

令和5年4月24日

大山町議会議長 米本 隆記 様

大山町議会議員 豊 哲也

大山町議会議員派遣報告書

1	目的	自転車を解体することなく鉄道内に持ちこみ、新たな利用促進のスタイルの実例を学ぶ
2	派遣場所	和歌山県
3	期間	令和5年4月13日(木)～14日(金)
4	派遣議員	豊議員
5	報告	<p>【内容】</p> <p>JR 西日本和歌山支店にて行われているサイクルトレインの現地視察 参加者：竹口大山町長、観光課西尾課長・提島さん 鳥取県 鈴木局長、濱本参事監、中原課長補佐 JR 西日本 米子支社和田副支店長 山陰営業部 福江部長 大山町議会 豊議員</p> <p>① 特急くろしおサイクルに実際に乗り現状を視察 特急くろしおの運行区間 白浜⇄新宮 うち一両が特急くろしおサイクル(時刻表に明記) 追加料金は不要 専用カバー・結束ワイヤーが必要(駅で貸出、新宮駅に着脱スペース) 通勤通学時間は除く</p> <p>② サイクルトレインに対応した新宮駅視察 専用カバーの着脱スペース 階段への自転車専用スロープ</p> <p>③ サイクルトレインに対応した、きのくに線普通電車の車両に乗り視察 運行区間は 御坊⇄新宮 特急区間の約1.3倍 追加料金は不要 専用カバーは不要 自転車はゴムか紐で固定しなければいけない 通勤通学時間は除く</p>

④ JR 西日本和歌山支店 サイクルトレイン聞き取り

乗車密度の少ない赤字区間なので導入を検討

各課から人員を集めチームを発足

約3ヶ月のテスト期間（運転士からの報告）を経て本運用

年間のべ約1万人の利用

サイクル目的の40代50代が多い

買い物目的の方の利用も見受けられた

補助金などあるものの基本的にはJRが設備・備品など予算化

広報に関しては県がチラシやホームページで協力

各自治体とのやりとりはほとんどない

実際運用し、約一万人の利用増ではJR側の金額的なメリットは薄い

観光を盛り上げる観点でメリットがあるとの認識

山陰本線の乗車率はきのくに線の約4倍

今後全区間で行なっていきたい

【所感】

サイクルツーリズムは県をあげての事業となっている。その中でサイクルトレインは話題作りの面でも、実際サイクルツーリズムを行う上でも有効だと思われる。メリットとしては自転車と電車の旅を一度に味わえる、一度走ったコースを戻らなくていい、雨など予期せぬ事態に対応しやすい、などが挙げられる。金銭的な負担は実際JR側で行うものなので、収益性が判断材料の大きなものとなる。広報や旗振りなどは県が行うものかと思われ、各自治体での取り組みは補助金を用意したり、駅の整備などになる。

県のサイクルツーリズムのモデルコースなどはまだ煮詰まっていない。その点だけ考えると、大山を利用したダウンヒルコースが他の自治体と差別化できていいと思われるが、サイクルトレインが絡まない。現在の中高生を中心に日吉津などへのショッピングへの要望が高いので、そうした生活をより豊かにする施策としては非常に有効だと思われた。

サイクルツーリズムにおけるサイクルトレインの今後の働きかけなどは、県主体でやるものだが、大山町がその取りまとめ役となっていることは今後の大山観光においても期待できるものだと感じた。