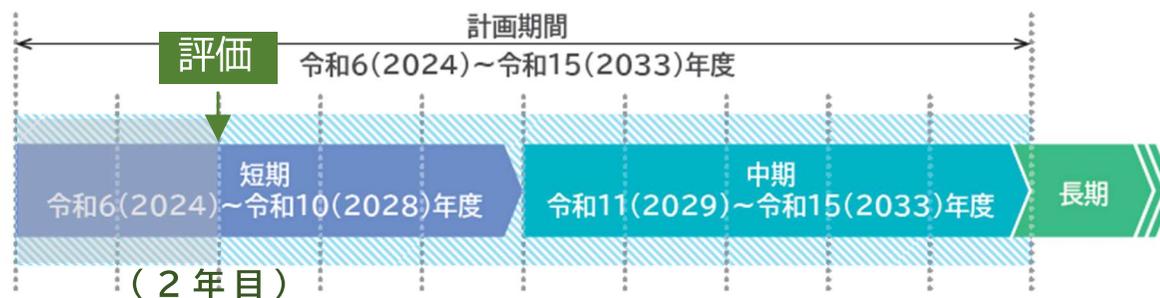


【令和 7 年度】

中野区地域公共交通計画（令和 6 年 3 月策定）の取組状況と評価

地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合には、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析、及び計画に定めた目標値と実績値を比較し達成状況の評価を行い、必要に応じて計画の内容を見直すこととされている。（令和 2 年法改正により努力義務化）上記の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣（国土交通大臣及び総務大臣）に送付する。【国土交通省HPより】

【参考】 計画期間



短期：5年以内に重点的に実施する取組

中期：6～10年後を想定した取組

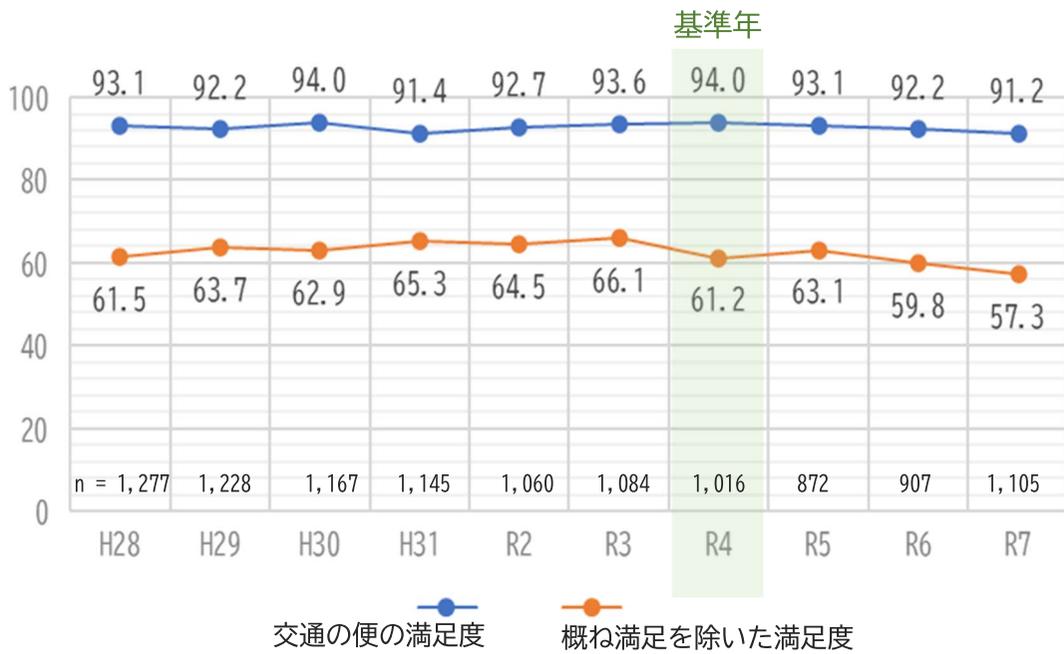
長期：社会的ニーズ、制度・技術の進展を踏まえ、将来的に実施を検討する取組

全体（評価）

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
交通の便の満足度※24。 (概ね満足を除いた満足度※24)	94.0%・ (61.2%)	94.5%・ (68.0%)	95.0%・ (70.0%)

基準年：令和4(2022)年 出典：2022中野区区民意識・実態調査
 参考値：令和3(2021)年_93.6%・66.1%、令和2(2020)年_92.7%・64.5%

※24 交通の便の満足度・概ね満足を除いた満足度：交通の便の満足度は、交通の便について「よい・どちらかといえばよい」を合計した回答率を示し、概ね満足を除いた満足度は、「よい」のみの回答率を示す。



出典：2025中野区区民意識・実態調査

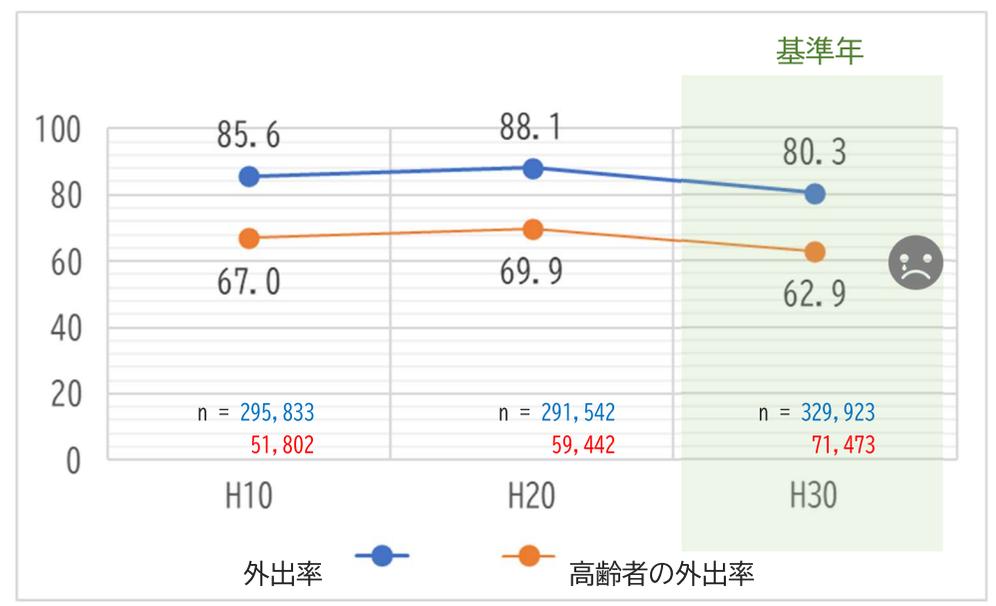
■ 基準値から「交通の便の満足度（青線）」2.8ポイント減少、
 「概ね満足を除いた満足度（赤線）」3.9ポイント減少 ☹️

全体（評価）

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
外出率・ (高齢者の外出率)	80.3%・ (62.9%)	85.0%・ (65.0%)	—※25

基準年：平成30(2018)年 出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査
 参考値：平成20(2008)年_88.1%・69.9%、平成10(1998)年_85.6%・67.0%

※25 -：令和15(2033)年は、出典(調査周期が概ね10年に1度)より値が取得できないため「—」と表記する。



■ 今回は、データ取得不可（次回調査時期：令和10年度）

目標1 将来を見据えた公共交通の利便性向上（評価）

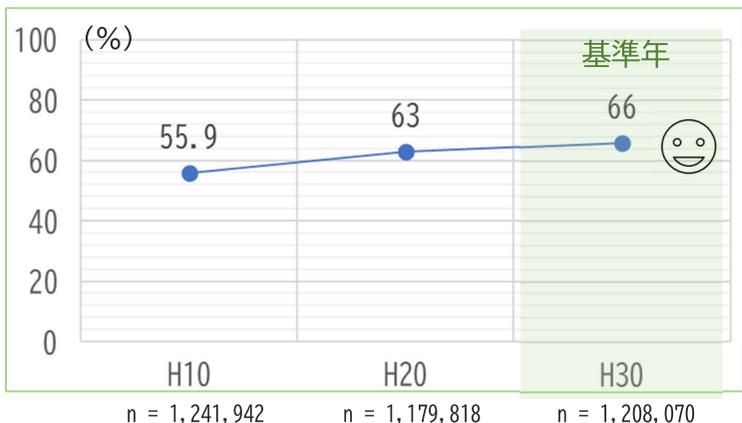
【更新時期：R10（10年に1回）】

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
公共交通の分担率※26（代表交通手段）	66.0%	68.0%	—※25

基準年：平成30(2018)年 出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査
 参考値：平成20(2008)年_63.0%、平成10(1998)年_55.9%

※25 -：令和15(2033)年は、出典(調査周期が概ね10年に1度)より値が取得できないため「—」と表記する。

※26 公共交通の分担率：鉄道・バス・自転車の構成割合



■ 今回は、データ取得不可（次回調査時期：令和10年度）

【更新時期：R7（毎年）】

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
路線バスの系統数※27	50系統	50(±5)系統	50(±5)系統

基準年：令和4(2022)年 出典：令和4(2022)年各バス事業者ウェブサイト

※27 路線バスの系統数：中野区内を運行する路線バスのうち、支線等を除いた系統数とする。また、車両配置等の運営上調整する系統が存在することから、目標値は基準値±5とし、路線バスネットワークの質の維持を確保する。

令和7(2025)年

50系統

■ 1系統廃止、
1系統新設

・系統数は、1系統あたりの本数や運行距離にばらつきがあるため、令和10年度の計画見直しの時期に、この評価指標を改めて検討する必要がある。

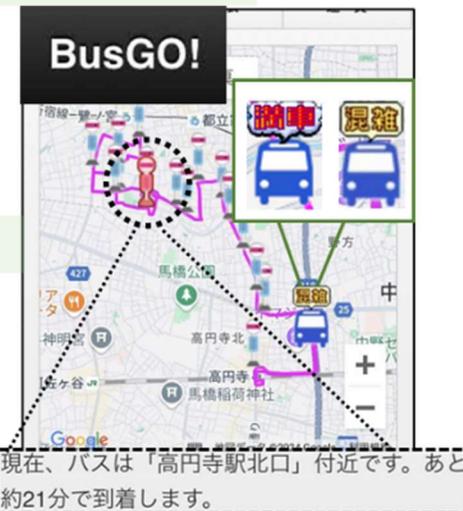
（取組の状況）

取組01 路線バスネットワークの維持・拡充 P 6 9

- バス事業者との意見交換・ヒアリング【令和7年7月】
・バス部会設置の趣旨について ・中野区の路線バスに関する課題共有
- バス部会設置【7月】・第1回開催【令和7年12月】
・運転士不足について（資料4-3）・公共交通の利用促進について（資料4-4）

取組02 公共交通のデータ化 P 7 1

- 公共交通サービスレベルの可視化等（更新）
- コミュニティ交通リアルタイム情報（→）



取組03 自転車利用環境の整備 P 7 3

- 自転車ナビラインの追加【令和6年1月】
新井3-37 平和の森公園前交差点部60m
- 中野南自転車駐車場の開設【令和6年4月】
新江古田自転車駐車場の拡張【令和7年2月】

取組04 シェアサイクルの推進 P 7 4

- 公有地における3社共同ポートを5か所開設【令和7年度時点】
- 事業者との協定締結
・令和2年度：ドコモバイク・シェア
・令和5年度：OpenStreet Luup(自転車のみ)



目標2 利便性の高いまちの拠点となる交通結節点の形成（評価）

【更新時期：R 6（毎年）】

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
中野駅周辺利用時の満足度 (不満と感じていない人の割合)	50.5%	55.0%	65.0%

基準年：令和4(2022)年 出典：2022中野区区民意識・実態調査
参考値：令和3(2021)年_53.6%、令和2(2020)年_37.8%

○ 調査票回答者のうち、中野駅周辺を利用される方が対象

出典：2025中野区区民意識・実態調査



- 基準値から**4.5ポイント増加** 😊
- ・ 不満の内訳は、「混雑していて歩きにくい」等が基準年と比較し、増加している。

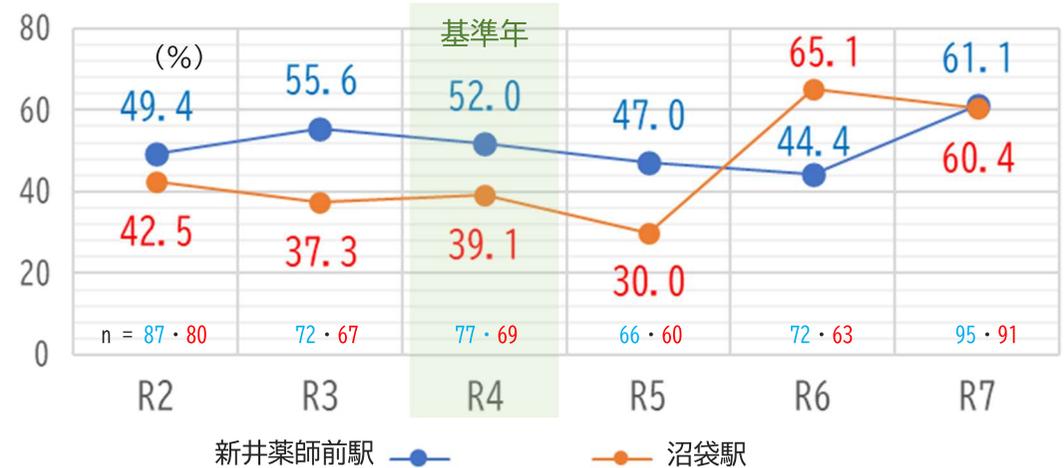
【更新時期：R 6（毎年）】

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
新井薬師前駅・沼袋駅周辺利用時の満足度(不満と感じていない人の割合)	新51.9%・沼39.1%	新52.0%・沼40.0%	新60.0%・沼50.0%

基準年：令和4(2022)年 出典：2022中野区区民意識・実態調査
参考値：令和3(2021)年_新55.6%・沼37.3%、令和2(2020)年_新49.4%・沼42.5%

○ 調査票回答者のうち、新井薬師前駅（沼袋駅）周辺を利用される方が対象

出典：2025中野区区民意識・実態調査



- 基準値から「新」**9.1ポイント増加**、「沼」**21.3ポイント増加** 😊
- ・ 2駅ともに不満の内訳は、「魅力的な商店が少ない」「道路が狭い」等の割合が高い。一方、「混雑して歩いて歩きにくい」「座れるところが少ない」等の割合が低い。

新たな交通結節点(モビリティ・ハブ)の創出	0か所	1か所検討	1か所実施
基準年：令和4(2022)年			
令和7(2025)年	0か所		

【更新時期：R 6（毎年）】

- 新たな交通結節点(モビリティ・ハブ)の創出：
 - ・ 中野区コミュニティ交通の停留所「大和区民活動センター」において、同敷地内にシェアサイクルポートがあり、1階ロビーが滞留・交流機能を有している。
 - ・ 計画に記載のモビリティ・ハブの定義を、改めて考える必要がある。

目標3 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善（評価）

【更新時期：R 6（毎年）】

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
環境に配慮して、なるべく徒歩、自転車、公共交通機関を使用している割合	62.9%	70.0%	77.0%

基準年：令和4(2022)年 出典：2022中野区区民意識・実態調査
 参考値：令和3(2021)年_55.7%、令和2(2020)年_57.8%



■ 基準値から6.2ポイント減少 😞

区のCO ₂ (運輸部門・自動車) の排出量	80 (千t-CO ₂)	62 (千t-CO ₂)	50 (千t-CO ₂)
-----------------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

基準年：令和2(2020)年 出典：オール東京62 市区町村共同事業提供資料(2023年3月)
 参考値：平成27(2015)年_112千t-CO₂、平成22(2010)年_131千t-CO₂



CO₂ (運輸部門・自動車) の排出量

■ 基準値から1千t-CO₂増加 😞

CO₂の排出量は物流等も含まれるため、見直しの時期に、本指標を改めて検討する必要がある

(取組の状況)

取組09 モビリティ・マネジメント (MM) P 8 0

- 大和町地区まつりの参加 (交通すごろく・ポスター掲示) 【令和7年10月】
- 中野区公共交通ガイドの作成【令和7年10月】



取組10 安全な交通環境の推進 P 8 1

- 自転車安全利用講習会 (主催:防災・危機管理課)
 - ・ 民間事業者による講演 (電動キックボードの交通ルール等) 【令和6年12月】
- 鉄道事業者の取組による混雑回避の促進

取組11 CO₂排出を抑制する移動手段への転換 P 8 2

- なかのエコフェア2025 (主催:環境課)

燃料電池バス試乗体験
 大新東株式会社

昨年につき、5回目の実施!!
 お子様を連れてご家族にも多く体験いただきました。

443名体験

中野区 都市基盤部
 交通政策課

14 公共交通と環境のつながり
 ~公共交通の特徴を考えよう~

どっちが早く着けるかな?

467名来場

公共交通と環境のつながり
 ~公共交通の特徴を考えよう~

大判のすごろくを使用しゴールを目指しながら、公共交通のメリットを体感してもらいました。また、ポスター掲示にて公共交通の特徴を分かりやすく解説しました。

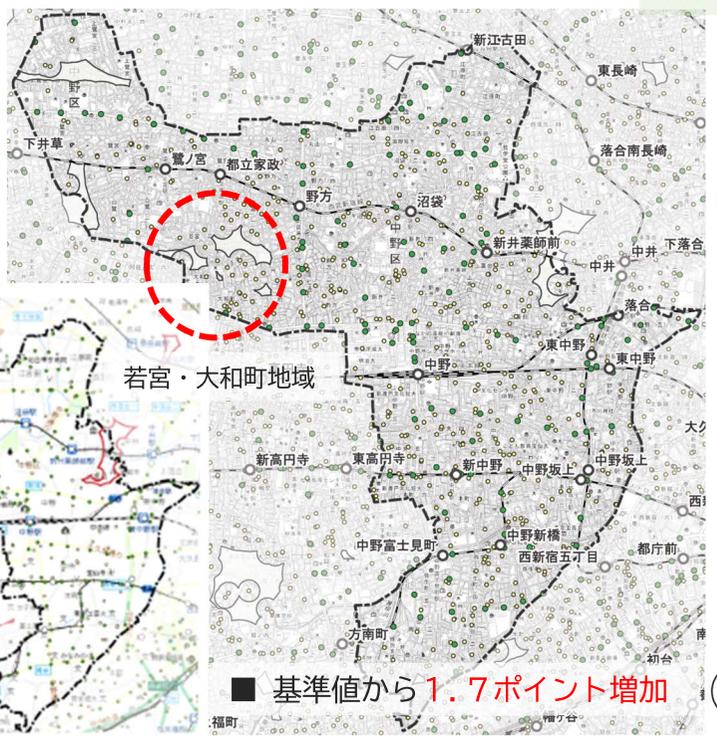
目標4 区民の快適な移動と回遊の確保 (評価)

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
公共交通のサービス圏域(レベル2以上)	96.0%	96.5%	97.0%

基準年：令和4(2022)年 (鉄道駅は令和元(2019)年のデータを使用) 出典：本計画第3章

令和6(2024)年	97.7%
(※参考)若宮・大和町地域の実証運行を含めた場合	98.4%

令和6年度時点の更新であり、若宮・大和町の運行が実証中のため、今回は評価に反映していない。
※反映した場合、赤枠のエリアは解消する。



新たな公共交通サービス・新技術の活用に関する実証実験(実証運行)の実施	1事業	累計2事業	累計3事業
-------------------------------------	-----	-------	-------

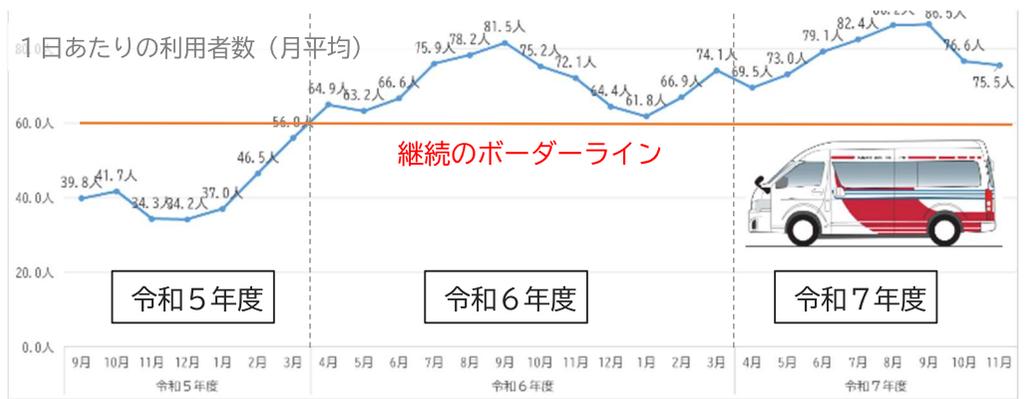
基準年：令和4(2022)年			
令和7(2025)年	1事業		

■ 若宮・大和町地域の実証運行

(取組の状況)

取組1 2 新たな公共交通サービス導入検討 P 8 4

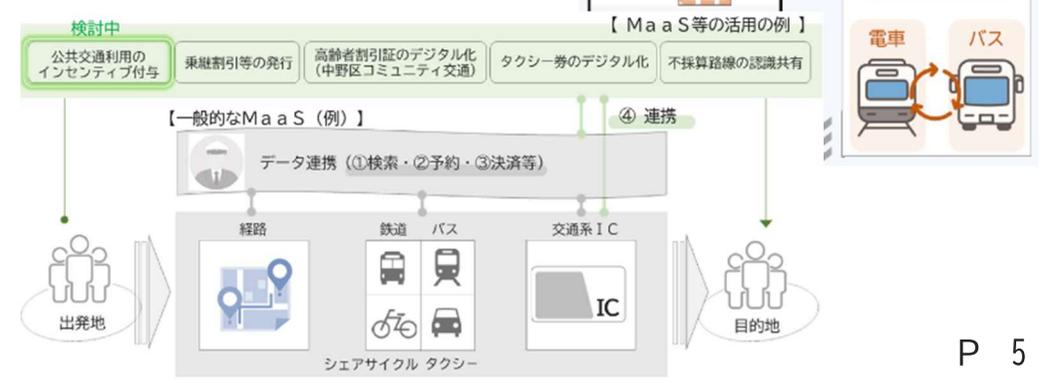
- コミュニティ交通(若宮・大和町地域) 【令和7年10月~】
- コミュニティ交通ガイドライン作成 【令和7年12月】



取組1 3 新技術を活用した移動の活性化 P 8 5

■ MaaS等の活用検討【令和7年度】

- 公共交通の利用を促進するため、MaaS等を活用した自発的な利用を促す取組を検討した。鉄道と駅の乗継を対象に、交通系ICの履歴から商店街等で使えるデジタル地域通貨のポイントと連携する仕組みを作り、今後実証する(資料4-4)。



□ 目標1 将来を見据えた公共交通の利便性向上

- 目標1では、バス部会を設置し、公共交通の維持に向けた論点整理を行った。その中で、特に優先度が高い「運転士不足」を議事に挙げ、原因や対策を検討した。区が取り組むべき方向性を整理し、国や東京都へ要望する事項を取りまとめた。評価指標の公共交通分担率の増加や路線バスの系統数の維持に向け、次年度も施策を推進していく。

□ 目標2 利便性の高いまちの拠点となる交通結節点の形成

- 目標2では、中野駅周辺や西武新宿線沿線まちづくりに伴う工事が進み、まちづくりへの期待も影響し、評価指標である「駅周辺利用時の満足度」の数値が上昇した。供用開始後を見据え、引き続き関係主体と適切な調整を図り、交通環境の整備を進めていく。

□ 目標3 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善

- 目標3では、モビリティ・マネジメントの一環で、イベントの場を活用して交通すごろくを行った他、ガイド（公共交通から見た中野）を作成し多くの方へ公共交通のメリットを発信した。公共交通を維持するため「運転士不足」や「外出率の低下」等の課題にも着目し、区民へ現状を知ってもらうように工夫した。ただ、取組の効果が表れるには時間を要するため、今後も引き続き事業を推進し、指標を観測していく。

□ 目標4 区民の快適な移動と回遊の確保

- 目標4では、若宮・大和町の実証運行が利用増加の傾向であり、コミュニティ交通として運行を継続することが決まった。また、シェアサイクルの普及も重なり、評価指標の公共交通サービスレベル2以上の地域が広がっている。また、公共交通の維持に向け、新技術（MaaS等）を活用した仕組みを検討し、令和8年度の実証実験に向けて準備を行った。

■ 全体の評価

- 中野区地域公共交通計画の実施2年目として、掲げた施策を計画的に推進した。一方、取組の効果がみられるまで時間を要する施策もあり、評価の中では、一部下がっている指標も確認された。そのため、今後も引き続き事業を推進し、区民・事業者の意見やデータに注視しながら必要に応じ、取組内容等を改善していく。