

## 第2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9月25日（月） 14時00分～

場所：金沢市役所第1本庁舎第1委員会室

### 【次第】

1. 開会
2. あいさつ
3. 議事
  - (1) 今後の検討事項について ……資料1
  - (2) 第1回委員会における議論のふりかえり ……資料2
  - (3) サービスエリア拡大実験の結果について ……資料3
  - (4) 交通・人流データ等を活用した現況分析について ……資料4
  - (5) 解決すべき課題への対応方策について ……資料5
  - (6) 第3期「まちなり」のあり方について ……資料6
4. 閉会

### 【議事記録】

#### 2. 挨拶（村角都市政策局長）

本日はお忙しい中お集まりいただき感謝する。第1回の会議では多岐に渡って闊達なご議論をいただいた。その際にお示しいただいた、まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出といった観点を今回の資料に追加するなど、次期に向けた課題が明確となってきたところである。本日はそうした課題への対応策をご議論いただくとともに、それを踏まえて次期まちなりのあり方の方向性を取りまとめていきたいと考えている。各位からの忌憚のないご意見を願いたい。

#### 3. 議事

- (1) 今後の検討事項について ……資料1
- (2) 第1回委員会における議論のふりかえり ……資料2
- (3) サービスエリア拡大実験の結果について ……資料3
- (4) 交通・人流データ等を活用した現況分析について ……資料4

#### （会長）

前回の議論の振り返りということで、皆さんからも金沢のまちなりのほんものを知ってもらい、そういうまちづくりとの接点という役割が非常に大事だというご指摘をいただいたので、まちと人をつなぐコミュニケーションツール、これを1つまちなりの意義として上げていこうということが前回確認できたことかと思う。その上で、金沢大学周辺の実験について詳細に報告をいただいたが、学生中心に車利用を押し下げる効果がありそうだ。一方で、路線バスがどうしてもかなり混雑をするということも背景にある可能性はあるが、バスの需要を奪っているという状況については確認されなかったということなので、こういう金沢市が定めた公共交通の

重要路線、この周辺、金沢大学キャンパス周辺もそうだが、そういうところにこのシェアサイクルのエリアを拡大してもいいのではないかという事務局から説明があった。ただし、再配置の負担が大きかったり、浅野川の左岸、自転車のネットワークの経路には入っていないところを走行しているといった課題もあることをご紹介いただいた。金沢MaaSコンソーシアムで取り組んでいるSeeMaaSを使ったデータ分析の結果を踏まえながら、まちのリエリアを拡大していった場合どのような都市交通に対してインパクトがあるのかということを検討しようとしているところをご報告いただいた。

#### (委員)

社会実験は、大変興味深い。実験をやった対象エリアについて、あの辺りにお住まいの方が、自転車に乗って大学に行って、授業が終わって戻ってきて、どこかのお店に行って買い回りをするといったような使い方が一番多かったのか。もう1点は、そういった皆様は、自転車がなければ、その動きを自動車でやっていたのか、もし分かれば教えてほしい。

#### (事務局)

金沢大学の学生さんの行動パターンということで、この大学キャンパス周辺に住まわれている方は確かにかなりいる。他方で、例えば鉄道線で金沢駅まで出てきてそこからバスで通学をされている方もいる。ここの割合等について、残念ながら今回の実験ではつまびらかにすることができていない。よって割合などはお伝えできないが、大学周辺にお住まいの方であれば、角間キャンパス或いは杜の里周辺を拠点にしながら動かれており、その地域から通学されている方については、大学の授業講義が終わって、そのまま、例えば金沢駅とか片町の方に向かうと、そういった動きもあったのだらうと思われる。ただ結果のところでご紹介したように、角間キャンパスから直接金沢駅とかまちなかに向かうという行動パターンはあまりなかったようだという事なので、そこから推測をする限りにおいては、おそらくこの杜の里近辺にお住まいの方の足として、いろんな方向に向かうための手段としてご利用いただいたのかなと考えている。2点目についても、正直、この実験のアンケート、或いはGPSの結果からだけでは読み取れないところである。

#### (委員)

もともと自転車をお持ちの方がまちのりに乗り換えたのかもしれない。どんな交通モードから、まちのりに移られたのかということも把握できたらいい。

#### (会長)

非常に重要な論点である。アンケートで車をやめる意向があるかどうかという定性的な評価はされているが、実際にまちのりがあったことによって、今までの交通手段からどう変わったかとか、新たに出かけるきっかけになったのか、その辺りが押さえられていると、もっとよかったと思いつつ、そのあたり、角間キャンパスのポートの利用されている時間帯やラックあたりの回転率が比較的低めといったことから、多分学校の授業に合わせて行き帰りと思定される一方で、ママサロンはかなり高くなっているので、使われ方が多岐にわたっていることが想定されるので、さらに分析を進めていただけると、少し委員からのご指摘に答えられるかも知れない。

#### (委員)

再配置にすごく負担がかかるということだが、再配置の拠点をどこかにもう1つ作ることを

考えてみたらどうか。費用はかかるかも知れないが、例えば、金沢大学周辺だけで、再配置をできるようにしてしまえば、回転率も良いし、再配置の移動距離もそう長くないので良いのではないか。また、浅野川左岸の今まで自転車ルートとして考えられてこられなかったルートについてだが、このルートはとても走るのに気持ちが良い。気持ちが良いから走っているという可能性がある。

#### (事務局)

1点目の再配置に関して1ヶ所じゃなく、別の拠点を置いてはどうかというご意見は、非常に示唆に富んでいると思う。現在のまちなりの再配置は、平常時はトラック1台2名で、駅から3.5キロのエリア内ぐらいを、何とか回っているという状況であるが、もしエリアを拡大するのであれば、そのエリアエリアで、まちなりを必要とされる方と力を合わせて再配置に取り組んでみるとか、そういう選択肢もあると考えている。また2点目の浅野川沿いが走るのに気持ち良いというのはおっしゃる通りだと思う。歩行者も含めて安心して走れるような環境を整えていくことが必要であり、今後の自転車走行空間のあり方の議論の中でもしっかりととらえていく必要があると考えている。

#### (会長)

浅野川の左岸の件は、自転車の走行ネットワークをどういうふうに考えていくのかということと大きく関わってくる。再配置の拠点については、やはりシェアサイクルのエリアが広がれば広がるほど、エリア全体で自転車を行き来させる再配置は大変になるので、例えば仙台市は、長町は長町の塊で、若林区は若林区の塊で調整をして、長町と若林のどちらかに大きな自転車の偏りが発生しそうなときには、塊をまたいで大きく調整することが希にある、大抵はその塊内での調整で済んでいるという実態がある。このあたりの再配置の工夫は、この後1つポイントかなと思っている。

#### (委員)

再配置の拠点を増やすという意見には非常に賛成である。特に金沢大学の学生は大学付近に働き口が少ないのも1つ課題であるので、大学付近で再配置をする場合に、再配置人員として働きたい需要が学生の中で非常に高いのではないかと考えている。また、大学付近でまちなりを展開する上で想定される特徴として、大学生の行動パターンとか行動リズムに影響される点があると思う。例えば、長期休みは大学にはおそらくあまり行かないなど、多分、駅周辺やまちなか区域のまちなりのパターンと比べると少し違うのでそのあたりも分析しつつ、大学の近くで再配置をするときはフレキシブルに、学期と合わせてやっていくことが大事だと思う。

#### (委員)

A Iを使って再配置を効率化するというシステムをすでに他の都市で実証していると聞いた。費用がかかると思うが、そういったA Iの力を借りて効率化をするというのも今後の1つのあり方ではないか。新しいものも取り入れていく金沢市という姿勢も見せられて面白いかなと思った。また、旭町から実際に自転車に乗ってまちなかに行こうとしたときに通る暁町とか兼六園下は、ものすごく歩道が狭くて、道もガタガタで、自転車である距離を走るの正直、身体的にしんどい、お尻も痛くなるし。道路の方も一緒に改善されたら、自転車の使い勝手も良くなって嬉しい。

## (事務局)

現在のまちのりの再配置では、A Iは使っていないが、そういう仕組みが出てきていることは認識しているので、例えば、A Iを使って再配置を効率化する事業者の提案は、高く評価するといったこともあり得るのかなと感じた。道路状況について、金沢市の道路は冬の積雪を除雪車でガーッとよける、夏にはアスファルトが緩くなる、そういうことを繰り返すとあつという間に道路がガタガタになってしまうのが、この土地の苦しいところである。さっきお話あった路線は、今の無電柱化の工事も行っているところなので、その工事影響もあつたかもしれない。今後、電柱がなくなったことで、少しは、障害物も減って走りやすくなるかと思う。しっかり関係部署とも連携して改善していきたい。

## (会長)

再配置にA Iを活用することに確かに取り組んでいるところはあるし、最近A I オンデマンド交通と呼び出し型で車両がやってくるデマンド交通にA Iを活用したら配車効率がよくなるだろうってことで、いろんなベンダーが頑張っている。もともとは、普通の流しのタクシーをどこに回しておいたら一番効率的だろうかというところが発祥。タクシーは運転をして回送するが、言ってしまうと、需要に応じてタクシーも回送という再配置をする必要がそもそもあつて、そこで培われたA I技術を、A I オンデマンド交通の方に今転換をしている。ということは、もともとシェアサイクルの再配置にも、十分応用可能性はある一方で、費用面や、どのくらい効果があるのかというところで見極めていくことは必要なのかなと思っている。そういうテクノロジーを使うことも視野に入れておいていいかと思う。

## (委員)

バス利用への影響について、エリア拡大実験では、バス単体での利用は減少しているとは言えず、むしろ公共交通としてみれば、まちのりの利用分が純増したと言え、相乗効果の存在が示唆されるということだが、この辺りはどういった仮説が立てられるのか。

## (事務局)

まちのりの利用が劇的に増え、バスの利用が減つたということになると、おそらく需要をお互いに食い合つてしまつているだろうということになるが、それは、違つたということが読み取れている。また、注目すべきは20時~23時といった遅い時間帯の利用がなかなか堅調であるというところから、バスとの補完関係があるのではないかと推測をしている。現在バスの運転士不足の問題などもあり、終バスの時間がだんだん早くなつている。バイト先はまちなかにある。すると帰りの時間にバスがない。したがつて自転車で帰らざるをえないとか、タクシー使えたら嬉しいといった声が商店街から上がつているという話も聞いたことがある。なので、例えばバスのない時間帯はまちのりを使うなど、そういったバスとまちのりの補完関係が生まれているのではないかと推測をしている。また、例えば、講義が始まる1限目とか2限目とかその時間に間に合うバスに皆さん乗りたくてバス停で待つが、満員で乗り切れないと断られてしまい、バスに乗れないので、まちのりを使った可能性があるということがアンケートの結果などから読み取れている。以前から学生さんからの声として、まず金沢駅方面からバスは、朝、時間通りにこないし、来たと思ったら、満員で乗れないし、という声が上がつたので、そういった可能性はありそうだと認識している。

## (委員)

バスとシェアサイクルがどういう関係性を作っていくのかは非常に大事だと思っている。例えば朝だと大学生の多くは1限、2限に行くはずなので、人の流れのぐっと高いピークが朝の方であって、夕方のピークはそこまで高くはない。でもまちのりは逆に夕方の方が高い。このことから、バスという信頼のおける手段があり、基本はバスを利用するが、バスがない時間帯に移動する、バス路線から外れたところに行く、天気が良いから今日はちょっと変わった手段でいってやろうか、などの際に、まちのりが使われている可能性が十分にありえるだろうと思っている。そのあたりが朝にピークはあるが、少し低いというところから読み取れるだろうなと思った。その上で、意見だが、神戸市営バスの路線見直しのお手伝いした時に、ちょっと変わったデータ分析やった。起点をある小学校区に設定し、モバイル空間統計なんかを使い、出かけている目的地を色で示した。その上にバス路線這わしたときに、見事にバス路線から外れていた。これはバス路線が悪いのではない。一般的な動線は最寄りの地下鉄の駅まで行くルート。そのほうが早いので。しかしバスはそのまま、神戸市の中心部三宮までいく。敬老パスを持っている人にとっては、その方が乗り継ぎもなくて、お値打ちでいけるので、ものすごいユーザー数になっている。だからバス路線がそういうふう設定されているのは悪くはない。ただ、敬老パスを持っていない若い世代の人たちは、最寄りの地下鉄の駅まで行きたい。しかしそういうバス路線を敷けないのだとしたらその団地と、それから地下鉄駅の間のところにはポートがあれば、うまくフォローできるかもしれない。データから何を読み解くのかという工夫ができると、結構いろんな示唆を与えてもらえる。このような分析手法もあり得るかと思っているので、コメントとして残しておく。

## (事務局)

最寄りのバス停や鉄道駅、本数が多いところまでまちのりで結ぶ、そういうことが非常に大事な視点だと考えており今後分析していきたい。

## (委員)

大学は講義の時間決まっているので、バスが遅れて来るともう学生さんはバスを諦めてしまうこともあり得る。大学まではバスレーンを確保して、バスが遅れないようにしなければならない。まずはこのことが重要で、そしてそれでも足りない部分を、自転車が補完する。やはり車より公共交通が便利になるような、システムを考えないと、結局公共交通から、人がどんどん離れていくと思う。

## (事務局)

金沢の場合は道路の幅にも、ネットワークにも非常に限りがある。その中で、多くの方を正確に運べる公共交通を生かしていくために様々な取り組みをやっている。環状道路の整備なども進んで、公共交通や人にまちなかの空間を避けるような時代がやっと到来している。今後具体化していく中で、公共交通や自転車を大事にしていく、そして、なぜ大事にしていくのかをしっかりと発信していきたい。

(5) 解決すべき課題への対応方策について

・・・資料5

(6) 第3期「まちのり」のあり方について

・・・資料6

## (委員)

まちなりに乗っている方を見ると、観光のお客様、その次に目立つのがサラリーマンだが、商店街にとってお金を使っただけの中高年の女性の利用者はすごく少なく見える。一方で、例えば近江町市場とかの自転車置き場は自転車がいっぱい、中高年の女性が自転車に乗って、お買い物に来ていただいているのが現状かと認識している。なぜそういう方々がまちなりを使わないのか。例えば使い方がわかりにくいのか、料金なのか、そのあたりを調査していただきたい。また、お買い物だと帰りはどうしても荷物が増える。そうなるとなかなか自転車では運びにくい。例えば来るときは、自転車に来て、帰りはバスを使うというようなことを充実させたり、荷物を商店街などが配達するシステムなども考えていけたらよい。また、回遊性ということは私ども商店街も常に考えることで、いかにお客様にいろんな場所のいろんなお店を回ってもらうかを考える。駅地区と武蔵地区と香林坊片町地区の3地区の商店街で、お客様にその3つを回っていただけるようなシステムを考えながら、いろんなイベントを毎年暮れにやっている。その中でTMOのまちバスを使ったりということもあるが、まちなりもそういう時にPRも兼ねて連携していくようなことを考えていただければぜひ協力したい。もう一つ、今商店街の飲食店なんかで人手不足で店を開けられないという話をよく聞く。働き手というものをまちなかに動員する手段として、まちなりを使っていけたらよい。

## (事務局)

中高年の女性の方のご利用が少ないというご指摘について、実はまちなりに限った話ではなく、いろんな世代で、そもそもずっと車と自分の自転車だけしか乗ってなくて、公共交通の使い方がわからないという方もいらっしゃるのだろうと感じている。一方で、公共交通がなければ通学できない方たちもいらっしゃるの、バランスよく、今まで全く使ったことない方にも、まちなりやバスなど、様々な新しい移動手段の使い方を知っていただくような取組というの必要であり、腰を据えてやっていく必要があると思っている。また商店街の回遊性や、学生を働き手として、まちなりに呼び込むということについては、おそらく今までは交通という移動の部分だけを切り取って考えていたが、他の、働くとか、買い回る、そういったことを担当する別の部局、或いは、商店街の皆様などと一緒にまちの課題を解決していくという視点に立ち、そのために交通は何ができるのかという議論が必要だと思う。できることから取り組んでいきたい。

## (委員)

まちなりを使う際のマナー向上等について、いろいろな啓発活動をやっていくということだが、どうしても観光客の方はいきなり金沢の駅に降りて、何の知識もなく、まちなりを使うという状況になると、啓発が届かない課題が出てくると思うが、この先、どういったマナーの啓発をやっていくことをイメージされているか。また他の地域、特に京都などでまちなりのような自転車が観光公害みたいなものになっているのかどうか、そのあたり、もし、おわかりになれば教えていただきたい。

## (事務局)

来街者の方への啓発については、特効薬があるわけではないが、例えばまちなりをご利用になる場合には、必ずアプリを開いていただくことになるので、そのアプリを開いた際に、ヘルメットの着用や自転車安全利五則などを短時間でわかりやすくお伝えをするといったこ

とや、駅の交通案内所といった場所で、移動の方法だけじゃなく、交通マナーについても、短時間でお伝えできるような方法を考えると、移動中に知っていただくということも必要かと思う。交通事業者さんとも力を合わせて目に入る場所で啓発をする、バスの車内の放送や広告など、いろんな選択肢を考えながら取組んでいく必要があると思っている。

#### (会長)

シェアサイクルの場合には、日本人の利用がまだまだ多かったが、インバウンドの方の利用も多くなってくだろうということで、多分これからいろんな課題が出てくると思う。自転車だと、本来2段階右折すべきところ右折レーンで通過していったケースがあったと耳にしたことがある。国内旅行者向けだと、シェアサイクルのベンダーを通した啓発は有効だが、インバウンドの方になると、難しいし、そもそも交通ルールに対する認識の違いがどうしてもある。啓発をどうしていくのかというのは全国的な課題で、まだしっかりと議論されているわけではないという認識を持っている。

#### (委員)

インバウンドの場合、例えば、ヨーロッパ系とアジア系で違っている。ヨーロッパ、カナダでも見かけるが、ヨーロッパ系の方は2段階右折しない。車と一緒に。アジア系の方はほとんどルールを学んだことがない。日本で、働いている方でも、本国でもルールなし、もう本当に危ない世界に普段からいるから、なかなかルールを学ぶ機会がなくて、今金沢でもそうやって働いている人に向けに外国語で指導するという取組はされていると認識している。ただし、インバウンドで来られる方の問題は、なかなか難しいと思う。

#### (会長)

確かにアジアとそれからヨーロッパ系で違うというのは、北海道でも聞いたことがある。ターゲットに合わせた啓発をしていく必要があるのだと思う。

#### (事務局)

金沢でお住まいの方への暮らし方、交通ルール以外も含めた啓発もそうであるし、観光客の方向けに、いかに日本のしきたりとか風土に合わせて、どうやって金沢をめぐっていただくかというような、お知らせをするガイドブックや動画を作るといったことは、観光の部局でもやっており、例えばそういった事業と交通安全の話を連携させるなど、行政としてできることは不断に考えたいと思う。

#### (委員)

インバウンドの方の旅行のパターンとして、責任ある旅行、地域に貢献できる旅行が一つのステータスになっているところがあり、そうした中で、まちのりでまちを巡り、どこかで何かの手助けをするというようなことがセットになるような、そういうコースがあると楽しみながら、まちと親しむことができる1つのコンテンツになるのではないかと感じた。また金沢のまちに限らず、いろいろ情報が多すぎるというところがあり、それをまた1つずつ丁寧に解説するのもなかなか困難で、AIの力を借りて何とかできるといいのかなというふうに感じている。今この時間帯これで行ったら便利ですよとか、何かしらその人の指向とあわせて、アドバイスできるようなものがあつたらいい。「まちのりを使っての旅」という形で観光部局の方でもガイド養成のようなこともしている。「まちのりは楽しい」ということをどん

どんアピールできるような手段を一緒に考えていきたい。

#### (事務局)

責任ある旅行とかSDGs ツーリズムなどが、特に欧米の富裕層の方に広がっているという話も仄聞している。何か世の中のためにせっかくだから、できることをやろうというような、形でプログラムが組めると、すてきだと思うので、観光協会はじめ皆様とご相談しながら、何かできることがないか考えたいと思いますし、リアルタイムの情報提供はAIでやるのももちろんだが、コロナがひどかった時期に、この時間の電車はどれぐらい混んでますみたいな情報をアナログで出したりしたこともあったので、このポートには自転車がないけれども、この辺りに行くところとか、そういった何か傾向のようなものを伝えるというのも、もしかしたら可能性としては、あるのかなと思った。

#### (会長)

リアルタイム性をどこまで求めるのかというのは、いろんな技術要件もあるので、大変ではある。群馬の前橋都市圏のGunMaasだと、実はシェアサイクルのリアルタイム情報まで含めて検索ができるようになっており、例えば前橋駅で降りて、前橋工科大学に行きたいとなったときに、駅の方のポートに自転車がないければ、別なポートが案内され、そのポートにも自転車がないければ他の手段が出てくる。技術的にはもうそこまで行っている。次期のまちのりの契約期間中にそうしたことを実現したいとなったときに、このAPI連携とか、GBFSデータの更新といった共通した事項を整えておけば、そういう新しい技術だとか、いろいろなバスと連携したチケットの販売にも、耐えられる要件になると思う。

#### (委員)

ベルギーでは地元の方は、クロスバイクとかスポーツ系のバイクで必ずヘルメットを着けてものすごいスピードで走っていく。私は、日本人には危ないから乗らない方がいいよと、すごく止められたが、実際、自転車の方がバスより利便性がよかったので本当は乗りたかった。ただ危ないからやめたほうがいいよ、というのではなく、交通ルールを教えてくれて、乗れるようにしてくれたら、中期滞在の人にもありがたいなと思った経験がある。例えばまちのりを最初登録する時に手続きの一環として、説明動画を見た人だけが登録できるとかそういうワンステップを組み込んだら、もうすこしルールを理解していただけるのではないかな。今どきの観光は地元の生活を知るという側面もあると思うので、そういう仕組みを組み込んだら、日本の生活も知っていただけていいのかなと思った。

#### (事務局)

利用手続きの中に、まちのりの使い方を入れるというのも1案でしょうし、外国の方であれば、駅の近くにあるまちのり事務局で、1日パスを買っていただく際に、ヘルメットもつけてねというふうをお願いをしたりもしているので、そこで短い時間で理解できる交通マナーの説明を入れるなども、あり得るかと思った。

#### (委員)

自転車の活用推進法ができてから、サイクルツーリズムが1つの目玉になっている。金沢にはまちのりがあるので、それを生かしたガイド養成をすれば良い。まちなかの、例えば、ほんものを巡るためのガイドツアーを作って、ガイドを養成する。それは金沢市で、例えば、



交通ルールも含めて、教えながらガイドできる人をきちんと養成して、そしてまちなかのほんものをめぐってもらえるようなツアーをすれば、ルールも教えつつ、まちのディープな魅力に出会ってもらえる。実際、民間の方でやっている方もいらっしゃるのでもっとそういう人達を養成することが、これからは必要ではないか。自転車はガイドがあればより深く、学べたり楽しめるというところがあるので、そういうことも取り入れると、活用推進法にも合致して、良いのではないか。

#### (会長)

北海道のロードバイクで走るところには結構ガイドがいて、モニターツアーなど、いろいろやっているが、札幌のまちなかも含めて、まちなかでとなると、そこは本当に手薄である。でもやっぱりまちと人をつなげるコミュニケーションツールとして、次期のまちなりを位置づけるのだとすれば、確かにまちなりも含めてそういうガイドができる方を養成するというのは、非常に有効な手だてかも知れないし、そうするとインバウンドの方もそれを本当に付加価値に感じていただけるっていうところはあつたりもする。金沢の魅力も感じつつ、交通の安全にも一定寄与するっていうところで、ある種一石二鳥になるかもしれない。良いアイデアかと思う。

#### (委員)

金沢は道が細いので歩行者を守るという意味でもこの自転車走行空間の整備は重要だと思う。自転車ネットワーク路線に関して今回の社会実験では、浅野川左岸の通行が多く見られた一方でそこはネットワーク路線ではないということが、課題として挙げられていたと思うが、その点で、他にもよく使われている路線だが、ネットワーク路線ではないという場所はおそらくあるのではないか。ネットワーク路線の決定のプロセスに、今回の社会実験に限らず、まちなりの走行データを参考にできれば、金沢全体として安全な道が確保されるのではないか。

#### (事務局)

自転車ネットワーク路線の整備計画も見直しのタイミングがあると思うので、そういうタイミングの際に、しっかり検討していきたい。

#### (委員)

郊外在住の高齢の方の行動パターンをいろいろ見てみますと、例えばオンデマンドバスは、病院とかそういうところだけにだけ行きたいのではなく、むしろ文化的な体験をしたいから使いたいっていう、意見も結構ある。例えばまちなかに行くとなると、文化的な施設に行きたい。日常の買い物は歩いて15分以内とか自転車で15分以内ぐらいのところですので、金沢のまちなかに来るといえるときに、ちょっと年配の方は、よっぽどの何か文化的なものとか、何かまちなかにしかないものを求めてくるという感じがある。もう一つ、今の高校生たちがどこで遊んでいるか聞いたら、金曜日の夜に出かけるのが、金沢駅周辺らしい。今の高校生としては、何となく金沢駅周辺だと何でもあるのだそうである。お父さんたちが金曜日から土日にオンデマンドバスがあるといいなあというふうに言われるのは、やっぱり飲みに行きたい、車なしで飲みに行きたいということで、その年代年代によってまちなかに求めるものが違う。したがって、まちなかの魅力という時に、どういう人をターゲットにするか、何を魅力とするかをしっかりと考えていくことが必要だと思う。

## (事務局)

非常に重要なお指摘だ。世代によって求めるものは全く違うと思うので、それぞれの世代に合ったものを知っていただけるように、おそらく地元にあるがために当たり前すぎてありがたみに気づかないというものは、この金沢のまちにはたくさんあると思うので、そういったものをご紹介することが大切であると考えている。市がやることでもあるだろうし、このまちのりの事業者さんでもあるだろうし、或いは地元の皆様と一緒に何か生み出していくこともあると思う。世代に応じたというところを念頭においてやっていきたい。

## (会長)

今日、皆様からいただいた意見を、この資料5と6にどういうふうに溶け込ませていくのか、少し整理をしていきたい。まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出が、今回、課題に追加されているが、実はここの市主体の対応と事業者主体の対応っていうところが1個しかない。今回、出てきたまちに来る動機っていうものをどう、このまちのりを1つのツールとしながら作っていくのかとか、或いは安全という側面を出していただいたが、例えばガイドを養成するとか、その辺りのことは、ここの項目にも入ってき得るものかなと思った。もしかしたら、民間の事業者さんの方がそういうことをいろいろと生むのが長けているかもしれないし、一方で地元との繋ぎを作るというところをしっかりと整えて、民間の皆さんの活力を引き出すというところは、市の方がおそらく上手だというふうに思うので、その辺りを少し追加していただくということで、皆様のご意見が一定反映できるかと思う。もう1つが、安全の話。先ほどインバウンドの皆さんの交通安全の啓発っていうところから引き出されてきたところになるが、実は、事業者に求める事項水準という中に、ヘルメットについては書いてあるがヘルメット以前の交通ルール啓発に関する取組が書かれていないことが気になった。技術的な点では、実施エリアについて、現状どおり、駅から3.5キロ半径のところを中心に導入していくが、今回のポイントとしては、居住誘導区域、イコール、公共交通の重点区域にもできる限りエリアを増やしていこうというモチベーションが働いていると認識をした。その時に、どういったところにポートを設置するか。その裏腹には、安全に走行できるような走行空間の整備をどのように行うのか。せっかくまちのりのデータがあるので、うまく使って、ネットワーク路線を考えたほうがいいのかというのは、非常に重要なお指摘だと思う。これはおそらくむしろ金沢市の交通政策として捉えた方がいいので、それがどこかで、課題への対応方策として読み取れるようにしていただけると非常によい。あとはある程度APIや、GBFSというシェアサイクルやシェアバイクの国際標準化されたデータフォーマットがあって、それに対応すると、Googleマップへの掲載も可能になるということもあるし、いろんなベンダーさんが提供している経路検索などにも適用させやすい。おそらく、今後の新しい5年間の中では、そういうことがもっとやりやすい環境にはなってくると思うので、そこを予見しつつ、今はこの記載ぶりで大丈夫だろうというふうには考えており、一旦これで置いておくことにしたいと思う。皆さんからいただいたところを踏まえると大まかにその辺のところは少し足りてなかったもので、次回に向けて追記をお願いしたい。今日も、いろいろなお意見がいただけた。まちのりのあり方ということで検討はしているが、データ上で、いろんなバスとの連携や経路検索での表示のことや、遅れないバスのご指摘もいただいたし、行きはシェアサイクルを使いながら帰りは荷物が多いからバスと連携したり、荷物運びと連携したり、そういうことがあった方がもう少しまちが魅力的になるのではないか、という意見もいただいた。本当にそれはそうだと思う。まちのりという枠組みをちょっと超えたところ

ろで、うまく連携をさせていくことで、まちなり自体も魅力あるものになっていくし、ひいては都市交通、ひいては、まち自体も魅力的なものになってくると思う。この点を、検討或いは実践されている部署にも、ぜひ今の点、共有いただければというふうに思う。

次回は11月。今いただいたご意見も踏まえて、最終的にこのまちなりの事業者選定に向けて、の内容、それから次期の運営にあたっての提言、これを皆様と一緒に最終的にまとめていくという作業になる。2ヶ月先ではあるが、もしお気づきの点が、その間出てくるようであれば、随時事務局の方に寄せていただきたい。

#### 4. 閉会

—閉

会—