

## 会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第26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5年3月2日（木）9時32分～11時44分
開催場所		豊島区役所 5階 507～510会議室
議 題		<p>1. 協議案件 地域公共バス「池07系統」の運行支援事業について</p> <p>2. 報告案件 （1）池袋駅東西駅前交通広場について （2）池袋副都心移動システムの事業評価について （3）AI オンデマンド交通（mobi）の実証運行について</p>
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	<p>太田勝敏（会長） 米澤暁裕、小川将和、細川正大、秦野凌、關田和弘、若田瑞穂、 佐々木俊治、山本昇、佐藤尚宣、久我恒夫、齊木勝好、磯崎たか子、 堀江咲智子、清家裕之、池田勝彦、藤平忠晴、坪川史朗、中川政宗、 近藤正仁</p> <p>所属団体、役職名については会議資料の豊島区地域公共交通会議委員 名簿に掲載</p> <p style="text-align: right;">計20名</p>
	事 務 局	交通・基盤担当課長

<p>会長</p>	<p>1.協議議案 地域公共バス「池 07 系統」の運行支援事業について ありがとうございました。 それでは、早速、議案に移りたいと思います。 最初に、議事次第の 2 番目ですね。協議議案ということで、地域公共バス「池 07 系統」の運行支援事業、これについてお願いいたします。 それでは、事務局のほうから説明のほうをお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>では、初めに唯一の議題でございます。地域公共バス「池 07 系統」の運行支援についてでございます。この「池 07 系統」につきましては、もともと江古田二又から池袋駅西口を結ぶ「池 07 系統」でございまして、それを平成 23 年 3 月から豊島区民の利便性の向上のために池袋駅東口のサンシャイン方面まで延伸をし、区の社会実験として運行支援事業を開始したところでございます。 社会実験では、乗車状況や利用者の意識調査等から事業評価を行いまして、平成 28 年度に公共交通会議による運航継続の承認を受けて、現在区の地域公共バス運行支援事業補助金交付要綱に基づきまして、運行の継続をしているところでございます。 この継続につきまして、運行評価というところで、資料 1-1 の 2 につきましては、二つの観点でこちらはご判断いただいているというところでございます。 まず一つ目が収支率が 40%以上を超えていること。または、1 便当たりの利用者数が 20 人以上であること。かつ利用者の満足度、豊島区のほうで設定いたしました主な主要施設、豊島区の池袋健康プラザ・区役所・あうるすぽっと・サンシャインシティへの行きやすさに対する満足度でございますが、アンケート結果が 50%以上必ず超えているというところを指標とさせていただきます。 下の運行フローに基づきまして、1 年ごとにその判断をさせていただきます。両方の指標が超えていれば運行は継続、また超えていない場合は、何かしらの策を講じた上で 2 年目の判断をいただくというところになっております。 資料 1-1 をめくっていただきまして、今年度の評価でございます。詳細はご確認を後ほどいただきたいのですが、指標となっております収支率につきましては、昨年度の収支率でございますが、39.9%という評価が出ております。昨年この会場、会議では一昨年の分まで、37.7%に対して、39.9%ということで、2 年連続で 40%を下回る結果となっております。</p>

ります。

また、その補足の指標でございます。1 便当たりの利用者数につきましても、16.6 人と基準の 20 人以上を 2 年連続で下回る結果が出ました。次のページに行ってくださいまして、指標 2 は、満足度につきましては 81.6% ということで、引き続き高い評価をいただいているということでございます。

また、結論につきまして、お諮りする、こちらの区として考えている結論の案でございますが、申し上げます。まず、昨年度につきまして、評価 1 の収支率につきまして 37.7% ということで、運行継続基準は下回りました。単年度ということで、継続とさせていただきます、運行継続のフローに基づきまして、利用促進策として、今日、添付させていただいております池 07 系統のチラシを区有施設等々に配布をするなどして、利用促進の対策を講じたところでございます。

そして、本年度になります、本年度評価指標の収支率につきまして、2 年連続この基準を下回っております。また、1 便当たりの利用者数も基準を下回ったため、運行の可否を検証する必要があるとございます。

そのような中で、区として、事務局として考えていることといたしましては、収支率の低下というところにつきましては、主な要因は新型コロナウイルス感染症の影響というふうに考えております。また、収支率も 40% は下回りましたが、39.9% と昨年の事業評価よりも 2.2% 増加して限りなく 40% に近いこと。そして、指標の 2 であります満足度は引き続き 8 割を超えていることから、高齢者の利用も多く、区の東西を結ぶ重要な公共交通である、この池 07 系統については、事業を継続させていただきたいというふうに考えております。

また、今回の結果につきまして、コロナ禍の影響ではありますが、このコロナ禍の影響等を踏まえて、移動手段の変化、また新しい生活様式によるニューノーマルの影響も考えられますので、その辺りは、引き続き次年度以降も十分に観察をして、次年度以降の方策を取るということふうに考えております。

また、チラシの配布等の利用促進の継続も引き続きさせていただきたいというふうに考えております。

資料 1 - 1 の説明は以上でございます、次に資料 1 - 2 はその調査結果は区のほうで行いましたので、参考までに。少し割愛させていただきますが、利用人数等々につきまして、令和 4 年 12 月 6 日から 12 月 12 日まで 1 週間させていただいた結果が、その利用満足度ですとか、1 人当たりの乗降客数の結果を示しております。

	<p>1週間で実際に調査員を入れての調査でございますので、多少、例によって結果がむらがあることはご了承くださいたいと思いますが、1人当たりの乗車人数というところは、1週間でも一昨年よりもかなり回復傾向にはあるということは示されております。</p> <p>また、3ページ目で調査したところ、シルバーパスの利用者の方が7割ぐらいおまして、引き続きこういった利用者の方々のためにも、このバスは非常に重要な運転であるというところの認識を区のほうとしてはしております。</p> <p>また、4ページ以降も様々な調査をして、結果を示しておりますが、参考までにおつけさせていただきました。</p> <p>事務局からの説明は以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。</p> <p>ということで、池07の系統の運行状況、それから今後の対応ですね。ご質問、ご意見ということで伺いたいと思います。いかがでしょう。</p>
<p>A委員</p>	<p>はい、どうぞ。</p> <p>今のデータ等々あったんですが、この満足度だとか、そういう調査方法というのは、どのような形で、どのようなサンプルをもって、この結果を出したのか。そこをちょっと教えてください。</p>
<p>会長</p>	<p>経緯を、それじゃあ、ちょっと。</p>
<p>A委員</p>	<p>サンプル、どういうふうに調査をしたのか、調査の方法を伺いたいんだけど。</p>
<p>会長</p>	<p>調査の方法ですか。</p>
<p>A委員</p>	<p>はい。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料の1-2にございます調査時期について、実際に調査員がバスに乗り込みまして、それぞれ利用者さんのところで可能な範囲でアンケートを取ったというところでございます。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。</p>
<p>A委員</p>	<p>いや、よろしくないです。アンケートを幾つ取って、そのうちのどのぐらいが満足したとか、満足してないとか、一人か二人に聞いて、満足したらそうなるのか。サンプルがない。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>ちょっと説明が簡略をし過ぎたんで。</p> <p>すみません。令和4年、本年度調査につきましては、その1週間で321名の方にアンケートを取りまして、その中で結果として利用の満足としてはとても行きやすいと、区のほうの主要施設と考えております健康プラザと豊島区役所とあうるすぽっとサンシャインシティへの利便性とい</p>

<p>会長</p>	<p>うところで、とても行きやすいというふうに考えたというお答えが44.2%、また行きやすいが37.4%でございまして、それを足して81.6%というふうに判断しているところでございます。</p> <p>逆に行きにくいとかというご回答も6.9%ございました。</p> <p>よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、そのほかを含めて。</p> <p>はい、どうぞ。</p>
<p>B 委員</p>	<p>質問ではないんですけど、このバス便が1時間に1本なんですよ。やっぱり利用者する私たちとしては、もうちょっと増やしてほしいなとか、役所に来るとかという時間帯を考えて、時刻表を見ると、やっぱり10時ぐらいまでにこっちに着きたいときに2本ぐらい、それがあつたら、ちょっと調整できるのかなというのと、それから、やっぱり私たちみたいに高齢者になると、どこにどの便がというのが、なかなかつかみにくいので。これから、また宣伝するというかだったんですけど、意外とこのバスがここまで来ているというのを知っている人は意外と少ないんですよ。私の周りでも。だから、もっと皆さんにお伝えするような方法で、今のところ1時間に1本だけでも、便がありますよというのが、伝わってない部分があるんじゃないかなというので、もう少し積極的にやってもらえたら、また皆さん乗車するんじゃないかなと、ふっと思ったんですけど。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>いかがでしょうか。</p> <p>今の収支率とかといろいろとお諮りするところではございますけど、費用の件等もありますので、なかなか増便というのは今すぐには難しいとは思いますが。おっしゃるとおり、この池袋の東西の利便性を高めるためという目的を十分に果たせるように、分かりやすいご案内と、あと分かりやすい時間帯設定というのを、皆さんにもう少し周知の方法をしっかりとやっていきたいと思えます。</p>
<p>会長</p> <p>C 委員</p>	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>こういう広報の重要性ともう一つはやっぱり評価ですから、決まり切った質問以外の、そういう項目もやっぱりアンケートでできるだけ取るように、今後、そういう次の機会には考えていただきたいというふうに思います。</p> <p>そのほか、何かお気づきの点等ありますか。</p> <p>はい、どうぞ。</p> <p>指標の評価で収支率が今回39.9%として示されてますけども、これ令和3年の数字になりますので、これ令和4年度末なので、3年の数値で測</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>るのはどうかと思います。</p> <p>年間乗車率、乗車人数が出ているならば、大体これ費用はそんなに変わらないと思うので、見込みで大体、令和4年度の収支率が出ると思うんですね。なので、見込みでそんなに遠くない数字が出ると思いますので、それで令和4年度の数値として求めたらいいんじゃないかなと思います。</p> <p>または、一周一周でやるので、どうしても年度末に測るというのはしようがないかもしれませんが、もしも精緻な数字を求めるならば、何もこの3月じゃなくて、6月、7月に、会議をずらして、そこで数字がまとまってからでもいいんじゃないかなと。1年前の数字じゃちょっと本当かなというように、ちょっとと思います。意見です。</p> <p>質問とご意見かと思いますが、何かございますか。</p> <p>すみません。その時期につきまして、もう少し検討させていただきます。</p> <p>また、利用人数につきまして、おっしゃるとおりに、区のほうの1週間の調査では、令和3年度に比べて4年度につきましては増えておりますので、推定として40%を超えるというところではご説明はできるかもしれませんが、ちょっと年間の乗車人数の調査と実際の収支率の反映のところに必ずしも比例関係がない部分もありますので、おっしゃるとおり、もう少し早い時期に出しておけば、そのようなご説明をする必要もないかもしれませんので、その辺りも含めて今後検証していきます。</p>
<p>会長</p>	<p>ただ、ちょっと今までこの10年間くらい、ずっとこのペースをやってきましたので、その辺りも含めてまた検討してまいります。</p> <p>よろしいでしょうか。</p> <p>今のご質問の中で収支率が令和4年ということで、4年のもっと新しいのを推測値で出したらどうかというご意見だったと思います。収支率はやっぱり年度単位ですので、令和4年が終わるまでは出ないかもしれないんですけども、今までは傾向としてはこうだというくらいは、参考資料として出すということはあると思うんですよね。その辺も検討していただくということにしましょうか。</p> <p>ありがとうございます。</p>
<p>D委員</p>	<p>そのほか、何かご質問、ご意見は。</p> <p>まず、資料1-1の3のところになるんですけど、収支率の記載がございまして、区の補助金はその隣にあるわけなんですけども、同じパーセンテージで区の助成金が違うところがちょっと気になるところで。</p> <p>1点、結果的に収支率が下がると、事業者がその分負担しなきゃいけな</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>いということになると、そこで働くバスの乗務員への労働条件や賃金等にも影響があるのかなということを感じているところでありまして、その辺について、この区の補助金を出すということについて、事業者への影響というのを教えていただきたいと思います。</p> <p>また、先ほど臨時便の話をしていただきましたけれども、来年の4月から29告示等、厚生省のバス乗務員の労働条件に関わる法改正等がありますので、その辺についても、こういったところで区民の方々、利用者の方々から要望が多分、運行回数を上げてほしいとかという要望が多々あると思うんですけども、そういった部分で乗務員の拘束時間、ハンドルの時間等の規制があるということも、区の資料の中に記載していただければということの要望と質問を1点お願いしたいと思います。</p> <p>いかがでしょうか。</p> <p>最初のご質問ですが、区の補助金につきましては、事業者様からの支出総額に対して、収入の差額を補助させていただいているというところでございますので、収支率が当然下がれば、区の補助も上がるということになっております。</p> <p>ただ、令和3年度につきましては、例えば2年前の令和元年度に比べて収支率が下がっているんですけど、その年度によって、事業支出のほうにかなり差が生じておりますので、事業者さんからのご報告の差が生じておりましたり、あとはイニシャルコストのところでもかなり差がありますので、区の支出が必ずしも収支率にそぐわない場面もありますが、基本的にはしっかりと収入との差というのを、区のほうで、この事業については助成させていただいているというところがございます。</p> <p>あと、もう一点の労働条件のところとか、それは労働条件も含めて、あと昨今の人手はかなり厳しいという状況と、あとは今回のコロナ禍によって、やはり昔みたいに何でもいから運行しろというところではない環境になっているというところは、区のほうでも、バス事業者もそれぞれであったり、こういう場で皆様からもご意見を伺っておりますので、やはり先ほども増やしてくれというようなご意見もありましたが、なかなかそれも難しい状況もありますので、区としては少しでも分かりやすい形態で、この事業を進められるように考えていきたいと思います。</p> <p>よろしいでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>何ていうんですかね、まだはっきりしないことがいろいろある状況ですから、そのとき、そのときに合わせて、適用していくということが肝要かと思っておりますので、引き続き、よろしくご意見等をお願いしたいと思っております。</p>

<p>会長</p>	<p>さて、そのほか、いかがでしょうか。</p> <p><u>(なし)</u></p> <p>それでは、区のほうの結論ということで、まとめでございますが、一応こんな形で運行継続ということで、ただその場合、いろいろチェックすることが、いろいろご意見出ておりますので、その仕方については工夫をしていくし、広報についても工夫していくということにさせていただければと思います。</p> <p>この結論でよろしいでしょうか。賛成の方の挙手をお願いしたいと思います。</p> <p>それじゃあ、手を挙げてください。</p> <p><b>【決議：賛成多数】</b></p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。3分の2ということです。だから、大丈夫ですね。それから、オンラインの方も一応チェックしておいてください。</p> <p>それでは、一応、賛成者多数ということで承認されたということにしたいと思います。ありがとうございました。</p> <p>2. 報告案件</p> <p>(1) 池袋駅東西駅前交通広場について</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、引き続きまして、次の議題ですが、報告事項ということでございます。事務局のほうから説明のほうをお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>すみません。引き続き、事務局のほうからですね。議題のほうはありがとうございました。報告事項ということで、3点ご報告をさせていただきます。</p> <p>まず、1点目、資料2でございますが、池袋駅東西駅前広場（交通広場）の再編整備についてでございます。2回前の、第24回、昨年3月に開催させていただきました、この会議の場においては、池袋のウォークブルなまちづくりというところで、駅の再生の考え方などを示させていただきました。もともとあった計画をもう一度発表したというところがございますので、様々、皆様には公共交通会議だけではなくて、様々な交通に関わる会議やご相談をさせていただいているところではございますので、皆様ご存じのこととは思いますが、改めてご説明をさせていただいたところがございます。</p> <p>そういった中、今現在、池袋の西口では、西口再開発事業の準備組合が立ち上がりまして、再開発に向けた検討が進められております。今、池袋西口は、駅の前にタクシー乗り場がありまして、あとバスにつきましては、アゼリア通りという駅前通りのところにバス停があったり、あとは東京芸術劇場のほうにバス停があったりと、非常に分散している状況</p>



がございますので、再開発を機に、区としてもそれを一つに束ねて、しっかりと駅の前に交通広場を設けていただくというところは、区の方針としては前々から、少なくとも平成 23 年あたりには交通戦略等で示させていただいたところがございますが、西口再開発がいよいよ進んでいるというところと。

あと東口につきましても、駅前のグリーン大通りを歩行者広場化して、北側と南側にクルドサックを、交通広場を、通過交通を分断して、両方にロータリーをつくって、北側と南側、それぞれで駅前広場をつくるという、交通広場をつくるという計画をさせていただいております。これも今、区役所の隣にあります環状 5 の 1 号線の道路の整備が終わって、明治通りの通過交通の流れがそちらに移ったら、それを検討していくんだということは前々からご説明をさせていただいているところでして、今の予定ですと、令和 9 年ですかね、東京都さんの発表では令和 8 年度の末、9 年 3 月にそれが開通するというような発表がありますので、区としても、そろそろそうなった際のシミュレーションというのをしていきたいというふうに考えております。

まだまだ全く東口についても相談させていただいてない状況でございます。

そこで、区としては、今、一旦調査させていただきまして、東口は現在 19 路線、1 日 704 便のバスがあります。当然タクシー乗り場もございます。IKEBUS のバス乗り場もございます。

また、西口につきましては路線バスでいうと、14 路線の 485 便が平日は走っております。そのほかにも高速バスも、IKEBUS もタクシープールもございますので、そういったところを現状維持、機能の維持を図りながら、その再編の、まだ計画というよりはシミュレーション段階になりますけど、そういったものをそろそろ始めさせていただきたいので、個別と、あとこういう会議の場を通じて、皆様に順次お諮りをして、ご意見をいただいきたいというふうに考えております。

また、あくまでも駅を再編する際のやっぱり利便性とか、そういったところは個別にご相談させていただきますが、数字的なところで、現在の便数というのをベースに、タクシーであればタクシー乗り場の待機の数ですとか、そういったところをベースにまた考えてはいきたいというふうには考えておりますので、もし、特にバスにつきまして、池袋エリアにおいて、増便や新規路線の計画が現時点でございましたら、ここには 3 月 20 日というふうに書かせていただいておりますが、ちょっと早い段階でお示しさせていただきたいと思っております。

	<p>また、その他の計画そのものにつきましては、しばらく順次やっていきたいと思っておりますので、またそれぞれの会議等、個別にもご相談させていただきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほど、よろしくお願いいたしますします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>ということで、駅、東西の交通広場の整備が今後進むと。そのための調査に取りかかりたいということのようですので、それぞれ何か事前に分かっていることがあれば教えていただきたいと。</p> <p>それから、さらにやはりこういうことを検討すべきだというようなご意見があればいただいたほうがいいかということで、これが出ているかと思っております。</p>
<p>E 委員</p>	<p>以上、報告ということですが、何かご質問、ご意見等ありましたら。</p> <p>私からは1点、質問させていただきたいんですけども、こちらの資料2の3番の下の本文のところなんですが、現時点で計画ということで、それについてお知らせするという事なんですけれども、この現時点での計画に関して求められる熟度というか、どれぐらい確定的なものであるとか。あとは連絡も、もし変更が発生してしまった場合、どれぐらい許容されるのかなといったところについて、お考えを伺えればと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>計画そのものは、もう数年というか、数十年の規模で考えておりますので、その辺りの変更というのは常にあるものというふうに考えております。ですので、そういう計画を立てる際は常に現時点のものを更新していくしか、ちょっとこの駅前広場の再編というのではないというふうに考えておりますので、現時点で公表できるベースで、もし何かあればご相談させていただきたいというふうに思います。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。</p>
<p>D 委員</p>	<p>それじゃあ、こちら、手で挙がっていましたね。</p> <p>すみません。1点だけなんですけど、こういった駅前の再開発があると、計画がまず優先されるということで、トイレ等、公共のものが建てられないというケースがありまして。実は東京駅、渋谷駅の再開発に向かって、路上でのトイレがないということで、多分ほかの事業者さんも含めてなんですけど、それを確保するのに苦労されているというところもありますし、一応、先ほど言いました29告示の中にも連続運転というのがありますし、4時間超えたときには、30分間休憩をさせなきゃいけないという規定があるんですけど、そういった池袋の目の前もそうなんですけど、バス動かしながらじゃないと、何ていうんですかね、休む時間に</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>なっているはずなんですけど、バスには乗っていないきや駄目だというような状況もありまして、そういった意味で、本来のルールの趣旨から言うと外れているようなところもあったりします。</p> <p>そういった意味で、開発に当たっては、そういったものを事業者のほうに耳を傾けていただければ、乗務に当たる乗務員のほうも、それだけ休憩も取れますし、トイレ等にも苦労しないということもありますので、ひとつその辺も先々、相談しながらやっていただければと思います。</p> <p>ご意見かと思いますが、何か。</p> <p>この計画を進めるに当たりまして、個別で協議できるものと、やはり必要なものにつきましては、この公共交通会議等の場で、しっかりと議事録が残りますので、今のようにご発言いただいて、それを今後の計画の参考にさせていただきたいと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。これにつきましては、やっぱり今物すごく世の中変わっていますから、公共交通ですね。バスターミナルなのか、バス停なのか、もうちょっと上の何か公共交通結節点というか、もっと大きな構想で考えるのかと、いろんな考え方ありますので、その辺は動きを把握して、やっぱりそれなりの専門家の方のご意見を伺って、進められればというふうに思います。</p> <p>そのほか、よろしいでしょうか。</p> <p>はい、どうぞ。</p>
<p>F 委員</p>	<p>今の委員の発言にちょっと近いかもしれないんですけども、こちらの池袋に乗り入れている路線の中には、浅草ですとか、池袋という非常に長距離走る路線もありますので、やっぱり次の運行までの休憩時間等は運行本数にかかわらず、必要になってくると。なので、便数だけでスペースを検討するのではなくて、それにかかわらず、十分な待機スペース、トイレ等を確保できるような検討をしていただければと思います。よろしく願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。重要な指摘かと思いますが、よろしいですね。そのほか、お気づきの点ございましたら、よろしいでしょうか。</p> <p>この件につきましては、先ほどもありましたけど、これから長期にわたって、こういった計画をだんだん詰めていくという段階ですので、その都度、気がつかれたことがあれば、指摘していただくということになるかと思いますが、よろしく願いいたします。</p> <p>(2) 池袋副都心移動システムの事業評価について</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、二つ目の報告事案ということで、池袋副都心移動システムの</p>

事務局	<p>事業評価について、こちらのほうの説明をお願いします。</p> <p>では続きまして、二つ目のご報告でございます。IKEBUS ですね。池袋副都心移動システムの事業評価について、実施をさせていただきましたので、そのご報告をさせていただきます。</p> <p>まずは評価委員会を開催したというところでございますが、豊島区では、皆様も常に運行開始前から、この会議にても様々なご助言をいただきながら運行しておりますので、ご存じかと思えますけど、豊島区としては東アジア文化都市 2019 とか、オリンピック・パラリンピックの開催を見据えまして、来街者や交通弱者に優しく環境に配慮した電気バスであります、この「IKEBUS」を、単なる移動手段ではなく、まちの、豊島区の魅力を引き上げる装置として、運行を開始したところでございます。</p> <p>本事業につきましては、附属機関であります選定委員会にて事業者を選定し、豊島区地域公共交通会議におきまして、乗り合い運行の協議も行わせていただきながら、運行をしております。</p> <p>また、事業の進め方につきましては、この事業は区のシティ戦略としての実施でございますので、通常の路線運行とは少し異なりますので、毎年、評価委員会等を開催して、その中で事業の在り方について検討していくことを当初から想定はしておりました。</p> <p>一方、運行開始直後から、2019 年 11 月に運行開始しておりますので、令和元年 11 月、直後からコロナ禍に入りまして、利用者数が当初の想定と大きく異なったことから開催を見送ってきました。途中には、自粛に伴う運行の自粛も二度ほど、数か月間にわたりさせていただいたところでございます。</p> <p>そういったところでありまして、いよいよ来年あたりから、この評価委員会を開催して、しっかりと運行の在り方というのを検討していこうかというところを模索していたところではございますが、運行開始からで、そうはいつでも、3 年間は経過しましたので、コロナ禍の中でも 3 年間の実績というものを、このたび評価委員会を開催して、これまでの評価というところを見させていただきました。</p> <p>また、この事業の評価につきましては、本会議においても報告をしようということで、今回報告をさせていただくところでございます。</p> <p>また、評価委員会につきましては、その評価委員会の在り方ということも、今回一度やってみて、様々な課題等々を考察して、次年度以降の在り方というのを考えていきたいというふうに考えております。</p> <p>資料につきましては、その 3-1 と 3-2 がございますが、3-2 は実際に当方で、区のほうで作成した評価シートでございますが、実際に、</p>
-----	---

評価シートに基づきまして、委員の皆様からいただいたご意見等をまとめたものが、この3-1になりますので、3-1でご説明をさせていただきます。

まず、評価委員会につきましては、令和5年1月31日に開催いたしました。急遽ではございますが、やはり来年やるに当たって、3年間たつたのでということで急遽ちょっと開催をさせていただきまして、区のほうで、そのポイント等も、様々な資料等を国交省さんの資料ですとか、あと他の事例等を踏まえて評価のポイントというのを3点、8点、手法を用いて評価をさせていただきました。

もともとは IKEBUS の目的というのは様々なところではありますが、大きく三つに分けて、池袋副都心におけるもともとあった LRT 構想とか、そのルートを見据えた移動システムであること。また、単なる移動手段ではなく、まちの魅力や価値を高める装置であること。そしてインバウンドなどの観光客の回遊性をサポート、促進するということで、8個の指標を設けて、それについて皆様から評価をいただいたところでございます。

2ページ目をめくっていただきまして、それぞれの評価というところでございます。こちらのほうで、丸とか三角とかつけさせていただきました。

まず、評価の、最後に、3ページのところにあります委員なんですけど、委員につきましては、より俯瞰的な意見をいただこうということで、まずは先生方につきましては、この公共交通会議の太田先生と、あと今日のご欠席ですけど、副委員長としては小嶋先生のお二人に入りました。

また、もう一人、学識としては、このグリーンスローモビリティを推進した先生であります東京大学の三重野教授に入りました。

また、地域公共交通会議と同じく、地元の皆様にも同じようなメンバーで入っていただくとともに、IKEBUS のサポーター企業さんにも入っていただいておりますので、特に観光に近い2か所のホテルですね。サポーター企業でもあり、バス停もありますホテルからも参加をしていただきました。

また、保育園の送迎事業をやっていたりとか、そういったところもありますので、保育園の代表の方ですとか、あと区の公募委員として、今回急遽の開催で直接公募したわけではないんですけど、その直前に私のほうでバリアフリー推進協議会というのを実施しておりましたので、そこで公募で選ばれた子育てをしている委員の方にも入っていただいて、そ

して国交省さんと区のほうで構成をさせていただきました。

戻っていただきまして、2 ページ目の評価でございますが、まず利用者数につきましては、かなり区のほうも負担をして、利用客の伸び悩みもありましたが、延べ3年間で26万人、乗り合い運行では25万9,000人、また、貸切運行7,800人、うち保育園の園児さんが4,800人ですが、あるというところで、その一つのまちの中を動くグリーンスローモビリティとしてのフィーダー交通としての規模としては突出しているというような評価はいただきました。

区のほうではもう少し、もっと増やしていかなければいけないんですけど、俯瞰的な立場ですと、かなりの効果を、評価をいただいたというところでございます。

また、事業収支につきましては、これまでイニシャルとランニングで区は7億円の負担をしております、約ですね。広告換算費というの、今回この評価委員会に向けて出しまして、今まで様々なところで、テレビをはじめとするところで、IKEBUS が取り上げられた、その効果を広告換算費とよく使う指標ではございますが、取り上げたところ、6億6,000万円の評価をいただいたというところで、また、さらにその数字には出ない成果もあるのではないかなというようなご評価をいただいたところでございます。

一方で、収支をちゃんと上げるために、乗車人数の内訳をしっかりと分析をして、貸切り運行やグッズの販売をしっかりとするようにと。また、区内、利用の構成比なんかもしっかりと、もう少し分析が必要ではないかというようなご意見をいただきました。

また、そのシティ戦略でやっているということであれば、もうちょっとルートの短縮化なども検討はできないかというようなところもいただきましたので、その辺りは、引き続きの議論をしていきたいというところでございます。

また、そのルートにつきましては、池袋の東西、先ほど池07系統を、何とか東西をつなぎたいということで事業を進めたわけですけど、それでもまだ川越街道と池袋の少し北側の一步出たところからの国道をつないで、池袋の東西をつないでいるというところでございますが、IKEBUS につきましては、池袋駅のすぐ北側の池袋大橋と南側のびっくりガードをつないで、東西をつなぐというのは区としても、長年の悲願でありましたので、その辺りのことは評価として挙げられたというところでございますが、まだまだそういった収支も含めたところで検討が必要だということ、三角というところにさせていただいております。

ちょっと進みますけど、次、指標2につきましては、知名度につきましては、一つの意見として挙げたこととしては、子供さんたちに豊島区の思い出を書いてもらいたいということで、絵を描いてもらったら、IKEBUSの絵が最多だったと、場合によっては7割8割がIKEBUSの絵を描いたというようなことのご意見もいただいたりですとか、あと魅力としては、IKEBUSの路線運行ではなくて、貸切り運行は保育園の皆さん、全員に、年長の全員にミニ遠足を区の事業として実施しておりますので、そういったところでも、豊島区の風物詩となっているというところで、ぜひ続けてほしいなどのご意見をいただいたというところがございます。

また、協働のまちづくりにおきましても、IKEBUSのシンボルとした連携事業が官民ともに進んでいるというところのご評価をいただいたというところがございます。

最後の3番目の指標はインバウンド、もともと狙いでありましたインバウンド等の観光客の回遊のサポートというところがございますが、以前と比べて、IKEBUSが運行して、観光地の見どころが増えた実感があるというようなご意見をいただきました。

また一方で、もうちょっと観光との連携も必要だということと、10月から、一部車両の見直しに入っておりまして、減便措置を取らせていただいておりますので、その辺りをしっかりと対応してほしいということと、代替が効かないバスなので、仕方がない部分もあるんですけど、稼働率とかルート短縮などの工夫で頻度を上げてほしいというようなご意見をいただいたところがございます。

最後、3ページに行きまして、太田先生の評価といたしましては、移動システムの大前提は安全性であるが、全国的に新規の技術はリスクを伴うため、台数を増やすことでダイヤの安全性を図ることや、運転頻度を高めることにもつながると考えられる。また、観光産業政策との連携も今後の課題であって、ガイドブック等での紹介、工夫した連携で可能性が広がると。本日の議論で改善のための様々な宿題をいただいたので、区はこれらの課題解決に向けて具体策を進めていっていただきたいというようなご意見をいただきました。

区としても、やはり「事業収支」とか「満足度」では課題が残るところでございますので、まちの魅力向上のために、改善が必要というふうに判断しているところがございます。

一定の評価はいただきましたので、IKEBUS事業についても、継続をさせていただきながら、ルートや施策の効果の振り返りをして、「目標」の再

<p>会長</p>	<p>設定や「施策の見直し」ということを引き続き検討してまいる所存でございます。</p> <p>説明は以上でございます。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>というように、この IKEBUS は皆さんご存じのように、水戸岡先生のすばらしいデザインですね。これで池袋のシンボルという形にどうも評価されているということは、大変大きな成果だと思います。</p> <p>いわゆる公共交通とはちょっと違うんですね。ですから、この委員会では直接やるということではないんですが、この評価委員会が出た意見、ご報告して、また皆さんのほうから、また IKEBUS についてご意見があれば伺いたいという趣旨かと思います。</p> <p>IKEBUS のほうは正式に運行し始めて、すぐコロナになって、またいろんな苦勞があった上で、その中でも頑張ってきているという状況でございます。</p> <p>何かお気づきの点がございましたら、どうぞ、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。</p> <p>はい、どうぞ。</p>
<p>G 委員</p>	<p>評価の中身は理解したんですけども、恐らく運行するに当たっての大前提として、交通に対する安全と円滑という部分が多分大前提だと思うんですけども、そういったところが評価に入っていないのは致し方ないとしても、何か問題がなかったとか、そういったコメントを少し入れたほうがいいんじゃないかなど。あつては困るんですけども、なかったという答えを入れていただくというようなことをご意見として。</p> <p>あと、また実際に運行するに当たって、何年か運行されているんですけども、実際のドライバーさんだとかがヒヤリハットだとか、危なかったとかという話とか、あとは、あるいは一般の人から何か苦情があったとか、そういった話があるとちょっと、この場でお聞かせいただければと思います。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>いかがでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。すみません。ご指摘のとおり、シティ戦略としての IKEBUS の評価というところで、今回の評価には入れていませんが、IKEBUS の運転士さんも含めて、様々な会話を区のほうもしております。また、その都度、報告を受けております。</p> <p>まず、事故関係につきましては、今まで、有責事故が5件ほど報告を受けておりまして、全てハンドルの操作の際に、壁に接触して擦ってしまったとか、ちょっと区の地下にバスを入れていて、そこから上がって出</p>



て、また公園の中を入ったりですとか、ちょっと複雑な流れをしているので、看板ですとか、そういったところに擦ってしまったというような意見が、最初の1年間のございまして、その後、徐々に減ってきているというところのございます。

また、19キロのバスを町の中で運行しているということについて、どのようなご意見があるかというところですが、

最初は時速19キロで走ることに對しての様々なご意見というのは区にも寄せられました。また、運転士さんも、かなり後ろからクラクションを鳴らされたりとか、いろんなことがありましたが、実際に走っていると、池袋の中だけということと路線運行をさせていただいている中で、信号と信号の間隔が非常に短いということと、その止まっている時間も長いので、実際はIKEBUSがあってもなくても、運行速度、移動時間にそこまでの差がないということにお気づきになったのか、あまり最近では、そんなにクラクションを鳴らしたりとか、そういったことが少なくなったというようなご意見をいただいております。

また、信号が非常に少ない区間としては、区役所の南側にあります一方通行の東通りなどがあるんですけど、そこは完全な商店街の中を道路が走っているんですけど、信号もなく、抜け道になっていて、物すごいスピードで車が通過していくのを非常に危惧されておまして、区としても、途中でボラードを立てたりですとか、車幅を非常に短くしたりとか、少し何ていうんですか、ボンエルフというか、S字をつくったりですとか、いろいろな策を講じていたところなんですけど、IKEBUSが走ることによって、その辺のルートの皆さんの速度も落ちて、非常によかったというようなご意見も伺っております。

まだまだ19キロで走っているということで、特に外部から、池袋に来られた方々については、ご意見をいただくこともありますけど、運転士さんからも最初は多かったけど、今は町になじんできたというようなご意見をいただいているところのございます。

会長

ありがとうございます。ちょっとその辺の具体的なものも、やっぱりどこか記述として残しておいていただいたほうがいいですね。やはり関係者全体がどういうふうに捉えているかというのは、大変私も話を聞いたときには、こういうこともあるのかと、特に幼稚園の方か、この辺は相当やっぱり我々、当初考えていなかったような、そういう広い効果があるということがよく分かりました。こういったデザインの力とか、こういうのは非常に大きいかと思えます。

そのほか、何かお気づきの点がございましたら。

H 委員	<p>それじゃあ、お願いします。</p> <p>質問なんですけれども、この IKEBUS の運賃なんですけど、これたしか 200 円だったんですよね。最初。たしか期間限定で 100 円にしますというお話があったと思うんですけど、今いただいたパンフレットに 100 円となっていて、その何か期間のお知らせとか、そういう告知の記載がないと思うんですけど、その辺のことをお聞きしたいんですが。</p>
会長 事務局	<p>いかがでしょう。</p> <p>IKEBUS については、当初の目的どおりの人数が達成できないとか、いろいろ理由は前回の公共交通会議でもお示ししているところがございますけど、今、暫定で 100 円の措置を取っているところがございます、今、期間としては本年の 9 月 30 日までを、暫定でありますけど想定しております。</p>
会長	<p>そういった広報ですね。こちらの周知徹底をどう図るかということも大事かと思えます。IKEBUS はやっぱりそこへ行ってみたいというのと、何か園児なんかを連れて幼稚園へ行くときに、近くの住民が見て、こんなバスが走っているんだと。それでようやく知ったというような、そんなケースも前に聞いたように思いますし、やはり広報の仕方をさらに工夫していただければと思いました。</p>
B 委員	<p>そのほか、何かございますでしょうか。</p> <p>すみません。希望というか、IKEBUS は一方通行というか、同じ方向をぐるぐる回っているんですよね。私もすごく利用しているんですけど、池袋の駅から区役所まで来るのに、私の足だと物すごい 20 分ぐらいちょっとかかるんですよね。結構歩きでは距離があるんですよね。</p> <p>そのときに区役所に行くにはどうしたらいいかという、バスを見つたりするとき、この IKEBUS がグリーン大通りを行って、サンシャイン、プリンスホテルのほうに行きますよね。その途中で、1 個、何か停留所があったらとても便利なのになとか思うんですね。</p> <p>ぐるっと回って、時間的にすごいかかるので、そういうふうに一方通行にしなきゃいけなかった理由とか、いろいろあると思うんですけど。ただ、区内に住んでいる私たちにしてみれば、やっぱり結構ほかの区から評判いいんですよ。かわいいねとか、いろいろ言われて。乗りたいなとか、誰でも乗っていいんだよとかというのは宣伝しているけど、やっぱり行く道が最初のあれで、公園を回るといのがあったんですけど、そういう区外の人でも豊島区内の見学というか、今やっていますよね。ツアーみたいの。そういうのを申し込めるような雰囲気をつくっていったほうが、もっといいんじゃないかなと思ったんですけど。</p>

<p>会長</p>	<p>ご意見ということで伺っておきたいと思います。ありがとうございます。 そのほか、何かお気づきの点はございますか。</p>
<p>I 委員</p>	<p>はい、どうぞ。</p> <p>私どもの会社もコミュニティバスを多く手がけておるんですけど、一つちょっと WILLER 様と国際興業様にお伺いしたいんですけど、区の補助事業ですと、赤字補填はしていただけるんですけど、なかなか適正利潤ですとか、そういうところを認めてもらえてないのが現状です。</p> <p>やはり乗務員様の賃金をアップしたいとか、そういうことも考えているんですけど、一般企業が事業として行っていく上で適正利潤を認めてもらえないというのは、どのようなものなのか。</p> <p>それか、もしかしたら豊島区様は適正利潤を認めて利潤を乗せて補填しているとか、ちょっとその点、もしよろしければお聞きしたいんですけど。なぜかというと事業者サイドは、毎月給料をお支払いしてる。それも全て当然持ち出しで。半年に1回補助金をもらうとか、年に上期下期で補助金をもらうとか、いろんなシステムがあると思うんですけど、その点、もし WILLER さんと国際興業さん、適正利潤をいただいているのかとか、極端な話、立て替えている分の利息をいただいているとか、ちょっとその点をお聞きしたいんですけど、すみません。</p>
<p>会長</p>	<p>IKEBUS というよりは、むしろ路線バスのものですね。</p>
<p>I 委員</p>	<p>IKEBUS と今現状、池 07 系統において、補助金事業でやっていると思うんですけど。</p>
<p>会長</p>	<p>そちらのほうですね。ちょっとこの議題とずれるかもしれませんが、何か今の段階で説明できることがありましたらお願いします。</p>
<p>国際興業(株) (委員)</p>	<p>弊社は豊島区さんに限らず、補助金を頂戴してやっている路線がありますけれども、豊島区さんの池 07 系統に関しましては、適正利潤も込みにして、ご請求さしあげているところでございます。</p> <p>ただ、そうはいつでも、指標的に見直したり、見直さなかったりというところもありますので、それがふさわしくなくなってくれば、当然、豊島区様にはご相談をさしあげるといった形でやっております。</p> <p>ほかの自治体さんでも、やはり人件費水準とかが見合わなくなってしまうと、それで欠損を正直なところ、生じかねないところというのもあったんですけども、そういったところもここ数年で、非常に厳しいバス業界の実情をお話しして、ご理解を得たところは上げていただくようにしているのが実情でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。よろしいでしょうか。</p> <p>これからというか、長期的には十分考えなきゃいけないことですよ。</p>

	<p>区の具体的な方針として、どう考えるかと。公共交通、公共サービスの意味をどうするかということかと思います。問題提起ということかもしれません。</p> <p>そのほか、お気づきの点はございますでしょうか。</p> <p>(なし)</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。それでは、この IKEBUS の事業評価について、PDCA サイクルがちょっとコロナ等の状況で止まっていたのを始めたということで、今後とも続けていってほしいと思います。</p> <p>(3) AI オンデマンド交通 (mobi) の実証運行について</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、もう一つの議題が報告の AI オンデマンド交通 (mobi) の実証運行について、この説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>では、3 番目の報告事項でございます。</p> <p>令和 4 年度の AI オンデマンド交通 (mobi) の実証実験についてでございます。</p> <p>この件につきましては、昨年のこの会議、2 回前ですね。第 24 回の会議で実証実験につきまして、豊島区のほうでは受け入れましたというところのご報告をさせていただきまして、途中で経過のほうも、一旦、報告事項として上げさせていただいたところでございます。</p> <p>昨年の 24 回のときの資料と重なる部分も多いんですが、区の考え方について、振り返りながらご説明をさせていただきたいと思います。</p> <p>まず、区の交通不便地域の考え方と経緯でございます。</p> <p>豊島区は、交通環境につきましては、JR、私鉄、地下鉄、そして都電の複数の鉄軌道と、そして都営バスさんと、国際興業さんをはじめとするバス路線により密なネットワークが形成されておりまして、鉄道駅から半径 500 メートル、また停留所から半径 300 メートルのカバー圏内を考えますと、公共交通の不便地域というのは、ほぼその一部を除きまして、存在しない状況があります。</p> <p>一方で、福祉の観点というところで考えますと、一つの考え方としては鉄道駅と、その停留所から半径 200 メートルのカバー圏というところを示すと、交通不便地域というのが存在してしまうというところは、区の課題として共有されているところございまして、この件につきましても、長年、この公共交通会議の場でもご説明をして、皆様からのご意見をいただいていたところでございます。</p> <p>豊島区では、この公共交通不便地域の公共交通を補完するために、平成 19 年度からコミュニティバスの導入について検討はしてきました。バス事業者様を中心に、様々なご協力をいただきながら検討してきました。</p>

これらの地域では、都市計画道路が未整備であることと、つまりその計画が既にあるというところもありますが、現時点では狭い道路網で構成されておりますので、小型バス、いわゆるポンチョと言われているバスやハイエースに近いようなバスであっても、運行が困難であるというふうに判断をさせていただいているところであります。

このため、都市計画道路の開通を待って、新たに路線を検討するか、もしくは新たなデマンド交通の導入というの、その2本立てで検討が必要であることを、これまでも報告をしてきたところでございます。

ページをめくっていただきまして、何回もこれは示させていただいているところでございますが、鉄道駅と停留所の半径200メートルのカバー圏というところでございます。赤く示しているところは、先ほどお話しした池07系統によって改善された部分というところでございますが、また引き続き、交通弱者の視点、福祉の視点で見た場合には改善すべきところがあるだろうというところでございまして、その議論を引き続きしていきたいというところは前々からご説明してきたところでございます。

区の公共交通不便地域の課題とその解決の視点というところにつきましても、健常者にとっての一定のサービスは提供されているが、高齢者や障害者、小さなお子様連れなどの方々にとっては、まだ十分とは言えないというところは議会等々でも、また区民の皆様から直接ご指摘をいただいているところでもございます。

そのために交通弱者へのきめ細かな対応ですとか、将来都市活動を支える交通のサポートをしっかりと提供していくのが区の役割であるというふうに考えているところでございます。

今般、そういった視点からですね、AIオンデマンド交通の実証実験について提案をいただきましたので、福祉の視点から見た、その公共不便地域であればということで、この実証実験を受け入れたところでございまして、大塚地区という、大塚エリアは山手線の駅もありますし、都電荒川線さくらトラムも走っているんですけど、バス路線につきまして少し坂道が多かったり、狭い道が多かったりということで、駅や停留所からも遠いところが多い、一つの交通不便地域でもありましたので、そのところであれば受け入れようというところで、受け入れたところでございます。

また、国土交通省のほうも、持続可能な地域交通の確保・維持を図るとともに、地域の暮らしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化に向けてAIオンデマンド交通の導入支援等関連する取組を推進するもので

あるというようなご発表もいただきましたので、その辺も含めて、一度、今までもずっと区のほうとしてもデマンド交通をというふうに長年言い続けてきたこともありますので、今般、それを受け入れたというところでございます。

その後、その実証実験の実証運行の経緯でございますが、令和3年7月、1年半前になりますが、そのときに当時 WILLER さんのほうから、実証実験についての意見照会をいただきまして、それに対して区のほうとしても、その回答をしたところでございます。

また、その後、令和4年、昨年の24回の公共交通会議にて、その mobi の実証実験を豊島区内で始めるということを進めさせていただきまして。その後、4月19日に実際に運行の許可を得て、運行を開始したところでございます。

また、8月の公共交通会議では中間報告ということで、まだ始まって数か月のところではございましたが、中間報告をいただきまして、その後、区としても、このデマンド交通というのが本当に公共交通不便地域ですとか、そういったところの新たな公共交通の提供としてよろしいかどうかということも含めて、勉強会等も開催させていただきながら、この間やってきたところでございます。

そして、今日の地域公共交通会議を迎えているというところでございます。

勉強会のほうは、実際、まずその事業として成り立つかというところをお諮りしておりますので、事業者さんのほうに主に入らせていただきまして、採算性ですとか、適正価格ですとか、その様々なところでご議論をいただいたところでございます。

結果として、区としては、デマンド交通というのも一つ言ってきたところもありますので、新しい交通として、まず既存交通との共存は、共存ができる可能性はあるというふうに考えております。やはり既存交通が新しいものの導入によって成り立たなくなるようなことでは、区としては本来入れる意味がありませんので、その辺りはちょっと需要とか、お客さんの数とかにかなり差がありますので、共存の可能性というふうに言わせていただきますけど、可能性はあるというふうに考えております。次に、収支については、まだまだ課題が残っているというところと、あと実際に、区の考える利用者ニーズというのに応えているかどうかというところについては、踏まえた検証が必要というふうに判断しております。

また、様々な意見や課題が残っているために、まず本格運行というには、

事業者 1

今の段階ではできる状況ではないというふうに考えております。ただ、区民の皆様からは、区としてもやっと始めたかというようなご意見もいただいておりますので、まだ本格運行できるものではないんですけど、それを必要ないということの判断もしているわけではありません。

また、mobiに限らず、こういった機会をいただきましたので、mobiに限らず、公共交通不便地域をはじめとする地域で、新たな交通手段の検討というのは、しっかりと区としてもしていくというような必要性があるというふうに感じたところでございます。

一度、始まりましたので、ほかの地域でも、ほかの区でもいろいろとオンデマンドのバスであったりとか、タクシーさんを使ったりですか、そういったところから始めておりますので、豊島区としてもしっかりと移動手段の検討というのはしていく必要があるということは感じているところでございます。

そこで、来年度の取組でございますが、公共交通会議、豊島区が実施主体となって引き続き、せつかくの機会でございますので、mobiの実証運行をベースとして、新たな改善を行いながら、この実証運行を豊島区として実施したいというところをご提案、考えているところでございます。続きまして、Community Mobilityさんのほうからですね、この1年間の結果というのを報告していただきたいと思っております。

ちょっと最初だけ立ってご挨拶だけさせていただければと思っておりますが、まず、1年間、豊島区のこの大塚エリアで、実証実験を行わせていただきました。いろいろな方々にいろいろなご支援、ご協力をいただいて、今までやってきておりますので、まずはこの点について感謝させていただきたい、申し上げたいと思っております。どうもありがとうございます。

ちょっと、じゃあ、着座にて内容についてご報告させていただければと思っております。

お手元でございますプレゼン資料に沿って、ご説明をさせていただければと思っております。ちょっと10分程度、内容についてご説明をさせていただく時間をいただければと思っております。

まず、右下にページ番号を書いてございます2ページ目でございます。令和4年度の実証内容ということで、私たち、豊島区様ともいろいろと検討も進めながら、またステークホルダーの皆様とも少し会話もさせていただきながら、実証実験を開始してまいりました。

地域の課題として高齢者の方々の増加、子育て支援、コロナ禍における新しい生活環境への対応、こういったものに対応することであったりと

か、ポチ二つ目に書いておりますけれども、住民の皆様が自宅からスーパーや病院、公園、職場等への生活圏内での移動するための暮らしの足が不足している部分もあり、こういった状況を捉えておりました。これを課題解決のために下にあるとおり、相乗り型のオンデマンド交通を定額でご提供する、こういったことで何か大きくまちの活性化につながるようなことができないかということで、当時 WILLER 現 Community Mobility という会社で、地域の移動走量を増やし、まちの活性化を深め、将来に向けて安心できる移動サービスをご提供するという一方で、mobi の実証を進めさせていただいておりました。

ページ、3 ページ目に書いてございます。あと、クリアファイルの中にこういったパンフレットもございます。これによって、ちょっと mobi というサービスがどういうものなのか、1 年ぐらい前に開始させて、この地公会（地域公共交通会議）の場でお諮りさせていただいたので、ちょっと覚えていない方、忘れていらっしゃる方もいらっしゃるかもしれませんが、こういった中身もご覧になられて、ご確認をいただければと思っております。

左側に地図を書いてございますけれども、このピンクのエリアを運行エリアといたしまして、この中にこのワンボックスの車が回遊しているような、そんなサービスになってございます。右側に書いておりますけれども、期間 4 月 21 日から開始しておりました。運行を担っていただいているのは、株式会社エコリムジン様、道路運送法の 21 条で実証を繰り返し行っております。

右上に書いておりますけれども、かなり道路が狭いようなエリア、こういったところに入り込んで、お客様の足となる、そういうようなことを目指して活動をしてまいりました。後ほど、ちょっとどういう方に使っていたのかということをご説明させていただきますけれども、通勤、通学、あとは子供、お子様の送迎、あとご高齢の皆様のお出、そういったところにこの mobi を使っていたのかなというふうに思っております。

4 ページ目、ちょっと概念的なお話になりますけれども、まずは、この外出機会を増やすような利便性の高いモビリティのご提供、これを私たちのほうでやらせていただきました。その後、移動が便利になれば、移動の目的も増えていきます。いろいろな皆様の行動変容を少し足を延ばして違うエリアに買物に行ってみよう、こういうような行動変容が起きます。最終的には、こういったことが起きて、まちの活性化、こういったところにつながっていければなというところで実証を進めさせていただ



だいておりました。

ここから、5ページ目からは、じゃあ、その実証の結果、お客様がどう感じられたのか、あと私たちがどういう活動をさせていただいたのか、ちょっと1年間の活動を振り返らせていただければと思います。

最初に申し上げさせていただくと、かなりいろいろな実証データは、抽出できました。ただ、今日は時間の関係でサマライズのご提供ということにとどまっておりますので、もし、ご希望、ご要望があれば、その1年間の詳細データを含めて、しっかり皆様にご開示するようなこともさせていただきますし、過去2回ぐらいやらせていただいた勉強会のほうでも内容については、事業者様の皆様には、ご開示させていただいておりますので、今日は、サマライズということでご理解いただければなと思っております。

早速ですが、5ページ目でございます。移動総量を増やしたい、まちの活性化を図りたいというふうに私のほうから実証目的を申し上げさせていただきましたが、お客様へのアンケート、これはmobiにご加入いただいたお客様に毎月1回ご利用に関するアンケートをご提示させていただいております。そこに、ご回答をいただいたお客様から、こういうようなmobiに対して利用した後にこんな声がありましたということをご紹介させていただければと思います。

まずは、池袋のエリア、左側豊島区エリアでございますけれども、総回答数144件という形でのアンケート結果ということでご理解いただければと思いますが、外出機会が増えましたという方であったり、外出先の消費額が増えた、すなわち目的地での買物、飲食、いろいろなところに足を延ばした結果、こういう消費額も増えましたというご回答をいただいたり、行ったことない場所に、新たな場所に行ったとか、こういうようなところにmobiを使っていただいているような声もいただいております。

右側にサンプル数が左側だけでは少ないということもありまして、少し全国の回答も並べておりますけれども、総じて傾向としては一緒でございます。

6ページ目、少し、実際のお客様にどんなことをおっしゃっていただいているのか、こちらのほうでご紹介させていただければと思いますけれども、繰り返しの部分がございますが、遠くのスーパーにも少し足を延ばせるようになりましたというご回答であったり、買物の頻度が増えましたというご回答もありました。あと、利便性の向上、気軽に出かけるようになりましたというようにお声もありまして、このmobi、こういっ

たところにもいろいろご活用いただいたのかなというふうにも思います。あと、法人様の声といたしまして、従業員様の通勤、あとは訪問先への外出に利用する可能性も検討したいということで、一部法人様から定額でのご利用申込みもいただいている法人様もいますので、こういったところも含めて、mobi の収益性向上に進めてまいりたいというふうに思っております。

あとは、先ほど、別議案でアンケートに対するご質問もありましたので、ちょっとだけ私のほうからここについてご説明させていただきますと、やっぱり、いい声をここに載せている部分もございますけれども、お客様からは、来るのが遅いとか、あとは相乗りが前提になっておりますので、遠回りして目的地に着いて、時間が読めなかったとか、まだまだ、これは本当に申し訳ないんですけれども、バリアフリー対応を含めて、まだ完全にやり切れているような状況ではございません。こういったところに対して、いろいろな課題の声もあることは事実でございますので、来期以降は豊島区様からの先ほどのご説明でもありましたけれども、いろいろな検証を進めていく中で、そういったところの改善を進めていきたいというふうに思っております。

あと、もう一つ、私たちの取組でございますけれども、やはり mobi、相乗りオンデマンドといってもなかなか伝わりづらいところ、お客様にしっかり価値をご提供、ご提示ができないところもございますので、左側に記載のとおり、こういったイベント会場で mobi の販促活動をさせていただいたりとか、豊島区のサンシャインシティの社員様、トシマージュという右側にご説明を書いておりますけれども、こういった方々にもトライアルで mobi をご利用いただきまして、いろいろなサービス改善、豊島区の課題、大塚エリアの課題、こういったところをブラッシュアップしながら mobi のサービス改善に役立ててまいりました。

あとは、ちょうどタイミングがよいんですけども、本日、フレイル対策センターのほうで、スマートフォン教室を開催させていただいております。この mobi をお使いになれるようなシニアの方々にも、しっかりご説明ができるようなそういうような場も今後複数回やっていくようなことも考えております。

8 ページ目でございます。実証の結果、先ほど申し上げたとおり、いろいろなデータはありますけれども、今日はサマライズということであれば、こういうような形でお示しさせていただければというふうに思っております。

ここからちょっと中身のポイントだけのご説明でございます。利用実績

に関する状況でございますけれども、10 ページ目に運行実績、お客様数、左側の軸、折れ線で掲載しておりますので、ユーザー数、お客様数を掲載しております。あと、下のグラフを見ていただくと、収支率が書いておまして、右側の軸で見ただけであれば上昇傾向にはありますが、大体 50%程度というような収支率になってございます。一時期、お客様の加入促進を進めて 9 月頃にかなりピークを設けておりますけれども、こういったことを繰り返しやりながら、トレンドとして右肩上がりが増えていくことが私たちとしては、重要だというふうに思っておりますので、このトレンドを続けながら、100%を超えていくことのターゲット時期も我々の中で持ちながら、事業運営推進していきたいというふうに思っております。

11 スライド目、12 スライド目も、お客様の利用実態、休日、平日とか、あとは時間帯とかというのも載せておりますので、こちらのほうはご確認いただければ幸いです。

13 ページ目、我々都度払いというものと定額制ということをやらせていただいておりますけれども、その加入割合であったり、利用年齢割合、こういったところも記載させていただいております。

あとは、14 ページ目でございますけれども、相乗り率、いろいろと相乗りでやっておりますので、こういったところも注目の対象になるかなというふうに思いますが、大体 20%程度というところがございますので、我々として、もっとテクノロジーを進化させて、この相乗り率をどんどん高めていく、こういったことも取り組んでいる状況ではございますので、まず、1 年間を振り返ってみると、これぐらいで推移をしていましたというところでご報告させていただければと思います。

実績の最後でございますけれども、本当に皆様が、運行事業者の皆様が、このエリアでいろいろなところでサービスをご提供されている中に、今回私たちの mobi というものを実証させていただいております。そういったバス路線との位置関係、あとは mobi の利用者の動向、こちらを左側のほうにまとめておまして、青色のところ記載させていただいているのが私たち mobi の利用移動傾向でございます。バス会社の皆様との路線の重複とか、競合とかというようなお声もいろいろと中間報告事前にいただいておりますが、こういった形で mobi のほうはバス路線の合間を縫ってというところもありますし、お客様の近距離の移動を活性化させているという役回りも担わせていただいているのかなというところも、この分析から見てとれるのかなと思いますので、こちらのほうで mobi の利用動向をご確認いただければなというふうに思っております。

会長  
事務局

最後でございます。総括でございますけれども、冒頭、課長のほうからも豊島区としての継続、もう一度の検証というふうには言葉がございました。我々も今のサービスが完全なものだというふうには思っておりません。地域の皆様、そして、運行事業者様、組合の皆様含め、道路管理者、警察様の皆様等も含めて改善点、整理すべき点、多々あるかと思っておりますので、そういったことにどんどんまたこの場をお借りしながらチャレンジをしていきたいというふうには思っております。

ここには、書いてございませんけれども、安全性の検証、あとは運行を担っていただいているドライバー様の労働環境等々も、これはしっかり1年間実証をレビューしながら、翌年以降、どういう指標を持ってどんな検証をしていったらいいのか、こういったところも、今早急にまとめていこうということを豊島区の皆様ともお話をしておりますので、こういったところで来期以降も継続を進めてまいりたいというふうに考えております。

ちょっと長くなってしまいましたけれども、私のほうからは、以上でございます。ありがとうございました。

ありがとうございました。それでは、続いて、区のほうからですね。

もう一度、区のほうからご説明をさせていただきます。

先ほども申し上げましたが、豊島区としては、交通不便地域の移動手段の提供ということで、新たな移動ニーズへのしっかりと対応ができていくかどうかというところを、この mobi というシステムができていくかどうかというところを検証したいと思います。

また、公共交通としての継続性があるかというところ、将来にわたって、事業の継続が見込めるかというところ、また公費の負担なく継続が見込めるかというところ、そして、既存の公共交通事業者様の事業と共存が可能かどうかというところをしっかりと見ていきたいというふうに思います。

また、実証運行の進め方につきましては、引き続きということになりますが、実証運行の実施主体は、豊島区のほうが申請者というふうになるかと思っております。

これまでの実証運行をベースとしつつ改善を図りながらこれを実施してまいりたいと思います。また判断基準となる指標は、まだ今日場でご説明はできませんが、しっかりと設定をして評価をしていきたいというふうに考えております。

また、勉強会につきましては、今年度ですね。今年度の勉強会につきましては、この mobi さんのシステムについての勉強会ということでござ

	<p>いましたが、区が申請者となって実証運行をしますので、豊島区のそういった交通不便地域というか、その新しい交通の在り方と言いますか、そういった観点でこの実証実験を進めながら、勉強会のほうも引き続きさせていただきたいと思いますので、またご相談をさせていただきたいと思います。</p> <p>最後にスケジュールですが、mobiさんのほうの実証実験は、令和5年4月18日で終了となりますので、引き続き区のほうで4月19日からスタートさせていただきたいと思います。今年4月からmobiさんのほうの実証実験がスタートして、様々なご意見をいただいたり、そのご対応をさせていただいて、区としてもちょっと検証するにも、なかなか短期間で非常に厳しいものがありまして、なかなか十分な検証もできないまま1年がたってしまったというところがございますので、4月19日から1年間しっかりと実証実験をやってみて、結果の検証もさせていただく時間を取らせていただくということで、区としては、1年間ではなくて、少しその検証の時間も含めて令和6年8月31日までというふうにさせていただきたいと思います。</p> <p>以上でございます。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>ということで、mobiのほうの実証実験そのものと、それからそれを受けて、今後どうするかということでご意見をいただければと思います。ご質問、ご意見等ということですが。</p> <p>じゃあ、どうぞ。</p> <p>K委員 豊島区が主体となって、実証実験の延長を検討中とのことですがけれども、今、お話にもございましたけれども、この1年間、実際に公共交通会議もあり、勉強会も2回やってきて、実際に検証ができなかったということがあります。区が、何をこの実証実験に求めるかを明確にされて、一定の目標値を設定して、それを評価する仕組みにすべきだと思います。先ほど、高野区長のこのmobiの導入実証実験に向けた意見照会の回答、お話も出ましたけれども、その文章の評価ができていないのではないかと。その評価ができて、初めて継続の是非が問えるのではないかとというふうに考えております。</p> <p>それから、2点目ですがけれども、事業の根幹である収支なんですけれども、示された今まで勉強会でもそうなんです、示された収支実績は渋谷での1年間の実証実験を含めて黒字になったことは一度もなく、ましてやそれに含んでいない営業部隊ですとか業務人員、コールセンターの人件費、システムの構築、維持管理費等が含まれておらず、いまだ明</p>
--	--

会長	<p>らかにされていません。事業として成立していないのは、明らかでありますので、その辺の検証をお願いしたいということ。</p> <p>それから、3番目に、最後に既存の交通事業者の、これもちょっとお話にはありましたけれども、既存の交通事業者の需要を損なわないか、地域公共交通がしっかり維持されるかという観点からの検証が不十分で今までありまして、十分な議論がなされていません。いつの間にか路線バス、タクシーがなくなっていたということにならないように、しっかりと検証をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。</p> <p>ありがとうございました。3点の検証すべき内容についてのご意見です。これについて、今の段階で何かございますか。</p>
事務局	<p>まず、最初の必要性のところでございますけど、区としては、やはり、デマンド交通を導入すると言ってきた部分もありますし、バス停留所とか、そういった公共交通、タクシーも公共交通ですけど、乗り合い運行での停留所ですとか、そういったところから、離れたところのご意見が多くて、そこに導入したことに対する評価というか、そういった、いいご意見ですね。もういただいたところでございますので、まず、そこについてしっかりと、それが本当にいいものかどうなのかというところを引き続き検証したいというところでございます。</p> <p>収支につきましては、これは豊島区に限らず、デマンドタクシーですとかデマンドバスですとか、いろいろな実証実験を、様々な自治体でやっていて、やっても実証実験となると mobi さんはかなり長くやられていますけど、ほかでは、1週間とか2週間とか1か月の単位でやっていて、23区の特別区の中であっても、採算性が3分の1ぐらいの収支率で、結局自治体の負担ありきの計画になっているところがございます。</p> <p>今回のご提案については、多少そのご説明不足のところもありますけど、自分たちの企業努力によって、しっかりとそこを賄うんだというご提案であったので、区としては、一切予算を取らずにそこはさせていただいているところですので、確かに、まだご説明不十分なところがありますので、そこについては区としてもやはり継続性をしっかりと見なければいけませんので、一時的な収入ではなくて、事業スキームが本当にこれでいいのかどうかというところは、しっかりと検証してまいりたいというふうに思いますので、その辺りも含めて、次年度以降、またしっかりと検証させていただきたいと思います。</p>
K 委員 会長	<p>よろしくお願いします。</p> <p>よろしいでしょうか。そのほかのご意見いかがでしょうか。</p> <p>それじゃあ、L 委員。</p>

L委員	<p>私からは、3点、うち2点は事業様向け、1点が区宛てという形でお話をさせていただきたいと思います。</p> <p>まず、1点目は広報面ですね。新しい交通であるということは、非常に有意義でもあると思っています。特に、この大塚エリアは、子育てをされている方も多いですし、高齢者の方も非常に多くお住まいの地域もあります。今回、出していただいたこのパンフレットですとか、イベント等で私も拝見をしたことがあるんですけども、この新しい交通であるということの1点難しさというのが、その利用者側に利用シーンが非常に浮かびにくい点にあると思っています。ここに書いてあるような子育て中の方、通院ですとかということもあるんですけども、もう一歩踏み込んだ形で具体的にこういうところで、こんなふうに使ってほしいと、せっかくこの大塚エリアというところに限定をいただいているということもありますから、今回出していただいたこのルートの多く使われているものということも合わせて、もう少しきめ細やかに広報していただくとありがたいなと思っています。具体的には、家族構成ごと、それからライフステージごと、これは具体的には年齢ですとかも含めてですね。あとは、日常的に使う交通のことだと思っていますので、どこに行くのか、どういうシーンで使っていただくのかということももう少しクリアになって広報していただくと、大変使いやすく皆様にもイメージをしていただきやすいのかなと思っています。</p> <p>特に、私は働き方関係で働いている会社員でもあるんですけども、22年10月からは、男性の育休が義務化になりました。男性も子供を連れてどこかに出かけていくというシーンがこれからますます増えるんじゃないかなというふうに思っているんですけども、やっぱり、子供が小さいうちはバスに乗るのもちょっと怖かったり、そもそもベビーカーを乗せてバスに乗るということが、そもそものハードルが結構高いというところもあって、もうタクシーとバスの間にあるような、こうした新しい交通というのは、そういった小さい子供を持っている親世代にとっては、非常に追い風になっていくというふうに思っています。私たちのこのセンターの登録団体の皆様にも子育て支援をされているグループがたくさんありますけれども、そういったところにこういったパンフレットを、もし譲っていただけるとしたら、ぜひご紹介したいなというふうに思っておりますし、ご協力できるところはぜひ連携を取っていききたいなというふうに思っています。</p> <p>もう一つ、2点目は、安定性の部分です。一度、区としてしっかり認めてやっていくというからには、すつとやめられては困るところも</p>
-----	--

	<p>一つあるのかなと思います。先ほど、タクシーのお話というところもあったんですけども、私は、実家が北海道札幌市にあるんですが、急にタクシーの量が物すごく激減した地域に、今、実母が住んでいまして、大変不便になってしまったと。運転手さんに聞くと、こんなところはまだ走らないよというふうに言われたりとかしているという状況もあって、やっぱり採算性が悪いと引いてしまえるというのが、タクシーさんのよさでもあり、難しさであるというところかなというふうに思っています。これはぜひ、安定性を持って継続して事業を運行していくというところを区の皆様のご協力も含めて、ぜひ期待をしていきたいなど。なぜなら子育ては一回始まったら、もう20年ぐらいつとやらないやいけないということもあって、やっぱりやめますというふうになるとすごくもったいないなというふうに思っているんで、この安定性の部分、特に、雇用者側サイドを想像しますと、区間を限定している、エリアを限定している。バス停に近い乗り場がある程度固定化されているというのは、ドライバーさんが例えばやり始めるとき、それから、少し休業されて復職されるときのやり方としては、とてもいい場なのかなと、一般のタクシーよりはハードルが低いという意味では、このドライバーさんをもっと増やしていくようなものとしても活用できないのかなというのは、少しご検討いただければありがたい。</p> <p>3点目は、これは区へのお願いなんですけれども、ぜひほかの事業との連携というところも一緒にやっていただきたいなと思っています。私たちがいる男女平等推進センターでもそうした子育て世代ですとか、それから高齢者の皆様の活用というところのグループもたくさんありますし、あとは、ほかも様々関連している部分がおありになるのかなというふうに思っています。区との連携というところが今回は入るのが、この豊島区では、非常に先進性が高い事業領域でもあるかなと思っていますので、このほかの部門との連携ですとかというところも積極的にやっていただくと大変ありがたいなというふうに思っています。</p> <p>大変期待しております。ありがとうございます。</p> <p>会長 ありがとうございます。具体的なサービスの内容についてのご意見ということで、もし何かございましたら。</p> <p>事業者1 ありがとうございます。やっぱり、こういうパンフレットよりも、本当にどういう形で皆さんに使っていただいているのか。すみません、手前みそなんですけど、2週間前ぐらいのガイアの夜明けにも、これ取り上げていただいて、すごく利用シーンが分かったという声をたくさんいただいております。</p>
--	--



<p>会長</p>	<p>今日、アドバイスいただいた内容をしっかり販促活動というものに結びつけて、さらにやっていきたいなというのと、最後本当、安定性と言っていた言葉、これはもう本当に私たちも身にしみております。本当におっしゃるとおり、収入がないからやめます。それが、私たち自身ではなくて、本当にいらっしゃる皆さんにも荒らすだけ荒らして出ていったなというようなことにならないように、しっかり新しい収入、いろんな可能性を含めて、身を引き締めてやっていきたいなと思っております。ご意見ありがとうございました。</p> <p>どうもありがとうございました。</p> <p>そのほか、いかがでしょうか。</p> <p>はい、それじゃあ。</p>
<p>D 委員</p>	<p>mobi さんにお聞きしたいんですけども、一応ワンボックスカーでやられているということですね。それは間違いないですね。</p>
<p>事業者 1</p>	<p>はい、ワンボックスです。</p>
<p>D 委員</p>	<p>じゃあ、資料 4-1 の 1 ページに戻っていただきまして、「区では」という後なんですけど、ここに、公共交通の不便地域に対して、ワンボックスカーの運行が困難な地域であるというような書き方がされているんですけども、実際に区のほうでこういった部分、実際に運行されているところと矛盾がありませんかね。不便地域にワンボックスカーが走れないということで、ワンボックスカーを走らせているということに矛盾はありません。と今見て思ったんですけど。</p>
<p>会長</p>	<p>確認ですね。</p>
<p>事務局</p>	<p>区のほうで、実証実験をした際、バス停を建てて、全てそういった機能を踏まえた上での路線運行を検討した際に、結局、道路がそもそも狭いので、バス停をまず建てられないというところで、一般車であってもなかなか厳しい部分も含めて、ハイエースでも厳しかったという連続して全てを網羅するのが厳しかったということで見解を一度示させていただきました。</p>
<p>D 委員</p>	<p>そうすると、既存の事業者というのは、バス停を建てたり、諸経費がかかる中で、負担をする中で、走っているわけですよ。その中で、そういった負担もなく、例えば、同じエリアの中で競争すれば、当然将来的にそこで運行が路線バスならば運行ができなくなる可能性が出てくるわけじゃないですか。そういったものも含めて共存ができるということは、できないだろうということで、私、渋谷区の中でも話してきているんですけど、そういった意味ではどうなのでしょう。</p>
<p>事務局</p>	<p>渋谷区では、豊島区で話すことではないですけど、豊島区としては、先</p>

	<p>ほど申し上げたとおり、交通不便地域というのはタクシーは別にして、公共交通が不便地域をどういうふうに解消していくかというところの観点で、今デマンド交通を導入しておりますので、その上に例えば、池袋の真ん中でやっていただくとか、そういったところではないわけですので、その結果として、今回去年から提案いただいている大塚地区というところで、実証実験をするようにということでお願いしたところでございます。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。そのほかいかがでしょうか。</p>
<p>E 委員</p>	<p>はい、どうぞ。</p> <p>資料4-1に関しまして、ちょっとご確認いただきたいんですけども、こちらの9ページですね。こちらの勉強会での結論というページに対してなんですけども、こちら1、2、3、4、5と書かれている、この記載のとおりというふうに私も認識しておりますが、ちょっと補足させていただいて、3点ほど言わせていただければというふうに思っております。</p> <p>まず、1番に「新しい交通として、既存公共交通との共存の可能性はある」というふうに書いてあるんですが、こちら、あくまで当社はバス事業者ですので、バスの関係のコメントとなってしまいうんですけども、まさにその言葉のとおりまでかなというふうに思っております。例えば、この同じ資料の3ページ目ですかね。豊島区の交通不便地域というふうにあって、これは区内全体の図がここに表れていて、この区内全体の交通不便地域を対象としてというふうに捉えられてしまうように見えるんですけども、現行のmobiの運行区域というのは、奇跡的に競合がない形であるだけでして、区域が現行からもし変更になってしまうと、大塚じゃないところで仮にやるというふうになってしまうと、先ほど来お話がありましたように、渋谷のように、すぐに共存の可能性というのがなくなる。すなわち既存の公共交通と競合してしまうというふうに思われます。区が主体となられていると、最初なられるということで、私どもとしては安心しているんですけども、多分区民の方々に迷惑がかり得るような区内の既存交通網を破壊したりですか、あるいは新しいニーズを取り込むのではなくて、既に民間の事業が担っているニーズを奪い去るような、そういった区のほうで関わっていただくということになると、官による民業圧迫みたいなことが起こってしまうような展開というのは、ぜひともご回避願いたいということを申し上げておきたいと思っております。</p> <p>2点目として、こちらのまた先ほどの9ページに戻らせていただくと、</p>

<p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>勉強会での結論の3番ですね。利用者以外の多くの住民のニーズ等の調査を踏まえた検証も必要というところも、まさにそのとおりだというふうに思っております。単なる実際に利用できている既得権者というんですかね。の意見であって、当然よい評価となるとバイアスがかかってしまうというところをごさいますして、他方、アンケートを、じゃあ区内全域で実施しようとした場合には、個々の区民の方々に区内の交通網全体がどうなのかといった観点を求めることは無理じゃないかなというふうに思っております。そうすると結果的に我田引水のような自分のところにも mobi が欲しいとか、そういった意見が出て収拾がつかなくなるというおそれが、このことについては、注意が必要ではないかなというふうに思っております。</p> <p>また、この勉強会での結論の5番のところですね。冒頭に「「mobi」に限らず」というふうに書いてあるのも、まさにそのとおりだというふうに考えております。こちらは、もちろん Community Mobility 社様を否定するものじゃなくて、今、日本各地で様々な主体が同様のサービスを提供しております。特に区が主体となられるのであれば、公平性ですとか、透明性の観点からも本格的な運行の際には、様々サービス主体の内容から比較検討をすべきではないかなというふうに思っております。</p> <p>つらつら意見を言わせていただいたんですけども、最終的には、事務局案に当社としては賛成でございますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。ご意見ということでお聞きしたいと思います。何か、いいですか。</p> <p>区としては、少ししゃくし定規になってしまうかもしれませんが、公共交通会議にお諮りする上での課題というのは、長年交通不便地域を埋めていくことだというふうに考えております。その中で、「mobi」さんに限らずということでございますので、今回は、区の負担がなく、この事業モデルとして、自分たちで賄っていくという事業モデルのご提案も含めて、区は受け入れた次第で、池07系統でも区の公共交通不便地域を4%を埋めさせていただきましたので、そういった様々な取組を通じて、なかなか路線バスの運行が厳しい部分が多いので、路線バスは可能だけどバスが走っていないというところで池07系統を埋めさせていただいたりですとか、そういうもっと道路が厳しいところでは、今回 mobi の提案いただいたので、それで大塚地区は今回一旦それでやってみましょうということでございますので。様々な取組を通して、そういった課題を解決していきたいというふうに考えておりますので、mobi さんに本当に限らず皆様からもご提案いただければ、そのときに応じて必要なこの会議</p>
----------------------	--

<p>会長</p>	<p>の場も含めて、検討していきたいと思いますので、ご協力のほうもよろしくをお願いします。</p> <p>ありがとうございました。そのほか、いかがでしょうか。ちょっと時間が迫りましたので、よろしいですか。</p>
<p>M 委員</p>	<p>今、お話を聞いていて、交通弱者救済は、もう絶対に必要なことであって、これはもうなかなか地方都市どころではない、今都内でも大変な弱者が苦しんでいる人たちがいっぱいいますので、ぜひこれは積極的にやっていただきたい。ただ、その中で、一つ欠けているのは、やっぱり防災なんですね。防災情報がもしセットされていれば、非常にこの役所が絡んだ交通にしては、非常にありがたいと。これは公共交通にも言えることだと思うんですね。これは、これから災害はまず間違いなく来ると言われている時代に、全然この議題にも出てない。何も出ていないというのは、ちょっと寂しいかなと。これだけの繁華街を持った豊島区ですから、やはり地方都市と違って、大変なことが起きるだろうというのは、皆さん思っているわけですから、これが、もし公共交通にしても、それから区の絡んだこういった mobi 事業にしても、皆さんが、この情報発信できるような、<u>装備</u>があると非常に皆さん歓迎してくれるんじゃないかなというふうに思います。</p> <p>IKEBUS には、それなりのスマホの、いざとなったら、スマホで電源があるよというのが、当初非常に喜ばれた。こういう利用方法もあるんだということで、我々も賛同したというのは、非常にあるので、ぜひこの中に、今日皆さん公共交通の人たちもいらっしゃいますけど、やっぱり、東京では、大きな災害が起きるといことがもう皆さんに言われているとおりなので、タクシー会社さんもそうだと思うんですが、そんな情報が何か IT を使って考えていただくと国民は非常にありがたいなというふうに思いますので、ぜひお願いしたい。お願いですね。したいと思いますので、どうぞご検討いただきたいと思います。</p>
<p>事業者 1 会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>ありがとうございます。大変貴重なご意見かと思いました。ちょっと時間の関係で、あと一人、先ほど。</p> <p>それじゃあ、先ほど手を挙げた方。</p>
<p>C 委員</p>	<p>資料の 4-2 ですね。4-2 の 10 ページの利用状況についてお伺いしたいと思います。2 点お願いします。</p> <p>1 点目は、前回までの夏までの資料は、収入の内訳、費用の内訳ですね。が、開示されたと思うんです。例えば、協賛金が幾らだったとか、通行収入は幾らだったとかというのが、開示されていたんですけども、これ</p>

<p>会長 事業者 1</p>	<p>は、グラフになっちゃって、その内訳が分からないので、その実態が分からなくなっちゃったと思います。健全的な経営をされているかというのは、例えば、運行収入でこの収支が賄えているというところが大事だと思うんですけども、これでは、協賛金がどれぐらいの額を占めているのか分からないので、ちょっとこの辺は、これでは正しい収支が見えないと思います。</p> <p>2点目は、例えば9月に加入イベントがあったとお伺いしましたけども、ここで、収支がどんと上がっているんですね。例えば、これについては、そのキャンペーン費用だとかということを見られているのかなというところをお伺いしたいと思います。</p> <p>かなり詳細な点ですけど、よろしいでしょうか。</p> <p>はい、ありがとうございます。まず、中間報告の場で詳細をというふうにお話をいただきましたが、ちょっとその後の勉強会等々でも内容はご開示させていただいておりますので、本日、先ほど申し上げたとおり、サマライズで収支率、これが非常に運行を見る上で重要なパラメーターだと思われましたので今日はこういう形で開示させていただきました。先ほども申し上げましたけれども、決して隠しているとか、不都合なところを化粧直ししたいというわけではございませんので、個別にしっかりそこら辺の情報は、勉強会でも、すみません。ご提示していただきましたので、今日は、こういう形にさせていただきましたけれども、詳細について、ご要望があれば、ご提示させていただくことも考えていきたいというふうに思っております。</p> <p>ちょっと誤解なきお伝えいたしますと、私たち、すみません。まだ1年ぐらいしかやれていないので、協賛金をいただくほど、まだそこまで認知度が高まっておりません。この収支率の計算は、大前提としては、運行収入というふうにお考えいただいたら問題ないかなというふうには思っておりますというのが、まず一点です。</p> <p>あとは、キャンペーンの考え方なんですけれども、9月というか、8月にいろいろと仕込みをしまして、9月にお客様にご利用いただいたような状況でございますので、先ほどK様もおっしゃいましたけれども、この収支にいろいろな懐疑なところがあるというふうにお話しいただきましたが、基本的に、キャンペーンとか営業費用というのは、ここに含まれておるんですが、私たち自身のこのエリアだけじゃなく、ほかのエリアでもいろいろ運行をやらせていただいておりますので、そういった固定費とか、あとはコールセンターのお金とかというのは、基本的には、もう本当に少ないコール数なので、どこにじゃあ配布しようかという</p>
---------------------	--

<p>C 委員</p>	<p>ころの議論だと思います。そういったところもちょっとまだここでは全て皆様のご納得いただけるようなお話ができないのであれば、そこもしっかり来期以降の豊島区様のハンドリングの中で、必要に応じてしっかりご開示していきたいなというふうには思っております。</p> <p>協賛金と言ったのは、外部からの協賛金ではなくて、運行事業者のエコリムジンさんに補填ですよね。その補填が多いか少ないか、これが重要なポイントだと思ひまして、これが、このグラフですと、潜っちゃっているという意味です。</p>
<p>事業者 1 会長 事務局 会長</p>	<p>分かりました。</p> <p>ちょっと時間的に限られておりますので……。</p> <p>そうしたら、全員手を挙げていただいて、その方は、皆様。</p> <p>3名いらっしゃいます。最初に手を挙げていた、前から。</p>
<p>A 委員</p>	<p>聞きたいことがたくさんあり過ぎてね。取りあえず1点言います。</p> <p>労働側の立場として、先ほどもどこかで出たと思うんですが、このエコリムジンで働いている方が、どのような働き方をしているのか、何時から何時までで、この方たちは別の仕事も持っていると思うので。このCommunity Mobility さんだけをやっている乗務員さんなのか、また、エコリムジンさんの仕事もやってそこもやっているのか。その時間はどうなっているのか。または、同じことなただけど、朝の点呼はどうしているのか、終わったときの点呼、報告はどうなっているのか。その運行日報はつけているのか、つけていないのか。これを渋谷区のと看も聞いているんですが、豊島区も同じCommunity Mobility さんなので、同じことを聞いているけど、1年たっても答えられないので、この1点ぐらいですけどね。まだ9点質問は出していますけど、1年たって、いまだに何も答えは返ってきませんので、問題がちょっとあり過ぎかなと。今の1点だけよろしくお願ひします。</p>
<p>事業者 2</p>	<p>運行しておりますエコリムジン東京と申します。ご質問ありがとうございます。</p> <p>ご質問をいただいた中で、まず、運行の日報はつけております。それと、乗務員がどのような働き方をしているかというところは、また個別には、この後、ご案内いただきます。</p>
<p>事業者 1</p>	<p>ご質問いただいた件なんですけれども、おっしゃるとおりで、今、事業者2がおっしゃっていただいたように、日報は存在しておりますので、ここについては、しっかりご説明をさしあげたいというふうには思っております。ちょっとご質問をいただいたとおり、ほかの区のことがありますけれども、豊島区はこの件に関しまして、勉強会等々でもこの運行</p>

事務局	<p>を担っていただいている方のシフト表であったり、そういったものは、ご開示させていただいております。先ほど区の方がおっしゃっていただいたように、すみません、事業者様の勉強会の中で組合の皆様、この件をご提示できていなかったとすれば、ここは、申し訳ないんですけども。ここは、速やかに日報とともにどんなシフトで対応しているのか、ここは、ご開示させていただければというふうには思います。</p> <p>最後のご質問ということなので、組合さんのほうに後でお伺いします。皆さん、最後の質問でございますので、特に組合さんのほうに申し伝えます。勉強会を昨年からさせていただいて、まずは、エコリムジンさんのほうからは、収支は自分たちで、区は、一切お金を補助はしないということをご前提にさせていただいたので、まずは、その事業として成り立つかどうかというところで、バス事業者さん、タクシー事業者、事業者さん側に入ってください、勉強会を進めましたが、これから区が進めるに当たって、先ほども少しご指摘がありましたけど、かなり運転者の環境ですとか、そういったところを重視しなければ、区としてもそれは重視しなければいけないというふうな認識に立っております。</p> <p>また、先ほどL委員のほうからご発言をいただきましたが、決して俯瞰的に見たときにこの mobi の運行体系、同じ地域で時間がちゃんと切れるというところについて、労働者さんにとっても決して悪い環境下ではないのかなというところもあります。ただ、トイレ休憩ができないとか、そういうところもありますので、勉強会に組合の皆様もお入りいただいて、そこで少し掘り下げたご議論をいただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。それでは……。</p>
K 委員	<p>今まで Community Mobility 社が主体になって実証実験をやっていました。今度は、区が主体となってやりたいと。実証実験を継続したいということなんですけれども、具体的にこの Community Mobility 社と区が、今度主体が変わるわけですね。変わって、何が変わるのかですね。つまり、運行本数ですとか、時間帯、それから運賃等々が、区が主体的にやっていくのか、それからアンケート等々、そういうものを区が主体的にやっていくのか、どういうことなのか具体的なことを教えていただければと思います。</p>
会長 事務局	<p>現在の検討状況ということでしょうかね。はい。</p> <p>再三申し上げてきたことなのですが、区は、今回一切負担がないというところで、CommunityMobility さん独自の实証実験を豊島区内でやるということについて、今年度は受け入れた次第でございます。ただ一方で</p>

	<p>様々な諸課題もありますし、今まで豊島区がやってきたことの検証もできる事業でもございますので、この事業を今までの継続を使わせていただきながら、様々な諸課題の検討をしていきたいというふうに考えています。どういう指標を使うとか、先ほどもアンケートもありましたけど、皆さんにアンケートを取れば、当然プラスであったほうがいいわけなので、ただ、公共交通であっても、補助ありきではなくて、必ずサービスを受ける側がしっかりとお金を払って、それ相応のサービスを受けるというのが大前提だと思いますので、そういったところからも、その利用運賃も含めて、運賃などは、Community Mobilityさんの事業を活用しての実証実験になりますので、区のほうだけで決めることではありませんが、その辺も含めて、皆様と一緒に議論をさせていただきたいと思います。</p>
<p>K 委員</p>	<p>今までと変わらないで、同じ今まで、ただ検証だけということではいかなかなと思いますよね。だから、その辺、区が主体的に関わっていただきたいということでございます。</p>
<p>会長</p>	<p>その辺の検討を含めてお願いします。 それじゃあ、最後、お願いします。</p>
<p>E 委員</p>	<p>資料4-2のCommunity Mobility社様の説明の資料で、お尋ねがございます。こちらの資料の13ページの利用実績のところ、右側の円グラフ、利用年齢割合、こちらを拝見しますと、70代が4%、60代が1%ということで、高齢者の方々というのが、ご利用が5%ということになっていると。これは、先ほども松浦様がおっしゃっていましたが、今のサービス形態のままでは、交通弱者対象のサービスになっていないんじゃないかと。あるいは、その可能性が低いんじゃないかというふうに思ってしまうのですが、それについてのご意見をお聞かせいただきたいのと。</p> <p>あと、その1枚にめくっていただいて15ページの図ですね。この線で、トップ10を表しているというような、利用の移動傾向のトップ10というのが示されているわけなんですけれども、これはちょっと定性的なデータかなというふうに思っております、これを定量的なデータで、今後示していただけないかなというふうに思っております。</p> <p>以上です。</p>
<p>会長 事業者1</p>	<p>ご意見ということですが。 まず、二つ目のご質問の15ページ目のデータにつきましては、実は、いろいろとバス協会様ともやり取りをさせていただいて、実際にODデータと言いますか、こういうデータも含めて、全部が全部ご開示できるわ</p>



	<p>けではないんですけども、一定の効果検証が皆様ができるようなものは、私自身としても開示していきたいと思っていますし、まず、豊島区様のほうに実証主体が移りましたので、なおさら、そういうことは地域の交通課題解決に資する取組として、ぜひ定量的なデータを含めてご開示、ご検証、逆に皆様にしていただければなというふうには思います。あと、13 ページ目ですね。これは、もう本当にお恥ずかしいお話で、私たち交通弱者とかという割には、なかなかこのご高齢と言いますか、シニア世代の方々に遡及し切れていないというところが全くもってあるかなと思いますので、先ほどほかの委員の方からもアドバイスをいただきましたけれども、利用シーンを含め、しっかりとご開示できるよう、先ほど言いましたけど、今日も、すみません、スマートフォン教室を開催しながら、ちょっとご高齢の方々にお越しいただいたりとかという営みもやっておりますので、そういう草の根的な活動でしっかり推進していきたいなというふうに思いますので、またいろいろとアドバイスをいただければと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。時間的に苦しいので、質疑を短くしてしまいましたけれども、いろんなご質問、ご意見がさらにあるということで、今後引き続き区のほうが主体となるという中で、また改めて議論をさせていただければと思います。</p>
事務局	<p>それでは、4のその他ですかね。事務局のほうから、それじゃあお願いします。</p>
事務局	<p>長時間にわたりありがとうございます。区からお知らせがございまして、また、このバス事業者様のほうに、タクシー事業者様のほうにも事前にご相談させていただいている内容でもございますので、あと警察様ですね。警察様に一番お世話になっている内容でございますので、ご報告を担当からさせていただきます。</p>
事務局（中村）	<p>本日は、貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。都市計画課拠点まちづくりグループ、中村と申します。日頃よりまちづくりにおきまして、様々ご協力いただきまして、改めまして御礼を申し上げます。ありがとうございます。</p> <p>今回、「池袋東西ウォークアブル社会実験みらいつなぐいけぶくろ DAY」をご紹介いたします。大変申し訳ございません。着座にて失礼させていただきます。</p> <p>お手元のレジュメ、ホッチキスどめ、3枚、ご用意させていただいております。このような開催のチラシ、そして、両面刷りでみらいいけぶくろ DAY と書いているものの企画書の抜粋でございます。3枚目が、交</p>

通規制図でございます。こちらでございますが、いずれも地元の皆様が「みらいつなぐいけぶくろ DAY 実行委員会」というものをつくりまして、地元の皆様の主催ということになってございまして、この主催者の皆様が作られている資料を今回説明資料とさせていただきます。これ、いずれもすみません、ちょっと時期が近づいているんですが、まだ確定のものではございませんので、この場限りの説明の資料とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

まず、1枚目でございます。こちらチラシでございます。こちらが、みらいつなぐいけぶくろ DAY、開催日時が3月21日の祝日、春分の日という形でございます。

説明をいたしますので、次の裏面、2枚目をおめくりくださいませ。

区では、区政90周年となる豊島区は、今後のまちづくりの指針として「ウォーカブルなまちづくり」、ウォーカブルなまちづくりというのは何ぞやというと、人中心の居心地よく歩きやすい、また一歩進めば、歩きたくなるまちづくりということで、今掲げておりまして、その将来像の一つに、駅前広場化計画がございます。この駅前広場化を想定しております池袋東口のグリーン大通りと西口のアゼリア通りの一部において、先ほどお話しさせていただいた地元の皆様の主催となって社会実験としてウォーカブルなまちが体験できる場づくりを行ってまいります。

3月21日の開催当日でございますが、池袋の東西をつなぐシンボルストリートと銘打ってございますが、グリーン大通りとアゼリア通りの車道の一部を歩行者に開放いたしまして、こちらの、2枚目のレジュメにテーマが下のほうにありますように、実際に「池袋を、居心地よく、歩いて（回遊して）楽しめるまちへ」というテーマにもありますように、実際に、車道を歩いていただくということで、人中心のウォーカブルなまちの実感を目指していくということでございます。さらに、よさこいや、沖縄エイサーなどのパフォーマンス、またキッチンカーなども登場いたしまして、池袋のまちを盛り上げていきたいというふうに考えてございます。

2枚目の裏面です。裏面をおめくりくださいませ。イベントの開催の当日3月21日、春分の日ということは先ほどご案内いたしました、実際に、イベントの時間は午前10時30分から午後3時までを想定してございます。雨天の場合は中止となりますので、ご留意いただければ存じます。

最後3枚目のレジュメをおめくりくださいませ。

	<p>こちらのイベントの開催に伴いまして、そのグリーン大通りとアゼリア通りの車道を止めるという、交通規制をするということもありますので、こちらの交通規制の時間と範囲をお示ししてございます。西口のアゼリア通りのほうは、このゼブラ模様になっているところ、ここが交通規制のエリアでございまして、午前10時から午後4時までの間、そして、東口のほうですね。こちらのグリーン大通り、ゼブラ模様のところ、ここも午前9時から午後4時までの間の範囲で交通規制を行う予定でございまして。</p> <p>最後になります。イベントの開催に伴うこの交通規制の周知でございます。路線バスや高速バスの運転経路の変更、ご利用の際のバス停留所が変更されますので詳細を3月6日、7日以降にはなりますけれども、各バス停の設置看板、バス車内の告知のポスター、そして、3月11日の広報としまなどなどにより、周知を図ってまいり所存でございます。</p> <p>今回のこのイベントの開催に当たりまして、交通管理者の皆様、また道路管理者の皆様、各事業者の皆様、ご迷惑をおかけいたしますが、何とぞどうぞご協力のほどよろしくお願い申し上げます。ご紹介は、以上でございます。</p> <p>ありがとうございます。その他、ほかにございますでしょうか。</p> <p>では、今のご紹介をさせていただきましたが、皆様にも非常にご協力をいただきまして、影響のあることでございますので、こういった取組もご協力いただきながら、開催させていただきますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。</p> <p>また、先ほど mobi に戻りますけど、区のほうの勉強会のほうは、4月にも早々に開催させていただきたいと思っておりますので、その会議の方法等は、皆様にまたご案内させていただきます。基本的には、この公共交通会議の委員の皆様の中から、運行事業者様と、あと労働組合の皆様にご参画いただくような形で考えておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>ありがとうございます。ということで、勉強会、多少新しい形になるかと思っております。よろしくお願い申し上げます。</p> <p>ちょっと時間が過ぎてしまいましたが、これで会議を閉会ということにさせていただきたいと思っております。ご意見をいただいて、いろんなデマンド交通に対する取組をどういうふうこれから進めるかといった議論が多いかと思っておりますが、これからの実証実験を区のほう为主体になってやるということで、改めて、また皆様のご意見も伺いたいと思っております。</p>
<p>会長</p>	

	<p>さて、以上ですが、それじゃあ、どうも長い間ありがとうございました。</p> <p>以上</p> <p style="text-align: center;"><b>【閉会】</b></p>
会議の結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共バス「池 07 系統」の運行支援事業についての承認</li> </ul>
提出された資料等	<p>【資料 1 - 1】地域公共バス「池 07 系統」運行支援事業について</p> <p>【資料 1 - 2】地域公共バス「池 07 系統」運行状況調査の結果について</p> <p>【資料 2】池袋駅東西駅前広場について</p> <p>【資料 3 - 1】池袋副都心移動システムの事業評価について</p> <p>【資料 3 - 2】池袋副都心移動システム (IKEBUS) 事業評価シート</p> <p>【資料 4 - 1】令和 4 年度 AI オンデマンド交通 (mobi) の実証実験について</p> <p>【資料 4 - 2】豊島区地域公共交通会議報告資料 (Community Mobility 株式会社)</p> <p>【資料 4 - 3】令和 5 年 4 月 19 日以降の豊島区における AI オンデマンド交通 (mobi) の実証運行について</p> <p>【参考資料】第 25 回豊島区地域公共交通会議の会議録</p> <p>【その他資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・委員名簿</li> <li>・席次表</li> <li>・地域公共バス「池 07 系統」チラシ</li> <li>・IKEBUS ルートマップ</li> <li>・mobi パンフレット</li> <li>・池袋東西ウォークアブル社会実験について</li> </ul>