

健康寿命の延伸とシェアリングの関係に関する 基礎的研究

古明地 哲夫¹・大門 創²・長田哲平³・古池 弘隆⁴

¹正会員 エム・アール・アイ リサーチアソシエイツ株式会社 社会公共政策部 (〒100-6105 東京都千代田区永田町
2-11-1) E-mail:komeiji@mri-raco.jp

²正会員 福山市立大学准教授 都市経営学部 (〒840-0964 広島県福山市港町2-19-1)
E-mail:h-daimon@fcu.ac.jp

³正会員 宇都宮大学助教 地域デザイン科学部 (〒321-8585 栃木県宇都宮市陽東7-1-2)
E-mail:osada-teppej@cc.utsunomiya-u.ac.jp

⁴フェロー会員 宇都宮共和大学教授 シティライフ学部 (〒320-0811 栃木県宇都宮市大通り1-3-18)
E-mail:koike@kyowa-u.ac.jp

都市空間や移動空間などを効果的にシェアリングすることは、環境負荷軽減等の社会的な効果を創出するだけでなく、健康寿命の延伸についても効果を創出することが考えられる。

本研究では、施設や都市空間におけるシェアリングが健康増進に寄与するかどうかについて検討する。具体的には、健康寿命の延伸のための既存の健康都市づくり施策に対して、シェアリングが寄与することが可能であるかを検討する。

Key Words : *sharing, smart city, smart wellness city, smart sharing city, city planning*

1. はじめに

現代、様々な社会的課題が顕在化してきているが、高齢化等の進展状況を踏まえると、都市や地域における住民の健康寿命の延伸がひとつの重要な社会的課題の解決策となると考えられる。健康寿命を延伸するためには、徒歩や自転車など、外部動力に依存しない移動を増やすことも重要であり、また、外出の機会を増やして様々な人やものに触れ合うことにより、肉体的・精神的な健康状態を維持していくことも重要である。

都市空間や移動空間などを効果的にシェアリングすることは、環境負荷軽減等の社会的な効果を創出するだけでなく、利用者の健康寿命の延伸にも寄与すると考えられる。

本研究では、施設や都市空間におけるシェアリングが健康増進に寄与するかどうかについて検討する。具体的

には、健康寿命の延伸のための既存の健康都市づくりの施策に対して、シェアリングが寄与することが可能であるかを検討する。

2. 健康とまちづくりの取組

ここでは、健康寿命延伸に資するまちづくりを目指している「スマートウェルネスシティ」と「健康・医療・福祉のまちづくり」に着目し、その概要や具体的な方針等について整理する。

(1) スマートウェルネスシティ

少子高齢化・人口減少が急速に進む中、高齢になっても地域で元気に暮らせる社会を実現するためにも「健幸＝健康で幸せ（身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活を送れること）」づく

りの支援が必要との認識のもと、「スマートウェルネスシティ」¹⁾の取組が始まっている。「スマートウェルネスシティ」は、これまでの自治体の健康政策が、担当部局単独による公衆衛生の視点のみであり、市民全体に浸透する多面的な健康政策はほとんどおこなわれていないこと。健診によりスクリーニングされた対象者はなかなか保健指導や介護予防事業に参加しないこと、中年や高齢者向けの健康教室への参加者は健康度が比較的良好で医療費も低い傾向にあること、を背景に取り組みされている。また、「スマートウェルネスシティ」では、社会疫学の実践に基づき、社会的要因（都市構造や交通環境等）が、生活習慣病の発症に一定の影響を与えると考えられることから、その実現化方策として、以下の要素を設定している。

- ・公共交通インフラの整備（緑道、歩道等）
- ・健康増進インセンティブによる住民の行動変容促進（ポピュレーションアプローチにより、地域住民全体の日常の身体活動量を増加させる）
- ・ソーシャルキャピタルの醸成（社会的なつながり）
- ・健康医療データ分析総合的エビデンスに基づく客観評価

(2) 健康・医療・福祉のまちづくり

国土交通省は、健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン²⁾を作成している。ガイドラインの作成背景には、「①高齢者が安心して暮らすことが困難な社会」、「②低下する地域の活力」、「③厳しさを増す都市経営」、「④健康・医療・福祉施策の連携不足」がある。これらの背景を踏まえ、ガイドラインでは、健康・医療・福祉のまちづくりを推進するために必要な5つの取組が示されている。(図-1)

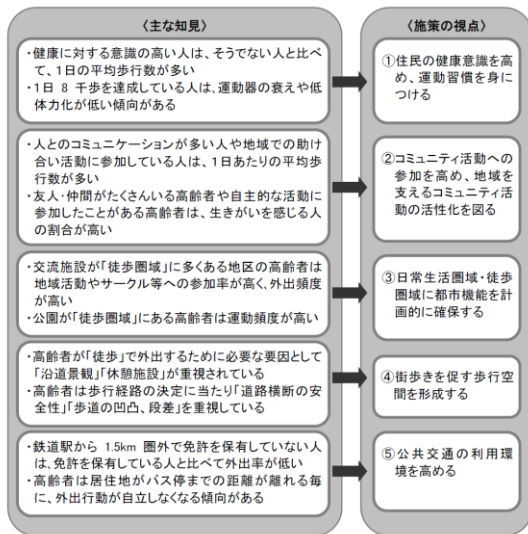


図-1 健康・医療・福祉のまちづくりに必要な5つの取組²⁾

3. シェアリングの分類とその効果

都市内におけるシェアリングは、対象施設の観点からみると空間と施設に分類できる。空間としては「道路」「駐車場」、施設としては「自動車」「自転車」「居住施設」「宿泊施設」「オフィス」が考えられる。また、都市内における、「道路」「駐車場」「自動車」「自転車」「居住施設」「宿泊施設」「オフィス」をシェアの対象として時間で取組を分類することもできる。具体的には、対象とする空間や施設を同じ時間帯（以下、同時間）にシェアする取組、異なる時間帯（以下、異時間）にシェアする取組が考えられる³⁾。(表-1)

シェアリングの効果は同時間のシェア、異時間のシェアといった時間帯によって異なる。同時間のシェアでは、利用していない空間を減らすことで、効率的な施設、空間の利用が可能となる。例えば、これまで別々に自動車2台を利用していたが同じ自動車に乗ることで、利用する自動車が1台になり、交通量が減少する。このような自動車の同時間のシェアリングが進むことにより、渋滞が減少したり、エネルギー使用量が減少することが考えられる。また、同時間のシェアにより、人々が同じ時間、同じ空間にすることで、新たな交流の場が創出され、コミュニケーションの機会が増加することで、社会的に見れば企業間のマッチングの機会が増加することや、利用者からみれば、人的ネットワークの拡大といった効果が見込まれる。異時間のシェアでは、利用していない時間を減らすことで、効率的な施設、空間の利用が可能となる。また、異時間のシェアにより、時間帯ごとに同一空間の利用用途をかえることで、人々に対して、多様なサービスを低コストで提供することができるようになる。

(表-2)

表-1 時間に着目したシェアの取組の分類

| 対象 | 同時間のシェア | 異時間のシェア | |
|----|---------|--|---|
| 空間 | 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・オープンカフェ（カフェ/走行・歩行空間） ・中速交通（自転車/立ち乗り型パーソナルモビリティ/自動車） ・公共交通占有空間（公共交通/自動車走行空間） | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者天国（歩行者と自動車） ・リバーシブルレーン（別方向の交通） |
| | 駐車場 | — | ・時間貸駐車場（自動車同士） |
| 施設 | 自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ・貨客混合輸送（旅客/貨物） ・ライドシェアリング（同乗者同士） | <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリング（利用者同士、持ち主と利用者） |
| | 自転車 | — | ・シェアサイクル（利用者同士、持ち主と利用者） |
| | 住宅 | ・シェアハウス（居住者同士） | ・会員制リゾートマンション（利用者同士） |
| | 宿泊施設 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・ホテル等の宿泊（利用者同士） ・民泊（居住者と来訪者） |
| | 会社 | ・シェアオフィス | ・時間貸しシェアオフィス（利用者同士） |

表-2 シェアリングの特徴と効果 (例)

| 時間軸 | シェアリングの特徴 | 社会的な効果 | 利用者の効果 |
|---------|---------------------------------|---|--|
| 同時間のシェア | ・施設や空間の効率的な利用 (利用していない空間を減らすこと) | ・供給コストの低下 →税負担の削減 ・効率的な空間利用 →交通の円滑性の確保 →エネルギー利用の削減 →交通事故の削減 →低炭素社会の実現 | ・低廉なコストでの利用 →外出機会の創出 →サービス利用頻度の増加 |
| | ・交流の場の創出 | ・マッチング機会の増加 →生産性の向上 | ・コミュニケーションの機会の増加 →人的ネットワークの拡大 →QOL (quality of life) の向上 |
| 異時間のシェア | ・施設や空間の効率的な利用 (利用していない時間を減らすこと) | ・供給コストの低下 →税負担の削減 ・効率的な空間利用 →交通の円滑性の確保 →エネルギー利用の削減 →交通事故の削減 →低炭素社会の実現 | ・低廉なコストでの利用 →外出機会の創出 →サービス利用頻度の増加 |
| | ・複数用途での利用可能性の増加 | ・多様なサービスの提供 | ・多様なサービスの享受 →QOL (quality of life) の向上 |

4. 健康増進のためのシェアリングのあり方

ここでは、「スマートウェルネスシティ」の実現に向けた4つの要素が、シェアリングの取組により対応できるか、また、「健康・医療・福祉のまちづくり」を推進するための5つの取組が、シェアリングの取組により対応できるかを検討した。

(1) スマートウェルネスシティ

2. で示した通り、スマートウェルネスシティの実現方策には、4つの要素がある。第1の「公共交通インフラの整備(緑道、歩道、自転車道等)」への対応としては、現在、自動車の利用が中心となっている道路空間を見直し、歩道や自転車道として活用するように、道路空間をシェアリングすることが考えられる。第2の「健康増進インセンティブによる住民の行動変容促進(ポピュレーションアプローチ)」は、歩いてしまう、歩き続けてしまう街づくりを想定している。これに対しては、施設や都市空間をシェアリングすることで、これまでより多くの用途(例えば、同じ空間であっても、店舗の種類が増えたり、都市的サービスの種類が増えたりする)を提供することにより、その地域の魅力向上を図り、歩く人を増やすことが考えられる。第3の「ソーシャルキャピタルの醸成(社会的なつながり)」については、施設や都市空間をシェアリングし、他者と交流する場所を作り出すことにより、社会的なつながりを確保することが考えられる。なお、第4の「健康医療データ分析総合エビデンスに基づく客観評価」については、本調査の枠組みでは、それを満たすシェアリングの取組は存在しない(図-2)。

このように、スマートウェルネスシティの実現を図るためには、シェアリングが有効な手段となりうると考えられる。

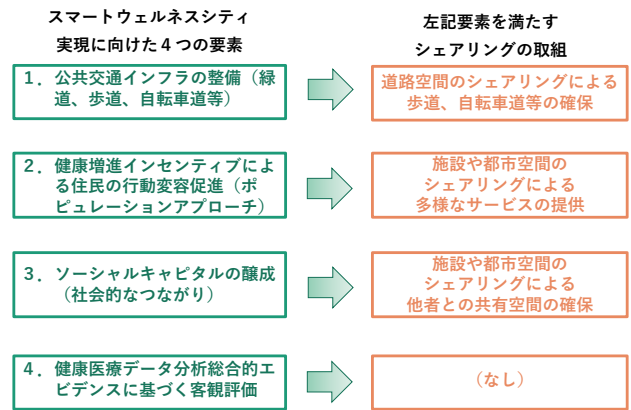


図-2 スマートウェルネスシティとシェアリング

(2) 健康・医療・福祉のまちづくり

2. で示した通り健康・医療・福祉のガイドラインでは、まちづくりを推進するための5つの取組を示している。第1の「住民の健康意識を高め、運動習慣を身に付ける」への対応としては、カーシェアリング等を導入することで、自動車依存からの転換を促し、歩くことの重要性を意識づけるような取組を行うことが考えられる。第2の「コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化」については、施設や都市空間をシェアリングすることにより、他者と交流する場所を作り出すことにより、コミュニティ活動への参加を促すことができると考えられる。第3の「日常生活圏域・徒歩圏域への都市機能の計画的な確保」に関しては、施設や都市空間をシェアリングすることにより、これまでより多くの都市機能を提供することが考えられる。第4の「街歩きを促す歩行空間の形成」については、現在、自動車の利用が中心となっている道路空間を見直し、歩道として活用するように、道路空間をシェアリングする

ことが考えられる。第 5 の「公共交通の利用環境の整備・向上」については、カーシェアリング、ライドシェアリング等、今後公共交通となりうることが考えられるようなシェアリングの交通サービスを提供することで、地域の公共交通の利便性を向上させることが考えられる。

(図-3)

このように、健康・医療・福祉のまちづくりの実現を図るためには、シェアリングが有効な手段となりうると思われる。

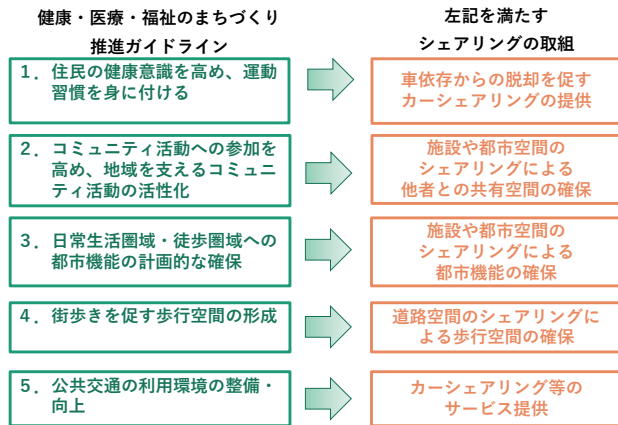


図-3 健康・医療・福祉のまちづくりとシェアリング

5. おわりに

本研究では、健康寿命延伸に資するまちづくりを目指している「スマートウェルネスシティ」と「健康・医療・福祉のまちづくり」に着目し、それぞれを実現する

にあたって、施設や都市空間のシェアリングが有効な手段であることがわかった。

しかし、現状において、社会環境、制度、個人の意識等の問題もあり、シェアリングが必ずしも理想とする効果を発揮できず、多くのロスが発生していると考えられる。今後は、これらのロスの内容を明らかにするとともに、そのロスを解消するための対策を検討する必要がある。

なお、本研究は、土木学会エネルギー委員会の「スマートシェアシティ研究小委員会（古池弘隆委員長）」で検討を行っている内容を取りまとめたものである。当研究小委員会では、今後、シェアリングのロスをなくすための方策について検討する予定である。

参考文献

- 1) スマートウェルネスシティ首長研究会「スマートウェルネスシティ」<http://www.swc.jp/>
- 2) 国土交通省：「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）」
<http://www.mlit.go.jp/common/001049464.pdf>
- 3) 古明地哲夫，長田哲平，大門創，森本章倫：持続可能な未来都市としてのスマートシェアシティの提案，第 56 回土木計画学研究発表会，CD-ROM，2017

(2018.4.27 受付)