

第4回中野区交通政策推進協議会(第1期)議事要旨

1. 日時・会場

令和5年(2023年)6月13日(火)午後2時から午後4時10分

中野区産業振興センター 多目的ホール

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

- 「ライドシェア」に関する記述については、様々な新モビリティがいたずらに道路空間を占めることがないように、既存の公共交通との共存について理解を広めていく必要があるという課題認識が伝わりにくいので、表記を見直していただきたい。
- 電動キックボードについては安全上の課題があると考えられるほか、全ての利用者が道路交通法を十分理解しているとは限らないので、交通ルール・マナーの啓発が重要である。
- 「実証実験」という表記があるが、公道上での事業で「実験」という表現はふさわしくなく、「実証運行」といった表現に修正していただきたい。
- 取組08-1「鉄道駅の改良」の内容は、取組06-1「中野駅周辺のまちづくりに合わせた交通環境の整備」及び取組06-2「西武新宿線沿線まちづくりに合わせた交通環境の整備」の一部と重複しているのではないか。
- バス・タクシーの待ち合いの環境の取組に関しては、タクシーに関する標識・上屋についても触れてほしい。
- 新たな公共交通サービスという手段を示すなかで、路線バスという言葉の範囲を今一度考え、整理していただきたい。
- 評価指標である鉄道混雑率の現状値は、コロナ感染拡大前の値であり、コロナ感染拡大を受けて大きく変動していることに加え、そもそも盛り込まれている施策によって変動するものではないと考えられ、評価指標として妥当なのか疑問である。

○取組08-2「交通施設・車両のバリアフリー化」を移動の不便性のみで評価するのは、的が大きすぎるのではないか。

○評価指標の「オープンデータ協議会会員の事業者数」は、施策を行うことが会員数の増加につながるのか、「駅前の上屋設置割合」については対象を駅前に限定することが妥当なのか疑問である等、評価指標が取組内容と合った適切なものか、精査していただきたい。

(2) 公共交通ネットワークの充実に向けた取組について

○令和5年度の運行ルートでは、鷲ノ宮駅あたりは既存のバスルートとの競合が発生するのではないか。

○昨年度は区の補助があるにも関わらず、収支率が10%に留まったことから、令和5年度の運行は収支率の見込みを踏まえて検討してほしい。

○当初は既存バス路線への乗り換えが前提だった中、なぜ高円寺駅まで延長するのか。高円寺駅までの運行は、既存のバス・タクシーに多大なる影響が生じると考えられ、収支率向上が目的であれば、再検討すべきではないか。

○令和4年度は厳しい結果だったということ、住民に理解してもらおうアプローチが必要だと思う。令和5年3月実績によれば、運賃100円に対し利用者一人あたり1,071円の費用がかかっており、こうした事実を知ってもらった上で、運賃に対する満足度調査を行うのが良いと思う。

○実証運行は需要への対応を目的とするのか、あるいは実証運行を通じた外出率の向上や既存路線バス・タクシー需要の増加といった政策誘導を目的とするのか、どちらであるのか考えてみる必要がある。

○交通安全に関して、ヒヤリハット事例があれば教えていただくとともに、満足度における不満の理由について、より精査をお願いしたい。

○運行本数については、区と事業者と労働者の意見を踏まえて考えていってもらいたい。

○他自治体のようにバスの愛称を付けて、機運を盛り上げていくことも必要ではないか。

※ 意見に対し、事務局より運行ルートや収支の考え方を説明するとともに、交通安全に関する資料の表記については、精査を行った上で修正することとし、本協議会にて、令和5年度の運行計画について、道路運送法第9条に第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。