

(様式7-3)

政務調査活動・先進地調査等 報告書

2020年 2月 12日

三田市議会議長 様

本会派（私）は、政務調査活動・先進地調査等報告書を下記のとおり提出します。

会 派 名	公明党	代表者	松岡信生
		議員名	平野菅子
派遣者氏名	平野菅子 松岡信生		
視 察 先	神奈川県横須賀市		
調査事項 (調査目的)	「横須賀スマートモビリティ宣言」等に関する取り組みについて		
日 時	2020年 1月 31日 (金曜日) 10時～12時 15分		
視察先対応者	〈経済部企業誘致・工業振興課〉 ・課長補佐 日下浩一 氏 〈横須賀市議会〉 ・事務局長 渡部良次 氏 ・議事課 青木伸広 氏		
添付資料	・ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジとは ・「AI運行バス」パンフレット ・ ・		

交付対象議員は会派名、議員名を記入してください。(代表者名、派遣者氏名は不要)

調査日時	2020年1月31日(金) 10時00分～12時15分
視察先	神奈川県横須賀市
調査事項	「横須賀スマートモビリティ宣言」等に関する取り組みについて
(調査結果の概要及び所見)  <別紙参照>	

交付対象議員は会派名、議員名を記入してください。(代表者名、派遣者氏名は不要)

## 公明党市議団行政視察報告

■調査日時：2020年1月31日（金）午前10時～12時15分

■調査事項：「横須賀スマートモビリティ宣言」等に関する取り組みについて

### 【調査結果概要】

#### 横須賀市の概要

- ・人口約40万人（2019年8月）※中核市に指定
- ・面積・地理：100km<sup>2</sup>・神奈川の三浦半島中央部に位置する都市。東京駅から約1時間の距離。

#### 横須賀市が抱える課題

- (1) 人口減少の課題（10年で2万人減少）全国有数の転出超過数  
高齢化の進展（65歳以上の高齢化率全体の3割越え）。
- (2) 丘陵地域を中心に空き家や空き地の増加等に伴い、コミュニティの希薄化、防災や災害時の問題など生活環境等の悪化。また高齢者や障害者の移動や介助の問題に関する「とじこもり」等の課題。
- (3) 日本の近代化に於ける歴史的な地域の中で、文化遺産等に対して観光客誘致に向けた周遊性のアクセス等の課題。

#### ヨコスカ×スマートモビリティチャレンジについて

##### 横須賀市の産業の強み

- (1) 横須賀リサーチパーク（YRP）＝情報通信産業関係  
日本を代表する情報産業の大手企業集積と公的研究機関（IR 電力中央研究所）及び京急電鉄・京急バス。加えて市内中小ICT企業を中心とする共同体を設立（YRP 情報産業協同組合（17社））し関連業務を共同受注。
- (2) 自動車産業関係  
大手自動車会社（日産）をはじめ地元の金属加工及び自動車関連部品の製造を行っている中小企業が加盟し工業振興協同組合設立。（86社＋57社）

##### ヨコスカ×スマートモビリティチャレンジの特徴

- ・移動の困難さの解消と新たなモビリティの導入
- ・モビリティのスマート化で「都市の持続可能」を目指す。
- ・予算ベースは公費（国・自治体）で、システム実証は民間で。

## 超・強力な推進体制と明確なビジョンの構築

(超・強力な推進体制)

モビリティの第一人者と云われる国立大学の副学長をはじめとする国家プロジェクト級の体制での推進。顧問には市長・地元国会議員の小泉進次郎(衆)、最近まで事務次官も名を連ねる。

## 産官学の連携による検討体制(二つの推進部会設立)

- ① プロジェクト推進部会=東京大学教授を中心に組織【役割】実証プロジェクトの戦略的・効果的推進の検討等。
- ② 社会展開推進部会=東海大学教授を中心に【役割】ニーズ調査及び周知・広報戦略の検討等。

## 横須賀スマートモビリティ宣言の概要

- (1) 誰もひとりにさせないまち=誰もがいきいきと生活できる包摂的なスマートなモビリティ社会の追求
- (2) 新たな価値をつくるまち=シーンに応じて様々なモビリティサービスを使いこなす市民のライフスタイル変革。
- (3) 活気に溢れるまち=モビリティのスマート化で市外の人を惹きつける。

## 宣言に基づく支援パッケージ

市内外から分野横断的な様々なプレーヤーの呼び込みでオープンイノベーションを創出する拠点を目指す。(試行錯誤を素早く繰り返し実フィールドを整備)  
実フィールド ⇒ モビリティサービス ⇒ データ基盤 ⇒ イノベーション

- ① 枠組み(体制等の構築)②実施フィールドの整備③規制に係わる課題の突破
- ④ 社会受容性の向上⑤積極的な情報発信⑥人材育成・確保⑦連携・提携の推進

## ★ヨコスカモビリティ応援プロジェクト(今回の注目ポイント)

### 1 AI運行バスによる地域生活継続支援(中心に説明あり)

- ・NTTドコモ、京急電鉄、横須賀市の連携協定に基づき実施
- ・AIがリアルタイムにルートを最適化する「AI運行バス」の実証
- ・病院や商業施設とも連携し収益性の向上を図る。

実証期間は2019年12月9日～2020年2月24日の2カ月半で訪問時もまさに実証期間中。プロジェクトとの目的は、主に丘陵地域を中心とした路線バス未運行地域に限定。そして継続した地域の生活支援を行

う実証実験という取り組み。連携協定先はNTTドコモ、京浜急行電鉄、横須賀市と3者。取り組み内容は、まずその地域の主に高齢者を対象に携帯電話（スマートホン）利用による専用アプリの導入、また利用方法等について丁寧できめ細かな住民説明会を度重ね実施。その上でバス路線がない地域のため、バス停に代わるAIバス停車位置の設定を踏まえ、今回は実証のための限定サービスとして、地元の医療機関及び地元スーパーとの連携。そして利用者が前日迄にアプリからバスの予約時間を入れると、利用日前日に携帯電話に通知が届く仕組み。そして予約時間にバスの停車位置でバスに乗車できる。一方、AIバス（ワンボックスカー）の運行は京急バスに依頼。巡回ルートは運転手が決定するもののAIがリアルタイムにルートを最適化する仕組み。その他、下記のチャレンジも実施。

## **2**ドローン物流による観光振興・買い物困難者支援

- ・市内の無人島まで1.5 km（猿島）楽天がドローンによる配送サービス実施。（2019年7月から約3カ月間の期間限定、一般利用を対象にした配送は国内初）

## **3**ロボット物流による観光振興・買い物困難者支援

- ・市内の海に面した公園で、近隣の商業施設から楽天がロボット（4輪車）による配送サービス実施。（法律上の規制から、まだ公道走行はできない）（2019年9月から約1カ月間の期間限定、一般利用を対象にした配送は国内初）

## **4**あらゆる方面への移動・観光を支援する Universal Maas プロジェクト

- ・全日空・京急電鉄・横浜国大・横須賀市が協力
- ・ユニバーサルデザインの発想で包括的な移動サービスを実現
- ・実証実験開始

### **実証プロジェクト⇒まちづくりに向けた戦略**

- (ア) 立ち上げ=ニーズ×企業とのマッチング
- (イ) 実施・高度化=自走・実装に向けた支援
- (ウ) 連携・実施=データ連携基盤の在り方等（共通基盤：プラットフォーム）

### **★今後の予定紹介（2月初旬）**

#### **公道を使用したスマートモビリティのデモンストレーション**

自動運転・自動駐車支援・パーソナルモビリティ・電動キックボードなど

## **【所見】**

- ・近年、IoTやロボット、人工知能（AI）等といった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進み、我が国でも、これら先端技術を産業や社会生活の様々な場面で活用する取組みが進められ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会づくりとして、情報通信産業

及び電動化や自動運転化等の実用化を目指す、自動車産業の大変革期の機運など近未来に向け大きな社会的潮流となっている。そして人口減少や高齢化、人手不足等の社会的課題に向け移動の円滑化と選択肢の多様化に対応するため日本各地で実装実験が行われている。この程、我がまち三田市でも経済産業省の要請を受け国の研究機関（産業技術総合研究所）が実施主体となり、中型バスの自動運転を実施する全国5つの地域のひとつに選ばれ協力事業者として神姫バスが選出された。走行実験は今年の6月から約5週間行われ、特にこの間は市民にとって関心度も高くなることが推察される。また昨年12月定例会時の森市長の提案理由説明にも、これらの社会実験を踏まえ先端技術の活用で交通事業者との連携をはじめ、企業や大学等の知見を生かし「スマートシティ三田」の実現にも言及。これらの要因から今後の我がまちを含めた近未来の「スマートシティ構想」に向けた調査研究の必要性を実感。そして早速にスマートシティとモビリティの取り組みに於いて先進都市である神奈川県横須賀市に視察をお願いし快諾戴き訪問するに至る。

まず冒頭に在る横須賀市の課題等を踏まえ、横須賀市の強み（産業及び推進体制等）を生かすことで、課題解消と都市の持続可能を目指すもので、産業的強みを生かしながら強力な推進体制により、スマートシティモビリティの実現に「チャレンジするまち」との印象を強くすると同時に、横須賀市の先進的な取り組みが「今後の日本社会のために」との言葉に裏付けされる思いがした。説明の中でスマートシティモビリティの実現を目指しての計画段階の予算ベースは行政で、その後は民間企業がシステムの実証を行う。そして行政は「実装をしたくなる環境を構築する」との説明には納得する。その背景にはそれらを可能にする日本有数の情報通信や自動車関連企業、また国の公的研究機関等が集積するまちの特性の影響に依るものと解される。今回スマートシティモビリティを目指す様々なチャレンジの中で、特に「AI運行バス」の実証実験に関する取り組みを中心に説明戴く。横須賀市では特に路線バスの未運行地域（丘陵地域）を実証実験対象に。ここでの注目点はタクシーよりも安価でバスより自由、AIが自らルート最適化するというのが特徴。病院の予約時間までに到着し、買い物支援では献立による必要な食材なども情報提供されるというもの。高齢者の日々の生活を身近で支える取り組みと実感する。また加えてドローンや無人のロボット活用による買い物困難者支援の試みも未来に展望が広がるものであった。今回の調査を踏まえ、今後、地球規模で技術トレンドの開発が進み5Gや6G車以外の全ての交通手段による移動をひとつのサービスとして捉えること）と

いった概念が一般社会化し、其々の地域性や実情、障害者や高齢社会等に見合ったフィールドの中で、IoTやロボットA I等を生かしつつ、ラストワンマイル（バス停から自宅まで）等を含めた具体的なM a a Sの実現を確信する。今後、我がまちの進展を見計らいながらM a a Sの実現に向けては「何を選択するのか」、どの選択が最大限の市民サービスに繋がるのか、社会経済情勢の変化を見定めつつ、厳しい財政制約等の諸課題の中に於いても、新たな住民生活を支える様々なサービス機能の確保は重要な施策である。その為にも今後の持続可能な都市構造の実現のための誘導手法の導入・活用など、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進が不可欠と感じる。今回の視察は近未来に向けての躍動感とともにM a a Sの実装を感じる有意義な視察となった。帰庁後、担当部署の担当（2名）と面談。今後のまちづくりに生かして戴くため視察内容の報告と合わせ資料を供したことを伝え報告とする。

文責 松岡