

## 【件名】モビリティ・マネジメント及びMaaSの検討状況について

中野区地域公共交通計画に基づき、区におけるモビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）及びMaaSの考え方を中野区交通政策推進協議会の中で検討し、中野区地域公共交通マネジメント戦略（案）として取りまとめたので報告する。

## 1 MM・MaaSについて

## (1) MMの概要

区の公共交通サービスは充実している一方、公共交通を担う乗務員不足等により路線バスの減便等が近年生じており、減便したことによる外出率の低下、利用者数の減少という公共交通の衰退が危ぶまれている。このような負のスパイラルに陥ることを防ぐため、公共交通のメリットや現状について区民に呼びかけ、区民が公共交通を意識的に利用し、外出率の向上や利用者の増加につなげるために取り組むもの。

## (2) MaaSの概要

鉄道、路線バス、タクシーといった交通を利用する際、現在は各交通について経路検索や決済を行い、更に目的地によっては予約や決済を個別に行っている。

このような各サービスを個人の移動ニーズに合わせ、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことで、区民の外出時の手間が簡易化し、利便性向上につなげるために取り組むもの。

## 2 中野区地域公共交通マネジメント戦略（案）について

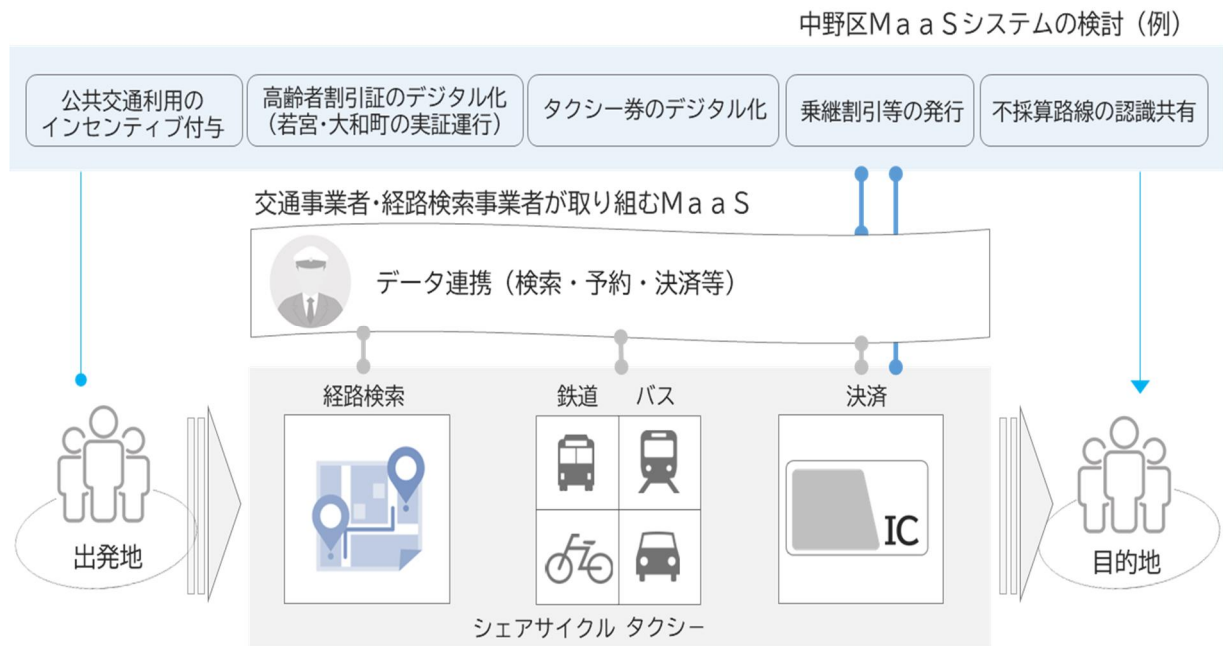
戦略の趣旨、施策、中野区地域公共交通の役割分担、今後のスケジュール等で構成。（詳細は別紙1のとおり）

## 3 MaaSシステム構想（案）について

交通事業者や経路検索事業者が取り組んでいる検索・予約・決済等が一括でできるサービス（MaaS）と、区が抱える交通等に関する課題解決のために講じる各種の施策をシステムとして連携し、区民が出発地から目的地まで快適に移動できるシステムの構想案を検討する。

検討にあたっては、区民が日常的に利用している交通系ICカードによる決済でも対応可能、かつ簡易に利用できるものを想定し、システム導入による効果や事業の展開、他の政策との連携を含めシステム構想（案）として令和7年度に取りまと

めていく。



図：Ma a S活用の検討（イメージ）

#### 4 今後の予定

令和6年度 公共交通ガイドの作成

令和7年度 MMの実施

Ma a Sシステム構想（案）の作成

令和8年度以降 Ma a Sシステムの構築・実証

## 中野区地域公共交通マネジメント戦略 - (案) -

### ■ 地域公共交通マネジメントとは

#### ◆ 目的

区の公共交通サービスが充実している一方、近年路線バスの減便・改廃が中野区内でも散見され始めている。そのため、利用率低下によるサービス水準の悪化を予防することで既存公共交通を維持し、将来的に区民の公共交通移動から自家用車へ転換が生じないよう、区はモビリティ・マネジメント(MM)を実施する。また、MMを中心とし、関連する交通施策について、地域活性や健康増進、まちづくりの視点を加え、戦略的に推進する。

#### 【中野区のMM】



「中野区のMM」の趣旨に加え、



#### ◆ モビリティ・マネジメント施策の種類

##### □ コミュニケーション施策

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、行動変容を目指す施策。

例：情報発信 学校授業

##### □ 交通整備・運用改善施策

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の魅力高める施策（pull施策）や自動車の利用規制・課金施策（push施策）の実施等を意味する。

例：交通基盤整備 路線再編 バスロケ

##### “一時的”な交通運用改善施策

財源・合意形成等が原因で、上記施策の継続的な実施が難しい場合があるが、「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができる。

例：期間限定割引券 実証実験

出典：モビリティ・マネジメント（平成19年3月 国土交通省）を基に作成

### ■ 路線バス・タクシーの運営状況

#### ◆ COVID-19感染拡大前と現在の比較（路線バス）

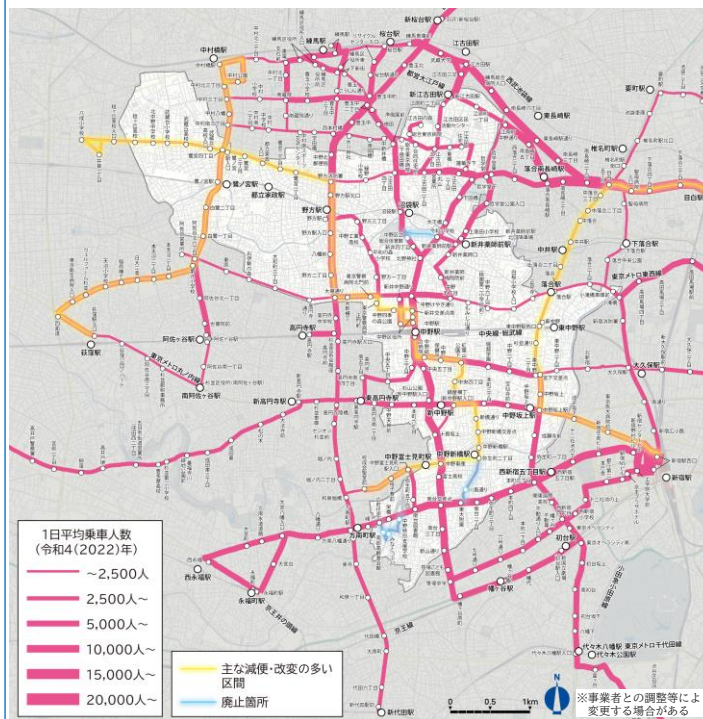


図 区内路線バス利用状況と減便・改廃の区間  
(主な減便・改廃の区間は、COVID-19感染拡大前と現在の比較)

##### □ 路線バス乗車人数の変化：約3割減少

令和元年：132.1千人/日 令和4年：93.7千人/日

現在の区内路線バスの運行状況は、利用者減少や運転手不足等の影響により、COVID-19感染拡大前と比較し、減便傾向にあり、改廃等が生じている。

#### ◆ タクシーの輸送状況の推移

輸送人員・延実働車両数は、平成20年のリーマンショック以降に減少傾向へ転じ、さらにCOVID-19の影響で、大幅減となった。一方、実車率は、平成20年以降、COVID-19の影響を除き続伸している。

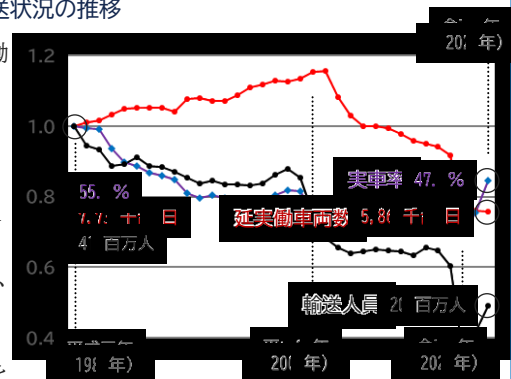


図 タクシーの輸送状況（特別区・武三地区）

### ■ 戦略の趣旨

#### ◆ 中野区でなぜ地域公共交通マネジメントが必要か

現在、中野区では、運転手不足や路線バスの利用者数の減少等により、一部の路線で減便や改廃が生じている。また、道路率が低く、狭あい道路が多い地域が存在し、道路空間が限られていることから、既存交通の活用や安全確保等の考え方が重要になる。



図 限られた道路空間に共存する交通（イメージ）

このような状況の中、交通事業者の企業努力のみによる取組では、限界があり、各主体の連携が求められる。各主体が公共交通維持に向けた取組を施さなければ、公共交通の利用率の減少、収益の悪化、サービス水準の低下が見込まれ、悪循環に陥る可能性が高い。

このため、区は公共交通の利用率増加や適切な利用を浸透させる「地域公共交通マネジメント戦略」を通じ、区の交通政策の推進を図る必要がある。

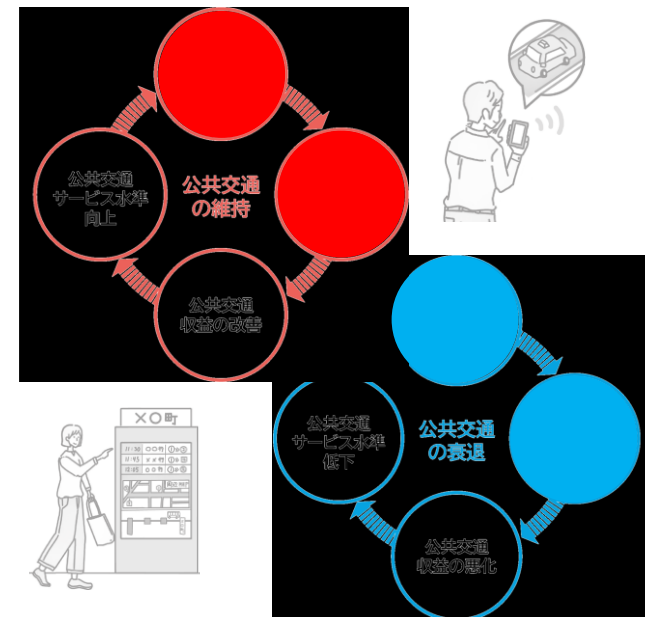


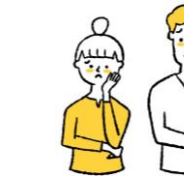
図 公共交通の維持・衰退（循環イメージ）

■ 戦略に期待する効果

| 【 一般的なMM 】       | 【 三大都市圏の状況 】                                 |                                                             |
|------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| ・ 自家用車から公共交通への転換 | ・ 代表交通手段<br>自動車の割合： 31.9%                    | ・ 公共交通の利用者離れ、過度な自家用車の依存を防ぐことが必要。                            |
| 【 中野区の施策 】       | 【 中野区の状況 】                                   |                                                             |
| ・ 公共交通の水準を維持     | ・ 代表交通手段<br>自動車の割合： 5.5%<br>(平成30年東京都市圏PT調査) | ・ 公共交通サービスは、現在充実しているが、路線バスの減便や改廃が生じており、区民の積極的な公共交通の利用促進が必要。 |
| ・ 移動手段のかしこい選択    | ・ 交通の便の満足度：93.1%<br>(令和5年区民意識・実態調査)          | ・ 既存の公共交通を最大限に活用し、公共交通の利用環境の向上が求められている。                     |
| ・ 道路空間のかしこい利用    |                                              |                                                             |
| ・ 公共交通の外出機会創出    | ・ 外出率：80.3%<br>(平成30年東京都市圏PT調査)              |                                                             |

◆ 行動変容プロセス

① 無意識的な行動・固定概念（先入観）



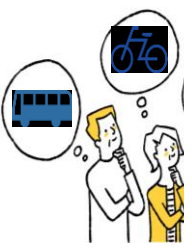
- ・ 限られた道路空間で自分の都合（例：時間・費用・モラル）に合わせた移動手段を選ぶ
- ・ 路線バスは、系統が複雑で利用に抵抗がある
- ・ 今ある路線バスが減便、廃止になるはずがない

② 知覚（興味・関心・気づき）



- ・ 中野区内の移動は、狭い道路を共有しているため、公共交通の利用（シェア）の考えが重要
- ・ 「バスロケ」等の普及で分かりやすく、利用しやすくなっている
- ・ ○○系統の減便が度重なり、利用状況が少ないため、廃止になる可能性がありそう
- ・ 公共交通の利用がCO<sub>2</sub>低減にもつながる

③ 試験的な運用



- ・ 自家(社)用車は、道路状況等を考慮して、使う場面を考えてみる
- ・ 出張先の近くに停留所・ポートがあるから、路線バス・シェアサイクルを利用してみる
- ・ 廃止になりそうな系統があり、将来なくなつては、移動手段に困るため、乗車回数を増やそう（地域に呼びかけよう）

④ 行動変容（能動的な公共交通の利用）

■ コミュニケーション施策

1-1 公共交通ガイドの作成等

持続可能な交通環境の実現を図るため、区民や企業、交通事業者、行政等の各主体による相互協力（共創）が求められ、「連携の深化」のために、まず必要となるのが「情報の共有」「気づくこと」である。

ポイント 公共交通の利用メリットの発信

- ▶健康増進・環境負荷低減の効果発信（環境イベント等にブース出展）
- ▶路線バスの利用が渋滞緩和・公共交通の維持につながるメッセージを発信

ポイント 公共交通の利用状況等の可視化

- ▶公共交通のデジタル化、データオープン化（GISの活用等）
- ▶鉄道・路線バス・タクシーの運行状況

（鉄道） （路線バス）  
図 公共交通の可視化（イメージ）

ポイント 交通安全の教育

- ▶自転車等安全利用講習会の実施・特定小型原動機付自転車のマナー発信

1-2 子ども・高齢者向けの案内

公共交通への興味と公共交通利用の意識醸成を図るため、区内の小学生・高齢者を対象に、「1-1 公共交通ガイド」に加え、子ども・高齢者向けに情報を発信する。

ポイント 公共交通への興味・関心

- ▶小学校・高齢者会館での出前講座
- ▶公共交通の使い方ガイド（乗り方・アプリの使い方・経路検索方法等）



交通すごろく：さいころを使用しない代わりに、乗り物カードを用いて、ゴールを目指す。ゲーム形式で公共交通の特徴を分かりやすく伝えられる。

「クルマ」カード：選ぶ人が多いほど進めるマス数が少なくなる（渋滞を表現）  
「バス」カード：必ず一定のマス数進める（乗合を表現）

参考：枚方市 公共交通利用促進の取組（ひらかた交通すごろく）を基に作成

図 世代を超えた公共交通メリットの共有（イメージ）

■ 交通整備・運用改善施策

2-1 新技術を活用した移動の活性化

区の人口は、平成20年から平成30年にかけて増加しているのに対し、中野区を発着する移動回数は、減少している（東京都市圏PT調査）。高齢化や、在宅勤務・e-コマースの普及が進む中、外出率の低下は、公共交通の維持が難しい状況になるため、公共交通を利用した外出促進を図ることが求められる。

また、区内移動の中で、鉄道や路線バスの乗り継ぎを要する場合があり、シームレスな目的地への移動が難しいシチュエーションが存在する。そのような状況下では、公共交通の利用をためらう方が一定数現れる可能性があり、区は路線を定め、割引券の発行等の検討を行う。

ポイント MaaSの活用

- ▶交通事業者のアプリと連動した外出促進策や割引券等発行の検討

MaaS：移動者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。



図 MaaS活用の検討（イメージ）

期待する効果： ・ 既存公共交通の有効活用 ・ 公共交通利用の増加  
・ 地域における移動の利便性向上  
・ 目的地と連携した外出のきっかけづくり

課題： ・ サービスの分かりやすさ、周知の仕方  
・ 事業評価を行うために必要なデータ収集や効果検証の仕方  
・ 交通系ICカードの情報取得 ・ 既存システムとの連携

2-2 まちづくりに合わせたバス路線等の検討

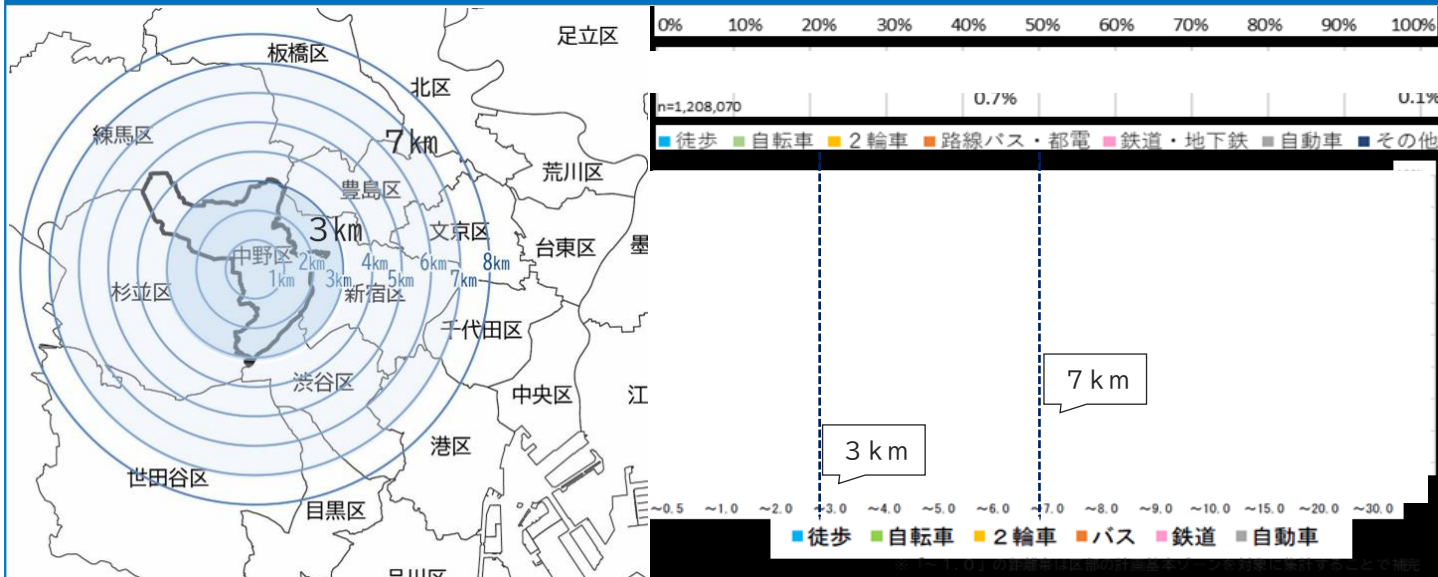
中野駅周辺や西武新宿線沿線のまちづくり、都市計画道路の供用開始等に合わせ、整備された基盤を有効に活用するため、計画作成の段階から、各主体による調整を行い、適切な路線系統を検討する。

ポイント 早期の情報共有・調整

- ▶① 中野区交通政策推進協議会等での情報共有
- ② 交通事業者との早期調整
- ③ 運用開始前の準備・利用者への適切な周知
- ④ 分かりやすい運行情報の提供

図 整備された駅前広場を運行する路線バス（イメージ）

## 中野区地域公共交通の役割分担

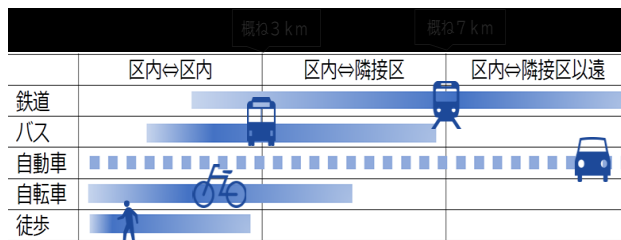


図：中野駅を中心とする同心円状の距離と近隣区の位置関係

図 中野区の距離帯別代表交通手段分担率（出典：H30東京都市圏PT調査）

### 【移動距離に着目した代表交通手段の役割分担（考え方）】

### 【中野区における推奨される移動（イメージ案）】



\* 若宮・大和町地域の実証運行は、バスに区別する

## 今後のスケジュール案

|                        | 令和7年度                           | 令和8年度              | 令和9年度              | 令和10年度             |
|------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1-1 公共交通ガイドの作成等        | 公共交通ガイド作成<br>HP公開 ■なかのエコフェア     | ガイド更新<br>■なかのエコフェア | ガイド更新<br>■なかのエコフェア | ガイド更新<br>■なかのエコフェア |
| 1-2 子ども・高齢者向けの案内       | 区内公共交通のすぐろく作成<br>■地域イベント        | ■地域イベント            | ■地域イベント            | ■地域イベント            |
| 2-1 新技術を活用した移動の活性化     | 交通事業者連携ヒアリング<br>MaaSシステム構想(案)検討 | MaaSシステム構築検討 実証    | 中野区MaaSシステム運用      |                    |
| 2-2 まちづくりに合わせたバス路線等の検討 | ■独禁法の整理 ■バス部会設置・運営<br>■バス部会検討会  |                    | ■地域公共交通利便増進実施計画作成  |                    |

## 令和6～7年度事業内容

### □ 戦略1-1 公共交通ガイドの作成等

令和6年度 : なかのエコフェア ブース出展(11月)

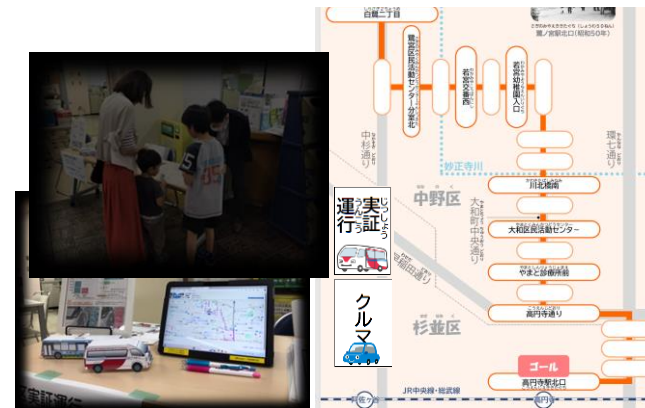
令和7年度 : 中野区公共交通ガイドの公開



### □ 戦略1-2 子ども・高齢者向けの案内

令和6年度 : 地域イベントの参加(10月)

若宮・大和町地域の実証運行版すぐろく実施



### □ 戦略2-1 新技術を活用した移動の活性化

令和7年度 : 交通事業者との連携に係るヒアリング

: MaaSシステム構想(案)の検討

### □ 戦略2-2 まちづくりに合わせたバス路線等の検討

令和6年度 : 協議会バス部会設置に向けた検討会開催

令和7年度 : 協議会バス部会設置・運営