

第2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8月6日（月） 13:30～15:50

■会 場：三条市役所 2階大会議室

■出席者：久野委員（議長）、川中委員、谷口委員、松原委員 ※羽藤委員欠席

TWR・筑波大学

安藤、秋田、田辺、横山、金、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（西澤、鶴巻）

健康づくり課（波多野、捧、野口、麦倉、佐藤）地域経営課（小出）

建設課（渡辺）政策推進課（近藤、諸橋）情報政策課（坂田）※環境課欠席

報道機関 新潟日報社、三条新聞社、越後ジャーナル社

■内容（敬称略）

(1)開会挨拶（國定市長）

・本日の開催が2回目となる。昨年9月10日の会議以降、（主に水面下ではあったが）多くのご協力いただきながら課題整理等を進めてきた。

・この間、「まちなか」にも変化があった。まちの元気に見える形で示した三条マルシェ、それによって空き店舗への新規出店が進んだ。また、いわゆる「買い物難民」の懸念があった中、中核的なスーパーが開店するなど、昨年9月の状況とは異なっている。

・しかし、SW三条が道半ばであることには変わりはない。SW三条を推進し、さらに多くの住民の行動変容を起こして自身の健幸に帰結させていくか、それにより全体の流れがどう変わるのか、それらを感じ論ではなく、知見を有する皆様の緻密な議論の積み重ねによって明らかにしていきたい。

・当市をパイロットエリアとして活用いただき、その結果として市民の幸せにつながればありがたい。

・本日の住民調査の中間報告を通じ、SW三条の具体化に向けたご助言をいただき、実りある会議としたい。よろしくお願ひしたい。

(2)委員の先生方の紹介

谷口委員

・交通専門で、都市計画・交通計画の策定に関わっている。自動車依存からの脱却について、心理学や教育学の面から取り組んでいる。また三条市に伺えてうれしい。よろしくお願ひしたい。

松原委員

・都市計画のコンサルタントをやっている。主に交通専門で、昨年も久野先生と共に海外の「歩くまちづくり」の事例研究を行ったところ。最近は、国内事例も多い。(例えば)東横線の自由が丘は、「回遊性のあるまちづくり」に取り組んでいる。あえて道路整備をせずに回遊性を高めていくようなまちづくり。三条市の取組にも精一杯協力したいと思う。

(3)三条市の住民調査中間報告 (久野)

・内容が多岐に渡るため、区切りながら進めていく。

(参照：歩くまちづくりのための住民調査・中間報告資料)

・資料にそって本日のアウトカムの説明

-研究者の興味ではなく、実際にSWCの皆様の政策立案に必要な方向性が見える化する。

-SWCというのは今を変えることであるが、今とはこれまでの延長という位置づけではない。今後10年、20年後に少子高齢化等大きな社会変化を見据え、それに対応していくためのまちづくりを考える会である。今回の調査の結果というのは「今」住民がどう考えているかの分析である。この先の10年、20年先を見据え、我々が想像して今のデータの意味を読み取らなければいけない。現在の状態、常識だけで議論はするべきではないだろう。

・調査目的、対象は資料の通りである。

-回収率が9割弱であることは訪問調査の賜物である。通常郵送法で実施した場合には、本調査票が30ページであることも考慮すると10~20%しか回収率はないだろう。

・今回調査を実施した2つの小学校区(三条小学校区、四日町小学校区)について三条市よりご説明いただく。

-主観的な感覚も含めて2つの小学校区について説明する。(片野)

(参照：三条市作成資料)

-三条小学校区の人口は2,750人、65歳人口については1,030人、高齢化率は37.5%(平成23年3月31日時点のデータ)、四日町小学校区の人口は7,002人、65歳以上人口1,997人、高齢化率は28.5%である。

-三条小学区では昨年度7回中5回のマルシェが開催された。また、三条小学校区には中央商店街が含まれ、中央市場・八幡小路市場にて2・7が付く月7日程度、市場が開催されている。

-四日町小学校区には四日町商店街が含まれ、四日町市場では5・10が付く月7日程度、市

場が開催されている。

-本調査の対象者分布内訳は三条小学校区が 214 名、四日町小学校区が 289 名である。

-地図上の番号と写真番号は対応している。三条小学校区は前回委員の先生方がまちあるきされた場所である。最近①の中型スーパーが新規に開店したことで、日常の人出が確実に増えた。四日町小学校区である⑤は三条市で唯一の色分けによる歩車道分離のグリーンベルトである。⑥の市場は歩行者天国にして実施しているわけではなく、旧保健所の跡地（駐車場を含む）を活用している。

-三条小学校区の住民の生活スタイルはのんびりしている。校区内が狭く、校区内の自動車移動は少ない。住民のソーシャルキャピタルとしては、住民の居住年数は長く、文化的・趣味的活動、地域の見守り活動の有無等によって校区内の地域差は大きい。にぎわいに関しては定期市、マルシェ、年 1、2 回お祭りへの参加・出店によって定期的のにぎわっている。環境については小路、路地が多く風情があり、歴史的な建造物も比較的残されている、散歩にも最適な環境と言える、公共交通については JR の駅もあり、デマンド交通もあり整備されている。一方四日町小学校区については年代を問わずに元気で活発な方が多い。特に小さい子供中心、3 世代で生活が行われている印象もある。ソーシャルキャピタルとしてはイベント、お祭り等、年代を超えた地域のつながりがある。小学生の登下校の見守り等、高齢者のボランティア活動も活発である。にぎわいとしては商店街は厳しいところがあるが、定期市には人は集まっている。外からの資本でのロードサイトショップが多くできており、若年層の消費活動はこちらに流れている印象がある。三条小学校区と比較して、四日町小学校区の町の環境は新しく、事業者や工場が多い、JR の駅もあり公共交通の整備は同様になされている。また、現在 1,500 人規模の小中一貫校を建設中であり、平成 26 年に完成予定である。五十嵐川の南側の住民は 8 年前の豪雨による堤防の決壊の影響で防災意識が強い。

(参照：歩くまちづくりのための住民調査・中間報告資料)

・7 月に行われたまちづくりの WG での三条市の発表で印象に残ったことがあった。SWC の目標は必要だが高いため、真似をできる先例がない。その中で三条市は調査により現状の実態を知って、そこから目標達成のための取組を組み立てるという考え方が良いと考えている。ただし、そこから組み立てられるのかという点がこの知的支援基盤に求められていることだと考えている。それには結果から導かれる課題や委員のアイデアをどれだけ具体化できるかが肝心である。

・(資料 5 ページ) 身体活動量について今回はアンケートだけでなく、歩数計で実際に測定できたことは大きな意味を持つ。また、体組成計を測っていただいた理由には「サルコペニア肥満」の把握があった。今回のキーワードとして「サルコペニア肥満」を覚えてほしい。「サルコペニア肥満」の人は寝たきりになりやすいことが分かっている。

・今後は 60 代ではなく、70 代・80 代の方が増える時代となる。つまり、立ち座りや歩く

能力に影響のある「サルコペニア肥満」の方が増えることになる。まちにでてきてもらうベースの健康が維持されないことを防ぐため、現状を把握する必要がある。これまでは数億かかるMRIという機械でしか筋量は測定できなかったが、現在は1万円程度の持ち運びできる機械でも精度高く筋肉率の測定ができるようになった。そのような背景があって今回三条市の方に苦勞して体組成を測定していただいた。

・(資料6ページ) 今回は調査結果を65歳未満、65歳以上と分けて考察していく。65歳以上のデータを見ると1人暮らしは全体の1割程度であり、夫婦世帯を合わせて約5割程度であった。今後は、夫婦世帯の方がどちらかが亡くなる等で1人暮らしの割合がさらに増えることが予想される。また、65歳以上の方で居住年数が20年以上の方は9割いるということが特徴的であった。今回学歴と世帯収入を項目に入れたのは、健康と関連のある要素だからである。一般的には高学歴、高収入の方が健康度が高いことが分かっている。

・(資料7ページ) 三条市の身体活動量は厚生労働省が推奨する基準値(1日平均8000歩)に1日2000歩程度到達していなかった。基準値に到達している人の割合も2~3割で少ない結果であった。最近国の調査では高齢者の健康意識は高く、中年よりも身体活動量が高いという報告もされている。それに対して三条市の場合は、高齢者の身体活動量が低くでっており、歩かない高齢者が多い実情があると推測される。また厚生労働省~~基~~にて週23エクササイズという基準以上の活動で生活習慣病になりにくいと発表されているが、三条市の場合は国の基準値の半分程度の量にしか達していない。これは低いと見ざるを得ない。現状9割の人が国の基準を満たしていない。ここから車依存、歩かない生活になっていることが見受けられる。一方で、外出頻度については高齢者の方も月に20日以上は外に出ており、決して家の中に閉じこもっているわけではない。車を使って外には出ているが、歩けない現状があるのではないかと。

・(資料8ページ) 以上の結果を踏まえて健康状態がどうかということを見ていく。これは問診票の結果である。運動器の疾病であり、歩くことを阻害する要因となるロコモティブシンドロームが約4割という数字は波多野課長どう思われますか。

-多いと思う。(波多野)

-学会が出している判定基準では7項目中1つでも当てはまれば該当者になることで、他の疾病よりも該当者が多くなった背景もあるのではないかと考えるが、だから問題ないということではない。少なくともロコモティブシンドロームのリスクを持つ人は多くいること捉えるべきである。現状は顕在化していない方の問題が10年後には顕在化する可能性がある。先程申し上げた「サルコペニア肥満」該当者は1割であった。また、今回の503名の調査で介護認定を受けている方は1名のみであった。502名の元気な人のうち1割の方は今後寝たきりのリスクを背負っている。また、最近疾病と高い相関を持つとされる低体力に該当する高齢者の割合は15%であった。働き世代、子育て世代の精神健康度の悪さが見受けられた。疾病系は65歳以上が高く、ストレス系は中年層が悪い。健診受診率は非常に高かった。

-精神健康度については感じているところであった。自殺を含めて働き世代の精神健康度については取り組んでいかなければいけないと考えている。高齢者についてはロコモティブシンドロームの数字が高かったことは今後の**取組**の裏付けとして参考にしたい。(波多野)

・(資料9ページ) 今回の中で1つ目の重要なデータとなる。ICTの際の調査結果と異なり、定期的な運動実施意図を持つ人の割合は約7割おり、高かった。三条市の**取組**が広がった結果であるかもしれない。ただし、健康のために必要な運動ができている人の割合は3割であり、7割の人は運動はしているが必要量はできていない。さらに、必要な運動ができていると考える3割の人の中で厚生労働省の基準である週23エクササイズ以上の運動量を見たしている人は実際には1割しかいない。自分ではできていると考えていても実際にはできていない人が相当数いる。ここから身体活動量の見える化は重要であるとする。三条市にて運営されている健康運動教室については、参加者はプログラムを実施することで週23エクササイズ以上の運動量を担保することができる。健康運動教室で全てが解決するわけではないが、住民の方への運動促進の際の情報の伝え方には考慮が必要である。

・(資料10ページ) ソーシャルキャピタルの結果は良い傾向が見られた。地域の人への信頼や地域愛着は7割と高い結果であったが、地域ネットワークに関しては全体でも5割を下回る結果となり、課題が見られた。

・(資料11ページ) 社会活動の結果は、地域活動への参加に関しては半数以上の人が参加しており一定の割合が見られる。一方で学習活動への参加については65歳以上で3割、65歳未満で2割弱ともしかすると課題となるかもしれない。学習活動と健康に関する知識をどのように伝えていくかは議論ポイントになるだろう。

・(資料12ページ) 調査対象者における居住地周辺の歩行環境については「歩きたくなる環境が整備されている」と感じている人の割合は6%と非常に低い結果であった。また、「歩道が整備されている」と感じている人も全体で3割程度であった。歩く環境に対して住民が課題意識を持っていることが分かる。

・(資料13ページ) 次は調査対象者の主な移動手段についてまとめたグラフである。車依存に関して見て見ると、車・バイクを利用しているのは65歳未満の約8割、65歳以上では約5割であった。65歳以上では車・バイクの利用が減り、自転車の利用が約24%に増えている。徒歩の部分を見ると、65歳未満では5.2%、65歳以上では19.0%と年齢の変化が見られた。

・(資料15ページ) 個人活動の有無や収入のある活動の有無は日常の身体活動量には関係せず、地域活動や学習活動は関係していた。地域活動を行っている人は行っていない人と比較して身体活動量が高く、65歳以上で学習活動を行っている人は行っていない人と比較して身体活動量が高かった。

・ここままで一度区切り、ご質問や委員の先生方からコメントをいただきたいと思う。

-景観、歩道、歩きたくなる環境について厳しい結果であった。本日は早めに到着したため、

協議会前に中央商店街を1時間半ほど歩いてきた。車の通行はあったがほとんど歩行者は見られなかった。日本の場合は歩道と車道を作るが、歩道を作らない方が良い場合もある。車が通るところと歩行者が通るところを分けてしまう。車道分離をしない方が歩行者は歩きやすいため、歩行者の歩く空間を作ってしまうことで「歩きたくなる環境の整備（資料12ページ）」（松原）の結果がプラスに向かうのではないか。まちの作り方、道路の作り方、交通の整理の仕方を工夫し、幹線道路をしっかりと作る方向もいいのではないか。

（松原）

-松原氏の意見に賛同である。1時間程度歩いたが歩道が連続していないため、歩きにくいと感じた。歩行者が歩いて楽しい道路と車が通る道路を分けてしまう手はあるだろう。

（谷口）

-県道は幹線道路であり、商店街である。昔は車がなかったため成り立っているが、今では車があると商店街が成り立ちにくい。人と車の導線を分けることも考えられる。（松原）

-歩道をなくすだけでなく、スムーズ歩道はあり得るだろうか。スムーズ歩道について松原氏にご紹介いただきたい。（久野）

-スムーズ歩道はヨーロッパではよく行われている。日本の場合、交差点を作る際に車道は平坦のままで、歩道は15cmほど上がっているところを交差点で切り下げている。そのため、車はスムーズに進めるが歩道は波を打ち、子どもや歩行者、自転車、車いすは不快な通行を強いられている。切り下げずに歩道を作ることがスムーズ歩道である。道路法では視覚障害の方のために2cmの段差を作る横断歩道は認められている。現行、車道を切ることはできない。（松原）

-都市工学の専門家として「歩きたくなる環境が整備されている（資料12ページ）」という項目が約6%であることは非常に低いと感じている。ただし、歩いて実感できる場所ではあるので優先的に解決しなければならない部分だと考えている。「調査対象者の主な移動手段（資料13ページ）」を見ると、65歳以上の方が予想以上に歩いていた。切り口を70歳以上、75歳以上としたらまた結果が変わるかもしれない。（谷口）

~~-本日は遅れて大変申し訳ございません。強風の影響で電車が遅延し、高速道路も混雑し時間がかかってしまった。65歳以上で自転車利用が増えるのは三条市の特徴なのか。（川中）~~

-データは今ないが、高齢者で自転車利用率が増えることはまずない。学生や主婦の方が乗ることは多いが、通常高齢者の方が多く乗ることはない。（谷口）

-ただし、これは65歳以上という区分のため、高齢者とひと括りにはできないかもしれない。国のプローブ・パーソン調査では65歳以上、75歳以上、80歳以上で行動パターンが異なることが知られている。65歳ではまだ車に乗っている人が多い。（松原）

-65歳以上ということで、75歳以上の方、おそらく自転車を使っていない方を含めて2割ということは、65~75歳までの人を考えると自転車の割合は高くなると考えられる。これは特徴と言えるのではないか。（久野）

-感覚的なことではないが、最初三条市にきて驚いたことは自転車だった。三条の世の中を

支配しているのは自転車ではないかと思うほど、高齢者といっても75歳以上の方々が買い物等でふらふらしながらも車道を日常的に走っている光景は見られる。ただし、三条市が他市と比較して突出的に高齢者の事故が多いことはない。(國定)

- (資料7ページ) 調査対象者の身体活動量が低いということであったが通常はどの程度なのか。(川中)

- うろ覚えであるが、高齢者の平均値は1日7000~8000歩である。それから見ると低いというイメージである。(久野)

・歩くことにターゲットをおいた実態、実態が健康状態に及ぼしている影響、歩くことに対して市民がどう感じているか説明してきた。國定市長よりコメントがあればいただきたい。

- 示唆に富む興味深い結果であった。調査について伺いたい。三条小学校区で歩車が分離されていて歩道がうねうねしていて1時間以上歩くことが厳しいというのは中央商店街だけだと感じる。小路が多いため、中央商店街を通らなくても東西に抜けることができる。調査での「歩道が整備されている」かどうかは歩くことの阻害要因になっているということがストンと落ちない。歩道が整備されていないのであれば多くある裏道、小路を選んで歩くはずである。それなのに「歩道が整備されている」という項目に「はい」と答えた人の割合がこれだけ低いのはどういうことなのだろうか。(國定)

- 「歩道が環境整備されている」という書き方をしたことで、対象者が歩道と小路・裏道を別に考えて回答された可能性がある。必ずしも日常の通行経路と一致しているかどうかについては詳細に見ていく必要がある。(久野)

- 三条は裏を返すと道が狭く、車を利用する人からは不便な場所である。ところが、歩行者にとっては車の通りが少なく基本的には歩きやすい場所と言えるのではないか。ただし、歩道という言葉を知ると、思い浮かぶのは中央商店街である。しかし、歩く場所は中央商店街だけでない。中央商店街が歩きにくいということで三条小学校区が歩きにくいと考えるのは早計ではないか。(國定)

- データに基づいて考えるという意味では、これらの結果は三条小学校区、四日町小学校区を合わせた結果となる。小学校区別のデータは資料23ページに示しており、差が見られた。また歩道に対するイメージについても普段車移動している方、日常的に歩いている方で異なる可能性が十分に考えられる。その差については筑波大学の方で階層を分けて分析を行う。今後の分析のために本日はヒントをいただきたい。(久野)

・ (資料13ページ) 調査対象者の主な移動手段において、バス・電車の利用度が極端に少ない。今後は公共交通の利用を増やし少し遠い場所への移動を促進するのか、公共交通に頼らなくても良い校区内の移動を促進するのかによって施策が変わるのではないか。(谷口)

- デマンド交通は利用目的の1位から8位までは医療機関への移動のため、週1、2程度であり、主な移動手段としては選択しなかったのではないか。(國定)

- そのようなことも含め、三条の特徴については今後他市とも比較していきたい。(久野)

・(資料16ページ) 本調査ではなく、論文からの引用であるが紹介したい。低体力は総死亡リスクが高いと言われている。左側の棒が高体力、右側の棒が低体力を示す。横軸は左が痩せ、中央は普通、右が肥満を意味している。今後75歳以上が増えることで低力者が増える。これまでの健診等では病気の早期発見・早期治療がメインであった。今後はそれだけでなく、体力をいかに保ち病気になる前のリスクを減らすこと、相対危険度を減らすため低体力の予防も元気で長生きしたいという人々の願いを叶えるためには必要である。

・(資料17ページ) 低体力者と標準体力者の身体活動量を比較すると、標準体力者の方が統計的に身体活動量が高いことが分かる。ただし、これは卵が先か、にわとりが先かと同じ議論で、体力が低いから身体活動量が低いのか、身体活動量が低いから体力が低いのかという因果関係については分からない。

・(資料18ページ) 高齢・低体力者の対策が重要ということで表をまとめてあります。低体力の人は標準体力と比べて精神健康度が低く、転倒の不安があることが分かりました。また、統計的に差はないものの低体力は独居の人に多い傾向が見られます。また、運動器疾患(先程のロコモティブシンドローム)は低体力者に多いことが分かります。ここで注目していただきたいのはHLの部分である。HLは3段階に分けて質問しているが、1番上の実行する力について標準体力者よりも低体力者が3割程度統計的に有意に低い結果であった。ここから低体力にならないための知識を伝えていく必要があり、逆にいうと低体力の人は知識が低いことが分かる。そのような方々には単に運動を勧める前に、必要な知識を伝えなければ歩いたり運動したり食事に気をつけようという行動に移っていかないとすることがデータから見てとれる。そこについてはやり方を考える必要があるだろう。

・(資料19ページ) 三条市が実施している事業への参加・利用状況についてまとめている。健康運動教室へ参加したことがある人は全体で15.7%であった。一度でも参加したことがある場合には「参加」とした。

・(資料20ページ) 健康運動教室への参加経験有無と身体活動量について見ると、全ての項目で統計的な差は見られなかった。ただし、経験あり群には現在退会している者も含まれている。三条市でもご存じの通り運動教室参加時には身体活動量が高いことが分かっている。そのため、教室退会によって運動量が下がったと考えられる。このデータからは継続的な仕掛けがいかに重要であるかが示されている。

・(資料21ページ) 65歳以上のマルシェ参加・不参加者の特徴についてまとめた。地域活動への参加、定期市の利用、HLはマルシェ参加者の方が不参加者よりも多しまたは高かった。一過性のイベントであっても一定の効果があると我々は捉えている。マルシェへの参加を直接促すだけでなく、差のあったHLの向上や地域活動やコミュニティへの参加がマルシェへの参加促進につながり、良い意味で相互作用、効果が循環するかもしれない。

・(資料22ページ) 小学校区別に見ると、65歳以上の割合、居住年数が20年以上の割合、独居の割合は三条小学校区の方が高く、世帯収入は四日町小学校区の方が高い結果であった。ただし、活動量についてはどちらも車に依存している傾向が見られる。自宅近くの商

店街の利用は高齢者が多いためか三条小学校区で高かった。

・(資料29ページ)最後に外出日数を見ると、65歳以上では2週間未満の割合が増えている。ただし、本調査は元気高齢者が多いためか、概ね外出日数は15日以上外出されている。65歳以上について目的別に外出頻度を見ると、通勤が減り、通院や友人に会う、趣味、散歩について65歳未満よりも65歳以上の方が多いたことが分かった。買い物の外出頻度については年齢の影響を受けなかった。

・(資料31ページ)自転車の移動は全ての目的で10%を超えている点が特徴的であった。趣味と日用品については徒歩の割合が高かった。

・(資料24ページ)調査結果のまとめた図である。主な移動手段において車が70%、車通勤は80%であった。外出頻度も高く、住民の方はひとまず外には出ている結果であった。移動手段とヘルスリテラシーについては改善の課題があるのではないか。

・ここからは議論に移りたい。コメント等があればお願いしたい。

-体力とは何で評価しているのか。(川中)

-アンケート調査の5項目(持久力、筋力、柔軟性、歩行能力等)で総合的に判断している。(久野)

・高齢者と高齢者でない人で行動が異なっていた。もともと居住地周りを車で移動していたところを自転車で移動することになったのではないか。これは我々の以前実施した際のデータと同じである。高齢化率の異なる三条小学校区、四日町小学校区で違いが見られたことを踏まえ、高齢者が今後増えることを考慮してまちづくりを行うことが必要だと改めて感じた。(松原)

・定期市の利用と地域活動に参加している人の方がマルシェに参加しているというデータは興味深かった。底上げを行う施策が必要なのではないかと感じた。(谷口)

・今回のデータソースは元気高齢者である。介護認定を受けている方のデータは入っていない。今回は動ける人の実態だと捉えていただきたい。閉じこもりがちの高齢者のデータは入っていない。SWCのポピュレーションアプローチでは今回、回答いただいたような人をまずは変えていく考え方をしたい。今回の対象者の行動変容を促すことが課題である。

(久野)

・今回は勉強になることが非常に多かった。今後介入する三条小学校区と対照群となる四日町小学校区で良い違いが出たと感じている。商店街の利用率が異なっており、今後どのような対策を講じて高齢者が暮らしやすくなるまちづくりを行っていけばよいか考えるためにも、三条小学校区を介入地区と選んで正解だったと考えている。調査対象者の主な移動手段のデータを見ると今回我々がSWに焦点をあてたことに間違いがなかったことが分かる。マイカー社会の三条市において65歳未満と65歳以上でここまで劇的に差が出るとは想定しなかった。「調査対象者の主な移動手段」に対応する「外出目的別移動手段」のデータも今後はいただきたい。小学校区別に65歳未満と65歳以上でどのように変化するか見たい。1分でも1秒でも長く住民の方に歩いてもらうために、目的別にみたときにどこ

に対して（自転車や徒歩の利用が低いところ）介入するべきか、施策を打つべきか見える化したい。歩道の改善には懐疑的である。外出目的別移動手段の分析により、どんなことができるのか考えられれば良い。ここをもっと事前分析する必要がある。議論いただければありがたい。（國定）

-コメントいただいた点については追加分析を行う。（久野）

-65歳以上については退職もあり、歩行の目的が変わることがこれまでのパーソン・トリップの結果でも分かっている。歩行範囲についても集計すると年代別の行動の違いがより分かるのではないか。（松原）

・ここからは谷口氏にモビリティマネジメントについてスライドでご説明いただく。

-甘木市での取り組み例を紹介

⇒地元のお店を利用するメリット（環境や経済的観点）について情報提供し、地元のお店を紹介し、実際にお店までの行き方をシミュレートしてもらうことでシャッター街の活性化を目指している。実験前後でコミュニケーションが増えたことでお店の利用率が倍以上に増加する結果であった。

-中心市街地のイベント化の紹介（富山市カジュアルワイン会の例を紹介）

⇒車で来るとお酒を飲めないということも歩くことを促進するために工夫として行っている。

・最後にここまでの議論を含めて委員の方にコメントをいただきたい。（久野）

-人が出ると車に依存してしまうが、**車がダメではなくて**車よりも歩くことがより楽しいという場面を街中につくることで、車の利用は減るのではないか。（松原）

-新潟市は郊外の大型スーパーの出店で万代、古町の商店街は壊滅的な被害を受けているが、三条市も郊外の大型スーパーに流れているのか。また、高齢者の活動量を増やす、一方で低体力の問題もある。この点については相乗効果で良い循環が生み出せる仕掛けを考える必要があるだろう。（川中）

-三条市も郊外、新潟、長岡、見附に住民の購買行動は流出している。（國定）

-データが素晴らしい。さらなる分析を期待している。小学校区で実施しているということで、仕掛けに小学校、小学生を巻き込むことでより商店街の利用度を高めることができるかもしれない。（谷口）

-知的支援基盤を依頼して良かった。今後の分析のためにもう一度立ち位置をお伝えし、定量的・定性的分析の参考にしていただきたい。マイカー文化が普及していない従来の時代には商店街は社会インフラとして機能していた。そこで、まちの魅力として商店街の魅力に着目した。その魅力を外へ発信しようと考えたのがマルシェの取り組みである。商店街がなくなる時期もあったが、現在では高校生も商店街の魅力の発信に携わっており、空き店舗にも新規店舗が入っている状況になっている。非日常の施策が人々への日常へと少し溶け込み始めている状況と認識している。今後は施策展開によって、もっと日常的な高齢者の方々の生活に溶け込む方法を考えていく。43%の人々が自転車・徒歩の利用者であるこ

とは表面化していない。それらの人々はどのような生活をしているか。どこに行っているのか。今の人々の実態や生活への満足度を向上させるためには何が必要かということについて、今後定量的・定性的に分析してもらいたい。(國定)

-65歳以上高齢者の43%、55.6%の差については次回より詳細にまとめたい。現在分析中であるが、歩いている人ほど不満があることが分かっている。また、その不満については歩道に対してのものだけではない。三条市のようにこれだけ多くの小路があることは貴重であるが、車を避けて歩くには難しい。今警察省は交通事故の防止という観点のみで捉えられているゾーン30というヨーロッパで取り組まれている例を、高齢社会対応、健幸になるまちづくりについての取り組みとして考えることも必要であると感じた。今後は、歩くことが基本であるということゾーン30という**取組**で示すこともできるかもしれない。(久野)

-最後に知的支援基盤として申し上げなければならないことは、外に出ていくことは大切であるが、必要量に達していない現状がある。歩けば良いというのではなく、必要量を満たすことが最終的な目標であり、1年毎に段階を追って目標を作ることが必要だということ絶えず確認しながら政策化を行ってほしい。東京は歩けるまちであるがソーシャルキャピタルが低いことが課題であり、地方は国が主導であるがソーシャルキャピタルは高い。課題だけでなく三条市にとってもアドバンテージになる。この結果からはっきりしている。その中でどこから手をつけていけばいいかという点については次回10月1日に、今日の議論を含めて詳細な分析結果とともにお示ししたい。三条市の片野氏、佐藤室長の政策部隊からも具体案を提案していただけることを期待している。次回SW三条の具体的な議論を行いたいと考えている。また、リクエストがあれば佐藤氏、片野氏を通してお伝えいただきたい。(久野)