

練馬区地域公共交通計画 中間とりまとめ(案)

I 計画の概要

1. 背景

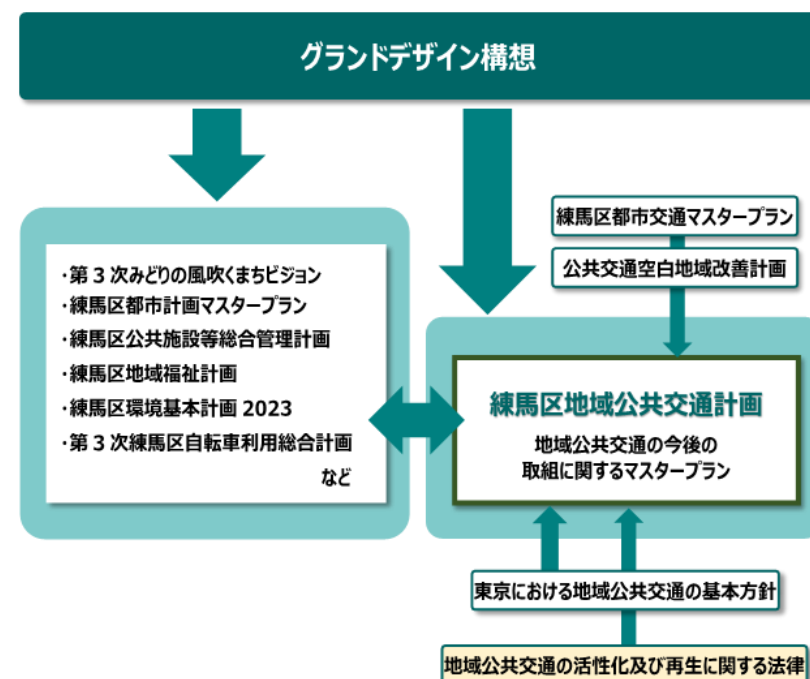
区内の公共交通は、鉄道、路線バス、みどりバスなど、様々な交通機関により交通網を形成しており、区民の移動を支えています。区は、公共交通空白地域の改善に向け、大江戸線の延伸や都市計画道路など交通インフラの整備、一般路線バスやみどりバスの再編などに取り組んでいますが、運転手不足などにより、路線バスやみどりバスの減便が生じており、バスを含めた地域公共交通のあり方の見直しが避けられなくなっています。

2. 目的

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あり方を明らかにし、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。

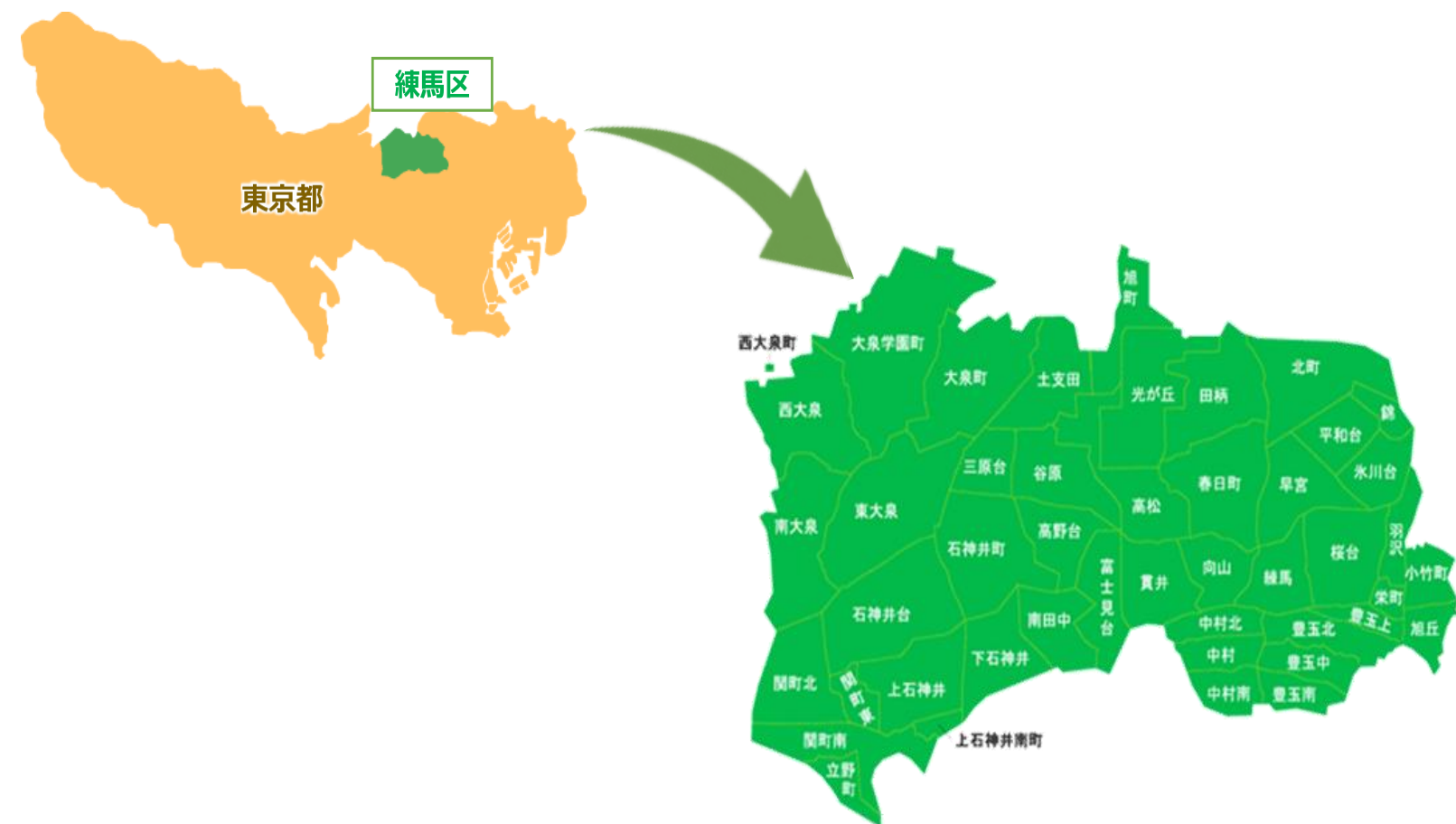
3. 計画の位置づけ

- 「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。



4. 計画の区域

- 本計画の計画区域は、**練馬区全域**とします。



5. 計画期間

- 計画期間は、**計画策定から 20 年間**とします。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。

Ⅱ 練馬区の区域および公共交通の現状

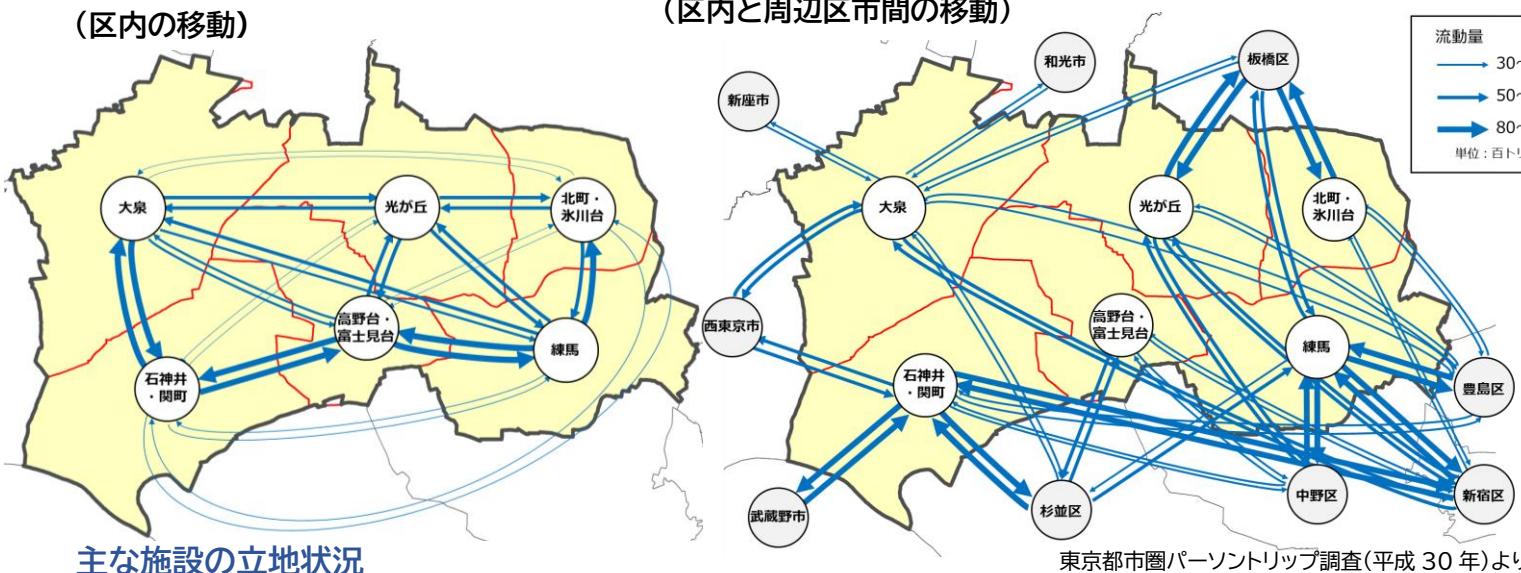
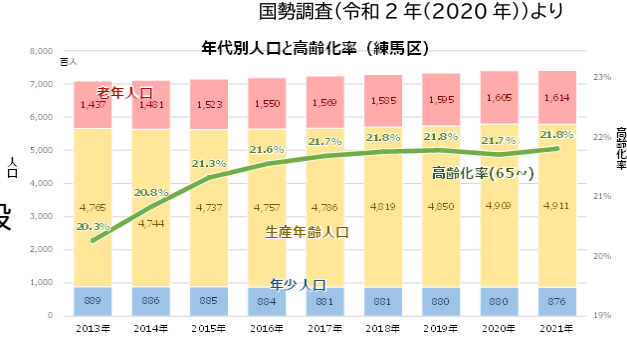
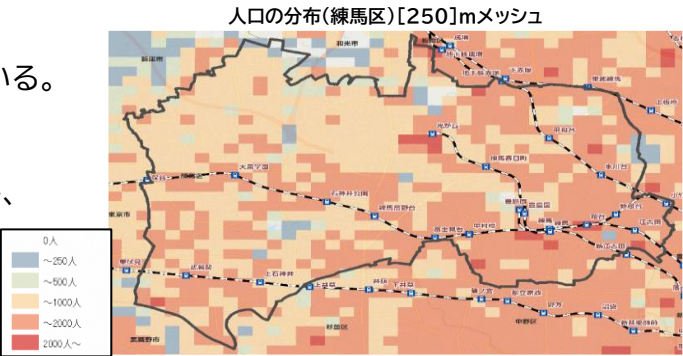
1. 区の現状

人口等の状況

- 区の人口は増加傾向で、居住地域は区全体に広がっている。
- 一人暮らしの高齢者数は増加傾向にある。
- 外国人数は令和 2・3 年はコロナ禍の影響を受け減少し、令和 4 年度以降は再び増加に転じている。
- 障害者数は増加傾向にある。

移動等の状況

- 区民の外出頻度については、減少傾向にある。
- 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 を占めている。
- 通勤では鉄道利用が 7 割以上を占め、私事では様々な交通手段が利用されている。
- 区内の移動について、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る。
- 区内と周辺区市間の移動について、都心方面への移動が多くなっている。



主な施設の立地状況

- 駅周辺に大規模小売店舗や医療施設が集中して立地している。

ワークスタイル等

- コロナを契機にワークライフバランスを重視した働き方へと変化が生じている。
- 外国人の雇用数や、区内の女性就業者は増加している。

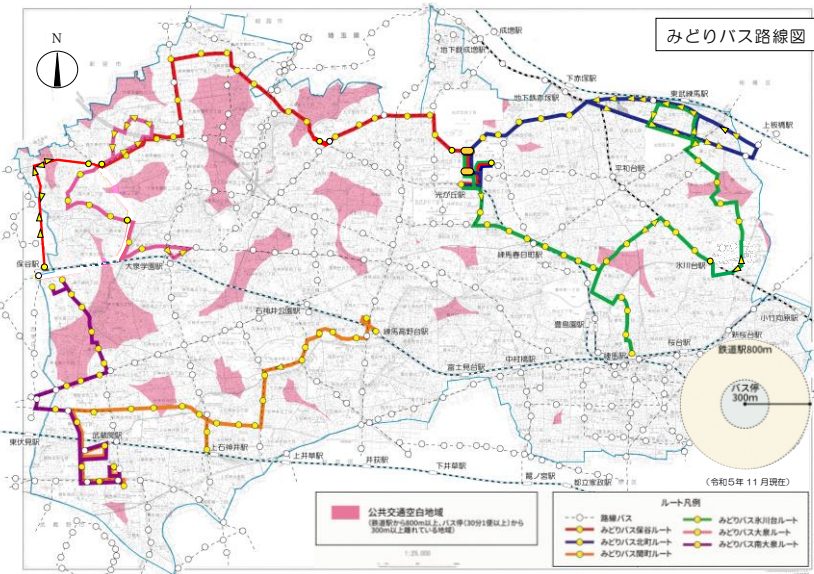
脱炭素に対する意識等

- 脱炭素社会の実現に向け、取り組んでいる。

2. 公共交通を取りまく現況

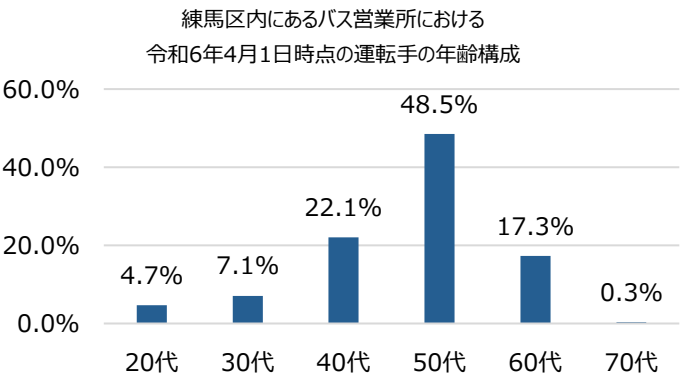
区の公共交通ネットワーク

- 鉄道、バス、タクシーで構成されており、概ね充実している。
- 複数路線の鉄道が運行しており、都心方面へのアクセスが便利になっている。
- 公共交通空白地域が残存している。
- 公共交通空白地域の改善について、交通の担い手不足等により、困難になっている。
- 区北西部に、鉄道空白地域が広がっている。
- 都市計画道路の整備率は区全域では 52%、特に西部地域では 33%と、23 区平均 66% に比べ遅れている。

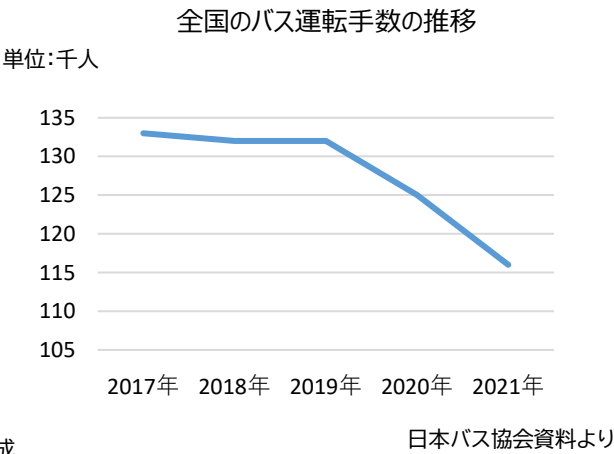


運行事業者の乗務員不足・高齢化

- 交通の担い手の不足や、高齢化が深刻となっている。



バス事業者提供資料を参考に作成



利用交通手段の状況

- 自動車保有台数は 0.6 台/世帯で減少傾向にあり、カーシェアリングは増加傾向にある。
- シェアサイクルの利用が進んでいる。
- CO2 排出量は低下傾向であるものの、運輸部門は全体の 2 割を占めている。



Ⅲ 2040 年代の区の姿

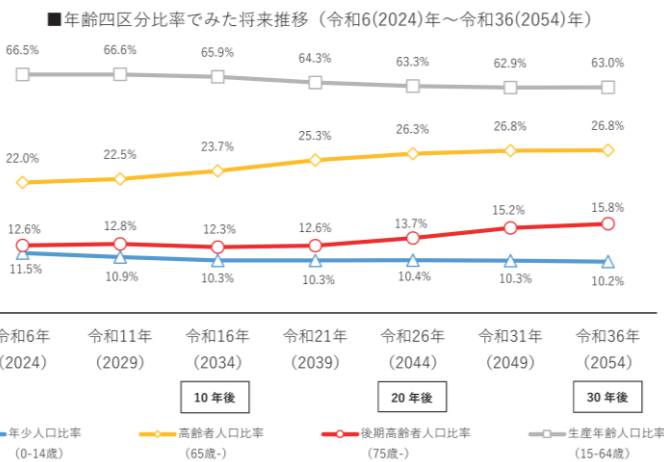
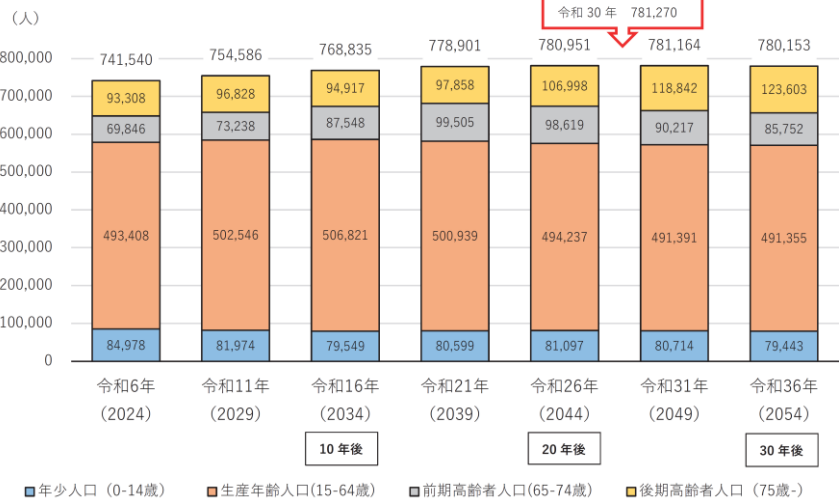
※2040 年代の区の姿については、現在(2024 年)の状況、推計値、傾向などから想定しています。

1. 区の姿

人口等の見通し

- 大江戸線が延伸され、区の人口は約 78 万人でピーク(2048 年)を迎える。
- 高齢化率は約 26%となり、現在より約 4%増加している。
- 障害者数、外国人数は増加している。

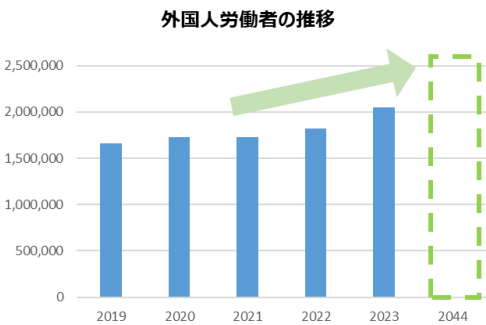
■総人口の将来人口推計 (令和6(2024)年～令和36(2054)年)



第3次みどりの風吹くまちビジョンより

ライフスタイル、ワークスタイル等

- テレワークやコワーキングスペースの活用などにより、職住近接が進んでいる。
- 移動時間が減少し、余暇を団らんや趣味に充てる、生活のゆとりや質を重視する人が増えている。
- 女性や外国人の労働者が増加している。



厚生労働省「外国人雇用状況」の届け出状況まとめ (令和5年 10 月末時点)を参考に作成

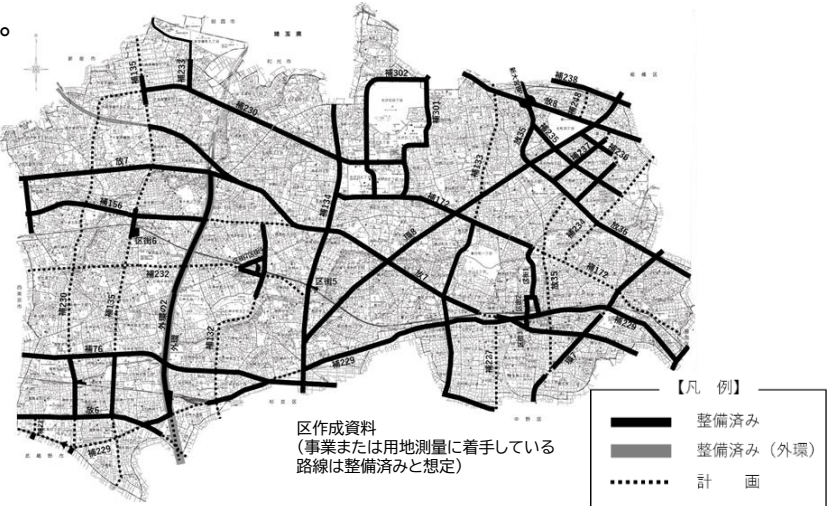
脱炭素に対する取組

- 2050 年ゼロカーボンシティの実現に向けて、脱炭素化が進んでいる。

2. 交通の姿

公共交通等のインフラ整備

- 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さらに向上している。
- 道路が再編により、人中心の空間になり、歩行者の安全な移動の他、オープンカフェや地域のイベントなど、住民の賑わいが創出されている。



交通の担い手不足等

- 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る。

利用交通手段

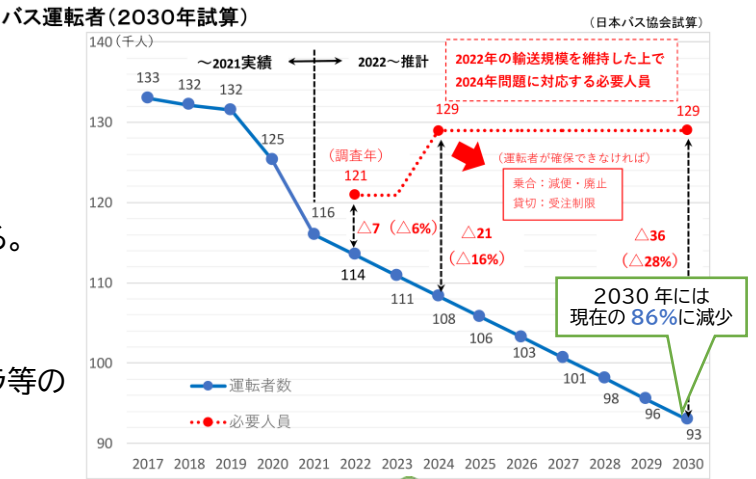
- 自動車の保有が減少し、カーシェアが進んでいる。
- シェアサイクルが充実し、自転車の利用が更に進んでいる。
- ゼロエミッション車(ZEV)の普及や充電インフラ等の設置拡大により、脱炭素化が進んでいる。

公共交通の取組

- 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めた多様な手段での区内や身近な自由な移動が可能になっている。

駅周辺のまちづくり

- 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されたシームレスな乗継が可能となるとともに、駅周辺が人が集い憩う空間になっている。



国土交通省・駅まちデザイン検討会資料を参考に作成

多様な交通モードが接続し、ニーズに応じた移動手段を選択できるようになっている。

出典:国土交通省、経済産業省

IV 練馬区の公共交通が目指す姿

●区の地域や公共交通の現状および将来の区の姿を踏まえ、区の公共交通が2040年代に目指す姿(将来像)を下記のとおり設定します。

《将来像》

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、子どもなど、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、再編により人中心の空間になり、歩行者の安全な移動の他、オープンカフェや地域のイベントなど、住民の賑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。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。



【取組の方向性】(道路空間)

【人々の移動を支える公共交通を充実します。】

- ・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。
- ・幹線道路と合わせて、沿道にモビリティステーションを新たに整備し、スムーズな乗継を実現します。

【安全で快適に通行でき、集い憩える人中心の空間をつくれます。】

- ・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。

※ 中間とりまとめには「駅周辺」についても掲載を予定(作成中)

V

基本方針と将来に向けた課題・着眼点、取組の基本目標

《基本方針》

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。

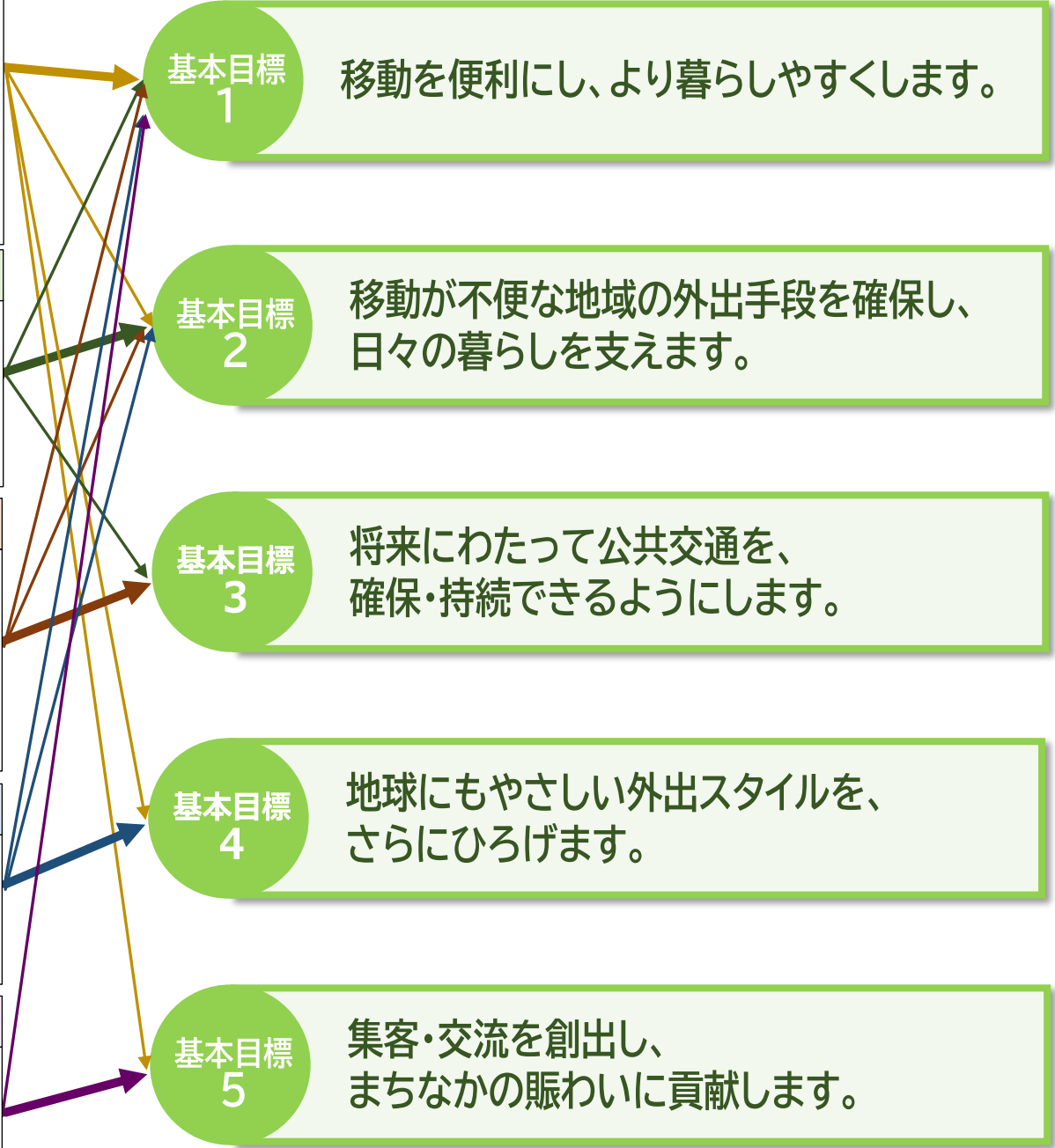
1. 将来に向けた課題・着眼点

●2040 年代の目指すべき姿と現在を比較し、将来に向けた課題・着眼点として整理しました。

課題①：交通の利便性を高めることが必要。 そのためには・・・ ・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、都心方面などへのアクセスを向上させることが必要。 ・外国人の人口増加を踏まえ、外国人にもわかりやすいように多言語に対応した案内サインなどが必要。 ・複雑な乗換ルートで段差があるなど、交通相互の乗継がしづらいため、駅周辺の交通結節機能を強化することが必要。 ・大規模小売店舗や病院等が駅施設に集中していることを踏まえ、近距離の移動を便利にすることが必要。 ・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。 ・案内サインが分かりにくい、バス停にベンチがないことなどを踏まえ、乗換のわかりやすさ、移動手段の情報提供、バス、タクシー待ち環境等を充実することが必要。 ・高齢者や障害者が増加することを踏まえ、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が必要。
課題②：需要に応じた効率の良い交通にしていくことが必要。 そのためには・・・ ・交通の状況や区民のニーズに合わせ、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。 ・少子高齢化や、外出人口の減少などの社会情勢の変化を踏まえ、需要に応じた公共交通体系の見直し・検討が必要。 ・需要の変化、物価や人件費の高騰を背景とした運行経費の増加などを踏まえ、新技術・デジタル技術の活用により生産性を高めることが必要。 ・障害者が外出する際の移動手段の確保が必要。
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。 そのためには・・・ ・交通の担い手不足や利用者の減少が進む中、可能な限り公共交通網を維持していくために、既存交通の再編が必要。 ・バスやタクシーの運転手不足が今後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。 ・担い手不足などによる既存交通のサービス低下を補完するため、既存交通と共存する新たな交通手段を導入することが必要。 ・女性や外国人の労働者が増加傾向にあるため、交通の担い手として、検討していくことが必要。 ・利用者の減少、担い手の不足、運行経費の増加などに対応して交通を維持していくため、行政、交通事業者、地域、企業との連携が必要。
課題④：環境負荷の少ない交通にしていくことが必要。 そのためには・・・ ・ゼロカーボンシティを実現するため、公共交通が貢献していくことが必要。 ・CO2排出量を削減するため、環境負荷の少ないモビリティやシェアサイクルなどの利用促進を進めていくことが必要。 ・環境負荷の低減のため、公共交通が選ばれる環境づくりが必要。
課題⑤：まちの賑わいに貢献する交通にしていくことが必要。 そのためには・・・ ・一人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が必要。 ・複数の観光・集客施設を回る観光客が少ないことを踏まえ、他業種（産業・観光）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。

2. 取組の基本目標(方向性)

●将来の課題を踏まえ、これからの取組の基本目標(方向性)を以下のように設定します。



VI 将来に向けた公共交通の主な取組施策(事業)

●将来に向けて、区の公共交通がこれから取り組む主な施策は以下のとおりです。

基本目標 1 移動を便利にし、より暮らしやすくします。

- 取組施策 1-1 交通結節機能の向上
- 駅まち空間の整備
 - 交通広場の整備
 - わかりやすい案内サインの整備
- 取組施策 1-2 交通インフラの整備
- 都営大江戸線の延伸
 - 都市計画道路の整備
 - 西武新宿線連続立体交差化
- 取組施策 1-3 乗継利用の利便性向上
- MaaS の普及促進
 - 乗り継ぎ割引等の可能性の検討
- 取組施策 1-4 回遊手段の確保
- 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
- 取組施策 1-5 移動手段の情報提供
- 区全体の公共交通マップ
- 取組施策 1-6 バスの待合環境の改善
- バス停の上屋・ベンチの整備促進
- 取組施策 1-7 バリアフリー・ユニバーサルデザイン
- 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

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。

- 取組施策 2-1 (仮) 移動不便地域に関する検討
- 「(仮)移動不便地域」の基準の検討
- 取組施策 2-2 みどりバスの持続的な運行
- みどりバスの再編
- 取組施策 2-3 地域特性を踏まえた新しい交通の導入
- デマンド型乗合タクシー等の実証運行
- 取組施策 2-4 地域主体の取組の支援
- 区民等が主体となり運行する交通の検討
- 取組施策 2-5 福祉との連携
- 外出支援策等のあり方の検討

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。

- 取組施策 3-1 鉄道・路線バス・タクシーの持続的な運行
- 公共交通体系のあり方の見直し
- 取組施策 3-2 公共交通の担い手不足への対応
- 官民連携した担い手確保の取組
 - 自動運転の導入検討
- 取組施策 3-3 区内の運行事業者間の連携・調整
- 多様な業種の運行事業者による定期的な意見交換

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。

- 取組施策 4-1 ZEV（ゼロエミッション車）の普及
- バス、タクシー車両の更新時の対応
- 取組施策 4-2 充電インフラ等の普及
- 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
- 取組施策 4-3 区民等へのモビリティ・マネジメント
- 小学生等の乗り方教室・出前講座などの実施

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。

- 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
- 鉄道の高架下の利活用
 - 道路空間の利活用
 - 駅まち空間の整備（再掲）
- 取組施策 5-2 イベントや観光施設との連携
- イベントや観光施設とコラボした企画切符の実施
- 取組施策 5-3 (再掲) 交通結節機能の向上
- 駅まち空間の整備(再掲)
 - 交通広場の整備(再掲)
 - わかりやすい案内サインの整備(再掲)
- 取組施策 5-4 (再掲) 移動手段の情報提供
- 区全体の公共交通マップ（再掲）
- 取組施策 5-5 (再掲) 回遊手段の確保
- シェアサイクル等の利用促進(再掲)
 - 小型シェアモビリティの導入の検討(再掲)

VII 今後の進め方

計画策定に向けた今後の進め方

●本計画の策定に向けた今後の進め方は以下のとおりです。次年度は、公共交通事業者や関係者との調整を行いながら、取組施策の内容(メニューの細目)、スケジュールについて検討するとともに、目指す姿や基本目標の実現状況を測るための評価指標、目標値を検討し、地域公共交通計画の策定に取り組みます。

