

会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第25回 豊島区地域公共交通会議
事務局（担当課）		都市整備部 都市計画課（地域公共交通G）
開 催 日 時		令和4年8月24日（水）15時00分～16時55分
開 催 場 所		豊島区役所 8階 議員協議会室
議 題		1. 協議案件 （1）IKEBUS の期間限定運賃の適用期間延長について （2）IKEBUS の乗合車両の貸切兼用について 2. 報告案件 （1）IKEBUS について （2）mobi（モビ）の中間報告について
公開の 可否	会 議	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開
	会 議 録	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開
出席者	委 員	太田勝敏（会長）小嶋文（副会長） 米澤暁裕、小川将和、細川正大、秦野凌、西窪裕光、若田瑞穂、佐々木俊治、小池毅、山本昇、佐藤尚宣、久我恒夫、渡邊裕之、山岸啓之、塚田義信、齊木勝好、外山克己、堀江咲智子、清家裕之、羽石幸一、藤平忠晴、坪川史朗、坂梨篤宏、中川政宗、近藤正仁、田中真理子 計27名
	事 務 局	交通・基盤担当課長

<p>会長</p>	<p>1.協議議案</p> <p>(1) IKEBUS の期間限定運賃の適用期間延長について</p> <p>(2) IKEBUS の乗合車両の貸切兼用について</p> <p>それでは、早速、協議事案に入りたいと思います。</p> <p>議案は IKEBUS の期間限定運賃の適用期間延長について、及び IKEBUS の乗合車両の貸切兼用についてです。</p> <p>事務局のほうから、説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。それでは、資料1、また参考までに、添付の1をご覧くださいながら、ご説明をさせていただきます。</p> <p>議案につきまして、議案の1及び2をまとめて報告をさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>では、資料1をご覧ください。IKEBUS につきましては、令和3年8月25日の第23回の本会議において、皆様からご承認をいただきまして、令和3年10月より1年間ということで、そのときお話しさせていただきました、運賃の値下げをさせていただいております。新型コロナウイルス感染症の影響が現在も続いておまして、外国人観光客の団体旅行は再開されたものの、いまだ、事業のメインの一つであります、インバウンド等の観光客の回復が見込まれない状況でございます。そのような中、まちの賑わいを絶やさないように、区民や日常的に池袋にお越しになる皆様にとって、手軽に利用できる期間限定運賃の適用を、またさらに1年間延長させていただきたいというふうに考えております。</p> <p>1回の乗車券につきましては、通常運賃大人200円、子ども、高齢者の皆様100円のところ、皆様統一で100円とさせていただき、この運賃でございます。また、1日乗車券も、それに合わせまして、大人500円、子ども、高齢者の皆様250円のところ、250円に統一させていただくことを、引き続きお願いしたいというふうに考えております。</p> <p>参考といたしまして、その下のところ、通常運賃から期間限定運賃移行後の乗車人数を比較したものを月別で示しております。青のところは通常運賃で運行しておりました令和2年10月から令和3年9月まで、また、運賃変更後のところ、オレンジがかっているところは、令和3年10月から運賃変更した後の乗車人数でございます。青のところにつきましては、緊急事態宣言下での運行休止等もございますので、必ずしも人数が一致しているものではありませんが、おおむね、運賃変更後、1.6倍から1.7倍というところに、お客さんの数は増えております。また、これまでの大人200円、お子さんと高齢者の方100円というところの、平</p>

<p>会長</p>	<p>均的な運賃は 160 円程度でしたので、1.6 倍あれば、収入としては維持はできているというところでございます。まだまだ自立運営できるだけの運賃ではございませんが、一旦、そういったところで、継続的に進めさせていただきたいというふうに考えております。</p> <p>次に議案 2 でございます。IKEBUS の乗合車両の貸切兼用についてというところでございます。IKEBUS の車両については、現在、10 台ございまして、もともとは乗合車両と貸切車両を分けて登録をさせていただいたところ、順次、乗り合いと貸切を兼用にさせて、兼用として登録をさせていただけるように、前々回の貸切車両でも、別の車両をそのようにご説明させていただきました。繁忙期ですとか、あとは、その車両の不具合等に合わせまして、車両の配車がさらに効率的に図れるように、このような取組をさせていただきたいというふうに考えております。</p> <p>今回、9 号車と 10 号車を貸切兼用車両として登録させていただくことによって、全ての車両が乗合と貸切運行ができるようになりますので、さらに豊島区のまちの魅力を上げるこの IKEBUS の取組を、着実に進めることができるというふうに期待しております。</p> <p>資料の 1 の、添付資料 1 には、事業者のほうからの変更依頼というところで、載せさせていただいております。</p> <p>最後に、この実施期間でございますが、いずれも、令和 4 年の 10 月 1 日からさせていただきま。運賃につきましては、また改めて 1 年間、令和 5 年 9 月 30 日までを期間とさせていただきます。また、その以後の対応につきましては、改めて、また公共交通会議の場で説明をさせていただきたいというふうに考えてございます。</p> <p>以上でございます。</p> <p>はい、ありがとうございます。</p> <p>いかがでしょうか。議案 1 と議案 2、いずれも IKEBUS についての変更、運賃については値下げのまま、もう 1 年適用期間を延ばしたいと。</p> <p>車両について、使い方をもう少し自由に使える形にしたいということです。</p> <p>何かご質問ございますでしょうか。</p> <p>ちょっと私のほうから。そういえば、これ、今の乗客とか収入の件なんですけど、これは、いわゆるコロナの始まる前と比べてどうかというのは、何か、ざくつとした値でいいですけど、何かございますか。ほかのバス会社、その辺り聞くと、場所によって物すごく違うんですけどね。かなり大幅に減ったところと、特に観光関係はもう大変な状況になっていると思いますが、よく聞くんですけれども。</p>
-----------	--

事務局	<p>IKEBUS のほうは 2019 年の 11 月に運行を開始させていただきまして、ちょっとこの後、また、IKEBUS の進捗を説明させていただくところを書いてありますけど、コロナが言われ始めたのが 2020 年の 2 月頃かと思います。2019 年の 11 月の運行し始めの頃と、今は少しルートが変わりまして、試験的にやっていた部分がありまして、本格的にこれから運行というところでこういった状況になりまして、すぐに緊急事態宣言の 1 回目、運休したり、通常のところをちょっとまだ経験していない状況で、今しか分からないというところでございます。</p>
会長	<p>いろいろな人が気にすると思います。何かそういった資料も用意しておくといいかと思います。</p> <p>皆さんのほうからご質問、ご意見等ございますでしょうか。</p> <p>特にご意見がなければ、本件について議決を採りたいと思います。区からの説明を受けて、IKEBUS の期間限定運賃を 1 年間さらに延長、そしてもう一つ、IKEBUS の乗合車両の貸切兼用について、承諾いただけるでしょうか。挙手をお願いいたします。よろしく申し上げます。どうぞ。</p> <p>【決議：賛成多数】</p>
会長	<p>挙手多数ということでよろしいですかね。どうもありがとうございます。オンラインの方も大丈夫ですね。はい。ありがとうございます。</p> <p>それでは、賛成多数ということで、議案 2 件は 10 月 1 日以降実施ということにさせていただきたいと思います。</p> <p>以上で本会議の議案は終わりです。</p> <p>2. 報告案件</p> <p>(1) IKEBUS について</p>
会長	<p>次に報告案件ということになります。事務局のほうから説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは、資料 2 に基づきまして、報告案件の 1、IKEBUS についてご説明をさせていただきます。</p> <p>IKEBUS は豊島区独自の取組ですので、先ほどの議決のほうも、いただきました件もそうですけど、豊島区の地域公共交通会議にて、進捗も含めて全て皆様にご報告し、ご意見を伺いながら、事業のほうを進めているところでございます。</p> <p>今回、また、前回からの半年間はたっていませんが、24 回からの公共交通会議以降の進捗について、ご報告をさせていただきたいと思います。少し説明させていただきます。IKEBUS は池袋駅を中心に四つの公園や拠点施設を回遊する新たな移動システムとして、2019 年 11 月に運行を開始した、環境にやさしい電気バスでございます。A 地点から B 地点への</p>

単なる移動手段ではなく、乗るだけで楽しく、また、新たな池袋の魅力を発揮できる装置です。また、通常の乗り合い、貸切運行だけでなく、区民の皆様、事業者、まちづくり団体、サポーター企業の皆様と共に、IKEBUS を最大限に活用して、まちづくりを行ってきております。

そういった中、ご報告の一つ目なんですけど、サンシャインシティの中にサンシャインシティプリンスホテルがございまして、サンシャインシティプリンスホテルさんのところにバスの停留所がございまして。二つのルートのうち、Bルートという西口まで行っている、池袋を1周するBルートにつきまして、サンシャインシティプリンスホテルさんの車寄せにバスを入れさせていただいております。そういったところ、今年の2月から、サンシャインシティプリンスホテルさんのほうが、海外からの帰国者、一時入国者のコロナ陰性者の待機施設となり、国に貸すことになったため、営業を一時休止しております。そういったところで、IKEBUSにつきましても、路上のほかのバスさん、特に西武バスさんのバス停のところをお借りいたしまして、仮の停留所を設けさせていただいております。

今般、ご連絡がありまして、令和4年9月1日からホテルのほうが開かれるということになりましたので、これに合わせて、ホテル前の、今、区道に、ほかのバスと同じように設置されております停留所を、ホテルの車寄せのほうに移すように、移してよいということでご案内いただきましたので、元のバス停のほうに戻させていただきたいというふうに思います。報告1件目は一つでございます。

次、裏をめぐっていただきまして、少し、先ほど述べさせていただきました実績報告でございます。まさに、令和元年2019年11月からスタートをいたしまして、いろんな試行錯誤を重ねて、本格的に運行したいと、オリンピック、パラリンピック等も見据えて設置しました、運行開始しましたので、これからというときに、令和2年には緊急事態宣言が発令されまして、一旦運行を休止しました。その後、秋に向けて乗降客は回復をしたものの、また、そのコロナの波に合わせるかのように、乗降客数、利用者のほうもなかなか伸びない状況が続いてまいりました。

そういう中で、先ほど説明させていただきました令和3年10月からは、インバウンドや遠方からの来街者、観光客の皆さんを対象というよりは、身近な方々を対象にということで、料金設定のほうも変えまして、令和3年10月からは、一月当たりの利用者の方が、1万人をおおむね超えてきたというところがございます。

グラフにありますとおり、令和4年の2月辺り、冬の辺りは、また、少

<p>会長</p>	<p>し感染者のほうが増えてきたところで、少し減りましたが、また、今もちょっと、少し減っている状況ではございますけど、おおむね1万人を超えるような状況で運行をさせていただくことができしております。</p> <p>また、次に、乗合事業以外の事業取組でございます。引き続き、豊島区内の保育園児さんの体験事業として、としまキッズパークやサンシャインシティ水族館へのミニ遠足のような送迎もさせていただきながら、アートカルツアーという、豊島区全域の名所旧跡を巡るツアーのほうも、順次開催させていただいております。令和3年度は35回、378名の方のご参加がありました。定員は14名で、添乗員を除きますと13名ですので、ほぼほぼ多くの皆さん、定員いっぱい運行させていただいているということでございます。</p> <p>また、引き続き、テレビや新聞紙面、雑誌紙面、またインターネット等での取材の申込み、また情報発信というところでは力を入れておまして、かなり注目も受けているというところでございます。</p> <p>簡単ではございますが、IKEBUSの進捗については、今回はこの程度とさせていただきますたいと思います。</p> <p>はい。ありがとうございました。</p> <p>何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>(なし)</p>
<p>会長</p>	<p>全国的に話題になっているということですね、ありがたいと思います。</p> <p>こういう状況ですから、利用が少ないのはしょうがないと。その中でいろいろ工夫されているというふうに理解しました。ありがとうございました。</p> <p>特にご意見ないようですので、二つ目の報告案件に移りたいと思います。</p> <p>事務局のほうで、説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>(2) mobi (モビ) の中間報告について</p> <p>はい。それでは、二つ目の報告案件をさせていただきます。</p> <p>資料3につきまして、まず、区のほうから、報告案件のほうご説明させていただきます。mobiの中間報告でございます。</p> <p>AI オンデマンド交通の実証実験ということでございまして、令和4年3月28日開催の、前回の第24回の豊島区公共交通会議におきまして、この実証実験の実施を報告させていただきました。報告に際しまして、各委員の皆様からのご指摘、サービスの競合や事業の継続性への懸念などにつきましても、中間報告も入れながら実証実験を進めていくことということで、申合せをさせていただきました。</p> <p>このため、本日は4月21日の事業開始からまだ4か月でございますが、</p>

4か月の実績等につきまして、前回の皆様のご意見を踏まえながら、中間報告として行わせていただきます。

まず、区の考えでございますが、添付資料、その後に二つつけておりますが、前回もつけておりますし、またこれまでも何回かつけさせていただきました図でございます。豊島区の交通環境というところで、添付1では、鉄道駅半径500メートル、バスの停留所から半径300メートルのカバー圏を示しております、その観点から言いますと、豊島区内は公共交通の不便地域は、一部を除き存在はしない、一部のみ存在しているということになります。

一方で、添付2の高齢者や障害者等の交通弱者を考慮した、鉄道駅、バス停留所200メートルカバー圏というところを考えますと、公共交通不便地域というのは、道路網が脆弱な木造住宅密集地域を中心に広がっております。

豊島区としては、これらの地域の公共交通を補完するために、コミュニティバス導入も含めて検討してまいりました。この会議においても、様々な議論をこれまでもいただいてきました。しかし、それらの地域は、都市計画道路の未整備などで狭隘な道路が広がるエリアが多いことから、小型車両のバスにおいても運行が非常に困難な地域にあるということは、実際に車両等走らせて、実験をしてきたところでございます。

そういう中で、豊島区としては、新たなデマンド交通の導入も含めた検討が必要であるということは、これまでも、この公共交通会議の場においても、また、豊島区議会などにおきましても報告をさせていただいてきました。

そういう中で、今般、狭小道路が広がって、公共交通の不便地域の一つでもあります大塚地区において、mobiの実証実験の提案を受けたため、実証実験を通じて、公共交通としてmobiが区民の近距離移動を支援する事業になり得るか、また、他の公共機関と連携可能な、将来的にも安定したシステムであるのかということの検証を受け入れることにいたしました。

次、検証につきましては、公共交通としてのmobiを検証するため、前回の会議での各委員の皆様のご意見を踏まえて、区は以下の点に注視し、事業者へ報告を依頼いたしました。事業者からの説明はこの後でございます。

1番目として、区民が求める公共交通としての継続性。運賃水準であるとか、継続可能な事業収支が達成されているか、また、区民の皆様の評価というところをまず第一に考えて、またその次、既存公共交通への影

<p>事業者 1</p>	<p>響、既存の乗合バスやタクシー事業に対する影響というところも、併せて検討すべきというところで、お話をさせていただいているところでございます。</p> <p>参考ですけど、運行事業者は前回も説明させていただきました、株式会社エコリムジン東京、サービスの提供につきましては、CommunityMobility 株式会社、実証実験は 4 月 21 日運行開始ですけど、4 月 18 日からということで手続をさせていただいておりますので、来年、令和 5 年の 4 月 17 日までを予定しております。実証実験は大塚駅地域というところでさせていただきました。</p> <p>この後、具体的な内容につきまして、CommunityMobility 株式会社及び株式会社エコリムジン東京より説明をさせていただきます。</p> <p>では、お願いいたします。</p> <p>CommunityMobility と申します。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>資料のほう、お手元にご覧いただけますでしょうか。では、ご説明させていただきます。</p> <p>まず最初に、2022 年 4 月から開始いたしました相乗り型のオンデマンドサービス、弊社のほうでは商品名として mobi というふうに申しますが、mobi の実証実験の結果につきまして、中間報告をさせていただきます。報告の対象期間としましては、2022 年 4 月から 6 月までとなっております。</p> <p>はじめにというところをめぐっていただきまして、まず、この mobi の目指すというところで申し上げますと、ニューノーマルで生まれた新たな課題ということで、コロナの影響による世の中に変化、まず、リモート化であったりですとか、働き方改革、分散型社会というふうなところから、テレワークが増え、人々の自宅 2 キロ圏内での生活時間が増加しております。そういった中で、新しい課題として、ニューノーマルな暮らしや働き方に沿った移動サービスが存在しない、つまり、この自宅 2 キロ圏内の回遊に向けて、新しい移動サービスの質のよい、健康的で自分らしく暮らせるまちづくりが求められておるかと思っております。</p> <p>そのような形の中で、豊島区の大塚エリアのほうで実証実験を始めたいと思っております。提案させていただいております。</p> <p>こちらの、弊社の mobi が目指すところと書いてありますが、こちらのほうは、ニューノーマルな生活様式が変わった中で、新たな回遊型交通サービスの実装により、バイクですとかマイカーの代替手段として、環境負荷の低減であり、市内交通との連携による町の活性化を考えております。</p>
--------------	---

下の図に書いてありますとおり、右側のほうから、都市間交通ということで、長い距離の移動から、真ん中の市内交通、さらにはというところで、現在我々のほうで考えております、暮らしの足、回遊型交通ということで、自宅2キロ圏内のラストワンマイルの移動サービスということで、市内の交通事業者、タクシー、バスとシームレスな連携を重視していく中で、このような交通が達成できないかというふうに考えております。

それでは、報告事項に移らせていただきます。7ページ、よろしいでしょうか。

前回の地域公共交通会議におきましても説明いたしました内容でございますので、概略のみ申し上げたいと思っております。背景としましては、地域の課題として、こちらの大塚エリアですか、高齢者の増加、子育て支援、コロナ禍における新しい生活様式への対応が求められている。現在、住民が、自宅からスーパー、病院、公園、職場等への生活圏内への移動のための暮らしの足が不足しており、徒歩、自転車、マイカーで移動せざるを得ない状況だ。利便性が高い相乗り型オンデマンド交通を定額で提供することにより、地域の移動総量を増やし、町の活性化を図ると同時に、将来に向けて安心できる移動サービスの提供を目指しております。

運行目的としましては、相乗り型オンデマンド交通サービスの提供により、以下を検証いたします。

移動総量を増やしまちの活性化を図る、新たな移動機会の創出、安心して利用できるラストワンマイルの移動サービスの提供。

実験期間としましては、2022年4月21日より23年の4月18日の予定となっております。

運行事業者につきましては、株式会社エコリムジン東京、運行区分につきましては、道路運送法の21条、営業区域及び運送区間としましては、豊島区大塚駅を中心とした約2キロ掛ける2キロの運行エリアと考えております。

運行経路につきましては、後ほどご説明いたしますが、予約に基づき、システムが自動生成した経路を運行しております。AI オンデマンド型交通といわれているものかと思っております。

実証実験の内容及び実験の運行方法でございますが、まず、予約につきましては、スマートフォンにてご予約いただきまして、受付時間は書いてあるとおりの、スマートフォンと電話等の受付がちょっと違っておりますが、スマートフォンは7時から22時、運行時間内全てです。電話等

につきましては、10時から19時までのご予約を承ります。

運行形態につきましては、営業区域内において、アプリで仮想の乗降場所を表示し、運行ルートは定めず、自由経路で運行するタイプでございます。

運行車両としましては、アルファード、また、ハイエースを1台から2台運行しております。こちらのほう、お客様のご予約の状況により、変化するものとなっております。

運行時間につきましては、時間帯が7時から22時、15分で1人当たりということで、1時間最大4人ぐらいが運行するというふうに考えております。

運賃につきましては、こちらの右側でございますが、まず、普通運賃としては、大人300円、お子様はこちらの300円の半額の150円と考えております。普通運賃以外に、乗り放題パス及び回数券のほうも・・・させていただきます。まず、乗り放題パスでございますが、こちらのほうは期間30日間で、大人、子どもとも5,000円いただいております。お一人様会員になっていただきますと、ご家族の会員の方は500円となっております。回数券につきましては、5回ご利用と、1,400円ということになっております。

支払方法につきましては、普通運賃につきましては現金もしくはクレジットカードを降車時に、乗り放題、回数券等につきましては、クレジットカード、銀行振込、口座振替で事前購入型となっております。

続きまして、サービスの概略、サービスの全体像でございますが、こちらのほうも、先ほどご説明した内容となりますが、お客様が専用のアプリもしくはお電話にてご予約をいただいて、その時点で、弊社のほうのシステムのほうで最適なルートのほうを算出しまして、算出した内容をドライバーに伝えて、お客様をお迎えに行き、かつ、お送り届けるというふうな形になっております。

次は、予約の成立まででございますが、こちらのほうはスマートフォンの画面の表示になっておりますが、まず、乗降車地を指定いただきまして、人数をご選択いただいて、確認画面に行って、それで予約が成立した後、お客様をお迎えに行くといった形になっております。

乗降場所につきましては、実際は仮想の乗降場所を設定しておりますので、特定の目印となるような看板ですとか、何か印みたいなのは持っておらず、アプリの中での確認が可能となっております。下のほうは、アプリの中での確認イメージでございます。

こちらからが、12ページ目からが実際の数値的などところのご報告になり

ます。

まず、利用人数でございますが、サービス開始以降、週当たりの利用人数につきましては、僅かに増加傾向がございます。やはり、人通り、人の移動の総量が増えてきているということに合わせて、だんだんと増えてきてございます。

続きまして、休日、平日1日当たりの人数でございますが、休日、平日ともに、サービス開始から直近まで、1日当たりの人数については、やはりサービスの浸透とともに、増加傾向でございます。また、こちらのほうは豊島区ならではの特征かと思いますが、平日に比べて休日のほうが、1日当たりの利用人数が多い傾向となっております。

続きまして、利用の種別割合と年齢でございますが、お客様のほとんどが30日間の定額制、いわゆる乗り放題パスをご利用いただいている状況でございます。下に書いてあります約95%の方が乗り放題のパスをご利用いただいております。あと、利用年齢でございますが、約半数を30代が占めている一方、高齢者のご利用についてはまだ2%となっております。下のほう、利用のところも、30代、40代、20代というところが圧倒的に増えておりまして、高齢者のご利用につきましては、まだ少なくなっております。こちらのほうは、やはりご高齢者の方々、コロナの影響ございまして、若干外出控えというところと、あと、やっぱり新しいシステムでございますので、ほかの地域におきましてもそうなんです、やはり一定の認知度が得られるまで、ご高齢者の方というのは、ちょっと利用が少ないかなと思っております。

続きまして、時間帯別の利用実績でございますが、時間帯別としましては、休日と平日、大きな差はございませんで、休日、平日ともに朝9時から夕方16時台において利用割合が高くなる傾向となっております。朝でございますが9時ということですので、通勤通学よりは少し後ろにずれた時間帯かなと思っております。また、夕方の16時台ということもございまして、こちらのほうも、いわゆるご帰宅というところよりは、買物ですとか、お子様をお迎えに行くというふうな、ややちょっと早い時間帯でございますので、通常の通勤通学の移動よりはちょっとずれた移動かなというふうに考えております。

続きまして、相乗り率でございますが、こちらのほう、先ほど申し上げたとおり、相乗り型の実証実験となっておりますので、どれぐらいの回数、3回乗っていただくと、すみません、10回乗ったときに、何回ぐらい相乗りしているかというところの数値でございますので、30%弱から6月については約20%となっております。6月はちょっと下がっており

ます傾向は、実は6月から車の台数を、それまで1台だったんですが、2台に増やしましたので、いわゆるお客様に対して、相乗りせずともお客様をお運びできるというのが増えてきたということでございますが、こちらのほうも、今、お客様のほうもだんだんと増えてきていますので、また相乗り率については高まってくるのかなというふうに思っております。

続きまして、利用者の移動状況でございますが、こちらのほうは、mobiの近距離、mobiというのは、もともと短い距離を設定しておりますので、0.9キロから1.8キロということで、1キロ、2キロ前後の移動がボリュームゾーンでありまして、徒歩や自転車移動の代替手段として利用されていたのではないかとというふうに考えております。

続きまして、利用の移動の状況でございますが、路線バスとの比較というところになります。下の図につきましては、各バス会社様の路線のほうと、弊社のほうの、今回ご利用いただきました移動先のトップ20ぐらいのところを出しまして、それぞれの移動を重ねております。サマリーといたしましては、mobiの利用者の移動先にはバス停設置がない移動パターンが多く、バスルートと重ならないエリアでの移動が多かったのではないかと考えております。さらに、主な移動先としましては、居住地でございますとかオフィス、保育施設、病院、小売店、学校等が確認できております。下の表の右のところ、それぞれの仮想の乗降場所について記載しておりますが、そちらのほうの近隣にこういった施設があるかということに記載している内容でございます。

続きまして、アンケートのほうを実施しておりまして、mobiの個人利用者のアンケートの調査ということで、移動手段の変化ということをお知らせしております。アンケートにつきましては、ウェブでのアンケートを実施しております。対象期間としては5月1日から6月30日、対象者として、対象期間内にmobiを利用されたお客様かつメールアドレスが登録がある方ということで、回答のほうは約40名のほうからいただいております。下の1から26につきましては設問内容でございます。そのうちの7と8の内容でございますが、mobiの個人利用者のアンケートよりということで、まず、mobiの利用前の主な交通手段はどういったところをご利用になっていましたかというようなご質問に対しては、鉄道ですとか、徒歩という回答が多くございました。一方、このmobiというサービスをご利用いただいた方ですので、ご利用後に、mobiをどうお使いになっていくかと聞いた場合なんですけど、mobiのみの利用というふうに変わったと回答いただいた方は、鉄道を利用している方のみで、過去利用した交

通手段も合わせてお使いになっていらっしゃるということでございますので、いわゆる、我々のこの mobi が、何か既存の交通事業者様の交通手段から大きく変化したというよりは、お客様に選択肢の幅が増えているのではないかなというふうに考えております。

続きまして、先ほどのアンケートの設問の 10 番でございますが、こちらのほうは、mobi の継続利用というところでございます。まず、mobi の利用者の 87%の方が、今後も継続利用ということをご意向示しております。要因としては、行動範囲や近距離の移動の貢献、さらに潜在的な需要のアプローチに一定の効果があったのではないかと考えております。下のほうに、お客様のお声の抜粋ということで、どういったところの移動に利用されているかお伺いしたところ、行ったことのない場所に行くようになったんですとか、買物に行く頻度が増えた、新しい場所まで買物に行くことができた、ふだん行かない店に行くようになった、最寄りの区民ひろばでない区民ひろばに行けた、遠方の公園に行けた、買物に行く頻度が増えた、買物が楽等々、やはり、買物とかそういった商業施設への移動ということについてのお答えが多かったかなと考えております。

ただ、こちらのほう、ちょっと総回答数がかなり少なくなっておりますので、今後は設問の内容とかもう少し工夫をいたしまして、多くの方から回答をいただいて、より詳しいものをお渡しできればと考えております。

続きまして、mobi の利用者のアンケートというところで、こちらのほうが、実際のご利用になられた方々につきまして、降車時に弊社のほうのアプリで画面のほうに出てまいりまして、そこについてのご評価いただいているというものになります。

総論といたしましては、mobi の乗車体験の評価というのは、5 点満点の割合が 69%と結構多かったと考えております。全体の 8 割が 4 点以上に感じていただいておりますので、サービスについてのご評価というのはいいただいているのかと考えております。特に、こちらのほうも下に書いておりますが、ドライバーに対するお礼のコメントが目立っておりますので、やはり、ドライバーの方とご利用になる方との関係性というのができていかなと考えております。

また、一方、当然ながら厳しいお言葉もいただいておりますが、こちらにつきましては、最後、書いておりますとおり、配車時間ですとか、それから時間に対するご不満というのが多かったかなと考えております。お客様の声の抜粋を、すみません、申し上げますと、やはり、ドライバー

がとても親切でベビーカーも移動できた、ですとか、フレキシブルな対応をしていただいたとか、ベビーカーの上げ下ろしを手伝っていただいた、降車時の丁寧な対応がすばらしかった、親切だったとかいうことで、やはり、先ほど申しましたとおり、子育て世代というか若い世代の方の利用が、結構現時点で多くなりますので、そういった方々の子育てのベビーカーとか、そういったところに対して、ドライバーの方が丁寧に対応することで、ご満足いただいているかと思っております。

片や、1点の回答のほうでございますが、こちらのほうは、配車時間、到着時間の10分単位なので時間が読めないということで、さらに、10分の道のりを40分乗らされた、遅過ぎるとか、今回に限らず、配車予定時刻を過ぎることが多いということで、弊社のサービスの場合、どうしてもこのように相乗り型となってしまうこと等ございますので、お急ぎの、特に当初はお急ぎの移動については、我々のサービスというのはいまだあまりお客様から評価が高くないのかなと思っております。多少時間がある、買物ですとか、お子様を公園に連れていくとか、そういったご利用のときに、ご利用いただいているのではないかなというふうに思っております。そういった意味でも、現在、定時運行とされていらっしゃる路線バス会社様ですとか、希望の場所から希望の場所までピンポイントで移動されていらっしゃるタクシーの皆様方とのサービスについても、多少、そこはすみ分けができていないんじゃないだろうかと思っております。続きまして、エコリムジン東京、運行いただいておりますエコリムジン東京のドライバーの方についても、アンケートをさせていただいております。こちらについては、mobiサービスの安全性及び品質向上のため、日々の運行に携わっていただいておりますドライバーの方のアンケートを実施しております。

こちらのほうは、エコリムジン社のほうでmobiの運行を行ったことがあるドライバーに対して、紙のアンケートを実施させていただいております。こちらのほうは対象が約8名おまして、対象期間は8月2日から10日となっております。

アンケート結果の抜粋でございますが、まず、運行して大変なことというところが、いろいろと書いてありますが、主に多いのは、アプリの操作ですとか、時間の相違と書いてありますが、これはいわゆる、ご到着する時間とか、お客様をお送りする時間等について、若干誤差が出てまいりますので、ここについてのことだと思っております。あと、ルート案内等知識の相違というのは、こちらのほうは、弊社のほうのAIオンデマンド交通のほうで指定するルートと、やはりドライバーさん、プロ

でございますので、そこで選ばれるルート等についての差が出るかと
いったことはございます。あと、相乗りで乗車されることと書いており
ますが、こちらのほうは、お客様へのご説明というところも含めて、相
乗りという新しいサービスでございますので、そういったことを大変だ
というふうにお答えいただいております。

運行してよかったことというところでいうと、先ほども申しましたが、
こちらのほう、ドライバーの方8名というふうに書いておりますが、か
なり固定した運転手の方が、しかも会員の方も固定しますので、やはり
お客様と顔見知りになる機会が結構多くございますので、お客様とのコ
ミュニケーションがすごく取れるようになったということとか、労働環
境、運行時間と書いてありますが、こちらのほう、定額、定時となっ
ておりますので、そういったことを評価されていらっしゃるかと思っ
ております。

あとは、お客様のご意見というところにつきましては、お客様と会話す
ることが多いということで、お客様のほうも、いつも慣れている運転手
さんなので、話しやすいかと思っております。

さらに、ドライバーの声を元に改善された項目ということで、先ほど申
しましたが、仮想の乗降場所の位置ですとか、そういったものにつつま
しては、弊社のほうでもチェックはしておりますが、当然、実際運行し
ていらっしゃるドライバーの方のお声を反映するというところで、次ペー
ジに書いておりますが、実際の運行において停車が難しい場所につい
ての修正が8か所、さらに、移動が難しい場合については削除というのも
4か所となります。さらに、あと、お客様の案内表示の変更というこ
とで、仮想の乗降場所の一部において、スクールゾーンと重なるところが
あり、時間帯にお客様への案内について、ドライバーの方が苦慮されて
いらっしゃる、さらには、お客様の案内をアプリ上で知るということで、
予約前にご利用いただけないこと認識していただくような仕様に変更
ということで、いろんなドライバーの声も反映させながら、日々、こちら
アプリのほうも進化させていっております。

次のページは、ドライバーの声を元に修正した仮想の乗降場所の一覧で
ございますので、後ほど、ご覧いただければと思っております。

弊社の今回のこの新しいサービスにつきまして、ビジネススキームでご
ざいますが、収支イメージというふうに書いておりますが、こちらのほう
は、運行会社につきましては、利用者に対し運営会社のシステムを活用
した運送サービスを提供、収入源は利用者からのサービス利用料とな
っております。システム提供会社につきましては、運行会社へのシステ

<p>事業者 2</p>	<p>ム提供やサービス設計を行い、収益源は運行会社からのシステム利用料と考えております。ただ、当然、新しい交通サービスのため、運行開始、現時点でございますが、運賃収入だけでは黒字となりませんので、弊社 CommunityMbility のほうから一定の保証金額を入れて、運行会社としては赤字にならないような形となっております。さらに、今後の会員数が、どんどんとサービスが認知されることによりまして、売上げが伸びてくる事業モデルということで、そのような形を考えております。</p> <p>下の収支イメージで書いておりますが、こちらのほうはタクシー事業者様の諸経費に対して、我々のほうとしては、当然、システム利用料のほうは免除させていただきながら、そのいわゆる、収入等が増えてくることによって運行費が賄えるかと思うんですが、そこは賄えるまでにつきましては、弊社のほうで補填をしていくというふうな形の形となっております。</p> <p>タクシー事業者の経費につきましては、人件費、燃料費、車両費、修繕費、保険料、その他等の通常のタクシーの諸経費等を入れさせております。</p> <p>さらに、こちらの右側のほうに書いておりますが、弊社としては、広告収入ですとか、法人の利用ですとか、都度利用、さらにはメインとなりますサブスク利用といった形の収入を積んでいくことによって、このサービスを継続的な運行とできるように進めていこうと思っております。</p> <p>次ページの事業収支でございますが、ちょっとこちらのほうは、弊社からではなく、実際運行していただいておりますエコリムジン東京のほうからご説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。</p> <p>エコリムジン東京と申します。よろしく申し上げます。こちら 26 ページにあります事業収支ということで、収支計画、売上げは、利用者の方からの運賃収入及び法人会員様からの広告費、CommunityMobility 社に協力金で構成ということになります。原価については、人件費、燃料油費、車両費、修繕費、保険料とその他で構成をしております。</p> <p>22 年の 4 月からの運行で、5 月の売上想定、この上の計画の部分と実績の部分で分けておりますが、計画はあくまでも実際のものではなく、こういう推移で行くのだろうという計画の下で立てた数字です。実際には下段の実績というところになります。こちらのほうで、5 月に関しては、4 月の途中から運行していますので、68 万円、運賃収入 51 万円。</p> <p>この差額、原価比と申しますか、原価に対しての売上げ、実際のお客様からの運賃収入との差額に関しましては、CommunityMobility 社様からの補填というふうな形で、我々の経費を下回らない数字で売上げを確保</p>
--------------	--

しているような状況です。

6月に関しましては、月初から2か月の運行、プラス運行台数が増えているところもありますので、金額が上がっているような状況です。こちらに関しましては、お客様、サブスク会員様の数はそれほど増えてはいないのですが、その差額に関しましては、CommunityMobility 社様からの補填分で賄っているというような状況です。

事業の収支に関しましては、こちらでよろしいでしょうか。

続いて、エコリムジン社、弊社の実証実験への参加の理由及び運行を通じての所感ということで、なぜ、私どもがこのCommunityMobility社とともに実証実験に参加したかというようなところではあるんですが、今回のこのmobiに関しまして、やはり、我々、緑ナンバーの車両の将来の形の一つとして、非常に魅力を感じて、実証実験に参加を決めた次第です。これも、あと、コロナ禍以降、世の中、いろんなことが全て変わってきておまして、本当に急に変わったところがありまして、会社としても、それまでのお仕事というのが一気に変わっている中で、会社としても社員の生活を守る必要があるのも、様々な取組を行っている中の一つとしてやってきた、取組を始めたということですね。

この、AIによるオンデマンド交通、CommunityMobility社様以外のところでも、新聞、ニュース等で結構見ることがあるんですけども、都市部だけじゃなく、地方、過疎地域における失われた公共交通網、いろんなところに行きますと、やはり、バス含め、バスの事業者さん含め、撤退している電車も、撤退しているようなところで、そういったところの再構築に非常に有効なのではないかなという認識の下で、今、実証実験に参加しています。特に、やはりそれを緑ナンバーの車両が運行するというのは、我々としても非常に意味があるのではないかなと考えております。

そのほかに、やはり、豊島、東京の都内においては、核家族における子育て世代の外出支援であったり、お子様が単独で安心して移動できる手段の提供で、非常に有効なのではないかなという考えで動いています。また、高齢者の外出の支援、本当に独居されているようなお年寄りの方、会話するような環境がないような方なんか、車内で乗り合いが発生した際には、会話する環境ができる、あるいは、相乗りがなくても、先ほど、CommunityMobility社様からも申したように、乗務員との会話というのも、車内で非常に進んでいるようなところが見えます。そういったことによって孤立感の解消につながるのではないかなというところも、共感して、参加した次第です。

<p>事業者 1</p>	<p>我々としては、新しい事業、将来の可能性を探るというふうに、この実証実験に参加をさせていただいて、会社としてもこういう社会貢献ができるようになれば、ぜひ、進んでやりたいということで、この実証実験への参加を決めた次第であります。</p> <p>実際に運行して感じたところというのは、やはり、既存のタクシー様やバスの利用とは、全く違うお客様の利用方法が感じられるところですね。これは、非常に短い距離を、例えば、本当に家から歩いて10分ぐらいのところのスーパー、あるいは、それこそファストフードにお子様と一緒に買物に、お食事を買いに行かれて、すぐにまた、降りられたら10分後ぐらいにまた呼んで家に帰られるような使い方であったり、お子様を公園に連れていく、公園で1時間ぐらい遊ばれてから、また同じお客様が乗られて別の公園に行くとか、お友達の家に行くような、そういった使い方をされるような方であったり、毎日何か買物に行かれるお客様の利用が非常に多いのかなと思います。最初、いろんなお客様がおられるんですけど、やはりアンケートにあったように、時間に対し、運行の所要時間、お迎えに来るまでの時間、乗っている間の時間というのは、直行でないケース、あるいは、呼んですぐ来るわけではなくて、前のお客様の対応をしているために、近くにいってもなかなかすぐ来ないというようなケースが、やはり非常に多いので、直行ではないということで、急いでいるお客様は、非常になかなか来ないねという感想は伺えるんですけども、逆に、例えば急いで病院で行かれて、通院されて治療が終わった後は mobi でゆっくりと帰りたいというようなお客様なんかは、そういう使われ方をされるケースが多いのではないかなと、実際に運行して、乗務員からもそういう話を聞いております。</p> <p>なので、今後、現在、先ほどアンケートであったような年齢層の方とかを見てみますけども、お客様への訴求方法や地域での活用、自治体さんなんかの活用方法によっては、やっぱり、その地域内の人の動きを活性化する起爆剤として非常に面白いのではないかなと、期待感を持っております。我々としまして、事業、これからどうするかというのは、あくまでも今実証実験の中で動いているところではありますので、今後に関しては、可能性を感じて運行しているようなところでございます。</p> <p>では最後に、中間報告の総括としまして、もともと検証項目として挙げておりました移動総量を増やし、町の活性化を図る新たな移動機会を創出するということにつきましては、我々のほう、中間報告としましては、お客様アンケート結果により、以下の回答があるのかと思っております。先ほど来、エコリムジン様のほうが申しさせていただいたように、買物回数</p>
--------------	--

	<p>が以前と比較して増えたですとか、いわゆる移動の範囲が増えたので、ふだん行くことがなかった、今まで行くことがなかった商業施設への移動が増えたというふうなこともいただいております。さらに、mobiの利用者はサービス開始時点と比較して増加しております。上記の1、2のような回答もあり、新たな移動機会の創出によって、潜在的な需要にアプローチしつつあるのではないかなというふうに考えております。</p> <p>さらに検証項目2番目としまして、安心して利用できるラストワンマイル移動サービスの提供ということで、お客様の回答結果より、ドライバーの親切かつ臨機応変な対応により、近距離移動が便利になっただけでなく、小さなお子様がいる家族の負担軽減にもつながった。さらには、顔見知りドライバーが運行しており、安心した乗り物であるというふうなアンケートをいただいております。近距離での、先ほど申し上げたとおり、近距離の利用が多く、mobi利用前後の既存交通手段と併用しているというふうな回答をいただいておりますので、移動手段を取り合うだけではなく、一定のすみ分けをしながら、新しい交通サービスとして、今、実証実験のほうが進みつつあるのではないかなというふうに考えております。</p> <p>以下、参考につきましては、先ほど申したアンケートの属性のところですとか、あと、最後31ページ目が、先ほどちょっと資料の中に入れておりましたが、mobiの利用についての、ちょっと少ない資料だけだったので、上位50%の移動を全部入れてみたらどうなるかという表でございますが、ちょっと見づらくなりましたので、参考として入れさせていただきます。</p> <p>私のほうから説明は以上となります。</p> <p>はい。ありがとうございました。</p> <p>実験といいますか、試行が始まって4か月ですかね。そのうちの、最近までにまとめることのできたデータということで理解しましたが。途中経過であるということですから。皆さん、お聞きして、ご質問、ご意見ということでいかがでしょうか。</p> <p>はい、どうぞ。お名前を。</p> <p>A委員 会長 A委員</p> <p>着座のままで、ちょっと質問を。 どうぞ。 Aと申します。本日初めて、ここに参加をさせていただいております。中間の報告ということですから、そんなに終わってから、実証実験が終わってからいろいろとまたお聞きしたいんですが。まず、質問のアンケートなんですけど、そのアンケートの質問については、いい答えしか出</p>
--	--

	<p>せないような、大体そういう質問なので、これはちょっと変えたほうがいいと思いますね。それしか答えられないですから。あなたいいですよ、はい、というような、そんなようなものなのでね。そういう、何か、ちょっと言葉悪いんですけど、ごまかしてみたいアンケートはやめていただきたい。</p> <p>それと、アンケートの結果、結果というんですが、これだけの人しかアンケートを取っていないのに、結果をそのまま、はい、そうですかと、うのみにするわけにはいかないので、アンケートというのはもう会員がそれだけいるんですから、会員さんみんなに取られて、それで何かどうなっているとかというものを出示していただきたいのが1点。</p> <p>もう1点、2点だけです。もう1点は、エコリムジンさんがこれのやった理由とか、いろいろおっしゃっていましたが、過疎地で利用がいいんじゃないかとかおっしゃっていましたが、ここは過疎地じゃないから。他人のことはいいんじゃないかなと思いますね。</p> <p>そして、ここで一番重要なのは、ここで働いているその8人、8名の方が、今後、これによって収入が安定するのか、または、働き方って最初何か言っていましたけど、働き方改革で変わった利用者、しかし、働き方改革で変わる乗務員さんがいるわけですから、その辺りも、あと半年ちょっとありますから、その辺はよく乗務員さんの働き方改革の中で、しっかりとやっていただきたいなという要望ね。あと、アンケートのほうはもう一度考えていただきたい。</p> <p>以上です。</p> <p>はい。ありがとうございます。</p>
<p>会長</p> <p>事業者1</p>	<p>よろしいですか、何か。</p> <p>まず、アンケートにつきましては、途中報告の中にありましたとおり、まだ回答数がかなり少なくございますので、またアンケート項目につきましても、今いただきましたご意見を真摯に受け止めまして、またアンケートを実施する際には、もう少し改善していきたいと思っておりますので、またご報告いたします。</p> <p>よろしく申し上げます。</p>
<p>会長</p> <p>B委員</p>	<p>そのほかいかがでしょうか。それでは、はい。</p> <p>Bと申します。座ったままで失礼します。</p> <p>私たち、働く者の立場でありますので、前回、渋谷の公共会議でも言わせていただいたんですけども、資料の中に、働く人の休憩時間を含めた1日の拘束時間、そして週の労働時間等も、やはり資料として出していただきたいし、どういった働き方をしているかということを目に見え</p>

<p>会長</p>	<p>るような形で示していただきたいと思います。それが安全性の確保にもつながりますし、その辺をやっていただきたいかなというところだけ申し上げたいと思います。</p>
<p>C委員</p>	<p>はい。ご意見ということですね。</p> <p>そのほか。すみません。</p> <p>すみません、Cでございます。</p> <p>ほかの区でも参加させていただきまして、ちょっと、前回もご質問させていただくこととかぶるかと思はれますけども、その辺はちょっとご容赦いただきたいと思います。</p> <p>聞きたいことは4点ございまして、いきなり四つ言っちゃってもいいですか。</p> <p>まず1点目なんですけども、今回のこの実証実験の目的とされているのが、資料3でも書かれていますけども、交通不便地域の一つである大塚地域について、区民の近距離の移動新軸になり得るかといったところが目的とされています。CommunityMobilityさんの資料の一番最後にも書かれていますけども、28ページですね。検証の項目として書かれていますけども、移動の総量を増やし、まちの活性化を図るという中では、このアンケートの結果だけで、アンケートの結果だけで、移動の総量が増えた、要するに、買物の回数が増えたから移動が増えたという言い方をされているんですけども、ちょっとこれ、かなり定性的な表現だと思うんですね。もっと定量的に、以前はこうであったのに、それに対して今回はこのように増えているという、定量的な分析が必要だと思います。その辺が欠けているという点がまず1点です。</p> <p>その次に2点目なんですけども、既存事業者との競合を、競合状況については、資料の18ページですか。既存の交通網に対して、かぶっているか、かぶっていないかというところ、線で表していただいていますけども、簡単に言うと、よく分からないなど。これ、トップ20ということなので、20本も引けば、まあ、かぶらない線も引けますよね、出てきますよねというところですね。ですから、どちらかというところ、こんなにいっぱい線を引くのではなくて、ベストスリーとかベストファイブとか、多くの占有を占めている、専有しているところに線を引いて、それが既存の交通に対してかぶっているか、かぶっていないかという検証をしたほうがいいのかと思います。もっとも、これに関しましては、資料だけ見ては何とも言えませんので、詳細なデータをお示しいただいて、なるほどねというところの理解をさせていただきたいと思いますので、これはデータの開示も併せてお願いしたいというところでございます。</p>

今、それが2点目で、質問の3点なんですけども、利用の乗合比率、これは資料の16ページですね。16ページに乗り合いの比率を示されています。これ、渋谷でも同じような質問を投げかけさせていただいたんですけども、30%、6月に関しては大体20ぐらいになっている、これはご説明の中では、車が2台に増えたんで、薄く伸びちゃったということだったんですけども、仮に30%だとしても、だとしても、この運行というものがそもそも、タクシーの、アルファードなんでしょうけども、タクシー車両を使って、A地点からB地点にお一人で乗るというのは、タクシーの運行そのものであると思うんですね。これ、逆にほとんどの方は乗り合いで、ほとんどの運行が乗り合いであって、たまにラッキーな方がいて、自分の目的地である地点にストレートに行ってくれたということがあれば、新しい交通のスタイルということが言えると思うんですけども、今のままでは、これはタクシーの運行そのもの。ほとんどがタクシーの運行そのものであるというところがありますので、これは既存のタクシー、既存のタクシーの運行がなされている中で、法的なといいますか、整合性が取れていないと感じます。これが質問の3点目ですね。

あとは4点目なんですけども、今回のご利用、お客様の、ご利用になったお客様のご利用の目的というものが、19ページにアンケートの内容が書かれていますけども、せっかく、問いの6番、6番ですね、今回、mobiをご利用された目的としては何ですかという、書かれていますけども、これの回答がないんですね。1番、ご質問させていただいた1番目に戻りますけども、今まで交通不便地域であったので、交通不便地域であったところに、こういったご利用が、こういった交通モードが入って、すごく便利になったとか、そういったことが書かれてあればいいんですけども、これ、勝手な憶測ですけども、恐らく、駅への交通だとか、そういったところが一番多いような気がします。そうすると、その目的というものが、今、既存の交通の中で、もしかして賄えているものではないのかなということであると、いや、既存の交通の取り合いになっちゃっていないのかなということですね。

最後のほうで、事業者2様からご案内ありましたけども、公園でお子様が遊んで帰りも乗っていただくとか、あと、病院の帰りはゆっくり帰るから、mobiを使っちゃおうかなということがあれば、これは、新しい需要であって、新しい交通にマッチすると思うんですけども、需要と既存の交通が、果たしてかぶっていないかなということを知りたいと思います。ですので、このアンケート結果については、全面的に開示をい

	<p>ただきたいと思っております。 以上4点です。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございました。基本的にはアンケートの結果の表示の仕方とか、それに対するご意見というふうに私は伺ったんですが、何かございましたら。</p>
<p>事業者1</p>	<p>ありがとうございます。 データ及びアンケートの内容につきましては、ほかの地域でも同じかと思っておりますので、また、開示方法につきましては、ご相談していきながら、我々としても、こういったものをきちっと公開していくことが大事だと思っておりますので、きちっと対応させていただきたいと思っておりますので、また、ご相談させていただきたいと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしくをお願いします。</p>
<p>C委員</p>	<p>すみません、3番目の質問の、乗合比率ですね。乗合比率が高いというのか、低いというのか。乗合比率が高い、低いのか。要は、お一人ではほとんど乗っているというものが、整合性というものは、どちらかに問合せをして、問題なしということは得られているんですか。それとも、この辺のところというのは、まだ、何ですか、協議最中というところあるんですか。</p>
<p>事業者1</p>	<p>我々のほうの見解でございますので、我々のあくまで見解だというのを お考えいただければありがたいんですけども、当然、この乗合比率につきま しては、実証実験の中で、比率がどんどん上がっていくものだというふうな 認識をしております、まだ十分ではないなという実験期間中の最初の時期か なと思っておりますので、そういったことを見極めることも含めて、21条 の実証実験の範囲でやっているのかなというふうに認識はしております。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。</p>
<p>C委員</p>	<p>はい。ありがとうございます。</p>
<p>会長</p>	<p>そのほか、ご意見、ご質問はいかがでしょうか。はい。</p>
<p>D委員</p>	<p>すみません、Dと申します。 意見というか、ちょっと意見にも近いところがあるんですけども、幾つか お話をさせていただきたいと思えます。 一般的に、公共交通会議の場において、こういった地域交通導入を検討する という場合には、赤字部分については、自治体さんが補填するというのが一 般的というのが、ここに出席されている方、皆さんご存じのとおりかなと 思っています。ところが、今回この事業については、自治体さんの負担は 一切なく、一民間企業の資金により赤字部分の補填がされ</p>

るといふ仕組みになっています。ここで、この補填についてなんですけれども、一民間企業である CommunityMobility 社さんが、システム提供者でもあるわけですけれども、そういった会社、一民間企業である、システム提供者である会社さんからの補填というのは、問題はない、私もその辺、ちょっとよく分からないんですけれども、寄付とか贈与とかというのがあるかと思うんですけれども、こういった形で補填されているのかというのを、可能な範囲でお聞かせいただきたいかなどと思っています。先ほど、運送の許可の話にちょっと出たかと思うんですけれども、許可を取得する際の申請においては、収支の見積りというのは取られているのか、これは行政さんの話になるかと思えますけれども、出されているのか、その辺もちょっと私よく分からないので、もし分かれば教えていただきたいなというふうに思っています。

事業収支、26 ページ、資料の 26 ページに事業収支が出ていますけれども、これ、見ていただくとおり、赤字というのが明らかになっていますよね、実績の部分がですね。この根拠としては、圧倒的に運賃収入が少ないというのが、もう見てそのとおりということになると思います。となると、運賃水準が適正なのかどうかというところが、ポイントになってくるのかなというふうに思っています、前回は私、発言させていただいたんですけれども、持続性の観点から、運送事業として採算がどうなんだろうかというところ、適正な原価に基づいて、適正な運賃により、この事業が成り立っているのかどうかというのを、やっぱり、明らかにしていく必要があるのではないかとこのことを申し上げさせていただきました。この表を見ると、足りない分は CommunityMobility 社が補填しますよということだけが示されていて、この運賃が適正かどうかの検討というのは、全く示されていないんです。加えて言えば、現在行われている運賃設定というのが、国が示している、いわゆる運送事業者が適正な利益を上げるために、必要な経費を踏まえて示している運賃の水準を大幅に下回っている事実がございます。そこで、運送事業者、運行に携わっているエコリムジン社さんにお伺いしたいのが、多分、ハイヤー事業をやられているというところで、私どもの会員様でございますね。承知しているところではございますけれども、一般的に、通常にハイヤー営業に係る経費として、今回の mobi の運行に関して、何か大幅に節約をして、経費を節減している状況があるのかどうか。それとも、利用者からの運賃収入のみで、今後事業が継続できていけるのかどうか、こういった補填がなく、運送事業、運賃収入のみでやっていけるという見込みがあるのかどうか、その辺、もしお聞かせいただければ、お

	<p>聞きしたいなというふうに思っています。</p> <p>これは、とても非常に重要な問題でございまして、この運賃で、今回この運賃で事業が成り立ってしまうということになってしまうと、今、運行しているハイヤー事業者さん、全てこの運賃で事業が成り立ってしまうということにもなりかねません。見方を変えると、国が示している運賃が適正じゃなく、もっと安くできるんじゃないかということにもつながってきてしまう。やっぱり、利用者にとって利便性が高いというところも非常に大事ではあるんですけども、当然、その事業の継続性というのを踏まえて考えていただきたいというところが、必要かなと思っています。</p> <p>そこで、一つ提案というか、これは、法律上できるかどうか分からないんですけども、今回、実証実験ということなので、この mobi さんの提案する運賃での実験と併せて、いわゆる現状のタクシーもしくはハイヤーの運賃での設定をしたときの实証実験というのを、同時に、同時でなくてもいいんですけども、行っていただいて、それを比較して、どっちが、比較して、どっちもいいところ、悪いところあると思うんですけども、そういった比較をして、我々タクシー業界としてどういったところに協力できるのか、そういったところも検証しつつ、このシステム自体は非常にすばらしいシステムだと、我々も認識はしています。なので我々業界、バス業界も含めて、お互いに協力し合えるところはどこなんだというのを探していくというところも、ぜひ、やり方はいろいろあるかと思いますが、ご検討いただければいいのかなというところも、ちょっと個人的には思っているところでございます。</p> <p>すみません、長くなりましたが、以上でございます。</p> <p>会長 事業者 1</p> <p>ありがとうございます。ご意見と、それからご提案というところもちよっとございましたが、今の段階で何かありましたら。</p> <p>はい。ご意見のほうと、あと、ご提案のほうにつきましては、我々のほうとしても、いろいろなデータですとか、いろんなことを共有させていきながら、新しい交通について、タクシー・ハイヤー協会様及びバス協会様のほうとも参加いただければと思っておりますので、ぜひ、逆にこちらのほうからもそういった形で、勉強会といいますか、意見交換する場が持てましたら、大変ありがたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>会長 E 委員</p> <p>そのほか、はい、どうぞ。</p> <p>E でございます。</p> <p>運行受託費なんですけれども、これ、税込みで1日1台当たり、4万</p>
--	--

	<p>4,000 から4万8,000 円と伺っておりますけれども、そもそも、これが安いんじゃないかというふうに思うんですね。コロナで、タクシーも一時、非常に売上げが低下して、窮したことがございました。その水準であれば、そこそこだと思いますけれども、一般的な規制が、行動規制が行われていない、もう今年の3月以降の運賃水準から言うと、あまりにも安過ぎると。これは、労働条件等にしわ寄せがきているんじゃないかというふうに思います。運賃としてのダンピングではないだろうかというふうに思われるところでございます。</p> <p>それから、ここの、26 ページの事業収支でございますけれども、この補填と運賃収入と合わせて売上げということになっておりますけれども、そのほかに、当然、CommunityMobility 社の人件費、営業要員ですとか、コールセンターですとか、そういった方々の人件費、それからシステム、各種システムの費用、そういったものが入っておらないわけでございます、それを加えると、またさらに膨大な赤字になるのではないかなというふうに思います。その辺も明らかにしていただきたいというふうに思います。</p> <p>それから、売上げについても、単に売上げとして計上するのではなくて、これは広告収入とか、それから、先ほど何かございましたね、協力金ですか、CommunityMobility 社の協力金、これが具体的に幾らであるのかということも、それぞれ併せてお示しいただければというふうに思っております。</p> <p>いずれにしても、この赤字をどうやって償っていくのか、1点目はですね。それから、2点目は、これを続けて、この赤字を続けて、今後どうするおつもりなのか、それをお伺いできればというふうに思っております。</p> <p>会長 はい。実際に運行する事業者に対する質問もあるし、両方かかってきますが、何か今の段階で。</p> <p>事業者1 まず、事業形態につきまして、私、CommunityMobility 社のほうからご説明した上で、後ほど、今の現状の運賃、お支払いしている金額が、エコリムジン様にとってどうなのかということをご説明するというような、2段階でお話させていただいてよろしいでしょうか。</p> <p>まず、一つ目のほうでございますが、E 社長もおっしゃっているとおり、現状においては赤字であることは、こちら、資料のとおり間違いございません。ただ、我々のほうとしては、お客様にも好感触をいただいておりますし、また、いわゆる、先ほど来ありました乗合率とか、そういったことを、当初の予定どおりまだ進んでいないところがございますので、</p>
--	---

	<p>そういったところがきちっと我々の想定どおりになってくれば、この事業としては、我々のほうで、現時点においては、21条の実証実験期間中ということで、我々としては、新しいビジネスのための初期投資というふうに考えておりますので、そこについてはしておりますが、今後そういったところが採算取れるモデルになろうかというふうに我々は考えております。</p> <p>ただ、それが見通しが甘いのではないかどうかという話につきましては、あるかと思うんですが、我々としては、現時点においては、ここ豊島区のこの地域においては、採算が取れるようなモデルになり得るんではなからうかというふうな、現時点では判断かと思えます。それにつきましては、また実証期間中の中で、きちっと評価していきたいと思っておりますので、それにつきましても、いろんなご意見等を、ご指摘等も聞かせていただければと思っております。</p> <p>先ほどありました、CM社の費用のコールセンターとか、人件費のところでございますが、システム制作費用等ございますが、ご案内のとおり、弊社のほう、豊島区だけではなく、ほかの地域でもやらせていただいておりますので、ちょっとその地域との部分を含めて算出しておりますので、ちょっとこの地域だけで幾らというのがちょっとお示しできないところがあるんですが、それにつきましても、こういった形で考えていくかということも含めて、またご相談させていただければなと思っておりますので、収支につきましては継続してご相談したいと思っております。</p> <p>すみません。事業の収支ということでご質問受けました件ですが、会社として、当社としてもあくまでも実証実験ということで、これの1年間単独で利益を求めるような姿勢ではないことは、ご理解いただいていると思うんですが、その中で、当然、従業員、ドライバー含めたところにしわ寄せが全くいかないような状況で、今、運行しております。ですので、いろんなところで工夫をしつつ、最低限のラインを確保してやっているというところですよ。</p> <p>ですので、今後、じゃあ、これを続けていくかどうかというのは、またこれから実証実験を続けていく中で、協議していく内容だと考えております。</p>
事業者2	すみません。事業の収支ということでご質問受けました件ですが、会社として、当社としてもあくまでも実証実験ということで、これの1年間単独で利益を求めるような姿勢ではないことは、ご理解いただいていると思うんですが、その中で、当然、従業員、ドライバー含めたところにしわ寄せが全くいかないような状況で、今、運行しております。ですので、いろんなところで工夫をしつつ、最低限のラインを確保してやっているというところですよ。
会長	はい。よろしいでしょうか。
	そのほか、ご意見、ご質問。はい。
F委員	Fと申します。
	私からも事業の継続性ということで、ちょっと意見を述べさせていただきます。

<p>会長</p>	<p>きたいと思います。</p> <p>普通運賃が 300 円ということですが、それに対して、30 日の乗り放題が 5,000 円ということですが。ほとんどの、95%の方がこの定額制を利用されているということですが、例えば、路線バスの 1 か月の定期の割引率というのが、25%なんですね。この方法で mobi の 30 日の乗り放題を計算しますと、割引率が 72%になるのかなというふうに思います。営業割引としているんですけども、これは一般割引の定期運賃と変わらないような気がいたします。</p> <p>ということで、事業が成り立つのかという点と、他の公共交通がある中で、この割引率の設定はどうなのかというのがちょっと気になります。なので、これは事業者だけに任せるのではなくて、地域公共交通を担う立場の方もよく考えていただきたいなというふうに感じました。</p> <p>以上です。</p> <p>ご意見ということでよろしいでしょうか。何かありましたら。よろしいですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>先生、あと、オンラインの方からも質問が上がっていますので。</p>
<p>会長</p>	<p>じゃあ、どなたでしょう。</p>
<p>事務局</p>	<p>G 会長、お願いしていいですかね。G 委員、お願いします。</p> <p>ミュートを外していただいて……。</p>
<p>G 委員</p>	<p>聞こえますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>聞こえました。お願いいたします。</p>
<p>G 委員</p>	<p>ミュートを外しましたけど。</p>
<p>事務局</p>	<p>今、聞こえています。お願いいたします。</p>
<p>G 委員</p>	<p>高齢者の利用者の立場では、非常にこれは、興味を持って、社会実験というか実証実験、期待している一人なんですけども。特に、近距離で、例えば区民ひろばでいろんな催物があるときに、ちょっと行ってみたいとか、あるいは近くの小学校で何かイベントがあるから行ってみたいとか、そういう場合に簡単に行けるような足ができる、それもサブスクで、ある意味ではできるというような形になれば、非常にいいなということで、そういう面から非常にこの実験を期待して見えています。</p> <p>ただ、今回ちょっとレポートの中で見た限りでは、70、80 代の利用者がいないということについては、ちょっと、スマホで申込みするような手続が、なかなかできにくいとか、そういう部分があるのではないかなと。ちょっとその部分をもっと高齢者、特にスマホもあまり扱えないような高齢者に、簡単に取り組めるような部分のところを考えていただけたら、ありがたいと思っています。</p>

<p>会長 事業者 1</p>	<p>以上です。 ありがとうございます。ご意見ということですが、何かございますか。 ありがとうございます。弊社のほかの地域におきましても、ご高齢者の方のご利用というか、実証実験の参加を多く募るという意味におきまして、スマホでの使い方であったり、電話での予約方法だったりとということで、勉強会というところがございますが、ご案内会みたいなものを開設しておりますので、もしよろしければ、そのような機会をいただければ、また皆様のご参観というのかなと思っておりますので、ぜひ、それらの機会をいただければなと思っておりますので、ご指導方よろしくお願いたします。</p>
<p>会長 事業者 1</p>	<p>ありがとうございます。 ちょっと関連して、そういえば、ここの地域は高齢者の比率がどのぐらいかというのは、データ、何かありますか。たまたまこの地域はそんなに高齢者がいないという、そういうことかもしれないということと、あとは、アンケート等、あれは実際に使っている方が、居住者なのか、むしろここで働いている人なのか、その辺、もしデータがあるようでしたら、教えていただければと思います。</p>
<p>事業者 1</p>	<p>ご利用いただいている方の、居住者かどうかという点につきましては、弊社のサービス上、いわゆるご登録いただく際に、ちょっと場所をご住所まで入れていただけていないので、はっきり分かりかねるんですが、ただ、ご利用になっていらっしゃる方々の、これはエコリムジン社の方での、大体会員数が増えていますので、その中でいうと、限りなくご住居の方がほとんどかというふうに聞いております。これは他地域におきましても、現時点においては、コロナの影響もございますので、あまり他地域の方の、在来者外の方のご利用というよりも、ほとんどはこの地域に、何らかの形で住居がある方々が多いような傾向があるかと思えます。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>すみません、これも傾向でございますので。 ラストワンマイルということになると、従業員が、ほかの地域に住んでいて、その地域に車が動いていると、そんなときに便利というのも、もちろん一つの市場としては考えられるということの質問です。どうもありがとうございます。細かいのが分らなければ結構ですが、特に高齢者が少ないとかそういうことはない、普通のところでしょうか。 大塚地区については、高齢者が少ないとか多いとか、そういう地区ではございません。豊島区の高齢人口の割合は、現時点で約 19%ということでございます、大塚地区についても、1 万人数千人、5 万 5,000 人中</p>

<p>会長</p>	<p>の1万数千人の高齢者の方がいらっしゃいます。</p> <p>はい。ありがとうございます。ということは、まだ十分知られていないとか、あるいは使い勝手が悪いということかもしれませんね。また、その辺もぜひ、できるだけ調べていただければと思います。</p>
<p>H委員</p>	<p>はい、どうぞ。</p> <p>Hでございます。</p> <p>前回、ちょっと私のほうで、用事がありまして参加できませんでしたけども、今、拝見いたしまして、私は今、池袋の中心街でいろいろ仕事もさせていただいていますし、区民の一人で住民でもある。現在、このIKEBUSを非常に利用させていただいています。経過を見ていますと、収益性については私はよく分かりませんが、非常にコンクリートジャングルの中で、このIKEBUSのかわいいバスが動き始めると、町の人たち、通る人たちが、あ、かわいいねといって、非常に感動してくれるんですね。これは、ちょっと私も、当時、委員もさせていただきましたが、感じなかった。だけど、来街者が非常に喜んでいただいている。それで、手を振る人もいらっしゃる。そんな感覚が、この池袋の街を走っている姿を見ていると、これはやっぱり、巣鴨、大塚の方々も、何でうちのほうへ来ないのという疑問が出てくるのは、当然のことだろうと思いますし。ですから、バス会社さんと、いろいろアンケートも取っていらっしゃるけど、やっぱり地域の人たちとの会話といいますか、お話をしながらこれを進めていけば、現実には、この2か月の収益で行けば、もう随分、次は非常によかったわけですから、これは行けるなというふうに思ったかも分かりませんが、それ以上に、先ほど、高齢者云々というお話が出ましたけども、非常に期待をしているという。今、豊島区は非常に親子連れが多くなった。その親子連れが非常に乗っていらっしゃいます。それも、非常に楽しく乗っていらっしゃると。私らも、委員になったときに、遅れても何でもいいから乗ってみようという感じで乗り始めると、車の激しい車道の中に、のんびりと走っているバスもいいんじゃないかなんていうふうに思います。</p> <p>ですから、もし、できるものならね、これ、広げていって、豊島区中にこういう赤いIKEBUSが通ってくれるということは、心にゆとりができますし、非常に微笑ましいバスだなというふうに思います。いずれ、観光客も戻ってくるはずです。これ、戻って来なかったら、全国おかしくなりますから。大いに期待していただいているんじゃないかなというふうに思います。</p> <p>以上です。</p>

会長	はい。ちょっと IKEBUS のほうに話が行っちゃいましたけれども、mobi のほうも、何かそういう種類の仕掛けだとか、そういう可能性があるかという、そういうサジェスションかなと伺ったんですが。いろんなご意見があるということですね。
I 委員	そのほかいかがでしょうか。じゃあ、後ろの方。 I と申します。よろしくお願いします。 前回の議事録をつけていただいていたので、ちょっと拝見したところ、最後のほうのページ、mobi について、渋谷が7月で1年になると聞いておりますが、次回、9月までにその結果を詳しく聞かせていただきたいですという委員さんからの発言があって、提案者の方が、渋谷区についても、次回にご説明できるよう準備いたしますというふうにあるんですが、これって、今日は何かあったりするのでしょうか。すみません、私、前回の会議、出席していなくて、分かっていなくて申し訳ないんですが、
会長	いかがでしょうか。渋谷のことを含めて、先ほどのご報告というふうに理解してよろしいでしょうか。部分的には。
事業者 1	部分的には渋谷区の件も含めてご報告したつもりでおったんですが、渋谷区につきましては、6月の末に渋谷区の地域公共交通会議を開催いただいております、そこで mobi につきましては、継続的に審議をするということで、1回、2回というふうになっているかと存じます。まだ、1回目が開かれた後、2回目が開かれておりませんので、この点につきましては、本当に渋谷区の1年の実証実験のご報告をさせていただいたんですが、ちょっと委員の皆様方から、ご報告の内容が不十分であるというご意見をいただきましたので、改めて報告をさせていただく予定でございますので、その内容等がまとまりましたら、また次回に報告したいと思っております。申し訳ありませんでした。
会長	よろしいでしょうか。
I 委員	承知しました。ありがとうございます。
会長	そのほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。
C 委員	度々すみません。Cでございます。 収入についてお伺いしたいと思うんですけども、26ページですね、事業収支のページがありますけども。この実績で上がっている、5月で51万、6月で55万というふうにありますけども、この内訳というのは、どういう内訳なんでしょうか。この運賃収入というのは。
会長	これは説明ということでよろしいでしょうか。
事業者 1	私からの回答でよろしいでしょうか。それともエコリムジン……。
C 委員	いや、じゃあ、運行事業者の方にお伺いしましょうか。すみません。

事業者 2	すみません。こちらの数字に関しましては、サブスクの定額のほうと、あと、都度精算の普通運賃の収入を合わせた数字となっております。
C委員	そうすると、広告収入だとか、法人会員さんとかという収入は含まれていないで、あくまでも運行に関するものだけの収入であるということでしょうか。
事業者 2	そうですね。広告費等はまだそこまで出ていないと思いますし、法人会員様は一部いらっしゃいますが、それも含めての数字でございます。
C委員	ちょっとですね、これ、自分で今までの資料といいますか、報道で出ているものを調べたんですけども、4月21日付で、新会社設立キャンペーンってやっているんですよ。これ、5月末までは、初月度か、初月度無料で、翌月が1,980円で乗れますよ、現在は6月1日から先着1,000名様ですか、先着1,000名様で初月無料、翌月3,000円だったかな、ってやっている。キャンペーンやっていますよ。となると、今単純に、すみません、僕が思ったのは、5月、6月とも、このサブスクの収入って立たないんじゃないかなと思うんですけども。そちらはいかがでしょうか。
事業者 2	ちょっとこちら、分かりにくくて申し訳ない。サブスクの料金に対して、無料のキャンペーンを行っているのはCommunityMobility社さんのほうで行っているんで、そのクーポンの、バウチャー発行元がその金額を広告用として出しているという形ですね。私どもは、1アカウント当たり幾らというのを収入として、請求をするような形になって、私どもがバウチャーを、運行会社がそのバウチャーを発行するわけではなく、CommunityMobility社のほうでそれを発行しているという感じになっております。
C委員	ということは、サブスクはサブスクで会員になられると、あくまでも5,000円の収入が立って、そのキャンペーンの費用というものは、CommunityMobility社さんが持っている。だから、1人当たり5,000円のサブスクの会員様当たりの収入は、エコリムジンさんに立っているということでしょうか。
事業者 2	そのような認識で。
C委員	分かりました。ありがとうございます。
事務局	先生、副会長が。
会長	じゃあ、副会長、お願いします。
副会長	時間過ぎているところに申し訳ありません。ありがとうございます。すみません。ご説明の中で、運転手さんからのご意見をご説明いただいたところだったかと思うんですが、スクールゾーンで入れない時間帯の

	<p>ところの、仮想の停留所がというところのお話だったんですが、スクールゾーンになっているようなところって、交通規制がされていない時間帯も、あまり車に入ってきていただきたくないようなところだと思うんですが、そのようなところに、通過をするために入ってきてしまうようなルート設定が起こるようなことにはなっていないのかという、そちらのルート設定の安全性だったり、地域の方が、車には入ってきてほしくない道なんだよなという生活道路のようなところに、通過をするために入らないようなルート設定ができるということにはなっているのでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>ちょっと細かいことかもしれませんが、現状ではどういうふうになっていますか。</p>
<p>事業者 1</p>	<p>仮想の乗降場所につきましては、全て1件1件我々のほうでチェックをさせていただきまして、それを、今、所轄の警察の方とご検討いただいているところでございます。</p> <p>ただ、先生ご指摘のとおり、一部そういったところがございました場合につきましては、先ほど来申した、運行会社のほうの乗務員のほうからレポート等受けまして、それで、随時変更であったり削除していくということを繰り返しておりますので、現時点で完璧になっていないところはあるかとは思いますが、それについては、きちっと、その都度その都度修正をしていこうかというふうに考えております。</p>
<p>副会長</p>	<p>承知しました。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。この辺もそれぞれ現地と合わせながら修正して、そういう修正が簡単にできるというのが、こういう新しいシステムのいいところでもあるわけですよ。</p> <p>さて、時間がかかり押してきましたが、さらにご意見等ございますでしょうか。</p> <p>どうしましうかね、今日のいろんなご意見を聞いて、事業主さんからは非常にいろんな質問がありがた。特に収支をめぐる状況、特に存続性ですね。こういったものがずっと続けられるのかどうか。だけど、これは考えてみたら、一番大事なものは区民の方ですよ。区民の方に、よりよいサービスの、安く安全なものが多く提供していただけるかどうか。これはどんな会社だっていいわけですよ。むしろお互いに競争してくださいと。いい競争の中から残ったもの、その中がちゃんときちんとした労働環境の下で、環境について十分配慮して、そして出してくれるサービスであれば、安い方がいいわけですよ。だから、そういう区民の要望というのを、十分に踏まえた議論を、やっぱりしなきゃいかんかなと</p>

事務局	<p>いうのを、私の感想です。</p> <p>いずれにしても、かなり事業主さんは心配されているということがよく分かりました。ですから、その辺の議論は、このような形での議論がいいのか、もうちょっと、違う形もいかなということ、少し考えていただきまして、よろしくをお願いします。</p> <p>はい。長時間にわたり、ありがとうございます。</p> <p>前回の公共交通会議の場、また、本日の地域公共交通会議の場で、報告案件ではございますが、様々なご意見いただきました。また、その間も、いろいろなところでご意見をいただいているところがございます。先ほど、区の立場を申し上げましたが、既存の路線バスであったりとか、タクシー事業というのは存在するものの、区としては、コミュニティーバスをはじめとする様々な要望を繰り返している中で、どのように、先ほど先生がおっしゃるとおり、区民にとって、交通のかかるサービスの向上ですとか、外出機会の向上が、どうしたらなされるだろうというところを考えていく中での、今回の実証実験でありますので、区としても受け入れた次第でございます。</p> <p>また、豊島区に限らず、様々なエリアで、様々な方法でこの新しい交通の仕組みというのを、実証実験や導入検討が実施されているとも聞いております。そういう中で、今回は税金も投入しないでやると、また、新たな事業者の参入というよりは、既存のタクシー事業者様に運営をお願いしたいという趣旨もありましたので、この狭小道路が多い大塚地区での実証実験というところで、豊島区としても受け入れたところがございます。その一方で、既に区内で事業を展開されている各交通事業者様などからのお考えと、今の実証実験の事業者の考えというのは、非常に意見に乖離があるようにも見受けられます。ですので、ちょっと今回、mobiということだけではなくて、また、そのオンデマンド交通ということだけでもなくて、どういう形であれば、新たな交通というところが、うまく豊島区の中で、区民の交通の向上につながられるかと、要は事業としてちゃんと成り立つか否かというところを、これを機に区としても検討していきたいというふうに思います。先ほど、労働組合さんのほうからも様々な意見をいただいた中でのことではございますが、まずは、事業としてしっかりと成り立つかどうかというところを、バス事業者さんですとか、タクシー事業者さんの方々と、ちょっと公共交通会議の場で、これ以上回数を重ねて皆さんお集まりということではないので、ちょっと別の場で意見を賜って、区も勉強する場として別の場を設けさせていただければなというふうに考えております。そういった場の結果として、</p>
-----	--

<p>会長</p>	<p>事業として成り立つのであれば、次の段階として、またこの会議の場で委員となっていらっしゃいます、事業を担う側の皆さん、労働組合の皆さんですとか、そういった事業を担う側の皆さんや、そして区民を代表されてここに委員になっていただいている皆さんへ、再度そのご説明をという流れを、ちょっとつくりたいというふうに考えておりますが、いかがでしょうか。</p> <p>いかがでしょうか。この大きな会議ではなくて、ちょっと別の形で、勉強会なり分科会なり、ちょっとどうなるか分かりませんが、それで少し実際の一連の進行に合わせて、適当な時期にそれを開いて課題を整理する、どこが食い違っているのか、どこが一番重要なのかと、それぞれの立場のご意見をまとめさせていただいて、それを大きな会議、現在のこの形での議論につなげると、そんな形で進めたいということですが。いかがでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。どうぞ。</p>
<p>C委員</p>	<p>おおむね、了解はできるんですけども、小さな分科会というんですかね、分科会に入る方と入らない方って、その、入らない方の意見はどこに行っちゃうのかなというところではあるんですけども。それは、その線引きは、どういう線引きをされるのでしょうか。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>参加者はどういうふうに。</p> <p>先ほど申し上げたとおり、まず、事業としてしっかりと成り立たないと、また、この場でというともた同じメンバーになってしまいますので、まずはその事業所さんサイドというところで、バス事業者さんと、このメンバーの中で、タクシー事業者さんと、バス協会さんも入れて、関東運輸局さんにも入っていただいて検討していきたいな、と思っておりますが、いかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>事業者さん、ここでいらっしゃる方は全員入っていただいて結構ですということですね。そうすると、人数的には3分の2くらい、半分くらいになるのかな。全員が集まって議論する前の段階の整理ですね。そんな形にしたらどうかという提案です。そこで結論を出すんじゃなくて、こちらの会議に出すための意見のどこが課題で何が問題で、どういう方向が考えられて、案1、案2、案3というような整理をしていただいた上で、こちらの本会議にはつなげます。ところで、こちらの本会議といいますか、これはいつ頃の予定ですか。通常だと。</p>
<p>事務局</p>	<p>通常ですと、今年度末にまた、今、昨今の公共交通会議で諮っているのは池07という豊島区の事業のほうと、あと、このIKEBUSのことというのが本題として挙げられますので、今年度中にもう一度開催させていた</p>

<p>会長</p> <p>事務局</p> <p>会長</p>	<p>だきたいというふうに考えております。</p> <p>まだ、mobiについては実証実験ということで、報告案件ですので、議題という形ではないんですけど、またちょっとそれも必要に応じてというところでは、考えさせてはいただきますけど、原則としては池07の件をお諮りする、今年度中にもう一度というところで考えております。</p> <p>そのタイミングでぜひとも、ある程度、中間の次の報告ですが、それができれば、議論がしやすいですね。ということは、その前に勉強会的なもの、あるいは分科会的なものをやりたいということです。よろしいでしょうか。</p> <p>それじゃあ、詳細は区にお任せするというところでよろしいでしょうかね。とにかくそういうものを開催しますということです。</p> <p>ありがとうございます。そのほか、何か今日、議論しておかなきゃいかんこと、ございますでしょうか。</p> <p>事務局、もう一度です。すみません。</p> <p>先ほど申しあげましたとおり、また、ちょっと名前の名称は別にして、分科会になるのか、何になるのかというところは別にご案内させていただきます。ともに、次回については年度内にまたご案内をさせていただきます。</p> <p>以上でございます。</p> <p>はい。ありがとうございました。</p> <p>それでは、ちょうど定刻に近くなりましたけれども、この会議終了ということにさせていただきます。</p> <p>いろいろと宿題が残っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>以上</p> <p style="text-align: center;">【閉会】</p>
<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ IKEBUS の期間限定運賃の適用期間延長についての承認 ・ IKEBUS の乗合車両の貸切兼用についての承認
<p>提出された資料等</p>	<p>【資料1】議案について</p> <p>【資料1－添付1】池袋副都心移動システム（IKEBUS）の事業計画の変更等について</p> <p>【資料2】報告（1）IKEBUSについて</p> <p>【資料3】報告（2）「mobi」の中間報告について</p> <p>【資料3－添付1】鉄道駅500m・停留所300mカバー圏にもとづく公共交通不便地域</p>

	<p>【資料3－添付2】 鉄道駅・停留所 200m カバー圏にもとづく公共交通不便地域</p> <p>【資料4】 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条2項に掲げる協議が整っていることの証明書(案)</p> <p>【参考資料】 第24回豊島区地域公共交通会議の会議録</p> <p>【Community Mobility 提出資料】 豊島区地域公共交通会議中間報告資料「mobi」</p> <p>豊島区地域公共交通会議委員名簿</p>
--	--