

第1回中野区交通政策推進協議会（第2期） 令和6年10月17日 14時～
報告事項：中野区地域公共交通計画の取組について

■主な変更箇所

No.	変 更 後	変 更 前（前回協議会）
① P1	・【タイトル】 中野区地域公共交通マネジメント戦略	・【タイトル】 中野区版モビリティ・マネジメント
② P1	・「位置付け」を【目的】に変更 ◆ 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・改変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、 外出増加 地域活性 健康増進 など 波及効果を期待	・【位置付け】 ◆ 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。 一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す
③ P3	・【中野区地域公共交通の役割分担】 追加	なし
④ P3	・【今後の予定】 追加	なし

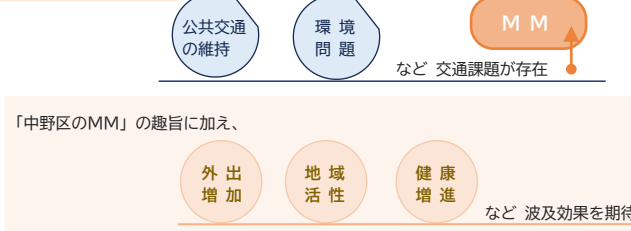
中野区地域公共交通マネジメント戦略
- (案) -

■ 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】



◆ 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

■ 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）

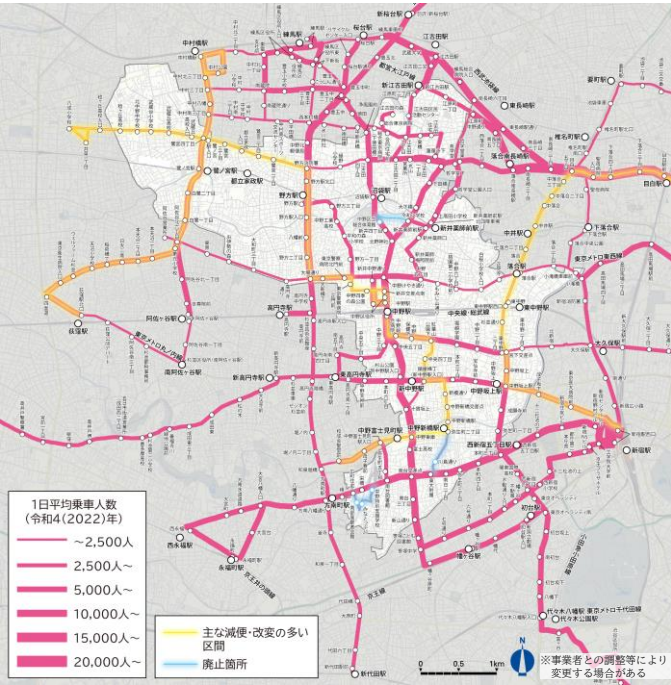


図 区内路線バス利用状況と減便・改廃の区間
（主な減便・改廃の区間は、COVID-19感染拡大前と現在の比較）

□ 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

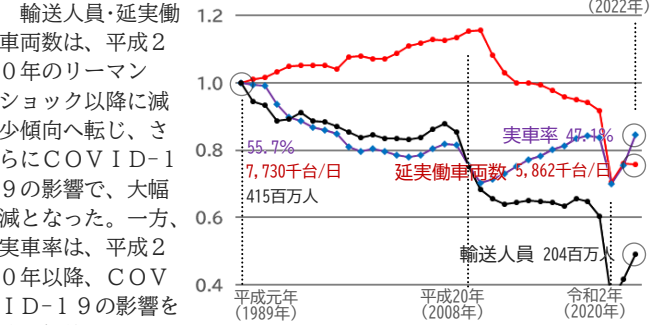


図 タクシーの輸送状況（特別区・武三地区）

■ 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。

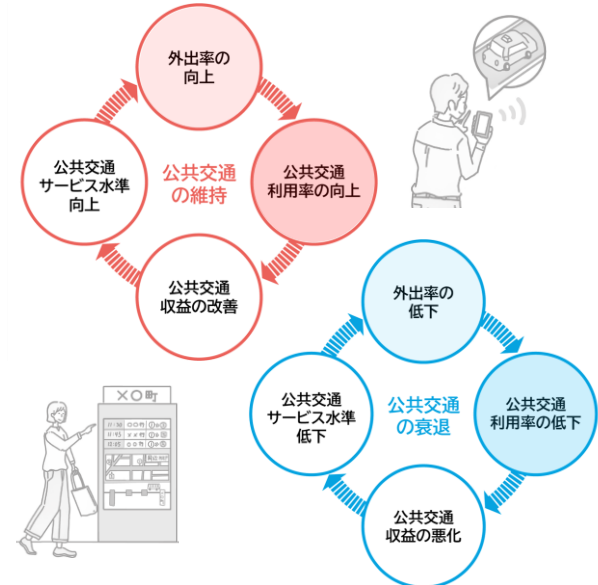


図 公共交通の維持・衰退（循環イメージ）

■ 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 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 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、将来なくなっでは、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

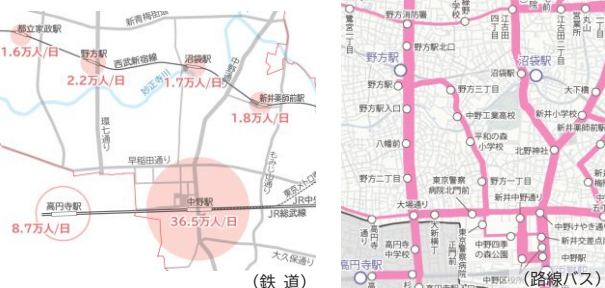


図 公共交通の可視化（イメージ）

ポイント 交通安全の教育

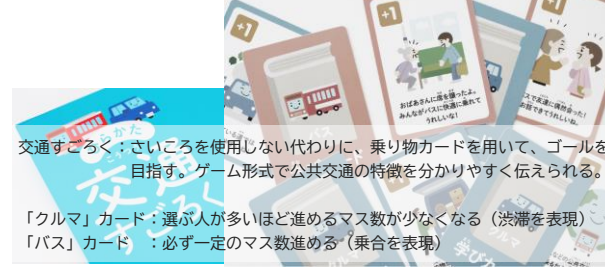
- ▶自転車等安全利用講習会の実施・特定小型原動機付自転車のマナー発信

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の利便性向上

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等の発行検討

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



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

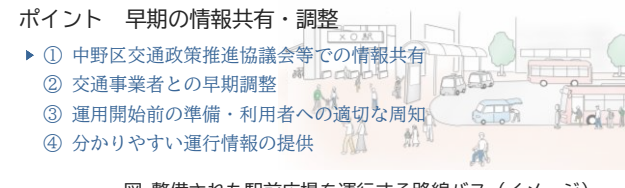
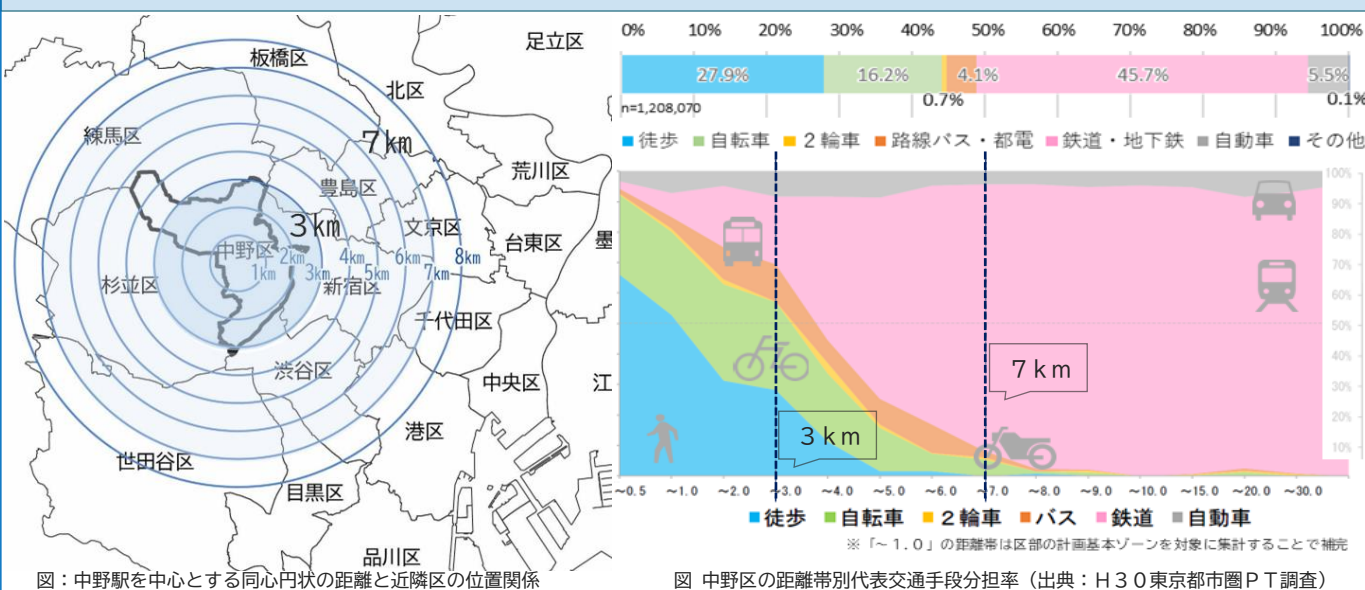
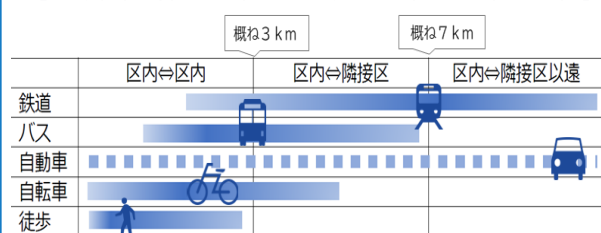


図 整備された駅前広場を運行する路線バス（イメージ）

中野区地域公共交通の役割分担



【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・大和町地区の実証運行は、バスに区分する

今後のスケジュール

	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 ■HP公開 ■なかのエコフェア	ガイド更新 ■なかのエコフェア	ガイド更新 ■なかのエコフェア	ガイド更新 ■なかのエコフェア
1-2 子ども・高齢者向けの案内	区内公共交通のすころく作成 ■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 特定路線における乗換割引券の発行	対象路線の検討	対象路線の決定	区内交通チケットの検討・試運行	
2-2 デジタル地域通貨の活用	MaaSシステム構想(案)検討 プレ実証(短期間)	検証 MaaSシステム構築検討	実証(中間期)	中野区MaaSシステム運用
2-3 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 ■バス部会検討会			

令和6～7年度事業内容（予定）

□ 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ころく実施

□ 戦略2-1～2 特定路線の乗換割引・デジタル地域通貨活用

令和7年度：MaaSシステム構想作成検討
：MaaSシステムのプレ実証（簡易版_短期間）

ナカペイとは

中野区内のお店でお買い物などに見えるデジタル地域通貨アプリ「ナカペイ」が9月に公開。ナカペイは、区内の加盟店で1ポイント1円として利用できる、キャッシュレス決済サービス。区民、在勤者、在学者、来街者、すべての方が利用可能。



プレ実証の考え方 1

中野区内の既存の特定路線を利用することにより、行政ポイントを付与する

プレ実証の考え方 2

中野区MaaS専用のアプリを作成しない。
ナカペイとICカードを連携し、既存の交通システムを可能な限り活用

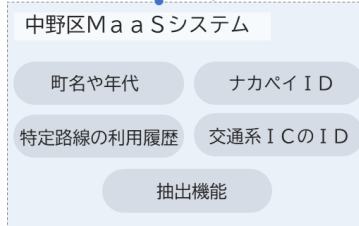


図 R7_MaaSシステムのプレ実証（イメージ）

□ 戦略2-3 まちづくりに合わせたバス路線等の検討

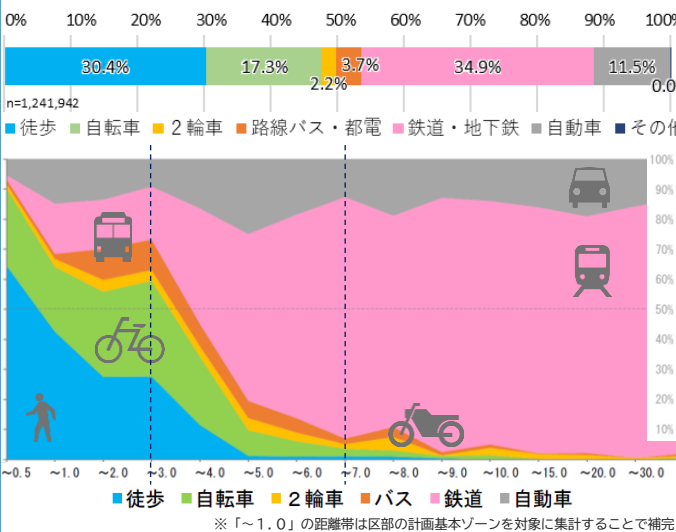
令和6年度：協議会バス部会設置に向けた検討会開催

令和7年度：協議会バス部会設置・運営

中野区

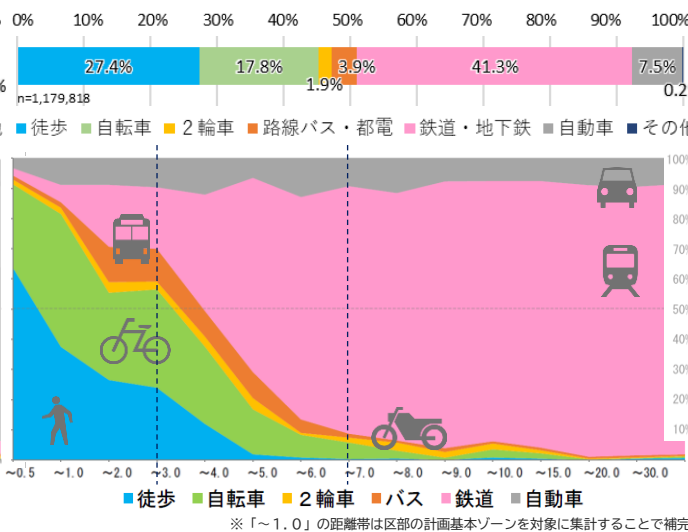
H10

◆ 距離帯別の代表交通手段分担率



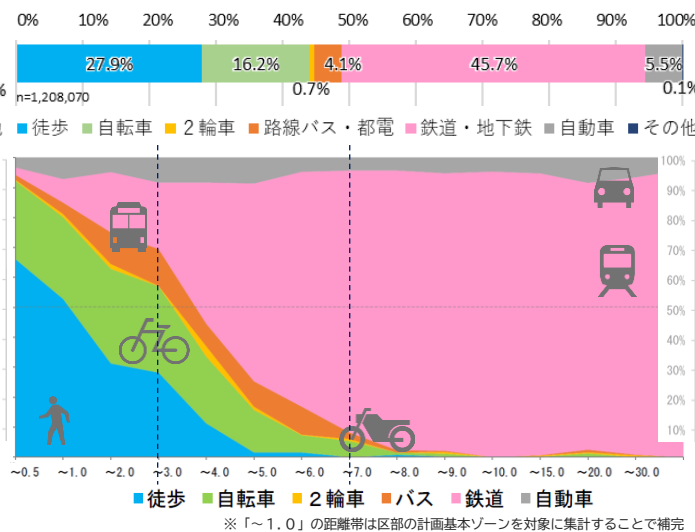
H20

◆ 距離帯別の代表交通手段分担率



H30

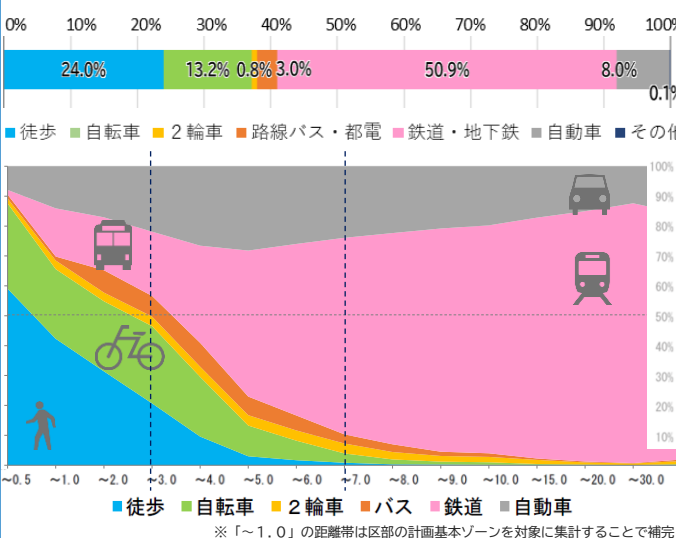
◆ 距離帯別の代表交通手段分担率



23区

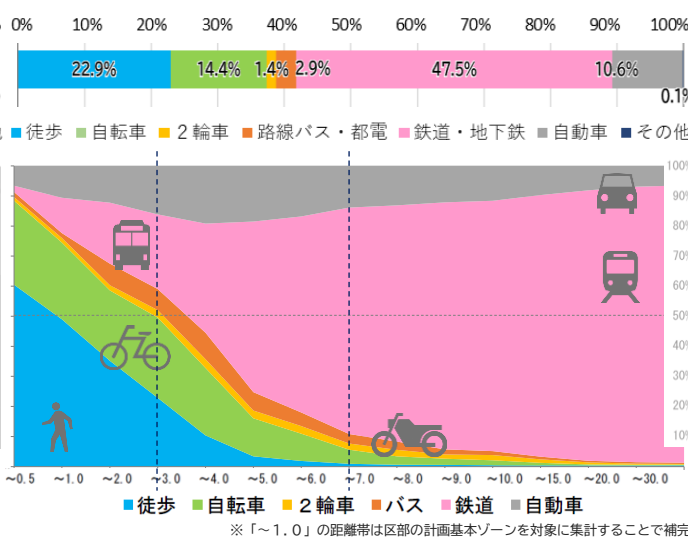
H10

◆ 距離帯別の代表交通手段分担率



H20

◆ 距離帯別の代表交通手段分担率



H30

◆ 距離帯別の代表交通手段分担率

