

1 自動運転レベル 4 の実用化を目指して、横須賀市で大型路線バスによる実証を開始

市長

本日は、横須賀市で進めている路線バスの自動運転導入プロジェクトについて、その概要等をご説明いたします。本プロジェクトは、自治体の横須賀市、運行事業者である京浜急行バス株式会社さん、そしてプロジェクトマネジメントを行うソフトバンク株式会社さんの 3 者で、共同事業体、コンソーシアムを組み、プロジェクトを推進してまいります。そのため、本日は、京浜急行バス株式会社の森社長、ソフトバンク株式会社鉄道事業推進本部の山田本部長にお越しいただいております。また、本プロジェクトは、国土交通省の自動運転社会実装推進事業の重点支援の補助金採択を受けて実施します。なお、重点支援は先駆的・優良事例となる事業として、全国で 13 自治体が選定されています。

次に、目的についてです。現在、高齢化により路線バスの輸送ニーズは高まっているものの、全国的に深刻な運転士不足となっており、他の自治体では、減便のみならず、路線が廃止された事例もあります。市内を運行する京浜急行バスさんでも同様に運転士不足や運転士の高齢化が深刻となっており、このままでは、現在の路線が維持できなくなる恐れがあります。このため、限られた運転士を効率的に運用できる新たな輸送システムの構築を目指して路線バスの自動運転に取り組むこととしました。本プロジェクトでは、コンソーシアムの 3 者で連携し、2027 年度に単独車両による自動運転レベル 4、2028 年度に隊列走行によるレベル 4 の実装を目指しています。なお、路線バスの隊列走行に取り組んでいるのは、全国でも東広島市と横須賀市の 2 例しかありません。対象となるルートは、Y R P 野比駅から Y R P 光の丘 2 番までの既存のバス路線です。この路線は、朝夕の時間帯で Y R P へ通勤する利用者が集中し、短時間に多くの便が運行されていることから、ピーク時において、輸送力を確保しながら運転士を減らすことができるなど、自動運転システムの導入による効果が大きいと考えています。本年度は、京浜急行バスさん所有の大型バスを改造して使用します。車体にプロジェクト名や「実証実験中」と記載したステッカーを貼り付けて、注意喚起を行い、走行ルートについてもリスクマネジメントを実施するなど、安全に十分配慮して、実験を行います。実施期間は、12 月 1 日から 2 月 1 日までとしており、1 月 21 日から 2 月 1 日の期間においては、試乗会も開催いたします。運賃は無料ですが、事前予約制ですので、市や京浜急行バスさんのホームページからご予約いただき、より多くの市民の皆様にご体験いただきたいと思います。今後の展望としては、まずは、Y R P における自動運転バスの実装を目指しますが、将来的には、市内の他路線への展開も視野に入れ、地域公共交通全体の維持・強化を図っていきます。最後に、この実証実験は、横須賀市のみならず、全国的にも、地方公共交通の未来を支える重要な 1 歩になれると考えております。運転士不足という社会的課題について自動運転技術で解決し、安全で効率的な交通サービスを提供することで、持続可能な地域の発展に寄与することが期待されます。私からは以上です。具体的な内容については、京浜急行バスさんおよびソフトバンクさんからご説明いたします。

京浜急行バス株式会社 森社長

ただいま横須賀市長様より、本プロジェクトの背景や目的についてご説明がございました。私からは、運行事業者としての視点から、本取り組みの意義やチャレンジについてお話しいたします。当社はこれまで、地域の皆様の生活を支える公共交通として、日々の運行に努めてまいりました。しかしながら、運転士不足は年々深刻化しており、運行の維持が大きな課題となっています。その現実と正面から向き合い、将来の路線維持に必要な新しい仕組みを検証することが今回の実証に臨む当社の強い思いでございます。今回、使用する車両は、当社が日常的に使用している大型路線バス「いすゞ・エルガ」をベースに、

自動運転仕様へ改造したものです。大型路線バスを用いた自動運転の検証は、当社としても初めての取り組みです。改造にあたっては、ソフトバンク様と連携し、車両の位置測位の高精度化、路線特有の道路条件に合わせた走行制御、都市型路線バスならではの「こまめな停留所発着」への対応など、当社のこれまでの実証とは異なる技術上の課題が、多数、抽出されました。こうした技術的ハードルを1つずつ検証し、「通常の路線バス運行と同じ条件でどこまで自動運転が成立するか」を見極めることが、当社の主な役割でございます。

対象路線であるYRP線は、朝夕の時間帯に特に混雑が発生する路線であり、効率的な運行が大きなテーマとなっています。運行事業者として今回重視しているポイントは3点ございます。「通勤時間帯特有の車両密度の高さに対する自動運転の成立性」、「駅ロータリー・狭い折返し地点での進入・転回といった精密な制御」、「雨天・夜間など日常運行で避けられない環境下での挙動確認」。このような現場におけるリアルな課題を明らかにし、実装可能性を高めることが当社に課された課題となっております。

安全対策ですが、今回の実証は自動運転レベル2で実施し、運転士が必ず乗務して安全を確認しながら運行いたします。市長がご説明された「市としての安全配慮」に加え、当社としても運転士への専門の研修、実証ルート of 事前リスク点検、想定外事象の訓練など、運行事業者として安全措置を多層的に整備いたします。自動運転とはいえ、「安全は人が守るもの」との考えのもと、最大限の準備を行ってまいります。

市長からロードマップの説明がございましたが、当社といたしましては、「運転士不足と言う課題に正面から向き合い、これを解決するための技術を実用化する」という点を最も重視しております。特に、将来に想定しております隊列走行は、1名の乗務員で複数台の運行が可能であること、ピーク時間帯の輸送力を確保しつつ、限られた人員を有効に活用できるという点で、地域の路線維持に大きく貢献できるものと考えています。横須賀市内のみならず、今後は当社が運行する他の地域にも運用し得る技術であり、公共交通の未来を切り開く重要なステップになると確信しております。京浜急行バスは、地域の皆様に「いつものバスが、これからも当たり前前に走り続ける」未来を守るため、今回の実証に全力で取り組んでまいります。技術検証の積み重ねは時間を要しますが、確実に前へ進み、横須賀市の皆様、そして利用される全てのお客様に、安全で持続可能な公共交通を提供し続けられるよう努力を続けてまいります。京浜急行バスからの説明は以上でございます。ありがとうございます。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

ソフトバンクは、経営理念である「情報革命で人々を幸せに」というテーマを基に、そして特に近年では「社会課題に、アンサーを。」を掲げ、様々な社会課題の解決に取り組んでいます。

今回のプロジェクトでは、横須賀市長様、京浜急行バス森社長からもあったとおり「運転士不足」と言う課題に対して、西日本旅客鉄道株式会社様と技術開発を行っております「隊列走行」を用いて、解決策として取り組んでいきたいと、非常に強い思いで参画させていただいております。本プロジェクトにおけるソフトバンクの役割は、全体的なマネジメント、および、実証実験の実施、実証実験結果の分析などです。将来的には実装に向けて価値あるものを出していくという形で進めてまいります。

今年度の実験の狙いですが、先ほど京急バスの森社長からご説明がありましたので、技術的なところを補足させていただきます。都市部で衛星測位が届かない場所がございます。例えばトンネルなどです。そのようなところでは、LiDAR（ライダー）などセンサーを用いて、3Dマッピングによる自己位置推定、つまり、バスがどこを走っているのかと言うことを元に安全に運行ができるよう進めてまいります。また、京浜急行バス森社長から説明がございました、歩行者や車両の予測が厳しい道路などの課題を洗い出すことに全力で取り組んでまいります。もう1点は「将来の隊列走行に向けた環境に関する課題の抽出」です。将来的な「隊列走行」を見据えて、バスが並んで走りますので、バス停の長さももちろんですが、都市部の交通量が多いところで、バスとバスの間に一般車両が入ってくる、信号で隊列が離れてしまうなどの場合にどのように安全を担保するか、可能な限り、このような課題を洗い出して、安全に運行できる実証実験及び課題の抽出を行ってまいりたいと思っています。

将来の展望といたしましては、2027年度に「単車（バス1台）」での自動運転レベル4の認可・実装。そして、並行して課題の抽出をしておりますので、その1年後、2028年度には「隊列走行」に

よるレベル4の実装に全力で取り組んでまいりたいと思います。
あらためまして、「社会課題に、アンサーを。」ということでソフトバンク株式会社は、横須賀市様、および、京浜急行バス様と一緒に取り組んでまいりたいと思います。ありがとうございました。

※LiDAR：レーザー光を使うセンサーの一種。対象物までの距離やその位置などを検知できる。

■質疑応答

記者

12月1日からスタートということでした。これは連日行われて、順調に進んでいるのでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

おかげさまで、順調に調整等を行っておりまして、順調に進められているという状況です。

記者

毎日行われていて、お客さんは乗っていない、運転手は乗っているということですね。どのくらい往復しているのでしょうか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

1日4往復から6往復ほど運行しています。

記者

YRP横須賀リサーチパークは、資料の地図で言うと、光の丘2番のYRPセンターまでですか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

エリアとしては、光の丘2番を含んでいるエリアがYRPです。

記者

あともう1点、分かれば教えていただきたいのですが、国土交通省の自動運転社会実装推進事業の重点支援の補助金採択を受けている13自治体に横須賀が入っているということですが、県内では他に入っている自治体はありますか。

横須賀市 都市計画課長

県内で入っていますのは、横須賀以外では川崎市と平塚市になります。

記者

2点あります。まず、対象ルートにYRP野比駅から光の丘2番までを選んだ理由を教えてください。

京浜急行バス株式会社 森社長

先ほども説明申しあげましたが、当該エリアは朝、夕のラッシュ時間にお客様が非常に多い状況です。日中との落差が大きいと言いますが、朝、夕のラッシュ時間に非常に大きな輸送力を必要としています。運転士不足の話がありましたが、我々としては、朝、夕の運転士を確保することが大きな課題になっていることもあり、ラッシュのところで自動運転を実証し、実装することで運転士を有効に活用しながら運行できるのではないかと考え、YRPを選定しています。

記者

ラッシュ時、1時間あたりの本数は大体どれくらいですか。

京浜急行バス株式会社 森社長

1 時間で 15 本走っています。日中になりますと 3 本です。

記者

資料 5 ページのルートを見ると、路線として高低差がある、トンネルがある、狭い道があるなど特徴はありますか。

京浜急行バス株式会社 森社長

まず、Y R P 野比駅からまいりますと、駅のロータリーがございますので、厳しい条件と言うか、転回等があります。Y R P 野比駅を出まして、駅前通りを行きますと、こちらの方は、狭めの道路で歩行者が多い、あるいは車両も多いと言うような道路になっています。その後、坂道を上っていきながら、カーブに差し掛かります。カーブに差し掛かりますと、今度カーブしながら信号がございます。島田と言う交差点です。そこを右折すると、大きな道路へ出ます。その後、また坂を上っていきます。次に左に曲がりまして、長いトンネルがあり、その後、ずっと上りです。Y R P 光の丘 2 番にかけて、ほぼほぼ上りのルートが続きます。上りのルートが続くということは、逆に帰りは下りになります。やはりその下りの中での制御と言うのも難しい課題だと思っております。路線 3 k m ではありますが、いろいろなシチュエーションが、その中には含まれていると我々としては考えております。

記者

3 k m の中に信号とトンネルと上り坂、下り坂バリエーションが多いということですね。分かりました。ありがとうございます。

記者

今回の自動運転導入プロジェクトの背景で、先ほどご説明の中で高齢化により高まる輸送ニーズ、バスの運転士不足、それに横須賀市内でも現在の路線が維持できなくなる可能性があるとおっしゃっていました。これをデータ的に証明と言いますか、説明できるような数字はありますかでしょうか。例えば、横須賀市内を担当している運転士の方々の平均年齢が、京急バスさんの全体平均年齢より高いなど、そのような数字で説明できるものはありますかでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

横須賀市内だけと限った数字は持ち合わせていませんが、当社ですと、運転士平均年齢が 50 歳を超えたあたりになっておりまして、運転士の高齢化は進んでいる状況にはなっております。

記者

一応、補足でお伺いしますが、先ほど市長が現在の路線が維持できなくなる可能性もあるとおっしゃっていました。それは何かデータや数値など何かありますかでしょうか。

市長

数値は持ち合わせていません。高齢化も含めて現状認識の中でお話ししました。

記者

今の質問に付随して、ここ 5 年、10 年の間で、市内で廃止したルートや路線があるのかどうか、また、5 年、10 年、特定の期間で運転士の採用人数が、右肩下がりで何%下がっているなど、数字があれば教えてください。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

5 年と少し前に、同じ Y R P 野比駅から京急ニュータウン野比海岸に出ている路線を廃止した経緯はございますが、それ以外の廃止はございません。

記者

乗員人数が少なくて、利用率が見込めないなど、人口減少の話とは違う意味合いでしょうか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

運転士不足が続いている中で、利用者が少ない路線について廃止させていただいたということです。

記者

今のご説明ですが、この実証実験を行うルートは、需要がないから廃止したということでしょうか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

具体的に言うと、廃止したのはY R P野比駅から逆側に行くルートです。今回、実証実験を行うY R P野比駅から光の丘2番の路線は、朝は駅から並ぶほど需要がある路線です。

記者

何の路線を廃止したか、もう一度教えてください。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

京急ニュータウン野比海岸行きという別のルートです。

記者

今回、このルートを選定した理由として、先ほど朝夕のラッシュがかなりあるということでした。もう1つ、私が思ったのは、Y R Pには研究機関が集積していて、同じく実証実験をし、尚且つ、大型トラックやバイクなど雑多な交通が少ない、安全性が確保できる、協力しやすいということもあって、そこを選定したということではないのでしょうか。市内では、もっとラッシュがあるところがいっぱいあると思います。

京浜急行バス株式会社 森社長

横須賀中央の駅前などは、もっとラッシュがあると思います。ただ、我々は先ほど将来的には隊列走行をと言うお話をさせていただきました。隊列走行というのは、やはり朝と日中の輸送の密度がかなり違うところで、非常に有効に活用できると思っております。例えば朝夕は隊列で運行し、日中は1台で運行するなどいろいろな形が実現できる。そのようなことを実現したいと思い、1番にやるべき場所はどこだろうといったときに、Y R P線が1番やりやすい、効果があると思いました。

記者

それは安全が確保できるとか、協力をお願いしやすいとか、そういったこともあるのではないのでしょうか。他の路線でそれをやらないと言うのは、他の路線と何が違うのかが分かりません。

京浜急行バス株式会社 森社長

もちろんY R Pと言う情報研究施設があるということは親和性がありますし、そういう意味でもY R P線と言うのは十分、実証実験をなす場所として付加価値があるだろうとも思っております。

記者

ソフトバンクさんのI Tや電子関係の研究機関はY R Pにあるのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

弊社もちろんありますし、通信キャリアさんは、みなさんY R Pに行かれています。ただ弊社の土地で持っているということではないです。

記者

そう言う意味で親和性があり、協力をお願いしやすいということもあるということですね。

京浜急行バス株式会社 森社長

それはもちろんあります。

市長

元々、Y R Pは、スマートモビリティ発祥の地です。研究機関が集積していて、朝夕のバスの需要がすごく多い。なだらかな道があって、複雑ではないということもあり、また親和性もあるということで、まずは、ここで実証実験を行うことが1番やりやすいのではないかと思います。

記者

両社に伺います。今回、東広島市と横須賀市を選定した理由は何でしょうか。なぜ、今回、横須賀でやろうとなったのでしょうか。

市長

京急バスさんは、東広島市の件とは関係がありません。横須賀で行うということでなく、結果的に東広島と横須賀だったということです。

記者

市側から要請したなど、どんなきっかけがあって横須賀でやりましようとなったのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

2つを選んだというよりも、ご説明があったとおり、今回、京急バスさんが、横須賀市で朝夕のラッシュと日中の乗車人数が違うことによる隊列走行のメリットを感じていただいた、それと同様のことが東広島市でもあり、東広島市さんも隊列走行をやりたいという形になって進めています。結果として2つになっただけです。我々から2つを選んだわけではありません。

記者

京急バスさんは、横須賀市以外でも運行している中で、同様の条件が他のエリアではなかったのか、横須賀で先行してやろうとなった背景はありますか。

京浜急行バス株式会社 森社長

もちろん横須賀市は我々にとって大きな事業エリアですし、大きな拠点になっています。横須賀でやりたいというのはもちろんあります。また、先ほどから申しあげているY R Pというエリアは地域の特性、お客様の特性もあります。その中で、我々としては横須賀市、Y R P線がふさわしいと考えた次第です。

記者

今後の展望に関心があります。このエリア以外での実装は、いつ頃を目指しているのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

隊列走行は2028年度以降になると考えています。まずは、2027年度は単車走行というところで、各自治体さんと同じ形になると考えています。

記者

2028年度以降に、このエリア以外で実際に街中を走るというイメージでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

そうではなく、2028年度に当該エリアを隊列走行で走ることを目標にしています。

記者

このエリア以外での実装というのは、どれくらいになるなどの目途はありますか。

京浜急行バス株式会社 森社長

京浜急行バスに限った話をさせていただきますと、今回、大型のバスで実証実験をさせていただきます

ます。我々は、大型バスでの実証実験は、今回が初めてであり、また、既存の車両を使っています。YRP線を1番にやらせていただくので、その路線の中での実装を含め、実装ができると分かった後に、他の路線の検討に入る流れになると思います。

記者

数制的な目処と言うか、目標はまだ言える段階ではないかということでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

他の路線も含めて、10年後、20年後まで語れるような形までは持ち合わせてなく、2027年、28年を目指すというところが、3者の共通の目標です。

記者

配布されたチラシからLINEでお友達登録をしてみたのですが、市民でなくても誰でも登録すれば予約可能なのかというのが1点、また、是非、取材で乗ってみたい、写真を撮りたいと思っていますが、ご相談は市側にすれば良いのでしょうか。

横須賀市都市計画課長

広報課を通して、記者さんの取材希望を取りまとめます。ご案内を後程お送りいたします。

記者

ヘリコプター遊覧のときには、天候の影響が大きかったのですが、今回のバスは実証実験中、雨など天候の影響はありますでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

それも含めての課題の洗い出しですので、雨天でも行います。

記者

国交省の補助金は他に川崎、平塚両市も出ていると言うことですが、この両市の進捗状況と言うのはいかがですか。

横須賀市 都市計画課長

両市は今年からではなく、既に実証実験を始めておりますので、かなり進んでいるのではないかなと思います。

記者

県内で3番目の実施ということによろしいですか。

横須賀市 都市計画課長

正確には、国土交通省の今年度の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）における重点支援を受けた自治体が3市であり、同補助金では横浜市と茅ヶ崎市も一般支援として今年度の補助を受けています。また、国土交通省の補助金を受けずに実証実験を行った例もあり、これまで県内の何か所で自動運転実証実験が実施されているのかは、把握できていません。

記者

道路ですが、YRPの細いところから出て右折する道路の南側で、ずっと工事が進んでいてこのまま海岸まで抜けるような道になると思います。これは例えば実証実験中に完成すると状況も変わってくるかなとは思いつつ、完成することはないかなと思いますがいかがでしょうか。

都市計画課長

工事をやっていると言うのは、確か長沢中学校の近くだと思いますが、今回の実証実験には直接影響がないものと考えています。

記者

ラッシュのとき、南側からリサーチパークの方に向かって、逆側の道から入ってくることはないですか。

都市計画課長

合流する場所は島田の交差点になると思います。

記者

三浦方面から来た車は、今は野比駅前の細い道を通ってくると思います。新しい道が完成すると、南側の道から入ってまっすぐ行くのではないかと思いますので、もしかしたら条件が変わるかなと思いました。資料の黄色いラインのところをラッシュ時間に通ると思います。黄色いラインがラッシュだとすると、新しい道が完成すると、南側から来る車は、完成した道路を通り、野比駅前の細い道を通らなくても良くなる。そのため、実証実験中、条件が変わることはないかという話をしました。

都市計画課長

交通のルートと言う意味で言うと、新しいルートと実証実験を行うルートは、直接影響がないものと考えています。

記者

例えば、私は野比駅前を通らずに新しいルートを通っていくと考えているのですが。

都市計画課長

三浦方面から来る方ですと、当然考えられると思います。

市長

通行する車の台数が増えたときに状況が変わるのではないかという話で、可能性はあると思います。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

緩和されるなら、安全になるので良いと思います。今の厳しい条件で実証実験をやる方が良いのではないかと我々は考えています。

記者

厳しい条件でやらないと、簡単なところでやっても効果は薄いと思います。だから、条件が変わったら、困るのではないかと、ただ、多分変わらないでしょうねって話を今お伝えしたかったです。

記者

ラッシュと言うのは、交通量の話ですよ。

記者

そうです。道が細いので三崎側から来る車が影響して条件が変わるのではないかという話です。

記者

念のため確認ですが、東広島市の方も2027年度の認可実装を目指しているという理解でよろしいでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

はい。それも単車走行です。

記者

同じスケジュールでやっているのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長
はい。

記者

レベル4は、もう誰も、運転士など人は乗っていないという理解でよろしいでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

レベル4でも、特定条件下という形のレベル4であればそうです。レベル4でも、段階がございます。

記者

完全に人がいないレベル4を目指しているということでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

はい。

記者

そもそもの質問になってしまいますが、あらかじめこのルートをシステムに落とし込んで自動で運転する認識でよろしいでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

おっしゃるとおりでございます。

記者

運転手の役割としては、レベル2の段階では 障害物を避けるときにボタンを押すなどそういったことになるのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

危険を感知したら、すぐにオーバーライドという形で手動運転を行います。

記者

それはハンドルを回してということでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

ハンドルも回してアクセルもブレーキも操作します。

記者

レベル2の段階で、バスの運転の様子をどこかで遠隔監視のような、そういったことをしているイメージでよろしいでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

レベル4実装もちろんそうですし、遠隔監視は行います。

京浜急行バス株式会社 森社長

今回の実証実験の中では、遠隔監視はしません。

記者

資料17ページの東広島市のバス、これは専用に作ったバスですか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

東広島市のことでしょうか。東広島市も既存のバスを改造しています。

記者

これは連節バスにできるのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

できます。

記者

バス停の通過のときなど、停留所に人がいない場合やバスのブザーがならない場合、通過を自動運転ではどのように行うのでしょうか。

ソフトバンク株式会社 鉄道事業推進本部 山田本部長

そのあたりどうしていくか、バス事業会社さんと相談しながら制御は決めていく形になります。

記者

実証実験のバスの改造は、どの年式のバスでもできるのでしょうか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

基本的に現在運行しているようなバスであればできると聞いております。

ただ、昔の様式、電気信号ではなくワイヤーでギアを変えるようなバスになりますと、本体自体をかなり改造しなければなりません。できなくはありませんが、適さないと言うのが正しい表現になります。

記者

資料に載っているバスは可能でしょうか。

京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当課長

この資料のバスは水素バスです。これはもちろんできます。

記者

確認ですが、川崎市、平塚市は京急バスさんとソフトバンクさんと当該自治体で行っているのでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

そうではなく、平塚市のバス運行事業者は、神奈川中央交通、神奈中バスさん、川崎市のバス運行事業者は、川崎鶴見臨港バスさんです。

記者

川崎市と平塚市は、それぞれいつからやっているかご存じですか。

京浜急行バス株式会社 森社長

申し訳ございません。そこまでは分かりません。

記者

同じような自動運転化の実証実験をされているのでしょうか。

京浜急行バス株式会社 森社長

はい。ただ、隊列走行ではないです。

■案件外質疑応答

記者

国の重点支援地方交付金のお米券ですが、最近、海老名市さんがプレミアム付き商品券、愛川町さんが地域振興券などと情報が出始めました。悩ましいところだと思いますが、横須賀市の対応、スタンスは今のところどのような感じか教えていただけますか。

市長

いろいろ悩んで検討してきましたが、全員に1人当たり5,000円※の現金給付を今考えているところです。事業費は約20億円ですが、様々な会議、検討の結果、これがもっとも妥当であろうという結論に至り、5,000円の現金給付に決めました。

※後日、全員に1人当たり6,000円に修正

記者

これは20歳以上の方が対象でしょうか。

市長

違います。これは年齢問わず1人1人に給付します。

記者

関連して、これは次の12月の臨時議会に補正予算をかけるということでしょうか。

市長

その予定です。

記者

いろいろと言われている中で、お米券を選ばなかった理由をお伺いしてもよろしいでしょうか。

市長

賛否両論があるのですが、お米券だとお米しか買えないとか、事務費が大きすぎるという声の方が大きかったのです。ちなみに、プレミアム商品券も考えたのですが、これも買える人が限られている。3,000円の商品券と言うのもあったのですが、これはお米5kgしか買えない。それぞれ使い方が限られている、金額が小さい、事務費の割合が大きいと言うことで、批判的な声が多く、5,000円の現金給付ということに決めました。

記者

市長としては、お米券に対しては、どのような意見お持ちでしょうか。

市長

ピンとこないです。お米しか買えないというのはいかななものかと思っていて、やっぱり物価高の対策であるならば、そこに直接的に現金を渡した方がいいのではないかと考えました。

記者

スケジュール的には、いつまでくらいの給付を考えていますか。

財務部長

まず、臨時議会ですが、12月24日を予定しています。そこで議決をいただいた後に、事務作業を進めまして、早ければ3月上旬にお手元に届くようなスケジュールで考えております。

記者

それは早いのでしょうか、遅いのでしょうか。

財務部長

やはりお配りをする方の確認や、口座情報を集める事務もあります。他の市と比べても大体そのぐらいだと思います。

記者

例えばマイナンバーに口座が紐付いている方たちが多いと思います。それは使えるものですか。

財務部長

その情報は国からもらえますが、それでも時間が掛かってしまいます。

市長

それは使えるのですか。

財務部長

はい、使えます。

記者

深田台の米軍の交通事故の求刑が出ております。その受け止め、それとトマホークについて、この間の本会議での請願ですが、議会の中で否決になりました。市民の方から約3万筆の署名が集まったトマホークの請願についての市長としてのご所感を伺ってもよろしいでしょうか。

市長

まず、米軍の交通事故、警察から検察に書類送検されたと事実は報道で知っております。今後、検察が判断する事項であるので、コメントは差し控えさせていただきたいと思います。トマホークの問題も、基本的にはスタンドオフミサイルの配備という新しい防衛計画の中で決まったことなので、それを粛々と受け入れざるを得ない。これは日本全国に配備され、それは艦艇でも、地上でも、となっていることは聞いております。是非に関して私はコメントする立場にはありませんが、それは粛々と受けざるを得ないと理解しています。

記者

署名数など、そういった声というのはいかがでしょうか。

市長

3万人いる中で、2万人くらい横須賀市以外の方もいらっしゃるのことを考えれば、それはどこでも起こり得る問題であると理解をしています。

記者

1年の振り返りになってしまいますが、7月に日産追浜工場の2027年度以降の閉鎖が発表になりました。市は速やかに相談窓口を作って対応しています。今のところ。例えば雇用であるとか、経営の影響であるとか、市にどんな相談が来ていて、どんなふうに対応しているかを教えてください。

上条 副市長

聞いている話では、雇用の話については、日産さんを退職される人を雇用したいというお声を多くの会社からいただいています。一方で、従業員の方から、自分はこれからどうしようという相談は、市や商工会議所にほとんど来ていません。

記者

今、お話いただいたように、今後の話と言いますか、もう将来にも目が向いているようにも見えますが、2027年度以降の追浜あるいは横須賀の経済とか、市民生活への影響などあるかと思いますが、市長として2027年度以降の地域あるいは横須賀をどのようにしていきたいか、ビジョン、構想をお聞かせください。

市長

それは追浜だけではなく、横須賀市全体についてでしょうか。

記者

そうです。

市長

ご理解いただいていると思いますが、浦賀の開発が始まります。大矢部みどりの公園もあります。新しい開発が始まったところです。その矢先に、追浜のことがあったのは、確かにショックはショックなのですが、ただ、新しい始まりだと思っています。ご承知のとおり、かつて久里浜の日産工場が閉鎖されたときに、横須賀のサプライチェーンの皆様は、かなり自分で受注先を開拓して、自らの道を探ったので、今回、サプライチェーンに関しては、それほど大きなマイナスはないと理解しています。ただ、日産さんは追浜の経済を支えてきていただきました。雇用も含めてかなりの横須賀の企業が、日産さんを退職された方を従業員として迎え入れたいというところがあります。しかし、条件の差がかなりあるかと思っています。その中でどうしたらいいか、これから考えていかなければいけないと思っています。一義的には日産さんの問題であると思いますが、何度もエスピノーサさんにお話をしているのですが、経済的な問題に関しては、是非横須賀の振興のために役立つものにしたい。あとは、日産さんの復活を待ただけだと話をさせていただきます。そして、跡地に関しては、決定前には必ず相談があると理解をしていますし、そのときは真っ先に、私どもに連絡をいただけたらと思っています。そういう信頼関係を醸成してあります。そのときには、しっかりとお話をさせていただければと思っています。ピンチはチャンスだと思っていますので。北の玄関口、あそこがしっかりしてもらわなければ、横須賀全体の発展はありません。

記者

追浜工場を退職する人を雇用したいと、地元の企業の方々からお声が上がっているということでした。こちらは市で仲介といいますか、支援はされているのでしょうか。

市長

今のところ、支援はしていません。お声をいただいているのは事実なので、これからどう言う状況になるかによって、様々なことがこれから考えられるだろうと思います。ただ、今何も決まっていないうちに、我々がこうしたいああしたいと言うのは、日産さんに失礼になりますし、日産さんは今どうするかと考えていらっしゃると思います。それを待っている状態です。

記者

では、今後、もしかしたら日産の方から、本格的なメッセージがあった場合には、市としては再雇用する企業とのパイプ役もできるように検討していきたいということでしょうか。

市長

もちろん、日産さんのご要望があれば、ということにはなります。日産さんも考えていると思うのですが、できる限りのご支援をしていきたいです。

記者

日産関連で、対策相談を受けるところが記者室の前にあります。そこでは今、仲介ではなくて主に何をされているのでしょうか。ヒアリングなりして、何かに活かそうなどありますか。と言うのは、昨日、人口統計が発表され、前年比 4,000 人減でした。ここに来てとりわけ追浜地域の転出が際立っていて、工場閉鎖を待たずにもう既に出ていっている可能性があるのではないかと考えています。今、市はそういう事態を受けてどうされているのでしょうか。

上条 副市長

今、統計のデータを持ち合わせてなく、分析ができていないのですが、日産さんからは、そんな急にいろいろな人が辞めているという話は入っていません。そのため、それが日産さんの影響なのかどうかは私にはお答えできません。

記者

それでは、市として現在何をされているのですか。

上条 副市長

今まず相談窓口を設置して、相談の受付をしています。また、市内にはサプライチェーン関係の工場などもありますので、そこでどう言う影響があるのかと言うことは、まとまっています。すでにどう言う状況かと言う情報を我々は得ています。その結果、先ほど市長がお答えしたとおり、そこまでサプライチェーンについての影響はないことが分かっています。また、雇用に関しては、いろいろな会社から、雇いたいとの声をいただいていますので、その声は日産さんにお届けしています。

記者

そうすると、日産の従業員からこれから退職するが、どうすればいいかとの話を聞いて、その声を日産に伝えていると言うことですか。

上条 副市長

そうではありません。日産さんは、いま一生懸命、社内で従業員の皆様と、どうするかということをやられています。我々のところに、日産の社員さんが直接訪ねてくることは、まずありません。なぜなら日産さんが、社内できちんとやられているからです。我々のところには、もし日産を退職する方がいらっしゃったら、うちの会社で雇いたいという相談が多く来ているという状況です。

記者

市内の中小企業さんから、退職者が出た場合は知らせて欲しいとの連絡が来ているのですね。サプライチェーン工場の影響がないという結果が分かったと言うのはどういうことですか。

上条 副市長

影響はないと言ったらおかしくなりますが、先ほど市長がお答えしたとおり、日産さんが徐々に撤退していった、ゴーンさんのときに様々なコストカットをしたときに、多くのサプライチェーンの方たちは仕事がなくなって困った、そういう経験がありました。グローバル企業ですので、今後もしやと言うことが起こり得ると市内の企業の方は考えて、日産さんだけに頼る体質ではなく、いろいろなところに商売相手を探していったのです。日産さんの受注シェアを横須賀市内の工場、製造業者は減らしてきた経緯があります。その結果、今回、日産さんの受注がなくなったとしても、それほど工場にとって大きな割合ではなかったもので、それほど影響がない会社がほとんどであったということです。

記者

市としてサプライチェーンの会社にヒアリング、聞き取りをしているのですか。

上条 副市長

そうです。全て聞き取りをしています。

記者

その調査結果はどう活かされるのですか。

上条 副市長

どういう予算を組めばいいか、どういう対策を市が取ればいいのかと言うことを決めるためにその調査を行いました。それほど影響がないことが分かったので、今現在は、日産さんがどう言う対応を取るかと言うところを待って、その上で影響があるところがあるかもしれませんので、その対策を

やっていくと言うことです。

記者

日産が正式にまだお伝えしていないので、言いにくいと言うのはあると思うのですが、そういうヒアリング結果を公表された方が、要はそれほど影響がないという現状を、ある程度知らしめた方が安心する、市のイメージもいいのではないかなと思うのですが、それはどうお考えですか。

市長

議会で質問を受けてお答えはしています。神奈川県や横浜市が、サプライチェーンをどうするのかと日産さんに言っているのですが、私たちは、何か行政でできることがあるかということを考えて、サプライチェーンを全部調べた結果、それほど大きな影響はなかったということが分かりました。私はこのことを本会議場でお話をしているので、別にそれだけを取り立ててお話をする予定はありません。

記者

本会議の答弁を聞きなおします。そこでは数字的なものは出してないですね。

市長

数社ぐらいが、ある程度、影響があるということはお話しました。ただ、それもそれほど大きな影響ではないことをお伝えしています。

記者

2点あります。1点目が、昨日、先週と大楠山に行きました。すごく富士山が綺麗でした。議会でも話に上がっていましたが、ビューハウスと展望台が老朽化していました。そこで、解体をして眺望の確保を図る、360度のパノラマが楽しめるベンチを設置し、山頂の樹木も剪定するとのことですが、これは来年度に行うのでしょうか。

市長

トイレの更新は令和8年度、ビューハウス・展望塔の解体撤去は令和9年度にやりたいと思います。

記者

もう1点が、先日の議会最終日、最後に、市長と当選同期の青木哲正議員の辞職願が出されました。最後は加藤議長も感極まっておられたのを見たのですが、市長の当選同期として、受け止めがありましたらお願いします。ライバルでもあったかと思います。

市長

ショックです。彼特有のものの考え方からいろいろと物議をかもしたこともあったのはご承知かと思います。私はずっと無所属だったのですが、かつて青木議員が会派を辞めたときに同じ無所属で、私はそのときにはいろいろ話をして、話を聞きました。私は良いも悪いも、彼を認めていたうちの1人だと思います。今は自民党に移りましたが、そう言う経緯が、長い20何年間の歴史があるので、私も感極まってしまいました。同期で、同じ時代生きてきましたから。そう言うものです。加藤議長も政治のいろはを彼に教わったと思うので、それもあり、感極まったのだと思います。やっぱり同期がいなくなるのは、しかも体調が悪くなったと言うことで、ああいう形でいなくなるのは、やっぱり無念であろうと考えると、私も非常に残念です。