

# 長良川鉄道の経営における自転車の意義と活用

坂本 桂 二\*1      大野 貴 司\*2

- 1 はじめに
- 2 行政の自転車利用奨励
- 3 自転車利用のメリット・デメリット
- 4 サイクルトレイン（鉄道列車内への自転車の持込）
- 5 長良川鉄道のレンタサイクル運用状況
- 6 美濃市のサイクルシティ構想と連携した自転車活用展開の可能性
- 7 長良川鉄道の自転車活用における課題への対応
- 8 おわりに

万6,000台)の9割程度となっているが、2012年の生産額は402億8,100万円と2007年(252億500万円)の約1.6倍と拡大している。また、その利用はシニア化が進んでいると言われる<sup>1</sup>。

この実態を踏まえて、本稿では長良川鉄道における自転車の意義と活用について考察する。

## 2 行政の自転車利用奨励

### 1 はじめに

今、自転車がブームとなっている。ブームの背景は、世の中のトレンドとしての健康、エコ、省エネが脚光を浴びていることによる。生活の中に自転車を取り入れることは、時代の先端を歩むことになり「カッコいい」に通じている。昔の自転車は荷物を運搬することに使命があったが、蒸気機関車、自動車の出現により自転車は「移動手段」の担い手ではなくなった。今は、健康、エコ、省エネの役割を担っている。

ところで、今日の自転車マニアは、近隣で自転車を楽しむことに飽き足りず、遠出をして自転車を楽しむ傾向に変わりつつある。遠出をして自転車を楽しもうとすれば、その地点までの移動手段の介在が必要となる。その手段として鉄道が注目されるようになり、中山間地域を走る第三セクター鉄道の多くがサイクルトレインを運行している。また、乗客の駅からの利便性を考慮して二次交通としてのレンタサイクルを鉄道会社が運営し、自転車との相乗効果を高めようとしている。鉄道会社は自転車を活用し、乗客の拡大を図り、生き残りをしようと模索している。

自転車産業振興協会のデータによれば2012年の自転車生産台数は101万2,000台と2007年(113

自転車社会学会の「我が国の自転車政策のあり方に関する調査報告書2003」で自転車利用奨励の意義をみると、アメリカ連邦政府では「多くの場面で人の寿命を延ばす」、「健康管理のコストを削減する」、「汚染の軽減費用を削減する」、「石油の購入費用を削減する」とする一方、公共団体としてのメリットとしては自動車依存社会に起因する環境、交通、健康、土地利用及び安全の諸問題を軽減できるとしている。また、アメリカの歩行者自転車情報センター（政府出資）では、健康上の利益（継続して運動することによる心臓病、脳卒中その他慢性病の危険性の減少、ヘルスケア費の削減、生活の質向上が図れる）、交通上の利益（個人トリップの4割は2マイル以下。これを自転車に代えて自動車の渋滞、時間と燃料の浪費、公害、ストレスの解消等が図れる）、環境上の利益（一酸化炭素及び窒素酸化物の排出による大気汚染の削減ができる）、経済的利益（家計の13%は車の出費であり、年平均で5,170ドルの費用が120ドルになり、大きな利益が出る）、生活の質の利益（都市生活に無形の利益をもたらす。自転車が盛んな地域は居住、ビジネス、観光等にとって安全でやさしい印象を与える）としている<sup>2</sup>。

以上が示すように、アメリカにおいては、その意義を積極的にアピールしているのに対して、

\*1 長良川鉄道株式会社専務取締役

\*2 岐阜経済大学経営学部准教授

従来、日本では、「環境にやさしい交通手段」、「環境面の負荷が少ない自転車」等環境面の観点から語られている例が多い。しかし、最近では、健康、快適性、地域活性化等多面的に語られるようになり、日本でも自転車の多様な意義が認識されるようになってきた。国土交通省では「自転車活用のまちづくり」推進の観点からサイクリングを楽しみながら地域の魅力を堪能する新しい観光の普及促進を図るために「15のサイクルツアー推進事業モデル地区」を指定して、それを紹介するなど、自転車活用による観光振興を積極的に推進している。

### 3 自転車利用のメリット・デメリット

古倉（2013）は自転車利用のメリットを自動車と比較し、そのメリットを、物理的側面から近距離（5 km程度以内）での迅速性、駐輪空間のコンパクト性、小回り性・軽快性等を、経済的側面から経済性、効率性、定時性等を、快適性の側面から健康性、爽快性、季節体感の可能性、住民との触れ合い性等を、環境的側面から排気ガス、騒音、地球環境負荷なし等をあげている。また、公共交通基盤が脆弱な地域での補完交通手段として、走行空間や駐輪スペースは最小限で済み、特段の自転車道を整備しなくても、その安全性・快適性を検証しながら狭い道路をネットワークに組み込むなどにより、時間を気にせず、自由に、機動的に移動できるという大きなメリットを有しているとしている<sup>3</sup>。

しかし、このようなメリットがあっても、クルマを中心としたまちづくりにおいては自転車道整備の政策的なプライオリティは低い。自転車の有意義性を生かすためには行政がその有意義性を理解し、政策的にプライオリティを高める必要がある。また、自転車は買物、通勤、通学等の時間を有効に活かす貴重な健康維持と病气予防の手段であること、医療費削減（高齢化社会を迎え）、自助の足の確保、行政経費削減等に寄与することを認識する必要があるとしている。一方、デメリットとして、天候・勾配等の自然的条件からの制約、事故時の脆弱性、放

置・ルール無視等の迷惑性など人為的な条件からの制約をあげている。天候などを除けば劣位な点は、近年の様々な施策や技術が進展することにより減少し、相対的な優位性は高まっているとし、自転車利用の発展性を示唆している。鉄道の利用客拡大を進めている鉄道事業者としては、サイクルトレイン、レンタサイクル等の運用を拡大することが求められる。このことは、住民の健康維持、環境保全等に大きく貢献することになる。

## 4 サイクルトレイン (鉄道列車内への自転車の持込)

### 4-1 サイクルトレインの概要

サイクルトレインとは、通常の自転車使用形態のまま、車両内に載せることができる列車のことである。ヨーロッパ等では多くの鉄道で自転車の持込が可能になっており、一般的な風景である。駅まで自転車で（場合によっては車に乗せて）来て、その自転車を列車に乗せ、降車駅からは、またその自転車に乗って出かけられる便利さがある。従来日本の鉄道では、車両内への自転車の持ち込みは禁止されてきたが、最近では自転車を持ち込める鉄道の数は増加している。最近、JRも自転車の持ち込みについて、弾力的な運用がされつつあり、JR東日本（水戸支店・水郡線）においては2013年7月にサイクルトレインを運行している。

サイクルトレインはその目的や運行形態からみると、大きく「毎日運行型」と「休日・レジャー型」に2つに分けることができる。「毎日運行型」は平日土休日を問わず、列車に自由に自転車が持ち込みできるものであるが、安全上の問題もあり、その運用は朝夕の通勤ラッシュ時を除いたオフピーク時の運行であるところがほとんどである。さらには、予約制を導入しているところもあり、利用に制限がある場合が一般的である。ヨーロッパ等では常時自転車の持ち込みを可能としていることからみると、日本のサイクルトレイン文化は発展途上である。「休日・レジャー型」では土休祝日および春夏冬休み期

間のオフピーク時にサイクリングや買い物などの利用を可能にするほか、休日などの特別な期間(不定期)に運行され、その利用のほとんどはサイクリング目的で、イベント列車として運行される場合が多い。これらについても予約制等その利用について制限を設けている例が多い。鉄道と自転車が共生するヨーロッパ型の自転車活用鉄道形態を追求していくことが期待される。自転車文化の違いはあるが、ヨーロッパで出来て日本で出来ないことはない。

#### 4-2 ローカル鉄道における サイクルトレインの状況

サイクルトレインは、近年、ローカル鉄道の増収対策の一環として実施している例が増えているが、実施日・実施時間が平日の昼間や土日祝日などの利用の少ない日の時間帯に限定されている場合が多い。実施している路線であっても一部の駅では利用できない場合もある。また、運賃とは別に持ち込み料を収受する鉄道事業者と、持ち込み料を収受しない鉄道事業者がある。事前申し込みが必要な場合もある。これらの取扱いは鉄道事業者や路線によりそれぞれ異なっている。過去現在にサイクルトレインを走らせている鉄道はローカル鉄道がほとんどである。その形態の中心は「休日・レジャー型」である。

サイクルトレインはホームとの段差がない電車を中心に運行されており、段差があり、ワンマン運転で乗り降りに時間を要する内燃機関車(ディーゼル機関車)中心のローカル鉄道は毎日運行が非常に少ない。近隣の毎日運行型的なサイクルトレイン実施鉄道の運用例(電車)を各社のホームページからみると以下のとおりである。

##### ① 養老鉄道

利用駅は養老線の播磨～揖斐間の各駅(桑名駅を除くすべての駅)、利用期間は土曜日と休日(日曜日・祝日・振替休日)すべての列車、春休み期間は3月25日から4月5日まで、夏休み期間は7月25日から8月28日までの平日、冬休み期間は12月25日から1月5日までの平日、

利用時間は9時頃から17時頃までの列車、上記以外の平日9時頃～15時頃までの列車、利用車両は進行方向の前から2両目の車両、持ち込み料金は無料となっている<sup>4</sup>。

##### ② 近江鉄道

利用駅は彦根・水口石橋・八日市線の各駅は除く全ての駅、利用期間は年末年始を除く毎日、利用時間は9時～16時まで、土日祝日は終日、持ち込み料金は無料となっている<sup>5</sup>。

##### ③ えちぜん鉄道

利用駅は全ての駅、利用期間は3月16日から12月1日までの土日祝日、利用時間は8時～18時まで、持ち込み料金は200円となっている<sup>6</sup>。

#### 4-3 長良川鉄道のサイクルトレイン 運行状況等

長良川鉄道では、5月から11月まで土日祝日・8月1日～25日までの朝1番列車(6時26分発)5台(ただし、第3土曜日は20台)まで予約制でサイクルトレインを運行している。サイクルトレイン運行の拡大要望は強く、利用者の列車内での安全設備対策の面、コストパフォーマンス、人員配置可能性等の面から検討しているが難しい状況である。また、ママチャリ等日常的に利用する自転車の常時積み込みの要望もあるが、ホームと列車の段差の問題、駅構造上の問題(階段がある等)、安全対策の問題、乗り

写真1 長良川鉄道サイクルトレイン



写真提供：長良川鉄道株式会社(2012年7月撮影)

降りに時間がかかる問題等があり、実現までには至っていない。

イベント的には、夏と秋には長良川鉄道の白鳥駅までの定員20名のサイクル専用の列車（天候により中止の場合もある）を走らせているほか、平成25年5月の連休中には美濃市商工会議所との連携によるサイクルトレイン（源流から河口までの自転車ツアーイベント）を運行した。今後はイベント型のサイクルトレイン運行を中心に進め、そこにおける問題点等を明確にし、その解決の過程の中で毎日運行型のサイクルトレインを目指していきたい。また、サイクルシティ美濃を進める美濃市との連携強化の中で、サイクルトレインのみならず駅におけるレンタサイクルも含めて、鉄道における活用のあり方を研究していきたい。

サイクルトレイン推進上の問題点を以下で整理する。自転車利用を避ける要因を分類すると、主体的要因（病気、健康に自信がない、自転車が乗れない、自転車は不便等）、社会・経済的要因（時間がない、経済的ゆとりがない等）、自転車環境要因（安全な自転車道がない、楽しいプログラムがない、自転車を楽しむ仲間がない等）に分類され、サイクルトレインが活発化していくためには、これらの要因を解消していくことが基本となるが、鉄道事業者サイドで対応ができることは限界がある。

上記でも述べたが、サイクルトレイン運行における問題点はハード面とソフト面の両方であり、ハード面では、駅の改札口を自転車が通りにくい、ホームと列車の間の段差・隙間、階段や跨線橋が自転車利用者にとって大きな負担になる。また、列車についても車内で自転車を安全に固定する設備（イベント列車では装備されている場合が多い）、自転車保管スペースがないため、安全面での不安がある。ソフト面では、自転車を何時でも自由にそのまま乗せられる列車が少ないことである。平日の運行、1日の運行数の増加、利用への制限の解除等が期待される。また、自転車持込時の料金の負担については基本的には無料が多いが、自転車固定器具をつけた専用車両を設けた場合は、多少の負担も

許容の範囲と思われる。自転車愛好家は多少の負担より、快適性、利便性を期待している。さらには、企画商品造成、料金設定、PR活動などマーケティング力が弱く、人々の十分な関心を得ていないという問題点もある。サイクルトレイン運行は、無形性、非貯蔵性（消滅性）、不可分性、変質性、季節性、立地性等の特性を有しており、それらの特性を踏まえたマーケティング展開が鉄道事業者には求められる。

## 5 長良川鉄道のレンタサイクル運用状況等

レンタサイクルは、従来、主として環境、省エネ対策の一環として行政が推進してきた。レンタサイクルは大きく分けると、「観光地型」と「日常生活移動型」の2つがある。観光地型は郡上市、美濃市、関市の観光地において、観光客が自転車に乗って観光スポットを巡るものである。一方、日常生活移動型は主に買い物、病院通い、ビジネス利用、通勤通学等に使用されるもので、鉄道利用の前後の交通手段を提供する二次交通である。

利用者は、自転車管理者（長良川鉄道の場合は長良川鉄道協力会連合会）によって良好にメンテナンスされた自転車に常に乗ることができ、メリットがあるものの、利用者の体型や好みに合わせた自転車提供を受けることが困難である等の問題がある。レンタル側は、観光地型と日常生活移動型の特性を踏まえ、利用者の多面的なニーズに応じた多様なサービス提供が求められる。

長良川鉄道を利用しない理由を問うと、車利用の方が便利（高校生においては車送迎が多くなっている）、駅から会社、高校への利便性が悪い、自宅から駅までの利便性が悪い等の答えが多い。この状況を打開すべく、また、自転車で街を散策、観光したい、ビジネスで企業を訪問したい、買い物をしたい、病院に行きたい等の鉄道利用者のニーズに対応して、長良川鉄道の有人駅に電動アシスト自転車を導入した。このことは、通勤・通学の自動車利用から長良川鉄道利用への転換、経営安定化を図るとともに、

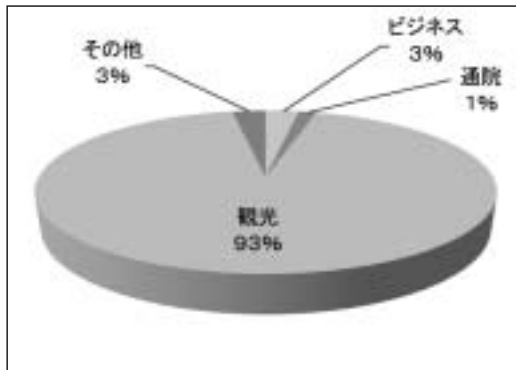
沿線市町への観光客の誘導を図ることとなる。また、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出削減(自転車のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の走行速度別算定モデルから計算すると、例えば、走行速度40km/時間の車が鉄道利用に転換された場合は、CO<sub>2</sub>排出量は46g/km/日、NO<sub>x</sub>排出量は0.2g/km/日削減される)をも意図している。その意味において、岐阜県(岐阜県公衆衛生検査センター経由)には電動アシスト自転車導入支援制度(100%補助)があり、長良川鉄道はそれを活用して一部の電動アシスト自転車を導入した。

長良川鉄道沿線には優良企業、高校、大学が立地するほか、観光地が広がっており、通勤者、通学者、観光客の利便性を図るため、地元業者が郡上八幡駅で、長良川鉄道協力会連合会が美濃市駅、関駅に設置している。美濃市駅の利用状況(長良川鉄道による平成25年4月から平成

25年9月の半年の電動レンタサイクル申込者の利用状況調査)をみると、その利用者は74人(利用者数は年々増加)で、その利用目的は観光・旅行が93%とほとんどを占める(図表1)。利用者の在住地は関東圏43%であるがその大部分は東京都在住者である(図表2)。香港、オーストラリア、フランス等在住者の利用もある。しかし、レンタサイクルの認知度は低い(図表3)。

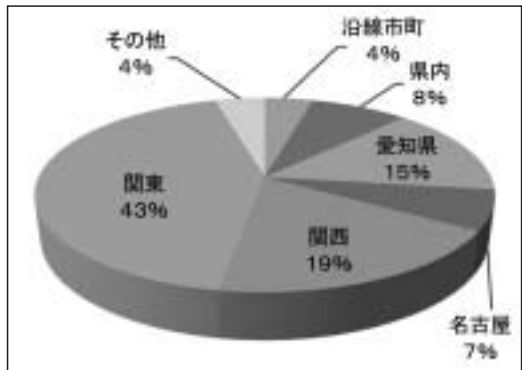
また、関駅の利用状況(長良川鉄道による平成25年4月から平成25年9月の半年の電動レンタサイクル申込者の利用状況調査)をみると、その利用者は60人で、その利用目的は観光・旅行が50%、ビジネス20%、通院12%となっている(図表4)。ビジネス利用が多いのは、関市の産業特性(世界、全国のバイヤーが来る刃物の街)を表している。利用者の在住地は沿線市町26%、関東圏18%、関西圏17%、名古屋市15%と居住

図表1 美濃市駅のレンタルサイクル利用状況(利用目的)



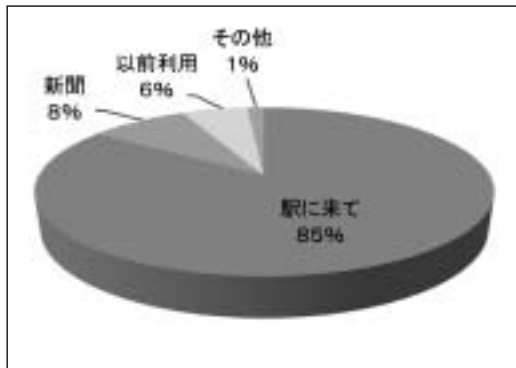
長良川鉄道調査

図表2 美濃市駅のレンタルサイクル利用状況(居住地別)



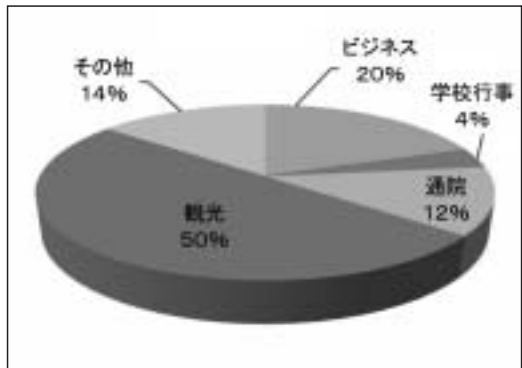
長良川鉄道調査

図表3 美濃市駅のレンタルサイクル利用状況(利用のきっかけ)



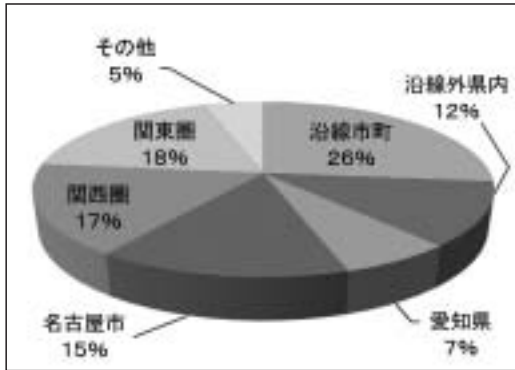
長良川鉄道調査

図表4 関駅駅のレンタルサイクル利用状況(利用目的)



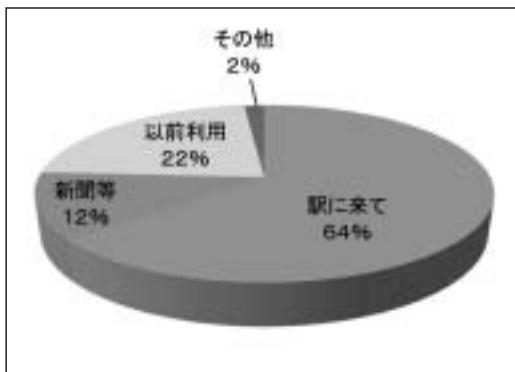
長良川鉄道調査

図表5 関市駅のレンタルサイクル利用状況  
(居住地別)



長良川鉄道調査

図表6 関市駅のレンタルサイクル利用状況  
(利用のきっかけ)



長良川鉄道調査

地は分散している(図表5)。レンタサイクルの認知度は美濃市と同様に低い(図表6)。

電動アシスト自転車利用促進の観点から、平成24年11月1日から12月9日において電動アシ

写真2 長良川鉄道関駅のアシスト自転車



写真提供：長良川鉄道株式会社(2012年10月撮影)

スト自転車と組み合わせた大矢田もみじ谷(紅葉の名所)クーポンを1,500円(通常鉄道運賃1,220円を1,000円にし、アシスト自転車利用料500円)で販売したが、そのクーポンは好評であった。

## 6 美濃市のサイクルシティ構想と連携した自転車活用展開の可能性

美濃市はサイクルシティ構想を進め、自転車を活用したスローライフのまちづくりを積極的に進めており、長良川鉄道は美濃市と連携した自転車利用拡大を模索している。

### 6-1 美濃市のサイクルシティプロジェクト

美濃市は、歴史、文化を「ゆっくり」「ゆったり」と味わえるスローライフを基本とした「真の豊かさ」実現のプロジェクトの一つとして「サイクルシティ美濃」の実現を目指している。サイクルシティ美濃とは、美濃市をスローライフ時代にふさわしい、自転車でも安全に走行できる道路を整備し、市民生活環境の向上及び美濃の川文化・山文化・里文化をサイクリングで楽しみながら地域の魅力を堪能する新しい観光の普及に努めること目的として「自転車を活用した健康増進」、「コ・モビリティ社会の実現」、「自転車を活用して新しい観光の普及」、「安心・安全な道路整備」、「超高齢化社会に対応した公共交通機関の充実」を進めるとしている。この構想は街全体のリノベーションの一つの試みである。しかし、今の段階では、道の駅、和紙会館等にサイクルステーションを設置し観光客等に美濃市の街をゆっくりと散策させる手段として、また市民の美濃病院へのアクセス等日常生活の移動手段としての活用が主目的となっている。

また、ツアーオブジャパンの開催、片知渓谷を自転車で登るヒルクライム開催、源流から河口までをテーマにしたサイクルイベント開催等を通じて「サイクルシティ美濃」を全国に発信している。

## 6-2 サイクルシティ美濃推進上の課題

サイクルシティ美濃推進のワーキンググループの議論において浮上した具体的課題、望ましい姿等を整理すると概ね次のとおりである。

### ① 走行前の課題

コースにどんなスポットがあるのか分からない、コースの属性案内がない、ガイド・コンシェルジェがほしい、マップにトイレ表示がない、サイクルマップが置いてある場所が分からない、観光スポットはあるけど、それが明示、ストーリー化されていない、ショップのマップに統一性がない、女性の最初の準備の場(着替え等)がない、シャワー室があるか否か分からない、レンタル自転車の予約方法が分からない、自転車のハザードマップがない(カーナビだと警告してくれるものはある)等である。

### ② 走行中の課題

安全なルートが確保されていない、安全な自転車道が未整備、道標がない、休憩場所がない、自販機設置が少ない、和紙の里会館のレンタルサイクルの場所が分からない、コース看板が分からない、レンタル自転車にナビ(ナビアプリ+連携アプリ、ゲーム性、エアタグ)が付いていない、目的地への距離、時間が分からない、走行中にチャージ(電動アシストバッテリー、スマートフォン等の)ができない、景色を楽しむ工夫が不十分、コースの表記が不十分、駐輪スペースがない、ガイドマップの電子ペーパー化が進んでいない等である。

### ③ 走行後に感じたこと

サイクルイベントの運営体制が未整備、ターゲット別のコース設定が必要、美濃市のインフラとして自転車道の整備が必要、自転車のハザードマップ等安全な道の情報提供(サイクリングマップには多少掲載されているが)が必要、自転車修理屋のマップ表示が必要、サイクリストへのインセンティブ提供(レンタサイクルを使うと買い物などに特典)が必要、利便性を高める情報提供(トイレマップ、水分補給、自販機、

空気入れ貸し場所等)が必要等との課題があるとしている。また、完走の認定書があると良い、スタンプラリーのような楽しい工夫があると良い、達成感を味わう場があると良い、レンタサイクルの乗り捨て場があると良い、美濃市モデルの自転車があると良い等の希望もある。以上のような課題、希望はヒルクライムイベントにおいても同様の意見が出ている。

伊吹、乗鞍に続く3つめのヒルクライムの聖地を目指した美濃ヒルクライム(平成24年度)には約100人(14歳から73歳)の参加(チップを自転車に取り付けて、ノートPCで管理)があったが、トップクラスの人には物足りないとの意見もある。また、自転車ツアーも企画されたが、料金が高かった(日帰りツアーで6,000円)ため参加者は6名のみであった。昼食、おやつ類、自転車レンタル料等を含めて3,000円くらいが限界と思われる。参加者からは、コースにどんなスポットがあるのか分からない、コースの属性が欲しい、サイクルマップ(イラストかリアルか)が置いてある場所が分からない、シャワー室があることが分からない、バーベキューなどプラスアルファの楽しみの場がほしい、観光スポットはあるけど明示・ストーリー化されていない、ショップマップに統一性がない、コース看板が分からない、目的地への距離が分からない等の不満があったほか、ガイドマップの電子ペーパー化、認定書の交付(達成感)、アンテナショップ(修理もできるように)の必要性が訴えられたが、これらの対応は自転車利用拡大の共通の課題である。

以上が示すように、自転車文化が美濃市に定着していくためには課題、要望も多く、それらについて、出来るものから一つ一つ対応していくことが求められる。自転車利用拡大には、長良川鉄道と美濃市の連携が不可欠である。自転車文化が定着していくためにはハード、ソフトの両面から対策を中長期的に進めていく必要がある。

## 7 長良川鉄道の自転車活用における課題への対応

自転車はあくまで多様な目的のために活用される交通手段の一つであり、自転車導入が目的化しないことが重要である。自転車の持つ様々なメリットを生かしていくこと等が肝要である。また、その提供サービスのターゲット（普段自転車に乗らない人、自転車愛好家でない一般の自転車利用者、趣味で自転車に乗る人やヘビュユーザー等）を明確にし、その人（ターゲット）が満足する環境、内容等を充実していくことが必要である。

例えば、サイクリング目的で駅まで自転車を搭載してクルマで来た人がこれを駐車場（駐車環境の整備が必要）に置いて、サイクリトレインを利用して、目的地ではどのような観光スポットを自転車で回遊するかなどのイメージの中で、走行空間の安全コースの情報提供、自転車利用者が満足できる感動の仕掛け等の設定が重要となる。自転車利用を拡大していくには、ハード、ソフトの条件整備、環境整備が必要であり、それを体系化することが求められる。

サイクリングへの抵抗は、サイクリングをしたいと考えている人自身の条件が整っていないこと、例えば、自転車に乗れない、体力不足、病気で自転車に乗れない、乗りたくない等である。また、生活や社会条件が整っていない場合、例えば、自転車を楽しむ時間的余裕がない、スポーツタイプの高価な自転車を買う家計的な余裕がない等である。さらには、自転車環境条件が整っていない、例えば、自転車での道路通行が安全でない（交通事故の2割が自動車との接触事故）、道路に楽しさがない等である。これら抵抗条件を解消する施策を進める必要がある。

### 7-1 地域における自転車環境要因への対応

ここでは美濃市サイクルシティワーキンググループの議論の中でクローズアップされた課題を例に、その対応について考察をする。

#### ① 安全な自転車道の確保

自転車移動における最大の課題は、「安全な自転車道」がないことである。この整備を完璧に進めるためには莫大な財源を要し、このことを一気に進めることは財政の逼迫している地方公共団体にとって極めて困難であり、段階的な整備が現実的である。自転車道整備が進むまでは十分ではないがソフトでカバーしていくことが求められる。

例えば、自転車道レーンの設置（レーン設置の道路幅があることが前提）、自動車乗り入れ禁止区域の設定、子供時代からのマナー教室開催、自転車安全条例の制定、コースの属性案内、ガイド・コンシェルジェの設置、安全サイクルマップの提供、自動車走行が比較的少ないコース情報の提供等である。現在はITの時代であり、ガイドマップの電子ペーパー化、自転車にナビ（ナビアプリ+連携アプリ、ゲーム性、エアタグ）情報をリアルタイムで提供できるシステムを構築していく必要があり、このことは実現可能である。

#### ② 自転車を楽しむ仲間が欲しい人への対応

仲間が欲しい人（一人で自転車を楽しむ人は多いが）には自転車愛好サークルをデータベース化し、その情報を提供すること等が求められる。サイクリトレイン愛好者、レンタサイクル利用者等の了解が得られれば、その情報を広く提供すれば自転車仲間の輪は広がる。

最近では、仲間もリアルな仲間づくりだけでなく、Facebook、ブログ等を利用したバーチャルな仲間づくりが急速に進んでいる。自転車にGPSを設置して、その位置情報をリアルタイムで共有していくバーチャルな仲間づくりもその一つではないだろうか。このことは、安全な自転車移動空間の情報提供機能を果たすことにもなる。

#### ③ 楽しい自転車プログラムが欲しい人への対応

自転車を愛用する人はビギナーからマニアまで幅が広い。マニアは自分自身で楽しみを演出することができるが、ビギナーは楽しみ方が分



からない。そこには楽しむことができる自転車プログラムの用意が求められる。

例えば、ファミリーで楽しむことができる自転車プログラムづくり、楽しいスポーツ感覚の自転車教室(自転車競技のトップアスリートからのレッスン、例えばオリンピックゴールドメダリストの美濃市出身の永井選手)、ステップアップする私的自転車資格認定プログラム、凸凹自転車競技大会開催、河原での自転車競技大会開催、自転車を楽しむ沿道景観演出(人間の五感を楽しむ仕掛け、例えば、四季の花(桜・紅葉等)、香り(金木せん、ラベンダー等)、せせらぎの音、風鈴、小鳥のさえずり、実のなる樹木、休憩の芝生等の演出)等である。また、旧板取村のバイクトライアルイベントプログラムも楽しみを演出する有効な手段である。

## 7-2 長良川鉄道としての課題への対応

サイクルトレインの参加の動機は、自転車で郡上から下りてきたかったから、自分の自転車を鉄道に乗せてみたかったから、友人等に誘われたから、家族と自転車を楽しみたかったから、自転車イベントの内容が面白そうだったから、自転車好きの人と会えるから等である。サイクルトレイン参加者を拡大していくには、参加したいと思わせる環境づくりが重要である。また、参加ニーズが潜在していても、サイクルトレインの存在を知らない人が多い。その存在を知らしめ、参加意識を持たせるプロモーションが必要である。サイクルトレイン参加者は、基本的には自転車愛好者である。その人たちが集まるスポーツ自転車店へのチラシ配布、ソーシャルネットワーク(Facebook、line、ブログ)、ホームページの活用等が求められる。

また、自転車愛用者の裾野拡大の観点から新たな愛好者を創出していくことも必要となる。個人に如何にメリットがあることを具体的に、イメージできるようにアピール、例えば、筋力、持久力、瞬発力、バランス力、心肺機能の強化、生活習慣予防等の健康機能や、愛好者同士の助け合い、相手を思う優しさ、先を見通す力、リーダーシップ等の教育機能や、交流人口の増大、

医療費の縮減、地域での消費拡大、地場製品の販売拡大、雇用の増大等のまちづく効果、経済効果があることを具体的にイメージできるように数値等を活用してアピールすることが重要となる。

また、7-1の①で述べたような情報(自転車修理屋・病院、ショップ一覧、自転車ハザードマップ等)をタイムリーに提供していくことが必要となる。

ハード面で言うと、列車内で自転車を固定できる装置、駅等で自転車を解体・組立できるスペース、メンテナンス工具の設置、更衣室やコインシャワー室の整備、駅までの運搬自動車駐車場確保、列車とホームの段差解消、階段のスロープ化等の対応が求められる。究極的には、サイクルトレイン専用車両の整備が期待されるが、通常車両の後ろに自転車搭載車両を連結することも一方法である。

## 8 おわりに

現時点における自転車と鉄道の関係は、日本の自転車文化が成熟していないこと、鉄道にとって自転車は規制の対象に過ぎないこと、それとの連携の十分なノウハウを持っていないこと等から十分に相互連携が行われていない状況である。しかし、鉄道会社にとって自転車活用が高まる中、自転車に関する事業を積極的に行っていくことは得策であると思慮される。サイクルトレイン運行等による収入確保のみならず、長良川鉄道ファンの拡大、レンタサイクル事業の新たな事業展開等へと発展していく可能性は高い。色々な事業と組み合わせ、鉄道、自転車利用者、地域に歓迎される施策を進めていくことが重要である。いずれにせよ、自転車の活用施策は鉄道にとって新たな事業展開の柱になっていく可能性は高い。

## 注

- 1 [http://www.jbpi.or.jp/\\_pdf/atatch/2004/08/00000175\\_20131016170101.pdf](http://www.jbpi.or.jp/_pdf/atatch/2004/08/00000175_20131016170101.pdf)、自転車生産動態・輸出入統計  
(2013年11月16日アクセス)
- 2 <http://www.geocities.co.jp/NatureLand/2091/political/2025-25plan/seisaku4.html>  
(2013年11月16日アクセス)
- 3 古谷 (2013) <http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/book/monthly/1306/html/f00.htm>  
(2014年1月14日アクセス)
- 4 養老鉄道株式会社ホームページ  
(<http://www.yororailway.co.jp/>、2014年1月14日アクセス)
- 5 近江鉄道株式会社ホームページ  
(<http://www.ohmitetudo.co.jp/railway/>、2014年1月14日アクセス)
- 6 えちぜん鉄道株式会社ホームページ  
(<http://www.echizen-tetudo.co.jp/>、2014年1月14日アクセス)

## 参考文献

- 国土交通省「自転車活用のまちづくり」、2013  
(<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/>、2013年11月16日アクセス)
- 高野 潤「自転車と鉄道のマルチモーダル交通の現状」、2013  
(<http://jre.sfc.keio.ac.jp/review11/02docs/080takano.pdf#search>、2013年11月16日アクセス)
- 古倉宗治「自転車を活用した地域活性化の方策 ―ハード・ソフト施策の総合的かつ的確な実施を―」『月刊地域づくり』第288号、2013  
(<http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/book/monthly/1306/html/f00.htm>、2013年11月16日アクセス)
- 渡辺千賀恵『自転車とまちづくり』、学芸出版社、1999