

令和4年度第3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5年（2023年）1月13日（金） 午前9時30分から午前11時30分

中野サンプラザ 7F 研修室10（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

○乗用車の自動運転のレベルが向上する中であって、なぜ公共交通について考えるべきなのか、もっと考え方の記述を充実させるべきだと思う。

○皆が自動運転自家用車を所有したら、道路率の低い中野区では大変なことになる。そうした、区の道路特性上、パーソナルモビリティだけでは快適性が損なわれるという問題意識をしっかりと記述した方が良い。

○目標1の利便性向上に関して、これまではバスの便数や停留所を増やす、始発・終発を伸ばすことが利便性向上と言われてきたが、人口が減っていく中では物量的な向上だけでなく、アクセシビリティ等の質的な向上についても目指していることを記載する必要があるのではないか。

○将来的には運転手の人材確保も難しくなると考えられるので、量だけでなく質の観点からも考えた方が良い。

○MaaS、グリーンスローモビリティ等の近未来的な施策が多い印象を受けた。バリアフリーの課題

等の記述が少なく、現状で不足している点を補うような観点がもう少しあっても良いのではないかと思う。

- 目標3の施策6「脱炭素化の推進」のためのバスのEV・FCV導入に係る支援に関して、各種存在する車両購入に対する補助のほか、充電設備・水素ステーションを区が誘致してくれると事業者は車両導入がしやすくなると思う。
- 供給量をどう維持・拡大するかという視点の施策が多い印象だが、新型コロナウイルス感染症の影響がある中で、需要をどのように創出するかという視点も重要ではないか。
- 鉄道駅やバス停周辺に目的となる施設を置くことで、公共交通の利用を促すということも考えられる。
- 施策4の取組4-2「鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化」に関して、鉄道駅に絞らず、バス停やタクシー乗り場を含め交通施設全般をバリアフリー化するという表現にしても良いのではないか。
- 結節点の「点」の部分については色々と記載されているが、それをつなぐ「線」の部分についてもう少し記述を補えると、全体的な交通政策のバランスが良いと思う。
- タクシーの施策に関する記述が少なく、施策4の取組4-1「待ち合い環境の整備」の中に、タクシーのことも記載したらよいのではないか。

(2) 公共交通ネットワークの充実に向けた取組について

- 今回一度運行を休止したうえで今後再開する場合でも、評価基準の令和5年度の基準値は資料に記載のままという理解で良いのか。
- 利用促進として割引期間を設定するとのことだが、収支のことを考えると利用者を倍にする必要があり、もっと乗っていただくことが必要になる。そのため、利用促進策の「車内や停留所での施設案内」は、利用者向けの施策かと思うが、利用していない人に対する利用促進の取り組みも大事になるので、検討していただきたい。
- 令和5年度に実証実験運行の再開を考えていると思うが、運転手不足の状況に鑑み、なるべく早く計画を示し実施をしていただきたい。
- 朝ルートの7～8時台は子供たちの通学時間帯となるので、近隣の学校には説明しておいた方がよい。
- 協議事項のうち系統の新設（朝ルート）については、現行ルートと通行する道路は同一だが通行の順番や右左折の変更があることから、交通安全に関する事項について確認させてもらいたい。

※ 本協議会にて、道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条の2に掲げる協議が調った。但し、付帯条件として、系統の新設（朝ルート）については警視庁との交通安全に関する調整を必要とする。

(追記：付帯条件に関し、令和5年1月27日に警視庁との調整が完了した。)