

区の交通政策に関する基本方針（素案）の検討状況について

区の交通政策に関する基本方針（素案）の検討状況について以下のとおり報告する。

1 検討状況

別紙のとおり、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、目標（案）ごとに交通に関する取組の方向性について検討しており、今後は関係部署と調整の上、基本方針（素案）として取りまとめていく。

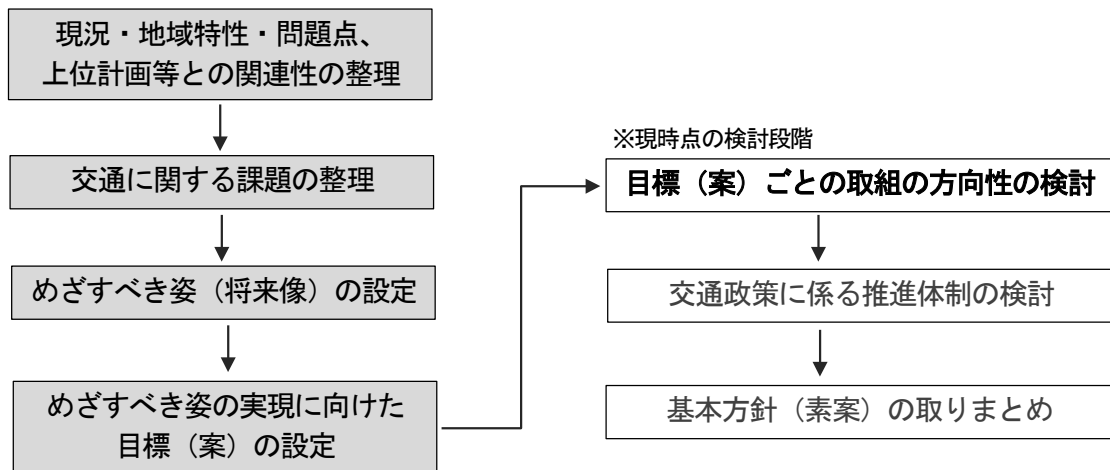


図 基本方針（素案）の検討フロー

2 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

基本方針（素案）の検討状況

項目	現状・地域特性・問題点	根拠等
① 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 都営大江戸線が区の東端を南北方向に通っている ➢ 中野駅から新宿駅までにおける鉄道の混雑率が高い※1 	<p>※1：都市交通年報</p> <p>※2：各バス事業者路線図</p>
(バス、自動車、自家用車など)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 地域によって、先行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 ➢ バスの定時性の向上が求められている※3 ➢ 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、駐車場を探すうろつき交通が鉄道駅周辺等で発生している※3※4 	<p>※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</p> <p>※4：平成29年度 路上駐車実態調査報告書</p>
③ 自転車、徒歩	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 自転車駐車場の利便性の向上が求められている※3 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 	<p>※5：自転車活用推進計画（国、東京都）</p> <p>※6：駅前放置自転車等の現状と対策</p> <p>※7：平成30年 東京都圏パーソントリップ調査</p> <p>※8：警視庁HP交通事故発生マップ</p> <p>※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</p>
④ その他	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区民の2割弱は、現在の交通手段に満足していない※3 ➢ 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 	<p>※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</p>
(駅前広場等)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 	<p>※10：平成27年 道路交通センサス</p>
⑥ 交通を取り巻く状況等	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 各地域において防災まちづくりなどが進められている ➢ 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 ➢ 中野区はウォークアブル推進都市になっている ➢ 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 ➢ 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 ➢ 大規模な震災、風水害が頻発している ➢ 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 	<p>※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</p> <p>※12：中野区まち・ひと・しごと創生総合戦略</p>

課題
<p>※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</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道の混雑緩和のための代替交通手段の確保が必要 ① ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 高齢者が健康に生活できる移動手段の確保が必要 ④、⑥ ➢ 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 ➢ 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
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 自転車の走行環境について計画的な整備が必要 ③ ➢ 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 ➢ 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 ➢ 路上荷捌き駐車への対応が必要 ②、⑤ ➢ 鉄道駅周辺において、自転車駐車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 ➢ 自動車駐車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
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 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 ➢ 新技術の研究・導入、新型コロナウイルス感染症等の社会情勢の変化への対応が必要 ⑥

めざすべき姿	目標（案）	取組の方向性
誰もが利用しやすく円滑に移動できる交通環境の整備	<p>【公共交通ネットワークの充実】</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用者の移動ニーズに応じた最適な公共交通ネットワークを構築するため、将来を見越した適切な需要予測に基づき、鉄道や路線バス等により、まちの拠点間を繋ぐ最適な公共交通ネットワークの構築について公民の連携と地域との協働で推進します。 ➢ 鉄道や路線バス等による公共交通ネットワークの構築が難しい地域は、徒歩や自転車等の既存の交通手段に加え、公民の連携と地域との協働による新たな交通手段の導入も視野にいれ、地域公共交通ネットワークの構築を検討・推進します。 ➢ 地域公共交通ネットワークの構築にあたって、鉄道や路線バスとの円滑な乗り継ぎが必要となるため、各地域のまちづくり等による公共施設（公園・区有施設等）整備や民間開発を契機に、整備される施設への交通機能の導入を公民の連携と地域との協働で検討・推進します。 ➢ 鉄道や路線バス等の公共交通ネットワークを補完し、区民の健康と交通混雑の緩和等を図るため、自転車ネットワークを適切に構築し、自転車の活用を検討・推進します。
	<p>【交通インフラの充実】</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道と他の交通手段との円滑な乗り継ぎ等を図るため、将来を見越した適切な需要予測に基づき、駅舎改良や駅前空間、自動車・自転車駐車場整備等の交通結節機能の強化を公民の連携、適切な役割分担のもと推進します。 ➢ 各交通による移動の快適性を向上させるため、公共交通ネットワークを支える幹線道路等の整備を推進するとともに、安全で快適な自転車の走行環境の整備や、地域公共交通の導入にあたり必要となる基盤整備について検討・推進します。 ➢ 路上荷捌きの多い鉄道駅周辺においては、都市計画駐車場の整備、荷捌き駐車対策等の駐車施策を推進します。
	<p>【交通環境の質の向上】</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道駅周辺における歩行者や自転車利用者の利便性、快適性を向上させるため、公民の適切な役割分担のもと、自転車駐車を適切に確保するとともに、放置規制による自転車の適正利用の推進、交通安全教育を推進します。 ➢ 中野区バリアフリー基本構想、中野区ユニバーサルデザイン推進計画に基づき、公民の適切な役割分担のもと、鉄道駅や路線バス等の公共交通、道路・歩行空間、誘導案内設備等の整備を推進します。併せて、公共交通による移動が困難な方への支援についても福祉の取組として実施します。 ➢ 環境負荷の低減に繋がる脱炭素型の移動手段の普及について検討・推進します。 ➢ 災害時において公共交通を維持するとともに、交通面から災害復旧に寄与する取組を検討・推進します。 ➢ 自動運転・MaaS・新型モビリティ等の新技術に関して、事業者による取組状況や導入に向けた課題、社会実験の実施等について関係者間で共有し、適切な役割分担のもと、円滑な普及に向けた取組を推進します。 ➢ 新型コロナウイルス感染症等による交通行動の変化を踏まえ、交通環境の整備について検討します。