

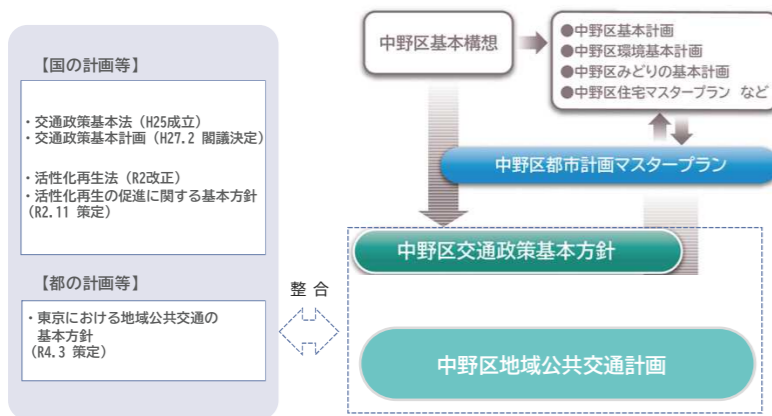
## (1) 中野区地域公共交通計画について

### 1. 計画の目的と位置づけ

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。

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、令和2年改正）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です。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、「中野区交通政策基本方針」の実現を図ります。



### 2. 現状と課題

- 充実した公共交通ネットワークにおいても、地域ごとに公共交通サービスレベルの差があるため、区全域から区民の生活圏まできめ細やかな取組が必要
- 新技術の導入や、脱炭素化の実現など社会情勢の変化への対応が必要
- 将来的に大きく変化する人口分布や高齢化社会への対応が必要
- 駅周辺や新たな拠点整備に合わせた交通環境の改善やネットワーク見直しが必要

## 3. 計画の理念と基本方針

公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を以下のように定め、課題解消に向けて3つの基本方針を設定します。

### 【基本理念】

区民、企業、交通事業者、行政が相互に協力し、地域特性に応じた地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境の向上を目指す

### 基本方針① 将来を見越した持続可能な公共交通へ

高齢化社会への対応や人口減少など社会情勢の変化に対応し、公共交通の利便性を高め、誰もが移動しやすい環境整備を図ります

### 基本方針② 多様な選択を可能にする交通環境づくり

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を解決し、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を図ります

### 基本方針③ 新技術の発展や環境に配慮した新たな取組

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により、環境に優しい地域公共交通の実現を図ります

## 4. 計画の目標

計画の理念と基本方針を踏まえ、区が目指すべき地域公共交通として4つの目標を設定します。

目標  
1

### 将来を見据えた公共交通の利便性向上

○将来的に大きく変化する人口分布や高齢化社会に向け、スムーズな移動を支える公共交通ネットワークが持続可能な形で最適化されている。

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

○まちづくりにあわせた地域公共交通環境の整備により、居心地の良い公共空間が形成されまちの魅力が向上している。

目標  
3

### 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善

○安全な公共交通の利用環境の構築により、誰もが最適かつスムーズな移動が可能となっている。

目標  
4

### 区民の快適な移動と回遊の確保

○ライフスタイルに応じた移動手段の構築により、生活圏での快適な移動と回遊が可能となっている。

## 5. 公共交通サービス圏域とレベル

### 5.1 公共交通サービス圏域の考え方

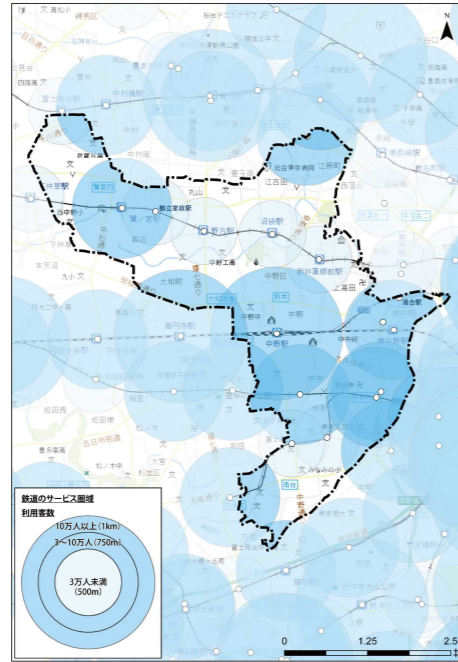
鉄道駅、バス停が持つ、それぞれのポテンシャルからカバー圏域を設定し公共交通サービスレベルの充実度を判断します。

#### 【鉄道】

・乗降客数(日利用)の多さでカバー圏域・レベルを設定

■レベル1  
3万人未満:500m

■レベル2  
3万人~10万人:750m  
10万人以上 :1,000m

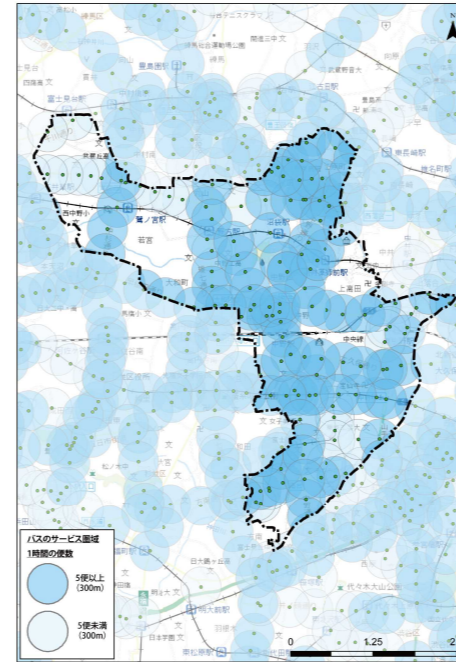


#### 【バス】

・便数の多さでレベルを設定

■レベル1  
1時間に5便未満:300m

■レベル2  
1時間に5便以上:300m

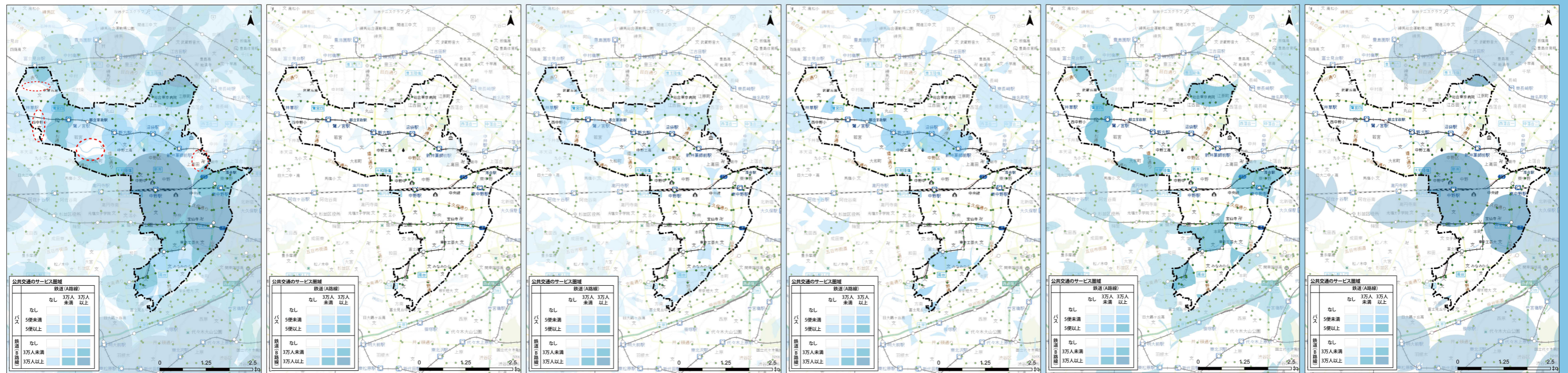


### 5.2 エリア区分の考え方

鉄道、バスの各サービス圏域の組み合わせから、公共交通のサービスレベルを設定します。また、レベルに応じたエリア区分を設定します。

サービス圏域		鉄道駅 (A路線)		
		なし	3万人未満	3万人以上
バス停	なし	レベル1	レベル2	レベル3
	5便未満	レベル2	レベル3	レベル4
	5便以上	レベル3	レベル4	レベル5
鉄道駅 (B路線)	なし	レベル1	レベル2	レベル3
	3万人未満	レベル2	レベル4	レベル5
	3万人以上	レベル3	レベル5	レベル6

### 5.3 公共交通サービスレベルとエリア区分



公共交通サービスレベル1

公共交通サービスレベル2

公共交通サービスレベル3

公共交通サービスレベル4

公共交通サービスレベル5

公共交通サービスレベル6

鉄道駅とバス停のどちらも圏域外のエリア

鉄道駅とバス停のどちらかが圏域内で、公共交通機関の選択自由度の低いエリア

鉄道駅とバス停の両方が圏域内で、公共交通機関が利用しやすいエリア

利便性の高い複数の鉄道路線やバス停が利用可能で、公共交通機関の選択自由度の高いエリア

住宅市街地

交流拠点・生活拠点

広域中心拠点

## 6. 目標達成に向けた施策・取組

本計画における目標達成に向けて、以下の施策と取組を設定します。本計画の施策体系は4つの目標、8の施策とそれらの施策に紐づく15の取組で構成します。

目標  
1

### 将来を見据えた公共交通の利便性向上

#### 施策1. 最適な公共交通ネットワークの形成

- 取組 1-1 路線バスネットワークの維持・拡充
- 取組 1-2 公共交通サービスの充実

#### 施策2. 公共交通を補完する自転車利活用の推進

- 取組 2-1 自転車利用環境の整備
- 取組 2-2 シェアサイクルの利用促進

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

#### 施策3. 交通結節点の整備

- 取組 3-1 新たな交通結節点の整備
- 取組 3-2 まちづくりと連携した交通環境の整備

#### 施策4. 交通施設の強化

- 取組 4-1 待ち合い環境の整備
- 取組 4-2 鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化

目標  
3

### 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善

#### 施策5. 公共交通への利用転換の意識啓発等

- 取組 5-1 公共交通に関する意識啓発の推進（モビリティ・マネジメント）
- 取組 5-2 交通安全教育の推進
- 取組 5-3 安全な利用環境整備の促進

#### 施策6. 脱炭素化の推進

- 取組 6-1 路線バス等における電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入
- 取組 6-2 環境に配慮した車両への切替

目標  
4

### 区民の快適な移動と回遊の確保

#### 施策7. 新たな公共交通サービスの活用

- 取組 7-1 新たな公共交通サービスの導入

#### 施策8. 新技術の活用

- 取組 8-1 新技術を活用した移動の活性化

## 7. 取組の実施エリア

15の取組の実施エリアを公共交通サービスレベルを用いて設定します。

取組	公共交通サービスレベル					
	1	2	3	4	5	6
施策1. 最適な公共交通ネットワークの形成						
1-1	路線バスネットワークの維持・拡充		■	■	■	■
1-2	公共交通サービスの充実	■	■	■	■	■
施策2. 公共交通を補完する自転車利活用の推進						
2-1	自転車利用環境の整備	■	■	■	■	■
2-2	シェアサイクルの利用促進	■	■	■	■	■
施策3. 交通結節点の整備						
3-1	新たな交通結節点の整備	■	■	■	■	■
3-2	まちづくりと連携した交通環境の整備			■	■	■
施策4. 交通施設の強化						
4-1	待ち合い環境の整備		■	■	■	■
4-2	鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化			■	■	■
施策5. 公共交通への利用転換の意識啓発等						
5-1	公共交通に関する意識啓発の推進（モビリティ・マネジメント）	■	■	■	■	■
5-2	交通安全教育の推進	■	■	■	■	■
5-3	安全な利用環境整備の促進	■	■	■	■	■
施策6. 脱炭素化の推進						
6-1	路線バス等における電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入		■	■	■	■
6-2	環境に配慮した車両への切り替え	■	■	■	■	■
施策7. 新たな公共交通サービスの活用						
7-1	新たな公共交通サービスの導入	■	■		■	■
施策8. 新技術の活用						
8-1	新技術を活用した移動の活性化	■	■	■	■	■

## 8. 施策・取組の内容

施策・取組の内容と実施主体を記載しています。実施主体は、行政（区、都、国、警察）、交通事業者、民間事業者、区民などを想定しています。

### 目標1 将来を見据えた公共交通の利便性向上

#### 施策1. 最適な公共交通ネットワークの形成

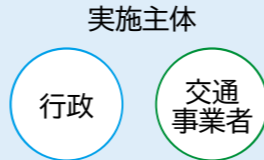
区では鉄道・バス・タクシーの運行によって、公共交通ネットワークがすでに高い水準で形成されています。利用者のニーズや将来を見越した適切な需要予測に基づき、誰もがスムーズで快適な移動ができるよう、公共交通ネットワークの更なる最適化を図ります

##### 取組 1-1 路線バスネットワークの維持・拡充

- ・ダイヤの改正や運行本数の調整等による運行の最適化
- ・乗り継ぎ利便性の向上 など

##### 取組 1-2 公共交通サービスの充実

- ・分かりやすく使い勝手の良い公共交通マップの作成
- ・総合バスロケーションシステムの整備、運行情報アプリの導入 など



#### 施策2. 公共交通を補完する自転車利活用の推進

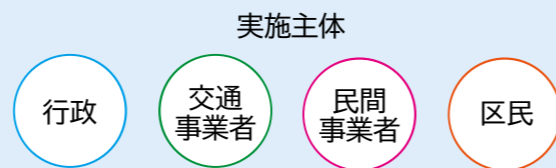
自転車は鉄道や路線バス等の公共交通ネットワークを補完し、区民にとっては最も身近な移動手段のひとつとなっています。区民の健康増進や交通混雑の緩和等を図るため、自転車の利活用を推進します。

##### 取組 2-1 自転車利用環境の整備

- ・自転車ネットワークの形成、自転車駐車環境の整備
- ・自転車の安全利用の推進 など

##### 取組 2-2 シェアサイクルの利用促進

- ・事業者連携、自治体間の広域連携の強化
- ・シェアサイクルの周知、安全利用の促進 など



### 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

#### 施策3. 交通結節点の整備

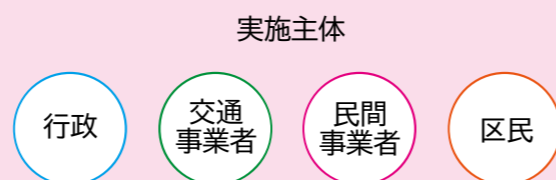
各地のまちづくりと連携した新たな交通結節点の整備や、既存の公共施設や今後整備される施設への交通機能の導入を公民の連携と地域との協働で推進します。

##### 取組 3-1 新たな交通結節点の整備

- ・公共施設を活用した新たな交通結節点の創出 など

##### 取組 3-2 まちづくりと連携した交通環境の整備

- ・中野駅周辺のまちづくりに合わせた交通環境の整備
- ・西武線沿線まちづくりに合わせた交通環境の整備



#### 施策4. 交通施設の強化

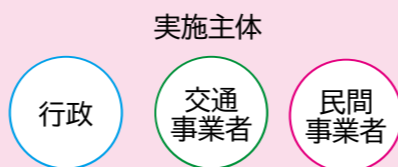
鉄道と路線バスやタクシー等との円滑な乗り継ぎ等を図るため、将来を見越した適切な需要予測に基づき、鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化や待合環境の整備など交通結節機能の強化を図ります。

##### 取組 4-1 待ち合い環境の整備

- ・バス待ち環境の確保・整備
- ・バス停のスマート化 など

##### 取組 4-2 鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化

- ・鉄道駅の改良
- ・車両のバリアフリー化 など



### 目標3 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善

#### 施策5. 公共交通への利用転換の意識啓発等

1人1人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向へと変化し、区民が公共交通を最適な移動手段として選び、公共交通機関の利用が促進されるよう、モビリティ・マネジメントを推進を図ります。また、交通安全教育や利用者の安全な利用環境確保に向けた取組も引き続き推進します。

##### 取組 5-1 公共交通に関する意識啓発の推進(モビリティ・マネジメント)

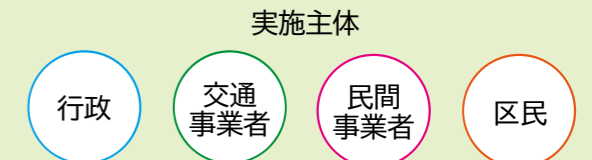
- ・公共交通利用に関する意識啓発教育や広報啓発の推進 など

##### 取組 5-2 交通安全教育の推進

- ・多様な世代に向けた交通安全教育の実施 など

##### 取組 5-3 安全な利用環境整備の促進

- ・交通事業者による混雑回避等の促進 など



#### 施策6. 脱炭素化の推進

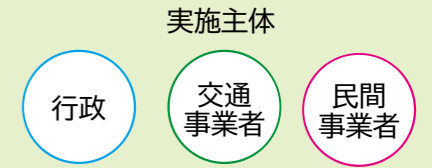
中野区は、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて「中野区ゼロカーボンシティ」を宣言しています。公共交通や区職員が業務で利用する庁有車について、電気等を利用した環境負荷の小さい低炭素な車両へ転換するよう、交通事業者とともに取組を進めていきます。

##### 取組 6-1 路線バス等における電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入

- ・車両更新にあわせた電気自動車等(EV・FCV)の導入検討
- ・営業所等における充電設備の導入検討 など

##### 取組 6-2 環境に配慮した車両への切替

- ・庁有車の電気自動車への切替
- ・グリーンスローモビリティの導入検討 など



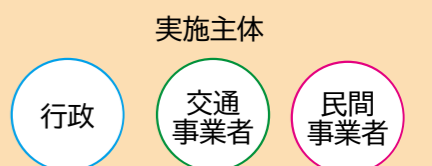
### 目標4 区民の快適な移動と回遊の確保

#### 施策7. 新たな公共交通サービスの活用

鉄道や路線バス等による公共交通ネットワークの構築が難しい地域は、新たな交通手段の実証実験の実施等による導入検討を行います。また、駅周辺エリアに関して新たな公共交通サービス導入による地域の回遊性の向上を検討します。

##### 取組 7-1 新たな公共交通サービスの導入

- ・公共交通ネットワーク充実に向けた実証実験の実施
- ・デマンド交通の導入検討
- ・新たな交通モードの導入検討 など



#### 施策8. 新技術の活用

ICTの進展に伴い経路検索や運行状況等のリアルタイム情報提供等、地域公共交通への活用が求められています。さらに、各種データと連携し、地域公共交通に関連するサービスの予約、決済を一括で実現するなど、区民や来街者の移動に対する満足度の向上も求められています。区としては、ICTを活用してサービスを統合するというコンセプトのMaaSへの取組を契機として、移動の活性化と公共交通利用の促進を図ります。

##### 取組 8-1 新技術を活用した移動の活性化

- ・自動運転移動サービスの事業化検討
- ・MaaSの導入検討 など

