日本風景街道の振興に向けた

交通アクセスに関する取組
事例集

日本風景街道

平成２６年４月

日本風景街道の振興に向けた

交通アクセスに関する取組事例集

目 次

事例集の作成にあたって・・・

対応方策５　レンタサイクルの広域運用（広域乗り捨て型レンタサイクル） ･････････････････ **14**

事例 5-1 しまなみ海道（広島県、愛媛県） ･････････････････ 14

事例 5-2 奈良県 ･･･ 15

対応方策６　バスによる自転車搬送･････････････････････････････ **16**

事例 6-1 ニセコ（北海道） ･････････････････････････････････ 16

事例 6-2 茅ヶ崎･厚木（神奈川県） ･････････････････････････ 17

対応方策７　サイクルトレインの運行･････････････････････････ **18**

事例 7-1 瀬戸内（広島県） ･････････････････････････････････ 18

事例 7-2 秩父（埼玉県） ･････････････････････････････････ 19

事例 7-3 福井県 ･･･ 19

事例 7-4 富士山･富士五湖（山梨県） ･････････････････････ 20

事例 7-5 中房総（千葉県） ･････････････････････････････････ 20

【参考】交通･アクセスに関する主な課題とその対応方策（一覧）････ **21**

※　この事例集は、日本風景街道における交通アクセスに関する課題対応に向けた参考として、関連する各地の取組事例を整理したものです。従って、日本風景街道として登録されていない地区の事例も含まれています。

※　事例中で紹介している各種料金は参考として示したものです。(変更されているものもあります。)

問い合わせ先：国土交通省道路局環境安全課
道路環境調査室　03-5253-8497（直通）

事例集の作成にあたって

これまでに開催したテーマ別意見交換会やパートナーシップアンケート調査などでは、日本風景街道の振興に向けた地域的課題の一つとして、目的地までの自動車によるアクセス性の確保や目的地内での回遊性･周遊性向上など、交通アクセスに関する課題が多く挙げられています。

そこで、以下のとおり日本風景街道での交通アクセスに関する主な課題を想定し、課題への対応方策を検討するための参考となる取組事例を集め、対応方策別に類型化して整理しました。

■日本風景街道における交通アクセスに関する主な課題

課題１．目的地までの自動車によるアクセス性の確保

課題２．目的地内での回遊性･周遊性の向上

課題３．自動車集中に伴う地域課題の解決

⇩

■交通アクセスの課題に関する主な対応方策

対応方策１．道の駅やSA･PAを拠点とした二次交通の整備

対応方策２．周遊バス･循環バスの運行

対応方策３．シャトルバスの運行（パーク＆ライド）

対応方策４．マイカー回送サービス

対応方策５．レンタサイクルの広域運用（広域乗り捨て型レンタサイクル）

対応方策６．バスによる自転車搬送

対応方策７．サイクルトレインの運行

これらの対応方策について、関連する各地の取組事例を次ページ以降に示します。

【対応方策 1】 道の駅や SA･PA を拠点とした二次交通の整備

■事例のポイント

- 地域の周遊･散策を楽しんでもらうため、自動車で訪れた旅行者がバスやレンタサイクル等へ乗り換える拠点として、道の駅や SA･PA 等の駐車スペースが活用されている。

事例 1-1　小布施（長野県）

ハイウェイオアシスを拠点としてまちなか観光スポットを巡る周遊バスを運行

- 上信越自動車道の上り･下り線、そして一般道のいずれからも入ることができる「小布施ハイウェイオアシス･道の駅オアシスおぶせ」（千曲川ハイウェイミュージアム）を拠点とした周遊バス「おぶせロマン号」を運行し、パークアンドライド形式で町中心部の観光スポットとを結んでいる。
- 自動車で訪れた旅行者は「小布施ハイウェイオアシス･道の駅オアシスおぶせ」（千曲川ハイウェイミュージアム）の駐車場に自動車を駐めて、おぶせロマン号に直接乗換ができる。
- 小布施町は、昔から豪農豪商の家が多く、独特の古い街並みを誇る。そのため、町内の道路や駐車場がそれほどの容量を持っていなかった。また、町自体が徒歩や自転車で散策するのにちょうどよい規模であったこともあり、それまで素通りしていた高速道路利用者を町内にお迎えする交通手段として周遊バスの運行を開始（平成 8 年度）。
- 町では、自動車で来訪する観光客を郊外の駐車場で公共交通や自転車に乗り換えてもらい、ゆっくりと町の中を散策する観光スタイルを『パーク･アンド･ウォーク』として奨励。

運行日	12～3 月を除く土･日曜、祝日及び行楽期の平日
料金	1 日周遊券 300 円、団体券(10 枚)2,000 円
運行主体	長電バス(株)

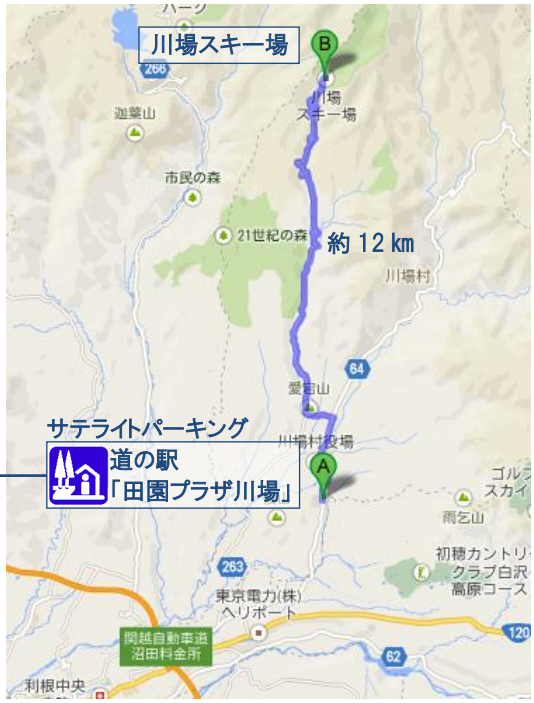
おぶせロマン号 ※出典1

おぶせロマン号路線図※出典 2 に一部加筆

事例 1-2　川場（群馬県）

近隣の道の駅を無料のサテライトパーキングとして、スキー場まで無料シャトルバスを運行

- 群馬県の川場スキー場では、関越自動車道沼田 IC から近い道の駅「田園プラザ川場」内に無料のサテライトパーキングを設け、スキー場まで無料のシャトルバスを運行している。
- シャトルバスは概ね 1 時間おきに運行。
- 雪道運転の自信の無いスキー客などに対し、スキー場までのアクセス手段を提供。



上：道の駅「田園プラザ川場」内のサテライトパーキング※出典 3
右：シャトルバスの運行ルート※グーグルマップより作成

事例 1-3　小豆島（香川県）

道の駅を拠点に超小型モビリティの貸し出しを実施【国土交通省認定事業】

- 香川県の道の駅「小豆島ふるさと村」では、国土交通省の「超小型モビリティ導入促進事業」の認定を受け、平成 25 年 11 月から超小型モビリティの貸し出しを開始。
- 公共交通網が充実していない島内における観光資源の掘り起こしや生活の足として、軽自動車よりも小さく、小回りがきく特徴を活かした活用が期待されている。
- 貸出料金は 1 回 4,320 円（平成 26 年 4 月以降）

おすすめドライブマップ※出典 4 に一部加筆

レンタカーで利用される超小型モビリティ※出典 4

事例 1-4　日和佐（徳島県）

鉄道駅に隣接した道の駅において、レンタカーサービスを実施

- 国道 55 号線に接する道の駅日和佐は、JR 牟岐線（阿波室戸シーサイドライン）の日和佐駅とも隣接し、跨線橋の自由通路で結ばれている。鉄道を利用して訪れる観光客等に対する二次交通手段として、道の駅内にてレンタカーサービスを実施している。
- レンタカーサービスは民間レンタカー会社が実施。

周辺地図※ヤフーマップより作成

道の駅日和佐（写真右奥が JR 牟岐線日和佐駅）※出典 5 に一部加筆

事例 1-5　清水（静岡県）

高速道路SAに併設された「ぷらっとパーク」でバイクレンタルを実施

- NEXCO 中日本では、民間企業と連携し、新東名高速道路の休憩施設 NEOPASA 清水に併設された「ぷらっとパーク」でバイクをレンタルできる店舗を期間限定で平成 24 年 7 月にオープンした。
- NEOPASA 清水に駐車しての利用はできず、一般道から「ぷらっとパーク」にアクセスして利用する。
- レンタル料は、4 時間 8,640 円～

バイクレンタルの店舗がある「ぷらっとパーク」へのアクセス※出典 6

ぷらっとパーク

サービス（パーキング）エリア周辺のお客様が、一般道からでも利用できるように出入口付近を整備しているサービス（パーキング）エリアの名称

「ぷらっとパーク」のレンタルバイク※出典 7

事例 1-6　玖珠（大分県）

道の駅を拠点とした GPS 音声ガイド付き自転車によるレンタサイクル

- 大分県の道の駅「童話の里くす」では、平成 25 年 10 月より道の駅を拠点としたレンタサイクル「ナビチャリ」を開始。
- 「ナビチャリ」は、GPS による音声ガイド付き電動アシスト自転車。GPS で利用者の位置を測定し、骨伝導方式のヘッドホンを通じて経路や観光情報等を音声案内する。骨伝導方式のため、耳を塞がず、周囲の音も聞こえるため、安全性は高い。
- レンタル料 3 時間以内 600 円から

ナビチャリ
パンフレット　※出典 8

図表等の出典

出典 1：小布施町役場　http://www.town.obuse.nagano.jp/site/kanko/obuseroman.html
出典 2：小布施ハイウェイオアシス 道の駅オアシスおぶせ http://www.avis.ne.jp/~obusehwo/oasis/shuttle.html
出典 3：川場スキー場　http://www.kawaba.co.jp/access/
出典 4：道の駅「小豆島ふるさと村」　http://www.shodoshima.jp/rentacar.html
出典 5：道の駅日和佐　http://mitinoeki-hiwasa.com/gaiyou.html
出典 6：NEXCO 中日本　http://sapa.c-nexco.co.jp/guide/platpark?sapainfoid=189
出典 7：NEXCO 中日本　http://www.c-nexco.co.jp/news/2712.html
出典 8：未知倶楽部　http://www.michi-club.jp/column-series/ser05/series-template.php?columnid=206

【対応方策２】 周遊バス･循環バスの運行

■事例のポイント

- 道路が狭隘で渋滞が頻発したり、駐車スペースが十分に確保できないようなエリアにおいて、点在する観光スポットの散策などと組み合わせた周遊手段として利用されている。
- １日乗り放題フリーパスでの利用が多く、提携先の休憩施設や飲食店などでの割引き特典などと組み合わせるなどして、エリア内の観光振興にも寄与している。
- 観光利用はもとより、市民生活支援として減少する公共交通網を補完する目的で高齢化や過疎化に伴う外出支援、スクールバスなどでの複合利用も見られる。
- 街並みや景観との調和に配慮したバスデザインなどの工夫がなされている。

事例 2-1　天城路（静岡県）

「フリーパス」と「フリーストップバス」を組み合わせ、ハイキング来訪者の交通利便性を向上

- 天城路ハイキングコースを楽しんでもらうため、コース周辺の指定区間内の路線バスが２日間乗り放題となるフリーバスチケットを導入するとともに、一部区間（浄蓮の滝～椎の木上：約12km）を対象にフリーストップバスを運行し、来訪者の交通利便性を向上。
- フリーストップバス区間では、バス停以外でも自由に乗降可能。

「天城路フリーパス」指定区間　※出典1

天城路ハイキングコース　フリーストップバス区間　※出典２に一部加筆

事例 2-2　会津若松（福島県）

まちなか周遊バスを運行

- まちなか周遊バスとして、レトロ調ボンネットバスの「ハイカラさん」と逆コースを走るコンパクトな「あかべぇ」が運行。
- ともに 30 分間隔で運行。両方乗り放題の 1 日専用フリー乗車券を 500 円で販売。

上：周遊バス　路線図※出典 3
左：まちなか周遊バス「ハイカラさん」※出典 4

事例 2-3　明日香（奈良県）

村民の生活支援とともに観光客の利便性向上を兼ねた周遊・循環バスを運行

- 明日香村では、村民の生活支援（スクールバスの充実、高齢化や過疎化に伴う外出支援等）、観光ピーク時の交通円滑化、観光客の利便性向上の 3 つを目的として、観光に便利な周遊バス（赤かめ）と、村民生活の交通手段として各集落入口まで運行する循環バス（金かめ）の 2 種類の「かめバス」を運行。【実施主体：明日香村／運行：奈良交通】

【明日香周遊バス「赤かめ」】

- 明日香村の有名な観光スポットを巡るルート。健康福祉センターにおいて、周遊バスと循環バス間の乗り継ぎが可能。
- 60 分間隔で近鉄橿原神宮前駅と近鉄飛鳥駅の相方向から運行（観光シーズンは 30 分間隔）
- 周遊バス 1 日フリー乗車券
  大人 650 円 ／ 子ども 330 円

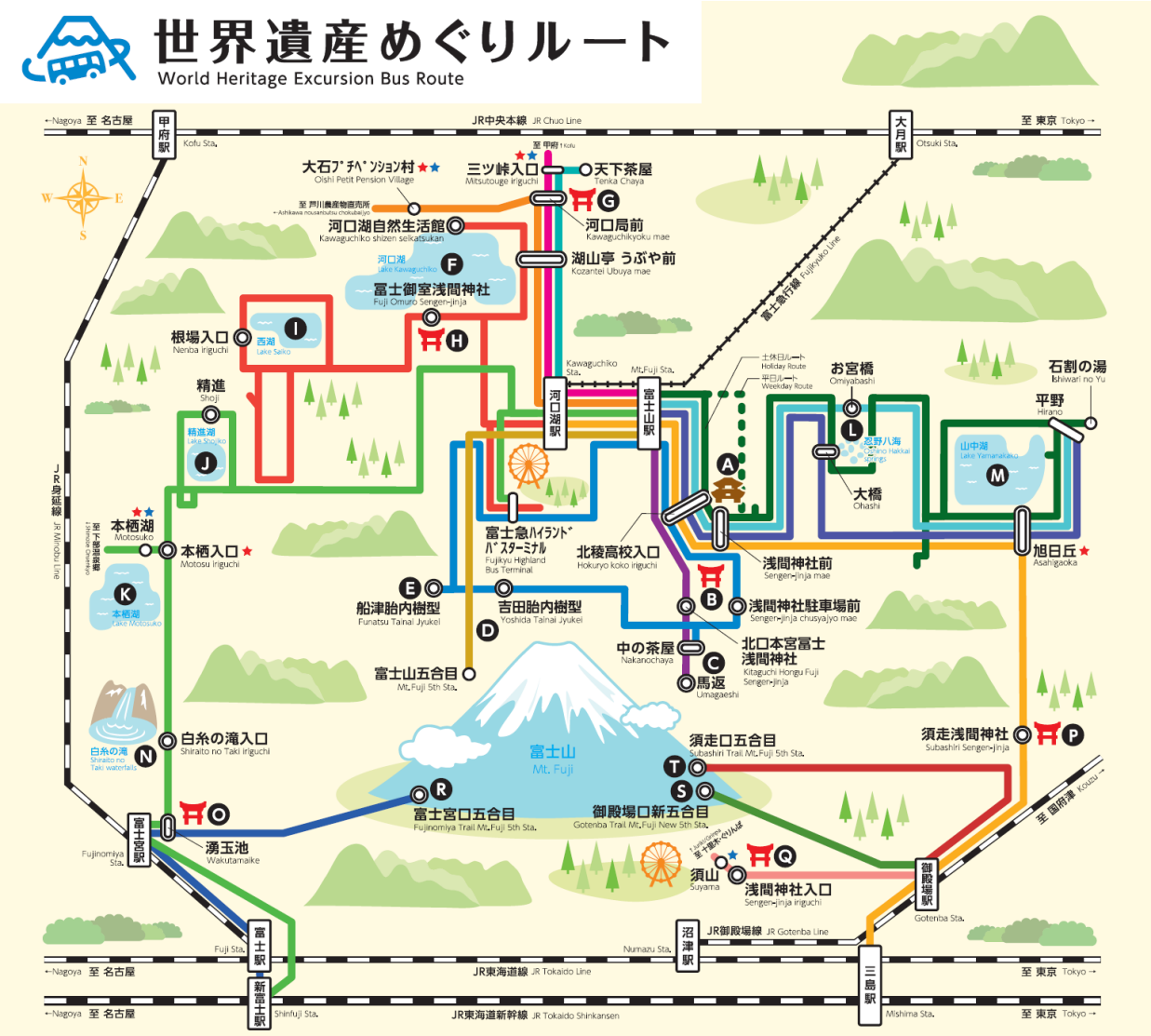
上：１日フリー乗車券利用範囲※出典 5
左：周遊バス 1 日フリー乗車券　見本※出典 5
下：明日香周遊バス※出典 5

事例 2-4　富士山（静岡県・山梨県）

世界遺産めぐりに便利なバス路線の愛称を統一し、分かりやすく表示して利便性を向上

- 世界遺産を構成するスポットは富士山周辺に広く点在している。富士急行では、バスで世界遺産を観光する観光客に対し、世界遺産を構成するスポットを訪ねるのに便利な 14 のバス路線の愛称を「世界遺産めぐりルート」と統一し、バス車両やバス停に統一のロゴを表示し、ルート番号と色でバス路線を図示している。（平成 25 年 7 月より）
- 山梨県内の全路線で 2 日間乗り放題の「富士山･世界遺産めぐりきっぷ」が 3,000 円、全路線で 2 日間乗り放題の「富士山･世界遺産めぐりきっぷワイド」が 5,000 円。

バス車両表示のロゴ※出典 6



世界遺産めぐりルート　案内図※出典 6

図表等の出典

出典 1：東海バス　http://www.tokaibus.jp/file.jsp?id=5960
出典 2：伊豆市観光協会天城支部　http://www.amagigoe.jp/images/hiking/pdf/map_all.pdf
出典 3：会津バス　http://www.aizubus.com/pdf/machinaka-shuyu-unkokeiro_20140401.pdf
出典 4：会津若松観光ナビ　http://www.aizukanko.com/access/129/
出典 5：奈良交通(株)　http://www.narakotsu.co.jp/rosen/ticket/asuka_free.html
出典 6：フジヤマ NAVI　http://www.fujiyama-navi.jp/tour/heritage/page/meguri_route/

【対応方策３】 シャトルバスの運行（パーク＆ライド）

■事例のポイント

- 自然環境保護や渋滞回避、市街地の駐車場容量不足への対応などとして、マイカー規制と併せてシャトルバスが運行されているケースが多い。

事例 3-1　石見銀山遺跡（島根県）

狭隘な観光エリアを安全・安心に散策してもらうため、パーク＆ライド方式でシャトルバスを運行

- 石見銀山遺跡は谷間の限られた地域に住居や遺跡･文化財が集中しており、観光車両向けに十分な駐車スペースが確保できないため、交通規制を実施し、町外に 400 台収容できる駐車場（石見銀山駐車場）を設け、町内との路線バスを運行している。（パーク＆ライド方式）
- 運行間隔は平日で約 30 分に 1 本、土日祝日で約 15 分に 1 本。

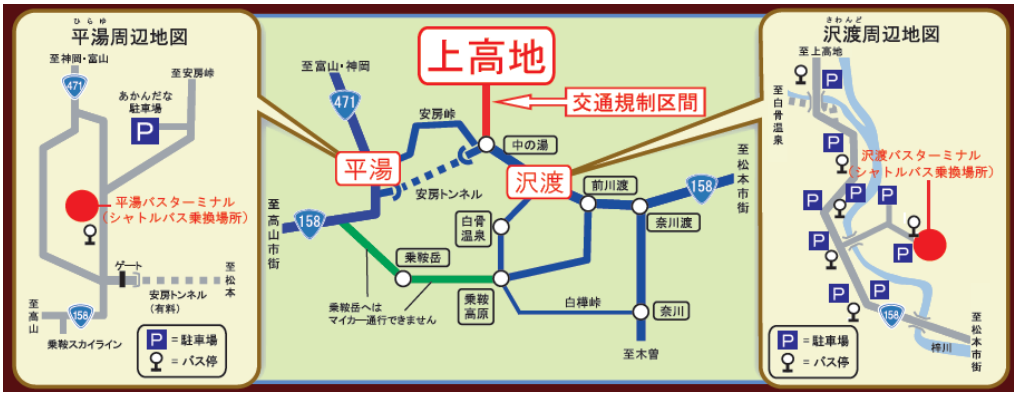
観光車両交通規制マップ※出典1

大田市・大田市観光協会

事例 3-2　上高地（長野県）

自然環境保全の観点から、通年を通じてマイカー規制を実施し、シャトルバスを運行

- 上高地では、自然環境保全の観点から通年を通じたマイカー規制を実施。2 カ所の乗換駐車場（沢渡、平湯）からシャトルバス又はタクシーに乗り換えて上高地まで移動。
- 自然環境保全を目的としたマイカー規制については、観光客にも理解され定着してきている。
- 観光バスについても、夏季の土日祝日などは乗入規制を実施。
- 沢渡駐車場：約 2,000 台　普通車 500 円/日
  平湯駐車場：約 850 台　普通車 500 円/日



上高地交通規制マップ※出典2

事例 3-3　奥入瀬渓流（青森県）

「自然環境保全と渋滞解消」を目的に、観光シーズンにシャトルバスを運行させ、マイカー規制を試行

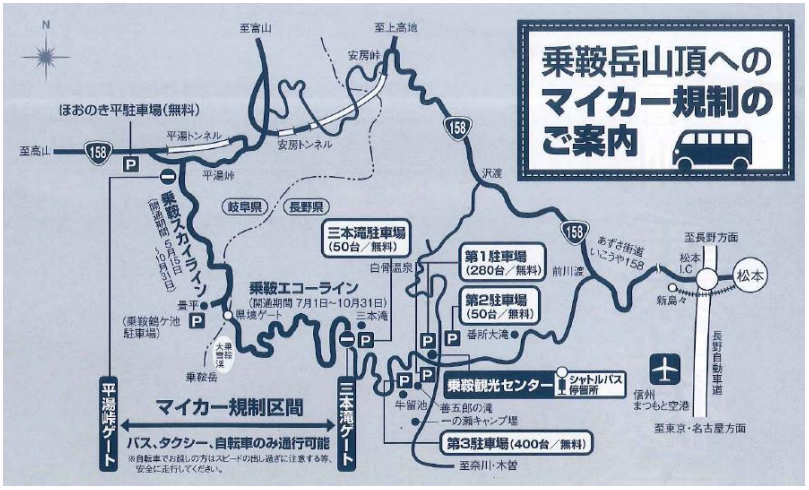
- 奥入瀬渓流では、「自然環境保全と渋滞解消」を目的に、観光シーズンにおけるマイカー交通規制を継続的に試行している。
- 平成 25 年は、奥入瀬渓流区間（惣辺交差点～子ノ口交差点：約 10km）を対象に、マイカーの交通規制を実施。
- 乗換駐車場からは約 20 分間隔でシャトルバスが運行。1 日フリーパス券 800 円。
- 焼山駐車場　350 台、無料
  休屋駐車場　660 台、有料

奥入瀬渓流　マイカー規制区間※出典3

事例 3-4　乗鞍岳（長野県、岐阜県）

自然環境保護や渋滞回避を目的に、マイカー規制を実施し、シャトルバスを運行

- 乗鞍岳山頂にアクセスする乗鞍スカイラインと乗鞍エコーラインでは、乗鞍岳の自然環境保護や交通渋滞の回避などを目的に、夏季から秋季の開通期間において、マイカー規制を実施。
- 駐車場から乗鞍山頂（畳平）までシャトルバスを運行。
- 交通規制の対象はマイカーで、バス、タクシー、自転車は通行可。



乗鞍岳　マイカー規制区間※出典4

図表等の出典

出典 1：島根県太田市観光サイト　http://www.visit-ohda.jp/145.html
出典 2：環境省中部環境事務所　http://chubu.env.go.jp/nagano/to_2013/data/0708aa.pdf
出典 3：奥入瀬渓流利用適正化協議会　http://www.eco-oirase.com/ja/regulation/ditail_zoom.html
出典 4：長野県　http://www.pref.nagano.lg.jp/shizenhogo/infra/doro/joho/documents/panfu.pdf

【対応方策４】 マイカー回送サービス

■事例のポイント

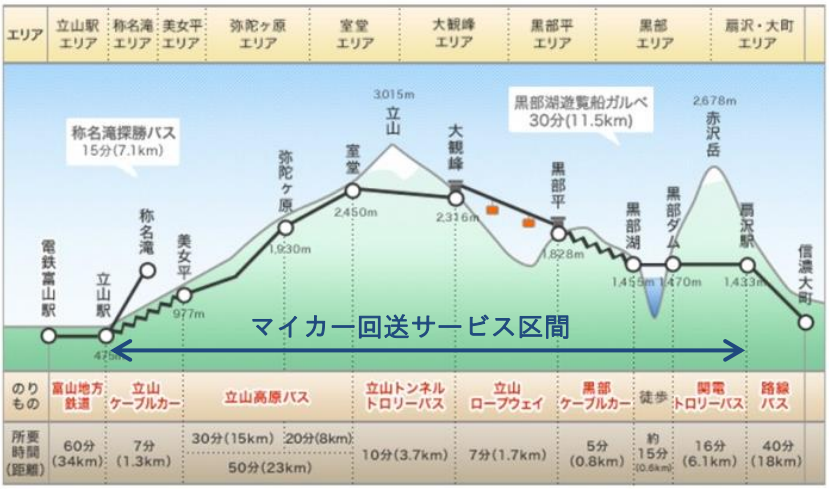
- マイカーによる来訪者の利便性向上（回遊性向上）のため、地元の運転代行事業者やタクシー事業者などが回送サービスを提供している。
- このサービスにより、入山口等での交通集中による駐車場の混雑や渋滞等の回避が期待されている。
- 回送サービス事業者とサービス利用者の待ち合わせ場所として、事業者の専用駐車場の他、道の駅などが利用されている。
- 主要なスタート･ゴール地点間の標準的な回送料金（めやす）を Web サイトで示している。

事例 4-1　立山黒部アルペンルート（長野県、富山県）

富山県側と長野県側の起点間を結ぶマイカー回送サービスを実施

- 北アルプスを貫く立山黒部アルペンルートでは、動植物保護などからマイカー乗り入れが禁止されており、観光シーズンの 4 月末から 11 月は、地元の民間運転代行会社等が長野県側の扇沢･大町と富山県側の立山･黒部間のマイカー回送サービスを実施。
- 回送サービス事業者の多くは、立山･大町（扇沢）の両駅に自社専用駐車場を確保し、車両の引き渡しを行っている。
- 旅行者にとっては、マイカーを駐めた駐車場に戻るために同じルートを往復する必要が無い。回送距離は約 200km、回送時間は約 5 時間程度。料金は、20,000 円から 30,000 円程度。

回送ルート図※グーグルマップより作成



マイカー回送サービスの区間※出典 1 に一部加筆

事例 4-2　信越トレイル（長野県）

マイカー利用者にロングトレイルを楽しんでもらうため、地域の運転代行会社と提携し、回送サービスを提供

- 信越トレイル（全長約 80km）をトレッキングする際、マイカーをトレイルのスタート地点からゴール地点の駐車場まで回送するサービスを地元の民間運転代行会社が実施。
- 回送サービス事業者とサービス利用者の待ち合わせ場所は、峠道や峠道にアクセスする道の駅･信越さかえや JR 飯山線の主要駅（飯山駅、戸狩野沢温泉駅、森宮野原駅等）、ビジターセンターなどを利用。
- 信越トレイル公式サイトにて、マイカー回送サービスをＰＲするとともに、各スタート・ゴール地点別の回送料金を一覧で表示。

信越トレイルのコース概要※出典 2 に一部加筆

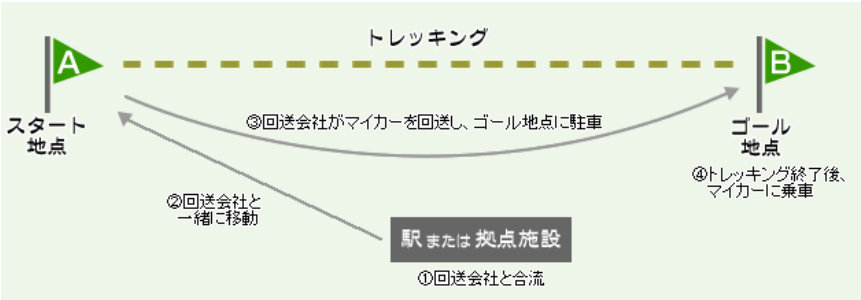
回送料金※出典 3 より作成

ゴール／スタート	斑尾高原内	桂池	関田峠	伏野峠	天水山下山口
斑尾高原内	4,000	6,000	7,000	9,000	12,000
桂池	6,000	―	5,000	7,000	9,000
関田峠	7,000	6,000	―	6,000	8,000
伏野峠	9,000	8,000	6,000	―	7,000
天水山下山口	12,000	9,000	8,000	7,000	―

回送方法

(1)利用予定日の２日前までに回送会社に連絡し、利用日時や利用方法を確認。事前予約を入れる。
(2) 予約日時に、待ち合わせ場所にて回送会社と合流。
(3) トレッキングのスタート地点まで回送会社の車と一緒に移動。
(4) スタート地点に着後、回送会社がお客様の車をゴール地点へ回送。
(5) 予定場所に駐車が完了したら、お客様の携帯電話に連絡。
(6) お客様はトレッキング終了後、予定場所に駐車しておいた車に乗車。

※鍵の受け渡し：鍵は２個用意してもらい、代行者と依頼者双方で持つ。代行後はインロックするか、鍵の受け渡し場所を相談し、ビジターセンターや道の駅等で待ち合わせして手渡す。



マイカー回送の概要図※出典 3

事例 4-3　富士山（山梨県、静岡県）

入山口から下山口へのマイカー回送サービス

- 富士山には複数の登山道（富士宮口、須走口、御殿場口、吉田口）があり、マイカーで訪れ登りと下りのルートを変える登山者向けに、地元の運転代行会社等が回送サービスを実施。

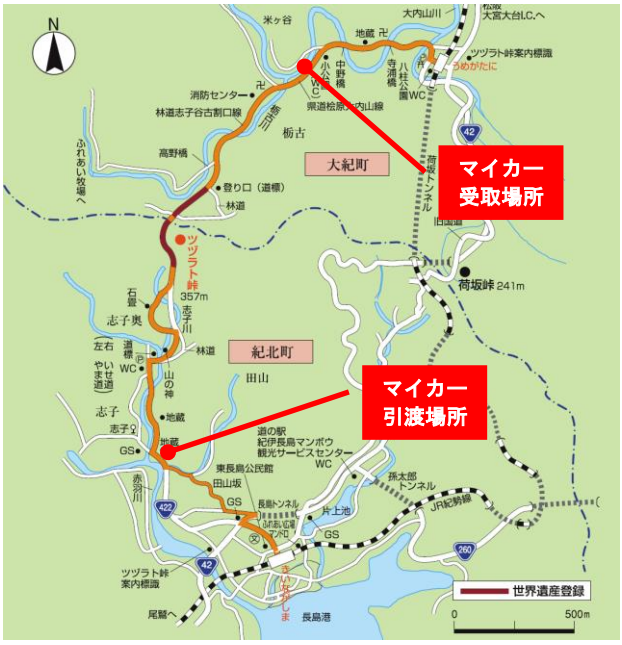
料金例 富士宮口５合目⇒御殿場口：15,000 円
吉田口⇒須走多目的広場　：27,000 円

富士山の登山口※出典４

事例 4-4　熊野古道伊勢路（三重県）

来訪者の多いコースを対象に、地域の運転代行サービス事業者と連携して、回送サービスを実施

- 東紀州地域振興公社では、熊野古道伊勢路来訪者の交通利便性の向上のため、地域の代行運転サービス事業者と連携して、来訪者の多いツヅラト峠と馬越峠を対象に自動車回送サービスを実施。
（平成 24 年 1 月～5 月）
- 料金は普通車一台当たり 3,000 円（馬越峠）、3,500 円（ツヅラト峠）。



ツヅラト峠位置図※出典５に一部加筆

図表等の出典

出典１：立山黒部アルペンルートオフィシャルサイト　http://www.alpen-route.com/access/vehicle/index.html
出典２：信越トレイルオフィシャルサイト　http://www.s-trail.net/trail/map.jpg
出典３：信越トレイルオフィシャルサイト　http://www.s-trail.net/access/mycar.html
出典４：静岡県　http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-230/mt_fuji_road.html
出典５：三重県 世界遺産熊野古道伊勢路　http://www.pref.mie.lg.jp/KODO/pdf/01.pdf

【対応方策５】 レンタサイクルの広域運用（広域乗り捨て型レンタサイクル）

■事例のポイント

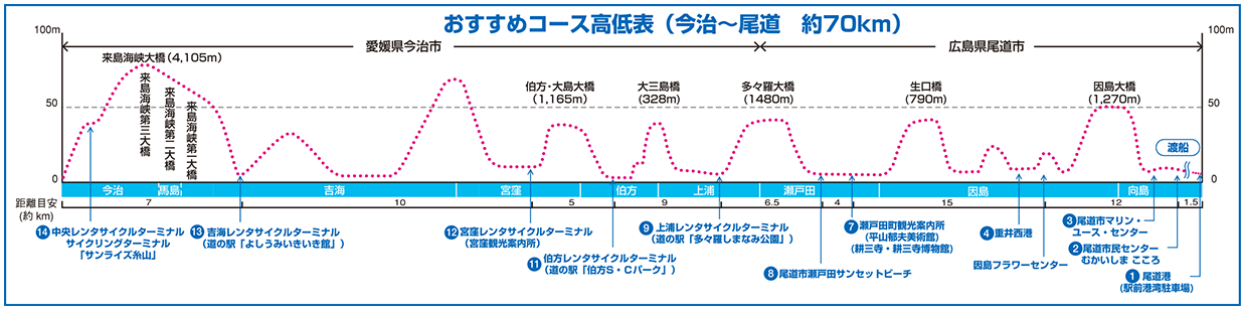
- 広域的な周遊観光を促すため、沿線自治体が連携し、レンタサイクルの料金や乗り捨て、貸し出し拠点等の運営ルールを統一して実施。

事例 5-1　しまなみ海道（広島県、愛媛県）

「しまなみ海道」の沿線自治体が提携し、レンタサイクルの広域利用を実施

- 瀬戸内しまなみ海道（広島県尾道市-愛媛県今治市）に併設された「瀬戸内海横断自動車道」を利用したサイクリング（全長約 70km）を満喫してもらうため、沿線自治体がレンタサイクルの広域利用について提携。料金やターミナル間の乗り捨て等の運用を統一。
- 各地区にある 15 ヶ所（うち 4 か所が「道の駅」）のレンタサイクルターミナルであれば乗り捨て自由（電動アシスト自転車及びタンデム自転車を除く）。
- 貸出料金大人 500 円、保証料 1,000 円（乗り捨てせず、貸出ターミナルもしくは、同じ島内のターミナルに返却した場合に保証料は返却）
- 15 ヶ所のレンタサイクルターミナルには駐車場（ほとんどが無料）が整備。
- しまなみ海道サイクリングチケット 500 円（50 円券×10 枚綴り）を販売しており、各橋の自転車歩行者道区間での支払いに利用可能。

しまなみ海道の自転車歩行参考ルート※グーグルマップで作成

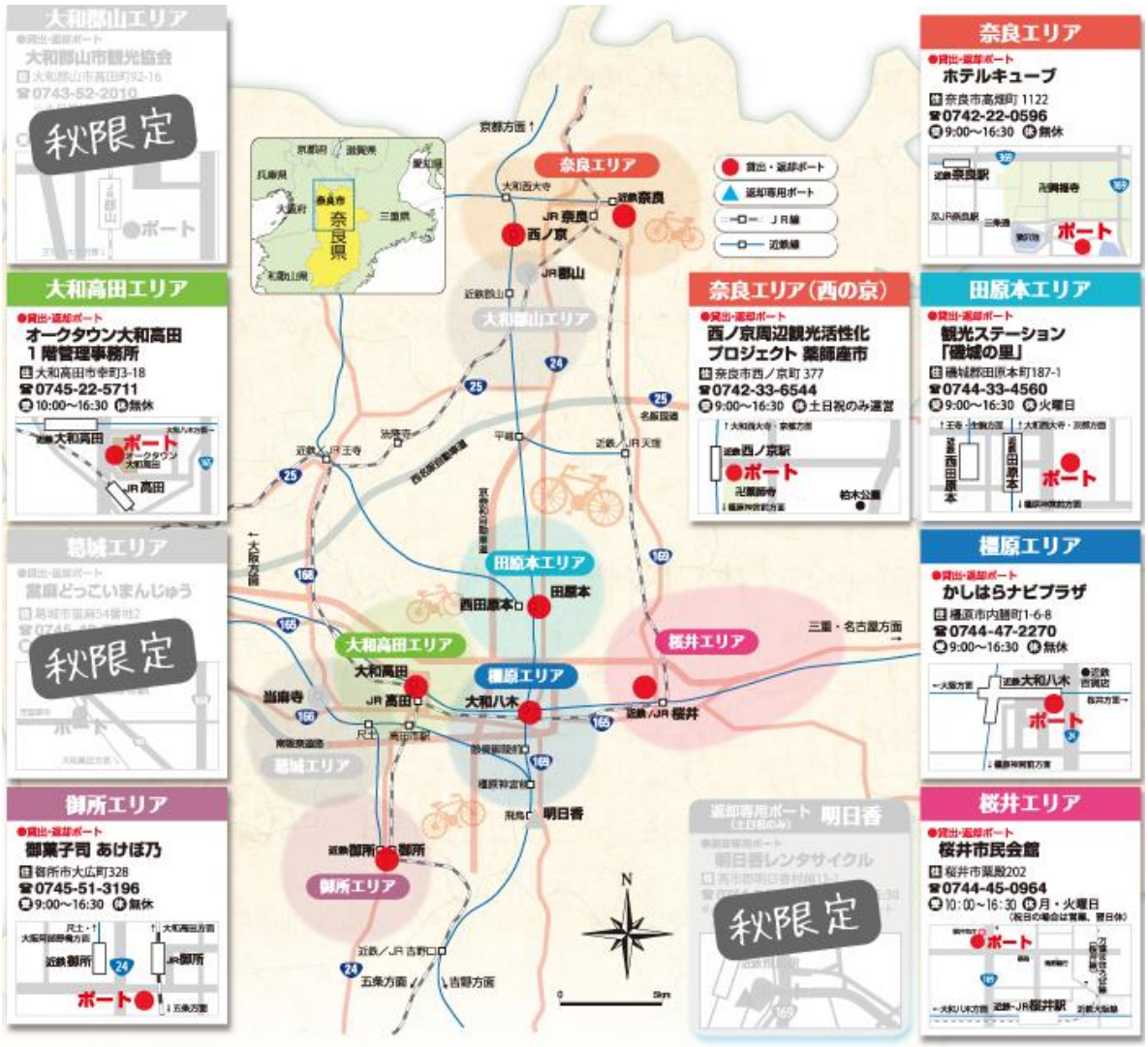


おすすめコースの高低表※出典1

事例 5-2　奈良県

自転車による広域的な周遊観光を促すため、広域乗り捨て型レンタサイクル「古都りん」を実施

- 奈良県では、自転車による広域的な周遊観光を促進するため、秋の観光シーズンに広域乗り捨て型レンタサイクル「古都りん」を実施。
- 多くの古墳群や観光施設等が点在している大和平野地域を中心に、レンタサイクルポートを設置。全てで乗捨て可能。
- 社会実験として県全体で行うレンタサイクルは平成 25 年 9 月 14 日～12 月 15 日で終了。現在は、ポートを限定し、エリア内利用を限定して実施（H26.3 時点）
- レンタサイクルポート及び古都りんの本部運営は NPO 等の地域団体が中心となって実施。
- 貸出料金は、電動アシスト付自転車が 1,000～1,500 円/回、その他 700 円/回。利用の一週間前までに予約（H25 年度）



「古都りん」貸出・返却ポート　位置図※出典 2

図表等の出典

出典 1：瀬戸内しまなみ海道振興協議会　http://www.go-shimanami.jp/cycling/cycling.html
出典 2：奈良県自転車利用総合案内サイト http://nara-cycling.com/rent-a-cycle_2013/area/

【対応方策６】 バスによる自転車搬送

■事例のポイント

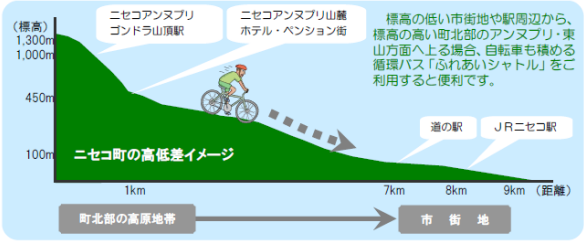
- 既存の路線バスや循環バスを活用することで、住民の日常利用と観光利用の両立を目指して取り組まれている。
- 自転車積載料を、バス運賃とは別に徴収。

事例 6-1　ニセコ（北海道）

山麓の下り坂を楽しんでもらうため、町内循環バスで自転車を搬送

- ニセコ町では、町内循環バス「ふれあいシャトルバス」に自転車積載用のキャリアを設置し、宿泊施設が集中しているアンヌプリ山麓の高原地域から低地の市街地やＪＲニセコ駅までのほぼ一方的な下り坂を活かし、下りは自転車で自然を満喫し、上りはバスで楽に移動してもらう観光を推進。
- 町の過疎・高齢化が進む中、生活路線としての町内循環バスを維持していくため、観光客の利用増進で収益増を図ることをねらいに取組が開始。
- 乗捨可能なニセコグリーンバイク（自転車無料レンタル）も併せて実施。市街地に複数の貸出･返却ステーションを設置。
- 利用料金は、自転車１台につき 100 円。

ニセコ町内循環バス「ふれあいシャトル」※出典 1



ニセコ町の高低差イメージ※出典 2

自転車積載バスの目印

○：ふれあいシャトルバス停

ニセコ自転車地図※出典 3 に一部加筆

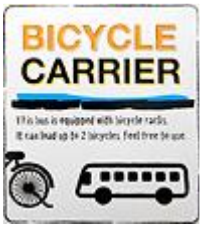
事例 6-2　茅ヶ崎・厚木（神奈川県）

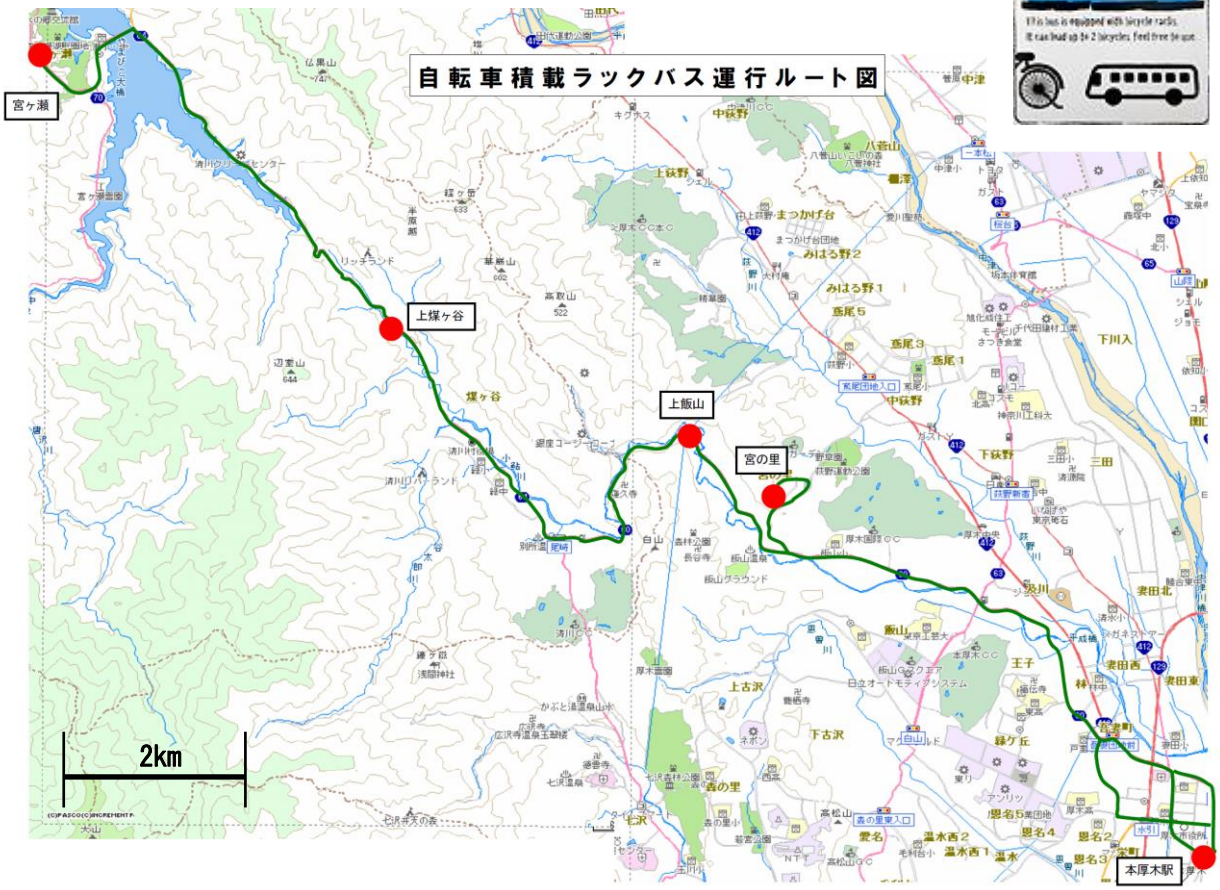
路線バスを活用し、日常利用から観光利用まで可能な「自転車ラックバス」を運行

- 神奈川中央交通では、路線バスの前面に自転車を載せられる「自転車ラックバス」を運行。
- バス路線沿線住民の通勤や通学、買い物などにおいて、バスと自転車を利用した移動を可能にしているほか、観光地である宮ヶ瀬湖まで自転車をバスで運び、湖のまわりでサイクリングを楽しむなど、日常利用から観光利用まで幅広く利用を想定。
- バス１台に付き自転車２台積載可能（満載の場合は利用不可）。自転車の積み降ろしは利用者自身が実施。積載料金はバス運賃とは別に 100 円。

自転車ラックバス※出典４

自転車ラックバスの目印※出典５





自転車ラックバス運行ルート図※出典６に一部加筆

図表等の出典

出典１：ニセコ町　http://www.town.niseko.lg.jp/town/fureai.html
出典２：ニセコ町　http://www.town.niseko.lg.jp/town/images/ngb_map2010.pdf
出典３：ニセコ町　http://www.town.niseko.lg.jp/town/images/kanjiro&ngb_cycling_map2010.pdf
出典４：厚木市　http://www.city.atsugi.kanagawa.jp/shiminbenri/machiit/seisaku/bus/d015474.html
出典５：神奈川中央交通　http://www.kanachu.co.jp/service/cycle/cycle_rackbus.html
出典６：厚木市　http://www.city.atsugi.kanagawa.jp/shiminbenri/machiit/seisaku/bus/d015474_d/fil/bicycle%20carrier%20route%20map.pdf

【対応方策７】 サイクルトレインの運行

■事例のポイント

- サイクルトレインの運行期間は、イベント時や秋の行楽シーズン限定などのケースが多い。秩父鉄道や養老鉄道では、ほぼ通年で実施。
- 普通乗車券や定期券等があれば、特別な料金は必要ないケースが多い。持込料金を徴収する鉄道もある。
- 自転車をサイクリングの目的地（スタート地点）まで搬送する、サイクリングのゴール後にスタート地点まで自転車を搬送する、などの利用形態がある。

事例 7-1　瀬戸内（広島県）

3つの海道でサイクリングを楽しめる、観光シーズン限定のサイクルトレインを運行

- JR 山陽本線の広島駅から尾道駅間で、「とびしま」、「さざなみ」、「しまなみ」の３海道のサイクリングルートの起点まで自転車を乗せて移動ができるサイクルトレインを秋の観光シーズン限定で運行。
- 自転車を分解せず、そのまま電車に乗せることができる。高価な自転車も多いため、自転車と乗客は別々にせず、同じ車両へ自転車と乗客を乗せている。
- 初心者でも走りたい区間だけを楽しめるように、自転車を載せられる“サイクルシップ”や“サイクルバス”も合わせて運行。
- 料金例　　広島-尾道（しまなみ海道）往復 3,000 円
　　広島-仁方（とびしま海道）往復 1,400 円

サイクルトレイン乗り入れの様子※出典１

サイクルトレインの停車駅と3海道※国土地理院標準地図より作成

事例 7-2　秩父（埼玉県）

定期運行の列車でサイクルトレインを実施

- 秩父鉄道では、埼玉県の提案を受けて「ちちてつサイクルトレイン」という名称で、特別なイベント列車ではなく、定期運行の列車で「サイクルトレイン」を実施。
- ＧＷ期間中や秩父夜祭開催日を除き、通年で実施。
- 事前申込は不要で、普通乗車券や定期券等があれば、特別な料金は必要なし。
- 先頭車両を自転車持ち込み優先区域に指定。

ちちてつサイクルトレイン※出典2

ちちてつサイクルトレイン利用可能駅※出典2

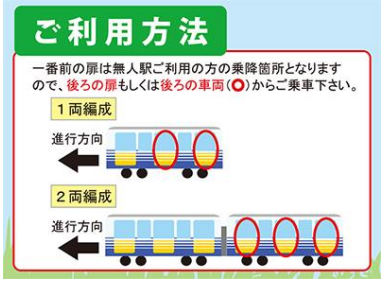
事例 7-3　福井県

公共交通利用促進、健康増進の事業の一環として、サイクルトレインを運行

- えちぜん鉄道（沿線市町村が一部出資する第三セクター）では、公共交通機関の利用促進、健康増進の事業の一環として、サイクルトレインを運行。
- 運行期間は、平成 26 年 3 月 15 日(土)から 11 月 30 日(日)。運行日は、期間中の土曜、日曜、祝日。
- 利用可能時間は、8 時から 18 時。
- 自転車持込み料金は 1 台 200 円（当日限り有効）。

えちぜん鉄道サイクルトレイン※出典 3

サイクルトレインの利用できる駅※出典 4



サイクルトレインの乗車方法※出典 4

事例 7-4　富士山･富士五湖（山梨県）

自転車による富士山麓の回遊性を高めるため、サイクルトレインを運行

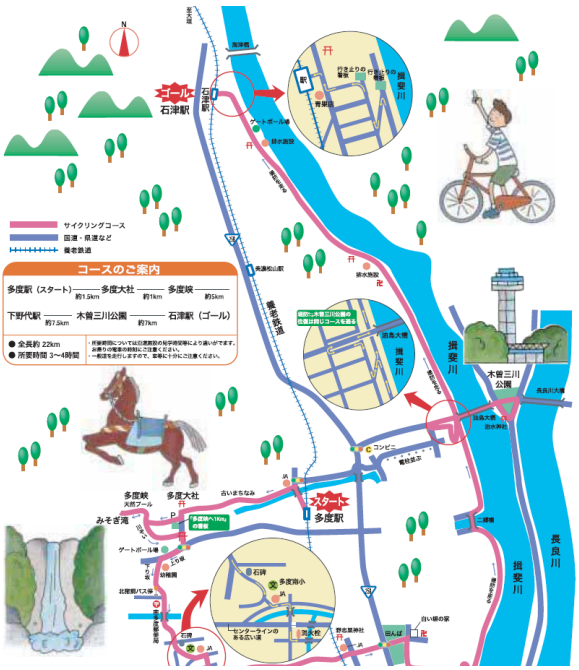
- 秋の観光シーズン期間、富士急行線の指定列車に普通乗車券のみで自転車をそのまま持ち込んで移動できるサイクルトレインを運行。
- 自転車持込可能区間は、三つ峠～河口湖駅間。河口湖駅周辺はレンタサイクルなどが充実しており、河口湖駅周辺から富士山麓のサイクリングを楽しんだ後、帰りは電車に自転車を乗せて河口湖駅まで戻ることができる。
- サイクルトレインの実施期間中、自転車を持ち込める列車及び車両（自転車持込優先スペース）は予め指定されている。
- 普通乗車券や定期券等があれば、特別な料金は必要なし。

サイクリングモデルコース※出典5

事例 7-5　中房総（千葉県）

モデルコース設定やレンタサイクルと併せ、サイクリング愛好者の利便を高めたサイクルトレインを運行

- 養老鉄道では、土曜日･休日及び春･夏･冬休み期間の平日など通年を通じてサイクルトレインを運行。
- サイクルトレインを利用したサイクリングのモデルコースの設定や拠点駅でのレンタサイクル（乗捨可）などを実施し、サイクリング愛好者の利便性を高めている。
- 持込料金は無料



モデルコースのサイクリングマップ※出典6

図表等の出典

出典１：広島県観光サイト　http://www.kankou.pref.hiroshima.jp/sys/data?page-id=11120
出典２：埼玉県　http://www.pref.saitama.lg.jp/site/ctk-main/ctk-cycle-train.html
出典３：福井県　http://www.pref.fukui.jp/doc/sokou/bicycle/cycletrain.html
出典４：えちぜん鉄道　http://www.echizen-tetudo.co.jp/special/cycle.html
出典５：（公社）やまなし観光推進機構　http://www.yamanashi-kankou.jp/fujigoko_kankouken/documents/cycletrain2.pdf
出典６：養老鉄道　http://www.yororailway.co.jp/oshirase/cycle.pdf

【参考】交通アクセスに関する主な課題とその対応方策（一覧）

風景街道の振興に向けた交通アクセスに関する主な課題

1.目的地までの自動車によるアクセス性の確保

鉄道等の公共交通によるアクセス手段が十分ではない地域では、来訪者の自動車（マイカーや観光バス等）による現地までのアクセス性の確保が課題である。

2.目的地内での回遊性･周遊性の向上

2-1　二次交通の整備・充実

路線バスの廃止などにより地域内の公共交通ネットワークが十分ではない地域では、観光で訪れる人々が地域内で回遊･周遊するための二次交通手段の整備･充実が課題である。

2-2　マイカーの利便性が低いエリアへの対応

十分な駐車スペースが確保できない、道路が狭隘で迂回路がなく交通集中による渋滞が懸念されるようなところでは、マイカーの利便性が低いため、地域内で回遊･周遊するための交通手段などの対応が課題である。

2-3　異なるスタート･ゴール間の移動手段の確保

トレッキングや登山などにマイカーで訪れる人々にとっては、スタート地点（入山口等）とゴール地点（下山口等）が異なる場合、ゴール後のマイカーまでの移動手段などが課題である。

2-4　自転車の特性を踏まえた利便性向上

自然が直接体感でき、かつ小回りのきく自転車は、自然体験やまち歩きなどでの回遊･周遊の手段として利用価値は高いが、起伏のある地域や目的地が広域に分散している地域での自転車利用、レンタサイクルの運用（貸し出し拠点、乗り捨てルール等）など、自転車の特性を踏まえた利便性向上が課題である。

3.自動車集中に伴う地域課題の解決

3-1　渋滞の解消、環境負荷の軽減

マイカーや大型観光バス等で訪れる観光客の集中による､交通渋滞や排気ガス･騒音等の環境負荷､違法駐車等による自然環境破壊などの改善･軽減などが課題である。

3-2　地域住民の生活スペースとの共存

自動車集中に伴う渋滞の発生や環境負荷の増大は、その地域に暮らす地域住民の日常生活にも影響を及ぼす問題であり、来訪者や自動車が集中する地域と地域住民の生活スペースとの共存が課題である。

主な対応方策(例)

- 道の駅や SA･PA を拠点とした二次交通の整備
- 周遊バス･循環バスの運行
- シャトルバスの運行（パーク＆ライド）
- マイカー回送サービス
- レンタサイクルの広域運用（広域乗り捨て型レンタサイクル）
- バスによる自転車搬送
- サイクルトレインの運行

主な取組地域

- 小布施（長野県）
- 川場（群馬県）
- 小豆島（香川県）
- 日和佐（徳島県）
- 清水（静岡県）
- 玖珠（大分県）　等

- 天城路（静岡県）
- 会津若松（福島県）
- 明日香（奈良県）
- 富士山（静岡県､山梨県）等

- 石見銀山遺跡（島根県）
- 上高地（長野県）
- 奥入瀬渓流（青森県）
- 乗鞍岳（長野県､岐阜県）　等

- 立山黒部アルペンルート（長野県、富山県）
- 信越トレイル（長野県）
- 富士山（山梨県、静岡県）
- 熊野古道伊勢路（三重県）　等

- しまなみ海道（広島県、愛媛県）
- 奈良県　等

- ニセコ（北海道）
- 茅ヶ崎･厚木（神奈川県）　等

- 瀬戸内（広島県）
- 秩父（埼玉県）
- 福井県
- 富士山・富士五湖（山梨県）
- 中房総（千葉県）　等