

平成20年度

自転車乗用に関する調査研究事業 報告書

— 水郷筑波国定公園サイクル・リンク構想 —

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN



競輪補助事業



水郷筑波国定公園サイクル・リンク実走調査

(財)日本サイクリング協会による「自転車乗用に関する調査研究事業」の本年度の対象地は、茨城県県南に広がる「水郷筑波国定公園」である。調査研究委員会では、平成20年8月3日、4日の両日、筑波自転車道（つくばりんりんロード）、霞ヶ浦自転車道を中心に自転車による実走調査を行った。このエリアには、首都圏から至近の地に雄大なサイクリング好適環境が広がっている。土浦駅周辺では両自転車道の未接続部（ミッシングリンク）が要研究箇所であることを確認し、つないで1本の自転車道にするサイクル・リンク化を想定して、どのようなルートを設定すれば、安全かつ快適、そして低コストで整備することが可能であるかを検証した。あわせて12月7日には恋瀬川サイクリングコースについても調査を行った。本編に先立ち、実走調査時の写真を掲載する。

〈土浦市内〉



山本五十六が定宿にしていたという
土浦の老舗料亭「霞月楼」を訪ね、館内を見学



「霞月楼」の歴史を物語る資料について、
女将より説明を受ける



実走調査の当日は土浦キララまつりの真っ最中で、沿道には立派な七夕飾りが並んでいた



土浦市観光協会が入った「まちかど蔵」では、
レンタサイクルを用意している

〈筑波自転車道およびその周辺〉



土浦市街を抜け、筑波自転車道に入る。
市街近くでは車止めが随所に



サイクル・リンクの一例として
提案したい、自転車道からわずかに外れた小径



例年、春の山王祭には
流鏝馬の神事が行われる日枝神社



平安時代の六歌仙の一人、小野小町
ゆかりの史跡や言い伝えの残る「小野小町の里」

〈筑波自転車道起点の土浦駅周辺〉



現状の接続ルートでは、歩行者とともに
狭いガード下をくぐらなければならない



神天橋から新川左岸をそのまま下ると、走りやすい
ガードがあり、線路をくぐり抜けることができる

〈霞ヶ浦自転車道と恋瀬川サイクリングコース〉



ラクスマリナーのポートで、土浦港から玉造港まで船で移動



玉造港最寄りの「道の駅たまつくり」には、地元の特産品が並んでいる



行方市の「水辺サイクルネットワーク」の一環として整備されたレンタサイクル



霞ヶ浦左岸の堤防上に延びる霞ヶ浦自転車道。一般道との共用区間が多いものの走行に支障はない



サイクリングコースの各所にインフォメーションポールが設置され、QRコードで情報を入手できる



沿道には日差しや雨露を遮るものがほとんどなく、今後の整備が望まれる



行方市役所で担当部署のみなさんに、実走調査の結果やサイクル・リンクの意義について説明



小美玉市の地域コミュニティの拠点となっている「しみじみの家」。市が管理するレンタサイクルを借りた



湖岸からさほどの距離はないものの、小美玉市内はけっこうな勾配の坂がある



潮来駅からごくわずかの常陸利根川左岸沿いに自転車道が延びている



高浜入左岸の道には、釣り客のクルマの乗り入れはあるものの快適に走行できる



恋瀬川サイクリングコースは道幅が狭く、自転車に乗ったままのすれ違いは困難



恋瀬川サイクリングコースの途中には、一見すると山道のようなところも存在する

平成 20 年度
自転車乗用に関する調査研究事業
報 告 書

—水郷筑波国定公園サイクル・リンク構想—

目 次

口 絵	水郷筑波国定公園サイクル・リンク実走調査	
調査研究委員会名簿	.....	6
はじめに	財団法人日本サイクリング協会	7
1. 調査研究の概要	.....	8
2. 調査の背景	.....	10
3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告	.....	16
4. 研 究 (提 言)	.....	37
5. サイクル・リンクの先進事例について	.....	57
総 括 (まとめ)	.....	69

平成 20 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

サイクル・リンクの構築に向けて

－調査研究委員会－

委員長	蓮見 孝	筑波大学大学院	教授
委員	堀内 正弘	多摩美術大学	准教授
	岩田 淳雄	(株) 八重洲出版	サイクルスポーツ 編集長
	沢田 昌樹	時事通信社	運動部次長
	小林 成基	(N) 自転車活用推進研究会	理事長
	澤田 裕	フリーランス編集者	
	小鷹狩幸一	(財) 自転車産業振興協会	総務部長
	渋谷 良二	(財) 日本自転車普及協会	常務理事
	川口 豊勝	(社) 自転車協会	業務部長
	佐藤 米治	(財) 日本サイクリング協会	専務理事
W G	高谷 徳成	オフィス泰平 (有)	代表取締役
	青山 俊士	茨城県サイクリング協会	常任理事
	小林 博	(財) 日本サイクリング協会	業務第一部次長
事務局	山口 文知	(財) 日本サイクリング協会	業務第一部課長
	矢島 淳	(財) 日本サイクリング協会	業務第一部業務係長

(順不同)

はじめに

財団法人 日本サイクリング協会

本書は、平成 20 年度に行った「自転車乗用に関する調査研究事業」の報告書である。この調査研究は、平成 17 年度から 3 年間にわたり進めてきた同名の調査研究を継続・発展させたもので、財団法人日本サイクリング協会が、競輪の補助金を受けて実施するものである。自転車乗用の基盤インフラストラクチャである道路や付帯設備のあり方、また、その利活用の方法について研究し提言することを目的としている。

昨年度までの調査研究では、主に全国の大規模自転車道を対象に、既存の施設や設備を有効活用した自転車乗用環境の整備方法について調査研究を行ってきた。全国 135 の大規模自転車道のうち 33 カ所に及ぶ実走調査やインターネット調査などを行い、「道路環境が分断されていることによって、アクセシビリティ（行きやすさ）やユーザビリティ（使いやすさ）が阻害されている」という日本の自転車乗用環境の基本的問題点を明らかにした。アメリカにおいて「ミッシングリンク」と呼ばれてきた「分断されている自転車乗用環境」を相互に結び価値化しようとする「サイクル・リンク」という新たなしくみを提示しながら、一般道などの既存のインフラを有効に活用し、自転車乗用環境の魅力化を進めようとする試みを行った。

本年度は、モデル地区として茨城県南に広がる「水郷筑波国定公園」を選定し、多角的な視点からサイクル・リンクの概念適用を試み、自転車乗用環境の先進モデル地区を構築しようとするフィールド型の調査研究を行っている。

調査研究の詳細内容については本文を閲覧いただきたい。この調査研究の成果が、自転車乗用環境の整備および自転車乗用の一層の促進に生かされれば幸甚である。

平成 21 年 3 月

1. 調査研究の概要

本調査研究は、自転車乗用に関する調査研究として（財）日本サイクリング協会（JCA）が取り組んできた「第Ⅰ期調査研究」（平成13年度～15年度の3年間）と、「第Ⅱ期調査研究」（平成17年度～20年度の4年間）の成果を活かしながら、「サイクル・リンク」と呼ぶ新たな概念を構想し、それを特定の地域に当てはめてサイクル・リンク化を図るための諸施策を検討しながら、その有効性を検証しようとするものである。昨年度は、継続的な調査研究を通して発見された全国各所に見られる分断された（ブツ切り状態の）自転車乗用環境を「ミッシングリンク」と称し、分断されたミッシングリンクをつなぐ工夫、すなわちサイクル・リンク化によって、既存の自転車乗用のインフラや環境が画期的に改善されるのではないかと仮説を示した。本年度はその仮説の検証を行うために、特定の地域を選択し、実走を基本とする現状調査（ミッシングリンクなどの問題点の発見と整理）を行い、サイクル・リンク構築のための具体的な施策提言をまとめようとしている。本研究の詳細については、次の第1章以降を参照願いたい。

「自転車乗用に関する調査研究事業」は、2001年度（平成13年度）より今年度まで、7年間にわたり継続的に行ってきた調査研究事業である。この一連の研究は、「第Ⅰ期」（平成13年度～15年度の3年間）と、「第Ⅱ期」（平成17年度～20年度の4年間）に分けられる。

第Ⅰ期では、主に「東京都とその周辺地区」に的を絞って自転車乗用環境の調査研究を行い、第Ⅱ期では、主に「全国135路線の大規模自転車道」に的を絞って自転車乗用環境の調査研究を行った。

第Ⅰ期各年度の調査研究概要

第Ⅰ期の調査研究では、東京都と周辺地区に存在する主要幹線道路の自転車乗用への好適性評価に関する調査研究を実施した。その結果、生活拠点である町と町とを結ぶ幹線道路には、自転車では走りにくく危険な箇所が多数存在し、早急に整備を図る必要があることが明らかとなった。さらに河川敷を利用したサイクリング道路や緑道等の自転車乗用に好適と思われる道路（「サイクリング好適道路」と称する）についても調査を行い、サイクリング好適道路は各所に存在するものの、相互につながりが悪く「ブツ切り状態」（以降このような状態を「ミッシングリンク」と呼ぶ）となっているため、「ポタリング」（短距離のサイクリング）や「ロングライド」（長距離のサイクリング）ともに楽しみにくい乗用環境となっている実態が明らかとなった。その反面「つなげる工夫」を行えば、どこからでもサイクリング好適道路にアクセスでき、[自宅発→自宅着]のロングライド（長距離）サイクリングが楽しめる基盤環境は存在するはずであると考え、その検証を行った。東京・多摩地区を一辺3kmのメッシュで区切り、サイクリング好適道路の分布状況を把握しようとした。その結果、ほとんどすべてのメッシュにサイクリング好適道路が存在するという事実を確認した。

首都圏外周の広域関東圏を対象にした調査研究では、ロングライドと、地域固有のありのままの姿や生活を楽しもうとするグリーンツーリズム型ポタリングの可能性について評価を行った。この調査研究により、ロングライド型サイクリングの普及・促進を図るためには、「河川敷や堤防などを流用することが多い既存のサイクリング道路等に加え、幹線道路に沿った広域自転車道の整備を図り、それらをつなぎ回遊性を高めていくこと」が有効であること、また「鉄道や駐車場などの補完的乗用環境の整備が

求められる」との改善方向を提示した。さらに関東圏の各地域のまちには、多くの歴史的・文化的な固有資産が多数現存しており、ポタリングが楽しめる魅力的なコースを容易につくれる可能性があることを明らかにした。

第Ⅱ期各年度の調査研究概要

平成 17 年度の調査研究では、調査研究の範囲を全国 135 路線の大規模自転車道に拡大し、JCA と連携する各都道府県サイクリング協会やネットサイトの「スポーツエントリー」の自転車会員 2 万人を対象に、「アクセスのしやすさ」「走りやすさ」「心地よさ」等について評価を求める調査を行った。

ハード面においては、特に「車止め」と「案内標識（標示）」の機能性と統一性の悪さから、危険で走りにくい状況が見られること、またブツ切り状態の道を相互に結ぶ配慮や工夫に欠けるため、しばしば行く先を見失ってしまうような「ミッシングリンク」が生じがちであることを指摘した。

前年度の平成 19 年度には、上記のようなミッシングリンクをつなぎ、走りやすく安全な自転車乗用環境を醸成するための概念およびしくみとして、「サイクル・リンク」を提示した。世界の自転車先進国ですでに意欲的に行われているサイクル・リンク化の先進的事例を紹介するとともに、国内でも取り組まれているサイクル・リンクの実践事例を調査・紹介した。そしてサイクル・リンクを推進するための施策のあり方をハードとソフトの両面から提示した。

以上の調査・研究の経緯を生かし、本年度の「サイクル・リンク化の実証研究」を行うことにした。

2. 調査の背景

1. モデル地区の選定理由

すでに述べたように、本年度の調査研究の主要課題は、今までの継続的な調査研究の成果から導き出された「サイクル・リンク」の概念を特定の地域に当てはめて、その有効性を検証しようとするものである。特定地域の選定にあたっては、以下のような諸条件を勘案して検討を進めた。

- 首都圏に近接していること（理由：きめ細かい実走調査が行える／サイクリングを趣向する人口が多く、サイクル・リンク化による自転車乗用活性化の即効的効果が期待できる）
- 大規模自転車道の存在など、自転車乗用環境の基盤が整っていること（理由：大規模な道路改修等を伴わず、小規模な配慮や工夫で大きな効果が期待できる）
- ミッシングリンクが観察されること（理由：ミッシングリンクを発見しサイクル・リンク化を試みようとする本研究の趣旨により、ミッシングリンクの存在は必要不可欠である）
- 地域の魅力化につながること（理由：サイクル・リンク化が地域にとって有益であると認識されることによって諸施策の推進が図れると考える）
- 地域の協力が得られること（理由：サイクル・リンク化を夢物語に終わらせず現実的な構想としてまとめるためには、施設の管理者であり将来構想策定の当事者でもある関連自治体の協力体制が求められる）
- 当該地域のサイクリング協会が、サイクリングイベントに熱心に取り組んでいること（理由：サイクリング愛好者の存在が、地域住民からプラスの評価を受けていると考えられる）

以上の諸条件を勘案した結果、今年度の調査研究の対象地として、茨城県県南に位置する「水郷筑波国定公園エリア」を選定した。水郷筑波国定公園は、関東平野東部に位置し東京から50～100kmの範囲にある首都圏から至近の国定公園である。筑波山や霞ヶ浦をはじめとして景勝地が多く、文化的景観保護が求められている。

この圏内には「筑波自転車道（つくばりんりんロード）」と「霞ヶ浦自転車道」という2ルートの大規模自転車道が存在し、この2ルートはJR土浦駅の近くで隣接している。このほか「恋瀬川サイクリングコース」や「霞ヶ浦サイクリングコース」など魅力的な自転車乗用環境が存在しているが、それらは一体的にとらえられておらず、それぞれがミッシングリンクの状態にあると考えられる。また、鉄道やバスなどの公共交通機関とのリンクや、自動車によるアクセスを想定した場合のパーク＆ライドの検討、さらにはクルーザーによる水上の移動、またレンタサイクルの有効活用など、モーダルミックスのあり方を考えるうえで、多様な要素が点在しており、調査研究の対象地として適切であると考えられる。

茨城県と関連の市町村では、各自治体の総合計画等において、自転車道路の整備やレンタサイクルの活用などサイクリングの振興がうたわれており、現段階では行方市が活発に施策を展開している状況である。本年度の調査研究の推進にあたり、茨城県をはじめ土浦市、かすみがうら市、行方市、小美玉市から情報提供やアドバイスが得られることになり、より現実的な施策提言をまとめる環境を整えることができた。

2. 「水郷筑波国定公園エリア」の地勢的特徴

〈1〉「水郷筑波国定公園エリア」とは

「水郷筑波国定公園エリア」とは本調査委員会が便宜的に名付けたものであり、一般に呼び慣わされているものではない。関係する自治体は（水郷地区）土浦市・石岡市・鹿嶋市・潮来市・稲敷市・かすみがうら市・神栖市・行方市・小美玉市・美浦村・阿見町、（筑波地区）土浦市・石岡市・つくば市・かすみがうら市・桜川市の11市1町1村であり、エリア内の総人口は約92万人。歴史的に人口14万人強（県内6位）の土浦市がこのエリアの中核都市であったが、つくば市はこのエリアの西端ではあるものの、人口は土浦市を凌ぐ21万人（県内2位）となっている（表1）。

表1 エリア内の市町村別世帯数および人口

市町村名	世帯数	人口	男性	女性
土浦市	55787	143930	71612	72318
石岡市	26648	79892	39097	40795
鹿嶋市	25115	65494	33650	31844
潮来市	10310	30919	15256	15663
稲敷市	14955	47538	23474	24064
かすみがうら市	14976	44102	22170	21932
神栖市	35609	93952	48170	45782
行方市	11664	38616	18960	19656
小美玉市	16991	52455	26445	26010
美浦村	6308	17507	8887	8620
阿見町	17847	47810	23646	24164
つくば市	84742	210032	107884	102148
桜川市	14056	46942	23001	23941
合計	335008	919189	462252	456937

〈2〉地 形

茨城県南部に位置する「水郷筑波国定公園エリア」は関東平野の一部である常総平野が広がり、平坦地が広がる同県においても特に起伏が少ない。そのため初心者でも坂を上る苦勞を味わうことなく、比較的距離の長いサイクリングを楽しむことができる。もっともエリア内の北西部は筑波山地となっており、この連山を越える上曾峠や湯袋峠はいずれも標高300m弱で、恋瀬川サイクリングコースの終点を公共交通機関や他の自転車道と接続する際のネックとなっている。

前述の筑波山地は県の最高峰、八溝山を主峰とする八溝山地の南端に位置し、信仰の山として古くから知られる筑波山や加波山もここに属している。なかでも富士山と並び称されている筑波山は、その美しい姿が本エリア内の各地から望みされ、後述の霞ヶ浦とともにシンボルといえる存在となっている。サイクリストにとってもなじみ深い存在であり、不動峠や風返峠のヒルクライムなどに多くが訪れている。

霞ヶ浦自転車道が延びている霞ヶ浦は、国内第2位の湖面積を誇っており、水際線の延長は249.5kmに達する（表2）。茨城県サイクリング協会が主催する「霞ヶ浦一周サイクリング」など、この湖を一周（もしくは半周）するようなサイクルイベントも行われている。平均水深は約4mで最大水深は約7mと、湖面積第1位の琵琶湖（平均水深41.2m、最大水深103.58m）と比べてはるかに浅い。同第3位のサロマ湖は霞ヶ浦と同様の海跡湖となるため、同程度の水深（平均水深8.7m、最大水深19.6m）となっ

2. 調査の背景

表2 全国の湖沼ベストテン

名称	面積 (km ²)	周囲長 (km)	最大水深 (m)	平均水深 (m)
琵琶湖	670.33	241.0	103.6	41.2
霞ヶ浦	220.00	249.5	7.1	4.0
サロマ湖	151.82	87.0	19.6	8.7
猪苗代湖	103.30	50.0	94.6	51.5
中海	86.20	105.0	17.1	8.4
屈斜路湖	79.30	57.0	117.0	28.4
宍道湖	79.10	47.0	6.4	4.5
支笏湖	78.40	40.4	363.0	265.4
洞爺湖	70.70	50.0	180.0	117.0
浜名湖	65.00	114.0	16.6	4.8

ている。同湖にはワカサギをはじめとしてさまざまな魚種が生息し、漁業も盛んに行われていたが、近年は減少傾向にある。また、霞ヶ浦の象徴として知られていた帆曳船は、今も観光用に運航されている。

〈3〉気 候

茨城県（土浦市）の平均気温は、それぞれ 3.6℃（1月）、12.7℃（4月）、23.8℃（7月）、16.7℃（10月）となっている。これは東京と比べて、それぞれ -2.2℃（1月）、-1.7℃（4月）、-1.6℃（7月）、-1.5℃（10月）と、いずれも低い値を示している。特に1月は「筑波おろし」と呼ばれる強い季節風が吹く日もあり、サイクリングを楽しむうえで適切な気候とはいえないが、降雪はほとんど見られず、1年を通じてサイクリングが楽しめる地域といえるだろう。また、降水量は年間を通じて東京より少なく、せつかくのサイクリングが雨にたたられるという事態に見舞われる可能性は比較的少ない。

〈4〉交通機関

エリア内の公共交通機関としては、JR 東日本の常磐線、水戸線、鹿島線の各線と、つくばエクスプレスが挙げられる。特に常磐線は、特急を利用した場合に上野駅から40分余りとなる土浦駅が筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道の起点となっていたり、高浜駅が恋瀬川サイクリングコース起点の最寄りとなっていたりと、自転車道へのアクセスに優れており、首都圏のサイクリストを同エリアに招き入れる際の動脈としての役割を果たしている。一方で鹿島線は、潮来駅が霞ヶ浦自転車道の終点からほど近いという利点を有しているものの、首都圏からのアクセスという点では、乗り換えが必要だったり列車の運行本数が少なかったり潮来駅がICカードに対応していなかったりと、さまざまな問題を抱えている。その点で筑波自転車道の終点となる岩瀬駅や、恋瀬川サイクリングコース終点から道祖神峠を越えた先となる笠間駅を有する水戸線は、列車の運行本数は鹿島線と比べてやや多い程度だが、東端の友部駅、西端の小山駅のいずれにおいても首都圏に向かう特急（小山駅は東北新幹線）との接続があり、利便性に関しては鹿島線よりも優れている。また、つくばエクスプレスは、終点のつくば駅と筑波自転車道までの距離が最短でも8km程度と離れているためアクセス性は劣る。その反面、起点の秋葉原駅からの所要時間は45分と短く、この路線の利用も視野に入れておきたい。

アクセスにクルマを用いる場合には、常磐自動車道と東関東自動車道、北関東自動車道の利用が想定され、それぞれ最寄りとなる桜土浦IC（常磐自動車道）、潮来IC（東関東自動車道）、笠間西IC（北関東自動車道）とも、首都圏から1時間～1時間30分程度でアクセスが可能となっている。なお、北関東自動車道はひたちなかICから東北自動車道に接続する栃木都賀JCTまでが開通し、将来的には群馬県の高崎までを結ぶ建設工事が進んでいる。

3. 「水郷筑波国定公園エリア」を中心とした茨城県の自転車事情

〈1〉茨城県サイクリング協会の取り組み

茨城県サイクリング協会はサイクリスト自身が運営する団体だが、自らの利益のために活動しているわけではない。この地域を例にとれば、恋瀬川サイクリングロード管理運営委員会の理事にもなっている。自治体が催すサイクリング大会などにも、要請があればインストラクター資格者を派遣している。

(財)日本サイクリング協会(JCA)の下部組織としての役割も長年担ってきた。サイクリングの普及発展を願って自転車の楽しみの場を提供すべく、広く参加者を募るサイクリング大会を毎年3回、JCA主催の下に主管している。その1つに霞ヶ浦一周サイクリング大会があり、今年で15回を数える(表3、図1)。毎年500名前後が応募してくるが、情報誌への広告は一切していない。前年参加者へのDMのみである。それでこれだけの人気があるのは、この地の魅力によるところが大きいと運営幹部は考えている。これ以前に行なっていた水戸以北での大会に比べ、参加人数が倍増した。参加者の半数が東京を筆頭とする県外在住者となり、女性も増えた。

湖岸走行を基本とするために道はわかりやすく、坂がほとんど存在しない。よって初心者でも受け入れやすく、「初めてのロングライドイベントはまずここから」という評価を受けている。

湖岸は天気さえ良ければ見晴らしが利き、20km以上先の目標を見ながら走るという、都会地コースではけっして味わえない体験ができる。これはランドマークともなる土浦駅前ビルを目標にすれば、ゴールまでの距離を視認しながら走れることになる。初心者にとって「先導者のお尻を見ながら、どこかわ

表3 第14回霞ヶ浦一周サイクリング大会の集計

		一周コース	フリータイム	ツーリング	計
募集数		300	200	30	530
申込数	都道府県別	403	126	11	540
	茨城	195	63	10	268
	東京	75	18	0	93
	埼玉	34	9	0	43
	千葉	34	7	1	42
	栃木	25	9	0	34
	神奈川	21	10	0	31
	群馬	13	2	0	15
	福島	2	4	0	6
	長野	0	3	0	3
	宮城	1	0	0	1
	山形	1	0	0	1
	静岡	1	0	0	1
	兵庫	0	1	0	1
	福岡	1	0	0	1
出席者		376	108	10	494
欠席者		27	18	1	46
不出走申告者		2	0	0	2
スタート		371	108	10	489
ゴール		369	108	10	487
リタイヤ		5	0	0	5

2. 調査の背景

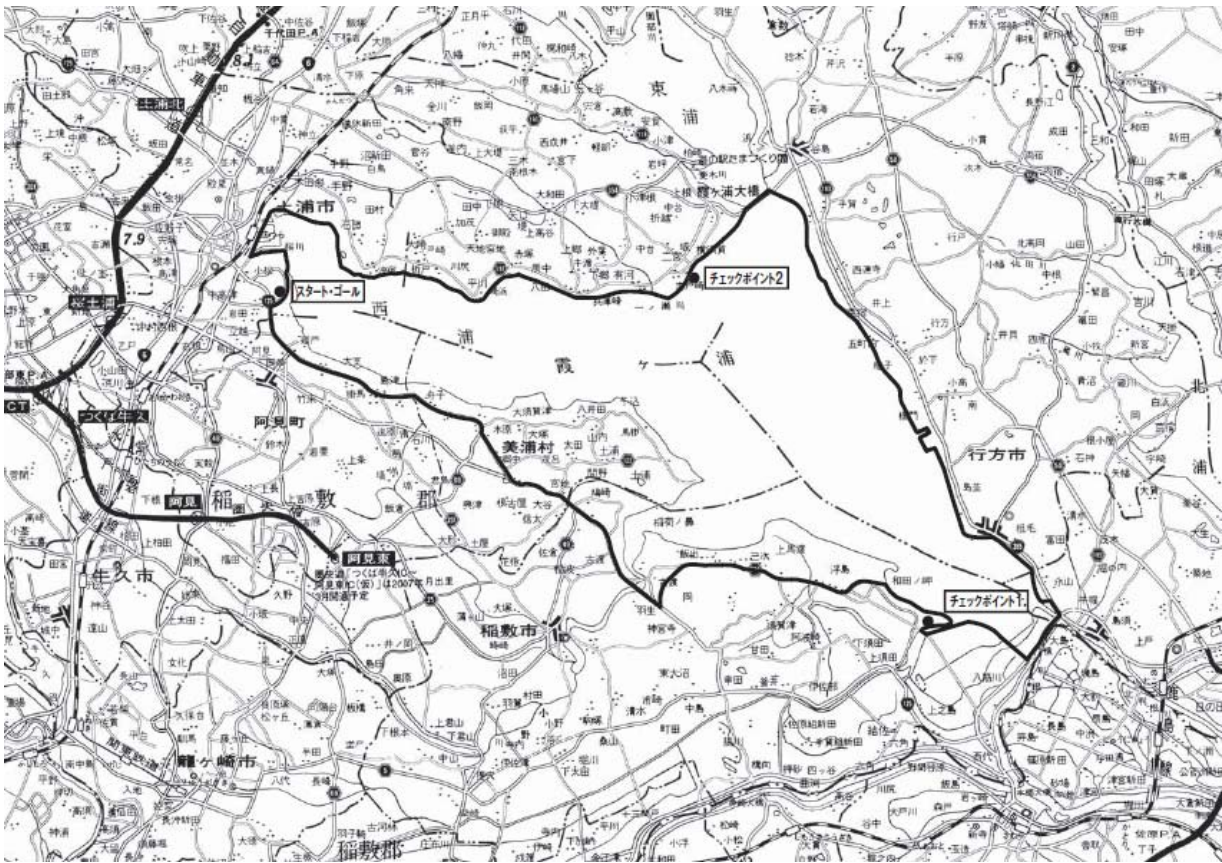


図1 第14回霞ヶ浦一周サイクリング大会のコース

からない道をひたすら走った」というようなことにはならない景色の広さがある。

この大会は霞ヶ浦一周といっても、霞ヶ浦大橋を利用して、それ以北の高浜方面は走らない。これは道路事情と距離の適度性を考えてのことである。しかし、1日でこの90kmという距離は、初心者が初めてチャレンジしてみようという目標にほどよく、走り切れたという満足感を得るのに十分であるのは、参加者からよく聞く感想である。

ここは主催者にとっても、ショートカットなどいわゆる“ズル、”ができないコースであり、迷子を出さないコースであって管理がしやすい。

さて高評価を受ける大会であるが、初めからこうであったわけではない。一般道路を使用するため交通事故の可能性は避けられず、救急車搬送に至る事故も何度か起きていた。堤防道路の整備延伸に合わせてこれをコースに取り入れ、今では大分減らすことができている。これは霞ヶ浦自転車道の整備も大きな力となっているが、自転車道規格に至らないただの堤防道路であっても効果は大きい。南岸の整備が進むことを望む。

警察の道路使用許可を得るのにも苦労してきた。これは交通事故を減らすことだけではなく、信号待ちや走り方のマナー向上を啓発することと、試行錯誤を経た渋滞を起こさない運営方法への改善によって、今では理解が得られるようになっている。

主会場としている土浦市の協力もありがたい。市長の開会式出席は毎回であり、霞ヶ浦総合公園の施設が利用でき、大量のゴミ処理までしてもらっている。

沿道の自転車店には開会式前の自転車整備を手伝ってもらい、開店までの時間をコース立哨に当てて

もらっている。

多くの人の協力があつて成り立つものであることを認識し、大会を末長く続けていきたいものである。

〈2〉地元サイクルショップおよび首都圏のサイクルショップの取り組み

サイクルショップは自店の顧客向けサービスとして、サイクリング企画を立てている。小規模店は開店前の数時間だったり休日のうちの1日を充てるが、大規模店は毎週土・日に開催している店もある。

また各サイクルショップには、店員が同行しなくても行動できるクラブ組織があつたり、組織化されていなくてもなかよしグループができているものもある。

これらの活動は、それぞれのウェブサイトには報告の写真を掲載したり、次回以降のカレンダーでの予告や、掲示板での書き込みからある程度うかがい知ることができる。

今回のモデル地区に含まれるサイクルショップは、筑波研究学園都市と土浦市に集中して存在する。とりわけ前者に多い。

初心者向けのサイクリングは、自店を起点とする距離の関係からか「筑波自転車道（つくばりんりんロード）」か「霞ヶ浦自転車道」を何らかの形で含むものがほとんどであり、大いに有効活用されているのが読み取れる。引率にとっては気遣いの気苦労が少なく済み、初心者が単独であっても安心して走れる環境が近くにあるのは有意義である。

混雑しない範囲であれば、そこに行けば何人ものサイクリストに会えるので安心して楽しく走ることができる。筑波自転車道には出会いというのもあるようで、点在する休憩所で声を掛けあえば友人関係も生まれるという。

道路を少し覚えてくると、筑波自転車道を幹線道路として使って、さらに遠くに足を延ばせるようになる。北条大池から横道に逸れて上る不動峠は、初心者からベテランまで通う上り坂練習コースのメッカである。

筑波山系は、平地しかないつくば市や土浦市のサイクリストにとって、坂道や山道を楽しみたいときの唯一の選択肢となっている。これはモデル地区を離れた守谷市や利根川を越えた千葉県のサイクルショップから見ても同じであり、日帰りの練習コースとして筑波山往復を取り入れているようである。

一般論として、都心から離れたほうが交通量が少なく自転車にとっては走りやすいといえるので、健脚者やカーサイクリングで首都圏から訪れるサイクリストも多いようである。一方、反対の栃木県側から見れば、日光方面という目標が見えてしまうため、来訪者は少ない。

この地区を走ってみれば、筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道ではすれ違うサイクリストの数は多いことがわかる。霞ヶ浦東岸からほど近い北浦も同様の湖岸道路を持っているが、こちらで出会うサイクリストは少ない。

これは土浦・つくば、さらに首都圏という人口が多い地区からの距離の問題なのか、霞ヶ浦という大きな目標の陰となる位置で目立たないからだろうか。一方、首都圏ナンバーの釣り人の車は多く見掛ける。

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告

1. 大規模自転車道を主体とした調査

(1) 概要

本委員会では2008年8月3日～4日の2日間にわたって、「水郷筑波国定公園エリア」の現状を調査する自転車での実走調査を行った。

この調査は、3日は本調査研究委員会ワーキンググループのメンバー6名での実走調査、4日はこの6名に加え、茨城県企画部担当職員3名、土浦市、行方市、小美玉市からそれぞれ1名の担当職員の参加、(株)ラクスマリナー役職員2名の協力を受けて実施した。

(2) 土浦市内

JR土浦駅から市内の老舗料亭である霞月楼へと向かい、山本五十六ゆかりの品々を拝見させていただいた(写真1、2、3、4)。その後、土浦市観光協会が運営する「土浦まちかど蔵」にて昼食を

表1 参加者の感想

- サドルの高さ調整方法や変速機の使用方法は、使用者に確実に理解させる方策が必要である。指導ができる説明員の配置が望ましい。
- 最低限のルール・マナーを確認するチラシを配布したい。
- タイヤバルブは虫ゴム形式からバルブ形式に交換すべき。
- リムの振れが目立つ。そのまま放置していると乗車中にスポークが切損し、場合によってはリムも破損して乗車不能になる。
- 定期点検を含むメンテナンス契約を、自転車店と結ぶべき。

とり、レンタサイクルを借りた(写真5、6、7)。このレンタサイクルに関する参加者の感想は、表1にまとめた。



写真1 明治22年の創業以来、ツェツペリン伯爵、山本五十六ら著名人に愛された



写真2 玄関を入った先には、料亭の歴史を物語る資料が展示された資料室がある



写真3 かつての帝国軍人も利用したという部屋に案内された



写真4 明治、大正、昭和期に活躍した書家、中村不折の手による額

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真5 煉瓦造りの倉庫を利用したカレー店で、名物のツェッペリンカレーを食す



写真6 「まちかど蔵」が面した通りには、風情のある店構えが見受けられる



写真7 「まちかど蔵」でレンタサイクルを借り、筑波自転車道に向かった

(3) 筑波自転車道とその周辺

土浦駅から自転車道起点までのアプローチは、人通りの多い駅付近の歩道走行や、狭隘な車道走行を強いられる等、土浦駅から始点までの誘導には無理があると思えた。また、起点には自転車道全体を示した案内標識はあるものの全長はわからず、87年3月に廃止された筑波鉄道の軌道敷であったことを示す解説もないことが判明した。

起点から走り始めると、土浦市内は交差する一般道が多く、「止まれ」の標識と車止めに、たびたび一時停止を強いられる。それも市内を離れるにしたがってまばらとなり、路面も平滑で走りやすくなる。右前方にかまえる筑波山の形も刻々と変わり、道程の単調さが改善される（写真8、9、10）。

今回の実走調査では、自転車道そのもののほか周辺の見どころも訪ねることとした。訪れたのは、流鏝馬まつりの神事で知られる日枝神社と小町伝説が伝わる小野小町の里、そしてからかさ万灯で有名な



写真8 筑波自転車道の起点には、自転車道全体を示した案内標識が立っている



写真9 不要な車止めと一時停止に関しては、改善が必要。
詳細については平成19年度の本調査報告書を参照されたい

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 10 市街を抜けた自転車道は、田園地帯のまっただ中を進む



写真 11 伝説の残る地につくられた「小野小町の里」



写真 12 「小野小町の里」から筑波自転車道に戻る途中の雰囲気の良い道



写真 13 土浦市街には、土浦城趾が亀城公園として残されている

鷲神社など。藤沢休憩所の案内標識に「小野小町の墓」が載ってはいるものの、広域を表す地図には現地へと向かう道は示されておらず、せつかくの案内も絵に描いた餅にとどまっている。前述の「土浦まちかど蔵」や沿道付近のコンビニエンスストアに詳細地図を配置し、補給物の調達を兼ねて情報提供してもらえたらと思う（写真 11）。

また、今回、小野小町の里の往復で自転車道を外れて走行したルートは 1 車線ほどの細い生活道をつないだものであったため、交通量は少ないうえに景観は変化に富み、自転車道の沿道と対比をなすものであった。ちょっとした案内標識さえあればすむことなので、自転車道の利用拡大を図るための一方策として、ぜひ前向きに検討していただきたい。こうした自転車道と一般道の相互連携は、本委員会の掲げるサイクル・リンクの理念にも合致する（写真 12、13）。

（4）霞ヶ浦自転車道とその周辺

翌 4 日は霞ヶ浦自転車道の一部と、沿道自治体の 1 つである行方市が設置した「水辺サイクル・ネットワーク」の一部、小美玉市の「しみじみの家」周辺の実走調査を行った。まずは土浦駅からもほど近いラクスマリーナを視察した。霞ヶ浦の最奥部ともなるこの場所には開放感が満ちており、多少手を加えるだけでサイクリストにも受ける観光スポットになることが見込まれる。ここでは同社の協力を得て、土浦港から玉造棧橋までクルーザー遊覧艇『やよい号』で移動した。現在、本船および遊覧船『ホワイトアイリス』の季節定期航路は休航中であるが、これまでも土浦市を拠点に活動する「HMB アウトドアクラブ」が行っているサイクルイベントで利用されるなど団体での利用は随時受け付けており、特に子供が参加するようなイベントでの活用が望まれる（写真 14、15、16）。

到着した玉造棧橋は、霞ヶ浦大橋、そしてそのたもとにある霞ヶ浦ふれあいランド（行方市観光物産館や道の駅たまつくりを併設）のすぐ近く。道の駅たまつくりには玉造サイクルステーションが置かれており、1 日 500 円でフラットハンドルのロードバイクやクロスバイクといったスポーツバイクを貸し出している。これは「安かろう悪かろう、もしくは家族向け」といった従来のレンタサイクルのイメージを覆すものであり、行方市全域を網羅する「水辺サイクル・ネットワーク」を走破するのに十分な性能を有している（写真 17、18）。

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告

それぞれスポーツバイクにまたがった一行は、湖岸に沿って霞ヶ浦自転車道を走り始めた。当日は最高気温が34℃を超える猛暑。沿道に日差しを遮るものが何もないという問題が、図らずも露呈することになった（写真19、20）。また、自転車道から少し外れば飲食物の補給ができるコンビニエンスストアがあるのだが、それも自転車道を走っている限りではわからないため、前日と同様、周辺情報を提供する必要性が痛切に感じられた。とはいえ沿道の随所にはインフォメーション・ポールが設けられており、そこには近辺の地図とともにQRコードが記され、対応する携帯電話を使用することでさまざまな観光情報が得られるようになっている（写真21）。もちろん、この情報は随時更新することが可能だから、コンビニエンスストアの情報を付加することも容易である。観光協会ではクイズラリーのような用途に使用することも考えているということで、このインフォメーション・ポールの積極的な活用を望みたい。ただ、ひとこと付言するならば、インフォメーション・ポールは1m強のポールの上部に縦20cm、横40cmほどのボードが取り付けられているだけなので、うっかり見過ごしてしまう可能性も高い。路面にインフォメーション・ポールの存在を示すペイントを施すなど、利用者の注意を促す工夫も必要だろう。

地域の特産品、ナマズの養殖場を見学後、目指す天王崎公園に到着（写真22、23）。そのまま行方



写真14 土浦港からクリーザー遊覧船「やよい号」に乗り込む



写真15 土浦港から玉造栈橋までは船で移動



写真 16 玉造栈橋に到着したクルーザー遊覧船「やよい号」



写真 17 「道の駅たまつくり」では地元の特産品が多数販売されている



写真 18 玉造サイクルステーションではスポーツバイクを貸し出している

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 19 霞ヶ浦自転車道の沿道には、日差しを遮るものが何もない



写真 20 一般道との共用区間も、交通量が少ないため走りやすい



写真 21 インフォメーション・ポールには、地図とともに QR コードが記されている



写真 22 特産への期待がかかるナマズの養殖場も見学



写真 23 霞ヶ浦自転車道の間地点、天王崎公園には休憩施設のほか駐車場もある

市役所へと移動し、産業部長と総務部長へ表敬訪問した。蓮見委員からサイクル・リンクの必要性などについて説明。地元の協力と理解を求めた。

ここでレンタサイクルを返却した一行は、続いて小美玉市の「しみじみの家」へとクルマで移動。迎えてくれた小美玉市役所の担当職員とともに施設に備蓄されていたマウンテンバイク（以前、当地でイベントを行っていた際に利用されていたもので、現在はここに保管されている）で玉里民家園や愛宕山古墳など周辺の見どころを巡った（写真 24、25、26、27、28）。湖岸沿いの霞ヶ浦自転車道とは異なり、このエリアを巡るルートは一部に急坂を含むものであったが、その分、湖を見晴らす場所もあり、苦労に見合った景観を得ることができた。

最後は恋瀬川サイクリングコース起点最寄りの高浜駅に向かった。高浜入左岸に沿った道は恋瀬川河口の手前で途切れるため、県道 144 号線を利用する必要があるが、この区間の同道は交通量が多い

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 24 玉里六井の1つで、今も水が湧き出している



写真 25 敷き詰めた石の間から水がしみ出ており、そこにサワガニがいる



写真 26 多段ギヤのマウンテンバイクでもきつい急坂



写真 27 急坂を上った先で、苦労に見合った景観を得ることができた



写真 28 大枝ノ郷を守る要衝として愛宕館が置かれたという愛宕山古墳

うえに路肩の幅が狭く、自転車での通行がためらわれる。なお霞ヶ浦大橋と恋瀬川サイクリングコースを結ぶルートに関しては、53 ページに詳述した。

2. ミッシングリンク部についての詳細調査

本委員会では筑波自転車道、霞ヶ浦自転車道の実走調査に加え、土浦駅に近接する両自転車道の未接続部分（ミッシングリンク）の調査も行った。総延長 40.1kmの筑波自転車道と、同じく 40kmの霞ヶ浦自転車道が接続して一本の自転車道となれば、80.1kmと全国一の長さの自転車道になるという期待も込めてのものである。

訪れたのは筑波自転車道起点から 800m 弱の神天橋。自転車道を起点に向かって進んだ場合、橋の手前で新川にぶつかった自転車道は左岸をわずかに進んで橋を渡り、神天橋の土浦市街側のたもとにあ

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告

る信号のない横断歩道を渡って起点に向かうことになっている（写真 29、30）。

現状でも筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道をつなぐルートがないわけではない。起点から一般道に合流してすぐの突き当たりを、道を横断して左折。歩道で JR 常磐線のガードをくぐり、霞ヶ浦観光ホテル脇の交差点を左折。さらに天王橋を経た 1.1km 先を右折し、茨城県霞ヶ浦流域下水道事務所の敷地に沿って進むというものである（38 ページ地図参照）。ただし、このルートに関しては、「JR 常磐線高架部の天井高が低く、桁にぶつかる危険がある」などの問題があり推奨するわけにはいかない。県もこの点については共通の認識を持っており、11 月 13 日に行われた企画部への説明の折りには、県から跨線橋を利用する代替案も示された。

一方、実走調査の折りに土浦市からの紹介を受けて確認したのが、新川左岸をそのまま進み、JR の交差部は既存の地下道を利用。そのまま一般道を渡ってラクスマリーナを抜け、茨城県霞ヶ浦流域下水



写真 29 新川右岸側の道は車止めの先で未舗装となり、JR 常磐線にぶつかったところで途切れてしまう



写真 30 当日は通行止めとなっていた川口跨線橋も調査した

道事務所の敷地に沿って進むというものである（38 ページ地図参照）。この地下道はオートバイを含む2輪車と歩行者のみの通行が認められているもので、利用に際しての支障はない。問題は神天橋のたもとで一般道を横断する箇所と地下道を抜けて一般道を横断する箇所、さらに茨城県霞ヶ浦流域下水道事務所の敷地に沿って進む箇所である。

一般道を横断する箇所に関しては、信号や横断歩道を設置することで問題点を解消することができる。下水道事務所の敷地の南側に沿って東端まで進む道は、水はけは悪いが舗装され、自転車が十分すれ違えるほどの幅も有している。しかし、東端から北上する境川右岸となる敷地の東側の道路は、幅員は十分であるものの未舗装で、これがネックとなる。下水道事務所の敷地内を通過する案に対しては、「下水道の施設は他の目的で使うことは難しい」旨の説明が県からあった。実際に敷地内を通過するコースができたとしても、せつかくの水辺近くにもかかわらず視界は建物で遮られ、また、実際の敷地内の建造物の配置から見ても、敷地内の道路は自転車道として利用できないという現実であった。 なかなかすんなりとはいかないが、この冒頭で述べた「全国一の長さの自転車道になる」ということをアピールポイントとして、なおいっそうの働きかけを行いたい。

3. モーダルミックス調査

本委員会が提唱するサイクル・リンクにおいては、自転車の乗用環境を向上させるものとして自転車道相互の連関性の向上を図ることに重きを置いているが、利用する対象を飛躍的に拡大するものとして欠かせないのが公共交通機関やマイカーとの関係、いわゆるモーダルミックスである。

たとえば「水郷筑波国定公園エリア」の場合、自走を前提とすれば利用対象は県内の、しかも南西部域の在住者にほぼ限られてしまう。しかし公共交通機関やマイカーの利用を前提にすれば、移動に時間を要する群馬県と神奈川県を除く関東圏のほぼ全域が利用対象となる。居住人口で単純に比較した場合、県南西部域の人口がおよそ170万人に対し、群馬県と神奈川県を除いた関東圏の人口は2950万人と17倍余り。観光を中心とする地域振興において、決して無視することのできない数字である。

公共交通機関の利用については、「水郷筑波国定公園エリア」の地勢的特徴においても概略を述べたが、



写真 31 土浦駅にはエレベーターやエスカレーターが設置されている

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 32 JR 常磐線の特急車両では、シートの後ろに輪行袋を収納できる

中核駅となる JR 常磐線・土浦駅は、東口・西口～改札、改札～ホームにエスカレーター・エレベーターが設置され、輪行袋を担いでの移動の負担が軽減されている（写真 31、32、図 1）。また、当駅は「ホリデー・パス」のフリーエリア内となっているため、土曜や休日をメインとする休日だと、JR 東海道本線・平塚駅、JR 横須賀線・久里浜駅、JR 内房線・木更津駅、JR 外房線・茂原駅、JR 東北本線・小山駅、JR 高崎線・熊谷駅、JR 青梅線・奥多摩駅、JR 五日市線・武蔵五日市駅、JR 中央本線・大月駅などから往復 2300 円というリーズナブルな料金でアクセスすることができる。その他の潮来駅や高浜駅、笠間駅にはエスカレーターやエレベーターの設置はない（写真 33、34）。



写真 33 潮来駅の改札は IC カードに対応していない



写真 34 笠間駅は改札を通った先が下りホームとなる



図 1 水郷筑波国定公園エリア内の公共交通網

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告

つくばエクスプレスのターミナルとなるつくば駅は、同線そのものが2005年開業と新しいこともあって、エスカレーター・エレベーターは完備されている。また、レンタサイクルの営業も行っており、1日500円で利用できる。

バス路線については、このエリア内で関東鉄道とその子会社、JRバス関東などが営業運転を行っているが、そもそも路線バスに輪行袋を担いで乗車するのは困難であり、ドライバーの判断で乗車を拒否されることもあること、あるいは路線バスの運行距離程度ならば、多くは自走での移動も可能であることから、ここで詳述はしない。

クルマでのアクセスで重要となるのは、安心してクルマを駐車できる場所があるかどうかである。その点で土浦駅は、駅から3.6kmの霞ヶ浦総合公園に850台収容の無料駐車場があり、また、廃線の鉄道敷地を利用した筑波自転車道は、駅跡を利用した休憩所に数台が駐車できる無料駐車場が、さらに終点の岩瀬駅にも20台ほど駐車できる無料駐車場がある（写真35、36）。



写真 35 筑波自転車道の休憩所には無料駐車場が併設される



写真 36 筑波自転車道終点となる岩橋駅には無料の駐車場もある



写真 37 天王崎公園には広大な無料駐車場がある



写真 38 天王崎公園の近くにある「あそう温泉白帆の湯」

霞ヶ浦自転車道も、沿道に無料駐車場がいくつもある。天王崎公園はその代表的な存在である（写真 37）。近くには日帰り入浴施設の「あそう温泉白帆の湯」もあり、走行後に汗を流してから帰宅の途につくことができる（写真 38）。霞ヶ浦大橋東詰の「道の駅たまつくり」も交通の便がいい。恋瀬川サイクリングコースも、起終点にそれぞれ無料駐車場がある。

4. 情報提供施策の調査

インターネットの普及により、旧来のメディアでは流通されることの少なかったさまざまな情報を、簡単に入手することができるようになった（写真 39）。自転車道を利用するサイクリストもまさにこの恩恵にあずかっており、国土交通省の「自転車活用のまちづくり」（<http://www.mlit.go.jp/road/>

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 39 現地の案内標識も、重要な情報提供手段となっている



写真 40 全国の大規模自転車道を紹介する国土交通省のウェブサイト



写真 41 サイクリングに必要なさまざまな情報を集約している
(財) 日本サイクリング協会の「サイクリスト情報」ウェブサイト

road/bicycle/road/index.html 写真 40)、(財) 日本サイクリング協会の「サイクリスト情報」(<http://www.j-cycling.org/cyclist.html> 写真 41)、サイクルスポーツ.jpの「特選コースガイド」(<http://cyclesports.jp/courseguide/index.html> 写真 42) などから有用な情報を得ることができる。

本来ならここに「水郷筑波国定公園エリア」にある地方自治体のウェブサイトも加えたいところだが、県のウェブサイト「サイクリング専用道路」(http://www.pref.ibaraki.jp/life/kyouiku/hotai/hotai_2008.html) の一覧があるものの、そこから個々の自転車道へのリンクは張られていないのが残念である。その点でかすみがうら市観光協会のウェブサイト (http://www.city.kasumigaura.ibaraki.jp/kasumi_kankou/spot/play/cycling.html) には、最寄りの恋瀬川サイクリングコースや霞ヶ浦サイクリングコースが紹介されており、先進的な事例とし評価に値するものとなっている。ただし今のところ、こうした動きが全体に普及するものにはなっていない。

そのなかで行方市は、市のウェブサイト (<http://www.city.namegata.lg.jp/kanko/cycle/index.html>) で「水辺サイクル・ネットワーク」を紹介するだけでなく、数種類の地図を作成したりスポー

3. 「水郷筑波国定公園エリア」での実地調査報告



写真 42 大規模自転車道やサイクリングに記したコースを紹介する
サイクルスポーツ（八重洲出版）のウェブサイト

ツ自転車を使ったレンタサイクルを導入したり、携帯電話に QR コードで情報を発信するインフォメーションポールを設置したりと、自転車乗用環境の整備に熱心に取り組んでいる。しかも同市の取り組みは自転車専門誌の情報欄などでも取り上げられており、実際に遠方からの集客に寄与するものにもなっている。

4. 研究 (提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために)

1. 土浦市内の未接続部の改善

前章の現地調査報告で述べた通り、JR 土浦駅西口を終点とする「筑波自転車道（つくばりんりんロード）」は、土浦駅近傍と JR 水戸線・岩瀬駅前を結ぶ総延長 40.1km に及ぶ大規模自転車道であり、特に整備状態がよいと評価されている。旧筑波鉄道跡地を有効利用し自転車道として整備したもので、道路をはじめ標識や案内図、車止めやトイレ等の設備も完備している。

土浦駅の東口から 1km ほど北に向かったところには、霞ヶ浦大橋を結ぶ総延長 40km の大規模自転車道「霞ヶ浦自転車道」があり、さらに霞ヶ浦大橋からは、「恋瀬川サイクリングロード」とつながる「霞ヶ浦サイリングロード」、霞ヶ浦の西浦左岸（北面）を通る「行方サイリングロード」がつながり、広大なスケールのサイクリング好適環境が広がっている。

このように土浦駅は、水郷筑波国定公園を網の目のように走る自転車道の中心に位置する結節点なのである。

しかし、実走調査により土浦駅周辺の状況を精査してみると、さまざまな問題点が浮かび上がってくる。問題点をリストアップしてみよう。

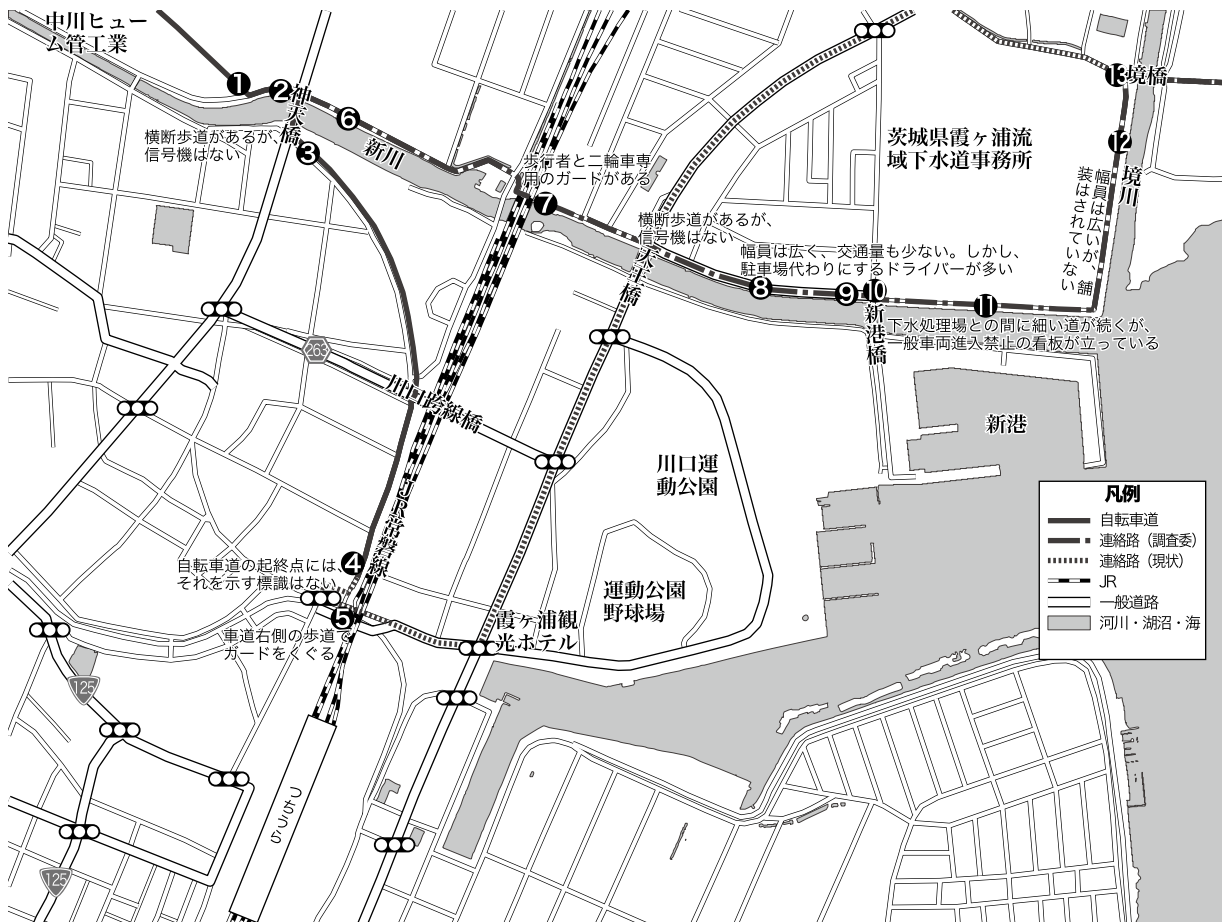
(1) 西口の問題点

- 筑波自転車道の終点である土浦駅前は、旧筑波鉄道の跡地である。JR 土浦駅西口と筑波自転車道の起点とはわずか 300m 程度の距離だが、一部の道路は狭隘で自動車の行き来が頻繁であり、歩行すらも困難な状況である。したがって JR 常磐線を利用した輸行によるサイクリングを企画する場合、土浦駅前で自転車を組み立ててしまうと、筑波自転車道の起点にアクセスするには多大な不便と危険を覚悟しなければならない。
- 筑波自転車道の起点から 800m ほど北上すると土浦市道と交差するが、横断歩道はあるものの歩行者用信号の設置はなく、横断するのは危険が伴う。
- さらに土浦市道を越えた新川沿いの道は雰囲気はよいが、標識の指示が不明確なため、道を見失う可能性がある。
- この地点から以北は快適なロングライドが楽しめるため、起点の整備状況の不完全さは残念であり、早急に整備を行うべきであろう。

(2) 東口の問題点

- 東口は、霞ヶ浦湖岸から至近のところにある。土浦は湖に面した町であるが、湖は見えず、湖へのアクセス道路も整備されていないのは残念である。
- 「霞ヶ浦自転車道」にアクセスするためには、駅前を通る生活道路である県道 263 号線を北上する必要があるが、自転車で走るには快適な道路とはいえない。至近のところに霞ヶ浦の湖岸があるのに、もったいないと思わざるをえない。
- 駅前から県道 263 号線を 1.5km ほど北上すると、右手に霞ヶ浦流域下水道事務所があり、その北面の細い一般道を東に 1km ほど走ると、ようやく築堤の上をたどる「霞ヶ浦自転車道」に至る。この間には、

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



①新川に突き当たったところを左折する



②右側の歩道で橋を渡る



③橋を渡って横断歩道を渡る（反対側から）



④筑波自転車道の起終点



⑤ 2つの自転車道をつなぐルート（反対側から）



⑥ 本委員会が提唱する新川左岸の接続道



⑦ 歩行者と二輪車専用のガード（反対側から）



⑧ 広くて交通量は少ない



⑨ 新川に沿った歩道。柵がないため落下に注意



⑩ 下水処理場との間に細い道が続く



⑪ 全体に水はげが悪く、水たまりが続く



⑫ 幅員が広い代わりに舗装はされていない

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



⑬右手前から左手奥に進めば霞ヶ浦自転車道に出る

自転車道の案内や自転車の走行に配慮したレーン等は見あたらない。生活用自転車とともに歩道を走行することが最善のように思える。

(3) 西口と東口の結節に関する問題点

- 筑波自転車道の起点となる土浦駅西口と、霞ヶ浦自転車道の起点となる東口を結ぶアクセス道路は、自動車や歩行者の交通が頻繁なガードをくぐる一般道であり、自転車によるスムーズな走行は期待できない。
- このガード道から 800m ほど北上すると、比較的交通量の少ない新川沿いの歩行者専用道があり、JR 常磐線の下を潜れるようになっている。ここからさらに 400m ほど北上すると真鍋跨線橋があるが、この両ルートに誘導する標識等は皆無である。結局、自転車道の誘導標識は、最も危険で走りにくいガード下の道路を指し示しており、既存の道路インフラを有効に利活用し、好ましい自転車乗用環境を提供しようとする姿勢は感じられない。

(4) 改善の方向

以上の問題点を認識したうえで、サイクル・リンク化のための改善方針を示そう。

- 西口と東口を結ぶサイクル・リンク道路の整備
- 現在の東西結節道路を歩車と自転車が共存しうるように整備
- 新川沿いの歩行者用道路や真鍋跨線橋を有効に活かし、「選択肢」を豊かにする複数の結節ルートの整備
- 誘導サインや案内地図の設置と整備
- 筑波自転車道の起点部分のスムーズで快適な走行への配慮
- 土浦市道横断部の信号の設置
- 誘導サインの設置と整備
- 筑波自転車道沿道の観光拠点とアクセスルートを示す案内地図および案内標識の設置
- 起点部における土浦中心部の観光案内地図の設置→まち巡りへの誘導
- レンタサイクルの充実と、休眠商店等を活用したサイクルターミナルの整備
- 霞ヶ浦自転車道へのスムーズな誘導
- 土浦駅と湖岸を結ぶルートの整備

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査

- 新川沿いの道と土浦市道の交差部分の信号の設置
- パーク＆ライドへの配慮
- 霞ヶ浦総合公園駐車場の活用と自動車によるアクセス性の向上
- 霞ヶ浦総合公園駐車場と筑波自転車道、霞ヶ浦自転車道を結ぶルートの整備と誘導サインの設置

以上のように大規模な道路改修や施設の建設を伴わずに、大幅なアクセシビリティとユーザビリティの改善が図れるものと判断する。

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査

(1) 潮来駅から霞ヶ浦大橋まで

本委員会ではミッシングリンクを解消するとの観点から、既存の自転車道の未接続部分を調査した。特に土浦市内の筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道の未接続部分については詳細な調査を行い、かつそれを改善するための方策について提言も行った。その後、両自転車道に次ぐ存在である恋瀬川サイクリングコースと、行方市が独自に設定した北浦西岸のサイクリングコースにまで対象を拡大し、未接続部分の乗用環境を調査した。

27 ページでは「筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道が接続して一本の自転車道となれば、80.1kmと全国一の長さの自転車道になる」と述べたが、この自転車道にさらに恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースまでもが接続すれば、実に 190km 弱の壮大な自転車道ネットワークができるという期待を込めてのものである。

調査は 12 月 7 日、本委員会ワーキンググループメンバーである青山・澤田の両名にて行った。時間的な制約により、調査の足として用いたのが自転車ではなく自動車であったことをあらかじめお断りしておこう。

JR 潮来駅に集合した両名は、潮来駅から霞ヶ浦自転車道起点までのアクセスについて調査した。まずはこの JR 鹿島線・潮来駅であるが、関東圏にある JR 東日本の駅としてはネットワーク化の遅れが



写真 1 潮来駅前の観光案内所では自転車の貸し出しを行っている

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）

目につき、導入から7年余が経過しているにも関わらず、いまだスイカなどICカードを利用することができない。そのため乗車駅でICカードを利用した場合には潮来駅にて全額現金で精算するのだが、このときICカードに出場記録を書き込めないため出場証明書を発行してもらい、次回利用時にエリア内の駅窓口などで出場処理を行う必要がある。

自転車乗用に関わるものとしては、駅前の観光案内所で自転車の貸し出し（1日500円）を行っているのが目に付いた。訪れた時間が早かったため営業しておらず、どのような自転車を使っているかなど詳細は残念ながら確認できなかった（写真1）。

本自転車道は、国土交通省のウェブサイト上では起点が潮来市役所牛堀出張所裏とされているが、実際には常陸利根川沿いの道はさらに川下の潮来ホテル前まで断続的に延びており、駅からの距離は約500mとごくわずかである。土浦港との間を結ぶ航路の乗船口も近い（写真2、3、4）。

おおむね霞ヶ浦自転車道に沿って進んだ兩名は、行方市役所作成の「行方市自転車道ガイド」を参照



写真2 常陸利根川の河口に近い、自転車道の実質的な起点



写真3 実質的な起点の近くには、船乗り場もある

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査

して、霞ヶ浦と北浦とを結ぶアクセス道とされている道へと進んだ。このアクセス道は地図上でも未整備であることを示す点線で描かれているとおり、標識は立っておらず、交通量が少ないものの路面の荒れが目立ち、幅員も十分とはいえない（写真5、6）。ただし工期は未定ながら、都市計画によって拡張することが予定されている。整備が進むまでの間は、このアクセス道に並行する県道2号線の利用も考えられるだろう。

北浦西岸沿いの道は、車両の進入が可能となっているため注意は欠かせないものの、その数は少なく路面の状態もいため、快適なライディングが楽しめる（写真7）。北浦に架かる北浦大橋との交差点も、その下をくぐっていくため安全かつ快適である（写真8）。道沿いには「北浦湖畔荘」や入浴施設もあり、この道の魅力に花を添えている（写真9）。

国道354号線の鹿行大橋は架け替え工事中であり、接続する国道自体も拡幅工事が進められていた（写真10、11）。左折して国道を西進すると、まもなく道幅は急速に狭まり、自転車を含む一方通行区



写真4 国土交通省のウェブサイトを示された起点の近くにある公衆トイレ



写真5 アクセス道は交通量が少ないが、路面の荒れが目立ち、幅員も足りない

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



写真6 未整備とされているため、道筋を示す案内標識もない

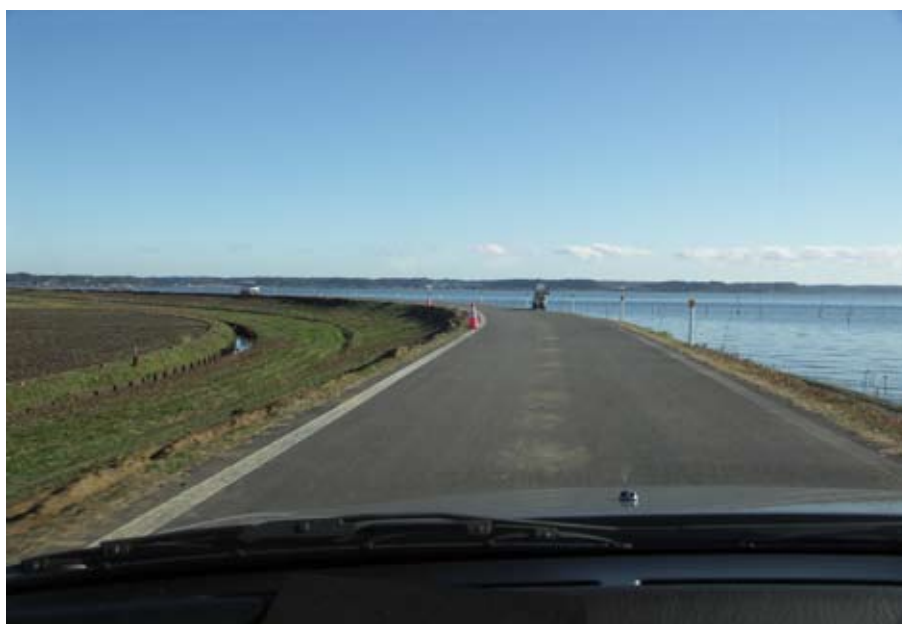


写真7 北浦西岸に沿った道は、車両の進入こそあるが、路面の状態は良好



写真8 北浦大橋との交差は、橋桁の下をくぐることができるためスムーズ

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



写真9 北浦湖岸にある「北浦湖畔荘」では、温泉のみの利用も可能



写真10 国道354号線の鹿行大橋は、現在架け替え工事中



写真11 鹿行大橋の架け替えに伴って、国道も拡幅工事が進められている

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



写真 12 途中は自転車を含む一方通行路となっており、迂回を強いられる

間もあった。ちょうど進行方向が逆走となるため左に分岐（写真 12）。

やがて霞ヶ浦大橋の手前に、「霞ヶ浦ふれあいランド」と「道の駅たまつくり」が見えてきた。ここに行方市のサイクルステーションが設置され、スポーツ自転車の貸し出しを行なっていることは前述したとおりである。

(2) 霞ヶ浦大橋から恋瀬川サイクリングコース起点まで

霞ヶ浦大橋から先の湖岸（高浜入左岸）沿いの道は工事のため通行ができないが、その区間はわずかであり、梶無川に架かる橋を渡ってすぐを左折し、100m ほど砂利道を進めば舗装路が復活する（写真 13、14）。北浦西岸と同様に車両の進入ができるため、クルマに対する注意は欠かせず、北浦西岸と比べても駐車車両が多い（写真 15、16）。湖岸沿いの道が途切れたところから恋瀬川河口に近い愛郷橋までは県道 144 号線と県道 118 号線をつなぐことになる。この区間は距離は短いものの道幅は狭く、慎重な走行が求められる。なお、中途には JR 常磐線・高浜駅があり、鉄道でのアクセスに優れる点は評価したい。



写真 13 霞ヶ浦大橋から先の湖岸（高浜入左岸）沿いの道は工事中で通行ができない

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



写真 14 梶無川に架かる橋を渡ってすぐを左折。100m ほどで舗装路が復活する

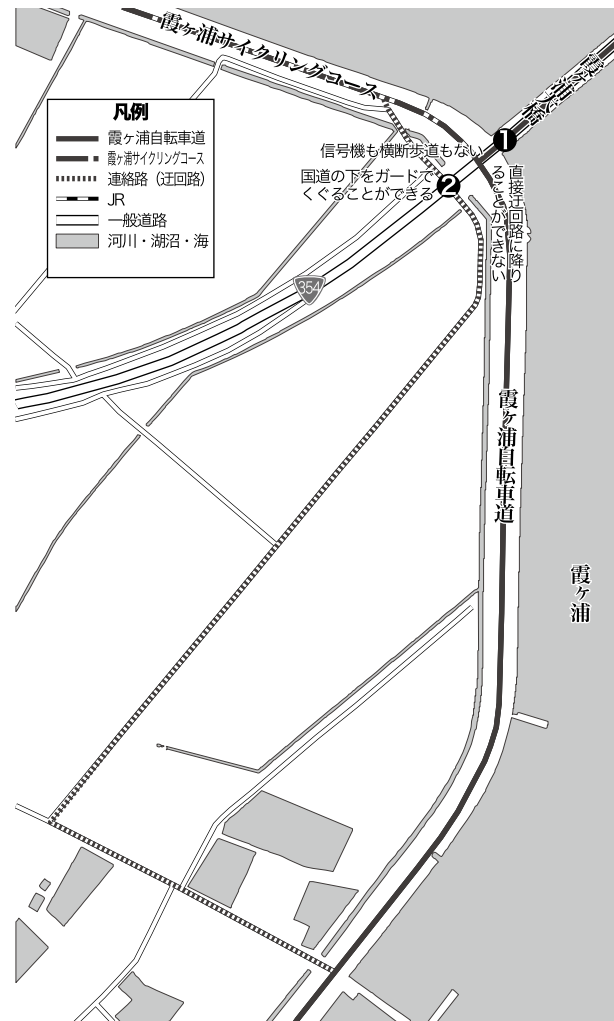


写真 15 きわめて平滑な路面が、快適な走行をバックアップする



写真 16 北浦西岸と比べても駐車車両の数が多い

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



①霞ヶ浦大橋を渡って左折が霞ヶ浦自転車道。右折は霞ヶ浦サイクリングコースとなるが、ここにはそれを示す標識はなく、横断歩道も存在しない

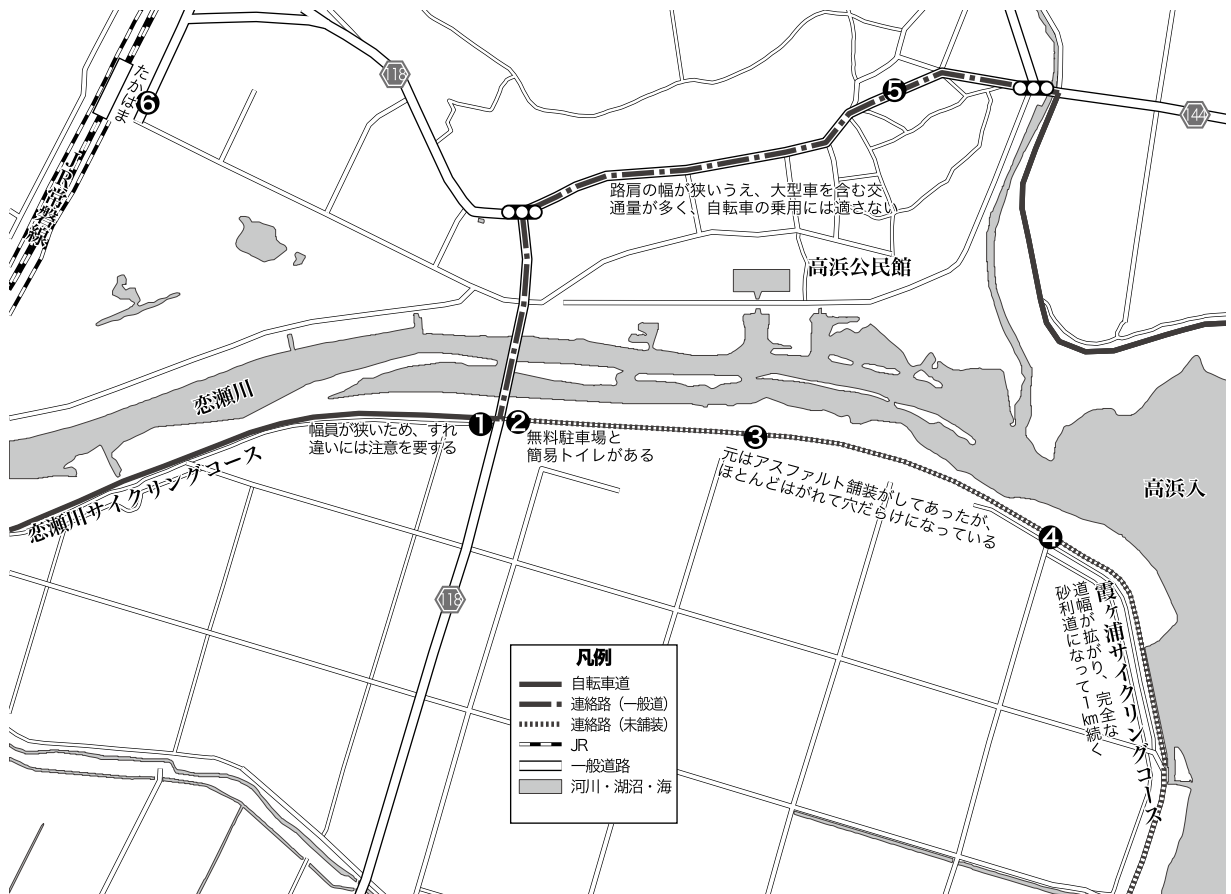


②霞ヶ浦サイクリングコースをわずかに進んだところから振り返ると、右手に国道を交差するガードがあることがわかる

また、対岸となる高浜入の右岸にも自転車乗用に適した道が存在し、これはかすみがうら市観光協会のウェブサイトでは霞ヶ浦サイクリングコースと命名されている。こちらの道も左岸同様に路面の状態は良好で、アクセス道としては言うに及ばず、独立した自転車道としても十分評価に値する。

残念なのは、両端となる霞ヶ浦大橋接続部と愛郷橋接続部に不都合があること。霞ヶ浦大橋接続部は橋の西詰で、左折して霞ヶ浦自転車道が土浦に向かうところを右折すれば、霞ヶ浦サイクリングコース

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



①恋瀬川サイクリングコースの起点となる愛郷橋。
幅員はすれ違うのがやっと



②「恋瀬川桜づつみ公園」には無料駐車場と簡易トイレがある



③アスファルト舗装がしてあるものの穴だらけ



④1kmほど未舗装区間が続く

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



⑤高浜入左岸沿いの道と恋瀬川サイクリングコースとをつなぐ一般道は、幅員が狭くて危険



⑥恋瀬川サイクリングコースや霞ヶ浦サイクリングコースへのアクセスの便がいい高浜駅

が高浜へと向かう。右折する際には国道 354 号線を渡らねばならず、ここには信号はおろか横断歩道もないため、クルマの切れ目を見計らった横断となる。

実はそのすぐ先に国道の下をくぐる道があり、安全かつ快適な横断が可能となっている。ところがすぐ目の前にある道なのに橋の西詰から直接向かうことはできず、大回りを強いられているのが現状。なんともチグハグである。

愛郷橋接続部の手前も 1kmほどが未舗装で、ロードバイクなどタイヤ幅の狭い自転車の通行を阻んでいる。道自体はすでに存在しているため、あとは路面を舗装するだけ。わずかな費用で実現できるものと思われ、早期の着工が望まれる。

(3) 恋瀬川サイクリングコース起点から終点まで

恋瀬川に架かる県道 118 号線の愛郷橋。起点となるこの場所からわずかに河口に向かったところには無料駐車場があり、水飲み場と簡易なトイレが設置されている。この恋瀬川サイクリングコースは石岡市中央公民館までをほぼ川に沿って結んでいるもので、車止めが老朽化していたり道の両側から伸び



写真 17 恋瀬川サイクリングコースは、愛郷橋から中央公民館までを川に沿って結ぶ

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



写真 18 車止めや案内標識は、新旧が混在している



写真 19 橋を渡って対岸に向かうところには、案内標識が立っている

る雑草が幅員を狭めていたり、整備状況に問題はあるつつも、案内標識など追加更新されているものも見られ、決して放置されているわけではないと判断できる（写真 17、18、19）。一方、コースの全線にわたって幅員は 1.5 車線ほどであり、自転車同士のすれ違いや追い抜きは困難だ。また、一般道との交差部は、国道 6 号線の恋瀬橋を除けば平面交差となる。中小河川ゆえに堤防は低く、橋桁下の空間も必然的に限られる。平面交差となるのはやむをえないことだろう。

中間地点の高倉に至ると、ここにはコース上唯一の休憩所が存在する（写真 20）。ベンチと簡易ト

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）



写真 20 コース上にある唯一の休憩所。あるのはベンチと簡易トイレだけと淋しい



写真 21 自転車道には珍しく、「急な坂道」とされているところ



写真 22 林間を抜ける道はハイキング道の趣

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



写真 23 緩傾斜護岸の川と稲刈りを終えた田んぼ。まさに日本の原風景



写真 24 終点となる中央公民館の敷地内にトイレがあり、いつでも利用できる

イレだけという休憩所の前後は、一般道と併用する区間となる。「急な坂道」との標識が立っているところは林間を抜けるハイキング道の趣で、川沿いを進む道にちょっとした変化を与えている（写真 21、22、23）。たどり着いた中央公民館の敷地内には、公民館内とは別に独立したトイレがあり、いつでも利用できるのがありがたい（写真 24）。

（4）恋瀬川サイクリングコース終点から駅や別の自転車道までのアクセス

恋瀬川サイクリングコースの終点近くには駅や自転車道がないため、それぞれをつなぐには一般道を利用しなければならない。

筑波自転車道の間地点となる真壁とをつなぐルートは 2 本。そのうちの 1 つは県道 150 号線の湯袋峠越えである。八郷の市街地を抜けて峠へと向かう道は県道 150 号線。幅員は 2 車線ギリギリで最

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）

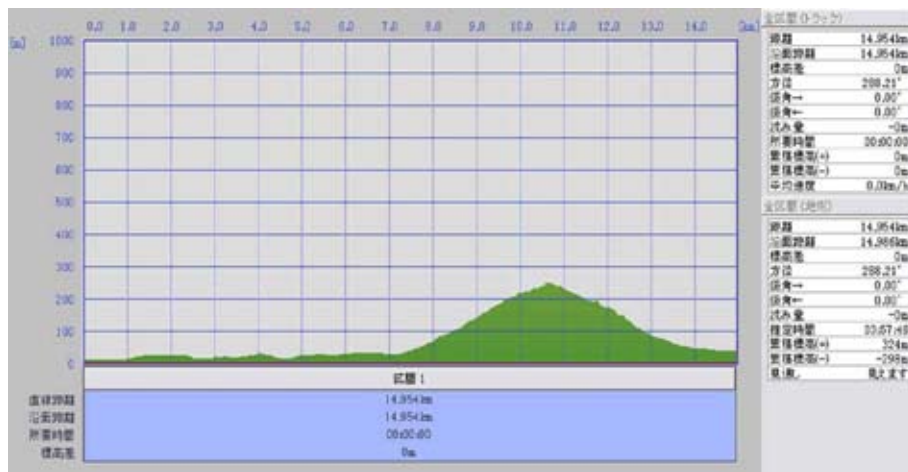


図1 湯袋峠は最高標高が251mと、3本のルートの中では最も標高は低い



図2 上曽峠の最高標高は280m



図3 道祖神峠の最高標高は314m。最も高い代わりに道幅も広い

高標高は251mとなる（写真25、図1）。さらに北の尾根を越える上曽峠は、湯袋峠とさして違いはないものの、トラックの通行量は若干こちらのほうが多く、最高標高もわずかだが高くなる（図2）。

笠間へと抜ける道祖神峠の上り口には、トンネル化の早期実現を求める看板が立っている。なお、この道祖神峠は標高が最も高い（最高標高314m）代わりに道幅も広い（写真26、図3）。峠から笠間駅を目指して下る道は、途中からは笠間駅方面を指し示す標識が随所に立つようになり、道を間違えるこ

2. 恋瀬川サイクリングコースや北浦西岸のサイクリングコースを含む未接続部分の調査



写真 25 湯袋峠へと向かう県道 150 号線。幅員は 2 車線ギリギリ



写真 26 道祖神峠の上り口には、トンネル化早期実現を求める看板が立っている



写真 27 笠間駅前のレンタサイクルは、3 段変速付きのシティサイクル

4. 研究（提言「水郷筑波国定公園エリア」をサイクル先進圏とするために）

となく安心して先を目指すことができる。

たどり着いた笠間駅前の観光案内所にもレンタサイクルが用意されている。3段変速付きのシティサイクルで、昨年更新したということもあって車体はきれいで整備状況もいい（写真27）。水戸に向かう側のホームは改札を抜けたすぐ先ということで、輪行袋を担いで陸橋を渡る必要がないのもありがたい。潮来駅と異なり、ICカードに対応している点も評価できる。

（5）未接続部分調査のまとめ

筑波自転車道と霞ヶ浦自転車道については、いずれも起終点が駅に近接しているため、鉄道を利用したモーダルミックスでは大きな優位性を有している。それに対して北浦西岸沿いの道は「陸の孤島」といえるような場所に位置し、恋瀬川サイクリングコースも起点こそ最寄りに高浜駅があるものの、終点の中央公民館はどの駅からも離れている。この状況をなんとか改善しようとアクセス道の現況を調べて可能性を探ったわけだが、本委員会で想定したアクセス道の多くは、①路面が荒れていたり（霞ヶ浦と北浦とを結ぶアクセス道や霞ヶ浦サイクリングコースの一部）、②けっこうな上り坂となっていたり（恋瀬川サイクリングコース終点と最寄りの自転車道や駅を結ぶルート）、③道幅が狭いうえに交通量が多かったり（高浜駅周辺の高浜入左岸ルート）と、十分な自転車乗用環境があるとはいえないものが多かった。そのなかで霞ヶ浦サイクリングコースに関しては、両端の問題さえ解決すれば良好な自転車道として、多くの利用も見込まれる。

恋瀬川サイクリングコース終点と最寄りの自転車道や駅を結ぶルートについては、今回の調査を行った限りでは、これといった妙案が浮かばない。今回の調査対象としなかった板敷峠越えでJR水戸線・福原駅へと向かう県道64号線や、東進してJR常磐線・羽鳥駅へと向かう県道278号線など別ルートも含めて改めて検討し直す必要があるだろう。

5. サイクル・リンクの先進事例について

本調査研究では、自転車で快適に走れるルートを連続させることをサイクル・リンクと名付け、提案の大きな柱としている。自動車中心の道路づくりが進められてきたわが国では、自転車で安全かつ快適に走るための道路環境整備が非常に遅れており、整備済みの区間も断片的で連続性がないケースが多い。ここではサイクル・リンクの構築に向けた参考として、欧米の先進事例を紹介する。

1. 欧州の都市での自転車活用推進事例

ドイツのミュンスター市では終戦後まもない1948年、戦災にあった都市を復興する際に自転車政策を打ち出し、専用道路を作ることから始めた。今では中心市街地のほぼすべての道路が自転車対応で、総延長4000kmに及ぶ自転車道のネットワークが整備されている。その他の欧州各都市では、戦後の自動車中心の道路づくりへの反省や環境意識の高まりとともに、新しい都市政策の中で自転車の活用推進を定める動きが70年代後半から出てきた。まず、「環境首都」とも呼ばれるドイツのフライブルクでは、1976年に中心市街地の環境改善を目的に、時速30km制限ゾーンの設定、総延長135kmの自転車レーンのネットワークの設置といった総合交通政策を実施し、車中心の交通政策からの転換を図った。その結果、中心市街地の環境は改善し、自転車の交通に占める割合も1992年には1976年比で2倍となった。環境施策と結びつくことで、同様の政策はストラスブルグなど欧州の他都市にも取り入れられることとなる。

以下の事例はコペンハーゲンであるが、自転車レーンの標準的な幅員は2mなので、自転車は2列に併走することができ、速度差のある自転車を安全に追い越すことができる(写真1)。また、身障者や高齢者が使う中速車両の走行も許されている(写真2)。主要交差点には自転車専用の信号機もあり(写真3)、道路空間内の随所に駐輪施設も整備されている(写真4)。このような環境整備がなされると同時に、自転車利用者のルールは非常に厳格に守られているので、安全快適に自転車で走ることができる。



写真1 コペンハーゲン市内の自転車レーン

5. サイクル・リンクの先進事例について



写真2 中速車両の走行も許されている



写真3 主要交差点には自転車専用の信号機もある



写真4 道路空間内の随所に駐輪施設が整備されている



写真5 歩道や歩行者ゾーンを移動する場合は、下車して押していかなければならない

当然のことながら自転車は「車両」扱いなので、車道を逆走することはできないし、歩道や歩行者ゾーンを移動する場合は、下車して押していかなければならない（写真5）。

2. 米国の都市での自転車活用推進事例

米国では1991年にIntermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) と呼ばれる法律が制定され、「自転車の利用を促進するとともに、計画策定者や技術者に都市や郊外地域のための自転車・歩行者用の交通施策計画に対する需要に対応するよう督促する」という新たな交通政策を打ち出した。ISTEA法の目的は、①経済的な効率性、②環境的に健全な（大気汚染公害のない）交通システム、③世界的な経済協力の醸成、④省エネルギー的な生活スタイルや物的あり方の追求とされている。ちなみに同条には、「自転車利用者と歩行者に対しては、総合交通計画において正当な配慮がなされなければならない。また、道路の新設改築に当たっては、自転車歩行者の通行が禁止される場合を除き、すべての道路の適切な位置に自転車および歩行者施設が考慮されなければならない」という項目もある。

専任の自転車歩行者統括官は現在全米32州に配置されているが、その職務として14項目が掲げられている。その主なものは、

- (1) 非自動車にかかわる施設、安全、教育材料、規制手段、通行空間、レクリエーションの各分野での新たな事業の計画と管理を行うこと
- (2) 州や大都市圏計画機関の自転車歩行者施設計画の策定を支援すること
- (3) 州の総合自転車歩行者交通計画の策定、(必要に応じて)見直しおよび改定を行うこと
- (4) 予算や予算の必要額の統括および管理を行うこと

などとなっている。

ISTEA法は1997年までの時限法だったが、1998年に制定されたTEA-21st法 (Transportation Efficiency Act For 21st Century) にその内容が強化され、引き継がれている。

ISTEA法に基づき、州ごとあるいは都市ごとに自転車活用を推進するセクションが設置され、自転

5. サイクル・リンクの先進事例について

車マスタープランが策定されている。それまでは車中心の都市づくりが行われていたが、マスタープランの策定と改訂、その実施については連邦政府の補助金を活用することができるので、ISTEA 法の影響と郊外住宅地から都心居住への回帰の傾向が一致し、西海岸や東海岸の若い都市居住者を中心に、自転車活用を推進するムーブメントが 90 年代後半に急速に起こる。

注目すべきはサイクリング（レジャー）という側面は弱く、都市居住者にとって「環境」「健康」といった観点で有効な手段として自転車がブームになったことである。こういった経緯から米国の自転車環境の整備は、さまざまな市民活動団体のアドボカシー（支持）活動の力によるものが大きい。1975 年に設立された Urban Ecology という NPO は、1985 年にカリフォルニア州バークレイの住宅地で「スローストリート」という通過する自動車交通の速度を下げる構造をもった街路を提案し、行政との連携で 1995 年に実現させた。今ではその一帯には「Bicycle Boulevard」（自転車大通り）という自転車優先の街路網ができあがっている（写真 6、7）。サンフランシスコの SFBC、ポートランドの BTA といっ



写真 6 カリフォルニア州バークレイには自転車優先の街路網がある



写真 7 街路網に掲げられている案内標識

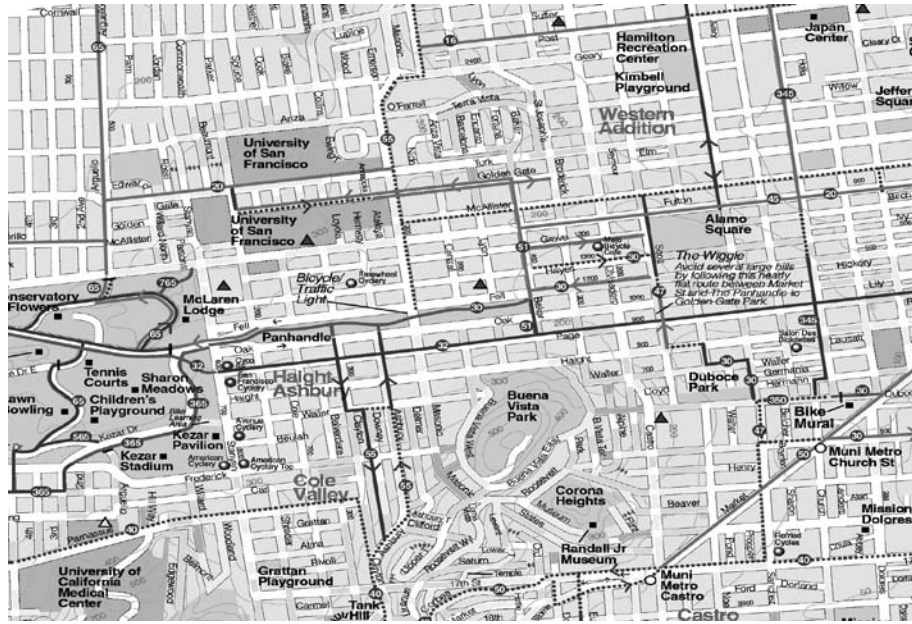


図1 サンフランシスコの街路網



写真8 街路網に掲げられている案内標識

た大規模な会員組織による非営利活動団体が自治体と連携し、自転車環境の改善に向けた大きな役割を担っている（図1、写真8）。

自転車の走行に適したルートネットワークは、主に緑地・公園内や河川敷などに設置されている「自転車専用道」、主に幹線道路に設置されている「自転車専用レーン」、そして自動車通行帯との区別のない一般道路に指定されている「自転車ルート」によって構成されている。「自転車ルート」は多くの主要都市に設定されており、基本的には自転車ルートが切れ目のないように計画されている。橋や大規模宅地などでルートが分断されている場合には、新設の自転車専用道を設置するケースもある。そのような不連続部分を Missing Link（ミッシングリンク：切れた輪）と呼び、ミッシングリンクをいかにして解消するのか、官民一体で知恵を出し合うようなケースもある（写真9）。

自然豊かな地方に行くと「トレイル」というカテゴリーがあり、これは日本の自然遊歩道などに相当

5. サイクル・リンクの先進事例について



写真9 ルートが分断されている部分をミッシングリンクと呼ぶ



写真10 人と自転車、さらに馬が共存する



写真11 自然遊歩道に相当する広い道

するもので、基本的には自転車と歩行者、地域によっては馬が共存するルートである（写真10、11）。いずれの場合も、せいぜい自宅近郊の健康増進のためのサイクリング目的での使用が主目的であり、後述するような欧州で主流の泊まりがけで自転車旅行をするというスタイルは米国では少ないようである。それは移動距離があまりにも長く、風景の変化が単調であるといった理由が考えられる。また、車に自転車を複数台積み込み、到着地でサイクリングをするというスタイルも見受けられる。

3. ドイツの長距離自転車道

都市単位での環境・交通対策としての対応は、より広域的な自転車道のネットワーク化、より包括的な内容を含む自転車環境整備の流れへと展開する。ドイツ政府は2002年5月、「国家自転車利用計画2002-2012」を公表した。これによると、観光、経済、広報活動の面から自転車交通の改善が行われるよう調査し、法体系を整備することを掲げている。法体系の整備に関しては、自動車が一方向通行の道路でも、自転車は対面交通ができるよう、自治体レベルで対応することを求めている。また、長期計画として、10年間で自転車道やレーンを増設・連結して、自転車長距離道路網をドイツ中に張り巡らす計画（D-Netz）を掲げている。この計画の背景には、ドイツでは近年、自転車ツーリズムが観光の成長分野となり、数日間の旅ができる長距離自転車道が重要な観光資源となっているということがある（図2、3、表1、2）。

この国家計画の実施にあたり、政府は毎年1億ユーロの予算を投入するとともに、自治体にも主に道路建設に適用される地方公共団体交通融資制度（年間約16.8億ユーロ）を活用するよう求めている。



図2 ドイツの自転車長距離道路網

	アルトミュール谷自転車道	エルベ自転車道	ヴェーザー自転車道	オーデル・ナイツェ自転車道	ドナウ自転車道	バルト海岸自転車道	マイン自転車道
延長 (km)	65	860	500	456	190	836	470
地域	国内 (通過する州の数)	1	6	3	4	2	2
	国外に続く	×	○	×	○	○	○
認定	D-Routen	×	○	○	○	○	○
	EuroVelo	×	×	×	○	○	○
周辺景観	河川	河川	河川	河川	河川	海岸	河川

表1 人気の高い自転車道路リスト

5. サイクル・リンクの先進事例について



図3 ヴェーザー川自転車道

	上流	中流	下流
延長	約190 km	約170 km	約115 km
名所 観光	15	4	4
景観の特徴	森林, 山, こじんまりした街, ヴェラー川とフルダー川の合流	平坦な沖積地帯, 牧場, 牛, 農村	海岸, 干潟, 砂丘, 堤防, 牧場, 牛, 羊, カモメ, 漁村
町並み	中世の町並み, ユグノー派フランス人の街	中世の町並み, 第2次世界大戦の破壊と回復	
建築	ヴェーザー=ルネッサンス様式, ハーフティンバー様式, バロック様式, 修道院, 城	煉瓦建築, 風車, 船上水車, 農家, 大聖堂, ゴシック様式	灯台, 電信塔
文化・産業	伝統的な陶器工場, 香水の産業	港, 貿易	港, 貿易, ヨーロッパ最大の漁港
歴史	ハンザ同盟	ハンザ同盟, 要塞 (19世紀に取り壊された), 30年戦争, 市場権・司法権を有する都市	ハンザ同盟
昔話	ミュンヒハウゼン男爵, ハーメルンのねずみ取り	ブレメンの音楽隊	
レジャー	ぶらぶら歩き, 屋外民俗資料館, 椅子の博物館, 喫茶店, 飲み屋, ビヤガーデン, ショッピング	ぶらぶら歩き, 史跡を繋げる「熊の道」, 乗馬の博物館, 喫茶店, 盲人用ガーデン, 公園	キャンプ場, 砂浜, 日光用の籠椅子, 船舶博物館, 船の屋外歴史博物館, ヴェーザー川下流の情報センター, 文化・交流施設 (民芸品店, 食品店など)
その他	ゾリング自然公園, 地球最大の炭酸入り温泉		フンテ川の水門, アルテリール埠頭

表2 ヴェーザー川自転車道周辺の観光資源

1992年に開通したヴェーザー川自転車道は、ドイツで一番人気の高い長距離自転車道で、毎年15万人近くの自転車旅行者が訪れる。既存の自転車道をつなぎ、一部一般道を走る区間や新しく自転車道を整備することによって、全長500km弱、川沿いの主に平坦な道を通るルートとなった。この自転車道は、表2のように多くの観光資源に恵まれている。認定された飲食店と宿泊施設はパートナー施設として自転車旅行者向けに特別なサービスを提供している。充実したウェブサイトやガイドブックもあるが、社団法人ヴェーザーブントが自転車道の整備、パートナー施設のコーディネート等を一貫して実施している。※ドイツの長距離自転車道に関する記述は、「ドイツの長距離自転車道と自転車ツーリズムの実態分析から見た整備・運営方法のあり方」Susanne Elifferding、卯月盛夫、土木学会論文集D Vol.63 No1.24-35, 2007.3から引用したものである。

る。これらの施策により、自転車の利用率を現在の約 12%から 2012 年には 27%に引き上げることをめざす（すでにミュンスターやフライブルクなどでは 30%以上に達している）。この計画を民間からは ADFC（全ドイツ自転車クラブ）がサポートするが、ADFC は長距離鉄道列車への自転車の持ち込みをさらに拡充するよう求めている。ADFC の定義によるとドイツの自転車道ルートは、大きく「日常生活ルート」と「観光リクリエーションルート」の 2 つに分けられ、さらに後者は「近距離自転車道」と「長距離自転車道」に分けられる。「長距離自転車道」の基準は ADFC により、以下のように定められている。

名称：自転車道の特徴をなるべく説明する、わかりやすく紛らわしくない名称

ルート：路線型、回遊型かネットワーク型で、延長が少なくとも 150km（あるいは 2 泊 3 日の旅）

構造：幅員は少なくとも 2m、荷物 20kg を乗せ、28mm のタイヤで速度 20km/h（タンデム・けん引型ワゴンも）で走ることが全ルートで可能なこと。そしてすべての気候（雨天や乾燥時でも）で自転車に乗ったまま走れること。
案内標識：両方向のデザインが統一したわかりやすい標識（ADFC の推薦に基づく）と交通安全に配慮すること（自動車交通が少ないなど）。

景観と観光：自然を満喫できるルート、沿道の観光インフラ（休憩ができる場所、飲食店、宿泊施設、駐輪場、観光案内など）、適切な情報（案内、自転車用の地図やガイドブック、自転車で利用しやすい宿泊施設の案内、自転車割引など）があること。

公共交通：公共交通機関（鉄道、バス、船舶）などによる自転車道へのアクセスがあること。

点検：定期的な点検（インフラの点検を含む）があること。

長距離自転車道が最初に整備されたのは 70 年代後半であるが、それ以外のほとんどのルートは 90 年代に開通している。そのほとんどにわかりやすい名称があり、そのルートの特徴や位置を読み取ることができる。

4. イギリスの長距離自転車道

イギリスでは、1977 年にブリストルで設立された民間非営利団体 SusTrans（サストランズ：Sustainable Transport の短縮形）を中心として、約 1 万 6000km に及ぶ長距離自転車道のネットワーク National Cycle Network の整備事業が進められている。イギリス全土をつなぐ自転車道に SusTrans がルート番号を付与し、共通の標識サインシステムを設置している。長距離自転車道は既存の道路環境の再整備によるものが中心であるが、そのための資金は宝くじの収益金を中心に、広く民間企業や個人からの寄付を募って行われている。

さらにドイツ、イギリスなどの各国の自転車ネットワークは、Euro Velo（ユーロベロ）という欧州全体の自転車ルートのネットワークに組み込まれている。これは最終的には 6 万 5000km 以上となる予定で、現在までに 2 万 km 以上ができあがっている。ユーロベロに承認された整備水準のルートのみを選定することで、より多くの人々が自動車に代えて自転車で長距離旅行を楽しめるようにすることを目指している（図 4、5、6、写真 12）。

5. サイクル・リンクの先進事例について



図4 イギリス全土の長距離自転車道ネットワーク



写真12 ロンドン市内にある自転車道の案内標識



図5 ロンドン市内の自転車道ネットワーク

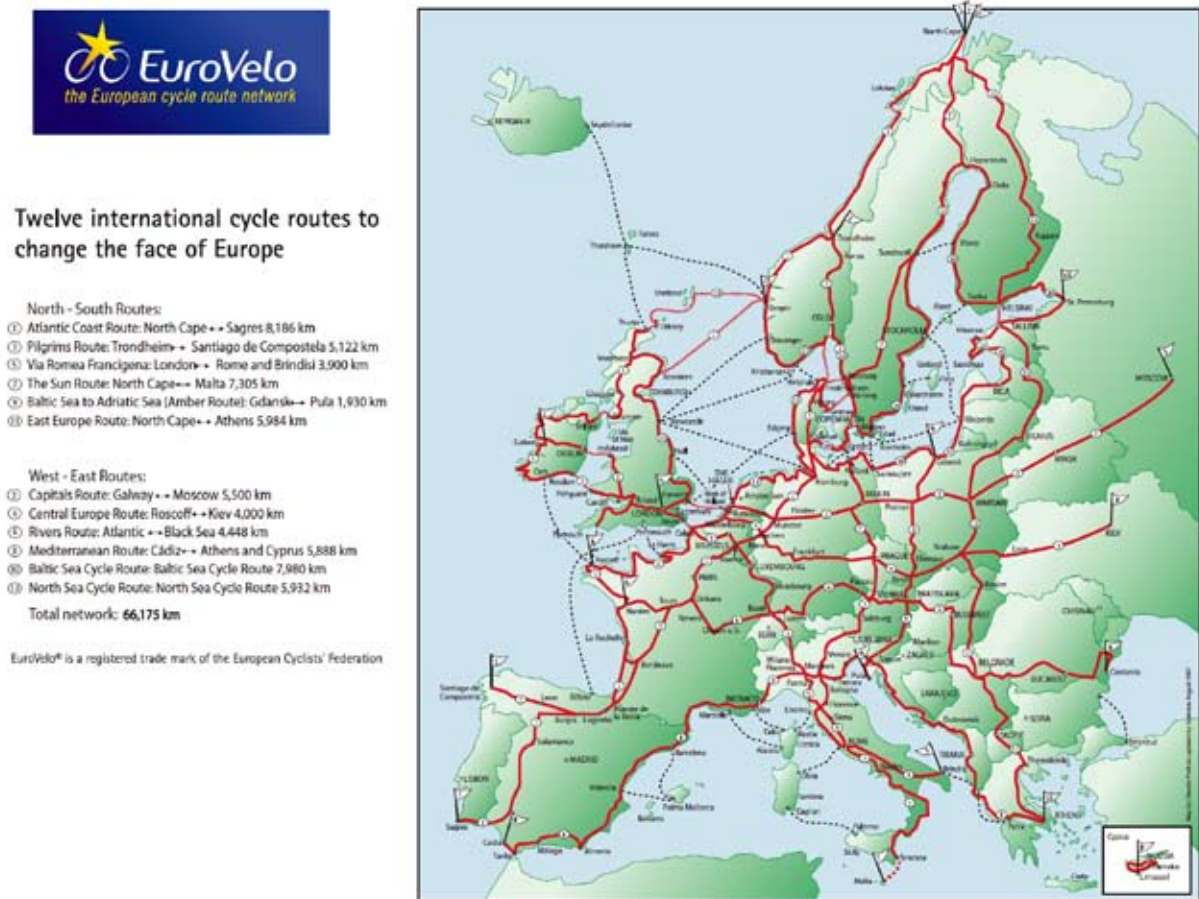


図6 欧州全体の長距離自転車道ネットワーク

5. パリのレンタサイクル、ヴェリブ

街への訪問者が自転車を簡単に借りることができれば、有効な交通手段となる。また、都市居住者が自転車を所有せずに、必要なときにシェアして共有するという発想もある。そういった目論見で、これまでさまざまな都市型のレンタサイクルが提案実施されてきているが、成功事例はあまり多くない。そういった中でも2007年夏にパリ市長の肝入りで始まったヴェリブというレンタサイクルは、その規模の大きさと新しいビジネスモデルという点で注目されている。市内の随所の路上に設置されたヴェリブのポートに設置されたレンタサイクルを利用するには「パス」の購入が必要で、1年間パスは29ユーロ、1日パスは1ユーロ、1週間パスは5ユーロである。パスさえあれば最初の30分は無料であるが、次の30分が1ユーロ、以降は30分ごとに2ユーロとする累進課金制となっている。長時間借りるとけっこうな金額となるので、節約家のパリ市民は30分ごとにステーションにいったん返却し、ひと呼吸置いて再び借りるということを繰り返し、実質、課金なしで使用するケースが多く、長時間借りるのは返却の煩雑さを嫌う観光客などに限られているようだ。

ヴェリブのビジネスモデルを開発したのは、プロポーザルコンペを勝ち取ったJ.C.Decaux（ジェー・シー・ドコー）という大手広告代理店である。景観規制の厳密なパリ市ではそもそも屋外広告に使えるスペースがほとんどないために、屋外広告の権利は高額で取引される。JCDecaux社はパリ市内1600か所のバス停のシェルターに設置する広告を30年間にわたり独占的に運営することと引き換えに、ヴェリブの運営費用を負担することを約束している。景観規制のある都市ならではのビジネスモデルである

5. サイクル・リンクの先進事例について

といえよう。これまでの公共レンタサイクルは、自転車自体に広告を貼り付けるケースが多かったが、その収入は限られている。また、専用に開発された質の高い自転車を使用しているため、再生放置自転車によるレンタサイクルのように自転車が粗末に扱われることは少ない（ヴェリブでも自転車の破損は多く、そのコスト負担は大きいという）。税金を使わずに低廉なレンタサイクルを提供しているこのシステムは、違法駐輪対策に多額の税金を投入している日本の自転車政策とは対照的で、ここから学ぶことは大きい（写真 13）。



写真 13 都市型のレンタサイクル、ヴェリブ

6. まとめ

以上、いわばランダムに海外の先進事例を紹介し、もちろんこれ以外にも良い事例はいろいろあるが、これで典型的な事例パターンは押さえられていると思われる。

わが国の自転車関連行政の取組は違法駐輪対策などが中心であり、自転車の活用推進という位置づけはきわめて弱い。従来の行政の流れから、自転車を中心に据えた価値観の転換（パラダイムシフト）はなかなか起こらないと考えたほうがよい。欧州は車社会以前の価値観が底辺にあり、自転車の活用推進がスムーズに実施されたが、米国での展開は常に車との戦いであった。それに対峙する勢力として市民社会（市民によるアドボカシー）があったといえよう。わが国においても自転車の利用推進という理念を否定する人は少ないが、その裏付けとなる総合的、一元的な政策が確立されていないことが問題である。さまざまな「問題」が先行し、ビジョンが描けないのが問題であるが、サイクル・リンクを共通目標とし、可能な場所から着手することが自転車の走行環境の改善の具体的な手段とすることができるであろう。

総 括（まとめ）

委員長 蓮見 孝

4年間にわたり自転車乗用に関する調査研究を進めるなかで、市場原理主義を旨とするアメリカ型社会が急激に方向転換をし始めている状況を強く実感できるようになった。産業技術の進展に基づく経済成長型社会では、過剰な生産が過剰な消費を生み、それが結果的に深刻な環境問題を生みだしてきた。それは「負の遺産」として後世に語り継がれてゆくことだろう。

金融危機に端を発した世界的な不況は、経済成長の限界を物語っている。そのような状況の中でアメリカの新しいリーダーであるオバマ大統領は、「グリーン・ニューディール」という政策を打ち出した。グリーンエネルギーへの公共投資により、環境と経済という、相反する2つの深刻な問題の同時解決を図ろうとするもので、国家を挙げて環境改善に取り組もうとする画期的な政策転換である。

環境問題への取り組みが世界的なうねりとなりつつあるなかで、日本国民の環境問題への意識は、必ずしも大きな高まりを見せているとはいえない。国家レベルのトップダウン的な動きに加えて、国民一人ひとりが身近なところから環境改善の小さな取り組みを進めるというようなボトムアップ型の動きが求められる。消灯の徹底などの省資源活動やゴミの削減運動など、身近なところで実践され始めた環境への取り組みは、いわばガマン志向のケチケチ運動であり、環境調和型社会を構築しようとする新たな夢を語りかけるものではない。それに対して自転車は、人の微小な呼吸運動を除けば、完全無排気の乗りものであり、加えて有酸素運動により健康増進に役立ち、走る楽しさというレジャーの側面も強く持っている。いわば三拍子そろったアクティブな環境運動の推進が期待できるのである。

わが国の自転車乗用環境の現状を評価してみると、欧米先進諸国とは大きな違いがあることが見て取れる。まず最も本質的な問題は、車両としての自転車の社会的位置づけが不明確なことである。歩道を走るにより歩行者との衝突が起りがちだし、車道に出れば自動車との共生が難しい。そこで自転車先進国では歩道の走行を原則禁止とするとともに、車道側に自転車専用レーンを確保し、この問題の解決にあたっている。もう一つの問題は、本調査研究を通してずっと主張し続けてきたことだが、大規模自転車道をはじめとするさまざまな自転車乗用好適道路が各所で分断されつながりに欠けることである。アメリカでは、このようなつながりの悪い道路等を「ミッシングリンク」と呼び、最小限の処理によりつなげる工夫が積極的に行なわれてきた。このような先進国の取り組み事例は貴重なものとして参照する意味があるだろう。

そこで本年度は、本調査研究事業において導き出したミッシングリンクをつなげる仕組みとしての「サイクル・リンク」への研究をより深化させるとともに、特定の地域を選んで、サイクル・リンク化による自転車乗用環境の改善効果を確認めようとした。調査研究の対象地として選んだ茨城県南に広がる「水郷筑波国定公園」は、優れた眺望を見せる筑波山や霞ヶ浦があり、しかも広々とした平野が広がっており、まさにサイクリングには最適の環境である。しかしここにも典型的なミッシングリンクが存在し、また既存の施設等を最大限に活かした小規模なサイクル・リンク化の工夫により、魅力的な大規模自転車道やサイクリング好適道路に整え直すことができる可能性を発見することができた。これにより、環境をテーマとする新しい時代の観光スタイルを社会に強くアピールすることもできることだろう。

本調査研究事業の推進にあたり、茨城県企画部、土浦市、かすみがうら市、行方市、小美玉市から、資料・情報の提供やアドバイスなど温かいご協力をいただくことができた。心より厚く御礼申し上げます。

平成 20 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

報 告 書

—水郷筑波国定公園サイクル・リンク構想—

財団法人 日本サイクリング協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

URL : <http://j-cycling.org/>

Mail : jca@j-cycling.org

Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987

2009 年 3 月