

## 区の交通政策に関する基本方針の骨子について

区では令和3年度に向け、中野区基本構想・基本計画、都市計画マスタープランなどの改定作業等が進められている。一方、今後の交通のあり方等については、新型コロナウイルス感染症の影響による国等の検討状況を踏まえながら、区においても検討を進めている。

このような状況も踏まえ、区内交通について基礎分析・検討を進め、区の交通政策に関する基本方針の骨子を以下のとおり取りまとめたので報告する。

### 1 基本方針の骨子

#### (1) 目的

区の将来像を展望しつつ、誰もが移動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ものである。

#### (2) 位置づけ

本方針は、検討中の中野区基本構想及び基本計画において描かれる将来のまちの姿を実現するため、交通に関連する既存の分野別方針や計画等と整合を図り、区の交通に関する基本的な方向性を示すものとして位置づける。

また、近年施行された交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法、自転車活用推進法等の趣旨を踏まえ、交通政策基本方針として取りまとめるものであり、交通に関する今後の取組を展開していく上で検討の拠り所とする。

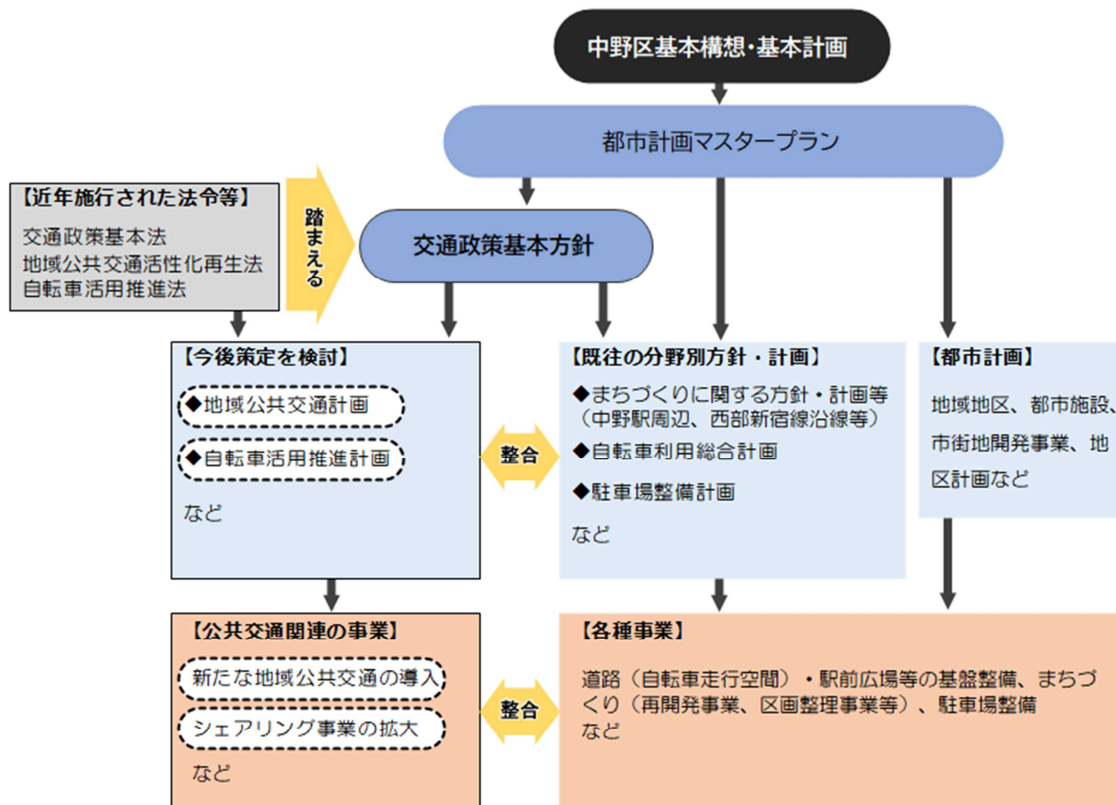


図 交通政策基本方針の位置づけ

### (3) 交通に関する現状及び課題 ※別紙参照

区の交通政策に関して目標を設定するため、鉄道、自動車（バス、自家用車など）、自転車及び徒歩等について、現状・地域特性・問題点を整理し、交通に関する課題として取りまとめた。

### (4) めざすべき姿、目標（案）

#### ○ めざすべき姿

誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境の整備

#### ○ 目標（案）

めざすべき姿の実現に向け下記の目標（案）を定め、この目標（案）のもとで、交通に関する取組の方向性を整理したうえで、区の交通政策を総合的に進めていく。

#### ア 公共交通ネットワークの充実

区民にとって快適で利便性の高い交通手段の充実や、シームレスな公共交通ネットワークの充実を目指す。

#### イ 交通インフラの充実

自動車、自転車、徒歩といった交通が、それぞれ快適に移動できる交通インフラの充実を目指す。

#### ウ 交通環境の質の向上

誰もがわかりやすく、利用しやすい、安全で質の高い交通サービスの充実や、災害時・社会情勢の変化に弾力的に対応し、持続可能な交通環境の実現を目指す。

## 2 今後の検討内容

### (1) 具体的な取組の検討及び整理

交通政策として取り組むべき公共交通に関する具体的な内容について検討を進め、目標（案）ごとに整理を行い、基本方針（素案）として取りまとめる。

### (2) 交通政策に係る推進体制の検討

基本方針（素案）を取りまとめるとともに、交通政策を総合的に推進していくため、学識経験者、関係行政機関、交通事業者及び区民等から構成される会議体の設置等について検討を行う。

## 3 今後の予定

令和2年度内 基本方針（素案）の取りまとめ、検討体制の構築準備

令和3年度以降 検討体制の構築、基本方針（案）の作成・策定手続、各交通施策の推進

交通に関する現状及び課題、目標（案）

項目	現状・地域特性・問題点	根拠等
①鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR中央線、西武新宿線、東京メトロ丸ノ内線・東西線といった新宿副都心から放射方向の路線が区内を横断している</li> <li>都営大江戸線が区の東端を南北方向に通っている</li> <li>中野駅から新宿駅までにおける鉄道の混雑率が高い※1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※1：都市交通年報</li> <li>※2：各バス事業者路線図</li> </ul>
②自動車 (バス、自家用車など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の公共交通による南北移動はバス交通が担っている※2</li> <li>多くのバス路線は、中野駅を境に南北間で事業者が別れている※2</li> <li>地域によって、行先や便数等についてバスの利便性の向上が求められている※3</li> <li>バスの定時性の向上が求められている※3</li> <li>駅への送迎に伴う道路上でのタクシー・自家用車の乗降や、荷捌き等による路上駐車、駐車場を探すうつき交通が鉄道駅周辺等で発生している※3※4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※3：平成30年度 区民移動実態把握に関するアンケート調査結果</li> <li>※4：平成29年度 路上駐車実態調査報告書</li> </ul>
③自転車、徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>国や都では、自転車活用推進法に基づく計画が策定され、自転車の活用に係る取組が進められている※5</li> <li>区内の鉄道駅周辺においては路上放置自転車が多く、とりわけ中野駅周辺の放置自転車台数は東京都全体で4位となっている※6</li> <li>自転車駐車場の利便性の向上が求められている※3</li> <li>中野区内の交通手段別の割合は、都内全体と比較して、自動車が低く、自転車や徒歩が高くなっている※7</li> <li>鉄道駅や商店街周辺、その他道路上において歩行者と自転車の事故が多くなっている※8</li> <li>自転車レーンや自転車ナビマークの設置といった自転車の走行環境が不十分で、計画的な整備が進められていない※9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※5：自転車活用推進計画（国、東京都）</li> <li>※6：駅前放置自転車等の現状と対策</li> <li>※7：平成30年 東京都圏内パーソントリップ調査</li> <li>※8：警視庁HP交通事故発生マップ</li> <li>※9：第4回自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料</li> </ul>
④その他交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>区民の2割弱は、現在の交通手段に満足していない※3</li> <li>高齢者にとって、鉄道駅やバス停留所までの距離が遠い地域が区内に散在している※2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※8：警視庁HP交通事故発生マップ</li> </ul>
⑤道路 (駅前広場等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>中野通り、早稲田通りをはじめとした幹線道路や鉄道駅周辺の生活道路などにおいて、鉄道と道路の平面交差、路上駐車等による慢性的な渋滞が発生している※10</li> <li>中野区内の道路率は17.7%で、幅員6m以上の道路網が極めて脆弱となっている※11</li> <li>東京における都市計画道路の整備方針、中野区無電柱化推進計画に基づき都市計画道路等の整備を進めている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※9：第4回自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料</li> <li>※10：平成27年 道路交通センサス</li> </ul>
⑥交通を取り巻く状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>中野区は超高齢社会といわれる高齢化率21%を超えており、2045年頃に高齢化率が30%を突破する見込みとなっている※12</li> <li>西武新宿線沿線や中野駅周辺において、駅改良や駅周辺のまちづくりが進められている</li> <li>各地域において防災まちづくりなどが進められている</li> <li>中野区バリアフリー基本構想、中野区ユニバーサルデザイン推進計画を策定している</li> <li>中野区はウォーカーブル推進都市になっている</li> <li>中野区は地球温暖化対策を中心とした環境施策を推進している</li> <li>MaaSや自動運転などの新技術について普及に向けた取組が様々な主体で進められている</li> <li>大規模な震災、風水害が頻発している</li> <li>新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、区民の生活様式が変化してきている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※11：平成31年都市計画現況調査、平成28年土地利用現況調査</li> <li>※12：中野区まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> </ul>

課題	目標（案）
※現状・地域特性・問題点から設定したものであり、各文末の数値は左表の項目番号と対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の混雑緩和のための代替交通手段の確保が必要 ①</li> <li>今後の都市計画道路等の整備を見据えた、長期的なバス網の再編・充実に係る検討が必要 ②、⑤</li> <li>バス網の再編・充実と並行して、バス交通を補完する公共交通の検討が必要 ②、④</li> <li>区内の公共交通による南北移動は主としてバス交通が担っており、長期的にもバス交通の維持が必要 ②</li> <li>バス交通を持続可能な公共交通として維持するため、バス事業者間での乗り継ぎや別路線への乗換えの円滑化等、利用者の利便性の向上が必要 ②、⑥</li> <li>多様な区民ニーズに対応した交通手段の導入に係る検討が必要 ④</li> <li>高齢者が健康に生活できる移動手段の確保が必要 ④、⑥</li> <li>輸送資源の総動員も視野に入れた、地域ごとの公共交通ネットワークの検討が必要 ④</li> <li>自転車の活用を推進するため、自転車シェアリングなどの導入効果について検証が必要 ③</li> </ul>	<b>【公共交通ネットワークの充実】</b> 区民にとって快適で利便性の高い交通手段の充実や、シームレスな公共交通ネットワークの充実を目指す
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路等の道路整備を促進するとともに、公共交通の優先や交通流の円滑化について対応が必要 ②、⑤</li> <li>駅舎の新設・改良、駅前広場の整備、自動車・自転車駐車場の整備が必要 ②、③、⑤</li> <li>各交通が快適に移動できるよう、まちづくりと一体となった環境整備が必要 ⑥</li> <li>自転車や徒歩の割合を考慮した交通インフラの整備が必要 ③、⑥</li> <li>自転車の走行環境について計画的な整備が必要 ③</li> <li>徒歩による移動について快適性を高めることが必要 ③、⑥</li> <li>生活道路をはじめとした地域内の道路における、歩行者、自転車、自動車に対する交通安全への対応が必要 ③</li> <li>路上荷さばき駐車への対応が必要 ②、⑤</li> <li>鉄道駅周辺において、自転車駐車場を適切に確保するとともに、放置規制による自転車の適正利用の推進が必要 ③</li> <li>自動車駐車場を適切に確保するとともに、駐車場への案内誘導などの取組が必要 ②</li> </ul>	<b>【交通インフラの充実】</b> 自動車、自転車、徒歩といった交通がそれぞれ快適に移動できる交通インフラの充実を目指す
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共による自転車駐車場の整備と合わせ、民間自転車駐車場も含めた自転車駐車場の利便性向上が必要 ③</li> <li>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、鉄道駅やバス停といった交通施設の整備、道路整備が必要 ⑥</li> <li>混雑や遅延などの公共交通に係る情報などについて、誰もがわかりやすく、使いやすい提供方法の検討が必要 ②、⑥</li> <li>低炭素型社会の実現に向けた交通に関わる取組が必要 ⑥</li> <li>災害時において公共交通を維持するとともに、交通面から災害復旧に寄与する取組を検討することが必要 ⑥</li> <li>新技術の研究・導入、社会情勢の変化への対応が必要 ⑥</li> </ul>	<b>【交通環境の質の向上】</b> 誰もがわかりやすく、利用しやすい、安全で質の高い交通サービスの充実や、災害時・社会情勢の変化に弾力的に対応し、持続可能な交通環境の充実を目指す