

MAGロードサイクル・ツーリング (主催:東海環状自動車道サイクル・ツーリング実行委員会)  
“五斗蒔(ごときまき)SA～せと赤津IC・PA”間、山岳自動車専用一般有料道路 往復37.4Km走行報告。

## 祝 開通記念走行報告 第2弾

一般国道475号 東海環状自動車道(東部区間)

## MAGロードサイクル・ツーリング走行記

東京サイクリング協会 TCA理事 内田 実

去る17/3/6(日)開催のMAGロードサイクル・ツーリング(主催:東海環状自動車道サイクル・ツーリング実行委員会(国土交通省中部地方整備局、豊田市他3市町村、市民・自転車フォーラム) 県境Aコース“五斗蒔(ごときまき)SA～せと赤津IC・PA”に参加し、開通前の山岳自動車専用道路 往復37.4Kmをデジカメで撮影しながらの約3時間の走行記を報告します。

### 1.「MAGロード」とは？

一般公募により決定した東海環状自動車道のニックネームで、三重県のM、愛知県のA、岐阜県のGを組み合わせた名称。開通予定は3/19。約73Kmの一般有料道路。参加記念品は？やはり、**マグカップ**。緑色に“MAG ROAD CYCLE TOURING 2005.3.6”とプリントされていた。



三重・愛知・岐阜の3県を結ぶ東海環状自動車道は、それぞれの頭文字を取って「MAGロード」という愛称と呼ばれます。

### 2. えっ！！往復37.4Km？

一週間前の2/27に最寄駅(JR 中央線土岐市駅、この周辺は瀬戸物の産地で、瀬戸焼や美濃焼などが有名です)周辺の観光をかねて、下見走行をした。

ところが、参加証と共に送られたコース案内を見て驚いたことに、走行コースが延長されていたのです。つまり、五斗蒔PAから土岐南多治見IC間の約5.0Km往復がプラスされたのです。

スタート前には誰彼となく、走行コースが延長されたことを喜んでいたら？ようです。なかなかこれだけの距離の高速道路を走れることは滅多になく、嬉しいものですから。(今回開通する約73Kmは、過去の高速道路開通延長順位では7番目の開通距離だそうですが、開通前サイクリング大会の走行コース距離としては、近年希に見る最長距離だと思います。)

また、午前中は申し込み不要のウォーキング大会も開かれていました。ちょっと、羨ましいけれど14:30の走行時間までガマンガマン。



### 3. 市民・自転車フォーラムの自転車に期待するものとは？

自転車によって町づくりを目指すことは -----

参加証が遅れた(3/4の2日前に郵送された)件を皮切りに、主催者である市民・自転車フォーラムのスタッフに話しかけた。(お揃いのフォーラムロゴ両面入りのゼッケンを付けていた。これも良いね。いつでも使用できるしね)4~5名のスタッフ有志が仕事の合間をぬって、郵便物を書き上げたとのこと。舞台裏とはおおよそ、どのイベントでもこのような状態なのでしょうね。

また、彼らがこの組織で目指すものは？と問うたところ、自転車による街づくりとのこと。改めて、HPの理念を見ると、以下の文面を見つけました。

**“私たちは個性的な街づくりを進めるため、自転車に乗った視点で考えられた街づくりに取り組み、人と環境にやさしいサイクルシティの実現を目指し、新しい都市交通システムとして「自転車の活用」を推進・啓蒙しています”** <http://www.jitensha.info/index.html>

「自転車」は、使いたい時に自由に使える、機動性も高いことから、従来から日常的な交通手段として親しまれるとともに都市内交通手段として社会的な「自転車」の利用促進が期待されています。しかし、我が国においては、欧米都市にみられるような、快適で安全な自転車走行空間の整備はされておらず、歩行者と自動車の走行空間の中に曲がりなりに確保されてきたにすぎません。このような状況の改善を図り、「自転車」を都市の中の交通手段として位置づけ、自転車の楽しみ方・ルール・マナーを市民の皆さまと共に考え、積極的な利用促進を啓蒙し、環境にやさしい街づくりをめざしております。

また、交通手段の一つとして「自転車」を位置づけ、「自転車」を取り入れたライフスタイルの提案、「自転車」に乗ることが満喫できる自転車利用環境整備を図り、街の活性化、街づくりの促進につなげていきたいと思っております。

快適に自転車を利用できる社会(=自然豊かで人間味あふれる社会)を実現するためにも、皆様の小さな努力を期待しています。(同HP“ABOUT THIS FORUMより)



また、以前北川理事からサイクルスポーツの記事紹介であった、ドイツのADFC((社団法人)ドイツ自転車クラブ)の話に至ったところ、日本にもこのような組織を立ち上げようとする動きが既にあるそうです。

このフォーラムの組織立ち上げ経緯から判断すると、JAF(日本自動車連盟)のような役所主導型の組織作りが進められるのは日本独自の方法なのかも知れませんね。

やはり、スタッフに国土交通省の方々、数名参画していることに注目すべきでしょう。自転車を深く愛する公務員の方々へ！TCAに来たれ！！

### 4. 国土交通省職員の方々の奮闘記(イベントリーダーとしての参画の意義について私のウォッチング)

このフォーラムの組織形態については、小生の勤務先本社の先輩で国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所に勤務していたご子息の業務で、ボランティアと協調により自転車による“愛・地球博”への安全走行道路の確定に関する話を伺っており、小生が話しかけたスタッフの談によると、平成15年より国土交通省と活動を共にし、一般公募した愛好者のボランティアによって“愛・地球博”への自転車によるアプローチ地図

を作成したとのことでした。我々が3年度に亘って作成した自転車乗用調査は、これに類する活動ですね。

イベント企画運営者・交通工学学士？としての小生の血がさらに騒ぎ出しました。自転車を愛し、自ら楽しみ啓蒙活動を行っている TCA もまたこれらの理念に基づいた日常活動に従事していること、そして、自転車空間を創造しつつある国の街づくりに少なからず我々も参画しているとの再認識をした次第です。

ハンドマイクで開催者挨拶や走行の注意を述べていた某技官や国交省スタッフの方々の奮闘ぶりに、今後の役所主導・市民協調型イベント開催のノウハウを、役所の方々が如何に習得され、今後に継続させるかという点が、多くの自転車サイクル活動の一助になるであろうことに注目し、また期待を込めたい。

高速道路やレインボーブリッジでのサイクリング大会、(近藤剛総裁・石原慎太郎東京都知事に提案しよう!)東京23区一周の安全走行可能なセンチュリーライドの開催等々これから TCA に託された? 嬉しい企画に夢ふくらむ想いですね。

さあ、41th 関東甲信越ブロックサイクリングラリーに全勢力を注ごうではありませんか!!! TCAの皆様!

## 5. 自動車専用道路 設計規格1-2-B 走行の感想

とにかく広い。以前走行した名古屋高速一宮線は、都市内高速道路で全て高架構造の路線であり、左側路肩は約1.00m。その点、山岳高速道路としての東海環状自動車道の路肩は積雪のための堆雪余裕幅を考慮した約2.50mで設計されている。ガードレールを側線に建て込めば、十二分な自転車専用道路に使えるな!と思わずつぶやいてしまった。

## 6. マイバイク KHS F20 series に魅せられた参加者??

本線走行中、若者に呼び止められた。彼によると、我が愛車 KHS を購入予定とのこと、走っているのを見たのは初めてとか。ついでに写真を撮り合いました。(磯部さん!!少々鼻が高かったですよ)

さらに、スタート前、大阪在住のメール仲間に『KHSに乗っているマークさんですね!』と声をかけられ(小生のハンドルネームは我が家の愛犬マルチーズなのです)、スタート待機の雑踏の中に同じKHSを見かけたことを聞いていたのです。以前サイスポ誌上で名古屋の女性でKHS F20-W(ホワイト)に乗っている記事を見かけており、その女性が参加していればお話を?と思っていたのでした。スタート会場をくまなく探したのですが、残念ながら遭遇できませんでした。会って、お話をし、メール交換しようと思っていたのにね。ああ、残念!!!

## 7. いったい何時が終了時間?トンネル照明を点灯せざるをえなかった!!

走行時刻も予定時間の16時を回りかけたにもかかわらず、まだまだ、反対車線(走行できたのは、東海環状自動車道(内回り)の逆行コースの走行・追越車線を使用)を走行している参加者とすれ違ったため、先ほどのイベントリーダーの某技官に声をかけた。『もう、こんな時間なのに終了時間は大丈夫ですか?』と。

案の定、翌日、出向先事務所の当該工区担当の某工事長曰く、(おそらく、岐阜愛知県境の愛岐トンネルだろう)予定時間を大幅に経過したため、トンネル照明を点灯したとのこと。工事長。お世話になりました。



## 8. JR多治見駅2 - 3番線のそば屋さんでのひととき

最寄駅の JR 土岐市駅の1つ目の駅が乗り換え駅のJR多治見駅で、ここで楽しみにしていたことがあります。次週の本線走行後には必ず乗換時間に余裕をもって立ち寄ろうと決めていた、ホーム上の立ち食いそば屋さんです。ここにはおいしそうなおでんが置いてあり、早春の夕刻時にはその香りに吸い寄せられてしまうのです。とにかくおいしそうに、これを肴にして酒を飲んでいる人が目についたのです。

当日の17:30頃勇んで2 - 3番線ホームに降りて立ったのですが、残念！！おでんは、作り置きがなく時間もあまりないので、乾物で地酒の甘口カップ酒を嗜みました。そこには既に、同世代と思われる常連さんがひとり、たたずんでいました。その人はなんと、俳優の藤田まこと似だったのです。売り子のおばちゃんに聞くと、あだ名は“まこちゃん”だそうで。納得。つまみの笹かまぼこを1つ差し上げ、ワンカップをもう一杯追加注文。まこちゃんからもお返しにお酒の追加を注いでもらい、既に快適な船酔い状態に陥ったのでした。おばちゃんのだじゃれ攻勢もまた、いいつまみになったけれど。

## 9. 遠方参加者？(埼玉県川越市)との車内でのひとこま

JR 土岐市駅改札口で輪行の若者に会い、『お疲れさま！』の言葉を交わし車上の人となった。ところが、一駅先で乗り換える小生を追って車内を小走りしてきた彼から渡されたのが、彼の持つHPとメルアドのメモでした。彼は、このために埼玉県川越市から来たそうで、ひと駅先の乗り換え駅の多治見駅までのわずかな時間に車内で話をした。

それから自宅に帰って、先の大阪在住のメール仲間へ送信したところ、埼玉の若者とスタート場所で面識が合ったことがわかったのです。その後、二人にメールをして、それぞれの自己紹介をして、小生を含めた三人共に理科系の技術者で、転勤でふるさとを離れての同類でした。若者よ頑張るのだ！！？

## 10. JR高山線各務原線での筑波盲学校卒業生との遭遇

ほろ酔い気味のJR高山線車内での出会いでした。隣のボックス座席に座っていた眼の不自由な若者と話す機会があった。(よくもまあ、色々な人に話しかけるものだな)サポートの健常の若者との同行で旅行をしてきたとのこと。もともと、岐阜出身者で、話し込むうちにパレスサイクリングの話になり、なんと、卒業前の三年前にパレスでタンデムに乗ったとのこと。もう、びっくりした。埼玉から参加の若者と大阪豊中の若者とのトライアングルの関係？そして、彼との出会い。必然の偶然の出会いとでも言えるのでしょうか。

## 11. 乗り過ごして、岐阜駅からUターン

話し込むうちに既に終点のJR岐阜駅に到着してしまった。待ち時間約20分、犬山行きの電車で折り返した。下車駅の新加納駅は無人駅。乗り越し料金なしで車掌さんの好意に甘え、無事自宅にたどり着いた。

## 12. イベント開催の困難さと今回のまとめ

JH の開通前本線走行を終えて、また、これ以外にも、特権？で(ごめんなさい)本線に2度立つことができました。関係者の皆様お疲れ様でした、そしてありがとうございました。

さあ、これからは、東海北陸自動車道 期線の開通まで何年？頑張るぞ！！

今回の東海環状ランと先の名古屋高速ランを走行して、大切なことに1つ気付きました。  
共に公共施設の建設を進める国家組織と市民組織・ボランティア等との協調活動にあります。

名古屋道路公社と愛知県サイクリング協会(ACA)、日本道路公団及び国土交通省と市民・自転車フォーラムとの開催経緯と協調関係を見直してみました。

参加者として前者の姿を思い起こすと、ACAスタッフが全面的にサポートしていた様子を感じられた。  
(以前に報告したように、お揃いの**ユニフォームと帽子**に身を包んだおばあちゃまや元気なお父さんの皆が生き生きとサポートしていたことです。)

また、後者は“愛・地球博”への安全な自転車空間の調査・創造を目的とした国交省主導であり、賛同した一般の自転車愛好者と共に新たなフォーラム組織体制を創り上げ、実証実験を経て“愛・地球博”への地図を作成し、今回の企画に至っている。(説明が遅れましたが、東海環状道は、JHと国土交通省が合併施行を行っている。)

両者共に、熱き自転車への想いを抱いた愛好者が1つの理念の基に集合しそして、活動をする。  
新たなる気持ちを持って、TCA活動の一助に貢献したい。と感じた次第です。

ところで、スタート前のミーティング時に主催者に手を挙げて提案すべきだったことが1つありました。それは遠方参加者に対する本人紹介と記念品贈呈の件でした。この方たちの情熱を感じ、ささやかな返礼となることと共に、イベント開催者の冥利に尽きることですね。やはり。

最後にもう1つ。走行中に目に飛び込んだ御嶽山や中央アルプス連山の雪を冠した山々の美しさに、晴れた空とまだ冷たい春風を受け手のサイクリングに感謝。では、お元気で。(^^)v (\*\_\*)

