

# 「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～」の概要と今後の期待

(前) 国土交通省 道路局 参事官 (自転車活用推進本部事務局 次長) かねこ ふみひこ 金籠 史彦



## 「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～」策定の背景

手軽で、環境にやさしく、健康増進や余暇の充実、観光振興等に資するという自転車の利点を踏まえ、その活用を社会全体で推進するため、「自転車活用推進法」が平成 29 年に施行された。また、令和 3 年 5 月には同法に基づき、自転車活用の総合的な推進を図るための「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定された。

一方で、地域公共交通は、人口減少やモータリゼーションに加え、コロナ禍による利用者の減少により、厳しい状況に置かれている。地域関係者の連携・協働を通じ、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再構築を進めるため、令和 5 年の第 211 回通常国会において、「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」が成立した。

地域公共交通を維持する手段の中で、観光利用（サイクルツーリズムの推進）と日常利用（市民の移動利便性の向上）の両面から見て、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運用「サイクルトレイン・サイクルバス」は、移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現する有効な手段であり、利便性向上のみならず、公共交通の利用機会の拡大にも寄与し得る。

実際、欧州などの諸外国では、公共交通と自転

車の連携は、輸送量や利用圏域の拡大に資するものとして、係る運用が一般的となっている。

我が国でも、同様の運用が徐々に広がりつつあるが、今後、鉄道事業者やバス事業者が沿線地域とも連携しつつ、サイクルトレイン等の導入や拡大を検討する際の一助となるよう、国土交通省において、令和 5 年 5 月に「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～」(以下、「本書」という)を取りまとめた(図-1)。



図-1 手引き 表紙イメージ



## 本書の構成

第 1 章では、サイクルトレイン・サイクルバスの概要や導入目的、効果（メリット）などの解説

に加えて、導入に際し一般的に懸念される安全対策や案内誘導、持込料金の設定等について、国内外の事例を紹介しながら具体的な手法を解説。事業者や地方公共団体等が、公共交通利用促進策や観光活性化策等を検討する際の手引きとして活用することが期待される。

第2章では、国内における好事例について、導入目的や利用層、課題と対応、導入効果等を紹介。具体的な導入イメージやメリットを理解するための一助になることが期待される。

第3章では、活用可能な補助制度を紹介している。

資料編では、全国のサイクルトレイン等の実施状況を網羅的に整理しており、利用者にも有益な情報となり得る。

### 3 具体事例の紹介

#### (1) サイクルトレイン①：西日本鉄道 天神大牟田線（福岡県）



写真－1 乗車位置の指定・台数制限

#### (2) サイクルトレイン②：弘南鉄道（青森県）



写真－2 ホーム上の様子

#### (3) サイクルトレイン③：JR 西日本 きのくに線（和歌山県）



写真－3 階段へのスロープ設置

#### (4) サイクルトレイン④：一畑電車（島根県）



写真－4 改札の様子

#### (5) サイクルトレイン⑤：上毛電気鉄道（群馬県）



写真－5 日常生活での活用

#### (6) サイクルバス①：宗谷バス（北海道）



写真－6 観光での活用

(7) サイクルバス②：関鉄バス（茨城県）



写真－7 車いすスペースの活用

(8) サイクルバス③：ウイング神姫（兵庫県）



写真－8 車外サイクリック付き路線バス

重要である。自転車利用者、事業者及び地域全体にとって「三方良し」になり、その好循環が加速化していくことこそが、サイクルトレイン・サイクルバス普及の真の目的であり、本書がその一助となることを期待している。

なお本書は、国土交通省ホームページからダウンロード可能である（<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/pdf/all.pdf>）。



きのくに線サイクルトレインと筆者



輪行自転車の持込方法

4

今後に向けた期待

サイクルトレイン・サイクルバス普及のためにまず必要なのは、その存在や魅力に関する認知度の向上である。

観光利用としてのサイクリングの場面では、体力差のある人同士が柔軟に行程を組めることで、行動パターンが広がり、旅先での滞在時間や消費の増加にもつながる。訪日外国人サイクリストにとって望ましいサービスであることはいうまでもない。

日常生活の場面では、自転車を二次交通的な手段として最大限に活用することで、マイカー依存を軽減することもできる。

認知度の向上により日常・非日常の両面でさらなる自転車の利用促進が図られ、公共交通サービス改善につながるという好循環を生み出すことが



欧州の都市間高速鉄道の事例：ポーランド国鉄



台湾の地下鉄の事例：台北メトロ