中野区地域公共交通計画の策定について

答　　申（案）

令和5（2023）年8月

中野区交通政策推進協議会

― 緒　　言 ―

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る。

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など、地域ごとに特徴があり、公共交通サービスに差が見られる。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る。このため、区が令和3（2021）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り組みがより強く求められる状況にあると言える。

そうした中、区内では中野駅周辺や西武新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る。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る。

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、行政などの各主体による相互協力のもとで取り組んでいくことが求められる。このため区は、中野区交通政策基本方針で示した、区の交通課題の解決を図るための取組の基本的な方向性に基づき、地域公共交通計画の策定を通じて取組の具体化を図る必要がある。

以上の背景を踏まえ、本協議会は中野区における地域公共交通計画の策定について中野区長から諮問を受け、中野区の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交通環境の向上を目指すという共通認識のもとで議論を重ね、中野区にとってふさわしいと考えられる施策や実施期間、評価指標などをまとめた。ついては、本答申の趣旨に鑑み地域公共交通計画を策定し、盛り込まれた施策の確実な推進を望みたい。

令和５年　月　日

中野区交通政策推進協議会

会長　大沢昌玄

目　次

■ 第１章　概要 ―― 5

１－１　計画の趣旨 …… 6
１－２　計画の位置付け …… 6
１－３　対象区域 …… 6
１－４　計画期間 …… 7

■ 第２章　現状 ―― 8

２－１　人口等 …… 9
２－２　地形・土地利用 …… １２
２－３　鉄道 …… １７
２－４　路線バス …… １９
２－５　タクシー …… ２３
２－６　自転車 …… ２５
２－７　移動実態 …… ２７
２－８　まちづくり …… ３５
２－９　福祉・環境 …… ３６
２－１０　交通を取り巻く社会状況 …… ４１

■ 第３章　公共交通サービス圏域 ―― ４６

３－１　公共交通サービス圏域 …… ４７

■ 第４章　計画の理念と目標 ―― ５９

４－１　計画の理念 …… ６０
４－２　計画の目標 …… ６３

■ 第５章　施策 ―― ６４

５－１　施策の体系 …… ６５
５－２　実施施策 …… ６６
５－３　計画の評価 …… ８９
５－４　推進体制 …… ９１

第 1 章

概　要

1　計画の趣旨

2　計画の位置付け

3　対象区域

4　計画期間

1-1　計画の趣旨

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。

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。

1-2　計画の位置付け

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。

1-3　対象区域

計画区域は、本区全域を対象とします。

図 1-1 計画区域

1-4　計画期間

本計画は、令和6(2024)年度から令和15(2033)年度までの10年間を計画期間とします。原則として、5年を目途に見直しを行い、計画の期間終了までに評価や検証を実施した上で、次期の地域公共交通計画を策定します。また、取組ごとの実施時期を明らかにするため、短期・中期・長期に分けて、取組の計画期間を設定します。

ただし、区や地域公共交通を取り巻く状況が著しく変化した場合は、計画期間内においても必要に応じて改定を行います。

図 1-2

短期：5年以内に重点的に実施する取組

中期：6～10年後を想定した取組

長期：社会的ニーズ、制度・技術の進展を踏まえ、将来的に実施を検討する取組

第 2 章

現　状

1　人口等

2　地形・土地利用

3　鉄道

4　路線バス

5　タクシー

6　自転車

7　移動実態

8　まちづくり

9　福祉・環境

10　交通を取り巻く社会状況

2-1　人口等

2-1-1　人口・面積

・人口、世帯は令和5(2023)年１月現在で、約33万3千人、約20万9千世帯です。
・面積は15.59㎢、人口密度は約21.4千人／㎢です。
・年齢3区分別人口割合は、年少人口が約9%、生産年齢人口が約71%、高齢者人口が約20%となり、外国人人口割合は、5%を上回ります。

表 2-1

人口・面積　（東京都区部の平均値と比較）				
・人口	333,593 人	（	416,053 人	13 位/23区 ）
・世帯数	209,150 人	（	231,885 人	12 位/23区 ）
・面積	15.59 ㎢	（	27.28 ㎢	14 位/23区 ）
・人口密度	21,398 人/㎢	（	15,249 人/㎢	2 位/23区 ）
・年少人口割合	9.0 %	（	11.1 %	21 位/23区 ）
・生産年齢人口割合	70.9 %	（	67.6 %	4 位/23区 ）
・高齢者人口割合	20.1 %	（	21.4 %	15 位/23区 ）
・外国人人口割合	5.5 %	（	5.1 %	9 位/23区 ）

出典：東京都の統計（住民基本台帳による世帯と人口 令和5(2023)年1月）

・夜間人口	344,880 人	（	423,186 人	13 位/23区 ）
・昼間人口	325,767 人	（	536,798 人	19 位/23区 ）
・昼夜間比率	94.5 %	（	126.8 %	14 位/23区 ）

出典：令和2(2020)年国勢調査　人口等基本集計結果概要

2-1-2　人口分布

○ 中野区500mメッシュ別
夜間人口分布
（令和2年国勢調査）

中野駅付近は、商業施設や教育機関が集積しているため、夜間人口が少なく、中野駅から250m程度離れた地域や新宿区・渋谷区に近い地域で夜間人口が多い傾向にあります。区の北側、西武新宿線の中野通り以西は、夜間人口4千～6千人で500mメッシュに分布しています。

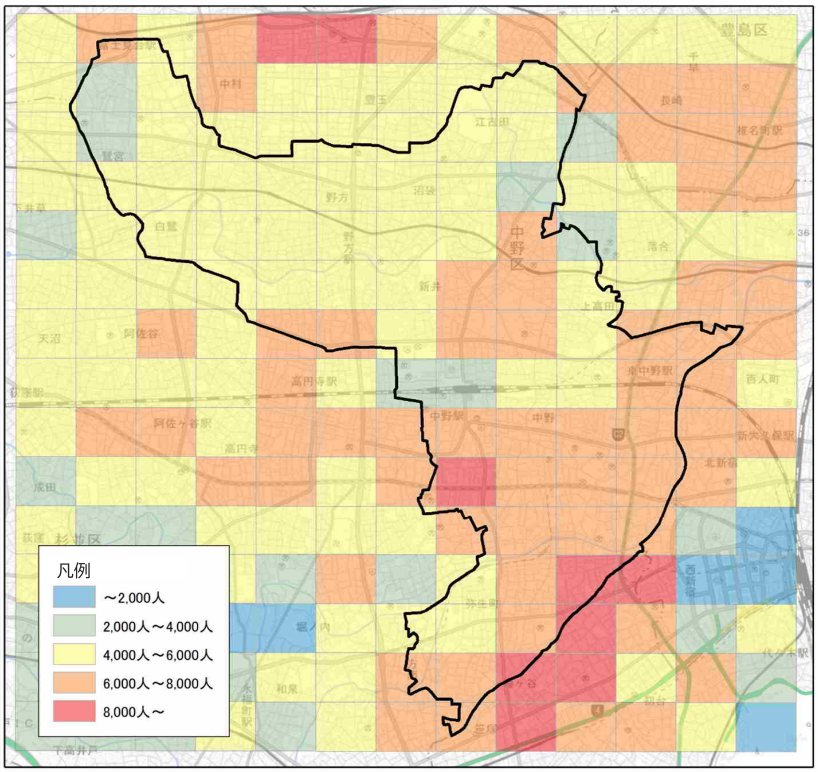


図 2-1

○ 中野区500mメッシュ別
高齢化率（65歳以上）
（令和2年国勢調査）

区の概ねの地域は、高齢化率15～20%で500mメッシュに分布しており、区の北東部・北西部は、高齢化率20%を超えている地域が多い状況です。

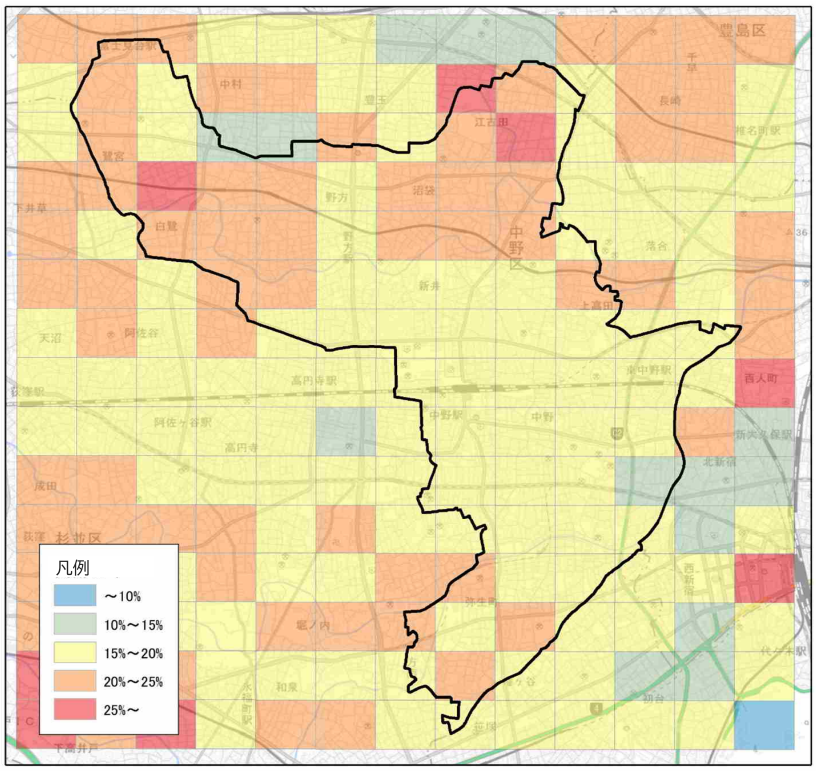


図 2-2

2-1-3　将来人口推移※1

区の総人口は令和17(2035)年をピーク(351,798人)に、その後は減少に転じ、令和42(2060)年には現在の人口を下回り、令和52(2070)年には313,332人になると見込まれます。

また、年齢3区分別人口の推移予測では、現在、おおよそ5人に1人の割合となっている65歳以上の人口は、増加傾向が続き、令和32(2050)年にはおおよそ3人に1人の割合となり、令和37(2055)年には12万人を超えると見込まれ、一方で、0～14歳及び15～64歳の人口割合は緩やかに減少すると見込まれます。

少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少は、地域経済や区財政、地域コミュニティの活力に深刻な影響を及ぼすことが予測されます。

図 2-3※2

※1　将来人口推移：
国勢調査及び住民基本台帳のデータに基づき、これまでの人口推移や開発の進む中野駅周辺まちづくりの動向、新型コロナウイルス感染症の影響、日本全体の将来人口推計等を踏まえ、2070年までを見据えた5年ごと50年間の推計である。

※2　図 2-3
将来人口推計・年齢3区分別人口の推移予測･割合（令和2(2020)年の値は、同年10月1日現在（住民基本台帳）の人口を示している）（出典：中野区基本計画より作成）

2-2　地形・土地利用

2-2-1　地形

中野区は、関東平野西部の荒川と多摩川に挟まれた武蔵野台地上に位置しており、沼袋、落合、野方、中野、幡ヶ谷という5つの小台地と江古田川、妙正寺川、旧桃園川、神田川、善福寺川の5つの川による谷間によって形成されています。

標高については、最も高い区西部の約45mから東に向かってなだらかに下がる台地が続き、最も低い区東部の神田川沿いでは約25mの谷間に向かって大きく下がる、傾斜のある地形になっています。また、その他の川沿いに続く谷間からも、両側の台地に向けて高低差のある地形が見られます（図 2-4）。高低差のある地区は、高齢者等にとって移動しづらい場所と考えられるため、公共交通ネットワークと合わせて検討する必要があります。

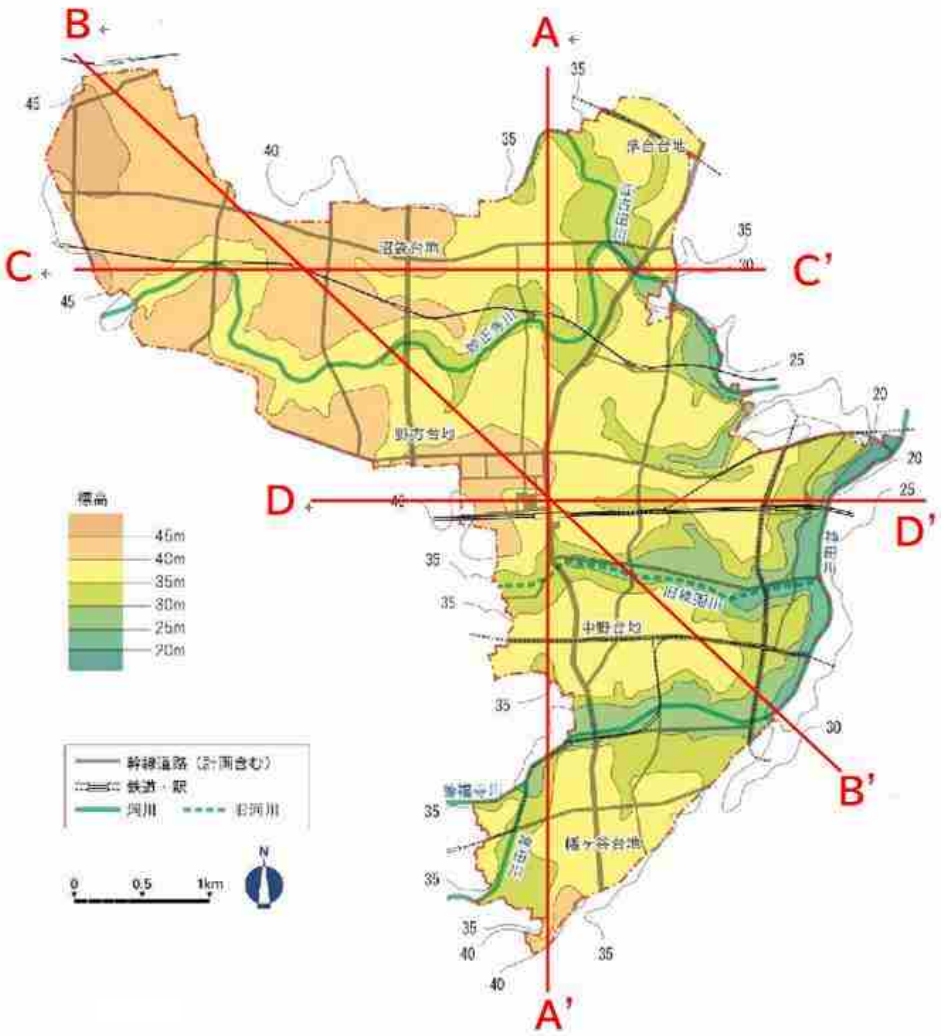


図 2-4 中野区の地形

（A-A’断面）

区の南北方向（江古田～南台）の断面であり、妙正寺川・桃園川緑道・神田川付近は、標高35mを下回ります。新井から中野及び渋谷区境付近は、標高約40mになります。

（B-B’断面）

区の北西から南東方向（上鷺宮～本町）の断面であり、練馬区境付近から新宿区境付近にかけて、標高が低くなっています。

（C-C’断面）

区の北部東西方向（白鷺～松が丘）の断面であり、妙正寺川付近の白鷺・若宮が周辺と比べ標高が低く、氷川神社や哲学堂公園付近が周辺と比べ標高が高くなっています。

（D-D’断面）

区の中部東西方向（中野～東中野）の断面であり、杉並区境付近から新宿区境付近にかけて、標高が低くなっています。

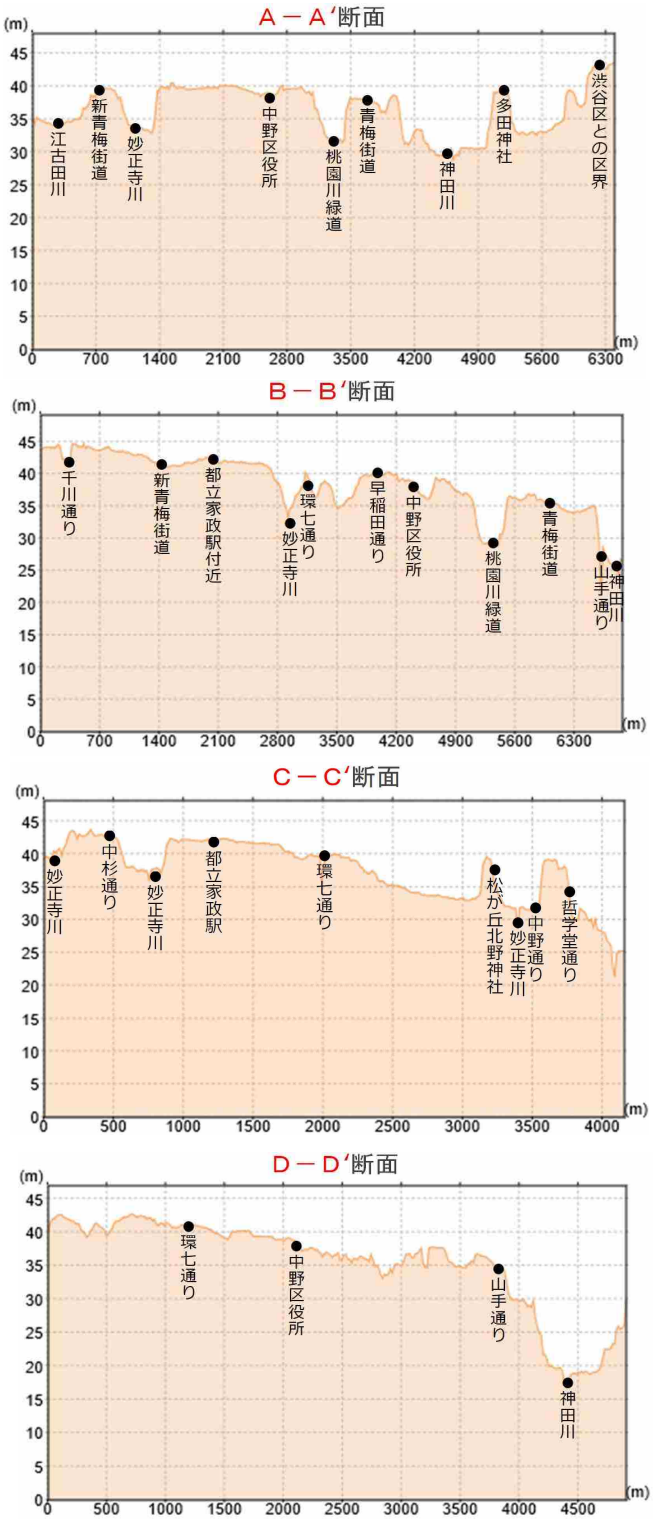
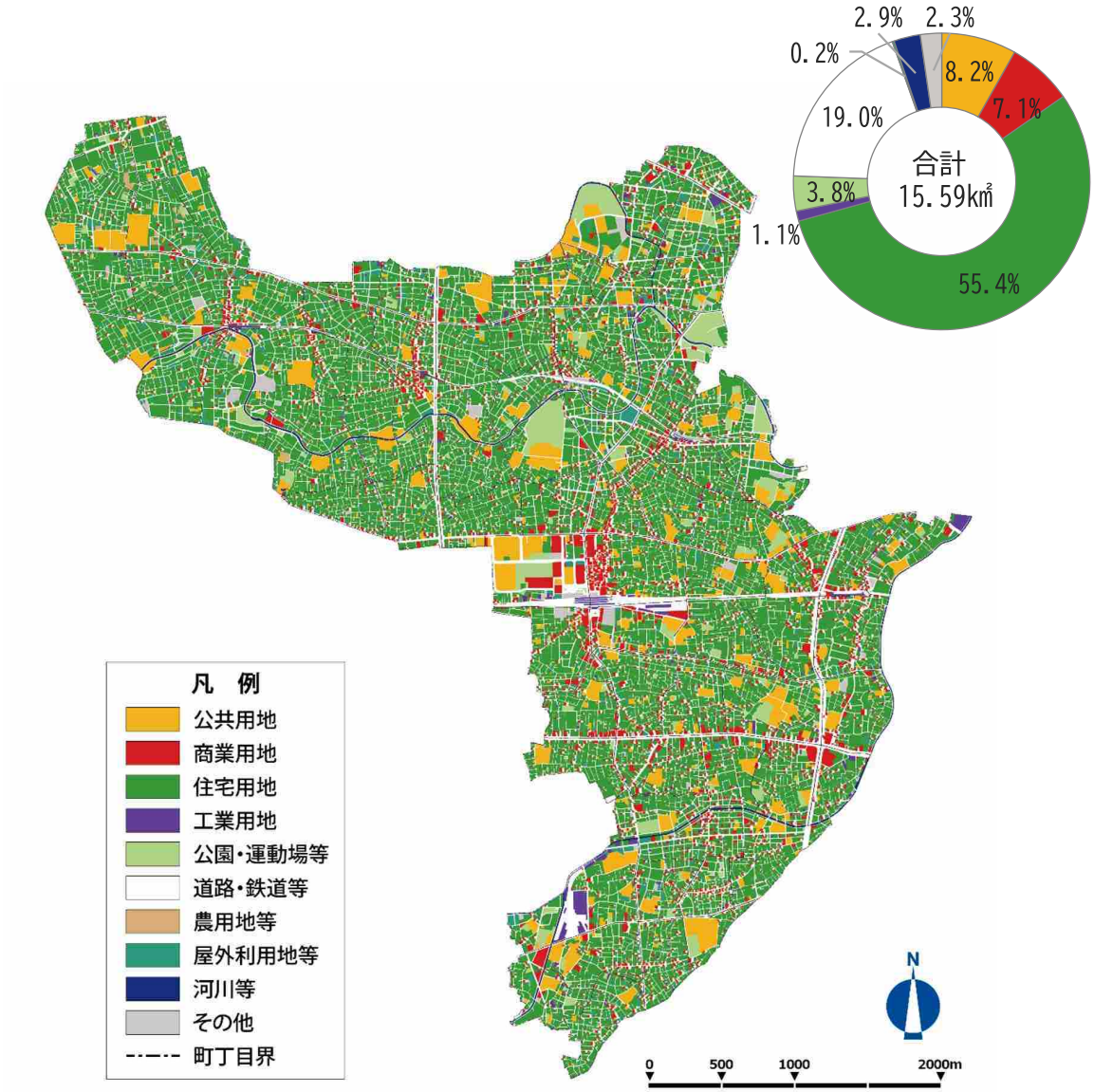


図 2-5

2-2-2　土地利用

令和3(2021)年度東京都土地利用現況調査によると、中野区の土地利用は、住宅用地が55.4%と過半を占め、商業用地が7.1%、工業用地が1.1%になります。商業用地は、中野駅周辺に大きな集積が見られるほか、その他の鉄道駅周辺と幹線道路沿道などに分布しています。住宅用地は、戸建て住宅と集合住宅（アパート、マンション）の用地が混在して区内に広がっています（図 2-6）。



出典：令和3(2021)年度土地利用現況調査

図 2-6 土地利用の状況・割合

○ 区の道路の特徴

区の道路総延長※3は約367kmであり、道路率※3は、13.4%（東京都区部15.8%）になります。図 2-8の東京区部の車道幅員5.5m未満の割合は、中野区が84.0%と東京都区部の中で最も高く、狭あいな道路が多い地域が存在します。

原則、路線バスが走行するために必要な車道幅員は5.5m（図 2-7）と考えられ、狭あい道路が多い地域では、路線バスネットワークの構築が難しいと言えます。

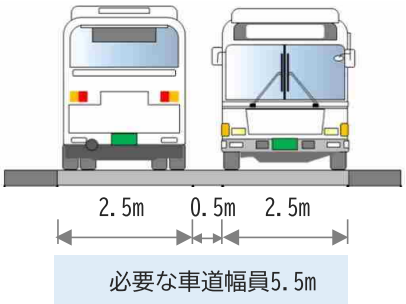


図 2-7※4

出典：令和４年度東京都道路現況調書（令和４年４月１日現在）
国、都、特別区が管理する道路（自動車専用道路を除く）

図 2-8 東京都区部の車道幅員(5.5m)

※3　道路総延長・道路率：
出典：特別区土木関係現況調書（令和4(2022)年4月1日現在）
道路率は総道路面積を行政面積で除したパーセントとし、小数点以下第2位を四捨五入（自動車専用道路を除く）。

※4　図 2-7：
車両制限令第3条に規定する車両の幅等の最高限度2.5m、第5条に規定する車両の幅は当該道路の車道の幅員から0.5メートルを減じたものの二分の一を超えないもの（抜粋）より算出。（車道幅員-0.5）÷2≧2.5(m)

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、丸山、江古田、松が丘、新井、中野（四丁目）となり、狭あい道路が多い地域は、江原町、鷺宮、若宮、大和町、野方、上高田（一･二丁目）、中野（四丁目を除く）、東中野（二～四丁目）、中央、本町、南台等になります。

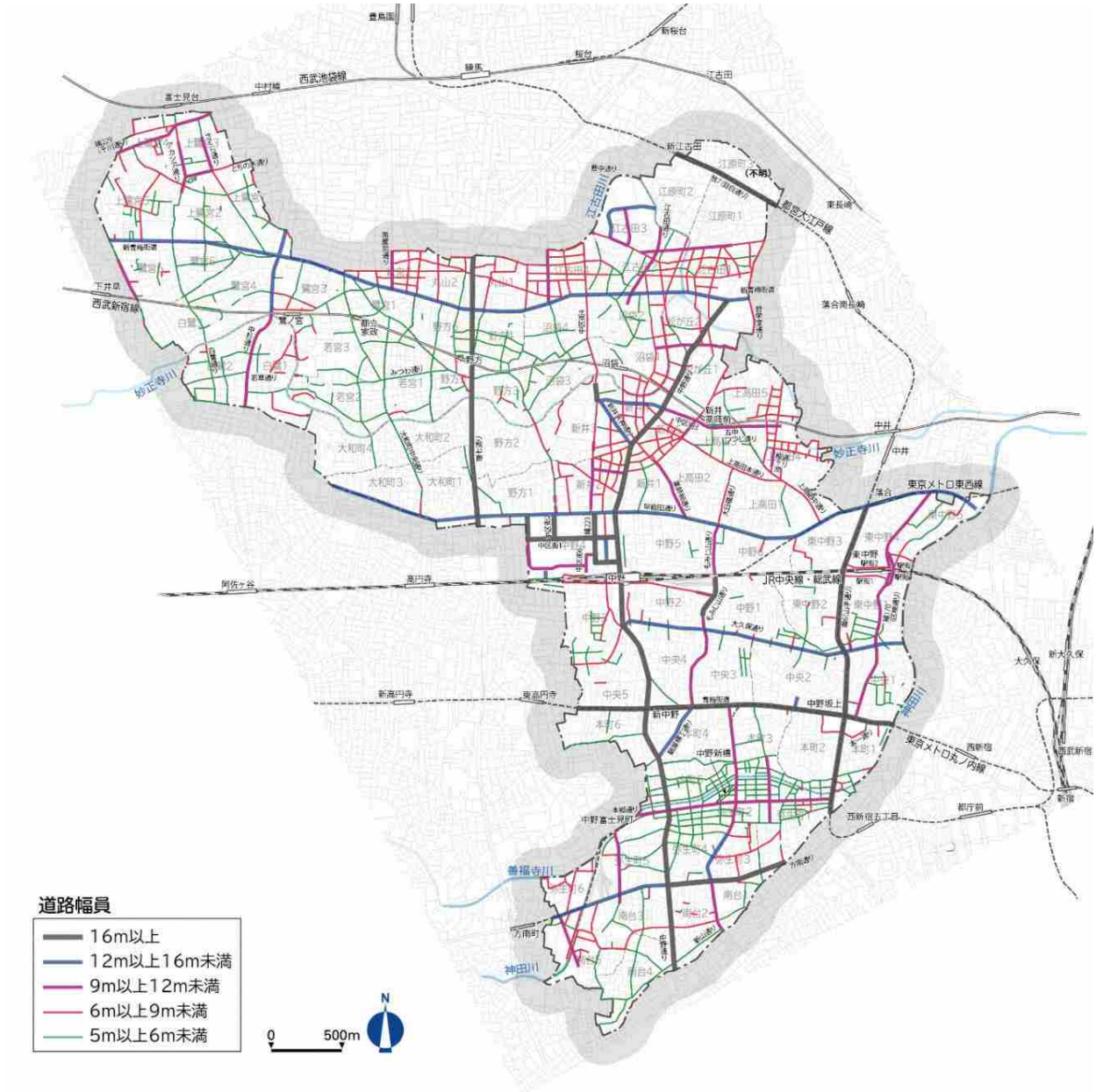


図 2-9 幅員別道路網の状況

2-3　鉄道

2-3-1　概況

鉄道は、速達性や定時性等が高く、大量輸送を目的とした公共交通機関であり、他の輸送機関と比べてＣＯ$_2$排出量が少ない特徴があります。区内では東西方向に西武新宿線、ＪＲ中央・総武線、東京メトロ東西線・丸ノ内線・丸ノ内方南支線、南北方向に都営大江戸線が通っています。

路線別乗降客数の推移（図 2-10）は、令和元(2019)年まで増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和2(2020)年に約3割減少しています。現在は、令和元(2019)年の乗降客数まで到達する見込みは難しいものの、回復傾向にあります。

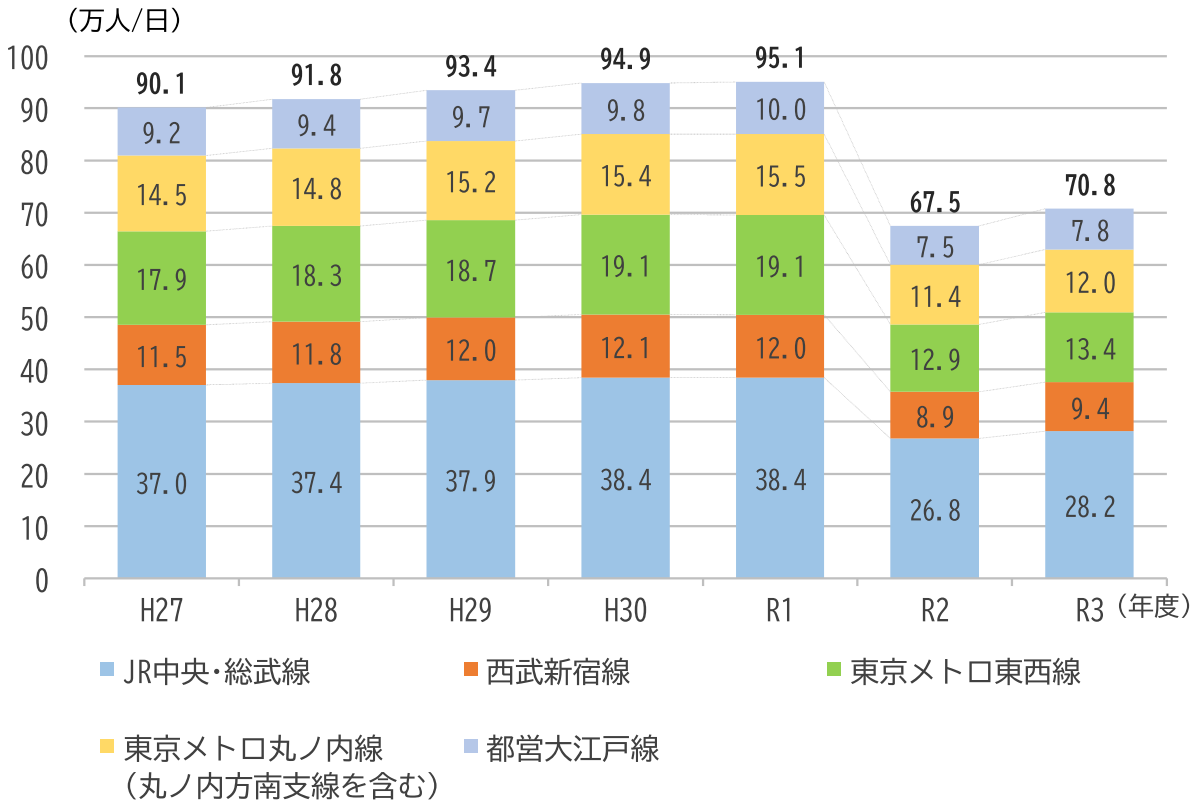
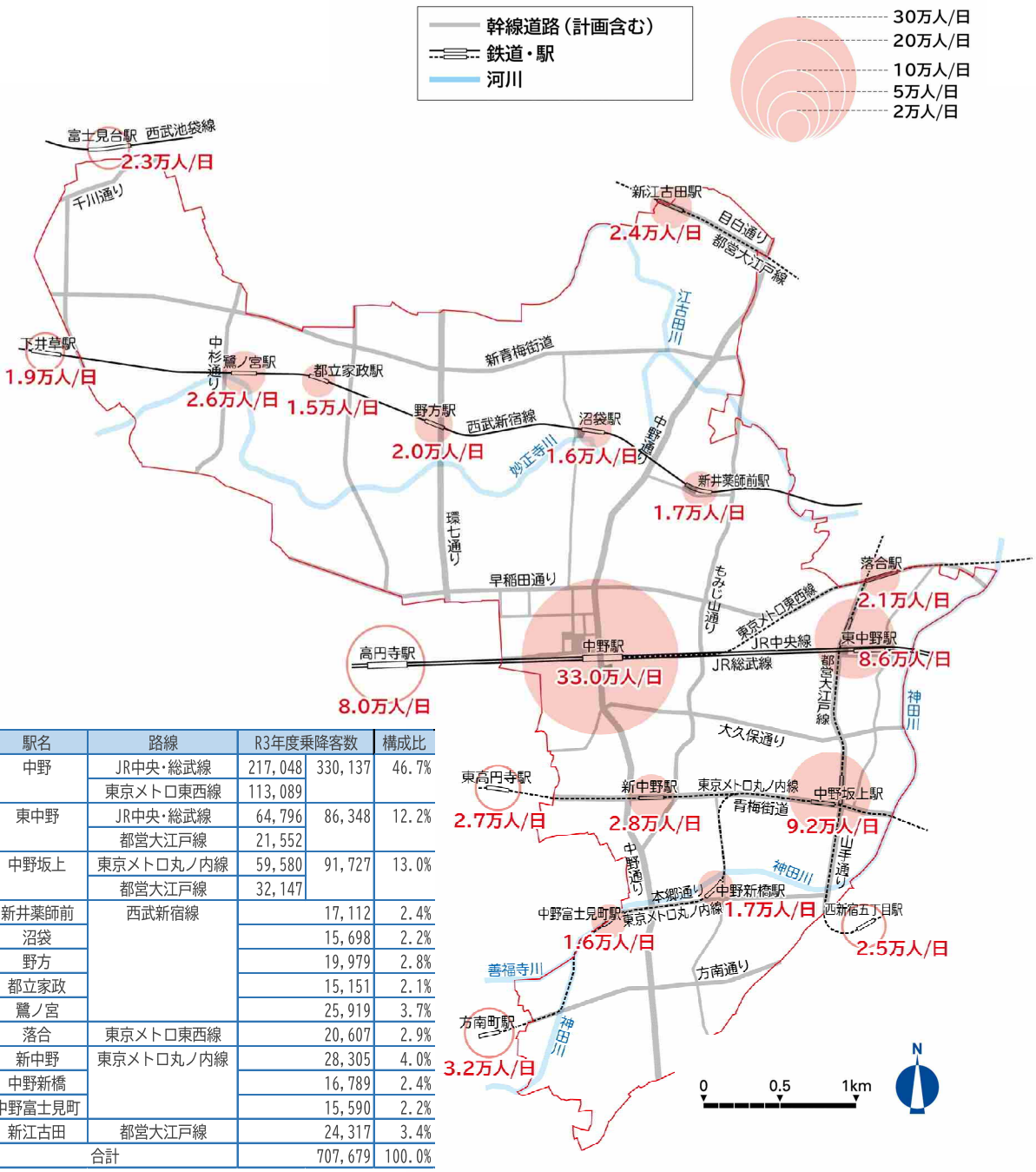


図 2-10 路線別乗降客数の推移※5



駅名	路線	R3年度乗降客数		構成比
中野	JR中央・総武線	217,048	330,137	46.7%
	東京メトロ東西線	113,089		
東中野	JR中央・総武線	64,796	86,348	12.2%
	都営大江戸線	21,552		
中野坂上	東京メトロ丸ノ内線	59,580	91,727	13.0%
	都営大江戸線	32,147		
新井薬師前	西武新宿線		17,112	2.4%
沼袋			15,698	2.2%
野方			19,979	2.8%
都立家政			15,151	2.1%
鷺ノ宮			25,919	3.7%
落合	東京メトロ東西線		20,607	2.9%
新中野	東京メトロ丸ノ内線		28,305	4.0%
中野新橋			16,789	2.4%
中野富士見町			15,590	2.2%
新江古田	都営大江戸線		24,317	3.4%
合計			707,679	100.0%

図 2-11 鉄道駅乗降客数※5

※5　図 2-10～2-11：
出典：JR東日本「各駅の乗車人員」、西武鉄道「駅別乗降人員」、東京メトロ「各駅の乗降人員」、 東京都交通局「各駅乗降人員一覧」

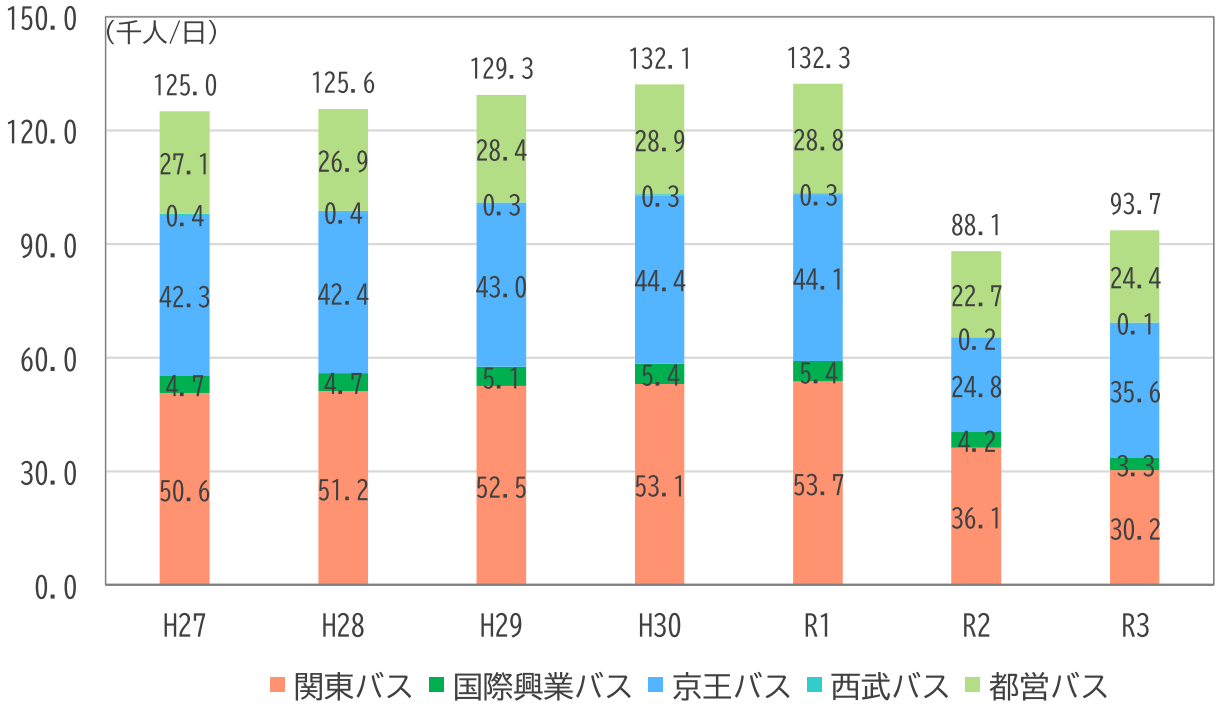
2-4　路線バス

2-4-1　概況

路線バスは、大量輸送を可能とし、主に鉄道駅や主要施設等をつなぐ路線を運行しています。地域住民の移動手段として柔軟性が高い公共交通機関である一方、交通渋滞の影響を受けやすく、鉄道と比べ定時性の確保が難しい特徴があります。

区内で運行するバス会社は5社あり、路線バス乗車人数の推移は、鉄道同様に、令和元(2019)年まで増加し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和2(2020)年に約3.5割減少しています。現在は回復傾向にありますが、令和元(2019)年の乗車人数まで到達する見込みは難しい状況です。

また、路線バス乗車人数の割合は、関東バスと京王バスが高く、全体の7割以上を占めています（図 2-12）。



出典：第63回中野区統計書（令和5(2023)年）、東京都交通局バス系統別収支状況より作成

図 2-12 事業者別の路線バス乗車人数の推移

2-4-2　路線バスのネットワーク

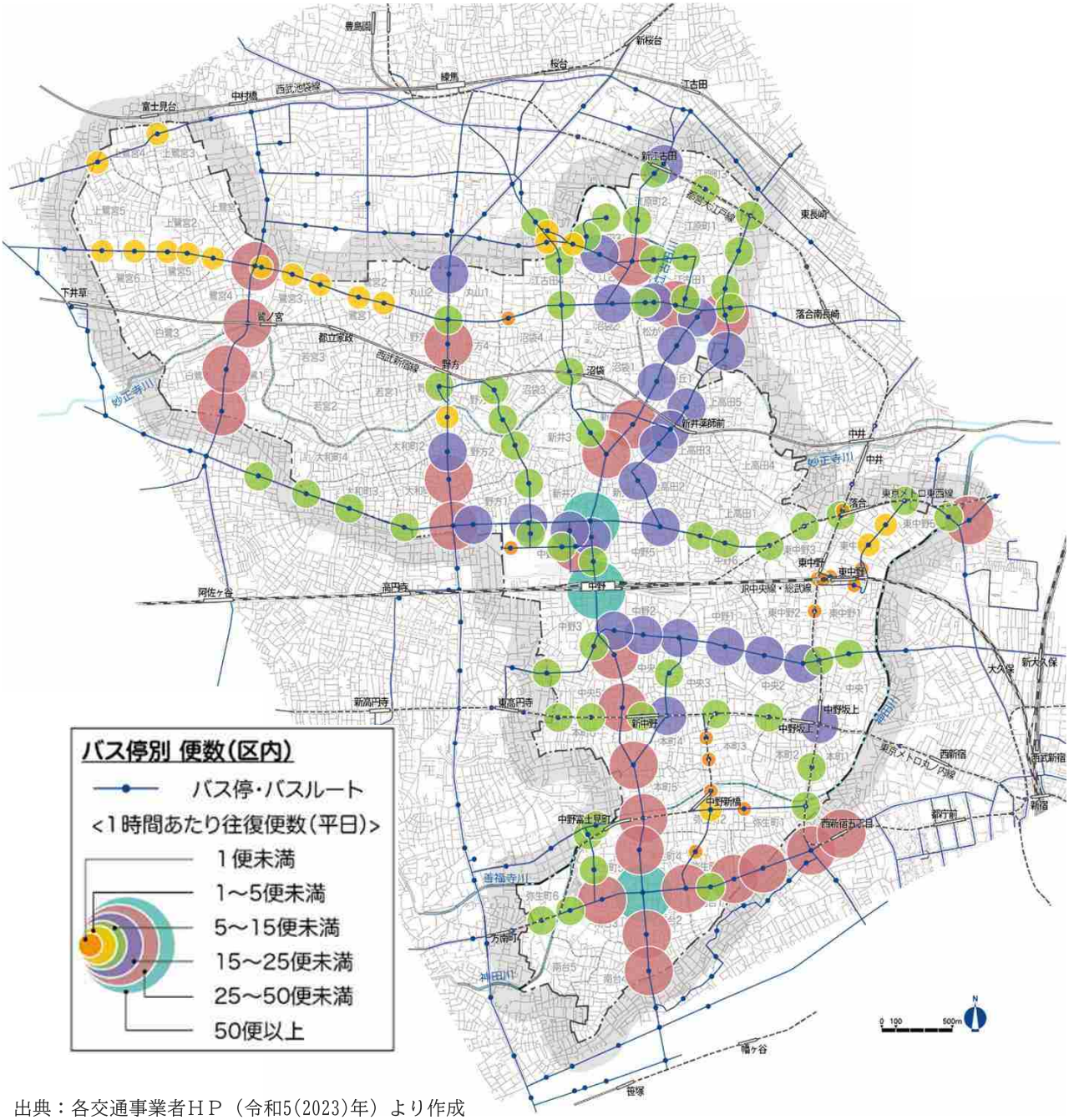
区内の公共交通による南北移動は、主に路線バスが担い、サービス密度は、関東バス（桃）・京王バス（黄）が高く、概ね中野駅を境に関東バスが北側、京王バスが南側を運行しています。区内を南北に移動する際は、中野駅で乗り換える必要が多く、また、環状七号線西側の南北ネットワークの構築は、道路幅員等の関係上、難しい状況です。

出典：各交通事業者ＨＰ（令和5(2023)年）より作成

図 2-13 事業者別の路線バス網

2-4-3　路線バス運行状況

バス停留所別1時間あたり往復便数は、中杉通り・環状七号線・中野通り・方南通りのバス停（一部除く）が25便以上ある一方、環状七号線西側の新青梅街道や中野新橋通りのバス停が5便未満と少ない状況です。

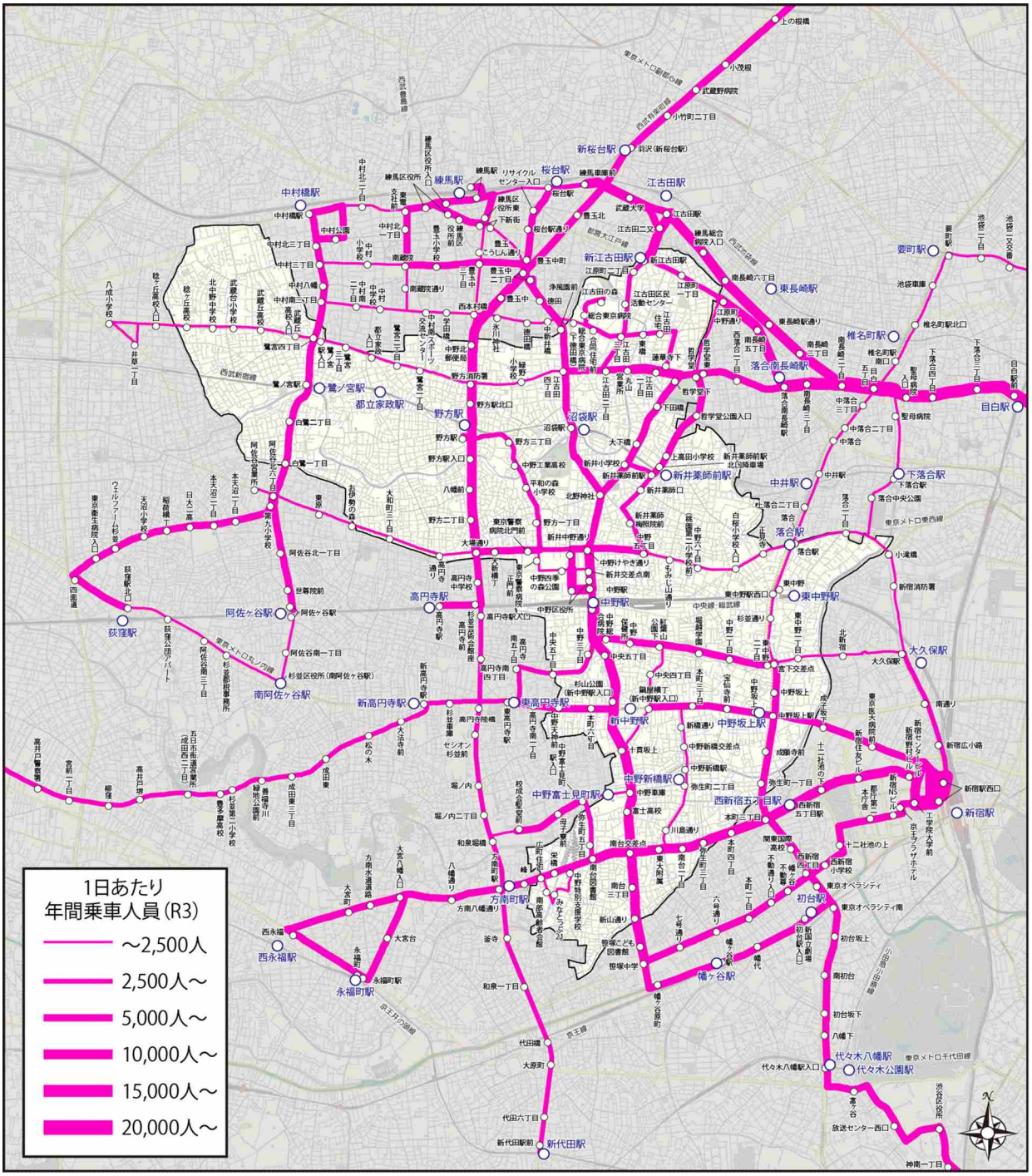


出典：各交通事業者ＨＰ（令和5(2023)年）より作成

図 2-14 バス停留所別発着本数

2-4-4　路線バス乗車人数

1日あたりの路線バス乗車人数からは、南北方向の利用が多く、東西方向（特に鉄道が平行に走っている近辺の路線）の利用が少ない状況と言えます。



出典：第63回中野区統計書（令和5(2023)年）、東京都交通局バス系統別収支状況より作成

図 2-15 路線バス利用状況

2-5　タクシー

2-5-1　概況

タクシーは、大量輸送機関（鉄道・路線バス等）の補完的役割を果たすとともに、ドア・ツー・ドアーの機動的・個別的公共輸送機関として区民の生活に定着しています。

また、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。

一方、タクシーの輸送人員及び実働率※6は減少傾向が続き、近年では新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛の影響を受け、人の移動が制限されたことにより、さらに輸送人員の減少幅が拡大（約4割減少）しました。鉄道や路線バス同様に現在は回復傾向にありますが、令和元(2019)年の輸送人員まで到達する見込みは難しい状況です。

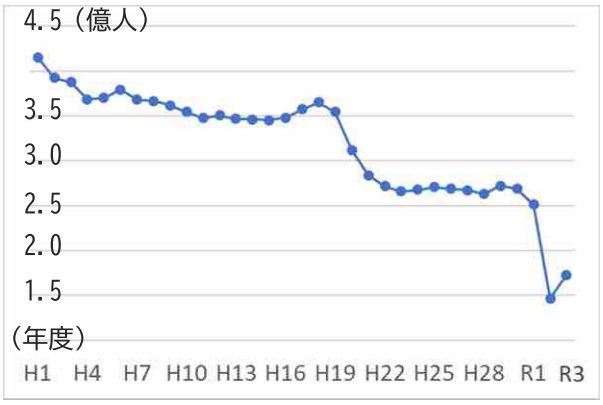


図 2-16 輸送人員の推移※7
（東京都区部・武三地区）

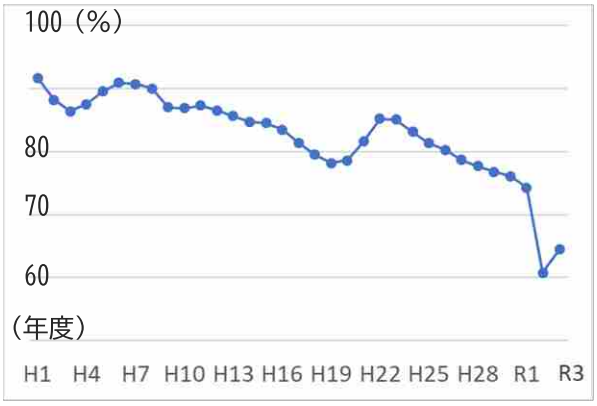


図 2-17 実働率の推移※7
（東京都区部・武三地区）

※6　実働率：
延実働車両数（実働日数×事業用車両数）／延実在車両数（実在日数×事業用車両数）

※7　図 2-16～2-17：
出典 東京のタクシー2022 （東京ハイヤー・タクシー協会）より作成

2-5-2　ＵＤ研修・デジタル（IT）化

タクシードライバーが、高齢者や体の不自由な方とのコミュニケーション、車いすの取扱いや乗降時の介助方法について学ぶＵＤ研修の受講者数は年々増加傾向にあります。

都内のタクシー事業者が展開している配車アプリは、業務提携も多くされ多くの会社がアプリでの配車を可能としています。また、キャッシュレス決済の推奨により、クレジットカード・電子マネー決済の導入率※8は95％を上回っています。

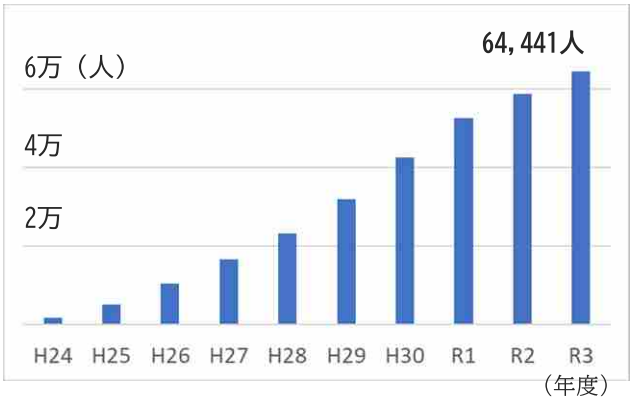


図 2-18 ＵＤ研修の推移※8

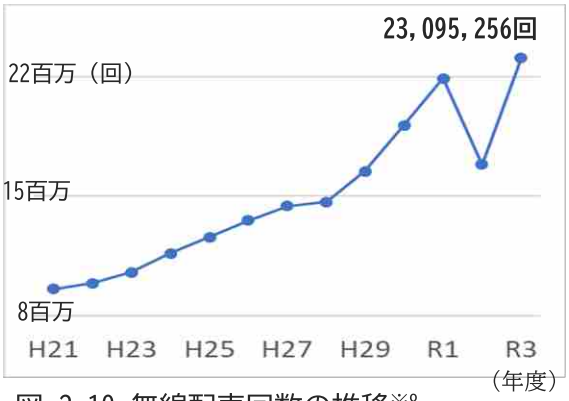


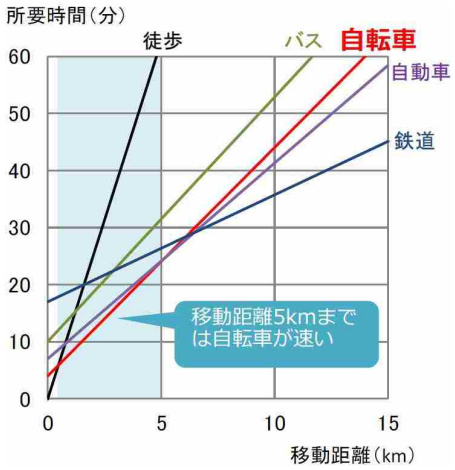
図 2-19 無線配車回数の推移※8
（スマートフォンによる配車回数を含む）

※8　図 2-18～2-19・クレジットカード･電子マネー決済の導入率：
出典 東京のタクシー2022 （東京ハイヤー・タクシー協会）より作成

2-6　自転車

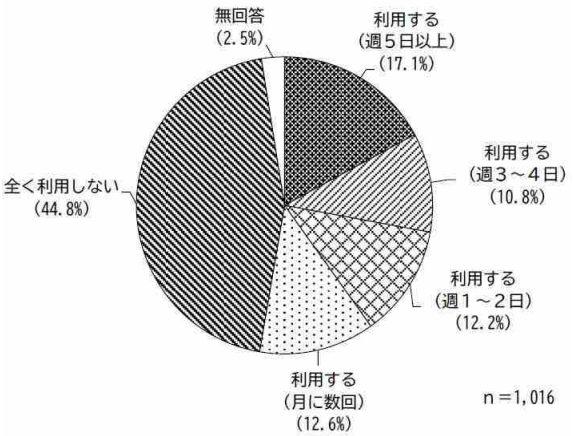
2-6-1　概況

自転車の特徴として、移動距離5kmまでは他の交通手段と比べ利便性が高く（図 2-20）、環境負荷低減や健康増進に寄与する交通手段になります。通勤・通学、買物や駅までの移動等、幅広く利用されており、月に数回以上利用する区民が約5割、週5日以上利用する区民が約2割となっています（図 2-21）。



出典：東京都自転車活用推進計画

図 2-20 自転車利用の時間的利便性

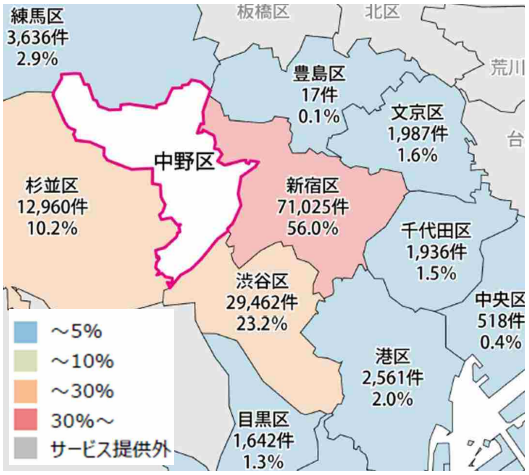


出典：2022中野区区民意識・実態調査

図 2-21 自転車の利用状況

2-6-2　シェアサイクル

区内の公共交通の補完、区民の移動利便性の向上、自治体間の広域連携等の課題に対し、シェアサイクルの導入効果や運用方法等について幅広く検証することを目的に、区は令和2(2020)年にシェアサイクル事業を開始しました。区内移動の他、近隣区への移動に利用されており、特に新宿区、渋谷区との流入出が多い状況です（図 2-22）。また、区内のポート数の増加にとともに、会員登録数も増加しているため、今後もポート設置の促進が求められています。

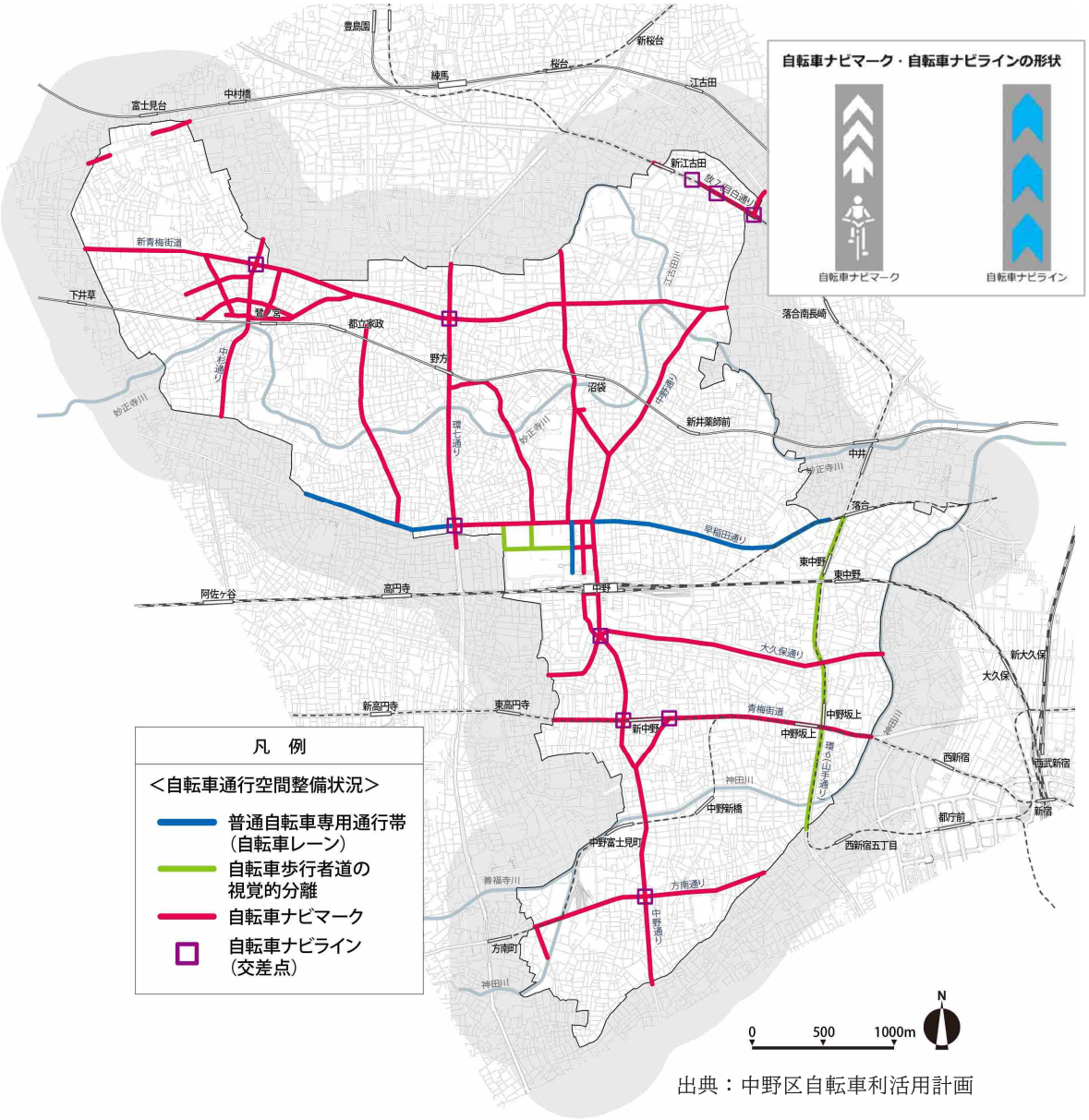


出典：中野区シェアサイクル(ドコモ・バイクシェア)利用実績(令和4(2022)年12月)

図 2-22 中野区と区外の流入出状況

2-6-3　自転車通行空間

自転車通行空間の整備は、区や東京都・警視庁によって進められ、「自転車レーン」や「自転車ナビマーク」の設置、交差点を中心に「自転車ナビライン」の設置などが実施されています。区は、中野区自転車利活用計画を令和5(2023)年に策定し、自転車ネットワークを定めています。整備率は約6.5割であり、自転車ネットワークの形成に向け、引き続き計画的な整備が必要です。



出典：中野区自転車利活用計画

図 2-23 自転車通行空間の整備状況

2-7　移動実態

2-7-1　移動量と交通分担率

総トリップ数と総人口の推移（図 2-24）より、平成10(1998)年から平成20(2008)年にかけて、区の総人口が微減しているのに対し、総トリップ数は増加していましたが、平成20(2008)年から平成30(2018)年にかけて、総人口の増加に対し、総トリップ数が減少しています。これは、在宅勤務（テレワーク）やｅ-コマースの普及等により外出率の減少が生じていることが想定されます。

代表交通手段構成比の推移（図 2-25）は、平成10(1998)年から平成30(2018)年にかけて、鉄道の分担率が約10ポイント増加し、自動車の分担率が2分の1程度に推移しています。このことから、区民の移動の多くは公共交通機関が担っており、引き続き公共交通機能を維持していくことが重要です。

距離帯別の代表交通手段分担率（図 2-26)は、概ね短距離移動が徒歩、長距離移動が鉄道となり、徒歩や鉄道を補完する距離の移動に、自転車やバスが利用されています。

駅端末交通手段別割合（図 2-27)は、徒歩が多くを占めていますが、中野駅と鷺ノ宮駅については、バス・自転車の割合が他の駅と比べ少し高くなります。速達列車（急行等）が停車する等、駅の特徴がこの要因の1つと想定されます。

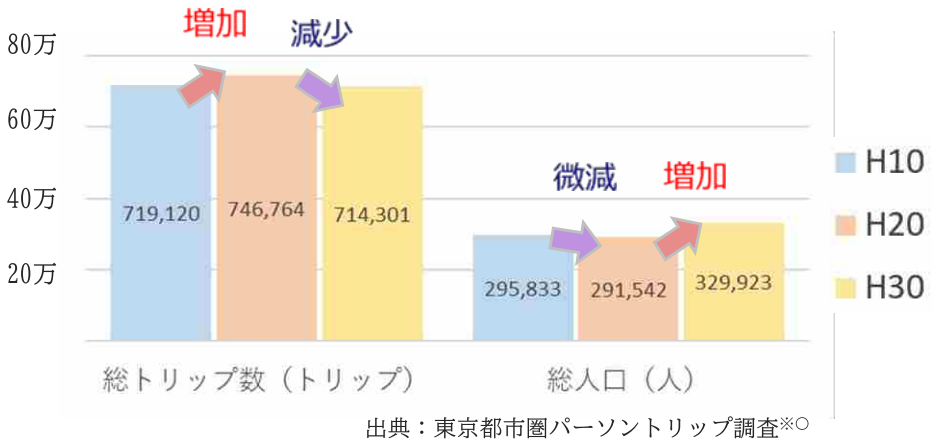
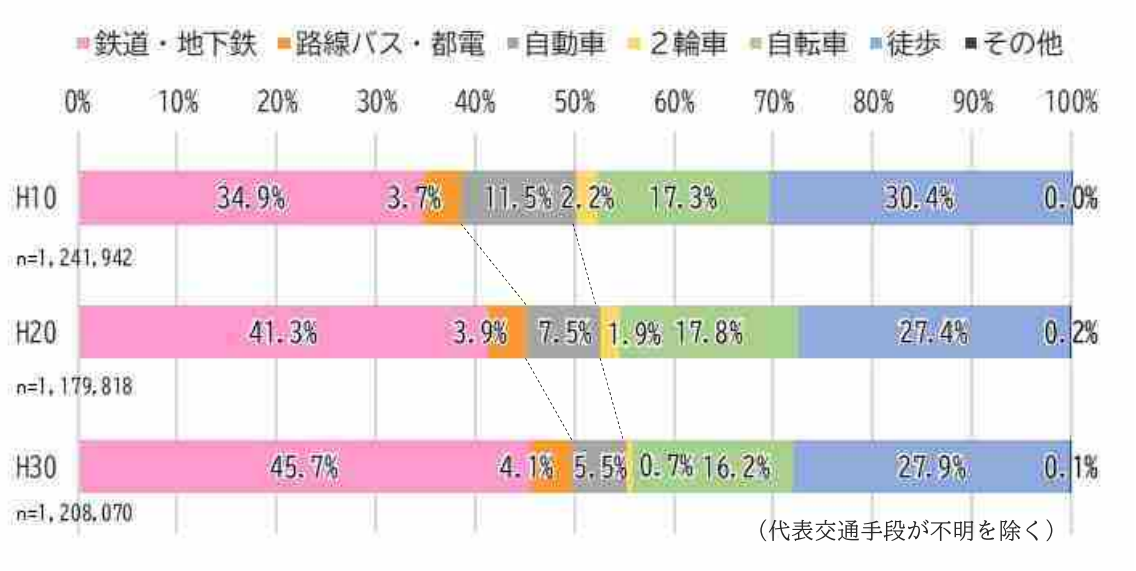
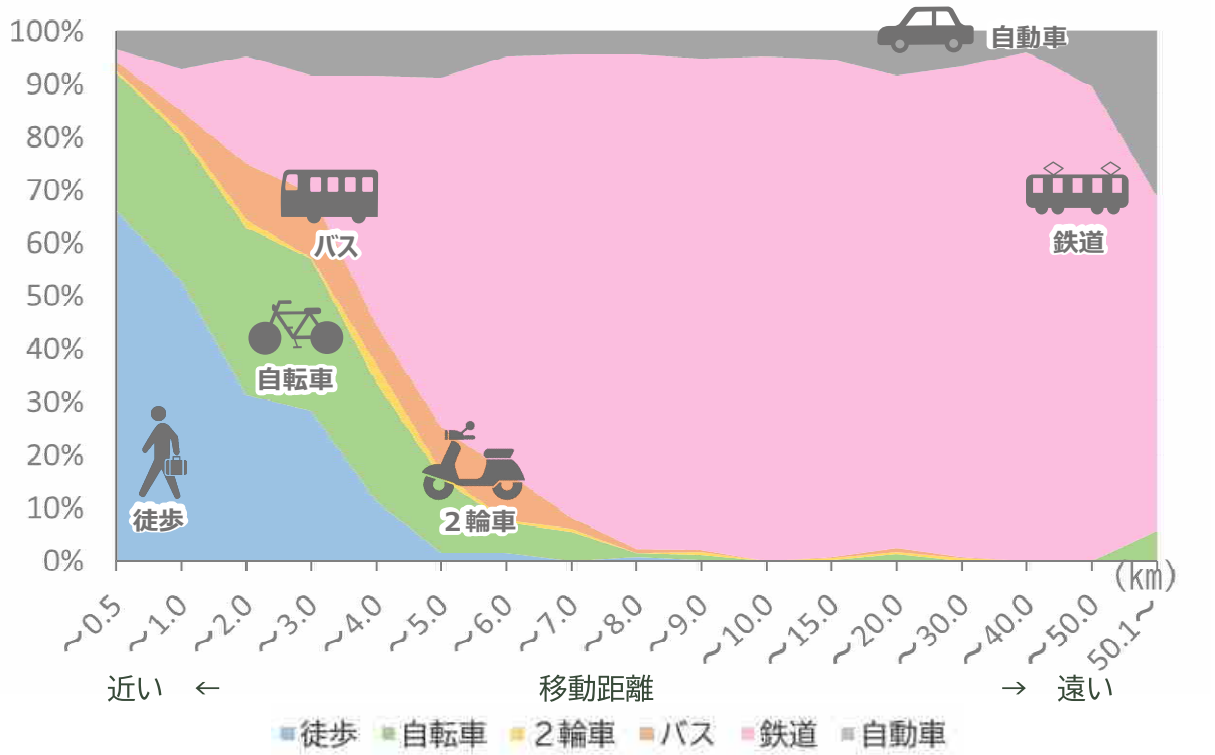


図 2-24 総トリップ数と総人口の推移



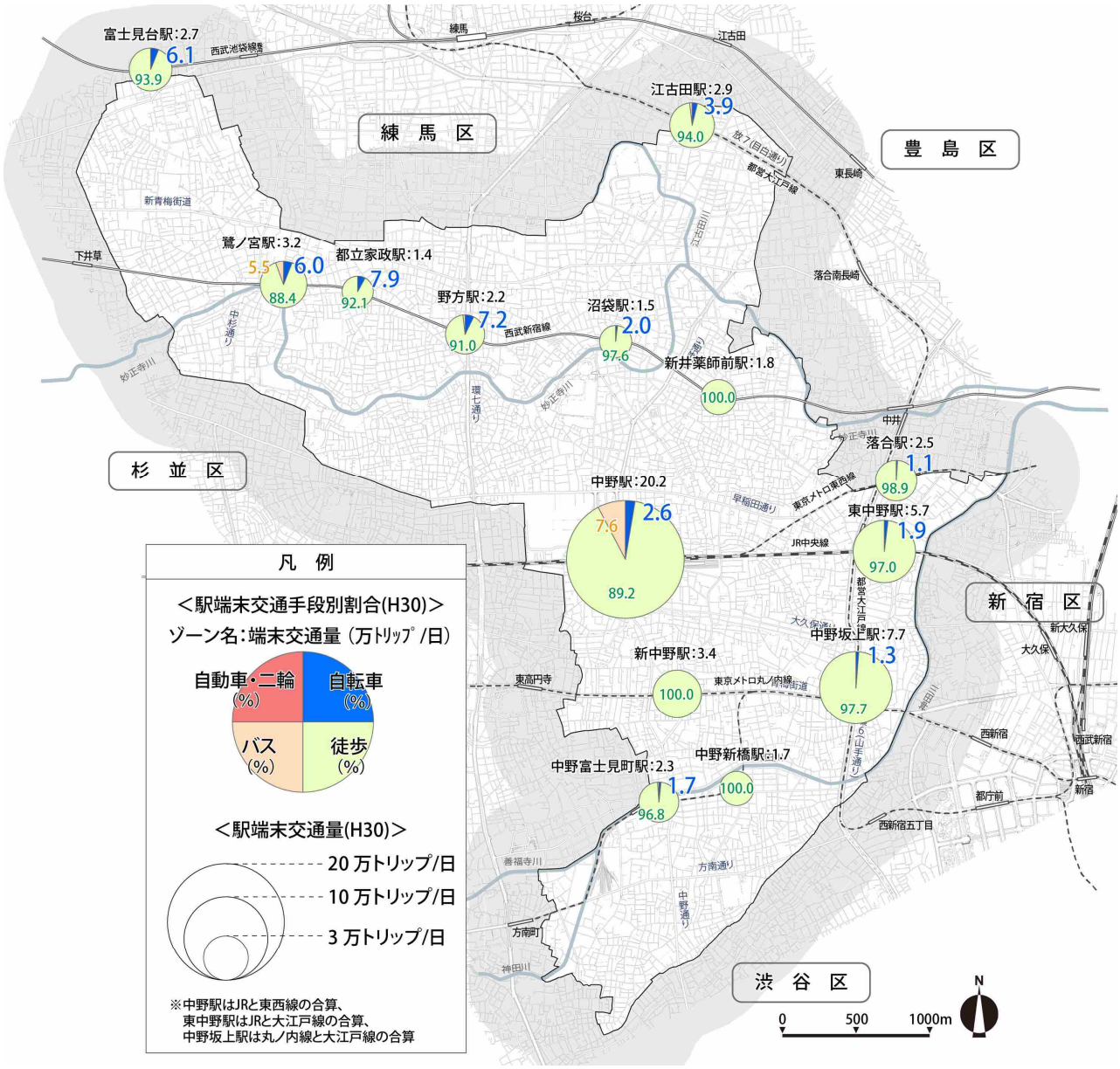
出典：東京都市圏パーソントリップ調査※9

図 2-25 代表交通手段構成比の推移



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査※9、代表交通手段別OD表より、
中野区の計画基本ゾーンを対象に作成
（※「～1.0」の距離帯は区部の計画基本ゾーンを対象に集計することで補完）

図 2-26 距離帯別の代表交通手段分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査※9

図 2-27 駅端末交通手段別割合

※9　東京都市圏パーソントリップ調査：
人の移動に関する内容について、ある人の平日の1日の動き（起終点、目的、交通手段等）を把握する調査。第6回東京都市圏パーソントリップ調査は、平成30(2018)年9～11月に、1都4県（神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）の268市区町村に居住する約1,800万世帯のうち無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）を対象に実施。調査主体は東京都市圏交通計画協議会、調査周期は概ね10年に1度。

2-7-2　外出目的等

区民移動実態に関するアンケート調査※9結果によると、区民の外出目的は、通勤･通学、買物が全体の約8割を占めます（図 2-28）。

外出目的地は、区内が中野、東中野、野方の順に多く、区外が新宿区、千代田区、杉並区の順に多い状況です（図 2-29）。

地域別交通手段の満足度は、他の地域に比べ大和町、若宮の不満割合が約2割以上と高く、満足割合が約6割以下と低い状況です（図 2-30）。

(n=1,198)

図 2-28 外出目的

(n=1,198)

図 2-29 外出目的地

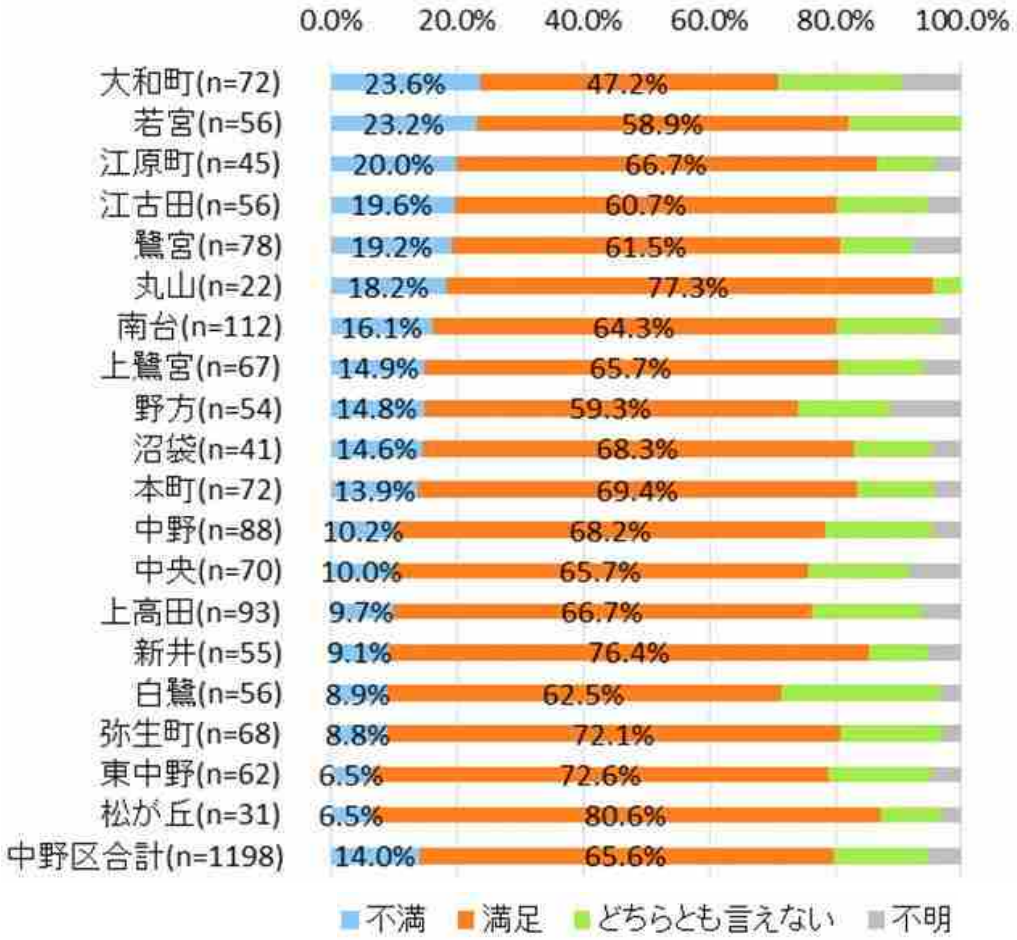
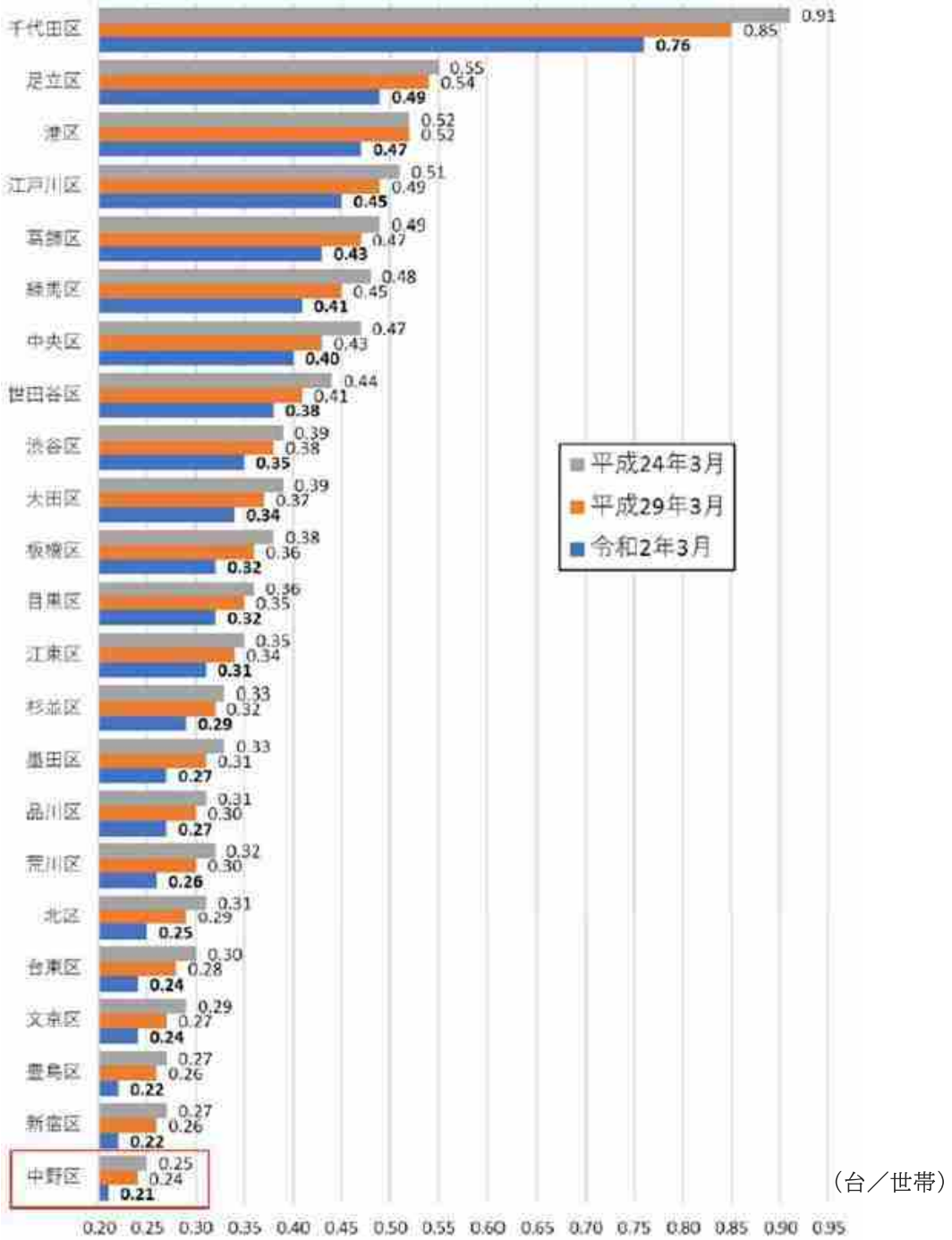


図 2-30 地域別交通手段の満足度

※9　区民移動実態に関するアンケート調査：
区の公共交通等を利用した移動状況や満足度を把握するための調査。調査時期は平成30(2018)年8月21日から9月5日、調査対象は18歳以上の中野区民、調査方法は3.000人を無作為抽出し、郵送配付、郵送回収（回収率は約40%）。

2-7-3　自動車保有台数

東京都区部における世帯あたりの自動車保有台数は、経年とともに減少傾向であり、中野区が最も低い状況です（図 2-31）。



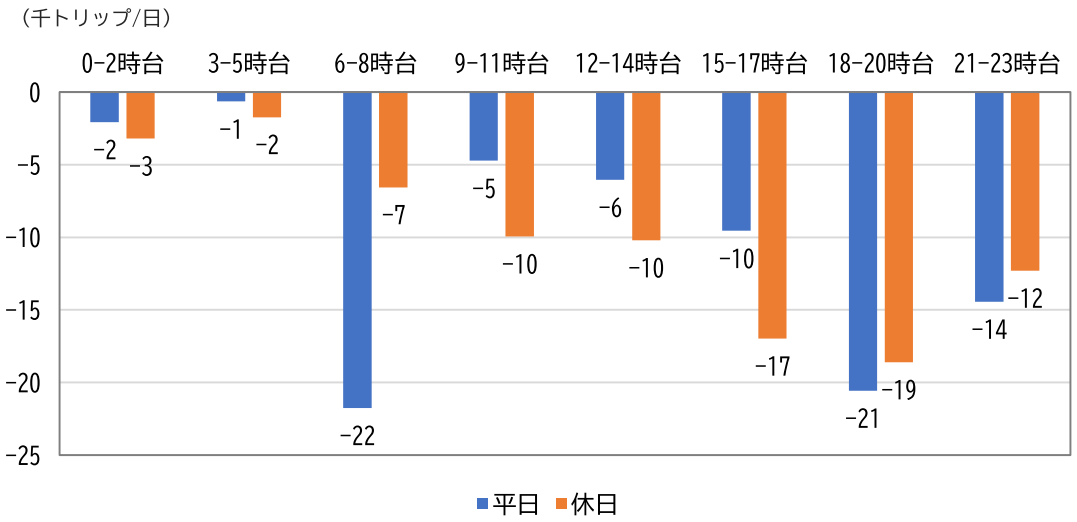
出典：地域経済総覧より作成

図 2-31 世帯あたりの乗用車保有台数

2-7-4　新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化

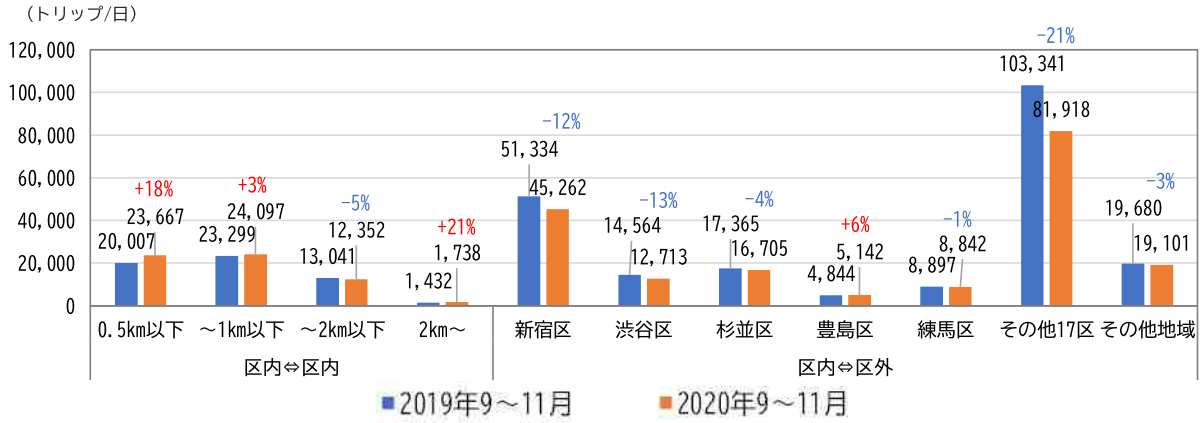
新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化については、時間帯別の移動の増減量（図 2-32）より通勤･通学時間帯の6-8時台や18-20時台の減少量が約20千トリップ/3hと多く、距離帯別の移動量の比較（図 2-33）より、他の区等への長距離移動が減少している一方、短距離である区内移動は増加している傾向がうかがえます。

また、メッシュ別の発生集中量（1日あたり）は、中野駅、中野坂上駅、野方駅の付近で5千トリップ以上減少しています（図 2-34）。



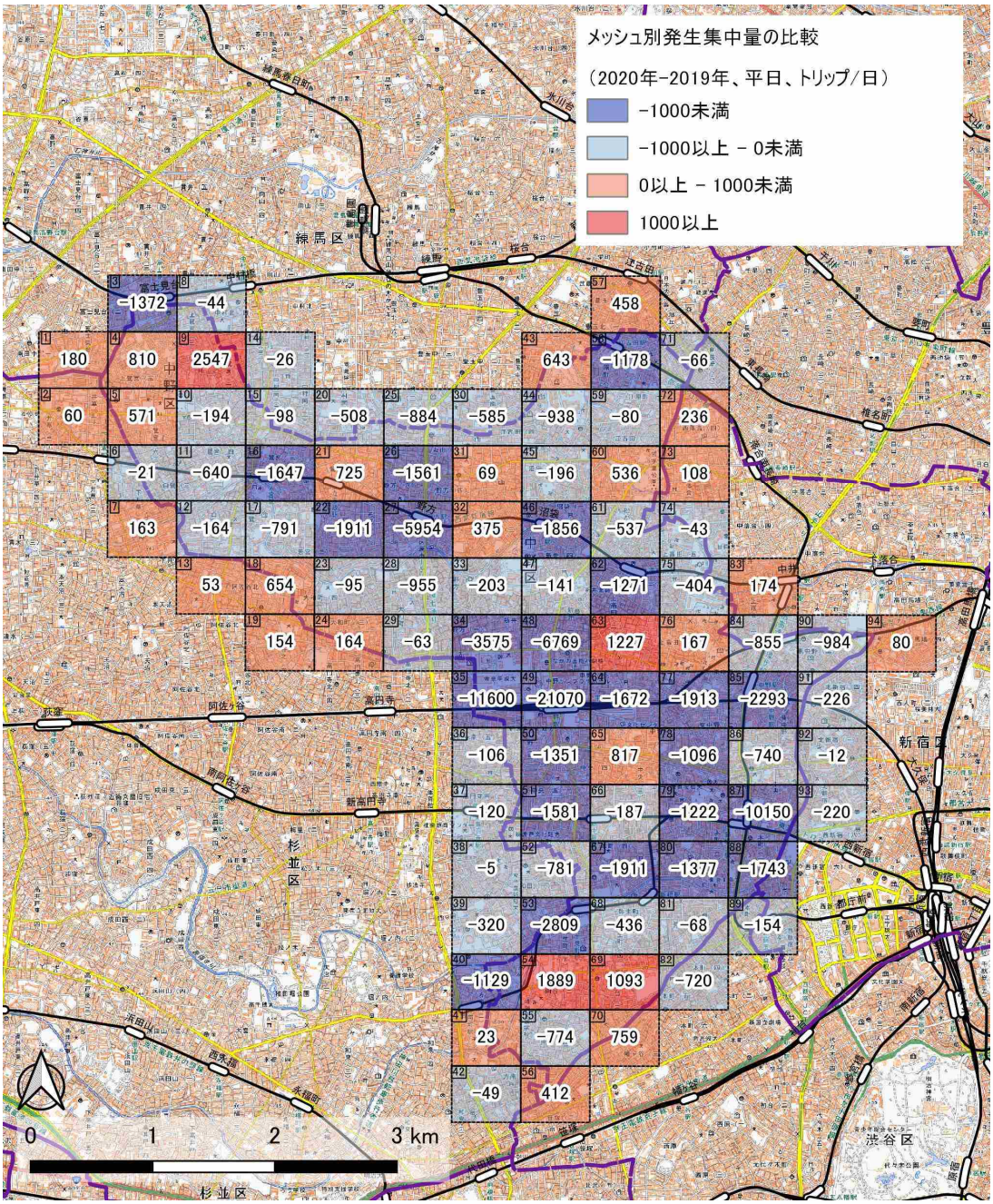
※中野区民及び中野区民以外のトリップ数を集計
出典：ビッグデータによる現況把握※10

図 2-32 時間帯別の移動の増減量（平日・休日）（2020年と2019年の差）



※中野区民のトリップ数を集計
出典：ビッグデータによる現況把握※10

図 2-33 距離帯別の移動量の比較（平日）（2020年-2019年）



出典：ビッグデータによる現況把握※10

図 2-34 メッシュ別の発生集中量（2020年-2019年1日（平日）あたり）

※10　ビッグデータによる現況把握：
ドコモ携帯電話・スマートフォンの位置情報データ「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション（ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ）の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータである。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。対象日は令和元(2019)年9～11月・令和2(2020)年9～11月の2時点、滞在時間は30分以上で判定する。移動量はGPS等で取得された位置情報データに関し、株式会社ゼンリンデータコムによる拡大係数を設定し、異常値を除きメッシュ毎に統計処理を行ったものである。
（出典:令和3年度中野区交通政策検討調査委託報告書）

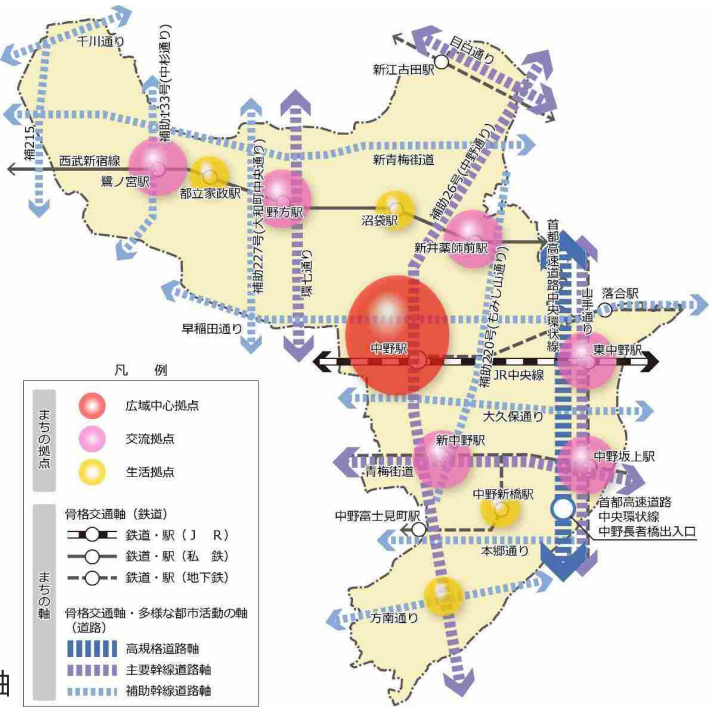
2-8　まちづくり

2-8-1　区が進めているまちづくり

区は、20年後の将来を見据えた都市づくりの基本的な指針として、中野区都市計画マスタープランを令和4(2022)年に改定し、「都市の発展を持続させる」「自然災害に打ち克つ」「豊かな暮らしを育む」の3つの基本理念に基づいた都市づくりを進めるとともに、「まちの拠点」と、「まちの拠点」と連携しつつそれらを相互に結び付ける「まちの軸」を基本的な都市構造として定めています（図 2-35）。

とりわけ、行政・経済・交通の中心核であり、まちの拠点のうち広域中心拠点にあたる中野駅周辺一帯は、中野の玄関口の交通結節点としての機能強化や商業・業務、文化などの諸機能の集積強化によって、国内外に新たな活力や文化を発信する、みどり豊かで魅力・にぎわい・活気のある、東京の新たな複合拠点として育成・整備することとしています。また、区北部の交通軸を担う西武新宿線では、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、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。

このように、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。



出典：中野区都市計画マスタープラン

図 2-35 まちの拠点とまちの軸

2-9　福祉・環境

2-9-1　福祉

区は、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。

公共交通に関し、鉄道駅のバリアフリー化やノンステップバス・ＵＤタクシー車両の導入等を進めるとともに、運転手の研修や分かりやすい誘導案内の実施等、ハード・ソフト面の充実を目指しています。

また、総合的な交通施策の展開として、区内の公共交通ネットワーク形成の検討により、誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境の整備等を進めるとともに、公共交通による移動が困難な方への支援を実施することとしています。

屋外での移動が困難な障害者等を対象に、区は、外出支援の施策を表2-2のとおり実施しており、区の施策以外に東京都や交通事業者等が表2-3のとおり取り組んでいます。区民の外出支援の利用状況は、近年増加傾向にあり、今後もサービス需要が増加すると見込まれるため、障害のある人等が円滑に外出することができるようなサービス提供が必要になります。

表 2-2 区の外出支援の施策（例）

中野区の施策	概要	対象者
福祉タクシー利用券の交付	年1回、1か月あたり1冊の福祉タクシー利用券を交付	所得が基準額以内で、身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者のうち一定の等級以上の人など
リフト付福祉タクシー利用券の交付	車いすで移動する方の車いす券、ストレッチャーで移動する方のストレッチャー券を交付	
福祉ガソリン券の交付	年1回、1か月あたり1冊の福祉ガソリン券を交付	
自動車改造費の助成	重度の身体障害のある方が就労等のために自動車を取得する場合に、その自動車を身体障害者用に改造する経費を助成	所得が基準額以内で、身体障害者手帳所持者のうち一定の等級以上の人など
自動車運転教習費の助成	第1種普通自動車運転免許を取得する際の費用の一部を助成	身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者のうち一定の等級以上の人
移動支援事業	買い物、冠婚葬祭、介護者の疾病等による不在のときの通所および通学（義務教育等通学支援を除く）、その他の外出時の付き添い	屋外での移動が困難な障害者（児）等（車いすガイドヘルパーの派遣を受けている方を除く）

表 2-3 東京都や交通事業者等の外出支援の取組（例）

東京都・交通事業者等の取組	概要	対象者
ＪＲ線の割引	介護者が同乗する場合は、普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、急行券の割引率が50％	第1種身体障害者手帳所持者、第1種愛の手帳所持者、上記手帳所持者の介護者
	本人単独で乗車する場合は、片道100kmを超える区間について、普通乗車券の割引率が50％	第1種・第2種身体障害者手帳所持者、第1種・第2種愛の手帳所持者
精神障害者のバス運賃割引制度	都内の路線バスの運賃が半額。都営バスは都営交通乗車証の提示で無料乗車	精神障害者保健福祉手帳所持者
都営交通無料乗車券の交付	通用期間3年または、1年の磁気式の都営交通無料乗車券を交付	身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者、生活保護受給世帯員など
民営バスの割引	都内の民営バスの運賃が手帳の提示で5割引	身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者
	手帳所持者と同乗する場合、民営バス乗車割引証の提示で5割引	第1種身体障害者手帳所持者の介護者、第1種・第2種愛の手帳所持者の介護者
タクシー運賃の割引	都内でタクシー乗車時、手帳の貼付ページの提示で、タクシー運賃が1割引	身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者、精神障害者保健福祉手帳所持者(一部、未実施の事業者あり)
東京都シルバーパス	一定の負担金で、都内のバス（都営、民営）、都営地下鉄、都電、日暮里・舎人ライナーを利用できる乗車証を交付	70歳以上

2-9-2　環境

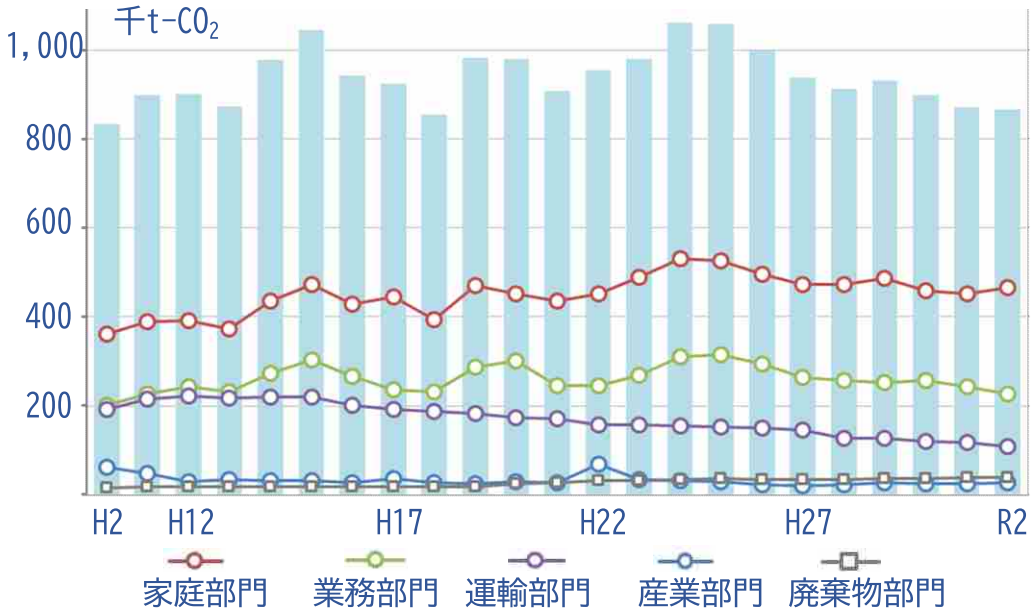
区は、環境の保全に関する施策を総合的に推進するため、令和3(2021)年9月に第4次中野区環境基本計画を策定しました。区民の役割として、通勤や買い物ではマイカー使用を控え、公共交通の利用に努めることとし、環境形成型のまちづくりや総合的な交通政策の推進等を区の取組内容としています。

区内CO_2排出量の推移は近年減少傾向にあり、そのうち運輸部門（令和2(2020)年）は109万t-CO_2であり、全部門の12.6%を占めています。また、運輸部門のうち、7割以上が自動車による排出量になります（図 2-37･2-38）。

第4次中野区環境基本計画に掲げるCO_2排出量削減目標（図 2-36）の実現に向け、自家用車の利用から公共交通への利用転換やバス車両や庁有車をはじめとした自動車のＥＶ化等の取組が一層求められています。

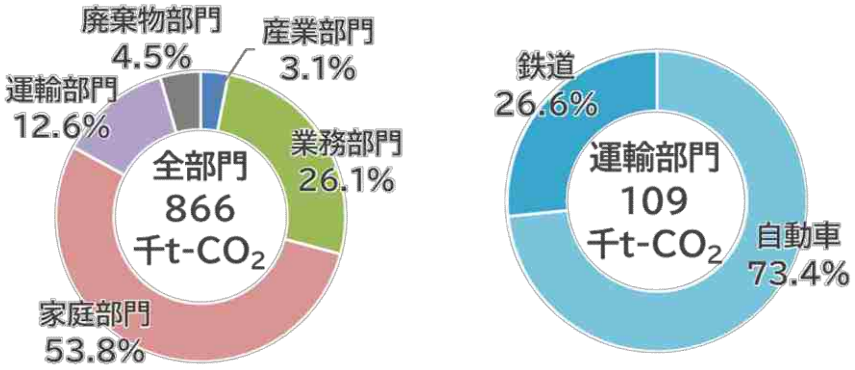
出典：第4次中野区環境基本計画

図 2-36 中野区のCO_2排出量削減目標



出典：オール東京62 市区町村共同事業提供資料より作成

図 2-37 区内ＣＯ$_2$排出量の推移



（令和2(2020)年時点）

出典：オール東京62 市区町村共同事業提供資料より作成

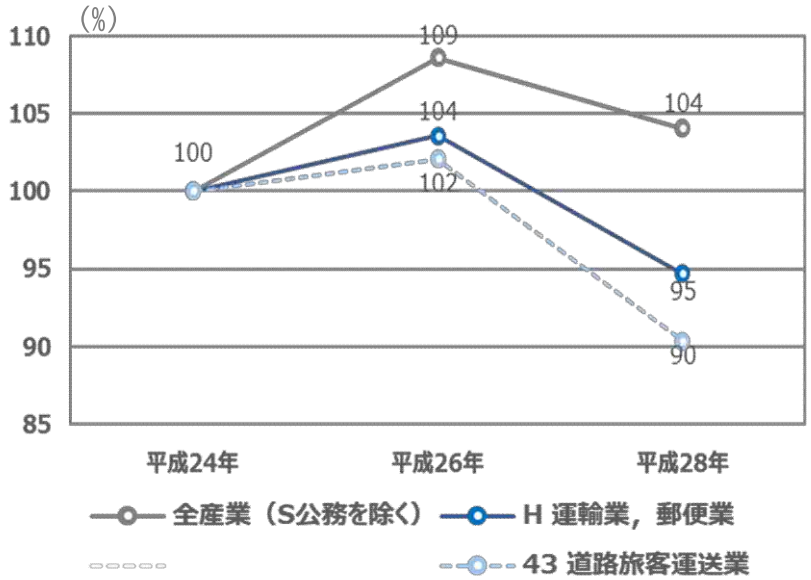
図 2-38 区内ＣＯ$_2$排出量部門別構成比較
（運輸部門輸送機関別構成比）

2-１０　交通を取り巻く社会状況

2-10-1　運輸業の動向

○ 東京都の運輸･郵便業の従業員の推移

経済センサスの産業別従業者数より、平成24(2012)～28(2016)年の推移を図2-39に示しています。全産業（公務を除く）が100％以上を推移している一方、運輸業･郵便業は、平成28(2016)年に95％となります。また、運輸業のうち、道路旅客運送業（バス・タクシー等）は90％に推移します。



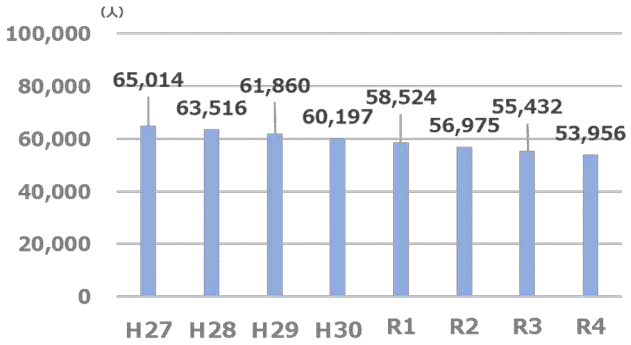
出典：経済センサス-基礎調査報告(H26(2014)年)経済センサス-活動調査報告(H24(2012)年,H28(2016)年)より作成

図 2-39 産業中分類別従業者数（東京都）

○ バス・タクシーの運転手（担い手）の不足

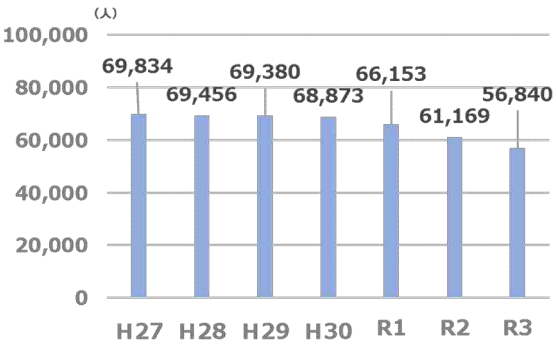
全国的なバスの運転手（担い手）不足※11が顕在化しており、一部の地域では、既に減便や路線の廃止がなされています。東京都内も同様に大型自動車第二種運転免許※12保有者数が減少傾向にあることから（図 2-40）、今後、減便や路線の改廃が生じる可能性があります。

また、東京の法人タクシーの乗務員数の推移は、減少傾向にあります（図 2-41）。背景には、タクシー乗務員の平均年齢※13が高いことや、全産業平均に対し、平均月間労働時間※13が長く、年間所得額※13が低いこと等が想定され、運転手不足が問題になっています。



出典：運転免許証統計（警視庁）より作成

図 2-40 大型自動車第二種運転免許保有者数の推移（東京都）



出典：東京のタクシー2022
（東京ハイヤー・タクシー協会）より作成

図 2-41 法人タクシーの乗務員数（運転者証交付数）の推移

※11　全国的なバスの運転手（担い手）不足：
平成16(2004)年から令和4(2022)年にかけて、大型自動車第二種運転免許保有者数が366千人（約3割）減少（出典：令和4年度交通政策白書））

※12　大型自動車第二種運転免許
大型自動車（総重量は11トン以上、最大積載量が6.5トン以上、乗車定員が30人以上）を旅客運送（運賃を徴収して運送）する（路線バスや観光バス等を運転する）場合に必要な免許。

※13　タクシー乗務員の平均年齢・労働時間・年間所得額：
平均年齢58.2歳、平均月間労働時間188時間（東京都全産業男性労働者173時間）、平均年収337万円（東京都全産業男性労働者585万円）出典 東京のタクシー2022 （東京ハイヤー・タクシー協会））

2-10-2　道路交通法の改正
～特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の取扱い～

令和4(2022)年4月に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、特定小型原動機付自転車の交通ルールが定められ、幅広い年代での手軽な移動手段として特定小型原動機付自転車の普及が見込まれています。

他方、近年、電動キックボード利用者による交通事故・違反が多数生じています（参考：図 2-42）。同法の国会審議では、法案に対する付帯決議がなされ、令和5(2023)年3月にパーソナルモビリティ安全利用官民協議会より「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」が示されました。（出典：第４回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会警視庁説明資料）

中野区においては、道路率が低く狭あい道路が多い地域があるため、道路空間が限られることから、既存交通との共存や安全確保等の考え方が重要になります。

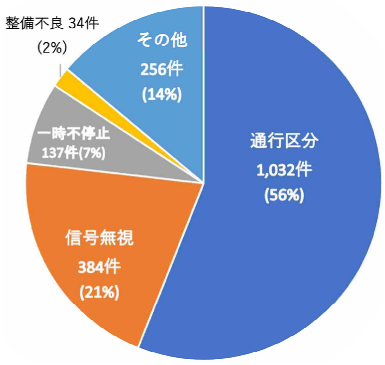


図 2-42 電動キックボード検挙・取締り件数（違反類型別）※14

表 2-4 交通ルール変更点の概略

	改正道路交通法施行前		改正道路交通法施行後（令和5年7月1日～）
	右記以外の電動キックボード	産業競争力強化法に基づく新事業特例制度を受けた電動キックボード	原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が0.6kW以下であって長さ1.9m、幅0.6m以下かつ最高速度20km/h以下のもの
位置付け	原動機付自転車	小型特殊自動車	特定小型原動機付自転車
免許	必要	必要	不要
年齢制限	免許証に準ずる	免許証に準ずる	16歳以上
最高速度	1種：39km/h 2種：60km/h	15km/h	20km/h以下 （歩道走行時は6km/h）
通行可能区域	車道	車道 自転車レーン	車道 自転車レーン（20km/h以下で表示灯点灯時） 歩道（6km/h以下で表示灯点滅時）
ヘルメット着用	義務	任意	努力義務
ナンバープレート	必要	必要	必要

※14　図 2-40 電動キックボード検挙・取締り件数（違反類型別）：
検挙件数 計1,843件（令和3(2021)年9月～令和4(2022)年12月）都道府県警察から警視庁に報告された数値を集計
（「その他」のうち、酒気帯び運転は41件）

2-10-3　ＭａａＳ

ＭａａＳ（マース：Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段です。

国は日本版ＭａａＳを推進し、全国へ普及させるために実証実験への支援を拡充する他、ＭａａＳに不可欠な交通事業者のキャッシュレス化や交通情報のデータ化などについても、財政面、ノウハウ面で支援しています。

ＭａａＳはその進捗度合いに応じて、レベル0からレベル4までの5段階に区分することができます。レベル4は個々の移動の最適化にとどまらず、社会全体の目標に向けて交通事業者や行政等が連携する段階です。国内では現在、レベル1（情報の統合）と、レベル2,3の一部が実現されている段階です。

表 2-5 ＭａａＳのレベル

レベル	ＭａａＳの内容
1	情報の統合 （複数モードの交通提案、 価格情報）
2	予約、決済の統合 （1トリップの検索、予約、支払）
3	サービス提供の統合 （公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	政策の統合 （データ分析による政策）

出典：国土交通政策研究所報第69号2018年夏季

2-10-4　自動運転

国は、自動運転の早期実用化を推進しています。自動運転の導入水準に関しては、国際的にレベル０～５まで設定されています。国内では現在、高速道路の高度な自動運転（レベル3以上）の市場化や限定地域における無人自動運転移動サービス（レベル4）の実現に向けた取組が行われています。

バスやタクシーでは自動運転の実証運行が進んでいますが、交通量の多い都市部では安全面や円滑な運行が課題となっています。

茨城県境町の運転席のない自動運転車両（令和2(2020)年11月開始）

出典：境町ホームページ

図 2-43 バスの自動運転

表 2-6 自動運転のレベル

レベル	+
1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかを、部分的に自動化する技術を搭載した車両。
2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方を、部分的に自動化する技術を搭載した高度運転支援車両。
3	一定条件下で、すべての運転操作を自動化する技術を搭載した車両。ただし運転自動化システム作動中も、システムからの要請でドライバーはいつでも運転に戻れなければいけません。
4	一定条件下で、すべての運転操作を自動化する技術を搭載した車両。
5	条件なしで、すべての運転操作を自動化する技術を搭載した車両。

出典：内閣府自動運転紹介サイト「SIP-cafe」より作成