



サイクルトレインを始めましょう！

続けましょう！

広げましょう！

～列車内の自転車の持ち込みが

“普通の景色” になることを目指して

サイクルトレインを広げていこう～

2025年3月

鉄道局 チャリトレ推進チーム

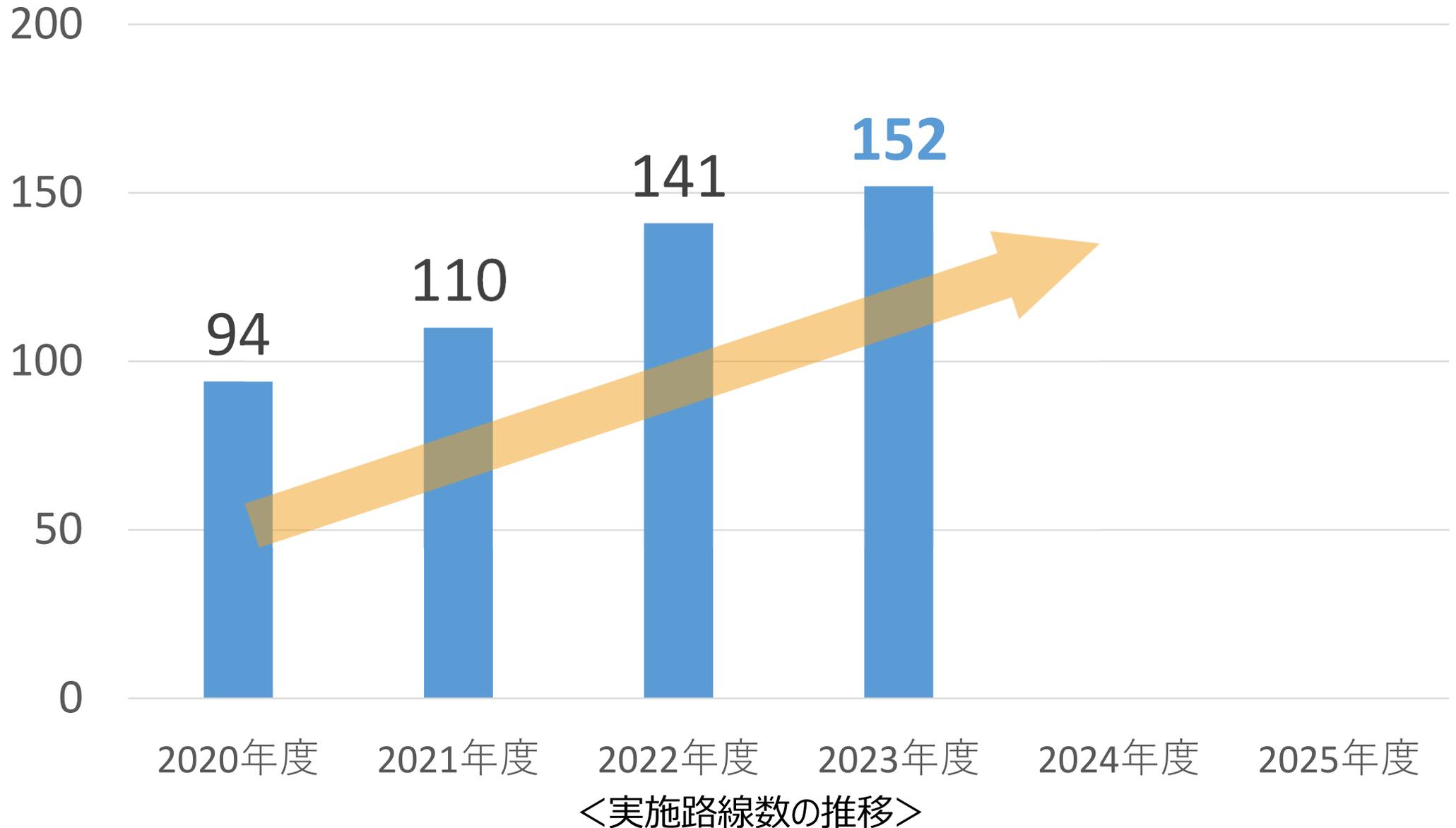
GOOD CYCLE JAPAN

**なぜ、いまサイクルトレインなのか？**

# 仲間が増えています

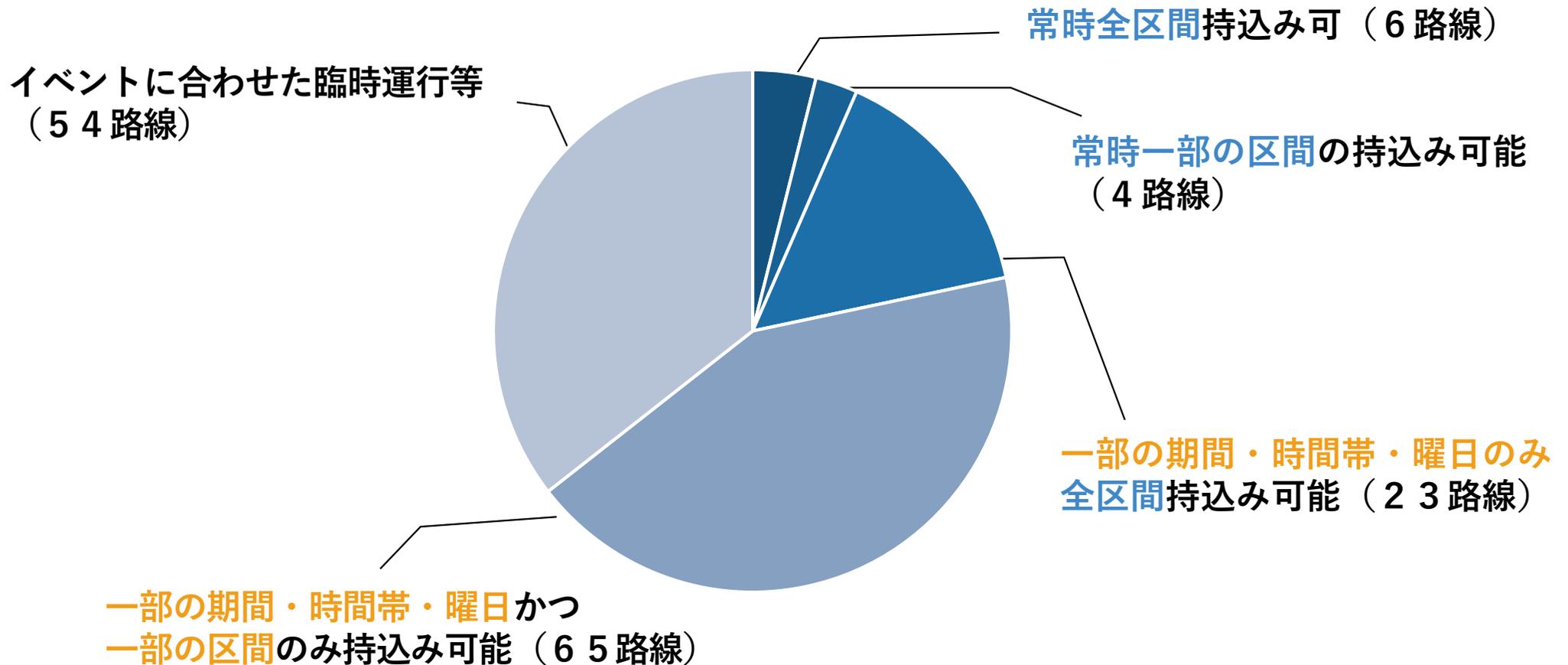
■コロナ禍以降増加傾向 2023年度は **74社・152路線**にて実施

■「**サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き**」が策定（R5.5**自転車活用推進本部**）



# 輸送状況を踏まえて柔軟に区間や時間帯を設定

- **74社152路線**のうち、**常時実施は約1割弱**、**特定の区間/時間帯が約6割**、その他イベントに合わせた実施
- 線区の**輸送状況を踏まえて柔軟に区間/時間帯等を設定し**、着実に**実施路線数が増加**



<路線別の実施状況内訳>

# サイクルトレイン(チャリトレ)の浸透・拡大による期待

- チャリトレの浸透・拡大は、**鉄道の利活用促進、地域の観光活性化、鉄道駅からの二次交通確保**などの効果や意義が期待される



## ① 利活用促進

鉄道の利活用促進

## ② 観光連携

サイクルツーリズムなど  
地域観光の活性化

## ③ 二次交通確保

中高生等の通学手段や  
運転免許返納後の  
自立的移動手段の確保

# サイクルレインの具体的なメリット

## ■利用者/事業者/地域の三方良し（サイクルレイン・サイクルバス導入の手引きより）

### ◆利用者（自転車持込者）にとって、

- ・輸行の手間が省ける
- ・輸行困難（不可能）なE-bike、ママチャリ、キッズバイクでの遠距離移動が可能に
- ・自転車を二次交通的に活用することが可能に等のメリット



- ・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（輸行＝りんこう）は、初心者等にはハードルとなる。
- ・スポーツ自転車以外の自転車や、近年普及が進むE-bike（電動アシスト付スポーツ自転車）も重量があるため、輸行が困難。



大都市中心部から、千葉県等の郊外のサイクルルートへのアクセス手段として活用されるJR東日本「B.B.BASE」

### ◆事業者にとって、

- ・公共交通と自転車の連携により、**輸送量（利用客数）拡大**や**利用圏域拡大**の効果
- ・一般化すれば、駅周辺などの駐輪場・輸行スペースの提供の必要性が低減等のメリット



年間40,000人以上の自転車持込利用のある、群馬県の上毛電気鉄道



首都圏において、日常的な利用が多い、東京都の西武鉄道多摩川線

# なぜいま、「自転車×公共交通」なのか 2/2

(3) 自転車と公共交通のベストミックスを実現し、**自転車利用者、交通事業者及び地域全体にとって「三方よし」**になることで、持続可能なモビリティ社会への好循環！

## 1) 自転車利用者にとって

- ✓ **輸行の手間と負担が軽減**。特に、E-bike、ママチャリ、キッズバイクなどで効果大
- ✓ 片道サイクリングやワープにより、**サイクリングの範囲&機会&裾野が拡大**
- ✓ From/To駅の二次交通手段として自転車を活用することで**アクセス範囲拡大**
- ✓ 天候不順やトラブル時等に公共交通を活用でき、柔軟な行程が可能

## 2) 交通事業者にとって

- ✓ 自転車との連携により、**観光/日常両面で利用客数が増加し、利用圏域が拡大**
- ✓ **既存の設備・施設を有効活用**できるので、**大規模な追加投資が不要**

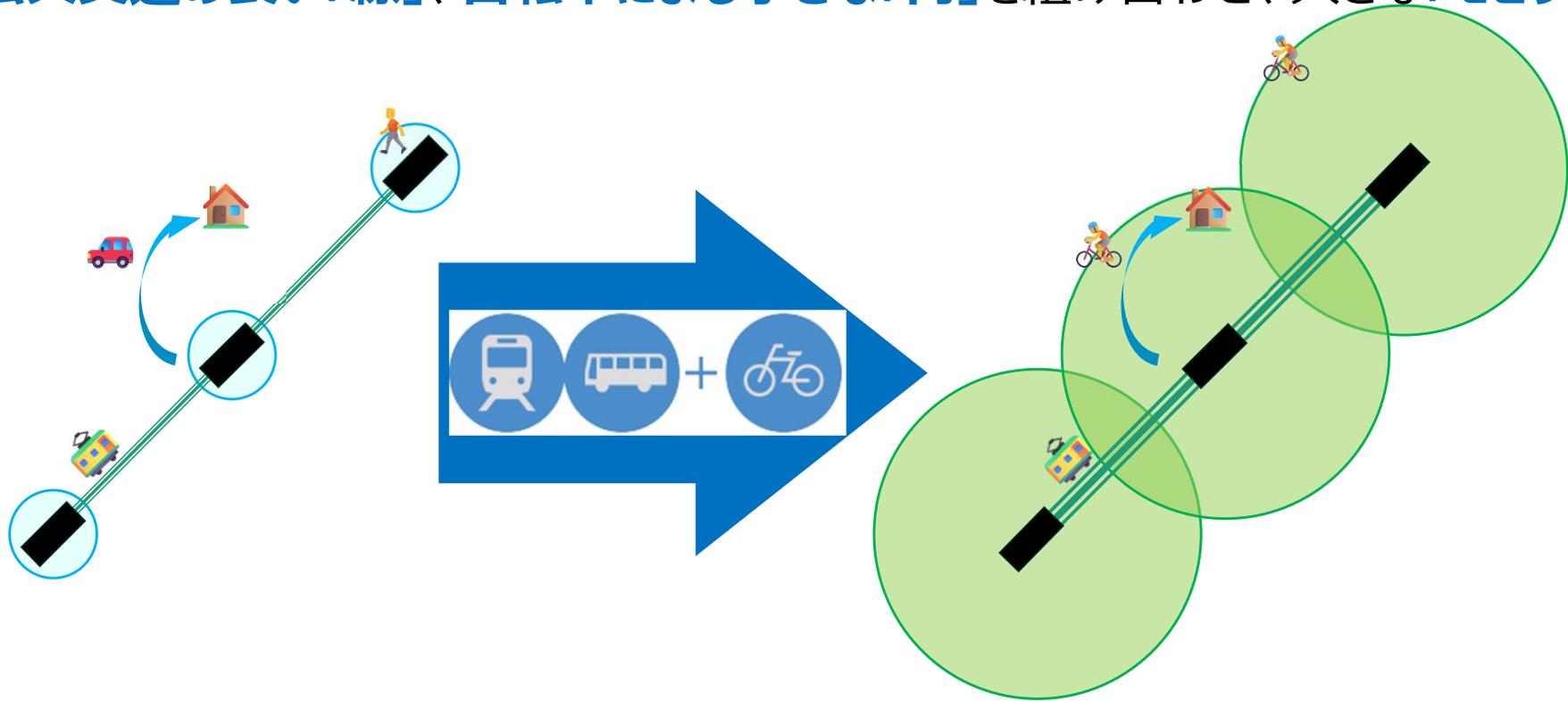
## 3) 沿線地域にとって

- ✓ **観光/日常両面で二次交通問題が改善**し、持続可能なモビリティ環境が実現
- ✓ クルマへの過度な依存が緩和され、**自転車の利用機会**が増加
- ✓ サイクリストの滞在時間や訪問範囲が拡大し、**観光振興に寄与**

# なぜいま、「自転車×公共交通」なのか 1/2

- 自転車は、環境、健康、渋滞緩和、地域活性化等に資する持続可能な移動手段として、日常・非日常両面からの活用/推進が注目

(1) **公共交通の長い「線」、自転車による小さな「円」**を組み合わせ、大きな**「モビリティの面」**



(2) サイクルトレインにより、**大きな追加投資を必要とせずに、観光・日常利用の両面で移動利便性が向上**、持続的な公共交通の利用促進にも寄与。

**どんなふうにサイクルトレインを運用しているの？**

# 活用状況① 上毛電鉄サイクルトレイン

上毛電鉄（中央前橋～西桐生）：H15開始 現在年間約4万人が利用

→通勤・買い物や、通学の高校生などの日常利用！全ての駅が交通結節点に！

→レンタサイクルとの連携、周辺観光地を巡るモニターツアー、サイクリングマップ



駅待合室で、自転車と共に待つ景色が普通に



全ての駅でスロープなどで段差なし

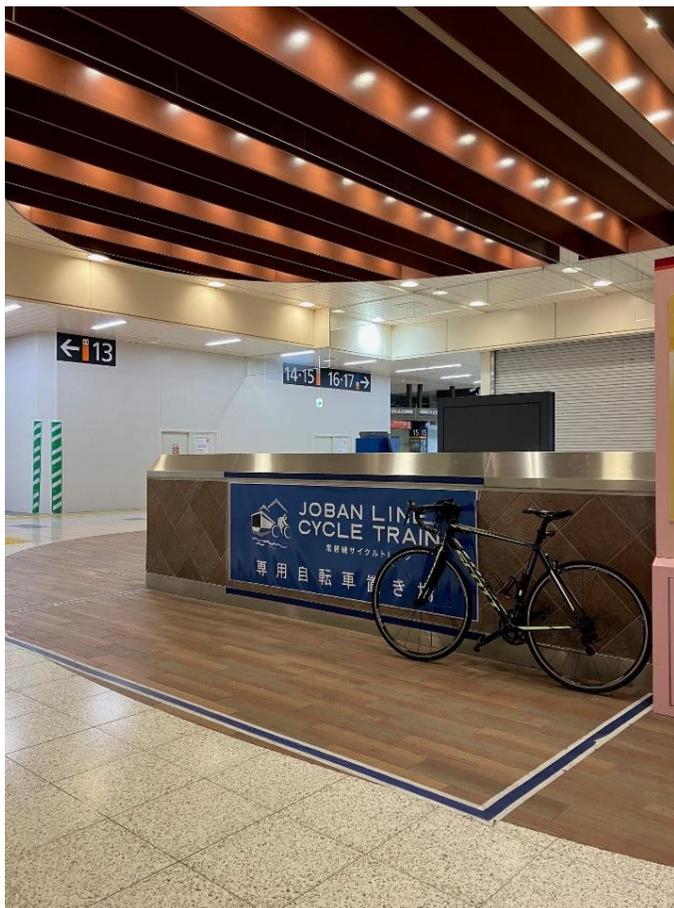


車内では自ら保持して固定

## 活用状況② JR東日本（常磐線サイクルトレイン）

JR東日本(上野と土浦のみ乗降)：R5秋の土日に**一般車両に混乗**の実証実験

→R6.6月～通年土日実施、往復2便、自力保持、無料、直前までネット変更可



上野駅改札内の自転車置場  
階段を自ら運搬



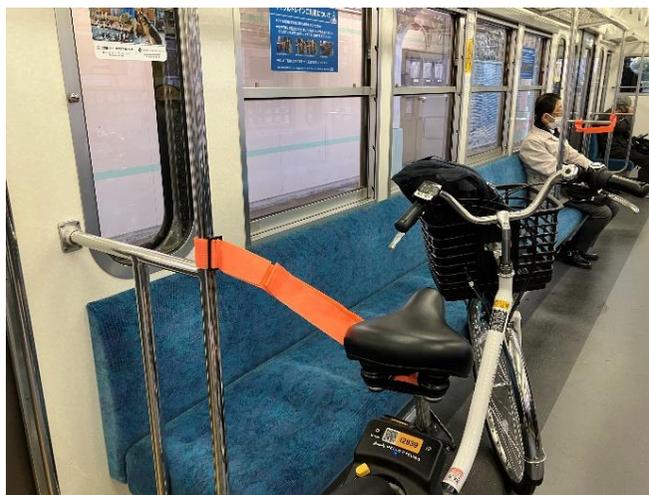
利用者とわかるように  
利用票を掲示



14/15号車に5台ずつ  
ドア付近は置かないルール

# 活用状況 工夫の様子

車内の保持・固定方法、利用可能駅・列車の限定、駅の使い勝手、案内表示など



車内の簡易固定ベルト  
(西武鉄道多摩川線)



ボックス席の手すりに  
ヘルメットの紐で自主固定 (只見線)



駅階段の簡易スロープ  
(弘南鉄道)



簡易型自転車ラック  
(平成筑豊鉄道・黒銀)



ホームや窓などに  
サイクルトレインを明示 (豊橋鉄道)



自転車利用の明記  
車椅子等利用者の優先 12

# 推進に向けて鉄道局HP開設

## ■ 鉄道局HPに、サイクルレインのページを開設（2023.12）

### →「サイクルレインを始めませんか」として広く周知（月間 1,000ビュー）

ホーム > 政策・仕事 > 鉄道 > サイクルレインを始めませんか ～列車内の自転車の持ち込みが普通の景色になることを目指して～

#### 主な施策

- 鉄道の安全対策
- J.R北海道の安全対策
- 鉄道のデロ対策
- リニア中央新幹線の整備
- 新幹線鉄道の整備
- 都市鉄道の整備
- 地域鉄道対策
- 我が国の貨物鉄道輸送
- 鉄道の技術開発
- 鉄道分野における地球温暖化対策
- 鉄道の運賃・料金
- バリアフリー関連事業
- 我が国鉄道の海外展開
- 国鉄改革について
- その他関連事項

#### サイクルレインを始めませんか ～列車内の自転車の持ち込みが普通の景色になることを目指して～

サイクルレインとは、自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスです。公共交通と自転車を組み合わせることにより、行動範囲をより拡大、あるいは公共交通の利用の促進につながることが期待されます。昨今では、観光路線やローカル線活性化の一環としても、サイクルレインの実施事例が増えてきており、また通学目的利用にサイクルレインを活用する実証実験も始まっています。しかし、全国的にはまだまだ導入や拡大の余地があり、今後の普及が期待されます。全国に広がるサイクルレインの取り組み事例や、課題と対応、支援などについて紹介します。



#### 全国に取り組みが広がっています

2023年度には、74社152路線で実施されています。常時サイクルレインが利用可能なのは10路線あり、期間や時間帯・曜日限定したものが88路線、イベントに合わせた臨時運行等が54路線となっています。

- サイクルレインの実施状況（2023年度）(PDF形式:195KB)
- サイクルレインの導入一覧※臨時運行等除く（2023年3月31日時点）(PDF形式:1.1MB)

#### 全国サイクルレイン情報交換会を開催しました！（2024/6/20）

「列車内の自転車持ち込みが、普通の景色になることを目指して、サイクルレインを進めよう」をテーマに、サイクルレイン（チャリトレ）にご関心のある鉄道事業者約50社や全国各地の各運輸局の担当者など100名以上の方々、オンラインで参加して、情報交換会を実施しました。

それぞれの取組を広く知ってもらう機会として、14社より各地のチャリトレの様子を紹介していただき、さらに全国各地でチャリトレの推進・拡大につながることを期待しています。 ※サイクルレインを、親しみを込めて「チャリトレ」と呼んでいます

- 情報交換会の資料

#### 工夫して取り組んでいます

サイクルレインの実施にあたって、さまざまな工夫をしながら取り組まれている先行事例が多数ありますので、よくある質問について、質問回答形式でご紹介します。

- よくある質問と答え (PDF形式:135KB)

#### 導入を支援します

導入にあたって社会実験にて、地域の関係者とともに試行してもらうことが第一歩となります。各種補助金を活用していただくことも可能ですので、詳細は、各運輸局等にご相談ください。

- ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 (PDF形式:814KB)
- 地域公共交通再構築調査事業 (PDF形式:205KB)

# 2024/6/20 全国サイクルトレイン(チャリトレ)情報交換会

- サイクルトレインを実施中／関心ある鉄道事業者間の横の繋がり確保と情報共有のために、各地で工夫された取り組みを紹介する情報交換会をオンライン開催
- 鉄道事業者等 48者85名、運輸局職員等 35名が参加し、14者が事例紹介  
→各資料や様子については、**鉄道局のチャリトレ※のHPに公開**

※サイクルトレインを、親しみを込めて「チャリトレ」と呼んでいます

### 近鉄のサイクルトレインに関する取組みについて

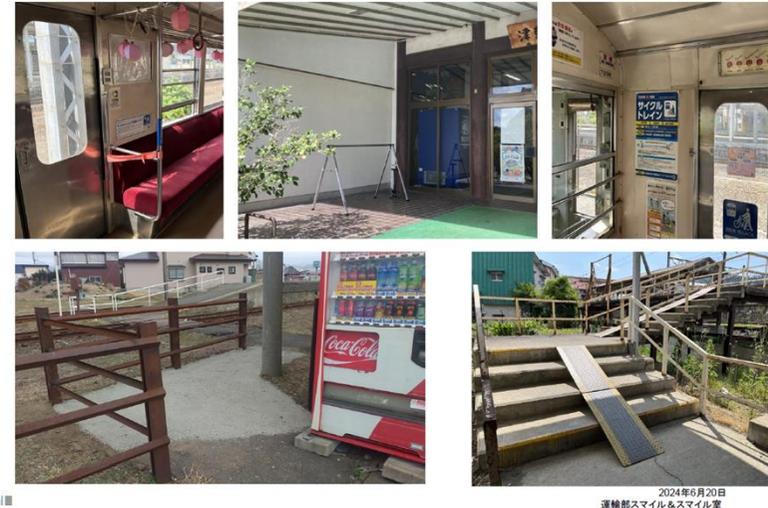
●観光列車「つどい」サイクルトレイン-Ketta-

- 「つどい」2号車のフリースペースにサイクルスタンドを設置
- 23台の自転車をバラすことなく車内に持込み・積載できる
- 自宅から伊勢志摩までシームレスにサイクリングを楽しむことができる!
- 愛称のKettaは、東海地方で「自転車」を意味する「ケッタ(マシーン)」が由来
- サイクリングシーズン(春・秋)限定の臨時列車として運行している。
- 今春(運行期間 5/18~6/9の土曜日・日曜日)運行の詳細

運行回数・発着時刻:8往復 (近鉄名古屋-賢島間4往復、大阪上本町-賢島間4往復)  
【往路】上本町6:25/名古屋6:39⇒賢島10:02 【復路】賢島16:21⇒上本町・名古屋20:08  
ご利用実績(延べ台数) 212台 内訳:大阪便:115台 名古屋便:97台



近畿日本鉄道株式会社



### 課題と展望

●**高校生のマナー問題**  
御坊～新宮間では、利用可能列車を増やすため、朝通勤時間帯のみ利用禁止にしているが、朝は自転車で通学し、帰りにサイクルトレインを使う高校生が多い。固定しない、ホームで自転車に乗る、運転士の注意を無視するなど、様々な問題あり  
⇒事象が発生している区間のみ、夕方も通学利用を禁止とした

●**採算性**  
比較的多利用が多い区間での実施は予約制導入など追加コストが発生し、採算面で課題が出てくる。臨時列車によるイベントも同様に積載人員がどうしても少なくなるため採算がよくない状況。

○**着地としてサイクリング環境の更なる充実**  
サイクルトレインがあるというだけではリピーターの獲得は難しい。より多くのサイクリストに訪問していただくため、行政とも連携して環境を整えていきたい  
例) 自転車専用レーンによる安全性向上、駅チカでのシャワーや着替え設備  
駅チカでのレンタサイクル充実 etc

○**路線の拡大**  
取り組みのスタート時点での目標は「サイクルトレインを和歌山の当たり前にすること」  
紀の川沿いのサイクリングも素晴らしい環境のため、紀の川沿いを走る和歌山線に延伸し、サイクリストの皆様の期待に応えていきたい

### 2. 本格実施の概要

LINEから予約できるシステムを導入することにより、予約から決済までをオンライン上で完結できるようにし、お客様の利便性を向上させるとともに、駅員の業務効率化を行いました。



### 西武鉄道 サイクルトレインについて

関係者限り

【池袋線】  
サイクリストを中心にした利用

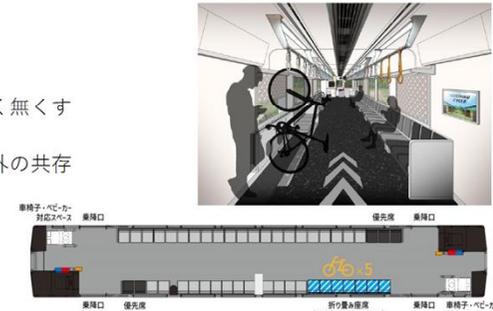


【多摩川線】  
日常の移動に自転車をプラスした利用



### ポイント

- ・ 制約条件なるべく無くす
- ・ 自転車利用者以外の共有
- ・ 駅設備
- ・ 予約システム
- ・ 黒銀 (KURO-GIN) というシンボル



# 2025/1/27 サイクルトレインネットワーク会議

■ サイクルトレインの理解を深め 全国の同志達を知り 思いを共有する機会として、全国各地からキーマンが集まり、対面・オンライン併用で開催（対面12者21名、オンライン約50者100名が参加）→会議資料は鉄道局のチャリトレHPに公開中



バイシクルクラブ山口編集長講演

サイクルトレインは楽しい！

◆サイクルトレイン 一般層にとってのメリット

- ① 自転車での行動範囲が広がる
  - ・普通車や電動アシストでも鉄道が利用できる
  - ・運転免許のない利用者の行動範囲が広がる
- ② 公共交通機関の利用促進
  - ・2次交通として便数の少なさを補完
- ② 日常がエンタメになる
  - ・列車がアトラクションになる



利用者視点の示唆（一般層）



事例紹介（JR西・山陰支社他4社）

サイクルトレインは楽しい！

◆自転車趣味層にとってのメリット

- ① 輸行しなくていい
- ② ビギナーや家族を誘いやすい
- ③ 公共交通の不便さをカバー
- ④ 悪天候やトラブルに見舞われても安心
- ⑤ 往路と復路で同じ道を走らなくていい
- ⑥ 峠道や交通量の多い場所を避けられる
- ⑦ お土産を買っても余裕が生まれる



利用者視点の示唆（趣味層）



全国をつないでオンライン意見交換



白熱した会場での意見交換

どのように進めたらよいの？

# サイクルトレインの心配ごと

実施状況調査やヒアリング等を通じて、チャリトレの推進・展開に向けて課題をお伺い

## <課題・懸念>

○**専用列車**では、需要が少なく**採算ベースでは困難**

→安全確保・補助スタッフのための人件費等の追加コスト、一般乗客を車内空間から排除することの逸失利益、天候悪化によるノーショー・キャンセルリスク等

○利用に当たっての手続きが煩雑 →**予約や決済、求められる安全確保等**

○**安全確保** →自己責任の理解、**駅や車内での接触、マナー、車内固定・保持等**

○**施設の対応が不十分** →駅構内の階段や段差未解消、**狭い車内、ワンマン対応等**

→**他事例も参考**に、**小さく始めてニーズや課題を把握し、**

**各社に見合ったサイクルトレインの形**を探ることが重要ではないでしょうか

# サイクルトレインの好事例のポイント

実施状況調査やヒアリング等を通じて、チャリトレの推進・展開に向けて状況お伺い

## <好事例に見られるポイント>

○ **予約なし、追加料金なし**で、利用者利便性の向上

○ **沿線自治体の協力・連携**

→ 広報、到着先のサイクリングコース整備やツアー・もてなし、運営補助等

○ 高校生の**通学**や免許のない高齢者等の**移動手段として活用**

○ **簡易な車両改良**で、サイクルトレイン用車両を準備

○ 輸行が困難な**小学生なども自力で持ち込める**。家族でのお出かけを後押し



# サイクルトレイン(チャリトレ)推進の方向性(案)

列車内の自転車の持ち込みが“普通の景色”になる！ ことを目指して、  
生活/観光利用のための“チャリトレ”の普及・促進を図る

## (1) 政府施策として広く位置づけ

→公共交通リ・デザイン(地域公共交通と自転車の有機的連携)

## (2) チャリトレの導入効果の見える化

→定量的/定性的な効果を収集・分析。好事例の公表・発信

## (3) 最低限のハード整備支援

→①現行の施設/車両で実施できるサービスの検討(利用者や現場が慣れる時間の確保)

②現場の意見を踏まえ、駅施設や車両設備の改修、決済システム導入等の支援

## (4) 全国的な機運の醸成・試行機会の増加・ルールやマナーの浸透

→事業者の横の繋がり意見交換、自治体連携、メディア発信など

## (5) 駅の拠点機能の強化と連動

→地方部の駅のサイクルポート等と連動し、チャリトレが移動式サイクリング拠点に



# サイクルトレインを進めるポイント

## 01 地域を巻き込もう

- サイクルツーリズムで人を呼びたい**地元の熱意** 人的・金銭的支援も期待
- 地方公共団体に近い三セク事業者の強み **利用者/事業者/地域の三方よし**
- 自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会の**提言と要望**

## 02 一気に進めない 小さく始めて試してみよう

- 路線にあった形で、**イベント**や**実証実験**で**試行**を重ね、**修正・改善**していく
- 安全確保や運用に対する**現場の理解醸成**や**負担軽減**
- やるにはどうするか**の思考** **全国に仲間**がたくさんいる！**手引き**もある！

## 03 日常がエンタメになる

- **新たな鉄道利用の機会**を創り出して認知度向上
- **遠方からサイクリスト**が列車に**わざわざ乗り**に来る
- **初期投資はほぼナシ** 最初から収益を狙わない

→ **地元の熱意にも応えて 一步踏み出してみませんか**

