

第 4 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 3 月 26 日（水） 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、北沢委員（代理出席：山城様）、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（代理出席：作井様）、三浦委員（代理出席：小出様）、若田委員（代理出席：尾崎様）、小池委員（代理出席：伊藤様）、久我委員、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）、荒井委員（代理出席：稲橋様）、西東委員、森委員、岡本委員（代理出席：菅野様）、塩田委員 【欠席 8 人】 【傍聴 3 人】
○議事
（１）地域公共交通計画 中間とりまとめ（案）について
○報告事項
（１）みどりバスの運賃改定について

第4回 練馬区地域公共交通活性化協議会（令和7年3月26日）

○事務局：

それでは、定刻となりましたので、「第4回練馬区地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。

本日はお忙しい中、皆様に御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。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、午後2時から午後3時30分までのおおむね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いたします。

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。

つぎに「資料1 委員名簿」

つぎに「資料2 中間とりまとめ（案）」

つぎに「資料3 みどりバス（保谷ルート、関町・南大泉ルート、大泉ルート）の運賃協議会の結果について」

つぎに「資料4 みどりバス（北町ルート、氷川台ルート）の運賃協議会の結果について」

以上、5点の資料になります。資料はおそろいでしょうか。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。よろしいでしょうか。

つぎに、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、あらかじめ御了承ください。

引き続き、会議の成立について御報告いたします。定数32名に対して、本日の出席者は24名、出席者が半数以上となっておりますので、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御報告させていただきます。

つぎに、次第2、委員の変更の紹介です。人事異動等で1名の委員の変更がありました。名前の読み上げにより、御紹介とさせていただきます。

お手元の資料1「委員名簿」を御覧ください。

委員名簿31番 光が丘警察署 岡本委員でございます。本日は代理の方の出席となります。よろしくお願いします。

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したいと思いますので、よろしくお願いします。

○会長：

皆様、こんにちは。会長の大沢でございます。本日は年度末の非常にお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

着座にて失礼させていただきます。

それでは、次第に沿って議事を進めていきたいと思います。

議事「地域公共交通計画 中間とりまとめ（案）」につきまして、事務局から御説明いただいて、その後、皆様から御質問、御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、資料2「中間とりまとめ（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映させていただきますので、よろしければ御覧いただければと思います。

この「中間とりまとめ」は、これまで委員の皆様と検討してきた内容を振り返りを含めて再確認していただき、今年度の成果として取りまとめるものになります。今後、こちらを基に、詳細の施策や実施スケジュールなど、計画策定に向け協議させていただきたいと思います。

それでは、資料2「中間とりまとめ（案）」の1ページを御覧ください。

I 計画の概要になります。

まず、背景です。

区内の公共交通は、鉄道、路線バス、みどりバスなど、様々な交通機関により交通網を形成しており、区民の移動を支えています。区は、公共交通空白地域の改善に向け、大江戸線の延伸や都市計画道路など交通インフラの整備、一般路線バスやみどりバスの再編などに取り組んでいますが、運転手不足などにより、路線バスやみどりバスの減便が生じており、バスを含めた地域公共交通の在り方の見直しが避けられなくなっています。

つぎに、目的です。

地域の交通課題の解決を図るとともに、社会経済の変化に対応した持続可能な地域公共交通へ再構築していく必要があります。区にとって望ましい、2040年代を見据えた人々の移動を支える交通の在り方を明らかにし、実現に向けた取組方針、目標、施策を示す計画として、「練馬区地域公共交通計画」の策定を進めています。

つぎに、計画の位置付けです。

「練馬区地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくとともに、区の最上位計画である「グランドデザイン構想」の実現に向けた計画であり、国や都の地域公共交通に関する計画や、区の各分野の関連計画との連携を図りながら進める計画です。

つぎに、計画の区域です。

計画区域は、練馬区全域とします。

つぎに、計画期間です。

計画期間は、計画策定から20年間とし、本計画の取組施策は、目標達成時期を見据えた上で、取組期間を「短期（概ね5年）」とそれ以降の「中長期」に区分し、段階的に各施策を実施します。

2 ページを御覧ください。Ⅱ 練馬区の区域および公共交通の現状です。こちらは、第2回活性化協議会でお示しした、区の現状に関する内容を抜粋して記載しております。主な内容を説明します。

人口等の状況についてです。区の人口は増加傾向であり、居住地域は区全体に広がっています。一人暮らしの高齢者数は、増加傾向にあります。

移動等の状況についてです。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。区内の移動については、大泉と石神井・関町間の南北の移動、鉄道があるエリア（石神井・関町、高野台・富士見台、練馬）の東西の移動が多くなっています。

本区の公共交通ネットワークについてです。区の公共交通は、鉄道、バス、タクシーで構成されており、おおむね充実しています。公共交通空白地域が残存しており、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。区北西部に、鉄道空白地域が広がっているほか、都市計画道路の整備率は、区全域で52%、特に西部地域では33%と、23区平均の66%と比べて遅れています。

運行事業者の乗務員不足・高齢化です。交通の担い手の不足や、高齢化が深刻となっています。

3 ページを御覧ください。Ⅲ 2040年代の区の姿です。こちらについても、第2回活性化協議会でお示しした資料の抜粋となります。主な内容を説明します。

人口等の見通しについてです。大江戸線が延伸され、区の人口は2048年に約78万人でピークを迎えます。高齢化率は約26%となり、現在より約4%増加しています。

公共交通等のインフラ整備についてです。鉄道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更に向上しています。道路が再編により、人中心の空間になり、住民のにぎわいが創出されています。

交通の担い手不足等についてです。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。

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、鉄道や路線バスを含む多様な手段によって、区内や身近な場所への自由な移動が可能になっています。

4 ページを御覧ください。Ⅳ 練馬区の公共交通が目指す姿です。区の公共交通の将来像と、今回新たに示させていただきます将来の道路空間のパスになります。将来像は、第2回活性化協議会でお示しした内容となります。2040年代の練馬区では、大江戸線の延伸や、都市計画道路の整備に伴う、バスの再編、デマンドタクシー・自動運転の導入、EV・FCVの導入等により、需要に応じた環境負荷の少ない持続可能な交通が構築され、高齢者や障害者、子供など、全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、再編により人中心の空間になり、歩行者の安全な移動のほか、オープンカフェや地域のイベントなど、住民のにぎわいの中心地になっています。また、自転車、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、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多様な交通モードがつながり、多言語に対応した分かりやすい案内サインに従って、円滑に移動しています。段差のない広場や通路など、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、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、誰もが安心して快適に過ごせるようになっています。2040年代の練馬区の交通は、高齢者や障害者を含めた全ての人にとって利便性と居心地の良さ、にぎ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としています。

将来の姿を示したパスについて紹介させていただきます。今回お見せするパスは完成したものではなく、委員の皆様より御意見を頂き、その内容を反映させ完成させたいと考えております。

道路空間におけるパースとなります。これまでは、鉄道駅が交通結節点となり、バスが末端交通を担っていましたが、運転手不足によるバスの見通しが厳しい状況を踏まえると、今後はバス停周辺が自転車やマイクロモビリティなどとバスをつなぐ新たな交通結節点となっていく可能性を想定しています。このパースでは、バス停に隣接する広場の一角にモビリティステーションが整備され、乗継ぎが便利になっています。また、広場ではイベントが開催されるなど、人が集い憩える空間が形成されており、幹線道路に接する枝線は人中心の空間に再編されています。歩道は、子供連れや車椅子の方、高齢者など、多様な人が安全に歩行できる環境となっています。パースをより理解していただけるよう、右側にパースの補足説明を記載しています。一つ目は、「人々の移動を支える公共交通を充実します。」として、バスやタクシーに加え、デマンドタクシー、マイクロモビリティの導入などを進め、持続可能な交通を構築します。幹線道路と併せて、沿道にモビリティステーションを新たに整備し、スムーズな乗継ぎを実現します。二つ目は、「安全快適に通行でき、集い憩える人中心の空間をつくります。」としています。具体的には、モビリティステーションと広場などを連携させ、人が集い憩える空間を形成します。周辺の道路の使い方を見直し、歩行者中心の道路空間へと再編します。沿道の建物を壁面後退し、安全な歩行や休憩ができる、ゆとりある歩道を創出しますとしています。このほか、「駅周辺」のパースについて、現在作成中となっています。委員の皆様には、後日改めて示させていただきたいと思います。

5 ページを御覧ください。Ⅴ 基本方針と将来に向けた課題・着眼点、取組の基本目標です。第2回活性化協議会で示させていただいた、基本方針・課題・基本目標になります。将来像を実現するための基本方針を「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。」としています。

将来に向けた課題・着眼点です。2040年代の目指すべき姿と現在とのギャップを課題・着眼点として五つに整理しました。主な内容を説明します。

課題の一つ目は、「交通の利便性を高めることが必要」です。そのためには、交通インフ

ラの整備等により、区内や近隣区市、都心方面などへのアクセス向上が必要。駅周辺の交通結節機能の強化、多様な交通手段を選べること、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した環境整備を進めていくことなどが必要。

課題の二つ目は、「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。そのためには、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。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により生産性を高めること、障害者が外出する際の移動手段の確保などが必要。

課題の三つ目は、「担い手不足に対応した交通にしていくことが必要」です。そのためには、既存交通の再編が必要。公共交通の担い手確保に取り組んでいくこと、既存交通と共存する新たな交通手段を導入すること、行政、交通事業者、地域、企業との連携が必要。

課題の四つ目は、「環境負荷の少ない交通にしていくことが必要」です。そのためには、公共交通が貢献していくこと、公共交通が積極的に利用されるよう、公共交通が選ばれる環境づくりが必要。

課題の五つ目は、「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。そのためには、交流し憩える空間を創出していくこと、他業種と連携して、観光資源をつなぎ回遊性を高める取組が必要。

五つの課題・着眼点を踏まえ、基本目標を五つ設定しました。「基本目標1 移動を便利にし、より暮らしやすくします。」「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。」「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。」「基本目標4 地球にもやさしい外出スタイルを、さらにひろげます。」「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。」になります。

6 ページを御覧ください。VI 将来に向けた公共交通の主な取組施策です。第3回活性化協議会でお示しした内容を記載していますが、1か所追加しましたので説明します。基本目標1の「取組施策1-1 交通結節機能の向上」の二つ目、「交通広場の整備」になります。追

加した理由は、これまで練馬区では主に鉄道駅が交通結節点となっていました。運転手不足などにより、今後、主要な道路のバス停周辺も交通結節点になっていくことになるためです。この取組の内容としては、幹線道路と併せて、沿道にモビリティステーションなどの交通広場を新たに整備し、スムーズな乗継ぎの実現に取り組めます。

7 ページを御覧ください。Ⅶ 今後の進め方についてです。令和 8 年度の策定に向け、来年度は、7 月・9 月・12 月・3 月の 4 回の開催を予定しています。主な内容としては、7 月に今年度のデマンドタクシーの報告、9 月に取組施策、実施主体、スケジュール、評価指標、目標値について、12 月に計画書（素案）、パブリックコメントについて、3 月にパブリックコメントの結果、計画書（案）についてを予定しています。9 月は内容が大変多くなっていますので、場合により、7 月や12 月に一部実施することも考えています。来年度は詳細に整理をしていくこととなります。事前に委員の皆様と個別に調整させていただく機会が出てくるかと思います。その際は御協力のほどよろしくお願いします。

資料 2 「中間とりまとめ（案）」についての説明は以上となります。

○会長：

御説明ありがとうございました。皆様から御質問、御意見等をお受けしたいと思います。御質問や御意見がある方は挙手いただければ、事務局がマイクをお持ちいたします。先ほど 4 ページのイメージについて皆様から御意見等を頂戴したいというお話もございました。地域公共交通計画の「中間とりまとめ」ということで、今日お示しいただいた内容を基に、この見解が違うのではないか、2040 年代という将来でこういった革新が起きているのではないか、といった御意見を是非頂戴できればと思いますので、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

○委員：

あるべき姿を漏れなく追求していただいて、施策も網羅的に載せていただいていると思っています。その中で、何からやっていくのか、あるいは施策が何十個かある中で肝になる

施策は何か、ということこれから来年度に詰めなければならないと思っています。というのも、肝となる施策でこけると周りの施策も結局こけるとというのが計画ではよくあることでして、そこを外さないように一緒に協議していきたいと思っています。私はいつも人がいないということを言うのですが、例えば2ページで公共交通の現状についてグラフでお示しいただいているとおり、バスの運転手は50代・60代が65%です。この計画期間が20年なので、20年たつとこの人たちがいなくなってしまう。採用は頑張りますが、成り行きで行けば3分の2がいなくなる想定が成り立つぐらい、マンパワーがなくなります。路線バスが今の3分の1になって、新技術や多様なモビリティで何とかするという計画にはならないわけです。多様なモビリティはどの自治体でも取り上げられているので練馬区さんがどうこうということは全くないのですが、グリスロが10台あってもバスの1台にはかなわないので、そこを外すわけにはいかない。我々も外したくないし、どこの自治体さんにも外していただきたくないで毎回お話ししているのですが、多様なモビリティで自動運転の大型バスが走り回る時代は20年たっても来ないと私はと思っています。小さい車ならあり得るかもしれませんが、バス1台分を代替するために小さい車を10台走らせるというのは現実的かどうかというところなので、そこを外さないように一緒に考えていきたいというところ。前回もお話ししましたが、練馬区全体の交通を支えているバスの運転手さんの数は多分500人ぐらいですが、その500人さえ20年後に維持できていれば、今の路線網はそのまま維持できて、その上でグリスロなどの多様な交通機関を考えることができる。皆さんが選択できるようになるというのが理想的な姿だと思っています。「バスはなくなってしまったが、多様な交通機関があります。」というのは交通問題を解決できないと思いますので、そこを外さないように、我々も採用を頑張りますし、前回も申し上げましたが、区民の皆様には、「バスを乗って残そう。」だけではなく、「運転してもいいかな。」という発想を持っていただけるように考えていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

○事務局：

御意見ありがとうございます。運転手不足について御意見を毎回頂いているところでございます。取組施策3-1「鉄道・路線バス・タクシーの持続的な運行」ということで、既存の路線バスは重要な公共交通であるという認識を踏まえ、肝となる施策は外さないようにという御意見もありましたので、今後皆様の御協力を頂きながらキーとなる重点施策等を抽出するとともに、必要な公共交通の在り方について皆さんと協議して計画を作っていくと思っています。引き続きよろしくお願いします。

○委員：

ありがとうございます。どの施策もいい施策だと思いますが、基本目標3の取組施策3-2がこけたときに、付随して何の施策を立てるのかというところを皆さんで想像力を働かせていけたらと思っていますので、よろしくお願いします。

○会長：

ありがとうございます。「担い手不足＝乗務員不足」でいいのかという議論があると思います。運転手さんを500人確保できたとしても整備士さんがいなければ駄目になってしまうと思うので、この使い分けはちゃんとした方がいいと思います。運転手さんだけ確保できればいいかと言ったら、実は整備士さんの確保が非常に今問題になってきています。交通は非常に裾野が広く、運転手さんだけでなく整備士さんがいて初めて運転できるので、担い手と乗務員とで意図をもって使った方がいいと思いました。御指摘ありがとうございます。

○委員：

1点目は、方向性としてはおおむね間違っていないとは思いますが、細かいところで、5ページの基本方針の課題①の五つ目「高齢化率の増加や働き方の変化を踏まえ、多様な交通手段を選べる必要がある」ということで、「多様な交通手段」をどう捉えるかは難しい問題だと思っています。限りある労働力・輸送力を今後維持していくために、私ども路線バスもできる限り持続できるように努力してまいります。ただ、路線バスであったり、コミュニティバスであったり、さらに、遠くをカバーするデマンドがいいのか、それこそグリスロが

いいのかという問題もあります。例えば、ある地域で「ここは路線バスも選べる。コミュニティバスも選べる。」というような「多様な交通手段」だと、なかなか労働力・輸送力は持たないのかなと思っています。この意味合いをもう少し具体的にどうしていくかを今後突き詰めた方がいいと感じているところでございます。

2点目は、会長におっしゃっていただいた担い手不足の話を私も申し上げようと思っ
ていまして、一般的には担い手不足が乗務員不足であるという話が非常に多く、多くの方に御
理解、周知いただいているとは思いますが、しかし、バス会社、整備士、我々のような事務職
がおりまして、ここも今かなり厳しい状況となっております。先ほどお話しした整備士につ
いてですが、私どもは乗務員が1,300人ほどいるのに対して整備士はついに100人を切って
しまいました。その中で850台のバスを故障なくメンテナンスしていかなければならないと
ころがあります。さらに、高速バスであったり子会社で特定輸送という企業輸送・学校輸送
の会社であったりのメンテナンスもやっておりますので、実際にはバスはもっと多いので
すが、そのメンテナンスを今は100人足らずの整備士で全部やっています。乗務員以上に喫
緊の課題ではないかと事業者側としては認識しているところでございます。我々のような
事務職についても、昨今の若い人の働き方・会社の選び方が変わってきて、例えばリモート
がありやなしや、といったところで会社選びの尺度が変わってきているところがあります。
我々のような公共交通の実業はリモートなしの24時間というところもあり、私も四、五年前
まで営業所に勤めておりましたが、24時間の泊まり勤務もありました。バス業界だけではなく
公共交通全般に言えることだと思いますが、新卒等を含めてなかなか若い人が選びにく
い職場となっております。私どもも求人は頑張らせていただいておりますが、不定期
な勤務形態に嫌気が差してか分からないですが、入ってきたとしても途中でやめる方も多
く、バス業界全体で担い手が厳しくなっているという現状を共有として御報告させていた
だきたいと思います。

○会長：

ありがとうございました。「多様な交通」の在り方について御指摘を頂きましたが、事務局はいかがでしょうか。

○事務局：

ありがとうございます。おっしゃる様に限られた担い手の中で多様な交通を選べるということについて、一つのところでいろいろなものを選べるという以外にも、交通事業者同士で競合をしない形での選び方もあるかと思います。今後、交通事業者様へのヒアリング等を通じて施策等を検討してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員：

多様な交通についての委員の御指摘は、将来いろいろなニーズは広がるものの、それに応えるにはリソースの面で限られてくる可能性があり、そのニーズと実際はどこまで対応できるかというバランスをしっかりと考えていかなければならないという御指摘だと承知したところです。これは正に公共交通の在り方をどう考えていくかということだと思いますので、本日時点では2040年代の将来像を示させていただいていますが、その実現に向けて現実的にどのような方法があり得るのかというところについては、今後一緒に深めていければと考えているところでございます。

○会長：

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。アイデアレベルでも結構でございます。

○委員：

まずは分かりやすい内容の資料を取りまとめていただきましてありがとうございます。資料の5ページでお伺いしたいところですが、課題を①から⑤、基本目標を1から5までまとめていただいております、①から④の内容については利便性・今の交通網をしっかり維持していくという観点で御記載いただいて、⑤についてはどちらかというとプラスアルファの部分を御記載いただいているのかなと思っております。今回この地域公共交通計画を取りまとめていく中においては、どちらかというと主語は交通計画というところでの御記載だと

思います。まちのにぎわいに貢献するという御記載の意図は分かるのですが、公共交通との接点をどのように見せるかというところについては、もう少し工夫が必要だと思います。

○事務局：

課題①から④と⑤で違うという意味合いがあるかと思いますが、にぎわいを通じて公共交通を使っていただくことで、利用者の増加につながっていくかと思います。移動する、人が公共交通を利用するチャンスをまちづくりに併せて増やすということもあるかと思えます。詳細については、繰り返しになってしまいますが、交通事業者の方などと打合せをして作成していきたいと考えています。

○委員：

補足させていただきます。にぎわいという観点を地域公共交通計画の中に盛り込んでいく背景には、今後目指すべきものがどういった都市づくりなのかという観点があります。交通というのはただ移動するだけではないのではないかとこのところでは。例えば、移動した先が駅周辺であれば、正にまちづくりの観点ですが、駅周辺で人々が生活・活動するということは当然起こってくることです。そうした空間は人を中心とすることを目指していくべきなのだろうという課題認識の下で、地域公共交通計画としても、交通をただ移動と捉えるのではなく、空間整備を含めて考えていく必要があるのではないかとこのことで、今回取り入れさせていただいております。もちろん、交通とまちづくりとの連携の中でひもといていくものだと考えているところでございます。

○委員：

ありがとうございました。御説明いただいたような内容を言葉に落とし込んでいただいたときに、ずっと理解できるように御記載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。

○会長：

御指摘ありがとうございます。確かにどちらかというと①から④は交通の特性、⑤は拠点

整備の話です。練馬区さんが立地適正化計画を作るかどうかは別にして、都市計画マスタープランには拠点の在り方が載っていると思います。そことの関係性はしっかりうたって、魅力的な場所があるからこそ移動したくなる、そのための移動をしたくなるきっかけ作りをこちらでもやるというようなこと。移動すること自体が楽しくなければ目的地が楽しくても移動しないと思います。トータル的な移動の在り方を基本目標で見たい。なかなか難しいのですが、今のお話の趣旨はよく分かりましたので、是非議論していただいて分かりやすく作っていただければと思います。ありがとうございます。

どこまで地域公共交通計画に入れるかという話が出てくるのですが、4ページのイメージ図で、今後、基本目標5のところが色濃く出てくるような場所が恐らく出ると思っています。この絵を見たときに、人の移動が多い。この絵自体はいいと思ったのですが、一方で、郊外部ではバスの中に荷物を入れて運ぶというような動きもせざるを得ないような状況になっています。地域公共交通計画に練馬区のレベルで入れるかどうかという議論があると思うのですが、モノの移動がどうあるべきか。最近では小型の車が自動で荷物を運んだりしています。明日まちびらきされる高輪ゲートウェイについてニュースでやっていたような乗り物がいいかどうか御議論はあるかもしれませんが、そういったモノの移動なども将来像に入れるかどうか。先ほどバス事業者の皆様から担い手不足というお話がありましたが、皆さんが便利に使っている物流の担い手不足も非常に問題が出てきています。もしかしたら最近の自動宅配ロボットなどの絵もあるかもしれません。モノの移動の在り方も、地域公共交通計画を住民の皆様にお示しする中にどう入れるかということを一度議論してもいいのかなと思いました。その辺を御検討いただければと思います。

ほか、皆様いかがでしょうか。

○委員：

先ほど御質問いただいたことで、私も事務局の確認などをやっている立場で恐縮ですが、何からやるか、肝をどうしていくか、どこをどう書いていくかというのは資料7ページのス

スケジュールの中で、来年度以降に取組施策（メニューの細目）、実施主体、スケジュールと
いった辺りで具体的に議論していくイメージで良いのかというところを皆様にもう少し御
説明差し上げたらいいいのではないかと思います。

2点目で、多様な交通手段について先ほど区側から返答させていただきましたが、私見で
は、同じような輸送力や移動距離を担う交通手段が多様にあっても重なるだけであって持
続可能ではない。そうすると、適切な輸送力と移動距離とのマトリックスの中で、どのよう
に最適解のようなものを社会実験も含めて位置付けていけるかというところが、これから
の持続可能性のキーになると理解したところです。そういったものを意識しながら、今まで
は駅中心の電車とバス中心で考えていたけれども、これからは道路に走っているものが大
輸送力の要であるということで、4ページの絵ではバス、デマンドやグリスロといったもの
も入れています。そういったものの適切な配置などを模索していきたいというところを表
現させていただいた絵と御理解いただけるとうれしかなと思ったので、補足させていた
だきました。

1点目について事務局からもう少し説明していただけますでしょうか。

○事務局：

御指摘のスケジュールについて。9月に取組施策・実施主体・スケジュールについて議論
するとしていますが、かなり項目が幅広く量が多くなっていますので、場合によっては7月、
12月にまたがってやるような形になります。取組施策の中で短期にやるもの、長期にやるも
のを洗い出して、その中で肝となるメニューを選んで進めていきたいということです。それ
に当たっては関係する事業者様や関係部署の方々とも事前に個別に打合せをさせていただ
いた上で取組施策を作成し、この活性化協議会で示させていただきたいと思います。場合
によっては、7月・9月・12月で肝となる事業や実施主体、具体的なスケジュールを整理して
いきたいと考えています。よろしくお願いします。

○会長：

ありがとうございます。ほか、皆様いかがでしょうか。

○委員：

どちらかというと、基本目標1から5が並列に並んでいるように見えます。先ほど私も優先順位と言いましたが、構成という点でいうと、例えば、練馬区は2040年に公共交通を何としてでも確保・持続することが至上命題です。「例えば」ですよ。我々は事業者なので、事業者の立場から言うと、確保・持続できている練馬区を目指しますというのがあります。確保・持続できているので、今より便利にできます、多様な交通手段ができます、地球に優しい外出スタイル、EVでもディーゼルでも、とにかくバスが残って初めてEVにしようという話ができます。上位の目標として維持・確保を大命題として掲げて、それができているので「これができます。あれができます。こんなに楽しいこともあります。結果としてまちなかがにぎわうといいですね。」という構成があったらいいのかなと思いました。施策が相互に関連して最終的に計画ができるものだと思うのですが、「大本はこれです。」というのを打ち出していただくと、その下の施策も整合性が取れるし、それができている限りにおいて、すごく楽しい施策もぶら下げることができます。なぜこのようなことを言うかということ、楽しい施策と楽しくない施策が並列で並んでいると、どうしても楽しい方に目が行ってしまうので、楽しくはないけれど一番大切なのはここですということを打ち出してくれると事業者としてすごく安心できるので、申し上げます。

○会長：

ありがとうございます。1から5をどう展開していくかという優先順位です。全部楽しくなければいけないかもしれないですが、楽しくないこと、堅実にやっていかなければならぬことと、プラスアルファでもう少し面白い挑戦的なことをやる。そういったものは魅力的だと思いますが、やらなければならないことが全てできるわけではないので、優先順位があり、どうやって取り組んでいくかというプログラミングを議論しましょうということだと思います。ありがとうございます。

もう1点、移動を便利にして外に出ていきたいと思いますということがよく言われますが、その結果どんな良いことがあるか、今回この計画を作るに当たり、どこかで議論しておいた方がいいのではないかと思います。例えば、「外出しましょう。」と言われますが、なぜ外出しなければならないのか。パーソントリップ調査で20代が一番外出率が低いという統計が出ていますが、大学院の授業で9割の学生は合っていると言っています。この業界では本当は外に出てほしいと思っていますが、残念ながら「映画館ではなくYouTubeでいい。買物もAmazonでいい。」と言われてしまいます。そういうライフスタイルを否定するわけではなく、大学に来てくれるのもうれしいのですが、散歩など外に出ないと、健康・ウェルビーイングなどがあるので。例えば、1日1歩歩くと0.061円医療費が安くなると言われており、外出して活動することによって、健康だけでなく「健幸」につながります。公共交通政策として、練馬区民の皆様の移動が担保されて、目的地が楽しくて、そこで飲んで食べて帰ってくる。バス事業者さんには怒られてしまうかもしれないですが、行きは歩き、帰りは疲れたからバスに乗るというのでもいいので、そういった心の豊かさを交通が支えているということが重要だと思います。KPIシートを作るかは別にしても、なぜ外出して移動することが重要なのか、回遊することがまちにとって重要なのかということはどこかでまとめたいただ方がいいのではないかと思います。公共交通政策をやるときに、移動をすることがこれだけ大切であるということを区民の皆様に分かってもらわないと、結局行政だけ頑張っ外に行きましようと言っても、区民の皆様に別にいいやと言われてしまえばおしまいなので。移動をすることによってどんなハッピーな世界が待っているかということを是非どこかに書いていただいた方がいいかなと思っていますが、最後は区にお任せします。コラムでもいいかもしれませんが、そのような点も考え方に入れておいていただければいいのではないかと思います。

皆様いかがでしょうか。よろしいでしょうか。大人数で意見を言いづらいという方、組織を背負ってしまっているけれど個人的には言いたいことがもしあれば、期限までに御意見

を頂ければと思います。そうしましたら、この議事はここで終了とさせ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。続いて報告事項につきまして、進めていきたいと思っています。みどりバスの運賃改定についてでございます。事務局より説明をお願いいたします。

○事務局：

先ほどの議事について一言だけ付け加えさせていただきます。駅周辺のパスについては現在作成中ということでお伝えさせていただいたと思うのですが、後日委員の皆様にはメールや郵送等で資料を送付して御意見などを頂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。

それでは報告事項に移らせていただきます。みどりバスの運賃改定について、御報告します。本日、机上配布した資料3、資料4になります。本日、本協議会の前に、西武バスさんが運行している、みどりバス保谷ルート、関町・南大泉ルート、大泉ルートおよび国際興業さんが運行している北町ルート、氷川台ルートの運賃協議会を開催しました。

資料3を御覧ください。まず、みどりバス保谷ルート、関町・南大泉ルート、大泉ルートの運賃協議会の結果についてです。改定日を令和7年6月1日、改定後の運賃を大人は現金・IC同額で230円、子供および割引適用者は現金120円・IC115円を案として運賃協議会を開催したところ、案どおり運賃改定を実施することで協議が調いました。

資料4を御覧ください。つぎに、みどりバス北町ルート、氷川台ルートの運賃協議会の結果についてです。改定日・改定後の運賃は、資料3と同様の内容で運賃協議会を開催し、こちらについても、案どおり運賃改定を実施することで協議が調いました。

事務局からの御報告は以上になります。

○会長：

御説明ありがとうございました。御質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、報告事項はここで終了とさせていただければと思います。その他について、事務局より何かございますでしょうか。

○事務局：

本日は貴重な御意見を頂き、ありがとうございます。今年度の活性化協議会は今回が最後になります。令和8年度の計画策定に向け、来年度も引き続きよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

○会長：

本日はここで終了させていただきたいと思いますが、先ほど事務局のお話にございましたように、駅周辺のパースは皆様に別途御送付いただけるということでございますので、そのパースを見ていただき、本日のバス停中心の絵と見比べていただきながら是非御意見を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。

また改めてお気づきの点や御質問等がございましたら、年度が明けて人事異動があるかもしれませんが、来週1週間を目途に事務局にお伝えいただければと思います。

以上をもちまして、第4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。お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございました。

以 上