

中野区地域公共交通計画について

1 地域公共交通計画の位置づけ

中野区交通政策基本方針*に基づく実施計画

中野区では、令和3年度に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、「**中野区交通政策基本方針**」を策定しました。

方針を策定して終わるのではなく、方針に示した基本目標に基づき、より良い区民生活を実現するための地域公共交通づくりを進めていくことが求められています。

そこで、この度、方針の実現に向けてのアクションプログラムとし、具体的施策を組入れた「**中野区地域公共交通計画**」を策定することといたしました。

* 中野区交通政策基本方針



令和4年3月策定

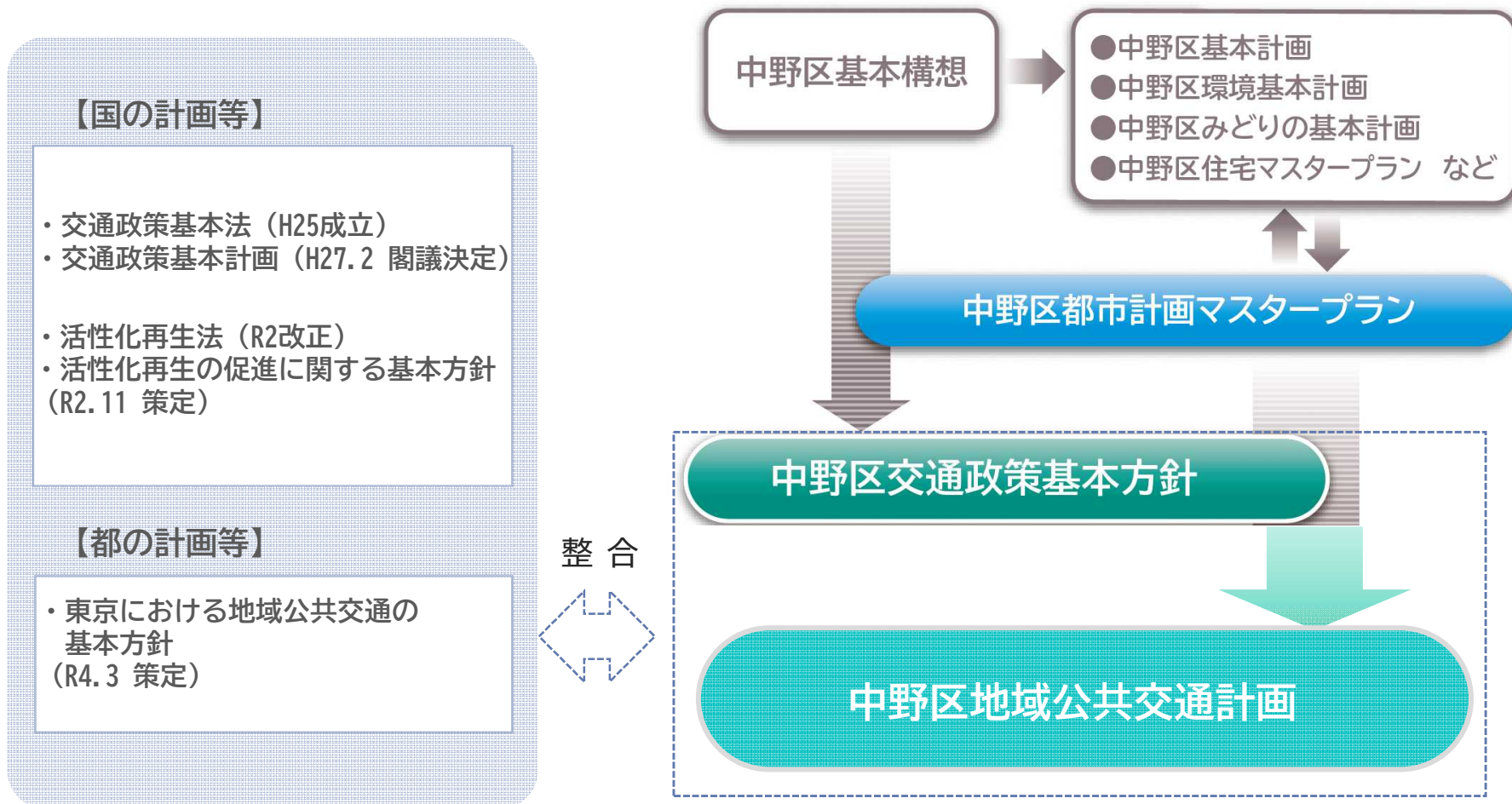
基本目標

- 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)

1 地域公共交通計画の位置づけ

位置づけ



2 地域公共交通計画策定の趣旨

地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。

社会情勢の変化

高齢化 人口減少
カーボンニュートラル

地域コミュニティの変化

外国人住民の増加
ライフスタイルの多様化

新技術の進展

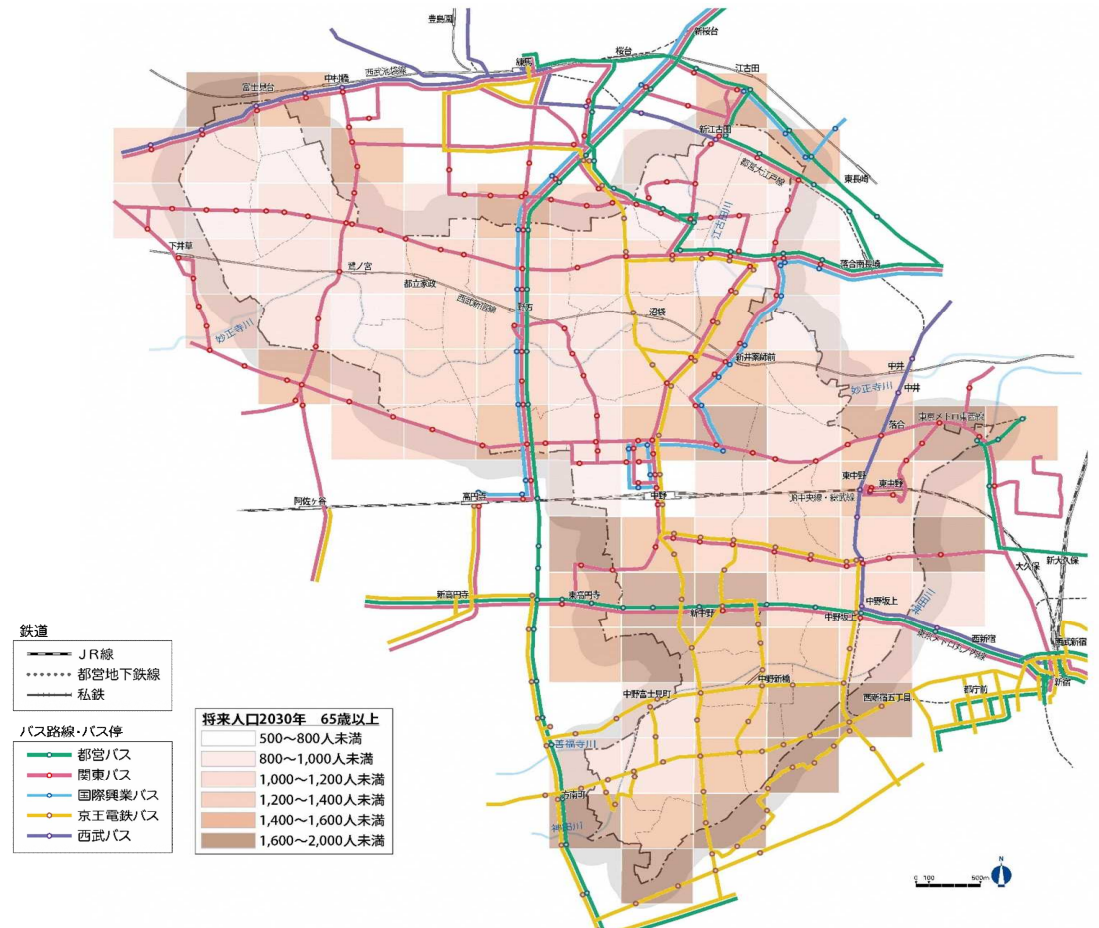
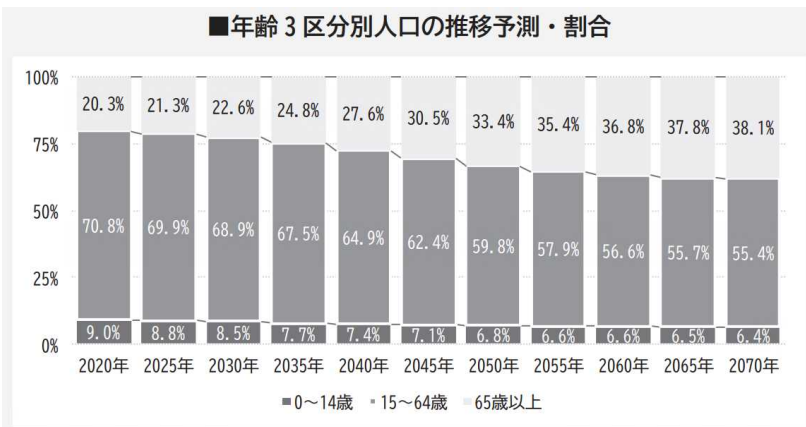
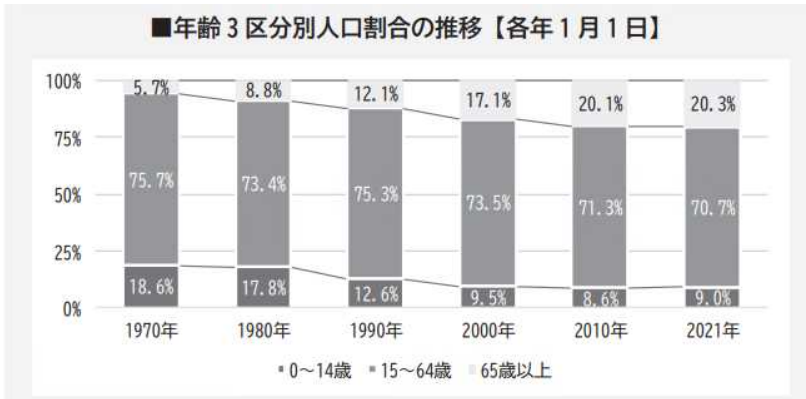
DX ICT化
新交通システム

中野区では、中長期的な人口構造の変化や、多様性に配慮した持続可能な公共交通の確保が必要

3 地域公共交通計画検討の方向性

検討の方向性① 将来を見越した移動環境の整備

ラストワンマイル問題の解決による高齢化社会への対応や人口減少への対応を図り、公共交通の利便性を高め、誰もが移動しやすい環境整備に向けた検討を行う。

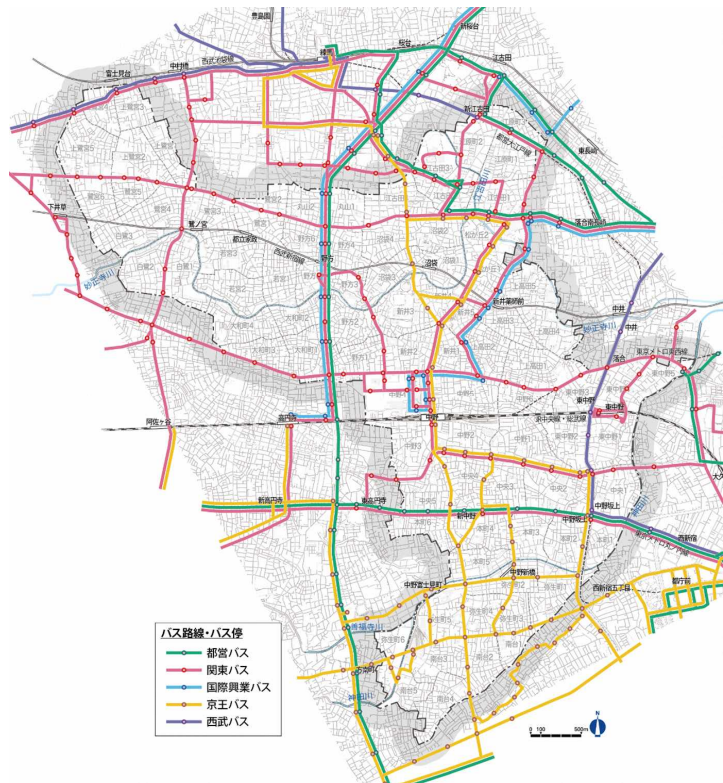


3 地域公共交通計画検討の方向性

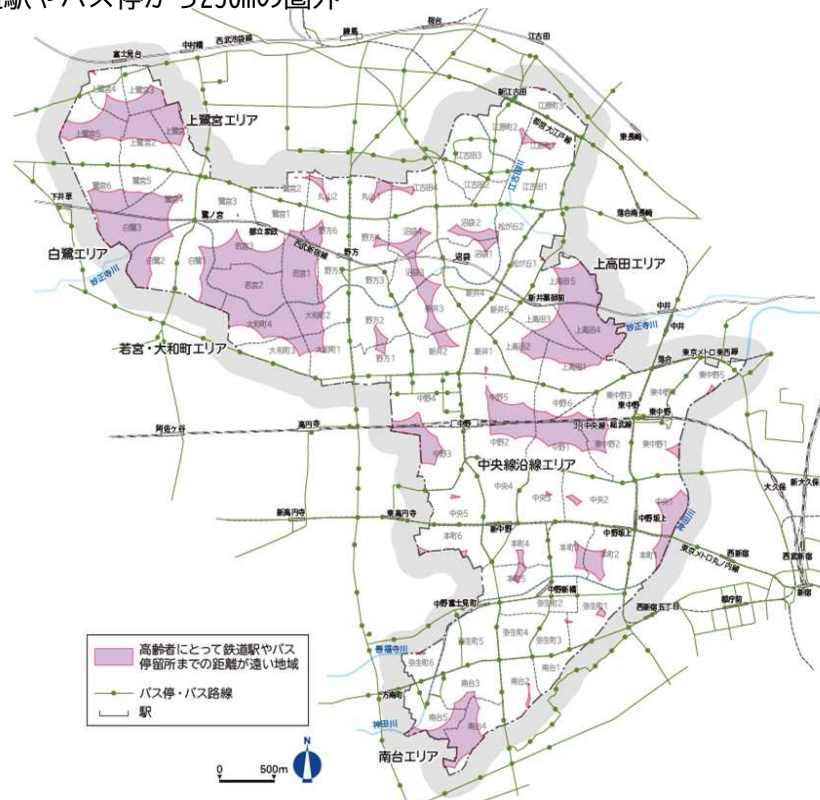
検討の方向性② 地域課題の解決と既存公共交通の維持・改善

公共交通が不足している地域への新たな交通手段の導入や、路線バス網強化等の課題解決を図り、公共交通を維持・確保していくために、地域の実態に応じた公共交通全体の最適化に向けた検討を行う。

■事業者別の路線バス網



■鉄道駅やバス停から250mの圏外



(出典：中野区交通政策基本方針)

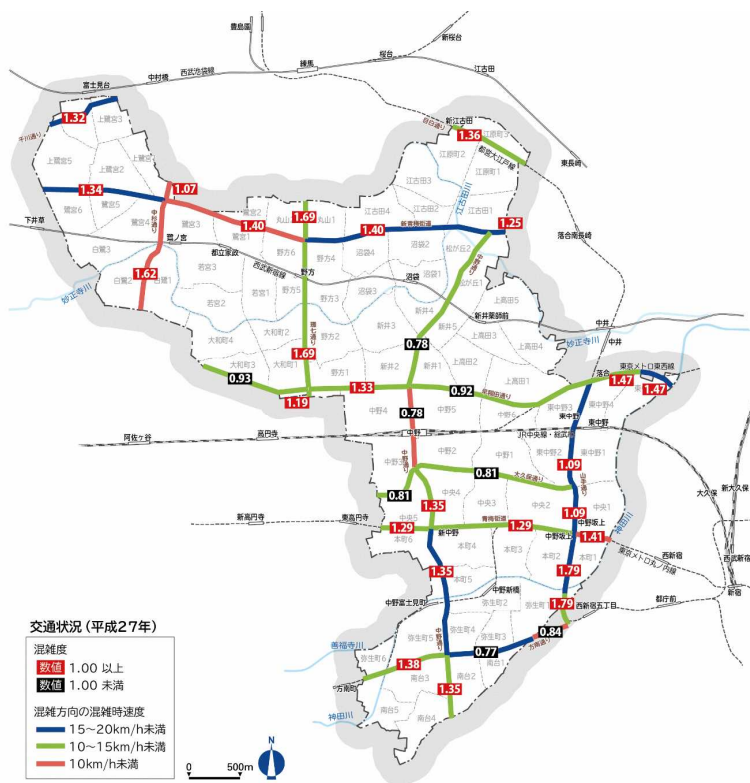
(出典：中野区交通政策基本方針)

3 地域公共交通計画検討の方向性

検討の方向性③ 新技術の活用と環境に配慮した公共交通の推進

MaaSの構築やデマンド交通、新モビリティの導入等の検討や、脱炭素の実現のため公共交通の利用促進やシェアエアサイクル等の自転車活用の推進を図り、環境に優しい地域公共交通を実現に向けた検討を行う。

■ 主要な道路の混雑状況



(出典：中野区交通政策基本方針)

■ 自動運転の実証実験



■ 小型モビリティの実験



(出典：中野区交通政策基本方針)

4 想定される施策（案）

基本目標 (1) 公共交通ネットワークの充実

取り組みの方向性

1. 最適な公共交通ネットワークの構築

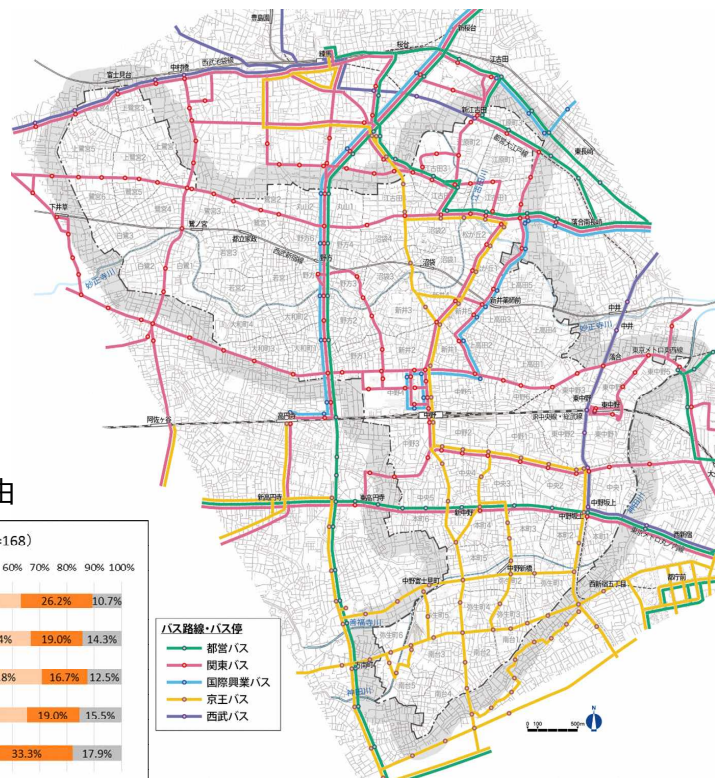
⇒まちの拠点間をつなぐ最適な公共交通ネットワークの構築について推進

主な現状と課題

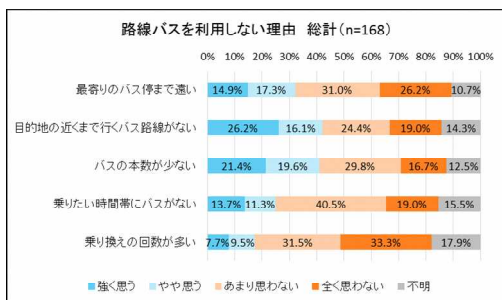
・中野区内で運行するバス会社は5社あり、サービス密度は、関東バス（桃）と京王バス（黄）が高い状況にあるが、区内を南北にネットワークするバス路線に乏しい状況にある。

・路線バスを利用しない理由では、「目的地の近くまでバス路線がない」、「バスの本数が少ない」などの理由が多くなっている。

■事業者別の路線バス網



■路線バスを利用しない理由



(出典：中野区交通政策基本方針)

(出典：新公共交通サービス検討業務（平成31年3月）)

施策案

【短期】

- 路線バス網強化に向けた体制の構築（交通事業者、区、近隣自治体間）
- 乗り継ぎ利便性の向上（案内表示の充実、運行情報の提供等）

【中長期】

- 南北方向のバス路線の強化（重複路線の統合、運行ダイヤの見直し等）
- 交通結節機能の強化[基本目標2-1]

評価指標例

- 路線バスの満足度
- 路線バスの利用者数・輸送密度
- 公共交通カバー率(面積・人口)
- 見直し実績(新規路線、変更路線数など)
- 乗り継ぎ時間

4 想定される施策（案）

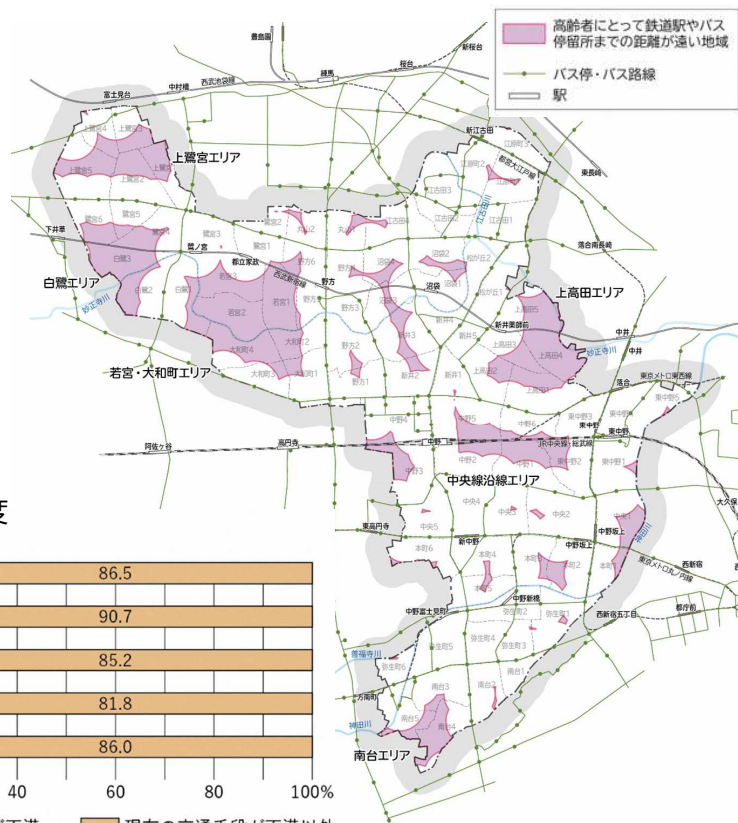
基本目標 (1) 公共交通ネットワークの充実

取り組みの方向性

2. 新たな交通手段の導入

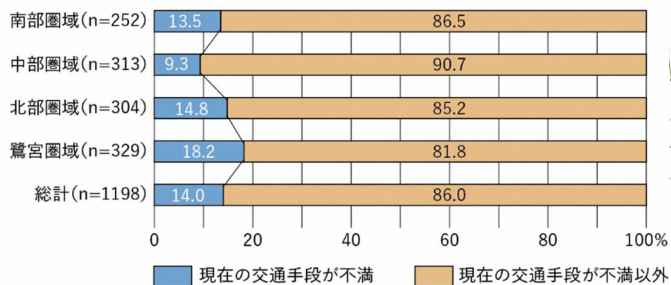
⇒公共交通ネットワークの構築が難しい地域は、新たな交通手段の導入も視野にいれ、地域公共交通ネットワークの構築を検討・推進

- ・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ある。まとまったエリアとしては、若宮・大和町、上鷺宮、白鷺、上高田、中央線沿線、南台の6エリアである。
- ・特に、北部圏域や鷺宮圏域において、「現在の交通手段が不満」との意見が多い。



主な現状と課題

■現在の公共交通の満足度



(出典：中野区交通政策基本方針)

(出典：中野区交通政策基本方針)

施策案

【短期】

- 新たな地域公共交通サービス実証実験の実施・検証
- 地域公共交通サービス導入支援に関する方針の策定

【中長期】

- 鉄道・路線バス以外の輸送資源の活用
 - ・タクシー会社との連携
 - ・民間送迎バスの活用
 - ・小型モビリティの導入
 - ・新たな乗合サービスの研究

評価指標例

- 公共交通の満足度
- 公共交通カバー率(面積・人口)
- 新たな移動手段の利用実績
- 新たな移動手段の満足度

4 想定される施策（案）

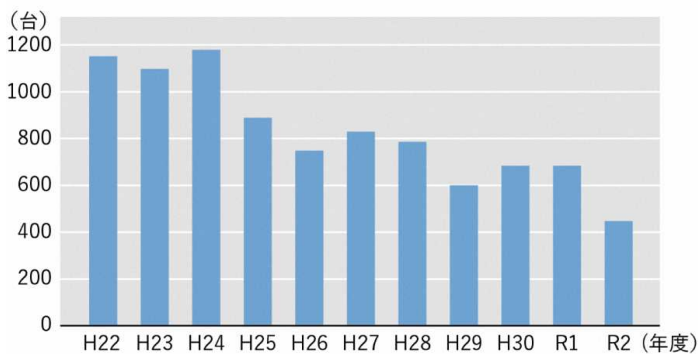
基本目標（1）公共交通ネットワークの充実

取り組みの方向性

3. 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

- ・国では令和3年（2021年）5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定、また、東京都でも令和3年（2021年）5月に「東京都自転車活用推進計画」を改定するなど、自転車活用の取り組みが進んでいる。
- ・中野区では「自転車利用総合計画」の改定と「自転車活用推進計画」策定を一体的に取り組んでいる。

■中野区における放置自転車の推移



令和2年度 駅別放置自転車の状況

中野駅	138
東中野駅	23
中野坂上駅	50
新中野駅	39
中野新橋駅	19
中野富士見町駅	2
落合駅	1
新江古田駅	23
鷺ノ宮駅	43
都立家政駅	19
野方駅	35
沼袋駅	29
新井薬師前駅	18
富士見台駅	8
計	447

計 447

(出典：中野区交通政策基本方針)

■自転車駐車場の利便性に関する区民意向

自転車駐車場の利便性	よい	どちらかといえはよい	どちらかといえは悪い	悪い
令和2年(2020年)	7.4%	34.1%	39.0%	14.9%
令和元年(2019年)	5.5%	32.5%	40.4%	15.1%
平成30年(2018年)	5.5%	29.8%	41.5%	15.5%
平成29年(2017年)	6.4%	27.1%	39.2%	19.7%

注)無回答を除く

(出典：中野区交通政策基本方針)

主な現状と課題

施策案

【短期】

○シェアサイクルの導入・検証

【中長期】

○中野区自転車利用総合計画の推進

評価指標例

- シェアサイクルの導入実績
(サイクルポート、台数、利用状況等)
- 中野区自転車利用総合計画に基づくモニタリング

4 想定される施策（案）

基本目標（2）交通インフラの充実

取り組みの方向性

4. 交通結節機能の強化

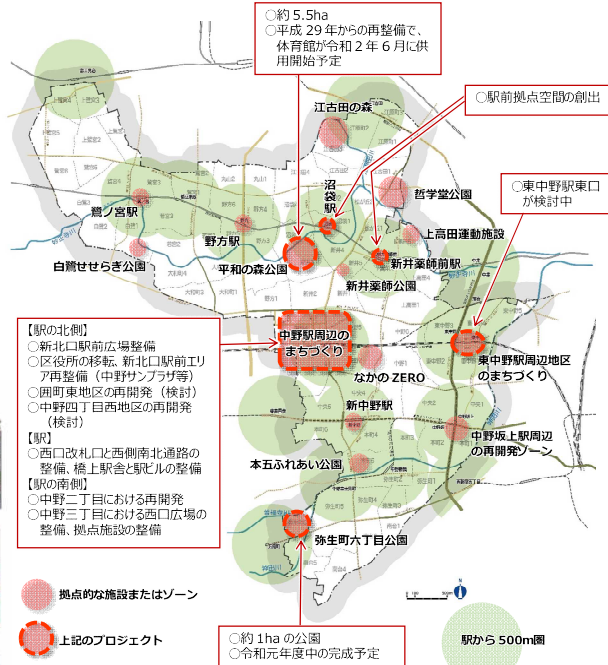
⇒ 駅舎改良や駅前空間、自動車・自転車駐車場整備等による乗継利便性の向上
⇒ まちづくり等により、今後整備される施設への交通機能の導入を検討・推進

主な現状と課題

- 区内でまちづくりに関するプロジェクトが進んでいる。
- 具体的には、中野駅周辺のまちづくりや西武新宿線の連続立体交差事業にともなう交通広場等の整備が進んでおり、既存の交通結節点に加え、新たな施設への交通結節機能の導入を図る必要がある。

- 国土交通省は「ウォーカブル推進都市」を募集しており、中野区も登録している。中野駅周辺では歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築を目標に、駅周辺基盤施設の整備が進んでいる。

■ 拠点的な施設・ゾーンと大規模プロジェクト



■ 居心地が良く歩きたくなる まちなかのイメージ



Walkable Eye level Diversity Open

(出典：中野区交通政策基本方針)

(出典：新公共交通サービス検討業務（平成31年3月）)

施策案

【短期】

- 整備される駅前広場内の利用適正化（既存バスルートの見直し、タクシー乗降を含む駅前広場の利用ルール化等）

【中長期】

- 鉄道駅周辺整備に伴う適切な運用の推進
- 小型モビリティ留置スペースを含む新たな交通結節点整備の推進（公園、区有施設、民間開発用地、商業施設等）

評価指標例

- 公共交通カバー率（面積・人口）
- 公共交通の満足度
- 駐車場・駐輪場台数
- 駅前広場面積
- 違法駐車・路上駐車台数
- 新たに整備した交通結節点数
- 見直し実績（新規路線、変更路線数など）

4 想定される施策（案）

基本目標 (3) 交通環境の質の向上

取り組みの方向性

5. バリアフリー整備、福祉交通

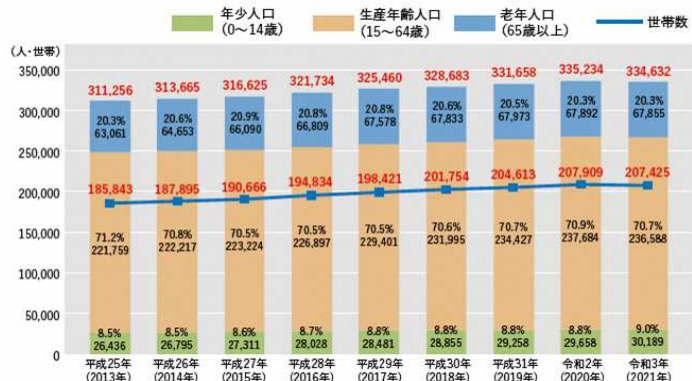
⇒中野区バリアフリー基本構想等に基づき、鉄道駅や路線バス等の公共交通の整備を推進

主な現状と課題

・現在、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、増加傾向が続く、2050年にはおよそ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。

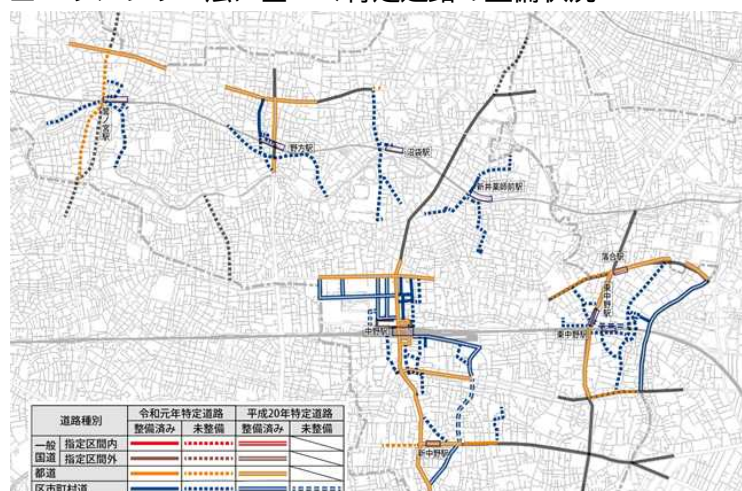
・バリアフリー法に基づく特定道路については、中野駅や東中野駅周辺の一部を除き、未整備の区間が多い。

■年齢階層別人口の推移



(出典：中野区交通政策基本方針)

■バリアフリー法に基づく特定道路の整備状況



(出典：中野区交通政策基本方針(素案))

施策案

【短期】

- 車両のバリアフリー化(ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等)の推進
- 民間による支援施策の推進支援 (福祉有償運送事業、子育てタクシー等)

【中長期】

- バス待ち環境整備に係る交通事業者と地域との連携 (上屋、ベンチ、待合室、運行情報提供)
- 交通弱者に対する理解の促進

評価指標例

- 中野区バリアフリー基本構想に基づくモニタリング
- 高齢者等の外出回数
- 福祉施策の実施事業者数
- バス待ち環境整備箇所数

4 想定される施策（案）

基本目標 (3) 交通環境の質の向上

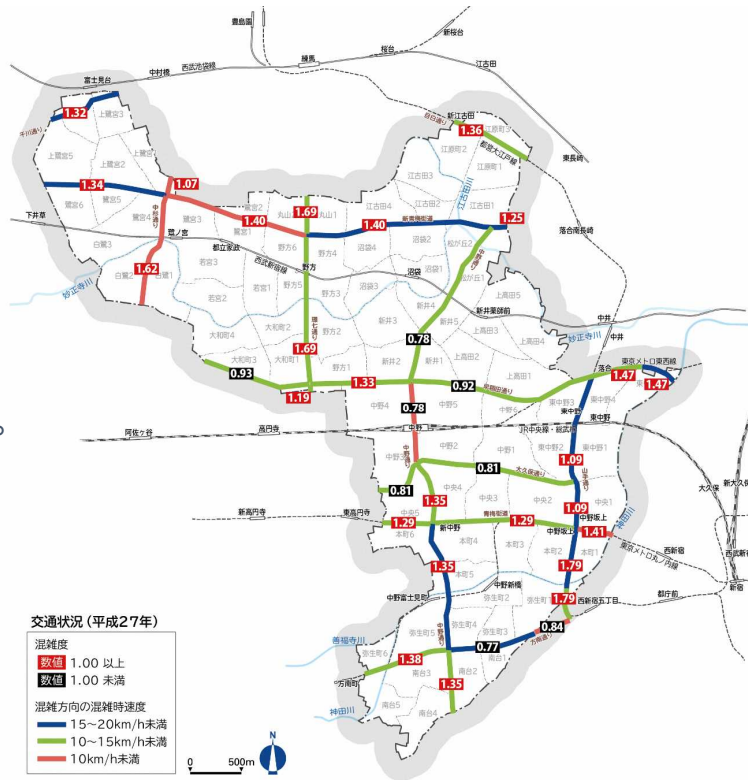
取り組みの方向性

6. 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

- 山手通り、環七、新青梅街道、青梅街道を始め、ほぼ全区で道路混雑度が1.0を超えている。また、鷺ノ宮駅周辺、中野駅周辺などで混雑時速度が時速10km未満の区間がみられるなど、自動車からの転換が求められる。

■主要な道路の混雑状況



(出典：中野区交通政策基本方針)

主な現状と課題

- 令和2年12月に総理大臣官邸で開かれた成長戦略会議において示された実行計画をはじめとし、国や都では環境に関する取組が進められている。中野区においても、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進めている。
- 近年、毎年のように全国各地で地震や台風などの自然災害が頻発し、甚大な被害が発生している。

施策案

【短期】

- バス利用の促進
 - ・共通ICカードの普及促進と活用
 - ・民間との連携による利用促進策の検討
 - ・公共交通に関する情報発信

【中長期】

- 電気バス・エコカー等の普及促進
- モビリティ・マネジメントの実施
- 災害時における公共交通事業者との連携検討
- 自転車の活用

評価指標例

- 公共交通の満足度
- 公共交通の利用者数・輸送密度
- 公共交通分担率
- 温室効果ガス排出量

4 想定される施策（案）

基本目標 (3) 交通環境の質の向上

取り組みの方向性

7. 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

- ・近年、自動車の自動運転やMaaSなどの新技術の社会実験等が進みつつあり、近い将来に実用化されることが想定されている。
- ・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ある。

■鉄道駅やバス停から250mの圏外



(出典：中野区交通政策基本方針)

■自動運転の実証実験



■小型モビリティの実験



(出典：中野区交通政策基本方針)

主な現状と課題

施策案

【中長期】

- 新技術を活用した公共交通の検討 (情報共有、実証実験の支援等)
- ・自動運転や小型モビリティによる既存の公共交通の補完
- ・MaaSの検討
- ICTを活用した公共交通サービスの推進
- ・共通ICカードやキャッシュレス決済の普及促進と活用
- ・バスロケーションシステムの整備
- ・運行情報アプリの検討
- ・公共交通車両優先システムの導入検討

評価指標例

- 新技術の実証実験数
- キャッシュレス決済の普及率
- 運行情報アプリの利用者数

4 想定される施策（案）

基本目標 (3) 交通環境の質の向上

取り組みの方向性

8. コロナ等による交通行動の変化への対応

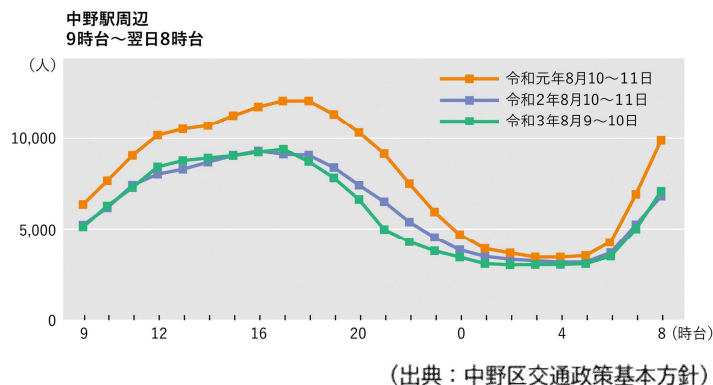
⇒新型コロナウイルス感染症等による交通行動の変化を踏まえ、交通環境の整備を検討

主な現状と課題

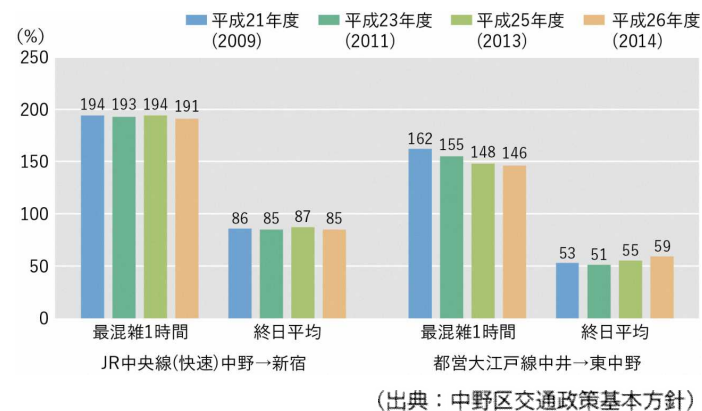
・新型コロナウイルス感染拡大の影響によると想定される交通行動の変容が生じている。日中の人口密度が、令和元年よりも令和2・3年の方が低い傾向となっており、人の移動に変化が生じていると考えられる。

・鉄道の混雑率は、中野駅から新宿駅の区間のピークが200%に近く、高い状況にある。交通政策基本計画（平成27年（2015年）閣議決定）において定められた、平均混雑率150%、個別路線の最混雑区間の混雑率180%以下という目標を超えた状況が続いている。

■駅周辺の時間別人口の推移
(各年、日中が土日)



■JR中央線と都営大江戸線の混雑率



施策案

【短期】

○交通事業者による混雑回避等の感染症対策の促進・支援

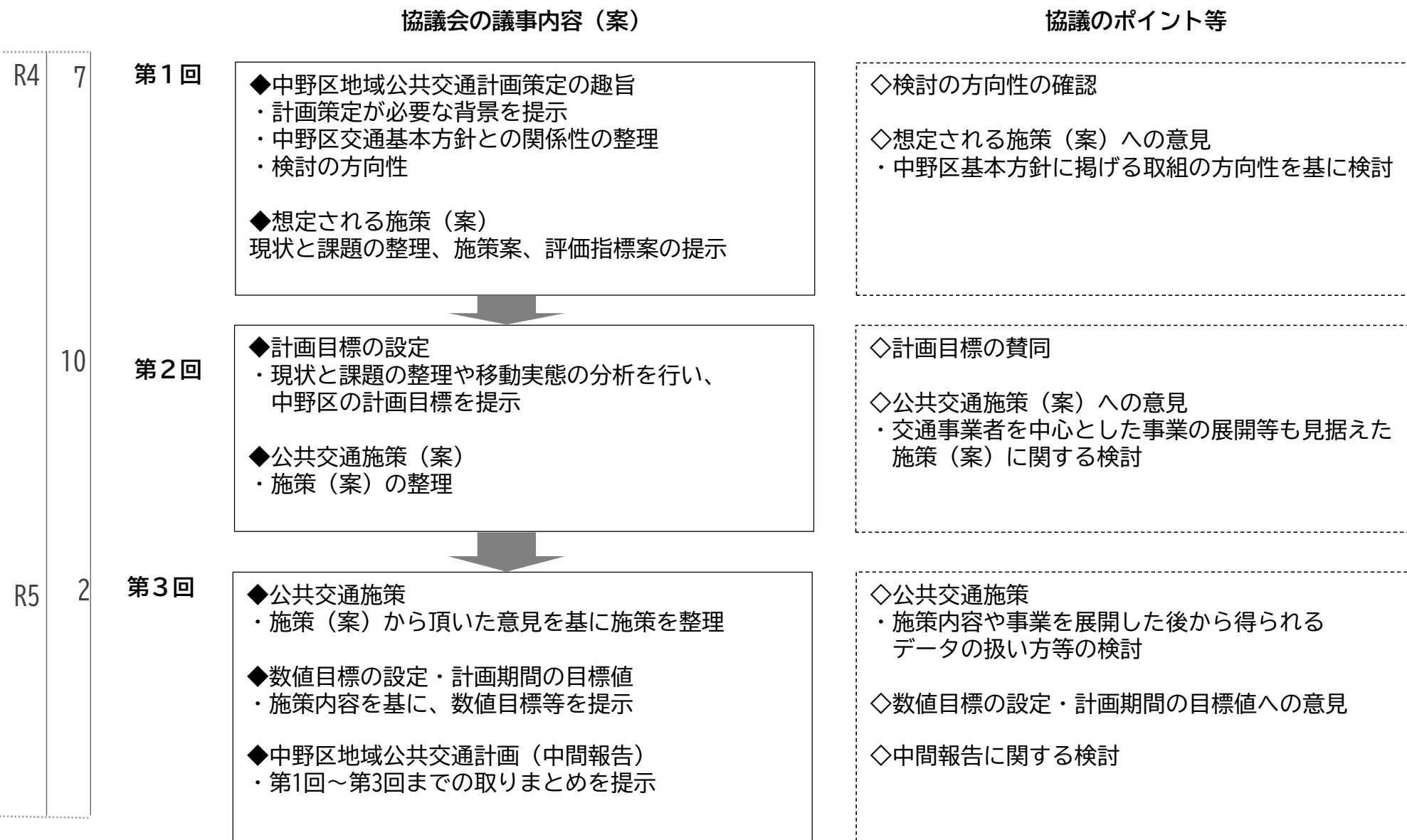
【中長期】

- ICTを活用した公共交通サービスの推進
 - ・キャッシュレス決済の普及促進と活用
 - ・バスロケーションシステムの整備
 - ・運行情報アプリの検討
(リアルタイムな運行情報、混雑情報提供)
- 運行サービス改善の検討
 - ・運行ダイヤの見直し
(需要に応じた運行サービスの提供)
- 自転車の活用

評価指標例

- 公共交通の満足度
- 鉄道、路線バスの混雑率
- キャッシュレス決済の普及率
- 運行情報アプリの利用者数

5 スケジュール（令和4年度）



5 スケジュール（令和5年度）

		協議会の議事内容（案）	策定手続
R5	5	第1回 ◆令和4年度の取りまとめの確認 ・施策、数値目標の整理	◆答申案の作成
	7	第2回 ◆中野区地域公共交通計画（答申案）の確認	◆区長への答申
	10	第3回 ◆中野区地域公共交通計画（案）の報告 ・住民説明会の結果及び変更箇所について	◆中野区地域公共交通計画（素案）の作成 ◆住民説明会の開催 ◆中野区地域公共交通計画（案）の作成
R6	2	第4回 ◆中野区地域公共交通計画の報告 ・パブリック・コメントの結果及び変更箇所について	◆パブリック・コメントの実施 ◆中野区地域公共交通計画の策定