

JR 釧網線 DMV 試験的営業運行

北海道＞網走市・小清水町



プロフィール

DMV（デュアル・モード・ビークル）は、鉄道とバスの双方を走ることができる車両である。JR 北海道が開発し、北海道の釧網線において試験的営業運行を行った。鉄道区間は約 11km、道路区間は約 25km であった。

人口：	42,045 人(網走市) 5,753 人(小清水町)	
面積：	470.92 km ² (網走市) 287.04 km ² (小清水町)	
人口密度：	89.28 人/km ² (網走市) 20.04 人/km ² (小清水町)	
運営主体：	JR 北海道、網走バス	
モード その他	ステイタス 実験	実施年 平成 19 年

効果

- ・ JR 北海道は平成 19 年 4 月～11 月と平成 20 年 4 月～11 月の土休日に、JR 釧網線浜小清水駅～藻琴駅間で DMV の試験的営業運行を行った。1,500 円の旅行業商品として販売し、利用者数は平成 19 年度は 3,059 人（平均乗車率 94.1%）、平成 20 年度は 2,030 人（平均乗車率 62.9%）であった。
- ・ DMV はマイクロバス車両を改造して作られており、従来の鉄道車両（気動車）と比較すると、車両費は 1/7、動力費は 1/4 であり、線路の維持管理費も車両が軽いため低減する。
- ・ DMV の鉄道とバスを直通できるメリットにより、地方の交通において乗継不便の解消が図られたり、釧網線における試験的営業運行のように、観光スポットを巡る乗り物として活用されたりすることが期待されている。

ここに注目！

- ・ DMV の技術的特長として、道路と線路の切り換え（モードチェンジ）がわずか 10 秒～15 秒であることが挙げられる。道路から線路へのモードチェンジは、線路に設置したガイドウェイにより、レールと車輪の位置合わせを行う。



出典：JR 北海道 DMV パンフレット

- ・ 他地域でも DMV への注目度は高く、岳南鉄道（静岡県）、南阿蘇鉄道（熊本県）、天竜浜名湖鉄道（静岡県）において実証運行が行われた。

もっと詳しく・・・

- ・ JR 北海道 HP <http://www.jrhokkaido.co.jp/>
- ・ 畑川綱毅「線路にバスを走らせろ」朝日新書
- ・ 永井昭夫「DMV とハイブリッド～JR 北海道の取り組み～」鉄道ファン、Vol. 48 568、pp. 66-67
- ・ 「JR 北海道の DMV が営業運行を開始」バスラマ、No. 102、pp. 12-17



出典：JR 北海道 HP

図 DMV運行区間

世田谷区貸自転車

東京都＞世田谷区



プロフィール

世田谷区のレンタサイクル事業は、放置自転車対策として始められたことがきっかけであるが、現在では、区内輸送機関の補完機能をも果たしている。一部のポートでは、借りた箇所以外への返却も可能な「コミュニティサイクル」となっている。

人口:	841,165 人
面積:	58.08 km ²
人口密度:	14,482.9 人/km ²
運営主体:	世田谷区

モード 自転車	ステイタス 運用	実施年 平成 6 年
------------	-------------	---------------

効果

- ・ 世田谷区のレンタサイクルポートは、平成 21 年 9 月現在、1 日に約 2,000 台の利用がある。区内では南北をつなぐ輸送機関が少なく、自転車が区民の移動手段の一つとして定着している。放置自転車対策としての効果もある。
- ・ 駐輪場の管理人として区のシルバー人材センターの会員が派遣されており、雇用対策にも貢献している。

ここに注目！

- 放置自転車対策として始められたレンタサイクル事業は、区内を南北につなぐ輸送機関の補完機能を果たすことにもなり、現在では、区民の移動手段の一つとして定着している。
- 小型ポート設置や、コミュニティサイクル（ポート間で貸出・返却場所を自由に設定可能）とレンタサイクル（貸出を受けたポートに返却）の両システム統一なども検討されている。

【背景】

- ・ 元々は、放置自転車対策として始められた事業であり、平成 6 年桜上水南自転車等駐車場の隣接地に、通勤・通学時、駅や事業所へ向かう人を対象とした単独のレンタサイクルポートを開設した。

【検討経緯】

- ・ 区全体の総合計画の中で、南北につなぐ輸送機関の補完機能としても位置付けられ、元の場所に返さなくてもよい「コミュニティ化」によるレンタサイクルが検討されることとなった。
- ・ 総合計画について、自転車等駐車場対策協議会へ諮問し社会実験を経て、事業が進められた。

【事業内容】

- ・ 世田谷区では、5 駅 6 ポートにおいて、区全体のレンタサイクルシステムが運営されている。
 - コミュニティサイクルポート「がやリン」（ポート間で貸出・返却場所を自由に設定可能）：桜上水南、経堂駅前、桜新町
 - レンタサイクルポート（貸出を受けたポートに返却）：三軒茶屋北・中央、成城北第 2
- ・ 駐輪場に併設された管理室には、指定管理方式により、管理人として世田谷区シルバー人材センターの会員が勤務している。

【サービス】

- ・ 利用できるのは区内在住・在勤・在学の人で、1回200円での利用の他、定期利用も可能となっている（1ヶ月2,000円、学生1,700円）。定期利用では、24時間入出庫可能である。

【財政負担】

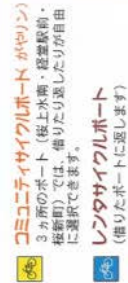
- ・ システム維持管理費として年間1千万円ほどを要する。また、古い自転車を新しく入れ替える費用も必要となり、区としては、年間1,500万円ほどの負担となっている。
- ・ 新たな入出庫ゲート設置には、3～4千万円の費用を要する（成城北第2の地下立体機械式の駐輪場は、約1億円）。

【知見・教訓】

- ・ 平均的に各箇所にサービスを提供するのではなく、需要のある箇所へ投資を集中するというスタンスが、成功要因の一つとなった。
- ・ 入札に応じ切れないため、個人自転車商への需要にはつながっていない。
- ・ 各自転車には、RFIDのICタグが取り付けられており、利用登録時に500円のデポジットで2,000円まで入金できるカードを購入して利用できる。確実に料金を回収できるとともに、返却されない自転車についてもリスト化できるなどの利点がある。
- ・ 利用者に継続的に興味を持ってもらうため、常に情報発信することが重要となっている。区では、毎年1回秋に、手渡しによるアンケート調査を実施している。
- ・ 同じ区間でも、方向により需要バランスの差がある。現状でも、15%ほどが元のポートに返却されていない。数週間毎に、トラックにより回収・配車を行っているが、ここ2年間でも1,000台ほどを輸送した。今後は、利用時間帯や方向に料金差をつけるなどをして、回収・配車を効率的に行うことも検討している。
- ・ 貸出を受けたポートに返却するレンタサイクルポートを改良して、ポート間で貸出・返却場所を自由に設定可能なコミュニティサイクル「がやリン」と統合する構想もある。ただし、道路を横断する架線の許可を受けることが難しく、今後、無線を使った通信システムの導入を検討する予定である。パリの「ヴェリブ」のように、20～30台規模の小型ポートを設置することも検討しているが、スペース確保が課題である。
- ・ 平成22年1月末より、1日300円の利用料金で、電動自転車を利用できるサービスを開始予定である（経堂駅前、桜上水南）。当初設置される電動自転車100台は、東京都からの補助金を活用して購入する。
- ・ 日ぎめ利用は区内在住・在勤・在学の人以外でも利用できるよう、条例で明文化している。

もっと詳しく…

- ・ 世田谷区ホームページ：<http://www.city.setagaya.tokyo.jp/030/d00005236.html>



がやリンカード
桜上水南・経堂駅前・
桜新町のポートで
ご利用いただけます。

図 レンタサイクルポートネットワークの現状

施設名称	桜上水南 レンタ サイクル ポート	三軒茶屋北 レンタ サイクル ポート	三軒茶屋中央 レンタ サイクル ポート	成城北第二 レンタ サイクル ポート	経堂駅前 レンタ サイクル ポート	桜新町レンタ サイクル ポート
最寄り駅	京王線	田園都市線	小田急線	小田急線	小田急線	田園都市線
開設時期	桜上水	三軒茶屋	成城学園前	経堂	経堂	桜新町
設置主体	平成6年3月	平成8年5月	平成10年3月	平成14年1月	平成19年3月	平成21年3月
所在地	世田谷区					
所有形態	桜上水4-18-13	太子堂2-16-1	三軒茶屋2-11先	成城6-14-10	経堂2-1-38先	桜新町2-7-15
管理運営方式・管理者	区有地	区有地	国道	区有地	小田急電鉄	私有地
管理方法	指定管理方式・(社)世田谷区シルバー人材センター					
管理台数	384	111	286	195	184	256
駐車方法	平置き	立体機械式 (地上)	平置き	立体機械式 (地下)	平置き	平置き
使用自転車	再生自転車	新車で入れて継 続使用	再生自転車	新車(平成19・ 20年度入替)	再生自転車	再生自転車
利用形態	定期・日					
利用方法	ポートにて利用申請、カード(がやリンはICカード、他は磁気カード)発行後利用					
利用料金 (円)	2000(ICカード発行時に500円の預かり金)					
利用者数 (人)	200(ICカード発行時に500円の預かり金)					
※平成20 年度実績	月	5,976	974	3,232	2,736	1,615
	日	9,746	1,873	7,032	1,945	11,451

出典：世田谷区資料

図 各レンタサイクルポートの概要

EST(環境的に持続可能な交通)モデル事業

東京都>荒川区



プロフィール

「環境交通のまち・あらかわ」の実現に向けて、国交省のESTモデル事業(平成19～21年度)を活用し、再開発地域(汐入地域)へのコミュニティバスの運行や区全体を対象としたカーシェアリングの導入支援、モビリティマネジメント等を総合的に展開している。

人口:	191,207 人
面積:	10.20 km ²
人口密度:	18,745.78 人/km ²
運営主体:	荒川区

モード その他	ステイタス 実験中	実施年 平成 19 年
------------	--------------	----------------

効果

- ・ 平成 20 年度、平成 21 年度の EST モデル事業での達成目標は、運輸部門における CO2 の排出量を対前年度比で 1%削減することとしている。
- ・ カーシェアリングは、民間事業者が運営しており、汐入地域に 2 箇所設置されている。汐入地域の利用状況をみると、利用時間が 1 時間程度のいわゆる「ちょい乗り」的な利用(例えば保育園への子ども送迎など)が多く、気軽に利用できる環境にやさしい交通手段として定着しつつある。
- ・ モビリティマネジメントは、参加者が交通エコライフについて考える機会を提供する内容となっており、区内のほぼ全戸を対象に配布し、約 500 名の方から回答が寄せられた。
- ・ 汐入地域へのコミュニティバス(平成 20 年 10 月 31 日から運行開始)は、当該地域を含む南千住駅東部を循環する路線の新設と、南千住駅西部の既設の循環路線の延伸によって、ネットワークが形成されており、バスの運行開始により南千住駅と周辺の公共施設へのアクセス性が向上した。
- ・ 環境交通の普及啓発としては、平成 19 年度に引き続き、「歩いて楽しいまちづくりワークショップ」、「環境交通イベント」、「小中学校における環境交通学習」などを開催した。(20 年度のワークショップは、対象地域を変えて開催し、環境交通の普及に向けた様々なアイデアや活発な意見が出された。)

ここに注目!

- ・ 区では、環境交通の普及を具体的に誘導するため、区民や区内に事業所を持つ事業者を対象に、カーシェアリングの会員となる場合の初期経費や、後付けのアイドリングストップ装置の購入に対する補助を行っている。(カーシェアリングの補助については、全国で初の試み)
- ・ 汐入地域のカーシェアリングは、マンション管理組合が事業者を誘致するとともに、マンションの駐車場を貸し出すなど、住民発意・主導型の取組となっている。
- ・ モビリティマネジメントの参加者の募集にあたっては、ほぼ区内全戸を対象に、ニュースレターを配布している。その際に、ニュースレターが多くの人の目にとまるよう、分かりやすいデザイン・レイアウトとするとともに、新聞(六大紙)の折込により配布した。

もっと詳しく・

- ・ 環境的に持続可能な交通(EST)ポータルサイト <http://www.estfukyu.jp/estdb37.html#1>

荒川自然公園入口
町屋駅
荒川自然公園
日光街道
つばき公園
町屋駅
花の木
都立荒川緑
子ども家庭支援センター
荒川四丁目
荒川図書館
荒川区役所
明治通り
荒川区役所
グリーンハイム 荒川
南千住図書館・荒川ふるさと文化館
南千住野球場
荒川総合スポーツセンター
千住間道西
荒川総合スポーツセンター
南千住五丁目
南千住図書館
南千住駅西口
JR南千住駅
コッ通り
日光街道
つばき公園
はなみずき保育園
わんぱく保育園
フロンティアシティ
汐入子ども園
第三中学校
都立汐入公園
汐入小学校
南千住第二幼稚園
産業技術高等専門学校
荒川キャンパス
曙光橋公園
汐入小学校
南千住東部区民事務所
けんちの苑
堀田川駅

「さくら」ルート
「汐入さくら」ルート
直通便のルート

[illegible]

336

横浜カーフリーデー

神奈川県＞横浜市



プロフィール

カーフリーデーは、クルマと地球環境・都市交通・都市文化・生活との関係を見直す目的で 1997 年にフランスで始まった取り組みであり、現在では世界 2,000 以上の都市が参加している。日本ではキャンペーンレベルだが、2009 年には 9 市において開催された。

人口:	3,579,628 人	
面積:	437.38 km ²	
人口密度:	8,184.3 人/km ²	
運営主体:	(カーフリーデージャパン承認行為) 横浜カーフリーデー実行委員会	
モード その他	ステイタス 運用	実施年: 2004 年

効果

- ・カーフリーデーは、「大気汚染の問題を認識する」「人や自転車の空間を優先する」「公共交通を推進し強化する」「地域の資産を再認識する」ことを狙いとした都市政策促進のためのプロジェクトで、人々のこれらの意識醸成に貢献している。
- ・1997 年にフランスで始まった取り組みは、現在では世界 2,000 都市以上が参加している。日本では、2004 年に横浜市、松本市、名古屋市の団体が参加して以来少しずつ増え始めており、2009 年は、市民団体主催を含め、9 市において開催された（横浜、さいたま、名古屋、福井、那覇、松本、高松、逗子、春日部）。

ここに注目！

- カーフリーデーは、地球環境問題と都市交通問題等を考える機会とし、その政策展開を目指すものとして、ヨーロッパにおいて始められた取り組みである。
- 日本でも 2009 年には 9 市において開催されたが、日本の特殊性として、運営主体の中心が市民団体でも参加可能としているが、資金や人員面などで取り組みを持続できるような仕組みづくりが課題となっている。一方、地方自治体としては、本格的な都市交通政策の展開に向けて参加する都市もあるが、イベントにとどまる傾向にある。

【事業内容】

- ・「カーフリーデー」は、1997 年にフランス、ラ・ロッシュェルで行われた「車のない日」が発端となり、車と都市・車と地球環境・車と都市文化を考える世界的なプロジェクトで、毎年 9 月 22 日の 1 日に行われる。具体的な実施内容として、以下のようなものがある。
 - 朝から夕方までの丸 1 日、自転車、公共交通と共にもっぱら歩行者のための都市空間を創出（普段は車に占拠されている都心部の特定地区内へのマイカー進入を規制）
 - マイカーに頼らなくても移動を制約されないシステムの導入（公共交通増便、駐車場とのシャトル便、相乗り促進、レンタル自転車設置など）
 - 環境と交通について考えるキャンペーンや展示会、講演会などの実施
 - 新しい交通政策のスタートの機会とすること
- ・「モビリティウィーク」は、カーフリーデーを発展させた欧州委員会（環境総局）によるプロジェクトで、カーフリーデーの前後一週間に、都市交通を考える交通週間として位置づけられ、2002 年から実施されている。今では、カーフリーデーはモビリティウィークの中心イベントとして位置付けられている。毎年決められるテーマに従って、公共交通機関・自転車・生活道路・緑の道・健康等を考える催しが日替わりで行われる。

- ・ 横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィークでは、以下のような様々な企画が行われた。
 - ソフトカーの展示（最高速度を時速30kmに固定、欧州ゾーン30など）
 - CO2問題、喘息などの原因となる微粒子状物質（PM2.5）問題解決のためのエコカー展示
 - 世界の環境先進都市に走るLRTのパネル展示
 - 人力自転車発電によるミニ電車、ハンドサイクル・多用途自転車の試乗
 - ボーイスカウトによる親子野外遊び体験
 - ホタル生息地保護活動、ソーラークッカー紹介・ストップ温暖化活動紹介
 - 市水道局による水源保護キャンペーン
 - 不要になったおもちゃの交換会、フリーマーケット
 - 大道芸・ダンス・ミュージック・詩吟などのパフォーマンス

【検討経緯】

- ・ 横浜カーフリーデーは、日本へは、都市にLRTを走らせる会の運営メンバーが、カーフリーデー・ジャパンのヨーロッパ視察の際に、カーフリーデーの取り組みも併せて視察したことがきっかけとなって、導入に至ることとなった。

【知見・教訓】

- ・ 横浜では、一部の道路開放箇所が商店街の近くであったりバス路線を横切ったりするため、開催に反対する関係主体もあったが、事務局担当者の粘り強い交渉と、地元警察署の理解により、実現することができた。

【財政負担】

- ・ ヨーロッパでは、都市政策、環境政策が目的のため、行政の都市政策の一環として行われているが、横浜では、市民団体が運営主体となっているため、資金や人員面などで、取り組みを継続的に進められる仕組みづくりが課題である。

もっと詳しく…

- ・ ヨーロッパモビリティウィーク & カーフリーデー日本公式サイト：
 - <http://www.cfdjapan.org/>
 - <http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan>
- ・ 横浜カーフリーデーホームページ：<http://ycfd.org/>
- ・ 横浜カーフリーデー実行委員会実行委員長 大内えりか「まちづくりと横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィーク」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集2009（第4回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」）、pp. 109-110
- ・ 人と環境にやさしい交通をめざす協議会 小田部明人「横浜市の都市交通施策と地元市民団体の動き」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集2009（第4回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」）、pp. 139-140
- ・ 横浜カーフリーデー実行委員会事務局長 中村利恵「横浜カーフリーデー2008 & モビリティウィークについて」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集（第3回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」）、pp. 147-148

Yokohama Car Free Day & Mobility Week

歩けば街が見えてくる。
クルマを置いて街に出よう。

カーフリーデーとはクルマを使わない日のこと。
9月22日はマイカーを置いて、電車やバス、
自転車を使ってあるいはのんびり歩いて
街にくり出しましょう！わたしたちのこと、
街のこと、そして地球のことを
見つめ直してみませんか。

**横浜
カーフリーデー
2009
&
モビリティウィーク**

9月22日(火・休)
11:00～16:00(大雨中止)
日本大通り+横浜公園(一部)

●主催：横浜カーフリーデー実行委員会
●後援：横浜市、神奈川県、横浜市公安局、相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株)、横浜高速鉄道(株)、横浜市中区役所、フランス大使館、(財)横浜市芸術文化振興財団、(財)横浜開港150周年協会、(社)横浜商工会議所、(社)横浜青年会議所、(株)神奈川県報社、(株)テレビ神奈川・tvk、(財)日本自転車普及協会
●協賛：(株)青葉宅建、(株)アンジェロセック、伊勢佐木1-2丁目地区商店街、(店)伊勢佐木町商店街、(株)大川印刷、オリックス自動車(株)、かながわ環境市民ネットワーク、神奈川交通分臨、環境自治体会議、(有)横浜、(株)サカタのタネ、住友生命保険相互会社横浜支社、芸術事業デザイン工房(株)、野毛地区まちづくり会、馬車道商店街協同組合、(特)インタープレス、横浜カ・レイロケラニ、プラススタジオ、横浜シアターネットワーク、TAEZi、NPO法人横浜にLRTを走らせる会
●問合せ：info@ycfd.org 090-3801-6142

<http://ycfd.org/> ●横浜カーフリーデー公式サイト
<http://www.cfdjapan.org/> ●カーフリーデージャパン公式サイト

2009 Yokohama Car Free Day Map

みなとみらい線「日本大通駅」徒歩1分
JR、市営地下鉄ブルーライン「関内」駅徒歩4分
低炭素社会へ向けて、公共交通でのご来場をお願いいたします。

出典：横浜カーフリーデー実行委員会

図 横浜カーフリーデー2009&モビリティウィークパンフレット(表面)



横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィーク

ヨーロッパでは、毎年9月16～22日に「ヨーロッパモビリティウィーク」という社会的なイベントが行われています。カーフリーデーを発展させた、EU委員会・環境総局のプロジェクトです。カーフリーデーはその中心となる催しで、街の中心部において1日マイカーを使わない地区を創り出し、車のない都市空間を体験します。街では車に頼らなくても日常生活には支障がないことを実感してもらい、社会啓発するものです。

2009年EUモビリティウィークのテーマは「Improving city climates - 都市の気候改善」です。

横浜カーフリーデーは市民を中心に展開して今年で6年目となります。「歩けば街が見えてくる。クルマを置いて街に出よう。」をテーマに都市交通から環境問題、都市生活、街のにぎわい、楽しさ、文化や伝統を大切にする社会をつくらんと取り組んできました。カーフリーデーをきっかけに一人一人が何か感じていただけたらと思っています。

9月22日はクルマを置いて電車、バス、自転車、徒歩では是非お越しください。

横浜カーフリーデー 2009 同時開催!

●横浜の交通を考えるシンポジウム

～モビリティマネジメントについて～

【基調講演】藤井 聡氏（京都大学大学院工学研究科教授）

日時：9月22日（火・休）14:00～17:00

会場：横浜文化センター6階

参加費：無料 定員200名（満席になり次第、受付終了）

主催：横浜市都市整備局

問合せ：横浜市 都市整備局 都市交通課

電話：045-671-4128 FAX：045-663-3415

<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/toshiko/>

主催：横浜市都市整備局

参加費：無料

モビリティウィーク 関連イベント

●第4回黒船物見遊山商街（あきないまち）ウォークラリー

ヒルサイド、ベイサイド、きぶんの3つコースを歩きます。

開催日：9月6日（日）

主催：黒船物見遊山実行委員会

問合せ：横浜市保土ヶ谷区岩井町21 桑名屋内

045-331-0233（電話、ファックス共）

<http://kurofune150.jugem.jp>

●横浜カーフリーデー2009 in 川崎会場

講演会「美しい地球を子供たちに」

日時：9月24日（木）14:00～16:30

会場：ミュージアム川崎シンフォニーホール 市民交流室

講師：高木善之氏（NPO法人ネットワーク「地球村」代表）

参加費：500円 託児費：300円

主催：川崎市地域女性連絡協議会 共催：川崎市教育委員会

後援：川崎市

連絡先 kawajyo@web-k.jp



9月22日（火・休）
11:00～16:00（大雨中止）

●歩行者によるパレード 12:30～

日本大通り横浜公園側から港郵便交差点までを往復します。

一緒に歩いてみませんか。

●クイズラリー 11:00～15:30

日本大通り、横浜公園会場にてクイズラリーをします。当日配布のチラシに答えを書いて本部まで持参ください。かえっこポイントやすてきなプレゼントがもらえるよ!

第1会場 日本大通り

本部、横浜カーフリーデー2009モビリティウィークのパネル展示／世界各国の自転車情報紹介／ミュージック・パフォーマンスライブ／ハンドサイクル・多用途自転車試乗会／自転車による浄水システムの紹介／自転車安全教育／自転車アンケート／人力自転車発電によるミニチュア電車試乗（エコ電）／他

第2会場 横浜公園（一部）

かえっこバザール／燃料電池車展示（横浜市）／電気自動車展示（神奈川県）／ソフトカー紹介／オリックスカーシェアリングの展示／ドライブレコーダーのデモンストレーション／ボイスカウトによる親子の遊べるスペース／クルマ社会を問い直す会によるパネル展示／世界のLRT／パネル展示／横浜の公共交通活性化をめざす会／パネル展示／鶴屋ソーラークッカーのデモ・販売／生活クラブのジュース販売／「はまっ子どうし」はまびょうゲーム・販売／上州焼きまんじゅう販売／フリーマーケット／ストンプ温暖化大宣言／他

かえっこバザール in カーフリーデー

9/22（火・休）12:00～15:30

オークション 14:00～15:00

家の中で眠っている「おもちゃ」、最近使わなくなったゲームや本などをお子様と共に会場にお持ちください。お子様が夢中になるプログラムで、環境や情報教育を楽しく学んでいただきます。お子様の記憶にいつまでも残るような体験を秋の休日にぜひさせてあげていただきたいと思ひます。



●横浜カーフリーデー実行委員会 参加団体：エコネットよこはま、オリックス自動車（株）、（株）オルビットプラン、NPO法人神奈川環境技術研究会、かながわ環境市民ネットワーク、NPO法人かながわ環境教育研究会、神奈川交通労協、川崎市地域女性連絡協議会、環境NGOエコ・クリエイティブ・クラブ、環境自治体協議会、グリーンマップ横浜、クルマ社会を問い直す会、黒船物見遊山実行委員会、持続可能な地域交通を考える会、全国交通安全協議会の会、NPO法人全国鉄道利用研究会、ジャパン クッキング サービス（株）、ソーラークッキング友の会横浜ジャパン、武松事業デザイン工房（株）、千葉商科大学まちづくりプロジェクト、チーム・CO-DO30、TEAM HERNET、鶴見川を再発見する会、都電研研究会、（社）日本経済学院品川会館品川支部、日本ボイスカウト 神奈川連盟、株式会社ライトレール、ラプアース横浜、リサイクル運動市民の会神奈川本部、NPO法人読者電報と大森の未来を考える会、横浜力・レイロケラニ フラスタジオ、横浜シティアートネットワーク／TAEZ、横浜市資源循環局、横浜市水道局、横浜市地球温暖化対策事業本部、横浜ビール、NPO法人横浜にLRTを走らせる会、横浜の公共交通活性化をめざす会、横浜みなみ生活クラブ生活協同組合

●横浜カーフリーデー公式サイト

●インターネットラジオ「カーフリーデーサポーターズ」

<http://ycfd.org/>

●カーフリーデージャパン公式サイト

<http://www.cfdjapan.org/>

出典：横浜カーフリーデー実行委員会

図 横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィークパンフレット（裏面）

カーシェアリング

神奈川県＞大和市



プロフィール

国内カーシェアリングの先駆的事例として、カーシェアリング会社と地元NPOが協力して、神奈川県大和市内の中央林間駅周辺でカーシェアリングの加入促進の取組みを実施した。

人口:	221,220 人
面積:	27.06 km ²
人口密度:	8,175.17 人/km ²
運営主体:	オリックス自動車株式会社

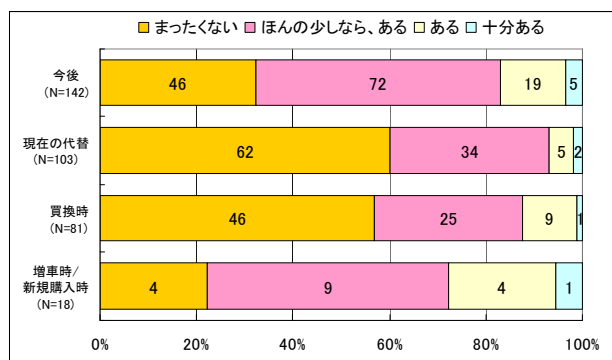
モード	ステイタス	実施年
カーシェアリング	運用	平成 11 年

効果

- ・新しい自動車保有・利用形態として、クルマを複数の人数で共有する「カーシェアリング」は個人の自動車保有に関する費用を低減するメリットに加え、環境問題や渋滞対策等の社会的メリット等様々な効果が期待されている。
- ・カーシェアリングは、単位距離・単位時間で料金が加算されるので、できるだけクルマ利用を減らそうとするインセンティブが働くと考えられている。またカーシェアリングでは移動するに際し「車を使うべきか」を利用の度に判断することになるため、「ただ、何も考えずに、外出する時はいつもクルマを使う」というような「習慣」は形成されにくいと考えられている。

ここに注目！

- ・2007 年 12 月、神奈川県大和市中央林間駅の東西両側に各 2 台、計 4 台のカーシェアリング用車両が設置された。西側に設置されたカーシェアリング駐車場から約 300m 以内の居住者を対象として、アンケート調査によるコミュニケーション・プログラム（「ワンショット TFP」）を 2008 年 5 月末に実施した。
- ・カーシェアリングの効果に関する動機付け冊子をアンケートとともに配布し自動車購入に関わる計 4 時点における加入可能性を尋ねたところ、「現在のクルマ」や「買換のクルマ」の代替としてよりも、「増車」や「新規購入」の代替として、カーシェアリングに加入する可能性の割合が高いことが考えられる。



各時点におけるカーシェアリング加入可能性 回答結果
出典) 太田裕之、渡邊敦、高山光正、藤井聡「中央林間駅におけるカーシェアリング加入促進 TFP プロジェクト報告」

もっと詳しく...

- ・オリックスカーシェアリング「プチレンタ」HP <http://www.orix-carsharing.com/business.html>
- ・藤井聡、太田裕之「交通計画としてのカーシェアリング普及政策について」、第 3 回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」in 横浜
- ・太田裕之、渡邊敦、高山光正、藤井聡「中央林間駅におけるカーシェアリング加入促進 TFP プロジェクト報告」、第 3 回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」in 横浜

カーシェアリング

スイス>チューリッヒ市 他



プロフィール

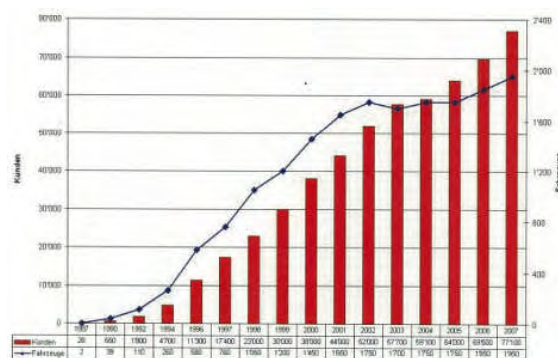
欧州におけるカーシェアリングの歴史が最も古いスイスでは、組合で車を購入し、車のメンテナンスや管理に責任を持つ共同組織が1980年代には存在していた。淘汰の末に、環境政策を推し進める行政と結びついて1997年、モビリティ社へと一本化された。

人口: 347,517 人
面積: 88 km²
人口密度: 3949.06 人/km²
運営主体: モビリティ社

モード カーシェア リング	ステータス 運用	実施年 昭和 62 (1987)年

効果

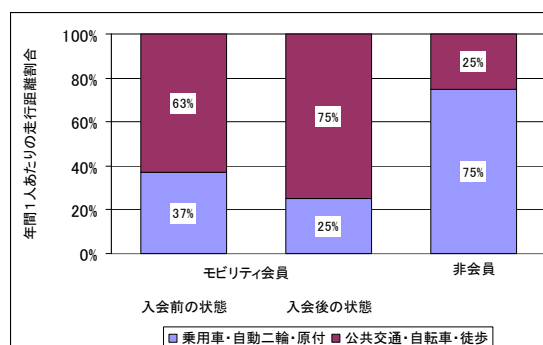
- ・ スイス国内全体のカーシェアリング会員数は年々増加しており、2007年にはモビリティ社の会員数は77,100人となっている。車両数は1,950台である。
- ・ モビリティ社はチューリッヒ交通局との合併企業Rail link社を保有しており、8,000人の会員を保有する。(2004年1月時点、写真の車両はRail link社のもの)



スイスのカーシェアリングの会員数と車両数の推移

ここに注目！

- ・ スイス国内全体の83%を占める個人会員の場合には、主として休日の利用が多く、荷物輸送と大量の買物に使われている。法人会員は、車を業務目的の移動に使うほか、休日の大量の買物にも利用する。カーシェアリングが休假日のドライブ、日常的な買物、通勤には余り使われない傾向がある。
- ・ スイス連邦鉄道(SBB)やチューリッヒ交通局等との連携により、駅を拠点としたカーシェアリングのサービスが拡大している。
- ・ アンケート調査によると、右図に示すように、カーシェアリングの会員は入会后、公共交通・自転車・徒歩の利用が増え、乗用車等の利用が減っている。もともと環境にやさしい交通利用をしていた人が、カーシェアリングへの入会でますますその傾向を高めることが示されている。



モビリティ正規会員と非会員の移動距離

もっと詳しく...

- ・ Line Jussiant「モビリティの結合とカー・シェアリング」Public Transport International (日本語版)、06/2002、pp. 8
- ・ 「カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討 報告書」交通エコロジー・モビリティ財団、平成18年3月 <http://www.ecomo.or.jp/index.html>

富山市内電車・環状線化計画

富山県＞富山市

	プロフィール		人口:	421,239 人
	富山駅周辺と中心商店街の連携強化、都心の回遊性強化、路面電車ネットワークの形成を目的として、既存市内軌道の一部を延伸し環状線化を図るもので、全国初の下分方式により、市が軌道施設の整備を行う。平成 21 年度末開業を目的に事業に着手している。		面積:	1,241.85 km ²
			人口密度:	339.20 人/km ²
			運営主体: 富山市	
	モード	ステイタス	実施年	
	軌道	計画	平成 21 年度 予定	

効果

- ・ 新幹線の開業、連続立体交差事業等により、富山駅周辺地区は、拠点性と中心性が今後大きく向上する。一方、平和通り周辺地区（富山駅周辺地区から 1.3km 程度離れている）では、複数の再開発事業が進められようとしている。市内電車の環状線化は、この 2 つの都心核のアクセス強化により、それぞれの事業効果を相互に波及させ、都心地区全体の活性化を促進させることが期待されている。
- ・ また、富山市都心地区は、436ha と面積が広く、居住、商業、業務、文化、交流等の諸施設への回遊を歩行のみで行うことは困難であったことから、わかりやすく、身近で利用しやすい路面電車の環状運行により、回遊性を向上させ、車がなくても便利で暮らしやすい都心地区を実現し、都心地区全体の魅力向上を図ることが期待されている。
- ・ さらに、富山駅周辺の鉄道高架に合わせて南北路面電車の接続が計画されており、将来の路面電車ネットワークが利便性の高い運行系統が実現できるようその準備として軌道整備を行う意義もある。

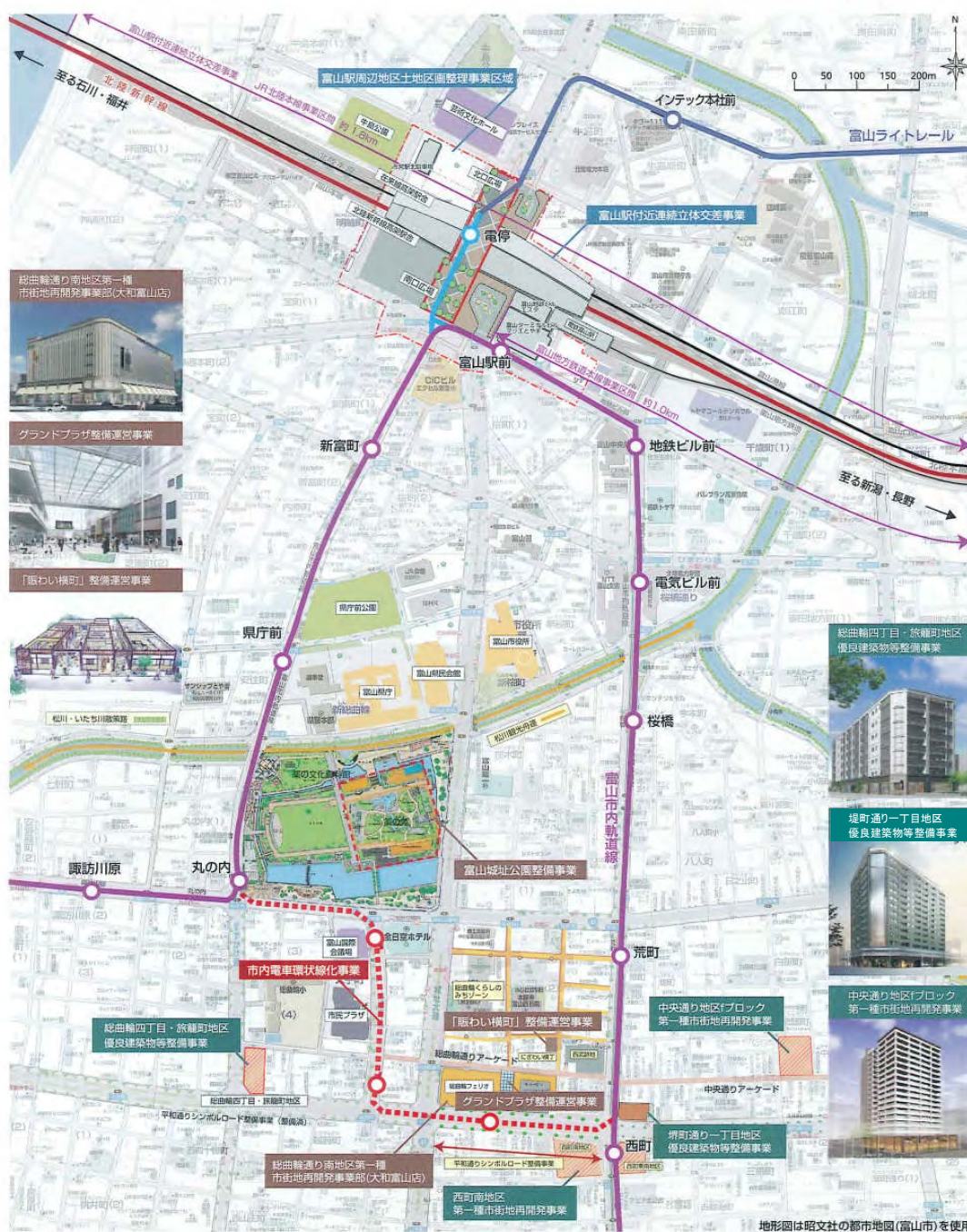
ここに注目！

- ・ 富山市は、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を、まちづくりの基本方針としており、富山ライトレールの開業や JR 高山本線の活性化社会実験等の公共交通活性化に取り組んでいる。これらに続く市内電車環状線化は、公共交通と中心市街地の活性化のための重要なプロジェクトである。
- ・ 環状線化のための延伸ルートは、旧路面電車ルート（昭和 48 年 3 月 31 日廃止）を復活させる案と、大手町ルート案の 2 ルートが検討され、最終的には交流施設へのアクセス性に優れ、周辺との一体的な整備により、魅力ある都市空間の創出が可能な大手町ルートが選択された。
- ・ 事業は、全国初の下分方式（公設民営）で行われることとなった。富山市は軌道整備事業者として線路、電気設備、信号設備などの施設を建設、保有するとともに車両も購入、保有し、富山地方鉄道(株)が軌道運送事業者として富山市から施設等を借り受けて運行する。
- ・ 軌道は単線（将来の複線化を考慮）とし、3 つの電停を整備する。軌道を敷設する道路空間では、シンボルロード化を一体的に行い、大手モールでは、トランジットモールをイメージさせる景観デザインを実施する。また、環状線系統は左回りのみの運転とし、運行間隔は 10～15 分程度を予定している。

もっと詳しく・・・

- ・ 富山市交通政策課 <http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/>
- ・ 富山市路面電車推進室 <http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/romen>

本市の中心市街地は、富山県中部地域の商圏、通勤圏の中心であり、その投資波及効果は市内全域の活力向上につながります。このことから、中心市街地では、環状線化事業等による公共交通の利便性向上、市街地再開発等による賑わいの創出や居住の推進を一体的に進め、魅力と活力のある中心市街地の形成に取り組みます。



出典：富山市「市内電車環状線化事業の概要」平成19年11月

貸自転車「ヴェリブ」

フランス>パリ市



プロフィール

パリ市では、市内に多数の貸自転車ステーションを設置し、コミュニティサイクルシステム「ヴェリブ」を交通政策の一環として2007年7月より実施している。

人口： 2,125,017 人

面積： 105 km²

人口密度： 20,238.26 人/km²

運営主体： パリ市、
JC Decaux 社

モード
バス

ステータス
運用

実施年
平成16年

効果

- ・ ヴェリブが導入された当初、パリ市は6ヶ月間で20万台が利用されると予測していたが、現実にはサービス開始後2ヶ月弱で貸出数が400万台を超えた。
- ・ 導入後、22ヶ月の実績は以下の通りである。
 - 利用数：5,000万回、年間契約の数は17万、1日利用数は6.5万回から10万回
 - 平均利用時間22分、1日1台8回転、年間契約者のうちパリ市内在住は84%
 - 自動車から自転車にシフトしたと仮定して26,000トンのCO₂削減効果、盗難8,000台、破壊16,000台
- ・ サービス開始後約8ヶ月時点でのアンケート調査によると、利用者の84%は、ヴェリブをバスや地下鉄といった既存公共交通機関の補完的手段として捉えている。また利用者の20%は、自家用車の利用回数が減ったと回答している。このようにヴェリブは公共交通の利用促進と自家用車利用の削減による温暖化防止と大気汚染の改善という目的に寄与している。
- ・ ヴェリブの運営は、大手広告企業のJC Decaux社が行っており、納税者負担がゼロである。

ここに注目！

- 事業主体である広告会社が、貸し自転車の賃料と広告収入により事業費を回収することで、パリ市の財政負担はゼロ。
- 短時間貸出しの利用料金を低く設定（30分以内は無料）することで、当初予想を大幅に超える利用者数を実現。
- 環境保護と交通渋滞緩和策の取組みの一環として、導入後22ヶ月で、26,000トンのCO₂削減効果を発揮。

【背景】

- ・ パリ市では、環境保護と交通渋滞緩和策の取組みとして、バス・タクシー専用レーンの設置、カーシェアリング、約70年ぶりとなる路面電車の復活、夜行バスの都心から郊外への運行、タクシーの台数増加、自転車専用レーンの拡大など、数々の政策を実施してきた。ヴェリブもそのような取組みの一環である。

【サービス】

- ・ 利用に当たっては、利用者登録を行い、利用パスを購入した上で、ステーションにてヴェリブ自転車の貸出・返却をセルフで行う。利用時間は24時間、年中無休であり、借り出した自転車は、他のステーションに返却することも可能である。

- ・ 利用料は、1日が1ユーロ、一週間で5ユーロ、年間で29ユーロである。クレジットカードによる支払いとなっており、最初に借りる時に、保証金として150ユーロが必要である。
- ・ ただし、30分以内に返せば無料であり、ステーションを渡り歩いて借り受け、返却を繰り返す例も多い。
- ・ ヴェリブ導入の目的が、市民の足としての短距離移動を想定しているため、短時間貸出での利用料金を低くするよう設定されている。

【財政負担】

- ・ この事業においては、パリ市が事業主体のJC Decaux 社（広告会社）に貸し自転車のステーションを設置させ、貸し自転車の賃料と広告収入により、事業費を回収させることになっている。したがって、パリ市の財政負担はゼロである。
- ・ 事前の調査に基づき、契約では、自転車の台数を20,600台、ステーションの数を1,451ヶ所とされた。また、広告施設については、2平方メートルの路上広告施設が1,200基、8平方メートルの路上広告施設が400基の設置が許可されている。
- ・ 契約期間は10年である。



ヴェリブの端末ポストと待機自転車

もっと詳しく…

- ・ パリ市 Velib公式 HP <http://www.velib.paris.fr/>
- ・ JC Decaux 社 HP http://www.jcdecaux.com/content/jcdecaux_en/accueil/
- ・ 萩原隆子「パリにおける環境に配慮した新しい公共交通 Velib 」運輸と経済、2008年11月号