

1 公共交通の維持に向けた論点整理

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」に着眼し、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。

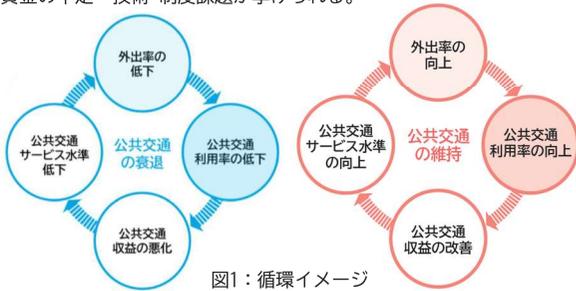


図1：循環イメージ

※ 主に路線バスの視点で整理している状況。今後、公共交通全体の検討を進める上で、鉄道事業者・タクシー事業者の考えや課題等も本協議会で伺いたい。

■ 公共交通の維持

■ 需要側の論点

- 人口動態 (E)
  - ・人口減少
  - ・高齢社会
- ライフスタイル (B)
  - ・テレワーク
  - ・e-コマース
- 情報発信不足 (D)
  - ・情報接触機会
  - ・体験機会
- 移動利便性 (C)
  - ・乗継ハードル
  - ・乗る楽しさ

■ 供給側の論点

- 人材不足 (A)
  - ・運転士不足
  - ・その他人材不足
- インフラの問題 (C)
  - ・道路幅員が狭い
  - ・駅前広場がない
- 公的資金の導入 (C)
  - ・シルバーバス
  - ・自治体の関与
- 技術・制度課題 (B)
  - ・乗車運賃
  - ・交通安全

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。
- シルバーバ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。
- 公共交通事業者が、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)。

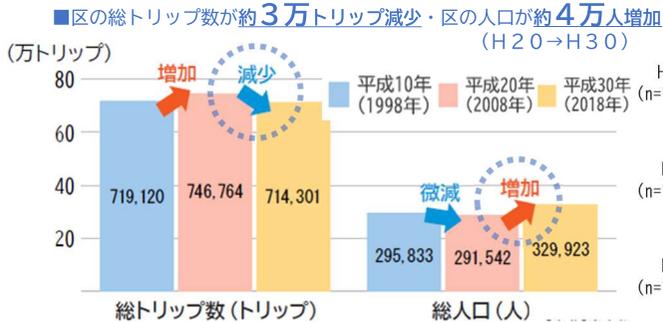


図3：総トリップ数と総人口の推移【出典】東京都市圏パーソントリップ調査

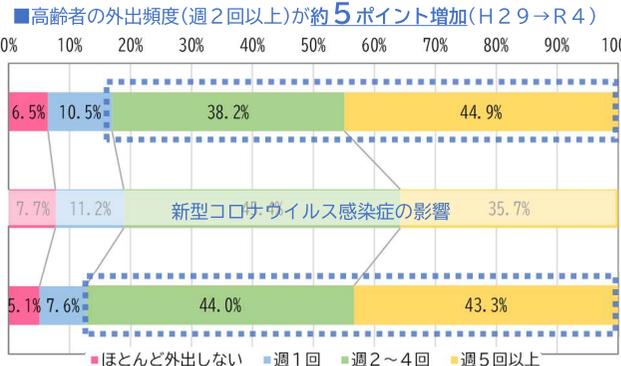


図4：週当たりの外出頻度(65歳以上)【出典】高齢福祉・介護保険サービス意向調査

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

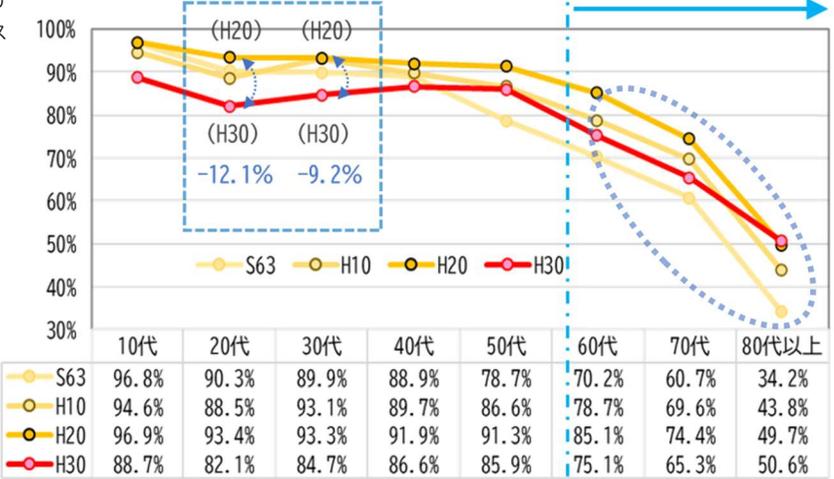


図5：年齢・年代別外出率の推移【出典】東京都市圏パーソントリップ調査

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】

現在、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」に記載している、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である。実際に区民からは、どの路線バス系統に乗るべきか、中野駅から都内主要な駅までの時間が分かる資料が欲しい、という問合せもある。このことから、どの地域にどの駅へ行くバスが通っているか等を広く周知するツールとし、中野区の詳細な公共交通マップを作成する。

【● 公共交通のメリットと維持することの難しさ】

今まで、中野区の交通の便は十分な程、充実していたが、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、公共交通ガイドを作成し、区民に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:** 「□ 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:** 「□ 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:** 「□ 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:** 「□ 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:** 「□ 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:** 「□ 区内バス運転士の採用情報」  
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。

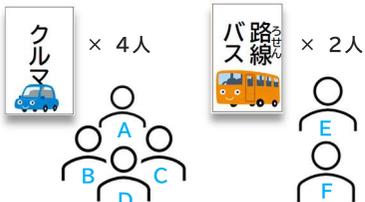


図6: 公共交通ガイド

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 公共交通の利用促進に係る取組

公共交通の維持に係る行政の取組は様々ある。区の方針として、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、予防的療法(区民に利用を促す取組)を優先的に検討していく。

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。



4-1 公共交通の維持に係る区の考え方(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
    - 路線が維持され、一定程度の減便に留まる状況 → ステージ2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

■ 公共交通ガイドの発信

- 中野区内、現況の公共交通ネットワークの適切な掲載
- 中野区内、交通事業者情報の案内

■ イベントの参加等

- エコフェア・出前講座(交通すごろくの実施等)

■ 公共交通情報の可視化

- 利用状況、運行本数
- サービスレベルの表示

【コミュニティ交通等の運行】

- モデル地域
  - 若宮・大和町で実証運行中
- その他地域
  - 路線の改廃等を契機に地元要望が高まり次第検討

【赤字路線の補助】

- 既存の路線バスに公的資金を入れて、運行の補助を行う

【利用促進策(行政ポイント等の活用)】

- ステップ1
  - 鉄道と路線バスの乗継キャンペーン【短期的な取組(※一部の交通系IC)】
- ステップ2
  - 鉄道と路線バスの乗継割引
  - 路線バス同士の乗継割引
  - 特定(赤字等)路線の利用促進【中期的な取組として交通事業者等と検討】

【Ma a s等の技術活用】

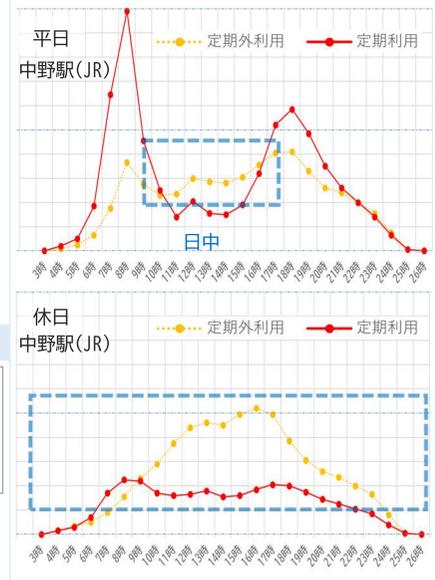
- マイナンバー等との連携
- コミュニティ交通等の高齢者割引のデジタル発信
- タクシー券のデジタル化(区域や時間帯の制限付き)
- 中野区内公共交通のチケット等発行

【行政活用】

- 路線廃止 → 自家用車の利用増加 → 免許返納者等、移動格差が生じる

【利用促進の主な対象の考え方(案)】

・定期外利用者 ・平日の日中、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**。

4-2 検討状況について【利用促進策\_ステップ1】

【検討経過】プロポーザル実施(3月)、JR東日本(株)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)