

平成30年度 文京区議会建設委員会視察報告書

1 視察日程

平成30年7月11日(水)・12日(木)

2 視察先及び目的

(1) 広島県福山市

「自転車利用促進プランの取組」に関する調査・研究

(2) 熊本県熊本市

「熊本地震における道路・橋梁被害と復旧状況」に関する調査・研究

3 視察参加者

委員長 田中 としかね

副委員長 若 井 宣 一

委 員 藤 原 美佐子

委 員 高 山 泰 三

委 員 名 取 顕 一

委 員 宮 崎 文 雄

委 員 板 倉 美千代

委 員 市村 やすとし

同 行 橋 本 万多良 (道路課長)

随 行 福 田 洋 司 (区議会事務局議事調査主査)

【1日目】 7月11日（水）

広島県 福山市

■市の概要

人 口 469,927人 （平成30年6月30日現在）

世帯数 208,052世帯 （平成30年6月30日現在）

面 積 518.14 km²

概 要 福山市は、広島県の東端に位置し、福山藩の城下町として栄えた県内第2の都市である。大規模製鉄所の立地を契機に臨海工業都市として発展した。製造業の集積度が高く、重工業と地場産業が共存したモザイク型企業地帯を形成している。バラが咲き誇る「バラのまち」としても知られている。

また、江戸時代に備後国福山藩邸が文京区にあったことを契機として、本年3月20日、「各種施策及び事業の相互協力に関する協定」を文京区と締結した。



福山市役所にて

「自転車利用促進プランの取組」

(福山市役所庁舎内で説明後、実地見学)

1 説明者

建設局都市部都市交通課 課長 住吉 孝氏

建設局土木部福山道路・幹線道路課 課長 建内宏一氏



住吉 孝氏



建内宏一氏

2 自転車利用促進プラン作成の背景と目的

自転車は身近で手軽な移動手段であり、しかも、クリーンで機動力があり、健康的・経済的な乗り物であるといえる。自転車の活用は、まちづくりにおける大きな可能性を秘めている。路上放置等により生じる様々な問題を解消しつつ、自転車の利用環境を整備し、人・まちにやさしい自転車利用を推進し、歩行者や自転車の安心・安全を確保することを目的とする。

3 位置付け

上位計画である福山市都市マスタープランや福山都市圏交通円滑化総合計画等に合わせて、プランを策定した。

また、自転車活用推進法の制定に伴い、今後、自転車活用推進計画の策定をにらみながら、自転車利用促進プランを更新していく必要がある。

4 現状と課題

(1) 現状の把握

温暖で雨が少なく、福山駅を中心とした市街地も平野部に位置するという、自転車を利用しやすい環境にあるにもかかわらず、利用率が低い状況にある。

(2) 課題の認識（必要性のあるもの）

- ・自転車利用率を高めることが必要
- ・路上駐輪、放置自転車対策が必要
- ・自転車事故を減らすための対策が必要
- ・自転車通行空間をネットワーク化することが必要
- ・交通ルールの周知、マナーの向上が必要
- ・ハードソフト両面の総合的な対応が必要

5 目指すべき将来像

人と自転車、自転車と車が共存した自転車文化や社会が実現された「自転車の似合うまち 福山」をビジョンに掲げる。

6 取組の方向性：4本の柱

(1) 安心・安全で快適な自転車利用空間づくりの推進

- ・自転車通行空間の整備
- ・案内誘導サイン整備

(2) 利用しやすい自転車駐輪環境づくりの推進

- ・自転車駐車場の確保
- ・自転車駐車場附置義務制度の検討
- ・盗難防止、放置自転車整理

(3) 自転車利用を促進するソフト施策の推進

- ・自転車と公共交通との連携
- ・レンタサイクル事業
- ・自転車関連イベントの開催

(4) 思いやりのある自転車利用環境づくりの推進

- ・モビリティマネジメントの推進
- ・健康づくり啓発
- ・ルール、マナー啓発

7 取組の実現に向けて

平成19年度には、国土交通省と警察庁から福山市が「自転車通行環境整備モデル地区」に指定された。自転車関連事故の状況を踏まえ（交差点内での事故が70%を占める。いかに車道を逆走して事故をおこす自転車が多いか。）、自転車政策における福山市の課題を洗い出した。交通円滑化総合計画推進委員会と連携を図る中で、福山市自転車利用促進連絡会議を組織し、同会議において、取組の進捗状況の検証、評価、見直しを行い、市民、団体、警察、行政（国・県）、企業、事業者などの関係機関と連携を図りながら推進していく。

8 質疑応答

Q：自転車の通行環境の整備について、様々な手法をご紹介いただいたが、実際に効果のあったもの・なかったものは何か。

A：車道におけるピクトグラム（当市では矢羽模様）によって自転車走行指導帯を明示したことで、車の走行速度が落ちるという効果があった。車道と歩道の段差のないところでは、自転車運転者からは「移動がスムーズで怖くない」と好評だが、かえって車道ではなく歩道を自転車が走行することにつながってしまった。

Q：自転車駐車場の市民への無料貸出しというのは、地代の高い文京区からするとうらやましい限りである。建築物に自転車駐車場を設置することを義務付けているか。

A：努力目標になっている。今後は、一定規模以上の商業施設や事務所ビルなどを新築又は増築する場合には、自転車駐車場の整備を義務付ける制度の導入を検討している。

Q：レンタサイクル事業を実施されているが、状況はいかがか。また、シェアサイクル事業への展開は考えているか。

A：福山駅南有料自転車駐車場内に32台のレンタサイクルを設置している。稼働率は70%を超えているが、現状ではこの1か所だけで貸出しと返却を行っている。今後は、観光レンタサイクルの導入も検討し、同時にシェアサイクル事業についても、関連団体と連携しながら、実施に向けて検討中である。

Q：福山市全体での自転車台数はどのくらいか。そもそも自転車利用を促進しようとした狙いは何か。

A：福山市としての詳細は把握しきれていないが、広島県での保有比率のデータから推計して、福山市には約23万1千台の自転車があると考えられる。福山駅周辺には約3,600台分の市営自転車駐車場を整備しているが、駅周辺の歩道には放置自転車が多くみられる。こうした現状に対して、自動車中心の車社会からのシフトも念頭において、積極的な自転車利用を促進するために必要な整備を進めようとしている。

Q：「福山市中心部」と「福山駅周辺」が示された「ばらのまち福山自転車マップ」について、「自転車の走り方」などがゾーンごとに明示してあり、主な施設も利用しやすいように書き込まれていて、非常に使いやすそうである。こうしたマップの作成に当たって、特に注意した点は何か。

A：現状を示すだけでなく、マップにすることで「利用者に便利なように」という観点からの見直しが可能になる。走行空間の整備を面として広げるこ

とや利用促進のためには、駐輪場の整備が更に必要であることなどが分かる。利用者のニーズを考えることが重要だと思う。

Q：取組の推進に当たり「福山市自転車利用促進連絡会議」を組織して、体制を整備していくとのことだが、話合いのペースやそれぞれの立場での調整はどのような方法で行っているのか。

A：年に一度の開催だが、目標と実績を報告しながら話合いを進めている。特に、安全指導の面と実際の問題点をすり合わせながら、自転車通行空間や利用環境の整備、団体・事業者への活動支援に反映させている。

Q：今後の10年間で35km、当面の5年間でその半分程度の自転車路線を整備していく計画とのことだが、優先順位をどのように付けて進めていくのか。

A：骨格となる自転車交通需要の高い路線や、自転車が集中する施設に通じる道路など、ネットワークに組み込める道路を抽出して、優先的に整備していく。



9 「自転車走行空間整備」の内容を実地見学

車道における対策については、路肩をカラー化することで自転車通行ゾーンを設置した事例と、路面表示やサイン等により自転車通行位置を啓発する自転車啓発帯の事例を、実地見学によって確認できた。

また、歩道における対策については、舗装の色・材質の違いによって自転車通行位置を明示する事例と、路面標示やサインによって自転車通行位置を啓発する事例を、実地見学によって確認できた。



自転車通行ゾーン（路肩のカラー化）



自転車歩行者道における自転車啓発帯



【2日目】 7月12日（木）

熊本県 熊本市

■市の概要

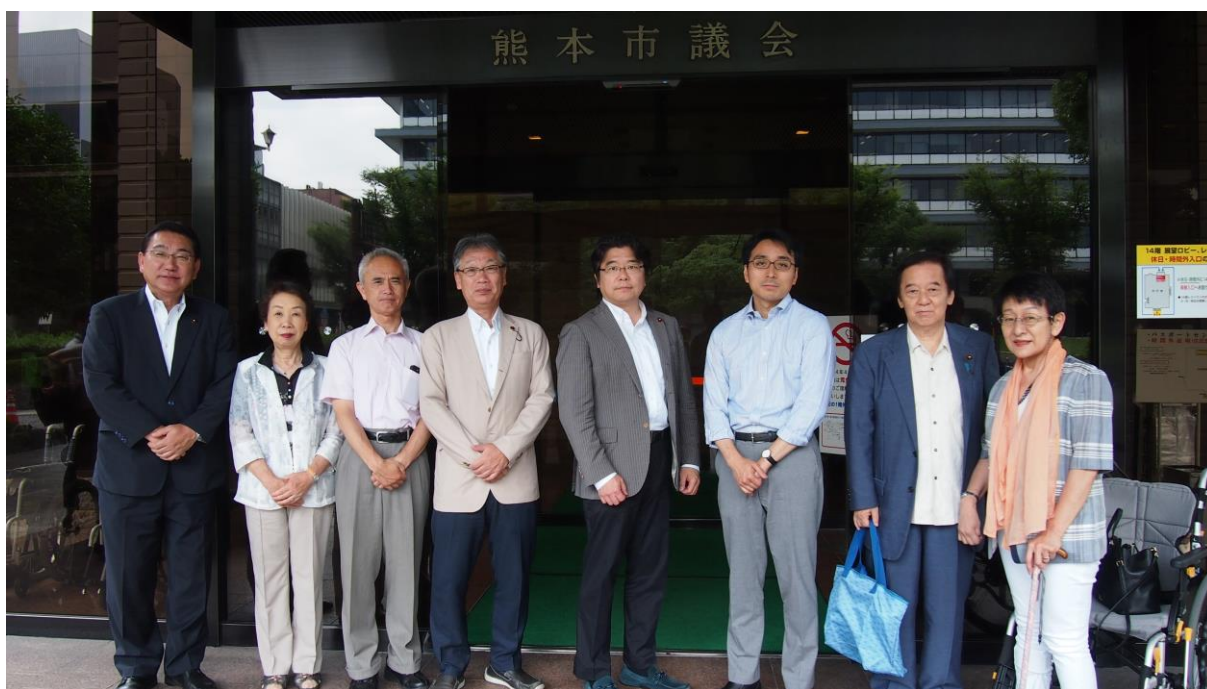
人 口 639,603 人 （平成30年7月1日現在推計）

世帯数 323,332 世帯（平成30年7月1日現在推計）

面 積 390.32 km²

概 要 熊本市は、熊本県西北部に位置し、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯、西部は白川の三角州で形成された低平野からなっている。清らかな地下水や豊かな緑などの自然環境に恵まれ、熊本城を始めとする優れた歴史遺産や豊かな伝統文化を受け継ぐ、九州中央の拠点都市である。平成24年4月1日に政令指定都市となった。

また、平成27年10月21日、同市、熊本県、新宿区及び文京区は「文化と歴史を縁とする包括連携に関する覚書」を締結した。



熊本市役所にて

「熊本地震における道路・橋梁被害と復旧状況」

(熊本市役所庁舎内で説明)

1 説明者

都市建設局土木部道路整備課 副課長 藤田 武氏
同 技術参事 堀 正雄氏
同 主任技師 栗山健司氏
熊本市議会事務局議事課 課長 本田正文氏



藤田 武氏



堀 正雄氏



栗山健司氏



本田正文氏

2 熊本市の概要

100万人を擁する熊本都市圏の交流拠点都市として、九州を牽引する役割を担ってきた。合併による市域の拡大もおこり、自家用車利用の普及に支えられ市街地が拡大した。熊本市が管理する道路の延長は約3,700 km。管理橋梁数は約2,900橋。道路関係予算は年に約160億円。三つの土木センター（北部・西部・東部）によって土木事業は所管されている。

3 熊本地震の概要

観測史上初となる、震度7の地震が立て続けに2回発生した。一連の地震で震度6弱以上の地震も7回発生した。これも観測史上初。発災から15日間での余震の回数が3,000回を超え、阪神淡路大震災の230回や中越地震の680回に比べても、桁違いの発生回数である。最大避難所数は267か所、最大避難者数は110,750人を数えた。全避難所が閉鎖されたのは5か月後の9月15日となった。



被害を受けた熊本城敷地内の石垣

4 被災状況について

(1) 震災直後の通行止めの状況と道路損傷

- ・市内全体で 200 か所が通行止めとなった（うち幹線道路が 44 か所）。
- ・震源に近い、市の東部及び南部地域において被害が激しかった。
- ・東部地域では高速道路上の橋梁が甚大な被害を受けたほか、橋台背面盛土の沈下等による通行止めが多数生じた。
- ・南部地域では旧河川敷などのエリアでの地盤の液状化により路面の凹凸や電柱の沈下、下水道マンホールの浮き上がり等が生じたほか、河川堤防を構成する道路に大きな亀裂等が生じた。

(2) 熊本市管理橋梁の被害状況

- ・落橋、通行止めに至る損傷があった橋梁が 19 橋。
- ・使用はできるが、損傷した橋梁が 416 橋。

5 地震発生後の被災状況の調査・点検の状況

(1) 調査対象

- ・橋梁などの道路構造物について、通行の安全性の確認に加え、第三者被害（倒壊・剥落等）を想定し調査を行った。

(2) 依頼先

- ・災害協定を結んでいる協会に対して、異常時点検を依頼。

(3) 依頼内容

- ・現時点で交通開放しているが、開放に問題があるか、損傷が無いかについて、遠望からの目視調査。
- ・今回の地震が原因と思われる損傷が確認された場合、補修を早急に行う必要があるかどうか、また、工法検討と概算工事費の算出。
- ・損傷写真の整理。

6 復旧の進捗状況と今後の方針

- ・災害復旧工事の発注状況については、予算額 44 億 9 千 7 百万円に対して発注済額が 44 億円で、発注率は 97%。
- ・災害復旧工事の進捗状況は、平成 28 年で 50%、平成 29 年で 90%。残事業について、平成 30 年度中の完了を目指す。

7 質疑応答

Q：甚大な被害となった熊本地震だが、被害状況を把握するため、多岐にわたる項目について確認を進める必要があったと思う。どのような点に困難があったか。

A：二度の大きな地震があったという点、しかも本震が後から来たということが、困難を招いた。前震の後、即日中に応急復旧して交通開放した箇所がさらに被災するという状況が生まれ混乱した。そのために依頼の重複が生じた。確認作

業について、道路は目視が可能だが、橋梁やトンネルについては、より専門的な確認が必要で、業者の資格等の調整に時間を要した。

Q：混乱が生じ、情報が錯綜したとのことだが、現時点で省みて対応すべきだったと思えることは何か。

A：熊本市には三つの土木センターがあり、それぞれ土木事業を所管しているが、今回の地震では、三つの土木センターがそれぞれ別個に同じ業者に作業を依頼してしまった。あらかじめ対応依頼の項目を割り振っておくべきだった。今後は、それらの反省点を事前に整理して、マニュアルの策定を検討していく。

Q：今回の一連の災害時応急活動について、システム設計上の問題点又はボトルネックとなった1番のウィークポイントは何か。

A：時間の経過とともにネックとなるポイントが違ってくるのが難しいところだが、人員の不足ということが共通の問題点であると考えている。現場の状況把握に割り当てる人員の不足であったり、いざ工事を始めるという段階での業者の不足であったり、工事中であっても交通誘導員が不足したり、という点である。特に、誘導員が確保できないため受注ができずに、入札不調となるケースは大きな問題だった。

Q：あらかじめ地震に対する被害想定は行っていたのか。

A：台風などに対する土砂災害の被害想定を主に行っていた。熊本は、これまで比較的地震の被害がなかったことから、九州全域で地震があった際には、復旧作業の拠点となると考えられていた。地震に対する意識は低かったと思う。

Q：災害後の復旧については、新しいまちづくりが進められると思うが、どのような考えに基づいて進められるのか。

A：今回の地震では再開発に指定される事業はないが、液状化が広範囲でみられた地域については、インフラの復旧を新しい技術で創造的に進めている。電柱の地中化にも積極的に取り組んでいく。

Q：道路を中心とする交通インフラには、管理者として熊本市だけではなく各自治体や国が存在するが、それぞれの連携の在り方や、行政としての災害対応力の強化にはどのような点が重要であると考えているか。

A：幹線道路は、災害時にも人や物資の輸送又は緊急車両の通行のために重要な役割を果たす。熊本市では、福岡からの輸送が多く、南北の物流が中心となっているが、この幹線道路が市の管轄であり、災害時には負荷が掛かってしまったと考えられる。支援物資等の受入体制強化や集配拠点及び周辺交通アクセスの改善など、近隣自治体や九州各県の自治体との連携強化を進めていく。

Q：地震からの復旧に向けて補正予算はどのように組まれていったのか。また、そこで争点となったことは何か。

A：復旧・復興の在り方については「熊本地震からの復旧・復興に関する調査特別委員会」が構成されて、そこで議論がなされた。平成 28 年熊本地震関連の補正予算だが、初年度では、被災者支援や生活再建等に要する経費と、公共施設の復旧等に要する経費を計上しており、合計で 731 億 7,837 万円となっている。大きな議論となったのは、全壊してしまった熊本市市民病院についてであった。耐震基準を満たしていないにもかかわらず、建設費の高騰のため建て替えをストップさせていたからである。現在は、熊本市市民病院再建基本計画を策定して、移転を進めている。

Q：被災箇所が多いため（道路 7,416 か所、橋梁 657 か所、平成 29 年 3 月末時点）市内部での情報の錯綜がおこり、地元の建設業者やコンサルタントへの依頼に重複が生じてしまったとのこと。文京区では、そもそもの数が少ないこともあるが、全ての区内の橋梁について、災害時に確認を行う対応担当の業者を決めている。そうした担当者会議のスケジュールはどのように設定されているのか。

A：「災害時相互応援急活動等に関する協定」を締結している団体とは、年に 1 回の連絡会を設定し、そこで関係部署と各団体との調整を図っている。今後は、共通のルール作りを進め、対応マニュアルを策定していきたいと考えている。



視察を終えて

田中 としかね 委員長



大きな震災が発生すると、道路インフラの重要性が否応なしにクローズアップされることとなります。東日本大震災に際しても、首都圏では、震災当日に高速道路が閉鎖されたことなどもあり、各地で大渋滞が生じました。道路機能が一時的に麻痺してしまったのです。帰宅困難者という言葉が注目されたように、幹線道路を徒歩で帰宅しようとする人々の大集団や、当日に自転車を購入し

ようと多くの人たちが殺到したことも、まだ記憶に新しいところです。

今回の視察では「自転車利用促進プランの取組」と「交通インフラの復旧・機能強化」という二つの異なる事業について、それぞれ福山市と熊本市を訪問して調査研究を行いました。両者には「将来に向けての環境整備」という共通する視点があるといえるでしょう。

道路を始めとする交通インフラの損傷は、被災地のみならず、周辺地域全体の日常生活や経済活動に多大な負の影響を及ぼすこととなります。そのことを踏まえ、交通インフラの復興に当たっては、まちづくりと連携した代替性を有する交通ネットワークの確立を進めていくのが望ましいと考えられます。地域社会の在り方（福山市が掲げる「自転車の似合うまち福山」というビジョンもその一つでしょう）などの再検討も進め、ソフト的な面も含めた地域の将来像が示されなければなりません。今後は、道路インフラのハード的な拡充や強靱化はもちろんのこと、ソフト的な運用の仕方の整理やルールの整備こそ重要であると考えます。

若井 宣一 副委員長



建設委員会で福山市・熊本市を視察させていただきました。福山市では、自転車利用促進プランの取組に関する調査・研究、熊本では熊本地震における道路・橋梁被害と復旧状況に関する調査・研究を行いました。

福山市では、自転車通行空間整備事業として、地理的条件と発生交通量を検証し、自転車利用状況、自転車関連事故状況を調査して、駅周辺を中心に5 km 圏域の平地に自転車の利用しやすい環境を作っていました。特に、同市は自転車通

行整備モデル地区に指定され、自転車ネットワーク整備計画を策定し、基本的な整備手法の検討を踏まえ、歩道上においては、歩行者との共存を掲げ、歩行者優先のサインの設置、自転車啓発帯の設置、ルールの徹底・マナーの啓発を行っていました。車道上においては、路肩のカラー化や自転車走行指導帯（ピクトグラムの設置）などを活用し、自転車の利用促進を図っていました。その現場も視察させていただき、努力していることが印象に残りました。

熊本市では、平成 28 年 4 月の地震発生（震度 7 が立て続けに 2 回発生）から 2 年がたち、道路・橋梁の復旧状況を伺い、視察させていただきました。まだ復旧途上でしたが、完了に向け進んでいることがわかりました。ありがとうございました。

藤原 美佐子 委員



福山市の人口は約 47 万人ですが、直前の大雨による痛ましい災害も要因か、町は静かでした。自転車利用の促進は、文京区がシェアサイクルに力を入れているのに対し、福山市はインフラ整備に力を注いでいます。歩道から車道へ誘導する自然な導線、スロープは秀逸です。自転車の走行空間が、ゆったり、ゆとりがあることが、安全の点でも重要です。車道を狭めたり、歩道のバリアフリー化、3.5m 以上確保など工夫が見られました。高校生でも車が怖いと言い、車道走行はなかなか進まないということでしたが、車椅子の私は、歩道の自転車が怖いのが実態です。自転車にバックミラーをつけるなどの工夫で対処してほしいと思います。

被災地の実感として「当該自治体だけで復興は進められない」ということでした。震災対応では、熊本市は多くの失敗事例を積極的に全国に発信しています。皆で共有し、全体として失敗防止につながればよいと思います。今後の課題として、無電柱化と液状化の問題、支援物資のマッチングの問題（プル型がいいか、プッシュ型がいいか）等が考えられますが、混乱状況に応じた柔軟な対応が必要だと思います。物資の拠点を 1 か所にしたのが最大の失敗だとおっしゃっていましたが、トラックも職員もすぐには動けないことを考えると、最後は個々のボランティア精神に頼るしかないと思感しました。

災害対応でお忙しい中、受け入れて下さった両市に感謝申し上げます。

高山 泰三 委員



福山市では自転車通行空間整備事業について、熊本市では熊本地震における道路の復旧状況について視察しました。

まず、福山市の自転車通行環境整備ですが、各道路の幅員や使用環境に合わせて、実に多様な手法で整備を進めている点が大変参考になりました。また、その各手法で良かった点や反省すべき点、さらには、施工上の注意点など実に具体的な話を伺うことができました。文京区も幅員が狭い、通学道路エリアと重なっているなど、同様な課題を抱えた道路が多くあります。今回の視察により、議会の議論もより活性化するでしょう。また、現場を視察した際に、車椅子で参加した藤原委員の車椅子利用者としての意見も大変参考になったことも申し添えます。

続いて、熊本市の熊本地震における道路の復旧状況についてです。大きな地震の被害が2回にわたったため、情報収集や施工業者への発注がかなり混乱したという話が特に印象的でした。文京区でも、情報の経路や発注のフローなどを再度点検し、万が一への備えが必要であると感じました。

最後に、福山市は災害発生直後、熊本市も復旧の道半ばという状況下でしたが、快く視察を受け入れていただいた両市関係者各位には、この場を借りて心よりの感謝を申し上げます。

名取 顕一 委員



今回の視察では、福山市の「自転車利用促進プラン」と熊本市の「熊本地震における道路・橋梁被害の復旧状況」について調査・研究を進めました。

福山市では、平坦な地形でありながら、他地域と比べ自転車の利用数が少ないことを受け、市として平成27年3月に利用促進プランを策定し、福山駅を中心とする5kmの範囲で自転車道の整備を進め、自転車の利用を促しています。特に、自転車マップを作成し、自転車に乗る楽しさを進めています。文京区とは事情が違い、広い道路の側道に自転車の昇降場所をしっかりとつくることができしており、歩道も広く、歩行者と自転車道の区分けをしっかりとできており羨ましく感じました。ただし、放置自転車問題やマナーについてこれからの課題としている点は文京区と同様でした

熊本市では、熊本地震の復旧・復興の最優先課題である道路、橋梁の復旧状況につ

いて確認することができました。その説明の際、各道路の管理者（国道・県道・市道）同士の日頃の連絡や優先道路の確認が大切なことを実感しました。まさにライフラインである道路をどのように震災時に守っていくか。熊本市の経験を是非、文京区でも生かして欲しいと感じました。

宮崎 文雄 委員



初日の福山市は「自転車利用促進プラン」についての視察で、福山市は自転車の利用環境を整備し、人・まちにやさしい自転車利用の推進を目的としています。自転車事故発生数は344件、1,000人当たりの事故件数は0.73件で広島県内で2番目に高いのです。福山市は文京区より道路の幅を広くとる事ができ、道路上の駐車があまりなく、自転車走行は楽なはずですが、事故発生が多いのはマナーの問題もあるのではないのでしょうか。

ナナーの問題もあるのではないのでしょうか。

人身事故の影響で、熊本には予定より1時間半ほど遅れて到着しましたが、スケジュール通りいきました。視察の10日前に、事務局に危機管理上何かがあるか分からないので、考えておくように言っておきました。危機管理は想定しておくのが大事なことです。しかし、熊本の大地震は400年以上大きな震災がなかった事もあり想定していなかったそうです。そのため、建物の耐震等十分な配慮がなされてなかったようです。震災後、東京のように道路を特別広げるような事もなかったようです。しかし、道路等の公共土木施設には、国の災害復旧事業(補助)の災害査定を受けて、市民生活の再建や地域経済の復興等のため、早期復旧を進めて平成30年3月末日までにほぼ完了したのは素晴らしいことです。

板倉 美千代 委員



福山市は、「自転車の似合うまち」を目指し、「通行」「駐輪」「活用」「啓発」という4本の柱で取り組んでいます。まち全体は平坦で、自転車利用に適しており、駅地下以外の駐輪場は無料で使用できることは魅力的です。使いやすい仕組みづくりとしてのレンタサイクル、乗りたくなるきっかけづくりとしての「自転車マップ」の作成など、先進的に取り組んでいます。

文京区では昨年 11 月、「文京区の自転車ネットワーク計画を策定し自転車利用推進をはかることを求める請願」が採択され、区も策定の検討を進めるとしており、大いに参考となるものでした。

熊本市役所訪問当日の朝、テレビ番組で大西熊本市長が、「今回の西日本豪雨災害に関し、まず必要なものとして現金での支援を」と話していたこと、また、市からの報告では、必要ないものが大量にきたということで、被災直後の「プッシュ型支援」より、まず現場の状況を把握し、要求に沿った支援が重要だという体験を基にした率直な思いを聞くことができました。文京区が現在、「熊本地震の教訓」から地域防災計画の見直しを行っていますが、特に、受援（物資やボランティアの受入れ）体制が時間の経過ごとに変化することを十分留意しながら対応すべきと改めて思いました。

市 村 やすとし 委員



福山市の「自転車利用促進プラン」は、市民に身近な乗り物である自転車利用環境を整備し、「人・まちにやさしい自転車利用の促進」、「歩行者や自転車の安心・安全の確保」を図ることが目的です。注目すべきは、自転車の利用率が高いとは言えない状況を踏まえ、利用促進のために課題改善に取り組み、人と自転車、自転車と車が共存した自転車文化や社会が実現された「自転車の似合うまち 福山」を目指すべき将来像とした点です。将来像の実現、また乗りたくなるきっかけづくりのために、様々な情報（買物・遊び・観光等）を満載した自転車マップの作製はこれまでの取組の集大成であり、本区においても参考にすべきものであると感じました。

熊本市の「熊本地震における道路・橋梁被害と復旧状況」については、初めに熊本地震全体の概要説明を受け、最大避難所数 267 か所、最大避難者数約 11 万人が避難所生活を余儀なくされ、通行止め箇所は市全域で約 200 か所、うち幹線道路は 44 か所とのことでした。今回のように同時に何千箇所の被害が出た場合、あらかじめ早急な復旧のために、優先復旧箇所の認定や関係部署と各団体（地元建設業者等）との災害時応急活動に関する協定等の調整を図り、そのマニュアルを策定することの必要性を学びました。