

新人さんいらっしゃーい★ dec新人紹介

今年度、1名の新入社員が入りました!今後の抱負と共にご紹介いたします。どうぞよろしくお願いいたします!

北海道の公共交通を考え、生活空間をよくしたい!

調査研究部 研究員 石川 玲衣

本年度新規採用され、調査研究部の公共交通グループに配属となりました。大学では、交通系ビックデータを用いて、都市・交通計画学に関する研究を進めてまいりました。また在学中には高等学校教諭の免許も取得し、工学と教育学を横断的に学んだ経験があります。今後は、この両分野の視点を持って、北海道の公共交通を考え北海道に住む人々の生活空間をより良くすることを目指して行きたいです。

プライベートでは旅行することが趣味で、道の駅をめぐることも忘れません。道の駅をめぐる際には、「スタンプラリー」「ガチャピンズラリー」「道プレ」も収集し、道内の道の駅全てを訪れ、完走賞をいただくことがここ数年の目標です。そのほか、道内のダムやマンホールカードなどの公共配布カードものんびり集めており、これらから地域の強みや特徴を知れることが魅力の一つだと感じています。

社会人一年目でまだまだ未熟ではありますが、周りの皆様から多くのことを吸収し、一日でも早くグループの一員として北海道に貢献したいと考えております。



いしかわ れい

1997年、苫小牧市生まれ。2022年、室蘭工業大学大学院工学研究科修了。趣味は道の駅めぐりや公共配布カード集め。写真を撮ることも好きで、一眼レフ片手に各地を巡ることも。

「シーニックドライブマップ 2022年度版」 発売中! 定価200円(税込)

今回のテーマは、地元の人が自慢する「秀逸な道」と、ご当地ならではの“麺”が登場!蕎麦やラーメン、うどん等、地域色あふれる味を紹介します。また、毎回好評のシーニックバイウェイ北海道のスタッフがおすすめする「寄り道スイーツ」もぜひチェックください!



「道の駅」マップ付き! 全道の道の駅で購入できます!

編集後記 今月号のインタビュー取材で旭川市へ。久々の旭川なので、ランチは「孤独のグルメ」(主人公の井之頭五郎が大众食堂を巡る人気グルメ漫画)に登場した「自由軒」に行くことにしました。お店には「五郎セット」というメニューが誕生しており、迷わずオーダー!かなりのボリュームで、さすがに食べきれないかと思いましたが難なくペロリ(笑)。ちょっとした旅気分を味わえ、旅行っていいものだなと再認識しました。ドライブマップも発売したので、みなさん車でお出かけはいかがでしょう?(MK)

どんぶりに入った豚汁風味噌汁に、クリームコロッケと白身フライの「五郎セット」

dec monthly vol.440

2022年5月1日発行

発行人 山口 登美男

編集人 山口 登美男

発行所 一般社団法人 北海道開発技術センター

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17

TEL (011) 738-3363 FAX (011) 738-1889 URL <http://www.decnet.or.jp/>

E-mail dec_int001@decnet.or.jp

News letter since 1985



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2022.5.1 vol.440 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

〈寄稿〉宗谷バスとサイクルツーリズムの取組

● dec Report (デックリポート)

〈事例報告〉JR四国・予讃線でスタートしたサイクルトレイン(自転車の混乗試験)

〈事例報告〉道南いさりび鉄道のサイクルトレインの取組

dec Interview >>> 旭川市長 今津 寛介 氏

世界水準のサイクリング環境を目指し、現在、8つの広域ルートで取り組みが進められている北海道。その中央を占める旭川市には道内サイクルツーリズムにおけるゲートウェイとしての役割が期待されています。若きリーダー・今津寛介市長に「自転車」に関する取り組みを中心に伺いました。

旭川市に生まれ育ち、2018年の旭川市長選初出馬では落選するも昨年9月に再挑戦。対立候補に大差をつけて当選し、44歳で市政のトップに就けられました。

2018年の旭川市長選は、旭川の停滞感を打破したいとの思いから立候補しました。41歳でした。結果は落選でしたが、翌日から街頭演説を始め、前回選挙まで700回以上一人で立ち続けました。目的の一つは「市民の声を聞いて政策をつくる」ことです。実際に選挙戦で訴えた85の公約は市民の声から生まれたもので、サイクルツーリズム関連では「キャンプ場、グランピング、川下りなどアウトドア観光の整備」、そして「旭山公園、嵐山公園の観光地化の推進とサイクリングロードの整備」を挙げています。

実は、旭川で過ごした幼少期から私には自転車の思い出がたくさんあります。旭川市議、道議、国会議員と歩んだ父・寛や母は多忙で、幼い私は祖父母に面倒を見てもらいましたが、祖父の

親しいお茶飲み友達が自転車店を営んでおり、よく遊びに行ったものでした。小学校2年からはリトルリーグに入団、グラウンドまで40、50分かけて自転車で通ったり、学校の日サイクリング遠足では神居古潭まで出かけたり。中高生時代の通学の足も専ら自転車でしたが、遅刻しそうになって急いでいるときに限ってチェーンが外れたり、パンクしたりするんですよね(笑)。

振り返ると、自転車は私の人生とともにあった、と言っても過言ではないくらいです。現在も、少し時間があれば、ロードバイクで1時間、20kmぐらゐをびゅーっと走るのが、最高の気分転換になっています。

では、サイクルツーリズムや観光とも密接な交通網に関するまちづくりについてお聞かせください。

旭川市は今年、市制100年を迎えますが、歴史的に「北の守り」の軍都として鉄道、道路網が整備され、古くから道内における交通の要衝となってきました。人・モノ・情報の交流拠点として道央圏をはじめ道北、オホーツク、十勝など各生活経済圏と連携しながら発展してきましたが、それは多くの国道や道道で構成される「2環状8放射型」という独特の幹線道路網が本市の都市基盤の骨格になっていることにも表れています。

また、本市は「かわのまち」とも呼ばれ、大小162本の川が流れていま

旭川の自然の豊かさや四季の移つろいを体感できる自転車は素晴らしい。「旭川市自転車活用推進計画」で市民の自転車利用や北海道のサイクルツーリズム推進に取り組みます。

dec Interview

います ひろすけ

1976年旭川市生まれ。99年中央大学経済学部卒業後、父である今津寛代議士の秘書に。2018年同代議士引退後、西銘恒三郎代議士(現復興大臣 兼 沖縄北方担当大臣)の秘書を務める。同年11月旭川市長選に出馬し、落選。21年9月に再挑戦し、当選。趣味は筋力トレーニング、サイクリング、妻とのウォーキング、野球など。

す。石狩川、忠別川、牛朱別川、美瑛川の4大河川の河川敷には自転車通行空間が確保されており、市民にとって身近な足である自転車が走りやすい環境となっています。市が管理する橋梁も600橋あり、これらは旭川らしい景観をつくっている一方、老朽化が危惧されているので、維持管理を計画的に進めなければと考えています。

道路網については、旭川十勝道路の一部で、市内と旭川空港を結ぶ旭川東神楽道路が3月に開通しました。私も空港をよく利用するのですが、時間も短縮されアクセス性が向上しました。道の重要性を理解して頂くには好例だと思います。



旭川十勝道路「旭川東神楽道路」開通式典

旭川十勝道路は、北海道縦貫自動車道の旭川北ICと北海道横断自動車道の占冠ICを結ぶ120kmの地域高規格道路で全線開通が待たれますが、開通すれば道内高速道路網のミッシングリンクの一部解消になり、旭川・帯広・新千歳空港の連携が強化されることで北海道全体の観光や地域経済の振興に効果を発揮するでしょう。旭川空港の新千歳代替化、さらに十勝岳の噴火など災害発生時には国道の代替道路として「命の道」の機能も期待されます。

北海道新幹線については昨年、「旭川延伸促進期成会」が結成され、地元経済界の気運も高まっています。インバウンド対応に備え、ぜひ旭川空港までの延伸を求めたいところです。新幹線延伸、空港の利用拡大、高速道路網のミッシングリンク解消、の3つを一体的に進めていくため、上川総合開発期成会会長として国や道、関係機関に地域の声を届けていきたいと思っています。

旭川市の観光戦略に関するお考えはいかがでしょうか。

本市の観光スポットと言えば、旭山動物園が全国的にあまりにも有名なため、それ以外のものを思い浮かべてもらいにくいというのが課題ですね。動物園など市内の観光スポットを巡るには、河川敷を走れば短時間になるなどサイクリングが最適だと強調しておきたいと思います。

観光関連の最近の動きでは、閉館となっていた優佳良織工芸館をはじめとする3施設について、会長が旭川出身である道内大手ドラッグストアのツルハと市内のエスデー建設の2社に購入いただくことができました。新しい観光の魅力の中心になるよう市としても協力していく考えです。

旭川の特徴は大雪山系の豊かな自然環境が身近にあり、四季それぞれの特徴がはっきりしていてメリハリがあることでしょう。都市と自然がほどよく融合しているので、アウトドアとナイトライフの両方を気軽に楽しむことができます。

春は桜の季節ですし、夏にはスポーツ大会や合宿などを通じて交流人口、関係人口を増やす試みを展開していきます。秋は紅葉、冬は「マウンテンスキーリゾート」としての魅力が強みですが、これは市内のみならず、近郊市町村のスキー場ともしっかり連携、役割分担して観光客を迎え入れる取り組みを進めたいと思っています。旭川には「サンロク街」など飲食を楽しむ歓楽街もありますから、そうした魅力も生かしたいですね。

近郊町村との連携については、今年1月、「旭川大雪圏域連携中枢都市圏」として上川中部1市8町（旭川市、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町）で、圏域としての目標を共有したところです。この圏域は、すでに2010年から「上川中部定住自立圏」として連携を図ってきましたが、さらに一歩進め、

経済や農業、観光など、より幅広く連携していこうとしています。観光については、川下りなどのアドベンチャー旅行やサイクルツーリズムなど地域特有の資源を生かしたアウトドア振興についての連携を目指しています。

北海道サイクルルート連携協議会（事務局：北海道開発局・北海道）選定の8つのサイクリングルートのうち、旭川市は「石狩川流域圏ルート」と「きた北海道ルート」に含まれ、特に前者では重要な拠点機能を担っています。

北海道におけるサイクルツーリズムの推進は、第8期北海道総合開発計画に基づいたものですが、同計画が掲げる「世界水準の観光地形成」という目標や「生産空間」の考え方については大いに共感しています。道内各地の多様な魅力をどのようにサイクルツーリズムに結びつけていくかが今後の大きな課題だと思います。

「石狩川流域圏ルート」は、石狩川上流の大雪山ダムから日本海の河口のはまなす丘陵公園（石狩市）までの241kmを基幹ルートとし、さらに新千歳空港～札幌市、旭川空港～旭川市の空港アクセスのための3ルートを加えた総延長約416kmのルートです。



石狩川流域圏サイクリングマップ

すでに石狩川流域圏会議（流域46市町村・2011年設立）がルートマップ作成などルートの検討や活性化に取り組んできましたが、昨年



キトウシ国際サイクリング（48km）に参加

度、同会議は北海道サイクルルート連携協議会が呼びかけるルート協議会に応募して「石狩川流域圏ルート協議会」としてルートの推進を担うことになりました。事務局は旭川市が務めています。

道内各地に広く延びる8ルートを見ると、本当にさまざまな魅力がありますね。眺める田園風景も、旭川近郊だと田んぼでしょうし、北見ではジャガイモ畑、釧路では湿原ということになる。世界でもこのように変化に富んだルートは珍しいのではないのでしょうか。

石狩川流域圏ルートは北海道のまさに中心的な位置にあり、サイクルツーリズム環境をしっかりと整えられれば、他のルートとも連携しやすくなるでしょう。また、宗谷バスやJR四国の取り組みのようにバスや鉄道への自転車持ち込みの自由度が増せば、ルートの楽しみ方がさらに広がると思います。

旭川近郊のサイクリイベントも多様化しています。東川町は「キトウシ国際サイクリング」、美瑛町は「丘のまちびえいセンチュリーライド」、上富良野町は「かみふらの十勝岳ヒルクライム」などあり、近年はコロナ禍で中止が相次いでいますが、例年全国から参加者が集まっています。私も一部のイベントには参加したことがあります。勾配のきついルートをひたすら上り続けるヒルクライムは苦しそうで、とても耐えられそうにありません(笑)。旭川でも河川敷

などのコースを利用して市内で完結するサイクリングイベントを考えたいところですね。

旭川市内には「旭川市自転車ネットワーク計画」（2016年）により総延長150kmの自転車ネットワーク路線が選定されていますが、今年3月策定の「旭川市自転車活用推進計画」によって一層、多角的な自転車活用策が展開されようとしています。

「旭川市自転車活用推進計画」は、4つの目標を掲げています。①快適な自転車利用空間の創出、②自転車を活用したライフスタイルの構築、③地域の魅力・特性を活かしたサイクルツーリズムの推進、④安全・安心な自転車利用の普及啓発、です。

旭川市は比較的平坦な地形で、前述のように大きな川の河川敷に自転車通行空間が確保されているため、市内の移動手段として自転車は利用しやすい環境です。それを示すデータとして、2010年国勢調査と少々古い調査結果ですが、道内の人口10万人以上の都市のなかで、本市が自転車の交通分担率第1位となっています。

ただし、今回の市民アンケートの結果を見ると、自転車の所有率は約6割なのに対して、週1回以上利用する人の割合は約3割にとどまっています。まだまだ自転車の活用が見込める状況にあると考えていますが、そのためには自転車の利用環境の向上が非常に重要だと思います。

日ごろプライベートでも自転車に親しんでおられる様子です。自転車の魅力をどう感じておられますか。

もともと筋力トレーニングや妻とのウォーキングが趣味でしたが、息子の通学のために買ったクロスバイクに試しに乗ってみたら、今の自転車はこんなにスイスイに乗れるのか、とびっくりしました(笑)。それで乗りたくなくなってロードバイクを購入したのが

数年前のことでした。最近では、妻もクロスバイクを購入しましたので2人でサイクリングを楽しんでいます。

自転車がいいのは、まず、旭川の魅力である豊かな自然や季節の移り変わりを肌で感じられることでしょう。夏の暑い時期に汗をかきながら走るのも楽しいし、雪のなかをファットバイクで走るのも北国ならではの体験で観光メニューとしても魅力的です。

それから私の場合は、自転車で走りながら人の様子を見るのが好きですね。通学の子どもの様子やパークゴルフ場の脇を通れば今日は人が少ないかな、などと、車では見逃しそうな街の変化が肌感覚で伝わってくるのがいいのです。空き店舗や新しいお店も分かりますし、道路の穴ぼこに気づくとか、そういう課題が見えることもありますね。

「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」(加入404市区町村)の一員でもあります。旭川市にとっての自転車の魅力をもう一つ付け加えるならば、市民の健康寿命を延ばすのに有益だということです。「スマートウエルネスシティあさひかわ」を掲げ、今後アクションプランを計画したいと考えていますが、そのなかでもぜひ自転車活用を盛り込むことができればと思っています。私自身もはりきって自転車で市役所へ出勤します(笑)。



「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」の統一ジャージ



宗谷バスとサイクルツーリズムの取組

宗谷バス株式会社 代表取締役社長 / 宗谷シーニックバイウェイ 代表 中場 直見

宗谷バスの概要

宗谷バス株式会社(以後、宗谷バス)は、北海道稚内市に本社を置き、日本の最北・宗谷管内の市町村を中心に路線バス事業を行っています。都市間バスとして、稚内―札幌間をつなぐ「特急わっかない号」の他に、枝幸―札幌(旭川)間の「特急えさし号」や鬼志別―旭川間の「特急天北号」を運行しています。観光シーズンには、稚内市内・利尻島・礼文島にて、定期観光バスの運行も行っており、保有車両数は、乗合で72両、貸切で55両となっています。

宗谷エリアの観光とサイクルツーリズム

宗谷エリアは、利尻礼文サロベツ国立公園やラムサール条約湿地のクッチャロ湖等、ここにしかない貴重な動植物や美しい風景、カニやウニ・ホタテ等の新鮮な海産物を求めて、多くの旅行者が訪れる地域です。また宗谷岬はサイクリストの聖地と言われ、昔からサイクリストが訪れる地域でもあります。

宗谷地域の観光入込客数(延べ人数)は2002年度に約299万人を記録し、その後減少を続け2019年度は約208万人となっています。宗谷管内の

稚内市宗谷丘陵フットパス

誘客に向け、新たな滞在型観光コンテンツ開発が急務といえます。

一方、2003年に宗谷シーニックバイウェイがシーニックバイウェイ北海道の指定ルートとして登録された後、新しい観光コンテンツの開発を目指し、2015年のスイス・ツェルマットへの視察を経て、自転車やカヌー、歩きと公共交通を組み合わせた周遊観光の取組み「宗谷エコ・モビリティ」をはじめました。さらに2020年には旭川市から稚内市宗谷岬、利尻島一周をコースとしたサイクリングルート「きた北海道ルート」の推進を目的に、天塩川シーニックバイウェイと連携し「きた北海道サイクルツーリズム連絡協議会」を立ち上げ、サイクリストの受け入れ環境整備やプロモーション等の活動を広域で展開しています。そのような管内におけるサイクルツーリズム推進の機運の高まりを受けて、2020年には稚内市が自転車活用推進計画を策定することとなりました。

利尻島で始まったサイクルバス

利尻島には全長約25kmの自転車専用道が整備され、1989年から毎年、島一周のサイクリングイベント「利尻ふれあいサイクリング」が開催されています。サイクルツーリズムの全国的な人気の高まりを受け、島の新たな観光として自転車観光にスポットがあてられたことから、2017年からは利尻島を運行する路線のバス車内に自転車をそのまま積載できるサイクルバスの運行をはじめました。利尻島で運行するサイクルバスは、路線バス車両をその



利尻島サイクルバス

まま活かし、車いす用の跳ね上げ椅子スペースに自転車を積載する方法としています。積載できる台数が2台程度と少ないため、利用は事前予約制とし、自転車の積載は利用者が自ら行います。自転車積載料金は、運賃の他に1回あたり500円とし、2,500円でバスも自転車も乗り放題になるワンデイフリーパスも販売しています。サイクルバスの運行期間は4月から10月で、本格的にスタートした2018年の利用者は40名/台でしたが、2021年には77名/台と約2倍に増加しました。

車内にサイクルラックを設置したアクティビティバスを導入

利尻島でのサイクルバス運行実績を踏まえ、交通事業者として管内のサイクルツーリズム推進に少しでも寄与するために、2021年に自転車を複数台、車内に積載することができるよう特別なバスを導入することとなりました。この車両は一般的な路線バス車両の後部座席スペースを改造して、10台のサイクルラックが設置されています。2019年に函館バス株式会社が整備した車両で、今回、特別に譲り受けることができました。



譲り受け後に、車内に電動空気入れを設置、簡易的な自転車整備ができるようにするとともに、モニターも設置、動画の投影等ができるようにし、ユーザビリティを向上しています。このように宗谷の新たな滞在型観光コンテンツを目指し、自転車だけではなく、宗谷のアクティビティ全般にも対応できるように「宗谷アクティビティバス(以下、アクティビティバス)」とバージョンアップしました。



宗谷アクティビティバス
バス車内の後部に10台のサイクルラックを設置

アクティビティバスのこけら落としとして、関係者への周知・PRを目的に、車両の見学会を札幌や稚内で実施しました。4月に北海道開発局札幌開発建設部、札幌第二合同庁舎の駐車場で行われ、観光や運輸関係の機関や旅行会社等、多くの方に参加いただきました。また5月には稚内市の稚内地方合同庁舎、稚内市役所の2箇所で開催し、こちらも市民をはじめ



稚内地方合同庁舎でのアクティビティバス見学会の様子

めとして、稚内の観光・運輸関係の方に参加いただきました。

2021年は導入1年目として旅行会社と連携したモニターツアーと稚内駅と宗谷丘陵、宗谷岬をつなぐ路線バス試験運行を行いました。モニターツアーはクラブツーリズム株式会社の協力を得て、4本のツアーを造成しましたが、9月の2本は緊急事態宣言により中止となり、10月に2本のツアーを行いました。ツアーは幌延町の秘境駅や抜海線、白い道を電動アシスト付き自転車で地元ガイドと巡る内容で、1日の総走行距離は30～40kmです。関東圏から18名の方に参加いただき、添乗員も含め参加者からは高い満足を得たと評価をいただきました。アクティビティバスと電動アシスト自転車を組み合わせたツアーとすることで体力に自信がない方も参加できることや広大な宗谷エリアの見せたい場所や美しい区間だけを自転車でコンパクトに巡ることで、観光の時間を多く設けることができるため、自転車を活用した観光コンテンツの可能性が広がったと思います。また、9月18日(土)～9月26日(日)の9日間は、稚内駅前ターミナルから宗谷丘陵を経由し、宗谷岬までの路線バスの試験運行を行いました。期間中は、特別に自転車積載料金は無料とし、往路・復路合わせて4便を運行しました。期間中に32の方が乗車され、うち23の方が自転車も一緒に積載しました。利用者からは初心者でも気軽に楽しめ、素晴らしい取組み等の高い評価をいただきました。



秘境駅や抜海線、白い道を電動アシスト付き自転車で巡るサイクルツアーの様子

交通事業者として自転車の受け入れを強化

2021年にモニターツアーや稚内駅から宗谷岬までの試験運行を行いました。予想していた以上の評価を得ることができました。特にモニターツアーに協力いただいた旅行会社からは、2022年のツアーとして、稚内市の他、利尻島・礼文島でバスと電動アシスト自転車を組み合わせたツアーを22本造成いただき、すでに販売がスタートされており、大きな反響に驚いているところです。また稚内駅から宗谷岬までの路線バスについても、アクティビティバスの運行を予定しています。そのような需要に対応すべく、新たに自転車を車内に積載できるバスを1台、自社で整備しています。昨年度のアクティビティバスと新たなサイクルバスの2台体制を予定し、宗谷管内のサイクルツーリズムの推進に微力ながら協力していきたいと考えています。

販売中のバスと電動アシスト自転車を組み合わせたサイクリングツアーはこちら >>>



事例報告

JR四国・予讃線でスタートした
サイクルトレイン
(自転車の混乗試験)一般社団法人 しまなみジャパン
専務理事 坂本 大蔵

2022年3月19日から6月26日まで、JR四国の予讃線において、松山駅～今治駅～伊予西条駅の間(80.1km)で、土日祝日の一部普通列車に自転車をそのまま乗せられる「混乗試験」としてサイクルトレインが運行されています。その名前は、「えひめ・しまなみリンクトレイン」。これなら、しまなみ海道へのアクセスが簡単にできます。

というわけで、早速、初日に乗り込んでみました。やってみたら全く日常の光景として溶け込んでいました。誘導の駅員さんも車掌さんも手慣れたもの。松山駅構内も、降りた駅でも、車内で一緒になった乗客の方も、ごく普通に受け入れられていて、もうすっかり定着している感覚です。

そういえば、2012年の台湾一周サイクリングで、花蓮～宜蘭間の自転車走行が危険な区間を台湾鉄道で移動した際と同じ感覚でした。2015年にイギリスのパディントン駅で、朝の通勤時間帯に、人ごみの中で自転車を押して駅構内を進んで

くる姿を見た様子と同じ光景になっていました。

今回の混乗試験は、乗降できる駅が25駅中7駅となり、対象列車も上り10本、下り12本に限定され、1列車につき5名(5台)までの先着順と、なかなかの制約があります。しかし、自転車をそのまま乗せられる手軽さは、輪行袋に入れるために分解、収納する手間と比べれば、画期的なことです。おまけに事前予約不要、追加料金不要。(私は積載料金を払ってもいいと思っています。)

この取り組みは、ビギナーの方や、女性、家族連れの方にも喜ばれると確信しますし、もっともっと制約を無くしていくことを切に希望します。

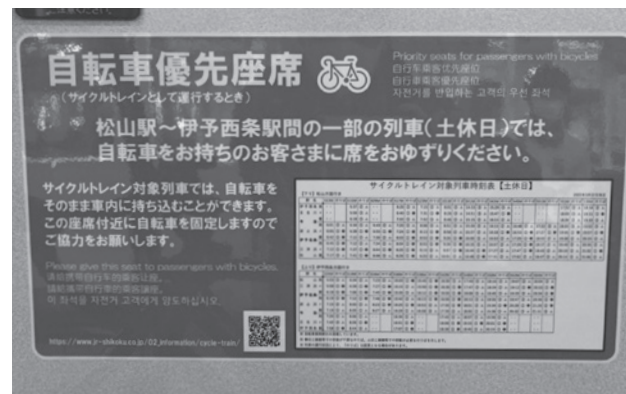
振り返れば、JR四国は積極的に取り組みを進めており、2009年に「サイクルトレインしまなみ号」が松山～今治間(49.5km)で春と秋の観光商品で売るサイクルトレインとしてスタートし、愛媛県の中村知事は、自転車新文化(注1)を推進してきた12年前から、JR四国に「空気を

運ぶなら自転車を乗せましょうよ」と、欧米や台湾でやっているサイクルトレインの実現を働きかけてきました。それを受けて、予土線の宇和島駅～窪川駅間(82.2km)でも春と秋にサイクルトレインを走らせて、その後、先駆けて混乗試験を実施し、さらに3月19日からは土日祝日の全列車が対象へと拡大されました。

こうした経緯を見ても、電車で自転車をそのまま乗せることは、もう特別なことではないように思いますし、他の利用者にも理解が得られているように感じるのは私だけではないでしょう。確かにローカル路線だから取り組めたことですが、四国は、電車が沿岸部を運行しており、自転車の乗り入れ可能な区間が増えてくれば、サイクルツーリズムはもっと身近なものとして普及・拡大していきます。そうなれば、四国4県が取り組む「サイクリングアイランド四国」の実現に向けて大きく進展するものと期待しています。



予讃線への乗り込み状況と自転車の固定



予讃線の自転車固定位置に掲示されたステッカー

(注1 「自転車新文化」とは、自転車は買い物や通勤・通学といった移動手段だけでなく、健康と生きがいと友情をもたらしてくれるという理念)

事例報告

道南いさりび鉄道の
サイクルトレインの取組歴史・文化を活かした南北海道サイクルツーリズム推進協議会
事務局:長沼 孝征(函館大学 自転車部 顧問)
佐藤 好子((一社)北海道開発技術センター)

推進協議会を設立4年目の2021年10月、道南エリアで4回目となるサイクルツアーをコロナ状況の中、小規模で開催いたしました。毎年ツアーにはテーマを設定し実施していますが、当年は「公共交通との融合」。協議会に加入しているバス、フェリー各社では自転車をそのまま搭載し運搬する事について積極的かつ画期的な支援・協力を頂いてきました。並行して、道南いさりび鉄道での自転車の搭載ができないかということで模索を続けてきて、昨年度試行にたどり着きました。

道南いさりび鉄道は2016年北海道新幹線開通時に開業し、並行在来線としてJR北海道から経営分離された江差線、五稜郭駅から木古内駅間の運営を担い、北海道では現在唯一の第三セクター鉄道として運行しています。

推進協議会では当初から道南いさりび鉄道を含め、エリア内の公共交通や企業との連携、受入環境整備を大きな目標として取り組んできました。アドベンチャーツーリズムの需要が目立つ中で、観光にサイクリング移動を取り込む需要も高まっており、自転車が他の移動手段、バスやフェリーや鉄道等と連携することで更に広域なサイクルツーリズムを楽しめ、周遊の幅が飛躍的に変わってきます。関東周辺は2021年度7月から西武鉄道の多摩川線(武蔵境～一宮間)で自転車をそのまま搭載する実証実験が行われました。青森の津軽鉄道では鉄道とサイクリングの連携で奥津軽のサイクリング推進を行っています。私たちも2019年

に先進地視察で五所川原から津軽中里まで自転車で行き、帰りは津軽鉄道に自転車とともに乗車。五所川原まで戻るコースを体験しました。

道南いさりび鉄道で同じような事を実現できないかと打合せを重ね、2021年度10月のツアーで道南いさりび鉄道車両に自転車を積み込む試行的な取組が実現しました。貸切臨時列車ではありましたが、まずは一歩を踏み出すことができたのです。

10月のツアー実施に向けて事前打合せ兼試乗を7月に、比較的大きな駅である上磯駅で折り返し待ちの列車を使用し、自転車4台で固定場所・方法について検討を行いました。当日10台積み込みを想定し固定に至るまでの時間、固定を解除し降車するまでの時間、自転車の向きにより座席等に汚れが付かないよう、また、自転車の種類や大きさにより並べて固定するもの、個別に固定するものとを分けて作業。ツアー当日は七重浜駅にて乗車、札内駅(終点木古内駅1つ前)にて降車すること等を打合せ、本番に臨みました。



円滑な乗降とホーム内の安全な移動(ツアー時)



車両内の自転車設置状況(ツアー時)



作業時間を計りながら固定方法を検証(事前検証時)

私たちの視点の課題としては、大きく2つあると考えており、自転車の設置方法とその列車内で安全性を確保することと、もう一つはJR北海道と施設を一部共有しており、規定・規約などの調整が必要となることです。ワンマン運行の中で自転車を搭乗させる際、自転車積み込み利用者が高い公共意識を持って、設置や時間を配慮することが求められます。現状、試行の段階ですが、似たような問題はバスでも同様であり、固定觀念に囚われずに、打開策を考えながら、今後も一歩一歩できる範囲で情報を共有しながら、お互いに理解しあい、進めていくことで繋がり、広がりができていくよう取り組んで参ります。