令和7年(2025年)8月27日
建 設 委 員 会 資 料
都市基盤部交通政策課

新たな公共交通サービスの導入について

公共交通ネットワークの充実に向けた取組として進めている新たな公共交通サービスの導入に関して、令和４年１０月から令和７年９月まで実証運行を行い、その効果を検証することとしている。これまでの利用実績やアンケート結果等から、実証運行期間の総合評価をとりまとめ、その結果から１０月以降も運行を継続することとし、その事業方針について以下のとおり報告する。

１　令和４年度～令和６年度の利用実績及び実証結果　（別紙１「１～７」）参照）

令和６年度運行継続評価フローより、収支の実績が下限値を上回り、アンケートから５０％以上の利用意向が確認できたことから運行を継続する。

２　令和７年１０月以降の事業方針について（別紙１「８、９」参照）

東京都の補助金（東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金）が見込める令和７年９月をもって実証運行は終了し、１０月以降は、区が運行経費を一部補助する「中野区コミュニティ交通」として運行を継続する。

・運行事業者及び運行経費の一部補助について

現在運行する実証運行路線において他路線と共通利用しているバス停があることや他路線との乗り継ぎ面を考慮し、引き続き関東バス株式会社による運行を継続する。本路線に関する運行経費の一部補助については、人件費の２分の１及び高齢者割引証補填分について補助することとし、今後要綱等にて定める。

３　他地域での展開について（別紙２参照）

本地域での経験を基に、同様に鉄道や路線バスのネットワークの構築がとくに難しく公共交通サービスレベルが低い地域においては、新たな公共交通の導入に向けた地域住民の主体的で段階的な活動を区でサポートをしていく体制を整備し、導入ガイドラインを作成する等、年度内運用に向け調整を進める。

４　今後のスケジュール（予定）

１０月１日　　中野区コミュニティ交通運行開始
１０月以降　　愛称・イメージデザイン等の募集（年度明け公表予定）

新たな公共交通サービス導入について

別紙１

１ 運行ルート及び利用実績

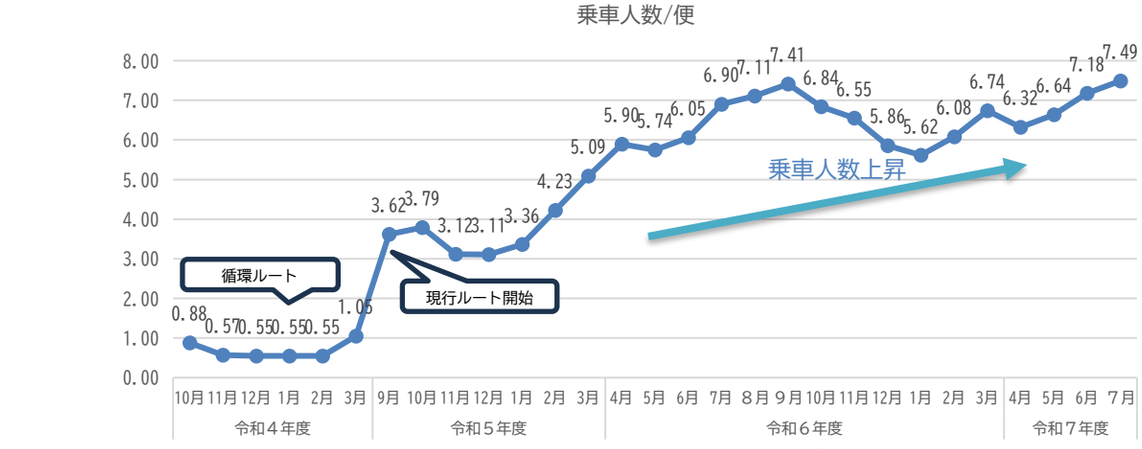
【令和4年度 循環ルート（R4.10～R5.3）】

【令和5,6年度 現行ルートK05,K06系統（R5.9～R7.3）】

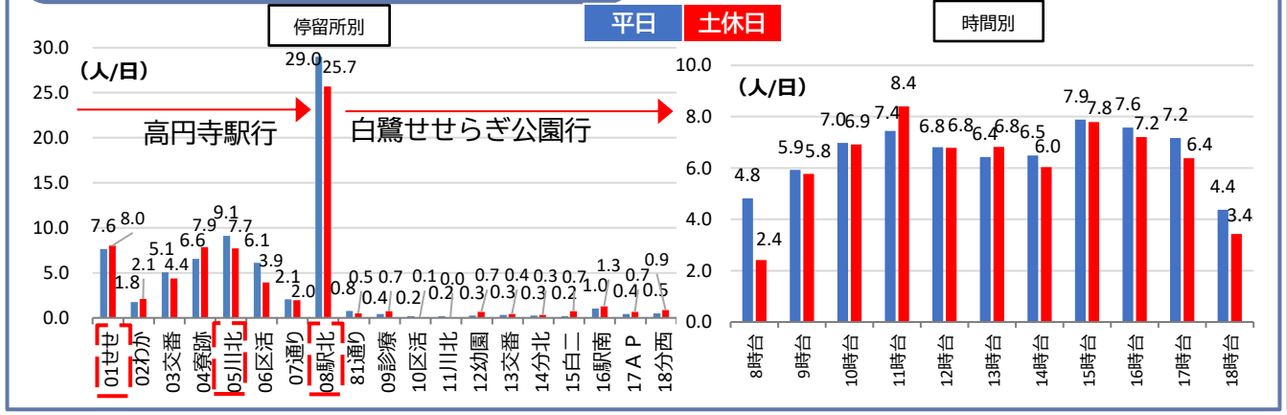
○乗車実績、アンケート調査から「運行ルート」「停留所位置」が重要。
地域内住民の移動傾向に沿った主軸を形成し、
需要のある箇所をつなぐ双方向運行ルートが必要。

○時間帯により利用方向が異なることが判明。
利用状況を注視しながら検討が必要。
○片側ではなく両側での停留所設置を求める声有

令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度（４月～７月）
平　日　0．6人/便（1，870人）	3．8人/便（5，327人）	6．5人/便（17，474人）	7．1人/便（6，550人）
土休日　0．6人/便（　898人）	3．8人/便（2，582人）	6．2人/便（　7，678人）	6．5人/便（2，727人）
合　計　0．6人/便（2，768人）	3．8人/便（7，909人）	6．4人/便（25，152人）	6．9人/便（9，277人）

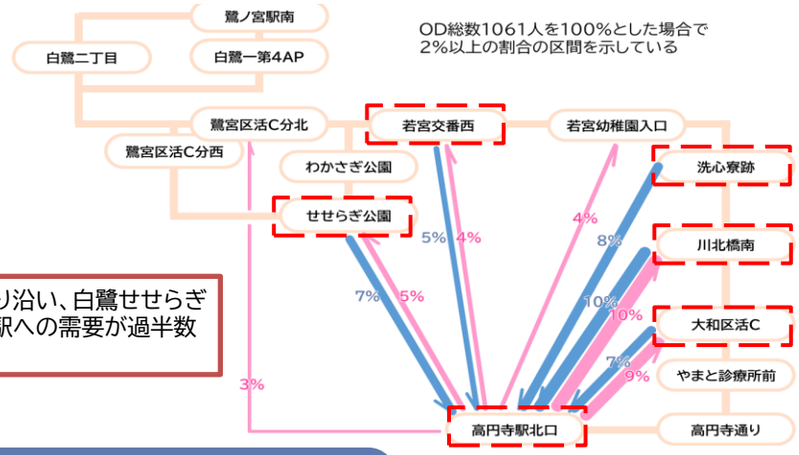


２ 停留所、時間当たりの乗車状況



３ 移動傾向

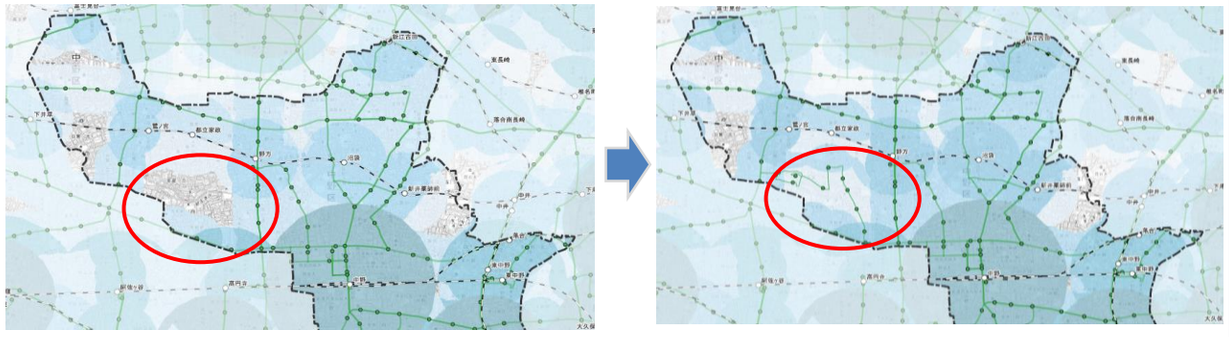
【OD調査（R6.9、R6.12）】



○大和町中央通り沿い、白鷺せせらぎ公園から高円寺駅への需要が過半数を占めている。

４ 公共交通サービスレベル

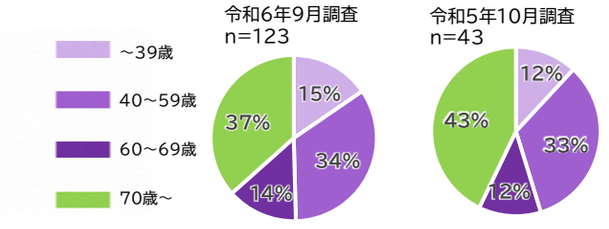
○公共交通サービスレベルが上昇。交通空白地域の橋渡しの役割を担っている。



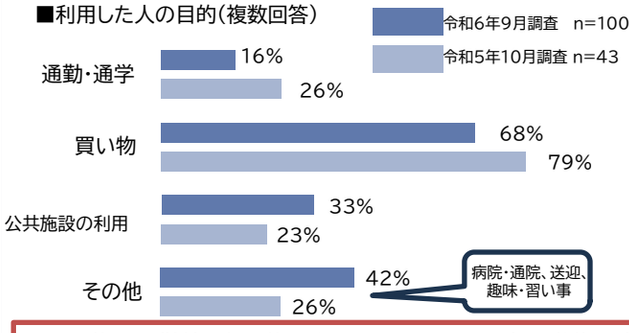
５ 各種アンケート調査（抜粋）

①利用者の年齢、目的（地域住民アンケート）

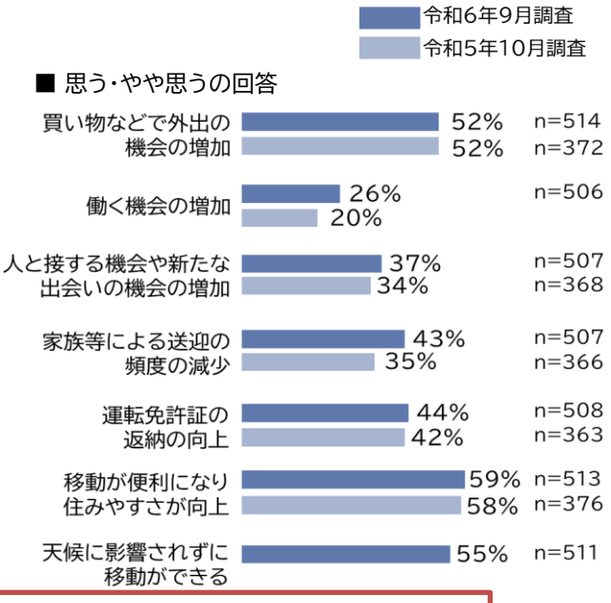
■利用した人の年齢構成



■利用した人の目的（複数回答）



② 実証運行に関する主な効果（地域住民アンケート）



○買い物や通勤等、多目的で利用されており、子育て世代や高齢者等の幅広い年齢層に利用されている。

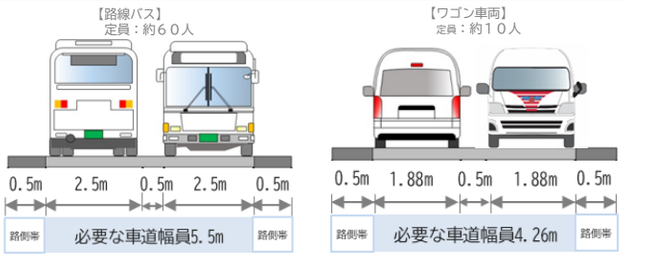
新たな公共交通サービス導入について

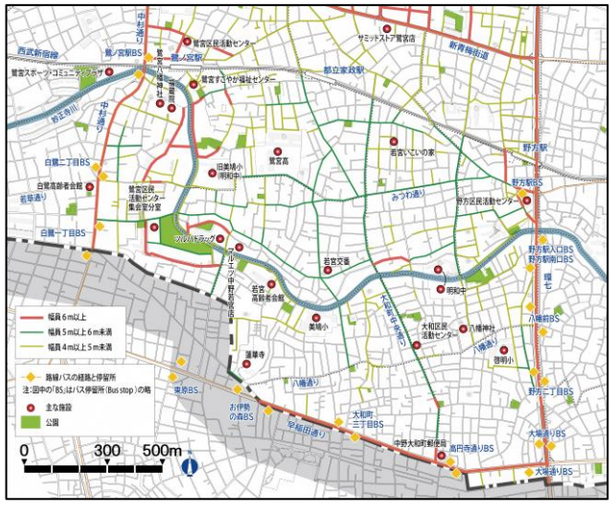
別紙１

6 運行上の課題(前提条件)

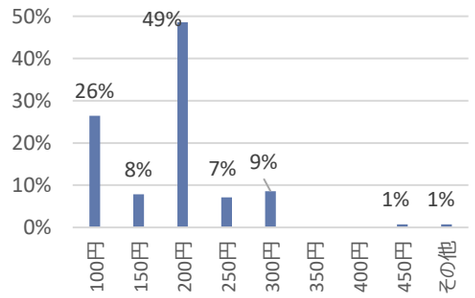
○地域の道路幅からワゴン車両(定員10人乗り)で運行することが限界。都計道の整備や車両変更をしない限り、運賃収入のみで全経費を運行事業者のみの独立採算を目指すことは難しい。

○アンケート結果から普通運賃の支払い限度額は「200円」との声が多く、既存路線バスの運賃が増額しない限り、当該路線運賃も増額できない。

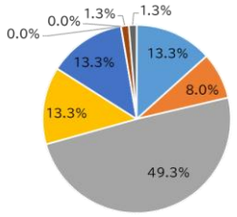




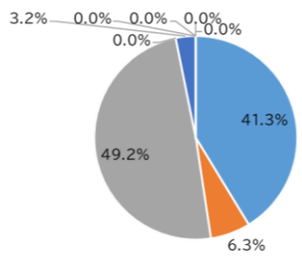
■利用者アンケート：
公共交通サービスの普通運賃の支払い限度額(n=140)



70歳未満(n=75)



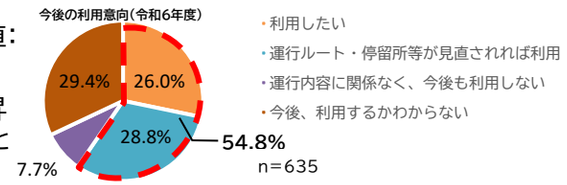
70歳以上(n=63)

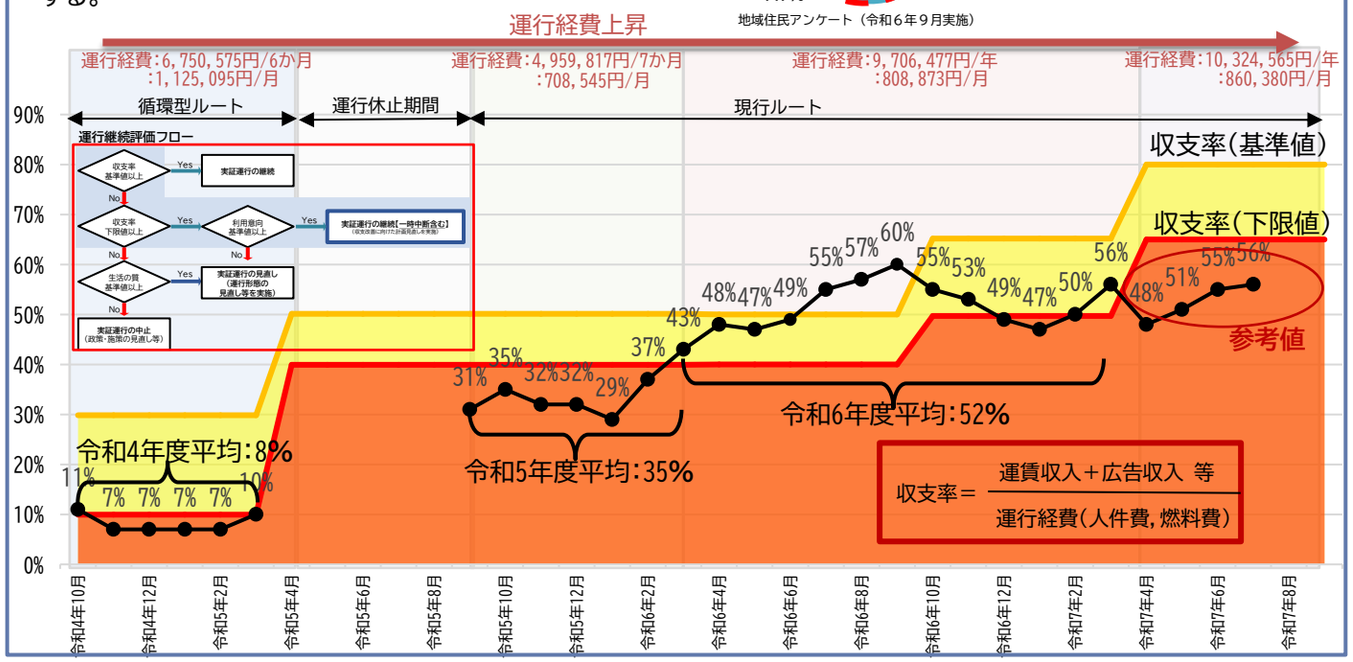


7 収支状況及び利用意向

令和7年3月までの収支率下限値:50%、及び利用意向の基準値:50%を超えているため、10月以降の運行を継続する。

令和7年4月-9月までの収支率はインフレ等による運行経費上昇及び基準値・下限値の上昇設定により達成が困難なため参考値とする。





○アンケート結果から「今後の利用意向」について利用したい意見が多くある。
○当該地域での実証運行開始から3年が経過。当路線が地域に定着している。
○路線バスとしての実証運行を終了し、区が運行経費を補助する「中野区コミュニティ交通」として運行を継続する。

運行継続

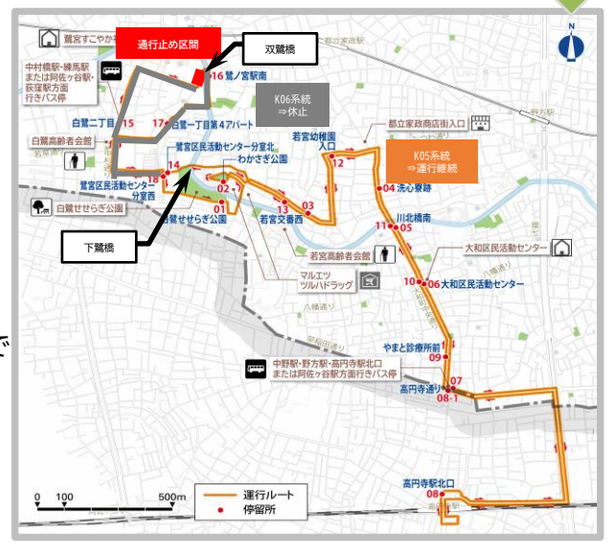
8 今後の運行形態

【中野区コミュニティ交通】

○運行計画(予定)

運行期間　令和7年10月1日～
始　　発　8:25(01白鷺せせらぎ公園発)
終　　発　17:40(01白鷺せせらぎ公園発)
本　　数　全日12便(実証運行時:全日11便)
車　　両　ワゴンタイプ、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系統のみ

※双鷺橋落橋工事によりK06系統の運行不可。
　下鷺橋落橋工事が今後予定されているため、運行ルートの変更あり。



※愛称・イメージデザイン等の募集を行い、令和8年度公表予定。

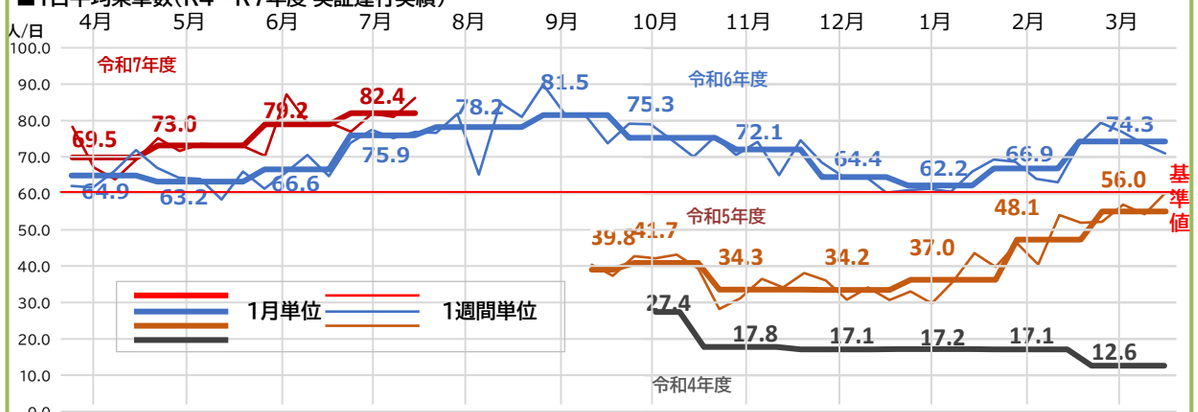
9 今後の評価指標

○運賃収入は通行可能車両の関係から最大乗車人数10名であり、増収が見込めない
○物価上昇等の影響により人件費をはじめ経費が増加する等変動が大きい

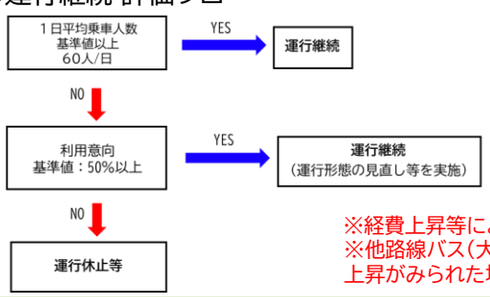
上記から従来評価基準として採用していた収支率が適さないものと判断。

○運行ルートや運行距離等が変動しても一律で比較・評価が可能な「1日平均乗車人数」を採用。
○実証運行期間中の実績から基準値を「乗車数:60人」と設定

■1日平均乗車数(R4～R7年度 実証運行実績)



○運行継続 評価フロー



※経費上昇等により運行事業者との調整によって休止等を検討することがある。
※他路線バス(大和町中央通り拡幅等)の新設により、公共交通サービスレベルの上昇がみられた場合は、休止等を検討することがある。

別紙２

中野区は、コミュニティ交通の導入に向けた地域住民の主体的な活動を支援します

１ 概要

中野区では、鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しいため、地域交通について様々な課題や問題意識を抱えている地域を対象に、コミュニティ交通の導入に向けた地域住民の主体的な活動を支援します。

２ コミュニティ交通とは

地域住民の移動手段を確保するため、以下の条件に基づき導入・運行する交通サービスを、中野区では「コミュニティ交通」と定義します。

① 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域を対象とする

② 地域住民が地域組織を立ち上げ、主体的に活動を行う

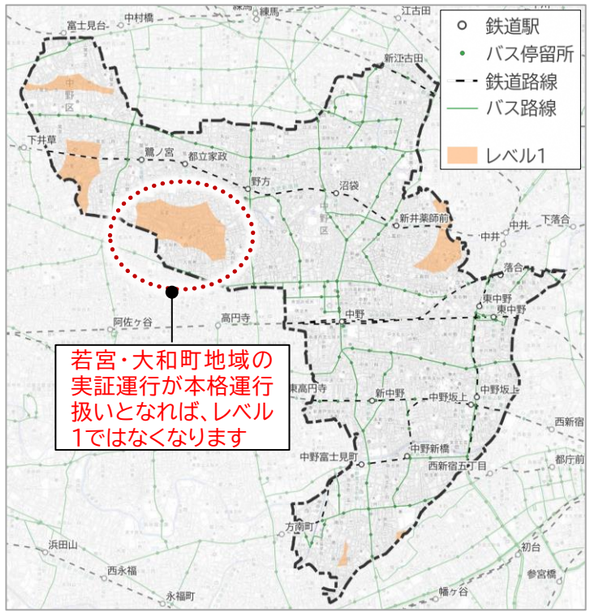
コミュニティ交通の形態は、地域特性や需要に応じてタクシー・バス・次世代モビリティの車両やシステム等の多岐にわたります。

３ 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域とは

鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域とは、中野区地域公共交通計画(※1)における公共交通サービス圏域のレベルを示す1～6のうち、レベル1に近い地域（右図を参照）とします。

なおレベル1とは、鉄道駅・バス停・シェアサイクルポートのいずれも圏域内(※2)にない地域ですが、右図は鉄道や路線バスを対象としており、シェアサイクルポートは除外しています。

※右図は令和6年10月時点のものですが、今後、路線バスの系統廃止等によりレベル1の広がりが変化する可能性があります。



４ 地域組織とは

コミュニティ交通を導入・運行するには、地域住民で構成される「地域組織」の立ち上げが必要となります。

この際、構成員5名以上でかつ区への登録を行うことが、組織を立ち上げる要件です。

地域交通の課題解決には、地域の実状を最も理解している地域住民の主体的で積極的な活動の取り組みが不可欠です。

活動内容の具体例としては、コミュニティ交通導入の検討や計画作成、停留所の地先交渉、運営や運行への主体的な参画、事業継続のための利用促進などが想定されます。

５ コミュニティ交通導入までのSTEP

STEP1：活動の準備

1 問題意識を共有するメンバーを募ります
2 継続的な活動ができる地域組織を構成します

STEP2：導入のための活動

3 導入方針・構想をつくります

STEP3：運行に向けた活動

4 実証運行を行います
5 本格運行を開始します
6 開始後はPDCA を繰り返します

※1：令和6年3月策定
※2圏域内：
▸鉄道駅は、日乗降客数が10万人以上で1km以内、3～10万人で750m以内、3万人未満で500m以内
▸バス停は、300m以内
▸シェアサイクルポートは、100m以内

（発行者・問い合わせ先） 中野区 都市基盤部 交通政策課 〒164-8501 東京都中野区中野四丁目11番19号 電話 03-3228-5819 Eメール kotuseisaku@city.tokyo-nakano.lg.jp