

第3回 スマートウェルネス三条推進会議（知的支援基盤）開催概要

■日 時：平成24年10月1日（月） 15:00～17:20

■会 場：三条市役所 2階大会議室

■出席者：久野議長、松原委員 ※羽藤委員、谷口委員、川中委員欠席

TWR・筑波大学

安藤、秋田、田辺、吉澤

三条市

國定市長、渡辺福祉保健部長

福祉課（駒形、佐藤、片野、目黒）高齢介護課（鶴巻）

健康づくり課（波多野、栗林、佐藤、麦倉、野口、佐々木、飯田）

営業戦略室（石黒）地域経営課（小出）環境課（太田）建設課（渡辺、山井）

政策推進課（近藤）情報政策課（坂田）学校教育課（高橋）

報道機関 三条新聞社、NCT

■概要

(1)開会挨拶

市長

- ・（出席委員が少ないが、）各委員ともお忙しい中、再度の日程調整も大変であることから、あらかじめ各委員間ですり合わせの上、久野議長から代表で整理をしていただき、本日第3回を開催することができた。
- ・抽象的な段階から、実際の調査で見えてきた課題について、精緻な検討の段階に入った。
- ・今日は、実際の取組を進める前に、現状について関係者間で共有する場になる。ぜひ、素晴らしい成果が得られることを期待したい。よろしくお願ひしたい。

(2)本日のアウトカム

久野議長

- ・今日は、ある程度施策につながっていくポイント、方向性を絞って持ってきたが、まだ、シートが40から50枚くらいあるので、最終的な結果は改めて別に示したい。
- ・また、松原委員は、交通面からのまちづくりの専門なので、今日は後程、プレゼンをお願ひしている。施策立案の参考にさせていただきたい。
- ・具体的政策立案のヒントを示したい。答えまでは出せない。そこは皆さんの役目になる。
- ・前回は踏まえて、もう少し踏み込んだたたき台を示して議論していきたい。

・現状の観点だけでなく、高齢化、人口減を踏まえ 10 年を見据えた課題を見える化した上で、政策順位の議論をしたい。

(3)三条市住民調査の最終報告及び提言

【小学校区別比較検討～三条小学校区と四日町小学校区～】

久野議長

・まず、SW 三条の取組の中で介入地区となる三条小学校区、対照地区となる四日町小学校区を地区別に比較検討した。

P 4-5 属性、健康状態、ヘルスリテラシーについて

・65 歳未満では、居住年数が 20 年以上の人の割合についてのみ、両地区で統計的な有意差が見られた。三条小学校区は約 8 割、四日町小学校区は約 6 割であった。両地区は非常に似ていると言える。

・65 歳以上でも、同様の結果が見られた。退職した人が、新たにまちなかに来て居住するといった傾向は余りないと推測される。また、三条小学校区は独居世帯が多い傾向が見られた。

・属性、健康状態、ヘルスリテラシーについては、両小学校区で大きな差はなく、今後の取り組みを評価する際に四日町小学校区は三条小学校区の比較対象として問題はないと考えられる。居住年数のみ、四日町小学校区の住民と比べて三条小学校区の住民の方が統計的に有意に長かった。これは 65 歳未満であっても 65 歳以上であっても、同様の結果であった。

P 6-7 身体活動量について

・身体活動量については、両小学校区で大きな差はなく、今後の取組を評価する際に四日町小学校区は三条小学校区の比較対象として問題はないと考えられる。65 歳未満では、定期的な運動意図を有する人の割合が、三条小学校区の住民と比べて四日町小学校区の住民の方が統計的に有意に高かった。一方、65 歳以上では、自宅近くの商店街を利用している人の割合が、統計的に四日町小学校区の住民と比べて三条小学校区の住民の方が高かった。

・今回は、歩数だけでなく活動量にも注目してほしい。走る場合と歩く場合で、歩数が同じでも消費エネルギーには差が出る。Ex. (エクササイズ) という指標は強度も加味しており、1 週間で 23Ex.の達成がメタボリックシンドローム予防のために厚生労働省で推奨された値である。

・本調査結果では、三条市民の身体活動量は健康増進に必要な量を満たしていなかった。歩数にして 1 日約 4,000～5,000 歩が足りていない状況であった。

・外出日数は、65 歳未満・以上ともに小学校区に差はなく、月 20 日以上あるが、主な移動手段に徒歩を選択している人は少ない。

P 8-9 社会活動、歩行環境について

- ・ 65 歳未満では、ソーシャルキャピタルに差は見られないものの、地域活動へ参加している人の割合は、四日町小学校区の約 5 割と比較して三条小学校区の方が約 7 割と有意に高かった。また、マルシェへの参加している人の割合や定期市を利用している人の割合、デマンド交通を利用している人の割合についても同様の結果が見られた。
- ・ 歩きたくなる環境整備があると感じている人は、四日町小学校区ではほとんど見られなかった。また、三条小学校区では、約 8 割の人が運動実施者を見かけると回答していた。これは特徴的な傾向であった。
- ・ 65 歳以上では、65 歳未満と同様の結果が見られた。加えて、ソーシャルキャピタルは、「ネットワーク」について三条小学校区が統計的に有意に高かった。なお、運動実施者を見かける割合が両地区ともに 6 割以上というのは、やはり高く、特徴的であった。

P 10-11 目的別に見た外出日数について

- ・ 65 歳未満では、趣味にかける日数のみ三条小学校区の方が有意に高かった。
- ・ 65 歳以上では、趣味に加えて友人・知人に会う日数について三条小学校区の方が有意に高かった。
- ・ 総合的に、両地区は非常によく似ており、介入効果を見る上で四日町小学校区を対照地区に選んだことは適当であったと言える。

P 12 三条市への提言（1）

- ・ エビデンスに基づく推奨身体活動量を満たす住民の増加策の構築が必要
久野議長
- ・ 23 Ex./週を満たす住民を増やす必要がある。

【年代別比較検討～65 歳未満と 65 歳以上～】

P 13 身体活動量について

- ・ 調査対象者の身体活動量は、総歩数に関しては、推奨の 8,000 歩に絶対値で足りない。活動量も推奨の半分程度。23 EX の達成者は 1 割。ここを増やす必要がある。

P 14 健康状態について

- ・ 生活習慣病、運動器疾患、サルコペニア肥満、低体力の該当者、精神健康度が低い人の割合はいずれも 65 歳以上が有意に高かった。
- ・ 肥満よりも寿命にも関連する低体力（虚弱）者の割合を下げることは、今後の問題となり得る。

P 15 身体活動量の見える化の重要性について

- ・ 定期的な運動意図がある人が約 7 割いるが、その中で健康のために必要な運動量を達成できていると思う人が約 4 割程度であった。さらに、その中で 23 Ex. を満たす人の割合は 2.4 割程度であった。
- ・ 健康のために必要な運動量を達成している、自身は運動できていると思っている人が、

実はそうではないというギャップが問題である。

- ・自身の現状の運動量を見える化し、実際の身体活動量を市民に知ってもらう必要がある。
- ・広報さんじょうの特集を読ませてもらったが、歩数計を付けたことで、自身の身体活動量を気にするようになったという記載があった。例えば、60歳か70歳以上の方には、歩数計を配布するといったことも考えられるのではないか。

*質疑

市長

- ・23EX/週は、どの程度の運動なのか。

久野議長

- ・歩数では1日約8,000歩で達成可能である。加えて、筋トレを週3回程度やれば達成できる。市民にどれ位やれば良いのかを具体的に見せることも大事である。

市長

- ・1日8,000歩が、いわゆるしっかり歩数でなくても良いとしたら、仮にしっかり歩数なら、どの位で良いことになるのか？

久野議長

- ・基本は8,000歩で変わらない。必要条件としては、10分以上の連続歩行が入っていても、トータル歩数で良いが、十分条件としては入っている方が良いというエビデンスがある。
- ・歩数の目安は10分で1,000歩となり、8,000歩なら80分となる。職場の中で3,000歩程度となるのではないか。ただし、車通勤の人は厳しいかもしれない。通勤を車から公共交通に変えれば、それほど厳しくはないだろう。
- ・今、久野塾で塾生に1週間、車をやめて公共交通等を使う宿題を出している。そうすると通勤時間が1時間になって大変という人もいるが、東京では、それほど珍しいことではない。

P16 三条市への提言(2)

高齢者において、車ではなく歩いて暮らしている住民の虚弱度や疾患リスクが高いことが判明⇒必ずしも元気だから歩いているのではない可能性

この層への個別処方による健康づくり対策(健康運動教室)は、危急の課題である。また、この層の大部分の住民は、車の運転はしていないため歩いて行ける距離に運動教室の設置が求められる。

久野議長

- ・前回、予想以上に、高齢者が歩いているという市長からの指摘があった。そのため、元気な高齢者が増えているという期待を持ち調べた結果、実際は、元気だからではなく、虚弱により移動の選択肢が徒歩しかない可能性が高いことが分かった。高齢者は積極的

な理由で徒歩を選んでいるわけではないことが推察される。

- ・サルコペニアや低体力が懸念される 70 歳以上の方への対策は、危急の課題である。
- ・三条小学校区エリアは、健康運動教室が徒歩圏内にないため、公共交通の仕掛けも必要ではないか。

P 1 7 主な移動手段について

- ・後期高齢者は、約 6 割が移動手段に車を使っていなかった。

(国定市長→この傾向は 65 歳~74 歳でも同じか？ 筑波→調べて回答する。)

P 1 8 主な移動手段別に見た対象者の特徴について

- ・n 数は少ないが、75 歳以上の独居者のうち、車を使っている人の割合はゼロであった。また、車は所持しているが免許は持っていないことが分かった。車は家族が持っているだけで、本人は主に歩いていることが予想される。外出頻度は、移動手段で統計的に有意な差は認められなかった。
- ・徒歩や自転車を選択した人は、近隣商店街は利用しているが、魅力的な商品は余りないという回答していた。

(国定市長→この傾向は 65 歳~74 歳でも同じか？ 筑波→調べて回答する。)

P 1 9 主な移動手段別に見た対象者の 1 日当たりの平均歩数について

- ・75 歳以上では、徒歩の人の歩数が一番少ない結果であった。車の人は元気で、目的地にて歩いているのに対して、徒歩の人は家の周辺しか歩いていないことが予想される。(n が増えると、この傾向が更に見えるかもしれない。)他の年代の傾向と異なるため、75 歳以上はやはりターニングポイントであると言える。
- ・これまで 75 歳以上の人のデータは、比較的健康的な人だけをとらえていたかもしれない。実際はここでガクンと落ちるのかもしれない。75 歳以上、75 歳未満で疾病予防の対策は別に考えないといけないのではないか。

P 2 0 主な移動手段別に見た対象者の健康状態について

- ・元気な人が移動手段に徒歩を選択しているわけではない。
- ・75 歳以上では、徒歩の人のロコモティブシンドローム、骨粗しょう症、低体力該当者の割合が有意に高かった。
- ・車を運転しない=弱くなった証拠となるのではないか。移動手段に徒歩を選択している人の割合が増えているから良い、人々が健康になるということではないと考えられる。ただし、外出日数を考慮すると、閉じ込もっているわけではないため、筋力が付けばもっと動くことができるはずである。筋力は筋力トレーニングによって何歳になっても増やすことができるため、年齢は関係ない。健康運動教室で 70 歳以上用のプログラムがあっても良いのではないか。さらに、教室は徒歩圏内に作るべきである。
- ・これらの結果は、国保の医療費には直接関係しないものの、介護には関係する。

(国定市長→この傾向は 65~74 歳でも同じか？ 筑波→調べて回答する。)

*質疑

市長

- ・ロコモ、骨粗しょう症、低体力の対策は、筋トレということだが、その場合の目標は、23Ex/週なのか？

久野議長

- ・週23Ex.以上という基準はメタボリックシンドローム予防の基準であり、直接は有効ではない。歩くことは寝たきりの原因ともなる脳卒中予防には効果があるが、歩くことに加えて筋トレを実施し、筋肉量を維持することも必要である。
- ・歩くことがすべてを解決しない。特に75歳以上の筋力トレーニングが必要である。

市長

- ・ちょっと混乱する結果。(75歳以上は) 徒歩の人の方が状態が悪いということになる。

松原委員

- ・(高齢者で) 車を利用するという事は、社会的活動が活発な人。精神的にも体力的にも維持できていて、活動領域が広いということ。興味深い結果である。

市長

- ・車利用者のソーシャルキャピタルが高いということになるのか。(←そのとおり 筑波)

久野議長

- ・75歳以上から差が出やすいと言える。

P 2 1 三条市への提言(3)

75歳以上の高齢者が増える社会は、①現役世代対策(まず歩数量の増加対策)自動車利用を制限できる施策が必要 ②70歳以上のサルコペニア予防対策(個別処方による筋力トレーニング) ③子供世代の知識向上(親世代にも波及効果)が施策の3本柱

久野議長

- ・①働いている世代は、通勤手段の選択が重要。②個別処方が重要。③こうした施策を動かすのは、子供世代への働きかけが大事。首長研究会でも欠けていた視点

P 2 2・2 3 主な移動手段別、車利用に対する考え方について

- ・65歳未満では、バス・電車を「便利にすべき」と考える人の割合では、移動手段別に統計的な有意差は見られなかった一方で、「利用すべき」だと考える人の割合では有意な差が見られた。
- ・車・バイクの利用者は約9割が車利用を控えることが難しいと回答していた。これを変えることは簡単なことではない。徒歩の人でも6割以上が控えるのは難しいと回答した。ただし、車利用を控えようとしている人も2割くらいはいる。
- ・65歳では、徒歩の人は7割以上の人が意識的に歩こうとしていた。また、移動手段に関わらず、住民はバス・電車を残すことには肯定的だが、利用するかという質問に利用すると答えた人の割合は徒歩以外の人について有意に低かった。

P 2 4 車やバイクを控えることが難しい人の車を使用する理由について

- ・早いという回答の割合が圧倒的に1番多く、続いて楽、快適、歩いていけない、荷物があるという順が多かった。この実態をとらえておく必要がある。

P 2 7 三条市への提言（4）

基本的な考え方 既存施策の徹底と、新規施策の融合が重要（例）歩いて行ける、あるいは公共交通を利用して行ける健康運動教室の展開⇒教室会場の戦略的配置とデマンドタクシー等との公共交通網の有機的配置。新規施策としては、①自動車利用を減じるまちの構造の構築 ②価値観の変容（ヘルスリテラシー向上策を含む）

久野議長

- ・病院やスーパーとともに、健康運動教室も歩いて行ける所に配置すべき。

P 2 9 健康運動教室への参加経験有無と身体活動量について

- ・継続中の人はそうでない人と比較して有意に身体活動量が高かった。さらに、退会者でも、参加経験のない人と比較して身体活動量が高かった。運動教室への参加は身体活動量の増加につながる。また、継続中の人と比較して退会者の身体活動量が低下していることから、運動教室への参加を継続できる仕掛けが必要と考えられる。

P 3 0 生活関連施設の分布について

- ・主な施設を地図上にプロットした。スーパー、コンビニを円の中心とし半径500m（高齢者は10分で500mが標準）の円を描いた。こうして見ると、三条小エリア全体は、おおむね半径500m圏内に入っている。健康運動教室は、体育文化センターが最も近いが徒歩圏外である。

P 3 1 健康運動教室の1会場当たりの40歳以上人口について～三条市と見附市～

- ・会場当たり人数は見附市の方が少ない。実際、会場も小規模が多く、家から歩いて行ける距離にある。参考にできるのではないか。

P 3 2 健康運動教室会場の配置状況

- ・見附市は小学校区単位で実施している。三条市は、始めた当時は私もこれでいいと思っていたが、SWCを進めていく中で、やはり歩いて行ける場所にあるべきと思い直している。

*質疑

健康づくり課

- ・現状では、三条小学校区に近い健康運動教室は体育文化センターだが、学区内に薬局型の教室が1か所ある。また、教室の送迎についても取り組んでいるところ。また、高齢者の筋トレに関しては、さんちゃん健康体操にも取り組んでいるところである。

高齢介護課

- ・さんちゃん体操は、希望者には会場までマイクロバスで送迎を実施している。また、定期的にやっている教室で、三条小学校区に近いのは厚生福祉会館（エリアから約1キロ程度）

久野議長

・現在の取組は理解している。一方で、では、その効果は？と聞きたくなる。やはり会場にしても、市の都合を優先しているのではないか。市民はもっと近くが良いと思っているのではないかということも考えるべき。

健康づくり課

・施策としてのベースはあると考えている。さらに有効利用を検討していきたい。

久野議長

・さんちゃん体操の参加者層は？

高齢介護課

・一次予防事業の範疇なので介護に至らない人。特定高齢者ではなく一般の高齢者

P 3 3 総合特区スマートウエルネスシティ基本コンセプト

久野議長

・地方分権の流れで道路構造条例の制定が必要になっている。ここにSWCの考え方を入れることができないか。これを提言したい。

P 3 4-4 2 まちづくりについて～道路整備～

- ・ポイントは、生活道路の歩行者優先化
- ・道路の8割は市町村道だが、道路交通法では、生活道路も車道と考えられている。道路は車のためという位置付け。その考え方を変えることが大事。これからは歩車共存道路の考え方。車を排除するものでない。車歩ではなく、歩車の共存である。
- ・安全面から見ても、幹線道路より生活道路での交通事故が多い。この解決が重要
- ・その考え方の中で、自動車を抑制する装置の導入や安全確保のための空間整備など、快適な空間を造ることとあわせて重要になる。
- ・SWCではないが、金沢市が先行して条例の準備をしている。観光的な魅力を高める視点ではあるが、参考になるもの。
- ・ゾーン30も検討されていると思うが、それは1つの仕掛けであって、併せて人が出かけるソフトの仕掛けも必要
- ・欧州では、子供のスクールゾーンを含め、ゾーン20もある。そこで、子供が道路に絵を描いて遊ぶ光景を見た。その意味では、小路も良いインフラ。三条小エリア内にも多い。そうした空間の活用は良いモデルとして発信できる。
- ・住民理解を得る仕掛け。三条が変わろうとしているシンボリック仕掛けになると良い。変わってからではなく、変えていく視点

(4)その他 松原委員から海外事例の紹介(別紙P P資料参照)

*質疑

市長

・道路構造条例は、今後前向きに検討していくが、日本で道路が歩行者優先であるという

議論をする場合は、道路交通法の世界でもあるのか？

松原委員

- ・そうなる。したがって、道路構造条例を作るときは警察との協議は必要である。

市長

- ・歩車共存の考え方であれば、道路交通法には抵触しない。

久野議長

- ・今、できる事という意味でも歩車共存。それを超えると道交法の世界になる。そうなる
と、特区の規制緩和の話になっていく。

松原委員

・ヨーロッパは、基本的にコンパクトにまちを造る。機能が詰まっている。その中で用事が足りる。その上で車を抑制していく。公共交通を整備する。結果、面的な歩行区間を整備するという考え方。車は便利なので、抑制し、公共交通を使ってもらうためには、ムチの部分も必要。(駐車料金が高等いなど)

・日本の自由が丘でも同様の取組がある。土日を歩行者天国にして車を入れない。道路幅が狭い方が、人のにぎわいが出てくる。新宿でも銀座でも歩行者天国を活用している。

・都市交通、地域交通は、本来、基礎自治体の仕事。車は基本的には便利。否定はしない。あくまで使いこなしていく。考えの幅がある。行政には限界があるが、首長は、がんばればいろいろなことができる。

- ・住民との合意形成は重要。まず、できるところからやっていくことが大事
- ・中心市街地以外に、住宅回りで日常的な歩く空間づくりも必要

久野議長

- ・75歳以上と60歳代の対策は分けて考える必要がある。
- ・既存施策について、改めてあるべき姿を考える必要がある。
- ・まず歩くこと。そして筋トレ。両方を位置付けて連関性を整理していく必要がある。
- ・関係者の抵抗を乗り越える強い信念が必要。(欧州の公共交通の収支は、利便性を確保するため5分間隔で運行しており赤字。それでも合意形成できている。)
- ・必要性は分かっているでも変えられない人に変えてもらう。変わっても良いと思わせる。複数の施策の組合わせで変えていく。何から始めていくか、今後も一緒に検討していきたい。

終了