

# 解決すべき課題への対応方策について

| 視点           | 課題  |
|--------------|---|
| <p>金沢市</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>①バス・鉄道等の公共交通の利用者減少                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>②ポート設置要望の増加                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポート設置の考え方の明確化</li> </ul> </li> <li>③限られた予算の中での事業実施</li> <li>④自転車のある暮らしの普及                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>⑤全国的な課題への対応                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>                     【追加】                 </li> <li>⑥まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出 <span style="float: right;">等</span></li> </ul> |
| <p>運営事業者</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>②積雪時の除雪等の負担                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>③自転車再配置やメンテナンスコストの増大</li> <li>④満車状態や自転車がない状態の発生                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・③、④ともに想定以上の利用増加が要因 <span style="float: right;">等</span></li> </ul> </li> </ul>   |
| <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"> <li>①利用したいときにポートに自転車がないことがある</li> <li>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</li> <li>③返却手続きミスで超過料金が発生することがある</li> <li>④職場・自宅付近にポートがない</li> <li>⑤支払方法の選択肢が少ない <span style="float: right;">等の不満点もあり</span></li> </ul>   |

| 課題                 | 市主体の対応   | 事業者主体の対応<br>(大前提:市の施策に積極的に協力する)  |
|--------------------|--|--|
| ①バス・鉄道等の公共交通の利用者減少 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の公共交通と連携した利用しやすい運賃を企画する</li> <li>・複数の公共交通を組合わせて使う際の利便性(経路検索・支払いなど)を向上させるため、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」を活用する</li> <li>・サイクルトレインの拡大などの利便性向上策の実施について、他の公共交通機関に働きかける</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル交通サービス活用のため、API連携に必要なデータやGBFS等のデータの整備と開示を行う</li> <li>・他の公共交通との連携に資する場所に優先的にポート整備を行う</li> </ul> |
| ②ポート設置要望の増加        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポートの設置やエリアの設定の基準を明確にし、それを公開する</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・左記の基準に従ったポートの開拓を行う</li> </ul>  |
| ③限られた予算の中での事業実施    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現まちのりの運営費なみの予算を確保する</li> <li>・国庫補助や民間資金の活用を検討する</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な手段を用いて、再配置やバッテリー交換、空気の補充等のコスト低減を図る</li> </ul>   |
| ④自転車のある暮らしの普及      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティマネジメントを通じて、幅広い世代へまちのりの利用を働きかける</li> <li>・各種地図等を発行、監修等する際に、まちのりについても分かりやすく表示されるよう留意する</li> <li>・他の公共交通機関との連携して使いやすさを向上させる(①と関連)</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティマネジメントを通じて、幅広い世代へまちのりの利用を働きかける</li> <li>・幅広い世代が利用しやすいシステムとする</li> </ul>                       |

| 課題                                       | 市主体の対応  | 事業者主体の対応<br>(大前提:市の施策に積極的に協力する)   |
|--|---|---|
| <p>⑤全国的な課題への対応</p>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ルールの遵守とマナーの向上についての啓発を実施する</li> <li>・ヘルメットについて、まちのりを利用する際にも着用が必要であることの啓発を続ける</li> <li>・近隣市町とも連携した継続的な自転車通行空間の整備を推進し、自転車が安全で快適に通行できる環境の創出や安全対策を推進(※歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり)</li> <li>・ゼロカーボンシティの実現について、モビリティハブとなるポートに再生可能エネルギー発電設備を設置する</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ルールの遵守とマナーの向上について啓発を実施する</li> <li>・ヘルメットの貸出について、利用者の利便性が向上するよう工夫する(どの窓口でも借りられて返せる、コンパクトなヘルメットを整備する、ポートの利用パターンを分析して利用者に便利な場所に貸出窓口を設ける、など)</li> <li>・ゼロカーボンシティの実現について、CO2排出量ゼロの電気を採用する</li> </ul> |
| <p>【追加】<br/>⑥まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外とまちなかの交流を促せるようなエリア設定を行う</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかの商店等と協力する(イベントの開催、サポーター制度の実施、など)</li> </ul>   |

| 課題                         | 市主体の対応   | 事業者主体の対応<br>(大前提:市の施策に積極的に協力する)  |
|----------------------------|--|--|
| 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"> <li>・再配置スタッフの労力を軽減する工夫をし、長く働き続けられる環境整備を実施する。</li> </ul>   |
| ②積雪時の除雪等の負担                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋根付きのポートを整備する</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・サポーター制度を創設し、サポートメニューに除雪を盛り込む</li> </ul>  |
| ③自転車再配置やメンテナンスコストの増大       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・適正なポート密度を保てるよう、公共施設へのポートの設置を進める</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な手段を用いて、再配置やバッテリー交換、空気の補充等のコスト低減を図る(再掲)</li> <li>・サポーター制度を創設し、サポートメニューに自転車のないポートに返却、パンクを報告、タイヤの空気補充等を盛り込む</li> </ul> |
| ④満車状態や自転車がいない状態の発生         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・適正なポート密度を保てるよう、公共施設へのポートの設置を進める(再掲)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・サポーター制度を創設し、サポートメニューに自転車のないポートに返却、パンクを報告、タイヤの空気補充等を盛り込む(再掲)</li> </ul>   |

| 課題                            | 市主体の対応                               | 事業者主体の対応<br>(大前提:市の施策に積極的に協力する)                              |
|-------------------------------|--------------------------------------|--|
| ①利用したいときにポートに自転車がないことがある      | ・適正なポート密度を保てるよう、公共施設へのポートの設置を進める(再掲) | ・サポーター制度を創設し、サポートメニューに自転車のないポートに返却、パンクを報告、タイヤの空気補充等を盛り込む(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 | ・適正なポート密度を保てるよう、公共施設へのポートの設置を進める(再掲) | ・サポーター制度を創設し、サポートメニューに自転車のないポートに返却、パンクを報告、タイヤの空気補充等を盛り込む(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       |                                      | ・分かりやすく使いやすいシステムを採用する<br>・利用方法の説明を丁寧に行う                      |
| ④職場・自宅付近にポートがない               | ・ポートの設置やエリアの設定の基準を明確にし、それを公開する(再掲)   | ・左記の基準に従ったポートの開拓を行う(再掲)                                      |
| ⑤支払方法の選択肢が少ない                 |                                      | ・支払い方法の多様化について検討を続ける   |

| 課題         | 市主体の対応   | 事業者主体の対応<br>(大前提:市の施策に積極的に協力する)  |
|------------|--|--|
| ①データ利活用の促進 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の公共交通や人流データとまちなりのデータを重ね合わせて分析を行えるデータ連携基盤を整備する</li> <li>・まちなりのデータと紐づけて分析すべきかデータが他にないか整理する</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・API連携、GBFSデータの公開など、デジタル交通サービスをはじめ、市民がシェアサイクルを他の交通モードと組み合わせることに資する技術の前提となる取組行う</li> </ul> |