

会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第29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6年3月27日（水）10時00分～11時30分
開催場所		豊島区役所 8階 議員協議会室
議 題		1. 協議議案 （1）地域公共バス「池07 系統」の運行支援事業について 2. 報告案件 （1）豊島区地域公共会議設置要綱の改定について （2）池袋副都心移動システム推進事業について （3）AI オンデマンド交通（mobi）の実証運行について
公開の 可否	会 議	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部非公開
	会 議 録	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部非公開
出席者	委 員	太田勝敏（会長）、小嶋文（副会長） 米澤暁裕、小川将和、鈴木健史、秦野凌、關田和弘、若田瑞穂、佐々木俊治、小池毅、山本昇、志村雅貴、久我恒夫、渡邊裕之（代理：蔵方康太郎）、塚田義信、齊木勝好、外山克己、磯崎たか子、堀江咲智子、鎌塚俊充、藤平忠晴、坪川史朗、村田裕昭、近藤正仁、田中真理子 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 計 <u>25</u> 名
	事 務 局	交通政策担当課長

事務局	1. 協議議案 (1) 地域公共バス「池 07 系統」の運行支援事業について 事業概要について説明します。平成 23 年 3 月から江古田二又と池袋駅西口間を結ぶ系統でございますけれども、池袋駅東口のサンシャインシティまで延伸をいたしました。こちらは今日の社会実験ということで、乗車状況や利用者の意識調査を実施などの事業評価を行いまして、平成 28 年度のこちらの地域公共交通会議につきまして運行継続の承認を受け、現在、この地域公共バス運行支援事業補助金の交付要綱に基づき運行をしています。 項番 2 の運行の評価について、本系統の継続運行につきましては、過度な財政負担を避けるため、評価検証のモニタリングを毎年行っております。2 年連続して運行継続基準を満たしていない場合、下に記載のフローの通り、廃止等も含めて検討を行うというような形で設定をしているところでございます。 (1) 運行継続基準は、評価指標を二つ設定しておりまして、一つ目が収支率でございます。運行継続の基準は 40%以上となっております、ただしシルバーパスの利用を考慮いたしまして、収支率が 40%を下回った場合でも、1 人当たりの利用者数が 20 人以上ということで基準を満たすものというような形で設定をしております。 二つ目の指標は満足度でして、区有施設数や商業施設、具体的には健康プラザ、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というところでございまして、こちらの継続基準は 50%以上というような形で設定をしております。 2 ページ目にお進みください。 令和 5 年度の評価についてです。 こちら、調査実施期間ということで、アンケート調査等も実施しておりましてその辺は後ほど詳しくご説明をさせていただきます。 まず (1) 評価指標①収支率でございますけれども、こちらは前年度決算額の収支率で判断するような形で設定をしており、令和 4 年度でございますけれども、41.8%というような形になり、基準は満たしているところです。 なお今年度令和 5 年度の収支比率に関しましてはまだ確定はしておりませんが、上半期の、実績を基にして算出した予想としては 44.7%ぐらいというような形と今分析をしているところです。 2 ページ目の (2) 主指標、評価指標①の 1 便当たりの利用者数、こち
-----	--

	らはですね、令和 5 年度の 17.3 人になっており、基準は下回ってございますけれども、3 年度 4 年度 5 年度と徐々にコロナの影響もだんだん薄まり増加傾向にあるというところでございます。 3 ページにお進みください。 二つ目の評価指標の満足度でございます。 こちらはですね結果として、88%ととても高い数値になっておりまして、東池袋方面のですね、公共施設や商業施設への行きやすさに対する利用者の満足度を過去 22 年からの結果を載せているところでございます。 項番 4 の結論でございますが、評価指標 1 の収支率につきましては運行基準を上回り、これらの水準前に戻りつつあるというところでございます。 また評価指標にはですね、満足度についても 8 割を超える高い水準で推移しているというところです。 区といたしまして、本路線は高齢者の利用も多く他区の東西を結ぶ重要な公共交通ということでもありますから、本事業を継続するとともにより一層の収支改善に向けてチラシの配布等を引き続き実施をしてまいりたいと考えているところです。 続きまして資料 1-2 を取り出してください。 こちらは営業運行状況調査ということで、今年度行った調査の詳細をまとめたものです。 項番 1 の 1 週間の全便の乗降客数の調査でございますが、(2) 調査時期の通り、令和 5 年の 11 月 28 日からに、12 月 4 日の 1 週間の全便を調査対象としております収集データの概況は記載の通りでございます。 少し詳細に分析したものが次ページになり、2 ページお進みください。 まず乗降客数の推移ということで、平成 22 年からですね調査の実績を記載しております。 下のグラフを見ていただくと推移がわかりやすいかと思いますが、令和 4 年令和元年からですね 4 年の間でですねちょっとコロナということでなかなか調査が実施できなかったところでございますが令和 4 年の 2 月からですね、令和 5 年の 12 月とですね、少しずつですね、乗客数というのは伸びてきており、もう少しでコロナ前の水準に戻りつつあるというようところでございます。 続いて 3 ページ目でございますがこちらはですね利用者の特性をまとめたものでございます。 こちらはですねシルバーパスの利用が大変多くなっておりまして、例年
--	--

会長	並みの乗降客数の約 7 割の方がシルバーパスをご利用いただいているところです。 4 ページ目に入りください。 回遊数の推移ということで、こちらは江古田二又発とサンシャインシティ南発それぞれの回遊率を記載したものです。回遊率の出し方は、出発地点から池袋西口までの情報者人数から降車人数を引いた数字を、出発地点から終点までの乗車人数で割ったものというところになっておりまして、例年同じような数字で、おおむね横ばいで推移しているところではございます。 5 ページ目でございますが、こちらは指標の 2 の満足度の調査についての詳細で、車内での対面アンケートによりですね実施したものです。調査の時期は、12 月 3 日の日曜日と 12 月 4 日の月曜日の 2 日間で全便の 16 便について調査をさせていただいたところでございます。 それぞれ東の方は 148 名、西は 114 名ということになっております。 最後 6 ページ、アンケートの結果については、「とても行きやすい」「行きやすい」と回答した方が 85%というところで高い数値となっているところでございます。 資料の説明は以上になります。 それでは今のご説明につきまして何かご意見ご質問等ございますか。 【特になし】 一応区はとしての結論が出ているようですが、よろしいでしょうか？ それでは本件については議決を取る必要がございます。区らの説明を受けて、地域公共バス、意見 07 系統の運行支援事業について、継続運行基準を満たしているため、令和 6 年度についても継続運行する。 ということでご承諾いただけるか、挙手をお願いします。 【賛成多数】 はい、ありがとうございました。賛成多数ということで継続について承諾を得られたということになります。 どうもありがとうございました。 それでは本来議案はこれまであと報告案件ということになります。 事務局の方から説明をお願いいたします。 2. 報告案件 (1) 豊島区地域公共会議設置要綱の改定について
----	--

事務局	資料 2-1 をお取り出しください。 道路運送法の第 9 条第 4 項の改正に伴いまして、運賃協議関係の変更を行ったというところでございます。 また、オンラインの参加についても要綱の中で明文化をしたところでございます。 改正の概要をご覧ください。 まず、項番 1 の、道路運送法第 9 条第 4 項に規定する運賃等を決める場合にはですね、別途運賃協議会におきまして、協議を行いましてその内容を交通会議に報告するという形で改正をしております。 項番 2、オンラインでの出席について会長が認めた場合は可能とするというような内容でございます。 詳細につきましてはですね、資料 2-3 をご覧いただければと思います。こちらが新旧要綱設置要綱の新旧対照表でございまして、左が現行の設置要綱、右が令和 6 年 3 月 21 日に改正いたしました新しいものでございまして、赤字のところがですね、変更箇所となっております。 まず第 3 条のところですね、会議の所掌事務運賃については運賃協議会協議をするというところ、第 5 条の第 6 項は新設したところでございますが、オンライン会議についての参加も明文化をしたところでございます。 続いて裏面ご覧ください。真ん中より少し上のところでございますが、運賃協議会を第 6 条で設定をしております。 こちらにつきましては先ほど申し上げました道路運送法の第 9 条第 4 項に規定する運賃を、新たに定めたり、または変更しようとする場合の協議にはこの運賃協議会で協議をするというような形になっております。運賃協議会というものについて詳細についてご説明をさせていただきます。 上の方にブルーの帯があり、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会についてというような参考資料でございますが、今までは運賃につきましても、交通会議で協議をさせていただいておりますが、道路運送法第 9 条 4 項のですね、改正に伴いまして、独占禁止法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないように、運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加するというようなことになっております。また協議の前には、住民の方利用者の方その他利害関係者の意見を
-----	---

会長 A 委員	反映するための措置を講ずるということを規定しております。 これまで地域公共交通会議で協議をしておりましたが、道路運送法が令和 5 年の 10 月 1 日に改正を採択され、まず公聴会等の開催により住民の方のご意見を伺うということになっております。 その方法は、いろいろ例示をし、重ねており、パブリックコメントはですね、広報紙またはヒアリング、説明会等を想定しているところでございます。こちらのご意見を伺いまして、その後に、運賃協議会において運賃については協議をするということになっております。 運賃協議会の構成員を規定しており、区市町村と、あとはその当該事業者、地方の運輸局長、4 番目として、市長が住民の意見を代表するものとして指名させていただいた方という形でこの協議会を構成するような形になっており、この協議会で協議をして、その内容を、地域公共交通会議で設置報告をするというような手続きで今後は進めさせていただきたいと思っております。 裏面ご覧ください。 最後でございますけれども、協議会の進め方についての例について少し詳細に、記載された資料をおつけしております。 開催方法につきましては、先ほど申し上げた通りでございます。 住民利用者の方、利用者その他利害関係者の意見の反映するための措置についても、それぞれの方法というのが例示をしているところでございます。 資料の説明は以上になります。 はい、ありがとうございました。法改正は 2 点ということです。何かご質問等ございますでしょうか。 運賃協議会のお話について、要するに今まで、協議会全体でお話していた人の決議について運賃協議会に切り離しということで、各自治体とも、対応しなきゃいけない内容となっています。 これが運賃協議会と今開いているような地域公共交通会議との前後関係、要はどちら先にやろうかなってというのは特段定めがなくてどちらが先でもいいようなことになっていると思います 今まではこの協議会で全て協議して決めていたんですけど、運賃をですね切り離しちゃって、例えば今日の会議の前の午前中に運賃協議会協議会を、例えば開いて、もう運賃は決まっていますので、その他について協
-----------------------	--

会長 事務局	議してくださいというやり方もあると思うのですが、そうしちゃうと皆さんで集まってきた人たちはもう運賃決まっちゃってるのですねっていうような会議になっちゃう可能性があって、それは必ずしも、協議会の趣旨というか、サービス水準とか、誰がどんな路線をやるかとかそういうことを話して良いけど運賃はもう決まっちゃってますみたいな会議になってしまうため、そういうふうにならないような運用にした方がよろしいのかなっていうふうに思ってます。つまり運賃というのを地域公共交通会議で話してはいけませんよということではなくて、ケースを決めるのは地域公共交通会議ですけれども、どのような交通が当該地域に必要でそれはどういうサービス水準でどういう運賃かということを運賃は話せないことになってますんでということで話さないことにするっていうのは良い議論ができなくなりますのでそこら辺は本来の協議会との位置関係をよく整理しながら進めていただければよろしいかなと思います。 以上です。 はい、ありがとうございます。大変重要でございます。 こちらの方はですね基本的には法の趣旨にのっとってちょっとやらせていただくというところで考えております。 ただし、もちろん公共交通会議の場で、運賃については全く何も触れずにクローズで決めてしまうというブラックボックス化するというような意図ではないということではですね、区の方もそういうような形で認識をしております。 もちろん公聴会というか様々な方の意見を反映させてするための措置というものも記載されておりますし運賃協議会を公共交通会議の前にするのか後にするのかというのはまだこの段階で決めることではないのかなと考えております。 もし広報紙や各事業者のご説明等ですね、十分にご理解得られるということであれば、会議の前に協議会を開催させていただいて、その後に交通会議の報告ということもございますし、場合によってはですね逆のやり方、先に公共交通会議を開き、運賃に関しての協議としてはしないんですけれどもそれも含めたですね幅広いご意見をいただいてですね、地域協議会を開催するというような内容もですね、一つの方法と考えております。 いずれにいたしましても、交通に関しては、いろんな方が携わっておりますし住民生活にも大きな影響がございます。 その辺につきましてはですね幅広いご意見を伺いながらですね、しっか
-------------------	---

	りと議論をして決めていきたいと考えております。
会長	ありがとうございます。ちょっとわかりにくいですね、やっぱり公共交通会議で意見を聞いて、それから協議会の方をかけるというのがこの趣旨に沿っていると思うんですがいかがでしょうか？
事務局	そうですね、国の方からどちらを先にしなければいけないというですね規定はないんですけれども、一番皆様のご意見を反映してしっかりと協議できる形がいいかなというふうな形で考えておりますので、その辺につきましてはですね、区の方でもどちらを先にするということところまでの結論はちょっと持ってないところでございますので、改めてしっかりとですね皆様のご意見を伺いながらですね、形について考えていきたいと思っております。
B 委員	運賃協議会である程度、決定案が出るという形なんですけど、協議会は今報告をすると、そうすると、協議会の意見で差し戻し的なことは可能なんですか。
会長	どういう理解でしょう。
事務局	その運賃の設定変更については、協議会で協議をしてそれを、あの地域公共交通会議に報告をするというような形になっておりますので、あくまでですね、決定の権限というのは、協議会にございます。
C 委員	この運賃の件につきましては道路運送法の規定なので我々所管庁でやっているところによって若干ちょっと説明させていただきますと、確か先ほど事務局の方からお話が合った通りで、また A 委員の方でもご懸念のことについても、十分承知しているところなんですけど、まず道路運送法の規定で 10 月から運賃についてはその運賃協議会で議論しましょうというふうになっております。なので、そこで決定するというのが絶対前提なんです。ただ先ほどお話が合った通り事前にですね、公聴会といってこちらの先ほどの参考資料にある通り、いろんな各方面にですね、お伺いを立てて、そういった意見があるかないかを聞くとそんなふうになっていますので、もし意見があればまずその場で言うていただくというのも当然なんですけど結果的にはその協議運賃については、運賃協会に決定したことを最終的には交通会議の場で報告するということになっています。 なので、同じなのは交通会議の中で、運賃を決定する行為が、先ほどお

	っしやった通り独禁法に抵触する恐れがあるということもご懸念の中で今回の改正に至っているので、その辺の趣旨をちょっとご理解いただいた上で、我々としてもですね自治体さんといろいろやり取りする中で、その運営協議会につきましては丁寧に説明していきたいと思っておりますので、一つよろしく願いいたします。 以上です。
会長	ということですよねいろんなこういう金額を上げたいというふうになつたら、事前の公共会議で議論をしていただいております。 そして決定は協議会の方ですが、その結果をもう一度、会議の声を報告してもらおうとか、そういう手続きだと考えた方がいいですかね。
C 委員 会長	了解です。 いかがでしょうか？何かさらにご質問等ございますでしょうか？ それじゃそういう形で報告、今回報告を受けましたということで、了解です。
事務局	(2) 池袋副都心移動システム推進事業について 資料 3 を取り出してください。 池袋副都心移動システム事業についてでございます。 項番 1 でございますが、こちらは IKEBUS の協定についてでございます。 IKEBUS については、平成 31 年の 1 月 31 日に、路線通行等については WILLER 株式会社、貸切運行については一般社団法人のとしまアート・カルチャーまちづくり協議会とですね、令和 6 年、今年度末の 3 月 31 日までの有効期限ということで約 5 年間、協定を締結して事業を実施しているところでございます。 こちらの協定が、更新型というような表現になっておりましてこの協定の満期に伴いまして、あるいは事業者の方から協定の更新についての協議依頼がございまして、更新について評価委員会のご意見を伺いましてですね、下記の通り協定を更新することとさせていただきたいと考えております。 (1) 評価委員会の対応でございますけれども評価委員会の方はですね、令和 5 年 9 月 4 日に開催をさせていただきました。事業実績および事業計画についてですね、ご説明をさせていただきまして、一応恐縮でございますが資料 3 別紙というところで、池袋副都心移動システム推進事業

	に関する事業者の事業実績および事業計画概要書をご覧くださいければと思います。 こちらはですね、評価委員会の方でご意見をいただく際に既に提示させていただいた資料でございまして、表紙1枚めくっていただきますと、こちらの方ですね指標を3つ主に設定し、様々なデータをご提示していただいたところでございます。 ちょっと概略をご説明させていただきますと指標の1につきましてはですね池袋副都心における LRT 構想を見据えた移動システムというような指標でございまして具体的な評価値としては、利用者数・事業収支・ルートやですね、安定した運行事故の件数等を記載したものになっております。 続いて指標の2について、IKEBUS は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として導入をしております、知名度や魅力度、協働のまちづくりというところの指標で、それぞれ実績値の方を記載しご意見等をいただいたところでございます。 評価値としては、アンケート等を実施した結果を、またで現在サポーター企業のとして 20 を超える企業さんから協賛いただいているというところでございますので、そのような実績を記載しています。 一番右側には今後の計画というものを記載したところでございます。 4 ページ目でございますが、指標の3です。 インバウンドの観光客の対応をサポート促進するということですのでね、こちらもアンケートの結果を後に記載をさせていただいたところでございます。 5 ページ目はですね、今ご説明させていただきました資料の1、2、3の概要をまとめたものになっているところでございます。 資料の3の方にお戻りをお願いいたします。 評価委員会からですね、いただいた意見を抜粋でございますけれども、記載をさせていただいております。 令和4年の10月から車両の不具合等もございまして減便が続いている状況でございます。その辺についてはですねやっぱり安定した供給をというところですね、ご指摘ご意見をいただいております。 またコロナもだいぶ落ち着いてきたというところでございまして、本来
--	---

	の観光に重視した事業をよりですね強力に推進するためにですね、インバウンド需要の取り込み、観光事業に特化した料金体制ですね、その発信力の強化をもっとしていくべきだっていうご意見いただきます。 また最後三つ目でございますけれども、まちの賑わい作りという観点がですね、サポーター企業やですね、基本3企業と協力して収入を増やす施策を実施していくというようなことですね。 ご意見をいただいたところでございます。 最終的に、④でございますけれども委員会の中でもですね、ご指摘もいただく。期待というか事業の推進のご意見をいただきましてですね、今後、本協定につきましてはですね、委員会の方では、 両事業者との協定について更新については賛成ということで、結果をいただいたところでございます。 (2) 協定の更新について、評価委員会での意見や結果に基づきまして、各事業者とですね、協定等について今、最終段階で協議を行うこととなっております。基本的な協定について、主な内容は大きく変わる予定はございませんので、新たな基本協定を締結するということで準備を進めておりまして、期間といたしましては、 6年度、4月1日から5年間で、令和11年3月31日というところで、考えているところでございます。 続いて項番2でございますけれども、バス運賃の適用方法の明文化についてというところでございます。 こちらはですね令和6年3月15日に国土交通省から精神障害に対する公共交通機関の運転および等に関する協力についてという通達がございました。 内容といたしましては、障害者の運賃の適用範囲およびですね同伴するガイドラインについてですね、明記するようにというところでですね、運用上はですね現在もしっかりしているんですけどもそこについてですね、明文化するというところでございます。 以下に掲げる障害者等の障害者手帳等の提示によりですね、所持者および同伴する退蔵院1名を適用対象とするな形になっておりまして、障害者手帳等ところはですね、①②③④裏面の方にある⑤と、このような内容となっているところでございます。 また、障害者1名につきですね、介添人1名も同じ料金、つまり一般の方ですと200円の運賃をいただいているんですけども、障害者子供や高齢者ですけども、100円ということで地域設定をさせていただきます
--	--

会長	して、そこについてですね、介添人 1 名にも適用するということです。そういった内容を改めて明文化をして、局の方にも届出する内容でございます。 資料の説明は以上になります。
事務局	はい、ありがとうございました。 では IKEBUS の推進事業について、何かご意見等ございますか。 【特になし】 それでは報告案件の 3 についてよろしくお願いします。 (3) AI オンデマンド交通 (mobi) の実証運行について それでは、最後の報告案件でございますけれども資料 4 を取り出してください。令和 5 年度 AI オンデマンド交通 (mobi) の実証運行についてというところで、少しボリュームのある資料説明の時間が若干いただきますが、よろしくお願いいたします。 では、1 ページめくっていただきまして、実証運行についてというところでございます。 こちらの AI オンデマンド交通「mobi」の実証運行でございますけれども令和 4 年度は Community Mobility 株式会社が主体となって 1 年実施をしてきたところでございます。 その後、令和 5 年度については、区が主体となりまして、2 年目の実証運行にご継続しているところです。 こちら、下の方のフロー図を見ていただきますとわかります通り、この実証運行の終了が、令和 6 年の 8 月 31 日までとなっております。 今回の交通会議にてまた中間報告をさせていただいておりますが、令和 6 年 6 月に開催する地域公共交通会議第 30 回にて、改めて、最終的に 2 年間のデータを提示させていただいて、道路運送法の第 4 条を本格運行について申請することになれば、協議をしていただくことになるというところでございます。 2 ページ目検証についてですが、実証運行の検証期限、令和 6 年の 4 月 18 日までというのは、ちょうど始まったのが 2 年前というところでちょうど 2 年間区切りになっており、月ごとの実績データでご判断をいただいた方がわかりやすいと思いますので、令和 6 年 3 月末までのデータにおいて検証をしていきたいと考えております。下のフロー図をご覧ください。

	3 月末までの実績および検証データから、また勉強会・地域公共交通会議でご意見をいただくとともに、実施主体である国の反応、運行事業主体である事業者が継続をするかどうかということ判断をいたしまして、もし本格運行する場合は、第 30 回の地域公共交通会議で道路運送法 4 条の協議をさせていただくというところになっております。 現在検証を進めているところで、検証の視点としては、右側の枠で囲ったところ、項番 1 の公共交通としての継続性、2 番目は新しい移動ニーズへの対応、3 つ目としては、既存の公共交通との共存というところでは、3 ページ目、指標について、もう少し詳細に対してまとめたものでございます。 各それぞれの指標について検証の項目例えば継続性について、収支比率や新しい移動ニーズへの対応については、利用形態、既存公共交通との共存については、バスとの競合検証、乗合率というものを評価指標として考えているところでございまして、 収支率については 90%以上、ニーズおよび満足度については、アンケートを実施した関連 7 項目の平均値 50%以上というような形で考えていくとともに、利用形態が、バスの競合検証という意味合いについては、実績値、関連のニーズ調査といった評価の指標を設けるところでございまして、また下矢印の赤字で書いたところですが、指標値をクリア NG だけではなく、指標 2・3 およびその全体の小項目の結果をもって、協議本格運行に協議する場合は総合的に判断をしていきたいと考えております。 アンケート調査についてはですね、後ほど詳細にご説明させていただきますが、2 種類アンケートを実施しているので先にご説明をさせていただきます。 ①は、ニーズ調査というところではございまして、実証運行している大塚地区内の全戸配布でアンケートを行った結果です。配布実績としては約 33000 戸。 その他②はですね、模擬の利用者アンケートということで実際に利用していただいた方へ事業者の方から配信している利用者についてのアンケートというところになっています。 ニーズ調査と、利用者アンケートというのを二つ実施しました。 結果についてはですね、後ほどご説明をさせていただきます。 続きまして 4 ページ目ですが、各指標についての実績のデータでござい
--	--

	ます。 まず公共交通としての継続性ということで、収支率ですが、3 ヶ月ごとにまとめた収支率を概略としてグラフで示させていただいております。本グラフが、それぞれの次のクォーターごとの初月の会員数ということで例えば 10 月から 12 月は 324 と書いてありますが、こちらはですね、3 ヶ月の一番最初の 10 月の会員数というところになっております。 紫の折れ線グラフが収支率の実績、赤破線が、目標値というところとなっております。 2024 年の 1 月から 3 月、薄い色の部分、収支の方としては、1 月から 3 月期において法人契約広告収入等も見込めるということで伸びているというところなんです。 詳細についてはちょっと次ページ、お進みください。 こちらはですね、先ほど見ていただいたグラフのですね、元データをもとに数値で表したものでございます。 収入については、表の欄外に注釈でございますが、個人のサブスク会員の収入こちらは 1 ヶ月登録をする 6000 円で何回でも乗り放題という、サブスクリプションの料金体系をとっているとございます。 またこちらは法人の契約でサブスクの会員収入を得ているとともに、3 つ目のワンタイム収入、1 回限り現金等で払って乗ることもできるというようなところになっておりまして、現在は 400 円 1 回伸びるというところなんです。 1 ヶ月乗り放題の 6000 円のサブスク、もしくは 1 回限りの 400 円のバンダイの収入というものが、大きな収入源になっているところでございます。 続いて、運行経費のところでございますが、こちらはですね、主に実際の運行に係る経費ということで、計上をしているところでございます。その他システム料や決済アプリ等も使っておりますので、決済の手数料、また、安全に運行するための内部関係経費という業務委託料等もこちらに記載しているところでございます。 その他経費一番下の方に記載いたしておりますけれども、内部的な経費でございます。アプリを運営している CommunityMobility 社の人件費や販売促進、その他事務所等の会社の地代を記載し、まとめたものになっております。 収入から運行経費の割合で申し上げますと大体 57%というところで、目標とは乖離してしまっている状況になっております。 6 ページ目お進みください。
--	---

	公共交通としての継続性の二つ目って、ニーズおよび満足度でございます。 先ほどご説明いたしましたニーズ調査について、運行区域内、全戸配布したアンケートの結果になります。 ②は、実際に mobi を利用した方を対象に抽出したアンケート結果になっており、満足度やニーズに関連する項目の平均値であり、62.8%となっております。 続いて、7 ページ目にお進みください。 新しいニーズへの対応ということで、こちらが実際に、この期間にどのようなパターンで利用されているか、総括的にまとめたものとなっております。 一番左の方を見ていただきますと、利用のパターンが多いトップ 10 というものの場所・回数を表にしたもので地図を見ていただくと大塚駅を起点とした移動が多いというような状況です。右側の棒グラフ、こちらは実際に使った方に関して、どういう目的で使ったのかというところのアンケートであり、一番上の買い物・通勤・通学・その他に子供の送迎が多いことがわかります。そしてニーズ調査、こちらは全戸配布して実際に乗ったことがあるという方の乗車目的として一番多かったのは、利用者アンケートと同様に買い物というような状況となっております。 8 ページ目。こちらはですね、それぞれの月別の利用者数をグラフで表したものでございます。グラフの中を見ていただきまして、まず少し薄い棒グラフがそれぞれ毎月のですね、利用者数というところでです。12 月までのですが、3194 人、こちらは延べ数ということになっておりますので、1 人が 2 回、例えば、利用したまでですねカウンターにされる日において 10 回利用したら 10 カウントされるというところになっております。 3194 人延べ人数で利用いただいたというところで、折れ線グラフで、表示しておりますが、高齢者の割合というところでですね、11% ずつの方が 65 歳以上というような形になっているところでございます。高齢者の利用実数については、表の右側に記載をしているところでございます。 9 ページ進みください。 こちらはですね、月別の高齢者の方に関しての伸び幅をグラフで表したのになっておりまして、順調に少しずつでもございますけれども、伸びていっているとみてとれるようなグラフでございます。 10 ページお進みください。
--	---

	こちらが、ニーズ調査、アンケート結果を抜粋したものです。 まず 60 歳以上の方に限定をして今後 mobi を利用したいと思うかどうかのアンケート実施をしております。 こちらはニーズということで、そのエリアにお住まいの方へ全戸配布し得られた回答というところになっておりまして、またその他の下の方でございますが、右の場合はですね、高齢者クラブのフレイルで、ヒアリング等もちょっと実際に実施をさせていただいておりまして皆様からですね様々な意見をいただいたところでございます。 ポジティブな意見もあればですね、やはりアプリがメインになりますので、そのスマホの操作がちょっと難しいという意見も。電話での予約は朝の 10 時から受付ができないので通院には間に合わないというようなご意見もいただいたところでございます。 続いて 11 ページ目お進みください。 こちらはですね、子供連れの方の利用率および伸び幅です。 月ベースの利用人数と、その伸び率というものをですね高齢者と同じように、抽出して検討したデータで、12 月ピンクのところで 690 と書いてありますが、子供の利用人数としては 690 人あったとあり、割合しますと 24%とこちらの方はですね順調に伸びて入っているというところでございます。 12 ページ進みください。 こちらがですね、ニーズ調査の結果、未就学児がいるご家庭の方の回答を抽出してアンケートまとめたところでございまして、こちらも思いを利用したいと思うかどうか。 6 割以下ぐらいの方が 65%ぐらいの方がまた思うというような回答をいただいているところでございます。 また区民ひろばでヒアリングした結果というものもですね、いただいた意見をちょっと抜粋して載せていたところです。 13 ページお進みください。 こちらちょっと参考でございますけれども、先ほどですねもう全体の方ですね、移動パターンをお示しさせていただきましたが、こちらは 60 歳以上の方の移動パターン、これまでないようパターンというふうに分けて抽出した結果というものが、記載のようになっております。
--	--

	69 歳以上の方ですね全体としてはですね、横移動が多いというのが見受けられるところございまして、子供連れの方はですねエリア内の縦横バランスよく利用されています。 14 ページこちらも参考でございますけれども先ほどのアンケート等の結果を、高齢者と子供連れの方に限定しまとめたものになっております。それぞれですね、利用した目的というものでございまして、高齢者の方は介護や通勤通学とか、また子供連れの方もやっぱり買い物、ということで、子供の送迎ということで利用いただいているようなところでございます。 青色の棒グラフは実際に利用者アンケートということで利用していただいた方、からじゃなきゃいけない。 赤色の方はですね、ニーズ調査ということで、全戸配布して集まった結果ということになって、 15 ページにお進みください。 こちらはですね現在もちよっと継続して行っているんですけれども、利用機会の提供ということで、高齢者スマホ教室や高齢者クラブの説明会等でお時間をいただき、ご案内をさせていただいているところでございます。また区立の保育園の方へガイドブック等も配布をさせていただいて、ちよっと主治医をさせていただいたというところで参考にさせていただきました。 16 ページをお進みください。 こちらが高齢者や、お子様連れ、いわゆる交通弱者という方々の mobi の利用状況について全戸配布したアンケートの結果を載せているところでございます。 過去にも乗ったことがありかつ生活をともにする家族に、未成年のお子さんがある方っていう方がいる・いないかを結果を出し、その他に過去にも mobi に乗ったことがあり、かつ、外出に不便を感じる身体の障害がある方、ない方というものですですね属性としてまとめたものでございます。 その下の二つが、生活をともにする家族に未成年のお子さんがある方で、かつ今後 mobi を利用したいと思う方 少し文章についてはわかりにくいですが、お子さんがいて今後も mobi を利用したいと思いますかというところ、66%の方が思うっていうところで、わからないという方も一定数いたというところでございます。
--	--

	その次の一番下の方ですけれども、外出に不便を感じるちょっと体の障害等がある方に今後も mobi を利用したいかどうかというところを回答いただいたものとしましては 6 割ぐらいの方が利用したいと思うと、3 割ぐらいの方ちょっとわからないと回答をいただいているところでございます。 続いて 17 ページこちらは、バス停で乗降がなされた割合ということです。実際に公共交通の不便地域というところに視点を置きまして、既存交通との関係性もちょっと整理したものでございます。 赤破線で囲った枠でございますけれども、公共交通の不便地域というのを、バス停の 200m 離れた場所を称して検証を進めさせていただいたところでございます。 実際にこの 4 パターンございまして、1 パターン目は、同一系統のバス停で mobi が乗降された場合、2 番目はですね異系統のバス停近傍で mobi 乗降がなされたケース、乗車した場所と降車した場所それぞれがバス停から 200m 以内ですけれども、そのバスというのが別系統のバスってような考え方でございます。 ③はですね、こちらは乗車もしくは降車どちらかが、バス停から 200m 以内のところでしたケース。 乗車降車ともにバス停から 200m 以上離れた場所っていうところでございます、それぞれの割合がどのような形になっているのかというのが 18 ページでございまして、実際に乗車もしくは降車どちらかバス停から 200m 以上離れた場合、つまりパターン 3 は 51.4%乗車降車ともにバス停から 200m 以上離れたかところ、パターン 4 でございますけれども 8.1%というようになっています。 続きまして、19 ページに移りますが、バス停から 200m 以上離れた場所での利用の回数の状況についてをまとめました。 最後に指標の 3、こちらが既存の公共交通との共存というところで 20 ページの表はですね、先ほどご説明したものとですね、同じ表になっておりまして、バスとの競合検証の考え方といたしまして、赤破線で囲った①でございますけれども同一系統のバス停近傍で mobi 乗降されたケースというものを「バスと競合した」という想定をして検証をさせていただきます。
--	---

結果といたしましては、21 ページでございますが、乗車降車ともに、同一系統のバス停で乗車した割合は、16.5%となっております。令和5年12月末までに集計になって、実際に同一系統の発生というものが、どのようなバス系統のものになっているかというのが、22 ページございまして、22 ページの円グラフを見ていただきますとわかります通り、約8割が、この60系統のバス停というところになっております。

同一系統の利用回数のトップテンといたしましては、表に記載の通りでございます。大体やはり、大塚駅を起点としての移動のところが、60系統のバス停とちょっと競合している。ことがわかります。

続いて、もう少し詳細に分析したのが23 ページございまして、60系統のですね、東池袋二丁目の時刻表を見ていただくとわかります通り、バス系統について、平日は朝と夕方、9日についてはですね、大体1時間に1、2本という形で運行しているものでございます。

そのような条件のもとに下の表をご覧ください。

バス停付近のみの乗車状況というところでございまして、実際に①の60系統の運行時間帯の mobi の乗車というものと、運行時間帯以外のみの乗車というのに場合分けをして件数を出したものでございまして、この運行時間帯であるかないかの考え方でございますけれども、その上60系統のバスのですね、運行便の前後20分の時間帯にかぶるかどうかで、運行時間帯であるか運行時間帯以外であるかという定義をして、数値を出したものでございます。

運行時間帯では大体半分ぐらい件数としては2618件で、20分以上バスの運行時間帯と離れた時間での乗車というのは2443件ということで、それぞれ52%58%という状況になってところでございます。

24 ページは、アンケート調査の結果でございます。mobi を利用された区間において、過去にどのような交通手段が利用されていたかのアンケートございまして、一番多かったのは自転車という形になっておりまして、その次に鉄道・タクシーバスという状況となっております。下の赤いグラフは、mobi が導入されるまで、これまで大塚地区内での主な移動手段でございまして、ほとんどの方が徒歩という様子となっております。

次に25 ページですが、こちらは少し似たような形になってしまっておりわかりにくいですが、上の方は、Q11、mobi の乗車前・乗車後、つまり mobi を利用してその後、もしくは mobi を利用する前はという、どのよう

	な移動手段をしていたかというところでございます。 例えば歩いてどこかに行って mobi に乗ったとか、mobi を降りてから何を使ったというようなイメージでございまして、一番多いものは徒歩、次は鉄道のみを利用してその後は目的地まで徒歩で行ったというような形になっております。 青い方が、実際に使った、利用者のアンケートで下の方はですね全戸配布したニーズ調査の結果でございます。 Mobi を利用したことがあるということを前提に、いただいた回答になっております。 26 ページ、こちらはですね、乗合率でございます。月別の乗合率を算出して出したものでございまして、その他に、他地区でもですね実証運行は実施しておりまして、その結果を受けているところでございます豊島区の結果といたしまして、乗合は最新の 2023 年 12 月では 17% となっております。 27 ページね、料金プランの変更ということで、昨年の 11 月 20 日にですね料金を改定した経緯がございますので、その結果を載せているところでございます。 その他 28 ページでございますが、こちらはですね、ドライバーの満足度向上に向けた取り組みということでですね、 でも簡単に申し上げますとアプリで予約をすると、予約をしたときにですね、到着予想時刻というものが出ますが、 その時刻が実際に到着した時間と乖離があるかどうかお示したのになっております。 グラフの全体のバランス状況を見ていただくとなんですね予想時刻と実際の到着時刻との乖離が少なくなっているというところでございます。 最後参考資料でございますけれどもこちらは安全運行に関する報告という内容です。30 ページが、ちょっと事故の発生案件というところで、一点目は 5 月 14 日、T 字路を右折する際に、直進車と接触したというようなところなんです。 対応といたしましてはすぐに警察に届け出るとともに、当該乗務員に改めてちゃんと指導をしているところでございます。 人身事故とか、そういうようなところではございません。 また 31 ページこちらですね 2 点目でございますけれども 6 月 8 日にですねちょっと発生したものでございまして、 こちらですね内回り車両の車線変更による接触ということで、もらい事
--	--

	故というような形にあって過失はほばない状況で警察と本人も届出をしてまた安全運転の状況把握や指導をしているというところでございます。 32 ページこちらですね、運行事業者が利用者の方からいろいろご意見をいただいているところでその辺の要望に関する対応状況というのをまとめたものでございます。 主に多いのは乗降場所の移動というところでございます。 最後、33 ページでございますけれども運行エリアの交通不便地域の利用状況というところで、バス停や鉄道駅から 200m 以上離れたところについて、どれくらい利用をされているかというものをまとめたところでございまして、全体の利用人数としては 5 万 1640 人でございますけれども、鉄道やバス停から 200m 以上離れたところでですね情報があつたのはですね約半分の 50%っていうところで、件数といたしましては 2 万 5 千件超というようなところになっているところでございます。 ちょっと長くなってしまつて恐縮ですが、資料の説明は以上です。
会長	はい、ありがとうございますということで、mobi の実証運行状況でした。何かご質問ご意見等ございますでしょうか？
D 委員	資料の中で 3 ページ、この指標 1 における「指標値をクリア」「指標値 NG」によらず「指標 2」におよび「指標 3」での具体的 6 項目の結果をもって、道路運送法 4 条での本格運行について総合的に判断、とあるのですが、勉強会では、出席者の 3 分の 2 以上による決議と、こういうお話がありましてそれが抜けております。 この赤字の文言ですけれども、要するに公共交通としての継続性・運行収支率ですね、これはもう基本中の基本でありまして、これがなければ継続できないというものですので、この文言については、いかがなものかと。不要ではないのかなというふうに思っております。 それと出席者の 3 分の 2 以上の同意による決議というのが、文言がなくなっておりますけれども、これはどういうことなのかその辺点についても、お答えをいただければというふうに思います。 それと、もう一点ですね、 私ども勉強会を今まで 3 回行っており、そこでいろんな議論が出て、いろんなことがだんだん集約されてきましたので、私ども勉強会の委員 5 名で 1 月 19 日付けにて豊島区都市整備部都市計画課宛に、mobi 実証運行および本格運行についての意見照会をさせていただいたところでござ

	いますけれども、本日までにご返事をいただきたい旨でお願いを申し上げておりましたが、今日までにお返事ありませんのでこれについてもお答えいただければというふうに思っております。
会長	はい、ありがとうございました。いかがでしょうか？
事務局	まず、この 3 分の 2 以上の議決につきましてはですね、先ほど別の案件でご説明させていただいた通り、4 条の本格運行に移行する場合は、公共交通会議の出席者の 3 分の 2 以上の賛成で議決するというのは、本会議の要綱に定められておりますので特に変わっておりません。 勉強会で 1 回載せさせていただきましたが、特にこの地域公共交通会議の場ではまだ mobi に関しての実証運行の報告というところで、文言を取らせていただいたところでございます。 実際に、本格運行の 4 条協議をする場合になった暁には、3 分の 2 以上という前提条件というものをしっかり提示をさせていきたいと思っております。 3 ページ目の赤字の部分をご載せさせていただいた意図といたしましては、全部の基準を正確な数字として現状設定はしておらず、総合的に判断をしていただきたいというところでございます。できる限り詳細なデータを提示させていただくので、これらを加味して協議をしていただきたく載せているところでございます。 また、文書でいただいた回答につきましては、全部まとめきれてないところではございますので、今日お配りした資料が現状分析した、皆様にご提示できる最新かつ一番詳細なものになっております。中には事業者の方でもうちょっと欲しい細かいものが欲しいとかですね、ご要望もいただいているのは承知をしておりますので、この辺については、会議の場もしくは個別にコミュニケーションさせていただきながら、ご説明を引き続きさせていただきたいと現状考えているところでございます。
会長	いかがでしょうか。
D 委員	それでは指標項目につきましては、従来通り公共交通としての継続性、指標として入れていただくということよろしいでしょうか。
事務局	指標 1、2、3 の優越っていうところまでは考えてはしないところでございます。同列かどうかというところはですねまだちょっと考える余地もございますけれども、指標の 1 についてはですね、明確に数字が出るものでございますので、そこはやっぱりしっかりですね見ていただきたいというところではございます。データを提示し、皆様の方から協議をさ

D 委員	せていただきたいと考えております。 関連してですが、この中にも少し触れているんですけども、この意見照会の中にも収入勘定には無料で入会された分を CM 社から補填されているということがございます。 逆に費用勘定にはこれらに対応する販売促進費が含まれていないということもございますし、この継続性の指標の 90%ということの収支率そのものが自動車運送事業会計報告書に則っておらず、M 社の人件費、販売促進費、地代等も含まれると考えるべきと考えておりますので、そういったことが私どもの基本であるというふうに思っておりますので、一つよろしく願いいたします。
会長	そういうご意見であるということで伺って、総合評価の中で具体的には検討するというところでよろしいでしょうか。
事務局	はい、ありがとうございます どの項目を、(支出) 運行経費に入れるかっていうのはやっぱりそれぞれ考え方があると思います。 区としては一旦こういう形で整理をさせていただいたというところでございます。ただしそれ以外の項目については何も見せないということとはよろしくないと思っておりますので、5 ページ目に詳細な数字を提示させていただきました。 これを割り返すと、全体の収支というものも、資料に記載してないですけども割り出せる状況ではございます。そういうように客観的なデータは提示し、区で考えている指標を基に皆様と協議をしていきたいと考えているところでございます。
会長	こういったデータをもとに、また独自の判断基準が出て、私どもは解釈しますということ出していただくと議論が進むかもしれません。
D 委員	最後に、3 ページ目指標 1 における「指標値クリア・指標値 NG によらず、指標 2 および指標 3 で具体 6 項目の結果を以って、道路運送法 4 条での本格運行について総合的に判断」という言葉、非常に誤解を招くといえますか、必要のない文言であるというふうに思いますので、これは削除していただきたいというふうに思っております。
会長	はい、よろしいでしょうか？
事務局	ご意見しっかり受け止めまして、もう 1 回検討させていただきたいと思います。
会長	それではその他のご意見ご質問どうぞ。
E 委員	今お話をむしろ返すようですけども、この赤字のところは今回初めて出た文言でしょうか？

事務局	言い回しが少し変わっているかもしれませんが、資料 1 に挙げた全体での総合評価という意図のものは、前の資料に記載をさせていただいたところでございます。
E 委員	指標 1 については、「NG であっても総合的に判断する」という意味合いのことが書いていたそうですね。 そういった前提で話しますけど、また蒸し返しているのですが、元々勉強会等々で唯一定量的な数字が出ているのが、指標 1 であり、勉強会の中では指標 2、もしくは指標 3 で定量的に目標値を定めるべきだということは、採算ずっと言ってきたつもりです。 私どもの希望としましては、指標 1 2 3 ともに定量的なものであって判断してくださいということですが、回答としては 2 および 3 につきましてはなかなか目標値等の設定が難しいということで先送りされたという認識であります。 ですので、唯一定量的な指標 1 を、こういった形で NG でも総合的に判断するとなると、私どもの希望するところから逆行しているような感触がありますので、先ほど D 委員からお話があったように、この文言は私どもの思いから逆の話ですので削除していただきたいと思います。以上です。
会長 事務局	はい。いかがでしょう。 今後については、先ほどご回答させていただいたように事務局の方でしっかりまた検討をさせていただきたいと思います。 ご意見を承っておきます。
会長 A 委員	はい、その他お気づきの点ご質問ご意見お願いします。 6 月の会議で決めようということになったときに、あんまり議論になって時間がかかっちゃってもしょうがないので今のうちに気がついたことをお話しておきたいと思うのですけれども、指標が 3 つあり、一つは今問題になった、継続性があるのかどうか、具体的には収支率、要するに収支がある程度賄えて継続できるかどうかというところの疑問だったと思うのですが、次の新しい移動ニーズの対応、これは勉強会でも前回の会議でも申し上げてと思うのですが、交通弱者に対応することを打ち出しておられますので、これは高齢者もありますし、お子さんたちもいますけど、車いすが含まれていないということは、都度申し上げています。ですので、本格運行をもしなさるとしたときに、これは変わらずそのような形でやるのかどうかというのが大きな要素だと思います。 つまり区の事業として実施するのであれば、かつ交通弱者に対応することなのであれば、やはり、我々公共交通事業者の考え方とすれば、

会長	交通弱者、障害者いろんな対応がありますけれども、車椅子をご利用の方をまず一番に対応をしなきゃいけないお相手だと考えています。それは重要な要素と思っています。 もし対応しないですよってことになれば、穿った見方をすれば対応しないから、これぐらいの費用で出来るじゃないのっていう見方になる、なってしまう可能性があります。 つまり他の公共交通はバスであればタクシーであれ、対応しているところに対応しない交通機関が生まれてくる新たな交通基盤構造を作ってしまうことになりますので、それをどうお考えなのか、というところだと思います。 それから、既存公共交通との共存から見ても、今利用している方がどこからどういう利用をしていて、バスと競合しているかしてないか分析をしているのですが、車いすご利用の方は利用できませんのでこのデータには出てこない、mobi が使える人で競合してるかどうかを調べておられますけど、利用できない人はバスタクシー任せなんですかっていう見方をされてしまう可能性がある。これはいい悪いじゃなくて、そう見られてしまったときに、区として、やはり考え方を定めておかないと、極めて悪い言い方をすれば、これはつまみ食いではないか、安いタクシーのようなものを作って乗れる人だけ乗っているのではないか、という見方をされてしまったときに、非常によろしくないのではないかと思います。 まず今回の回答で「こういう考えです」という必要はないと思いますが、6月の会議で、もし4条移行になることになるのであれば、今指摘させていただいたお話になることを検討しておくべきかと思います。 以上です。 ご意見ということで、特に車椅子の対応ですね、これ前回もいろいろ意見があったと思いますが、総合評価の中で重要な視点ではないかという意見で、区としてはどうするかを準備しておいてくださいということですね。 今のところ車両の方で何かそういうことができるのでしょうか、車両だけであれば勿論問題ないわけですね。あとは先ほど言った、投資コストとか、そちらの費用の方に向いてくる。 試算の方も場合によっては求められるかもしれない。 ということでそれぞれの立場から車椅子についてお伺いしたい。ということを検討しておいてほしいということ。にしたいと思います。 その他いかがでしょうか？
----	--

F 委員	ちょっとこのこととは違う話になるかもしれません。 私も区民の 1 人として、また利用者の 1 人としてお話をしたいと思うのは、皆さんは十分に、認知されていると思いますが、実際区民にはあまり認知されていないというのが現実だと思います。 おそらく庁舎への訪問者、相当な数がいると思います。 その数の皆さんが、もしこれ認知してれば、利用されるだろうなというふうに思います。私も月に何回かは利用させていただいておりますが、この庁舎で実施される会議だけでも多数あります。 庁舎および職員の皆さんが横断的に、この mobi をどういうふうにご利用して、どういうふうにご利用してもらうのかっていうのは、皆さんの会合に例えば合わせるような形で、例えば、今日の会議 10 時にバスどうかなと思ったら 10 時 5 分で間に合わない、それじゃあと別の交通機関に行く。 そうじゃなくて、例えばこれが 10 時半に始まるよとすると 10 時 5 分に乗れる駅前から乗れる。そうすると西口地区には、千早、要町、大勢いらっしゃる。その中でもおそらくそれに乗って、合えばバスで来て駅前から乗っていく。例えば、区民会館、イケビズからもメトロにぼんと乗れば、それでこれだっていうことで、乗降者を増やすということは、この庁舎の足元のことだけでも相当いるだろうというふうに思いますから、この辺からちょっと見直していてもいいのかな、なんていうふうに思います。インバウンドの関係の人たちも非常に増えています。このころを私も通るたびに見ていますが、観光客の方々が何人か乗って、すぐ駅前から芸術劇場なんて歩いて 3 分なのに、そういう状況も今中でね、やっぱり乗客が気になるのであれば、この辺の足元のところから例えばこの会議が 10 時半にしようよと、10 時半から 12 時でいいじゃないか。そうすると皆さんおそらく何人かおられると思います。そういう乗降客、いわゆる区民としての意見とすればそういう状況で、今皆さん商売上のことで議論していますが、私らは月に 3、4 回は乗らしていただいていますので、ありがたいシステムだと思いますし、続けていただきたいなというふうに思います。 以上でございます。
会長	はい、ありがとうございます、ご意見はどちらかといえば、IKEBUS の方かと思いますが、当然 mobi の方も地域を変更して、あるいは拡大して地区を含めたらどうかということになると思いますが、これは mobi の地域を変更することなどはまた新しい実証実験となります。

事務局	その辺の理解を整理してください。 ありがとうございます。ご指摘いただきました通り、周知活動もしっかりと戦略を持ってやっていくことの重要性について、改めて認識をさせていただいたところでございます。 単に「こういう交通があります」「利用してください」というのではなく、今ご提案いただいたように、庁舎に会議等で色々な方にきていただいておりますので、その会議の前に、横の課との連携で利用者の方に案内する際に、「これも一つ入れてください」とかですね、そういうことをやるとやっぱりだいぶ違うのかなとは思っていますので、ご意見参考にしながら周知活動というものをより効果的にできるように内部で検討させていただきたいと思います。
会長	よろしいでしょうか？今回は大塚での「mobi かどうか」という実験でしたが、将来的には、「大体内容がわかってきたから、こういうことを全国的に広げられないか」といった、区全体で見たときの公共交通不便地域について対応について、区で検討をしていくことではありますので、よろしくをお願いします。
G 委員	その他、お気づきの点がありますか。 先ほどの A 委員からありました車いす対応については、相当前から私も申し上げている内容でございますが、次回の会議までに何がしかの方向性・結論をお示しいただきたいと思います。 それから今回の資料で初めてついている資料、33 ページに参考資料として、このエリアでの交通不便地域の利用状況で 49%とありますが、この数字の出し方は、交通不便地域と言われているまるで囲ったところ、この緑色と黄色の部分、ここから乗った方を一人一人カウントして出した数字ということで理解してよろしいでしょうか？
事務局	今ご指摘いただいた逆でございます。 青い地区からの乗降が、ご指摘いただいた交通不便地域での利用カウントとなります。
G 委員	青い地区から乗っている方（もしくは降りた方）をカウントしたっていうそういう理解でそうですね。 先ほどちょっとお話がありました周知活動という話がありましたが、要は会員になって、お金集めて、それが収入になるということなので、要は mobi の会員を募るとというのが周知活動に繋がる形になる、というふうに私は理解しますが、一民間事業者の会員を募集してその会員になって利用してくださいというような形になるということに私は理解をしております。

事務局	以前私も申し上げたのですが、その会員が出資比率に大きく左右されるところであるのですが、4 ページの収支率のところでは1月から3月は、数字が点線で上に上がっているところではありますが、これも法人契約による収入が確定ということになりますから、法人契約による会員が増えたということで収支が上がるということ、ですから決して mobi そのものの利用があったというような背景ではないというふうに私は理解しております。 実際に利用としてどうなのかという事を見ると、8 ページのグラフを見ると棒グラフは右肩下がりなんです。利用者数ということは右肩下がり。 こういう状況を見ると、利用者が増えたのではなく、会員もしくは少数の法人契約が増えたということになりますので、そこを果たして、区民の人たちが本当に利便性を確保、利便性を高く使っているのか定かではないのではないのでしょうか。 それからこれは一つ数字のとり方ですけど、8 ページのグラフ、高齢者の割合の利用者の割合が 11%とありますけれども、これの分母というのが下に計算式がありますが、年齢回答ありの利用者数に対しての高齢者の利用者人数ということで、要は全体の数値ではない、要は、現在回答なしの利用者数はここから除かれていますので、11%という数字はちょっと数字的に分母が小さいから、実態としては少ないんじゃないかというふうには理解しております。 この辺について何かご説明をいただけるのであればお願いします。 はい、まず 11%の数字のところでございます。 こちらアプリの設定上、個人情報系は登録を任意にするというような仕様になっているところがございます。 本来であれば、年齢も必須にしたいところではございますが、アプリの開発の関係がございまして、任意になっているところにいうところ起因をいたしまして、こういうような出し方が限界というところがございます。おっしゃる通り、このパーセンテージ、年齢回答なしの方のデータが入っていませんので、全体を見たら若干増減する可能性はございます。ただその実数としてはやっぱり 65 歳以上で登録していない方も年齢を登録していない方もいらっしゃるんで、増える可能性もあることと、年齢回答をしていないところを個数として考えないことによって、現実大きくまでは乖離はしないのかなと、大体のトレンドというものはこれで見て取れるのかなと区は考えているところがございます。右肩下がりというのは現実問題として、10 月～12 月下がってきてしまっていると
-----	---

	ころではございます。ただ昨年のデータについてもこの時期は下がってきていて、季節要因なのか断定はできないのですが、同じようなトレンドとなっているっていうところではございますので、1～3月において上がってくるのかなと思っているところではございます。 あと収入のことについて。 4 ページの方に記載させていただいているところは、あくまでちょっと見込みというところではございまして、1月から3月の法人契約、こちらだけではなく、広告収入というのも考慮をしているところではございます。 もちろん運賃というか、交通なので、運賃収入というところを重視すべきではございますけれども、区といたしましては、それ以外の収入は一切認めないということではなくて、一応いろんな収入チャンネル、事業者の方も努力をして確保しているところも、きちんとご提示をさせていただいて、協議はさせていただきたいというところではございます。 最後、民間事業に介入して行政が営業をしているというところでは、そういうたてつけではなくて、あくまで新たなデマンド交通の実証運行ということで、区が主体となって、区だけで全部はできないので、そういう事業者の方と連携をしてやらせていただいているというところではございます。事業に肩入れをして公正公平性を阻害するようなやり方というのは決してあってはいけないということはしっかり認識をしておりますので、あくまで交通の利便性の向上ということを政策目標として、行政としても目指しております。そういう意味で、実証の方をやっていきたいと考えています。
会長	はいありがとうございます。ご意見があと1名だけということでしょうか？
H 委員	指標の2と3は、指標1に比べては重要視をしていないというお話がございましたけれども、3 ページの※2と※3のことで「今後も利用したいと回答した割合」と書いてありますが、「したい」ということになると、したかどうかの検証が必要になってくるのではないかと思います。 本格運行に向けては引き続き様々な検証が必要というふうに思っていますが、これについていかがでしょうか？ 4 ページ以降、様々なデータがございしますが、これについての考察というのでしょうか、豊島区さんでどのようにこれを評価しているのかという記載がないので、どうも判断ができないので、いろんな意見でこれをこうじゃないかっていうような意見がいろいろ出てきてしまっているの、豊島区さんの方でこれのデータについてどう評価しているのかって

会長 H 委員 会長 事務局 会長	いうのについて是非、次回載せていただきたいなというふうに思っているところですよ。 以上です はい、ご意見ということでよろしいでしょうか？ はい。 どうもありがとうございました。議題は以上になります。その他事務局からお願いいたします。 2 点ございます。次回地域公共交通会議については、6 月下旬ぐらいに予定しているところがございます。日程が決まりましたら改めて皆様にご周知させていただきます。 また委員の任期が今年 3 月末となっております。改めて推薦状をお送りいたしますのでご対応をお願いします。 6 月から新しいメンバーになるということですが、ぜひ継続性でよろしくをお願いいたします。 ありがとうございました。それでは何か他にご意見ご質問等ないようでしたらこれで会議を閉会します。
会議の結果	・ <u>地域公共バス「池 07 系統」の運行支援事業についての承認</u>
提出された資料等	【資料】 資料 1-1 地域公共バス「池 07 系統」運行支援事業について 資料 1-2 地域公共バス「池 07 系統」運行状況調査について 資料 2-1 豊島区地域公共交通会議設置要綱の改正について 資料 2-2 豊島区地域公共交通会議設置要綱 資料 2-3 豊島区地域公共交通会議設置要綱新旧対照表 資料 3 池袋副都心移動システム推進事業について 別紙 池袋副都心移動システム推進事業に関する事業者の実績及び事業計画概要書 資料 4 AI オンデマンド交通（mobi）の実証運行について 【参考資料】 ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について 【その他資料】 ・ 委員名簿 ・ 席次表