

2020年度 研究活動報告

研究部長 安藤良輔

2021年8月18日（水）

目次

- 1 2018年度からの中期ビジョン
- 2 2020年までの政策提案実績
- 3 研究所評価プロセス
- 4 2020年度についての評価結果
- 5 2021年に行った政策提案

サステイナブルなモビリティ社会の実現

交通施策
への反映

実践的な研究

研究の前提(考慮すべき社会的背景)

(超高齢社会、人口減少社会、情報化社会、自動化社会、
低炭素社会、共働(市民・企業市民参画)・共助社会)

暮らしを支える交通

視点 公共的な交通サービス
居住地環境整備
過疎地域対策
交通弱者対策
交流促進
健康・生きがい

都市空間を創出する交通

視点 都心環境整備
立地適正化
都市部の移動円滑化
道路空間再配分
観光

重点課題 交通の安全・安心

基礎データの蓄積と活用(安全・安心、人の動き、物の動き)

1.2018年度
からの
中期ビジョン
(研究員:10人体制)

1.2018年度からの中期ビジョン

研究所の事業

(1) 調査・研究事業:

政策につながる学術的かつ実践的研究の実施

(2) 政策提言事業

研究成果に基づく政策の提言

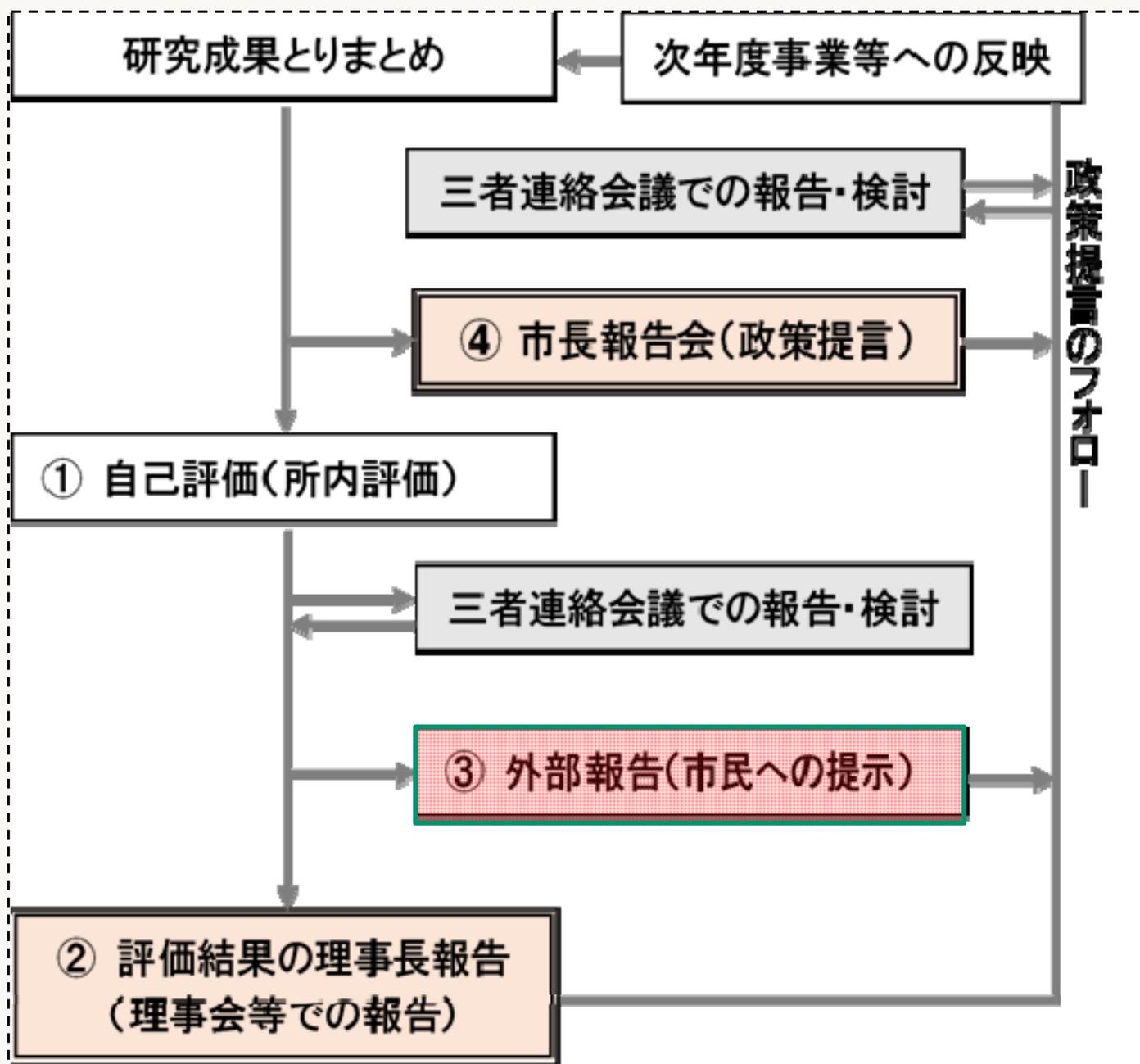
(3) 情報発信・交流事業

国内外への研究成果の発信・先進的知見の収集と発信

2 2020年までの政策提案実績

- ① H30:横断歩道での歩行者保護意識向上を目指した取組み提案⇒**止まってくれてありがとう運動**
- ② H30:高齢者の交通安全を念頭に置いたADAS普及促進策⇒**後付け交通安全装置への補助金制度**
- ③ R1:高齢運転者の交通安全対策にかかる提言⇒上記②と下記⑤に集約
- ④ R1:都心駐車場有効活用と来訪促進策の一体的な実施の提案⇒**来訪促進策のさらなる見える化(Wi-Fi/パケットセンサー)**
- ⑤ R2:高齢運転者の交通安全対策にかかる提言～信号機のない交差点での出会い頭事故の削減に向けて～ ⇒**関係者による交通安全対策ワーキンググループ**
- ⑥ R2:リスク評価に基づく効果的な交通死亡事故削減対策の推進に関する提言⇒**ハイリスク箇所の対策実施、継続的にリスクを把握するWebシステムの開発**

3. 研究所評価プロセス



4 2020年度についての評価結果：

- ① 令和2年度では、予定通り実施した市長への政策提言会を受けて、出捐者でもあるトヨタ自動車との協力関係もより一層強化されて、当研究所の当面の重点課題でもある「交通の安全・安心」に関して豊田市・トヨタ自動車と一体的に取り組んでいく体制ができた。
- ② 今にも続いている全世界の課題となった新型コロナウイルスへの対応として、機動的に年度の研究計画を見直して、豊田市はじめ全国を対象とした調査を実施して、各種比較研究を基に、豊田市長および豊田市部長会議へ情報提供ができた。
- ③ コロナ禍の中で、年度当初予算よりも受託研究を順調に請け負うことができて、財政的に研究所の運営を助けたにとどまらず、中期ビジョンに定まれているミッションの達成に繋がった。

4 評価結果（続き）

- ④感染症対策として、リモートワーク等へ対応して、20～70%の在宅勤務等の実施を実現して、社会における負荷を減らしたと同時に、受託研究について、遂行への影響を最小限にして、計画通り完成できた。
- ⑤報告会や「まちべん」等外部への情報発信をストップすることがなく、最適な方式を探りながらオンサイトとオンラインとの併用で継続的に実施することができた。公益法人としての事業の透明性を図ることができたと同時に、社会への還元ができたと評価する。
- ⑥最もコロナ禍の影響を受けたのは出張等が伴う各種活動である。その結果、最も低調になったのは国際会議での論文発表および外部での講演活動である。今後、国際ジャーナルへの投稿へシフトしたりして、オンラインで参加する国際会議に積極的に参加することとなるが、そのために、より語学力を強化させていく必要がある。

4. 評価指標を用いた評価結果

役割	評価指標	H28-30 年度 平均	R1 年度	R2 年度
① 広義の都市交通の研究	1) 外部学会誌・論文集等で発表した査読付き論文数	17.3	23	12 ↓
	2) 上記を除くその他学会・協会等で発表した論文数	20.7	19	22 ↑
	3) 論文賞等の受賞	0.7	1	3 ↑
	4) 競争的研究資金の獲得件数〔科研費〕	1.3	2	4 ↑
	競争的研究資金の獲得件数〔その他〕	3	4	1 ↓
② 交通まちづくりの推進	5) 市（地域）への政策提案件数	9	11	14 ↑
	6) 受託研究の受注件数（件）	18	19	19 ⇒
	7) 地域に関わる研究テーマの件数	21.7	26	27 ↑
	8) 地域活動への貢献〔委員・大学等講師〕	39.3	36	36 ⇒
	〔講演〕	26.7	34	10 ↓
③ 世界への情報発信と貢献	9) 国際会議での論文発表件数	14	16	4 ↓
	10) 国際セミナー・シンポジウムの開催	0.3	0	0 ⇒
	11) 国際的な調査プロジェクトの実施	0.3	1	1 ⇒
	12) 機関紙・年報の定期発行	5	5	5 ⇒
	13) シンポジウム・報告発表会・講習会・セミナー等の開催回数, イベント出展	14	16	10 ↓
	14) 各種行事記録集の発行：種類	1.7	3	2 ⇔
	15) マスコミの露出度：報道・出演回数	9	5	2 ↓

赤：増大、緑：横ばい、水色：前年比で低下したがH28-30の平均値より増大か横ばい、灰：減少

4. 評価結果の総括

「暮らしを支える交通」と「都市空間を創出する交通」の二つの方向性において、「交通の安全・安心」という当面の重点課題に対応したと評価できる。

昨年度の課題だった情報発信について、ホームページでタイムリーに情報を提供するようにした。また、コロナ禍を受け、オンサイトと併せてオンラインによる情報発信もできて、一定の効果が見えてきたと評価する。

コロナ禍の中、臨機応変に研究計画を見直して、ウィズコロナ・ポストコロナの影響を受けた調査研究ができて、豊田市へ情報提供ができた。

しかし、マネジメントの在り方等において短期的に対策をしてきたものの、これからも先行きが見えない中、ウィズコロナ・ポストコロナを念頭においた更なる改善が必要である。

5. 2021年に行った政策提案

- ① 福祉のまちづくりにかかる提言～すべての人のためのパーソナルモビリティのよりよい活用に向けたインフラの在り方～
- ② 超高齢社会における情報を統合したモニタリングシステムの導入～健康寿命No.1を目指して～

提案①→

**福祉のまちづくりによる
あらゆる人が健幸的な移動が
できるまち、ウェルネスシティ
とよたの実現**

提案①-1: バリアフリーマップの作成

< 提案 >

短期：合理的配慮を念頭に置いた「出来るマップ」（**行けるではなく出来る**）の作成

- ・ 当事者との「共働」によるマップの構築
- ・ 高齢福祉課が検討する地域資源マップ(仮)との連携

中長期：オープンデータ化し、MaaSとの連携（「出来る」範囲のシームレスな拡大）

< 狙い（期待される効果） >

- ・ 外出促進・外出時の不安軽減
- ・ 構造的課題の把握（基礎的情報の構築）

< 対象 >

- ・ 特定旅客施設周辺（短期）
- ・ 重点居住誘導区域（立地適正化計画）（中長期）

< 財源 >

- ・ 移動等円滑化促進方針策定事業（国土交通省、1/2、上限500万円）



C o l u m n

バリアフリーオープンデータの活用

WheelLog!（（一社）WheelLog）×東京都オープンデータ

ユーザーが車いすで通れる道やバリアフリー対応施設の情報を投稿し、みんなでバリアフリーマップを作ることのできるアプリ「WheelLog!」では、ユーザーからの投稿だけでなく、自治体等が公開しているオープンデータを積極的に活用して情報の充実がはかられています。

例えば 2019 年に東京都が公開したオープンデータ「だれでもトイレのバリアフリー情報」が WheelLog!に取り込まれることによって、東京都内の 6,553 件のだれでもトイレの場所やバリアフリー設備等の情報が WheelLog!アプリ上で閲覧できるようになりました。

このように、オープンデータとして誰もが使える形で情報を公開することで、民間のアプリ等を通じたバリアフリー情報の提供などにもつながっていきます。

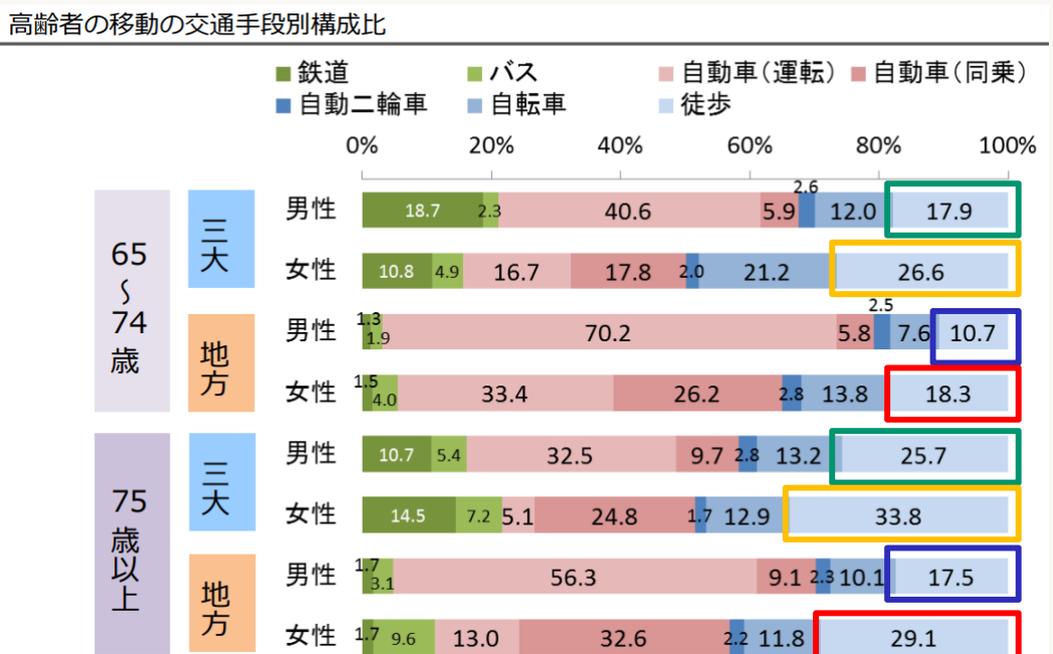


< 東京都オープンデータカタログサイト >

< アプリ上に反映された情報 >

加齢により徒歩がより重要な交通手段になる

- 加齢により徒歩交通の割合が増加(50～64歳6%→75歳以上14.6%)
- 自動車依存の高い高齢化の進む地方も、三大都市圏も同様の傾向
→徒歩交通の可否が制約とならないような支援をすることが重要



豊田市:「パーソントリップ調査からみる豊田市における人の動き」～第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果～

豊田市

国土交通省:「都市における人の動きとその変化 ～平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より～」

全国

安心して歩ける空間がどこかわからない

- 特定旅客施設(5,000人/日以上の利用)である豊田市駅、梅坪駅周辺では、ユニバーサル基本構想に基づく歩きやすい空間が整備された「特定道路」が指定
- 特定旅客施設はその他市内に5駅あるが、構想はなく、車いす利用者等にとっての歩きやすい空間がわかりづらい

駅名 (名鉄)	1日当たり利用者(2019)	駅名 (愛環)	1日当たり利用者(2019)
豊田市	36,470	三河上郷	2,075
梅坪	6,674	永覚	628
上豊田	3,164	末野原	2,567
浄水	10,706	三河豊田	14,917
三河八橋	3,391	新上挙母	1,639
若林	6,224	新豊田	15,694
竹村	3,341	愛環梅坪	1,932
土橋	8,443	四郷	1,454
上挙母	4,792	貝津	1,228
越戸	898	保見	1,333
平戸橋	1,739	篠原	294
猿投	4,108	八草	6,344

資料:名古屋鉄道「令和元年度 移動等円滑化取組報告書」

資料:豊田市統計書(令和元年版)

バリアフリーマップ作成にかかる国の動き

バリアフリー情報提供の強化

平成30年11月1日施行

バリアフリー情報提供の意義

- 公共交通機関や建築物等のバリアフリー化は着実に進んできたところではあるが、高齢者、障害者等が安心して外出するためには、どの施設がバリアフリー化されているかの情報を明らかにする必要がある。
- このため、高齢者、障害者等へのバリアフリー情報の提供の促進が必要。

道路管理者等による情報提供に係る努力義務

全国において、どこにバリアフリー化された施設があるか明らかにするため、バリアフリー基準への適合義務が課されている施設について、情報提供の努力義務を設ける。

<概要>

- 対象施設
 - ・新設等された特定道路、特定路外駐車場(500㎡以上)、特定公園施設、特別特定建築物(2000㎡以上)*
 - ※条例により対象に付加されたものも含む

○情報提供の内容

- ・バリアフリー基準へ適合している旨
- ・障害者用トイレ、車椅子用駐車施設の有無

○情報提供の方法

ホームページ等にて行うとともに、必要に応じて、施設外からも見やすく表示する

【参考】

公共交通事業者等は、現行法上情報提供の努力義務が課されており、現にバリアフリー情報の提供が行われている(路線案内、施設等)。

市町村によるバリアフリーマップの作成・提供

高齢者、障害者等のまちなかにおける回遊性の向上のためには、バリアフリーマップが有用である。

このため、市町村がバリアフリーマップを作成する場合に、円滑に情報の収集ができるよう、施設設置管理者の市町村の求めに応じた必要なバリアフリー情報の通知義務等を創設する。

<概要>

- 対象施設
 - ・義務：旅客施設、特定道路
 - ・努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

○情報提供の内容

- ・エレベーターの有無
- ・障害者用トイレ、駐車施設の有無や数 等

○市町村のバリアフリーマップの例



バリアフリーマップの作成例(高槻市)

提案①-2: 歩行領域EVの普及に向けた検討

< 提案 >

短期：歩行領域EVの購入補助金制度の創設

- ・生活機能低下が予想される75歳以上を対象
- ・後付け安全運転支援装置設置費補助の枠組に準拠

中長期：歩行領域EVのコネクテッド・シェアリング

- ・サービス付き高齢者向け住宅、コンビニエンスストア（包括連携協定）、福祉施設等での設置検討
- ・利用経路（プローブ）についてバリアフリーマップへ反映→マップの改善・道路改良データ取得
- ・つながる社会実証推進協議会との連携

< 狙い（期待される効果） >

- ・高齢者等の活動支援・促進（モビリティ支援）
- ・道路改良のための基礎データの収集

< 対象（シェアリング拠点） >

- ・拠点形成区域（都市機能誘導区域）
- ・重点居住促進区域（居住誘導区域）

< 財源 >

- ・ソーシャル・インパクト・ボンド（SIB）による「ずっと元気！プロジェクト」との連携
- ・企業との共働（つながる社会実証推進協議会）

電動車いす『WHILL』で横浜みなとみらいを回遊…シェアリングの実証実験を開始



横浜市およびヨコハマ未来モビリティショーケース推進協議会は、近距離モビリティ『WHILL（ウィル）』を利用したシェアリングサービスの長期実証実験を9月3日よりみなとみらい21地区で開始する。

横浜市は「SDGs未来都市・横浜」の実現に向け、多様な主体と連携し、環境・経済・社会的課題の統合的解決を図る取組を進めている。その取組の一つとして、みなとみらい21地区から都市の価値向上を図る「みなとみらい2050プロジェクト」を推進。その一環として、近距離モビリティWHILLを利用したシェアリングサービスの実証実験を進めている。

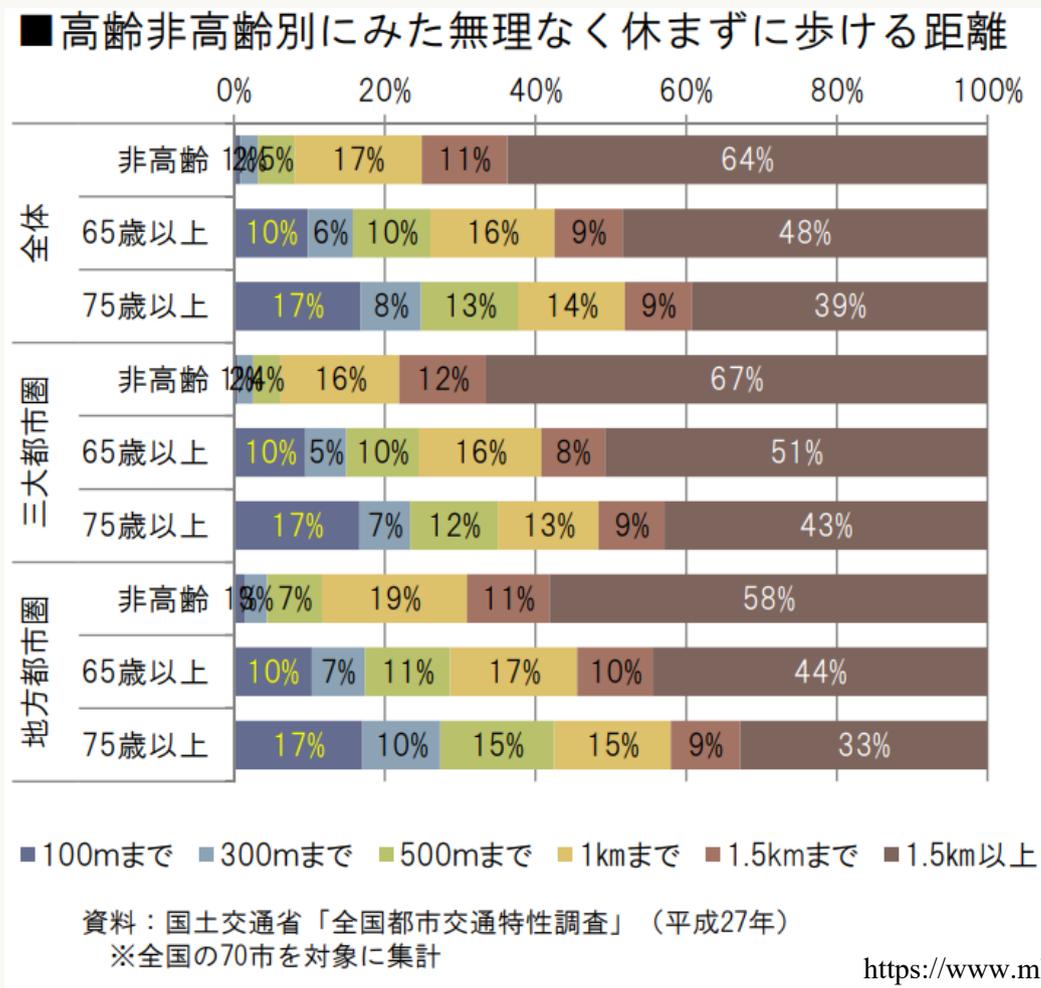


資料：トヨタ自動車HP

高齢者向け歩行領域EVの例

加齢に伴い歩ける距離が短くなっていく

○高齢になるに従い、無理なく休まずに歩ける距離が短くなっていく
 →徒歩交通の支援が活動範囲を維持・活性化するうえで重要



歩行領域EVへの期待

- 今後、歩行領域EVを含めた高齢者・障害者向けモビリティの普及が高齢者(フレイル層)の社会活動維持に寄与することが予想
- 他方で、収入が減少する高齢者においてコストの面から個人での保有による普及には時間がかかる可能性も



資料：トヨタ自動車HP

高齢者向け歩行領域EVの例

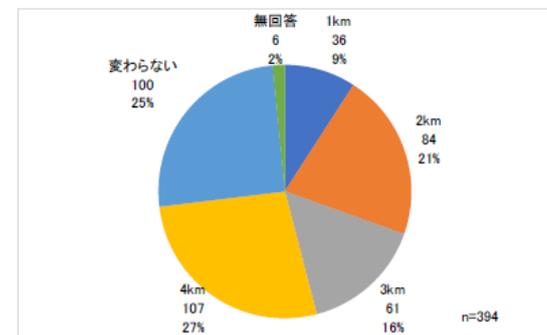


図 3-55 歩行領域 EV を利用した場合、徒歩より行動範囲が広がるといいますか？

(参加者全体)

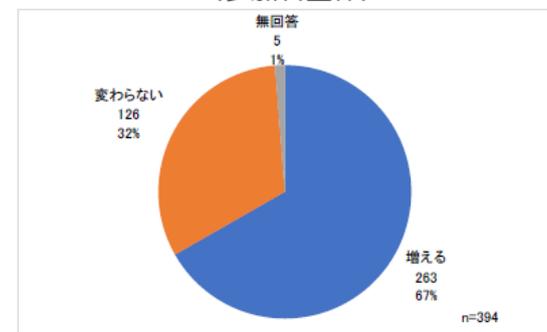


図 3-56 歩行領域 EV を利用した場合、徒歩より訪問先が増えますか？ (参加者全体)

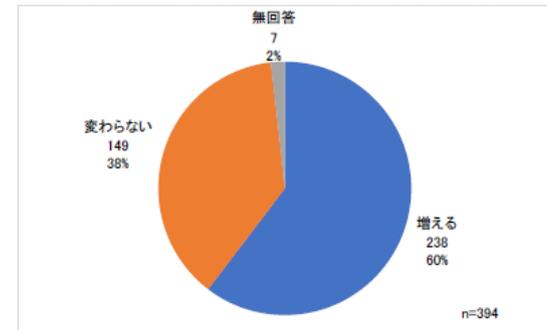


図 3-57 歩行領域 EV を利用した場合、まちなかへの来訪頻度は増えますか？ (参加者全体)

歩行領域EV体験者の感想

豊田市の後付け安全運転支援装置設置補助制度

○65歳以上の市内在住者は後付け安全運転支援装置の補助制度の利用が可能

★**豊田市** **65歳以上の方対象**
後付け安全運転支援装置設置費補助制度
 令和3年度版
 実施期間を延長します！

補助制度実施期間
 令和3年4月1日～令和4年3月31日

注意！ 設置日から3か月以内に申請してください。ただし、令和4年3月31日(木)より後には申請できません。(申請受付は、土日祝日・年末年始の市役所閉庁日を除く平日の午前8時30分～午後5時15分)
注意！ 令和3年4月1日から補助制度内容を一部変更していますので、ご注意ください。

- 補助対象者** ※下記①～⑤をすべて満たす個人の方です。
- ①市内に住所を有し、令和4年3月31日時点で65歳以上の人
 - ②非営利かつ自ら使用する自動車に安全運転支援装置を設置した人 (令和3年度中に65歳になる人は、令和3年4月1日以後に設置したもの)
 - ③有効期限内の自動車の運転免許証を保有している人
 - ④市税及び自動車税を滞納していない人
 - ⑤申請者が支払った購入設置費に対する他の補助金を受けていない人(国の補助金は除く)

補助対象の安全運転支援装置

既販車に後付けで設置するペダルの踏み間違い急発進等抑制装置で、国土交通省の性能認定を受けているもの(装置の情報は、市、国土交通省又は次世代自動車振興センターのホームページをご覧ください)

国土交通省の性能認定を受けている安全運転支援装置	
自動車メーカー等	後付け障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置
部品用品メーカー等	後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置(障害物検知機能なし)

※必ず装置の製造販売元業者等が販売及び設置を認めている取扱店において、直接購入及び設置をしてください。

- 補助対象の自動車** ※下記①～②をすべて満たす車両です。
- ①普通、小型、軽自動車で車検を受けている自家用車(事業用は対象外)
 - ②車検証の使用者欄に申請者の氏名が記載されていること

補助金額

申請者が支払った購入設置費(修理費等は除く)の9割(1,000円未満切り捨て) 上限60,000円
 ※1人につき1台(回)限ります。令和3年度の補助金予算額に達した場合は終了となります。

補助金の申請から交付までの流れ

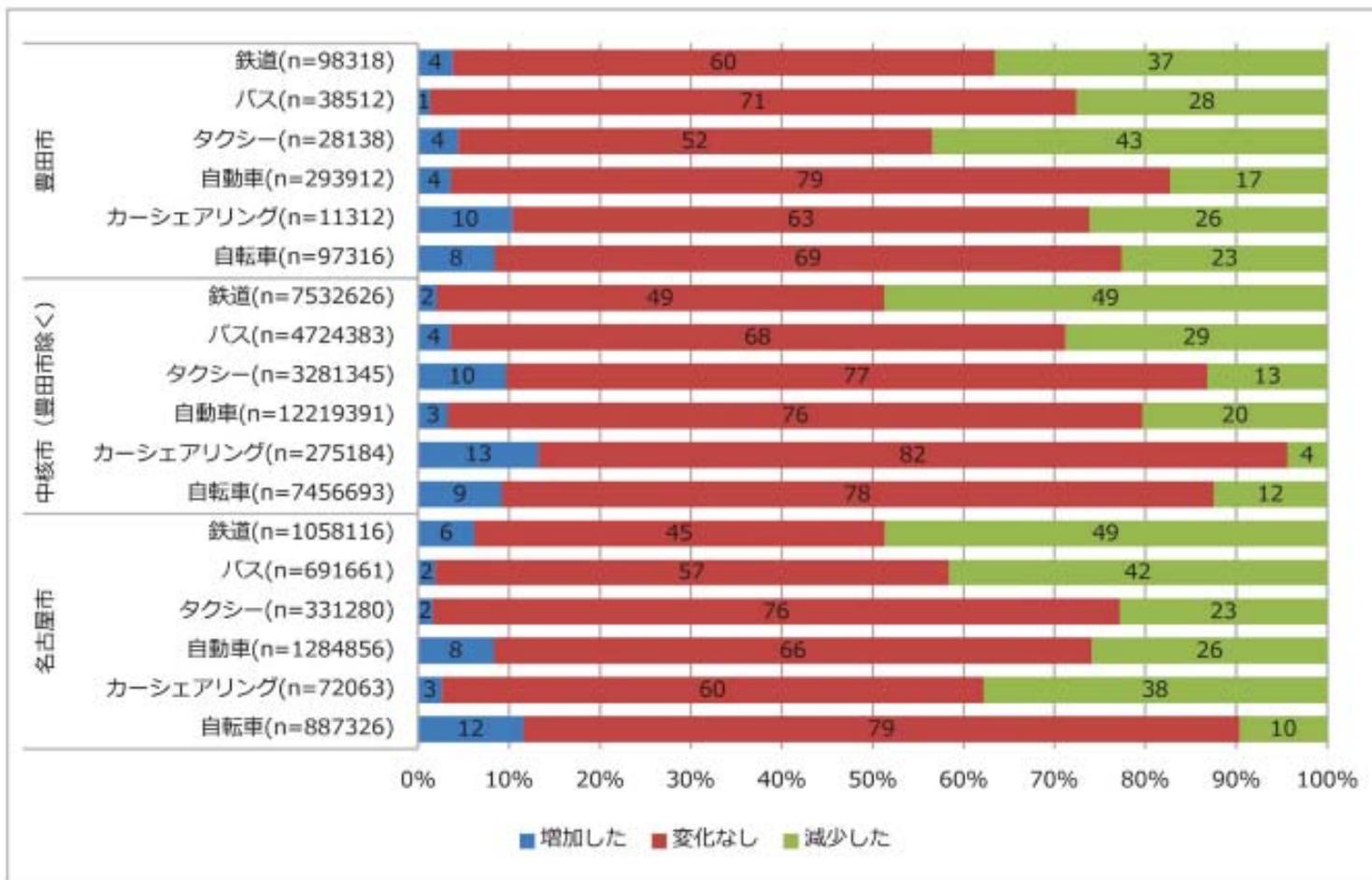


(注意) 補助金を受けた安全運転支援装置は、原則1年以上使用してください。ただし、病気等により運転が困難になった場合等は、無理せず運転を中止し、免許返納等をご検討ください。

◆問合せ◆ 豊田市交通安全防犯課(南庁舎4階) ☎0565-34-6633

コロナ禍でのカーシェアリングの利用頻度の変化

○豊田市及びその他中核市ではコロナ禍においてもカーシェアリングの利用減少は限定的



※コロナ禍前に同交通手段を利用していた方の回答

▲図5 / コロナ禍以降(2020年1月)における各交通手段の利用頻度の増減

資料：豊田都市交通研究所、まちと交通、73号

提案①-3: データ・オリエンテッド・マスタープランの策定

< 提案 >

中期：バリアデータを活用したマスタープランの策定

- ・ 当事者連携・主導による策定委員会の設立
- ・ 提案1、2のデータを活用したPDCAを実施

長期：ユニバーサル基本構想への移行検討

- ・ 道路改良のためのアクションプランを検討

< 狙い（期待される効果） >

- ・ 計画を前提とした道路整備・改良の推進（移動しやすさのベースアップ）

< 対象 >

- ・ マスタープラン区域：居住誘導区域
- ・ 移動等円滑化促進地区：拠点形成区域（立地適正化計画との連携）

< 財源 >

- ・ 移動等円滑化促進方針策定事業（国土交通省、1/2、上限500万円）



<マスタープラン・基本構想のイメージ図>

資料: 国土交通省

課題：通行空間のバリア

○ 電動車いすは移動可能範囲を拡大させ、外出頻度を増加させるが、歩道の勾配や路側帯上の占有物といった「通行空間のバリア」は直接・間接的にそれらを縮小させる

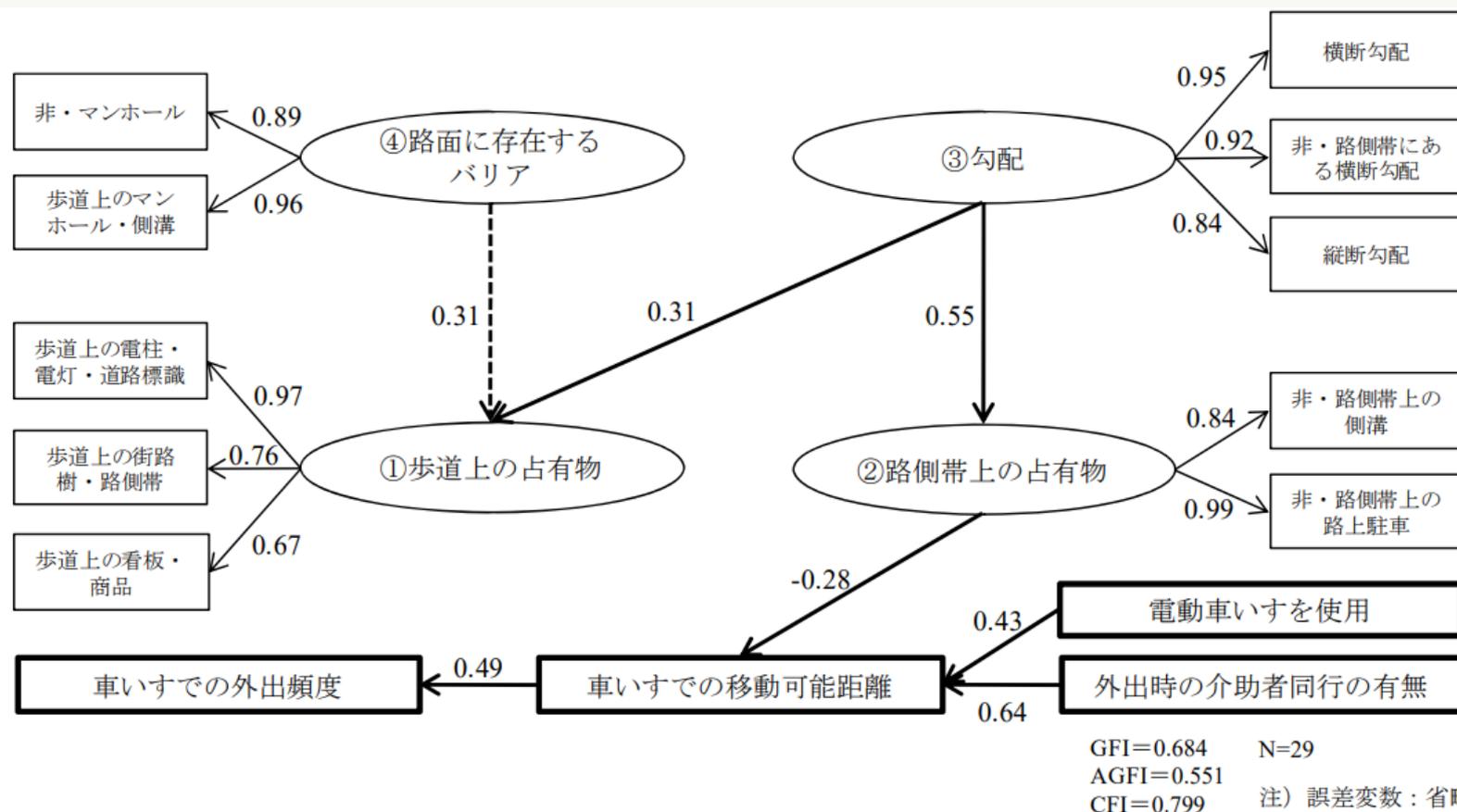
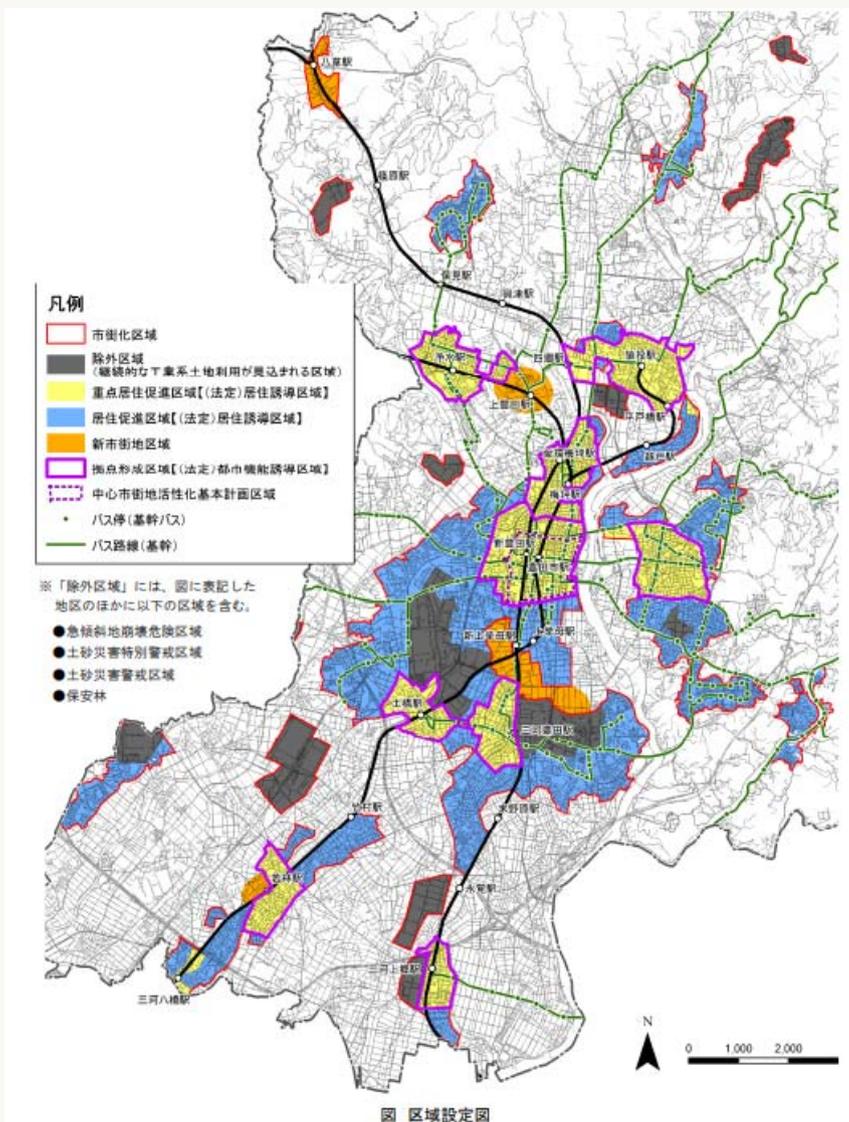


図1-1 車いすでの移動可能距離・外出頻度と道路上のバリアに対する意識を構成する潜在因子の因果関係

資料: 橋本 成仁, 谷口 守, 飛川 明俊, 歩道・非歩道における車いすの走行環境に関するバリア評価構造分析, 土木計画学研究・論文集, 2010

豊田市立地適正化計画



	核となる市街地	核周辺・郊外市街地
居住	<p>居住誘導区域^{※1}【法制度の区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域の居住人口の維持を基本として、生活サービスやコミュニティを持続的に確保 除外区域^{※3}を除く市街化区域を対象とする <p>重点居住促進区域</p> <p>更なる居住集積を図る区域</p> <p>新市街地区域【任意区域】</p> <p>当面の人口増加の受け皿となる宅地供給のため、区画整理事業等により新市街地整備を図る区域(整備後には重点居住促進区域への編入を想定)</p>	<p>居住促進区域</p> <p>現在の居住人口の維持を図る区域</p> <p>※1 居住誘導区域 人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティを持続的に確保する区域</p> <p>※2 都市機能誘導区域 商業・医療・福祉等の都市機能を都市の拠点に集積する区域(居住誘導区域内に設定)</p>
	<p>都市機能誘導区域^{※2}【法制度の区域】</p> <p>居住集積に伴う核への都市機能等の集積</p> <p>拠点形成区域</p> <p>生活に必要な機能や生活の質・魅力を高める機能など、都市機能等の集積を図る区域</p>	<p>※3 除外区域</p> <p><工業地> 工業専用地域、工業地域及び準工業地域において継続的な工業的土地利用が見込まれる地区など</p> <p><災害リスク> 急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害(特別)警戒区域</p> <p><環境保全> 保安林</p>

政策提案②

超高齢社会における情報を統合したモニタリングシステムの導入

- 豊田市つながる社会実証推進協議会で挙げられている「健康情報の統合・解析による健康寿命の延伸」の早期実現
- 個人情報紐づけられる**様々なデータ**の収集と記録の徹底⇒**情報の統合**
- 同一人物の複数年の動向が把握できる調査の実施とシステムの構築
⇒**モニタリングシステム**

健康情報

構成団体:名古屋大学予防早期医療創成センター、豊田市

テーマ:健康情報の統合・解析による健康寿命の延伸

ポイント:個人の健康情報(在職者の健診情報と現在の健康情報; 定量的な生活習慣情報を含む)の連結・解析、健康ナビゲーターによる行動変容促進



豊田市つながる社会実証推進協議会で挙げられているものの他に、

- ・交通や施設利用歴、施策の参加情報など、既存の健康データ以外のデータも統合できる仕組みの構築
- ・施策の実施において、これらの情報を用いながらパネル調査のモニタリングで複数年にわたり効果を測定できる仕組みの構築

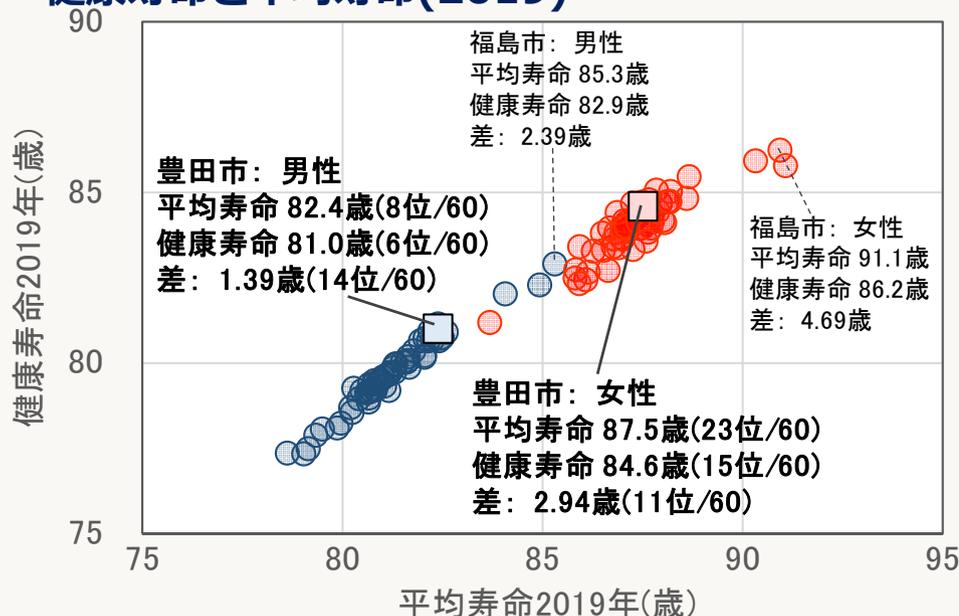
(豊田市つながる社会実証推進協議会：みんながつながる、世界につながる、ミライにつながる社会の実現へ)

■ 豊田市における健康寿命

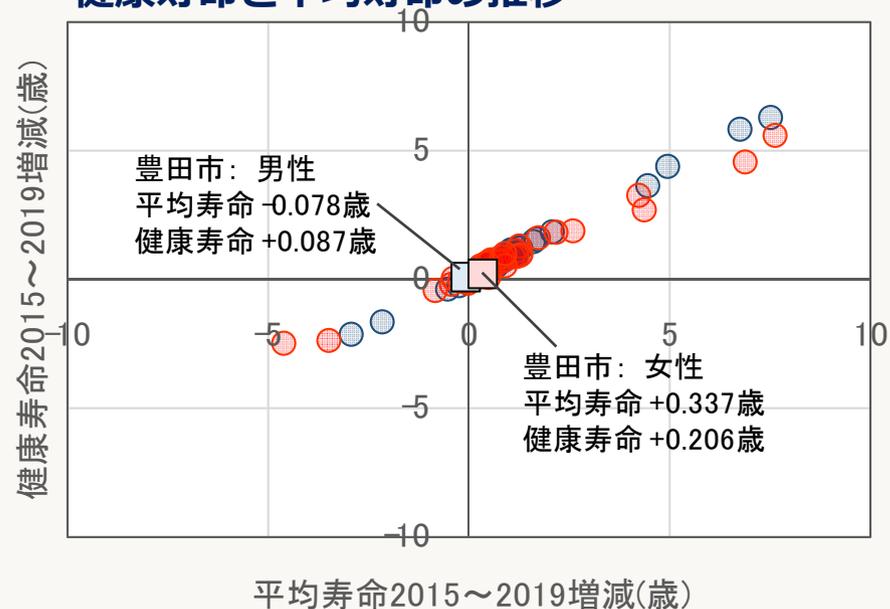
- ・ 全国の中核市(60市)の健康寿命および平均寿命を算定
- ・ 豊田市の健康寿命および平均寿命は全国の中核市の中では比較的長い
- ・ 中核市の中で**健康寿命No.1**を目指せる位置にある
- ・ つながる社会実証推進協議会では2050年までに**平均寿命≒健康寿命**を目標

(豊田市つながる社会実証推進協議会：みんながつながる、世界につながる、ミライにつながる社会の実現へ)

健康寿命と平均寿命(2019)



健康寿命と平均寿命の推移



本分析では、健康寿命として日常生活動作が自立している期間の平均を用いた。健康寿命の種類としては他に、日常生活に制限のない期間の平均、自分が健康であると自覚している期間の平均などがある。健康寿命の算定にあたり、厚生労働科学研究費補助金：健康寿命における将来予測と生活習慣病対策の費用対効果に関する研究班が開発した「健康寿命算定プログラム(<http://toukei.umin.jp/kenkoujyummyou/#santei2019>)」を用いた。

それぞれの寿命算定のために、対象集団の年齢階級毎の人口は、各年1月1日時点の住民基本台帳年齢階級別人口を用いた。また、不健康割合の分子として用いる要介護2~5の認定者数は、厚生労働省が公表している保険者別要介護（要支援）認定者数から算定年の前年12月末時点のデータを用いた。死亡数は、人口動態統計から算定年の前年のものを用いた。健康寿命としては、「日常生活動作が自立している期間の平均」を算定。年齢別要介護（要支援）認定者数について2013年12月以前のものは、男女別の集計結果が得られなかったため、健康寿命の算定のための全てのデータが揃う2015年~2019年の合計5年間の健康寿命の算定。

健康寿命・平均寿命の算定は令和元年度豊田都市交通研究所自主研究：高齢者に対する施策の実施が健康寿命に及ぼす影響に関する研究 より

■ 高齢者の活動とフレイルとの関係(既存研究)

- ・ 身体活動のみを行っている高齢者よりも、身体活動を行わず文化活動・地域活動を行っている高齢者の方がフレイルのリスクが低い

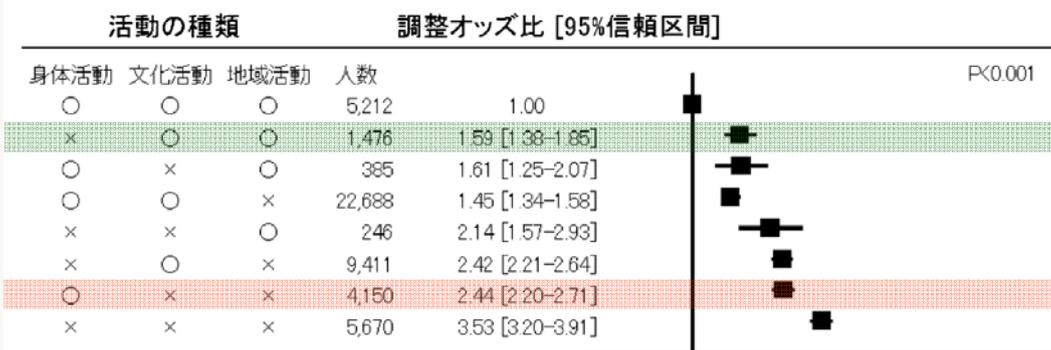
⇒文化活動・地域活動など交流に着目した施策の実施が望まれる

要介護認定を受けていない地域在住高齢者73,341人を対象に、厚生労働省の基本チェックリスト項目および、対象者が週1回以上実施している活動とフレイルとの関係について評価

表 活動区分

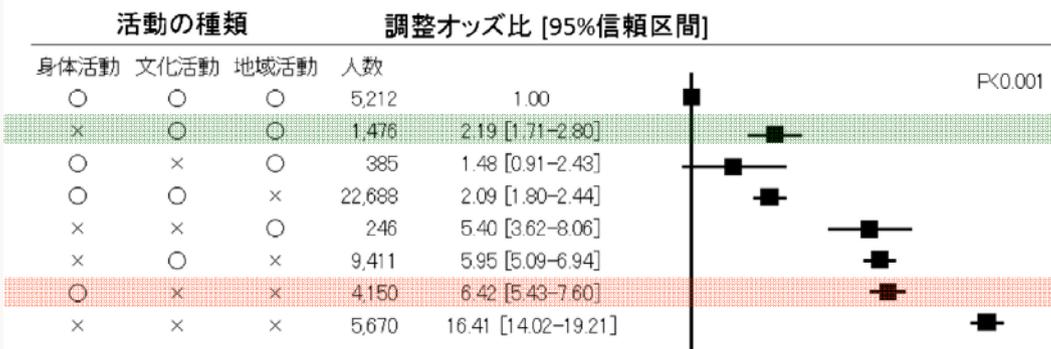
活動区分	活	動
身体活動	ウォーキング, 水泳, 筋力トレーニング, 体操, ストレッチ, ヨガ, ダンス	
文化活動	パソコン作業, 趣味の料理, お菓子作り, 手芸, 習字, 園芸/家庭菜園, 囲碁, 将棋, 麻雀, カラオケ, コーラス, 楽器演奏, カメラ, 読書, 俳句/短歌/川柳, 語学学習, その他	
地域活動	公衆および地域の利益のために行うボランティア活動・地域活動	

A. プレフレイル



多項ロジスティック回帰分析(参照カテゴリ:非フレイル)
従属変数:プレフレイル 独立変数:年齢、性別

B. フレイル



多項ロジスティック回帰分析(参照カテゴリ:非フレイル)
従属変数:フレイル 独立変数:年齢、性別

■ 施策に対するデータ取得・評価の事例

名古屋市健康福祉局：敬老パスの利用による効果把握

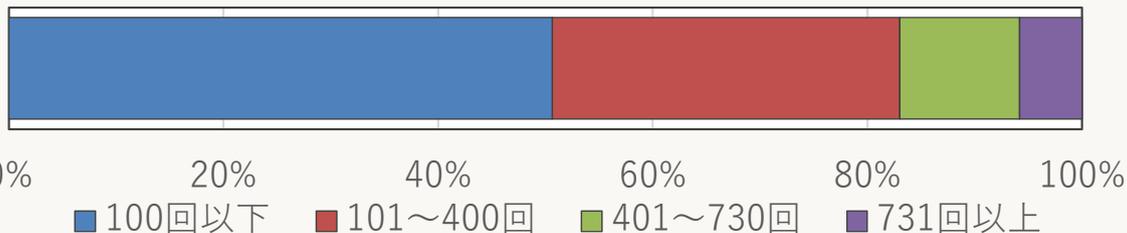


図 敬老パスの1人あたりの利用回数(年)

- ▶ 731回以上利用しているのは1部
 - ▶ 2,000回以上利用している人もおり、本来の目的と違う使われ方も
- ⇒ 上限720回を超えた場合は利用停止に

名古屋市では平成25年3月に敬老パスの効果をもとめている

○ 社会参加：アンケート調査(3,387部回収/6,000部配布)により把握

敬老パスの平均利用回数3.40回/週 敬老パスがあることで**増えた外出の割合27.9%**

敬老パスがなかったら**出かけていない人の割合15.8%**(交付を受けている人の中で)

敬老パスがもたらす**外出回数増⇒+0.5回/週**

敬老パスがあることで**出かける高齢者の割合(誘発率)⇒16%**

○ 健康効果：アンケート調査により把握

敬老パスによる増加歩行数=高齢者の最寄り駅・バス停までの平均徒歩時間×平均歩数×2(往復) = 1,400歩

敬老パスが**健康に役立っていると感じている割合=86.2%**

○ 経済効果：アンケート調査により把握

敬老パスを利用して出かけた時の1回当たりの消費額 = 平均消費額4,200円/回

4,200円×1人あたり週平均利用回数1.7回×2(往復)×52週×利用者30万4千人×外出誘発率28%=**316億円**

○ 環境効果：アンケート調査により把握

二酸化炭素削減量=敬老パス交付者数×敬老パスがなかったら車を利用する人の割合×敬老パス平均利用回数×自家用車と公共交通機関のCO₂差×公共交通の平均移動距離=**6,514トンCO₂**

名古屋市健康福祉局高齢福祉部高齢福祉課 主査 吉川元貴氏より

⇒ **名古屋市敬老パスはアンケート調査によりその効果を多面的に評価**

■ 豊田市における取組み

○ 豊田市官民連携介護予防事業（SIB活用）

テーマ：高齢者の介護予防

対象：65歳以上の高齢者

事業費：5.5億円(効果検証を含む)

事業期間：5年(2021/7～2025/6)

指標：【実施成果指標】

①参加人数 ②継続参加人数

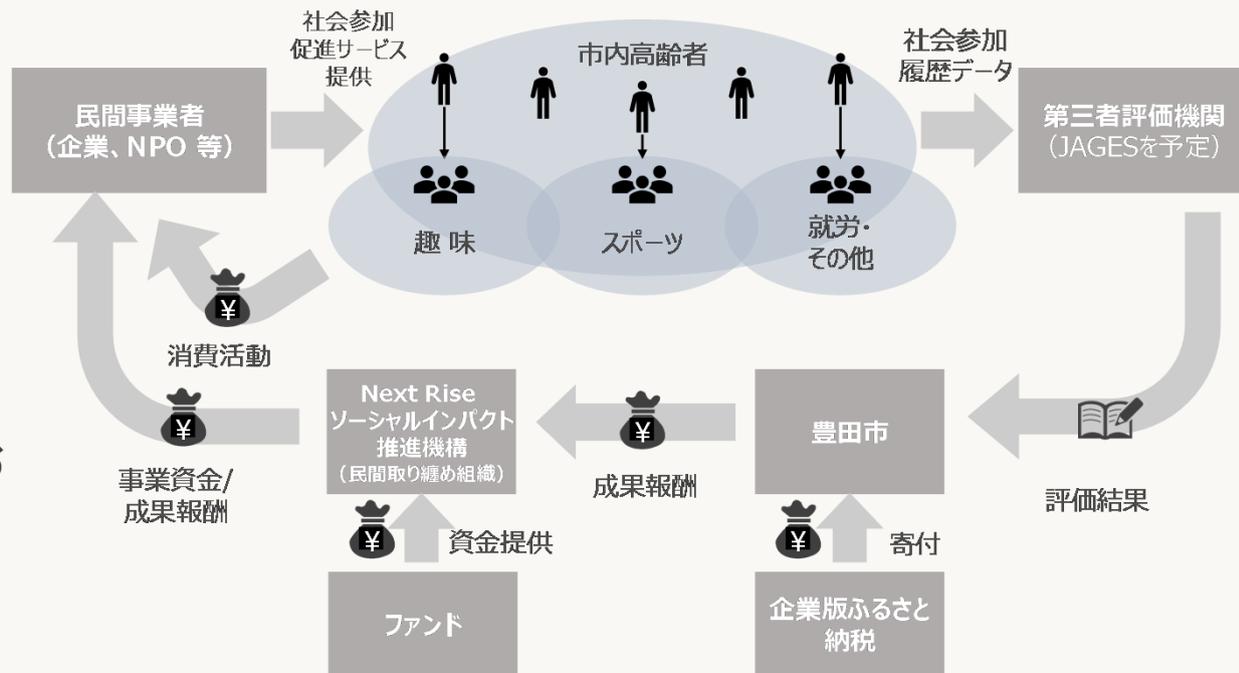
【最終成果指標】

③要介護リスク点数の低減度

④介護保険給付費削減額

プログラム：スマホ教室と体力測定・
簡単健康チェック・楽しい脳トレ・お
せっかいネコ・会話と食事を楽しむ・
自宅トレーニング配信サービス・フラ
ダNSTレーニング・健康体操/発声
練習 など

SIBの仕組みを活用し、豊田市より委託を受けたNext Rise ソーシャルインパクト推
進機構が、民間取り纏め組織として本プロジェクトを推進



豊田市企画制作部未来都市推進課 より

⇒ 豊田市SIB事業は成果報酬型で、その効果を複数年で確認する有益な施策
ただし、健康要因は多面的であり、評価も多面的に複数分野で行えるとより良い

○ 高齢者バス乗り放題パス(検討中)

おいでんバスを対象に70歳以上の高齢者が月の定額でバスに乗り放題になる施策を検討中

豊田市交通政策課 より

⇒ 乗り放題パスも有益な施策だが、今後の展開のためのデータ取得と効果検証が必要

■豊田市における取組み

○とよた健康マイレージ



豊田市保健部HPより

記入例 とよた健康マイレージ チャレンジシート

1 健康づくりメニューから取り込む内容を1つ選ぶよう！ 2 具体的な取組を1つ記入しよう！

毎日20分 ウォーキングする。

選択したメニュー	体重	90日後の体重の増減	BMI	1日平均歩数	取組本数
取組前	62.0 kg			5,500 歩	本
取組後 (90日後)	60.5 kg	減		7,900 歩	本

※BMI1 (ボディマス指数) 体重(kg)÷身長(m)÷身長(m) ※BMI15未満、標準15.0以上24.9未満、肥満25.0以上

※ウォーキングの目安: 10分歩くこと約1,000歩

3 取組期間(90日間)を記入し、60日以上実行しよう！ 4月15日 ~ 7月13日

4 取組を実行したら〇を塗ってごよう！ 90日終了 5 達成日数を書ごよう！

69/90日

アプリ「あいち健康プラス」またはチャレンジシートで健康づくりを実践し、達成条件を満たした方にとよたSDGs (エスディー・ジーズ) ポイント及び、愛知県内の協力店で使用できる「あいち健康づくり応援カード~MyCa (まいか) ~」を進呈

アプリ版では、健康記録(体重・血圧・健診受診・生活記録)、歩数ランキング(全体・年代・性別ごと)、バーチャルウォークが利用可能

○とよたSDGsポイント

「飲食店で食事を残さず食べる」「環境にやさしい商品の購入」「就労支援のセミナーを受講する」など、SDGsにつながる行動をすると、地元加盟店や豊田市などから「とよたSDGsポイント」が発行

<p>対象の飲食店で注文した料理を残さず食べる</p> <p>5~100P</p>	<p>2021年度 エコエコチャレンジ90</p> <p>100ポイント/回</p>	<p>2021年度エコエコチャレンジ90 ⑦その他自分で設定のエコ行動の例</p> <p>100ポイント/回</p>	<p>ダンボールコンポスト版ごみダイエット家計簿に挑戦</p> <p>500ポイント/回</p>	<p>とよた健康マイレージに挑戦</p> <p>100, 200ポイント/回</p>
<p>ECOLifeMailとよたアンケートに回答</p> <p>5ポイント/回</p>	<p>リユース工房でリユース家具を落札</p> <p>20ポイント/回</p>	<p>ごみダイエット家計簿に挑戦</p> <p>200ポイント/回</p>	豊田市環境部環境政策課HP より	

発行されたポイントは、対象店舗で1ポイント=1円として地元加盟店で利用可能

⇒豊田市では他にも健康に寄与する取り組みが行われている
 複数の部署にわたる情報を統合することで、高齢者の健康への影響をより明確に

■データの統合のイメージ(参考)

個人属性 医療データ 要介護データ 診察データ プロジェクト参加

SDGsポイント 健康マイレージ 地域活動履歴 文化活動履歴

ICカードデータ 施設利用データ 歩数・筋力データ

市民意識調査 高齢者等実態調査 交通まちづくり意識調査

個人情報が紐づけられる形式で収集されたデータの収集

データ蓄積

データプラットフォーム

分析主体に応じたデータ利活用範囲

各部署

研究所

企業

データ分析に基づいた健康施策の実施

ご清聴ありがとうございました