

基礎自治体による行政基盤の構築に関する研究会

〈第6回〉

事務局提出資料

平成30年12月

総務省自治行政局市町村課

今後の広域連携施策の課題認識（たたき台）

参考（第5回資料）

現状①

- 地方圏の指定都市や中核市を中心とする都市部では、生活圏域が市の区域を越えて拡大。中心となる市と近隣市町村が社会・経済・行政などで連関性を有する「圏域」となっている。
- このような圏域において、自主的な連携として連携中枢都市圏が形成済み（H30.4.1現在：28圏域）。

市町村の区域を越えた
多層的な生活空間の広がり

現状②

- 2040年にかけて、地方圏では指定都市や中核市も人口減少へ。
 - 高齢化に伴う対人サービスや社会扶助の増大
 - 行政サービスや経済活動の担い手の減少
 - 人口減少に伴う既存行政需要の量的縮小
 - 国・地方を通じた財政余力の低下 などのおそれ
- Society5.0（超スマート社会）を迎え、大きな技術革新、産業構造の変化が不可避。

人口減少や技術革新などによる
これまでに経験したことのないような大きな変化

課題認識

- 基礎自治体による行政については、2040年にかけて、人口構造の変化等に伴い、以下のような課題が顕在化するおそれ。
 - ◆ 生産年齢人口の減少に伴う人材（行政・民間ともに特に専門人材※）の不足 ※保健師、土木技術職員など
 - ◆ 各世代の人口が大きく増減することに伴う行政需要の変動への対応（例：介護需要の増、公共施設の再編 等）
 - ◆ ライフスタイルの変化等に伴い社会問題化する高度な課題への対応（例：病児保育、発達障害への支援 等）
- これらの課題は、(1)全ての市町村で顕在化すること、(2)特定行政分野にとどまらず幅広い行政分野で顕在化すること、(3)顕在化の状況等には差があり、近隣市町村全団体に直ちにコンセンサスを得ることは容易でないこと、などの特徴がある。

これまでの主な議論①

【現状認識】

- 今後の人口減少に住民の生活は対応できるかもしれないが、行政は縮小することができないため、何らかの対応を講じる必要があるのではないか。
- 地域包括ケアシステムは小学校区や中学校区などの生活圏をもとに構築されているが、小中学校の統廃合により、生活圏を基盤とするコミュニティが空洞化している。

【連携に当たっての課題】

- 圏域内の市町村の利害が不一致となる場合でも連携が進むための手法が議論されるべきなのではないか。
- 市町村間連携は市町村の自主的な選択の結果であるが、ただでさえ人的資源や時間的余裕が十分にはない。自治体の職員は将来の危機を認識はしていると思うが、事務が処理できているという現状を過度に評価しているのではないか。
- 中心市が近隣市町村の事務を行うということは、Win-Winの関係にあるタイプの事務以外は、中心市から言い出しにくいのではないか。Win-Winの関係にあるタイプの事務についても、予算措置などによる誘導が必要になるのではないか。
- まちづくりについては、圏域全体としてどのような将来像を目指すのか、周辺市が納得できる程度に中心市が描かなければならないと思うが、それは非常に難しいのではないか。
- 事務ごとに体制が複雑化することのコストも考えなければならないのではないか。

これまでの主な議論②

【連携のための枠組み】

- 合意形成が難しい取組で連携を推進するためには、各行政分野の個別の法律で調整の枠組みを規定する必要があるのではないか。その際、例えば、地方自治法でフォーマットを準備しておき、個別法でその制度を引用するという仕組みは考えられるのではないか。
- 国の法律で強制すれば団体自治の侵害となるかもしれないが、合併のように法律で枠組みを付与し、実施するかどうかを自治体の判断に任せれば、必ずしも団体自治の侵害とはならないのではないか。
- 市町村間の合意を前提とする限りは、合意できる程度の事務でしか連携しないのではないか。
- インセンティブ付与などにより連携中枢都市圏の中心市に調整力を持たせることを考えるとしても、行政関係者だけで共有されている仕組みではなく、住民にも理解される仕組みでなければ使われないのではないか。
- これからはWin-Winだけではなく、いわばLose-Loseの合意が必要になるが、各分野を総合化して判断できるようにすることが重要ではないか。
- 事務を丸ごと連携対象とするのではなく、計画策定と執行を分離して、その一方を共同で行うという方法もありうるのではないか。計画策定と執行を分離しても、その一方を共同で行うことで、他方も自然と一本化される可能性もありうるのではないか。そうであれば、市町村に事務を配分したままでも、連携ができるのではないか。

【検討の方向性】

- 囚人のジレンマ型、給付行政型といったようにいくつかの類型に分けて検討することが有用ではないか。
- いくつか典型的なものを議論する必要があるのではないか。典型例を念頭に、どのようなものが近隣の中心市との連携に適していて、どのようなものが都道府県による補完に向いているのかなどを検討してはどうか。

広域連携事例と連携が進まない要因の整理

(連携中枢都市圏へのヒアリングを踏まえた課題整理)

圏域における広域連携事例

- 連携が進展している連携中枢都市圏では、中心となる都市が連関性の強い近隣市町村と一体となって、様々な事務・施策を講じている。

地域公共交通網形成計画の作成

- 圏域内の複数自治体で地域公共交通網形成計画を共同作成。
- 自治体の区域をまたぐ広域的な路線の再編や新規設定を定める。

「広域的な立地適正化の方針」の作成

- 圏域内の複数自治体で「広域的な立地適正化の方針」を策定。
- 救急救命センター等の高次都市機能に関し、自治体間の連携や整備の役割分担等を記載。

在宅医療・介護連携のための資源マッピング

(在宅医療・介護連携推進事業)

- 在宅医療・介護連携推進事業の一環として、圏域内の自治体で連携し、圏域全体を対象エリアとして、地域の医療機関・介護事業者をマップ化。

国土強靱化地域計画の策定

- 国土強靱化地域計画を圏域内の市町村が合同して策定。
- 各市町村が共通して作成する総論部分をまとめて作成するほか、避難に関する連携等を記載。

共通する地域資源のブランド化

- 圏域内に共通する地場産品(農産物、食料品、素材産業)を束ねた地域ブランドを創出。
- ブランド登録産品の圏域内外への知名度向上・販路拡大を目指し、国内外の商談会や見本市への参加などの共同事業を実施。

医療体制の整備(ドクターカー運行)

- 救急医療体制の一層の充実を図るため、圏域の拠点病院にドクターカーを配備。
- 圏域市町村は、ドクターカーの維持管理を共同で行い、協議の上、必要な費用を分担。

圏域における広域連携の典型事例①（地域公共交通）

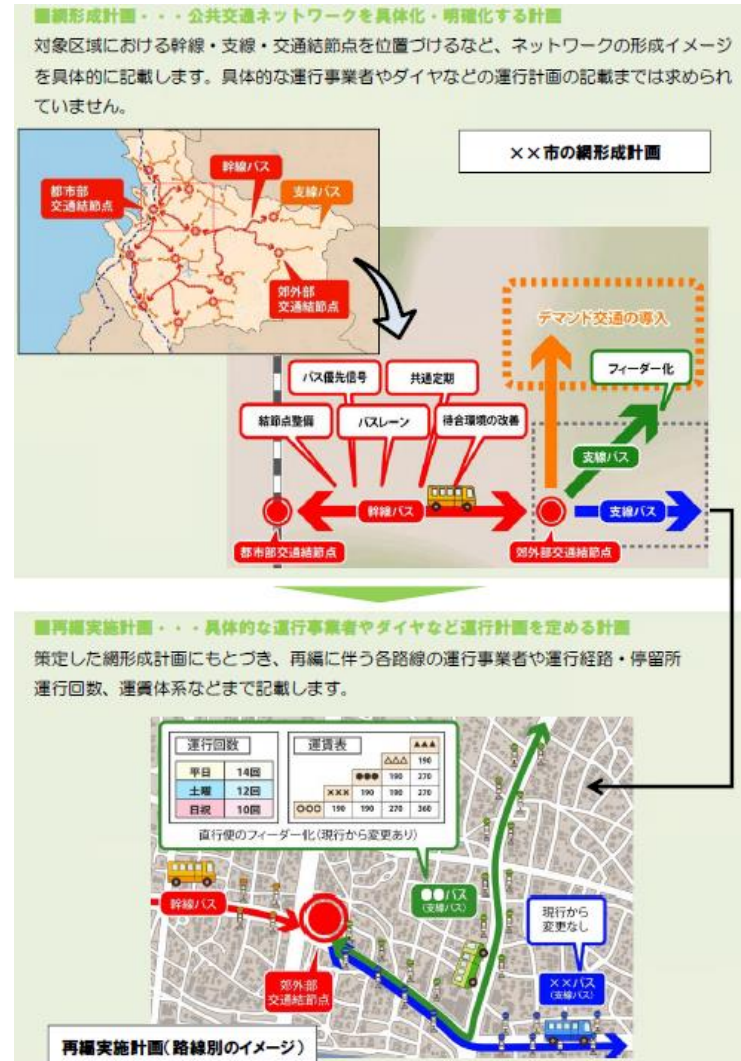
○ 連携中枢都市圏の中心市であるA市は、圏域の連携市町村と連携して、地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画を共同で作成中。

連携内容・連携に至る経緯

- A市は平成20年度に定住自立圏の先行実施団体に選定された。
- 定住自立圏構想の中では、「結びつきやネットワークの強化」に対する取組が必須となっていることもあり、A市を中心とする圏域においても、地域公共交通の維持・活性化のための施策について、重点的に検討を進めた。
※なお、連携した方が利用者が増加するなどのメリットが得られるという明確な見通しを当初から持っていたわけではない。
- 平成21年に定住自立圏形成協定を締結後、圏域内の市町村、県、バス・鉄道事業者等での協議や圏域内の住民へのアンケート調査などを踏まえ、平成22年11月に「圏域公共交通計画」を策定（法定の計画ではない）。その後、平成26年3月に「第2次圏域公共交通計画」を策定。
- A市は、平成28年3月に単独で法定の「地域公共交通網形成計画」を作成済み。
- 国の財政措置である広域バス路線補助制度において、単独の市域のみを対象とした再編実施計画では、特例を十分に受けられなくなるという見直し方針が表明されたことから、圏域で連携した網形成計画及び再編実施計画の作成に着手（平成30年度内に完了予定）。

（A市からのヒアリングなどをもとに作成）

〈地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画のイメージ〉



（国土交通省『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き』より抜粋）

圏域における広域連携の典型事例②（地域公共交通）

- 連携中枢都市圏の中心市であるB市は、圏域の隣接する連携市と連携して、地域公共交通網形成計画を共同で作成した。

連携内容・連携に至る経緯

- B市及び隣接するα市、β市の区域で路線バス事業を行うXが平成24年10月に破綻。再建案や緊急代替運行について検討するため、B市、α市及びβ市を構成団体に含むバス路線廃止対策会議が組織された。
※その後、平成25年1月に新事業者が設立され、事業者Xの路線を受け継いだ。
- B市は、広域的な地域公共交通網形成計画を作成したいと考えていたところ、バス事業者Xの破綻という出来事を共有していたα市と共同で作成することとなった（β市は既に単独で作成済みであった）。
- 平成28年4月、B市とα市は共同で地域公共交通活性化協議会を設立。利用者アンケートや事業者ヒアリング、同協議会での検討等を経て、平成29年3月に計画作成完了・公表。
- 地域公共交通網形成計画では、両市の地域間移動の利便性を高め、一層の交流促進を図るために、利用ニーズに適した新たな公共交通の導入を検討する旨を記載。
- B市とα市では、同地域公共交通網形成計画に基づき、買い物や通院などの日常生活において恒常的な移動がみられるB市東部地域とα市西部地域とを結ぶ新たなバス路線の実証運行を実施（平成30年12月～平成31年2月）

（B市からのヒアリングなどをもとに作成）

〈地域間交流を促進する公共交通の導入検討〉

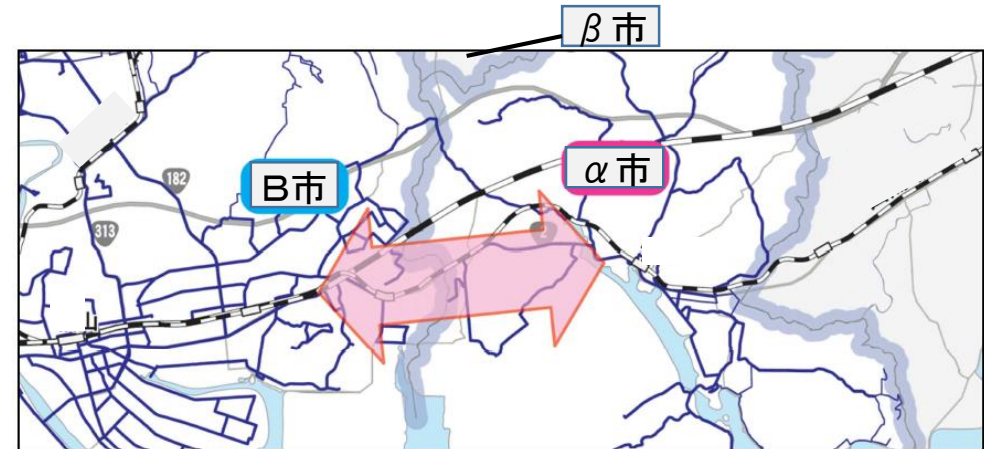


図 導入位置のイメージ
（地域公共交通網形成計画をもとに事務局作成）

圏域における広域連携の典型事例③（広域的な立地適正化の方針）

- 連携中枢都市圏の中心市であるC市は、圏域の隣接する連携市町と連携して、各市町が法定の立地適正化計画を作成する際の基本方針となる「広域的な立地適正化の方針」を共同で作成した。

連携内容・連携に至る経緯

- 平成27年12月、国土交通省が「鉄道沿線まちづくりガイドライン」を策定・公表。
- 平成27年度に国交省の関与のもと、C市を含む圏域内の複数市町、公共交通事業者等で構成される「鉄道沿線まちづくりに関する勉強会」を設立。公共施設に関する連携市町村間の相互利用・共同管理・施設の再編の手法や効果について検討。
- 平成28年5月、国の財政措置(事業)を契機として、圏域内の複数市町及び公共交通事業者等で構成される「鉄道沿線まちづくり協議会」を設立。
- 圏域における人口の将来見通し等の分析や、都市構造上の課題等の収集を踏まえ、平成29年3月、当該市町の区域を対象とする「広域的な立地適正化の方針」を策定。
※当該市町は連携中枢都市圏を構成(平成27年4月～)しているとともに、一体的な都市計画区域を有しており、連携の素地はあった。
- 「広域的な立地適正化の方針」において、救急救命センターや大学等の高次都市機能に関し、自治体間による連携や整備の役割分担などを記載。
- 各市町では、「広域的な立地適正化の方針」に基づき立地適正化計画を策定。高次都市機能については中心市と連携して機能を確保する旨を記載。

(C市からのヒアリングなどをもとに作成)

〈高次都市機能増進施設の設定及び役割分担〉

| 分野 | 高次都市機能 | 役割分担 |
|-------------|------------------------|--------------------|
| 医療機関 | 三次救急医療機関 (救急救命センター) | 中心市 |
| | 二次救急医療機関 | 中心市・近隣市 |
| 教育機関 | 大学 | 中心市・近隣町 |
| | 短期大学 | 中心市 |
| | 専修学校 | 中心市 |
| 文化施設 | 高等学校 | 相互補完(全市町で設置可。相互利用) |
| | 図書館・美術館・博物館等 | 相互補完(〃) |
| スポーツ施設等 | 体育館 | 相互補完(〃) |
| | 総合公園 | 中心市・近隣市町 |
| 主要コンベンション施設 | | 中心市 |
| 商業施設 | 百貨店、大型SC等 | 中心市、近隣市 |

(「広域的な立地適正化の方針」より抜粋)

圏域における広域連携の典型事例④（在宅医療・介護資源のマッピング）

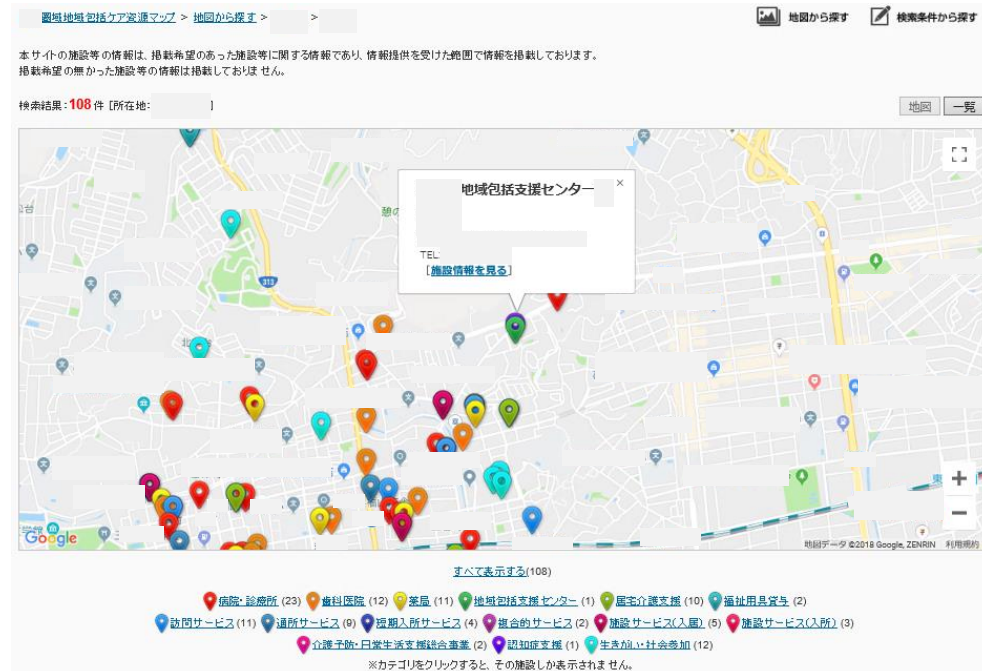
○ 連携中枢都市圏の中心市であるD市は、圏域の連携市町と連携し、圏域内の在宅医療施設、介護施設、生活支援事業所等を、視覚的に把握しやすい形のマップを共同して作成した。

連携内容・連携に至る経緯

- 介護保険法（及び介護保険法施行規則）に基づく「在宅医療・介護連携推進事業」により、市町村は、地域における在宅医療及び介護に関する情報の収集、整理及び活用を行うこととされた。
- D市は、地域の医療機関・介護事業者のマップ化などにより「地域の医療・介護資源の把握」を行うこととし、D市医師会が作成したD市内を対象エリアとする「医療介護資源マップ」をD市の事業として引き継ぎ、同マップを運営していた。
- D市では、市町の区域を越えて医療機関や介護事業所が利用されているという実態があり、また、圏域の連携市町から圏域全体でのマップを作成したい旨の要望があったため、マップの対象エリアを圏域全体に拡大した。（平成28年4月～）
※圏域の連携市町は、D市によるシステムの運営費用の一部を負担している。

（D市からのヒアリングなどをもとに作成）

〈マップのイメージ〉



圏域における広域連携の典型事例⑤（ドクターカー運行）

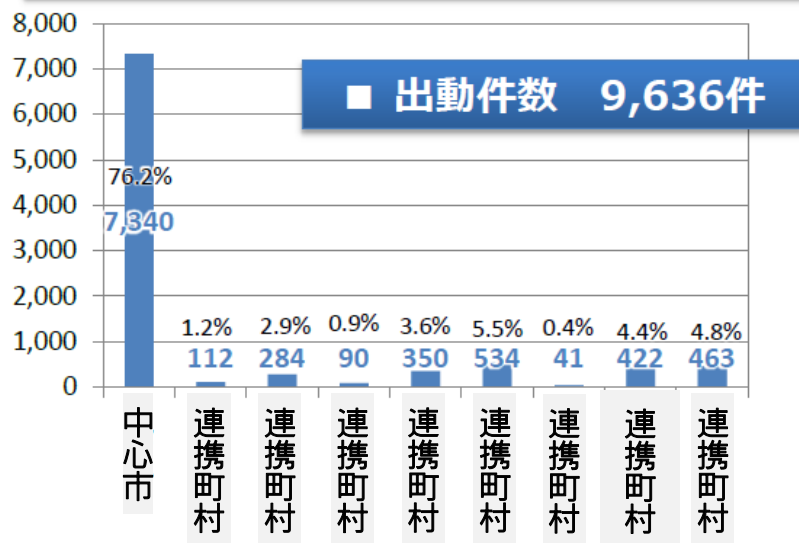
- 連携中枢都市圏の中心市であるE市は、圏域の連携町村と連携し、救急医療体制の充実を図るため、ドクターカーを共同して運行している。

連携内容・連携に至る経緯

- 平成21年、E市を中心市とする定住自立圏が形成される。
- ドクターヘリ(県事業)との一体的運用により、救急医療体制の一層の充実を図るため、平成22年3月に、圏域の拠点病院であるE市立市民病院にドクターカーを配備(定住自立圏の連携事業)。E市は、連携事業に対する財政措置がなければ、単独でのドクターカーの運行は困難との認識。
- E市及び連携町村は、ドクターカーの維持管理を共同で行い、協議の上、必要な費用を負担。
 ※消防の要請を受け医師が救急現場に出動し、搬送途中の救急車と合流することで、迅速に救急患者に対応。(ドクターヘリが出動できない夜間、悪天候時等の対応も可)
- 平成23年1月、2号車が配備され、2台体制となる。
- 平成28年7月、緊急的な処置等を行うことが可能なドクターカー3号車の運行が開始。現在の3台体制になる。
- 平成29年3月、E市を中心市とする連携中枢都市圏が形成される。
 ※連携ビジョンにおいて、連携事業として、「ドクターカーの運行事業の充実・強化」を盛り込む。

(E市からのヒアリングなどをもとに作成)

運行開始 (H22.3.29) からの出動状況
(H30年3月末日現在)



〈関係市町村の役割分担〉

| | |
|------|--|
| 中心市 | <ul style="list-style-type: none"> ● ドクターカー運行による救急活動をさらに向上させるため、事業に必要な高度な医療機器等を導入する。 ● 圏域内の医療機関等との連携及び調整に努める。 ● 連携町村と協議の上、必要な費用を負担する。 |
| 連携町村 | <ul style="list-style-type: none"> ● 圏域内の医療機関等との連携及び調整に努める。 ● 連携町村と協議の上、必要な費用を負担する。 |

(圏域ビジョンより抜粋)

連携中枢都市圏における取組の現状

参考(第5回資料)

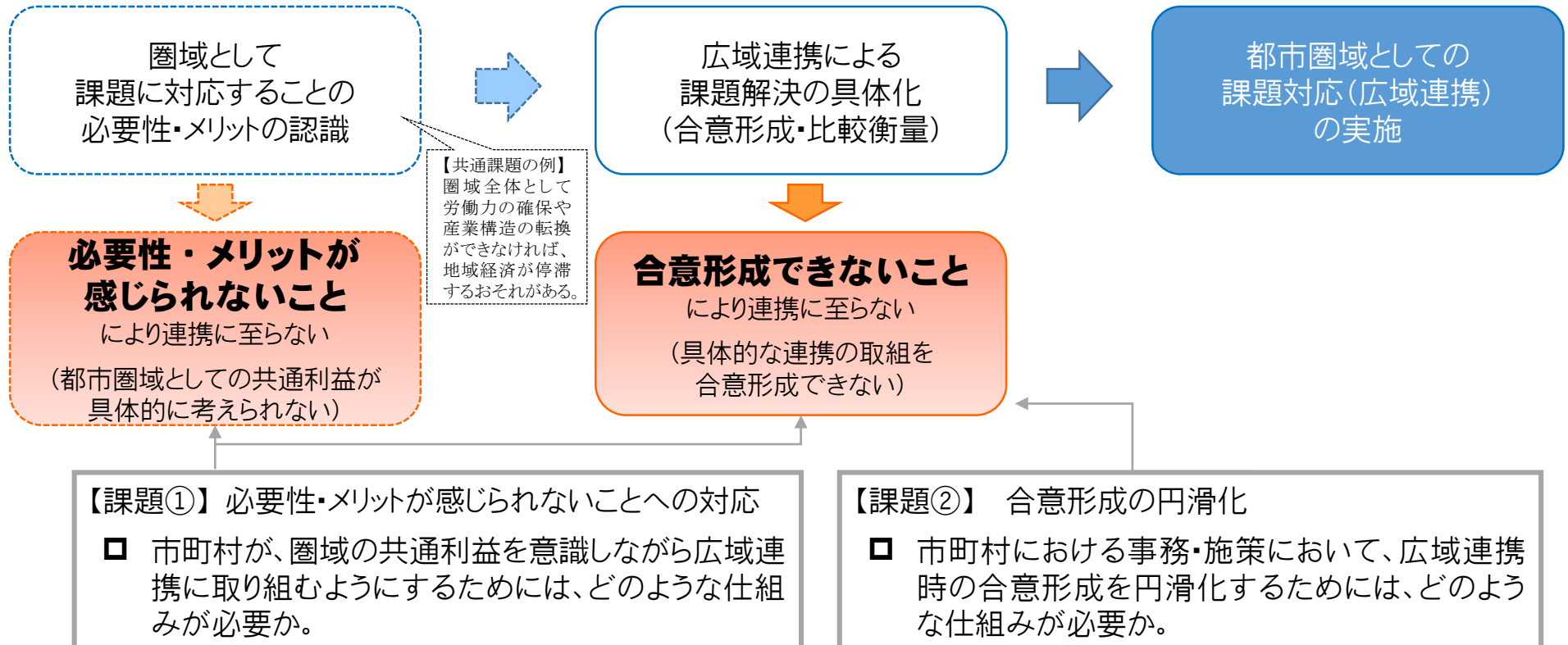
- 現在、中心都市の施設の広域受入れ、イベントの共同開催など連携しやすい取組から連携を始めている状況。
- 公共交通、まちづくり、医療・福祉の役割分担など、合意形成は容易ではないが圏域単位で対応していかなければならないような困難な行政課題への取組はあまり進んでいない。相互に関連する行政課題でも取組状況には差がある。

| | 地域公共交通に関する計画の策定 | 「立地適正化の方針」の策定 | 医療人材確保・育成 | 医師派遣 |
|----------|--|---|---|------------------------------|
| | 都道府県、市町村 | 市町村 | 都道府県 | — |
| 策定主体の現状 | <ul style="list-style-type: none"> ・「地方公共団体」は、マスタープランとして「地域公共交通網形成計画」を、具体的な取組に向け「地域公共交通再編実施計画」を策定 | <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画の作成主体は個々の市町村 ・法律に基づかない任意事項として、広域的な「立地適正化の方針」を作成することが望ましいとされている(国交省Q&A) | <ul style="list-style-type: none"> ・都道府県は構想区域を定め(原則として二次医療圏)、地域医療構想を策定(平成28年度末までにすべての都道府県で策定済) ・地域医療構想ガイドライン(厚労省)では、将来のあるべき医療提供体制を実現するために検討すべき施策として、「医療従事者の確保・養成」が挙げられている | — |
| 連携中枢都市圏A | ○ 〔圏域全体〕で「公共交通計画(※)」を策定 ※法律に基づかない任意の計画 | × | ○ (構成団体の病院の医師等に対し、救急・周産期医療に関する講習会(圏域の中核病院で開催)への参加機会を提供) | ○ (圏域の中核病院から周辺病院への医師派遣事業) |
| 連携中枢都市圏B | △ (圏域内の〔複数の自治体〕で「鉄道沿線まちづくり計画」を策定) | ○ (圏域内の〔複数の自治体〕で「立地適正化の方針」を作成。立地適正化計画は〔各自治体〕が作成) | ○ (看護師などを対象にした就職セミナーを開催) | × |
| 連携中枢都市圏C | △ (圏域内の〔複数の自治体〕で一つの地域公共交通網形成計画を策定) | × | ○ (離職中の看護師などを対象にした再就職支援セミナーを開催) | ○ (圏域の中核病院から周辺病院への医師派遣事業) |
| 連携中枢都市圏D | × | × | × | × |

広域連携が進まない2つの要因

- 連携が進展している連携中枢都市圏では、今後、圏域が抱える課題(労働力確保や産業構造の転換等)に中心市と近隣市町村が共同して対応し、地域経済と行政サービスの持続可能性を維持する必要があるとの認識が共有されている。(少なくとも広域連携担当部局間では広く共有)
- しかしながら、広域連携が進んでいない圏域や部署においては、以下の要因がある。
 - (1) そもそも広域連携の必要性・メリットが感じられない場合がある(むしろライバル関係にある場合もあり)。
 - (2) 広域連携の必要性を感じている部署においても、市町村間(又は住民同士)の合意形成が困難であるとの理由で広域連携に消極的になっている事例が多いと考えられる。

<広域連携の実施までの流れ(イメージ)>



**(1) 広域連携の必要性・メリットが感じられない
ことに関する課題**

典型事例の課題整理（必要性・メリットを感じることに）

- 連携事例には、他律的な要因（事業者の破綻や国の財政措置への対応等）を契機とする場合も少なくないが、他律的な要因を契機とする場合であっても、長期的な課題解決のために近隣市町村と共通する利害関係を認識することにより、継続的な協力関係が構築されている。
- その一方で、圏域の中心市（連携中枢都市）であっても、連携に取り組んでいない事務においては、必要性・メリットを感じないことにより、結果として、自らの課題と認識されず、合意形成ができないているのではないかと。

ヒアリング結果（A市）

【圏域の市町村が共同して公共交通網形成計画を策定中】

- 平成20年度に定住自立圏の先行実施団体に選定。
- 定住自立圏構想の中で、「結びつきやネットワークの強化」に対する取組が必須となっていること等から、地域公共交通の維持・活性化の施策について、重点的に検討。
- 平成21年9月に定住自立圏形成協定を締結後、平成22年11月に「圏域公共交通計画」を、平成26年3月に「第2次圏域公共交通計画」策定（法定計画ではない。）
- 国の制度変更により、市域のみを対象とした再編実施計画では、特例が十分に受けられなくなるような制度の見直し方針が表明されたため、圏域で網形成計画及び再編実施計画の作成に着手（平成30年度内に完了予定）。

ヒアリング結果（C市）

【近隣市町と共同して「広域的な立地適正化の方針」を策定】

- 国の財政措置（補助事業）を契機として、圏域内の複数市町及び公共交通事業者などで協議会を設置し（平成28年度）、圏域における「広域的な立地適正化の方針」を策定。
- 「広域的な立地適正化の方針」において、中心市に救急救命センターや大学等の高次都市機能に関し、自治体間による連携や整備の役割分担などを記載。
- 各市町では、「広域的な立地適正化の方針」に基づき立地適正化計画を策定。高次都市機能については中心市と連携して機能を確保する旨を各計画に記載。

都市圏域の市町村に求められる思考・行動パターン（たたき台）

- 連携が相当程度進展している市町村（部署）では、圏域を単位として、長期的な視点を持ち、分野横断的に必要な対策を柔軟に検討している。
- その一方で、圏域で一体的に実施することが（長期的に）望ましい事務・施策であっても、そのような必要性・メリットが感じられないことにより、広域連携の検討に至らない例もあると考えられる。連携に至らない事例では、市町村（部署）が「連携は自らの事務（施策）ではない」と考えている場合もあるのではないか。
- 今後の都市圏域における市町村には、圏域の共通課題について、空間軸、時間軸、行政分野における壁を取り払い、広域的、長期的かつ分野横断的な視点で対応することが求められるのではないかな。
- 各市町村（部署）が連携の必要性・メリットを感じられるような仕組み・制度を検討する必要があるのではないかな。

今後の都市圏域に求められる市町村の行動パターン （＝連携が進んだ連携中枢都市圏における取組）

空間軸

- 現在、中心市のみならず近隣市町村の住民も、市町村の区域を越えて、中心市に所在する事業所に通勤している。
- 今後、**圏域の労働力を確保**することは、中心市にとっても重大な課題であり、**圏域全体として**、地域経済を活性化させ、行政サービスを確保する必要がある。



地域的な課題のみならず、**広域的な視点**で共通課題に対応

時間軸

- 日常的な業務に支障が生じない限り、行政サービスの将来の姿を検討することはない。
- 今後、自治体行政や地域産業を取り巻く環境変化（経営資源の不足や行政需要の増減、技術革新）に対応するには、**長期的な見通し**を圏域で共有する必要がある。



短期的な課題のみならず、**長期的な視点**で共通課題に対応

行政分野

- 関連性が強い行政分野の計画策定であっても、個々の部局が個別に連携の可否を検討している。
- 今後、都市圏域における都市機能を維持することの必要性を**全ての行政分野**において共有し、連携の可否を検討する必要がある。



行政分野の縦割りでなく、**分野横断的な視点**で共通課題に対応

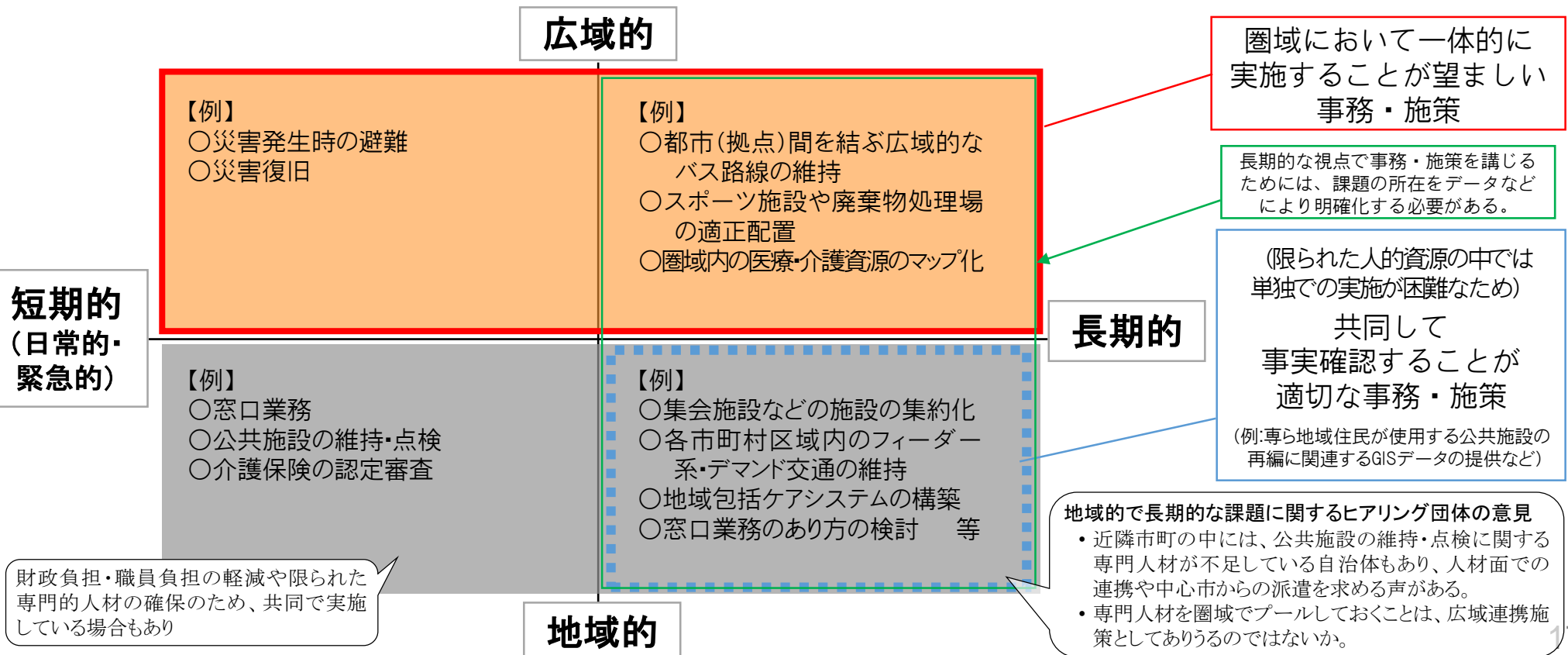
(参考) 典型事例の課題整理 (事務・施策の分類イメージ)

- 多くの連携事業では、広域連携を行っても、その行政分野に係る事務・施策を丸ごと共同して実施するのではなく、各市町村の実情に応じて単独で実施する施策と組み合わせているものと考えられる。
- 連携して実施している事務・施策は「市町村の区域をまたがる」「長期的な視点が必要」な課題への対応が多く、単独で実施している事務・施策は「市町村の区域内」や「短期的(日常的・緊急的)」な課題への対応が多い。

| 行政分野 | 連携して実施している事務・施策 (例) | 単独で実施している事務・施策 (例) |
|--------|--|---|
| 地域公共交通 | <p>市町村の区域をまたぐ幹線バス路線維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 圏域市町村で行うのは、中心市と周辺町村をつなぐ幹線バスの上限料金の設定。幹線バスは複数の市町村の区域をまたいでいるので、市町村単独で取り組む合理性がない。 ○ 20～30年の長期的視点で広域的な路線を維持することができるかを考えていかなければならない。周辺市町だけでは限界があり、将来的には、広域連携が必要。 ○ 今後、圏域の拠点間を結んでいる広域的なバス路線を残すために圏域で連携することはありうる。 | <p>市町村で完結するフィーダー交通網の形成・運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 広域路線については、圏域市町村と事業者で調整を行い、各町村内のコミュニティバスの運行については各町村それぞれで実施している。 ○ 拠点からのフィーダー交通ネットワークの構築については、各市町の方針や重視する点が異なるため、広域連携は困難。 |
| 公共施設 | <p>スポーツ施設などの大規模施設における機能分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者の範囲が所在市町村の住民に止まらないような公共施設に関して、圏域全体で長期的な視点から考えていくとすると、大規模な体育館や博物館・美術館などは中心市が担うことになるのではないかと。 | <p>集会施設などの地域密着型施設の集約・管理修繕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 広域での適正配置の議論に馴染む施設とそうでない施設がある。スポーツ施設やゴミ処理施設などの大型施設は、広域での適正配置の議論に馴染むと思う。 ○ 市内では、公民館やコミュニティセンターなどの集会施設が地域に重複して存在しており、現在、学区ごとに住民の合意形成を得ながら、集約化を進めている状況。 ○ 点検・診断作業を発注する際には、対象となる施設へ実際に訪問して調整をしなければならない。圏域で行うとすると、他市町の施設の管理者との調整が必要であり、手間がかかる。 |
| 介護 | <p>医療・介護資源の広域マップの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市が市内の医療機関と介護事業所等を掲載したホームページを運営していたが、市町村の区域を越えたサービス利用がなされていることから、圏域全体を対象にしたホームページを運営している。 | <p>地域支援事業の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域包括ケアシステムとして、具体的にどういったものを作るかということは、基本的には自治体によるのではないかと。実際の話合いは学区単位でしている。 ○ 地域支援事業はそもそも地域の実情に応じて行うものである。 |

(参考) 連携に適した事務・施策の考え方 (たたき台)

- 都市間バス路線の維持や大規模な公共施設の再配置のように、市町村の区域をまたぎ、広域的な視点で対応する必要がある事務・施策は、圏域で一体的に検討し、実施することが望ましいのではないか。
- 地域的な課題については、各市町村において事務・施策を実施することが自然ではないか。
- 顕在化しつつある課題には、日常業務に忙殺されて短期的には把握できない場合であっても、長期的な視点で事務・施策を講じる必要があると考えられる。そのためには、課題の所在をデータなどにより明確化する必要があるが、多くの市町村では、長期的な見通しを立てるための体制が不足している可能性がある。このため、地域的な課題であっても、顕在化しつつある長期的な課題への対応には、圏域の持続可能性を高める観点から、一定の体制を有する中心市が近隣市町村に係る調査(事実確認)を合わせて行うことが適切なのではないか。



(2) 合意形成の課題

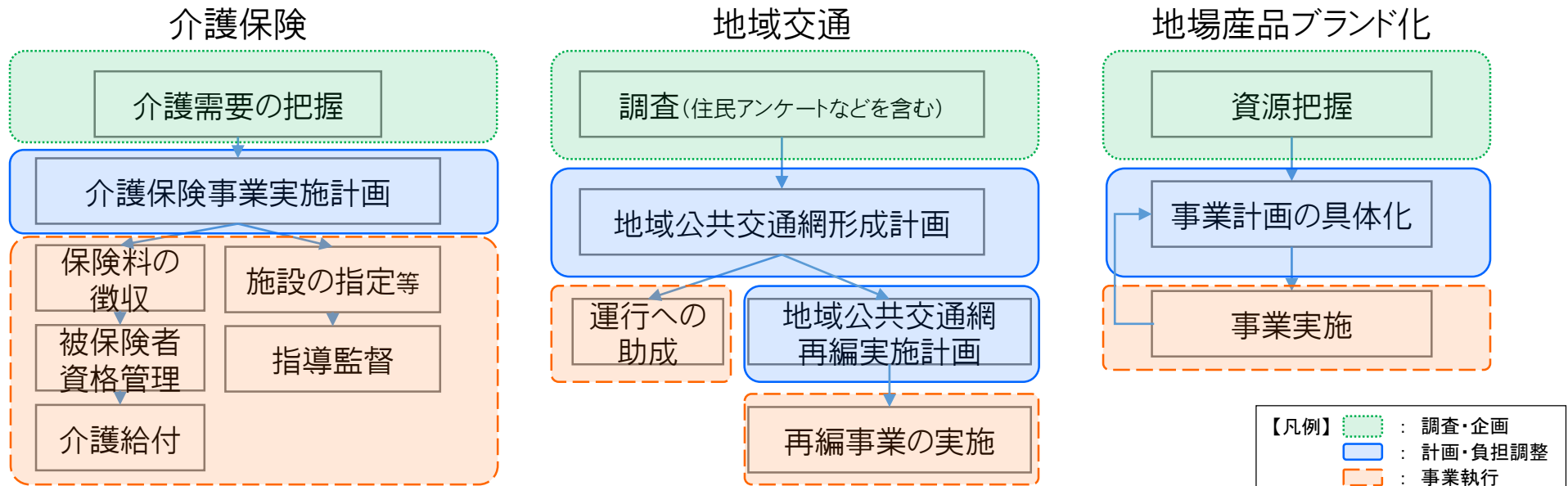
典型事例の課題整理（行政過程の局面）

- 自治体の主な行政分野は、一般的には給付行政、規制(誘導)行政、振興施策などに分類されることが多いが、それぞれ①調査・企画、②計画策定・負担調整、③事業執行という局面があって、局面ごとに広域連携の容易さ・実現可能性は異なっているのではないか。

市町村の主な行政分野の一般的な分類(例)

- 給付行政 : 福祉(児童・高齢者など)、介護保険、路線バス運行補助、上下水道、一般廃棄物処理 など
- 規制(誘導)行政 : 都市計画(用途規制など)、農地転用(一部)、建築確認(一部)、消防(予防査察) など
- 振興施策 : 観光ルートの開発、地場産品ブランド化、産業人材の育成 など

行政過程の局面(イメージ)



典型事例の課題整理（連携の検討要素）

- 自治体が他の自治体との連携の適否（＝広域連携の容易さ・実現可能性）を判断するに当たっては、対象とする事務・施策ごとに（更には、局面ごとに）、規模の経済・範囲の経済など連携のメリットがコストを上回るかどうかを判断していると考えることができるのではないか。

連携の検討要素

連携のメリット （＝推進要素）

- ① 財政負担の軽減
- ② 職員負担の軽減
- ③ 専門性の向上・確保
- ④ 単独では実現できないWin-Winとなる解決策の存在
（＝解決できない場合のデメリットの存在）

連携のコスト （＝抑制要素）

- ① 住民の利害調整の困難さ
 - ・ 公共施設の利用や財政負担など、利便・負担の面で、住民間（市町村間）の利害調整を行うことが想定される。
 - ※ 住民がどのような利害関係に関心があるのかが明らかでない場合には、その把握自体が連携のコストとなる。
- ② 行政の実施体制に係るコスト・負担感（特に一時的なコストへの負担感）
 - ・ 組織/人事配置などの体制確保ほか、システム統合や業務の標準化に係る一時的な業務増大が想定される。



- ➡
- <メリット> 連携のメリットがどの程度見込まれるか（分かりやすいか）。
 - <コスト①> 連携施策に係る住民の利害調整がどれほど困難か。
 - <コスト②> 連携時の実施体制の整備（変更）にどの程度の人的・財政的な負担が生じるか。

典型事例の課題整理（局面ごとの連携の難易度）

- 「調査・企画」の局面では、
 - <メリット> 連携することによって、職員・財政の負担を軽減する効果、施策の選択肢の幅を広げる効果がある。
 - <コスト> 利害調整や実施体制に係るコストが比較的小さい。このため、連携が進みやすい。
- 「計画策定・負担調整」の局面では、
 - <メリット> 負担調整によって囚人のジレンマを解消して施策を講じることができればメリットが実感されるが、
 - <コスト> 利害調整の困難さが課題となって連携が進まない(着手されない)場合が多い。
- 「事業執行」の局面では、
 - <メリット> 単独で実施するよりも職員・財政の負担を軽減する効果が得られる場合が多い一方で、
 - <コスト> 共同で事業を実施するための体制確保(職員体制やシステム構築など)の面で負担感が大きい。

| 事務・施策の局面 | | 連携メリット | コスト① 利害調整の困難さ | コスト② 実施体制の確保 |
|-----------|--|---------------------------|------------------|-----------------|
| 調査・企画 | <例> <ul style="list-style-type: none"> ・ 圏域内に共通する地場産品のブランド化に係る企画立案 ・ 介護需要の把握／在宅医療に係る資源把握 | 分かりやすい | 小さい | 比較的小さい |
| 計画策定・負担調整 | <例> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通網を維持するための運行補助に係る財政負担の調整 ・ 一般廃棄物処理場の立地場所の調整 | 比較的分かりにくい (分かりやすい場合あり) | 大きい (小さい場合あり) | 比較的小さい |
| 事業執行 | <例> <ul style="list-style-type: none"> ・ 介護保険の認定審査、保険給付(支出事務)、介護施設への監督指導 ・ 地域公共交通網を維持するための運行補助金の支出 | 分かりやすい | 小さい | 比較的大きい |

負担調整が課題となる取組における合意形成の事例

「地域公共交通網形成計画」の作成①

A市(連携中枢都市圏)

- 平成20年度に定住自立圏の先行実施団体に選定。
- 定住自立圏構想の中で、「結びつきやネットワークの強化」に対する取組が必須となっていること等から、地域公共交通の維持・活性化の施策について、重点的に検討。
- 平成21年9月に定住自立圏形成協定を締結後、平成22年11月に「圏域公共交通計画」を、平成26年3月に「第2次圏域公共交通計画」策定(法定計画ではない。)
- 国の制度変更により、市域のみを対象とした再編実施計画では、特例が十分に受けられなくなるような制度の見直し方針が表明されたため、圏域で網形成計画及び再編実施計画の作成に着手(平成30年度内に完了予定)。

「地域公共交通網形成計画」の作成②

B市(連携中枢都市圏)

- 中心市と隣接市を含む区域で路線バス事業を行う事業者が破綻。再建案や緊急代替運行について検討するため、中心市と隣接市(計2市)を構成団体に含むバス路線廃止対策会議が組織。
- 中心市は、広域的な地域公共交通網形成計画を作成したいと考えていたところ、バス事業者の破綻という出来事を共有していた隣接市と共同で作成することとなった。
- 平成28年4月、中心市と隣接市は共同で地域公共交通活性化協議会を設立。平成29年3月に計画完成・公表。
- 地域公共交通網形成計画に基づき、日常生活での移動がある地域間とを結ぶ新バス路線の実証運行を実施。

「広域的な立地適正化の方針」の作成

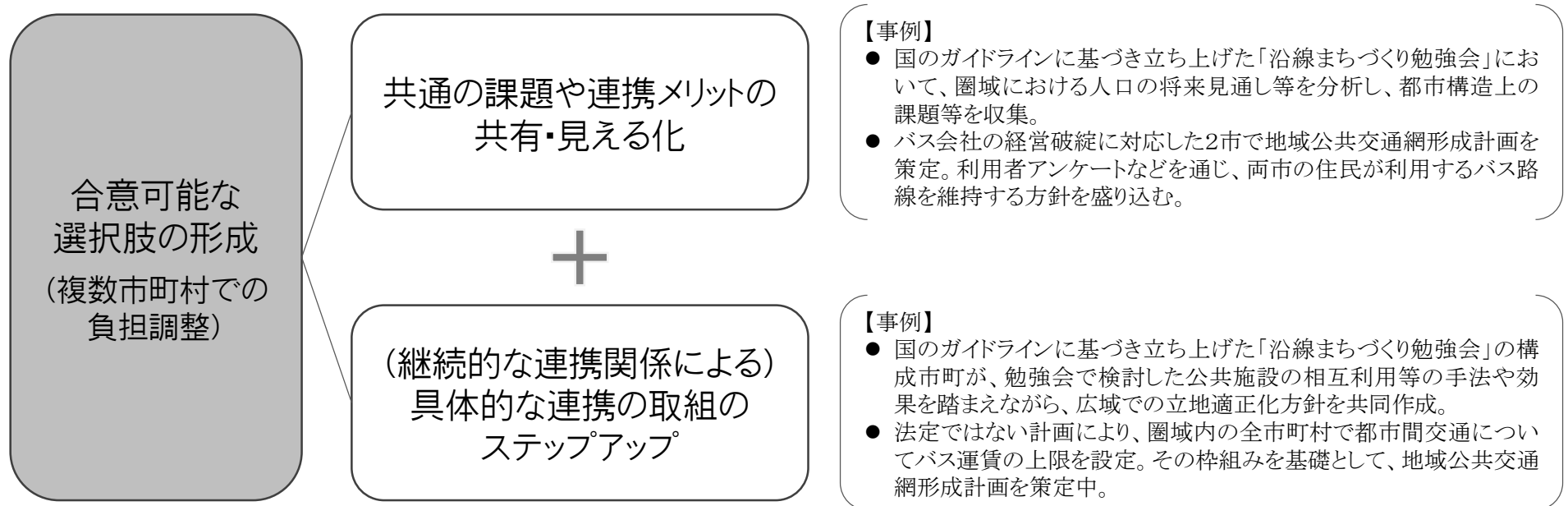
C市(連携中枢都市圏)

- 平成27年度に中心市を含む圏域内の複数市町、公共交通事業者等で構成される「鉄道沿線まちづくりに関する勉強会」を設立。公共施設に関する連携市町村間の相互利用の手法や効果等について検討。
- 平成28年5月、国の財政措置(事業)を契機として、圏域内の複数市町及び公共交通事業者等で構成される「鉄道沿線まちづくり協議会」を設立。
- 圏域における人口の将来見通し等の分析や、都市構造上の課題等の収集を踏まえ、平成29年3月、当該市町の区域を対象とする「広域的な立地適正化の方針」を策定。

合意形成事例の課題整理

- 複数市町村が連携して負担調整を行い、計画策定等を行った事例においては、①市町村間に共通する広域的な課題や連携メリットの共有・見える化と②(継続的な連携関係による)具体的な連携の取組のステップアップを通じた合意可能な選択肢の形成が図られている。

負担調整を行い計画策定等が行われた事例の合意形成の要因(イメージ)



※複数市町村での負担調整の場合に限らず、市町村の地域的な課題に係る合意形成においても同様か。

広域連携の進め方（論点）

圏域における自治体行政の考え方（たたき台）

課題認識

- 基礎自治体による行政については、2040年にかけて、人口構造の変化等に伴い、以下のような課題が顕在化するおそれ。
 - ◆ 生産年齢人口の減少に伴う人材（行政・民間ともに特に専門人材※）の不足 ※保健師、土木技術職員など
 - ◆ 各世代の人口が大きく増減することに伴う行政需要の変動への対応（例：介護需要の増、公共施設の再編 等）
 - ◆ ライフスタイルの変化等に伴い社会問題化する高度な課題への対応（例：病児保育、発達障害への支援 等）

広域連携の深化と支援の方向性

<支援の考え方>

- ① 負担調整や事業執行に係る各市町村の負担が小さく、調査・企画の要素が大きい事務・施策（例：地域資源のブランド化）を共同実施
→ **圏域における連携関係の構築を進展**

連携関係構築に向け
行動パターンの変容を促す

- ② 圏域の市町村に共通の地域課題を明らかにする取組を進め、負担調整や事業執行体制の確立が課題となる事務・施策についても共通の課題認識を形成
→ **共通の課題（連携の必要性・メリット）を明らかにし、連携の内容をステップアップ**

地域の共通課題を
明らかにする

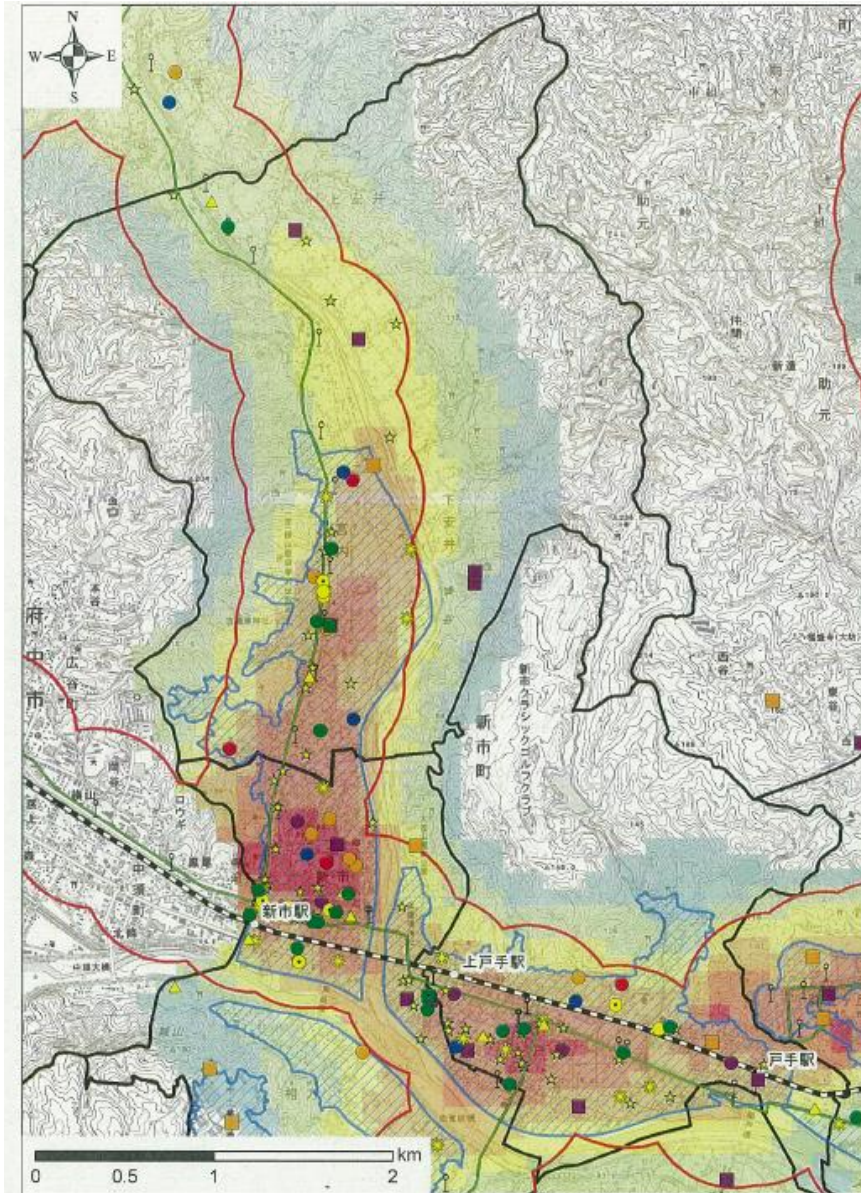
- ③-1 負担調整が課題となる事務・施策について、住民の理解を得ながら、合意形成を行う（地域的な課題への対応は、各市町村が行う）

- ③-2 事業執行体制の確立が課題となる事務・施策について、市町村間の協力関係を構築する

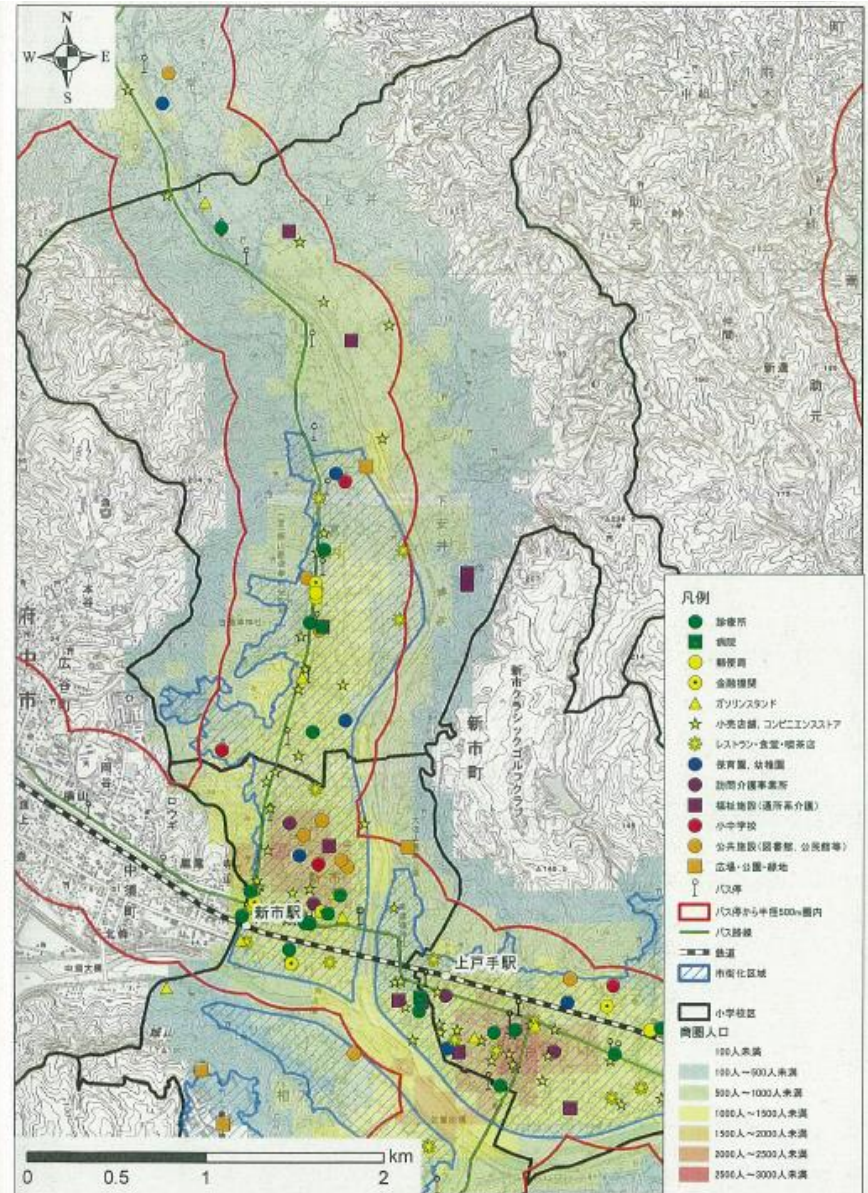
圏域を単位とした
事業・施策の実施

(参考) 福山市「地域別カルテ」 (H30.6 作成) ①

商圈人口分布図(500m商圈人口置換処理)



2010年(平成22年)



2050年(平成62年)

(参考) 福山市「地域別カルテ」 (H30.6 作成) ②

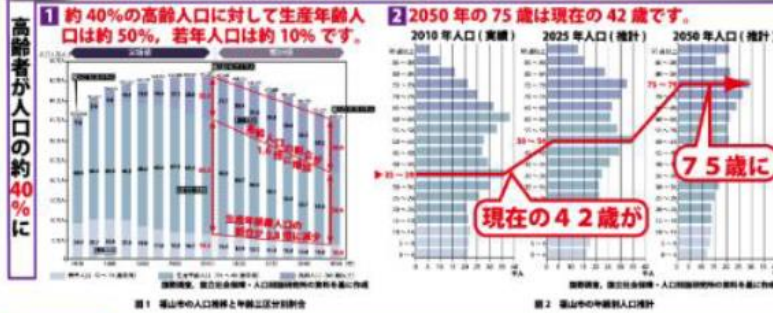
福山市立地適正化計画基本方針概要版
2018年(平成30年)2月 全戸配付

地図で見るふくやまの現状と未来 (福山市立地適正化計画基本方針より)

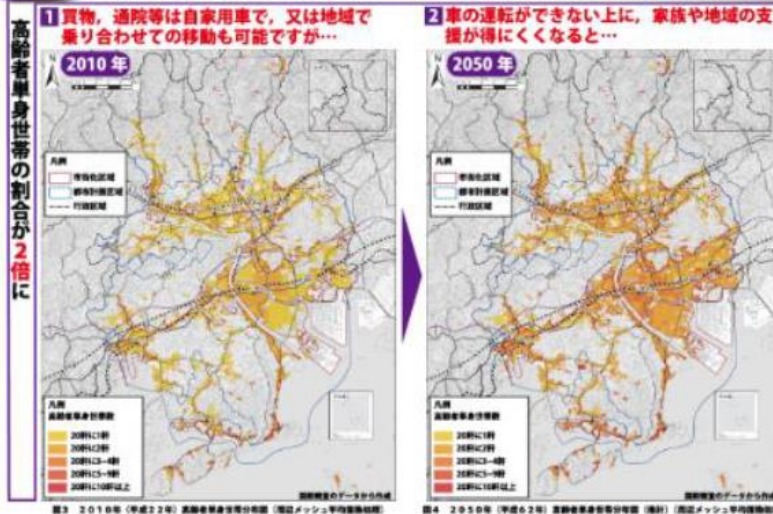
2050年の75歳は 今、42歳のあなたです!!

少子化、高齢化に加え大都市圏への若年層の流出により、福山市の人口は急激に減少し、2050年には、一人の現役世代が一人の高齢者を支えることになると想定されます。その影響は、お住まいの地域ごとで大きく異なるため、将来の状況を地図で知っていただき、今後の生活設計の参考にしていただきたいと思います。

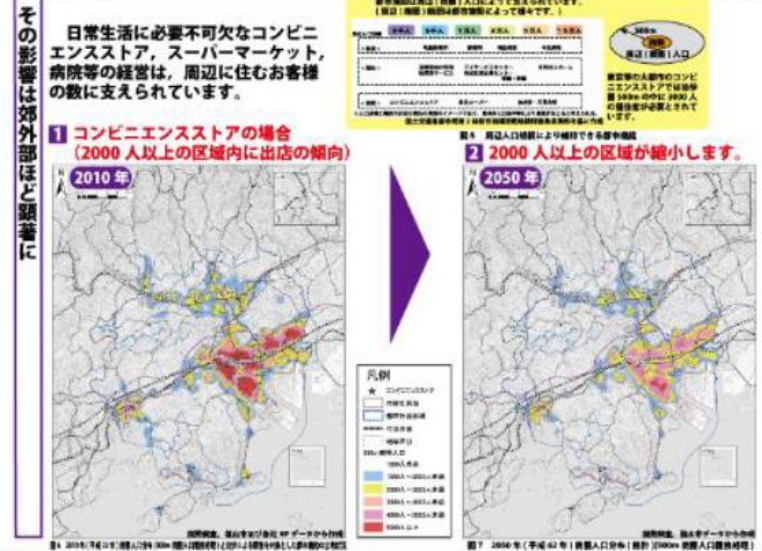
変化1 福山市でも高齢者が増加します。



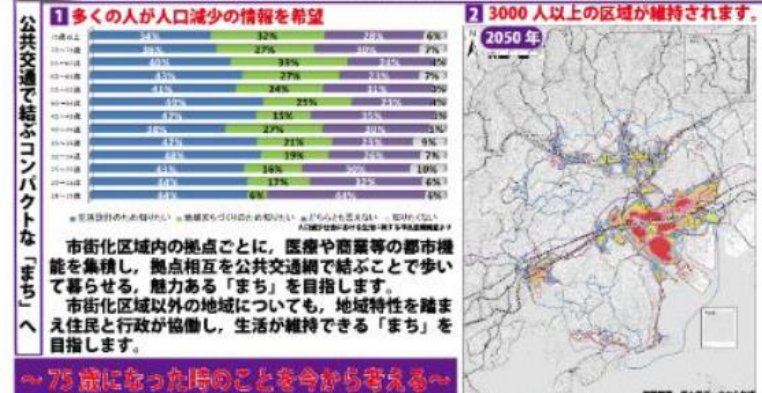
変化2 身体的な衰えから買物・移動が困難になります。



変化3 身近にある商店等にも影響が出ます。



変化4 生活に必要な施設等が維持された魅力ある「まち」を目指します。

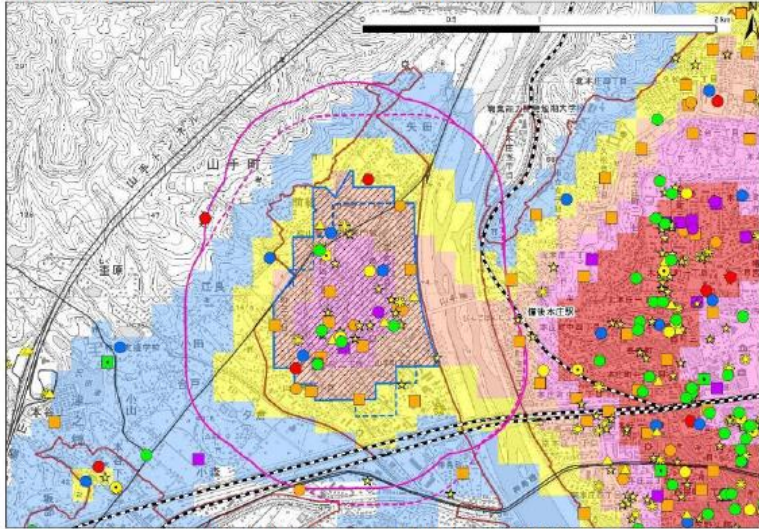


(参考) 福山市「地域別カルテ」 (H30.6 作成) ③

山手地域 都市機能誘導区域想定エリア

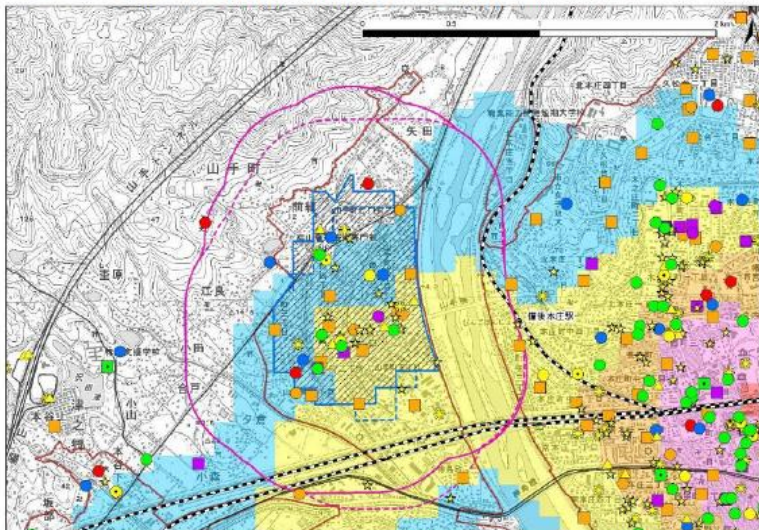
※凡例は別葉の「凡例集」をご覧ください。

商圏人口と都市施設の分布状況(A図)



福山市立地適正化計画基本方針で使用了データ、国土数値情報データ(2017年現在)、電話帳のデータより作成

500m商圏人口置換処理図
集客系土地適性評価値と都市施設の分布状況(B図)

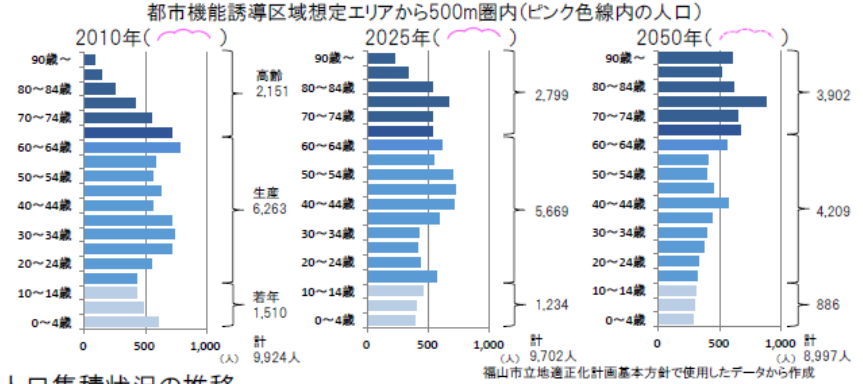


福山市立地適正化計画基本方針で使用了データ、国土数値情報データ(2017年現在)、電話帳のデータより作成

500m商圏土地適性評価値平均置換処理図

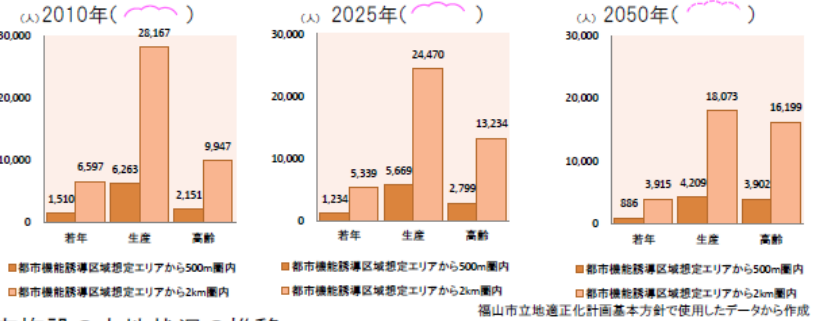
山手地域

人口構造の推移



人口集積状況の推移

都市機能誘導区域想定エリアから500m圏内(ピンク色線内の人口)と2km圏内の人口



都市施設の立地状況の推移

(注)都市施設の立地と商圏人口の関わりを分析するための試算であり、施設の存続を判定するものではありません。

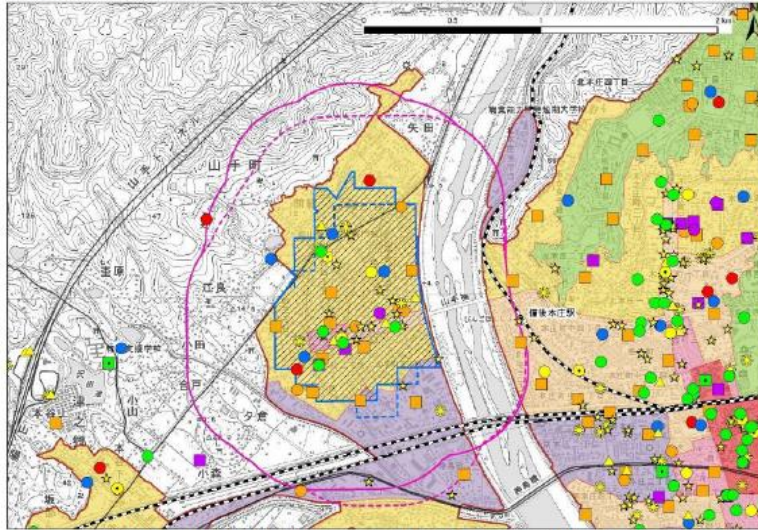
| 都市施設 | 対象年齢層 | 都市機能誘導区域想定エリアから500m圏内 | | | | | |
|------|-----------------|-----------------------|---------|----------|-------|---------|-------|
| | | 2010年 | | 2025年 | | 2050年 | |
| | | 施設数 | 対象人口(人) | 対象人口/施設数 | 施設数 | 対象人口(人) | 施設数 |
| 医療 | 診療所 | 5 | 9,924 | 1,985 | 9,702 | 5 | 8,997 |
| | 病院 | 0 | 9,924 | 0 | 9,702 | 0 | 8,997 |
| 商業 | 郵便局 | 1 | 9,924 | 9,924 | 9,702 | 1 | 8,997 |
| | 金融機関 | 2 | 9,924 | 4,962 | 9,702 | 2 | 8,997 |
| | ガソリンスタンド | 5 | 9,924 | 1,985 | 9,702 | 5 | 8,997 |
| 福祉 | 小売店舗、コンビニエンスストア | 18 | 9,924 | 551 | 9,702 | 18 | 8,997 |
| | レストラン、食堂、喫茶店 | 5 | 9,924 | 1,985 | 9,702 | 5 | 8,997 |
| | 訪問介護事業所 | 1 | 2,151 | 2,151 | 2,799 | 1 | 3,902 |
| 教育 | 福祉施設(通所系介護) | 2 | 2,151 | 1,076 | 2,799 | 3 | 3,902 |
| | 小中学校 | 2 | 1,510 | 755 | 1,234 | 2 | 886 |
| 公共 | 広場・公園・緑地 | 11 | 9,924 | 902 | 9,702 | 11 | 8,997 |
| | 公共施設(図書館、公民館等) | 4 | 9,924 | 2,481 | 9,702 | 4 | 8,997 |

福山市立地適正化計画基本方針で使用了データ、国土数値情報データ(2017年現在)、電話帳より作成

(参考) 福山市「地域別カルテ」 (H30.6 作成) ④

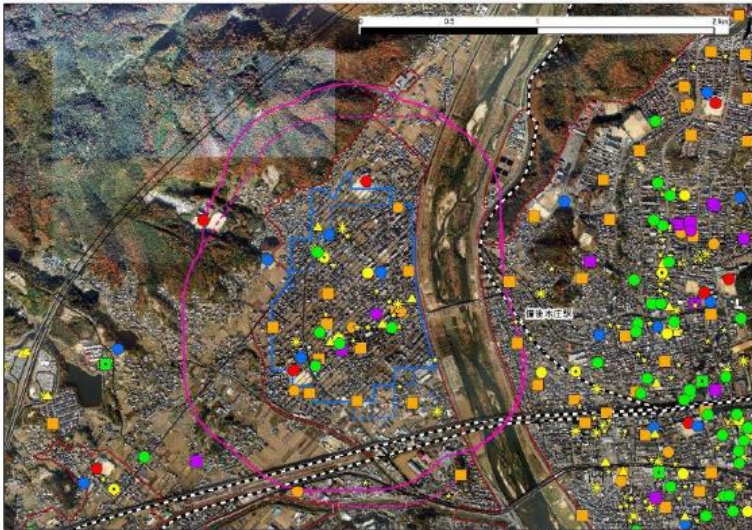
山手地域

用途地域と都市機能の分布状況(C図)



福山市立地適正化計画基本方針で使用したデータ、国土数値情報データ(2017年現在)、電話帳のデータより作成

航空写真(2010年11月現在)



福山市立地適正化計画基本方針で使用したデータ、国土数値情報データ(2017年現在)、電話帳のデータより作成

山手地域

公共交通利用圏域図



福山市立地適正化計画基本方針で使用したデータより作成

圏域内人口推移



圏域内利用者推移



まとめ(都市機能誘導区域想定エリアから500m圏内の将来像)

| 人口の増減状況 | | 10代未満 | 10代 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80代 | 90代以上 |
|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2010年 | 2010年人口 | 1,087 | 849 | 1,269 | 1,452 | 1,186 | 1,147 | 1,493 | 967 | 391 | 83 |
| | 2025年人口 | 785 | 1,018 | 834 | 1,009 | 1,422 | 1,230 | 1,131 | 1,196 | 857 | 220 |
| | 増減率 | 0.7 | 1.2 | 0.7 | 0.7 | 1.2 | 1.1 | 0.8 | 1.2 | 2.2 | 2.7 |
| 2025年 | 2025年人口 | 785 | 1,018 | 834 | 1,009 | 1,422 | 1,230 | 1,131 | 1,196 | 857 | 220 |
| | 2050年人口 | 581 | 620 | 691 | 826 | 1,018 | 799 | 1,221 | 1,520 | 1,126 | 595 |
| | 増減率 | 0.7 | 0.6 | 0.9 | 0.8 | 0.7 | 0.6 | 1.1 | 1.3 | 1.3 | 2.7 |
| 2050年 | 2010年人口 | 1,087 | 849 | 1,269 | 1,452 | 1,186 | 1,147 | 1,493 | 967 | 391 | 83 |
| | 2050年人口 | 581 | 620 | 691 | 826 | 1,018 | 799 | 1,221 | 1,520 | 1,126 | 595 |
| | 増減率 | 0.5 | 0.7 | 0.5 | 0.6 | 0.9 | 0.7 | 0.8 | 1.6 | 2.6 | 7.2 |
| 全増平均 | | 0.6 | 0.7 | 0.6 | 0.5 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 1.7 | 2.5 | 6.4 |

| 公共交通利用者の増減状況 | | 通学年齢人口 (15歳~19歳) | 通勤年齢人口 (20歳~59歳) | シルバー人口 (60歳以上) |
|--------------|------|------------------|------------------|----------------|
| 2010年 | 増減率 | 0.9 | 0.9 | 1.1 |
| | 全増平均 | 1.0 | 0.9 | 1.1 |
| 2025年 | 増減率 | 0.7 | 0.7 | 1.4 |
| | 全増平均 | 0.7 | 0.7 | 1.2 |
| 2050年 | 増減率 | 0.6 | 0.6 | 1.8 |
| | 全増平均 | 0.7 | 0.6 | 1.4 |

| 人口の集積度(500m圏内人口/2km圏内人口比) | | 2010年 | 2025年 | 2050年 |
|---------------------------|--|-------|-------|-------|
| 本地域 | | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| 全増平均 | | 0.4 | 0.4 | 0.4 |

| 集客系土地適性 | | 土地適性評価値 (0~10) |
|---------|--|----------------|
| 本地域 | | 3.4 |
| 全増平均 | | 3.1 |



中央区地域カルテ

H30年8月更新

- 関屋中学校区 …… 1
- 白新中学校区 …… 13
- 寄居中学校区 …… 25
- 新潟柳都中学校区 …… 37
- 鳥屋野中学校区 …… 49
- 上山中学校区 …… 59
- 宮浦中学校区 …… 73
- 山潟中学校区 …… 85
- 東新潟中学校区 …… 95

関屋中学校区 地域カルテ

中央区
H30年8月更新

1. 地域の基礎データ

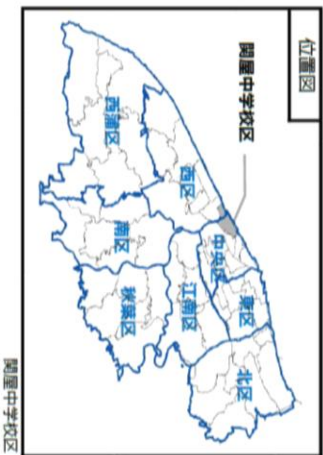
1. 中学校区の概要

関屋中学校区は、住宅地が広がっており、西大通りやJＲ関屋駅により交通利便性が高い地域です。日本海に面し、域内には信濃川から日本海に注ぐ関屋分水路があり、中央区と西区にまたがっています。
 浜浦小学校区は、市街から西区に伸びる3本の幹線道路とJＲ越後線が通り、海岸林と信濃川に挟まれた、静かな住宅地です。
 また、地区内に浜浦小学校、関屋中学校、日本歯科大学(病院)が並んで位置し、文教地区としてと親しまれています。
 関屋小学校区は、学校街(市役所)に近く、また高校・大学等もあり、古くから文教及び商業地域として、市の中心地域の一端を形成しています。
 有明台小学校区は、新潟県の最南端に位置し、西は関屋分水水に面し、東は信濃川に囲まれています。住宅地は、関屋大川前1・2丁目一帯は歴史が古く、文京町、堀町、有明大橋町は昭和48年に関屋分水が完成した後、に街並ができた比較的新しい地域になっています。
 青山小学校区は、日本海と関屋分水と西大通りに囲まれた閑静な住宅地です。浦山地区には商店等があり、青山コミュニティハウスや有明福祉会館・有明センターが、地域活動の拠点として活用されています。

| コミュニティ協議会※ | |
|------------|--------------|
| 浜浦小学校区 | コミュニティ協議会 |
| 関屋小学校区 | コミュニティ協議会 |
| 有明台小学校区 | コミュニティ協議会 |
| 青山小学校区 | コミュニティ協議会 |
| 小学校 | |
| 浜浦小学校 | 関屋小学校 |
| 有明台小学校 | 青山小学校の一部(西区) |

※中学校区の区域とコミュニティ協議会の区域は必ずしも一致しない。

位置図



Ⅱ.人口データ

1.人口・世帯数(住民基本台帳)

| 年 | 総数 | 男 | 女 | 0~14歳 | 15歳~64歳 | 65歳以上 | うち75歳以上 | | 世帯数 | 1世帯当たり 世帯人員 |
|-------|--------|--------|--------|-------|---------|-------|---------|--------|-------|----------------|
| | | | | | | | 55~64歳 | 75歳以上 | | |
| 2011年 | 23,759 | 11,036 | 12,723 | 2,623 | 14,478 | 6,658 | 3,880 | 10,852 | 2.19 | |
| 2016年 | 22,774 | 10,488 | 12,286 | 2,468 | 13,197 | 7,109 | 3,919 | 10,857 | 2.10 | |
| 増減 | -985 | -548 | -437 | -155 | -1,281 | 451 | 39 | 5 | -0.09 | |
| | -4.1% | -5.0% | -3.4% | -5.9% | -8.8% | 6.8% | 1.0% | | | |

(人)

(世帯)

(人)

2.人口推計

| 年 | 総数 | 男 | 女 | 0~14歳 | 15歳~64歳 | 65歳以上 | うち75歳以上 |
|-------|--------|--------|--------|--------|---------|-------|---------|
| 2021年 | 21,611 | 9,902 | 11,709 | 2,323 | 12,244 | 7,044 | 3,867 |
| 2026年 | 20,332 | 9,285 | 11,048 | 2,054 | 11,386 | 6,892 | 4,094 |
| 2031年 | 19,032 | 8,656 | 10,376 | 1,875 | 10,426 | 6,731 | 3,975 |
| 2036年 | 17,716 | 8,015 | 9,701 | 1,739 | 9,325 | 6,652 | 3,846 |
| 増減 | -5,058 | -2,473 | -2,585 | -729 | -3,872 | -457 | -73 |
| | -22.2% | -23.6% | -21.0% | -29.5% | -29.3% | -6.4% | -1.9% |

○人口は、2016年の22,774人から2036年には17,716人と22.2%減少する。

○老年人口は、2016年に7,109人でピークを迎え、その後減少していくが、老年人口割合は31.2%から37.5%に増加する。

○年少人口は、2016年の2,468人から2036年には1,739人となり、29.5%減少する。

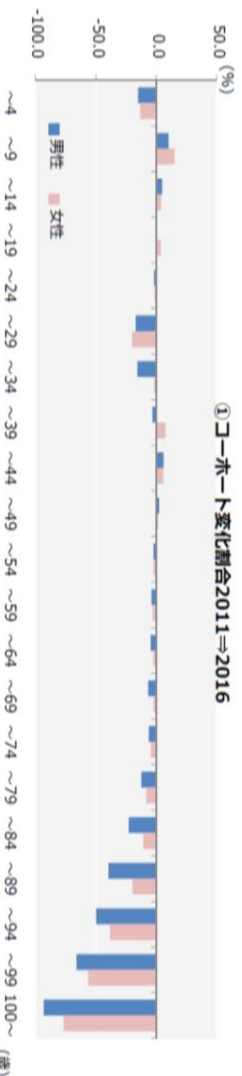
○生産年齢人口は、2016年の13,197人から2036年には9,325人となり、29.3%減少する。

関屋中学校区

2

3.人口推計グラフ

①コーホート変化割合2011⇒2016



○25~29歳の年代で、変化割合が男女ともに1割以上のマイナスとなっている。

○35~39歳の女性と40~44歳の年代の変化割合が大きくなっており、5~14歳人口のプラスの要因のひとつと考えられる。

(人)

(%)

②年齢3区分別人口推移

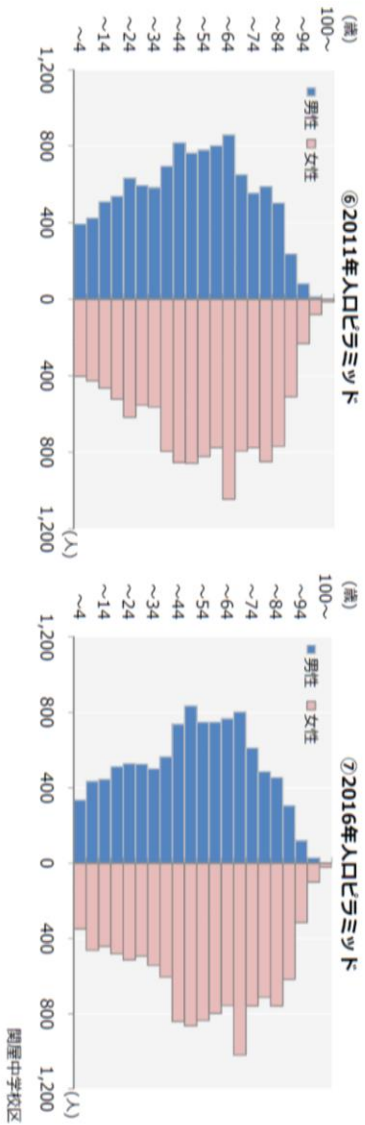
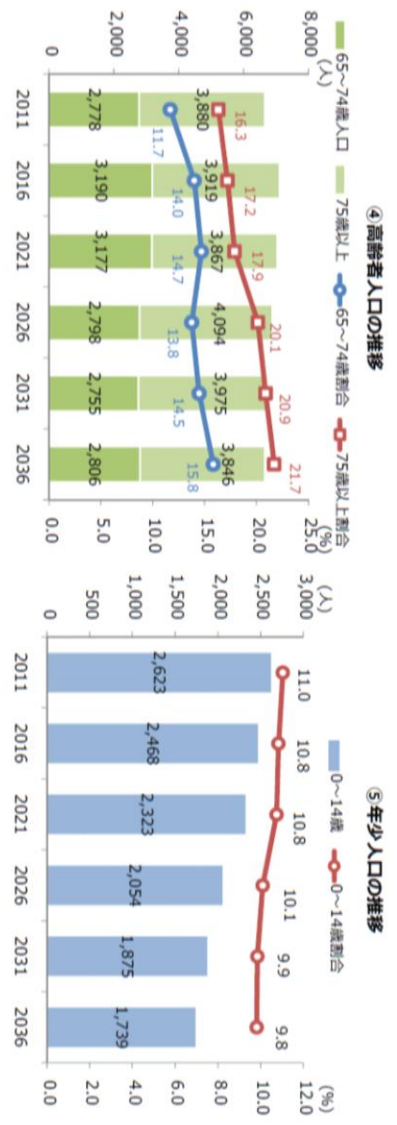
| 年 | 0~14歳 | 15~64歳 | 65歳以上 |
|------|-------|--------|-------|
| 2011 | 2,623 | 14,478 | 6,658 |
| 2016 | 2,468 | 13,197 | 7,109 |
| 2021 | 2,323 | 12,244 | 7,044 |
| 2026 | 2,054 | 11,386 | 6,892 |
| 2031 | 1,875 | 10,426 | 6,731 |
| 2036 | 1,739 | 9,325 | 6,652 |

| 年 | 0~14歳 | 15歳~64歳 | 65歳以上 |
|------|-------|---------|-------|
| 2011 | 11.0 | 60.9 | 28.0 |
| 2016 | 10.8 | 57.9 | 31.2 |
| 2021 | 10.8 | 56.7 | 32.6 |
| 2026 | 10.1 | 56.0 | 33.9 |
| 2031 | 9.9 | 54.8 | 35.4 |
| 2036 | 9.8 | 52.6 | 37.5 |

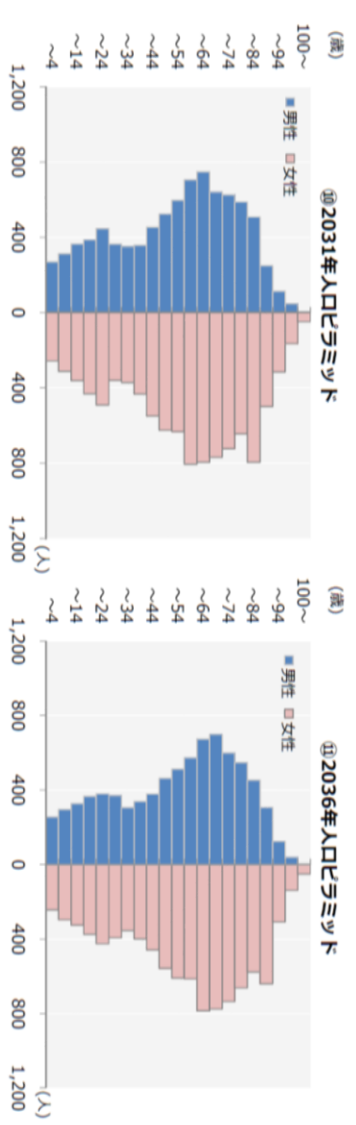
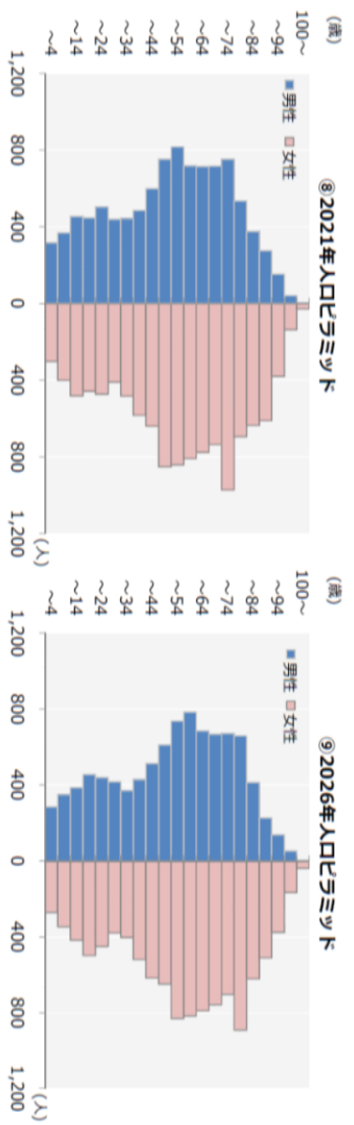
関屋中学校区

3

(参考) 新潟市「地域カルテ」 (H30.4 作成) ③

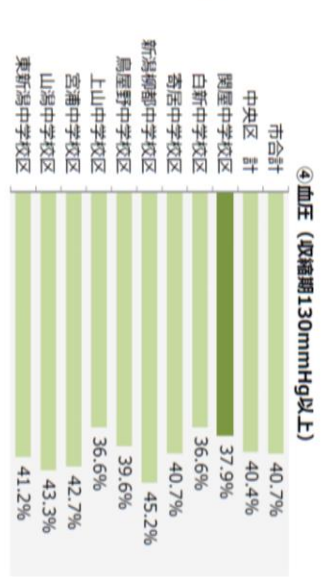
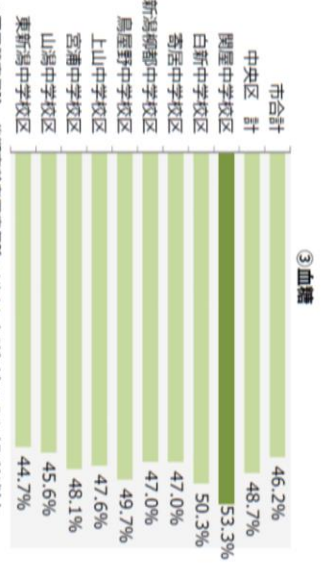
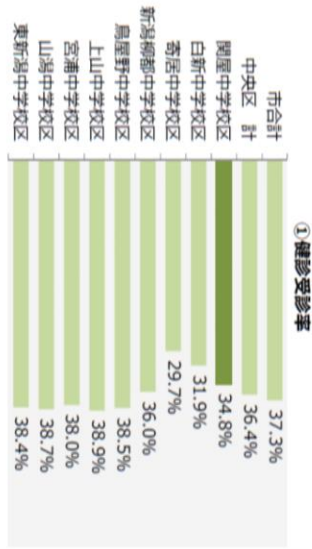


4



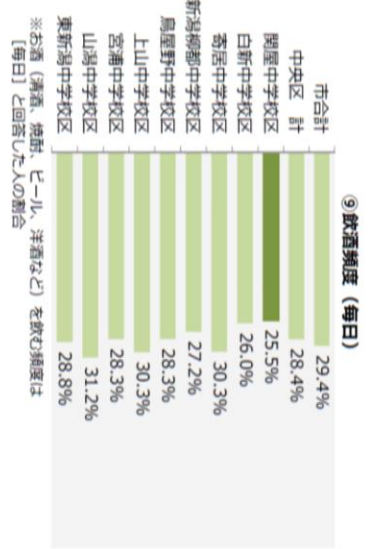
5

Ⅲ 健康アンケート (平成27年度新潟市国民健康保険・新潟県後期高齢者医療保険・協会けんぽ健診アンケート) ※【中央区計】には、集計の場合上、東新潟中学校区アンケートは含まない、(中央区計)に含む



※国民健康保険・後期高齢者医療保険：HbA1c(NGSP法)≥5.6%以上
 協会けんぽ：空腹時血糖100mg/dL以上
 ■HbA1c (ヘモグロビンA1c)
 過去1~2か月間の血糖値の平均を反映し、糖尿病の診断にも使われている。

関屋中学校区

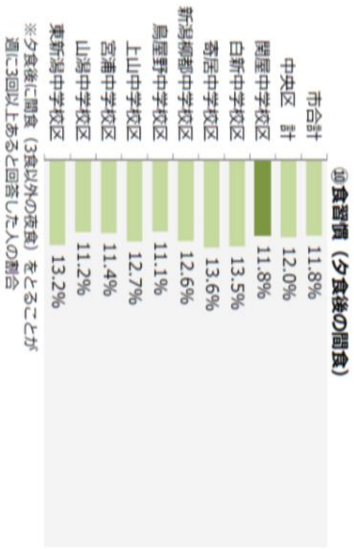


⑩ 患者予備群、治療放置群等 (国保・後期高齢)

| 区 | 健診対象者数 (国保+後期) | 未把握 | | 未通院 | |
|----------|----------------|--------|-------|-------|------|
| | | 人数 | 構成割合 | 人数 | 構成割合 |
| 中央区 計 | 8,190 | 2,623 | 32.0% | 311 | 3.8% |
| 関屋中学校区 | 4,318 | 1,514 | 35.1% | 201 | 4.7% |
| 白新中学校区 | 4,091 | 1,613 | 39.4% | 182 | 4.4% |
| 寄居中学校区 | 7,110 | 2,299 | 32.3% | 250 | 3.5% |
| 新潟柳部中学校区 | 7,799 | 2,567 | 32.9% | 337 | 4.3% |
| 鳥屋野中学校区 | 6,422 | 2,316 | 36.1% | 279 | 4.3% |
| 上山中学校区 | 7,829 | 2,636 | 33.7% | 383 | 4.9% |
| 宮浦中学校区 | 5,406 | 1,772 | 32.8% | 289 | 5.3% |
| 山場中学校区 | 8,800 | 3,013 | 34.2% | 441 | 5.0% |
| 東新潟中学校区 | 51,165 | 17,340 | 33.9% | 2,232 | 4.4% |

※平成27年度の国保+後期高齢の健診対象者(40歳以上)の状況

未把握・・・健診未受診及び生活習慣病の受診がない
 未通院・・・健診において下記項目のいずれかに該当し、医療機関で診察又は治療の必要があるが、同年中に生活習慣病の受診がない
 ・血糖：126mg/dL以上又はHbA1c6.5%以上
 ・血圧：140又は90mmHg以上・中性脂肪：300mg/dL以上
 ・LDLコレステロール：140mg/dL以上・HDLコレステロール：35mg/d未満



■LDLコレステロール
 全身の組織へコレステロールを運ぶ働きをしているが、多すぎると動脈硬化をすすめるため、悪玉コレステロールとも言われる。
 ■HDLコレステロール
 悪玉コレステロールともいわれ、血管壁に沈着したコレステロールを取り除き肝臓に戻す働きがあり、少ないと動脈硬化をすすめるが、多すぎても問題があるといわれている。

関屋中学校区

(参考) 新潟市「地域カルテ」 (H30.4 作成) ⑤

IV.施設データ
1.施設一覧

| 施設分類 | 施設名 | 施設基本情報 | | | コスト・利用情報 | | 分析領域 ※3 |
|----------|--------------|-------------|----------|-------------|-------------------------|---------------------|------------|
| | | 総合施設 ※2 | 建築年 | 使用面積 (㎡) | コスト 実績(全市平均) | 利用率・利用量 実績(全市平均) | |
| コミュニティ施設 | 関屋コミュニティバウス | H9 | 619.95 | ○ | 1,257.0 円/人回 (928.0) | 27.4 % (26.3) | 3 |
| コミュニティ施設 | 青山コミュニティバウス | A S57 ~ H14 | 365.48 | ○ | 396.0 円/人回 (928.0) | 58.0 % (26.3) | 1 |
| コミュニティ施設 | 関屋地区公民館 | B H2 | 1,506.50 | ○ | 688.0 円/人回 (928.0) | 48.5 % (26.3) | 1 |
| 社会教育施設 | 関屋地区図書室 | B H2 | 71.87 | ○ | 417.0 円/冊 (508.0) | 2.0 倍 (1.9) | 1 |
| 社会教育施設 | 青山地区図書室 | A S57 ~ H14 | 23.96 | ○ | 403.0 円/冊 (508.0) | 2.0 倍 (1.9) | 1 |
| スポーツ施設 | 西海岸公園市民センター | S56 ~ H14 | 6,296.40 | ○ | 1,113.0 円/人回 (794.9) | 6.4 人/100㎡/日 (6.0) | 3 |
| 学校教育施設 | 浜浦小学校 | S60 ~ H9 | 7,057.38 | ○ | 59.4 万円/人年 (81.3) | 16.8 ㎡/人 (24.1) | 1 |
| 学校教育施設 | 関屋小学校 | S41 ~ H17 | 5,247.70 | ○ | 101.6 万円/人年 (81.3) | 41.0 ㎡/人 (24.1) | 4 |
| 学校教育施設 | 有明台小学校 | S44 ~ S61 | 6,178.40 | ○ | 71.9 万円/人年 (81.3) | 26.6 ㎡/人 (24.1) | 2 |
| 学校教育施設 | 関屋中学校 | S48 ~ H2 | 9,877.36 | ○ | 69.8 万円/人年 (88.5) | 20.0 ㎡/人 (28.5) | 1 |
| 子育て支援施設 | しなの保育園 | S44 ~ S59 | 358.93 | ○ | 152.9 万円/人年 (106.4) | 6.5 ㎡/園/吃数 (8.6) | 3 |
| 子育て支援施設 | 浜浦ひまわりクラブ | H2 | 99.88 | ○ | 20.3 万円/人年 (13.9) | 3.0 ㎡/園/吃数 (2.7) | 4 |
| 子育て支援施設 | 有明台ひまわりクラブ | S54 | 78.57 | | 15.2 万円/人年 (13.9) | 1.8 ㎡/園/吃数 (2.7) | 3 |
| 高齢者福祉施設 | 老人憩の冨なぎさ荘 | S51 ~ S60 | 933.07 | | 629.0 円/人回 (806.6) | 7.8 人/100㎡/日 (12.7) | 2 |
| 保健施設 | 中央地域保健福祉センター | S46 ~ H4 | 1,541.74 | | 10,200.0 円/人回 (3,762.6) | 25.6 % (24.7) | 3 |
| その他福祉施設 | 明主館 | S59 ~ H8 | 1,631.47 | | - | - | - |
| その他福祉施設 | 発達障がい支援センター | S60 ~ H8 | 635.07 | | - | - | - |

関屋中学校区

| 施設分類 | 施設名 | 施設基本情報 | | | コスト・利用情報 | | 分析領域 ※3 |
|---------|-----------------|------------|----------|-------------|-----------------|---------------------|------------|
| | | 総合施設 ※2 | 建築年 | 使用面積 (㎡) | コスト 実績(全市平均) | 利用率・利用量 実績(全市平均) | |
| その他福祉施設 | めいせいチャイナポートセンター | H8 | 445.83 | | - | - | - |
| 公営住宅 | 関屋大川前住宅 | H18 | 5,023.33 | ○ | - | - | - |
| その他公共施設 | 青山産場 | H7 | 5,115.80 | | - | - | - |

※1 平成28年度財産白書(平成27年度決算ページ)から引用

※2 アルファベットが同じものは集合施設

- ※3 分析領域の番号は下記項目のとおり
- 1.コスト状況、利用状況と他に相対的に良好な施設
 - 2.相対的にコストは安いものの、利用が少ない施設
 - 3.相対的にコストが高いものの、利用が多い施設
 - 4.相対的に高コストかつ、利用が少ない施設

関屋中学校区

(参考) 新潟市「地域カルテ」 (H30.4 作成) ⑥

2. 施設位置図



※校区の線は概図であり、細部については実際の通学区域と異なる場合があります。
 ※公営住宅は位置図には未掲載。

関屋中学校区