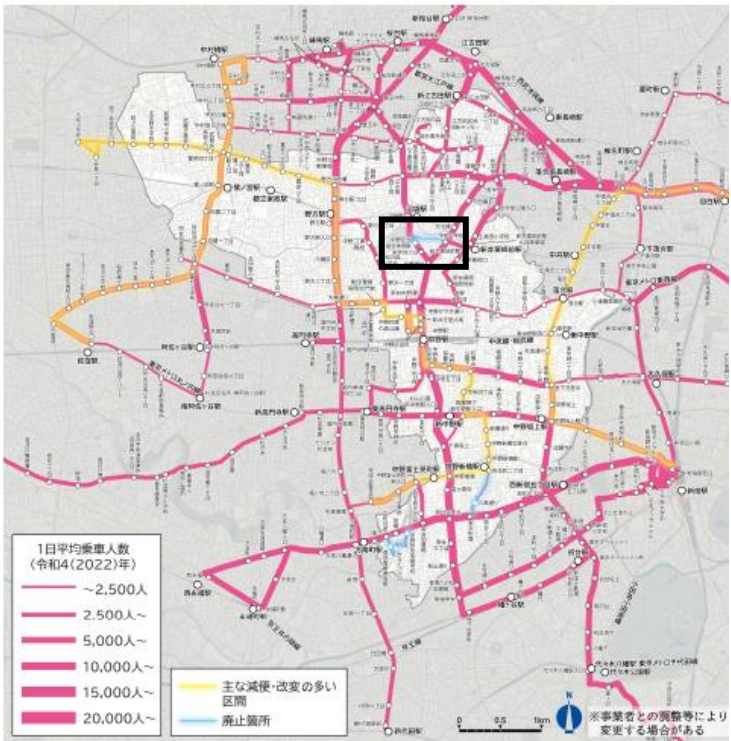
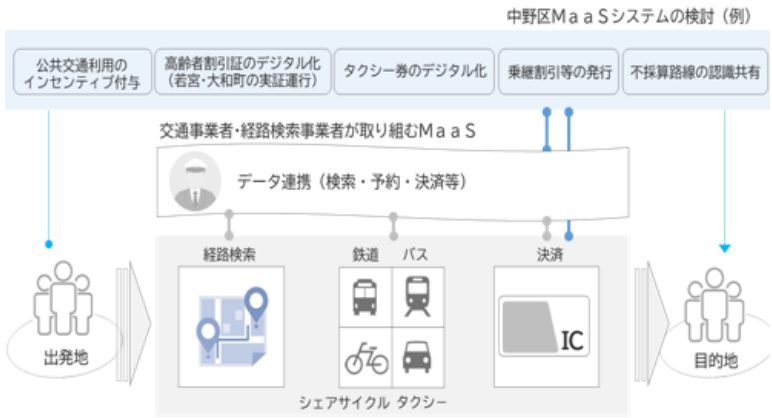
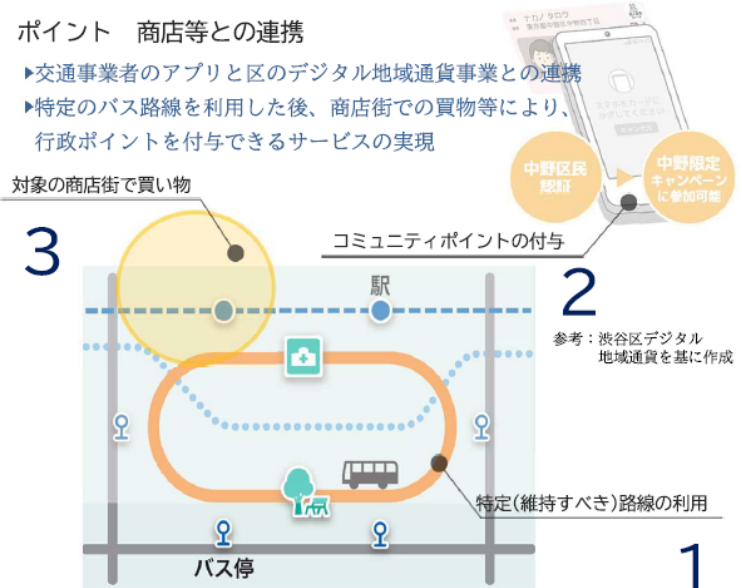
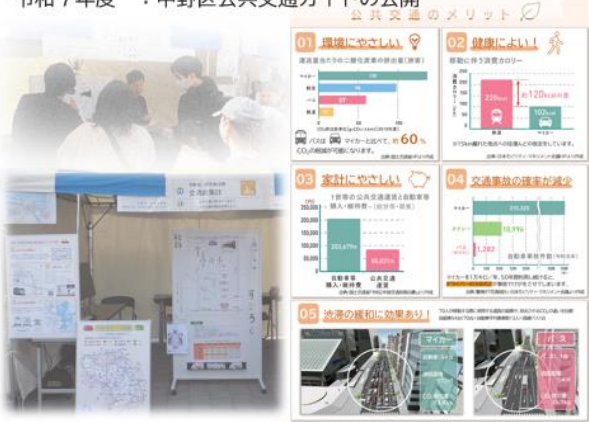
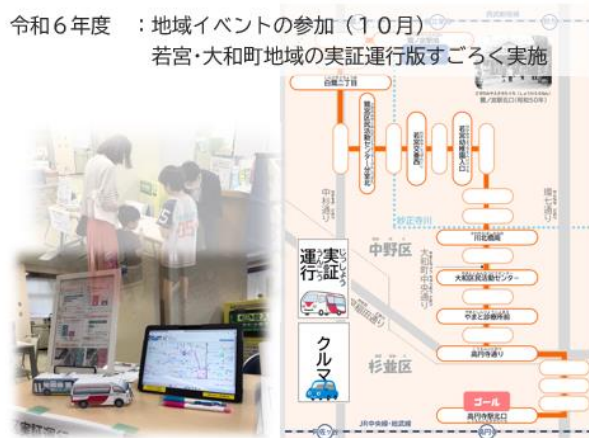
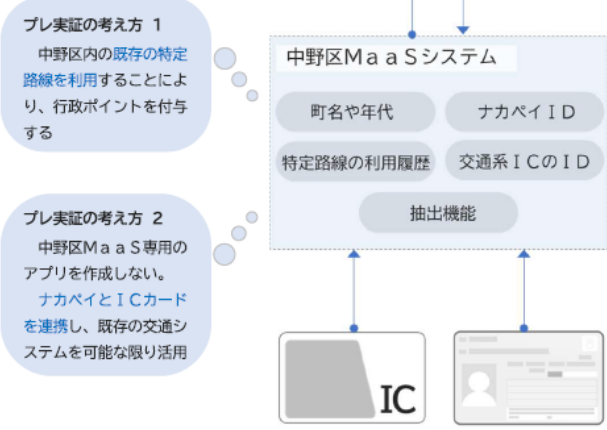


第2回中野区交通政策推進協議会（第2期） 令和7年1月22日
報告事項：中野区地域公共交通計画の取組について

■ 中野区地域公共交通マネジメント戦略（案）【主な変更箇所】

No.	変 更 後	変 更 前（前回協議会）
① P1 中 央	◆ COVID-19感染拡大前と現在の比較（路線バス）  「中 91」路線の廃止(青)→減便(黄) 「中野区立総合体育館」の停留所廃止 1日平均乗車人数 (令和4(2022)年) ～2,500人 2,500人～ 5,000人～ 10,000人～ 15,000人～ 20,000人～ 対象期間：令和元(2019)～令和6(2024)年 主な減便・改廃が多い 区間 廃止箇所 ※事業者との調整等により 変更する場合があります 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1.6割減少 令和元年：132.3千人/日 令和4年：110.5千人/日 出典：中野区統計書（令和2～5年度） 令和4年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。	◆ COVID-19感染拡大前と現在の比較（路線バス）  1日平均乗車人数 (令和4(2022)年) ～2,500人 2,500人～ 5,000人～ 10,000人～ 15,000人～ 20,000人～ 主な減便・改廃が多い 区間 廃止箇所 ※事業者との調整等により 変更する場合があります 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 出典：中野区統計書（令和2～5年度） 平成30年 (出展：令和元年中野区統計書) 令和3年 (出展：令和4年中野区統計書)

No.	変 更 後	変 更 前（前回協議会）
② P2 右 側	・【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 Ma a S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 Ma a S：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・決済を一括で行うサービスのこと。  図 Ma a S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	・【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）

No.	変 更 後	変 更 前 (前回協議会)
③ P3 右 側	・【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ごく実施  □ 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 : Ma a Sシステム構想(案)の検討	【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ごく実施 □ 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 : Ma a Sシステム構想作成検討 : Ma a S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使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Ma a S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_Ma a Sシステムのプレ実証 (イメージ)

中野区地域公共交通マネジメント戦略 (案)

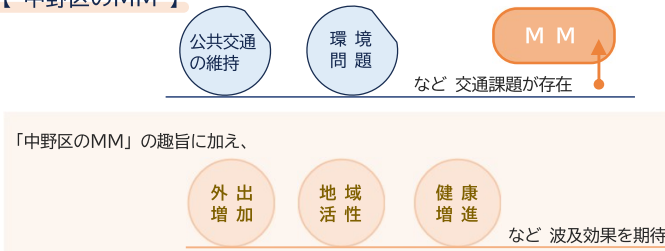
令和7年1月

■ 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】



◆ 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）

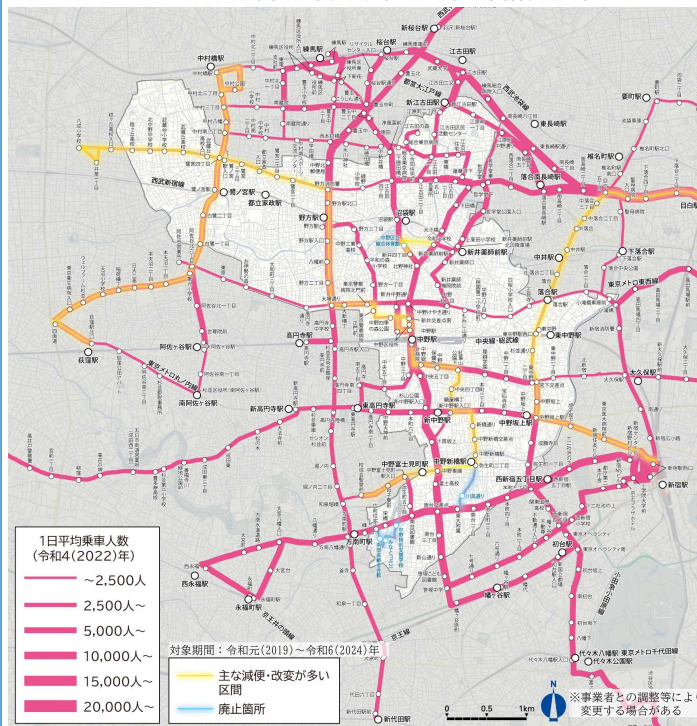


図 区内路線バス利用状況と減便・改廃の区間
(主な減便・改廃の区間は、COVID-19感染拡大前と現在の比較)

□ 路線バス乗車人数の変化：約1.6割減少

令和元年：132.3千人/日 令和4年：110.5千人/日

出典：中野区統計書（令和2～5年度）

令和4年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

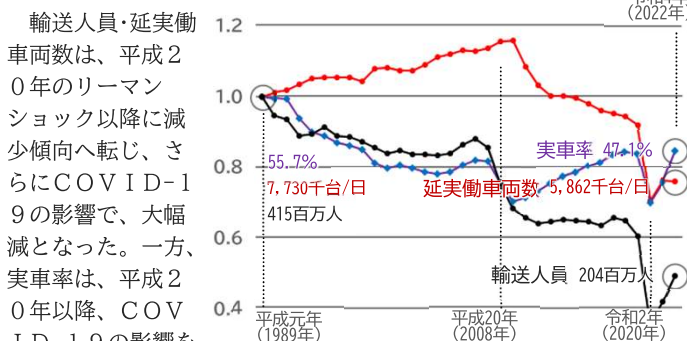


図 タクシーの輸送状況（特別区・武三地区）

■ 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。

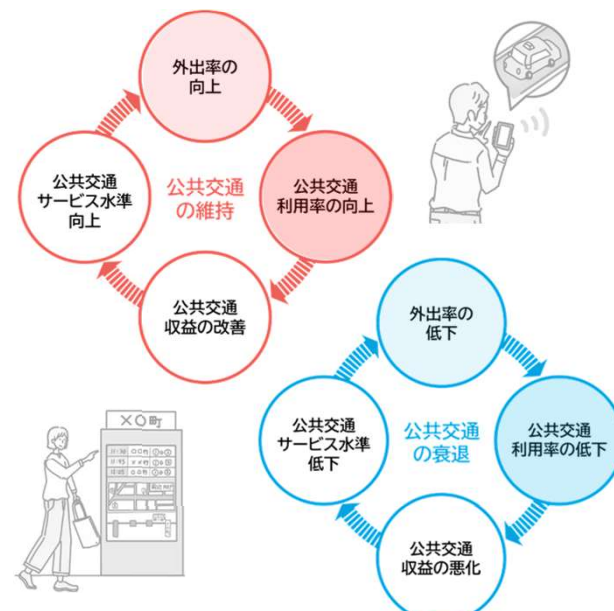


図 公共交通の維持・衰退（循環イメージ）

■ 戦略に期待する効果

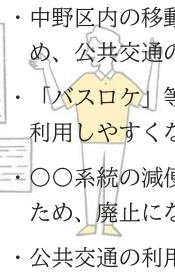
【 一般的なMM 】	【 三大都市圏の状況 】	
・ 自家用車から公共交通への転換	・ 代表交通手段 自動車の割合 : 31.9%	・ 公共交通の利用者離れ、過度な自家用車の依存を防ぐことが必要。
【 中野区の施策 】	【 中野区の状況 】	
・ 公共交通の水準を維持	・ 代表交通手段 自動車の割合 : 5.5% (平成30年東京都市圏PT調査)	・ 公共交通サービスは、現在充実しているが、路線バスの減便や改廃が生じており、区民の積極的な公共交通の利用促進が必要。
・ 移動手段のかしこい選択	・ 交通の便の満足度 : 93.1% (令和5年区民意識・実態調査)	・ 既存の公共交通を最大限に活用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

◆ 行動変容プロセス

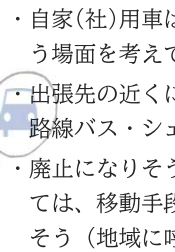
① 無意識的な行動・固定概念（先入観）

- 
- ・ 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

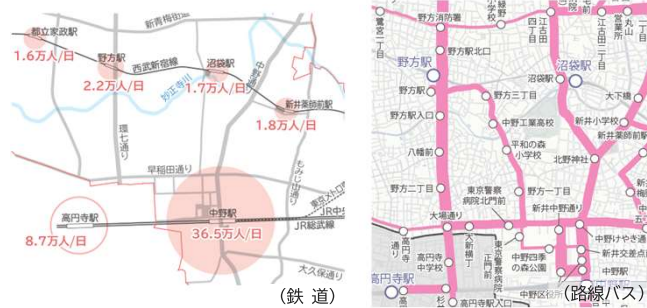


図 公共交通の可視化（イメージ）

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)



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 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。

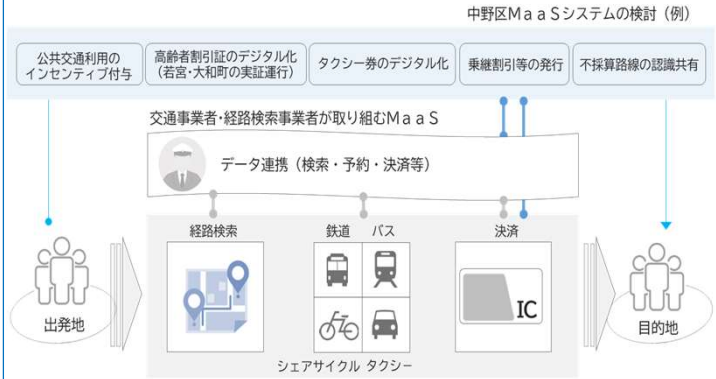


図 MaaS活用の検討（イメージ）

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

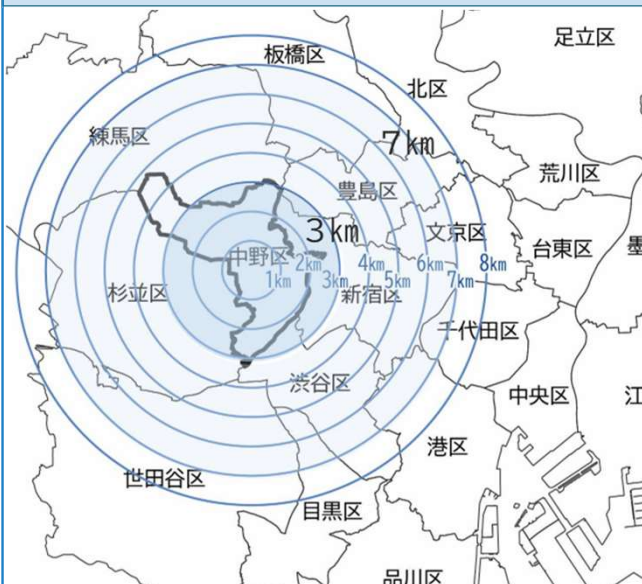
中野駅周辺や西武新宿線沿線のまちづくり、都市計画道路の供用開始等に合わせ、整備された基盤を有効に活用するため、計画作成の段階から、各主体による調整を行い、適切な路線系統を検討する。

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

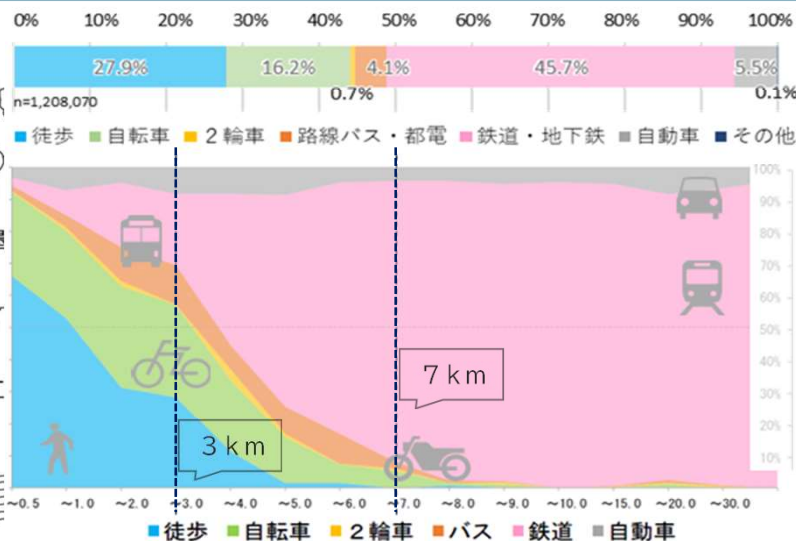
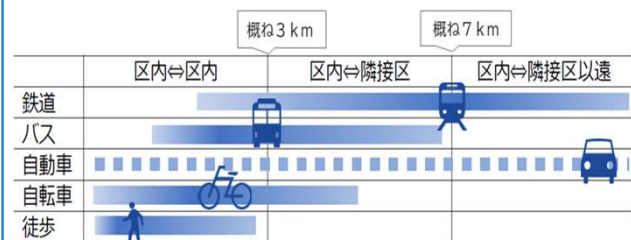


図 中野区の距離帯別代表交通手段分担率（出典：H30東京都市圏PT調査）

【移動距離に着目した代表交通手段の役割分担（考え方）】



* 若宮・大和町地域の実証運行は、バスに区分する

【中野区における推奨される移動（イメージ案）】



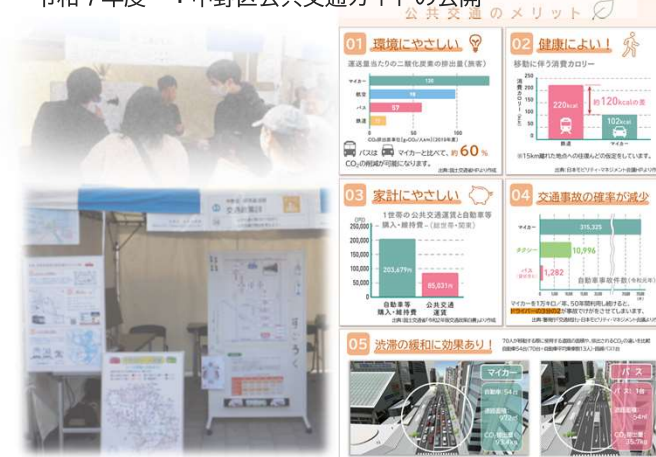
今後のスケジュール案

	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 H P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	区内公共交通のすぐらく作成 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 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 M a aシステム構想(案)検討	M a aシステム構築検討 実証	中野区M a a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 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ころく実施



□ 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
M a a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

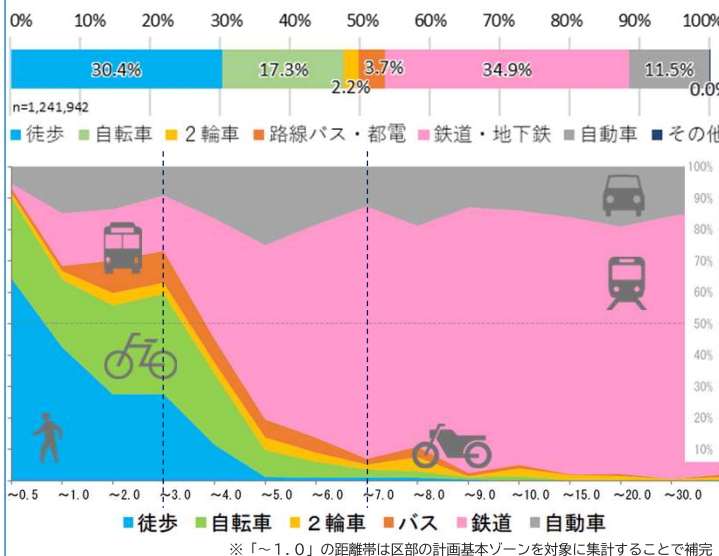
参考資料 距離帯別代表交通手段（中野区と23区の比較）

（出典：東京都市圏PT調査）

中野区

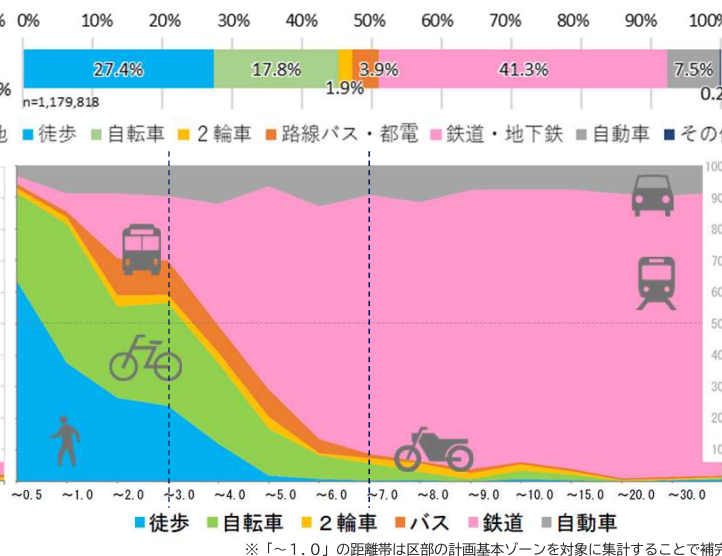
◆ 距離帯別の代表交通手段分担率

H10



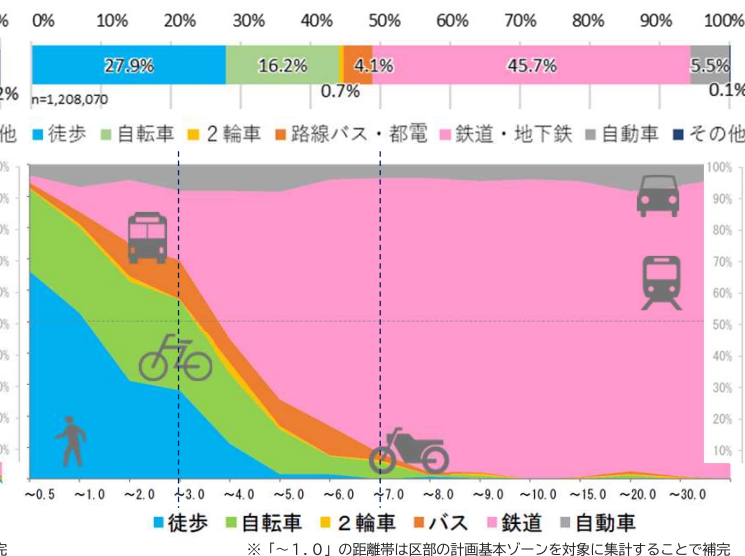
◆ 距離帯別の代表交通手段分担率

H20



◆ 距離帯別の代表交通手段分担率

H30

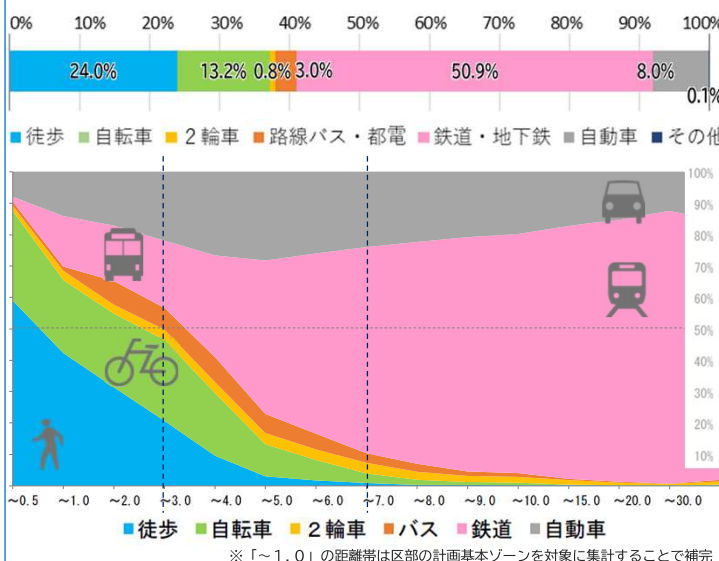


23区

（出典：東京都市圏PT調査）

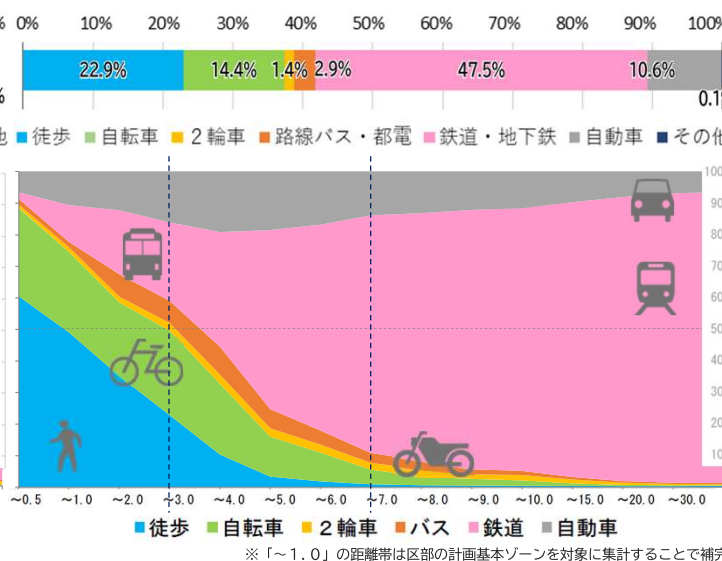
◆ 距離帯別の代表交通手段分担率

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

