



旧筑波鉄道区間を走る

Tsukuba Kasumigaura "Ring-Ring Road", running along the course of the disused Tsukuba Railway lines

## かつての廃線跡を風になって走る「つくば霞ヶ浦りんりんロード(旧筑波鉄道区間)」 茨城県桜川市・つくば市・土浦市

Special Features / Conversion of civil engineering facilities



大日本コンサルタント株式会社／業務統括部／人事部  
山上英之(会誌編集専門委員)  
YAMAGAMI Hideyuki

特集  
土木施設の転用

### 人気のサイクリングロード

茨城県の南西部に「つくば霞ヶ浦りんりんロード」と呼ばれる全長180kmに及ぶ全国有数のサイクリングロードがある。週末になると全国からサイクリングを楽しむたくさんの人々が集う人気のコースとなっている。

この自転車道のJR水戸線の岩瀬駅前(桜川市)からJR常磐線の土浦駅(土浦市)の区間40.1kmは、かつて筑波鉄道が走り地域住民や観光客の足として利用されていた。なぜ自転車道に転用された後も、地域住民をはじめ多くの人々に愛され利用され続けているのだろうか。

### 筑波鉄道の歴史

筑波鉄道は、明治末期は茨城県の土浦から下館を結ぶ路線で計画されていたが、地元有力者の声で真壁を経由して岩瀬に至る路線に変更され、約100年前の1918(大正7)年に単線、非電化の鉄道として開通した。地元

住民の足として利用された他、筑波山の観光客や真壁の石材の輸送で成り立っていた。

戦後は利用客も増加し、ピーク時の昭和40年代には年間400万人を超えた。しかし、バス路線の充実やマイ



写真1 かつての筑波鉄道を走る列車



写真2 旧駅舎を利用した筑波休憩所



図1 つくば霞ヶ浦りんりんロード(旧筑波鉄道区間)

カー時代の到来により鉄道は大きな打撃を受けることとなった。元々この鉄道沿線は人口が少なく、筑波山観光に依存する部分が大きかった。そのため、1984(昭和59)年に筑波鉄道は茨城県と沿線市町村に対して鉄道事業の廃止を申し入れた。そして1987(昭和62)年に営業廃止となり、筑波鉄道は69年の歴史に幕を閉じた。

### 鉄道からサイクリングロードへ

沿線市町村は、鉄道廃止反対の立場から「筑波鉄道存続対策協議会」を設置して利用促進運動等を展開していくが、1987(昭和62)年、代替バス輸送のための道路網の整備や地域振興について茨城県の協力を条件として廃止に同意した。その後「廃止問題協議会」を設立し、県に大規模自転車道整備の陳情を開始した。これを受けて県は廃止後の状況や将来を勘案して、筑波鉄道の跡地は自転車道に整備することが適切であると判断し、建設省(現在の国土交通省)との協議の結果、大規模自転車道として整備する方向で一致し、調査に着手した。

1990(平成2)年には沿線市町村が「筑波大規模自転車道建設促進同盟会」を発足し、茨城県は筑波鉄道の路線敷地を買収し、翌年から事業を開始した。1993(平成5)年には一部の供用が開始され、総事業費80億7千万円を投じ、2002(平成14)年に全線開通となった。延長は鉄道と同じ40.1kmで、完成当時は県内一の長さの大規模自転車道であった。

また、旧駅舎のうち岩瀬、雨引、真壁、筑波、藤沢、虫掛の6カ所の休憩所にトイレ、水飲み場、ベンチ、駐輪場、駐車場などの施設が整備された。そして沿線市町村より愛称が公募され、1993年4月、2,719通の中から小学一年生の考案した「つくばりんりんロード」が採用



写真3 休憩所に設置された案内板

された。その後茨城県では「回遊性のあるサイクリング」をテーマに、「つくばりんりんロード」と霞ヶ浦の湖岸周回道路を結ぶコースを「つくば霞ヶ浦りんりんロード」と称し、健康で快適なレクリエーションの場として、また地域住民の通勤、通学、買い物などの日常生活における安全な自転車道として利用されている。

### サイクリングが楽しめる工夫

サイクリングロードでは、より快適で安全・安心にサイクリングができる環境を目指して走行環境整備が進められ、ビギナーや初めて訪れた人でもサイクリングが気軽に楽しめるように工夫されている。

舗装面に青と黄色で進行方向を示す矢羽根のペイントが施され、利用者にわかりやすく配慮されている。また、目的地や休憩所までの距離や周辺の観光情報を記す看板が数多く設置されている。交差点も止まらずに走行できるように「自転車道優先」が多数を占める。県は交差点改良を進め、自転車道側にあった「止まれ」の標識を自動車道路側に付け、自転車道側は「交差点横断

注意」の標識のみとしている。但し交通量の多い交差点では、自転車道側に「止まれ」の標識が付けられている。また、交差点の手前は自転車が滑りにくい舗装にリニューアルしている。

コースは軌道だったことからアップダウンが少なく、自転車道として道路交通法で定められた4.0m以上の幅を確保している。また、旧駅舎を利用した休憩所にはサイクルラックや固定式の空気入れ等を備え、利用者の満足度を高めている。今後は既設休憩所のリニューアルが予定されている。その他、サイクリングロードにはコンビニや飲食店、地元住民の協力で多くのサイクルサポートステーションが設置されている。さらに、土浦駅には全国初となる駅と直結したサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」が開業し、利用者のサポート体制を充実させている。

これら数々の取り組みにより、つくば霞ヶ浦りんりんロード全体での利用者は2015(平成27)年度が3万9千人、2016(平成28)年度が4万8千人、2017(平成29)年度が5万5千人と右肩上がり増加しており、2020(平成32)年度では10万人を目標としている。

## 走ってみて

サイクリングロードの旧筑波鉄道区間は始点と終点がそれぞれJRの駅に隣接しているため、首都圏からのアクセスが抜群である。軌道敷だった起伏がほとんどないコースは見通しが良く、初心者でも十分に楽しむことができる。コース沿いには古くからの町並みを残す真壁や、岩瀬から土浦にかけては地元有志の手で植えられた桜並木が各所にあり見どころがいっぱいだ。

実際に自転車に乗って始点の岩瀬駅を出発するとすぐに広大な景色が広がり、自然の魅力とともに心地よい風を存分に味わえる。途中にあるほとんどの交差点はかつて踏切であり、この道を列車が走っていたことを想像すると自然とペダルが軽くなった。また、筑波休憩所は当時のホームをそのまま残しており、ベンチに座って談笑している人があたかも列車を待っているように見えた。

藤沢休憩所近くに住む地元住



写真4 進行方向を示す矢羽根と安全対策の車止め

民が「昔からこのあたりの景色は変わっていないよ」と教えてくれた。筑波鉄道の時代から沿線の開発があまり行われなかったことで、当時の田園風景を今でも堪能でき、田植え後の緑や収穫期の黄金色は見事だろうと想像した。コースを進むにつれ姿を変えていく筑波山も見どころの一つだ。雨引山などの筑波連山が隣接しているため、サイクリングロードから足を伸ばしてヒルクライムも楽しめる。

終点の土浦駅周辺では日常の生活道路として利用され、夕方には帰宅するたくさんの高校生が自転車に乗り会話をしながら楽しそうに走っていた。このように利用者の目的によって様々な楽しみ方がある。

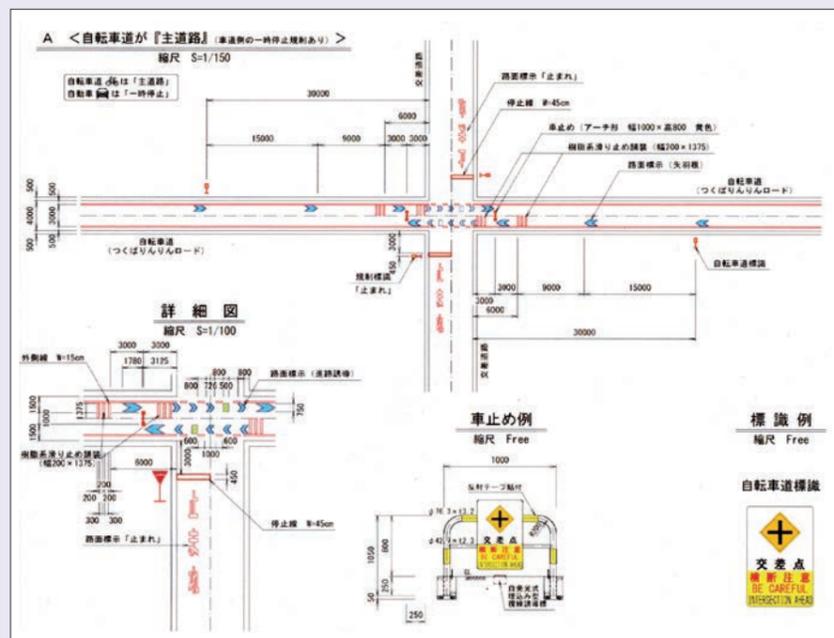


図2 自転車が優先の交差点



写真5 サイクルラックと固定式の空気入れ



写真6 通勤通学に利用されている土浦駅付近



写真7 ペダルを漕ぐ力をアシストするeバイク

## サイクリングロードを活用した地域活性化

茨城県では2016年6月に日本一のサイクリング環境構築のため「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画」を策定した。こうした中、国において2017年5月1日に自転車活用推進法が施行された。これは国として初めて自転車活用に関する理念を定めたもので、自転車が持つ価値、活用の在り方を規定し、国、地方公共団体、公共交通関係事業者の責務を明記した画期的な法律である。これを受けて茨城県は「いばらき自転車活用推進計画(仮称)」の策定を進め、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を活用した地方創生を深化させつつ、県内各地域の特徴を最大限に活かし、地域の活性化や稼げる地域づくりを目指している。

また県は、これまで行政主導で進めてきた取り組みを地域の企業・団体等とともに官民一体となって推進することとし、新たな推進体制として2018(平成30)年7月に「つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会」を立ち上げた。その中の広域レンタサイクル部会がレンタサイクルを行っている。

事前に予約することで10カ所ある貸出施設から自転車が貸し出され、それ以外でも返却することができる。レンタルできる自転車はキッズバイクからクロスバイク、ロードバイクと種類も豊富だ。おすすめはクロスバイクだ。ロードバイクは慣れが必要だが、クロスバイクはシティサイクルに乗ったことがある人であればすんなりと乗れる。ロードバイクよりもひと漕ぎの軽さやスピードは劣るが、握りやすいフラットなハンドルで、スピードを出しても安定性を損なわない。タイヤサイズもシティサイクルやロードバイクよりも太く、安定性や乗り心地がよく、つくば霞ヶ浦りんりんロードを走るにはもってこいだ。また、クロスバイクに電動アシストを追加したeバイクも人気があるようだ。これはヨーロッパで注目を集め、日本にも普及し始めたものだが、もちろんレンタル可能だ。



写真8 沿線地域でのサイクリングイベント

## サイクリングロードの可能性

日本で自転車は買い物や駅までの「アシ」といったイメージがあったが、近年は「交通体系の中で位置づけ、活用していくべきだ」という考え方が広まりつつある。

2020年の東京オリンピックを契機に多くの外国人が日本、そして茨城県を訪れることとなる。かつて列車が走っていた軌道敷は新たな役割を果たし、サイクリングロードと自転車の魅力を世界に発信していくであろう。

- <参考資料>
- 1) 「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画 ～日本一のサイクリング環境を目指して～」茨城県 平成28年6月
  - 2) 「追憶の筑波鉄道 ～鉄道から自転車道へ～」桜川市教育委員会生涯学習課 平成30年2月
  - 3) 「風になって走る道つくばりんりんロード」茨城県土木部道路建設課 平成11年9月
  - 4) 「茨城遺産 つくばりんりんロード(旧筑波鉄道)」常陽藝文 2006年3月号 常陽藝文センター
  - 5) 「筑波鉄道「地域の足」いまだ健在 つくばりんりんロード」鉄道ジャーナル 2013年8月号

- <取材協力・資料提供>
- 1) 茨城県政策企画部地域振興課
  - 2) 茨城県土木部道路建設課
  - 3) 関東鉄道株式会社

- <図・写真提供>
- 図1、写真7 山上英之  
 図2、写真8 茨城県  
 P14上、写真4、5 塚本敏行  
 写真1 関東鉄道株式会社  
 写真2、3、6 熊井彩乃