

第6章 「歩く」を核としたまちづくりと健康文化の定着に向けて(提言)

6-1 行動変容と価値観の転換

6-1-1 身体への理解の深化

生活習慣病の予防、そしてその先にある医療費の適正化に向けて、健康的な生活習慣や「歩く」習慣の定着などの重要性が言われ続けてきているが、健康増進ライフスタイルの形成までには至っていないのが現状である。なぜ「動く」(歩く、走る、立つなど)ことが大切なのか、これは何も「健康」のためだけではなく、もっと本質的に人間が人間らしく幸福に生きるために「動く」ことが重要であることを認識し、心身を一体として理解することを通じて、身体感覚に基づいた価値観への転換を起こさなければ、本当の意味での“健康長寿”は実現できないと考えられる。

「からだ」を動かすだけではなく、「からだ」の活用方法や仕組みなどを理解させる「身体リテラシー」によって、人間だけが「からだ」に働きかけ、「からだ」を変えていくことができる存在であることを再認識することが重要である。

6-1-2 都市構造・生活環境

従来の都市構造・生活環境においては、自動車移動の効率性に偏重し、自動車中心の整備がなされてきた結果、自分の身体をつかって「動く」(歩く、走る・・・)には適していない状況となっている。

特に都市機能が分散し、自動車(自家用車)での移動が前提となっている地方都市では、公共交通機関への依存度も低く、自動車というプライベート空間によってコミュニティの希薄化が進行し、全国総平均化された個性の失われた都市となり、健康増進ライフスタイルの形成の障害となっている。

効率性を重視した自動車中心のまちから、その場所を楽しみながら・賑わいの中を歩くことができる「パブリック・ライフ」を堪能できる「まち」に転換していくことが、健康増進ライフスタイルの形成に資することになると考えられる。

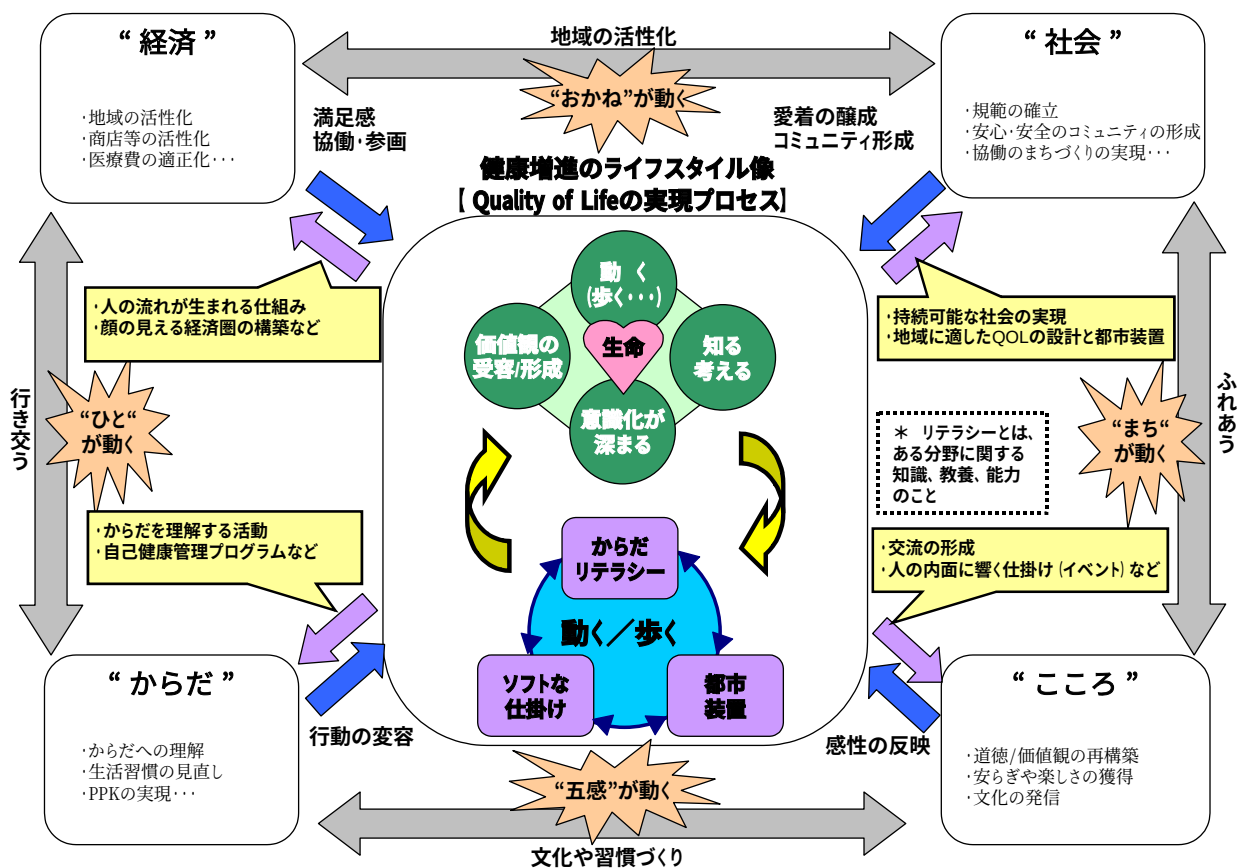


図6-1-1 (1) 提言フレーム

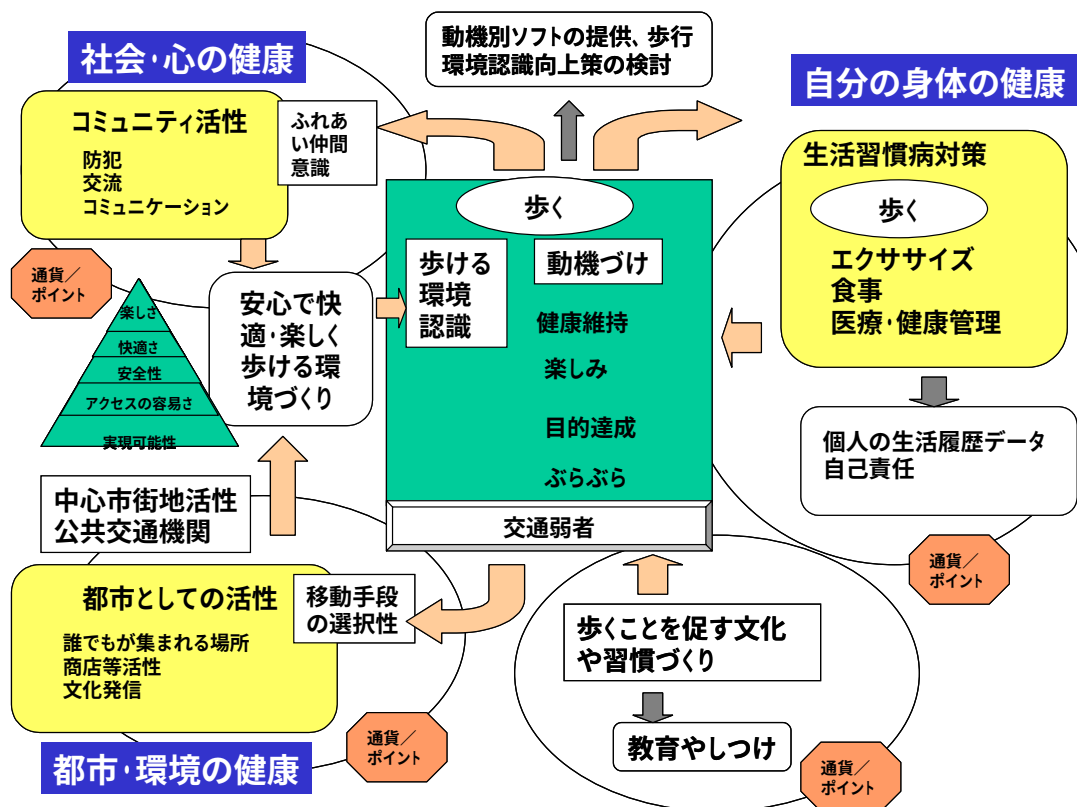


図6-1-1 (2) 提言構成

6-2 提言

6-2-1 からだリテラシーによる啓発

自動車をベースとしたライフスタイル、行動様式、都市構造から、もっと人間がベースとなった社会に変容させていくためには、従来のような健康増進活動に対する啓発にくわえ、家庭・地域・学校における幼児期から躰・すり込みと、生涯を通じて「からだ」を動かすだけでなく、「からだ」の基本、活用方法や仕組みなどを理解し、正しい知識と体の理屈を知る機会となる「からだリテラシー教育」が必要である。かつては、歩き方や体のづくりが和式生活、例えば畳に座る、その状態から立ち上がるなどの動作の中で自然と身についてきたものが、生活様式が一変したことで基本的に全て抜け落ちてしまい、特に子どもにおいて絶対的に不足しているという現実がある。それが、歩行マナー、電車での座席の譲り合いなどの思いやりや他者との距離感の取り方などのモラルハザードをもたらししていると考えられる。そのため、介護や排泄などの問題、今後さらに高齢化がすすむと、生活習慣病だけではなく、アルツハイマーなどにより「動けなく」なることまで視野を拡げ、生命の基本や人間にとって「動く、歩く、立つ・・・」とは何か、その理解のために必要な「場」としての“地域”や“そこにある知恵”を見直しながら、理解を深める体系的な学習プログラムが必要である。

具体的には、現状、体のことは医師しか知りえていないが（知らなくても良いと思っているが）、体を悪くする前に、まず自分の「からだ」を理解し、それを活性化させる方法を科学的なアプローチから理屈で実践し（予防）、さらに、理にかなった基本的な立ち居振る舞い、例えばどのように歩けばいいのかという姿勢やマナー等の多方面から身体に光を当てながら、誰も教えていない「からだ」の基礎を学習していくことが必要となっている。

そして、人間の基本的な姿勢の問題、バランスの問題、ストレッチング・ウォーキング・筋力トレーニングの関係性の研究など、それぞれが独立して考えられている状況において、全体としてどのような意味があり、どのように行えば良いのかということが科学的に解明されていないため、人間の基礎動作を科学的に紐解いていくことも同時に必要である。

このように健康ライフスタイルを形成していくためには、自分の「からだ」を科学的に理解しながら、子どもの頃からの「からだ」への正しい知識に基づく価値観を五感を通じて育みながら、健康づくりを習慣化していくことが有効である。また、自治体や大学などが主催する健康講座や、2008年4月から開始される特定健診・特定保健指導などにおいても、自ら設定した目標（幸福な人生）に向けて、正しい知識に基づく自己管理と健康づくりに取り組む必要がある。

【からだリテラシーの事例】

1) 東京大学における「共通基礎実習」

- ・ 自らの出来る“つもり”と“実際”が異なることを、握力データを通じて明らかにし、身体応答を「見える化」し、実際にからだを動かすことの重要性を実感させ、からだへの理解を深化させる。
- ・ 立位姿勢を中心に、重力場でどのように立つのか、立つためにどのような構造を持っているのかを、姿勢や重心位置を測定し、運動によってどうなるのか実感し、適切な運動によって姿勢や重心の適正化が起こることを知る。

2) 子どもへの啓発

- ・ 「動く、歩く・・・」ことを通じて自然やふるさとへの理解を深めるようなイベントや教室を提供する。
- ・ 自分の歩く姿や直立姿勢を映像などで解析して「見える化」し、客観的に自分の姿を見て、意識化させる。
- ・ 幼児が自動車を使う通園であっても、ある地点からは歩かせて通園させるように仕組む。
- ・ 挨拶を徹底し、通学など道ですれ違ったときなどに「おはよう」などと一声掛け合うことで、マナーの形成やコミュニケーションの促進を図る

3) 五感を育てる仕掛け

- ・ 「知る区ロード」(東京都杉並区)は、防災まちづくりの視点から始まり、災害時の安全な避難のために「歩いて杉並を知るルートづくり」を整備している。それは①防災、②まちづくりの意識啓発、③いろいろな施設やまちの資源を知る、④高齢化社会の体力づくりと余暇活用、⑤杉並区という意識を作る、という5つのコンセプトに基づき、区を知る道『杉並「知る区ロード」』としている。この中で、五感をテーマとした工夫がなされており、歩きながら五感を磨く仕掛けがなされている。

徒歩は老若男女の別なく、誰でもできる運動であって、費用季節を選ぶ必要もなく、また道徳上、経済上からも、種々間接に利益のある運動であるから、国民一般に奨励するに最も良いと思う。

ただ単純に徒歩するということは始めのうちは興味が少ない故に、幼少の時から学校教育において、時に神社仏閣に詣で名所旧跡を尋ね風光明媚の地に探勝を試みる等のことによって、初等教育、中等教育程度の子女を歩かせ、道徳教育と結びつけ、あるいは種々それぞれの場合に応じて、有益にして興味ある知識を授け、あるいは適当なる娯楽を合わせて得せしむるにすれば、遂に歩行の趣味を覚え、卒業後も永く歩く習慣が出来、小閑を得れば直ちに有志相携えて杖を郊外に曳く等の良き習慣が出来、自然国民が新鮮なる空気を呼吸し、適当なる運動をなし体力を増進するという良結果を得ることになる。

明治44年

嘉納 治五郎 (大日本体育協会初代会長・講道館柔道創設者)

図6-2-1 (1) 嘉納治五郎氏の歩行観

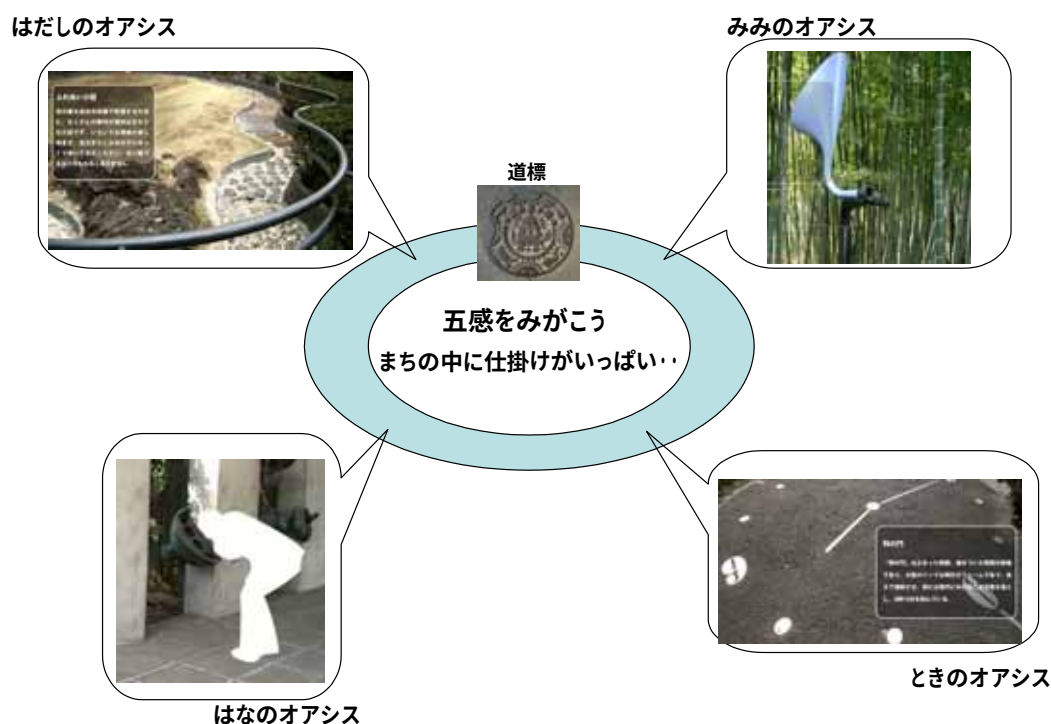


図6-2-1 (2) 知る区ロード（東京都杉並区）

出所 杉並区 HP より作成

6-2-2 歩行者憲章の制定

経済性・効率性・機能性を偏重したモータリゼーションの過度な進展によって、日常生活において「動く、歩く」ことに制約がある状況は、人間として「幸福な人生」を全うするにあたり移動自由権の侵害、社会的な公正を欠くことになっていると考えられる。また、車社会が進んでいくなかで、移動の自由の格差が非常に広がっていることも、既にアメリカやヨーロッパで指摘されてきている。

今後、高齢化が進むわが国においては、車の運転免許証を持っていない（返上した）高齢者や車を運転できない子どもたちなど、移動の選択自由を持たない層が増えることが予想され、そのような人たちに対して、移動の権利を保障していくことが課題になると考えられる。「移動する」ということは、我々が生活するうえで基本になることの一つであるため、人間の基本的動作である「歩く」ことをもう一度見直し、移動の権利を社会で考えていくことが必要である。

人間や都市の健康という観点から「動くこと、歩くこと（自転車や公共交通を含む）」を再評価した結果、市民が安心・安全に「動ける」まち、心身の健康、経済活性、環境保全、福祉・育児、治安維持などの多方面において優れたまちであるため、歩行者・自転車・公共交通を優先する政策への転換が求められる。そのため、歩行者憲章によって市民には公共空間がもたらす快適さを満喫する権利があるという理念を定め、これに基づくガイドラインや、政策プログラムの展開によって移動自由権を担保することが必要である。

【歩行者の権利】

1) 「人の交通権」

- ・ 移動自由権は国家から制約を受け、または、強制されずに自由にものを考え、自由に行動できる権利であり、ヨーロッパでは、かなり早い時期から車社会の弊害に気付き、人や自転車、公共交通を優先するまちづくりが進められ、歩行者・自転車・公共交通を優先する交通政策への転換がなされている。
- ・ (社)日本ウォーキング協会では、全国 15 自治体の参加したウォークサミットで発表された「歩く健康日本21推進指針」に基づき、まちの「歩く健康増進計画」の策定とウォーキング習慣化への環境整備を呼びかけている。

2) ウォーキング・マスタープラン

- ・ 2003 年ロンドン市では、誰もが歩いて楽しめるまちの実現を目指し、ウォーキングプランが策定され、人や都市の健康といった観点から歩くこと（公共交通を含む）を再評価し、2015 年を目標年次とする取り組みがスタートしたところである。
- ・ 韓国においても、ソウル特別市において「歩行権条例」が制定され、歩行権および交通弱者の権利実現が図られている。

第1条: 歩行者は、健康的な環境で生活を営み、かつ身体的・精神的な安寧が適切に保障された公共空間がもたらす快適さを、満喫する権利を有する。

第2条: 歩行者は、自動車のためでなく人間の必要のために整備された、都市または集落に居住し、歩行や自転車による移動距離内で、生活の利便性を享受する権利を有する。

§

第8条: 構成国(欧州議会の)は、歩行者の権利および、環境を破壊しない交通体系への代替に関する十分な情報が、適切な手段を通じて社会的に周知されるように、また子どもの初等教育への最初の就学の時点から、それが利用される(教えられる)ように、保障しなければならない。

図6-2-2 (1) 歩行者の権利に関する欧州憲章(抜粋)

第1条(目的): この条例はソウル特別市(以下“市”とする)と地方自治体である区(以下、“自治区”とする)、ソウル特別市民(以下“市民”とする)の責務と歩行環境改善の基本事項を制定し、市が歩行環境施策を総合的かつ計画的に推進することにより、安全で快適な歩行環境を造成し、市民の歩行権を確保することを目的とする。

§

第8条(歩行環境改善に関連する財政支援等)...

図6-2-2 (2) ソウル特別市の歩行権確保と歩行環境改善に関する基本条例(抜粋)

6-2-3 「動く、歩ける」都市像の策定

地方都市に行くほど歩ける場所がなく、モータリゼーションが進み人は歩かないし、歩けない状況である。まず、歩きたくても歩道がなく、高齢者が座れるベンチもなく、むしろ大都市のほうがまちにベンチがあり、歩道も整備されているのが実情である。一方、全ての都市が同じようになるのではなく、やはり、それぞれの文化や自然などに合致した、それを活かしたまちとすることが必要である。そこで、歩きたくなる条件を社会システムとして設計し、仕組みを整備するために、「歩く」ことがベースとなるまちの実現までをどのように進めていくのか、策定する必要がある。

そのため、「動く、歩ける」まちの実現に向けては、歩行を中心とする都市構造のあり方を考える必要がある。つまり、車以外の移動手段によっても自宅から目的地まで円滑にアクセスでき、移動の選択性を創出していく必要がある。

そのためには、歩きたくなる条件を社会システムとして設計し、仕組みを整備し、「歩く」ことがベースとなるまちづくりをどのように進めていくのか、歩行者、自転車、公共交通ネットワークによる移動の連続性を確保するとともに、車利用者の交通行動の一部を公共交通の利用に誘導しながら、総合的に交通体系を見直し、土地利用、歩行空間整備や都市装置の整備・配置をマスタープラン・やガイドラインに沿って進めていくことが必要である。

また、健康ということだけを考えれば、イベント的に歩くことに投資することは大切であるが、都市の中心部が空洞化した原因は、まちなかを人が歩かなくなったからであると考えられる。特に、アメリカなども同じであるが、ライフスタイルが車依存になると、都心が停滞することになると言われる。一方、ヨーロッパにも同様の問題を抱える都市もあるが、都心の再生・活性化に成功した都市は、基本的にはもう一度、歩くまちとして再生した都市である。そして、そのような都市は、単に人がイベント的にまちに出て歩くだけではなく、コミュニティ、つまり人と人が接触する機会が増えているなど、多様な場面で歩くことが持っている効果が作用しているまちであることが指摘できる。この意味でも、一度手に入れた自動車の利便性は簡単に捨て去ることは出来ないが、やはり、まちを歩くという方向に向かうことによって、単に健康というだけではなく、人との接触やコミュニケーションの機会を増やし、これが独自の文化形成に資することになると考えられる。

さらに、車社会となって人がまちを歩かなくなったことで、安全・安心が揺らいできている。つまり、健全なコミュニティが成立している状態、常に誰かの目があるという状態が犯罪を制御しており、そのようなまちは必然的にまちも安全・安心になると考えられる。そのため、一度車に乗ってしまった人々を歩く方向に戻すことは非常に難しいが、それを変えていかなければ、安全・安心な社会と「健康」のいずれも、実現されないと考えられる。

このため、「歩く」という生活行動がもたらす様々な効用と意義を認識しながら、「歩く」ことを主要な生活行動として位置づけた都市空間の将来を評価する仕組みを整え、その評価に基づく都市空間の再生・創造にチャレンジすることが必要である。

【マスタープランとガイドライン】

1) 歩行者マスタープラン

- ・ 快適な歩行環境を創造するには、それぞれの地域の現状、歩行環境のポテンシャルやニーズを把握したうえで、地域オリジナルのプランの策定が必要である。

- ・ 策定に当たっては、まちづくりに関わる各主体が共有すべき理念、実現化方策や資金計画などについての相互に理解したうえで、戦略的な実現に向けて、全体計画やガイドラインを策定する。

2) ガイドライン

- ・ 快適な歩行環境を創出するために、道路（主に街路）の地域における役割や機能を検討し、それらの役割に相応しい道路（街路）環境となるように、ガイドラインに拠って、整備や改善を行うことが必要である。
- ・ 企業に対しても、地域貢献ガイドラインの策定などによって、健康文化都市形成への協力を求める。具体的には、サマータイム導入による徒歩通勤の奨励、自動車利用規制や駐車場の開放によるパーク・アンド・ライドへの協力などである。

3) 歩行者空間のネットワークと公共交通機関とのリンケージ

- ・ 人が歩いて出かける傾向の高い施設を含む地域拠点（近隣住区、学校、駅や停留所）を、公共交通機関などによって連続的にネットワーク化することで、自動車への過度な依存から、歩行者や交通弱者にやさしいまちを目指す。

4) ユニバーサルデザイン

- ・ 単なるバリアフリーという、高齢者や障害者にとっての障害をなくすということだけではなく、誰にとっても快適な環境づくりがなされたまちにする視点が重要である。

5) 評価体制の構築

- ・ 自動車による弊害を取り除くため、例えば交通渋滞を緩和するために、車両乗入れ規制や公共交通機関の無料化を実施した場合の経済面、環境面や政策効果などの多様な観点から評価するための理論体系の構築と、そのための評価体制を整える必要がある。

6-2-4 歩行圏の設定と歩行環境の向上

歩行者を優先した安全・安心の豊かな都市空間の形成に向けて、歩行圏域を設定し、歩行圏域内の車両交通を排除、抑制していくことや、速度規制を図ること、主要な施設へのアクセス・ルートを確保することの検討を進めることが必要である。

これは交通事故や歩行者の不安感を軽減し、住民が地区内を安全かつ快適に歩行・回遊し、日常の交流機会を増大しコミュニティの活性化・再生に寄与し、また車の走向速度の抑制、地区内への通過交通の排除、路上駐車適正化により交通環境を改善することにも資する。

【歩行環境の改善と創造】

1) 歩行者ゾーンの設定

- ・ 歩行者に優しいまちづくりのシンボルとして、中心部から車を排除するペDESTリアン・プリ

シンクト（歩行者専用地域）や、車の進入を抑制するトラフィック・セル（ゾーン・システム）等の方策の導入。

- ・ 歩く場所についても新しい技術も積極的に取り入れて、共通した技術の活用などといったアイデアもネットワークの中から期待できる。

2) 交通静穏化

- ・ 交通静穏化の手法として、交通規制などにより交通を抑制する手法と、道路構造を改善し物理的に自動車交通をコントロール手法がある。具体的な整備例として、コミュニティ道路の整備やコミュニティ・ゾーンの形成等があげられる。

・

3) 歩行アクセス・ルートの整備

- ・ 歩行アクセス・ルートは、自動車交通から分離され、バリアフリーにも配慮した、安全で快適な連続的な歩行者空間であるため、戦略的かつ優先的にユニバーサルデザインに基づく歩行空間の改善整備を行う。

4) 社会実験

- ・ サマータイム、カーフリーデー、徒歩・自転車週間／月間、道路のアダプト制などの社会実験を実施しながら、「動く、歩く」ことを促すライフスタイル形成に向けた合意形成を図る。
- ・ 住民が地域を歩くことが、その地域のためになるという実感を持たせる方法、例えば「歩いた」ことがポイント化され、そのポイントを寄付することで松並木や歩道が整備されることを見せる方法などである。この点、エコウォークという取り組みは、歩きながら目にする風景である自然・文化への知的好奇心を満足させ、ドネーション・システム（寄付）により自然・文化の保護に貢献するウォーキングのあり方を提唱しているものである

(<http://www.ecowalking.jp/index.html>)



図6-2-4 (1)

(左写真) 国内初のコミュニティ道路（大阪市長池町） 出典：『歩車共存道路の設計・手法』

(右写真) ゾーン30（ドイツ） 出典：『ちづくりのための交通戦略』

6-2-5 ウォーキングコースの設定

幸福な人生を送るためには、まず「動く、動ける」ことが必要であり、それなしでは幸福な人生を送るための健康は担保されない。また、市民が「動く、動ける」ようになるためには、安心・安全な道と目的・時間・季節などに応じたルートの設定が重要な要素となっている。そのためには、身近な道、近所道や公園などの既存ストックからコースを市民（個人）が主体となって設定・利用し、持続して歩くことにより管理や整備に携わっていける「動く、歩ける道」が必要である。

また、同時に、コースとその周辺をサイン化、あるいは歩道を整備することで、より多くの市民や来訪者が「動く、歩ける道」となり、それが「楽しく」歩ける仕掛け（景観や花壇、地域文化や歴史との接点づくり、運動器具の設置、地域通貨/ポイント制など）とリンクさせることで、地域資源が形成されると考えられる。

【住民による設定と運営】

1) シンボル・コース／テーマコースの設定

- ・ まちの歴史、風土を表象する自然地形、史跡や建築物などのシンボルを中心に据えた住民が設定するウォーキングコースは、そのまちとそこに住む人々にもっとも馴染み深いものであり、また、まちの外に住む人々にとってもそのまちを象徴するコースとなる。
- ・ 日常に使う道（通勤、通学、買い物など）がウォーキングコースの一部として取り込まれていることで、意識的に歩き・習慣化することにつながる。
- ・ 夜間に安心して歩くことができる専用コースを設定するなど、目的や利用時間などのテーマ性を持たせたコースの設定。

2) 維持・活用の仕組み

- ・ ウォーキングコースに対する命名権、スポンサーシップやアダプト・プログラムの導入によって、コースの維持・管理に一貫性と継続性を持たせる。
- ・ ウォーキングコースを使ったイベント、身体リテラシープログラムや地域学習プログラムなどと連動した利用をおこなう
- ・ シンボル・コース／テーマコースが全国ネットワーク化され、全国各地を結ぶコースが作られることを目指す

6-2-6 歩く道の駅の設置

市民が「動く、動ける」ことを支援するシステムとして、ネットワークの結節点となる場所に拠点を整備することが考えられる。つまり、「歩く」行為はまちを「面」で移動することになるため（自動車はまちを「点」で移動）、休憩場所、道中の拠点、各種サービスの提供や「楽しく歩く」仕掛けとしてのポイントが必要である。このような拠点は、活動のシンボルとしての意味合いの強いメインの拠点と、歩くことを推進する支援システムのネットワークの機能をもつサブ拠点とに類型化し、地域を網羅することによって「動く、歩く」ことを支援し、コミュニティ形成の核と位置づける。

メインとなる拠点は、歩行空間のネットワークの拠点として、広域公共施設、大規模商業施設、中心商店街、駅、公園など、多くの人々が立ち寄る施設に隣接・併設することが望ましい。一方、サブ拠点は、歩行圏距離に合わせて支援するためのもので、バス停、小売り店舗、保育所、学校、コミュニティ施設などに整備するとともに、ウォーキングコースの起点・終点、結節点などに設置することが望ましい。

【機能と設置】

1) メイン拠点

- ・ 歩行者の休憩・交流スペース、トイレ、ロッカー、ウォーキングや健康増進に関する情報提供、地域のインフォメーション・センター、登録者のウォーキングの記録検索、車椅子など歩行補助機器の貸し出し、健康によい地域物産の販売などの設置。
- ・ ウォーキング以外の体を動かす施設、例えば体育館などと一体化することで、多目的な利用が可能となる。

2) サブ拠点

- ・ 簡易な休憩施設、歩いた距離がポイントで記録される「ポイント・スキャナー」、樹木、サイン化、歩行者にとって楽しい仕掛け、目につきやすい場のデザインなどの設置。

3) スポンサーシップの活用

- ・ 住民、企業、団体、行政等の協働によるまちづくり活動の一環として、例えば、ロッカーや車椅子などの機器類への協賛、樹木やサインなどの設置への企業協賛とスポンサー表示を行い、多様な主体の協働によるウォーキングコースや施設づくりの手法としてスポンサーシップを導入する。
- ・ 後述する「健康ウォーキング通貨」におけるポイントの使い方として、獲得したポイントをウォーキングコースの補修や整備に寄付するなど、次の世代に受け継いでいく方法も検討する。

6-2-7 新しい公共交通ネットワーク（サービス網）の構築

「動く、歩ける」まちづくりの実現に向け、公共交通をもう一度再評価することが必要である。つまり、自動車に依存した点から点の移動から、少なくとも停留所や駅などの公共交通のポイント（あるいはその周辺）までは歩き、バスや電車で点から点を移動するという組み合わせを、より快適に広範囲で移動できる環境を整備することが必要である。

このような視点から従来とは異なる柔軟性が高く総合的な交通体系を構築していくためには、交通ビジョンを明確にするとともに、重点的な課題について、地方公共団体と関係者が一丸となって取り組むための戦略、交通マスタープランや地域総合交通戦略の策定、都市または地域レベルの道路混雑を緩和する交通需要マネジメント（TDM）の導入が必要である。

また、「歩く」という短距離の移動手段の限界を補完するためには、徒歩圏内に中広域の移動を支える自転車および公共交通との一体的な交通ネットワークの構築が不可欠でもある。そして、歩行

や自転車といった交通手段が、多様な交通手段の選択肢の一つとなるためには、歩行空間の質が高い、即ち、快適な歩行空間であること、歩行空間が連続的にネットワーク化されていること、他の公共交通へのアクセス性が高いこと、即ち、公共交通へのリンケージがあることが重要である。

【公共交通ネットワーク】

1) 新たな公共交通手段の導入

- ・ ハード面では、バスや鉄道などの従来の公共交通手段に加えて、LRT、コミュニティバス、デマンドバスなどの導入検討
- ・ 公共交通機関を無料で使えるエコパス制度の導入

2) 交通需要マネジメント（TDM）の導入

- ・ パーク・アンド・ライドの推進、カーシェアリングの促進、カーフリーデー

3) 土地利用と都市構造

- ・ 拠点施設の立地と公共交通ネットワークを戦略的にリンクさせることによる歩行の促進

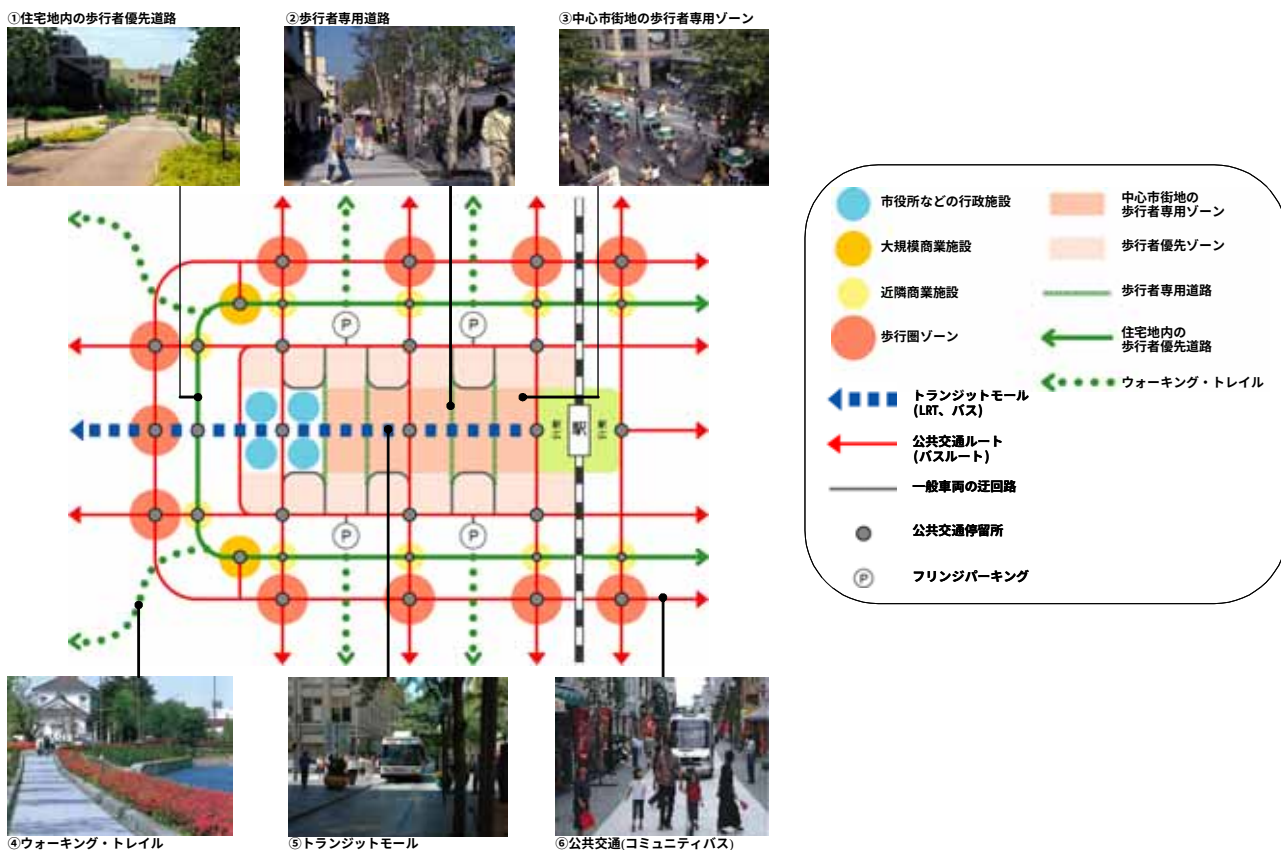


図6-2-7 (1)「歩く」まちづくりが目指す都市空間のイメージ

出典：①さいたま市しあわせ通り ②島田市帯どおり ③沿道のオープンカフェ

④鶴岡市 (ESPLANADE NO.63 P26) ⑤ポートランド ⑥ふらっとバス (金沢市ホームページ)

6-2-8 健康記録（PHR）の蓄積と利用

市民にとって身体の状態を「見える化」することは、「からだ」を意識し、身体への理解を進めるための第一歩として有効な手段であり、病気の一次予防および健康増進のため、ひいてはその先にある医療費の適正化、医療の効率化のためには、日常の個人ベースの健康管理が重要である。

特定健診・特定保健指導を通じた「健康づくりの国民運動化」のためには、日常の生活習慣（歩数、食事、喫煙など）が自身の健康（体重、血圧、体脂肪など）にどのように影響しているのかを、「見える化」させることが、病気になる前に健康を意識する予防医学の導入には効果的であると考えられる。

そのため、個人が自身の健康記録を容易に、かつ、楽しみながら入力・管理し、必要に応じて医療に役立たせることが、テーラーメイドの健康指導（科学的な見地から運動メニューの提示など）や、効率よい医療サービスの提供につながると考えられる。

【個人履歴管理と自己責任】

1) 履歴管理とセキュリティ

- ・ データの入力やデータ蓄積のハードルが比較的低い健康データによって、個人の意識変化と行動変容を促す。
- ・ 自分の健康状態の傾向を見える化し、把握することが、予防のスタートである。

2) 正しい知識の伝達

- ・ 「過度の運動」によるストレスの増大の防止や、無理のない運動メニューの作成につなげる。
- ・ 自身の歩く姿や立ち姿勢を客観的にデータや映像で見ることを通じて、正しい立ち居振る舞いが意識化されるという学習プロセスが動き始める



図6－2－8（1）竹内裕之教授（高崎健康福祉大学医療福祉情報学科）開発プログラム
出所 <http://www.enjoyswimming.jp/health-system/>

6－2－9 「健康ウォーキング通貨」の導入

「健康増進のライフスタイル」を形成するための仕掛けの一つとして、また、その形成に資する活動へのインセンティブとして「健康ウォーキング通貨」を導入する。これは、市民一人ひとりの健康的な生活習慣の定着を図るとともに、健康づくり活動を地域コミュニティや地域経済の活性化につなげ、「市民の健康」、「社会の健康」、「経済の健康」、「こころの健康」の実現と相互の好循環を図ることを目的とする。また、これを通じて健康増進活動を軸としながらも、それを補完するような活動への展開も視野にいれることで、市民が楽しみながら“QOL”（生活の質）の向上を図り、幸福な人生の実現につなげていくことが重要である。

人間が「動く」ようになるために、具体的に何がインセンティブになるのかはすぐにはわからず、多様な人々に働き続けていく仕組みを組み合わせながら提供し続けることが近道であると考えられる。そのためにも、この仕組みが一人ひとりにとってシンプルで、参加しやすいものである必要がある。

また、実際にポイントが入手されるようになると、その使い方として、例えば個人で使う場合もあるが、地域社会のために使う（寄付する）という使い道も考えられる。すなわち、仏教でいうところの「お布施」のように、社会への「お歩施」と捉え、例えば歩行環境整備の費用や、サステイナブルな社会を実現するための植樹への協力など、より良いコミュニティや地域社会を構築するために利用することも考えられる。

【袋井市“すまいる”運動のコンセプト（WG検討結果より）】

（1）ウォーキングなど日々の健康づくりの実践をポイント化する仕組み。

- (2) まちの健康につながる活動をポイント化する仕組みである。
- (3) 貯めたポイントを市内の公共施設、公共交通や特定店等においてのみ利用できる仕組み。
- (4) 貯めたポイントを市内の教育機関やNPO団体等に寄附し、社会貢献活動ができる仕組み。
- (5) 商店や金融機関、NPO団体や企業、公益機関や行政など多様な主体の参画による共助の運営システム。

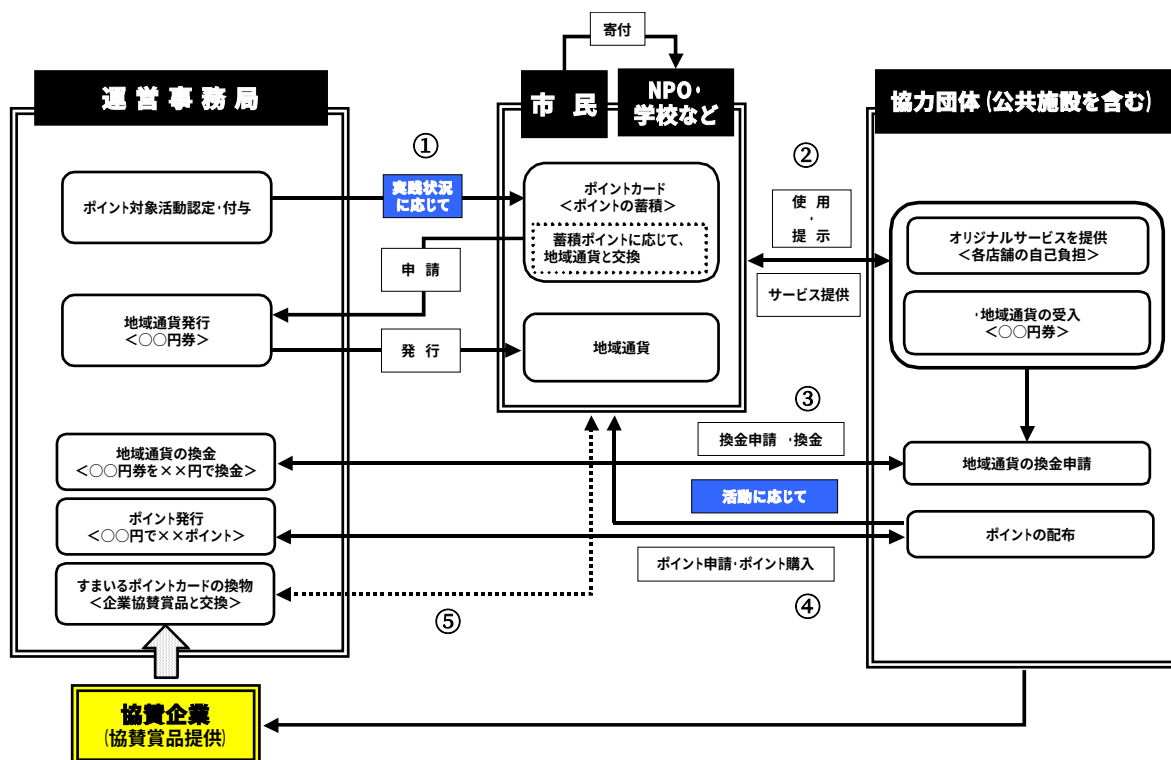


図6-2-9 (1) 健康ウォーキング通貨の循環モデル

6-2-10 協働の仕組みづくり

「動く、歩ける」まちづくりにおいては、多様な主体の参画と連携ネットワークを促進し、住民、企業、団体、行政等の協働による地域再生事業やまちづくり活動をプロデュース（企画・実行・広報）する「マネジメント組織」が求められる。

この「マネジメント組織」は、多くの人を巻き込むためのプラットフォームの機能を担い、多様な主体が行う事業や活動を創出し、その実践・展開を支援するものであることが期待される。組織および運営には様々な形態が考えられるが、継続的な仕組みであるために、多様な主体の参画による組織運営と、行政「依存型」から、行政「参加型」であることが（段階的にでも）重要なポイントである。

また、このような仕組みを担う人材の確保・育成を、地域の人材で担っていくことが重要となる。例えば、山登りのリーダーが全参加者の体調をしっかりと管理しているように、イベントで歩く場合も同様の役割を担う人、あるいは、ウォーキングイベントや「健康ウォーキング通貨」のプログラムを企画・実行していくリーダーが次々と出てくる、そのようなまちを作っていくということが、

健康ライフスタイルの形成においては非常に重要である。

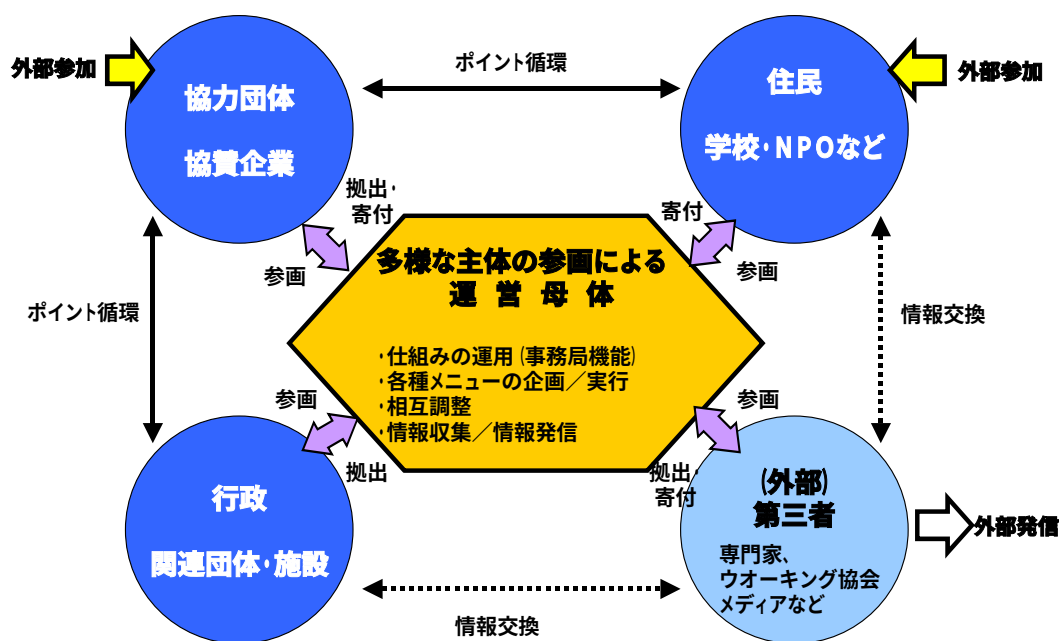


図6-2-10 (1) 運営組織のあり方

6-3 まとめ

以上の10項目の提言を図示したものが次図である。

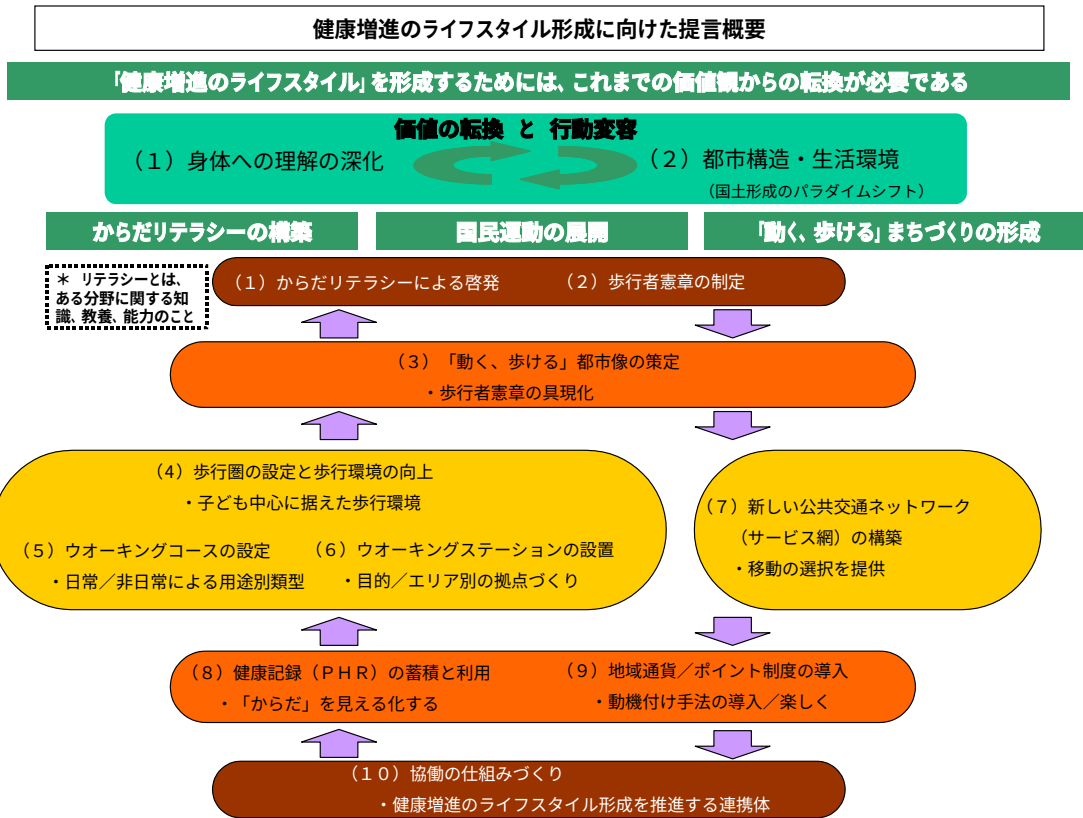


図6－3（1）提言概要