

中野区地域公共交通計画の検討について

1. 地域公共交通計画策定の趣旨
2. 計画の位置づけ
3. 公共交通サービス圏域について
4. 施策イメージ
5. スケジュール

1 地域公共交通計画策定の趣旨

中野区交通政策基本方針に基づく実施計画

中野区交通政策基本方針 令和4年3月策定

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、交通に係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して策定。

基本
目標

- 公共交通ネットワークの充実
- 交通インフラの充実
- 交通環境の質の向上

(第3章 交通政策の基本的な考え方 P14)



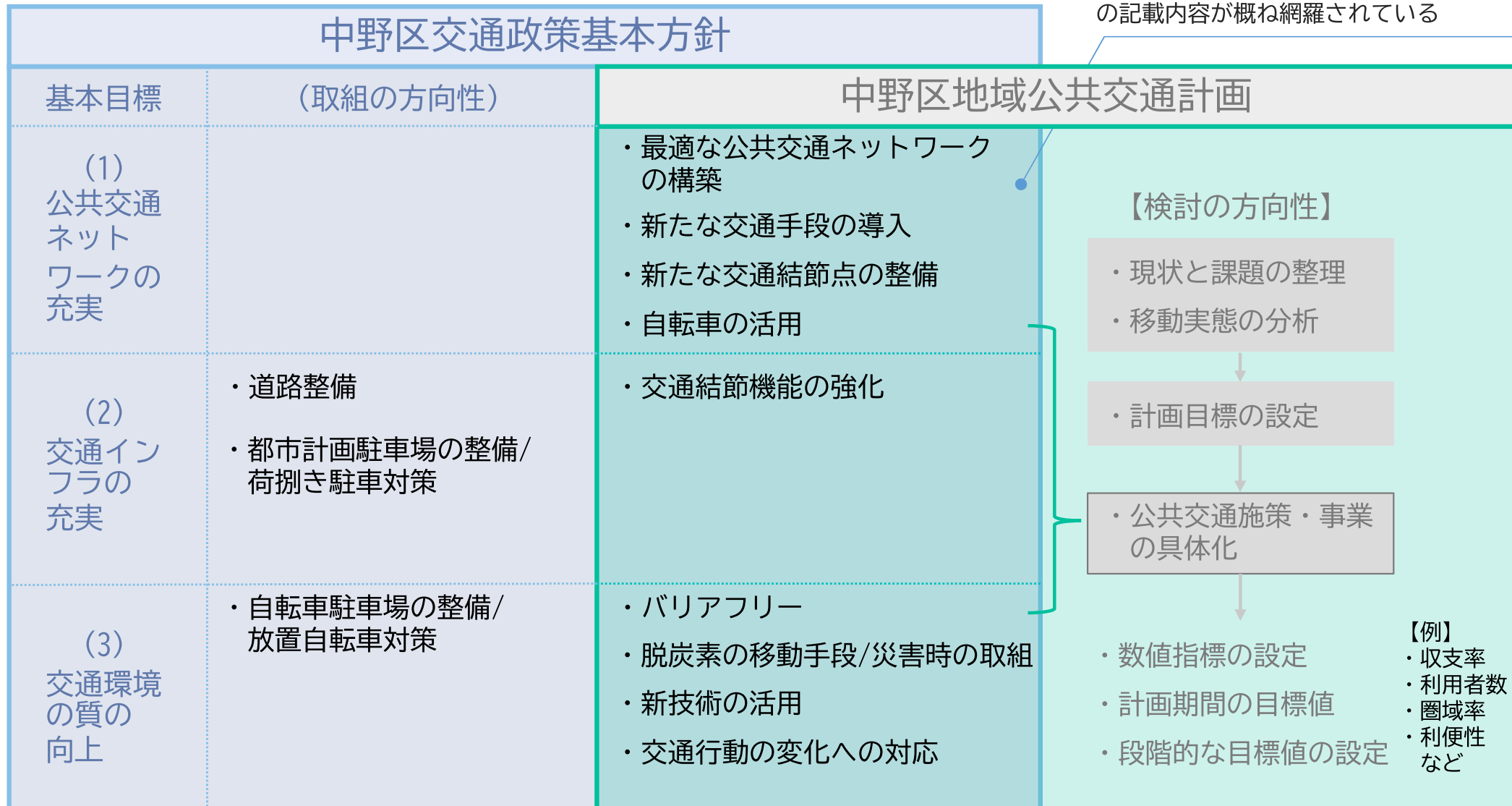
中野区地域公共交通計画

中野区交通政策基本方針に示した基本目標に基づき、**公民の連携と地域の協働による新たな交通手段の導入を含めた地域公共交通ネットワークの構築**に向けてのアクションプログラムとして策定を行う。

1 地域公共交通計画策定の趣旨

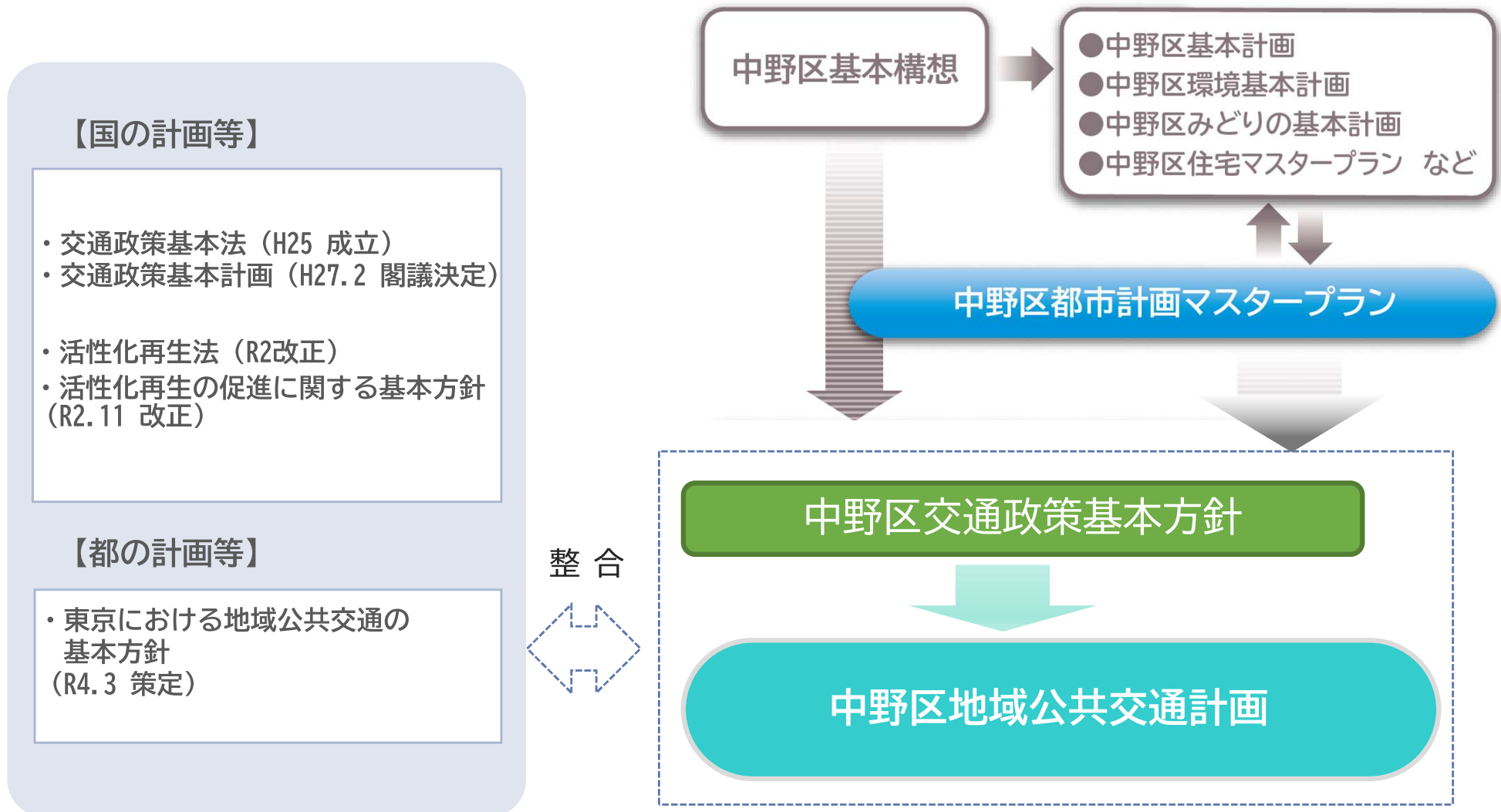
検討範囲

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の記載内容が概ね網羅されている



2 計画の位置づけ

計画の位置づけ



3 公共交通サービス圏域について

中野区における公共交通サービス圏域の検討

地域公共交通計画の策定に向けて具体的施策の検討にあたり、国や東京都、他自治体での定義や中野区の現状と課題や社会情勢の変化を踏まえ中野区における公共交通サービス圏域を検討する。

①国・都・他自治体での定義

②中野区の現状と課題

③社会情勢の変化

中野区における公共交通サービス圏域の決定

具体的施策の検討

最適な公共交通ネットワークの構築、新たな交通手段の導入など

3 公共交通サービス圏域について

国・都における公共交通不便地域（空白地域）の考え方

機 関	考え方	出 典
国土交通省 自動車交通局旅客課	【定義：地域公共交通の空白地域】 都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上 地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上	地域公共交通づくりハンドブック
東京都都市整備局 都市づくり政策部	【定義：公共交通空白地域】 鉄道駅 800m、バス停 300m の圏域外となるエリア	都市づくりのランドデザインー東京の未来を創ろうー
東京都都市整備局 都市基盤部	【定義：交通空白地域】 定時定路線型運行に対する補助金交付要件の一つとして、既存の 鉄道駅・バス停から半径 200m以上離れたエリア	東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた 事業費補助金交付要綱細目

3 公共交通サービス圏域について

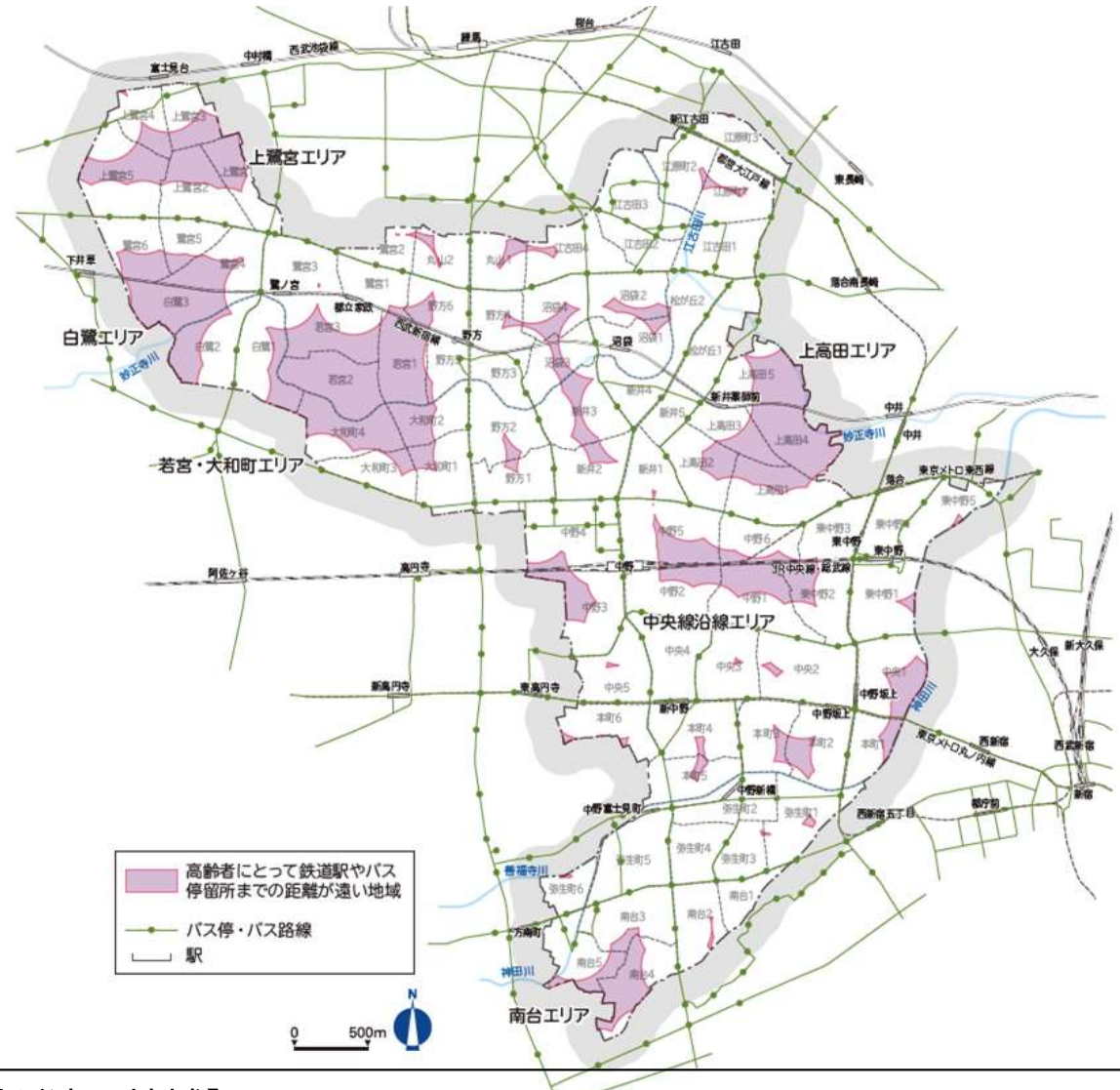
東京都23区における公共交通不便地域（空白地域）の考え方（抜粋）

自治体名	公共交通不便地域（空白地域）の考え方	出典
中央区	鉄道駅から300m以上、バス停から200m以上離れた地域	令和3年度第1回中央区地域公共交通会議及び交通戦略部会（資料4：中央区総合交通計画改定素案）
港区	駅勢圏は半径500m、バス停圏は半径200m以上離れた地域	港区総合交通戦略（平成29年9月）
大田区	鉄道駅から500m以遠で、かつバス停からも300m以上離れているエリア	大田区交通政策基本計画（平成30年3月）
世田谷区	鉄道駅からの距離が500m、バス停からの距離が200m以遠のエリア	世田谷区HP：公共交通不便地域対策について（令和4年4月更新）
杉並区	鉄道駅から800m（徒歩10分程度を目安）、バス路線（バス停ではなくバス路線からの距離）が200m圏外の地域	第1回地域公共交通活性化協議会（資料4：区内の公共交通を取り巻く現況と課題）（令和4年3月1日）
練馬区	駅から800m以上、バス停（30分に1便以上）から300m以上離れている地域	練馬区都市交通マスタープラン（平成20年3月）
葛飾区	駅勢圏は半径800m、バス停勢圏は半径300mとする。 バス停は運行本数が30本/日（片道）以上のものを対象とする。	葛飾区公共交通網整備方針（令和元年5月）

3 公共交通サービス圏域について

中野区の現状と課題

- 区内全域に鉄道・路線バスによる公共交通ネットワークが構築されており、都心等へのアクセス性はよい。
- 路線バスは概ね中野駅を境に、ネットワークが構築されている。
- 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している。



【中野区交通政策基本方針の関連項目】

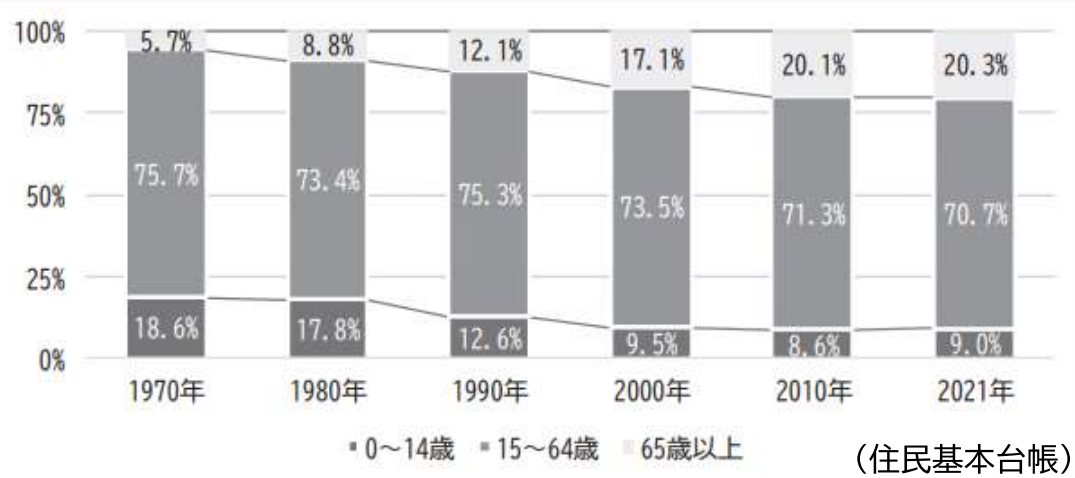
【定義：高齢者にとって、鉄道駅やバス停留所までの距離が遠い地域】
駅から250m又はバス停から250mの圏外

※250mという距離は、歩行がやや難しくなりつつある75歳～84歳の高齢者を想定した歩行速度(48.9m/分)より、5分間の歩行距離から設定したもの。

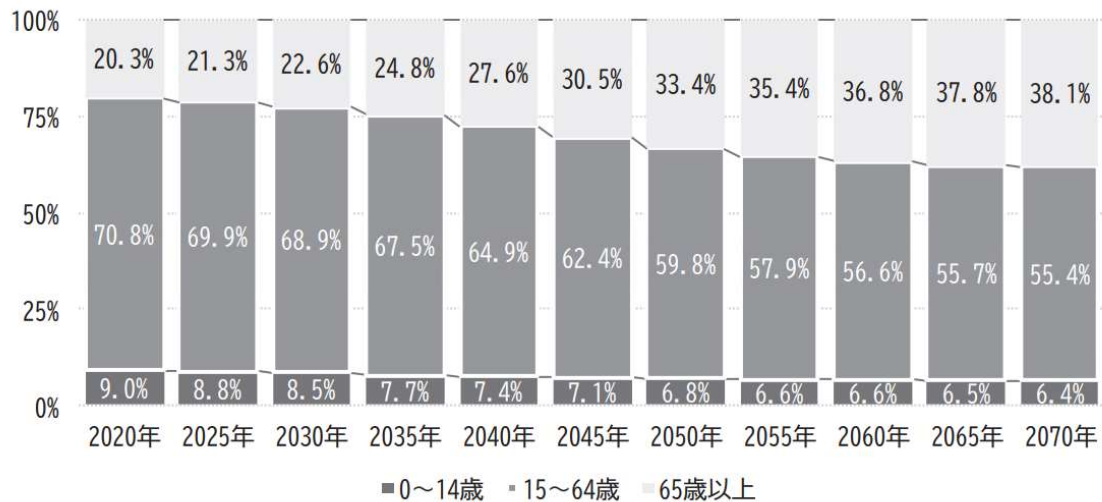
(出典：中野区交通政策基本方針)

3 公共交通サービス圏域について

■年齢3区分別人口割合の推移【各年1月1日】



■年齢3区分別人口の推移予測・割合



(国勢調査及び住民基本台帳のデータに基づく、2070年まで見据えた推計)

(出典：中野区基本計画)

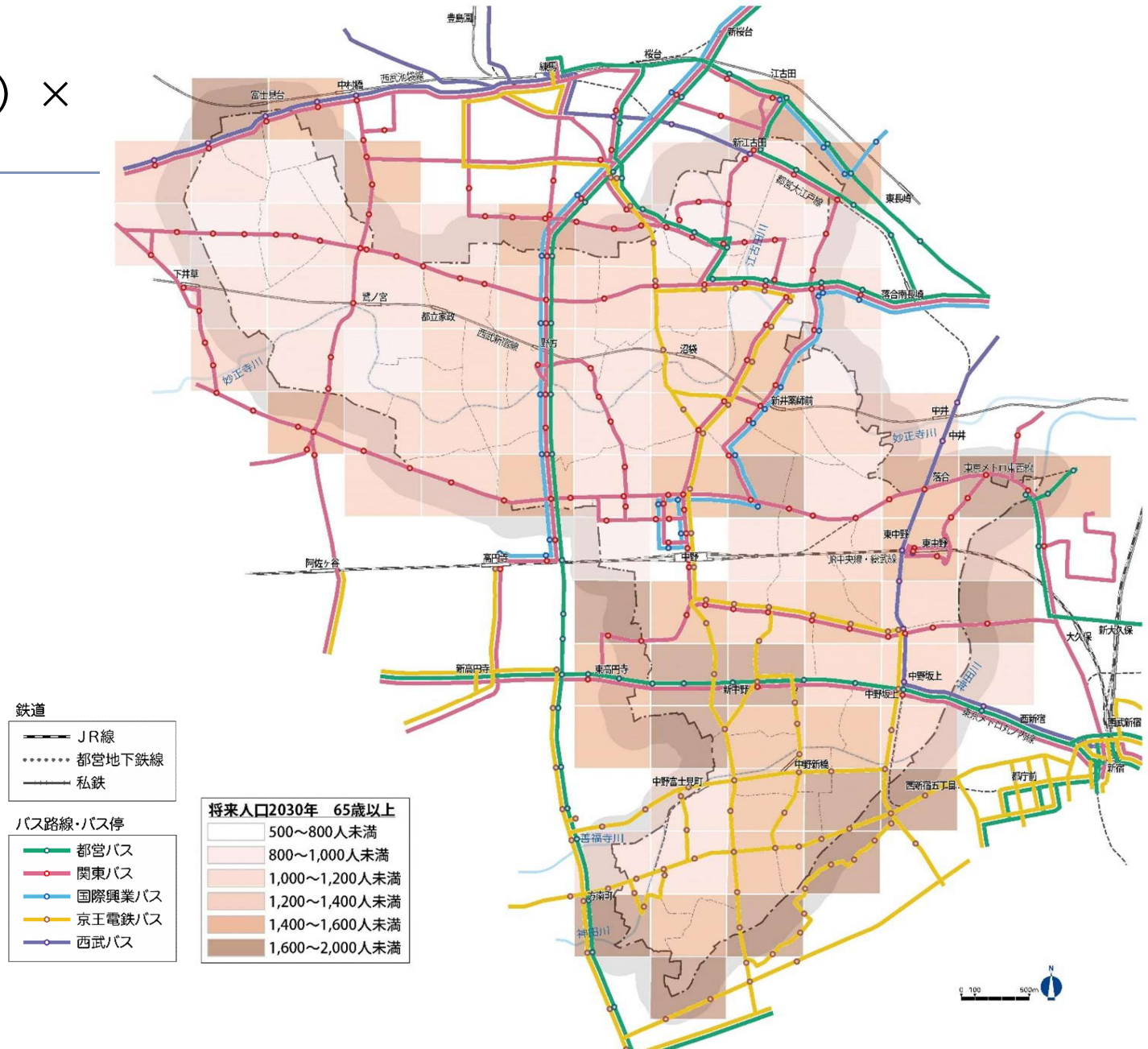
社会情勢の変化

- 現在、おおよそ5人に1人の割合となっている65歳以上の人口は、増加傾向が続き、2050年にはおおよそ3人に1人の割合となり、2055年には12万人を超えると見込まれる。
- 将来を見越した移動環境について、高齢化への対応を考えておく必要があるため、今から準備を始め、検討していくことが求められる。

3 公共交通サービス圏域について

65歳以上将来人口（2030年） × 公共交通ネットワーク

- 2030年時点の高齢者は、JR線南側の地域に多く分布しており、ほとんどが高齢者が1400人以上のメッシュとなるものと予想される。
- JR線北側の地域においても、高齢者が1200人以上のメッシュの分布が多くなるものと予想される。



3 公共交通サービス圏域について

検討の視点

- 駅からの距離は、23区の事例で300mとして設定している自治体もあり、また東京都の都市づくりのグランドデザインでは800mであることから、中野区としても300～800mの範囲にて検討
- バス停については、23区の事例として200～300mで設定されていることから、その範囲にて検討(バスの運行本数にも着目)
- 高齢化への対応として年齢で区分した圏域の検討



中野区における公共交通サービス圏域の検討範囲

【定義:未定】

駅から**徒歩**〇〇分圏外又はバス停から**徒歩**〇〇分圏外を検討範囲として、今後定義を位置付ける。

4 施策イメージ

基本目標 (1) 公共交通ネットワークの充実

中野区交通政策基本方針	中野区地域公共交通計画
取組の方向性	施策イメージ
1. 最適な公共交通ネットワークの構築 まちの拠点間をつなぐ最適な公共交通ネットワークの構築について推進	<ul style="list-style-type: none">・南北路線バス網の検討・乗り継ぎ・乗り換え利便性の向上 (ダイヤ等の検討、連続立体交差事業の推進、サイン計画の見直し等)
2. 新たな交通手段の導入 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	<ul style="list-style-type: none">・公共交通不便地域における交通手段の確保 (新たな交通手段の導入検討、鉄道・路線バス以外の輸送資源の活用検討)
3. 新たな交通結節点の整備 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	<ul style="list-style-type: none">・新たな交通結節点や公共施設等へのネットワークの構築 (規模の大きな公園・区民活動センター・民間開発用地等)
4. 自転車の活用 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	<ul style="list-style-type: none">・自転車シェアリングの導入・検証

4 施策イメージ

基本目標（2）交通インフラの充実

中野区交通政策基本方針	中野区地域公共交通計画
取組の方向性	施策イメージ
1. 交通結節機能の強化 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	・ 鉄道駅の改良や駅前広場の整備、自動車・自転車駐車場の整備 (西武新宿線立体交差事業に伴う各駅周辺まちづくり整備等)

4 施策イメージ

基本目標 (3) 交通環境の質の向上

中野区交通政策基本方針	中野区地域公共交通計画
取組の方向性	施策イメージ
2. バリアフリー整備 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	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅や周辺道路、電車・バス等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の促進・ 事業者における福祉施策や子育て支援施策の推進支援・ バス待ち環境整備 (停留所の上屋整備、バス運行情報の提供システム等)
3. 脱炭素型の移動手段、災害時の取組 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	<ul style="list-style-type: none">・ 脱炭素の移動手段に関する、国や都が実施する支援策の普及を推進・ 交通事業者との災害時における協力関係の構築
4. 新技術の活用 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	<ul style="list-style-type: none">・ 小型モビリティやMaaS等の研究・ 交通事業者によるICTを活用したサービスの推進
5. コロナ等による交通行動の変化への対応 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	<ul style="list-style-type: none">・ バスロケシステム等のアプリ活用・ 利用状況の可視化（混雑時間帯等の傾向把握）

5 スケジュール（令和4年度）

協議会の議事内容（案）

協議のポイント等

R4	6	第1回 <ul style="list-style-type: none"> ◆中野区地域公共交通計画策定の趣旨 <ul style="list-style-type: none"> ・計画策定が必要な背景を提示 ◆施策イメージ <ul style="list-style-type: none"> ・中野区交通政策基本方針との関係性の整理 ・検討の方向性 	<ul style="list-style-type: none"> ◇計画で扱う定義について <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービス圏域 ◇施策イメージへの意見 <ul style="list-style-type: none"> ・中野区交通政策基本方針に掲げる取組の方向性を基に検討
	7	第2回 <ul style="list-style-type: none"> ◆計画目標の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・現状と課題の整理や移動実態の分析を行い、中野区の計画目標を提示 ◆公共交通施策（案） <ul style="list-style-type: none"> ・施策イメージから頂いた意見を基に施策（案）を整理 	<ul style="list-style-type: none"> ◇計画目標の賛同 ◇公共交通施策（案）への意見 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者を中心とした事業の展開等も見据えた施策（案）に関する検討
	10	第3回 <ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通施策 <ul style="list-style-type: none"> ・施策（案）から頂いた意見を基に施策を整理 ◆数値目標の設定・計画期間の目標値 <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容を基に、数値目標等を提示 	<ul style="list-style-type: none"> ◇公共交通施策 <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容や事業を展開した後から得られるデータの扱い方等の検討 ◇数値目標の設定・計画期間の目標値への意見
	R5	2	第4回 <ul style="list-style-type: none"> ◆中野区地域公共交通計画（中間報告） <ul style="list-style-type: none"> ・第1回～第3回までの取りまとめを提示

5 スケジュール（令和5年度）

