

近年自転車が目目を浴びている。

健康への配慮

維持費が安価

環境への配慮

自転車は本来競技思考のユーザーが大多数だったが、1990年代後半からはその楽しみ方が多様化し、通勤・通学や自転車旅行に用いるなど、非競技志向のユーザーが増えている。実際に都市部の自転車表示台数をグラフに表してみると、10年間でどの都市も自転車保有台数が増加していることが分かる。また、その中でも東京、大阪に関しては「自転車を活用している世界の都市ベスト15（H19年度省CO2型都市づくりのための自転車利用促進策にかかる調査報告書）」にランクインしている程である。

自転車の楽しみ方は人によってそれぞれではあると思うが、基本的に3つの楽しみ方に分類できると思われる。その3つとは、「目で楽しむ」、「耳で楽しむ」、「運動を楽しむ」というものである。自分のペースで思うがままの道を行き、お気に入りの風景を見つけてそこでゆっくり自分だけの時間を楽しむという行為は、自動車では味わうことのできない、自転車ならではの醍醐味と言えるのではないだろうか。

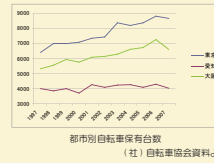


図 自転車の3つの楽しみ

都会と田舎

緑豊かな自然を見て楽しむ

田舎で自転車を楽しむ

川の音、風の音などの自然の音を楽しむ

車に邪魔されることなく自分のペースで楽しむ

図 田舎での自転車の楽しみ方

自転車の楽しみ方というのは、都会と田舎では少し違いがある。都会での自転車の楽しみ方というのは、いつも通勤や通学で利用している大きな通りから、いつもは気にもかけていなかったような路地裏に入り、今まで知らなかった意外な場所に出くわしたり、抜け道を発見したりなど、主に新しい発見をすることが都会での自転車の楽しみ方といえる。一方、田舎での楽しみ方というのは、目で楽しむという点では、四季折々の花々や木々の生い茂った山など、都会にはない緑豊かな自然風景を見て楽しむことができる。耳で楽しむという点では、川のせせざりや鳥のさえずり、風が吹いて葉っぱの擦れる音など、都会ではなかなか味わうことのできない自然の音を堪能することができる。運動を楽しむという点では、都会の喧騒から離れ、田舎特有のゆったりとした時間と環境の中で、運動することを苦痛と感ずることなく自分のペースでゆっくり運動することができる。これらのように田舎では、都会ではできないような自転車の楽しみ方をすることができる。



図 都会から田舎へ
大阪・神戸など関西圏の都会からならば約2時間弱で徳島県に来ることが可能。

東京・大阪など都会に住んでいるユーザーたちにとって、このような田舎ならではの自転車の楽しみ方ができる緑豊かな自然のある場所が少ない。そこで私たちは、このような都会の人達に、私たちの住む徳島県を利用してもらうことは出来ないかと考えた。徳島県には、郊外へ行けば鳴門のうずしお、剣山、祖谷のかずら橋、ウミガメの産卵地として有名な大浜海岸など、緑豊かな自然のある田舎が多く存在している。大阪・神戸といった都会からも2時間弱といった移動時間で来ることのできる徳島は、都会の近くにある田舎と言えるであろう。

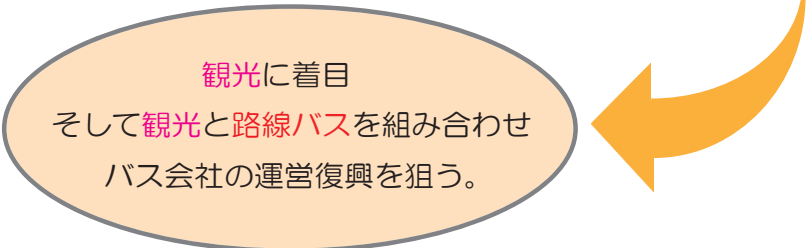
徳島県における路線バスの現状

徳島の路線バスは衰退化の傾向にあり、徳島県内における路線バスの系統数は、過去10年間で46%減少している。市バスでは、平成16年度から平成20年度の間に変わっていた経営健全化計画が平成20年度末で終了し、いったんは不良債務が解消されたのだが、これは市バス経営の長期的な安定を達成したもではなく、一時的に不良債務の残高を無くしたにすぎなかった。市バス(交通局)の予測によれば、現在の事業規模をこのまま維持した場合、計画終了から10年後である平成30年度には、再び約16億円もの不良債務が発生するという、非常に厳しい予測がなされている。(H20年 徳島市バス事業の在り方検討委員会「徳島市におけるバス事業の在り方と方向性について」より)

以上のような徳島県内における路線バスの現状を踏まえて、私たちは、従来の運営(通勤・通学での利用)では何の変化も無く、負債は増加し運営は更に困難になるのであれば、今までと違う対策を立てることで回避できるのではないかと考えた。



平成20年 徳島県観光動向調査より



他の地域での路線バス復興の事例

群馬県前橋市の事例

目的: 自動車依存率が全国的に高く、交通手段の多様性、交通安全、公共交通機関の衰退などの課題を抱えていた。課題解決の観点から、環境に配慮した交通手段の利用促進、公共交通機関の活性化の必要性があった。

背景: 県庁所在地として、前橋市へ通勤・通学する利用者がバスに自転車を積載することで、バス利用の利便性を向上させた。

効果: 自転車積載料金を、バス事業者の運送約款に「自転車は無料で積載」とすることで、旧運輸省から全国初の自転車積載可能型バスの運行許可を得た。

月150人から200名程度の利用がある。駐車場や自転車交通による諸問題の緩和に貢献。

北海道ニセコ町の事例

目的: マイカー社会である。公共交通機関の利用者が少なくバス会社の運営が困難。ニセコ町には年間約15万人の観光客が訪れる。そこで、バスに自転車を積載することで、登りは自転車を積載し、下りは家に自転車で観光地を回ってもらう事によってバスの利用促進。

背景: 「ニセコ町循環バス運行検討委員会」を組織(一般公募やニセコ町内事業者、ニセコバス等が参加)。ニセコバス独自の規格により、積載費用は約500~600円であった。ニセコバスが自転車積載のための積載装置を独自開発。路線短縮も少く、ecoに配慮する機心が高まった。ニセコバスの協力がにより自転車積載バス実現。

効果: 従来の利用者が減少したが、それ以上に観光客の利用が増加した。前年度に比べて、全体で2%の増加。従来の乗客(地域住民)の利用は減少したものの、新規(観光客)の増加が多く、新規の乗客だけで見ると12%増加している。

大阪など、徳島近辺の都会のユーザーたちが徳島の田舎を自転車で楽しめるようにするため、そして、徳島県内の路線バス会社の運営復興のために

サイクルバスの導入を提案。

この提案は、右図のように都会のユーザーたちが徳島に観光に来たときに、徳島駅前から徳島県内いたるところにある田舎まで運行しているサイクルバスを利用して田舎まで移動し、そこで自転車を楽しむというものである。

ただ田舎に来るだけではなく、よりいっそう徳島の田舎を楽しんでもらうために、その中でも特に見どころと思われる場所を記載した

サイクリングMAPを作成する。

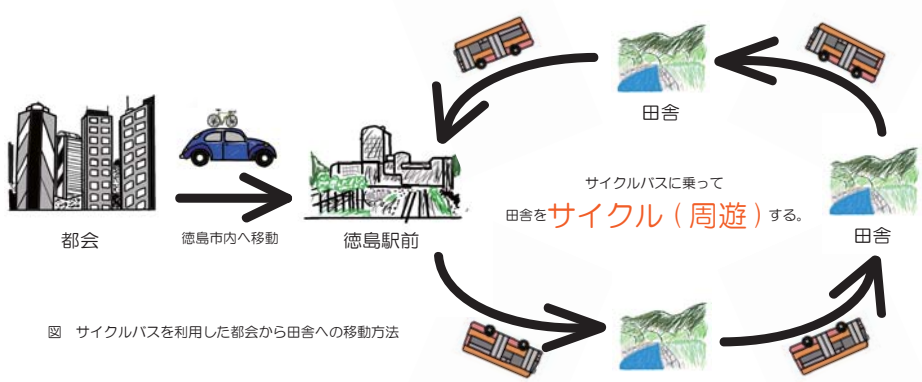


図 サイクルバスを利用した都会から田舎への移動方法

サイクルバスとは 自転車をバス車両内に輸送袋などに詰めないまま持ち込むことのできるサービスのこと

サイクリングMAPとシミュレーション

サイクリングMAP

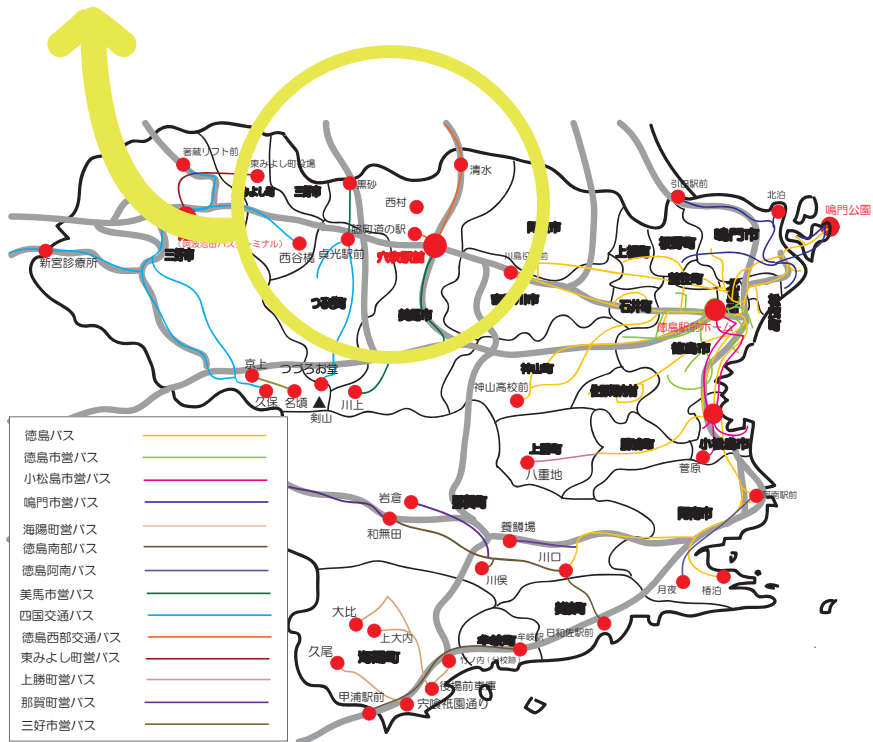
徳島県内で自転車を楽しむための場所を選定し、主な観光スポットや目印となるものを記載し、サイクリングMAPを作った。
 今回サイクリングMAPを作成した場所は、徳島県西部の三好市のルートである。徳島バスで徳島駅から川島線で川島庁舎前まで行き（55分）、川島役場前から自転車で約14km（約1時間）を穴吹駅まで行き、穴吹駅から脇町西村まで美馬市営バスの穴吹・西村線で32分、そこから自転車で貞光駅まで行き（自転車で約40分、10.5km）、貞光駅を中心に貞光ゆうゆう館まで周遊するルートとなっている。貞光駅から貞光ゆうゆう館までの距離数は約30キロで、時間は約120分のサイクリングロードで、サイクリング初心者でも十分に回ることが出来るルートになっている。



- 実際にサイクリングMAPの道を自転車で走行してみた。
- ・山と吉野川の間を通過するので、川の景色や、春の風景を楽しめた。
 - ・車は少し多いが、自歩道がある為自分のペースで走行できた。
 - ・坂が少なく、舗装も十分されていたので快適に走行できた。



初心者でも楽しめるサイクリングロード



シミュレーション

ニセコ町でサイクルバスを取り入れた結果
 全体のバス利用客数→年間2%増加
 新規のバス利用客数→年間12%増加
 (ヒアリング調査によるもの。)

この数値を参考に、徳島市でサイクルバスを導入した際においても
2%のバス利用者数の増加が見込めるとしてシミュレーションしてみる。

徳島市			
利用者数	実施前	日	1.4(万人)
		年間	511(万人)
	実施後	日	14280(人)
		年間	521.2(万人)

年間全増加客数	102200(人)
年間新規利用増客数	613200(人)
年間増加支出	2044(万円)

改造費用	前橋市(10台用)	800(万円)
	ニセコ町(2台用)	50(万円)

10台用タイプ改造可能な台数	2,555	←年増加収支 / 改造費用
2台用タイプ改造可能な台数	40,88	

ニセコ町のバス利用者は年間約15万人で、徳島市の利用者の方が少ないことと年間増加収支から、自転車積載台数が10台用のバスを2両改造すれば間に合うことになる。

2台改造すると800(万円)×2(台)=1600(万円)
収支-バス改造費=444(万円)
 となるので、バス会社は**損失を受けない**。

その他の観光地



今後の課題

現在、自転車協会を始めとする関係者団体はサイクリスト数を公表しておらず、その数は把握されていない。今後はその総数を正確に把握することが必要である。そうすることによって、サイクリストを対象とした公共政策を考案することも可能となる。
 また、サイクルバスを導入するにあたって、自動車をういて来県したサイクリストが、乗ってきた自動車を駐車するスペースの確保も必要となってくる。そして、自転車も持って来県しなくてもいいように、レンタサイクルの普及・拡大も重要である。来県する観光客にとって最良のもてなしが出来る政策を行うことも今後の課題である。