

# 中野区における地域公共交通に関する取組



# 1 中野区の概況（人口・面積等）

- 人口 : 33.7万人
- 世帯数 : 21.3万世帯
- 面積 : 15.59km<sup>2</sup>
- 人口密度 : 2.2万人/km<sup>2</sup>

【出典】令和6（2024）年1月時点 住民基本台帳



中野区新庁舎  
令和6年5月7日開庁



【出典】新庁舎パンフレット

# 1 中野区の概況（道路の特徴）

■道路総延長：約367km

■道路率：13.4%

【出典】令和4（2022）年4月時点 特別区土木関係現況調査

■車道幅員5.5m未満の道路割合：84%

※23区で最も高い割合で、狭隘道路の多い地域が存在

【出典】令和4（2022）年4月時点 東京都道路現況調査

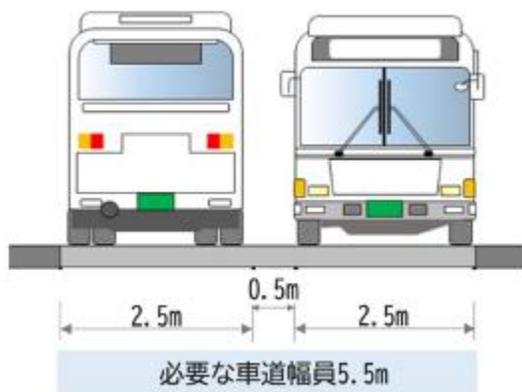
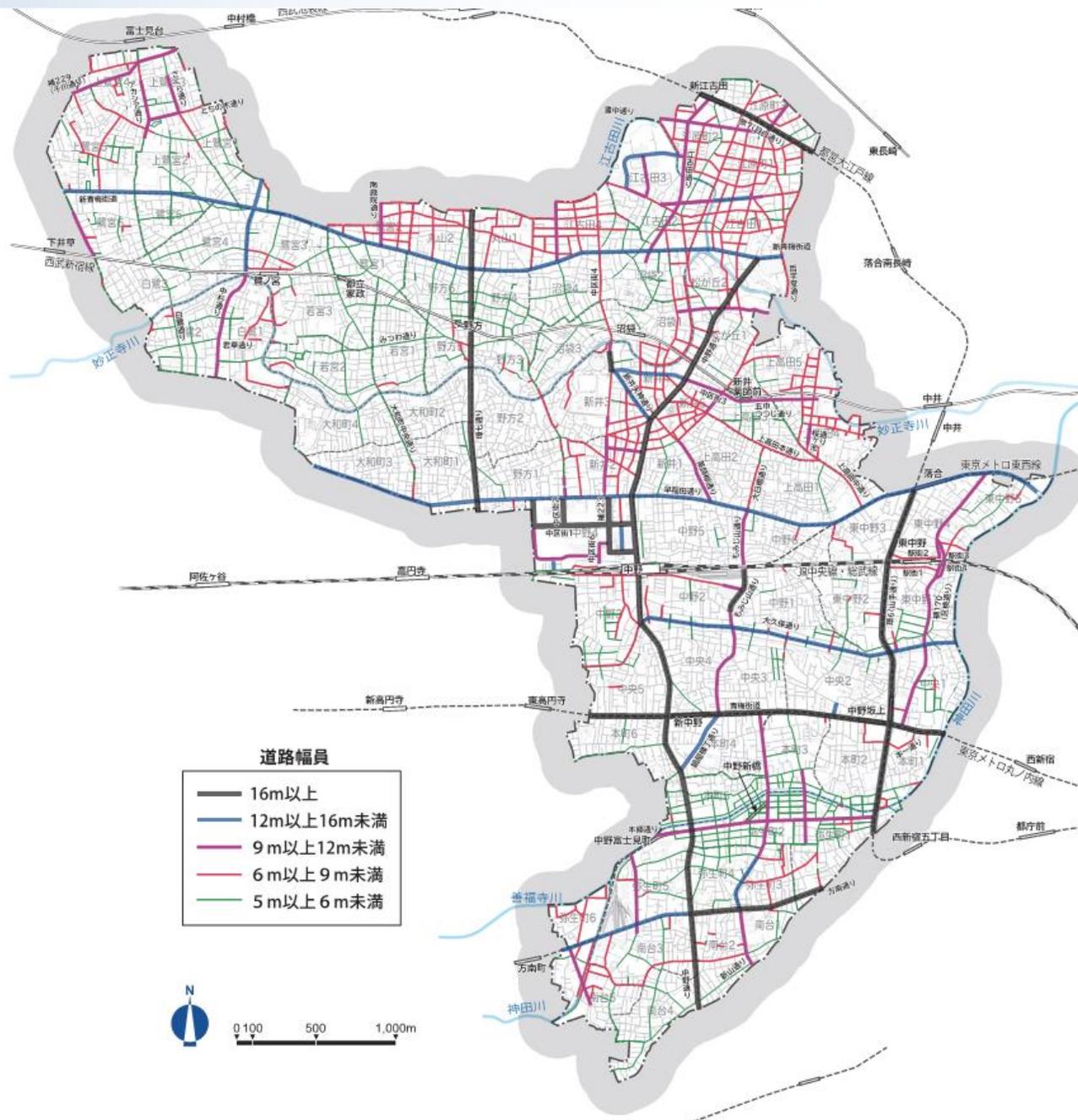


図 路線バスが双方向での通行に必要な車道幅員（5.5m）イメージ



# 1 中野区の概況（鉄道・路線バスネットワーク）

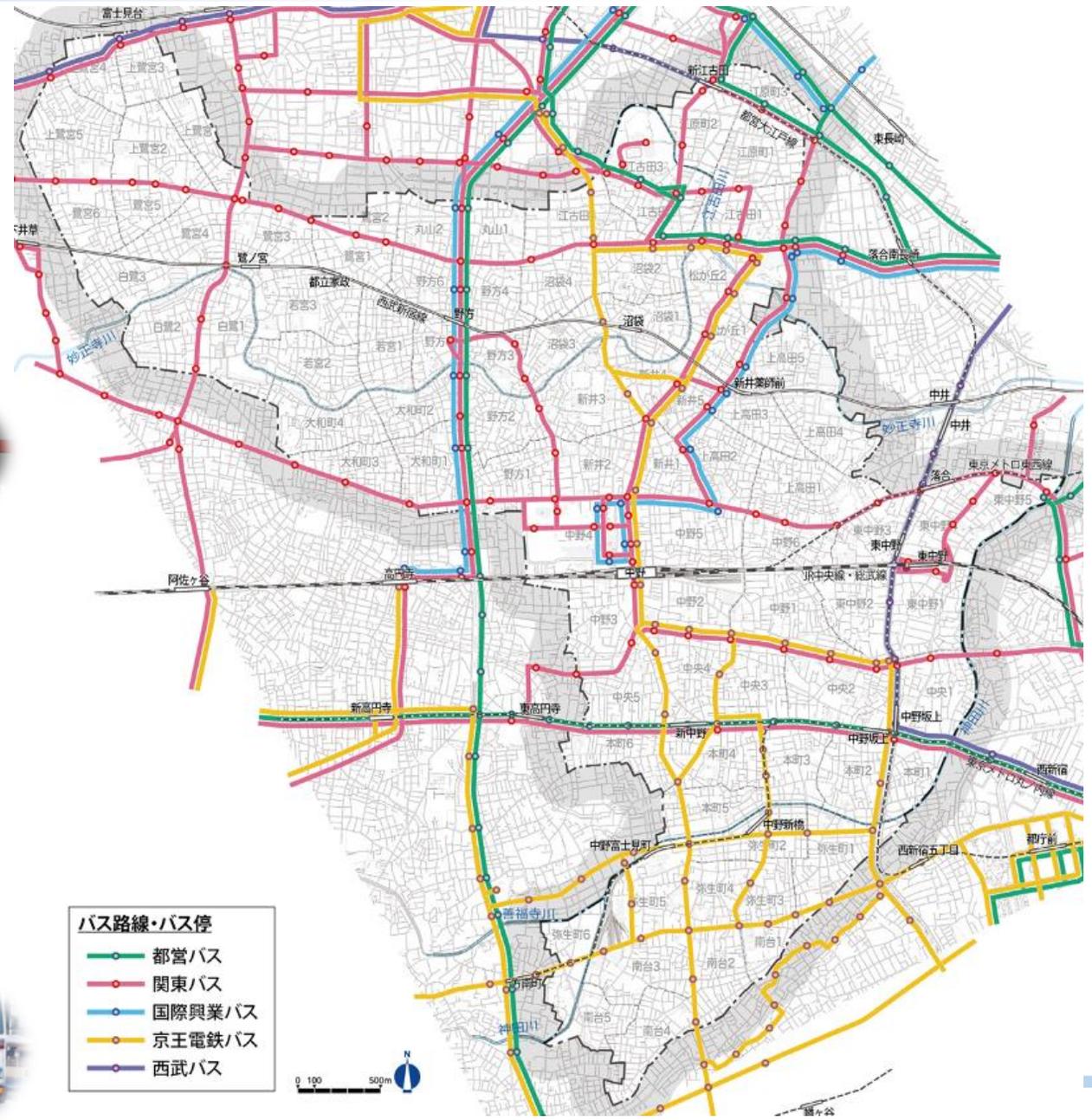
## ■鉄道会社：4社

東西方向、区東部に鉄道ネットワークが形成されている。



## ■バス会社：5社

幹線道路を中心に東西方向、南北方向ともにバスネットワークが形成されている。



バス路線・バス停	
—●—	都営バス
—●—	関東バス
—●—	国際興業バス
—●—	京王電鉄バス
—●—	西武バス

# 1 中野区の概況（地域別の公共交通の充実度）

■高齢者にとって鉄道駅やバス停留所までの距離が遠い地域が区内に散在（所謂、交通空白地域）

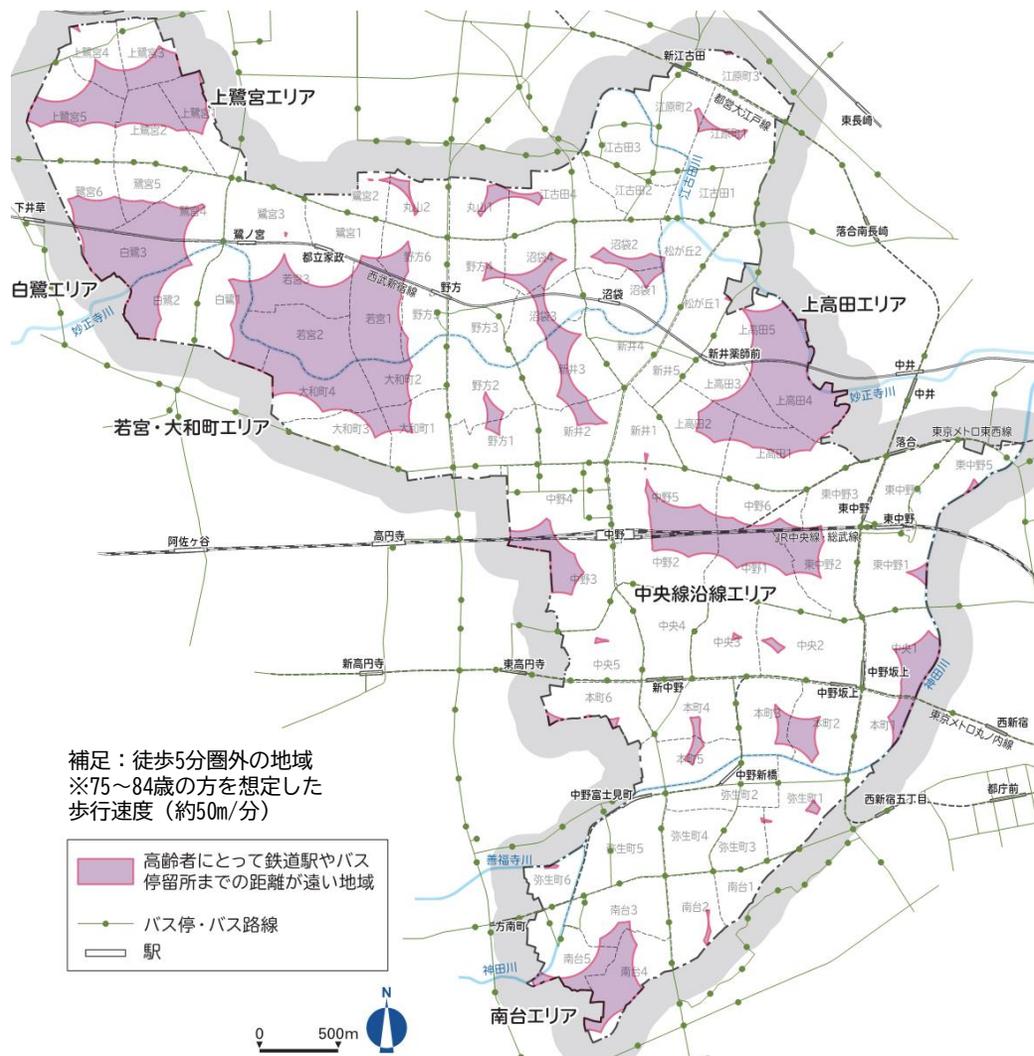


図 鉄道駅やバス停から250mの圏外

サービスレベルの低い地域  
⇒若宮・大和町等の地域  
(検討対象の地域)

より明確に公共交通のサービスレベルを視覚化

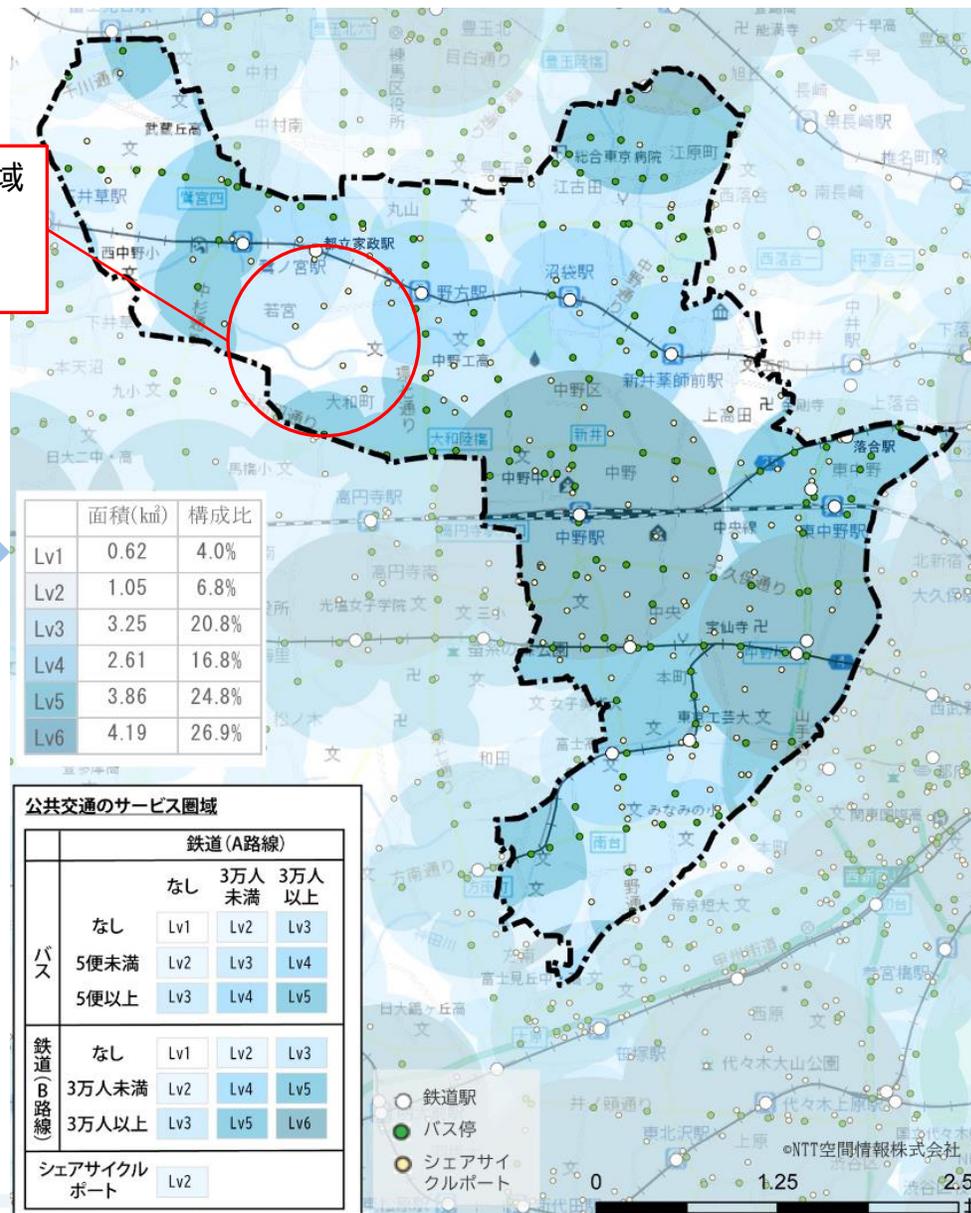


図 公共交通サービスレベル（中野区地域公共交通計画）

# 1 中野区の概況（若宮・大和町等の検討対象地域）

■検討対象範囲：区境、鉄道（西武新宿線）、幹線道路（早稲田通り・環状第7号線・中杉通り）に囲まれた、若宮・大和町を中心とした地域



## 2 地域公共交通に関する取組（実証運行開始までの経緯）

平成30年度 区民移動実態把握に関するアンケート調査実施(区内全域)  
⇒若宮・大和町地域が他地域と比較して満足度が低い状況

平成31年度 地域公共交通の導入の可能性に関する調査・検討の開始

令和2年度 事業の進め方検討、検討体制の構築準備

令和3年度 若宮・大和町をモデル地域として選定  
交通政策推進協議会、地域勉強会の設置  
地域住民アンケート調査実施（需要の把握）  
運行計画案作成（地域要望案）  
運行事業者公募 ※地域要望案を踏まえた運行計画案の提案

令和4年度 運行事業者が関東バス株式会社に決定  
関係者調整（関東運輸局、警視庁、交通政策推進協議会等）

※隣接区である杉並区とも事前に調整  
事業許可を取得  
オープンハウスなどの周知実施

令和4年10月18日 運行開始

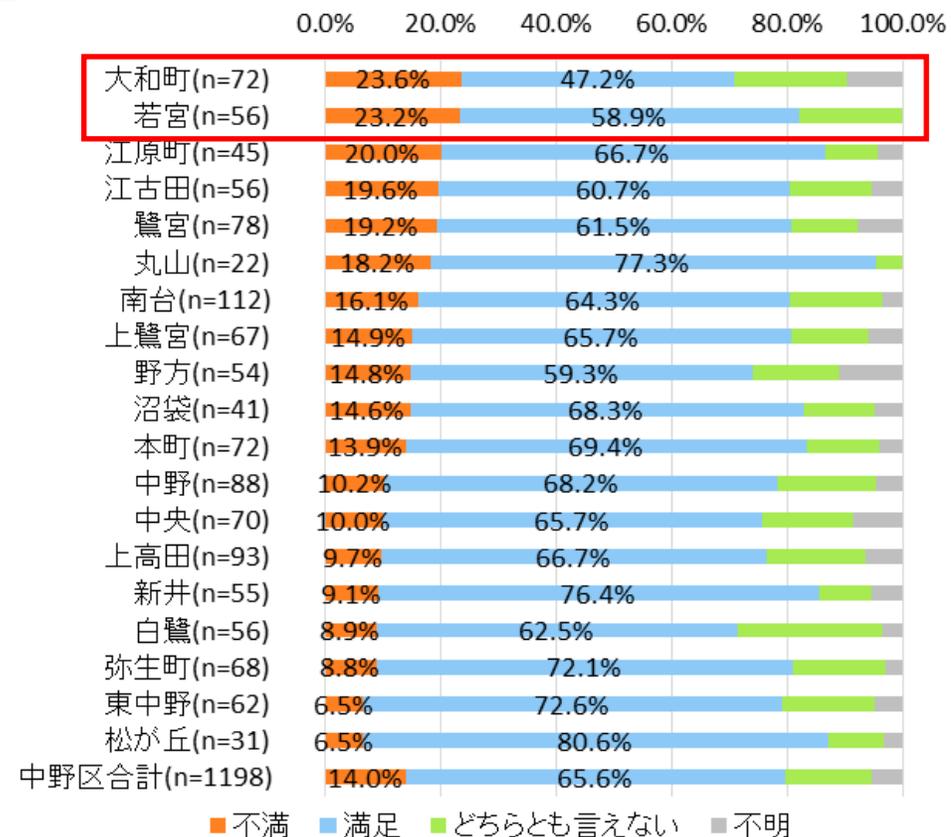


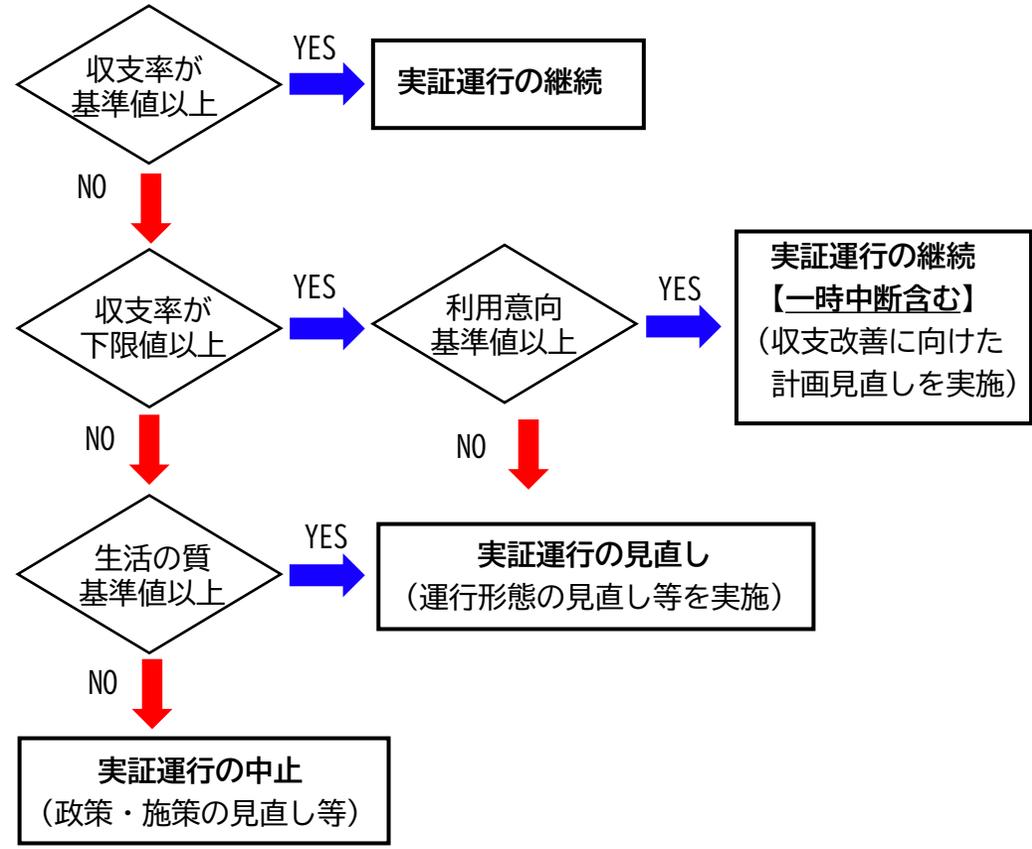
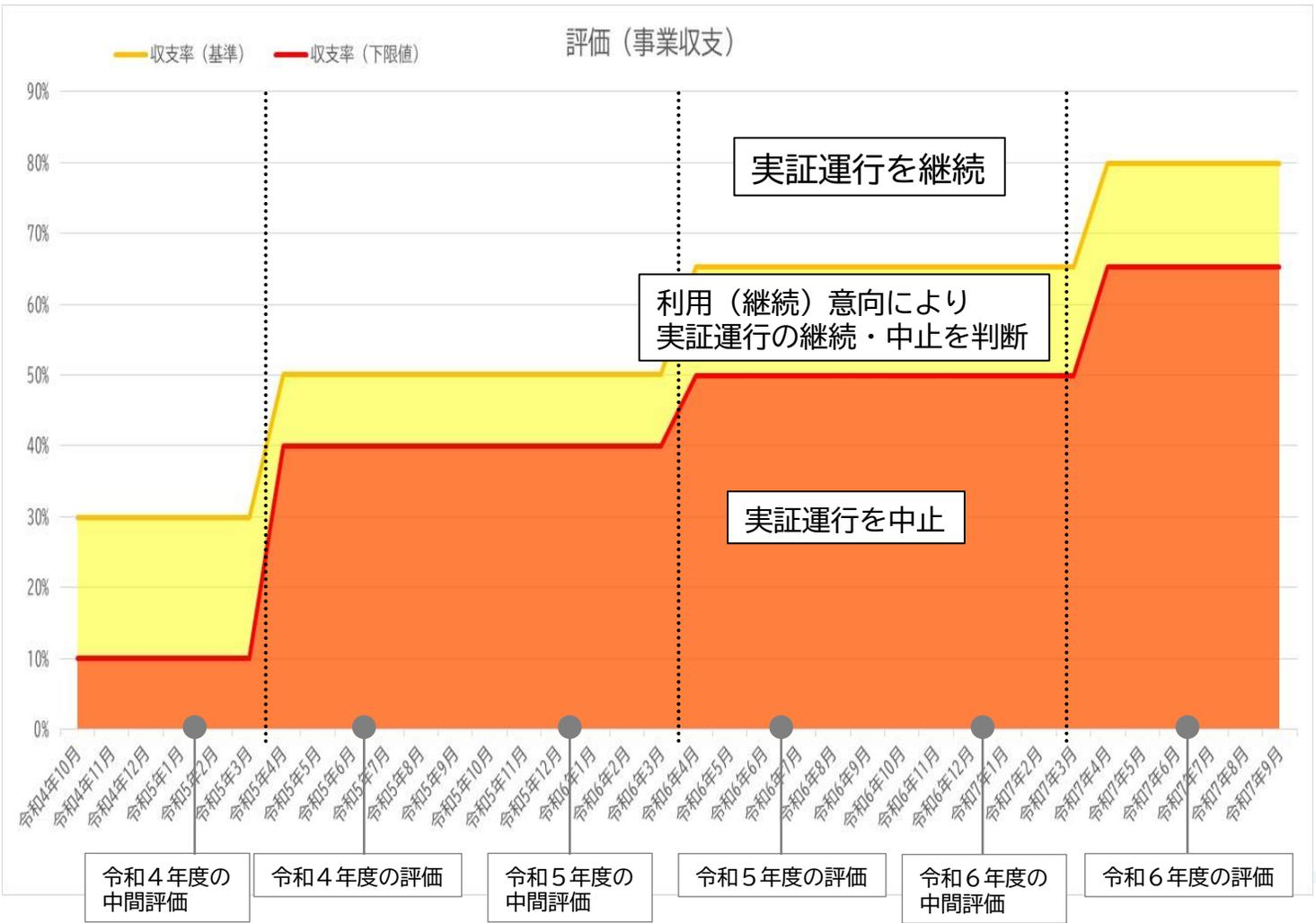
図 交通手段の満足度  
【出典】平成30年度区民移動実態把握調査結果



## 2 地域公共交通に関する取組（令和3年度地域住民アンケート結果を踏まえた検討）

### ■評価項目等の検討

- ・実証運行開始に先立ち、事業の必要性、経済性、有効性の検証方法（地域住民・利用者アンケート等）について検討
- ・実証運行の収支率に関しては評価基準を運行開始前に検討し、3年間で収支率を向上させる目標を設定



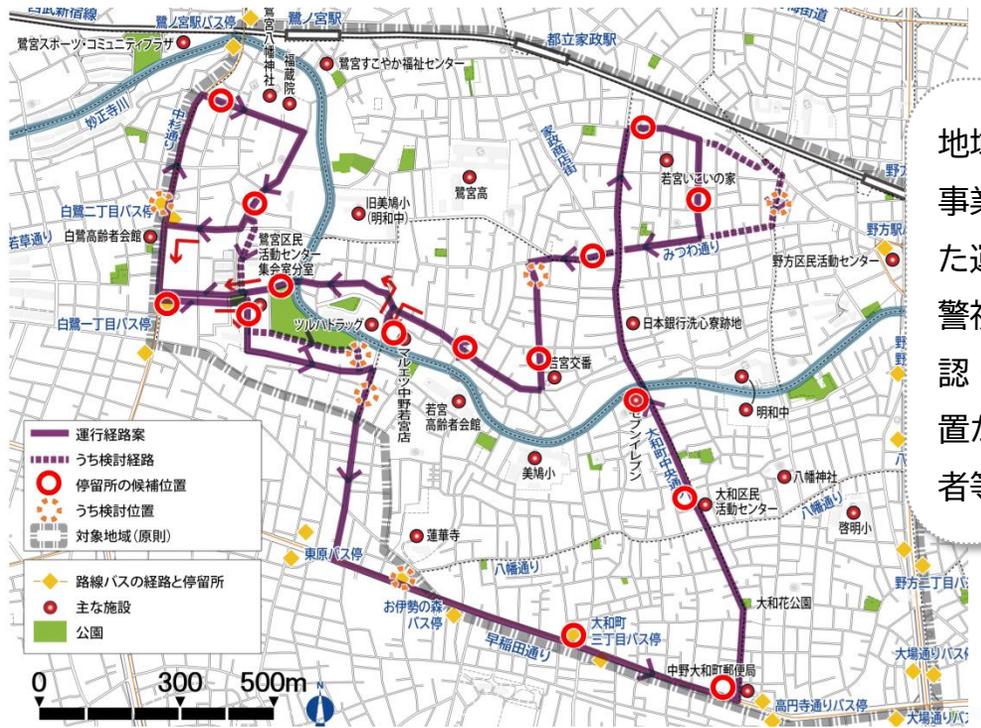
# 2 地域公共交通に関する取組（令和4年度の運行計画）

## ■地域要望案（公募時に参考資料として提示）

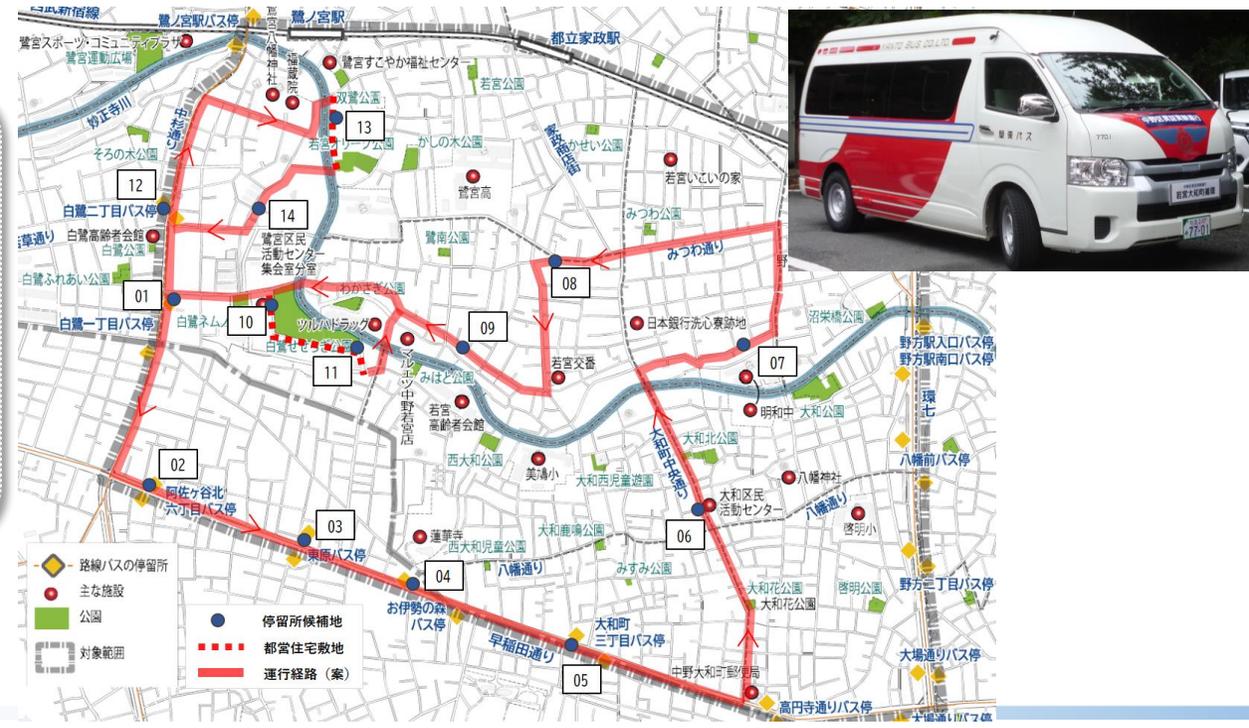
- ①運行ルート（距離） 下図（約6.6km）
- ②停留所（間隔） 下図
- ③運行時間帯 午前9時～午後9時の間
- ④運行間隔 20分間隔
- ⑤運賃 200円を目安
- ⑥車両 乗客8名程度を満たす車両

## ■令和4年度の運行計画

- ①運行ルート（距離） 下図（約7.2km）
- ②停留所 下図
- ③運行時間帯 午前9時～午後8時  
(令和4年10月18日～令和5年3月31日)
- ④運行間隔 20～30分間隔（平日31便、土休日32便）
- ⑤運賃 大人200円、小児100円（割引等あり）
- ⑥車両 ハイエースコムーター（乗客10名）



地域要望案を参考に事業者から提案された運行計画案を基に、警視庁との安全確認・実査、停留所設置か所における地権者等との調整を実施



## 2 地域公共交通に関する取組（令和4年度実証運行の利用実績・対応）

令和4年10月18日～令和5年2月28日

本数：平日31便、土休日32便

利用者数 平日 1,602人  
土休日 774人

令和5年3月1日～令和5年3月31日

本数：平日12便、土休日12便

利用者数 平日 268人  
土休日 124人

利用者が少なく、乗車が0人の便が6割程度あったことから、3月のみ減便及び運賃を100円均一にし、短期的な対応を実施

**令和5年3月31日に実証運行を中断**

運行計画の抜本的な見直し・検証の実施

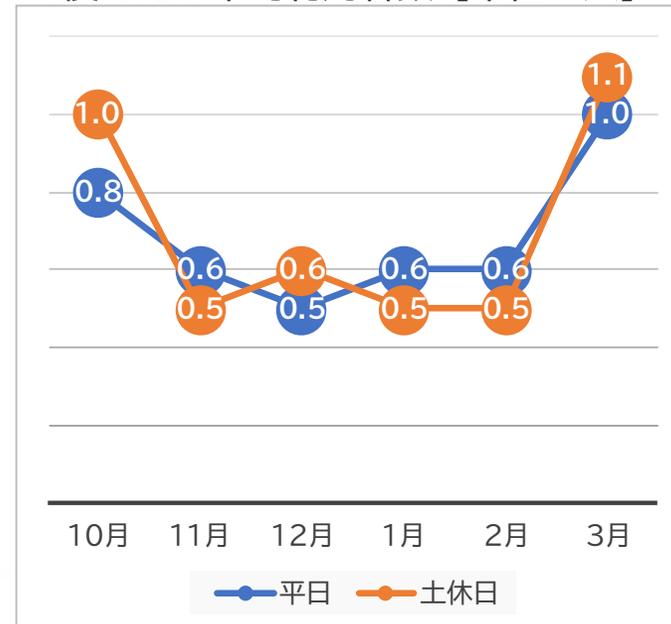
- ①運行ルート
- ②運行時間帯・本数
- ③運賃

上記について、地域住民・利用者アンケート・OD調査を基に重点的に検証

収支【単位：人】

年月	収支率
令和4年10月	約11%
令和4年11月	約7%
令和4年12月	約7%
令和5年1月	約7%
令和5年2月	約7%
令和5年3月	約10%

1便あたり平均利用者数【単位：人】



※収支率は経費（人件費・燃料油脂費）と運賃収入等により算出し、車両の減価償却費は含んでいない

## 2 地域公共交通に関する取組（運行計画の見直しの考え方）

### ①運行ルート

■目的地としたい場所  
（地域住民アンケート結果）

(n=487)(MA)	実数	割合
高円寺駅	277	34.2%
野方駅	110	13.6%
病院	107	13.2%
商店街・スーパー	81	10.0%
鷺ノ宮駅	80	9.9%
都立家政駅	45	5.5%
バス停（早稲田通り）	35	4.3%
バス停（環状7号線）	26	3.2%
区民活動センター	22	2.7%
バス停（中杉通り）	16	2.0%
公園	12	1.5%
その他	36	4.4%
行きたい場所はない	61	7.5%

アンケート結果より高円寺駅・野方駅・鷺ノ宮駅・都立家政駅が軸を形成する目的地となりえる



野方駅・都立家政駅は一方通行等により転回場所・ルートの確保が困難

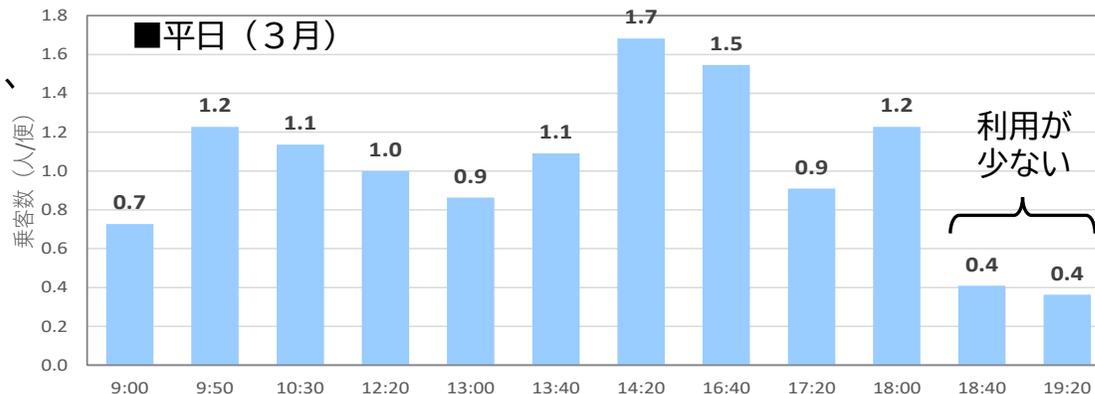
転回場所・ルートの確保が可能な、高円寺駅方面と鷺ノ宮駅方面を双方向運行でつなぐ

【課題】  
高円寺駅は杉並区内の鉄道駅のため越境した運行計画とする必要あり（中野区だけで完結しない）

### ②運行時間帯・本数

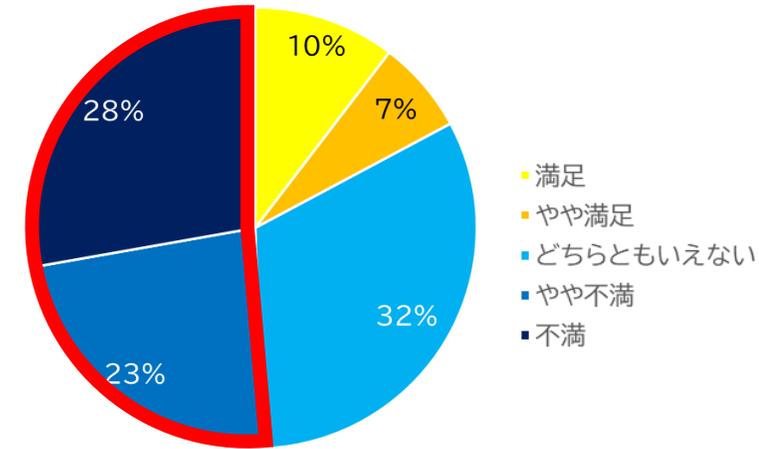
1日12便での運行に対し、18時以降は利用が減少

01白鷺一丁目  
発車時刻

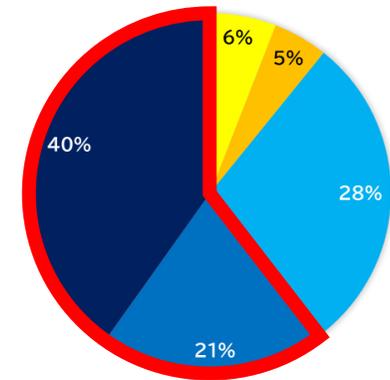


### ③運賃

全年齢  
n=367



70歳以上  
n=102



運賃に対し、特に70歳以上は不満・やや不満の割合が全体の6割以上を占め、利用を敬遠する要因

## 2 地域公共交通に関する取組（令和5・6年度の運行計画）

運行期間 令和5年9月19日～令和7年3月31日

始発 8:45 終発 17:55（01白鷺せせらぎ公園発）

※11便/日の運行（01白鷺せせらぎ公園を往復した際に1便カウント）

車 両 ワゴンタイプ1台、乗客定員10人

運 賃 大人200円 小児100円

高齢者割引証（70歳以上）の提示で100円引き

ル ー ト K05系統…白鷺せせらぎ公園～高円寺駅北口

K06系統…鷺ノ宮駅南～高円寺駅北口

※想定される利用者数に応じ

K05とK06を交互に運行



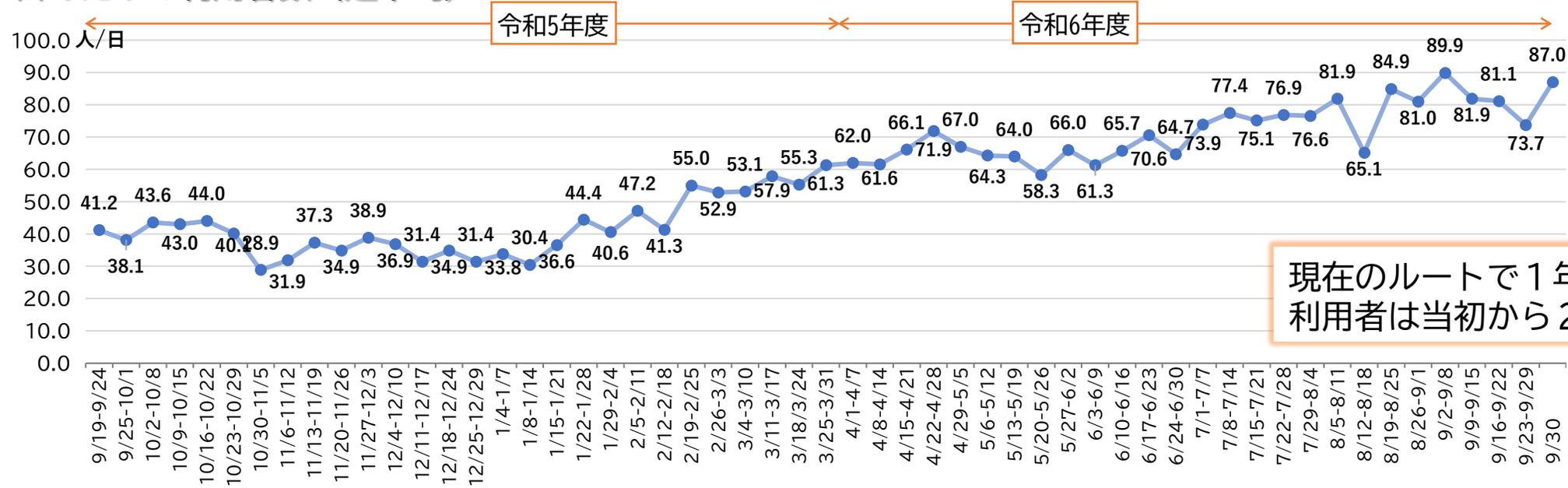
— 運行ルート  
● 停留所

— 運行ルート  
● 停留所

## 2 地域公共交通に関する取組（令和5・6年度の利用実績）

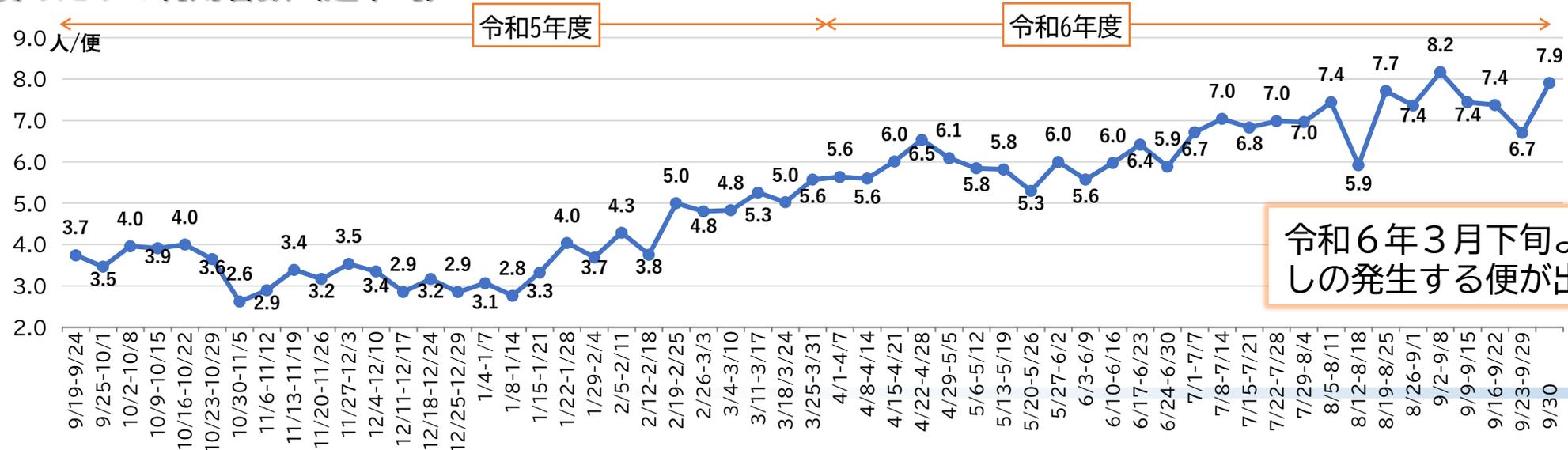
令和6年10月17日中野区交通政策推進協議会資料抜粋

### ■ 1日あたりの利用者数（週平均）



現在のルートで1年間運行し、  
利用者は当初から2倍程度増加

### ■ 1便あたりの利用者数（週平均）

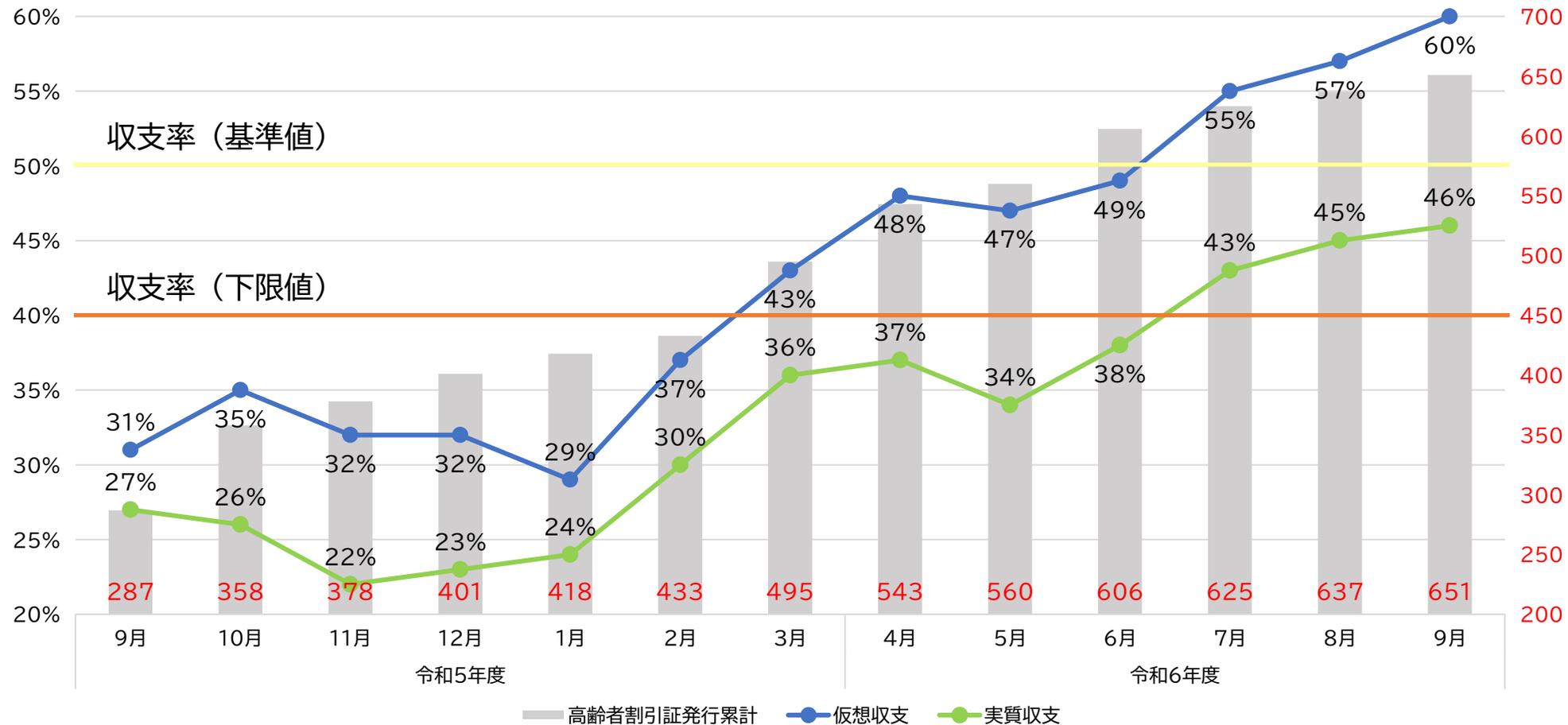


令和6年3月下旬より、乗り残  
しの発生する便が出ている

## 2 地域公共交通に関する取組（令和5・6年度の利用実績）

令和6年10月17日中野区交通政策推進協議会資料抜粋

### ■収支率及び高齢者割引証発行状況



※仮想収支は高齢者割引証（区が政策的に実施しているもの）利用者が正規運賃で利用した場合の収入を換算し、集計した数値

#### ■今後の課題

- ①実証運行期間（令和7年9月まで）以降に関する方針の決定
- ②地域主体の取組・検討に関する仕組みづくり

#### ■まとめ（都市部における地域公共交通の取組に関して）

- ①地域の需要の把握、きめ細かい対象（利用者、運行形態など）の選定が重要
- ②地域公共交通の成立は、それぞれの役割に応じた地域・行政・民間の協力が不可欠
- ③交通を基礎自治体の区域内で解決することは限界があり、自治体間の連携・協力が重要
- ④持続可能な地域公共交通の実現には、広域的な視点での取組が必要  
（自治体間の調整、基礎自治体への支援など）