

第 6 回中野区交通政策推進協議会（第一期）

中野区地域公共交通計画（素案）の主な変更箇所について

（※中野区交通政策推進協議会の答申を踏まえ、区が計画を策定するにあたり、一部説明及びイメージ図等を付け加えたものである）

第 1 章 概要				
頁	項目	変更前（答申）	変更後（素案）	備考
P6	1-1 計画の趣旨	<p>区は、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に、令和 4（2022）年 3 月に中野区交通政策基本方針（以下「基本方針」という。）を策定しました。</p> <p>この基本方針に示す将来像の実現に向け、区の公共交通に関する取組を計画的に進めるため、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）第 5 条に規定される地域公共交通計画を策定します。</p>	<p>中野区は、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通サービスが充実し、世帯当たりの自動車保有台数は東京都区部の中で最も少なく、徒歩や自転車、公共交通が区民の移動を支えている状況にあります。</p> <p>一方で、地形の高低差により高齢者にとって移動環境が不便な地域や、狭あいな道路が多く路線バスネットワークの構築が難しい地域が存在する等、地域ごとに特徴があり、公共交通サービスに差が見られます。また、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした人々の交通行動の変容や、公共交通の担い手不足などの問題も顕在化しており、現状のままでは、区民の移動を支える公共交通の維持は困難になっていくことが懸念されます。</p> <p>このため、区が令和 3 年度に策定した中野区交通政策基本方針で掲げた「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」といった基本目標の達成に向けた取組がより強く求められる状況にあると言えます。</p> <p>そうした中、区内では中野駅周辺や西武新</p>	答申「緒言」を引用

			<p>宿線沿線を中心としたまちづくりが進められており、利便性の高い交通環境や交通結節点を形成していくための基盤の構築が期待される状況にあります。また、全国的に見ると、自動運転や次世代モビリティ、MaaS (Mobility as a Service) といった新技術・サービスを活用し、公共交通における諸課題の解決を図る取組が国や交通事業者、企業、地域など多様な主体によって試みられています。</p> <p>このような状況で、持続可能な交通環境の実現を図るため、区民や企業、交通事業者、行政等の各主体による相互協力（共創※1）のもとで取り組んでいくことが求められます。このため、区は、中野区交通政策基本方針で示した取組を具体化し、地域特性を踏まえながら、各主体の相互協力に基づく持続可能な地域公共交通環境の向上を図ることを目的に、各地域の公共交通サービスの充実度や施策等を示す地域交通計画を策定し、取組を推進していきます。</p>	
P7	1-2 計画の位置 付け	<p>中野区基本構想や基本方針で示すまちの将来像の実現に向け、区の交通に関する取組を総合的かつ計画的に推進するため、中野区都市計画マスタープランや交通に関連する既存の分野別方針・計画等と整合を図り策定します。</p>	<p>1-2-1 法的位置付け</p> <p>人口減少や公共交通の担い手不足、ライフスタイルの変化等に伴い、地域公共交通の維持・確保が重要な課題となり、令和2(2020)年の「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）」改正により、地方公共団体が「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域</p>	<p>(追加) 図1-1 計画の位置付け</p>

			<p>公共交通計画の策定が努力義務となりました。また、国は、令和5年に地域の関係者の連携・協働（＝共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることの必要性を示しました。本計画は、同法律第5条の規定に基づく地域公共交通計画として策定します。</p> <p>1-2-2 区の上位計画、関連計画等との関係 中野区交通政策基本方針は、中野区基本構想や中野区都市計画マスタープラン等において描かれる将来のまちの姿を実現するため、交通に関連する分野別方針等と整合を図り、区の交通に関する基本的な方向性を示すものとして位置付けています。本計画は、交通環境の整備に向けた具体的な施策等を示す中野区交通政策基本方針の実施計画として位置付けます。</p>	
P9	1-5 対象範囲	(なし)	<p>(追加) 不特定多数の方を対象とした移動手段である公共交通やサービスを本計画の主な対象範囲とします。なお、高齢者や障害者、施設送迎等の特定の方を対象とした移動手段及びサービスは、連携・調整を図りながら計画を推進します。</p>	<p>(追加) 図 1-4 計画の対象範囲</p>
第2章 現状				
頁	項目	変更前（答申）	変更後（素案）	備考
P38	2-8-1	(～省略) 区北部の交通軸を担う西武新宿線	(～省略) 区北部の交通軸を担う西武新宿線	

	区が進めているまちづくり	<p>では、連続立体交差事業による開かずの踏切等の解消のため、事業中の中井駅から野方駅間に加え、着工準備区間（野方駅から井荻駅付近）の事業化に向けた検討を東京都が進めており、<u>新井薬師前駅や沼袋駅周辺で新たなにぎわいの創出や交通基盤の強化、防災性の向上などに向けたまちづくりを進めています。</u></p> <p>このように、<u>まちづくりを契機とした交通機能を担う基盤整備に合わせ、基盤を活かした交通環境向上への取組が求められます。</u></p>	<p>では、連続立体交差事業による開かずの踏切等の解消のため、事業中の中井駅から野方駅間に加え、着工準備区間（野方駅から井荻駅付近）の事業化に向けた検討を東京都が進めており、<u>新井薬師前駅や沼袋駅周辺をはじめとして、新たなにぎわいの創出や交通基盤の強化、防災性の向上などに向けたまちづくりを進めています。</u></p> <p>このように、<u>各地区のまちづくりを契機に、基盤を活かした交通環境向上への取組が求められます。</u></p>	
P39	2-9-1 福祉	<p>区は、<u>令和3(2021)年10月に地域福祉を一層推進していくため、中野区地域福祉計画を策定しました。バリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりとして、多くの人が利用する公共施設等のバリアフリー化を進めるため、「中野区バリアフリー基本構想」や「中野区ユニバーサルデザイン推進計画」に基づく公共施設等の整備を推進することとしています。</u>（省略）</p>	<p>区は、<u>地域福祉を一層推進していくために、令和3(2021)年10月に中野区地域福祉計画を策定し、令和6(2024)年3月に改定を予定しています。</u></p> <p><u>バリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりとして、中野区バリアフリー基本構想の「重点整備地区における施設別のバリアフリー化の方針」に基づき、障害者や高齢者をはじめ、すべての人が使いやすいよう配慮された施設を誘導することとしています。</u>（省略）</p>	※改定予定の中野区地域福祉計画の内容に合わせ、修正。
第4章 計画の理念と目標				
頁	項目	変更前（答申）	変更後（素案）	備考
P66	4-1-3 SDGsへの取組	（なし）	<p>（追加）</p> <p>SDGsにおける持続可能な開発のための17の目標のうち、7、9、11、17の4つの目標を本計画と特に関わりが強い目標と捉え、こ</p>	

			<p>の他、目標3「すべての人に健康と福祉を」目標13「気候変動に具体的な対策を」も踏まえ、それぞれ関連する取組を推進していきます。</p>	
第5章 施策				
頁	項目	変更前（答申）	変更後（素案）	備考
P72～93	取組01～13	<p>関連する取組： ・関連の強い取組について、主に2つを記載</p>	<p>関連する取組： ・関連の強い取組について、数を定めずに記載</p>	
P77	取組03 自転車利用環境の整備	<p>03-2 自転車の利用実態等を踏まえ、利用しやすい自転車駐車場の整備を図ることが求められています。<u>鉄道事業の整備等と合わせ、駅周辺に自転車駐車収容台数を確保し、公共交通を補完する自転車活用を推進します。</u></p>	<p>03-2 自転車の利用実態等を踏まえ、利用しやすい自転車駐車場の整備を図ることが求められています。<u>鉄道駅周辺でニーズに合った自転車駐車場を確保し、公共交通を補完する自転車活用を推進します。</u></p>	<p>※中野区自転車利活用計画の内容に合わせ、修正。</p>
P80	取組05 新たな交通結節点の整備	<p>イメージ図： 中野区交通政策基本方針（将来イメージ）</p>	<p>イメージ図： マルチモビリティステーション（ENEOSホールディングス株式会社）</p>	
P92	取組13 新技術を活用した移動の活性化	<p>（なし）</p>	<p>（追加） イメージ図： 次世代モビリティ（WHILL株式会社／株式会社ドコモ・バイクシェア／株式会社タジマモーターコーポレーション）</p>	
P94	5-3 計画の評価	<p>路線バスの系統数 基準値 50 系統 目標値 50 系統</p>	<p>路線バスの系統数 基準値 50 系統 目標値 50(±5)系統</p>	<p>※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</p>

				し、路線ネットワークの質の維持を確保する。
P96	5-4 推進体制	(なし)	(追加) 図 5-26 関係主体と関与内容の一例 中野区：政策的誘導、調整 区民：公共交通の積極的な利用 交通事業者：交通サービス提供 関係機関（団体）：協力、許認可、指導、支援 道路管理者：道路の整備、保全 警察：交通安全 企業：技術開発	
資料編				
頁	項目	変更前（答申）	変更後（素案）	備考
P97	—	(なし)	資料1 計画の策定経過 資料2 中野区交通政策推進協議会委員名簿 資料3 中野区交通政策推進協議会条例 資料4 用語解説一覧	