中野区交通政策基本方針（案）

令和3年11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　区の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　目指すべき姿と基本目標 ····· 14

3　取組の方向性 ····· 16

第4章　交通政策基本方針の推進に向けて ····· 25

1　推進体制 ····· 25

2　目指すべき姿の実現に向けたステップ ····· 26

第5章　資料編 ····· 27

1　交通に関する現状・地域特性・問題点に関するデータ等 ····· 27

2　用語説明 ····· 48

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。

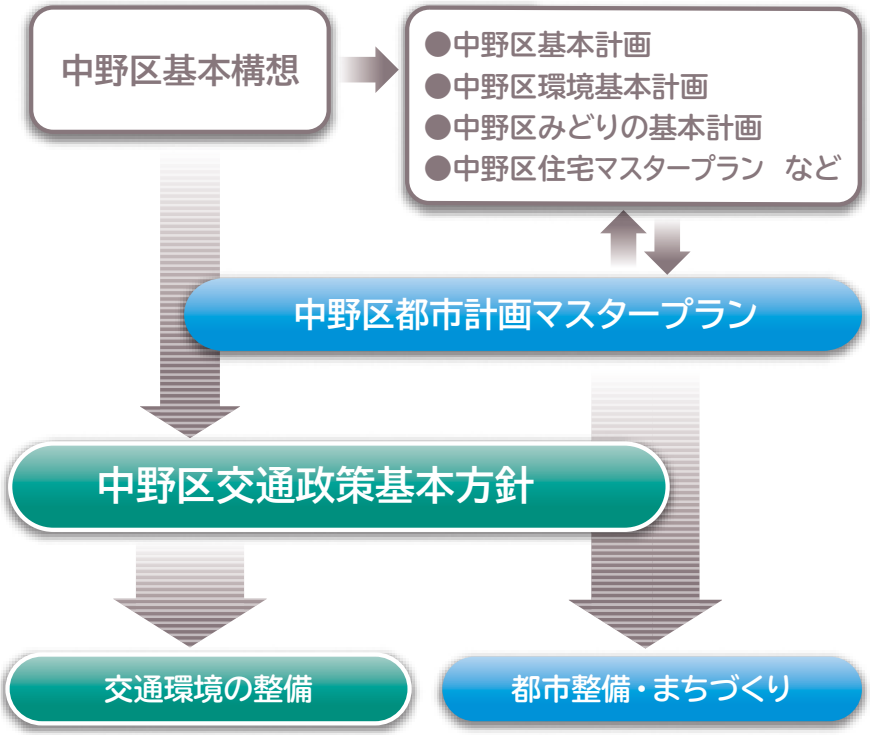


図　交通政策基本方針の位置づけ

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。

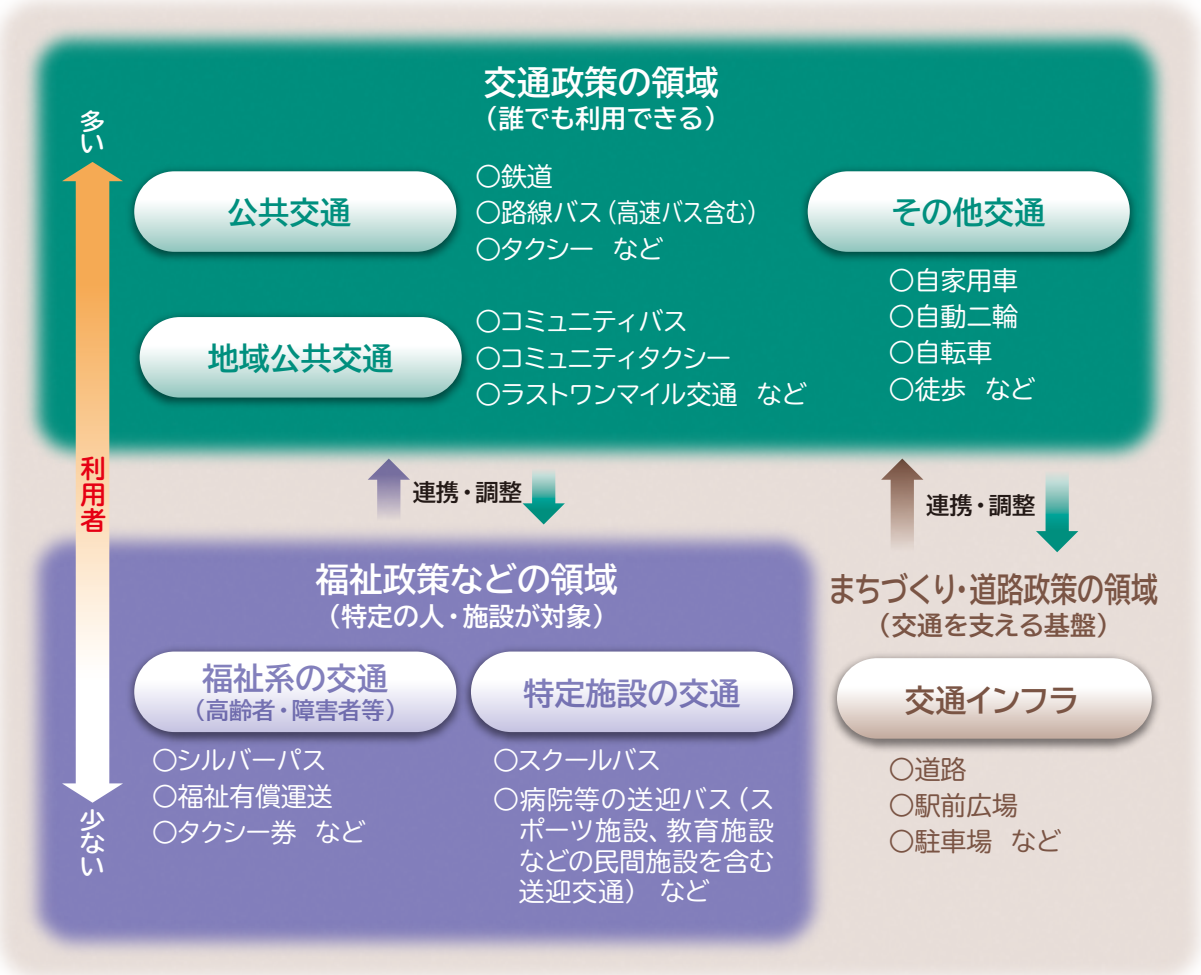


図　交通政策の領域と他政策との関係

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、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P27、P28】



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、タクシー、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P29】

○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P30】



関東バス



京王バス



国際興業バス



西武バス



都営バス

○タクシーは、鉄道や路線バスといった大量輸送交通が担っている公共交通としての役割とは異なり、深夜・早朝を含め24時間稼働の唯一の公共交通として、多忙な都市生活者などの生活に合わせ利用されるとともに、移動しづらい育児中の女性や高齢者及び障害者などにも利用されています。 →【第5章資料編P31】

○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P32、P33】



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P34、P35】

○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P35】



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P36】

○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P36】

○全国の自転車の死亡事故は65歳以上の割合が高まってきています。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P37】

○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P38】

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P39】

○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P40】

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P41】

○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P42、P43】



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）

○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。

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P44、P45】

○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。

○ウォーカブル推進都市に、中野区は賛同し登録しています。 →【第5章資料編P46】

○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。

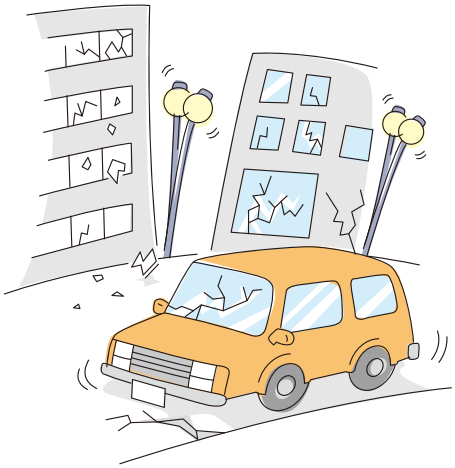
○令和2年12月に総理大臣官邸で開かれた成長戦略会議において示された実行計画をはじめとし、国や都では環境に関する取組が進められています。中野区においても、脱炭素社会の実現に向け地球温暖化対策を中心とした環境施策を進めています。

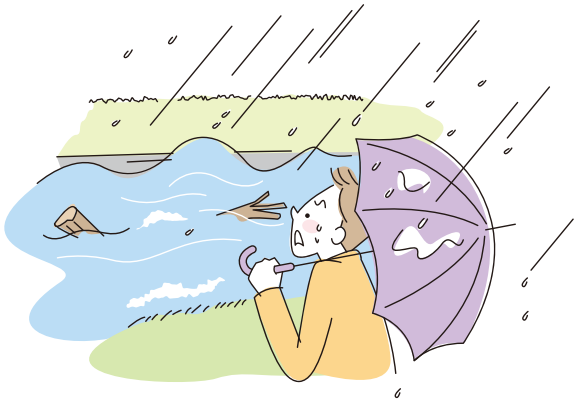
○近年、自動車の自動運転やMaaSなどの新技術の社会実験等が進みつつあり、近い将来に実用化されることが想定されています。



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P47】



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
©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。

(1)公共交通に関するもの

	交通に関する現状・地域特性・問題点					
	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
●今後の公共交通の利用状況変化を見据えた、鉄道の混雑緩和（中野駅から新宿駅の区間）	○					
●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		○			○	
●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		○		○		
●区内を運行する路線バス交通の維持		○				
●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		○				○
●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				○		○
●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				○		
●自転車シェアリングなどの導入による自転車の活用			○			

(2)交通インフラに関するもの

	交通に関する現状・地域特性・問題点					
	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
●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		○			○	
●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		○	○		○	
●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		○	○			○

(3)交通を取り巻く状況等に関するもの

	交通に関する現状・地域特性・問題点					
	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
●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			○			
●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						○
●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		○				○
●脱炭素社会の実現に向けた交通環境の改善						○
●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						○
●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、持続的な公共交通の提供など）						○

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、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、持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通ネットワークや交通インフラを充実するため、交通政策を推進していきます。

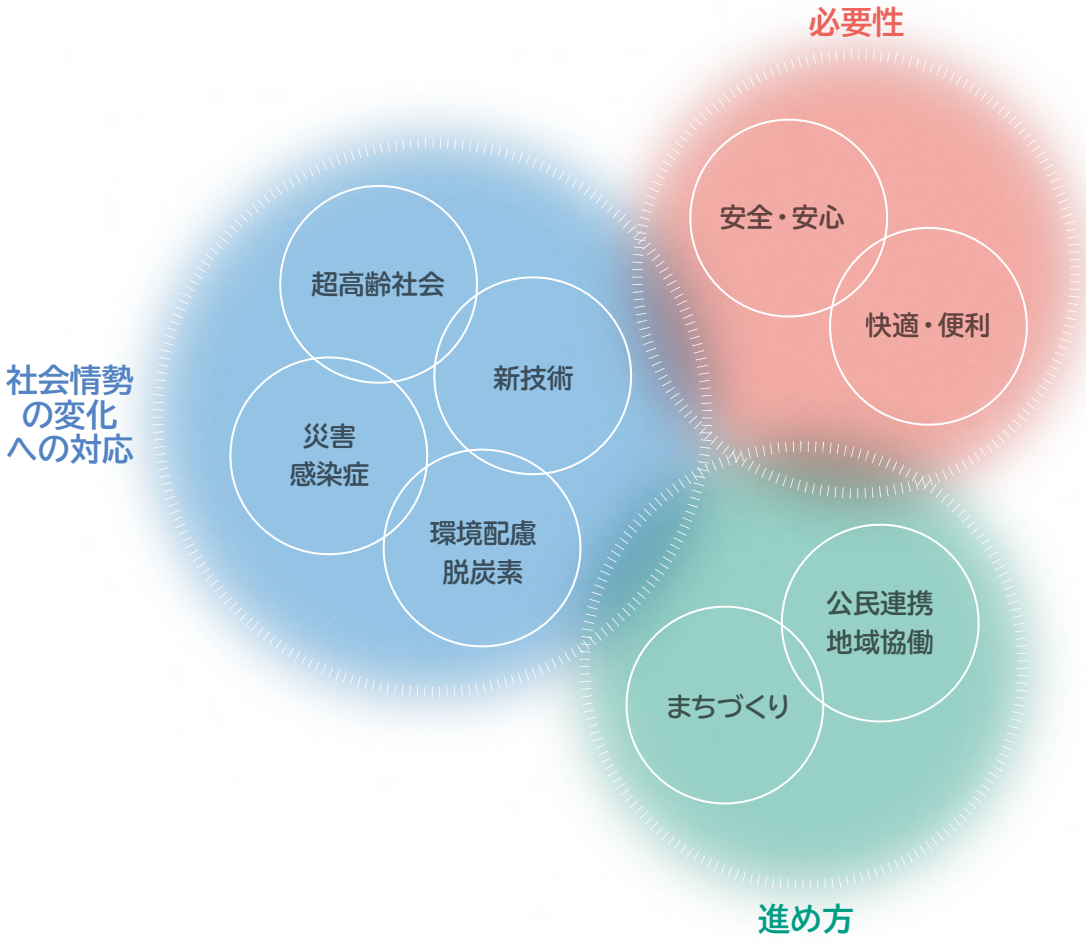


図 交通政策を進めるうえでの背景や視点等

2 目指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、本方針における目指すべき姿を「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、目指すべき姿の実現に向け3つの基本目標を定めます。

目指すべき姿

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。

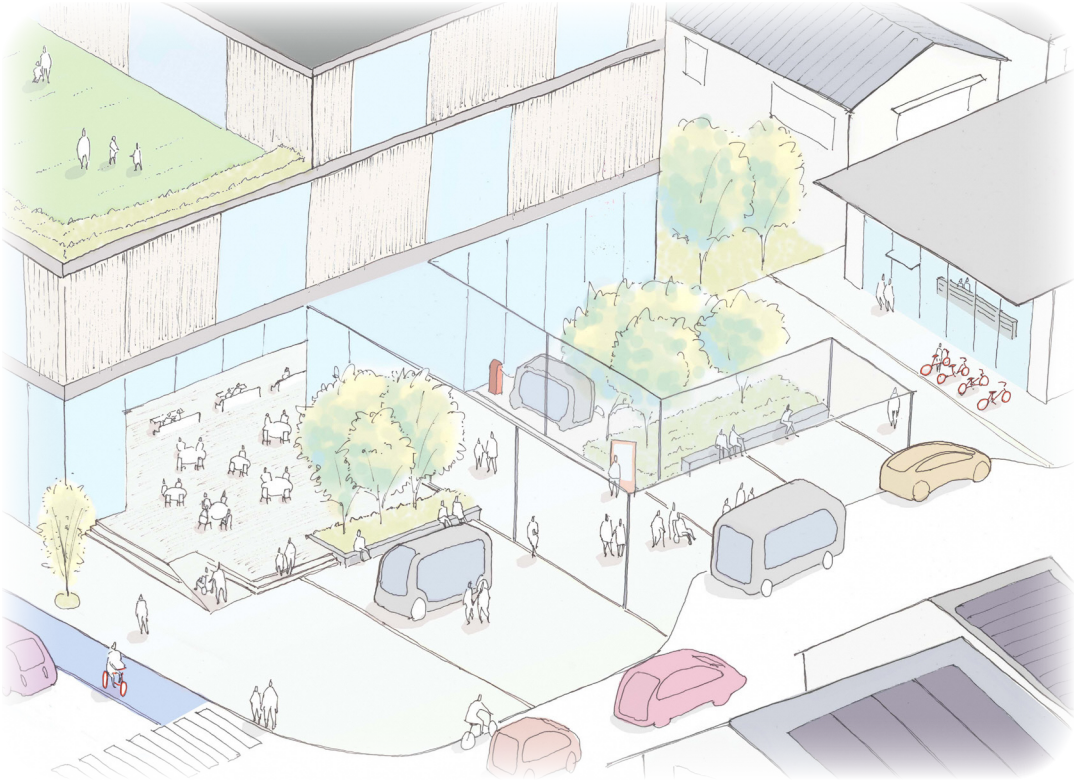
SDGs（持続可能な開発目標）への取組

SDGsにおける持続可能な開発のための17の目標（ゴール）のうち、7番目の「エネルギーをみんなに、そしてクリーンに」、9番目の「産業と技術革新の基盤をつくろう」、11番目の「住み続けられるまちづくりを」、17番目の「パートナーシップで目標を達成しよう」の4つの目標を、本方針と特に関わりが強い目標（ゴール）ととらえ、それぞれ関連する取組を推進していきます。



交通政策とSDGsとの関係性

住宅地周辺



鉄道駅周辺

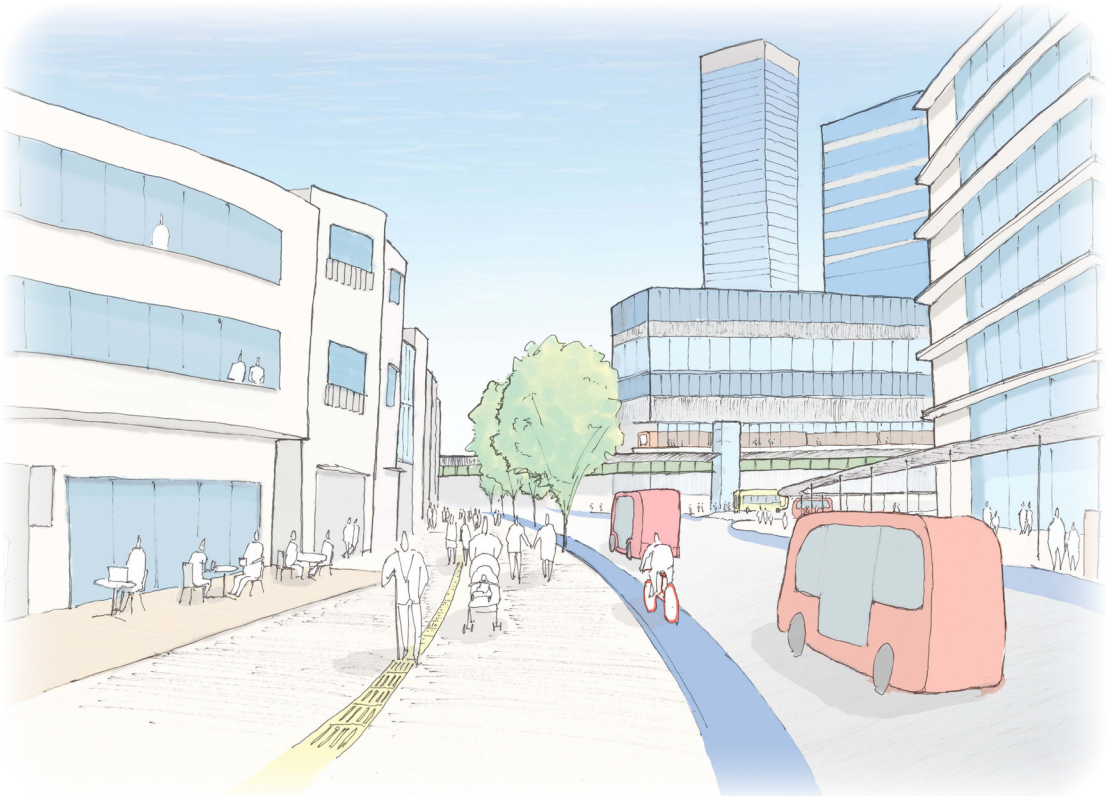


図　20年後の将来イメージ

注)イラストはイメージであって、場所を特定するものではなく、実際の交通ルールなどに基づくものではありません。

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

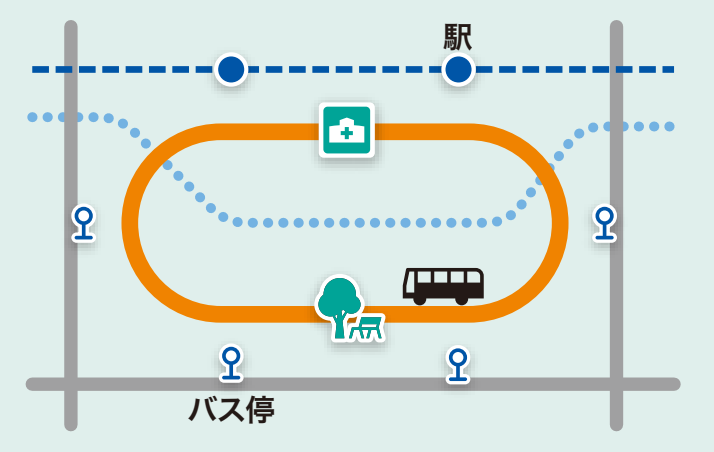
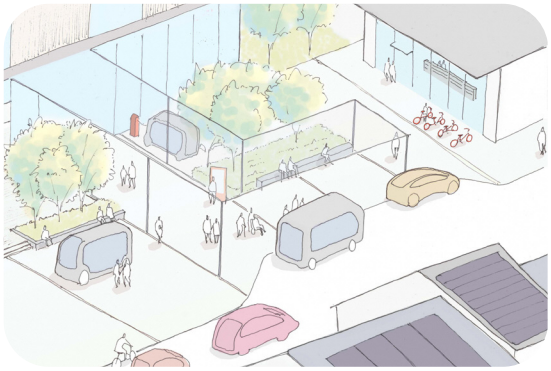


図　地域公共交通ネットワークのイメージ

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

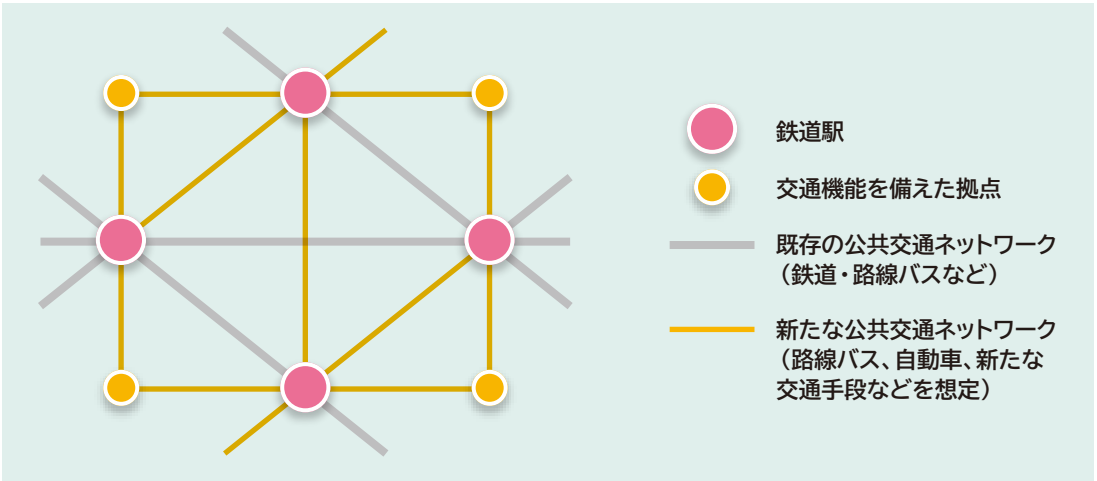
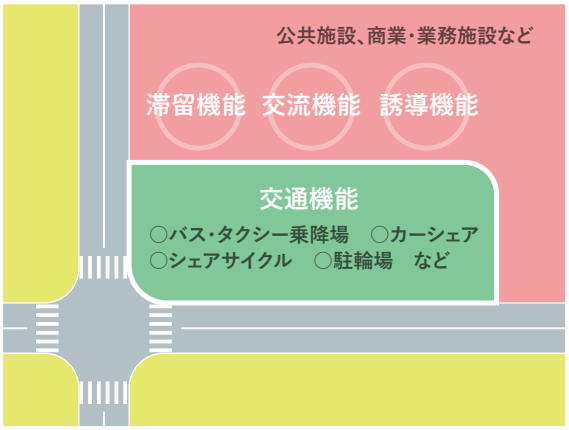


図　公共交通ネットワークの充実に向けたイメージ

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、空間機能としての滞留機能（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。

(2)交通インフラの充実

取組の方向性1

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、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・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

道路交通の円滑化を図るため、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
- ▸駐車場地域ルールの導入

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。

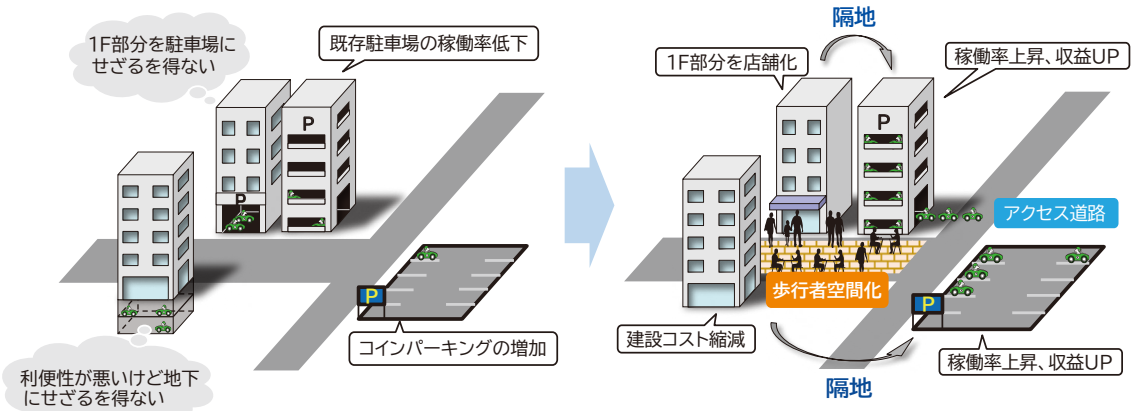
駐車場地域ルールの導入

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。



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、自転車駐車場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

- ▸自転車駐車場の整備・再整備の検討
- ▸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
- ▸交通事業者による福祉施策や子育て施策の推進
- ▸バス待ち環境整備に向けた交通事業者と地域との連携・検討



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
- ▸交通事業者によるICT（情報通信技術）を活用したサービスの推進



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、「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、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。

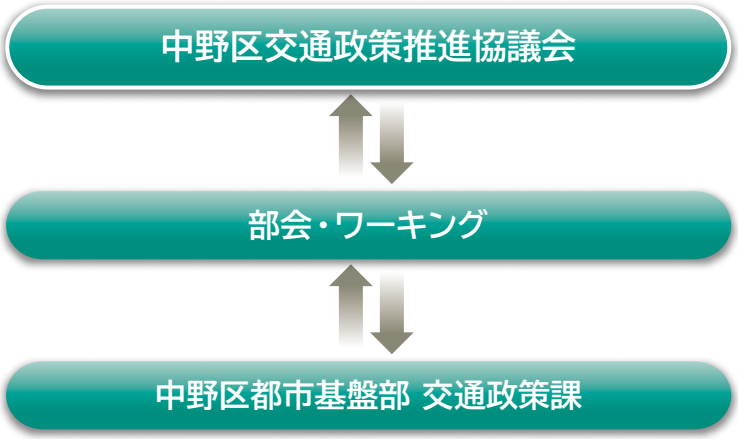


図　検討体制

2 目指すべき姿の実現に向けたステップ

本方針における目指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。

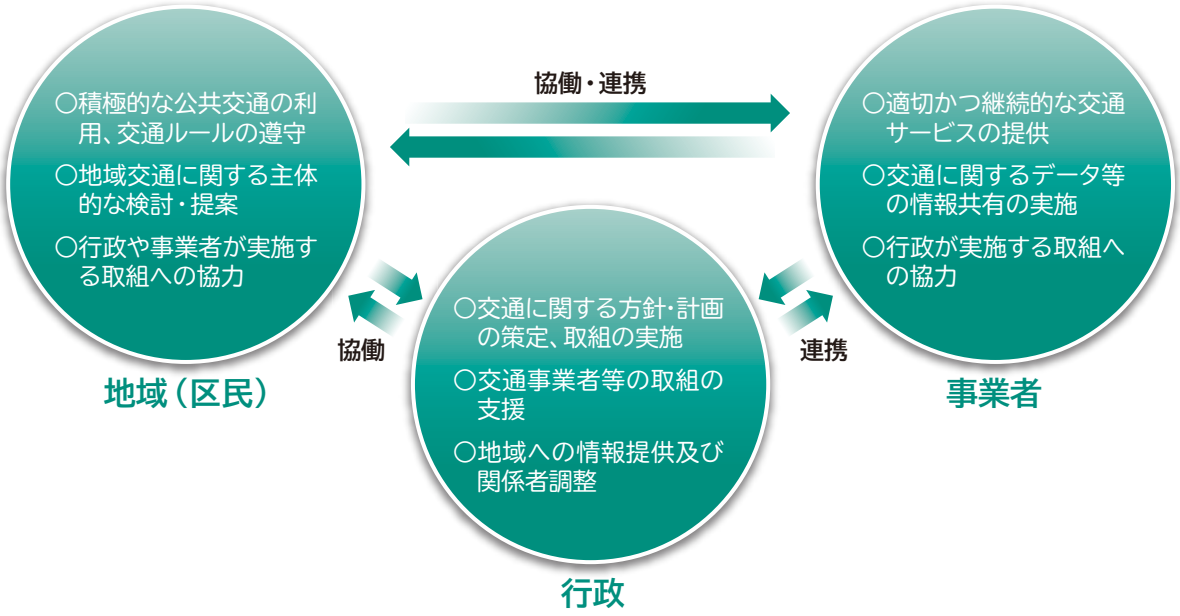


図　関係者の役割分担イメージ

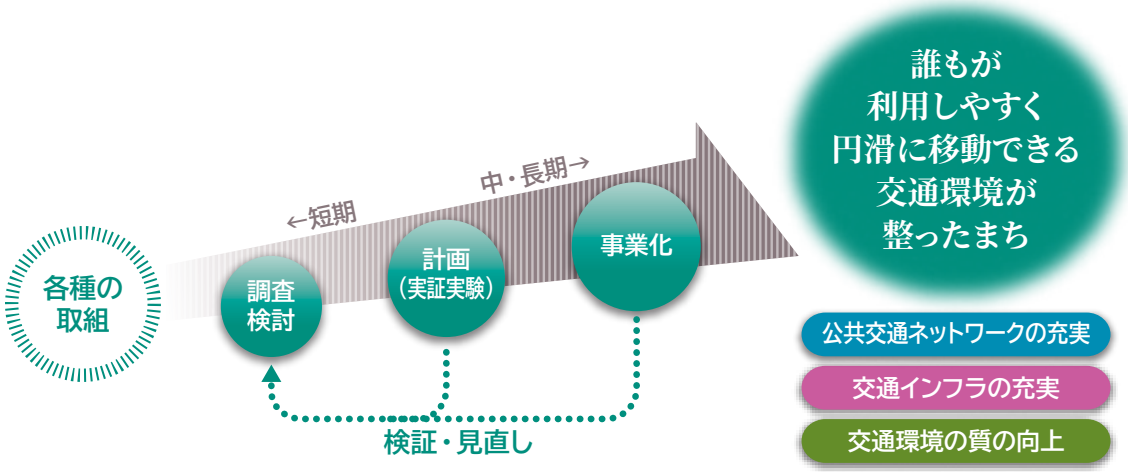


図　目指すべき姿の実現に向けたステップ

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)鉄道

①鉄道網

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。

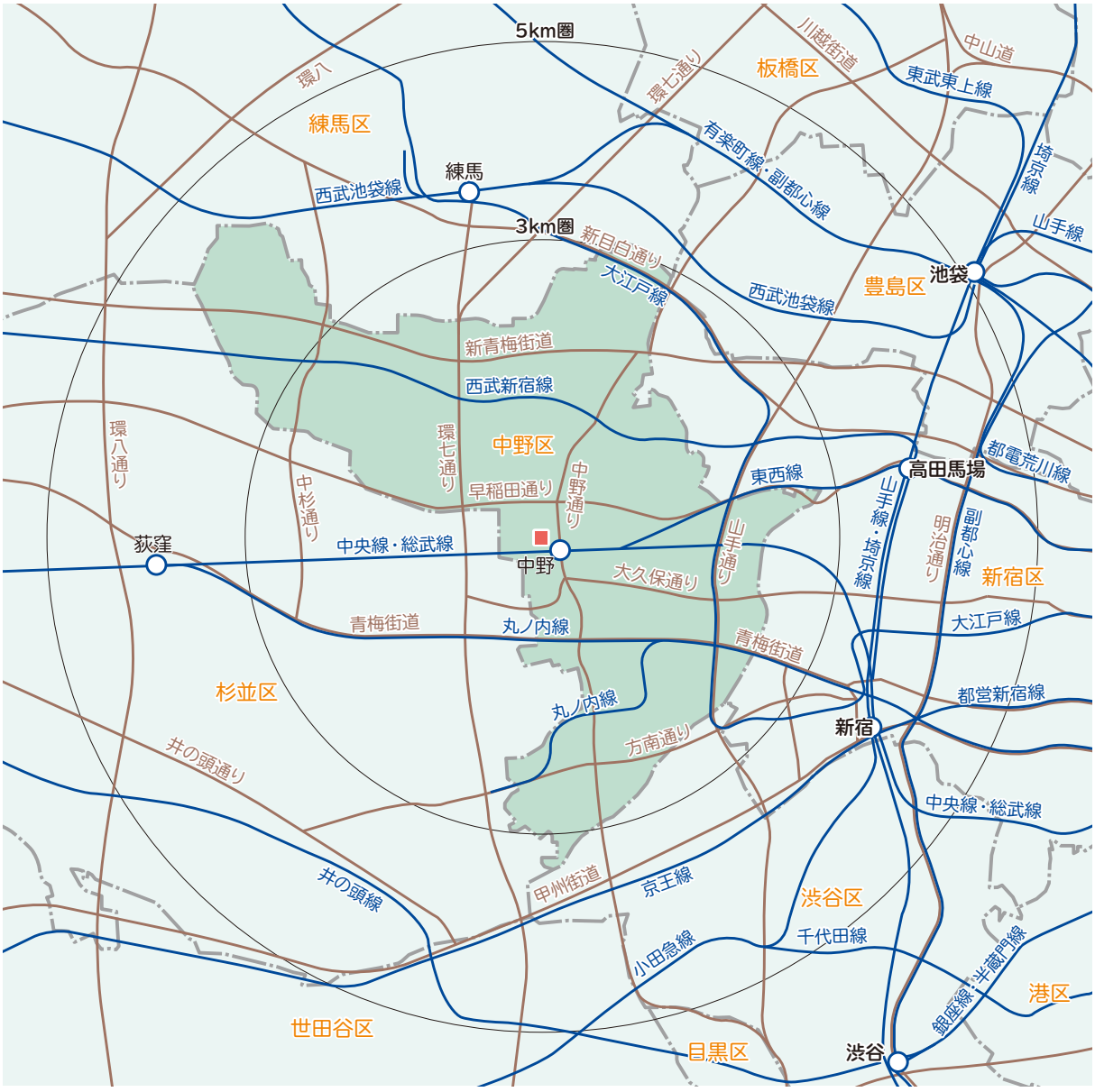


図 主要幹線道路・鉄道網

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。

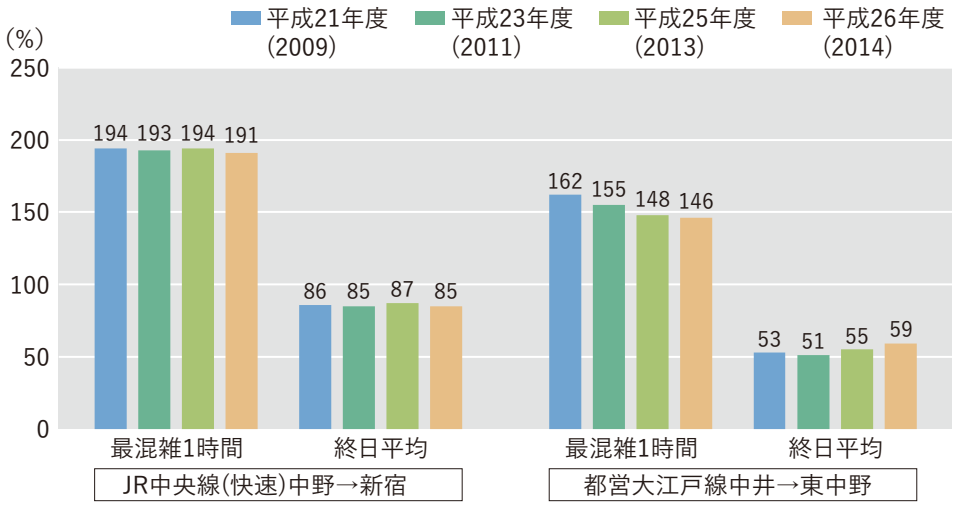


図　JR中央線と都営大江戸線の混雑率

出典：平成28年版 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：一般社団法人 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が、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。

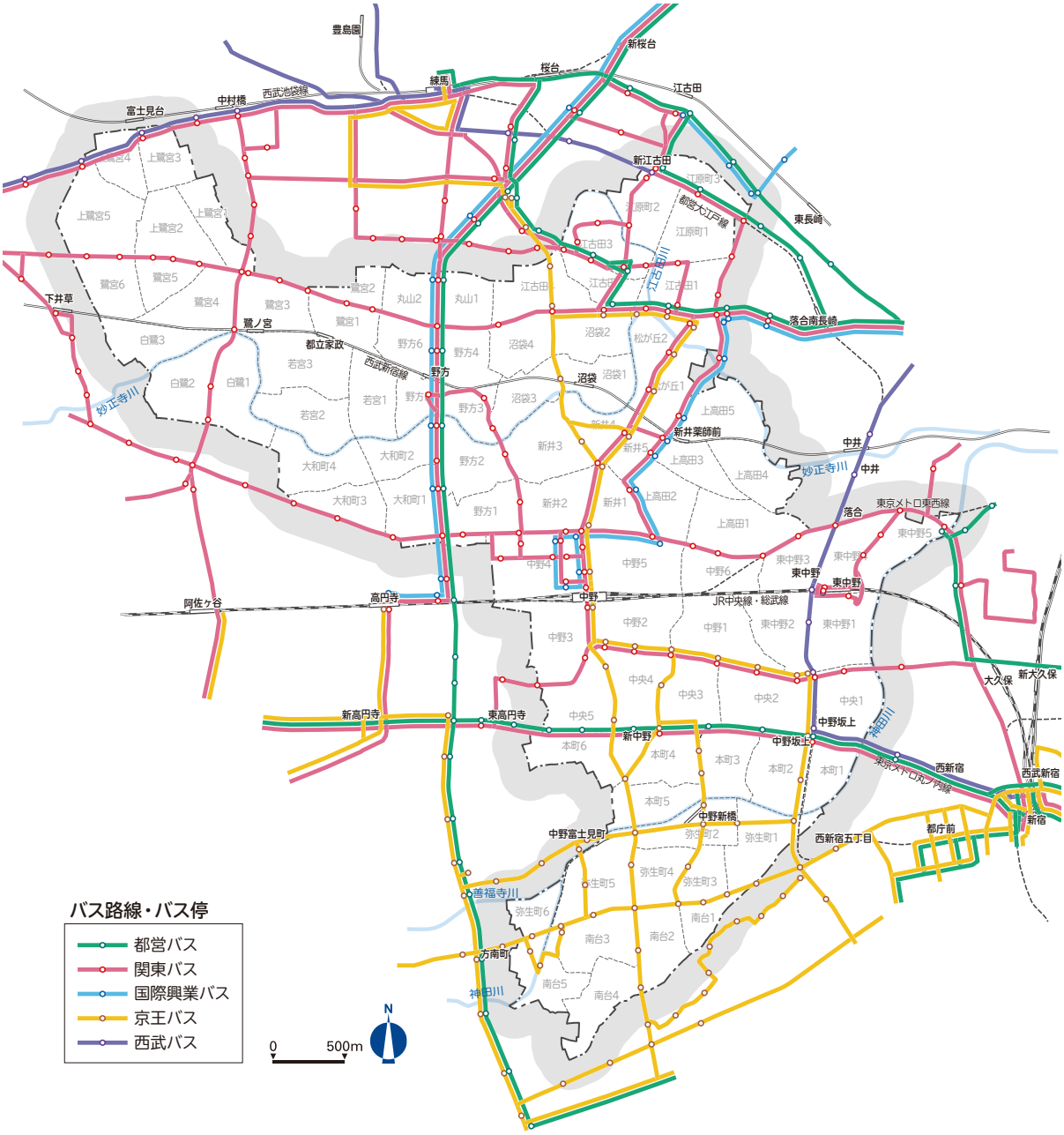


図　事業者別の路線バス網

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（各圏域における右上の数値）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。



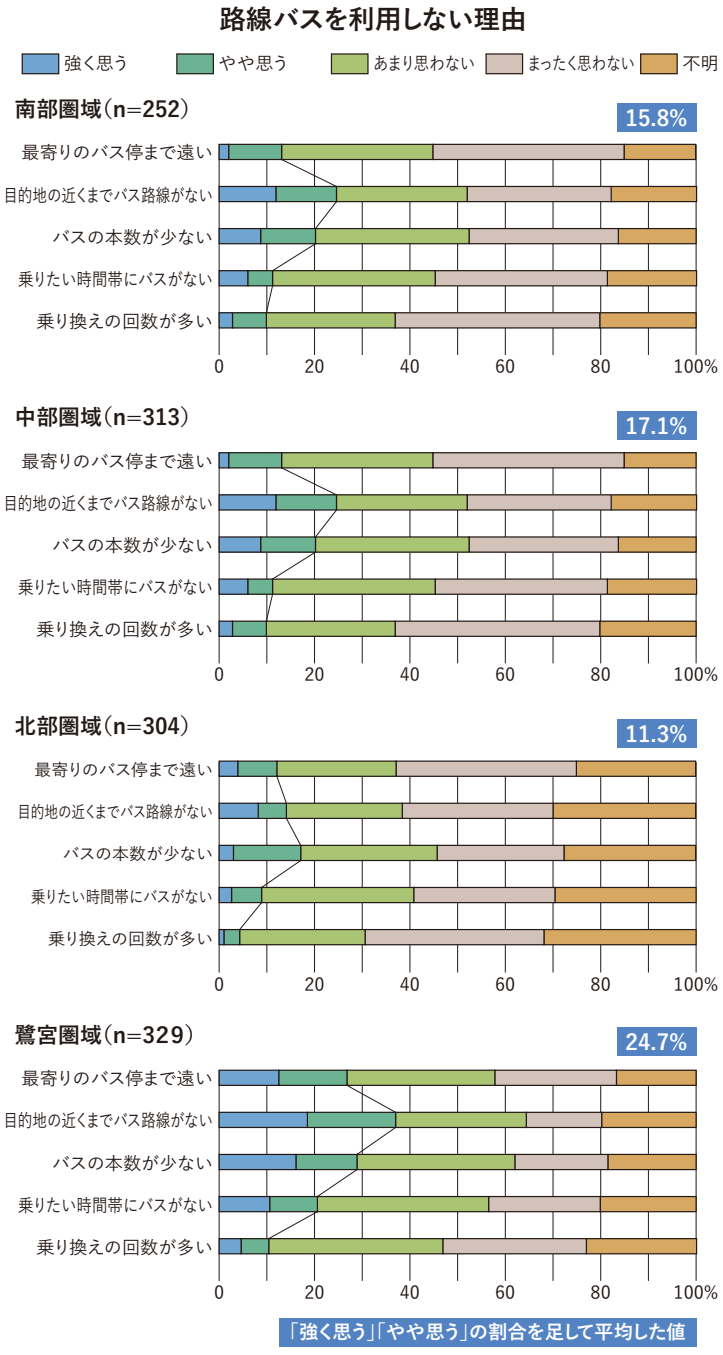


図　アンケートにみる路線バスを利用しない理由ごとの意向割合

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)主なタクシーサービス

高齢者や車いす使用者、外国人旅行者など、誰もが快適に乗り降りできるユニバーサルデザインタクシー(※)が増加しています。ドライバーは、利用者とのコミュニケーション、車いすの取り扱いや乗降時の介護方法などについての研修を受け、技術・知識の向上を図っており、修了者は増加しています。

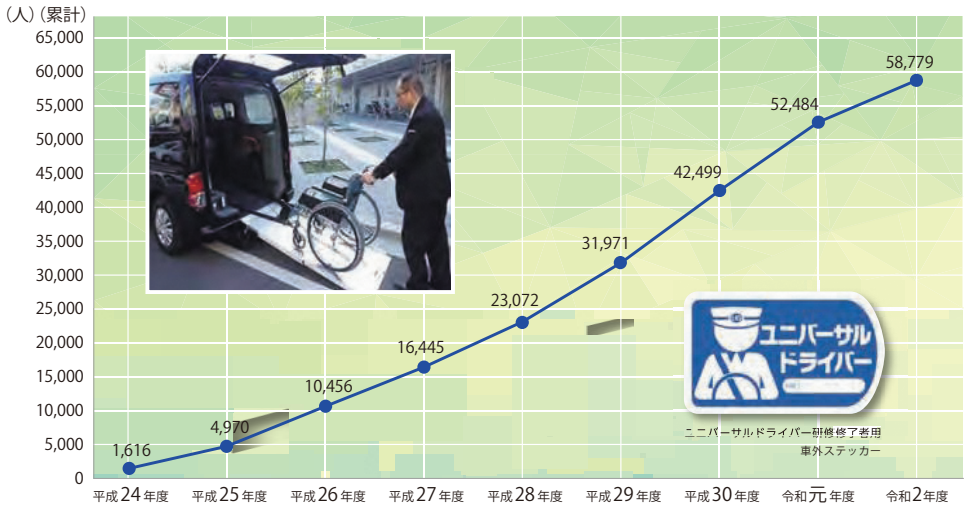


図　ユニバーサルドライバー研修修了者の推移(累計)

出典:東京のタクシー2021

需要の増減に応じて、迎車料金を変動させる制度や、タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度が整備され、タクシーならではのサービスが進みつつあります。



※) ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい一般のタクシーのこと。車種ではトヨタジャパンタクシーと日産NV200タクシーが代表的。

(4)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。

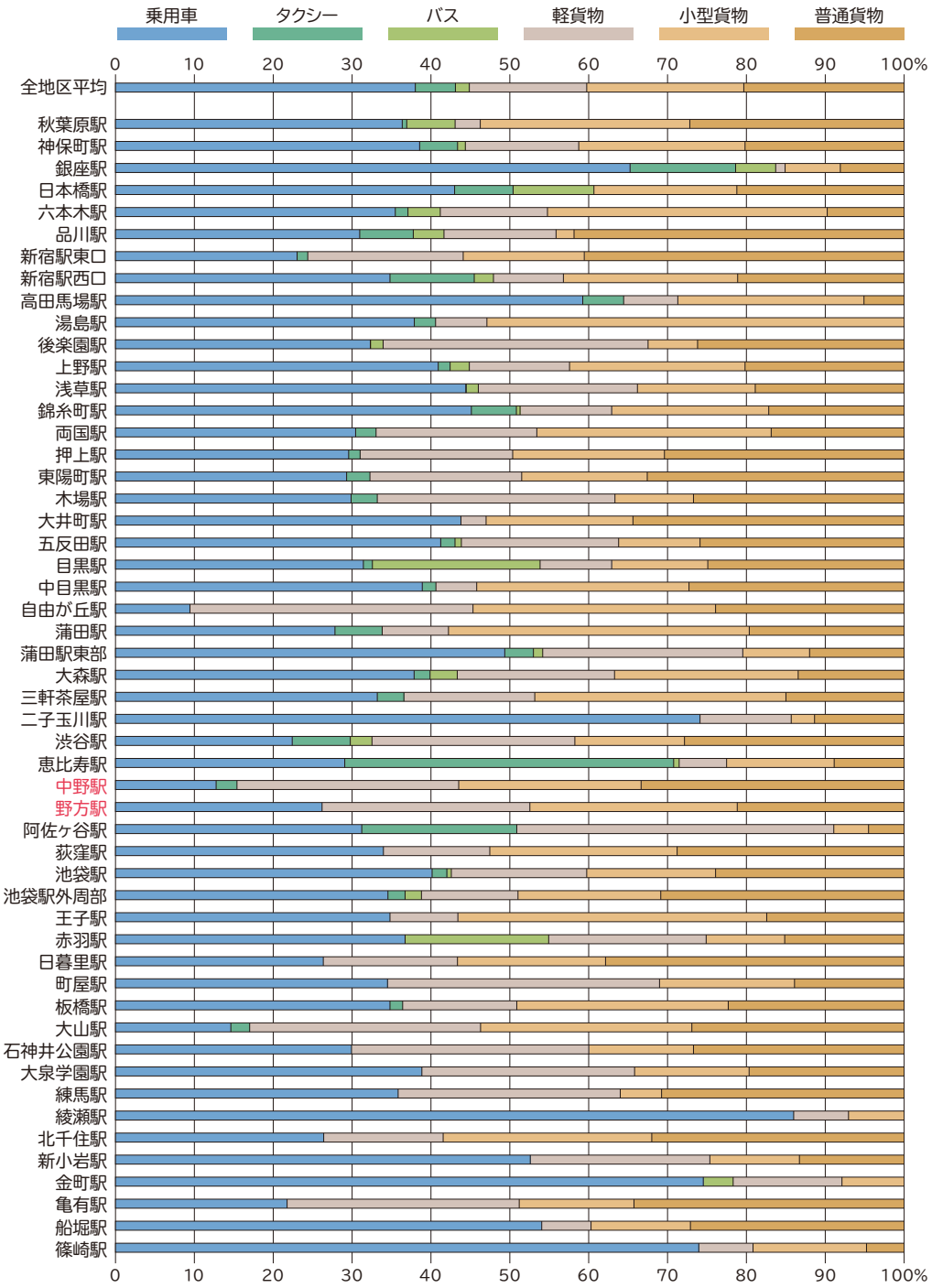


図　ピーク時の車種別違法路上駐車割合(平日)

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)をもとに作成

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。

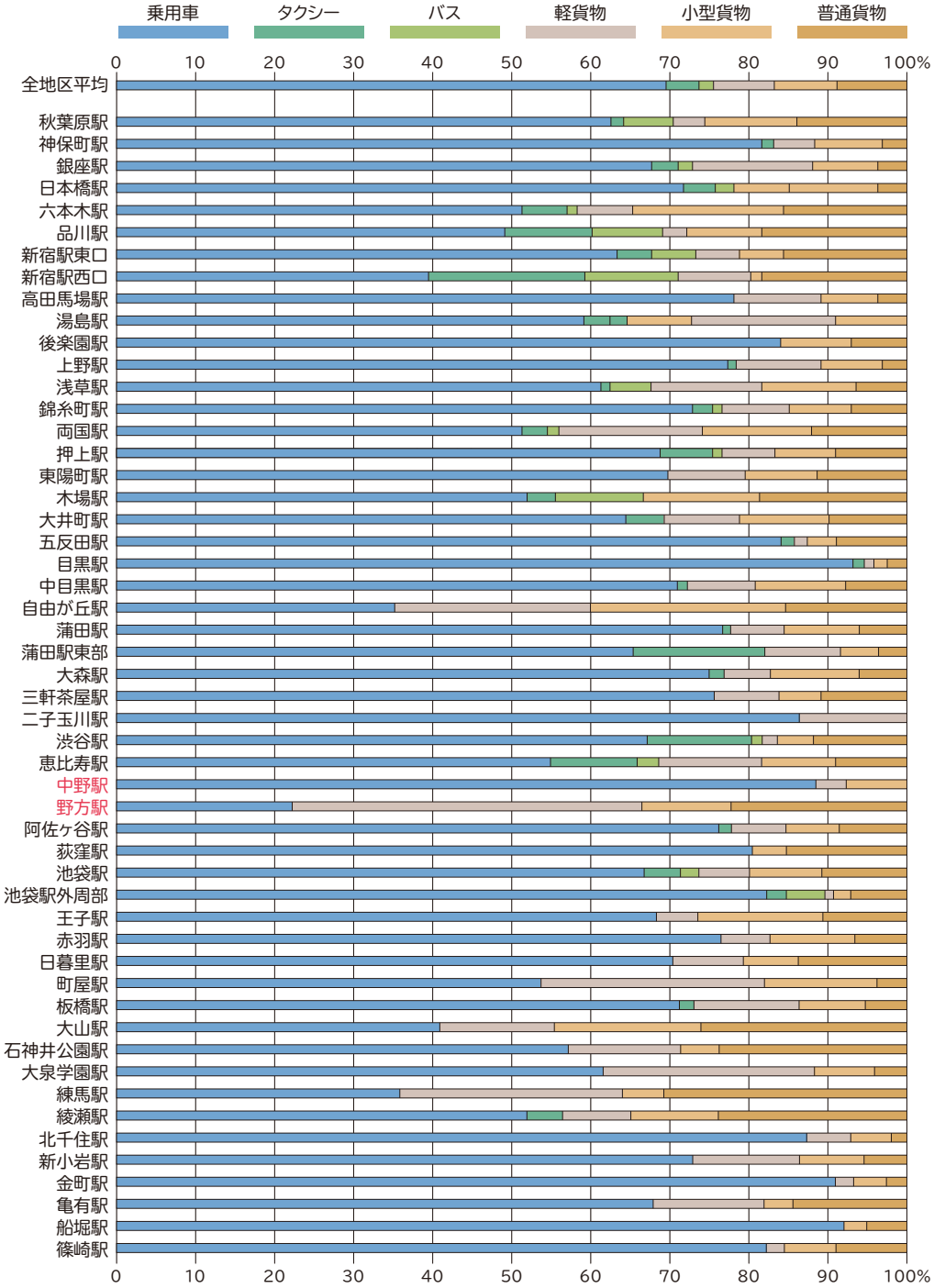


図　ピーク時の車種別違法路上駐車割合（休日）

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）をもとに作成

(5)自転車の活用

①国の取組

国が令和3年(2021年)5月に策定した第2次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。

表　自転車の活用の推進に関する施策の目標(国)

指標	実績値	目標値
自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	89市区町村 令和2年度(2020年度)	400市区町村 令和7年度(2025年度)
シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	60市区町村 令和2年度(2020年度)	240市区町村 令和7年度(2025年度)
通勤目的の自転車分担率	15.2% 平成27年度(2015年度)	18.2% 令和7年度(2025年度)

出典:自転車活用推進計画(令和3年5月／国土交通省)

②東京都の取組

東京都が令和3年(2021年)5月に改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。

表　自転車の活用の推進に関する施策の目標(東京都)

指標	実績値	目標値
自転車通行空間の優先整備区間(都道)	320km 令和2年度(2020年度)	約570km 令和12年度(2030年度)
区市版自転車活用推進計画の策定促進	2区市 令和3年(2021年)1月	49区市 令和12年度(2030年度)
駅前放置自転車台数	19,487台 令和2年度(2020年度)	15,000台以下 令和7年度(2025年度)
ゾーン30	364区域 令和元年度(2019年度)	460区域 令和7年度(2025年度)

出典:東京都自転車活用推進計画(令和3年5月／東京都)

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。

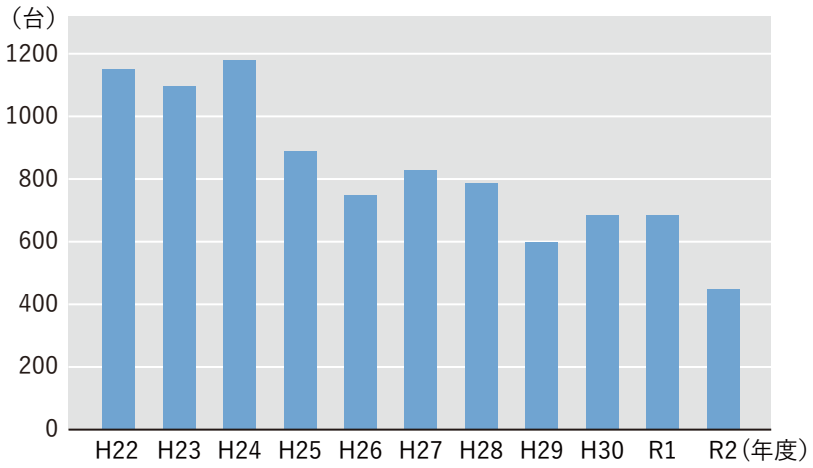
その後、平成30年(2018年)4月に9区(新宿区、文京区、渋谷区、品川区、大田区の追加)、平成31年(2019年)1月に10区(目黒区の追加)、令和2年(2020年)7月に11区(中野区の追加)となり、自転車シェアリングの普及が進んでいます。

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。

(6)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2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。



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

図　中野区における放置自転車の推移

出典:令和2年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策
(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)をもとに作成

(7)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「どちらからといえばよい」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。

表　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。

(8)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。

表　地域別の代表交通手段別発生集中量の構成割合

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

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

(9)全国の自転車の死亡事故

令和3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。

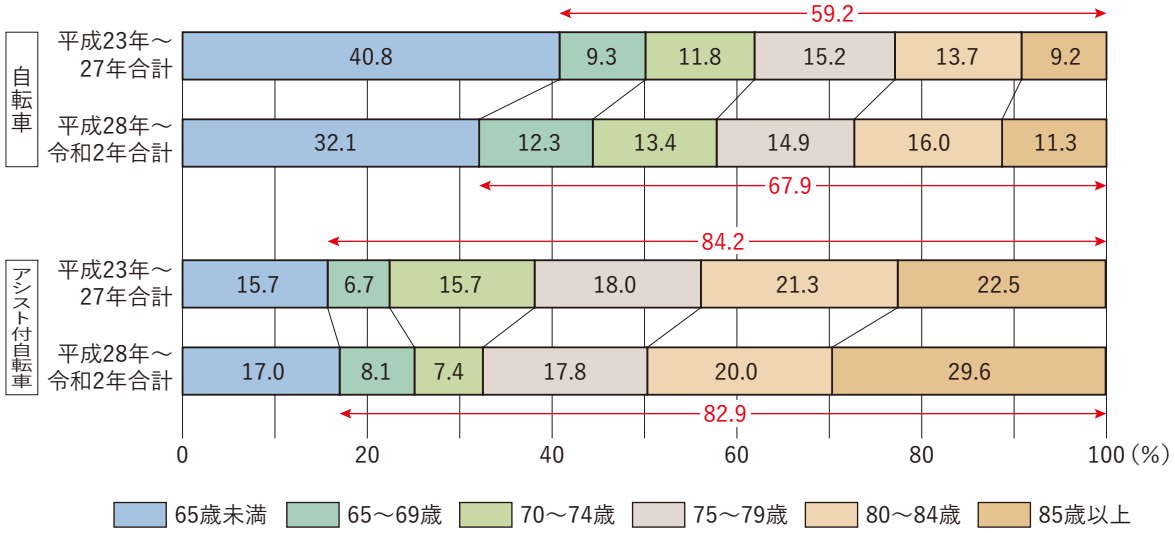


図　自転車(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数割合事故

出典:令和3年版交通安全白書(内閣府)をもとに作成

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。

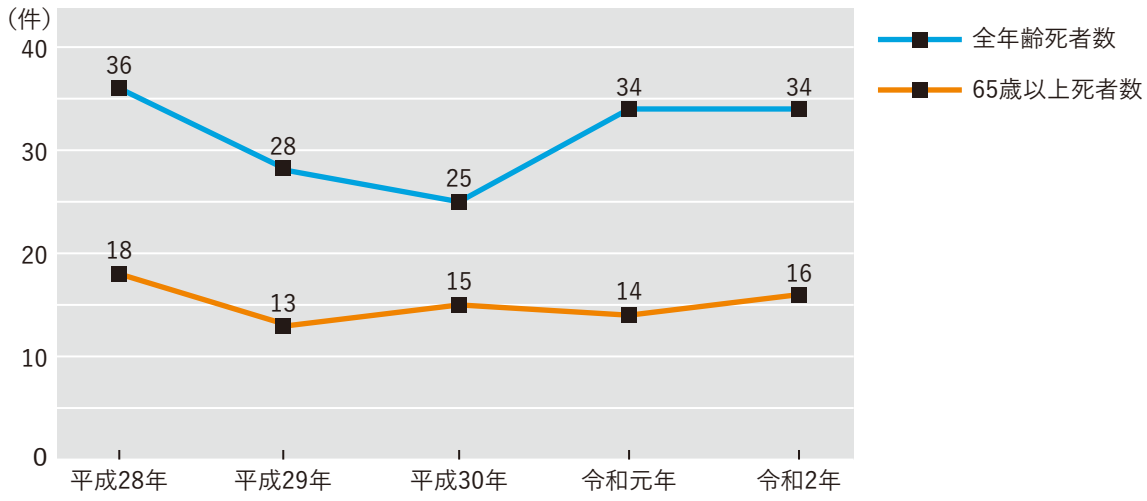


図　自転車乗用中の死亡事故件数推移(都内)

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

(10)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。



図　自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等の設置状況

出典：現地踏査による（令和3年1月時点）

(11)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。

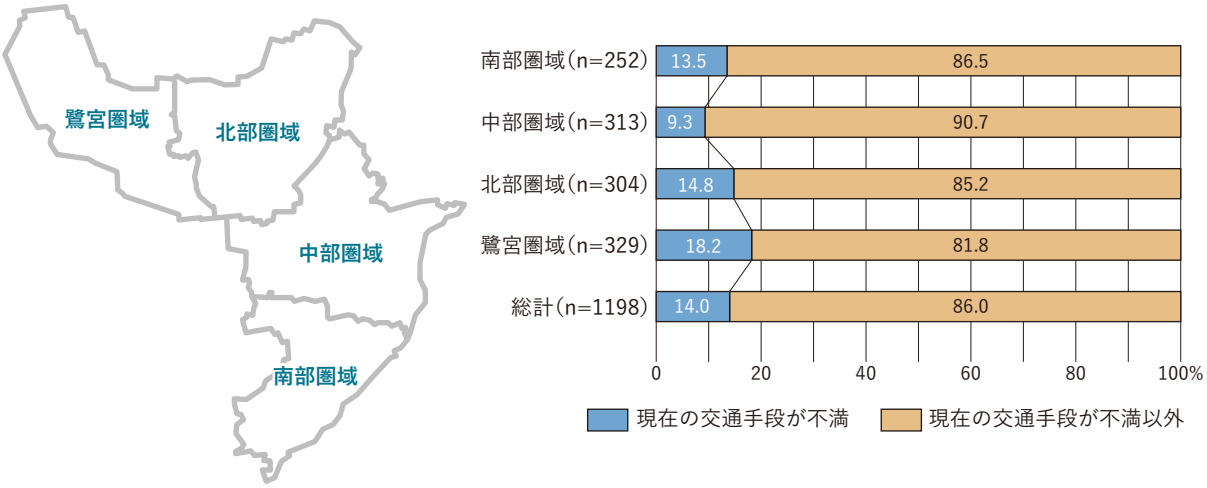


図 アンケートにみる交通手段に関する不満と不満以外の割合

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

(12)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。

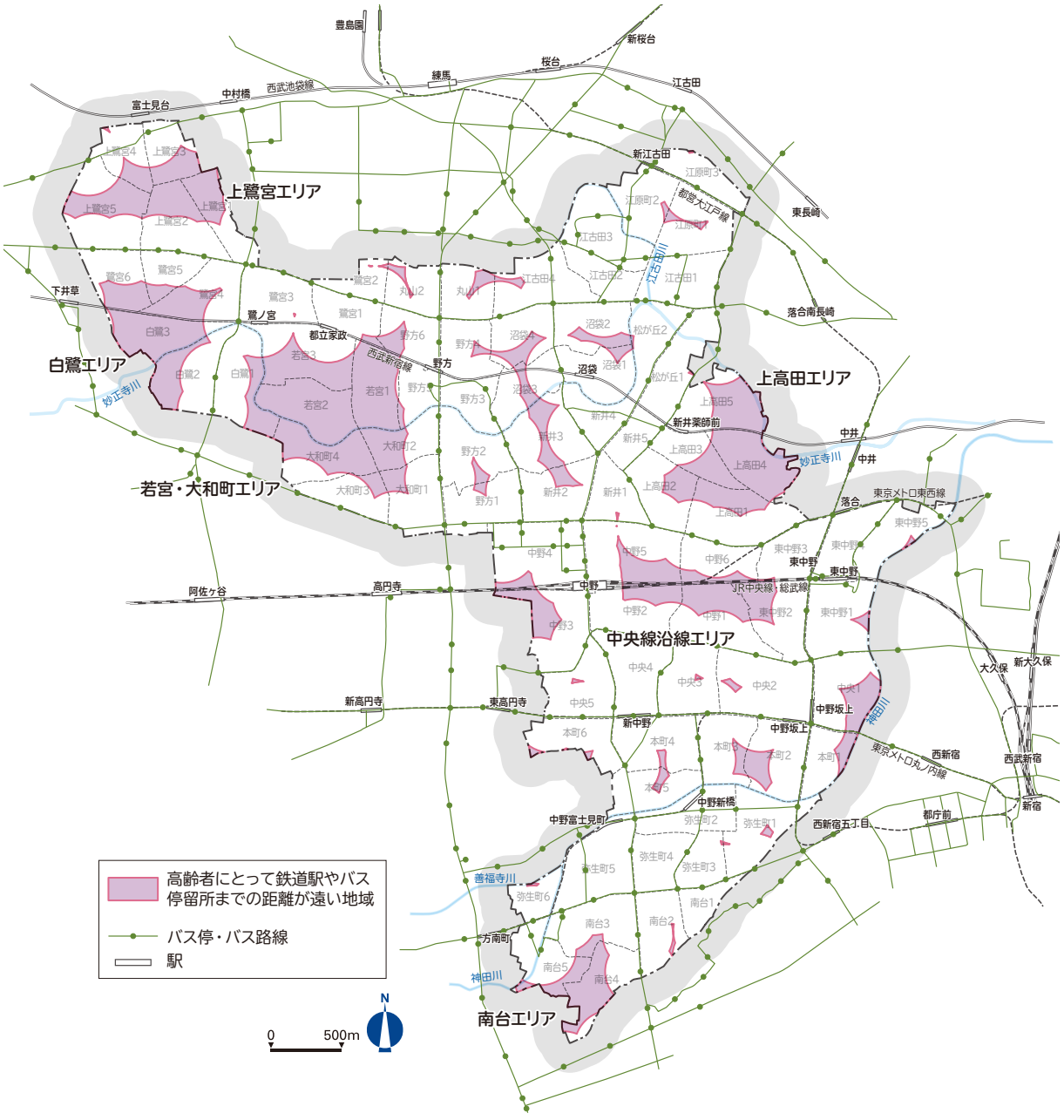


図　鉄道駅やバス停から250mの圏外

※) 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。

(13)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ます。

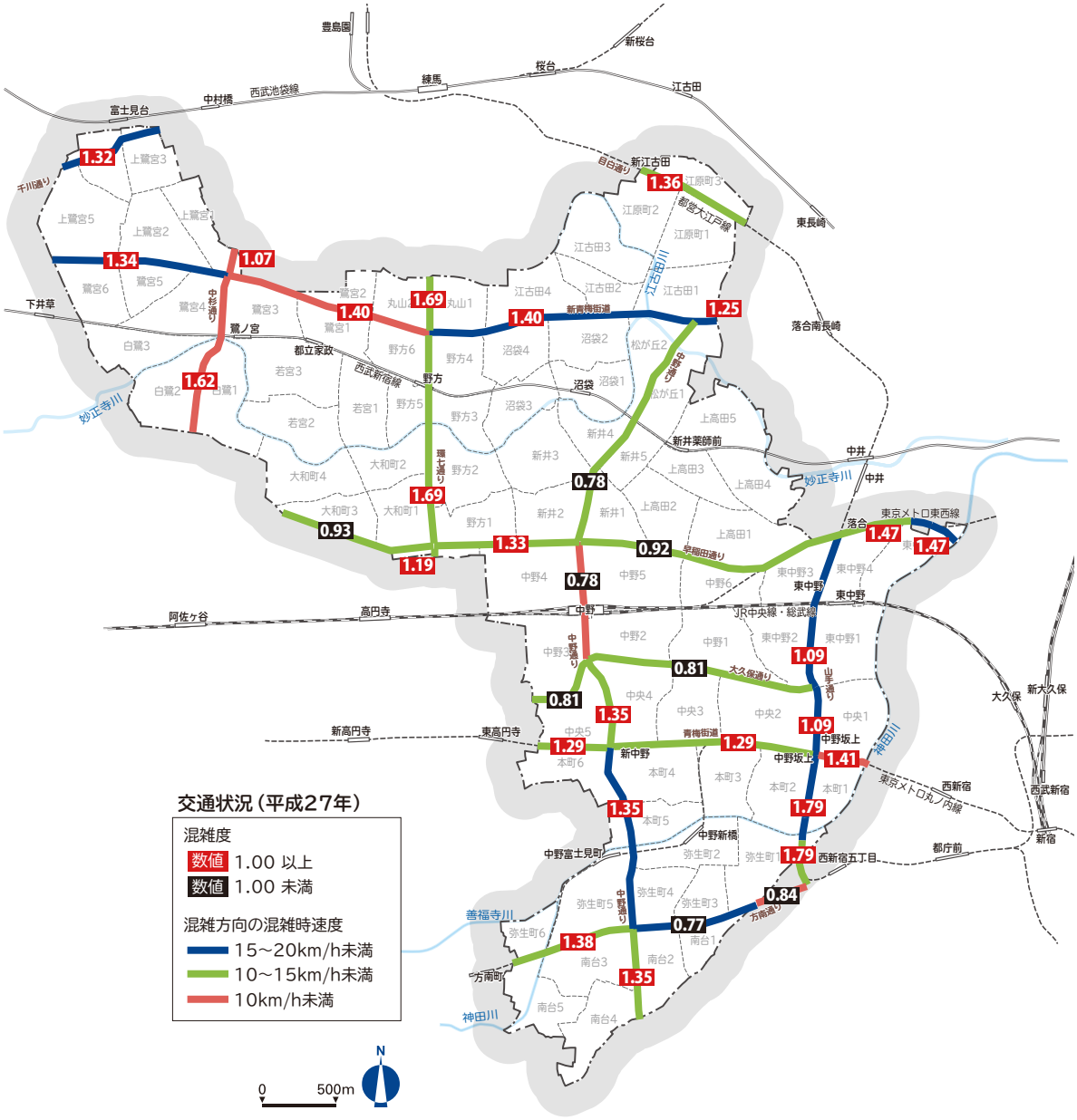


図　主要な道路における混雑度の状況

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

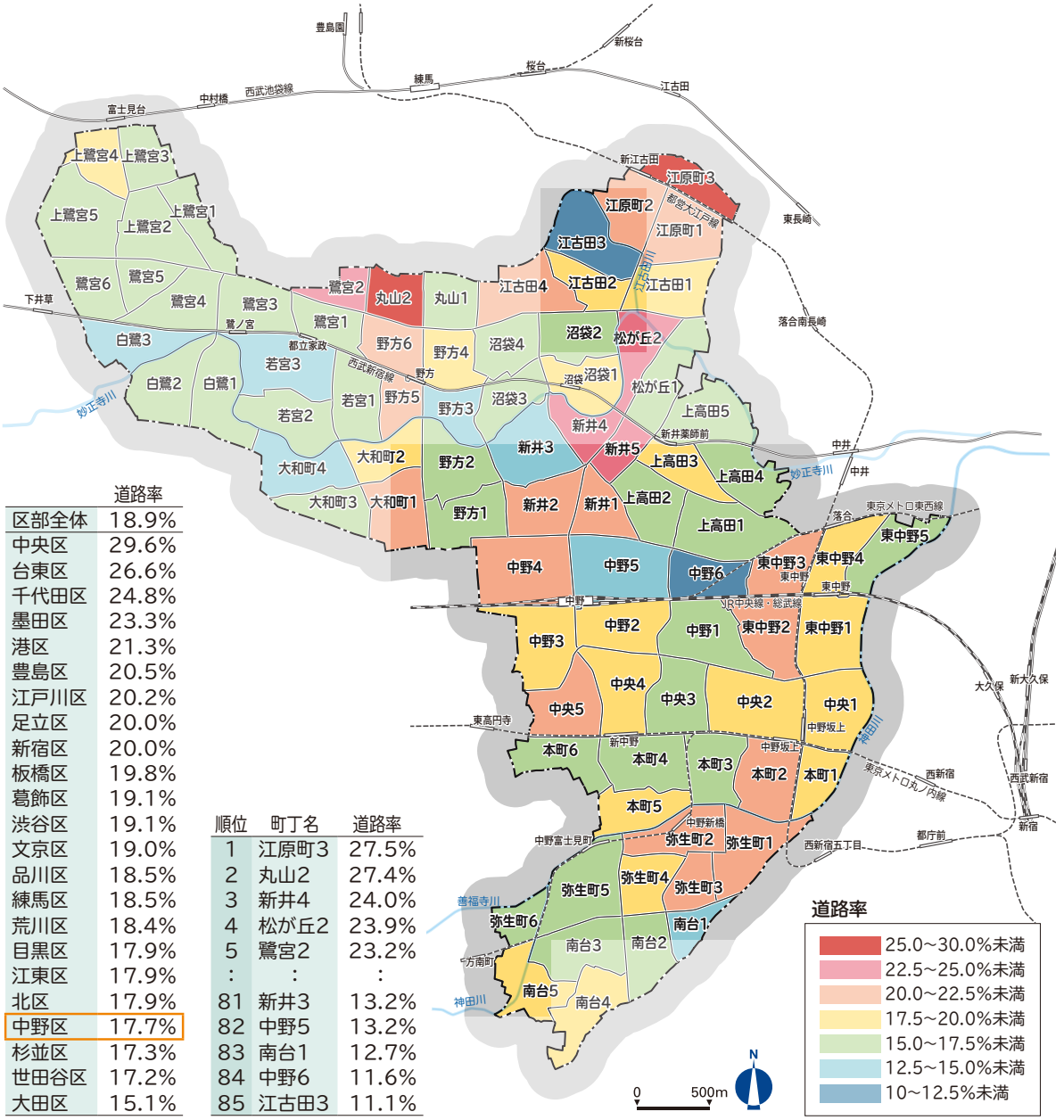
※) 道路の混雑度:道路容量に対する交通量の比率＝交通量／道路容量。1.00以下は、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。1.00~1.25は、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。1.25~1.75は、ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。1.75以上は、慢性的混雑状態を呈する。(出典:公益社団法人日本道路協会「道路の交通容量」S59.9)

(14)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。



	道路率
区部全体	18.9%
中央区	29.6%
台東区	26.6%
千代田区	24.8%
墨田区	23.3%
港区	21.3%
豊島区	20.5%
江戸川区	20.2%
足立区	20.0%
新宿区	20.0%
板橋区	19.8%
葛飾区	19.1%
渋谷区	19.1%
文京区	19.0%
品川区	18.5%
練馬区	18.5%
荒川区	18.4%
目黒区	17.9%
江東区	17.9%
北区	17.9%
中野区	17.7%
杉並区	17.3%
世田谷区	17.2%
大田区	15.1%

順位	町丁名	道路率
1	江原町3	27.5%
2	丸山2	27.4%
3	新井4	24.0%
4	松が丘2	23.9%
5	鷺宮2	23.2%
:	:	:
81	新井3	13.2%
82	中野5	13.2%
83	南台1	12.7%
84	中野6	11.6%
85	江古田3	11.1%

図　道路率の状況

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。

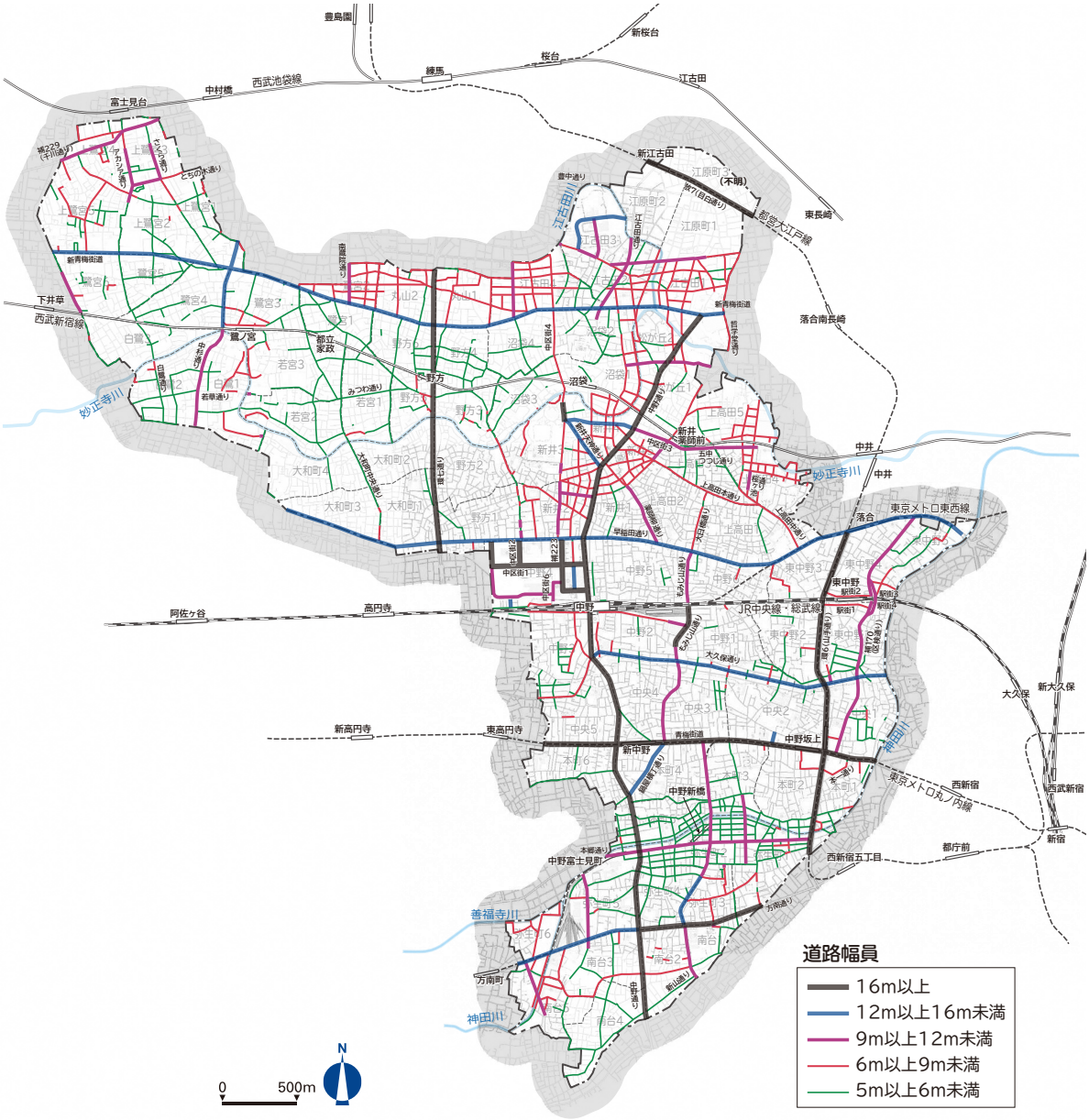


図　幅員別道路網の状況

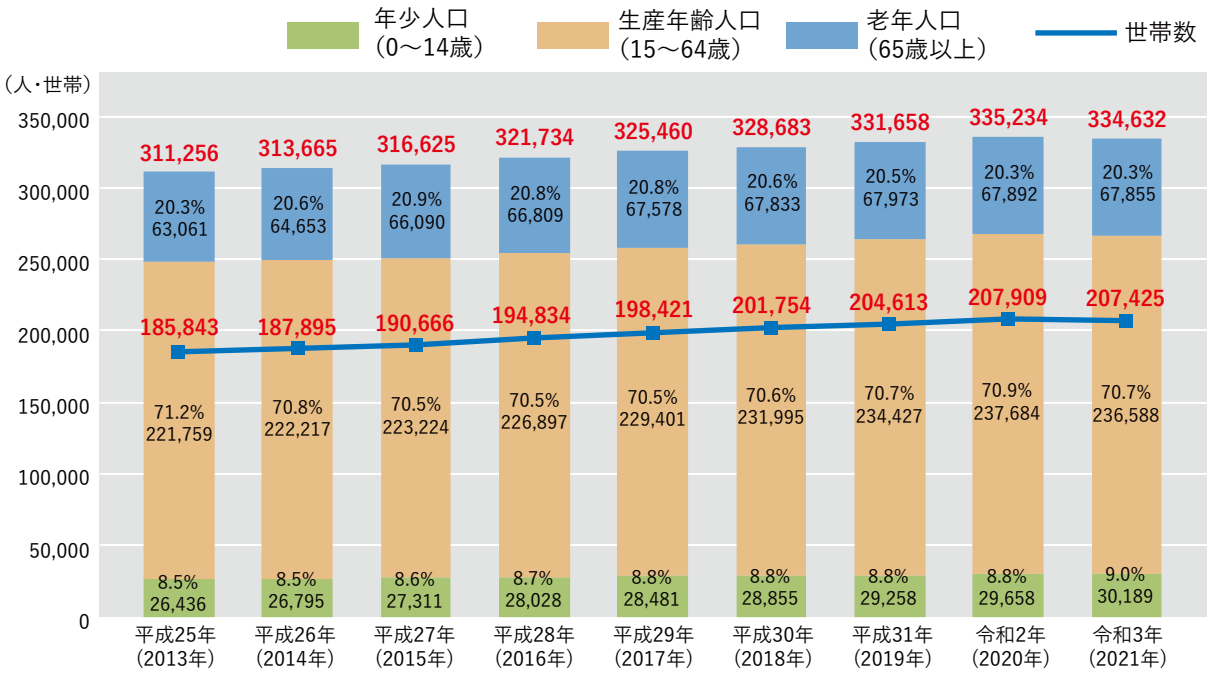
注）本図は、小型自動車等（道路構造令第4条に規定された車両）が相互に通行できるかを判断するため、小型自動車等の幅2mに路肩の幅員0.5mを加えた道路幅員5.0mを最低幅員とし、区内の道路について整理しています。

(15)中野区の人口

①現状とこれまでの推移

令和3年(2021年)1月現在で、人口は334,632人、世帯数は207,425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。老年人口の割合は20.3%であり、超高齢社会といわれる21%は目前にあります。



注)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。

図　年齢階層別人口の推移

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

中野区の総人口は令和17年（2035年）をピークに減少に転じ、令和27年（2045年）には総人口に対する老年人口の割合が30％を超えると予測されています（106,888人／350,213人＝30.5％）。

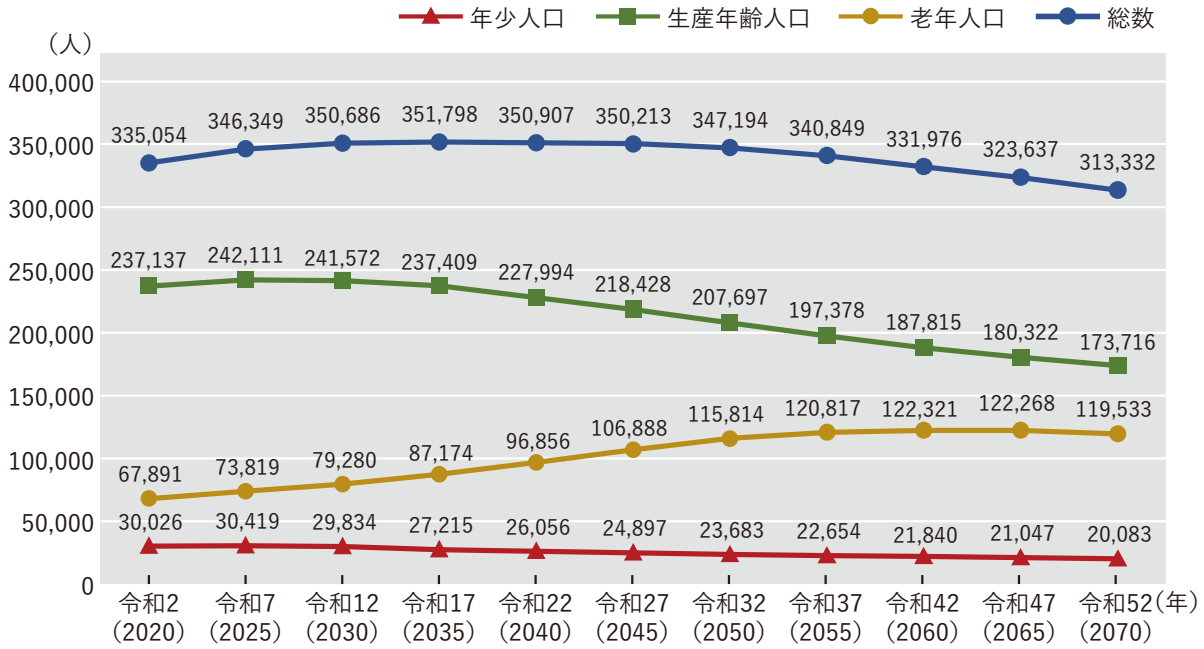


図　年齢階層別人口の将来予測

出典：中野区基本計画（令和3年（2021年）9月）をもとに作成

(16)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3年(2021年)10月現在、全国で316団体、東京23区では中野区を含む14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と滞留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。

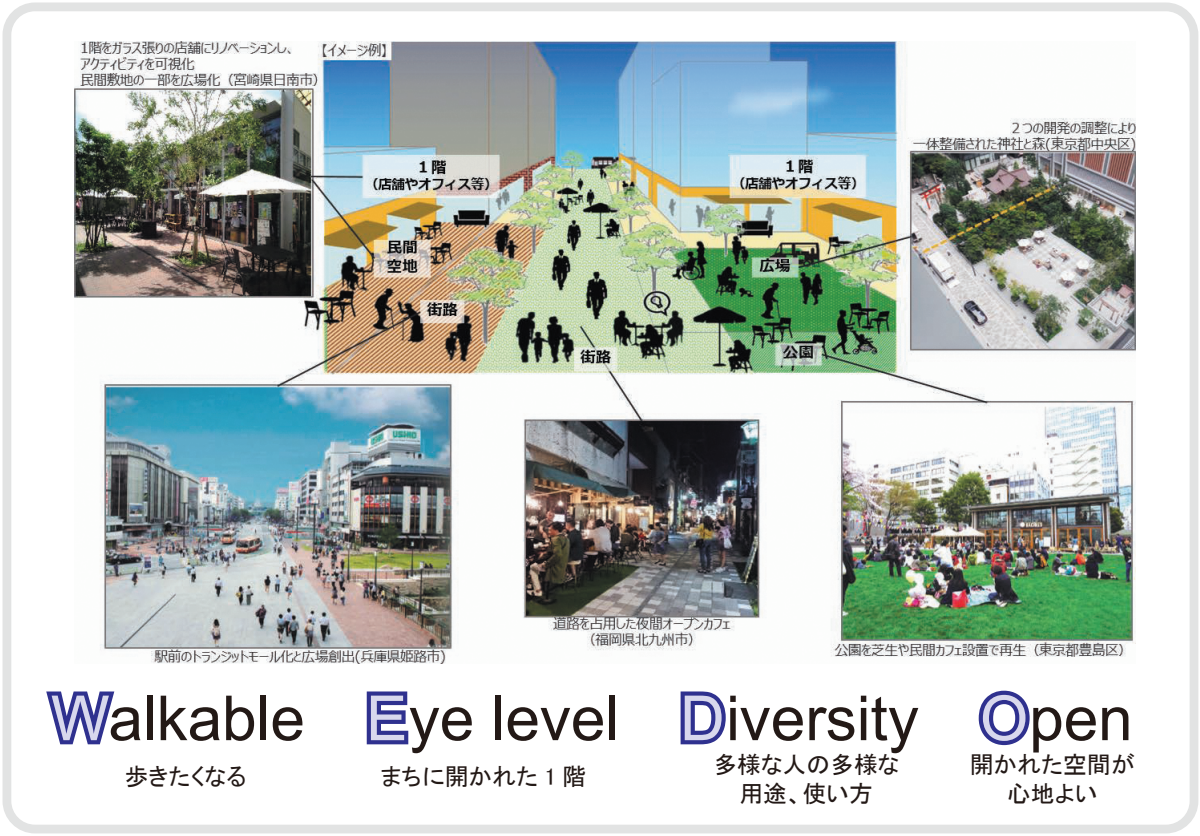


図　居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ

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)

(17)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、8月初旬で日中が土休日の24時間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ます。

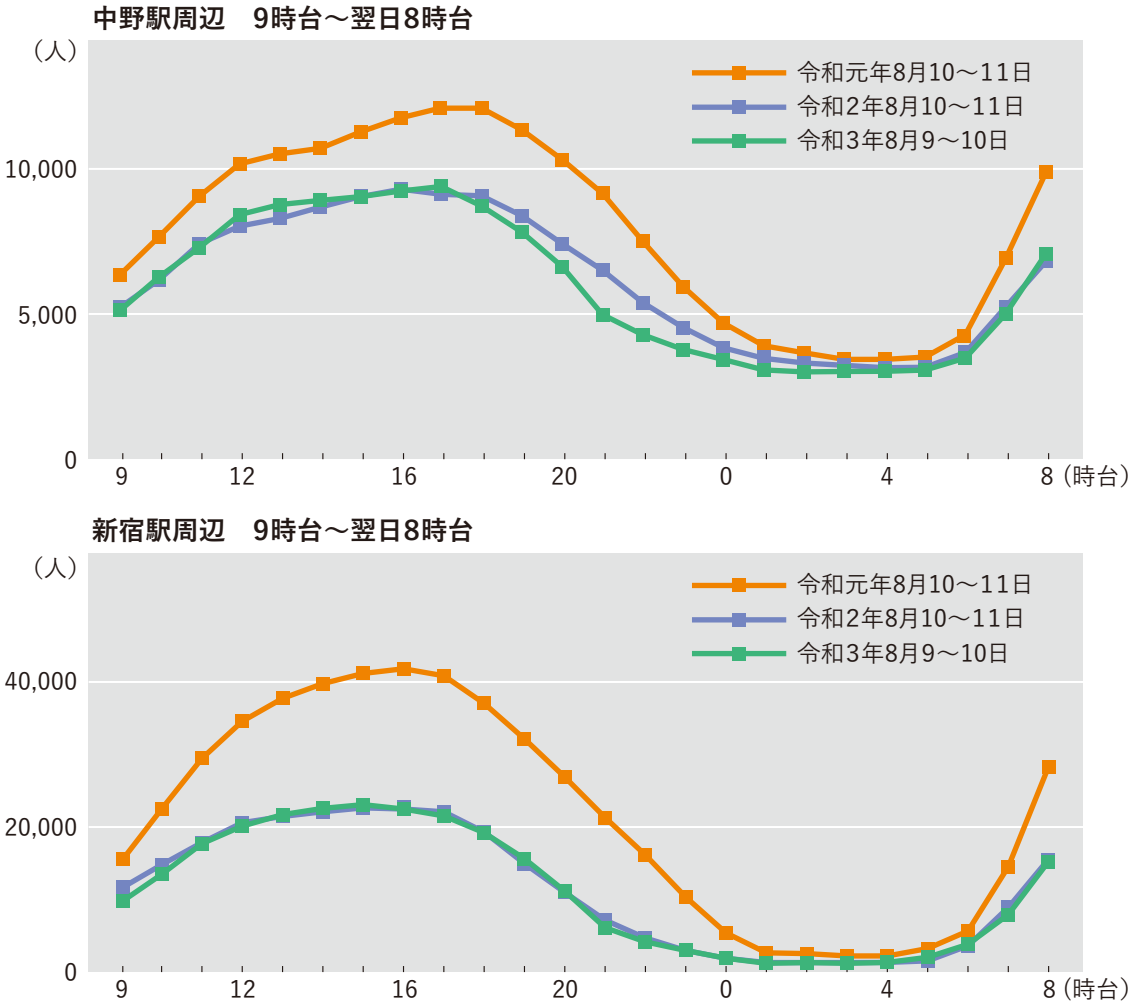


図　駅周辺の時間帯別人口の推移(各年、日中が土休日)

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

今後は、公共交通の感染症等に対する安全性を高め、利用を促進するとともに、自宅でテレワークを行っている方などの外出を促すため、鉄道駅や商店街周辺への食事などを目的とした公共交通利用といった新たな移動ニーズを生み出すことも考えていく必要があります。

2 用語説明

五十音順

ウォーカブル	直訳すると「歩いて行ける、歩ける」等の意味をもつ形容詞。本方針においては、「歩きたくなる」という意味で記載。
自転車専用通行帯	専ら自転車の通行のために、車道の左端に設けられる車両通行帯。（自転車レーン、自転車専用レーンとも呼ばれる。）
自転車シェアリング	一定の地域内に複数設置されたサイクルポート（自転車の貸出・返却場所）で自由に自転車を借りたり返したりできるシステム。
自転車道	専ら自転車の通行に供することを目的とする車道や歩道と区画された道路。
自転車ナビマーク	自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を明らかにした路面表示。
自動車の自動運転	自動車の運転をドライバーが行う必要がない技術のこと。レベル1～5に分けられ、レベル5が、場所の限定なくシステムが全てを操作してくれる段階。
シームレス	継ぎ目がないこと。本方針においては、各交通の乗継ぎによる「継ぎ目」や駅前広場等の交通ターミナル内における歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することを指す。
シルバーパス	東京都のシルバーパス制度において、高齢者の社会参加を目的とし、都内に住民登録されている満70歳以上の方に希望制で発行する乗車証。都営交通のほか一定の民間交通を利用することができる。
タクシー券	タクシー会社やクレジットカード会社が発行している一括後払い制のチケット。電車やバスなどの利用が困難な人の日常生活の利便を図るため、福祉タクシー券等として交付する地方自治体が多い。
駐車場地域ルール	東京都駐車場条例に基づくもので、駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域における、地区特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のこと。これに基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、地域のための駐車スペース確保等の公共貢献を前提とした駐車施設の台数軽減や駐車施設の集約設置等が可能となる。
テレワーク	情報通信技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。
道路率	全土地面積に占める道路の総面積の割合。
バリアフリー	高齢者や障害者などが社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。
福祉有償運送	身体障害者や要介護者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、特定非営利活動法人等が実費の範囲内の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して実施する個別輸送サービス。
附置義務駐車場	駐車場法に基づく地方公共団体の条例により、一定地区内において、一定規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務づけられている駐車施設。
モビリティ	モビリティとは英語の「mobility」を直訳すると動きやすさ、可動性、移動性、流動性などを意味するが、本方針においては、新技術を活用した新しいタイプの乗り物。

モータリゼーション	自家用乗用車の普及。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、障害の有無、国籍など個人の様々な状況や能力に関係なく、可能な限り初めから多くの人が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

ABC順

ICT	Information & Communications Technology の略。情報や通信に関する技術の総称のこと。
MaaS	Mobility as a Serviceの略。MaaSは、ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
SDGs	「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本も積極的に取り組んでいる。