

金沢市公共シェアサイクル 「まちのり」

まちのりHP

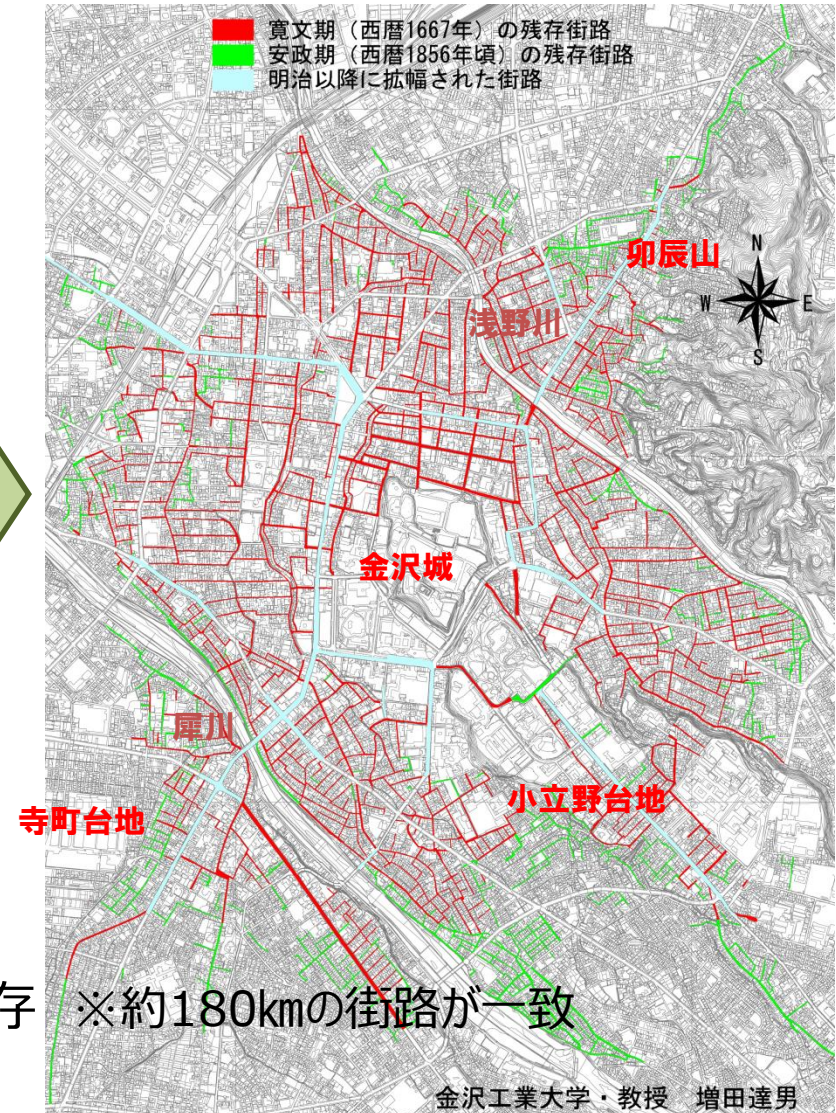


金沢市 都市政策局
歩ける環境推進課

寛文年間（1661～1672年）



現在



戦禍にあっておらず、城下町の都市構造が現存
道路空間が狭い道が多い

◇「まちなりの」の導入経緯

金沢のまちなかは、近代建築や藩政期から残る城下町の風情といった新旧の文化を楽しむ観光資源が多数存在

これまでの観光スタイルでは、兼六園などの主要観光地を中心とした、限定的な回遊行動が主流

金沢ならではの路地裏の魅力など、知られざる観光資源を含む「回遊性向上」、平成27年3月の北陸新幹線金沢開業を控え、「金沢駅からの二次交通の充実」などへの対応が課題



平成22年8月 社会実験実施
平成23年9月 プロポーザルにより事業者決定
平成24年3月24日 「まちなり」スタート

金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の誕生(H24.3)

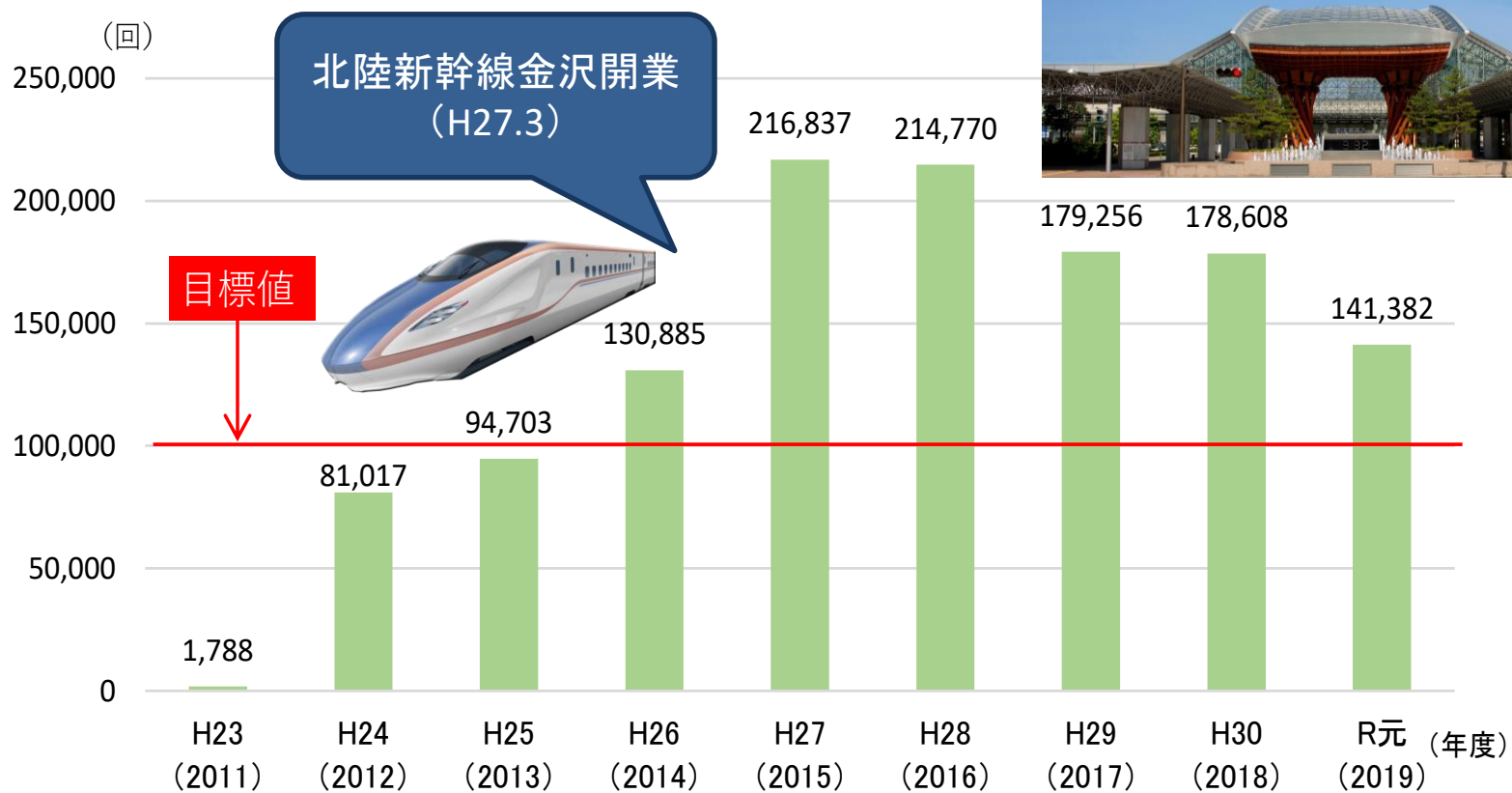


事業期間 (平成24年3月24日～令和2年1月13日)
令和元年10月 プロポーザルにより事業者決定
令和2年3月1日 新たな「まちなり」スタート

金沢市公共シェアサイクル「まちなり」へ刷新(R2.3)

■ 利用回数の推移 (年度別)

- ・利用者は**観光客**を中心に順調に推移
- ・H27年度には、目標利用回数の倍を超える**21万回**を記録
- ・北陸新幹線金沢開業後をピークに利用は**減少傾向**



※H23年度は3/24~3/31、R元年度は4/1~1/13の利用回数 (H27以降、平均2.9回/人・日)

①利用者は観光客が9割を占め、市民利用が少

→ 金沢市が運営費の一部を負担していることから、市民利用も増えることが望ましい

②サイクルポートには端末機が必要であり、設置費用が大

→ サイクルポートが容易に設置できず、数が少ないため、利便性が低い

③利用が増えるに従い、機器類の故障や再配置業務が増

→ 基本料金200円、30分以内であればその日は何回使っても追加料金なし
(利用回数の増による自転車の消耗や再配置業務の負担と、採算性が合わない)



これらの課題を解決するために、



R2.3～ システム変更 (プロポーザルによる事業者選定)



- ①市民利用の増加
- ②多くのサイクルポートの設置による利便性向上
- ③採算性のある料金体系

■ 目的

(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充実

(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



■ 基本方針

(1) 対象者：観光客を中心として、市民の利用も促す

(2) 対象エリア：まちなか区域を基本として、新たな観光需要に対応

(3) 運営方式：事業の運営は、運営事業者が行い、金沢市は実施主体として、ポート用地確保並びに機器整備及び運営について一定額負担

(金沢市が一定額負担) 景観や交通政策等、金沢市のまちづくりの方針に沿った整備・運営とするために行政が一定程度関与できる体制とするため

■ 役割分担

運営事業者

- ・施設及び器材（自転車、駐輪機器）の整備
- ・事業の運営（料金徴収、自転車再配置等）
- ・各種データの収集、整理、分析 など

金沢市

- ・運営業務全体の総括
- ・サイクルポート用地の確保
- ・市民への周知、広報 など

◇「まちのり」の主な変更点

① 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

サイクルポート数

R4.3現在

21箇所 ➡ 68箇所

西金沢駅、NTTドコモ西都ビルはそれぞれ2箇所。その他、イベントポートあり。



② 自転車

台数 (仕様)

155台
(一般車) ➡ 500台
(電動アシスト自転車)

③ 利用時間

利用時間

7:30~22:30 ➡ 24時間

④ 主な利用料金

1回会員

基本料金	200円	➡	基本料金	無料
最初の30分	0円/30分		最初の30分	165円/30分
延長料金	200円/30分		延長料金	110円/30分
(何回使っても最初の30分は無料)			(1回利用ごとに料金加算)	

月額会員

基本料金	1,650円/月	最初の30分	無料
		延長料金	110円/30分



■ I D連携で全国各地の自転車が利用可能

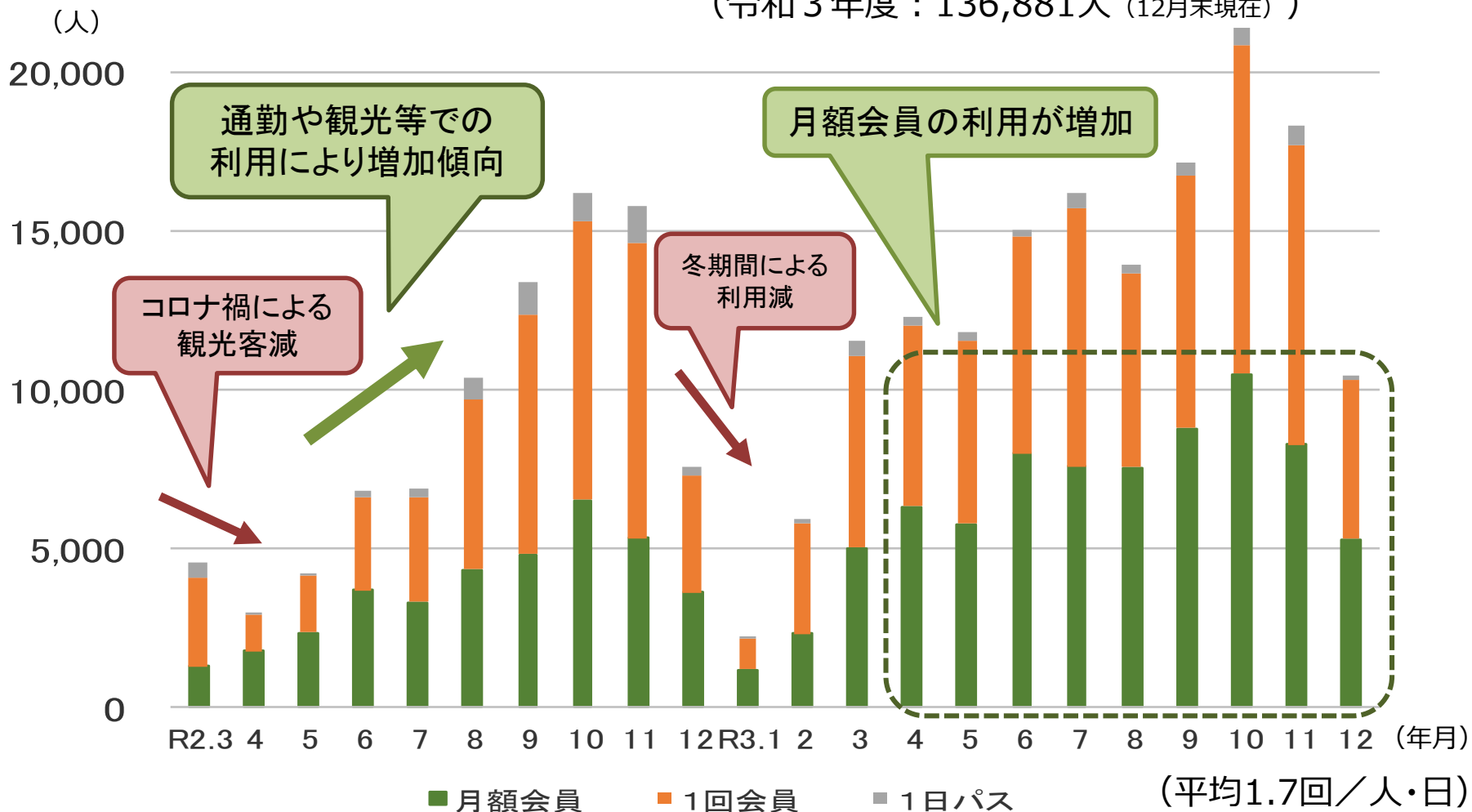
- ・約100万人のドコモ・バイクシェア利用者が「まちなり」を利用可能
- ・金沢で登録したユーザーは、各都市のドコモ・バイクシェアを利用可能



◇シェアサイクル「まちなのり」の利用状況(1)

■ 利用者数の推移 (月別、会員別)

- ・市民を中心とする月額会員数は増加(R2.10:440人 → R3.10:731人)
- ・年間目標利用者数の10万人達成 (令和2年度: 103,785人)
(令和3年度: 136,881人 (12月末現在))

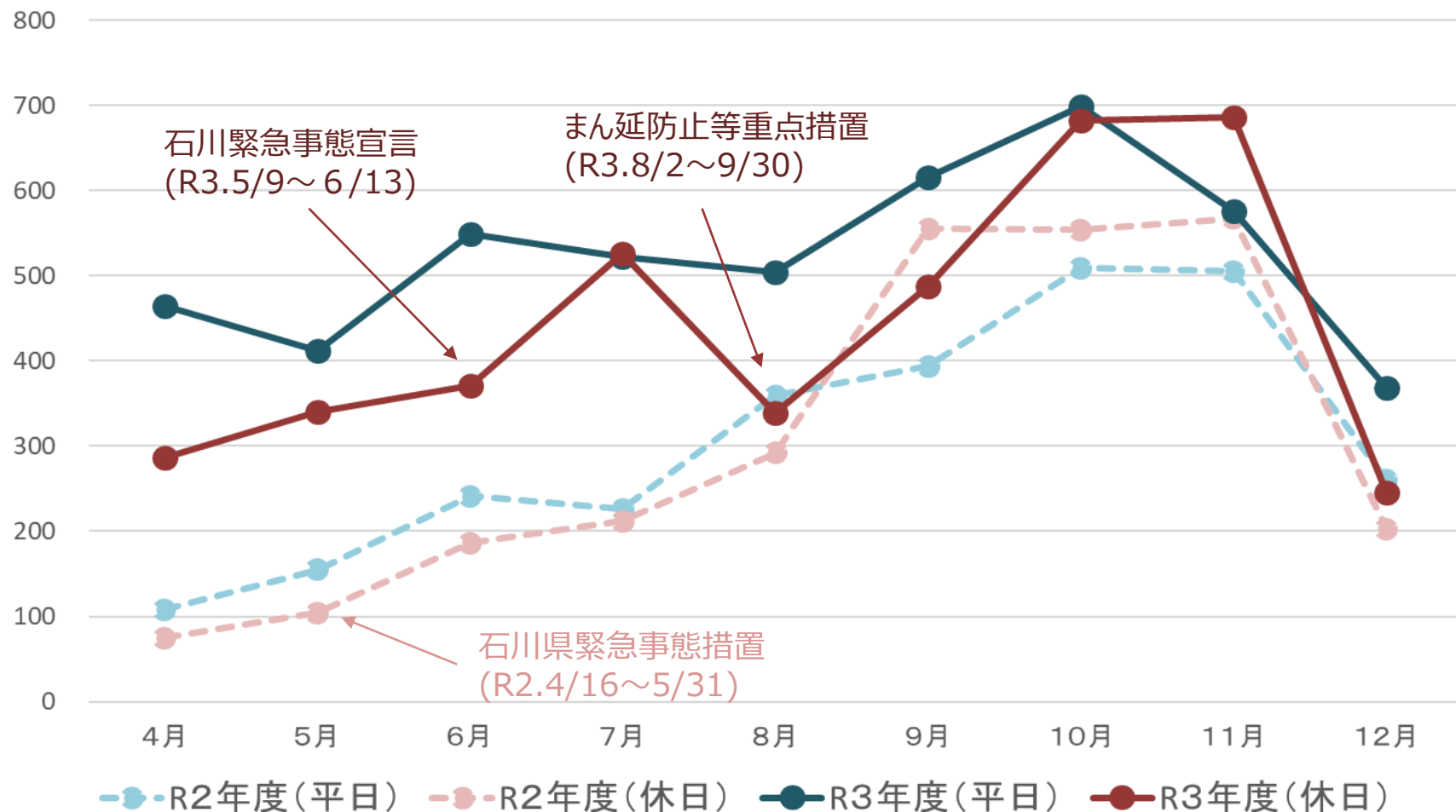


◇シェアサイクル「まちなり」の利用状況(2)

■利用者数の推移(月別の日平均)(平日・休日)

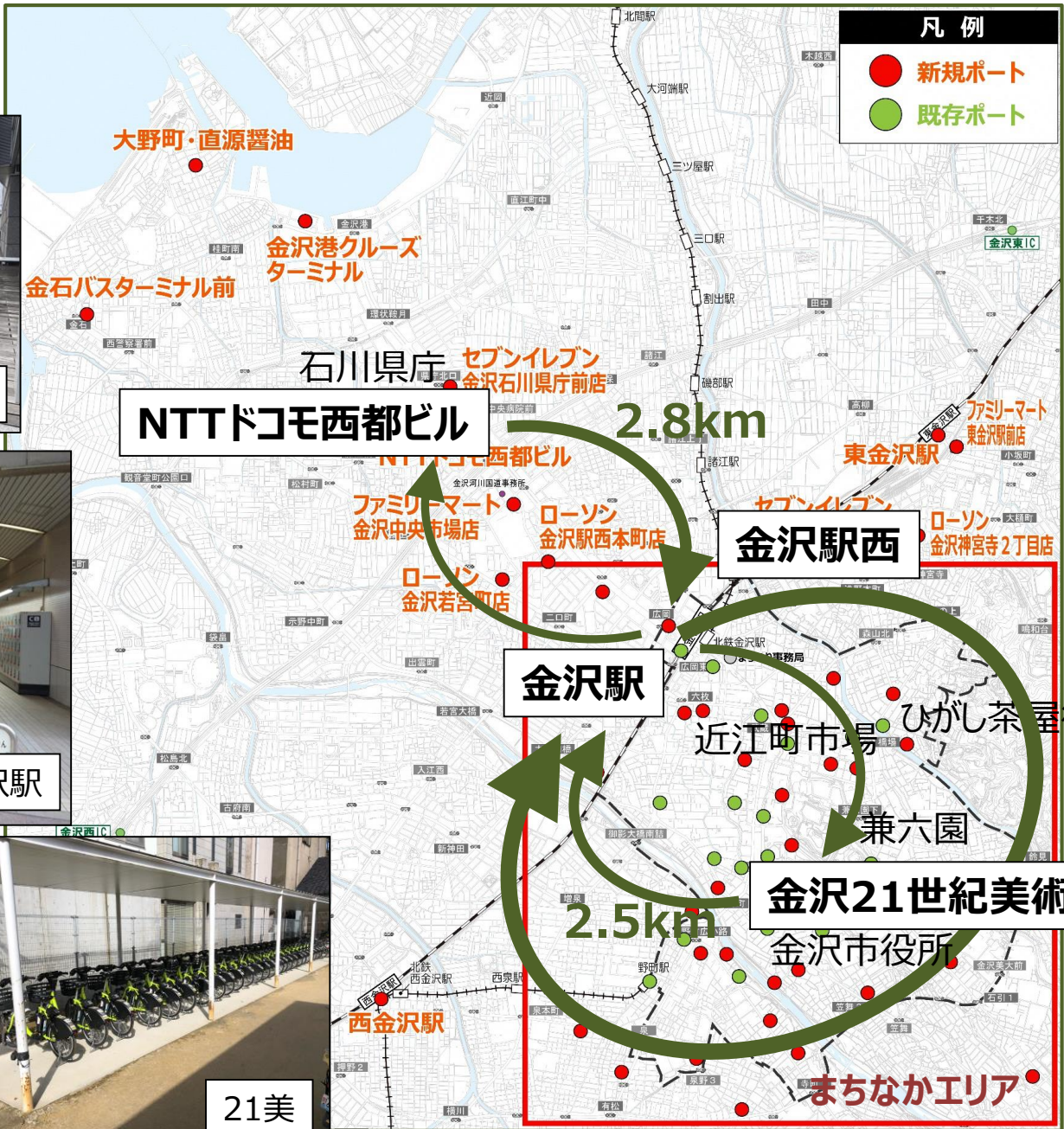
- ・市民を中心とする平日利用は、増加(R2年度 < R3年度)
- ・観光客を中心とする休日利用は、新型コロナウイルス感染状況の影響あり

(人/日)



◇シェアサイクル「まちのり」の利用状況(3)

■ポート間の移動



R2.3/1 ~ R3.12/31の集計

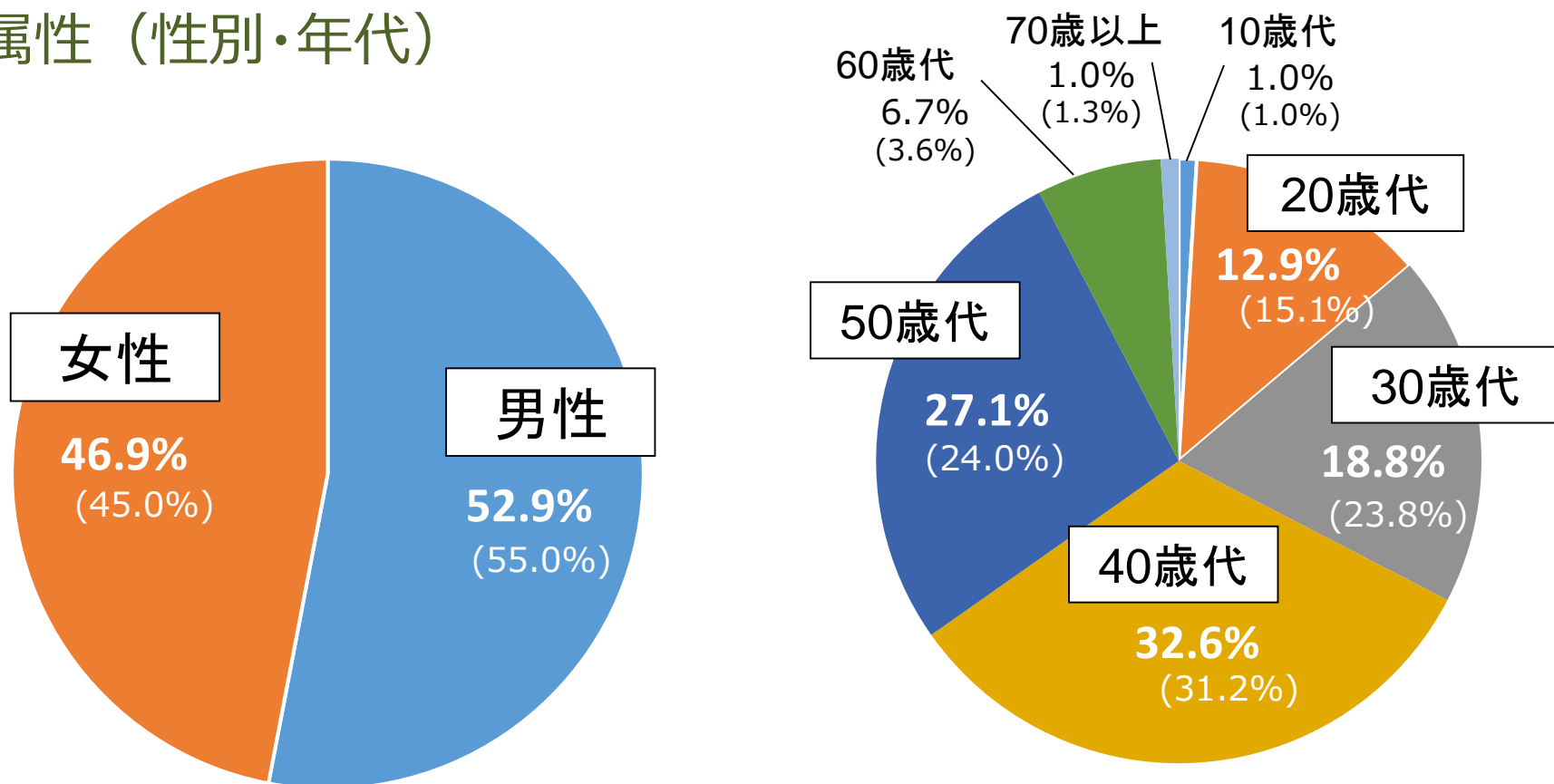
■利用者アンケート調査

調査期間：R3.10/8（金）～10/31（日）

調査方法：会員へのアプリプッシュ配信（1日パス利用者には調査用二次元コードを配布）

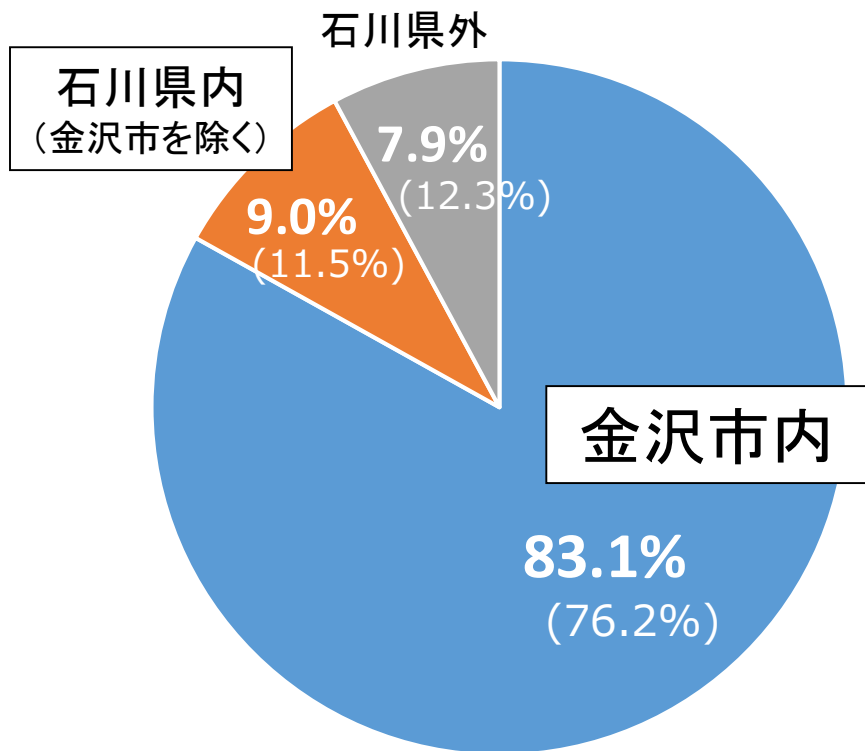
回答数：420人

■属性（性別・年代）

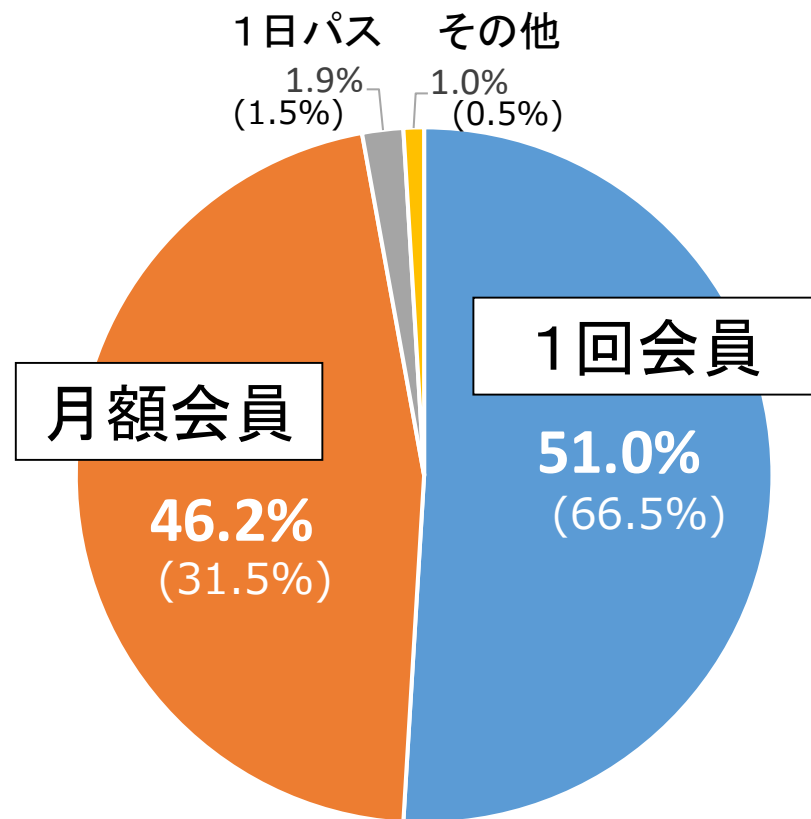


() はR2.9/17～9/23同調査 391人

■ 居住地

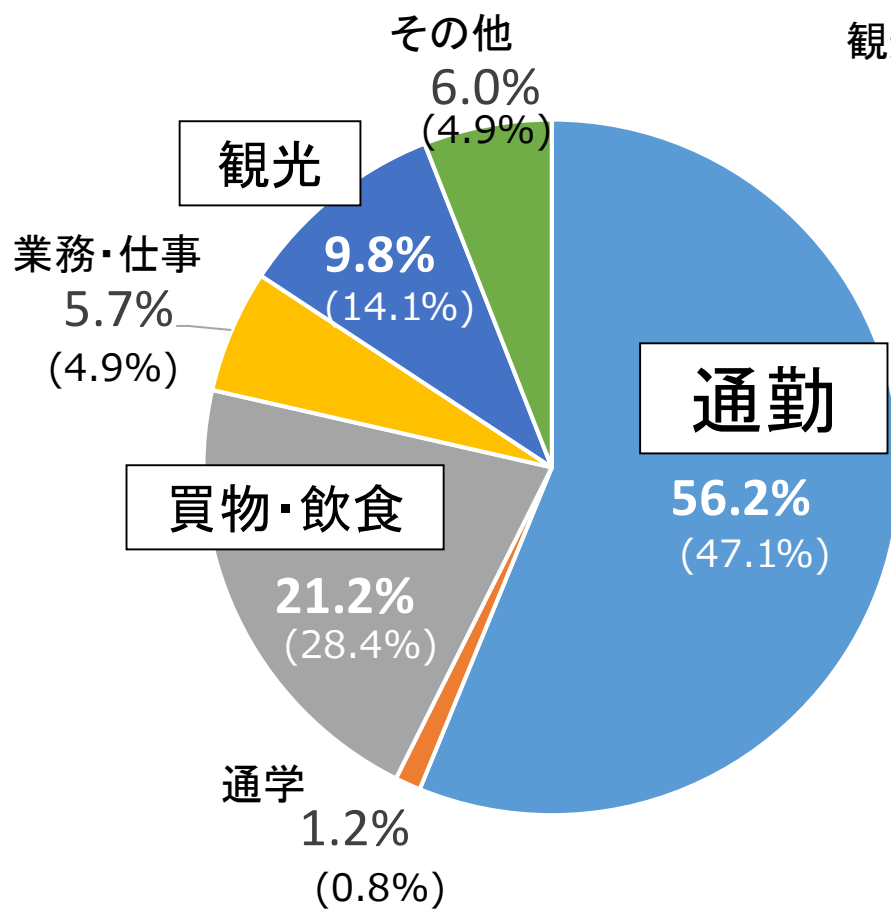


■ 会員種別

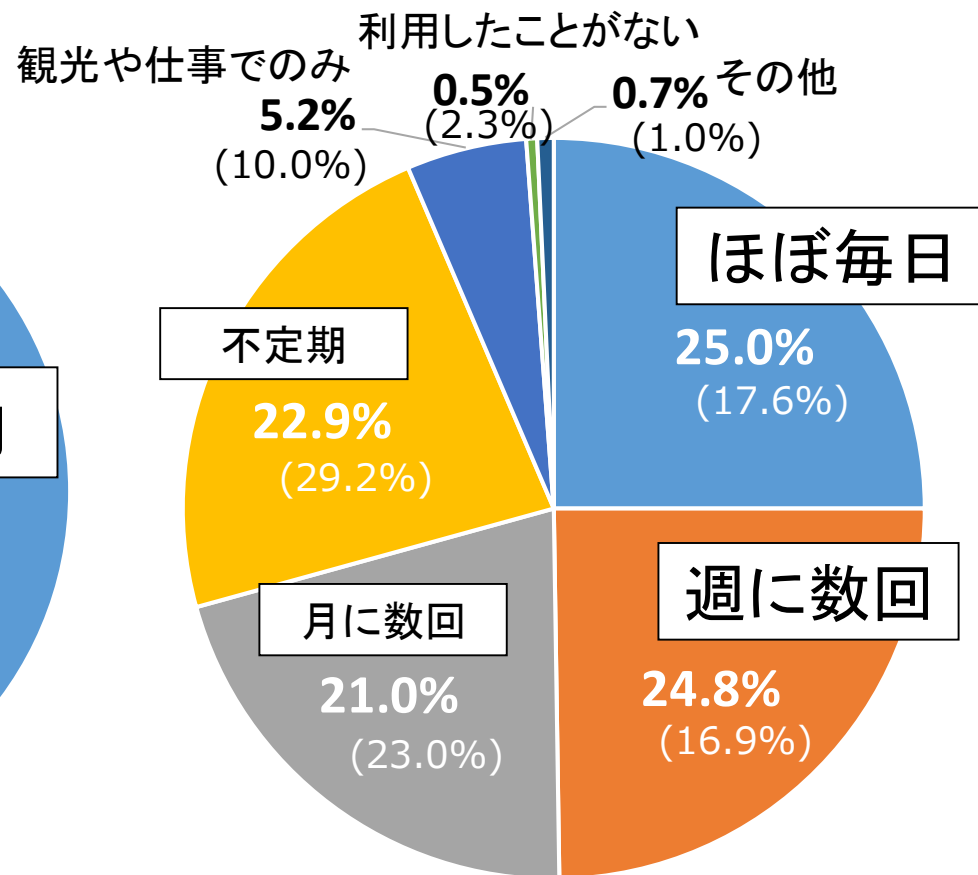


R3年度調査 420人
(R2年度調査 391人)

■ 主な利用目的

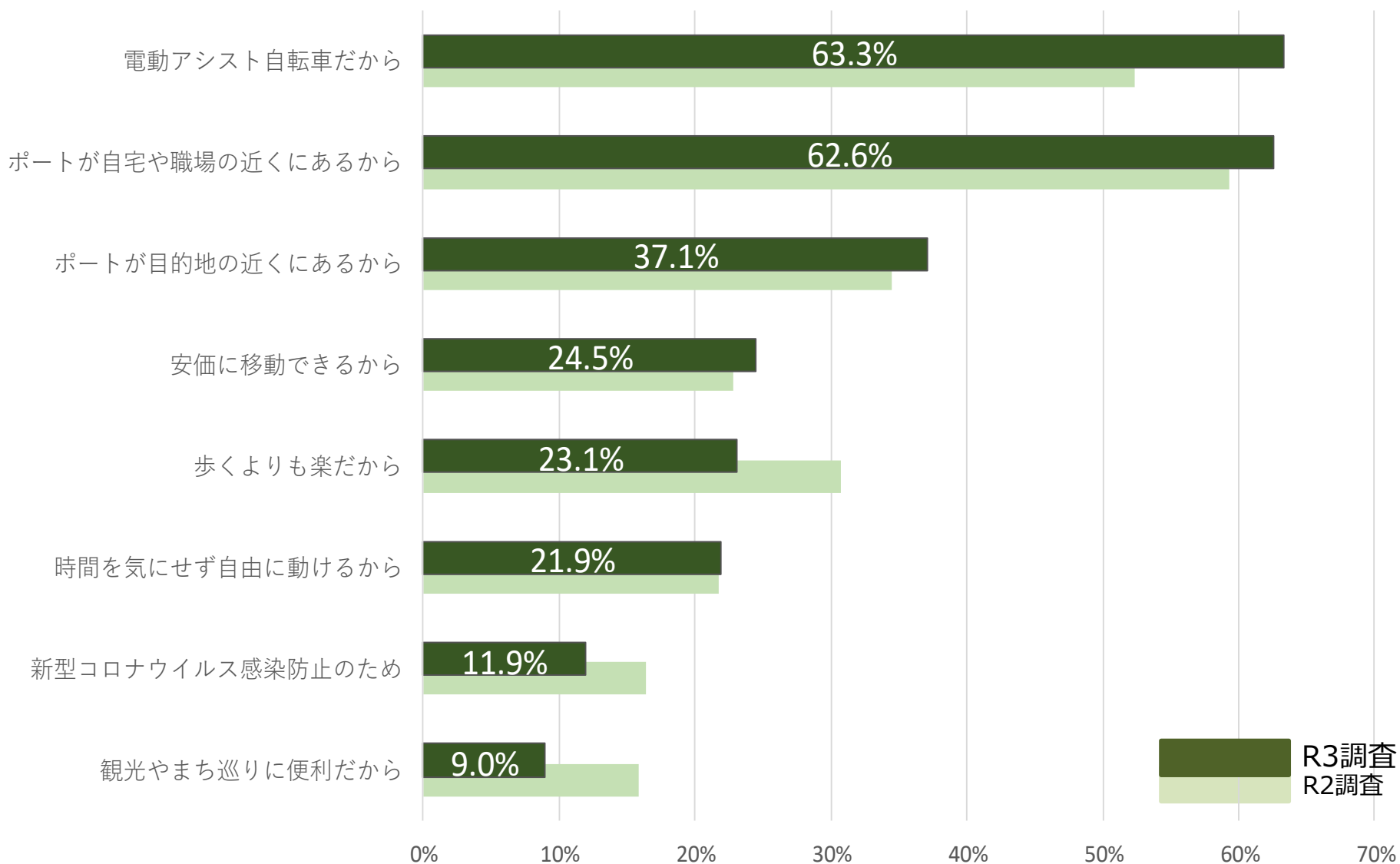


■ 利用頻度

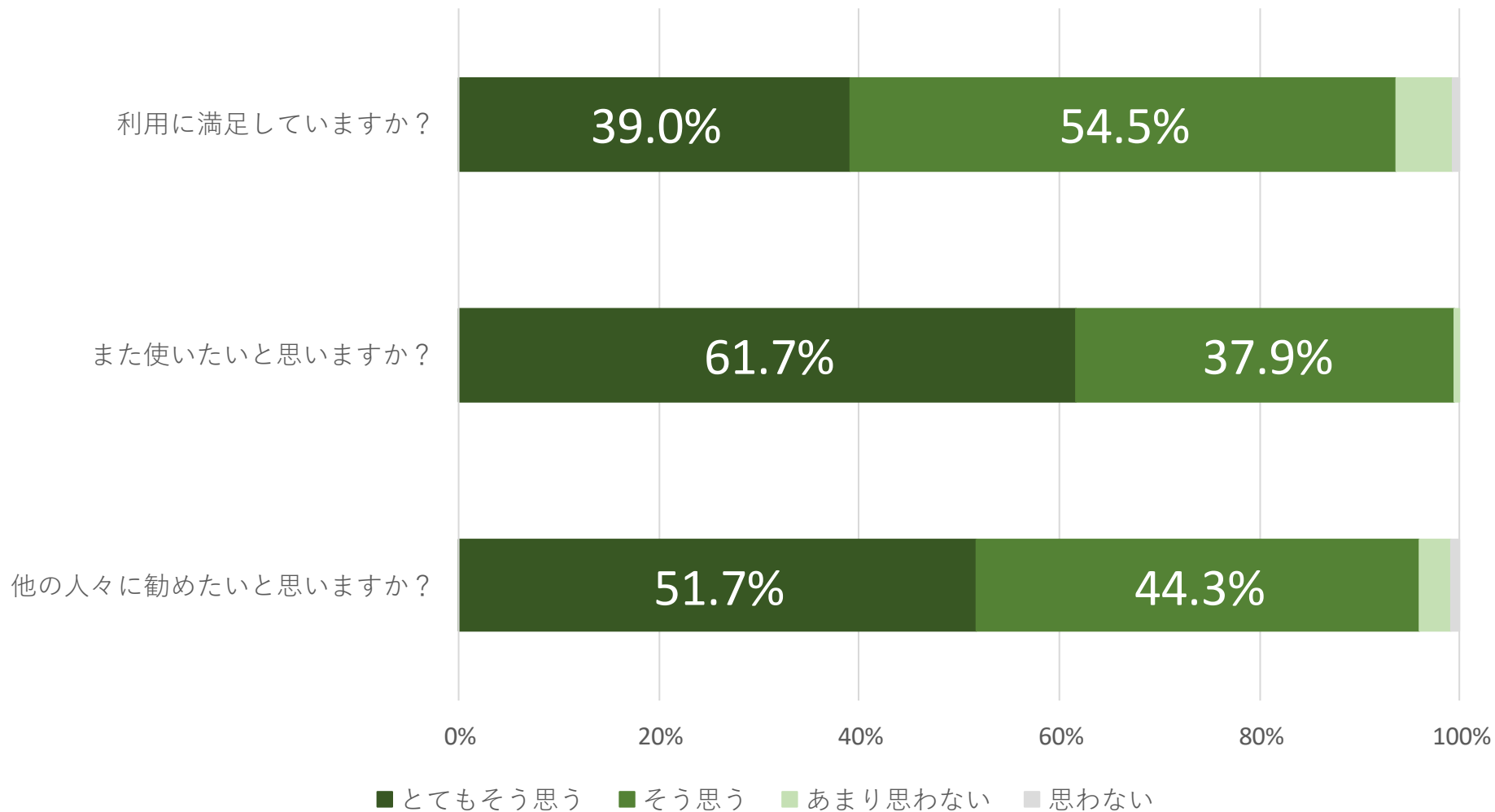


R3年度調査 420人
(R2年度調査 391人)

■ 利用した動機 (上位3つを選択)



■ 満足度



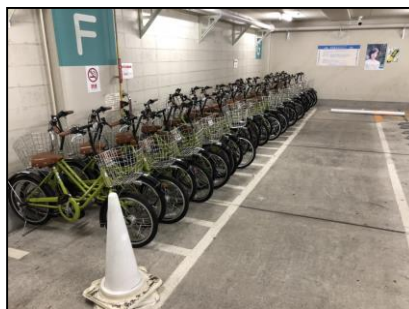
■ まちなり災害協定

- ・災害時のまちなりの使用に関する協力協定を締結（R2.8/26）
- ・「運営事業者(株)日本海コンサルタント」、「システム提供者(株)ドコモ・バイクシェア」
- ・地震等が発生した際、被害状況の調査にあたる職員が無償で利用
- ・坂道や細街路が多い本市において、自転車での移動は非常に有効



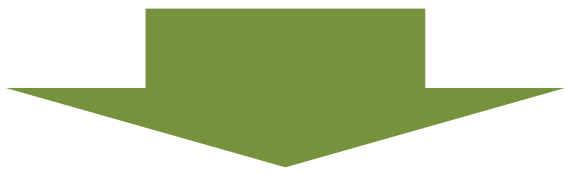
■ 災害用自転車を配備

- ・古いまちなりを、摩耗に強くパンクしにくいタイヤに交換し、災害用自転車として配備
- ・市役所地下防災倉庫などに80台を備蓄



■ GPS調査

目的：通行経路や滞留時間等を把握
 期間：年4回（1週間程度）実施
 通信：30秒（通常は3分）

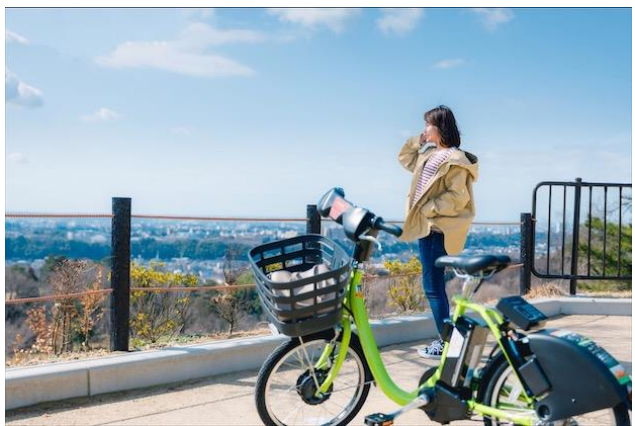


・運行経路

→ 自転車通行空間整備の
優先順位付け

・滞留時間

→ 新たなサイクルポート設置の検討



■ 大学生モビリティマネジメント事業 (R3年度)

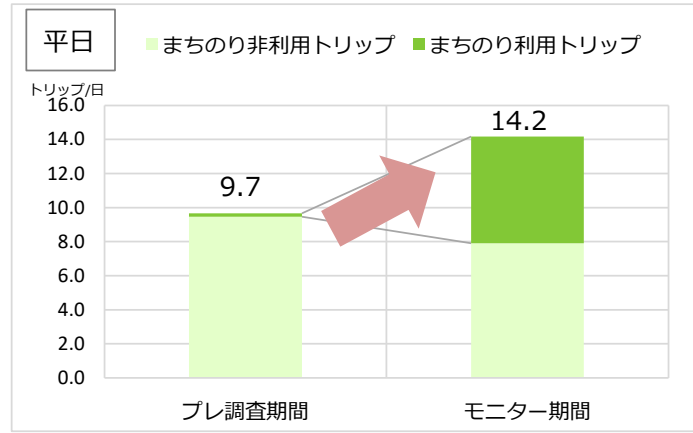
- バス I Cカードと「まちなり」I Dを提供 (9月~11月) し、一体的に活用してもらい、意見交換等を通じて、より利用しやすいシステムを検討する。
- 大学生に、日常生活で公共交通を積極的に利用してもらうことで、マイカーに依存しない意識の醸成、まちなかへの来街の促進、賑わいの創出を図る。

■ 移動分析結果 (抜粋)

移動回数の推移 (まちなり利用・非利用別)

- 目的地が「まちなか」の移動について、全体のトリップ (目的地までの1回の移動) が増加 → **まちなりが、移動機会の増加に寄与**

目的地まちなか※金沢駅・武蔵・香林坊エリアの場合



※プレ調査期間 (7-8月)、モニター期間 (9月-11月) の2つの期間にともに少なくとも1日以上回答した36名の比較。また、同じ期間で複数日の回答があった方は回答日数の逆数を重みづけして、1日あたりのトリップとする。

◇金沢市における「まちのり」の役割

■ 金沢市の交通まちづくりの方向性

藩政期から継承したまちなかは唯一無二の財産

藩政期

金石街道 北国街道 金沢城

都心軸は4車線

都心軸の裏は細街路

現在

武蔵ヶ辻 香林坊 片町

他都市に比べて道路空間は制約

人中心のまちへ

限られた道路空間を公共交通で有効活用

政策課題
保全と開発の調和

快適な暮らしを実現する

歴史あるまちを守る

環境問題にも対応した持続可能なまちづくりを推進する

これまでのまちづくりを継承・発展

交通まちづくりの方向性

- 金沢交通戦略(第1次)
歩行者と公共交通優先のまちづくり
- 第2次金沢交通戦略
まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
- 金沢市集約都市形成計画
多様な移動手段を選択できるタウンライフへの転換
- 今後の視点
超高齢化、環境問題、コロナ禍に対し、公共交通等の持続可能性を確保する

将来世代も安心して暮らせるまちづくりを進めるためにも、歩行者・自転車・公共交通のさらなる活用が必要

金沢市の交通まちづくりの中で、「まちのり」の果たす役割は大きい

◇金沢市の自転車施策(ハード対策・ソフト対策)

■ 自転車通行空間整備

市内の国道・県道・市道
あわせて40.4km整備済



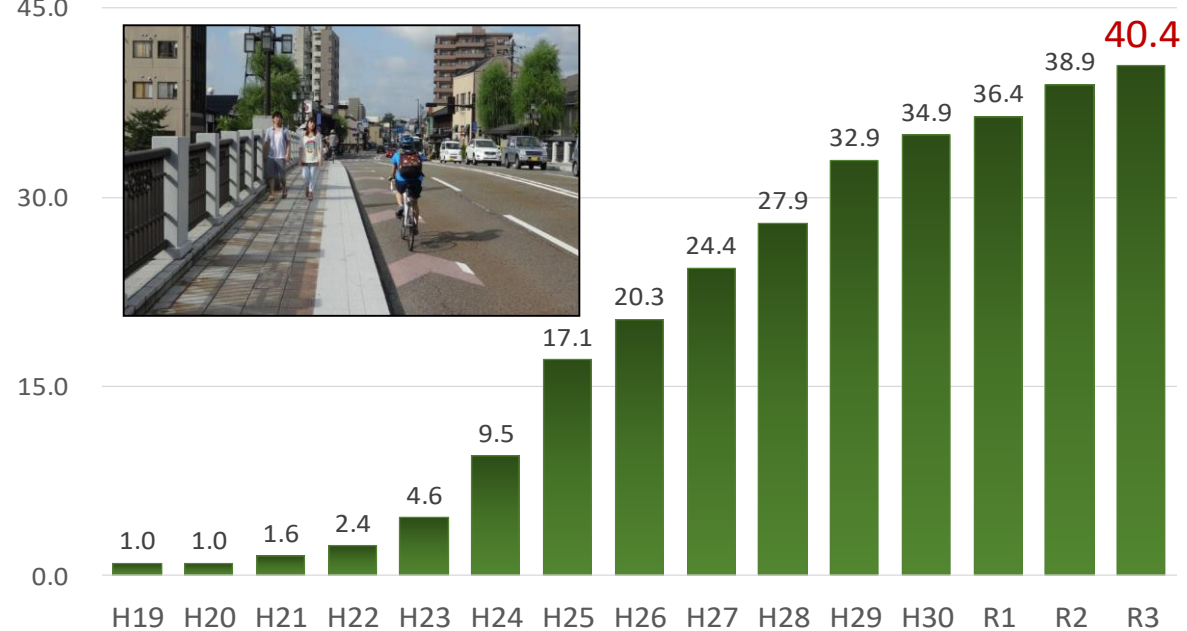
(km)

45.0

30.0

15.0

0.0



■ 自転車マナーアップ運動

毎月15日に学校・警察などと
連携して、街頭指導を実施



■ 目的

都市（人口17万人以上の都市など138都市）の力を定量・定性データをもとに相対的かつ多角的に分析し、都市特性を明らかにする。



文化・歴史という魅力に加え、移動の利便性を伸ばした城下町

文化・交流が強みである金沢市は、「ソフト資源」や「ハード資源」、「交流実績」でスコアを若干落としたものの高順位を維持している。文化・歴史・伝統への接触機会や、魅力度・認知度・観光意欲度などの指標の強みが光った。生活・居住においても「安全・安心」の指標が昨年に引き続き高評価を得ている。また、交通・アクセスは、自転車の利用のしやすさの高評価が貢献して大きく順位を伸ばしており、(金沢市自転車活用推進計画)に基づく自転車を活用したまちづくりの成果がみられる。観光都市としての魅力に加え、生活のしやすさや移動の容易性を兼ね揃えた都市に成長していることがわかる。

「交通・アクセス」分野
46位(2020) → 29位(2021)

偏差値



指標グループ別の偏差値



2021から新指標「自転車の利用のしやすさ (シェアサイクルポート数や移動手段の自転車割合)」が追加

