

# 公共交通の在り方に関する政策提言書

令和5年2月

公共交通の在り方検討協議会

# 目次

I	はじめに	3
II	横須賀市の公共交通の現状と課題	4
	1.本市の現状	4
	2.公共交通の状況	5
	3.現状に対する課題の整理	11
III	現在の市の取組と今後の方向性	14
IV	公共交通の在り方検討協議会の取組	15
	1.検討の経過	15
	2.公共交通の在り方検討協議会委員	16
	3.市民意見の聴取	16
V	提言	20
	1.公共交通の在り方全般として取り組む項目	20
	提言1	20
	提言2	22
	2.地域を主体として取り組む項目	23
	提言3	23
VI	用語集	26
VII	おすび	27

## I はじめに

横須賀市議会では、4年間の実行計画である「未来への羅針盤 2023」を策定している。

この実行計画は、政策検討会議において構築された政策形成サイクルに基づき、4年間で取り上げる政策立案を定めており、この政策立案検討課題の一つとして、公共交通の在り方が選定された。

この課題が選定された背景には、人口減少・少子高齢化が進展する本市にあって、地理的特性である高台地域や鉄道路線の無い地域における市民の移動手段を将来的にどのように維持していくのか、また、国道 357 号の南下延伸計画や横須賀新港での新規フェリー定期航路の開設、さらにはルートミュージアムの観光路線の開拓など、地域の経済活性化を効果的に図る交通網体系の構築など、今後の横須賀のまちづくりを考えると公共交通は喫緊の重要な課題となっている。一方、市民の移動手段に関わる安全対策にも十分配慮しなければならない。

今後のまちづくりにあっては、地域の交通実情に合わせた計画立案が重要であり、公共交通である 1 次公共交通を担う電車、バスはもとより、1 次公共交通を補完する 2 次交通も含めた包括的な地域ごとのランドデザインを策定する必要がある。

これらの課題を検討するため、令和 3 年 10 月 8 日に公共交通の在り方検討協議会が設置され、本市を取り巻く住環境等の変化に即した公共交通の在り方及び市民の安全安心な移動手段を確保するための施策について鋭意検討を重ね、施策推進の一助としていただきたく、横須賀市議会として政策提言を行うものである。

## Ⅱ 横須賀市の公共交通の現状と課題

### Ⅰ. 本市の現状

#### (1) 1次公共交通における人口減少・少子高齢化の影響

人口減少・少子高齢化が進展する中、公共交通の利用者の減少は避けられない状況にある。これにより、将来的には1次公共交通事業者の採算性低下による運賃の値上げやバス路線の縮小・撤退も想定され、これまでの路線を維持することが困難になることが危惧される。また、公共交通機能の低下は、交通移動手段として自動車に依存せざるを得ない地域の高齢者による交通事故リスクが高まり、併せて日常生活における移動に支障を抱える交通弱者及び買い物弱者が増加する可能性も考えられる。

#### (2) 2次交通としてのコミュニティバス事業

1次公共交通を補完する目的で有効とされるコミュニティバスは、本市においても追浜・浜見台地区において、「ハマちゃんバス」が、令和元年12月から乗車定員13名の車両を導入し、乗合バス事業として本格運行を開始している。新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、当初の目標を上回る利用者数を確保し続けており、順調に運行を継続している。(令和5年1月31日現在・事業者の都合により運休中。市が運行再開に向けて対応している。)

### (3) 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用の変化

本市においては、従前より人口減少・少子高齢化の影響により、鉄道・路線バスともに乗客数は減少傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症対策による外出自粛や企業のテレワークの導入により、さらに減少傾向が継続している。

## 2. 公共交通の状況

### (1) 公共交通の圏域の人口カバー率

公共交通の圏域カバー率は下表の通り

対象公共交通（圏域半径）	圏域の人口カバー率
① 鉄道駅(800m) ② 路線バス停(300m)	76.8%

出典：国土交通省 平成 30 年都市モニタリングシート

### (2) 公共交通利用率

本市の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用率は、30.6%(出典：国土交通省 平成 30 年パーソントリップ調査)となっている。

(3) 事業別状況 ※いずれも市による運行経費への支援なし

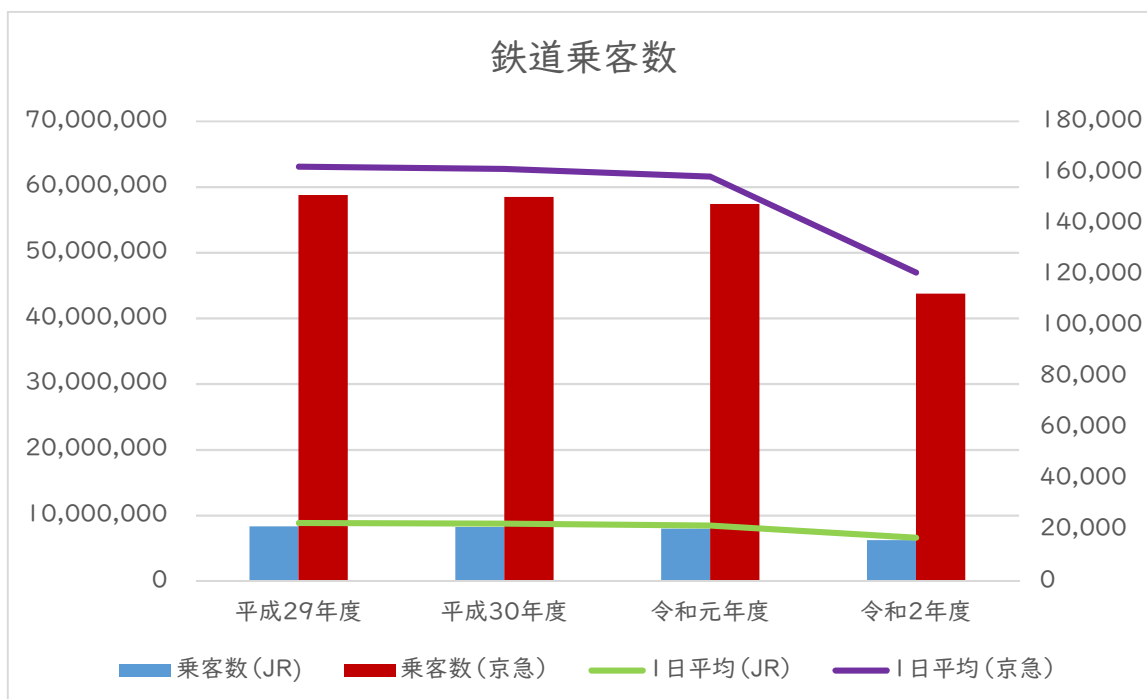
① 鉄道

ア 鉄道乗客数

(単位 人)

年度別	東日本旅客鉄道(株)		京浜急行電鉄(株)	
	乗客数	1日平均	乗客数	1日平均
平成29年度 (2017年度)	8,320,175	22,795	58,769,673	162,263
30年度 (2018年度)	8,227,465	22,541	58,484,683	161,473
令和元年度 (2019年度)	7,972,944	21,784	57,427,933	158,377
2年度 (2020年度)	6,221,425	17,045	43,751,637	120,858

出典: 令和3年度版横須賀市統計書



## イ 駅別乗客数

東日本旅客鉄道(株)

(単位 人)

駅別	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和2年度 (2020 年度)	
				乗客数	1日平均
総数	8,320,175	8,227,465	7,972,944	6,221,425	17,045
田浦駅	836,580	831,470	816,912	662,840	1,816
横須賀駅	1,930,485	1,912,600	1,773,270	1,385,540	3,796
衣笠駅	3,159,440	3,127,320	3,063,054	2,363,375	6,475
久里浜駅	2,393,670	2,356,075	2,319,708	1,809,670	4,958

出典: 令和3年度版横須賀市統計書

京浜急行電鉄(株)

(単位 人)

駅別	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和2年度 (2020 年度)	
				乗客数	1日平均
総数	58,769,673	58,484,683	57,427,933	43,751,637	120,858
追浜駅	7,626,795	7,693,560	7,622,560	5,809,255	16,061
京急田浦駅	2,336,220	2,359,502	2,366,046	1,810,125	5,001
安針塚駅	876,725	864,615	837,881	657,348	1,815
逸見駅	959,051	966,224	967,237	708,542	1,955
汐入駅	3,833,597	3,822,649	3,228,809	2,880,488	7,946
横須賀中央駅	12,207,534	12,202,940	12,365,988	9,057,691	24,997
県立大学駅	2,266,846	2,263,988	2,250,142	1,638,152	4,524
堀ノ内駅	2,273,301	2,257,150	2,246,998	1,739,647	4,801
京急大津駅	922,761	911,342	892,681	687,775	1,899
馬堀海岸駅	1,672,870	1,643,816	1,613,361	1,207,350	3,333
浦賀駅	3,848,094	3,811,367	3,696,569	2,775,753	7,675
新大津駅	1,266,864	1,258,357	1,248,586	969,062	2,680
北久里浜駅	4,807,303	4,715,572	4,630,406	3,596,090	9,939
京急久里浜駅	7,904,949	7,800,220	7,621,048	5,862,563	16,201
YRP野比駅	3,453,759	3,405,734	3,384,015	2,412,972	6,672
京急長沢駅	1,316,780	1,336,336	1,307,548	1,030,482	2,848
津久井浜駅	1,196,224	1,171,311	1,148,058	908,342	2,511

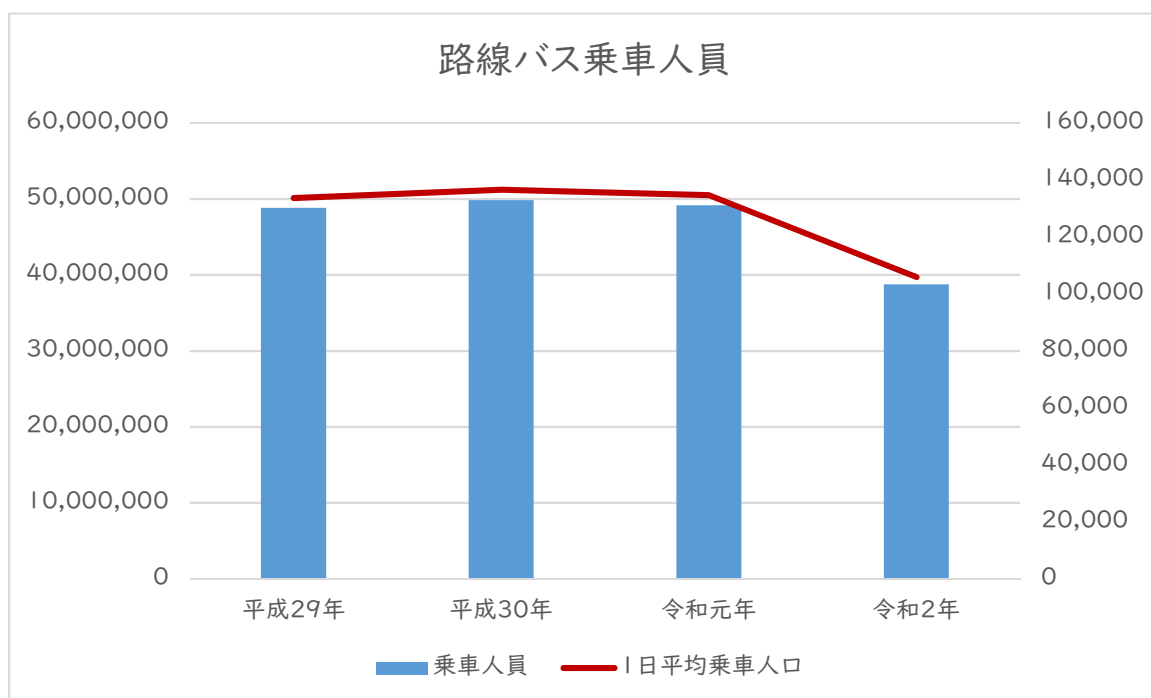
出典: 令和3年度版横須賀市統計書

## ② 路線バス

### ア 系統キロ数等

年次別	系統キロ (km)	使用延日車数 (台)	総走行キロ (km)	乗車人員 (人)	1日平均乗車人員 (人)
平成29年 (2017年)	1,941.56	112,777	15,395,600.2	48,815,609	133,741
30年 (2018年)	1,975.21	113,893	15,376,192.6	49,856,943	136,594
令和元年 (2019年)	1,974.32	113,853	15,238,943.3	49,178,031	134,734
2年 (2020年)	2,030.77	116,052	13,924,886.4	38,762,830	105,909

出典：令和3年度版横須賀市統計書





イ バス営業所別月間乗客数

(単位 人)

年次別	総数	京 浜 急 行 バ ス						湘南京急 バ ス
		追浜	堀内	衣笠	久里浜	逗子	三崎	堀内
平成 29 年 (2017 年)	48,815,609	6,547,927	3,751,279	11,363,132	8,749,768	10,542,057	5,917,221	1,944,225
30 年 (2018 年)	49,856,943	6,723,225	6,095,934	11,435,991	8,702,680	10,367,880	6,068,453	462,780
令和元年 (2019 年)	49,178,273	6,709,948	6,800,462	10,903,789	8,538,278	10,217,151	6,008,645	-
2 年 (2020 年)	38,641,059	5,601,358	5,607,591	8,668,329	6,516,398	7,628,449	4,618,934	-

出典: 令和3年度版横須賀市統計書

③ タクシー

事業者	台数
法人事業者 15 社	464 台
個人	139 台

令和 4 年 7 月時点

出典:横須賀市都市部資料

④ コミュニティバス

地区	年間利用者数 (令和 3 年度)
追浜・浜見台地区	25,377 人

出典:横須賀市都市部資料

⑤ 市内における公共交通のバリアフリー施設及び安全施設の整備状況

ノンステップバス		UDタクシー	ホームドア
追浜営業所 (60/65 台)	92.3%	11.1% (67/603 台)	京浜急行 2/17 駅 (追浜駅・汐入駅)
衣笠営業所 (65/69 台)	94.2%		
久里浜営業所 (80/90 台)	88.9%		J R 0/4 駅
逗子営業所 (29/51 台)	56.9%		
三崎営業所 (26/40 台)	65.0%		

ノンステップバス 令和4年4月時点

UD タクシー、ホームドア 令和4年7月時点

出典:横須賀市都市部資料

### 3. 現状に対する課題の整理

現状Ⅰ Ⅰ次公共交通における人口減少・少子高齢化の影響

課題Ⅰ 人口減少・少子高齢化におけるまちづくりと交通網体系(Ⅰ次公共交通の維持)

本市における公共交通の状況としては、鉄道は2社が運行し、21駅が設置されている。路線バスについては、1社が幹線道路のほぼすべてを運行している。これらとともに、タクシーは法人事業者15社と個人により計603台が運行し、さらに追浜・浜見台地区でコミュニティバスが運行している。市内の公共交通の圏域(鉄道駅から800m、バス停から300m)は、市街化区域内の人口の約9割をカバーしていることから、いわゆる交通空白地は、本市においては存在しない。

しかし、将来的には、本市における地形的な特徴や高齢化率が高まることから、交通移動手段に不便を感じる地域が増えることが予想される。交通安全対策はもとより、バリアフリー化など高齢者や障害者などの移動手段の安全な確保が必要であると考えられ、最寄りのⅠ次交通網までの移動手段の確保が課題となっている。

## 現状2 2次交通としてのコミュニティバス事業

### 課題2 1次公共交通を補完するコミュニティバスの推進

市内におけるコミュニティバスの運行は、当該地区の1件にとどまり、導入を希望する地域はあるものの実現には至らず拡大が図られず課題があり、地域ギャップとなっている。

### 現状3 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用の変化

#### 課題3 新たな生活様式に合わせた交通手段の対応（2次交通の多様化）

新型コロナウイルス感染症対策による外出自粛や企業のテレワークの導入により、公共交通利用者の減少傾向が継続している。路線維持の観点では、自動車による移動手段から公共交通利用へのシフトによる利用者の増加に加え、観光需要の喚起等により、利用者数を増加させる必要性も考えられる。本市の取組としては、京浜急行バス（株）と協定に基づき三笠循環バスを運行させるとともに、浦賀レンガドックを中心に実施したMEGURU Projectのイベントの一環として、よこすか潮風ライナーの実証運行、デジタルよこすか満喫きっぷ等を期間限定で実施した。しかし、観光面については課題がある。点在する観光スポットが来訪した際の最寄り駅から距離が離れているため、交通移動手段の利便性の向上が必要となっている。このことから、鉄道、バスの1次公共交通にあわせて、タクシーやシェアサイクル等を含めた2次交通の多様化や活用を図ることで、利便性を高めることが重要であると考えられる。

### Ⅲ 現在の市の取組と今後の方向性

本市における取組としては、福祉有償運送、タクシー料金（自動車燃料費）の助成、はつらつシニアパスの購入費用の一部助成等により、福祉面のサポートを行っているところであるが、まちづくりと一体的な公共交通の在り方を地域ごとのグランドデザインとして検討を図る必要性があると考えられ、追浜地域にあっては駅前再開発事業や交通結節点事業などを包括的にまちづくり施策と関連付けたグランドデザインを策定している。また、京浜急行電鉄（株）、（株）NTTドコモ、本市の3者において、平成31年1月24日に「スマートモビリティ等を活用したまちづくりに関する連携協定」を締結し、自動運転バスの公道における走行、ローカル5G等を活用した鉄道システム維持管理の効率化、三浦半島観光Maas実証実験、AI運行バス実証実験等も行った。一方、市内の公共交通（電車、バス、タクシー）の利用率については現状30%を超えているが、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により利用者数が減少している。今後、高齢化や人口減少により利用者の減少がさらに見込まれることから、市民だけでなく、観光やビジネスなどの利用も促進して持続可能な公共交通の構築を図るとともに、子どもや障害者などの交通弱者にも優しいバリアフリー施策（ホームドアの設置、ノンステップバスやUDタクシーなど）を進め、誰もが利用しやすい、公共交通のインフラを整備していく。また、多様化する移動ニーズに対応するとともに、都市の持続的な成長やゼロカーボン等にも資するMaasやAIなど新たな技術を導入したスマートモビリティの活用や、商業施設による送迎や移動販売など交通以外の様々な分野との連携など、総合的な観点から市民生活の利便性の向上に取り組んでいく予定としている。

## Ⅳ 公共交通の在り方検討協議会の取組

### Ⅰ. 検討の経過

1	令和3年12月1日	正副委員長の互選
2	令和4年1月18日	関係部局からヒアリング
3	令和4年2月3日	関係部局からヒアリング
4	令和4年3月2日	関係部局からヒアリング
5	令和4年4月13日	政策立案の方向性を協議し、政策提言とすることと決定
6	令和4年5月17日	政策提言のスキーム図を基に素案を協議
7	令和4年6月21日	政策提言の素案を協議
8	令和4年7月14日	政策提言の素案を協議
9	令和4年8月5日	政策提言の素案を協議
10	令和4年8月25日	政策提言の素案を協議
11	令和4年9月12日	関係部局からヒアリングするとともに、政策提言の素案及び市民意見聴取について協議
12	令和4年9月29日	政策提言の素案、市民意見聴取及び事業者等へのヒアリングについて協議
13	令和4年10月19日	政策提言案、市民意見聴取及び事業者等へのヒアリングについて協議
14	令和4年11月1日	専門的意見の聴取及び政策提言案について協議
15	令和4年11月4日	専門的意見の聴取及び政策提言案について協議
16	令和4年12月1日	専門的意見の聴取及び政策提言案について協議
17	令和4年12月16日	関係部局からヒアリングするとともに、政策提言案について協議
18	令和4年12月20日	関係部局からヒアリングするとともに、政策提言案について協議

19	令和4年12月22日	関係部局からヒアリングするとともに、政策提言案について協議
20	令和5年1月14日	公共交通の在り方の政策提言に関する広報広聴会を実施
21	令和5年1月31日	広報広聴会で聴取した意見等について協議

## 2. 公共交通の在り方検討協議会委員

委員長	土田 弘之宣
副委員長	竹岡 力
委員	松岡 和行
委員	嘉山 淳平
委員	石山 満
委員	井坂 直
委員	杉田 惺

## 3. 市民意見の聴取

### (1) 公共交通の在り方に関する広報広聴会を実施

①実施日時:令和5年1月14日(土)10時~12時

②実施場所:ヴェルクよこすか

③実施内容:第1部 協議会による報告

第2部 市民意見聴取(市民とのワークショップ形式の懇談)



④出席者:市民13名

⑤主な意見

提言1 総合的な1次公共交通網の構築に向けて

◆1-1 1次公共交通の路線維持及び利便性向上推進と安全対策

- ・バスが通っていればよいではだめ。利用者に優しい環境が必要である。
- ・1次交通までの距離が遠い。バス停間の距離が短くなるようバス停を増やしてほしい。
- ・バスは今後車体を小さくし、シャトルバス等の運行に切り替えたほうが効率的によいのではないかと感じる。

◆1-2 中心市街地循環バスの利活用

- ・三笠循環バスの認知度は非常に低い。横須賀中央駅から他の駅に路線を運行したほうが良いのではないかと感じる。

◆1-3 まちづくりと公共交通の一体的な地域ランドデザインの推進

- ・政策を行う上では、高齢者だけでなく全世代を考えてほしい。

提言2 新技術の活用に向けて

◆2-1 スマートモビリティ等を活用したまちづくり

◆2-2 MaaS導入の研究

- ・スマートモビリティやMaaSといった新技術も、年代や観光によっては現実的ではない。地域単位で人によるカバーが必要である。

### 提言3 地域特性や市民ニーズに応じた2次交通網の構築に向けて

#### ◆3-1 1次公共交通を補完するコミュニティバスの推進

- ・コミュニティバスは、横須賀の地形上、地域によってさまざまな課題がある。運営等を一律には決められない。

#### ◆3-2 2次交通移動手段の多様化

- ・福祉車両のシェアリングも必要ではないか。
- ・各商業施設等のお買い物バスや、スクールバスなど空いている時間に運行するなど活用できるとよいのではないか。

#### ◆3-3 モビリティ・マネジメントの実施

- ・シェアサイクルのようなシェアシニアカーがあると良い。

#### ◆3-4 交通不便地における買い物弱者の支援

- ・公共交通が不便でネット等で注文したいが高齢者には難しい。

#### ◆3-5 地域コミュニティの維持・向上

- ・相互の助け合いが必要。
- ・長井地区は陸の孤島となっている現状を考えると自分たちの意思表示も遅かったのではと感じる。
- ・地域の事情や特性（山坂の多い地域）にあった対応が求められる。
- ・概ね交通網が行き届いているが、カバーされていない人々をどうするか。公共交通以外にもボランティアによる助け合いも必要ではないか。

- ・ ボランティアによる送迎なども期待される反面、ボランティアも無償は厳しいのではないか。(食事や燃料代などかかる経費もある)

## V 提言

現在の社会環境は、電車、バス、タクシーなどに加えコミュニティバス、デマンド交通など公共性を持った移動手段が多様化し、従前からの公共交通の概念を捉えることは難しくなっている。従って、本提言書では、公共交通を 1 次交通（電車、バス）と 2 次交通（1 次交通以外の移動手段）で捉え、公共交通の在り方全般として取り組む項目と地域を主体として取り組む項目に区分したうえで、事業推進主体者と受益者を明確化した。

### 1. 公共交通の在り方全般として取り組む項目

事業推進主体：市 受益対象：市民全体

#### 提言 1 総合的な 1 次公共交通網の構築に向けて

##### ◆ 1-1 1 次公共交通の路線維持及び利便性向上推進と安全対策

本市の電車、バスの 1 次公共交通の路線維持のため、生活路線としての利便性の向上を図る施策や本市観光の特徴であるルートミュージアムにおける観光路線の開拓等の需要喚起に向けた各施策により 1 次公共交通利用者の増加に積極的に取り組まれない。あわせて、新型コロナウイルス感染症により交通事業者に影響が生じているため、継続的な意見交換を行い必要に応じて支援策を講じられたい。

また、安全対策として駅のホームドアの設置推進やノンステップバスの導入促進を国等に働きかけられたい。

## ◆ 1-2 中心市街地循環バスの利活用

三笠循環バスは、市内外の利用者にとって利便性が高いものを目指すべきであり、現状の運行状況では継続的な運行は困難になることが予想される。契約満了までは、観光客だけではなく市民の利用促進を促すよう、乗客数増加の取り組みを強化するとともにし、様々なニーズを掴み、新たな活用方法を検討されたい。

## ◆ 1-3 まちづくりと公共交通の一体的な地域グランドデザインの推進

追浜地域にあっては駅前再開発事業や交通結節点事業などを包括的にまちづくり施策と関連付けたグランドデザインを市が策定している。今後は、地域特性や市民ニーズへ配慮し、久里浜地域や中央地域など他地域においても、まちづくりと公共交通の一体的な地域グランドデザインを策定し推進されたい。また、市民参加型ワークショップの手法を、今後のまちづくりでも導入し、地域住民の参画と理解を図られたい。

## 提言 2 新技術の活用に向けて

### ◆ 2-1 スマートモビリティ等を活用したまちづくり

今後市内で行う A I 運行バスや E V バス等のスマートモビリティに関連した実証実験においては、市内で稼働している公共交通の効率的、効果的な活用に向けて、例えば貨客混載等の新たな可能性の研究など多角的な視野を持って市民の生活スタイルに合ったモビリティの実現に向けた調査研究に産学官連携して取り組まれない。あわせて、A I 等の新技術やアプリの活用などによるデマンドタクシーの導入等の際には、事業者支援にも取り組まれない。

### ◆ 2-2 M a a S 導入の研究

移動に関する様々なサービスをつなぎ、誰もがストレスなく快適に移動を楽しむことができるよう、検索、予約、決済が一括で可能となる M a a S の研究を民間事業者と連携して行い、観光周遊性の向上や市民生活の利便性向上につなげていくことに取り組まれない。

## 2. 地域を主体として取り組む項目

事業推進主体：市・地域協働 受益者：地域住民

### 提言3 地域特性や市民ニーズに応じた2次交通網の構築に向けて

#### ◆3-1 1次公共交通を補完するコミュニティバスの推進

横須賀市地域交通支援事業による地域公共交通の取り組みを今後も継続し、地域からの要請に応じたコミュニティバスの導入を積極的に推進されたい。

#### ◆3-2 2次交通移動手段の多様化

高齢者や障害のある方及び免許を返納された方など車を利用できない人に対する最寄りの1次公共交通網までの移動手段の確保が課題であるが、各地域が交通移動手段の在り方を自らのこととして考え、地域が一丸となって具体的な行動を起こしていくための機運を高める取り組みが必要であり、行政も地域の主体的な取り組みが円滑に進むようにサポートする必要がある。については、現状のタクシー、コミュニティバス、送迎サービスなどに加え、デマンドタクシーなど交通移動手段の多様化を図り、地域が「手段を選べる」環境の構築を図られたい。また、民間企業の所有するバス等の有効活用の可能性を検討されたい。さらに、UDタクシーのさらなる導入促進を図られたい。

### ◆ 3-3 モビリティ・マネジメントの実施

ゼロカーボン推進の観点から過度に自動車に依存する状況から公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通移動手段を適度に利用する方向へとシフトしていくことを推進されたい。その際には1次公共交通を補完する手段としてシェアリングエコノミーの観点も考慮されたい。

### ◆ 3-4 交通不便地における買い物弱者の支援

買い物弱者にとっての交通代替手段として買い物配送は重要であり、事業者から交通不便地における買い物弱者の支援に繋がる提案や相談があった場合には、協力及び連携の強化を図られたい。

### ◆ 3-5 地域コミュニティの維持・向上

人口減少・少子高齢化が進展する本市においては、路線の維持やコミュニティバスの導入などの施策を推進する上で、地域のコミュニティの維持・向上が無ければ、効果的で継続性を持った施策とはならない。市は、地域と地域の交通課題を共有し、地域住民は課題を自分事として捉え、地域が協力して具体的な課題解決に向けた行動を起こしていくための機運を高める取り組みを推進されたい。



### ◆ 3-6 地域交通課題に対応する組織体制の構築

地域交通の課題に対しては、地域の窓口である各行政センターにおける地域生活相談窓口も活用し、さらに積極的に取り組まれない。あわせて、一元的に管理・分析・支援する組織体制を構築されたい。

## VI 用語集

※ページ数については、その語句が最初に出てくるページ数を表記している。

UD タクシー (ユニバーサルデザインタクシー)	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」のこと。	P 10
シェアサイクル	他の人と自転車をシェア(共有)し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。 複数のサイクルポートで利用、返却ができることが特徴。	P 13
スマートモビリティ	ICT (Information and Communication Technology, 情報通信技術) を使って、車や公共交通機関などによる移動をより安全で効率的なものにするという考え方。	P 14
5 G(ファイブジー)	第5世代移動通信システム。 「超高速大容量」「超低遅延」「多数同時接続」といった特徴を持つ。	P 14
M a a S (マース)	Mobility as a Service の略称。 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。	P 14
A I (エーアイ)	Artificial Intelligence の略称。 人工知能。人工的な方法による学習、推論、判断等の知的な機能の実現及び人工的な方法により実現した、当該機能の活用に関する技術。	P 14
デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。	P 20
シェアリングエコノミー	個人が保有する遊休資産(スキルのような無形のものも含む) の貸出しを仲介するサービス。 例えば、スマートフォンやGPSなどのICTを活用し、移動ニーズのある利用者とドライバーをマッチングさせるサービスもその一つ。	P 24

## VII おすび

本協議会がまとめた「公共交通の在り方に関する政策提言」は、当初、政策条例の制定を視野に協議を重ねた。

しかし、昨今の交通インフラを取り巻く環境の著しい変化と技術革新により将来的な施策を見通した条例制定の予測が困難なことや従前の全市一律的な施策を実施する弊害、例えば、今後の交通施策は単一的に行われるのではなく、まちづくりと一体的、包括的に地域特性を生かしたランドデザインを策定するなかで検討されることが望まれるため、交通分野に限定した条例がかえって再開発等のまちづくりに制約をかける可能性すら危惧される。

また、上位法である国の交通政策基本法も先に述べた時代状況の著しい環境変化により改正の可能性は十分に予想されるため、現時点で本市独自の交通条例を制定する必然性は低いと思われる。

従って、今後の本市の公共交通の在り方については、まちづくりと一体的、包括的に取りまとめた政策提言とすることが優先する手段として有効であるとする結論を得たものである。

尚、今後の人口減少や高齢化の社会環境の中、誰もが自由に移動、交流、参加できる社会における公共交通は、既存の1次交通の停留所を点と点で結ぶ移動手段から、最寄りの1次交通までの移動手段を考慮した面的にとらえた地域の在り方も考慮しなければならない。1次交通の路線維持のための施策やコミュニティバス導入推進といっても、移動の始点となる地域にコミュニティカがなければ、施策の効果や持続性は担保されない。

公共交通における課題は多岐にわたり福祉的視点からも施策を考慮せざるをえない状況となってきた。町内会、自治会などのコミュニティカの維持、向上も公共交通施策にとって前提条件となることを申し添えたい。

おすびに、本協議会にご出席いただき、貴重なご意見を頂戴しました関係部局の皆様、ハマちゃんバス利用者協議会及び運行事業者の日の出タクシー株式会社の皆様並びに神奈川県タクシー協会横須賀支部の皆様、広報広聴会にご出席いただき、貴重なご意見を頂戴しました市民の皆様に深く感謝を申し上げますとともに、本市議会の公共交通の在り方に関する政策提言が、本市の政策推進の一助となり、さらに充実した地域公共交通網体系の構築に繋がることを期待するものである。