

**地方公共団体のスーパーシティ提案についての
国家戦略特区WG委員等によるヒアリング（加賀市）
（議事要旨）**

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月26日（水）11:50～12:20
- 2 場所 永田町合同庁舎703会議室等（オンライン会議）
- 3 出席者
 - <自治体等>
 - 藏 喜義 加賀市政策戦略部長
 - 岡田 隆之 加賀市政策戦略部次長
 - 小出仙 憲康 加賀市政策戦略部スマートシティー課マネジャー
 - 中田 千春 加賀市総務部行政まちづくり課主任専門員
 - 細野 幸司 加賀市政策戦略部スマートシティー課リーダー
 - 東 博暢 加賀市スーパーシティ構想リードアーキテクト
株式会社日本総合研究所プリンシパル
 - 丹 康雄 加賀市スーパーシティ構想サブアーキテクト
北陸先端科学技術大学院大学副学長 兼 CIO
 - 平山 雄太 加賀市スーパーシティ構想サブアーキテクト
世界経済フォーラム第四次産業革命日本センター
 - 日下 光 加賀市地方創生推進（デジタル化・スマートシティー）
フェロー
 - 日高 洋祐 株式会社 MaaS Tech Japan 代表取締役 CEO
 - 小関 賢次 株式会社 トラジェクトリー 代表取締役
 - <情報・デジタル、個人情報保護の専門家>
 - 坂下 哲也 一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事（スーパーシティ
／スマートシティーにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）
 - 平本 健二 内閣官房政府CIO 上席補佐官（スーパーシティ／スマートシティーに
おけるデータ連携等に関する検討会 委員）
 - <内閣府地方創生推進事務局>
 - 喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事

(1) 提案内容説明

(2) 質疑応答

3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ御出席いただき、どうもありがとうございます。

これより加賀市さんから、地域住民ID、加賀IDの話と移動交通分野についてのヒアリングを実施いたします。

時間配分なのですけれども、最初の10分程度で地域住民IDの話、これは既に説明していただいていますので、最初から有識者の坂下先生、平本先生から質問の形式でやらせていただきます。

それを10分程度やった後に、移動交通分野につきまして、これは恐縮なですけれども、昨日、落合先生と相談いたしました、こういう観点で今やろうとしていることを簡単に御説明いただいた後に、質疑応答に移らせていただければと思います。質疑応答の際にこの観点到触れて御説明いただき、今日の段階でお答えできる範囲で御対応いただければと思います。

それでは、早速、始めたいと思います。

それでは、最初に坂下先生から加賀IDについて、御質問をよろしくお願ひします。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 10分しか時間がないので、端的に伺います。説明は聞いているのですが、もう一回確認させてください。加賀IDを使うとどんなメリットがあるのか、どんなサービスができるのですか。これが一つ目です。

二つ目は、加賀IDというのは、どんな仕組みを使っていて、どんなデータを連携する予定になっているか。この2点を簡潔に教えてください。お願いします。

○東リードアーキテクト 分かりました。それでは、冒頭、東から説明して、サービスの部分は日下フェローから説明します。

御質問のとおり、加賀IDなのですが、我々は地域住民IDという提案はいたしておりません。ポイントはマイナンバーですので、マイナンバーカードでクロスIDを使ってアクティベートして、スマホベースでサービスをするという構造です。新たに住民IDをつくるということではなくて、既にあるもの、もともとマイナンバー普及率が高いですから、マイナンバーベースでやりましょうというところがスタートになっています。加賀がやっているモデルは、ほかの地域でもマイナンバーを活用すればできるものになっています。

この辺りは、サービスも含めて、日下さん、もう少し詳細にお願いいたします。

○日下フェロー 承知しました。

日下です。よろしくお願ひいたします。

今、東アーキテクトから御説明があったとおり、加賀ではいわゆる地域住民IDという、住民に限定した独自IDサービスのようものを提供することはしていません。代わりにマ

マイナンバーカードに特化した汎用的なデジタルIDアプリとして、クロスIDを使うということと、もう一点は、デジタルIDアプリによって、いわゆるe-加賀市民という電子市民登録をすることがございます。裏側では電子市民登録した際に、識別子、アイデンティファイアとしてのIDというのは、加賀市民IDそれぞれにUUIDが割り振られるということをイメージしていただくと、分かりやすいかと思います。

前者のところのメリットについては、既にスマートシティの文脈で、行かない書かない役所の実現というところで、マイナンバーカードに特化したデジタルIDを御利用いただいています。これは市民にも御利用いただいています。今、150近い行政手続で、身元確認と本人認証に利用しているものになっています。

後者のe-加賀市民という、いわゆる識別子を使った電子市民という新しいセグメントをつくることに関してですが、この識別子を付与するのは、データ連携基盤等で加賀市の電子市民であるという属性情報を取得するために使うというのが目的です。

データ連携を含めたメリットの一例としては、デジタル宿泊台帳がございます。宿泊台帳を書かせている温泉施設がたくさんありますので、宿泊台帳をデジタル化する。そこをMaaSの連携などがあると思っています。

もう少し深掘りしてみると、例えば加賀市に訪問したAさんの訪問回数ですとか、滞在日数というのは、アナログであってもデータを取得したり、利活用することは難しかったということがあります。例えばe-加賀市民になったAさんが加賀市の宿泊先でチェックイン時にデジタルIDでチェックインをする。毎回紙に書くことは面倒なので、その代わりにデジタルIDでチェックインしていただくことで、滞在日数ですとか、年間の訪問回数みたいな、こういったデータセットをオプトインベースで取得することが可能になると考えています。それらのデータをMaaSなどと連携することで、本来、乗り合いタクシーですとか、市民向けに無償とか、割引で提供している交通サービスに関して、一定の滞在日数ですとか、訪問回数を市への貢献度とか、市民度数みたいなパラメーターとして捉えて、市民と同等の料金とするみたいな、パーソナルダイナミックプライシングと我々は呼んでいるのですけれども、そういったことに適用できるのではないかと思います。こういったことをやることによって、MaaS以外の医療ですとか、ほかの分野にも広げていこうという取組でございます。

以上です。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 e-加賀市民のところの提案書を拝見すると、市民以外もありますけれども、そのマイナンバーと連携するのですか。

○日下フェロー こちらも回答させていただきます。マイナンバーではなくて、マイナンバーカードです。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 公的個人認証ですね。

○日下フェロー そうです。扱う識別子というのは、あくまでもクロスIDからはじき出されるPPIDになっている識別子のUUIDか、または電子市民としてのUUIDなので、個人番号は

使いません。最後に身元確認として公的個人認証、署名用電子証明書による本人確認が行われたこととして、いわゆるユーザーの本人性、確からしさと一致性を担保するものです。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 分かりました。

平本さん、何かありますか。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 平本です。よろしくお願いします。

仕組みは分かっているのですけれども、メリットのところ、私、加賀に行く予定は当面ないのですが、エストニアなどではEU域内に会社をつくって進出できるとか、端的に分かりやすいメリットがあるのですけれども、そういう点で、市外の人に対するメリットのところをもうちょっと明確にさせていただけるとありがたいです。

○岡田次長 加賀市から回答させていただきます。

エストニアと違いまして、国と地方自治体でやるのとでは、サービス内容は当然違ってくるのですけれども、まず加賀市に来ていただくようなインセンティブを与えたいと考えております。そのインセンティブとしまして、加賀市の温泉地で割引サービスが使えるとか、あるいはこちらに来たときに、加賀市の足、市民しか使えない乗り合いタクシーであったり、そういった公共交通も使えるといった優先的なものを与えようとしております。それによって、e-加賀市民が加賀市に来る動機づけをしようというものでございます。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 分かりました。そういう意味では、観光客誘致とその人たちに対する利便性向上というところが、大きなメリットだと考えたらよろしいですね。

○岡田次長 まずは観光客から、さらには移住者を目指している取組でございます。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 ありがとうございます。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 今回の御質問で追加ですけれども、e-Residency、エストニアのようにバックグラウンド調査はやらない。それから、esti.ee といって、エストニアは自分の個人情報に誰がアクセスしたか分かるような仕組みを提供しているのですけれども、そういうものはやる予定がないという理解でいいですか。

○日下フェロー 私から回答させていただきます。

バックグラウンドチェックに関しては、必要最低限はやっていくつもりではいるのですけれども、いわゆるPEPみたいなところまでとか、どこまでやるかということに関しては、まだ議論しているところでもあります。

エストニアの場合には、もともとエストニアのいわゆるIDカード、eeIDカードとして政府に発行する予定だったものを海外の人に発行するというところで、対象者が国内ではなくて海外だったというところから、そういったことの必要性があると思うのですけれども、そもそもマイナンバーカードが発行されているということは、国として身元が証明されている人に対して発行される権利ですので、その必要性が本当にあるのかということは、今、議論しているところです。

2点目のesti.eeのポータルに関しては、日本ではマイナポータルに位置するものだと思うのですけれども、ここに関しては、クロスID側で、もともと加賀市が独自に開発するも

のではなくて、いつ誰がデジタルIDで何にログインをしたのかとか、そういった認証と署名のログは記録がされていますので、そういったアクセスログを見ることができます。

ただ、いわゆるサービスを経由して、例えばある事業者の代理人としてAさんが日下さんの情報を見ましたみたいな、こういったアクセスログの同意確認に関しては、データ連携基盤等を通して、GUIをつくっていく必要があると思っていますので、この辺はe-加賀市民単体の施策ではなくて、今後データ連携基盤を通してパーソナルデータのアクセス権限に関してどう見せていくかというところは、まさに重要だと思っていますので、ここも進めていこうと考えております。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 ありがとうございます。

○東リードアーキテクト もう一点、軽く補足しますと、将来的には当然海外も対象に考えていて、具体的には台湾です。私、台湾政府のシンクタンクのアドバイザーもやっていますので、台湾政府とも1回話をしまして、あそこも当然eカードの準備をしていたり、例えば台南市とか、市のSIMカードを発行しているところもあるので、加賀市と台湾政府ではなくて、台南市とか、そういうところとのレイヤーでの協力はどうあるべきかみたいな意見交換はし始めています。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 どうもありがとうございます。

IDのほうは以上です。

喜多さんに戻します。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 私、1点だけ聞いていいですか。

○喜多参事官 5分以内でお願いします。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 IDの利用のところで、電子投票はポイントだと思っ
ていまして、ただ、規制改革の順番でいうと、一番最後に書いてあったりしているのですけれども、市長選と市議会選挙で実施すると書いてあるのですが、その前に例えば市民投票みたいな形で練習するとか、そういうプロセスは考えているのでしょうか。

○岡田次長 加賀市から回答します。

市長、市議選が4年後に控えております。その前には当然実証実験を含めまして、模擬投票というか、市民の意向調査であったり、そういった実証も考えているところでございます。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 ありがとうございます。

○喜多参事官 それでは、今から移動交通分野に移ります。

最初に加賀市さんから、移動交通分野のサービスとそれに関連する規制改革について、簡単に御説明いただけますか。よろしくお願いたします。

○東リードアーキテクト 冒頭、私から説明いたします。

加賀市の課題ですが、観光地ですので、今、コロナ禍において、加賀市の温泉旅館が持っている保有車両などが余っていたりする一方で、加賀の交通状態、それこそバスが運行していないとか、市民からクレームが来ている状態で、車両とドライバーの最適な配置が

できていない。そういうところに前提としての課題がありまして、加賀の温泉旅館の車両のレンタカー事業を認可していきたい。車両が余っていますので、空気を運んでいても仕方がないということで、各旅館が人材を確保して、レンタカー事業をやっていくといったところに関して規制緩和をしていく。道路運送法、この辺りをどうにかするというのと、旅館が保有する白ナンバー車は、有償旅客運送ができないというところも問題になっているので、それを解決したい。この辺りは、地域の交通全体に関わる場所なので、独占禁止法の特例法というところは、後で日高さんから説明いただきます。

目下の交通の課題にフォーカスして規制緩和を要求しているのですが、一方で、なぜスーパーシティをやるかというところは、後でほかの分野への広がりでも説明いたしますけれども、今度できる加賀新幹線駅前をある種の交通MaaSのハブ拠点にしようとしていたときに、都市計画とMaaSの計画がかなり密接に連携してくるということで、これはある種のスーパーシティデータ連携基盤をベースに、デジタル都市計画を進めていく。このときにMaaSの計画とも一体化して規制緩和を要求しながら進めていきたいということで、都市計画とMaaSの一体化の面的規制緩和ということで、ポイントとしては挙げております。

具体的なサービスとか、今後どういうロードマップにしていくかということに関しては、一旦、日高さんから、なぜ加賀でやるかとか、加賀のモデルがどう波及していくかというところを簡単に御説明いただくことと、先ほどの独占禁止法のところも詳細に説明していただこうと思います。

○日高代表取締役 MaaS Tech Japanの日高と申します。よろしく申し上げます。

加賀に行かれたことがない方はあれですけども、いわゆる地方都市の中でも、人口が減少しているところと、駅前を中心に発展しているわけではない温泉旅館があったり、工場地域があったりして、非常に広いエリアに人口が分布している。そうすると、自家用車で走行するケースが多くなって、公共交通としては収益性が取りにくいという、もともとの不利な条件があるところなんです。

あとは、加賀市から金沢とか、大阪とか、東京にどんどん人口が流出してしまう。そうすると、地方交通事業が停滞して行って、それが廃線になると移動がしにくいので、みんなまた大都市とか、そういうところに引っ越してしまうということで、基本的に人口減少になります。それは消滅可能性都市の900近い都市と基本的には同じモデルになり得ると思っています。

さらに加賀市さんは、市町村合併の中で広いエリアを持っているというところなんです。日本の中でも交通を事業性として維持することは、もともとモデルとして難しいところがあったということもございます。その中で、今後、MaaSというあらゆるモビリティサービスを統合して、利便性を担保する。今までフィンランドでは自家用車ではなくて、公共交通利用という転換でしたけれども、MaaSの可能性はそこだけではなくて、あらゆるモビリティを活用して、それをいかにコストダウンして維持していくか、もしくは人口が増えていったとき、さらに減っていったときにどういうふうに対応するかというところを、一

つの事業体ではなくて、複数の事業体、共同経営的に連携しながら地域の交通を維持していくことが必要だと思っています。ですので、MaaSという考え方、もしくはMaaSのデータとサービスとオペレーションを連携するモビリティのデータ基盤を構築して、人の動きとモビリティの動きを地域全体で把握するEBPMの準備をしっかりとやっていくべきだと思います。

そのアクションとして、地域における独占禁止法の特例除外というものが既に施行されて、熊本でも事例があると思うのですけれども、それを加賀の中に入れていきたいと思っています。バスだけとか、地域振興というところは、既に事例があるのですけれども、それをバスとオンデマンド交通、もしくは遊休資産を活用したモビリティサービスということで、複数の事業体がいわゆるすみ分けをして、競争ではなくて、協調的に運行して行って、全体のコストを減らしていく、もしくは対応していくということがあります。これまで独占禁止法の特例除外ということで、バスの共同運行は認められておりますし、その拡大解釈ができるかもしれませんが、地域全体の移動を一つに取りまとめて行って、バス事業者さん、タクシー事業者さんと配分しながら運行していくということがありますので、私的独占禁止法の規制に抵触しないようにという形でやっていく。

その中で、タクシー事業者さんの加賀第一交通さん、バスの運行の加賀温泉バスさんとも、昨年の実証実験の頃から、住民向けにいいサービスをしながら、事業として赤字で補助金を入れないと運行できないということは事実としてありますので、ぜひ連携しながらいいサービスをして行って、利用者が増えてくれば、それをさらに投資に回して、安全確保だったり、事業性を担保するということができればということで、地域の交通事業者さんは非常に前向きに、自分事として積極的に取り組んでもらっているところですので、これを機にそういうモデルができると、今後、地方交通をどうするかというところの一つの解決策になり得るのではないかと。データの基盤と運行ですとか、若干、共同経営的な形で経営力を強化するというのが、MaaSの出口の一つでもあると思いますので、そういう形で、加賀市さんでやる意義はあると考えております。

以上です。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 質問しても大丈夫ですか。

○喜多参事官 お願いします。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 どうもありがとうございました。

今の話で聞いておきたいことが二つあります。

一つは、今の御説明は、人が減っていく世界では、移動に全部集約させて社会基盤にしていくと聞こえました。移動をまとめていくときに、ほかの分野との連携は何か考えていることがあるか。これが一つ目です。

二つ目は、今回のスーパーシティというのは、スタートしていきなり実証実験からというわけにはいかないもので、これまで何かをやっていらっやって、かなりスタートが早く切れるという根拠があると思います。過去にどんなことをやってきて、だから早くスター

トが切れるということがあれば、そこを補足で御説明いただけますか。

以上2点をお願いします。

○日高フェロー 1点目の移動を集約する、さらにそれをほかの分野とか、サービスと連携するかというところでいいますと、提案書のとおり、今日も来ていらっしゃるxIDさんですとか、住民IDというところがあって、集約するというのは、何に乗っているからこうしようではなくて、どういう属性の方がどう移動しているから、例えば自動車が運転できない層であれば公共交通的なサービス、もしくはe-Residencyで来た方、その方々は免許を持っている方が多いのか、それとも少ないのかによって、カーシェアで賄うべきかとか、アザードライバーなのか、パッセンジャーなのかというところの違いもあります。恐らくマイナンバーカードというよりは、IDを連携して行って、どういう属性の方が多いか、ここに来るに予定があるか、引っ越されてくるのかというところを基に考えると、e-Residencyの取組と交通のプランニングのところ、そこが密接に連携できると最適化はより進んでいくところもあります。

あと、医療の中で、高齢者の方が病院に行かれる。今、ワクチン接種等もあると思うのですけれども、拠点が広いので、アメリカなどで問題になっている予約時間に間に合わないとか、高齢者の方が道を間違えて行けなかったとか、そういう医療機関へのアクセスもありますので、今後の検討としてはあるのですが、予約時間に応じてデマンド交通を走行する。仮にその時間までに間に合わないということであれば、予約をずらしていけると、医療機関のリソースの最適化にもなると思います。それは医療もありますし、飲食店だったり、行政サービスもありますし、移動の先にあるアクティビティとは、基本的にそこに応じてデマンド交通が走る、移動を担保するということはしていきたいと思います。

それに応じて、このエリアに住んでもらう。住民は移住しにくいと思うのですけれども、e-Residencyで仮に目指している100万人になったときに、急に人が増えたときには、こういうところに住んでもらってということもあると思うので、そこは立地適正化計画ですとか、どこに何をつくっていくかというところの計画にも役立つと思います。行政ID、個人IDと医療機関、もしくは都市整備の中が一番連携の可能性があると思います。

あとは、物流のところでも人が移動するか、物を運ぶか。陸運もありますし、どう飛ばすかというところ、それが連携できると、輸送するということの意義も出ると思います。提案書で書いているとおり、移動とか、交通に関しては、その分野がメインでありまして、今後サービスは広がるかもしれませんが、今、考えているのはそのような形でございます。

2点目のこれまでの取組とスタートが早く切れる根拠としましては、加賀市さんではこれまでもいろんな交通のアクションはされておりますけれども、MaaSという観点ですと、2019年、MaaSのコンソーシアムを立ち上げまして、その中で地域の交通事業者さんと連携しながらのものもありますし、保険会社さんですとか、通信の会社さんということで、加賀のMaaSを検討するというところで、様々な業界の方に集まっていたいて、どういうこと

ができるかということをやりました。

その中で、2020年度に関しては、国土交通省さんのモビリティの実証の中で、デマンド交通を町のKGI、KPIに連携させよう。一つの原因として、若年女性の方々が運転ができない方々は、子育てが非常にしにくいとか、送迎するのに時間がかかってしまって、金沢とか、東京とか、便利な都市に移動したりということがあるので、子供が生まれた、小学生に上がった、送迎が必要になったところで、だんだん流出するケースを止め、そこを切ってみようということと、デマンド交通を単に走らせるのではなくて、デマンド交通に乗ったら楽しいですか、愛知県等でも移動とコンテンツを組み合わせで行動変容するという取組を高齢者にして、お手紙をいただいたり、これを続けてほしいという住民の声もあります。

交通事業者さんも住民の人たちのために走らせているので、これが続いて、加賀もいい町になるというお手紙などをいただくと、交通事業者さんもそのためにやっという事で、住民の方々からのMaaSに対するイメージもいい状態でありまして、地元の交通事業者さんもこのまま経営が悪化してなくなるよりは、こういう取組の中でチャレンジして、その中で、MaaSとか、オペレーションの連携などの難しいところはあるけれども、スマートシティ、スーパーシティの文脈で続けられたらということで、土台はできていると思います。

あと、MaaSのデータ基盤のところも、スーパーシティにかかわらず、準備はしている段階ですので、規制緩和が進めば、一気にそれをスタートさせる準備はできていると思っております。

以上です。

○東リードアーキテクト 追加補足で、私も市長と地域住民会を21全部回りましたが、市民の方から続けてほしいというニーズがあるのと、あと、ちょっとだけ補足していただきたいのですが、先ほどの温泉旅館の車両なども、全温泉組合に了承済みです。地域の公共交通事業者も全て了承済みという形なので、合意形成は終わっている状態です。

それでいいですか。

○加賀市マネジャー 補足します。加賀市です。

市内の全宿泊施設にヒアリングを実施いたしました。旅館バスとか、運転手は余っている時間が非常にある。そういったところを有効活用したいということが一つございます。

さらに市内の交通事業者は6事業者ございますが、改めてスーパーシティの公募の提案を御説明に行きましたら、早くやってくれとおっしゃってました。なぜかといいますと、ドライバーの7割方が65歳以上、高齢の問題がありまして、2～3年たってしまうと、ドライバーが半減してしまう。そうすると、経営が成り立たない。そういったこともありますので、加賀市内の遊休資産、旅館のバスとか、そういったあらゆるものを活用しまして、市内にある車の量を変えずに有効的に活用していく。さらに交通事業者さんもオペレーターなどを抱え込んでいる。人件費などが非常に高いので、将来的にはそういったところも

統合して、運営の効率化を図っていきたいということで、非常に前向きな回答をいただいております。

以上になります。

○東リードアーキテクト あと、医療の関係に関しましては、医療センターが駅前にあるのですが、今年、電子カルテの改修のタイミングです。総取り替えしていきます。

加えて、医療センターは、毎月、市内から市民の1割が通っているところもあるので、電子カルテの予約システムの情報をMaaSのシステムとくっつける。交通の利便性を高めていくということは、まずやっていく。

これは大分先ですが、同時に小水力とか、バイオマス発電などをやっていますから、将来的にはEVカーシェアに回していくという形で、ある種エネルギー源にしていくという形で、中長期では考えていくところでございます。

補足は以上です。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 どうもありがとうございます。

事務局に戻して大丈夫でしょうか。

○喜多参事官 平本先生、御質問は大丈夫ですか。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 大丈夫です。今、聞いたので十分です。

○喜多参事官 分かりました。

坂下先生、今の御説明でよろしいですか。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 すみません、私、そろそろタイムアップになってしまいます。

○喜多参事官 分かりました。

それでは、ヒアリングを終了いたします。加賀市さん、どうもありがとうございました。