

会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第24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3月28日（月）14時00分～15時30分
開催場所		豊島区役所 8階 議員協議会室
議 題		<p>1. 協議議案 地域公共バス「池07系統」の運行支援事業の運行継続について</p> <p>2. 報告案件</p> <p>(1) IKEBUSについて</p> <p>(2) 池袋駅周辺のまちづくりについて</p> <p>(3) mobi（モビ）の実証実験について</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) 小嶋文(副会長)</p> <p>米澤暁裕、小川将和、小平隆宏、秦野凌、西窪裕光、島崎健一、佐々木俊治、小池毅、山本昇、佐藤尚宣、山岸啓之、堀江咲智子、小泉伸介、大野貴史、坪川史朗、坂梨篤宏、中川政宗、近藤正仁、田中真理子</p> <p>所属団体名、役職等については会議資料の【参考資料3】に記載。</p> <p style="text-align: right;">計21名</p>
	事 務 局	交通・基盤担当課長

審議経過

1. 協議議案

地域公共バス「池07系統」の運行支援事業の運行継続について

(事務局・提案者より資料1-1、資料1-2を用いて説明)

それでは、議案について説明いたします。資料1-1をご覧ください。資料1-2は詳細な報告書となっているので参考程度にご案内させていただきます。

池07系統の概要でございますが、平成23年3月より江古田二又と池袋西口間を結ぶ「池07系統」を、区民の利便性の向上のため、池袋駅東口のサンシャインシティ方面まで延伸し、区は、社会実験として運行支援事業を開始しました。

社会実験では、乗車状況や利用者の意識調査から事業評価を行い、平成28年度に公共交通会議による運行継続の承認を受け、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継続運行しているところでございます。

この運行継続に関しましては運行評価が2点でございます。まずは収支率でございます。全体の経費に対して収入でどれだけまかなっているかの割合について、40%以上を収入でまかなった場合は、継続という基準とさせていただきます。また下回った場合でも、「1便当たりの利用者数」が「20名」以上であれば基準を満たすものと判断をさせていただくものでございます。そしてもう一つ、満足度調査を利用者の中からとらせていただきまして、50%以上の満足度が得られた場合、継続の判断をさせていただいております。そして、この2つがどちらかでも一年間実績が下回った場合にはまた新たな利用促進策を実施して2年目以降の継続についても一度ご審議いただくということになっておりまして、二年連続この基準を下回った場合には運行の廃止を含めた検討や見直し、運行ルート、便数の見直しを実施していくものでございます。

資料1-1の2ページ目をご覧ください。

評価でございますが、令和3年度の評価といたしまして、まず収支率につきましては昨年度一年間の運行事業所様からの報告に基づくものでございます。令和2年度の収支率につきましては、37.7%でございます。平成27年度から令和元年度までは40%を上回っておりましたが令和2年度につきましては37.7%ということでこれを下回ってしまったというところでございます。

また別途の評価であります、一便当たりの利用者数20人を確保したいというところ、こちらにつきましても調査をしたところ13.6人という結果になってございます。

また、次のページにいきまして、満足度調査についてですが、これは利用者様にアンケート形式で、健康プラザ・豊島区役所・あうるすぽっと・サンシャインシティの4つの施設をターゲットとして満足度調査をさせていただいており、これにつきましては、82%の方に「とても行きやすい」「行きやすい」という評価をいただき、基

準をクリアしております。

満足度調査につきまして基準を上回りましたが、収支率については基準を下回る結果となってしまいました。主な原因につきましては、令和2年度から続きます、新型コロナウイルス感染症により利用者と収入が大きく減少してしまったことが挙げられております。こちらにつきましては、池07系統に限らず全ての公共交通機関において概ね東京県内では約30%、乗合バスにおきましても、約30%の減少があったと日本バス協会様から報告を受けておりまして、コロナの感染予防策が大きな影響を与えていると考えられております。しかし、利用者からの満足度は8割を超え、シルバーパス利用者の多い本路線は高齢者等の交通弱者にとって区の東西を結ぶ重要な公共交通と言えますので、本年は継続ということをお願いしたいと思っております。また一方で基準を下回っておりますので、運航継続フローに基づきまして、公共施設へのチラシ配布等の利用促進策については次年度早期に実施して参りたいと思っております。

また参考といたしまして資料1-2にございますが、これは利用調査にもとづいた結果をこちらにお示ししております。

一点だけ、3ページ目のシルバーパスの一般化というところがございます。約3分の2がシルバーパスの利用者でございます。当バスにつきましては高齢者を含む交通弱者の外出支援に貢献している公共交通であるという判断も含めまして、今回につきましては引き続きの継続ということでご審議いただきたいと存じます。事務局からは以上となります。

会長：ということで資料1-1による池07系統についての評価でございました。

何かご意見、ご質問はございますか。

我々の決めた要綱は平常時に決めた要綱ではございますが、今回少なくとも他のバスと同様3割ぐらい乗客が減っていると、その中でそれなりの議論はされているとは思いますが、一応要綱・基準に基づいて、継続してはどうかという提案でございます。

何かご意見等ございますでしょうか。

特にご意見はないということですのでよろしいでしょうか。それでは意見はないということに進めたいと思っております。

では、本件について議決を取ります。区からの説明を受けて、来年度の運行について継続としてよろしいでしょうか。挙手をお願いいたします。

【決議：全員一致で賛成】

会長：ありがとうございます。21名中21名挙手いただきました。来年度も今までと同様に運行継続とさせていただきます。

それでは、議案は終わり、次に報告案件に移ります。事務局から説明をお願いします。

2. 報告案件

- (1) IKEBUSについて
- (2) 池袋駅周辺のまちづくりについて
- (3) mobi (モビ) の実証実験について

(事務局より資料2と資料3を用いて説明)

報告案件につきましては資料2と3をもとにまとめて説明を致します。

報告1はIKEBUSについてでございます。資料2を参考にご説明をさせていただきます。第23回の本会議につきましては昨年の25日に開催させていただきまして、IKEBUSについては期間を限定して1年間に限り、昨年の令和3年10月1日より1年間、一回の乗車券を100円均一とすること、1日乗車券を250円とすること、また、それに合わせまして、回数券の販売について一回乗車券11回分を1000円とすること、またAルートにつきまして、東口循環ルートですが、変更とそれに伴う停留所の新設というものをさせていただきました。

サンシャインシティやイケ・サンパークへの所要時間の短縮、またサンシャインシティのところに、「サンシャイティ西停留所」を新設させていただきました。また、現在10台ございますIKEBUSにつきまして貸し切り専用であった8号車も乗合兼用車両として登録をさせていただき、全ての車両が乗合運行可能となりました。このことについてお諮りし、皆様に議決をいただきまして、10月1日よりこのような運行形態とさせていただいておるところでございます。

その後の変更点や報告事項として二番目にお伝えいたします。サンシャインシティプリンスホテル停留所(西行)の変更でございます。現在サンシャインシティプリンスホテル停留所の西行の停留所、もともと車寄せの一部を利用させていただいておりました。この度、プリンスホテルが海外からの帰国者・一時帰国者のコロナ陰性者の待機施設となることから、営業を一時休止しております。そのため、ホテルの車寄せが使用できなくなり、車道の方に仮として西武バスのところに、西武様にご理解をいただき移設をしております。休業期間は5月31日までということで区の方にはご案内を受けておりますが、その後の状況により変更があるということも併せていただいておりますので、一旦5月31日まで車道側にバス停を設置している予定でございます。

次に裏面に移りまして、引き続きのコロナ禍でありまして、ダイヤをかなり調整させていただいております。まず冬季ダイヤといたしまして、12月20日より今年3月18日までは運行時間を17時台まで18時には終わるような形で時刻表を設定させて

いただいております。3月19日からは少し陽が伸びたということもありまして、Aルートは2便増加して18時台まで運行に変更しました。これでAルートは25便、Bルートは24便の計49便で運行を現在しているところでございます。

最後に実績の報告をさせていただきます。

まずはコラボ事業など、IKEBUSはシティプロモーションを兼ねた事業の方もっております。池袋ハナサクプロジェクトを行ったり、カメの甲羅はあばら骨というサンシャインシティさんの特別展のスタンプラリーですとか、また、同じくサンシャインシティさんですが、ウルトラヒーローズEXP2021にコラボ乗車券を発行したり、あとは、池袋ハロウィンコスプレフェス2021が2年ぶりに開催されましたので、コラボ乗車券の発行等させていただきます。また、フリーペーパーであります「IKENAVI」の発行も引き続きさせていただきます。そして乗客数でございますが、令和元年11月より運行を開始しその直後にコロナ禍となりまして、緊急事態宣言の第一回目は運休と、また第3回目も運休とさせていただきます。その後、令和3年の10月1日よりインバウンドですとか観光客の方よりも元々の池袋ユーザーの皆様が多く利用していただきたいということで料金を100円の均一にしたところ、これまで多くて8,000人、9,000人、コロナの状況下で4,000人台までの乗客が、昨年の10月には11,000人台、11月には12,000人台ということで乗客数は上がって参りました。また一月以降少し感染の拡大とともに蔓延防止の重点措置も始まりましたので、落ち込みはありますが、また3月になると伸びてきているという状況であります。

また最後に本件に関わりまして運行のための区の負担経費でございますが、令和2年度の決算額でございます142,715円を計上させていただきます。資料2におきます報告1については以上でございます。

続きまして資料3の方をご確認ください。

「池袋東口と西口をつなぐウォークブルなまちづくり」記者会見という資料がございますが、池袋周辺のまちづくりについてご案内をさせていただきます。本年は豊島区制90周年を迎えるにあたりまして、一旦これまでのまちづくりとこれからのまちづくりの展望ということで区長が、本年の1月17日に記者会見をさせていただきましたので、その資料をご案内させていただきます。資料を見ていただきますとページ1からページ3までございますが、ページ3については実現に向けて交通事業者様としっかりといろいろ確認していかなければならない事項がございますので、将来的なことを踏まえてご説明させていただきます。

では、フェーズ1からご説明させていただきます。豊島区のまちづくりにつきましては、平成23年に副都心交通戦略を策定し、そのときにこの庁舎の建設についても狙い上がってきたところでございます。もともと池袋駅は商業施設に人が集まる

「エキブクロ」という状態が長く続いており、サンシャインシティに向かう一本のサンシャイン 60 通りを中心とした場所だけに人が集まっている、人の流れがあるという状況でありまして、それをなんとか広げていきたいというところで、新庁舎と旧庁舎に二つの丸を描いてダンベル型に街を広げていこうという取り組みが 都市政策顧問に任命されました、隈研吾先生の監修のもと、まちづくりを進めてきたというところの発表でございます。

平成 23 年の交通戦略でもあったと思うのですが、改めて環状 5 の一号線が今のこの庁舎の隣に移って、その移った暁には駅東口の明治通りを遮断して歩行者優先の広場をつくっていくと、そういったところも併せて発表されておりましたので、その流れに沿って、まずは旧庁舎と新庁舎を結んで、まちのにぎわいを広げていこうというご報告ということで説明させていただきました。

次、フェーズ 2 に移っていただきまして、これが今の状況でございます。

フェーズ 1 のところでですね。南池袋公園の改修も非常に効果が高くてですね、注目を受けてまちの価値が高まったというような評価をいただく中で、豊島区としては、今まで公共空間を使って、街の価値を高めるまちづくりを進めてきました。4つの公園を中心としたまちづくりという独自の 방법으로、まちの価値を高めていき、その4つの公園にイケバスを通したりですとか、そういったまちづくりをしていきました。旧庁舎のところは同時にハレザ池袋という形で、中池袋公園を中心に旧庁舎公会堂の建て替えを民間事業者と共に進めてまいりました。また 2015 年には都市再生緊急整備地域に指定を受けましたので、民間事業もこの頃から活発になってきたというところでございます。これが、現在の街の姿でございます。イケ・サンパークも反映し、イケバスも、今のルートで描いておりますが、まちの姿でございます。これから、この描いております、まちの姿に変えていくためには、公共交通にもいろいろご協力いただきながら進めていきたいというのがこのフェーズ 3 でございます。

フェーズ 3 では、直近では今、西口の再開発を予定しておりまして、今分散されておりますバスの停留所や、タクシー広場を一つのところに集約をして、交通広場と、そして歩行者広場を拡大していくというようなところがこちらにも描かれております。そして東口も、元々皆さんもご存知の方もいらっしゃると思いますが、イメージどおり環状 5 の 1 号線の開通を機に、東側を移した暁にはですね、今の東口駅前をクルドサック化、南北それぞれに遮断して、それぞれにロータリーを作り、真ん中に歩行者広場を通すというような、元々あった計画をここに合わせて発表させていただきました。

この実現のためには、公共交通のいろいろな改変をしていかなければいけません。

また、しばらく時間がかかる事業ではございますので、公共交通事業者様にも、様々なご意見を賜りながら、進めていきたいと思っております。

この度は何度も申し訳ありませんが、今までの計画をまた改めて発表させていただ

いたということでございますので、この具体的な流れにつきましては、また、公共交通会議やその他の交通関係の会議体、個別で皆様にご報告とご相談させていただきながら、まち作りの方は進めてまいりますので、引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。

事業局からは以上でございます。

会長：はい。ありがとうございます。それでは今ご報告がありましたイケバスについてと池袋駅東西の交通まちづくりをどういうイメージで今進めているかという現状の報告ということですが、ご質問とかご意見ございましたらお願いします。

A委員：今事務局さんから説明がありました資料3ですね、ウォークアブルなまちづくりのフェーズ3について、だいぶ事務局さんの方も慎重な物言いをされていましたが、かなり先の話だというのは我々も十分承知はしておりますが、歩行者広場・歩行者空間を創出するまちづくりというのは将来的に大きな流れなので我々も、できる範囲で協力はしていきたいとは思いますが、特に、東口の方は、事務局さんの方も当然おわかりかとは思いますが、バスに必要な空間をどのようにスペースをとるかというのは非常に大きな課題になっています。地下に潜らせるか、上を離れることはないと思うので下に潜らせるしかないかと思うのですけれども、大体こういった都心部のターミナル駅の再整理を行いますと、歩行者空間を広げる際にどうしても、バス事業者にしわ寄せが来ます。バス数が削られたり、展開する十分なスペースが取れなかったりといったことが多くて、それで結果的に減便ということになってしまえば、何のために開発をするのかといった話になってしまいますので、先々のこととはいえ、物理的な空間のアップはどうしても必要になりますので、その前提を踏まえてご検討引き続きさせていただければと考えておりますよろしくお願いいたします。以上です。

事務局：はい、ありがとうございます。先ほどおっしゃっていただいた通り、こちらの計画は元々あったわけですが、実施に向けては、皆様にご協力いただきながら慎重に検討を進めてまいりますので引き続きよろしくお願いいたします。

会長：よろしいでしょうか？はい、それではその他いかがでしょう。

B委員：ご説明いただきましてありがとうございます。イケバスのことについて伺います。イケバスの方もコロナの影響というところはあると思いますが、目的としては、いろいろゆっくり走りながら、街中を色々な所を巡ってもらいたいということと聞いております。そういった「イケバス使って立ち寄りながら色々な所を回れました」、というような使われた方の行動に関す

る結果で分かっていることはあるのでしょうか。

会長：その辺の調査なり、何かあったでしょうかね。

事務局：それについては、アンケートと、先ほど少し報告させていただきましたが、様々なコラボ事業を実施している中で検証しているところでございます。このコラボ事業も、今まで実際に実施できたものだけを挙げさせていただきましたが、計画としてはかなりの量がございます。緊急事態宣言やまん延防止等で中止が重なっている状況ではあるのですが、これらの事がコロナ禍であってもしっかりとアンケートなどの検証をしていきたいというふうに切り替えているところでございます。これぐらいの回答で申し訳ありませんが、またご報告をさせていただきます。

会長：はい、ありがとうございます。確かにこういったことは実証事業としての検証をしていかなきゃいけない。ちょっとこういう異常な事態かもしれないけど、早くノーマルになってほしいですね。

その他、ご質問ご意見等はございますでしょうか？よろしいでしょうかね。私は特に池袋駅の周辺の、これ非常に夢のある計画で、確かに時間はかかると思いますね。ただ、これが10年以上かかるとしても、その間にいろいろと新しい状況がありますから、そこでは交通の今、大きな革命が起こっているというのは皆さんご存知だと思います。その中で、新しいそういうものを受け入れる空間としては、やっぱり公共のスペースというものしかありませんので、これをいかに上手に使うか、新しく作るということと同時に、上手に使えるかということは、今、車で使っているものをもっと減らすというようなことも当然議論になってくると思いますね。そんな状況を見ながらバスをどうするか、あるいはバス自体の公共交通としては違った形になっているかもしれない。その可能性も議論の中に入れていかなきゃいけないそんな状況であるだろうというふうに私は思っています。個人的なコメントということでお願いします。

皆さん会場あるいはリモートの方で、ご質問等ございますでしょうか？特にないようですので次の三つ目の報告案件に移りたいと思います。事務局の方からお願いいたします。

(事務局より、資料4を用いて説明)

3番目、mobiの実証実験についてご説明をさせていただきます。資料は資料4-1、4-2、4-3をこれから事務局よりご説明をさせていただきます。その後、事業者に別途ご案内をしていただこうと考えております

まず区からこの会議資料に基づきまして説明をさせていただきます。

交通事業者様の皆様ですので、よくご存知かとも思いますが、AI オンデマンド交

通とは、従来の路線バスのような定期系路線型ではなくて、利用者の予約に対して AI により最適な運行ルートを設定し、配車をリアルタイムで行う乗合輸送サービスのことでございます。今般このサービス会社として WILLER 株式会社様より、豊島区内において実証実験をしたいという申し出はございました。

また、国土交通省におきましても、地域や観光地の移動手段の確保充実や公共交通機関の維持活性化を図るため、AI を活用した効率的な配車等を行うオンデマンド交通の導入を支援しているところでございます。

また、今回の申し出につきましては、区として、特に何か補助金を出すとかそういったことではございません。国交省さんの指示に基づく法令上に即しているものであれば、特段、区として何か意見を申し上げることはないというところではございますが、この実証実験のまず開始にあたりまして、豊島区にも意見照会がございました。それが資料 4-2 にございます。期日が昨年度 7 月にございまして予定期間としては 10 月 1 日というふうに書いており期間が少しずれましたが、こういった意見照会がございました。

このあとのページに、区として、意見を申し述べさせていただいております。

基本的にはやってくださいということと、区民の皆様幅広く周知を求めるとか、いろいろな配慮をお願いしますというところではございます。WILLER 株式会社さんとしては、大塚地区で行いたいということです。本日の公共交通会議では資料 4-3 として、第 16 回の会議資料を添付させていただきました。交通空白地について表している鉄道駅やバスの停留所、各半径 200m でカバー出来ないところが交通空白地にあたるところでございます。

資料によっては、別の指標で鉄道駅は 500m、バスの停留所では 300m で指定しているものもございます。こういったものを議論する中で、池 07 系統の検討もその中で行わせていただきましたし、今後どういうところにバスが必要なのか、また必要だけどなかなか道路構造法上難しいといったところも、この資料をもとに議論させていただいたところでございます。

今般大塚地区で実証実験をしたいと申し出でございしますが、大塚地区は鉄道も都電を通っていて、一見、非常に交通に便利な地域と見受けられるが、実際に図面に落としますと、バス便が非常に少なく、道路事情もあり、このような交通空白地域が広がる地域でございます。将来は、このような交通空白地に配慮して、拡大できるような地区の検討も含めて、大塚地区で実証実験をしてほしいというところを、この意見照会に区としては回答しているところでございます。

また資料 4-1 に戻っていただきまして、実証実験のフローとしましては、道路運送法 21 条の申請に基づきまして、実証実験を開始、1 年以下ということでございますので、1 年間実証実験をして、公共交通会議に諮って、4 条に基づいて申請をして、本格的な運行開始というところでございます。

21 条申請・今回の実証実験については、公共交通会議案件ではございませんが、いずれ本格運行をすることを見据えて、本日報告事項として、この会議でしっかりと交通事業者様含む委員の皆様の意見を賜りながら、運行していきたいということで、今回報告事項として、事業者から説明をさせていただきたいというお申し出と、

国土交通省関東運輸局との申し合わせにより、実証実験開始にあたりましては公共交通会議へ報告するべきということになりましたので、今回報告案件として上げさせていただいたところでございます。

改めて事業主体でございますが、サービス提供者として WILLER 株式会社様、運行事業者として株式会社エコリムジン東京様、実証実験の期間では、本年の 4 月 18 日から 1 年間というような予定ということで一定報告を受けております。

では詳細につきましては、WILEER 株式会社様の方から説明をさせていただきます。

提案者：お時間いただきましてどうもありがとうございます。資料の方にに基づきまして、ご報告させていただきたいと思っております。一番目は目次となっております。内容につきましては 2 ページ目からになります。実証実験の内容としましては、実施概要として、まず運行目的に関して説明します。地域の課題として、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おり、現在住民の方からスーパー、病院、公園、職場等の生活圏への移動するための暮らしの足が徒歩や自転車・マイカーに頼らざるを得ない状況であります。利用性が高い相乗り型のオンデマンド交通を生活の中で提供することにより、地域の移動総量を増やし、まち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目指す、といったことが運行目的となっております。運行事業者につきましては、先ほど事務局から説明した通り、株式会社エコリムジン東京、運行業態につきましては、道路運送法第 21 条での運行を考えております。営業区域・運送区間でございますが、こちら豊島区大塚を中心とした 1 キロ×2 キロの運行、詳細につきましては後ほどページ 9 で説明していきます。営業種別に関しましては、営業区域内のリアルタイムオンデマンド運行を実施いたします。運行経路につきましては、こちら予約に基づいたシステムから自動生成した経路を運行、いわゆる AI オンデマンド型交通を考えております。運行の予定としましては設定した区域内にアプリで運業者場所を設定し、運行ルートは定めず、自由経路で運行する方式を考えております。こちらの方は道路運送法第 21 条に基づき、運行申請を計画する予定になっております。こちら下に書いてありますこの図に関しましてはイメージでございますので、実際の今回実証実験を行います豊島区大塚エリアの場所とは違いますが、ここに書いてある通りの M と書いておりますが、ここは仮想バス停になっておりまして、このピンク色

の地域について自由に運行するというような話になっております。まず実証実験の内容でございますが、運行車両につきましては、ワンボックスタイプで定員 10 名、お客様は 9 名での乗車を考えております。あと車両数は 2 台を予定しております。なお、需要を踏まえて車両数の変動する予定でございますので、現時点では 2 台というふうにお考えいただければと思います。運行の期間でございますが、本年の 4 月の 18 日から来年の 4 月の 17 日の予定となっております。ただこちらの方もまず 21 条の申請を今、関係省庁の方に出し、その許可を得た後となりますので、日にちの方が若干ずれる可能性があります。運行時間につきましては、朝の 7 時から 22 時、運行関係につきましましては、1 台 1 時間当たりが最大 4 回とするということを想定すると、1 時間あたり最大 40 人となります。予約の方法につきましては、スマートフォンまたは電話で予約の受付はスマートフォンアプリもしくは電話予約の方も対応いたします。なお、こちらの運行会社についてですが、先ほどエコリムジン東京様の方にお願いと申し上げましたが、可能な限り、弊社としましては、この豊島区の関係のある企業様の方に、ぜひ運行の方もご参加いただきたいと思っておりますので、こちらにつきましても引き続き、関係各所への働きかけをしていきたいと思っております。運賃でございますが、片道大人 1 人 300 円、お子様は半額の 150 円と考えております。幼児につきましましては、同伴 1 名につき 2 名まで無料、3 人目から大人普通旅客運賃の半額となっております。あと、別表で乗り放題パスの運賃表をつけておりますが、乗り放題パスの方も考えております。乗り放題パスにつきましましては、30 日間、約 1 ヶ月ということで大人、お子さん 5,000 円ご家族が入った場合 500 円。つまりご家族 3 人家族であれば、例えばお父様とお母様とお子様というパターンですと、6,000 円となります。あと、回数券の運賃の予定も考えております。こちらの方はまだ予定でございますので、今後どうするか検討したいと思っております。支払いのタイミングに関してですが、まず普通運賃につきましましては現金もしくはクレジットカード支払い、お支払いいただくのは降車時と思っております。乗り放題、回数券につきましましては、あらかじめご登録いただきましたクレジットカードもしくは銀行振込さらには口座振替によってお支払いいただくことになり、事前の購入になりますので、降車時等の支払い発生がいたしません。こちらの方が今回の実証実験の内容のシステムの概要でございます。上の方に書いておりますが、下の方いただきまして、まずアプリもしくは電話で、ご用意いただいた時点で、大体ご自宅と書いておりますがこちらの先ほど申し上げた通り、仮想のバス停でございますので、ご自宅に近い仮想のバス停まで約 10 分で車の方が迎えにお伺いして、その後、お客様のご用件によって、例えばお買い物ですとか、

病院とか、例えば役場とかそういったところをご回遊いただく形となっております。なので、この生活圏内で、行きたいときに行きたいところへ行ける、このような移動をできればと考えております。システムの概要・予約の流れでございますが、まず「ご乗車ください」にご乗車の場所と降車場所をご指定いただきます。そのあと人数を選びまして、弊社の方の mobi というところを選んでいただいて、確認画面で予約制となります。そのため通常のタクシーのように手を挙げて乗るといったこととか、あと行き先については、後でということではなく、ご予約いただいた時点での居場所と下り場所とさらに人数も全て確定しているという形になります。今回実証実験をいたしますが、ここ（画面）の地図のところ、若干グレーになっているところがございます。こちらの方の中にこの丸い点があるかと思うんですが、こちらの方が仮想バス停というふうに考えております。こちらの仮想バス停につきましては、道路交通法上の車両を停車しし問題ない地域ということを、弊社の方で確認した上で設定をさせていただこうと思っておりますが、新しくやっぱりご自身のご自宅等のご要望があって、近くの方につけて欲しいというご要望もございますのでそういったときは、できるだけ柔軟に対応したいと思っております。こちらの方も先ほど繰り返しになりますが、このような形で地元と結構密着したサービスになってまいりますので、地元の事業者様の方だけに参加いただければというふうに思い、繰り返しになりますが引き続き働きかけをしていきたいと思っております。あと実証実験の内容としましては、仮想のバス停には目印をつけておりませんので、アプリの中で選んでいただきまして、乗車と降車等アップして、まず乗車ポイントというのをこの「ピン」と書いておりますが、この丸いネームというところを選び、降車も選んでいただいてという形になります。先ほどアプリとお電話でも、というようにご説明いたしましたが、電話の場合はこのような画面につきまして、弊社のコールセンターの方でお客様に代わって設定をいたしておりますので、高齢者のお客様でちょっとスマートフォンの使用が難しいという方につきましても、電話等でサポートしながら、行き先に届けるというように考えております。概略説明私からは以上となります。

会長：はい、ありがとうございました。それではただいまのご説明につきまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いします。

B委員：東京都交運労協にはハイタク部会があり、モビの言う2km圏内は、ほとんどタクシーと同等の移動手段になると感じています。ハイタク部会は国交省にモビの実施についての反対意見を述べています。部会からこちらの委員に一人推薦していただけないかという要望があります。

会長：委員の推薦とはどういうことでしょうか？

B委員：モビの関係で実質的に大きなダメージがあるのは、タクシー業界が一番大きいと思います。タクシー業界はこれについて問題意識を持っています。組合もこの広まりで影響があるのではないかと心配をしています。なので、実証実験でどのようになるか気にかけています。できれば委員の中に、東京都交通労協のハイタク部会から一人参加をさせていただけないかという要望でございます。

事務局：公共交通会議にもう一人という意味でしょうか。今日のご意見として賜ります。

会長：そこで関係者のご意見はこういった会議の場面、その他の形で出していただき、結構です。その他意見ありますか。

D委員：今回のモビの実証実験について意見並びに要望として3点申し上げたいと思います。

1. 以前、この会議で、区の西部地域、千早、長崎地区でコミュニティバスを走らせようとしたときに路線が重複する事業者から、ただでさえ、この路線は赤字なので撤退をするという話がありました。結局池07路線は区から助成金をもらって、池袋西口から東口まですることになり、コミュニティバスは結果的に取りやめになりました。停留場等の問題があったからです。今回のモビも既存のバス路線等に及ぼす影響についてしっかり検証をお願いしたいと思います。

2. 収受する運賃料金について、この乗合事業で採算が取れるか見極めるべき、今回の実証実験においても、豊島区や地域公共交通会議が厳格・公正に収支に積極的に介入し、結果が収支につぐなわない、あるいは、当初想定していた利用人数を大きく下回るようになった場合は、第4条の乗り合い区域運行を行わないことも検討すべきです。事業の持続性があるのか、他の旅客事業者・運送事業者との間に不当な競争を引き起こす恐れはないのか、十分に協議をしたうえで判断する必要があります。

3. モビについて、先行する渋谷にて仮想の乗降場の一つであるクリーニング店から協賛金、広告費かもしれないが、これを受け取って、ここでの乗降を無料で行うと聞いております。名古屋でも無料、または半額キャンペーンを実施中とのこと。これは商売でやっていることで公共交通ではないと考えます。主催者 WILLER が公共交通会議で、どのような位置づけになるのか明らかにしていただきたい。

事務局：本日については、報告事項ということで、実際運行開始時に当たって、公共交通会議を開くのではなく、事前に公共交通会議を開いたということでございますので、質問にあった1, 2番は路線バスに与える影響と賃金体系、収支がきちんと成立しているのかということにつきましては、次回の公共交

通会議にて検証結果を報告させていただくこととします。3番は WILLER 様回答をお願いします。

提案者：渋谷のクリーニング店のような法人会員を募っていくのも、当社の新しいサービスと考えています。これについてはお店を利用する方。必ず目的地、もしくは乗車ポイントになることを厳密にしているので、誰でも利用できるというものではありません。さらに言うと無料キャンペーンではなく、実際乗った方々の分母をお客様のほうからいただくサービスになっておりますので、お客様から見ると無償のように見えるかもしれないが、これについては、お買い上げいただいているサービスになります。半額キャンペーンについては、モビを知っていただく営業上のサービスとして実施することもございます。

会長：いかがでしょうか。

D委員：今回の実施主体が、サービス提供が WILLER 社、運行事業者がエコリムジン東京社と、運行事業者とサービス提供者が別々ということでございます。どういうふうに位置づけをしたらよいのか、しっかり考えるべきと思います。

会長：この場合の両者の役割とは？E委員お願いいたします。

E委員：先程 mobi の運行に関しては、事務局から説明がありました。今回 21 条の運行につきまして、エコリムジン東京社から豊島区にて 21 条の申請をいただいているところです。オンデマンドという運行を今後やっていく場合には、運賃や区域、色々なことを整理し、道路運送法 4 条、いわゆる乗合バスの事業の区域運行をとっていただくことが必要になってきます。4 条取得にあたっては、地域公共交通会議の協議で整うことが必要となっております。関東運輸局としては、地域公共通会議を活用して丁寧に検討していただくことが重要と考えておりますし、こうした制度を関係者にして本日の報告に至っております。先ほどの WILLER 社の位置づけのことだが、今回、実証実験の運行者ということになりますが、実施主体はエコリムジン東京社が運送法上の申請をしてやっていただくということでございます。システムの提供は WILLER 社で、WILLER 社の申し出を受けて今回行われるが、システムの提供、運行委託の責任者である WILLER 社から制度の説明をしていただくのは、差し支えないものと考えております。地域公共会議の場で、関係者が発言することは問題ないとなっておりますので、問題ないと思っております。

会長：はい、ありがとうございます。良くわかりました。

D委員：新たな交通サービスの導入にあたっては、実施しようとしている運行形態や運賃について、自治体の負担があるか無いかに関わらず、既存の公共交通に与える影響も含めて議論していただきたいです。

事務局：公共交通会議の場で議論すると指示いただいたので、そのようにします。

会長：その他は？

F委員：質問と確認でございます。今回の実証実験が1年間、来年の4月まで行うわけですが、途中経過の報告があるのか、それとも1年後にいきなり協議に入ってしまうのか、というのが質問の一点でございます。確認の一点は、どのくらいのレベルまで情報を開示していただけるのか。無理して収支が合わないのにやるのかやらないのか説明いただきたいので、収支状況まで情報を開示していただきたいことでございます。

事務局：ご質問とご確認ということでございますが、先ず事務局から。公共交通会議については、先ほど報告事項でお話しした通り、IKEBUS・mobiの中間報告について、次の公共交通会議を9月30日までに開催する予定でございます。その際に先ほどお話が出た途中経過について、どの程度開示するか事業者とは話していきませんが、事業者側で意見はありますか？

提案者：引き続き次回の地域公共交通会議できちんと説明したいと思っております。ご懸念になっているところもよくわかりますので、資料の方も皆さまにご理解いただけるようなものにしたいと考えております。

会長：通常の会議は年2回。実証実験を開始して、その状況はできるだけ早めに報告していただく。その時の内容を区のほうと詰めていただき、また、この会の中でどういうものが必要か、その時に色々と作成いただく形でよろしいでしょうか。
ではA委員お願いいたします。

A委員：私からは二点確認と一点ご意見を述べさせていただきます。本格運行に仮になった場合の運行範囲は大塚駅周辺、つまり実証運行と同じという認識でよろしいでしょうか。

提案者：原則同じ地域を考えているが、お客様からの要望を伺わないとならないので、その点については増減も含め改めて説明したいと思っております。

A委員：そういうことだと、実証運行のエリアより拡大することになり、既存の地域交通に対して与える影響を再度検証しなおさないといけないということになるので、基本的には実証実験の運行エリアと同一でなければ、再度実証運行からというのが正しい手順かと思うので、そのあたりは国の方に手続きがどうなるのか確認いただければと思います。

次に乗降場のお願いです。タクシーは普段もバス停に止まったり、バス停のすぐ手前に止まったりして、バスの円滑な運行の支障をきたすことがあるのですが、今回の128か所で、もしバス停のすぐ手前や、運行上困ったところにある場合、速やかに改善いただけるということでよろしいでしょうか。

提案者：そのように致します。

A委員：既存の地域交通に与える影響の検証が非常に大事になってくるというところ

ですが、その点で、会議の場で突然、分析結果を見せられても、なかなかその場で判断を付けるのは我々としても難しいので、分析結果を会議に先立ち事前に区やWILLERから説明していただきたいと思います。

事務局：運行範囲は、実証実験の範囲と聞いておりますので、変える場合は、それ相応の理由をもって変えていただく。検証の事前連絡についてしっかりと報告するよう区から指導いたします。

C委員：先ほど検証の件を言われておりましたが、各公共交通で働く者について、乗務員の長時間労働、労働関係の規制、ドライバーの法的なルールに基づいた働き方がありますので、それについても検証の一つに加えていただきたいと思います。

事務局：当然守っていただきたいということで認識しています。

提案者：当社としても運行会社に法的事項を順守することを申し伝えます。

会長：その他ございますか。

G委員：今回の実証実験の提案に関しては、運行を請け負った運行事業者が道路運送法に基づく許可のもとに運賃を定めて行うものと理解しております。今回設定されている定額による乗り放題という運賃設定に関しても、21条による許可においては特に行政から示された基準運賃的なものはなく、ある程度自由に決められると聞いているところです。ただ、いずれは4条で運送事業として行うということに関していえば、持続性の観点から運送事業としての採算がどうなるのか非常に重要になってくると思います。適正な原価に基づく、適正な運賃によってこの事業が成り立っているのか、しっかり明らかにしていただき、持続性も検討していく必要があると思います。これがわからないと持続性についての議論もできないと感じております。この調査については、豊島区、運輸局がしっかりと把握し、公共交通会議の場で示していただき、議論検討すべきと考えております。私が申し上げるまでもございませんが、各自治体のコミュバスの運行については、収支率を指標にして実証実験の継続や本格運行への移行について検討していくのが一般的な進め方になっていると認識しています。将来的に4条でやるのであれば、そのような指標をもって運行継続の可否判断をしていくことも考えられると思います。豊島区へのお願いでございますが、この取り組みに関して、個々の事業者の取組ではなく、地域の交通と位置付けて、実証実験の状況においても、途中経過、状況を随時示してほしいです。交通空白地の対応にしっかりと寄与しているのか、お示しいただきたいと思います。

事務局：今日のご意見をしっかりと受け止めて対応したいと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

会長：色々とお意見をいただきましたが、やはり新しい移動システムの提案と、それ

が区民の立場からどう受け止められるか、非常に広い問題を含んでおりますので、単にモビの話だけではありません。これから以降もっと別の会社がいっぱい出てくるかもしれません。全然違う形態のサービスがでてきてどうするか、という議論もあります。この会議としては、次世代の移動システムについての検討というのを広めに議論するというのを、次回からもどんどんやっていかないといけない、その中の一つとして mobi ということでもあります。我々も学習しながら次の新しい時代を迎えていかないといけない。そんなふうに個人的には感じました。区・事業者も様々なご意見に対し、ご検討いただきたいと思います。それではその他ということをお願いします。

事務局：検証資料については、準備ができたなら事業者より事前に皆様に配布し説明するように指導しております。また会長よりありました通り、新しい交通として、引き続き皆様と一緒に議論をしてつくっていきたいと思います。なお、本日これで議題の方を全て終了させていただきましたが、本年3月31日をもって委員の皆様の任期が、一旦切れることとなります。先ほど追加のご意見もございましたが、一旦原則更新で考えておりますので、年度明け以降に改めてご案内をさせていただきます。もし異動等で連絡が取れないということになる場合には、あらかじめご連絡をいただきたいのですが原則今の委員の皆様に一旦ご連絡をさせていただいて、変更がある場合には変更の方のご指示をいただければと思います。

事務局から以上でございます。

会長：ありがとうございました。通常この会議の新しい任期の方も含めて、半年に一回行っていく予定ですので、今日の議論であったようなことを含めてですね、これからの対応の仕方についても議論させていただければと思います。その他の意見はありますか。

D委員：mobi について、渋谷が7月で1年になると聞いておりますか。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。

提案者：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。7月以降の今後の展開については、現在関係機関と協議中です。

会長：大変参考になる意見なのでぜひお願いしたいと思います。その他意見はありますか。その他質問等ないようでしたら、これで会議を閉会とさせていただきます。

以上

【閉会】

会議の結果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共バス「池07系統」の運行支援事業の運行継続についての承認
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】報告（1）IKEBUS について</p> <p>【資料 3】報告（2）池袋周辺のまちづくりについて</p> <p>【資料 4-1】報告（3）「mobi」を活用した AI オンデマンド交通の実証実験について</p> <p>【資料 4-2】豊島区における AI オンデマンドモビリティ導入実験実施に向けた意見照会</p> <p>【資料 4-3】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>【参考資料 1】豊島区公共交通会議設置要綱</p> <p>【参考資料 2】第 23 回豊島区地域公共交通会議の会議録</p> <p>【参考資料 3】豊島区地域公共交通会議委員名簿</p>