

建設常任委員会行政視察報告書

・視察期間 平成24年11月7日(水)～平成24年11月9日(金)2泊3日

・視察先 名古屋市 浸水対策について
目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について
宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について

・視察委員 委員長 杉山 たかのり
副委員長 和田 とよじ
委員 大原 智
" 草加 智 清
" ざこ 宏 一
" 白井 啓 一
" 中尾 孝 夫
" まつお 正 秀
" 吉岡 政 和

上記の順に行政視察報告書を掲載しています。

◎名古屋市 浸水対策について

名古屋市は近年、集中豪雨による被害が2000年、2004年、2008年と続いており、全市的な被害による損失が巨額にのぼっていた。その経験から水害による最大の被害を回避することが、市民的にも認知され、政令市とはいえ、毎年多額の浸水対策の予算が組まれている。

浸水対策の目標を、床上浸水を防ぐことに、目標に置いているところに特徴がある。

西宮市の場合、全市的な豪雨被害は、近年起こっておらず、どちらかといえば、局地的な被害となっている。また、被害も、西宮北部のリバーサイド地区の被害をのぞけば、大きな被害は少ない。

道路の冠水、床下浸水など、浸水そのものを完全に防ぐところに目標が置かれていると考える。事実上、被害を最小限にするという具体的な目標は設定していない。

名古屋市から学ぶとすれば、減災の目標を具体的に設定して、全市の水準を順次引き上げていくことが大事だと思う。

同時に、まちづくり全体としても、保水力を高めるため、山手の乱開発はこれ以上すすめないようにすることが大事だと思う。

また、武庫川の対策としては、上流の自治体と協議し、ここでも乱開発を食い止めていくことが必要である。

西宮市も、基本的な対策の手法は、多面的に取り組まれているといえることから、具体的な浸水対策の目標を定め、市民合意で、最大限の対策を年次的にすすめることが大事である。

◎目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について

駅周辺を区の担当者の案内で散策したが、大型店を中心とした開発整備とは違い、既存の中小の店が、生かされた整備となっており、非常に歩いていて、「ワクワク」する、もしくは、「ホッとする」感じのまちづくりに良い印象をもった。

目黒区は、どこことなく西宮市と似通った感じのまちだが、西宮市にはないまちづくりだと思う。

ここには、行政も一定の関与があると思うが、巨大な資本の関与ではなく、

かち全体で、盛り上げていこうという意思が働き、非常に相違が感じられた。

電車は、高架となっておらず、道は入り組み、狭い。行政としては、区画整理事業と高架事業で対応したいところだが、そうならなかったところがよかったと思う。

ベンチなど憩えるところも多く、道が狭いため、自動車の侵入も少なく、ヨーロッパのように、店の外にテーブルがあったりと、若者の集まる要素がある。スイーツも人気とのこと。

西宮でも、その地域の特性を生かしたまちづくりで、人の賑わうスポットができないだろうか。今、商業振興課が協力している“バル”などが、きっかけになって、まちづくりができればと思う。

民間の力をどう引き出すか、財政的な支援も含め、西宮市でも取り組めないだろうか。

◎宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について

宇都宮市は、ジャパンカップロードレースの開催をきっかけに、自転車のまちに取り組んでいる。

もちろん自転車道の整備は欠かせないが、ハード面での工夫のある整備と、ソフト面の取り組みが大事だと思う。

宇都宮市では、レンタサイクルはもちろんのこと、バス停に駐輪場、コンビニなどにはパンクなどで修理ができるようになっている。

西宮市は、残念だが、自転車道の整備や、自転車カラー通行帯などの整備がかなり困難だが、自転車そのものの利用はかなりあり、事故の起きないような安全対策とともに、平坦な地域では、もっと利用促進できるような工夫が必要だと思う。自転車マナーの向上と、自転車通行のルールづくりが、まず必要だと思う。

西宮市として、「自動車から自転車に」という目標をもった「エコのまちづくり」を宣言できないだろうか。文教住宅都市にふさわしいまちづくりだと思う。

平成24（2012）年11月13日

市議会議員 和田 とよじ

建設常任委員会の視察について（報告）

以下のとおり報告を致します。

1. 浸水対策について（愛知県名古屋市）

- (1) 平成24年11月7日（水）
- (2) 主な説明者 名古屋市上下水道局 技術本部
計画部主幹（緊急雨水整備計画担当） 松葉秀樹氏
- (3) 内容及び本市にも参考となる点等
 - ① 名古屋市内には、本市の武庫川に似た庄内川という1級河川があり、1級河川はこの河川だけであるが、年間約1,500ミリの雨量の割合にしては、都市河川が小さいのかもしれない。
 - ② 市域の約24%が標高ZEROメートル地帯である。
 - ③ 名古屋市内では、1991年から2010年までの間で、1時間の降水量として50ミリ以上降った回数が合計11回にも及んでいる。
 - ④ オリンピックが開催される年ごとに、浸水が起きている。
全ては平成12年の「東海豪雨」の教訓から始まっている。
 - ・ 平成12年豪雨 → 1日の総降雨量566ミリ。これは年間降雨量の3分の1にあたる。市内の4割が水没して、市内の平地部の北部・南部・西部が水没したが、東部だけは浸水していない。
内水氾濫（下水が溢れる場合）、外水（川がはん濫する事態）がともに起きた。
被害世帯、床上11,142、床下23,292、合計34,434と圧倒的。

- ・ 平成16年豪雨 → 最大1時間降雨量107ミリ。丘陵地に降った。
- ・ 平成20年豪雨 → 最大1時間降雨量113ミリ。時間は約3時間程度の雨だったが、名古屋駅から西側が被害を受ける。
- ・ 平成24年豪雨 → 今年の8月11日。南区に局所的に降った。最大1時間降雨量は98.5ミリだった。

⑤ 採られた対策ないし事業目標は、1番被害の大きかった平成12年の東海豪雨時の最大1時間降雨量97ミリでも、床上浸水しない計画とした。また、シュミレーションをして、最も効率的で、且つ費用対効果の便益が高い最大1時間降雨量を60ミリとして設定した計画としている。（因みに西宮市の設定は55ミリである）

⑥ 具体的な対策として、浸水エリアで溜めながらも、流してポンプ場までもっていく。雨水調整池として、流下貯溜方式を採用している。

従来の工法では、工事期間が5年で短く、10年にも及ぶほどの長期間がかかる。そこで、名古屋市では学校のグラウンドを素掘りして、プラスチックを用い構造をシンプルなものとして、短期間で工事ができる簡略型を採用し、2,200トンの雨水を、これらをいくつか繋げることにより、名古屋駅前からそれを運河に流し名古屋港まで運んで排水することとした。

⑦ その結果として、本年8月11日の豪雨では次のように事業効果は良好であった。

この豪雨は名古屋市南区に局所的に降り、最大1時間降雨量98.5ミリで、東海豪雨時の99.5ミリと殆んど同じであったが、東海豪雨時には床上1,974世帯、床下5,389世帯と被害は大きかったが、今年の豪雨時には床上ZERO、床下は僅か24世帯との結果がでている。市の対応した事業成果である。

⑧ ソフト施策面においては、以下の3つが特徴的である。

A. 平成18年6月から上下水道局内のHPに、あまみず情報として排水ポンプの運転状況を市民向けに知らせている（日本初）。これは豪雨時の市民からの問い合わせが多くあったために、この情報をHPに取り入れたもの。

B. 洪水・内水ハザードマップを作成し、雨に強い建物づくりを目指している。

C. 雨水流抑制策として、雨水の浸透適地マップを地図上に落としている。これにより市民は住宅地等を選択することができる。

- ⑨ 最後に、財政面での予算規模は本市とでは比較にならないが、これまでの度重なる被害から、国、市財政当局、市議会、市民の理解が深く、これは反面いかに被害が甚大であったかを物語るものである。

2. 自由が丘駅周辺地区整備事業について（東京都目黒区）

(1) 平成24年11月8日（木）

(2) 主な説明者 東京都目黒区街づくり推進部

地区整備事業課長 板垣 司氏

(3) 内容及び本市にも参考となる点等

① 自由が丘周辺と本市は、都市の性格上極めて類似性が高い。ともに「住みたいまち」のランキングでは常に上位であるし、またスイーツのまちとしても定評がある。世田谷区と隣接し、自由が丘駅前の「女神像」が自由が丘の象徴であり、女神まつりには60万人を集める。

② 平成24年度の都市空間部門とともに景観大賞を受賞した。

③ 区では平成18年から都市再生整備計画を立て、多少のリフォームをしてきたが、大規模なものではなかった。地元主体で街づくりがなされ、TMOのまちづくり会社ジェイ・スピリット及び自由が丘商店街振興組合によるまちづくりが効果を上げてきた。

景観大賞の申し込みにしても、地元が自主的に応募し、区はまさか大賞を受賞するとはと、正直に告白している。

④ 法的拘束力はないものの、地元では街並み形成指針を設けて、区への建築確認申請の前にまちに届けるように取り決めがあり、これが街づくりには大きく貢献している。

- ⑤ 洋品雑貨の店などが並ぶサンセットエリアの舗道は、特別にアルゼンチン斑岩（茶色、灰色、黒色などを織り交ぜた感じの色合い）を敷き詰めており、その総費用1億2,000万円の3分の1である、4,000万円をこの通りに並ぶ60～70軒の商店が分担し負担している。それだけでも地元の熱意が伝わってくる。
- ⑥ 区役所で説明を受けた後に、自由が丘周辺を案内して頂きましたが、道路が狭くて、車が少ないこともメリットであることも分かった。地元にある産業能率大学の学生が街案内のセザンジュとして採用されており、学生もこれにより大学の単位が取れることになっている等大学も協力的である。
- ⑦ 九品仏川側道整備（緑道）は、10年程前までは放置自転車対策で困っていたために、苦肉の策としてベンチを置いたが、この長さが約1.5kmあり、今では老若男女が憩いお洒落で絶好の散歩道となっている。この沿道には、洋菓子店舗が集まったビル「スイーツ・フォレスト」もあり、この店舗も見学した。
- ⑧ 区では、住みたいまちに上位にランクインされるものの、デパートもなく、目玉となるものがないのに、人気のある要因がよく分からないと分析している。”まち歩きができるまち”つまりブラブラするのが楽しいまち、まちのイメージを地元の人たちが育んだまちづくりと言えるかもしれない。

3. 自転車のまち宇都宮の推進について（栃木県宇都宮市）

- (1) 平成24年11月9日（金）
- (2) 主な説明者 宇都宮市総合政策部 交通政策課
交通計画グループ 総括主査 田代卓也氏
- (3) 内容及び本市にも参考となる点等
 - ① 宇都宮市の特徴は、面積が本市の4倍、殆んどが平地、冬場の方が夏場よりも日照時間が長いなどから、自転車に適している。宇都宮市を囲む道路の外環状線は34.2kmあり、東京の山手線とほぼ同じ、大阪の環状線の約1.5倍にあたる。バス路線としては12街路走っているが、それぞれのバス路線間のバスの空白地域があり、そこでは自転車での利用が多い。市内に自転車メーカーはない。市内の高校では約8割が自転車通学である。

- ② 平成15年に自転車利用基本計画を策定し、平成23年度からは「自転車のまち推進計画」を平成27年度までの5か年計画で実施している。自転車事業に関するソフト施策予算は年間1,000万円程度だが、ハード施策では年間1億円で自転車走行車線（自転車専用通行帯の設置や、自転車歩行者道の分離）を別部門で整備している。
- ③ 計画では、国・県道を含む75路線をネットワーク路線に選定し、その内16路線を優先整備路線とした。
- ④ 特徴的な事業として、バス停留所付近に利用しやすいようにと、収容台数10～15台の駐輪場を設けたり（平成23年度までに13箇所を設置済み。この希望者は多いようである）、休憩スポットとして「自転車の駅」を30箇所定めており、その内19箇所がコンビニエンス店で、空気入れなどの用具・備品を用意している。また、空き店舗での短時間駐輪スポットを始めている。また、レンタサイクルとして、年間約34,000人の人が利用しており、電動アシスト自転車（55台）も導入している。
- ⑤ JR宇都宮駅前に、シャワー・トイレ、休憩・修理スペース等を提供するモビリティセンターの整備として、モデル施設「宮サイクルステーション」を設置・運営するなど画期的な試みもなされている。
- ⑥ ソフト施策として、中心商店街であるオリオン通りで、商店街の中央部分に路上駐輪スペースや自転車通行帯を設けるなどの、社会実験も行っているが概ね好評とのことである。
- ⑦ 自転車を生かした都市ブランド戦略も行っている。
- A. アジアでは最高位で、世界のトップ選手が出場するジャパンカップサイクルロードレースを宇都宮で開催し、平成22年度からはその前日に大通りで「クリテリウム」を、市民の前で疾走するイベントも行い、「自転車のまち」を印象付けることに貢献し、市民の理解と賛同を得つつある。
- B. 平成20年には、日本における初めてのプロのロードレースチームが誕生し、地域密着型のチームとして自転車の普及を図っている。

4. 最後に3箇所の視察から得た情報の中から、本市の街づくりへのヒントを記す。
- (1) 3市区の担当者のまちづくりへの熱意は大きく、とりわけ名古屋市の主幹松葉氏には情熱を感じた。やはり担当者の取り組み如何でまちづくりは大幅に前進する。
 - (2) 名古屋市のプラスチック構造の流下貯溜方式の採用や、HPでの排水ポンプ情報、雨水浸透度マップ作成などの肌理細やかな対応などは、ソフト施策への参考に資する。
 - (3) 目黒区の自由が丘でのまちづくりでの参考点。
 - ① 百貨店などのコア店舗を中心としたまちづくりは、今後はもう古いかもしれない。市民の自由度が楽しめる手法を、それぞれの都市に合ったやり方での工夫が重要と思った。
 - ② 九品仏川緑道のような、自由度が高い場の設定が必要かもしれない。一本の緑道は形を変えた”広場”とも言え、自由が丘は期せずして時代を先取りした結果が、住みたいまちとしての都市ブランドの向上に繋がったのではないか。都市ブランド戦略がいかに、まちづくりでは大事かを物語る。
 - ③ まちづくりの基本は民間手法主体で、行政はそのサポートが大事。あまりにコンセプトを狙った施策は、効果が出ないと感じた。
 - (4) 宇都宮市の事例では、バス停留所に隣接する自転車駐輪場の設置、商店街での社会実験、自転車の駅、モビリティセンターの建設などが、他市への汎用性を考えれば非常に参考となる。実現の可能性があるものから、採用すればどうであろうか。

以 上

建設常任委員会

所管事務調査感想・意見等

委員氏名 大原 智

調査の期間

平成24年（2012年）11月7日（水）～9日（金）

調査先及び調査事項

・名古屋市

浸水対策について

・目黒区

自由が丘駅周辺地区整備事業について

・宇都宮市

自転車のまち宇都宮の推進について

① 名古屋市 浸水対策について

【取り組みの概要】

名古屋市においては、平成12年、16年、20年と集中豪雨に見舞われて、大きな被害を受けた。

そのため、「雨に強い街づくり」を目指し、緊急雨水整備事業に取り組んでおられる。

この計画の基本的な考え方は、一つに、原則として1時間60ミリの降雨に対応する施設整備を行うこと。

二つに、この施設整備により、名古屋地方気象台における過去最大の一時間降雨量97ミリの降雨（東海豪雨時の記録）に対して床上浸水のおおむね解消を目指すこととしている。

約10年をかけるこの事業の結果、東海豪雨以前と比較し、ポンプ排水能力は1.2倍、雨水貯留施設の貯留量は、5.9倍となる整備が完成する。

さらに、ハード面の整備だけでなく、自助・共助の観点から広く市民への呼びかけも行っており、雨水枡の清掃や雨水流出抑制の推進策にも力を入れている。

【感想及び意見】

都市型水害の対策としては、大変参考になった。

どんな事業においてもそうであるが、具体的な目標を立てて行うことが実に大事であることを感じた。それは、専門的な数値目標だけではなく、「床上浸水を起こさない」というわかりやすい目標が、市民への共感につながっていると思う。

実際に取り入れている対策については、実は、西宮市においても同様の対策が行われているが、その予算規模がけた違いである。

もちろん、政令市と中核市の規模が違うことは当然であるが、一般会計基準として、名古屋市は、1兆円に対して100億円、本市は1700億円に対して5億円という予算規模である。ただ、これについても、震災復興のために巨額の資金が過去に投入された結果であり、整備の重要性は、当局も決して疎かには考えていないことを念のため付け加えておく。

違いがあるとすれば、やはり市民の感覚であろうか。ソフト面も含めた対策、例えば雨に強い建物づくりを促す市からのPR活動に呼応して、市民が独自に入り口部分をかさ上げしたり、止水板を設置したりしているが、実は市からの補助金が出ているわけではない。共通項として、大きな災害を経験した私たちであるので、今後も啓蒙活動を徹底させる必要があることを強く感じた。

最後に、市からの情報発信にも名古屋市が力を入れていることは、大いに見習いたい。日本初だそうだが、排水ポンプの運転状況をホームページで公開しているなど、本市にも更なる情報の拡充を提案していきたい。

② 東京都目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について

【取り組みの概要】

目黒区では、「自由が丘らしさの継承と人にやさしいまちづくり」を目指して、平成18年及び平成23年度に都市再生整備計画を策定し、市街地の整備改善と商業等の活性化に取り組んでいる。

計画を進めるにあたっては、行政が国の「まちづくり交付金」を活用することによって、そして、商業の活性化については、地元商店街や町会で設立されたまちづくり会社「株式会社ジェイ・スピリット」が担当し、官民協働で実施している。

目標としては、一つに「安全で快適な歩行空間整備の推進」として歩行空間の視認性をカラー舗装化などで向上させること。

二つに、「魅力的なみちづくりによる街の南北を中心としたまちなかの回遊性の向上」として、南北に走る鉄道を挟んで、案内板の設置等で回遊性を創出すること。

最後に、「住環境と商業環境が共生する自由が丘らしい街並み形成の推進」として、官と民が協力して街並み形成を推進することとしている。

その結果として、本年、本市と同様に平成24年度都市景観大賞を受賞された。

【感想及び意見】

本市の甲陽園女神山地区と同時に都市景観大賞を受賞された地域として、その背景を聞きながら実際に街歩きをさせていただき、官民一体の街づくりを学ばせていただいた。

その施策は、現場の知恵が生かされているものが多い。

例えば、今は市民の憩いの場となっている「九品仏川緑道」は、当初は違法駐輪をなくすため、道路上にベンチを置いてみたことから始まったという。

道路を石畳にすること、また、歩道空間を確保するための費用は、実に3分の1が地元負担となる。店舗1件当たりの費用負担も相当なものがあると思うが、やはり、まちづくり会社の設立に象徴されるように、自分たちのまちづくりは自分たちの手でという考え方が徹底されている。

さらに、学生のアルバイトやボランティアを街づくりに生かしていくことも盛んだ。

その結果、シンボルとされる駅前広場で行われる女神祭りには、60万人もの人が訪れるという。

まちづくりを行うことは、コミュニティの活性化にもつながる。現場の声を生かした本市のまちづくりに取り組みたい。

③ 宇都宮市 自転車のみち宇都宮の推進について

【取り組みの概要】

宇都宮市では、環境意識の高まりや都市構造の観点（雨量が全国平均と比較して少ない、市街地を中心に平坦地であること、バス路線が郊外に行くほど少ないなど。）の理由で、自転車利用に適した街を目指している。

もともとジャパンカップサイクルロードレースが開催されるなど、自転車スポーツが盛んな街であり、平成20年には、企業のバックを持たない市民中心型のプロロードレースチームが誕生し、市民への自転車の普及に活躍している。

平成23年には、「自転車のまち推進計画」を策定し、「誰もが安全

に自転車が使えらる」、「誰もが快適に自転車が使えらる」、「誰もが楽しく自転車が使えらる」、「誰もが健康とエコに自転車が使えらる」の4つの柱に基づく事業展開を行ってらる。

現在の成果としては、自転車の駅を16ヶ所増設、レンタサイクルの貸し出し場所を3ヶ所新設、また、2種類の自転車マップを作成し、啓発活動に取り組んでらる。

【感想及び意見】

平坦地もあれば、山間部も存在する本市としては、全市展開をするには無理があるかもしれないが、宇都宮市に通ずる部分において、また、本市の自転車利用者の急増にともない、今後の事業推進にあたり、大変参考となるところが多かった。

特に、誰もが自転車を安全に、快適に利用するためには、行政からの一方通行ではなく、官民一体となった取り組みが必要である。

今後、本市としても、バス事業者・観光施設・コンビニを始めとした商業拠点との協議調整を行い、駐輪の課題など様々な問題解決に向けて取り組む必要がある。

また、自転車への行政の取り組みの中で、自転車事故の急増とともに、安全面の点から事業展開を行わざるを得なかったというきらいもあったと思われる。

これからは、それとともに、逆の発想で、楽しく自転車を使ってもらうための施策（宇都宮市においては、モビリティセンターの設置やレンタサイクルの充実）に力を入れていきたい。

委員会行政視察報告書

委員氏名 草加 智清

調査の期間 平成 24 年（2012 年）11 月 7 日（水）～11 月 9 日（金）
調査先及び 名古屋市 浸水対策について
調査事項 目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について
宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について
名古屋市 浸水対策について 上下水局では、【名古屋市総合排水計画】に基づき、全市域を対象に 1 時間 50mm の降雨に対応する下水道の施設整備を進めている。（昭和 54 年 制定）
平成 12 年の東海豪雨等を受けて策定した【緊急雨水整備基本計画】や平成 20 年 8 月末豪雨を受けて策定した【第 2 次緊急雨水整備計画】等に基づき、著しい浸水被害が集中した地域や都市機能の集積する地域を対象として、緊急雨水整備事業を進めている。目標としては、この事業で原則 1 時間 60mm の降雨に対応する施設整備を行い、過去最大の 1 時間降雨量 97mm の降雨（東海豪雨時の記録）に対して、床上浸水の概ね解消を図ろうとしている。その他、防災・河川部局と連携して「洪水・内水ハザードマップ」の周知・活用・雨水流出抑制施設の設置の働きかけなどを行い、「自助」・「共助」を支援・促進する取り組みにも努められ、総合的な浸水対策を推進している。
（主な取組み） 緊急雨水整備事業「下水同事業」雨水調整池の整備 完了 4 か所・17ヶ所 ポンプ増強 1 か所（平成 22 年度）平成 23～27 年度までの計画目標として、雨水調整池の整備完了 18 か所・整備中 3 か所 ポンプ所の新設 完了 1 か所・整備中 1 か所ということで、着実に取り組まれている。このように、貯留施設の対策が多いのは、やはり名古屋市も例外ではなく、河川の能力が、高くないからであり、流出抑制を行っている。それと、下水道の対策で目指されている降雨は 1 時間 60mm 対応ですが、仮に費用の事や現実的な事を考えないで、いいとすれば、1 時間 90mm 対応位？まで出来ればしたいのではないかと思う。
過去に大きな浸水被害の経験をされて、過去と言っても 12 年前ですが、東海豪雨等の浸水被害を受けての、現実的な経験を

目黒区

基に策定された（雨に強いまちづくり）整備事業である。

自由が丘駅周辺地区整備事業について、自由が丘地区の景観まちづくり（東京 目黒）後背地は良好な住宅地があり、文化性・ファッション性の高いまちとして発展しており、区内最大の商業集積地である。行政と地域住民・自由が丘商店街振興組合とまちづくり会社ジェイ・スピリットが、加わってまさに一体となって進めてこられ、成功した素晴らしい整備事業だと思いません。委員全員に配布された資料にある写真を見て貰っても、ある程度は分かりますが、これはもう百聞一見にあらざるではないですが、実際に街並みを歩いて見てみると、写真で見るとは違い、一言で言うとするれば、まちなみの景観上の素晴らしさが、大いに伝わってきます。ただ感じたのは、単純に西宮市の駅前広場の事例を挙げますと、阪急西宮北口駅の南側広場で約6200㎡（バス停5箇所・タクシー・一般車の乗降箇所5箇所・タクシープール30台）北側広場で5400㎡（バス停3箇所・タクシー乗降箇所4箇所・タクシープール12台）となっています。一方で、

自由が丘駅の乗降客が1日約14・6万人あり、バス・タクシーの施設（バス停2箇所・タクシー乗降箇所4箇所・タクシープール5台）もありますが、約3000㎡の広場面積が非常に狭いということです。しかし自由が丘駅前広場の周りを改めて見てみると、ビルが密集しており、現実的にはビルを立ち退かせてまで、広場を大規模に改造するような計画は立てられなかったと思う。そのことは、少し残念に思いますし、しかたがないですが、その狭く感じる広場でも、自由が丘のシンボルである女神像（あをそら）があり、その女神前の広場を活用して、イベント等を行っており、イベント時には大変な賑わいを見せているということです。視察当日の時間帯が平日の午後2時以降にもかかわらず、西宮市に住んでいる感覚では、日曜日？祝日？カン違いするほど、人が多いのと、その中でも、女性の方が多いのはビックリしました。自由が丘駅前広場整備については、地元の商店街をはじめとする複数の団体で懇談会を設け、そこで検討を行い、最終的に懇談会から整備計画の提案を受け、その案を踏まえて、目黒区が事業を実施して来たと聞きましたが、これまでに至るまで、具体的な整備内容の中でも、広場に接続する道路の一方通行規制の方向の変更や、タクシー待機場

所（タクシープール）の集約、イベント可能な歩行者広場の設置など、意見の調整は大変ではなかったか？色々のご苦勞があったと思いますが、最初に述べましたように、行政と地域住民・自由が丘商店街振興組合（約1300店舗）・まちづくり会社（ジェイ・スピリット）が加わっての美しい街並みを守り育てるための景観整備（まちづくり）であり、さすが都市景観大賞を受賞されただけあって、大変モチベーションの高かさを感じる、まちづくりである。

名古屋市 浸水対策について

濃尾平野にある名古屋市は、その24パーセントの土地が海拔0メートルであることから、2年に1回50ミリ以上の集中豪雨が発生し1年間に降る雨の33パーセントが一日で降り、市内の4割が水没すると云う事が度々起こる為に、過去最大の1時間雨量97mmに対して起きる床上浸水の解消を目指して次のような事されている。

ハード面では・河川断面の確保・堤防の強化・洪水調節・橋リヨウの改築・嵩上げ等の整備。ソフト面では・防災情報システムの整備・水防拠点の整備をした上緊急雨水整備基本計画の見直しをされた上、第2次緊急雨水整備計画を策定された。その結果平成24年8月11日に東海豪雨に匹敵する雨が降ったが、計画目標に総統する結果となる。

その他洪水・内水ハザードマップを作製すると共に、雨に強い建物づくりを促すPR活動をし、市民と共に公助・自助・共助を植え付けている。

尚、平成12年4月に水道局と下水道局を統合し、新たに上下水道局を発足させています。

西宮市も近い将来統合されますから、参考にすることが有ると思います。

東京目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について

平成18年に地区都市再生整備計画を実施。まず道路の舗装整備から再開発ではなくスタートをして、区内最大の商業集積地、文化性・ファッション性のたかいまちとして発展させるも、あまりにも狭い駅前広場に、バス・タクシー・自家用車がごったがえしているの、歩行者の環境改善、駅前の建物過密化等課題が多くある。

主な事業として女神ストリーートの整備を始め9の整備をされている。

私には見た感じあまりにもごチャ、ごチャしていて何故都市景観大賞を取れたのか、理解が出来かねたと、自由が丘と云うネーミングが素敵だからかとおもいました。

宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について

自転車の町推進計画について、平成22年度から推進計画を作成。その概要は、1推進計画のコンセプトは、環境・健康・交通・スポーツ・観光を総合的な位置づけにした計画になっている。基本方針は交通手段としての利便性を高めること・自転車でまちの魅力を高めること。自転車スポーツが盛んなまち。世界のトップクラスの選手が一堂に会する、アジア最高位の自転車ロードレースジャパンカップロードレースを開催、78000人が集まったとのこと。そして新たな自転車走行空間の整備として 1新たな自転車ネッ

トワーク路線の設定 2 優先整備路線の選定 3 標準整備パターンの設定 4 整備計画の検討をされ。国・県・市と共に進められている、羨ましく思いました。

施策体系は1 誰もが安心して自転車が使える、2 誰もが快適に 3 誰もが楽しく自転車が使える 4 誰もが健康とエコに自転車が使える。

さらに新たな自転車ネットワーク路線の設定し、75路線を設定。優先整備路線の選定されている。

さらに鉄道駅周辺への駐輪場整備を重点にJR宇都宮駅・JR雀宮駅・東部江曾島駅の拡充・新設、またバス停付近への駐輪場を13か所整備されています。その上市街地商店街に対する補助メニューに短時間駐輪場スポットの整備もされている。

誰もが楽しく自転車が使える取り組みとして ・観光レンタサイクルの導入・モビリティセンターの整備・自転車マップの作成・自転車普及イベントの実施。等々様々の施策をされている事に羨ましく思いました。

委員会所管事務調査感想・意見等

委員氏名 白井啓一

調査の期間 平成24年(2012年)11月7日(水)～11月9日(金)

調査先及び	名古屋市	浸水対策について
調査事項	目黒区	自由が丘駅周辺地区整備事業について
	宇都宮市	自転車のまち宇都宮の推進について

浸水対策について

名古屋市では、河川整備と下水道整備の連携で、全市域を対象に1時間50mmの降雨に対する下水道の施設整備を進めています。

下水道の整備に伴い浸水被害は少なくなってきましたが、施設能力を超える最近のゲリラ豪雨は凄まじいものがあり、都市型水害の被害が増え、豪雨に対応する施設整備の対応を余儀なくされているのが、現実である。どことも同じですが、名古屋市では上下水道局ホームページにある「あまみず情報」では、観測雨量、河川水位などの気象情報の他、排水ポンプの運転状況などの防災情報を提供しています。超高齢化が進む中で、パソコンを使えない人も多く、どのように情報を伝えるのかは、課題の一つではないか。

先日、西宮市内で兵庫県が所管する施設・構造物の調査を何カ所か行いました。武庫川の総合治水対策として、河川敷の土砂掘削、矢板護岸工事等。

新川の排水機場を見ましたが、45年以上も経過し、老朽化が激しく整備・改築を至急行うべきだと思いました。本市では、防潮門扉は47カ所あり、調査した場所は、老朽化が激しく、鉄骨がむき出しになっていた。他の所にもあるんじゃないかと思う。早急に調査し、津波・水害に強いまちづくりをお願いしたい。

自由が丘駅周辺地区整備事業について

平成24年度都市景観大賞に西宮市とともに受賞されました目黒区の自由が丘地区ですが、平日の時間帯の視察にもかかわらず、人が多くにぎやかで正直驚きました。

人にやさしいまちづくりという視点が伝わってきました。

旧まちづくり交付金を活用し、地元も1/3を負担をし、道路の舗装のやりかえをはじめ、まち歩きが出来るまちにと整備しています。電線も地中化され、それだけでもずいぶん街並みが違います。関心をしたのは、河川敷を緑道化したものの自転車が占領し逆に環境が悪化したが、ベンチ配置の実験から広場化し、人が集い・憩い、イベントの場にもなり、沿道には、開放的な店も増えています。人を視点においてのまちづくりだからこそ、出来たのではないかと思えます。西宮市内でも、酒ぐら通りをはじめすばらしい所が数多くあります。行政まかせでなく、地元もある程度は負担しながら、人にやさしいまちづくりに取り組んで頂きたいし、商店街の方にも、ぜひ自由が丘地区を見て頂きたいと思えます。

□自転車のまち宇都宮の推進について

自転車ロードレースが開催されるほど自転車スポーツが盛んなまちであります。自転車利用の人口は間違いなく増えています。今、最も求められているのは、自転車を安心・安全に乗れるということであります。自転車道の整備など国からも方針がありますが、もともと車社会を中心に整備されていますから、部分部分で整備をしてもなかなか安全性を保てないのが現状です。きちっとした整備計画をたて、だれもが“快適”に、“安全”に自転車が使える整備をお願いしたいと思います。

地球にやさしい環境、健康づくりに役立つ自転車である事はまちがないと思えます。ただ自転車道が立派になっても、マナーの向上がなければ安全性が確保出来ないのはあたりまえであります。このことは、宇都宮市でも例外ではないそうで、マナー教室を充実させることが大きなカギになります。

宇都宮市では、駅の近くにサイクルステーションを設置し、シャワールーム、ロッカー、休憩スペース等を備え、観光客にも配慮し、名刺ぐらいの大きさで折りたたみ式の自転車マップは、市内地図や、市内名所が記載され大変便利なものであります。

本市も西宮の観光に来られた方に対し、喜んで頂ける取り組みを是非お願いします。

委員会行政視察報告書

委員氏名 中尾 孝典

調査の期間	平成24年(2012年)11月7日(水)～11月9日(金)
調査先及び調査事項	名古屋市 浸水対策について 目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について 宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について
11月7日(水)	
名古屋市「浸水対策について」	
<p>市域の24%が海拔ゼロメートル地帯(約50%がポンプ排水区)であり、2年に1回のペースで50mm/時以上の集中豪雨が発生しており、浸水対策が市の重要課題。ハード・ソフトの両面で浸水対策を講じている。</p> <p>60mm/時対応の施設整備により97mm/時の雨が降っても概ね床上浸水被害の解消可能なレベルとした。ポンプ増強、雨水貯留施設、管きよ増強の緊急雨水整備事業を実施。ブロック型(ビール箱を並べたようなもの)貯留施設を学校や公園などに設置(学校休業中の短期間で施工可能)。</p> <p>雨水情報の提供、ハザードマップの配布、雨に強い建物づくりを促すPR活動などのソフト対策も実施している。</p> <p>市長が河村市長になっても従来の事業費を確保できている(国庫補助2分の1)。津波による浸水対策はこれからの課題。上下水道を平成12年に統合したが職員一体(お客様)意識が高まった。</p>	
11月8日(木)	
東京都目黒区「自由が丘駅周辺地区整備事業について」	
<p>自由が丘地区の整備は昭和2年の私鉄東急線の駅誘致がきっかけで、4年に駅設置。商店が出来て発展したが、戦災で焼野原になった。その後、</p>	

区内最大の商業集積地、文化性・ファッション性の高いまちとして発展し、後背地は良好な住宅地となったが、歩行の環境改善、駅前の建物過密化等の課題も多く、平成18年度より都市再生整備計画を実施。

駅前広場・駐輪場・ストリート・カラー舗装・案内板などの整備を実施。平成24年度都市景観大賞（国土交通大臣賞・都庁空間部門）を受賞したが、これは地元が自主的に応募したもの。

地上の場所をとらない地下機械式の駐輪場の設置、コカコーラの自動販売機をエコ対応としてルーフ部分にスナゴケを施して表面部の温度上昇を抑制し、自販機の色を本来の赤色ではない緑色としていること、法的拘束力はないが、建物のデザイン・色彩等を地元へ届け出ることとしていること、などが目を惹いた。また、九品仏川緑道の両側には瀟洒な店舗が並び（有名なスイーツ専門のビルあり）、多くのベンチが設置され、多くの区民が利用している様は圧巻。また、千数百店舗が加入している自由が丘商店街振興組合が自前の案内所を設置し、大学生による街の案内業務を実施していることも圧巻。

11月9日（金）

宇都宮市「自転車のまち宇都宮市の推進について」

市街地を中心に平坦地が広がっていること、通勤通学での自転車利用率が20%と高いこと（全国平均15%）、市内高校の80%が自転車通学、有名な自転車ロードレースの開催地、といったことから自転車のまち推進計画を策定している。

自転車専用通行帯・自転車歩行者通行帯の設定、自転車歩行者道の分離を実施。交通安全教室の充実、鉄道駅・バス停周辺への駐輪場整備、自転車の駅（修理用工具、空気入れポンプ、ラックを配備）の整備、観光レンタサイクルの導入、などを推進している。

自転車購入補助は実施していない。高齢者へも対応している。レンタサイクルに電動アシスト自転車も導入している。

建設常任委員会行政視察報告書

委員氏名 まつお正秀

調査の期間	平成 24 年 (2012 年) 11 月 7 日 (水) ~9 日 (金)
調査先及び 調査事項	名古屋市 浸水対策について 目黒区 自由が丘駅周辺地区整備事業について 宇都宮市 自転車のまち宇都宮の推進について

初日は名古屋市の下水道事業における浸水対策についての視察。西宮市との違いは、人口規模において数倍大きいということと、過去の台風や集中豪雨での被害規模が大変大きかった事（これは海拔ゼロメートル地域が市域の 24%、ポンプ排水域が 50%を占めるといふ尼崎市とよく似た特性）による地域性の違いがあることを前提に、名古屋市の下水道施設整備について学んだ。

名古屋市ではオリンピックの年に水害に見舞われるというジンクスがあるらしく、過去の台風被害や、最近では集中豪雨被害が 4 年ごとに起きているとのこと。最近でも、平成 12 年の東海豪雨では市域の 40%が浸水被害に遭い（名古屋市の平均年間降水量が 1 日で降った換算になる規模）、その後平成 16 年、20 年にも集中豪雨被害に遭っている。その対策を 100 年や 200 年に一回の豪雨対策をすれば莫大な費用がかかるし、かと言って、ほどほどの対策ということになれば人的にも建物にも被害が出ることになり、どのくらいの被害規模に照準を当てて行うかということについてはどの自治体でも悩ましいところであると思うが、名古屋市としては、まれともいえる規模の豪雨対策費用と、建物被害を受けたときの修復費用などとの比較で、床上浸水の方が床下浸水より数倍の修理代などがかかることから、東海豪雨規模でも床上浸水しないレベルの整備を目指すことにしたとのこと。具体的には、東海豪雨では一時間 97mmの降水だったということで、床下浸水までに被害を抑えるとして 1 時間に 60mm降雨規模の対策をめざすというものであり、西宮市では今まで 6 年に一度の対策としての 47mm対策から、10 年に一度の規模での対策として、今後 55mmの対策を行っていくという違いは、先に述べた土地の形状からも理解できるものであった。名古屋市では西宮市の予算の 20 倍近く使ってやる計画であるが、い

ずれにしても名古屋市も西宮市も目標の対策を一気にできるわけではなく、過去の浸水被害が大きかった地域から順次優先順位を決めて対策を行っていくという点では共通しているし、これはあらゆる公共建造物において言えることでもあろう。

二日目は東京目黒区に移動し、午後から自由が丘地区周辺整備についての視察。まず、区役所でレクチャーを受けた後に自由が丘駅周辺の現地視察を行った。この地域の取り組みは今年度、西宮市の目神山地区と同じ「都市景観大賞」を受賞しているということで、そのことから事前学習会において関心のあった地域であった。自由が丘駅前には女神像の銅像があり、「自由の女神」にあやかった女神祭なども地域おこしの一環として取り組まれている地区であり、そのことにもふさわしいまち並みを形成するための景観行政が、地元商店街などを中心にして取り組まれていた。この地区において造成や建築を行う場合には、役所への建築申請前に「自由が丘街並み形成委員会」に事前に申請をして協議することを求めており、そのことで自由が丘にふさわしいまちづくりへと誘導していこうとしていた。もちろんこれは強制でなく（確認はしなかったが）、施主に自主的な判断を求める上での取り組みとして注目できる。印象的だったのは、以前河川敷を緑道にしていたところに自転車などの放置が絶えなかったそうであるが、ベンチなどを置いてゆったりとしたくつろげる空間を作ることによって道路界隈が綺麗になり、自転車などの放置もなくなったということで、放置自転車などを強制的に撤去するよりも、「ここに放置したら目立つ」という意識を醸成していくことが有効だということでもあり、本市としても参考になった点である。

三日目は宇都宮市の自転車のまちづくりについて視察。人口規模では西宮市より少し多い程度のほぼ同規模と変わらないが、面積では本市の4倍の広い地域を持つ。この日は朝から健康のために宇都宮駅周辺をジョギングしたが、駅の自転車預かり所から多くの高校生が一同に通学していく姿を見かけた。駅から学校まで通学のために多くの学生がマイ自転車を預かり所において借りているのだと想像でき、なるほど自転車のまちだなということを視察前から目の当たりにした感があった。

まず市役所でレクチャーを受けて、その後駅周辺を現地視察というスケジュール。宇都宮市は、市街地は平坦な地域が多いことから、人（交通事故等の被害が少なく健康にも良い）と環境にやさしい（化石燃料を使わない）自転車のまちを目指した取り組みを学んだ。今後高齢化が進む中で運転免許証返上者も増えていく中で、誰

もが安全、便利、楽しく、をモットーに、自転車のまち推進計画を策定しての取り組みの説明を受けた。特に注目したのは、総合政策部交通政策課が所管して行っているということであった。すなわち「自転車のまちづくり」を市長部局が政策の柱として行っているわけであり、西宮市では土木局における自転車道や駐輪対策という取り組みと姿勢とは根本的に違うという感がした。そこには当時の市長の強い思いがあったのであろうと想像できる。

具体的には車道に自転車道を設置するやり方と、歩道内を自転車道と歩道に分離する方法もあるが、歩道での設置は幅に余裕がなければできず、車道の端を自転車道と整備をしていく方法が有効であるが、その自転車道をブルーにカラー化することが自動車の運転手の注意喚起にもなり比較的経済的で有効であるとのことであった。他にもコンビニに駐輪ラックや空気入れを置いたり、ホテルではレンタサイクルを置いて利用してもらうなど、あらゆるところに自転車利用促進の取り組みが行われていたり、最後に現地視察した駅前にある宮ステーション（自転車利用・活用の促進する戦略的施設の一つ）では、レンタルサイクルはもちろんトイレやシャワー設備、さらに自転車の修理や自転車関連品の販売なども行われており、「ここまでやるか」という取り組みは、宇都宮市の活性化の最重要戦略という思いがひしひしと伝わってきた。

以上

建設常任委員会管外視察報告書

吉岡 政和

名古屋市<雨に強いまちづくり 総合的な雨水対策の推進>

-特色-

名古屋市では2年に1回のペースで集中豪雨が降り、4年に1回の割合で100mm/hの豪雨に見舞われる。名古屋市には特に大きな河川はないが江戸時代に出た人工河川が市内に多く存在する。



-地形と排水手法-

都市型水害の背景には、市域の24%が海拔ゼロメートルで雨水排水方法も50%がポンプ排水となっている。

-洪水の原因-

排水所ポンプの能力を超えた雨が降り、河川から溢れた水も行き場を失い洪水になるケースがほとんど。

(PPを使用して説明を受ける)

○対策

まずは、これまで床上浸水していたのを床下浸水にとどめる対策。

60mm/hの雨を基準とした緊急雨水整備事業を実施

- ・ 雨水調整池を多く整備 → 長期工事が必要
- ・ ブロック型貯留施設の整備 → 短期工事が可能

事業費は2000億円(50%国庫補助で残りは市債発行)



○上記のハード整備を行いつつ、ソフト整備も実施

- ・市のホームページで、ポンプ稼働状況をライブで広報
- ・名古屋市水防システム（NICOS）を導入し防災・気象情報を発信
- ・防災無線・ハザードマップ充実化
- ・雨に強い建物づくり促進 PR



建物の入り口部分の高さをハザードマップを参考に工夫
半地下施設における浸水防止対策（ステップ、止水版設置）

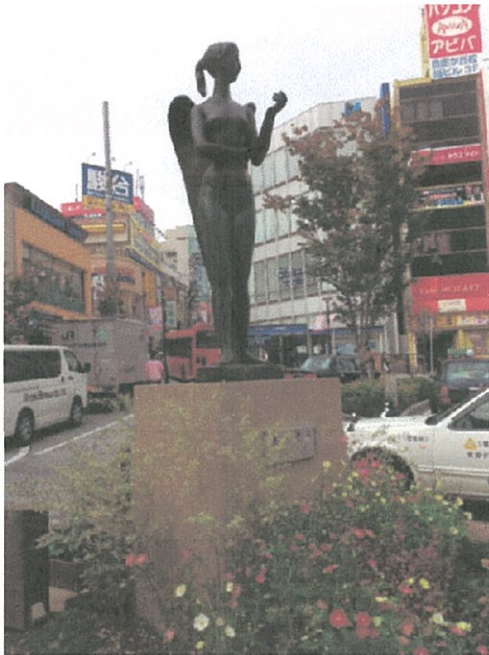
○都市計画も雨水流出抑制に注視

- ・田畑などの雨水浸透区域が開発により不浸透区域にかわる、コンクリートジャングル化を防ぐために、雨水浸透適地マップを作成し、積極的に公表・周知に努める。

-所見-

西宮市は幸いにして、海拔ゼロメートル地域が名古屋市よりは少ないが、武庫川が氾濫すると多大な被害が想定される。河川改修は県の事業であるが、氾濫した時の排水能力をしっかりと把握する責務があるのは市の下水行政になるので、リスクコントロールのシナリオは最低限持ち合わせるべきと感じた。また、最大5mの津波がくると想定されている南海トラフ地震に備えることも考えると、西宮市の浸水対策も怠ることはできない。下水行政は目立たないが市民の財産と安全を守る最重要職務の1つであることを再認識した。

東京都目黒区<自由が丘駅周辺地区整備事業について>



—特色—

当地区は、東京都目黒区の南端に位置し、東急東横線、大井町線が交差する自由が丘駅を中心に面的な商業集積が広がり、周囲は低層の住宅地となっている地区である。様々な表情を持つ路地空間に路面店やテラス型の店舗が連なり、歩いて楽しい界隈となっているが、来街者の多さに対して道路が狭く歩行環境の改善が求められていた。長年にわたり、官民一体になって道路、緑道、駅前広場の改善整備をすすめ、あわせて地区ごとに街並みルールを定め、拡充、改訂に取り組んできている。それにより、駅前広場や南口緑道は、来街者の憩いの場となり、イベント時の会場にも使われている。また、路地状の通りも限られた空間の中で個々の通りの表情を活かした歩きやすい環境づくりに継続的に取り組み、商店街振興組合や住民団体、地元大学の協力により、独自の巡回やクリーン活動、緑化など、まちの安全確保、美化にも努めている。これらを一体の街づくりにつなぐため、街づくり会社を中心となって、取り組みの調整や街

並み形成指針の運用を進めており、結果、歩いて楽しい街としての評価は定着し、街に開かれた店舗開発も増えてきている。

-取り組み-

「自由が丘らしさの継承と人にやさしいまちづくり」をスローガンに、安全で快適に暮らせ楽しめるまちづくり・街中の回遊性の向上・住環境と商業環境が共生する自由が丘らしい街並形成の推進を目標に整備計画をたてる。

今年度、景観大賞を受賞したが、行政が応募したのではなく地元が応募した。

回遊性のある道路には私道も含まれており、個人の街づくりへの協力は私財も投入しているとのこと。



-社会資本整備総合給付金活用事業-

区市町村が作成した**都市再生整備計画**に基づいて実施される事業に対して交付金を交付する制度であり、従来の補助事業に比べ、区市町村の自主性・裁量性が大幅に向上することから、地域の創意工夫を活かした総合的・一体的なまちづくりを進めることが可能になる。

-所見-

商店街、周辺住民、専門家が集まった街づくり会社を中心に、既存の小スケールの街路、路地を街並み形成指針に基づきデザイン誘導し、回遊性のある魅力的な界隈を生んだ。お洒落な街として人気の高い自由が丘。その成功の背景に、しっかりした街づくりの継続的な努力の集積がある。70年代からの商店街振興組合による街づくりの取り組みをベースに、10年前からは、加盟商店街に住民も加わって街づくり会社をつくり、その下にできた街並み形成委員会の面々が

奮闘し、民の力を結集してユニークな景観まちづくりに取り組んでいる。行政もそれに歩調を揃え、企業が応援を惜しまない。（例えば、コカコーラの自販機はオリジナルカラーを封印）様々な表情をもつ既存の狭い街路、路地など、その小さな空間の特徴を活かしながら丁寧に整備し、デザインし直すことで、歩いて楽しい回遊性のある都市空間と、変化に富んだ魅力的景観をつくり上げている。都心の商業空間でありながら心地よい生活感があり、随所に緑とベンチを配して、ゆっくりした時の感覚を楽しむ人々にとっての居場所を生んでいる。西宮市の苦楽園や甲陽園や夙川等多くのエリアも同様の資源があり、大掛かりな整備なしに魅力的な空間になりうる可能性は十分にある。近畿で住んでよかった街NO1になり、住みたい街ランキングも常に上位にある西宮市も目黒区のように行政の街づくりへの参画方法を研究し、研究にとどまらず実行に移せるような体制作りも必要であると感じた。

宇都宮市<自転車のまち宇都宮の推進について>

-背景-

公共交通と自動車, 自転車などの交通手段が効率よく連携した総合的な交通ネットワークの構築を目指しており, その中で, 市街地を中心に平坦地が広がっているなど自転車利用に適した都市構造であることやアジア最高位の自転車ロードレース「ジャパンカップサイクルロードレース」の開催地であること, また, 地域密着型プロサイクルロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」の活動拠点であることなどの地域特性を活かしながら, 人や環境にやさしい自転車を活用したまちづくりを推進している。



-取り組み-

自転車走行空間や駐輪場の整備, レンタサイクル事業など, これまで実施してきた施策事業をさらに推進するとともに, 「環境」「健康」「スポーツ」「観光」などの新たな視点を加えた総合的な計画として, 平成22年12月に「自転車のまち推進計画」を策定, 計画に基づく様々な施策事業を積極的に推進。

(1) 宮サイクルステーションの開設 (平成22年度)

自転車の利用・活用を促進するための戦略的な拠点施設として「宮サイクルステーション」を本市の玄関口であるJR宇都宮駅西口に開設し, 休憩スペースやロッカー・シャワーなどを設置するとともに, スポーツバイクのレンタルなどを行っています。



(2) 休憩スポット（自転車の駅）の設置（平成23年度）

市内の公共施設の他、観光施設、民間施設（コンビニエンスストア）と協力しながら、スポーツバイク用駐輪ラックや自転車修理工具、空気入れポンプを備えた「自転車の駅」を設置し、宮サイクルステーションと併せて自転車利用者をサポートしています。

(3) 自転車マップの作成（平成23年度）

中心部と郊外部の2種類のマップを作成し、本市の魅力的な観光資源などを巡るサイクリングルートや関連施設の紹介など、自転車に関する情報を広く市民や来街者に発信しています。



-所見-

市域に勾配が少なく、年間雨量も少ないのに加え、冬期の日照時間も長いという特色があり、市民の自転車利用は非常に多い。高校生の自転車通学者は77%もあり、自転車利用の安全にスケアードストレイトの導入をするなど、注力していた。また、歩行者自転車共存社会実験を商店街で実施した。市内、30カ所に自転車の駅を設置し、内19カ所はコンビニに協力いただいたの設置だった。日常生活の自転車対策のほかにスポーツとしての自転車対策にも注力し、大通りを通行止めしてのサイクルロードレースを開催し15万人の観客を動員しており、自転車で町おこしをしている一面も見受けられた。一番、興味を感じたことは自転車を含んだ交通政策は政策部局が所管しており、安全・健康・生活・観光すべての分野で自転車を通じた成果をリンクさせているという、行政機構の構成に工夫がみられたことだ。西宮市の行政機構は縦割り感が依然強く、政策局は企画的要素が強く現場からの距離が遠い。1つの政策の効果を多面的にシェアできる組織づくりがこれからの地方行政には必要になることを学んだ。