

第 2 回 練馬区地域公共交通活性化協議会
議 事 録

○開催日時
令和 6 年 10 月 15 日（火） 午前 10 時 00 分～午前 11 時 30 分
○会場
練馬区職員研修所 2 階 研修室
○出席者
【出席 26 名】 大沢会長、中沢副会長、北沢委員、青木委員、原田委員、星野委員、板谷委員、岩澤委員、廣元委員、小瀧委員、近藤委員、秦野委員、鈴木委員、小川委員（代理出席：作井様）、三浦委員（代理出席：安井様）、若田委員（代理出席：尾崎様） 富樫委員、佐久間委員、中山委員（代理出席：五十嵐様）、佐藤委員（代理出席：須藤様）、菊池委員、荒井委員（代理出席：稲橋様）、西東委員、森委員、北尾委員（代理出席：斉藤様）、塩田委員 【欠席 6 人】 【傍聴 3 人】
○議事
（１）地域公共交通計画の基本方針・基本目標について （２）練馬区デマンドタクシーの実証実験について （３）その他

第2回 練馬区地域公共交通活性化協議会（令和6年10月15日）

○事務局：

定刻となりましたので、第2回練馬区地域公共交通活性化協議会を開催いたします。大沢会長が遅れる旨、連絡がありました。本日はお忙しい中、皆様にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。私は本協議会事務局の都市整備部交通企画課交通企画担当係の上野と申します。よろしくお願いいたします。

僭越ながら、議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。本日の協議会は10時から11時半までの概ね1時間半を予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。それでは着座にて失礼させていただきます。

本日の配布資料を確認させていただきます。

まず「次第」になります。

「資料1 練馬区地域公共交通活性化協議会 委員名簿」

「資料2 地域公共交通計画の基本方針、基本目標について」

「資料3 デマンドタクシーの運行計画について」

以上、4点の資料となります。不足する資料がございましたら、事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

次に、本協議会については、原則公開ということで、傍聴が可能であり、委員名簿を含む会議資料や議事概要は、後日、練馬区のホームページに掲載されます。なお、議事概要における発言者は一律「委員」の表記になります。また、本日は、記録として音声の記録と写真撮影をさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

次に会議の成立についてご報告いたします。委員定数32人に対して、現在の出席者は25人となっております。出席者が半数を超えておりますので、活性化協議会設置要綱第6条第2項に基づき本協議会は成立していることを報告いたします。

次に、次第2「委員の変更・紹介」についてです。人事異動等で2名の委員の変更があり

ました。名前の読み上げによりましてご紹介とさせていただきます。

お手元の資料1「練馬区地域公共交通活性化協議会 委員名簿」をご覧ください。委員名簿 15 番にございます、京王バス電鉄株式会社三浦委員でございます。同じく委員名簿 17 番にございます、一般社団法人東京バス協会富樫委員でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、これ以降の進行につきましては、大沢会長にお願いするところですが、遅れる旨連絡がありましたので、活性化協議会設置要綱第 5 条第 3 項に基づきまして、中沢副会長にお願いいたします。

○副会長：

皆さんおはようございます。本協議会の副会長を務めております、練馬区都市整備部長の中沢です。どうぞよろしくお願いいたします。本日はお忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。大沢会長が到着するまでの間、私の方で進行をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは次第に沿って議事を進めさせていただきたいと思います。初めに「議事（1）地域公共交通計画の基本方針、基本目標について」について、事務局から説明をいただきまして、その後に皆様からご質問・ご意見をお受けしたいと思います。それではまず、事務局からの説明をお願いします。

○事務局：

事務局より、「地域公共交通計画の基本方針、基本目標について」、ご説明させていただきます。お手元の資料と同じ内容をスクリーンに投影しますので、説明箇所等の参考にご覧いただければと思います。資料の分量が多いため、要点を絞ってご説明させていただきます。

それでは、資料 2 を用いて説明いたします。

2 ページをご覧ください。ページは右下に記載した数字になります。前回の振り返りになります。

前回の地域公共交通活性化協議会でいただいた主な意見は、交通空白地域ではなく、交通不便地域を解消することが必要、担い手不足が進むことを前提に、2040 年代を考えることも必要、みどりバスは維持を前提にせず、見直しを含め検討したほうがよい、などがありました。

いただいたご意見も踏まえて、事務局として、「練馬区の現状や交通の調査」、「関連計画の整理」、「2040 年代の区の将来像の整理」を進めてきたところです。

4 ページをご覧ください。区の現況についてです。区の人口は現在約 74 万人で、増加傾向にあります。高齢化率は、約 22%となっています。また、1 人暮らしの高齢者も増加傾向となっています。

5 ページをご覧ください。外国人の人口についてです。コロナ禍の影響を受け、減少したものの、令和 4 年度以降は再び増加しています。

6 ページをご覧ください。区内の障害者数は増加傾向にあります。区民の外出傾向は平成 20 年と 30 年を比較して、どの世代も減少しています。

7 ページをご覧ください。区内間および区内外の移動状況です。通勤では、区外への移動が 8 割を占めており、私事では区内の移動が約 3 分の 2 を占めています。通勤の交通手段は、鉄道利用が 7 割以上を占め、私事では、さまざまな交通手段が利用されています。

8 ページをご覧ください。区内の移動です。鉄道があることによる東西の移動が多い一方で、西部地域では鉄道がないものの南北の移動が多いことがわかります。区内と周辺区市間の移動は、都心方面への移動が多い状況です。

9 ページをご覧ください。施設の立地状況です。大規模小売店舗、病院、診療所などの施設が駅周辺に集中して立地しています。

10 ページをご覧ください。ワークスタイルや働く環境についてです。コロナを契機に広がったテレワークは、働き方の一つとして、一定程度浸透しています。外国人の雇用数や区内の女性就業者数が増加しています。

11 ページをご覧ください。環境についてです。

区は環境基本計画 2023 を策定し、脱炭素社会の実現に向けて、交通分野においても取り組んでいます。

12 ページをご覧ください。交通の現況になります。区の公共交通は、鉄道、バス、タクシーで構成されており、概ね充実していると考えられますが、公共交通空白地域の改善については、交通の担い手不足等により困難になっています。

13 ページをご覧ください。鉄道空白地域と、都市計画道路についてです。区北西部に鉄道空白地域が広がっており、都市計画道路の整備率は区全域では 52%、特に西部地域は 33% と 23 区平均 66% に比べ整備が遅れています。

14 ページをご覧ください。交通の担い手不足や高齢化が深刻になっています。

15 ページをご覧ください。区の自動車の保有台数は 1 世帯当たり 0.6 台と減少傾向にある一方で、カーシェアリングが増加傾向にあります。

16 ページをご覧ください。シェアサイクルの利用が進んできています。

17 ページをご覧ください。交通の環境への影響です。区の CO₂ 排出量のうち、青色の運輸部門は全体の約 2 割を占めている状況です。大気・騒音は環境基準を概ね達成しています。

19 ページをご覧ください。ここから「2040 年代の区の姿」について説明いたします。現在の状況、推計値、傾向などから想定いたしました。2040 年代の区の人口については、大江戸線が延伸され、2048 年に約 78 万人となりピークを迎える見込みです。高齢化率については、約 26% となり、現在より約 4 % 増加しています。

20 ページをご覧ください。障害者数、外国人の人口はともに増加傾向にあります。

21 ページをご覧ください。ライフスタイルなどです。テレワークによる働き方も定着し、職住近接が進んでいます。また、仕事時間が減少した分、余暇に充てる人が増えています。

22 ページをご覧ください。共働きが一般的となり、女性や外国人の労働者が増加してい

ます。

23 ページをご覧ください。環境についてです。2050 年の脱炭素社会の実現に向けて、図にあるような取組が活発になっています。

24 ページをご覧ください。「交通の姿」になります。公共交通のインフラ整備についてです。都営大江戸線の延伸や幹線道路の整備が進み、都心や周辺地域へのアクセスが向上しています。

25 ページをご覧ください。整備された都市計画道路に交通が転換され、生活道路が、人中心の空間になり、歩行者の安全な通行の他、オープンカフェや地域のイベントなど、住民のにぎわいが創出されています。

26 ページをご覧ください。自動車、自転車の利用についてです。自動車の保有が減少し、カーシェアが進んでいます。また、シェアサイクルが充実し、自転車の利用がさらに進んでいます。

27 ページをご覧ください。自動車の脱炭素化についてです。ゼロエミッション車の普及や充電インフラなどの設置拡大により、脱炭素化が進んでいます。

28 ページをご覧ください。交通の担い手不足についてです。公共交通は人件費・燃料費の変動や担い手不足の進展への対応が必要となっています。5 年後の 2030 年には現在の運転手の約 14%減少する可能性があります。この傾向が続けば、20 年後の 2040 年代には、現在の約 50%以上が減少するとも考えられます。

29 ページをご覧ください。公共交通の取組についてです。デマンド交通、マイクロモビリティ、シェアリングサービスなどが普及し、多様な交通手段のうちニーズに応じた交通手段を用いて身近な移動が可能となっています。

30 ページをご覧ください。駅周辺について駅前広場の整備に伴い、多様な交通が駅でつながり、バリアフリーやユニバーサルデザインにも配慮したシームレスな乗り継ぎが可能となるとともに、人が集い憩う空間となっています。

32 ページをご覧ください。ここから「将来像・基本方針」になります。

国の方向性についてです。国では、交通DX・GX、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化などを通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の再構築「リデザイン」を進めることが、喫緊の課題となっているとしています。

33 ページをご覧ください。東京都の方向性についてです。練馬区を含む新都市生活創造域では、2040 年代の将来像として地域に適した輸送モード、安全で快適な歩行者空間、まちや交通の情報が集まる交通結節点などが掲げられています。一方で、交通不便地域への対応や担い手不足への対応、利用者の減少への対応などが課題としています。

34 ページをご覧ください。区の将来像についてです。2040 年代の練馬区の姿、国、都の方向性などを踏まえ、交通の将来像を描きました。2040 年代の練馬区は、大江戸線の延伸や、バスの再編、デマンドタクシーの導入などにより、持続可能な交通が構築され、高齢者や障害者、子供など、すべての人にとって目的にかなう移動手段が確保され、自由な移動を実現しています。

幹線道路の整備が進み、自動車は幹線道路に誘導され、交通量が減少した道路では、自動車から人中心の空間になり、賑わいの中心地になっています。また、自動運転車の専用レーンができるなど、みどりを楽しみながら、安全快適に移動しています。駅周辺では、多様な交通モードがつながり、多言語に対応したわかりやすい案内サインに従って円滑に移動しています。

バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した駅周辺空間が形成され、誰もが安心して快適に過ごせるようになります。練馬区の交通は、すべての人にとって利便性と居心地のよさ、賑わいを兼ね備えており、快適で暮らしやすいまちの実現に貢献しています。

以上を踏まえ、将来像を実現するための、基本方針について、「誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通を構築します。」とします。

36 ページをご覧ください。「課題・基本目標」になります。これまでの内容を踏まえ、2040

年代の目指すべき姿と現在とのギャップを将来に向けた課題・着眼点として5つに整理しました。課題の1つ目は「交通の利便性を高めることが必要」です。区北西部の鉄道空白地域や未整備の都市計画道路があることを踏まえ、交通インフラの整備等により区内や、近隣区市、都心方面へのアクセス向上が必要です。また、交通結節機能の強化、多様な交通手段を選べること、ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した環境整備などが必要です。

37 ページをご覧ください。2つ目は「需要に応じた効率の良い交通にしていくことが必要」です。交通の状況や区民ニーズに合わせ、従来の公共交通空白地域に代わる移動の不便な地域の検討が必要です。また、需要に応じた公共交通体系の見直し・検討や、新技術・デジタル技術の活用、障害者が外出する際の移動手段の確保などが必要です。

3つ目は「担い手不足に対応した交通にしていくことが必要」です。

交通の担い手不足がさらに深刻になっていくことを踏まえ、公共交通の担い手確保に取り組んでいくことが必要です。

また、既存交通の再編を進めるとともに、新たな交通手段の導入や官・民・地域の連携などが必要です。

38 ページをご覧ください。4つ目は「環境負荷の少ない交通にしていくことが必要」です。ゼロカーボンシティを実現するために、公共交通が貢献していくことや、引き続き、車の利用から公共交通の利用に転換していくことが必要です。

課題の5つ目は「まちの賑わいに貢献する交通にしていくことが必要」です。ひとり暮らしの高齢者人口が増加していくことを踏まえ、日常的に利用する公共施設・商業施設・診療所等が集積する駅周辺に、交流し憩える空間を創出していくことや、観光資源をつなぎ回遊性を高める取組などが必要です。

39 ページをご覧ください。今、説明した5つの課題・着眼点を踏まえ、基本目標を5つ設定しました。

「1. 移動を便利にし、より暮らしやすくします。」

「2. 移動が不便な地域の外出手段を確保し、日々の暮らしを支えます。」

「3. 将来にわたって公共交通を、確保・持続できるようにします。」

「4. 地球にもやさしい外出スタイルをさらにひろげます。」

「5. 集客・交流を創出し、まちなかの賑わいに貢献します。」

になります。

40 ページをご覧ください。基本目標を達成するための取組施策案の一部をご説明させていただきます。基本目標1に対して、交通結節機能の向上、交通インフラの整備、バリアフリー・ユニバーサルデザインなどです。

41 ページをご覧ください。基本目標2に対しては、移動不便地域の検討、地域特性を踏まえた新しい交通の導入などです。

42 ページをご覧ください。基本目標3に対しては、鉄道・路線バス・タクシーの持続的な運行、交通の担い手不足への対応などです。

43 ページをご覧ください。基本目標4に対しては、ZEVの普及や区民等へのモビリティ・マネジメントなどです。

44 ページをご覧ください。基本目標5に対しては、交通インフラの利活用による賑わいの創出や、イベントや観光施設との連携などです。特に、取組施策案については、委員の皆様からご意見をいただき、今後、重点施策の選定につなげていきたいと考えております。

以上が、事務局からの説明となります。よろしくお願いします。

○会長：

ご説明ありがとうございます。今、地域公共交通計画の基本方針、基本目標につきまして、資料4に基づいてご説明いただいたところでございます。この内容につきまして、ご質問・ご意見等ある場合は挙手していただき、ご発言いただければと思います。挙手いただいた場合、事務局からマイクをお持ちいたしますので、マイクを受けとった後にご発言いただければと思います。皆さんいかがでしょうか。

○委員：

前回の会議でいろいろな方がご指摘いただいたことを反映した内容になっていると思っていまして、すごく感謝しております。ありがとうございます。

前回、担い手不足を前提として考えないと、施策をいろいろ作ったとしても実現性がなくなってしまうというお話をさせていただいたと思います。確かに、28 ページで担い手が不足しているという話が出ておりました。つまり、免許を持っている人の数はどんどん減っていきますということと、それを我々としては手放すわけにはいかないので、人件費がどんどん上がっていますということです。ただ、全体の免許保有者数がどんどん減ってしまう、一番極端に言うとな就業人口はどんどん減っていつてしまうこと自体は事実なので、これから免許保有者も減ってきてしまうだろうというところです。

そして、29 ページで、交通の姿としては、いろいろな交通が出てくるべきであるというように挙げられております。そうすると、この 28 ページと 29 ページをどのように繋げていくかということになるかと思いますが、人はいないけれど新しい交通手段を作っていくというのが一見矛盾しているので、それを何とか実現しなければいけないときに、誰が担い手になるのかっていうところだと思います。おそらく、私どもバス会社は、路線バスでできるだけ多くのお客さんを、できるだけ遠くにお運びするといったところに集中することが、大型二種免許取得者の使命であると認識しています。

少しずつ車と人数規模が小さくなって移動距離が短くなっていく、最終的にはおそらくここに示されているグリーンスローモビリティみたいなものがラストワンマイルを担うとして、お願いしますと言われても、人数がいないので担えなくなってしまう。あるいはタクシーさんをお願いしますとなった時に、グリーンスローモビリティ 1 台を入れますからタクシー1台減ります、ということが社会にとって望ましいのかどうか、ということもあると思います。そうすると、37 ページの「課題3 担い手不足に対応した交通にしていくことが必要」ですが、ここに出てくる中で、担い手確保に取り組んでいくことが必要とありま

すけれども、この担い手は誰なのかという、一番末端の交通を維持するための人材というのは大型二種や普通二種を持っている人ではなく、地域住民の方々自ら担っていただくような形態が出てくるであろうと思います。それが今普及しつつある日本版ライドシェアとか自治体型ライドシェアを含む住民自らが関与する交通になってくるのだらうと思っています。そのため、今申し上げたような、37 ページの担い手確保が最終的に必要で、それは一番下の項目の「行政、交通事業者、地域、企業との連携が必要」の中の地域というのは、地域住民が自ら担い手になることも含まれます、ということがわかるように進めた方がいいのかと思いました。これが一点目です。

もう一点は、34 ページ、「誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通」とあります。誰もが移動しやすいというのは当然実現すべき目標ですが、そのアウトプットとして、誰もが移動しやすい交通手段は、誰もが使えるべきであるというふうに短絡してしまうと、誰もが使えそうで実は誰も使えないという不便な交通機関が入ってしまう恐れがあります。つまり、誰もが移動しやすいというのは、移動しづらい人を移動しやすくしてあげることが、移動しやすいということだと思います。例えばグリーンスローモビリティのような短距離・少人数の交通機関が入ったときに、日頃から自転車とか自家用車とか電車、バスで何不自由なく移動できる人がグリーンスローモビリティを使ってくれるかといったら、多分使ってくれないです。その人は既に移動しやすいから、別に不便を感じていないため使ってくれないわけです。なので、移動しづらい人は誰なのか、という視点を忘れてはいけなくて、誰もが移動しやすいイコール誰もが使い易そうな交通機関になるとは限らない、という視点が重要かと私は考えております。以上です。

○会長：

ご指摘ありがとうございます。大きく 2 点ほどいただきました。事務局の方で何かありますか。

○事務局：

ありがとうございます。交通の担い手不足ですが、前回の意見をいただいたように、バスの運転手不足の状態を踏まえた計画ということで意見をいただいているところでございますので、反映したものを計画に入れさせていただいたところでございます。

こちらについては、まずは行政が担い手不足に対して、担い手を増やす努力や取組が必要であると思っております。また地域の取組は取組施策 2-4 にありますが、地域主体の取組の支援ということで、基本的には区民が主体となり運行する交通が当然出てくると思います。それに対する取組や支援を検討しなければいけないと考えております。

またもう一点、「誰もが移動しやすい交通手段」というところですが、これは将来像にも書いてある通り、高齢者、障害者を含めての全ての人にとって、目的地に向かう移動手段が確保されるということで、いろいろな交通手段を選ぶというよりも、移動困難な高齢者、障害者などの人も何らかの移動手段で移動ができるといったところを考えた記載とさせていただいておりますので、それに対応した施策を今後この協議会でも検討させていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○会長：

ありがとうございます。

○委員：

一点目について、少し補足をさせていただきたいと思えます。交通の担い手という観点でございますけれども、今担っていただいているのは大型二種免許、普通二種免許、大型一種免許、普通一種免許があると思えます。

現状では、二種免許の方々に交通を担っていただいているところではあるわけですが、一方で人数が減っていくという中においては、全国的には二種免許によらない、普通免許を活用した交通が出てきている状態です。これは人が望んでいるのではなくて、もうそうせざるを得ない、という状況まで進んできていると整理しているところです。この流れは、練馬区も全く関係ないというわけではなく、まさに大型二種免許、普通二種免許で担いきれない交

通が近い将来、おそらく出てくるだろうと思います。

そうした中で、普通免許、いわゆる一般の方々に担っていただくことになるわけですが、今進んでいるライドシェアの取組は、まさにその普通免許を活用してタクシー不足を解消していく話だと思っています。タクシーに限らず、バスについては、特別な許可を国から得て、一般の普通免許でも活用していく例が出てきていますので、免許の形態、それぞれの乗車人数のベストミックスを考えていかなければいけないと思います。現時点において何か答えがあるわけではありませんが、目指すべきところは、そのようなところを課題として認識した上で、どのような姿を描いていくのか、ということだと思っています。

○会長：

ありがとうございました。非常に重要な観点でございます。特に担い手については、今から確保しなければいけない、特に「2040 年代」となっていますので、2040 年代に若い人たちがこの業界に関わりたい、と思えるように今から検討していかなければいけないです。ある自治体は、小学校・中学校、大学生や幼稚園児に対して、交通事業者の皆さんが出向いて、そこでイベントをやりながら、このような職種もあります、という取組をする自治体もあるようですので、何かそういったところをぜひ考えていただければと思います。ご指摘ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○委員：

基本方針、基本目標についてのご説明、ありがとうございました。34 ページの将来像について、一点だけご意見を申し上げさせていただきたいと思います。34 ページの将来像の三つ目の文節のところ、「駅周辺ではバスやタクシー、シェアサイクル、マイクロモビリティなどの・・・」というところがあります。もちろんバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した空間が駅周辺空間の形成で非常に大事だと思っています。ただ一方でこの後の記述、「オープンスペースを活用したイベントの開催や休憩施設の提供などにより・・・」

というところは、これは練馬区に限った話ではないですが、今までの駅周辺の再整備とかを見てみますと、このオープンスペースであったり、賑わいだったり、ウォークブルであったり、このような指標の中で、バスの待機空間が削られることが非常に多くございました。

バスというのは、道路をお借りして運行させていただいておりますので、起終点でのバスの待機時間がどれだけ取れるかが、定時性の一番の鍵になると思います。駅前、駅周辺でのバスの待機ができないとなりますと、言い方はよくないですが、遅れを引きずったまま、起点からバスを運行することになり、利便性が低下して利用者離れ、ひいてはバスの今後の存続の話になってしまいますので、我々事業者、非常に他力本願ではありますが、駅周辺での待機スペースの有無は今後においても非常に大事でございます。引き続き丁寧に調整いただけると非常にありがたいと思っています。

あともう一点でございます。36 ページに「外国人の方にもわかりやすい多言語に対応した・・・」というところで、これは本当にごもっともだと思っているところですが、バス事業者が、ハード面では今後費用をかければクリアするところでしょうが、ソフト面の対応であるとなかなかどこまで時間がかけられるか、というところも課題であると思っています。

一方で、提案としては、オープンデータの活用がなかなか進んでいないと思っています。どうしてもコロナ禍がありまして、各事業者もオープンデータに注力するお金がなかなか無い中、厳しいところもありますが、ぜひともオープンデータ等を活用していただきたいです。外国人向けの案内とか、バリアフリーの案内についてもオープンデータを使ってできるような話も聞いておりますので、その辺の方向性についても今後検討・協議いただけるとありがたいと思っております。以上でございます。

○会長：

はい。ご要望を 2 点、お話いただいたところでございます。事務局から何かございますか。

○事務局：

はい、ありがとうございます。

まず、将来像のオープンスペースの活用の点ですが、こちらについては、当然バスのスペースがおざなりにされるといったところの意見も以前あったかと思いますが、そういったところについては、共存の形は当然必要だと思いますので、設計にあたってはバス事業者も含めて、調整していく考えでございます。皆様のご意見を聞きながら進めさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。先ほどのオープンデータの活用につきましては、ご意見としてお承りして、活用できるものについては取り入れさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○会長：

はい、ありがとうございます。特にオープンデータのところにつきましては、ぜひ計画に載せられるように、せっかくあるデータであり活用しなければ勿体ないので是非ご検討いただければと思います。ありがとうございます。ほか、皆様いかがでしょうか。

○委員：

前回の議論の話が出ましたが、「交通空白地域ではなく、交通不便地域を解消すること」について、バス会社さんからもいろいろお話がありましたが、12 ページに公共交通空白地域改善計画ということで、ピンクの着色のところ、これが公共交通不便地域となっています。公共交通空白地域と不便地域の言葉の使い分けの話が前回あったかと思いますが、33 ページで、丁寧に記載していただきましたが、「短期的な課題」で、例えば公共交通不便地域という単語が出てきます。委員のメンバーはおそらく使い分けができると思いますが、一般の人からすると、今まで「公共交通不便地域」という単語が出てきたかな、と困惑すると思います。一般の方も見る資料だと思いますので、もう少しそこをうまく表現していただければと思います。

○会長：

はい、ありがとうございました。前回ご議論いただきました、空白と不便の点でございま

す。事務局で何かございますか。

○事務局：

ご意見ありがとうございました。こちらについては、確かにバスが多く走っている地域と走っていない地域で不便かどうか、といった話をいただいておりますので、41 ページの組織施策 2-1 に「(仮称) 移動不便地域の検討」とさせていただいています。今、交通空白地域が本当に不便なのかどうか、というお話をいただいておりますので、今回、移動不便地域を新たに検討し、それに対する施策、あるいはどのような交通を入れていくのか、といった検討が必要だと思います。そのような地域については、今後そういった表現が必要かと思っておりますので、資料の作成等も工夫したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○会長：

前回、多くの方から「空白」の定義などを議論いただきまして、確かにご指摘のように、急に出てくるような要望かもしれないので、地域公共交通計画を策定しながら、今の計画ですと、最初は空白というのがあって、交通不便、移動不便というような変化になってきます。ですから、計画体系の中で、ぜひ分かるように、工夫していただければと思います。ご指摘ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○委員：

先ほど交通不便地域というところで、定義のお話を補足させていただきます。おそらく、この 33 ページは東京都が策定している基本方針に記載の交通不便地域の定義をそのまま書かれているかと思います。この基本方針の書き方を見ると、単純に先ほどの 300m 範囲内にバス停がない、そういった空白地域に加えて、例えばバス停とか、鉄道駅の高低差が崖地になって、そこまでアクセスしづらいとか、そのようなところも加えて、基本方針上ではこのような不便地域の表現をさせていただいています。

今回、不便地域にするのかどうかの定義を、これから練馬区でも考えられるということで、

そういった点をどのように設定していくのかが、議論になるのかなと思うので、よろしくお願いします。

○会長：

はい、ありがとうございます。

東京都が定義している地域公共交通の基本方針の交通不便地域も活用させていただきな
がら、練馬区版の移動不便地域の定義をしていただき、それに対してどのように対応するの
か、この計画に位置付けていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○委員：

ご意見いろいろ出ていますが、前回のさまざまなご指摘に真摯にお答えをいただい
てると私は感じておりまして、基本的に大きな問題はないかと思っています。基本方針とか基
本目標ですが、今後、どうするかというところではありますが、2040 年代の目指すべき姿
を見た時に、公共交通の取組として、これからデマンド交通あるいは、マイクロモビリティ、
シェアリングサービスを活かしていきながら、本来区の中で一番重視して維持していかな
いといけないのは路線バスなのかなと私は思っています。その部分に関してどういう形で
ネットワークを形成していくか、ネットワークで押さえられない部分について、こういう部
分でデマンド交通を導入していくなど、具体的な絵で出てくると非常に良いかと思います。
反面で、あまり最初の計画で十分に調査もできない状態で、新しい交通をここで入れます、
というのは大変な気がしますので、そうすると少し柔軟かく入れておいて、今後どのよう
なところで活用していくか、継続して検討していくことがよろしいかと思います。そうすると
このくらいの書き方でよいかと思い、それで私は問題ないと思っております。

○会長：

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

今回の地域公共交通計画を策定する中で、例えば 38 ページに「まちの賑わいに貢献する

交通にしていくことが必要」で、「日常的に利用する公共施設・商業施設・診療所等が集積する」というように書いてあります。

練馬区はすべてがコンパクトにまとまっているため、立地適正化計画の策定は必要ないのかと個人的に思っておりますが、一方で、ある程度拠点の集積は、都市計画マスタープランなどでしっかりと位置付けなければならないところです。今回の地域公共交通計画の主体は当然移動・ネットワークですが、一方で目的地はおそらく都市計画マスタープランとか、策定するのであれば立地適正化計画になると思います。土地利用との整合性をしっかりと確認していただければと思います。駅に集積すると書いてありますが、練馬駅あるいは全部の駅をそのようにするのか、おそらくそれぞれ駅ごとで特徴を持たせるのではないかと思いますので、土地利用との関係性を気遣っていただければと思います。

それからもう一つ、「誰もが移動しやすい」の点、もう少し広く考え、いろいろなタイプを想像していただければと思います。そもそも、移動したいが、家から外出できない、外出しない理由は何なのか。例えば、目的地がないから外出しない、ということもあるかもしれないし、そもそも目的地に行きたいが、移動しやすい交通手段がないから移動しない、という場合もあるかもしれません。さまざまなタイプがあると思うので、それを踏まえて「誰もが移動しやすい」とする時には、どのような状況に応じて移動しやすい、移動したくなるのか、そのような点もシナリオがないので、皆様に議論していただきながら、検討していただければと思います。以上です。

ほか、皆さんいかがでしょうか。

○委員：

練馬区の都市整備部長という立場でお話させていただければと思いますが、今日議論いただいた中で、2点、我々がしっかりと受け止めていかなければいけないと思ったことがあり、1点目はやはり担い手不足を基準にした公共交通のニーズをもう少し細分化していく必要があるのかなと思います。

また、それに伴う移動モードについても、今よりももう少し細分化した検討が必要かと思っています。それを踏まえて、交通企画課長からもありましたが、ベストミックスな形、これどのように模索していくか、というところが一つ計画のポイントになると思います。

2点目については、会長からもありましたが、土地利用、駅、まちづくりとの関連性がポイントになってくると感じました。駅周辺のまちづくりについて、練馬区においては、既成市街地でもう街が完成していますので、ここに乗り場を確保しながらまちづくりを行うのはなかなか難しく、再開発事業を一つとっても、やはりなかなか難しく反対運動が起きるような実情も抱えています。このような中で、やはり取り組んでいかなければいけない部分もあると感じております。

ただ、移動を考えてもまちづくりというのは重要である点を改めて今日感じましたので、地域公共交通計画の策定にあたっては、今日いただいた2点を踏まえて策定の検討を進めていきたいと感じたところでございます。ありがとうございます。

○会長：

ありがとうございます。ほか、皆様いかがでしょうか。せっかくの機会でございます。計画策定でございますので、こういった点、こういった視点が足りないのではないか、こういった観点を盛り込んだ方が2040年代にはいいのではないかなど、もしあればいただければと思います。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。次の議題も含め、思い出したことがありましたら、また最後にご発言いただければと思います。

また、事務局と確認したいと思っておりますが、後日でも構いませんので、気付いた点について、1週間以内に事務局にお寄せいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。それでは時間の限りもでございますので、議事を先に進めさせていただければと思います。「議事（2）練馬区デマンドタクシーの実証実験について」、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局：

事務局より、「デマンドタクシーの運行計画について」、資料3を用いて、説明させていただきます。

デマンドタクシー実証実験にあたっては、道路運送法に基づき、本協議会において運行計画について、協議を行った上で国へ運行許可申請を行います。本日は運行計画案をご説明させていただきます、ご協議いただきます。協議が調いましたら、その旨の証明書を本協議会から発行し、証明書を付して国へ手続きを進めてまいります。

運行計画を作成するにあたり、区域内にお住まいの方との勉強会や関係者との協議を行った上で、取りまとめた内容になります。

資料をご覧ください。

運送を必要とする理由です。運転手不足などにより、路線バスの一部やみどりバスの減便などが生じています。誰もが移動しやすい交通を構築するためには、バスのあり方を見直すとともに、デマンド交通など新たな交通手段の導入などを進めていく必要があります。

このため、区は2040年代の交通のあり方や、取り組むべき施策を検討し、令和8年度を目途に、地域公共交通計画を策定することとしています。

これに先立って、デマンドタクシーの実証実験を実施し、新たな交通手段の実効性を検証することとします。

なお、実証実験を実施する区域は、現在の区計画で定めている、交通空白地域の面積が区内最大であり、駅、病院、図書館や地区区民館などの区立施設が立地していて、移動の需要があるということで、地区を選定しています。

運行形態は、予約型乗合運行 区域運行になります。

運行期間等は、令和6年12月23日（月）から令和7年3月31日（月）で年末年始を除く毎日とし、時間は8時30分から16時30分とします。

運行エリア、乗降ポイントは、乗降ポイント図をご覧ください。運行エリアは、赤線で囲

った区域とし、乗降ポイントは、赤の丸、黄色の丸、青の丸で印した箇所で、区域内 41 箇所、区域外 5 箇所を予定しています。なお、青の丸は、現在調整中となっています。また、黄色の丸は、区のコミュニティバスのバス停と共用することを予定しており、こちらは協議中となっております。共有する箇所についての詳細な場所については次ページの 7 バス停となっております。

乗降方式は、区域内から区域内、または、発着のいずれかが区域内とする移動とし、区域外から区域外の移動は認めないこととします。

車両は、車いす乗車対応のミニバン車 1 台とします。

運行事業者、システム事業者は、記載の会社とします。

予約は、電話またはアプリで受付を行います。

運賃、割引につきましては、本協議会の前に開催した、練馬区運賃協議部会において、記載の内容で協議が整っております。

その他として、今回のデマンドタクシーは、道路運送法第 21 条による乗合旅客運送とします。

説明は、以上となります。

○会長：

はい。ご説明ありがとうございました。ただいま練馬区デマンドタクシーの実証実験につきまして事務局よりご説明いただいたところでございます。この内容につきまして、ご質問ご意見等ございましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○委員：

ご説明ありがとうございました。今お話ありましたように、ご存知の通り練馬区のみどりバスの南大泉ルートが通っておりますので、一見すると先ほどご説明いただいた話ですと、交通手段を細分化して棲み分けを図るという中では一見逆行しているかとは思いますが、やはり今後の担い手不足の対応に向けた中で、このような取組を進めていかなければいけ

ないとバス事業者の立場として思っています。ただ、バス事業者としましては、この地図をご覧になってわかる通り、東側は大泉学園通りから延びる学芸大前通り、南側は富士街道、左側は保谷駅から延びる街道がいくつかありますので、私どもへの路線バスの影響が皆無かといったら決してそうではないのも重々承知しているところです。やはり今後の厳しい担い手不足の中で、検証していくためにはこのようなデマンドも実施していかないと今後に繋がらないと思っていますので、事業者としてもぜひこの取組をやっていただいて、今後検証したうえで、持続的な公共交通に繋がればと思っていますのでお願いします。以上でございます。

○会長：

ご意見ありがとうございました。ほか、ご意見・ご質問等あればお受けしたいと思います
が、いかがでしょうか。

○委員：

事業者調整も進んでいるということで、順調にご準備いただいていると思いますが、地図の乗降ポイントを見ると、密なところと疎なところがあるという印象です。乗降ポイントはこれで確定なのか、それとも、停車できるような場所があればポイントを増やすことも検討しているのかについて、教えていただければと思います。

○事務局：

乗降ポイントにつきましては、警察との協議をさせていただいている中で、この地域は道路幅員が狭いという事情もあり、なかなか均等に配置することが難しくなっています。地域の方の意見を第一に考えた上で、設置できるところについては設置をしているような状況でございます。また、実証実験につきましては、3ヶ月という期間になりますので、今調整している箇所以外の部分で新たに設置することは困難であると思っています。ただ、今後、持続可能な交通としていくため、乗降ポイントを増やすこと、例えば、民間の駐車場などご理解いただけるところには町会さん等にご協力いただいて、そのようなところもご紹介い

ただいて増やすことなどについては、町会さんと話しています。持続可能な交通となるような取組として乗降ポイントを増やす点については、地域の方も含めて、工夫して進めてまいりたいと思います。

○委員：

ありがとうございます。利便性が高くて便利だなと思っていただけると乗っていただけるわけですが、そうでないとやはりどうしても乗っていただけないかと思います。そういった意図で質問させていただきました。

あと、東大泉七丁目の真ん中辺りが空白であり、どこに行くにも 200m 以上歩かざるを得ないというところで、交通のニーズがあった場合は柔軟に対応いただけるようであればありがたいと思っています。一方で、路上は多分厳しいかと思いますが、利便性を高めた方がよいかと思っています。以上です。

○会長：

はい、ありがとうございました。ぜひニーズを踏まえて実証実験中に住民の皆様のご意見をいただきながら、今後のために改善していくための実験ですので、今後、もっと良くするためにどうするか、ご検討いただければと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○委員：

この実証実験について、資料 3 の 2 ページに「割引」があります。一点ご質問ですが、未就学児は無料、「以下の方」は 100 円引きとなっていますが、「以下の方」に該当する(1)～(4)は、基準があるのでしょうか、という質問です。というのも、43 ページの基本方針、基本目標の中に「地球にもやさしい外出スタイルを、さらにひろげます。」とあります。その中の細目で、「4-4 運転免許返納の動機づけ」という項目があります。運転免許証を返納した方はまさに自分の交通の足を奪ってしまうということです。警視庁では、運転免許証を自主返納した人のサポートを実施しており、例えばさまざまな交通公共機関で利用できる割

引であったり、商店街の割引券を配布したりするなど、運転免許証を返納した方へのサポートを実施しております。「割引」の中にはこういった運転免許経歴証明書を提示した人も割引になります、とすると、運転免許証を返納した人への支援に繋がるのではないかなと思います。

○会長：

はい。ご質問ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

○事務局：

ありがとうございます。

申し訳ございません。そちらの点についてはこちらの検討から漏れていました。今後検討してまいりたいと思います。今回は実証実験ということで、こちらの運賃割引については運賃協議会でまとめさせていただいておりますので、今後行う際はそちらの点についても確認した上で検討してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○会長：

よろしいでしょうか。ご指摘いただきましたので、今後の新たな実証実験とか、そのときにはぜひご検討いただければと思います。ご指摘、ありがとうございます。

○事務局：

先ほど、割引対象の基準はあるのか、といった話があったかと思いますが、すみません、その点は説明が漏れていました。障害者割引、高齢者割引等については、国の通知より、各バス事業者さんもいろいろな割引を行っており、割引の割合は区が一定程度の受益者負担の観点より、採算性も難しいところも考慮して 100 円の割引とさせていただいているところでございます。

○会長：

ご指摘ありがとうございます。

○委員：

2点確認させてください。今回実証実験ということで、12月23日から3月31日までですが、これは3月31日で実証実験が終わりになるのか、もしくは結果等を見て延長するなり、もしくは本格運行に移行していくのかという点です。

2点目は、他の会議でも聞いている中で、これはいい実証実験ですので、記載はないですが、こういった広報をかけてやっていくのかというところ、また広報は少し力を入れていただければと思います。

○会長：

はい、ありがとうございます。2点ご指摘いただきましたが、いかがでしょうか。

○事務局：

ありがとうございます。まず期間につきましては、3月31日で区切りをつけさせていただき、その中で利用者や地域の方から意見を伺い、そこで修正点、改良点に関する意見、感想についてアンケートをとらせていただき、持続可能な地域に合った交通となるかどうかを判断させていただいた上で、実装になるのか、形を変えてまた実証実験になるのかはわかりませんが、地域のどこで実装するかも踏まえて、検討してまいりたいと思っております。

2点目の広報につきましては、区報やSNS等の広報をはじめ、地域の勉強会などを通じて行っています。町会さんの回覧版や掲示板への掲示についても活用し、また資料については、地域内については全戸配布とし、広報についてはしっかり行い、皆さんからわかってもらえる交通となるように進めてまいりたいと思います。以上でございます。

○会長：

はい、ありがとうございました。よろしいでしょうか。

今、広報ということをご指摘いただきました。回覧板で配られるかもしれないですけども、高齢者の皆様にとってスマートフォンを触るということに対して抵抗があるとか、一か所でもうまくいかないと嫌になり、利用いただけなるということになってしまうと思いますので、ぜひそういったサポートを充実させていただいて、皆様に利用されるような交通とし

をいただいて、その結果、区民の皆様が、外出で楽しくなるような健康度が上がるようなことをぜひ考えていただければと思います。ご指摘ありがとうございます。

3月31日に区切りをつけておくことということです、ぜひ評価をいただいて、場合によっては、まだよくわからなければ、もう一回継続する、スタートするなど、この実証実験が終わった後、ぜひこの場でいろいろご報告いただければと思いますので、よろしくお願いします。ご指摘ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ご質問等いただきありがとうございました。それでは、今回、デマンドタクシーの実証実験についてこの協議会で調ったことを証明する必要があると思いますので、練馬区デマンドタクシー実証実験につきまして、この原案の通り、実施することにご意見ございませんでしょうか。

《異議なし》

異議なしということでございますので、原案の通り協議が調ったということで、道路運送法施行規則第4条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書を発行させていただきたいと思います。

12月23日から実証運行がスタートするということで、ぜひ良いものにしていただけますよう、事前の広報活動、運行中も様々な対応をしていただければと思います。よろしくお願い致します。

皆さんご協力のほどありがとうございました。

次に、「議題 その他」ですが、何かございますか。

○事務局：

連絡事項させていただきたいと思います。

本日は貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。次回の会議については3月頃の予定でした。地域公共交通計画の基本方針の表などについて、施策について提案させて

いただきましたが、3月までの間にもう一度、重点施策など施策の内容についても皆さんと協議させていただきたいと思っておりますので、年内を目途にもう一度協議する場を検討させていただきたいと思っております。

日時が決まりましたら、改めて委員の皆様にご連絡させていただきますので、引き続きよろしく願いいたします。事務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。当初目標は3月でしたが、本日も説明いただいた地域公共交通計画につきましては、本日もいただいた意見、それから前回いただいた意見もでございますので、その点も踏まえてまた皆さんと協議したい、という意見が事務局よりありましたので、年内開催ということでまた皆様にご連絡があると思いますので、ご出席のほどよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事の用意させていただきました議事につきましては終了となりましたので、ここで終了とさせていただければと思います。

先ほどの、特に地域公共交通計画の基本方針、基本目標につきまして、気づいた点、ご質問等ございましたら、後日、おおむね1週間以内に事務局にお問い合わせいただければと思います。皆様よろしくお願いいたします。

それではすいません、遅刻して大変失礼いたしました。本日の議事をここで終了としたいと思います。最後に事務局から連絡事項等はございますか。

○事務局：

連絡事項は先ほどお伝えさせていただきました。繰り返しになりますが、次回の開催日時が決まりましたらまた連絡させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○会長：

以上をもちまして、第2回練馬区地域公共交通活性化協議会を終了したいと思います。皆様、本日も忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございました。ここで終了とさせ

ていただきます。