

令和4年度第2回中野区交通政策推進協議会(第1期) 議事要旨

1. 日時・場所

令和4年(2022年)10月26日(水) 午前10時から午前11時30分

中野区産業振興センター(web併用)

2. 協議会の様子



3. 議事

- (1) 中野区地域公共交通計画について
- (2) 公共交通ネットワークの充実にに向けた取組について

【主な意見】

(1) 中野区地域公共交通計画について

- 東京都交通運輸産業労働組合協議会にはハイヤー・タクシー部会があり、他の地域においても法定協議会に参加している。今後、協議が進むにあたり、労働者目線の意見も活用できるので、当該部会のメンバー追加を検討していただきたい。
- サービスレベルの相関関係の表について、横軸と縦軸の単体で表現しているレベルと、クロスされて表現しているレベルとでは意味が異なり、同じ言葉にすると混乱を招く可能性があるため、表現を検討したほうが良い。
- サービスレベル5の地域について公共交通の選択自由度が高いということはわかるが、必ずしも現状があるべき姿だとは思わない。例えば、サービスレベル4とされているものの、東中野駅は鉄道、バス、タクシーの交通環境が整備されている区内の重要な結節点であり、鷲ノ宮駅も西武線では区内唯一の急行停車駅でもある。実態として、サービスレベル5の駅と同様に、交通結節点としての機能を持っているので、交通結節点としての機能の強化を考えていただきたい。

- 現状についての記述のほかに、どのように政策を誘導したいかという点を記しても良いのではないかと。
- 連立事業や拠点整備を実施する過程で、地域がバス事業者や鉄道事業者と意思疎通を図ることが非常に難しい。普段からの事業者との情報共有、協働の仕組みについて記載してもらえるとありがたい。
- モビリティハブについては、各事業者との協定が必要となるため、今後調整をしたうえで検討いただきたい。
- バスのサービス圏域は、1時間当たり平均便数が5便以上であるか未満であるかでレベル分けされているが、どの時間帯の平均便数で見ているのか、明記する必要があると考える。
- サービスレベル別の目標について、レベル0～2が一括りにになっているが、レベル0は全く交通手段がない状況、レベル1は何らかの交通がある状況であり、取り組むべき施策が大きく異なるのものと考えられる。レベル0という位置づけにおいて、区でバスを運行しようという仕立てが必要ではないか。
- 目標と施策案のところで、エリア区分ごとに目標が設定されているが、目標はエリア区分から出てくるものではなく、結節機能や区内のネットワークの位置づけから出てくることもあると思う。レベル3, 4, 5は商業施設も含む土地利用になると思うので、レベル3, 4, 5の中でグラデーションにして目標設定をし、レベル0, 1, 2は住宅系の中で目標設定をすることになると思う。ただし、レベル0は分けて考えていく必要があると思うので、レベル0とレベル1, 2とレベル3, 4, 5で分けて、どう目標設定していくかを考えると良い。

(2) 公共交通ネットワークの充実に向けた取組について

- 利用者数が1.2人/便ということは、1日40人乗ったとして8000円程度の収入となる。過去の事例を参考に、事業者が過度な負担を負わない形で事業を展開していただきたい。
- 3年後を見据えて評価基準を定め、実証実験継続の可否を設定しており、計画的に進めてられていることは評価できる。収支率は公共交通機関を維持するうえで重要であり、使わないと路線がなくなってしまうということを住民に理解してもらう必要がある。
- 福祉的な移動支援事業に政策転換となると、地域公共交通計画内での記載方法や、目標の立て方も変わってくる。
- 地域公共交通計画策定にあたり、目標の設定は必要であるが、施策すべてに目標を設定することに捉われずに、サービスを利用するのは区民であるという視点から適切な目標を設定することが望ましい。
- 車いす対応については、現場が混乱しないように周知をしっかりともらいたい。
- この半年の間に利用が伸びず、実証実験が終了してしまう可能性も考えられるので、利用率の向上に向けた対策は検討していただきたい。