

第 5 回茅野市新地域公共交通検討会議

開催日時	令和 2 年 11 月 30 日（月） 午後 6 時 30 分から午後 8 時 10 分まで		
開催場所	茅野市役所議会棟大会議室		
公開・非公開の別	公開・非公開	傍聴者の数	6 人
議題及び会議結果			
発言者	協議内容・発言内容（概要）		
	第 5 回 茅野市新地域公共交通検討会議を開催。詳細は下記のとおりです。		
事務局	<p>1 開会</p> <p>これより第 5 回の会議を開催します。</p>		
会長	<p>2 会長あいさつ</p> <p>地域戦略課長：会長 篠原 敏様よりごあいさついただきます。 皆様こんばんは。本当に月末のお忙しい中また、大分冷え込んで寒くなってまいりました。そんな中大勢の皆様にお集まりをいただきありがとうございます。さて、いよいよ本年度も残すところ 1 か月となりました。そして、12 月 7 日の実証運行に向けまして最後の皆様方からのご意見を賜る場所でございます。ぜひ、活発なご意見をいただきまして、このシステムが素晴らしいものになりますように皆様方のご協力をよろしくお願いいたします。</p>		
会長	<p>3 案件</p> <p>（1）実証運行について</p>		
事務局	<p>①試行運行について</p> <p>会長：それでは①試行運行について事務局から、説明をお願いします。</p> <p>それでは、試行運行について説明します。先週の木曜日から運行事業者 4 社のドライバーに対するトレーニングを実施してきた。本日と明日は、ドライランということで、本格的な本番を想定した実際の予約をして迎車を行いより本番に近いようなトレーニングを行います。それを受けて、今週の 3 日と 4 日になるが試乗運行をおこなう。これは、より本番に近い想定の中で自由に予約をして乗車してもらう。時間については、13 時から 16 時まで両日行うので 12 月 3 日からアプリのダウンロードが開始となるので、興味本位でもいいので試乗をしていただきたい。ただ、実証実験は車が 4 台となるので、乗れない場合もある。時間も 3 時間という限られた時間の中だがアプリをダウンロードしてもらい、積極的に試乗してもらいたい。これが 12/7 の日のスタートが切れるようにしたい。お金については、試乗運行の際はかかりません。ダウンロードするときに、クレジットカードか現金か選択できるが、現金のところを選択し、乗車の際にお金を払わずに乗車してもらうようになる。クレジットカードを選択すると、決済されてしまうので気を付けてほしい。</p>		
会長	<p>②出発式について</p> <p>会長：出発式につきまして事務局より説明をお願いします。</p>		

事務局	<p>引き続き、資料1をご覧ください。今回の実証運行ですが、来遊12/7（月曜日）にスタートします。通学バスについては、ピアみどり6:25出発。乗合オンデマンドタクシーについては、9:00の出発となる。バスは、出発時間が早いこともあり関係者でお見送りをするように計画をしている。乗合のオンデマンドの運行に併せて、バスの出発式も行う。続いて出発式の次第についてですが、12/7の月曜日8:40から市役所正面玄関で執り行います。司会については、地域戦略課長が行い、①主催者あいさつは、初めに茅野市長、続いて茅野市議会議長、茅野警察署交通課長に挨拶をしていただきます。②運行事業者紹介は、今回運行を引き受けて頂いた、通学バスは、アルピコ交通株式会社、茅野バス観光株式会社、オンデマンド交通については、アルピコタクシー株式会社、第一交通株式会社、茅野バス観光株式会社、諏訪交通株式会社の紹介を地域戦略課長よりご紹介いたします。③代表者挨拶は、通学バスを代表して、アルピコ交通株式会社勝野所長様、オンデマンド交通を代表して、茅野バス観光株式会社の小池社長様からご挨拶をいただきます。時間を見測り、9:00になったらオンデマンド交通の出発を見送りたい。用紙裏面には、出席者の名簿を記載してあります。ご予約が合う方は参加をいただきたい。</p>
会長	<p>会長：出発式についてご意見ご質問などありますか。無いようでしたら次に進みます。</p>
会長	<p>③「のらざあ」の公開について 会長：「のらざあ」の公開について事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>先ほども申し上げましたが、12/3からダウンロードが開始となる。それに先立ち、先ほど配布した取扱い資料などご覧いただきながら、ダウンロード手続や使用方法について株式会社 Via mobility Japan さんからさせていただきますのでよろしくお願いいたします。</p>
システム開発者	<p>本日はお時間いただきましてありがとうございます。Via mobility Japan の西島と申します。よろしくお願いいたします。本日は、のらざあの概要ということで、どのように使用するのかをご説明します。Via mobility Japan の藤澤と申します。よろしくお願いいたします。私の方からアプリの使用方法をご紹介します。数枚のスライドと未公開のアプリを使用してご説明します。</p> <p>(2名より実際にスマホを使用しながらアプリの説明)</p>
会長	<p>会長：アプリの中でご意見・ご質問のある方はいますか。</p>
委員	<p>ご説明いただきまして、ありがとうございました。大変わかりやすい説明でした。2点ありまして、お願いなのですが、1点目はアプリのデモンストレーション映像の中で70代の方が出ましたが、一般的にスマホ技術となると高齢者の方をどうするかという意見が出るが、代替手段の用</p>

意として電話予約を準備しているのは良いと思うが、今回茅野市は、スマホ予約と電話予約に乗車料金（運賃）に差をつけて、一定のインセンティブは働いていると思うが、高齢者も含めてできる限りアプリに誘導するような仕組みがあってもいいと思う。いろいろな話を聞くと高齢者は、スマホやアプリが使用できないということをイメージしてしまうが、70代になるとスマホを3~4割所持しているし、持っていることと、使用していることは違うが話を聞いていくとスマホは使えるのだが、アプリ（登録の仕方）のハードルがある。使えば便利だが、結局電話の方が便利になるとそちらを使用してしまう。一方で、アプリのメリットを押ししていくと高齢者でもアプリのヒット率が高いということが他地域の実践例として挙がっている。そのような部分も考慮してほしい。

2点目は、私も3回会議に出席させていただいて、前回の会議でも申し上げたかと思うのですが、今ご説明いただいたものは、言葉の定義は様々あるがいわゆる、「デマンド交通」。需要があるところに乗り物を走らせる。それで乗り合わせるということで、その中にAIを導入して行う。一般的には「AI オンデマンド交通」と呼ばれるものである。そのような技術は、茅野市はもちろん日本全国で行われている。もっと言うと、技術は最近のものであるが、「デマンド交通」という意味で言うと、平成の半ばからやってきたことを技術でより効率的にしようとしたものである。国土交通省としては、そのような取り組みも大事だが、私の初めて出させていただいた前々回の会議でも申し上げたが、茅野市の取り組みは、国土交通省で今年度39地域を指定した、国土交通省の「日本版 MaaS 推進支援事業」として採択され、全国でも先進的・モデル的な事業として国土交通省として後押しをさせていただいている事業である。その時の柱は2つあり、1つは交通を便利にすること。より大事なものは、交通は、地域課題の解決と言えるので、こうした技術を導入することで、単に「出かけるのが便利になった」とか「乗りやすくなった」とか「交通が便利になった」だけではなくて、交通と他のサービス（商業や防災・教育など）を有機的に連携させることで地域全体の活力を高めていこうということが国土交通省の今年の事業の目玉となっている。具体的には、交通のサービスとその他の商業サービス等々との連携も国土交通省の支援の要件としても求めている。ということも前回の会議でもお願いをした。やって下さるとは思っていますが、そのようなものにこそ議論の時間を割いてほしいと思う。今回の議題は、グループ討議を拝見しますと、「運行上の疑問点、確認事項についての洗い出しについて」実証運行始まる前なので大切なことだとは思いますが、例えば次回の検討会の時にアプリを1月近く使ってみてそれに加えてこの地域としてお出かけが楽しくなるや外に出かけたくなる、地域が元気になる仕掛けてこのアプリにさらに追加するにはどのようなことがあったらよいかということも次回の検討会では是非議論してほしい。グループ討議形式は、様々な意見が出て面白いと思うので折角なので、アプリの細かい仕様等ではなくもう少しこの先を見据えた議論が次回されるようお願いしたい。

事務局

佐々木課長が言われたことは、ごもっともであり高齢者をアプリへ誘導する部分で、現在検討しているのは、アプリのセットアップに人のサポートが必要になってくるのではないかと。そこで、各地区で説明会をして欲しいという意見があれば説明に向かうし、中央病院の玄関ロビーの

	<p>ところにサポートデスクを常駐させる予定で、病院の待ち時間にセットアップをして、バスで来た方が、帰りには新地域交通で帰ってもらえるようにする。MaaSの部分で、商業施設との連携等々の部分ですが、こちらで検討しているのは、商業施設で使えるクーポン券をアプリと連動して動かして、人の動きを見てみたい。まずは、この仕組みを活用できるベースが無いとクーポンの利用にはならないため、仕組みを使用してもらったところから始めて、次回の検討会では検討していきたい。</p>
委員	<p>ありがとうございました。使用者が事業のベースが分からないといけないと思う。その上で、商業施設との連携をクーポンでという話もあったが、私の話の趣旨としてはグループ討議などで意見を出す場所はあるので、できないことも確かにあるが意見の洗い出しをして欲しい。次回の検討会の議題に上がることを期待します。</p>
委員	<p>アプリは現在、地図上で行先や現在地などをタップするようになってるが、拡大したときに市役所などの名称が出てこず、道路と家のマークしか出ていないため、これをもう少し各施設の名称を入れてもらうことは可能か。また、待ち合わせ場所ですが、茅野市役所の「永明小学校」側で待っているのか、「シマダヤ楽器」側で待っているのか、「テンホウ」側で待っているのか、その場所によって、乗客も配車するバス・タクシー会社も迷ってしまうのではないかと。お客さんが地図でそこに行けばいいのだが、その地図を見る方法も難しいのではないかと。高校生くらいになると、方角もわかるかと思うが、高齢者になると方角や目標物が分からないのではないかと。</p>
システム開発者	<p>1 点目については、すべてに名称を入れることは地図が見づらくなるため無理だが、主要なポイント（市役所など）は付け加えることは出来る。</p> <p>2 点目の待ち合わせの場所だが、初めて使用するときや説明書に記載するしかないと思うが、アプリ上のGPSを見るとどちらを向いているか出てくる。基本的に拡大すると、青い点と涙マークがどこを向いているのかわかるので、スマホでの方角の見方が分かれば、そんなに難しくはないと思う。ピンポイントで落とせるからこそ建物のどちら側なのか、立体的に見ることができる。ズームと矢印の方向さえ覚えてもらえればそんなに難しくはないかなと思っている。ただし、多少の位置のずれはあるので、そのための電話機能があるので待ち合わせをしてもらう。</p>
システム開発者	<p>たぶん最初は、使用者とドライバーが慣れていない状況でおそらく多く出てくると思う。電話機能をうまく使いながら、電話して待ち合わせしてもらうのが一番だと思うが、ドライバーの安全運転が1番なので、停車して電話をするように。</p>
委員	<p>今地図がイラストのようにになっているので、実際の地図に置き換えることでシマダヤ楽器の風景などがわかりやすくなると思う。</p> <p>タクシーの運転手が電話に出られないと言われたが、年配の方は来るか来ないかわからないと電話のマークがあればつつい電話をしたくな</p>

	<p>る。その時にタクシーの運転手が電話に出られないとなると、余計に乗車する人が心配になってしまう。タクシーへ持ち込める荷物幅やベビーカーやチャイルドシートをどの程度乗せられるのか。また、タクシーへのチャイルドシートはどうなっているかわからないが、小さい子供がいる親子で乗った時のチャイルドシートはどのようになっているのかをお伺いしたい。</p>
システム開発者	<p>地図の件は、改善できるところは改善したい。電話に関しては、コールセンターにいつでも電話ができるようになっている。コールセンターだと基本的に管理画面を見て車がどこにあるのか確認できるので、その場でコールセンターの方が代わりに「あなたの車はどこにいて、向かっています。や遅れています。や角を曲がったところにいます。」といった内容を運転手の代わりに伝えることはできる。単純に運転手の方が効率がいいときがあるので、先に運転手に電話してもらってダメであればコールセンターに電話できるようアプリの中に電話番号を入れてある。</p> <p>様々な車両があるが、荷物は運転手の方と直接確認をするというルールにはしているが、基本的には大きい荷物（一般的に持ち運びのできない荷物）は載せられないと考えてほしい。いずれ、車いす対応や、様々な対応を導入していきたいが、現在は最初の4台に関しては、現時点では特別な対応はしていない。</p>
委員	<p>コールセンターは何人態勢か。</p>
システム開発者	<p>コールセンターは基本的に1名。4台しかないのもそれほど連絡が殺到することはないと思っている。今後台数が増えて要望も増えればオペレーターの人数も増やしていきたい。</p>
委員	<p>説明書で誤解を受けるのではないかと思う箇所があります。ドア to ドアでサービスを使えるのは、65歳以上で縛られる必要がありますか。いわゆる体の不自由な方で、車いすは無理だと思いますが、そのほかの障害のある方も65歳以上でないと使用できないのではないかという風に見えるがどうでしょうか。</p>
システム開発者	<p>失礼いたしました。基本的にそのような場合には、設定を使用してもらい運転手の方に伝えていただく形になる。説明のところは、補足が必要となるため付け加えられたらと思います。</p>
委員	<p>予約についてですが、今から移動をしようとしているときに予約をすと思うが、明日以降の予約を設けなかった理由を聞きたい。</p> <p>言葉の問題であるが、予約と聞くと事前予約ができると思ってしまうので、懸念があるので言葉の部分のご検討いただきたい。</p>
システム開発者	<p>技術的に機能をこうけることは可能だが、今回の実証実験においてはやりません。基本的に今からの予約で最短の時間が案内される仕組みにしている。なぜその設計をしているかという点、実証運行の段階で4台しかないのも、事前予約を受け付けてしまうと事前予約だけで埋まって</p>

しまう。その当日のもともとの実証運行のオンデマンド交通が検証できなくなってしまう懸念がかなり大きいので、オンデマンドの実証ということで事前予約は受け付けていない。ただし、台数やしてそのような機能を増やすことも検討・技術的には可能なので、検証後は、結果を見たと上で検討していきたい。

会長

④実証運行の乗車目標等について

会長：④実証運行の乗車目標等について、事務局から説明をお願いします。

事務局

横書きの資料の「2次交通・3次交通のKPIについて」こちらの方に2次交通・3次交通の5月末時点に目指す目標値ということで乗車人数の目標を記載させていただきました、まず2次交通のバスについては、1日当たり112名を乗車させていきたい。3次交通については、1日当たり108名の乗車を目指していきたい。この目標の算定については、3ページ以降に説明をしているが、KPIについて経常的な数字の他に2ページにある満足度を定性的な評価もする予定である。2次交通・3次交通それぞれに運行を通じての満足度や運行時間帯、利用料金、所要時間に関することや、3次交通については、自家用車でなくてもこのような仕組みがあればこの仕組みに移行したい。免許返納を視野に検討してもよいか。という定性的な部分の評価していく。それぞれの定性的な部分は、過半数以上の満足度が無ければいけない。60%以上を基本的な目標設定としたい。また、料金の満足度については、今3次交通については、3km未満に対しては300円、3～5km未満：500円、5km以上：700円という価格設定をしているが、実際にその乗った感想として「私だったらいくらまでだったら払える」という部分を回答してもらって適正価格を評価していきたい。この指標から何を最終的に実証したいかという、今回は部分的な実証運行であるが、この実証運行の結果からこの仕組みを全市的に展開した場合に、何人の利用が見込まれるか、そしていくらであれば乗っていただくことはできるのか、適正価格判断する中で掛け算すると全市的に展開した場合の売り上げ額の見込みができる。これが、本来であれば運行経費を上回ることができればこの事業が経営的に成り立つ。ただこの経費だけでは、賄えない事が出てくると思う。したがって、売り上げの予測に行政の助成・支援を加えた額が運行経費を上回ることができるかという部分の評価していきたい。ただ、行政の支援についても限度があるので予算の範囲内で可能な範囲の助成において運行が継続的に見込まれるか。そのような部分をまずは評価する。それに併せて継続することによって利用者の増が見込まれる、展性的な評価で「この仕組みがいいね」といって受け入れられて高満足度が得られれば続けることによって利用増が見込まれる。この2点について、検証をしていきたい。

3ページの部分からは、細かい設定の理由について記載してあります。その内容について説明させていただきます。まず、2次交通については、2次交通を利用する可能性がある高校生ということで、北部中学校を卒業した高校生の内、中大塩地区を除く271名の高校生がいます。その内バスを利用するであろう率を20.7%という試算をしている。したがって、271人×20.7%が56人となり、往復利用するので112名になる。こ

の20.7%の説明は、4ページにあります。平成26年に高校生を持つ保護者を対象としたアンケート調査を実施した結果、現在の通学時の交通手段は何を使用しているかという問いに対し、保護者が送迎をしているという回答が65.7%あり、現在バスを使用していないがバスの時間帯や価格的にも利用できるものであれば使用したいという回答が、53.3%あった。今保護者の送迎の中で、通勤に併せて送るのではなく単純に高校生の送迎のために駅を往復している方が58.5%あった。したがって、すべての率を掛け合わせると、20.7%になる。この20.7%の利用見込みをもって全体の人数に掛け合わせてある。

参考までに5ページに福井県も同様の調査を行っており、利用率がどれほどの値だったかという点、18%という数字であった。中らず（あたららず）と雖も（いえども）遠からずで20%も妥当な数字ではないのかと思う。

3次交通の利用見込みの説明です。アプリの利用者と電話の利用者をそれぞれ分けて、アプリの利用見込みが1日40名程度、電話での利用見込みが1日68名程度いるのではないかと、2つ合わせて108名という数字を出させていただいた。アプリで予約した際の試算は、エリア内で年代別の分けをして、その中のスマホ保有率を掛け合わせるとスマホ保有人口が出てくる。そこにのらぎあのアプリをインストールしていただける方がどのくらいいるかというものを、アンケートの結果を準用しているわけだが、アプリを入れる割合が30%想定される。それが標準的な運用率をかけさせてもらった。そうすると、エリア内でのらぎあを登録される方がこれだけいる。そこにアプリを登録して使用しない方もいるのでどのくらい乗車いただけるかというものを、熊本県の荒尾市という人口50,000人規模の都市でも実証運行をしたようです。その時の数値を参考に入れさせてもらおうと、約35%が利用されているようです。それを掛け合わせると、それぞれの年代ごとにのらぎあの利用者数の利用見込みが出ます。60歳代以下から70歳代以上に分けてありますが、これは70歳以上の高齢の方の方が、車を持っている率が少ないので頻りに使用いただく想定にしてある。利用頻度が統計上出てくるので、70歳以上の方は利用頻度が高いと計算すると人数が算出される。60歳以下の方については、利用頻度があまり高くないと2か月に1回程度なのかと思いい利用頻度の少ない利用率を乗じて利用者数の見込みを算出してあります。そうすると、この地域の利用者数が6,921名でこの人数を運行日数で除したものが1日大体45人になる。

電話予約の試算です。今度はスマホを持っていない方を対象として、スマホを持っていない70歳以上の方を対象としています。スマホを持っていない率を掛けると、スマホを持っていない人口が出る。また、寝たきりや要介護状態の方は利用があまり見込めないで、非介護率を掛けることで乗車する可能性のある方の人口が算出される。そして、埼玉県三好町で実施された実験の中で電話利用の登録率が12%程度出ているのでその数値を代替運用して電話の利用登録者数を算出した。登録者のうちで、登録者の内利用する割合を掛けるとのらぎあの利用者見込みが出る。この方々は高齢者なので、利用が多く使われる方として計算される。全体数が、11,782名の方で1日に換算すると68名になるとしてそれぞれの目標数値を算出した。最終的には、このような数値を出した中で年間で全市的に展開した推計を出し、それに対する価格評価を乗じた

<p>会長</p>	<p>売り上げの試算をしていくことが目標になってくる。</p> <p>⑤運行上の疑問点、確認事項についての洗い出しについて          会長：時間も押しておりますので、⑤運行上の疑問点、確認事項についての洗い出しについて、事務局から説明をお願いし分布表・数値目標の件も含めてお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>この後は、グループ協議でお願いします。通知にも記載させていただきましたが、実証運行が始まるわけだが、改めてクリアにしておきたい課題を指摘いただきこれからの実証運行に生かしていきたい。会長より話もありましたが、今日のこれまでの協議・説明も踏まえたうえでグループ討議をお願いします。</p> <p>各グループから発表をお願いし、それを事務局でまとめ今後の運行に生かして行きたいと思えます。</p> <p>A グループ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもが乗る場合の料金、チャイルドシート等の対応ができるのか疑問点。</li> <li>・実証運行から本格運行に切り替わる時にどのような形で出発するのか。一旦やめて実施するのか、慣れたので引き続き運行をできないのか。</li> <li>・乗車した後の目的地変更が生じた場合対応してもらえるのか。</li> <li>・先ほどの説明で、予約後バス停を4分経っても来ない場合は出発するという話があったが、キャンセル料はかかるのか。</li> <li>・アプリの修正があった場合アップロード等で対応していただけるのか。</li> </ul> <p>B グループ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用語が多くありましたが、なんといってもまずはダウンロードが問題。これについては、各地区公民館に集まってもらってダウンロードから一緒に乗るところまで手とり足とり教えてもらいたい。</li> <li>・その他としては、時節柄感染症対策を実証運行においても実施してほしいので、消毒液や万が一のためにマスクを載せておくなど細かい対応をして欲しい。同じく地図は慣れないと見づらと思う。</li> <li>・将来的な要望としては、女性専用車や運行が見えるようにのらぎあのタクシーは色を変えて運行しているのが分かるようにすると面白いのではないだろうか。そのほか細かい確認事項もありましたが、事務局で確認して抱き検討いただきたい。</li> </ul> <p>C グループ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録を手伝うサービスが必要なのではないのか。登録の際のハードルがとても高いように感じる。</li> <li>・65歳以上のバーチャルバスストップとドア to ドアの関係ですが、ここで差をつけた方がいいのではないかということで、仮想バス停まで歩く人は割引対象にしたほうが良いのではないか。</li> <li>・グループ割引の率だが、割引感（割安感）を出すために率を上げたら</li> </ul>



どうか。

- どんな人が使いたくても使えないのか。うまく使えない人たちがどんな人なのか。そのような人たちを検証してその方々のケアが必要になるのではないか。
- これから冬本番になるが、悪天候のときに運行できるかどうかという状態にもなるので、その際運行するかの決断をいつ何時行うのか。その代替手段は、どのようなものがあるのかそのようなものを整備しておく必要がある。

#### D グループ

- 高齢者は、スマホは持っているけれども持っているだけで使わないことが多い。それを使うとなると、本当に丁寧に説明をしてもらわないと無理である。説明会を開いたとしても、説明会に来るかどうか。やるとしてもコミュニティセンターでは来ないと思う。近所の公民館でやらないと無理なのではないだろうか。でも説明会でもわからないので。マンツーマンで教えてもらうことが必要なのではないか。
- スマホは、画面が小さいし視覚障害のある方は使えない。そのように考えていくと、無理にスマホに誘導しなくてもよいのではないか。料金に大分差が出てきているが、高齢者にスマホを使いこなせというのは酷なので、そこで料金の差をつけてやるのは逆によくはないのではないか。同一料金にしてあげた方がよいのではないか。
- 実証実験が終わり本格運行になったら、飲み会の帰りまで対応をしてもらえるのか。

#### E グループ（高齢者の視点から）

- 高齢者の方は、電話予約は自宅からできるがそれが到着したときに、4分すると出発してしまうとなると、冬場は部屋の中になるとどのくらいで到着するのか情報が伝えられないのが心配。
- タクシーが待たされることが多くなるのではないか。4分で出発する、時間の感覚が心配。
- 実証実験でアプリを使用してみたが、データ通信料とスマホの電池がそれなりにかかってしまう。
- ドライバーがあまりにもAIに頼りすぎてしまって、ちょっとしたことに融通が利かなくなってしまう。
- 仮想停留所は、少し行けば安全に乗車できる場所があるのに“ここで降りる、ここで乗る”場所が道路上になっているのは危ないのではないだろうか。交通上、乗る人も運転手も危なくない場所を乗降場所に選定していただきたい。
- 駅・市役所等玄関前まで送り届けていただけるが、次の経路も決まっている中でもちゃんと最後のロータリーまで送り届けてほしい。道路で降車とならないように注意してほしい。

#### F グループ（実際に実証実験に乗車して）

- 実際に乗ってみるとよいのだが、仮想バス停が実際横断歩道の上に設置されているので直していただきたい。
- 字の大きさを、タブレットではなくスマホでやると字の大きさが目の

システム開発者	<p>悪い人だと老眼鏡がないと見えない。字の大きさも変えられるようにした方がよいのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金が例えばタクシー料金の 1/3 でも時間は3倍かかる（人を多く乗せるため）など“タクシーと違うので余裕を持って使いましょう”などをアナウンスしていくのが良いのではないだろうか。</li> <li>・実験の時間をもう少し長くしてもらえないか。</li> <li>・将来的に、このシステムが普及してきたときにタクシーの台数が少なくなるのではないか。個人タクシーなどが参入できるシステムがあればよいのでは。</li> </ul> <p>安全性に係る点です。仮想バス停については現時点ではテスト中なので様々なところに振ってあるが、12/7の運行までには交差点内等禁止されている部分に関しては除外をします。茅野バス観光様にもご協力をいただきながら運行上狭い道や、ここで停めたら危ないというところに関しては、手作業で除きます。</p> <p>G グループ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約ができるシステムでないといけないのでは。</li> <li>・到着時間が決まっている人が多いと思う。たとえば病院の時間や美容院の時間などの時間に制限があるときに依頼するのではないかと思うので、目的地の到着時間の保証が気になる。事前にアプリで予約をするときに、到着時間は何時になるのか表記ができないか。</li> <li>・乗車、降車時に数百メートルくらい移動する場合があったり、公園内だともっと移動する形になるので乗車人もわかりづらいと思うが、運転手も AI に頼ったりすることが多いと思うので少しわかりづらいと思う。AI なのでデータの蓄積で今後わかりやすくなるのかもしれないが、不安要素が多分にあるので、どのようにして周知・案内をするのか。</li> <li>・ターゲットが高齢者なので、使用パターン別にどんなことができるのか案内をしないと使えないと思う。通院の時はこのようにして使うなどの案内をするにもシステム上到着時間は分かった方がよいと思う。</li> </ul>
会長	<p>4 その他</p> <p>若干時間も押しているので、その他の項目に移ります。この先は事務局へお戻しします。</p>
事務局	<p>次回の会議は、実証運行開始後になります。今お話しいただいた物も、事務局で協議していきます。概ね 2 か月毎に振り返りながら検証をしたいと思っていますので、時期を見て次回の会議開催に向けて調整させていただきます。</p>
事務局	<p>5 閉会</p> <p>長い時間協議していただきましてありがとうございます。閉会の挨拶を、副会長の高木様からお願いいたします。</p>
副会長	<p>本日も大勢のみなさんに熱心な議論をいただきありがとうございます</p>

す。かなり具体的なところが詰まってきたと思います。いろいろご意見が出て、なるほどなと思うところも多くありました。何とかこれらを整理して市民の皆さんに使いやすく広く使ってもらえるようになればよいと思うので今後ともよろしくお願いします。長時間どうもありがとうございました。

以上