

中野区交通政策基本方針

【説明資料】

令和3年（2021年）5月21日
第1回 中野区交通政策推進協議会

目次

■ 中野区交通政策基本方針（素案たたき台）

第1章 中野区交通政策基本方針について

第2章 区交通に関する現状と課題

第3章 交通政策の基本的な考え方

第4章 交通政策基本方針の推進に向けて

第5章 資料編

■ 策定までのスケジュール

第1章 中野区交通政策基本方針について

目的

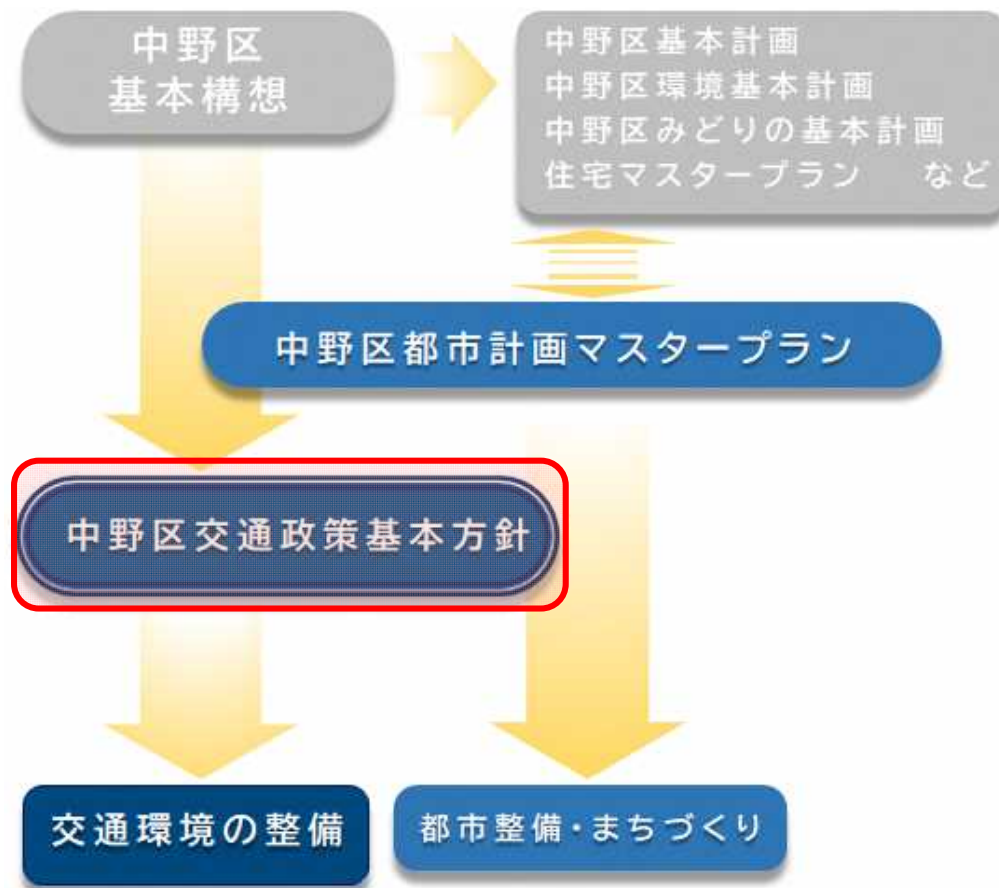
区の将来像を展望しつつ、誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境の実現に向け、交通に関わる今後の取組を進めるうえで、基本的な方向性を示すことを目的とする。

第1章 中野区交通政策基本方針について

基本方針の位置づけとねらい

基本構想等で描かれる将来のまちの姿を実現するため、交通に関連する既存の分野別方針や計画等と整合を図り、区に関する基本的な方向性を示す。

近年施行された法令等の趣旨を踏まえ取り纏めるもので、交通に関する今後の取組を展開していく上で検討の拠り所とする。

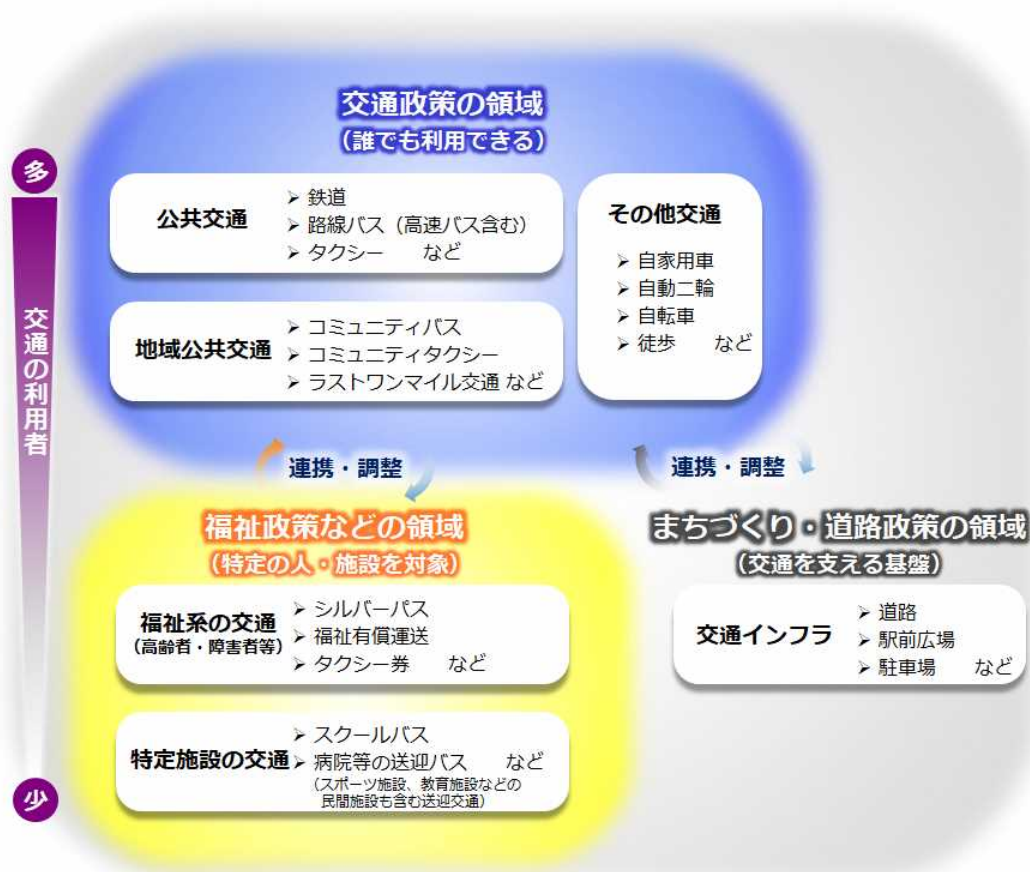


第1章 中野区交通政策基本方針について

対象区域と領域

対象区域は「中野区全域」とし、様々な移動手段を対象とするが、そのうち誰もが利用できるものを交通政策の対象領域とする。

公共交通は「個人で所有せず、不特定の人が様々な目的で利用できる移動手段」である鉄道、路線バス、タクシーを基本とし、地域公共交通は区内の特定の区域で展開する公共的な交通とする。



第1章 中野区交通政策基本方針について

目標年次

本方針は概ね20年後の将来を想定し、中野区の交通に関する取組の方向性を示すこととする。

第2章 区の交通に関する現状と課題

交通に関する現状・地域特性・問題点

鉄道

- ・鉄道網は概ね充実しているが、中野駅・新宿駅間の混雑率が高い。

自動車 (路線バス、自家用車など)

- ・公共交通による南北移動はバス交通が担っている。
- ・地域によって、行き先や便数等について路線バスの利便性向上が求められている。
- ・荷捌きによる路上駐車、駐車場を探すうろつき交通が駅周辺で発生。

自転車・徒歩

- ・交通手段別の割合は、都内全体にくらべ、自動車が低く、自転車や徒歩が高い。
- ・駅や商店街周辺で歩行者や自転車の事故が多い。
- ・駅周辺の路上放置自転車が減少傾向にあるなか、中野駅周辺は比較的多い。

交通全般

- ・区民の2割弱は、現在の交通手段に満足していない。また、高齢者にとって、駅やバス停までの距離が遠い地域が散在。

道路

- ・幹線道路の多くは、道路混雑度が1.0を超えており、平面交差、路上駐車等による慢性的な渋滞が発生。
- ・道路率は17.7%と低く、幅員6m以上の道路網の形成は一部地域にとどまる。

交通を取り巻く状況等

- ・中野区は超高齢社会といわれる高齢化率21%超は目前である。
- ・中野区バリアフリー基本構想、中野区ユニバーサルデザイン推進計画を策定。
- ・国や都では環境に関する取組が推進。中野区は脱炭素社会の実現に向け地球温暖化対策を中心とした環境施策を推進。
- ・自動運転やMaaSなどの新技術の促進。
- ・近年、自然災害が頻発し、甚大な被害が発生。また、新型コロナウイルスにより日常・社会生活が変化。

第2章 区の交通に関する現状と課題

交通に関する課題

公共交通に関するもの

- ・JR線中央線の鉄道の混雑緩和。
- ・今後の都市計画道路等の整備を見据えた、長期的な路線バス網の再編・充実。
- ・路線バス網の再編・充実と並行して、他の公共交通による路線バス交通の補完。
- ・区内を運行する路線バス交通の維持。
- ・路線バス事業者間での乗り継ぎや別路線への乗換えの円滑化等の利便性の向上。
- ・高齢者をはじめとした多様な区民ニーズを踏まえた交通手段の充実。
- ・輸送資源の総動員も視野に入れた地域公共交通ネットワークの構築。
- ・自転車シェアリングなどの導入による自転車の活用。

交通インフラに関するもの

- ・都市計画道路整備等と併せた公共交通の優先や交通・物流の円滑化。
- ・鉄道駅舎の新設・改良、駅前広場の整備、自動車・自転車駐車場、荷捌き駐車施設等の整備。
- ・まちづくり等と一体となった各交通の安全で快適な移動環境の整備。

交通を取り巻く状況等に関するもの

- ・民間自転車駐車場も含めた自転車駐車場の利便性向上、自転車利用マナーの向上。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる鉄道駅やバス停といった交通施設や道路等の整備。
- ・混雑や遅延などの公共交通に係る情報について、誰もがわかりやすく、使いやすい提供方法の実現。
- ・脱炭素社会の実現に向けた交通環境の改善。
- ・災害時における公共交通の維持、交通面からの災害復旧への寄与。
- ・新技術の研究・導入、新型コロナウイルス感染症等の社会情勢の変化への対応。

第3章 交通政策の基本的な考え方

交通政策を推進するうえでの基本的な認識

交通は、区民が安全・安心、快適・便利に生活するため必要不可欠なものであり、とりわけ公共交通は持続可能な交通基盤として必要性が高い。

今後の超高齢社会や脱炭素をはじめとした環境への配慮、昨今の新型コロナウイルス感染症等、社会情勢の変化への対応が求められている。

こうしたことを踏まえ、まちづくり等との連携、公民の連携、地域との協働を適切に図ることが重要という認識のもと交通政策を推進する。



第3章 交通政策の基本的な考え方

めざすべき姿

誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境が整ったまち

基本目標

公共交通ネットワークの充実

区民にとって快適で利便性の高い公共交通ネットワークの充実や、シームレスな公共交通ネットワークの充実を目指します

交通インフラの充実

自動車、自転車、徒歩といった交通がそれぞれ快適に移動できる交通インフラの充実を目指します

交通環境の質の向上

誰もがわかりやすく、利用しやすい、安全で質の高い交通サービスの充実や、災害時・社会情勢の変化に弾力的に対応し、持続可能な交通環境を目指します

第3章 交通政策の基本的な考え方

取組の方向性

(1) 公共交通ネットワークの充実

- 1 まちの拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの構築について推進。
➡【具体的な取組例】 交通事業者等との協力関係の構築、公共交通ネットワークの検討
- 2 公共交通ネットワークの構築が難しい地域は、新たな交通手段の導入も視野にいれ、地域公共交通ネットワークの構築を検討・推進。
➡【具体的な取組例】 地域公共交通に関する計画等の検討、実証実験の実施・検証
- 3 地域公共交通ネットワークの構築にあたって、鉄道や路線バスとの円滑な乗り継ぎが必要なため、新たな交通結節点として、各地域のまちづくり等により、今後整備される施設への交通機能の導入を検討・推進。
➡【具体的な取組例】 各地域のまちづくり等との連携強化
- 4 自転車ネットワークを適切に構築し、自転車の活用を検討・推進。
➡【具体的な取組例】 自転車利活用に関する計画等の検討、自転車シェアリングの導入・検証

第3章 交通政策の基本的な考え方

取組の方向性

(2) 交通インフラの充実

1 駅舎改良や駅前空間、自動車・自転車駐車場整備等の交通結節機能の強化を推進。

➡【具体的な取組例】交通結節機能に関する基盤整備の推進

2 公共交通ネットワークを支える幹線道路等の整備を推進するとともに、自転車の通行環境の整備や、地域公共交通の導入にあたり必要となる基盤整備について検討・推進。

➡【具体的な取組例】都市計画道路等の基盤整備の推進

3 路上荷捌き等の多い駅周辺は、都市計画駐車場の整備、荷捌き駐車対策等の駐車施策を推進。

➡【具体的な取組例】都市計画駐車場等の基盤整備の推進、駐車場地域ルールの導入

第3章 交通政策の基本的な考え方

取組の方向性

(3) 交通環境の質の向上

1 自転車駐車を適切に確保するとともに、放置規制による自転車の適正利用の推進、交通安全教育を推進。

➡【具体的な取組例】自転車駐車の再整備検討、放置自転車の撤去、交通安全の啓発

2 中野区バリアフリー基本構想等に基づき、鉄道駅や路線バス等の公共交通、道路・歩行空間、誘導案内設備等の整備を推進。併せて、公共交通による移動が困難な方への支援についても福祉の取組として実施。

➡【具体的な取組例】各主体によるバリアフリー整備の促進、福祉有償運送事業に対する支援

3 脱炭素型の移動手段の普及について検討・推進。また、災害時における交通面から災害復旧に寄与する取組を検討・推進。

➡【具体的な取組例】脱炭素型の移動手段等に関する支援策の普及を推進、災害時の協力関係構築

4 自動運転やMaaS等の新技術に関する取組等について、関係者間で共有し、適切な役割分担のもと、円滑な普及に向けた取組を推進。

➡【具体的な取組例】新技術の円滑な普及に関する研究・検討の推進

5 新型コロナウイルス感染症等による交通行動の変化を踏まえ、交通環境の整備を検討。

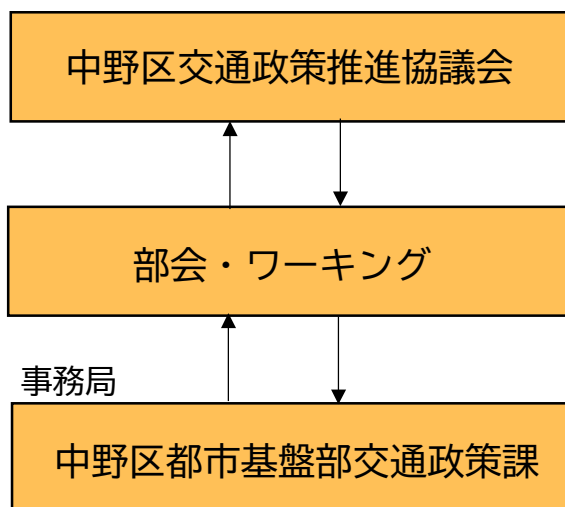
➡【具体的な取組例】交通行動の変化に関する研究・検討の推進

第4章 交通政策基本方針の推進について

推進体制

中野区交通政策基本方針に基づき、区の交通政策を総合的に進めるため、継続的に検討できる体制を構築。

中野区における交通に関する施策の総合的かつ計画的な実施に向け、地域の実情及びまちづくり等の視点を踏まえながら、公共交通のあり方や取組に関し、必要な事項を協議・調整する。



協議会委員の構成

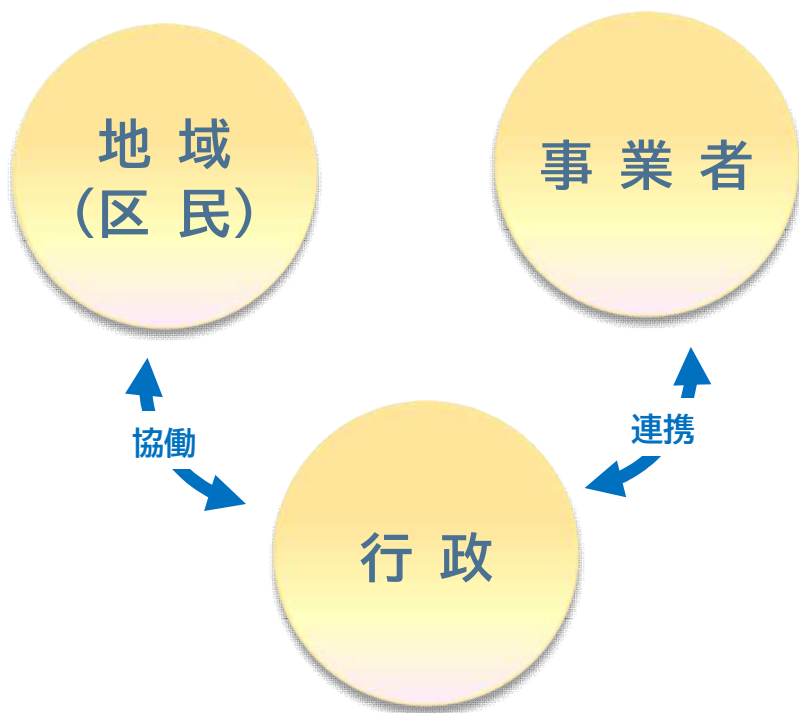
- ・ 学識経験者
- ・ 交通事業者
- ・ 住民または利用者代表
- ・ 関係行政団体

など

第4章 交通政策基本方針の推進について

関係者との役割分担

めざすべき姿の実現にあたっては、関係者が各々の役割を理解し、主体的に行動していくことが重要。



地域（区民）の役割

- ・積極的な公共交通の利用、交通ルールへの遵守
- ・地域交通に関する主体的な検討・提案
- ・行政や事業者が実施する取組への協力

事業者の役割

- ・適切かつ継続的な交通サービスの提供
- ・交通に関するデータ等の情報共有の実施
- ・行政が実施する取組への協力

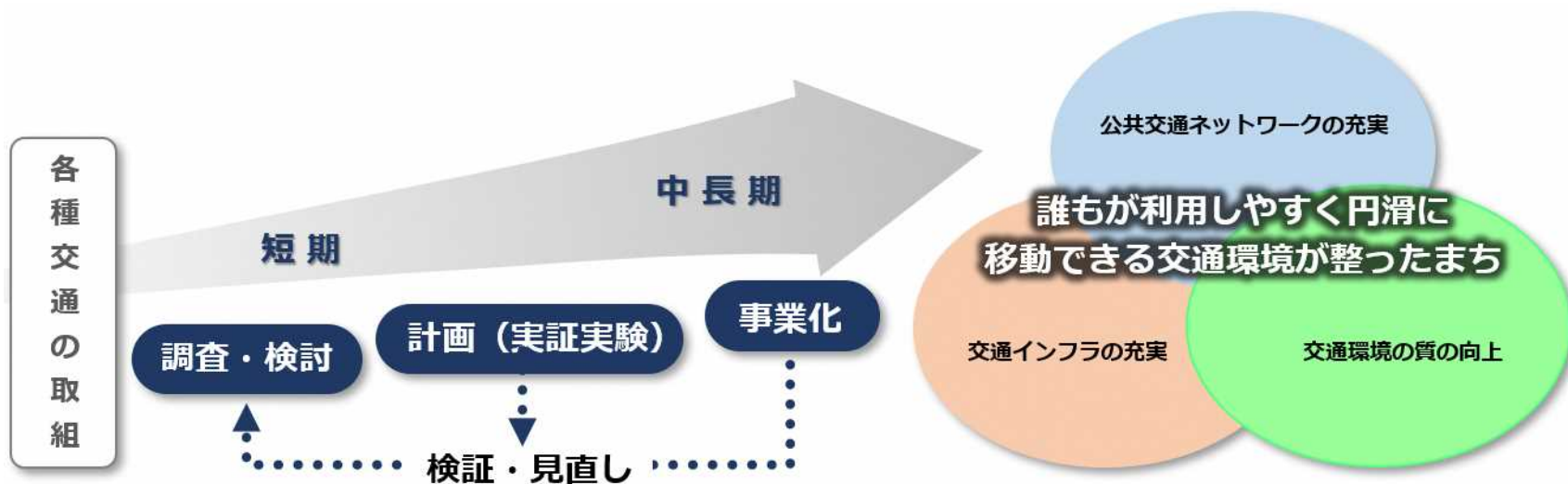
行政の役割

- ・交通に関する方針・計画の策定、取組の実施
- ・交通事業者等の取組の支援
- ・地域への情報提供及び関係者調整

第4章 交通政策基本方針の推進について

めざすべき姿の実現に向けたステップ

交通に関する個別の取組について、調査・検討、計画、事業化、検証・見直しを行い、公民の連携と地域との協働により、誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境をつくっていくことが必要。



策定までのスケジュール

策定スケジュール

協議会スケジュール

