

浜松版 MaaS 構想（案）
パブリック・コメントに対する市の考え方

<主な意見>

●【用語の解説に関する意見】（P. 9）

専門用語が多く内容が伝わりづらい、本文中の用語の付近に解説を記載してほしいとの意見。

【市の考え方】案の修正

可能な限り本文中の用語の付近に解説を掲載するよう案を修正した。

●【自家用車を使った乗り合いの促進に関する意見】（P. 4）

すでに免許返納等で困っている高齢者もいるため優先順位を上げて取り組んでほしいとの意見。

【市の考え方】今後の参考

地域交通を維持していく手段の一つとして、自家用車を使った新たな共助型の交通について、今後、春野町をモデル地区として進めていく。

●【移動診療の推進に関する意見】（P. 3）

高齢者だけではなく助産師の検診なども視野に入れてほしいとの意見。

【市の考え方】今後の参考

医療 MaaS を進める中で、ご意見の分野における活用も含め、様々なニーズや意見を伺いながら進めていく。

<その他意見>

●介護施設の送迎時間外で空いている車両を活用した具体的な意見。（P. 6）

●店舗や病院などから出資を募る官民で運営する路線バス整備についての意見。（P. 6）

●現在動き始めている取組を連携させ、将来的に活用できるサービスを構築してほしいとの意見。（P. 8）

●自動車分担率が高いことは浜松にとっては良いことであり、交通事故減少についてはサポカー普及の促進が考えられるとの意見（P. 8）

●自動運転車を活用し、災害時に避難所や各家庭へ水や電気などが供給できるシステムを構築してほしいとの意見（P. 11）

【市の考え方】今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、意見として承る。

※本構想に対する市民からの意見は、質問が多かったため、提案・要望として挙げたものをいくつかピックアップしました。

浜松版 MaaS 構想(案) に対するご意見ありがとうございました

市民の皆さんからの提出意見と
その意見に対する市の考え方の公表



令和3年1月25日から2月24日にかけて実施しました浜松版 MaaS 構想(案)に対する意見募集(パブリック・コメントの実施)に貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。

意見募集を行った結果、市民等21人・6団体から43件のご意見が寄せられましたので、それらのご意見とご意見に対する市の考え方を公表いたします。

ご意見につきましては、項目ごとに整理し、適宜要約し掲載しております。

また、お寄せいただきましたご意見を考慮して、「浜松版 MaaS 構想」を策定し、令和3年4月からの実施を予定しています。今後とも、浜松版 MaaS の推進に対するご理解とご協力をお願いいたします。

なお、この内容は、市ホームページ (<https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>) にも掲載しております。

令和3年3月

浜松市デジタル・スマートシティ推進事業本部

〒430-0929 浜松市中区中央1-12-7

TEL 053-457-2454

Eメールアドレス

dsc@city.hamamatsu.shizuoka.jp

募集結果

【実施時期】	令和3年1月25日から令和3年2月24日		
【意見提出者数】	21人・6団体		
【提出方法】	持参(0) 郵便(0) 電子メール(19) FAX(2) 説明会等(22)		
【意見数内訳】	43件 (提案 2件、要望 21件、質問 20件)		
【案に対する反映度】	案の修正 2件	今後の参考 15件	
	盛り込み済 4件	その他 22件	

目次

I. 構想策定の背景 (意見数 4件)	2ページ
II. 構想策定の趣旨/構想の位置づけ (意見数 0件)	2ページ
III. 構想に活かすべき本市の強み (意見数 2件)	3ページ
IV. 構想の目指す方向性 (基本理念) (意見数 0件)	3ページ
V. MaaS 推進の考え方 (意見数 0件)	3ページ
VI. モビリティサービス (取り組み例:まとめ) (意見数 0件)	3ページ
VI-1. 持続可能な地域を支えるモビリティサービス (意見数15件)	3ページ
VI-2. より豊かな生活を創造するモビリティサービス (意見数 4件)	7ページ
VI-3. データ利活用について (意見数 1件)	8ページ
VII. 推進体制 (意見数 0件)	8ページ
VIII. ロードマップ (意見数 0件)	8ページ
IX. 第一期 (2020~2024年) の取組イメージ (意見数 1件)	8ページ
IX-1. 動き始めている取り組み例 (意見数 1件)	9ページ
IX-2. 動き始めている取り組み例 (意見数 1件)	9ページ
X. 用語の説明 (意見数 3件)	9ページ
その他 (意見数11件)	10ページ

I. 構想策定の背景（4件）

質問 1	本件において解決しようとしている課題は、公共交通の維持と生活サービスの維持だけか。 現状のままでは「維持」ができなくなるということか。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

課題については、この2つに限らず、交通事故や渋滞、地域経済の活性化等も課題として認識しております。

全国的に少子高齢化・人口減少が進展する中で、公共交通や物流などをはじめとした生活に関するサービスの維持が課題となっております。そうした背景の中、浜松市ではモビリティと各種サービスを連携することにより、持続可能なまちづくりを推進していきたいと考えております。

質問 2	人口減少、少子高齢化が今後の問題/課題であることは認識しているが、それが交通課題の公共交通の維持とどのように連鎖しているのかが伝わりにくい。人が少なくなり高齢化が進むと働き手も少なくなるから維持が難しくなるといった理解でよいか。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

人口減少等により公共交通の利用者が減少することで、バスの運行本数などのサービスレベルが低下しているほか、運転手の高齢化が進んでおり、新規ドライバーの確保が難しくなっている状況にあり、利用者の少ないバス路線ほど退出が進んでいる現状を踏まえ、これまでと同じように利用していた公共交通に影響を与えることが懸念されるものです。

質問 3	コロナ禍において公共交通の利用率は減少している中で維持を必要としている理由を伺いたい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

高齢者をはじめとする交通弱者の移動を支える交通手段を確保する観点から必要と考えております。

質問 4	本構想の中で「浜松版」「浜松らしい」と使われており、浜松市が日本を引っ張っていく最先端のデジタル化を進めて行くかのような感じに取れたが、日本版 MaaS との整合性のようなものがあるのか。また、県との整合性はあるのか。
-----------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

本構想 P.2「関連動向」に記載している通り、「日本版 MaaS の推進」等の取り組みが国の成長戦略に位置付けられております。国や県の動向にも注視しつつ方向性を合わせながら取り組んでまいります。

II. 構想策定の趣旨／構想の位置づけ（0件）

Ⅲ. 構想に活かすべき本市の強み（2件）

要望 1	目指す方向性として「ヒト・モノ・コトをモビリティで繋ぐ」と掲げられているが、ものづくり力の中に「自動車産業」などの製造業の記載が無いことに違和感を感じた。 浜松市にはスズキ、ヤマハ、ホンダなどの大企業がある。浜松市モビリティサービス推進コンソーシアムに参加することで更に創発性の高いエコシステムが形成されると思う。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

強みの③「ものづくり力」の中で”世界的な輸送用機器メーカー”と記載し、位置付けております。

浜松市モビリティサービス推進コンソーシアムにつきまして、スズキ株式会社が共同幹事として、また、ヤマハ発動機株式会社が一般会員としてご参画いただいております。引き続き、自動車産業が盛んな本市の特長を活かした取り組みを進めてまいります。

要望 2	本市の強みにもものづくり力とあり、世界的な輸送用機器メーカーや楽器メーカーが集積とあります。 浜松市は自動車産業も多くありますので記載してほしい。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

自動車産業として、大手自動車メーカーだけでなく中小企業等のサプライヤー企業を含めた意味として、”輸送用機器メーカー”と記載しております。

Ⅳ. 構想の目指す方向性（基本理念）（0件）

Ⅴ. MaaS 推進の考え方（0件）

Ⅵ. モビリティサービス（取り組み例：まとめ）（0件）

Ⅵ-1. 持続可能な地域を支えるモビリティサービス（15件）

要望 3	医療 MaaS について、高齢者だけではなく助産師の検診なども視野に入れてほしい。
-----------------	---

【市の考え方】今後の参考

医療 MaaS を進める中で、ご意見の分野における活用も含め、様々なニーズやご意見を伺いながら進めてまいります。

質問 5	自家用車を使った乗り合いの促進について、内容を教えてほしい
-----------------	-------------------------------

【市の考え方】その他

今後の検討になりますが、市民の皆様の共助、乗り合いによる助け合い交通をイメージしております。地域の方々と共に検討し、各地域に合ったサービスを構築していきたいと考えております。

質問 6	自家用車を使った乗り合いの促進について、運転者にはお金を支払うのか。
-----------------	------------------------------------

【市の考え方】その他

他都市では、運転者に少額支払う形で運用されている事例がございます。今後、地域の方々と検討し、仕組みを構築していきたいと考えております。

質問 7	自家用車を使った乗り合いの促進について、大変良い考えだと思うが、運転者を出来る人が限られているのでは。
-----------------	---

【市の考え方】その他

60歳以上の退職者など、日中に時間が空いている方などからドライバーを募集していくことが想定されます。地域の方々と検討し、仕組みを構築していきたいと考えております。

質問 8	上島駅から医科大学へのバス路線が廃止になり、利用者は自家用車で行く必要があるため、「自家用車の乗り合い」には期待している。現時点での構想を教えてください。
-----------------	---

【市の考え方】その他

天竜区の佐久間町や春野町では、公共交通空白地の有償運送として、NPO 法人が車両を用意し、シニア層の地域の皆様が相互に支えあいながら運行しております。現状の制度では、公共交通の空白地でないと認められていないため、上島地区での実施は困難ですが、今後、実情や要望に則した規制緩和が行われる可能性もあると考えられます。

要望 4	高齢者は免許証を返納すると移動手段がないため、「自家用車を使った乗り合いの促進」等の取組を推進し、高齢者を手助けしていただければと思う。現時点で困っている人もいるため、優先順位を上げていただきたい。
-----------------	---

【市の考え方】今後の参考

地域交通を維持していく手段の一つとして、自家用車を使った新たな共助型の交通について、今後、春野町をモデル地区として進めてまいります。

要望 5	ドローンや無人走行の車は誰が保有し、事故責任は誰がどう取るのか。また、自家用有償旅客運送等の場合も事故の責任は誰がどう取るのかはつきりさせるべき。
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

ドローンや自動運転、自家用有償旅客運送等における事故の責任については、自動運転レベルやシステム不具合の有無など、様々な要因で差異が生じます。実際の運行の際には、そうした責任の所在が明らかとなるように、ルールを整備する必要があると認識しております。

質問 9	「介護や福祉施設の送迎車両やスクールバスなど昼間の遊休車両等の活用の促進」について、活用をしていくうえで法律に抵触することはないのか。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

実際の利用形態により関連する法律も異なります。将来的にどのような形態で運用していくべきかを現在検討中でございます。また、障壁となる法律や制度については必要に応じ、国への提言も行っていきたいと考えております。

要望 6	デパートで購入している生活必需品など(食料、薬、洋服、その他)をインターネット注文し、配送できるしくみがあれば現地に行かず購入でき利便性の向上、交通事故削減にも繋がると思う。
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

すでに市内デパートでも一部生活必需品のインターネット注文および配送サービスを実施しております。モビリティと各種サービスの連携により、利便性の向上、交通事故削減のみならず様々な地域課題解決に向け、引き続き取り組んでまいります。

要望 7	<p>春野町での移動販売員および顧客の高齢化、減少が課題となっている。新しく移動販売のシステムを構築していくことも大切だが、長年にわたり地域をささえてきた方の信頼や実績、地域の実情やノウハウを、次代に継承していくことも大切なことではないかと思う。</p> <p>行政がこのような方々の活動をバックアップしたり、事業を継承していく方の募集をしたり、補助金や助成金で手助けをしていくことはできないか。</p> <p>多くの方が住み慣れた家、地域に最後まで住み続けたいと考えていると思う。SDGsの11番に「住み続けられるまちづくりを」があるが、買い物弱者や、独居の方が、安心して「住み続ける」ことができることを願っている。</p>
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

既存の商店や移動販売などとの連携も検討しながら、持続可能な地域づくりを進めてまいります。

要望 8	<p>介護施設の送迎時間外で空いている車両を活用し、地域のスーパーや病院などを巡回する巡回車を走らせることが出来れば、地域の課題解決の一助になると考える。</p> <p>実際に、免許の返納を考えているが、返納すると買い物が出来なくて困る。という声も聞いた。また、老々介護の方がスーパーに買い物に行って事故にあわれたケースにも遭遇した。このような事故が無くなるよう、安心して免許の返納ができるようになればと考えている。</p> <p>一案として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーは地域のボランティアに安全講習を受けて、ボランティアスタンプを押す。 ・車両は地域介護施設から有志を募って提供してもらう。 ・巡回地点と時間を決めて一日の間に数回巡回する。 ・曜日によって巡回するコースを変えて地域全域をカバーする。など。 <p>公共交通空白地域などの問題や、保険の問題もあるかと思うが、先行事例も多数あり、色々な案が考えられると思う。地域の様々な介護施設や民間の力と、社協や行政、地域の方の力を合わせれば実現可能か思われる。</p>
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

質問 10	<p>移動診療の推進について、非対面で診療を行うと、誤診に繋がらないか不安に感じる。検討している対策があれば教えてほしい。</p>
------------------	---

【市の考え方】 その他

今年度実施した移動診療の実証実験においては、看護師が補助員として移動診療車に同乗し、患者のバイタルチェック等のサポートを行いました。このように看護師が補助をすることでリスクを軽減できると考えております。

要望 9	<p>浜松市は郊外に行くほど路線バス網の密度が低くなり、自宅を中心とした日々の生活に必要な移動(買い物や通院)には、車やバイクが必要となる場合が多い。</p> <p>自分で車の運転や維持の難しいお年寄りに対し、こういった郊外の”公共交通網の穴”を補完するモビリティサービスの提供が必要と考えるが、当然それにもコストが掛かる事から、ルート上(付近)にある店舗や病院などからも出資を募り、官民で運営する小規模な路線バス網の整備などを盛り込んでみてはどうでしょうか？</p>
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

質問 11	2020年から2024年の5年間の内すでに1年経過したが、進捗状況と「異なる交通手段の連携やデマンド型の運行等を活用し移動の効率化を促進」について詳細を教えてください。
------------------	--

【市の考え方】その他

今年度モビリティに関連する取り組みとして、春野医療 MaaS プロジェクトや浜松テレワークパーク構想などの実証実験を実施しております。

異なる交通手段の連携については、今後、地域バスとスクールバスの連携等を検討してまいります。また、デマンド型の運行とは、定時定路線ではなく、電話などによる事前予約により運行するものです。需要に合わせた効率的な運行ができるというメリットがございます。

質問 12	デュアルモード社会の構築について、デジタルを活用して具体的に何を復旧させて、どうすれば都市活動が維持できるのかを具体的事例で教えてください。また、安全/経済モードの区別がつきにくい。
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

「経済モード」は都市活動、経済活動が活発に動いている平時の状態、「安全モード」は自然災害やパンデミック時のような区域をまたぐ交流が制限される状態を指します。

デュアルモードの事例としては下記のようなものがございます。

・ 飲食

「経済モード」では店内、「安全モード」ではデリバリーで自宅で飲食。

・ 働き方

「経済モード」では職場に出勤、「安全モード」ではリモートワーク。

VI-2. より豊かな生活を創造するモビリティサービス（4件）

質問 13	取組例として「自動運転車の活用」が記載されているが、市内は狭い橋などが多く、自動運転で正しく制御され、運行できるのか心配である。2024年度までを基盤づくりの時期としているが、そのような道路、橋などの拡幅、整備も必要になってくるのではないか。
------------------	---

【市の考え方】その他

浜松市では自動運転に関する実証実験に取り組んでおります。西区の庄内地区では過去2回、天竜区の水窪町では本年度実施いたしました。

道路整備を併せて行っていくことについては、狭い箇所、急傾斜のところを無理に走らせるより、まずは現状の道路インフラで導入できる地域から始めていきたいと考えております。

質問 14	テレワークパークやフードデリバリーのニーズは、コロナ禍で生まれたものであると思う。新型コロナが収束しても、このような取り組みを続けていこうと考えているか。
------------------	---

【市の考え方】その他

コロナ禍での経験で、リモートの利便性を多くの方が実感したと考えています。対面とリモートのそれぞれのメリットがございますので、新型コロナの収束後においても、状況に応じ使い分けることが重要だと考えております。

要望 10	<p>コロナ禍により在宅勤務を推奨する企業が増加し、浜松テレワークパーク構想のような需要が高まっていると考える。テレワークを行う際には食事をとるため、フードデリバリープラットフォームを活用し食事を済ませるなど、うまく連携させることで利便性が確保できると考える。</p> <p>また、輸送については人手不足などの問題もあることから自動運転技術も折り込み、将来的に活用ができるものを構築していただきたい。</p>
------------------	--

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

要望 11	<p>商業施設との連携について、クーポンの配信は毎日 1 人当たり現金 3,000 円を配った方がいいのではないか。</p>
------------------	--

【市の考え方】 その他

ご意見として承ります。

VI-3. データ利活用について（1件）

質問 15	<p>「市民 GPS ログの活用」と記載があるが、個人情報の漏洩等の心配はないか。</p>
------------------	---

【市の考え方】 その他

携帯の GPS による位置情報は匿名加工した情報として活用されています。

VII. 推進体制（0件）

VIII. ロードマップ（0件）

IX. 第一期（2020～2024年）の取組イメージ（1件）

要望 12	<p>自動車分担率が高いことを問題視しているが、浜松は自動車産業が盛んなまちなので、むしろ分担率が高いことは自動車産業や製造業にとっては良いことであり、地域の活性化にも繋がっていると思う。交通事故減少の観点で捉えているとすれば、サポカー普及の促進など対策は考えられる。</p>
------------------	--

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

Ⅸ-1. 動き始めている取り組み例（1件）

要望 13	フードデリバリープラットフォームについて、フードデリバリー大手のウーバーイーツやファインダイン、楽天等と連携した方が、ソフト面やノウハウに関し共有できる部分があると思う。株式会社こころ、日本シャルフ、サンロフト、浜松市の4者で立ち上げたようであるが、この会社にノウハウがあるとは思えない。なぜならこの会社はマーケティング会社、労務管理会社、食品会社である。浜松市独自のプラットフォームを作ることに関し疑問を感じる。もう1回見直した方が良いのではないか。
------------------	--

【市の考え方】その他

ウーバーイーツ等の既存のデリバリープラットフォームは、基本的に人口密集地域でサービス提供がされていますが、郊外や中山間地域ではサービスが提供されておりません。こうしたことから、公募により選定された事業者等と連携し、地方版のデリバリープラットフォームの構築に取り組んでいます。

Ⅸ-2. 動き始めている取り組み例（1件）

要望 14	テレワークパーク構想は空間の利用ということだと思うが、夏は暑く、エネルギー消費量が反って増大することが心配である。
------------------	---

【市の考え方】今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

X. 用語の説明（3件）

提案 1	用語解説は用語の近くに書いてほしい。
提案 2	見慣れない横文字が多く、用語解説のページとの行き来が大変。一般的な多数の人が理解できる言葉で説明すべきだと思う。

【市の考え方】案の修正

説明が必要な用語については、可能な限り本文中の用語の付近に説明を掲載するよう案を修正いたしました。

要望 15	「MaaS」、「モビリティ」、「ニューノーマル」の用語解説は、説明者による用語の拡大定義と言わざるを得ない。パブリックコメントを求める資料だが浜松市民への説明文書として採用すべき質を備えていない。市民に対し、わかりやすく説明するという姿勢がみられない。最初から説明文書を作成し直すべきである。
------------------	--

【市の考え方】その他

ご意見として承ります。

その他（11件）

質問 16	本構想での「公共交通」とは何を指すのか。
----------	----------------------

【市の考え方】 その他

鉄道、バス、タクシーなど不特定多数の人々が利用する交通機関のことを指しております。

質問 17	「生活サービス」とは具体的にはどういうものか。
----------	-------------------------

【市の考え方】 その他

買い物、医療、福祉等サービス全般のことを指しております。

要望 16	今回の計画は、郊外向けの印象がある。都市部での利活用はどうなっていくのか。資料のロードマップには「安全・安心な暮らしの確保」とあるので、都市部での安全安心としては、交通の面やデジタルの活用という意味合いでは防犯の面も含まれるのではないかと思う。このような活用をしていただきたい。 路線の減便により公共交通を利用して街中へ来る方が減り、自動車を利用して来ると渋滞するため郊外へ買い物に行く流れがある。渋滞情報が簡単に確認できるようになったので、都市部に来る方への情報発信にも活用していただきたい。
----------	--

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

質問 18	MaaS の摘要範囲は浜松市全域なのか
----------	---------------------

【市の考え方】 その他

本構想は、浜松市全域を対象とする構想でございます。

質問 19	MaaS をやることでのデメリット、課題等は何か考えられるか。
----------	---------------------------------

【市の考え方】 その他

世界的に自動車産業全体が転換期であり、自動車メーカーも製造だけでなくサービスを手掛ける流れになってきております。

浜松市モビリティサービス推進コンソーシアムは、自動車メーカーや自動車部品メーカー等も参画しており、官民が連携し地域課題の解決や新たなサービス創出を検討していきたいと考えております。

質問 20	沼津市はAIを使った無人自動車をベースにした公共交通の実証実験を実施しているが、沼津市と浜松市は同じ方向に進んでいるのか。また、県の構想と整合性がとれているのか教えていただきたい。総括として、国の補助があるのか基本的な考え方を教えていただきたい。
------------------	---

【市の考え方】 その他

浜松だけでなく県内各地について地域の足をどう維持していくのか等、共通の課題に対して、進んでいく方向は同じだと考えております。県内だけでなく日本各地で行われている自動運転の技術の進展など共有しながら進めていきたいと考えております。

要望 17	21世紀都市交通会議では、持続可能な限り継続的に移動が可能にするという基本があるが、都田、新都田地区は浜松市中心部から来るバスはあったとしても、北区は東西の連絡網、公共交通機関が発展していない。コミュニティバスのような一部の地域での動きはあるが、もっと大きな目で公共交通を走らせることを考えていただきたい。
------------------	---

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

要望 18	災害に対する備えのアナウンスはされていますが、十分に備えられている市民は少ないのではないかと思います。 自動運転を普及させ災害時に避難所や各家庭へ水や電気などが供給できるシステムを市として構築していただきたい。
------------------	--

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

要望 19	取り組みの一つに高齢化・過疎化の地域へのデリバリーや、移動サービスがあるが、この構想案のネーミングが MaaS(Mobility as a Service) となっているために、当事者の耳に届かないのではないかとという危惧がある。「移動手段改革案」などとすれば、わかりやすいと思う。
------------------	---

【市の考え方】 その他

令和3年度から実施する出前講座や個別の事業の実施段階において丁寧に説明しながら進めてまいります。

要望 20	春野医療 MaaS プロジェクトをはじめとする様々な取組の成果が、市民に広く伝わる仕組みを検討していただきたい。 その手段の一つとして、アプリなどのツールを利用した事例があるが、企業がアプリの性能を競うことが目的化しているように感じる。住民にどのようなメリットがあるのかをまず考えるようにしていただきたい。 浜松医科大学という代表的な組織を中心に市役所がコーディネーターとして行政、企業、学校、地域の連携をしていっていただきたい。
------------------	---

【市の考え方】 今後の参考

今後の浜松版 MaaS の推進に向けて、ご意見として承ります。

**要望
21**

福祉のことにはほとんど触れられておらず残念である。障がい者、とりわけ視覚障がい者は移動に関して課題が多く、考慮してほしい。それにより、他の人にとっても住みやすい豊かな環境になると思う。

【市の考え方】 今後の参考

浜松版 MaaS 構想は、あらゆる分野を対象としたものであります。

課題解決に資するサービス創出においては、福祉分野も含み検討してまいります。