

総務委員会は7月17日・18日と新潟県を訪問し、17日には三条市の「防災減災の取り組み」について視察を行なった。

新潟県は日本海と険しい山に挟まれているため、信濃川の恵を受けた平地を中心に栄えた歴史があるが、その反面、幾多にも水災害に見舞われており、信濃川を克服することで発展してきた。

○三条市の防災対策

視察先の三条市は、信濃川と合流する五十嵐川の氾濫により、過去に2度の大規模水害を経験している。

平成16年、停滞した梅雨前線の影響で当時の観測史上最高の降雨（491mm）を観測し、市内を流れる五十嵐川の堤防が決壊。

これにより死者9名、重傷者1名、住宅全壊1棟、半壊5,281棟の被害を被った。

また平成23年には、またもや梅雨前線が停滞したため降り始めからの降雨量が959mmと観測史上最大の降雨を更新し、堤防の決壊に合わせ山岳地帯の土砂災害により広範囲にわたる被害が発生。死者1名、軽症者2名、住宅全壊10棟、半壊400棟の被害となった。

三条市は過去の災害を教訓に災害対策本部活動を明確化し、災害時対応マニュアルの策定・運営・見直しを行っている。

過去の水害を忘れない

今回、研修先とした「三条防災ステーション」には 防水学習館が併設されており、過去2度の水害を教訓として、水害の疑似体験などを通して市民の防災意識の向上を図っている。

水害の記録パネルだけではなく、実際の水害時の水深や、車が水没した際のドアにかかる水圧の大きさを実感できる体験型の展示は、子どもたちにも興味を持ってもらえるに違いない。こういった施設があることで、過去の経験を風

化させず語り継がれていくことは大きな意義があると思う。

当市には防災ステーションの施設は無いが、歴史民俗資料館の一部にでも、過去の水害の記憶を風化させない何かがあっても良いかもしれない。

避難に重点を置いた施策

行政としての防災対策は必然であるが、三条市の取り組みで特筆すべきは、水害が発生した時に市民が安全に避難することにも重点を置いている点である。一般的に防災・減災対策と言うと、危険個所の補強・改修を行い如何に被害を最小限に抑えるかが焦点になるが、三条市の取り組みは市民の災害意識を高めることにより、「自助」の意識改革を行っている点である。

日常の啓発により、災害時に「自分の身の安全は自分で確保する」ことを市民に理解させている。

これは、一見、行政の怠慢に思えるかもしれないが、災害時に「公助」が機能するまでには相当な時間が必要なので、災害直後は「自助・共助」が非常に大切であり、被災者を最小限に抑えるには、最も効果的な施策であると思う。

三条市の防災ガイドブックにはハザードマップに加え、「逃げどきマップ」なるものがあり、どのタイミングになれば自主避難が必要かを明確にしている。

そして、どの地域の逃げどきマップにも、「ご自身の判断で行動してください」と但し書きがある。

平成 16 年の水害時より平成 23 年の水害の方が大規模なものであったにもかかわらず被災者が少なかったのは、市民が自己判断で避難することが出来たからである。近年では自治会ごとに自主避難計画を策定し、更なる避難意識の向上を図っている

行政で避難勧告を発令しても、実際に避難した数は 3 割もいなかったという実例もあり、被災者を無くすには市民に避難意識を高めることが非常に重要であると認識が変わった。龍ヶ崎市も市民の避難意識を高める啓発が必要ではないだろうか。

広域的な災害時の相互応援協定

三条市と当市は本年4月16日に災害時における相互応援協定を結んでおり、災害が発生した時にお互いに助け合うことを取り決めた。

共に気象予報士の派遣を自治体に迎え入れ豪雨災害の対策に役立てており、今後も互いに情報交換する事で、防災のスキルが高まっていくことを期待したい。

○新潟市のスマートウェルネスシティ

翌18日は新潟市を訪問し、少子高齢化・人口減少問題に取り組む事例を視察した。スマートウェルネスシティとはSmart（賢明・快適・エコ・美しい）Wellness（健康+幸せ・生きがい・安心）City（まちづくり）との意味で、高齢化や人口減少が進んでも地域住民が「健康で幸せ」である「まち」を創っていこうとする試みであり、内閣府の総合特区に指定されている。

この理念に賛同した地方自治体が、平成21年から健幸なまちづくりをめざす「Smart Wellness City 首長研究会」を発足し、平成30年現在で74区市町が参加している。当市もその一員である。

マイカー文化からの脱却

高度成長期以降、日本では交通インフラの整備、自家用車の普及により人々の行動範囲が広がった。多少駅から離れていても、自家用車での移動が通勤・通学の助けとなり、歩いて行ける商店よりも車が駐車できる大型店舗に買い物に行くようになった。すなわち、マイカーが文化になったのである。

しかし、高齢化社会を迎えた今日、マイカーによる生活習慣に無理が生じている。高齢者ドライバーによる交通事故は後を絶たない。

新潟市では急速な高齢化率が進み、2035年には65歳以上の人口が32%を超える予想となっており、しかも、その7割がマイカーでの移動を日常的に行っている。この社会問題をウェルネスシティ構想では公共交通インフラの整備（BRTバス・ラピット・トランジット）により解消しようと試みている。

人は行動範囲に制限を受けるとストレスを感じるので、きめ細かなバス路線により、マイカーによる生活習慣からバスや自転車による生活習慣に変革させようとするものである。

BRT を体験

実際に新潟駅から新潟市役所まで4～5kmの移動をバス移動で体験してみたが、確かに利用客も多く、バス停も待合も洒落た感じであった。

バスに乗って目を引いたのが、乗客のほとんどがパスカードを持っており、現金での乗車が無かった事である。

後で解ったことであるが、これもスマートウェルネスシティ構想の一環で、バスを市民に親しみ易くするための施策の一環であると教えられた。

健康づくり・エコ活動とウェルネスシティ構想

バスに乗った際、乗客が利用していたパスカードは「りゅーとカード」と言い、BRT 整備に合わせてバスで利用できるパスカードを製作したものである。パスカードは乗車の際、小銭を用意しなくとも良いのでとても便利であり、広く普及している。

スマートウェルネスシティ構想は、このパスカードにポイント制度をもたせ、日頃の健康づくりの活動やエコ活動の参加者にポイントが貰える様にしている。「りゅーとカード」の普及率がどれくらいなのかは分からなかったが、行き帰りのバスで見た限りでは殆どの人が利用していた。

今回は、スマートウェルネスシティ構想における運動支援事業（ウォーキングチャレンジ）の成果は確認できなかったが、健康な高齢者の統計が取れるまでには数年は必要なので 今後の様々な施策を見守りたい。