

プロジェクト推進部会、社会展開推進部会 書面審査で頂戴したコメント

1. 社会展開推進部会 委員からのコメント

○ 梶田 主査

【全体意見】

企業との打合せ、システム開発はオンラインでできるようになってきている一方で、地域への説明などは、オンラインでの対応はまだ難しい。地域の方々に理解を得つつ、プロジェクト実施者側の負担を減らすためにはどのようにすれば良いのかという課題もあり、コロナ後を見据えるのであれば、そのような課題を解決するためのアイデアが発掘できればよい。

地域社会の移動ニーズということ言えば、コロナウイルスの拡大により、公共交通も利用者の拡大を目指す方向から転換を迫られるという激変が起こっている。人やモノの動きのニーズが激変していることは間違いなく、コロナウイルス終息後も、この影響は100%元に戻るとは考えにくい。新しい生活様式に合わせた対応については、AI運行バス等に混雑情報に案内を組み込むなど、既に実用化されている技術を導入することや、地域の方々がどのような点を気にしているかを把握することが重要になる。

○ 有吉 副主査

【全体意見】

部会の現地視察ツアーにおいて、スカモビのような活動が、地域に受け入れられるためには地域ニーズの収集が必要であり、そのためには地域の実態を踏まえた調査が必要だとご示唆いただいた。

今回、町内会長をはじめとした住民の皆様のご協力をいただき、移動実態に関するアンケートを実施する中で、地形などを含めた地域の特性をよく理解することが必要だということを実感したところである。

公的な調査よりもさらに細かい範囲で調査を実施することに加え、アンケート項目なども調査地域に合わせた内容に変えることにより、地域の実情にあった分析が可能になると考える。

○ 楠田 副主査

【資料3:ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジ 2020 開催結果報告】

スカモビ 2020 イベントに関しては、ポスターやチラシを多く配布したこともあり、地域の方に知っていただく点で効果が高いということが改めて分かったと言えるだろう。

社会受容性の向上という意味では、引き続きイベントを企画する際に、リピーターを増やし、地元で取組みを応援していただける方を増やしていくことが重要だ。

○ 五十嵐 構成員

【全体意見】

要支援、要介護の方が自力歩行できないことを解消する手段としては車いすを使用するが、介護タクシーは車いすごと乗り込める特殊な車両であることから、事前予約が必要であり、好きな時に自由に利用することができない。

今後、高齢化が進み、ニーズが高まっていく中であっても、人員不足や労働対価の不釣り合いなどから、介護タクシー事業所は経営継続困難となり減少傾向にある。

デイサービスやショートステイで送迎を行っている社会福祉施設や事業所では、専用車両や介護技術などを持ち合わせており、人員や法令上の制約をクリアすれば車いす利用の方を移動させることは可能である。社会福祉施設にある資源を活用し、このチャレンジでスムーズな予約方法や車両及び人員の確保の方法を構築し、車いすの方でもスムーズに移動ができるようになれば、要介護状態となっても住み慣れた場所で暮らし続けられる可能性が高まるのではないかと考える。

○ 小川 構成員

【全体意見】

スカモビ活動を広げていくことを通じて、研究開発段階にあることを地域にどうやって波及させていくかを考えなければならない。移動実態調査の説明をいただき、地域の実態を調査して、それに合わせて結び付けていくような姿を示すことが必要だと感じている。

コロナ騒ぎで、コミュニケーションの閉塞ということが言われているが、この機会にそのような問題の解決も大切だと考えるようになるのではないかと考える。

地域へ広げていくのは大変な活動である。考え方も地域によって違う。団地ごとでも違う。その違いは、開発時期や入居者の層、家族構成といったところであり、そういったことが見えてくるようにすることは大切だ。一方で、生活に必須でどこでも必要とされることもある。コンセンサスだとかいろいろ言われるが、そういった共通点を見つけることも重要だ。

○ 佐野 構成員

【資料2: 人口・地形条件を勘案した横須賀市民の移動に関する調査検討について】

自身の健康状態および通院と、買物手段の関係性は興味深い。

また、自転車意外と交通手段として使えるという結果が出ているが、近年では電動アシスト自転車も手ごろな値段で普及してきている。

免許不要、ヘルメット不要、安全、操作が簡単、手ごろな値段、などが、普及するスマートモビリティのキーワードになるのではないかと考える。

○ 千葉 構成員

【資料2:人口・地形条件を勘案した横須賀市民の移動に関する調査検討について】

今回の緊急事態宣言が発令され、どのように生活スタイルが変化したのか、生活の実態調査を行ってはどうか。買い物、通院などの手段や、近隣や行政への支援を求めたかなど、既存統計では不明だった点も含めて調査を希望する。

【資料3:ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジ 2020 開催結果報告】

ファミリーの来場者数が増えたとのこと、今後もファミリー層のイベントや未来について考えるセミナーや体験を増やし、県外からは宿泊と観光のパックツアーを企画し、ファミリー向けと企業研修向けに内容をアレンジするなど、旅行関係業者と連携してはどうか。

【全体意見】

今回のコロナの件で、働き方も価値観も急激に変化してきており、AIを含め未来がずっと近くなってきていると感じている。ITを活用し、ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジの周知や会議等、オンライン会議も視野にいれて検討すれば良いと考える。

○ 原 構成員

【全体意見】

例えば、自転車の安全だけを考えれば、自転車に乗る高齢者は、道路の端を走るとふらついて危険であるから真ん中を走ったほうが良いのだが、自分が自動車に乗っていると自転車に進路をふさがれて邪魔だなと思う。見方を変えれば、考え方も変わるということで、たとえ同じ地域においてもそれは同じだということを肝に銘じて取り組むべき。

「西地区」と一括りにするのであるが、同じ西地区でも、長井は旧町役場や学校がある台地を中心に良くまとまっているが、他の地区はそうでもなかったりする。それは、それぞれの地域の成り立ちが違うからであって、地域に出て行ってそういったことを理解することが大切だ。

例えば、リハビリというのは、誰かにやれと言われてやるのではなく、やらなければいけない状況になって自発的にやるものである。それと同じで、地域に何かの動きを求めるなら、地域の住民が自分たちの地域をどうすべきかということを考えなければならないし、行政なども職員が地域へ出て話を聞くべきである。

○ 深津 構成員

【全体意見】

今年度、実際に地域を見て歩いていただいたことは有意義だったと思う。久里浜の調査も非常に興味深く、地域のことを考えるということであれば、本当の意味で地域の実態をとらえる調査が必要だと思う。

自転車に乗っていて感じるのだが、道路の幅が狭いということだけでなく、ガードレールのつくりや舗装などの改良で、安心感という意味で大きく変わるようなこともある。使う側が、そういった意見を出して、認められて改良されていくような流れになればよい。

会議の度に地域の道路拡幅の話を出して申し訳ないが、道路を広げることは良いことで必要であるが、地域の将来をどのようにしていくかという議論と一緒にやっついていかないと、道路

は完成したが、町の活気が失われるという不幸なことが起こってしまう。何事においても、そういうことが起こらないようにしてもらいたいというのが私の考えだ。

2. プロジェクト推進部会 委員からのコメント

○ 越塚 主査

【全体意見】

現在の体制は、Maas を一つの柱として考えているが、コロナウイルス流行により、公共交通は激変しているという難しい状況である。また、コロナウイルス終息後も、テレワーク推進などの流れは止まらないのではないかと考えている。

そのような状況にあって、ヒトやモノの動きに関する規制の在り方についても、思い切って考え方を換えようというような空気が出始めている。スカモビのプロジェクトには、まさにそのような議論の中心にある関係者がそろっているで、コロナウイルス終息後を見据えた社会や街の在り方を視野に入れた検討を始めるべきで、それを宣言するだけでも注目が十分に集まるのではないか。

○ 有吉 副主査

「【別紙】スカモビの今後について」のとおり

○ 寶迫 副主査

【全体意見】

横須賀には、製造業や情報通信をはじめとした、様々な業種が拠点を持っており、スカモビの各プロジェクトと地元産業との連携を次年度以降で検討していくと、地域への実装として良いステップになるのではないかと考えている。

以上

別紙：有吉副主査からご提供頂いた資料

スカモビの今後について

横浜国立大学

有吉 亮

ビジョン（目的）とテクノロジー（手段）とプロジェクト

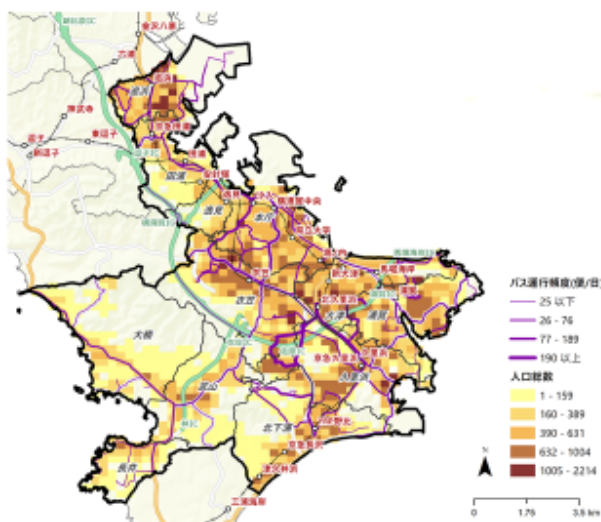
- 原則：ビジョン実現のためのテクノロジー、ビジョン実現プロセスとしてのプロジェクト
- 「プロジェクト≒テクノロジーの実地検証」で終わっていないか？



別紙：有吉副主査からご提供頂いた資料

まちづくりの課題 & ビジョンとスカモビのビジョンの整合性

- 都市計画マスタープランで整理された地域の課題およびビジョンと、スカモビのビジョンの関係は整理できているか？
- 地域ごとの現状・課題・強み・ポテンシャルと、スカモビのビジョンとのメリハリのある対応付け



地域	人口密度	鉄道	地形制約
追浜	H	○	M
田浦	M	○	H
逸見	M	○	H
本庁	H	○	L
衣笠	H	○	M-
大津	M+	○	L+
浦賀	M	△	M+
久里浜	H	○	M-
北下浦	M-	△	M-
大楠	L	×	M+
武山	L	×	M
長井	L	×	M

地域別のビジョン再検討（素案）

地域グループ	交通の課題	スカモビのビジョン			テクノロジー			
		誰もひとり にさせない	新たな 価値創造	活力に あふれる	AI 運行 バス	Universal MaaS	ドローン 配送	UGV 配送
追浜 本庁 大津 衣笠 久里浜	ウォークラブルなまち、自転車活用、鉄道末端手段（丘陵地対応）	△高齢者への配慮	○テクノロジーで付加価値向上	◎中心部にぎわい維持	病院や商業施設の送迎サービス統合・有償化	公共交通による中長距離移動支援	観光地での商用利用	観光地での商用利用、平坦高密度住宅地での活用（感染対策）
田浦 逸見 浦賀 北下浦	鉄道末端手段、谷戸の人流・物流支援	○一部地域への配慮	○テクノロジーで付加価値向上	○知的資源、観光資源活用	特定地区と中心地を結ぶバスサービス		谷戸地域への物流支援（感染対策）	
大楠 武山 長井	生活施設アクセス手段、谷戸の人流・物流支援	◎最優先		○観光資源活用	沿道利便施設へのオンデマンド送迎		観光地での商用利用、谷戸地域への物流支援（感染対策）	