

第1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5月29日(水) 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 30名 うち代理出席 5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、早田委員、若田委員(代 理出席：横山様)、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、上野委員、佐久間委員、 中山委員(代理出席：染谷様)、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：川戸様)、塩田委員 【欠席 2人】 【傍聴 7人】
○議事
(1) 練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方(案) (2) デマンドタクシーの実証実験(案) (3) その他

第1回 練馬区地域公共交通活性化協議会（令和6年5月29日）

事務局：

皆さま、本日はご多忙のところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまより、第1回練馬区地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

私は、事務局の練馬区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。本日はよろしく申し上げます。着座にて失礼いたします。

はじめに、会長が決まるまでの間、事務局側で進行役を務めさせていただきますので、よろしく申し上げます。

本日の配付資料を確認させていただきます。

まず、本日の「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設置要綱」

「資料2 練馬区地域公共交通活性化協議会 委員名簿」

「資料3 練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方（案）」

「資料4 デマンドタクシーの実証実験（案）」

以上、合計5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、お近くの事務局スタッフまでお申し出ください。よろしいでしょうか。

それでは、最初にお手元の配付資料1「練馬区地域公共交通活性化協議会設置要綱」をご覧ください。

本協議会の運営は、この練馬区地域公共交通活性化協議会設置要綱に基づいて進めさせていただきます。本協議会については、設置要綱第6条第6項にありますように、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。

続いて、本日お集まりの委員の皆さまのご紹介でございます。時間も限られておりますので、ここでは、配布資料2「練馬区地域公共交通活性化協議会 委員名簿」をご参照いただき、ご紹介に代えさせていただきたいと存じます。本日は、代理出席の方々もいらっしゃいますが、記載のメンバーで進めていきたいと思っております。

定数 32 人に対して、本日の出席者は 30 人、出席者が半数を超えておりますので、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します。

続いて次第 3「会長選出、副会長指名」に入ります。本日は、第 1 回目であり、会長が不在の状況でございます。資料 1 の練馬区地域公共交通活性化協議会設置要綱第 5 条第 1 項に基づいて会長の互選を行います。ご意見等ありますでしょうか。

意見なし

事務局：

特にご意見が無いようですので、事務局から提案をさせていただいてよろしいでしょうか。

異議なし

事務局：

それでは、事務局から提案をさせていただきます。事務局といたしましては、練馬区都市計画審議会の委員を歴任されるとともに、複数の自治体の地域公共交通活性化協議会にも参加されており、練馬区の地域特性、都市計画や交通計画において精通されている、大沢委員にお願いしたいと思います。皆様いかがでしょうか。

異議なし

事務局：

大沢委員、よろしいでしょうか。

委員：

はい、お受けいたします。

事務局：

それでは、大沢委員に練馬区地域公共交通計画活性化協議会の会長をお願いすることでご了承いただきましたので、これをもって大沢委員を会長に決定させていただきます。それでは、大沢委員、会長席へ移動をお願いします。

それでは、大沢会長より一言ご挨拶をお願いしたいと存じます。よろしくお願いします。

会長：

ただいま会長の方にご推薦いただきました、日本大学の沢と申します。微力ながら一生懸命頑張りたいと思います。皆様よろしくお願いします。

事務局：

ありがとうございました。これより、会の進行を大沢会長に交代させていただきます。

会長：

それでは、ここから私が進行役を務めさせていただきます。

設置要綱の第5条第1項および第3項の規定に「会長に事故があるとき、または会長が欠けたとき」の代理人となる副会長は、会長が委員のうちから指名するということになっております。規定に従って、私から副会長として、練馬区の都市整備部長の中沢委員をご推薦したいと思います。よろしくお願いします。

委員：

はい、よろしくお願いします。

会長：

それでは、中沢委員、副会長席へご移動をお願いしたいと思います。また、中沢副会長からも一言ご挨拶をお願いします。

副会長：

ただいま副会長にご推薦いただきました、練馬区都市整備部長の中沢と申します。会長、委員の皆様、事務局の橋渡し役として、微力を尽くしてまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

会長：

はい、それでは中沢副会長、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ていきたいと思えます。

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っております。

それでは、次第4の議事に入ります。「議事(1) 練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方(案)」について、事務局から説明をお願いします。

事務局：

それでは、事務局より練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方について説明いたします。お手元の資料3をご覧ください。練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方でございます。

1ページをご覧ください。区内の公共交通の現状を示した図になります。区内の公共交通は、鉄道が東西方向を走り、路線バスが南北方向の交通を担い、みどりバスが路線バスを補完する形で運行しています。白い丸が路線バスの、黄色い丸がみどりバスのバス停です。区は、鉄道駅から800m以上、30分1便のバス停から300m以上離れた地域を公共交通空白地域と定義しています。図の中のピンク色で着色している箇所が公共交通空白地域となっていて、区の西側に多く広がっている状況です。

2ページをご覧ください。区の交通計画についてです。区は、平成20年に策定した練馬区都市交通マスタープランおよび平成21年策定、平成29年改定した公共交通空白地域改善計画という2つの計画に基づいて、交通政策を進めてきたところです。

これまで取り組んできた事業について、いくつかご紹介させていただきます。3ページをご覧ください。大江戸線の延伸に関する事業についてです。大江戸線の延伸は、現在光が丘駅まで整備されている都営地下鉄大江戸線を、大泉町・大泉学園町地域を通り、JR 武蔵野線東所沢駅まで延伸する計画です。練馬区では、区内区間について、延伸のための基金を計画的に積み増すとともに、旅客需要の増加につながる沿線まちづくりを推進し、早期事業着手に向け、都とともに取り組んでいます。

右側、西武池袋線連続立体交差事業です。西武池袋線連続立体交差事業は、平成 29 年に練馬高野台駅から大泉学園駅間の連続立体交差事業が事業完了しました。鉄道の高架化に合わせて、踏切を除却し、交通渋滞が解消されました。

4ページをご覧ください。都市計画道路の整備についてです。都市計画道路の整備については、「東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、23 区内で最長規模となる約 6.2km に事業着手しています。

みどりバスの再編です。平成 23 年に南大泉ルートを新設し、空白地域を改善しました。また、令和 4 年に保谷ルートについて踏切を通過しないルートに変更し定時性が確保されました。

5ページをご覧ください。バス待ち環境改善についてです。バス事業者において、バス停留所のベンチや上屋の設置を進めたほか、区は、練馬駅などで整列乗車対策を行いました。

シェアサイクルの活用促進です。利用者、ポート数とも大幅に増加していて、ドコモとオープンを合わせたポート数は 23 区内で最多となっています。

6ページをご覧ください。練馬区のこれまでの取組と今後の課題を交通体系ごとにまとめたものとなります。現計画において、今後の課題となっているものとして、表の右側に記載していますが、鉄道については、大江戸線の整備促進や西武新宿線の連立事業など、バスについては、運転手の確保やバス待ち環境の改善、タクシーについても、運転手確保やタクシー待ち環境の改善、自転車については、シェアサイクルの本格実施などがあげられます。

7ページをご覧ください。今紹介させていただきました課題のほか、人口減少や高齢化、コロナによる変化や働き方の見直しなどの社会経済の変化も踏まえ、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することが必要となっています。そこで、誰もが移動しやすい、便利で快適な交通の構築を目指した、従来の計画に代わる新たな地域公共交通計画を策定します。計画の役割としては、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することや、その実現に向けた取組方針、目標、施策を示すこととしています。

8ページをご覧ください。地域公共交通計画の位置づけについてです。練馬区の上位計画として、平成30年に30年後の練馬区の将来像を示したランドデザイン構想があり、本計画は、その実現に向けたものといえます。また、「地域公共交通計画の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画であり、東京都の基本方針である「東京における地域公共交通の基本方針」とも整合した計画とします。その他、関連する区の計画とも整合を図ってまいります。

9ページをご覧ください。本計画の検討方法についてです。初めに、2040年代の交通体系のあり方を考え、将来像と将来の目標を決め、そこから、中長期、短期、現在を振り返って、今後どのような取組を行うのか、バックキャストで検討していきます。

10ページをご覧ください。将来像と将来の目標についてです。社会経済の変化や、利用者ニーズの変化に加え、練馬区の地域特性を踏まえて、交通体系のあり方を検討していきます。その際、左下に例示したキーワードを考慮しつつ、将来像や将来の目標を設定していきたいと考えています。

11ページをご覧ください。今の内容を分かりやすくお示すため、具体例として、事務局側で考えた事例をご説明します。人口、社会経済、環境、働き方・暮らし方、交通で分けて考えてみました。左側に区の現在の状況を示しています。その後、社会経済の変化、ニーズの変化、練馬区の特性を踏まえたときに、2040年代はどうなっているのかを想定しま

す。

に進み、練馬区の人口は 75 万人でピークを迎えていて、高齢者は 26.3 パーセントに増加している。AI の活用・自動化が進展し、消費からシェアリングの考え方が進んでいる。脱炭素化が本格化し、働き方は、時間や場所を選んで働き暮らす人やゆとりや質を重視する人が増加している。など考えました。

そこから、に進み、区民の生活がどうなっているのかを考えます。今回は、高齢者、子育て世帯、若年層と世代別で考えてみました。

高齢者は、商店や公共施設等が集まる駅周辺で買い物や友人との交流を行っている。子育て世帯は、職住が近接し、共働き家庭が一般的で、仕事、家事、育児のバランスが取れた生活をしている。若年層は、SNS で様々な人と交流し、インターネットの通信販売やフードデリバリーの利用が常態化している。などです。

次に、に進み、そのような生活における交通の姿はどうなっているのかを考えます。

高齢者は、自動運転バス、デマンド乗合タクシーやマイクロモビリティを利用して移動している。子育て世帯は、シェアサイクルで近場へ移動し、鉄道やカーシェアを利用して旅行している。若年層は、身近な移動は、自転車、電動キックボード、繁華街へは鉄道を利用している。などを考えました。

これから、に進み、2040 年代は、だれもが快適に移動できる交通のあり方となっていて、具体的には、鉄道ネットワークが充実している。踏切が解消し、駅周辺がバリアフリー化されている。都市計画道路の整備が進み、道路、駅周辺が人中心になっているなど、みどり豊かで快適な空間が形成されている。既存の交通と新たな交通が共存しており、シームレスな移動ができているなど、多様な交通手段が選べるようになっている、交通空白地域も解消されている、などです。

に進み、そのような交通のあり方と現在の交通の状況の乖離を埋める施策をバックキャストで検討していきます。計画検討の流れとして一例を説明しましたが、この他に様々な

分野や角度から検討していくものと考えています。

次に、必要な施策として、具体的に想定される内容をいくつかご紹介します。12 ページをご覧ください。大江戸線延伸等による交通網の充実です。大江戸線を延伸するだけでなく、新たに整備する3つの駅にフィーダー交通を繋げていく、さらに、新駅とつながる南北の交通も充実させていく必要があると考えています。

13 ページをご覧ください。都市計画道路等の整備です。引き続き、バス・タクシー・自転車などの交通の基盤となる都市計画道路の整備を進めていく必要があると考えています。図のカラーの実線で表示している都市計画道路は、現在、事業に着手しており、20年後は完成が見込まれます。

14 ページをご覧ください。交通空白地域の解消です。持続可能な交通を考える上で、既存の交通はこのままでいいのか、改めてあり方を検討する必要があると考えています。

15 ページをご覧ください。新たな交通手段の導入です。交通空白地域の改善に加え、運転手不足により厳しい局面にあるバスを補完する意味でも、地域特性に合った新たな交通手段を導入していく必要があると考えています。

16 ページをご覧ください。駅前広場の整備です。西武新宿線の連続立体交差事業で、駅前広場が新たに整備されます。デジタルも活用した交通結節機能の充実に加え、駅周辺を人中心の賑わい、憩う空間としていく必要があると考えています。

17 ページをご覧ください。道路空間の利活用や高架下の活用です。道路や鉄道など交通インフラの整備にあわせて、「ほこみち制度」の活用や高架下の活用などにより賑わい、憩う空間をつくっていく必要があると考えています。

18 ページをご覧ください。バリアフリーの促進・環境対策です。ホームドア・2ルート目のエレベータ整備の促進、EVバスの導入検討、バス停のベンチや上屋の設置などのバス待ち環境の整備促進、自転車利用の促進などを検討する必要があると考えています。

今、ご説明した現時点で想定される内容を含め、今後、様々な観点から検討し、必要な施

策としてとりまとめていきます。

19 ページをご覧ください。本計画の策定に向けたスケジュールを説明いたします。本日、第 1 回地域公共交通活性化協議会を左端にお示ししております。今年度の協議会は、本日のほか、10 月頃、3 月頃の計 3 回を予定しています。次回の協議会は、本日説明させていただいた基本的な考え方(案)に、いただいたご意見を踏まえて検討し、計画の方針、目標、計画の重点施策の案についてお示しし、ご協議いただきたく予定です。また、後ほどご説明しますが、デマンドタクシーの実証実験を予定しています。運行計画案についてお示ししますので、ご意見をいただければと思います。3 月の協議会では、地域公共交通計画の検討状況について、中間とりまとめを予定しています。令和 7 年度については、今年度と同様、3 回の協議会の開催を予定しており、内容については、今後の協議した内容を踏まえて、3 月の協議会でお示ししたいと思います。そして、令和 8 年度に、本計画の内容を決定するスケジュールとしています。

以上で、練馬区地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方(案)についての説明を終わります。

会長：

ご説明ありがとうございました。ただいま、資料 3 に基づきまして、地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方についてご説明いただいたところでございます。これから皆様から、ご説明いただきました内容につきまして、ご質問やご意見をお受けしたいと思えます。ぜひ、こういった視点が足りてないとか、これから作っていく内容でございますので、こういった点をもっと入れた方がいいのではないか、それから 2040 年代を踏まえたときに、こういった視点をもっと積極的に議論しないといけないのではないかとか、今日は議論のスタートでございますので、ぜひ、皆様からご意見を頂戴できればと思っております。大変恐縮ですが、ご質問やご意見があったら挙手をいただければ、事務局の方でマイクお持ちいたしますので、マイクを受け取った後にご発言いただければと思います。皆様いかがでしょ

うか。

委員：

国際興業です。書面ではなく皆様と会する機会は、ちょうど2年ぶりぐらいになるかと思
います。開催いただきましてありがとうございます。今後皆さんで考えていく上での視点と、
確認しておきたいことがありますので、話させていただければと思っています。

まず、資料3の1ページ、関連して11ページにもありますが、「交通空白」という呼び方
をなされています。「空白」はすごくわかりやすく地図上に落としやすいので、大体どこ
の自治体もそのように位置づけておられますが、「空白」と言ってしまうと、どうしても埋
めたくなくなります。埋めるために何をしようかというところからスタートしてしまうので
すが、交通が「空白」であるということと交通が「不便」であるということは必ずしも重なっ
ておりません。

これはいろんなところで喋らせていただいておりますので申し上げたいのですが、例え
ば大泉学園でバスがいっぱい走っていますけれども、そこから300何十メートルか離れて
いるところに住んでいらっしゃる方が不便だと思っているか、というと私は思っていない、と
思います。

つまり、5分ほど歩けば、10本も20本走っているバス停がある中で、ここでいうと、大
泉学園町の中でもずいぶん広い空白があるように見えますが、「空白」であるから「不便」
であるか、というところは全く違うと私は思っております。そのため、不便を解消するとい
う施策は必要だと思っておりますが、空白を解消する施策ではないと私は思っています。そ
ういう不便って何なのか、と聞かれるとそれは人それぞれでありまして、要するに私みたい
に立って普通に歩ける人、そうではない人、子育ての人、高齢者、といろいろいますけれど
も、移動が不便、移動に制約を抱えている人であるほど、どこに住んでいても不便であるこ
とになりますので、それは施策のターゲットをどのように決めていくかによって、不便の解
消の仕方は異なります。

したがって、単純に空白解消にしよう、という、走れそうなところはどこでもバスを走らせましょう、ということになりかねないので、一つ視点として提案させていただきました。

見ていただければわかる通り、例えば、私どもはこの緑の線のみどりバスの氷川台ルートを今運行させていただいていますけれど、残念ながら1時間に1本しか走っていませんので、「交通空白」のままです。

2倍に増やせば30分に1本になりますけれども、現状、人がいないからできない状況に置かれています。そのため、2倍に増やしたら解消する、という施策は今少し取りづらい状態になっています。

それから、普通の路線が走っていたとしても、今後人がどんどんいなくなってバスを減らさざるを得なくなると、私どもも、つい3月末に一つ路線を廃止してしまって区民の皆様には大変ご迷惑をおかけしてしまい、お詫び申し上げるしかありませんが、これは人がいないことが原因です。そのため、今走っている、赤羽から練馬に来るバスや、光が丘から池袋に行くバスも、担い手がいままでは、いつの間にか30分に1本を切ってしまう、沿線が丸ごと交通空白ということになっていきます。そうするわけにもいきませんので、採用を頑張っておりますけれども、成り行きとしてはそういうレールに乗っています。

そのため、バックキャストで施策を考えていくのも大切なことだと思っておりますが、現状から考えて、2040年になるときにどうなっているか、というフォアキャストも必要だと思っております。

それから、そのすぐ下の2つの計画について、都市交通マスタープランと公共交通空白地域改善計画とありますが、この中でもやはり30分に1本以上ではないと交通空白となるので、みどりバスも何とかして増やしましょう、という方向性になっています。

計画ができるまでの2年間は、今走っているこの計画をどのように位置づけられるか、というのを確認しておきたいと思います。この計画が走っている以上はみどりバスを増やしましょう、ということが施策として残っている状態になると思いますので、それは確認させ

ていただきたいと思います。

11 ページも、今申し上げましたが、交通空白の地域が解消されているのがあるべき姿で位置づけられてしまうと、もう解消することが一義的な目的になりますので、そこはお考えいただきたいです。11 ページもそうですし、15 ページもそうですが、今公共交通の担い手がおりません。そのため、この新たな交通手段の導入は大変結構なことだと思いますが、それも含めて人がいないと運行できないです。2040 年代を見据えても、おそらく運転者が乗っていないバスが、その辺を走り回っている状況が私は来ないと考えております。いずれにしても担い手が必要です。それは施策として必ず位置づける必要があると思っています。

今、担い手がなぜいないのか、というように言われますと、どうしても待遇が悪い、長時間労働である、と言われます。路線バスが今後存続していくにあたって、長時間労働はなくなるんです。というのも、皆さんが動き出す前から動いていて、皆さんが動き終わった後まで動いているので、どうしても長時間労働です。もし労働時間をものすごく短くしようとすると、短い労働時間で人並みの給料を払わなければいけないので、人件費が今の 1.5 倍や 2 倍になり、そうすると、路線バスの経費は大体 7 割が人件費ですので、おそらく運賃が 1.5 倍から 2 倍に上がります。そういう社会が来ていいのかどうか、そんなバスは乗りたくないとして誰も乗らなくなる、あるいは誰も乗らなくなるのは嫌だけど、人を集めるためには、人件費を上げるしかないので利用者負担の考え方を見直すのか、というのが今後視点になってまいります。

私ども昨年の 10 月に都内の運賃を値上げさせていただきましたけれども、それによってこの 4 月に、結構思い切った運転手の待遇改善をしました。これで人が集まるようになってくれればいいですが、依然として集まらないということになると、結局更なる値上げという方向に、ならざるを得ません。別に、私どもはそれで大儲けしようと思っっているわけではなくて、今いる人たちと同じ人数でやっていくためには、上げていくしかないという状況にあります。そのため、それは今の路線を最低限維持するためだけでもそれが必要であるという

ことは、皆様に知っておいていただきたいと思います。

最後に 15 ページで、グリスロですとかデマンドタクシーの事例も出ていますけれども、特に、ワゴン型のタクシーとかグリスロは基本的には車椅子では乗れないです。タクシーでもワゴンを開放したり、リフトをつけたりすればできるようになりますけれども、基本的にはそういう障がいをお持ちの方は非常に使いづらい、もしくは使えないということになります。

現状で言いますと、バスと普通のタクシーはほぼ完全にバリアフリーに対応しています。その隙間にバリアフリーに対応してない交通機関が挟まっていけないのか、という視点は、私は必要だと思っております。そのような中で言うと、普通の車両として走っているタクシーの位置づけは、タクシー事業者さんの前で勝手に言うのは申し訳ないですが、もう少し積極的に位置づけるべきだと思っています。

本当に特殊な需要、あるいは対象人数が絞られた需要であるならば、通常のタクシーで対応できる部分も相当あると思っておりますので、そこは位置づけを考慮する必要があるかと思っています。

思いついたまま話してしまったので、ずいぶん長口上になってしまいましたが、以上でございます。

会長：

ありがとうございました。3点の指摘とそれから1つのご質問を頂戴しているところでございます。

まず1番目は、「空白」と「不便」というのを混同しているのではないかと、ということがありました。その点につきましては、今後定義していこうか、というようなお話でした。

それから2番目は、担い手との関係です。今回、一応課題出しはしているけれども、もっとそうではない根本的に非常に重大な問題を秘めているということをやっぱり認識してほ

しい、ということでした。フォアキャストというのはいいですが、そもそも担い手という観点ではバックキャストもしっかりやらないと実は無理があるのではないかと、というお話でした。

それから、グリスロとデマンドについて、担い手不足ということでこういった新たなモードというのはあるかもしれないけれども、一方でバリアフリー対応については、これは少し疑問があるということで、それをどうするべきなのか、というような視点をいただきました。

それから、質問ということで、今の練馬区の交通政策につきましては、2ページの公共交通空白地域改善計画をベースにしていますけれども、これと今回の地域公共交通計画の関係についてどう考えるのか、というご質問いただきました。

3点の視点と1点のご質問をいただきました。事務局より何かございますでしょうか。

事務局：

はい、事務局になります。まず、交通「空白地域」と「不便地域」は観点が違うというお話があったと思いましたが、それとさらに運転手不足の解消が難しいというお話がございました。こちらについては、運転手不足というのは全国的な問題でありまして、それを解消するというのは困難であることは区の方も承知しているところでございます。お話があったように、今後の交通空白地域の定義についても、先ほどおっしゃっていましたが、本当に「空白」なのか「不便」なのか、といったところはまた改めて検討させていただき、協議させていただきたいと思っております。

担い手の施策については、先ほどと同じように、かなり厳しい状態でありますので、区の方も何かできるところについては協力してまいりたいと思っておりますので、そこについては、皆さんと一丸となってやっていきたいと思っております。

車椅子が使えない中間の交通を入れるのはどうか、という話もありましたけれども、当然、福祉的な観点からも検討が必要だと思っておりますので、その点についても、誰もが移動しやすい交通といったところも含め、考えていきたいと思っております。

計画を策定するまでの2年間の空白地域改善計画の位置づけですが、こちらにつきましては、当然計画ができるまでの間については既存計画が生きているところでございますけれども、確かに運転手を増やして30分に1便というところの目標はありますけれども、なかなかこれまでの状況からも難しいということは理解しているところでございます。その点において、利便性を上げる取り組みみたいな方向性で少しでも何か対応できるものはないか、ということも踏まえて、なかなか厳しい状況ではございますけれども、考えていくといったところについては取り組んでまいりたいと思います。

交通企画課長：

補足をさせていただきたいと思います。はじめに委員からご指摘いただいた「空白地域」と「不便地域」というお話ですけれども、これはいわゆる何をターゲットにどこを目指していくのかという話だろうと承知をしております。現状、バスが走っているところでも空白地域とそれの解消を目指しているのが現在の計画でございますけれども、実際、公共交通の担い手不足というところを考えると、それを全て対応していくというのはなかなか現状では難しいということは、区の方も認識しておりますので、2040年代にどういう姿を目指していくのかという中においては、まさにそのどこまでの利便性を高めていくのか、というところが重要になってくると思いますので、ご指摘いただいた点はまさにしっかり受け止めて、検討させていただきたいと思います。

会長：

重要な視点をいただきましたので、その点を踏まえて地域公共交通計画策定をお願いできればと思います。同時に、今回の交通モード、交通手段ごとのそれぞれの役割分担、折角今日、いろいろな交通の事業者の皆様がお集まりいただいていると思うので、ぜひそれぞれの交通手段が得意とする分野、不得意とする分野、一方である交通手段が不得意だけれど、実は長所として持っている点もあるので、皆様が一堂に集まっていますので、ぜひそういったモード間の調整をして、それぞれ良い移動を提供できればと思っております。よろしくお

願いいたします。ご指摘ありがとうございました。

ほか、折角の機会でございますので、よろしく願います。

委員：

西武バスです。まずはこのコロナ禍を経て公共交通機関が非常に厳しい時期に、このような地域公共交通活性化協議会を開いていただくことに厚く感謝申し上げたいと思います。この場を借りていろいろな交通事業者の厳しい現状というものを共有できればと思っておりますので、よろしく願います。国際興業の委員の方からご発言いただきましたけれども、それとほぼ絡んでいくつか意見や感想を述べさせていただきたいと思っております。

1 ページ目の公共交通の空白地域のお話については、先ほどの委員と全く同感でございます。30 分に1 便以上がどうかということも含めて、今後協議していく必要があるのかと思っております。

ページごとにお話しさせていただきます。

4 ページになります。都市計画道路の整備、みどりバスの再編ということで、例として南大泉ルートの新設と保谷ルートの再編ということで、取り上げていただいております。こちら私どもの方で運行させていただいております。特に保谷ルートの再編については、こちら地図にお示ししてありますように、再編前のルートが保谷の北側から来るにもかかわらず、線路を渡って南口に行かなくてはならないことによって、交通渋滞が発生して、定時運行が非常に厳しかったところもありますが、今回道路の開通によって北口からのアクセスが可能になったということで、これは運行事業者にとっても非常に定時性が向上して、むしろお客様がかなり乗車いただいて、かなり南大泉の地域のお客様が増えたと聞いておりますので、非常に喜ばしいことだとは思っております。一方で、こちらの保谷ルートと大泉ルートが重複している区間がありまして、そこを私どもの路線バスも運行しておりますので、路線バスの観点から見るとこの二つがあることによって、また保谷駅北口へのアクセスが

かなりよくなったことによって、私どもの路線バスの収入がかなり落ち込んできているという現状もありますので、光と影ではないですが、この辺を区の公共交通として全体の中で見て、今後協議をさせていただきたいと考えてございます。

5 ページになります。ベンチ、上屋の設置ということで、国際興業さんの事例が出ておりますが、私ども練馬区道に関するところで 27 か所の上屋、241 個の停留所を設置させていただいております。それに係る運営、占用料ということで年間 500 万円以上のコストがかかっておりますので、この辺についても、厳しい公共交通事業者の状況も鑑みていただいて、今後ご検討いただくと非常にありがたい、という感想でございます。

12 ページでございます。これは大分先の話ですので、なかなか今すぐ、というのは難しいこととは思いますが、今後大江戸線が延伸したときに、南北交通の充実ということで記載させていただいております。この辺のエリアは私どもの方で大多数運行させていただいておりますけれども、大変手前味噌で申し訳ないですが、あらかじめバスが通れるような道路については、私ども今南北交通について、かなり充実した本数を走らせていただいていると自負はしておりますけれども、この開通においてどこまでやっていくか、ということにつきまして、やはり道路の問題というのが、切っては切り離せないものだと思っております。私ども道路なしには全く運行はできませんので、この辺、次のページにもありますけれども、都市計画道路の整備等も含めて、やっていただくことによってこういう南北交通の充実ができるものと思っております。ただ一方で、先ほどの委員がおっしゃっていただいたように、担い手不足という状況が本当にもう、今差し迫っている状況でございますので、今の輸送量をそのままこの大江戸線の延伸に当て込めるかということ、そこはなかなか難しいのかなと思っておりますので、その辺の輸送総量が減っていくということも踏まえながら、今後議論をさせていただければと思っております。

最後に 16 ページになります。駅前広場の整備について、これはいろいろなモビリティが出てくることによって、駅前広場を整備することは非常に良いことだとは思っております。

ただ一方で、今までの駅前再開発、他の自治体も関わっている中で見ていくと、どうしても賑わいの創出とか、ウォークアブルとかそういう抽象的な指標によって削られてしまうのが、バス事業者のターミナル待機場・乗り場です。この辺が削られてしまって、相対的にバスの利便性が落ちてしまって、利用者に迷惑をかけてしまうということがよく見られますので、だいぶ先の議論になるかと思いますが、これについてもじっくり議論させていただければと思っております。弊社からは以上でございます。ありがとうございました。

会長：

ご意見ありがとうございました。先ほどの委員と重なるところはあると思いますが、それ以外ですと、都市計画道路と大江戸線もございますけれども、都市計画道路は単なる道路空間としての空間の確保だけでなく、その上を走る公共交通のあり方という点をしっかりと考えてほしい、というようなお話がございました。さらに言うと、バス待ち環境の改善というようなところが今回載っておりますけれども、一方でバス事業者さんがバス停を設置していますが、一応道路上にあるので、練馬区道もあれば都道もあるかもしれませんが、道路を占有している、という状況があれば当然占有料金を払うことになります。広告付きということで改善が図れる可能性もあるかもしれませんが、そのためには広告企業が必要ですので、それはなかなか厳しいということになると、バス待ち環境の改善ということは占有ということを考えないとまずいのではないかと、というようなお話もいただきました。

さらに、それに関連しまして、特に大江戸線では、再開発等々で駅前広場を整備するとき、最近どちらかというと端っこにさせられそうになっていますが、本当にそれでいいのかどうか、きちんと議論してほしいというようなご意見をいただきました。

事務局で何かございますでしょうか。

事務局：

ご意見ありがとうございます。先ほどのみどりバスの収入につきましては、一応コミュニティバス等検討していかないといけないところは認識しているところでございます。それ

については、交通事業者さんの方とも調整しながら検討していきたいと思います。

都市計画道路について、大江戸線の延伸に伴う交通についてご意見があったかと思いませんけれども、これについても、都市計画道路の整備の説明でもお伝えさせていただきましたが、大江戸線の延伸区間である道路ですとか、外環道ですとか、実線になっているところについては、都市計画道路事業として今事業中になっております。そういった意味では、一定程度、将来につきましては都市計画道路が整備されてくるだろう、といったことを踏まえて、20年後の交通のあり方、フィーダー交通をどうしていくか、みたいなところは考えさせていただきたいと思っております。

先ほどの16ページのところですが、駅前の空間、ウォークアブルなどといったところで、バスの環境について追いやられてしまうような話がありました。確かに、人中心といった話を先ほど説明させていただいたところですが、当然、地域公共交通といった意味合いでは、バス事業というのかなり重要な位置づけを持ったところであると認識しております。そういった意味では、この16ページにもありますように、デジタルサイネージの設置ですとか、スマートバス停の設置、そういったものを使い、バスの需要を下げず、利便が落ちないような形の考えを持った上で進めさせていただきたいと思います。今後、またいろいろバス事業者さんの方にはご意見等をお伺いする機会があるかと思っておりますので、よろしくお願いたします。以上になります。

会長：

ありがとうございます。京王バスさん、よろしくお願いたします。

委員：

京王バスです。よろしくお願いたします。当社は練馬区内、路線が1本しか入っておりませんので、あまり大きな貢献はできないのかと思いますが、逆に他の地域のお話なんかもできるかと思っておりますので、そういった観点からお話しさせていただければと思います。

今、他の委員からも大江戸線の話が出ましたが、弊社が運行する多摩エリアを紹介したいと思えます。3ページを見ていただきたいのですが、大江戸線については赤い丸で囲ってある部分となっておりますが、当社がなじみ深いのは、その西側にあります、多摩都市モノレールです。赤丸の西側の箱根ヶ崎方面と、南側の町田方面の2つのラインの間を多摩都市モノレールが走っています。

この多摩都市モノレールは昔からあったわけではなく、新たにできたものですが、多摩エリアの南北交通の要として非常に重要な交通手段です。先ほどの委員の「光と影」といった話がありました。その「影」をご紹介したいと思えます。この多摩都市モノレールのちょうど真ん中あたりに中央線があり、その下に京王線の高幡不動駅があり、京王線と多摩都市モノレールの乗換駅になっています。この高幡不動駅から中央線の立川駅の間はバス路線が走っていましたが、モノレールができる前は、当社の主力路線であり、かなり高頻度で走っていました。しかし、多摩都市モノレールができて、数千人のお客様をとられてしまい、結果的に20年ぐらい前に数千万円規模の大赤字となりました。いろいろと議論はありましたが、コロナでとどめを刺される形となり、1年前の春から実質廃止になりました。実質廃止になったことによって、新たな交通空白も生まれ、当社でも議論しておりますが、新たな対応をしているところでございます。モノレールができた以上、バスのお客様が奪われるのは必然でして、それによってバスが衰退していくのは必然です。このように人の流れが変わることによって今まであったものが維持できなくなるというのは、避けられないことだと思えます。大江戸線の延伸そのものはとても明るい話だと思えます。先ほどの委員から運行がかなり厳しいというお話がありましたが、延伸された後の環境において、今の移動実態がどう変わるのか、それによって今充実しているであろう交通がどうなってしまうのか、といったところは、課題として持っておいた方が良くと思え、このような歴史をご紹介させていただきました。

6ページに今後の課題があります。この中によく出てくる運転手の確保の話がございま

す。運転手の確保については、先ほどの委員もおっしゃっていましたが、かなり重たい課題だと思っており、正直、課題といったレベルではないような気がします。このあとの11ページに2040年代の話が出ており、例えば人口や高齢者の数がどうなるのかを前提としたお話が書かれています。この交通の担い手が減っていくという話は、課題ではなく前提になってしまうのではないかと思います。例えばこの2040年代の部分で、交通の担い手が今から1割減になるという前提を置くだけで、おそらくこの施策の中身は大きくと変わってくるかと思います。逆に、その前提を置かないで組んでしまい、実際に1割減になってしまうとすべて絵に描いた餅のようになってしまいます。この交通の担い手が今足りないという問題に対して、どういう前提を置くのか、回復するという前提を置くのもあるかもしれませんが、正直ないような気がします。その前提によって、おそらく計画の角度が大きく変わってくると思いますので、先ほどの委員がおっしゃっていたようなことは、少し議論をしても良いのではないかと思います。

会長：

ご指摘ありがとうございました。大きく2点いただきました。新たな公共交通が入ることによる「光と影」というのは過去の事例もあるので、それをレビューしてほしい、一方で、そのときはなかった地域公共交通があり、東京都さんをはじめ、新たに地下鉄が延伸することを踏まえ、新たに最初から地域公共交通計画を立てるというような動きに変わってきています。昔とは違ってきているかと思えます。「光と影」を考えてほしい、ということでした。

2点目は、担い手が減るというパターンを踏まえて、2040年代を考えてみたらどうか、といった意見でした。1割減ったときにどうなっているのかとか、いろんなパターンがあり、また担い手が減るというのはバスだけではなく、公共交通の担い手が減る前提でどのように公共交通を供給するのか、ということ踏まえて検討した方がよいのではないかと、というようなご提案をいただきました。

事務局から何かございますでしょうか。

事務局：

ご質問等ありがとうございます。先ほど最初の方でお示しましたが、区としても持続可能な地域公共交通を再構築するとの考えでありますので、バス事業者さんと新しい交通または既存の鉄道などとの共存は意識した上で、当然計画を作っていく考えでございますので、それについても十分考えさせていただきたいと思います。

また、交通の担い手の考え方についてもご意見いただきました。先ほどいろいろな観点や角度で考えていきたいということでご説明させていただきましたが、そういったご意見を踏まえ、検討していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。ご意見ありがとうございます。

会長：

ほか、皆様いかがでしょうか。バス協会さん、よろしく願いいたします。

委員：

東京バス協会でございます。冒頭からの議論の繰り返しになるようで申し訳ないですが、質問と要望を1点ずつ、お願いします。

6ページを拝見し、今までの議論で出ていますが、増便で30分に1便の運行、ランニングコスト50%と、具体的な数字が出ています。2年ぶりに会議を開かれたということで前回の会議からしばらくこのような資料を見てないので忘れてしまいましたが、このようなことは決まっていたのでしょうか。もしかすると想像ですが、30分に1便の運行というのは、交通空白地域のバスの本数30分に1便以上という定義があるので、そこに当てはめていただけのように思われます。だとすると、それは目的ではなく、あくまでも手段であって、目的はお客様の利便の向上を図ることであり、それで手段として30分に1便が適当である、ということだと思います。このような目標として決まっていたか、という点が1つ目の質問です。

要望は、先ほど他の委員がお話しされていたと思いますが、グリーンスローモビリティ、デマンド交通などのモビリティ、モードが今後出てくるのではないかという点についてです。昨日、別の事業者さんとちょうどその話をしましたが、こういったモードを導入するとき、入口の部分では交通弱者、例えば障害をお持ちの方、ベビーカーを持つ子育てのお母様方に乗っていただこうとすると、入口の部分では耳障りのいいようなものを導入していこうとなりますが、私の知る限り、デマンド交通を運行している事業者・事例を見ると、1台も車いすで乗れる車両を使っているものはありません。ですから、一番初めの入口のところでは耳障りのいいことだけを言うのではなく、本当にそれを導入するのであれば、それを叶えるような車両を入れていただきたいです。もしかすると、それは割り切って、あくまでも交通不便地域の対策であるならば、そのようにしてほしいです。入口の部分と実態がマッチするようなやり方をしていただきたいです。こちらが要望です。以上です。

会長：

はい、ありがとうございます。要望につきましてはご検討いただければと思います。今後の議論は、今後のワゴン型車両の導入時にそれを踏まえていただきたいと思います。

1点ご質問をいただきました。みどりバスの再編について、今後の増便のことですが、これについて何か約束事として書いてあったかどうか、というご質問ですがいかがでしょうか。

事務局：

ご質問ありがとうございます。6ページにつきましては、これまでの取り組みと今後の課題ということで、今の計画においての課題を書かせていただいております。2ページにあります区の交通計画、この中で、30分に1便ということと、運行経費についてはランニングコスト50%を目標としているということで掲げさせていただいております。これについては、今の計画における課題ということで書かせていただいております。その次のページにありますが、今の計画の課題に社会経済の変化、こういったことを踏まえて再構築していきます。

先ほど運転手不足で厳しいといったところもありましたので、そこについてはあわせて検討していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

会長：

ほか、いかがでしょうか。お願いいたします。

委員：

今回からお声がけいただきまして、参加させていただいております。よろしく申し上げます。専門が都市交通でして、練馬区の土地勘があまりないですが、他のところでやってきたことが割と多いですので、その観点から2点ほどコメントさせてください。

まず1つ目です。6ページにこれまでの取組と今後の課題ということで挙げていただいています。見る限り、私の目には課題というよりはこれから実施する施策の一覧、これから実現したい施策の一覧というように受け止めました。計画をどのように作るかという、一般的なことで言いますと、現状の把握をしてその中で問題点を抽出し、それらの問題点について何らかの解決策を検討し、その解決策について優先順位をつけて取り組んでいく、ということを書きます。それを書いた後に目標としてこういうようになる、というものを作り、それを実際に評価するところまでをやっていく必要があるかと思います。そう考えると、例えば今後の課題というところで運転手の確保とか、30分に1本の運行とか書いてありますが、本来、課題というのはこのような書き方をするよりは、現状で2時間に1本の便を待たなければいけない、といったそういう状況を改善したい、それが課題である、といった書き方をした方が、どのようなことを目的とした施策になっているのかというのがわかりやすいかもしれません。目標についても、今後練馬区がどのような交通になっていくか、ということについて、明確に示し、かつそれを測るための数値目標、どのくらいのお客様が乗っておられると良いのか。あるいはもっと別の視点で言いますと、例えば運転性能の向上というのをここに書かれているわけですが、こういうものを導入することで例えばその環境負荷が軽減される、あるいは運転士さんたちの環境改善があるのかもしれませんが、そういっ

たところが実現できるのではないか、ということを書いておいて、やはり実際に目標を設定しておいて導入してみたら実際どうだったのか、ということについてきちんと評価していくような、そのようなところまで計画の中に入れていただけると良いのではないかと思います。

また、最後にスケジュール等も書かれていますが、単に示してないだけで多分実施するとは思いますが、私はいろいろなところで協議会等出席させていただいていますが、住民の方が出席されない会議は初めてでございます。実際にどう実施するかにもよりますが、一般の方々の意見というのも計画の中にある程度取り入れられてしかるべきかと思えます。スケジュール感で見ていると、こういったことについて記載がないと、区民の方々に例えば計画の案をお示しし、ご覧いただいて、意見を言っていただいて、それらを反映するというところも、ある意味必要だと思っています。特に今回拝見している限りで言うと、割と地域公共交通計画は路線バスを中心とした計画になりがちですが、全員が路線バスのユーザーではないということと、特に公共交通という他にも鉄道、タクシー等の様々な交通手段がありまして、見る限りですがタクシー等の個別の交通に関わる部分についてはもう少し記述が必要かと思えます。この辺りについて、我々の方でも当然指摘をしていくところですけども、区民の皆さんにご覧いただくようなプロセスをどこかで入れていただくとよいかと思えます。

もう1点についてです。先ほど話題に出ておりますが、公共交通の「空白地域」という表現についてです。「空白」ではないですね。「不便地域」というくらいがまだいいかと思えます。要は改善するためにバス路線をどんどん作っていかう、というような言葉に聞こえ、ご指摘いただいている通り、おそらく日本のどの地域でもできないのではないかと考えています。どちらかという、これはきちんと現状を認識して、不便であるときに、不便に対して解消するための方法としてどのようなことがあるのか、こういうところをきちんとこれから検討していくべきかだと思っております。それでいうと、例えば私が参加しているところ

の事例でいうと、バスは今後運行できないので、自家用車が中心の地域ですが、タクシーで安価に移動できるようなタクシーチケット、あるいはAI オンデマンドなどいろいろなやり方があります。そういうものを入れることによって、従来より少し条件が良いという状況を作り、予約すれば誰でも安価に移動することができるという状況を作ることで、一応空白ではなくなるという形にして空白地域がなくなりました。しかし、不便かどうかでいうと正直不便だと思いますが、要はそこまで行政としてはきちんと面倒を見ますというような、線を引きそれを計画の中で示して実施したというような事例もございました。そういうところまで含めて少し踏み込んだ議論ができればよいのではないかと思います。

その中では、今後、数値目標等が必要という話もしましたが、各バス路線においてどのくらいの方が乗っておられるか、1便平均どのくらいの方がいるのか、そういったところで比較をしてみると、このみどりバスに関しては、私がこの路線図を見る限りですが、おそらく一般の路線バスと比べると少しご利用が良くないかもしれないです。こういったものを今後も維持するかどうかというところについては、ゼロベースで議論しようとする少し言い過ぎではありますが、今あるものを維持することを前提ではなく、より前向きにより良い状況を考えていくにあたり、少し見直しの仕方を幅広なものにしていった方がよいのではないかと併せて感じました。以上です。

会長：

はい、ありがとうございました。

まず6ページについてです。今後の課題というよりは、施策の一覧表ではないかということでした。困っている課題があり、それをどのように改善していくか、というプロセスがあると思いますので、そのようにしっかりと書きかえた方がいいのではないかというようなお話でした。そのときは、今後数値目標とかではなくて、PDCA サイクルのあり方というものをお話いただきましたし、どちらかという、問題意識からのアプローチが強いが、本来と言えば先ほど最後にお話いただきました、データつまり数的根拠をもとに、しっかりと評

価値しなければ、問題意識に引っ張られる可能性もあるので、しっかりと客観的データ、数的アプローチを行った計画を作った方がいいのではないか、ということです。

それから、区民の方々の対応、タクシーの扱いなど、まずはこの計画の立て方のプロセス論についてご質問いただきました。

また、「空白」ではなく「不便」ではないかということです。不便を改善するためにどう対応していくのか、ということゼロベースは言い過ぎかもしれませんが、前提ではなく見直しなどいろいろ考えていくべきではないかというような、大きな計画の立て方等を含めて、2点いただきましたがいかがでしょうか。

事務局：

ご意見ありがとうございます。最初の区民の意見を聞くといった点は、記載の方はさせていただいておりませんが、ご指摘のように、定期的にご意見を聞く場をアンケートや、パブリックコメントなどいくつかご意見を聞く場はあるかと思しますので、そういったところで区民の意見というのはしっかり受けとめ、取り入れていきたいと思っております。

空白地域を走るみどりバスについて、見る限り乗車数が少ないような中でゼロベースに近いところで考えてもいいのではないか、といったところにつきましては、再構築のお話と少し違う観点でありますので、はまた改めてどういった形で進めていくかといったところは今現在の資料は不足しているところではございますので、そういったデータを踏まえた上で、調整・検討していきたいと思っております。以上です。

交通企画課長：

委員からご指摘いただいた点、大変重要な点だと思っております。まず数値的なアプローチでございまして、こちらはしっかりと現状の状況を踏まえてどういうふうに取り組んでいくのかの中に、客観的な検証というのは必要だろうと考えておりますので、そこはまず前提としてしっかりと現状の整理をした上で、どうしていくのかというところを考えていきたいと思っております。

また、区民の意見でございますが、こちらの資料に記載はありませんが、先ほど事務局からの説明がありましたが、必要に応じてアンケートやパブリックコメントを実施したいと考えております。対象やタイミングは決定していることはありませんが、その辺は検討課題とさせていただきます。

そして、最後に公共交通空白地域の不便を解消していくということについてです。先ほど私からも少し説明させていただきましたが、今のこの現状でいいと皆さん全く思ってもらえないだろうと共感しているところではあると思いますが、このままの計画では私自身も厳しいというのは重々承知しているところです。これをいかに今の社会経済の変化、まさにバスの運転手不足というのが注目されておりますが、こうした変化をしっかりと受け止めて、この20年後、どのようなものを目指していくのか、これは再構築していくということでございますので、既存の交通についても特に練馬区が深く関わっているみどりバスについても、どういった姿がいいのか、ということを考えてまいります。さまざまな観点で検討を進めてまいりますので、その過程の中で皆様方からのご意見をいただきながらしっかりと進めてまいりたいと思います。以上です。

会長：

はい、ありがとうございました。だいぶ時間過ぎているところでございますけれども、ほかはいかがでしょうか。はい、お願いいたします。

委員：

西武鉄道です。よろしくお願いいたします。まずこのような協議会を開催いただきましてありがとうございます。

先ほど、バス事業者様からたくさんの意見が出ているところだと思いますし、先ほど会長からお話がありましたけれども、私も沿線自治体の地域公共交通協議会等に参加させていただいておまして、現在社会的にも言われているところで、喫緊の課題といたしましては、まずバス・タクシー事業者の担い手不足ということが課題であると認識をしています。

また一方で、この先のことを考えていきますと、鉄道事業者、ひいては弊社においても、労働力不足の観点においては、やはり課題であると認識しております。担い手不足の観点については、公共交通事業者全体における課題であると認識しているところでございます。意見としてお伝えいたしました。以上でございます。

会長：

はい、ありがとうございます。2040年代という非常に長いタームの中で、当然バス、タクシー、鉄道があり、その中で利用者が減っていきますので、あるモードに偏るのではなく全てのモードにおいて議論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。事務局に確認ですが、もしよろしければ1週間以内くらいに、何かご意見がある場合は、事務局の方にメールか何かでご連絡いただくという形をとらせていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

事務局：

はい、結構です。

会長：

ありがとうございます。お時間の関係もでございますので大変恐縮でございますが、次の会議が10月くらいになりますので、いろいろな分析をしていくことになるかと思いますが、ぜひこういった視点が足りないのではないかと、というようなご意見があれば、6月7日金曜日までに事務局の方にお寄せいただければと思います。皆様、ご協力のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

そうしましたら大変恐縮でございますが、議論を先に進めさせていただければと思います。

「議事(2) デマンドタクシーの実証実験について(案)」について、事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、事務局よりデマンドタクシーの実証実験について説明いたします。

資料4をご覧ください。地域公共交通計画の実効性を高めるため、新たな交通手段として、デマンド交通の実証実験を予定しています。今後、地元との勉強会や関係者との協議により、具体的な運行計画を検討していきます。

「2 運行計画」です。決まった内容ではなく、現時点で想定している案になります。運行の形態は、乗合のデマンドタクシーを想定しています。定路線ではなく、区域運行を考えています。区域内に仮想の乗降ポイントを一定数設けて、予約に応じて乗降ポイントから乗降ポイントまで移動する内容になります。期間は、令和6年12月から令和7年3月のうち3か月間を予定しています。

運行する区域について、右の実証実験予定箇所図をご覧ください。破線で囲った保谷駅、武蔵関駅を含む、南大泉地域を実施エリアとします。詳細の区域は現時点で、決定していません。このエリアは、公共交通空白地域が区内最大となっていること、区域内の人口が約2万7千人で、駅、公共施設、病院などもあり需要が期待できること、西武新宿線連続立体交差事業による武蔵関駅の駅前広場整備へ今回の実験結果の活用が見込めることなどから、選定しています。運行につきましては、年末年始を除いた日の9時から17時、有償による運行で、アプリと電話での予約とし、主に高齢者の日中の移動等を見込んでいます。

この運行計画は、今後実施する地元との勉強会や関係機関などとの調整により変更となる可能性があります。

「3 今後のスケジュール」です。本協議会の後、運行事業者を決定し、地元との勉強会を複数回実施します。運行事業者は、現時点で決定していませんが、タクシー事業者と予約システムの事業者とを想定しています。勉強会や関係機関との協議を踏まえ、需要の見込み、料金、乗降ポイントなど、運行計画を具体化していきます。その後、道路運送法に基づく、運賃協議会を行い、運賃を決定します。運賃協議会の開催後、10月の本協議会に運行計画について協議をいただきます。協議会の承認をいただきましたら、関東運輸局に申請し、許

可を受けたあと、実証実験という流れになります。実証実験は12月以降で3か月程度を予定しています。

説明は以上になります。

会長：

ご説明ありがとうございました。今後実施を検討するデマンドタクシーにつきまして、今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：

関東バスです。よろしくお願いいたします。武蔵関駅が南口側エリアの点線の中に入っていますが、南口側はかなり交通が錯綜しており、歩車分離がされていない道路の中でタクシーとバスが既存としてあります。乗降場のポイントをこれから考えるとのことでしたが、その安全対策や、歩道の安全帯、安全に人が歩けるような考え方などはありますでしょうか。

会長：

ご質問いただきありがとうございます。

事務局：

はい、ご質問ありがとうございます。現時点で武蔵関駅につきまして、どこに乗降ポイントを設けるのか、さらにそこに至るまでの安全計画をどうするのかにつきましては、申し訳ございませんが今は持ち合わせてございません。地元と検討し、現場確認する上で安全対策等も踏まえて考えていきたいと思っております。

会長：

既存の交通事業を担っている方々が運行している点もありますので、新たな問題を起こさないよう、警察協議等もあるとは思いますが、ぜひ問題が発生しないようご注意のほどよろしく申し上げます。ご指摘ありがとうございます。

会長：

ほか、いかがでしょうか。お願いいたします。

委員：

東京バス協会です。このデマンドタクシーについては、公費負担が入りませうでしょうか。まだ実証運行もこの先だと思ひますが、その見通しですとか、その辺いかがでしょうか。

あと、12月から3月の実施ということで、3か月は妙に短いですが、これだけで大丈夫でしょうか。

会長：

2点ほど質問をいただきました。いかがでしょうか。

事務局：

はい、ご質問ありがとうございます。

公費負担について、実証実験を交通空白地域で行うということもありまして、みどりバスが入れないような地域の道路ということもありまして、なかなか採算性がとれる事業ではなく難しいため、公費については一定程度入れることを考えております。

また期間につきましては、今回まず3か月間実証を行い、その中で当然、実証実験の結果については検証させていただき、それが持続可能な交通であるのかどうか、そういった点を踏まえ、引き続き継続して行っていくのか、それとも形を変えていくのか、これについては改めて判断して進めさせていただきたいと思ひます。

交通企画課長：

補足をさせていただきます。誤解のないように補足をさせていただきますが、今回の実証実験につきましては全額公費負担という形で実証実験をさせていただく予定です。その後、デマンドタクシーをどうしていくのかについては、まさに実証実験を進めるなかで検討すべきものだと考えておりまして、その後、公費負担が発生するのかどうか、そういったところはしっかり考えていきたいと思ひます。

また期間につきましては3か月間ということではございますが、この実証実験で3か月

では足りないとなれば、その後どうするかという話があると思いますので、その辺については検討課題であろうと考えております。以上です。

会長：

よろしいでしょうか。ほか、皆様ご質問等いかがでしょうか。

委員：

実証実験ということで、いろいろやってみるといいと思います。デマンドは、特に中山間地域の利用者が少ないところで導入されている事例があります。私もそういう現場で何度か使わせていただいております。基本的にビジネスモデルとして黒字になりにくいので、公費を入れざるを得ないのかと思っております。その中で、ご利用にあたってやはり地元の方々と言われてきたことは、今までのバスとは違う、タクシーとも違う、どのような交通機関なのかわからない、というような話が結構多くあります。要は実験であっても3～4か月と短い期間ですが実施するという事ですので、事前にどのような利用の仕方で、どのような形で輸送してもらえるのか、というところについて、特に住民の方々でご高齢の方々のご利用が想定されるということでしたら、そういう方々向けの丁寧なご説明や広報が不可欠だと思っております。

アプリを使うと便利になるといわれ、特に事業者側からご提案される場合が多いですが、実際にやってみると、電話で依頼する方がいいだとか、逆に電話をするのが大変で今まで通りのバスだったら乗るが、デマンドになったらやめよう、となる方もいらっしゃるといった課題も出てきます。そうすると、何を工夫したらよいかというと、仮想バス停ということでおっしゃっていただいておりますが、バスには仮想といいながらもミーティングポイントがわかるような形、要するに行ったらここで待っていればいいということがわかるような安心感があるといいのではないかと思います。

あと、今までよりも便利になるという実感がないと使っていただけないと思います。これから乗り降りができる仮想バス停の場所を少し多めに設定いただくことになると思います

が、ご利用状況、つまり現地の方々がどのようなところに実際に行きたいと思われているかをしっかり把握いただいて、なるべく使いやすく少し多めにポイントを入れていただけるとより利用が多くなるかと思います。一方であまり多くなりすぎると、公費負担が莫大なものになり、全員乗り切れずに予約を受けられないという話にもなります。この辺りはどのようにするのか、おっしゃっていただいた通り、実験の結果を見ないとわからないところではありますが、この辺りも念頭に置きながら制度設計していただければありがたいと思いました。以上です。

会長：

はい、ありがとうございました。事務局、いかがでしょうか。

事務局：

はい、ご意見ありがとうございます。実証実験については、3か月ということですが、乗っていただかないとなかなか意味がありませんので、始める前には十分地元の方々にしっかりと周知をしていきたいと思っております。

また、多くの方に乗っていただけるようにするため、ミーティングポイントにつきましても、今後、地元の方と話していくなかで、デマンドタクシーがどういったものであるのかということをも十分理解してもらった上で、そういった乗合仮想バス停といったものへのご理解と待つ場所がわかるような表示といった点も踏まえ、地元勉強会では説明し、多くの方が利用してもらえるような実証実験にしていきたいと思います。

会長：

委員からご指摘があったように、新しいものが入る場合、保守的だと、なかなか転換できない、一歩が踏み出せないということもあると思います。ぜひ地元勉強会の中で広報、それから説明をしっかりやっていただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。実証実験は確かに期間の問題もあると思いますが、当然評価をするとき利用者の大小だけでなく、そういうものが導入されたことに

よって、その地域の皆様のライフスタイルがどう変わったのか、今まであまり出たくなかったが、これができるおかげで買い物に行きたくなくなったとか、外に出るようになりましてとか、単純な利用者の増減で評価するのも一つですが、一方でどの地域の皆様の生活が良くなったかという観点でもぜひ評価して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、「議事（２） デマンドタクシーの実証実験について（案）」につきましてはここで終了とさせていただきます。

「議事（３） その他」につきまして、何かございますか。

委員：

東京バス協会です。だいぶ時間が押しているところ、申し訳ございません。冒頭で区の方に配っていただきました、細長いパンフレット、リーフレットですね、日本語版と英語版があるかと思えます。こちら、各地域公共交通会議の度にお話させていただいておりますので、聞いた方もいらっしゃるかと思えますけれども、少しお付き合いください。

これは何かといいますと、私ども東京バス協会のホームページに既にあるものですが、それを皆さんの目に留まるように紙にしたものでございます。

めくっていただきますと、各モデルコースが５～６個しかありませんが、渋谷や新宿といった大きなバスターミナルにおける、観光バスではなく地域の乗り合いバスを使った半日ないし１日のプチ観光ができるモデルコースをご用意しています。

これを使うに当たりますと、上部に書いてありますが、各バス会社で大体５００円くらいの１日乗車券を使っていただきますと、地域を回っていただけるような、プチ観光できるといふご案内でございます。

なぜこのようなもの作っているかといいますと、乗合バスの現状を申し上げますと、コロナの一番ひどかったときには、売り上げが６割ぐらい、お客様が６割ぐらいに減ってしまいました。今は少しずつ回復していますが、やはりコロナ前には戻っておりません。９割で止ま

っております。残り1割はなかなか回復ができない状況が続いております。

乗合バスというのは、大体日常で使っていただきますので、通勤・通学もしくは買い物などの使い方だと思いますが、学校とか会社に2回行く人はいないので、今以上に売り上げがなかなか取れない状況です。

そのため、日常以外のところを使っていただければ、その1割がプラスにできるのではないかと思います。お休みの日とか、普段行かない会社以外のところでプチ観光していただければ、その1割が戻ってくるのではないかとということで、この案内をしております。

皆様をお願いしたいことは、各地域の会合、区の掲示板やパンフレット置き場にぜひ置いていただいて、もしくは配っていただきたいと思います。たくさんパンフレットを用意しておりますので、何かありましたら東京バス協会までご連絡いただきましたら、ご郵送いたしますので、ぜひよろしくをお願いします。以上でございます。

会長：

はい、ありがとうございます。私も後で20部ほど欲しいのでご連絡いたします。

その他、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、皆さん、長時間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。先ほど地域公共交通の策定に向けた基本的な考え方のところ、最後にお話をいただきましたが、今日は時間が限られておりますし、皆さんの意見を聞いた上で触発されて何か言いたいということもあるかもしれません。6月7日までに、ご意見等ございましたら、事務局の方にご連絡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。

最後に、事務局から連絡事項等ございますでしょうか

事務局：

はい、事務局です。本日は貴重なご意見ありがとうございます。次回の会議は、先ほど説明させていただきました、10月頃を予定しております。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、引き続きよろしく申し上げます。

事務局からは以上です。

会長：

それでは皆様、本当にありがとうございました。以上をもちまして、第1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。皆様引き続きよろしく願いいたします。本日はありがとうございました。

【6月7日までに、事務局に届いた意見】

○委員：

会議のなかで、大泉地区への都営地下鉄大江戸線延伸について、南北のバス路線の拡充提案がなされていたが、多摩都市モノレールの延伸によってバス路線が衰退した事例のとおり、実際に大江戸線が開業して以降、中野区にあるバス事業所は著しく収支が悪化し、練馬区と中野区を結ぶ路線や、新宿方面の系統で減便がされた。赤字の状況が続けば維持が困難なことを認識していただきたい。一方、ご高齢の方にとっては深層にある大江戸線ホームに不便さを感じていることも多く、バスでの利用は少なからずあることから、延伸によってすべて利便性向上に繋がるとは言えないことも理解していただきたい。

バス運転士の要員不足の問題が複数取り上げられているが、労働組合としても何もしていない訳ではない。大型二種免許保有者数が大幅に減少し、かつてない深刻な人員不足に陥っているなか、何とかバス産業の起死回生を図るべく、賃金引き上げの労使協議はもとより、労働条件向上やカスタマーハラスメント対策など職場環境の改善に尽力をしている。企業は人件費が上昇すれば、労働条件の切り下げか運賃値上げによる増収をするしかすべがないところまできている。公費の負担を求めるとともに、国際興業の委員や西武バスの委員のご意見同様、交通空白地域と不便は異なり、要員不足のなか新しい交通を推進することが本来に利用者の本意なのかを考えていただきたい。

また、バス運転士は事故防止に努めているが、交通違反をする自転車・キックボードにより急ブレーキをかけ、車内人身事故などを誘発するケースが増えている。万一事故が起きた場合、利用者が怪我をするだけでなく、運転士は免許上の行政処分や社内での懲戒処分がなされるが、逃げた自転車はそのまま、このような理不尽な状況から若い運転士が離職をしていく状況となっている。車道と切り離れた自転車専用の単独レーンの設置など安全性向上のためのインフラ整備を強く求める。

○事務局：

練馬区の交通を考えていく中で、新しい交通と既存交通との共存については、重要な課題であると認識しており、大江戸線の延伸による影響なども踏まえ、誰もが移動しやすい、便利で快適な交通を構築するため、協議を行っていきたいと考えております。

都市計画道路の整備にあたり、法に基づく断面構成となっており、自転車専用レーンの設置が可能な路線については検討していきます。