

第3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7年1月28日(火) 午後2時00分～午後3時30分
○会場
練馬区役所石神井庁舎 5階 会議室
○出席者
【出席 24人】 大沢会長、中沢副会長、青木委員、原田委員、星野委員、岩澤委員、廣元委員(代理出席：丹治様)、近藤委員、秦野委員、鈴木委員、小川委員、三浦委員、若田委員、富樫委員、舟山委員、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：稲橋委員)、西東委員、森委員、北尾委員(代理出席：齊藤様)、塩田委員 【欠席 8人】 【傍聴 3人】
○議事
(1) 地域公共交通計画における取組施策の概要(案)について (2) みどりバスの再編について (3) その他

第3回 練馬区地域公共交通活性化協議会（令和7年1月28日）

○事務局：

それでは、定刻となりましたので、「第3回練馬区地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。

本日は、大変お忙しい中、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でございます。

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。どうぞよろしく願いいたします。本日の協議会は、午後2時から午後3時30分までの概ね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。

本日の配付資料を確認させていただきます。

まず、「次第」になります。

次に「資料1 委員名簿」

次に「資料2 取組施策の概要（案）について」

次に「資料3 みどりバスの再編について」

以上、合計4点の資料になります。資料はお揃いでしょうか。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。

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、記録として音声の録音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。

会議の成立についてご報告いたします。定数32人に対して、本日の出席者は24人、出席者が半数を超えておりますので、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ご報告させていただきます。

それでは、これ以降の進行につきましては、会長にお願いしたいと思いますので、よろし

くお願いいたします。

○会長：

皆様、こんにちは。これから第3回練馬区地域公共交通活性化協議会を開催したいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、「議事(1) 地域公共交通計画における取組施策の概要(案)」について、事務局から説明をいただいて、そのあと、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、説明をお願いします。

○事務局：

事務局より、「地域公共交通計画における取組施策の概要(案)について」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閲覧いただければと思います。

それでは、資料2「取組施策の概要(案)について」の、1ページをご覧ください。

前回の振り返りです。第2回活性化協議会では、地域公共交通計画の基本方針、基本目標を検討、一部取組施策の項目をご確認いただいたところです。

協議会でいただいた主な意見は、「交通空白地域や交通不便地域をわかりやすく表現する必要がある。」「運転手不足に対応して、交通を維持するためには、地域住民が担い手になることも考えられる。」「担い手確保の取組として、幼稚園、小・中学校に出向いて、職業を紹介している例もある。」などのご意見をいただきました。

本日は、基本目標を達成するための取組施策について事務局側で検討しましたので、不足している点や、連携して取り組んでいける事業などがありましたらご意見をいただければと思います。また、今回説明させていただく取組以外についても、引き続き、検討を深めていきたいと考えております。

2ページをご覧ください。基本目標1「移動を便利にし、より暮らしやすくします。」の達成に向けた取組施策になります。取組施策 1-1「交通結節機能の向上」です。「駅や駅前

広場の空間が多くの人に利用され、暮らしやすさに寄与するとともに、来訪者にもわかりやすい、交通結節点としての機能の向上に取り組みます。」としています。主な取組としては、「駅まち空間の整備」「わかりやすい案内サインの整備」が挙げられます。

3 ページをご覧ください。取組施策 1-2「交通インフラの整備」です。「駅周辺等のまちなかや、都心方面への外出の利便性を高めるため、鉄道利用圏を拡大します。また、路線バスの走行環境を充実し、定時性の確保を図ります。」としています。主な取組としては、「大江戸線の延伸」「都市計画道路の整備」「西武新宿線連続立体交差化」が挙げられます。

4 ページをご覧ください。取組施策 1-3「乗継利用の利便性向上」です。「新技術、デジタル技術を活用し、様々な利用者ニーズに対応し、乗継利用の利便性向上に取り組みます。」としています。主な取組としては、「MaaS の普及促進」「乗り継ぎ割引等の可能性の検討」が挙げられます。申し訳ございませんが、1 点この場で資料を修正させていただきたい点がございまして、「乗り継ぎ割引等の可能性の検討」の説明文の 2 行目について、「関係者が連携して検討」となっていますが、「関係者と連携して検討」の誤字となります。

取組施策 1-4「回遊手段の確保」です。「区内を手軽に回遊する移動手段の導入やシェアサービスの利用促進などにより、回遊手段の確保を進めていきます。」としています。主な取組としては、「シェアサイクルの利用促進」「小型シェアモビリティの導入の検討」が挙げられます。

5 ページをご覧ください。取組施策 1-5「移動手段の情報提供」です。「鉄道やバスの経路、駅・バス停の位置などについて、わかりやすく周知するなど、移動手段の情報提供に取り組みます。」としています。主な取組としては、「区全体の公共交通マップ」の作成が挙げられます。

取組施策 1-6「バスの待合環境の改善」です。「バス停の上屋・ベンチの整備や、バス停の近傍に待機場所を確保する方策の検討など、関係機関と連携して待合環境の改善に取り組みます。」としています。主な取組としては、「バス停の上屋・ベンチの整備促進」が挙げら

れます。

6 ページをご覧ください。取組施策 1-7「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」です。

「バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した施設の整備に取り組みます。」とされています。主な取組としては、「駅施設等のバリアフリー、ユニバーサルデザインの整備促進」が挙げられます。

7 ページをご覧ください。基本目標 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。」を達成するための取組施策になります。取組施策 2-1「(仮) 移動不便地域に関する検討」です。「利用者の減少、交通の担い手不足などを踏まえ、従来の公共交通空白地域の見直しに取り組みます。」としています。主な取組としては、「『(仮) 移動不便地域』の基準の検討」が挙げられます。

取組施策 2-2「みどりバスの持続的な運行」です。「みどりバスの役割を踏まえ、運行の効率化や採算性の改善などにより、持続的な運行に取り組みます。」としています。主な取組としては、「みどりバスの再編」が挙げられます。

8 ページをご覧ください。取組施策 2-3「地域特性を踏まえた新しい交通の導入」です。「新技術デジタル技術の活用や地域特性などを踏まえ、新しい交通の導入に取り組みます。」としています。主な取組は、「デマンド型乗合タクシー等の実証運行」が挙げられます。

取組施策 2-4「地域主体の取組の支援」です。「地域の企業・団体・区民等が連携してラストワンマイルの交通手段をつくる取組を支援していきます。」としています。主な取組は、「区民等が主体となり運行する交通の検討」が挙げられます。

9 ページをご覧ください。取組施策 2-5「福祉との連携」です。「福祉部門と連携し、外出支援策等を検討していきます。」としています。主な取組は、「外出支援策等のあり方の検討」が挙げられます。

10 ページをご覧ください。基本目標 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。」を達成するための取組施策になります。取組施策 3-1「鉄道・路線バス・タ

クシーの持続的な運行」です。「従来の公共交通体系を見直し、鉄道、路線バス、タクシーの持続的な運行に取り組みます。」としています。主な取組は、「公共交通体系のあり方の見直し」が挙げられます。

取組施策 3-2「公共交通の担い手不足への対応」です。「交通事業者と行政の連携、新技術・デジタル技術の活用、女性や外国人の活躍促進などにより、交通の担い手確保に取り組みます。」としています。主な取組は、「官民連携した担い手確保の取組」「自動運転の導入検討」が挙げられます。

11 ページをご覧ください。取組施策 3-3「区内の運行事業者間の連携・調整」です。「多様な業種が参画した協力体制を構築し、区内の運行事業者間の連携・調整に取り組みます。」としています。主な取組は、「多様な業種の運行事業者による定期的な意見交換」が挙げられます。

12 ページをご覧ください。基本目標 4「地球にやさしい外出スタイルを、さらにひろげます。」を達成するための取組施策になります。取組施策 4-1「ZEV の普及」です。「バス、タクシーの車両について、地球にやさしい Z E V の普及に取り組みます。」としています。主な取組は「バス、タクシー車両の更新時の対応」が挙げられます。

取組施策 4-2「充電インフラ等の普及」です。「充電インフラ等の普及に取り組んでいきます。」としています。主な取組は、「バス、タクシーが利用できる急速充電設備、水素ステーションの整備促進」が挙げられます。

13 ページをご覧ください。取組施策 4-3「区民等へのモビリティ・マネジメント」です。「区民の意識や行動の変容により、地域の公共交通の利用を促進する、モビリティ・マネジメントに取り組みます。」としています。主な取組は、「小学生等の乗り方教室・出前講座などの実施」が挙げられます。

14 ページをご覧ください。基本目標 5「集客・交流を創出し、まちなかの賑わいに貢献します。」を達成するための取組施策になります。取組施策 5-1「交通インフラの利活用に

よる賑わいの創出」です。「交通インフラの整備に伴って利用可能となる空間の利活用により、賑わいの創出に取り組みます。」としています。主な取組は、「鉄道の高架化の利活用」「道路空間の利活用」再掲となりますが「駅まち空間の整備」が挙げられます。

取組施策 5-2「イベントや観光施設との連携」です。「観光・集客施設間の移動が活性化するように、交通とイベントや観光施設との連携に取り組みます。」としています。主な取組は、「イベントや観光施設とコラボした企画切符の実施」が挙げられます。

15 ページに記載させていただいております、取組施策 5-3、5-4、5-5 については再掲となりますので、ここでの説明は割愛させていただきます。

以上が、5つの基本目標を達成するための取組施策の概要となります。冒頭でもお伝えさせていただきましたが、説明させていただいた取組以外についても、引き続き、検討を深めていきたいと考えております。説明は以上です。よろしく申し上げます。

○会長：

ご説明ありがとうございました。ただいま事務局より取組施策の概要につ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、不足している点やこういった観点もあればいいのではないかと、これはもう古い、もっと効率的な自治体もある、といったことがもしあればぜひ皆様から頂いて、取組施策の充実を図っていきたいと存じております。

ご質問等があれば挙手の上、ご所属と氏名を発言していただいたのちに、ご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

○委員：

お世話になっております。まず施策についていろいろ挙げていただいた中で、基本的には私どもバス事業者としては大変ありがたい内容をいっぱい挙げていただいたと思っています。基本目標 2 において移動不便地域に関する検討、あるいは基本目標 3 で公共交通を持続できるようにという観点が盛り込まれた基本目標 5 つのうちの 1 つとして持続可能というところを盛り込んでいただき、大変ありがたいと思っています。私も色々な自治体の

会議に参加させていただく中で、新しい交通機関を入れたい、利便性を上げたいということがまず前面に出て、あれをやりましょう、これやりましょう、工程表はこうです、と出てきて、あまり使われない MaaS のアプリなどが出来てしまい、達成できたような気になったというような計画が出来てしまうことがあるが、今回はバックボーンとなる持続可能性を確保する、担い手を確保する、ということをはっきり打ち出させていただいたので、すごくありがたいと思っております。利便性向上施策は予算をつけて、業者に頼むことまで、出来ましたということが多いのですが、供給力をどうするかというのがどこの自治体も一番実現が困難な施策になっていますので、器は作ったけれど、運転する人がいないということになってしまうのが、最も問題になっているところです。そのような意味でいうと、例えば 13 ページのモビリティ・マネジメントについて、利用者の意識を変えて、より自家用車ではなくバスや電車を利用してもらうような意識になってもらおうということですが、一番下に運転手が職業の選択肢の 1 つになる、というように書いていただいているので、これから需要がどんどん増えていくのに供給が増えてない、乗りたくても乗れないという時代が来ってしまうので、需要を喚起する以前に供給も確保しておかないと、大変になってきます。区民が主体になって担っていくラストワンマイルというのもありましたが、会社としては、区民の方々にバスを運転してほしいというくらい深刻です。営業所の近くに住んでいる人が歩いて営業所に来てバスを運転してくれることが一番、バス事業者にとってはありがたい。練馬区には路線バスの営業所が全部でおそらく 4 つあり、運転手の数を全部足してもおそらく 500 人から多くとも 600 人程度ですが、練馬区民は 75 万人いらっしゃいます。600 人程度確保できていけば問題ないのですが、それが確保できないくらい、運転手のなり手がいない。区民の方も含めて、それくらいの人を確保できればバスの運行ができるが、それも苦勞するくらい人がいないので、バスの運転手という仕事を選択肢に挙げてくれるという意識変容ができるような施策を考えていけたら良いと思っております。以上です。

○会長：

ありがとうございました。需要と供給の関係で、特に供給をどう提供するか、ということについていろいろ書いてあるということの評価いただいたということでございます。他の皆様はいかがでしょう。まだ決めるわけではないので、ぜひ皆様からいろいろいただいて、拡充していきたいと思えます。

○委員：

ご説明いただきありがとうございました。他の委員からお話があった通り、私ども事業者として今回の施策はだいぶ現実に沿った内容をご記載いただいたと思っていますので、非常に良い内容だというふうに思っていますが、何点か意見や関心がある点を申し上げさせていたいただきたいと思っております。

取組施策 1-6 でバスの待合環境の改善ということがありますが、もしかしたら前回の会議でも申し上げたかもしれないのですが、上屋、ベンチの設置については我々も出来るだけ利便性促進のために主体として設置してきたのですが、従前と比べて、上屋の設置基準は厳しくなり、今まで設置できたような場所でも、歩道幅等の関係で設置できない場所が非常にあり、当社管内でも非常に対応に苦慮しています。狭いところに上屋があり、経年劣化で建て直ししなければならないのですが、建て直してしまうと新しい基準で建てられません。補強など、何とかして凌ぐというようなことがあり、規制が厳しくなり、上屋を建てられない状況が増えていることをご承知おきいただきたい。

また上屋に関しては、占用料が発生してしまいます。多くの上屋等を設置させていただいているところでございますが、年間でおおよそ 500 万円程度を道路占用料という形で支払っており、バス停については営業の根幹となる部分なので仕方がないと思っておりますが、上屋についてはお客様の利便に寄与するということで、プラスアルファの部分と考えます。500 万円という年間の道路占用料も、昨今のバス事業者を取り巻く環境を踏まえて厳しい状況もありますので、資金については今後協議をさせていただければ、と考えているところで

ございます。

あともう 1 点、取組施策 4-2 充電インフラ等の普及ということで、電気や水素ステーションということでお示しいただいているところでございます。私どもも昨年、一昨年前から電気バスを導入させていただいており、試行錯誤の段階でございますが、この充電インフラを自前で整備するとなるとかなり費用が厳しく、国庫補助金等を活用しながら整備させていただいたところですが、昨今全国的に電気自動車の広がりが多く、手を挙げてもその補助金に採択できるかは難しくなっております。そこを踏まえますと、今後、いち民間企業が全てやっていくということにも正直限界があるところで、各車に対して 1 個ずつの充電設備が必要になり、車庫面積が狭くなってくる。私どもは練馬区内に車庫を 2 つ有していますが、車をぎりぎりに入れて運用してございますので、電気を 1 つ 1 つ入れていくとなると車庫スペースにも限界があるということもご承知おきいただければと思っております。

一方で水素ステーションというお話をいただいたところで、私どもも所沢の営業所で水素バスを 1 台導入させていただいておりますが、問題としては水素ステーションが少ないというところがあり、一方で水素バスは乗り心地も非常に良く、社内的にはかなり好評でございます。ただ難点として燃料が非常に高く、一般経費の 10 倍以上高いので、そのあたりが課題で、燃料単価が下がらない状況なので、このあたりはトラック業界等も巻き込んで、ある程度需要があるところに水素ステーションを国ないし自治体と連携して設置いただいて、我々もそこに参画させていただくことによって、スケールメリットではないですが、燃料単価が落ちるような仕組みを、どこかで模索できればなというふうに思っているところでございます。私の方からは以上でございます。

○会長：

ご指摘ありがとうございます。2 点ほどいただきましたが、取組施策 1-6 バス待ち環境のところにつきましては、現在では道路占用料がかかっているというのと、道路構造令の基準で歩道から 1.5m というような、細かい基準もあったと思うのですが、それが足かせにな

っているというようなお話でございました。道路だけじゃなくてご協力いただいた民地部分、セットバックした民地部分を活用するなど、いろいろなアイデアがあるかと思います。一方で道路も歩道も狭いところでは厳しいと思うのですが、他の自治体では広告を入れてその広告料から設置料を捻出するというやり方もございます。練馬のように道路が狭いところは厳しい状況ではありますが、そういった点も他の事例を見ながら、できるものは取り入れていく、道路上だけで考えて思考が止まってしまうので、民地側などご協力をいただきながら、ぜひバス待ち関係の改善については取り組んでいただければなと思います。このあたりは真剣に考えていただければなと思います。ご指摘ありがとうございます。

それから充電インフラにつきましても、各事業者さんの附置ではなく共同で作ることがメリットになるのではないかというご提案をいただきましたので、そのあたりもぜひご検討いただければと思います。

○委員：

先ほどバス待ち環境のお話がございました。今後練馬区においても高齢化が進んでいく見込みでございます。そうしたところを考えると、どうしてもバスを待つためのベンチ、日差しを凌ぐための上屋といったご要望は練馬区の方に継続してご要望をいただいているところでございます。今後の高齢化を見据えると、そういったところの改善を図っていかねばならないという問題意識を持ってございます。一方で先ほど委員からもございましたが、設置の基準や占用料の問題、あとは維持管理をどうするかというような課題もあるというふうに聞いておりますので、そういったところについては、しっかり一つ一つ関係者協議をして取り組んでまいりたいと考えております。

皆様方にご意見等をご紹介いただきたいなと思っている点がございまして、10 ページの取組施策 3-2 の「自動運転の導入検討」について、練馬区においては課題であると感じているところです。すぐに自動運転はどこかでどういうふうにしていくかという計画が現時点であるというわけではないのですが、今後担い手不足が進んでいく中においては、やはりこ

の自動運転というのも検討しなければならないテーマだというふうに認識しています。一方で23区内、多摩地域を見ると、東京都内でもいろいろなところで自動運転バスの実証運行が行われてきているところがございます。そういったところを踏まえて今後はやはり自動運転はどんどん現実のものになっていく可能性もあるのではないかなと思っていますところで、できればバス事業者さんの方から今の自動運転バスの現在地と、今の状況、今後はこういった展望があるのではないか、あるいは今後の課題について何かございましたらご紹介いただけるとありがたいと思います。

○会長：

ご質問をいただきましたが、各社それぞれご意見をいただいても構いませんので、また、これで何かが決まるわけではないので、ぜひ参考意見としてご助言いただければと思います。

○委員：

私どもはコロナ禍の非常に厳しい状況下ではあったのですが、2021年度2023年度に飯能で、自動運転の実証運行を2回ほどさせていただいたところがございます。レベル2の運行ということでございまして、2021年は日本モビリティという会社と一緒にやらせていただきました。2023年については先進モビリティという会社と一緒にやらせていただいて、特に2023年度の実験においては、日本ペイントさん、NECさんとも一緒にやらせていただいて、路面の状況をペイントで追いながら、バスの位置の補正をさらに強力にして、ラインから外れないようにする取組や、NECさんのAIの解析技術を活用して、車内外の画像を落とし込んで、路面の凹凸などの劣化状況等も把握できるようにしました。信号はもちろんですが、車内については、昨今高齢者の方の利用が非常に多くなりまして、ブレーキ時、発進時等の車内人身事故について事業者としても非常に対応に苦慮しているところがございますので、そのあたりのお客様の立ち上がった動作などをAIで確認して乗務員席で注意喚起するなどの取組もやりながら実証運行をやらせていただいたところがございます。

結果的に、今後の気づきや方向性として、まだまだ大型 2 種免許の人がそこに乗ってないと難しいということが現状としてあるところでございます。そのあたりはやはり法改正等もいろいろと今後していかなければならないというふうに認識しておりますが、2 回の実験で私どもの乗務員も補佐役としてハンドルを握り、運転席に座って万が一のときはハンドルを前に切れるように、ブレーキを踏めるようにずっと体勢を立てながら運行していたのですが、この実証実験に対しては、技術的な面もそうですし、やはり担い手不足を根本から解決するには、そこに大型 2 種免許でなくても補佐員として乗ることができるということが確立できないと、非常に厳しいのかなと思っています。一番心配しているのは、事故が起きた時の対処をどうしていくかっていうところで、どこまで責任割合、過失割合が発生するのか、バス会社になるのか、機械を入れているメーカーさんの責任になるのかなど、そのあたりが確立できていないところでありますので、今後の課題と認識しているところでございます。

2021 年度、2023 年度の 2 回の実証実験で私どもも会社全体でやらせていただいたところでございますが、やはり次に繋がる施策が見えてこないと次のトライが難しく、今は、私どもは一時停止というような状況になります。今後のスキームとしては、和光市さんが外環の側道で自動運転に取り組んでおり、私も試乗させていただいたのですが、自治体主体でやっていく取組に我々も事業者として乗っからせていただくスキームの方が今後一般的になるのかなと考えております。今後の構築の仕方についても、練馬区さんをはじめいろんな自治体さんと調整しながら模索していければなと思っていますところでございます。当社からは以上でございます。

○委員：

私どもは路線バスのような車両で実験をまだやっておりません。小型車両での実験はいくつかやらせていただいたのですが、ここ数年はできていない状態です。自動運転がどのように社会に受け入れられていくかですが、現状で言うと、レベル 4 で運転手がないとい

う形でやっているのは、かつて鉄道が走っていた跡地、あるいは愛媛県で始まったばかりですが、伊予鉄道さんの駅の終点から旅客線が出るターミナルまでの数百メートルみたいなところとなっています。逆に言うとそれくらいしか走っていないです。やはり他の交通との関わり合い、先ほどのお話にありましたが、事故が起こったらどうするのかというところで、基本的には一般公道で走っているところはレベル 2 から、上までなかなかたどり着けていないです。そのため、これから社会に受け入れられていく時に、まず出てくるのは、他の交通と遮断された環境、例えば空港の中、工場の中などは他の交通から遮断されて、事故の可能性が極めて低いようなところは、おそらくそれほどハードルは高くないであろうということです。通過交通もなく、一般人もいません。それから次に専用空間が確保されているところ、先ほど申し上げたかつて鉄道が走っていたようなところ、それから次に専用の車線、普通の道路の 4 車線のうちの 1 車線は自動運転が走るという前提になっているようなところから徐々に進んでいくのだらうと思います。もう一つは、山道で途中までバスは来ているが、そこから先はもう何もない、ほとんど人もいない、通過交通もないから、最後のラストワンマイル的なところは極めて小さい車の自動運転でも何とかなるだろうというような輸送から、おそらく代替されてくるのではないかと考えています。いずれにしても、現状の自動運転の車にかかるお金などを考えていくと、商売になるかどうか最後に課題となり、運転手さんが仮にいらなくなるとしても 1 台 3 億円かかるとしたら、もうそれは今商売になっているバス事業が商売にならない事業になってしまうので、自動化するためには商売ではないけれどやります、という変換が必要になってくるので、そこはすごく難しいところだと思います。

事業者だけでどうこうではなく、例えば信号とバスが通信して協調しましょう、標識とバスが協調しましょう、というようなものをやろうとすると、当然道路を作っている方、交通管理をしている警察の方と、バスが連動しないとできない。バスだけがどんどん頑張っ賢くなろうとしても、外とやり取りができない状態だとおそらくどこかで頭打ちになってし

まうと思います。社会全体が自動運転に向けて、例えばこれはお金もかかります、とか、自動運転のバスがノロノロ走っているけど文句言わないでください、とか、そういう意味での受容性も確保していかないと、広まっていけないんだらうなというふうに思っています。以上です。

○委員：

自動運転には4年前ぐらいから取り組み始めておりまして、一番多く実験しているのは新宿駅西口から都庁周辺をまわる循環路線、あと直近ですと、昨年12月に、多摩市内の多摩センター駅から京王多摩車庫というニュータウン内の郊外道路の方で自動運転の方を実施しております。4年前から私も自動運転バスに社員として乗らせていただいているのですが、技術の方は着実に進歩していると感じます。4年前は、本当にトロトロでハンドル操作もカクカクといったような違和感があるものだったのが、直近の12月の多摩センターのバスでは非常にスムーズに、加速も滑らかに最高速度も一定程度を出るような状況になってきておりますので、乗り心地なども含めて、進歩しているというふうには感じます。

ただ先ほどから他の委員がおっしゃっている通り、なかなか運転手さんがいなくていいという状態に持っていくまでには多くの課題があると感じております。やはり一番弱いのは不慮の飛び出しですとか、そういったイレギュラーな事態でして、路駐車両があれば止まってしまうし、どうしても安全サイドに機能を倒さざるを得ませんので、何かあればやはり止まってしまう。そういったところで運転手の介入がどうしても発生してしまう。こういったところをクリアしていかないと、最終的な目的はやっぱり乗務員の置換ですから、そういったものを置き換えるにはまだまだ多くのハードルがあると感じております。そういったものを実現していくためには、やはり法整備も含めて行政の関与が非常に必要だなど思っております。言ってみれば、路面電車のような専用路線が作れるのであれば、本当に今すぐにでも導入できるものだと思っております。問題はそういったものをどうやってまちづくりの中で実現していけるか。もう自動運転に置き換えざるを得ない未来は待っており

ますので、事業者と行政、国、構成員、そういったところが三位一体となって実現していくことが、導入の近道になると思っておりますので、ぜひ都市計画の中でも、自動運転をある程度前提とした発想を取り入れて、まちづくりしていけることを事業者は願う次第です。以上です。

○委員：

自動運転につきまして、当社では大型・小型を含めてまだ実証実験の方は自社では実現しておりません。過去にコンサルタント会社さんの方に見積もりを取ったりもしましたが、自社負担ではかなり高額というところもあって、まだ実現には至っておりません。先ほどの委員の方からもお話があった通り、自治体の方が主体となって実証実験などを実施していただければ、自社の大型二種免許を保有する運転士などを協力させていただいて、実証実験に参加させていただければと思います。

また完全な自動運転はなかなか難しいかもしれませんが、やはり練馬区内を含めてどこの道も狭隘路で交通も錯綜している中なので、この先、運転士に対してのストレスが軽減できるような、停車等の方法がスムーズになるような、半自動など、そういう技術が進歩していければと思いますので、その点もこのような会議体でいろいろ協議して、メーカーさんなどにいろいろ伝えていければなと思っております。以上です。

○委員：

まだ自動運転の実証実験等の実績はございません。都心部を主に運行しておりますが、非常に走行環境が厳しく、技術的な課題があるというふうに考えておりますが、先ほどお話がありました通り、将来の乗務員不足解消に資する取組だと思っておりますので、今後関係機関と連携して運行するエリアでも実行できるように取り組んでいきたいと考えてございます。

○会長：

ありがとうございました。逆にお聞きしたいのですが、さっき話があった多摩市や、西新

宿で来月から始まると思うのですが、例えば練馬でやるとしたらどのあたりを提供できるとか、最初に杉並区でおそらく去年、非常に密集の中でも場所を提供したりするということがあり、おそらく区としても場所を提供しないとなかなか手を挙げられないと思うのですが、何かそういった提供できる場所とかはあったりするのでしょうか。

○委員：

現時点においては、この場所で、というのはなかなか申し上げるところはないのですが、ただ一方で、やはり自動運転はいろいろところでトライをされているような状況もあります。練馬区においてもぜひ自動運転を活用していく未来もあるだろうなと思っていますので、そうしたところは見据えながらですね、何ができるかというのも含めて考えていきたいと思います。

○会長：

東京都の都市整備局さんが自動運転のあり方の報告書を出していると思うので、そういうものを見ながら練馬区レベルでの検討をしてもいいのかなと思っています。ミスリードにならないように書いておいた方がいいのかなと思いますが、あくまでも公共交通の担い手不足に対して自動運転をどうするかということなので、一般車に自動運転が入ったときの対応は全く違うと思うので、これは分けて書かないといけない。郊外部を除けば今の道路の容量で、全てを自動運転にするとパンクしてしまう。当然今から公共交通を使い続けるというのは、一般車の自動運転を普及する上でも前提条件だと思うので、そういった意味でモビリティ・マネジメントのところには、たとえ自動運転のレベル 5 が一般に普及したとしても、今の道路インフラはとて持たない。一般車の自動運転レベル 5 になったとしても公共交通と併用しないとやっていけないというのは明白ですので、その点はちょっと書いておいた方がいいかなというふうに思いました。公共交通に対する議論でこれはありだと思うのですが、その裏では一般車でも自動運転が普及してしまいます。その裏返しは気をつけてシナリオは描いた方がいいかなと思いました。

○委員：

この資料全般を見ての感想ですが、各施策の中で基本的には進めていく取組だと思うのですが、その中でもう既に行われているものもあるかと思えますし、この計画が策定された後に行われることもあるかと思えます。スケジュール感を整理していくのがいいのかなと思います。あとはこの計画が令和 8 年度に策定すると伺っているのですが、それまでに新たに取り組むものもあるのかどうか、そういったスケジュール感を今後行っていった方がいいのかなと思います。以上です。

○会長：

ご指摘ありがとうございます。スケジュール感という重要なご指摘ですが、この点はいかがでしょうか。

○委員：

スケジュール感と、ここに記載のない取組を含めてということなのですが、今回の地域公共交通計画に基づく施策については今後も引き続き検討を進めていくという考えがありまして、今日お示ししているのはそのうちの一部ということでご理解いただければと思います。この他にも検討しているものもございますし、どこかのタイミングで皆様方にもご意見をいただきたいというところで、スケジュール感につきましてですが、こちらも計画の中ではしっかりとある程度ロードマップ的に示してまいりたいと考えておりますので、そこについては今後の検討課題とをさせていただきます。こちらも一定程度取りまとまりましたら、皆様にもお示しをしてご意見をいただければと思っております。

○会長：

ありがとうございます。他の皆様はいかがでしょう。

○委員：

先ほどの委員のお話を受けてですが、おそらく施策ごとにいろいろな時間軸があると思っており、例えば先ほど出てきた取組施策 2-1「移動不便地域に関する検討」と、10 ページ

の取組施策 3-1 の「公共交通体系のあり方の見直し」とが密接にリンクしていて、先んじてこの不便地域の定義などがあって、それをどうするかという中で、再編のあり方がなってくるのかなと思います。

ロードマップを今後検討していくというお話かと思うのですが、例えばこの「公共交通体系のあり方の見直し」について、大きな交通でいえば、鉄道、バスなどをどのような軸にしていくのかなど、そのようなお話なのかなと考えているのですが、そのような絵柄などを出すところまで検討するのか、そのあたりは今の段階でのお考えはありますでしょうか。

○委員：

現在の公共交通空白地域にかわる新しい移動が不便地域については、最初に検討しなければならないという認識を持っております。その上で公共交通のあり方があり、そのあり方の中でそれぞれ既存交通、新しい交通が共存するという姿があるのかなと認識しています。

絵柄についても、ということですが、基本的には不便地域はここです、というのは最終的には示してまいりたいと考えており、この計画の発出と同時に示すのか、あるいはその後になるのかはまだ決めていないわけでは不是ですが、いずれにしても今後の検討の中でそのあたりも含めて考えてまいりたいと思います。

○会長：

特に今いただいた交通不便地域の話につきましては、第 1 回目でも大きな議論になりました。一つのレイヤーかもしれないですし、二つのレイヤーを重ねるのかもしれないですし、23 区内の練馬区ですので、郊外部の市町村とはまた違いますので、ぜひ練馬区らしい考え方をぜひご提示いただければなと思います。ありがとうございます。ほか、皆様いかがでしょうか。

○副会長：

いろいろなご意見をいただきましてありがとうございます。今のやり取りを聞いていて思ったのですが、例えば自動運転のところで、どうやって走らせる空間を整備していくかと

いうと、練馬区内において大事になってくるのが、都市計画道路のあり方なのかなということ
ころです。交通量が減ってくる中で、いらなくなるというような議論もありますが、そこを
単純にいらなくなるという議論にしていくのか、公共交通が走る空間として、使い方を議論
していくのかなど、そういった議論も必要になってくるのか、というのが一つ感じたところ
でございます。

あともう一つ、我々の方で今日提示させていただいた中で、4 ページにある乗継利用の利
便性向上や、今日ご議論のあったバス待ち環境の改善といったところでも、乗継機能の改善
というような、システムチックなところが中心になっています。今は駅前広場だけが乗継利
便性という形になっていますが、もう少し交通体系的に細かい分類していったときに、本当
に駅だけで乗継が成立しているのか、もうちょっと地区内に乗り継ぎをしていくような場
所が設定されるか、もう少し違う交通と機能分担が図られるのかなど、バス待ち環境の改善
や、乗継利便性の向上といったところで、議論を深めてもいいのかなというのが、やり取り
の中で感じたところでございます。

○会長：

ありがとうございます。今、おっしゃっていただいた、駅だけではないのではないかと
いうことで、昨今モビリティステーションという言葉がよく出てきており、駅ではない新たな
乗継拠点のようなものをご提示した方がいいのではないかというお話がございましたので、
ぜひ引き続きご検討いただければと思います。

あともう一点、2 ページ目の方に交通結節機能の向上と書いてあり、駅まち空間の整備と
あるのですが、駅まち空間は本当に大江戸線の延伸区間や西武新宿線の連立区間のみの新
たに変わるところだけなのか。例えば今日は地下鉄さんも西武さんもいらっしゃるのです
が、地下鉄からの駅の出口はどうしても道路占用上の出口となるので、狭い空間となり原則
地下鉄の駅前広場はない。都営三田線や、東京メトロの東西線のように地上を走っていると
ころに駅前広場はあるのですが、地下鉄の駅前広場は減多にないというのが前提になるの

ですが、本当にそれでいいのかどうか。特に板橋区との境目の小竹向原駅はどうするのだろうか。なかなか難しいことは承知しておるところなのですが、既存駅の駅まち空間、例えば練馬駅の連立工事が終わって、都市計画として面積が確保されて駅前広場もあるところもあれば、地下鉄がゆえに地上空間が非常に限定的になってしまっていて、なかなか結節拠点を作ろうにも作れないというところもあったりすると思うので、駅まち空間の整備のところは、これから新設するものではなくて、今あるところにもおそらく課題が生じているかもしれない。そこも考えてもいいのではないか、特に区境にある駅のところはどちらがやるのか、というような話もあるので悩ましい点もありますので、そういった既存の駅のところにフォーカスしていただいた方がいいかなと思ったところでございます。

それから、地域公共交通計画では人をベースにしていますが、物流は増えてしまう。テレビ報道を観ても常に渋滞しているのはほとんど物流です。物流の担い手も厳しい状況で、地方では貨客混載というのがあります。まだ練馬のようなところでは必要ないと思っているのですが、一方で、モビリティステーションに宅配してもらい、地域の方が来て、荷物を取ってから家に帰る、といったように担い手不足を解消するやり方だと、モビリティステーションのあり方も変わってくると思います。今回は物流色を強くすると別の計画になってしまうので違うと思うのですが、モビリティステーションなどを考えると、そういったモノの動きも考えるといいのかなと思っています。以上です。

今回は委員の皆様から多数のご意見をいただきましたので、参考にしながら、ぜひ他の自治体さんを見ても、担い手に対してフォーカスしているのは素晴らしい点だと思いますので、そのような点を生かしつつ、地域公共交通計画について考えていただければと思います。皆様ありがとうございました。

いろいろ議論をして家に帰って感化されて思い出したなど、個別にこういう政策もあった方がいいのではないかなどあれば、アイデアベースで構いませんので、1週間以内に事務局に、お寄せいただければと思います。

それでは議事を進めさせていただければと思います。「議事(2) みどりバスの再編について」について、事務局から説明をお願いします。

○事務局：

事務局より、「みどりバスの再編について」ご説明します。

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ください。

本日、みどりバスの再編についてご説明し、ご協議いただきます。協議が調いましたら、道路運送法に基づき、協議が調ったこと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。

それでは、資料3「みどりバスの再編について」の、3枚目「1 みどりバスについて」をご覧ください。

みどりバスの概要をご説明します。みどりバスは、既存路線バスを補完し、公共交通空白地域の改善や高齢者・障害者などの交通弱者を含めた区民全体の生活行動力の向上を図り、あわせて公共公益施設への交通の利便性向上などに寄与することを目的として運行しています。現在、6ルートで運行しています。

次のページをご覧ください。「2 みどりバスの再編について」です。現在、バス事業は、利用者の減少、人件費や燃料費の高騰、運転手不足など、事業を取り巻く環境は厳しい状況です。バス事業者は、限られた運転手を効率的に配置するとともに、長時間勤務の解消による労働環境の改善を進めています。こうしたことから、みどりバスの再編を実施するものです。再編の内容は、「① 関町ルートと南大泉ルートの統合」および「② 氷川台ルートの分割」です。再編の対象となるルートは下図の赤枠で囲われた箇所となります。

次のページをご覧ください。「3 再編する各ルートの現況」です。まず、関町ルートになりますが、関町福祉園を起終点として、上石神井駅、練馬高野台を經由し順天堂練馬病院まで運行しています。利用状況は、1便あたり15人で、ランニングコストに対する区の負

担率は、69%となっています。次に、南大泉ルートになります。保谷駅を起終点とし、1便あたり6人で、ランニングコストに対する区の負担率は90%となっています。

次のページをご覧ください。氷川台ルートになります。光が丘公園を起終点とし、練馬駅、東武練馬を経由し、再び練馬駅、光が丘公園まで運行しています。利用状況は、1便あたり40人で、ランニングコストに対する区の負担率は、58%となっています。

次ページをご覧ください。「4 関町・南大泉ルートの統合」について、ご説明します。

図のオレンジで示す「関町ルート」と紫で示す「南大泉ルート」を、黄緑で示すルートに統合します。新名称は、「関町・南大泉ルート」とします。これにより、それぞれ「60分に1便」だったものが「80分に1便」に減便となります。現在、起終点のバス停「関町福祉園」では、スイッチバックによる方向転換を行っています。統合により中間のバス停となり、この方式は利用できないため廃止とし、近傍に「関町南三丁目」のバス停を新設します。既にある一般路線バスのバス停を併用します。一方、地域の要望を踏まえ、順天堂練馬病院の開院に間に合う便を設けることとし、少しでも利便が向上するようにします。

次のページをご覧ください。「5 氷川台ルートの分割」について、ご説明します。緑で示す「氷川台ルート」を青で示す練馬北町車庫と光が丘公園を走るルート「光が丘線」とピンクで示す北町小学校から東武練馬を経由し練馬駅を走る「練馬線」の2ルートに分割します。これにより、「1時間に1便」が光が丘線、練馬線それぞれ「2時間に1便」になります。青とピンクが重複している区間は、概ね1時間に1便となりますが、重複していない区間は、2時間に1便になります。氷川台ルートは、1便あたり2時間38分のルートとなっており、起終点の光が丘公園にトイレが整備されていないため、乗務員はトイレ休憩なしの乗務となっていましたが、分割により1便あたり45分のルートに短縮し、労働環境の改善を図ります。

次のページをご覧ください。「6 今後のスケジュール」です。本日の第3回地域公共交通活性化協議会において、協議が整いましたら、「協議が整ったことを証明する文書」を発

行します。その後、関東運輸局へ再編の届け出を行います。3月上旬から、区報や区のホームページ、SNS への掲載や停留所への掲示を行い、周知を行います。あわせて、バス停の更新や新たな時刻表の作成・配布を行い、令和7年4月1日から、みどりバスのルート再編を実施します。

事務局からの説明は以上となります。ありがとうございました。

○会長：

はい。ご説明ありがとうございました。みどりバスの再編ということでご説明いただいたところがございます。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えます。いかがでしょうか。

区負担割合は令和元年度から記載されていますが、運行開始はいつからなのかについてお聞かせください。

○事務局：

南大泉ルートは平成23年からの運行となっております。氷川台ルートにつきましては、みどりバスとして走るようになったのは平成21年から。平成19年から国際興業さんに運行していただいて、平成21年にみどりバスという名称で運行するようになっております。関町ルートにつきましても同じように、平成19年から西武バスさんが運行しておりまして、同じように平成21年から福祉コミュニティバス関町ルートという名称で運行し、みどりバス関町ルートという名称での運行が平成21年7月からとなっております。南大泉ルートは繰り返しになりますが、平成23年12月から運行を開始しております。

○会長：

わかりました。長い間走らせているというようなところですが、昨今、担い手の話や、負担割合がかなりあるというようなこともございます。走り始めたのがかなり前だったので、バスの基準のようなものを作っていなかったと思うのですが、多くの自治体で地元のバスを運営する時には基準値や、地元の皆様に対して乗降ではない評価、例えば外出率がゼロだ

ったのが外出率が上がって、幸せになったとか、そのような評価もあるかもしれないので、運行開始から歴史が長いという中で基準がなかったかもしれませんが、地域公共交通計画を今回作られていますので、コミュニティバスの運行のあり方については、どこかで議論する場所を設けた方がいいかなと思ったところでございます。

他、皆様いかがでしょうか。何もなければよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。そうしましたら先ほど事務局より冒頭にご説明いただきましたが、みどりバスルート3便につきましては、この協議会で、道路法施行規則第4条第2項に掲げる協議が調っているということの証明書を発行するということになっております。それに際しまして、みどりバスの再編につきまして、原案のとおり承認するということにつきまして、皆様からもしご異議があればいただきたいと思いますが、みどりバスの再編につきまして原案のとおり再編することにつきまして、ご異議等ございますでしょうか？

《異議なし》

よろしいでしょうか。特段、異議というような申し出ございませんでしたので、異議がないということをお認めたいと思います。

あわせて、原案のとおり変更がお認めいただきましたので、先ほどお話をさせていただきましたが、道路法施行規則第4条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書をあわせて発行したいと思いますが、よろしいでしょうか。

《異議なし》

はい、ありがとうございます。そうしましたら、異議がなかったということをお踏まえて、協議が調っていることの証明書をこの協議会として発行させていただければと思います。皆さまありがとうございます。今後の周知活動等もよろしくお願いいたします。

そうしましたら、次の議題ですが、その他という案件でございます。西武バスさんからその他ということで、議題お預かりしてございます。西武バスさんの方からよろしくお願いいたします。

○委員：

貴重な時間をお借りしまして、2点ご報告をさせていただきたい点がございます。1点目が、皆さんもご存知かもしれませんが、泉38系統という大泉学園駅北口から大泉桜高校を通過して長久保に行く運行系統について、今年度いっぱいでの系統廃止ということで届け出を出させていただきましたので、この場を借りてご報告をさせていただきます。

今日の会議の中でもお話がありました通り、バス事業者を取り巻く環境が非常に厳しくなっております。具体的に申し上げますとコロナ禍による減収、燃料費の高騰、改善基準の改正と、最後は担い手不足ということで非常に厳しい中で、この系統を運行していくのが非常に厳しくなったというところがございます。こちらの系統は比較的歴史も浅くて、2005年12月から運行、小型車両でさせていただいてきたところがございます。

ここでしか利用ができない小型車両をこの先も代替していくことを考えると、会社の厳しい事業運営を考えるとなかなか難しいというところ、またこの路線につきましては2005年から運行していますが、20年以上ずっと、この系統単体では赤字だったということも踏まえると、車両更新してまでこの先維持していくことが非常に厳しいということで、今年度いっぱいの運行で終了させていただくことになりました。ご利用いただいているお客様におかれましては大変ご迷惑をおかけしますが、ご事情をご理解いただけますと幸いです。

あともう一点が、こちらにも年末にプレスリリースをさせていただきましたが、乗合バス路線の上限運賃変更認可申請を出させていただいたことについて報告をさせていただきます。当社は現在、練馬区含む東京都区内運賃では京浜ブロックということで、220円の均一運賃で運行の方をさせていただいております。こちらの上限運賃を国土交通省に申請させていただいて、上限運賃としては250円の幅をいただき、その中で実施を決めていいということになっておりますので、予定では6月1日で、10円上げさせていただいて、230円の均一運賃で運行をさせていただく予定となっております。また認可の方が出ましたら、他の

定期券運賃等々も含めて、ホームページ等も含めてご案内をさせていただき予定でございますが、ひとまず上限運賃認可申請を年末に出させていただきますので、この場を借りてご報告をさせていただきます。

引き続き、練馬区ともいろいろ調整させていただきながら、持続可能な公共交通を作ってまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。報告は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○会長：

はい、ご報告ありがとうございました。この内容につきまして、ご質問等ございますでしょうか。ご報告の方ありがとうございました。

他に何か、その他ということがございますでしょうか。そうしましたら、3点ご審議の方、ありがとうございました。本日はここで終了とさせていただきます。

特に審議 1 の件でございますけれども、改めてお気づきの点ご質問等ございましたら、事務局の方にお伝えいただければなと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それではここで終了といたしますが、何か事務局から最後にございますでしょうか。

○事務局：

先ほど会長の方からお話いただきました、何か追加で意見等ありましたら、2月4日までにメールないし電話等で事務局までご連絡いただければと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

本日は貴重なご意見ありがとうございました。次回の会議は、通知はしてございませんが、3月26日水曜日の本日と同じ時刻、この会場で開催を予定しております。詳細につきましてはまた改めて委員の皆様にご連絡等させていただきますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

事務局の方からは以上でございます。

○会長：

はい、ありがとうございました。それでは以上をもちまして、第3回練馬区地域公共交通活性化協議会をここで終了としたいと思います。皆様お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございました。

以 上