

第3回中野区交通政策推進協議会（第2期）

1. 日時・会場

令和7年（2025年）7月28日（月）午後3時30分から午後5時00分
中野区役所 6階 604、605会議室

2. 協議会の様子



3. 議事

- （1）バス部会の設置について
- （2）公共交通ネットワークの充実に向けた取組について
- （3）運賃協議部会の改定及び開催について

【主な意見】

- （1）バス部会の設置について

意見、質問はなし

中野区交通政策推進協議会路線バス部会を設置し、会長より部会員の指名が行われた。

- （2）公共交通ネットワークの充実に向けた取組について

○運行継続評価フローの中で、撤退、中止、休止という表現があるが、それぞれ意味が異なるため、言葉の定義をした方が良い。

○1日平均乗車人数を評価指標とすることは理解できた一方で、経費をいかに抑えるかという努力は必要になる。また、便数等を変更することで乗車人数が変動するため、評価基準の数値と併せ、収支率等も適切であるか、今後の協議会で検討が必要になる。

○収支率の向上を図ることは重要だが、運行上の安心安全を第一に十分に注意して事業に取り組んでいただきたい。

評価基準を見直し、令和7年10月以降、実証運行からコミュニティ交通に切り替えて運行を継続することが決定した。

(3) 運賃協議部会の改定及び開催について

意見、質問はなし

中野区交通政策推進協議会運賃協議部会に名称を変更し、会長より部会員の指名を行った。

ここで協議会を一時休憩し、運賃協議部会が開催された。休憩後、協議会は再開され、部会長より、精神障害者割引制度の改定および一日乗車券の運賃の改定に伴う料金の運用について、出席委員の過半数の賛成を得たため、協議が調ったことが報告された。

異議が無かったため、協議が調ったことの証明書を発行することが了承された。

4. 報告事項

中野区地域公共交通計画の取組について

【主な意見】

○タクシーは、深夜・早朝の輸送を担い、高齢者等の交通弱者の輸送を行うことができる交通手段であるため、公共交通ガイドにはタクシーに関する記載が必要である。

○運転手不足はバス業界のみでなく、タクシー業界でも課題となっており、その記載もお願いしたい。

○資料5-1に示す公共交通の利用促進策は、中野区地域公共交通マネジメント戦略に基づく内容と認識でき、中野区地域公共交通計画との関係性と併せて、取組の位置付けを整理されると分かりやすい。

○公共交通の維持に係る区の考え方（案）では、路線バスの減便や廃止等が悪化しない限り、Ma a S等の活用がなされないと読み取れる。一方、現段階から検討するべき取組もあると感じるため、表現に工夫が必要である。

○資料5-1の見せ方が、フォアキャスティング型の考え方であり、将来像からバックキャスティングでステップアップしていく検討も必要になるかと思う。

○バス業界では運転手の減少が深刻で、公共交通の利用を増やしても、運ぶ人手が足りない状況になりつつある。バス乗務員は職住近接の職業であるため、住宅の支援策や、若者の職業の選択肢にバス乗務員が入るような体験会等により、長期的な視点でバス乗務員の充足に繋がると良い。今後、具体的な取組を一緒に考えていきたい。

○公共交通ガイドの「実証運行」に関するページは、今回の議事事項で実証運行からコミュニティ交通に切り替えることになり、発行の時期によって表現を変更する必要がある。

○運転手不足という話があったが、合わせて車両設備等の機械、電気の整備の方々も不足しているという話もあるので、そういった点も追加していただきたい。

以上