

水害情報周知対策について（愛知県）

1 愛知県の概要

- (1) 人口 7,418,054人（男：3,725,393人 女：3,692,661人）
- (2) 世帯数 2,966,427世帯
- (3) 面積 5,162.15km²
- (4) 予算額 2兆2,449億1,400万円（平成22年度一般会計当初予算）
- (5) 議員数 100人（条例定数104人、法定上限数120人）

※数字はすべて平成22年9月1日

2 施策の概要

近年の水害による被害の実態を見てみると、河川改修の進展に伴い一定の安全度が確保される一方で、「ゲリラ豪雨」の発生など、災害の危険性は年々高まっていると言われている。そのような災害に立ち向かうためには、住民の自助・共助の行動が不可欠となるが、都市化に伴って地域のつながりが希薄となった。加えて、河川整備の進展に伴い、水害の頻度が低下したことが、行政依存度の強い、水害に対する「無関心な住民層」が大きく拡大する状況を招いている。今後は、無関心な住民層に「気づき」を与え、「気づき」を得た住民が、水害のリスクを「理解」し、さらには、避難勧告など防災情報に接した際に正しい「判断」と「行動」がとれるように、段階的に上位層が拡大していく取り組みを進めていく必要がある。

このような問題認識に立ち、水害情報周知対策として、水害から身を守るための情報のあり方について様々な角度から研究を行い、「みずから守るプログラム」として、水害に対する新たなソフト対策を展開することになった。

「みずから守るプログラム」は、町内会や自主防災会といった地域コミュニティが主体となる取り組みを中心に、行政からの情報提供の向上と、行政と地域住民のコミュニケーションを重視しながら共に水害に立ち向かう、地域協働型の新しい取り組みである。

(1) 水害に対するソフト対策の現状と課題

平成12年9月の東海豪雨、平成16年には、台風が10回上陸するなど、多くの水被害を受けて、水防法が改正された。この結果、洪水予

報河川、水位周知河川といった河川の状況のお知らせ、また、河川がはん濫した場合に予測される浸水想定区域図の公表、さらにはそうした浸水予測を元にして、各市町村における洪水ハザードマップの提供など、新しい水害に対する情報提供が始まっている。

しかし、情報提供の公表だけでは、必ずしも具体的な避難行動につながらない一方通行の形式的な情報提供になりがちであり、行政依存度の強い水害に対する「無関心な住民層」が拡大している現状がある。

(2) 新たな取り組み方法

行政の取り組み（公助）を理解し、協力をいただくことは大切であるが、いざ水害といったときには、ご自身や家族の安全を自ら守り（自助）、地域における声かけや水防活動などで助け合う（共助）など、普段から自らの問題として水害への心構えを育むことが大切である。

こうした認識に立ち、愛知県では無関心な住民層を「自助行動できる住民層」へとスパイラルアップする取り組みをパッケージにまとめた「みずから守るプログラム～大雨が降ったら～」を展開することとした。

(3) プログラムの基本理念

インフォメーション型(一方通行の情報提供)からコミュニケーション型の情報周知へ

○地域の理解・判断力を高める住民参加型の減災プログラム

○より正しく、わかりやすい迅速・的確な情報の提供

ア 水害は、地震とは異なり、その様相が時々刻々と変化するため、同じ地域においても、正しい判断・行動が異なるのが特徴である。防災情報は、主に地域に向けて発信されることから、どういった意味なのかを正しく判断し、目の前に迫った難から逃れる正しい行動がとれる力を日ごろから養う必要がある。

イ 愛知県では、行政と住民とが互いに学び、考え、行動するコミュニケーションを重視した情報周知に転換し、無関心な住民層から正しい判断と行動がとれる自助行動できる住民層へと、共にレベルアップできるように、スパイラルアップの段階ごとに様々な取り組みを展開している。

ウ 無関心な住民層に居住地域の水害の危険性についての「気づき」を与え、具体的な水害のリスクや防災情報の意味を「理解」し、さらには、

避難勧告などの防災情報に接した際に正しい「判断」と「行動」がとれる、自助行動できる住民層へ、地域協働型の取り組みを実践する。

(4) 「手づくりハザードマップ」の作成

市町村が発行している「洪水ハザードマップ」を理解し、まだ行動できる段階（早期に避難できる段階）の地域地図を作成することにより、地域の水害による危険性について正しく理解することを目的としている。

(5) 大雨行動訓練「手づくりハザードマップ」の作成

作成した「手づくりハザードマップ」を活用して、防災情報の内容や出所を学ぶことで、正しい判断のための判断力を育成できる。この取り組みにより、防災情報の伝達方法や、個人に安全な行動を地域で共有する意味の理解、手づくりハザードマップの普及啓発による地域の水害特性の学習と、避難時の注意項目の共有が期待できる。

(6) 今後の展開

平成23年度から、コミュニケーション型の情報周知方法となる新しいソフト対策として一部地域で試行している「みずから守るプログラム」の事業化を予定している。また、情報サービスの提供を高める水防テレメータシステムの増設、各種媒体の情報弱者・要援護者・子どもへの対応など、プログラムの充実を図る予定である。

3 委員・会派の所感

- 愛知県は、昨年で伊勢湾台風から50年、本年は東海豪雨から10年が経過、伊勢湾台風では高潮による被害、東海豪雨は記録的な大雨で河川の氾濫による浸水被害と、これらの大変な被害を忘れずに検証し、改めて水害に対して被害を最小限にするための取組が進められ、ハード面での河川や流域の対策では整備と、ソフト対策として事前や発災時の対策が取組まれてきました。しかし、近年の気候変動によるゲリラ豪雨発生など、災害危険度のたかまりにより、行政でのハード整備の限界も見られたと共に、都市化による地域のつながりの弱体化とともに都市整備の進展による水害頻度の減少で水害に対しての無関心な住民が増加しています。このような無関心層に水害に対しての「気づき」「理解」そして正しい「判断」「行動」を目指した取り組みを進め、インフォメーション型(一方通行の情報提供)

からコミュニケーション型の情報周知へと実施していく取組の「みずから守るプログラム」は被害を最小限に抑えるために必要な取り組みと評価するものです。本区としても、いま実施している防災講演会などの充実と地域住民と連携した災害対策に力を入れているが、特に近年避難をするような事態もないことから、災害について無関心な区民が増えているのではないかと危惧するものであります。行政としての的確な災害情報を確実に伝達する仕組みや、特に、区民の危機意識の希薄化を防ぐためにも「気づき」「理解」に向けてのさらなる取り組みを推進することを望むところである。

○ 愛知県は伊勢湾台風の経験を持つ地域であり、洪水対策には特に力を入れている。スーパー伊勢湾台風をも想定し、「東海ネーデルランド高潮洪水協議会」を設置し、近隣との連携し、危機管理を進めている。

○ 水害は、地震とは異なり、その様相が時々刻々と変化し、更に建物の階高や地形の違いなどによっても被害が異なるため、同じ地域に住んでいても正しい判断行動が異なるのが特徴。正しい判断行動のためには防災情報が役立つことから、それらの意味や使い方をみずから学ぶ必要があるが、

しかし、これまでの河川情報の提供は、行政から住民への一方通行にて行われてきたため、水害に無関心な住民層に対して、重要な情報が到達せず、緊急時の行動は乏しい理解・判断のもとに行われる事態となっていた。

○ 行政と地域が共に水害に立ち向かう、新しい取り組みとして、愛知県では、行政と住民とが互いに学び、考え、行動するコミュニケーションした情報周知に転換し、無関心な住民層から正しい判断と行動がとれる住民層へと「スパイラルアップ」するため、その意識・知識・判断力の段階ごとに様々な減災プログラムを展開している。

具体的には、市町村が発行している「洪水ハザードマップ」を理解し、まだ行動できる段階の地域地図を作成する「手づくりハザードマップ」や、その地図を活用して防災情報の内容や出所を学び、一つの正しい行動を体験する「大雨行動訓練」など、水害が発生したときに自助行動できる住民層を目指した取り組みを用意している。

○ スパイラルアップにより、水害時には自らの判断で状況に応じた正しい行動ができ、平常時には地域に良い影響を与えられる住民がいるような、自助・共助の減災社会を目指す。スパイラルアップの推進にあたっては、

市町村による支援や講師としての役割が求められている。江戸川区に参考になる点としては、行政から住民へというこれまでの一方通行の情報から住民が自ら学ぶ取り組みを通じて、判断し、行動できる形を作ろうとしている点が大いに参考になろう。過去の事例研究から、行政の洪水(降雨)予測情報と実際の降雨(内水氾濫)とにズレが生じていることなど、予測できない事態に対処する手立てとして、洪水ハザードマップにしても「手作りハザードマップ」という発想は非常にインパクトがあった。いざというときに自助行動できる市民を目指すという点は新鮮である。この観点は災害時にどう行動し、助け合い、避難するのか等について、江戸川区でも大いに参考となろう。さまざまな状況に的確に対応するには、行政の出す情報だけでなく、日常から住民自身が予測・判断・行動できるようになること、それに向けての取り組みをすぐ始める必要がある。

- 10年前、愛知県は台風14号による、いわゆる東海豪雨によって、床上浸水27,606戸、床下浸水41,154戸、全壊・半壊住宅それぞれ14戸、113戸という大被害が発生した。河川においては堤防決壊が20カ所、越水が315カ所にも及んだ。

このときの災害情報の伝達に問題があったことをふまえ、避難勧告が住民に行き届かなかったこと、また住民の危機意識の希薄化など課題が明らかになった。

避難勧告が届かない理由には、豪雨の音や、雨戸を閉めていることで、防災無線や広報車の呼びかけが聞こえないことがあげられました。東海豪雨から10年を機会に、自治体の情報伝達のシステムの課題に取り組むことはもちろん、住民自身が水害に関して危機意識をもち、自分で自分を守るための「みずから守るプログラム」を事業化することを決定、地域とともに水害対策に取り組むことにした。

調査によると県が配布した「洪水ハザードマップ」については認知されていても、最近のゲリラ豪雨などでの内水氾濫に応用して行動することについて、住民自身には難しいことから、具体的に、地域で逃げるときに注意することを考えながら、自分たちで自分たちのための洪水ハザードマップをつくることを推進するもので、「自助」行動にもなり・水害への意識啓発にもなる。

- 最近の雨の降り方は、江戸川区においても、道路冠水があちこちで起きるなど・短時間に集中して降ることが多いので、まず、一時的に逃げられる、身近な避難場所を自ら知ることが鍵になると思われる。地域での防犯に関する安全マップのように、どこで水があふれるかを住民自身を知っておく地域の冠水マップのようなものを作成することは有用であり、江戸川区でも実施できることだと感じた。

※ 報告書の作成にあたっては、愛知県提供の資料を参考にしました。

公共交通を軸としたまちづくりについて（富山市）

1 富山市の概要

- (1) 人口 417,845人（男：202,686人 女：215,159人）
- (2) 世帯数 101,958世帯
- (3) 面積 1,241.85km²
- (4) 予算額 1,593億3,689万円(平成22年度一般会計当初予算)
- (5) 議員数 40人（条例定数42人、法定上限数46人）

※数字はすべて平成22年9月1日

2 施策の概要

近年の富山市は、車への過度な依存、分散居住、少子高齢化の進展が著しく、このままでは深刻な都市問題を引き起こすことが懸念されている。

そこで、それらの問題に対応するために、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住・商業・業務・文化等の都市の諸機能を集積させることで、車がなくても歩いて安心して生活ができる「コンパクトなまちづくり」を推進している。計画年次は、平成19年から平成38年までの20年間としている。

(1) 施策創設への経緯

ア 富山市の現状

人口集中地区の面積の推移を見ると、過去30年間で約2倍に拡大している一方、人口密度は、市街地の外延化により約3割の減少しており、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっている。

また、移動における交通手段分担率においても、自動車の分担率が年々高まり、平成11年には全目的で約7割、通勤目的の場合は約8割となっており、中核都市では全国で最も高い水準となっている。

イ 現状の課題認識

市街地の外延化を背景に、自動車への依存が高まった結果、バス・鉄道など公共交通が衰退の一途をたどり、車を自由に使えない市民にとって生活しづらいまちとなっている。

また、富山市の人口は今後減少に向かうことが予測されている。この

結果、財政力が低下することから、都市施設の維持管理費を含めた行政コストの低減が不可欠となっている。

さらに、市街地の外延化は都心の空洞化を引き起こしており、都心の活力が大きく低下することで、税収の減少、公共サービスの低下を招くことになる。加えて、人口減少、超高齢化により、課題はさらに深刻化することが予想されることから、「コンパクトなまちづくり」を推進することになった。

(2) 施策の概要

ア まちづくりの基本方針（「お団子と串」の都市構造）

(ア) 富山型のコンパクトなまちづくり

鉄軌道をはじめとする公共交通の活性化を図り、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成をめざすものである。公共交通は人口や都市機能などが集積する徒歩圏(=お団子)をつなぐ「軸」(=串)としての役割を担うとしている。

この富山型のコンパクトなまちづくりを、「お団子と串」の都市構造と呼び、他都市とは異なる都市構造としている。

(イ) コンパクトな街づくりの進め方

- a 規制強化による都市計画ではなく、都心部の魅力を高めることで、まちなか居住を誘導していくという手法を基本とする。
- b 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できることを基本とする。
- c 公共交通を活性化させ、「公共交通軸」として位置づけ、その沿線にコンパクトなまちづくりを推進する。
- d 鉄軌道を中心とした公共交通幹線の沿線に地域拠点を整備し、旧富山市都心部だけではなく、旧町村を含めて、全市的にコンパクトなまちづくりを推進する。

(ウ) 公共交通沿線居住推進地区の設定

利便性が一定水準以上の鉄軌道とバスを「公共交通軸」として位置づけ、鉄軌道は概ね500m、バス停圏は、概ね300mと圏域を定め、その圏域をつなぎ合わせて囲まれた地域を公共交通居住推進地区に設定し、公共交通の便利な地域の沿線人口の割合を引き上げることを目標としている。

	全市の人口	便利な地域の 沿線人口	沿線／全市
現在	421,239 人	117,560 人	28%
20 年後	389,510 人	162,180 人	42%

※現在＝H17 国勢調査、20 年後＝富山市将来人口推計報告書(H17.10)

イ 公共交通の活性化施策

(ア) 富山ライトレールの整備

我が国初の本格的ライトレール(LRT:次世代型路面電車)

a 整備概要

- (a) 平成18年2月末に廃止されたJR富山港線(富山駅～岩瀬浜8.0km)を公設民営の考え方を導入し、平成18年4月29日に開業。
- (b) 路面電車化に合わせ、列車本数の増便、始発・終電の改善を行い利用客の利便性を高めた。
- (c) 車両の低床化と電停のバリアフリー化を図り、車椅子でのスムーズな乗降を可能にした
- (d) 事業手法の特徴としては、運営主体として、富山ライトレール(株)を設立(資本金:4億9,800万円、うち市の支出33.1%、ほかに県、民間企業15社)
- (e) 公設民営の考え方を導入し、整備に要する全ての費用を行政が負担。開業後も、施設や車両の維持管理にかかる費用は行政が負担し、富山ライトレール(株)は、運賃収入によって、運行経費のみを負担している。
- (f) 整備費用へJR西日本からの協力金、国土交通省の国庫補助金など多様な財源を活用し、市の負担を軽減している。
- (g) 富山ライトレール(株)の設立に対して、多くの市民、地元企業からの支援を得ている。市民からの寄付によるベンチの設置や新駐車場の命名権の地元企業へ販売などもおこなっている。
- (h) まちづくり交付金を活用し、LRT化と併せて沿線のまちづくりを一体的に推進している。
- (i) 北陸新幹線整備に伴う富山駅高架化後、ライトレール(北口)と富山軌道線(南口)の南北路線を接続する一体化が計画されている。

b 整備効果

(a) 利用者数 7,037,920人

(平成18年4月29日(開業)～平成22年7月31日の利用者数)

平日 4,824人/日 (2,266人/日)

休日 3,911人/日 (1,045人/日)

※ () 内数字は、JR富山港線当時

(b) 沿線の主な活性化の状況

岩瀬カナル館(道の駅)入館者数の増加

44,765人(対前年比約8倍 H18/H17)

森家(国指定重要文化財)入館者数の増加

33,657人(対前年比約3.5倍 H18/H17)

(c) 路面電車利用転換に伴う、環境負荷の低減

平成18年度は、年間436トンのCO₂の削減効果

(d) 沿線における戸建住宅建築着工件数の増加

	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
沿線500m圏域	90	95	125	112	145	119
富山市	2,238	2,018	2,014	1,742	1,747	1,455

(イ) JR高山本線

旧5市町村を結ぶ富山市の南北公共交通軸

a 社会実験の概要

(a) 活性化社会実験

高山本線沿線においてもコンパクトなまちづくりを推進するため、鉄軌道活性化に向け、まちづくり交付金を活用した社会実験を実施している。

(b) 実験の枠組み

平成18～22年度を計画期間として、列車の高頻度運行社会実験、利用促進施策、沿線のまちづくりを一体的に推進している。

高頻度運行に要する経費は、富山市が年間約1億5千万円を負担するが、平成17年度の乗車人数を基準とし、運賃収入の増加分については、市へ返還される協定をJRと締結している。

(c) 運行頻度の増加

区 間	実験前	第 1 期	第 2 期
富山～速星間	36 本	50 本	59 本
富山～越中八尾間	34 本		
富山～猪谷間	21 本	33 本	24 本

(第 1 期 平成 18 年 10 月 21 日～平成 20 年 3 月 14 日)

(第 2 期 平成 20 年 3 月 15 日～平成 22 年 3 月 31 日)

(d) フィーダーバスの運行

越中八尾駅から周辺の住宅集積地間に、列車の乗り継ぎの向上を図るために、フィーダーバスを運行している。

(e) パーク&ライド用駐車場の設置

第 1 期の速星駅、越中八尾駅、笹津駅に加え、婦中鶉坂駅、千里駅に設置

(f) 沿線まちづくりを目指す新駅(臨時駅)設置

西富山駅～速星駅間に新駅「婦中鶉坂駅(臨時駅)」を設置するとともに、交通広場、駐輪場及びパーク&ライド用駐車場を設置。

(平成 20 年 3 月 15 日新駅利用開始)

b 社会実験の実績

(a) 利用者数

平成 21 年度の乗車人数は、実験前の平成 17 年度と比較すると約 9.5% の増加となった。(西富山駅～越中八尾駅間)

	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
運行本数(日)	36 本	36 本	50 本	50 本	60 本	59 本
乗車人数(日)	2,422 人	2,440 人	2,471 人	2,592 人	2,695 人	2,672 人

(ウ) 市内電車環状線化事業

中心商業地区の活性化と回遊性の強化等を目的として、市内電車の一部を延伸し、環状化を図るもので、平成 21 年 12 月 23 日開業した。新線区間(940m)に敷設した軌道部分、架線及び低床車両 3 両の購入など整備については富山市が、運行については、富山地方鉄道に運行委託する、全国初の上下分離方式により整備したものである。

(3) 今後の課題

富山市においては、今後本格化する人口減少や高齢化社会に対応した、

持続可能なまちづくりを進めるための、様々な活性化事業の展開により、公共交通軸となる鉄軌道の利用者増や、沿線の住宅建設の増加など、効果は現れてはきている。しかし、本年度の活性化事業に要する経費、約9億円は、富山市の一般会計予算の0.6%を公共交通に投資していることになり、負担割合は大きい。今後も、これまで取り組んだ事業の結果を充分精査し、コンパクトなまちづくりを進めていく。

3 委員・会派の所感

- 富山市では、誰もが生活しやすい街づくりを目標に公共交通の充実・活性化を進め、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトな街づくり「お団子と串」の都市構造は、高齢化社会に突入する今後の都市の目指すべき方向を示している。

特に路面電車においては既存の軌道を活用し、上下分離方式などの活用と新型車両の導入などで利便性を高めるとともに、グランドプラザなどの拠点づくりで活性化を進めており、今後さらに、北陸新幹線の開通で富山駅の高架化で南北間の軌道が接続され、また、富山地方鉄道上滝線への乗り入れが計画されておりより一層の充実・活性化が期待されており、富山市の積極的な取り組みに敬意を表します。

- 富山市は、市内の公共交通の整備とまちづくりを一体に計画し、市内環状線をセントラムと呼ぶ低床車両を利用し、行政が設置、運営は民間という形（「上下分離方式」と呼んでいる）で実現させている。その動機は、合併によって市域が広域化する中で、通勤での車利用が70%近く、バスなどの公共交通利用が激減しているもと、高齢者の交通弱者増加などの課題解決に迫られたことがあげられる。

既存の街と街を結ぶ都市計画観点からの構想として、コンパクトな街づくりという視点で、その接続線として公共交通、LRTを位置づけていることが特徴点といえる。セントラムと並んでよりLRTとして、本格的な事業がポートラムと呼ぶ旧JR富山港線を第三セクター化し、平成18年に開業している。（22年度末までが社会実験期限。23年度以降は未定とのこと）

- 都市交通機関としてかつてJR西日本が運営していた富山港線を路面電

車化し、JR時代よりも利便性を向上させた富山ライトレールと車両の段差をなくしたほか、駅のホームの高さそのものも低くして車いす利用の人やお年寄りの人でも気軽に利用できる工夫がなされている。通常の鉄道と違って、階段の上り下りなしで乗り換えが出来るメリットがある。他の交通機関との電子パスの共通化も実験されており、市民の利便性の向上が期待できる。全体として経費がペイできるようになれば万々歳だが、それはまだのようである。通常の低床化した乗り物というだけでなく、街の活性化、コンパクトな都市間を結ぶ将来の街づくりの視点も盛り込んだ事業であり、今後の成果が期待される。江戸川区としてもそうした大きな観点で街づくりと公共交通を検討することが必要であり、その点で、先行自治体の成否に大きな関心を持たざるを得ないだろう。

- 2008年に環境モデル都市に指定された富山市は、公共交通を軸としたまちづくりをすすめている。北陸新幹線の開設に伴い富山駅の大規模改修が行われることもあって、これまで使われていた富山港線(ライトレール)と駅の反対側にある環状線の計画がある路面電車をつなぎ、これらを利用して、車を使わずに移動できる、市内各所の賑わう拠点づくりを開始している。高齢化に向けて低床車両を導入したり、中心地区の景観に合わせた車両デザインを工夫するなど、従来の路面電車とは一味違ったものになっている。各地で廃止される路面電車だが、すでにあるものを活用することで、富山の町の景観づくりと活性化を図っている。

公共交通を利用したまちづくりという点では、江戸川区において、路面電車の活用というわけにはいかないが、地域ごとの需要に応じたコミュニティバスなどを考えるときに応用できると考えられる。

※ 報告書の作成にあたっては、富山市提供の資料を参考にしました。

自転車共同利用システムについて（富山市）

1 施策の概要

本年3月22日から始まった自転車シェアリング事業の愛称は「アヴィレ」。中心市街地15カ所に設置された「ステーション」から、自由に自転車を利用し、任意のステーションに自転車を返却することができる。「貸切(レンタル)」ではなく、「共同利用(シェア)」することで短距離・短時間の利用を想定している。

二酸化炭素の排出量の削減を図るとともに、中心市街地の活性化や回遊性を高めることを目的とする。環境にやさしい自転車による公共交通として注目されている。近年、ヨーロッパの都市では普及しており、日本ではコミュニティサイクルと呼ばれ、各地で社会実験などの取り組みが始まるなど、新たな交通サービスとして非常に高い関心を集めている。

※愛称の「アヴィレ」とは、フランス語で、アベユ(abeille=みつばち) + ヴィル(vill=まち)の新造語。ステーションからステーションへと活発に利用されるバイクシェアリングをイメージし、みつばちが飛び交うように中心市街地も活発になってほしいという願いが込められている。

(1) 施策創設への経緯

ア 導入の経緯及び目的

富山市は、平成20年7月に「環境モデル都市」の認定を受け、その行動計画のなかで、CO₂排出量の大幅削減を目指している。特に過度な自動車利用の見直しが必要な焦点となっている中で、中心市街地にIT技術を駆使した自転車シェアリングを導入し、特定エリアの多地点に狭い間隔でステーションを配置することで、交通網としての利便性を高めることにより、近距離の自動車利用の抑制を促し、CO₂の排出量の削減を図ることを目的としている。加えて、中心市街地の活性化や回遊性の強化するとともに、路面電車環状線(セントラル)電停やバス停の近郊にもステーションを配置し、公共交通を補完することも目的としている。

イ 従来のレンタサイクルとの違い

全国初となる民間事業者による、広告収入のみで施設整備と運営を行

う方式。

貸し出しは、セルフサービスで24時間可能である。

ウ 事業者の選定

運営方法については、広告を活用したバイクシェアリング方式とすることで、調査・検討した。その結果、十分な事業実績があり、富山市が希望する事業規模での実施が可能で、実証実験のみならず、継続的な運営が可能な、世界第一位の実績を持つジェイシードゥコー社（フランス）出資の日本法人「シクロシティ株式会社」を選定した。

(2) 事業の概要

ア 事業主体(シクロシティ社)業務

中心市街地の公共施設、大規模商業施設、セントラル電停、バス停近郊など15か所（配置間隔は、概ね300m）に、ステーション等の設備や自転車を設置し、自転車のメンテナンス等、設備設置後の事業運営も行う。

(機器の整備)

- ・バイク(自転車本体：ブレーキ、変速ギア用のケーブルは全てフレーム内に収納。いたずら等の心配、故障も少ない設計)150台
- ・1ステーションあたりのバイク配置数、約16台
- ・ラック(自転車を固定する駐輪器)270基
- ・ターミナル(バイク、ラックの操作端末)15基
- ・情報掲出パネル(片面広告、片面地図案内等)30基

(事業の運営)

- ・バイク及びステーションの清掃、メンテナンス
- ・ステーション間の自転車移動業務
- ・コールセンター等の運営業務

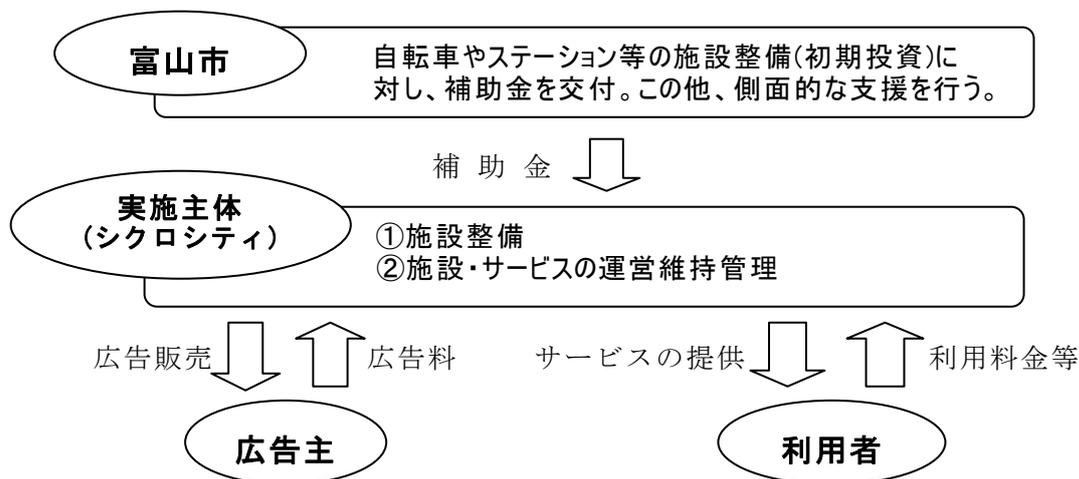
イ 富山市の支援内容

- ・初期投資(ハードウェア購入費や工事費、システム開発費等)として、補助金、1億3,500万円を交付。

(財源) 環境保全型地域づくり推進支援事業補助金(環境省)

- ・屋外広告物の掲出の許可。
- ・道路占用料(市道)の減免。

- ・道路管理者や警察、ステーション等の地先関係者等との協議。
- ・広報・PR活動。
- ・事務所の開設にあたり、市の行政財産の目的外使用を許可。
- ・利用状況等の調査業務の実施。(ふるさと雇用再生特別交付金事業を活用)



ウ 登録及び利用料金

webサイトから事前に登録を行い・クレジットカードで基本料金を支払うと、30分以内の利用であれば何度でも無料。

利用の際は、パスカ（ライトレール発行）、もしくはメンバーカードをラックにかざして開錠。利用料金が発生した場合には、登録したクレジットカードに請求されるシステムとなっている。

<基本料金>

	定期パス		7日パス
	パスカ	メンバーカード	
通常料金	500円/月	700円/月	1000円

<利用料金> 定期パス、7日パスとも共通

一回の利用時間	料金
最初の30分まで	無料
31分～60分	200円
61分～30分ごと	500円

エ 運営体制

マネージャー（1人）、自転車整備士（台数調整作業含む）（1人）、事務員（コールセンター対応）（1人）、営業（2人）の5人体制。

(3) 実績と課題等

ア 利用状況

平成22年7月31日現在

登録者数 703人(定期パス)、124人(7日パス)

延べ利用回数 16,899回

自転車1台あたりの利用回数 約1回(1日)

イ 本事業は、車からの利用の転換ということが第一の目的であることから、法人での利用等、利用者の開拓に取り組んでいる。さらに、利便性の向上を目指し、「事前のWebサイト登録なしに、その場で登録、すぐ利用できる」貸し出し方法などについても、現在検討している。

2 委員・会派の所感

- 自転車市民共同利用システム「アヴィレ」は自由に自転車を利用し、任意のステーションで返却するこのシステムは地域内での移動には良いものだと思いますが、わが区のように朝夕の通勤通学時の自転車利用には検討の余地があります。しかし、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」として民間の協力と活用で進めるこれらの取り組みは「環境モデル都市」との認定を受けるなど高い評価を得ており、環境にやさしい公共交通としてわが区としても大いに参考とし、今後の都市づくりとして目指すべきものと思うものです。
- この自転車レンタルシステムは、24時間利用可であり、月額500円で一回30分以内なら何回でも利用可というもので、市内15箇所のステーションで簡単にパスによる認証で利用できるというものである。自転車は150台を用意している。ステーション一箇所には自転車ラック16基平均を用意し、不足等には移動車両が用意されているが、出勤はほとんどなく、各ステーションがうまく機能しているとのことであった。利用者層は50～60代が60%を占めているとのこと、特に朝夕の通勤利用が多いとのこと。休日はやはり昼間利用が多いと。海外での実績豊富な民間事業者との提携により、広告費の活用などで経費も軽減している。非常に完成度の高い自転車レンタル方式であると感じた。
- 江戸川でも葛西地域の一部で実施を始めたが、富山方式は江戸川区にも

大いに参考になるものだと思う。富山方式は、付加価値の高いレンタル方式だという印象を受けた。乗って楽しく、借り出し、返却も簡単、24時間OK。良い事づくめだ。江戸川区内で導入するとした場合は、問題はステーションの設置場所・スペースだろう。

現在、自動車総量の抑制という観点から、パークアンドライドとかシェアリングという試みが行われ始めているが、これは自動車だけでなく自転車にもいえるのではないか。エコとして自転車は効果ある乗り物だが、個々の利用者が増えて自転車台数が増え、駐輪場所に困るという問題はなくさねばならない、特に、通勤時の利用は、駅近辺の駐輪場に昼間は止めておくだけのものになる自転車。自転車自体の利用度を考えればきわめて非効率な道具だ。別に便利で不自由ない手段があれば他の方法に変えるべきであろう。自転車駐輪の需要に際限なく従い、それに過大な投資をする方法ではなく、今後は公共交通の充実による交通弱者対策、そして、自転車総量も無駄な利用を抑制し、減少させることが重要である。レンタル方式はその一方法である。富山市の例は検討に値するものと思う。公共交通の整備、街づくりと一体で解決すべき問題だと思う。なんでも自転車がよいと無際限に駐輪場の設置を進めることには限界があることも承知すべきだと考える。

- レンタサイクルについては、江戸川区でも、民間の事業者との連携を考えたこともあったようだが、かなわなかった経緯があるとのことだった。現在、モデル的に実施されているレンタサイクル事業は、休日などには自転車が不足している事態が生じているところも出るなど、利用状況は活発だといえる。富山市のような、共通の型の自転車ではないが、あちこちにステーションを配置することで、利用者はさらに増えるのではないかと考えられる。

※ 報告書の作成にあたっては、富山市提供の資料を参考にしました。