

第2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11月4日（木） 13：00～15：00

場所：金沢市役所 第二本庁舎 3F 2301会議室

◎委員長あいさつ

ここへ来る前、アメリカ大統領選のテレビを見ていた。アメリカだけでなく、全世界が固唾を飲んで見ている。また、日本では、新型コロナウイルス感染拡大が地方でも増えつつあることが懸念される。石川県でも累計800人を超えている。最近は、日によって感染の発生状況がまちまちであり、小康状態にある。しかし、感染症であり、気をつけていく必要がある。本日は広い部屋でオンライン参加を含めて開催している。昨夜、嵐のコンサートがあった。スポーツニュース紙では、1面どころか裏面も嵐一色であった。このようなことがニュースになることは、凶悪事件や重大事故が発生していないことの裏返しであり、よいことである。本日は、第2回目の開催であり、次世代の交通システムのあり方について、議論頂く。日本も5Gの通信環境が整いつつあり、スマートフォン自体も進化している。本日は、このような最近の情勢を含めて議論を進めたい。MaaSに関する取組事例の報告から願います。

◎取組事例 ①マルチモーダルモビリティサービス my roure について

西日本鉄道株式会社 まちづくり推進本部 課長 阿部政貴氏より説明（録画）

◎取組事例 ②MaaS 取組事例紹介

神田委員より説明

委員長

委員で参加時間に限りがある方がいる。何か意見や質問あるか。

委員

MaaS アプリケーションの導入にあたってのトラブル事例や導入時の苦勞などがあれば、参考にしたい。

委員

WESTER チーム、setowa チームが各々数人単位でチームを組み、オンライン会議のみで構築・開発を進めた。片方のアプリケーションにある機能がもう片方のアプリケーションにはないというケースもあり、機能の統合は今後の課題である。

◎取組事例 ③MaaSにつながるサービスの現状

富士登委員より説明

委員長

何か意見や質問はあるか。

委員

神田委員に質問がある。setowa は未来を感じるサービスである。IC カードで利用者の動向がわかるが、アプリケーションでサービスを提供してみて従来と違うものが見えたか、それとも従来の動きを再確認するものとなったか。MaaS サービスでの特別な気づきがあれば教えてほしい。アプリケーションベースで情報が取れてもウェブベースだと情報が取りにくいと考えている。

委員

昨年、牧村委員には現地で体験してもらった。今年度もお願いしたい。昨年度のアプリケーションだが、リリースすることに注力しており、データの取得に主眼を置いていなかった。把握できるのはパスやチケットの購入数だけである。購入もオンラインであり、場所も把握できていない。今回は昨年の反省を踏まえ、どのような属性の利用者がどのようなサービスを利用しているか、また、GPS をオンにしている利用者の動向も追っていききたい。当社にはインターネット予約サイトがあり、実験的ではあるが、予約サイトの ID を setowa に登録することができ、登録キャンペーンを行っている。ID と紐づけし、どのようなルートで来訪するかを追い、未来に向けた知見としたいと考えている。ウェブ版でも ID との紐づけは可能である。しかし、利用者の位置などを踏まえたプッシュ通知などを行おうとすれば、アプリケーションに限定される。

委員

金沢市に新しいサービスを導入した場合、どのくらい受け入れられると考えているか。Ica や ICOCA を導入した際にどの程度利用者が増えたか参考としたい。

委員

紙式乗車券から IC カードの導入を行った。当時、他社では磁気式カードを使用しており、全国でも SUICA など数例しかなかった中、先駆的な取組であり、関心を持ってもらえた。しかし、その効果で利用者が増えたかは具体的な数字は持ち合わせていない。導入の際、モニター利用も行っており、モニターからは便利になったという声をもらっている。利用者にとっては少なからずよかったと思ってもらえていると考えている。

委員

ICOCA のサービスは 2003 年より提供しており、17 年目となっている。正確な数字はわか

らないが、定期券では、9割程度がICカードでの発行である。また、短距離券でも半数以上はICカード利用であり、改札を通過する7~8割程度はICカードを利用している状況にある。

委員

媒体を変えたことにより利用者が増えるということはあったか。

委員

当社の場合、ICカードの導入による利用増は確認できていないが、ICをご利用される割合は年々増加しており、効果はあると感じている。

委員

投資を行っているため、効果は期待したところではあるが、どれだけ増えたかは把握できていない。しかし、利用者の利便性は向上した。

委員

デジタル化の流れの中で情報弱者や社会的弱者の格差が広がる可能性がある。もちろん縮まる可能性もある。現状行っていることで格差の解消などに取り組んでいることはあるか。

委員

今後、そのような視点からの検討も必要であると考えている。お客様との接点をデジタル化するだけでなく、社内的にもデジタル化を推進していく。社会的弱者の方の案内をしていく中でいずれハード面での課題にぶつかる。課題がより見えやすくなると考えている。

委員

Ica導入の際にも、社会的弱者のご意見も反映し、車載機などへの工夫を行った。また、紙媒体を利用したい方への配慮として紙の回数券も残した。

委員

いかに移動を自由にするか、移動を増やすかということを掲げており、非常に印象的であった。しかし、コロナ禍において、ウィズコロナの状況で移動を増やしてもよいのか。アフターコロナであればわかる。企業において自社が儲けるために移動を増やすことは市民の理解が得られないのではないかと。また、北陸鉄道は全国的なカードとの連携が課題だとしていた。確かに圧倒的に利便性は高いが高コストが導入のハードルとなっており、統一規格を持っている組織や企業だけが儲かることに対し、国などが適正な利用料を規制すべきとも考える。そうしなければ、初期投資やランニングコストが高額なままであり、全国に広がりやすくMaaS推進の妨げとなる。この現状を、市役所としてどうとらえ、どう緩和していくご予定かを伺いたい。

委員

当社でもキャンペーンを行っているが、お客様に旅行をお勧めすることは妥当かについて、社内でもずっと議論を続けていたところである。GoTo キャンペーンも含めた社会受容性も意識し、移動を必要とする方へ安心してご利用いただくことを念頭に考えている。その観点で、感染リスクを避けるため、車内除菌の整備、車内換気なども案内している。移動に伴うリスクは少ないということを伝えている。また、キャンペーンでも感染リスクに注意しながらお楽しみいただくことをお願いしている。これで万全ではないかもしれないが移動したいというニーズをサポートすることを意識している。

事務局

指摘の内容については強い問題意識を持っている。地域でのポイント活用も行っているため、相互利用ではなく、片利用になると考えている。地元に住んでいる方は Ica の利用で問題はない。その際の費用であるが、システム接続費用や車載機の費用など十数億円程度である。国が三分の一、地方が三分の一の補助があり、事業者が三分の一の負担となる。三分の一だが数億円の費用となり、収益で賄うことは厳しい。一方、他地域から訪れる方にとっては利用できた方がよい。谷口委員の意見の通り、国や当局で片利用接続システムのようなものを進めてもらい接続へのコストを下げる、または、外部から来訪される方のためのコストであり、外部からの利用者からの収益で賄うなどを求めている。

委員

重大な事故等、社会で起こりうる何らかのエラーは社会的弱者や情報弱者との格差において発生しやすいといえる。何か発生してから検討するのではなく、初期の段階から格差を生まないための議論を進めることが必要と思われる。

委員

国土交通省でも Universal MaaS の勉強会が始まっていると聞いている。情報化の推進の議論でも情報の不足が話されている。例えば、バリアフリールートの課題が出ると、駅構内図のデジタル化の話になると考えられるように、このようなことを進めながら気付いていくこともある。ご意見の通り、サービスを作る中での議論も必要と認識している。

委員長

話は尽きないが、時間の制約があるため、次の議題へ進む。①～③、まとめたの発表をお願いします。

- ◎議題 ①次世代交通サービスの対象と展開イメージ
- ②金沢におけるMaaS導入のステップ
- ③ロードマップ（案）

事務局より説明

委員長

何か意見や質問等はあるか。

委員

3点ある。10頁の導入イメージは素晴らしいと感じている。このようなモビリティ導入のため、ポイントになるところはどこがクリティカルな場所となるかをアンケートやユーザーヒアリングから把握した方がよい。幹線に行くために2時間、3時間かかってしまっはいけない。デマンドか幹線かグリーンスローモビリティかどこに優先的に力を入れていくべきかを検討していけば、より強固なネットワークになるのではないか。2点目、どのような方を対象にしたときにどんなモビリティが必要かを検討すべきと思われる。例えば、足の悪い方に対してはAIセミデマンドバスのような形でドア to ドアにする、主婦の方が買い物に行く際は帰宅時に荷物が多いため、セミデマンドバスとする、輸送量が多いところは通常のバスとするなど最適なモビリティサービスを提供することが利用者の増加に繋がる。3点目、移動の効果をどのように可視化するかである。人々の生活を支えているが、移動だけではお金が落ちない。エコの視点や中心市街地の活性化などを導入の評価指標にすることで、より正しいモビリティの評価が得られるのではないか。

委員

展開イメージだが、MaaSの世界はバーチャルなことで先行しがちである。官民でどのような役割をしていくかが課題である。行政に期待したいことは、幹線と支線との結節点である。新しい拠点をどうしていくかが重要である。金沢市はパーク・アンド・ライドも日本で先行して行っており、MaaSや新しいモビリティを導入する際も、行政が主導していくことが多くあるのではないか。商業施設との連携、病院を核にする、農協や郵便局、幹線道路に必ずあるディーラー、郊外の道の駅などとの連携を盛り込んでほしい。11頁のMaaSの目的が多くあり、金沢市らしいが、絞った方がよい。歩いて暮らせるなど歩くことをキーワードにして条例があることも珍しい。環状道路も完成しつつあり、人や公共交通が街の中心になることが強く出ることが望ましい。例えば、2050年に目掛けた「カーボンニュートラル」を金沢市が国内で先駆けて行うことを掲げれば、電動化や自動運転などの意義がでる。個人的に日本で最初に行う地域として期待もしている。また、13頁だが、シェアサイクルのデータ国際標準化GBFSなども重要である。また、オープンデータだけでは連携できないため、API標準をどうするかなどオープンデータと合わせて他の事項も検討していくべきである。どのタイプになるかは本日の議論だけでは決められないが、コロナ禍や人口減少の中、民の力を活かしながら、行政がデータをどう活用するか。欧州では、公共主導で民間の力を入れながら、上下分離という形で行っている。タイプ2のオープンバックエンドモデルが最も近いタイプとなる。色々な技術のアプリケーションが出てくるが、データ共有は行政が整える、また、過疎地域など民では運営していけない地域は行政が行うなどを考えていくとタイプ2が望ましいのではないかと考える。神田委員も参加しており、データの共有はうまく行っていると考えている。

委員

5 頁の部分は上位計画で決まっていることかもしれないが、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」は日本語として意味がわかりにくい。目的語がない。何をネットワークでつなぐのか。人と人をつなぐのか、拠点と拠点をつなぐのか不明である。また、電動キックボードであるが、つくば市のように道路幅員が広い都市であれば導入が容易であろうが、金沢市は車道や歩道が狭く、自転車の走行環境に苦労している現状の中、異なる交通手段を導入する意義があるのか疑問である。また、電動キックボードは交通弱者への移動手段ではない。高齢者や妊婦、身体障害者には使えないのではないかと。健常者は使えるが、まちなかを健常者が移動するには歩けばよい。歩いた方が健康にもよい。

委員

西鉄の講演でよかった点は、マースはデジタルな領域の話だが、西鉄として交通自体の設計があった上で多様な手段が必要であるために導入するという、アナログな検討ができた上でデジタルを推進している点である。実際のインフラの計画があり、その上でアプリケーションがどうあるべきかが定まっている。このような形で進めていければよい。

委員

生活交通で求められることと観光で求められることは違うため、導入するのであれば、別にした方がよい。また、生活交通はライフラインであり、住民が新しいもの変わることに不安を持つ。観光客の方が受け入れやすいため、まず観光面から導入し、住民に浸透させてから生活面での導入を進めていければよいのではないかと。

委員

プラットホームの話があったが、他のアプリケーションと連携できた方がよいだろう。例えば「Navi lens」という QR コードを大きくしたような二次元カラーコードの技術があり、スマートフォンに無料のアプリを入れると 15m 先から瞬時に現在地と方角を読み取れ、その場の状況を音声でリアルタイムに教えてくれるサービスがヨーロッパやアメリカで広がっている。スペインの大学とスタートアップ企業から始まった試みであるが、日本でも実証実験が始まっている。今後このような取り組みが増えていくことが予測されるので、世界中の便利なアプリケーションと連携できるとより多くの人に便利になる。

委員長

ここまでの事項で事務局の意見を頂きたい。

事務局

導入イメージについては、この地域にこのようなモビリティを入れるということを前提としたわけでない。このような技術であれば、このような活用ができるということを示したイメージの例示である。どのような場面から活用していくかの意見であるが、技術の進捗が違うため、進捗に合わせて導入検討を進めたい。西鉄の場合、幹線と支線を確立した上で導入されていた

が、金沢市では未確立である。ネットワークの確立を図りながら、MaaSなどの技術を活用し、導入を進めたい。生活交通への導入は切り替えがうまくいきにくいいため、観光面からの導入が始めやすいという意見はその通りである。しかし、行政としては住んでいる住民のために導入することが第一義的である。観光をテストケースとして実施しながら、住民へ導入していくことが重要である。

委員長

個人的には神田委員の発表にあったMaaSには地方型、観光型、都市型があり、それらを統合型としてWESTERで結びつけることは良い仕組みだと感じた。金沢市はこれに乗ればよいかあるいは独自開発がよいかは今後の議論である。タイプ2が現実的であるが、幅が広いと感じている。金沢都市圏全体で郊外型、観光型、都市型の考え方ができ、それを全国の地方型の一部として機能できれば良いのではないかと。将来的には全国のアプリケーションと連携できればよい。北陸鉄道のIcaが全国カードと連携できないことは外部から来ている方には不満が多いが、地元に住んでいる方には乗り継ぎ割引や10%のプレミアもありIcaの使い勝手が良い。全国カードで同様なことができれば導入を進めたいが、無理だと考えている。高栗部長の意見の通り、来街者が便利になるよう片利用の導入がうまく行く方法ではないか。Icaは長期的な目で見れば、来街者の立場からは失敗だったかもしれないが、地元から見れば良い事業であったと思う。MaaSは将来的な相互利用のため、プラットフォームは統合できる形で開発しなければ、禍根を残すことになる。その上で金沢市の地域性を考慮したものにできればよい。そのためにはコンソーシアムを早く立ち上げ、議論することが重要であり、記載にある関係者に参加してもらい仕組みを作ることが大切である。

委員

海外でも自治体や交通事業者の主導で行っているが、日本では、技術革新やマーケティングの工夫もあり、市内の移動を一番把握し、現場の声を理解している北陸鉄道などの地元交通事業者が基軸となり検討を進められればよい。北陸鉄道やJR西日本の路線にサービスを取り入れられると良い事業となると考えている。

委員

事業が継続していくよう、MaaS宣言のようなものがないか。「誰もが自由に移動できる環境を作る」、「歩くことを基本にしてより移動を快適にする」、「人々の外出を豊かにしながら健康を促進する」など、まちづくりの精神が表現できればよい。ぜひ機会を図って、MaaS宣言が出せるとよい。

委員長

金沢市は条例づくりが非常に上手である。条例化が難しいようであれば、宣言などができればよい。

以上