用する女性の観察より

⁴¹ 2024年8月9日、Iさんへの聞き取りより

一方で、少人数しか車内に存在しえないことは巡回担当者との間で個別的なやりとりを実現するとともに、利用者同士でのコミュニケーションを可能にする。店舗のように不特定多数の人が同時に、かつ自由なペースでは利用できないが、代わりに購入したい商品を巡回担当者が利用者の代わりに買物カゴに入れたり、商品をオススメしたりするという特有の関わり合いが車内で生まれている。また 1 人が購入しようとした商品を車内のほかの利用者も手に取るという「連鎖」が生じることもある⁴²が、これは車内で利用者同士や利用者と巡回担当者が近接しているという移動販売の特性によるものと考えられる。店舗の店員よりも移動販売の巡回担当者のほうが利用者との距離が近いために、巡回担当者の人間性が影響する部分は大きく、積極的にコミュニケーションをとろうとする姿勢が継続的で円滑な利用につながっているともいえる。

買物空間として重宝されている移動販売であるが、その品揃えについては概ね高評価であり「間に合っている⁴³」としている利用者も多い。車内に載せていない商品であっても、巡回担当者に依頼すれば次の巡回の際に取り置きとして載せてきてくれる「御用聞き」と呼ばれるサービスも関係していると考えられる。しかしながら「もっと増やしてほしい⁴⁴」という声があることも事実であり、やはり町内で営業した生鮮食料品店舗と比べると商品数や種類は限定的であるために不満があることはやむをえないともいえる。増やしてほしいという声が多いものに魚が挙げられるが、内陸に立地する雨竜町にとっては入手の障壁が高いためであるといえる。さらに町内のコンビニエンスストアで扱われているのは冷凍の魚が中心であることから、生魚が手に入る機会として移動販売は重宝されているとも捉えられよう。

このほかの移動販売に対する要望としては、巡回順に関するものがある。巡回の始めには豊富に商品が取り揃えられていたとしても、30～40 人が購入した後となる巡回後半には品揃えに偏りが出てきて、欲しい商品を購入できない可能性がある。そのために巡回順の変更を希望する声もあったが、移動販売の積載商品の調整で対応するというのが現実的で効果的な解決・是正策であるといえよう。なおコープさっぽろによると、巡回経路の利用者層や商品の売れ行きによって積載商品は調整しており、可能な限り品切れにならないよう努めているとのことである⁴⁵。

商業振興対策協議会の依頼によって巡回が始まり、1 年が経過した現在でも運行が継続している移動販売であるが、町内商業の発展のために活動をおこなう商工会としては次のように複雑な胸の内を明かす。

⁴² 2024 年 5 月 17 日、移動販売の巡回担当者への聞き取りより

⁴³ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁴⁴ 2024 年 7 月 11 日、F さんへの聞き取りより

⁴⁵ 2024 年 4 月 26 日、コープさっぽろ移動販売事業部への聞き取り、および 5 月 17 日、移動販売の巡回担当者への聞き取りより

商工会としては、(移動販売の巡回は) お金が町外に流れるっていうことになるので、それを良しとしてるわけではなく、ずっと(このままの状態)っていうのは当然よろしくないわけですが、もうないものは仕方がないので。その場しのぎといたらなんですけど、住民の立場からすれば生きていくためには必要なので⁴⁶。

移動販売は住民の貴重な買物空間となっているが、あくまでも外部の大手資本による事業であって、雨竜町内での購買行動であるにもかかわらず雨竜町内で経済を回すことに寄与しているわけではない現状を商工会として全面的には評価できないと考えられるが、それに代わる良案が見いだせていないことも事実であるといえる。

4-4 閉店以前から存続する買物空間

4-4-1 町内店舗(コンビニエンスストア・道の駅)

雨竜町内で食料品を購入できる買物空間としては、閉店したスーパーA・B 以外にコンビニエンスストアと道の駅が現在も営業している。

コンビニエンスストアは雨竜町内の 2 つの市街(雨竜市街・追分市街)に 1 軒ずつという立地であるが、いずれも生鮮食料品店舗の閉店後品揃えの拡充を行っている⁴⁷。なかでも以前はスーパーA および B が立地しており、雨竜商業の中心地といえる雨竜市街で営業しているコンビニ C は、「スーパーB が閉店して、まったく町内で買えないっていうことになったら困るので、冷蔵庫を増やしたり品目を増やしてくれた⁴⁸」という。フランチャイズ⁴⁸店舗であるコンビニ C は、一定の制約はありつつも自由に商品を仕入れて販売することが可能であり、野菜や精肉などの生鮮食料品を一部扱っている⁴⁹。なかでも精肉は商工会のつながりを活かして隣の精肉屋から仕入れており、図 6 のような豚バラ肉といった一般的にはコンビニエンスストアで取り扱われることのない商品が



図 6 コンビニ C で陳列されている精肉
(2024 年 11 月 7 日に筆者が撮影)

⁴⁶ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

⁴⁷ 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取り、および 11 月 1 日、移動販売の巡回担当者への聞き取りより

⁴⁸ フランチャイズ経営は、中小企業庁によると「本部が加盟者に対して、特定の商標、商号等を使用する権利を与えるとともに、加盟者の物品販売、サービス提供、その他の事業・経営について統一的な方法で統制、指導、援助を行い、これらの対価として加盟者が本部に金銭を支払う事業形態」と定義されている。

⁴⁹ 2024 年 11 月 7 日、コンビニ C を経営する個人商店の代表取締役への聞き取りより

陳列されている。また醤油や料理酒といった調味料についても図 7 のような大型サイズの商品が陳列されており、閉店した生鮮食料品店舗の代替としての意識が垣間見える。

コンビニ C をフランチャイズ経営する個人商店の代表取締役（以下、コンビニ C の代表取締役）によると、スーパー A および B の閉店後の変化については、コロナ禍の影響を受けているために「もう数字は全然分からない⁵⁰」と具体的な売り上げの変動については捉えることができないとしている。しかしながら全体の傾向として売り上げは増加しており、顧客のニーズに合わせた商品展開が売り上げの増加に関係している可能性を示唆している。

一方で今後については人口の減少が予想され、さらに「コンビニの時代が今だいぶやばくなくなってきてるかなと思っていて、いつまで続くかなっていうのもある⁵⁰」と発言しているようにコンビニエンスストアという業態に対する社会的ニーズの変化を鑑みると、将来的な需要の減少が危惧される。さらに従業員についても「人の確保ができないだろう⁵⁰」と供給側の不安もあり、今と変わらず経営していくことは「難しいですね」と漏らす。それでも「ただね、雨竜町としたらやっぱうち（コンビニ C）がなくなったらとんでもない。できる限りやっぱ頑張らなきゃダメだ⁵⁰」と町における食のインフラとしての存在意義を自覚していると考えられる。またコンビニ C の代表取締役という立場としては、町が斡旋した大手資本の移動販売が巡回していたり、町外の生鮮食料品店舗に向けてお買い物バスが運行されていたりすることによってお金が町外に流出することに不満をにじませる。なおコンビニ C の代表取締役は商工会の会長を担っており、このことが積極的な品揃えの拡充に関わっていると捉えられる。だが一方で商工会長という立場のために「あんまり強くは言えないよね⁵⁰」とも漏らしており、その立場の二面性によって本心が明言できていないという現状も垣間見えた。

創業から 17 年目となるコンビニ C は、生鮮食料品店舗の閉店前から住民に買物空間のひとつとして利用されていたが、スーパー A および B の閉店がそれをさらに加速させた。「スーパー B がなくなってから、色んなものを入れるようになったけどね、野菜類は量がちょっとだからね、しょっちゅうは行かない⁵¹」「肉とか魚、野菜もあるけど少しだし高いんだよね⁵²」というように、コンビニ C を唯一の買物空間に位置づける住民は商品数や価格を理由として存在しなかった。しかしながら「毎週（新聞の折り込み）チラシが入ってるので、



図 7 コンビニ C で陳列されている
大型サイズの調味料

（2024 年 11 月 7 日に筆者が撮影）

⁵⁰ 2024 年 11 月 7 日、コンビニ C を経営する個人商店の代表取締役への聞き取りより

⁵¹ 2024 年 7 月 8 日、D さんへの聞き取りより

⁵² 2024 年 6 月 12 日、お買物バスを利用する女性への聞き取りより

それを見て歩いて行きます⁵³」「コンビニ C に頼ることも多いですね。卵と牛乳を買う決まりにしていますね⁵⁴」という言葉に代表されるように、買物空間のひとつとして定期的な利用をしている住民は複数見られた。また「足りないものがあればコンビニ C に自転車で行きますね⁵⁴」というように、移動販売や町外店舗といったほかの買物空間を中心に据えながらも、補完的な位置づけとしてコンビニ C を利用する事例も数多く見られた。

ここで引用した住民の発言を見てもわかるように、コンビニ C への移動手段は(b)路線バス、(c)社会福祉協議会による送迎事業、(d)タクシー、(e)自家用車、(f)自転車、(g)徒歩と多岐にわたる。ほかの買物空間との併用が中心であることもあり、1 回に購入する量は自力で持ち帰ることができる程度の量であることが考えられる。それゆえに身体を動かす機会としての意識も相まって(f)自転車や(g)徒歩での移動が多い。なお(f)自転車や(g)徒歩での移動については、「(雪道で) 転んだら寝たきりやぼけたりしかねない歳で恐ろしいよ⁵⁵」と雪道となる冬季の移動や荷物の持ち運びを不安視する声も少なくない。一方で雨竜町内であってもコンビニ C から離れた場所に居住している場合には、(e)自家用車を運転したり、(b)路線バスや(d)タクシーを利用したりしている。(b)路線バスについては、2 章で示したように 2024 年 4 月のダイヤ改正で減便されたこともあって、自宅からコンビニ C に赴く際（行き）と帰る際（帰り）の両方に最適な路線バスが存在しないためにどちらか一方で(d)タクシーを依頼するという例も多い。

コンビニエンスストア以外の町内店舗である道の駅では、地元の農家が卸している野菜が陳列されており、新鮮な野菜を比較的安価に入手できる。また農村部の住民の多くは「野菜は自分で作っており、人にあげられるぐらいの量がある⁵⁵」という言葉のように、生鮮食料品のうち野菜は自分の家で賄うことができる。

こうした町内店舗を利用する住民には「町のなかでお金が回るようにしてほしい⁵⁶」「町内で商売をしており、住民の利用に支えられているために町内で買物をしたい⁵⁶」といった町への想いを抱えている人も多く、そうした想いの受け皿としての存在意義は大きい。さらにこの想いは生鮮食料品店舗に限ったものではなく、町内で営業している店舗に共通して抱いているものである。2024 年 3 月に閉店した寿司屋について「寿司ネタを誕生日とかに買った。なくなってしまっって残念⁵⁷」という発言が複数の住民から聞かれたほか、寿司屋跡に居抜き出店したパン屋について「なくなったら寂しいから、できるだけ使うようにしている⁵⁸」と可能な限り町内店舗を利用したいという思いがうかがえる。

⁵³ 2024 年 6 月 12 日、H さんへの聞き取りより

⁵⁴ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁵⁵ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁵⁶ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁵⁷ 2024 年 6 月 12 日、お買物バスを利用する女性への聞き取りより

⁵⁸ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

4-4-2 町外店舗

雨竜町内の生鮮食料品店舗の閉店以前から町外の店舗へ赴く住民もいたが、閉店によってその数は増加した。以前から町外店舗に赴いていた人は、大型店舗が集約している滝川市や深川市に赴くことで、各人が求める特定の商品を手に入れることができることをその理由として挙げている。それは「安けりゃいい、ありゃあいい訳ではなく、それぞれにこだわりがある⁵⁹」という発言にも表れているが、大型店舗のほうが取り扱う商品の種類が多い上に、近接して複数の店舗が存在することによってこだわりの商品の購入を可能としているとも捉えられよう。一方で閉店後に新たに町外店舗を利用するようになった人は、閉店以前は新聞の折り込みチラシを見てどうしても欲しいものがあるときに赴く程度であったという。それに対して閉店後は必要なものをメモして買物に赴き、一度に1週間から10日程度の食材を購入して冷凍することが習慣化している⁶⁰。このように閉店後の現在、買物空間としての依存度が高くなっていると考えられる町外店舗について、それぞれの移動手段の課題やそれに対する住民の認識を具体的に分析していきたい。

(a) お買い物バス

雨竜町は週に1回、隣町である北竜町の生鮮食料品店舗にお買い物バスを運行しており、毎回10～15人程度が利用している⁶¹。冬季のほうが夏季よりも利用者がやや多いが、これは移動販売の利用増減と同様に冬季は雪道となるため自家用車での運転を控える傾向にあることが関係していると考えられる。

利用頻度としては原則毎回利用するという人と、自家用車での移動による町外店舗の利用を中心としながらも、その補完として必要に応じて利用するという人が見られた。前者に関してもお買い物バスでの移動による町外店舗を唯一の買物空間に位置づけている人は少なく、ほかの買物空間と併用している住民が大多数である。その使い分けについては、軽いものはお買い物バスを利用し、飲み物などの重いものは移動販売や宅配を利用するなど、重さを基準にしている事例が多く見受けられた。この背景には、移動販売や宅配は購入した商品を運ぶ負担が小さいのに対して、お買い物バスは停車箇所から自宅まで購入商品を運ぶ必要があることが指摘できる。そもそも足腰が弱いと停車箇所まで移動することさえも負担が大きい上に、帰りは購入した商品の運搬が必要となる。「荷物持って歩けないもん、足悪いから⁶²」「皆口は達者なんだけど、足腰が痛い⁶³」という言葉のように、この問題は深刻であるといえよう。非利用者でありながらその実態を把握している住民は、「帰りは大きく回って、家の前とは言わないにしてもね、近いところまで回ってやればい

⁵⁹ 2024年8月20日、Gさんへの聞き取りより

⁶⁰ 2024年8月9日、Iさん・Jさんへの聞き取りより

⁶¹ 2024年6月12日・11月1日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取り・提供資料より

⁶² 2024年7月8日、Dさんへの聞き取りより

⁶³ 2024年6月12日、お買い物バスを利用する女性への聞き取りより

いのね⁶⁴」と町に対して柔軟な対応を求める声もある。これに対して町は「お買い物バスはあくまでも閉店したスーパーB の代替として北竜町の生鮮食料品店舗への移動手段を確保しているものであって、スーパーB の閉店以前も購入した商品は住民自身が自力で持ち帰っていたため、それ以上の対応は難しい。仮に帰りだけ運行経路を変更するとしても、どこを回るかが問題となる。あの人の家の前まで行ってくれるのに、私のところには来てくれないなど問題になりかねない⁶⁵」と現状以上の取り組みは厳しいとしている。

このような不満はありつつも、「巡回回数を増やしてほしい⁶⁶」という要望が聞かれるほどに買物環境として重宝されていると評価できる。お買い物バスで赴いている北竜町の店舗は、移動販売に比べて商品数が多く、売り場面積も広いために落ち着いて快適に買物ができる。さらに店舗にない商品でも要望を出せば取り扱ってくれることもあるほか、店舗で製造している惣菜を心待ちにしているという利用者もいた。その意味では住民のニーズに応えてきめ細やかなサービスを提供していたスーパーB に類似する部分もあり、代替店舗として十分な役割を果たしているともいえる。なお利用者のなかには「このバスがなくなったら困るから使うようにしている⁶⁷」とお買い物バスの運行継続のために積極的に利用しようとしている人もいたが、町としては「町民の皆さんに 1 人でも必要な人がいれば、行政サービスなので継続する予定です⁶⁸」としている。

(b) 路線バス

雨竜町周辺の滝川市や深川市、妹背牛町の生鮮食料品店舗への移動手段として路線バスも住民に広く利用されているが、減便によって利便性は大きく低下している状況にある。利用者も「バスもぐっと減っちゃった。バスに乗る人が少なくなってそうなるんですけど⁶⁶」とこぼしており、店舗によっては乗り継ぎも必要となるため、路線バスでの行き来はさらに難しくなった。路線バスの利用を想定してバス停の近くに転居してきた人もいたが、「バスで買いに行ってたけど、帰ってくるときのバスがなくなって 2 時間ぐらい歩いたことも⁶⁷」「帰りにちょうどいいバスがないので、タクシーを利用することもあります⁶⁸」と行きと帰りで別の移動手段を利用している例も見られる。なおタクシー利用の場合は、購入した商品の持ち運びの負担が軽減されるとも考えられる。

スーパーB の閉店後、新たに町外店舗に赴くことになった人のなかには、路線バスを利用して、自分の好みに合う惣菜を製造している店舗や、こだわりの商品の取り扱いがある店舗に赴いている人もいる。こうした人々にとって減便によって利便性は低下したものの、路線バスが果たす役割は依然として大きいと考えられる。

⁶⁴ 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

⁶⁵ 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

⁶⁶ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁶⁷ 2024 年 6 月 12 日、お買い物バスを利用する女性への聞き取りより

⁶⁸ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

(d) タクシー

既に(b)路線バスにおいて言及しているが、減便したバスの代わりにタクシーを使う住民は多い。65 歳以上、あるいは運転免許証を所持していないなどの条件を満たせばタクシーの利用料金のうち半額を助成する事業（タクシー利用助成事業）が町によって行われているが、この事業を多くの人が認知しており、必要に応じて「お世話になってます⁶⁹」とのことである。なお人によっては「むやみには使わないありがたい⁷⁰」と感謝しながらも遠慮しており、困ったときの最終手段と考えていることも明らかとなった。

(e) 自家用車

町外店舗を利用する住民のなかで最も主流な移動手段は自家用車であると考えられる。そのなかでも自身が運転する人とほかの人に運転してもらう人に分けられる。自身が運転する人については、滝川市や深川市に立地する病院への通院など別の用事に併せて買物に立ち寄るという事例と買物を目的として赴く事例に分かれるが、後者は町内の生鮮食料品店舗が閉店したことによって数が増えた。ほかの人の運転による買物は、近隣に住む家族や親族、あるいは知人・友人に依頼することによって実現しているが、それまでの関係性に裏付けられた信頼が後押ししているものと考えられる。「雨竜には何もないので、息子に連れて行ってもらおう⁷¹」という発言のほか、「息子に滝川へ連れて行ってもらい、足りないものは（買ってきてもらうように）頼む⁷²」「娘にメールして買ってきて貰ったり、連れて行ってもらったり⁷³」と同乗して連れて行ってもらう場合と買物を委託して自宅まで持ってきてもらう場合を使い分けている人もいる。また原則としては移動販売や町内店舗で「何とかしている⁶⁹」人でも急遽必要になったものがあれば「緊急のときには滝川の娘に頼りますね⁷³」というように、最終手段と位置づけている人も存在した。近隣住民との買物については、「近所の方から声が掛かったら、一緒に買物に行く。燃料費だけは払いますよ⁷⁴」「友達に誘ってもらって車で滝川まで、月に 1 回は行くかな⁶⁹」という発言のように、誘ってもらったタイミングで同乗するという形態が多く、その機会にまとめ買いするほかは移動販売や町内店舗で買物をしたり、お買い物バスや路線バスを活用して自力で町外店舗に赴いたりすることでのいであるとのことであった。

自家用車を保有している人のなかには、町内に生鮮食料品店舗が存在している時期から滝川市や深川市に赴いて買物していた人もいる。特に滝川市へ仕事に赴いている人はその帰りに買物に立ち寄ることも多く、その意味では閉店の影響は大きくはないといえる。一方で自家用車を保有していても自宅のそばに生鮮食料品店舗が営業していれば町外まで赴

⁶⁹ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁷⁰ 2024 年 6 月 12 日、H さんへの聞き取りより

⁷¹ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁷² 2024 年 6 月 12 日、お買い物バスを利用する女性への聞き取りより

⁷³ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁷⁴ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する男性への聞き取りより

くことは少なかったとする人も多く、その人々にとって閉店は利用する買物空間の変更を迫られる事態であったといえる。自宅のそばであれば気軽に買物に行けるために 1 回に購入する量も少量であったが、それと同様の頻度で町外に買物に赴くことは特に運転への心理的抵抗がある高齢者にとっては高い障壁であり、週に 1 回や 10 日に 1 回など回数を絞っているという。その場合 1 回に購入する量は多くなり、段ボールやエコバックに詰め込むようなまとめ買いをすることとなる。閉店を受けて、それまではあまり運転していなかった住民が再び自家用車を運転するようになり、また買物の回数が限られるために多くの冷凍食品を購入することが増えたとの発言もあった。この人の場合、購入した冷凍食品を保管しておくための冷凍庫を新調したとも述べていた⁷⁵。一方で運転に対する心理的抵抗が少ない若年層や仕事で町外に出かけている人はそうした高齢者に比べると買物の頻度は高く、「3 日に 1 回特売で買いに行く⁷⁶」など少しでも安く購入しようとする姿勢も見られた。さらに 20 代女性は「回数として多くはないですけど、札幌まで車を走らせることもありますよ⁷⁷」と広範囲に移動する事例も見受けられた。

自家用車を保有していれば買物に赴く障壁は小さくなるという意味では、「車のない人はとても不便だよ⁷⁸」「やっぱり本当に困るのは高齢者だよ⁷⁹」との指摘のように、自家用車を手放したり免許を返納したりした高齢者の置かれる状況が特に厳しいことがうかがえる。同時に、高齢者の自家用車の運転に関しては住民から不安視する声が多く聞かれた。「みんな 80 代でも運転してますよね、危ないけど。田舎だから余計ね、交通手段が車しかないから、病院行く、買物行くっていつでも必要なんだよね⁸⁰」とやむをえず運転している人が多くいることを認識した上で、それを気にかけている様子が複数人からうかがえる。当事者もその危険性を自覚して「もう年も年だからこの冬で車はやめようかと思ってます。（これからは）トドックか、バスとタクシーを使うかな⁸¹」と運転を辞める決断をする人や、踏み間違いによる事故の報道などを意識して「体調と相談しながら無理はしないようにしてます⁸²」と身体を見ながら運転するように心掛けている人もいる。また運転をするとしても交通量が限定的な雨竜町内に絞っている例や比較的混雑が少ない時間帯を狙って運転するという例も見られた。

高齢の人でも、やっぱりここ（雨竜町内）でゆっくり 40 キロぐらい 30 キロぐらいでみんなトロトロ行ってたけど、滝川まではいかないでしょ。田舎だったら交通手段

⁷⁵ 2024 年 8 月 9 日、I さんへの聞き取りより

⁷⁶ 2024 年 6 月 12 日、お買物バスを利用する女性への聞き取りより

⁷⁷ 2024 年 11 月 1 日、移動販売・お買い物バスを利用していない女性への聞き取りより

⁷⁸ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁷⁹ 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

⁸⁰ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁸¹ 2024 年 11 月 1 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁸² 2024 年 7 月 11 日、F さんへの聞き取りより

少ないから仕方ないけど、街行ってこすられただの、ぶつけられただの、もしかして自分がぶつけたりとかね。ほんとには混んでる時間帯は避けたい⁸³。

さらに積雪寒冷地の北海道において冬季の路面状況は夏季とは大きく異なり、運転の障壁も高くなる。

夏場の間はブレーキ踏んでもすぐ止まるからいいけど、冬の間は地吹雪やったらわかんなくて突っ込むとかね、交差点の真ん中まで止まらなかったりとかね、やっぱり怖い思いを何回もしてるわけですよ。街行くと冬はテッカテカで、かなり前からスピード落としてるはずだけど、本当に止まらないってこともある。そうになると、やっぱり出るのが大変⁸⁴。

自家用車の運転に限らず「この時期（夏季）はいいけどね⁸⁵」という発言は季節によって生活環境が大きく異なり、それが日々の生活にも影響していることを示している。積雪寒冷地の買物環境を検討する場合には、こうした季節変化も重要な観点として捉えることが不可欠であるといえよう。

4-4-3 宅配

コープさっぽろの宅配「トドック」も住民にとって重要な買物空間と位置づけることができる。その利用者は店舗の閉店によって増加し、1人当たりの平均利用額も拡大した。宅配「トドック」は利用登録をした上で実際に利用するかは利用者に委ねられており、実際の利用は個人の置かれた事情や季節によって変動があると考えられる。雨竜町内の登録人数はスーパーBが存在した2023年9月時点では232人だったものが、閉店から2ヶ月ほど経った2023年12月には265人に増加し、2024年10月時点でも262人とほぼ横ばいである。自宅まで注文品を届けてもらえることから積雪の影響を受ける冬季には利用が増加するということを考慮する必要があるが、その登録者のうち実際の利用者数は2023年9月平均の186人から2023年11月には207人へと増加している。また1人当たりの利用額も2023年9月平均の5993円から2023年11月には6431円と7.3%上昇している⁸⁶。このことは町内で容易に買物できる環境が失われたことによって、新たな買物空間として宅配が見いだされたとともに、既存の利用者も利用を拡大させたものと考えられる。また利用者のなかには、「以前一度トドックを利用してたんですけど辞めてて、去年からまた再開しま

⁸³ 2024年8月20日、Gさんへの聞き取りより

⁸⁴ 2024年7月11日、Fさんへの聞き取りより

⁸⁵ 2024年6月12日、Hさんへの聞き取りより

⁸⁶ コープさっぽろ提供の資料より

した⁸⁷⁾」というように、閉店を契機に宅配の利用を再開した事例も見られた。

利用者の多くはほかの買物空間と併用しているが、宅配の場合は注文から商品の到着までに 1 週間かかるため「欲しいときに手に入らない⁸⁸⁾」「1 週間も経てば欲しいものも変わってしまう⁸⁹⁾」「頼んだものも忘れてしまう⁹⁰⁾」などの不満も明らかとなった。食事の準備をしていてもう一品欲しいときに、町内に店舗があった際には店舗まで買いに行くことができたが、閉店後は気軽に買物には行けないため、宅配で購入しておいた冷凍食品を解凍して食卓に出すといった使い方もあるという⁹¹⁾。ただ宅配「トドック」はカタログを見て注文するという形態であるために固有の難しさがあると考えられる。

(カタログの) 写真を見て「これ美味しそう」と思って買ったら、「写真だとこれぐらいの(大きさの)イメージしてたのにこんなちっちゃいんだ」っていうのはあるじゃない。やっぱり、はっきりイメージできるものは買うけど、はじめてチャレンジするものは「どうかな」と思いながら、良ければまた次ねってことになる⁹¹⁾。

カタログでの商品選択においては掲載されている商品の画像が判断基準となるが、実際の商品の大きさや色合いとは異なる場合もある。このことは、買物において実際の商品を見たうえで購入を決断することが住民にとって重要であることを示唆しているといえよう。

4-5 住民による買物環境への評価と今後の展望

4-5-1 複数の買物環境を併用する利用形態

生鮮食料品店舗の閉店は、当該店舗を主たる買物空間として利用していた人が最も大きな影響を受けており、閉店後は移動販売、町内店舗、町外店舗あるいは宅配のうちのいくつかを併用している人が多い。そして徒歩や自転車で行くことができる買物空間が消失したことは、食卓に並ぶ料理にも影響を及ぼしている。「あるもので作らないとならないから⁹²⁾」というように料理のバリエーションが減少したり、食卓に並ぶ品数が減少したりといった影響が見られる。町外店舗の多くは営業時間が長く生鮮食料品の取り扱いも多いものの、店舗に赴くまでの負担が大きく、一方で町内店舗は生鮮食料品の品揃えが乏しい。また移動販売やお買い物バスは運行時刻という時間的な制約を伴うために、自由な利用はできない。このように多様な買物空間、移動手段が存在しているものの、それぞれが一長一短であって、これらを住民が使い分けている状況にあるといえる。

⁸⁷⁾ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁸⁸⁾ 2024 年 7 月 8 日、D さんへの聞き取りより

⁸⁹⁾ 2024 年 6 月 12 日、お買い物バスを利用する女性への聞き取りより

⁹⁰⁾ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁹¹⁾ 2024 年 8 月 20 日、G さんへの聞き取りより

⁹²⁾ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

4-5-2 閉店後の買物環境に対する住民の評価

前項のように、生鮮食料品店舗の閉店後の雨竜町においては複数の買物空間を併用する住民が一般的である。新たに整備された買物空間である移動販売と、町外店舗への移動手段であるお買い物バスをはじめとして、それぞれの買物空間、移動手段が住民の需要に合わせて柔軟な対応を進めている。こうした現状については「やっぱり助かるよ。雨竜町もいろいろ考えてくれとるよ⁹³」と評価して感謝する住民がいる一方で、目前の課題に一時的に対処している対症療法的な対応に過ぎないとして「もうちょっと住みやすい町だったのにちょっとすねてます⁹⁴」「永久的にこんなことをやっていては雨竜から人がいなくなる。（息子にUターンの提案をしても）戻れるかい！と言われた人もいた⁹⁵」と指摘する声もあった。さらに「（雨竜町は）色々案出す人はいっぱいいるのだけど、きっと中折れしちゃうんだろうね⁹⁶」と提案を具現化することが難しいのではないかと周辺自治体と比較して冷静に分析する人も存在した。

周辺自治体との比較から買物環境の整備を検討するにあたっては、商工会による隣町の新十津川町との比較が参考になる。新十津川町で2023年まで生鮮食料品店舗であった店舗は閉店後空き店舗となっていたが、翌年10月に大手企業の小規模店舗が営業を開始した。ホームセンターとコンビニエンスストアを組み合わせた店舗というコンセプトのこの店舗は生鮮食料品も扱っており、閉店した店舗の後継と位置づけることができる。住民としては一度は失われた買物空間が別の事業主体によって復活したという肯定的な文脈で捉えることができるが、これを雨竜町に置き換えて考えると、商工会としては諸手を挙げて歓迎することではないと冷静に評価する。新十津川町の場合、「競合するような個人事業があんまりなく、おそらくそんなに影響ない⁹⁷」が、雨竜町の場合は「我々（商工会は）商工業者の支援をしており、商工業者が潤ってなんぼなので、（大手企業の流入は）おそらく地元商店街にとっては脅威になると思います⁹⁷」と、大手資本が流入することは既存の同業商工業者に大きな痛手となる可能性を危惧している。具体例として、新十津川町で営業を開始した店舗はホームセンターで販売している商品も販売しており、金物屋などの個人事業者と競合しうる。「本当に業種がまったく被らないような（雨竜町内にない）本屋や薬局だったら、あってよかったねみたいなのはあると思うんですけど⁹⁷」とするが、やはり既存店舗と競合しないような流入を求める姿勢は「大きな課題というか、考えるべき観点なんです⁹⁷」としている。こうした既存店舗との共存を意識した買物環境の改善が求められていると考えられよう。

⁹³ 2024年8月20日、Gさんへの聞き取りより

⁹⁴ 2024年5月17日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

⁹⁵ 2024年8月9日、Jさんへの聞き取りより

⁹⁶ 2024年8月20日、Gさんへの聞き取りより

⁹⁷ 2024年11月7日、商工会への聞き取りより

4-5-3 今後の展望

生鮮食料品店舗の閉店後は、複数の買物空間を併用したり近隣の人々と助け合ったりして対応しているが、住民は生鮮食料品店舗の町内での新規開業を希望している。「小さくともスーパーがほしい⁹⁸」「毎日とは言わないけど週 3 日だけでも生鮮を手に入れたい⁹⁹」という声は複数の住民から聞かれ、現在の「品数が減り、食べたいものが食べられない¹⁰⁰」状況には不満があることが明らかとなった。

雨竜町では、商工会が主体となって電子マネー機能付きのポイントカード「UP カード」の利用を促しており、町内の店舗で利用することができる。UP カード利用者に対しておこなった「地域・まちなか事業効果アンケート調査（UP カード及び買物に関するアンケート調査）¹⁰¹」においても買物環境に対する住民の要望が垣間見える。回答者が異なるために単純な比較はできないが、「雨竜町にあれば利用したいと思うお店（業種）はありますか」という問いに対して、生鮮食料品店舗の閉店前であった 2022 年では「ドラッグストア・薬局」が 10 人で最多であったが、閉店後の 2023 年には「スーパー（生鮮食品・日用品・鮮魚など）」が回答者の 75%にあたる 32 人で圧倒的多数であった。

しかしながらこの調査は商工会が主体となって実施したものであって、これらの要望について行政と十分に共有されているとはいえない。雨竜町は「住民の皆さんから新しいスーパーが欲しいという声はそんなに大きくはありません。あればいいけどと思っている人はいると思うんですけど¹⁰²」といった指摘をしており、住民との間に認識の乖離があると考えられる。一方で商工会も、そうした需要があることは把握しているものの、その需要を満たすような生鮮食料品店舗の流入は難しいという考えを示している。

今後どうするって言われても、なかなか難しいですよ。対症的なことで申し訳ないんだけどね。（現状に）満足してるわけじゃないけど、人口だとか将来見据えてったら（厳しい状況は）もう目に見えてるわけなので、そこに設備投資する業者がいるかって言ったら難しいですよ¹⁰⁰。

このように生鮮食料品店舗の新規開業を期待する住民は多いものの、その要望が行政との間で共有されていないとともに、実現までの障壁は高いといえよう。

⁹⁸ 2024 年 7 月 12 日、E さんへの聞き取りより

⁹⁹ 2024 年 5 月 17 日、移動販売を利用する女性への聞き取りより

¹⁰⁰ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取りより

¹⁰¹ 2024 年 11 月 7 日、商工会への聞き取り・提供資料より

商工会の下部組織である「うりゅうふれあいカード会」が実施した調査であり、対象は UP カード利用者から無作為に抽出した 100 人である。UP カードの運用が開始された 2019 年から毎年実施しており、引用した調査回の回収率は 69%（2022 年）、56%（2023 年）である。

¹⁰² 2024 年 6 月 12 日、雨竜町住民課・産業建設課への聞き取りより

5 買物環境の整備のあり方

5-1 買物環境の整備において考慮すべき視点や認識

前章では雨竜町における買物環境の利用について検証してきたが、そのなかでそれぞれの買物空間に対する住民の認識と、行政や事業者が抱える課題が明らかとなってきた。これを受けて本節では、買物環境を整備するにあたって考えるべき視点や、生鮮食料品店舗の存在意義に関連して住民が持っている認識を整理していく。

5-1-1 雨竜町における買物弱者問題の発生要因の検証

1 章で整理したように買物弱者問題の発生には環境・政策・社会・経済・身体的要因という 5 つの要因が関連している。雨竜町の場合、生鮮食料品店舗の閉店という環境的要因と路線バスの減便という政策的要因が買物弱者問題の発生に大きく影響している。また個人によって程度は異なるものの、足腰の衰えという身体的要因も関連しているといえる。経済的要因について明言されることはなかったものの、経済的な負担を小さくしようという意識が見られたことから、一定程度影響しているものと推測される。一方で社会的要因に関しては、近隣に住む家族・親族や知人・友人による買物の支援が存在していることから考えると、雨竜町においては買物弱者問題の発生要因に該当せず、むしろ是正策の一つとなっている現状があると考えられる。

5-1-2 住民が買物空間として重視する事項

5-1-2-1 買物空間の併用から考える重視する事項

雨竜町における買物弱者問題の最大の発生要因（環境的要因）である、生鮮食料品店舗の閉店は、住民の多くに利用する買物環境の変更を強いることとなったが、多くの住民は複数の買物空間を併用することで対応している。こうした複数の買物空間を併用することの意味について検討することは、買物環境の整備について考える糸口になると考えられる。

しかしその併用している買物空間を住民が等しく重要視しているわけではないことには留意が必要である。すなわち住民によって、併用する買物空間のうち一つが主たるものであってそのほかは補完的なものなのか、複数の買物空間を同程度に利用しているのかという違いがあるということである。3 章の事例でいえば、Gさんは町外店舗を主たる買物空間として利用し、宅配は補完的なものと位置づけている。その一方で、Eさんは移動販売と町内店舗、町外店舗の三者を、Fさんは移動販売と町外店舗の二者を概ね同程度に利用している。このように複数の買物空間を併用するという同一の対応をとっていても、住民によって各買物空間の位置づけは異なり、その利用の実態を一概に捉えることは難しい。そしてこの位置づけの違いは、住民が併用している意味とも関連する。

住民が複数の買物空間を併用する意味とは、「買物空間として重視する事項」によるものであると考える。この「買物空間として重視する事項」は、買物空間を選択できる際にその選択の基準となるものであって、買物空間として譲れないものであるとも表現できよう。これは個人によって大きく異なるが、その代表的なものとしては充実した品揃え、手に取りやすい価格設定、利用者層に合わせた営業時間、利便性の高い立地、さらには充実した移動手段および購入商品の持ち帰り支援策が挙げられる。このうち移動手段と購入商品の持ち帰り支援策については、5-1-3 において詳述する。

5-1-2-2 買物空間として重視する4つの事項

(1) 充実した品揃え

「買物空間として重視する事項」のなかで最も重視されているものは品揃えである。閉店したスーパーA・B、新たな買物空間である移動販売のいずれにおいても、住民による評価の基準として「品揃えが充実しているか」が上位に挙がってきた。さらに町外店舗に赴く住民からは、こだわりの商品を手に入れるという目的で町外店舗を利用しているという発言があった。滝川市や深川市といった都市には大型の生鮮食料品店舗が複数存在し、それぞれが多様な商品を扱っている。この豊富な品揃えによって利用者個人が求めるこだわりの商品を購入できるというわけである。また店舗で製造された惣菜を販売している店舗もあり、これも豊富な品揃えにつながり店舗選択の大きな理由の一つになっているといえよう。さらに生鮮食料品店舗である以上、鮮度も無視できない重要な観点である。雨竜町内で営業していたスーパーA において、一時鮮魚の陳列がなくなって冷凍の魚のみが並ぶようになった、あるいは何日も同じ魚が陳列されていたという指摘があったが、生鮮品は鮮度を求められるという性質を有する以上、鮮度の高い商品が揃っていることも「買物空間として重視する事項」の一つであろう。

新たな買物空間として整備された移動販売については概ね高評価であったものの、巡回によって車内の商品数が減少することを弱点として指摘する声もあったが、これは品揃えを重視していることの裏返しであると捉えられる。当然のことながら店舗であっても利用者が多いと陳列されている商品数は減少する。しかしながら、店舗は商品棚の上下やバックヤードに在庫を抱えて適宜補充をすることが可能である一方で、移動販売の場合は陳列する商品がすべてであって、補充が難しいという課題が存在する。なお移動販売における商品の補充については、鳥取県江府町の事例において実践されている「商品が少なくなると途中で店舗から運び補充するサテライト方式」（浅井・熊谷, 2014:270）を「どの地域にも同一の商品提供や各地域で搭載商品を変更することができる」（浅井・熊谷, 2014:271）方法として評価しており、移動販売の品揃えを考えるにあたっては大いに参考になる。

こうした品揃えは商品の選択幅を拡大させるという効果だけでなく、「陳列されている商品を見て楽しむ」という効果もある。買物においては、必要な商品を購入することが主

たる目的であることは自明だが、購入しなくとも陳列されている商品で季節を感じたり、予定していなかったものを購入したりすることは大いにありうる。このことは商品数が多いほど、すなわち品揃えが豊富なほど効果的となり、事業者側もこの効果を意識する。移動販売の巡回担当者は積載する商品を検討する際に、売れることではなく季節を感じることを目的として季節の果物や野菜を選択し、さらにあえて利用者の目に留まりやすい位置に陳列するという工夫をしていた。なおこの「目で見て選べる」ということは、本来の目的である商品の選択においても大きな意味を持つ。移動販売のほかに店舗以外の買物空間として宅配が存在し、雨竜町内の住民においても一定の利用がみられたが、その課題として商品のカタログでは大きさや色艶は想像するしかなく、その想像と実際に配達されるものが異なるということがある。こうした想像との乖離を生まないためにも店舗や移動販売の車内で実際に見て判断するということが効果的であり、この意味でも豊富に並べられた商品を見て選べるかどうかは住民にとって重要であろう。

このように豊富な品揃えは、多様な商品からこだわりの商品を手に入れるだけでなく、購入の有無を問わず見て楽しんだり、鮮度の良い生鮮食料品や店舗で製造された惣菜を目で見て手に取って選んだりすることも可能にするという意味において、「買物空間として重視する事項」の一つであると考えられる。

(2) 手に取りやすい価格設定

「買物空間として重視する事項」として価格設定も挙げることができる。住民のなかには、特売の日を狙って町外店舗に赴くなど少しでも安価に購入しようとする声が聞かれた。また移動販売の利用者のなかには町外店舗まで赴くよりも、商品の選択肢は限定されていたとしても自宅の近隣で購入できる移動販売を利用するという意見があり、移動経費と購入商品の価格を天秤にかけていると考えられる。すなわち町外店舗に赴く際の路線バスの運賃や自家用車のガソリン代を考えると、自宅のそばを巡回する移動販売を利用したほうが安く済ませることができるという思考があるといえる。なおコープさっぽろの移動販売「おまかせ便カケル」において陳列されている商品の価格は店舗の価格と同一であるが、このことは移動販売の利用を促している要素の一つであるとも捉えられよう。買物弱者問題の発生要因に経済的要因も含まれていたが、手に取りやすい価格設定が買物空間として重視されることと大いに関係していると考えられよう。

(3) 利用者層に合わせた営業時間

買物空間が営業している時間や、それに伴って買物に費やせる時間も「買物空間として重視する事項」として考慮すべきである。営業時間が長いほど幅広い層の利用者を獲得できると考えられるが、買物空間を存続していくためには供給側にとって採算がとれる営業時間を設定せざるをえない。雨竜町において一時的な買物空間として巡回している移動販売「おまかせ便カケル」は停車箇所につき数分～数十分程度の営業である。4章で示した

ように、短時間ではゆっくりと商品を見たり選んだりする余裕がなく、急かされるように感じるという利用者が存在したように、営業時間の制約は買物空間としては弱点となりうる。また買物に費やす時間として余裕があることは、利用者同士、あるいは利用者と店員（移動販売の場合は巡回担当者）の間でのコミュニケーションの機会を提供することにもつながる。この点からも、買物に費やすことができる営業時間が利用者層に合っているかどうかは買物空間として重要な事項であるといえよう。

(4) 利便性の高い立地

利便性の高い立地も「買物空間として重視する事項」のひとつである。雨竜町において閉店した生鮮食料品店舗は、利便性が高い立地によって、多くの住民が日頃の買物をする空間であり、買い忘れていた商品や当日の料理に使う商品を購入する空間でもあった。その意味で住民にとっての主たる買物空間であり、あるいは町外店舗を主たる買物空間としている住民にとっての補完的な買物空間であったと考えられる。このように多様な位置づけを受容してきた、自宅に近接した店舗が失われたことによって4章のように住民の生活は変化せざるを得なかったことを考えると、利便性の高い立地は買物空間として重視されているといえよう。

5-1-2-3 買物空間として重視する事項の小括

ここまで見てきたように「買物空間として重視する事項」は多様で、そのうちのいずれを最重視するのかは人によって大きく異なる。そしてそのすべてを満たす空間はないため、利用者自身が様々な買物空間を併用することによって埋め合わせていると捉えられる。事業者にとってはこうした多様なニーズを可能な限り実現することが顧客の獲得や長期的な事業継続につながると考えられる。決して容易なことではないだろうが、ニーズを的確に把握するとともに、現状と重ね合わせた分析を継続的に実施していくことが求められていると考えられる。

5-1-3 買物空間への多様な移動手段と購入商品の持ち帰り問題

「買物空間として重視する事項」には、買物空間そのものについてだけでなく、その空間までの充実した移動手段と購入した商品の持ち帰り支援策も含まれると考えることができる。なお移動手段の充実は、買物弱者問題の発生要因に含まれる政策的要因、社会的要因、経済的要因、身体的要因に関連する。このことを踏まえながら、移動手段と購入商品の持ち帰り問題について考えていきたい。

5-1-3-1 多様な移動手段の存在

閉店により必須となった買物空間の変更は、移動手段の再検討にも結びつく。自宅の近くに生鮮食料品店舗が営業していた時には、徒歩や自転車で買物に赴くことができていたものの、閉店後には時間の制約を伴う移動販売や限定的な品揃えに留まる町内店舗の利用以外は、町外店舗まで移動することを余儀なくされた。これによって気軽に買物に赴くことが難しくなると考えられる。

こうした影響は、長距離の移動に抵抗がある高齢者により大きく表れる。買物弱者問題の発生要因である身体的要因の一例として高齢者の足腰の衰えが挙げられるが、これは徒歩や自転車での移動だけでなく、自家用車の運転についてもより大きな不安を招きかねない。状況に応じた瞬時の判断や対応が求められる自家用車の運転を不安に思う人は年齢を重ねるほどに増加し、免許を返納する決断を下す人もいる。その一方で、不安に思いながらもほかの移動手段が充実していないためにやむをえず運転をするという人も少なくない。このことからほかの移動手段を充実させることがより一層求められるといえるであろう。

しかしながら、雨竜町において現状はその理想に逆行する。閉店した生鮮食料品店舗の代替である移動販売やお買い物バスの町外店舗への運行は時間の制約を伴っており、自由度はきわめて低い。さらに路線バスは減便によって利便性が大幅に低下している。これらは買物弱者問題の発生要因に含まれる政策的要因に関連するものであるといえよう。一方で利便性の大幅な低下が見られない移動手段としてはタクシーが挙げられる。タクシーは自宅から利用者が希望する場所まで直接移動できるために、身体能力の低下が見られる高齢者にとって理想的な移動手段である。このタクシー利用に関しては、その利用料の半額を町が助成する事業（タクシー利用助成事業）が行われており、買物弱者問題の発生要因の一つに経済的要因が指摘されていることから考えても、このような施策は買物空間への移動手段の積極的な利用につながっているとも考えられ、肯定的に捉えることができる。

このほかの移動手段として特徴的なのは、近隣に住む家族・親族や知人・友人とともに自家用車で買物に赴く形態である。人口 2,000 人程度の雨竜町の場合、必ずしも全員ではないものの、多くの住民が互いのことをある程度把握しており、またその小さな人口規模での生活において制約が多いことも身をもって自覚している。それゆえに人々のつながりや支え合いが随所に見られ、一人一人が自分にできることを提供することで支え合おうとしていることがうかがえる。3 章において D さんの農家仲間がお互いの農作業を手伝っていたという事例や、G さんが本職に限定せず自転車の修理を請け負うようになったという事例はその一例といえるかもしれない。この点は、買物弱者問題の発生要因の一つである社会的要因とは相反するものである。1 章で示したように社会的要因とは、家族や地域コミュニティによる相互扶助体制の低下が個人負担の増大を招いていることを意味しているが、雨竜町の場合はコミュニティが一定程度機能しており、買物弱者問題の発生要因にはあたらないといえる。一方で被支援者は、D さんが娘に対してもつ意識のように、支援者に遠慮や気遣いを抱いていることもあり、支援や支え合いの難しさがうかがえる。

5-1-3-2 積雪寒冷地における冬季の移動リスク

移動手段の問題は、北海道のような積雪寒冷地の場合、冬季により深刻化する。雪が降り積もり、さらに凍結する路面のために、徒歩であれば転倒のリスクが高くなり、自転車の利用は困難となる。また転倒しないように慎重に歩みを進めることになると、近隣であっても心身の負担は大きくなる。さらに高齢者の場合は一層深刻さが増す。若年層であれば転倒しかけたときに踏み留まることが可能な場合もあるが、足腰に不安を抱えた高齢者には難しく、仮に転倒した場合の影響も大きくなる。このことを考えると、高齢者が冬季に出歩くことに不安を抱くことは想像に難くない。

またこの問題は徒歩に限った話ではなく、自家用車の運転も同様である。凍結した路面での運転では、一瞬の判断ミスや初動の遅れが命取りとなる。このことを自覚している住民、特に高齢者が自家用車の運転を可能な限り避けようとすることは当然であって、冬季には移動手段の充実よりも寧ろ自宅から移動せずに済む、あるいは最低限の移動で買物が完結できるような支援策が求められる。

5-1-3-3 購入商品の持ち帰り問題と買物空間の併用の関係

移動手段に関わって、購入した商品をどのようにして持ち帰るのかということが課題として存在していることが明らかとなった。自家用車や徒歩といった移動手段で買物空間に赴くことができたとしても、帰りには購入した商品を持ち帰る必要が出てくる。それは自宅に近接した店舗であっても遠く離れた町外の店舗でも同様である。自家用車やタクシーといった、自由に荷物を積載して自宅まで輸送することが可能な移動手段を除くと、自分で持ち帰ることができる量が購入できる量となる。このことが重さによって移動販売やお買い物バス、宅配を使い分ける理由とも直結する。

また複数の買物空間を併用する住民のなかに、主たる買物空間と補完的な買物空間を使い分けている人と、いずれの買物空間も同程度に利用している人がいたが、このことも持ち帰りの問題に関連するといえる。すなわち自家用車で移動して、町外店舗を主として利用している住民にとって、近隣の町内店舗や宅配は補完的な位置づけになりやすい。これは、自分の手で持ちきれなくとも店舗から自宅まで自家用車で難なく持ち帰ることができるため、一度に大量に購入することができ、仮に必要なものができたときには近隣の店舗や宅配で補完すれば済むためである。なおこのまとめ買いが必要となったのは、いつでも気軽に買物に赴くことができる町内の生鮮食料品店舗が閉店したためという側面は否めないため、閉店が買物頻度の低下とまとめ買いの促進をもたらしたといえるかもしれない。

一方で複数の買物空間を同程度に併用する住民は、自家用車を利用していない人に多い。すなわち自家用車を利用しないために、移動販売や町内店舗、お買い物バスによる町外店舗を併用することとなり、かつ自分が持ち帰る範囲でしか持ち帰れないために、いずれも大量には購入できない。このように自家用車の利用の有無が大きく関わって、購入した商

品の持ち帰りや、持ち帰れないほどの商品の購入をどのように実現するのかという問題が存在するというわけである。

この解決策の一つは事業者による配達であろう。町内で営業していた生鮮食料品店舗（スーパーB）や一部の町外店舗で実施されているものであるが、利用者は店舗で自由に商品を選んで会計後に事業者に依頼して、自宅まで配達してもらう。これによって利用者は身軽に帰宅でき、自分では持ちきれない量であっても購入できるというわけである。事業者側にとっては負担の増大とも考えられるが、手数料を徴収したり一定額以上の購入者など利用できる層を限定したりすることで対応している。さらにサービスの提供が、利用者の継続的な利用と満足度の向上にも効果的に働くという店舗運営への還元も利点として存在すると考えられる。

5-1-4 居住する町における生鮮食料品店舗の意義

町内に生鮮食料品店舗が存在しなくなるということは、住民の生活を不便にするとともに、居住空間として当然あるべきものの消失という意味で住民の寂しさや外部から人を呼び込む際の足かせにもなりうる。周辺自治体との差別化という意味で、ほかの自治体にならぬ価値を創出するという発想で地域振興をおこなう事例は多い。一方で生鮮食料品店舗の閉店は、あるべきものがないという意味で自治体としての価値の低下につながりかねない。すなわち前者はほかの自治体との比較において、ほかになぬものがあるというプラスの状態だとすれば、後者はほかにあるものがないというマイナスの状態であるといえる。これによって外部からの雨竜町へのまなざしは厳しいものになりかねない。実際に 4-5-2 で取り上げたように、家族が U ターンを提案したものの、息子は雨竜町に戻ることに難色を示したという事例もこの意識が関連していると考えられよう。

さらにこうした考え方は現在居住している住民自身にも影響を与える。住民に多く聞かれた「町のなかでお金が回るようにしてほしい」という意見は、ともに助け合い支え合うという関係を維持し、自分が生活する町への愛着や想いをお金によって表現したいというものであると考えられる。生鮮食料品店舗の閉店によってお金を落とす場所が少なくなるということは、そうした想いを表出する機会が失われることでもあり、住民としての意識の低下につながりかねない。

さらに居住する町において「生かされている」という認識が見られる人もおり、「人生を全うする」ためにも、生鮮食料品店舗が存在し食生活を含めた日常生活が保証されていることには大きな意味があるといえよう。

5-2 主体ごとに要請される意識や行動

前節においては買物環境を整備するにあたって考えるべき「買物空間として重視する事項」や、生鮮食料品店舗の存在意義について整理してきた。これらを踏まえて、本節では住民・行政・事業者という主体ごとに買物空間の整備において要請される意識や行動を検討していきたい。

5-2-1 住民

住民に要請される行動として最も重要であるのは、要望の発信である。買物弱者問題の発生要因である環境的要因や政策的要因に対しては、住民が求めているサービスや改善策を行政や事業者に向けて訴えていくことが必要とされる。個人によって異なるものの、雨竜町においては、こだわりの商品を入手することはできなくとも、惣菜や鮮度のいい生鮮品を扱う買物空間を求める声が多いが、その思いは行政と十分に共有されていない実状がある。こうした意見を住民自身が発信するとともに、既存店舗については積極的に利用し、さらに住民自身が町の構成員としての自覚を持って主体的に町の将来像を描いていく存在となることが求められよう。

また買物弱者に該当しうる高齢者が抱えている3つの問題として、杉田（2008）は「孤独」「経済」「健康」を挙げていたが、このうち「経済」と「健康」については容易に改善できるものではない。しかしながら「孤独」については、既存の地域コミュニティを活用することで回避したり改善したりすることが可能である。本研究の主題ではないために深くは言及しないが、雨竜町においては社会福祉協議会が提供する高齢者の交流機会である「おいでサロン」や同好会活動などが数多く存在しており、聞き取り調査をおこなった住民にとっても貴重な外出機会となっていた。雨竜町においてこうした地域コミュニティが買物支援にも結びついていたように、「孤独」を避けるような取り組みを住民個人として、あるいはコミュニティという集団として実践していくことが買物環境の整備にも関連していくのではないだろうか。

5-2-2 行政

雨竜町では生鮮食料品店舗の閉店後、それに代替するものとして買物空間（移動販売）の整備と移動手段（お買い物バス）の運行を実施している。両者ともに一定の利用者が存在し、買物弱者への支援が機能していると評価できる。住民のなかには現在の対応策は一時的なものであって長期的な支援策としては不十分と指摘する声もあり、住民の要望をくみ取った上でのさらなる支援策の充実が求められると考える。こうした要望の把握は行政の第一の責務であるといえる。

今日の買物弱者問題への支援に関する議論は、生活に必要な商品をどのように届けるのか、あるいはどのようにアクセスするのかといった物流・交通の問題として扱われることが多い。その一方で実践されている支援策の多くが外出機会やコミュニケーション機

会を創出するとともに、毎回の利用者に対しての見守りに近い効果を有しているものであるという意味では、福祉的な文脈で捉えることもできる。雨竜町の場合、お買い物バスは目的地である隣町の生鮮食料品店舗を閉店店舗の代替と位置づけ、そこへの移動手段として機能させている。これによって商品へのアクセスは可能になっているわけだが、買物という行動全体で捉えたときには購入商品の持ち帰りの支援を含めた施策の拡充を期待したいところである。現在は町役場を起点として運行しており、目的地までの最短経路上に停車箇所を設けているが、特に購入商品の持ち帰る必要がある復路においては経路の変更といった柔軟な対応を期待したい。町としては公平性を理由に施策の拡充に消極的な姿勢を見せるが、停車箇所の近隣住民のみが利用しやすい現状も公平であるとは言えない。これに関して町は最短経路での運行と、その経路上での停車箇所の設定を理由に整合性を取ろうとしているが、運行開始から 1 年が経ち需要が明確となったこの時期に見直してみてもいいのかもしれない。お買い物バスの利用者を含めた住民に要望を聞き、それを受けて経路の再検討をおこなうのであれば、手続きとしての公平性は担保されるであろう。このようにして住民の要望を可能な限り実現していくことは行政の第二の責務である。

買物という行為は日々の生活に不可欠なものでありながら、それがなされる買物空間およびそこへの移動手段の多くは民間事業者によって担われている。行政が提供できるサービスには限界があるため、民間事業者が担うことは当然であるといえる。しかしながら民間事業者にとって市場からの撤退は自由であり、採算性などを理由として当該地域における存在意義にかかわらず撤退できる。このことはその利用者である住民と行政にとっては大きなリスクであるといえる。だからこそ行政は事業者に依存するのではなく、適宜連携をとって実状を把握するとともに、必要に応じて支援をおこなうことが求められる。しかし支援の一例である補助金に事業者が依存する体制にならないような、健全な支援に努める必要がある。なお民間事業者の撤退は生鮮食料品店舗に限ったものではなく、重要な移動手段として認識されているタクシーなど多様なものが考えられる。このタクシーも民間事業者によって運行されているために、撤退の可能性は考えられる。また仮に撤退はなくとも、現在自家用車を運転している層が免許を返納するなどしてタクシーに依存するようになったときに、その需要に見合ったサービスの提供がなされるのかは不透明である。こうした多様な民間事業者について、その撤退のリスクを認識した上で、事業者との連携や必要に応じた支援をすることが行政には求められているといえよう。このことは行政の第三の責務である。

仮に民間事業者が地域から撤退となった場合には、それに代わる対応策の検討と施策の実践が行政に求められる。置かれている状況を正確に把握するとともに、撤退後に求められる対応策を住民や商工会をはじめとした関連事業者と連携して協議し、必要な行政サービスを必要な人に適宜提供することが必要である。そしてこの際には民間事業者の撤退が生じることを契機として、町としての長期的なビジョンや将来構想を再検討することも重要であって、これは行政の第四の責務であると考えられる。雨竜町において、生鮮食料品

店舗の閉店後、商業振興対策協議会を立ち上げて対応策を検討し、移動販売の巡回とお買い物バスの運行を開始したことはこの一例といえよう。それまで重要な役割を担ってきた民間事業者が撤退する状況は、行政が現状を検証・分析するとともに、将来設計を見直す機会であるといえる。そしてその将来設計にしたがって実施すべき施策を決定し、進めていくことが必要なのではないだろうか。

ここまでの議論を買物弱者問題の発生要因に照らし合わせるならば、環境・政策・経済・身体的要因に関わって、住民が有する要望を的確に把握し、町のビジョンにしたがってサービスを提供するとともに、町内で機能する民間事業者と連携することが重要であるということである。しかしながらこれだけでなく、社会的要因についても検討したい。雨竜町における買物の支援者として、近隣に住む家族・親族や知人・友人が挙げられたが、この背後にある地域コミュニティの維持は行政の第五の責務として挙げられると考える。行政による支援、すなわち公助は、買物が日常生活に欠かせないものであるため必須であると考えられるが、地域コミュニティによる支援、すなわち共助が果たすことのできる役割も非常に大きいといえる。その主体は当然コミュニティの構成員であろうが、それが維持されるためには行政による支援も重要な意味を持つ。雨竜町の「おいでサロン」や同好会活動といった交流の機会を行政が支援しつつ提供することによって、地域コミュニティは維持され、買物を含めた日常生活における共助の実践にもつながっていくといえるのではないだろうか。

5-2-3 事業者

生鮮食料品店舗をはじめとして民間事業者が撤退する主な理由としては、需要の減少と供給の困難化が考えられる。前者は人口規模の縮小と密接に関連する。人口が減少する状況ではサービスの利用者数も減少すると考えられ、それによって事業としての採算が取れなくなる可能性がある。また需要にはほかの買物空間との関係も大きく影響する。競合となる事業者がより利便性の高いサービスを提供した場合、当該事業者への需要は減少すると考えられる。生鮮食料品店舗の閉店を例にとれば、競合となる店舗がより利便性の高い立地と営業時間において、豊富かつ安価な品揃えで存在していれば、当該店舗の需要は減少する。そして需要が減少した場所では撤退の可能性が高くなり、それに代わる新規参入も難しくなるわけである。

一方で供給の困難化は、人材の安定的な確保が難しくなるといった人の問題と、人件費の負担が大きくなったり設備投資の費用が回収できなくなったりするといった資金の問題を意味している。営業時間を長くすれば、より多くの利用者を取り込めるかもしれないが、それだけ従業員は多く必要となり人件費もかさむ。人口の減少によって従業員の確保はさらに困難になり、十分な売り上げが出なければ人件費の負担は大きくなり、事業者として事業の継続は厳しくなる。事業をおこなうにあたっては、生鮮食料品店舗でいえば陳列棚

や冷蔵庫などの設備を適宜更新する必要があるが、それにかかる費用が回収できる見込みがない場合には設備投資を行わないという判断を下すこととなり、それは店舗の閉店を意味する。

このようにして民間事業者は市場から撤退する可能性があるわけであるが、その撤退の判断自体は民間事業者である以上、事業者に委ねられている。しかしながら、買物環境に関わる生活に密着した問題であるために、事業者は自由にいつでも撤退していいとはいえない。雨竜町の場合、唯一の生鮮食料品店舗であったスーパーBの閉店告知が閉店の1ヶ月前であったことに批判があった。告知が遅かったために行政や商工会をはじめとしたほかの民間事業者が対応策を検討する時間が十分に取れなかったとともに、住民も閉店を予想していなかったために衝撃が大きかった。仮にスーパーBの閉店告知がスーパーAのように数年単位で前倒しされていれば、現在の買物環境は違っていた可能性がある。すなわち民間事業者が撤退するとしても、その事業が地域において果たしてきた役割や存在意義を自覚するとともに、機能を代替する後継者の存在を意識した対応が必要であると考えられる。

また既存店舗においては、住民のニーズを可能な限り把握するとともに、それを実現していくことが求められる。前節において「買物空間として重視する事項」を整理してきたが、こうした住民の要望を認識し、それに対応していくことで利用者数や売りに反映される可能性がある。なお事業の継続を考えると、採算性を高めていくことが必要であって、それが売りの拡大とコストの削減によって実現できるとすれば、後者のコスト削減はときに住民の要望と対立することも考えられる。たとえば、利用者の少ないサービスの提供について、コスト削減を理由にやめるのか、利用者の要望にしたがって継続するのか、難しい判断を求められることもありうる。これは「事業としての存続」と「利用者が抱いている要望の実現」の両立の難しさを意味しており、このような際には事業者だけでなく住民や行政と連携をとりながら方向性を合わせて決断を下していくことが重要なのではないだろうか。

6 おわりに

本研究では、町内唯一の生鮮食料品店舗が閉店し、町内に生鮮食料品を扱う買物空間が存在しなくなった状況において、住民が限られた買物環境をどのように利用し、それぞれの買物空間や移動手段にどのような認識を抱いているのを整理することを通して、買物環境を整備するにあたって必要となる視点や認識を明らかにしてきた。

2 章では調査対象地である北海道雨竜郡雨竜町における生鮮食料品店舗の閉店前後の買物環境を整理した。買物環境を買物空間と移動手段に分類し、それぞれの事業の実態や特性、運行主体を踏まえた上で、3 章では住民による買物環境の利用の実態とそれらへの認識について、日々の生活や人生経験と合わせて検証を試みた。さらに 4 章では、聞き取り調査で得られた見解や利用実態を踏まえながら、生鮮食料品店舗の閉店の影響とそれぞれの買物空間に対する認識を、2 章で整理した買物空間ごとに検討した。最後に 5 章では、買物環境の整備において考えるべき視点として住民が「買物空間として重視する事項」を整理するとともに、居住する町に生鮮食料品店舗が存在する意義について言及し、さらに住民・行政・事業者という異なる主体において要請される意識や行動を明らかにした。

町内から生鮮食料品店舗が撤退することは、日々の生活に密接に関わる買物の利便性を低下させるために、その利用主体である住民、町の将来を考える行政、住民の買い支えによって存続している事業者のいずれにも大きな影響を及ぼす。また住民が買物空間に求めるものは、品揃えから価格、買物に費やせる時間、立地と多岐にわたり、さらにその買物空間への多様な移動手段と、購入した商品の持ち帰り支援策も必要とされる。こうした要望を住民が行政や事業者が発信していくとともに、行政や事業者は綿密な連携をとりながら可能な限り実践していき、町全体として目指す方向性を共有していくことも重要である。

本研究では、住民の見解を数多く収集し、その重なり合うものを 4 章および 5 章のように体系化して捉えるとともに、多くの議論では淘汰されてしまう属人的な見解やそれを裏付ける経験を拾い上げることにも注力し、それを 3 章で扱うことで複眼的な議論を試みた。当然こうした属人的な見解や経験は個人の数だけ存在するために、より多くを収集することで新たに見いだせるものもあると考えられる。

また本研究の課題として、聞き取り調査の対象は移動販売やお買い物バスが運行している市街地に限定され、農村部で暮らす農業従事者への聞き取りが手薄であったことが挙げられる。農村部は自家用車の保有が必須となる地域であるが、こうした地域での買物環境への認識を問うことでより包括的な理解につながると考えられるため、今後の課題として検討していきたい。

参考文献

- ・ 秋月優里・真鍋陸太郎・村山顕人・小泉秀樹, 2020, 「移動型サービスを受け入れる空間利用のあり方：都市部・郊外部における移動販売の事例調査から」『都市計画論文集』 55(3):303-310
- ・ 浅井秀子・熊谷昌彦, 2014, 「中山間地域における買物弱者対策に関する取り組み：鳥取県江府町の事例」『日本建築学会技術報告集』 20(44):269-272
- ・ 石原肇, 2019, 「大阪府河内長野市における移動販売に係る公民連携の現状」『大阪産業大学論集 人文・社会科学編』 37:43-54
- ・ 石原肇, 2020, 「複数の移動販売事業者が活動する大阪府千早赤阪村の地域的特性と政策的課題」『大阪産業大学論集 人文・社会科学編 38』 63-74
- ・ 井上隆, 2018, 「小売業の新潮流 買物弱者支援手段としての移動販売車：社会的有用性と事業継続性」『青森大学付属総合研究所紀要』 19(1):17-28
- ・ 岩間信之・田中耕市・駒木伸比古・池田真志・浅川達人, 2016, 「地方都市における低栄養リスク高齢者集住地区の析出と移動販売車事業の評価：フードデザート問題研究における買物弱者支援事業の検討」『地学雑誌』 125(4):583-606
- ・ 内田早紀・貞広幸雄, 2021, 「移動販売の実態把握と分析：東京都における事例」『都市計画報告集』 20(3):284-291
- ・ 雨竜町, 1990, 『雨竜町百年史』
- ・ 雨竜町, 2023, 『広報うりゅう 2023年10月号』 843:14-15
- ・ 雨竜町, 2023, 『広報うりゅう 2023年11月号』 844:7
- ・ 雨竜町, 2024, 『広報うりゅう 2024年1月号』 846:8
- ・ 雨竜町, 2024, 『広報うりゅう 2024年3月号』 848:7
- ・ 雨竜町社会福祉協議会, 2024, 『雨竜町高齢者サービスガイド 令和6年度版』
- ・ 雨竜町商工会（うりゅうふれあいカード会）, 2022, 「令和4年度 地域・まちなか事業効果アンケート調査（UPカード及び買物に関するアンケート調査）」
- ・ 雨竜町商工会（うりゅうふれあいカード会）, 2023, 「令和5年度 地域・まちなか事業効果アンケート調査（UPカード及び買物に関するアンケート調査）」
- ・ 大伏玄泰・森傑・野村理恵, 2018, 「移動型サービスの利用を中心とした生活構造に関する基礎的研究：深川市納内町の移動販売事業に注目して」『都市学研究：北海道都市地域学会研究論文集』 55:17-24
- ・ 小熊仁, 2023, 「地方都市における買物困難人口の推計と買物環境改善に向けた住民の意識：群馬県高崎市の事例」『流通』 52:1-14
- ・ 金田優希・田畑智博, 2023, 「利用者の意識や買物行動からみた買物弱者対策としての移動販売事業の展開に関する考察」『都市計画報告集』 22
- ・ 倉持裕彌・谷本圭志・酒井裕規・土屋哲, 2015, 「官民の役割分担に着目した移動販売の持続可能性の改善に関する考察：中山間地域を対象として」『運輸政策研究』 18(2):2-

- ・ 経済産業省, 2015, 「買物弱者・フードデザート問題等の現状及び今後の対策のあり方に関する調査報告書」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/150427_report_2.pdf
(最終閲覧日: 2024 年 12 月 15 日)
- ・ 経済産業省, 2015, 「買物弱者応援マニュアル ver3.0」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/150427_manual_2.pdf
(最終閲覧日: 2024 年 12 月 15 日)
- ・ 佐藤伊織・清水池義治, 2020, 「食料品アクセス問題に対応した公営スーパーの成立要因: 北海道北竜町の事業を事例に」『農経論叢』73:1-10
- ・ 杉田聡, 2008, 『買物難民 もうひとつの高齢者問題』大月書店
- ・ 生活協同組合コープさっぽろ「CSR レポート・SDGs BOOK 2024」
<https://www.sapporo.coop/about/docs/SDGs2024.pdf>
(最終閲覧日: 2024 年 12 月 15 日)
- ・ 田口広樹, 2017, 「買物難民に向き合うソーシャル・ビジネス: 移動スーパーとくし丸」『マーケティングジャーナル』36(3):118-132
- ・ 農林水産省, 2024, 「『食品アクセス問題』に関する全国市町村アンケート調査」
https://www.maff.go.jp/j/shokusan/eat/attach/pdf/access_genjo-9.pdf
(最終閲覧日: 2024 年 12 月 15 日)
- ・ 原田晃樹, 2018, 「買物弱者の実情と支援の課題」『北海道自治研究』588:2-9
- ・ 藤澤研二, 2014, 「試行錯誤が続く買物弱者対策: 対症療法と体質改善の並行実施が必要」『江戸川大学紀要』24:395-413
- ・ 北海道厚生局「北海道厚生局管内における自治体の取組について 雨竜町 買物支援に関する取組(移動支援関連事業)」
<https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/hokkaido/000354550.pdf>
(最終閲覧日: 2024 年 12 月 15 日)
- ・ 北海道新聞「唯一の生鮮品店あす閉店*雨竜町*北竜の店へ送迎バス」朝刊 地方(空知) 15 面, 2023 年 10 月 12 日
- ・ 北海道新聞「『ビレッジストア』きょう閉店*従業員確保難しく*新十津川」朝刊 地方(空知) 17 面, 2023 年 10 月 18 日
- ・ 北海道新聞「高齢者支える買い物バス*雨竜から北竜まで無料送迎*週 1 往復 平均 14 人/憩いの場にも」朝刊 地方(空知) 14 面, 2024 年 7 月 11 日
- ・ 堀籠悠河・窪田亜矢, 2023, 「最寄り品アクセス困難解決を支援する主体のなす相互関係に関する研究: 地方中規模都市のコンパクトシティにおける日常生活環境整備に係る補完に向けて」『日本建築学会計画系論文集』88(804):524-535
- ・ 読売新聞「[生活ドキュメント] 買い物難民(1)~(8)」朝刊 全国版 15 面, 2009 年 6 月 2 日~12 日
- ・ 若林英里・玉木志穂・小峰彩奈・菊島良介・大浦裕二, 2022, 「移動販売車導入による高齢者の買物支援者および買物被支援者への影響: 東北地方の中山間地域の自治体を事例として」『農業経営研究』60(3):45-50

参考 Web ページ

- ・一般財団法人製品安全協会「シルバーカー」
<https://www.sg-mark.org/product/no-0075/>
(最終閲覧日：2024 年 12 月 19 日)
- ・雨竜町「買物支援」
<https://www.town.uryu.hokkaido.jp/kurashi/5/40/>
(最終閲覧日：2024 年 12 月 13 日)
- ・経済産業省「買物弱者対策支援について」
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/kaimonopakusyashien.html>
(最終閲覧日：2024 年 12 月 15 日)
- ・空知中央バス・北海道中央バス「2023 年冬ダイヤ時刻表」
<https://www.sorachi.chuo-bus.co.jp/wp-content/uploads/2023/11/20231201Jikokuhyo.pdf>
(最終閲覧日：2024 年 11 月 15 日)
- ・中央バス「2024 年夏ダイヤ時刻表」
https://www.chuo-bus.co.jp/city_route/course/common/images/pdf/TAKIKAWA.pdf
(最終閲覧日：2024 年 11 月 15 日)
- ・中小企業庁「フランチャイズ事業を始めるにあたって」
<https://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/2021/download/r3fy-FC-all.pdf>
(最終閲覧日：2024 年 12 月 19 日)
- ・農林水産省「食品アクセス（買物困難者等）問題ポータルサイト」
https://www.maff.go.jp/j/shokusan/eat/syoku_akusesu.html
(最終閲覧日：2024 年 12 月 15 日)
- ・農林水産政策研究所「食料品アクセスマップ」
https://www.maff.go.jp/primaff/seika/fsc/faccess/a_map.html
(最終閲覧日：2024 年 12 月 15 日)

謝辞

本研究の遂行にあたり、多くの方々にご協力いただきました。

雨竜町住民課や産業建設課、社会福祉協議会、商工会、コンビニ C を経営する個人商店の担当者の皆様、そして住民の皆様には、複数回にわたる聞き取り調査ならびに資料の提供を快くお引き受けいただきました。また生活協同組合コープさっぽろの移動販売の巡回担当者様をはじめ、移動販売事業部や広報部の担当者様には、迅速に対応してくださり、充実した調査を実現することができました。ご協力いただきました皆様、本当にありがとうございました。

そして、丁寧な指導と適切な助言をいただきました指導教員の宮内泰介先生をはじめ、地域科学研究室の先生方には、研究の方向性や議論の展開に関して数多くの助言をいただき、深く感謝しております。また地域科学研究室のメンバーや知人には、活発な議論や助言をしていただき、精神的な支えでもありました。ありがとうございました。

改めて、研究の遂行にご協力いただいた皆様に、心より感謝申し上げます。