

全国サイクルトレイン情報交換会

自転車×公共交通の連携

令和6年6月20日

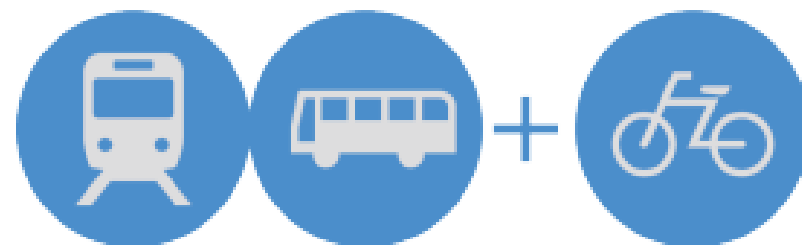
(前) 国土交通省 自転車活用推進本部事務局 次長

金籠 史彦





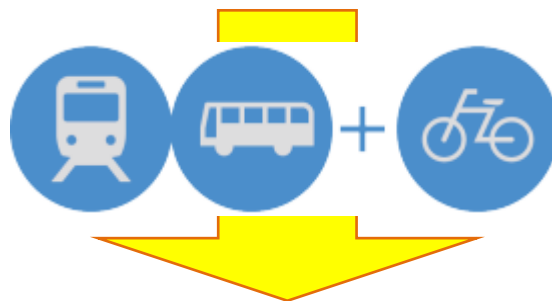
1. なぜいま、「自転車 × 公共交通」なのか
2. 自転車と公共交通の共存共栄
3. サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き
～国内外の参考事例集～



なぜいま、「自転車×公共交通」なのか



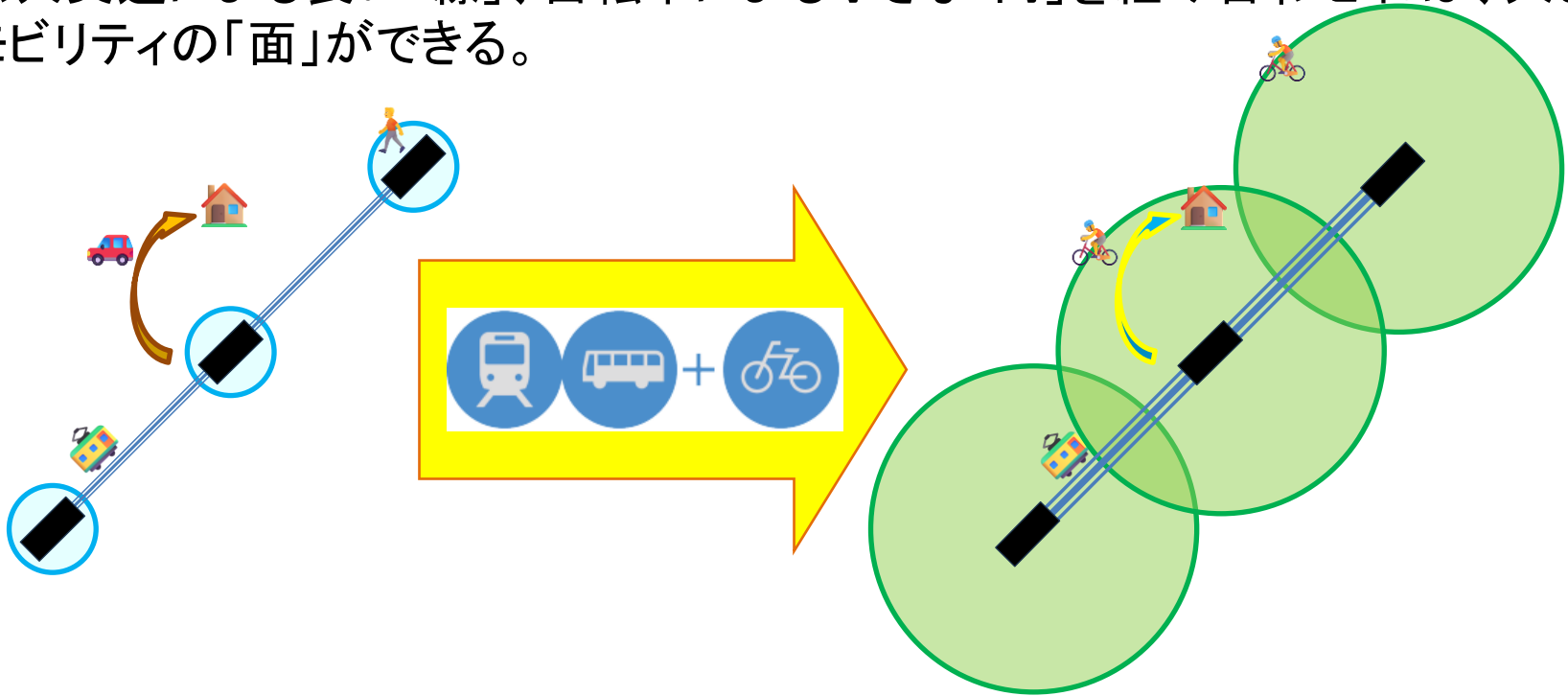
- ◆自転車は、環境、健康、渋滞緩和、地域活性化等々に資する持続可能な移動手段として、日常・非日常両面からの活用推進が必要
- ◆またサイクルツーリズムは、インバウンド回復期における持続可能な観光・旅の新形態として、地域における受入環境整備が課題
- ◆公共交通機関は、経済活動・市民生活を支える重要なインフラだが、人口減少・モータリゼーションに加え、コロナ禍による利用者減や担い手不足により、極めて厳しい状況
- ◆そこで、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要



なぜいま、「自転車 × 公共交通」なのか



- ① 公共交通による長い「線」、自転車による小さな「円」を組み合わせれば、大きなモビリティの「面」ができる。



- ② 公共交通機関に自転車をそのまま車内等へ持ち込むことを可能にすること（サイクルトレイン／サイクルバス）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するとともに、マイカーへの過度な依存からの脱却と、持続的な公共交通の利用促進にも寄与。



- 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「三方良し」**になることで、持続可能なモビリティ社会への好循環が巻き起こる！
- 1) 自転車利用者にとって
 - ✓ 輪行の手間と負担が省ける。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、行程が柔軟にできる。
 - 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、利用圏域が拡大する。
 - ✓ 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する。
 - ✓ 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える。
 - ✓ サイクリストの滞在時間や訪問範囲が拡大し、観光振興に寄与する。
- ④ 欧米や一部のアジア諸国では、自転車の公共交通機関への持ち込みが一般的。
(= 自分の国では当たり前なのに、**なぜ日本ではできないの！？**)



基本理念

- ・ 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- ・ 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果**
- ・ **交通体系における自転車による交通の役割の拡大**
- ・ **交通安全の確保**



自転車の活用を総合的・計画的に推進

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| ① 自転車専用道路等の整備 | ② 路外駐車場の整備等 |
| ③ シェアサイクル施設の整備 | ④ 自転車競技施設の整備 |
| ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨ 国民の健康の保持増進 | ⑩ 青少年の体力の向上 |
| ⑪ 公共交通機関との連携の促進 | ⑫ 災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

国等の責務

- ・ 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- ・ 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- ・ 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携等に努める**
- ・ 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進計画

- ・ 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・ 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- ・ **国土交通省に、自転車活用推進本部を設置**
- ・ **本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする**

(事業者の責務)

第5条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第7条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第8条 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は、次に掲げるとおりとする。

十一 自転車と公共交通機関との連携の促進

十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援

自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)



国土交通省



自転車活用 推進計画

政府では、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました。第2次自転車活用推進計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げ、実施に取り組んでいます。

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指す。これにより、交通における自動車への依存の程度を低減させ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、(略)公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進する。

(実施すべき施策)

4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

(実施すべき施策)

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

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。

④ 道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅、空港、商業施設等におけるサイクリストの受入サービスの充実を図るため、地方公共団体や施設管理者等への働きかけを行う。

改正地域公共交通活性化再生法(令和5年法律第18号)



●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。
→あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

＜令和5年法律第18号＞

輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合

乗合バスの輸送人員の推移

法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】
・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】
・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
・再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】
「地域公共交通利便増進事業」の拡充
・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
・国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞
「道路運送高度化事業」の拡充
・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞
鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】
地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。
→あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

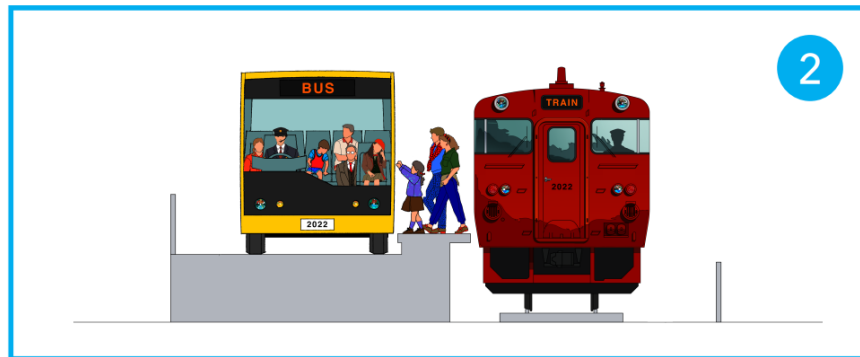
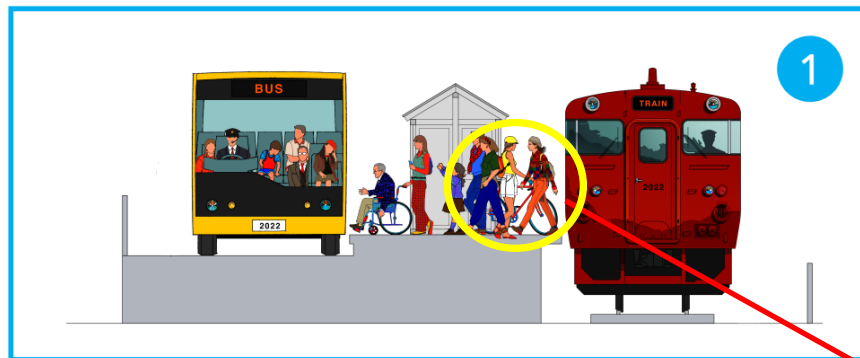


地域の将来と利用者の視点に立った ローカル鉄道の在り方に関する提言

～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～



令和4年7月
鉄道事業者と地域の協働による
地域モビリティの刷新に関する検討会



表紙、表紙の裏、裏表紙の裏のイラストは、株式会社ドーンデザイン研究所(代表:水戸岡鋭治氏)のご厚意により、ローカル鉄道の再構築をイメージして頂いたものです。
表紙のイラストは鉄道とBRT(バス高速輸送システム)の対面乗り換えをイメージしたものです。
上記の①～③は、鉄道とBRTの対面乗り換えについて3つのパターンをイメージしたものです。
裏表紙の裏のイラストは、駅の活性化をイメージしたものです。マルシェやカフェでにぎわいを取り戻しています。



地域の将来と利用者の視点に立った
ローカル鉄道の在り方に関する提言
～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～



令和4年7月
鉄道事業者と地域の協働による
地域モビリティの刷新に関する検討会

V 再構築の事例

1 地域公共交通を再構築させた先行事例

⑤ 車両の購入支援

(略)また、自転車の分解等を行わずにそのまま列車内に持ち込むことができるサイクルトレインについても、観光目的や日常利用目的のために各地で実施されている。路線ごとの利用実態を踏まえ、通年実施のみならず、曜日・時間帯・スペースを限定して自転車の持込みを認めたり、イベントの開催に合わせて臨時運行したりする事例が見られる。

こうした取り組みを当該線区の収支改善につなげていくためには、一過性の話題作りに終始するのではなく、いかにして、日常利用も含めた持続的な利用増に結びつけていけるかが重要なポイントである。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通の「リ・デザイン」と社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域の公共交通の状況

<将来の人口増減状況>

<路線廃止の状況>

<ドライバー数の状況>

<居住地域に対する不安(地方部)>

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

B：地方中心都市など

C：大都市など

D：地域間

● 自家所有有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）

連携・協力の推進に向けた環境整備

環境の醸成

取組の実装

取組の加速化

継続的な連携・協力の取組の確保

KPI

今後の課題として提示された意見



地域の公共交通リ・デザイン実現会議
とりまとめ

令和6年5月17日

Ⅲ 連携・協働の推進に向けて

2 連携・協働に係る取組の実装

(3) 施策のアップデート

⑥ モビリティハブの機能強化

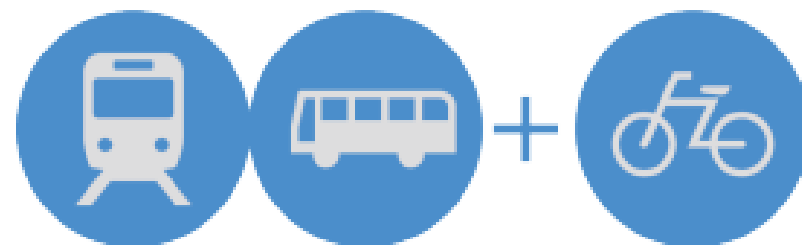
地域公共交通ネットワークを形成するにあたっては、「軸」に限らず、駅やバスターミナル等の「拠点」を定めるとともに、駐輪場や駐車場を併設するほか、「デジタルライフライン全国総合整備計画」とも連携しつつ、自転車、特定小型原動機付自転車等のシェアリングサービスのポートを併設する取組等により、接続性・利便性等、交通結節点としての機能を高めることが重要である。また、目的地となる観光施設や滞在施設等、他分野の機能・拠点を集約することにより、人々が集い賑わう場とすることも望ましい。

⑨ 地域公共交通と自転車の有機的連携

自転車を解体せずに、鉄道・バスを利用できる「サイクルトレイン・サイクルバス」は、地域公共交通と自転車を適切に組み合わせることにより、地域公共交通自体の利便性を高め、利用機会を拡大するものであり、中高生の通学手段や観光客の移動手段としても有効と考えられることから、地方公共団体や交通事業者が連携しつつ積極的に検討し実施することが望ましい。



1. なぜいま、「自転車 × 公共交通」なのか
- 2. 自転車と公共交通の共存共栄**
3. 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～



自転車と公共交通の共存共栄(海外(1))



欧州のサイクルトレイン(1)

都市部／地方部を問わず、多くの鉄道に自転車の積込・持込が可能(EU規定では一定の自転車積載設備を義務付け)。
都市内／都市間移動／地方部・山岳地帯まで、日常／非日常を問わない広い用途が確保されている。

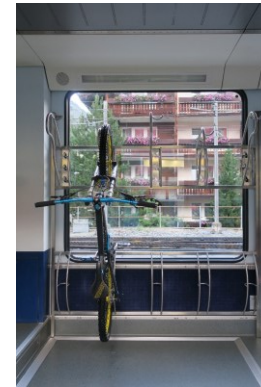


自転車と公共交通の共存共栄(海外(2))



欧州のサイクルトレイン(2)

持込の可否やルール等は、列車内や駅構内のピクトサインで分かりやすく掲示。
跳ね上げ式座席や縦置きサイクルラックなどを装備し、車内フリースペースを柔軟に利用。





- 公共交通機関に自転車が持ち込めるようにすることにより、サイクルツーリズムの推進や、公共交通の有効活用・活性化にも資する
- 欧米諸国では都市部を含めて極めて一般的、台湾や韓国などアジア諸国でも普及が進む

欧州のサイクルバス等

都市部、地方部を問わず、多くの路線バスに自転車の積込・持込が可能。国際高速バスにも積載可能な路線あり。また、鋼索道(ゴンドラ等)への積載も可能であるため、山岳部でマウンテンバイクを楽しむこともできる。





台湾鉄路局

台湾一周のサイクルルート『環島』に並行する台湾鉄路(在来線)では、全線でサイクルトレインが可能(車両設備的に対応できないものを除く)であり、一部区間(東海岸の上級サイクリスト向け区間)では、エスケープルートとして活用されている。

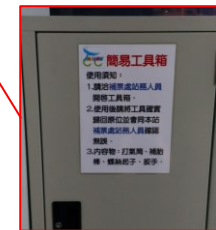
また、各駅が台湾一周のサイクルルート『環島』のサイクルステーションとして機能している。

鉄道駅がサイクルステーションとして機能



サイクルトレイン(普通列車)

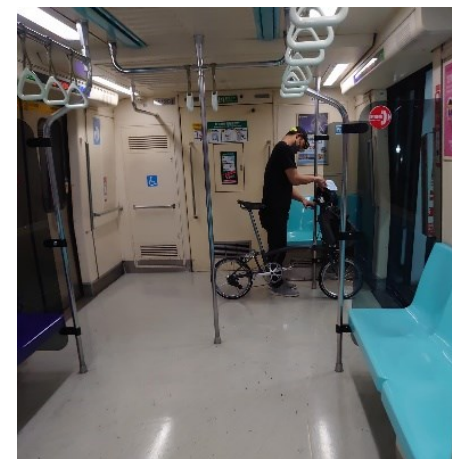
資料・写真: Docon



工具箱

台北メトロ

大都市内の都市交通(地下鉄)においても、利用時間帯や利用可能車両を特定し、動線や持込可能車両・位置・台数を含めた情報を、駅施設や車両内外に分かりやすく表示することにより、自転車の車内持込運用がなされている。





欧州におけるサイクルトレインの更なる拡大

- 自転車の車内持ち込みが既に一般的である欧州でも、環境問題、持続可能な移動手段に対する意識の高まりから、公共交通×自転車の更なる連携強化を目指す運動(「#TrainsForCyclists」)がある。
- 欧州では、現行のEU法令において、「列車1編成(2025年以降に新造・改造されるもの)につき、最低4台分の自転車置き場を設けること」が義務付けられている。
- また、欧州内の一部の国や事業者では、「列車1編成あたり4台」を上回る自転車置き場が設置されており、都市間高速鉄道(日本の新幹線に相当)にもサイクルラックの整備が進んでいる。

<Regulations on Rail Passengers' Rights and Obligations(EU規則/2021年改訂)概要>

- ✓ 鉄道の乗客は、一定の制約と適切な費用負担のもと、自転車を列車内に持ち込む権利を有する。
- ✓ 鉄道事業者は、列車編成規模、自転車輸送需要を考慮し、適切な数の自転車置き場を決定しなければならない。
- ✓ 自転車置き場の数は、鉄道・自転車連携促進計画の中に位置付けるものとし、これらの定めがない場合は、各列車編成毎の最低自転車置き場設置数(2025年以降の新造・改造車両に適用)は4台分とする。
- ✓ 鉄道事業者は、自転車輸送に関する詳細情報をウェブサイト等で開示しなければならない。



自転車と公共交通の共存共栄(ネットワークの重要性)



- サイクルトレイン・サイクルバス・フェリーは、長距離・ネットワークで実施してこそ、真価を発揮する
- 利用者が求めるものは、路線/事業者/県・市町村/モードの垣根を越えた連携・協働の先にある
- 混雑路線/時間帯/区間はスマートに回避しつつも、できるだけ、「いつでも」「どこでも」に価値がある

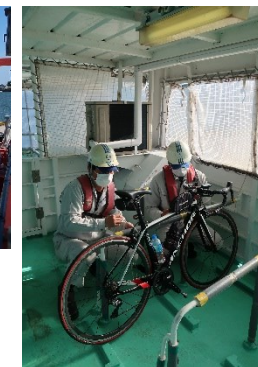
福岡県福岡市ー(西鉄・サイクルトレイン)ー大牟田市ー(三池島原ライン・サイクルフェリー)ー長崎県島原市ー(島鉄・サイクルトレイン)ー諫早市を、つないでみた



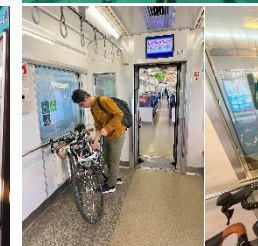
①島原鉄道サイクルトレイン(諫早ー島原港)



②三池島原ライン(島原外港ー三池港)



③西鉄サイクルトレイン(大牟田ー西鉄福岡(天神))



福岡市から、自転車を公共交通機関に載せてアプローチできる、サイクリングフィールド！

自転車と公共交通の共存共栄(まずはやってみる)



JR西日本 山陰本線における、サイクルトレイン運行に向けた実証実験の例(鳥取県)

最も重要な課題である安全性の検証について、交通事業者・地方公共団体・サイクリング団体等、様々な関係者が連携して、**まずは実証実験。**

非日常利用(サイクルツーリズム)目的だけでなく、公共交通+自転車の日常利用目的にも寄与するという**“両輪”**の視点。

アリモノ(既存のインフラやサービス)の現況に加えて、課題や強みを把握したうえで、**フル活用。**

駅構外から車両内部まで、安全性等の課題要素を洗い出し、各プレイヤーを揃え、試運転をしながら、ひとつひとつ実践し、**実地でリアルに検証。**

おもてなしや、楽しさという視点も。

関係者が連携した**フィールドワーク**を通じ、実際のサイクルトレイン運行イメージをじっくりと構築。検証結果を積み重ね、地域に適したサイクルトレイン実装化に向けて、**継続的にステップアップ!**

サイクルトレイン運行に向けた実証実験

JR山陰本線・鳥取うみなみロード

鳥取県 観光戦略課 サイクルツーリズム振興室
Cycle Tourism Promotion Office

■ 山陰本線におけるサイクルトレイン運行に係る課題

- ✓ 列車内で自転車の安定した固定ができるか。
- ✓ 1車両に何台の自転車が載せられるか。
- ✓ サイクリストがホームまで安全に移動できるか。

サイクルトレインの運行に係る課題の



根こそぎ解決に向けて、がっつり検証!

■ 実施主体・検証手法 ※ 国・県の補助金を活用して実施

実施主体: JR西日本 / 協力: 鳥取県、県内サイクリング愛好団体

検証① 試運転実証実験

- 山陰本線で運行しているキハ47系2両を貸切運行し、米子～鳥取間を8時間かけて往復
- ほぼ各駅で停車して、ホームと列車間の乗降実証実験を実施

検証② 駅施設の実証実験

- 米子～鳥取間の各駅において、自転車を携行して駅構外からホームまでの動線を確認
- 玄関口、改札口、ホーム、待合室入口での通行実証実験を実施

山陰本線[米子～鳥取間]におけるサイクルトレインの目的

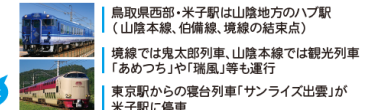
- 鳥取県を縦断する「鳥取うみなみロード」のNCR指定に向けた取組の中で、**代替交通手段としての利用を期待**
- 自転車の活用を促進するとともに、山陰本線の利用機会の拡大
- 地元の観光地とサイクルトレインをつなげ、新たな観光需要創出の促進を図る



■ 米子駅・山陰本線などの現況

- 1 山陰本線(米子～鳥取)では、ほとんどの駅が無人駅
- 1 運行している普通列車は、ほぼワンマン
- 1 主な運行車両はキハ47系
- 1 ボックス席中心でベンチシートが少ない車両

ちなみに



鳥取県西部・米子駅は山陰地方のハブ駅(山陰本線、伯耆線、境線の結集点)
境線では鬼太郎列車、山陰本線では観光列車「あめつち」や「瑞風」等も運行
東京駅からの寝台列車「サンライズ出雲」が米子駅に停車

検証① 試運転実証実験

サイクリスト役と乗客役あわせて30名を貸切列車2両に分乗し、各駅のホームから列車への自転車持ち込みによる乗り降りや動線、列車内における自転車の配置や固定手法を検証。

車内検証 車内で自転車携行しての行き来が可能かを検証



乗降確認 列車への自転車持ち込みによる乗り降りについて各駅で検証
鳥取駅間往復8時間!



自転車配置・固定検証 車内において、どこにどのように自転車を固定すると安全性が担保できるかを検証



ブレイクタイム(昼食)
列車内で食べた昼食のお弁当。
こんな包み紙でした。

このおもてなしの心があれば
サイクルトレインも絶対できる!
そんな気がします。

検証② 駅施設の実証実験

各駅の駅構外からホームまで、自転車を携行して安全に移動できるか自転車を移動させながら検証。

改札口・駅玄関口通行検証

自転車を携行して駅玄関口・改札口が安全に通行できるか検証



駅構内通行検証

ホームや踏切横、待合室において、自転車を携行して安全に通行できるか検証



検証を終えて..

フィールドワークの重要性

JRをはじめとした関係者皆さんと一緒に、サイクルトレイン運行をイメージしながらじっくり時間をかけて、列車内や駅施設の安全性チェックを現地で検証できたことは大きな成果。

引き続き連携して検討を進めていきます

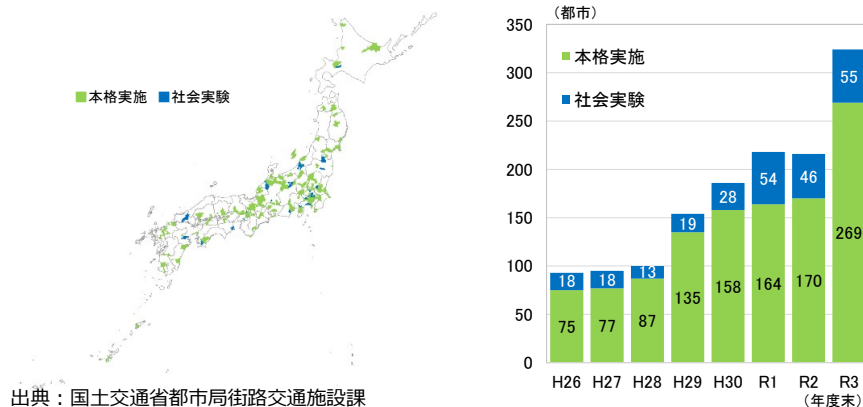
今回の検証結果をまとめ、山陰本線に適したサイクルトレインの運行手法や在り方について引き続き連携して検討を続けていきます。

自転車と公共交通の共存共栄(シェアサイクル)

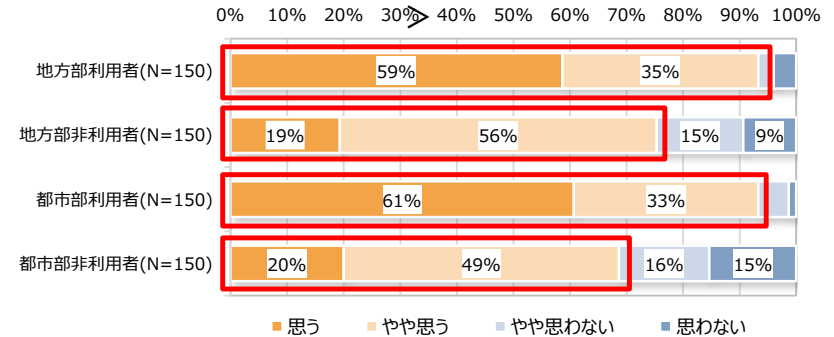


- シェアサイクルは全国324都市（令和3年度末）で導入。**買物・食事、観光・レジャー、通勤**目的の利用が多く、利用者の9割以上、非利用者の7割程度がシェアサイクルを**社会の役に立つ交通サービス**のひとつであると認識。
- 利用目的は「**生活の利便性向上**（買物・食事、通勤）」と「**観光の振興**（観光・レジャー）」とに大別。それぞれ **ポート配置**の考え方や**採算性確保**に関する留意点などが異なる。

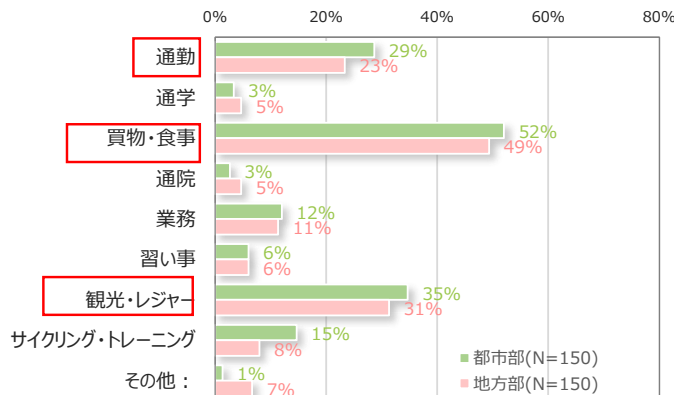
＜シェアサイクルの導入状況＞



＜シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように、社会の役に立つ交通サービスのひとつであると思うか＞



＜シェアサイクルの利用目的＞



＜シェアサイクルの定義・分類＞

まちなかに相互利用可能なサイクルポート、自転車（電動アシスト自転車が主流）を複数設置し、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

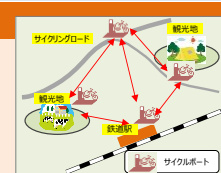
生活の利便性向上

- ✓ 都市内に面的なネットワークを形成
- ✓ 住民の日常利用としての割合が高い
- ✓ 中心市街地の活性化等の役割



観光の振興

- ✓ 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成
- ✓ 主に観光用途としての利用
- ✓ サイクリングルート等の観光資源と連携する場合も



自転車と公共交通の共存共栄(シェアサイクル)



- 多様な階層に対するサイクリングのきっかけづくりにつながる取組が進んでいる
- 観光面での二次交通問題解決という文脈でも、レンタサイクル・シェアサイクルの導入が進む

新潟県魚沼地域

魚沼地域全域でサイクルラックの設置やレンタサイクル・シェアサイクルの導入が進む。



レンタサイクル(雪国観光舎)



サイクルラック(駅・コンビニ)



シェアサイクル(エンゼルグランディア越後中里)

資料・写真: Docon

観光二次交通に関する実験に合わせ、シェアサイクルポートを公共交通結節点に設置(期間中移設)。情報提供等も実施



岩原トランジットセンター(湯沢町)



バス車内路線図



○ **地方公共団体の実務担当者**にとって、シェアサイクル事業の**導入要否の検討から運営に至るまで**参考となるよう、**関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って**記載。

第1章 イントロダクション：ガイドラインの目的・ターゲット、シェアサイクルに対するニーズ、普及効果等

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた検討手順：

○導入に向けた手順 ○導入要否の検討 ○事業者の選定等 ○実施に向けた準備

① 導入要否の検討

■ 地域課題の把握と導入目的の明確化

■ 事業規模の検討

事業エリアやシェアサイクルポートの配置における検討の視点や事例を紹介。

＜利用ニーズなどを参考にポート配置を検討した例＞
駅周辺へ配置 (岡山県岡山市)

＜ポート配置と自転車NWとを連動させた例＞
市街地に面的に配置 (東京都文京区)

■ 事業スキームの検討

官民の役割分担における検討の視点や、導入目的に応じた**KPI**の例などを紹介。

事業スキーム

行政の関与の視点を整理

行政の関与

民間の関与

■ 事業者を求める事項・水準の検討

過剰駐輪対策や安全確保、災害時の活用、データ収集・分析などの事例を紹介。

② 事業者の選定等

■ 選定方法の検討 公募内容等の検討

事業者の選定においては、**公平性、透明性、客観性**などを確保する仕組みが必要であり、選定方法や公募内容等を紹介。

③ 実施に向けた準備

■ ポート用地の確保協議・交渉（サイクルポート設置場所の確保）

＜道路占用による設置例＞
(歩道上)
鹿児島県鹿児島市

＜公園施設としての設置例＞
(都市公園)
岡山県岡山市

公共地や民地の円滑な用地確保に向け、**設置箇所別の設置手法**の解説や、**設置促進に向けた手法**を紹介。

第3章 持続可能な事業となるためのポイント：

○採算性の確保 ○利便性の向上 ○安全・安心の確保

採算性の確保

収入の確保、支出の削減の視点からノウハウや事例を紹介。

＜徐々にエリアを広げることによる収入確保の例＞
当初エリア (R4.4) 42ポート
エリア拡大 (R4.10) 87ポート
熊本県熊本市

＜AI活用による再配置費用削減の例＞
推奨の回収・配置先ポートや台数を提示
交通需要予測
ポート情報 自転車台数 再配置実績 データ
ポート・自転車 再配置トラック
出典：(株)ドコモ・バイクシェア株式会社交通研究部

利便性の向上

MaaS、案内看板等の設置、データの利活用（GPSデータ活用やオープンデータ化）に関するノウハウや事例を紹介。

＜シェアサイクルを含む経路検索を行うMaaS例＞ 群馬県前橋市

＜外国人でも分かりやすいビクトでの案内看板例＞ 富山県富山市

＜データの利活用例＞
(GPSデータをポートの設置場所の検討に活用)
新潟県新潟市

安全・安心の確保

ハード・ソフト両面の視点からノウハウや事例を紹介。

＜自転車通行空間に接した場所への設置事例＞ 北海道札幌市

＜仕様書において過剰駐輪対策を定めた例＞
9 サイクルポートの仕様(4) …**違法駐輪が起らないような工夫をあらかじめ行うこと。**
堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

＜前かごにヘルメットを収納し、ヘルメットを貸し出す事例＞ 群馬県高崎市

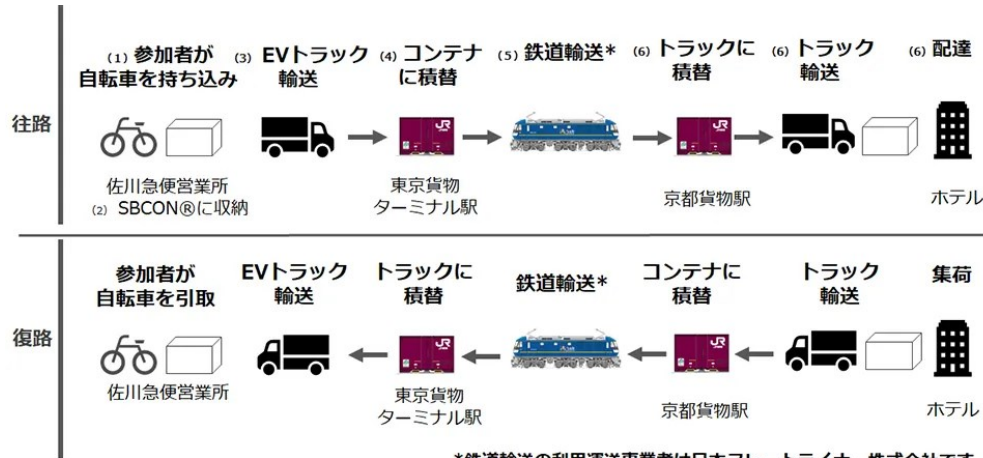
自転車と公共交通の共存共栄(物流との連携)



- サイクルイベント時の自転車輸送に係る環境負担の軽減等のため、鉄道コンテナ輸送・EVトラック等を組み合わせた自転車輸送の実証実験が実施された
- 自転車活用とSDGsを、より広範な文脈で結び付ける新たな取組として注目

滋賀県守山市・JR貨物・佐川急便・JAL

滋賀県守山市が共催したトライアスロン大会(2022年7月)において、守山市と佐川急便株式会社、日本航空株式会社及び日本貨物鉄道株式会社が、CO2排出を約9割抑制する輸送方法により、出場する選手の自転車等のトライアル輸送を実施。マイカーに頼りがちなイベント時の自転車輸送・選手移動について、環境面での負担軽減と選手の体力面での負担軽減を両立。



*鉄道輸送の利用運送事業者は日本フレートライナー株式会社です。

「SBCON®」は合同会社S-WORKSの登録商標です。

↓実際のコンテナ積載風景(金籠撮影)



↑鉄道コンテナ輸送

↑JAL所有自転車輸送専用コンテナ「SBCON」

↑EVトラック輸送

自転車と公共交通の共存共栄(MaaSの進展)



- 移動の主体である「人」を視点の中心に据え、多様化するモビリティを組み合わせ、いかにシームレスに移動できるかという観点が、最も重要。
- 鉄道・バス・タクシーなどの既存の公共交通機関と、普及が進むシェアサイクルを含むシェアモビリティを、ITを活用して結び付け、ひとつのサービスとして統合することで、安全・快適な移動を可能にする「MaaS (Mobility as a Service)」が進展。
- DXやモビリティの新規性だけでなく、既存のモビリティ・インフラ(ありもの)を上手に(低コストで)組み合わせて活用する「運用」や「工夫」も大事。

↓全国に広がるシェアサイクル



MaaS (Mobility as a Service)



一つのサービスとして提供
(検索・予約・決済)

※観光等の移動目的とも一体化

新たな交通ルール(車両区分)

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分ける

① 歩道通行車(6~10km/h以下)

- ・ 電動車椅子相当の大きさ(長さ120cm×幅70cm×高さ120cm(注))
- ・ 歩道・路側帯を通行(歩行者扱い)
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない

(注) 安全性を向上させるためのセンサー等の扱いについては、今後検討



② 小型低速車 (15~20km/h以下)

- ・ 普通自転車相当の大きさ(長さ190cm×幅60cm)
- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



③ 既存の原動機付自転車等 (15~20km/h超)

- ・ 車道のみ通行
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持



↑新たなモビリティに関するルール作り(警察庁資料)

←電動キックボード(LUUP社HPより)

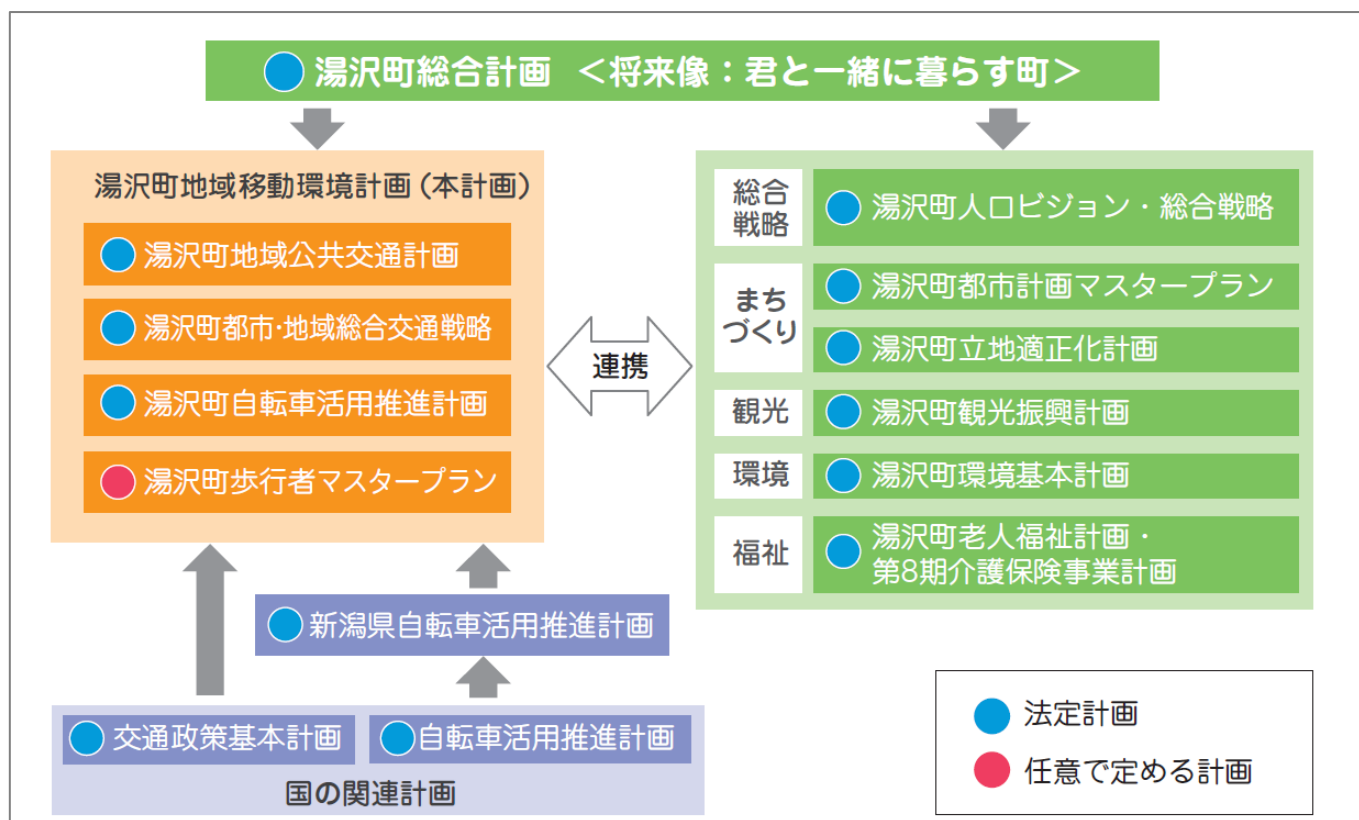
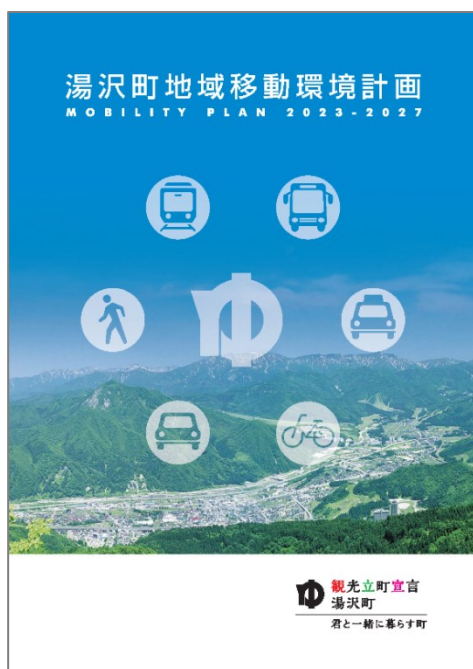


↑2040年道路ビジョン



地域公共交通計画と自転車活用推進計画の一体策定(新潟県湯沢町)

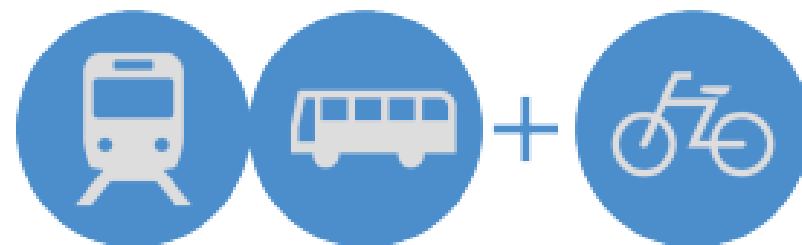
- 新潟県湯沢町では「地域公共交通計画」(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画)と「自転車活用推進計画」(自転車活用推進法に基づく計画)を、一体的に策定。
- 地域の移動に関する計画を網羅的に策定し、自転車をツーリズムのツールとしてだけでなく、交通の一手段として、公共交通とセットで役割と考え方を整理し、明確に位置付けている。



湯沢町地域移動環境計画(案) 計画体系図



1. なぜいま、「自転車 × 公共交通」なのか
2. 自転車と公共交通の共存共栄
3. 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～



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～ (概要)

- 欧州などの諸外国では、公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大等のメリットがあると考えられており、**自転車をもそのまま車内等に持ち込める運用(サイクルトレイン・サイクルバス)**が、広く一般的。
- 我が国においても、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の導入や拡大を検討していただけるように、その一助となる資料**を作成・公表(2023年5月)。

★国土交通省HPよりダウンロード可能！ → <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/pdf/all.pdf>

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・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



サイクルトレイン

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



サイクルバス

ウイング神姫 (兵庫県)

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



観光での活用

一畑電車 (島根県)



観光での活用

宗谷バス (北海道)



日常生活での活用

上毛電気鉄道 (群馬県)

1.4. 導入・運用の留意点

導入にあたる安全対策(車内での固定、駅内の利用環境)、案内誘導の好事例



安全対策
(車内固定場所の設置)

関鉄バス (茨城県)



駅設備の対応
(階段へのスロープ設置)

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



ピクトグラムによる案内誘導

弘南鉄道 (青森県)



駅構内の誘導サイン

台湾鉄道 (台湾)



乗車位置の指定・台数制限

西日本鉄道天神大牟田線 (福岡県)

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取り組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

2. 国内における事例カルテ

国内における事例をカルテ化

- サイクルトレイン: 西日本鉄道天神大牟田線、弘南鉄道大鰐線弘南線、JR西日本きのくに線、一畑電車北松江線大社線、上毛電気鉄道
- サイクルバス: 宗谷バス、関鉄バス、ウイング神姫

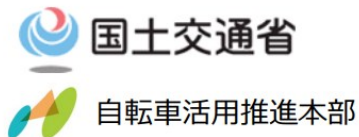
サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き ～国内外の参考事例集～(目次)



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 サイクルトレイン

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

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (1)



1. サイクルトレイン・サイクルバスの概要

○サイクルトレイン・サイクルバスとは・・・国内・海外の事例紹介



写真：上毛電気鉄道（群馬県）



写真：えちごトキめき鉄道（新潟県）



写真：東海バス（静岡県）



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）



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）



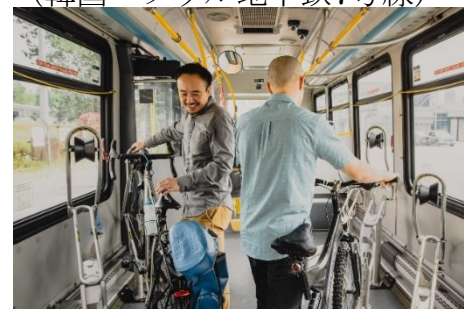
写真：韓国における地下鉄での事例
（韓国・ソウル地下鉄7号線）



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）



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）



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）

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (2)



1. サイクルトレイン・サイクルバスの概要

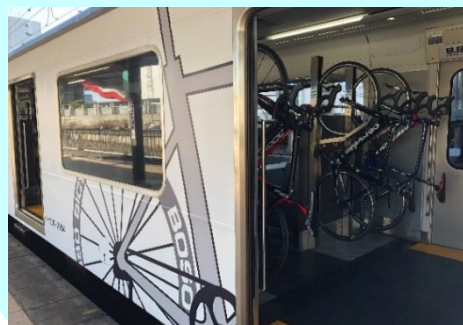
○サイクルトレイン・サイクルバスのメリット・・・「利用者(自転車持込者)」「事業者」の双方にメリット

◆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

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (3)



2. サイクルトレイン・サイクルバスの導入目的と利用層

○導入目的は、「観光行動目的/生活行動目的/その他」。利用層は、「サイクリスト/一般市民」。

○日常から非日常まで、幅広い目的と利用層での活用が可能

目的		利用シーン	想定される利用層
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
	・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
	・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)
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
	・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
その他	・迂回・安全な利用	・山岳地帯・急坂・危険個所等、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

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (4)



3. 導入・運用の留意点(地域の総合的交通体系における位置付け、安全対策)

- 自転車活用推進法や交通政策基本法等に位置付け済。地域の計画などに位置付け、地域の利用環境を一体的に整備することで、シームレスな利用環境が実現し利便性・満足度向上に結び付く。
- 安全対策については、混雑路線では持込可能時間・区間・車両・積載台数や駅構内の動線特定、車内の搭載場所指定、バリアフリースペース共有に際しての車いす・ベビーカー優先等の持込に係るルール・マナーの明示と利用者間の相互理解の醸成が重要。
- 車内での自転車転倒事故や破損については、自転車持込者の自己責任が基本。

<サイクルトレイン>

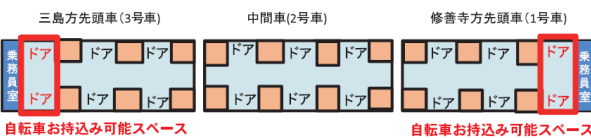
電車内のお持込みについて

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。



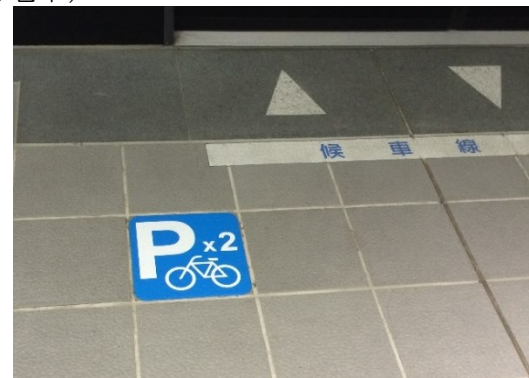
乗車位置指定例
(静岡県 伊豆箱根鉄道駿豆線)



車内のデッドスペースの有効活用例
(島根県 一畑電車)



車いす・ベビーカー利用者への配慮を促す例
(東京都 西武鉄道多摩川線)



海外で搭載台数を駅施設や車両に指定している例 (左2枚: ドイツ ドイツ鉄道、右2枚: 台湾 台北メトロ)

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (5)



3. 導入・運用の留意点(安全対策)

- サイクルトレイン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例
- 固定ベルトは、利用客の持参前提、車内常設、駅・バスターミナルでの貸し出し、構内店舗での販売などの事例
- サイクルラックは、海外では都市間・都市内鉄道も含めて多様な設置例があるが、日本国内ではまだ限定的



固定ベルトの貸し出し
(福岡県 西日本鉄道)



車内常設の固定ベルト
(青森県 弘南鉄道)



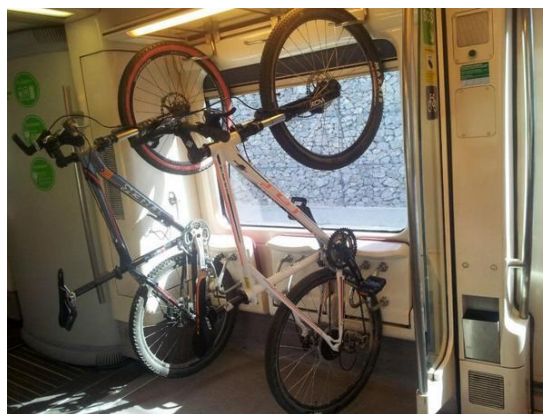
車内搭載スペースへの
サイクルラック設置
(JR西日本 LA MALLE DE BOIS)



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)



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)



都市内鉄道・郊外電車の例
(スペイン カタルーニャ州鉄道)



トラムの例
(スペイン バルセロナトラム)

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (6)



3. 導入・運用の留意点(安全対策)

- サイクルバス(路線バス、長距離バス、貸切バス)への搭載方法は、車外(ラック、トレーラー) / 車内がある。
- 車外積載(前・後ラック)の場合は、比較的短時間での搭載可能だが、搭載場所の安全性が重要。
- 車内積載の場合は、混雑時は持込困難なため、可能な便・時間帯の指定及び情報提供、乗降・決済円滑化のためのキャッシュレス決済や車内移動抑制のための事前支払い導入、持込ルール・マナーの明示が重要。
- 車いす・大荷物スペースとの共用活用等がポイント。

<サイクルバス>



車外(前)ラック付き路線バス
(兵庫県 ウィング神姫)



車外(後)ラック付き路線バス
(スイス ポストバス)



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)



座席を撤去した貸切用サイクルバス
(愛媛県 伊予鉄バス)

路線バス車内の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)

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (7)



3. 導入・運用の留意点(案内誘導)

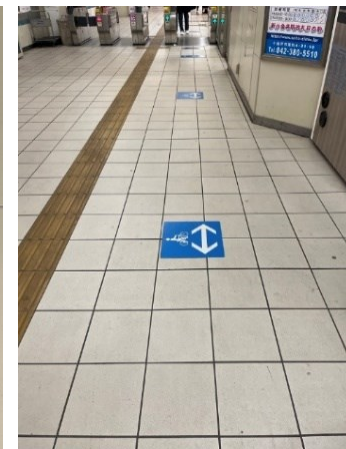
- サイクルトレイン・バスに関する案内表示を駅施設・バス停・車両に設置し、利用者/乗客にサービス認識を喚起。
- 駅施設・バス停でのピクトグラム等による動線や自転車搭載可能なエレベータ等の明確化、エレベータ利用時の車いす・ベビーカー優先等のルール・マナー明示による利用者間の相互理解醸成が重要。



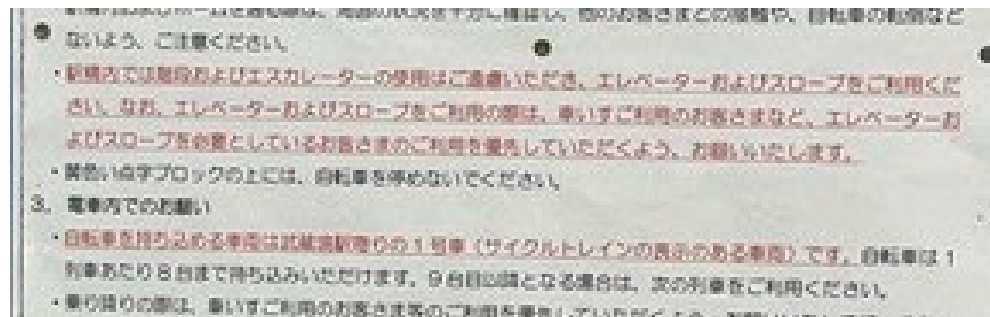
サイクルトレインに関する車両内外への案内・ピクトグラム
(左：青森県 弘南鉄道、 右：愛媛県 伊予鉄道)



案内誘導ルートのエレベーターに
ピクトグラムを付けている例
(東京都 西武鉄道多摩川線)



駅構内の自転車動線
を示している例
(西武鉄道多摩川線)



自転車持ち込み者への注意喚起の例
(西武鉄道多摩川線)



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)





3. 導入・運用の留意点(案内誘導)

○跨線橋や地下通路(階段)があってエレベータ等が設置されていない駅では、予め階段利用が必要である旨の利用者への情報提供、又は、簡易的なスロープ設置が有効。

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、階段をお通り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

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
(伊豆箱根鉄道 駿豆線)



簡易的なスロープを設置する
(左：J R西日本 きのくに線 周参見駅)
(右：近江鉄道 水口松尾駅)



3. 導入・運用の留意点(持込料金)

- 持続可能なサービス提供・改善、付加価値に対する利用者側の適切な負担等の観点から、徴収に係るコストや運用にも考慮しつつ、必要に応じて持込料金を徴収することも有効。海外でも、持込料金を徴収する事例が多数。
- 合理的な徴収手法として、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・クレジットカードのタッチ決済)等キャッシュレス決済のほか、MaaSに組み込み観光周遊を含めて一括徴収することも一案。
- ワンマン運転の場合は、キャッシュレス決済化等を通じた自転車の車内移動抑制、決済時間短縮化等により、事業者側の負担軽減及び利用者側の利便性向上双方にメリット。



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)



ICカードによる運賃収受
(和歌山県 JR西日本きのくに線)



券売機での自転車持ち込み券販売 (島根県 一畑電車)

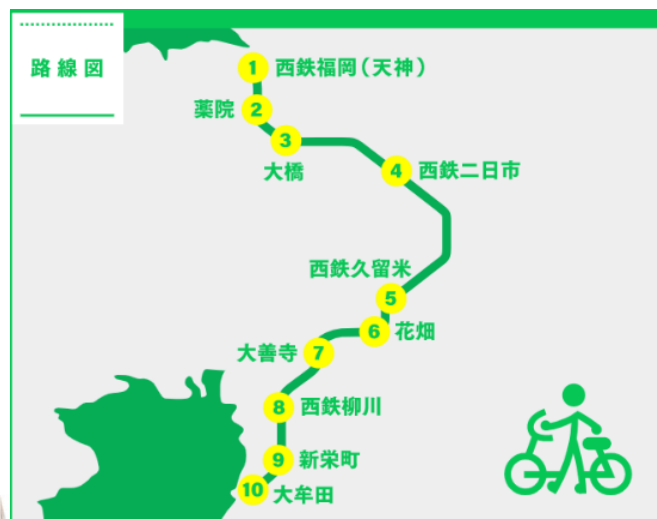


ポイント

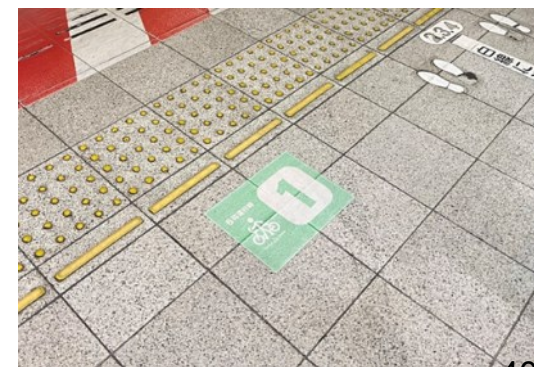
- 大都市中心部及び郊外を結び、多様な用途に活用されているサイクルトレイン
- スマートフォンアプリを活用した、利用予約、持込台数管理、運賃・料金決済を実現

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)



サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き 国内における事例((2)弘南鉄道)

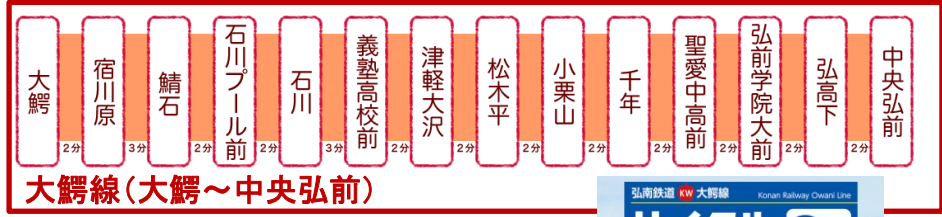


ポイント

1 概要

- 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

- ◆ 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



1 概要

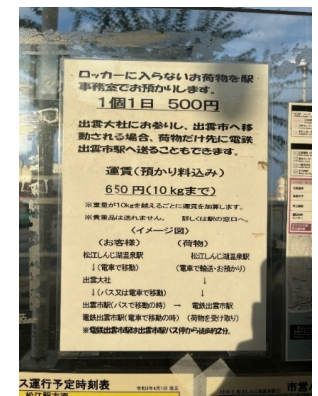
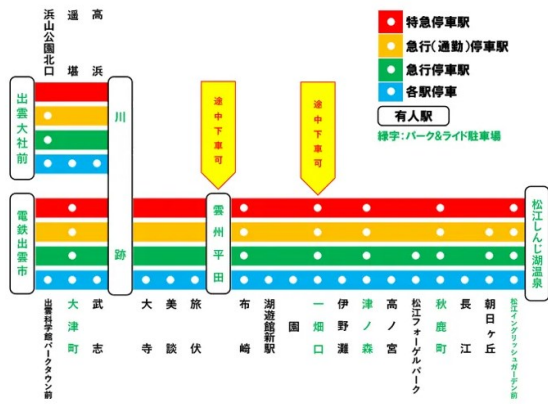
- 42

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

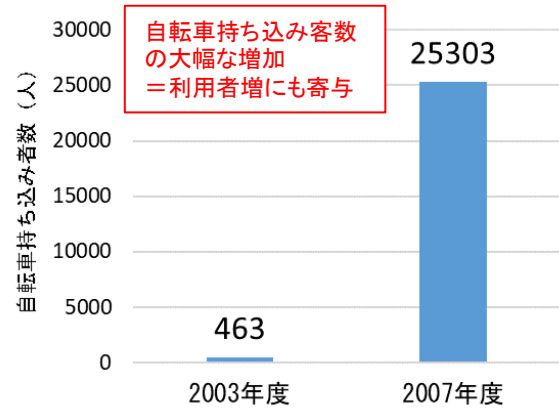
◆区間：北松江線(電鉄出雲市駅～松江しんじ湖温泉駅)/大社線(川跡駅～出雲大社前駅)【全線】
◆実施期間：1993年10月1日～(全日)
◆料金：320円/台
◆予約：不要
◆利用者数：2, 236人(2021年)
◆その他：荷物託送サービス(有料)あり



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



自転車持ち込み客数の大幅な増加
＝利用者増にも寄与

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き 国内における事例((6)宗谷バス)



ポイント

1 概要

- 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

- ◆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）

■運賃(大人片道) 稚内駅発 **2,000円** 稚内空港 1,000円
 宗谷岬発 2,000円 宗谷丘陵 1,000円

■時刻表 ※自転車積載できる車両は①便のみとなります(自転車積載料金は別途500円が必要となります)

■稚内駅前ターミナル発

便	①便 (6/1-9/30)	②便 (6/1-9/30)	③便 (7/1-9/30)
駅前ターミナル発	12:40	14:45	14:20
港	2	12:44	14:49
南 駅 前	2	12:46	14:51
港 見	5	12:51	14:56
声 間	1	12:56	15:01
空港ターミナル発	13:15	15:20	14:55
宗 谷	13:40	15:45	15:20
宗 谷 丘 陵	フリー乗降区間		
宗 谷 岬 発	14:01	16:06	15:41

■宗谷岬発

便	①便 (6/1-9/30)	②便 (6/1-9/30)	③便 (7/1-9/30)
宗 谷 岬 発	15:30	17:00	16:30
宗 谷 丘 陵	フリー乗降区間		
宗 谷	15:51	17:21	16:51
駅前ターミナル着	16:30	18:00	17:30

■注意事項

- 予約制ではありません。●乗降の場合は乗車できることがあります。
- 目的の観光地へ、乗降の便に合わせた乗降の便に合わせた乗降の便があります。
- 自転車積載料金は別途500円が必要です(1台までとなります)。
- 宗谷岬発の便は、宗谷岬発の便に合わせた乗降の便に合わせた乗降の便があります。
- 宗谷岬発の便は、宗谷岬発の便に合わせた乗降の便に合わせた乗降の便があります。

■お問い合わせ(9:00~17:00)
 わっかない観光活性化促進協議会(稚内観光協会内) TEL.0162-24-1216
 宗谷バス株式会社(駅前バスターミナル) TEL.0162-22-3114



サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き 国内における事例((7)関鉄バス)



- ポイント**
- 1 概要**
- 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

- ◆区間：土浦駅～筑波山口
- ◆料金：無料
- ◆予約：不要(2台) 車いす利用がある場合は不可
- ◆その他：実証運行



「サイクルバス(自転車積載)」 運行開始

運行開始日 2021年11月1日(月)

運行区間 土浦駅西口～筑波山口間

自転車積載台数 2台(先着制)
※自転車2台とも積まっている場合は、車椅子をご利用の方がいらっしゃる場合は乗行袋での乗車をお願い致します。

自転車積載料金 無料(実証運行期間中)

積載可能時間 平日：上下各2便
土休日：上下各4便(うち上下各1便は高岡止まり)



【平日】

筑波山口方面

土浦駅西口	松崎	関鉄本社入口	高岡	筑波山口
10:02	10:04	10:07	10:22	10:24
13:20	13:22	13:25	13:40	13:42

土浦駅方面

筑波山口	松崎	関鉄本社入口	高岡	筑波山口
12:15	12:25	12:26	12:29	12:37
15:30	15:40	15:41	15:44	15:52

【土休日】

筑波山口方面

土浦駅西口	松崎	関鉄本社入口	高岡	筑波山口
7:55	7:57	8:00	8:15	8:17
10:50	10:52	10:55	11:12	11:17
12:20	12:22	12:25	12:40	12:42
14:40	14:42	14:45	15:00	15:02

土浦駅方面

筑波山口	松崎	関鉄本社入口	高岡	筑波山口
9:40	9:50	9:51	9:54	10:02
13:30	13:40	13:41	13:44	13:52
16:40	16:50	16:51	16:54	17:02

- 【ご注意】**
- 車両の点検・整備等で通常車両での運行になる場合があります。
 - 自転車2台とも使用している際は、輸行袋を使用してください。
 - 時刻表以外の時刻でも車両を使用しますが自転車を積載してのご利用はできません。
 - 自転車の破損損傷による保証は致しかねますので、自転車の近くでお座りになりご自身の管理をお願い致します。

【問い合わせ】 関東鉄道(株)つくば北営業所:029-866-0510

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き 国内における事例((8)神姫バス)



ポイント

1 概要

- ・ 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

- ◆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）



START

FINISH

観光に！運動に！
サイクリングしながら
宍粟の自然を楽しもう！

コース案内

- ・ 約25kmのコースです
- ・ 所要には、案内板を設置しています
- ・ 自由散策でも楽しみたいだけです

集合場所

ウエスト神姫 山崎営業所
兵庫県宍粟市山崎町山田79 ☎ 0790-62-1720

集合時刻

土日祝 9:00 平日 9:15

※手続きその他取り扱い事項の説明のため、遅れないようにお願いします。
※雨天等キャンセルされる場合は、お早めにご連絡ください。
（キャンセル料は不要です。）
※荒天が予想される場合、中止とさせていただきます可能性があります

レンタサイクルについて

レンタサイクル貸出し台数
大人用…4台（26・27インチ）
子供用…6台（22インチ～26インチ）
※台数に限りがあるため、ご希望のサイズをご用意できない場合があります

申込方法 要予約
利用希望日の前日までに電話でお申し込み下さい。
ウエスト神姫 山崎営業所 ☎ 0790-62-1720

ご案内事項

- ・ 集合場所には無料の駐車場があります。
- ・ ご参加の際は身分証明書（免許証他）をご持参下さい。
- ・ 自転車は持込可能です。その場合参加料金から300円割引させていただきます。
- ・ 添乗員、案内係は同行しません。
- ・ 自転車下り途中のトイレについては、田舎前にお渡しするパンフレットでご確認ください。

※雨天の強い雨を一部進行します。小さいお子様等、ふたつと雨がある方は安全上の理由からご遠慮くださるようお願いいたします。

写真提供：しろう森林王国観光協会

お問い合わせ・ご予約 朝ウエスト神姫 山崎営業所 ☎ 0790-62-1720
〒671-2575 兵庫県宍粟市山崎町山田79 ☎ https://shinki-gb.co.jp/shiro-cycling

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (10)



4. 補助制度

- 国土交通省・観光庁において、サイクルトレイン・サイクルバスの導入に活用できる補助制度を実施。
- 補助制度は随時更新されるため、最新情報は、国土交通省窓口(各地方運輸局等)へお問い合わせを！

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

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き (11)



5. 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日現在の全国のサイクルトレイン・サイクルバス実施状況を収録

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	学休日は終日可
	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

※一部抜粋

ご清聴、ありがとうございました！

