

2018年 社会構築論系  
地域・都市論ゼミ2 ゼミ論文

# コミュニティサイクルによる地域活性化の行方 地域のための地域によるCCSとは

主査：浦野 正樹教授

早稲田大学 文化構想学部  
社会構築論系 4年  
浦野ゼミナール所属

I T150931-8  
武藤 旭洋

## 目次

序章	2
・ 研究動機	2
・ 研究目的	3
・ 研究方法	4
・ 論文構成	4
・ 既往研究の確認	4
I章 日本の自転車の歴史及び現状	4
I-1 日本における自転車の導入過程	7
I-2 自転車をとりまく現状と課題	9
I-3 空文化した規則に翻弄される自転車	9
II章日本におけるCCS	11
II-1 コミュニティサイクルの定義	11
II-2日本のCCSの果たす社会的機能	12
II-3日本のCCSについて	14
III章 CCS「まちなり」の地域連携の分析	20
III-1 金沢市レンタサイクル「まちなり」について	20
III-2 まちなりの現状・実態調査	17
III-3 課題点及び考察	23
IV章 総括	30
IV-1 これからの地域を活性化するCCとは	30
IV-2 謝辞	32
・ 参考図	33
・ 全体フローチャート	34
・ 参考文献	36
・ 付録	38

## 序章

### ・研究動機

私は以前から地域が一様に顔の見えないものに映っていた。だが、様々な地域を巡るうちにその空気感をつかむには腰を据え、生活しなければ地域の顔は見えてこないことを痛感するようになった。これほどまでに地域の特色や顔が見えにくいのは、日本の地方分権の系譜を見る限り、ある意味どうしようもないとも言えるやもしれない。中央の手足として高度経済成長を生きてきた地方・地域が分権化や市民社会という言葉に対応しようと腰を上げたのはごく最近であり、都民税、区民税という税区分だけでも未だ地方は集権構造の只中から抜け出すことができていないことを示している。それでも地方は様々な手練手管を用いて自分たちが今生活している地域を活気づけようと動き出している。その内の一つ、兼ねてから自身が趣味として実践していた「自転車」を軸にした地域交通政策を取り上げたいと考える。

自転車はブームと呼ばれて久しく、その勢いは2018年に入っても自転車を持ち込むことを前提としたサイクルトレイン「B.B.BASE」が千葉房総で運行を開始するなどその勢いは衰えることを知らない。スポーツとしての自転車がメディアを通じて広く世に膾炙されることで、現在の日本社会で自転車は単なる”交通手段”というツールからそれ自体を楽しむレジャーや趣味の意味合いを強めた。同時に自転車という交通手段はその環境への低負荷ゆえに脱自動車社会の文脈でも議論されるものとなり、日本でも自転車の潜在的な価値がますます見直されている。昨今では観光や地域の活性化にも自転車が寄与する事例も出てきている。

本稿では自転車政策の1つである”コミュニティサイクルシステム(以下CCS)”を取り上げる。CCSとは、端的に言ってしまえば地域内で通用する自転車の貸付サービスのことである。これにより地域の回遊性を高めることで地域経済そのものを活性化しようとしたり、放置自転車の減少、歩行者中心の集約型都市の達成といった様々な地域問題・ビジョンの解決・達成を狙うものである。

これを取り上げる理由は、私自身が観光地で実際にCCSを利用し、手軽な移動手段として、とても重宝したという経験があったこと、そして、地域参画型公共交通としてCCSは未だ議論の俎上に乗っていないためである。CCSの根本的な性質が市民協働を引き起こすほどの逼迫感を要しない補完的地域交通であり、市民が自ら参画するほどの危機感をもちにくいという背景が容易に想像される。

しかし、ある意味、都市の中心地域において実施されるCCSだからこそ市民の目線、意見が必要である。観光に偏重してしまうのではなく、そこに住む人々のための快適な足でもあることを忘れてはならないと考える。

このようなCCSを実現するためには地域との連携が不可欠となる。ではこの連携のあり方とはどのようなものであるべきか、そしていま現在どうあるのか。このような動機から、本稿では地域と結びついたCCSというものはどうあるべきかを最終的には構想していく。

## ・研究目的

本研究の目的は、CCSの地域内部に対する振興的側面を抽出し、その現状と課題を明らかにすることにある。そして最終的に地域に資する交通としてのCCSとはどのように実現されるのかを考察することにある。

そのためまず本稿ではCCSというものがどのようなものであるのかということを社会的機能面から明確にし、日本におけるCCSの現状を欧米諸国と比較し、なぜその概念の普及が未だ進んでいないのかという背景を明らかにする。

その後、日本におけるCCSの「市民と連携した地域振興の仕掛け」という側面にフォーカスし、CCSが普及している金沢市を事例とし、運営主体と市民がどのような関係性であるのかを調査していくことでCCSと地域の現状の関係性及び様相を明らかにする。

このCCSと地域との関係を明らかにすることは、既往研究に見られる、「コミュニティサイクル」という海外ですでに導入されている先進的事例の効率的運用や、事業スキームについての研究とは違い、そもそも「コミュニティサイクル」が交通システムの中でどのような位置づけであり、どのような役割を担っているのかという根本を問い直すことになる。本研究は最終的にCCSという公共交通のもつ役割や、CCSを活かす環境がどうあるべきかを明らかにし、最終的に海外のCCSとは性質を事にしてしている日本のCCSがどう地域と関わっていくかを考察する。これは今までの、事業としての効率化や、CCSの運営を如何にしていくかではなく、交通システムの一環としてのCCS、特に日本のCCSに焦点をあてることで、現状のCCSが地域と関わっていく必要性を述べるという点で意義深いものであると考える。

## ・研究方法

研究は主にCCSの前提となる自転車交通に関するものをまず最初に文献や行政資料を基に歴史から現状を参照し、その後、CCSが現在果たす機能について、事例を基に抽出し、その後それらの機能を軸に日本のCCSを文献とフィールドワーク調査を駆使し、考察していく。CCSの調査においては主に、地域と繋がっている部分、地域活性化として紹介される取り組みを中心に、事業の全貌を調査していく。その過程で適宜ヒアリング・インタビュー調査を行っていく。

## ・論文構成

まず1章においては日本における「自転車」の位置づけとその認識の変遷を統計や、当時の資料を参照し追いかけて、現状の自転車に対する認識を明らかにする。そして最終的に、現在に至るまでの自転車を取り巻く環境を確認する。2章では日本のCCSの現状を調査・分析しその性質や課題を考察する。3章では2章の文脈を踏まえ、石川県金沢市で実施されている「まちなり」をとりあげ、金沢の歴史やサービス提供地域の地域性とフィールドワークな

どを通して得た知見を活かしつつ、CCSがどのように地域と結びつき連携しているのかという部分に重点を置いて論述する。他に事業を実践するに当たって必要な基本骨子や諸課題を考察する。4章ではまちのりと地域の関係性をまとめ、最終的に、他の地域参画型公共交通に見れる事業形態・合意形成の枠組みを参考に地域コミュニティに根付き地域の活力となるようなCCSの有り様を考察する。

#### ・ 既往研究の確認

コミュニティサイクルについて扱った研究報告は近年多く、その多くが空間分析やポートの配置による最適条件の算出、効率的な運営形態といったビジネス・経済上の分析である。中には、CCS利用者の観光者の行動分析といった人間行動学の分野の研究も多い。基本として観光・空間分析・運営面の分析といった研究が多くを占めている。この他には、海外のコミュニティサイクルの導入事例を詳しく分析しているものなどがある。

レンタサイクルの観光側面については橋口ら(2013)があるが、この研究で示されるレンタサイクルはコミュニティサイクルと定義上分けていないほか、対象の事業が明示されていないため、今回は参照していない。

## I章 日本の交通政策から読み解く日本の自転車事情

日本の「自転車」はヨーロッパなどと比べその扱いに明らかな差がある。その社会的な位置づけをその歴史と法制度の変遷という2つの側面から読み解く。

### I-1-1 日本における自転車の導入過程

日本に初めて自転車が持ち込まれた年代は正確には判明してはいないがおよそ幕末ごろとされており、明治時代の初めからおよそ中頃に横浜居留地の外国人の手によって持ち込まれた。当時の自転車は二輪ではなく三輪のものを使用していたらしく、それらを当時の刀鍛冶の職人などが見よう見まねで制作したのが日本の自転車の始まりとされる。その後1877年から1887年頃まで自家用としてではなく、貸付用として流行した。1891年には宮田製銃所が日本で初めてセイフティ型自転車<sup>1</sup>を試作した。その1年後には逓信省で自転車が配達に導入されるなど実用車としても普及していった。

1897年頃になるとセイフティ型自転車が本格的に輸入され始めた。それ以前のオーデイナリー型<sup>2</sup>の自転車は乗りこなす事自体が難しいなどが理由で本格的に二輪車として利用される場面は少なかったが、セイフティ型自転車は容易に乗りこなせる軽快性を備えていたため、この輸入を契機に市民に本格的に普及し始めた。この輸入拡大の背景には、当時の輸入関税の引き下げが影響していると思われる。そして、大正期に入り、第一次世界大戦が引き起こると、海外製製品の輸入は激減し、ヨーロッパを主な輸入源としていた自転車も輸入が激減した。これにより国内での製造が活発化し、国産自転車の普及を後押しした。この影響により1916年には大阪逓信省で初めて国産自転車が導入され、その翌年には輸出が始まるなど自転車の国産化が進行した。自転車の国産化は同時に市民へ自家用車として急激に普及へと繋がり、年に20万台程度の急激な増加をもたらした。

しかし、戦前の普及もつかの間、戦時下に入ると、贅沢品として製造が禁止され、1940年には他の物資と同様に配給制になった。だが、燃料を使用しないことから、1942年ごろには各地で自転車隊が編成されるなど軍の治安維持に国内で利用され始めている。それと同時期頃に製造もされ始めるが、資材枯渇のため年間生産台数は7万台と戦前と比べ激減していた。戦時中は、当時まで市民の間で普及していた自転車が戦時下で使用が抑制され、回収されていくなかで、軍による国内での実務的な利用に使われていた事がわかる。

戦後に入り、自転車はタクシーやリヤカーの牽引車として復興時に利用され大変重宝された。しかし、1953年ごろには実用車としての需要はピークを迎え、実用車から一般的な利用を前提にした軽快車といった車種に転向し、市民個人へと供給先が変わり始めた。1955年頃になると、戦後復興による都市部の人口・産業の集中化が引き起こり、都市郊外にスプロール現象が巻き起こった。これに起因する、急速な開発による不十分なインフラ整備の中、

<sup>1</sup> イギリスのローソンの手によって発明された型で、現代の自転車の原型と言えるものである。

<sup>2</sup> 日本ではダルマ自転車と呼ばれた、前輪が極端に大きいタイプの自転車

安価な自転車が再び普及し始めた。そのため、住宅と駅を結ぶ交通手段として広く普及したことによる放置自転車が「銀輪公害」として社会問題化した。この時代には、市民への交通手段としての自転車が普及しただけではなく、レジャーとしても親しまれた。

1980年ごろになるとアウトドアブームと相まり、マウンテンバイクブームが日本にも波及し、趣味やレジャーとしてのサイクリングが定着した。そして現代に入り、健康面やスポーツとして通勤などでも敢えて乗ることが流行した。さらに、2000年代に入ると、各自治体が欧米のレンタサイクル事業を参考に都市型レンタサイクル事業を検討・導入し始める形となった。

### I-1-2 法制度の変遷

次に自転車にまつわる法制度について自転車が初めて言及された大正時代から、現在に至るまで、大きな変化を軸に大まかに概観する。

大正8年に道路構造令が制定される。この法律は自転車道についての言及がある最初の法律である。この時には市民に一家に一台というレベルで一般市民層に普及しているものではなく、法令としては自動車と自転車はそれぞれ別の道路を設けるべきの旨が定められている程度のものであった。

1930年から40年ごろになると自転車についての改正は道路構造令の改正という形ではなく東京の都市計画などに「自転車道」の文字が現れるなど、国家としての交通事業にではなく自治体レベルの都市計画において自転車が言及され始める。この時主要な交通手段であった人力車や馬車のための車道と歩道とは別の自転車専用道路の敷設の提案などが盛んになった。その後は戦後の混乱により自転車についての政策が途絶えた。その後、1958年の道路構造令改正において、自転車道の設置について幅員決定法を改正した。この時の幅員決定方法は自転車の交通量に依拠して、現在の車を中心にしたものとは違い自転車を重視した道路計画であった。戦時、戦後復興の中で自転車は重宝されてきたことや市民に普及が始まったことが大きいとみられる。しかし、1970年に新道路交通法が新たに制定されると状況は一変する。公安委員会の認める歩道において自転車の通行を認める規定が盛り込まれた。

この規定は、その当時、モータリゼーションの影響による自転車と自動車による交通事故の急増への、場当たりの緊急避難策としてできた。これにより、現在にまで認められる自転車の歩道通行が原則で認められることになった。

このような経緯から認められた歩道走行はそのまま改正されることがなかったため、日本においては自転車を歩道をゆっくりと走る程度に「緩速」でなければならない交通手段にした。

この法改正に対応していく形で、日本の自転車は独自の方向へ進化し、その後、行政側でもそれを前提とした通知や通達が出されている。このような背景から現在の軽快車、俗にマ

ママチャリと呼ばれる自転車が登場した。このママチャリの登場は自転車が「近所に行くための乗り物」になったことを端的に示している。

しかし、およそ2007年頃、ピストバイクによるブレーキを付けない競技用自転車と放置自動車による衝突事故<sup>3</sup>がおきたころから、ニュースでも自転車による無謀運転が取りざたされるようになり2011年、大阪市浪速区で起きた、自転車運転者に対する実刑判決を景気に、2010年代に入ってこの状況を改善する動きが活発になった。

2011年警視庁による通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」<sup>4</sup>が出され、自転車走行に対する違反の厳罰化が推進されている。

表1-1 自転車に関する主要な法制度の変遷

年代	出来事
大正8年	道路構造令
昭和5年～15年	「自転車道」の出現
昭和33年	道路構造令改正
昭和45年	新道路交通法
昭和46年	道交法改正
平成19年	警視庁「自転車の安全利用のための通行方法等について」報告
平成23年	警視庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」通達

## I-2 自転車を取り巻く現状と課題

自転車は日本において上記のような変遷をたどって使用されてきた。では現在に入り、自転車はどのような状況に置かれているのだろうか。自転車公共交通としてのCCSを考えるに当たりまずは日本の自転車交通について見ていく。

### I-2-1 自転車普及率

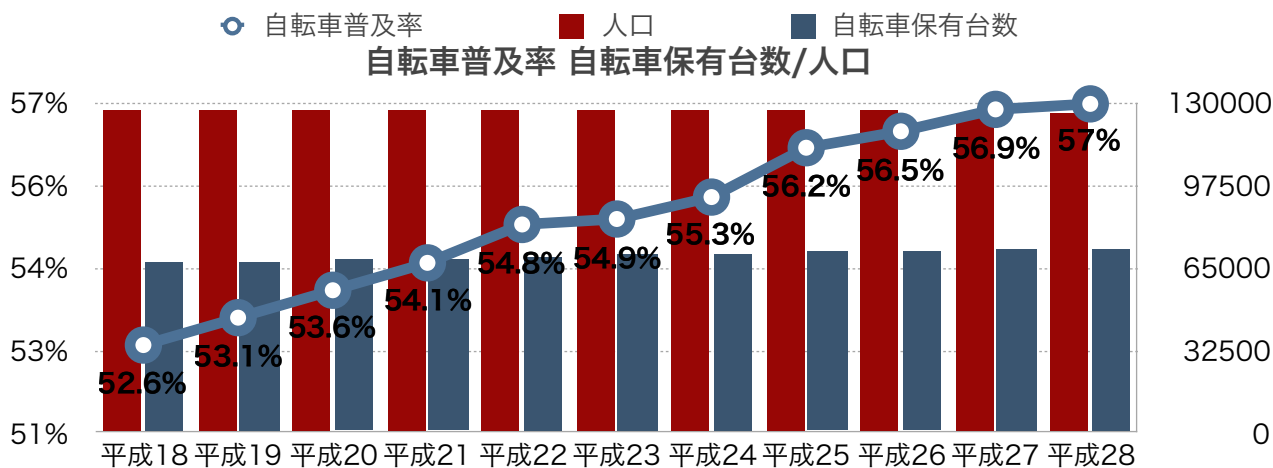
国内の自転車の保有台数は現在に入るまで増加している。以前は、内閣府の「家計消費の動向」に自転車の普及率及び保有数量が記載されていたが、現在はその項目はないため、普及率については保有台数/人口として算出している。そうした場合、平成28年には57%を記録し、国内で半数以上の人々に普及している計算となっている。

<sup>3</sup> 競技用自転車の衝突事故、路上駐車の運転者を書類送検 2008年1月24日 Response [mediahttps://response.jp/article/2008/01/24/104759.html](https://response.jp/article/2008/01/24/104759.html) (最終閲覧日11月20日)

<sup>4</sup> 2015年6月1日より信号無視などが「危険行為」に指定され、危険行為を3年以内に2回以上繰り返した場合、「自転車運転者講習」の受講が義務付けられ、受講しなかった場合、5万円以下の罰金が科せられる。



図1-2 自転車普及率 自転車保有台数/人口

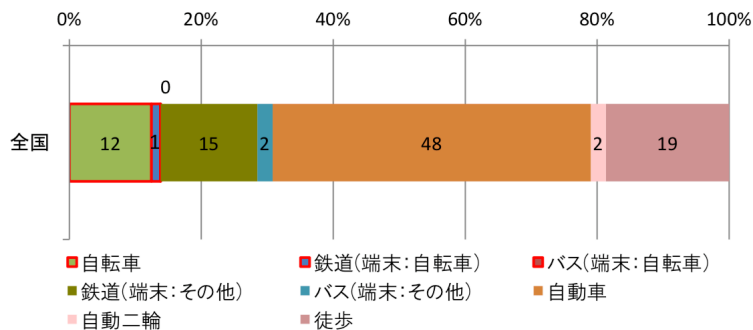


【出典】(一財)自転車産業振興協会による調査及び総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

### I-2-2 自転車利用状況

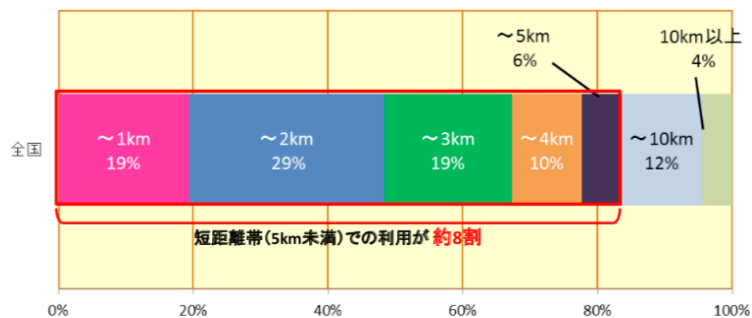
交通手段としての一人あたりの移動に対する自転車の分担率を見てみると約13%であり、その割合は28%という自転車交通政策を推進するドイツと比べるといまだ少ない利用率である。その理由は、図1のトリップ長分析から見る事ができる、その殆どが5キロ未満の短距離利用にのみ使用されているという現実がある。これは日本のいわゆるママチャリと呼ばれるホーム車やシティー車など狭い歩道で快適に乗るために比較的小回りが効く形の自転車が普及しているためであると思われる。また、国

### 【交通手段分担率(全国・全目的)】



【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

### 【自転車のトリップ長分布】



【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

図1-3 交通手段分担率

図1-4 自転車のトリップ長分析

■国内自転車の車種別販売台数(年間1店あたり)

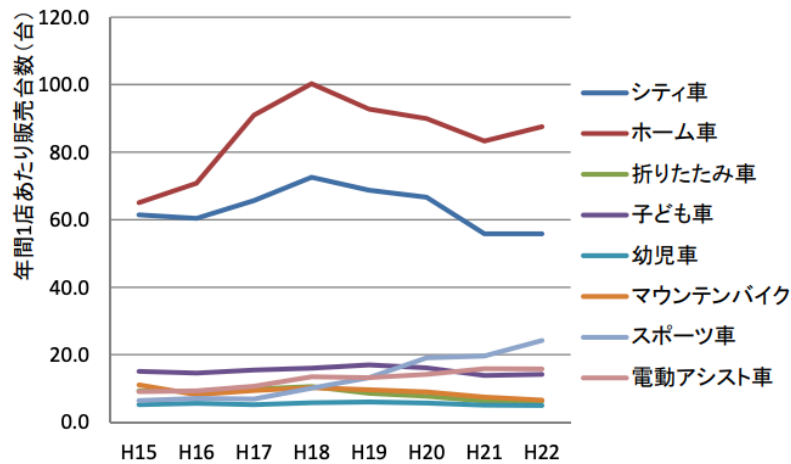


図1-5 国内自転車の車種販売台数

【出典】2016年「自転車の活用の推進に関する現状の取り組みについて」  
国土交通省 都市局 街路交通施設課

内の主要都市別で比較を考えた場合、平成22年の国勢調査の通勤・通学における自転車の分担率を見ると、一番自転車の分担率が一番高いの都市は大阪市の28%であり、次に松山市25%となっている。東京23区は14%となっており、都市内での自転車の分担率が比較的高めなのが特徴となっている<sup>5</sup>。

### I-2-3 自転車利用環境

前節で見たように自転車は保有割合を見ると、常に増加してきている。もちろん、この数字は単純に所持人口の増加を示すものではない。複数所持の人口もスポーツ車ブームに付随して増加していることも考慮に入れる必要がある。ただし、それでも人間の交通に対する分担率、目的別構成からみても自転車は未だに短距離を移動する手段にすぎないことがわかる。この状況のげ人は、主に自転車の利用環境が未だ整っていないとは言い難いためである。法制度の節でも触れたが、未だ日本の道路事情は自転車に対する位置付けを保留し続けている。この現状を自転車を利用するための環境という観点から見てみたい。それにあたり、とりわけ、本稿の研究対象であるCCSを取り巻く環境という観点で、自転車道路空間の整備状況を確認したい。

日本の自転車通行空間の確保に関する取り組みとして自転車の道路ネットワークを構築する計画を策定した自治体は、平成29年度には105団体に登り、計画自体を策定している自治体は最近になり急増している事実はあるものの、実際はその年に設置された歩道が177000km

<sup>5</sup> 「平成22年国勢調査 — 従業地・通学地による人口・産業等集計結果 —」 <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/kihon4/pdf/gaiyou.pdf>

であるのに対し、自転車道の整備を実施したとされる道路延長は約1700kmであり、その年における総延長道路の約9%の整備にとどまっている。このような自転車を意識した道路整備が進まない現状にはいくつかの課題点がある。

国土交通省が実施した、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会の調査資料によれば、自治体が道路整備にあたり積極的になれない背景として①空間的な制約、②交通実態等を踏まえたガイドラインの策定の必要性、③交差点での交通処理、④自転車通行確保の合意形成の難しさ、⑤整備優先度の設定方法を決める際のハードルなどが挙げられている。挙げられている課題の中で、共通するのは、ほぼ全てが日本における交通システムが車を根拠にしたシステムを構築してきたために、既存のシステムに自転車を入れ込むことができていないことに尽きる。特に、⑤の合意形成の難しさは沿道住民の商売に影響がでることや自転車専用道路を舗装すること自体にそもそも沿道住民からの理解が得られないというものである。このように住民のあいだで自転車は歩道を歩行するものであることが染み付いてしまっているのが現状である。行政が自転車の利用を促進する方向に舵を切ること自体は評価できるものの、それにあたっての取り組みが市民に理解されていないという点が自転車道路の整備が未だ進まない状況を作っている。この課題は、これ以外のそもそもの空間の確保の難しさ、道路整備の優先度の関係などを行政内部で折り合いをつけたとしても最終的に立ちはだかってくるものであり、喫緊の課題と言える。この沿道住民との合意形成が困難な理由には、路上駐車をするための卸業のトラックが停まれなくなってしまい商売や営業に支障をきたしてしまうという懸念がある。そこには②交通実態に沿った交通ガイドラインがしっかりと策定されていないこと、路駐ありきの物流実態をそもそも見直さなければならない。

### I-3 空文化した規則に翻弄される自転車

このように未だ、自転車が車や二輪車などの交通機関と同じものとして認識されないのは戦後昭和の法整備が混迷してしまったことにある。前項でも大まかな法制度の流れを述べたが、ここでは戦後昭和特に1960年ごろの自転車の現在を決定づけた頃についていくらか詳細に紹介したい。

1960年ごろから進んでいたモータリゼーションに対し、警察が当時整備の進んでいた歩道への一時的な避難処置を行って、その後車道の整備を待ち、以前通りの車両としてしかるべき時期に位置づけられ直すはずであった。この年代から、車道を走ることを原則としながら、緊急避難処置として歩道を走る自転車像が誕生した。しかし、1970年、当時の急激なモータリゼーションを受けて改正された道交法は、自転車を歩道に緊急避難させることそのものを60年の一時的な処置であることから一転して、明文化してしまった。この決定はその後の自転車を巡る全般の問題に対する対症療法的体質を決定づけてしまうことになる。今までの緊急避難としての認識は次第に常態化される。そうなれば増えてくるのが歩行者と自転

車間の事故である。これに対し71年の道交法改正の際には「歩行者自転車専用道路<sup>6</sup>」を設け、この標識のある道路に限っては自転車通行しても良いと定めた。この標識は一般にほとんど周知されることはなかったようである。例として、読売新聞のデータベースを使用し、1971年の朝刊、政治面に限って1年分を検索範囲にして、「歩行者自転車専用道路」、「道交法改正」というワードで検索をかけたところ前者については0件、後者にしても歩道を自転車を走ることが可能とされた、この道路について言及したものは無かった。

このことについてを都市型コミュニティサイクル研究会は次のように語る。

”この法律を一般に周知する努力が不足したため歩道を通行する際は「徐行」、歩行者がある場合には「一時停止」、そもそも標識のある歩道のみ、という限定事項がすっぽりと空洞化し、自転車は歩道を走るもの、という非常識がいつの間にか「常識」となった。一中略一道路交通法を学んだはずの自動車運転免許保有者ですら、自転車は歩道を走るものだと思いこんでいる人が多いのが実態である。非常識な法律を非常識な現実が上塗りする。非常識の二乗が日本の道路の危険を増幅させているのである。”

出典：2011年『コミュニティサイクル』都市コミュニティサイクル研究会編 化学工業日報社刊 275ページより引用

ここで言われる「徐行」とは平成19年に行った警視庁が報告した「自転車の安全利用のための通行方法等について」ではこのように定義されている。

”「徐行」の速度の目安は「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」とすることが適当と考えられる。このような速度については、運転者の身体能力等に個人差があるほか、自転車の制動時間・距離は荷重、路面状態等によっても異なるので、一概には言えないが、自動車安全運転センターの調査研究における実験結果では安定的に走行できる最も遅い速度の平均速度は時速約7.5キロであり、これは概ね「大人の早足程度」の速度と考えられる。”

警視庁「自転車の安全利用のための通行方法等について」報告書より引用

しかし、自転車は二輪でありジャイロ効果と人間の舵操舵を利用し乗る乗り物である。それゆえ、一定の速度がなければ走ることができない。それに必要な速度はおおよそ6~8kmであり、歩道を走るのであれば常に遅く走らなければならないという、非現実的な報告である。しかし、この定義は今に至るまで更新された報告はなく、現在の道交法にまで、自転車の歩道走行時の挙動はこの「徐行」で規制されている。

ここで翻って現在の道交法を見てみよう。法制度の節で現在の道交法は厳罰化していると述べさせていただいた。道路交通法施行令第41条の3にある、自転車運転者講習の受講命令の要件となる危険行為【14類型】にはしっかりと歩道通行時の通行方法違反がある。つまり、歩行者がいる場合、歩道を大人の早足程度の速さで走らない自転車がいたら摘発され、3年以内に再犯する場合3時間の講習を義務付けられ、それに違反する場合5万円以下の罰金

<sup>6</sup>78年とする文献もあるが、ここではその前の道交法改正71年とする。<http://www.houko.com/00/01/S46/098.HTM>

が発生する。つまり自転車に乗った経験のある人々の大半が前科を持つてしまうことになる。しかし、現在にいたるまでこのような理由で取り締まられた人々が急増しているわけでもない。自転車を利用促進するためにはまずこの複雑になってしまった制度を今一度しっかりとときほぐすことから始める必要がある。

ただこの議論の先にあるのは、車偏重の社会構造をいかに変えていくかというテーマになると思われる。最終的にそのような過剰な車社会を抜けた先にある社会は歩行者・自転車が主役となっていくのは明白である。そう考えれば、欧州などですでに実施されているCCSというシステムを日本においてどのように動きうるのかを見ることは、日本の抱える交通制度の空隙をよりはっきりと描き出す効果も期待できるはずである。それでは次に日本におけるCCSについてこのような状況にある自転車を利用する公共交通が持つ社会的機能・導入状況について確認していきたい。

## II章 日本のCCSの現状と課題

### II-1 コミュニティサイクルの定義

まず一番最初に本論中に、登場するコミュニティサイクルという語の明確な定義について触れておきたい。

コミュニティサイクルという語は日本においてのみ通用する語であり明確な定義がなく、レンタサイクル(以下RS)という語の普及とともに自然発生的に使われるようになった言葉である<sup>7</sup>。だが昨今ではRSとは使い分けられている。国土交通省によれば当面の定義として『要説 自転車改正法』によれば、RSは「鉄道駅に隣接して設置された一つのサイクルポートを中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム」としておりCCSを「相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供するシステム」としている<sup>8</sup>。

また都市型コミュニティサイクル研究会によれば、レンタサイクルを一定料金を支払い、長時間から一日までにわたって、利用するものとして、域内で小回りの効く移動手段であるコミュニティサイクルと対置しており、CCSの意義は公共性において路線バスに近く、自由度においてタクシーに近いものであり、他のRSなどとは全く異なる概念であるとしている。本稿でもこのような議論を踏まえて論を展開する。この他、このような事業形態を取らない形態も現代に入って登場し始めた。具体的には中国の「Mobike」である。Mobikeは同一ポートに返却するタイプの「乗り捨て」ではない。道路上などに放置することが出来る文字通りの意味での「乗り捨て」をすることができる事業形態である。

### II-2 CCSの果たす社会的機能

CCSはその定義上、ある一定の地域内に設置された拠点（ポート）に複数の自転車を自由に利用・返却することで特定の拠点に返却せず、目的地の近くの拠点に返却する公共交通である。そのため、CCSは自転車を利用する性質上、自転車交通の効果と、CCS自体が普及することで起きる効果の2つが内包している。まず、CCSの機能の中でも自転車交通が主体となって引き起こる効果として、地域経済活性化の効果、そしてCCSという公共交通が生み出す効果として、公共交通の補完、コミュニティ涵養の効果があると考えられる。以下それぞれの機能について、その機能が顕著な事例をもとにCCSのもつ社会的な機能を考察する。

#### II-2-1 地域経済の活性化機能

村上(2017)は自動車や二輪車を利用した際に発生する燃料・メンテナンスといった、費用はその地域内にその供給拠点が存在しない限り域外に流出するものであり、結局はその域内のGDPに寄与することはなく、そこに住む人々の資力は域外へと流出してしまうと述べた。そのための解決策としてマイカーの便益を下げ、公共交通・自転車交通に投資し、徒歩を主

<sup>7</sup> 講演会「自転車がつくる環境に優しいまち」渡邊 千賀恵 2002年 11月 19日

<sup>8</sup> 「コミュニティサイクルの取組状況等について」国土交通省 都市局 街路交通施設課 2013年

軸とした移動距離の短いまちづくりを目的とした交通を組織することを「キロメートル・イズ・マネー」と呼んだ。つまり、地域を経済的に活性化するにはマイカーのような遠距離で郊外に出かけることで生活するようなまちづくりをするのではなく、マイカーと他の交通手段のもつ便益を均等に配分し、マイカーのみが使用されてしまう状況を改善するべきであるとした。そこで、このようなマイカー偏重交通を打破するためには、自転車交通の推進が不可欠となる。ここで自転車交通である根拠として自転車交通先進国であるドイツのフライブルク市の事例をもとに自転車交通のもたらす経済効果を見てみる。

ドイツのフライブルク市はバーデン＝ヴュルテンベルク州の主要都市で人口23万人ほどの規模で日本の青森市の人口30万人と規模において比肩している。フライブルク市は、1960年代から車の侵入を抑制した歩行者天国と路面電車の導入に加え、自転車交通推進の議論を始めた。1970年には「自転車総合計画」という自転車道やレーンについてのマスタープランを策定し、そこから実際に30キロメートルに及ぶ基幹道路を整備した。76年からは自転車レーンなどの予算を積み上げ式の一般的な予算請求ではなく、迅速に整備することが見込める一括請求方式の「自転車インフラ一括予算請求」を駆使し、およそ50～100万ユーロという額がコンスタンスに事業に投入され、駐輪場や自転車道が整備されている。

1976年から2004年までの予算統計を見てみると、自転車インフラへの投資額合計2500万ユーロのうち自転車インフラ一括予算統計はその内の970万ユーロほどを占めており、年平均90万ユーロとなる。この額は主に市の公共交通の運営金額の内の約10分の1から30分の1の金額である。そして自転車の占める交通分担率は公共交通が占める分担率を10%上回る28%となっている。これは日本の13%よりも大きく、フライブルク市での自転車交通が大変費用対効果に優れていることが分かる<sup>9</sup>。

もちろん、フライブルク市においてもCCSに類似の事業は存在しているが、市が運営する事業としてのCCSというものはなく、そのかわりに、他の民間事業者が提供するレンタサイクルを、複合交通施設、モビレと呼ばれる自転車や車、公共交通に乗り換えるための駅のような施設に受け入れている。モビレの役割は自転車と移動の複合交通システムであり、駅に隣接し、駐輪場と更に、カーシェアリングサービスを提供し、異なる交通手段を結びつける働きをしている。

これを現在の日本に置き換えてみてみれば、自転車交通が未だ普及していない地方都市においては、CCSがもたらす効果はマイカー交通によって流出した地域内の資力の抑制、そして前提となる自転車交通による経済性がある。このことから地域経済の活性化機能があると言える。

## II-2-2公共交通の補完機能

---

<sup>9</sup> 村上 敦『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか』学芸出版社 2017 p176~p181参照

CCSは域内におけるバスや、電車などとはまた別の”短距離交通”として既存の交通システムの埋められなかったエリアを補完する。さらに、既存の公共交通の近くにポートを設置することで、様々な交通手段をつなぎ合わせ、一つの交通手段に利用が偏らないようにするバランスの働きをする。これがCCSの主要な機能であり、海外では主としてこの目的で導入され、日本においても大半がこの機能を期待して導入している。しかし、この役割を担うには主要な場所や交通機関にポートを設置し大量の自転車でカバーする必要がある。日本では規模的にこの機能を十全に達成しているCCSは無いため、ここでは事例としてイギリスのロンドン市によって提供されるBarclays Cycle Hire(BCH)の事業を見る。BCHは電車やバスといった主たる公共交通の補完という規模ではなく一つの公共交通機関として運営されるロンドン交通局が運営するCCSである。2010年に事業を開始し、それ以降、整備と増強を進め、17年には自転車11000台、ポート数725箇所に至っている。市が全面的に関わり運営することにより、公共交通機関として独立しうるほどの規模を実現している。さらには地下鉄の駅では誘導ラインが整備されているなど、公が全面に関わっているからこそできる道路やバスや電車の公共交通側の導入標識や整備が豊富にある。このこともあり、BCHの利用者は大半が日常的な利用にBCHを使っている。2014年から2015年のBCHの満足度調査では利用目的の上位は通勤、通学である<sup>10</sup>。もちろん、BCHも公共交通機関としての規模をもつがそのポートの設置される場所は基本的に地下鉄駅などと接続しやすい場所であり、補完としての側面も十分に果たしている。

### II-2-3 コミュニティ涵養機能

CCSが最初に導入されたヨーロッパの先進事例には見つけることができない役割ではあるが、CCSにはコミュニティ形成の涵養機能があると考えられる。日本のCCSは後述するが、地域のあらゆる場所に拠点を設けるが、その保守管理にあたっては行政や運営者のみが主導権を持ち保守管理をするのではなく、地域住民やボランティアと協力してポートを管理する形態をとる事業がある。事実、後述するまちのりサポーターのようなボランティアには町会や地域商店街の組合も加盟している。このようなボランティアを通じてコミュニティ形成が促進されるという側面がCCSにはある。このような一つの取り組みを行う周辺住民がコミュニケーションを活発に行い始める事例は、住民たちの共同庭の緑化活動を主軸にしたコミュニティーガーデン などと同じような構造で引き起こるのではないかと考える。

以上のような機能が欧州の先進事例や現在の日本のCCSの状況を踏まえ考察されるものである。

## II-3日本のCCSについて

### II-3-1日本のCCSの導入状況および実施状況

---

<sup>10</sup> 「Barclays Cycle Hire customer satisfaction and usage survey: Members Only: Wave 9 (Quarter 3 2014/15)」 Transport for London 2015 <http://content.tfl.gov.uk/bch-members-q3-2014-15.pdf>



日本におけるCCSの導入状況は図1より141の都市中本格導入は87都市と比較的高い導入率を誇っている。しかし、高い導入率を誇ってはいるものの、そもそも行政は、どのような機能を期待し、導入するのか。本格導入されている87の都市にて導入目的を調査したところ、一番は、公共交通の補完のため、そして次点で観光戦略の推進となっている。地域の活性化としての導入は3番手となるが、複数回答であるため、視野に入れている自治体は半数以上となっている。そして4つめに自動車利用の抑制のためとなっている。このような目的の他には、放置自転車の削減、健康増進のため、自転車の共有による自転車利用そのものの抑制といったものが続いている。

このことから、自治体はCCSを主に公共交通の補完を目的に導入しそれと併せて観光戦略の推進と地域活性化を期待し導入をしていると言える。

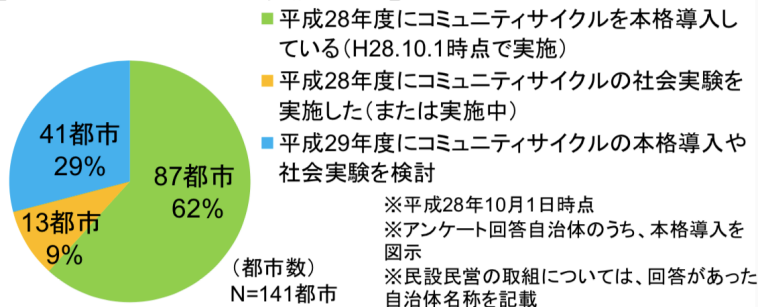
次に実施規模について見ていく。日本におけるポート数と回転率はおよそ国内平均で171台でポート数は10箇所ほどで、一台あたりの自転車の利用回数である回転数は0.7回となっている。これは諸外国の主要なコミュニティサイクル事業と比べるとその規模は未だ雲泥の差であり、特に回転数とポートの設置箇所についてはどの都市にも10倍以上の差をつけられている。データから読み取れる通り、回転数とポートの密度は密接に関係しており、ポート密度が高いほど回転率も同様に高くなり、相関関係を持っている。しかし、日本の国内平均ポートである10箇所以上のポートを設置している事業は平成27年度では22都市と、社会実験を終了し本格実施している都市でも設置は進んでいない。

日本のコミュニティサイクルの実施状況は未だ諸外国と比べ、その規模において未だ発展途上であるということがわかる。

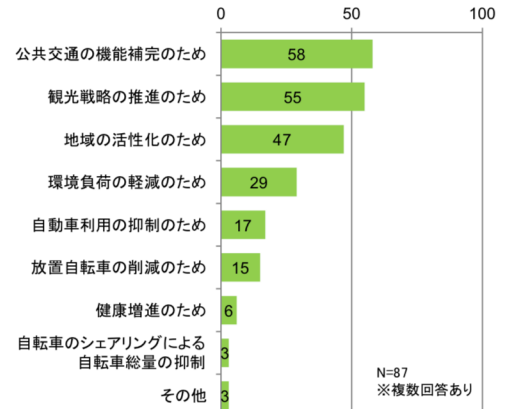
図2-1 コミュニティサイクル実施状況及びコミュニティサイクル導入目的(上)

図2-2 コミュニティサイクルの海外導入状況(下)

【コミュニティサイクル実施状況】



【コミュニティサイクルの導入目的】



	台数	ポート数	回転率
台北	7363台	225箇所	7.1回/台・日
ロンドン	11000台	744箇所	2.5回/台・日
バルセロナ	6000台	420箇所	7.8回/台・日
パリ	23900台	1800箇所	10回/台・日
ニューヨーク	6142台	469箇所	4.9回/台・日
モントリオール	5200台	469箇所	6.8回/台・日
国内平均	171台	10箇所	0.7回/台・日

### II-3 現状の取り組みについて

このような現状に対して、行政などもそれぞれ利用率向上のための取り組みをしている。ポート確保のために、歩道のデッドスペースや、路外駐車場、コンビニエンスストアに設置するなど、利便性の高い施設に設置することなどを行っている。

またポート確保のため、平成28年9月に改正された都市再生特別措置法では、CCSのポートや観光案内所といったまちなかの賑わい創出に寄与するまちなか誘導施設の整備促進を図る地区を追加指定できるようにしたほか、空き地や空き店舗を活用するために、市町村や各団体と地権者による協定による活用制度を盛り込んだ。そして都市公園にはあらたにまちなか誘導施設を占用許可対象に入れ、用地を確保する上での法整備を進めている。この他には、CCSの機能である公共交通の補完をより円滑にするために各交通機関との連携を進めている。例としてあげられるのは、利用する際の決済として交通系ICを利用できる岡山市の「ももちゃり」やLRTの停車場に設置した富山市の「アヴィレ」などがある。この他には、地域商店街との連携や、企業と法人契約することができるようにする取り組みがある。特に、地元商店街の連携は、自転車利用者に商店街内で通用するクーポンを発行するといった取り組みがある。本論では地域活性化としてのCCSを見ることからこのような連携を主軸にその実態などをあげ、その実態を追う。

### II-3- 現状の課題

今まで直近で行われているコミュニティサイクルの現状や取り組みについて見てきた。

上記の取り組みが様々な都市において実施されているが、効果の程は各国のCCSの規模・利用率から見ても明らかである。では、日本のCCSの抱える問題点はなにか。

その問題点は、先程参照した調査の一つである導入目的調査に現れている。まずもってこの調査項目はCCSの機能を正確に反映していない。上で述べたCCSの機能上、地域の活性化と公共交通の補完は基本的に一体となって理解され導入されるものである。公共交通をただ文字通り補完するために、交通の空白地帯にCCSを導入しても意味はない。なぜならば、ただ空白地点の人々にとってわざわざCCSを利用するインセンティブは全く無いためである。ただ、地域住民はマイカーを利用する。そのため、導入の目的に自動車利用の抑制が入っているのもCCS単体では難しい。なぜならば、自動車と自転車交通の利便性が極端に開いてい

る現状では公共交通として他の交通機関を一体的に補完することは難しいためである。CCS単体のサービスは日本の交通事情を踏まえると現状は低空飛行であり、観光に便利なレンタサイクル程度の社会的地位に甘んじる他にはないのである。

つまり、CCSというサービスをただ導入するだけでは利用率向上の努力をしても真の意味でのCCSの社会的な機能は十全に果たされない。移動距離を短くし、公共交通を利用するだけに足る地域が完成される必要がある。そしてそのためには、まずもって整備されてきたマイカーのための都市設計を見直していく必要がある。ということは今までのマイカー利用を前提に郊外へ生活物資を買いに行くというスタイルを根本から考え直す必要がある。この議論は行政や一般に「コンパクトシティ」と呼ばれる議論へと道が逸れるため、ここでは詳しく言及することはしない。しかし、それらの政策が示すものは、郊外部への「誘導」や「指導」であり、社会的・及び法的な強制力がないために、先進都市と呼ばれる地域ですら未だに郊外の開発が進んでいる現状である<sup>11</sup>。これらの問題の根底には行政の求心力の低さと、マイカーの利便性を地域の衰退を秤にかけ、マイカーを選び続けている市民にある。

では、日本の社会構造上、CCSは大きなパラダイムシフトが起こらない限り、機能しないのであろうか。本論ではその行方を今までのCCSの取り組みや市民が歩けるまちを作ろうと推進する金沢市CCS「まちなり」の事業についてその取組や現状を分析し、ヒアリング調査による実態調査をし、日本のCCSは本当に地域を活性化しうるのか、仮にそうでないとしても、どうすれば真の意味で機能するようになるのかを考察したい。

---

<sup>11</sup> 「コンパクトシティー「優等生」富山市の苦悩」2018年4月28日 日本経済新聞 朝刊

### Ⅲ章 金沢市「まちなか」がもたらす地域活性化とは

#### Ⅲ-1 金沢市レンタサイクル「まちなか」について

##### Ⅲ-1-1 選定理由

日本において、CCSが現在どのように実施され、運用されているのか。そして、これらが本当にしっかりと社会的機能を果たしているのかということ調査するにあたり、金沢市実施のCCSの「まちなか」を対象にしたい。私個人が実際に行ったことがあり、なおかつ文献調査や様々なCCSの取り組みを複数に渡って実施しているCCSであるためだ。例えば、商店街の連携、法人会員による企業利用の促進といった今まで紹介した取り組みを積極的に実施している。平成25年にはまちづくり功労者国土交通大臣賞を受賞している”先進的”なCCSであるため、その事業の実態を考えることがこれから意義深いものとなると考え調査対象とした。

##### Ⅲ-1-2 「まちなか」とは

金沢市は、2010年8月21日から10月20日の約2ヶ月間まちなか公共レンタサイクル「まちなか」の社会実験を実施した。「まちなか」と呼ばれる金沢市が設定した中心市街地約860haに設置した10箇所のサイクルポートと100台あまりの自転車から「まちなか」は始まった。2011年に市の策定した「金沢市まちなか自転車利用向上計画」の中ではまちなかの賑わい創出、二次交通の充実、市民のまちなか移動の利用向上、マイカー利用社会からの脱却といった目的が導入理由としてあげられている。この社会実験は市が主体となって実施したものであったが、平成24年3月24日の正式稼働では(株)日本海コンサルタントが運営主体となっている。自転車は155台でポートの箇所は2018年現在は事務所を含め22箇所<sup>12</sup>ある。料金体系は基本料金は200円で、乗車時間が30分を超過すると10分ごとに200円となっている。もちろんほかの、CCS同様、各所にあるポートに30分以内に返却すれば料金は発生せず返却と貸出を30分の時間内で続けることで、基本料金の200円以外は発生しない。料金の収受は基本的にクレジットカードに限定している。返却後の新たな利用の認証媒体には有人ではなく無人の認証機器を利用し、専用ICカードを用いる。導入されている自転車は20インチの小径車で、非電動である。目立った特徴として車体にある広告スペース用のドレスガードがある。これらの運営は日本海コンサルタントであるが、それとは別にボランティアとして、まちなかサポーターと呼ばれる個人・団体が支援・運営補助を行っており、それぞれの団体は金沢市から委嘱されている。

特徴として他の国内CCS事業と比べ利用率が高く回転数が高いということが挙げられる。

---

<sup>12</sup> 論文後部に地図を提示。参考図3-1

また、まちのりサポーターの人々や地元商店街と連携する取り組みなどを行っている、最近では「RintoRin」というまちのりと地元産業が連携した、地域の輪と和をコンセプトにしたブランド展開をしている。

### Ⅲ-1-3 金沢市におけるまちのりの交通政策上の位置づけの変遷

まちのりは運営主体は民間企業であるが、未だ公共交通機関として位置づけられており、その実施主体は金沢市であり、交通計画の上にもしっかりとCCSは位置づけられている。そのため金沢市のCCSを巡る交通政策上の変遷をたどっていく。まず一番最初にCCSの概念が出てくるのは平成23年3月にできた「まちなか自転車利用環境向上計画」である。そこには自転車利用の促進が銘打たれ<sup>13</sup>、基本的な自転車の抱える問題である、利用、駐輪の問題だけではなく、公共レンタサイクルシステム導入検討も行われた。基本的な方針として、はしる・とめる・つかう・まもるの4つの柱を打ち立てそれぞれ計画をたてた。当時から「つかう」という文脈でレンタサイクルシステムは議論され、最終的には無人管理であることを目指したものであった。この時点では、CCSは自転車利用の促進という意味に比重があったと言える。この背景にはおそらく、金沢市が典型的な地方として、自転車利用が少なくマイカー利用に偏重していることがあると思われる。

その次に、まちのりが登場するのは、平成26年2月に策定された「世界の交流拠点都市 かなざわ-重点戦略計画-」である。今までのまちなか計画に盛り込まれていたCCSは一躍まちづくり、都市機能の強化も盛り込まれ、観光客などの来外者の回遊性向上と市民の足としての都市交通の充実が謳われ、重点戦略の一つとして集中的な事業となった。次の平成28年3月策定「第二次金沢交通戦略」では歩行者と公共交通優先化が強く打ち出され、マイカーから公共交通への転換として自転車利用環境を向上させる交通計画と同時にまちのり事業のニーズの多様化への対応、全体的なシステムの充実化を方針として打ち出した。同年、この計画のすぐ後に行われた「まちなか自転車利用環境向上計画中間見直し」にはこのような方針に付して、既存のサービス向上として今までのポートの場や規模の見直しを図り、利便性の向上、エリア拡充のほか、地域や商店街などとの連携が加わった。

全体的に、主に自転車の利用促進や都市交通の補完の狙いで導入された「まちのり」は、国際戦略の登場により、海外からの観光客の増加を見越した観光客へのサービスとして整備される方針を色濃くした。そして現在に入り、市民との連携方針として具体的な施策を打ち出す格好となっている。では次にこの現状について、アンケート調査を中心に現状の実態はどうなっているのかについて述べる。

---

<sup>13</sup> 全国的に見ても金沢市の交通分担率は未だ車に偏重している 参考図3-2

## III-2 まちのりの現状・実態調査

### III-2-1 まちのりの現状調査

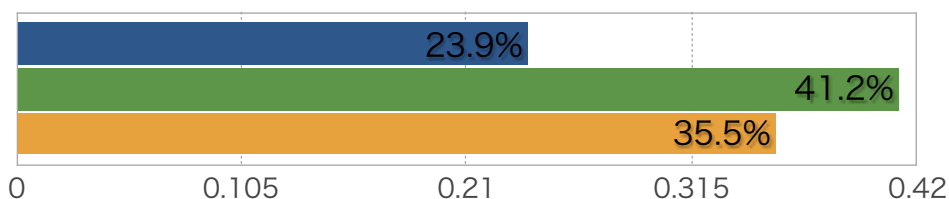
まちのりは現在、平成30年11月時点で累計106万台が利用され、利用者も前年と比べ常に増加し続けている。顕著な増加として、27～8年の増加が著しい。その原因には平成27年開業の北陸新幹線による観光客増加がある。事実、27年以降の利用者数の増加率は比率1.5を超える大きなものであった。そのため、当初目標とされていた年間10万回利用の目標を早期に達成し、その2年後の28年には70万回を達成している。主な利用者の属性について見ると、金沢市歩ける環境推進課が公表している資料では、社会実験の際の市内利用者は15.5%に留まっている。そこから先の正式稼働後に実施された、平成29年の利用者アンケート調査には、利用者特性にこの出身者に関する項目がないため、現時点の変化を追うことはできないため断言することは難しいが、利用者の大半は観光客に限られていると言ってよいだろう。市民の利用状況を調査するにあたり金沢市の実施した最新のアンケートには利用した方々の様々な意見が寄せられているため参照したい。

このアンケートは全20問で構成されており、その回収率は対象250人に対しての226人で約90%となっている。その内の一つであるアンケートの問12、金沢市の交通渋滞緩和のため、鉄道駅やバス停からの二次交通として「まちのり」の利用を促進しているが、「まちのり」を利用したいと思うかという設問はその内容からして市民に向けてのものである。ここに向けての具体的な回答は市民の生々しい声といえるものばかりだった。

図3-2 金沢市まちのりアンケート問12

問12 金沢市ではまちなかの交通渋滞緩和のため、鉄道駅や主要なバス停からの二次交通のひとつとしてレンタサイクル「まちのり」の利用を促進しています。まちなかでの移動に「まちのり」を利用したいと思いますか。

■ したいと思う ■ どちらともいえない ■ したいとは思わない



回答	人数	%
したいと思う	54	23.9
どちらともいえない	93	41.2
したいとは思わない	79	35.5

【出典】金沢市あるける環境推進課 2017年6月「第1回 金沢市公共レンタサイクル「まちのり」に関するアンケート」

問12に対する具体的な回答(一部抜粋)

乗る機会がない
自転車は複数の乳幼児を連れて移動するには不向きだと思うので。
自転車に乗る服装をしなくてはいけない。紫外線が気になるので、利用するのに考える
自分の自転車を持っているので
市内は、小路まで車がスピードを上げて走っており、安心して自転車に乗れない。また、自転車用の歩道と車道間に自転車用の道があるが、駐停車の車でふさがれている。
比較的、市内中心部に近い場所に住んで、自転車を所有しているので、「まちのり」を利用する機会はないが、ちょっと足を延ばした場所に行く用事がある時などは、主要駅及びバス停からの二次交通として利用できるのであれば、移動手段の一つとして考えると思います。
自由に移動ができ駐車料がかからない点はよいが、季節や天候が限られる。
今回のアンケートがきっかけで、使用方法等がわかったから。
バスでいいから。
問6(まちのりを利用したことがない理由に関して)で答えたように通常交通手段として自家用車を利用しているため、まちのりを利用する機会がほぼないので。
使用頻度がそんなに多くないので、どちらとも言えない
金沢でやっているとはおはずかしながらまったく知りませんでした。是非とも利用して東山方面を制覇したいです。
歩道を走る人が沢山います。自転車専用レーンの充実が無いと車道は恐ろしい
自分は自転車が嫌いだから利用しないが、便利なものだと思って見ている。
家から自宅の自転車で、まちなかまで行けるので
自転車なら好きなどころに寄れたり、目的地までダイレクトに行けたりして便利だとは思いますが、天候によって使えないことや、小さな子供がいると使えないので。
目的地には、バスを利用しているのであまり必要では無いから。後は歩けばイイので!
一人で移動しているとか、天気が良いとか自転車を利用する条件が、自分には厳しそうなので。
駐車が近くにあればね。
高齢のためか、自転車のハンドルがふらつくため、2~3年前から自転車に乗ることを断念しました。
武蔵~香林坊~金沢駅間で有料駐車場でちょこちょこ車を出し入れしたり、バス移動するよりは自転車があると便利なので利用してみたい
バスがある。

その回答のいくつかを参照する。一つは「自分の自転車を持っているので」という趣旨の回答である。これはまず域内に住んでいる人々のニーズがうまく吸収されていないことを表している。そこに住んでいる人々にとって家近辺は徒歩ないし自家用自転車で済むし、それよりも遠ければ、バス・鉄道を使う。そこから遠い場所であれば自家用車を使うのが一般的である。しかし、その声の中にはしっかりと駐車場といった場所に設置されれば是非という声もある。パークアンドライドのニーズはしっかりあることが確認できる。

次に見れるのは、「自転車を利用できる環境がそもそも整っていない」という声である。これは金沢市の交通計画が進んでいる最中である。しかし、中には路駐によって道が整備されていても結局危険であるなど現状の道路構造に不満を訴える声もあった。

結論から見て回答者226人中172人約76%の人々が、まちのりにたいして積極的な評価をしていない。大半の人々が、観光客や来街者にとっての事業であり利用自体はしないがあったら観光客にとって便利ではあるので「利用したいとは思わない」という積極的な否定ではなく「どちらともいえない」回答(約41%)に留まったと思われる。



以下のようなことから市民にとっての「まちなり」・二次交通としてのCCSへの視線は厳しいものが多いといえる。中には、市が動き出している道路整備や自転車道の整備などすばやく対応に動き始めている分野も中にはあるが、市民のニーズを誘導するような大きな取り組みがない限りこれからもまちなりに注がれる視線は厳しいものであり続けるだろう。

この現状調査において、明らかとなったのは、市民が観光客のためのサービスであると完全に思い込み、そのような視点から観光客の方々のためにと、サービス改良の声を寄せていることである。すでに繰り返し言及していることであるが、CCSは決して観光するためのサービスが主たるものではない。地域内での利用されることで初めて大きな意味をなす公共交通であり、本来の姿とは違う。更には「市民が利用できるとは知らなかった、告知をもっとしっかりとすべき」という声もあった。確かに周知やPRが徹底されることは大きい。ただ、この声で考えるべき本当の問題は決して周知・広報の徹底ではない。CCSの目的をはっきりさせていないことである。上にあげたポートマップであるが、それをみるとポートのある場所はその大半が観光地にある。もちろん片町・堅町といった市民・観光客両方にニーズのあるポートもあるが、その大半は未だ観光地である。ポート拡充の計画があるわけではないのでおそらく、このまま市民が本当に利用したいと思う、駐車場などには設置される見込みはないだろう。交通計画にもある、地域・市民の足としてのコンセプトの打ち出し自体は大いに評価できるものの、観光地における実施と市民利用の促進という2つの方針を並走させることは大変に難しい。ただ、現在すでに観光地における足という目的は概ね利用者の増加から見ても成功していると見ていいだろう。しかし、この成功は「観光地」だからであり、現状のままでいけば、利用者に市民は殆どいなくなっていってしまうと思われる。

### III-2-2 CCSと地域の関係性

今まで見てきた、まちなりの交通計画上の整備方針は基本的にどれもがそのシステムの拡充と利用促進のための改良・告知強化である。それに付して、地域・商店街との連携強化による市民利用の向上が狙われていた。本稿の一番の要素である、この連携を実際に金沢市を訪れ、まちなりサポーターの方に対しヒアリング調査を行った。それと街内をフィールドワークを行いその目で現状の地域との関係性はどのような状況なのかについて調査した。

最初に、「まちなり」のこの地域との連携とは概ね、地元商店街との連携によるまちなりクーポンの提供、そして今年に入り開始した、「RintoRin」ブランドを指す。この一連の連携の主体となったのは運営主体である事務局である。事務局は市の計画の中間見直しによって決定された施策である「連携」に向かって打ち出された取り組みが、商店街との連携である。利用者は貸出、または発行されたICカードで返却や利用を行う。そのことを利用し、ポートにクーポンの発券機能を設け、そこで発行したクーポンを特定の店で使用できるようにするというものである。この試みは、平成28年の6月から始まり、断続的な「キャンペー



ン」という形で現在までに約3回ほどは確実に実施されている。当初のvol.1は加盟店25店舗で始まり、それらほとんどが飲食店である。vol.2からは加盟店が4店舗—いづれも飲食店が増え、それと同時に利用者に限定せず一般のキャンペーンとなった。次のvol.3では24店舗になり5店舗がこのキャンペーンから去った。そして一番最近のvol.4は今年春に実施する予定であるとの公式HPに記載があるが、公式HP<sup>14</sup>はそのまま更新されておらず、また実施されたという資料・告知も無いので、立ち消えになった可能性が高い。そのため現在までに少なくとも3度は実施された地域との連携の一環としての「まちなりクーポン」であるが、この取組の内情は、実際の「商店街」との連携を指すものではないのではないか、ということがわかった。ここで指摘しておきたいのは、一つだけ商店街が当初の連携先にはあったということである。ただ、その商店街、金沢駅前三和商店街は3つの飲食店で構成されており、およそ一般に解される「商店街」の定義を逸脱しているため、ここでは商店街という団体というよりは各飲食店が個別でまちなりと連携したと捉える。この取り組みがそもそも地域との連携という文脈になぞるものであるならばそもそも、この取組は常態化するサービスになるはずだが、このような散発的なキャンペーンとなってしまっている。さらに、このキャンペーンの加盟店の選定・交渉自体は運営主体である事務局が行っている。しかし、商店街組合を通した交渉は行われておらず、商店街に加盟している店舗の中でも、「まちなり」との利用と合わせることができそうな店を「狙い撃ち」して、交渉し、その結果としてクーポンを提供していたのである。実施主体である金沢市に一番最初にこの連携について問い合わせたが、この件に関しては完全に運営主体である日本海コンサルタントが行っていることであるので、金沢市側はこの形での取り組みを発案・推進した主体ではないということである。

ここから浮き彫りにされてくるのは、店舗と事務局を規定している関係性はおよそ連携・協働という言葉ではなく、ビジネスという言葉で表現されるものであることは明白であろう。しかし、よく見ればまちなりサポーターの中には確かに商店街振興組合の名前がある。そもそもボランティアとして参画している振興組合だがその中に加盟店する店としない店が混在するという状況が生じている。加盟店のクーポンというサービスは経済的な面での地域活性化の側面を担うものである。しかし、そこに団体としての商店街は絡んでいない。つまり、地域経済の中でも一部の店だけに利益が生じている。本来の連携はおよそ商店街という組織で、その構成員の商店すべてで利用できるから、生活を担う様々な商店で恩恵を受けれるからこそ、「まちなり」を利用するインセンティブが市民に起こる。これが商店街との連携と呼ばれるものであると考える。この点に関して、商店街振興組合を通していない理由を事務局に問い合わせたところ、「まちなり」の利用客になじまない商店があるためとの回答を頂いている。これはつまり事務局がそもそも、ニーズを観光客に焦点を当てていることが窺い知れる。このことは前章から繰り返して確認してきたCCSの機能を十全に発揮するための認識が未だ先進的な事例を牽引する主体からも不足しているということがわかった。

---

<sup>14</sup> まちなりクーポン <https://www.machi-nori.jp/coupon/> 11月21日閲覧

### III-2-3 まちのりサポーターが見るまちのり

次に、主な地域連携の取り組みとして挙げられるまちのりサポーターについて見てみたい。前項は民間企業に対してのヒアリング調査のため、確実な回答を得ることが難しかったが、まちのりサポーターに関しては委嘱団体の代表の方からお話をお聞きすることができた。

まず、まちのりサポーターとはそもそもどのような経緯からなることが多いのかについてお聞きした。サポーターは、金沢市がかけた募集に対して応募する形で参加するサポーターと、金沢市から打診を受けてなるというおおまかに2つのパターンが存在する。今回は前者の代表の方にお話を伺った。

ボランティア団体設立の経緯は、地域の引退したセカンドステージとして、金沢市によって設立された、ボランティア大学校で文化コースを修了し、卒業の集まりの際に、金沢市側から接触を受け、組織化してのボランティアの勧めを受けたという。概ね金沢市においてはこのような形でボランティア団体が組織されているという。この話から団体となり、金沢に対してなにかできることがないか、そこで「まいどさん」といったガイドボランティアほどの知識がなくてもできるサポーターに手を挙げたとのことである。

主な活動内容は、ポートの保守・利用の案内・トラックによる自転車のポート間の輸送である。この他に、地域の連携として、まちのりサポーターによる観光地のミニガイドの取り組みなどがまちのり事務局の作成している事業紹介資料<sup>15</sup>にはあったが、そのようなことをしたことはないとの回答を頂いた。もちろん、ヒアリングなので確実とは言えない。しかし、このイベントに参加・実施したのが資料にあった団体の代表の方であったという以上、このようなミニガイドそのものがあつたかが怪しい可能性がある。また、単にまちのりサポーターの方がミニガイドの運営ボランティアとして参加したのであり、そのようなガイドをしていなくとも、そのイベント自体には参加していた可能性はあるということである。このほかにまちのりサポーターが参加するような地域との連携というものは、今までにはないということである。また「地域との連携」という、ポート周辺の地域と連携・協働して行われている恒常的な取り組みは今まではないとのことである。では一体、まちのりサポーターに名を連ねる町会や商店街振興組合はどのようにまちのりサポーターとして動いているのかお聞きした。そうすると前述のような金沢市のほうから打診を受けて「お願い」されるような形でポートが汚れていたり自転車が雨で濡れていたりした場合に気づいたら拭く程度の簡単なものであることがわかった。地域との関係性はおよそ希薄とっていいだろう。現在様々なイベントや催しを企画している「まちのり」であるが、その実態に地域が関与しているとは言い難いことがわかった。サイクリングイベントを見れば、一見は地域活性化を視野に入れていると言えなくもない。しかし地域の観光資源化が進めば、市民の移動可能性は却って狭まってしまう。この構造の問題は金沢市が観光地としてのポテンシャルを持っているがゆえに起こっ

<sup>15</sup> 「金沢市公共レンタサイクル「まちのり」の特徴と新たなまちづくりの取り組み」2013年 片岸将広・柳瀬邦治・井上 雅・菊本高嗣・須田 祥平 (株)日本海コンサルタント

てしまっている。周辺の観光によって維持される小売店は商店街としてCCSに参画せずとも観光客が利用してくれるし、それ以外の手段で来てくれる。このままいけば、中央市街地は観光客のために整備され、そこに市民の足は向かなくなっていく。

この問題はすでに、金沢市において顕在化している。まちなりサポーターの方にまちなかの変化についてお聞きしたとき、近江町市場の話をついた。金沢のなかでも屈指の観光スポットであり生鮮食品を買う観光客で賑わっている。しかし、一昔前まではあそこは市民の台所であり、今では魚介類を買う場所ようになってしまっているが本来は青果も取り扱っている幅の広い市場だったそうである。だが、今や青果店の影は見る事はできない。私自身も今回の調査で実際に近江町市場を歩いた。観光客でごった返す通りを避け、脇道にそれれば業務用路かと思える隘路しかない。ただ、そこにはシャッターがしまった店と思える建物がいくつも並んでいた。昔は店を出していたのであろう。現在は、市民や近隣住民は正月や祝い事の時、奮発をするときのためぐらいしか寄り付かない特別な市場になってしまった。この問題はCCSの方針に原因を見出すものではないかもしれない。だが、まちなりの現在の方針で進めた、観光地化がもたらすものは誰のものなのかわからない中心市街ではなかろうか。観光地という場所に働く、市場の原理は選択と集中を生み出し、観光資源になれない様々なものを締め出す。その結果、市民は郊外へ青果を求め車を走らせる。魚介類を求めるにしても少し時間はかかるが車で郊外の大型スーパーに行く。わざわざ近江町市場で平日の昼間からごった返す場所に繰り出しはしない。その方も実際近江町市場には行かず、車を出して買い物しに行くという。

最近では、利用者が増加し、ポートに自転車が増えるという時期があるという。そんなときは、ボランティアの人ではなく、シルバー人材センターの人を一時的に雇い対応しているという。既存のボランティアが足りないのだろうかと思えば、そういうことではないという。ボランティアのため、わざわざ遠方から来る人もいるし強制しては意味がないとのことだ。事業自体も地域との連携なしでは円滑に回らない。人材を雇うにしてもそこには公金が入る。基本料金200円をとるCCSは基本料金が無料の自治体が多い中、思い切っているといっている。公金に依存するのではなく、採算可能性をあげるためにも少しの有料化は仕方ないといえるし、むしろ必要であると考え。しかし、地域との連携がしっかりしていれば、捻出せずとも済んだかもしれない。地域との連携する可能性について、まちなりサポーター側からなにか現場にいるものとしての問題点や改善点を見つけ、こうすればいいのではないかと思いついたときに事業そのものに積極的に参画することができる可能性はあるかとの質問にはそのようなことはこれまでは無いし、そういう状況は無いとのことである。まちなりサポーター自体が地域のコミュニティの場ともなりうる要素は少ないと思われる。

全体として、まちなりサポーターの方にご協力頂いて、お聞きした様子は、主に観光客用のサービスであり、観光客と観光資源をつなげるための事業が中心である。事実、参照したアンケート調査に基づき市は利用客が観光客と市民両方に利用しやすいサービスを求めている

ることから観光客向けを中心に事業を強化しつつ、市民利用を促進するという、これまでの路線を貫く姿勢である。

### III-3 課題点及び考察

「まちなり」社会実験の際の効果と展望をまとめた片岸ら(2011)は他の社会実験よりも利用率が高く、予想以上の成果をあげたと述べ、成功の要因には、実験前からの告知・ホテルなどの宿泊施設との連携・ポート配置の工夫、デザイン性、プロによるメンテナンス、接客等があると分析した。確かに、現在進行系で増えていく利用者や、積極的に展開されるプロモーション・ポートの無人貸出機などを見れば、「まちなり」は他のCCSよりも便利な面が多く、十分に成功していると言える。ただ、これは観光用に見た場合である。当初の計画に見れるコンセプトに照らした成功は未だ疑問符がつくとと言える。この問題はどのようなものか。その一つは、CCS全般でも指摘した市民利用と観光利用の並進の弊害である。観光振興のためにCCSを促進させるのか、市民に自転車利用を促進するために導入しているのか。現在は、市の方針の通り観光メインである。このまま整備を観光客をメインとするのならば、台数自体はもちろん、既存のポートの収容台数も増やし、その周辺の観光客が利用しそうな幹線道路に自転車道の整備が進むだろう。この結果生じうる課題として、まちなりサポーターがおっしゃった、ポート間の偏りが大きくなることで、多くの人員が必要になりその過程でコストが膨らむことが予想できる。地域に住む人々の利用に資するだろうか。そもそもCCSの機能上、地域内の経済を短距離移動交通の整備でしっかりと内部に抑え込むことができなければ、観光客によってもたらされる外需も車利用やエネルギーによる長大なサプライチェーンによって、長期的な域内GDPで考えれば、文字通りの数字のインパクトを持たない。このシステムを観光促進をメインに整備するのならば、観光によってもたらされる地域の利益を外部に垂れ流される分を常に上回り続ける必要がある。常に利益を出し続ける観光促進が様々な要因で途絶えた瞬間、ここまで育ててきたCCSは、一気に負債となりうる可能性をはらんでいる。そもそも地域活性化を期待されるCCSが、導入により現在のような形で整備されていけば地域をより空虚なものにしてしまうという逆の結果をもたらす危険性がある。そのため喫緊の課題としてまず一番に市民への利用の推進を一番に考えなければならない。市民が十全に利用できるようにするのであればまずは市民のための資金的負担を軽減し、その分を観光客に転嫁する二重価格制度を設けるのでも良い。基本料金を市民であれば無料にすることでまず利用そのものの障壁を減らすことができる。次に、市民利用を第一にしたポート配置である。現状22の拠点の内ほとんどが観光客の利用を想定しているところにある。これらのポートのほかに、様々な場所にポートを分散し、他の公共交通との分担を促すことで市民の利用を促進する。現状必要なのはこのような実質的な市民利用をまず最初に増やすこと。そして名ばかりの連携ではなく、ポート周辺の商店や小売店を巻き込んだ本当の意味での協働が必要になる。

課題は市民利用の促進だけではない。まちのりサポーターとの関係性も重要である。金沢市と運営主体がバラバラに地域の人々に接触しているこの構造は相互に無関心を生み出す。これではパットナムが言うところの「社会資本」の形成が妨げられる。ボランティアはお互いに無関心で交流がない。団体同士の交流は当たり前として、まちのりサポーターそのものの集団に所属していることによる新たな社会資本が形成される土壌がそこにはない。まちのりサポーターは、利用されている層が観光客であることから、ポートで利用案内などをする際に思いつくようなミニガイドなどをするなどを思い至っても、その他のガイド系ボランティア(まいどさん等)と内容が被ってしまい、動くだけの動機になりえない。観光都市として様々な場所に専門化されたボランティアが各地に偏在している事自体がその地域に住む人々のコミュニティをつなぐ活動の選択肢を狭めてしまっている。ボランティアを中心地とするなら金沢市出資のボランティア大学校に行き学習した後、もろもろの団体にボランティアをしに行くのが一番手っ取り早いしコミュニティにも手早く参加できる。まちのりがカバーする地域は地縁のコミュニティではなく、そこには「ボランティア」というテーマのコミュニティが上乘せされている。この層構造のような状況がおそらく運営主体と地域に立ちほだかる障壁になってしまっているのではないだろうか。観光ボランティアが飽和している現状もこの硬直化したボランティアの背景にはあるのではないだろうか。

最後に、一番の課題はこの金沢市という街が観光地としての利便性を備え、観光客にとって「便利」すぎているがゆえに、この課題が見えなくなってしまう点だ。駅から近江町、そこから香林坊へ国道を通って行けばその意味がわかる。そこにはビジネスホテルから観光客向けのホテルが立ち並んでいる。市民の生活の場は幹線道路から一つ逸れなければ分からない。それでも地域は観光地として成功してしまっているのである。この構造をまず一旦見直し、実施、運営どちらの主体が地域に対して関与していくのかを一元化しなければ地域そのものの機能が持続しない可能性がある。私自身は、まちのり事務局が実施したクーポンのときのような営業方式では決して地域と連携しているとは思えない。それではただ文字通りポート設置近辺の飲食・小売店とコラボしているに過ぎない。まちぐるみで利用してもらうため、地域のお店に足を運んでもらえる・利用しやすいものになるためその町の町会・振興組合などに話を通し、お互いに納得した上で協働していく姿勢がまず第一に必要なのではないだろうか。

## IV章 総括

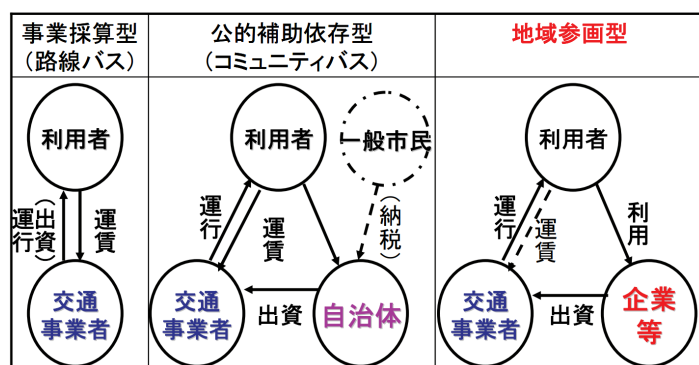
### IV-1 これからのCCSに必要なものとは

このようなまちのり事例研究などを踏まえ、日本のCCSが真の意味でコミュニティサイクルとして機能していくには何が必要であろうか。もちろん、CCSが機能するには序章のほうから今まで確認してきた日本の道路交通事情そのものを車のための道路から歩行者・自転車のための道路へと、構造からして変革していく必要がある。そもそもマイカー利用をするために整備された快適な道路が整備されては市場原理からみても選好性は変わらない。まずマイカー利用の便益を下げる果断の後に、これらの利用促進をしなければ、結局は促進にならない。市民アンケートが示したのはCCSへの不満だけではなく、道路全般への不信も同時に明らかにしていることからこの意味は明確だろう。CCSはそれらが関与している、道路や事業そのものの推進では決して本当の意味では機能しない。他の交通手段との適切な連携が何よりも必要となる。場合によっては現在の公共交通の供給状況を見直し、CCSに公共交通として任せることも必要といえる。

これらの前提の上でCCSが運営されれば基本的に地域のために資するものとなる。しかし、現在の日本の交通事情を踏まえると難しい。そこで、II章で言及したコミュニティに与える影響を強化することが現状の日本のCCSをより活かせる。具体的には、事業そのものに参画可能性を作ることが必要である。

そこで、もともと様々な事例を擁する地域参画型公共交通の研究を基に参画型のCCSというものを構想したい。

図4-1 公共交通の類型



【出典】加藤博和・高須賀大索・福本雅之「地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析」2009年 土木学会論文集D p571より

地域公共交通は加藤ら(2009)の研究ではいくつかの類型を持つ。まずは路線バスに見れる、利用者がおり、その利用料をもとに交通事業者が運営するという事業採算型。これはもともと一般的な交通類型である。次が公的補助依存型。コミュニティバスに見れる、欠損補助

を前提にした運営形態である。現在のCCSの殆どがこの形で運用されている。しかし、公的補助を前提することで、自治体が必要だと思う場所に設置することができる公的補助依存型は地域のニーズを完全に把握し、その地域の特性を把握した上で設置されなければならない。その文脈で今までのCCSの殆どがこれらの条件を満たしているとは言い難いのではないか。これに反して、地域参画型はその地域商店や住民が主体となって、地域交通の受益する範囲の企業や住民・商店が資金を事業者を提供し、そのかわりに交通事業に参画して運営・企画していく手法である。

もちろん、CCSは都市圏における交通手段であり、この前提がすべて通じるわけではない。しかし、未だ、地方において自転車がそこまでは浸透していない郊外をもつ地方都市圏においては地域参画型に見れる運営手法の一部がCCSにも活かせるのではないだろうか。

まず、加藤ら(2009)に見れる地域参画型はこれからまた2つの類型に分かれる。「住民主導型」と「商業主導型」である。この内の商業主導型と住民主導型が複合したものを複合型と区別している。この複合型として京都伏見区の醍醐コミュニティバスがあげられている。これは、住民・商店・病院が協働し新たな運営組織を立ち上げた。このような多様な主体が関わることによる運営手法の問題はもちろん、そのための持続可能性などの研究が行われている。しかし、ことCCSにおいてはそのほとんどが行政主導で導入されてきている。そこに市民の利用は少なく、概ね足のない観光客に向けてのものがほとんどである。

この改善のためにはそもそもの前提として、日本の道路を取り巻く環境、そのものを抜本的に整備し、自転車のための道路空間を創出することはもちろん、同時にマイカーの侵入制限を中心に設けることなどで便益を減らし、マイカーが担っている交通手段を他の交通手段に流させる取り組みが必要になる。これに加え、郊外の開発を強力に抑制していくことでそもそも郊外部への移動の機会を減少させるという一連のコンパクトシティの施策を進めるという下準備が必要になる。そして、この前提を整えた後に、運営主体に住民やその受益者である企業・行政の連携による運営方法を取り入れる。具体的には、都市交通であることから、参画型としてのインセンティブが弱い部分を公的補助依存型で補うという現在の大きな枠組みを流用しつつ、参画型の要素である商店や住民の参画を、ポートの設置権として受益負担する形で拠点の設置、それに加えて見込まれる自転車の費用を負担する。そしてその周辺のポート運営を地域に任せる形で運営し、その周辺での連携を地域住民で考え企画できるようにする仕組みである。CCSという交通の枠組みであるからこそでき、かつ地域そのものの活性化を可能にする参画性をポートに求めることで、事務所は各ポートの全体的なマネジメントを主に運営できるはずである。例えば、駐車場と言った周辺の地域住民・商店の人々にとって需要が見込める部分にポートを設置する資金を住民が一部出資し、その周辺のポートの管理を周辺住民が行うことでより柔軟なニーズ対応が可能になる。

各地にCCSの機能を正しく広めることができれば、ポートを軸にした地域コミュニティの活性化はこのような形で実現できるのではないだろうか。確かに、理想像は欧州のCCSのよ

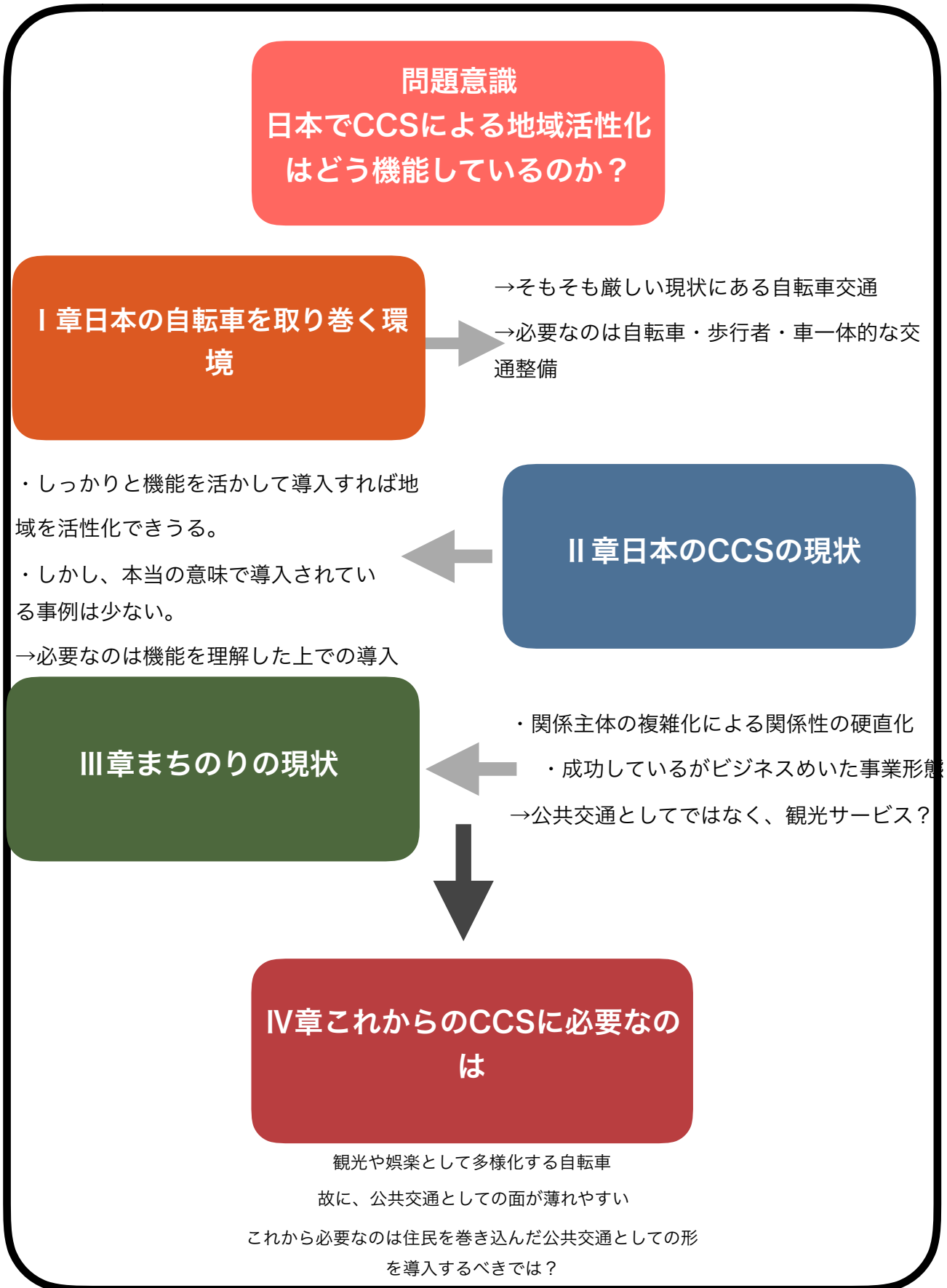
うな公共が主体となってインフラを整え公共交通と相互に補完的に機能するように計画することが理想となる。ただ日本のCCSが持つ可能性はこれらの理想とは裏腹のものであったかもしれない。しかし、このような総合的な計画としてのCCSを実現していくためにまず、目の前の日本のCCSをそれに近づけるために必要なのは、まちなりに見れるようなサポーターの人々をただのボランティアと捉えずに、市民や住民の人たちを巻き込み、草の根からこのCCSに関わり、考える人々を増やすことから始めることが一番重要である。そのためには、そこに住む人々が観光用であるという認識を持つ前に、CCSのもつ効果をしっかりと周知し、様々なアクターと運営していくCCSが今現在の日本のCCSに必要であると考えます。

#### IV-2 謝辞

ここまでのヒアリング調査に付き合っていたいただいた、まちなり事務局の方々、金沢市の歩ける環境推進課の方々、まちなりサポーターの文化いいなの皆様に深く感謝申し上げます。何も知らない無知な自分にお忙しい中、丁寧に現在の取り組みを教えていただき、最終的にはボランティアの方にもお話を通していただいたりと助けられました。研究が終わった時には、金沢市を観光し、その風土や地域の魅力を今一度しっかりと考えることができました。また、新旧のゼミ生の皆様にも感謝申し上げます。同窓会や普段の教室で議論したあの経験がなければ、今自分はこのように卒業論文を書くだけの、問題意識を育むことができなかつたでしょう。そして、社会に出るにあたってとても大切な相互の尊重と協力して何かを作り上げる喜びも同時に教わりました。これからの一生の宝となります。

そして最後に1年のあのような複雑な経緯を持つ私を拾ってくださった浦野先生に心よりの感謝を捧げます。先生がいなければ私はおそらく自分が本当に何がしたいのかを今の今までよくわからないで生きることになっていたと思います。この場を借りて、深く感謝申し上げます。

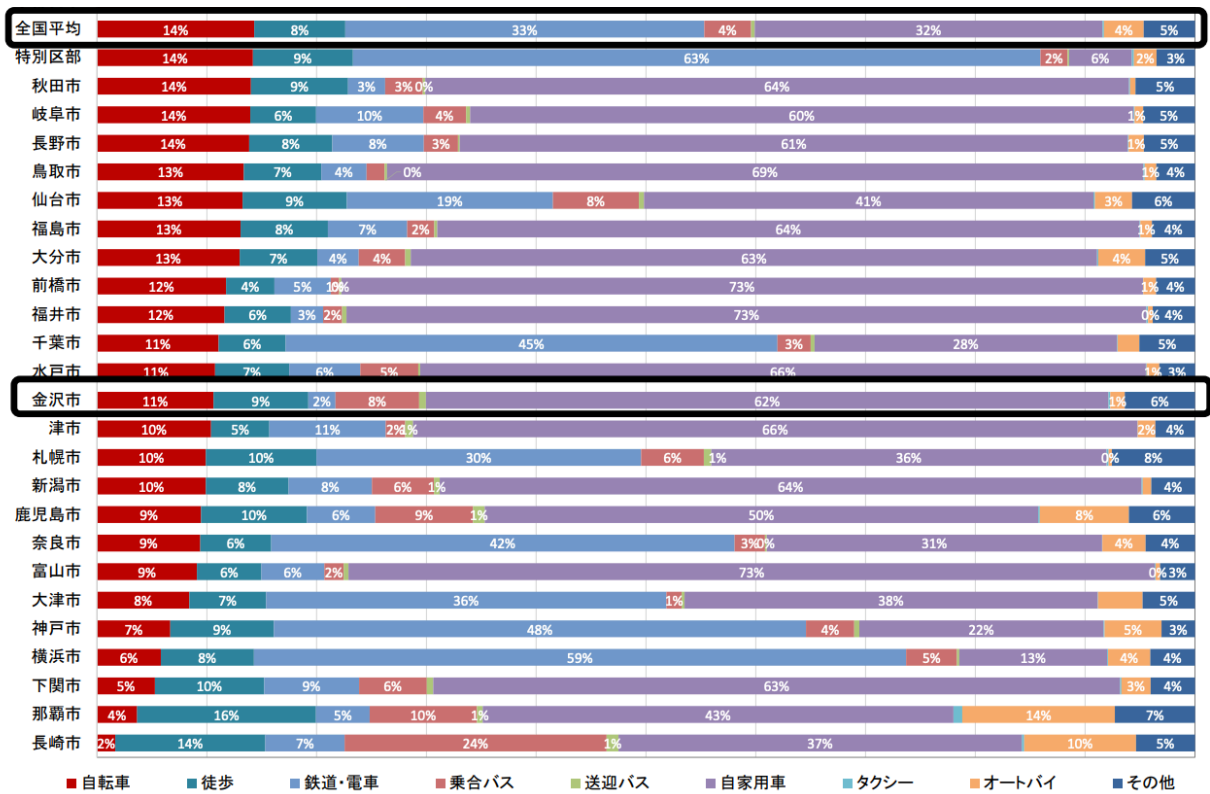




・【参考図】 3-1まちなりポートMAP 現在年版 <https://www.machi-nori.jp/pdf/machinori.pdf>



【参考図】 3-2 全国通勤・通学における各交通手段の分担率



【出典】 金沢市「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」2016年

・参考文献/参考URL

- ・ヴァンソン藤井由実/宇都宮浄人『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか 交通・商業・都市政策を読み解く』2016年 学芸出版社
- ・片岸 将広/高山 純一/清水 啓紀/埴 正浩「金沢レンタサイクル「まちなり」の効果と展望」2013年 土木計画学研究・講演集
- ・片岸 将広/柳瀬 邦治/井上 雅 /菊本 高嗣 /須田 祥平「金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の特徴と新たなまちづくりの取り組み」2012年 一般社団法人 建設コンサルタント協会
- ・加藤博和/高須賀大索/福本雅之「地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析－「生活バスよっかいち」を対象として－」2009年 土木学会論文誌D 65巻4号
- ・金沢市交通政策部歩ける環境推進課「第一回金沢市公共レンタサイクル「まちなり」に関するアンケート」 2017年
- ・金沢市交通政策部歩ける環境推進課「金沢レンタサイクル「まちなり」社会実験について」2013年 第1回全国コミュニティサイクル担当者会議
- ・菊池雅彦「コミュニティサイクルの現状と課題」2012年 国土交通省 都市局街路交通施設課
- ・国土交通省「自転車交通 平成26年度 政策レビュー評価」2015年
- ・国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 各種資料群」2014年～2016年
- ・佐野 裕二『自転車の文化史 市民権のない5,500万台』1985年 文一総合出版
- ・都市型コミュニティサイクル研究会『コミュニティサイクル』2011年 化学工業日報社
- ・広沢 遼「開かれた地域交通に向けた道路空間の最高性と自転車利用促進に関する研究～自転車先進国に学ぶ横浜・川崎地区におけるコミュニティバイクの可能性～」2011年 社会構築論系ゼミ論文
- ・村上 敦『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか: 近距離移動が地方都市を活性化する』2017年 学芸出版社
- ・元田良孝/宇佐美誠史『わが国における自転車道の歴史に関する考察（その2）』第40回土木計画学研究・講演集
- ・渡辺 千賀恵『自転車とまちづくり 駐輪対策・エコロジー・商店街活性化』渡辺 千賀恵 1999年 学芸出版社

## 文献付録

自転車については様々な視点から論じられている。CCSを軸とした研究をする際に参照する文献についていくつか注釈をつける。

- ・「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」2014年 内閣府

こちらにも行政資料。タイトルの通り、放置自転車に関する実態や統計をまとめて集計した資料。調査対象地域は平成 25 年 10 月 1 日時点の、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏と東京駅から概ね半径 50 k m、名古屋駅から概ね半径 40 k m、及び大阪駅から概ね半径 50 k m の町村。全 878 市区町村（20 政令指定都市、769 市、23 区、62 町、4 村）。であり広大な市町村を対象に行ったもので信頼性も高いと思われる。調査項目は

- ① 自転車の放置台数の状況：平成 25 年（10 月～11 月の晴天の平日の概ね午前 11 時頃を調査時点の基準としている。）
- ② 自転車等駐車場、レンタサイクル及び撤去自転車等の保管場所の設置状況：平成 25 年 8 月末
- ③ 自転車等の駐車対策の推進体制（自転車等駐車場整備に対する補助・奨励策、協議組織の設置）の状況：平成 25 年 8 月末
- ④ 自転車等の撤去、返還、売却、廃棄、リサイクルの状況：平成 24 年度中

であり、これも放置自転車をメインとしてそのほかそれぞれ CCS のこともポート設置状況などをまとめている。

・「観光振興におけるレンタサイクルの活用に関する研究」 2013年 公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.48 No.3

この文献は CCS（当該文献ではレンタサイクル）を観光側面から分析し、独自に観光レンタサイクルという語を用いて類型し整理している。またその累計に基づいたクラスタ分析も行い更に詳細な類型も行っている。最終的には地域特性に応じた観光レンタサイクルのあり方をクラスタ分析で割り出した類型ごとに簡単に考察している。ただ、地域振興に関するというより観光をするために必要な事業システムに焦点をあてている研究のため類型の方法、分析手法を本稿に沿った形で参考にする。そのほか事業者と CCS を結びつける仕組みに関しても部分的に参考にする。

・菊池雅彦「コミュニティサイクルの現状と課題」2012年 国土交通省 都市局街路交通施設課

日本の CCS の取り組み状況を実施都市を時系列順にしている。また複数のレンタサイクルシステムを統合した事例を紹介し、その中でも特筆した事例を紹介している。さらに日本の CCS 実験の特徴も端的にまとめられており、事業形態別にもそれぞれ事例を紹介している。詳しくは CCS の導入状況と名古屋、岡山、金沢の CCS 実験の利用目的、利用状況や課題を資料を交えて紹介している。また導入の効果などでは地域連携野必要性を示唆している。また本稿とはまた別のベクトルでシェアのあらたな形となる事例として車などの他の交通手段も同時に借りることが出来る複合的なポートを使用するマルチシェアリン

グを紹介している。最後に、駐輪対策や駐輪場、走行マナーなどCCSを導入することで予期される課題についても言及している。

・濱田啓介「Barclays Cycle Hire にみる公共交通 としてのコミュニティサイクルシステム」2013年 財団法人自治体国際化協会

BCHを軸に検討している論文でBCHを紹介する際にメインで参照したい資料である。この研究でも地域に貢献するような形でBCHは運用されていないことなどがわかる。主にBCHは公共交通のオルタナティブであるという面が強いことが伺える。

・橋本成仁/中島那枝「コミュニティサイクルの導入がまちの魅力に与える効果に関する研究」2017年 公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.52 No.

岡山市のCCSを対象に岡山市でそれに関する利用満足度調査と岡山市自体に魅力を感じているかどうかをクロス集計するなどCCSが岡山市の魅力にどう関与しているかを調査し、その要因をCCSの料金体系やポートの位置といった情報に付随させて分析しているのが特徴である。だが本稿の急変するシェアサイクル事業とCCSの関連性や、地域との連携を取り上げたものではないので、CCSに対してのアンケート調査部分と都市の魅力に関する考察の部分をメインに取り扱いたい。

・三浦清洋「海外等にみるコミュニティサイクルの導入事例について (JTPA自主研究:次世代地域交通に関する研究)」公益社団法人日本交通計画協会

海外におけるCCSの導入事例についてとあるが主にBarclays cycle hire (BCH) についての運営スキームについて述べられており、その位置付けと公共交通との兼ね合いがまとめられている。

・渡辺 千賀恵『自転車とまちづくり 駐輪対策・エコロジー・商店街活性化』渡辺 千賀恵 1999年 学芸出版社

この文献は主に自転車と都市計画や、現在でも問題とされる駐輪対策に関することを踏まえた地域政策を組み合わせたものを提言するものであり、自転車政策の歴史や日本でいち早く政策に自転車を組み込んだ滋賀県八日市市の事例など日本の自転車政策の歴史が追うことが出来るものとなっている。