

## 自転車の聖地、九州 新たなる挑戦

### 1.はじめに

オリンピック正式種目であるケイリン（競輪）を生み出した福岡。現在この地では放置自転車やマナー・モラルの点でネガティブな部分が問題視されています。

私は、一般路を使用し九州を1周する自転車ロードレース「ツールド九州」の開催を核として、福岡市街地において車道を利用し自転車専用車線に転換することにより、自動車交通から脱却した自転車の聖地「福岡」、ひいては、日本の自転車文化を支える、活気ある街とする提案を行います

### 2.提案の背景

自転車は、地球温暖化ガスを一切出さない交通機関として、ヨーロッパの先進諸国で大きな注目を集めており、オランダのアムステルダム等、自転車中心の街作りを行っている都市さえあります。

このような流れのなか、日本では、放置自転車問題、歩行者との接触等、欧米諸国と比べ、自転車後進国といわれています。

福岡は、柔道とならぶお家芸であり、オリンピックの正式種目としても認定されるケイリンを生んだ街であり、日本における自転車の「聖地」であるともいえます。

特に、福岡市は、大規模人口の都市の割にコンパクトな街であることと、地形が平坦であるため、自転車利用に適した街です。しかしそれ故に、天神地区は、放置自転車ワースト1になったこともあり、先ほどの日本の自転車問題の洗礼を受けてきました。

福岡市では、自転車をあらためて「都市交通手段の1つ」として適正な利用を促進することとした、自転車駐輪場の整備、おしチャリロード等の取り組みを行っておりますが、マナーやモラルの問題は切実になってきております。

私は、上記の施策に加え、自転車競技の最高峰である「ツールドフランス」に匹敵するイベントとして、この九州の地で「ツールド九州」を開催し、自転車文化と、自転車の地位向上を図り、中心市街地に自転車専用車線を整備した「自動車」から「自転車」への転換を積極的にすすめることを提案いたします。これにより、自動車による移動手段から自転車を中心とした都市に脱却して、福岡を新たな日本自転車文化の発信地とするための挑戦を行えないかと考えました。

### 3.提案の概要

#### (1) ツールド九州の開催

ツールドフランスは、フランスとその周辺を約3週間で3,000kmにわたって走り抜くステージレースであり、1日の平均走行距離は約160kmの長さにも渡ります。

ツールド九州では、九州の7県を1県1レース/日として1週間で走り抜くステージレースとして提案いたします。

#### **福岡ステージの例**

ツールド九州7ステージの内、福岡ステージを例にとって、ルートを提案いたします。提案ルートは3エリア全部で約130kmのルートです。

一日のレース距離としては若干短いのですが、油山や大濠公園と組み合わせて、起伏に富む地形を利用した160kmのレース距離を稼ぐことが可能であると考えます。



#### 博多湾環状ルート (L=50km)

(志賀島 - アイランドシティー - ベイサイドプレイス - 西公園 - 小戸 - 能古島 - 志賀島)

志賀島 - 能古島 (2.5km)、能古島 - 小戸 (1.6km) は旋回橋として航路を確保した上で、博多湾を1周するルート。

#### 糸島環状ルート (L=50km)

(長浜海浜公園 - 今宿 - 二見浦 - 芥屋 - 前原 - 周船寺)

糸島半島1周ルート。

#### 外環状道路ルート (L=30km)

(福岡県庁 - 月隈 - 花畑 - 次郎丸 - 福重)

福岡外環状線を利用したルート。

また、これらのルートは、一般利用の際に、組み合わせにより、ショートコース (30、50、80、100km) も可能ですので、1~4時間程度のレクリエーションとしての走行も可能となり、休日の福岡市街地1周も楽しめるコースとしても利用できます。

### (2) 市街地自転車専用車線の整備

現実として、福岡の市街地では、周辺状況から道路の拡幅は不可能であり、渋滞対策として地下鉄等の公共交通整備、通過交通の排除を目的とした都市高速道路や環状道路整備が行われていますが、未だ持って、市内の中心部では、慢性的な交通渋滞が発生しています。

これらを背景に、自動車交通による問題が集中している福岡中心市街地に自転車専用車線を整備することにより、都市内交通を「自動車」から「自転車」へ積極的に転換をはかり、市中心部の自動車交通およびこれに付属する渋滞・騒音・温暖化からの脱却を、次図のインフラ利用を基に提案いたします。

自転車専用車線は、渋滞路線である、以下の2ルートを提案いたします。

東西ルート：西新～呉服町 (L=5.5km)

南北ルート：那の津～高宮 (L=4.0km)



自動車の代替交通としての自転車利用とするため、歩道を分割したり、車道に自転車レーンを設けるのではなく、車道を減らし、自転車専用車線を設置する計画といたします。

また、自転車利用の最大の障害となる雨についても、簡易なシェルターを設けることにより、天候に左右されない利用が可能になり、通勤・通学に際して、問題となる利用性を向上させます。

#### 4.おわりに

今後、団塊の世代の大量退職が始まり、余暇の過ごし方が大きな注目を集めているとともに、地球環境を視野にいたした温暖化対策としても自動車の利用を減らす手段の模索が始まっています。

温暖化対策としては、単純に自動車交通を減らし温暖化ガスを削減するのみではなく、自動車の総数を減らしていくことが有効であり、地球資源の有効活用に大きく寄与するのではないかと考えます。

自転車は、正しい乗り方をすれば、時速 20km を確保できます。バイクや車を運転できない子供にも行動半径をひろげてくれる乗り物であり、福岡市街であれば、ほぼ自転車で移動可能です。

また、自分の足で移動することにより、健康増進にも役立ち、いままで通過するだけであった街の新たな魅力に気付くことも大いに期待できます。

レクリエーションで走る自転車は、自宅を起点として必ず同地点に戻ってきますが、同じ道を往復するよりも、違ったルートで往復できる方が、走る楽しみとしては大きいものです。

これらを踏まえて、福岡湾を1周できるルートの整備は、外環状道路や糸島ルートとの組み合わせにより自宅から福岡市街を網羅する、自転車交通にとって、非常に有効な道路になると考えます。

また、自動車交通から脱却した自転車中心の街づくりはこれからの地球環境、アジアの玄関口にふさわしい福岡の創造、市民の健康増進に寄与するのではないのでしょうか。