

放置自転車で魅力アップ ～熊本の新たな交通ネットワーク～

1. はじめに

提案の背景その 1 ～熊本駅と熊本城界限(中央街)の分離～

熊本の「顔」と言えばなんといっても熊本城である。日本三名城のひとつである熊本城は熊本の観光資源として最も価値のあるものと言っても過言ではない。九州新幹線開通とも相まって連日熊本城へは多くの観光客が訪れる。

熊本駅から熊本城へのアクセスは市電(路面電車)や路線バス、観光周遊バスなどが中心である。しかし現在、熊本駅と中央街を含めた熊本城界限との繋がりがあまり感じられず、互いの相乗効果というものを観光客及び市民が実感できていない気がする。そこで、物理的な移動という観点から見て、熊本駅及び熊本城界限間を最も効率よく自由に移動できるのは何かと考えてみた。

その結果思い浮かんだのが自転車の存在である。熊本駅、熊本城間の距離はおよそ 2.7km で自転車での移動には最適な距離である。一般的に 5km 以内の移動では自転車が最速と言われるように他の手段に比べて移動効率も良い。熊本駅から熊本城界限は市民生活においても人の移動が多い場所である。自転車移動によってこの界限と熊本駅が今以上に繋がりを持てば観光及び市民生活にとってプラスになるのではないだろうか。

提案の背景その 2 ～熊本市や教育機関における放置自転車問題～

大都市では共通して放置自転車の問題を抱えている。放置自転車は撤去、処分に多額の税金が使われるうえ、交通の妨げになる、景観を損ねるといった問題点もある。熊本市も例外ではなく表 1 から読み取れるように年間 2,000 台以上もの放置自転車があり、問題は深刻である。さらに放置自転車は大学などの教育機関でもたびたび問題視されており、各教育機関で対策が取られているほどである。

この放置自転車を上述した熊本駅を中心とした自転車移動のために再利用することで放置自転車の処分コストを抑え、さらにまちの活性化につなげられないかと考えた。

表 1 過去 10 年間の熊本市の放置自転車台数

平成 14 年	3,667 台
平成 15 年	3,973 台
平成 16 年	3,995 台
平成 17 年	4,401 台
平成 18 年	4,356 台
平成 19 年	4,281 台
平成 20 年	3,036 台
平成 21 年	2,758 台
平成 22 年	2,785 台
平成 23 年	2,398 台

2. 提案の概要

本提案は放置自転車を再利用し、熊本駅や熊本城周辺でレンタルを行うというものである。以下に本提案の具体的な内容を記す。

放置自転車の収集

() 熊本市の放置自転車 図 1

現在、熊本市では放置自転車を撤去して3ヶ月間保管したのち、処分するという形を取っている。この保管期間を過ぎた自転車を整備、点検、再塗装などを行ってプロジェクトで利用する。

() 教育機関の放置自転車 図 2

熊本市には大きな教育機関(熊本大、熊本県立大、熊本学園大、崇城大など)が集中している。これらの大学あるいは高校においても放置自転車は数多い。よってこのような教育機関にて一定の期間保管された放置自転車も市が収集し、同様にプロジェクトで利用する。

放置自転車の整備、点検

現在、熊本市各地から集められた放置自転車は平成の保管所(図 3)で保管されている。この場所を自転車の保管所兼整備場としてプロジェクト用の自転車の整備、点検、塗装を行う。この保管兼整備場を他にも市内に数か所設ける。

自転車のレンタル

熊本駅、交通センター、熊本城敷地内(本丸、二の丸、旧細川刑部邸、護国神社)、市役所裏、銀座通り、上之裏の9ヶ所プラス熊本駅前、辛島町電停間の市電沿線2か所の合計11ヶ所(仮案)に自転車の貸し出し&返却基地を設置してどこの基地でも貸し出しおよび返却可能とする。利用料金はできるだけ安価に設定し、売り上げは自転車や駐輪場の整備費、プロジェクトの人件費などに充てる。

駐輪場の拡大

現在熊本駅や中央街、熊本城にある市管轄の主要駐輪場を拡大し、本プロジェクト専用の駐輪場も新たに設ける。

自転車通行禁止エリアに専用通路の設置

現在、自転車通行禁止である新市街、下通り、上通りなどに自転車専用通路を設けて街中でも自転車通行が可能にする。可能であれば他の一般道でも順次自転車専用通路を設置する。



図 1 路上に放置された自転車



図 2 大学に放置された自転車



図 3 現在の放置自転車保管所(熊本市平成)

3. 将来

将来的にさらに追加していきたい内容を以下に記す。

駐輪場としての地下の活用

中央街には地下を利用した施設や通路が多くあるが、なかにはほとんど使われていない通路なども見受けられる。そういった場所を新たに本プロジェクト用、または一般用の地下駐輪場として活用していく。

対象地域の拡大

プロジェクト遂行と同時に定期的に利用状況の詳細な調査やパブリックコメントなどを実施する。その結果需要があるようであれば順次熊本市郊外にも貸し出し&返却基地を設置し、プロジェクトの対象地を拡大する。

「白川自転車ハイウェイ(仮称)」計画との融合

「白川自転車ハイウェイ(仮称)」とは現在熊本市が計画している市中心部を流れる白川の河川敷や堤防道路を繋いで自転車でスムーズに移動できる道路をつくるという計画のことである。対象区間は熊本駅前の白川橋から熊本大学黒髪キャンパス東側の龍神橋までの 5.7km の区間である。

この計画と本提案を融合させて対象区間の堤防道路沿線に本提案の自転車貸し出し&返却基地を数ヶ所設置する。この区間には 11 本の橋が架かっているが、基地はこれらのいずれかの橋の近くに設置する。

自転車専用道路の建設

利用者の拡大に伴って熊本駅や熊本城、中央街を中心に自転車専用道路を新たに設ける。

4. 魅力、効果

本提案による魅力や効果を以下に記す。

熊本駅、熊本城、中央街に繋がりが生まれ、人の動きが増えることで互いに経済効果などの相乗効果を生むようになる。

県外の観光客は散策などがしやすくなり熊本駅を中心とした新たな観光スタイルが確立される。

自転車を利用する人が増えることで温室効果ガスの排出が抑制され、環境にやさしい eco なまちになる。

通勤等にも自転車を利用する人が増え、朝夕の通勤による渋滞の緩和が見込める。

放置自転車の処分費用が少なくなる。

放置自転車への意識改善が見込まれ、放置自転車が減る。

まちの景観が良化する

5. おわりに

レンタル自転車の取り組みは日本でも各地で行われているようだが、いま政令市としてさらなる成長を期待される熊本にこそそれが必要ではないかと思う。九州新幹線も開業し、駅中心のまちづくりは必須であり、そのひとつの取り組みとしてこの提案が実施されればと考える。城下町としての美しい街並みを自転車が颯爽と走る。そんなまちになって欲しい。

6. 参考

- ・熊本市ホームページ



- 自転車の貸し出し&返却基地(仮)
- 「白川自転車ハイウェイ(仮称)」計画に伴った自転車の貸し出し&返却基地(仮)

図4 プロジェクト対称エリア