



サイクルトレイン・ サイクルバス導入の手引き ～国内外の参考事例集～

令和4年度版



国土交通省



自転車活用推進本部



目次

1	サイクルトレイン・サイクルバスの概説	3
1-1.	サイクルトレイン・サイクルバスの概要	3
(1)	サイクルトレイン・サイクルバスとは	3
(2)	サイクルトレイン・サイクルバスのメリット	8
1-2.	サイクルトレイン・サイクルバスの導入目的と利用層	10
(1)	観光行動目的	10
(2)	生活行動目的	11
(3)	その他の目的	12
(4)	目的と利用シーン一覧	13
1-3.	法令・計画におけるサイクルトレイン・サイクルバスの位置付け	14
(1)	自転車活用推進法及び自転車活用推進計画	14
(2)	地方版自転車活用推進計画における位置付け	14
(3)	交通政策基本法及び交通政策基本計画	15
(4)	地域公共交通計画における位置付け	15
1-4.	導入・運用の留意点	16
(1)	地域の総合的な交通体系における位置付け	16
(2)	安全対策	17
(3)	案内誘導	26
(4)	持込料金	29
2	国内における事例	31
(1)	サイクルトレインの事例	31
(2)	サイクルバスの事例	45
3	【参考】補助制度	51
(1)	交通・観光連携型事業(地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化)(観光庁・総合政策局)	52
(2)	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(公共交通)(観光庁)	53
(3)	地域公共交通再構築調査事業(総合政策局)	54

はじめに

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

こうした自転車の利点を踏まえ、わが国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法(平成28年法律第113号。以下「法」という。)が平成29年5月1日に施行され、同法に基づき、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため『自転車活用推進計画』が令和3年5月28日に閣議決定されています。

一方で、地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれており、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めることが必要です。地域公共交通を維持するためには、あらゆる手段を選択肢として講ずる必要があり、その中で、観光利用・日常利用の如何を問わず、適切な運用により、自転車をそのまま鉄道やバスの車内等へ持ち込むことを可能とすること(サイクルトレインやサイクルバス等)は、公共交通の利用機会の拡大に寄与することも考えられます。

欧州をはじめとした諸外国においては、公共交通と自転車の連携は、輸送量拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられており(※)、自転車をそのまま車内等に持ち込める運用が、広く一般的となっています。

また、人生100年時代で高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためにも、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で、公共交通と組み合わせつつ、自転車を移動手段として利用しやすい環境を整備することも必要です。

とりわけ、サイクルツーリズムを推進する観点では、国内外のサイクリストのニーズに応え、さらには期待以上のホスピタリティの提供をも目指し、沿線地域と連携しながらサイクルトレインやサイクルバス等を導入・拡大することにより、サイクリストの受入環境を整備することが重要です。

このような社会的課題への対応と併せ、今後、コンパクト・プラス・ネットワークの取組や新たな低速小型モビリティの登場も踏まえつつ、持続可能なモビリティ社会を実現するためには、自転車等を二次交通手段としてとらえるなど、公共交通と自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)を実現することが不可欠です。

わが国における公共交通と自転車等のベストミックスを実現するためのひとつの有効なアプローチとして、鉄道事業者やバス事業者が、沿線地域とも連携しながらサイクルトレインやサイクルバス等の導入や拡大を検討する際に、関係者の皆様にとってその一助となるべき資料として、この「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～」をとりまとめました。

なお本書は、今後のサイクルトレインやサイクルバス等の拡大状況や、今後得られる様々な知見や制度改正等を踏まえ、順次改定していく予定です。

※「Civitas 2MOVE2 Study Bicycles on Board」(2017.2.3 CIVITAS by the EU)



1 サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1-1. サイクルトレイン・サイクルバスの概要

(1) サイクルトレイン・サイクルバスとは

「サイクルトレイン」「サイクルバス」とは、自転車を解体せず、また「輪行袋」(解体した自転車をすべて覆うように入れる袋)に入れることなく、鉄道やバスの車内にそのまま持ち込む、あるいは車外サイクルラックに搭載するなどして輸送する鉄道・バス及びそのサービスです。鉄道やバスなどの公共交通を自転車と組み合わせることにより、より行動範囲を拡大、あるいは公共交通の利用の促進に資するものです。

従来、サイクルトレインに関しては、イベントや団体臨時列車での扱いは全国でもいくつか行われ、また、地方民間鉄道事業者の赤字が顕在化してきた1990年頃以来、利用促進などの観点から車内搭載によるものが一部の地方都市近郊の民間鉄道事業者により細々と実施されてきましたが、その展開は限定的であったと言えます。

昨今では、観光路線やローカル線活性化の一環として、主に地方中小民間鉄道事業者や中山間地域の第三セクター鉄道を中心に実施されているサイクルトレインの事例が散見されます。

また、サイクルバスについても、観光地を中心にしたバス路線で展開されています。



出典：前橋市

写真：上毛電気鉄道(群馬県)



出典：熊本電鉄

写真：熊本電気鉄道(熊本県)



出典：日本中央バス

写真：日本中央バス(群馬県)



出典:えちごトキめき鉄道

写真:えちごトキめき鉄道(新潟県)



出典:伊豆市

写真:東海バス(静岡県)

しかし、未だ全国的普及には至っておらず、特に、大都市近郊の鉄道・バス路線、都市間を結ぶ幹線鉄道や高速バスなどでは導入途上にあり、今後の普及の拡大が望まれます。

一方、海外では広く一般的に普及しており、欧州をはじめ北米やアジア・オセアニアの一部の国々では台数・曜日・時間帯・利用路線や区間などに制限などはあるものの、都市間鉄道、都市鉄道(地下鉄、路面電車(ライトレール)を含む)、バスなど様々なモードでの持ち込み・搭載が可能となっています。

搭載方法に関しては、海外でも多様な方法が見られますが、自転車を解体することなく持ち込みができる点は共通です。

海外のサイクルトレインでは、自転車を車内搭載するのが一般的ですが、山岳部の鉄道の一部や車体が小さい路線では専用のトレーラーを連結し、自転車を輸送する事例もあります。

また、海外のサイクルバスにおいては、自転車を車外サイクルラックに搭載する形態が多くなっていますが、車内搭載を認めている事例もあるほか、小型バスを利用する事例では、けん引トレーラーを活用している事例も見られます。

【参考】P6～8 海外におけるサイクルトレイン/サイクルバスの事例参照

□【参考】海外におけるサイクルトレインの事例 (都市間鉄道・高速鉄道の事例)



出典: Adventure Cycling Association

【参考】写真: 北米における都市間鉄道での事例
(アメリカ・アムトラック)



【参考】写真: 欧州における都市間鉄道での事例
(オーストリア・オーストリア鉄道)



【参考】写真: 欧州における都市間高速鉄道での事例
※2 階建て車両の階下に自転車置き場
(スイス・スイス連邦鉄道)



【参考】写真: 欧州における都市間高速鉄道での事例
(ポーランド・ポーランド国鉄)

(都市鉄道・地下鉄などの例)



【参考】写真:台湾における地下鉄での事例
(台湾・台北メトロ)



【参考】写真:欧州における地下鉄での事例
(スペイン・TMB)



【参考】写真:台湾における都市鉄道での事例
(台湾・台湾鉄路)



出典:ソウル市政府 HP

【参考】写真:韓国における地下鉄での事例
(韓国・ソウル地下鉄 7 号線)



出典:VVS

【参考】写真:トラムのトレーラーに搭載している例
(ドイツ・SSB)



【参考】写真:台湾における LRT での事例
(台湾・高雄 LRT)

□【参考】海外におけるサイクルバスの事例 (車外ラックへの搭載)



出典:Resort Municipality of Whistler

【参考】写真:北米における路線バスでの事例
(カナダ・BCTransit)



出典:Bus Association Victoria

【参考】写真:豪州における路線バスでの事例
(オーストラリア・ビクトリア州営バス)



【参考】写真:欧州における長距離バスでの事例
(スイス・FLIX BUS)



出典:VVS

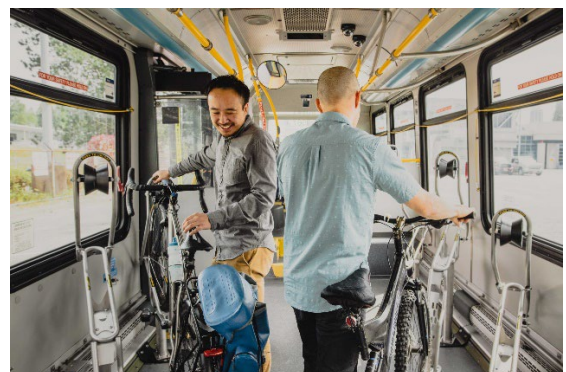
【参考】写真:欧州における路線バスでの事例
(ドイツ シュトゥットガルト)

(車内搭載)



出典:GO NorthEast

【参考】写真:欧州における路線バスでの事例
(イギリス・ノースヨークシャー)



出典:Trans Link

【参考】写真:北米における路線バスでの事例
(カナダ・バンクーバー)

(2) サイクルトレイン・サイクルバスのメリット

<「輪行」について>

自転車を解体し専用の袋に入れて鉄道やバス等に持ち込むことを「輪行」(りんこう)と言います。

現在では、全国の多くの鉄道会社等において、所定の方法で輪行することができます。

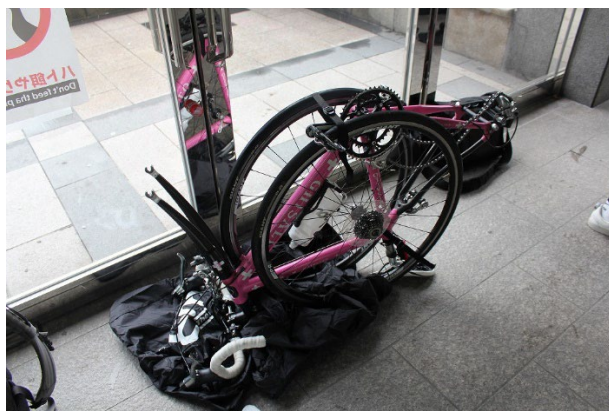


写真:輪行自転車の持ち込み方法

<利用者(自転車持込者)にとってのメリット>

輪行の実施には、車輪を外す等「自転車の解体」が必要であるなど、初心者や慣れていない方には課題があります。自転車の種類もロードバイクやクロスバイクなどのスポーツ自転車以外では難しく、また、近年普及が進む E-bike(電動アシスト付きスポーツ自転車)も重量があるため、輪行は困難です。折り畳み自転車の場合も同様で、折りたたんで袋に入れることで持ち込むことができることから輪行に人気ではありますが、転がしながら駅構内などの移動ができない、自転車全体を専用の袋(輪行袋)に入れなくてはならないなどの課題があります。

また、バスについては大型手荷物として別途料金が加算される場合があるほか、事業者や車種によっては持ち込めない事例もあります。特に高速バスでは、トランクルームのスペースの問題や破損に対するリスク回避から持ち込みを断られることもあります。

一方、サイクルトレインやサイクルバスは、解体が困難なシティサイクル(いわゆる「ママチャリ」)なども解体せず、鉄道やバスの車内にそのまま持ち込む、あるいは車外サイクルラックに搭載することができることから、出発地点から駅やバス停まで自転車で移動し、そのまま自転車とともに鉄道やバスに乗り、目的地付近の駅やバス停で下車した後、すぐにそのまま自転車に乗って、目的地まで移動することが可能です。

鉄道駅から離れた場所にある住宅地やショッピングセンター等にアクセスがしやすくなるほか、幹線バス路線のバス停から自宅や目的地までの移動が容易になるなど自転車により公共交通の拠点から目的地までの交通の役割が補完されることで利便性の高いサービスを提供することができます。つまり、サイクルトレイン・サイクルバスにより、駅やバス停のアクセス性が良くなります。

<事業者にとってのメリット>

欧州をはじめとした諸外国においては、公共交通と自転車の連携は、輸送量拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられています。(※)

わが国における事例でも、群馬県の上毛電気鉄道では、導入した直後に自転車持込者が急増し、現在では自転車持込者が年間 40,000 人を超えるなど利用促進に効果を上げているほか、青森県の弘南鉄道では、駅から離れた郊外型ショッピングセンターに行くために自転車を持ち込んで鉄道を利用する新たな利用者の獲得にもつながり、同社で営業する 2 線で年間 450 人を超える利用がみられています。

さらに、サイクルトレインやサイクルバスが一般的となれば、駅構内、駅前、駅周辺などに、駐輪場や輪行のために必要な自転車の組立・解体スペースを提供する必要性も少なくなることも考えられます。

※「Civitas 2MOVE2 Study Bicycles on Board」(2017.2.3 CIVITAS by the EU)

1-2. サイクルトレイン・サイクルバスの導入目的と利用層

サイクルトレイン・サイクルバスは、観光・サイクリング行動における利用目的と、通勤・通学、買い物など日常の生活行動における利用目的があります。

(1) 観光行動目的

- 観光行動目的で想定される利用層として、初心者(シティサイクルやミニベロなどで気軽に短距離のサイクリング)～上級サイクリスト(スポーツ指向で長距離を走る、登坂や下り坂を高速で楽しむ、オフロードを走行するなど)まで幅広く想定できるところで、特定の自転車利用階層に特化せず、柔軟に検討する必要があります。
- 近年では、サイクルツーリズムの普及に伴い、サイクリング初心者も増加しているとされています。サイクルトレインやサイクルバスは、そうした初心者にとってのショートカットだけではなく、サイクリングをするグループ内で体力差がある場合、疲労時や天候急変時にサイクリングの続行が難しくなった場合などの救済移動手段として活用されることも考えられます。
- また、(輪行可能な)スポーツバイクだけではなく、シティサイクルを利用して、自転車により地域や街を散策しながらめぐる「散走」的利用も広がりつつあることを踏まえ、多様な自転車の利用を想定した動線検討や車内搭載方法、料金徴収方法の検討が必要です。
- さらに、海外からのインバウンド観光客は、長期間かつ広域にわたり旅行(サイクリング)をする傾向もあり、また、出身国・地域において公共交通への自転車の持込が一般的であるケースも多いことから、サイクルトレイン等に対する期待が高く、その受入環境整備としても重要です。
- サイクリング専用の列車やバスなどについては、当該列車やバスへの乗車そのものが魅力ある目的となり、その集客力により、目的地や沿線地域への裨益がもたらされることもあります。

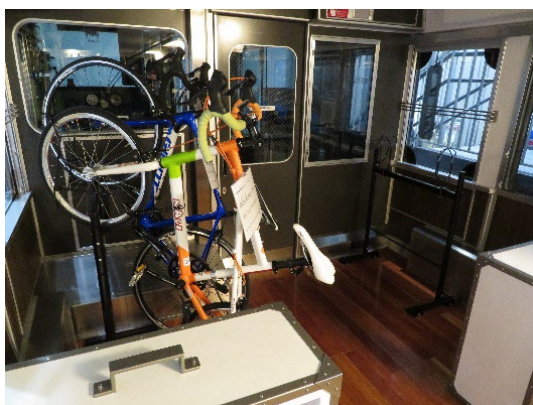


写真:観光回遊の移動手段としての活用(観光列車への搭載)
(岡山県 JR 西日本 LA MALLE DE BOIS(ラ・マルド・ボア))



【参考】写真:マウンテンバイクフィールドへの
アクセス交通としての利用
(スペイン カタルーニャ州鉄道)



写真:大都市中心部から郊外のサイクルルートへのアクセス手段としての活用
(千葉県 JR 東日本 B.B.BASE)

(2) 生活行動目的

- 生活行動目的の場合は、通勤・通学、買い物などの利用シーンが想定されます。主に前者は平日、後者は土日祝日に利用者が多くなることが考えられます。
- 通勤・通学での利用を想定する場合は列車・バスの混雑への許容範囲や乗降時の安全性を考慮した利用ルールの設定が重要です。
- 買い物などの利用目的への対応では、鉄道駅からの徒歩アクセスが難しい郊外店舗や、駅と中心市街地が離れている地域では、商業施設と連携した利用促進を図ることも有効です。



写真:日常的な利用(愛媛県 伊予鉄道)



写真:日常的な利用(東京都 西武鉄道多摩川線)

(3) その他の目的

- 自転車通行が困難な区間(山岳地帯、急坂など)や、当該区間を通行することが極めて危険(狭小トンネル、通過交通量が多く自動車の速度が高い区間など)であるなど自転車ネットワークの連続性が保てない区間において、サイクリートレインやサイクルバスで迂回を可能とすることも考えられます。
- このような場合のサイクリートレインやサイクルバスにおいては、円滑な乗り継ぎができることや需要に對し的確に対応する柔軟性が求められます。



出典: Marina am Stau, Commat

【参考】写真: 自転車では走行できない海底トンネル部の迂回路としてのサイクルバスの利用
(ドイツ・リュベック)



花蓮～頭城, 113km

宜蘭：美しい山々と新鮮な水の素晴らしい土地

ルート：花蓮駅＞蘇澳新駅＞頭城
主な道路：列車＞台9号線＞台2号線
ルートガイド：このコースは台湾一周の中で最も楽な日です。冬山河自転車道を進むだけでこのコースの行程を走破できます。

このコースではなぜ列車を使うのかと疑問に思われるかもしれません。蘇花（蘇澳～花蓮）公路は台湾で最も景観の良い道路ですが、最も危険なところでもあります。蘇花公路は、ヘアピンカーブの上に街道となっていて箇所が無数にあり、トンネル内は特に危険です。常時多くの砂利運搬車や重貨物車が通行しているため、ここでは安全のために自転車を降りて徒歩で移動することをお勧めします。経験の深いサイクリストが予め注意深く前を立っていただければ、この道路を走破するのは可能です。このハンドブックでは蘇花（蘇澳～花蓮）公路のサイクリングは紹介していません。

自転車を持ち込む際の鉄道の切符の買い方
電車に自転車を持ち込む際の切符の買い方はローディングバイクやマウンテンバイクなど折りたたみ式ではない自転車を持ち込む場合、花蓮駅から蘇澳新駅まで乗車することをお勧めします。列車に自転車を持ち込むには自転車の切符を別途買う必要があります。値段は通常運賃の半額料金です。朝5時から夜8時まで列車が9本あります（台湾鉄路管理局のウェブサイトで時刻表を確認してからご利用ください）。乗車の合計移動時間は1時間20分程度です。中国の旧暦正月シーズンや通車時間帯には自転車を持ち込めません。

景観スポット紹介

9 96.5km 冬山—冬山河森林公園
24°38'16.7"N 121°47'12.6"E

冬山河の上流部に位置するこの公園は、16ヘクタールの面積を有し、至る所緑が生い茂っています。植物を計画的に植栽することにより、肥沃な土地を育んでいます。

9 91km 羅東—羅東文化工房
24°40'18.7"N 121°45'52.5"E

羅東文化工房は、周囲の景色が透れることのないように、高さ18メートルの屋根付もろろの下に隠れているように建てられました。遠くからみるとまるで大きな宇治船のように見えます。

出典: 台湾観光協会

【参考】写真: 自転車では危険な区間についてサイクリートレイン利用を推奨している例
(台湾・環島の花蓮～蘇澳間)

(4) 目的と利用シーン一覧

(1)～(3)の目的及び利用シーンについてまとめると、以下の表のとおりとなります。

表 目的と利用シーン

	目的	利用シーン	想定される利用層	事例
観光行動	・サイクルツーリズムの推進	・サイクルルートへの移動 ・サイクルルートのショートカット ・往復ルートでの片道利用	サイクリスト (初心者～上級者) 【自転車の種類】 スポーツバイク (MTB 等含む) 電動アシスト付自転車等	事例 (鉄道) ①②③ ④⑤ (バス) ⑥⑦⑧
	・観光回遊の拡大 ・観光における公共交通の利用促進	・観光地への移動 ・観光回遊時のショートカット ・サイクルトレイン・サイクルバスへの乗車が利用目的 ・自転車と公共交通を組み合わせた観光	サイクリスト (初心者～中級者) 【自転車の種類】 シティサイクル スポーツバイク (MTB 等含む) 電動アシスト付自転車等	事例 (鉄道) ①②③ ④⑤ (バス) ⑥⑦⑧
	・サイクルスポーツの振興	・MTB コースなどへの移動 ・大会会場、イベント会場への移動 ・サイクルイベント時の輸送 (専用列車・バスなど)	サイクリスト (中～上級者) 【自転車の種類】 スポーツバイク (MTB 等含む)	事例 (バス) ⑥⑦⑧
生活行動	・通勤・通学利用の利便性向上	・自宅～駅、駅～通勤・通学先 双方での自転車利用 ・工場や大学など鉄道駅から 比較的離れた立地がされる 施設への通勤・通学	生活利用 【自転車の種類】 シティサイクル	事例 (鉄道) ②③ ④⑤ (バス) ⑦
	・日常的な買い物等での利用	・中心市街地や大型ショッピング センターと駅、駅～居住地間の移動	生活利用 【自転車の種類】 シティサイクル 電動アシスト付自転車 幼児同乗等	事例 (鉄道) ①② ④⑤ (バス) ⑦
その他	・迂回・安全な利用	・山岳地帯・急坂・危険箇所等、自転車利用が困難な区間における「う回路」としての利用	多様	事例 (鉄道) ③ (バス) ⑥⑦

1-3. 法令・計画におけるサイクルトレイン・サイクルバスの位置付け

サイクルトレインやサイクルバスは、自転車活用推進法及びそれに基づく第2次自転車活用推進計画、交通政策基本法に基づく第2次交通政策基本計画などに位置付けられています。

交通事業者が実施するサイクルトレインやサイクルバスを地方版自転車活用推進計画や地域公共交通計画に位置付け、駅やバス停までの自転車通行空間を含む自転車の利用環境の整備（駐輪場やシェアサイクルなど）と一体的に取り組むことが、シームレスな移動が可能となるなど、それぞれの利用者の利便性向上、満足度の向上につなげている事例があります。

（1）自転車活用推進法及び自転車活用推進計画

自転車活用推進法（平成28年法律第113号 平成29年5月1日施行）では「自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策」として「自転車と公共交通機関との連携の促進」が位置付けられており（法第8条第11項）、それを踏まえた第2次自転車活用推進計画（令和3年5月28日閣議決定）では、サイクルツーリズム推進の一環としてサイクルトレイン等の拡大が位置付けられています。

13. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進する。

<施策>

- ③ 鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促す。

（2）地方版自転車活用推進計画における位置付け

地方公共団体が策定する地方版自転車活用推進計画において、公共交通と自転車の連携強化手段として、サイクルトレインやサイクルバスの実施について記載されている事例も見られます。

また、地方版自転車活用推進計画を策定する際に、公共交通事業者の参画や地方公共団体内の公共交通所管部署の参画を進める事例もでてきています。

地方公共団体が策定する、自転車通行空間の計画的整備を進めるための自転車ネットワーク計画において、鉄道駅やバスターミナル・主要バス停へのアクセス強化や駐輪場整備などとともに、サイクルトレインやサイクルバスとの相互連携も念頭に置いておくことが重要です。

(3) 交通政策基本法及び交通政策基本計画

交通政策基本法(平成 25 年法律第 92 号 平成 25 年 12 月 4 日施行)では、「交通に関する施策の推進」に際し、「交通手段の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携すること」を求めており、自転車はこの交通手段として列挙されています。(第 5 条)

また、各交通手段間における「連携の強化の促進」と「総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずる」としており(第 24 条)、公共交通の側においても自転車との連携を進めることが前提となっています。

これに基づく第2次交通政策基本計画(令和 3 年 5 月 28 日閣議決定)における基本的方針Aでは「目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備」の一環として、サイクルトレイン等が位置付けられています。

- 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの普及等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

(4) 地域公共交通計画における位置付け

地域公共交通計画において、駐輪場やシェアサイクルなどとともにサイクルトレイン・サイクルバスを位置付け、公共交通の利用促進に取り組んでいる事例もあります。

自転車活用推進計画と地域公共交通計画の連携の強化、記載事項の一貫性を確保することなどを含め、地域の公共交通と自転車利活用の連携を進めることが有効です。

1-4. 導入・運用の留意点

(1) 地域の総合的な交通体系における位置付け

サイクルトレインやサイクルバスの導入にあたっては、地域公共交通、自転車等といったモード横断的な視点で、都市・地域における総合的な移動環境・交通戦略の施策として取り組まれる事例がありますが、その際、交通事業者及び地方公共団体が持つ視点は同一ではなく、また、同じ交通事業者でも幹線交通運営者と地域交通運営者では、その視点が異なります。

サイクルトレイン・サイクルバスの導入にあたり、その意図と意識を関連する事業者・自治体の視点から整理すると以下のように考えられます。

表 視点の整理

項目	交通事業者	地方公共団体	自転車関連団体・事業者
目的	・利用者の増加 ・収益の改善(新たなビジネスチャンス)	・自転車活用の推進 ・公共交通活性化 ・地域振興・観光振興・地域活性化 ・健康(ウェルネス)・ウェルビーイングの推進	・サイクリング層の拡大 ・自転車ビジネスの拡大 ・サイクリング環境の整備
ターゲットとなる利用者層	・従前からの利用者の利便性向上 ・新たな利用層(観光等)	・新たな来訪層の獲得 ・移住者・居住者(転入につながる層) ・市民のモビリティ環境の改善	・来訪者の発地拡大(市場の拡大) ・新たなサイクリング層 ・サイクリスト(満足度向上)
懸念事項	・車内事故 ・混雑時の懸念 ・駅構内・バス停の導線	・公共交通の設備改善事業の実現性	
期待する効果	・利用者の増加 ・収益の拡大・改善	・公共交通の持続的な運営 ・地域の活性化 ・自転車活用の推進(活性化・健康増進等)	・サイクリング層の拡大 ・マーケットの広がり

(2) 安全対策

(サイクルトレイン)

- 車内での自転車の転動による事故、自転車の破損については、サイクルトレイン運行中の各鉄道事業者とも自転車持込者の自己責任としていますが、車内の自転車搭載場所について、混雑時にも支障をきたさない、立客とも錯綜しないといった、危険の少ない場所を指定するなどの工夫をしています。
- 多くの鉄道事業者では、車いすやベビーカースペースを車内の自転車搭載スペースとして指定していますが、車いすやベビーカーが優先であるというルール・マナーを車内等に明示することにより、自転車持ち込みに係るルールやマナーの啓発や利用者間の相互理解を進めていくことが重要です。
- 都市内の路線等、混雑する路線で実施する場合は、乗車位置の指定、列車・時間帯の指定、積載可能台数の明示などもより重要です。乗車位置の指定は、車両の構造(運転台の有無、車いす・ベビーカースペースの有無、座席構造等)や編成・列車による相違もあることから、駅の動線を含めて検討されています。



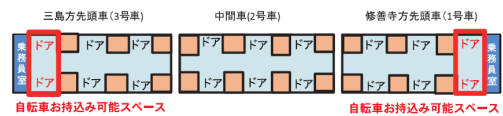
電車内のお持込みについて

台数はお客さまおひとり1台まで、1列車あたり6台まで

- お持込み可能スペース 修善寺方面先頭車両(1号車)の乗務員室付近
三島方面先頭車両(3号車)の乗務員室付近

- ご乗車可能ドア 修善寺方面先頭車両(1号車)の乗務員室近くのドア
三島方面先頭車両(3号車)の乗務員室近くのドア

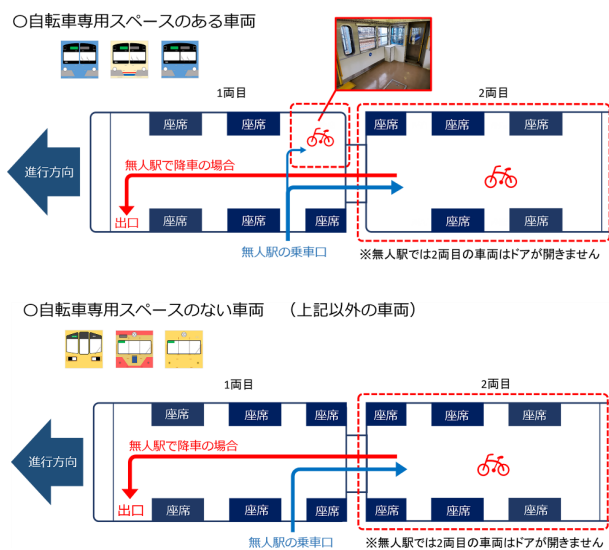
※乗車位置がご不明のときは駅係員にお尋ねください。



出典:伊豆箱根鉄道 HP

【参考】写真 海外における乗車位置指定の例
(台湾 台北メトロ)

図 国内での乗車位置指定の例
(静岡県 伊豆箱根鉄道駿豆線)



出典:近江鉄道 HP

図 国内での乗車位置指定の例 (滋賀県 近江鉄道)

- 2両以上連結しているワンマン列車(車内で運賃・料金収受を行う路線)においては、空いている車両(たとえば後方車両)を自転車持込可とするなどの対応も考えられます。その際、自転車持込者が車内を移動する際に他の旅客の動線をふさがないよう、自転車持込者に対して配慮を求めることも重要です。
- デッキ付の優等列車や単行列車など、搭載できる自転車の台数が限られる車両を使用する場合は、自転車持ち込みを予約制とするなど、自転車をそのまま持ち込んで乗車できない場合のリスク(クレームなど)を勘案しています。
- 比較的運行頻度の高い路線であれば、1列車に持ち込み可能な台数のみを指定し、最初の列車に搭載し切れなかった場合は、次列車への持ち込みを誘導している事例もあります。
- 海外では、持込台数制限を行う場合、駅施設や車両に提示された自転車のピクトグラムに併記する形で、持込可能台数を明示している例もあります。



【参考】写真 海外で搭載台数を駅施設や車両に指定している例(上:ドイツ 下:台湾 台北メトロ)

- 地方部やローカル線においては、通常時には利用者数が限定的で輸送力に余裕があっても、輸送力が小さいため、観光シーズンや時間帯・曜日によっては混雑することもあります。輸送力に弾力性が少ないことなども勘案し、混雑時の対応などを含め柔軟に運用することが重要です。

- 車いす・ベビーカースペースとは別に、自転車搭載スペースを確保することが可能であれば、車内のデッドスペース活用の観点からも有効です。



写真:車いす・ベビーカー利用者への配慮を促している例(東京都 西武鉄道多摩川線)



写真:車内のデッドスペースを自転車搭載スペースとしている例(島根県 一畑電車)

- 車内の安全対策として固定ベルトやサイクルラックなど固定装置が設置されている事例も見られます。
- 固定ベルトについては、自転車持込客自らによる持参を前提としている事例がある一方で、車両に常設するほか、駅窓口やバスターミナル等での貸し出し、又は構内店舗で販売している事例もあります。
- サイクルラックについて、国内では、固定式サイクルラックや脱着可能なサイクルラックを導入している事例は限定的に見られるにとどまっています。



写真:固定ベルトの貸し出し(福岡県 西日本鉄道)



写真:固定ベルトの車内への常設(青森県 弘南鉄道)

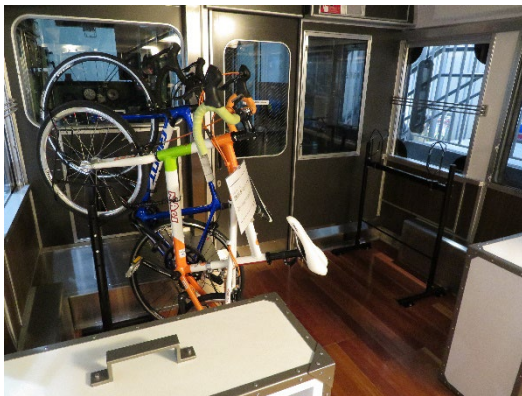


写真:車内搭載スペースへのサイクルラック設置
(JR 西日本 LA MALLE DE BOIS)



写真 あいの風とやま鉄道

写真:車内への脱着可能なサイクルラック設置
(富山県 あいの風とやま鉄道)

- 一方、海外では、都市間鉄道だけではなく、都市内の近郊電車や地下鉄、トラムにも簡易的なサイクルラックも含めて設置されているなど、日本国内に比べて多種多様な事例が見られます。(固定ベルトなどは使われていません)

□海外における自転車の固定方法 ＜都市間鉄道＞

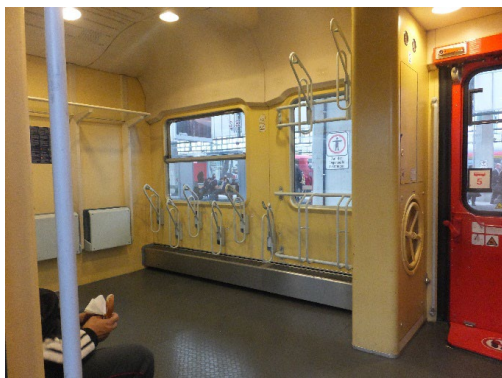


フランス SNCF



アイルランド アイルランド鉄道

＜地域鉄道＞

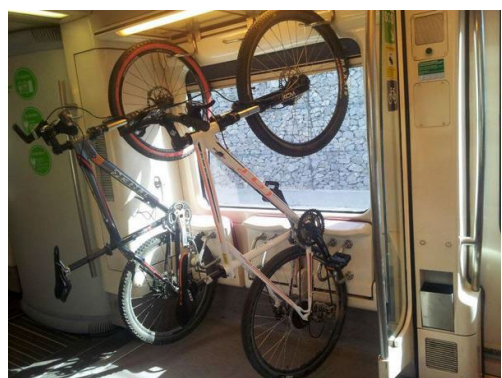


ドイツ ドイツ鉄道



スイス レイティツシュ鉄道

＜都市内鉄道・郊外電車＞



出典:FGC 公式 Twitter
スペイン カタルーニャ州鉄道(FGC)

＜トラム＞



スペイン バルセロナトラム

【参考】写真:鉄道車内の搭載スペースへのサイクルラック設置

(サイクルバス)

サイクルバスにおける自転車の搭載方法は、車内への持ち込み又は車外サイクルラックへの搭載が一般的です。

<車外搭載の場合>

- 車外サイクルラックの場合、搭載は多くの場合路上で行うこととなります。搭載には必ずしも長時間は要さないものの安全性等への配慮が必要です。
- バス停にバスベイがない、幅員が狭いなど、安全な搭載及び積み下ろしが困難である場合は自転車の搭載・積み下ろしが可能なバス停を指定する方法も考えられます。



写真 神姫バス

写真:車外ラック付き路線バス
(兵庫県 ウイング神姫)



写真:車外ラックの長距離便への設置
(愛媛県 伊予鉄バス)



【参考】写真:車外ラック付きバス
(アメリカ ホノルル市 THEBUS)

- 海外では、前面サイクルラックの他に、バスの背面に「背面サイクルラック」を設置する事例も見られます。我が国では未だ「背面サイクルラック」の事例はありませんが、これらの検討も考えられるでしょう。(※)

※設置については安全基準を満たす必要があります。



【参考】写真:背面サイクルキャリア付きバス
(スイス ポストバス)



(スイス FLIX BUS)

＜車内搭載の場合＞

- 混雑時の車内搭載は困難であることから、便の指定や時間帯の限定を含め、自転車持込者に対する適切な情報提供が必要です。
- 出入口にステップ(段差)のある車両は、自転車搭載時には担ぎ上げる必要があるため、自転車持込者に対する注意喚起が必要です。
- 車内での運賃・料金收受のため、狭い前方ドアを利用する必要がある場合、自転車持込者が乗降に手間取ることも考えられます。このことから、スマートフォンアプリ(QRコード乗車券)、ICカード(交通系ICカードやクレジットカードのタッチ決済)等の支払いキャッシュレス化や事前支払いの導入により車内移動を抑制するといった仕組みも有効です。
- 車内の車いす・ベビーカースペースへの搭載については、車いすやベビーカーが優先であるルール・マナーを車内等に明示することが重要です。
- 積雪寒冷地やスノーリゾートへのアクセス交通などでは、スキーやスノーボード置き場、あるいは大型の旅行荷物搭載に利用するために車両改造を行っている事例があり、これらのスペースを自転車の搭載スペースとして活用することも考えられます。



出典:北海道北見バス



出典:関東鉄道バス

写真:車いすスペースの活用(左:北海道 北海道北見バス 右:茨城県 関東鉄道バス)

<トレーラータイプ>

- 近年、地方部では市町村単位でのコミュニティバスなどに転換されている事例が多くみられ、車両自体が小型マイクロバスやワゴン車、タクシー車両に転換されている事例もあります。このような場合、大型荷物輸送対応を兼ねて牽引するトレーラーに自転車搭載を可能とする等の対策も考えられます。



出典:東武トップツアー

写真:ワゴンにけん引されるカーゴトレーラー(北海道北見バス ハッカミントエクスプレス)



出典:EpicRide

【参考】写真:小型路線バスでトレーラーけん引を行っている例(カナダ ブリティッシュコロンビア州)

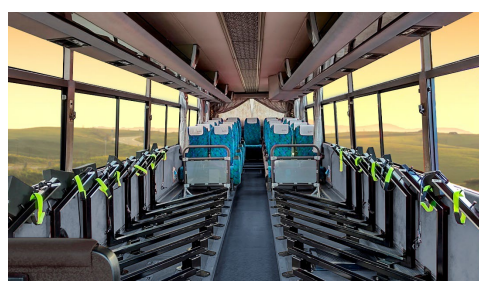
<高速バス・貸切バスの車内搭載>

- 高速バス・貸切バス(いわゆる観光バス型)車両の中には、一部の座席を撤去して自転車をそのまま車内に搭載できるように改造された車両もあります。座席数を大きく減少させる場合、通常の高速バスでの運行には、収益性が課題となります。



写真:自転車搭載高速バス(広島県・愛媛県 しまなみサイクルエクスプレス(おのみちバス)2020 年廃止)
※搭載時は前輪を外すことが必要。車体左側座席が自転車搭載スペースとなっていた

- 一方で、観光バス型車両に自転車をそのまま持ち込めること自体を特別なサービスと位置付け、場合によっては、地方公共団体や観光事業者等と連携したイベントやツアーと組み合わせつつ、その付加価値に見合う対価を徴収するなどのビジネス上の工夫は考えられます。
- 事例に示す座席撤去などを含む改造は、定員が変更となることから道路運送車両法に基づく改造申請が必要となります。



出典:西鉄観光バス

写真:座席を撤去した貸切用サイクルバス(西鉄観光バス)



出典:伊予鉄バス

写真:座席を撤去した貸切用サイクルバス(伊予鉄バス)

(3) 案内誘導

- サイクルトレイン・サイクルバスに関するピクトグラムや案内表示を、駅施設、バス停及び車両に設置することにより、自転車持込者だけでなく、一般の乗客に対しても、サービスに関する注意喚起がなされている事例が一般的です。



写真: サイクルトレインに関する車両内外への案内・ピクトグラム(青森県 弘南鉄道)



写真: サイクルトレインに関する車両内外への案内・ピクトグラム(愛媛県 伊予鉄道)

- 駅構内やバス停においても、自転車が搭載可能なエレベーターや動線上へのピクトグラムの設置により動線を明示することは、安全上及び分かりやすさの観点で重要です。自転車が搭載可能なエレベーターへのピクトグラムの設置や、動線の明確化が重要です。
- 特に、駅構内にエレベーターが複数ある都市部ターミナル駅などでは、安全対策やわかりやすさの視点から、駅に併設する店舗やビルなどと調整し、明確な動線設定を行うことが有効です。
- 駅構内でのエレベーターの利用に際しては、車いすやベビーカーが優先であるというルール・マナーを動線上に明示することにより、自転車持込みに係るルール・マナーの啓発や利用者間の相互理解を進めていくことが重要です。



写真:案内誘導ルートのエレベーターにピクトを付けている例
(左:福岡県 西日本鉄道 右:東京都 西武鉄道多摩川線)

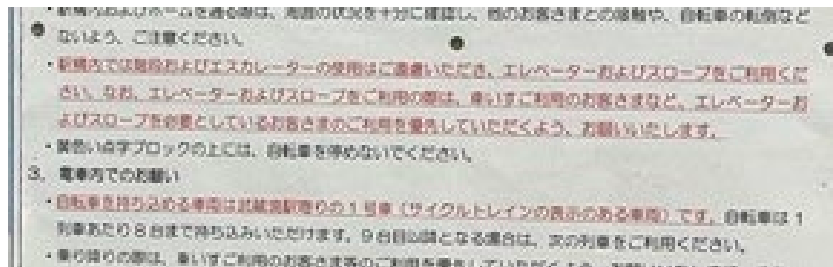


写真:自転車持ち込み者への注意喚起の例(東京都 西武鉄道多摩川線)

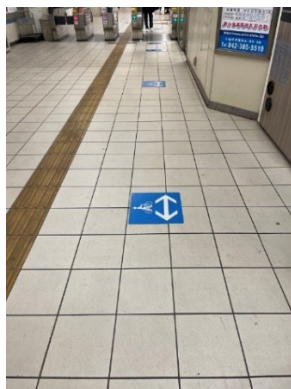


写真:駅構内の自転車動線を示している例(東京都 西武鉄道多摩川線)



【参考】写真:サイクルルートのシンボルマークを誘導サインに用いている例(台湾)

- 跨線橋や地下通路がある駅において、階段のみでエレベーター等が設置されていない駅においては、以下に示す対策が考えられます。

表 階段のある駅での対応例

①あらかじめ階段利用が必要であることを利用者に情報として提供

対象とする駅						
三 島	三島広小路	三島田町	三島二日町	大 場	伊豆仁田	原 木
○	×	△※	○※	○	○※	×
韭 山	伊豆長岡	田 京	大 仁	牧之郷	修善寺	
△※	△	△※	○※	×	○	

○…自転車をホームまで移動いただけます。
△…電車が到着するホームによっては、階段をお通しいただく場合がございます。
×…ご利用いただけません。

※のついている駅は駅係員時間帯配置駅です。ご利用の際は、事前にお電話か駅設置のインターフォンで旅客案内係にご予約ください。
TEL:055-977-1330

出典:伊豆箱根鉄道

JR 西日本 キのくに線
伊豆箱根鉄道 駿豆線
由利高原鉄道 矢島線

②簡易的なスロープを設置する



出典:JR 西日本

JR 周参見駅



出典:滋賀県観光サイト

近江鉄道水口松尾駅

JR 西日本 キのくに線
近江鉄道 本線、多賀線
弘南鉄道 大鰐線、弘南線

(4) 持込料金

- サイクルトレインやサイクルバスへの自転車持込料金は、事業者により異なっていますが、持続可能なサービス提供、継続的なサービス改善、「自転車をそのまま持ち込むことができる“高付加価値サービス”」に対する利用者側の適切な負担などの観点から、徴収に係るコストや運用にも考慮しつつ、必要に応じて徴収することも有効です。
- 徴収するための合理的な手法として、スマートフォンアプリ(QRコード乗車券)、ICカード(交通系ICカードやクレジットカードのタッチ決済)などキャッシュレス化によるスムーズな決済方法を導入することに加え、近年各地で導入や検討が進められている「MaaS」(Mobility as a Service)に組み込むことで観光周遊を含む交通料金として一括した徴収に含むことなども考えられます。
- ワンマン運転で運賃・料金の収受や出札を車内で行う場合、自転車持込者が車内を移動する際に、他の旅客の動線をふさぐ、あるいは自転車持込者自身の支払いなどで乗降に手間取ることもあります。円滑な利用ができるよう自転車持込者に対して配慮を求めるほか、上記のように、スマートフォンアプリやICカード等の支払キャッシュレス化に加え、券売機等での運賃等の事前支払いの導入等を進めることにより、事業者(運転士・運転手)及び自転車持込者双方にとっての負担軽減につなげることも可能です。
- なお、海外でも、自転車の持込料金を徴収している事例が多数あります。



資料:西日本鉄道

図 SNS アプリを活用した予約サービスの導入(福岡県 西日本鉄道)



資料:JR 西日本

写真・図 ICカードによる運賃収受(和歌山県 JR 西日本きのくに線)



写真 券売機での自転車持ち込み券販売(島根県 一畑電車)

2 国内における事例

(1) サイクルトレインの事例

事例リスト

番号	都道府県	事業者・路線名	ポイント	地域性	日常利用	観光	実施形態	運行曜日※1	列車の限定
①	福岡県	西日本鉄道 天神大牟田線	- 大都市中心部及び郊外を結び、多様な用途に活用されているサイクルトレイン - スマートフォンアプリを活用した、利用予約、持込台数管理、運賃・料金決済を実現	都市 近郊	○	○	本格実施	土日祝日	あり
②	青森県	弘南鉄道	- 地元のニーズに寄り添い、低コストで実現したサイクルトレイン - サイクリング目的の観光利用のみならず、郊外ショッピングセンターへの買物利用など日常利用にも活躍 - 一部路線では、平日日中も運行し、通勤・通学時間帯への導入も行政において検討中	地方	○	○	本格実施	大鰐線 全日 弘南線 土日祝 冬季以外	なし ※2
③	和歌山県	JR 西日本 きのくに線	- ナショナルサイクルルート沿線約 150 kmにわたり毎日運行されるサイクルトレイン - ワンマン列車車両に車載型IC改札機を搭載し、スムーズな乗降を実現 - 特急列車(一部区間)への自転車持込も実現	地方	○	○	本格実施	全日	なし
④	島根県	一畑電車	- 長い運行実績を有し、観光客にも地元住民にも定着したサイクルトレイン - 駅構内レンタサイクル、荷物託送サービス等、鉄道と自転車を組み合わせて周遊しやすい多様な仕組みを構築	地方	○	○	本格実施	全日	なし
⑤	群馬県	上毛電気鉄道	生活に密着した日常利用及びサイクリング目的の観光利用の両面で活用され、利用者が非常に多いサイクルトレイン	地方	○	○	本格実施	全日	なし ※2

※1: イベント時や年末年始などは利用できない日もあります

※2: 朝夕の混雑時に利用できないこともあります

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)

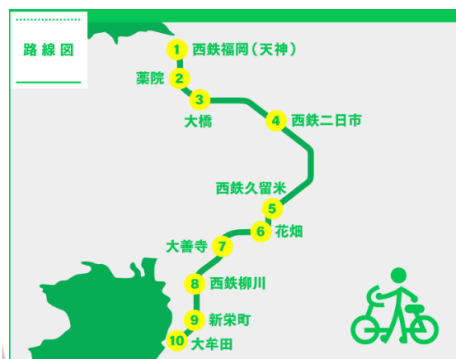


ポイント

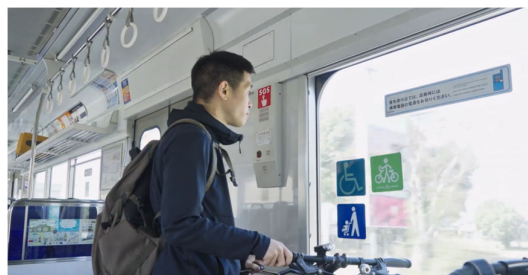
- ・ 大都市中心部及び郊外を結び、多様な用途に活用されているサイクルトレイン
- ・ スマートフォンアプリを活用した、利用予約、持込台数管理、運賃・料金決済を実現

1 概要

- ◆区間：西日本鉄道 天神大牟田線（西鉄福岡～大牟田）特急列車のみ【全線】
- ◆実施期間：2021. 10～12実証実験、2022. 3～本格実施
- ◆料金：300円/台（実証実験時は無料）
- ◆予約：必要（LINEを使った予約）台数制限あり（1列車12台（1両2台×6両編成））
- ◆その他：本格実施後は福岡～大牟田間の特急列車（福岡発6:23～16:00 大牟田発10:23～21:24）で実施
乗降駅は特急停車駅のみ



(実験時)



事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)



2 目的と背景

- ・ コロナ禍で通勤通学者及び福岡県南地区への観光客が減少し、鉄道乗車人員全体が減少する中、密を避けた移動の需要やアウトドア需要が高まっていた。
- ・ 国の第2次自転車活用推進計画の決定や周辺自治体によるサイクルイベントの企画、サイクリングコースの設定・整備などが進んでいたこと、他の鉄道会社でもサイクルトレインの導入が増えていたことも背景にあった。
- ・ そのため、新たな利用需要の開拓、自転車を活用した沿線の観光振興、マイカーからの転換促進などSDGsの観点から、サイクルトレインの導入を開始した。

3 利用層

- ・ 新たな利用者の開拓。
- ・ サイクリストをターゲットとして始めている。サイクリストとの連携による周知・イベント誘導、旅行会社での商品醸成などを図っている。自転車持込者の客層はほとんどがロードバイク。
- ・ 大橋駅近くのらぼーと福岡への誘導など日常利用を促していきたい。
- ・ 平日のラッシュ時以外は空いているので、サイクルトレインが可能だと考えている。甘木線なども可能性はある。
- ・ 特急以外の種別でのサイクルトレインは自転車の乗降ができる駅が限られており、現時点では難しいと考えている。

4 施策課題と対応

公共交通側から見た期待する役割と課題

自転車を活用した新たな移動需要の拡大
新たな利用者の増加
沿線地域のにぎわい創出への貢献

5 他の自転車施策との関連

サイクルバス

西日本鉄道には、バス部門もあり貸切で実施している。

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)



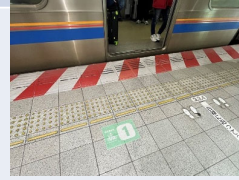
6 導入後の状況

- ・ サイクルトレインの自転車持込者は、ほとんどが新規の西日本鉄道の利用者であると考えている。
- ・ 都心の人々が福岡県南へ観光に行く需要であり、西鉄福岡からの乗車が圧倒的に多く、柳川や大牟田まで乗車し、熊本、島原方面へ向かっている。
- ・ 南からの利用者は、天神まで乗車し、糸島方面に向かっている。

7 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

- ・ 福岡から郊外方面、郊外から福岡方面の利用がみられ、福岡駅から糸島方面、郊外は大牟田や柳川から熊本や島原方面にも行動が広がっている。
- ・ 行政と一緒に何かできないか？というお声がけをいただいている。

8 車両・駅施設の対応

搭載位置及び 安全対策	・ 搭載可能箇所は各車両の推奨位置(扉付近)。 ・ ピクトグラムを貼付けており、わかりやすくしている。 ・ 固定ベルトを改札口で貸し出し ・ 自転車持込者は、大きな荷物を運ぶ乗客と変わらず、安全面については、自己責任と考えている。	 
駅構内の安全対策	・ 動線を明確にしている。(エレベーター等) ・ 経路や乗車位置にピクトグラムを設置しており明確にしている。	 

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)



9 利用実績

- ・ 実証実験中 I 期(2021.10.23~11.3) 326台(日平均81台)
II 期(2021.11.6~12.12) 1,021台(日平均78台)
本格実施後 (2022.3.26~2023.1末) 1,462台(日平均17台)
- ・ 実証実験 I 期では、特定の列車に自転車集中し、10台を超えることもあったため、実証実験 II 期では対象列車を増やし分散化を図ったが、それでも朝の時間に集中し10台を超えることもあった。本格実施後の減少は有料化の影響があると言える。

10 評価

- ・ サイクルトレインを実施するにあたり、駅員を配置しないシステムを構築することで、現場の負担を軽減。
- ・ 車内事故の懸念もあったが、実験をして安全性を確認。
- ・ 駅員や乗務員については、改札時の対応(予約内容の確認、固定ベルトの受渡)や列車内異常時の連絡体制(基本的には同じ)を確認しているが、今のところ大きなトラブルはない。
- ・ ロングシート車両では不評であったため、クロスシート車両に変更して、台数制限を実施

11 その他

- ・ LINEによる予約及び運賃、持ち込み料金を一括決済サービスを導入。
- ・ LINEのシステムでは出発10分前まで予約・キャンセルが可能。



事例:【鉄道】②:弘南鉄道(青森県)



ポイント

- 地元のニーズに寄り添い、低コストで実現したサイクルトレイン
- 観光利用のみならず、郊外ショッピングセンターへの買物利用など日常利用にも活躍
- 一部路線では、平日日中も運行し、通勤・通学時間帯への導入も行政において検討中

1 概要

- ◆区間: 弘南鉄道 大鰐線・弘南線【全線】
- ◆実施期間: 大鰐線 2010年～
弘南線 2022年～ 共に非積雪期の4～11月に実施(冬季の実証実験は別途実施)
- ◆料金: 無料
- ◆予約: 不要
- ◆その他: 大鰐線は平日日中と土日祝日、弘南線は土日祝日のみ



事例:【鉄道】②:弘南鉄道(青森県)



2 政策的位置づけ

弘前市地域公共交通網形成計画

弘前市地域公共交通網形成計画において、公共交通利用の利便性・快適性・優位性の向上に関する施策メニューとして、「コミュニティサイクルやサイクルトレインなど公共交通利用前後の交通手段の確保」を設定

「自転車と鉄道をリンクさせた利便性の向上を図り、利用促進にもつなげるため、通勤・通学時間帯の持ち込みが可能となるよう、自転車積載専用車両化や連結などについても検討します。」として支援を明記。

⑦ コミュニティサイクルやサイクルトレインなどの公共交通利用前後の交通手段の確保

- 共有自転車(コミュニティサイクル)の導入を検討、実施します。
- サイクルトレインの拡充を検討、実施します。

【事業実施主体: 弘前市、弘南鉄道、弘南バス(その他交通事業者、観光協会、民間企業、市民)】
よりスムーズな移動や活発な市街地回遊が期待されることから、弘前駅周辺や土手町通り、弘前市役所・弘前城周辺などの中心部で公共交通を利用する前後の徒歩移動を支援するため、現在実施している観光レンタサイクルを発展させた ICT を活用した共有自転車(コミュニティサイクル)の導入について検討し、実施します。

【ICT を活用したコミュニティサイクル】

例えば、宮城県仙台市で導入されているコミュニティサイクル(ダテバイク)は、自転車側の GPS や IC タグと利用者側のスマートフォンや交通系 IC カードなどを連携させ、貸し借りの予約や手続は無人のポータルで行い、清算もカードで自動決済出来るシステムです。管理側も自転車の位置情報や回遊履歴を入手できるため、まちづくりや経済活動面へのデータ活用も期待されています。また、貨物の運搬や搬運でも利用が可能なように、電動アシスト付の自転車を採用されています。



図 6-11 コミュニティサイクルの導入例(宮城県仙台市のダテバイク)

現在、弘南鉄道大鰐線では、非積雪期の平日の通勤通学時間帯を除き 1 便で 10 台まで自転車を車両に持ち込むことができますが、自転車と鉄道をリンクさせた利便性の向上を図り、利用促進にもつなげるため、通勤・通学時間帯の持ち込みが可能となるよう、自転車積載専用車両化や連結などについても検討します。



現在大鰐線には自転車全車をそのまま持ち込むことが可能です。

図 6-12 JR 西日本が宇野線に導入する自転車積載専用車両の例 出典: JR 西日本株式会社

事例:【鉄道】②:弘南鉄道(青森県)



3 目的と経緯

「ツール・ド・青森」等のサイクリスト団体から、電車に載せたいとリクエストがあった。このとき、サイクリストやツール・ド・青森の存在を初めて認識した。20～30台を一気に載せたいというリクエストだったが、通常運行の車両に載せるのは不可能であったので、鉄道愛好家による旧型電車(6000系)の貸切列車を活用して対応。(鉄道愛好家とサイクリストに混乗してもらった。それを踏まえ、他社(上毛電鉄等)の事例を見聞し、2010年より実証実験として大鰐線でサイクルトレインを開始。大鰐線の運行継続が難しくなり、活性化が必要となり始め、利用者も少ないのでやりやすかった。

4 利用層

- ・観光利用をターゲットで始めた。
- ・大鰐線の自転車持込客は、ロードバイクが多い。親子や年配のグループなど年齢層は多様。サイクリストは、アップルロードを通り、鰹ヶ沢方面に抜けるなど広域的な動き。ファミリー層は中央弘前駅から大鰐駅まで電車に乗り、復路をリンゴ畑の中を自転車で巡りながら戻るスタイルが多い。
- ・弘南線は日常利用が多い。買い物目的と、沿線から弘前駅まで乗り城東地区(ショッピングモールなどがあるロードサイド商業地区)へ買い物へ行く中高生の利用がある。

5 施策課題と対応

公共交通側から見た期待する役割と課題

鉄道では行きつかない郊外の新興商業地区への足となるなど新たな利用層を自転車と一体的な利用により生んでいる。

6 他の自転車施策との関連

シェアサイクル

過去にレンタサイクルを実施していたが地元住民主体でマナーが悪くコストが嵩むこともあり辞めた経緯。中央弘前駅と弘前駅が離れていること、沿線の大学(弘前大学など)もあり需要が見込めると考えているので鉄道会社としてシェアサイクルに関心がある。

事例:【鉄道】②:弘南鉄道(青森県)



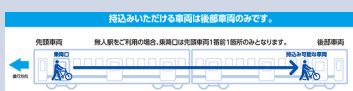
7 導入にあたっての鉄道会社としての期待とその効果

- ・大鰐線の利用促進で行っており、新たな利用が発現している。
- ・大鰐線の実施当初から「弘南線でもやればいいじゃないか」という声は沿線や住民からもあったが、弘南線は利用が多く日中でもそれなりに利用者がいる路線であるため行わなかったが、コロナ禍もあり旅客も減ったので土休日に思い切ってやってみたところ、利用が想定以上にありよかったと思っている。
- ・コストはほとんどかかっていない中で効果が発現している。

8 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

- ・観光目的で始めたところもあるが、生活やツーリズムなど新たな自転車の利用層を獲得していると言える。

9 車両・駅施設の対応

車両の対応	・ドア部に固定ベルトを設置(DIYで実施) ・2両編成のうち、後方車両の利用を案内している。なお、途中駅での降車は、運転室後ろの最前方ドアまで移動が必要で混んでいる車両を通り抜けなければならないため、乗降時間の増加に伴い運転士に運転負担がかかる	 
駅設備について	・弘南鉄道の自主事業として、導入したこともあり、経費の掛かる大がかりなものではきていない。 ・ホームのスロープが全駅にないため、簡易スロープの設置も行っている。ただし、冬期は撤去している。(ファットバイクの持ち込みの実施期間中は、冬期も利用可能駅に限り簡易スロープを設置したが、一般の利用者が滑って転ぶこともあった)	



10 利用実績

- ・大鰐線:月50件程度
- ・弘南線:月10件程度

11 評価

- ・大鰐線で実施したときは、利用者・職員両方からマイナス意見が出ていたが、弘南線で実施したときは、もっと早くやればよかったのに！の声が寄せられるなど理解が進んでいる。(サイクルトレインに限らず、企画切符等の他の利用促進策でも同様の傾向)
- ・大鰐線で導入時は、利用者から「あぶない」という苦情もあった。揺れが大きいので、反対側のお客さんに当たりそうになるということだが、現在は定着してきたので、苦情は減った。
- ・急停車によって、自転車が転動するリスクはあるが、今のところそうした事案はない。利用は「自己責任」と掲示物に記載。

12 その他

<車両の改造>

- ・車両の改造について、現在はドア部に自転車を置く形なので、座席撤去・サイクルラックの設置など、改造費用に交付金が出ればありがたいが、全車両にやらないとそもそもの運用上の問題はある。
- ・案内のことも考えれば、専用列車・専用車両のほうが良いかとも思うこともある。

<料金>

- ・利用料金については、利用者増加を目的に始めたので、利用料金を徴収することはなかった。定着してきたので、混雑時や土休日に徴収しても良いかもしれないと考えている。

<混雑時対応>

- ・混雑時や通勤通学時は利用できないので、利用者のニーズに合わせられていない。「弘前さくら祭り」「ねぶた祭」の時期は、観光客からサイクルトレインを使いたいという声をいただくが、混雑する時期なので休止している。

<広報・PR>

- ・開始当初はポスターなどもなく、弘南鉄道活性化支援協議会の発足によってポスター作成費用等を負担してもらえるようになった
- ・2022年度、観光庁の「地域独自の観光資源を利用した地域の稼げる看板商品創出事業」を活用し、台湾など海外にもPRを行うことができ、旅行会社やサイクルショップとの新たな連携にもつながった
- ・これからも、モニターによるモデルコースの作成・提案や、サイクルトレイン活用例・使い方のPRをしたい。自転車と鉄道の組み合わせで「こういうこともできるんですよ」というものを示したい

事例：【鉄道】③：JR西日本（きのくに線）（和歌山県）

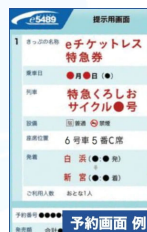


ポイント

- ナショナルサイクルルート「太平洋岸自転車道」の沿線約150kmにわたり毎日運行されるサイクルトレイン
- ワンマン列車車両に車載型IC改札機を搭載し、スムーズな乗降を実現
- 特急列車（一部区間）への自転車持込も実現

1 概要

- ◆区間：JR西日本 きのくに線（紀勢本線） 御坊～新宮
- ◆実施期間：2021年実証実験（紀伊田辺～新宮） 2022年本格実施（御坊～新宮）
- ◆料金：無料
- ◆予約：不要
- ◆その他：白浜～新宮間では特急「くろしお」の利用も可能（別途指定席特急料金が必要）



事例：【鉄道】③：JR西日本（きのくに線）（和歌山県）



2 政策的位置づけ

和歌山県自転車活用推進計画

サイクルトレインを計画に位置づけ

施策7 自転車と公共交通機関との連携

講ずべき措置1：自転車と公共交通機関との連携

において、サイクルトレインのPRを積極的に実施する旨記載

Ⅲ．自転車の活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置

施策7 自転車と公共交通機関との連携

講ずべき措置1：自転車と公共交通機関との連携

・電車：自転車を解体せずに電車に乗せるいわゆるサイクルトレインについて、きのくに線の利用促進及び観光客誘致のため、PRを積極的に行っていきます。また、きのくに線における継続した運行や和歌山線等での運行について、関係機関と調整を進めます。

・バス：県外からの定期的な長距離バスをサイクリストが利用できる仕組みを検討し、関係機関との調整を進めます。

・フェリー：関係機関と調整し、タイアップキャンペーンを引続き実施します。

事例:【鉄道】③:JR西日本(きのくに線) (和歌山県)



3 目的と背景

- これまで団体臨時列車の予約制や特定列車のみの利用であったため、利便性が限られたり、乗降駅や車内にスタッフを配置するため要員体制が必要であったので、持続的な運行につながらなかった。
- 和歌山県から改めて提案があり、安全で日常的に利用できる持続的なサイクルトレインを計画・検証し、定期列車で「予約不要」「追加料金不要」「自転車そのまま」というお気軽にご利用いただける企画で実施したもの。
- 「一人でも多くの方に鉄道に乗っていただきたい」という思いのもと、地方の鉄道での新しい鉄道利用の形として実施。
- 安全の確保や高評価を前提として「和歌山の当たり前」としたいとの思いで継続と拡大を目指していきたい。

4 利用層

- 「一人でも多くの方に鉄道に乗っていただきたい」という思いと県の提案から実施。
- サイクルツーリズム目的が90%、その他買い物・通勤・通学等日常的な利用が10%弱となっている。

5 施策課題と対応

公共交通側から見た期待する役割と課題

鉄道を利用してもらいたいという思いに対し好評をいただいております、役割を果たしていると言える。

6 他の自転車施策との関連

太平洋岸自転車道

全線がナショナルサイクルルートである太平洋岸自転車道に沿う形である。

事例:【鉄道】③:JR西日本(きのくに線) (和歌山県)



7 導入にあたっての鉄道会社としての期待とその効果

- 鉄道の利用促進に対し、利用増と高い評価となっている。
- お客さまから、「きのくに線のサイクルトレインがあったから、和歌山を訪れた。」との声も寄せられており、サイクルトレインが目的地選定の引き金になっている。

8 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

- ナショナルサイクルルートである太平洋岸自転車道において、交通量が多くトンネルの多い区間を回避できるなど、移動手段だけではなく、レベルに応じたサイクリングに対応しており様々な効果を生む可能性

9 車両・駅施設の対応

車両の対応

- この区間はワンマン運転であり、無人駅での乗降時には車内清算が必要。車内清算において交通系ICカードリーダーを乗降口に設置しておりスムーズな乗降に役立っている。
- サイクルトレインのために行ったものではなく、同時期に車両を入れ替えたことで実現。



駅設備について

- 階段移動が必要な駅については新宮駅にスロープを当初設置。その後串本駅・周参見駅にも設置している。
- 階段移動があり利用が不便な駅には告知ポスターやパンフレットでわかりやすい表示を実施している。





10 評価

- ・実証実験の結果、大きなトラブルもなかったため、通年実施に変更。
- ・自転車積み込みにかかわらず、お客様の乗降に時間がかかり発車時刻が遅れることは一般的にあるので自転車の積み込みに対する時間ロス、そもそもお客様対応により発車時刻が遅れることは大きな問題とは認識していない。
- ・ワンマン運転士から「固定してくれないお客様がいて困る」「ホームで自転車に乗っているお客様（高校生）に困っている」という声があり、注意書きを掲出。（以下）



11 その他

- ・通常使用する車両はロングシートの車両であり自転車の搭載は難しくないが、特急型の車両の場合デッキがあり段差もあるため自転車の積み込みは非常に困難な点があるため、特急くろしおサイクルでは専用カバーで自転車をカバーして座席に乘せる方式を採用している。
- ・自転車持ち込み客が自分でけがをした場合の責任関係は一般の電車利用者と同一扱いで考えている。（鉄道会社側の過失や瑕疵によるものであれば鉄道会社側の責任）

事例：【鉄道】④：一畑電車（島根県）

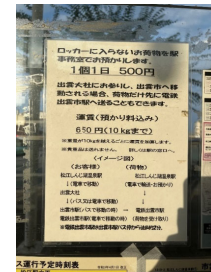
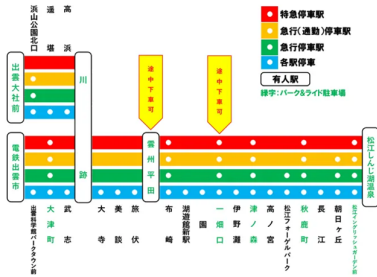


ポイント

- ・ 長い運行実績を有し、観光客にも地元住民にも定着したサイクルトレイン
- ・ 駅構内レンタサイクル、荷物託送サービス等、鉄道と自転車を組み合わせて周遊しやすい多様な仕組みを構築

1 概要

- ◆ 区間：北松江線（電鉄出雲市駅～松江しんじ湖温泉駅）/大社線（川跡駅～出雲大社前駅）【全線】
- ◆ 実施期間：1993年10月1日～（全日）
- ◆ 料金：320円/台
- ◆ 予約：不要
- ◆ 利用者数：2,236人（2021年）
- ◆ その他：荷物託送サービス（有料）あり



事例：【鉄道】④：一畑電車（島根県）



2 政策的位置づけ

島根県自転車活用推進計画

サイクルトレインの取組支援として、一畑電車の「レール&サイクル」の利用促進を位置付けている。

取組 2 サイクルトレインの取組支援

- 一畑電車の「レール&サイクル」の利用促進を図るため、HP 等による情報発信を行います。



一畑電車のレール&サイクル（出典：（公社）島根県観光連盟 HP）

3 他の自転車施策との関連

駐輪場等整備との一体的な実施

駅舎一体、あるいはホーム等を活用した駐輪スペースを整備。



シェアサイクル・レンタサイクルとの関係

駅構内にてレンタサイクルを実施



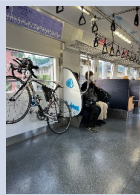
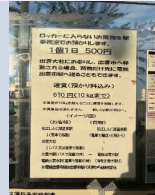
事例：【鉄道】④：一畑電車（島根県）



4 導入にあたっての鉄道会社としての期待とその効果

観光客のためだけでなく、出雲市から松江方面への買い物客の利便性を高めることも企図。

5 車両・駅施設の対応

搭載位置及び安全対策	車内には車いすスペース兼用、あるいは専用の自転車搭載スペースを設置（固定バンド） 運賃収受は主要駅を除き車内で実施している。	  
駅構内の安全対策	こ線橋等を有しないため構内踏切で移動可能	 
その他サービス	荷物託送サービスを実施。 （一般観光客・利用者も利用可能）	

事例：【鉄道】④：一畑電車（島根県）



6 その他

松江しんじ湖温泉駅に隣接して自転車ショップを整備。
レンタサイクルのほか、サイクリストレインを活用したサイクリングコースなどを提案。



独自ピクトグラムを設定し、自転車搭載位置に設置



事例:【鉄道】⑤:上毛電気鉄道(群馬県)

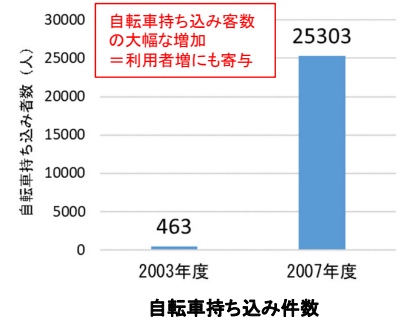


ポイント

1 概要

- 生活に密着した日常利用及びサイクリング目的の観光利用の両面で活用され、利用者数が非常に多いサイクルトレイン

- ◆区間: 全線(中央前橋～西桐生)
- ◆実施期間: 2003年～
- ◆料金: 無料
- ◆予約: 不要
- ◆利用者数: 年間40,000人以上(2020年時点)
- ◆その他: 中央前橋駅・大胡駅・赤城駅・西桐生駅他でレンタサイクル



事例:【鉄道】⑤:上毛電気鉄道(群馬県)



2 政策的位置づけ

群馬県自転車活用推進計画	前橋市地域公共交通計画
群馬県自転車活用推進計画において、公共交通との連携強化の一環としてサイクルトレインの利用促進を推進。	前橋市地域公共交通計画において継続実施を謳うほか、利用促進や自転車振興策としての広報や取り組みを記載。
③サイクルトレイン利用の推進 県内各駅サイクルトレインの効果的な利用モデルコース設定、広報 コラム 上毛電鉄と上毛電鉄のサイクルトレイン 上毛電鉄と上毛電鉄では自転車の車内持ち込みが可能で、いずれも自転車の持ち込み料は無料です。利用可能な時間帯、駅は以下の通りです。 - 上毛電鉄は、土曜・日曜・祝祭日は終日全列車、平日は朝・夕時間帯を除く時間帯で利用可能。 - 上毛電鉄は、土曜・日曜・祝祭日は7時から14時まで、平日は9時から14時までまで、利用できる駅は馬場、吉井・上野原・上野原南・下仁田の各駅。 図 5-47 上毛電鉄のサイクルトレイン 出典: 上毛電鉄ホームページ (http://www.jmorailway.com/cycletrain.html) ④上毛電鉄株式会社 サイクルトレイン運行 上毛電鉄は、上毛電鉄のサイクルトレインを、上毛電鉄のホームページで詳しく紹介しています。 図 5-48 上毛電鉄のサイクルトレイン 出典: 上毛電鉄ホームページ (http://www.joshin-dentetsu.co.jp)	③サイクルトレインの継続実施 市内を走る上毛電鉄では、電車内に自転車を持ち込める「サイクルトレイン」のサービスを実施している。前橋市ではホームページを通して、サイクルトレインの広報や、サイクルトレインのサービスを活用した赤城南麓サイクリングコースの紹介等を行っている。引き続き、本市の自転車振興策や観光振興策等の一手段として上毛電鉄のサイクルトレインを市民等へ広く周知し、あわせて上毛電鉄の利用者の増加を図る。 図 7-19 上毛電鉄のサイクルトレイン

事例:【鉄道】⑤:上毛電気鉄道(群馬県)



3 目的と背景

鉄道の総利用者数が減少し、利用者にとって駅から目的地までの移動手段が不便である状況を踏まえ、2003年、鉄道利用の活性化のため、自転車をそのまま持ち込むことができるサイクルトレインを実施。

4 利用層

- ・電車をタクシー代わりに前橋まで利用し、街中を自転車で買物する。
- ・駅から数km範囲の利用者が多く、主婦の方など地元の方も買物などでよく利用する。

5 施策課題と対応

公共交通側から見た期待する役割と課題

時間帯の拡大を図ったことで急速に利用増加が図られ、鉄道の利用者増加につながっている。通勤や部活動など多様な目的に応えられていることで利用が定着した。

6 導入にあたっての鉄道会社としての期待とその効果

駅から目的地への移動手段確保として実施し、買い物など数km離れた場所への移動など鉄道との連携により自転車の特性を活かした効果が発現

7 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

日常的な自転車利用の拡大につながっている。観光だけではなく買い物での利用など市民に定着し自転車・公共交通の連携による利用促進効果。

事例:【鉄道】⑤:上毛電気鉄道(群馬県)



8 車両・駅施設の対応

駅構内対策

ハード面の整備:実施の際、階段がある駅でのスロープの設置、ホームの嵩上げによる車両と床面のレベル合わせ、利用者を電車が挟まないように照明等の増設を行った。しかし、サイクルトレインを実施するために施設の改良を行ったのではなく、施設・車両のバリアフリー化による段差解消を目的としたものであり、サイクルトレイン実施は副次的な目的である。

ソフト面の対応

ソフト面の整備:自転車利用者に対し、上記の利用可能な時間帯・車両について規制を行っている(駅のホーム、車両内で表示)。しかし、他のサイクルトレインを実施している鉄道事業者は、利用前の事前連絡、別途料金、雨天時の持込禁止を行っている事業者もみられるが、このようなことは課しておらず、利用しやすい条件となっている

課題・トラブル

サイクルトレインの実施によって、乗客からのトラブルは発生していない。

9 利用実績

年間40,000人以上の利用があり、通学や買い物など日常交通で広く利用されている。

10 評価

サイクルトレインの実施によって、乗客からのトラブルは発生していない。
混雑時間帯に乗車を断るなど例もあるが、利用者からの苦情等はない。

(2) サイクルバスの事例

事例リスト

番号	都道府県	事業者・路線名	ポイント	地域性	日常利用	観光	実施形態	運行曜日※1	バス便の限定
①	北海道	宗谷バス	- 観光地における路線バスを改造活用し、移動利便性向上や情報提供機能強化を通じたサイクリスト受入環境整備に寄与するサイクルバス - 新たな観光需要の喚起、滞在時間拡大に貢献	地方		○	本格実施	全日 冬季以外	あり
②	茨城県	関鉄バス	- ナショナルサイクルルート沿線でサイクリストの移動利便性向上に寄与するサイクルバス - サイクリング目的の観光利用のみならず、買い物や通院など日常利用もターゲット	地方	○	○	実証運行	全日	あり
③	兵庫県	ウイング神姫	- 車外サイクルラックを搭載したサイクルバス - 路線バスを改造したサイクルバスを活用し、沿線のサイクルツーリズムを推進	地方		○	本格実施	全日 冬季以外	あり

※1: イベント時などは利用できない日もあります

事例：【バス】⑥：宗谷バス（北海道）



ポイント

- 観光地における路線バスを改造活用し、移動利便性向上や情報提供機能強化を通じたサイクリスト受入環境整備に寄与するサイクルバス
- 新たな観光需要の喚起、滞在時間拡大に貢献

1 概要

- ◆区間：稚内駅～宗谷岬・宗谷丘陵 1便のみ
- ◆料金：500円
- ◆予約：不要
- ◆その他：6～9月に実施（2022年実績）

稚内駅前発★稚内空港からは5分！宗谷岬へ！
日本のてっぺんで Let's enjoy 宗谷バス
アクティブバス
運行期間 令和4年6/1～9/30

てっぺんアクティブバスの楽しみ方！
 ① 自転車等をおいしく乗車できる専用スペースが確保されています。
 ② バイク等をおいしく乗車できる専用スペースが確保されています。
 ③ 宗谷岬・宗谷丘陵の絶景を堪能できます。

■運賃（大人片道） 稚内駅発 2,000円 稚内空港 1,000円
 宗谷岬発 1,000円 宗谷丘陵 500円（別途500円が必要となります）

■時刻表 ※自転車等をおいしく乗車できる専用スペースが確保されています。
 稚内駅前ターミナル発

行先	出発	到着
稚内駅前ターミナル発	12:40	14:45
稚内駅前ターミナル発	12:44	14:49
稚内駅前ターミナル発	12:48	14:51
稚内駅前ターミナル発	12:51	14:56
稚内駅前ターミナル発	12:56	15:01
稚内駅前ターミナル発	13:15	15:20
稚内駅前ターミナル発	13:40	15:45
稚内駅前ターミナル発	14:01	16:06

宗谷岬発

行先	出発	到着
宗谷岬発	15:30	17:00
宗谷岬発	15:30	17:00
宗谷岬発	15:51	17:21
宗谷岬発	16:30	18:00
宗谷岬発	16:30	18:00

宗谷丘陵発

行先	出発	到着
宗谷丘陵発	15:30	17:00
宗谷丘陵発	15:30	17:00
宗谷丘陵発	15:51	17:21
宗谷丘陵発	16:30	18:00
宗谷丘陵発	16:30	18:00

※お問い合わせは0112-24-1216（宗谷バス）または0112-22-1114（宗谷バス）
 ※お問い合わせは0112-24-1216（宗谷バス）または0112-22-1114（宗谷バス）
 ※お問い合わせは0112-24-1216（宗谷バス）または0112-22-1114（宗谷バス）



資料：宗谷バスHP・稚内市資料・第17回日本モビリティマネジメント会議資料

事例：【バス】⑥：宗谷バス（北海道）



2 政策的位置づけ

稚内市自転車活用推進計画

稚内市自転車活用推進計画で位置づけ

①交通事業者と連携したサイクリストの移動利便性向上のための取り組み・市内を運行するバス、タクシー等の交通事業者と連携し、稚内市内・宗谷岬間のサイクルバスやレスキュータクシー等、二次交通を活用した自転車の輸送方法を検討し、サイクリストの移動利便性の向上に取り組むとして位置づけている

③ サイクルバス等の実施検討

- 現状と課題
- ・稚内市は広域でのサイクリングが可能ですが、二次交通網が不足しており、緊急時のサポート対応が課題です。
 - ・自転車活用推進法においても自転車と公共交通の連携が位置付けられており、サイクリング環境の向上のために不可欠な要素となっています。
 - ・路線バスによる市内・広域移動が定着しています。路線バスと自転車の連携が進むことにより、サイクリストの移動利便性の向上や、緊急時のレスキューの役割も期待されます。

- 取り組み内容
- ①交通事業者と連携したサイクリストの移動利便性向上のための取り組み
 - ・市内を運行するバス、タクシー等の交通事業者と連携し、稚内市内・宗谷岬間のサイクルバスやレスキュータクシー等、二次交通を活用した自転車の輸送方法を検討し、サイクリストの移動利便性の向上に取り組めます。



サイクルバス導入例
（宗谷バス 利尻島）

- 実施スケジュール
- ・計画策定時より適宜実施します。



3 目的と背景

- ・自転車を軸とした広域連携による取組「きた北海道サイクルツーリズム」の動きに対しエリア全体でサイクルツーリズムの機運が高まる。
- ・交通事業者としてもサイクルツーリズムの推進に寄与すべく取り組みを模索
- ・自転車が積み込み可能なサイクルバスの運行を利尻島から開始し、複数台搭載可能な「宗谷アクティブバス」の導入。

4 利用層

- ・経緯から観光利用ターゲットとしている。
- ・アクティブツーリズム対応のバスとして、自転車に限らず様々なアクティビティ体験に利用可能なバスに。
- ・バスをうまく利用しつつ、サイクリング+ふっとバスなどを手軽に楽しめる。
- ・路線バスでもあるので市民にも地域内の新たな楽しみ方の発見につながることを期待

5 施策課題と対応

公共交通側から見た期待する役割と課題

路線バスでもあるので市民にも地域内の新たな楽しみ方の発見につながることを期待

6 他の自転車施策との関連

きた北海道サイクルルート

サイクリストの受入環境整備、サイクリングイベントの実施など広域の取組に対し、交通事業者としてサイクルツーリズムの推進に寄与すべく取り組みを模索した経緯



7 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

- ・アフターコロナの観光への対応や地域の新たな観光需要の喚起、滞在時間拡大など経済効果も期待。

8 車両・の対応

車両の対応

- ・一般的な路線バス車両の後部座席スペースを改造し、10台のサイクルラックを設置。
- ・車内に電動空気入れを設置し、簡易的な自転車整備ができるように
- ・車内にモニター画面を設置し地域情報やサイクリングに関する動画の放映

ラック設置により固定が容易になった
宗谷のサイクリング環境を知らせることができるので利用に関する理解が深まり利用者にとっての利便性向上



9 利用実績

- ・2021年の実証実験では乗車32人。うち自転車持ち込み23人
- ・利用者からは初心者でも気軽に楽しめる、素晴らしい取り組みと評価



5 車両の対応

車両の対応

- ・ 車いすスペースの座席を撤去（4席）し、2台分のサイクルラックを設置（車いすスペース兼用）
- ・ 固定ベルト・サイクルラックを設置し、固定している。

前

前 自転車ラック利用方法



【ご利用されるお客様へお願い】

- ・ご利用の際は乗務員へお声がけください。
- ・その際に降車バス停をお知らせ頂けるとスムーズにご対応させて頂きます。
- ・ラックの設置はお客様ご自身でお願い致します。
- ・自転車の破損・盗難による保証は致しかねますので、お近くでお座りになりご自身の管理をお願い致します。

後

後 自転車ラック利用方法



【ご利用されるお客様へお願い】

- ・ご利用の際は乗務員へお声がけください。
- ・その際に降車バス停をお知らせ頂けるとスムーズにご対応させて頂きます。
- ・ラックの設置はお客様ご自身でお願い致します。
- ・自転車の破損・盗難による保証は致しかねますので、お近くでお座りになりご自身の管理をお願い致します。

事例：【バス】⑧：ウイング神姫



ポイント

- ・ 車外サイクルラックを搭載したサイクルバス
- ・ 路線バスを改造したサイクルバスを活用し、沿線のサイクルツーリズムを推進

1 概要

- ◆区間：山崎車庫前～宮の元（宍粟市）
- ◆料金：2,000円（運賃含む。自転車持ち込みの場合300円引き）
- ◆予約：必要（最大10台 ラック2台＋車内8台）
- ◆その他：路線バスを活用したパッケージツアーのような形（ガイドは同行しない）



資料:宍粟市HP・神姫バスHP

事例：【バス】⑧：ウイング神姫（兵庫県）



2 目的と背景

宍粟市における人口減少やコロナ禍などにより、輸送需要位の減少が深刻な課題となっている宍粟市での輸送サービスの維持を確保するため、新たなサービスの創出を図る。
宍粟市のしそ森林大国観光協会では電動アシスト付きマウンテンバイクを導入し、それを活用しコロナ禍による観光客の嗜好・価値観の変化に伴い、新たなサイクリングコンテンツを模索する中で実施。

3 利用層

- ・ 観光客（コロナ禍による思考の変化を踏まえた新たな顧客層）

4 他の自転車施策との関連

E-Bikeレンタルサービス 電動アシスト付きマウンテンバイクレンタルサービスを開始。それを活用するサービスとしてサイクルバスを活用。

5 車両の対応

- 車両の対応
 - ・ 前側に車外ラック（2台分）を設置
 - ・ 車内に8台分の搭載スペースを設置し合計10台まで搭載可能（車いすスペースなどを活用）

6 その他

神戸市内から北播方面などに神姫バス本体がサイクルバスを2023年春から展開（車内搭載）

3 【参考】補助制度

政府・国土交通省・観光庁では観光振興・地域公共交通再構築の観点からサイクルトレイン・サイクルバスの実現にも用いることができる様々な補助制度を設けています。

以下は令和4～5年度事業の参考例ですが、補助制度は「サイクルトレイン・バスの導入支援」などと明示されていないものも含めて存在すること、また、実施中の補助制度は、日々状況変化していることから、随時、国土交通省の窓口（地方支分部局である各運輸局等）へお問い合わせください。

局名	部署	電話番号
北海道運輸局	交通政策部交通企画課	011-290-2721
	観光部観光企画課	011-290-2700
	鉄道部計画課	011-290-2731
	自動車交通部旅客第一課(バス)	011-290-2741
東北運輸局 (青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島)	交通政策部交通企画課	022-791-7209
	観光部観光企画課	022-791-7509
	鉄道部計画課	022-791-7526
	自動車交通部旅客第一課(バス)	022-791-7529
関東運輸局 (茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨)	交通政策部交通企画課	045-211-7209
	観光部観光企画課	045-211-1255
	鉄道部計画課	045-211-7243
	自動車交通部旅客第一課(バス)	045-211-7245
北陸信越運輸局 (新潟、富山、石川、長野)	交通政策部交通企画課	025-285-9151
	観光部観光企画課	025-285-9181
	鉄道部計画課	025-285-9153
	自動車交通部旅客課	025-285-9154
中部運輸局 (福井、岐阜、静岡、愛知、三重)	交通政策部交通企画課	052-952-8006
	観光部観光企画課	052-952-8045
	鉄道部計画課	052-952-8033
	自動車交通部旅客第一課	052-952-8035
近畿運輸局 (滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山)	交通政策部交通企画課	06-6949-6409
	観光部観光企画課	06-6949-6466
	鉄道部計画課	06-6949-6442
	自動車交通部旅客第一課	06-6949-6445
中国運輸局 (鳥取、島根、岡山、広島、山口)	交通政策部交通企画課	082-228-3495
	観光部観光地域振興課	082-228-8703
	鉄道部計画課	082-228-8797
	自動車部旅客第一課	082-228-3436
四国運輸局 (徳島、香川、愛媛、高知)	交通政策部交通企画課	087-802-6725
	観光部観光企画課	087-802-6735
	鉄道部計画課	087-802-6755
	自動車部旅客課	087-802-6771
九州運輸局 (福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島)	交通政策部交通企画課	092-472-2315
	観光部国際観光課	092-472-2335
	鉄道部計画課	092-472-4051
	自動車部旅客第一課	092-472-2521
内閣府沖縄総合事務局	運輸部企画室	098-866-1812
	観光課	098-866-1812
	陸上交通課	098-866-1836

(1) 交通・観光連携型事業(地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化)(観光庁・総合政策局)

事業概要

- 交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、地域観光の高付加価値化を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図ります。

支援スキーム

- 交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化に資するような取組等を支援します。
※観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

交通・観光連携型事業(地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化) 国土交通省

交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

支援スキーム 交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

【交通事業者】 (バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1名)





【観光事業者】 (観光関係事業者等最低1名)





×

支援事業例 事業費の1/2を補助 (イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施)

【貸切バス・生活交通】
旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



【支援対象例】

- ツアープロモーション経費
- 旅行会社等と連携して達成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

【生活交通】
宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



【支援対象例】

- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- 実証期間中の運行費
- プロモーション費用 等

【イベント】
地域交通を活用した観光イベント開催



【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費
- プロモーション費用 等

問い合わせ

- 管轄の各運輸局交通政策部交通企画課・観光部観光企画課(沖縄総合事務局にあっては運輸部企画室)にお問い合わせください。
<https://kankosaisei-kotsu.net/>

(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(公共交通)(観光庁)

事業概要

- 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料 Wi-Fi サービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援するものです。

支援内容

- 交通サービスインバウンド対応支援事業の「移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応」として、サイクルトレインが対象となります。

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(公共交通)

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料 Wi-Fi サービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

国土交通省

交通サービスインバウンド対応支援事業

多言語対応(事故・災害時等を含む)

トイレの洋式化等

旅客施設や車両等の移動円滑化(大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上)

補助率 1/3等

事業主体 公共交通事業者等

無料Wi-Fiサービス

キャッシュレス決済対応

非常時のスマートフォン等の充電環境の確保

移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応

感染症対策

レンタカーの外国人ドライバー支援

バス・タクシードライバーへの外国語接客研修

※上記のほか、交通サービス調査事業(訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等)及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施
 (補助率: 1/2, 1/3(調査については上限1,000万円))

13 等

問い合わせ

- 管轄の各運輸局観光部観光企画課(沖縄総合事務局にあっては運輸部企画室)にお問い合わせください。

(3) 地域公共交通再構築調査事業(総合政策局)

事業概要

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行うものです。
- 調査事業ではローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援します。

支援対象

○協議会の運営	協議会の開催に係る費用
○線区評価のための調査事業の支援	パーソントリップ調査の活用 ・ビックデータ分析 ・クロスセクター分析 等
○実証事業の支援	対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う取組

地域公共交通再構築調査事業

○ 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【支援対象】

○ 協議会の運営

・ 協議会の開催に係る費用

○ 線区評価のための調査事業の支援

・ パersonトリップ調査の活用 ・ビックデータ分析 ・クロスセクター分析 等

○ 実証事業の支援

・ 対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

- ・ 増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・ 現行の技術・安全規制の検証
- ・ サイクルトレインの実施
- ・ 駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・ 季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・ 観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・ チケットレスシステムの導入 等

バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・ 並行路線バスとの共同運行
- ・ 鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・ 一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入

等

問い合わせ

- 管轄の各運輸局交通政策部交通企画課(沖縄総合事務局にあっては運輸部企画室)にお問い合わせください。

資料編

サイクルトレイン・サイクルバス データ集

(令和 5 年 3 月 31 日現在の全国の実施状況)

※一部 4 月以降実施決定分を含みます。

サイクルトレイン一覧

都道府県	事業者名	路線名	区間	乗降駅 限定	持込料金 (円)	平日			土休日			事前予約	期間	その他
						時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ	時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ			
青森県	津軽鉄道		津軽中里―津軽五所川原	なし	290	○			○				4/1~11/30	手回り品扱い ※列車内混雑時にはお断りする場合がございます。
	弘南鉄道	大鰐線	大鰐―中央弘前	なし	無料		○		○				4/1~11/30	沿線イベント時(さくらまつり、ねぶた祭り)は中止
		弘南線	弘前～黒石	なし	無料				○				4/1～11/30	沿線イベント時(さくらまつり、ねぶた祭り)は中止
岩手県	三陸鉄道	リアス線	盛～久慈	あり	290		○			○		○	通年	お問合せ先 三陸鉄道株式会社 旅客営業部 0193-62-7000
秋田県	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	矢島～薬師堂	なし	無料	○			○			○	4/1～10/31	イベント車両を運用する列車は不可
	秋田内陸縦貫鉄道		西鷹巣―角館	なし	無料		○			○		○	5/8～9/30	観光列車は除く
福島県	阿武隈急行	阿武隈急行線	福島～槻木	なし	無料		○		○※				通年	槻木駅では専用袋への収容が必要 ※土休日の特定列車(下りJR仙台直通2本)に限り×
	福島交通	飯坂線(飯坂電車)	福島～飯坂温泉	あり	無料		○			○			通年	
	会津鉄道	会津線	西若松駅～会津田島駅	なし	無料		○			○			・GW期間4/29～5/8 ・お盆期間8/10～8/17 ・紅葉シーズン10/1～11/30 ・年末年始12/26～1/10を除く通年	一部観光車両は不可
茨城県	関東鉄道	常総線	水海道～大田郷	なし	無料		○			○		※	通年	※事前予約は団体利用の際は必要
		竜ヶ崎線	佐貫～竜ヶ崎	なし	無料		○			○		※	通年	※事前予約は団体利用の際は必要
	東日本旅客鉄道	水郡線	上菅谷～磐城石川・常陸太田	あり	無料					○		―	通年(紅葉やイベント開催日は対象外)	事前にWEBで利用登録をいただく
栃木県	野岩鉄道	会津鬼怒川線	新藤原～会津高原	あり	無料			○			○	○	通年※繁忙期(年末年始、GW、お盆、イベント期間中等)を除く	4往復/日のみ
	東武鉄道	日光線 鬼怒川線	下今市～東武日光・鬼怒川温泉	あり	無料		○			○		○	2022年11月24日～2023年4月7日(年末年始は除く)	特急・SLは不可 実証実験
群馬県	上毛電気鉄道		中央前橋～西桐生	なし	無料		○		○				通年	学休期は終日可
	上信電鉄		高崎～下仁田	あり	無料		○			○		△		事前連絡が必要
東京都 埼玉県	西武鉄道	池袋線・西武秩父線	石神井公園～飯能・西武秩父	あり	有料						○	○(WEB)	土・日・祝(除外日あり)	指定列車のみ
埼玉県	秩父鉄道	秩父本線	(平日)波久礼～三峰口 (土休日)御花畑～三峰口	あり	無料		○	○		○	○	10台以上纏まって利用する場合には事前連絡を必要としている。	通年利用可能 ※但し、GW期間(4月27日～5月6日)・秩父夜祭(12月3日)は利用不可とする	SL等観光列車、西武線直通列車、一部列車不可

都道府県	事業者名	路線名	区間	乗降駅 限定	持込料金 (円)	平日			土休日			事前予約	期間	その他
						時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ	時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ			
千葉県	東日本旅客鉄道	総武本線・内房線・外房線・成田線・鹿島線(B.B.BASE)	両国～和田浦・館山、君津・竹岡、安房鴨川、鹿島神宮、銚子、成東、布佐	なし	840円 (座席指定料金)						○	○	運行日限定	専用列車「B.B.BASE」として運行
		久留里線	木更津～久留里	あり	840円 (座席指定料金) ※久留里線内は座席指定なし						○	○	運行日限定	上記「B.B.BASE鹿野山(久留里)」を予約した利用者のみ利用可能
	いすみ鉄道	いすみ線	大原～上総中野	なし	210	○			○				通年	多客時除く(多客・混雑時はお断りする場合もある)
東京都	西武鉄道	多摩川線	武蔵境～是政	あり	無料		○		○				通年	
	御岳登山鉄道	御岳山ケーブルカー	全線	なし	260	○			○				通年	
新潟県	えちごトキめき鉄道	日本海ひすいライン	直江津～市振	あり	290		○			○			4/20～11/30	
富山県	あいの風とやま鉄道	あいの風とやま鉄道線	東富山・滑川～入善・黒部	あり	1000						○	○	運行日限定	専用列車として運行
	富山地方鉄道	本線・立山線・不二越・上滝線	全区間	なし	無料				○					富山港線は除く
	万葉線	万葉線	高岡駅～越の潟	あり	無料		○			○		○	4/19～11/30	低床車(アイトラム)のみ
石川県	北陸鉄道	石川線	野町～鶴来	あり	無料		○		○				3/16～11/30	
		浅野川線	北鉄金沢～内灘	あり	無料		○		○				3/16～11/30	
福井県	福井鉄道	福武線	越前武生～福井城址大名町	あり	無料						○		4/16～11/27	
	えちぜん鉄道	勝山線	福井口～勝山	あり	200					○			3/18～11/26	福井口駅は三国線・勝山線相互の乗り換えのみ可
		三国線	福井口～三国港	あり	200					○			3/18～11/26	
山梨県	富士山麓電気鉄道	富士急行線	大月～河口湖	あり	無料		○			○			多客期は除く	JR直通列車・特急列車は除く
長野県	アルピコ交通	上高地線	北新・松本大学前～新島々	あり	専用乗車券(実質無料)			○					3/22～11/30の特定日	
岐阜県	養老鉄道	養老線	揖斐～桑名	なし	無料		○		○				通年	
	長良川鉄道	越美南線	平日 関～美濃白鳥 休日 前平公園～北濃	なし	無料			○			○	○	通年。 但し、多客期(GW・お盆期間等)は不可。	1往復のみ
静岡県	伊豆急行	伊豆急行線	南伊東～伊豆急下田	あり	無料			○			○		通年	車両が限定されているため指定列車のみ
	伊豆箱根鉄道	駿豆線	三島～修善寺	あり	無料		○			○		△	通年	三島広小路、原木、牧之郷からの乗降はできません。 三島田町、三島二日町、伊豆仁田、菰山、田京、大仁は駅係員時間帯配置駅のため、事前にお電話か駅設置のインターフォンで旅客案内係にご予約ください。 (TEL055-977-1330 7:00～21:00(年中無休)) 三島田町、菰山、伊豆長岡、田京は、電車が到着するホームによって、階段をお通りいただく場合があります。
愛知県	豊橋鉄道	渥美線	新豊橋～三河田原	なし	無料		○		○				通年	イベント時等は不可
三重県	近畿日本鉄道	山田線・鳥羽線・志摩線	平日 五十鈴川～賢島 休日 松阪～賢島	あり	無料			○			○	不要	通年(多客期除く)	普通電車の2両目に乗車 1列車あたり8台までを目安
	三岐鉄道	三岐線	平日 三里～西藤原 土休日・学休期 大矢知～西藤原	なし	無料	△			○			不要	通年	平日 三里～西藤原は終日可 学休期の太矢知～三里は時間制限あり
	四日市あすなろう鉄道	八王子線	あすなろう四日市～西日野	あり	無料		○			○			通年	
	伊賀鉄道		新居～比土	なし	無料		○		○				通年	
滋賀県	近江鉄道	本線・多賀線	米原～貴生川、高宮～多賀大社	あり	無料		○		○				通年	
	信楽高原鐵道	信楽線	信楽～紫香楽宮跡	なし	290		○			○			通年	3台以上は事前問合せ
奈良県	近畿日本鉄道	田原本線	平日、休日共 西田原本～新王寺	あり	無料			○			○	不要	2022.9.17～12.11 2023年4月22日～	2023年4月22日～通年営業開始 3両編成の前から2両目に乗車 1列車あたり16台までを目安

都道府県	事業者名	路線名	区間	乗降駅 限定	持込料金 (円)	平日			土休日			事前予約	期間	その他
						時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ	時間制 限なし	時間制 限あり	指定列 車のみ			
京都府	京都丹後鉄道	宮舞線・宮豊線	西舞鶴～豊岡	あり	無料			○			○	○	3月～11月	混雑期を除く
和歌山県	西日本旅客鉄道	きのくに線(紀勢本線)	御坊～新宮 (特急は白浜～新宮)	なし (特急は指 定有)	無料		○		○				2021年12月1日～ 2022年12月31日 2023年1月1日～ 2023年12月31日	特急は多客期間除く
岡山県 広島県	西日本旅客鉄道	①山陽本線 ②宇野線(宇野みなと 線)	①岡山→尾道(下りのみ) ②岡山～宇野	あり	無料			○			○	要	2022年 4,5,7,8,10,11月 2023年3月～11月 2024年3月	観光列車「La Malle de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」の 運行日に限る。 ※一部列車、一部区間において実施
島根県	一畑電車	北松江線・大社線	松江しんじ湖温泉～電鉄出雲市・ 出雲大社前	なし	320	○			○				3が日等を除く通年	
岡山県	井原鉄道	井原線	神辺～総社	なし	無料	○		○	○		○	○		
愛媛県	伊予鉄道	郡中線	高浜～横河原	あり	300				○					
		高浜・横河原線	郡中～松山市	なし	300				○					
	四国旅客鉄道	予讃線	松山～伊予西条	あり	無料						○		通年	実証実験
		予土線	宇和島～窪川	あり	無料				○				通年	実証実験
高知県	土佐くろしお鉄道	中村・宿毛線	窪川～宿毛	なし	100			○			○	○	通年	上下17本
福岡県	西日本鉄道	天神大牟田線	西鉄福岡(天神)～大牟田	あり	300						○	○(LINE)	通年(GW・お盆・正月 を除く)	特急列車のみ
長崎県	松浦鉄道	西九州線	伊万里～佐世保	なし	無料						○	○	通年	4往復 定期・回数券・団体乗車券不可 要事前連絡
長崎県	島原鉄道		諫早～島原港	あり	専用チケット						○	○	通年	
熊本県	熊本電気鉄道	全線	上隈本～北熊本・ 藤崎宮前-御代志	なし	無料		○		△日祝	△土曜			通年	・会社指定日 ・団体利用時 ・荒天候等 上記の場合、持ち込み制限あり
熊本県	くま川鉄道		肥後西村～湯前	なし	無料			○			○	○	通年	前日昼までに予約必要
熊本県	肥薩おれんじ鉄道		八代～上川内	なし	無料		○		○				通年	

都道府県	事業者名	区間	乗降 バス 停限 定	便・ 車両 指定	搭載 位置	持込 料金 (円)	平日			土休日			事前予約	期間	その他
							時間制 限なし	時間制 限あり	指定便 のみ	時間制 限なし	時間制 限あり	指定便 のみ			
北海道	宗谷バス	利尻島内路線	なし	○	車内	500			○			○	○		
茨城県	関鉄バス	土浦駅～筑波山口	あり	○	車内	無料			○			○			実証実験
	関鉄バス	つくば市コミュニティバス つくバス北部シャトル	なし	○	車外	無料			○			○	△(優先)		
群馬県	日本中央バス	前橋駅～榛東村桃泉・吉岡町上野田、 前橋駅～富士見温泉	なし	○	車内	無料			○			○			
千葉県	JRバス関東	洲の崎線 館山駅～相の浜	あり	○	車外	100			○			○	○		
神奈川県	神奈川中央交通	本厚木駅～宮ヶ瀬ほか	あり	○	車外	100			○			○			
静岡県	東海バス	天城峠線(修善寺駅～河津駅) 亀石峠線(修善寺駅～亀石峠) 石廊崎線(下田駅～休暇村～石廊崎オーシャンパーク)	あり	○	車外	無料			○			○			
愛知県	オーワ	豊田市おいでんバス「快速いなぶ」	あり	○	車外	無料			○			○			
兵庫県	ウイング神姫	山崎～宮の元	あり	○	車外	専用チ ケット			○			○			
		播磨新宮駅～県立大付属高校	あり	○	車外	200円			○				○		
岡山県	岡山電気軌道	岡山駅～新岡山港	あり	○	車内	100						○	○		
	両備バス	西大寺～牛窓		○	車外	100									
	下電バス	下津井循環線とこはい号	なし	○	車外	100			○			○			
愛媛県	伊予鉄バス 伊予鉄南予バス	松山市～三崎	なし	○	車外	300			○			○		通年	非予約制
		久万営業所～面河～石鎚土小屋	なし	○	車外	300						○		4/1～11/30の土日 祝のみ運行	非予約制



自転車活用推進本部