

第1回 金沢市次世代交通サービスあり方検討会

議事要旨

日時：令和2年8月4日（火） 10：00～12：00
場所：金沢市役所 第二本庁舎 2F 2202 会議室

◎開会のあいさつ（金沢市長）

本日はお忙しい中、お集りいただきありがとうございます。金沢においても少子化や高齢化の流れが来ているが、その中で、これからの公共交通のあり方にはより厳しい視点で取り組む必要があります。公共交通のあり方は、それぞれ都市によって違いがあると思います。金沢は、戦災や災害により街並みが大きく壊れることもなく、歴史・文化都市と呼ばれています。一方、道路が狭いことや、救急車両が難渋することもあります。そのような中、金沢らしい公共交通を大切にしながら次世代交通サービスのあり方を検討していく必要があります。新聞やテレビでは、IoT や AI 等の技術の進歩についても取り上げられているが、そのような技術も捉えた上で、金沢らしい次世代交通サービスのあり方を議論していく必要があります。また、先行自治体の事例も参考にしながら、場合によっては連携していく必要があると思います。本日は皆さまの様々な分野の知見を活かしながら、率直なご意見を頂きたいと思います。

◎委員長あいさつ

近年、「MaaS」「CASE」という言葉をよく聞きようになった。ヨーロッパでは「MaaS」が進んでいるように思われる。私の息子が卒業旅行にヨーロッパを訪問し、スマホで公共交通の予約・決済ができて素晴らしかったと聞いている。本日は専門の方にお越しいただき、先進事例の紹介をしていただく予定である。若い世代を中心にスマートフォンが生活の必需品になっており、スマートフォンを活用すれば便利な社会になると思われる。便利な道具を活用しながら、次世代の交通サービスのあり方の議論を進めたい。それでは、（1）基調講演 ①金沢市における MaaS 導入の可能性について、日高委員からご紹介をお願いします。

◎基調講演 ①金沢市における MaaS 導入の可能性

日高委員より説明

◎基調講演 ②with コロナ時代の MaaS 戦略

牧村委員より説明

◎金沢市の交通を取り巻く現状

事務局より説明

委員長

日高委員、牧村委員、金沢市から説明に対して、質問等はあるか。

委員

金沢市として、MaaSの対象範囲をどのエリア領域で捉えているのか。

事務局

金沢市は近隣の市町からの通勤通学による移動も見受けられる。周辺の市町も一体的に検討していく必要もあり、金沢都市圏として対象を考えていく必要がある。

委員長

広域的に考えていく必要がある。

委員

MaaSのターゲットをどこに設定するのか検討する必要がある。これまでのお話から考えると、金沢都市圏において、全市民を対象にターゲットに進めていくことは難しいと思われる。モビリティ・マネジメントを進めていく上でのポイントは、①動機付け、②代替手段の情報提供、③行動プランを作ってもらうことである。もし、MaaSが実現されとなれば、②代替手段の情報提供、③行動プランを作ってもらうことが簡単に解決する。公共交通で行くことが難しい立地に関しては、自由度の高いオンデマンドバス等は現実的に厳しいと思われる、限定的なエリアとなってしまう懸念がある。また、MaaSでの収益性の確保方法と交通事業者の連携方法が難しいと思われる。

委員長

本日の議論のポイントである②MaaS導入をどのようにして進めるべきか、について検討項目として挙げられている。進め方は2パターンあるように思われる。1つ目は、MaaSの目的達成に向けて各交通事業者と組織化して進めていく方法、2つ目は、小さいものから大きなものに拡大させていく方法である。観光客や、広域圏も含めたMaaS実装は最終目標としつつ、地元の交通事業者から少しずつ広げていくことがやりやすいと個人的に感じる。おそらく、次回は国内の先進事例の紹介がある。そこでは、静岡、福岡等の立ち上げや組織づくりの事例を紹介していただく予定である。

委員

私はユニバーサルデザインに携わっている。谷口委員のお話の通り、合意形成をとっていくことが難しく、ニーズを確認しながら、解決策を出す場が必要である。先進国は、文化・歴史的に合意形成が取れており、金沢市においてもそのような先進事例を参考にするのか、検討する必要がある。また、結論を出す際には、本会議のメンバーで結論を出すのか、別のプレイヤーを交えながら議論を出すのか、どのように考えているのか。

委員

一般論として、連携していくことが良いとされている。各交通事業のモデルがあり、エリア、

時刻等の稼働状況も異なるため、事業者と調整しながら進める必要がある。上記の調整は、サンフランシスコ等で取り組まれている。スマートフォンの連携等は、簡単な連携であるが、ユーザーの分配等になると、個々の事業性も担保していく必要があり、丁寧に進める必要がある。フューチャーセンターとして、未来の公共交通のあるべき姿を想像し、逆算して考えていく必要がある。

委員長

ユーザーの視点は、安い、早い、便利であることを望んでいると思われる。交通事業者のサービスは、公共交通に加えて、ライドシェア、カーシェア、レンタサイクル等の競合他社のサービスの調整をどのように進めていくのかという視点がある。また、全ての交通事業者が Win の状態になりうる仕組みになるとよい。

委員

他地域の連携軸づくりに取り組んできた。交通に関しては、目的達成に向けて、連携することは、なかなか合意形成が得られにくい。観光に関しては、連携がしやすい印象がある。

委員

②MaaS 導入をどのようにして進めるべきかについては、ドイツでは、モビリティショップや、モビリティハブを設置し、カーシェアと自転車のシェア、宅配ボックス等の生活サービスに関する物理的なスペースを駅や地域などに配置している。高山会長がお話した通りに、小さいものから大きなものをつくるアジャイル型で進められるとよいと思われる。

委員長

西日本ジェイアールバスと北鉄バスが 1 日共通券を売り出したことに驚いた。利用者にとっては 100 円値上がりしたが、利用者のメリットが大きく、事業者にとっても大きなメリットであると思われる。各事業者の合意点があると思われ、そこを目指すことが必要であると思われる。

委員

はこだて未来大学で MIRAI SHARE という AI 配車サービスに取り組んできた。新しいサービスを入れようとした際は、ユーザーには新しいものへの抵抗感や、事業者には利用者を移られるのではないかという誤解から生まれる抵抗感もあった。今の交通状況を維持することで、問題を解決できるのか。または、新しいサービスを取り入れていく方向性で進めているのか教えてほしい。

事務局

公共交通事業者の担い手が不足していくなか、自動運転等を組み合わせていく必要がある。ハード面の道路空間は変わらないと思われ、新しい技術を組み合わせながら、サービスを展開していく必要がある。自家用車所有の方も公共交通を組み合わせながら生活できることが必要であると思われる。

委員

これまで、MaaSを取り組むことで、ユーザーや事業者のマインドは変わってきているのか。

委員

初めて乗車する公共交通では、チケットの支払い等をいつ、どのタイミングで行えばいいのかわからない等のストレスを感じる。福岡エリアで取り入れている My route では、MaaS アプリに電子チケットを入れただけで、利用回数、トリップ回数等が増加しており、需要が喚起されたと聞いている。

委員

新しい土地に行く時には道を覚えることも大変である。予約や決済等の作業は、できるだけ簡素化し、その土地を知る時間に充てられるようになると良い。

委員長

MaaSは便利さ、お得感、わかりやすさであると思われる。ユーザーにも便利、お得で、わかりやすいことが適切に伝わることで、需要が喚起されると思う。

委員

MaaSも手段であり、最終の目標は人の暮らしをよくすることであると思う。お客さんのもてなし方に対応することにスタッフは重点を置き、予約、決済や情報提供等はアプリに役割分担をさせる等、役割分担を明確にすることも必要であると思われる。

委員

海外では、交通分野に関わる KPI に加えて、環境問題に対応する目標等も視野に入れながら計画を立てている。都市施策の中で、達成すべき項目を落とし込むことができた時や、ユーザーからの強いニーズを取り入れた時に強く推進できると考える。

委員

私は、マイカー利用が多い。海外出張時も経路を検索することが面倒で、タクシーで会場に向かうこともある。やはり、情報提供方法については、利用者の属性に合わせて、適切な情報を伝え、対象と情報内容をマッチさせる必要があると思う。陸海空の交通手段に対してアンケートをとっているが、公共交通の利用方法では市民は慣れているが、観光客はわかりづらいという意見を頂いており、兼六園の評価は高い一方、交通に関する評価が低い。

委員長

MaaS 推進に向けて、課題や検討項目も多く、結論が簡単に出てくるものではないと思う。金沢の地域特性に合わせた次世代交通サービスのあり方は、永遠の課題である。次世代交通サービスや、金沢版 MaaS についてご議論をいただきたい。

委員

ターゲットをどこに置くのか。

委員

モビリティ・マネジメントの領域であると思われる。出張があるため、サラリーマンは自分で経路検索し、目的地にたどりつく力が養われやすい。そうでない方は強制的にしなければいけない移動がなく、能力が育ちにくいと思われる。

委員長

推進ネットワーク組織は、公共的な組織が担うことで、長続きできると思われる。

委員

ウィーンでは MaaS のプラットフォームを行政が出資した組織を立ち上げ、公共交通事業者と電力会社（シュタットベルケ）から構成されている。金沢でのイメージで捉えなおすと、行政、北陸電力、北陸鉄道、西日本ジェイアールバス株式会社から出資し、会社を設立しているような形となる。

委員長

事務局に伝えたい内容等はあるか。

委員

金沢市の交通に関する現況データは活用できる状態であるのか。

事務局

金沢市で所有するデータあれば、提供することも可能である。

委員長

様々な事業者がどのように連携し、合意形成をとっていくのか議論をしていく必要がある。

以上