

# 次期「まちのり」のあり方について

# 目的等

---

## 次期「まちなり」の目的

コロナ禍で激減した公共交通利用の回復と、ウィズコロナ・アフターコロナ時代に対応した持続可能な交通ネットワークの構築に向け、第3次金沢交通戦略の基本的な考え方である「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」に資するため、

現在の「まちなり」のあり方を基本に、

- 「まちなり」単体のさらなる利便性の向上
  - 各利用者の多様な出発地・目的地と、幹線である鉄道・バス等の公共交通ネットワークとを結ぶ存在としての機能の向上
  - まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出
- を目指し、事業の目的を以下のように設定する。

- ① 市民をはじめ、より多くの利用を促進するための都市内交通の拡充
- ② 来街者の観光需要に配慮した、まちなか回遊性向上のためのさらなる二次交通の充実
- ③ 鉄道・バス等と連携した公共交通ネットワークの強化
- ④ 市民や、来街者に金沢のまちなかの「ほんもの」の魅力を知ってもらうためのツールとなる

## 基本的な方向性

次期「まちなり」の根幹となる①対象者、②実施エリア、③運営方式、④規模の4つの基本的な方向性を以下のように設定する。

### ①対象者

来街者と市民のバランス良い利用を促す

### ②実施エリア

- ・中心市街地とその周辺
- ・居住誘導区域(都市機能誘導区域+生活拠点)のうち  
まちなりポートの設置により鉄道・バスの利用促進が見込まれるエリア
- ・その他、重要な交通結節点

### ③運営方式

公設民営を維持(システムや資機材等は全て受託者が調達し所有)

⇒公共交通機関として、行政が実施に責任を持ちつつ、運営に民間事業者の  
活力やノウハウを活かす。

### ④規模

自転車700台 ポート100か所(※) でスタート

(期間中に、エリア拡大実験等を実施した上で、自転車1000台、ポート120か所程度まで拡大)

※ 既存エリア 中心市街地とその周辺:60か所程度

その他、重要な交通結節点:20か所程度

新規エリア 10か所程度×2エリア

■公共交通重要路線における目標運行本数

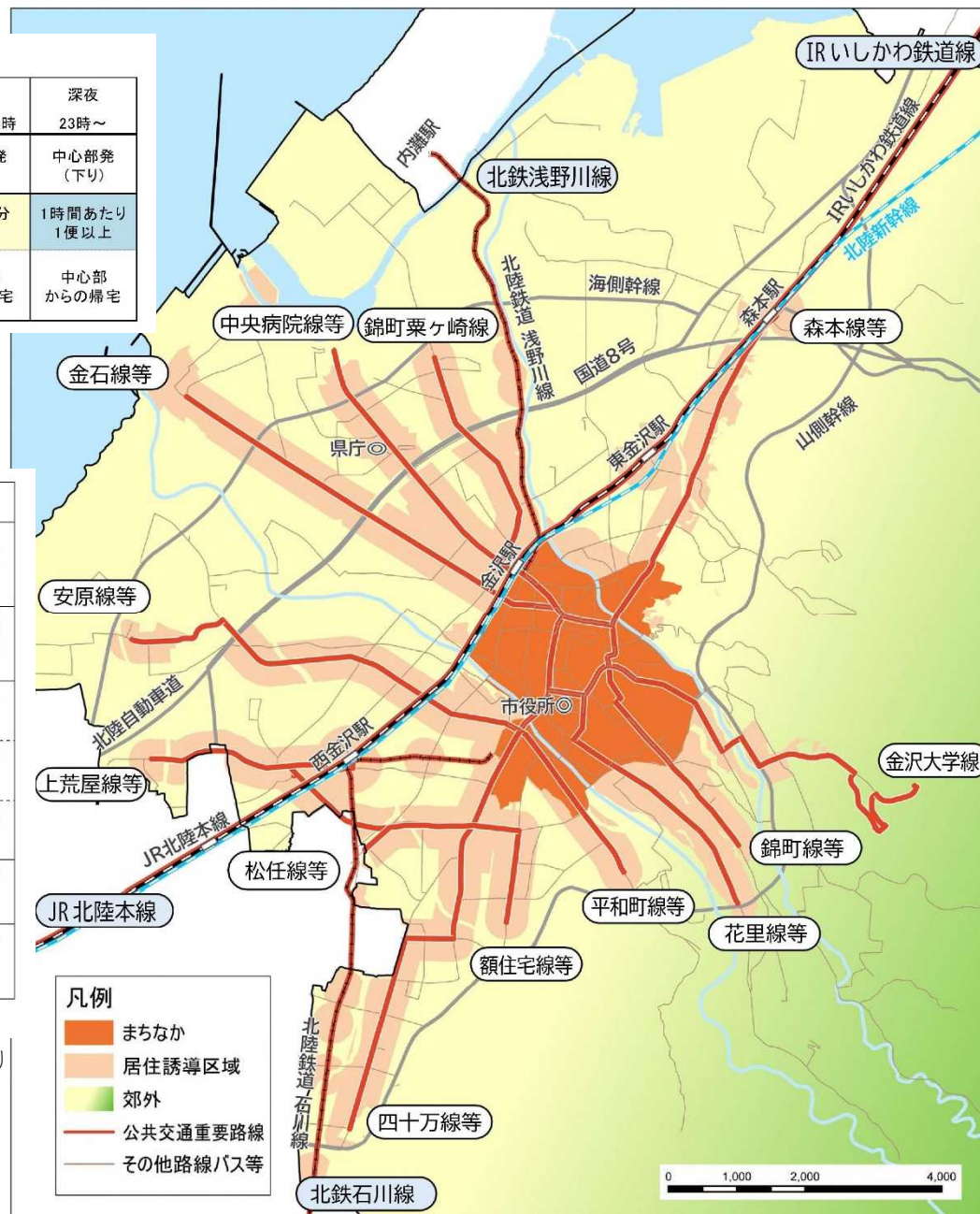
時間帯	早朝 ～7時	朝 7時～9時	日中 9時～17時		夕方 17時～21時	夜間 21時～23時	深夜 23時～
方向	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)
目標運行便数	20～30分 に1便	5～10分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	20～30分 に1便	1時間あたり 1便以上
主たる利用目的	中心部への 通勤・通学	中心部への 通勤・通学	中心部への 買物等の私用	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅

第3次金沢交通戦略より

区域	位置づけ
居住誘導区域	・日常生活に必要なサービス機能や一定水準の公共交通サービスを確保し、将来にわたり本市の居住の柱として、人口密度を維持する区域
都市機能誘導区域	・様々な都市機能（商業、業務、居住、医療、福祉、教育、歴史・文化、観光等）を集積し、都市生活の利便性を確保することで賑わいを高める区域
● 都心拠点	・歴史・文化などの多様な魅力が集積する金沢の顔として、様々な都市機能を誘導する拠点
● 地域拠点	・主要な交通結節点として様々な交流と賑わいを創出する拠点
● 特定機能地区	・子育て、教育、医療、福祉、健康、スポーツなどの都市機能を新たに集積する地区
生活拠点 <sup>注1</sup>	・日常生活圏（中学校区程度）において、既存の商店街などの地域生活を支える拠点
一般居住区域 <sup>注1</sup>	・自動車や自転車での移動を主体として、日常生活に必要な施設を維持しながらこれまで通りに暮らし続けられる区域

注1 生活拠点、一般居住区域は法指定の区域ではなく、本市独自の任意の区域として指定します。

金沢市集約都市形成計画より



**凡例**

- まちなか
- 居住誘導区域
- 郊外
- 公共交通重要路線
- その他路線バス等

# 詳細事項

---

## 実施期間

契約期間: 契約締結日から令和12年4月30日まで

営業期間: 令和7年4月1日から令和12年3月31日までの60ヵ月

※現まちのりの営業期間は令和2年3月1日から令和7年2月28日

※1か月間の移行期間を設定(令和7年3月が空白期間になる)

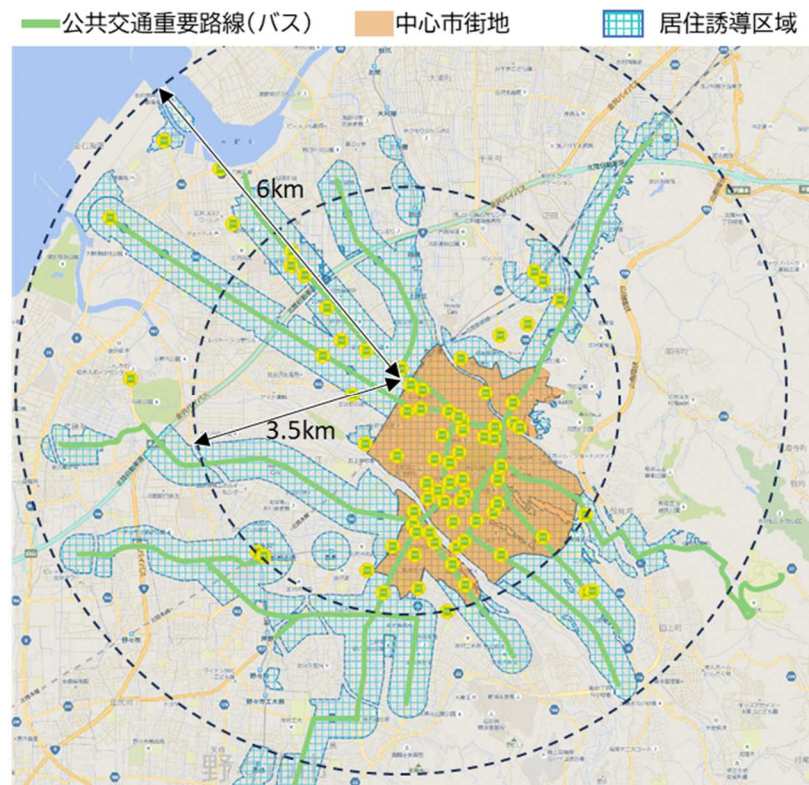
※営業開始日を早める提案を事業者が行うことは可とする

## 実施エリア

- ・中心市街地とその周辺
- ・居住誘導区域
- ・その他、重要な交通結節点等

※新規エリアは、上記を満たし、かつ  
 エリア拡大実験や、交通・人流データ分析 等  
 により鉄道・バスと組み合わせた利用促進が  
 見込まれる場所に設定する

※金沢駅から3.5km以上離れた場所は  
 再配置の負担が大きくなるため、  
 より慎重な検討を要する



## 役割分担・費用負担

### (1) 金沢市の役割

- 1) 実施主体
- 2) 金沢市公共シェアサイクル「まちなり」運営業務全体の総括
- 3) 金沢市が候補地として指定するサイクルポート用地の確保
- 4) 市民への周知、広報

### (2) 事業者の役割

- 1) 運営主体
- 2) 施設及び器材(自転車、駐輪機器等)の整備、維持管理と事業終了後の原状回復
- 3) 事業の運営(利用者の募集・登録、料金徴収、自転車の回収・再配置、利用者からの問い合わせ、苦情対応等)
- 4) 違法駐輪対策
- 5) 利用者への周知・広報
- 6) 各種データの収集、整理、分析と金沢市への提供、事業提案
- 7) 満足度や交通行動の変化等に関する利用者アンケート調査の実施
- 8) 事業報告

※現状どおり



## 事業者を求める事項・水準

- ①充電はCO2排出量ゼロの電気を用いる
- ②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
- ③北陸新幹線延長開業後の沿線でシェアサイクルを導入している都市との連携
- ④有人窓口の設置と多機能化(観光拠点化)
- ⑤連携中枢都市圏などへのエリア拡大に柔軟に対応する
- ⑥シェアサイクルを用いたまちなかの魅力発見の取組を実施する
- ⑦高齢者が使いやすい仕組みを工夫する
- ⑧API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合わせて利用することに資する技術の前提となる取組行う
- ⑨他の交通事業者と連携する
- ⑩ヘルメット着用促進に資する取組を実施する
- ⑪サポーター制度(事業者、利用者)を取り入れる

## ポート候補地

現行のポート＋エリアに存する公共施設  
その他、運営事業者で民間施設を開拓して、1km<sup>2</sup>あたり3～4ポートの密度を確保する。

## 使用するモビリティ

電動アシスト付き自転車

## 利用方法

現行の利便性を維持することを最低条件とし、決済の種類を増やすなど利便性を高める。決済の種類を検討する際には、地域で利用が広まっているシステムに配慮する。

## 利用料金

市民利用の多い1回会員、月額会員の料金は据え置き  
レンタサイクルの性格が強い1日パスの料金は値上げも検討する