

令和7年(2025年)12月1日
建設委員会資料
都市基盤部交通政策課

バス路線の維持に向けた取組について

区の公共交通は充実している一方、路線バスの減便や改廃等により、現在の公共交通サービス水準を維持することが難しくなりつつある。民間交通事業者の取組のみでは、更なる減便や改廃が見込まれるため、事業者、区民、行政の役割を整理し、バス路線の維持に向けた取組を、以下のとおり実施する。

1 路線バス減便等の主な要因（別紙：参考資料）

- 区民の外出率が約8ポイント減少（H20:88.1% H30:80.3%）
区の人口が約4万人増加に対し、区内の移動回数が約3万回減少
（H20:約29万人・約74万トリップ H30:約33万人・約71万トリップ）
- 路線バスの利用者数がコロナ前と比較し1日あたり約2.1万人減少
（H31:13.2万人 R5:11.1万人）
- バス運転士等の人材不足（公共交通利用の低下や運賃が国の認可制等、収入源に課題があり、運転士等の待遇改善が難題である。）

2 公共交通の維持に向けた取組

現在の公共交通サービスは、一定程度の減便や改廃に留まっているが、今後、更なる減便や路線の廃止が深刻になれば、交通事業者に運行経費等の補助を行う対症療法的な取組を検討すべきステージも想定される。そのようにならないよう、当面は区民の公共交通利用を促す予防療法的な取組を重点的に実施している。

(1) 経緯

令和3年度 中野区交通政策基本方針の策定

区の交通に関する施策の総合的かつ計画的な実施に向け、基本的な方向性を示した方針（関連法令：交通政策基本法）。

令和5年度 中野区地域公共交通計画の策定

上記方針に基づき、各地域の公共交通サービスの充実度や施策等を示した計画（関連法令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）。

令和6年度 中野区地域公共交通マネジメント戦略の作成

主に公共交通の利用促進に重点を置き、施策を取りまとめた戦略。

(2) 進捗

現在、中野区地域公共交通マネジメント戦略等に基づき、取組を推進している。公共交通ガイドの発信やイベント参加等のコミュニケーション施策（意識

啓発)に加え、自発的な公共交通の利用(行動変容)を促す取組を検討していく。

- 適切な公共交通に係る情報発信(公共交通ガイド等)…【実施済】
参照:別紙 参考資料 3-1
- イベントの参加(なかのエコフェア、地区まつり等)…【実施済】
参照:別紙 参考資料 3-2
- 路線バスの利用促進策の実施…【検討中】

3 路線バスの利用促進策(MaaS等の活用)

(1) 基本的な考え方

別紙のとおり

(2) 検討体制

今年度、中野区交通政策推進協議会の下に、路線バス部会(バス事業者や東京バス協会等の関係者により構成)を設置した。利用促進策も含め、バス路線の維持に向けた取組を検討していく。

4 今後の予定

令和8年度	実証実験(1か月間)・検証
令和9年度以降	実証実験・検証(令和8年度の結果を踏まえ検討) 実証効果取りまとめ、対策方法の見直し

M a a S と は ？



【一般的な M a 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**、① 検索・② 予約・③ 決済等 を**一括で行うサービス**のこと。
自治体のMaaSでは、群馬県「GunMaaS」や杉並区「ちかくも」が事例として実施されている。



【M a a S 等の活用の考え方】

一方、**中野区では、区民の移動が区内だけではなく**（区外移動も多い）、また、区が主体の交通が限定的である（主に民間交通事業者が担っている）。そのため、MaaSは民間事業者等による開発が望ましいと考え、区は**交通事業者や経路検索事業者等の取組と連携（④）を図る**ことで、MaaS等を活用した取組を検討する。

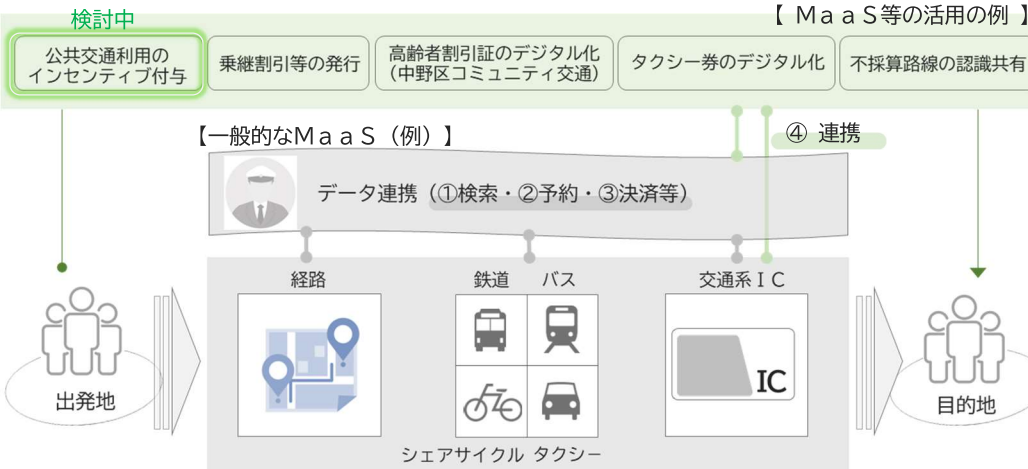


図1：中野区MaaSシステムのイメージ

① 検索	区民の移動は区外移動が多いため、普及している既存サービスの利用が合理的。	GoogleMap, ジョルダン等
② 予約	区民の移動の中で、予約が伴う場合は主にタクシーであり、既存アプリが充実。	GO, S. RIDE 等
③ 決済	公共交通の主な決済手段は交通系ICであり、今後もシェアが高いと想定。	Suica, PASMO 等
④ 連携	デジタル地域通貨事業やマイナンバーとの連携が、行政の強みを活用できる。	ナカペイ, マイナンバー

図2：各サービスの役割分担

路線バスの利用促進策の方向性

- 【目的】路線バスのサービス水準の維持 【期待する効果】路線バスの利用増加・外出の促進
- 【短期的な取組】ナカペイと連携し、鉄道とバスの乗継に対し、おでかけポイント付与のキャンペーンを実施、効果検証を行う。
- ※1：令和7年時点で、実現可能な決済システムは、Suicaのみであり、PASMO等は制度・技術的に履歴の抽出が難しい。
- ※2：Suicaで抽出可能な路線バスのデータは会社名・利用日時であり、鉄道駅の利用履歴と組み合わせて、**区内路線バス**の利用を判断する。
- 【中期的な取組】データ連携を強化し、路線バス同士の乗継に対して、利用者へ乗継割引を適用できる環境を検討する。

□ 令和8年度の実証実験（中野区デジタル地域通貨「ナカペイ」の活用）

【● 事業概要】

交通系IC（Suica）の履歴を活用し、中野区内の鉄道とバスの乗継を対象に抽出する。対象者の中から抽選でポイントを付与し、期間中（1か月間を想定）に乗継回数が多い程、抽選に当たる確率が上がる等を想定する。

○ 政策課題

外出率が減少傾向の中、公共交通サービスを維持する必要がある。

○ 行動変容

鉄道とバスの乗継に動機付けを行い、利用頻度を上げる。区内商店街等で利用可能なナカペイ（1,000pt）を予定。

○ 対象

定期外利用者（Suica）、平日日中・休日の鉄道とバスの乗継を対象とする。当選者は、3,000名を想定。

【● 効果測定・データ活用】

○ 実証実験自体の測定（定量的）

- Suicaデータから、バスと鉄道の乗継者数を検証月の前年同月比、他月比等で確認する。
- キャンペーン対象者の動きを、統計的な数として取得し、インセンティブの効果を把握する。
- 中野区統計書から、バス利用者数の変化を確認する。

○ アンケート調査による測定（定性的）

- 路線バスの現状（減便・運転士不足等）を知っているか、バス事業の興味・関心の程度を確認する。
- 普段の外出状況や、公共交通への満足度（不満）を設問とし、利用者の声を把握する。
- キャンペーンの趣旨の理解度・満足度を測定する。

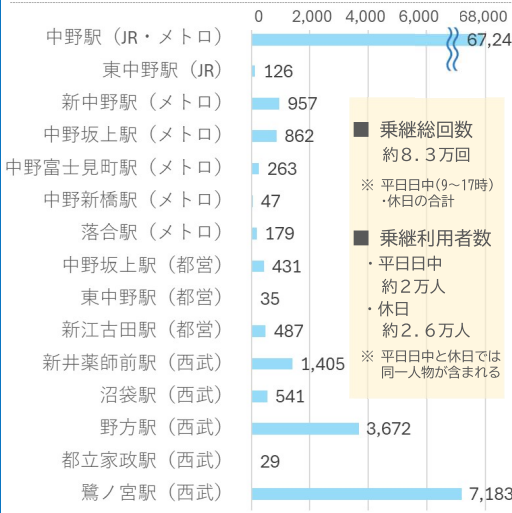


図3：鉄道・バスの乗継回数（R6.11月_Suicaデータ）



■メールアドレス
abcdefg@hijk.com

■Suica ID
JE80FG12345678910

■ナカペイ ID
nakano_1234lmNoPqr5678sTuvwxvz

図4：キャンペーンサイト（イメージ）

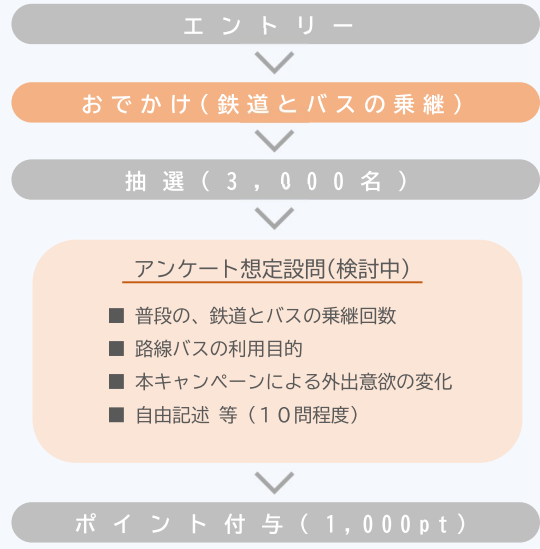


図5：おでかけポイント付与の流れ（イメージ）

1 公共交通の維持に関する論点整理

区は、令和3年度に中野区交通政策推進協議会を設置し、交通政策に係る方針や計画、マネジメント戦略を策定したところである。これまで、シェアサイクル事業や公共交通サービスレベルの低い地域（若宮・大和町）の実証運行を進めてきたが、今年度から現在進めている事業に加え、「既存の公共交通の維持」を意識し、区民の興味関心を高められるような公共交通の利用促進策を検討していく。



まず、既存の公共交通を維持するために、論点を需要側と供給側に分けて、右図2のとおり整理した。需要側の主な論点は、人口問題・ライフスタイル・情報発信不足・移動利便性、供給側の主な論点は、人材不足・インフラの問題・公的資金の不足・技術・制度課題が挙げられる。

次に、整理した論点の中から、①区民の公共交通への興味関心、②公共交通の利用促進の2項目を、今後、区が取り組むポイントとする。また、公共交通の維持に向け、運転士が確保された状況の下、右図1(赤色)の好循環になることを理想とする。

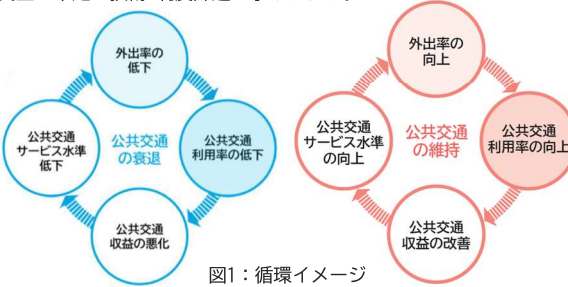


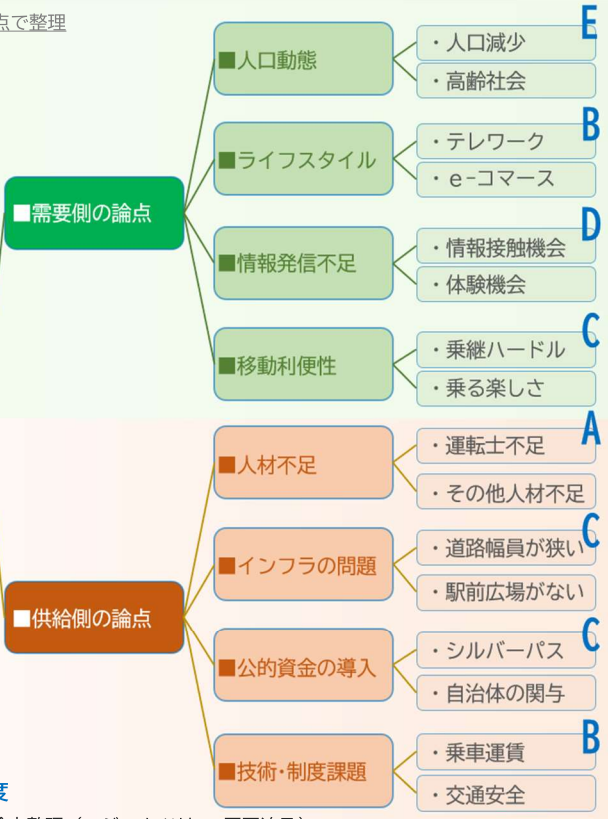
図1：循環イメージ

※ 主に路線バスの視点で整理

公共交通の維持

A～E：論点の優先度

図2：公共交通維持の論点整理（ロジックツリー_原因追及）



- 中野区の将来人口推計は、2040年をピークに総人口が減少し、2060年に2020年の人口を下回ると見込まれている。
- 高齢者の人口は、2045年におおよそ4人に1人の割合と推計。
- 公共交通の利用者数に影響が及ぶ時期は当面先の見込み。
- テレワークやe-コマースの普及で、外出人口が減少。特に若年層の減少幅が大きい。
- コロナ前までの利用者数に、人口増の中でも戻らない。
- 区内を発着する移動の総量を増やすことが、重要となる。
- 各交通事業者がHPやイベントを開催し、公共交通オープンデータセンターにも情報を提供している。
- 利用者は、経路検索事業者のアプリやサービスを通じて、主に交通情報に接している。
- 区の発信は現在、転入者向け案内のための、工夫が必要。
- 鉄道・バスで1日バス等があり、鉄道は乗継割引がある。
- バスの乗継割引適用は、システム上、困難な面がある。
- 各事業者、ポイント活用、スタンプラリー等促進策を実施。
- 共同により、公共交通の乗継等で、ポイント当選等を検討。
- 平均年齢が高く、退職者数が新規採用数を上回る。
- 運転士だけでなく、整備士・運行管理士も不足も懸念。
- 各事業者、HPに力を入れる他、転職イベント等に参加。
- 区のHP等にバス運転士に関する情報を掲載。
- 車道幅員5.5m以上の割合が16%（23区最下位）。
- 中野駅新北口・南口、新井薬師前駅、沼袋駅に広場予定。
- 鷺ノ宮駅、野方駅に広場計画予定。
- 整備される基盤の有効活用には各まちづくりと連携が必要。
- シルバーパス利用者の実態把握が難しい。R7年度東京都予算で、交付(230億円)・交通系IC化(54億円)が付いているが、年々申請者が増え、負担も増加している。
- 公共交通事業が、民間主導の運営のため、原則、利益追求型のネットワーク構築となる。
- 区はR3年度に協議会を設置し、交通政策の検討を始める。
- バス運賃は認可制で、また公共性が強く、インフレ禍でも、急激な値上げは社会的に許容されにくい。
- 路駐や自転車の利用、キックボード・電動バイクのルール・マナー違反がバスの安全な運行に支障をきたしている。

2 中野区の総トリップ数・外出率の現況（需要側の論点）

図1循環イメージの現況把握として、需要側の論点である外出に着目し、区の移動実態に係るデータを図3～5に示した。区の人口は、平成20～30年にかけて、約4万人増加しているのに対し、区を発着する移動は約3万トリップ減少している。新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、テレワークやe-コマースの普及等により、更なる外出率の減少が見込まれる(下図3)。年齢別に着目すると、若年層の外出率が、20代で12.1%、30代で9.2%減少している(右図5)。また、全体的に60代以降から外出率が減少する傾向にある一方(右図5)、最近では昔と比べ、高齢者の外出頻度が増加傾向にある(下図4)。

■ 区の総トリップ数が約3万トリップ減少・区の人口が約4万人増加 (H20→H30)

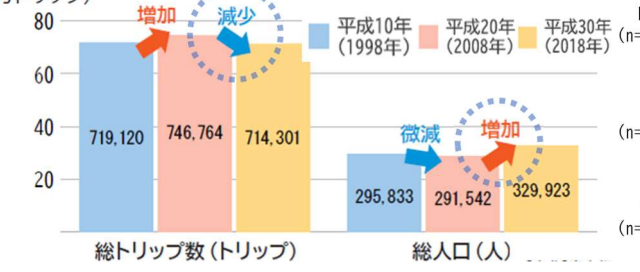


図3：総トリップ数と総人口の推移【出典】東京都市圏パーソントリップ調査

■ 高齢者の外出頻度(週2回以上)が約5ポイント増加(H29→R4)

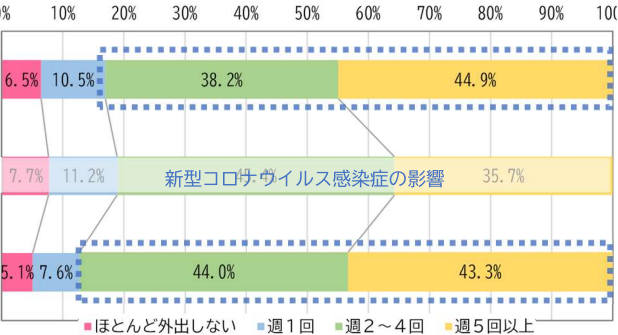


図4：週当たりの外出頻度(65歳以上)【出典】高齢福祉・介護保険サービス意向調査

■ 20～30代の外出率が約10%低下(H20→H30) ■ 60代から外出率が低下

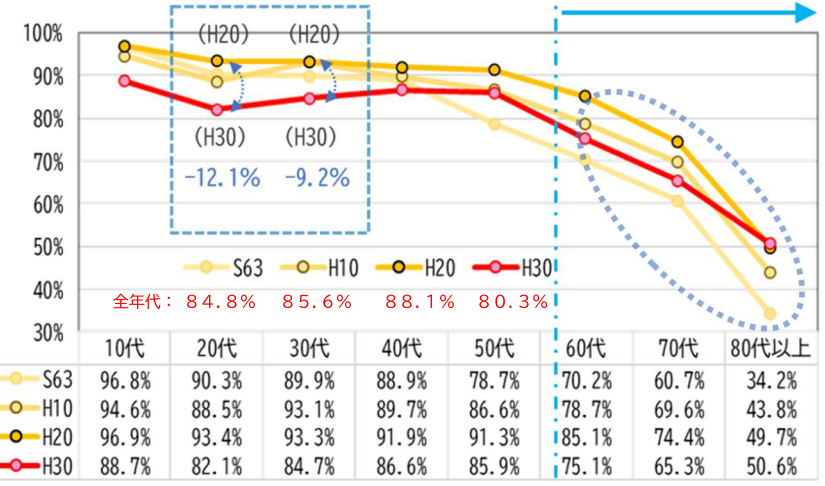


図5：年齢・年代別外出率の推移【出典】東京都市圏パーソントリップ調査

参考資料 公共交通の維持に向けた検討

3 公共交通の興味・関心を高める取組

「図2 公共交通の維持に向けた論点整理」の中では、取り組む優先度が高いものの、区の交通政策のみでは限界がある項目もある。例えば、運転士不足は、平均年齢が55.3歳(交通政策白書)と高く、産業構造上の課題でもあり、交通安全は、交通管理者(警察)が取締りを行うものである。一方、このような課題は、区民が認識する必要性も高く、区の交通政策として、まず、興味・関心を持ってもらう機会を提供することから検討していく。令和7年度は、以下のコミュニケーション施策を実施する。

3-1 公共交通ガイドの作成

【● 公共交通マップ】

今まで、区の公共交通を案内する情報は、転入者向けの「なかの生活ガイド」に、駅・バス停の位置情報及び、区内バス事業者ホームページのリンク先のみを記載していた。実際に区民から、どの系統のバスに乗るべきか、中野駅から都内主要な駅までの時間を知りたい等の問合せもあることから、どの鉄道(バス)が、家の近くを運行し、どこへ行くのか等を広く周知するツールとし、ガイドに中野区の詳細な公共交通マップを掲載した。

【● 公共交通のメリットと維持することの難しさ】

中野区の公共交通サービスは充実しているが、昨今の運転士不足や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、減便・改廃した系統もあり、区民の問合せの中には、〇〇系統の便数を増便してほしい、運行時間を延ばしてほしい等の要望も多々ある。

区は、現在の公共交通を取り巻く状況を、適切に周知する場としてガイドの中に、区民へ公共交通を支える役割や、今のサービス水準を維持することの難しさを伝えていく。

P1: 「〇 表紙の数字の説明」

高い区民満足度(交通の便)は、区民の公共交通利用や、運転士の安全な運転が支えている。

P2: 「〇 公共交通のメリット」

環境面、健康面、家計、交通事故の確率、渋滞の緩和を自家用車と比較し、数値で説明。

P5: 「〇 区外へのお出かけ」

中野駅エリアから、都内の駅や施設までの行き方(鉄道/バス)・時間・距離を表示。

P7: 「〇 区内へのお出かけ」

区の商店街・公園等の施設をマップに表示。観光ガイドやウォーキングマップ等を紹介。

P9: 「〇 交通ルール(キックボード等と自転車の違い)」

自転車と、ペダル付電動バイク・キックボードの違いを、イラストと表を用いて説明。

裏面: 「〇 運転士の採用情報」

バス運転士の成り手不足が深刻なことから、区内バス事業者の採用HPをガイドに掲載。



図6: 公共交通ガイド

3-2 イベント(地区祭り・なかのエコフェア)の参加、ブース出展

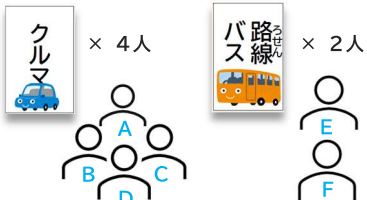
【● 交通すごろく】

ルール: 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)。



【進めるマス数】

○ A・B・C・D: 1マス(クルマカード)

○ E・F: 3マス(バスカード)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人
クルマ	5マス	4マス	2マス	1マス	0マス	0マス
路線バス	3マス	3マス	3マス	3マス	3マス	3マス



図7: 交通すごろく

4 公共交通の維持に向けた取組の考え方

公共交通の維持に係る行政の取組は様々ある。区の考え方として、短期的には、対症療法(運行経費等の赤字補填等)的な取組ではなく、予防療法(区民の利用促進)的な取組を優先し、検討していく。

また、公共交通の利用者数増加に向けては、コミュニケーション施策(ガイド発信やイベント参加)のみでは限界があり、行政ポイント等の活用を見込んだインセンティブ付与を検討していく。

【予防的療法】

区民に乗ってもらう運行維持

【対症的療法】

運行経費等の赤字補填で運行維持



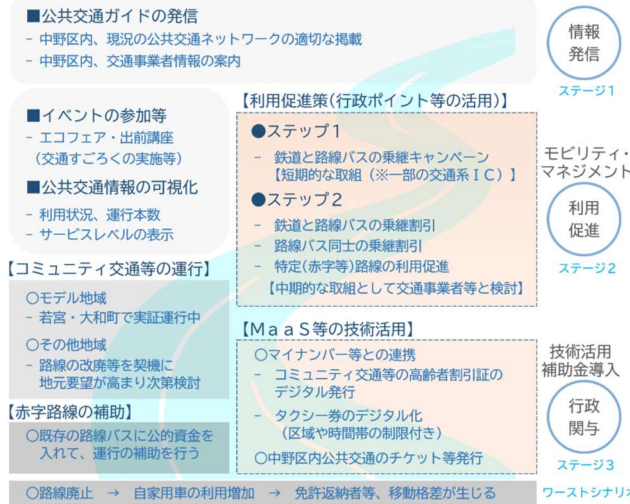
4-1 公共交通の維持に向けた取組(案)

前提: 公共交通の利用状況がCOVID-19感染拡大前の水準に戻る → ステージ1の施策

公共交通の利用状況がCOVID-19感染拡大前の水準に戻らない → ステージ2の施策

路線が廃止され、一定程度の減便に留まる状況 → ステージ3の施策

路線が廃止され、大幅な減便が度重なる状況 → ステージ3の施策



4-2 利用促進策 ● ステップ1(鉄道と路線バスの乗継)

【検討経過】プロポーザル実施(3月)、J R東日本の企画提案採用(4月)、契約締結(5月)

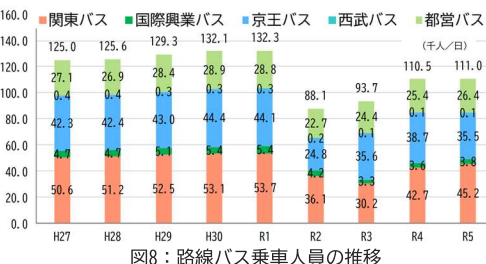


図8: 路線バス乗車人員の推移

【休日に野方商店街に出掛けるシチュエーション】

条件: 定期外利用

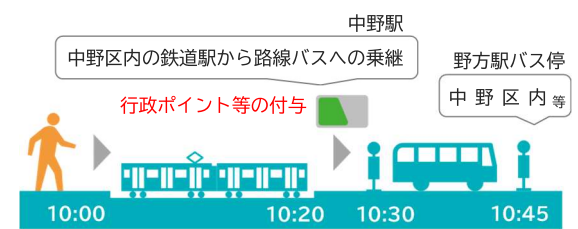
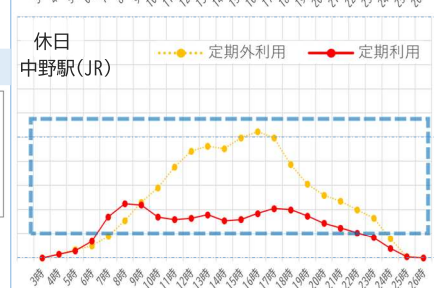
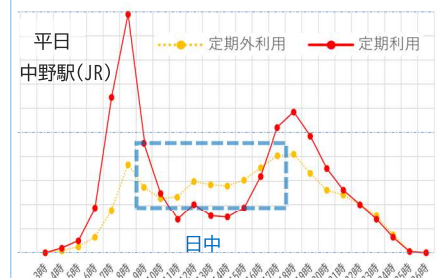


図10: 利用促進策 ステップ1(イメージ)

別紙

【利用促進の主な対象の考え方(案)】

・定期外利用者 ・平日日中と休日(図9参照)



【出典】東日本旅客鉄道(株)提供資料

図9: 1日あたり中野駅(JR)乗降者数(R6.11月)

【期待する効果】

- ・鉄道とバスの乗継を対象とすることで、**区内移動が活性化**される。
- ・区のイベント開催月と合わせる等、目的地と連携した**外出のきっかけづくり**になる。
- ・異なる交通事業者間での「乗継」でも、行政ポイント等を活用することで、実質割引となり、**交通費の負担軽減**となる。

【想定する課題】

- ・サービスの**分かりやすさ**、周知の方法。
- ・外出促進効果等、事業評価を行うために必要なデータ収集や、**効果検証の方法**。
- ・全ての交通系ICや、既存システムと連携する**技術的な課題**。