

金沢市公共レンタサイクル（まちなり）を活用した

交通まちづくりの現状と課題

- (代表) 松山 香織 (理工学域環境デザイン学類土木・建設コース 3年)
永田 臨 (理工学域環境デザイン学類都市デザインコース 3年)
松田 宗一郎 (理工学域環境デザイン学類環境・防災コース 3年)
神取 萌子 (理工学域環境デザイン学類都市デザインコース 3年)
指導教員
高山 純一 (理工研究域環境デザイン学系 教授)

1. 背景と研究目的

(1) 研究背景

(a) 国際的なレンタサイクルの位置づけ

公共レンタサイクルは諸外国において導入されている。米国では自転車を自動車と対等な交通手段として位置づけている。ロンドンでは自転車が唯一最重要の交通手段として自動車及び公共交通よりも優遇している。このように現在の先進国では自転車が自動車と対等、もしくは優遇される交通手段として位置づけられている。

(b) 「まちなり」とは

まちなりとは金沢市が実施する公共レンタサイクルの愛称であり、「誰でもカンタンに利用できる、人にも環境にもやさしい公共レンタサイクル」をコンセプトとしている。まちなり専用の自転車を利用する。シンボルカラーは緑である。

(2) 研究目的

現在、金沢市では交通問題の分野においては環状線の整備などにより交通渋滞が改善されつつある。しかし、中心市街地（まちなか）では、古くからの町屋を壊し駐車場にする動きが進み、まちなかの空洞化が進行している。その原因としては、地方からの観光客の多くが自動車で来街し、自動車で観光地を回ることが挙げられる。これを改善するために、「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の4つの柱（はしる、とめる、つかう、まもる）の実現が必要であると考えた。そこで、柱の一つである「つかう」に着目し、まちな

かでの自転車利用の促進のために金沢市から提供されている「まちなり」について、その現状と課題を明らかにするために調査を実施した。

2. 研究方法

①金沢市住民へのアンケート調査

金沢駅西エリア、東山エリア、本多町・新塀町周辺エリア、材木町・横山町周辺エリアの4つのエリアに在住の金沢市民を対象に、アンケートを実施した。

アンケートは、ポスト投函郵送回収方式で行い、4つのエリアに合計2000枚配布した。

②金沢市、株式会社日本海コンサルタントまちなり事務局（以下まちなり事務局）へのヒアリング調査

③利用体験

・まちなり鶴来快走ツアー

平成24年5月19日(土)に開催されたまちなり鶴来快走ツアーへの参加。(北陸鉄道野町駅集合後、北鉄電車に自転車を持って乗車し、鶴来駅まで移動後、鶴来地区を自転車で観光するというツアーである。)

・市内利用

平成24年5月19日(土)にまちなり事務局(武蔵が辻付近)から市内を一周利用した。経路は事務局-野町駅-広阪-東山-事務局である。

3. 研究成果と考察

①金沢市民へのアンケート結果

金沢市が2012年3月24日～同年5月27日までの65日間の利用状況を調査した結果、現在の利用状況は、1日あたり315回利用されており、一人あたりの平均利用時間は18分で、定期利用者は50～60人程度であることがわかった。これは、利用実績では日本国内ではトップレベルを誇っている。しかし、利用者の多くを観光客であり、金沢市内の住民の利用は少ない。そこで、金沢市の住民にアンケートを実施し、市民の利用実態を調査した。アンケートはポスト投函郵送回収方式で行い、金沢市内から、中心部付近の4つのエリアを選択し、500枚ずつ配布し、計2000枚の配布をおこなった結果、328枚の回収ができた。(回収率：16.4%)

(a)アンケート属性

アンケート属性は、男性141人、女性184人であり、回答者のうち119人(36.3%)が65歳以上の高齢者であった。このように、回答者が女性と高齢者が多くなった理由は、世帯の誰が記入しても良いという形式のアンケートだったので、比較的時間に余裕があると推測される女性や高齢者が多くなったと考えられる。

(b)金沢市中心部を訪れる頻度

金沢市中心部を訪れる頻度は図-1より、回答者の半分以上が週に2・3日以上中心部を

訪れていることが分かる。ただし、アンケートに中心部地域を明確に定義しなかったため、回答者によって中心部の範囲が異なると思われるので注意が必要である。実際、自由意見欄に「中心部の範囲はどこまでか」という質問もあった。ただし、調査対象地域は金沢市中心部に近い地域なので、調査結果はおおむね信用してよいと考えられる。

なお地域ごとに見ると、東山や本多町など武蔵が辻―香林坊―片町のメインストリートに近い地域ほど中心部を訪れる頻度が多い回答者が多く、駅西などメインストリートから外れた地域ほど中心部を訪れる頻度が少ない回答者が多い。したがって、駅西地区から中心部へ人を誘導する余地は大きく、工夫すればまちのりが誘導する役割を担えるのではないかと考えられる。

(c) 認知度と利用経験

公共レンタサイクル「まちのり」の認知度に関しては、321 人の内 269 人の方が「知っている」という回答であり、「知らない」もしくは「聞いたことがある」という方が残りの 52 人ということになった。また、「まちのり」の利用経験の有無に関しては、回答があった 278 人の内 14 人が「利用したことがある」、残りの 264 人の方々は「利用したことがない」との結果になった。「利用したことがある」との回答をした方には「まちのり」使用の理由を、「1. 目的地まで早くいけるから、2. 貸出料金が安いから、3. 自転車での移動が快適だから、4. 自由に移動できるから、5. ポートが家の近くにあるから、6. その他」の 6 項目から選択してもらったところ、項目 1 の「目的地まで早く行けるから」という回答が一番多く、項目 3 及び 5 に関しても比較的多くなっていた。このことから、「まちのり」自体の認知度は比較的高い結果ではあったが実際に活用している人は非常に少数であることも分った。また、活用理由として一番多かったのは、目的地まで早く移動できるとのことであった。おそらく車やバスを利用するほどの距離ではないが、徒歩になると時間がかかるようなときに利用されているのだと考えられる。

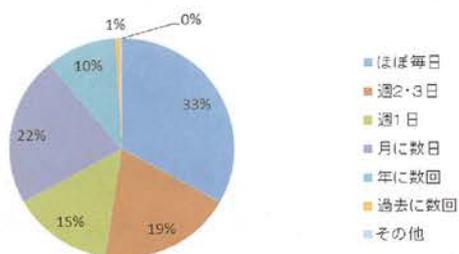


図 - 1 中心部を訪れる頻度

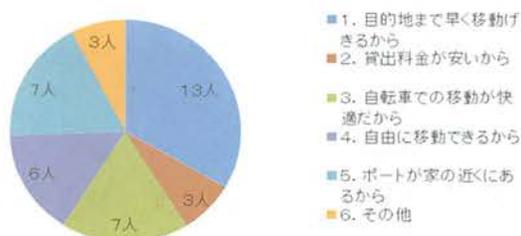


図 - 2 まちのりの利用理由

また、利用したことがないと回答した方の利用しない理由として多かったのは、「他の交通手段のほうが便利であるから」と、「利用方法がわからない」という意見であり、また、普段の市街地への移動方法を訊ねた間では、路線バス、徒歩、自身が所有している自動車・自転車という回答が多数であったことから、金沢市内の住民は日常的に市街地を訪れる機会があるため、まちのり運用以前からの交通手段が決まっており、利用されていないとい

うことが考えられる。

(d) ポートの増設について

金沢市の住民が、現在のポートのほかに、新しくポートを設置されればより利用しやすいと思っている場所を調査したところ、駅西エリアでは県庁周辺という意見があった。また、図書館や市役所、公民館などの公共施設の周辺に設置すべきだという意見があった。現在のポートは、デパートやショッピングセンター周辺には設置してあるが、多くは観光名所の周辺であり、住民が日常で利用する公共施設などの付近には少ないようである。これも、市民の利用が伸びない原因の一つだと考えられる。

②まちなり事務局と金沢市へのヒアリング調査結果

a) まちなりのコンセプトについて

まちなり事業を実施することで実現を狙う効果は、環境への負荷の低減とまち（中心市街地）の活性化である。日本海コンサルタントでは今後、観光客や市民のまちなり利用者が増加することで、このような効果が上がると考えている。

b) 社会実験の結果について

サイクルポートの選定では、社会実験ではポートの数は10か所だったが、より多くの場所にポートを設置してほしいという意見が多数寄せられた。そこで、まちなり事業を正式に開始するに当たり、ポートの数を18か所に増設した。また、予算や用地の関係上自由にポートを増やせるわけではないので、人通りや観光客の多いところにしばって増設した。

社会実験における利用者の割合は、市民よりも観光客の方が多かった。これは、観光客は移動手段を公共交通に依存するのに対して、市民は自家用車や自分の自転車を保有しており、まちなりを使う動機が観光客より薄いからだと考えられる。しかし、コンセプトでは市民の日常利用も想定している。今後は金沢市とも連携し、市民の日常利用を促すような施策が必要だと考えられる。

c) 運営してみても課題

実際に運営を初めてみて、ポートの場所が分かりにくい、という意見が利用者から寄せられた。

ポートの場所を案内するための看板の設置も検討されたが、これも景観条例の規制によりきわめて困難である。そのため、利用者にはかにポートの場所を認知してもらうのが大きな課題となっている。

(3) 市役所からの回答

a) 自転車を利用しようと考えた理由

金沢市まちなか自転車利用環境向上計画の一環として、自転車の活用を掲げている。具体的には北陸新幹線の開業が2015年春に迫っていることを踏まえ、二次交通の強化が必要となる中で、バスを補う短距離の移動手段として自転車の利用を推奨している。

まちなか自転車利用環境向上計画では、自転車通行空間の整備の方針を定めた「はしる」、駐輪環境整備の方針を定めた「とめる」、自転車利用促進の方針を定めた「つかう」、ルー

ル・マナー向上の方針を定めた「まもる」の4つの基本方針を定めている。まちなりはこの中の「つかう」に該当する。

「つかう」では、市民や来街者が気軽に利用できる公共レンタサイクルシステムの導入と、自転車マップの作成や案内サインの設置等による自転車の利用促進に向けた情報発信や公共交通機関との連携に取り組むことを打ち出した。まちなりの導入によってその大部分が実現している。

b) 金沢市はどのような利用促進策を考えているか

金沢市は現在利用促進に向けた取り組みとして、情報発信や連携の拡大を実施している。

具体的内容としては、「(仮)金沢まちなか自転車マップ」(主要な公共公益施設や駐輪場、サイクルポート、自転車ネットワーク等を表示)の作成や案内サインの設置により、市民や来街者に情報発信する事を検討している。

また、電車に自転車をそのまま積載する「サイクルトレイン」の推進を軸に、公共交通機関との連携を図ることを目指している。

利用促進のためのイベントでは、まちなり鶴来快走ツアーが実施された。これは、まちなりにPRを目的として行われたイベントで、5月19日土曜日に開催された。このイベントではまちなり自転車で北陸鉄道野町駅まで移動し、自転車ごと北鉄電車に乗り込んで鶴来駅まで移動し、白山市鶴来地区を観光した。金沢市としては、このようなPRイベントを通じてまちなりの知名度を高めていきたいと考えている。

4. 結論

(1) 利用者増加のために改善が必要と考えられる問題点及び解決策の提案

a) 推奨ルートについて

まちなりパンフレットには、おすすめのルートが記載されているのだが、アンケート及び利用体験から、細い道や裏道が多く初めて金沢を訪れた人が迷わずに利用することは困難であると考えられる。

このおすすめルートは、まちなか自転車利用環境向上計画の走行環境整備によって設けられた自転車専用レーンなどが整備されている道が含まれており、交通量の少ない裏道をすすめている。しかし、実際には多くの利用者は解りやすい大通りを通行していることが調査からわかっている

そこで、次の3つの解決策を提案する。

① まちなりレーンの導入

金沢市で導入されている自転車専用レーンに習い、路面にまちなりのシンボルマークを描くなどして目印となるようにする。さらに、シンボルカラーである黄緑色のカラーレーンの導入も効果的であると考えられる。

しかし、この案は、道路交通法及び金沢市景観条例により規制されてしまうため、実現は困難であるとわかった。

② アプリ機能の利用

多くの人がスマートフォンを利用している今、アプリ機能を活用することが有効であると考えた。そこで、おすすめルートを道案内してくれるナビのような機能を持ったアプリをつくることを提案する。

③ 裏道マップの作成

現在裏道を利用する人が少ないのは、ルートが分かりにくいことはもちろんであるが、裏道を利用するメリットを知らないことも原因であると考えられる。そこで、裏道を利用することでどれだけ近道になるのか、また、裏道にある名所・名店を紹介した裏道マップを作成し、裏道自体の知名度を上げることを提案する。

b) 使い方について

- ・各ポートに最寄りの提携窓口を掲載しておく。

c) ポート・エリアについて

日本海コンサルタントへのヒアリングの結果、現在ポートが無い地域でも、需要のある地区はあるということがわかった。

- ・寺町地区…寺院群があり、観光客の利用が見込める
- ・小立野地区…商店街での観光客の利用、病院などの施設の市民の日常利用も見込める
- ・彦三地区…まちなり事務局と東山ポートの中間地点に位置しており、住民会館などもあるため、市民の日常利用が期待できる

また、坂や距離の問題を解消するために、金沢市内に現在のまちなかのようなまちなりの利用エリアを複数設置することを考えた。坂の上にエリアを設置し、坂の上だけでまちなりを利用すれば、この問題は解消できる。また、駅から離れた名所でも、その付近一帯をエリアにすることで、問題を解決できるだろう。

さらに、金沢市内に多くの路線を持つ北鉄バス会社と連携して、このエリア間をバスでつなぐことができれば、移動の全てを公共交通で行うことが可能になる。この際に、まちなりとバスを両方使うことでのメリットであるが、東京都のSuica（スイカ）やPasmo（パスモ）のように複数の公共交通を一枚のカードで利用できるようにすれば、よりスムーズに金沢市内を移動できるようになることが考えられる。

(2) 利用者増加によって考えられる効果

- ・金沢市まちなか自転車利用環境向上計画の実現に貢献
- ・自転車が走行しやすい環境の整備の促進
- ・自転車を利用する際のマナーについても知る機会が増えることも予想できるとともに、まちなりのように自転車を共有し、返却を確実に行われるようなシステムを広めることで、まちなかの放置自転車を減らすことができる
- ・まちなかでの自動車の台数が減少し、渋滞の抑制や交通事故の減少などの交通環境の向上

（さらに、副次的効果ではあるが、確実に排気ガスの排出量は削減できるため、大気環境をはじめとする様々な環境問題に良い影響を与えることが予想できる。）