

スマートウェルネスシティ(SWC)首長フォーラムin南城市

歩いて健康な街づくり



健康分野ではこれまで、ほとんどの自治体の政策がうまく機能しなかった。理由をひとつ挙げれば、結果は出てくる。それは何か、考えてみたい。

新潟県見附市と実施した運動プログラムでは、体力年齢の指標を作った。体力年齢が実年齢より若くなれば生活習慣病のリスクが減る。わずか3カ月の間でそれぞれにあった食事や運動を行い、平均4.5歳返った。

4年間継続すると参加者の医療費が下がり、参加していない人と比べると1人当たり10万円の医療費の差が出た。ただ残念ながら参加者が増えず、次の課題となった。

自治体が行う健康教室に通うのは健康の意識が高い住民で、日ごろ運動をせず、生活習慣病のリスクのある住民はほとんど来ない。「7・3の法則」というのがあって、住民全体の約7割が健康についての無関心層とされる。ここにアプローチできないなら医療費が上がるのは当然だ。

住民の意識だけでなく、都市構造も健康政策に影響を与える。自家用車の利用度が高い都市ほど、これまでの調査で糖尿病を発症するリスクが高いという結果が出た。車社会の沖縄もこれに当てはまる。歩くことのない街は健康面にも影響を及ぼす。

車の利用が増える、人口は増えなくても街が広がる。郊外に進出した大型店舗へ住民が車で移動し、中心市街地がシャッター街化する。人口減少社会の中、車の運転ができなくなる後期高齢者が増え、街のスーパーや病院経営が立ちゆかなくなる。

歩ける街を実現するにはもう一度街

久野 謙也氏
筑波大学大学院人間総合科学研究科教授

車移動は健康に影響

コンパクトにする必要がある。中心市街地の再生は経済面だけの問題ではなく人のにぎわい、健康面も含めた総合政策だ。

ここでソーシャルキャピタルという言葉がキーワードになる。人々の絆が強い地域の人ほど、健康度が高い。人々が歩く街ではあいさつを交わしたり、立ち止まって話し込んだりする機会が増える。

車というのは非常に便利だが、「ドア・ツー・ドア」での移動でそうした偶然の機会を消失させる。歩いて暮らすまちづくりは、医学面だけでなく、コミュニケーションを含めて考えないといけない。

先行的な事例としてドイツのフライブルク市は、44年前に市内に車を入れないことを決め、LRTやバスを引いた。商店街は猛反対だったが、結果売上げは伸び、医療費が低い都市になった。車の依存度を下げれば街がコンパクトかどうかが、そして公共交通の整備がポイントになる。

また、車がないと不便だが、健康に跳ね返ってくる実感を住民にどうやって伝えるのか。歩いて暮らせる街づくりを実現するために自治体の首長が変わる必要がある。職員も新しいプログラムを作り出す能力が求められる。



専門家や先進自治体の発表を聞く参加者=3日、南城市・ユニオンホテル南城

基調講演

車社会を見直し、歩くことにより住民が健康で幸せに暮らせる都市モデルを考える「第4回健康長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ(SWC)首長フォーラムin南城市」が3日、南城市佐敷のユニオンホテル南城で開かれた。新潟県から見附市市長、新潟市の篠田昭市長が出席し、公共交通機関の強化や健康作りに向けた総合計画など実践事例を報告。少子高齢・人口減少社会を迎え医療費の多くを占める生活習慣病への対策が求められる中、県内の自治体職員約80人が「健康」なまちづくりについて考えた。主催は全国41の自治体の首長や職員らでつくるSWC首長研究会、同地域活性化総合特別区域協議会。南城市が共催、内閣府沖縄総合事務局が後援。

スマートウェルネスシティ

体の面の健康だけでなく、人々が生きがいを持って安心安全に生活できる状態を「健康」と定義した。暮らしの中で歩くことを基本としながら誰もが「健康」になれる都市モデルのこと。筑波大学大学院の久野謙也教授の提唱のもと、2009年にスマートウェルネスシティ首長研究会を発足、現在24都府県、41区市町の首長や職員らで構成している。沖縄県からは南城市の古謝景春市長が会員となっている。スマートウェルネスシティ首長研究会のホームページは、<http://www.swc.jp/>



篠田昭氏(新潟市長)

団塊の世代が次年度に65歳以上、10年後に75歳以上となる。超高齢化社会の荒波にさらわれ、首都圏を筆頭に高齢者の死に場所がないと言われている。

地方中核都市の新潟市(人口81万人)も待たない課題で、公共交通の強化、歩行空間や自転車利用環境の整備を掲げたまちづくり条例を2012年に制定した。さらにSWC総合特区として、健康づくりやまちづくりに取り組んできた。

新潟市の最大の課題は公共交通。マイカー依存度の高さを背景に、バスなど公共交通網が細り、歩行量は全国平均を下回っている。バス利用者数は20年間6900万人から2400万人と3分の1まで減った。民営のバス会社は減便、路線廃止に踏み切り、10年間で20%以上路線が減った。バス交通がこれに細ったら、持続可能な生活が不可能になる。

新潟市では公共交通の強化としてBRT(次世代バスシステム)を導入を決めた。これは郊外から町の中

バス路線再編し強化

このほか、街の真ん中に交流の場となる銭湯を作ろうとチャレンジをしている。歩きたくなる歩道や自転車通行帯の整備も進んでいる。

加えて総合特区の取組みとして、国保、協会けんぽ各保険者間の健康診・医療レポートデータ、介護保険データを一元化した「健康クラウド」を構築し、施策効果やシミュレーションなど分析に活用。また、住民が主体となって地域づくりを行う地域コミュニティを組織し、絆づくりを通じて健康、高齢者支援、防災等につなげ「健康度」を高めている。

心部に向かう従来のバス路線を再編した上で郊外からのバスを乗り換え拠点に集め、そこから中心部へは一度に大量の人を運ぶ連節バスに乗り換えてもらう仕組み。

これによりバスの乗り換えがスムーズになり、さらに中心部のバス本数の集約で生まれた余力で郊外の便の維持などにつなげる。

新潟市は連節バスを4台契約したがフランスのナントは30万都市で周辺を合わせると60万都市の規模だが130台持っている。これがヨーロッパの常識だ。

車両や施設は新潟市から民間バス会社に貸与する公設民営方式となる。これにより、市のバス交通への関与が強化され、いたずらな減便廃止に歯止めをかける。また市ではバス路線がなくなった地域に区バス、住民バスも導入している。

まちづくり実施報告



健康増進と環境保護精神の啓発に寄与する参加型の催し「おきなわE.C.O.スリットライド&ウォークin南城市」2013年、南城市玉城のグスクロード公園

古謝景春氏(南城市長)



沖繩県はこれまで長寿県とされてきたが平均寿命は女性3位、男性30位となっている。65歳未満の死亡率も高く、理由として戦後米軍支配下の高脂肪な食生活などが指摘されており、対応が急務だ。

南城市(4万1千人)は、特定保健指導を徹底している。県内外と比較し高い数値だ。保健指導率は南城市は67%、国23.2%、県48.8%と比較してもダントツ。数値にも徐々に効果が表れており、メタボリック症候群該当者・予備群の数値は2012年度速報値で前年比で1.7%減となり始めている。また糖尿病の患者数も横ばいが続いており、今後継続して改善していきたい。

交通が不便な南城市では、交通弱者の支援として予約制の乗り合いバスおでかけなんじいを導入。一括交付金でバスの運行実験をしていく。大変人気で、地域の公民館に20人ぐらいお年寄りが集まり買い物に行くような状況。1人暮らしの高

イベントで健康増進

高齢者でも明るく過ごせるようなまちづくりを目指し、今後バスをどう維持・整備していくか、検討している。

また南城市ではウェルネスプログラムを策定し、健康増進や地域独自の精神文化の再認識につなげている。おきなわE.C.O.スリットライド&ウォークin南城市は世界遺産産物産物などの聖地を自転車とウォークで回るイベントで、市内外から好評だ。日が強い日中を避けたナイトウォーク大会なども実施している。また市内のユニオンホテル南城のプール施設を利用した運動教室も行っている。

南城市と全国健康保険協会沖繩支部との連携協力が始まる。互いの保険加入者の情報提供、市民全体の保健指導が可能になる。県内初と思うが、そういう取り組みを進めている。



久住時男氏(見附市長)

スマートウェルネスシティの構築を目指し、見附市(人口4万2千人)を含む全国7市は2011年12月に国から「健康長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区」に指定された。運動に無関心とされる7割の層にアプローチすべく、ソフト・ハードの両面から環境整備に取り組んでいる。

2011年度に健康基本条例、歩こう条例を制定し、市民の議論と理解の推進につなげていく。見附市職員には率先して条例に基づいたアクションを取ってもらい、車から徒歩などの通勤手段に切り替えた職員数は平成23年と平成24年を比較すると、105人から174人に増えた(全体360人)。

歩きたくなるまちづくりを目指し、公共交通の充実など各施策に取り組んでいる。見附市のコミュニティバスの利用者は2012年度に10万人を超えた。公共交通の魅力高め、本格的な英国式庭園として整備したみつけイングリッシュガーデンなどの出かけたくなる交流施設を結ぶことで、公共交通と交流施設の利用率が増加している。

「歩こう条例」で推進

このほか、街の真ん中に交流の場となる銭湯を作ろうとチャレンジをしている。歩きたくなる歩道や自転車通行帯の整備も進んでいる。

加えて総合特区の取組みとして、国保、協会けんぽ各保険者間の健康診・医療レポートデータ、介護保険データを一元化した「健康クラウド」を構築し、施策効果やシミュレーションなど分析に活用。また、住民が主体となって地域づくりを行う地域コミュニティを組織し、絆づくりを通じて健康、高齢者支援、防災等につなげ「健康度」を高めている。

国との連携

清水喜代志氏(国土交通省都市局街路交通施設課長)



財政に跳ね返ってくる。大阪府では80年前、当時の關に30兆円を突破した。下げたためには健康を目指す努力が求められており、歩くことが楽しく道をつないだ公園街路を計画し、まちを歩かせるというのには安全と安心が重要なテーマだ。自動車1つの早川徳次社長を副市長が大阪に呼び、工場も安全で安心な生活を送ってもらい、良い発想で仕事をしてもらうために事業が行われた。この街路の一部は日本で最初のコミュニティ道路「ゆずりはの道」となった。

安全で歩きやすいパークアベニューの思想が何となく伝わったと思う。楽しい道路はいろいろな道路が。各自自治体にもいろいろなアイデアを出してほしい。

楽しい道路を作ろう

民間との連携

加茂義哉氏(日本IBMスマートシティ事業部長)



毎年多くの観光客がマイカーで訪れる南城市では公共交通を促進する情報流通連携事業「おきなわスマートシティ」の運行情報を掲載したスマートフォンアプリ「おきなわスマートシティ」の運用が始まっている。

システム構築にはコストが課題になる。国・京都市、IBMなどが連携して観光交通防犯情報、慢性的な交通渋滞が課題のシンガポールではICTを活用し、電車やバスなど公共交通機関の車両に積んであるGPSの運行の遅れなどを把握し、状況に合わせて柔軟にダイヤを編成している。広島市では高速道路建設における渋滞状況をシミュレーションしている。

ICTで情報を発信

報を一般公開し、観光案内など多様なスマホのアプリ開発を促進する情報流通連携事業「おきなわスマートシティ」の運行情報を掲載したスマートフォンアプリ「おきなわスマートシティ」の運用が始まっている。

システム構築にはコストが課題になる。国・京都市、IBMなどが連携して観光交通防犯情報、慢性的な交通渋滞が課題のシンガポールではICTを活用し、電車やバスなど公共交通機関の車両に積んであるGPSの運行の遅れなどを把握し、状況に合わせて柔軟にダイヤを編成している。広島市では高速道路建設における渋滞状況をシミュレーションしている。