

第4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25年3月29日（金） 13：30～16：00

■会 場：三条市役所 2階大会議室

■出席者：久野委員（議長）、松原委員、小林委員、川中委員

※羽藤委員、谷口委員、中村委員欠席

TWR・筑波大学

塚尾・安藤、秋田、田辺、吉澤

三条市

國定市長、宗村市民部長、長谷川経済部長、土田建設部長、

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（栗林、麦倉）

営業戦略室（石黒）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 無

■概要

(1) 新任委員挨拶

小林委員

- ・昨年3月に着任し、2年目を迎える。國定市長に依頼を受け、今回4回めから参加させていただく。道路を車から歩行者に移す、非常によい考え。住宅街を自由に歩いて、絆を深め、健康になる。非常によい考え。我々としても警察でもゾーン30の取組等進めているが、協力していきたい。

(2) 議長挨拶

久野議長

- ・警察署長さんから良いお言葉いただき、新年度からもいいスタートを切れそう。
- ・昨年、調査させていただき、これまでも三条小学校区のデータに基づき議論してきたが、総合特区の取組ということで、他市のデータも出てきたことから、その辺りの比較を試みたい。
- ・また、小林委員に参加いただいたことで、是非、議論に入っただき進めたい。

(3) 開会挨拶

國定市長

- ・今回は小林署長さんに委員に加わっていただいたの開催。スマートウェルネス首長研究会でも、どこの市町村でも警察との関係を悩んでいる。おかげさまで三条市は、三条警察の皆さんにご理解をいただいております、研究会でも話をさせていただいている。
- ・警察への甘えが過ぎた反省もあり、お願いばかりするのではなく、一緒になって、この街の方向感を見出していく、議論に参画いただきながら、できること、できないことを明らかにして、プランづくりに参加いただくことが大切。コミュニケーションなくして前進はない。
- ・小林署長さんに快くお引き受けいただき、感謝申し上げます。
- ・来年度施政方針でも挙げさせていただいたが、ゾーン30の設定にはじまり、道路を再び歩行者の手に取り戻す取組を通じて、健康なまちづくりを実現していきたい。
- ・また先日、久野先生、松原先生とともに欧州を視察した。視察の報告もいただけるように聞いている。
- ・今日は、本年度最後の営業日で、1週間前に新体制の人事異動の内示を出したところ。今日まで頑張ってきた職員に加え、4月1日から参画する職員も入ってもらっている。この会議が重要な引継になるものと思う。

松原委員

- ・都市計画を専門としているが、欧州にいくたびに日本でなぜ、これができないのか、と思わされる素晴らしい街ができています。忸怩たる思いもあるが、ぜひ、この三条市で少しでも近づけるようなお手伝いできれば幸い。

川中委員

- ・運動生理学を専門としている。道路を歩行者に取り戻す取組みを目指すとのこと。私も勉強させていただきたい。

(4)本日のアウトカム

久野議長

- ・今、スマートウェルネスで取組もうとしていることをまとめると、生活習慣病のリスクは、ほぼ正規分布になる。赤いところが特にリスクの高いところ。
- ・国がメタボ対策を始めたのは、こういうリスクが高い人を健診で見つけて、特定保健指導でよくしよう、という取組。リスクが高い人を早めに見つけて対策をとることは勿論、重要なこと。
- ・今いるメタボの人を直すだけでなく、新しいメタボの人を作らない対策も必要。これをポピュレーション・アプローチという。正規分布の中央値を低リスク側にずらす取組が必要。スマートウェルネスの根本は、多くの人に予防的に働き掛ける、その具体策を考えること。
- ・今、自民党政権になり、経済再生諮問会議の下に、産業競争力会議ができ、そのテーマ

の1つに健康長寿も位置付けられている。

- ・我々の政策目標の1つは、健康寿命の延伸だが、それにより産業活性化も進むと考えている。自然と歩かされるまちづくり、ICT活用によるヘルスリテラシーの向上、健康ポイント・インセンティブ制度、健康データ一元化による健康クラウドを会議の方に提案している。
- ・国の議論では、中心市街地への集約化、公共交通への公費補填の在り方、健康情報に関する個人情報の取り扱い、インセンティブ制度などが挙げられている。
- ・健康都市を目指す上で本気で考えるべきこととして、マイカー利用を前提にした社会では、個人がマイカーを使わない選択を取ることは個人にとって不利益。個人の努力に頼っても意味がない、という主張がある。
- ・個人を変えようとして、車に乗らないメリットを伝えようとしてきているが、個人の努力だけではなく、スムーズに変わる街づくり、というのが大きなテーマではないか。
- ・欧州が車から公共交通に移っていった背景には、様々な仕掛けがあり、そこも紹介したい。
- ・社会参加、にぎわいの場、快適な歩行空間、公共交通の再生といった辺りもポイントになる。
- ・国交省の依頼で、歩くこと健康効果を試算した。1歩あたり0.061円と計算できた。1万人が2,000歩ずつ歩行を伸ばすと1年で4億円との試算。社会変化にはコストを伴うが、それによって得られる利益は、そのくらいある。

(5) 自然と歩いてしまうまちづくりのための住民調査・報告

久野議長

- ・昨年実施した調査。調査のアウトカムは現状把握と政策立案のヒント。さらに、10年後、75歳以上人口が増える時代を見据えた中での課題の発見。
- ・調査対象は、40～79歳の921人。結果、846人を分析対象とした。
- ・前は、三条小学校区、四日町小学校区だけを見てきたが、今回は、その他の嵐北、嵐南地区、栄・下田地区も見ている。また、総合特区に参加している7市6251人との比較もしている。
- ・7市の中で三条市が何か特別に悪いということはない。サルコペニア（*）が少し悪いが、3ポイントくらい。だいたい平均的な状況。
※サルコペニア加齢による筋肉減少が起きており、転倒・骨折リスクが高まる。
- ・次に65歳以上だけを見ると、やはり各症状悪化しているが、特にサルコペニア、サルコペニア肥満が増えている。
- ・精神健康度は65歳以上の方が低く、働いている人の方が悪い。
- ・高齢者の寝たきりになる関係を見る上で、低体力があるか。2割弱が低体力で、これらの方には、骨粗鬆症が3倍以上など、腰痛症、膝関節症なども高い。低体力だから腰痛

症なのか、腰痛が原因で低体力になるのかは、これだけでは読めないが、関節系の問題はあ

- ・運動実施意図については、低体力の人でも6割超が「ある」と答えている。調査方法的確性に問題があるが、本当にあるのだとすれば、どのように参加させるかが重要。
- ・次に、まちづくりに関する部分を見る。
- ・歩数は、7市の中央で6,500歩。厚労省が推奨する歩数8,000歩に、あと1,500歩。実現不可能な歩数ではない。1日10分程度、増やせばよい。10分続けてでなくてもよい。日常の車移動を少し歩くことに変えてもらえば達成できる歩数。
- ・男女差で見ると、男性は平均より多いが、男女差が大きく、女性の歩数を増やす必要がある。
- ・年齢別では、やはり高齢者の歩数が少ない。
- ・就労の有無別では、就労していない人は女性が多いと思われる。通常、就労している人ほど歩数が多いと思われるが、高齢者では就労していない人の方が歩数が多い。ただし現役世代では、女性の影響もあり、やはり就労している方が歩数が多い。
- ・運動実施意図は、やはり7市で7割の人が「ある」と答えている。しかし、その7割を100としたとき、その6割は運動ができていない。できていると答えた人を100としたとき、本当にできているのは4分の1以下。今回は歩数計を配布して正確に計測できた。やはり健康、運動に関する情報がないため、自分ではできていると思っ
- ・外出頻度は比較的高いのだが、先ほど昼休みに中心市街地に出かけても、人を見かけない。一体、どこに出かけているのか。1カ月に20日以上、外に出ているのであれば、まだまだ街中に引っぱってこられるのでは。
- ・外出頻度が少ない人が抱える課題としては、差が出たのは3項目。運動実施意図が非常に少なく5割以下。8000歩達成している人の割合も勿論、低く、平均歩数も5,000歩程度。ただし、今回の調査協力者には、それほど虚弱な人は含まれておらず、医学的データでは差が出ていないとも考えられる。今後、放置すれば寝たきり予備軍であるが、施策の効果が
- ・社会活動への参加状況は、7市の中で悪いが、そう差がある訳ではない。収入がある活動への参加割合は高い。
- ・ソーシャルキャピタルは、地域活動に参加している人の方が高い。今後、リタイアした人たちをどう社会参加させるかは重要。
- ・社会活動に一切参加していない人は、12%程度存在し、ロコモティブやサルコペニア、低体力で有意に多い傾向が得られた。外に出す必要があることが改めて言える。
- ・7市での比較を見ていく。

- ・主な移動手段では、76.4%が自動車。バスと電車が0.2%と最も低い。同じ新潟でも新潟市は、10%程度あり、本数の問題などあるかと思う。
- ・他に特徴的なのは高石市で、自転車が61.3%と高い。堺市の南で大阪のベッドタウン。非常に狭く、平坦な土地に人口が密集している。道路整備がされておらず、道が細く、曲がり角も多い。結果的に、車に乗りづらい街となっている。
- ・年代別にみた移動手段では、70歳以上の4分の1が自転車。筋力も落ちており転倒のリスクなどあり、対策を考える必要ある。
- ・また、70歳以上は女性が多い可能性があり、この年代の女性は元々、免許を持っていなかった可能性もある。そこで免許の有無を見たところ、車の7割は男性。今の60代が高齢者となったとき、移動手段は変わる可能性が高い。逆に、元々、免許がないので徒歩や自転車で移動できている面もある。
- ・歩行環境について、景観が良いと答えた人は7市でも4%、三条では2%。一方、運動しやすい場所があるのは、4割程度。10倍の差がある。これまでの施策は、運動しやすい場所を作ってきた。ウォーキングロードの整備等。
- ・自宅の近くにそういう場所があるという方が4割、というのは一定の施策効果があったともいえる。しかし、ポピュレーション・アプローチで考えると、全ての場所を整備することは効率的ではない。
- ・一方、街全体の景観を整備するという観点では、あまり施策を進めてこなかったのではないか。
- ・また、交通の安全性がよくない、というのは7市でも三条市でも9割が悪いと答えている。
- ・フライブルクのように街が変わることについては、8割弱の人が良いこと、7割弱の人が変わってほしいと答えている。三条の場合、年代による差はほとんどない。ただ、変わってほしいについては、40代50代的人是少し低い。郊外の自動車化した生活に適應できているから、かもしれない。

質疑

松原委員

- ・非常に興味深いデータ。一番気になったのは、やはり、7～8割の日常交通手段が自動車。これは日本の地方都市の平均的な数字と思う。
- ・公共交通に移す時、ドイツの環境局の調査結果が出ており、バス交通の成立にはその周辺の人口密度が50人以上と言われている。7市の市街化区域で50人に達しない。新潟市がかるうじて達する程度。公共交通が成立するには、かなり発散した都市となっている。集約させる必要がある。そのときにどんな機能を盛り込んでいくか。

川中委員

- ・調査の実施季節はどうか。影響もあるのではないか。

事務局

- ・最初が5、6月、追加調査は8月。

川中委員

- ・冬に実施すると異なった結果が出るか。

久野議長

- ・1年を通して、想定してお答えいただいているので全く異なる、ということはないと思う。ただ他の季節をどこまでイメージいただいているかという問題はある。

川中委員

- ・三条と見附の日常移動手段は同じ傾向だが、歩数は見附が多い。見附での健康増進活動の効果と見るか。

久野議長

- ・そこまで分析できていない。調査対象の年齢分布等も細かく比較できていないので、その辺りの条件も揃えて分析して、有意な差があれば、効果もあるかもしれない。

小林委員

- ・高石市の自転車利用多いが、事故の発生状況などはどうか。

久野議長

- ・今後、追う必要あると考えているが、印象としては危ないのでは、と思う。

小林委員

- ・新潟県全体でみると細長い県。公共交通機関も利用できるような状況で整ってはいない。街ができていて小さい商店街があっても行き止まりなど多い。それを避けるために、郊外店舗で広いところに駐車場があって車を止められ、街づくりも一時期、そのように動いた。狭い道路が多い街中で、歩いて買い物ができる、というのはすごい発想と思う。それで健康になれるのは素晴らしい。

國定市長

- ・p28, 29について、80歳になったときに望む環境ということで、自分の感じていたものと違う印象があった。にぎわいのある場所を望む声が8割程度で、思ったより少ない。小林署長の指摘あった小路が多く入り組んでいるが、そこは自然や空気がきれいな場所以外の要素は実現しやすいのではないか。
- ・若い世代と交流できる場所についても、6割超と低い。同世代との交流をむしろ望んでいる、というところは、今後の取組を考える上で、示唆に富んでいる。
- ・定期市の利用状況も、65歳以上で7割超というと、圧倒的に使われている。政策誘導でも何でもなく、昔から根付いているもの。もう少し定期市を積極的に活用していく必要がある。
- ・一方、取組はじめて数年のマルシェも4割超には使ってもらっている。あのくらいの規模感でやると、浸透するのかなと思う。

- ・ミニコミ誌「まんなか」も年 100 万以内の予算で細々と運営している割には、そこそこ読まれている、という印象。
- ・これらの施策を組み合わせ、にぎわいのある場所、同世代と交流できる場所を達成できるのではないかと。

小林署長

- ・三条に来て 1 年だが、三条の街は非常に元気がよい。何かにぎやかで、休みになると何かやっているぞ、という印象。楽しむ、祭り、楽しいところがあるぞ、ということ積極的にアピールしていくことは重要と思う。
- ・交通規制について、安全安心、事故防止など考えること色々あるが、協力していきたい。

國定市長

- ・ p. 15 の地域活動への参加状況について、もう少し高い割合が出るかと思っていたが、まだ自分の周りにいる人たちの空気感が、街全体に伝わっていないのかと思う。しかし、今、署長さんご指摘のとおり、その空気感を発信していくことで、広がっていくのかとも思う。
- ・元気だと感じさせる何かは伝わってきているので、何年後かに調査した時、地域活動への参加の数値が高く変化していることを期待している。

(6) 欧州視察報告について

久野議長

- ・見ていただいているスライドは、三条市と同じ人口規模であるエアランゲン市の街。土曜日の午前中で寒くて天気もあまり良くなかったが、多くの市民が外に出ていた。ここは完全な歩行空間であるが、基本的に市街地の道路は、歩行者、自転車、車の 3 段階に分けられていて、車道は、アスファルト、歩行空間は石畳になっていた。
- ・駐車料金は中心地に近いと高く、遠くなると安くなっている。
- ・毎週日曜日は、三条マルシェみたいなものがある。イベントは 3 日に 1 度くらいある。イベントといっても大きなものではなく、小さなもので、運営の中心は NPO。
- ・次はフライブルグ市で、これは狭い道を LRT が走っている様子。日中は 5~7 分間隔、夜は 11 分~15 分間隔で走っている。
- ・ヨーロッパでは、理想論だけで人は車からは降りないということで、公共交通政策には、利便性を高めるため相当財源を投下している。自治体の広域連合で運営されていて経営上の赤字は自治体で補填している。それに対し、日本の公共交通はほとんど民間で運営されている。

松原委員

- ・ヨーロッパ各国の中心市街地は車を抑制し公共交通を優先するような考え方になっている。車の利用率が高いのが実態であるが中心部の駐車場を少なくし、中心部へ行け

ば行くほど駐車料金を高くするなど車をなるべく使いにくくしている。

- ・公共交通は乗り継ぎ、時間間隔、料金等連続性が大切で経営上の事業採算は大きなテーマではない。フランスの公共交通の料金収入は全体収入の1/4で、まさに公共交通である。
- ・車を苛めて、公共交通に資本投下するというのが国民、市民の共同価値観であり、日本とはだいぶ違う。
- ・街の中に賑わいを創ることも含め都市政策と公共交通政策を総合的に取組んでいく必要がある。

國定市長

- ・大前提としてあるのは、フライブルグ市もエアランゲン市も昔から今の姿があったわけではない。両市とも1970年代は車優先であった。社会全体として、抵抗勢力とのせめぎ合いを乗り越えて、今の状況があるのだと改めて感じた。
- ・行政の強い意志によって試行錯誤を繰り返し、どちらかと言うと市民も振り回されながら、成し遂げられた。ヨーロッパだからできるという価値判断に陥ってはならないと感じた。
- ・フライブルグ市は、第2次世界大戦によって崩壊し、戦後創りなおした街。石畳の街並みも昔からあったわけではなかった。1970年代、アスファルトだった歩行者空間に石畳を少しずつ、少しずつ継続的に敷設していったもの。市民と社会のつながりの感覚がヨーロッパはシステムチックにできていて、議会で決まったら従わざるを得ないような雰囲気漂っている。
- ・自転車空間を見ても全てが完璧に区切られているわけではない。厳格なドイツ人さえ自転車道と歩行空間の大雑把ルールのなかで上手に切り分けができていて、三条は道が狭いから道路の切り分けができないとは言えないと感じた。
- ・狭いところに無理やりトラムを走らせている場所があった。行政の強い意志力と住民が従わざるを得ないような環境の蓄積が見た目、好印象な街を創り上げているのであって、必ずしも昔から中世のようなまちがあったということではない。
- ・三条に路面電車は合わないと思うことさえ許されないくらいに狭いところでもトラムが走っているという状況であった。

久野議長

- ・新しい施策を考える時に住民のニーズ調査をする必要があるが、住民には10~20年後の状況はなかなか分かりにくい。首長がビジョンを掲げ、根拠を示して進めていくことが大切になってくると思う。

國定市長

- ・フライブルグで中心市街地から車を排除する過程で反対していたのは商店街だったそうである。基本的には強引にやっているのであるが、保護政策として、30~40品目ごとに立地規制を課したそうである。

- ・まちの機能を維持するためにこれだけは守ります。これ以上参入させない。結果、歩行人が減るところが、多くなっている。強引に進めるのと併せ商店街のフラストレーションを逃すこともやったという話を聞いた。

松原委員

- ・70年代は環境問題から、ドイツの都市計画では、立地できるものが地区によって列挙されている。食料品、日用雑貨はまちの中心部にしか立地できない。土地利用と交通政策がかなり連携したまちづくりをしている。

久野議長

- ・2年前にドイツを訪問した時は、中心市街地に車を入れないと言うのは環境問題解決のためと言っていた。今回は健康のためのまちづくりが大切だということを書いてきている。SWCの取組が益々重要なのだと感じた。

質疑

長谷川経済部長

- ・ドイツでは歩行者が多いようだが、歩いている人は何のために歩いているのか。散歩なのか、買い物なのか。

松原委員

- ・ドイツで歩いている人に聞いたわけではないが、日本でも、銀座とか渋谷では、多くの人が歩いている。そこに行けば楽しいことがあるとか、美味しいものがある、偶然誰かに会えるかもしれない。と言うことで歩いているのだと思う。
- ・そういう街を創ることが重要でそれを支えていくのが公共交通である。

國定市長

- ・基本的には、ドイツ人は街に出て偶然見かけた仲間と話をすること、コミュニケーションをとるのが好きなのだと感じた。

宗村市民部長

- ・ドイツ人の意志力、生活スタイル、生き方がカッコいいと感じた。トラムはカッコいいから乗ってみたいと思えるし、みんなの共通認識の中にカッコよさとか美意識があるといいのかなと感じた。

渡辺福祉保健部長

- ・10～20年後見据えた中で連携して施策を検討していきたい。

(7) 平成25年度スマートウェルネス三条の推進について (DVD 上映含む)

- ・福祉課片野主査から説明

終了