

# 都市と交通

通巻133号

## 巻頭言：健康まちづくりへの期待と取組み

～国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当)

服部 卓也

1

## 特集：健康まちづくり

- 1. 総論 ..... 2
- 2. 事例：歩行や公共交通利用の促進
  - ◆都市型介護予防モデル「松戸プロジェクト」 ..... 3
  - ◆乗合タクシーおよび電動ゴルフカートによる健康まちづくり ..... 5
- 3. 事例：スポーツと健康まちづくり
  - ◆歩行空間を対象としたアーバンスポーツの実証実験 ..... 7
  - ◆公園のさらなる利活用を目指して～スポーツ庁と連携した運動・スポーツの場づくり～ ..... 9
  - ◆街なかスタジアムによる健康づくりへの寄与 ..... 11
- 4. 各論：海外での経験を活かして
  - ◆バルセロナのスーパーブロック政策から読み解く今後の健康まちづくりの方向性 ..... 13
  - ～東京大学 先端科学技術研究センター 特任准教授 吉村 有司

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



賑わい創出社会実験における仮設スケートボードパーク (四日市市)



グリーンスローモビリティ事業による外出支援 (松戸市)



街なかスタジアムによる健康づくりへの寄与 (広島市)



グラシア地区の歩行者空間化 (バルセロナ) <写真提供: 吉村有司>

# 巻頭言

## 健康まちづくりへの期待と取組み

国土交通省  
大臣官房技術審議官（都市局担当）

服部 卓也



わが国の人口は、2005年を境に人口減少時代に入っており、2070年には約4000万人減少し、高齢者が人口に占める割合は約4割になると予想されている。こうした人口減少や高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めていくことが重要となる。そのため、国土交通省では、平成26年8月に都市再生特別措置法の一部改正、11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正がそれぞれ施行され、生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導し、集約する立地適正化計画制度や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みを設けるとともに、立地適正化計画などの活用も図りながら、健康・医療・福祉の視点から必要な事業や施策へと大きく舵を切っていくため、同年8月に「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を策定した。ガイドラインでは、街歩きを促す歩行空間を形成することは、「健康・医療・福祉のまちづくり」に必要な取組みの一つであるとしており、空間形成にあたっては、歩きたくなる環境づくりや自転車の利用促進に向けた自転車利用環境の整備の推進が必要であることを示している。

平成29年5月に施行された自転車活用推進法においても、自転車の活用推進にあたって、重点的に検討・実施されるべき施策として、「自転車の活用による国民の健康の保持増進」や「自転車と公共交通機関との連携の促進」等が掲げられており、この基本方針に基づいて、自転車の活用や利用環境整備の推進を図っている。その中でもシェアサイクルは、自転車交通の役割拡大において重要な担い手であり、都市の新たな交通システムとして、近年全国各地で導入が進められてきた。ここ十数年において、地方公共団体や民間事業者によるシェアサイクルの実証実験の動きや本格導入が急速に進んでおり、平成24年時点でシェアサイクルを本格導入している都市の数は54都市だったところ、令和4年度末時点には305都市と、約10年のうちに5倍以上に増加している。今後、シェアサイクルが

さらに普及していくことにより、コンパクト・プラス・ネットワークの推進や人々の健康増進にも大きくつながっていくことが期待される。

また、令和2年9月に施行された都市再生特別措置法の改正により、新たにウォーカブル制度が誕生した。人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力向上させ、まちなかににぎわいを創出するため、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）を人中心の空間へ再構築し、沿道と路上を一体的に使って「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成していく取組みに対して、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うとともに、普及啓発・機運醸成に向けた取組みを行うことで、重点的に推進している。居心地が良い、歩きたくなるウォーカブルな空間ができることにより、自然と健康になれる環境になっていくと考えられる。

令和2年に大流行した新型コロナウイルス感染症は、私たちの働き方やライフスタイルに大きな変化をもたらした。リモートワークの普及によるコミュニケーション不足や外出自粛要請による行動範囲の制限により、社会とのつながりが希薄になるなど、身体的な健康だけではなく、心の健康やワーク・ライフ・バランス、社会とのつながりの大切さが再認識され、コロナ禍を契機として健康やwell-beingへの関心が高まっている。

また、コロナ禍で実施された東京2020オリンピックでは、新たに採用されたスケートボードをはじめとするアーバンスポーツが、日本人選手の活躍もあり、若年層を中心に人気を集め、今年開催されたパリオリンピックにおいても、新競技としてブレイキンが追加され、大きな盛り上がりを見せた。こうした若者文化を取り入れたアーバンスポーツを核としたまちづくりも各地で進められてきている。

わが国が抱える問題を解決していく上では、健康まちづくりをさらに推進していくとともに、さまざまなまちづくり施策との連携を強化していくことが、健康で活力や魅力ある人中心のまちづくりの発展に寄与していくと考える。

## 1

## 総論

国土交通省 都市局 街路交通施設課

## 1. はじめに

人口減少や少子高齢化の進展、地方都市での市街地の拡散、コロナ禍によるライフスタイルの変化など、近年の都市を取り巻く状況は著しく変化しています。商店街のシャッター街化による地域活力の低下や高齢化社会の進展に伴う社会保障制度や医療・福祉のあり方など、さまざまな課題があります。

こうした状況を踏まえ、今後まちづくりを進めていく上では、車中心から人中心の空間へと転換を図り、Well-beingの向上、ゆとりとにぎわいのあるまちづくりを実現していくことが重要です。

## 2. 健康まちづくり

国土交通省では、急速に進む超高齢社会への対応として、全国各地において「健康・医療・福祉のまちづくり」に速やかに着手し、スピード感を持って取り組むことができるように、平成26年に「健康・福祉・医療のまちづくりの推進ガイドライン」を策定しました。本ガイドラインでは、「街を歩くこと」や「コミュニティ活動」から生まれる多面的な効果を踏まえ、多くの市民がより自主的に、また必要な場合には地域の支援を得て、より活動的に暮らせる、まちづくりに必要な「5つの取組」を整理するとともに、その例示を示しました。

平成29年には、地方公共団体において、健康増進効果に着目したコンパクトシティ施策を推進する際に活用できるよう、「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行数(歩数)調査のガイドライン」を取りまとめました。本ガイドラインでは、これまでの研究・報告等をもとに、歩行の医療費抑制効果について、0.045～0.061円/歩/日と整理するなど、歩行による健康増進効果を「見える化」するとともに、健康増進効果を得るためには一定量の歩行の習慣化が必要であることを示しています。

その後、日本全国のさまざまな都市で健康まちづくりの取組が進められている一方で、ガイドライン策定時には見られなかった新たな分野での施策が実施されるようになりました。先進的な地方公共団体では、複数の部局が共通の目標のもと、横断的な推進体制で取り組むものや、施策連携によって相乗的な効果の発現を目指すものもあります。また、デジタ

ル技術の活用やスマートシティプロジェクトと連携による、新たな健康まちづくりのソリューションに挑戦する取組みも出てきています。こうした先進事例の紹介や地方公共団体の推進体制の構築方法、施策アプローチのポイントを関係団体にヒアリングを行い、庁内連携プロセスのポイントや個別具体的にどのような取組みをするか(WHAT TO)、どのように推進するのか(HOW TO)を取りまとめた「健康まちづくりの事例集」を令和5年に公表し、健康まちづくりの推進を図っています。

## 3. 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

国土交通省では、まちに出かけたくなる、歩いていて楽しくなる、まちに居たくなる、といった、「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルなまちなかづくりを推進するため、法律・予算・税制によるパッケージ支援を行うとともに、普及啓発・機運醸成の取組みを行っています。

ウォーカブルなまちなかを創出することによって、多様な人々が集い、多様な交流が生まれ、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現が図られます。そして、それが地域課題の解決や新たな価値の創造につながり、さらには、内外の多様な人材、関係人口を惹きつけるという好循環と魅力的な都市の構築が期待されます。

多様な人々が交流・滞在できるゆとりとにぎわいのある空間の創出など、都市の魅力を高めるエリア価値の向上に向けた取組みが各地域で進められるように引き続き取り組んでいきます。

## 4. おわりに

ウォーカブルなまちなかづくりの推進により、「街を歩くこと」や「コミュニティ活動」が生まれ、その結果、人々の心身の健康にもつながっていくことが期待できます。ウォーカブルなまちなかづくりは、まさに健康まちづくりを体現するものであり、一層の推進に向けては都市施策と健康施策の連携強化が欠かせません。国土交通省としては、これからも「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりや健康まちづくりの社会的意義の普及・浸透に努めるとともに、施策の充実化に意欲的に取り組んでまいります。

## 2-1 都市型介護予防モデル「松戸プロジェクト」

松戸市 福祉長寿部 高齢者支援課 課長補佐 菊池 一

## 1. はじめに

松戸市は千葉県の西端に位置し、江戸川を挟んで東京都葛飾区、埼玉県三郷市と接しています。

本市は、戦後、東京に隣接する立地から、住宅地としての人口増加が加速し、特に1960年の旧日本住宅公団による常盤平団地の整備を皮切りに、1970年代末まで、高度経済成長期の東京のベッドタウンとして公団や民間による住宅団地が市内各地に造成され、同時期の武蔵野線の開通による沿線開発と相まって、急速な人口増加と都市インフラの発展を遂げてまいりました。2024年6月に人口50万人を超え、県内第3の都市として発展を続けています。

## 2. 「松戸プロジェクト」の沿革と概要

## (1) 「松戸プロジェクト」誕生の背景と経緯

2010年代に入り、いわゆる「団塊の世代」を含む本市の発展を牽引してきた世代の高齢化による、職場中心から自宅の地域中心への生活の変化を捉え、元気な高齢者が、地域での活躍を含めた効果的な介護予防により健康寿命を延伸することで、将来的な介護需要の抑制と介護人材の確保につなげる施策について検討していました。

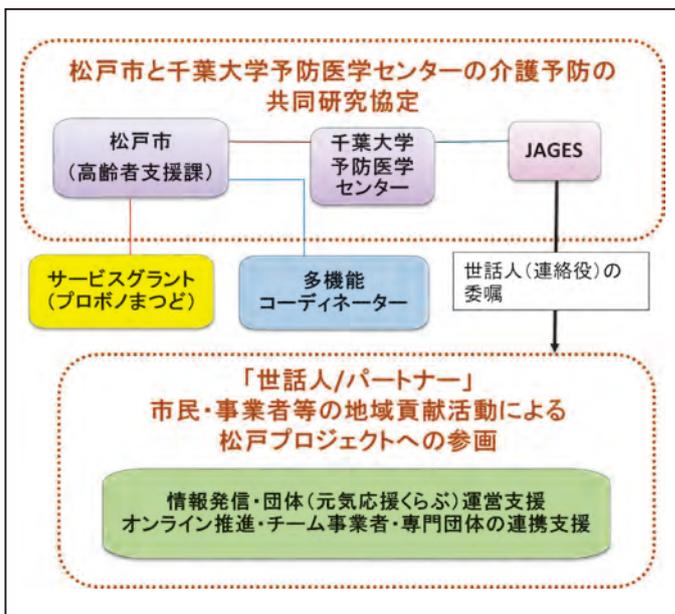
そのような折、2016年に、国立大学法人千葉大学予防医学センター（以下「千葉大学予防医学センター」という）の近藤克則教授（当時）より、松戸市をフィールドとして「都市型介護予防モデル」を開発したいという提案をいただきました。本市としても科学的な根拠に基づく施策展開を模索していたところからこれに協力し、2016年11月、松戸市と千葉大学予防医学センターとで「介護予防に資する活動等の共同研究プロジェクトに関する協定」を締結しました。2020年4月からは、一般社団法人日本老年学的評価研究機構（以下「JAGES」という）を加えた3者の協定となり、現在に至っています。

この協定のもと、都市部におけるソーシャルキャピタルの活用と住民主体の地域活動を通じた介護予防の取り組みを促進するために発足したのが、「松戸プロジェクト」です。

## (2) 社会参加に着目した介護予防施策の展開

本市では、高齢者の「通いの場」を「元気応援くらぶ」と呼称し、市が立ち上げ支援として一定の条件のもと、サークル等の立ち上げから安定した自主活動に至るまでの3年間について、活動費用の一部を補助する制度を創設しています。「松戸プロジェクト」では、このような「通いの場」を介護予防モデルの中心とすることで、サークル・団体としての資源を増加させることにより社会参加の機会を増やし、介護予防を促進する活動を行うとともに、その効果について学術的な評価を行っています。

図-1 「松戸プロジェクト」組織図



このため、「松戸プロジェクト」には、市、千葉大学、JAGESの3者に加えて、職業上の知識や経験を持つ多彩な人々による「プロボノ」での地域課題解決を支援している、NPO法人サービスグラントと、公募による市民活動の経験・意欲が豊富な市民ボランティア（パートナー）も構成員として参加しており、それぞれが協働して市民への介護予防活動への広報・啓発や「元気応援くらぶ」の立ち上げ・運営支援を行っています。

さらに、地域の商店や企業・団体に、高齢者に優しいサービスや「通いの場」の活動場所の提供などを社会貢献とし

て応援していただく、「高齢者の元気応援キャンペーン」を実施するなど、都市部ならではの資源を生かして、産・学・官・民が一体となった「都市型介護予防モデル」と言えると思います。

### (3) 「松戸プロジェクト」の成果とコロナ禍の対応

「松戸プロジェクト」の成果として、開始当時の2016年に22ヵ所であった「元気応援くらぶ」は、2019年には62ヵ所と約3倍に増加し、3年間の調査により、高齢者の社会参加割合がJAGESの調査に参加した18市町村で最も増加しました。また、同期間の追跡調査により「元気応援くらぶ」の参加者は、社会参加していない人と比べて、要介護リスクが低下している傾向が明らかになりました。

しかしながら、その矢先の2020年には、新型コロナウイルス感染症の世界的流行に見舞われ、感染対策として「集い」や「外出」が困難な状況が続きました。

これに対して「松戸プロジェクト」では、社会参加と感染対策を両立するため、高齢者のICT利用につながる「オンライン体験講習会」を実施し、「オンライン通いの場」としてコロナ禍でも人とのつながりを可能にしたほか、これを進めるため「元気応援くらぶ」の補助メニューにタブレットの調達費用や通信費も加えるなど、オンラインでの活動を推進する取り組みを実施しました。これにより、2021年版厚生労働白書に紹介されたほか、2021年度アジア健康長寿イノベーション賞「新型コロナ対応特別賞」を受賞しました。

JAGESの調査によれば、コロナ禍を挟んだ2019年度と2022年度とを比較すると、本市は同規模都市と比較して、通いの場への参加率の低下が抑制されたことがデータに表れており、このような取り組みについても一定の効果があったと考えています。

### (4) グリーンスローモビリティによる外出支援

「松戸プロジェクト」を契機とした特徴的な事業として、グリーンスローモビリティ（以下「グリスロ」という）の地域互助による運行が挙げられます。

社会参加の少ない地域の特性として、高低差のある地形の地域が顕著であることから、2019年度に国土交通省の「全世代型地域共生モビリティ実証調査」のモデル事業として、グリスロによる4週間の実証調査を実施したところ、モデル地区の日常生活行動範囲が1.5倍に拡大する大きな効果が見られました。

このことから2021年度は地域を拡大して、8週間の実証調査を経て、2022年度には2地域において本格的な定期運行を開始、2024年度にはさらに2地域で導入し、現在市内4地域12.42km<sup>2</sup>の範囲で運行しています。

写真-1 グリーンスローモビリティ



本市のグリスロ事業は、車両を市が貸与し、地域のボランティアにより無償で運行する、道路運送法による許可または登録を要しない運行方法であり、庁内交通部門との連携や関係機関の協力を得ながら実施しています。

福祉部門の当課が所管する強みとして、外出機会の創出や運営に関わるボランティア活動を通じ、孤立化の防止と高齢者が役割を持った社会参加を促進することで、グリスロを単なる移動手段ではなく交流の手段、いわば「動く地域のサロン」としての介護予防推進を図っています。さらには、地域の創意工夫により、買い物などの生活支援や地域活動での互助による活用など、地域包括ケアシステムにおける地域課題の解決や地域活性化も目指しています。

## 3. おわりに

「松戸プロジェクト」は来年には10年目を迎えることになり、本年度は例年の活動に並行して、2016年から2023年までのデータの蓄積を改めて分析しています。その結果をポスト2025年、そして2040年に向けての新たな検討データとして、EBPMに基づく健康長寿の街づくりに生かす施策の展開をより積極的に目指してまいります。

## 2-2 乗合タクシーおよび電動ゴルフカートによる健康まちづくり

河内長野市 都市づくり部 都市計画課  
総合政策部 政策企画課

### 1. 楠ヶ丘地域における乗合タクシー事業

河内長野市では、公共交通不便地域である楠ヶ丘団地において、平成23年11月から乗合タクシー事業を実施しています。これは、平成21年度に策定した「河内長野市地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域の公共交通に関する課題解決を進める取組みの一つとして実施したものです。

楠ヶ丘団地は、昭和40年代に開発された団地で、人口約2,300人、高齢化率は約36%（令和6年8月末現在）であり、南海高野線三日市町駅から西に約1km程度の場所に位置しますが、地域内には急な坂が多く、高齢化も進んでいることから、自家用車を持たない高齢者などから地域の公共交通の必要性を訴える声が高まっていました。そこで、楠ヶ丘自治会では、平成22年度に「公共交通対策委員会」を立ち上げ、乗合タクシーの運行プランを行政やタクシー事業者と協議を行い、3ヵ月間セダン型の通常のタクシー車両で試行運行を経て、本格運行が実現しました。車両は、ワゴン型のジャンボタクシー車両で、運賃は1乗車300円（小人は100円）（令和6年8月現在）。運行時間帯は、高齢者の外出が多い午前8時30分から午後7時までとなっています。「地域の足は地域で守る～目指せ！100%自主運行～」を合言葉に、自治会内の住民による「公共交通対策委員会」において、運行企画や利用促進のための企画や対策を実施することで、平成29年度には平均収支率75%と高い利用率を維持することができました。また、運行主体である大阪第一交通株式会社も、乗合タクシーと電車の乗り継ぎ時間を合わせる形でダイヤの見直しやステップ付きの車両を導入するなどして利便性の向上に努めています。さらに、行政の関わりとしては、運行経費から運賃収入を差し引いた赤字部分について、運行会社であるタクシー事業者と協定を締結した上で、補てんを行っています。

写真-1 乗合タクシーの車両



### 2. 乗合タクシーの利用による医療費抑制効果

地域公共交通が廃止された場合に、その公共交通の利用者の移動を確保するために、多様な行政部門で実施が必要となる施策実施費用（分野別代替費用）と、運行に対する行政の財政支出額を比較することで、把握できるのがクロスセクター効果です。

令和3年に行った乗合タクシーの利用者における医療費抑制効果を検証した調査では、乗合タクシーを利用することで、医療費抑制する効果が認められました。

この調査では、乗合タクシーを含む公共交通を利用することで、利用者の「歩行数」が増加するため、医療費抑制効果につながるということを検証しました。研究対象となった乗合タクシー利用者は6名のみでしたが、6名の乗合タクシー利用による1年間の利用者1人当たりの医療費抑制効果の平均は6,101円となりました<sup>1)</sup>。2021年全戸アンケート調査より、乗合タクシーの利用率は、34.9%（回答者607名）であったため、サンプル数607に対する母比率95%の信頼区間をとると、31.1～38.8%となり、これらを今回のアンケート対象者（高校生以上）の全楠ヶ丘人口2,076人（令和2年）に対し、利用者数を換算すると、645.8～806.3人の利用者数となります。1年間の利用者1人当たりの医療費抑制効果の平均6,101円をかけると、医療費抑制効果は3,940～4,919千円となります。これに、平成30年度財源別国民医療費割合の国庫負担割合25.3%、地方負担割合12.9%の合計38.2%を適用すると、1,501～1,874千円が、乗り合いタクシーによる医療費抑制のクロスセクター効果であると考えられます。つまり、乗合タクシーを廃止すると、この費用分が、行政の医療費負担増分になります。

乗合タクシーの利用が「歩行数」の増加につながった要因としては、乗合タクシーの利用者がタクシー降車後、買物やレジャーに出かけたり、その後電車に乗り換えて遠方へ移動したりしたことが考えられます。

このように地域、交通事業者、行政の三者で公共交通を支えながら、また、公共交通も市民の健康や行政の負担を減らすことに貢献しています。今後も三者で地域公共交通である楠ヶ丘乗合タクシーの運行を支えていきたいと考えています。

### 3. 電動ゴルフカートによる移動支援事業

河内長野市南花台では、電動ゴルフカートによる移動支援事業として、南花台モビリティ「クルクル」が運行しています。クルクルは、地域住民のボランティアが主体となって運行しており、『「のりあい」から「ふれあい」へ』をコンセプトに、買い物や通院等の日常生活における移動をサポートしながら、地域住民同士の交流の場となっています。

全国的な課題として、加齢に伴い運動機能が低下すると、買い物をはじめとした日常生活が困難になり、外出機会が減少し、さらに運動機能や気力が低下していく悪循環が生まれています。また、当たり前前にできていたことができなくなると、心の健康状態の悪化も懸念されます。本市南花台は、高台を造成してできた開発団地であり、傾斜地が非常に多く、運動機能が低下すると移動が困難になりやすい環境にあります。

このような課題を解決するため、クルクルでは利用者宅の玄関前からスーパーや病院等の目的地までの、Door to Doorの移動支援を実施しています。クルクルの添乗員は、利用者を家まで送り届けると、買い物等の荷物を持って玄関前まで一緒に向かいます。このようなきめ細かい支援は、利用者の移動に対するハードルを下げ、自発的に身体を動かすことを促し、運動機能の低下を防止することで、介護予防につながると考えています。

クルクルの運行に携わる地域住民のボランティアからは、歩行器を使用してゆっくりとしか歩けなかった利用者が、週2回クルクルを利用して買い物に来るようになってから、徐々に足が上がるようになり、歩行器は使用しているものの、より自然に近い形で歩けるようになっていったとの報告があり、移動支援を通じて、利用者の運動機能の低下を抑制しているという実感をしています。

写真-2  
南花台モビリティ「クルクル」

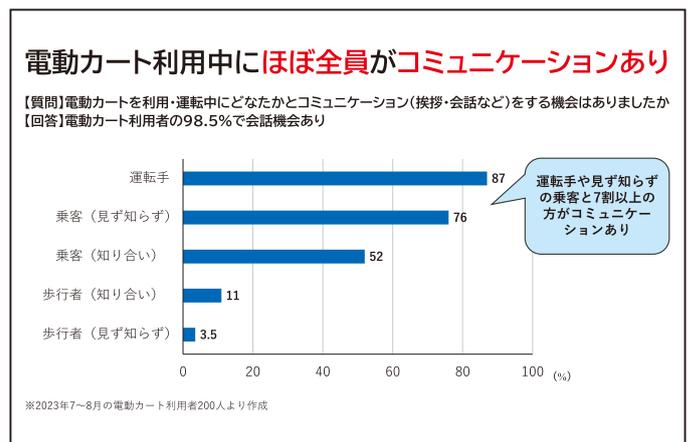
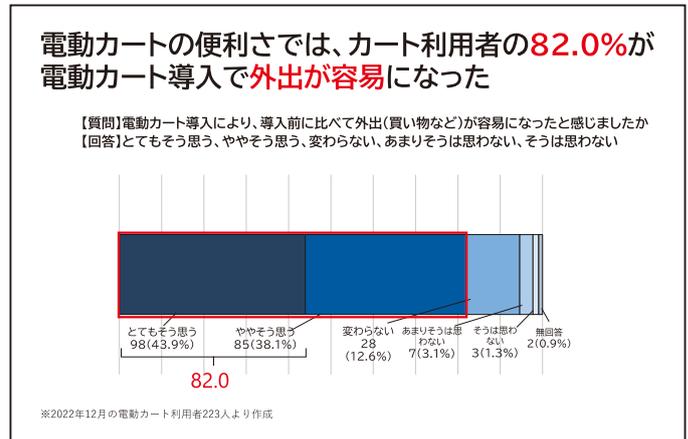


利用者の運動機能の維持や外出機会の増進に関しては、本市日東町・大師町にて、千葉大学予防医学センターおよび日本福祉大学健康社会研究センターにより、同様の電動ゴルフカートを用いた「電動カート利用による健康維持の効果検証」が実施されました。調査は、令和4年7月から令和5年8月までの1年間、クルクルと同様の電動ゴルフカートを利用者から取得しました。

調査の結果、電動ゴルフカート導入後の方が「外出が容

易になった」と感じた人の割合が82%となり、運転手や他の利用者との挨拶や会話をした人の割合は98.5%となりました。また、電動ゴルフカートの利用をきっかけに、「声を出して笑う機会」「行動範囲」「日常生活における楽しみ」等の、主観的に望ましい変化を感じていることがわかりました。さらにその割合は、利用頻度が高いほど、利用期間が長いほど増加の傾向を示しています。

図-1 電動カート利用による健康維持の効果検証



出所：河内長野市。2022・2023年度河内長野市 日東町・大師町地区実証試験ご報告会

<https://www.city.kawachinagano.lg.jp/uploaded/attachment/38738.pdf>

当該結果から、移動支援は、行動範囲や行動時間を増加させ、人とのコミュニケーション機会が増えることで、要介護リスクを低下させ介護予防につながる可能性があると考えられます。併せて、利用者だけでなく、クルクルを運行する地域住民のボランティアにも、同様の傾向が見受けられています。

今後も引き続き、電動ゴルフカートによる健康づくりの検証が進められる見込みです。これからの移動支援には、健康も含めたさまざまなまちづくりの効果が期待されると考えています。

#### 参考文献

- 1) 柳原崇男・高橋治暉・伊勢昇：地域公共交通利用による医療費抑制効果の検討，土木学会論文集，Vol.79，No.1，22-00066，2023

## 3-1 歩行空間を対象とした アーバンスポーツの実証実験

四日市市 都市整備部 市街地整備課

### 1. はじめに

四日市市は、三重県の北部、東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の43番目の宿場町、港町として栄えました。近年では臨海部への石油化学コンビナートの集積に加えて内陸部にも世界最先端の半導体工場が立地するなど、わが国屈指の産業都市として発展を続けています。リニア中央新幹線の東京―名古屋間が開通すると、四日市市は東京2時間圏域の都市となり、中部地方の西の中核都市としてさらなる発展が期待されています。

現在、市ではリニア時代の幕開けに合わせて、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかの形成に向けて、中心市街地で1.2kmほど離れているJR四日市駅と近鉄四日市駅の駅前広場の整備や、両駅間を結ぶ幅員70mの中央通り約1.6km間の車線を減らし歩行者中心の道路空間に造り替える中央通り再編事業を進めています。

今回は、中央通り再編事業のうち、歩行者空間の使い方に着目した取り組みの一端をご紹介します。

### 2. アーバンスポーツの実証実験

#### (1) 賑わい創出社会実験「はじまりのいち」の開催

中央通り再編事業では計画段階から空間の使い方を議論しており、令和2年度、令和3年度には高校生や商店街関係者、伝統産業の担い手など、さまざまな分野の方々と交えたワークショップを開催し、緑に囲まれながら時間を過ごしたり、オープンカフェでくつろいだりといった使い方とともに、アーバンスポーツを楽しむ場としての使い方が提案されました。

これらの提案を受け、令和4年度に、実際に道路空間でさまざまな使い方を試し、今後の整備や運営に反映することを目的とした、賑わい創出社会実験『はじまりのいち』を25日間にわたって開催しました。社会実験では、飲食や物販などの出店を募るとともに、中央通りの中央分離帯

にあるクスノキ並木の空間にアーバンスポーツを楽しむ場として仮設スケートボードパークを設置しました。

#### (2) 仮設スケートボードパーク

仮設スケートボードパークは、幅6.5m、延長50mのコンクリート床に13種類のセクションを設けた、いわゆるストリート仕様のもので、社会実験期間中は、毎日午前10時から午後9時まで開場しました。平日には1日平均211人、休日には1日870人の利用があり、市内はもとより、東京や大阪、名古屋など県外からの来場者も見られました。

社会実験最終日には、一般・プロ関係なく、誰でも無料で参加できるジャムセッションが開催され、延べ2,309人と非常に多くの方々に来場いただきました。

一方で、パークへの往来時に歩道を滑走したり、パークが終了してから終電までの時間に商店街を滑走したりするなどの課題も指摘されました。

この仮設スケートボードパークは、スケートボード愛好家の方々から存続を望む声が多く寄せられたこと、本設に向けて中心市街地におけるスケートボードの迷惑滑走対策を検討する必要があることから、現在も、土日祝および小・中学校の長期休みに限定してパークを開場する形で実証実験を継続しているところです。

### 3. スポーツ庁「オープンスペースの活用等による誰もがアクセスできる場づくり促進事業」

スポーツ庁では、誰もが気軽にスポーツに親しめる、そして地域でより活用されるスポーツの場の創出に向けて、いわゆる「スポーツ施設」以外に既存のオープンスペースをスポーツの場として試行的に活用し、そのプロセスや課題、解決策を全国に展開する取り組みを進めており、令和5年度には「公園」「歩行空間」「広場等」において、オープンスペースを柔軟に使いこなすための具体的な取り組み内容や管理運営の仕組みを構築し、その内容を実証するた

## 4. おわりに

めのモデル事業が実施されました。このうち歩行空間の活用実証として、本市の中央通りにおいて令和6年2月23日から3月3日のまでの10日間で実証事業が実施されました。

「歩行空間上の〇〇を△△に見立てて使ってみる」をコンセプトに、歩道上にある照明柱やインターロッキングブロックの模様、地先境界ブロック等の道路構造物をうまく活用し、思わず体を動かしたくなるような仕掛けを展開できれば、新しい遊びを発明するように、ルールや形式に縛られず誰もがストリートスポーツに取り組むことができるのではないか、という仮説のもと、ポッチャ、垂直飛び、けんけんば、昇降運動ができる仕掛けを歩道上に展開しました。

「普段通行するだけの空間で子どもと遊ぶことができ良かった」という前向きな意見を多く頂戴した一方で、「雨上がりで濡れた歩道が滑って危なかった」「ボールのコントロールが効かずに予想外の方向に転がってしまう」等の安全上の課題も指摘されました。

市では、スポーツ庁の実証事業と連携して、ツリークライミング体験会や仮設スケードボードパークを多目的用途に開放するという取り組みを行いました。ツリークライミングでは、市のシンボルツリーであるクスノキに上り、木の上から四日市のまちなみを眺めるという貴重な体験を提供することができました。安全の確保は必要ですが、まちなかの街路樹もスポーツや遊びの場として活用できることがわかりました。

また、仮設スケードボードパークを多目的用途に開放するという取り組みでは、セクションの上を滑り台のように滑ったり駆け上ったりと、遊具代わりに遊ぶ子どもがいたり、歩行者や遊ぶ子どもがいるとスケートボーダーが滑走を一時中断するなど、さまざまなアクティビティの共存の可能性にも気づきが得られました。

写真-1 ツリークライミングの様子



中央通り再編事業は「ニワミチ」をコンセプトに、道路が持つ都市のさまざまな機能を結ぶ移動空間としての役割に加え、滞留や憩い、交流といったように、居住者や来街者などまちなかに関わるさまざまな人々のさまざまな使い方を許容する空間づくりを目指しています。

その中で、まさに私たちが暮らしている「都市」を舞台とするアーバンスポーツは空間利用の大きなピースのひとつになる可能性があります。今年のオリンピックでも多くの日本選手が活躍し、その裾野は若年層に大きく広がっています。社会実験でもスケートボードパークには、市内外から大勢の愛好者が集まり大いに賑わいました。

その一方で、まちなかの危険走行や器物損壊といった迷惑行為も見られ、いわゆるフリーライダーへの対応にどう取り組むかといった課題も提起されました。スケートボードのストリートで優勝した堀米雄斗選手は、優勝後に「スケートボードって本当にカルチャーの部分がとても深い、ストリートだけにある難しさもいっぱいある。そういうのも含めて好き」といった思いを語っていました。ぜひ、愛好者の皆さんには、音楽やファッションと結びついた格好良さの部分だけでなく、自らを表現できる空間をまちなかに造り上げていくために、中央通りの運営や管理にも責任を持つという文化が根付いてほしいと思います。

また、スポーツ庁と連携して行った実証事業では、道路空間は身近なスポーツの場としても活用できることが証明されました。これからは、そのサービスの提供や安全確保を誰が行っていくのかが課題になりますが、道路空間の再編に合わせて、環境センサーやAIカメラの設置、ローカル5Gネットワークの構築などスマートインフラの整備も進めており、こうしたインフラを活用したスマートウェルネスサービスの提供も期待されます。

さらに、中央通り再編事業では、官民連携での空間運営をひとつの目標としており、パスタ四日市ではコンセッション制度を、歩行者空間ではP-PFI制度の活用を予定しています。これにより、沿道の商店街やオフィス、周辺住民に加え、ストリートスポーツをはじめ、さまざまなアクティビティやサービスを目的に集う来街者など多種多様な皆さんが中央通りに関わるコミュニティの一員になります。

目指すものは、大勢の関係者をつなぎながらニワミチの空間や機能を皆でシェアし、活気のあるまちなかを実現していくこと。四日市市の大きな社会実験が今、始まりました。

# 3-2 公園のさらなる利活用を目指して ～スポーツ庁と連携した運動・スポーツの場づくり～

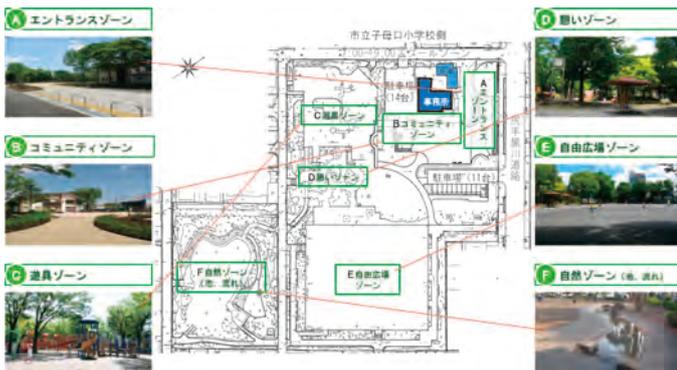
川崎市 建設緑政局 緑政部 みどりの事業調整課

## 1. はじめに

市内中部の住宅街に位置する橋公園（高津区子母口565）は、面積約1.7ha（管理面積：17,469㎡）の都市公園で、昭和51年に供用開始してから、地域住民の日常的な憩いの場として、長年利用されてきました。多くの緑に囲まれ、池や流れ、自由広場やたくさんの遊具が設置されており（図-1）、散歩を楽しむ高齢者から周辺の保育園、小中学校に通う子どもたちまで、幅広い世代が訪れる場所です。

川崎市では「パークマネジメント推進方針（令和3年3月）」を策定し、地域住民と行政が一体となり、民間のノウハウや資源を活用しながら公園の魅力や利便性を向上する取組みを進めています。本方針の一環として、令和3年度より、組織改編であまり使用されなくなった公園事務所の活用も視野に入れ、都市公園法に基づく「Park-PFI」制度による民間活力導入の検討を始め、さらなる公園の魅力向上や賑わい創出に向け、民間事業者による社会実験が実施されるなど、地域の関心が高まっている状況にありました。

図-1 橋公園の配置図（ゾーンニング）



## 2. 車座集会による地域住民との対話

こうした中で、橋公園の位置する高津区橋地区の「地域への参加と新たなつながりづくりの加速化」をテーマに、地元と川崎市長との対話の場として開催された「車座集会」（令和5年10月）においては、橋公園が日常の中で賑わいを生み、優しい輪が広がっていく場となるよう、地域住民や事業者、団体等が集まり、参加意識を高めながら、子育て、

福祉、文化、スポーツなどの多様なジャンルで、公園とマッチングした新たなつながりを作ることの重要性が認識されました。そして、その後の具体策として、スポーツ庁の「誰もが気軽にスポーツに親しめる場づくり総合推進事業」と連携し、橋公園をモデルに「運動・スポーツ」を切り口としたコミュニティ形成の場づくりの取組みを実施することとなりました。

## 3. モデル事業におけるワークショップの開催

企画検討に際しても地域との対話を重視し、2回にわたって開催されたワークショップでは、公園が多世代の住民にとって日常的に利用される場となるよう、運動・スポーツに係る運営方針が検討されました。

第1回目のワークショップ（令和5年12月）では、橋地区全体の現状や課題に関して話し合い、公園の未来についてアイデアを出し合いました。そこでは、「気軽に立ち寄れる、家族で安全に利用できる公園」や「世代を超えた交流が生まれる場」としての橋公園を求める意見が挙がりました。

これを受け、第2回目のワークショップ（令和6年2月）においては、公園の施設状況に応じた「自由広場ゾーン」や「コミュニティゾーン」などの6つのゾーンニングから、各ゾーンの具体的なプログラム案を議論し、家族全員が楽しめる運動イベント、健康器具の活用方法やウォーキングコースの利用などについて、話し合いました（図-2）。

図-2 企画の全体像



## 4. モデル事業におけるイベントの実施 及び成果

### (1) 当日の様子

令和6年3月7日(木)～13日(水)に実施されたイベントでは、多くの地域住民が橘公園に集まり、にぎやかな雰囲気の中で運動やスポーツを楽しむ様子が見られました。

複数人で楽しむことのできる道具の貸し出しブースを設置し、「自由広場ゾーン」や「コミュニティゾーン」では、モルックやポッチャ、バドミントンといったさまざまな道具を使って、家族連れや友人同士が体を動かし、「憩いゾーン」では、簡易的な体操やウォーキングが行われ、皆が和やかに過ごす場面が印象的でした。さらに、「遊具ゾーン」では、地面に描かれたけんけんぱの線や健康器具を使った、多世代に馴染みがあり気軽に実施できるコンテンツが人気でした。

このように、イベント参加者は自分たちのペースで移動しながら、公園内のさまざまな場所でそれぞれの運動を自由に楽しんでいる様子でした。大きなハード整備を行わずとも、ちょっとした仕掛けや仕組みを作ることで、新たな身体活動や交流のきっかけを作り出すことができました。

写真-1 貸し出し備品で遊ぶ子どもたち



ピククルボール



モルック

### (2) 参加者の声

参加者アンケートでは、約95%が、施設の充実や運動の場の提供に「満足」または「大変満足」との回答を得ることができました。「遊びの種類が増えることで、公園がもっと面白くなり飽きがこない」「気軽にできて、家族で楽しめる」「道具の貸し出しが便利」などの肯定的な声が多く寄せられました。

### (3) 美化・安全活動も

また、地元の公園緑地愛護会の発案により、遊びの一環として「ごみ拾い大会」を、イベント期間中に開催しました。

ゲートボール利用者や親子連れが集まり、チームごとに公園内を回ってごみ拾いを実施し、ごみの種類や量によってポイントを競いました。

ボランティアの認識が強い美化活動や見回り活動を、運動・スポーツの視点から競技形式で実施することによって、エンタメ性を付与し、多様な主体に気軽な参加を促すことにつながり、今後の公園と人との関わりを生み出す仕掛けづくりの参考となりました。

## 5. 今後の橘公園の取組み

平日の公園の有効活用が課題であった橘公園。市民に親しみやすい運動・スポーツを切り口に実施したことで、新たな公園の活用と今後につながるモデルケースとなりました。また、本取組みをきっかけに、地元町内会や団体等を巻き込み、地域の公園として活用していくための協議の場を構築できたのは大きな財産です。

現在の橘公園は、「Park-PFI」制度を活用した民間事業者（ピークスタジオ一級建築士事務所）による公園管理事務所の改修を行い、令和6年6月より事業運営を開始しています。今回のモデル事業を参考にしながら、新たにリニューアルオープンした公園事務所（愛称：タチバナハット）が多様なジャンルに広がる地域交流のプラットフォームとして機能し、公園の魅力向上や賑わい創出、地域コミュニティの形成、公園の維持管理の効率化につながるよう、公民連携をベースに地域住民とともに公園の利活用を進め、地域の活性化やまちの価値向上に貢献できるよう、今後も取り組んでまいります。

写真-2 リニューアルオープンした公園事務所



# 3-3 街なかスタジアムによる健康づくりへの寄与

広島市 都市整備局 スタジアム建設部

## 1. はじめに

広島サッカースタジアム（エディオンピースウイング広島。以下「スタジアム」という）は、広島の新たなシンボルとして、広島市ひいては広島県全体の活性化にもつながることから、広島県や広島商工会議所等と連携し、スタジアム及びその関連施設である中央公園広場エリア（以下「広場エリア」という）、ペDESTリアンデッキの一体的な整備を行うとともに、Park-PFI制度を活用した広場エリア内へのにぎわい施設等の整備を行いました。

- ・ 2024年2月：スタジアム及びペDESTリアンデッキの供用開始
- ・ 同年8月：スタジアムに隣接する広場エリアを含む中央公園広場の全体開業

写真-1 中央公園広場（南東側からの空撮）



図-1 中央公園広場へのアクセス



## 2. サッカースタジアム等整備事業について

### (1) スタジアムの概要

スタジアムは、「開かれた回遊型スタジアムパーク」「スタジアムパークがつなぐ『交歓の環』」「みんなのシンボルとなる『希望の翼』」の3つのコンセプトに基づき、設計・

#### ■ スタジアムの主な特徴

##### 【快適に楽しめる観戦環境】

敷地面積49,914㎡、地上7階建て、観客席28,520席を確保し、全観客席が屋根の下に設置されています。スタンドからピッチまでの距離は8mで、迫力あるプレーを間近で観戦することができます。

##### 【多様な観客席】

グループでの個室利用が可能なスカイボックスやスイートテラス、感覚過敏の特性があるこどもたちとその家族が安心して観戦できるセンサリールームなど、多様なニーズに合わせたバラエティ豊かな観客席を整備しています。

##### 【次世代観戦環境を実現する設備】

国内最大級（32m×9m）の大型映像装置や延長380mのリボンビジョン、指向性の高いスピーカーやムービングライトを設置し、映像・照明・音響を連動させ、迫力ある多彩な演出を行うことができます。

##### 【試合日以外も利用可能な施設（多機能化・多目的化）】

サッカーの試合日以外も年間を通じて利用できるよう、スタジアム内にサッカーミュージアムやショップ、飲食店などを設置しています。また、ラウンジや会議室などをイベントやパーティー等のさまざまな用途で利用することができます。

写真-2 スタジアム内観



施工一括発注方式（デザインビルド方式）により整備を行いました。新設した2つのペDESTリアンデッキにより、中央公園広場の南に位置する平和記念公園、東に位置する広島城への動線を確保し、回遊性の向上を図っています。また、スタジアムの立地は中四国最大の商業業務地である紙屋町・八丁堀地区に近接しており、全国でも稀な「街なかスタジアム」です。

## (2) 広場エリアの概要

広場エリアは「小さな子どもから大人までの幅広い世代が遊びやスポーツを楽しむ日常的なにぎわいと憩いのシーンを生み出す“都会のオアシス”」をコンセプトとした公園です。約12,000㎡の広々とした芝生広場や川に面した水辺広場、商業施設「HiroPa（ヒロパ）」（以下「ヒロパ」という）等を整備しています。

芝生広場は日常的に誰もが自由に利用でき、多様なイベントを開催することが可能なエリアです。ヒロパは「ニューパークライフゾーン」「広島カルチャーゾーン」「リバーサイド&フォレストゾーン」など5つのゾーンで構成され、それぞれの特色に合ったカフェ・レストランや木製遊具を備えたキッズプレイパークなど、街なかを彩るさまざまな店舗が出店しています。

図-2 ヒロパのゾーニング計画



## 3. 健康づくりへの寄与

スタジアムと広場エリアは、都心に立地する特性を活かし、サッカー利用に加えて多目的な用途で活用できる空間として公園を整備しており、健康づくりにも寄与することができる施設となっています。

スタジアムでは、Jリーグ等のプロ利用以外にも一般の方によるサッカー利用でフィールドを貸し出しているほか、スタジアム内のコンコースを利用したリレーマラソンや人工芝エリアを利用した子どもたちによるかけっこ競争の開催、スタジアム内を歩きながら見学するスタジアムツアーなどを行っています。また、スタンド下のスペースに「体験型」のサッカーミュージアムを設置し、実際に身体を動

かしながら、楽しむことができるコンテンツを導入しています。

広場エリアでは、芝生広場でヨガイベントの開催のほか、サッカーボール、バドミントンセット、テントなどのパークアイテムを貸し出し、公園でスポーツやレクリエーションを楽しむことができます。また、水辺広場にある川沿いの店舗ではSUP用品を貸し出し、ウォーターアクティビティを体験できるほか、芝生広場側の店舗にはサウナ付きのフィットネスジムがあるなど、楽しみながら健康増進を図ることができる機能を充実させています。

写真-3  
コンコースを利用した  
リレーマラソン



©2024 S.FC

写真-4  
サッカーミュージアム  
内観



©2024 S.FC

写真-5  
芝生の上で  
森林浴ヨガイベント



写真-6  
水辺広場沿いの川で  
体験できるSUP



## 4. おわりに

開業以降、広島市内外から多くの方々にご来場いただき、Jリーグの試合日にはユニフォームを着た観客が街中にあふれ、周辺の商業施設や飲食店の利用者が増加するなど、にぎわいの創出につながっていることを実感しています。

今後も引き続き、年間を通じたにぎわいを創出し、幅広い世代が日常的に集い、楽しむことができ、広域から何度でも訪れていただける施設を目指すとともに、サッカーをはじめとするスポーツの普及・振興を図り、市民・県民の健康づくりに寄与することができる施設となるよう取り組んでまいります。

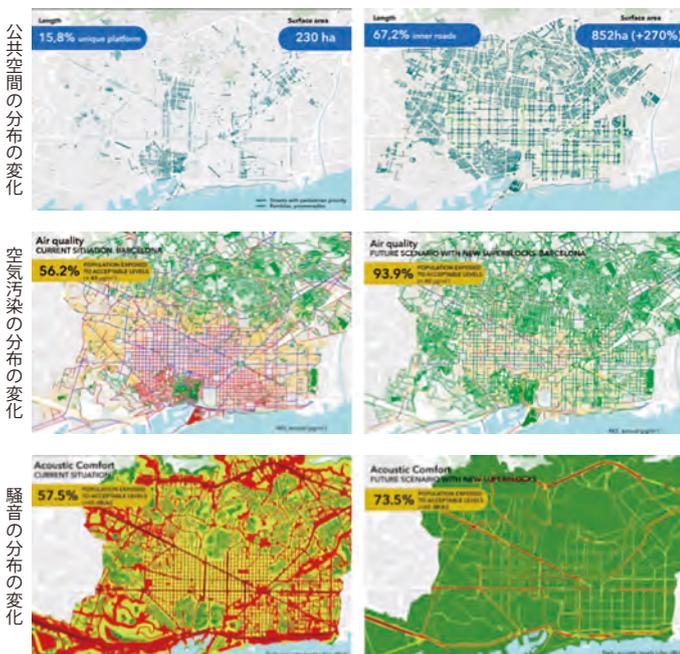
# バルセロナのスーパーブロック政策から読み解く 今後の健康まちづくりの方向性

東京大学 先端科学技術研究センター 特任准教授 吉村 有司

## 1. データを用いた大規模歩行者空間化

本稿では、バルセロナのスーパーブロック（大規模歩行者空間化）政策を健康まちづくりという観点から読み解いてみます。バルセロナ市役所が実装しているスーパーブロック（大規模歩行者空間化）については、すでにさまざまな媒体で紹介されているので、もう説明の必要はないかと思われま（吉村（2021, 2022, 2024）を参照）。

図-1 バルセロナスーパーブロックの  
実施前（左）と実施後（右）



バルセロナでは基本的に、市内を走る全街路の60%以上を歩行者空間化することによって、公共空間の拡大、大気汚染や騒音の減少などを見込んでいます。もともとは心理学者/生物学者であるサルバドール・ルエダ（Salvador Rueda, 1953-）によって1990年代に構想され、自身が長官を勤めていたバルセロナ都市生態学庁（Agencia Ecologia Urbana de Barcelona）によって2000年代から着実に実装されてきました。最初のパイロットプロジェクトであるグ

ラシア地区歩行者空間計画は筆者が担当しました（吉村, 2022）。バス路線やシェアバイクなど公共交通サービスの質の改善を徹底化した後に歩行者空間を導入するという段階策がとられ、最終的には自動車中心の生活からの脱却という行動変容を促すことが目的とされました。

図-1上段は、スーパーブロック導入の前後における公共空間の分布の変化を示しています。歩行者空間化される街路がすべて公共空間と見なされることによって、公共空間としての表面積が約270%増加することを見込んでいます。図-1中段は、スーパーブロック導入前後における街路レベルにおける空気汚染の分布の変化の予測を表しています。バルセロナの中心市街地は、以前から空気汚染がひどいこと（EUの基準値以上であること）が指摘され続けていました（図-1中段左）。その状況が、スーパーブロックの導入によって約93%まで改善されることが予測されています（図-1中段右）。さらにバルセロナは騒音についても問題が多いことが知られています。図-1下段がスーパーブロック導入前後における騒音の変化とその空間分布の予測です。

このような大規模な歩行者空間化が可能となった背景には、下記の2点が大きいと筆者は考えています。1点目は、GISや交通データなど、都市基盤となり得るデータ整備と科学的分析、アカデミックとの協働を通じた人材登用・確保です。バルセロナはイルデフォンソ・セルダ（Ildefonso Cerda, 1815-1876）によるバルセロナ都市拡張計画（1859）以降、都市のさまざまな側面からデータを収集し、科学的に分析することによって、次の計画に活かすというフィードバックを延々と続けてきました（吉村, 2024）。その一例が交通シミュレーションです。筆者はバルセロナ都市生態学庁に入って初めて交通シミュレーションを目にしましたが、その時の衝撃は今でも忘れられません。自動車1台1台の動きが忠実に再現され、交通流をバルセロナ市内全体で回した結果を歩行者空間化のエビデンスとしていました。後から知ったのですが、そのシミュレーションは地元の大学で教鞭をとっていたJaume Barceló博士（現在はカタルーニャ工科大学名誉教授）の研究の蓄積が基礎となって開発

されたもの (AINSUM) でした。データを用いたまちづくりの第一人者といっても過言ではない Barceló 博士がバルセロナ出身であり、地元の大学で教鞭をとりつつ、自らスタートアップを起こしてバルセロナ市役所と協働していたことの意味は大きいでしょう。また、筆者も参加したバス路線変更計画では、カルロス・ダガンソ氏 (カリフォルニア大学バークレー校名誉教授) を招いて実装しています。

このようにバルセロナの歩行者空間化は、その背景にデータを巧みに用いた科学的な分析が存在しています。「気持ち良さそうだから歩行者空間にする」という建築家やプランナーの直感だけでデザインしているわけではありません (Yoshimura et al., 2022)。データを用いた計画立案とマネジメントという点が、他の都市とは大きく異なっています。

## 2. 健康まちづくりを目指した歩き方の定量化

このようなバルセロナにおける大規模歩行者空間化の実装を現場で担当していた経験を活かし、筆者は現在「歩いて楽しいまちづくり」とともに、「歩いているだけで健康になれるまちづくり」をビッグデータの観点から進めています。具体的には、株式会社 ORPHE (以後「ORPHE 社」という) と協力して「人が街路で歩く」ということとともに、「その人がどう歩いているか」、さらには「その歩いている街路の表面の状態はどうなっているのか?」を定量化することに挑戦しています。

ORPHE 社はランナーを対象に、その人の走り方をコーチングする目的でモーションセンサー内蔵のスマートシューズを開発しました。そのシューズを履いた人が実際に街路を走ることによって、その人の走り方がデータとして取れる仕組みです。そのデータを元にアプリ内でアドバイスが生成されたり、専門家に見てもらったりすることによって、どのような姿勢で走ればより効率的にエネルギーを消費できるのかなどの観点からアドバイスを受けられます。我々のグループでは、このシューズを用いて歩行者がどう歩いているのかを通して、街路の表面情報を収集するプロジェクトを進めています。街路の表面がどのような状態になっているのか、どのような素材でできているのかなどの情報は意外と少ないのです。地理空間データとしては、物理的に道路がどう繋がっているのかや、それらの道路がどのように使用されているのかという属性情報に留まって

いるのが一般的だと見受けられます。さらに、それらの街路は実際にどのくらい歩きやすいのかという観点にまで踏み込んだデータは、筆者の知る限りほとんどなく、それらのデータの収集方法さえ確立されていない状況です。この問題に我々のグループは ORPHE 社のシューズを活用するという手法を適応しようと試んでいます。

図-2 シューズを履いた歩行状況の画像と分析のサンプル

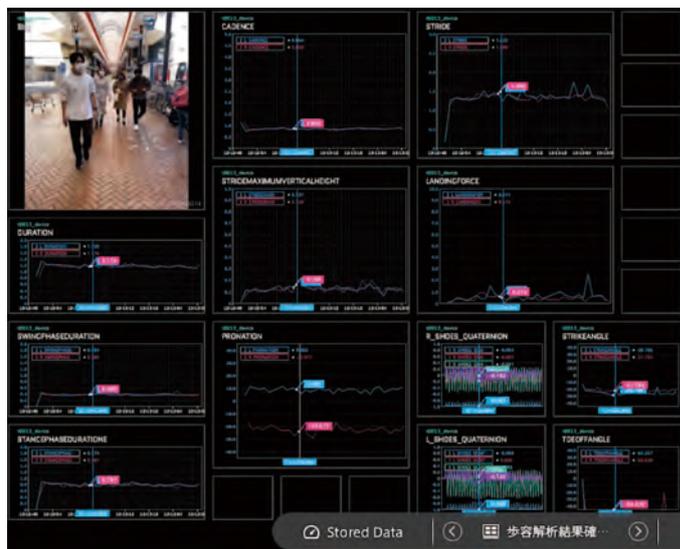


図-2は実際のデータです。足のどの部分が最初に地面に着地したかによって、その人の歩容 (歩行の特徴) が定量化できているのを見て取れると思います。我々の仮説としては、街路には歩きやすい街路と歩きにくい街路があり、一見平坦で歩きやすいと思っても実際は違うこともあれば、その逆もあり、歩きやすさやその人の歩き方こそが健康状態に多大なる影響を与えているのではないかと、いうものです。もしそのような因果関係がデータとして理解できると、ネットワーク的もしくは地形的に歩行者空間にしたほうが良さそうな街路や、その街路のデザインまでもが健康という観点から展開できる可能性があります。すると、健康という意識を持たなくても、その街に住んでいるだけで健康になれる、そんな街のデザインがデータを起点に展開できるかもしれません。このようなデータをエビデンスとして示しながら都市のハード面を整備していく方向性こそ、我々が目指すべき今後の健康まちづくりの方向性だと強く思います。

- 参考文献
- 1) 吉村有司, “都市、データ、ビジュアライゼーション—バルセロナの建築家と都市プランナーが切り開く新たな職能の可能性とその地平”, 都市計画 367号, 73 (2) pp.82-87 2024.
  - 2) 吉村有司, アーバンサイエンスの視点から—ビッグデータとアーバンストリート, ウォーカブルシティに向けたアーバンストリートの統合デザイン (日本建築学会 (北海道) 2022年度日本建築学会大会 (北海道) 都市計画部門研究懇談会資料 7-12 2022年9月)
  - 3) 吉村有司, 『a+u2021年9月号特集: アーバン・サイエンスと新しいデザイン・ツール』吉村有司編著, 新建築社, 2021/8
  - 4) Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S., Ratti, C., 2022, “Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities”, Cities, 120, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>



P-PFI制度による公園事務所リニューアル(川崎市)



道具の貸し出しで促す公園の利活用(川崎市)



歩行空間に展開したスポーツ庁社会実験(四日市市)



スーパーブロックでの討論の様子(バルセロナ) <写真提供:吉村有可>



ポブレノウ地区のスーパーブロック(バルセロナ)  
<写真提供:吉村有可>



上空から見たポブレノウ地区のスーパーブロック(バルセロナ)  
<写真提供:吉村有可>



公共交通不便地域における乗合タクシー事業(河内長野市)



電動ゴルフカートによる移動支援事業(河内長野市)