

鉄道と自転車におけるマルチモーダル交通の歴史的展開

—関西地区でのサイクルトレインの事例から—

貝柄 徹

要旨

地球温暖化防止のために二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄) および一酸化二窒素 (N₂O) などの温室効果ガスの排出量削減の数値目標が設定されて以来、「地球環境に優しい乗り物」として自転車が再認識され始めた。中・長距離輸送面では鉄道もまた同様である。この両者の相互利用の歴史は古い。本稿では、日常的な鉄道への自転車の持ち込みから、その後のレジャーとしてのサイクリング列車 (サイクルトレイン) および自転車を分解し袋に詰めて持ち込む「輪行」に至るまでの歴史的展開をレビューし、2011年に近畿日本鉄道が実施したサイクルトレインの現状と問題点について考察する。

キーワード：サイクリング列車、サイクルトレイン、輪行、大阪

1. はじめに

1992年、国連の気候変動枠組条約 (UNFCCC) を受け、ドイツ・ベルリンでの第1回締約国会議 (COP1:1995) が開催され、1997年には第3回気候変動枠組条約締約国会議 (地球温暖化防止京都会議、COP3) での「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」において地球温暖化防止のために二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄) および一酸化二窒素 (N₂O) などの温室効果ガスの排出量削減の数値目標が設定された。その後も締約国会議 (COP) は毎年開催され、2011年、第17回締約国会議 (COP17:南アフリカ共和国のダーバン) まで継続している。

また気候変動に関する政府間パネル (IPCC) では、地球温暖化に関して第4次評価報告書 (2007) まで作成され、大規模かつ早急な温暖化対策が求められている。

かような機運を受け、自転車が二酸化炭素を出さない「地球環境に優しい乗り物」と

して再認識され始めた。昭和30年代以降、利便性や経済性を基に普及（谷田貝、2011など）していった自転車であるが、有酸素運動の健康効果（青木、1994・1995・1996など）が周知されてから自転車通勤が「エコロジー」、「健康」、「二酸化炭素削減」などとリンクしていった（赤池、2011など）。また近年では一部の愛好家による狭い趣味の世界であったサイクリングが再度、認知され始めた（中村ほか、2007など）こともこれらの影響によるものが大きい。ただ汎地球規模での環境を考えた場合、自転車は「地球環境に優しい」ものではあるが、一方で、都市域に関しては不法駐輪や歩道での歩行者との接触事故など様々な問題が山積している。

二酸化炭素削減という観点から鉄道もまた「人と地球環境にやさしい」（日本民営鉄道協会、2008など）交通機関といえる。近距離交通の雄といえる自転車と鉄道との相互利用の歴史は古い。本稿では、列車への自転車持ち込みに関してのレビューを行うことを主な目的とする。元来、鉄道への自転車の持ち込みは日常的なものであったが、その後のレジャーブーム、サイクリングブームとともに、イベントとしての「サイクリング列車（あるいはサイクルトレイン）」¹⁾が台頭してくる。これは自転車を鉄道に持ち込むことによって、行動範囲が広がることからサイクリングの一範疇として自転車を分解して列車に持ち込む「輪行」が生まれてくる契機ともなった。また大阪で実施してきた「サイクリング列車（サイクルトレイン）」の記録を供するとともに、しばし途絶えていたサイクルトレインが、近畿日本鉄道から企画・提案そして実施に至った状況についても紹介かたがた考察を行う。

2. 鉄道への自転車の持ち込み

(1) サイクルトレインの経緯

自転車に理解があり、先進国といえるヨーロッパでは、「サイクルトレイン」という概念もないほど、鉄道と自転車の関係はシームレスに近い。フランスの事例は小林(2009)に詳しい。以下に一部を引用、要約する。「折りたたみ自転車や普通の自転車でも輪行袋に入っていれば、フランス国鉄の総ての列車に無料で持ち込める」。また輪行袋に入れず、そのまま持ち込む場合、「在来線で運行されている普通列車や準急（フランスではTER列車と呼ぶ）には、ほとんどの列車に6台の自転車が積み込めるようになっている」。一般急行のCORAIL（コライユ）も「自転車のロゴがついている車両に、自転車を持ち込むことができるし、しかも無料である」。ただしフランス南部と中部で運行しているTEOZ（テオズ）や夜行のLUNEA（ルネア）、新幹線のTGVは有料で、予約も必要である。また都市間特急のINTERCITESへの持ち込みは原則として難しい。

またスイス、バーゼルでは「市電の中が混んでいなければ自転車の持ち込みが許され

る。路面電車の天井付近には8つのフックがあって、ここに自転車がひっかけられるようになっていて、長いシートを持ち上げると、自転車の後輪を固定する金具が設置されている」(片野、2011)。

日本の場合、ヨーロッパの鉄道のような状況とはほど遠い。とはいえ、自転車をそのまま列車に持ち込む(あるいは運ぶ)歴史は意外と古い。天野(2009)によると西大寺鉄道(1962(昭和37)年に廃線)の事例では、「1941(昭和16)年には折りたたみ式の自転車台を客車に設置することを申請・許可されており、自転車の切符・定期券も発行されているなど、制度化されたもの」であり、「気動車や客車に大きなデッキを備え、ここに自転車を載せていた」ため、レジャー用ではなかった。金・中島(1988)分類の「日常型」であった。しかしその後の高度経済成長による人口増加や鉄道利用者の増加などで上記「日常型」の自転車積み込み、台車設置は消えてゆく。

高度経済成長とともに上記「日常型」ではなく、レジャーとしてのサイクリンググループが1960~1970年代におこり、列車を利用したサイクリング(金・中島、1988の「期間限定型」「イベント型」)が生まれた。

大阪サイクリング協会²⁾が企画あるいは、鉄道会社からリーダー派遣(添乗員)要請を受けたものを大阪サイクリング協会ニュースからひもとくと、1957(昭和32)年10月13日の南海電鉄による往路:なんば→みさき公園、復路:和歌山→なんばの企画までさかのぼることができる(表1)。萩原(1984)はこれが日本最初の「サイクリング列車」としている。過去の大阪サイクリング協会ニュースから抽出したサイクリング列車は、圧倒的に国鉄(JR)の企画が多い(表1)。このほかに企業や観光業者による企画の有無については、浅学にして不明と言わざるを得ない。コースやテーマのキーワードとしては「初詣」が圧倒的に多く、1959(昭和34)年1月11日の復路(橿原神宮前→阿部野橋)に利用した近畿日本鉄道(近鉄)のサイクリング列車が最初である。100人の定員で120名の参加者を数え、1965(昭和40)年まで続く。近鉄はその後2年の空白期間を経て1968(昭和43)年と1970(昭和45)年の「初詣」を最後とする。その後、近鉄に変わって国鉄による「初詣列車」が1971(昭和46)年から経路の変更はあるが、1994(平成6)年まで続く。好評であったが、1994年9月4日、国鉄湊町駅はJR難波駅と改称し、地上駅から地下化したことにより、1994年1月9日の「初詣サイクリング列車」が最後となった。

表1 大阪サイクリング協会ニュースによるサイクリング列車

年	月日	鉄道	往路	復路	定員(人)	参加者(人)	コーステーマ名	その他
1957	10/13	南海	なんば→みさき公園	和歌山市→なんば	200	10/20, 27, 11/3, 10, 17, 23, 24	運行。11/10の116人が最多。4輛。	
1958	11/23-24	国鉄	大阪→御殿場・富士	富士→大阪	40	17	秋の富士五湖	
1968	02/23	国鉄	天満橋→三条	三条→天満橋	50			5/25, 6/1, 8
	03/16	南海	なんば→みさき公園	和歌山市→なんば	-	-		JCA全国ラリー
	08/24	南海	浜寺公園→みさき公園	和歌山市→浜寺公園	-	-		特急(購買し切り)
	10/19	京阪	天満橋→三条	三条→天満橋	-	-		
	10/25-26	近鉄	宇治山田→上本町	宇治山田→上本町	-	-		
	11/09	近鉄	上本町→御坊	奈良奈良→上本町	50	-		
	12/07	国鉄	天王寺→御坊	和歌山市→なんば	-	-		
1959	01/11	近鉄	天王寺→御坊	和歌山市→なんば	100	120	初詣	自転車は別送
	03/20-22	国鉄	天王寺→串本	種原神宮前→阿部野橋	-	-		
	05/05	国鉄	大阪→米原	新宮→大阪	10	-	秋の富士五湖	
	11/21-24	国鉄	大阪→沼津	富士→大阪	9	-		
1960	01/10	近鉄	淡町→伊賀上野	近鉄奈良→上本町	100	106	初詣	
	03/13	京阪	天満橋→三条	三条→天満橋	15	13	観梅	
	04/10	京阪	大阪→堺路	堺路→大阪	40	11	観桜	雨天
	12/14	国鉄	大阪→堺路	堺路→大阪	-	-	養士祭	
1961	01/08	近鉄	淡町→伊賀上野	種原神宮前→阿部野橋	100	-		
	03/12	国鉄	天王寺→熊野	串本→天王寺	-	-	観梅	自転車は別送
	08/11-13	国鉄	大阪→彦根	近江八幡→大阪	-	-	南紀ツアー	
	10/08	国鉄	奈良→淡町	-	-	-	秋の湖東	
	10/15	国鉄	奈良→淡町	-	-	-		
	11/26	京阪	天満橋→三条	三条→天満橋	-	-		
	12/14	国鉄	大阪→堺路	堺路→大阪	-	-	養士祭	
1962	01/14	近鉄	淡町→伊賀上野	近鉄奈良→上本町	-	-	初詣	
	03/04	国鉄	なんば→みさき公園	奈良→淡町	100	-	観梅	
	03/25	南海	天王寺→御坊	和歌山市→なんば	-	-	観桜	
	11/18	京阪	天満橋→三条	三条→天満橋	-	-	秋の祭夜	
1963	01/13	近鉄	淡町→伊賀上野	種原神宮前→阿部野橋	100	-	初詣	
1964	01/12	近鉄	淡町→伊賀上野	種原神宮前→阿部野橋	100	-	初詣	
1965	01/10	近鉄	淡町→伊賀上野	種原神宮前→阿部野橋	100	-	初詣	
1966	10/10	国鉄	大阪→相生	福州赤穂→大阪	300	-	体育の日記念記念	
	11/23	国鉄	大阪→関ヶ原	彦根→大阪	420	-		
1967	05/14	国鉄	-	-	-	-	三田北摂高原	5/21, 28, 9/17, 24
	10/10	国鉄	-	-	-	-	大阪府ラリー	
1968	01/14	近鉄	淡町→伊賀上野	種原神宮前→阿部野橋	150	-	初詣	
	10/04	国鉄	天王寺→笠置	種原神宮前→阿部野橋	-	-	初詣	
	10/04	国鉄	天王寺→五条	奈良→天王寺	50	-	笠置 奈良コース	10/10, 11, 18, 25, 11/1, 3, 8, 15, 23, 29
	10/11	国鉄	天王寺→御坊	天王寺→天王寺	50	-	吉野口 五条コース	10/10, 11, 18, 25, 11/1, 3, 8, 15, 23, 29
	10/11	国鉄	天王寺→御坊	御坊→天王寺	30	-	御坊コース	10/18, 11/1, 15, 22
1971	01/10	国鉄	天王寺→笠置	奈良→天王寺	50	-	笠置 奈良コース	3/14, 21, 28, 4/4, 11, 18, 25, 29, 5/2, 3, 5, 9, 16, 23, 30, 6/6, 13, 20, 27
	03/07	国鉄	天王寺→吉野口	天王寺→天王寺	50	-	吉野口 五条コース	3/14, 21, 28, 4/4, 11, 18, 25, 29, 5/2, 3, 5, 9, 16, 23, 30, 6/6, 13, 20, 27
	07/04	国鉄	天王寺→五条	御所→天王寺	50	-	葛城の連コース	3/14, 21, 28, 4/4, 11, 18, 25, 29, 5/2, 3, 5, 9, 16, 23, 30, 6/6, 13, 20, 27
	07/25	国鉄	天王寺→新宮	新宮→天王寺	-	-	南紀ラリーコース	7/25, 30, 8/20, 27

鉄道と自転車におけるマルチモーダル交通の歴史的展開

1972/01/09	国鉄	天王寺→三輪	奈良→天王寺	-「初詣」		
02/11	国鉄	天王寺→西郡	田辺→天王寺	-「観梅」		
03/05	国鉄	天王寺→笠置	奈良→天王寺	-「笠置 奈良コース」	2/13, 20, 27運行	
03/05	国鉄	天王寺→五条	御所→天王寺	-「五条 御所コース」	3/12, 19, 20, 26, 4/2, 9, 16, 23, 30, 5/3, 5, 7, 14, 21, 28, 6/4, 11, 18, 25運行。	
03/19	国鉄	天王寺→和歌山	紀伊→天王寺	-「風土記の丘コース」	3/12, 19, 20, 26, 4/2, 9, 16, 23, 30, 5/3, 5, 7, 14, 21, 28, 6/4, 11, 18, 25運行。	
03/19	国鉄	天王寺→奈良	天王寺→天王寺	-「山辺の道コース」	3/20, 26, 4/2, 9, 16, 23, 30, 5/3, 5, 7運行。	
1973/01/14	国鉄	天王寺→三輪	奈良→天王寺	-「初詣」	3/20, 26, 4/2, 9, 16, 23, 30, 5/3, 5, 7運行。	
03/04	国鉄	天王寺→笠置	奈良→天王寺	-「笠置 浄瑠璃寺コース」	3/11, 18, 21, 25, 4/1, 8, 15, 22, 29, 30, 5/3, 5, 6, 13, 20, 27, 6/3, 10, 17, 24運行。	
03/04	国鉄	天王寺→五条	御所→天王寺	-「葛城の道コース」	3/11, 18, 21, 25, 4/1, 8, 15, 22, 29, 30, 5/3, 5, 6, 13, 20, 27, 6/3, 10, 17, 24運行。	
03/04	国鉄	天王寺→和歌山	紀伊→天王寺	-「紀伊風土記 根来寺」	3/11, 18, 21, 25, 4/1, 8, 15, 22, 29, 30, 5/3, 5, 6, 13, 20, 27運行。	
1974/01/13	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	8「初詣」		
03/10	国鉄	天王寺→和歌山	和泉砂川→天王寺	-「初詣」		
07/07	南海	沙洲駅→河内長野	河内長野→沙洲橋	-「初詣」		
1975/01/12	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		
07/13	国鉄	天王寺→紀伊	和歌山→天王寺	43「集印」		
1976/01/11	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	50「初詣」		
03/20	国鉄	天王寺→奈良	奈良→天王寺	50「いかながコース」	3/21, 28, 4/4, 11, 18, 25, 29, 5/9, 16, 23, 30, 6/6, 13, 20, 27運行。	
03/20	国鉄	天王寺→奈良	奈良→天王寺	50「海蔵寺コース」	3/21, 28, 4/4, 11, 18, 25, 29, 5/9, 16, 23, 30, 6/6, 13, 20, 27運行。	
1977/01/09	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	33「初詣」		
03/26	国鉄	天王寺→和泉砂川	和歌山→天王寺	28「観梅」		
03/26	近鉄	阿部野橋→御所	御所→阿部野橋	131「葛城古道」		
1978/01/08	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	43「初詣」		小雨。
03/05	国鉄	天王寺→和泉砂川	和歌山→天王寺	31「観梅」		
10/15	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「観生」		
1979/01/07	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	53「初詣」		
1980/01/13	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		雨天中止。
1981/01/11	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	45「初詣」		
1982/01/10	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	80「初詣」		
03/28	国鉄	天王寺→奈良	奈良→天王寺	70「春の放蓮」		濃霧。
1983/01/09	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	70「初詣」		
09/11	国鉄	天王寺→紀伊	和歌山→天王寺	32「集印」		
1984/01/08	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	60「初詣」		
06/03	国鉄	天王寺→奈良	奈良→天王寺	24「柳生路」		
11/18	国鉄	天王寺→樺太	砂河→天王寺	37「歴史と人情」		
1985/01/13	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	6「初詣」		雨天。
06/30	国鉄	天王寺→奈良	奈良→天王寺	8「青嵐の柳生」		
1986/01/12	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	53「初詣」		
1987/01/11	国鉄	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	63「初詣」		
1988/01/10	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		6輛臨時貸し切り列車。
04/17	JR	天王寺→加茂	奈良→天王寺	-「春の御生路」		
1989/01/10	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		午前中雨天。4輛臨時貸し切り列車。
06/04	JR	天王寺→和歌山	和歌山→天王寺	-「湖王祭り」		
1990/01/07	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	120「初詣」		臨時貸し切り列車
1991/01/06	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	130「初詣」		4輛臨時貸し切り列車。
1992/01/12	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		臨時貸し切り列車。
1993/01/10	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		臨時貸し切り列車。
1994/01/09	JR	天王寺→法隆寺	奈良→天王寺	-「初詣」		臨時貸し切り列車。
2000/09/10	阪堺電車	天王寺→近畿道	天王寺→天王寺	-「近畿道パルケフェスティバル」		
2011/02/11-12	近鉄	大阪上本町→買島	買島→大阪上本町	120「伊勢志摩サイクルトレイン」		4輛臨時貸し切り列車。

1965～1967年は大阪サイクリング協会は休戦状態で、詳細不明。

-「記載がないため、不明。」

【森本昭海氏(大阪サイクリング協会 前広報)の協力を得て筆者作成】

(2) 輪行の経緯

前述のように鉄道会社や協会の企画によるサイクリング列車は初心者には便利なものであったが、ある程度の熟練者には、「自分の好きな時に好きな所」という「旅」の楽しみが半減するのも事実であった。そのような機運の中、各人が自転車を一定程度の大きさに分解し、「輪行袋」に収納して列車へ持ち込む「輪行」という新しい形態が生まれてくる。輪行の歴史は天野（2009）に詳しい。

本来は選手登録票を所持する競輪選手が帆布製の輪行袋に収納した自転車のみ車内持ち込みが可能であり、一般の人は対象外であった。ただ市販車メーカーは商機として輪行車の販売を始める。

ニューサイクリング誌1967年8月号（通巻36号）にナショナル自転車工業の「ユニパック」が「走り出すまで12分」「カバンに入るスポーツ車」というコピーで、翌9月号（通巻37号）には水谷輪業株式会社の「ミズタニ・マイパック」が「組立分解わずか10分！超軽量12.5kg！」と輪行の簡単さを謳った広告が掲載される。11月号（通巻39号）には、アルプス自転車工業の「クイック・エース」が登場する。同社の萩原慎一氏が考案したハンドルとフォークを抜く、簡単かつコンパクトな「アルプス式輪行」の始まりで、現在まで続くフォーク抜き輪行形式の確立であった。

また市販輪行車の広告が出る4カ月前のニューサイクリング誌（1967年4月号、通巻32号）の広告にNCAP（日本サイクリングアクセサリプロダクション）の「輪行袋」が登場する。袋をたたんでケースに収納し、サドルの吊り金具に吊ってサイクリング中に持参する現在の形態がここにある。これ以前は萩原（1984）が指摘するようにキャンバス地の日よけシートや米軍払い下げのテント用グランドシートなどを各人が流用し、風呂敷のように包んで利用していたようである。

萩原（1984）は輪行袋を利用したサイクリングが1969～1971年に始まるとしているが、以上のことから1967年が輪行の幕開けといえる。ただ国鉄の許可が出たわけではなく、黙認状態のままであった。この時期から財団法人日本サイクリング協会³⁾は3年間にわたる政治レベルでの交渉を実施（八重洲出版編集部、1974）し、1970年3月10日の日本国有鉄道旅客及び荷物営業規則第309条に至る。以下に抜粋する。

〈有料手回り品および普通手回り品料金〉

第309条 旅客は、前条第1項に規定する制限をこえる物品であっても、次の各号の1に該当するものは、持込区間・持込日その他持込に関する必要事項を申し出たうえで、鉄道・航路区間と自動車線区間とを各別に国鉄の承諾を受け、普通手回り品料金を支払って、これを車船内に持ち込むことができる。

(中略)

(3) 特殊法人自転車振興会の発行した選手登録証票を所持する者又は財団法人日本サ

イクリング協会の発行した会員証を所持するものが携行する解体して帆布製の袋に収納した競輪用自転車又はサイクリング用自転車

(中略)

3 手回り品料金は、旅客の1回の乗車船ごとに、次の各号の料金とし、鉄道・航路区間と自動車線区とは、各別に支払うものとする。

(1) 鉄道・航路区間 1個について 80円(以下略)

ここに至る交渉の争点は登山客のリュック、スキー客のスキー板のような大型、長尺の荷物が運動用具、娯楽用具として無料持ち込みが可能であるのに対し、折りたたんで、袋に詰めた自転車が有料でも持ち込めないことであった。国鉄側はすでにトラブルとなっていたリュックやスキー板にかえて加えて輪行袋を持ち込むことで一般乗客とのトラブルを恐れたようである。そのため、日本サイクリング協会は同協会や各都道府県サイクリング協会の指導を受けたサイクリストはマナーを守るという条件で許可を求めた。

それでも現場では、日本サイクリング協会の会員証を提示しなくても輪行可能な場合や会員証を提示しても駅員が規則を知らず、手回り品切符の購入ができないなどの事例も多く、不公平感は否めなかった。また各私鉄は、国鉄の規則が公示された段階でそれにほぼ追随した。しかしその直後、詳細な記録は見当たらないが、近鉄は輪行袋の持ち込みを禁じてしまう。その理由は、輪行袋からはみ出たチェーンで女性客の着物が汚れた、倒れた輪行袋で乗客が怪我をした、ブレーキか変速機のほつれたワイヤーが輪行袋から飛び出して、女性客のストッキングを伝線させたなどとされる。この当時の事情に詳しい熟練サイクリストに聴き取りをしても単一の理由ではなかった。勘案するに上記を含め、いくつかの苦情が近鉄に寄せられたことが原因であろう。

1976年に大阪サイクリング協会は、協会ニュース(1976年12月号)で近鉄への輪行袋の有料持ち込みの訴えを掲載している。さらに協会は1977年3月27日にサイクリングリーダーを対象に「輪行袋検定講習会」を実施する。その後、一般利用者を対象に1977年4月24日、5月15日、1978年4月23日、5月25日、6月25日、7月23日、1979年7月29日、11月11日、1980年8月31日の計9回の講習会を実施し、受講者には輪行袋につり下げる直径10cm(厚さ2mm)のタグ(写真1)を授与している。表面は「輪行用車取扱検定・大阪サイクリング協会」と印字、裏面は所有者の氏名が白文字で刻印してある。かようにしてマナーの向上、トラブルの回避につとめていた。

このような運動が功を奏したのか1977年8月28日、近鉄は阿部野橋から御所往復のサイクリング列車を企画し、成功を収める(表1)。近鉄では1971年1月の「初詣」以来6年ぶりのサイクリング列車であった。これを近鉄との和解とみるサイクリストも多い。

その後、全国サイクリングクラブ連絡協議会のメンバーや各サイクリストによる署名



写真1 輪行用車取扱検定済みのタグ (1977年)
(所有者：森本昭治氏)

運動や有志による各方面への働きかけ、特に参議院運輸委員会への請願書提出などにより、国鉄から各現場への通達書「国鉄本社旅総297号 (59・9・5付) サイクリング用自転車の車船内持ち込み試行について」が出され、1984年10月1日からスポーツ車の列車内持ち込みは200円の有料手荷物手数料を支払うだけで、日本サイクリング協会会員の有無を問わず、誰でも自由に持ち込むことが可能となった (今井、1984)。

輪行の自由化から10年後の1995年、JR東日本は「トレン太くん」という愛称の鉄道とレンタカーを組み合わせた旅行「レール&レンタカー」企画を提案し、成功する。次いでレンタサイクルではなく、自分の自転車を列車に持ち込んで旅をする「列車と自転車の共生」をテーマにナショナル自転車工業株式会社と共同開発を実施する。その結果、1998年に世界最軽量の折りたたみ車「トレンクル6500」(トレンクルは「train+cycling」の造語)が完成する(6.5kg、176,000円、専用輪行袋12,000円)。14インチホイールのオールチタンの折りたたみフレーム車であった。折りたたむと駅に設置の大型コインロッカーやスーツケースに入る大きさであった。JR東日本が主導したとあって、これを輪行袋に詰めて列車に持ち込む場合、手荷物手数料は無料とした。この販売により1998年11月1日以降、輪行袋の列車内持ち込みが無料化した。当初「トレンクル」は高額であるため、爆発的な売り上げとはいかなかったが、高級かつ軽量部品を使っているため一部のマニアや地方都市への国内出張に使うビジネスマンなどのユーザーには好評だった。これが輪行の無料化だけでなく、一般の人々へも列車内への自転車持ち込みの可能性を周知することに寄与した。

ただしその後、安価な、しかし重くて粗雑な海外製の折りたたみ小径車がホームセンターで販売されたりするようになり、市場にあふれてゆく。そうになると、一部の心ない



写真2 列車への自転車持ち込み禁止の啓蒙ポスター
(東京メトロ・溜池山王駅、2011年12月2日筆者撮影)

者により輪行袋に入れず、小径車・折りたたみ自転車に限らず、むき出しのまま列車内へ持ち込んだりする事案も増えてきた。そのため2009年、JR東日本、小田急、京王、京急、新京成、西武、相模鉄道、東急、東京メトロ、東武、東京都交通局が共同で「そのまま自転車持ち込まないで」という標語の啓蒙ポスターを作成し、掲示(写真2)するほどである(輪行@ウィキ、2009)。

(3) サイクルトレインの実施路線

現在、関西圏でのサイクルトレインの実施路線は、近江鉄道(滋賀県)の本線(米原駅～貴生川駅間47.7km)および多賀線(高宮駅～多賀大社前駅間2.5km)が比較的知名度が高い。2002年から開始され、彦根駅・水口石橋駅・八日市線の各駅を除く全駅での乗降が可能となっている。米原駅でJR琵琶湖線、貴生川駅でJR草津線と連絡していることも知名度が高い一因である。通勤・通学時間は混雑するので、平日は9時～16時、土・休日は終日、運賃のみ(自転車持ち込み料は不要)で乗車できる。サイクリングのみならず地域の方々の買い物などでの利用が多い。

このほか2008年から伊賀鉄道(三重県)の伊賀線もサイクルトレインを実施しているが、新居駅～比土駅間14.8kmのみで、JR関西線と連絡する伊賀上野駅、近鉄大阪線と連絡する伊賀神戸駅での乗降は禁止となっているため、利用しにくい。利用時間や料金は前述の近江鉄道と同じである。

伊賀鉄道と同じく2007年から近鉄の連結子会社となった養老鉄道養老線も1998年から播磨駅～揖斐駅間55.9kmで平日は9時～15時、土・日・祝日は終日、運賃のみ（自転車持ち込み料は不要）で利用できる。近畿圏ではもっとも営業距離が長い近鉄と連絡する桑名駅の乗降はできない。

1997年から三岐鉄道（三重県）の三岐線では三里駅～西藤原駅間9.4kmは終日、大矢知駅～三里駅間14.6kmは土・休日の終日と春・夏・冬休みの9時～16時で実施している。三岐鉄道では「サイクルトレイン」とは言わず、「サイクルパス」と称している。

これらに共通するのは、地上駅（多くは無人駅でもある）のため、自転車の乗降がたやすく、かつ日中の乗降客、人口ともに少ない地域や路線といえる。そのためサイクリングというより地域住民へのサービスの一環で、利用促進、利用者確保の意味合いも大きく、スポーツ車よりも一般のミニサイクルをはじめとするお買い物自転車の持ち込みが多い。これらの自転車は20kg前後の重量（近年、増えてきた電動アシスト自転車の場合には25～30kg）があり、比較的高齢者の利用者も多いため、道路とホームの高さの差が少ない地上駅での乗降に限られる。ローカルの無人駅では以下の心配は少ないが、駅舎内やホームは自転車を押して歩いても他の一般乗客からのクレームや接触事故の危惧があるやもしれない。それゆえ鉄道事業者はできるだけ分離を図ろうとする。地上駅・地下駅の場合、エスカレーターやエレベーターに自転車を同乗させることもリスクが伴う。おのずと乗降駅は地上駅で、利用客の少ない駅となり、利用者の便を考えたものというより鉄道事業者の経営上および危機管理上からの策となる。

これらはローカル線特有の「日常型」（金・中島、1988）であり、関西地区において「イベント型」は姿を消しつつあった。

3. 2011年近畿日本鉄道サイクリング列車（サイクルトレイン）の事例

（1）行事の経緯

近年のエコブーム、二酸化炭素などの温室効果ガス削減、レクリエーションの多様化などの機運を受けて2009年11月23日、近畿日本鉄道・大阪輸送統括部が臨時列車を用いる大阪阿部野橋駅・吉野駅間の第1回サイクリング列車を企画した。当日のキャンセルなどで少し減ったものの80名の募集で73名の参加者を得た（表2）。翌2010年3月28日には第2回目として往路は大阪阿部野橋駅→壺阪山駅、復路は橿原神宮前駅→大阪阿部野橋駅間を企画する。最低催行人数（50名）には達したが、芳しいものではなかった。その翌月2010年4月18日、第3回として近鉄大阪線において企画する。2コース設定し、往路は大阪上本町駅→伊賀神戸駅、復路は伊賀神戸駅→大阪上本町駅と伊賀鉄道を利用した伊賀上野駅→大阪上本町駅間であった。サイクリングでの走行コースはAコース：

表2 近畿日本鉄道のサイクリトレイン企画

年月日	2009.11.23	2010.3.28	2010.4.18	2010.5.8
テーマ	いつもの自転車でお秋の吉野をサイクリング	高取土佐「町屋の種めぐり」と飛馬ロマンの里	伊賀の里「NINJYAフェスタ」	サイクリトレインで志摩市へ行こう!
往路乗車駅	大阪阿部野橋	大阪阿部野橋	大阪上本町	近鉄名古屋
往路降車駅	吉野	壺阪山	伊賀神戸	賢島
コース	吉野→津風呂呂瀬→吉野	壺阪山→高取町→飛鳥路→橿原神宮	A: 伊賀神戸→伊賀上野→伊賀神戸 B: 伊賀神戸→伊賀上野	賢島→阿児→志摩磯部
走行距離	16km	13km	A: 30km B: 15km	23km
復路乗車駅	吉野	橿原神宮前	A: 伊賀神戸 B: 伊賀上野	志摩磯部
復路降車駅	大阪阿部野橋	大阪阿部野橋	大阪上本町	近鉄名古屋
参加費用	2920円	2900円	A: 3730円 B: 4080円	5640円
募集数	80	80	A: 80 B: 40	80
参加者数	73	59	中止	56
主催運輸統括部	大阪	大阪	大阪	名古屋

伊賀神戸→伊賀上野→伊賀神戸（30km）、Bコース：伊賀神戸→伊賀上野（15km）と変化をもたしたようであるが、その結果は最低催行人数に達さず中止であった。

この第3回サイクリング列車実施前の2010年4月7日、大阪サイクリング協会の行事担当組織であるリーダー会⁴⁾のミーティングに鉄道事業本部 大阪輸送統括部 運輸部 事業課の山崎昭俊、吉田 悟両氏が来訪した（これ以降の打ち合わせには事業課長の下釜恭道氏が、また吉田 悟氏が12月21日付けで転勤となった後、有菌裕之氏が担当）。第3回目の参加申し込み者が少ない要因解明と今後の対策依頼であった。

検討の結果、以下の問題点が考えられた。

- 1 チラシには「シティサイクル（ママチャリ）での参加も大歓迎」とあるが、大阪阿部野橋駅や大阪上本町駅までお買い物自転車で行くには、居住地域が大阪市内の乗車駅周辺に限られた人のみ。
- 2 レンタサイクルが駅前にある観光地（例えば近鉄の橿原神宮前駅や飛鳥駅など）に自宅からお買い物自転車を持参する必要はない。
- 3 自転車での走行距離・コースともに初心者向けのため、熟練者にはもの足りない。
- 4 往復の交通費を上回る参加費ゆえ、付加価値があるとしても家族で参加するには費用が高い。また毎月実施するほど魅力的な要素がない。
- 5 近鉄沿線でのみのチラシ、パンフレット、ポスター掲示などのため、近鉄利用以外の人には周知されていない。

結局は顧客対象が明確でないことに尽きる。熟練度（初心者・中級者・熟練者）、参加の形態（子どもを含む家族連れ・一人で参加する個人サイクリスト・数名のグループで参加するクラブサイクリスト）、年代（若者・中高年・高齢者世代など）を考慮しなければならず、すべてを充足する企画は難しい。そこで大阪サイクリング協会は伏線として中高年のサイクリング中級者程度を対象とし、以下の提案を行った。

1 宿泊ツアー

中年世代の場合、育児・教育に費用もかかり可処分所得が多いわけではないが、あるグレード以上の宿舎と食事を提供すれば、若年層よりは参加度は高い。男女別の相部屋が原則であるが、夫婦で参加の希望者にはツインルームの提供し参加を促す。クラブ行

事などでは日帰りよりも宿泊ツアーの方が概して参加者は多い。

2 集中ラン方式

中級者向けの推奨コースの設定を行い、ボランティアリーダーが先導、引率して走る。これによりコースや自転車トラブルの心配はなくなるが、熟練者やグループにはこの方式を好まない人もいる。そのため決められたコースでなく、自由に走り、目的地（初日は宿舎、2日目はサイクルトレイン乗車駅）を目指す集中ラン方式も設定した。熟練者やグループでの参加者には好評なことも多い。

近鉄の大阪輸送統括部と数回の打ち合わせの結果、伊勢志摩方面で、近鉄所有の宿舎を利用してのツアーを企画した。先の提案を踏まえて、さらにいくつかの条件を提示した。

1 ツアー代金は15,000円前後（宿泊費10,000円、交通費5,000円見当）。

ある程度のグレードを保持し、割安感のある宿舎を希望。

2 ツアー代金の徴収、管理はすべて近鉄。

主催は近鉄で、大阪サイクリング協会はあくまでも走行時の協力団体。

3 保険への加入。

走行時の事故対策として死亡・傷害・賠償保証を網羅するもの。

4 サイクリングリーダーはボランティアで、一切の謝金は不要。

リーダーも一般参加者と同じ代金で参加する。

これにより近鉄と大阪サイクリング協会共同による以下のような企画が完成した。

日時：2011年2月11日（金・祝）～12日（土）

列車：大阪上本町～賢島

宿舎：アクアヴィラ伊勢志摩

代金：16,200円（1泊3食・往復列車代・保険・税・サービス料込み）

定員：120名（最少催行人員70名）

一般募集は従来通り、近鉄の駅などでのチラシのみであるが、大阪サイクリング協会ニュースに掲載、協会のWebサイトにも掲示、また大阪や京都のサイクリングクラブ代表者にも声をかけ、クラブ行事として参加を促した。この行事の中核となるリーダーは5名であるが、熟練サイクリストの所属するクラブがクラブ行事として参加することで、走行時のリーダーはより多くなり、一般参加者のサポートもやりやすくなった。

前述したように近鉄への輪行不許可時代からその後の努力期間を知る熟練サイクリストは、近鉄が主催するサイクリング列車ということも協力への後押しとなった。

2010年12月1日に行事企画を発表したが、締め切り前の1月中旬には満席と好評であった。

(2) 列車への自転車積載方法

前述したように国鉄による「初詣」サイクリング列車が1971（昭和46）年から1994（平成6）年まで続いた。この長きにわたる継続行事では、一般列車の最後尾の車両1-2両を貸し切り、その車両のみ目的地まで扉を開けず、一般乗客が乗り込めないように運行していた。

往路：湊町駅→法隆寺駅、復路：奈良駅→湊町駅の利用で、法隆寺駅から石上神宮（奈良県天理市）での参拝を経て奈良駅までのサイクリングを楽しむ行事で、毎年70～120名ほどの参加者があった。自転車の車両への積み込みは協会関係者やリーダーなどで行われ、たいていは車両後部より自転車のみ交互に重ねてゆく（右向きに立てた自転車の次は左向きに重ね、奥の自転車の前輪と次の自転車の後輪を重ねてゆく）方式であった。この場合、一車両に30台以上の自転車と人間が積み込み可能であった。

この当時でもオーダー車など高級な自転車があり、積載方法に注意を払っていたが、近年は市販車でも高価なものが増え、わずかなことでもクレームにつながる可能性がある。近鉄は久方ぶりのサイクリング列車ゆえ、鉄道事業本部 大阪輸送統括部 運輸部 事業課の有菌裕之氏が中心となって2011年2月6日、実際の車両を使った積載方法の検討を試みた（図1、写真3・4・5）。

車両の片側に自転車、片側に乗客といった配置を考案した（図1）。歩く動線を確保するために、つり革に付けておいたベルトに自転車の左右のハンドル部をひっかけ、一

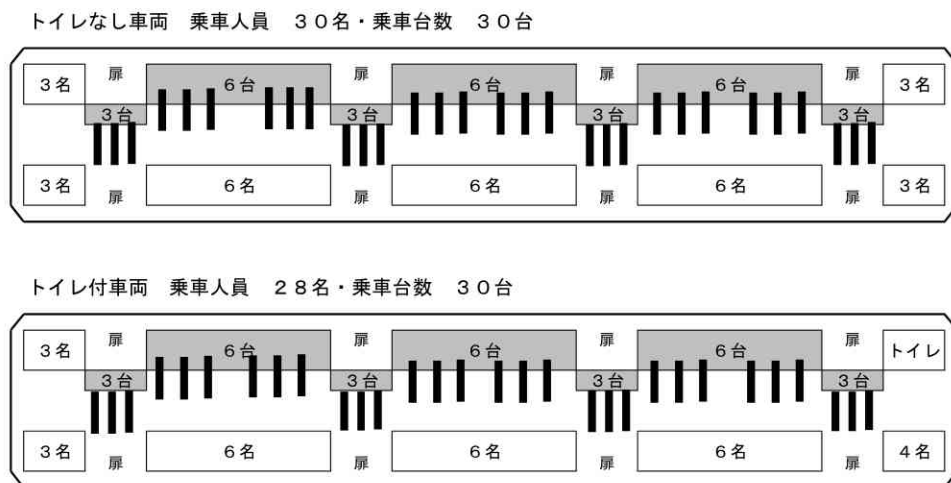


図1 1車両あたりの乗車人員と乗車台数
（近畿日本鉄道による作図を筆者一部改変）



写真3 近畿日本鉄道による事前実験1
(撮影：2011年2月6日、近畿日本鉄道提供)

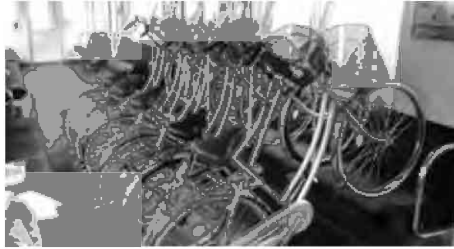


写真4 近畿日本鉄道による事前実験2
(撮影：2011年2月6日、近畿日本鉄道提供)



写真5 近畿日本鉄道による事前実験3
(撮影：2011年2月6日、近畿日本鉄道提供)

度、座席の上に前輪を乗せた状態で仮固定する（写真3・4）。その後、ハンドルを左に切った状態までベルトを引っ張り、座席の背もたれと座面との間に前輪をはめるような状態で固定する（写真5）。

近鉄主催の行事で、事故防止の観点から考案した方法といえ、行事当日の往路はこの方法を採用した。しかし事前実験では前かごつきのお買い物自転車であったが、行事当日は、軽量かつフロントバッグなしのロードレーサーからフロントバッグ付きのランドナータイプまで様々な車種の混載となった。停車時は整然と並べて配置（写真6）したつもりであったが、列車の揺れに応じて吊った状態の自転車が揺れ、それも車重やバッグの違いから揺れが一定方向でないことが判明した。トイレなどには揺れた自転車の間をぬって行かねばならず、また自転車と座った乗客との間隔も狭く窮屈であった（写真7）。また座面の汚れ防止のためのビニルシート（事前実験時には未設定）や固定のベルトの事前準備が必要であることも煩雑であった。

やはり自転車を列車に固定する方がよいと判断した。ただ欧州の列車のように固定金具がないため、工夫は必要である。復路では、1980年代、90年代に国鉄やJRで実施してきた手法を踏襲しつつも少し改良を施した。列車内の人の移動を確保するためにもシートに並行する状態で自転車を配置した。シートが汚れないようにシート側の自転車は左側（チェーンと反対側：ギアクランクが見えるように配置）を接するようにした。



写真6 往路の車内配置1
(撮影：2011年2月11日、村上峰男氏提供)



写真7 往路の車内配置2
(撮影：2011年2月11日、村上峰男氏提供)



写真8 復路の車内配置1
(撮影：2011年2月12日、村上峰男氏提供)



写真9 復路の車内配置2
(撮影：2011年2月12日、村上峰男氏提供)

つまりハンドルを右に配置し、その外側にはハンドルを左にした自転車を立てかけてゆく。4、5台重ねても、通路は十分な通行が確保される（写真8・9）。列車の揺れによる自転車の倒れ防止に往路で使用したベルトで固定した。ベルトは網棚やつり革と自転車をつないだが、プラスチック製ベルトよりも伸縮が効き、汎用性の高いチューブなどのゴム製ベルトの方が列車の揺れに対して効果が高く、かつ簡単に結束することが可能である。今後はこの方法を採用したい。

4. おわりに

近年、自転車を取り巻く環境はかまびすしい。地球温暖化防止、二酸化炭素削減、エコロジーといった大上段に構えたものからエコノミー、メタボ対策などの個人レベルで

の優位性を説く一方で、都市部での放置自転車、歩道での暴走自転車やブレーキのないピスト車など負の問題も提議されはじめている。マナー、ルールの確立や道路インフラの整備など課題が山積み状態である。

人口密度の高い都市域において日常的に自転車を列車へ持ち込むことはまだまだ厳しいものがある。ただレジャーとして考えた場合、自転車と鉄道のマルチモーダル輸送は、地域観光の振興のみならず、シャッター商店街をはじめとする地域の疲弊化を防ぐ端緒ともなり得る。輪行とサイクルトレインのどちらかに統一していくことは不要で、あくまでも併用が望ましいと考える。サイクルトレインに関し、現状では、ボランティアリーダーなしに実施可能とはいかないが、将来的にはヨーロッパのように自由な乗降が可能な列車の運行を提言してゆきたい。

謝辞

近畿日本鉄道主催のサイクルトレインの発案、実施に関し、鉄道事業本部 大阪輸送統括部 運輸部 事業課に謝意を示したい。事前協議の段階から事業課長（当時）の下釜恭道氏と吉田 悟両氏にはお世話になった。その後、現場の詳細な検討から行事の実施、またさらに現在に至るまで有蘭裕之氏の尽力は力強いものであった。行事実施の主要スタッフ（葭崎幸正氏、村上峰男氏、国沢 均氏、藤原 晋氏）ほかにも感謝する。

また本論文作成に当たり、近畿日本鉄道 鉄道事業本部および村上峰男氏撮影の写真を拝借した。また永年、大阪サイクリング協会ニュース担当をしておられた森本昭治氏から貴重な資料、文献を拝借し、資料作成にご助言を頂いた。記して感謝する。

注

- 1) 大阪では歴史的に「サイクリング列車」と呼んでいた。近年、鉄道会社などでは「サイクルトレイン」と称することも増えてきた。ただ両者とも完全に市民権を得た言葉とはいえず、また正式な定義もない。

個人的感覚では「サイクリング列車」がレジャー時の呼称で、「サイクルトレイン」は日常、レジャー問わず、自転車をそのまま積載できる列車を示すため、本稿ではその状況に応じて使い分けしている。ただし近畿日本鉄道は2009年からの企画においてレジャーとしても「サイクルトレイン」の呼称を用いているため、それを優先した。

- 2) 大阪サイクリング協会（略称：OCA）：1955（昭和30）年6月13日設立。事務局は財団法人自転車センター（関西サイクルスポーツセンター）（大阪府河内長野市）内に置く。2009年8月から2011年7月まで会長不在により貝柄 徹副会長が会長代行。現在の会長は株式会社キャットアイ取締役社長の津山晃一氏（2011年8月より）。大阪サイクリング協会ニュース（A4版8ページ）を年4回発行。発行部数2800部。会員数487名（2011年9月1日現在）。

<http://www.kcsc.or.jp/oca/>

- 3) 財団法人日本サイクリング協会（略称：JCA）：1964（昭和39）年5月22日設立。1975（昭和50）年6月から経済産業省・文部科学省との共管の団体。会長は自由民主党総裁・衆議

院議員の谷垣禎一氏（2009年9月より）。賛助会員18139名（2011年12月5日現在）。

<http://www.j-cycling.org/>

- 4) リーダー会（略称：LCA）：正式には「大阪サイクリング協会リーダー会」。財団法人日本サイクリング協会のリーダー資格（サイクリングインストラクター、サイクリングディレクター2級、1級）を有する者の団体で、ボランティアで大阪サイクリング協会の行事を企画運営している。会長は貝柄 徹（2009年5月～現在に至る）。会員数48名（2011年9月1日現在）。

参考文献

- 青木純一郎（1994）：『自転車による健康づくり メンタルヘルスに及ぼす効果I』日本自転車普及協会、58p.
- 青木純一郎（1995）：『自転車による健康づくり メンタルヘルスに及ぼす効果II』日本自転車普及協会、55p.
- 青木純一郎（1996）：『自転車による健康づくり メンタルヘルスに及ぼす効果III』日本自転車普及協会、53p.
- 赤池 学（2011）：『平成22年度自転車活用による環境改善方策の調査研究事業—CO₂排出量の削減に寄与する「自転車通勤」自転車利用の広がりも展望して—』日本サイクリング協会、55p.
- 天野宏司（2009）：サイクルトレインの成立と展開—秩父サイクルトレインの分析を通じて—、駿河台大学論叢、第39号、pp.161-182.
- 萩原 浩（1984）：“輸行”勉強会—自転車輸送の変せんを追ってみると—サイクルスポーツ1月号、pp.60-65.
- 今井彬彦（1987）：輸行制度自由化、そして今後の問題。ニューサイクリング、通巻243号、pp.120-121.
- 片野 優（2011）：『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』白水社、212p.
- 金 利昭・中島一貴（1998）：地方鉄道への自転車持ち込みに関する事例調査。国際交通安全学会誌、Vol.23、No.4、pp.62-69.
- 小林恵三（2009）：SNCF（フランス国鉄）と自転車の持ち込みについて。平成21年海外レポート、No.4、自転車文化センター。
http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/report/jpg/h21_5/h21_5.html（2011.8）
- 高野 潤（2002）：自転車と鉄道のマルチモーダル交通の現状と問題。交通運輸プロジェクトレビュー、No.11、pp.80-83.
- 高野 潤（2004）：自転車と鉄道の相互利用環境の整備。交通運輸プロジェクトレビュー、No.12、pp.54-57.
- 中村博司・森下雅裕・澤田 裕（2007）：『大人のサイクリングビギナーズ』八重洲出版、189p.
- 日本民営鉄道協会（2008）：『大手民鉄環境レポート』社団法人日本民営鉄道協会、32p。
<http://www.mintetsu.or.jp/>
- 谷田貝一男（2011）：シティサイクルの誕生と社会文化との関わりとの歴史。自転車文化センター研究報告書、第3号、pp.3-42.
- 八重洲出版編集部（1974）：これでよいのか!! 輸行列車内持ち込みの現状。サイクルスポーツ6月号、pp.48-54.
- 輸行@ウイキ（2009）：輸行：電車内への自転車持ち込みに関する鉄道各社の見解。
<http://www21.atwiki.jp/rin-kou/>（2011.9）