

平成23年12月20日

三鷹市議会議長 白 鳥 孝 様

まちづくり環境委員長 吉 野 和 之

まちづくり環境委員会管外視察結果報告書

本委員会は、平成23年度管外視察を下記のとおり実施したので報告いたします。

記

1 視察期日

平成23年10月19日（水）から10月21日（金）まで

2 視察先

太田市（群馬県）、新潟市（新潟県）、三条市（新潟県）、富山市（富山県）

3 視察項目

(1) 太陽光発電システム等の普及促進事業（太田市）

本市では、「循環・共生・協働のまち みたか」の実現を目指して、市民・事業者・市の協働による環境保全への取り組みを推進しており、省エネルギー・省資源、温室効果ガス削減等の環境負荷低減施策を展開している。取り組みの一例として、太陽光発電等の再生可能エネルギーの導入・有効利用の推進のため、「三鷹市新エネルギー導入助成金交付制度」を設け、太陽光発電、風力発電、燃料電池コージェネレーションなど、新エネルギー導入設備を設置する市民を対象に、「三鷹市環境基金」を活用して、その経費の一部の助成を行っている。また、三鷹ネットワーク大学及び三鷹光器株式会社と連携して、世界初となるビームダウン型太陽熱集光装置による実証実験施設において環境学習プログラムを実施するなど、広く市民の環境問題及び新エネルギーに関する理解増進に取り組んできた。

このような状況を前提として、本市における新エネルギーの有効利用のあり方を検討する参考とするため、先進事例である群馬県太田市の太陽光発電システム等の普及促進事業の取り組みについて視察を行った。

(2) 産業振興政策（企業誘致等）（新潟市）

本市では、「三鷹市産業振興計画」や「三鷹市都市型産業誘致条例」（平

成22年10月制定)などにに基づき、産業と生活が共生する都市の創造に向けて、市民・事業者・関係団体と協働で都市型産業の振興に取り組んでいるところである。取り組みの一例として、市内に積極的に企業を誘致することにより、既存事業者を含めた市内の産業の活性化や新たな雇用の創出、市民生活の質の向上などを図ることを目指している。また、SOHO事業者や情報関連事業者等の集積・ネットワーク化を推進し、新たな都市型産業の育成を図るとともに、三鷹ネットワーク大学と連携した起業や三鷹産業プラザ(運営:株式会社まちづくり三鷹)を拠点としたコミュニティビジネスなどへの支援事業の拡充に取り組んでいる。

このような状況を前提として、本市における産業振興のあり方を検討する参考とするため、先進事例である新潟県新潟市の産業振興政策(企業誘致等)について視察を行った。

(3) デマンド交通「ひめさゆり」(三条市)

本市では、だれもが安全で安心して快適に移動できる都市交通環境の整備を目指し、全市的な公共交通の望ましいあり方について検討を進めているところである。バス交通の充実を初めとした市域全体の交通の利便性向上を図るため、コミュニティバス事業基本方針に基づいて「みたかバスネット」を推進するとともに、地域公共交通活性化協議会において、「地域公共交通総合協働計画2022(仮称)」の策定に向けた協議を進めている。コミュニティバスの今後の方向性を検討する上での課題の一例として、交通不便地域のさらなる解消に向けて、バスとタクシーの中間的な小型車両の利用やデマンド型の新たな交通システムの導入などの可能性について、検討を進めることとしている。

このような状況を前提として、本市における地域公共交通政策のあり方を検討する参考とするため、先進事例である新潟県三条市のデマンド交通「ひめさゆり」について視察を行った。

(4) 自転車市民共同利用システム(富山市)

本市では、公共の場所における自転車の放置を防止し、歩行者の安全を図るとともに、自転車の適正な利用を図り、安全で快適な自転車利用を実現するため、自転車利用者の利便性と運転マナーの向上に向けた取り組みを進めているところである。今年度、その基本的な考え方である「三鷹市駐輪場整備基本方針」を策定し、本市の自転車利用環境の改善を図るため、利便性の高い駐輪施設の設置、鉄道駅に集中する自転車の分散化、放置自転車対策の推進などの取り組みを進めることとしている。具体例として、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の追加を検討するとともに、レンタサイクルやコミュニティサイクルのシステムを検討することなどにより、観光客等を含めた自転車利用者の利便性向上、放置自転車の削減や駐輪場の有効活用を図ることとしている。

このような状況を前提として、本市における自転車利用環境の整備のあり方を検討する参考とするため、先進事例である富山県富山市の自転車市民共同利用システムについて視察を行った。

4 出張者

(1) まちづくり環境委員

吉野 和之、岩見 大三、寺井 均、嶋崎 英治、白鳥 孝、
田中 順子、栗原 健治

(2) 同行職員

都市整備部技監・都市整備部広域まちづくり等担当部長 福島 照雄

(3) 随員職員

議会事務局調査係 服部 清

太陽光発電システム等の普及促進事業

1 取り組みの目的及び経緯

平成11年に施行された「地球温暖化対策推進に関する法律」を受けて、太田市においても地方公共団体の責務としてみずから施策を展開することとし、「太田市環境基本計画」の重点項目の一つとして「地球環境の保全」（地球温暖化を防止し、省エネを図るまち）を掲げた。地球温暖化対策を推進するための具体的な取り組みの一環として、太田市は日照時間が長いという地域特性を生かして、太陽光発電システム等の普及促進事業を実施している。

太田市は世界最大規模のソーラータウンである「Pal Town 城西の杜」を有し、そこで太陽光発電に関する実証研究が実施されるなど、「太陽光のまち」として太陽光発電システムの導入に積極的に取り組み、環境に配慮したまちづくりを進めてきた。また、平成13～22年度に一般家庭を対象とした「太陽光発電システム導入奨励金」を実施して太陽光発電システムの普及を図ったほか、「環境と経済の好循環のまちモデル事業」による公共施設の省エネ改修や新エネルギーの普及啓発を行う「次世代エネルギーパーク事業」、「21世紀環境共生型モデル住宅」の建設による家庭での省エネ普及啓発事業など、さまざまな環境施策を通じて、CO₂の削減と市民の環境意識の向上を図っている。

さらに、大規模太陽光発電施設（メガソーラー施設）を建設し、平成24年度から実用運転を始めることとしている。この施設から生み出される電力を各公共施設へ供給し、全国に先駆けた「エネルギーの地産地消」事業に取り組むことを目指している。

2 取り組みの概要・特徴

(1) 太陽光発電システム導入奨励金

平成13～22年度の10年間にわたって、住宅に太陽光発電システムを設置した市民を対象に、奨励金（太田市金券）を支給してきた。国や県を先取りする形で、市の単独事業として取り組んできた事業である。

・奨励金の額

平成13～18年度 10万円／1キロワット、上限40万円

平成19～21年度 6万円／1キロワット、上限24万円

平成22年度 3万円／1キロワット、上限10万円

なお、平成23年度からは一般財団法人地域産学官連携ものづくり研究機構により、国や県の補助金を活用した太陽光発電パネル設置支援制度が実施され、最終的には市内2万5,000戸へのパネルの設置を目指すこととなっている。

(2) おおたメガソーラー事業

本事業は、これまでの太田市の「太陽光のまちづくり」の集大成として、また、未来へ向けた「新たなまちづくり」として、再生可能エネルギーの活用によるエネルギー自給率の向上とCO₂の大幅削減を図るとともに、エネルギーの地産地消モデルを構築することを目指している。

さらに、メガソーラー施設は、東日本大震災に端を発する今日の電力需給ギャップの縮小に貢献するとともに、再生可能エネルギーの利用拡大にも大きな役割を果たすものと考えられている。

<事業の概要等>

- ・1.5メガワットクラスの大規模太陽光発電施設を、「太田さくら工業団地」内の約2万8,000平方メートルの土地に整備し、平成24年度から実用運転を始める予定
- ・太陽電池パネルを1.5メガワット以上、年間発電量157万キロワットアワーを仕様とする。
- ・15年間のリース契約により、市が施設を借り受けて、市が運営する。
- ・年間のリース料金は、5,500万円（消費税含む）以内で設定する。
- ・年間リース料金<売電収入（見込み）を仕様とする。
- ・売電単価は35円／キロワットアワーを想定し、全量売電とする。
- ・「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」に基づいて事業を行う。同法の施行日（平成24年7月1日）に合わせて、発電・売電をスタートする予定である。
- ・プロポーザル方式により業者を選定する。

(3) 太田市エコハウス（21世紀環境共生型モデル住宅）

太田市は、環境省が推進する「21世紀環境共生型住宅のモデル整備による建設促進事業」で、全国20のモデル地域の自治体の一つとして認定された。太田市エコハウスは、北部運動公園



太田市エコハウス(太田市ホームページより)

に平成22年に完成し、市が推進する次世代エネルギーパークの体験学習施設としての機能を備え、地域の特性を生かしながら自然エネルギーを積極的に活用したエコハウスの普及啓発活動を展開している。施設の特徴として、①太陽光発電、②土間蓄熱、③自然光導入、④環境に配慮した建材、⑤太陽熱コレクター、⑥ヒートポンプ式床暖房、⑦重力換気、⑧エコガラス・エコサッシ、⑨蛍光管型LED照明、⑩エネルギーの見える化、⑪エコキュート、⑫断熱・

気密、⑬蓄熱・調湿装置などの仕組みと性能について、展示を行うとともに体験ができるようになっている。

また、北部運動公園には、3種類の太陽電池モジュール（多結晶シリコン、アモルファス、C I S）が設置され、エコハウス内で各モジュールの発電量や発電の仕組みなどを分かりやすく表示している。

(4) Pal Town 城西の杜

太田市土地開発公社が分譲した住宅団地で、平成14～19年度に「独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（略称：NEDO）」による太陽光発電システムに関する実証研究が、住民の協力を得て実施された。太陽光発電システム（屋根置き型・国内メーカー）は、全777戸のうち553戸に設置され、出力合計2,129キロワットとなった。実証研究の主な内容として、太陽光発電システムが配電系統に局所集中的に連系された場合の影響（誤動作など）の検証や、その対策技術・装置の検討・開発を行うとともに、実証データを活用して汎用性の高い太陽光発電システムの集中連系に関する応用シミュレーション手法の開発などの研究が行われた。



Pal Town 城西の杜(太田市ホームページより)

(5) 太田市庁舎の太陽光発電システム

市庁舎の太陽光発電システムは、太陽電池で発電した直流電力をインバーターにより交流電力に変換した後、商用電力と連携して庁舎内の照明器具や電気機器の電源として利用している。市庁舎の窓ガラス（複層ガラス）に組み込んだ「シースルーアモルファス太陽電池」と屋上に設置した「単結晶太陽電池」により、30キロワットの発電容量がある。

なお、このシステムでは、年間発電量を3万キロワットアワーと見込み、これにより節約する燃料消費量は灯油に換算すると約8,000リットル（ドラム缶40本）相当で、CO₂削減量は年間3,600キログラムと見込まれ、地球温暖化防止の一助となっている。



「シースルーアモルファス太陽電池」を組み込んだ太田市庁舎の窓ガラス(太田市ホームページより)

3 取り組みの効果・成果

太陽光発電システム導入奨励金については、10年間で3億7,941万3,000円の奨励金を支給した。事業の実績として、太陽光発電システムの設置件数は1,987件

で、合計発電量は約7,389キロワット、CO₂排出削減量は約2,837二酸化炭素トン、森林換算で約795ヘクタールの効果があった。市の奨励金事業は太陽光発電システムの普及につながっており、所期の目的を達成している。さらに「Pal Town 城西の杜」の太陽光発電システムの553件を合わせると、設置件数は2,540件、合計発電量は約9,518キロワット、CO₂排出削減量は約3,655二酸化炭素トン、森林換算で約1,024ヘクタールの効果となっている。

また、市庁舎を初めとした市内の各公共施設についても、太陽光発電システムの導入が進められており、19施設の合計発電量は約278キロワット、CO₂排出削減量は約107二酸化炭素トン、森林換算で約30ヘクタールの効果となっている。

4 今後の展開

平成23年度以降、太陽光発電システム普及促進事業については、一般財団法人地域産学官連携ものづくり研究機構による「おおたまごと太陽光発電所事業」が進められることとなる。国と県の補助金を活用して、最大出力3.6キロワットの太陽光発電システムを、個人負担約100万円で設置する事業内容となっている。募集開始から既に多数の応募があり、市民の関心の高さが表れている。これまでの市の取り組みを受け継ぎ、さらに積極的に太陽光発電の普及促進をサポートする取り組みが期待されているところである。

◎ 主な質疑

- ・太陽光発電システム導入奨励金の昨年度実績における件数増加の理由について
- ・今年度以降の太陽光発電システム導入支援事業について
- ・スマートシティへの取り組みの展望について
- ・公共施設（小・中学校等）への太陽光パネル設置の全体計画と現状について
- ・太陽光発電システム導入の支援策に関する国の方針との関係における市の対応について
- ・公共施設への太陽光発電システム導入による電気料金支払額の軽減について

◎ 主な提供資料

- ・太田市太陽光発電システム導入奨励金のご案内
- ・太陽光発電システム導入促進事業実績
- ・おおたメガソーラー事業の概要
- ・おおたメガソーラー事業プロポーザル実施要項
- ・太田市エコハウス
- ・太陽光発電のまち Pal Town 城西の杜

産業振興政策（企業誘致等）

1 取り組みの目的及び経緯

「企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律」が平成19年6月に施行され、地域の特性・強みを生かした企業立地促進等を通じた地域産業の活性化に取り組む環境が整備された。

新潟市では、リーマン・ショック以降設備投資が低迷し、中心市街地の空洞化が進んでいたが、上記法律に基づき、平成21年3月に企業立地基本計画を策定し、市において積極的に集積を図っていく産業を指定し、さまざまな支援の取り組みを行っている。「新潟市・聖籠町企業立地基本計画」において、「食品・バイオ関連産業」、「航空機・自動車等機械・金属関連産業」、「組み込み・高度ITシステム関連産業」、「港の活性化につながる産業」を重点分野として位置づけ、新たな産業の核となるべき企業の立地及び既存産業と大学や研究機関の連携を推進することで、地域全域の産業の高度化を図り、次世代の国内基幹産業となるべき分野の産業集積地を目指すものとしている。これらの集積業種を中心とした企業立地の促進等を図るとともに、企業のニーズに対応した支援制度を構築し、市の産業のさらなる活性化・発展を目指すこととしている。

2 新潟市の地域特性等

(1) 地域の特性

ア 「天然資源」、「米」、「加工技術」が産業の基盤となっている。

イ 食品加工業の集積

豊かな農水産物と大消費都市を土台に発展を遂げ、市の工業の約20パーセントを担う有力産業となり、多くの雇用を創出

ウ 高い技術力を持つ中小企業群

エレクトロニクス分野や自動車工業のほか、航空機産業にも参入

エ 高速交通網に直結、中核港湾や国際空港を有し、国内外に良好なアクセス

(2) 子育て環境、生活環境等の充実

ア 保育園待機児童ゼロ、保育園整備率は政令指定都市でトップ

イ 子ども医療制度の充実（0歳～小学6年生の医療費の一部を市が助成）

ウ 「AERA with Baby 2009冬号」において「子育てにやさしい町」総合ランキング1位

エ 女性の就業率50.1パーセント（平成17年国勢調査）は、政令指定都市においてトップクラス

オ 2009年正規就業者割合67.6パーセント（政令指定都市でトップ）

3 取り組みの概要・特徴

(1) 新潟市が集積を図る4業種

ア 食品・バイオ関連産業

(ア) 食品産業の集積地から「総合フード基地」の確立

(イ) バイオリサーチパーク構想

イ 航空機・自動車等機械・金属関連産業

(ア) 航空機産業の育成、航空機産業への参入支援

ウ 組み込み・高度ITシステム関連産業

(ア) 組み込み・高度ITシステム関連産業の立地のバックアップ

(イ) コールセンター・BPOセンターの集積

エ 港の活性化につながる産業

(ア) 特定重要港湾「新潟港」の利活用促進、港周辺への産業集積

(2) 企業立地支援制度

助成金の名称	工業振興条例 助成金	物流施設立地 促進事業補助金	情報通信関連 産業立地促進 事業補助金	研究開発施設 立地促進事業 補助金
助成対象業種	製造業 (新聞業・出版業含む)	運送業 倉庫業 梱包業	情報サービス業 コールセンター データセンター	製造業 情報サービス業 デザイン業 機械設計業 など
助成対象物件・条件	製造に供する工場の 新設・増設・移設 ※用地面積 1,500㎡以上	物流施設の 新設・増設・移設 ※用地面積 3,000㎡以上	事務所の 新設・増設・移設 ※新潟市民を新規に 雇用	自然科学研究所 研究開発施設 ※投下固定資産額 5,000万円以上
助成内容・金額等	<p>■用地取得助成金 新たに用地を取得する場合、 用地取得費の30%(限度額5億円)</p> <p>■工場・施設建設促進助成金 工場・施設を建設する場合、</p> <p style="text-align: center;">〔 固定資産税 事業所税資産割額 〕</p> <p>相当額を5年間(限度額なし)</p> <p>■雇用促進助成金 新たに従業員を雇用する場合には、 新潟市民1人につき30万円 (限度額3,000万円) ※1年間継続雇用の場合</p>		<p>事業所賃借料 の3分の1 (限度額年間600万円) 補助期間3年間</p> <p>※敷金・礼金・共益費 は対象外</p>	<p>設備投資額</p> <p style="text-align: center;">〔 用地取得費 施設整備費 設備整備費 〕</p> <p>の10% (限度額5億円)</p>

※平成23～25年度の間、一部の助成金等について、上記のとおり限度額等を拡大している。

なお、指定4業種の事業を行う企業の新規立地に対しては、上記支援制度に加え、法人税(国税)の設備投資減税、不動産取得税(県税)の免除、日本政策金融公庫による低利融資制度などの支援措置を受けられる場合がある。

(3) 公益財団法人新潟市産業振興財団 (Niigata Industrial Promotion Center
通称：新潟IPC財団)

ア 概要

市と一体となって市内中小企業を支援することにより、地域産業の健全な育成及び振興を図ることを目的として平成3年に設立された。基本財産は1億2,946万円（民間約230社の寄付7,946万円、市出捐金5,000万円）、事務局職員は32人（うち市職員との兼務26人）で運営されている。

イ 主な事業

(ア) ビジネス支援センターの開設

中小企業等の高度化・専門化する課題解決と情報発信の拠点として、平成22年に複合型商業ビル「NEXT21」内に開設された。ビジネス支援拠点として、プロジェクトマネージャー等の専門人材によるコンサルティング事業や、販路拡大等のマーケティング支援、産業支援情報の発信、市民の新規創業・起業の支援、各種研修・セミナーの開催などを実施している。



NEXT21(新潟市ホームページより)

(イ) 販路拡大支援

- ・オープンイノベーションマッチング事業
大手企業の特許を活用した市内中小企業の商品開発のマッチング支援
- ・見本市共同出展事業
国際食品・飲料展「FOODEX JAPAN」に共同出展
- ・見本市出展補助金（県外・海外で開催される見本市出展の補助）

(ウ) 新製品開発・技術開発支援

- ・にいがた食ビジネス創出支援事業
県内産の農水産物を利用した加工食品の開発の支援など
- ・新製品チャレンジ補助事業
市場のニーズをとらえた売れる新製品開発、ヒット商品づくりの支援

(エ) 産学連携支援

- ・産学連携トライアル補助事業
新潟市内の中小企業等と大学研究者等との共同研究等への補助
- ・研究開発プロジェクト事業
無塩みそ醸造技術や新規穀類発酵食材製造技術の開発など

(オ) 研修・セミナー（ワンコインセミナーなど）の開催

(カ) 新潟国際ビジネスメッセの開催

- ・産業見本市を開催し、企業のビジネスマッチングを支援

4 取り組みの効果・成果

(1) 企業立地（企業誘致）の状況とそれに伴う新規市民雇用予定数

※平成23年9月1日現在

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23
件数	33 (7)	33 (11)	26 (6)	6 (2)	17 (3)	12 (5)
人数	438 (300)	608 (521)	177 (15)	241 (240)	548 (454)	80 (68)

※（ ）内の数字は企業誘致によるもので内数

※企業立地＝市内に事業所が新設・増設・移設されること。

※企業誘致＝市外事業所が市内に事業所を新設すること。

(2) 新潟IPC財団の新製品開発・技術開発支援事業において、「米粉カレー」や「南蛮エビオイル」などの製品化・販売が実現している。

(3) ビジネス支援センターについては、平成22年度の利用者が約1,900人、うち創業等の相談件数は約400件など、多くの市民に気軽に利用されている。

5 今後の課題

厳しい経営環境を克服し、中小企業が競争力を維持しながら持続的な発展を遂げるためには、直面する経営課題だけでなく、将来を見据えたイノベーションの実現や販路拡大などへのより一層の支援が今後重要な課題となる。

◎ 主な質疑

- ・新潟IPC財団の事業の実施状況と成果について
- ・各事業の推進における商工会議所や農業協同組合との関係について
- ・新潟IPC財団への出資企業と同財団との関係について
- ・企業誘致におけるPR活動の手法や新潟市の魅力の分析について
- ・企業立地支援と市民の雇用拡大との関係について
- ・障がい者雇用の現状と対策について
- ・誘致企業と既存企業との連携支援と地域の活性化の促進について
- ・女性の就業率に関する最新の統計について

◎ 主な提供資料

- ・新潟市企業立地ガイド
- ・ビジネス支援センターご利用案内
- ・ビジネス応援ガイドブック
- ・企業立地の状況及び新事業創造支援事業説明資料

デマンド交通「ひめさゆり」

1 取り組みの目的及び経緯

三条市内には、鉄道（JR東日本 上越新幹線・信越線・弥彦線）や廃止代替バス・市内循環バス等40系統あるバス路線といった公共交通機関が存在するものの、「バス・鉄道の乗り継ぎが不便」、「公共交通利用者数の減少に伴う不採算路線の見直しが進み、高齢者等の移動手段が確保できない交通空白地域が存在する」、「マイカー中心のライフスタイルが進み、市街地における交通渋滞による市内循環バスの定時性が損なわれている」、「市町村合併に伴う交通空白地域の拡大への対応が必要」などの課題が生じていた。

さらに、今後の人口減少・高齢社会への対応を視点に、市内各地域の連携を強化するとともに、市中心部においてさまざまな都市機能が集積するコンパクトな都市構造への転換を図ることが求められている。

このような背景のもと、三条市全域を対象とした地域交通の課題解決とまちづくり支援に向けた、公共交通のあり方と具体計画を立案した「三条市地域公共交通総合連携計画」を平成20年3月に策定した。平成20～22年度においては、同計画に定められた事業について、具体的手法の検討などを行い、公共交通に関するさまざまな社会実験等を実施した。その結果、三条市デマンド交通については有効性が認められたため、平成23年6月から本格運行を開始した。

2 取り組みの概要・特徴

(1) 三条市デマンド交通の概要

ア 運行形態

(ア) 停留所設置型フルデマンド形式

(イ) 停留所は約600箇所設置（おおむね半径300メートル以内の区域をカバーできるよう設定）

(ウ) 利用者の事前登録は不要（だれでも利用可能）

イ 運行日時・予約受付時間

月曜日～金曜日（土曜・日曜・祝日、1月1日～3日は運休）

午前8時～午後6時（下田エリアは午前7時～午後6時）

ウ 運行委託先

市内タクシー事業者5社

エ 運行範囲

三条市内全域

※停留所間での移動となり、停留所以外での乗車・下車はできない。



停留所デザイン
(三条市ホームページより)

オ 利用方法

- (ア) 利用の1時間前までにタクシー会社に電話で予約する。
 (イ) 「デマンド交通」の利用である旨を伝え、「名前・電話番号」「利用したい日、時間」「乗る停留所、降りる停留所」「人数」を伝える。
 (ウ) 予約時間までに乗車する停留所前にて待つ。
 ※往復での利用の場合、帰りの便の予約もできる。

カ 利用料金・行政負担額

- (ア) 利用料金表（1人1回利用の料金） ※三条市ホームページより

乗車人数	適用範囲	料金 (1人あたり)
1人乗車	～ 2km未満	300円
	2km以上～ 3km未満	400円
	3km以上～ 5km未満	500円
	5km以上～ 7km未満	700円
	7km以上～ 10km未満	800円
	10km以上～ 15km未満	1,000円
	15km以上～ 20km未満	1,500円
	20km以上～ 30km未満	2,500円
30km以上～	3,000円	

※小学生以下は半額

乗車人数	区分	適用範囲	料金 (1人あたり)
乗合い乗車 (複数乗車)	料金A	同じエリア内での移動	300円
		市街地エリア⇄北エリア	
		市街地エリア⇄南エリア	
	料金B	下田エリア⇄市街地エリア	600円
		下田エリア⇄北エリア	
		下田エリア⇄南エリア	
		北エリア⇄南エリア	

※小学生以下は半額

- (イ) 1運行当たりの行政負担額 ※三条市提供視察資料より編集

●料金A 各エリア内の移動、市街地～北(大島・井栗・大崎・保内)、市街地～南(栄・本成寺)エリア間の移動

	1人乗車	2人乗車	3人乗車	4人乗車	5人乗車	6人乗車	7人乗車	8人乗車	9人乗車
2km未満	400円	200円	200円	200円	200円	200円	200円	200円	200円
3km未満	500円	400円	400円	400円	400円	400円	400円	400円	400円
5km未満	800円	800円	800円	800円	800円	800円	800円	800円	800円
7km未満	900円	1,100円	1,100円	1,100円	1,100円	1,100円	1,100円	1,100円	1,100円
10km未満	1,400円	1,800円	1,800円	1,800円	1,800円	1,800円	1,800円	1,800円	1,800円
15km未満	2,100円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円
20km未満	2,500円	3,500円	3,500円	3,500円	3,800円	3,800円	3,800円	3,800円	3,800円
30km未満	3,000円	5,000円	5,000円	5,000円	6,000円	6,000円	6,000円	6,600円	6,600円
30km以上	3,500円	6,000円	6,000円	6,000円	8,100円	8,100円	8,100円	8,200円	8,200円

●料金B 市街地～下田エリア間の移動、その他のエリア間の移動

	1人乗車	2人乗車	3人乗車	4人乗車	5人乗車	6人乗車	7人乗車	8人乗車	9人乗車
2km未満	400円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円
3km未満	500円	100円	100円	100円	100円	100円	100円	100円	100円
5km未満	800円	200円	200円	200円	200円	200円	200円	200円	200円
7km未満	900円	500円	500円	500円	400円	400円	400円	400円	400円
10km未満	1,400円	1,200円	1,200円	1,200円	1,000円	1,000円	1,000円	1,000円	1,000円
15km未満	2,100円	2,300円	2,300円	2,300円	2,000円	2,000円	2,000円	1,700円	1,700円
20km未満	2,500円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円	2,900円
30km未満	3,000円	5,100円	5,100円	5,100円	5,500円	5,500円	5,500円	5,500円	5,500円
30km以上	3,500円	6,500円	6,500円	6,500円	6,700円	6,700円	6,700円	6,700円	6,700円

(2) 三条市デマンド交通の特徴

- ア 市内全域に停留所が設置されており、自宅の近くから利用できる。
- イ 事前の利用者登録は不要で、タクシー会社へ電話で予約をして利用できる。
- ウ 時刻表がなく、乗る（降りる）時刻を自由に決めることができる。
- エ 決まったルートがなく、目的の停留所に乗りかえなしでほぼ直接行くことができる。
- オ 乗車人数に応じて、小型、中型、大型のタクシー車両が運行する。



デマンド交通「ひめさゆり」の車両



「ひめさゆり」車両用ステッカー

(三条市ホームページより)

3 取り組みの効果・成果

(1) 利用者数の目標達成

平成22年10月～平成23年3月の社会実験では、一日平均利用者数が310人となり、目標値（300人／日）を達成した。さらに、平成23年4月は316人／日、5月は312人／日、6月は345人／日（一日最大利用者数は426人）と、利用者は増加傾向である。

(2) 利用者の高い満足度と高齢者等の移動の利便性向上

利用者アンケートによると、利用者の約8割が「大変満足」または「満足」と回答し、約6割が「家族の送迎に頼らなくてもよい」と回答している。利用の大半は「通院」目的であった。車の運転が困難な高齢者等の移動手段を確保することにより、通院等の移動の利便性が向上している。また、高齢者等の外出の機会が増加することで、引きこもりや買い物難民の減少にもつながると考えられる。さらに、家族の送迎の負担も大きく軽減されている。

(3) 交通事業者への影響（メリット）

交通事業者（タクシー事業者5社）アンケートによると、「デマンド交通の利用により、タクシーの便利さが認知され、新規のタクシー利用客が増えた」などの回答があった。さらに、デマンド交通により、売り上げが実験前と比較して「増加した」との回答が2社、「変わらない」との回答が3社であった。運営面においても安定的にサービスを供給できる体制が整っている。

(4) 鉄道・バスを補完する第三の交通手段の確保

公共交通空白地域をカバーし、鉄道・バスを補完する新たな移動手段を確保、公共交通全体のリダンダンシー（代替性）を確保できた。

(5) 国土交通大臣表彰を受賞

三条市におけるデマンド交通等の地域公共交通の取り組みが評価され、「平成23年地域公共交通活性化・再生優良団体国土交通大臣表彰」を受賞している。

4 今後の課題等

- (1) 社会実験においては、収支率が39.1パーセントで、目標（43.0パーセント）に一步届かなかった。移動エリア別に見ると、移動距離が長くなるほど利用者1人当たりの行政負担額が高くなり、収支率も低下してくる傾向がある。また、利用者のうち1人乗車が全体の約8割を占めており（平成22年10月～12月実績）、複数乗車の促進（乗り合い率の向上）への対策が課題となっている。
- (2) 利用者からは、運行日・運行時間の拡大や停留所の位置に関して改善を求める声が多かった。また、交通事業者からは、一部営業への影響を指摘する声や「他人同士の乗り合い運行は、運営上難しい」などの意見が出された。
- (3) 今後、鉄道・バスとの連携を一層強化して、中心市街地活性化等のまちづくりへの有効活用を加速させることが必要とされている。また、三条市における「スマート・ウェルネス・シティ」構想（「健幸」のまちづくり）推進の視点からは、いかにして通院目的の利用の割合を減らし、買い物や趣味等の割合をふやして、まちの活性化につなげていくかも今後の課題となっている。

◎ 主な質疑

- ・公共交通の維持に要する市財政負担の考え方について
- ・停留所設定の考え方と各停留所の利用状況について
- ・鉄道の駅や市庁舎への移動に係る利用の割合について
- ・タクシー会社とバス会社との関係について
- ・利用料金と行政負担額の設定の考え方について
- ・利用者ニーズの分析と今後の事業展開の方向性について
- ・各種のデマンド交通システムの研究について

◎ 主な提供資料

- ・三条市の地域公共交通に関する取り組み
- ・三条市公共交通マップ

自転車市民共同利用システム

1 取り組みの目的及び経緯

富山市は、平成20年7月に国から「環境モデル都市」に選定され、地球温暖化防止に向けてCO₂排出量を大幅に削減するための「富山市環境モデル都市行動計画」を平成21年3月に策定した。同計画において、「公共交通の活性化」、「中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進」、「コンパクトなまちづくりと一体のエコ企業活動の推進」などの実現を目指し、行政・市民・事業者が一体となってCO₂排出量の削減に取り組むこととしている。具体的な施策として、LRT（次世代型路面電車システム）ネットワークの形成、低床型電気コミュニティバスの実証運行、自転車市民共同利用システムなどの取り組みを進めている。

特に過度な自動車依存の見直しが大きな焦点となっているため、自転車市民共同利用システム「アヴィレ」を平成22年3月から実施している。その内容はIT技術を駆使した自転車を利用・返却できるステーションを中心市街地の各所に配置し、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てCO₂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の強化を目指している。同システムは環境にやさしい自転車による新たな公共交通サービスとして非常に高い関心を集めており、近年ヨーロッパの都市を中心に急速に普及が進んでいるが、アジア地域での本格的な導入は富山市が初めてである。

2 富山市の地域特性

(1) 交通特性（高い自動車依存度と公共交通の衰退）

ア 世帯当たりの自家用車保有台数（※富山県）

1.72台／世帯 全国第2位（平成22年3月末現在）

イ 乗用車保有台数について、過去10年間で普通車は1.4倍（全国平均1.2倍）、軽自動車は7.4倍（全国平均5.9倍）に増加している。

ウ 交通手段分担率については、自動車分担率が中核都市圏の中で最も高く、全目的の7割以上、通勤目的の8割以上が自動車利用となっている。

エ 公共交通は過去20年間で利用者が大幅に減少（JR28パーセント減、私鉄44パーセント、路面電車42パーセント減、路線バス70パーセント減）し、路線バスの系統数は約4割減少した。

(2) 現状の課題

ア 車を自由に使えない市民にとっては、生活しづらいまちとなっている。

イ 都心の空洞化によって、都市全体の活力の低下と魅力の喪失が進んでいる。

ウ 市街地の外延化と低密度化の進行により、都市管理コストが増大している。

3 富山市自転車市民共同利用システム（愛称「アヴィレ」）の概要・特徴

(1) 概要

市内各所に設置された駐輪設備「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新しいレンタサイクルである。「貸し切り（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。



「アヴィレ」の自転車とステーション
（富山市ホームページより）

(2) 特徴

- ア 民間事業者による施設整備・運営
- イ 運営事業費の一部を、ステーション等に添加する広告収入により賄う。
- ウ 貸し出し・返却拠点となるステーション数が多い。
 - ・中心市街地に15ステーション、150台の自転車を配置
 - ・ステーションの配置間隔はおおむね300メートルで、原則歩道上に設置
 - ・公共交通の駅、停留所、大規模集客施設、ホテル等の近傍に設置
- エ 24時間利用可能で、任意のステーションでの貸し出し・返却が可能
- オ 端末機の操作による自動（無人）の貸し出し・返却方式

(3) 実施体制

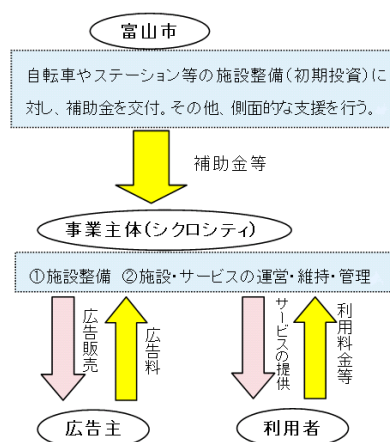
基本的には事業にかかわるすべての業務について、「シクロシティ株式会社」が主体となって実施し、富山市が補助金等の支援を行う。

ア シクロシティ社の主な業務内容

- (ア) 自転車やステーション等のハードウェアの開発、製造、設置工事
- (イ) 自転車等の清掃、メンテナンス
- (ウ) ステーション間の自転車移動業務
- (エ) 登録受付やコールセンターの運営 など

イ 富山市の支援内容

- (ア) 環境保全型地域づくり推進支援事業補助金（環境省）
補助率 10/10、補助金額 1億3,500万円、期間 3年間
対象事業 自転車及び駐輪設備等の初期投資
- (イ) 地域活性化・経済危機対策臨時交付金（内閣府）
交付金額 1,350万円
- (ウ) 富山市の補助金
補助金額 150万円
- (エ) 屋外広告物の掲出の許可、道路占用料（市道）の減免 など



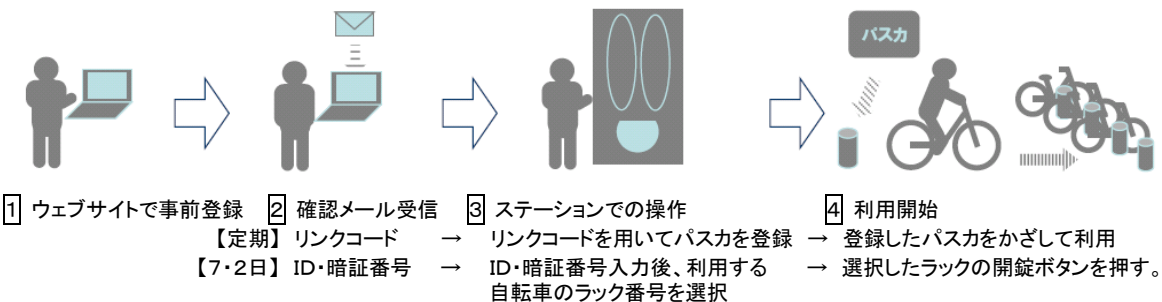
実施体制のイメージ図

4 「アヴィレ」のサービス内容等

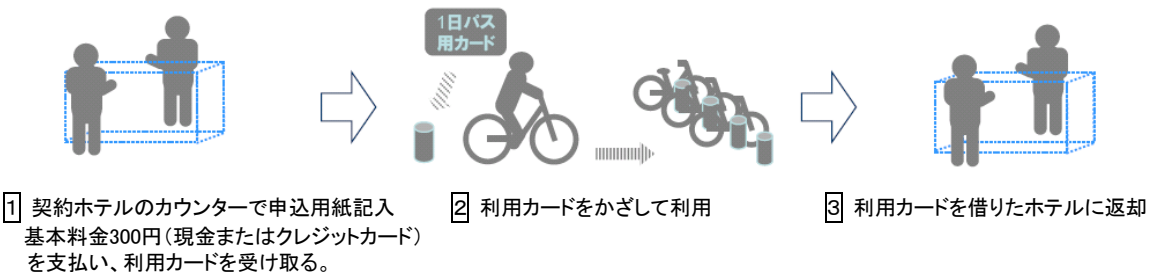
(1) 利用方法 ※富山市提供視察資料より編集

ア 「定期パス」「7日パス」「2日パス」利用の場合

●一般的な利用イメージ (①~③は初回利用時のみ必要)



イ 「1日パス」利用の場合



(2) 登録料金・利用料金 ※富山市提供視察資料より編集

《基本料金》

	登録料金	登録方法	決裁方法
定期パス	パスカ 500円/月	・ウェブサイト ・郵送	・クレジットカード ・口座引き落とし
	メンバーカード 700円/月		
7日パス	1,000円	・ウェブサイト	・クレジットカード
2日パス	500円		
1日パス	300円	・契約ホテルの カウンター	・現金 ・クレジットカード

《利用料金》

1回の利用時間	料金
最初の30分まで	無 料
31分~60分	200円
61分から30分ごと	500円

《団体割引》 ※法人等を対象とした定期パスの割引制度

人数	割引率	月額料金 (パスカの場合)
(通常の定期パス)	0%	500円
5~9人	5%	475円
10~19人	10%	450円
20~49人	15%	425円
50人以上	20%	400円

(3) 利用状況（平成22年4月～平成23年3月）

会員登録者数 968人、延べ利用回数 3万8,512回

一日平均利用回数 101.3回／日、平均利用時間 8.2分／回

5 取り組みの効果・成果

(1) 魅力ある都市景観を形成し、新たな富山の魅力になっている。

高いデザイン性、都市景観と調和したカラーの採用などによる効果

(2) CO₂排出量削減の効果があらわれている。

短距離・長距離のいずれも自動車利用の見直しにつながっている。

(3) 中心市街地活性化の効果があらわれている。

歩行者通行量の増加、放置自転車の回収台数の減少などの効果が見られる。

6 今後の課題

(1) 自転車走行環境の整備・向上を図ること。

(2) 利用システムの見直し・改善（登録方法の簡略化など）を検討すること。

(3) 利用者の増加に向けた取り組み（サービスのPR活動や地元商店街と連携したイベントの開催など）を強化すること。

(4) ステーションの移設や増設を検討すること。

(5) 交通事故対策、交通ルール・マナーの向上を図ること。

◎ 主な質疑

- ・自転車の利用形態、目的の内訳について
- ・通勤・通学の利用状況と駅前地域への自転車の集中度について
- ・観光目的の利用状況について
- ・交通ルール・マナー対策（講習等の実施）について
- ・駅前の放置自転車の実態について
- ・自転車専用道路の整備について
- ・毎年のランニングコストについて
- ・交通事故やシステムトラブルの際の対応について
- ・パーク・アンド・バスライドの取り組みについて
- ・自転車のメンテナンスや自転車移動用車両の扱いについて

◎ 主な提供資料

- ・富山市環境モデル都市行動計画（概要版）
- ・富山市環境モデル都市行動計画説明資料
- ・シクロシティ富山

〔最後に〕

以上、調査事項について資料等による説明、施設の視察、各委員の質疑によって判明したことを含め、視察の概要を記した。

なお、視察項目の設定に当たっては、前述のとおり本市における現在の行政課題等を念頭に行ったものである。

また、視察時間を有効に活用するため、事前に視察項目に関する資料を取り寄せ、本市事業との比較、検討を行った上で視察に臨んだ。

本委員会は、これらの成果を今後の委員会活動はもとより、市行政に反映させていくことを確認し、管外視察の結果報告とする。