

中野区交通政策基本方針（素案たたき台）

令和 3 年 3 月

中野区

目次

第1章 中野区交通政策基本方針について	1
1 背景と目的	1
2 基本方針の位置づけとねらい	2
3 基本方針の対象区域と領域	3
4 基本方針の目標年次	4
第2章 区交通に関する現状と課題等	5
1 交通に関する現状・地域特性・問題点	5
2 交通に関する課題	11
第3章 交通政策の基本的な考え方	13
1 交通政策の推進にあたっての基本的認識	13
2 めざすべき姿と基本目標	14
3 取組の方向性	14
第4章 交通政策基本方針の推進に向けて	21
1 推進体制	21
2 めざすべき姿の実現に向けたステップ	22
第5章 資料編	23

第 1 章 中野区交通政策基本方針について

1 背景と目的

交通は、区民の自立した日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流や円滑な物流等を実現し、生活の安定向上と経済の健全な発展を図るための社会的な基盤であり、交通の機能を将来にわたって十分に発揮させ、区民等の交通に対する需要を適切に充たしていくことが求められています。

平成 25 年（2013 年）に成立した交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 32 条の規定においては、地方公共団体は自然的、経済的、社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとしています。

一方、高齢化の進行、地球環境問題への関心の高まり、新型コロナウイルス感染症への対応等といった区の交通を取り巻く環境の変化に伴い、交通に関する課題も複雑化しています。さらに近年では、自動車の自動運転やMaaSといった交通に関する技術の飛躍的な向上がみられ、今後はそうした技術を適切に区の交通環境の改善に役立てるなどの検討をする必要があります。

区はこれまで、高度経済成長期のモータリゼーション、都市部への人口集中など社会情勢の変化に伴う交通の様々な課題に取り組んできました。しかしながら、その施策は、行政によるもの、交通事業者によるものなど、様々な主体が連携を図りつつも個別に対応してきており、必ずしも総合的な対応が図られたものではありませんでした。

このため、今後は多様化した社会問題や地域の需要に対し、今まで以上に行政間の連携はもとより、交通事業者や地域住民と連携を図りながら適切に交通に関する課題に取り組んでいく必要があります。

こうしたことから、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し、「中野区交通政策基本方針」（以下「本方針」という。）を策定します。

2 基本方針の位置づけとねらい

本方針は、中野区基本構想及び基本計画並びに中野区都市計画マスタープランにおいて描かれる将来のまちの姿を実現するため、交通に関連する既存の分野別方針や計画等と整合を図り、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づけます。

また、近年施行された交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法、自転車活用推進法等の趣旨を踏まえて取りまとめるものであり、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します。

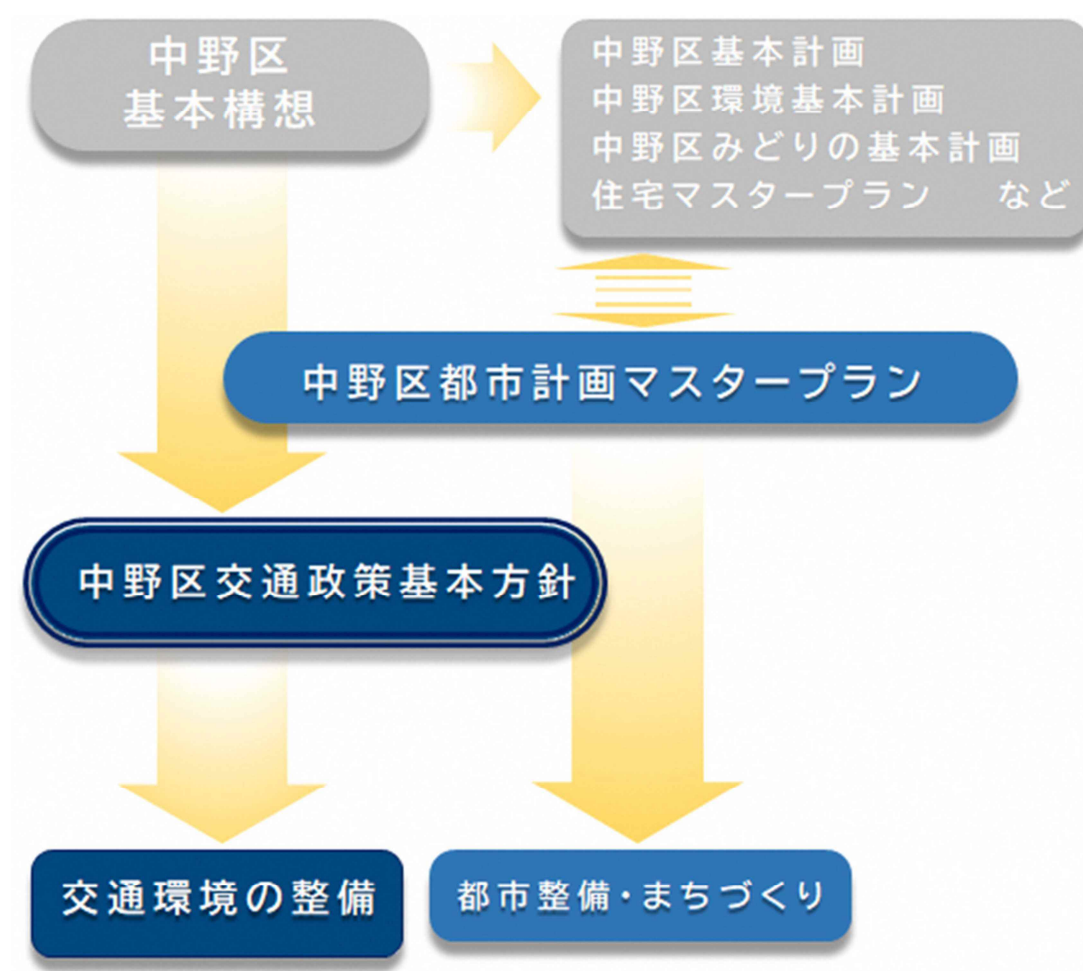


図 交通政策基本方針の位置づけ

3 基本方針の対象区域と領域

本方針の対象区域は、「中野区全域」とします。

本方針においては、様々な移動手段を対象としますが、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します。

交通政策の領域において、公共交通としては「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、区内の特定の区域で展開する公共的な交通を地域公共交通と位置づけます。

なお、高齢者や障害者などの対象者を特定したものや、特定施設への送迎等は福祉などにおける政策の対象領域とし、交通を支える基盤整備・管理に関わるまちづくり政策や道路政策といった領域と同様に連携や調整を図るものとします。



図 交通政策の領域と他政策との関係

4 基本方針の目標年次

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

なお、本方針は社会経済状況の変化、関連する上位計画などとの整合性を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとします。

第2章 区の交通に関する現状と課題等

1 交通に関する現状・地域特性・問題点

鉄道

○東西方向に西武新宿線、J R 中央線・総武線、東京メトロ東西線・丸ノ内線・丸ノ内方南支線が通り、南北方向に都営大江戸線が通っており、鉄道網は概ね充実していますが、中野駅から新宿駅の区間のピーク時の混雑率が高い状況にあります。

(第5章資料編 P23・24)



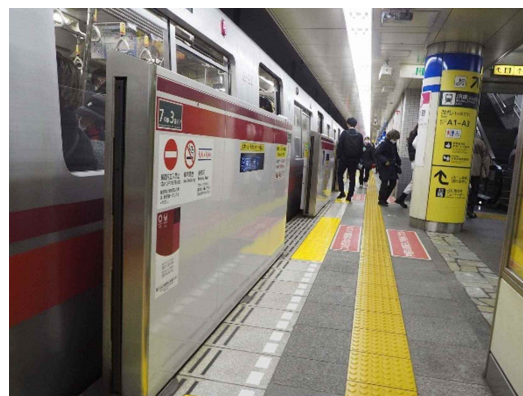
西武新宿線



JR 中央線・総武線



東京メトロ丸ノ内線



都営大江戸線

自動車(路線バス、自家用車など)

○区内の公共交通による南北移動は、主として路線バスが担っています。また、多くのバス路線は、中野駅を境に南北間で事業者が分かれています。

(第5章資料編 P25)

○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の向上が求められています。また、道路渋滞の解消等による定時性の確保が求められます。

(第 5 章資料編 P26)



関東バス



京王バス



国際興業バス



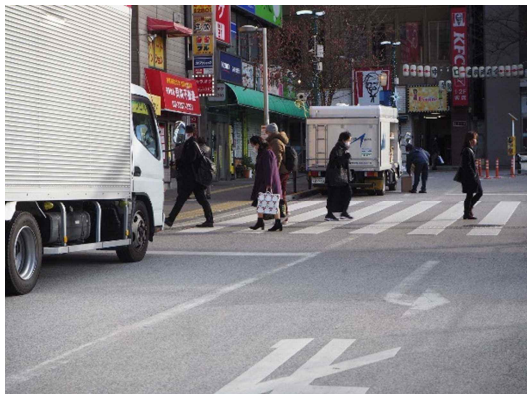
西武バス



都営バス

○鉄道駅への送迎に伴う道路上でのタクシー・自家用車の乗降や、荷捌き等による路上駐車が鉄道駅周辺等で発生しています。

(第5章資料編 P27・28)



中野駅周辺の路上における荷捌き車両



野方駅周辺の路上における荷捌き車両

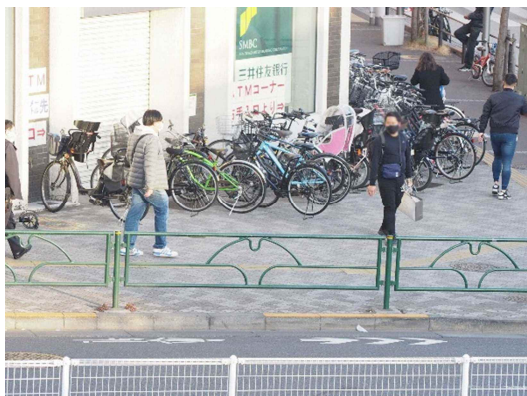
自転車・徒歩

○国や都では、自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画が策定され、自転車専用道路等の整備や自転車シェアリング施設の整備など、自転車の活用に係る取組が進められています。

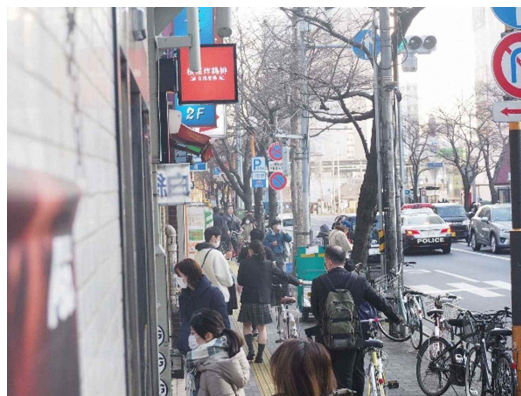
(第5章資料編 P29)

○区内の鉄道駅周辺は、歩行者が集中するため歩道が混雑しています。とりわけ中野駅周辺は歩行者が多い状況となっています。また、鉄道駅周辺の路上放置自転車は近年減少傾向にあるものの、中野駅周辺は路上放置自転車が比較的多いエリアとなっています。

(第5章資料編 P30)



中野駅周辺の路上放置自転車の状況



中野通りの歩道（中野五丁目側）の状況

○鉄道駅周辺における自転車駐車場の利便性の向上が求められています。

(第5章資料編 P31)

○区内の交通手段別の割合は、都内全体と比較して、自動車が低く、自転車や徒歩が高くなっています。

(第5章資料編 P31)

○全国の自転車の死亡事故は65歳以上の割合が高まっています。
中野区においては、鉄道駅や商店街周辺などにおいて歩行者や自転車の事故が多い状況にあります。

(第5章資料編 P32)

○自転車の通行環境が整った道路が少なく、計画的な整備が進められていません。

(第5章資料編 P33)

交通全般

○区民の2割弱は、現在の交通手段に満足していません。

(第5章資料編 P34)

○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ます。

(第5章資料編 P35)

道路

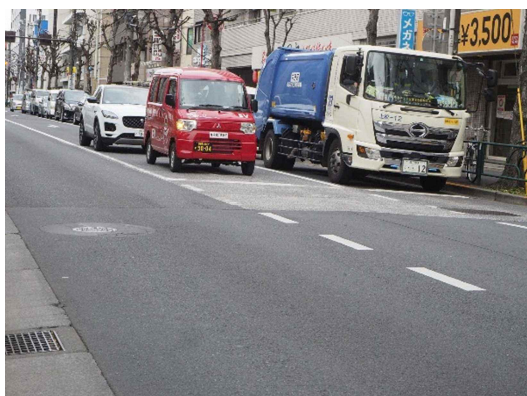
○区内の幹線道路の多くは道路混雑度が1.0を超えており、中野通り、早稲田通りをはじめとした幹線道路や鉄道駅周辺の生活道路などにおいて、鉄道と道路の平面交差、路上駐車等による慢性的な渋滞が発生しています。

(第5章資料編 P36)

○中野区の道路率は17.7%で23区では低い方から4番目にあたり、道路幅員6m以上の道路ネットワークが形成されているのは一部地域にとどまります。また、歩道がない道路が多いため、自動車、自転車、歩行者が混在した状況となっています。

(第5章資料編 P37・38)

- 東京における都市計画道路の整備方針、中野区無電柱化推進計画に基づき都市計画道路等の整備を進めています。



幹線道路の状況（早稲田通り）



歩道のない道路の状況（沼袋区画街路4号線）

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%超が目前にあり、25年後の令和 27 年（2045 年）頃に高齢化率は 30%を突破すると予想されています。

（第 5 章資料編 P39・40）

- 西武新宿線沿線や中野駅周辺において、駅改良や駅周辺のまちづくりが進められています。
- 各地域において防災まちづくりなどが進められています。
- ウォークブル推進都市に、中野区は賛同し登録しています。

（第 5 章資料編 P41）

- 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し、誰もが自立した日常生活や社会生活を送れる環境の整備を進めています。
- 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ます。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ます。

○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ます。



自動運転の実証実験（センシング装置）
出典：中型自動運転バスの実証実験の概要（国土交通省）

○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ます。



出典：中野区地域防災計画【概要版】（平成 27 年 6 月）

○新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、人々は集団感染を防止するため、密閉空間、密集場所、密接場面を避けるようになっており、これに伴い日常生活や社会生活（テレワークの実施など）が変化してきています。このような生活の変化により、鉄道や路線バスといった公共交通の利用が減少するなどの影響が生じています。

（第 5 章資料編 P42）



チラシ「3つの密を避けましょう！」（抜粋）
出典：首相官邸ホームページ



テレワークのイメージ
出典：写真 AC

2 交通に関する課題

交通に関する現状・地域特性・問題点を踏まえ、下記のとおり「公共交通に関するもの」、「交通インフラに関するもの」、「交通を取り巻く状況等に関するもの」という分類で交通に関する課題を設定します。

(注) 各課題の文末の「鉄道、自動車、自転車・徒歩、交通全般、道路、交通を取り巻く状況等」は、背景となる前項の「交通に関する現状・地域特性・問題点」を示します。

(1) 公共交通に関するもの

○ J R 中央線の鉄道の混雑緩和

鉄道

○ 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

自動車

道路

○ 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

自動車

交通全般

○ 区内を運行する路線バス交通の維持

自動車

○ 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

自動車

交通を取り巻く状況等

○ 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

交通全般

交通を取り巻く状況等

○ 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

交通全般

○ 自転車シェアリングなどの導入による自転車の活用

自転車・徒歩

(2) 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

自動車

道路

○ 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

自動車

自転車・徒歩

道路

○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

自動車

自転車・徒歩

交通を取り巻く状況等

(3) 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

自転車・徒歩

○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

交通を取り巻く状況等

○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

自動車

交通を取り巻く状況等

○脱炭素社会の実現に向けた交通環境の改善

交通を取り巻く状況等

○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

交通を取り巻く状況等

○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（新型コロナウイルス感染症等の拡大防止、公共交通の維持など）

交通を取り巻く状況等

第3章 交通政策の基本的な考え方

1 交通政策の推進にあたっての基本的認識

交通は、区民にとって安全・安心、快適・便利に生活するための必要不可欠なものとなります。とりわけ公共交通については持続可能な交通基盤として必要性が高いものとなっています。

また、今後の超高齢社会への対応、昨今の自然災害や新型コロナウイルス感染症等への対応が求められるとともに、脱炭素をはじめとした環境への配慮、新技術の普及等の社会情勢の変化への対応も求められます。

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していきます。



図 交通政策を進めるうえでの背景や視点等

2 めざすべき姿と基本目標

交通政策の推進にあたっての基本的認識、区内交通の現状と課題などを踏まえ、本方針におけるめざすべき姿を「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」と定めます。また、めざすべき姿の実現に向け3つの基本目標を定めます。

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

3 取組の方向性

基本目標ごとに取組の方向性を示します。

(1) 公共交通ネットワークの充実

取組の方向性 1

利用者の移動ニーズに応じた最適な公共交通ネットワークを構築するため、将来を見越した適切な需要予測に基づき、鉄道や路線バス等により、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公民の連携と地域との協働で推進します。

【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、総合的な交通政策の推進

取組の方向性 2

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、徒歩や自転車等の既存の交通手段に加え、公民の連携と地域との協働による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・推進します。

【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

取組の方向性 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となるため、新たな交通結節点として、各地域のまちづくり等による公共施設（公園・区有施設等）整備や民間開発を契機に、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検討・推進します。

【具体的な取組例】

⇒各地域のまちづくり等との連携強化

取組の方向性 4

鉄道や路線バス等の公共交通ネットワークを補完し、区民の健康と交通混雑の緩和等を図るため、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・推進します。

【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

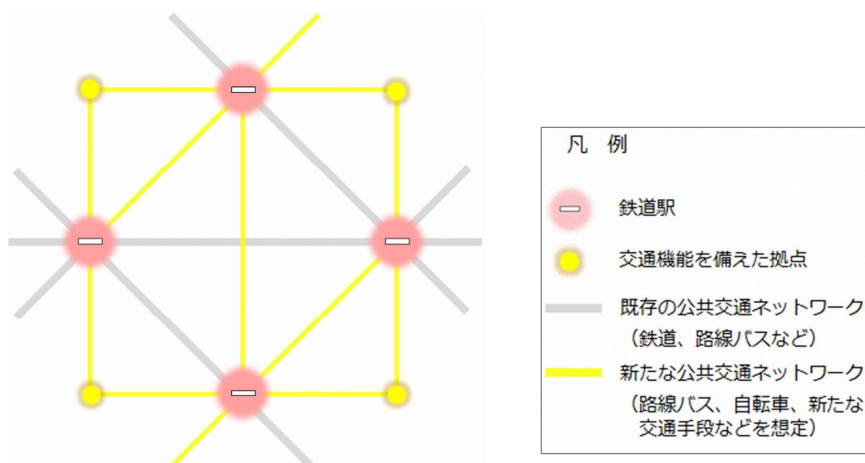


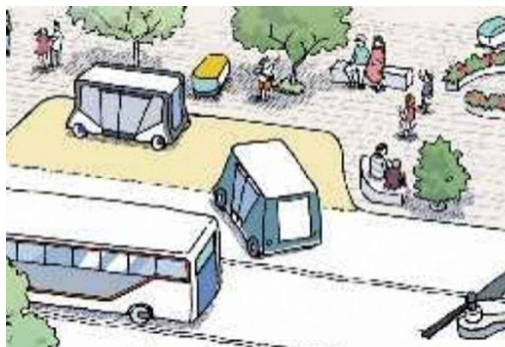
図 公共交通ネットワークの充実に向けたイメージ

新たな交通結節点について

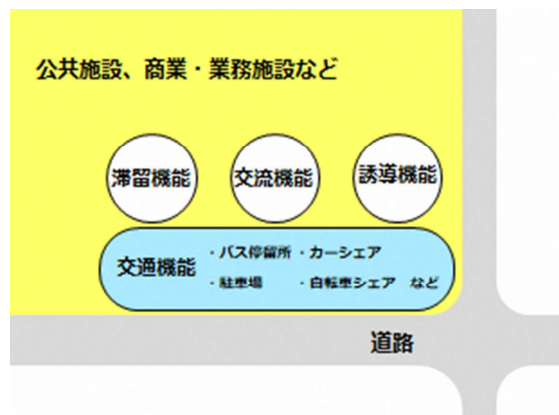
新たな交通結節点とは、公共施設や商業・業務施設など地域に必要な都市機能を擁する一部空間に、路線バスや自動車、自転車、徒歩などの交通モードを切り替えることのできる交通機能が備わった拠点です。

整備にあたっては、地域のまちづくりにおいて住民ニーズと適切な需要予測のもと、必要な交通モードを導入することとなります。

導入にあたっては交通機能の他、滞留機能（人々が休憩や活動の場として利用する）、交流機能（多様な人々が交流する）、誘導機能（区内の周辺施設の案内誘導によりまちの回遊を促す）なども合わせて検討します。



出典：2040年、道路の景色が変わる
（国土交通省 令和2年6月）



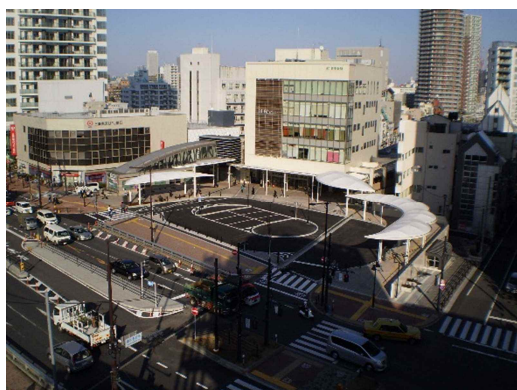
(2) 交通インフラの充実

取組の方向性 1

鉄道と他の交通手段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、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公民の連携、適切な役割分担のもと推進します。

【具体的な取組例】

⇒ 交通結節機能に関する基盤整備の推進



東中野駅西口駅前広場



東中野駅前広場地下自転車駐車場

取組の方向性 2

各交通による移動の安全性や快適性を向上させるため、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・推進します。

【具体的な取組例】

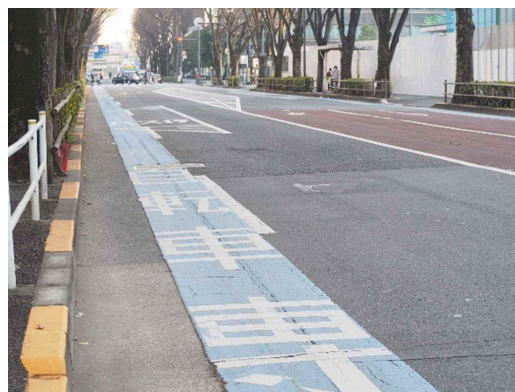
⇒都市計画道路等の基盤整備の推進

自転車通行環境の整備について

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画を作成し、自転車ネットワークを適切に構築することが必要です。

基本的な整備形態としては、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在などがあります。

なお、自転車ネットワークの構築にあたっては、東京都全体としての自転車ネットワークのほか、中野区に隣接する新宿・渋谷・杉並・豊島区・練馬の各区の自転車ネットワークと整合を図る必要があります。



けやき通りの自転車専用通行帯



早稲田通りの自転車ナビマーク

取組の方向性 3

路上荷捌き等の駐車課題の多い鉄道駅周辺においては、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します。

【具体的な取組例】

⇒都市計画駐車場等の基盤整備の推進

⇒駐車場地域ルールを導入

駐車場施策について

【駐車場をめぐる問題】

駐車場はモータリゼーションの発展とともに必要性を増してきた都市基盤です。その確保については、公共として確保する都市計画駐車場のような公共駐車場や建物の建築に際し義務として確保される附置義務駐車場があります。

都市における駐車場は、附置義務駐車場により増加を続けています。しかし、自動車の保有台数は近年横ばいとなっており、稼働率の低い駐車場の発生等が問題となっています。

一方、ECビジネスの発展や自動車による小口物流等の物流交通は増大しつづけておりその駐車需要は増大しています。

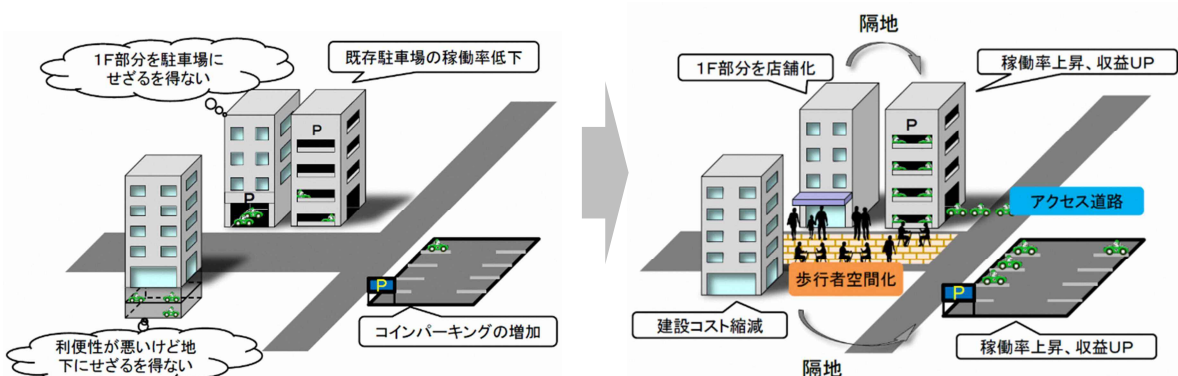
【駐車場地域ルールの導入】

中野区内でも駐車需要が多い中野駅周辺は、駐車場整備地区を都市計画決定しており、東京都駐車場条例に基づく「駐車場地域ルール」の導入が可能な地区となっています。

中野区は、この制度を活用し、駐車場の需要と供給の地区間アンバランスの解消や駐車場出入り口による歩行者動線の分断解消、集約荷捌き駐車場施設の整備促進等を目的として、令和2年12月に「中野駅周辺地区駐車場地域ルール」を策定しました。令和4年度からの駐車場地域ルールの運用開始を目指し、運用基準の作成等を進めます。

【都市計画駐車場の整備と集約荷捌き駐車場施設の確保】

中野駅新北口駅前エリアのまちづくりとあわせ、都市計画駐車場の整備と集約荷捌き駐車場施設の整備誘導を図ります。また、中野駅周辺の他地区においても、「地域まちづくり貢献策」の一環として、駐車場地域ルールの適用が可能な地区は集約荷捌き駐車場施設の整備誘導を図ります。



図の出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（国土交通省 平成30年7月）

(3) 交通環境の質の向上

取組の方向性 1

鉄道駅周辺における歩行者や自転車利用者の利便性、快適性を向上させるため、公民の適切な役割分担のもと、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します。

【具体的な取組例】

⇒自転車駐車場の再整備検討

⇒放置自転車の撤去、交通安全の啓発



中野区自転車安全利用講習会

取組の方向性 2

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に基づき、公民の適切な役割分担のもと、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します。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します。

【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



バリアフリー化の取組
(鍋屋横丁通り)



福祉輸送サービス

出典：(一社) 全国福祉輸送サービス協会

取組の方向性 3

環境負荷の低減につながる脱炭素型の移動手段の普及について検討・推進します。

災害時において公共交通を維持するとともに、交通面から災害復旧に寄与する取組を検討・推進します。

【具体的な取組例】

⇒脱炭素型の移動手段等に関する、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

取組の方向性 4

自動車の自動運転やMaaS、小型モビリティ等の新技術に関して、事業者による取組状況や導入に向けた課題、社会実験の実施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します。

【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



公道を活用した小型モビリティのシェアリング実験

出典：国土交通省関東地方整備局

取組の方向性 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、交通環境の整備について検討します。

【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

⇒公共交通ネットワークの検討（再掲）

⇒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（再掲）

⇒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（再掲）

⇒交通事業者による混雑回避等に関する事業の促進

第4章 交通政策基本方針の推進について

1 推進体制

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します。

具体的には、区における公共交通のあり方、交通に関する方針や個別計画の策定、新たな公共交通サービスの導入などについて、関係者間で必要な事項を協議・調整するため、「(仮)中野区交通政策推進協議会(以下「協議会」という。)」を設置します。

協議会は、学識経験者、交通事業者、住民または利用者代表、交通管理者、道路管理者、庁内の関係者などで構成し、交通に関する具体的な取組を実施する際に、「道路運送法(昭和26年法律第183号)」、「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)」などに基づく制度を適切に活用できるようにします。

また、個別課題に対して集中的に検討できるよう、「(仮)中野区交通政策推進協議会」の下部組織として必要に応じて部会やワーキングを設置し、区の交通政策の円滑な推進を図ります。

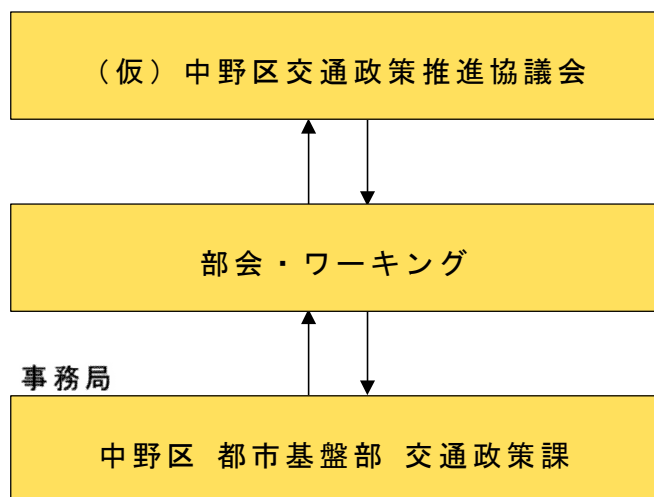


図 検討体制

2 めざすべき姿の実現に向けたステップ

本方針における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です。このため、各々の役割分担を明確にしたうえで、交通に関する個別の取組について、調査・検討、計画（必要に応じて実証実験の実施）、事業化、検証・見直しを適切に行い、関係者が協力して、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です。

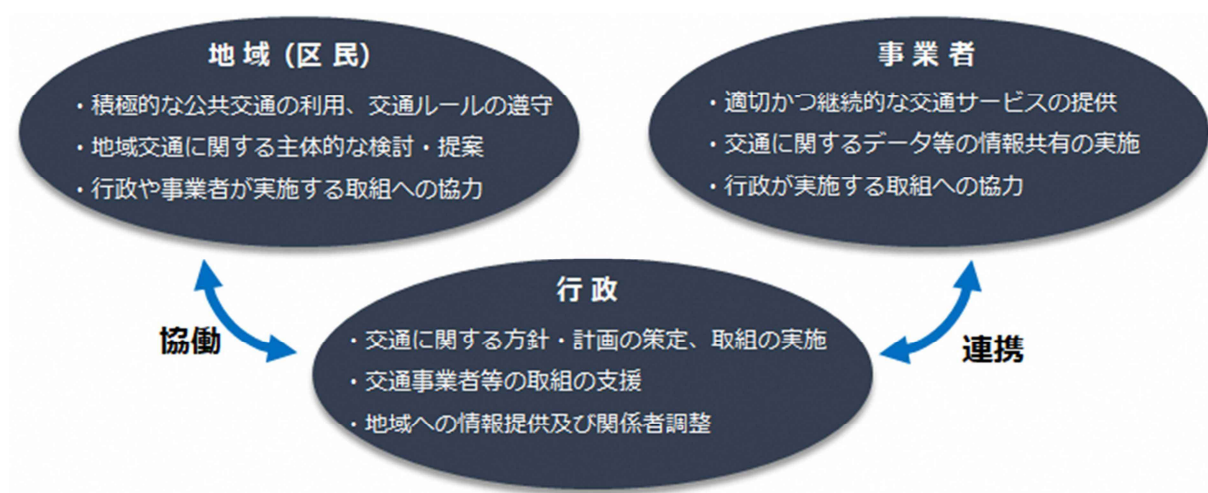


図 関係者の役割分担イメージ

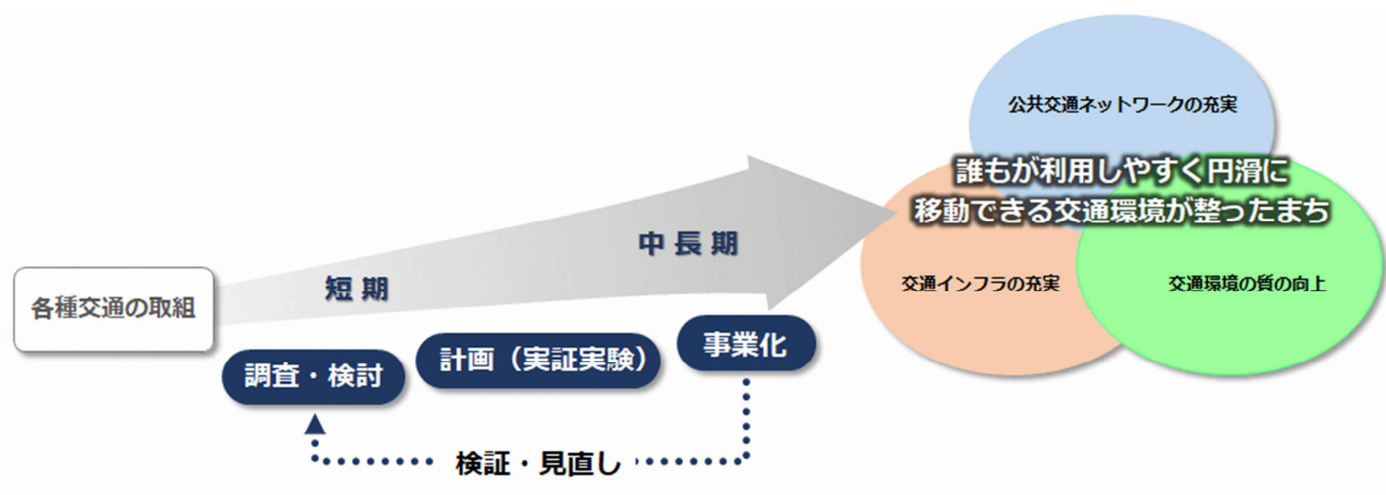


図 めざすべき姿の実現に向けたステップ

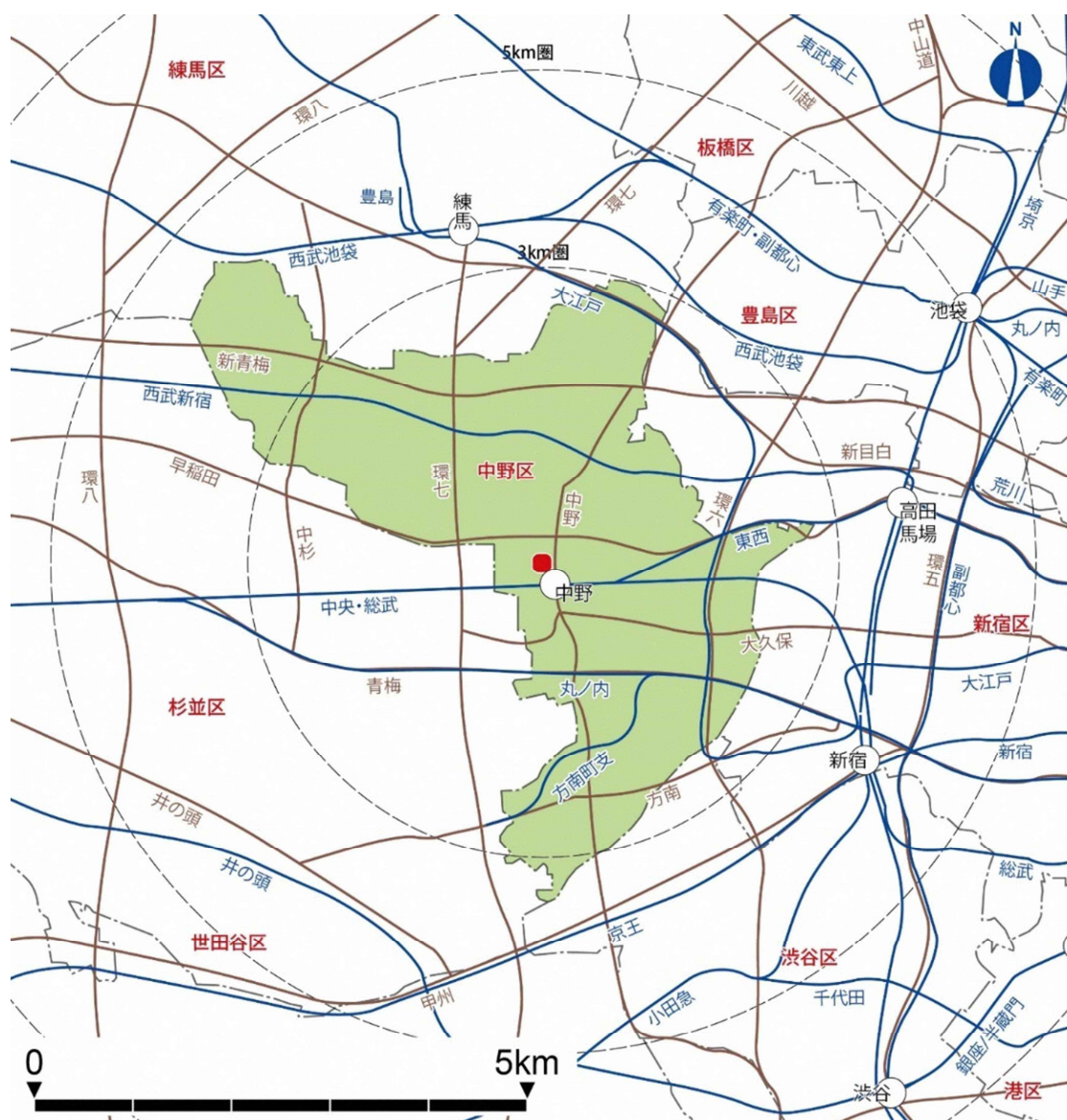
第 5 章 資料編

1 交通に関する現状・地域特性・問題点に関するデータ等

(1) 鐵道

① 鐵道網

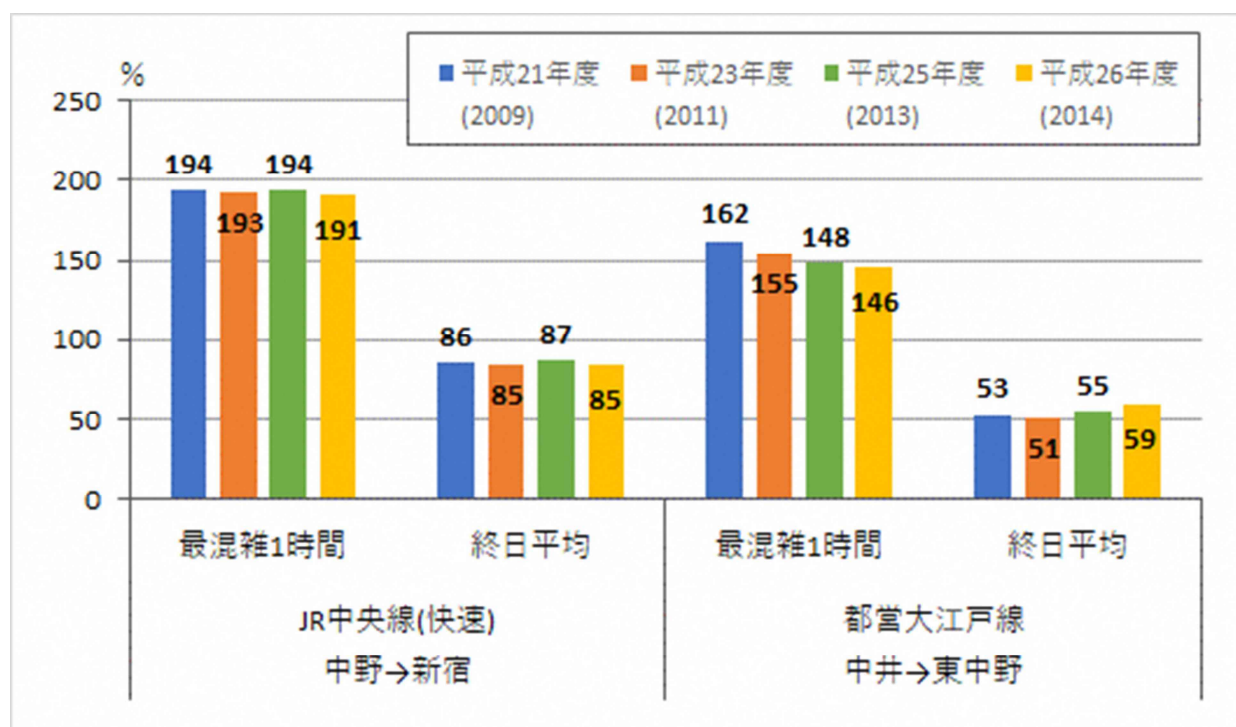
東西方向に西武新宿線、JR 中央線・総武線、東京メトロ東西線・丸ノ内線・丸ノ内方南支線が通り、南北方向に都営大江戸線が通っています。



②鉄道の混雑率

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、高い状況にあります。

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、ピーク時における主要31区間の平均混雑率150%、ピーク時における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ます。



出典：都市交通年報、都市・地域交通年報をもとに作成

※鉄道の混雑率：輸送人員÷輸送力で算出。

[100%] = 定員乗車。座席につくか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。

[150%] = 肩が触れ合う程度で、新聞は楽に読める。

[180%] = 体が触れ合うが、新聞は読める。

[200%] = 体が触れ合い、相当な圧迫感がある。しかし、週刊誌なら何とか読める。

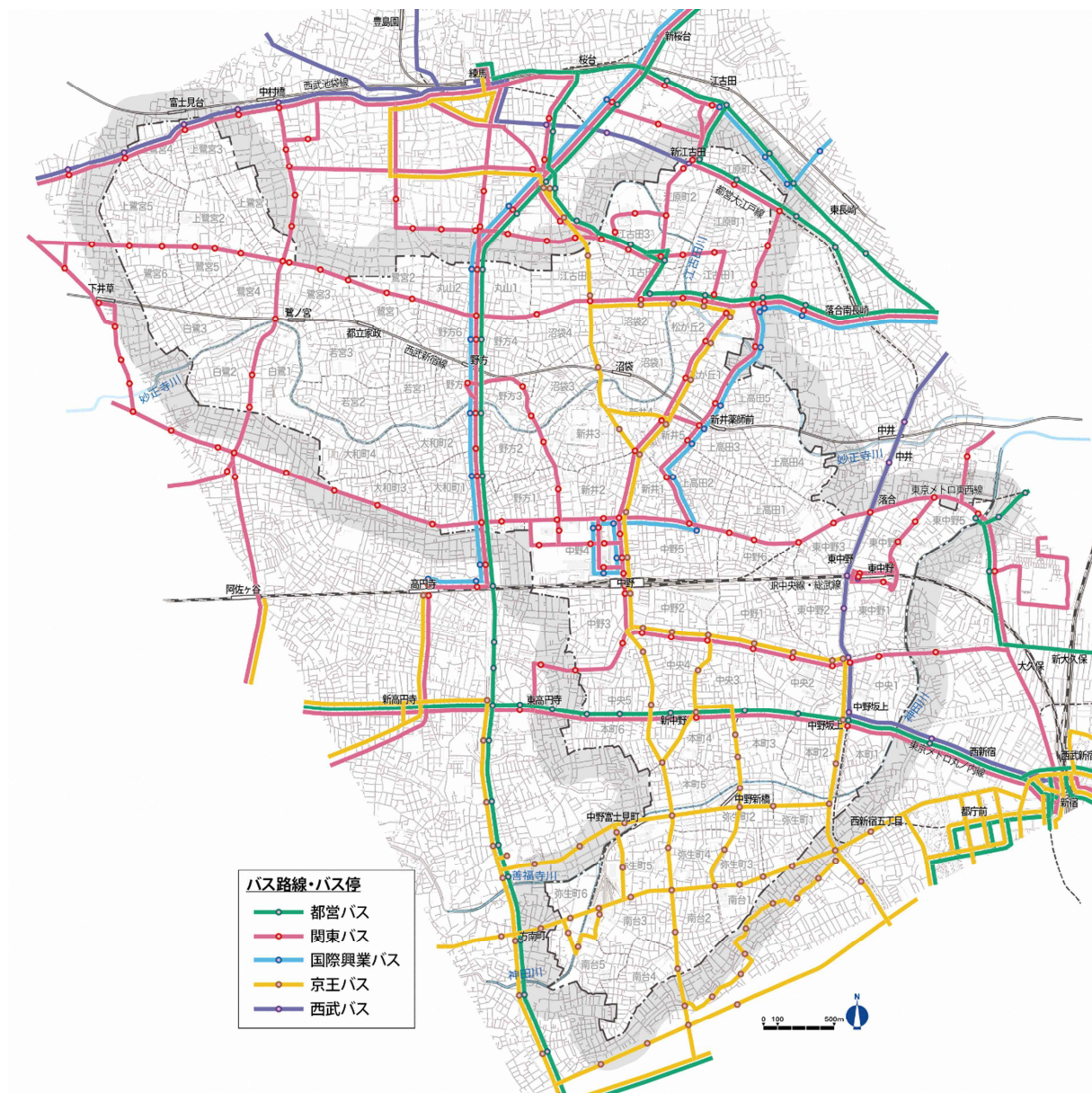
[250%] = 電車が揺れるたびに、体が斜めになって身動きできない。手も動かせない

出典：（一社）日本民営鉄道協会

(2) 路線バス

① 事業者別の路線バス網

中野区内で運行するバス会社は5社あります。サービス密度は、関東バス（桃）と京王バス（黄）が高い状況にあります。概ね中野駅を境に関東バスと京王バスが分かれて運行しており、総じて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ります。

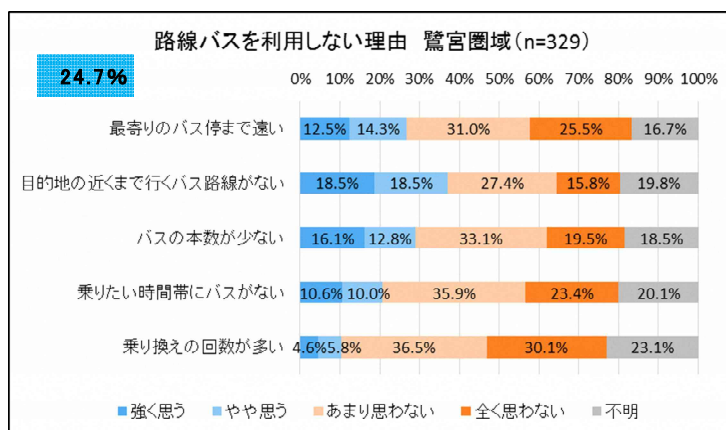
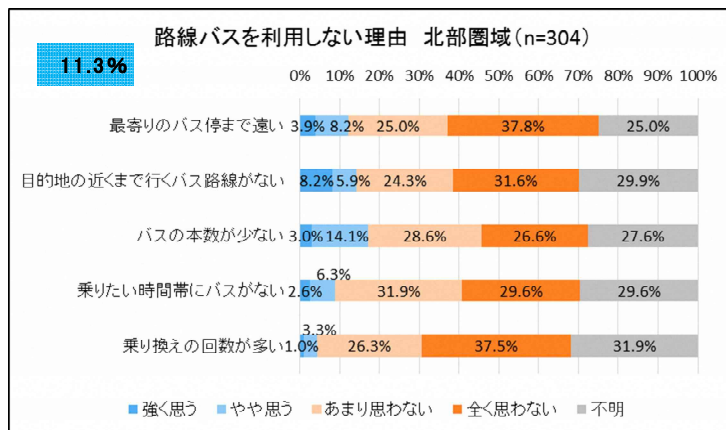
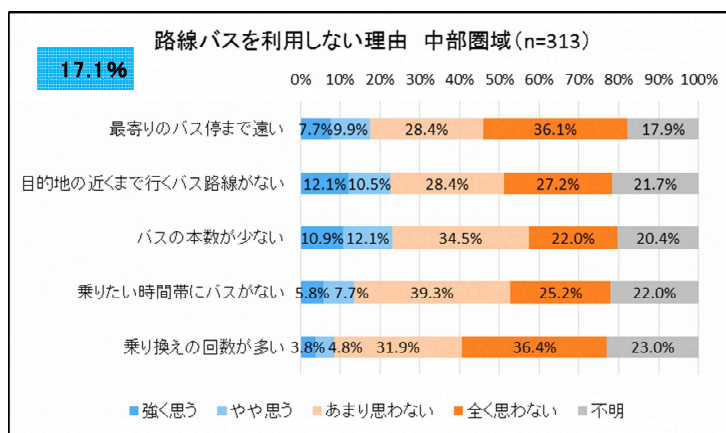
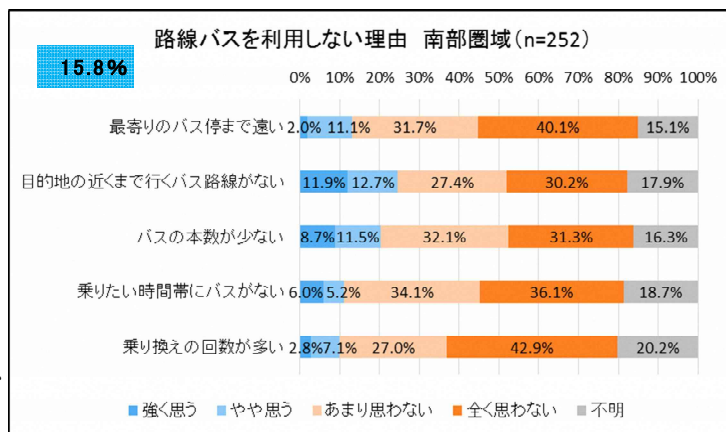


出典：各バス事業者ホームページ情報をもとに作成

②地域別の路線バスを利用しない理由

利用しない理由のすべての項目について「強く思う」と「やや思う」の割合を足して平均した値（各図表の左上の数値）を地域別に比較すると、鷺宮圏域が最も高く、北部圏域が最も低い状況にあります。

「強く思う」と「やや思う」の割合を足した値を項目で比較すると、いずれの地域も「目的地の近くまで行くバス路線がない」と「バスの本数が少ない」が上位となっています。

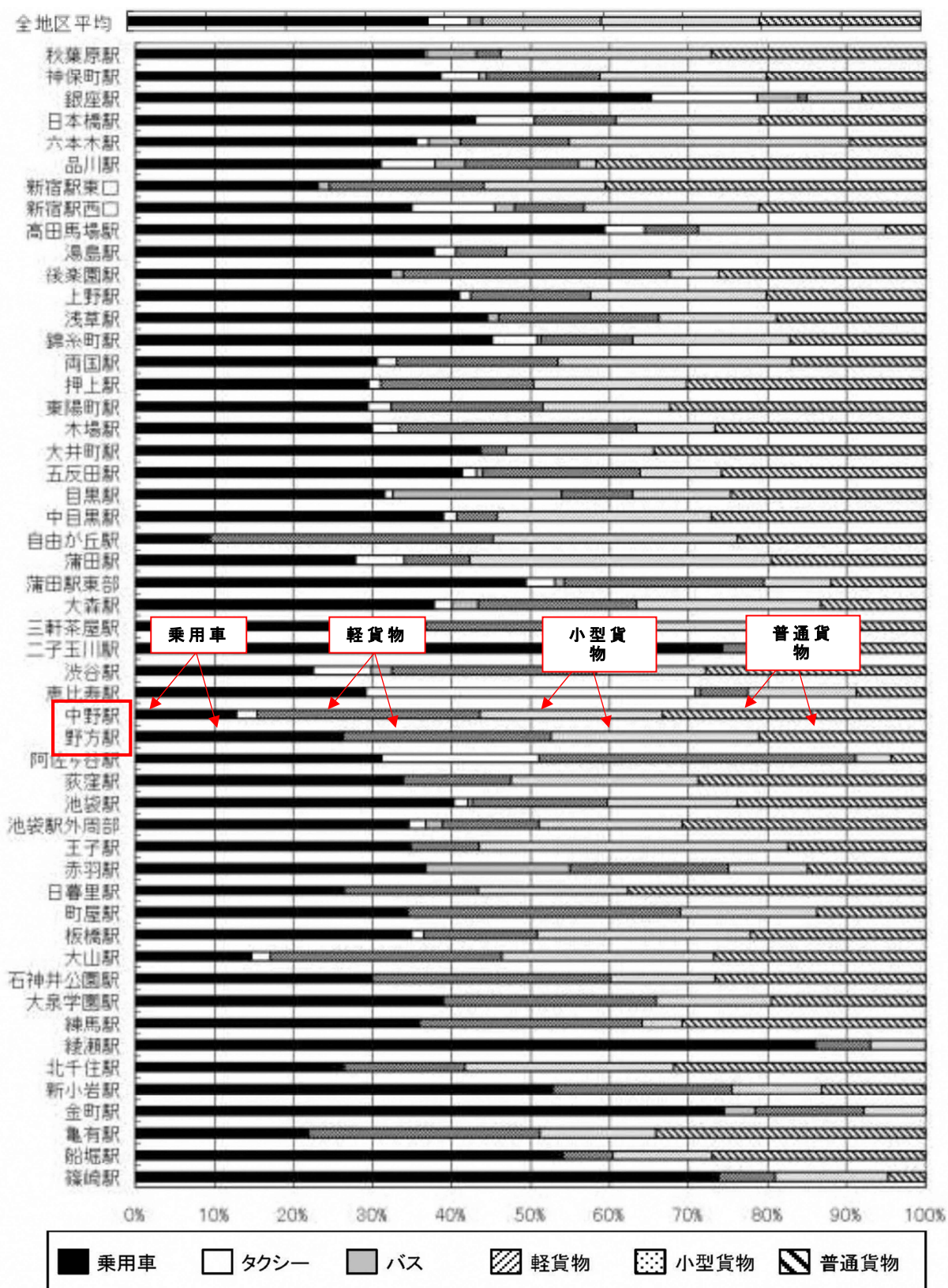


出典：平成30年度 区民移動実態把握に関するアンケート調査結果

(3) ピーク時の車種別違法路上駐車割合

① 平日

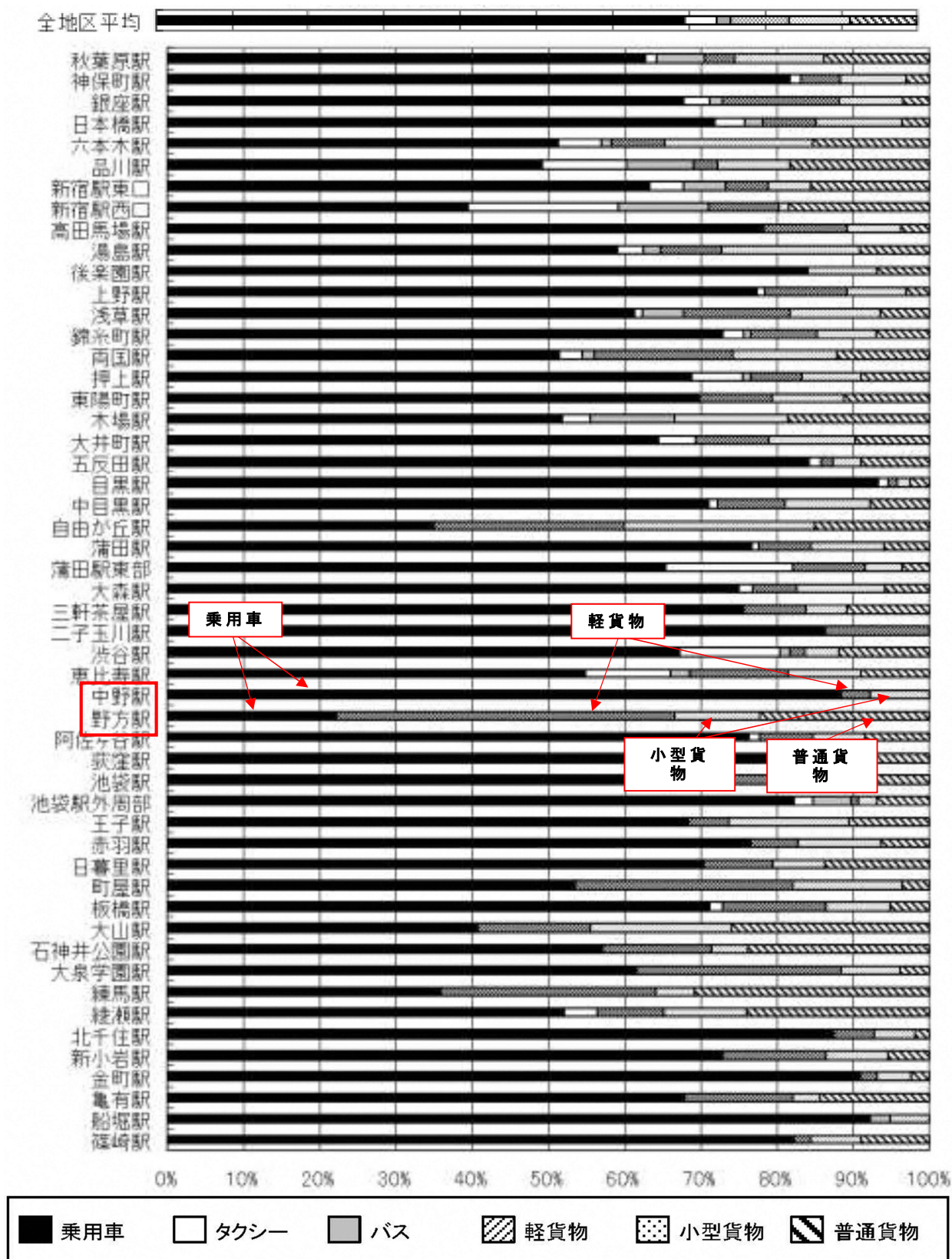
中野駅と野方駅周辺における平日の違法路上駐車は、軽貨物、小型貨物及び普通貨物が多く、全体の約7～8割を占める結果となっています。



出典：平成29年度路上駐車実態調査結果（公益財団法人 東京都道路整備保全公社）

②休日

中野駅周辺における、休日の違法路上駐車は、乗用車が全体の9割近くを占めています。一方、野方駅周辺は平日と比べ軽貨物が多くなっています。



出典：平成29年度路上駐車実態調査結果（公益財団法人 東京都道路整備保全公社）

(4) 自転車の活用

①国の取組

国が平成 30 年（2018 年）6 月に策定した自転車活用推進計画によると、自転車の活用の推進に関する施策を指標として示しています。うち 3 例を下表に示します。

指標	実績値	目標値
自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	0 団体 (2017 年度)	200 団体 (2020 年度)
サイクルポートの設置数	852 箇所 (2016 年度)	1,700 箇所 (2020 年度)
通勤目的の自転車分担率	15.2% (2016 年度)	16.4% (2020 年度)

②東京都の取組

東京都が平成 31 年（2019 年）3 月に策定した東京都自転車活用推進計画によると、自転車の活用の推進に関する施策を指標として示しています。うち 4 例を下表に示します。

指標	実績値	目標値
自転車通行空間の優先整備区間等	192 k m (2017 年度)	232 k m (東京 2020 大会まで)
自転車駐車場の整備台数	888,610 台 (2017 年度)	900,000 台 (2020 年度)
駅前放置自転車台数	28,956 台 (2017 年度)	20,000 台以下 (2020 年度)
ゾーン 30	336 箇所 (2018 年度)	360 箇所 (2020 年)

③東京自転車シェアリング広域実験

東京 23 区では、平成 28 年（2016 年）に 4 区（江東区、千代田区、港区、中央区）で、相互乗り入れを実現した「東京自転車シェアリング広域実験」が開始されました。

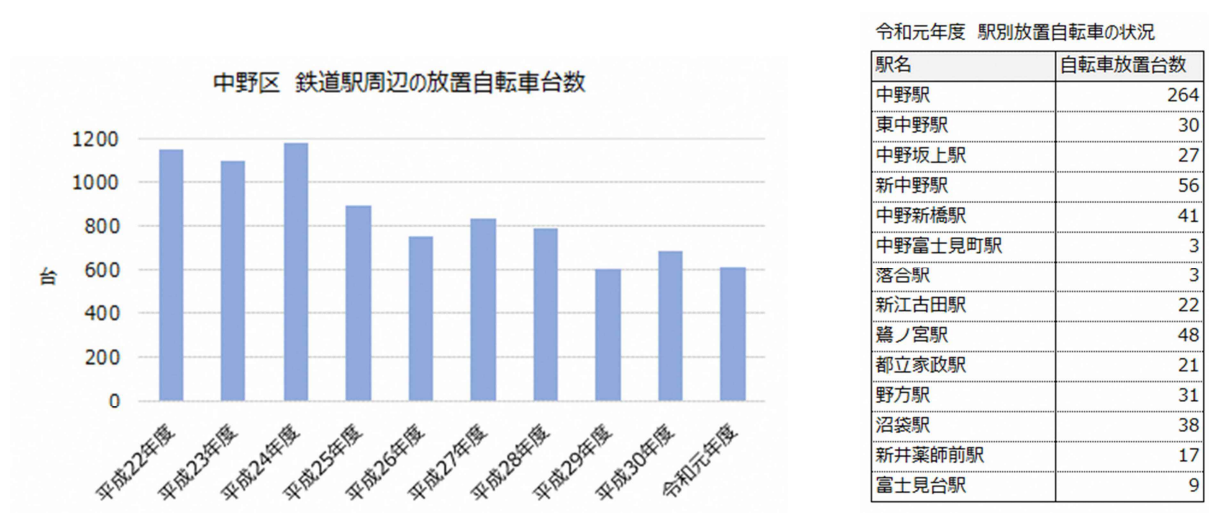
その後、平成 30 年（2018 年）4 月に 9 区（新宿区、文京区、渋谷区、品川区、大田区の追加）、平成 31 年（2019 年）1 月に 10 区（目黒区の追加）、令和 2 年（2020 年）7 月に 11 区（中野区の追加）となり、自転車シェアリングの普及が進んでいます。

なお、平成 29 年（2017 年）10 月に練馬区も実験を開始していますが、相互乗り入れまでには至っていない状況にあります。

(5) 自転車の放置の状況

鉄道駅周辺における放置自転車の台数は、中野区全体では減少傾向となっています。

なお、令和元年度（2020年度）の中野区内の鉄道駅における放置自転車台数は、中野駅周辺が比較的多い状況となっています。



(6) 自転車駐車場に関する意見

中野区区民意識・実態調査によると、自転車駐車場の利便性について継続的に意向を把握しています。

これによると令和2年（2020年）は、「よい」と「どちらかといえばよい」を足した割合は41.5%、「どちらかといえば悪い」と「悪い」を足した割合は53.9%で、評価は低い状況にあります。

自転車駐車場の利便性	よい	どちらかとい えばよい	どちらかとい えば悪い	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：中野区区民意識・実態調査をもとに作成

平成30年度（2018年度）区民移動実態把握に関するアンケート調査による自転車駐車場に関する自由意見では、「駅に駐輪場がほしい」、「自転車利用者が多い割には、きちんと停められる場所が少ない」、「駐輪場が駅周辺に少なすぎる」など、課題につながる意見がみられました。

(7) 代表交通手段別地区別発生集中割合

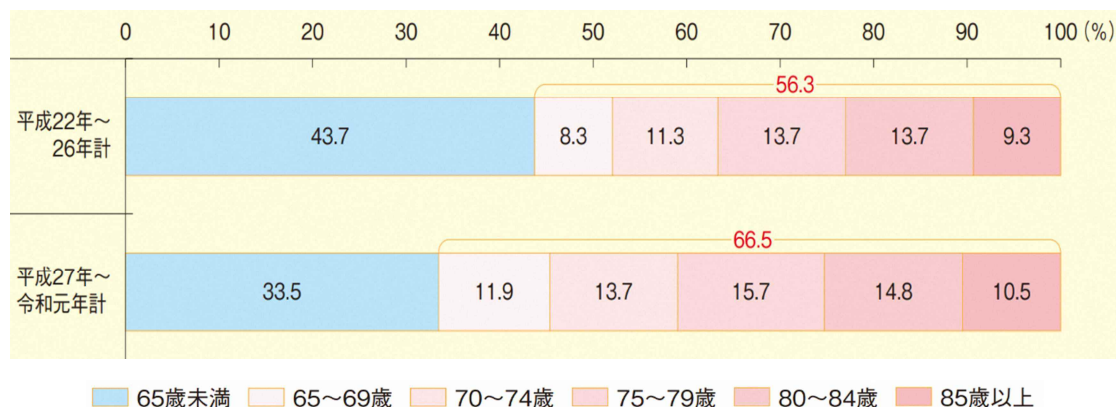
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））によると、区内の代表交通手段別発生集中量の構成割合は、都区部とくらべると、自動車は低く、自転車や徒歩が高い状況にあります。

	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
中野北部	39.7%	4.2%	5.6%	0.7%	20.7%	28.2%	0.1%	0.7%	100.0%
中野中部	49.7%	4.0%	4.5%	0.5%	12.4%	27.7%	0.1%	1.3%	100.0%
中野南部	45.7%	4.0%	7.1%	0.8%	15.3%	26.2%	0.0%	0.9%	100.0%
中野区計	45.2%	4.1%	5.4%	0.6%	16.0%	27.6%	0.1%	1.0%	100.0%
都区部計	50.3%	3.0%	7.9%	0.8%	13.0%	23.7%	0.1%	1.3%	100.0%
東京都計	45.1%	3.2%	11.6%	1.0%	13.9%	23.9%	0.1%	1.3%	100.0%

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

(8) 全国の自転車の死亡事故

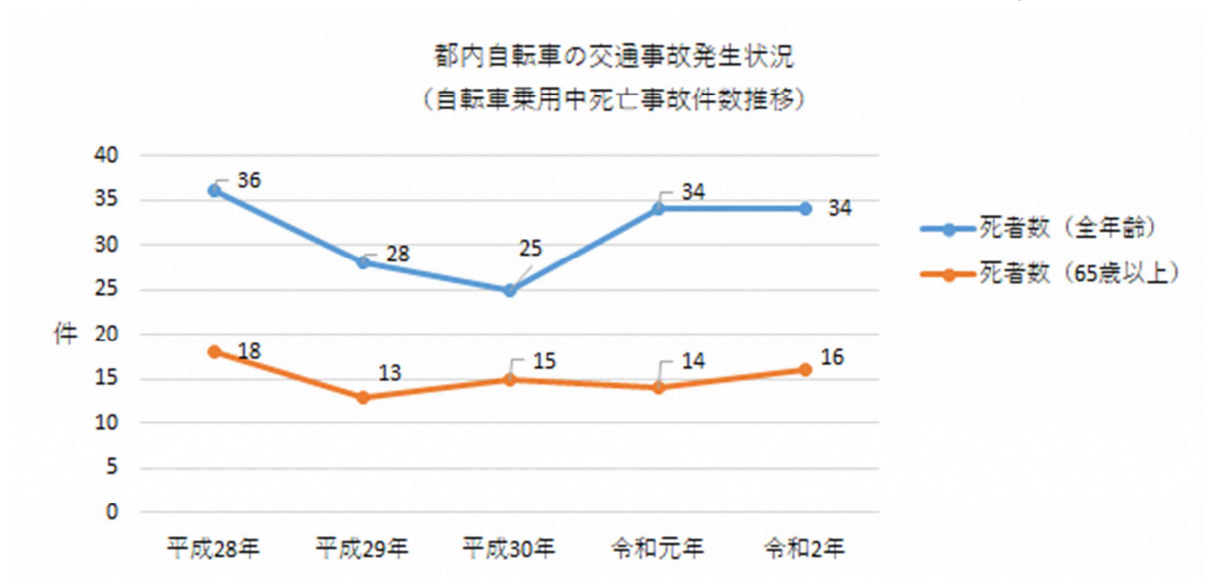
令和 2 年版交通安全白書によると、自転車による年齢別死亡事故は、65 歳以上の割合が高まっている状況にあります。



自転車（第一当事者）の年齢層別死亡事故件数割合事故

出典：令和 2 年版交通安全白書（内閣府）

都内では、近年の自転車による高齢者死亡事故は横ばいに推移しており、年齢層別の 65 歳以上の割合は 5 割前後となっています。



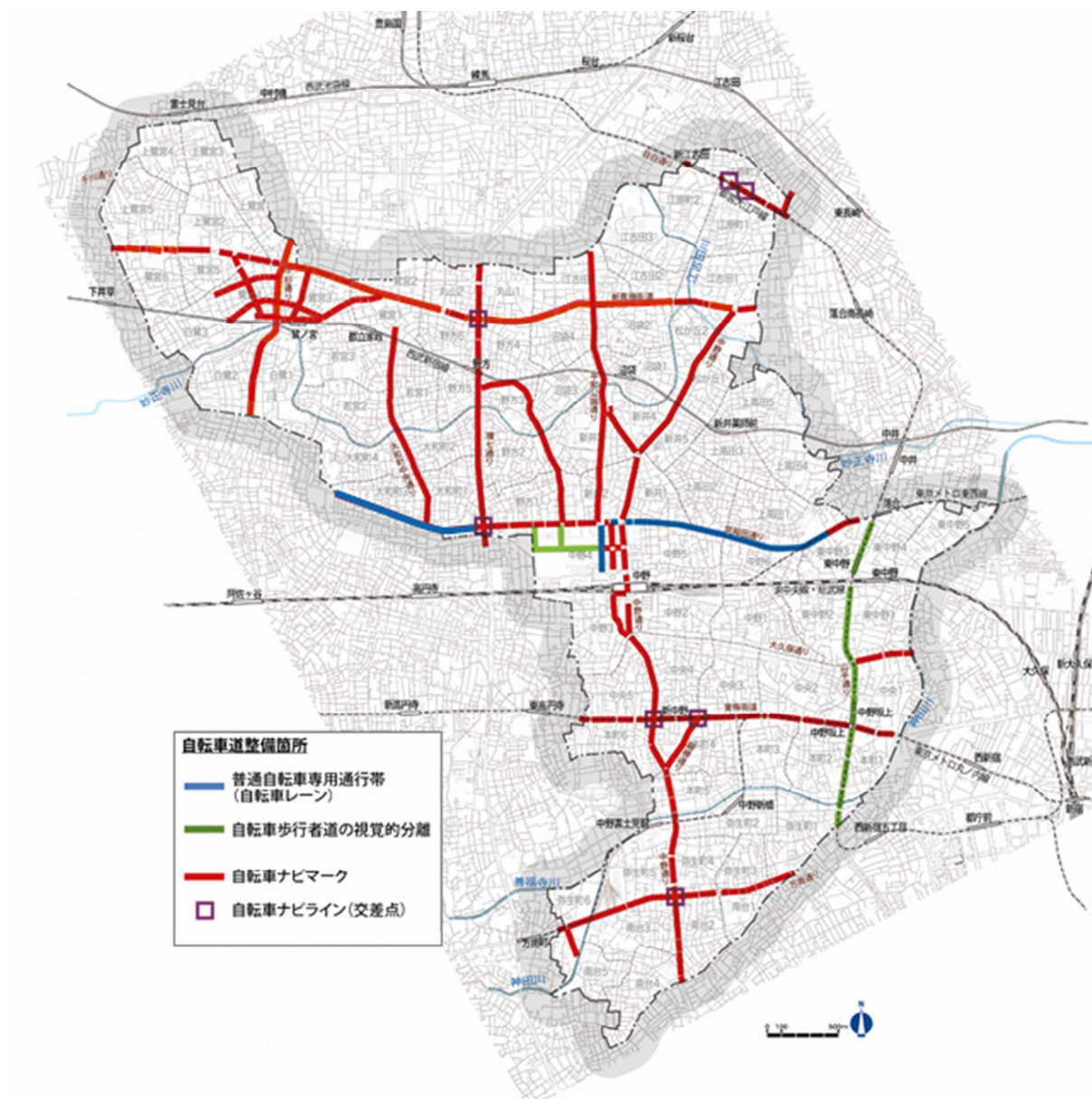
自転車乗用中の死亡事故件数推移

出典：警視庁ホームページ 都内自転車の交通事故発生状況をもとに作成

(9) 自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等の設置状況

自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等の設置状況は下図のとおりです。

区内で自転車の通行環境が整備されている路線は少ないため、隣接区の自転車ネットワーク計画による計画または整備済み路線との整合を図った自転車ネットワークを構築していく必要があります。

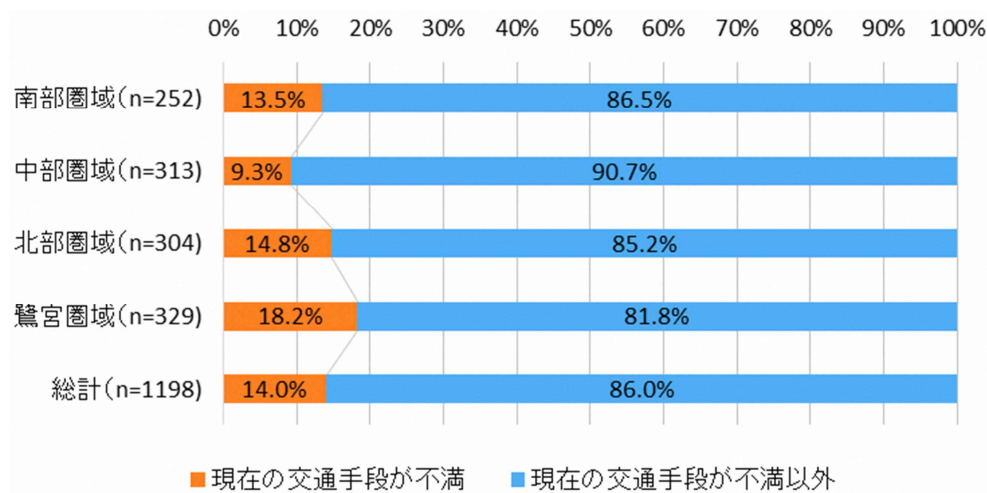


出典：現地踏査による（令和3年1月時点）

(10) 現在の交通手段の満足度

平成 30 年度（2018 年度） 区民移動実態把握に関するアンケート調査結果によると、現在の交通手段の満足度は、区全体では 14.0%が不満であると回答しています。

地域別では、鷺宮圏域の 18.2%が最も高い状況にあります。



出典：平成 30 年度（2018 年度） 区民移動実態把握に関するアンケート調査結果

(11) 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

「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」を駅から250mまたはバス停から250mの圏外（※）とすると下図のとおりとなります。

6つのまとまったエリアがみられます。

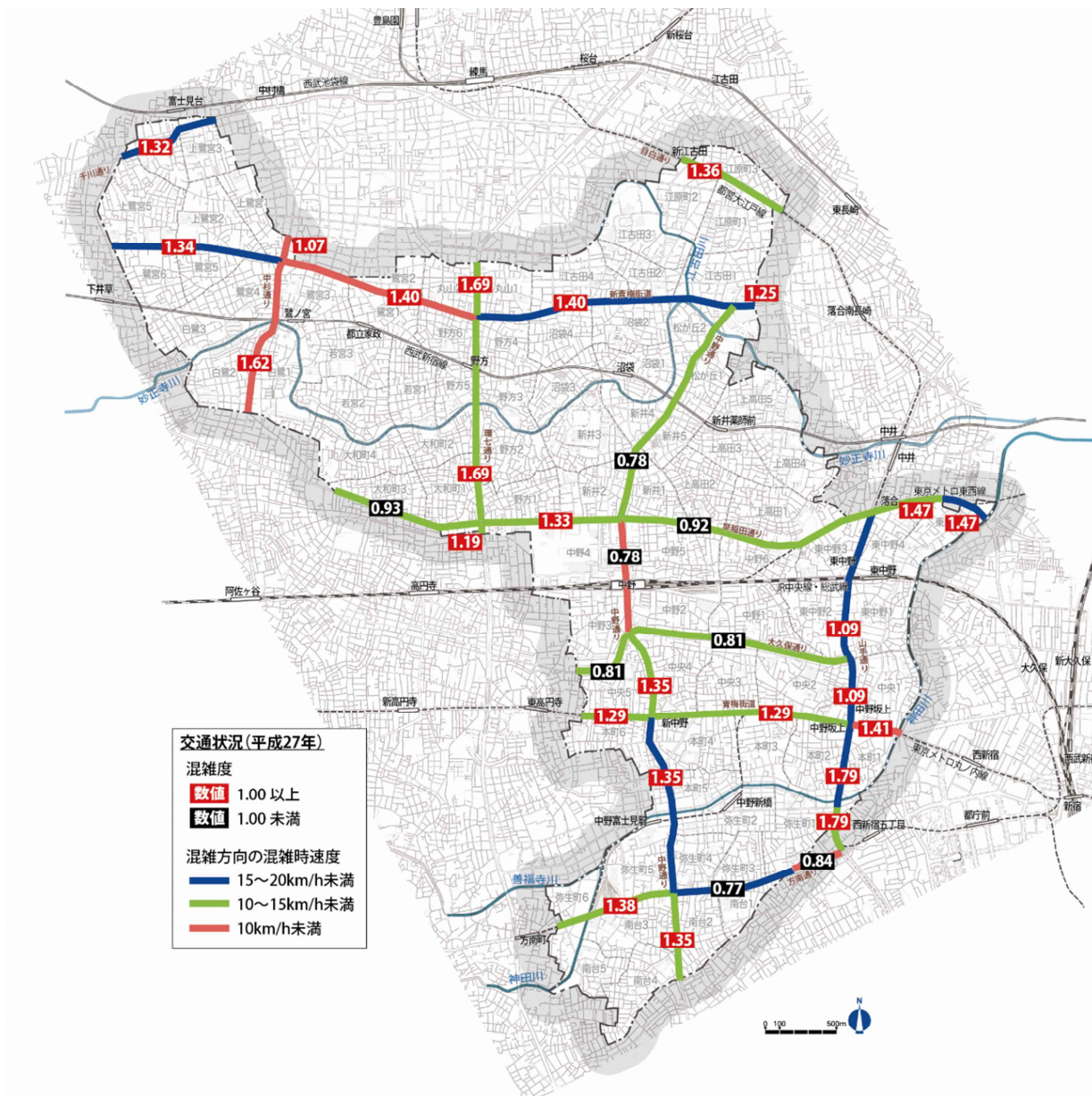


※ 駅から250mまたはバス停から250mの圏外：250mという距離は、歩行がやや難しくなりつつある75歳～84歳の高齢者を想定した歩行速度（48.9m/分）より、5分間の歩行距離から設定したもの。

(12) 主要な道路の混雑度状況

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 を超えています。

鷺宮周辺、中野駅周辺などで混雑時速度が時速 10 k m 未満の区間がみられます。



出典：平成 27 年度（2015 年度）全国道路・街路交通情勢（道路交通センサス）をもとに作成

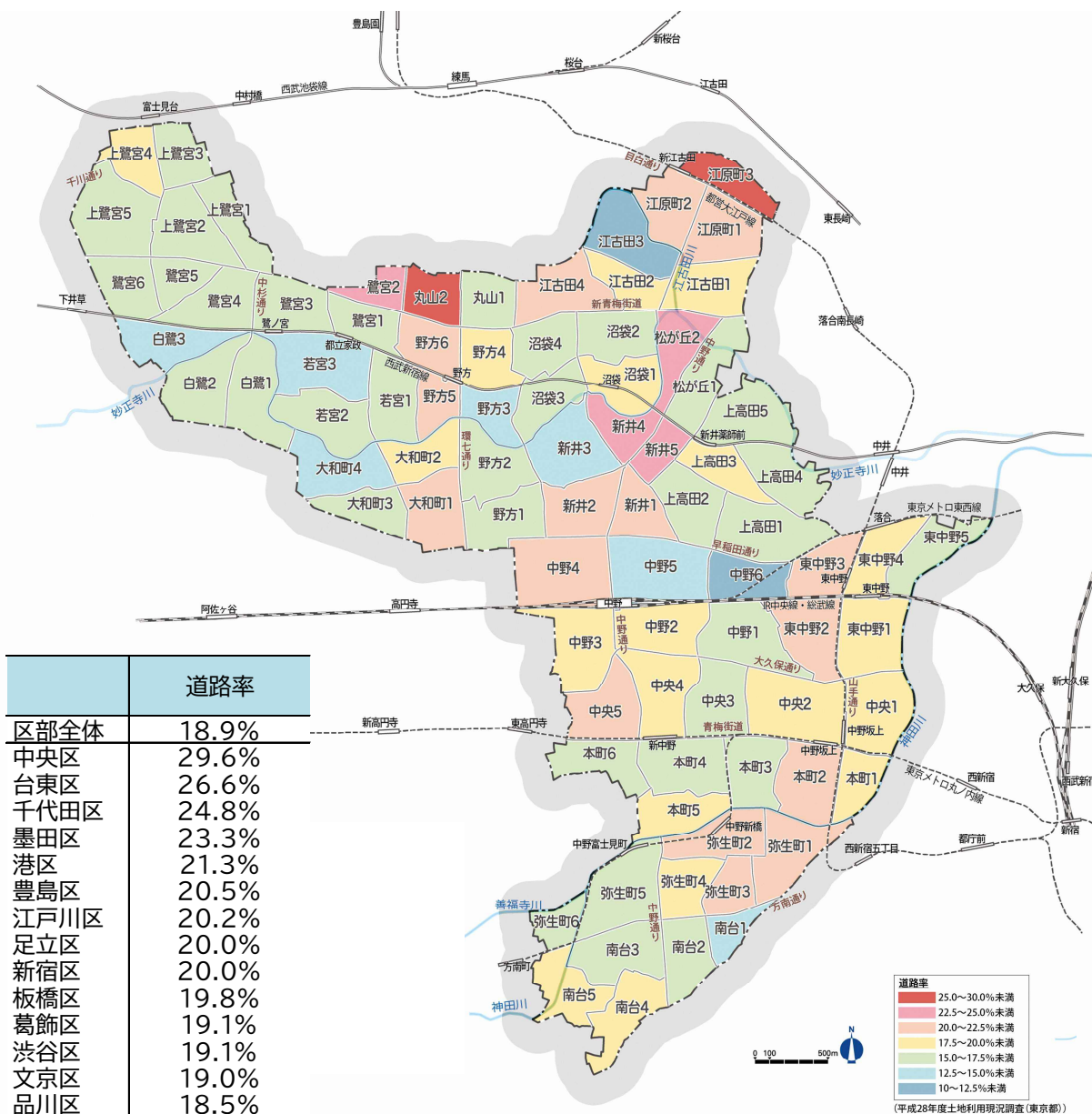
※道路の混雑度：道路容量に対する交通量の比率＝交通量／道路容量。1.00 以下は、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。1.00～1.25 は、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。1.25～1.75 は、ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。1.75 以上は、慢性的混雑状態を呈する。（出典：公益社団法人日本道路協会「道路の交通容量」S59.9）

(13) 道路環境

① 道路率

平成 28 年度（2016 年度）に東京都が実施した土地利用現況調査によると、中野区の道路率は 17.7% であり、23 区中低い方から 4 番目にあたります。

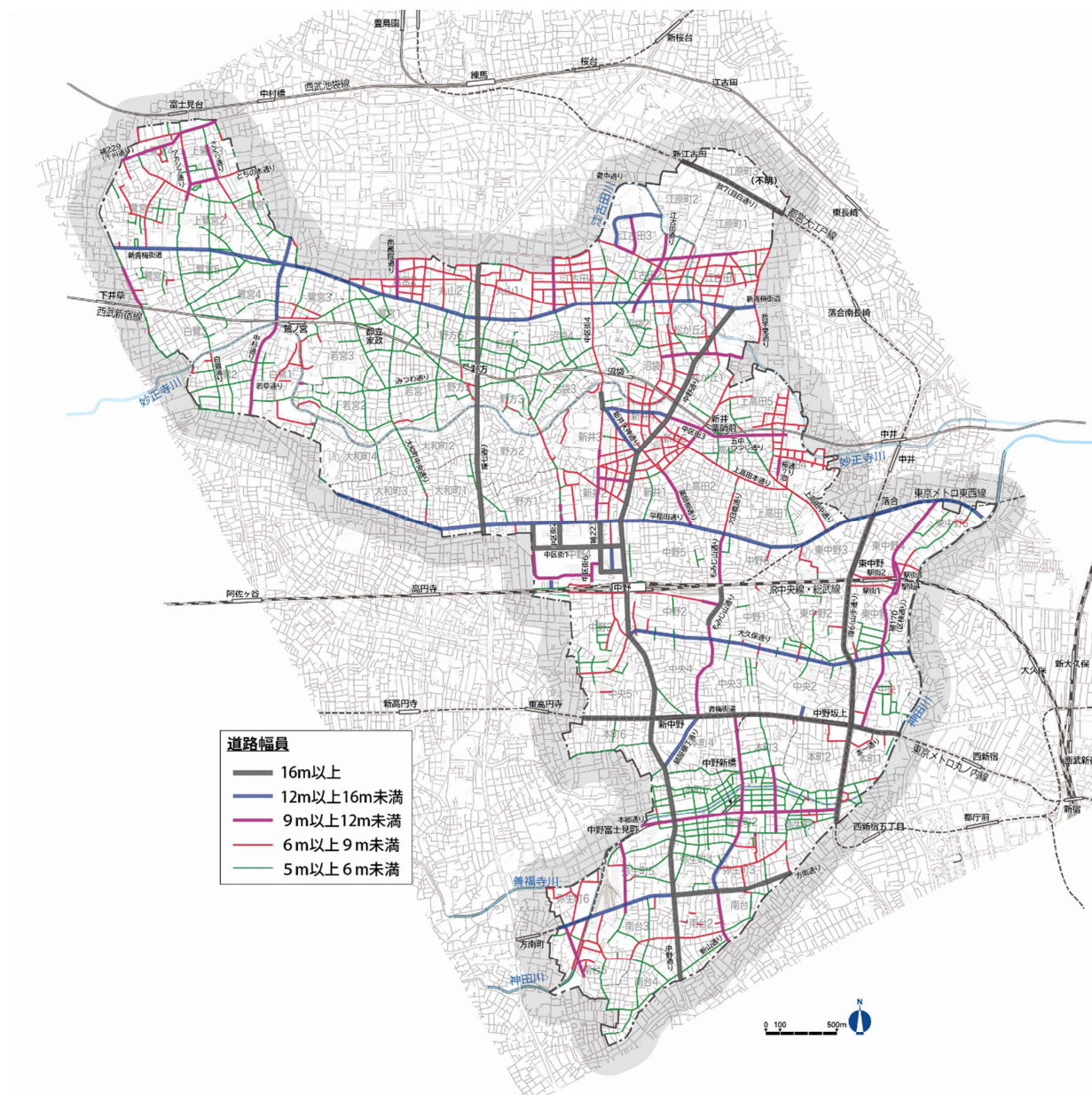
町丁別にみると、西武新宿線の南側において低い値が目立ちます。



出典：平成 28 年度（2016 年度）土地利用現況調査をもとに作成

②幅員別道路

幅員 6m以上の道路が比較的適切に網形成されている地域は北から、丸山、江古田、松が丘、新井、上高田、中野（四丁目）となっています。



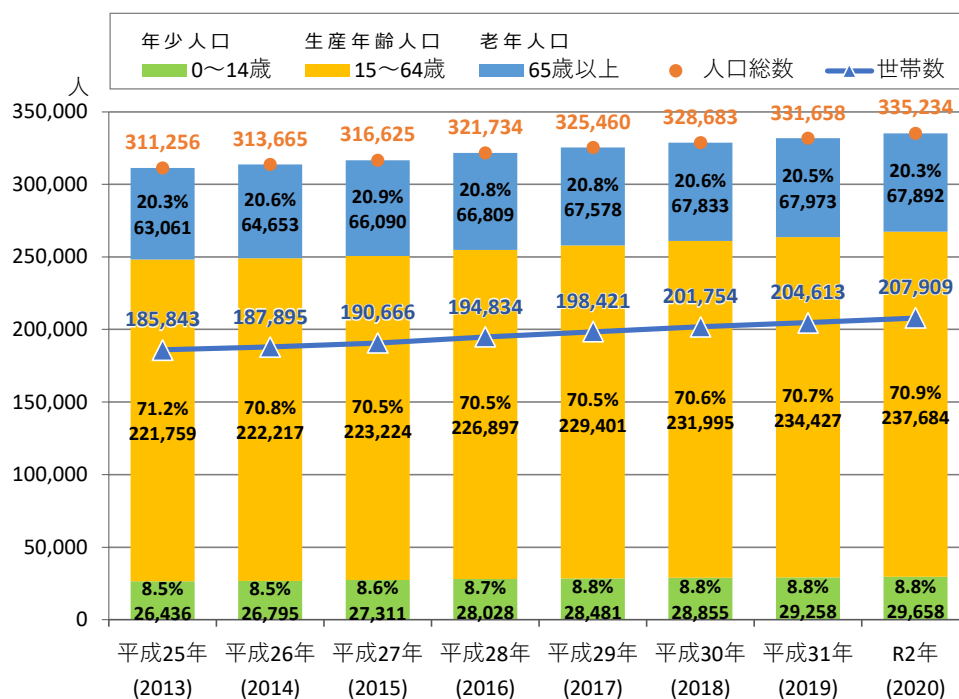
注) 本図は、小型自動車等（道路構造令第4条に規定された車両）が相互に通行できるかを判断するため、小型自動車等の幅2mに路肩の幅員0.5mを加えた道路幅員5.0mを最低幅員とし、区内の道路について整理しています。

(14) 中野区の人口

①現状とこれまでの推移

令和2年(2020年)1月現在で、人口は335,234人、世帯数は207,909世帯です。

平均世帯人員は1.61人/世帯であり、人口密度は215人/haです。老年人口は20.3%であり、超高齢社会といわれる21%は目前にあります。



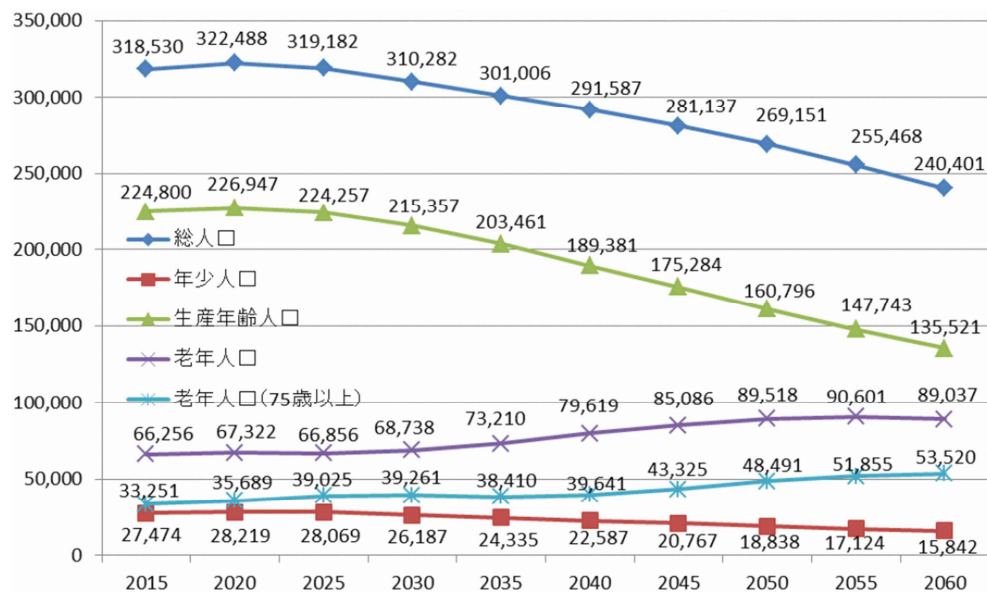
住民基本台帳法の一部改正に伴い、平成25年(2013年)から外国人世帯・人口を含む。

出典：中野区統計書、各年1月1日現在をもとに作成

②年齢階層別の将来予測

中野区の人口の将来予測は、現状推移によると下図のとおりとなっており、総人口が減少していく中、老年人口が増加し、令和 27 年（2045 年）には総人口に対する老年人口の割合が 30%を超えると予想されています。

(85,086 人／281,137 人＝30.3%)



出典：中野区まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年（2016 年）3 月）

(15) ウォーカブル推進都市

国土交通省は、「居心地良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、国内外の先進事例などの情報共有や政策づくりに向けた国と地方とのプラットフォームに参加し、ウォーカブルなまちづくりをともに推進する「ウォーカブル推進都市」を募集しています。

令和2年（2020年）12月現在、全国で288団体、東京23区では中野区を含む12区が登録しています。

【中野区での取り組み】

中野駅周辺では、「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3」において、「歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げています。

その実現に向けて、中野区では駅周辺基盤施設の整備を進めるとともに、中野駅周辺の各地区において、まちの特色を活かしたまちづくりを進めています。

このため、中野駅周辺地区総合交通戦略を策定し、歩行者の安全な通行を第一優先とした歩行空間の確保や動線整備、自転車や自動車の中心部への流入を抑制するための駐車場・駐輪場の適正配置など、多岐にわたるハード整備とソフト施策を効果的に進めていくこととしています。



出典：ストリートデザインガイドライン（国土交通省 令和2年（2020年）3月）

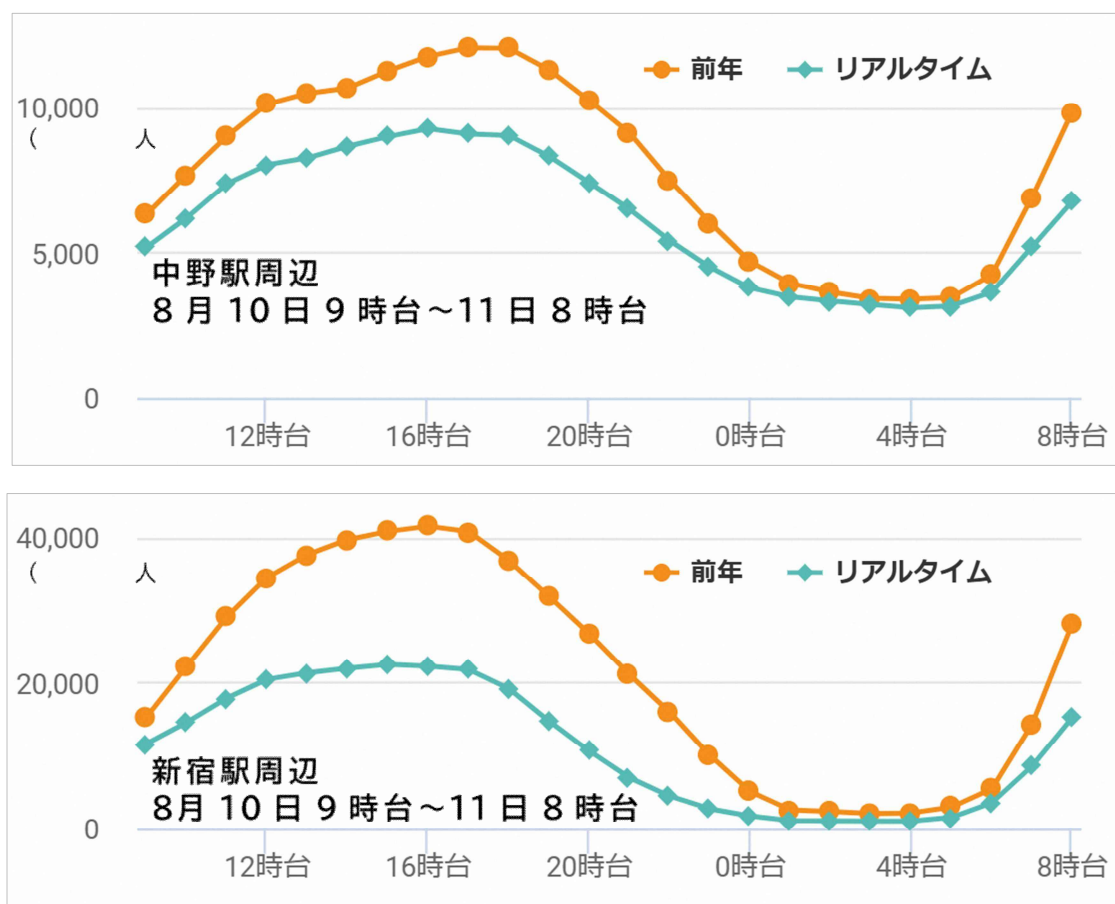
(16) 新型コロナウイルス感染拡大による行動変容

新型コロナウイルス禍によると想定される交通行動の変容が生じています。

下図は、中野駅と新宿駅周辺の1辺500m（25ha）あたりの人口密度について、令和元年度（令和元年（2019年）8月10日9時台～11日8時台）と令和2年度（令和2年（2020年）8月10日9時台～11日8時台）を比較したものです。

この人口密度は携帯電話・スマートフォンの位置情報（GPS）データを用いたものであるため、1辺500m（25ha）にいる全人口となります。

この比較結果においては、日中の人口密度が令和元年度よりも令和2年度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ます。



出典：モバイル空間統計 人口マップ（NTTドコモとドコモ・インサイトマーケティング）をもとに作成