

サイクルバス・トレインの導入可能性や観光分野との連携について

1 県内外での導入・活用事例

- (1) 広域を含む各地域の振興主体が公共交通機関等へ呼びかけることで事業展開が図られている。

→ サイクルバス・トレインの導入・活用には、地域的な受入の合意と組織体制が必要。

(導入事例)

① 愛媛県

- ・ 自転車新文化推進課を設置してのしまなみ海道や県全域での振興活動
(愛媛県庁 HP「サイクリストのための二次交通」「愛媛マルゴト自転車道」など)
- ・ 予土県境地域連携実行委員会と J R 四国のサイクルトレイン四万十号

② 兵庫県

- ・ 姫路市「はりまクラスター型サイクルスタイル」

- (2) サイクルバス・トレインは個別の公共交通事業者の集客活動の一環となっている場合もあるが、この場合も、サイクリングという特性から、地域の観光・サイクル団体との連携が欠かせない。

(連携事例)

① 高知県

- ・ 土佐くろしお鉄道(株)や宿毛市の「チリリンすくもプロジェクト」におけるサイクル団体等との連携

2 課題等

サイクルバス・トレインの導入事例は増えつつある一方で、「呼びかけに応じてバスへの搭載機能を設置したものの、利用者はごくごく少なく、設備の維持に時間と経費がかかる」との事業者意見もあるほか、バス・列車ともに車椅子用のスペースを自転車の設置スペースとして転用する場合があり、その場合の障がい者への配慮も必要となっている。なお、県内でのサイクルバス・トレインの利用頻度は現在のところそう高くない。

3 総括

自転車活用のムーブメントは、インバウンドも含めた観光振興や高齢社会における健康年齢維持、公共交通の活用、省エネへの貢献など、社会的な有益性が大きい。

振興策としては、交通・観光・サイクル・行政等のいずれかが、単独または連携して関係機関に働きかけるなどしながら、地域においてサイクル活動への熱意が醸成されることが必要と考えられる。

(明神委員からいただいた意見を基に高知市政策企画課が要約)