

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※16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。

※16 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

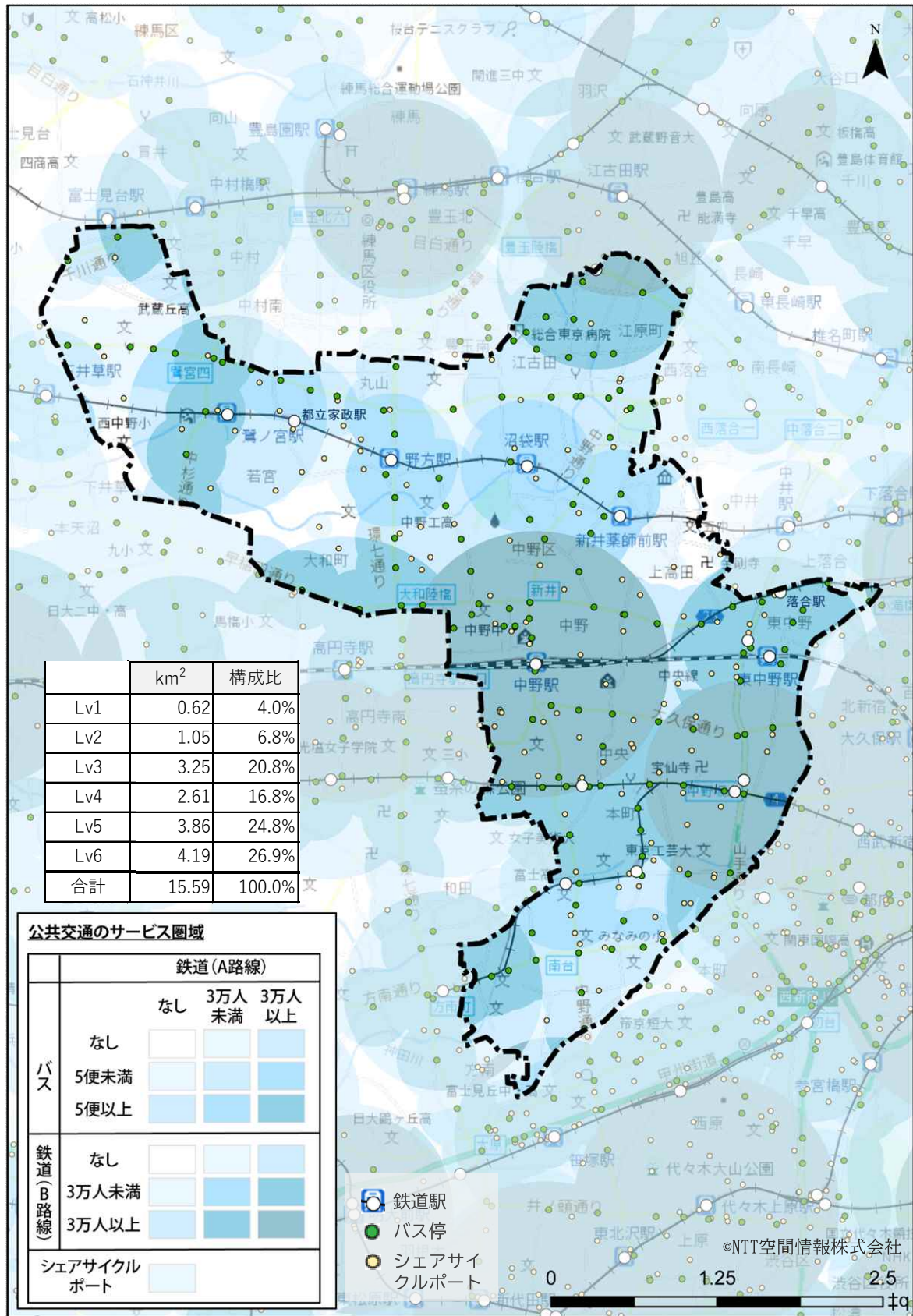


図 3-1 公共交通サービスレベル (全体)

○ 公共交通サービスレベル6（中野駅・中野坂上駅周辺）

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。

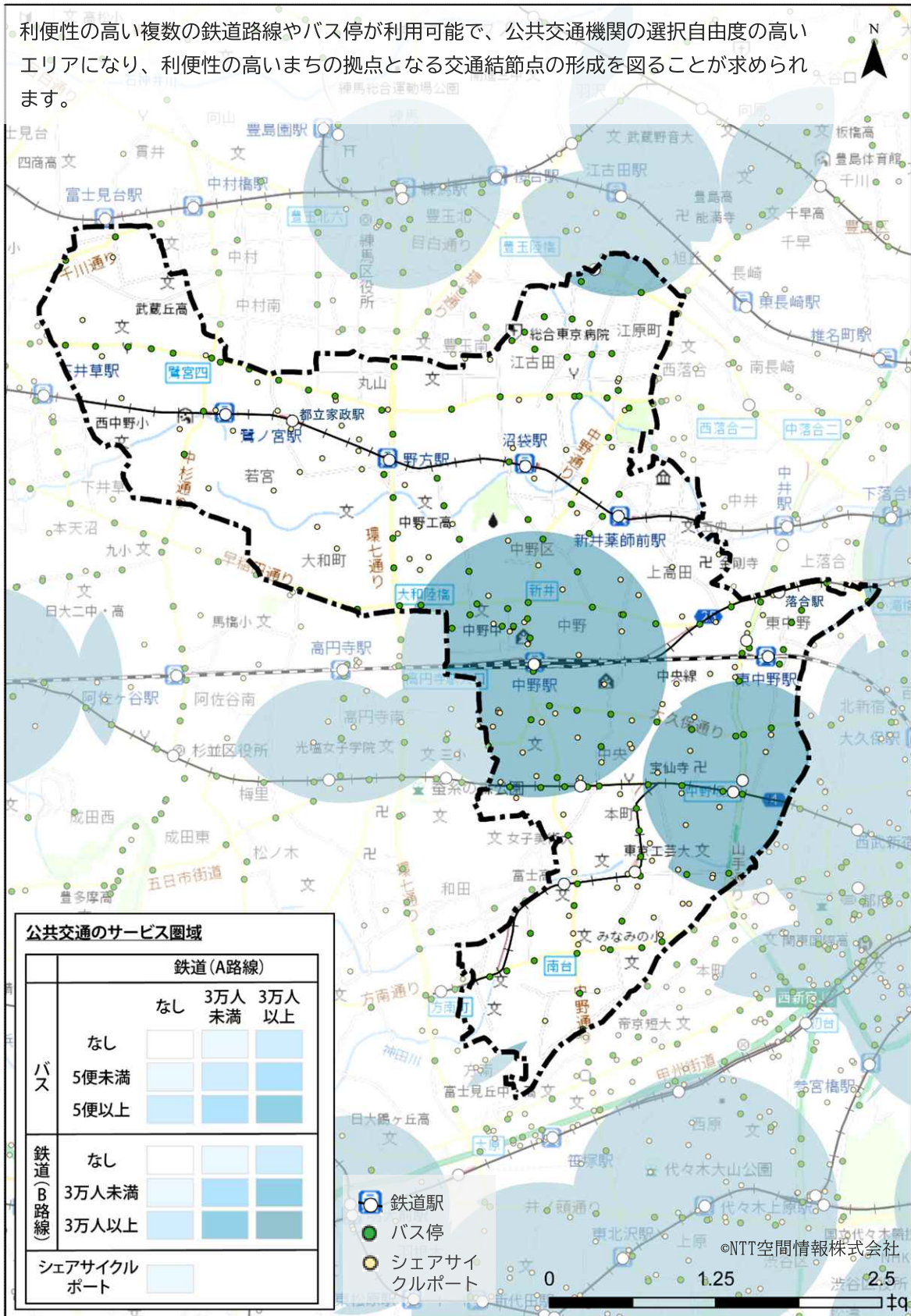


図 3-2 公共交通サービスレベル（レベル6）

○ 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）

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。

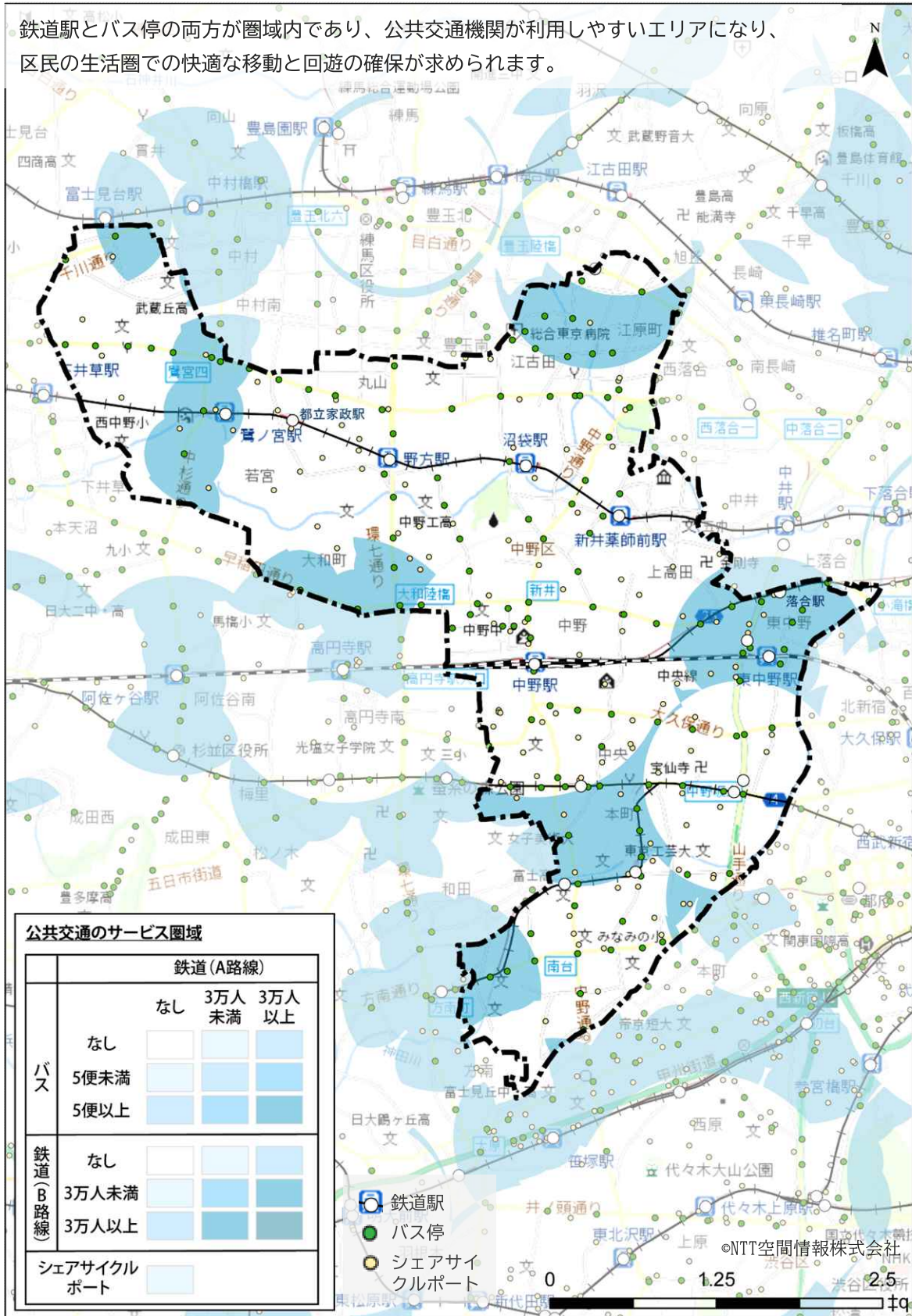


図 3-3 公共交通サービスレベル（レベル5）

○ 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）

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、区民の生活圈での快適な移動と回遊の確保が求められます。

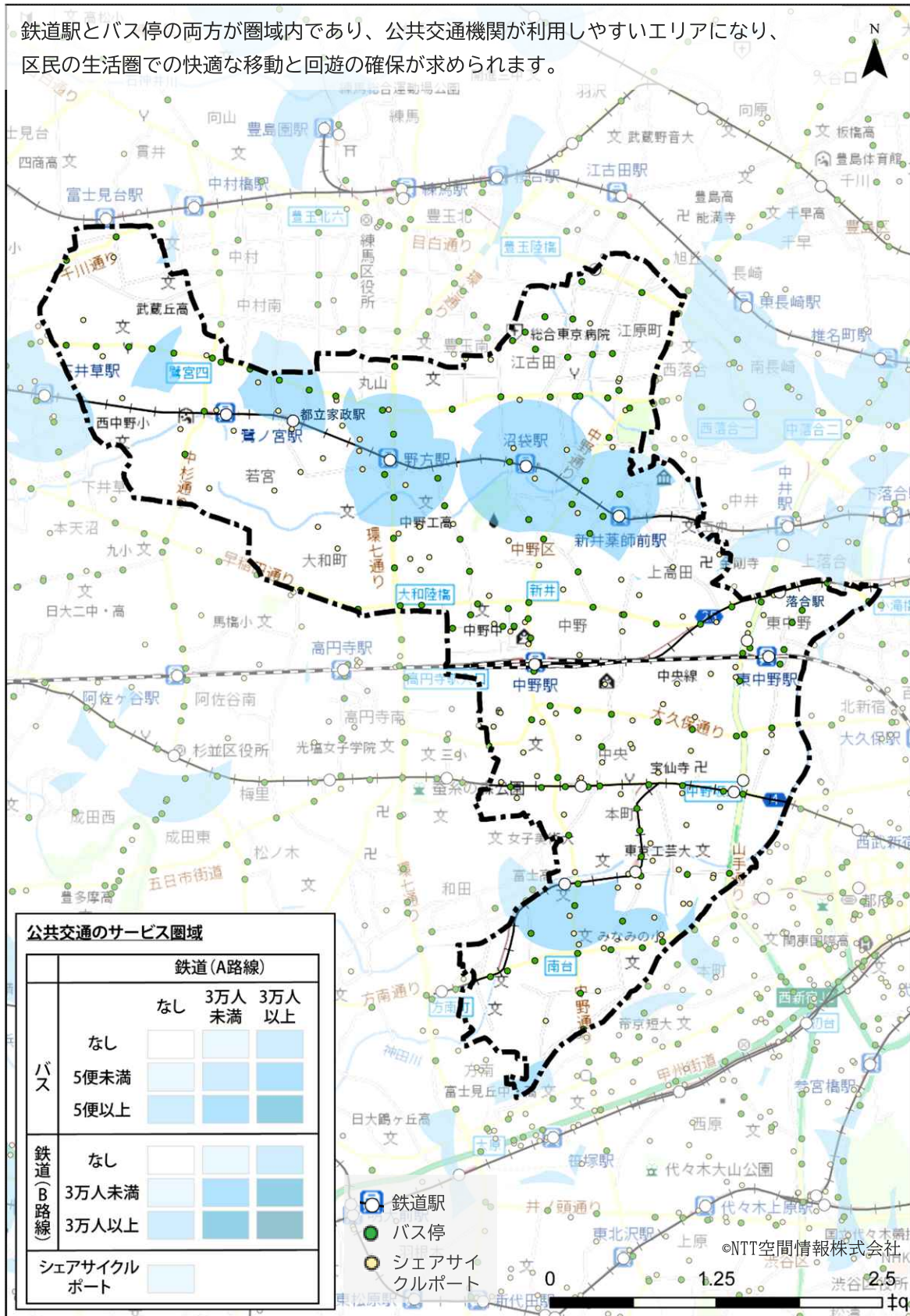


図 3-4 公共交通サービスレベル（レベル4）

○ 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）

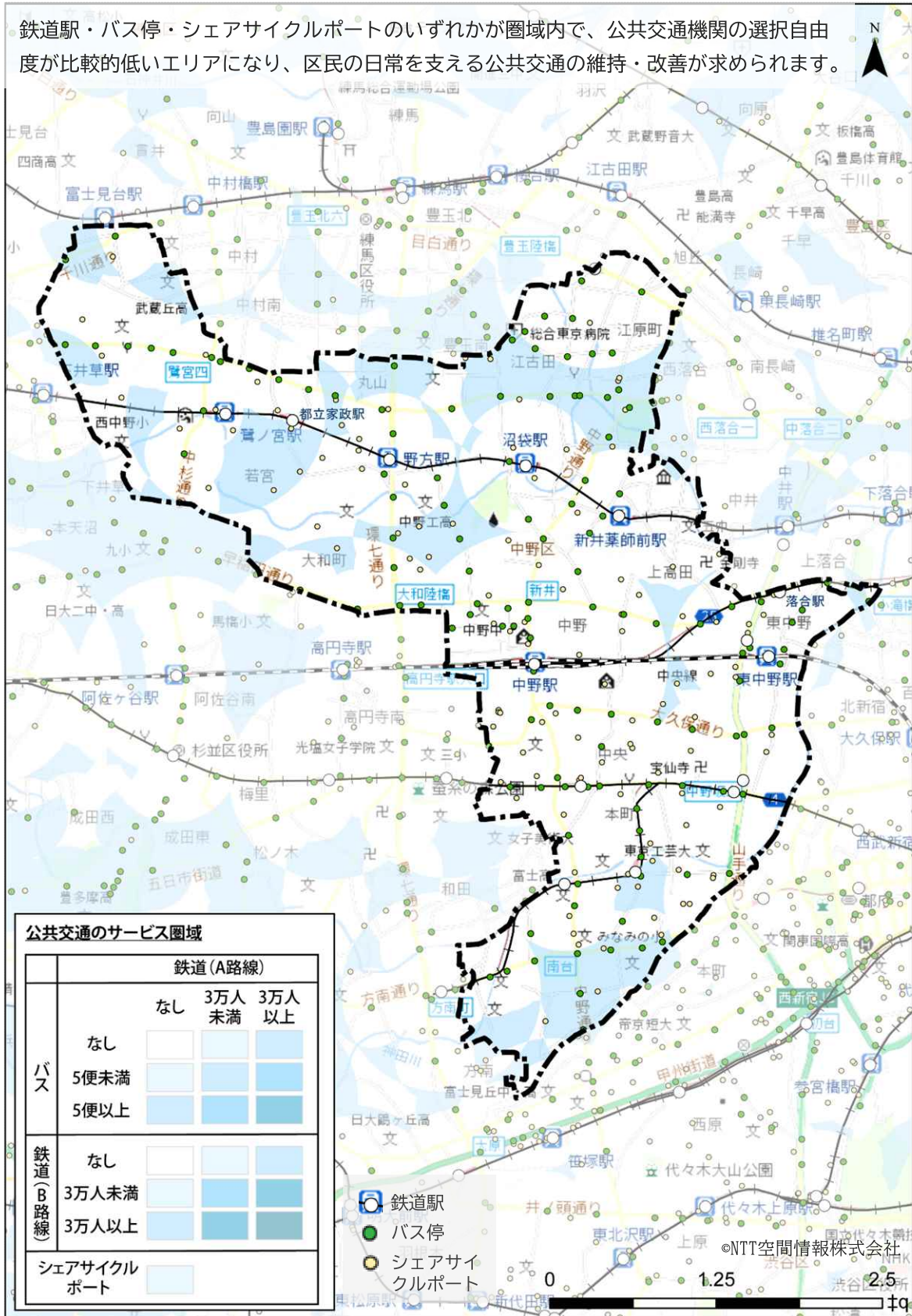


図 3-5 公共交通サービスレベル（レベル3）

○ 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）

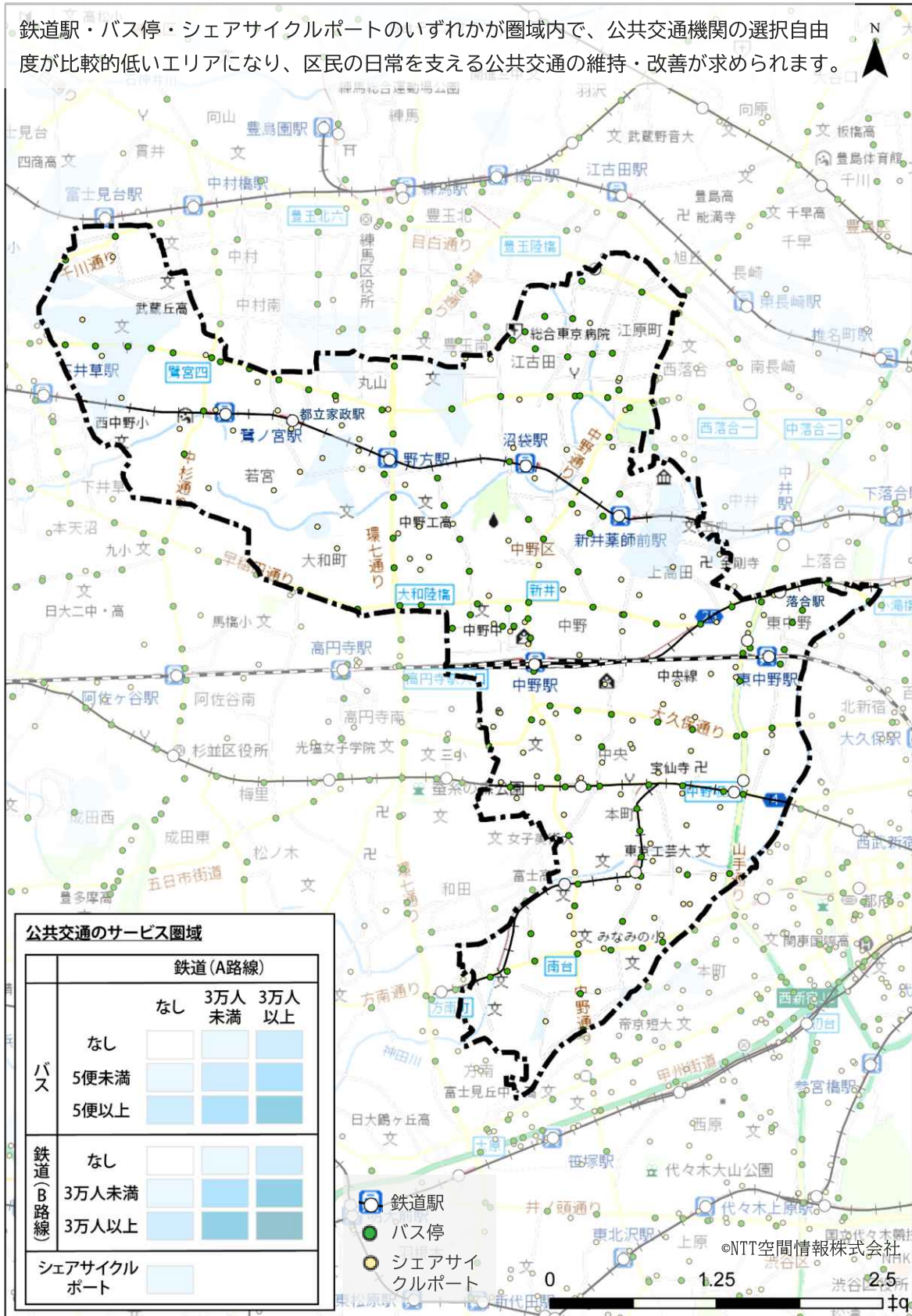


図 3-6 公共交通サービスレベル（レベル2）

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^{※17}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）とシェアサイクルポート同士の選択自由度（表 3-1）は評価の対象外とします。

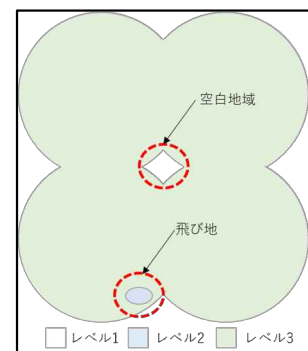
表 3-1

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	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 1	レベル 2
	5 便未満	レベル 2	レベル 3	レベル 4	評価対象外※1	
	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	レベル 1	レベル 2
	3 万人未満	レベル 2	レベル 4	レベル 5	評価対象外※1	
	3 万人以上	レベル 3	レベル 5	レベル 6		
シェアサイクルポート	なし	レベル 1	評価対象外※1		評価対象外※2	
	100m 以内	レベル 2				

※17 公共交通サービス圏域：

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。



※18 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）

※19 路線バスのサービス圏域：

ナビタイム掲載資料（2022年6・7月時点）、中野区提供資料（京王バスダイヤ改正）

※20 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）

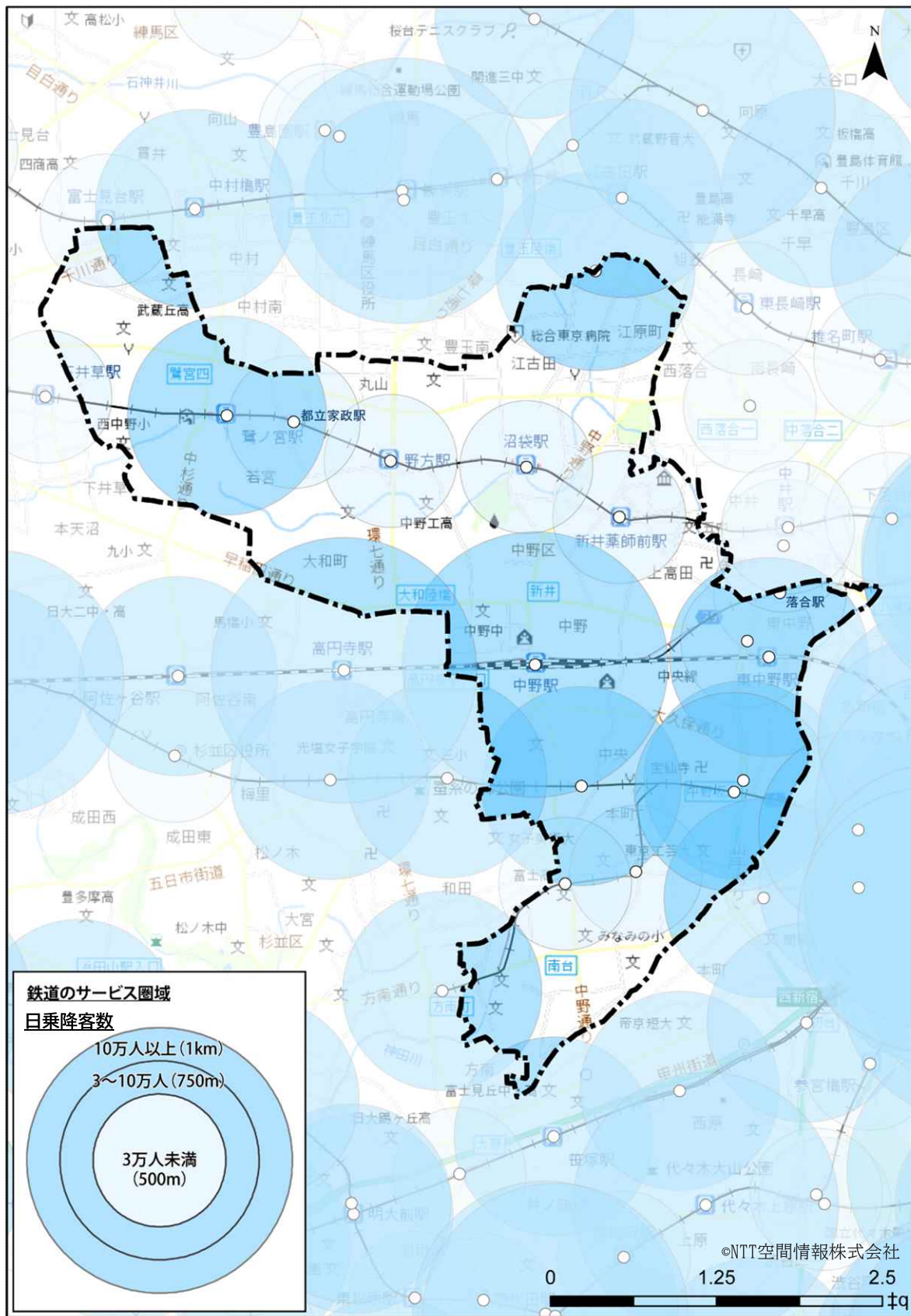


図 3-7 鉄道のサービス圏域^{※18}

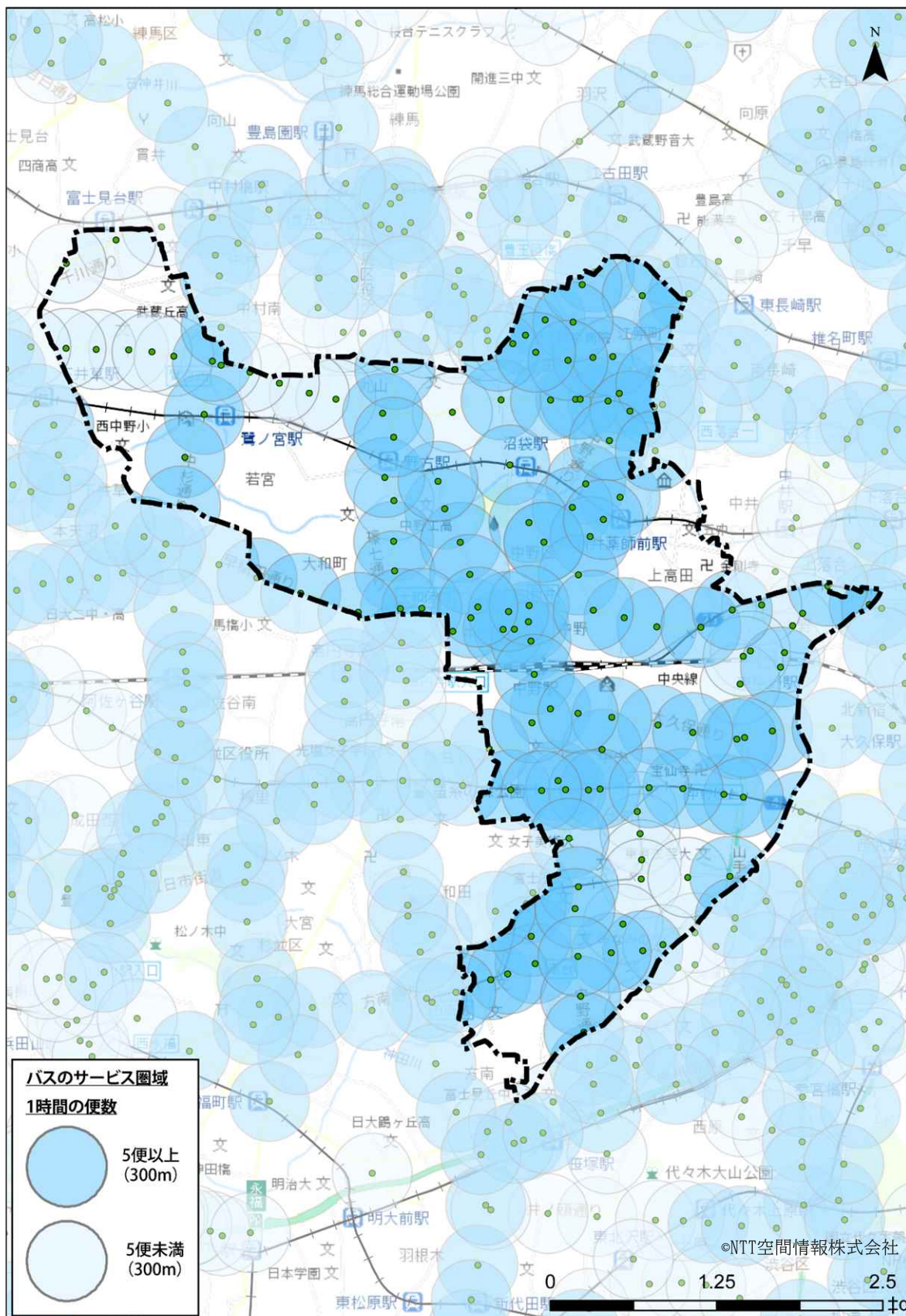


図 3-8 路線バスのサービス圏域^{※19}

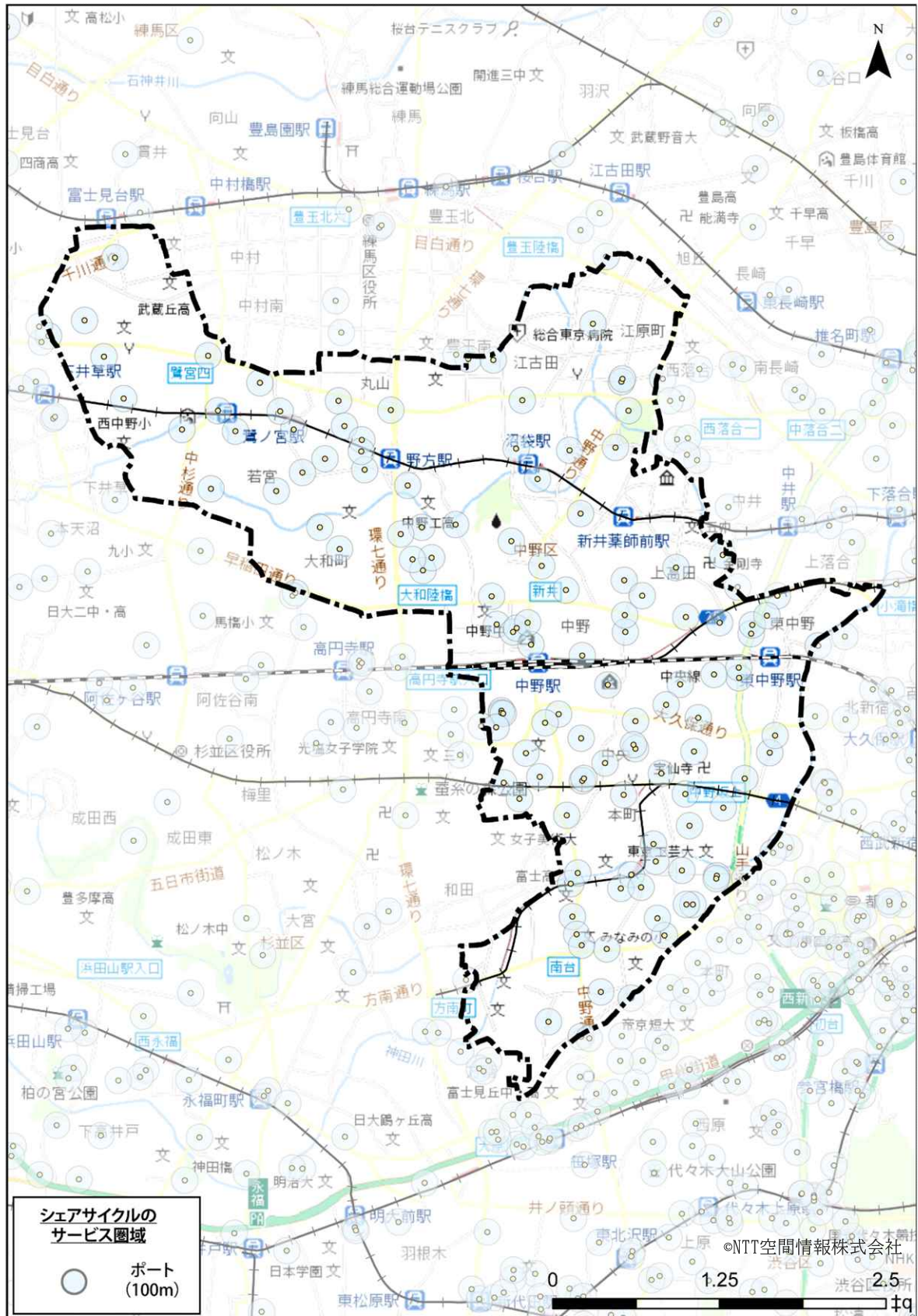


図 3-9 シェアサイクルのサービス圏域※20

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
<ul style="list-style-type: none">・ 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。	<ul style="list-style-type: none">・ 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
<ul style="list-style-type: none">・ 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CO₂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。	<ul style="list-style-type: none">・ 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
<ul style="list-style-type: none">・ 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。	<ul style="list-style-type: none">・ 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

- ・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。
- ・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。

課 題

- ・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
- ・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

4-2 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。

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

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

CO₂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移動の活性化への取組を契機として、移動の活性化について検討していきます。

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 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。

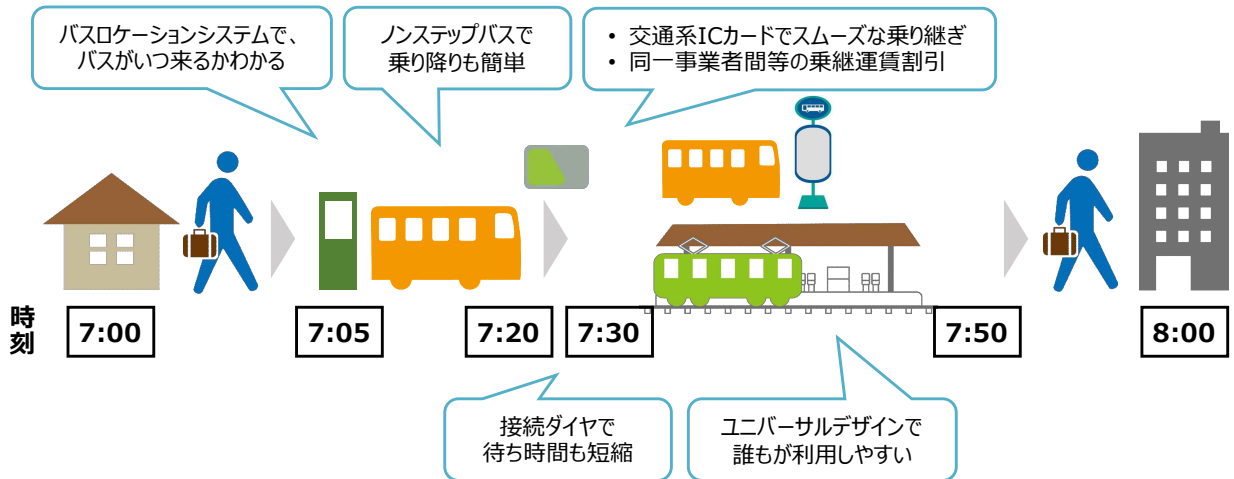


図 5-1

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

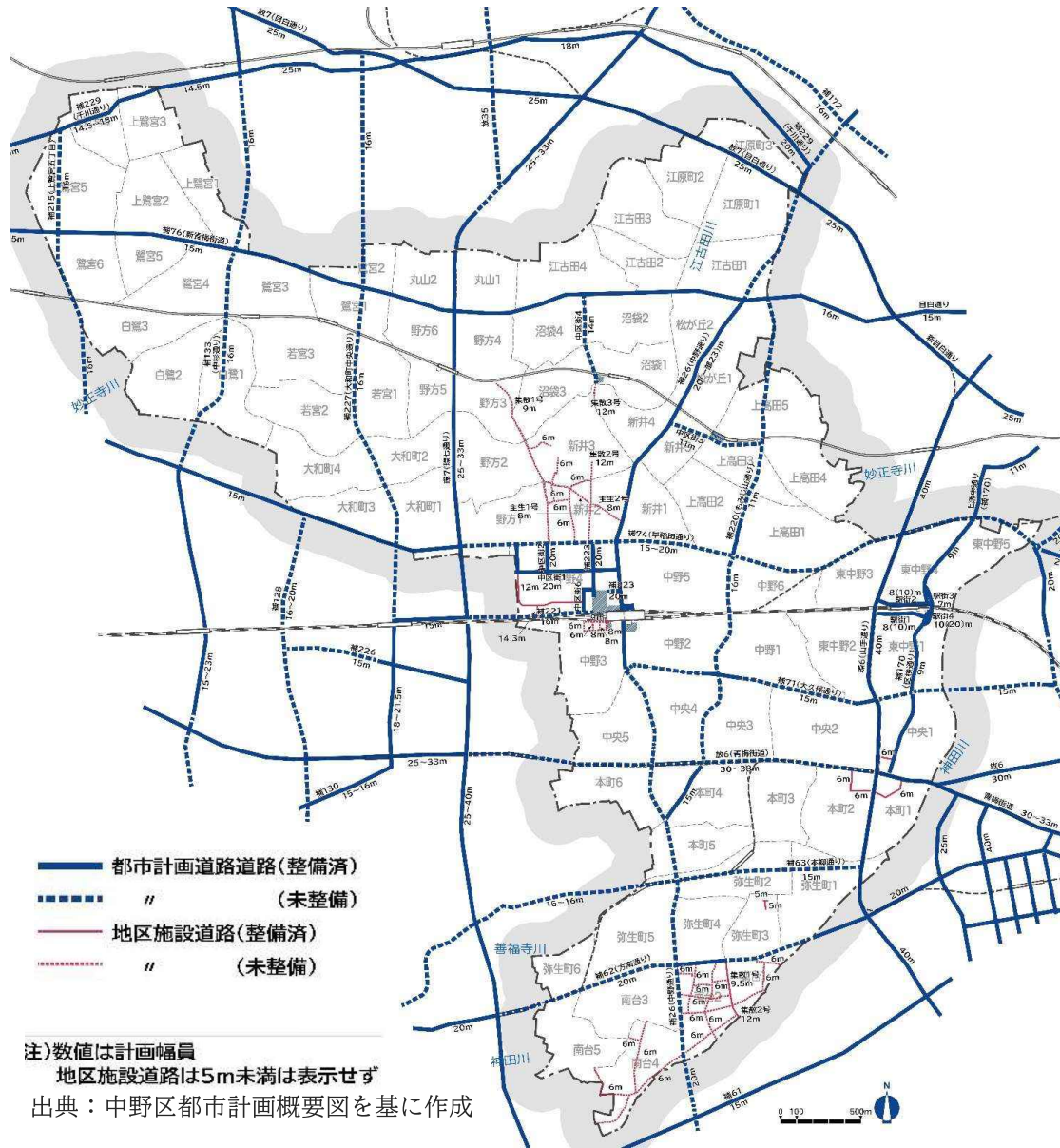


図 5-2

○ 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 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

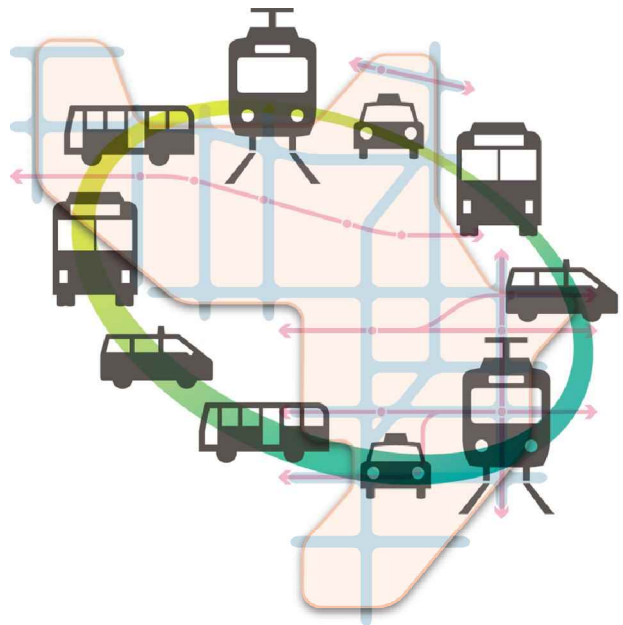
02-1：公共交通のデジタル化、データオープン化

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。



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

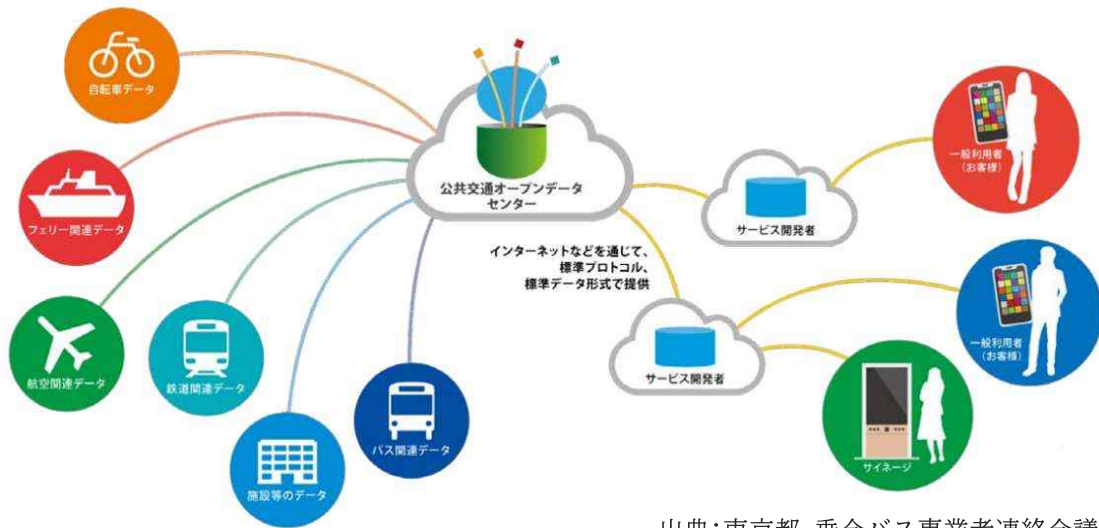
公共交通オープンデータセンター

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。



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。

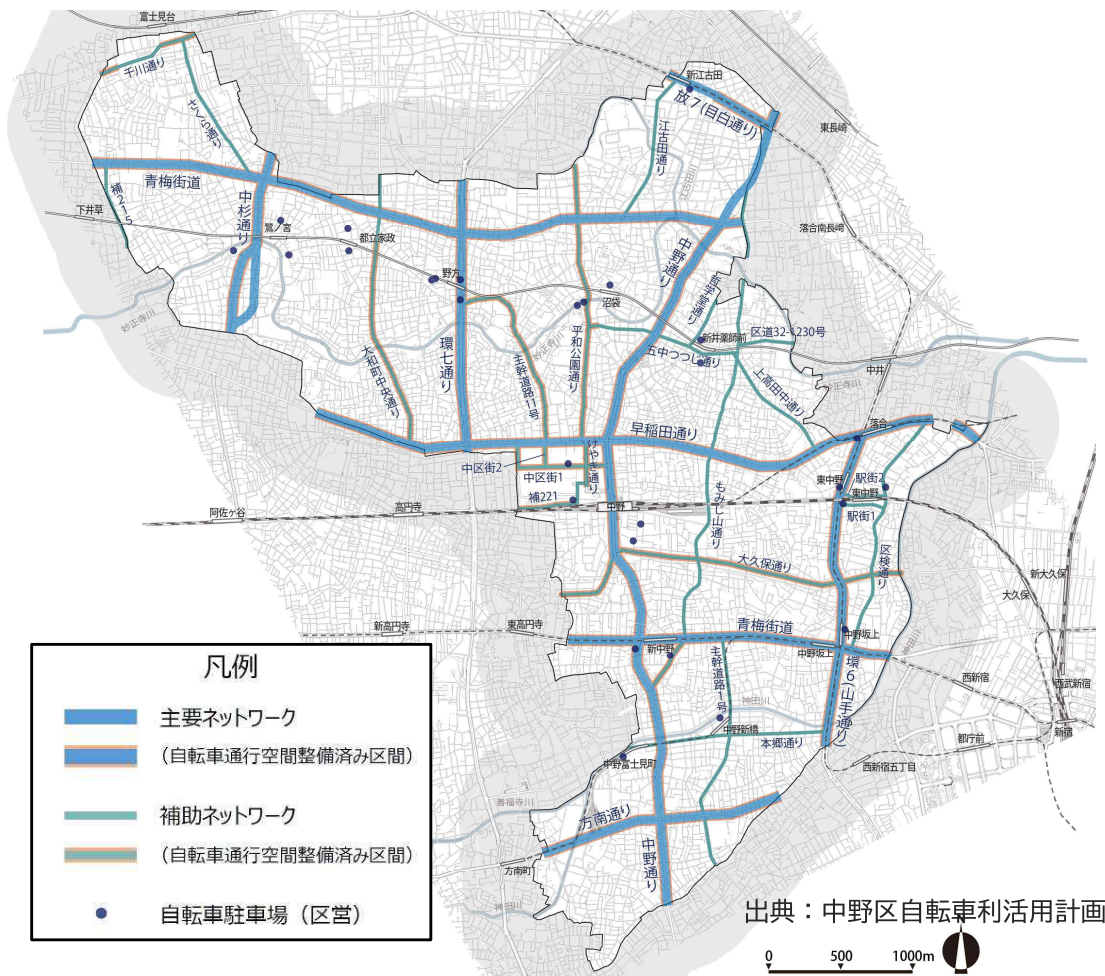


図 5-6

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 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(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 シェアサイクルの推進

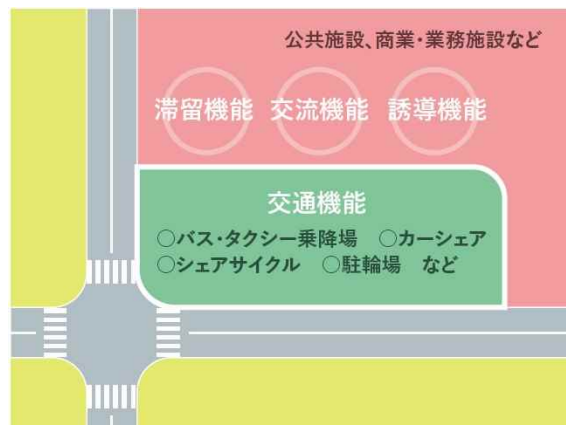
06 まちづくりと連携した交通環境の整備

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



出典：中野区交通政策基本方針
図 5-8



出典：中野区交通政策基本方針
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。



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

07 待ち合い環境の整備

08 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

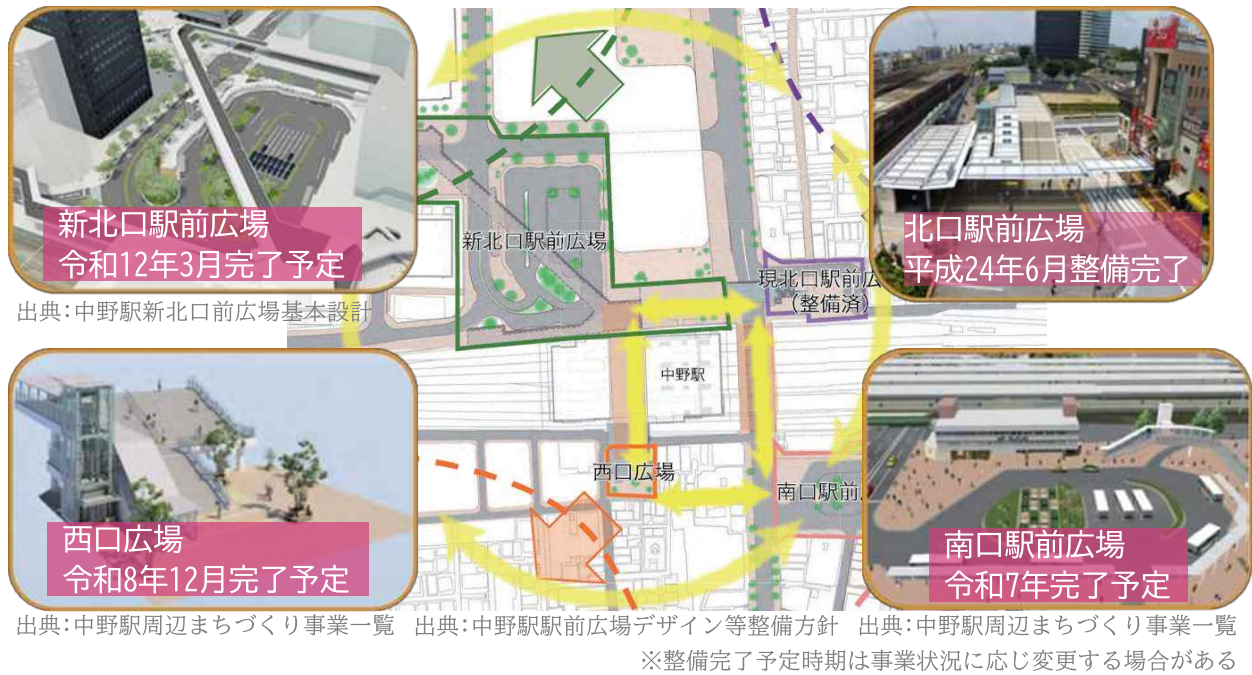


図 5-10

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

07 待ち合い環境の整備

08 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

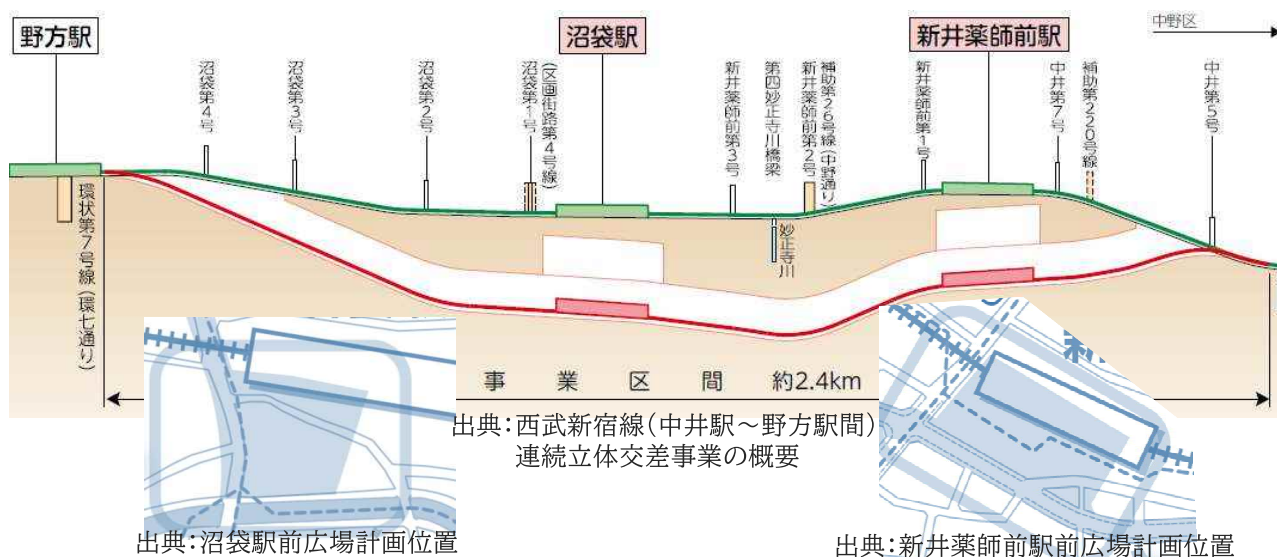


図 5-11

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

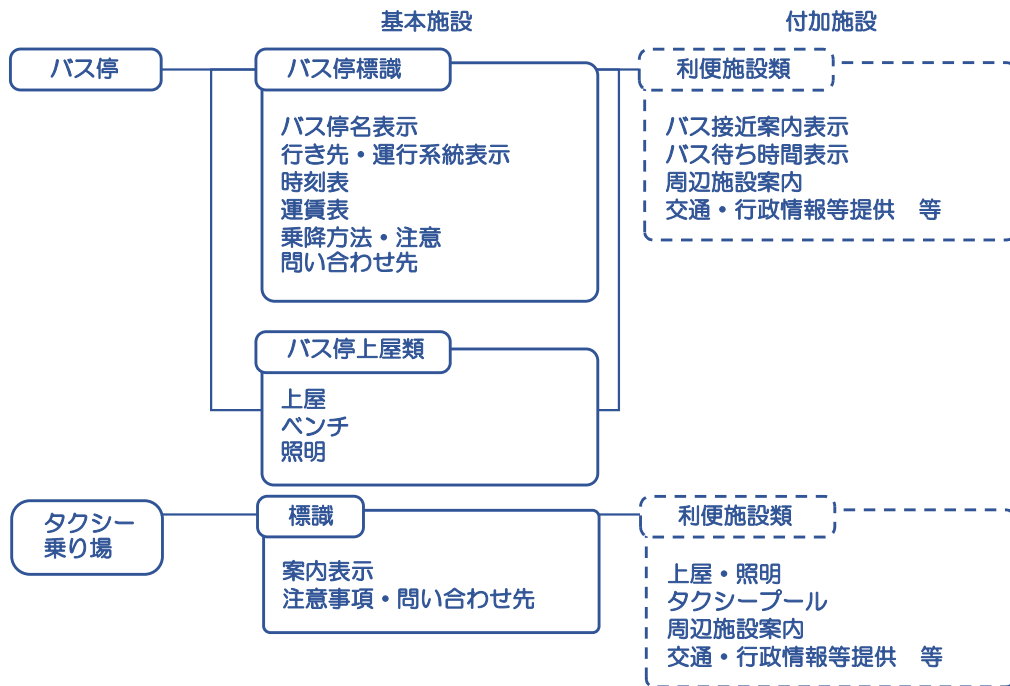
02 公共交通の利用情報の充実

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 5-12

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 **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：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
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 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、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5-14：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。

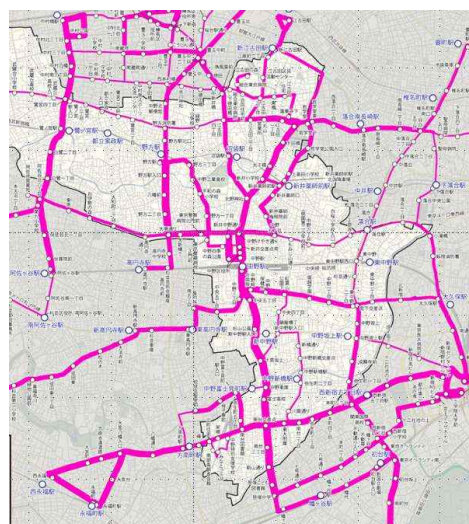


図5-15：区内路線バス利用状況（イメージ）

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

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。



中野区自転車安全利用講習会

図 5-16

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 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。



【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)

図 5-17

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 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。



中野区 庁有車
図 5-18

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
図 5-19

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

04 シェアサイクルの推進

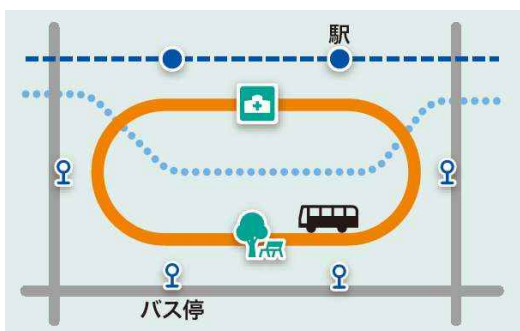
05 新たな交通結節点の整備

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 5-20

(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 5-21

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 **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

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。

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。



出典：国土交通省_MaaS入門ガイドブック

図 5-22 MaaSの概念図

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

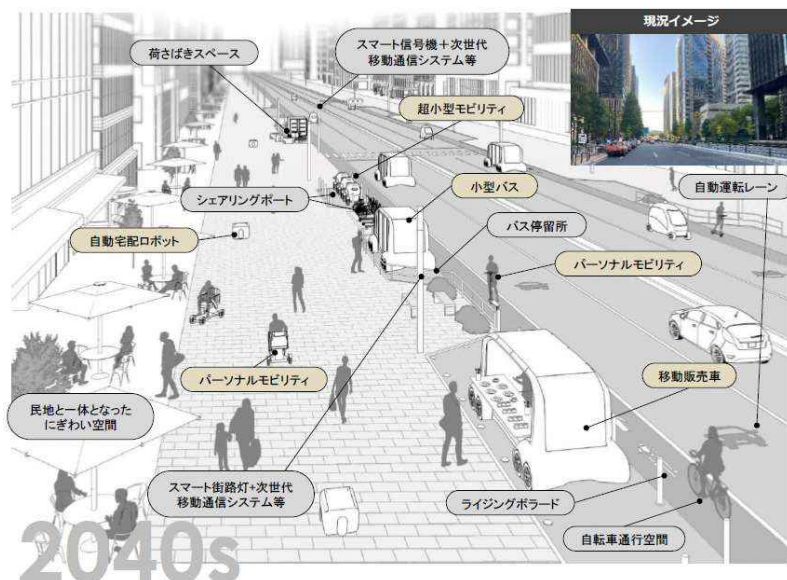
- 02 公共交通の利用情報の充実
- 09 モビリティ・マネジメント

13-3：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 5-23 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※21

※21 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※22・ (概ね満足を除いた満足度※22)	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%)	— ※23
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※24 (代表交通手段)	66.0%	68.0%	— ※23
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	50系統	50系統	50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			

※22 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。

※23 —：
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。

※24 公共交通の分担率：
鉄道・バス・自転車の構成割合

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5(2023)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5(2023)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。

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。

