

中野区地域公共交通計画の取組について

令和6年度に検討予定の中野区版モビリティ・マネジメント（以下「MM」という）の考え方について、以下のとおり整理状況を示す。

1 本計画の該当箇所（P80）

目標3「区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善」の実現に向け、施策5「公共交通への利用転換の意識啓発」の中で、取組09「MM」を掲げている。

2 中野区版MMの考え方（素案）

別紙のとおり

3 まちづくりに合わせたバス路線等の検討

別紙、交通整備・運用改善施策の2－3「まちづくりに合わせたバス路線等の検討」にあたって、令和7年度以降の部会設置に向け、今後、区内バス事業者等との課題共有・調整の場（任意の検討会）を設ける。

4 今後の予定

令和6年 10月 中野区版MMの考え方(案)の報告（交通政策推進協議会）

12月 中野区版MMの考え方取りまとめ

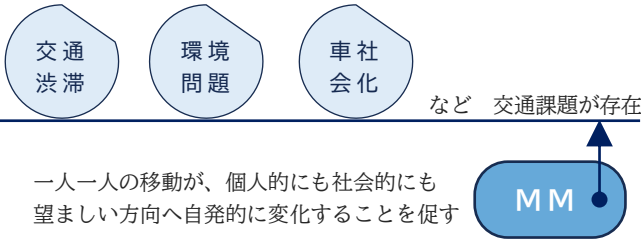
令和7年度以降 中野区版MMの実施

中野区モビリティ・マネジメント(MM)
- 考え方 (素案) -

■ モビリティ・マネジメント(MM)とは

◆ MM施策の位置付け

区は、区民や企業、交通事業者、行政等の各主体の相互協力(=共創)に基づく持続可能な地域公共交通環境の向上を図ることを目的に、「中野区地域公共交通計画」を令和5年度に策定した。本計画では、目標3「区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善」の実現に向け、施策5「公共交通への利用転換の意識啓発」の中で、MMを実施することとしている。



◆ MM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、公共交通の魅力を高める施策(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)

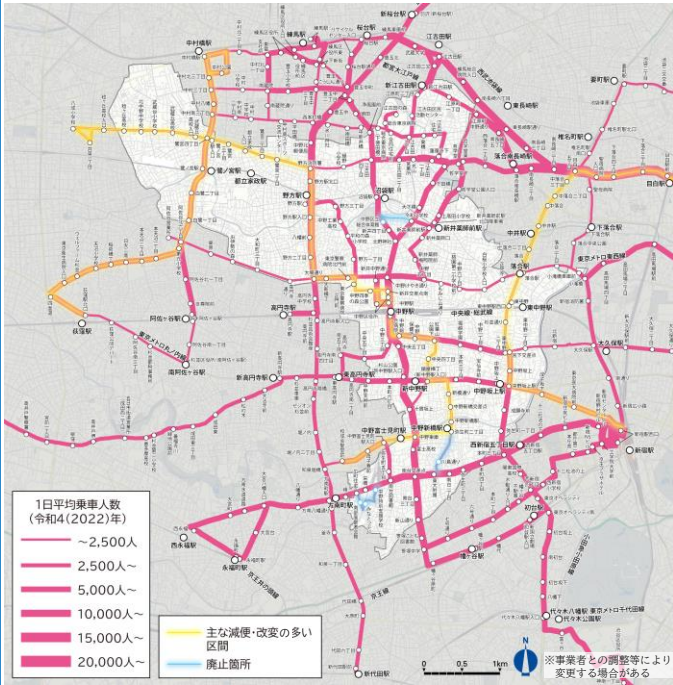


図 区内路線バス利用状況と減便・改廃の区間
(主な減便・改廃の区間は、COVID-19感染拡大前と現在の比較)

□ 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

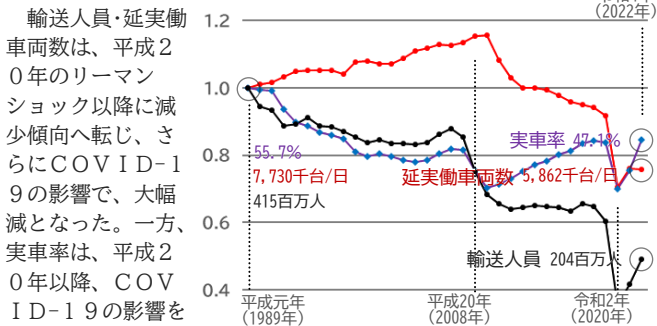


図 タクシーの輸送状況(特別区・武三地区)

■ 中野区版MMの趣旨

◆ 中野区でなぜモビリティ・マネジメント(MM)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、公共交通の利用率が減少、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「中野区版MM」を通じ、区の交通政策の推進を図る必要がある。

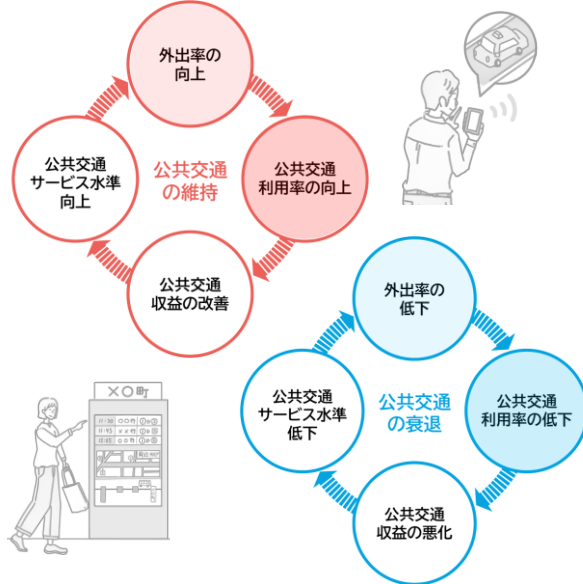


図 公共交通の維持・衰退(循環イメージ)

■ 中野区版MMI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 自動車割合：31.9% (令和3年全国PT調査 三大都市圏) ・ 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。
【 中野区版MM 】	【 中野区の状況 】
・ 公共交通の水準を維持	・ 代表交通手段 自動車の割合：5.5% (平成30年東京都圏PT調査)
・ 移動手段のかしこい選択	・ 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。
・ 道路空間のかしこい利用	・ 交通の便の満足度：93.1% (令和5年区民意識・実態調査)
・ 公共交通の外出機会創出	・ 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。
	・ 外出率：80.3% (平成30年東京都圏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
- 〇〇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CO₂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

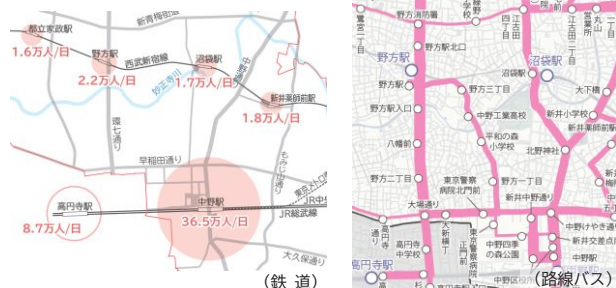


図 公共交通の可視化（イメージ）

ポイント 交通安全の教育

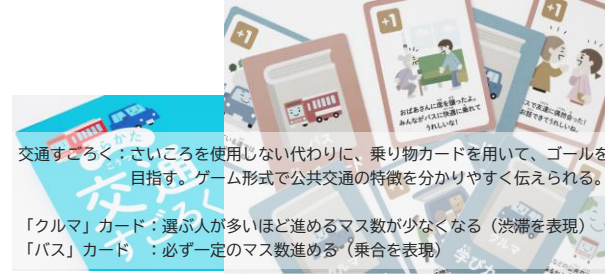
- ▶自転車等安全利用講習会の実施・特定小型原動機付自転車のマナー発信

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 特定路線における乗換割引券の発行

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ます。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 新しい路線等での試験的な運用

- ▶若宮・大和町の新たな公共交通サービスの実証運行での適用

ポイント Ma a Sの活用

- ▶交通事業者のアプリと連動した割引券の発行

2-2 デジタル地域通貨の活用

中野区産業振興方針（令和5年度策定）では、商店街のキャッシュレス化推進に向け、デジタル地域通貨の導入・拡大を推進している。公共交通の利用促進策の1つとして、商店街までの交通手段が特定（維持すべき）路線である際に行政ポイントを付与する等、デジタル地域通貨事業との連携を検討する。

ポイント 商店等との連携

- ▶交通事業者のアプリと区のデジタル地域通貨事業との連携
- ▶特定のバス路線を利用した後、商店街での買物等により、行政ポイントを付与できるサービスの実現



2 対象の商店街で買い物

3 コミュニティポイントの付与

1 特定（維持すべき）路線の利用

参考：渋谷区デジタル地域通貨を基に作成

図 公共交通とデジタル地域通貨の連携（イメージ）

2-3 まちづくりに合わせてバス路線等の検討

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て、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

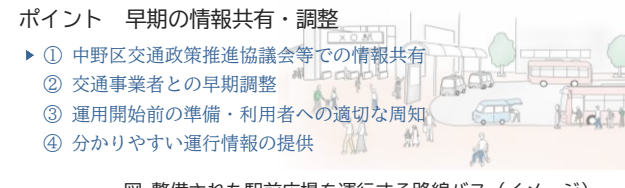


図 整備された駅前広場を運行する路線バス（イメージ）