

IV-99

地方鉄道への自転車乗り入れに関する事例調査

中央コンサルタンツ株式会社 正会員 中島 一貴
茨城大学工学部 正会員 金 利昭
茨城大学工学部 正会員 山形 耕一

1. はじめに

現在、地方都市の多くは自動車型都市になっており、自動車を運転しない子供・老人などの“交通弱者”と呼ばれる人達にとっては移動しづらい交通環境になっている。

こうした問題や環境問題を解決するには、自動車型都市から鉄道・バスを中心とした徒歩・二輪型都市に転換することが考えられる。特に、普及率が高く誰でも利用でき、健康にも良い自転車をもっと活用することが望まれる。

そこで鉄道への自転車の乗り入れ（以下サイクルトレインと呼ぶ）という交通形態を考えてみた。サイクルトレインとは自転車をそのまま鉄道に載せて移動できるようにしたもので、駅へのアクセス・イグレス両方の移動が連続的に行えるなどのメリットがある。サイクルトレインは、短距離しか移動できないという自転車の弱点を補い、さらに自転車という交通手段が地方鉄道の弱点となっている端末交通の補強となり、自転車・鉄道のそれぞれの利点を活かした新たな交通形態である。

また地方鉄道の日中（オフピーク時）の列車は閑散状態であることが多く、サイクルトレインの実施条件（時間帯、区間）をある程度限定して考えれば、物理的に十分実施可能であると考えられる。

日本では熊本電鉄など5路線で行われているだけだが、欧米では珍しくない交通形態である。

本研究の目的は以下の2点である。

- ①現在日本では数路線でしか実施されていないサイクルトレインの事例調査を行い、その利用実態を明らかにする。
- ②一般的に普及させるにあたっての問題点・課題を整理する。

2. 既存実施路線の概要（表-1）

平成7年9月から平成8年2月にかけて、サイクルトレインを実施しているまたは実施した4事業者にヒアリング調査を実施した（他の1社では

ヒアリング拒否）。以下にその特徴を列記する。

- ①熊本電鉄では既に10年近くオフピーク時に実施しており、1日当たりの利用者は少ないものの、地域交通の一部として定着している。他3路線では、特定日、特定列車での実施である。
- ②増収対策として行っているが、利用者が少ないため、大きな収益にはつなげていない。但し、PR、イメージ向上という側面も大きい。
- ③各社ともサイクルトレインを実施するにあたって、費用はほとんど投資しておらず、もともと階段がない、低い等の条件が整った路線では施設的にはそのまま実施している。
- ④各社とも自転車持ち込み分についての料金は無料になっているが、「サービスの一環だから」という以外にも「何かあったときに利用者自身で責任を取ってもらう」という意味合いも含まれている。

3. 熊本電鉄の利用者ヒアリング調査

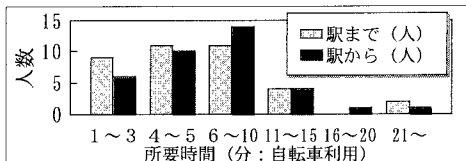
自転車を持ち込んでいる利用者にヒアリング調査を行った。調査は平成7年9月に行い、サンプル数は休日16人、平日24人であった。この結果、利用者自体は少なかったが、やはり“交通弱者”と呼ばれる子供（特に小学生）、女性、お年寄りの利用が多く、利用目的では遊び・レジャー、買い物、通院等の私用目的に多く利用されている。

自転車を載せた理由としては「免許・車がない」、「駅から遠い」、「荷物があるから」等の予想された回答の他にも、「帰りに自転車を利用したいから」、「健康によい」、「環境のため」等のより積極的な理由も少数ながらみられた（表-2）。

熊本電鉄では利用者にもすっかり定着しており、沿線自体が緩やかな坂であるため、坂の下りには自転車、上りには自転車を鉄道に載せて利用するという往復別手段利用や、繁華街に近い藤崎宮前駅までは鉄道を利用し、駅周辺を自転車を用いて買い物周遊するなど様々な利用パターンがあることが確かめられた。

表－1 既存事例の概要

	熊本電鉄	北陸鉄道	上毛電鉄	J R宇部線
実施開始日	S61. 5. 1	H5. 8. 1	平成7年	平成7年
利用可能日 (運転日、時間)	通 年 9:00～15:30	春から秋の休日	12月10日 1日のみ	7月7日 1日のみ
利用可能区間	藤原町～熊本 （全線）13.1km	野町～鶴来間 13.8km	駅前橋～粕川間 13.3km	宇部新川～阿知 須間16.9km
持ち込み料金	無 料	無 料	無料（運賃とも）	無料（運賃とも）
実施理由	増収対策	旅客誘致	増収対策	買い物客誘致
準備したこと	・ 広告の掲出 ・ 規則の整備 ・ ルール作り	・ 広告の掲出 ・ 観光施設の割 引券を用意	・ 自転車を固定 する紐を用意 ・ 広告の配布	・ 自転車を固定 するロープを 用意
利用者数	10台程度/日	約80台/年	18台/日	92台/日
他機関との協力	特になし	町などと協力	商店街と協力	商工会が主催
今後の展望	現状のまま続ける 予定	来期以降につい ては未定	レンタサイクル に転換予定	検討中



図－1 駅へのアクセス・イグレス時間

表－2 利用した理由(複数回答可:%)

免許・車がない	26	帰りは自転車利用の為	17
楽だから	13	荷物がある	9
駅から遠い	9	便利だから	9
健康によい	9		



写真－1 熊本電鉄のサイクルトレイン（H7年9月）

4. 普及にあたっての問題・課題

既存実施路線では、以下の問題を抱えている。

- ①安全面では、自転車の転倒等による自転車利用者、非利用者への危害が心配されるが、実際は利用者の自己責任（自転車をしっかり支える）に任されている（熊本電鉄）。特に雨天時に問題となる。
- ②人員上の問題から安全確保のための係員の配置が困難であるため、現状以上の利用可能時間・列車の拡大は難しい（北陸鉄道、上毛電鉄）。
- ③自転車を載せるにあたっての法制度上の取扱い

が明確になっていない。

④利用者は必ずしも多いとはいえず（北陸、上毛）、利用者ニーズとの食い違いや地形制約等地域的に利用者数は期待できない路線などもあり、サイクルトレインを普及させるためには、路線毎に対象者、位置づけを明確にする必要がある。

⑤現在、車椅子や乳母車など弱者対策が万全ではない路線では、それらの対策を十分講じた上で自転車を載せることを考えるべきである。

なお、茨城県内の4つの鉄道事業者へ意向調査を実施したが、各社ともサイクルトレインのアイデア自体には興味を持ってくれるが、導入に関しては国内での事例が少なく、知られていないだけに慎重であることが分かった。また、施設面では地方鉄道だけに階段・跨線橋等は少なく、比較的問題は少ないが、法律面や採算面、鉄道の利点である安全性が確保できるかどうかネックとなっている。

5. まとめ

- ①サイクルトレインには交通弱者以外にも健康、環境を理由としたより積極的なニーズが存在する。また、イグレス距離が長い場合だけでなく、駅付近の周遊、往復別手段利用など様々な利用パターンがみられた。
- ②地方鉄道では駅舎、階段など施設面や、列車が空いている点などサイクルトレインの導入に関して、有利な条件が揃っている。
- ③日常交通として普及させるためには、採算面はもとより安全管理上の責任の所在やそれに関する法制度の整備、交通ルール・マナーの確立が課題である。