

自転車にもっと乗りたい！

自転車は、気持ちがいい、健康にいい、環境にいい、三拍子そろった理想的な移動手段。人間が自分の力でこいで進む、という最もベーシックで、しかも経済効率性は抜群という特徴がある。

自転車を好きな人は、とても多いと思う。もっともっと自転車に乗りたいと思っている人はいっぱいいるはずだ。自転車の種類も増えて、用途にぴったりの自転車を選ぶのも嬉しい。値段も手頃なものからマニアックな高額なものまで、幅広い。

もっと自転車に乗れるようにしよう、というのがわたしたちの主張だ。でも、現在の道路を見ると、とても快適に自転車に乗れるような状況ではない。そこで、いつかは実現して欲しい、未来へ向けたいくつかの提案をしようと思う。

(1) 高速道路上空にサイクル・スカイウェイを整備

まず、長距離を快適かつ高速で走れる様に、九州自動車道、九州横断自動車道、都市高速道路等の上空に、チューブ型の自転車道を整備する。チューブ型にするのは、排ガスや風雨を遮断するためと、路面への落下を防ぐため。

何か異変(つまり自転車が走行していない)がある時には、センサーによってそのあたりのチューブ全体が赤く変色するなどの工夫をして、保安対策も万全にする。緊急時のために、どこでも下部からチューブ内に入れる様な構造にしておく。

このサイクル・スカイウェイで、広域的な骨組となる自転車ネットワークをたちづくる。

(2) 既存の大規模自転車道をサイクル・スカイウェイへ接続

九州各地にある既存の大規模自転車道 15 路線(国土交通省所管)を、サイクル・スカイウェイに接続し、広域自転車ネットワークを強化する。さらに今後大規模自転車道としてふさわしい路線があれば、どんどん追加していく。特に、

福岡・北九州の二大拠点都市間については、玄海自転車道・ひびき灘自転車道・北九州遠賀川自転車道を都市高速道路等も含め、相互に連結し、密度の高いネットワークをつくり上げる。

これらによって、自転車による広域スポーツ・レクリエーション・観光交流を一層活発にする。

(3) 公共交通機関と自転車をドッキング

鉄道、モノレール、路線バスなどの公共交通機関を、「自転車持ち込み可」(鉄道やモノレール)としたり、「自転車をかける装置を整備」(路線バス)するなどして、両者をうまくかみ合わせる

公共交通機関と自転車は別々の交通手段だというこれまでの固定観念を転換し、もっとなじみのよいものにする。公共交通機関を使って、どこへでも自転車と一緒に移動できるようになれば、通勤・通学・買物などの日常交通も、スポーツ・レクリエーション・観光などの非日常交通も、もっと活発になり、経済効果は大きいと思う。

(4) 都市内の多車線道路には自転車優先レーンを設置

都市内の多車線道路では、外側の1レーンは自転車優先とする。自動車はこの自転車優先レーンを通行することはできるけれど、走行中の自転車より速く走ってはいけない、というルールにする。

今後技術革新が進めば、走行中の自転車と自動車が一定間隔を自動的に維持する装置も開発されると思う。人の判断よりも、機械的にコントロールすることによって、自転車と自動車の共存が可能になると思う。

自転車はかなりのスピードが出る乗物であり、歩行者と一緒に歩道上を走行させるのは危険だ。その意味から、歩道上に設置された自転車道や自転車通行可の規制は、徐々に廃止していくべきだと思う。

(5) 都市内の2車線道路でも原則的に自転車優先化

2車線道路でも、都市内については原則的に自転車優先とする。自転車は環境へ与える負荷が全くなく、また道路という公共財産の占有度が低いから、自動

車よりも優先すべきだ。少なくとも都市内については、今後自転車に高いプライオリティを与えることが必要だと思う。

逆に言えば、自家用車の使用は、ハンディキャップを持った人や高齢者あるいは小さな子供がいる家族などに限られる、といったモラルが社会全般に浸透すれば、現在の交通事情はもっと改善されると思う。

(6) サイクルスタンドの付置義務化

都心部における現状の駐輪状況は、景観を悪くし、また歩道を狭く歩きにくくするなど、問題が多いと思う。

自転車利用が増加すれば、都市内での駐輪も増加する。今後は、一定規模以上の民間施設、特に商業施設などについては、緑地を併設したサイクルスタンドの付置義務化が必要だと思う。

(7) 放置自転車はポイントシステム導入で排除

放置自転車も大きな問題だ。この問題はモラルの向上が基本ではあるが、それだけではなかなか解決しないのではないかと思う。公共団体の支援を受けたNPOが自転車メーカーと提携し、放置自転車を届ければポイント制で自転車本体や部品と交換する、というシステムをつくるとよいのではないかと思う。

(8) サイクル・エキデンやロードレースの開催

サイクル・スカイウェイや大規模自転車道などの整備が進んだら、「九州一周サイクル・エキデン」や「福岡・北九州間ロードレース」など順次イベントを開催し、地域の活性化に結びつけていく。

できれば、ツール・ド・フランスの様な国際的イベントまで育てあげれば、様々な面での波及効果は大きいと思う。

(9) 自転車本体の改良

自転車をもっと安全で快適な乗物にするための工夫も必要だと思う。まず第1は、安全性を高めること。何かと衝突したり転倒したりした時に、乗っている人を保護するエアバッグのようなものが装備できると安心だ。第2は、すでに記した様に、自動車が一定距離以内に近付くと自動的に反発し近づけない様

にする安全装置は絶対必要だ。第3に、雨が降り始めるとセンサーが自動的に感知し、透明でかつ通気性がいい撥水性のシートで、乗っている人全体を適度に覆うようなしくみができると便利だ。

(10) IT機器による高度情報化

乗る人が情報端末を持って自転車を利用すればよいので、自転車自体を高度情報化する必要はないと思う。しかし、特に高齢者や子供の場合、一定時間動かない時には自動的に自宅や家族のケイタイに連絡を発信したり、その場所を自宅のディスプレイに表示したりする機能があるといいと思う。これらの機能が備われれば、見張番としての役割も果すことができ、自転車はもっともっと愛着のもてる頼もしい仲間になると思う。

(以上)