



第3期「まちなり」のあり方に関する提言書

令和5年11月

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

はじめに

金沢市公共シェアサイクル「まちのり」は、北陸新幹線金沢開業を見据え、来街者の回遊性向上と市民の足としての都市内交通の充実を目指し、平成24年3月に全国に先駆けて運営を開始しました。利用者は観光客を中心に順調に推移し、金沢駅とまちなかを結ぶ交通手段として大きな役割を果たしました。しかしながら、利用者は観光客が多くを占め、また、機器類の故障や自転車の再配置業務が増加するなど、さまざまな課題が浮上したため、平成29年に有識者からなる検討委員会を立ち上げ、新たな運営方針をとりまとめ、令和2年3月より第2期の「まちのり」が運営を開始しました。

第2期「まちのり」は、都市内交通の充実などを目指し、電動アシスト付き自転車を採用、ポートや自転車の数も大幅に増やし利便性をさらに向上させた上で料金体系も刷新しました。コロナ禍による人流の減少で、観光客の利用は低迷した一方、密を避ける行動様式が広まったこともあって市民の利用が定着しました。その後、利用者数は順調に増加し、令和4年度には、年間のべ利用者数が25万人を超えるなど、市民と観光客双方の足として、欠くことのできない存在となりつつあります。

このたび、来年度末に第2期「まちのり」の運営期間満了を迎えるに当たり、再び有識者からなる検討委員会を立ち上げ、「まちのり」のあり方をあらためて検討し、事業効率性や利便性などにかかる課題とそれらへの対応策についても議論を重ね、提言をとりまとめました。

今回の提言が、第3期「まちのり」の運営に反映され、「まちのり」が金沢市の持続可能な発展に寄与するものとなることを望みます。

1. 提言の概要	4
2. 「まちなり」の概要	7
・ 「まちなり」導入の経緯	
・ 第2期「まちなり」の利用状況	
3. 第3期「まちなり」に向けた検討課題	12
・ 検討課題	
・ 対応策	
4. 第3期「まちなり」のあり方について.....	19
・ 第3期「まちなり」の目的	
・ 基本的な方向性	
・ 実施期間	
・ 実施エリア	
・ 役割分担・費用負担	
・ 事業者を求める事項・水準	
・ ポート候補地	
・ 使用するモビリティ、利用方法、利用料金	
5. 検討委員会開催実績・委員名簿	27
6. 参考資料	

1. 提言の概要

- **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次金沢交通戦略に基づき「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」を実現するため、第3期「まちなり」のあり方を以下のように定める。

基本的な考え方

現在の「まちなり」のあり方を基本に、次の①～③を実現することを目指す。

- ① 「まちなり」単体でのさらなる利便性の向上
- ② 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向上
- ③ まちなかの魅力を向上させ、その魅力を多くの方に伝える存在としての機能向上

目的

- 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
- 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
- 鉄道・バス等と連携した公共交通ネットワークの強化
- 市民や来街者に金沢のまちなかの歴史・文化などの「ほんもの」の魅力を知ってもらうためのツールとなる

実施期間

令和7年4月から令和12年3月末まで

運営方式

システムや資機材は受託者が調達し所有

対象者

来街者と市民のバランスの良い利用を目指す

新規エリア候補

新規エリア候補(1)

これまでの社会実験・データ分析※1の結果から、鉄道・バスと組み合わせた利用促進が見込まれるエリア

※1 令和5年6月～7月の社会実験、交通・人流データ分析等

新規エリア候補(2)

モビリティハブ※2で、まちなりと組み合わせた利用環境を整備することで、鉄道※3と組み合わせた利用促進が見込まれるエリア

※2 駅、バス停、パーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場等により構成される交通結節点

※3 JR北陸本線、IRいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線・浅野川線

実施エリア・規模

自転車700台、ポート100か所で開始(令和7年4月)
 エリア設定の考え方は以下の通り

既存エリア

中心市街地とその周辺 : 60か所程度
 重要な交通結節点 : 20か所程度

※ポート配置: 現行ポート・エリア内の公共施設、その他民間施設。1km当たり3～4ポートの密度を確保するよう努める

新規エリア

居住誘導区域のうち、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
 : 10か所程度×2エリア

新規エリア候補は右の通り

期間中、必要に応じ**エリア拡大実験等を実施した上で**、自転車1,000台、ポート120か所程度まで拡大

事業者を求める事項・水準

- ①交通ネットワークの利便性を高めるため、他の交通事業者と連携する
- ②石川中央都市圏などへのエリア拡大に柔軟に対応する
- ③北陸新幹線敦賀延伸後の沿線でシェアサイクルを導入している都市と連携する
- ④API連携、GBFSデータの公開、デジタル交通サービスとの連携をはじめ、「まちなり」と他の交通モードと組み合わせた利用を促進させる取組を行う
- ⑤高齢者を含む幅広い世代の利用促進につながる仕組みを検討する
- ⑥サポーター制度(事業者・利用者)を取り入れる
- ⑦有人窓口の設置と多機能化(観光拠点化)を実施する
- ⑧「まちなり」を用いたまちなかの魅力発見の取組を実施する
- ⑨ヘルメット着用促進を含むルール遵守・マナー向上に資する取組を実施する
- ⑩充電はCO₂排出量ゼロの電気を用いる
- ⑪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
- ⑫その他、利用者が安心して利用できる環境を整備する

その他

使用するモビリティ

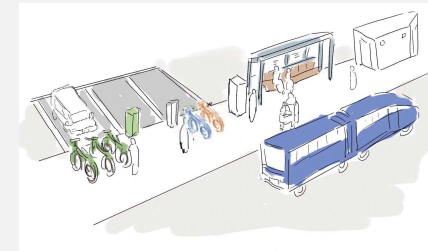
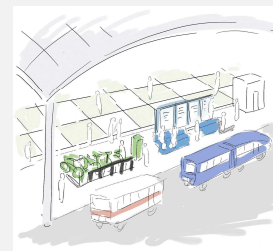
電動アシスト付き自転車

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、地域で利用が広が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



市と事業者の役割分担・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)施設及び器材の整備、維持管理と事業終了後の原状回復
- 3)事業の運営 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

2. 「まちなり」の概要

- 平成24年からの第1期「まちなり」は、サイクルポートは21か所（まちなか20か所と事務局）、1日の基本料金は200円、自転車は155台で運営。
- 北陸新幹線の金沢開業効果もあり、利用者は観光客を中心に増加し、平成27年度には21万回の利用があった。
- しかしながら、第1期「まちなり」では、市民の利用が少ない、サイクルポートに端末機の設置が必要で費用が高い、機器類の故障・再配置の費用に見合う収入が得られないなどの課題が生じたため、令和2年3月からシステムを変更し、第2期「まちなり」に移行した。

第2期「まちなり」の変更点

サイクルポート

システム

路上端末機
ラック型



車載型
ラックレス型

電気工事が不要になり、ポート設置が容易に

サイクルポート

21か所



74か所

令和5年11月末時点

自転車

155台
一般車



500台
電動アシスト自転車

利用時間

7時半～22時半



24時間

主な利用料金

基本料金
最初の30分
延長料金

200円
0円/30分
200円/30分

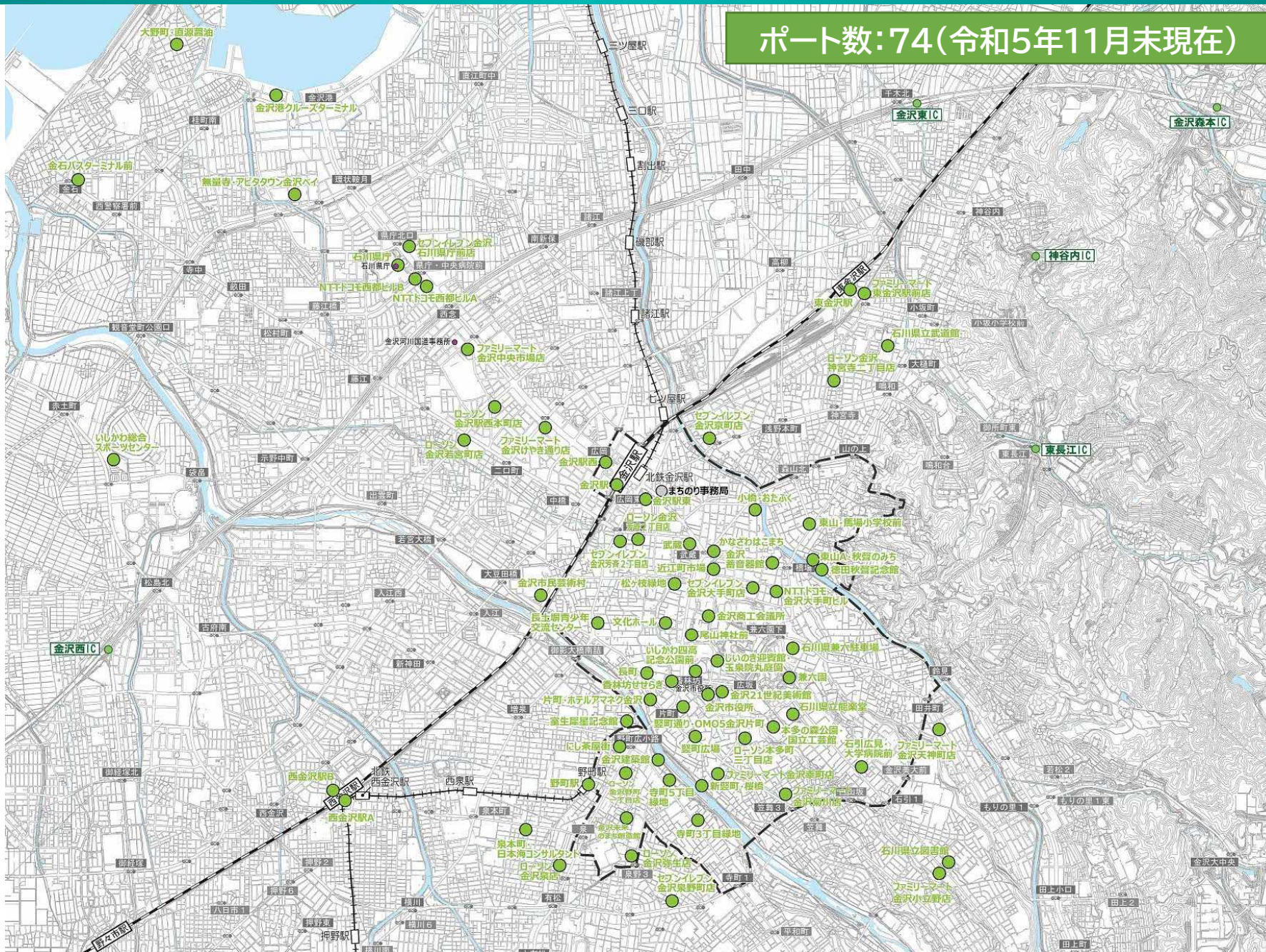
※何回使っても最初の30分は無料



基本料金
最初の30分
延長料金

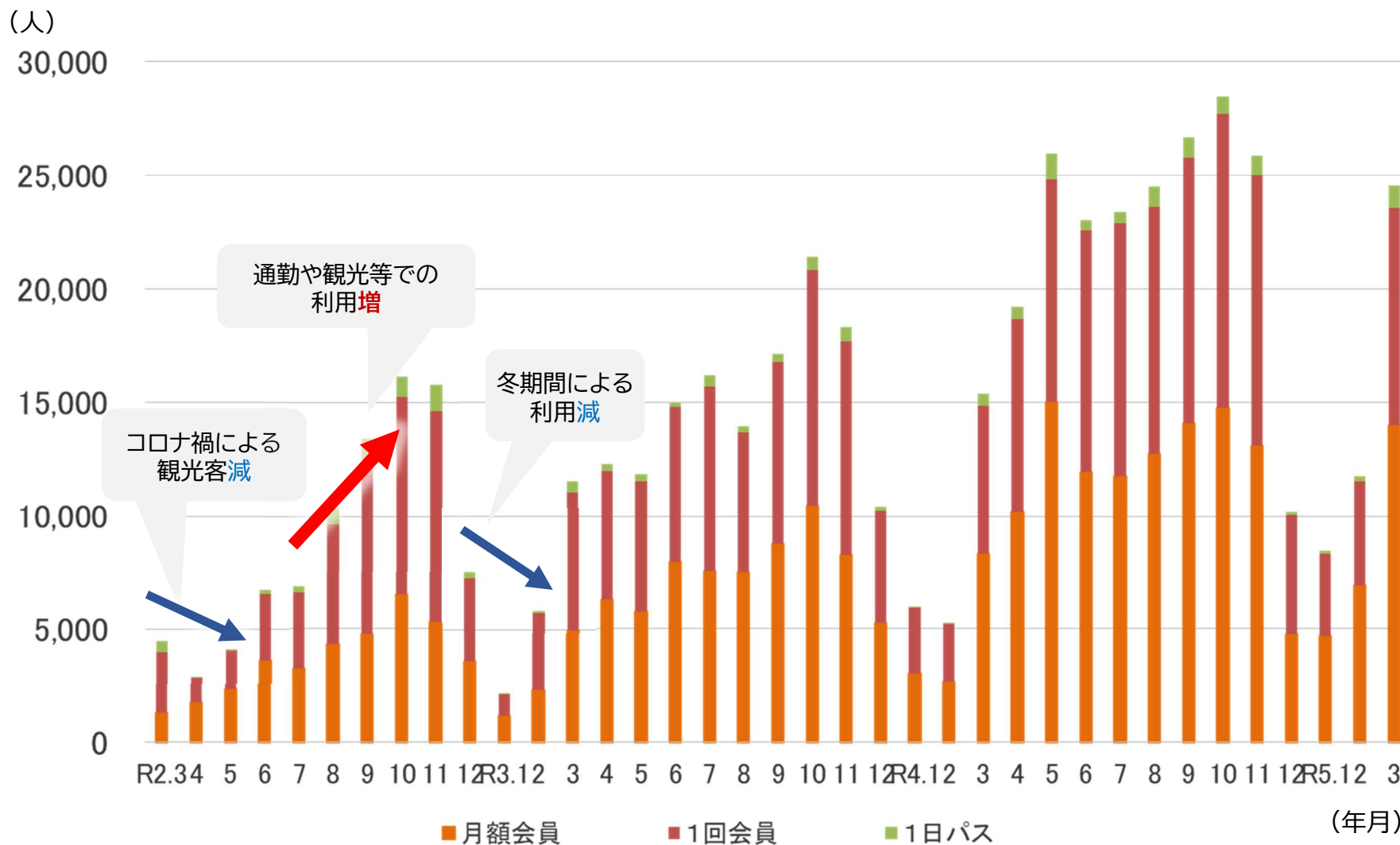
無料
165円/30分
110円/30分
※1回利用ごとに料金加算

ポート数:74(令和5年11月末現在)



第2期「まちのり」の利用状況

- 来街者の利用（1回会員や1日パス）のほか、住民の利用（月額会員）も多くみられ、**令和4年度には年間利用者数が25万人**となり目標10万人を大幅に上回った。



3. 第3期「まちなり」に向けた検討課題

視点	課題
<p>金沢市</p>	<p>①バス・鉄道等の公共交通の利用者減少 ・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</p> <p>②ポート設置要望の増加 ・ポート設置の考え方の明確化</p> <p>③限られた予算の中での事業実施</p> <p>④自転車のある暮らしの普及 ・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</p> <p>⑤全国的な課題への対応 ・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</p> <p>⑥まちなかの魅力を向上させ、その魅力を多くの方に伝える存在としての機能向上</p> <p style="text-align: right;">等</p>
<p>運営事業者</p>	<p>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 ・全国的な人手不足、重労働、学生アルバイトの不足</p> <p>②積雪時の除雪等の負担 ・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</p> <p>③自転車再配置やメンテナンスコストの増大</p> <p>④満車状態や自転車がない状態の発生 ・③、④ともに想定以上の利用増加が要因</p> <p style="text-align: right;">等</p>
<p>利用者</p>	<p>(サービス全体の満足度は約95%と高いが)</p> <p>①利用したいときにポートに自転車がないことがある</p> <p>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</p> <p>③返却手続きミスで超過料金が発生することがある</p> <p>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</p> <p>⑥ポートの場所がわからづらい、ポートが暗い</p> <p style="text-align: right;">等の不満点もあり</p>

課題	市主体の対応	事業者主体の対応 (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"> ・他の公共交通と連携した利用しやすい運賃を企画する ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
②ポート設置要望の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・再配置の拠点を複数化する(学生との協力も検討) 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記の基準に従ったポートの開拓を行う
③限られた予算の中で の事業実施	<ul style="list-style-type: none"> ・第2期「まちなり」の運営費なみの予算を確保する ・国庫補助や民間資金の活用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> ・AIの活用等、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
④自転車のある暮らしの普及	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントを通じて、幅広い世代へまちなりの利用を働きかける ・各種地図等を発行、監修等する際に、「まちなり」についても分かりやすく表示されるよう留意する ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントを通じて、幅広い世代へ「まちなり」の利用を働きかける ・幅広い世代が利用しやすいシステムとする

課題	市主体の対応	事業者主体の対応 (大前提:市の施策に積極的に協力する)
⑤全国的な課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールの遵守とマナーの向上について、インバウンドの観光客も視野に入れて啓発を実施する ・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 ・まちのりの走行データも参考にして自転車ネットワーク候補路線を選定するなど、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) ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールの遵守とマナーの向上について、インバウンドの観光客も視野に入れて啓発を実施する ・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仕組みを構築する、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) ・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
⑥まちと人をつなぐコミュニケーションツールの創出	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・交通ルールを教えつつ、まちの深い魅力も紹介できるような自転車のガイドを養成する 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・「まちのり」を使ってのまちめぐりを促すような取組 <p>(「まちのり」を活用したレスポンスブルツアー～金沢の魅力を感じつつ交通安全や二酸化炭素の排出削減にも貢献できる旅～の開発など)を実施する</p>

課題	市主体の対応	事業者主体の対応 (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"> 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。
②積雪時の除雪等の負担	<ul style="list-style-type: none"> 屋根付きのポートを整備する 	<ul style="list-style-type: none"> 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
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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> AIの活用等、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) 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、充電等を盛り込む
④満車状態や自転車が ない状態の発生	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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、充電等を盛り込む(再掲)

課題	市主体の対応	事業者主体の対応 (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、充電等を盛り込む(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、充電等を盛り込む(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		<ul style="list-style-type: none"> ・分かりやすく使いやすいシステムを採用する ・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
⑥ポートの場所がわかりづらい、ポートが暗い	・ポート設置場所の明るさや、分かりやすい案内表示など安心して使える環境整備に配慮する	・ポート設置場所の明るさや、分かりやすい案内表示など安心して使える環境整備に配慮する

課題	市主体の対応	事業者主体の対応 (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"> ・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 ・まちなりのデータと紐づけて分析すべきデータが他にないか整理する 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

4. 第3期「まちなり」のあり方について

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」実現のため、

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
- ・まちなかの魅力を向上させるとともに、人々にその魅力を伝える存在としての機能向上を目指し、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歴史・文化など「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

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(都市機能誘導区域及び生活拠点)のうち鉄道・バスと組み合わせた利用促進が見込まれる場所
- ・重要な交通結節点

③運営方式

システムや資機材等は全て受託者が調達し維持管理する方式を維持
→ 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※2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1,000台、ポート120か所程度まで拡大

※2 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

※ポート配置:
現行ポート・エリア内の公共施設、その他民間施設。1km²当たり3~4ポートの密度を確保するよう努める

新規エリア候補は右の通り

新規エリア候補

新規エリア候補(1)

これまでの社会実験・データ分析※1の結果から、鉄道・バスと組み合わせた利用促進が見込まれるエリア

〔※1 令和5年6月~7月の社会実験、交通・人流データ分析等〕

新規エリア候補(2)

モビリティハブ※2で、まちのりと組み合わせた利用環境を整備することで、鉄道※3と組み合わせた利用促進が見込まれるエリア

〔※2 駅、バス停、パーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場等により構成される交通結節点〕

〔※3 JR北陸本線、IRいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線・浅野川線〕

■公共交通重要路線における目標運行本数

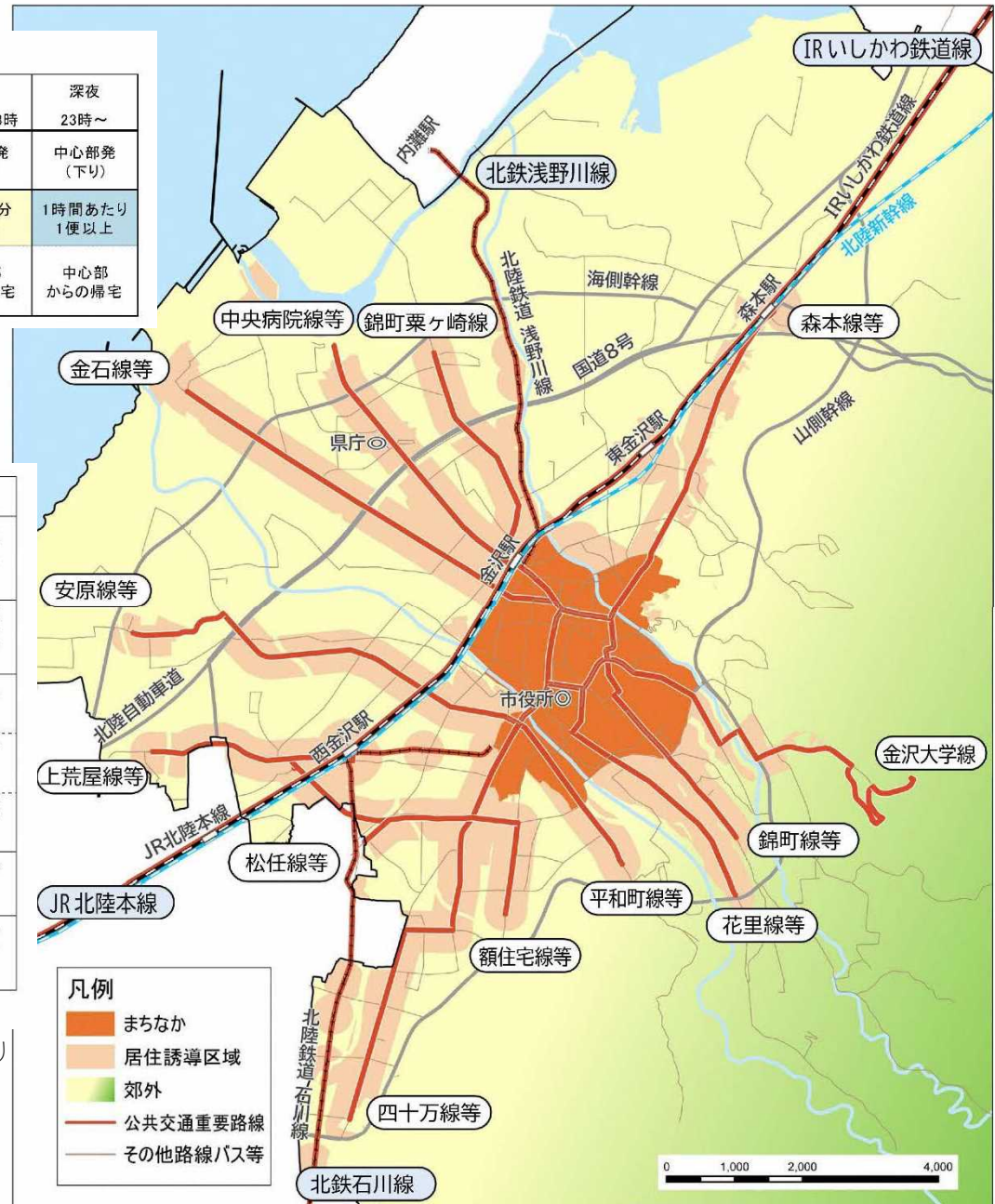
時間帯	早朝 ～7時	朝 7時～9時	日中 9時～17時		夕方 17時～21時	夜間 21時～23時	深夜 23時～
方向	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)
目標運行便数	20～30分 に1便	5～10分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	20～30分 に1便	1時間あたり 1便以上
主たる利用目的	中心部への 通勤・通学	中心部への 通勤・通学	中心部への 買物等の私用	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰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

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 ^{注1}	・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 ^{注1}	・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

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)

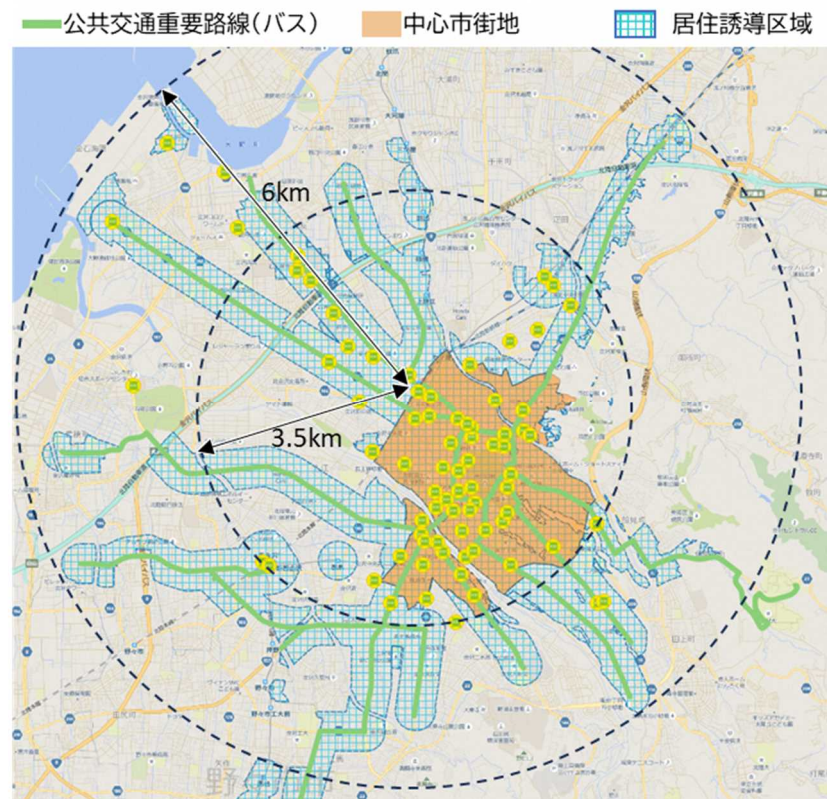
※ 営業開始日を早める提案を事業者が行うことは可とする

実施エリア

- ・中心市街地とその周辺
- ・居住誘導区域(都市機能誘導区域及び生活拠点)のうち
鉄道・バスと組み合わせた利用促進が見込まれる場所
- ・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) 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

事業者を求める事項・水準

- ① 交通ネットワークの利便性を高めるため、他の交通事業者と連携する
- ② 石川中央都市圏などへのエリア拡大に柔軟に対応する
- ③ 北陸新幹線敦賀延伸後の沿線でシェアサイクルを導入している都市と連携する
- ④ API連携、GBFSデータの公開、デジタル交通サービスとの連携をはじめ、「まちのり」と他の交通モードと組み合わせた利用を促進させる取組を行う
- ⑤ 高齢者を含む幅広い世代の利用促進につながる仕組みを検討する
- ⑥ サポーター制度(事業者・利用者)を取り入れる
- ⑦ 有人窓口の設置と多機能化(観光拠点化)を実施する
- ⑧ 「まちのり」を用いたまちなかの魅力発見の取組を実施する
- ⑨ ヘルメット着用促進を含むルール遵守・マナー向上に資する取組を実施する
- ⑩ 充電はCO₂排出量ゼロの電気を用いる
- ⑪ 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
- ⑫ その他、利用者が安心して利用できる環境を整備する

ポート候補地

- ・ 現行ポート・エリア内の公共施設、その他民間施設。
- ・ 1km²当たり3~4ポートの密度を確保するよう努める

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、地域で利用が広が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く。
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。

5. 検討委員会開催実績・委員名簿

参考

実験の概要

<目的>

- 多くの市民や学生が暮らすまちなか近郊エリア(金沢大学門前街)において、新規サービスエリアを設定するとともに、自転車やポートの増設による効果や課題を把握し、今後のシェアサイクル事業のあり方検討の基礎資料とする。

<期間>

- 令和5年6月1日(木)～同年7月31日(月)までの2カ月間

<内容>

- 金沢大学門前街エリアに電動アシスト自転車**50台**、臨時サイクルポート**6箇所**を設置。
- 上記期間中の利用者数や利用回数、ポート間移動の状況などを把握。
- **利用履歴分析・GPS調査**を実施し、利用状況や移動経路・滞留場所(ポート以外で一定時間以上停まった場所)を把握。
- **アンケート調査**を実施し、利用者の属性や移動目的、また自動車依存からの脱却効果やまちなかへの回遊促進といった効果を計測。

【大学アンケート】

学内システムを活用して学生・教員に実施

※まちなか非利用者も含む

【アプリプッシュアンケート】

アプリ利用者に対してアンケート実施



実験結果のまとめ

<利用状況>

- 常設ポートと比較して上位に位置する利用状況のポートもあり、当該エリアの需要は非常に高い。
- まちなか-門前街居住地、門前街居住地-大学 のパターンの移動に多く使われている。まちなか-大学直通の利用は比較的少ない。
- まちなか-門前街居住地の移動経路に関して、浅野川左岸沿いの利用が多いが一部自転車ネットワーク路線(候補含む)ではないため、この区間の指定も検討が必要。
- 滞留に関しては、山側環状沿いの主に学生の日常生活圏において多い。
→需要はまちなかの既存エリアと比較しても遜色なく、かつ、居住圏←→まちなか、居住圏←→大学といったまちなかの活性化、また比較的短距離の移動といった、シェアサイクルに期待される利用形態・効果を発揮できていると考えられる。

<アンケート>

- 社会実験の評価は非常に高く、まちなか利用者はさらに高い評価(9割以上)。大学生以外の一般利用者の評価も同様に高い(85%)。
- 大学にポートがあれば、「自動車通学に切り替えない」との回答が多く、大学進級のタイミングでも自動車依存への移行を食い止める効果は非常に大きいと考えられる。(特に効果的なのは学域2年以下であり、それ以降でも早ければ早いほどよい)
- まちなかとバスとを相互に補完して使っていることが見受けられる結果となった。ただし、バスが満員で乗車拒否される場合にまちなかを使うといった回答もあり、これはバスが需要に対して輸送力が不足していることを示しており、まちなか整備だけでなく、バス側の利便性改善も合わせて実施することが、公共交通全体のサービス向上に必要と考えられる。
- まちなかのポートが増えれば、まちなかへの回遊機会が増加するとの回答割合も非常に高く、学生をまちなかに呼び込むためのツールとしての機能が期待される。
→大学生となり、自家用車を利用しやすい状況になる時期に、これを抑止する効果は非常に高く、長期的な観点(自動車依存脱却→SDGsの促進)からみても高い効果が期待できる。
→大学生をまちなかに呼び込むツールとしての効果が期待される。まちなかのさらなる魅力(若者にとって)向上と合わせれば、中心市街地の活性化に繋がることも期待される。
→ただし、バスとの相互補完による公共交通全体としてのサービスレベル確保が求められており、バス側の利便性改善も合わせて実施することが望ましい。

実験結果のまとめ

<運営面>

- 実験ポートによる再配置の負荷は、まちなり全体のなかでも多く、運営負荷は高まっていた。
- マメサロン、イオンもりの里店等の門前街居住地エリアで、需要の割にポートの容量が少なく、あふれやすく空車が発生しやすい状況が見られた。
- 実験エリア6ポートで最大100台程度の自転車が停車した状況が見られた。
- 上記のような運営負荷及び一部実験ポートでの局所的な課題はあったものの、まちなり全体的には通常時と同程度のサービスレベル(空車率)は維持できていた。
 - 既存エリアに悪影響を与えずに常設とする場合には、下記3点に留意する必要がある。
 - ①今回実験と同等程度(50台)～最大停車台数(100台)自転車の増車
 - ②門前街居住地エリアのポート容量or密度増加(エリア計で100台停車可能な容量)
 - ③再配置人員の安定確保

<収支>

- 実験ポートの設置による収入及び支出の増加を試算した結果、収支黒字※となった。
 - 得られる収益については、運営面の充実をはじめ、自転車増台やポート密度増加等により、利用者サービスへの還元に充てることが考えられる。
 - ※常設自転車を導入すると仮定した場合の試算であり自転車等のインシャルコストは含まない。
 - ※今回実際に実施したレンタル方式での試算では、自転車のレンタル料を含むと赤字になる。

<バス利用への影響>

- 社会実験エリアでは、5月(非実験期間)→6月(実験期間)でバス利用が約0.5%増加。
- 一方、既存のエリアでは、約0.4%の増加。
 - 今回の実験設置ポートは、公共交通重要路線(バス)周辺にポートを設置したが、バスの需要を奪うということではなかった。社会実験エリアにおいてはバス単体でも利用は減少しておらず、公共交通としてみればまちなり利用分が純増しており、相乗効果の存在が示唆される。
 - 本実験の結果を踏まえると、他のエリアへの拡大検討においては、相乗効果の観点から、公共交通重要路線沿線が優先的に検討すべき条件の一つと考えられる。

実験結果のまとめ

<まとめ>

- 杜の里・金沢大学エリアは、「次期まちのり」のエリア候補として、公共交通全体の需要創出・自動車依存脱却(モビリティマネジメント)・まちなか活性化のいずれの観点からも、ふさわしいといえる。
- 現在のまちのりサービスエリアからやや離れたところにあることから、運営への負荷はかかるものの、自転車増台・ポート容量または密度拡大・再配置人員確保等の対策により、エリア設定は可能と考えられる。

<エリア拡大の考え方>

- 本実験により、公共交通重要路線
上において、バス+まちのりの相乗
効果により公共交通全体の利用の
底上げが確認できたことから、エリ
ア拡大においては、下記が重要な
要素となると考えられる。
 - ①需要が見込まれる
 - ②公共交通重要路線・鉄道線との
連携が図ることができる
- ただし、再配置の負荷が強い、金沢
駅から3.5kmを超える範囲(例:今
回実験エリア)については、今回の
ように+ α の効果・政策的な位置
づけを吟味する必要がある。

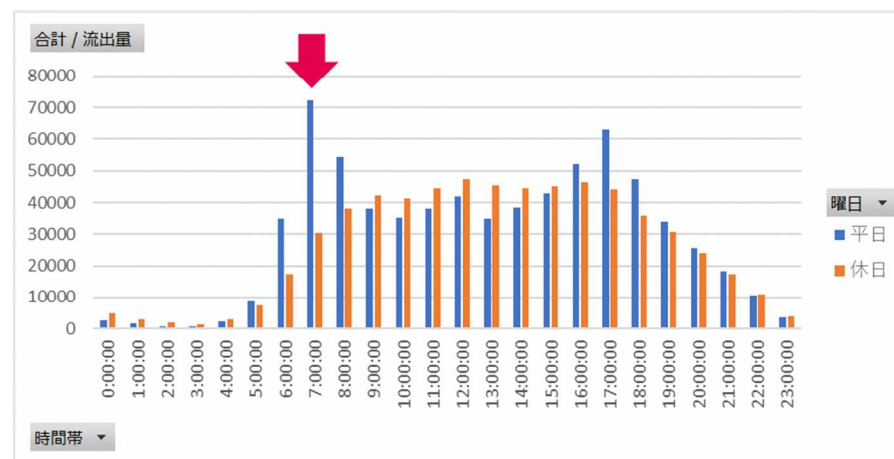
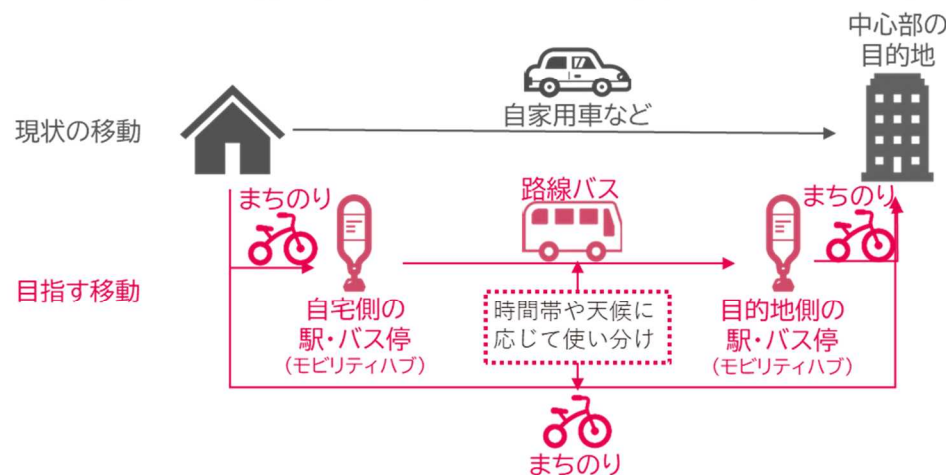


※金沢駅から3.5km圏域
： 概ね東金沢～中環状道路～西金沢駅～県庁の範囲内

分析の考え方

まちなりポート設置候補地域の検討 候補地域検討のための可視化設計

- まちなりの新規ポート設置候補地域を検討する。
- 現状、公共交通の利用が進んでいない地域にまちなりを設置し、モビリティハブ※とも効果的に組み合わせることで、自家用車からまちなりや路線バスへの転換が進み、公共交通の利用が促進されると想定する。
※駅、バス停、パーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場等により構成される交通結節点。現在、金沢市が計画を構築中。
- まちなりの利用シナリオとしては、自宅近隣のポートから近隣のバス停(モビリティハブ)まで、まちなりを利用し路線バスに乗り継ぐ場合や、自宅近隣のポートからまちなりへ直接まちなりで向かう場合を考える。
- 候補地域は、路線バスが運行しているものの利用率が低い地域で、その中でも特に人の移動(人流)が多い地域を対象とする。
- 確認する時間帯は、最も人流の流出量が多くなる平日の朝7時台を対象とする。



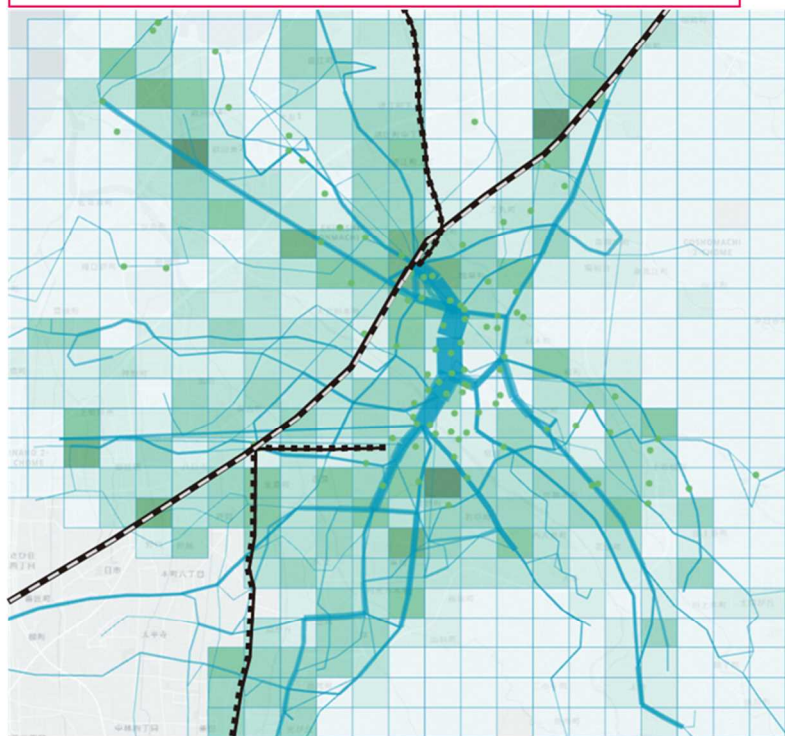
人流データはモバイル空間統計®を活用。「モバイル空間統計」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

分析の考え方

まちのりレポート設置候補地域の検討 候補地域の絞り込み(平日朝7時台の流出量)

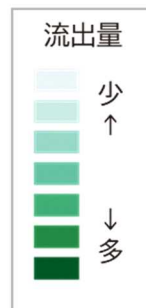
まちのりレポート設置候補地域として、人の移動(人流)が多く、かつ、路線バスが運行している地域を絞り込む(対象:平日の朝7時台)

- 対象期間:2023年6月
- 曜日:平日
- 時間帯:朝7時台
- 流出量: ≤ 550 ※



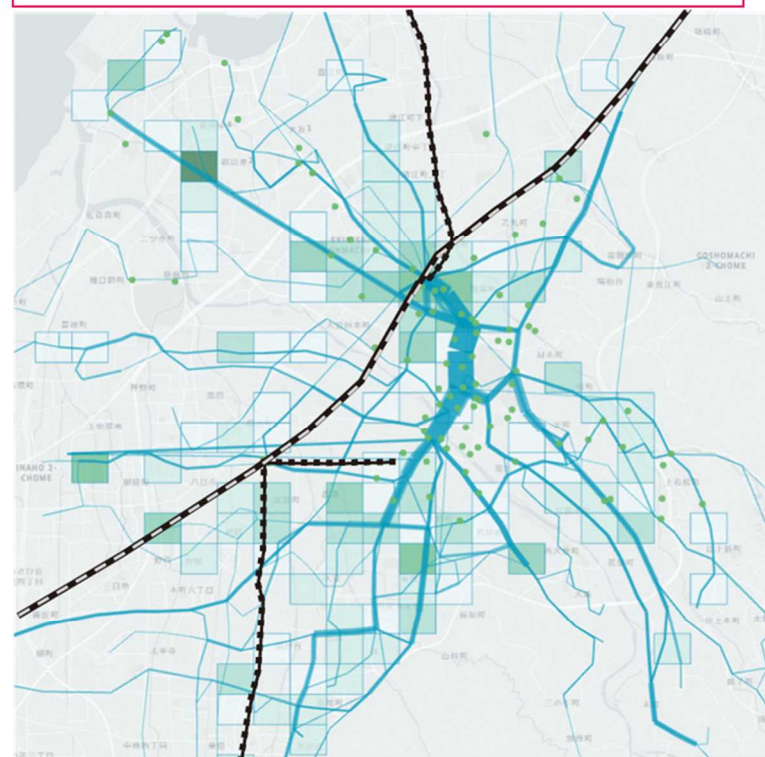
候補を絞り込み

- 絞り込みの条件
- 人の移動が多い(流出量: ≥ 210)
 - 路線バスとの乗り継ぎが可能(出発便数: ≥ 1)



● まちのりレポート

- 対象期間:2023年6月
- 曜日:平日
- 時間帯:朝7時台
- 流出量: ≥ 210 、 ≤ 550 ※
- 出発便数: ≥ 1



※色の濃淡を出すために当該時間帯の流出量の最大値を上限値として設定

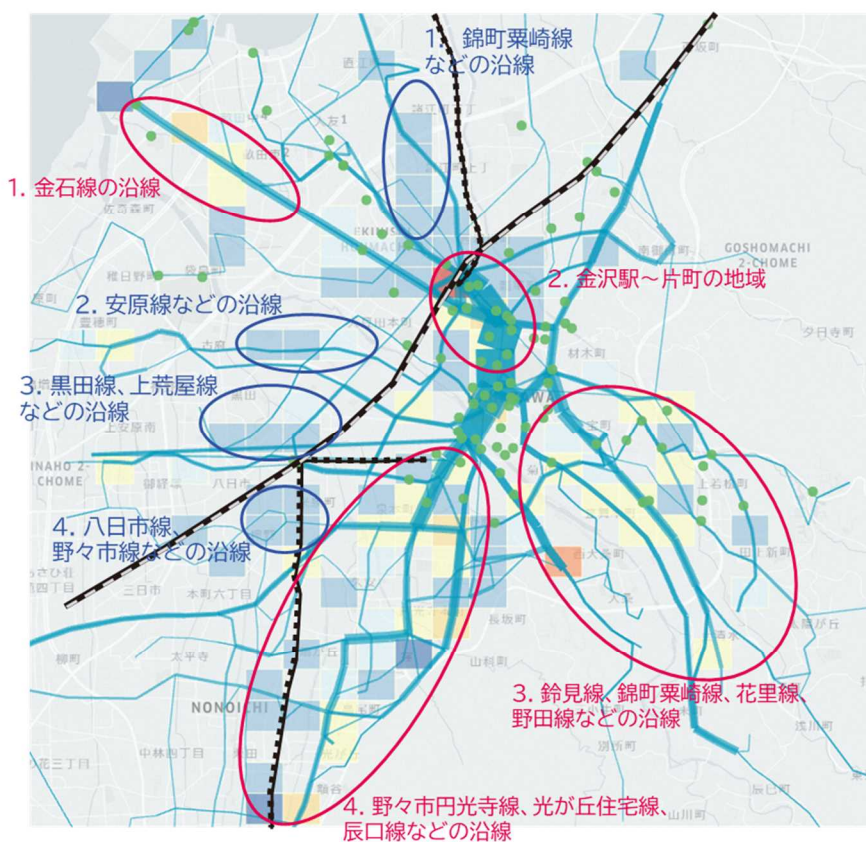
人流データはモバイル空間統計®を活用。「モバイル空間統計」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

分析の結果

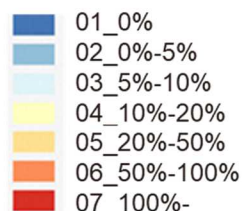
まちのりポート設置候補地域の検討

平日7時台の路線バス利用率とまちのりポート設置候補地域

まちのりのポート設置候補としては、路線バス集中地域(金沢駅～片町)の西部、北部が挙げられる。その中でも、「安原線などの沿線」は、路線バスとまちのりの相乗効果により公共交通の利用促進が見込まれる。



路線バス利用率(出発区分)
(利用者数/流出量+通過量)



● まちのりポート

路線図は、平日7時台の区間を運行する便数を線の太さで表現(便数は路線を統合して算出)

○ 人の移動が多く路線バス利用率の高い地域

○ 人の移動が多く路線バス利用率の低い地域

- 対象期間: 2023年6月
- 曜日: 平日
- 時間帯: 朝7時台
- 流出量: ≥ 210
- 出発便数: ≥ 1

人の移動が多いもののバスの利用率が低い地域で、まちのりポートが無い地域は以下の通り。

1. 錦町栗崎線などの沿線
2. 安原線などの沿線
3. 黒田線、上荒屋線などの沿線
4. 八日市線、野々市線などの沿線

路線バス集中地域(金沢駅～片町)の西部、北部に多く見られる。(ただし、1. 3. 4. の地域は、バスの利用率は低いものの、近隣に鉄道駅があり、バスではなく鉄道が利用されている可能性がある。※データがないため検証不可)
「2. 安原線などの沿線」は、バスが走っているものの利用率が高くなく鉄道駅も近くにないため、公共交通以外の移動手段が多く選ばれていると想定でき、路線バスとまちのりの相乗効果により公共交通の利用促進が見込める。

【参考】人の移動が多くバスの利用率が高い地域は以下の通り。

1. 金石線などの沿線
2. 金沢駅～片町の地域
3. 鈴見線、錦町栗崎線、花里線、野田線などの沿線
4. 野々市円光寺線、光が丘住宅線、辰口線などの沿線

路線バスの運行本数が多い(路線の線が太い)地域に多く見られる。移動需要に対し交通供給がマッチし利用率が高くなっていると想定できる。

路線バスの利用率は路線バスの乗降者データと人流データを用いて作成。
人流データはモバイル空間統計®を活用。「モバイル空間統計」は株式会社NTTドコモの登録商標です。