

第1回 金沢市公共シェアサイクル「まちなり」のあり方検討委員会 議事概要

【概要】

日時：令和5年8月2日（水） 10時00分～

場所：金沢市役所第1本庁舎第4委員会室（オンラインを併用）

【次第】

1. 開会
2. あいさつ
3. 会長選出
4. 議事
 - (1) 「まちなり」のあり方検討委員会の概要 ……資料1
 - (2) 金沢市の公共交通を巡る現状と交通政策 ……資料2
 - (3) 「まちなり」の概要及び利用状況 ……資料3
 - (4) 「まちなり」の利用状況詳細と利用者アンケート結果について ……資料4
 - (5) 社会実験（エリア拡大実験、モビリティ連携実験）について ……資料5
 - (6) 現「まちなり」の運行主体からの報告
 - (7) 次期「まちなり」に向けた検討課題 ……資料6
5. 閉会

【議事記録】

2. 挨拶（村角都市政策局長）

本日は大変暑い中、お集まりいただき感謝する。加えて日頃より本市の交通行政に格別のご理解とご協力を賜り感謝する。さて、平成24年3月からスタートしているまちなりであるが、現在のまちなりは第2期として、令和2年の3月から運用しているものである。自転車の数が500台、市内に専用のポートが75ヶ所ということで、観光客ばかりではなく、市民の皆様にもご利用いただいている。おかげさまで昨年度、令和3年度の利用者数は目標の10万人を大きく上回り、25万3000人となった。多くの皆さんにご利用いただいているまちなりだがさらなる利便性の向上と、利用の促進を図っていくこと、加えて、まちなりを取り巻く環境の変化に対応していくこと、そういったことが非常に大切である。そうした中、来年度末で現在の運営事業者との委託期間が満了することとなっている。これを基に次期まちなりのあり方について検討を進めるため、この委員会を設置した次第。限られた時間だが、各委員からの忌憚のないご意見をお願いしたい。

3. 会長の選任

事務局から、福島大学准教授の吉田先生の会長への就任を提案し、全会一致で承認。

4. 議事

- (1) 「まちなり」のあり方検討委員会の概要 ……資料1
- (2) 金沢市の公共交通を巡る現状と交通政策 ……資料2
- (3) 「まちなり」の概要及び利用状況 ……資料3

- (4) 「まちなり」の利用状況詳細と利用者アンケート結果について . . . 資料4
- (5) 社会実験（エリア拡大実験、モビリティ連携実験）について . . . 資料5

(委員)

まちなりのいろいろなデータをご提示いただいた。交通結節点での活用を目指していきたいという話もあったが、実際、データからそんな動きが取れるのか。

(事務局)

まちなりが滞留している場所や通行経路は取れる。

例えば、7ページの右下にある滞留分析では、やはり、観光地や金沢駅、そういったところによく滞留しているであろうということは今読み取れている。しかしながら、例えばバスとか鉄道等を併用しているのかどうかは、このデータだけでは必ずしも読み取れない。今後、他の交通機関の移動データなどを組み合わせて、交通結節点がどうなっているのか、或いは今後どうしていくべきなのかといったことを検討しお示ししたい。

(会長)

非常に重要な指摘である。シェアサイクルのGPSから取れるデータだと、おそらくどの経路を通っているかということとか、或いはどのポートから出てどのポートで帰着したとか、そういうシェアサイクル自体の利用実態はわかる。しかし、そのシェアサイクルを降りてどこに行ったのかとか、或いは前にどういう移動手段を使ったのかというデータの紐づけがどこまで可能であるのかは、整理しておく必要がある。今は、できないかもしれないが、今後、新しい第3期に入っていきにあたって、例えばこういうデータがとれるといいねとか、或いはこういうところを1つの要件にしていこうとか、その辺りの整理をしていくのも、今回の検討会の1つのポイントにもなってくるかと思う。委員のみなさんからもご意見いただきたい。

(委員)

金沢Ma a Sとまちなりの関係はどういうものか。

(事務局)

のりまっし金沢では、1つのチケットを買ったらバスも自転車も使えるというふうにはなっていない。究極的には、やはりバスや鉄道やまちなり、こういったものが1つの乗車券で乗れるようになるのが理想ではないかと思っている。実際、フィンランドのMa a Sアプリでは、公共交通、バス・タクシー・カーシェア・自転車、そういったものを1つのアプリで利用できるようになっている。ぜひ金沢でこういったものが先進事例として生み出せるようにしたいという思いは持っている。ただし実現するには、システムの改修などに、かなりの費用がかかる。限られた財政の中でどんなことができるのかを引き続き検討している状況である。

(委員)

台湾などは、必ず例えば電車をおりると、そこでどこにシェアサイクルがあるかがすぐわかるような地図が出てきたりする。例えば金沢のMa a Sアプリでも、いきなりチケットを買えるところまでは行けなくても、地図上で、シェアサイクルのポートがわかるようにしてあることから始めるのは大事だと思う。

(事務局)

非常に重要なお指摘。現在は、金沢駅とかであれば駅の案内の中にまちなりのポートの表示があるが、それ以外の場所は、バス停からの案内とかそういうのは、あまり十分ではないと思っている。ご指摘の通り、バス停などで、どこでまちなりに乗り換えられるのかを見せるのは非常に大事だと思っている。もともとは観光客の皆様向けに作っていたまちなか交通ガイドという紙のパンフレットがあるが、今年度の市の予算で、これをスマホで見られるようにする。その際に、まちなりのポートの場所とバス停の案内などが1つのマップ上で見えるようにすることに組みたいと考えている。

(委員)

我々金沢Ma a Sコンソーシアムとしても、今言われたアプリ上での表示であるとか、それから運賃上での一気通貫したサービス、そのあたりは前向きで、こういったシェアサイクルとバス、鉄道などが連携した取り組みが大事だと考え、この先検討していきたいと思っている。

(会長)

国内外の動向も踏まえてロードマップは、整理しておいてもよいと思う。おそらく、ご指摘があった台湾で、例えばグーグルマップのようなものを開くと、シェアサイクルのポート或いはバスの到着状況がわかるという話は、おそらく、路線バスの世界だと、G T F S といって、バスの静的なデータ、これは時刻表とか運賃、それから動的なデータ、今どこを走っているか、これの国際表示フォーマットっていうものがあって、それに対応するという事は、結構日本のいろいろなところで取り組まれている。他方でシェアサイクルについても、最近G B F S への対応が国際的に進んでいる。ところが日本の場合少し後手に回っていて、グーグルの順番を待つしかない。一方で、こういうローカルなアプリのデジタルマップ上にA P I 接続をさせて、紐づけるとかは、実はやろうと思っただけのところまでは技術は進んでいる。ただし、先ほど事務局から説明があったように、やっぱりそれなりにコストがかかってくる。何ができて何ができないのかっていう、情報を整理しておくことは重要だ。

(委員)

ヘルメットに関して、シェアサイクルではやっぱり非常に難しい問題であると認識している。

(事務局)

シェアサイクルでもヘルメットをかぶらなければいけないだろうと思ってらっしゃる方が確か3割程度いらっしゃる一方で、他の方が使ったヘルメットというのはやはり抵抗があるとか、周りの方がかぶってないからかぶりたくないとか、そういった声を、まちなりに限らず、結構いただいている。現在ヘルメットに関し、まちなりのヘルメットに関しては、市内6ヶ所で貸し出すサービスはしている。今、私どもとして考えているのは、まず住民の皆様に関しては、なるべくご自身のヘルメット持っていただくために、ヘルメットはご自身の身を守る大事な物であるということをお伝えしていくのが大事だと思っている。自転車の交通事故で亡くなられた方の半数程度が、頭の損傷によるもの。ヘルメットをかぶることで生存率が2倍程度に上がるというふうに言われているので、まず住民の方には、まちなりでも、自分の自転車でも、「乗るときは、ヘルメットをかぶらないとね」と思っただけのようにしたい。問題となるのは、持ち運びのしやすさとかデザインといったところだと思う。どうしてもヘルメットというのは1つ持ち運ぶともうリュックサックがいっぱいになってしまうような大きさで、例え

ば折り畳みできるとか、或いはかぶっても、かつこいいとかかわいいとか思っただけのようなもの、そんなものが増えていくことに期待をしながら自転車の業界の方々ともお話をしていきたい。観光客の方々には、なかなか自分のヘルメット持ってきてというのも難しいので、先ほどのまちなりのポートの利用状況でも最も多かった金沢駅などの周辺のホテルでヘルメットの貸し出しにご協力いただいているので、そういったところにお客様を誘導するなど、引き続き努力していきたい。

(会長)

利用の特徴を見ると、金沢駅で借りて金沢駅で戻すという組み合わせが一番多く、おそらくこれは、観光客の方が結構長い時間借りていると推測すると、例えばそういうところの周辺のホテルなど、できるところからやっていって積み上げていくというのは一つの方法論としてはありえる。

(委員)

最近観光客の中には外国からいらっしゃる方も多いが、今のGPSで取られるデータに、外国人の方のものも入っているのか。また、その外国の方から、まちなりに対してのご意見は何かあるのか。ママチャリ的な自転車で外国の方には大柄の方もいらっしゃるなので、使い勝手はどうなのかというのも少し気になる。そういったご意見あるか。

(事務局)

まず1点目のGPSのデータを取っているのかということについては、自転車そのものに、GPSがついていて、個人の属性とは紐づかないので、国籍の峻別はできない。もう1つ利用者の方からの声ということについては、後程、今のまちなりの運営を行っている日本海コンサルタントに現状のご説明いただくので、その際に、あらためてお聞きしてみたい。

(委員)

このまちなりがスタートしたときから、この事業にかかわらせていただいている。当時は、観光客が主流で、会議の中でも、いかに一般の市民のお客様の交通の足として、使ってもらえるかというのがいつも議論となっていた。資料を見ると、今は、相当市民の方も使っているとのことで、当時から比べると相当違ってきているのだなと思った。商店街という立場でお話をすると、例えば武蔵や近江町市場は、やはりバスを使って商店街においでの方、また自分の自転車でおいでの方、また歩いておいでの方が大変多い。自転車は高齢者が多いのが事実。一方でまちなりを利用している高齢者は少ない。乗りにくいのか、抵抗があるのか、システムが難しいのか。今後は高齢者の利用者をどうやって増やしていくかということも1つの課題ではないか。そして、もう1つ最近、まちなかの商店街で言われることは、次世代のファンを作りましょうということ。お客さんの平均年齢がもう60近いというのが現状で、やはり40代50代のファミリーが来てもらえるまちを作っていかなければ、商店街がなくなってしまうと。次の世代はもう郊外のショッピングセンターで育った人たちばかりで、百貨店というものの自体をまず知らない。みんな何か用事があると、郊外のショッピングセンターというのが当たり前という生活になっている中で、いかにそういう若い人にまちなかへ来てもらえるかっていうことが、商店街にとっても今後の大きな課題。金沢ふらっとバスやショッピングライナーもあるわけなので、その辺との関連性をつくっていくことも必要。まちなりの利用者は、ほっておいてもどんどん増えていくと思うが、どうやってそれをもっと使い

勝手が良いものにしていくかということが大事。また、のりまっし金沢について、都会の乗り換えのアプリのように自宅から目的地まで、バスに乗ってどこで降りて、まちのりを使えるとか、駄目だったら、こういうルートがある、などが分かるシステムになると、アプリの使い勝手が良くなってくると思う。商店街としても、大変期待をしている。

(事務局)

3ついただいた。1つ目のご高齢の方の利用が少ないのではないかということ。やはりアプリを使うとかICカードで鍵を解除するとか、使い方がわからないということはあろうかと思う。まちのりもさることながら、郊外で路線バスがなくなって新しい乗り物を入れる際も、使い方がわからないから、乗らないという方が結構いらっしゃる。いろいろな方がいらっしゃるのでまちのりだとか、そういう公共交通の使い方を、例えば公民館の行事や町会、長寿会の行事なのでご説明をして、1回使ってみようかと言っていただけるような場づくりを、しっかり、これからもやっていく必要があると思っている。

2つ目。まちなかに人に来ていただくということは非常に大事なことだと思っている。マイカーでショッピングモールに行けるというのはもちろん便利かもしれないが、長い歴史の中で積み上げられた商店街やお店、そういったものは、他の都市にはない唯一無二のものだと思っている。商店街には昔からのオンリーワンのお店があるので、そういう良さを知っていただけるようにするのは非常に大事。そういうわけで、「お帰り乗車券」として、まちなかでお買い物をしたらバス券が当たりますといった施策も行っているし、若い世代の方がまちなかにあんまり来てくださらないという点については、今試行錯誤の状況ではあるが、例えば、学生さんにまちのりとふらっとバスの利用モニターになっていただくといった取組を実験的にやっている。今回のお帰り乗車券の事業には、飲食店にも多く参加していただいているので、何か会合でまちなかに来たら、交通費が最大300円あたるよと、そんなようなこととかをお知らせしながら、いろんな世代の方に来ていただけるようにしたいと考えている。そういう問題意識を持って、関係の皆様と力を合わせて頑張っていきたい。

3つ目の乗り換えの検索ができるようになったらいいというのはおっしゃる通りだと思う。今年度、のりまっし金沢の改修を進めている。その際に、最寄りのバス停にまちのりのポートがある場合は出るようにとか、そんな工夫を加えようとしている。100点満点にはならないと思うが、しばしお時間いただきながら頑張りたい。

(委員)

今のDXの話だが、今、金沢市の商店街で商品券の販売している。今回の特徴として、店で並ばなくてもスマホで買ってその場で決済できるシステムを使っているが、やはりご年配の方が使いにくいということで、デジタルでやっている商店街が大変苦戦している。デジタルに走りすぎると、社会に遅れていってしまう方が出てくるという現状があるので、その辺はデジタルとアナログをしっかりと併用しながら、まちのりも進めていっていただきたい。

(事務局)

デジタルを使うにしても、使い方を一緒にご説明するとか、丁寧に対応させていただけたらと思う。

(委員)

もし今後、通勤客をターゲットとしてねらっていくなら、例えば、通勤に使われる浅野川

線の駅近くにポートを置くとか、市民の足として考えたときのポートの設置場所を検討いただけただけなら普及に繋がるのではないか。もう一つ、バンクーバーに留学したときに、印象的だったのがバスのフロント部分にキャリアをつけて、自転車を乗せていた。自転車に乗ってきて、途中からバスに乗るっていう選択肢もある町だった。自転車で行ける距離は限られるが、自転車が乗せられるバスやサイクルトレインのような取組もぜひ今後ご検討いただけたら嬉しい。

(事務局)

鉄道やバスの利用と、その駅から、例えば工業団地など人の流れが多数認められるようなところのちょっとした移動のために、まちなりのポートを置けないかというのは一つの検討課題だと捉えている。郊外の鉄道駅とか、或いはバスの拠点となるような場所と、人の流れの多い区間にそれぞれポートを置くというのは、可能性としてありうるので、今後の検討課題としてしっかり取り上げていきたい。一方で、シェアサイクルというのは、実はトラックで自転車を再配置することが必要になることが多く、市内全域にくまなくポートを置くとその再配置のコストがものすごく上がってしまうので、やるにしても、ターゲットをかなり絞った上で、ここは人の移動が多くあるからポートを置こうとか、そういう形になっていくのかなと思っている。2点目については、自転車と公共交通を組み合わせるとするのは非常に大事な視点であると考えている。現在は、北陸鉄道の浅野川線と石川線で、始発駅から終着駅まで利用される方に限って自転車の乗車ができる。なぜ他の駅で降りられないかというのと、昔は実は全部の駅で乗り降りできたが、ある程度混雑した車内で自転車を持って歩いて、降りたりするとき、他のお客様にぶつかって汚れたとか、そんなトラブルもあったということで、現在はかなりサービスが絞られている。そこはまだ改善の余地あると思うし、バスの外側に自転車乗せるなど、いろんなアイデアもあると思う。自転車と広い空間のある鉄道の組み合わせというのは、交通事業者にも問題意識を投げかけて議論していきたい。

(会長)

シェアサイクルに採算性をどこまで求めるのかは議論になるところだが、ある程度、採算性を意識するのであれば、密度を選ぶ事業であることも事実。わかりやすく言うと流しのタクシーと同じ。いろいろタクシーが回送で走ってくれることによって、私たちは捕まえられる。そうするとある程度の市街地とか密度がある空間だと成り立ちやすいけれども、そうじゃないと厳しい。某市がシェアサイクルを入れたときに、かなり郊外の駅までポートを貼り付けたが、回転率が上がらないということで、まちなかの方に引き戻すということを実は今、やっており、郊外というのは、実は難しかったりする。また、浅野川線の話が出てきたが、同じような形の車両を使っている群馬の情報をお伝えすると、こちらはサイクルトレインが昼間もずっと行われていて、いろんな駅から自転車を乗せてきて、サッと降りていくっていう、そういう文化が根づいている。そういう自転車と公共交通がすでに馴染んでいるようなケースだと、実は郊外展開したとしても、結構使ってもらえたりもするし、それなりに回転をしてくれるというところがあるので、かなりケースバイケースである。なので、バスだとか、それから北陸鉄道の鉄道の部分。この辺りがどういうふうな形で使われているのか、或いはサイクルトレインなどの可能性があるのかどうかということも踏まえて、まちなりのあり方を今後考えていくというのは非常に重要な論点だと思って聞いていた。

(委員)

まちなりを利用しているのは若い方ということだが、若い人たちは、郊外のショッピングモールなどになれ親しんでしまって、まちなかに何もなくなってしまったわけではないのに、まちなかを訪問しない。金沢のまちなりの魅力は道が曲がりくねっているとか、ほんものがあるというところ。自然にほんものがあるって、金沢の人はそのほんものを当たり前で感じている。だが、実はそこが今売りになるところで、もしまちなりを利用して何かやるとしたら、例えばまちなりで来てもらって、魚をさばき料理を作ることを体験したりできるような、家族連れを対象としたイベントなど、何か本物志向と、まちなりを組み合わせて金沢の良さを伝えることができないか。まちなかを活性化するのに、どこにでもあるような店を呼ぶのではなく、自分たちの伝統の中から、ほんものを今後伝えることが大事だ。それは今生きている人じゃないと伝えられない。今、まちなかにあるほんものとまちなりで来る若い人をつなげる戦略はとても大事だと思う。

(事務局)

本当にそれは大切なことだ。金沢で当たり前になっているものが実は他所から見ると、「こんなすごいものを、そんなに自然に使っているの?」と言われるような、そういうまちなりだと思う。資料にもあるように、まちなりで巡るモニターツアーというのを運営事業者の方で実施していただいている。例えば金石大野の歴史に触れるとか、自然に触れるとか、そういう内容になっているが、こういった取組を展開していけると良いと考えている。あくまでまちなりは移動手段なので、何かを実現することと移動手段を組み合わせるのは非常に大事なことだと思っている。知恵を絞り、ご指導もいただきながらやっていきたい。

(6) 現「まちなり」の運行主体からの報告

(事務局)

先ほど、まちなりの利用者、特に外国の方から、自転車のサイズや使い勝手についてどのような声が寄せられているのかというご質問を委員からいただいた。もし何かお話いただけることあればお願いしたい。

(運営事業者)

まちなりは、サドルが非常に高い位置まで上がり、私だと足がつかないほどである。外国の方から特に使いにくいとか、小さいということは言われていない。また、自主事業としてレンタサイクルもしているが、レンタサイクルとまちなりを両方利用した外国の方から、まちなりの方が便利で乗りやすかったという声をいただいたこともある。

(委員)

私もまちなりユーザーの1人だが、実際使ってみて困るのは、ポートではなく出先で自転車を置くときである。行った先の例えばお店だったり、イベントをやっている施設だったり、そういった場所に対して了解を運営事業者の方であらかじめ取り付けるといった配慮はされているか。

(運営事業者)

1つは、イベントの場合。ポート設置場所の施設管理者とあらかじめ協議し、臨時的に駐輪スペースを拡張し、カラーコーンでそれを示す、臨時でスタッフを置く、などしている。2つ目、これからまちのりに対して、協力してくれるお店とか施設とかのマップをつくり、「まちのりはここに置いてね」といったことを示すのも良い。まちのりを借りられた方がどこで長く滞留しているかは、GPSのデータで、もうわかっているので、そういったところを中心にもてなしの気持ちを表すのも良い。

(委員)

市の経費的な補助がないと運営ができないという説明であったが、市としてはその経費負担を続けていく方針なのか。

(事務局)

行政の経費負担は必要だと認識している。というのも金沢のまちなかにみんながマイカーで来てしまうと、交通が麻痺してしまうので、なるべく鉄道やバスなどを使っていたきたい。まちのりをうまく活用することで、大量輸送ができる鉄道やバスと組み合わせて、マイカーでなくても移動できるという方が増えるので、一定の行政の負担は、合理性があるものだと思っている。ただ、現状の公金の投入額を増やすというところにはなかなかいけないと思っている。限られた財政の中で、引き続き民間事業者と協力しながら、まちのりを発展させていきたいと思っている。

(運営事業者)

やはりこのサービスは運営にどこまで力を入れられるかが肝になる。自転車を置くだけで、あとは自然な流れに任せてやるという考え方もあるが、そうすると一定のところに自転車が固まってしまい不便、ということで、毎日の再配置作業を経費をかけてやっている。また、観光客に丁寧な対応をするなど、そういう温かみのあるサービスをやっていくためには市の経費負担が必要。黒字化したら、サービスの向上に還元していく。

(委員)

再配置についてフランスのランスで見たがそこでは、1人で大きい車で再配置していた。車の荷台に昇降装置がついていて、そこに自転車をポンと置いたら荷台に上がる仕組みになっていた。初期投資はかかるかも知れないが、やはりそういう再配置スタッフの労力軽減につながる機材を導入することが必要なのではないか。

(運営事業者)

我々もそういう仕組み作りたかったが、金沢市のまちなかでの再配置を考えると、細街路が多く難しかった。そうはいっても、再配置スタッフには年配の方も多くこの暑い中での再配置作業は大変であることは事実。もう少し車高の低いトラックなどもあるので、検討していきたい。また全体の話として、ポートの密度が高くなると再配置は効率化できる。海外だと、少ないポートに自転車を返すとポイントがもらえるポイント制を導入している例もある。再配置とバッテリー交換に非常に労力がかかるが、再配置については、位置とか、人流といったデータを解析して再配置に生かすために、試験的に当初から金沢のデータも機械学習してきたが、コロナの影響もあったりして、まだ活用するところまではいっていない。充電については、非

接触で、ポートに返却すると充電ができると仕組みが、長野県上田市と千曲市では実装されており、また少しお金がかかるが、そうした仕組みを、例えば金沢駅など大きなポートだけでも取り入れられるとバッテリー交換の負担軽減につながるかと思う。

(委員)

タイヤの空気補充を利用者にやってもらって、空気補充をしてくれた人には例えば、15分の利用時間をプレゼントみたいなことができたなら良いのではないかと。私が今登録しているカーシェアのサービスが、ガソリンを入れた人に30分から15分利用時間をサービスするという仕組みをアプリで実施していて、そのおかげか、ガソリンが少ない車にはめったに出会わない。なんでも、スタッフの方が対応するのも良いが、利用者に、管理を一部担ってもらって、リワードがあるような仕組みを作れば、利用者も積極的にやってくれて、スタッフの負担軽減につながるのではないかと。

(運営事業者)

非常に面白いご提案である。利用者の情報はデータ化されているので、何らかの形でその人が空気を入れてくれたということを確認できる仕組みができれば非常に可能性がある。実際、利用者の中には、空気入れがあれば自分で入れるのと言って下さる方が、一定数いらっしゃる。私どもでもポートに簡易的な空気入れをセットするなど、そういった利用者が自発的に空気を入れてくれる環境を少しずつ整えていくことで、委員の言われるポイント、15分安くなるのかという次のステップに進めるのかなと思っているので、少し空気入れを置いて検証してみたい。

(会長)

いろいろな可能性がある。国のシェアサイクルの検討会でもあったが、今のような空気入れの話もあれば、パンクなどを報告すると、ポイントがつくのがいいのではないかと、再配置を最小にするために、例えば、駅から県庁方向といった大きな流れとは反対方向で使う人にインセンティブを付けたらどうだとか、いろんな提案が出てきた。ただし、それは全国一律ではなくやはり金沢市として何が効果的なのか、いろんなことを試行錯誤していくことが大事である。この辺りのことも、今後また皆さんといろんなアイデアを出していけると良いと考えている。

(7) 次期「まちなり」に向けた検討課題・・・資料6

(委員)

ポート設置要望の増加という点について、先ほどの運営事業者さんの資料にも、いろんなところで要望があるということだったが、要望に対してどういうプロセスとか優先順位をつけてポートを設置しているのかとか、何を基準にポート設置したのかとか、杜の里でも、先日まで拡大実験がされていたが、そういった実験の結果などを住民や要望者に対してクリアにしておくことが非常に重要である。また、学生の意見をお伝えしたい。今回のエリア拡大実験で、大学付近にまちなりがあったが、周りの人の声を聞いていると、家から大学までの移動手段としてのまちなりも非常に重要だが、それ以上に、まちなか区域への移動手段として活用している人が結構多い印象だった。先ほども、若い人がまちなかにあまりこないとか、まちなかのデパ

ートやまちなかにあるほんものと言われるようなものに目を向けていないという話が出ていたが、そういった点でも、大学が郊外化した今、まちなりを設置するというのは若い人がまちなかに移動するにも非常に有効なのかなと感じている。また、滞在時間という意味でも、若い人はまちなかに来ても帰りがバスだと終バスの時間に滞在時間が影響されるが、まちなりがあると、まちなかでの滞在時間ももっとフレキシブルになる。そういった意味でも、ぜひ郊外、特に大学がある付近にまちなりを設置していただきたい。

(事務局)

エリア拡大について、学生がマイカーを持たなくても、何らかの形で自宅と大学、或いはまちなかを移動できると手段の選択肢を増やしていくことが大事だと思っている。例えば行きはバスだが、帰りはもうバスが走っていないからまちなり、など。そういった組み合わせた利用ができるように、といったことなど、可能性をいろいろ考えていきたい。

(委員)

自転車優先のまちづくりということになると、その自転車の道は確保していただきたい。観光客の方々は自転車で車道よりも歩道の方を走られる方が多かったりするので、歩行者と自転車の共存も課題かと思う。また、さまざまなシェアモビリティが出てきているので、そういったものの可能性も検討する必要があるのではないか。

(事務局)

1点目の自転車の道の確保としては、市内で自転車走行空間の整備に取り組んでおり、なるべく、車との自転車の錯綜がないようにするというのを、しっかりやっていきたい。2点目について、電動キックボードに関して、金沢でも民間のサービスが始まっている。今は、多くの方に普及していて乗りやすい自転車でまちなりを運営している。電動キックボードも、今後の移動手段の1つとしてはあり得ると思う。役割分担の仕方などを、どうしていくのかといったことは今後知恵を絞っていきたい。

(委員)

自転車走行区間について。金沢は細街路が多い。そこで線を引いたことによってものすごく左側通行が守られるようになって、事故が減少し全国ですごく評価されている。金沢は狭いだけに、車との関係を大事にしており、車が、以前はすごいスピードで自転車を追い立てるようなこともあったが、そういうことがなくなった。水戸市も自転車の走行空間を作ることによりお互いに気を使うようになったということである。やはりまちなりの質として、何かを完全排除するのではなく、共存するためのまちづくりが、これから大切である。

(会長)

ちょっと私が気になったのは、皆さんが、まちと人をつなぐコミュニケーションツールとしてこのまちなりを定義付けていた一方で、市の方の今日の説明で中心的だったのは、道路空間が狭いところが人口密度も高いという中で、都市交通として、車以外の選択肢を生むために、まちなりをどう生かしていくかという都市交通の視点が多かったと思う。これは、相互に相反するものではなく、お互い刺激し合う関係ということになるわけだが、まちと人のコミュニケーションツール、いわゆるまちの活性化という文脈を強化していくのか、或いは都市交通としての位置付けを強化していくのか、どちらもやっていかなければならないが、それぞれ取組が

どこに訴求するものなのかということ、一つ一つやはり整理していくことが、必要なのではないか。次回以降、整理していくにあたっては、その点を、意識していただけるといいのかなと思った。その上で、具体的にどう進めていったらいいのかということで、皆様からいろんなアイデアを金沢の現状も含めてお話いただいた。大きく分けると、ターゲットやエリア。このまわりのターゲットやエリアをどう広げていくのか。高齢者だと使えないという話もあったし、郊外のエリアをどうしていくのかという話もいただいた。やはりその点、どうしていくのかということは、次回以降また皆さんと議論していかなければならない。持続的な運営の話も出てきた。その中で、都市交通としての機能をきちんと果たしていくために一定の財政支援をしていくということは表明しつつも、やはり再配置費用がかかる、或いは人が不足しているという課題も表明されていた。その他、やはり冬、ここが積雪時になかなか運用することができないという不利な側面もある。その中で、収支を合わせていくには、回転率をどう高めていくのか、ポートの密度をどう高めていくのかということが重要になってくる。どの程度が現実的なのかということも、織り込んでいく必要があるだろうと思う。利用者にも運営を担ってもらうようなポイント制の話もあった。そういうことも持続的な運営に資するし、持続的な運営に意を用いながら、エリアやターゲットをどう広げていくのかということは考えなくてはいけないと思う。また、ヘルメットの話もあったし、走行環境の話もあったが、歩行者或いは自動車とどう馴染ませていくのかという点も重要な論点かと思う。今日もいろいろなご意見、或いは金沢の中でも先進的に進んでいるところがあるということ、委員からもご指摘いただきましたので、少しそういった内容も事務局の方で整理いただきながら、また、次回、議論を深めることができればと思っている。

5. 閉会

—閉

会—