中野区地域公共交通計画（素案）

令和5(2023)年11月

中　野　区

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 …… 7
１－３　対象区域 …… 8
１－４　計画期間 …… 8
１－５　対象範囲 …… 9

■ 第２章　現状 …… 11

２－１　人口等 …… 12
２－２　地形・土地利用 …… 15
２－３　鉄道 …… 20
２－４　路線バス …… 22
２－５　タクシー …… 26
２－６　自転車 …… 28
２－７　移動実態 …… 30
２－８　まちづくり …… 38
２－９　福祉・環境 …… 39
２－１０　交通を取り巻く社会状況 …… 44

■ 第３章　公共交通サービス圏域 …… 49

３－１　公共交通サービス圏域 …… 50

■ 第４章　計画の理念と目標 …… 63

４－１　計画の理念 …… 64
４－２　計画の目標 …… 67

■ 第５章　施策 69

５－１　施策の体系 70

５－２　実施施策 71

施策１　最適な公共交通ネットワークの形成 73

施策２　公共交通を補完する自転車利活用の推進 77

施策３　交通結節点の整備 80

施策４　交通施設の強化 83

施策５　公共交通への利用転換の意識啓発 86

施策６　脱炭素の推進 88

施策７　新たな公共交通サービスの活用 91

施策８　新技術の活用 92

５－３　計画の評価 94

５－４　推進体制 96

■ 資料編 97

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
5　対象範囲

1-1　計画の趣旨

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。

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。

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。

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。

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公共交通計画を策定し、取組を推進していきます。

※1　共創：
既存の公共交通ネットワークは、主に交通事業者の取組により支えられてきた。しかし、長期的な人口の縮小や運転士不足が顕著になった現在、「競争」から「共創」型交通への転換が必要であり、①官と民の共創、②交通事業者間の共創、③他分野を含めた共創が求められている。国は令和3(2021)年11月に「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」を設置し、令和5(2023)年3月に日本の地域交通の「共創」に向けての提言を取りまとめた。

1-2　計画の位置付け

1-2-1　法的位置付け

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。

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。

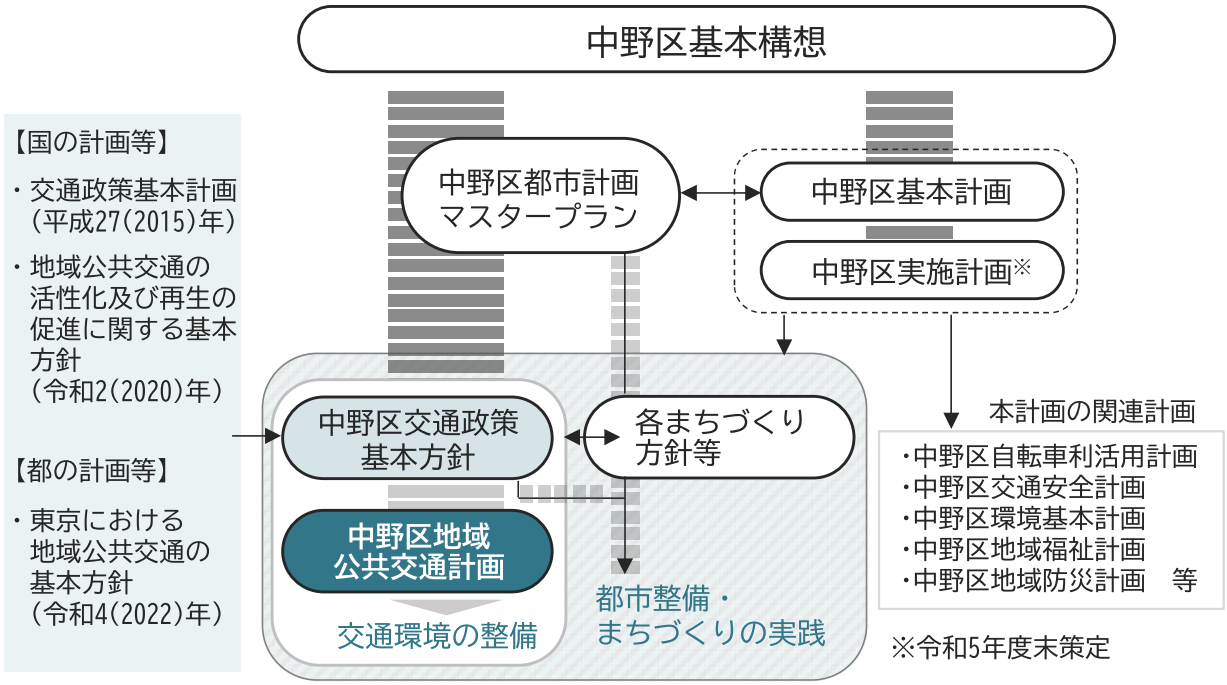


図 1-1 計画の位置付け

1-3　対象区域

計画区域は、本区全域を対象とします。

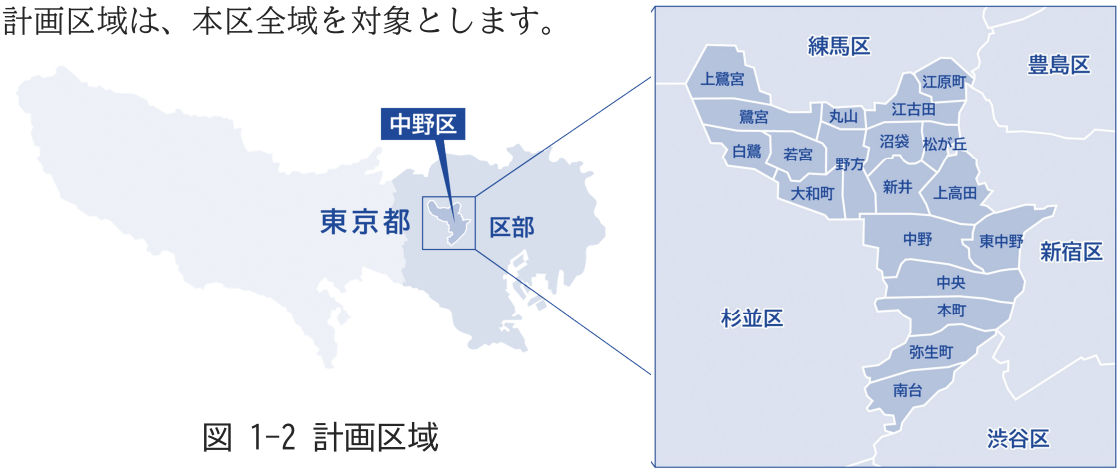


図 1-2 計画区域

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うえで、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 1-3

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

1-5　対象範囲

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。

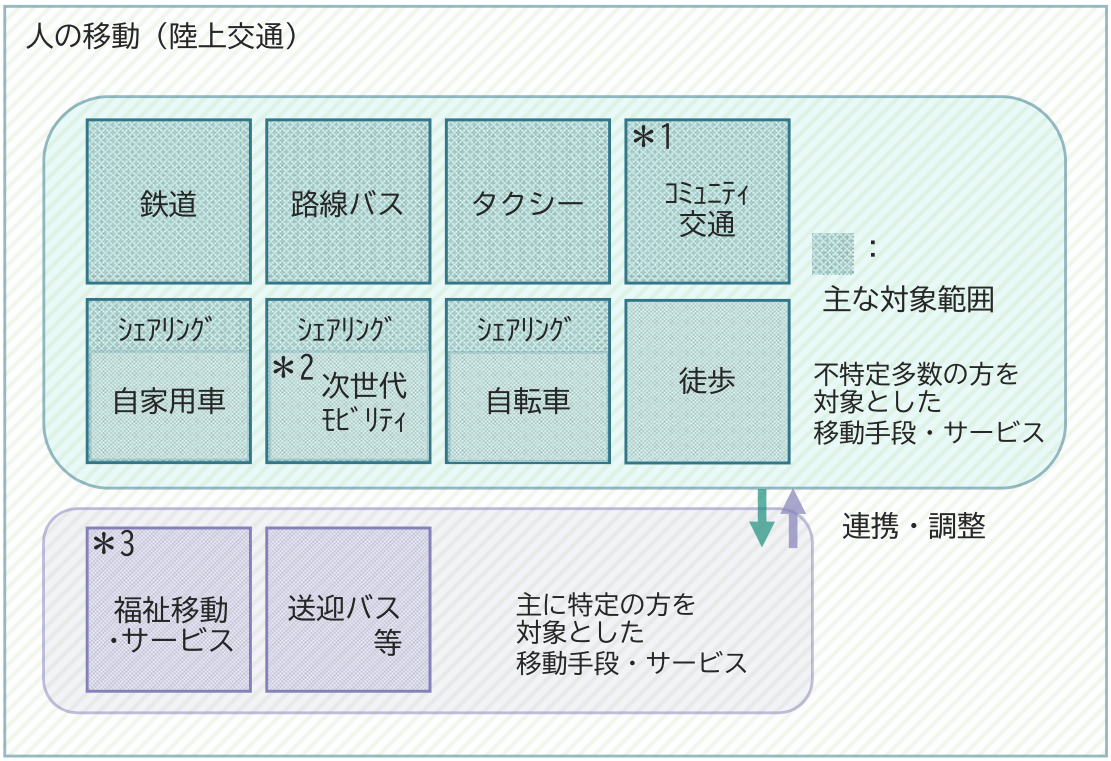


図 1-4　計画の対象範囲

＊1 コミュニティ交通：
　行政が関与するコミュニティバス・タクシーの他、オンデマンド交通やラストワンマイル交通等を示します。

＊2 次世代モビリティ：
　電動キックボードや電動車いす、超小型モビリティ等のパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ等を示します。

＊3 福祉移動サービス
　福祉有償運送やシルバーパス、タクシー券等の外出支援の施策を示します。

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。

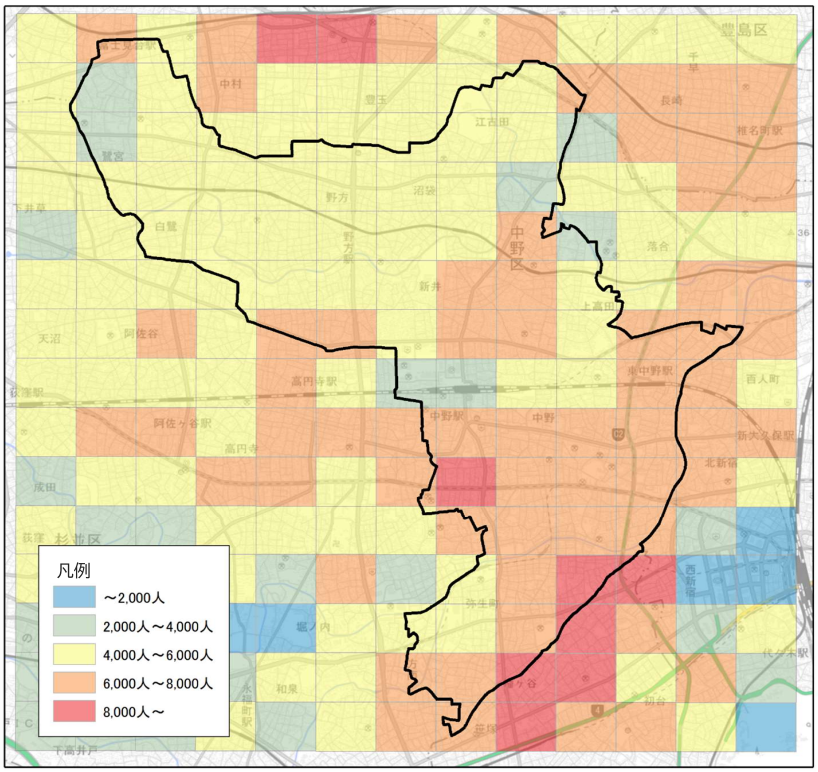


図 2-1

○ 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。

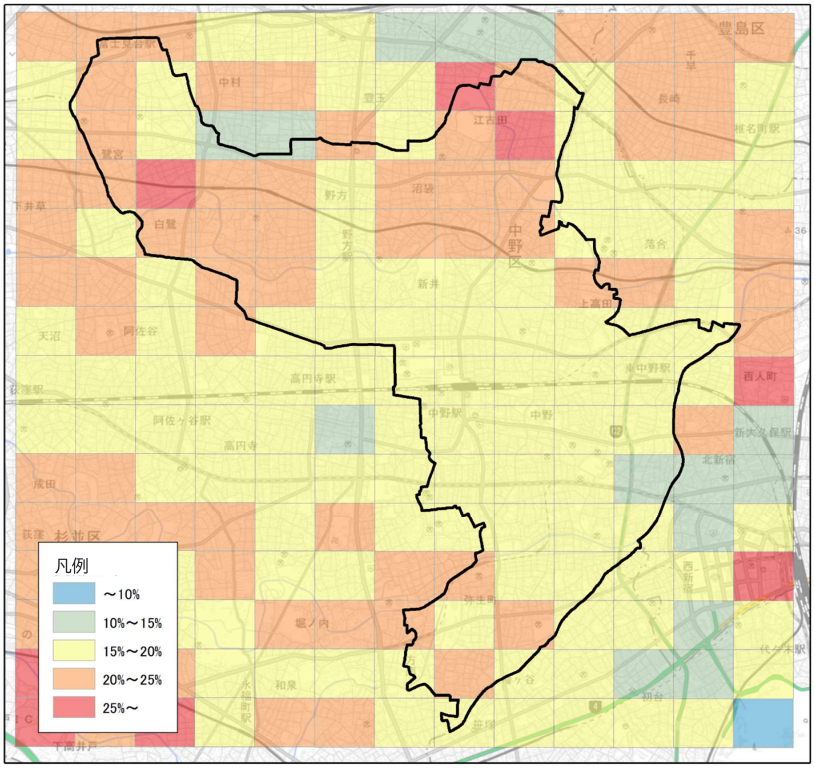


図 2-2

2-1-3　将来人口推移※2

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。

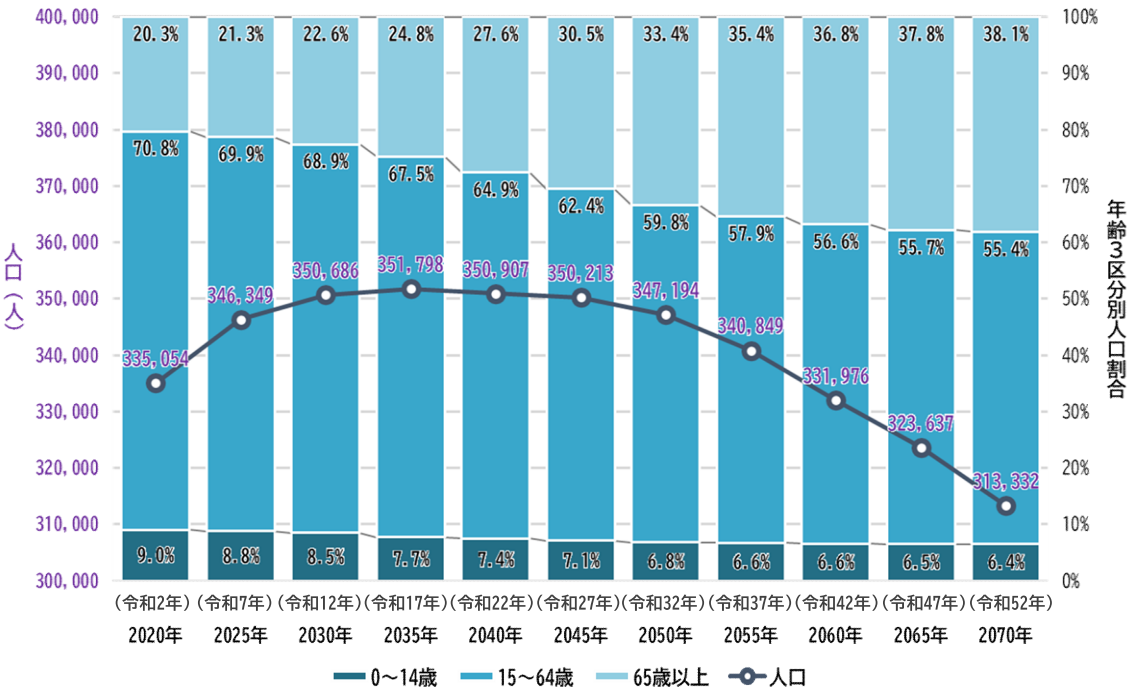


図 2-3※3

※2　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。

※3　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。

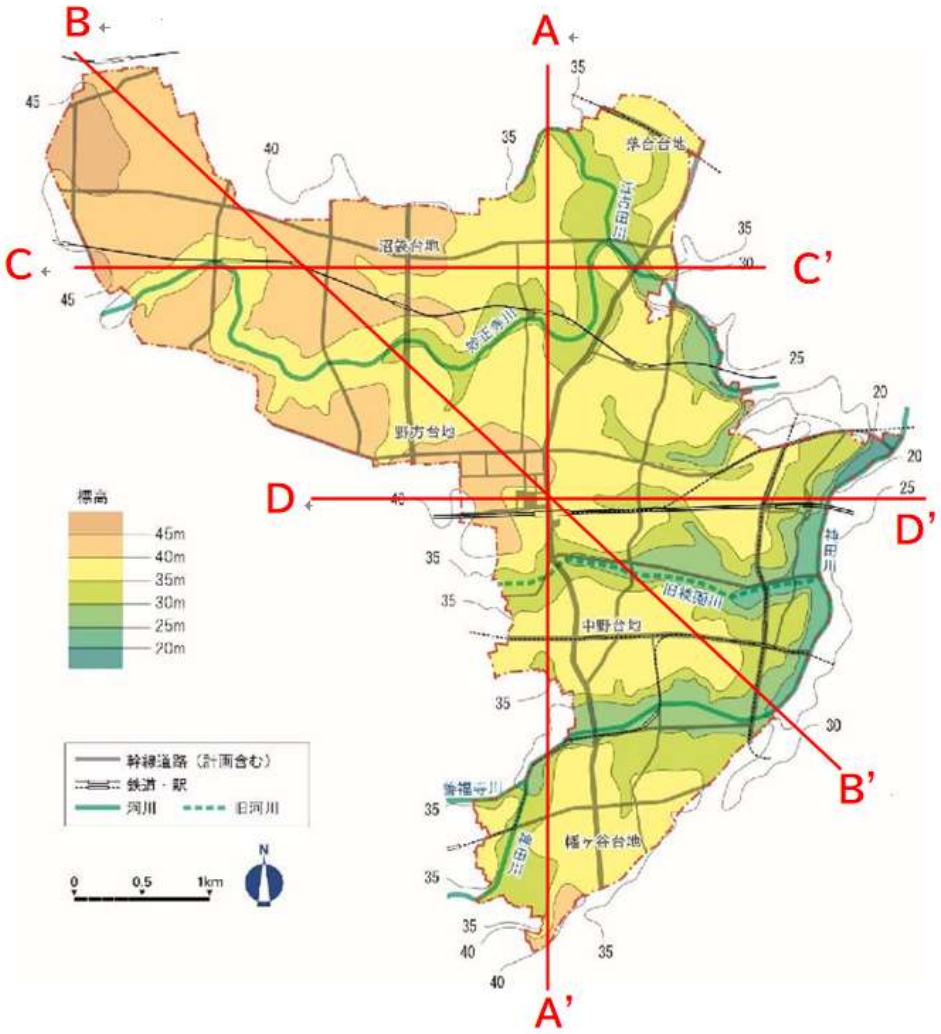


図 2-4 中野区の地形

（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。

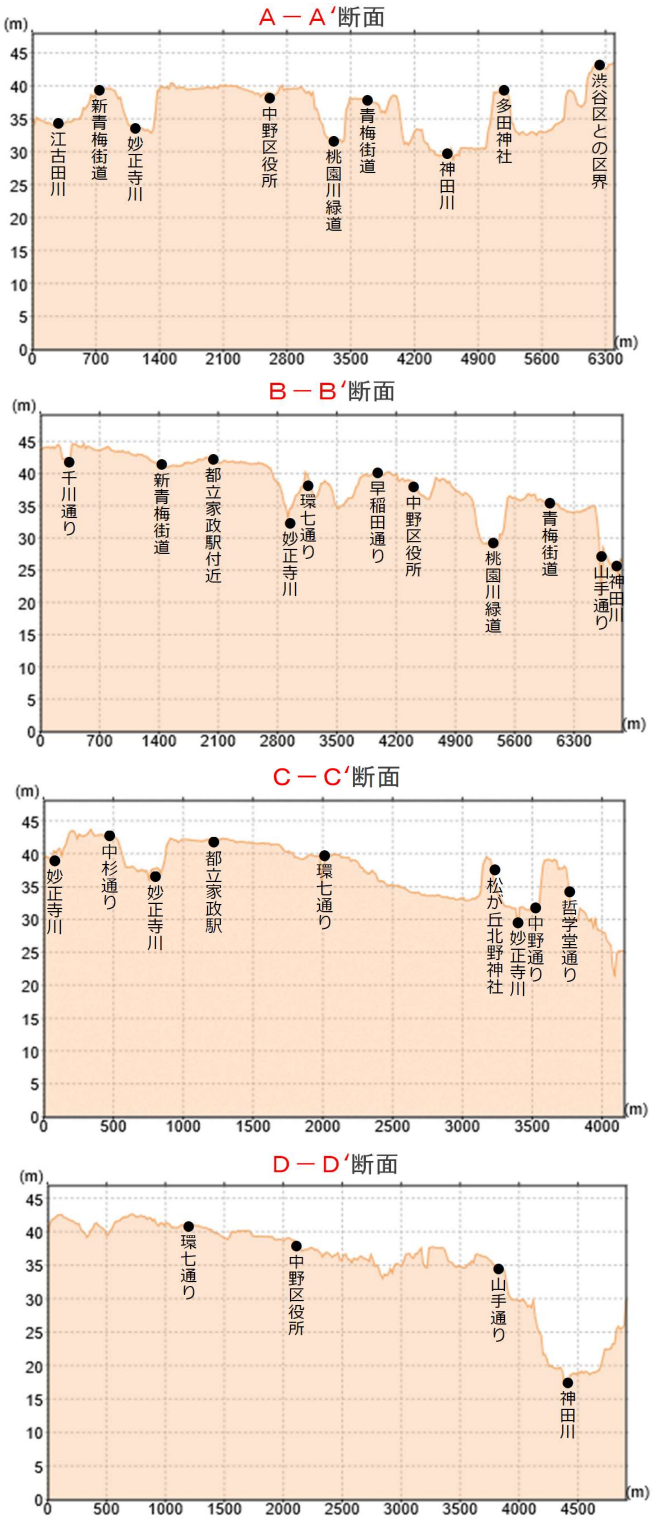
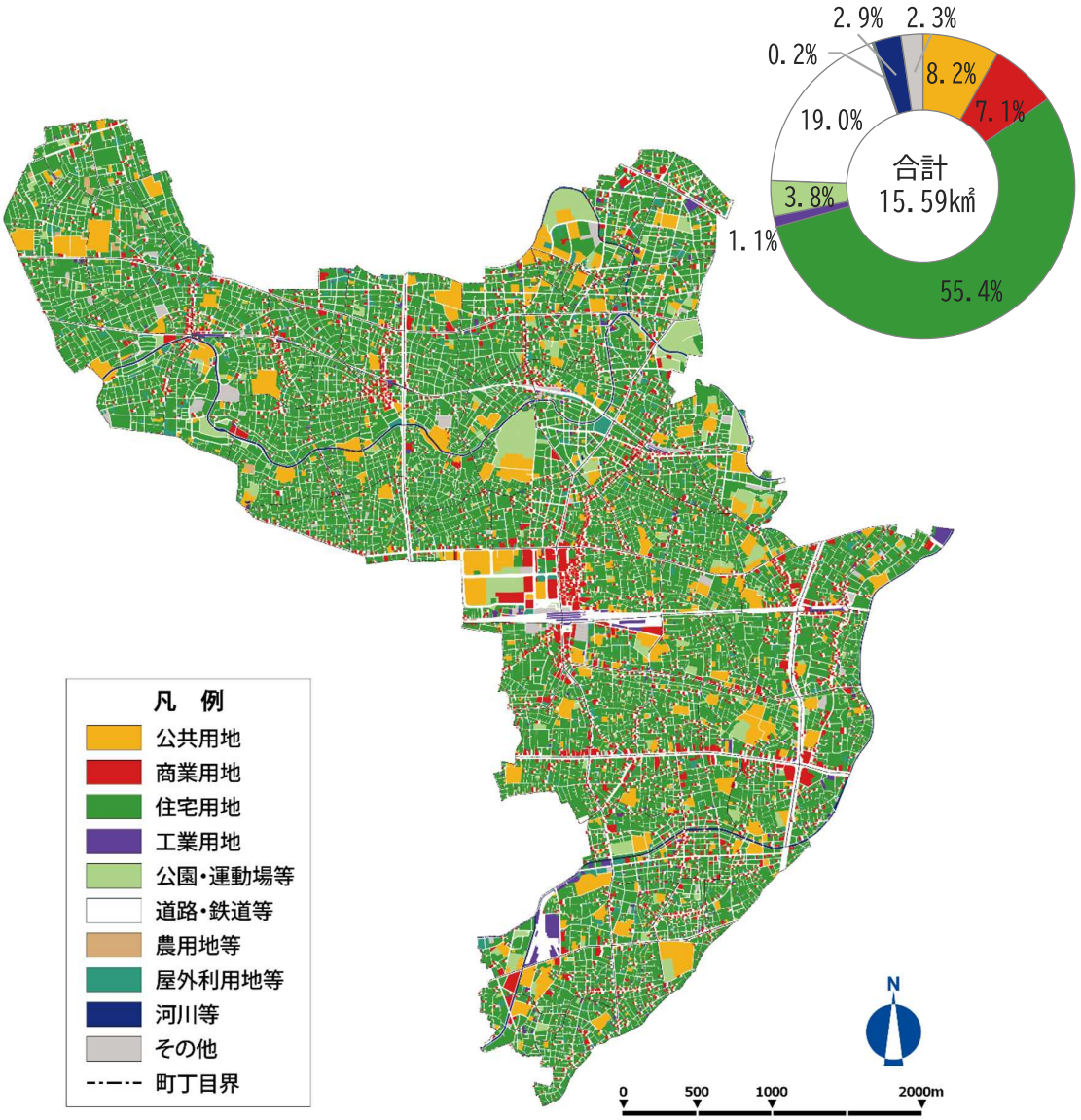


図 2-5

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※4は約367kmであり、道路率※4は、13.4%（東京都区部15.8%）になります。図 2-8の東京都区部の車道幅員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。

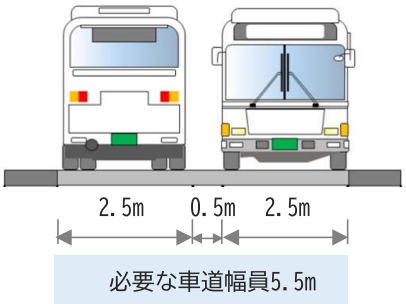
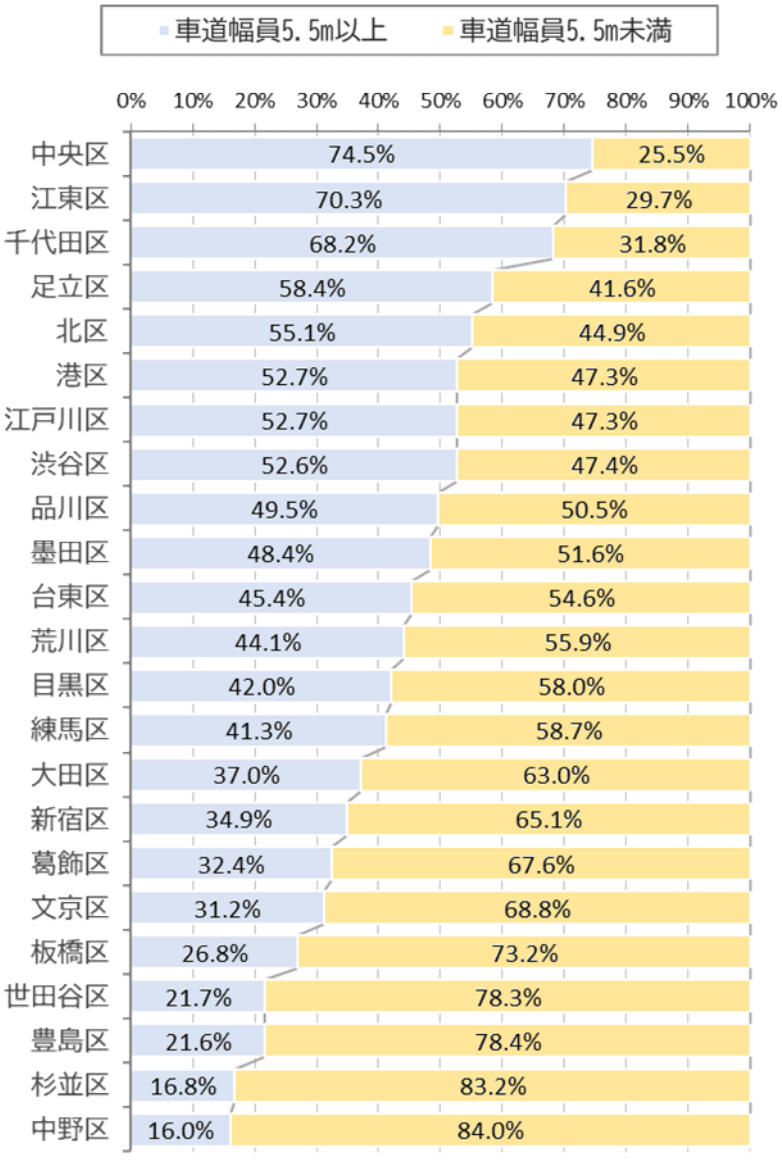


図 2-7※5



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)

※4 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）。

※5 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。

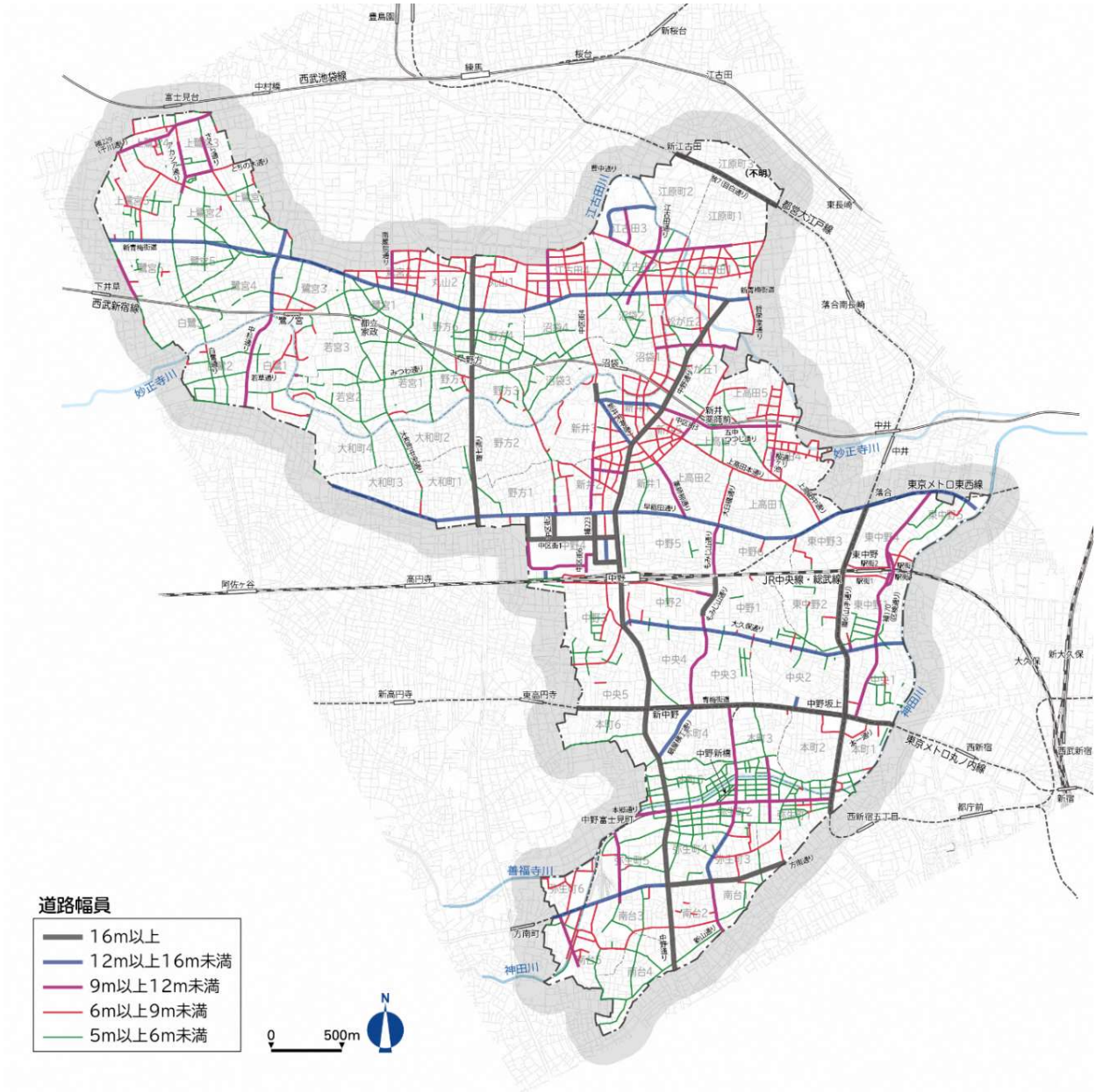


図 2-9 幅員別道路網の状況

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。

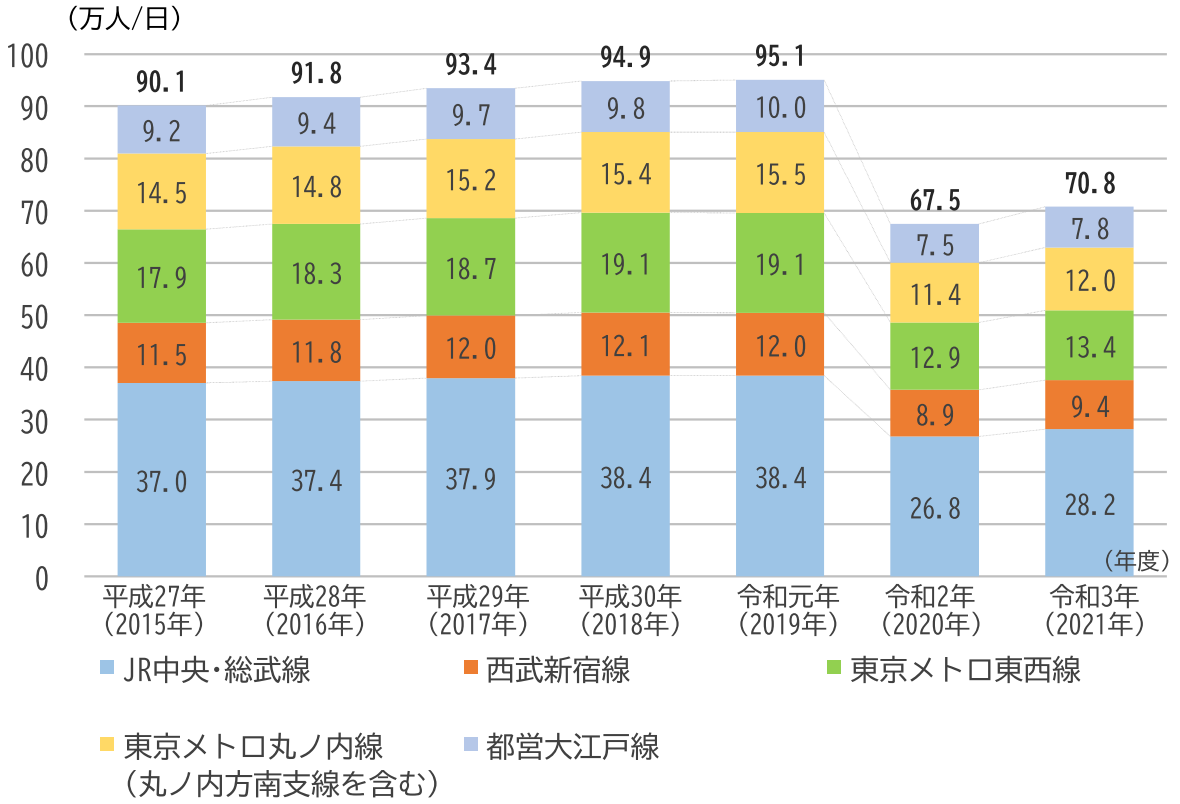
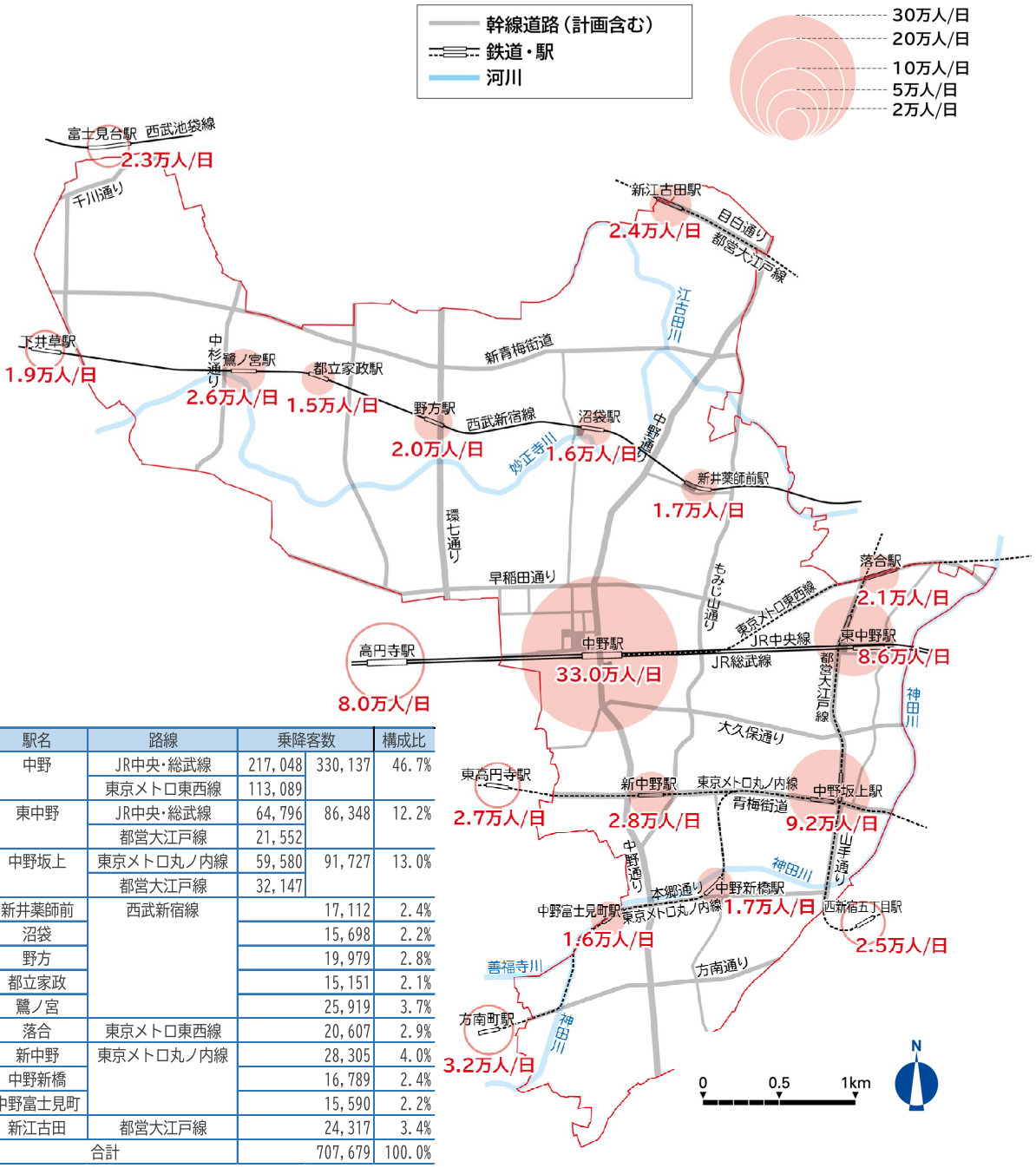


図 2-10 路線別乗降客数の推移※6



駅名	路線	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%

（乗降客数：令和3(2021)年）

図 2-11 鉄道駅乗降客数※6

※6 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」

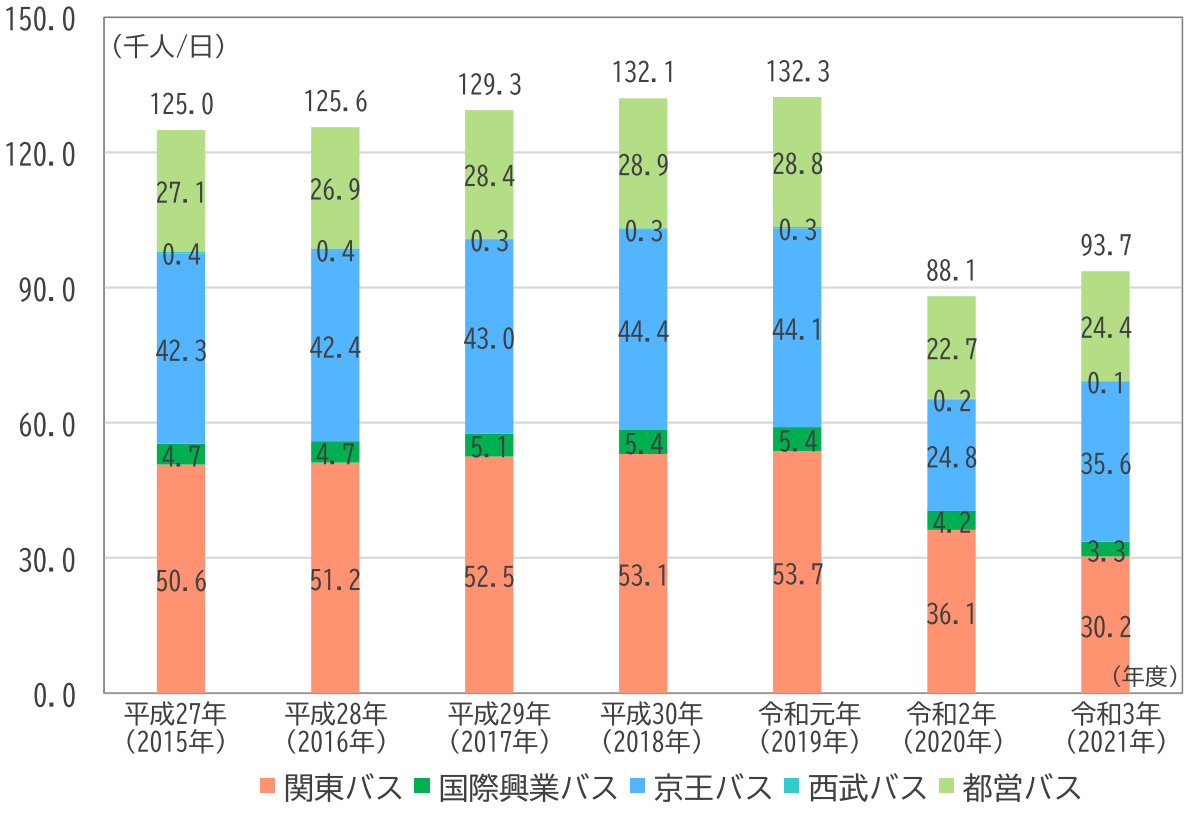
2-4　路線バス

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

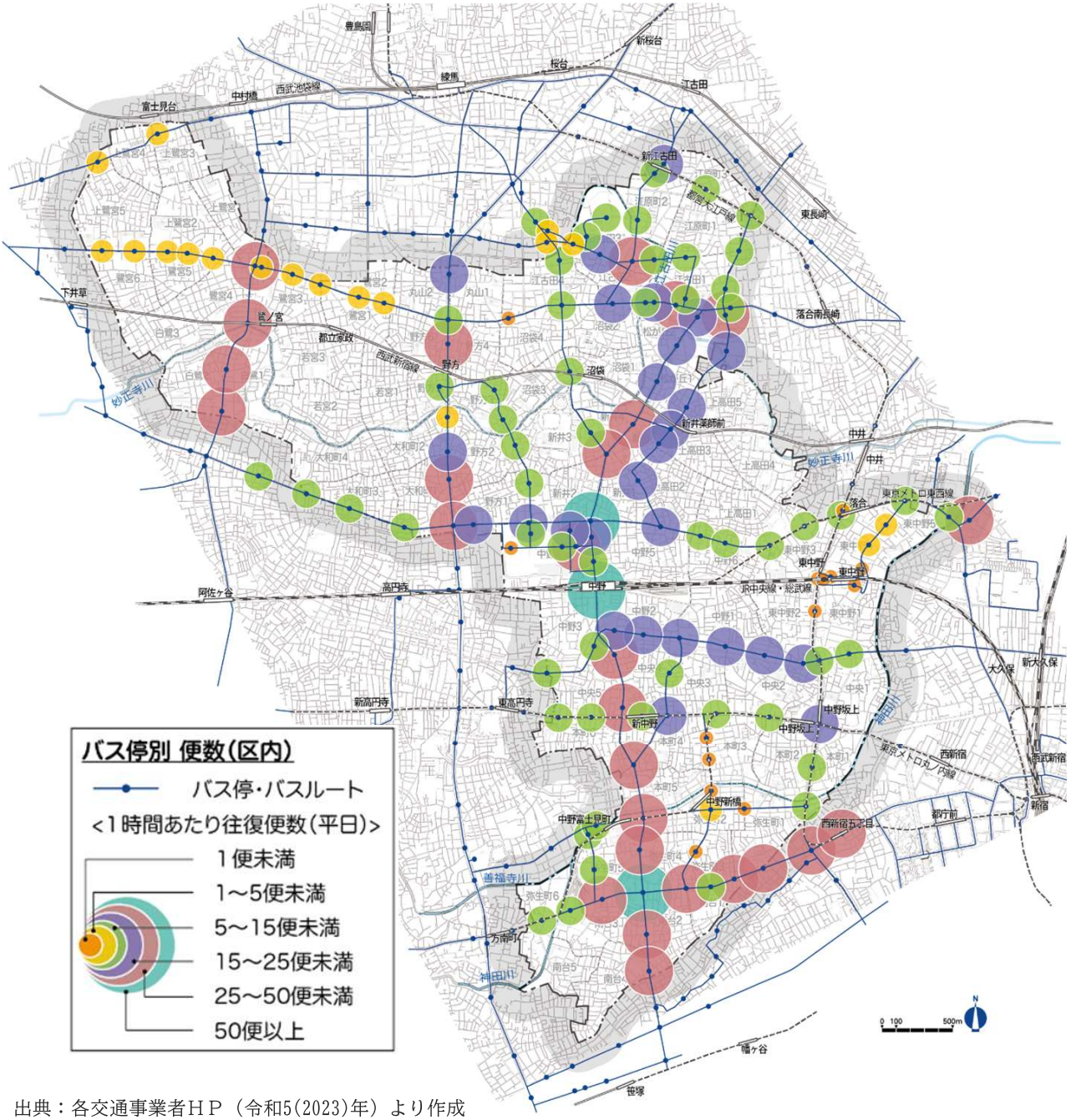
区内の公共交通による南北移動は、主に路線バスが担い、サービス密度は、関東バス（桃）・京王バス（黄）が高く、概ね中野駅を境に関東バスが北側、京王バスが南側を運行しています。区内を南北に移動する際は、中野駅で乗り換える必要が多く、また、環状七号線西側の南北ネットワークの構築は、道路幅員等の関係上、難しい状況です。

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。

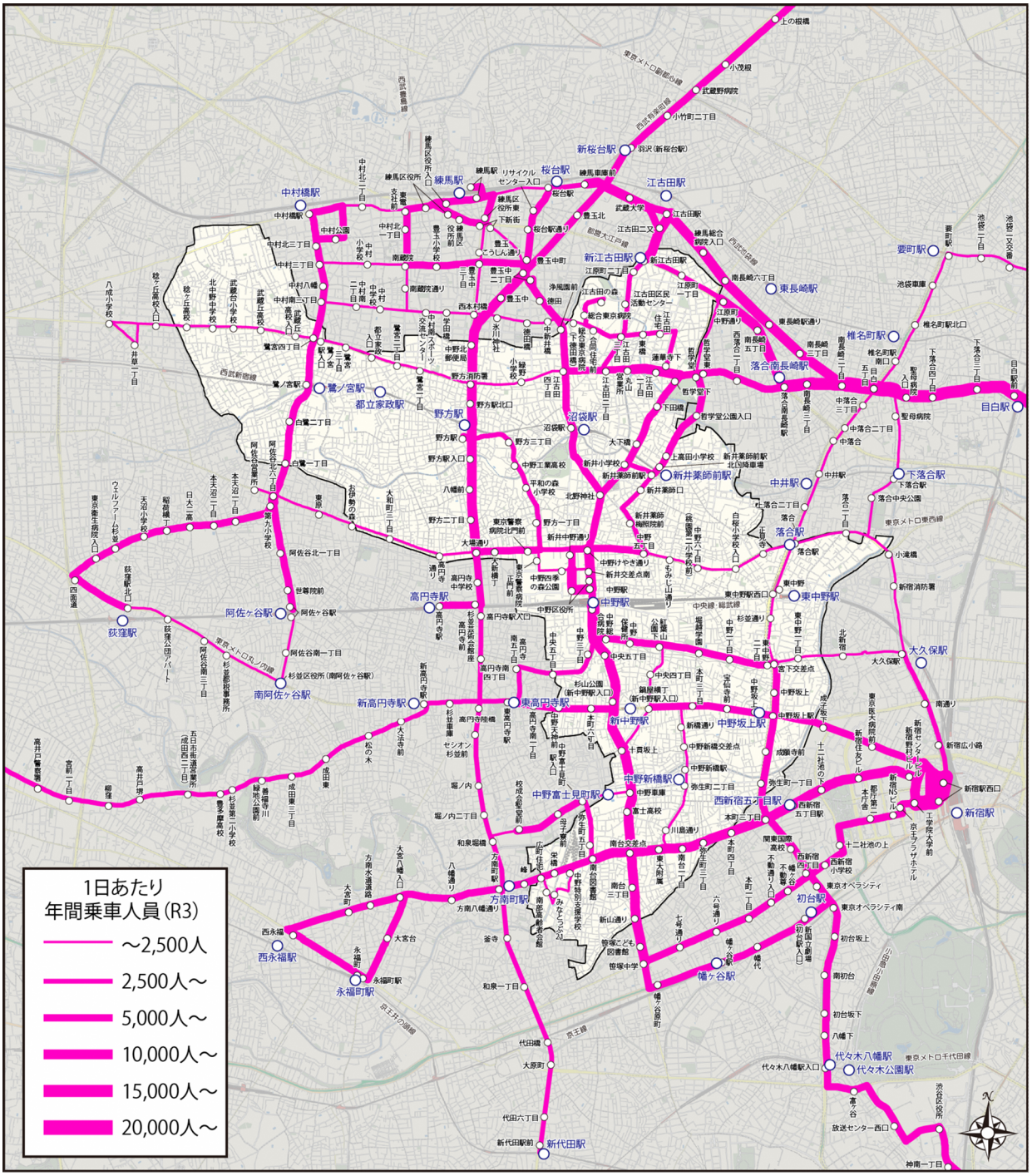


出典：各交通事業者ＨＰ（令和5(2023)年）より作成

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。

タクシーの実車率※7は、平成21(2008)年以降を境に増加傾向が続きましたが、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、令和2年に約8ポイント減少しました（図 2-16）。現在は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の実車率を上回り、輸送人員についても回復傾向にあります（図 2-17）。

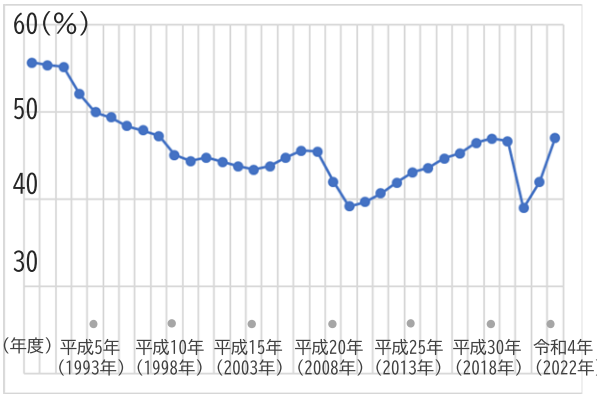


図 2-16 実車率の推移※8
（東京都区部・武三地区）

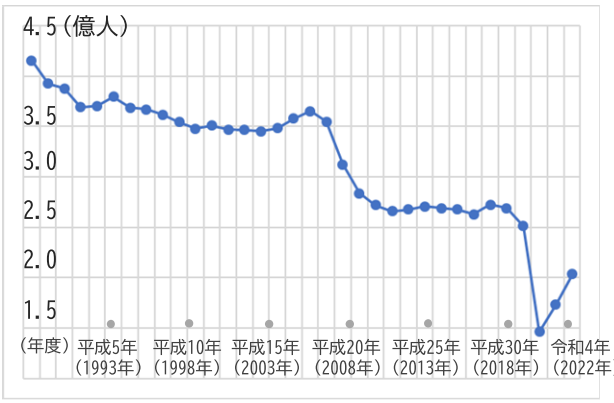


図 2-17 輸送人員の推移※8
（東京都区部・武三地区）

※7　実車率：
走行距離÷実車距離

※8　図 2-16～2-17：
出典 東京のタクシー2023 （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（図 2-18）。

近年、多くのタクシー事業者がアプリでの配車を可能としており、無線配車回数の推移は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けた令和2年度を除き、大幅に増加しています（図 2-19）。また、都内のタクシーにおいては、キャッシュレス決済の普及によりクレジットカード・電子マネー決済の導入率※9は98％を上回っています。

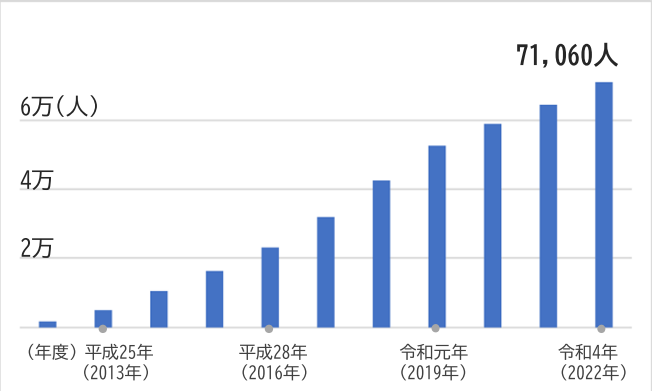


図 2-18 ＵＤ研修の推移※9

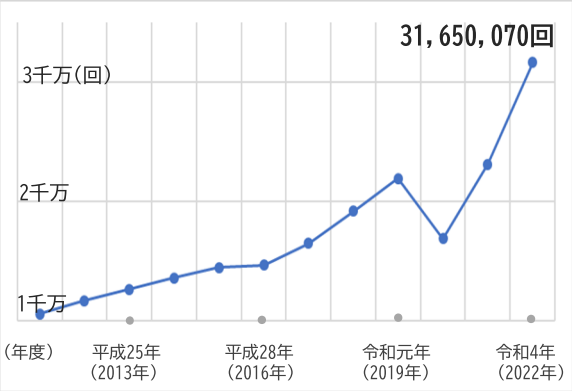


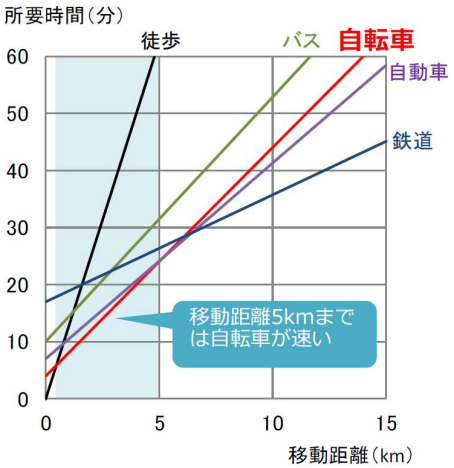
図 2-19 無線配車回数の推移※9
（スマートフォンによる配車回数を含む）

※9　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2023 （東京ハイヤー・タクシー協会）より作成

2-6　自転車

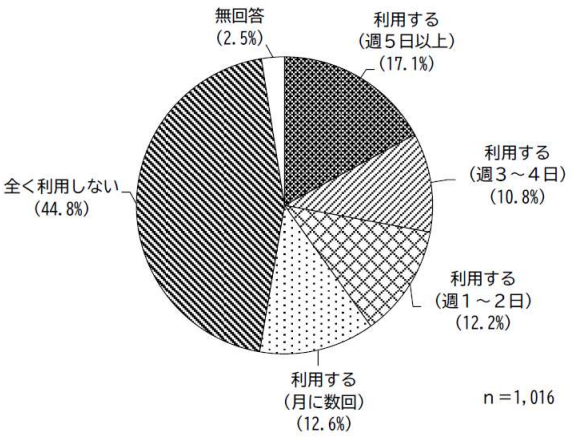
2-6-1　概況

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

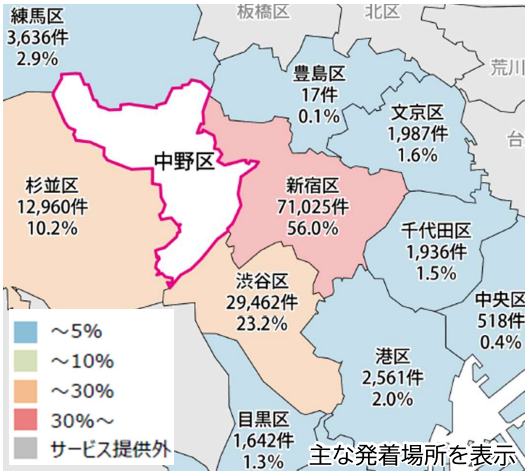


出典：2022中野区区民意識・実態調査

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。

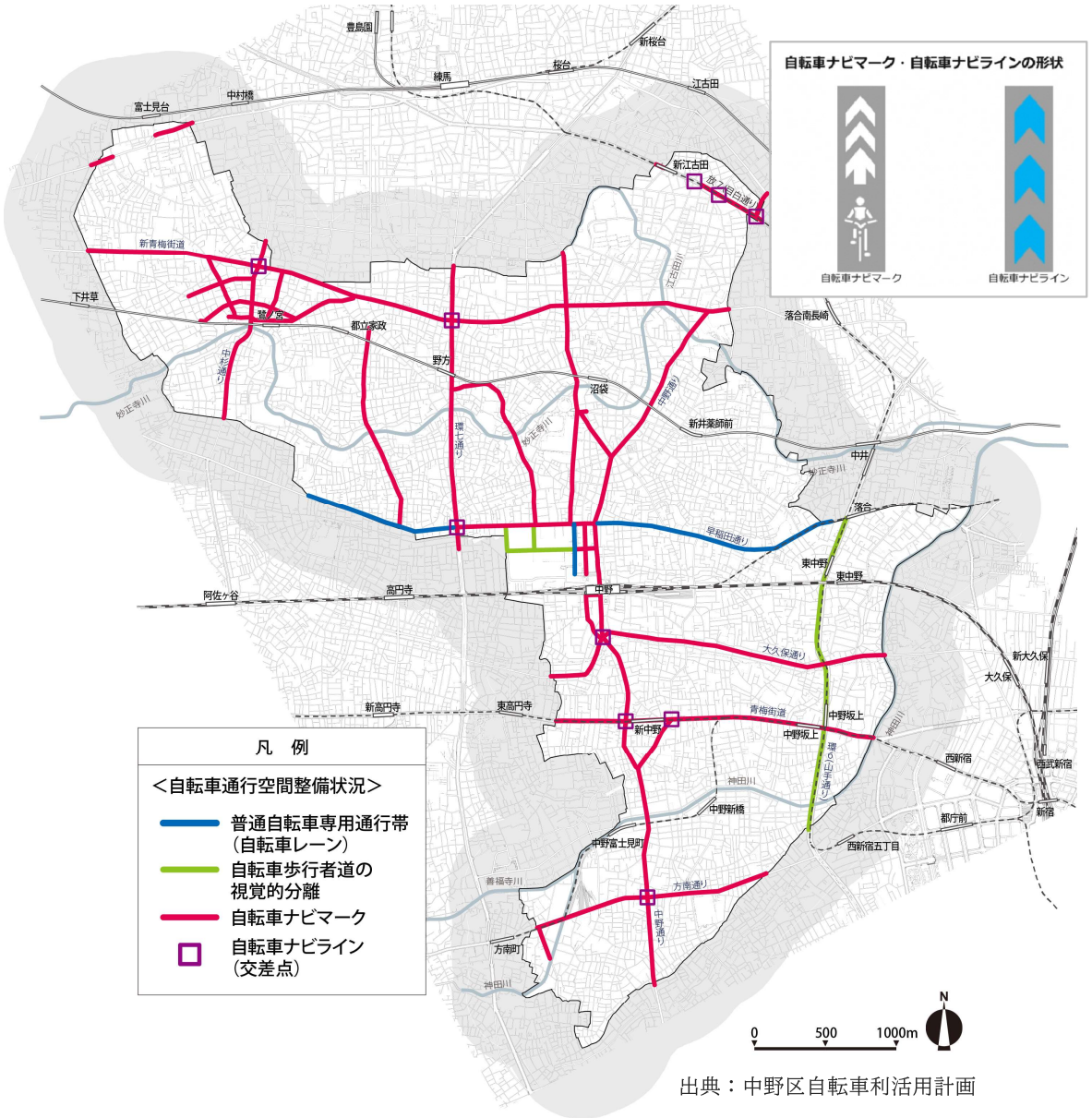


出典：中野区シェアサイクル(ドコモ・バイクシェア)利用実績(令和4(2022)年12月)

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の計画的な整備を進めています。



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

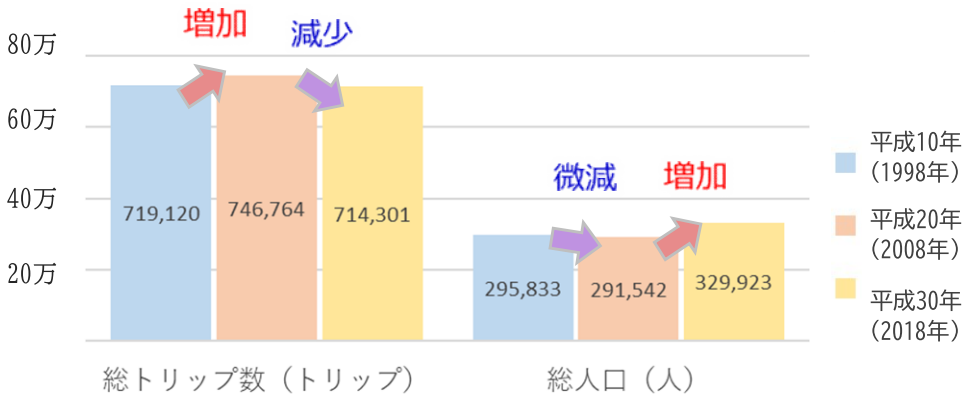
2-7-1　移動量と交通分担率

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。

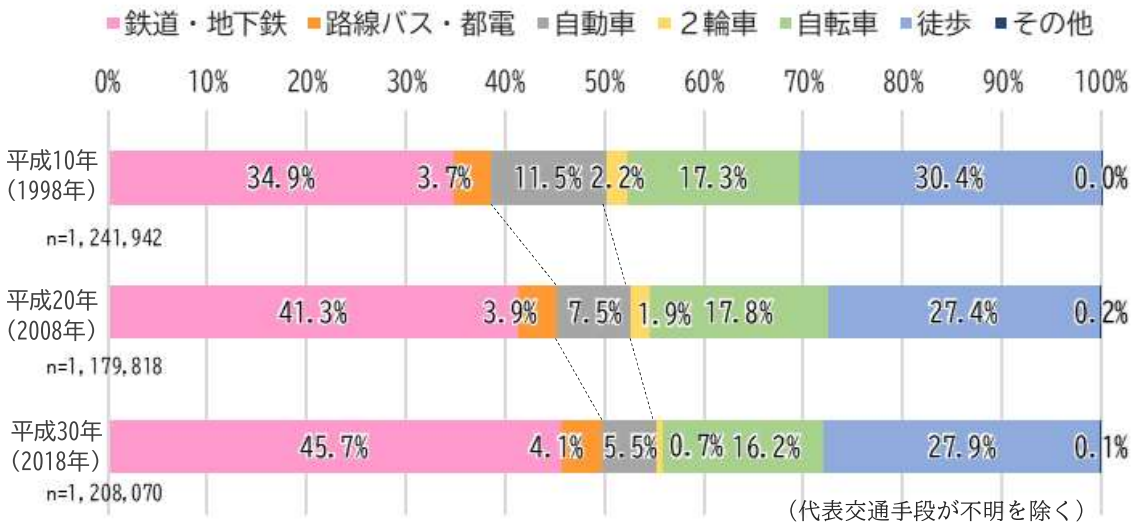
距離帯別の代表交通手段分担率（図 2-26)は、概ね短距離移動が徒歩、長距離移動が鉄道となり、徒歩や鉄道を補完する距離の移動に、自転車やバスが利用されています。

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。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査※10

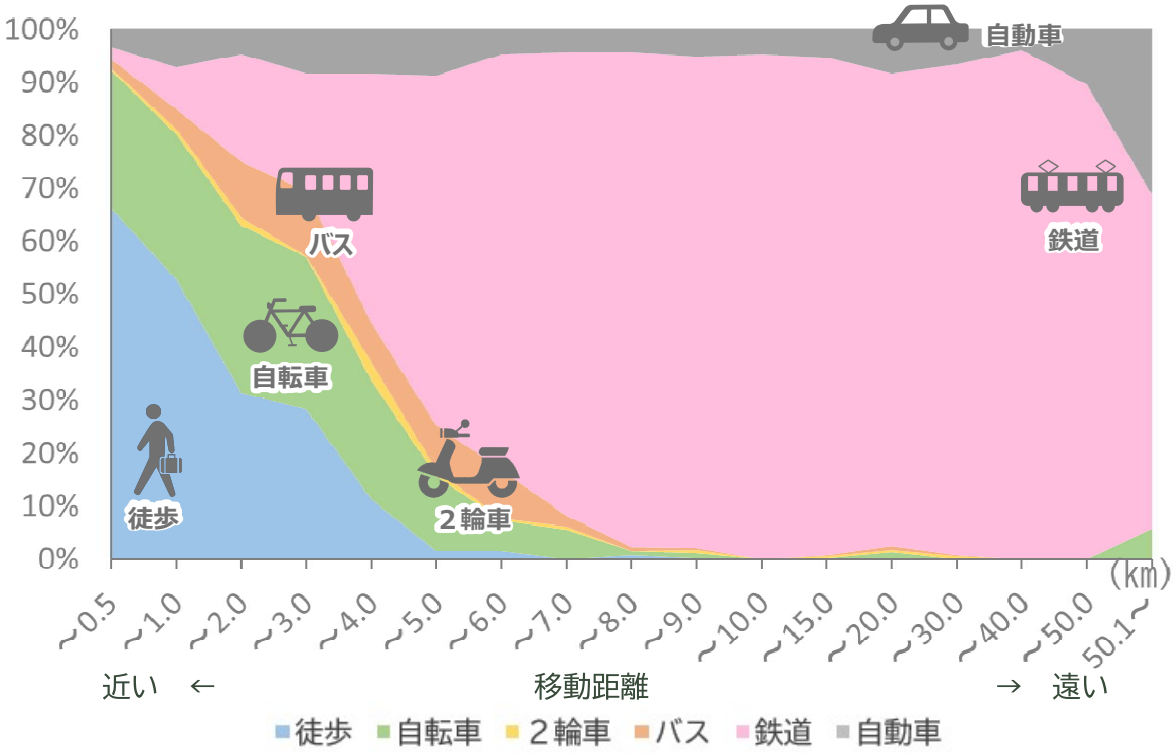
図 2-24 総トリップ数と総人口の推移



出典：東京都市圏パーソントリップ調査※10

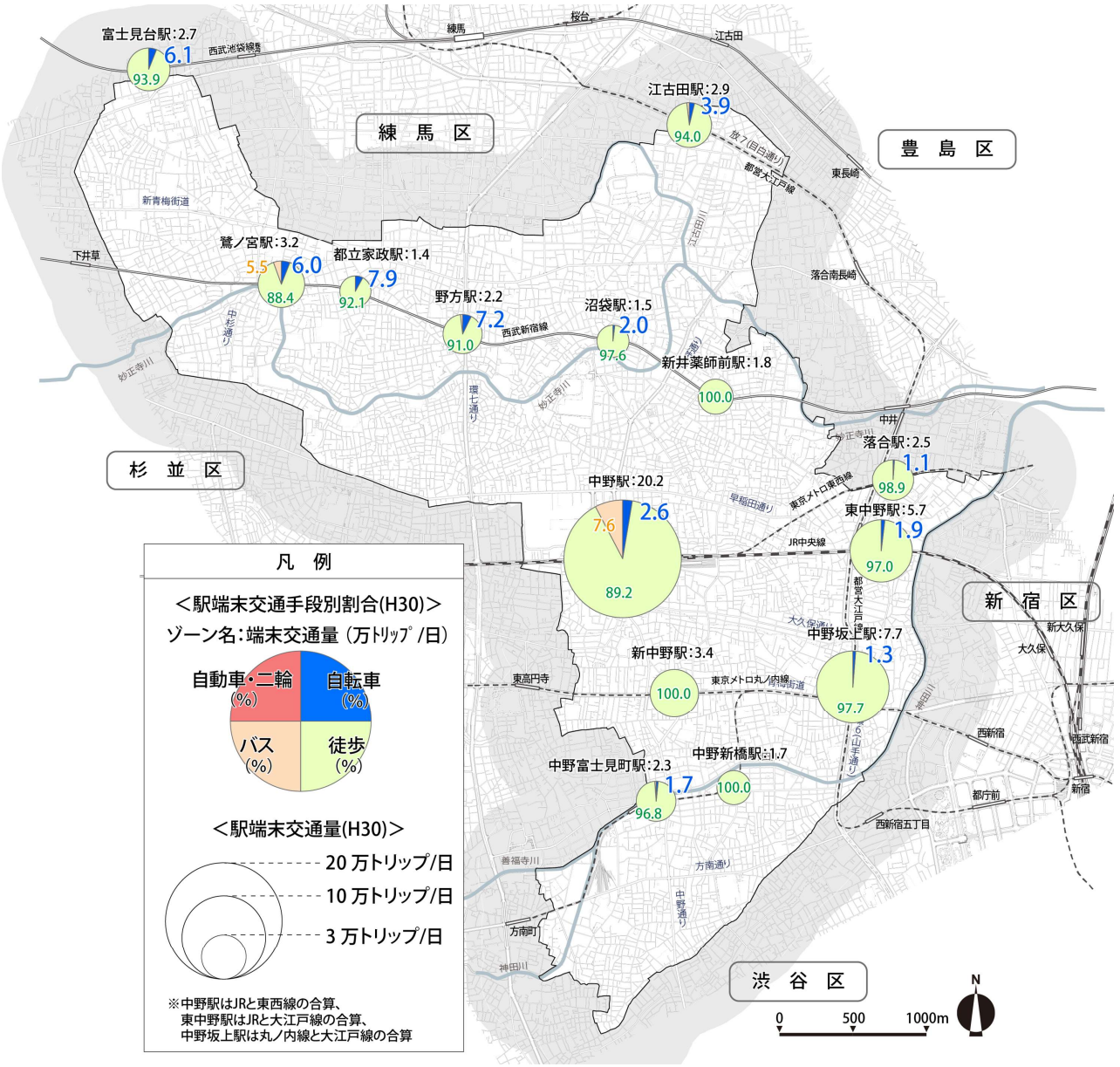
※ 代表交通手段とは、目的地まで利用した主な交通手段のこと。複数の交通手段を利用した場合、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道-バス-自動車-二輪車-徒歩の順となる。

図 2-25 代表交通手段構成比の推移



出典：平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査※10、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※10

図 2-27 駅端末交通手段別割合

※10　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※11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）。

図 2-28 外出目的

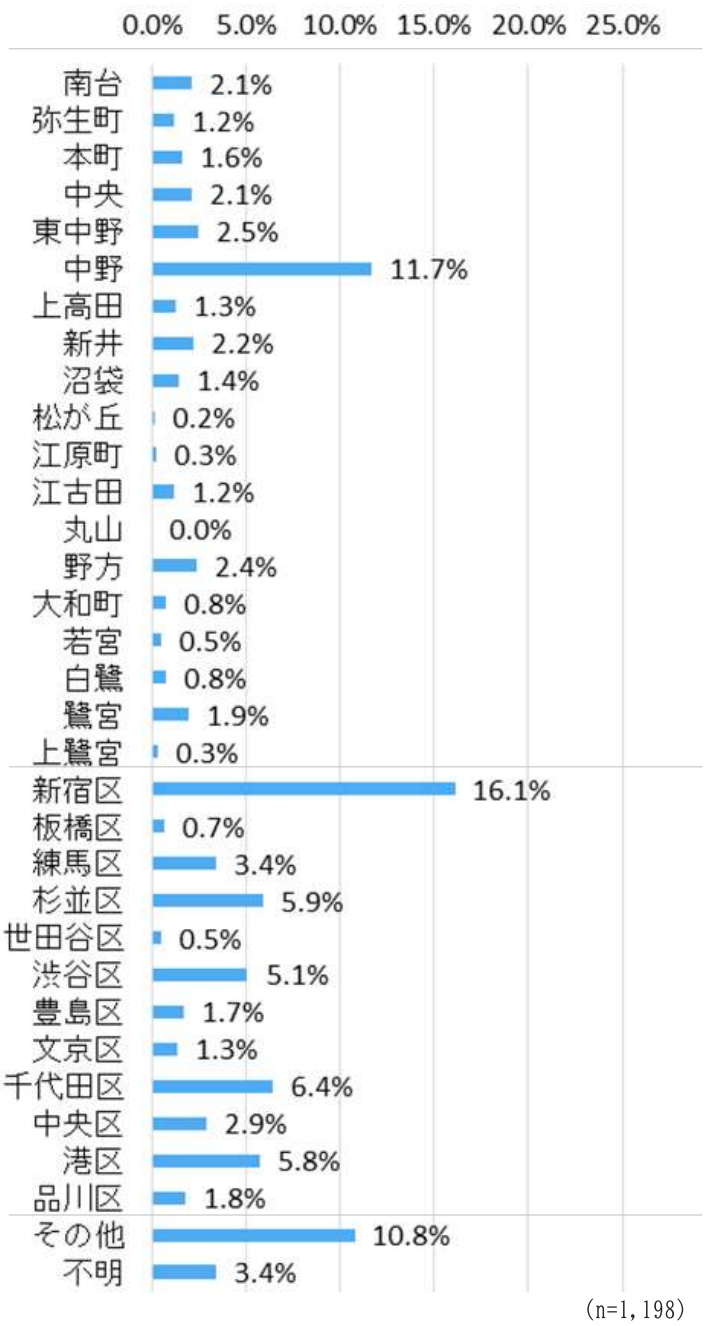


図 2-29 外出目的地

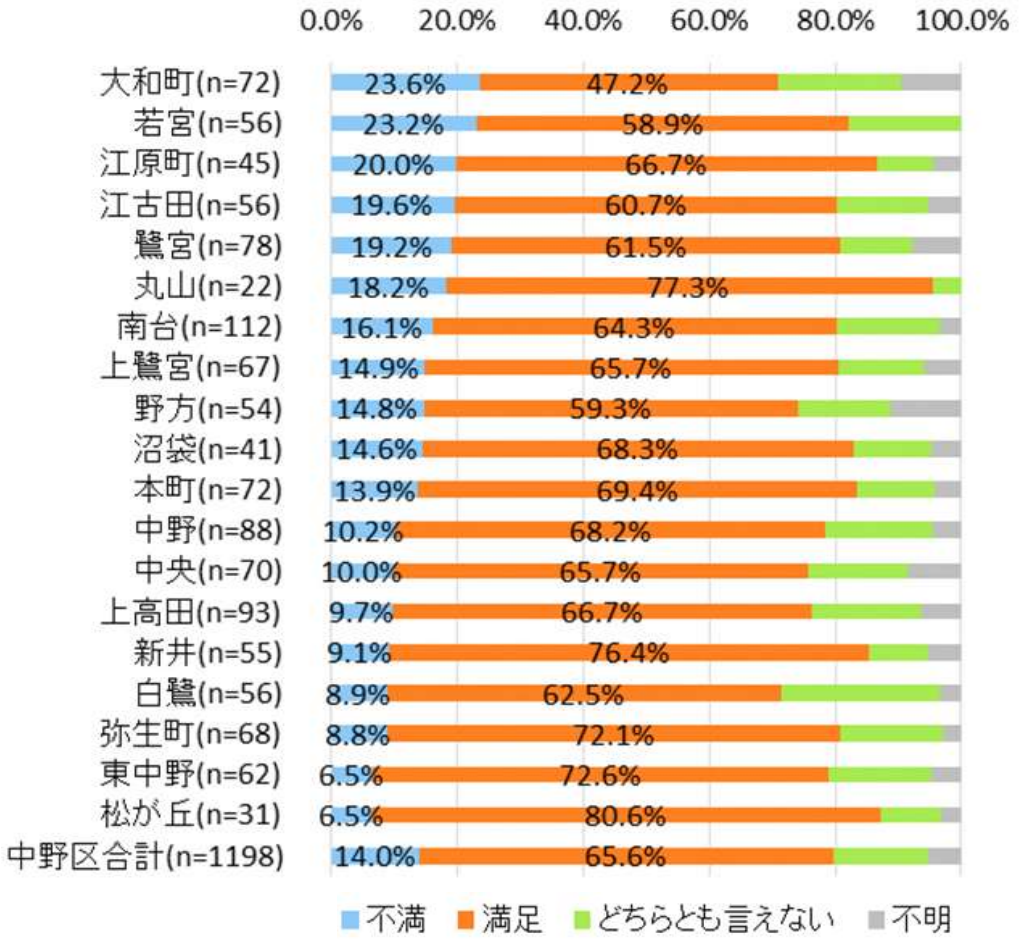


図 2-30 地域別交通手段の満足度

※11 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）。

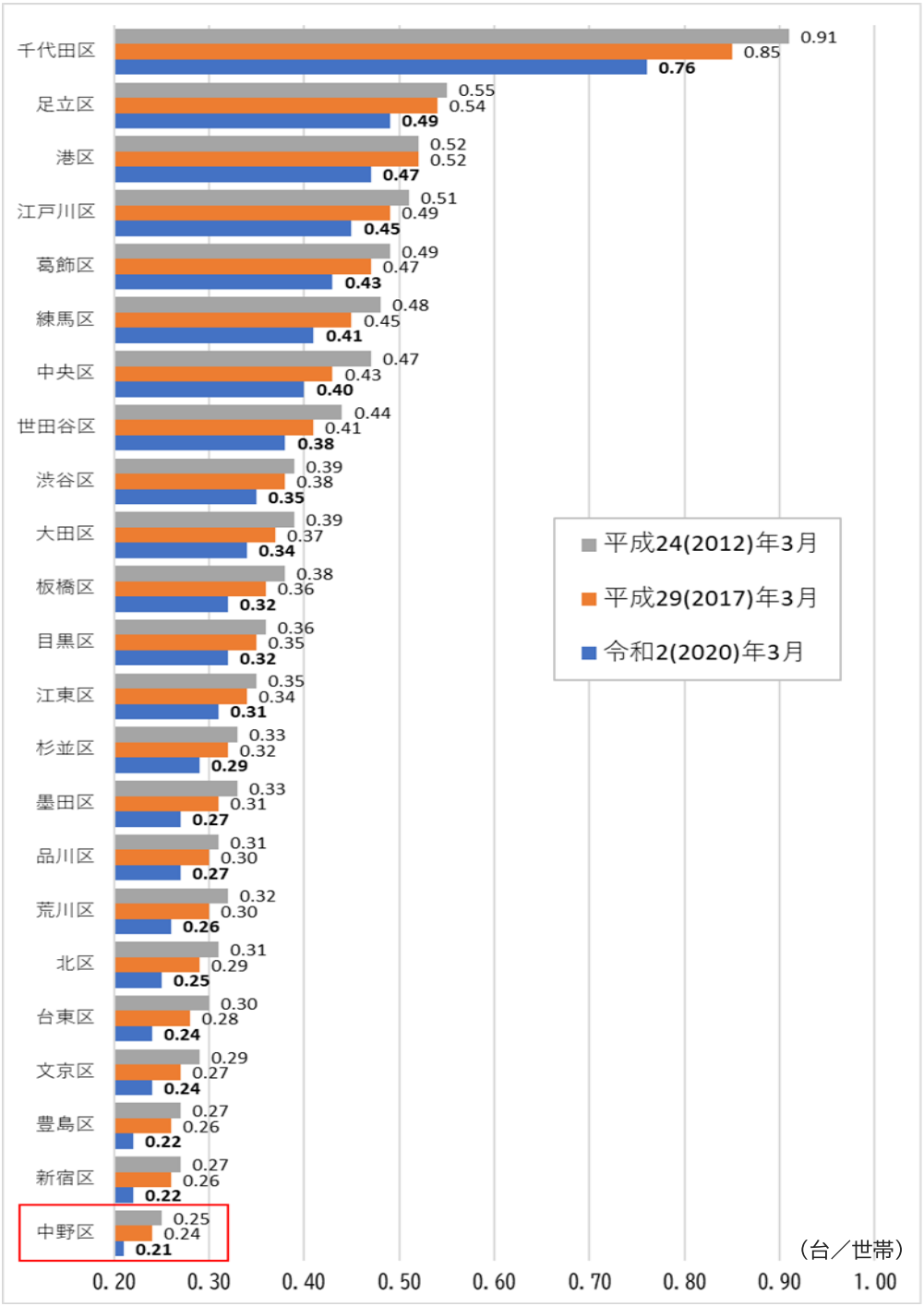


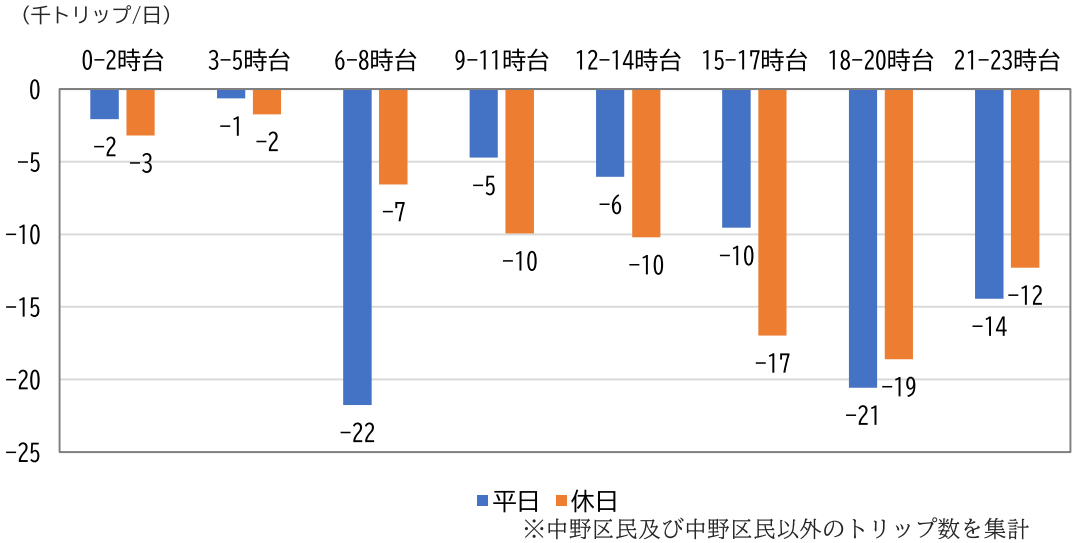
図 2-31 世帯あたりの乗用車保有台数

出典：地域経済総覧より作成

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

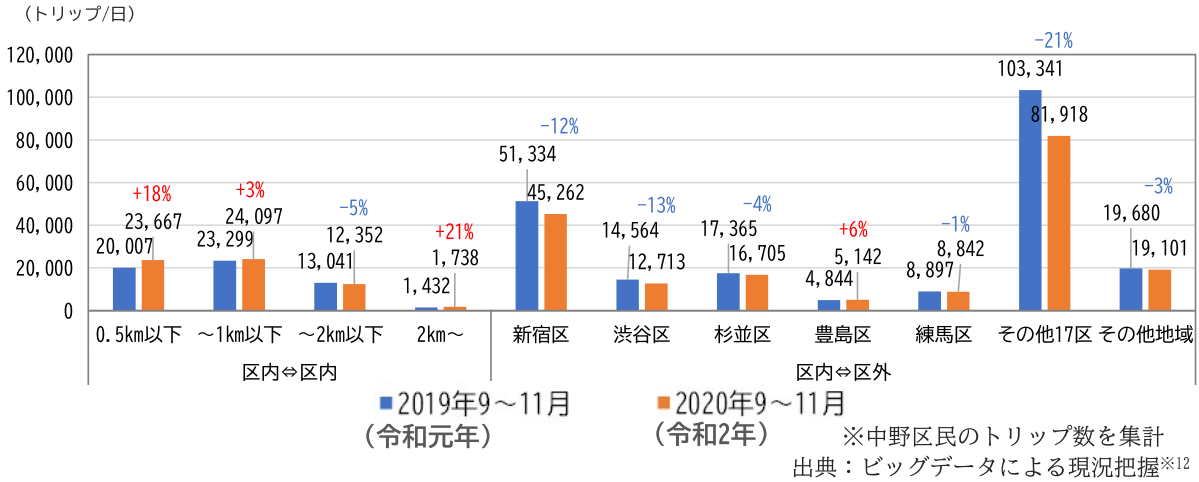
新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化については、時間帯別の移動の増減量（図 2-32）より通勤･通学時間帯の6-8時台や18-20時台の減少量が約20千トリップ/3hと多く、距離帯別の移動量の比較（図 2-33）より、他の区等への長距離移動が減少している一方、短距離である区内移動は増加している傾向がうかがえます。

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）。



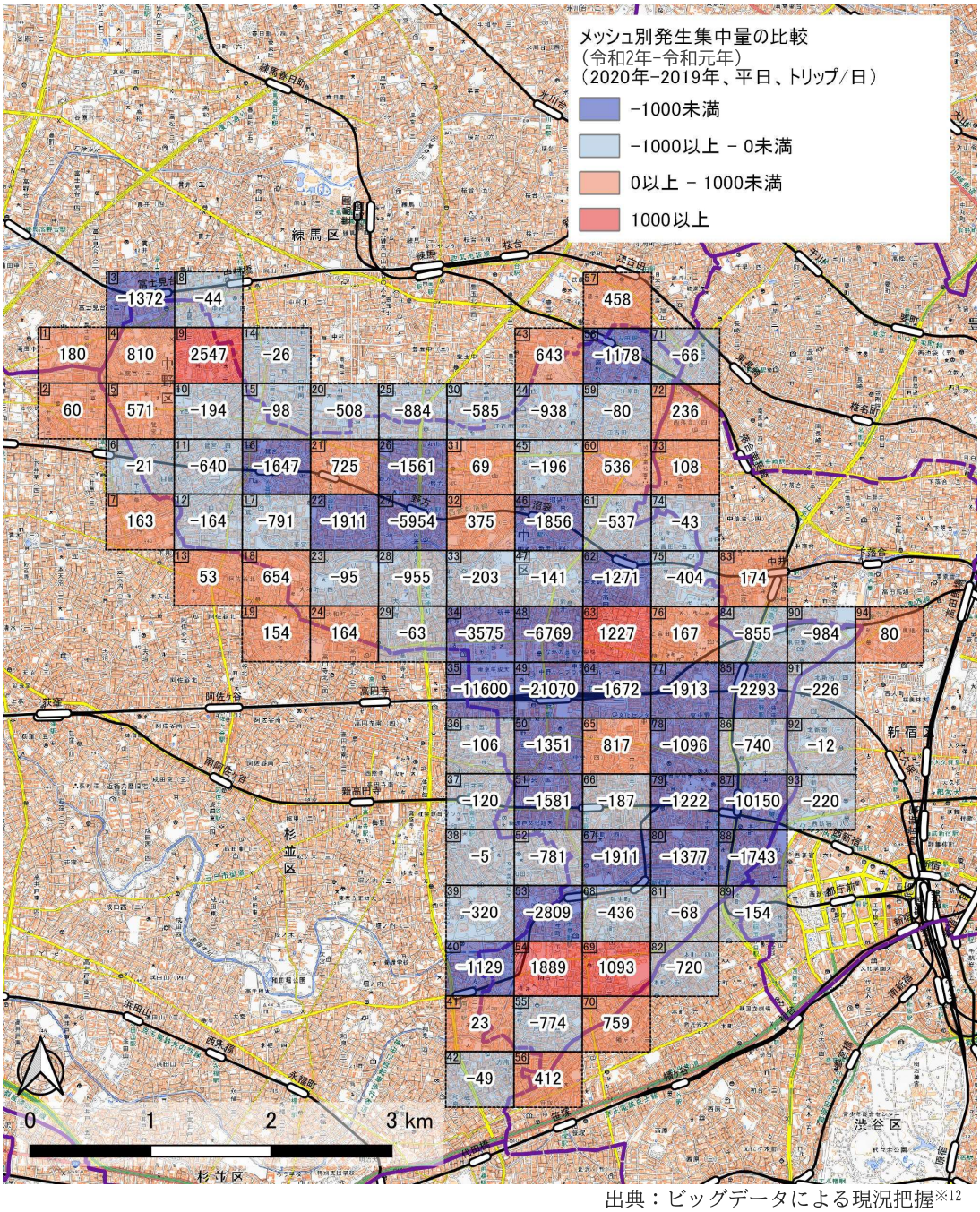
※中野区民及び中野区民以外のトリップ数を集計
出典：ビッグデータによる現況把握※12

図 2-32 時間帯別の移動の増減量（平日・休日）
（令和2(2020)年と令和元(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※12

図 2-33 距離帯別の移動量の比較（平日）（令和2(2020)年-令和元(2019)年）



出典：ビッグデータによる現況把握※12

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

※12 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）

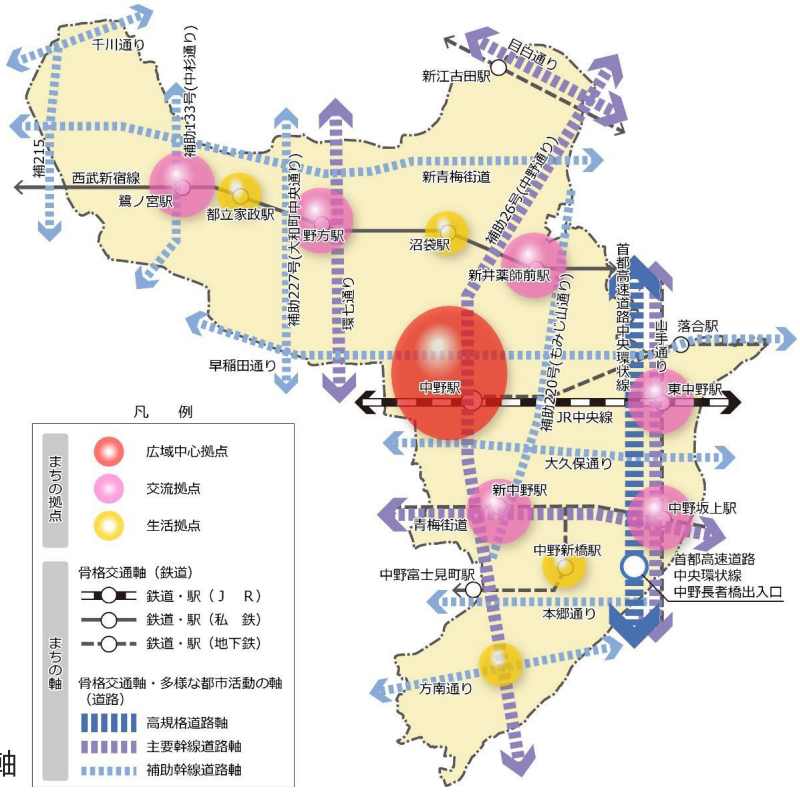
2-8　まちづくり

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、連立立体交差事業を契機とした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、各地区のまちづくりに合わせ、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、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。

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。

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）

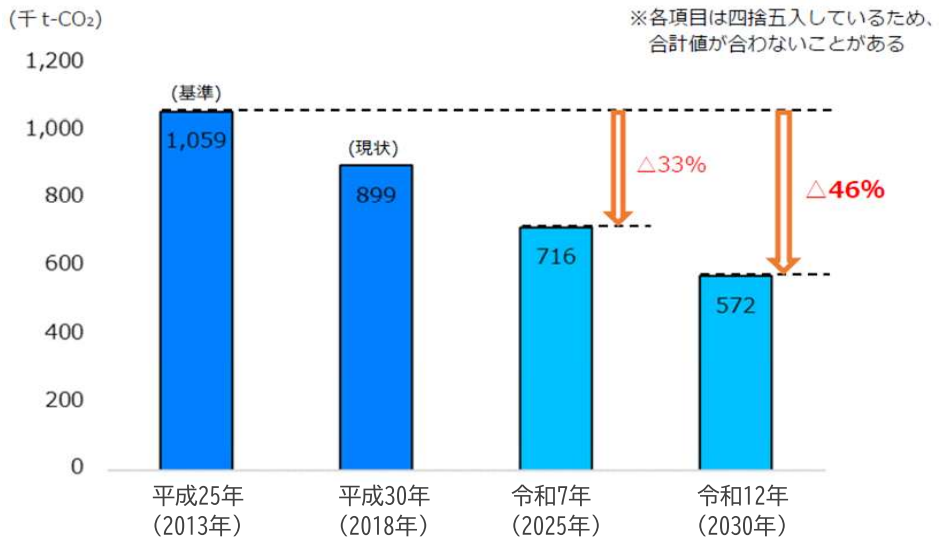
東京都・交通事業者等の取組	概要	対象者
ＪＲ線の割引	介護者が同乗する場合は、普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、急行券の割引率が50％	第1種身体障害者手帳所持者、第1種愛の手帳所持者、上記手帳所持者の介護者
	本人単独で乗車する場合は、片道100㎞を超える区間について、普通乗車券の割引率が50％	第1種・第2種身体障害者手帳所持者、第1種・第2種愛の手帳所持者
精神障害者のバス運賃割引制度	都内の路線バスの運賃が半額。都営バスは都営交通乗車証の提示で無料乗車	精神障害者保健福祉手帳所持者
都営交通無料乗車券の発行	通用期間3年または、1年の都営交通無料乗車券を発行	身体障害者手帳所持者、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	都内でタクシー利用時、手帳等の提示で、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の発行	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発行	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。

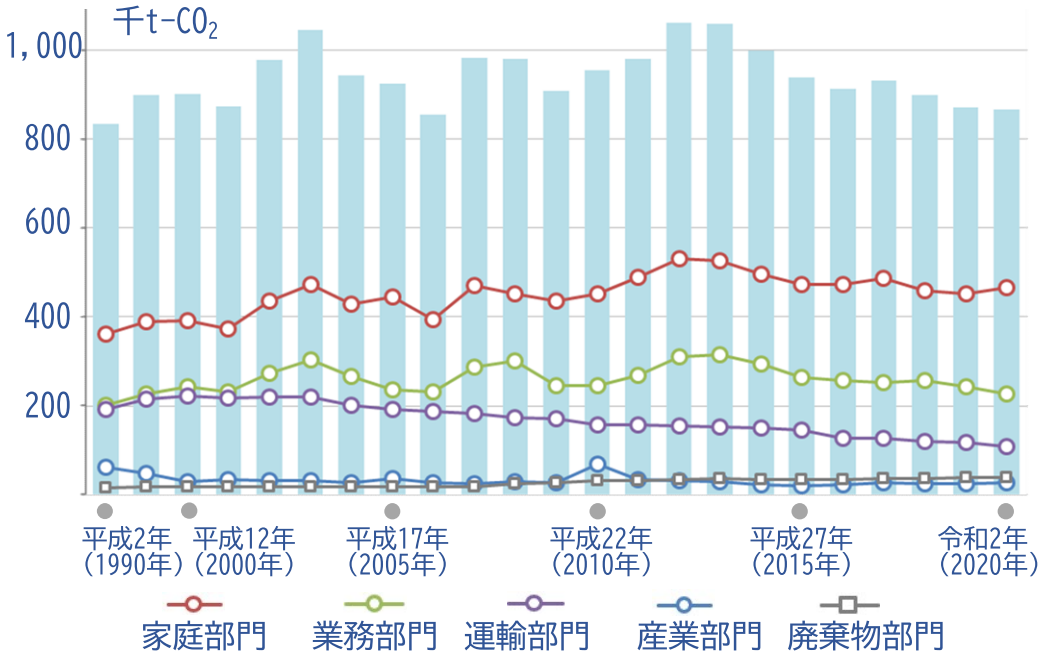
区内CO_2排出量の推移は近年減少傾向にあり、そのうち運輸部門（令和2(2020)年）は109千t-CO_2であり、全部門の12.6%を占めています。また、運輸部門のうち、7割以上が自動車による排出量になります（図 2-37･2-38）。

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。



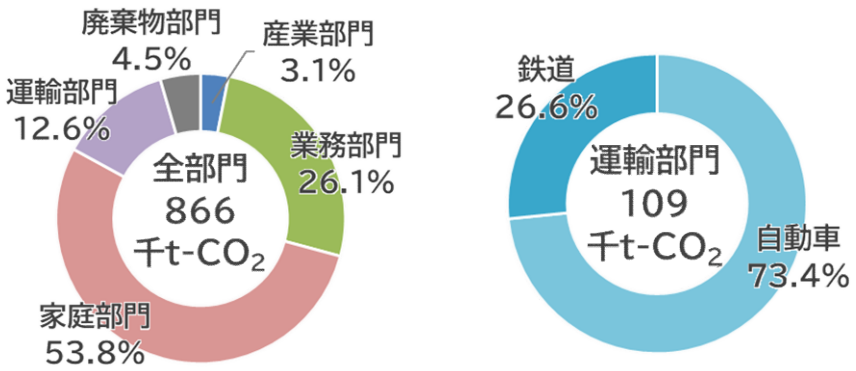
出典：第4次中野区環境基本計画

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

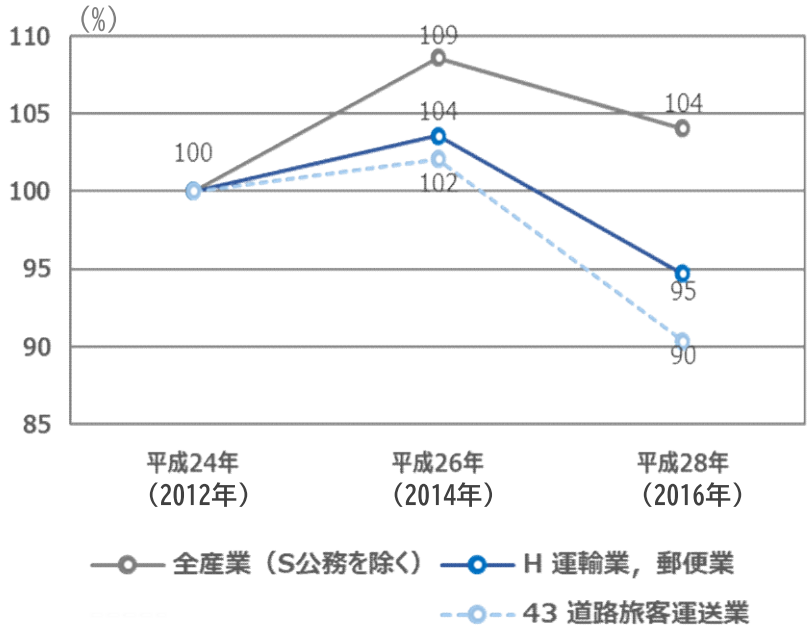
図 2-38 区内ＣＯ$_2$排出量部門別構成比較
（運輸部門輸送機関別構成比）

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。



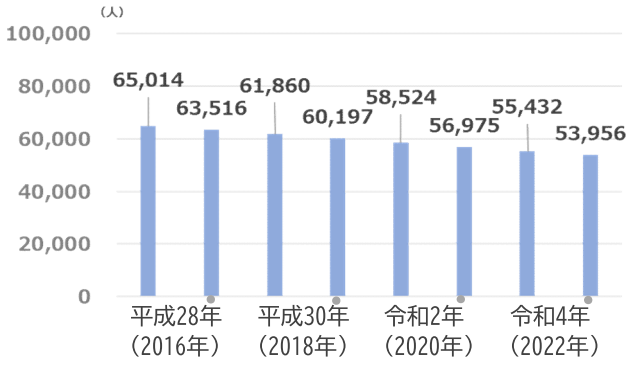
出典：経済センサス-基礎調査報告(H26(2014)年)経済センサス-活動調査報告
(H24(2012)年,H28(2016)年)より作成

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

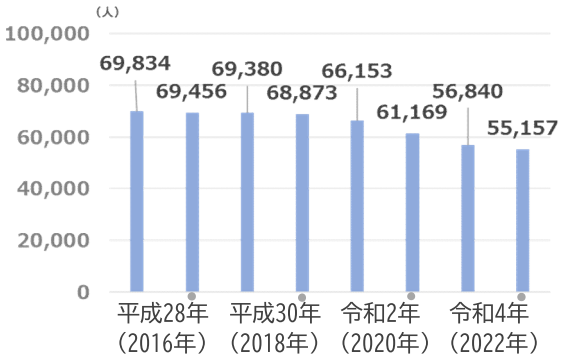
全国的なバスの運転手（担い手）不足※13が顕在化しており、一部の地域では、既に減便や路線の廃止がなされています。東京都内も同様に大型自動車第二種運転免許※14保有者数が減少傾向にあることから（図 2-40）、今後、減便や路線の改廃が生じる可能性があります。

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※15が高いことや、全産業平均に対し、平均月間労働時間※15が長く、年間所得額※15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

※13 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））

※14 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。

※15 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5(2022)年7月に施行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※16が増加傾向にあります（図 2-42・2-43）。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。

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。

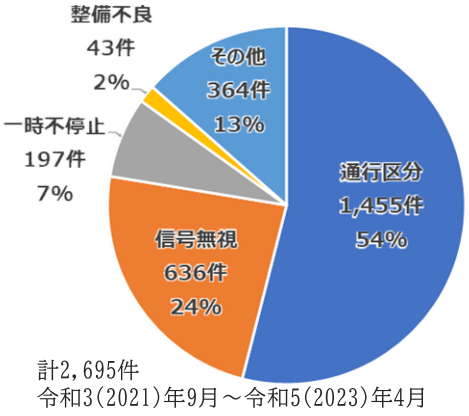


図 2-42 検挙件数（違反類型別） ※16

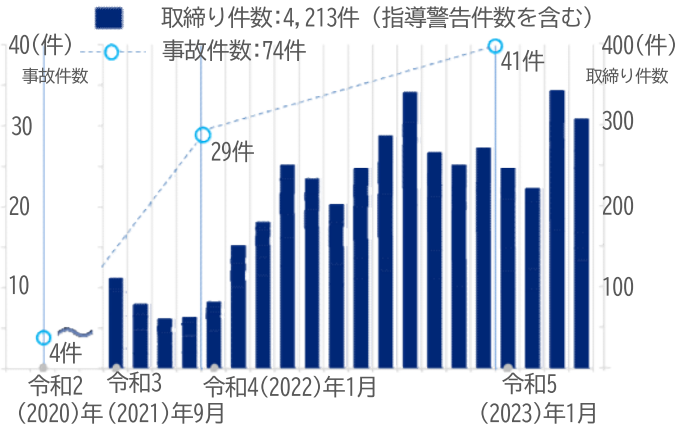


図 2-43 取締り件数・事故件数※16

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(2023)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：30km/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

※16　図2-42 図2-43：電動キックボード検挙件数（違反類型別）・電動キックボード取締り件数
都道府県警察から警察庁に報告された数値を集計、交通事故は電動キックボードが第1当事者又は第2当事者となった人身事故を集計（出典：パーソナルモビリティ安全利用官民協議会資料より作成）

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 2-44 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

第 3 章

公共交通サービス圏域

1　公共交通サービス圏域

3-1　公共交通サービス圏域

3-1-1　公共交通サービスレベル

区の公共交通網は比較的充実していますが、鉄道や路線バスのネットワークの構築が難しい地域が一部存在しています。ここでは、鉄道駅、バス停が持つポテンシャル（駅乗降客数、バス運行本数）やシェアサイクルポートの位置から、公共交通サービス圏域※17を設定し、公共交通サービスの充実度を判断します。

○ 公共交通サービスレベル6（中野駅・中野坂上駅周辺）

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になり、利便性の高いまちの拠点となる交通結節点の形成を図ることが求められます。

○ 公共交通サービスレベル5・4（主に中野駅・中野坂上駅を除く鉄道駅周辺）

鉄道駅とバス停の両方が圏域内であり、公共交通機関が利用しやすいエリアになり、区民の生活圏での快適な移動と回遊の確保が求められます。

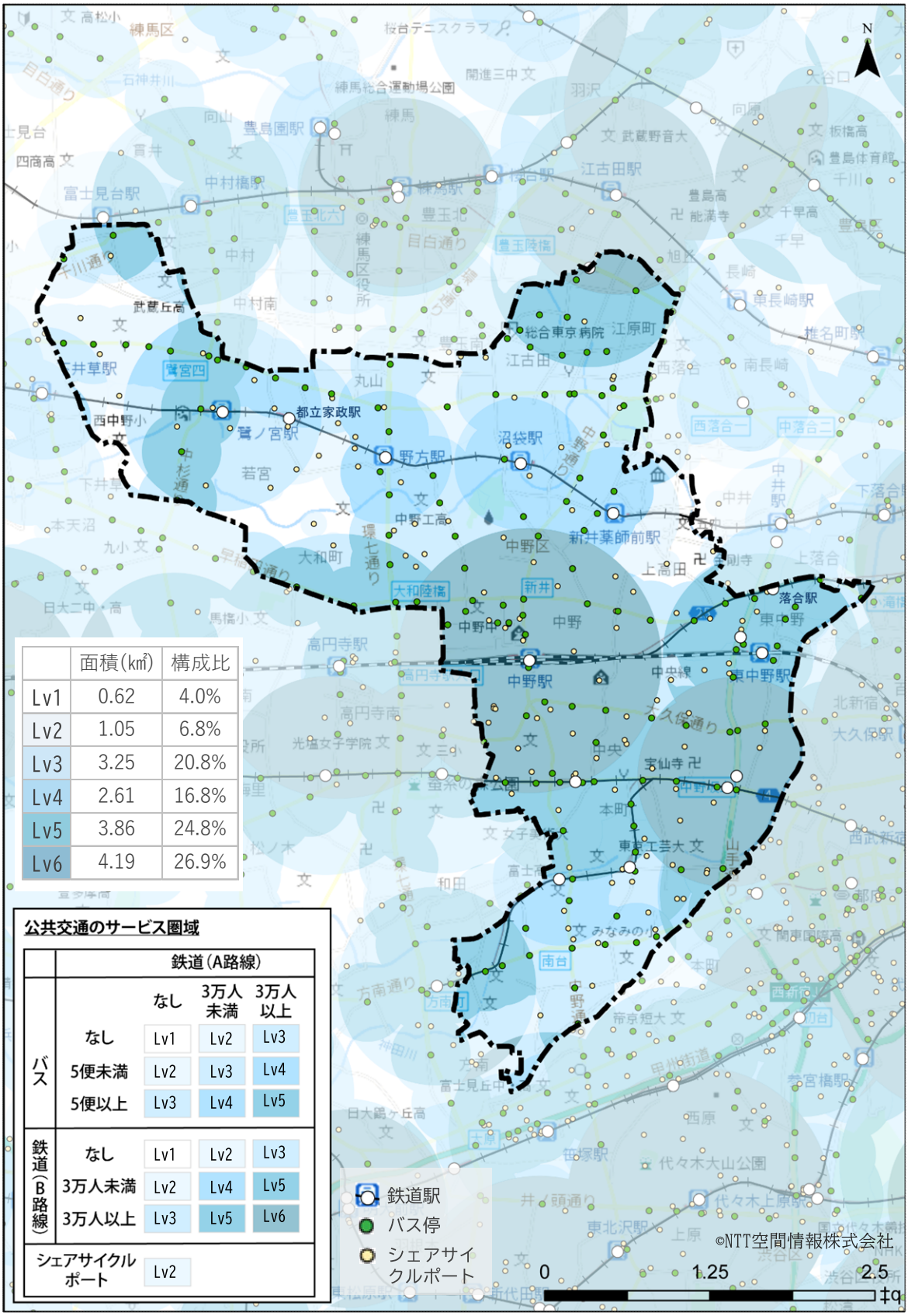
○ 公共交通サービスレベル3・2（主に鉄道駅周辺以外の住宅地）

鉄道駅・バス停・シェアサイクルポートのいずれかが圏域内で、公共交通機関の選択自由度が比較的低いエリアになり、区民の日常を支える公共交通の維持・改善が求められます。

○ 公共交通サービスレベル1（主に若宮・大和町・上高田地域の一部）

鉄道駅・バス停・シェアサイクルポートのいずれも圏域外であり、公共交通ネットワークの構築が難しいエリアになり、短期的には新たな公共交通サービスの導入検討やシェアサイクルポートの設置、長期的にはまちづくり等の基盤整備が求められます。

※17　公共交通サービス圏域：
公共交通サービス圏域の設定は「3-1-2」、公共交通サービスレベルの考え方は「3-1-3」に記載



	面積(㎢)	構成比
Lv1	0.62	4.0%
Lv2	1.05	6.8%
Lv3	3.25	20.8%
Lv4	2.61	16.8%
Lv5	3.86	24.8%
Lv6	4.19	26.9%

公共交通のサービス圏域

		鉄道(A路線) なし	鉄道(A路線) 3万人未満	鉄道(A路線) 3万人以上
バス	なし	Lv1	Lv2	Lv3
	5便未満	Lv2	Lv3	Lv4
	5便以上	Lv3	Lv4	Lv5
鉄道(B路線)	なし	Lv1	Lv2	Lv3
	3万人未満	Lv2	Lv4	Lv5
	3万人以上	Lv3	Lv5	Lv6
シェアサイクルポート		Lv2		

鉄道駅
バス停
シェアサイクルポート

図 3-1 公共交通サービスレベル（全体）

○ 公共交通サービスレベル6（中野駅・中野坂上駅周辺）

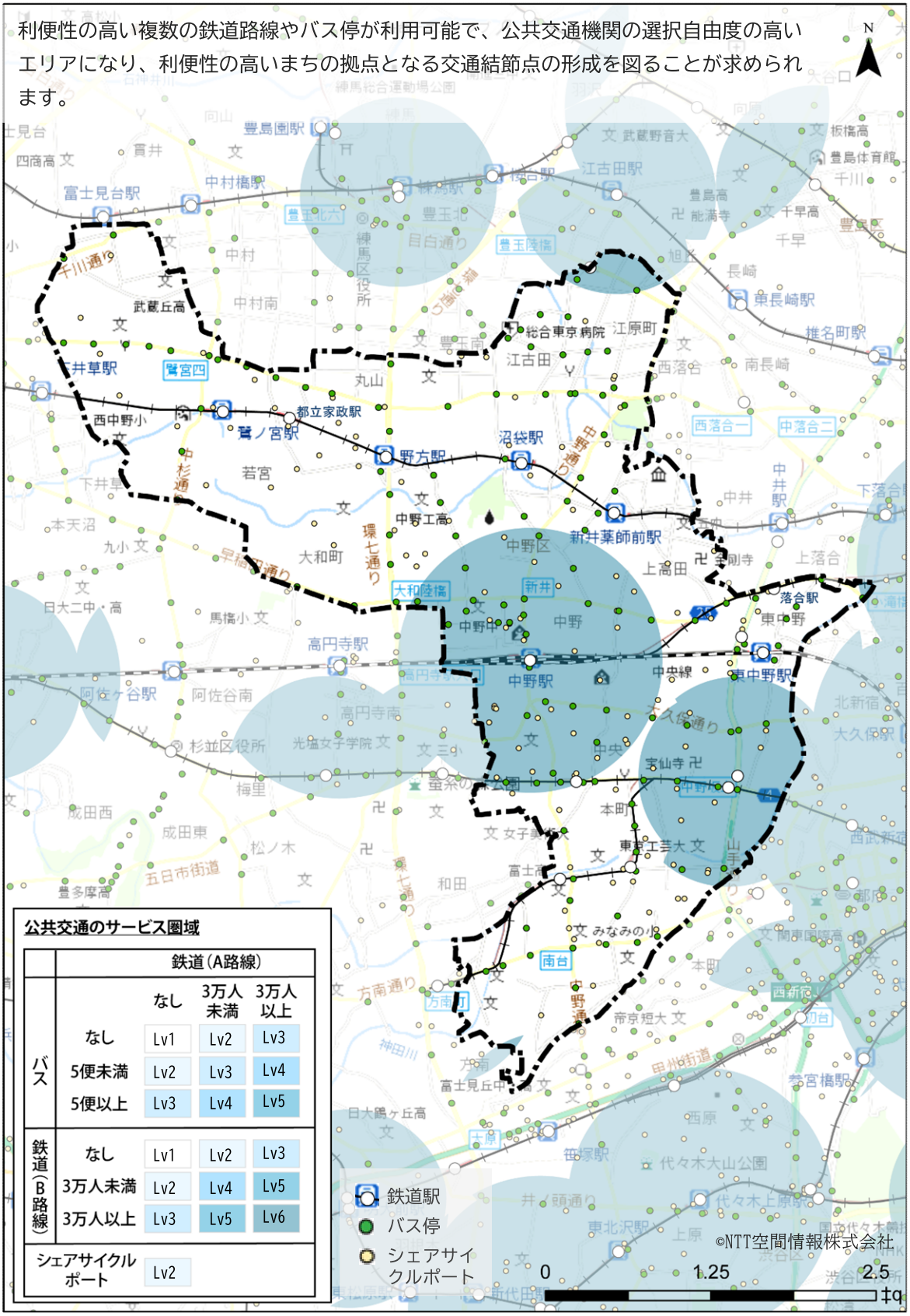


図 3-2 公共交通サービスレベル（レベル6）

○ 公共交通サービスレベル5（主に中野駅・中野坂上駅を除く鉄道駅周辺）

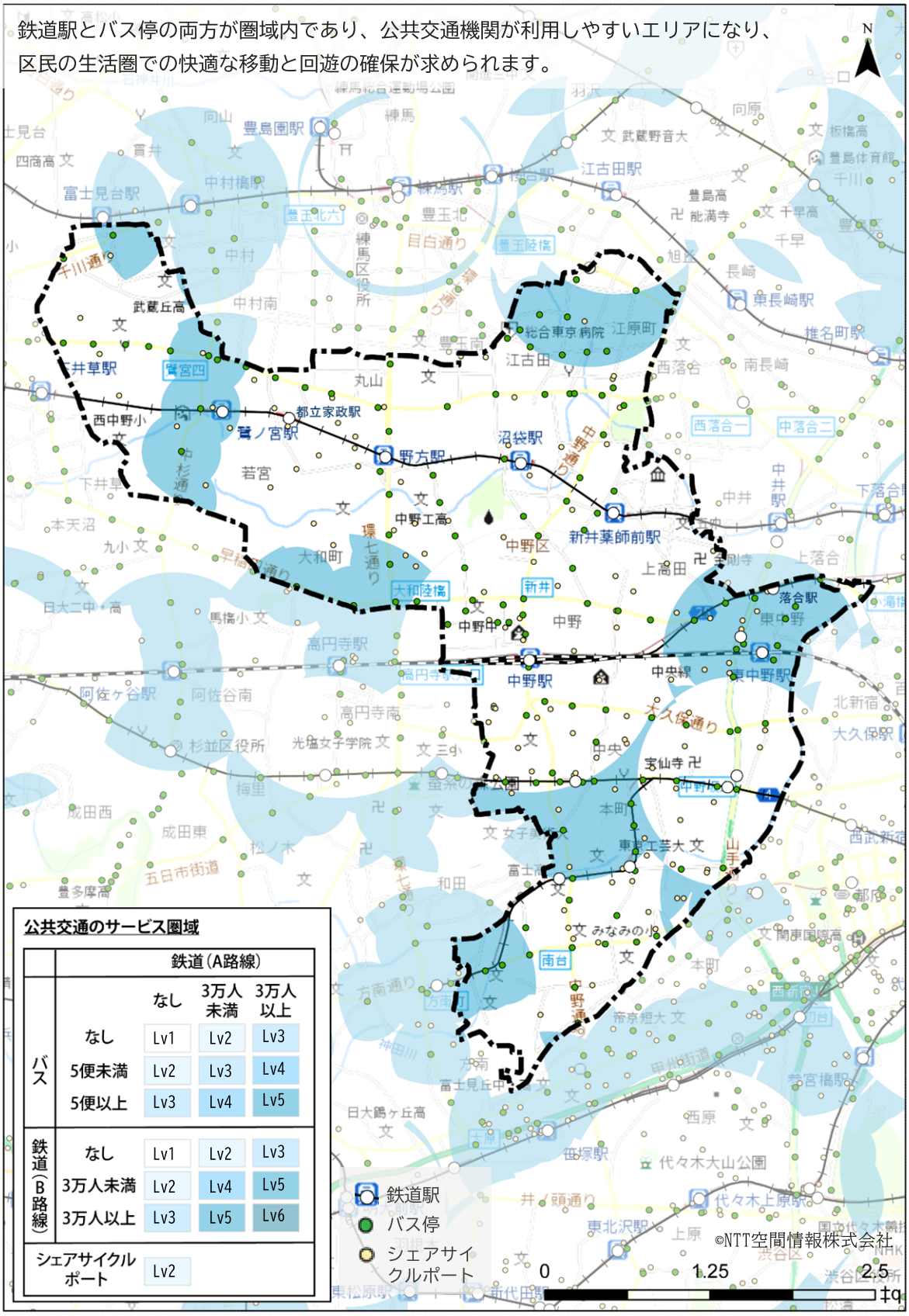


図 3-3 公共交通サービスレベル（レベル5）

○ 公共交通サービスレベル4（主に中野駅・中野坂上駅を除く鉄道駅周辺）

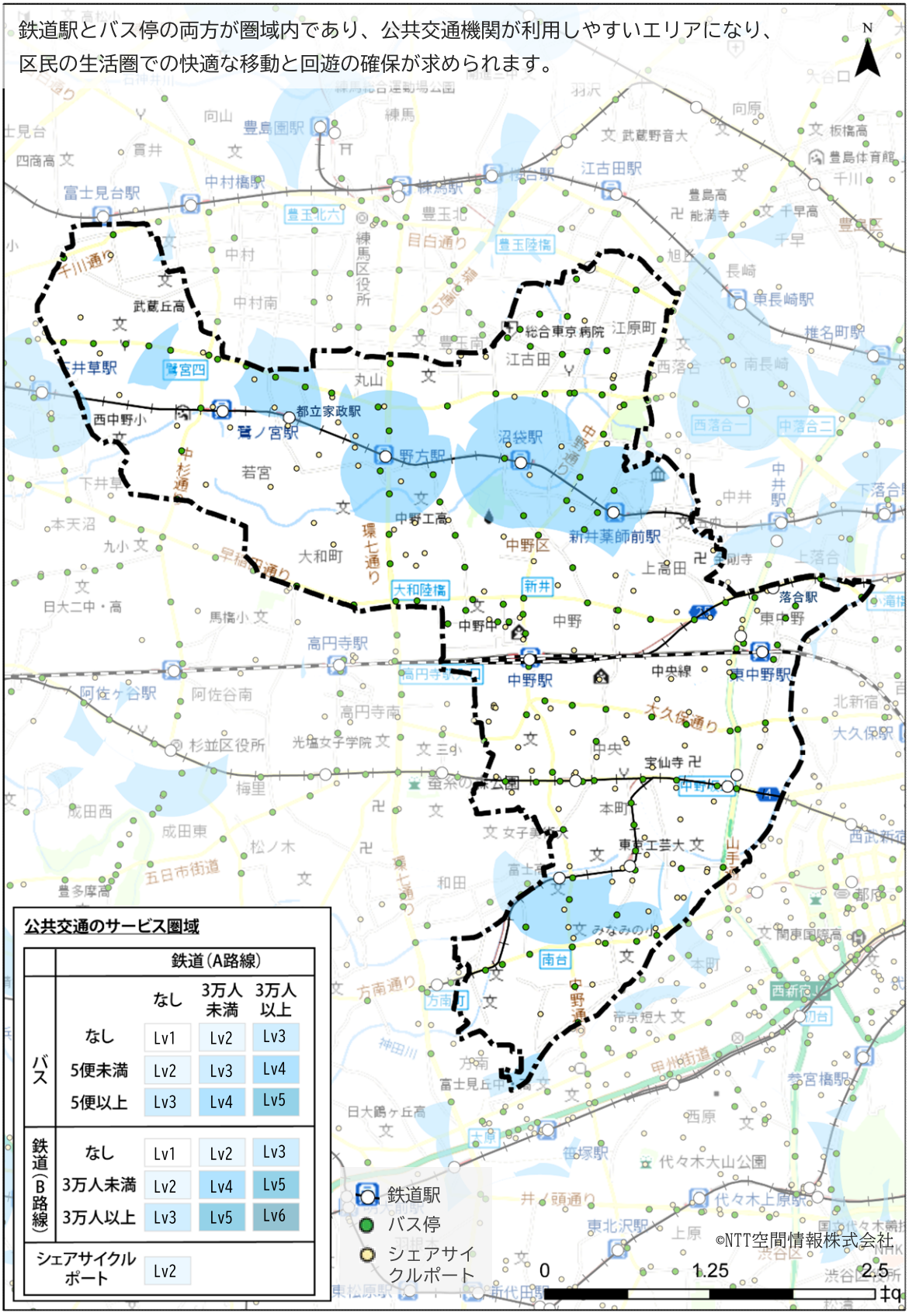


図 3-4 公共交通サービスレベル（レベル4）

○ 公共交通サービスレベル3（主に鉄道駅周辺以外の住宅地）

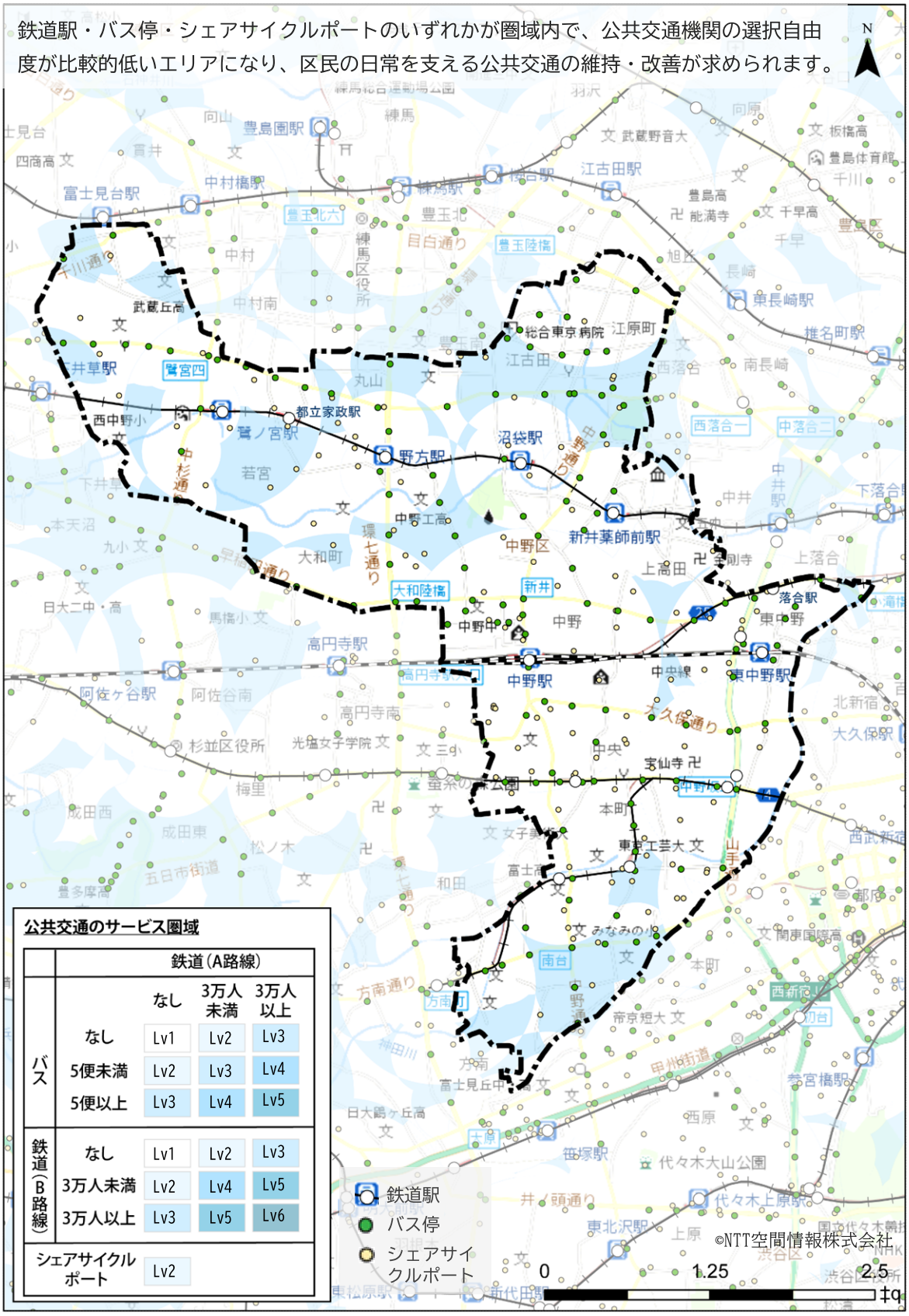


図 3-5 公共交通サービスレベル（レベル3）

○ 公共交通サービスレベル2（主に鉄道駅周辺以外の住宅地）

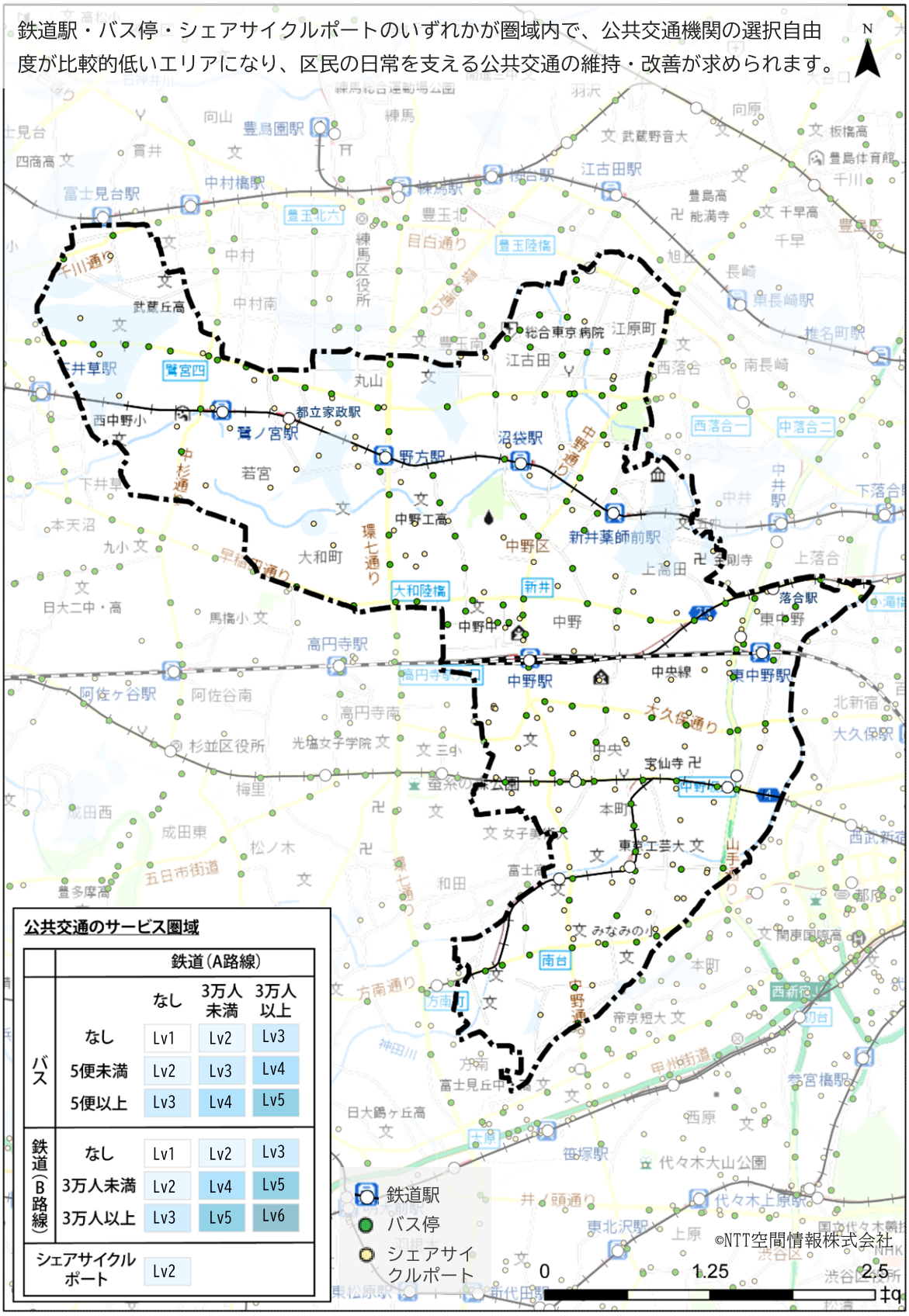


図 3-6 公共交通サービスレベル（レベル2）

3-1-2　交通手段別サービス圏域の設定

○ 鉄道駅（図 3-7）
- 日乗降客数が10万人以上：1,000m
- 日乗降客数が3万人～10万人：750m
- 日乗降客数が3万人未満：500m

○ 路線バス停留所（図 3-8）
- 運行便数が1時間に5便以上：300m（レベル上位）
- 運行便数が1時間に5便未満：300m（レベル下位）

○ シェアサイクルポート（図 3-9）
- 100m以内

（株式会社ドコモ・バイクシェア、OpenStreet株式会社、株式会社Luupの3社を対象）

※ 設定の参考資料
- 都市づくりのグランドデザイン（東京都都市整備局）による公共交通空白地域：鉄道駅から800m、バス停から300mの圏域以外の地域
- 平成27(2015)年大都市交通センサスによる地域別定期利用者数
- 平成30(2018)年区民移動実態把握に関するアンケート調査設問：何分毎に1便あれば良いか：回答の平均12分に1便（1時間に5便）

3-1-3　公共交通サービスレベル※18の考え方

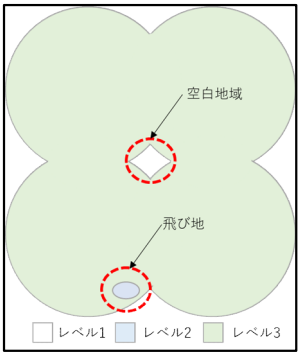
交通手段別サービス圏域を踏まえ、区の公共交通サービス圏域におけるレベルを設定しました（表 3-1、図 3-1）。

但し、シェアサイクルポートと他の交通手段の選択自由度（表 3-1 *1）とシェアサイクルポート同士の選択自由度（表 3-1 *2）は評価の対象外とします。

表 3-1

公共交通のサービス圏域		鉄道駅(A路線)			シェアサイクルポート	
		なし	3万人未満	3万人以上	なし	100m以内
バス停	なし	Lv1	Lv2	Lv3	Lv1	Lv2
	5便未満	Lv2	Lv3	Lv4	評価対象外＊1	
	5便以上	Lv3	Lv4	Lv5		
鉄道駅(B路線)	なし	Lv1	Lv2	Lv3	Lv1	Lv2
	3万人未満	Lv2	Lv4	Lv5	評価対象外＊1	
	3万人以上	Lv3	Lv5	Lv6		
シェアサイクルポート	なし	Lv1	評価対象外＊1		評価対象外＊2	
	100m以内	Lv2				

※18　公共交通サービスレベル：
各種公共交通手段のアクセス圏域により構成される公共交通サービス圏域では、下図に示すような圏域内の飛び地や圏域に挟まれた空白地域が存在する。これは、各種公共交通施設（鉄道駅・バス停等）の重心位置から円形状にアクセス圏域を画一的に設定しているため生じている。しかしながら、実際には「公共交通施設には複数の出入口や上下線別の停留所等があるため、アクセス圏域は必ずしも円形状とはならない」ため、地域住民の認識と異なる場合がある。そのため、必要に応じてこれらの地域では圏域レベルの設定を見直す必要がある。上記の点より、中野区内を対象として圏域レベルの設定を見直す区域（以下、みなし区域という）の検討では、以下の点を基本とする。
[1] みなし区域の検討対象は、「四方をアクセス圏域に囲まれた空白地域」
または「サービスレベルの高い圏域内に点在するサービスレベルの低い圏域」
として、いずれも微小な範囲とする
[2] みなし区域の圏域レベル設定では、隣接する圏域レベルよりも高いレベル
設定は行わない。



※19　鉄道のサービス圏域：
国土数値情報（乗降客数令和元(2019)年）、中野区統計年鑑（令和元(2019)年）

※20　路線バスのサービス圏域：
ナビタイム掲載資料（令和4(2022)年６・7月時点）、中野区提供資料（京王バスダイヤ改正 令和5(2023)年3月）

※21　シェアサイクルのサービス圏域：
ドコモ・バイクシェア、OpenStreet、LuupのHP掲載資料（令和4(2022)年10月時点）

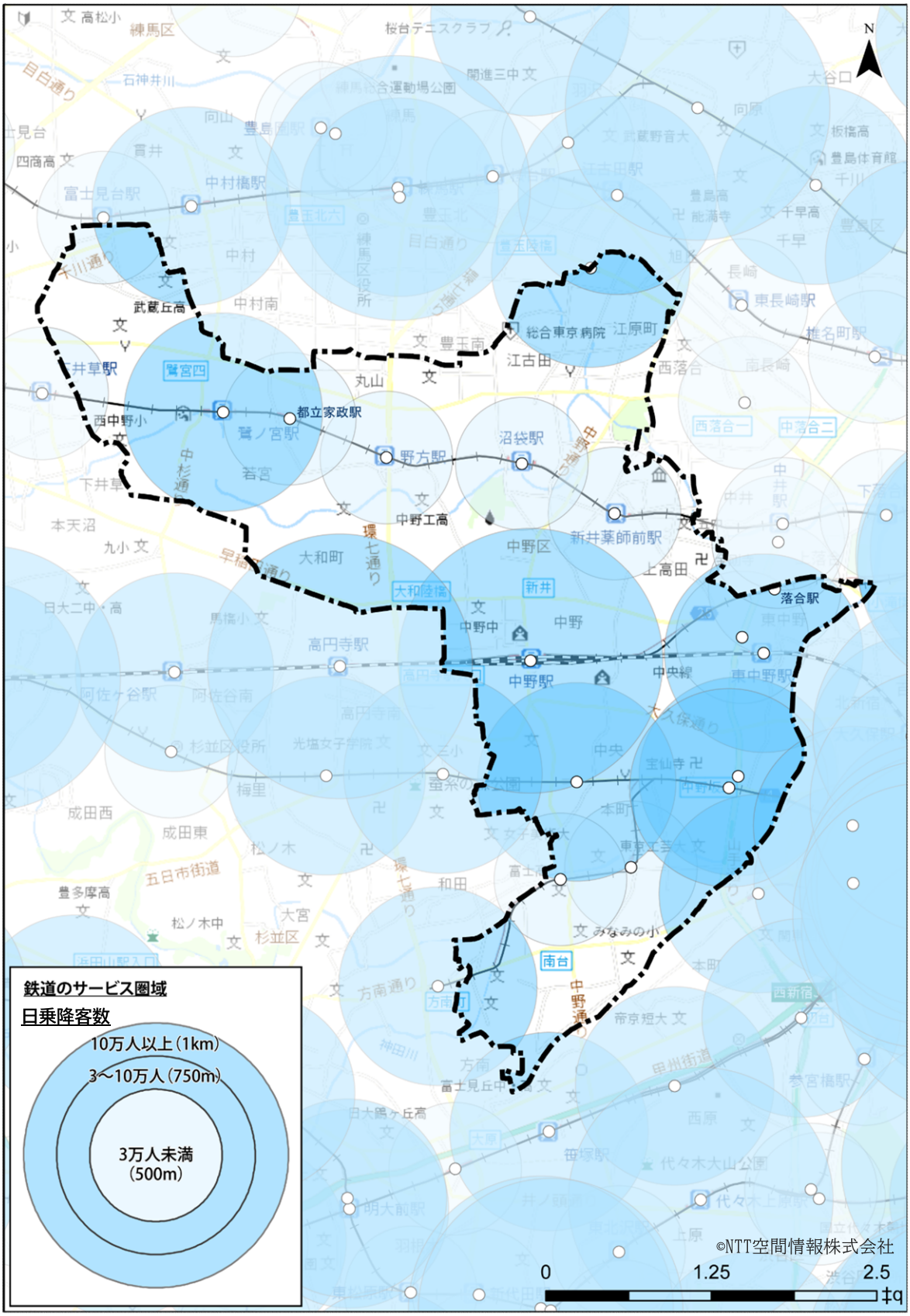


図 3-7 鉄道のサービス圏域※19

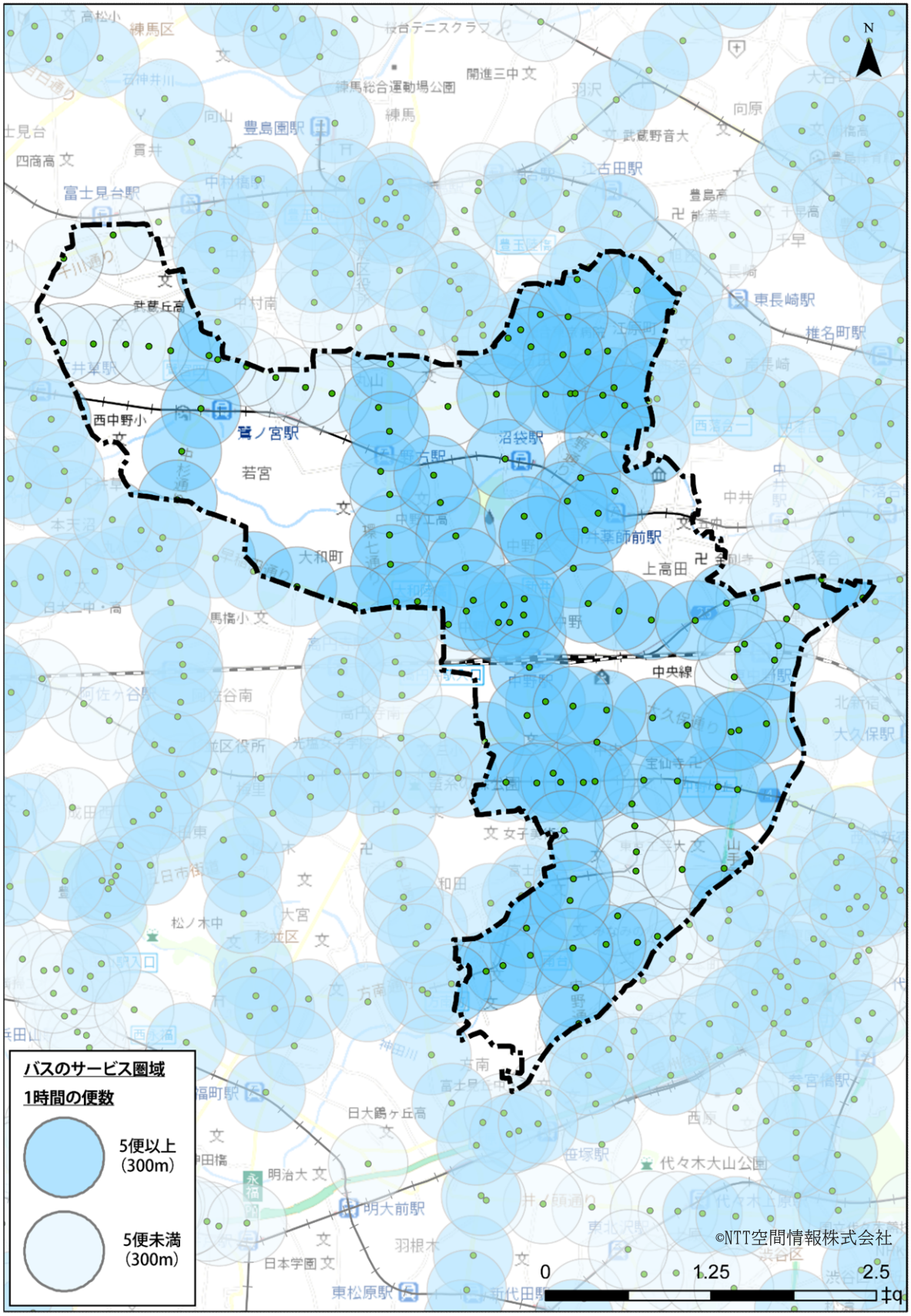


図 3-8 路線バスのサービス圏域※20

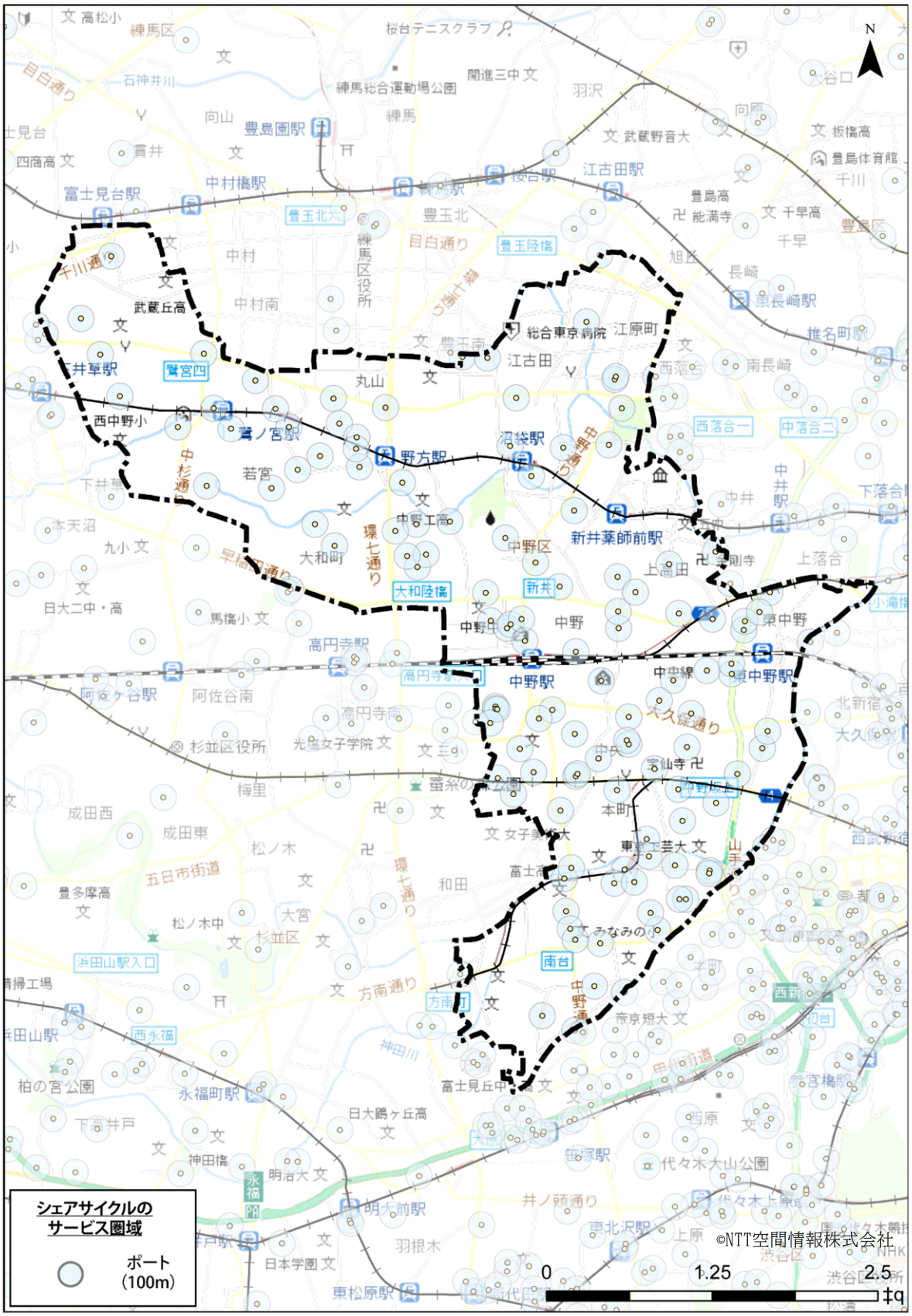


図 3-9 シェアサイクルのサービス圏域※21

第 4 章

計画の理念と目標

1　計画の理念
2　計画の目標

4-1　計画の理念

4-1-1　区の公共交通を取り巻く課題

現　状	課　題
・区民移動の中心は、公共交通が担っている。 ・世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にあり、23区の中で最も低い。 ・シェアサイクルが移動手段の新たな選択肢となり、公共交通を補完しつつある。 ・高低差や道路が狭あい等の要因により、公共交通ネットワークの構築が難しい地域がある。	・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かな取組が必要
・移動の利便性向上や地域の交通課題解決等に向けて、国や東京都は、ＭａａＳや自動運転の取組を推進している。 ・法改正による特定小型原動機付自転車の普及が見込まれる一方で、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る。 ・区内CO_2排出量（運輸部門）の推移は減少傾向にあり、全体の約1.3割を占め、そのうち7割以上が自動車による排出である。	・新技術の導入や脱炭素の実現等、社会情勢の変化への対応が必要
・区の総人口は令和17(2035)年をピークに減少に転じ、令和42(2060)年には現在の人口を下回る見込み。また、現在5人に1人の割合である65歳以上の人口は、令和32(2050)年には3人に1人の割合になる見込み。	・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

現　状	課　題
・中野駅周辺再整備や西武新宿線連続立体交差事業に合わせた駅周辺まちづくりが進んでいる。 ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる鉄道駅、バス停や道路等の交通施設の整備、ノンステップバス・UDタクシー車両導入等が進められている。	・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の見直しが必要
・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、公共交通の利用者の減少幅が近年で最大である。 ・在宅勤務やe-コマースの普及等により、区民の外出率の減少が生じている。 ・国の研究会において、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（再構築）するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの共創が必要とされている。	・区民、企業、交通事業者、行政の相互協力による地域公共交通の維持が必要

4-1-2　基本理念と基本方針

公共交通を取り巻く課題を踏まえて、計画の基本理念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

4-1-3　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、この他、目標3「すべての人に健康と福祉を」と目標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。

4-2　計画の目標

4-2-1　区が目指すべき地域公共交通の目標

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

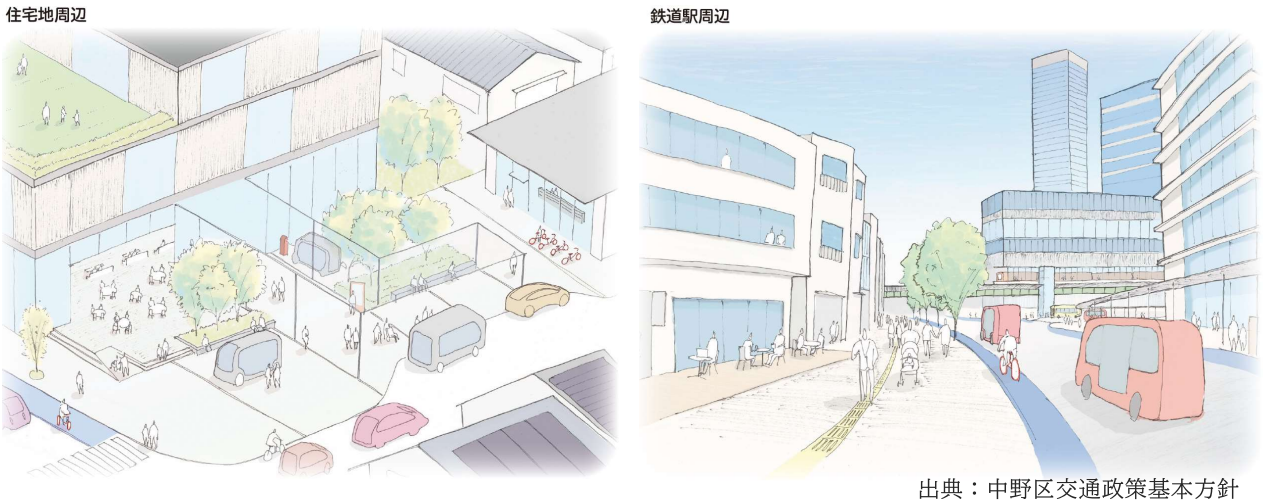
まちづくりにあわせた地域公共交通環境の整備により、居心地の良い公共空間が形成されまちの魅力が向上している。

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。



出典：中野区交通政策基本方針

図 4-1 将来イメージ

第 5 章

施　策

1　施策の体系

2　実施施策

3　計画の評価

4　推進体制

5-1　施策の体系

5-1-1　目標別施策内容

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※22

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。

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。
公共共通の補完のため、自転車の利活用を推進します。

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。

施策4　交通施設の強化

安全で利用者に優しい移動環境の確保のため、交通施設・車両のバリアフリー化や待合環境の整備など交通施設の強化を図ります。

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

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・マネジメントの推進を図ります。また、交通安全教育や公共交通に関する混雑回避等に向けた取組も引き続き推進します。

施策6　脱炭素の推進

CO_2排出を抑制する移動手段の情報発信の他、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。

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、新たな交通手段による導入の可能性を検討します。
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。

施策8　新技術の活用

ICTの進展に伴い、MaaSや次世代モビリティ、自動運転移動サービスといった新技術を活用した取組を契機として、移動の活性化について検討していきます。

※22　国土交通省が示す「地域公共交通調査等事業（調査事業補助金）」のうち、地域公共交通利便増進事業又は地域旅客運送サービス継続事業に該当する可能性がある施策

5-2　実施施策

5-2-1　各施策の取組と主な実施エリア（公共交通サービスレベル）

目　標	取　組		公共交通サービスレベル					
			1	2	3	4	5	6
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**							
	01	路線バスネットワークの維持・拡充		○	○	○	○	○
	02	公共交通の利用情報の充実	○	○	○	○	○	○
	施策２．公共交通を補完する自転車利活用の推進							
	03	自転車利用環境の整備	○	○	○	○	○	○
	04	シェアサイクルの推進	○	○	○	○	○	○
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**							
	05	新たな交通結節点の整備	○	○	○	○	○	○
	06	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							
	07	待ち合い環境の整備		○	○	○	○	○
	08	交通施設等のバリアフリー化	○	○	○	○	○	○
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**							
	09	モビリティ・マネジメント	○	○	○	○	○	○
	10	安全な交通環境整備の推進	○	○	○	○	○	○
	施策6. 脱炭素の推進							
	11	CO_2排出量を抑制する移動手段への転換	○	○	○	○	○	○
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**							
	12	新たな公共交通サービスの導入検討	○	○				○
	施策8. 新技術の活用							
	13	新技術を活用した移動の活性化	○	○	○	○	○	○

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 01　路線バスネットワークの維持・拡充

取組 02　公共交通の利用情報の充実

施策２　公共交通を補完する自転車利活用の推進

取組 03　自転車利用環境の整備

取組 04　シェアサイクルの推進

01 路線バスネットワークの維持・拡充

関連する取組 06 07 13

01-1：ダイヤの改正や運行本数・経路の調整等による運行の最適化

中野区は鉄道・路線バス・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、主に路線バスは、区内の南北移動を担っています。

人口構造の変化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化等を踏まえ、路線バス需要の適切な把握が必要になります。

社会情勢等の変化に合わせ、運行の最適化を図り、路線バスネットワークの質を維持します。

01-2：乗り継ぎ利便性の向上

まちづくりや都市計画施設の整備等を契機に運行計画の見直しが必要になります。

道路環境の変化・駅前広場の整備と合わせ、鉄道との適切な接続を図るとともに、他のバス路線との乗換えを円滑にし、利便性を高めます。

また、タクシーや自転車、歩行者等の多様な交通に関しても、データの整備等により、これまで以上に連携を図り、シームレスな移動の実現に向けて、路線バスネットワークの質を拡充します。

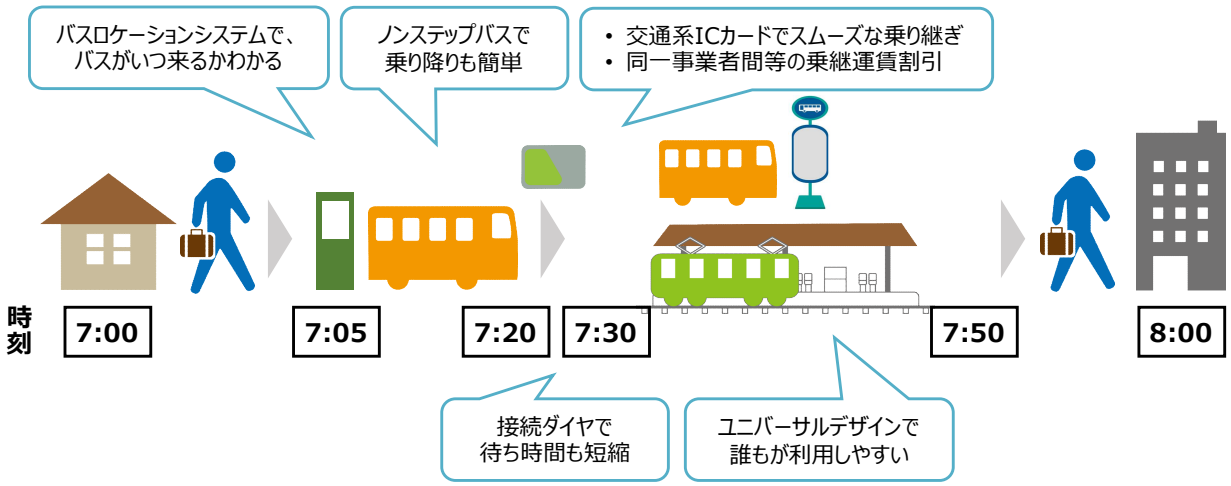


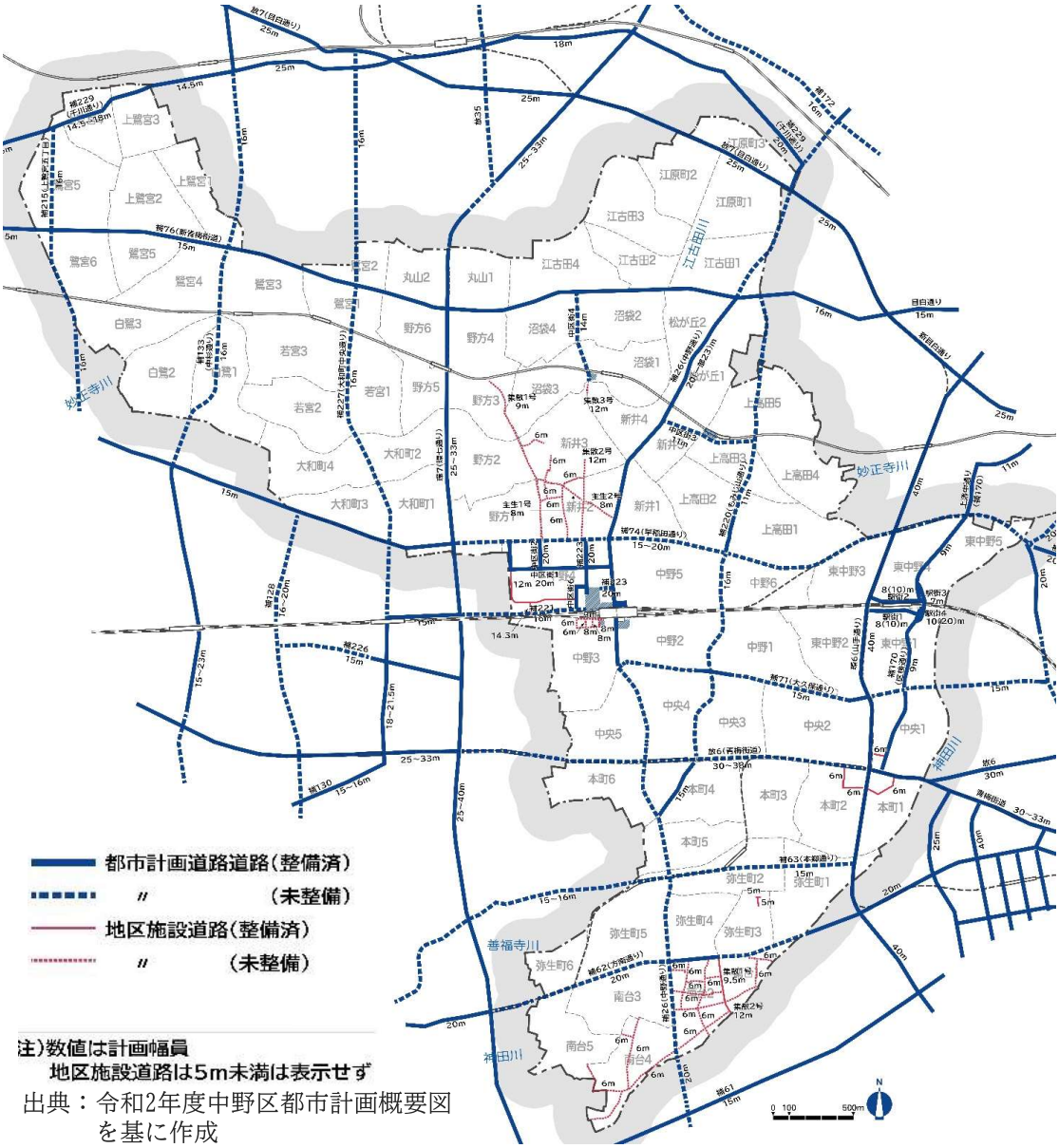
図 5-1

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者（バス事業者）

実施期間	短期	中期	長期
01-1	実施	→	→
01-2	検討	実施	→

01 中野区の都市計画道路

Column コラム



出典：令和2年度中野区都市計画概要図を基に作成

図 5-2

○ 都市計画道路の整備状況

国土交通省が行った都市計画現況調査（平成31(2019)年実施）によると、区内の都市計画道路（自動車専用道路を除く）の整備率は51.0%で、23区平均66.1%に比べると8割程度にとどまっています。

近年では、環状6号線、区画街路2号線、中野歩行者専用道１号線が事業完了し、現在は、補助133号線、補助227号線、補助220号線、補助221号線、区画街路1号線、区画街路3・4号線、補助26号線、補助74号線、補助62号線のそれぞれ一部区間が事業化されています。

都市計画道路整備の完了に合わせ、新たな路線バスネットワーク構築の検討が可能となります。

02 公共交通の利用情報の充実

関連する取組 09 13

02-1：公共交通のデジタル化、データオープン化

公共交通の利用情報を充実させるには、①公共交通の様々なデータ整理、②ICTプラットフォーム等の活用、③必要な情報の公開等により、利用者のアクセスを一層容易にする取組が求められています。

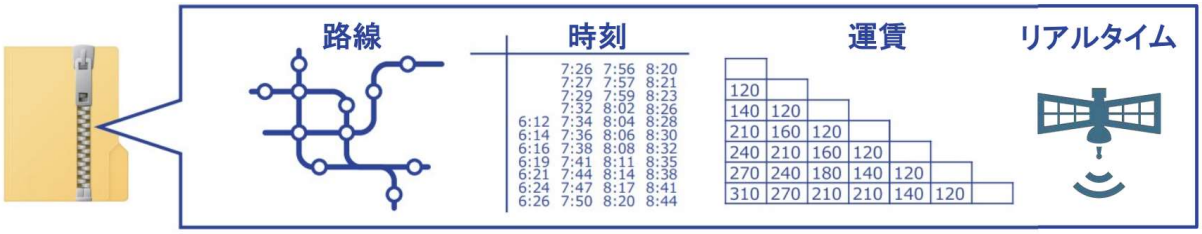
現在は、公共交通オープンデータセンター等を通じて、情報を提供している機関もありますが、各交通事業者のHPでの、時刻表や経路、位置情報等の公開に留まっているケースもある状況です。

中野区交通政策推進協議会は、区の統合型GIS等の媒体を活用し、区内の公共交通に関するポータルサイトをつくり、路線情報や各交通モードの利用方法等、一元的な情報提供を実施します。

また、リアルタイムデータの統合表示に向け、交通事業者へ、標準的な形式（GTFS等）の使用を促進します。

出典：中野区交通政策基本方針

図 5-3



出典：国土交通省 バス情報の静的･動的データ利活用検討会資料

図 5-4 GTFS形式のイメージ

関係主体	中野区（都市基盤部）・交通事業者・民間事業者

実施期間	短期	中期	長期
02-1	検討	実施	→

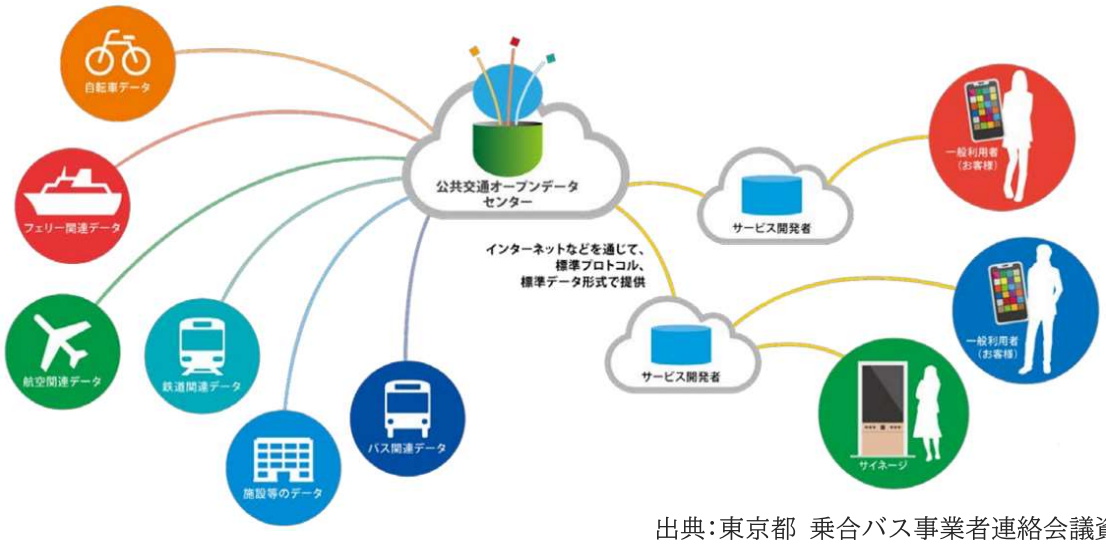
02 公共交通オープンデータセンター

Column コラム

○ 公共交通オープンデータ協議会（平成27(2015)年9月設立）

公共交通オープンデータ協議会は、公共交通に関する「オープンデータ」を核とし、先進的な次世代公共交通情報サービスの構築、およびその標準プラットフォームの研究開発、公共交通政策提言を実施することとしています。

その中の取組の1つとして、公共交通オープンデータ協議会に参画する交通事業者のデータを、公共交通オープンデータセンター（令和元(2019)年5月本運用）にて、一般の開発者やICTベンダー等にワンストップで提供しています。



出典:東京都 乗合バス事業者連絡会議資料

図 5-5

○ 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）

国土交通省は、路線バスに関し、GTFS-JPを、「バス事業者」と「経路検索等の利用者」との間で情報を受渡すための共通フォーマットと定め、平成28(2016)年から標準化が進められています。

経路検索アプリやサイトに登録する際の一つの静的データ形式であり、時刻表や運行経路等、日常運用する中で変わらないデータを指します。

また、バスの運行は道路混雑状況等により日常的に遅延が発生することが多いため、遅延情報や位置情報等の動的情報は利用者にとって極めて重要な情報です。

現在は、バス事業者毎に取り扱うデータ項目が多種多様となっているのが実状であり、デジタルサイネージを整備する場合に、統合表示が難しいなどの問題が生じています。

そのため、国土交通省は「GTFSリアルタイム」を動的情報の標準的なフォーマットとして定め、「標準的なバス情報フォーマット」に追加しました。

（参考）シェアサイクル版のフォーマットについては、GBFSとして整備されています。

GTFS-JP
General Transit Feed Specification Japan

03 自転車利用環境の整備

関連する取組 04 05 06

03-1：自転車ネットワークの形成

歩行者、自転車、自動車が限られた道路空間で共存し安全に通行できることを目的に、中野区自転車利活用計画で定めた自転車ネットワークに基づき、自転車通行空間の整備を図ります。

03-2：自転車駐車環境の整備

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。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。

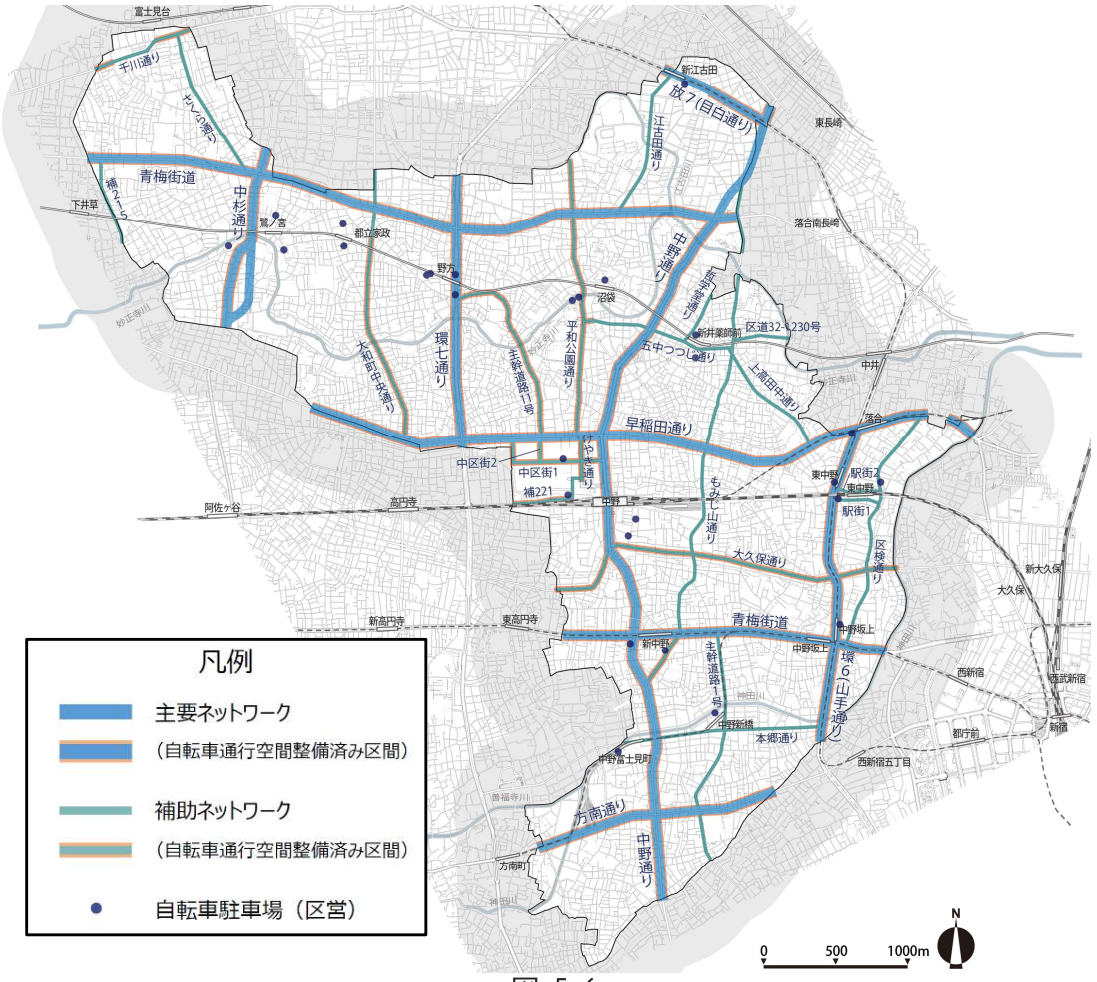


図 5-6 出典：中野区自転車利活用計画

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者（鉄道事業者）・民間事業者

実施期間	短期	中期	長期
03-1	検討	実施	⇒
03-2	検討	実施	⇒

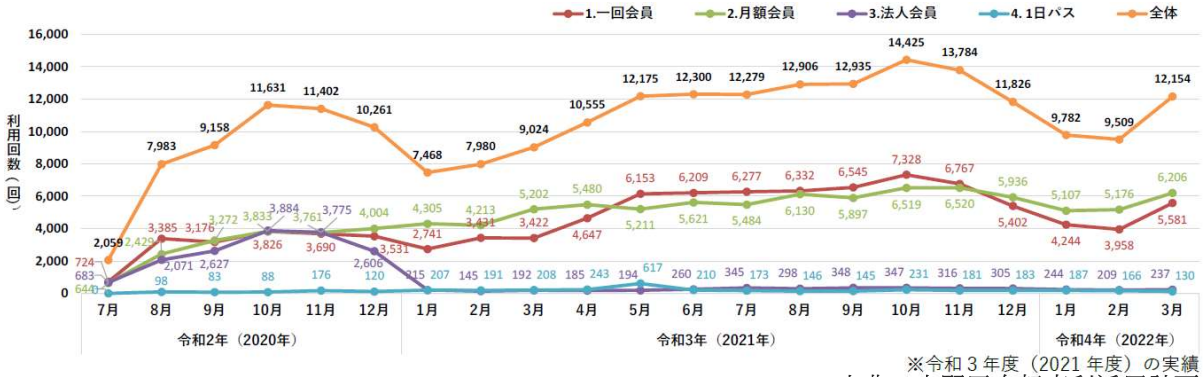
04 シェアサイクルの推進

関連する取組 03 05 06 09 10 11

04-1 シェアサイクルの推進

区は、令和2(2020)年からシェアサイクル事業を開始し、東京都他区(15区）との相互利用が可能になっています。

シェアサイクルの利用環境向上に向け、鉄道駅・バス停周辺・主要公共施設等へのポートの設置を促進し、公共交通への乗り継ぎ場所や区内外の回遊性を確保します。



※令和３年度（2021年度）の実績
出典：中野区自転車利活用計画

図 5-7

関係主体	中野区（都市基盤部）・交通事業者（シェアサイクル事業者）

実施期間	短期	中期	長期
04-1	実施	→	

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 05　新たな交通結節点の整備

取組 06　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

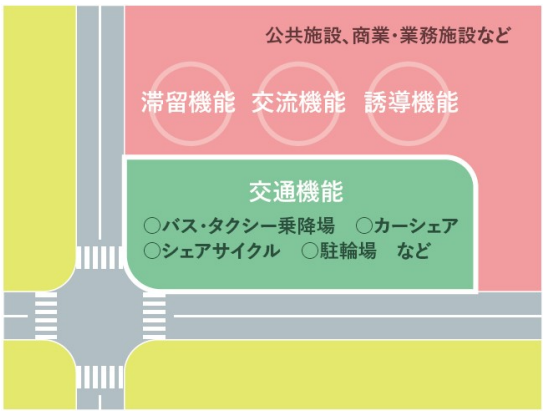
取組 07　待ち合い環境の整備

取組 08　交通施設等のバリアフリー化

05 新たな交通結節点の整備

関連する取組 04 07 08 11 12 13

05-1：新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）の創出



出典：中野区交通政策基本方針

図 5-8

出典：ＥＮＥＯＳホールディングス株式会社ＨＰ

図 5-9

新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）とは、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、小型モビリティ、徒歩等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を指します。

検討にあたっては交通機能のほか、人々が休憩や活動の場として利用する滞留機能、多様な人々が交流する交流機能、区内の周辺施設の案内誘導によりまちの回遊を促す誘導機能なども合わせて導入することが考えられます。

区は、公共施設や商業・業務施設等を活用し、バス停、シェアリング型の移動サービスを設置する等、複数の交通モードとの接続が可能となる新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）の整備を推進します。

中野区役所北側

図 5-10

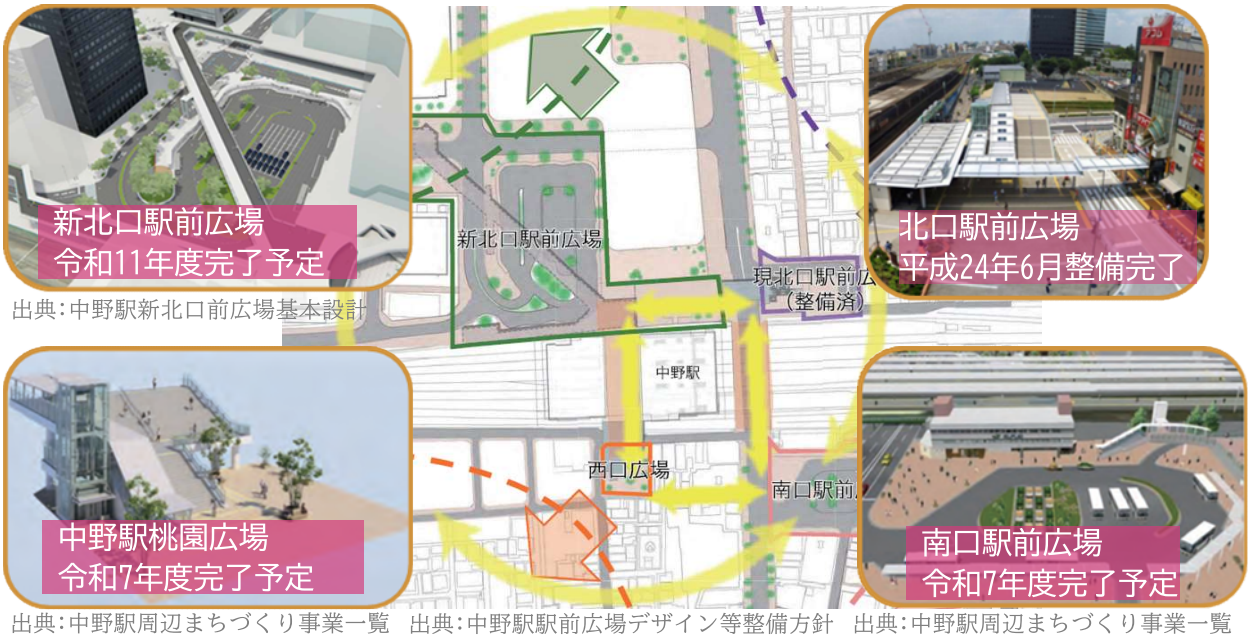
関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者

実施期間	短期	中期	長期
05-1	検討	検討	実施

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

関連する取組 01 04 07 08 12 13

06-1：中野駅周辺のまちづくりに合わせた交通環境の整備



出典:中野駅新北口前広場基本設計　出典:中野駅周辺まちづくり事業一覧　出典:中野駅駅前広場デザイン等整備方針　出典:中野駅周辺まちづくり事業一覧

※整備完了予定時期は事業状況に応じ変更する場合がある

図 5-11

中野駅周辺は、JR中央線と中野通りが交わる4つの「まち」から成り、住宅・商業・公共等の多様な要素が共存しています。

平成24(2012)年に策定した中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.3では「歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げており、駅周辺基盤施設の整備が進められています。

平成24(2012)年6月に、北口駅前広場・東西連絡路が完成し、今後は西側南北通路・橋上駅舎や新北口駅前広場、南口駅前広場、西口広場等の大規模な施設整備が計画されています。

まちづくり事業により、中野駅周辺は、区内最大の交通結節点になることから、基盤施設の整備と合わせ、多様な交通モード間のシームレスな乗り継ぎ環境を検討するとともに、4つの「まち」のつながりを高めます。

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者

実施期間	短期	中期	長期
06-1	検討	実施	⇒

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

関連する取組 01 04 07 08 12 13

06-2：西武新宿線沿線まちづくりに合わせた交通環境の整備

出典：西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業の概要

出典：沼袋駅駅前広場計画位置

出典：新井薬師前駅駅前広場計画位置

図 5-12

西武新宿線の連続立体交差事業に関し、現在、中井駅～野方駅間は、地下化の整備（平成23(2011)年に都市計画決定）が進められ、野方駅～井荻駅付近は、東京都施行の準備中区間に位置付けられています。

区は連続立体交差事業に合わせ、沿線まちづくりを進めており、地域の一体化や駅前広場等の整備を推進しています。

こうした取組を契機に、線路による地域分断の解消やバス停の集約が実現し、各駅周辺地区における利便性・安全性の向上が見込まれます。

このため、整備される鉄道駅や駅前広場、駅周辺地区において、多様な交通モード間のシームレスな乗り継ぎ環境を検討します。

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者

実施期間	短期	中期	長期
06-2	検討	実施	⇒

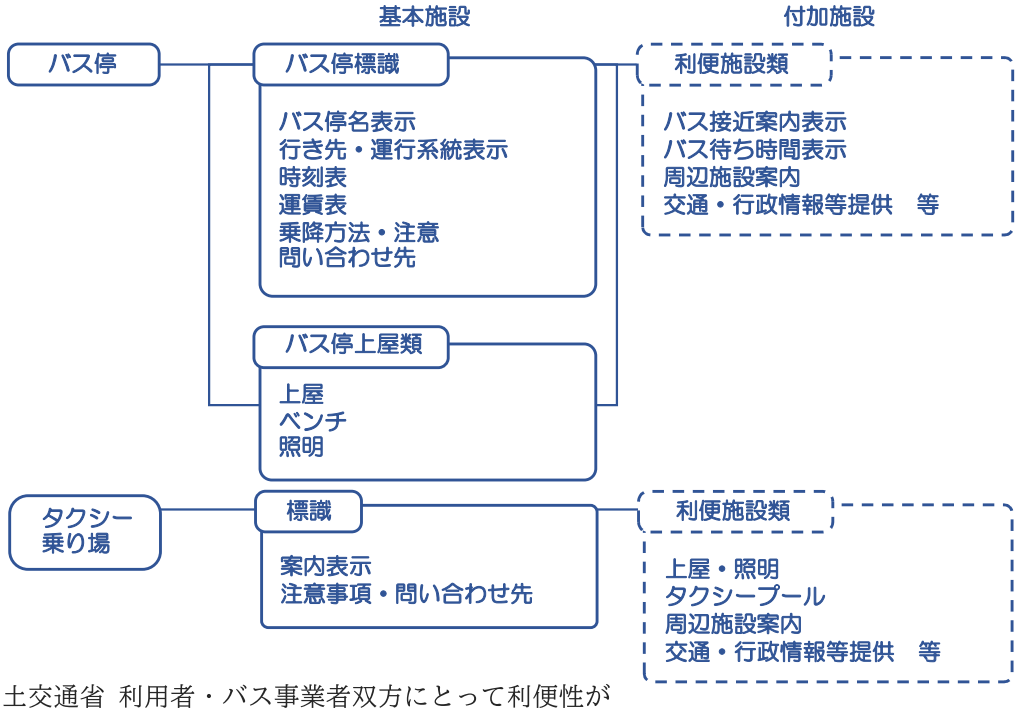
07 待ち合い環境の整備

関連する取組 01 05 06 08

07-1：バス・タクシーの待ち合い環境の確保・整備

急速に高齢化が進展する中、より多くの方がバス・タクシーを利用したいと思える環境を整えることが重要であり、屋根・ベンチの整備等、利用者に優しい待ち合い環境の形成が求められています。

駅前広場の整備や道路拡幅に伴い、上屋・付加施設の設置を進めるとともに、停留所のスマート化について、交通事業者との連携により検討します。



出典：国土交通省 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所の在り方についての調査業務を基に作成

図 5-13

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者

実施期間	短期	中期	長期
07-1	検討	実施	⇒

08 交通施設等のバリアフリー化

関連する取組 05 06 07 12 13

08-1：交通施設・車両のバリアフリー化

バリアフリー化は、全員参加型の社会をつくり出す重要な条件の1つであり、駅周辺や高齢者・障害者等が利用する施設周辺の移動等の円滑化が必要になります。

区は平成27(2015)年に中野区バリアフリー基本構想を策定し、公共交通のバリアフリー化を推進しています。交通施設に関するバリアフリー経路の確保、駅のホーム柵等の設置、バス停の上屋設置、公共交通全般で障害者等に配慮した案内の実施に取り組みます。

また、バス・タクシー等の車両のバリアフリー化も進め、安全な移動環境の確保に努めます。

出典：中野区バリアフリー基本構想・東京のタクシー2023（東京ハイヤー・タクシー協会）を基に作成

図 5-14

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者

実施期間	短期	中期	長期
08-1	実施	→	

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

取組 09　モビリティ・マネジメント

取組 10　安全な交通環境の推進

施策６　脱炭素の推進

取組 11　CO_2排出を抑制する移動手段への転換

09 モビリティ・マネジメント（MM）

関連する取組 02 10 11 13

モビリティ・マネジメント（MM）の概要

公共交通の質を維持するには、交通事業者を中心とした取組だけでは限界があり、使う側（地域住民等）の継続的な利用が重要になります。

MMは、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するものです。最近では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、地域内のモビリティが影響を受け、移動需要の回復のための、MMを活用した利用促進・データ連携が期待されています。

また、区内の道路率は約14%と低く、道路空間が限られています。今後、電動キックボード等の新しい交通が区内で普及し、供給過剰となった場合、道路混雑の激化を招かないためにも、ＭａａＳ等を活用した「かしこい移動手段の選択」をMMを通じ、区民と共有していく検討が必要と考えています。

図 5-15　道路空間に想定される交通モード（イメージ）

09-1：公共交通ガイドマップの作成

現在は、身近な行政サービス等を紹介している電子ブック等にて、区内の公共交通を分かりやすく案内した情報を発信していますが、加えて、小中学生を対象としたガイドマップの作成等、公共交通の適切な利用を促進するための検討を行います。

09-2：公共交通利用状況の可視化

取組02-1「公共交通のデジタル化、データオープン化」に合わせ、区内の鉄道・路線バス等の利用状況を可視化し、公共交通の健全度に関する情報を地域住民へ提供します。

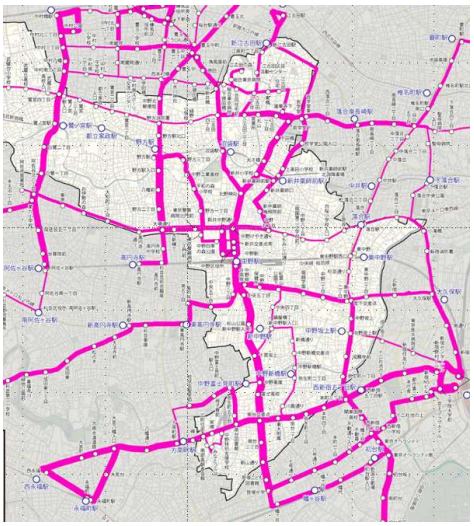


図 5-16　区内路線バス利用状況（イメージ）

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・区民

実施期間	短期	中期	長期
09-1	実施	→	→
09-2	検討	実施	→

10 安全な交通環境の推進

関連する取組 04 09 12 13

10-1：交通安全教育の実施

近年の自転車利用者による交通マナーの問題や高齢ドライバー等の交通事故等を受け、区内における安全・安心な交通環境の整備が求められています。

今後は、地域内の道路に歩行者・自転車・バス・タクシーの他、電動キックボード等の多様なモビリティの通行が見込まれるため、一層、交通安全の確保が求められます。

区は、第11次中野区交通安全計画を令和3(2021)年に策定し、学校・地域での研修会や交通マナー向上の啓発等を実施しています。引き続き、多世代への交通安全教育を推進するとともに、事業者や警察と連携しながら、今後普及が見込まれるマイクロモビリティの交通ルール遵守についても、啓発活動を行います。

中野区自転車安全利用講習会

図 5-17

10-2：公共交通に関する混雑回避等の促進

混雑緩和への強いニーズを踏まえ、交通事業者が実施している「オフピーク定期券」や「混雑状況に関する情報発信」等の取組について、地域住民へ積極的な活用を促し、公共交通がかしこく利用される環境づくりを検討します。

また、災害時に備えた対策として、区は中野区災害時帰宅困難者対策行動計画を平成28(2016)年に定め、駅周辺に多くの滞留者が発生した場合の対策等を関係機関と連携・協力し、推進しています。

引き続き、交通事業者をはじめとした関係機関との連携の強化を図り、公共交通機能が停止した際の適切な対応や情報発信を区民へ行っていきます。

関係主体	中野区（総務部・都市基盤部）・交通事業者・民間事業者・警察・区民

実施期間	短期	中期	長期
10-1	実施	→	
10-2	実施	→	

11 CO_2排出を抑制する移動手段への転換

関連する取組 04 09 12 13

11-1：CO_2排出を抑制する移動手段の情報発信

区の運輸部門における令和2(2020)年のCO_2排出量は、109万t-CO_2で、平成12(2000)年比では51.1%の減少となっています。区内全体の総排出量の約1.3割を占め、そのうち73%が自動車に起因していることから、自動車由来のCO_2排出削減が重要になります。

2050年カーボンニュートラルの実現を目指し（国の宣言）、中野区環境基本計画では、区、区民、事業者の脱炭素推進等に関する役割を明らかにするとともに、CO_2排出削減を推進するための措置を講じてきました。

脱炭素の実現に向けたまちづくりプロジェクトとして、引き続き、展示による利用体験を含めた普及啓発に努め、また、モビリティ・マネジメントと連携し、次世代自動車等の環境負荷低減効果等を発信していきます。

楽しい！遊べる学べるエコアクション！
nakano ECO fair 2022
なかのエコフェア2022

図 5-18

【燃料電池バス試乗体験・京王バス株式会社】
・水素と酸素により発電した電力でモーターを動かし走行。二酸化炭素を排出しない、燃料電池バスの試乗体験を実施。
（参加者約400名）

【自転車シェアリングの紹介
株式会社ドコモ・バイクシェア】
・中野区で実施しているシェアサイクル事業の紹介。会場内で実際に利用できるシェアサイクルの試乗会を実施。
（来場者約300名）

関係主体	中野区（環境部・都市基盤部）・交通事業者

実施期間	短期	中期	長期
11-1	実施	→	→

11 CO_2排出を抑制する移動手段への転換

関連する取組 04 09 12 13

11-2：低炭素型移動手段等の導入検討

区では、温室効果ガスの排出削減を図るため、庁有車の買い換えにあたり、電気自動車や燃料電池車への切替を進めています。環境に配慮した庁有車への切替に併せて、充電設備などの必要な整備を進めていきます。

また、公共交通の補完や回遊性の向上等、スムーズな移動を支える公共交通ネットワークの最適化に向けた取組を進める中で電気バス等の環境に配慮した移動手段の導入を検討します。

図 5-19 中野区 庁有車

11-3：路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入

路線バスの車両更新に合わせて、電気バス（ＥＶ）や充電設備の導入を図ることとし、燃料電池バス（ＦＣＶ）の導入については水素ステーションの設置場所の確保も含めて検討します。

図 5-20 東京杉並水素ステーション

関係主体	中野区（環境部・都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者

実施期間	短期	中期	長期
11-2	検討	実施	⇒
11-3	検討	検討	実施

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 12　新たな公共交通サービスの導入検討

施策８　新技術の活用

取組 13　新技術を活用した移動の活性化

12 新たな公共交通サービスの導入検討

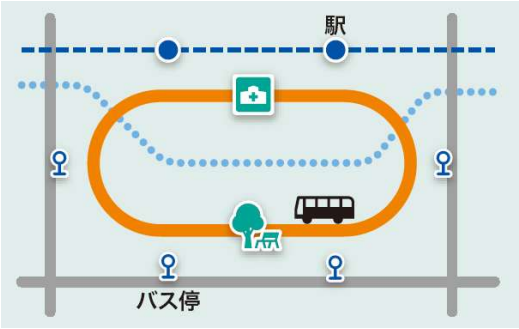
関連する取組 05 06 10 11 13

12-1：新たな交通モードの導入検討

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について、新たな交通手段の導入の可能性を検討します。

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。

検討にあたっては、既存の公共交通との両立を前提に、駅やバス停、主要施設に接続できるフィーダー交通として、交通分野の他、影響が見込まれる医療・福祉・環境・商業等の様々な分野への多面的な効果を確認していきます。



出典:中野区交通政策基本方針

図 5-21

(参考)ワゴン車両による乗合交通の検討

公共交通サービスレベルの低い「若宮・大和町」をモデル地域とし、既存路線バスへの乗り換えや地域内の施設への移動を目的に、ワゴン車両による実証運行を令和4(2022)年度から開始し、検証しています。

出典:若宮・大和町の新たな公共交通サービス パンフレット

図 5-22

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者・警察

実施期間	短期	中期	長期
12-1	実施	→	→

13 新技術を活用した移動の活性化

関連する取組 01 02 05 06 08 09 10 11 12

13-1：ＭａａＳの検討

ＩＣＴの進展に伴い、ＭａａＳの適切な活用が地域公共交通の分野に期待されていますが、公共交通インフラが整っていない環境での導入効果は見込めず、公共交通ネットワークを維持・確保したうえ、データ整備・連携された地盤が必要になります。

区は、取組02「公共交通の利用情報の充実」を推進し、将来的な他部門（物流・医療・福祉・小売り等）との連携を見据え、区民のＴＰＯに応じた交通利用を促す手段として、ＭａａＳを検討します。

出典：国土交通省_ＭａａＳ入門ガイドブック

図 5-23 ＭａａＳの概念図

13-2：次世代モビリティの検討

環境への配慮や高齢者の移動手段の代替として、パーソナルモビリティ等の次世代モビリティの検討が国内でも進められています。

区は、事業者等による取組状況を把握するとともに、課題（交通安全・公共交通の維持等）について整理した上、地域の特性を踏まえ、適切な利用環境等を検討します。

① WHILL株式会社ＨＰ（近距離モビリティ WHILL Model C2）

② 株式会社ドコモ・バイクシェアＨＰ（EVバイク(3輪)シェア）

③ 株式会社タジマモーターコーポレーションＨＰ（グリーンスローモビリティ多目的小型モビリティ6人乗り）

図 5-24 次世代モビリティのイメージ

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者・警察

実施期間	短期	中期	長期
13-1	検討	検討	実施
13-2	検討	実施	⇒

13 新技術を活用した移動の活性化

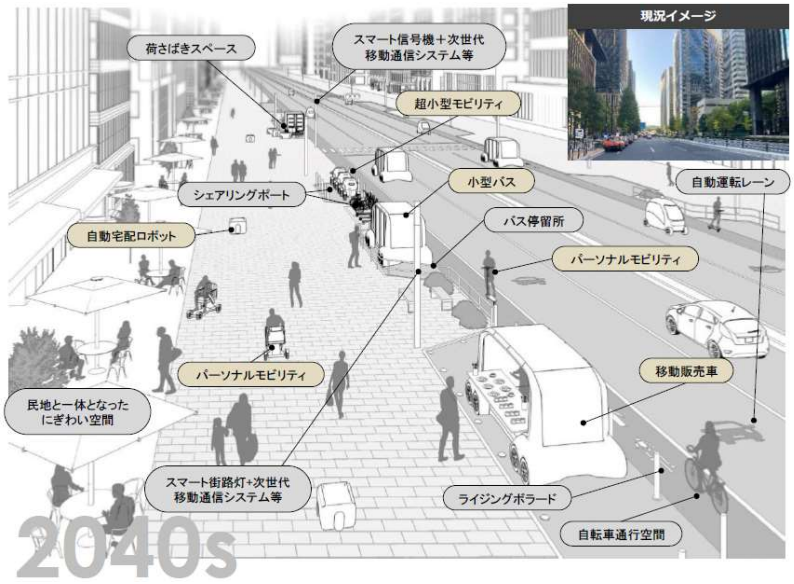
関連する取組 01 02 05 06 08 09 10 11 12

13-3：自動運転移動サービスの検討

自動運転は、交通事故削減・渋滞緩和・運転手不足解消等、交通を取り巻く環境課題への様々な効果が期待されています。

東京都は、「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を令和4年3月に策定し、道路空間等の整備の在り方や地域特性に応じた自動運転サービスの在り方に関する基本的な考え方を取りまとめています。

区は、道路運送法等法令上の対応措置を含め国や東京都の動向を注視しながら、自動運転技術の活用にあたって、中長期的に準備すべき取組を検討します。



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都都市整備局）
都心部の幹線道路（多車線道路の一例（2040年代の想定））

図 5-25 自動運転の普及により見込まれる道路空間の将来イメージ※23

※23 自動運転の普及により見込まれる道路空間の将来イメージ：
本在り方の基本的な考え方に基づく整備の実施を想定した一例を示したものである。

関係主体	中野区（都市基盤部・まちづくり推進部）・交通事業者・民間事業者・警察

実施期間	短期	中期	長期
13-3	検討	検討	実施

5-3　計画の評価

5-3-1　評価指標と目標値

計画の達成状況を評価するため、全体及び各目標に応じた指標・目標値を設定しました。目標値は計画期間終期の令和15(2033)年度を最終目標としますが、地域公共交通を取り巻く状況の変化等を鑑み、令和10(2028)年度を目途に中間目標値の評価を実施し、必要に応じて最終目標値の見直しを行います。

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
【全体】			
交通の便の満足度※24・（概ね満足を除いた満足度※24）	94.0%・(61.2%)	**94.5%・(68.0%)**	**95.0%・(70.0%)**
基準年：令和4(2022)年　出典：2022中野区区民意識・実態調査 参考値：令和3(2021)年_93.6%・66.1%、令和2(2020)年_92.7%・64.5%			
外出率・（高齢者の外出率）	80.3%・(62.9%)	**85.0%・(65.0%)**	－※25
基準年：平成30(2018)年　出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査 参考値：平成20(2008)年_88.1%・69.9%、平成10(1998)年_85.6%・67.0%			
目標１　将来を見据えた公共交通の利便性向上			
公共交通の分担率※26（代表交通手段）	66.0%	**68.0%**	－※25
基準年：平成30(2018)年　出典：H30第6回東京都市圏パーソントリップ調査 参考値：平成20(2008)年63.0%、平成10(1998)年_55.9%			
路線バスの系統数※27	50系統	**50(±5)系統**	**50(±5)系統**
基準年：令和4(2022)年　出典：令和4(2022)年各バス事業者ホームページ			

※24　交通の便の満足度・概ね満足を除いた満足度：
交通の便の満足度は、交通の便について「よい・どちらかといえばよい」を合計した回答率を示し、概ね満足を除いた回答率は、「よい」のみの回答率を示す。

※25　－：
令和15(2033)年は、出典（調査周期が概ね10年に1度）より値が取得できないため「－」と表記する。

※26　公共交通の分担率：
鉄道・バス・自転車の構成割合

※27　路線バスの系統数：
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とし、路線バスネットワークの質の維持を確保する。

	基準値	中間目標 令和10 (2028)年度	最終目標 令和15 (2033)年度
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			
中野駅周辺利用時の満足度（不満と感じていない人の割合）	50.5%	**55.0%**	**65.0%**
基準年：令和4(2022)年　出典：2022中野区区民意識・実態調査 参考値：令和3(2021)年_53.6%、令和2(2020)年_37.8%)			
新井薬師前駅・沼袋駅周辺利用時の満足度(不満と感じていない人の割合)	新39.1%・ 沼51.9%	**新40.0%・ 沼52.0%**	**新50.0%・ 沼60.0%**
基準年：令和4(2022)年　出典：2022中野区区民意識・実態調査 参考値：令和3(2021)年_新37.3%・沼55.6%、令和2(2020)年_新42.5%・沼49.4%)			
新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）の創出	0か所	**1か所 検討**	**1か所 実施**
基準年：令和4(2022)年			
目標３　区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善			
環境に配慮して、なるべく徒歩、自転車、公共交通機関を使用している割合	62.9%	**70.0%**	**77.0%**
基準年：令和4(2022)年　出典：2022中野区区民意識・実態調査 参考値：令和3(2021)年_55.7%、令和2(2020)年_57.8%			
区のCO_2（運輸部門・自動車）の排出量	80 (千t-CO_2)	**62 (千t-CO_2)**	**50 (千t-CO_2)**
基準年：令和2(2020)年　出典：オール東京62 市区町村共同事業提供資料(2023年3月) 参考値：平成27(2015)年_112千t-CO2、平成22(2010)年_131千t-CO2			
目標４　区民の快適な移動と回遊の確保			
公共交通のサービス圏域(レベル2以上)	96.0%	**96.5%**	**97.0%**
基準年：令和4(2022)年（鉄道駅は令和元(2019)年のデータを使用）　出典：本計画第3章			
新たな公共交通サービス・新技術の活用に関する実証実験（実証運行）の実施	1事業	**累計2事業**	**累計3事業**
基準年：令和4(2022)年			

5-4　推進体制

5-4-1　計画の推進体制

区は、本計画に基づき施策・取組を実施し、区の交通政策を総合的に推進していきます。施策・取組の実施にあたっては、学識経験者や交通事業者、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する中野区交通政策推進協議会を中心に進め、基本理念である「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」の実現を図ります。

また、個別の議題に関して集中的に協議を行うため、必要に応じて特定のテーマに特化した部会を中野区交通政策推進協議会のもとに設置・運営し、関係者間で協議・調整を行っていくこととします。

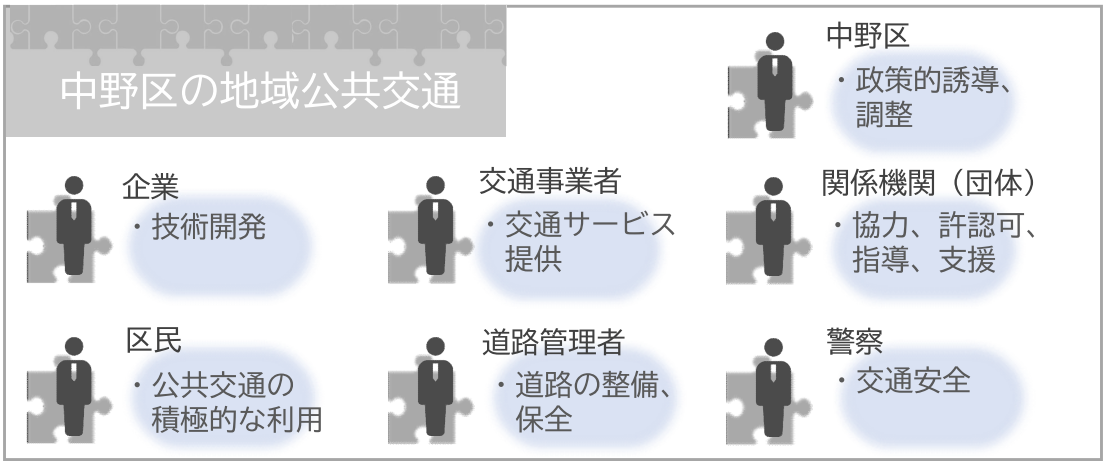


図 5-26 関係主体と関与内容の一例

5-4-2　計画の進捗管理方法

中野区交通政策推進協議会において、計画に基づく取組の実施状況や目標値の達成状況を定期的に評価し、改善や見直しを図るPDCAサイクルに基づき進捗管理を行っていきます。

なお、計画期間内においても、取組の進捗状況や社会動向を注視し、必要に応じて計画内容の見直しを実施します。

資　料　編

1　計画の策定経過
2　中野区交通政策推進協議会委員名簿
3　中野区交通政策推進協議会条例
4　用語解説一覧

資料１　計画の策定経過

平成25(2013)年12月
交通政策基本法の制定

交通政策基本法は、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と国の施策の基本的な方向性を定め、交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律です。

令和2(2020)年11月
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

人口減少の本格化、運転免許編の増加、運転手不足の深刻化等の課題に対し、地方公共団体が中心となって、多様な関係者が連携し、「地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保すること」の重要性が示され、地域公共交通計画の作成や実施を努力義務として定められました。

令和3(2021)年4月
中野区交通政策推進協議会（任意の会議体）
〇計6回開催

令和4(2022)年3月
東京における地域公共交通の基本方針の策定

令和4(2022)年3月
中野区交通政策基本方針の策定

令和4(2022)年7月
中野区交通政策推進協議会（条例設置）
〇地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条及び道路運送法施行規則第9条の3に基づく協議会

〇計画に係る主な議事内容

第1回（令和4(2022)年7月）
- 現状と課題の整理

第2回（令和4(2022)年10月）
- 公共交通サービス圏域及び理念･目標の設定

第3回（令和5(2023)年1月）
- 計画骨子の検討

第4回（令和5(2023)年6月）
- 施策の検討

第5回（令和5(2023)年8月）
- 答申（案）について

第6回（令和5(2023)年11月）
- 計画（素案）について

第7回（令和6(2024)年2月予定）
- 計画（案）と意見交換会結果について

官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することの必要性が示され、目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が追加されました。

令和5(2023)年10月
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

資料２　中野区交通政策推進協議会（条例設置）委員名簿

氏名	所属・役職等	備考
大沢　昌玄	日本大学理工学部土木工学科教授	会長
寺内　義典	国士館大学理工学部理工学科教授	副会長
大野　道髙	中野区町会連合会副会長	
渡部　金雄	中野区町会連合会副会長	
髙橋　宏治	中野区商店街連合会会長	
浅川　靖之	東日本旅客鉄道株式会社首都圏本部 企画総務部経営戦略ユニットチーフ マネージャー	
廣元　勝志	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長	（～第3回）藤沼　愛
岩澤　貴顕	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部 駅まち創造課長	
若田　瑞穂	東京都交通局自動車部計画課長	
小川　将和	関東バス株式会社運輸部計画・営業担当 副部長	
早田　俊介	京王電鉄バス株式会社運輸営業部 乗合事業担当課長	
鈴木　健史	国際興業株式会社運輸事業部担当部長	（第2･4回）細川　正大 （第3回）　小平　隆宏 （第1回）　久武　雅人
秦野　凌	西武バス株式会社計画部計画課長	
米澤　暁裕	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	（第3回～）
梅沢　裕太	公益財団法人東京タクシーセンター指導部 指導業務グループ施設関係次席	
村澤　儀雄	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 乗務員指導委員会委員長	
橋本　淳一	一般社団法人東京都個人タクシー協会 副会長	
舟山　明久	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会幹事	
久我　恒夫	東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事 ハイ・タク部会事務長	（第3回～）
鈴木　淳	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席 運輸企画専門官（総務企画担当）	

氏名	所属・役職等	備考
鎌塚　俊充	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）	（～第3回）　清家　裕之
武山　信幸	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課地域公共交通担当課長	（～第3回）飯箸　俊一
清水　直樹	東京都第三建設事務所管理課長	
藤平　忠晴	警視庁交通部交通規制課管理官（調整担当）	
小原　きくの	警視庁中野警察署交通課長	（～第3回）野口　竜馬
山下　清二	警視庁野方警察署交通課長	（～第1回）欠畑　雅彦
鳥井　文哉	中野区健康福祉部長	（～第3回）岩浅　英樹
松前　友香子	中野区環境部長	（～第3回）朝井　めぐみ
豊川　士朗	中野区都市基盤部長	（～第3回）奈良　浩二
角　秀行	中野区まちづくり推進部長	（～第3回）豊川　士朗

資料３　中野区交通政策推進協議会条例

令和4(2022)年7月13日
中野区条例第31号

（設置）
第１条　中野区（以下「区」という。）における交通政策の推進を図るため、区長の附属機関として、中野区交通政策推進協議会（以下「協議会」という。）を置く。
（所掌事項）
第２条　協議会は、区長の諮問に応じ、次に掲げる事項について審議し、答申する。
⑴　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条第１項に規定する地域公共交通計画の作成及び変更並びに実施に関する事項
⑵　道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）第９条第４項に規定する地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に関する事項
⑶　前２号に掲げるもののほか、区の交通政策の推進に関し、必要な事項
（組織）
第３条　協議会は、委員３０人以内をもって組織する。
（委員）
第４条　委員は、次に掲げる者のうちから区長が任命する。
⑴　地方自治法（昭和２２年法律第６７号）第２６０条の２第７項に規定する認可地縁団体から推薦を受けた者
⑵　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第２条第２号に掲げる公共交通事業者等の関係者
⑶　学識経験者
⑷　関係行政機関の職員
⑸　区の職員のうち区長が指定する職にある者
⑹　前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める者
２　委員の任期は２年とし、再任を妨げない。
３　委員が欠けたときは、補欠の委員を置くことができる。この場合において、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
（会長及び副会長）
第５条　協議会に会長及び副会長各１人を置く。
２　会長は、委員の互選により選任する。
３　会長は、協議会の会務を総理し、協議会を代表する。
４　副会長は、委員のうちから会長が指名する。
５　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）
第６条　協議会は、会長が招集する。ただし、委員の全部が新たに任命された後の最初の協議会については、区長が招集する。
２　協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開き、議決することができない。
３　協議会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
４　協議会の会議は、公開とする。ただし、協議会が必要があると認めるときは、公開しないことができる。
５　前各項に定めるもののほか、協議会の会議に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。
（部会）
第７条　協議会は、必要に応じて部会を置くことができる。
２　部会は、委員のうちから会長が指名する部会員をもって組織する。
３　部会に部会長を置き、部会長は部会員の互選により選任する。
４　部会長は、部会の会務を総理し、部会を代表する。
５　部会長に事故があるとき又は部会長が欠けたときは、会長が指名する部会員がその職務を代理する。
６　前条の規定は、部会の会議について準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるのは「部会員」と、「任命された」とあるのは「指名された」と、「区長」とあるのは「会長」と読み替えるものとする。
（委員以外の者の出席等）
第８条　協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、会議への出席を求め、その意見を聴き、説明を求め、又は資料の提出を求めることができる。部会についても、同様とする。
（守秘義務）
第９条　委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。
（庶務）
第１０条　協議会の庶務は、都市基盤部において処理する。
（委任）
第１１条　この条例の施行に関し必要な事項は、区長が定める。
附　則
この条例は、公布の日から施行する。

資料４　用語解説一覧

【五十音順】

オープンデータ	機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開された公共データ。
温室効果ガス	太陽光線によって暖められた地表面から放射される赤外線を吸収して大気を暖め、一部の熱を再放射して地表面の温度を高める効果を持つガスのこと。温室効果ガスには二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガス等がある。
オンデマンド交通	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
カーボンニュートラル	二酸化炭素など温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、その排出量を「実質ゼロ」に抑えるという概念。
狭あい道路	幅員が狭く、救急車や消防車等の通行が困難な道路。法律的な定義はないが、幅員４ｍ未満の道路を指す場合が多い。建築基準法により、沿道で建物を建替える場合、道路中心線から２ｍ後退して建てることが必要となっている。
共創	交通を地域のくらしと一体と捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的とした区民・企業・交通事業者など地域の関係者の連携・協働のこと。
グリーンスローモビリティ	時速20㎞未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
コミュニティ交通	行政が運行主体となるコミュニティバス・タクシーの他、オンデマンド交通やラストワンマイル交通、グリーンスローモビリティ等を示す。現在、区内で本格運行は行っていない。
シェアサイクル	レンタサイクルシステムの発展形。レンタサイクルが借りた場所に返す方式であるのに対し、他の駐輪場（サイクルポート）でも貸出・返却を可能としたもの。
自転車ナビマーク 自転車ナビライン	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であり、自転車ナビマークは、主として車道の左側端、自転車ナビラインは交差点に設置される。
自転車レーン	道路標識等により普通自転車が通行しなければならない車両通行帯のこと。
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。
車両制限令	道路法第47条第１項に基づき、道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行できる車両の大きさや重さの最高限度を定めた政令。
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。

代表交通手段	目的地まで利用した主な交通手段のこと。複数の交通手段を利用した場合、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道-バス-自動車-二輪車-徒歩の順となる。
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。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な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、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。
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。
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。
道路率	全土地面積に占める道路の総面積の割合。
都市計画道路	都市計画法に基づいて都市計画において定められた計画道路。都市の骨格であり通過交通を円滑に処理し、災害時における避難路、延焼遮断帯等の役割の他に物流を促進し経済を活性化させ、また都市景観を形成する等、社会的に重要な役割・機能がある。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。標準仕様ノンステップバスを国が認定する制度がある。
パーソナルモビリティ	街なかでの近距離移動を想定した小型の低速車などを指す次世代自動車の概念。
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。
フィーダー交通	幹線と接続して支線の役割をもって運行される交通。
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。
マイクロモビリティ	通常の自動車よりもコンパクトで、ちょっとした移動に適した乗り物。電動キックボード・マイクロカー・電動バイクなど。

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という意味で記載
モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。
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。
ラストワンマイル交通	交通結節点から最終目的地までの人の移動を表す用語。
連続立体交差事業	道路整備の一環として、数多くの踏切を同時に除却することで道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や都市の防災性の向上に寄与する事業。

【アルファベット順】

e-コマース	Electric Commerceの略称で、電子商取引のこと。電子的に行われる取引のこと全般を指し、インターネットにより商品やサービスを購入できる。
ＥＶ	Electric Vehicleの略称。電気モーターを動力源として走行する電気自動車のこと。
ＦＣＶ	Fuel Cell Vehicleの略称。水素を動力源として走行する燃料電池自動車のこと。
ＧＢＦＳ	General Bikeshare Feed Specificationの略称で、標準的なシェアサイクル情報フォーマットのこと。サイクルポートの位置のほか貸出台数等の動的情報がオープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。
ＧＴＦＳ-ＪＰ	General Transit Feed Specification Japanの略称で、標準的なバス情報フォーマットの日本版のこと。経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報がオープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。
ＩＣＴ	Information & Communications Technology の略称。情報や通信に関する技術の総称のこと。
ＭａａＳ	Mobility as a Serviceの略称。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。
MM	五十音順のモビリティ・マネジメントの項を参照。
UDタクシー	ユニバーサルデザインタクシーのこと。健康な人だけではなく、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”みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。