

第3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3年2月2日（火） 10：00～11：30
場所：金沢市役所 第二本庁舎 3F 2301 会議室

◎委員長あいさつ

新型コロナウイルスが拡大してから、約1年が過ぎます。現在は第3波が来ており全国的には大勢の方が感染されたようです。本日、緊急事態宣言が10都府県で期間の延長を正式発表される報道がされている中、移動の自粛によりバス利用者や電車利用者数も減少していることから、交通事業者の経営状況も心配をしております。本日は、これまでの意見をとりまとめる会議であり、事務局が作成した提言について委員の皆さまにご確認をお願いいたします。本日の議論を踏まえて、市長に提言書を提出する予定で進めております。宜しくをお願いいたします。

本会議の議事は2つ予定されている。まず、(1) 金沢市次世代交通サービスのあり方 とりまとめ(案)について、事務局より説明をお願いします。

◎議題 1 金沢市次世代交通サービスのあり方 とりまとめ(案)

事務局より説明

委員長

事務局のとりまとめ案について意見はあるか。

委員

気になった点が3点ある。1点目は、資料3ページの「マイカー取得・保有に伴う金銭的コスト・時間的コストの抑制」についてである。これは、マイカー取得のハードルを下げる意味で記載しているのか。

事務局

金沢市は自家用車の保有台数が多い傾向があり、マイカー取得・保有に伴う時間的・金銭的コストがかかっている状態から、より減らすこと、抑制する旨で記載をしている。誤認がある場合は、修正させていただく。

委員

2点目は、データの形式や標準化の内容である。バスは全国的に標準化が進んでいるが、鉄道は、首都圏等の大手企業が個々で整理をしており、標準化を進めることは厳しい状況にある。金沢都市圏では、データの標準化について協力的な状況であるのか。3点目は、「新たなモビリティ」というワードが、いくつか記載されていることが散見される。おそらく「新たなモビリティ」は「自動運

転」を想定されていると思われるが、「自動運転」が必要であるのかについて、冷静に議論をすすめるべきである。手段を目的化しないように留意してほしい。

事務局

2点目の質問について、交通事業者間のデータの標準化は、現段階では、協力をいただける確約をいただいていない状況である。コンソーシアム等の中で、対話しながら、共有化を進めたい。

委員

交通事業者も連携していくプロセスは、先進事例になると思われる。プロセスを大事にしながら、ぜひ進めてほしい。

委員

わかりやすいとりまとめ案を作成していただき、感謝する。私の方から気になった点は、6点ある。1点目は、提言書についてである。提言書は、他地域を先駆け、素晴らしい内容になっていると思われる。可能であれば、市長と会長の連名の署名があるとよいと感じた。2点目は、資料10ページの図についてである。様々なサービスを展開する予定であるが、その中でも金沢版 MaaS のイメージはどこか。3点目は、無理して新しいサービスを進めるより、P&R 等の既存サービスをデジタル化する方針であってもよいと思われる。4点目は、官民の役割連携である。金沢市が MaaS サービスを始めるにあたって、民間企業が取り組むことができない領域を金沢市が担うように議論をしていくと良い。私個人の関心事では、ベルリンでは、子ども専用の MaaS サービスを展開している。子どもへの環境教育や、親の送迎の負担を下げることなどを取り組まれている。民間企業によるビジネスしにくい領域についても議論も進めていくべきである。5点目は、資料18ページの「GTFS データ整備・データルール策定」である。カーシェアや、自転車シェアの議論も中に入れるべきであるとともに、GBFS（シェアサイクルの国際標準フォーマット）も検討したらよい。6点目は、市民 PR についてである。PR ではなく、市民参加型等の巻き込むニュアンスとした方がよいと思われる。市民は、新しいサービスに触れることや MaaS の仕組みを理解することができるとともに、MaaS への理解が広まると思われる。また、共存・共栄に向けて、市民も勉強しながら、意識醸成し、シビックプライドを高められると良い。

委員

6点目について、補足させていただく。茨城県境町では、国内初となる自動運転の定常運行サービスを実施している。町民は、ゆっくり走行する自動運転バスを見守っており、手を振る光景も見られる。町民が自動運転バスを見守るような意識が醸成され始めており、自動運転バスの仕組みや、できないこと（＝限界）を市民参加型で勉強できるとより良いと思われる。

事務局

3点目の「既存サービスをデジタル化する方針」については、ご指摘をいただいた通り、これまでの既存サービスをデータ化するとともに、これからデータ化されるサービスと連携を図っていき

い。4点目の「官民の役割連携」については、コンソーシアムの中で交通事業者と対話しながら、金沢市として補ってあげればよいと思われる。子ども専用の MaaS サービスについては、モビリティマネジメント等と連携しながら、進めていきたい。6点目の「市民 PR」については、ご指摘をいただいた通りであると思う。また、金沢大学が自動運転の研究をしており、カーフリーデー等で連携を図っている。引き続き、金沢市としても研究機関等との連携を進めていきたい。

委員長

珠洲市では、自動運転の実証実験を行った際に、市民の方に体験乗車をしていただいていた。

委員

資料4ページの「誰もが自動に移動できる移動環境の実現」は、素晴らしい提案だと思うが、具体的な対象者のイメージやモニタリング等の計画はあるか。

事務局

現時点では、具体的なイメージはできていない状況である。コンソーシアムの中で、関連団体を交えて検討していきたい。

委員

「誰もが」という表現は理想的であり、ユニバーサルデザインの取組みは重要であるが、初期の段階から様々な意見を取り入れようとする、まとまらずに解決に至らないことが起こりうる。高齢者や障がい者等とひとくくりにするのではなく、対象者を障がい特性ごとに選定するとともに、各段階でどこまでをゴールとするかを明確にして、プロセスをステップごとに整理して解決していくことが必要である。

委員長

大風呂敷を広げるものではなく、スモールスタートで進める計画である。最終的には、基本方針である「誰もが自由に移動できる移動環境の実現」が達成できるように取組を進めてあげればよいと思う。

委員

専門は、情報工学である。公共交通や都市計画についても、情報工学の視点から、お役に立てることもあると思われる。MaaS コンソーシアムを立ち上げて、金沢市独自の取組みとして進めてあげればよいと思う。しかし、車に依存する社会であるため、一概に車を否定するのではなく、車を否定せずに徐々に転換できるような流れをつくったらどうか。資料10ページ「MaaSプラットフォーム」は、データのみをやりとりをするイメージなのか。例えば、料金等も共有・一括化するイメージはあるのか。

事務局

分かりやすい一例として、データを示している。重要なことは、プラットフォームの土台づくりであると考えている。

スモールスタートで進める旨を記載している。初期は、サービスの統合や見える化等から取り組み、金沢市内1日フリー乗車券のアプリ化等も予定している。また、交通事業者でサービスごとに乗り放題等のサービスを展開されているが、ターゲット層が似ているのであれば、将来的に、デジタルの力を使うことで、ハードルを下げ、複数の移動手段のシームレス化を図りたい。

委員

データの共有も大切であるが、企業間の連携を見据えることも重要である。例えば、バスが遅延したことで、鉄道もダイヤを遅らせて発車するなどの運用面についても協議してほしい。

委員

計画を見せていただき、魅力的な計画であると感じる。私の意見は、3点ある。1点目は、今年度は金沢都市圏を対象に、交通行動に関するアンケート調査を行った。その結果は、公共交通への転換が非常に悪いとの結果が得られた。市民の公共交通への意識醸成等のソフトを強力的に入れなければ、MaaSを導入しても利用していただけない可能性もある。やはり、公共交通の「めんどくささ」の解消に向けた提言であってほしい。2点目は、資料18ページのロードマップをみると、2027年が楽しみである一方、取り組み期間が長い気もする。数年先の社会状況も変化する情勢であり、MaaS導入に向けて短期決戦且つ本気で取り組みを進めてほしい。3点目は、ロードマップの2026年が抜けている。

委員長

大変厳しい意見である。私の方から事務局のとりまとめ案を解説すると、2023年にも本格実装を予定していることであると思われる。2026年については、中期または長期のどちらに位置付けるのか。

事務局

こちらの記載に不備があり、申し訳ない。2026年は、「中期」に位置付ける予定である。2点目の取り組み期間に関するご意見は、ご指摘の通り、社会状況が変化中、本分野の計画はアクティブプランとして、可塑性をもって修正していく必要があると捉えている。また、金沢は、交通サービスがうまくつながっていない、浮き出てこない、選択肢に上がってこない状況の中、デジタルの力を活用し、先行して取り組むことで、新型車両の導入などのハード整備と比較すると、関係者の合意が得られれば、実装化が早いのではないかと考えられる。

委員

本格実装が2023年であることに安心をした。スモールスタートで進めることは良いが、機能が欠落し、市民が使いづらいものにならないように留意していただきたい。また、次年度以降の社会実

験はどのようなものを想定しているのか。

事務局

次年度の社会実験のイメージは、現在、観光客向けの金沢市内 1 日フリー乗車券の紙チケットのものがあるが、そのデジタル化を目指す。スモールスタートであるが、チケット窓口で購入する必要がなくなることや、デジタル上でのアンケート調査等の期待ができる。交通事業者と相談しながら進めて参りたい。交通分野は、利用者が不満を感じる所が、明快であるため、1 個ずつ潰していくようなイメージで進めていく。

委員

zoom のチャット機能に意見を記載している。私の意見は、3 点である。1 点目は、「市民視点の記載」が必要であることである。有識者や学識経験者の点からみてわかりやすい場合は、住民目線ではわかりにくい可能性がある。住民目線とは、俯瞰者の視点ではなく、移動者の視点で見直す必要がある。2 点目は、資料 18 ページのロードマップについてである。新しいモビリティを入れることや MaaS と、交通・行政課題との連携については進めたらよい。また、政策目標と取組の整合性を振り返る機能を持たせた方がよい。理由としては、コンソーシアムをつくることで、プレイヤーが増えるとともに、当初の目的が歪みやすいためである。さらに、スマートシティ等の視点も入ってきた場合、医療、防災、観光等の様々なプレイヤーが参画することや、検討課題も増えると予想される。そのためにも、達成する実現イメージを共有し、手法として MaaS を取り入れるように意識した方がよい。3 点目は、アジャイルアプローチ型で、「多分野連携」の検討や「MaaS データを活用した政策実施、政策連携」の検討を、2021 年から実証実験と両輪で進めていくべきである。

事務局

1 点目、「市民視点の記載」が必要であることについては、ご指摘の通りであり、表現方法について修正する。3 点目の「多分野連携」の検討は、本日お示ししたとりまとめ案では、コンソーシアムを設立にあたって、関係団体への呼びかけに時間を要すると考え、「多分野連携」の検討を 1 年遅らせるよう考えていた。しかし、ご指摘の通りに、コンソーシアムを形成していく過程の中で、連携が図られると思われるので、2021 年から実施する旨で検討する。

委員

コンソーシアムに参加しなくても、「多分野連携」を検討することは可能である。コンソーシアムを設立することに着目しすぎず、「多分野連携」の検討も並行して進めていくべきである。

委員

資料 18 ページ 2027 年に「世界の交流拠点都市 金沢の実現」と記載されているが、「国際化」、「グローバル化」、「外国人対応」等についても計画に含まれているのか。

事務局

「世界の交流拠点都市 金沢の実現」は、金沢市の全体の都市像を指している。金沢の自然、学術、文化、交流等の資産や、ヒト、モノ、情報の交流を掛け合わせて、新たな価値を目指していくコンセプトである。そこで掛け合わせられる、外国人、地域外の方等が「ヒト」に位置付けられる。

委員長

非常に多くのご指摘を委員の方からいただいた。ご指摘を踏まえて、提言書に修正を加える。修正の方法については、本会義が最終回であることから、会長に一任をしてほしい。齟齬がないように、事務局と調整し、提言書を取りまとめ、市長へ提出をする。

委員長

議題2「金沢 MaaS 推進に向けたコンソーシアムの設立について」について説明をお願いします。

◎議題 2 意見交換

事務局より説明

委員長

ただいまの説明に関して、ご意見はあるか

委員

協議会形式で先進的に取り組んでいる、会津若松市、前橋市、静岡市等が参考になるのではないか。特に、静岡市は、「一般募集方式」を採用し、技術会員が 30 社程度参加しており、特に参考になるのではないかと思われる。また、静岡市の取組は、サービスや技術を提案してもらうとともに、一緒に取り組んでもらえるようにしている。会費制度を導入し、技術会員へのハードルを設けることで会員のマネジメントをしている。重要なことは、アジャイル型でサービスを進めること、幹事が枠組みをつくること、オープン性を確保し新しい方が入れるようにすること、新しいサービスや技術を吸収できるような体制を築くことである。

委員

コンソーシアム設立準備会は、どのようなスケジュールをイメージしているか。

事務局

コンソーシアム設立準備会は、立ち上げのことを指している。可能であれば、提言書を提出後、速やかに協議を進めたいと考えている。

委員長

コンソーシアムの関連団体のイメージは、様々な団体が予想され、どのように組織化を図ってい

く予定であるのか。また、関連団体と幹事会がどのように連携を図っていく予定なのか。幹事会の下部組織として分科会のようなものをイメージしているのか。

事務局

他自治体の事例等を参考にしながら検討する。

「関連団体」には、MaaSを勉強したい方、サービス開発に取り組みたい方等の様々な興味・関心のある層がいると思われる。MaaSを勉強したい方には、コンソーシアムに参加していただくか等の議論は必要であると思われる。また、関連団体の中でも、各社に参加していただくか、業界の代表者に参加していただくか等の議論も、他自治体のコンソーシアムを参考にしながら、検討したい。

委員

公共交通に関する分野では、特に、完成したサービスを提供しなければいけない風土があると思う。しかし、日高委員からも意見があった「アジャイルアプローチ」の視点で、サービス実施と同時に並行しながら、修正するポイントを設けることで、サービス展開を図っていく方がよい。修正しながら改善していけるような、柔軟な予算立てや連携が必要であると思う。

事務局

ご指摘の通りである。委員からのご意見にもあった通り、MaaSに関わる計画は、アクティブプランと位置づけ、修正していく必要がある。取り組み内容についても、伝統的な行政のみのアプローチだけでは、達成することは難しい。ぜひ、コンソーシアム等の官民連携の形で、合意形成を図りながら、取り組みを進めてまいりたい。

委員

資料10ページの「プラットフォーム」は、自動運転以外の分野は既存サービスで実現できる内容である。また、「選定方式」については、サービス内容等の仕様が概ね決まっているのであれば、方法Aでも良い。しかし、民間の自由な提案も踏まえて、アジャイル方式で進めるのであれば、方法Bが良い。また、金沢市として、他都市との差別化する観点からも、様々なものを幅広く受け入れる風土を大切にするのであれば、方法Bの方が良い。本大学の学生においても、大きな夢を持ち、やりたいことがある学生は、大都市圏に流れてしまう傾向があり、残念である。

委員

アジャイルアプローチの意図としては、政策目標はずらさず、手法はアジャイル型を採用し、政策の目標達成に向けて、モニタリングすることや、柔軟に修正すること、新しい技術を取り入れていくことが良いと思う。そのためには、策定して終わるような計画や、納品して終わる予算の組み方ではなく、むしろその後のサービス改善やモニタリングにも予算や人的リソースを使えると効果的である。資料22ページの「民間企業の参画方法の検討」については、幹事組織が意思決定者、関連団体がプレイヤーであると思うが、今後、利益相反も想定されるので役割分担を整理した方が良い。

委員

コンソーシアムの構成団体には、空と海の交通が入っていない。

事務局

空と海の交通については、利用頻度の観点から、取りまとめ案には記載をしていなかった。クルーズ船等で来訪される方は、利用頻度や金沢での移動状況は、住民に比べて、少ないと思われる。一方、空港は金沢での移動と連動しやすいと思われる。港や、空港等に関わる団体については、コンソーシアム設立実施に向けて、改めて整理する。

委員

委員から「運行情報」に関するご意見もあったので、弊社の「運行情報」の取組を紹介させていただく。当社は、「列車走行位置」を HP で発信している。これは運行管理システムからデータ連携を受けているものであるが、もともと外部にデータ連携できるように作られておらず、できるようにするためにはシステムの改修を伴う。列車が遅れた時の情報提供は、お客様の利用の中で最も不満が多い事項であることから、重点的に取り組みを進めており、当社の MaaS アプリ「WESTER」では、年度内を目途に、リアルタイム経路検索(列車の遅れを加味した経路検索)の導入を図っている状況である。まずはシステムの改修が済んだ京阪神地区を対象としているが、いずれ北陸エリアでもご提供できればと思っている。一方、例えば経路検索結果の画面から当社の列車走行位置 HP に遷移するリンクを設けるようなことは現在の技術でも可能であり、これでもある程度はお客様のニーズにお応えすることもできるのではないかと考えている。このようにその時点での技術レベルに応じ、お客様 (= 市民) のニーズに応えるサービスを考えていくということではないかと考える。

委員

バスやタクシーの配車システムのサービスに関わっている。事業者を超えた連携が MaaS の強みであると感じる。

委員

事業者間のデータ連携により、事業者間の情報連携強化にも繋がるのではというご質問と理解した。列車の遅れが多く発生し、関連する事業者の多い京阪神地区では数年前に連絡システムを導入している。

委員長

他に意見はあるか。事務局は、新年度早々に事業をスタートできるように準備を進めてほしい。また、議事録の共有をお願いします。

以上