

中野区地域公共交通計画について

- 1 前回の報告事項（参考）
- 2 施策の取組（案）
- 3 評価指標（案）の設定
- 4 今後のスケジュール

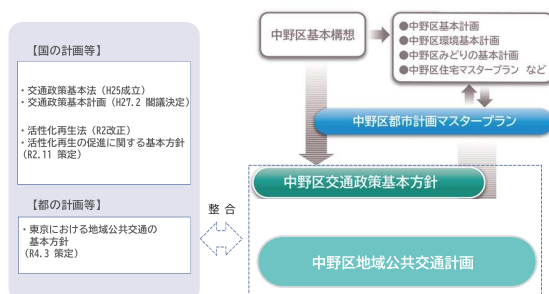
(1) 中野区地域公共交通計画について

1. 計画の目的と位置づけ

中野区では、令和3年度に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、交通に係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」を策定しました。

地域公共交通計画は、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、令和2年改正）に基づく、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の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の計画です。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、「中野区交通政策基本方針」の実現を図ります。



2. 現状と課題

- 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やかな取組が必要
- 新技術の導入や、脱炭素化の実現など社会情勢の変化への対応が必要
- 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
- 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見直しが必要

3. 計画の理念と基本方針

(参考：前回協議会資料更新版)

公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえて、計画の基本理念と基本方針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エ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. 計画の目標

計画の理念と基本方針を踏まえ、区が目指すべき地域公共交通として4つの目標を設定します。

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。

5. 公共交通サービス圏域とレベル

(参考：前回協議会資料更新版)

5.1 公共交通サービス圏域の考え方

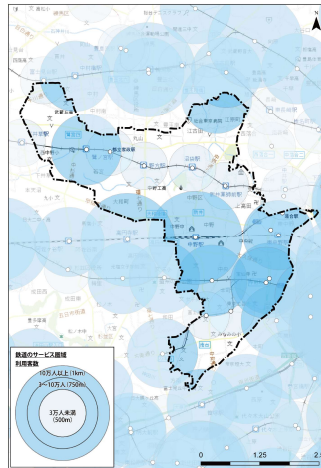
鉄道駅、バス停が持つ、それぞれのポテンシャルからカバー圏域を設定し公共交通サービスレベルの充実度を判断します。

【鉄道】

・乗降客数(日利用)の多さで
カバー圏域・レベルを設定

■レベル1
3万人未満:500m

■レベル2
3万人～10万人:750m
10万人以上 :1,000m

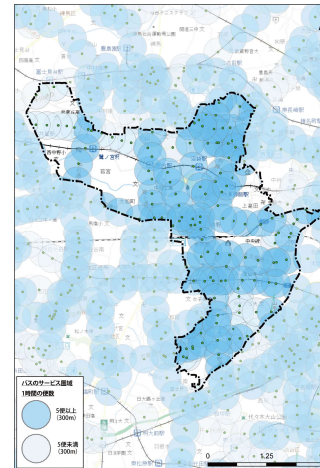


【バス】

・便数の多さでレベルを設定

■レベル1
1時間に5便未満:300m

■レベル2
1時間に5便以上:300m

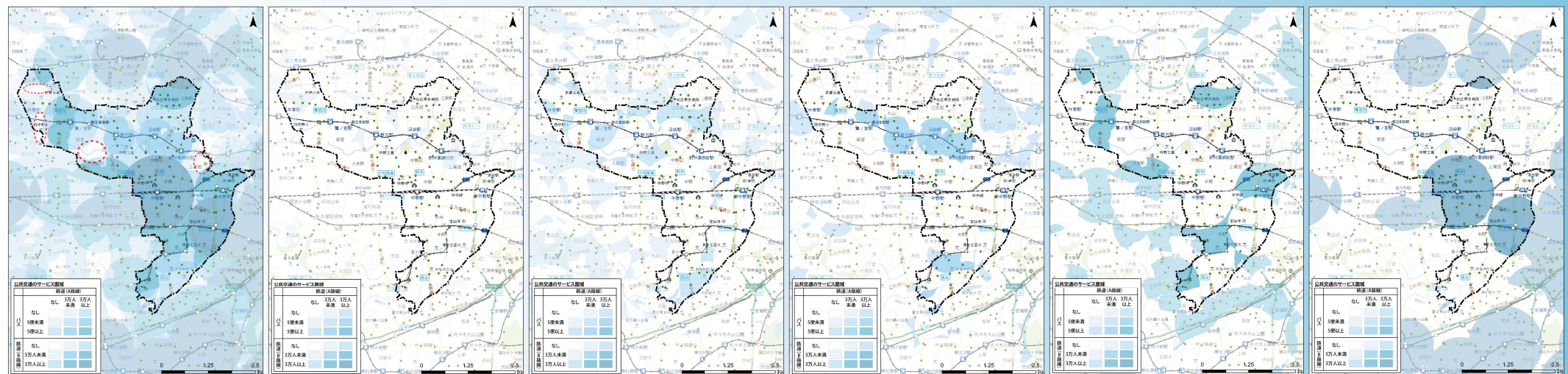


5.2 エリア区分の考え方

鉄道、バスの各サービス圏域の組み合わせから、公共交通のサービスレベルを設定します。また、レベルに応じたエリア区分を設定します。

サービス圏域		鉄道駅 (A路線)		
		なし	3万人未満	3万人以上
バス停	なし	レベル1	レベル2	レベル3
	5便未満	レベル2	レベル3	レベル4
	5便以上	レベル3	レベル4	レベル5
鉄道駅 (B路線)	なし	レベル1	レベル2	レベル3
	3万人未満	レベル2	レベル4	レベル5
	3万人以上	レベル3	レベル5	レベル6

5.3 公共交通サービスレベルとエリア区分



公共交通サービスレベル1

公共交通サービスレベル2

公共交通サービスレベル3

公共交通サービスレベル4

公共交通サービスレベル5

公共交通サービスレベル6

鉄道駅とバス停のどちらも圏域
外のエリア

鉄道駅とバス停のどちらかが圏域内、公
共交通機関の選択自由度の低いエリア

鉄道駅とバス停の両方が圏域内、公
共交通機関が利用しやすいエリア

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

住宅市街地

交流拠点・生活拠点

広域中心拠点

6. 目標達成に向けた施策・取組

本計画における目標達成に向けて、以下の施策と取組を設定します。本計画の施策体系は4つの目標、8の施策とそれらの施策に紐づく15の取組で構成します。

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

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 鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化

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（MM）
- 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 CO₂排出を抑制する移動手段への転換

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

7. 取組の実施エリア (参考：前回協議会資料更新版)

15の取組の実施エリアを公共交通サービスレベルを用いて設定します。

取組		公共交通サービスレベル					
		1	2	3	4	5	6
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						
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	鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化						
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（MM）						
10	安全な交通環境の推進						
施策6 脱炭素の推進							
11	CO ₂ 排出を抑制する移動手段への転換						
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						

8. 施策・取組の内容

(参考：前回協議会資料更新版)

施策・取組の内容と実施主体を記載しています。実施主体は、行政（区、都、国、警察）、交通事業者、民間事業者、区民などを想定しています。

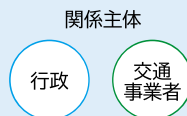
目標1 将来を見据えた公共交通の利便性向上

施策1 最適な公共交通ネットワークの形成

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

- 取組 01 路線バスネットワークの維持・拡充
- ・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
 - ・乗り継ぎ利便性の向上 など

- 取組 02 公共交通の利用情報の充実
- ・公共交通のデジタル化、データオープン化 など

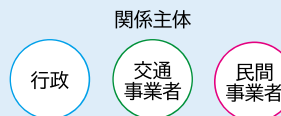


施策2 公共交通を補完する自転車利活用の推進

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。区民の健康増進や交通混雑の緩和等を図るため、自転車の利活用を推進します。

- 取組 03 自転車利用環境の整備
- ・自転車ネットワークの形成
 - ・自転車駐車環境の整備 など

- 取組 04 シェアサイクルの推進
- ・シェアサイクルの利用促進 など



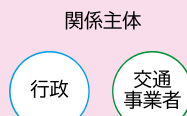
目標2 利便性の高いまちの拠点となる交通結節点の形成

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。

- 取組 05 新たな交通結節点の整備
- ・新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）の創出 など

- 取組 06 まちづくりと連携した交通環境の整備
- ・中野駅周辺のまちづくりに合わせた交通環境の整備
 - ・西武新宿線沿線まちづくりに合わせた交通環境の整備

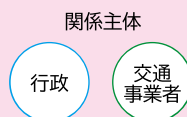


施策4 交通施設の強化

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、鉄道駅の改良や駅周辺のバリアフリー化や待合環境の整備など交通結節機能の強化を図ります。

- 取組 07 待ち合い環境の整備
- ・バス・タクシーの待ち合い環境の確保・整備 など

- 取組 08 鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化
- ・鉄道駅の改良
 - ・交通施設・車両のバリアフリー化 など



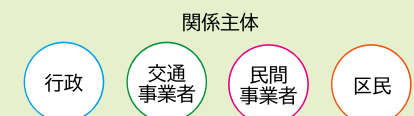
目標3 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善

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・マネジメントを推進を図ります。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。

- 取組 09 モビリティ・マネジメント（MM）
- ・公共交通ガイドマップの作成
 - ・公共交通利用状況の可視化 など

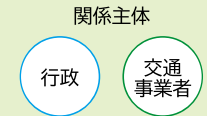
- 取組 10 安全な交通環境の推進
- ・交通安全教育の実施
 - ・公共交通に関する混雑回避等の促進 など



施策6 脱炭素の推進

中野区は、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて「中野区ゼロカーボンシティ」を宣言しています。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ます。

- 取組 11 CO₂排出を抑制する移動手段への転換
- ・CO₂排出を抑制する移動手段の情報発信
 - ・低炭素型移動手段等の導入検討
 - ・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 など

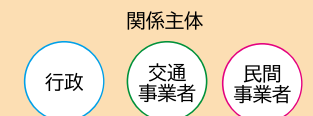


目標4 区民の快適な移動と回遊の確保

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、新たな交通手段の実証実験の実施等による導入検討を行います。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。

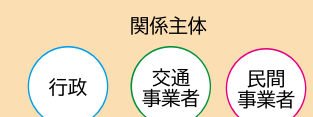
- 取組 12 新たな公共交通サービスの導入検討
- ・新たな交通モードの導入検討 など



施策8 新技術の活用

ICTの進展に伴い経路検索や運行状況等のリアルタイム情報提供等、地域公共交通への活用が求められています。さらに、各種データと連携し、地域公共交通に関連するサービスの予約、決済を一括で実現するなど、区民や来街者の移動に対する満足度の向上も求められています。区としては、ICTを活用してサービスを統合するというコンセプトのMaaSへの取組を契機として、移動の活性化と公共交通利用の促進を図ります。

- 取組 13 新技術を活用した移動の活性化
- ・MaaSの検討
 - ・自動運転移動サービスの検討 など



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 まちづくりと連携した交通環境の整備

07 待ち合い環境の整備

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。

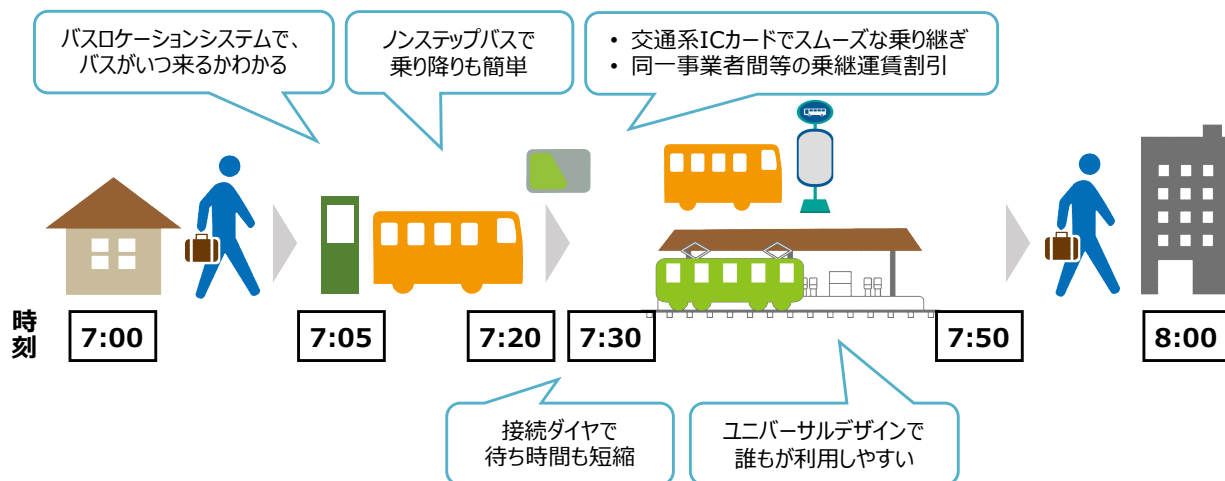
社会情勢等の変化に合わせ、運行の最適化を図り、路線バスネットワークの質を維持します。

01-2：乗り継ぎ利便性の向上

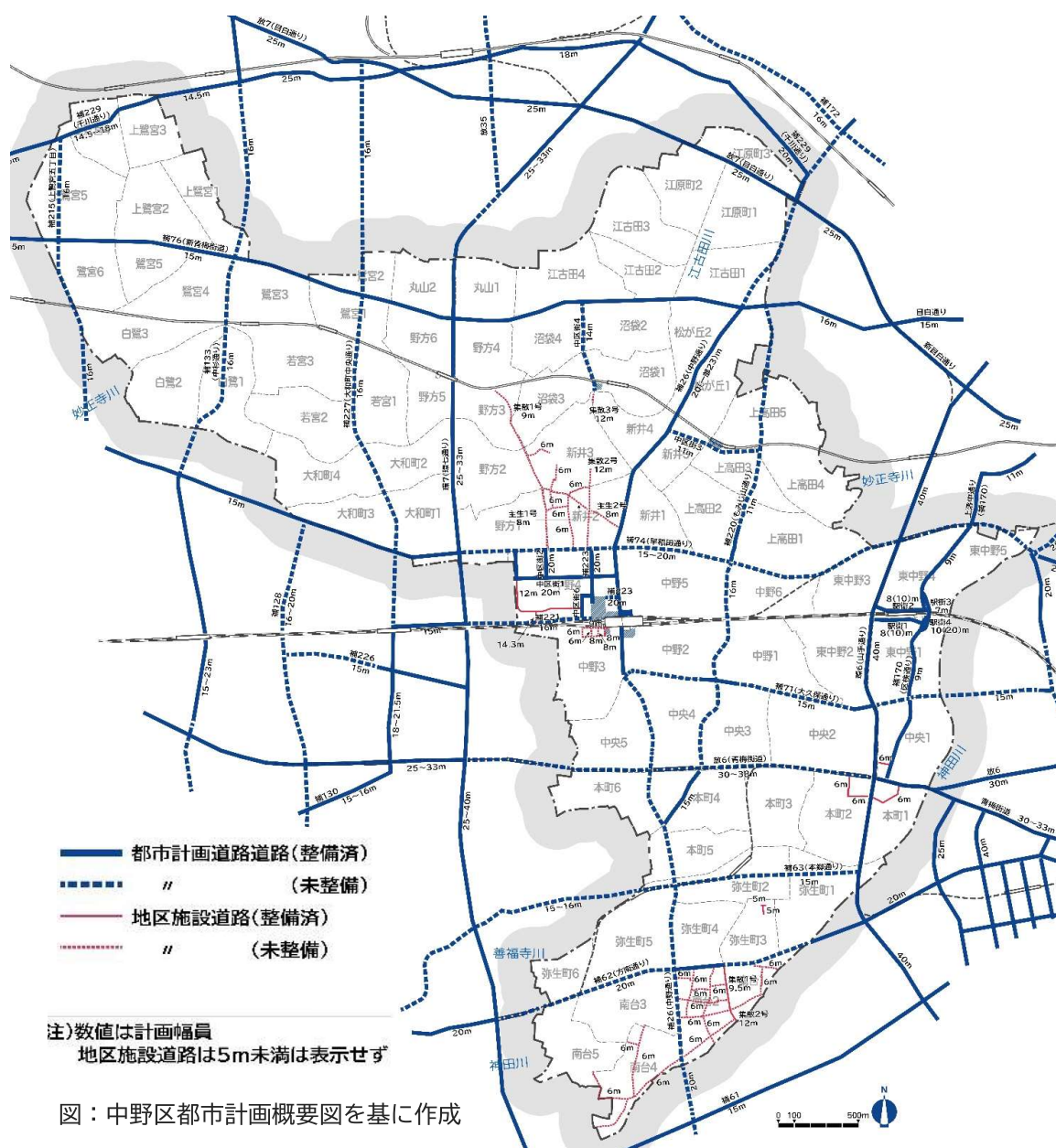
まちづくりや都市計画施設の整備等を契機に運行計画の見直しが必要になります。

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。



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
	令和6(2024)年度～令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～



○ 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 モビリティ・マネジメント

13 新技術を活用した移動の活性化

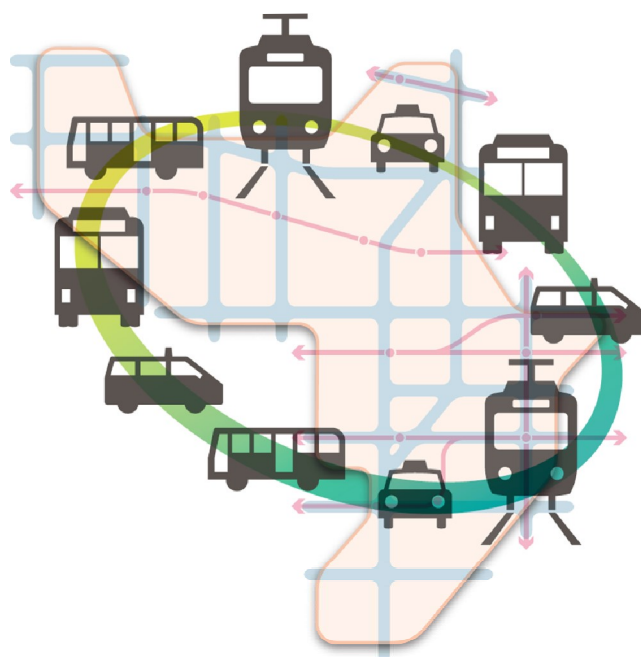
02-1：公共交通のデジタル化、データオープン化

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。



図：中野区交通政策基本方針



図：国土交通省 バス情報の静的・動的データ活用検討会資料（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
		令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

02

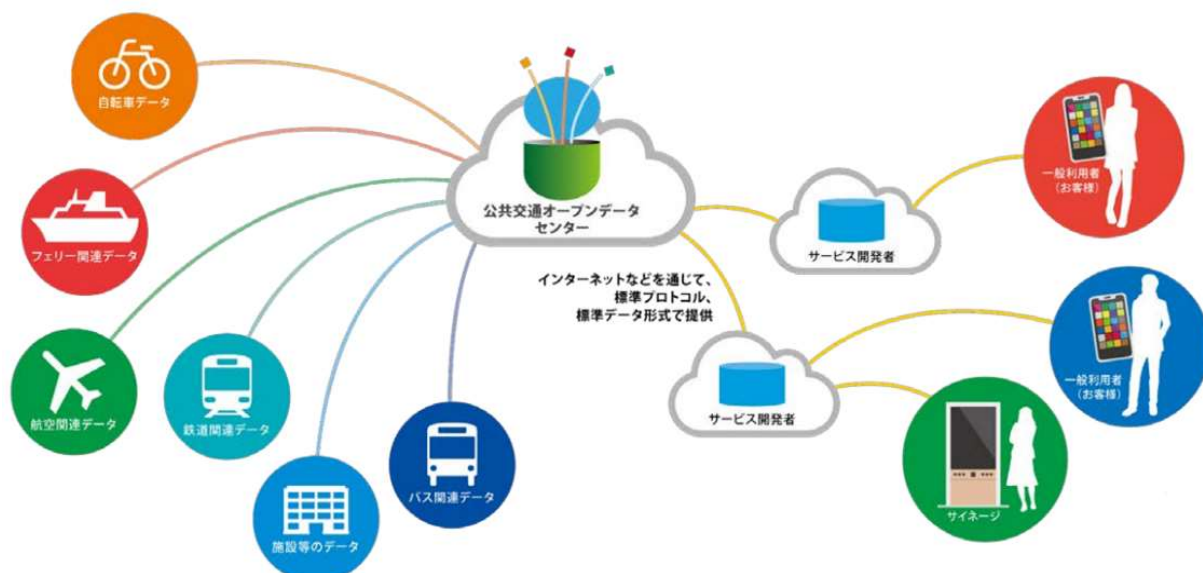
公共交通オープンデータセンター

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。



図：東京都 乗合バス事業者連絡会議資料

○ 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。



03

自転車利用環境の整備

関連する取組

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

11 CO2排出を抑制する移動手段への転換

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（案）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。鉄道事業の整備等と合わせ、駅周辺に自転車駐車収容台数を確保し、公共交通を補完する自転車活用を推進します。



図：中野区自転車利活用計画（案）

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
	令和6(2024)年度～ 令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	

04 | シェアサイクルの推進

関連する取組

03 自転車利用環境の整備

05 新たな交通結節点の整備

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(14区)との相互利用が可能になっています。

シェアサイクルをさらに便利に利用できるように、鉄道駅・バス停周辺・主要公共施設等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。



図：中野区自転車利活用計画(案)

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
	令和6(2024)年度～ 令和10(2028)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

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 鉄道駅の改良・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 シェアサイクルの推進

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

13 新技術を活用した移動の活性化

05-1：新たな交通結節点（モビリティ・ハブ）の創出



図：中野区交通政策基本方針



図：中野区交通政策基本方針

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。

導入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検討する必要があります。

区は、公共施設や商業・業務施設等を活用し、特に鉄道駅やバス停周辺に、シェアリング型の移動サービス等を設置し、複数の交通モードとの接続を可能とします。



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

令和11(2029)年度～
令和15(2033)年度

令和15(2033)年度～

06

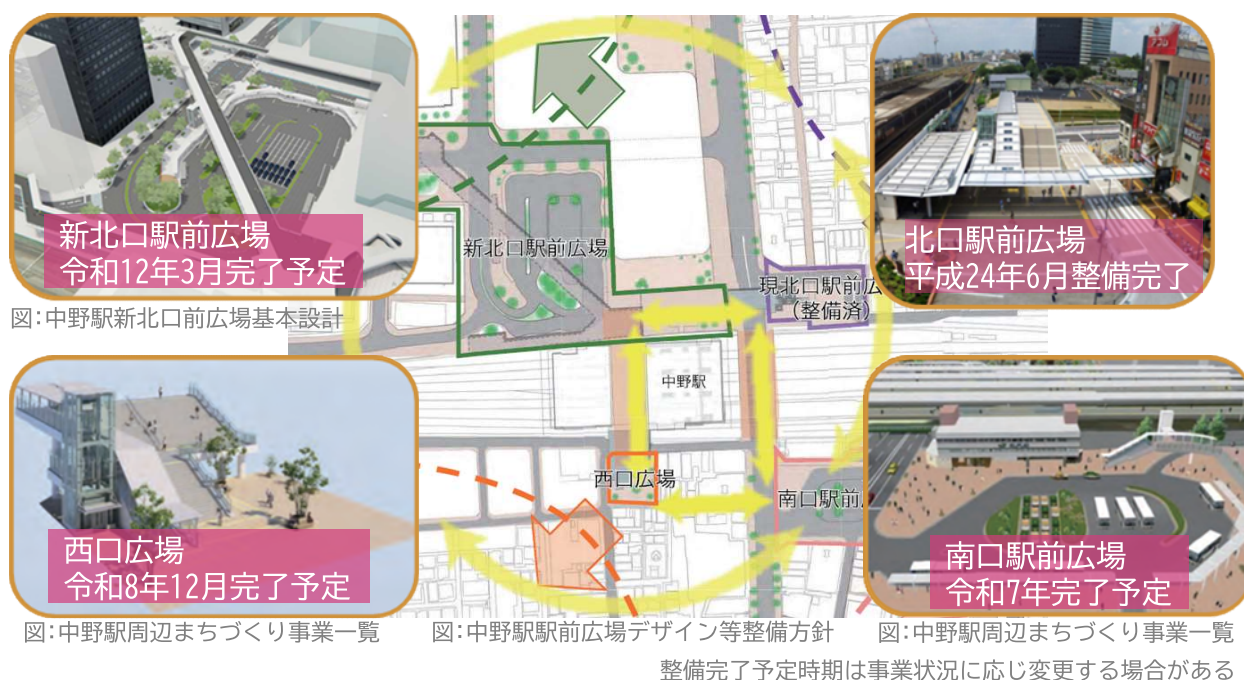
まちづくりと連携した交通環境の整備

関連する取組

07 待ち合い環境の整備

08 鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化

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



中野駅周辺は、JR中央線と中野通りで4分割された「まち」で、住宅・商業・公共等の多様な要素が共存しています。「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、その実現に向けて、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、今後は新北口駅前広場

嵩上げ部、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。

中野駅前広場は、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、駅の南北間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

令和6(2024)年度～
令和10(2028)年度

中期

令和11(2029)年度～
令和15(2033)年度

長期

令和15(2033)年度～

※中野駅周辺まちづくりランドデザインVer.3

06

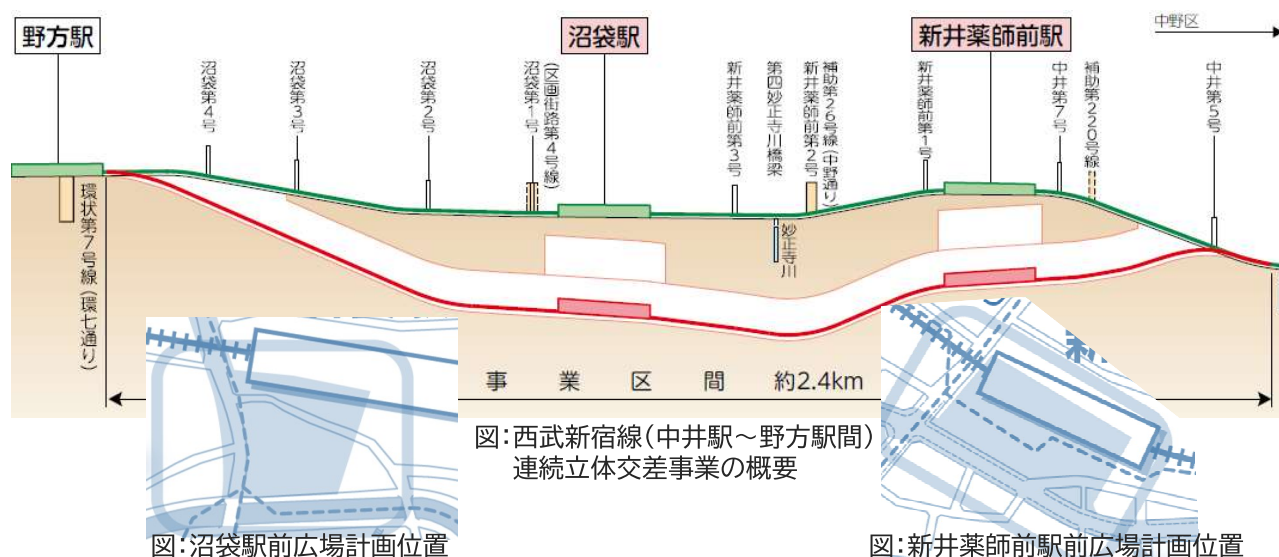
まちづくりと連携した交通環境の整備

関連する取組

07 待ち合い環境の整備

08 鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化

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



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、整備される駅前広場や駅周辺地区において、鉄道・バス・タクシーの他、自転車・シェアリング型移動サービス・徒歩等の乗り継ぎがしやすい環境整備を検討します。

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
		令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

07

待ち合い環境の整備

関連する取組

02 公共交通の利用情報の充実

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

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形の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、バス停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。

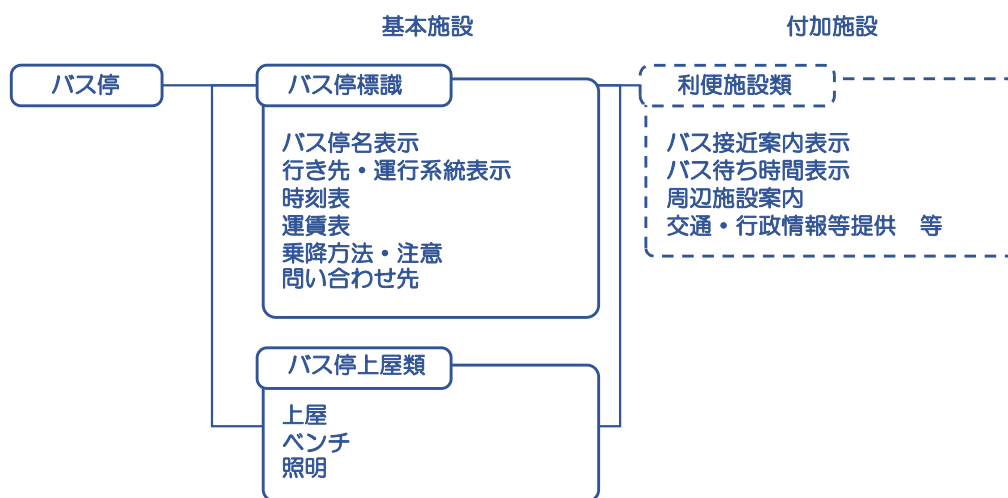


図:国土交通省 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所の在り方についての調査業務を加工

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
		令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

08

鉄道駅の改良・交通施設等のバリアフリー化

関連する取組

06 まちづくりと連携した交通環境の整備

10 安全な交通環境の推進

08-1：鉄道駅の改良

駅舎は、まちの内外をつなぐ役割を担い、駅前広場・自由通路等との連続性、路線間の乗継環境、他の交通モード接続性の確保が求められます。

区内では、野方駅が平成22(2010)年に改良され、中野駅・新井薬師前駅・沼袋駅では現在、まちづくりと一体に整備が進められています。区はまちの玄関口である鉄道駅の改良にあたって、鉄道事業者と連携し、交通機能の強化を図ります。



中野駅橋上駅舎
令和9年完了予定

※イメージ図は想定であり、整備の段階で変更となる可能性があります。

中野駅西側南北通路橋上駅舎等事業パンフレット
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

08-2：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めます。

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。



【ホームドア】



【エスコートゾーン】



図：中野区バリアフリー基本構想を基に作成

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

令和6(2024)年度～
令和10(2028)年度

中期

令和11(2029)年度～
令和15(2033)年度

長期

令和15(2033)年度～

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 CO₂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 公共交通の利用情報の充実

11 CO2排出を抑制する移動手段への転換

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17%と低く、道路空間が限られています。今後、ライドシェア車両等が区内で普及し、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、Ma a S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。



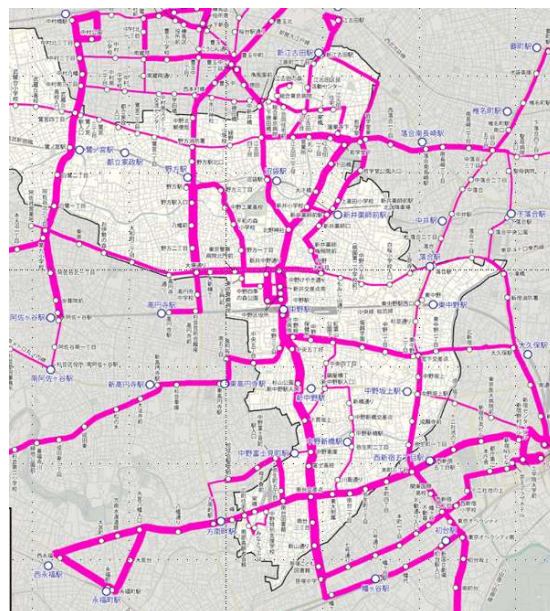
図：道路空間に想定される交通モード（イメージ）

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：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
	令和6(2024)年度～令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

10 | 安全な交通環境の推進

関連する取組

09 モビリティ・マネジメント

13 新技術を活用した移動の活性化

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。

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。



中野区自転車安全利用講習会

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

令和6(2024)年度～
令和10(2028)年度

中期

令和11(2029)年度～
令和15(2033)年度

長期

令和15(2033)年度～

11 CO₂排出を抑制する移動手段への転換

関連する取組

03 自転車利用環境の整備

09 モビリティ・マネジメント

11-1：CO₂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CO₂排出量は、109万t-CO₂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CO₂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、CO₂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。



【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。
(参加者約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
	令和6(2024)年度～ 令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	

11

CO₂排出を抑制する移動手段への転換

関連する取組

12 新たな公共交通サービスの導入検討

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を低減するために、電気自動車や燃費基準達成車など、環境に配慮した庁有車への切替を推進しています。今後も環境に配慮した庁有車への切替を進めていくとともに、充電設備のインフラ整備等についても検討していきます。

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やエコカー、小型モビリティ等の低炭素型移動手段の導入を検討します。



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。



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
	令和6(2024)年度～令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

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

04 シェアサイクルの推進

05 新たな交通結節点の整備

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、新たな交通手段の実証実験の実施等による導入を検討します。

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。

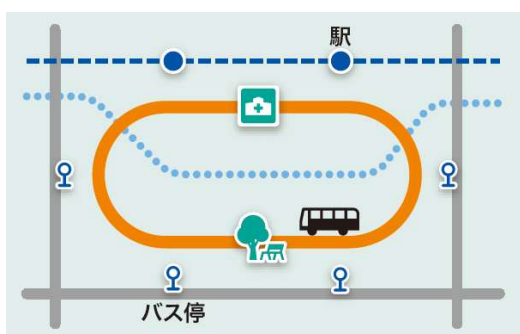
導入にあたっては、交通分野の他、医療・福祉・環境・商業等の様々な分野への影響が見込まれるため、多面的な効果を確認していきます。

【ワゴン車両による乗合交通の導入検討】

公共交通サービス圏域レベルの低い「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実験を令和4(2022)年度から開始し、検証しています。



図：若宮・大和町の新たな公共交通サービスパンフレット



図：中野区交通政策基本方針

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
	令和6(2024)年度～ 令和10(2028)年度	令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

13 | 新技術を活用した移動の活性化

関連する取組

02 公共交通の利用情報の充実

09 モビリティ・マネジメント

13-1：MaaSの検討

I C T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・確保した上、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。

【MaaSについて】

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（国土交通省_MaaS入門ガイドブック）。

13-2：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。

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
		令和11(2029)年度～ 令和15(2033)年度	令和15(2033)年度～

評価指標（案）の設定

		現状値	目標値(仮)
全体	交通の便・《よい評価》（よいの回答率）	94.0% (61.2%)	➡ (➡)
	データ出所：R4中野区区民意識・実態調査(R3_93.6%、R2_92.7%) （よい評価：よい・どちらかといえばよいを合計した回答率）		

目標1 将来を見据えた公共交通の利便性向上

路線バスの系統数	50系統	➡
データ出所：各バス事業者HP		
公共交通オープンデータ協議会会員の事業者数	9社	➡
データ出所：公共交通オープンデータ協議会HP		
自転車走行環境・自転車駐車場利便性 《よい評価》	39.7%・38.5%	➡
データ出所：R4中野区区民意識・実態調査（参考：R3_44.4%・43.8%、R2_41.7%・41.5%） （よい評価：よい・どちらかといえばよいを合計した回答率）		
シェアサイクルのポート設置数	119箇所	➡
データ出所：ドコモ・バイクシェア・ハローサイクリング・LUUPのHP（R4.10月時点）		

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不満割合	49.5%	➡
データ出所：R4中野区区民意識・実態調査（参考：R3_46.4%、R2_62.2%）		
新井薬師前駅・沼袋駅周辺利用時の不満割合	60.9%・48.1%	➡
データ出所：R4中野区区民意識・実態調査（参考：R3_62.7%・44.4%、R2_57.5%・50.6%）		
駅前の上屋設置割合	調査中	➡
データ出所：各バス事業者調査		
道路や駅などの利用・電車やバスを使つての移動が不便	40.0%・46.3%	➡
データ出所：R2中野区障害福祉サービス意向調査（身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳を所持している区民、および難病等により障害福祉サービスを利用する区民）		

評価指標（案）の設定

	現状値	目標値(仮)
目標3 区民の日常生活を支える公共交通の維持・改善		
代表交通手段(自動車)	5.5%	➡
データ出所：H30パーソントリップ調査（参考：H20_7.5%、H10_11.5%）		
自転車関与事故件数	382件	➡
データ出所：警視庁HP_R4自転車の交通事故発生状況（参考：R3_342件、R2_350件）		
最混雑1時間 混雑率(中野-新宿/中井-東中野)	184% / 157%	➡
データ出所：H31, R1都市・地域交通年報_調査時期H29（参考：H28_187%/155%、H27_188%/153%）		
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%	➡
データ出所：R4中野区区民意識・実態調査（参考：R3_55.7%、R2_57.8%）		
R2区のCO2（運輸部門・自動車）の排出量	80(千t-CO2)	➡
データ出所：オール東京62 市区町村共同事業提供資料（参考：H27_112千t-CO2、H22_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%	➡
データ出所：令和5年1月13日交通政策推進協議会資料		
外出率・高齢者の外出率	80.3%・62.9%	➡
データ出所：H30パーソントリップ調査（参考：H20_88.1%・69.9%、H10_85.6%・67.0%）		

今後のスケジュール

- ・ 令和5年 8月 第5回中野区交通政策推進協議会（第1期）
 答申案の確認
- ・ 令和5年 9月 答申
- ・ 令和5年10月以降 地域公共交通計画（素案）の作成

 意見交換会の実施

 地域公共交通計画（案）の作成

 パブリック・コメントの実施
- ・ 令和5年度末 地域公共交通計画の策定
(今後の事業の進捗により変更する場合がある)