

第 1 回委員会における議論のふりかえり

視点	課題
<p>金沢市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①バス・鉄道等の公共交通の利用者減少 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前の水準に回復しない状況下で公共交通利用促進 ②ポート設置要望の増加 <ul style="list-style-type: none"> ・ポート設置の考え方の明確化 ③限られた予算の中での事業実施 ④自転車のある暮らしの普及 <ul style="list-style-type: none"> ・学生・高齢者を含む多くの方へ、自家用車に過度に依存しなくても移動できる暮らしを広げていく ⑤全国的な課題への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車以外のシェアモビリティとの役割分担 ・ヘルメットの着用推進、自転車ルール・マナーの普及啓発 【追加】 ⑥まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出 等
<p>運営事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車再配置・バッテリー交換スタッフの慢性的な不足 <ul style="list-style-type: none"> ・全国的な人手不足、重労働、自動車運転を伴う学生アルバイトの制限 ②積雪時の除雪等の負担 <ul style="list-style-type: none"> ・屋根付きポートが少ないため、除雪や自転車の故障への対応が必要 ③自転車再配置やメンテナンスコストの増大 ④満車状態や自転車がない状態の発生 <ul style="list-style-type: none"> ・③、④ともに想定以上の利用増加が要因 等
<p>利用者</p>	<p>(サービス全体の満足度は約95%と高いが)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①利用したいときにポートに自転車がないことがある ②バッテリー残量・タイヤの空気不足で利用できないことがある ③返却手続きミスで超過料金が発生することがある ④職場・自宅付近にポートがない ⑤支払方法の選択肢が少ない 等の不満点もあり

金沢市視点

①バス・鉄道等の公共交通の利用者減少

・サイクルトレインなど、他の公共交通機関との関わりも検討する必要がある。

②ポート設置要望の増加

・市民の足としてポートの設置場所を考えて欲しい。
 ・ポートの設置やエリアの設定に関して、基準を住民に対してクリアにしておくことが大事である。

③限られた予算の中での事業実施

④自転車のある暮らしの普及

・例えば台湾だとLRTを降りるとシェアサイクルの位置を示す地図が目につく。またGoogleマップにシェアサイクルが出てくる。そういった分かりやすさも重要である。
 ・自転車を使う高齢者は多いが、まちのりを使う高齢者は少ない。高齢者の利用者を増やすにはデジタルとアナログを併用するという視点も大事である。
 ・サイクルトレインなど、他の公共交通機関との関わりも検討する必要がある。(再掲)

⑤全国的な課題への対応

・ヘルメットについて、ポート貸出返却ランキングを見ると、金沢駅で借りて金沢駅で返す、という利用者が多いので、そういう場所から優先的に貸出拠点を置くのも一つの方法論である。
 ・新しいモビリティについて歩行者との共存が課題。走行空間について考慮する必要がある。

【追加】

⑥まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出

・まちなかの商店街のお客は高齢者が多い。次世代のファンを作ることが急務となっている。
 ・まちなかを活性化するためには、金沢の「ほんもの」を伝えることが重要。
 ※まちのりがこれらの一助となれるといい
 ・「まちのりで来た方々はこちらにお停めください」といったおもてなしをまち全体でできると良い。
 ・まちのりの運営等に協力してもらえる協力店を広げていけるといい。
 ・郊外にまちのりを配置することは、若者が郊外からまちなかに移動することにつながる。まちのりがあるとまちなかでの滞在時間がフレキシブルになる。大学の近辺にまちのりを設置して欲しい。

運営事業者視点

①自転車再配置・バッテリー交換スタッフの慢性的な不足

- ・まちのりに協力してもらえる協力店を広げていけるといい。(再掲)
- ・再配置スタッフの労力を軽減する工夫をするなど、長く働き続けられる環境整備が必要。

②積雪時の除雪等の負担

- ・まちのりに協力してもらえる協力店を広げていけるといい。(再掲)

③自転車再配置やメンテナンスコストの増大

- ・シェアサイクルの採算性を確保するためには、ポートの密度を高くすることが重要である。
- ・例えば、自転車のないポートに返却したり、パンクを報告したりすると利用者にポイントが付く、タイヤの空気を補充したら15分無料、混雑と逆方向に走る人にインセンティブを付けるといった利用者を運営に巻き込むような仕組みも有効ではないか。

④満車状態や自転車がな
い状態の発生

- ・シェアサイクルの採算性を確保するためには、ポートの密度を高くすることが重要である。(再掲)
- ・例えば、自転車のないポートに返却したり、パンクを報告したりすると利用者にポイントが付く、タイヤの空気を補充したら15分無料、混雑と逆方向に走る人にインセンティブを付けるといった利用者を運営に巻き込むような仕組みも有効ではないか。(再掲)

利用者視点

①利用したいときにポートに自転車がないことがある

・例えば、自転車のないポートに返却したり、パンクを報告したりすると利用者にポイントが付く、タイヤの空気を補充したら15分無料、混雑と逆方向に走る人にインセンティブを付けるといった利用者を運営に巻き込むような仕組みも有効ではないか。(再掲)

②バッテリー残量・タイヤの空気不足で利用できないことがある

・例えば、自転車のないポートに返却したり、パンクを報告したりすると利用者にポイントが付く、タイヤの空気を補充したら15分無料、混雑と逆方向に走る人にインセンティブを付けるといった利用者を運営に巻き込むような仕組みも有効ではないか。(再掲)

③返却手続きミスで超過料金が発生することがある

④職場・自宅付近にポートがない

⑤支払方法の選択肢が少ない

その他

①データ利活用の促進

自転車搭載GPSだけでは、シェアサイクル自体の利用実態は分かるが他の交通モードとの関係性は分からない。
 どんなデータをまちのりと紐づけ分析するか、整理をする必要がある。
 第3期にあたって、さらに収集すべきデータを整理することもポイント。