

# 会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第27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8月22日（火）14時32分～16時11分
開催場所		豊島区役所 5階 507～510会議室
議 題		<p>1. 協議議案 IKEBUS の期間限定運賃について</p> <p>2. 報告案件            (1) 池袋駅西口駅前広場（交通広場）の再編整備について            (2) 地域公共バス「池07系統」の運行支援事業について            (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）、小嶋文（副会長）            米澤暁裕、小川将和、鈴木健史（代理：木部泰久）、            秦野凌（代理：宮迫智昭）、關田和弘、若田瑞穂（代理、大野圭太）、            佐々木俊治、小池毅、山本昇、志村雅貴、久我恒夫、谷口政隆、            齊木勝好、外山克己、磯崎たか子、堀江咲智子、鎌塚俊充、            池田勝彦、藤平忠晴、坪川史朗、重信康一、中川政宗、近藤正仁            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25名</p>
	事 務 局	交通政策担当課長

<p>会長</p>	<p>1. 協議事案</p> <p>IKEBUS の期間限定運賃について</p> <p>IKEBUS の期間限定運賃について説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>IKEBUS の期間限定運賃について、令和3年10月1日から導入した限定運賃の適用を令和6年1月31日まで延長し、令和6年2月1日より通常の運賃に適用したいと考えております。</p> <p>終了の理由といたしましては、新型コロナウイルスの5類移行に伴い、IKEBUS 事業のターゲットであるインバウンド等の観光客が増加していることに加え、物価上昇等により区の負担金の増加が想定されることから限定運賃を終了し、通常運賃に戻したいと考えております。</p> <p>運賃の区分としては、1回乗車券は、現在、大人、子供、高齢者も100円で設定しております。1日乗車券は、250円で設定しておりますが、来年の1月31日までにしたと考えております。</p> <p>通常運賃につきましては、1回乗車券は大人で200円、子供と高齢者、障害者につきましては限定運賃と変わらない100円となっております。</p> <p>1日乗車券につきましては、大人が500円、子供、高齢者、障害者等につきましては半額の250円で考えております。</p> <p>通常運賃と期間限定運賃の乗車人数比較を参考につけさせていただきましたので、ご覧ください。</p> <p>棒グラフが各三つ、一番左側の青色が通常運賃だった令和2年10月から令和3年10月の月別の乗客数になっております。棒グラフの真ん中の緑色が最初に限定運賃を開始した令和3年10月から令和4年9月までの月別の乗車人数です。オレンジ色が、2回延長いたしました令和4年10月から令和5年9月、現状では7月までの集計になっておりますが、月別の乗車人数の表になっております。</p> <p>資料の説明は以上になります。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p>
<p>A 委員</p>	<p>それでは何かご意見、ご質問等あれば、よろしく申し上げます。</p> <p>限定運賃のグラフになってから、真ん中の黄緑色の運賃と変わらないわけですね。変わらないのに乗車人数が減っているの、乗車人数を増やすような対策は取れないのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、乗車人数が減っているところは、車両の不具合等で修繕が必要になって便数が、この3年間ずっと同じ便数だったということではございません。具体的には、通常は1日60便で運行していたのですが、車両の</p>

<p>A 委員 事務局</p> <p>会長</p>	<p>不具合等で令和 4 年 10 月あたりから半分ぐらいになり、乗車客数に凸凹が生じているというところでございます。</p> <p>ご指摘いただいた乗客数の向上につきましては、運行から三、四年たち、大分認知度も上がっていると区は認識しております。加えて集客活動等にも力を入れたり、イベント等の露出で皆様へお知らせする機会というものを増やしていきたいと思えます。</p> <p>車両の故障は改善されたのですか。</p> <p>逐次、整備や、作製したメーカーと連携して原因の特定と、それに伴う修理等を実施しております。また雨等にも強くなるように防水対策等も実施しているところでございます。</p> <p>新しい規格のバスということで、様々な車両自体の問題もあるということですね。</p> <p>そのほか、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。</p> <p><u>(なし)</u></p>
<p>会長</p> <p>事務局</p> <p>都市基盤担当 課長</p>	<p>それでは、本件につきましては議決を採りたいと思えます。IKEBUS の期間限定運賃について、令和 6 年 1 月 31 日で終了し、令和 6 年 2 月 1 日より通常運賃を適用するというご承諾いただけますでしょうか。賛成の方は挙手をお願いします。</p> <p><b>【決議：賛成多数】</b></p> <p>ありがとうございました。3分の2以上ということで、承諾していただきました。</p> <p>2. 報告案件</p> <p>(1) 池袋駅西口駅前広場（交通広場）の再編整備について</p> <p>それでは、次に報告案件が 3 件ございます。事務局のほうから一つずつ、よろしく願いいたします。</p> <p>では、続きまして、報告案件（1）池袋駅西口駅前広場（交通広場）の再編整備について、ご説明いたします。</p> <p>都市基盤担当課長でございます。</p> <p>現在、池袋駅西口で再開発の検討をしており、これを池袋駅再生の起爆剤と掲げ、早急に都市計画提案できるように区と地元の皆様とともに取り組んでいるところでございます。</p> <p>その中で、大きな課題の一つとしてバスの停留所とタクシー乗り場が分散しており、道路に縦列駐車している状況があります。これを一つにまとめ交通広場を造っていくことを西口再開発、駅の再生の一つの目標に掲げているところでございます。</p>

<p>会長</p>	<p>前日も1度お話しした内容でございますが、現状、西口には路線バスが14路線、485便が1日に運行しております。また、高速バスが12路線、43便運行しております。コロナの影響で前後しているところはあるかもしれませんが、IKEBUSを含み、そのような状況でございます。</p> <p>今後の検討をしている中で、バス事業者の皆様には、現状と今の時点で変更の意向の旨をお知らせいただければ、それに基づき、バス数やタクシープールの待機場のスペースを考えていきたいと思っております。</p> <p>現在、案を作成し、必要なバス数等を収容できるよう計画させていただいております。引き続き検討させていただきバス事業者様を中心に個別に相談させていただきますので、引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>何かご意見等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。</p> <p><u>(なし)</u></p> <p>ありがとうございました。</p>
<p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>(2) 地域公共バス「池07系統」の運行支援事業について</p> <p>それでは、二つ目の報告事項、地域公共バス「池07系統」の運行支援事業について、説明をお願いいたします。</p> <p>では、資料3になります。</p> <p>項番1、事業概要ですが、平成23年3月から江古田二又と池袋駅西口間を結ぶ「池07系統」を、区民の方の利便性の向上のため、池袋駅東口のサンシャインまで延伸し、社会実験ということで開始させていただきました。社会実験の中で、乗車状況や利用者の意識調査などの評価を行い、平成28年度の本会議におきまして運行継続の承認を受け、現在、区補助金交付要綱に基づき継続の運行をしている状況でございます。</p> <p>項番2、運行評価について、平成28年度に開催いたしました会議にて、過度な財政負担を避けるため、モニタリングを行っております、2年連続して運行基準に満たない場合は、フローに基づき、廃止の検討を行うと、取決めをしております。</p> <p>運行基準につきましては、評価指標を二つ置いており、一つ目は収支率でございます。収入に対する運行経費の割合で、継続基準としましては40%と設定をしております。ただし、収支率が40%を下回った場合でも、一便当たりの利用者数が20人以上であれば基準を満たすものと設定しております。</p> <p>二つ目の評価指標につきましては「満足度」でございます。路線沿線の利用者、4施設、健康プラザ、区役所、あうるすぽっと、サンシャイン</p>

<p>会長</p> <p>事務局</p> <p>会長</p>	<p>への行きやすさに対する満足度 50%以上を運行継続基準とさせていただいております。</p> <p>次ページにお進みください。</p> <p>項番3、前回の公共交通会議での運行継続協議結果でございます。</p> <p>表のとおり、令和3年度、令和4年度につきまして、収支率は基準の40%に満たない状況でございました。「満足度」は、両年度とも8割を超えているところでございます。</p> <p>収支率の低下につきましては、要因はコロナウイルス感染症の影響と考えております。ただ、皆様との議論の中で、収支率につきまして、令和4年度は39.9%と、基準の40%にほぼ達しているということ、加えて3年度から4年度に2.2ポイント増加しているところでございます。</p> <p>また、「満足度」につきましては8割以上の方から支持をいただいているところで、これらの状況を鑑み、3年度、4年度に関しては継続というご判断いただいたところでございます。</p> <p>加えて、さらなる利用促進で、一番最後の1行チラシ配布等も実施しています。20か所以上に区から、継続して利用促進のチラシをお配りしているところでございます。</p> <p>項番4につきましては、令和4年度の収支率について、ご報告をさせていただきます。</p> <p>結果は、令和3年度の収支率は41.8%で、基準は上回っているところでございます。収入及び各支出、これまでの推移については、下の表でまとめておりますので、ご参照いただければと思います。</p> <p>資料についての説明は以上です。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>新しいデータとして、令和4年度の収支率等が出てきたということでございます。何かご質問等ございますでしょうか。</p> <p>そういえば、もう一つの基準の1便当たりの人数はどうだったんですか。こちらに関しては今年の12月、秋以降にまた調査予定で、まだ数字は出ていなので、出ましたら改めて皆様にご報告をさせていただきます。</p> <p>調べられていない状況なので、少し待ってほしいということですね。そのほか、何かお気づきの点等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p><u>(なし)</u></p> <p>ありがとうございます。</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>事務局</p>	<p>それでは、次の報告事項、AI オンデマンド交通（mobi）の実証運行について、よろしくお願いいたします。</p> <p>では、まず資料4-1のご説明をさせていただきます。</p> <p>AI オンデマンド交通（mobi）の mobi のシステムにつきまして、運行エリア内で利用者がスマートフォンのアプリや電話で配車を予約しますと、約10分程度で車があらかじめ決まっている乗降ポイントに到着し、AI が相乗りを勘案し、ルートを最適化して、指定した乗降ポイントに移動できるというものになっております。</p> <p>詳細につきましては、別途、mobi のリーフレットをお配りしておりますので、ご参照いただければと思います。</p> <p>現在、大塚エリアで実施をしております、令和4年度は民間の会社である Community Mobility 社が主体となって実施しておりました。勉強会やこの会議で皆様と議論をさせていただいていましたが、本格運行までは至らなかったところがございます。今年度は、実施主体が区に代わり、これまでの実証運行をベースとしつつ、改善や分析を深めながら、現在も続けているところがございます。</p> <p>今後の予定でございますが、1ページ目の下に表がございます。令和4年度、令和5年度、令和6年に分けておりますが、実証運行の期は、来年8月31日まで予定をしております。その間に、地域公共交通会議に報告をさせていただき、最終的には来年、令和6年6月の地域公共交通会議で報告、以後の運行についてご判断していただくことになっております。2ページ目にお進みください。</p> <p>検証について（総括）、判断指標について、三つの視点で検証していこうと考えております。</p> <p>一つ目は公共交通としての継続性で将来にわたり事業の継続が見込めること、公費の負担なく継続が見込めることでございます。</p> <p>二つ目は、新しい移動ニーズへの対応で、区の定める交通不便地域への新たな移動手段が提供できているか、交通弱者、1に交通弱者の説明が記載されてますが、高齢者、子供連れ、障害者の移動促進になっているか。</p> <p>三つ目は、既バス等の公共交通との共存についてで、この3視点をベースに検証をしていきたいと考えております。</p> <p>3ページ目、お進みください。</p> <p>先ほどご説明いたしました三つの指標につきまして、それぞれ検証の項目等をまとめたものがございます。</p> <p>まず、一つ目の指標の公共交通としての継続性につきましては、収支率</p>
----------------------	--

とニーズ及び満足度を検証の項目とさせていただき、評価は、運行の原価やアンケートによる関連項目の集計というところを評価項目として考えていきたいと思っております収支率は90%以上、ニーズ及び満足度は関連したアンケート項目の平均50%以上を現状では考えているところでございます。

アンケートについて、※1のアンケートについてをご覧ください。アンケートは2種類やっております、一つ目は①ニーズ調査でございます。詳細については後ほどご説明させていただきますが、ニーズ調査につきましては、大塚エリア内における移動の実態や、実際にmobiの実証運行の認知とか利用状況を調査させていただきました。地区内に全戸配布でアンケートをお配りいたしまして、3万3,000戸ほど、お配りをさせていただきました。

もう一つが②、mobiを利用している方へ継続的にアンケートを実施したところでございます。

二つ目の指標ですが、高齢者や幼児連れの利用率、また交通不便地域における乗降割合を実績及びニーズ調査の結果から判断していきたいと考えております。

三つ目の既存の公共交通との共存につきましては、バスとの競合検証として、利用の実態と既存のバス路線との重複率、またタクシーとの関係になると思いますけれども乗合率、これについては実績値、またニーズ調査で乗り合いについて調査した項目がございますので、そちらの結果も踏まえ、評価及び判断していきたいと考えているところでございます。3ページ目の右下に、参考ですが、現在、区が行っているタクシー補助制度について、簡潔にまとめてありますので、後ほどご覧いただければと思います。

続いて、4ページ目に進ませていただきます。

一つ目の指標ということで、公共交通としての継続性について、4ページでは収支率をグラフにしてまとめたものでございます。

紫色の折れ線グラフが3か月ごとの収支率を出したものとなっており、直近では4月から6月が56%となっております。下の棒グラフは4月の会員数を表しております。

続いて、5ページ目をご覧ください。

今ご説明いたしました表の積算根拠が5ページ目でまとめたものとなっております。

まず、3か月ごとの収入につきまして目標値と実績値を表しております。4月から6月の実績としては56万4,000円、単位は1,000円になってお

ります。運行経費につきましては、実績として1,006万円になっております。これら収入と運行経費を割り返して56%と、収支率を出しているところでございます。

一番下に、その他経費とありますが、運行にかかる以外の経費で、具体的にはシステムを提供しているCommunity Mobility社関連の人的費や内部経費、販売促進費や地代となっております。

続いて、6ページ目にお進みください。

こちらはニーズ及び満足度について、左側の①ニーズ調査でのアンケート項目というものが、先に申し上げた全戸配布したものでございまして、ニーズに関するもの、満足度に関する質問を抜粋したものでございます。続いて、右側の利用者アンケート、こちらは実際にmobiを利用した方に関するアンケートで、今後必要かどうかや、勧めたいかどうかというものを定期的にアンケートを取っているものです。このニーズ及び満足度に関する項目を合わせまして、平均値50%以上を判断指標としたいと考えております。

続きまして、7ページへお進みください。

二つ目の指標、新しい移動ニーズへの対応になります。

7ページ目は全体的な移動の形態と目的というものをまとめたものになってございまして、左側がmobiの利用者の移動パターンになっております。表の1番から10番まで、利用のパターンが多いトップ10をまとめたものになります。それを地図上に落としたものが下の地図になっております。こちらは今年の7月末までの集計になっております。

右側が利用の目的になり、青色の棒グラフで示しているのが実際にmobiを利用した方のアンケート結果でございます。一番多いものが27%で179とありますが、買物が一番多く、その次に通勤・通学、以下、駅への移動と続いています。

下の赤の棒グラフで表しているものは全戸配布によって調査をしたニーズの集計結果でございます。通勤が、この中では一番多かったという結果でございます。

全体的な移動のパターンと利用の目的は、このような結果でございます。

続いて、8ページへお進みください。

実際に、利用の状況、利用率について、まとめたものでございます。各月の利用者数及び高齢者の利用の割合を集計して、月別に表したものが表になっております。

7月は、全体で4,233の利用があり、そのうち高齢者は9%前後の利用になっております。

ただ、棒グラフは3色ございますが、一番下の薄いエメラルド色は、年齢回答をせずに、利用された割合で、上の薄い黄色が年齢回答して使っている方になっております。高齢者の9%は実際に年齢回答の登録をしていただいた中で65歳以上の割合というものを集計したものになっております。従いまして、年齢を登録していない方で65歳以上の方も一定数はいらっしゃると思定されますので、9%より、実数としてはもう少し上がるものと推測できるところでございます。

9ページにお進みください。

続いて、ニーズについて、まず高齢者の方々に対するニーズでございます。全戸調査させていただいたアンケートで、65歳以上の回答だけ抜粋したのですが、今後 mobi を利用したいと思うかどうかで、「思う」、「思わない」、「分からない」、「無回答」の選択肢のなか、全体で140の回答をいただいたところでございます。

また、全戸調査は、ウェブ回答ということもあり、区と事業者で区民ひろばにヒアリング調査を実施いたしました。詳細については、後ほどご説明させていただきますが、いただいた意見として、ポジティブなものとしては、「安価で使いやすそう」、「外出するきっかけになる」との回答がありました。また、「使わない」と回答いただいた方の理由としては、スマホの操作が難しい、バス停のような目印がないので不安との回答でした。一部、電話での配車受付もできますが、10時以降となっており、朝一の通勤等、利用したい時間帯に合わないというご意見もいただいたところでございます。

10ページへお進みください。

続きまして、子供連れ、お子様連れの利用の状況でございます。今年の4月15日から、子供の人数の集計も開始しており、7月の状況だと、全体4,233の中で、お子様が乗った人数は624、割合で16%の状況になっております。お子様の利用は徐々に増えてきている状況でございます。続いて、11ページへお進みください。

お子様連れのニーズについてのアンケート調査の結果をまとめたものになっております。高齢者と同様、お子様連れに限った割合で、約65%の方が利用したいと思うというアンケート結果です。また、高齢者と同様に、こちらも区民ひろばで実際にヒアリング調査を行っており、主にいただいた意見を表の下にまとめています。

続いて、12ページでございますが、こちらは参考となります。

左側、右側、それぞれ高齢者の方の移動状況トップ10、お子様連れの方の移動状況トップ10を表と地図に落とし込んでおり、高齢者

については、エリア内の横移動が多い傾向となっております。子供連れは、横、縦、と縦横に移動しており、それぞれ目的があることが推察できます。

13 ページへお進みください。

参考ですが、利用者アンケートをまとめたものでございます。利用の目的を高齢者、子供連れ、それぞれまとめたものでございます。上の棒グラフが、青色のは実際に使っている方のアンケート、下の赤色は、使っている方も含めてエリア全戸に配布したニーズ調査のアンケートによるところでございます。

高齢者に関しては、どちらも買物が一番多いという結果になっており、お子様連れは利用している方で一番多いのが買物、あとは子供の送迎でした。子供連れの方の全体的なニーズ、利用していない方も含めると、通勤が一番多い結果にはなっております。

14 ページへお進みください。

こちらは参考として、先ほどヒアリング調査等を実施させていただいたというところでお話しさせていただきましたが、現在、実証運行と並行して、それぞれ記載のとおり、高齢者へのスマホ教室等もお話をさせていただいているところでございます。こちらは後ほどご覧いただければと思います。

続いて、15 ページ、3 番目の指標、既存の公共交通との共存について、まとめたものになっております。

15 ページと 16 ページを一緒に見ていただくと分かりやすいと思います。まず最初に、バスとの競合の検証について、考え方についてでございます。15 ページに四つ、図がございますが、バスとの競合の考え方を 4 パターンに分けて考えております。左上の①が同一系統のバス停近傍で mobi による乗降がなされた場合、つまり乗車された場所と下りた場所、それぞれの位置が同一系統のバス停の 200 メートル以内だった場合、こちらを 1 個目のパターンとして整理しました。

続いて、右側の②でございますけれども、こちらが 2 個目のパターンということで、異系統のバス停近傍で mobi の乗降がなされた場合、具体的に申し上げますと、乗った場所と下りた場所、それぞれにバス停が 200 メートル以内にありますが、バス停が異系統のものでございます。

続いて、左下の三つ目のパターン、こちらは乗車もしくは降車のどちらかのみがバス停の近傍のケースでございます。実際に乗った場所はバス停から 200 メートル以内でしたけれども、下りた場所はバス停から 200 メートル以上離れたところのパターンでございます。

最後、④につきましては、乗車、降車ともにバス停から 200 メートル以上離れた場所というところで整理して、この 4 パターンで集計をしたのが 16 ページの表になっております。

該当の割合を見ていただきますと、①同一系統のバス停から 200 メートル以内、①のパターンで乗車と降車をされたのが 16.8%で、これを 300 メートルに広げますと 30.8%になっております。該当ログ数を見ていただければと思います。

母数につきましては全ログ数を集計しており、運行当初から今年の 7 月末までの集計結果になっております。

以下、②のパターンは 24.3%、③のパターンは 52.1%、こちらが一番多かったところでございます。最後の④、どちらもバス停から 200 メートル以上離れたところからの乗車と降車は 6.8%という結果になっているところでございます。

続いて、17 ページをご覧ください。

実際に競合というところで考えると、もう少し詳細に分析しなければならない、乗った場所と下りた場所ともに同一系統のバス停近傍 200 メートル以内だった場合を詳細に分析したものが 17 ページになっております。

左側の円グラフを見ていただきますと分かりますとおり、実際に 4,244 件のうち、都営バスの「上 60 系統」のバス停に近かったものが 8 割を超えているところがございます。右側の、移動のパターンを地図に落とし てみたら、記載の形になっているというところがございます。

これを詳細に分析したものが 18 ページになります。まず「上 60 系統」の東池袋二丁目の時刻表を載せております。こちらの「上 60 系統」につきましては、平日については朝の時間帯と夕方の時間帯の運行になって おります。土曜、日曜は大体 1 時間に 1、2 本。もしくは土曜の昼とか、一部運行がないところがあるような時刻表で運行しているところがございます。

右側に「上 60 系統」の路線図というものを掲載しております。地図の左上ぐらいに六ツ又陸橋というところがあり、その辺から東池袋一丁目、三丁目、新大塚まで行ったら、今度は大塚方面に行く経路となって、その後は巣鴨小に行くという運行ルートを取っております。

地図の下に、ポツで、破線部は不定期運行と書いてありますが、不定期運行は誤字でございます。消していただければと思います。

では、実際にこのような運行形態の「上 60 系統」と mobi の乗車状況をまとめたものが 18 ページの左下の表になっております。「上 60 系統」の

運行時間帯、つまり同じ時間帯にバスではなく mobi に乗ったと考えられる件数というものは大体 1,826 件、割合としては 53%、一方、「上 60 系統」の運行時間帯とずれた時間帯で mobi を利用した方が大体 47%と、データをまとめたところでございます。

続いて、19 ページにお進みください。

先ほど四つのパターンを整理させていただいたところでございますが、それ以外の②のパターンと③のパターン、具体的には②のパターンは異系統のバス停で、mobi の乗降がバス停から 200 メートル以内ですけれども系統の違うバス停であったという場合です。③については、乗車もしくは降車のどちらかのみ、バス停の近傍だったというところがまとめたものになっておりますので、参考にしていただければと思います。こちらは、なかなかバスを乗り継いで行けないこともないですが、時間等もかかるので、競合とは考えられないと区としては考えているところでございます。

続いて、20 ページ、乗合率でございます。

こちらは月別の実績値をまとめたものでございます。現状、23%になっております。

参考に、現在、実証運行しております大阪、名古屋、あとは 2022 年に終了した渋谷の乗合率も出しています。

続いて、21 ページでございます。

こちらは、乗り合いと利用者のニーズについての考えをアンケート調査で集計をいたしまして、その結果をまとめたものでございます。質問としましては、目的地によって、mobi は、ほかのお客さん、利用者の乗降場所を経由してから自分自身の乗降場所に到着することがありますが、その点について、どう思われるか。ほかに同乗者がいる場合に利用したいか、したくないか、アンケート結果といたしまして一番多かったのは、ほかに利用者がいても、同乗者がいても利用したいという回答が約 65% となっております。母数といたしましては 665 件の回答をいただいております。

続いて、22 ページ、こちらは利用者アンケートと全戸配布したニーズ調査の結果をまとめたものでございます。22 ページにつきましては、mobi が導入される前はどのような交通手段を利用されていたかというところを集計したものでございます。青色が実際に mobi の利用者のアンケート結果、赤が全戸で調査をした結果となります。一番、両方とも多いのは、徒歩での移動が多いという状況でした。

23 ページ、こちらは同じく利用者とのニーズ調査の結果でございます。

mobi が導入されて、実際に mobi に乗る前、もしくは mobi から降りた後にほかの交通手段と併用することがあるか、ないか等をお答えいただいたものでございます。こちらが一番多いのは、徒歩での併用が多く、その次は鉄道、その後一部バスやタクシー、自転車という結果になっております。

ここまでが、指標 3 の結果になっております。

続いて、24 ページ、料金プランの改定についてでございます。

実証運行中というところで、アンケート調査等も実施いたしましたので、さらなる利用の促進、利用者の声も踏まえまして、利便性向上に向けて、現在、料金プランの改定を検討しているところでございます。

改定の考え方としては、物価高騰によりガソリン等、燃料費等の費用と、人件費もかさんでいるというところで、適正化を一つの視点として考えております。

また、二つ目ですけれども、比較的少ない回数を定期的にご利用するお客様に関しましては、加入しやすい料金プランというものも導入できないか、検討しているところでございます。

三つ目としましては、中には事前に予約して利用をしたい利用者様もいらっしゃると思います。事前予約機能の導入と、それに伴う利用料の設定も検討を進めているところでございます。

加えて、高齢者、障害者、お子様連れの方々に関しては、割引等の検討もしているというところでございまして、現在はこのような四つの考え方を中心に検討を進めております。まだ、具体的な内容というところまでご提示できる段階ではございません。実証運行の期限もありますので、改定につきましては今年の 10 月を目途に、システム開発等も行い、変更していきたいと考えております。

なお、料金を変更する際につきましては、本会議の皆様には個別に周知のご報告をさせていただきたいと思っております。なお、現状は、何回も料金を変えるとすると利用者の混乱も生じることが想定されますので、10 月の 1 回で、6 か月間は見たいと思っているところでございます。25 ページはアンケート調査となり、先ほどご説明いたしましたニーズ調査、利用者アンケートの概要をまとめたものとなっております。

資料 4-2、こちらがエリア全戸に配布させていただきましたニーズ調査の集計結果になっております。約 3 万 3,000 戸に配布をいたしまして、回答いただいた方が 665 件、回答率としては 2%ということになっております。加えて、実際のヒアリング調査、5 回の回答もこの中に含めているというところでございます。これら全部で 665 となっております。

<p>会長</p>	<p>当資料を全部説明するには時間の関係もございまして、必要に応じて参照いただければと思います。</p> <p>説明は以上になります。</p> <p>ありがとうございました。</p>
<p>事務局</p>	<p>いろいろなデータがたくさんあるので、すぐには理解できないところもありますが、お気づきの点、ご質問、ご意見ということでお願いしたいと思います。</p> <p>最初に私のほうで確認したいのは、ニーズ調査の最後の資料です。これはウェブ調査となっていますが、全戸配布のウェブというのは、どういうことですか。具体的には、紙で配付したわけじゃないわけですね。</p>
<p>会長</p>	<p>実際には、資料4-2の表紙の下のほう、配付物と書いてあるところを見ていただければと思います。こちら、A4紙の両面で、エリア全戸にポスティングをさせていただきました。左側のほうにQRコードがついておりますが、こちらを読み取っていただくと、スマートフォン等で回答ができる仕組みで、エリアの方々にニーズ調査をさせていただいたというところですよ。</p>
<p>A 委員</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>通常、高齢者は紙だったらすぐに書いて郵便で出しますが、回答率が2%というのは非常に低いということと、その低い中に高齢者がどの程度反映されているか疑問の余地があります。</p> <p>それではご質問、ご意見等お願いいたします。いかがでしょうか。</p> <p>前回の勉強会、AI オンデマンド交通に関する第2回の勉強会でも申し上げましたが、5ページ、それから6ページ、公共交通としての継続性について、一つは収支率について、この収支率はあくまでも自動車運送事業会計に基づいて、全てのバス事業者、タクシー事業者も行っているわけですよ。全ての収入、原価を出しております。</p>
	<p>5ページを見ますと、収入は実績、例えば4月から6月で560万4,000円となって、運行経費が実績で1,006万円となっていますよね。収支の実績はマイナス445万7,000円。収支率というところを非常に疑問に思ってます。実際には、一番下のその他経費という実績、これがシステムの運行経費、人件費、それから営業経費等々が入っているわけですよ。したがって、4月から6月で言えば1,225万9,000円と1,006万円の2,200万円、2,200万円が実際原価であって、収入は560万4,000円ですよ。ですから、グラフに描いてある収支率56%でありますとか、その前の1月から3月の45%ということは、これは運行会社だけの経費を勝手に収支率と称しているわけで、収支率というのはこういうものじゃ</p>

	<p>なくて、実際の運行にはシステム経費、人件費、営業経費、全て含まれるわけですから、これがないと運行できないわけです。これら全てを含めるべきだと。そうしますと、実際の収支率は2023年1～3月で言えば17.2%でありますし、4～6月で言えば25.1%ということになるわけです。そういう正直な収支率、これを出していただきたいということを切にお願いいたします。</p> <p>それからもう一つ、6ページの公共交通としての継続性のニーズ及び満足度、①ニーズ調査でのアンケート項目、それから②利用者アンケートによる項目と、これははっきり言って意味がないと思います。</p> <p>利用者アンケートは、もともと満足するから乗っているものであって、「池07系統」のように公共施設を回ったり、あるいは補助金をもらったりして、それに対する評価をするものではなくて、これはあくまでも補助金なしで自主独立でやるものでよね。タクシーだって利用者アンケートを取れば、満足しているから乗っているものであって、ほとんどの方が満足しているということでもあります。平均値50%以上を公共交通としての継続性として判断するというのはおかしいと思います。</p> <p>それと、①ニーズ調査でのアンケート項目というのは、回答率が2%ですよ。果たして2%の方がmobiのことを分かっておられて言っているのか、あるいはmobiに乗っている方だけがこういう回答をしているのであれば②に重なるわけですし、これも何か意味がないのではないかと考えております。</p>
会長	<p>ご意見ですが、満足度の話と、もう一つは収支率の表示の仕方ですね。運行会社としての収支率があって、それとは別に、全システムを含めた収支率を入れてほしいと。</p>
A 委員	<p>これは全てのデータを入れなきゃいけないものですよ。</p>
会長	<p>だから、二つ書いておけばいいんじゃないかというご提案でしょうか。</p>
A 委員	<p>4ページ、目標が64%で、実際には4～6月で56%となっていますけど、これの表現そのものが間違いであるということをはっきり申し上げたいと思います。実際、これは25%であり、1月から3月については17%であると。</p> <p>正確に言うと、先ここに出ているのは運行会社にとっての収支率であると。もう一つ、収支率があって、そちらのほうはmobi事業全体のもの。運行会社としての収支率というのは、そもそも存在しないものです。収支率というのは全ての収入と全ての支出で出すもの。</p>
会長	<p>どの立場に立って言うかという収支率。</p>
A 委員	<p>一番初めに申し上げましたが、自動車運送事業会計規則というのは国交</p>

	<p>省で出しており、全ての旅客運送事業者が、それに沿って、国交省に報告しているわけです。</p>
会長	<p>それをベースでということですね。</p>
A 委員	<p>そのベースでやっていただきたいということでございます。</p>
会長	<p>収支率も総原価。総原価に対して、じゃあ収入はどうだったかと。それを路線別に出すことはできますか。例えば mobi にとっては、mobi の会社全体として、いろんなところで mobi の実験もしています。それを含めて全体のシステム費用がこうで、その中のこの区間、大塚区間だけは幾らですというのを出すのは非常に難しいのでしょうか。</p>
A 委員	<p>前回の勉強会では出していただいております、それは1～3月については1,500万円、4～6月については1,300万円ということで出していただいております。</p>
会長	<p>それをまた出せばいいということですか。</p> <p>それと運行経費を足したものを原価としていただきたいということです。そうすると、収支率が大きく変わってきますよね。</p> <p>そうですか。説明の仕方が不適切だというご指摘ですね。</p>
A 委員	<p>はい。そうです。</p>
会長	<p>分かりました。</p> <p>いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>まず、その他経費の実績ですが、こちらは大塚エリアだけのものになっておまして、勉強会と数字の考え方と変えてない状況でございます。</p> <p>収支率について、どの項目を算定して実際の割合を出すかというのは、一旦区のほうで整理したものは、ここまでというところでは、ほかの経費として、CM社の人件費や販促費、それらも含めて、全体の収入と全体にかかっているお金の中で計算するべきというご意見をいただいたというところで、今この段階でどういうふうな形にするまでは決定できていないところではございます。ご意見いただいてことも踏まえ、検討は進めていきたいと考えているところではございます。</p>
会長	<p>ということは、やっぱり用語の説明をきちんとして、ここではこういうことでやっていると、そのほかにこういう考え方もあります。そんなことになるかと思いますので検討していただくということにしましょうか。</p>
A 委員	<p>ただ、運行会社だけの収支率を100%に目標として取るのは、いかにもおかしいと思うんですね。全体の収支を見て。</p>
会長	<p>だから全体というのは何ですかというのが、私の質問なんです。</p>
A 委員	<p>継続性ですよ、継続性。</p>

会長	全体というのは、1社としての全体なのか。
A 委員	収支が釣り合うのかどうかということが問題であって、全く 17%、25%では釣り合っていないと。渋谷でもそうでしたし、ここでも全く釣り合っていないということはもう証明されているんじゃないでしょうか。
会長	私としては、定義といたしますか、それをきちんと書いた上で両方の数字を出す考えかと。検討いただくということをお願いします。
事務局	定義のほうも含めると、実際にどの項目を算定して収支率を出すか、算定した項目を決めると同時に、じゃあ実際に何%かというところも入れる項目によって考え方というものは一応整理をしないとイケないというふうには考えております。
会長	もう一点が、ニーズや満足度のアンケート調査の結果の都合のいいところだけ挙げているのではないかとというご質問ですが、注意して見なきゃいけないと、おっしゃることは非常によく分かります。ただ、タクシーの場合も、乗ったからといって、いつも満足しているわけじゃないですね。しょうがないから乗っている人もたくさんいるわけですよ。ほかの手段がないから、歩けないから、高いけれども、文句はいっぱいあるけれども乗っちゃうと。そういう人もいますから、だからアンケートはそれなりの意味が私はあると思います。
事務局	アンケートについては、これに限らず、いろんな手法で、こういう聞き方はしているのかということで、区としてもこういう項目で1回設定して、調査させていただいたところでございます。
A 委員	6 ページの下に、平均値 50%以上を公共交通としての継続性として判断するというのは、これはいかがなものかというふうに思います。客観的な評価が何もあるわけじゃありませんので、これについては大変疑問を感じております。
会長	これも一つの判断だと思いますね。じゃあ、こういうものを聞くことに意味があるか、ないかとは別に、パーセントで示すことに意味があるかどうか。50%は、私はそういう意味では、平均値という意味ではそれなりの価値はあると思いますがいかがでしょうか。ほかに、今のことについて、もしご意見がありましたら。
事務局	このパーセントがいいかどうかというのは、さらにご検討いただき、あるいはご意見や何かありましたら。 何%という基準というものが設定は難しいかなと区としては考えております。先ほど会長が申し上げた平均、半分以上というところは、一定の指標としては設定する考え方としては、正しい、正しくないと言ってしまおうと何を根拠にということでは難しいので、一定程度、この数字であ

A 委員	<p>れば、半分以上の方の満足度、ニーズが求められているのかなというところで、50 という数字を置かせていただいたというところではございます。</p> <p>たしか前回の勉強会では、50%というのは出ていないですよ。ですから、これは次回の勉強会でもご検討いただければというふうに思います。勉強会では数値が欲しいという議論があったので、入れてきたんだろうと思います。</p>
会長	<p>それでは、そのほかの意見につきまして、お願いします。</p>
B 委員	<p>要望が1件と、質問が1点。</p> <p>まず要望ですけども、3ページに三つの指標がございますが、割と議論の中心になっているのが収支ですね。収支が90%に行くか行かないかが議論の中心になっていますが、そのほかの指標②、指標③、ニーズへの対応、公共交通の競合、この辺については評価方法が実績値となっていて、今後これについては評価をするのか疑問に思っています。</p> <p>来年6月の地域公共交通会議で、評価について○か×かを判断をするとき、指標②と③が×であっても、公共交通の継続性だけが○なら通るものなのか。そうすると指標とは何なのかというのを思うところです。</p> <p>ですので、定性的なものばかりじゃなく、指標②、指標③も何かしら目標値なり、評価の数値を設定したほうがいいのではないかと思うところが一つです。これは提案といえますか、要望が1個です。</p> <p>24ページにありました価格プランについて、僕はすごく賛成で、実験期間中なのでいろいろやってみてもいいんじゃないかと、すごく賛成です。</p> <p>質問ですけども、アンケート集の30ページ、Q29の回答の中で気になるのが、値上がりするなら利用しないという方が74%ですよ。それに加えて、28ページのQ26の中で、月に数回以下の方が48%、月に1、2回の方が32%ということで、ライトユーザー、割と少ない頻度の方が80%を超える状況です。そうすると、予想できるのは、単価が下がっちゃうだけのような気がするんですよ。そうすると、収支は悪化しないかなと。費用、コストはあまり変わらない中で収入だけ、単価が落ちてしまうのではないかなという疑問が生まれました。以上です。</p>
会長 事務局	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご提案につきまして、指標2と指標3の基準、その点は確かに根拠となるものは見つけられていない状況でございます。この辺は勉強会や、もうちょっと研究等も含めて、何か皆様との議論を踏まえまして、適切な指標というものが設定できればしたいというふうに区も考えているところではございます。引き続き検討というか、研究をさせていただきます。</p>

	<p>2点目の料金プランについてなんですけれども、委員、ご指摘いただきましたとおり、ライトユーザーが若干多いのかなというのはアンケート結果から見るところでございます。ただ、値上がりするなら利用しないというのが Q29 でございますけれども、実際、料金設定の方法によっては、新たな顧客層の獲得も可能なのかなと。</p> <p>集計したアンケート結果、現状での利用の実績、あとはかかるコスト、それに伴って今後の収支率の想定、総合的に様々な要素を考えながら、区、事業者とも検討をしていきたいと考えております。</p>
B 委員	<p>指標について、何か案があればということだったのですが、何となくこういった指標がいいと思うのは、せつかく区の事業として、交通弱者のために寄り添っていきたいということがあるのであれば、例えば高齢者なり、体に障りのある方だとか、あとはお子様連れのユーザーの方の件数なのか、収入の構成比率の中で何%だとか、これらのことが指標の中に入ってくると、区の事業としてマッチするかなと感じています。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。その辺の意見も踏まえながら、検討を進めさせていただきます。</p>
会長	<p>そういえば、確認したいのですが、今、路線バスというのは幾らでしたか。「池」だとか、「上 60」ですか。何か重複しているということでしたか。</p>
B 委員	<p>220 円。異系統のバスの場合には 2 度払わなきゃいけないことになるんですか、440 円。</p>
会長	<p>そうですね、基本的には、乗換割引とかがない限りは、基本的には 1 本、2 本ですね。</p>
事務局	<p>mobi のほうは、今、都度払いだと 300 円ということですね。子供はどうなっているのですか。先ほどの乳幼児、未就学児はどうされているのですか。これはゼロ円になっているわけですか。あまり書いてなかった。</p>
会長	<p>150 円です。</p>
事務局	<p>150 円、取っているわけですね。バスはもちろん取らない。</p>
会長	<p>はい。未就学児は無料です。</p>
事務局	<p>未就学児、無料ですか。</p>
会長	<p>はい。</p>
C 委員	<p>価格設定のときに気をつけていただきたいと思います。ありがとうございました。</p> <p>そのほか、何かお気づきの点ございますでしょうか。</p> <p>今、運賃のお話がありましたけど、都バスは 210 円で運行しております。私のほうからは、3 ページの指標項目の設定に関して、先ほど事務局の</p>

	<p>ほうからは、指標②③は数値の設定が、根拠がないので難しいというお話もございましたが、事業継続の判断の際には必要かと思っておりますので、今後相談しながら設定していければと思っております。</p> <p>その中で、①公共交通としての継続性の部分ですけど、2点ほどございます。検証項目のニーズを項目としていますが、評価手法の欄では関連7項目で平均50%以上と、この数値がどうかというのがありますけれども、これが6ページにつながっていくのだと思うのですが。</p> <p>6ページを見ると、これが関連7項目かなというふうに思うのですが、分からないのが左側、①のニーズ調査でのアンケート項目の質問9が一番上にありますけれども、ここでmobiを選択した人が4.7%、31人ということですけども、下の質問18、これになると、乗ってみて満足したという母数が53に増えてしまっているんですね。さらに、その下の質問になると母数が665になっていたり、要は、この調査がmobiを利用したことがある人への調査なのか、利用したことがない人への調査なのか。もう一点は、ニーズを判断の目安にすることについてなんですけれども、利用したいと思うとか、mobiがあれば外出しやすくなるとか、料金が妥当、安い、こういうふうに答えた人が将来mobiを利用するかどうか、はっきり言うと分からないということがございます。なので、やっぱり判断するには、実績に基づかないと、なかなか難しいと思った次第です。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>いかがでしょう。</p> <p>まず、ニーズ調査の母数に関してなんですけれども、ニーズ調査は実際に利用したことがある方、ない方を含めずに、全戸に配布しておりますので、アンケートにご回答いただいた方には利用したことがある方もいらっしゃるれば、利用したことがない方の回答も含まれているというところでの665件というのが回答数になっております。</p> <p>Q9とQ18の31と46は、後ほど、確認させていただきたいと思っております。二つ目の実績で数字を見ていくというご指摘、大変重要なことだと、区のほうとしても認識をしております。ただ、実績だけではなく、区としましては今後のエリア全体のニーズとか、考え方というか、どれだけ潜在的なニーズも含めて掘り起こしていかなければいけないというふうに考えておりますので、ニーズや満足度というのを全く指標の中に入れず、判断の基準項目としても一切入れないというところまでは考えていないところで、この辺の入れ方、そして見方というものも、もう少し検討はしていく必要があると現段階で考えているところではございます。</p>
<p>会長</p>	<p>少し検討の余地があるということですね。</p> <p>時間的に厳しくなってきましたが、オンラインで参加の方で、もし何か</p>

	<p>ありましたら挙手ボタンを押していただければと思うのですが、いかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。ないようですので、あと会場から、お一人ぐらい。</p>
<p>D 委員</p>	<p>評価の項目の前提というか、運行することの前提として、安全と交通の円滑というところがあると思うのですが、大前提として、それが必要だと思います。評価というか、そういったものをぜひ入れておいていただきたいですね。</p>
<p>事務局</p>	<p>ありがとうございます。確かに今ご提示した資料では、そういうのが組込まれていないのが実態です。検討させていただきます。</p> <p>実際に、mobi の実証運行期間中に人的事故というものは発生していないところではございます。ただし、物的な軽微なものでは3件ほど、報告は区にもいただいております。詳細については、内容の関係上、あまり申し上げられないですけども、有責、無責ともにあったところの報告はいただいております。今後、実証運行の報告の際に、安全性とか、事故の発生と対応状況についても、皆様にも共有、報告はさせていただきますと思っております。</p> <p>よろしく申し上げます。</p>
<p>D 委員</p>	<p>あと、円滑ですね。車が止まりますので、そういったことで他の車への影響。ドライバーの目線とかお客さん目線とか、円滑な部分についても何かコメントを入れておいていただけると助かります。</p>
<p>事務局</p>	<p>かしこまりました。ご指摘いただいた視点も含めまして、区で指標として入れたいと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしく願いいたします。</p> <p>そういたしますと、大体ここまでが質疑ということで。</p>
<p>会長</p>	<p>3. その他</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局のほうから何かございますでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>IKEBUS の経路の件の資料をご参照いただければと思います。</p> <p>IKEBUS の運行経路の変更について（検討案）という、A4 で1枚の資料をご用意させていただきました。皆様、お手元、よろしいでしょうか。</p> <p>1 ページ目、今年の9月にイケ・サンパークに隣接いたします東京国際大学の池袋キャンパスが開校予定になっております。現在の IKEBUS のルートでございますが、下の図を見ていただいて、右下のほうに書いてありますとおり、廃止の下にイケ・サンパークというふうに書いてあるところでございますが、そちらを IKEBUS のルートの中に含めていると</p>

<p>会長</p>	<p>ころではございます。</p> <p>ただ、先ほど申し上げました東京国際大学の池袋キャンパスの開校と、また、このルートに関して、現在は最徐行で、なおかつガードマンも誘導として設置をしておりますが、スマホを見ながらの移動とか自転車、あとはお子様の飛び出し等、ヒヤリハットの事例というものも報告が来ている段階でございます。</p> <p>大学の開校に伴いまして、学生も含めて、公園の利用が大分増加するということが懸念となっているところでございます。実際に安全を確保するためには、さらなる誘導員、ガードマンの増強も必要ではないかということが想定されているところでございます。</p> <p>つきましては、区側といたしましては、イケ・サンパーク内を走行しないで、新しい IKEBUS の運行経路にしたいと考えているところでございます。実際に、まだ、こちらは検討案の段階でございまして、関係機関と協議を今後進めさせていただきたいと考えております。</p> <p>実際の運行ルートは、図を見ていただければと思うんですけども、現在は赤ルート、青ルートともに、右下のイケ・サンパークを通っております。</p> <p>赤ルートに関しましては、そこを通らずに、横のサンシャインをぐるっと一周をして、また池袋駅東口周辺を回遊するルートで考えております。実際には駅側から来て、そのまま真っすぐ東池袋駅まで進みます。その後、左折いたしまして、サンシャインをぐるっと回って、また東池袋駅に戻ってくるところでございます。</p> <p>Bルート、青のほうですけども、こちらは区役所、地図の左下、豊島区役所から来たバスが、Aルートと同じように東池袋駅に行って、サンシャインを外周して、今度は西に回遊していくルートで考えているところでございます。</p> <p>実際に、ルート変更に伴いまして1か所、バス停の新設を考えております。場所といたしましては、地図の真ん中、新設と書いてあるところでございます。サンシャインとイケ・サンパーク、国際大学の土地の間でございます。</p> <p>実際のイメージ図が裏面でございます。IKEBUS が止まっている奥がサンシャインになっておりまして、手前のほうが保健所や国際大学、その奥がイケ・サンパークとなっております。位置図といたしましては、赤色のところになっております。</p> <p>説明は以上になります。</p> <p>ありがとうございました。</p>
-----------	--

<p>事務局</p> <p>会長</p> <p>事務局</p> <p>会長</p>	<p>もう一点、ご報告がございます。</p> <p>路線バス（乗合バス）の上限運賃の改定の申請についてというところで、2023年8月1日付で国際興業株式会社様のほうからプレス発表、区にも情報提供をいただいたものになっております。</p> <p>先ほど報告事案として説明させていただきました「池07系統」の運賃でございますけれども、現行運賃から11月1日を予定といたしまして変更というような形になっております。実際には220円から230円というようになっているところでございます。こちらも参考として見ていただければと思います。</p> <p>以上になります。</p> <p>会長 ありがとうございます。</p> <p>事務局 私のほうから質問、今後mobiの勉強会の予定を教えてください。</p> <p>会長 現状の予定といたしましては、来年3月に地域公共交通会議を予定しており、その前に勉強会の開催を予定しております。</p> <p>いろいろ、先ほどの議論にありましたように、要検討事項がありますので、ぜひ適当な時期に開いていただきたいと思います。ありがとうございます。</p> <p>それでは、以上で今日の公共交通会議を終了したいと思います。どうもいろいろとありがとうございました。</p> <p>以上</p> <p style="text-align: center;">【閉会】</p>
<p>会議の結果</p>	<p>・ <u>IKEBUSの期間限定運賃についての承認</u></p>
<p>提出された資料等</p>	<p>【資料1】IKEBUSの期間限定運賃の適用終了について</p> <p>【資料2】池袋西口駅前広場（交通広場）の再編整備について</p> <p>【資料3】地域公共バス「池07系統」運行支援事業の令和4年度収支率について（報告）</p> <p>【資料4-1】令和5年度AIオンデマンド交通（mobi）の実証運行について</p> <p>【資料4-2】大塚地区における移動に関するニーズ調査 集計資料</p> <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第26回豊島区地域公共交通会議の会議録</li> </ul> <p>【その他資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員名簿</li> <li>・ 席次表</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• 路線バス（乗合バス）の上限運賃改定の申請について</li><li>• IKEBUS の運行経路の変更について</li><li>• mobi パンフレット</li></ul> |
|--|--|