

## 健康まちづくり研究小委員会

日時：2017（平成29）年6月10日（土） 13:15～14:45

場所：愛媛大学 会議室8（愛大ミュージズ（受付・発表会場） 3F M33）

### 1. 小委員会の体制について

#### 【基本的考え方】

最終年を迎え、まとめるための着地点を見据える必要がある。

第55回春大会では、多くのご研究の投稿があった。この研究実績をベースに体制を考えた方が、着地点としては現実的ではないか。

（提案）従来のグループを統合して3グループで進めること

- ① 健康まちづくりの概念とそのための都市構造・土地利用・インフラ
- ② アクティビティとコミュニティモデル
- ③ 自律的まちづくりを活かす社会構造・社会システムデザイン

### 2. 活動内容について

#### （1）健康まちづくりの研究の視座をまとめる

キーワードを抽出し、それを体系化し、それに基づいた研究レビューをすることで、健康まちづくり研究の今後の視座をまとめる。小委員会の成果としてアウトプットを出す。

#### （2）研究内容の公開、情報共有・発信体制を整える。

個々の研究成果の情報共有と発信・共有体制を作る。HPの改善、シンポジウムや公開講座情報の共有、情報ネットワーク構築。

#### （3）ワンデーセミナーに向けて、研究の体系を整理、内容を具体化する。

小委員会の体制（メンバーの進めてきた研究蓄積に沿うものとして）に沿った

テキストの章立て、研究間調整、取りまとめ体制 → 9月小委員会で議論

### 3. 今後のスケジュールについて

9月頃 小委員会開催（最終報告書とワンデーセミナーの計画について）

於：土木学会（四谷）

11月 土木計画学研究討論会（秋大会） 打合せ

2018年6月 次回、土木計画学研究討論会（春大会） 最終報告

2018年？月 ワンデーセミナー

以上



# 健康まちづくりの研究の視座

2017.06.10. 北詰 恵一

健康まちづくり研究小委員会のアウトプットとして

- ・ キーコンセプト(目標像)
- ・ 体系化の(主要)軸
- ・ キーワード
- ・ 研究の State of the arts と方向性
- ・ 研究データベース作成と  
レビュー論文として発表 へのお誘い

## 各テーマと目指す方向(私案)

| グループ                                      | 目指す方向   |
|---|---|
| G1 健康まちづくりの概念と<br>そのための都市構造・<br>土地利用・インフラ | 健康・ウェルネスの概念整理と「健康寿命」の定義<br>それをまちづくりの面から高める方法論<br>医療・福祉・保健をまちづくりで受け止める連携<br>都市計画・農山村計画への「健康」の概念の導入<br>(機能の内容、規模、配置、ネットワーク、事業、変化への対応)   |
| G2 アクティビティと<br>コミュニティモデル                  | 人々の健康意識構造と行動変容<br>(健康への関心度に応じたメカニズム明示)<br>「歩いて楽しいまち」におけるアクティビティ<br>(歩く、ジョギング?、自転車、公共交通のモビリティ)<br>時間/空間・機会を共有できるバリアフリーの普及<br>持続的に支えるコミュニティの力の強化  |
| G3 自律的まちづくりを活かす<br>社会構造・<br>社会システムデザイン    | 市民の自律的まちづくりの展開方向<br>医療・福祉と繋がる健康増進プログラムと実践<br>支援するスキーム、関連主体の役割、連携<br>こころの健康も含む健康のための地域包括ケアシステム<br>のあり方提案<br>個人健康状態と社会システムを繋ぐ情報システム<br>社会保障制度・財政効果の明示と政策提案<br>国・自治体の「健康計画」の「健康まちづくり計画」化 |

# 各テーマと目指す方向(研究発表から)

| グループ                                      | 目指す方向  |
|---|--|
| G1 健康まちづくりの概念と<br>そのための都市構造・土地利用・<br>インフラ | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民意識構造分析(秋山・井ノ口)</li> <li>・地域特性と健康度(高山・藤生・平子)</li> <li>・地域の健康課題(高山・藤生・平子)</li> <li>・建物・周辺環境の影響(森田)</li> </ul>  |
| G2 アクティビティとコミュニティモデル                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティマネジメント(谷口(綾))<br/>実証、部署連携</li> <li>・歩きたくなる環境づくり</li> <li>・身体・心理負担軽減交通モード</li> <li>・交通行動・生活環境と健康状態</li> <li>・健康と食生活(藤生・高山・平子)</li> <li>・近隣歩行環境(柳原)</li> <li>・ソーシャルキャピタル(高山・藤生・平子)</li> </ul> |
| G3 自律的まちづくりを活かす<br>社会構造・社会システムデザイン        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用抑制意向形成(奥嶋)</li> <li>・広域展開(北詰)</li> <li>・健康ウォーク支援システム(盛岡・尾崎)</li> <li>・計画情報システム(秋山・井ノ口)</li> </ul>   |

# キーワードによる整理(文献整理に向けて)

|                        | キーワード   |
|------------------------|---|
| 健康まちづくり<br>—概念とかたち—    | ウェルネス、健康寿命、フューチャーセンター<br>歩いて楽しいまち<br>エリアマネジメント  |
| 健康に対する<br>人々の意識と行動     | 健康意識、見守り、外出率、医療難民、ソーシャルキャピタル<br>ユニバーサルデザイン、バリアフリー<br>モビリティ・マネジメント、福祉交通<br>スマートモビリティ、トレイル、   |
| 健康まちづくりを<br>支援する社会システム | 自律したまちづくり、セルフ・アクティブ・ヘルス<br>健康・運動増進プログラム<br>地域包括ケアシステム、健康経営<br>健康食と食生活改善<br>健康住宅   |
| 評価のための<br>データ・手法・基準    | オープンな医療機関、電子カルテ、コホート<br>健康指標(消費カロリー、身体活動量、血糖値、・・・)と都市指標(GIS、PTデータ、・・・)<br>ウェアラブル計測機器、ICT、IoT、クラウド<br>国民健康保険データベース<br>介護度、社会保障、在宅介護、 |
| ??                     |   |

2017.6.10

## 健康まちづくり研究小委員会の Web について

土木計画学研究委員会の中に「健康まちづくり研究小委員会」のページを設置しています。

「お知らせ」「活動記録」「刊行物・資料」に掲載する事項がありましたら、井ノ口 (hiroaki@inokuchi.jp) 宛にご連絡下さい。

The screenshot shows a web browser window displaying the website for the JSCE (Committee of Infrastructure Planning and Management). The page is titled "健康まちづくり研究小委員会" (Health City Creation Research Subcommittee). The navigation menu includes "委員会案内" (Committee Guide), "研究小委員会について" (About the Research Subcommittee), "研究組織" (Research Organization), "お知らせ" (Notice), "活動記録" (Activity Record), "刊行物・資料" (Publications/Materials), and "その他" (Others). The main content area is divided into sections: "委員長挨拶" (Chairman's Message), "委員会概要" (Committee Overview), "委員会活動概要・沿革" (Committee Activity Overview/History), "委員会名簿" (Committee Roster), "委員長・委員選考規定" (Chairman/Member Selection Regulations), "委員会内規" (Committee Internal Rules), "委員会運営内規細則" (Committee Operation Detailed Regulations), "委員会・幹事会議事録" (Committee/Executive Meeting Minutes), "委員会議事録" (Committee Meeting Minutes), "幹事会議事録" (Executive Meeting Minutes), "小委員会活動" (Subcommittee Activities), and "刊行物案内" (Publications Guide). A sidebar on the left contains a "土木計画学 研究発表会" (Civil Engineering Research Symposium) announcement for the 55th Spring Meeting, held on June 10, 2017, at Aichi University. The page also features a "ページを印刷する" (Print Page) button and a "小委員会活動に戻る" (Return to Subcommittee Activities) link.

研究委員会関連資料について

Google ドライブ

<https://drive.google.com/drive/my-drive>

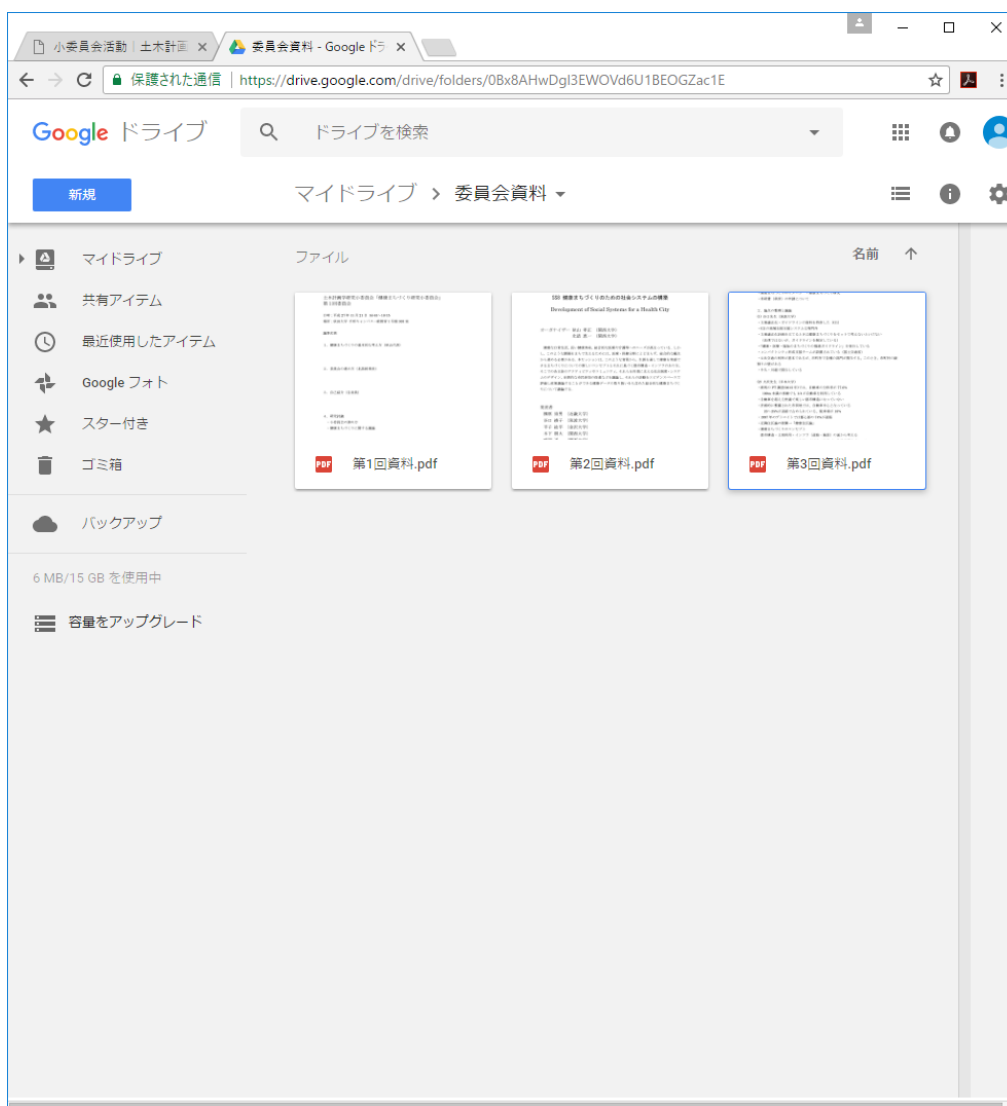
アカウント：[jsceip.health@gmail.com](mailto:jsceip.health@gmail.com)

パスワード：keikaku=2017

掲載内容：

- ・ 関連文献
- ・ 委員会資料
- ・ 講演会資料
- ・ 関連資料

※上記のアカウントでログインしますと、資料のアップロード、ダウンロードが可能です



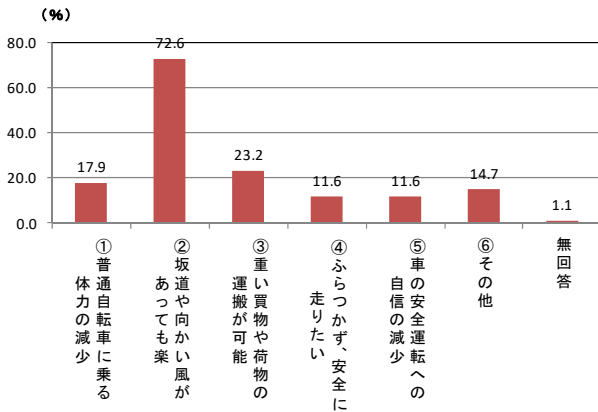
# 高齢者の外出の移動手段の確保と健康増進の両面のための自転車活用の可能性

㈱三井住友トラスト基礎研究所 古倉 宗治

日本一健幸文化都市を推進する静岡県袋井市での電動アシスト自転車の高齢者貸付事業を受けた人に対するアンケート調査 (H28年7-8月①配布数138票、②回収数95票、③回収率68.8%)の結果で明らかになった点

(1)電動アシスト自転車の利用動機は、自転車の自然的条件(勾配、向かい風等)の克服が大きい、体力や安全性のカバーも一定存在する

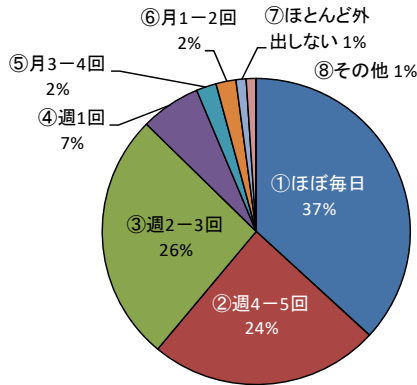
問1 電動アシスト自転車購入・利用の動機



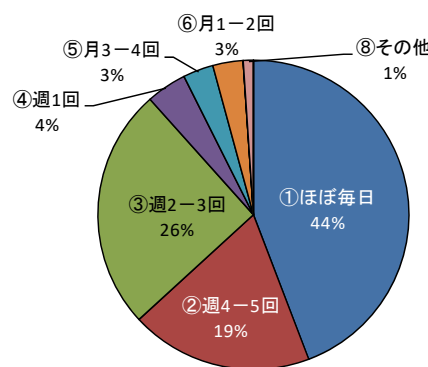
①自然的条件からの制約の克服、②利用者の体力のカバー又は衰えの克服、③安全性の向上の順に期待されている。

(2)電動アシスト自転車は外出回数の増加を促すとともに、主として回数の増加分は電動アシスト自転車が占める

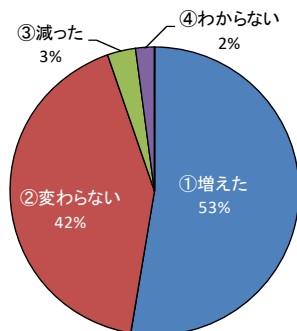
問2-(1)-① 利用開始前の外出回数



問2-(1)-② 利用開始後の外出回数



問2-(2) 自転車での外出する回数の変化

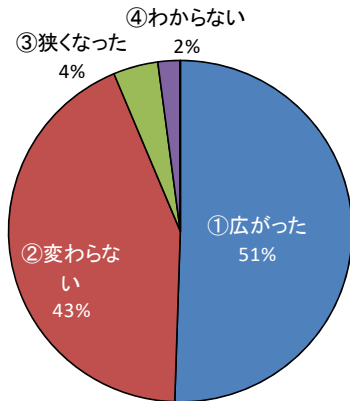


電動アシスト自転車の利用前よりも、毎日外出するようになったという人が、37%から44%に増加し、外出行動を促したといえる。特に、自転車での外出回数が増加したとする人が53%と過半の人に自転車の外出行動の増加が顕著である。また、その増えた割合の加重平均は、3.5割と回数的にも大幅に増加している。電動アシスト自転車は外出とその回数の増加を顕著に促している。

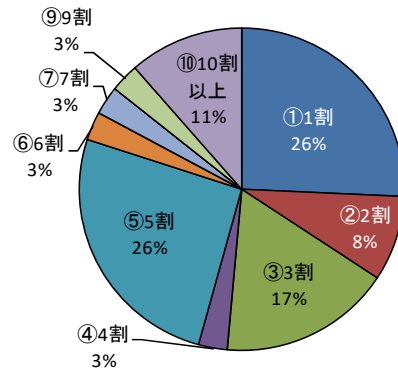
(3) 自転車での行動範囲は著しく拡大

自転車での行動範囲は51%の人が増加しているとともに、その広がり範囲も加重平均で4.1割も増加しており、電動アシスト自転車は自転車の行動範囲を著しく拡大している。

問2-(3) 自転車での行動範囲の変化



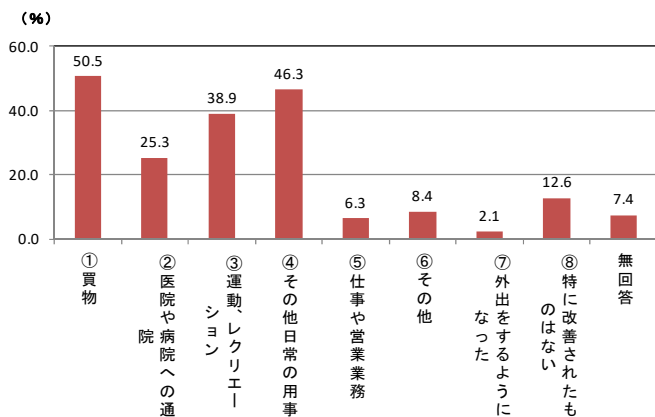
問2-(3) 自転車での行動範囲広がった割合



(4) 買物、その他日常の用事、運動・レクリエーション、通院目的の外出を特に促している

どのような目的に外出に対して効果があるかをみると、買物が50%、その他日常の用事46%が半数程度あり、買物難民の解消に大きな効果があるとともに、日常用務の自助による実施にも効果がある。

問3-(2) 利用開始後に改善、増加した外出目的



さらに、運動・レクリエーション39%という健康保持自体の目的、通院25%と医療難民の解消にも一定期待もできる。

(7) 徒歩での外出で困っている点は、特にないが一番多いが、目的地まで遠くで歩いていけない、荷物が重い、肉体的に疲労があるなど、徒歩での外出の制約が一定みられる

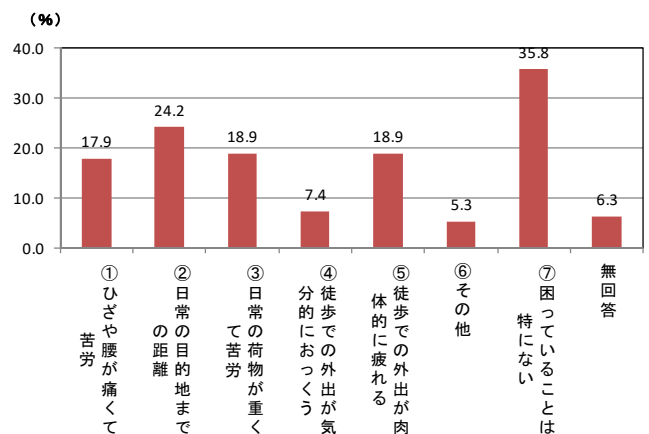
困っていることは特にない36%であるが、日常の目的地までの距離24%、荷物が重い19%、肉体的疲労19%、ひざや腰の痛み18%などがあり、全体的には、徒歩での外出に様々な支障が生じていることは明らかである。

また電動アシスト自転車はこの支障の解消に健康環境的な側面から大きく貢献できる点で重要である。

(8) クルマでの外出で困っている点としては、経済的な側面、安全性の側面、家族への気兼ねなどかなり多方面の点が存在

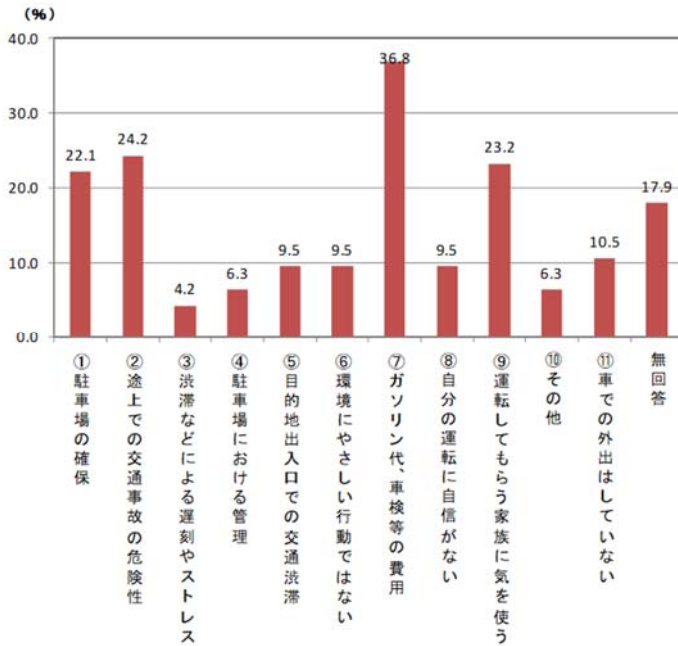
車での外出はないというひとは11%であり、車での外出をしている人は、諸費用等の経済的側面37%、交通事故の危険性24%、家族に運転してもらおう気づかい23%、駐車場の確保22%など制約が様々な面で存在する。これらの点については、電動アシスト自転車により、安全性の側面を含めて大きく改善される可能性が高い。

問7 徒歩での日常の外出で困っていること





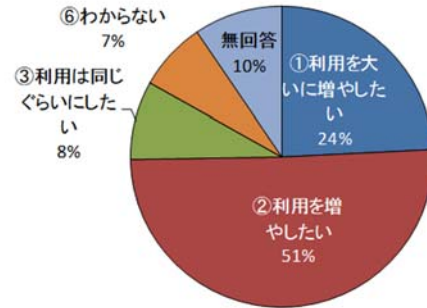
問8 車での日常の外出で困っていること



(9)今後の日常外出に電動アシスト自転車の利用を増加させたい人は4分の3にも上り、また、これにより減らしたい交通手段は自動車が多く、徒歩や電車バスはわずかで影響は少ない

今後の外出に、電動アシスト自転車の利用を大いに増やしたい24%、増やしたい51%であり、増

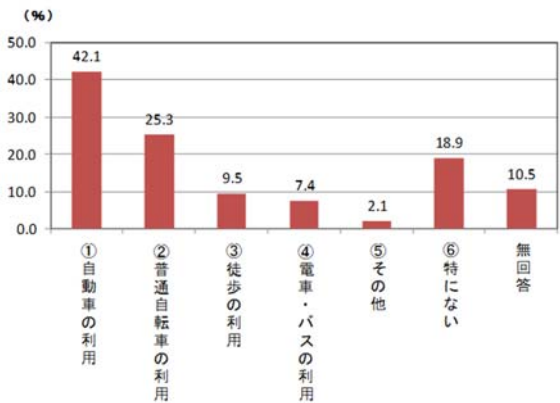
問9 今後の電動アシスト自転車での外出



やしたい人は、全体で75%に上る。減らしたい又は大いに減らしたいは皆無である。実際に電動アシスト自転車を利用をした人は、電動アシスト自転車のよさを大いに理解して、日常の外出での利用を増加させる意向が極めて強いことがわかる。

また、日常の電動アシスト自転車の利用の増加に伴い減らしたい手段は、自動車の利用42%、普通自転車25%であり、逆に徒歩10%や電車バス7%である。自動車の利用から転換の可能性が高く、健康環境の側面からの自動車からの自転車への転換が進む可能性が高い。

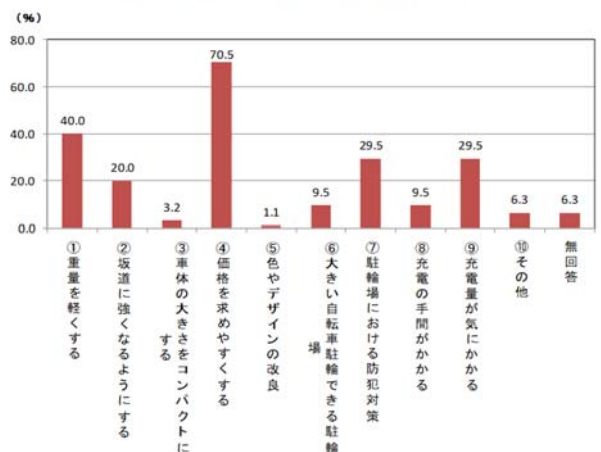
問10 利用を減らしたい、減らそうと思う他の交通手段



(10)電動アシスト自転車利用促進のために、自転車本体の改善点は、価格と重量であり、また、行政施策の要望点は、安全安心な道路空間整備が群を抜いており、購入補助と盗難対策の自転車等駐車場である

改善点としては、価格71%、重量40%、充電量30%、駐輪場における防犯対策30%であり、電動アシスト自転車の特性に起因するものがほとんどであり、今後の改善が期待される。また、行政に対して要望する点は、安全安心な道路空間が圧倒的に高く61%、高価格に由来する購入補助と駐輪場の防犯対策いずれも27%、貸付制度16%となっている。

問11 電動アシスト自転車で改善してほしい課題



(11)日常で電動アシスト自転車が車に代替できる距離は2kmから6kmの範囲が4分の3

車に代える場合に行ける距離としては、普通自転車が平均で2.4km、徒歩が平均で575mに対して、電動アシスト自転車では、3.9kmとなっている。これによると、平均すると、電動アシスト自転車は普通自転車の約1.6倍の移動可能距離を有している。地方中心都市圏での自家用車の4km以内のトリップの割合が51.2% (平成11年全国

都市パーソントリップ調査結果による)であるから、平均的にはこの割合の自家用車のトリップは電動アシスト自転車代替できる可能性を有しているといえる。

クルマに代えて徒歩で行ってもよい片道の距離(平均575m)

| 選択肢     | 回答数 | 構成比(%) |
|---------|-----|--------|
| ①100m未満 | 4   | 4.2    |
| ②200m未満 | 4   | 4.2    |
| ③300m未満 | 9   | 9.5    |
| ④400m未満 | 1   | 1.1    |
| ⑤500m未満 | 33  | 34.7   |
| ⑥600m未満 | 5   | 5.3    |
| ⑦700m未満 | 3   | 3.2    |
| ⑧800m未満 | 10  | 10.5   |
| ⑨900m以上 | 23  | 24.2   |
| 無回答     | 3   | 3.2    |
| 合計      | 95  | 100.0  |

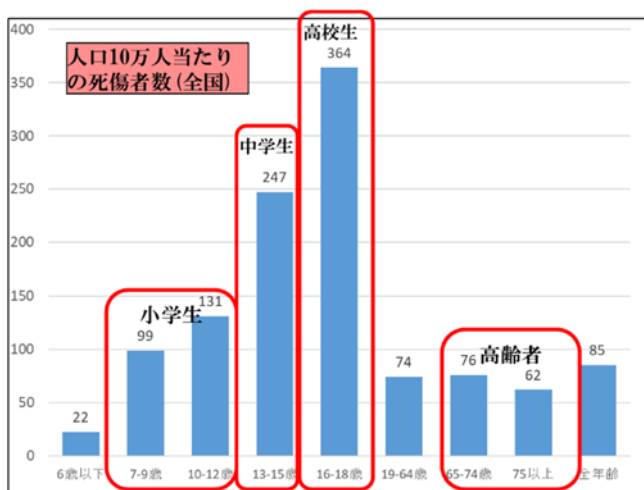
クルマに代えて普通自転車で走ってもよい片道の距離(平均2.4km)

| 選択肢           | 回答数 | 構成比(%) |
|---------------|-----|--------|
| ①1km未満        | 16  | 16.8   |
| ②1km以上～2km未満  | 38  | 40.0   |
| ③2km以上～3km未満  | 21  | 22.1   |
| ④4km以上～6km未満  | 15  | 15.8   |
| ⑤6km以上～8km未満  | 0   | 0.0    |
| ⑥8km以上～10km未満 | 2   | 2.1    |
| ⑦10km以上       | 0   | 0.0    |
| 無回答           | 3   | 3.2    |
| 合計            | 95  | 100.0  |

クルマに代えて電動アシスト自転車で走ってもよい片道の距離(3.9km)

| 選択肢           | 回答数 | 構成比(%) |
|---------------|-----|--------|
| ①1km未満        | 0   | 0.0    |
| ②1km以上～2km未満  | 7   | 7.4    |
| ③2km以上～3km未満  | 31  | 32.6   |
| ④4km以上～6km未満  | 30  | 31.6   |
| ⑤6km以上～8km未満  | 11  | 11.6   |
| ⑥8km以上～10km未満 | 12  | 12.6   |
| ⑦10km以上       | 3   | 3.2    |
| 無回答           | 1   | 1.1    |
| 合計            | 95  | 100.0  |

(参考1)



|        | 歩行中  | 自転車乗用中 | 原付乗車中 | 自動二輪乗車中 | 自動車乗車中 |
|--------|------|--------|-------|---------|--------|
| 15歳以下  | 2.4  | 1.1    | 0.0   | 0.1     | 1.2    |
| 16-24歳 | 2.8  | 2.0    | 3.4   | 8.8     | 13.6   |
| 25-29歳 | 3.9  | 1.3    | 1.2   | 4.9     | 9.6    |
| 30-39歳 | 3.2  | 1.0    | 0.8   | 4.0     | 6.7    |
| 40-49歳 | 4.1  | 1.5    | 1.3   | 6.0     | 8.1    |
| 50-59歳 | 6.7  | 3.1    | 1.9   | 4.4     | 10.5   |
| 60-64歳 | 10.6 | 5.5    | 1.2   | 2.0     | 11.7   |
| 65歳以上  | 33.3 | 10.8   | 4.1   | 1.5     | 18.9   |

(参考2)ドイツ国家自転車計画 電動アシスト自転車を今後の自転車政策の軸に据えて、停滞する自転車利用促進策を転換(目的、距離、地域、対象者(年齢)等)における自転車ポテンシャルを拡大を推進