

中野区地域公共交通計画の策定について

中野区地域公共交通計画(案)に対するパブリック・コメント手続を経て、中野区地域公共交通計画を策定したので、以下のとおり報告する。

1 パブリック・コメント手続の実施結果

(1) 意見募集期間

令和6年2月5日(月曜日)から令和6年2月26日(月曜日)まで

(2) 提出された意見

なし

2 中野区地域公共交通計画(案)からの変更点

内容に関する変更点はなし

3 中野区地域公共交通計画

別紙1、2のとおり

4 今後の予定

令和6年3月中旬 パブリック・コメント手続の実施結果及び中野区地域公共交通計画の公表(区ホームページ、区報、区民活動センター等)

計画の概要

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る。

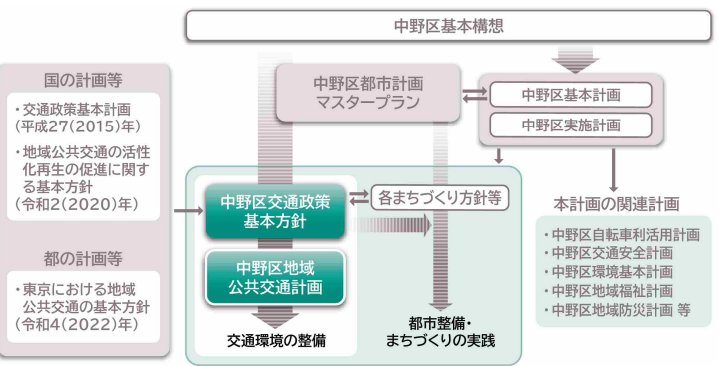
一方で、地域ごとの公共交通サービスに差が見られ、また新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした人々の交通行動の変容や、公共交通の担い手不足などの問題も顕在化し、現状のままでは、区民の移動を支える公共交通の維持は困難になっていくことが懸念される。このような状況で、持続可能な交通環境の実現を図るため、区民や企業、交通事業者、行政等の各主体による相互協力（共創）のもとで取り組んでいくことが求められる。

このため、区は、中野区交通政策基本方針（令和3年度策定）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、取組を推進する。

計画期間

令和6年度～15年度までの10年間

計画の位置付け



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画

図 計画の位置付け

現状と課題

現 状	課 題
・区民移動の中心は、公共交通 ・世帯当たりの自動車保有台数は23区で最も少ない ・シェアサイクルが移動手段の新たな選択肢に ・公共交通ネットワークの構築が難しい地域が存在	▶ 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
・国や東京都は、Ma a Sや自動運転の取組を推進 ・電動キックボードによる交通事故等が増加傾向 ・区内CO₂排出量（運輸部門）のうち7割以上が自動車	▶ 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2035年をピークに減少に転じ、2060年には現在の人口を下回る見込み。65歳以上の人口は、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超高齢社会への対応が必要
・中野駅周辺や西武新宿線沿線の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交通施設の整備、車両導入が進んでいる	▶ 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による影響で公共交通利用の減少幅が近年最大 ・在宅勤務等により区民の外出率が減少 ・官と民や交通事業者間、他分野を含めた3つの共創が必要	▶ 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

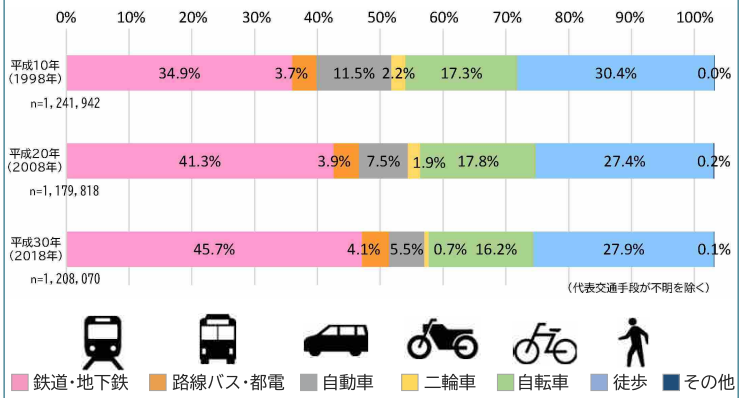


図 代表交通手段構成比の推移

公共交通サービス圏域

区の公共交通網は比較的充実しているが、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する。ここでは、鉄道駅、バス停が持つポテンシャルやシェアサイクルポートの位置から、公共交通サービスの充実度を判断する。

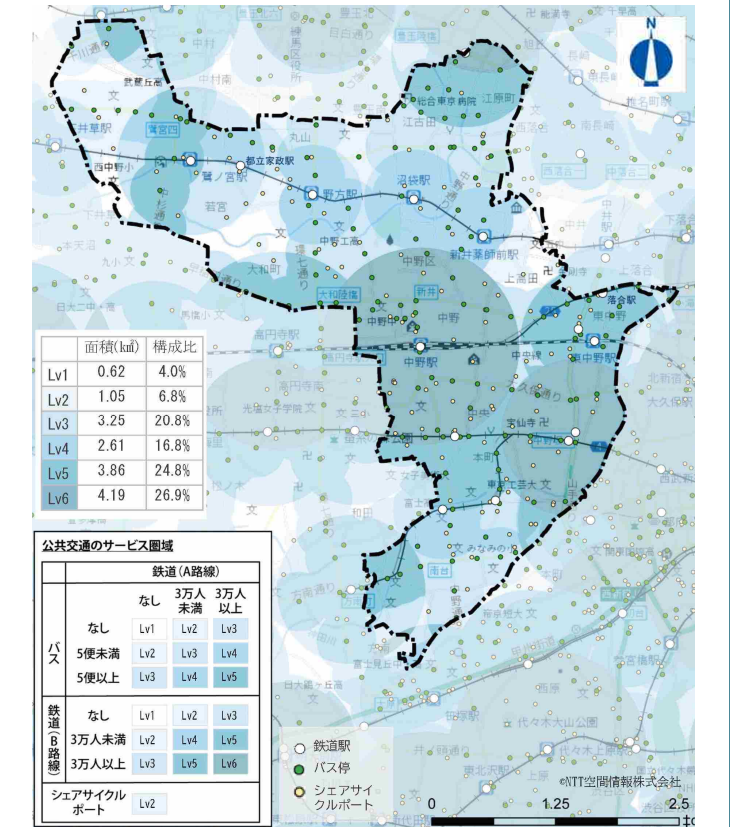


図 公共交通サービスレベル

◇ Lv6（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

◇ Lv5・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

◇ Lv3・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、公共交通機関の選択自由度が比較的低いエリア

◇ Lv1（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

■ 計画の理念と基本方針

【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

【基本方針②】

多様な選択を可能にする交通環境づくり

【基本方針③】

新技術の発展や環境に配慮した新たな取組



図 将来イメージ

■ 評価指標

目標	評価指標	基準値	目標値
全体	◇ 交通の便の満足度・ (概ね満足を除いた満足度)	令和4年 94.0%・ (61.2%)	令和15年 95.0%・ (70.0%)
	◇ 外出率・ (高齢者の外出率)	平成30年 80.3%・ (62.9%)	令和10年 85.0%・ (65.0%)
目標1	◇ 公共交通の分担率	平成30年 66.0%	令和10年 68.0%
	◇ 路線バスの系統数	令和4年 50系統	令和15年 50(±5)系統
目標2	◇ 中野駅周辺利用時の満足度	令和4年 50.5%	令和15年 65.0%
	◇ 新井薬師前駅・沼袋駅周辺 利用時の満足度	令和4年 新39.1% 沼51.9%	令和15年 新50.0% 沼60.0%
	◇ 新たな交通結節点の創出	令和4年 0か所	令和15年 1か所
目標3	◇ 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	令和4年 62.9%	令和15年 77.0%
	◇ 区のCO ₂ (運輸部門・自動車) の排出量	令和2年 80千t-CO ₂	令和15年 50千t-CO ₂
目標4	◇ 公共交通のサービス圏域 (レベル2以上)	令和4年 96.0%	令和15年 97.0%
	◇ 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	令和4年 1事業	令和15年 累計3事業

■ 目標と施策

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る。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る。

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

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

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る。公共交通の補完のため、自転車の利活用を推進する。

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

取組 04 シェアサイクルの推進

- ▶シェアサイクルの推進



シェアサイクルポート

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する。

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

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

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等、交通施設の強化を図る。

取組 07 待合環境の整備

- ▶バス・タクシーの待合環境の確保・整備

取組 08 交通施設等のバリアフリー化

- ▶交通施設・車両のバリアフリー化



上屋付バス停

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る。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する。

取組 09 モビリティ・マネジメント

- ▶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

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



路線バス利用状況イメージ

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る。

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

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する。また、駅周辺エリアに關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する。

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

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等の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く。

取組 13 新技術を活用した移動の活性化

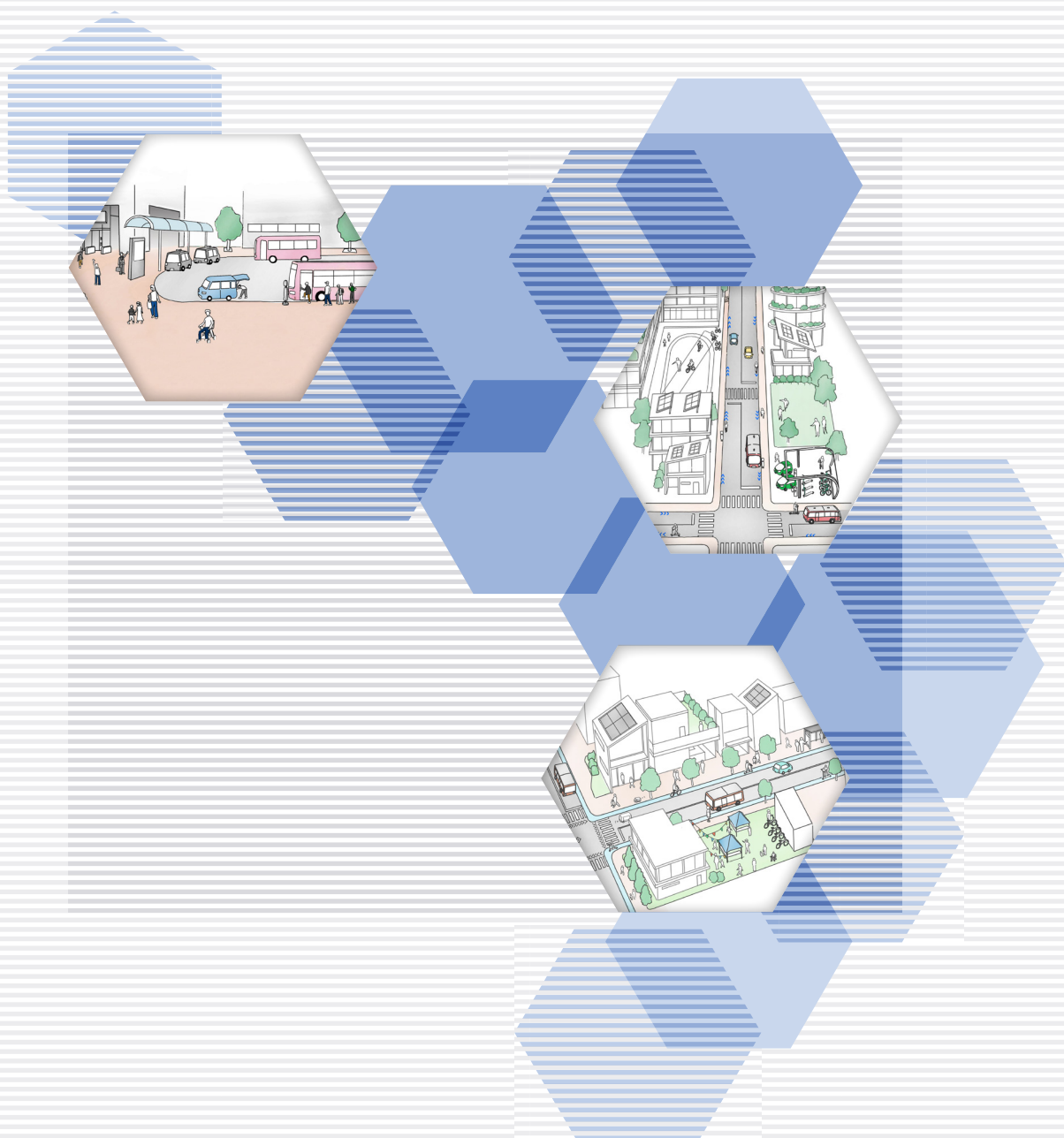
- ▶MaaSの検討
- ▶次世代モビリティの検討
- ▶自動運転移動サービスの検討

① WILL(株)Webサイト
(近距離モビリティWILL Model C2)

② (株)ドコモ・バイクシェアWebサイト
(EVバイク(3輪)シェア)

③ (株)タジマモーターコーポレーションWebサイト
(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)





中野区地域公共交通計画

令和6(2024)年3月
中野区

目次

第1章	概要	1
1-1	計画の趣旨	2
1-2	計画の位置付け	3
1-3	対象区域	4
1-4	計画期間	4
1-5	対象範囲	5
第2章	現状	7
2-1	人口等	8
2-2	地形・土地利用	11
2-3	鉄道	16
2-4	路線バス	18
2-5	タクシー	22
2-6	自転車	24
2-7	移動実態	26
2-8	まちづくり	34
2-9	福祉・環境	35
2-10	交通を取り巻く社会状況	40
第3章	公共交通サービス圏域	45
3-1	公共交通サービス圏域	46
第4章	計画の理念と目標	59
4-1	計画の理念	60
4-2	計画の目標	63

第5章 施策	65
5-1 施策の体系	66
5-2 実施施策	68
施策1 最適な公共交通ネットワークの形成	69
施策2 公共交通を補完する自転車利活用の推進	73
施策3 交通結節点の整備	75
施策4 交通施設の強化	78
施策5 公共交通への利用転換の意識啓発	80
施策6 脱炭素の推進	82
施策7 新たな公共交通サービスの活用	84
施策8 新技術の活用	85
5-3 計画の評価	87
5-4 推進体制	89
資料編	91
資料1 計画の策定経過	92
資料2 中野区交通政策推進協議会(条例設置)委員名簿	93
資料3 中野区交通政策推進協議会条例	95
資料4 用語解説	97

第1章

概要

1-1	計画の趣旨	2
1-2	計画の位置付け	3
1-3	対象区域	4
1-4	計画期間	4
1-5	対象範囲	5

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、狭い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る基本目標「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」の達成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。

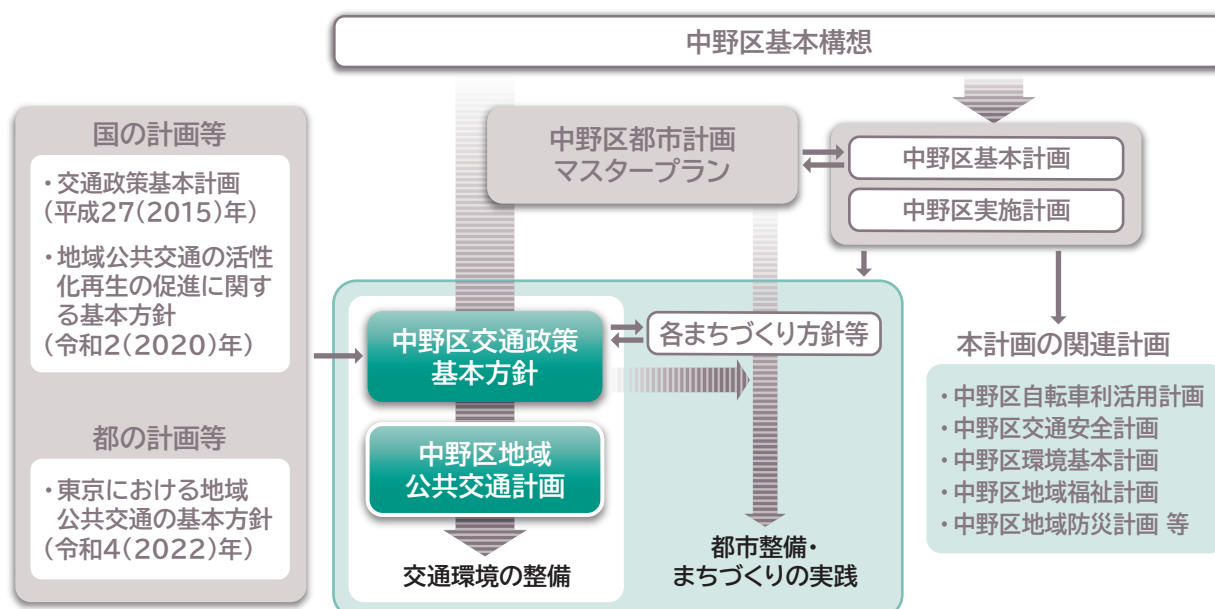


図1-1 計画の位置付け

1-3 対象区域

対象区域は、本区全域を対象とします。

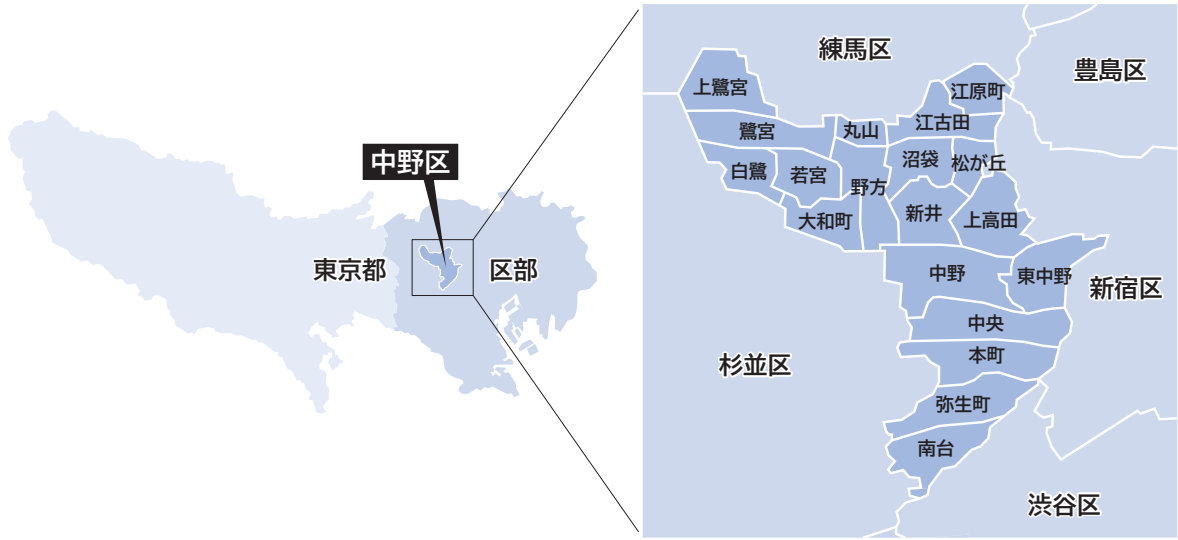


図1-2 対象区域

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。

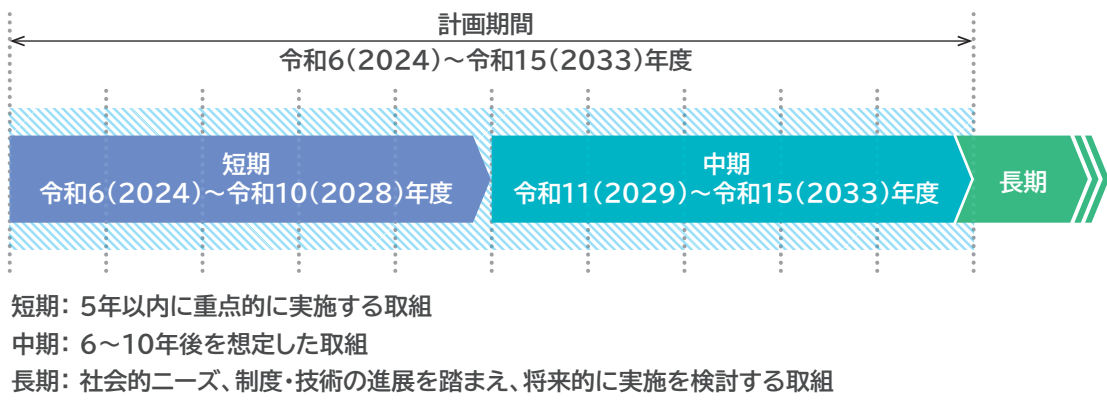
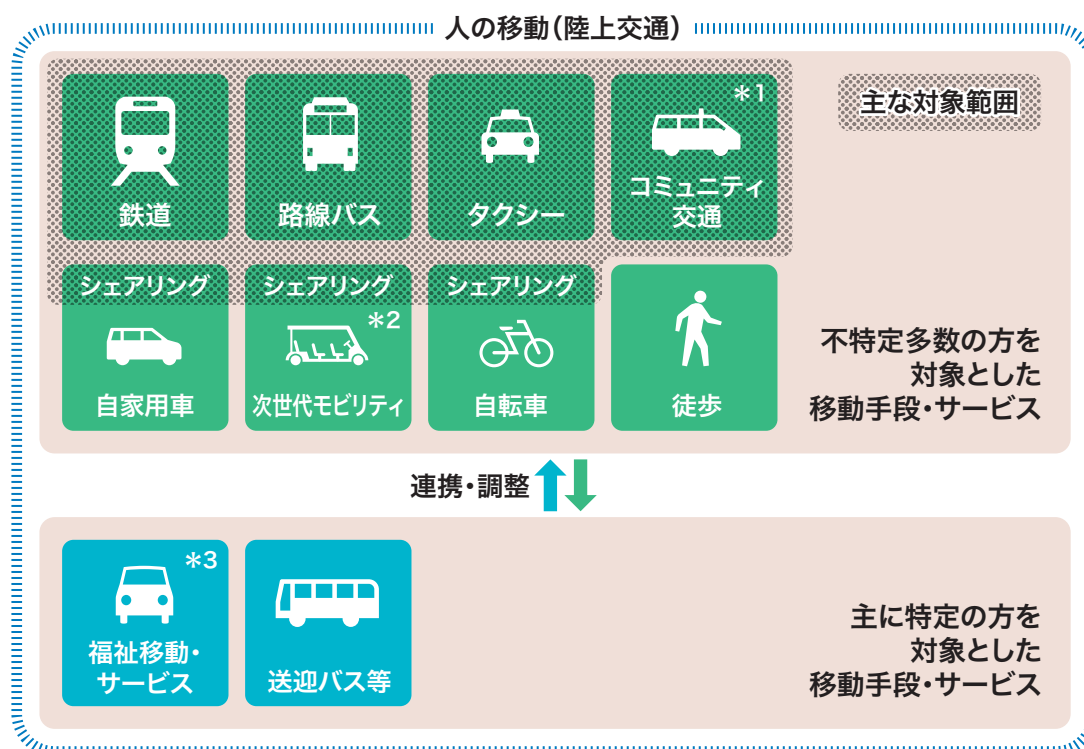


図1-3 計画期間

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。



*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ズ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。

図1-4 計画の対象範囲

第2章

現状

2-1	人口等	8
2-2	地形・土地利用	11
2-3	鉄道	16
2-4	路線バス	18
2-5	タクシー	22
2-6	自転車	24
2-7	移動実態	26
2-8	まちづくり	34
2-9	福祉・環境	35
2-10	交通を取り巻く社会状況	40

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15.59km²、人口密度は約21.4千人／km²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

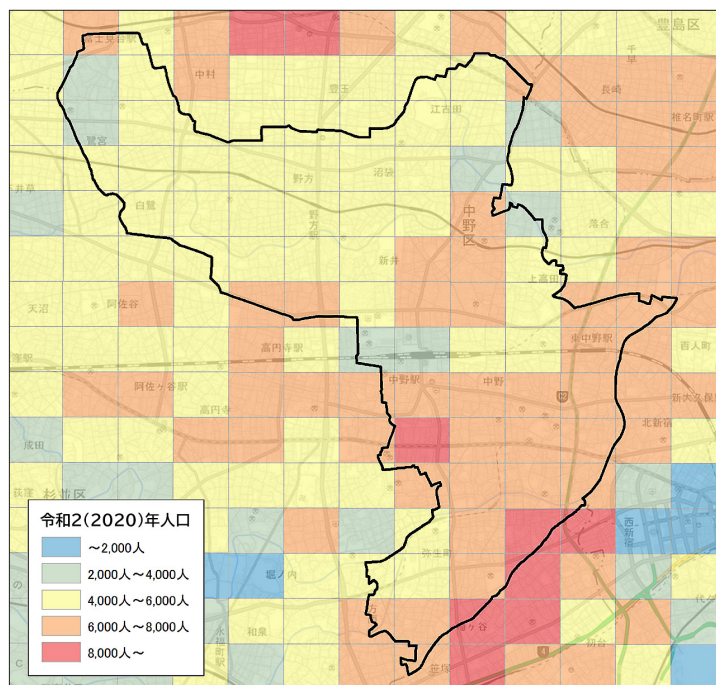
人口・面積（東京都区部の平均値と比較）			
・人口	333,593 人	（ 416,053 人	13 位/23区 ）
・世帯数	209,150 世帯	（ 231,885 世帯	12 位/23区 ）
・面積	15.59 km ²	（ 27.28 km ²	14 位/23区 ）
・人口密度	21,398 人/km ²	（ 15,249 人/km ²	2 位/23区 ）
・年少人口割合	9.0 %	（ 11.1 %	21 位/23区 ）
・生産年齢人口割合	70.9 %	（ 67.6 %	4 位/23区 ）
・高齢者人口割合	20.1 %	（ 21.4 %	15 位/23区 ）
・外国人人口割合	5.5 %	（ 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

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、西武新宿線沿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。

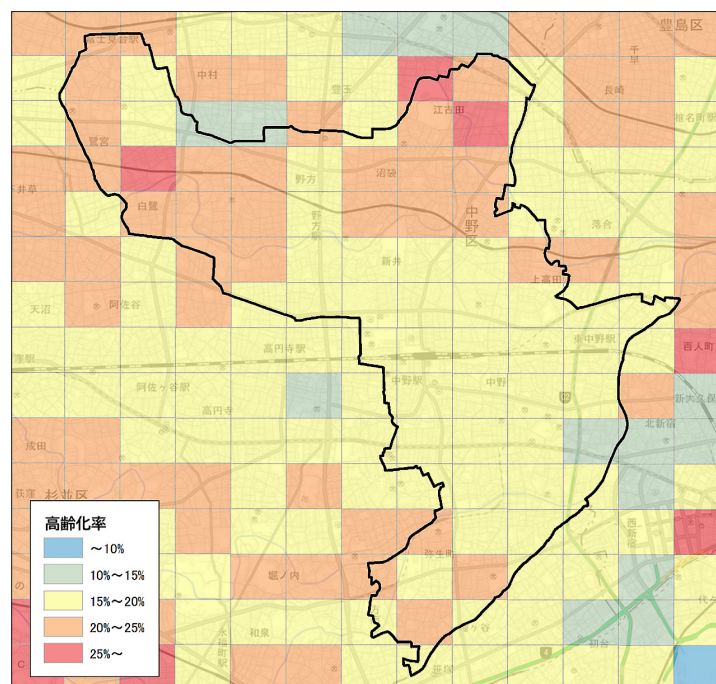


【出典】令和2(2020)年国勢調査

図2-1 夜間人口分布

中野区500mメッシュ別高齢化率(65歳以上)

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。



【出典】令和2(2020)年国勢調査

図2-2 高齢化率

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。

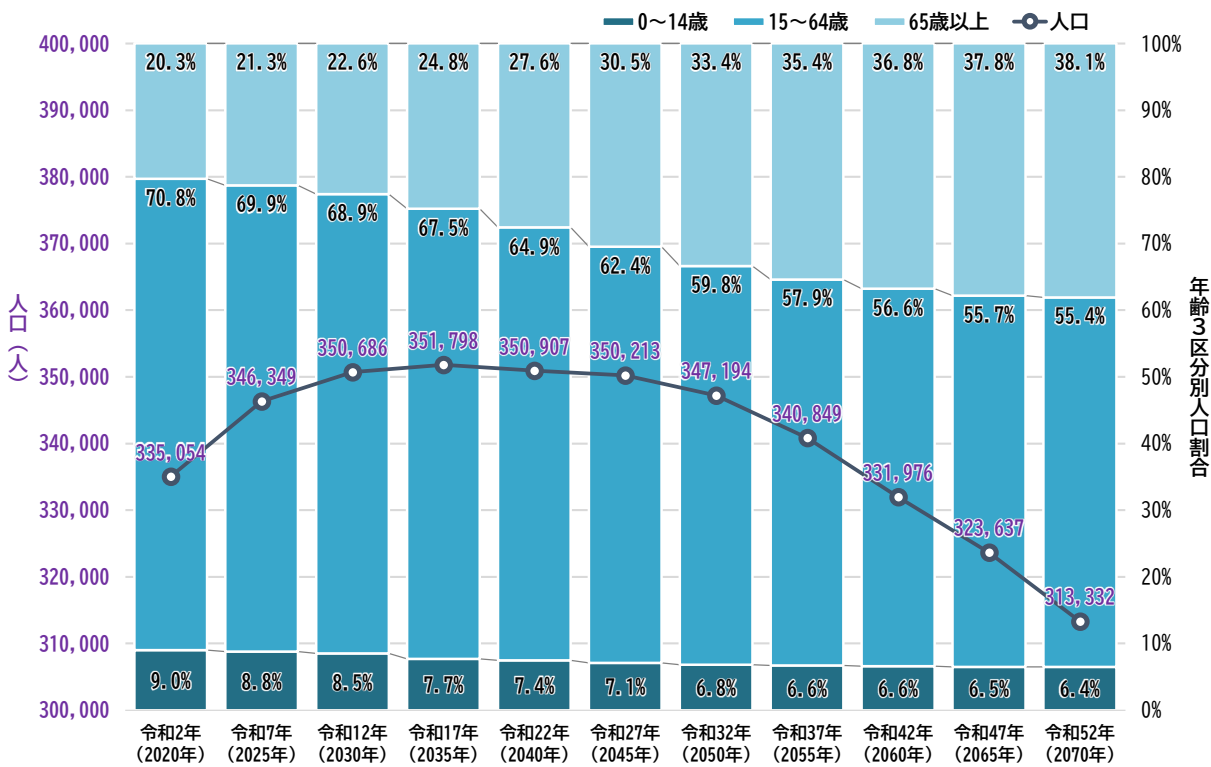


図2-3※3 将来人口推計・年齢3区分別人口の推移予測・割合

※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、令和52(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。

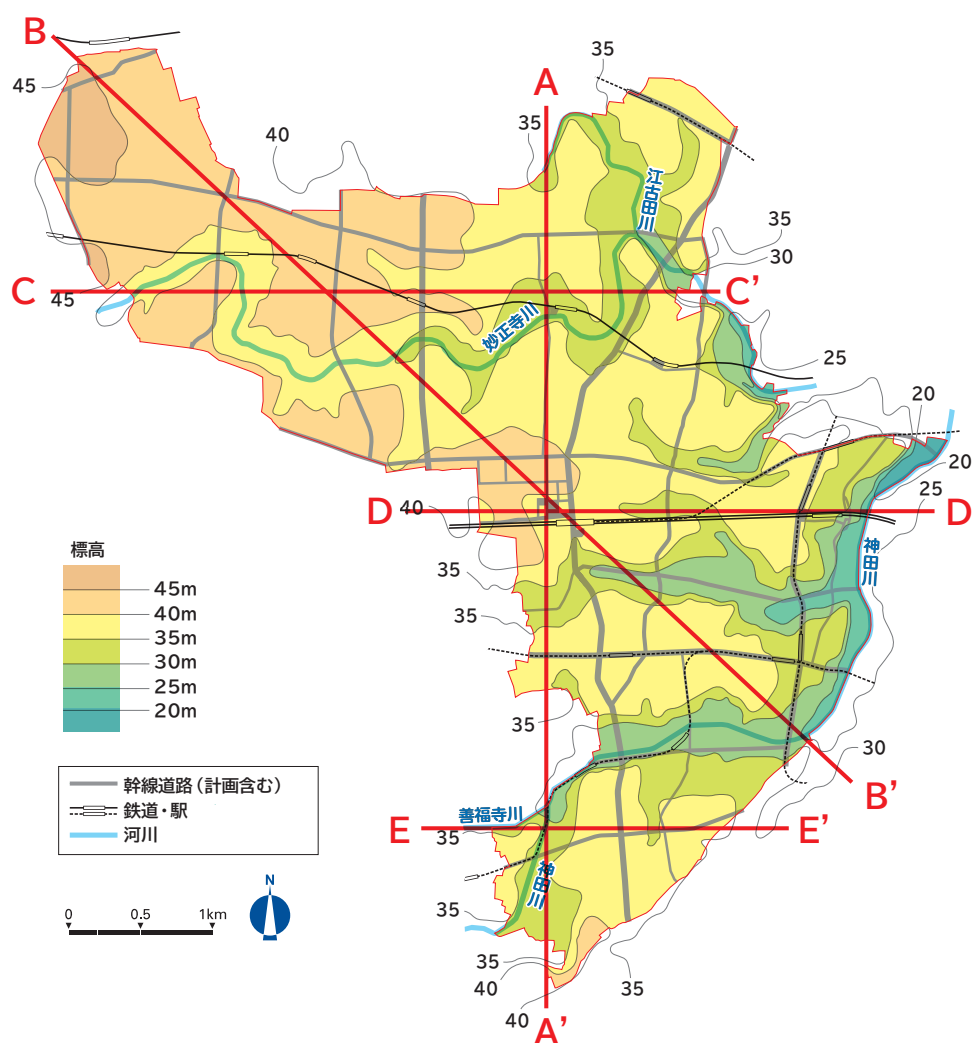


図2-4 中野区の地形

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、中野通り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。

E-E' 断面

区の南部東西方向(弥生町)の断面であり、善福寺川や中野車両基地の標高が低くなっています。

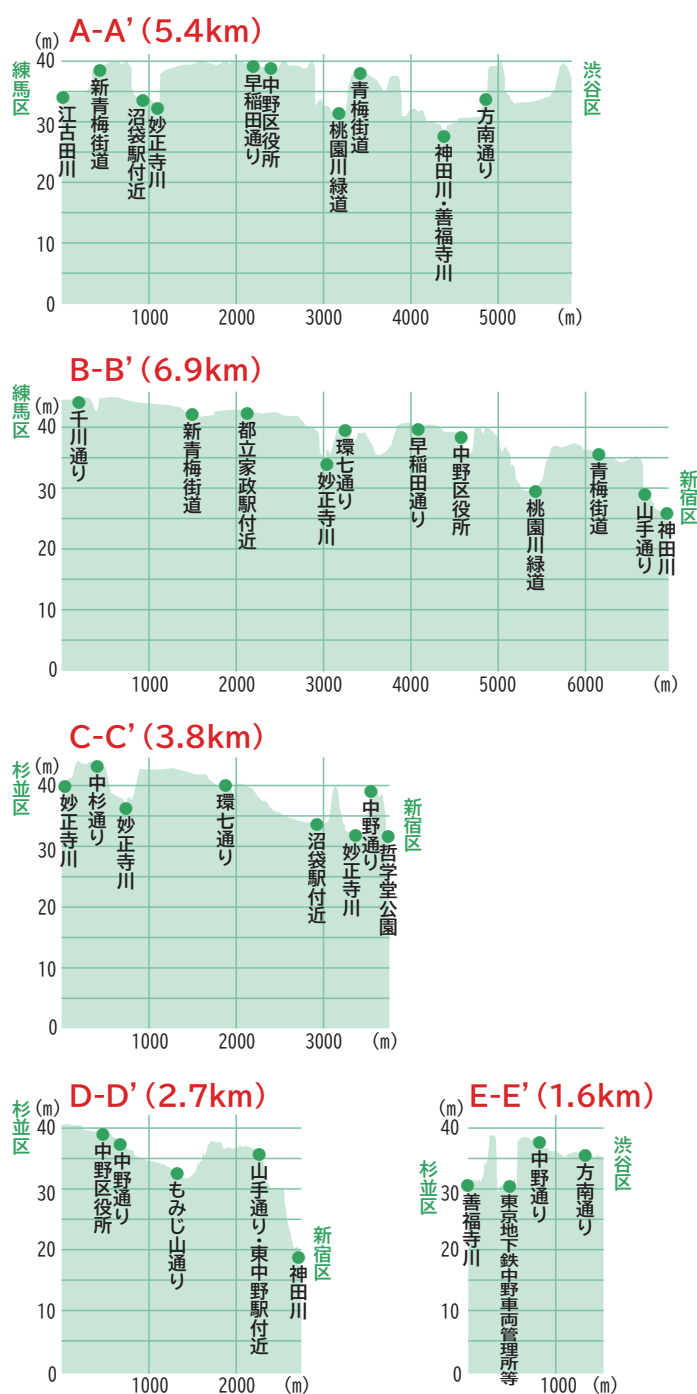
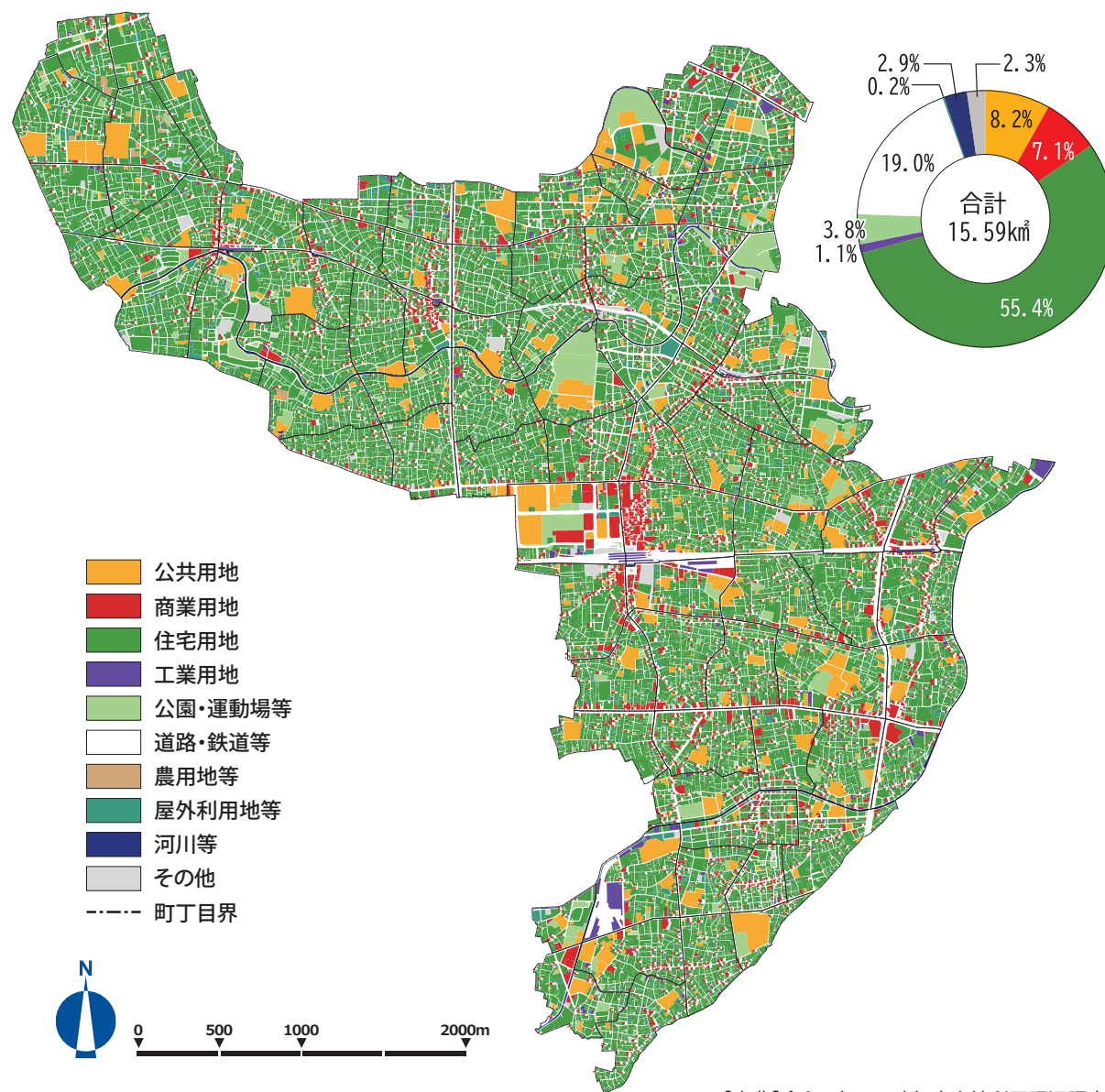


図2-5 地形断面

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。

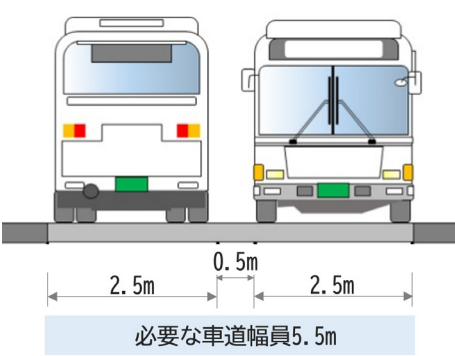
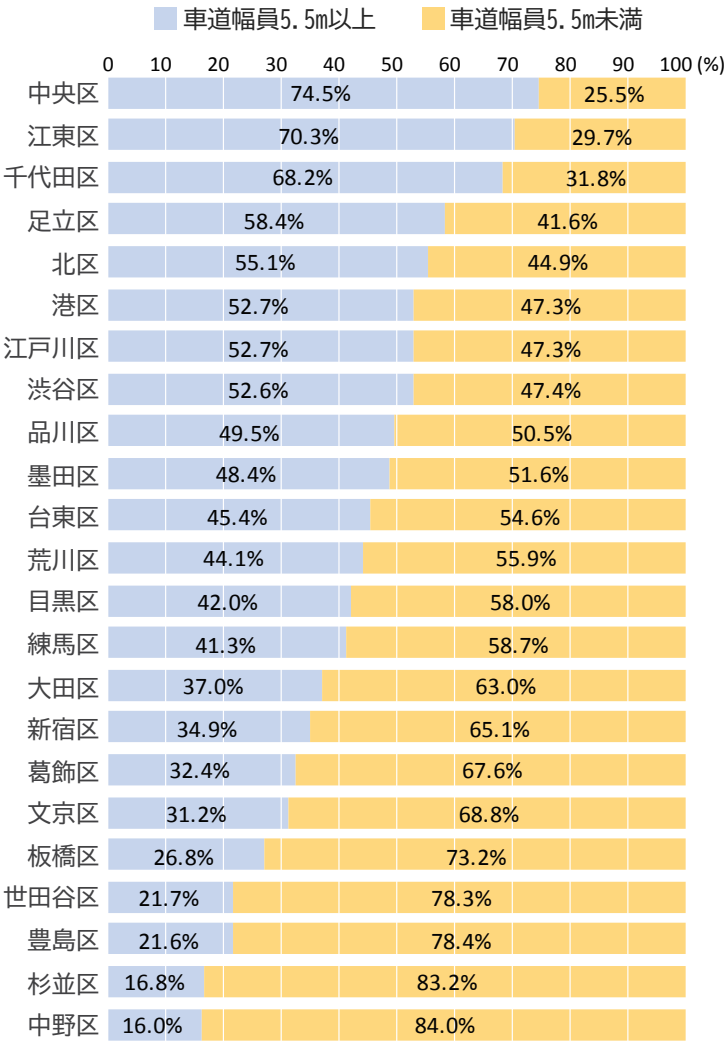


図2-7
路線バスに必要な車道幅員^{※5}



【出典】令和4年度東京都道路現況調査（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査（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、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。

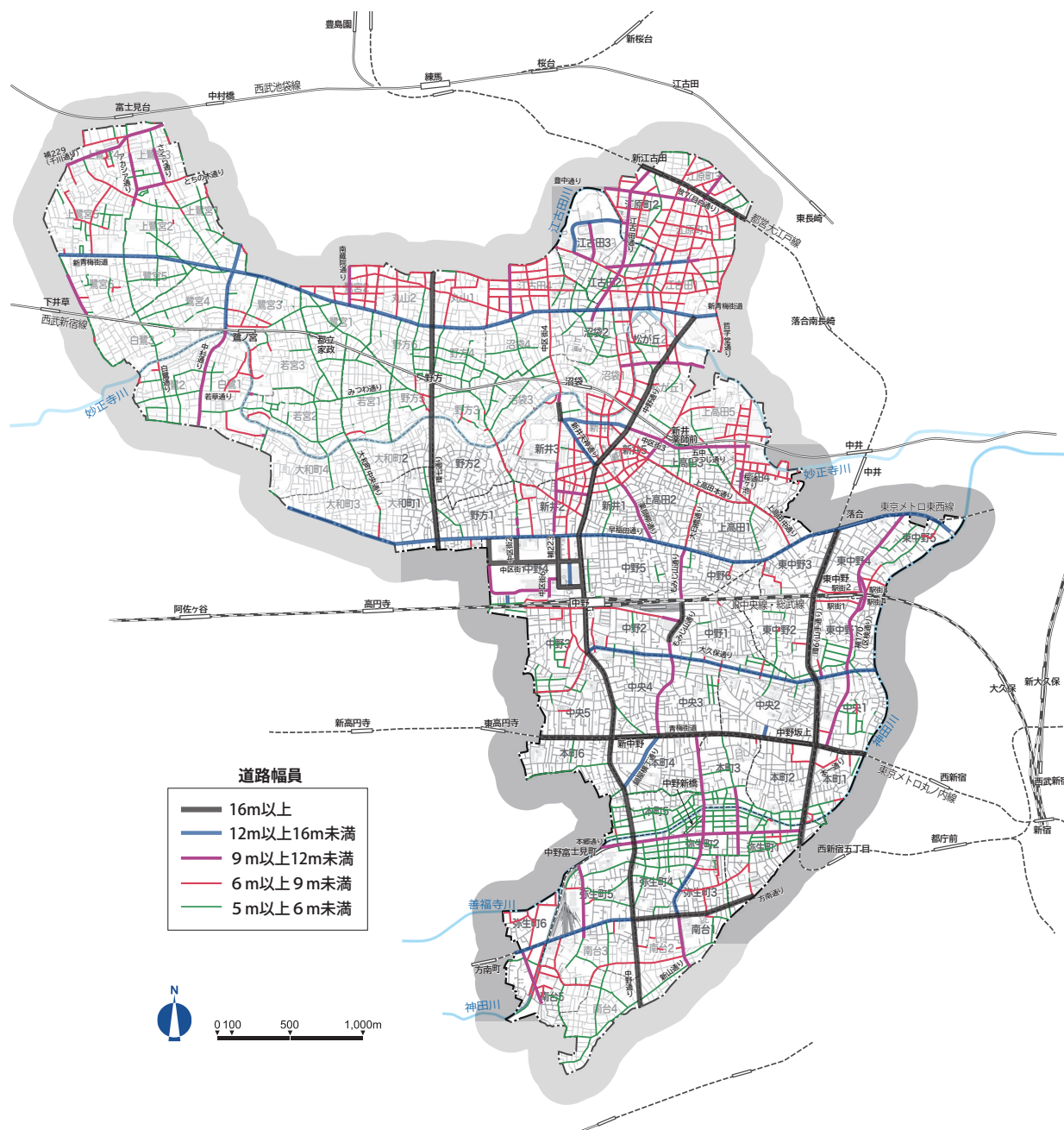


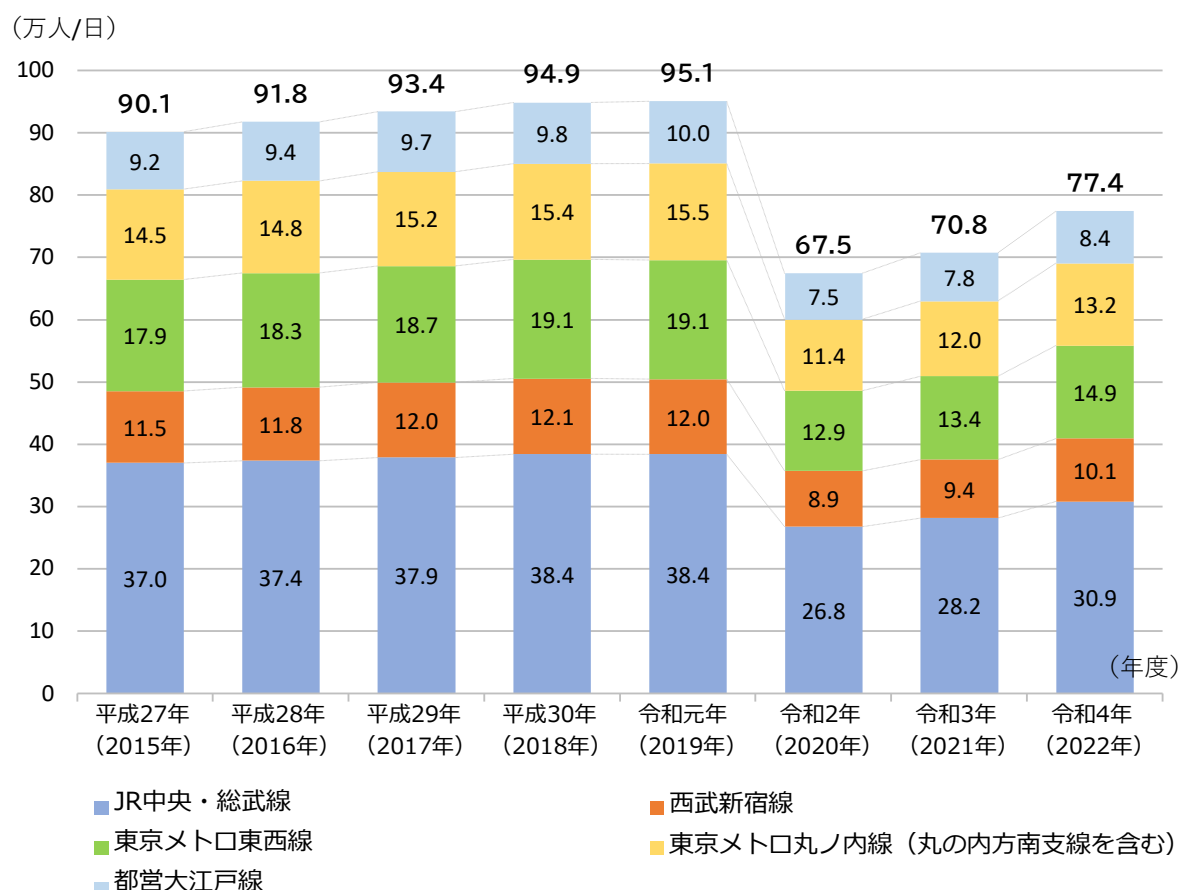
図2-9 幅員別道路網の状況

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CO₂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。



* グラフの数字は、四捨五入による端数を調整していないため、内訳と計は必ずしも一致しない。

図2-10 路線別乗降客数の推移※6

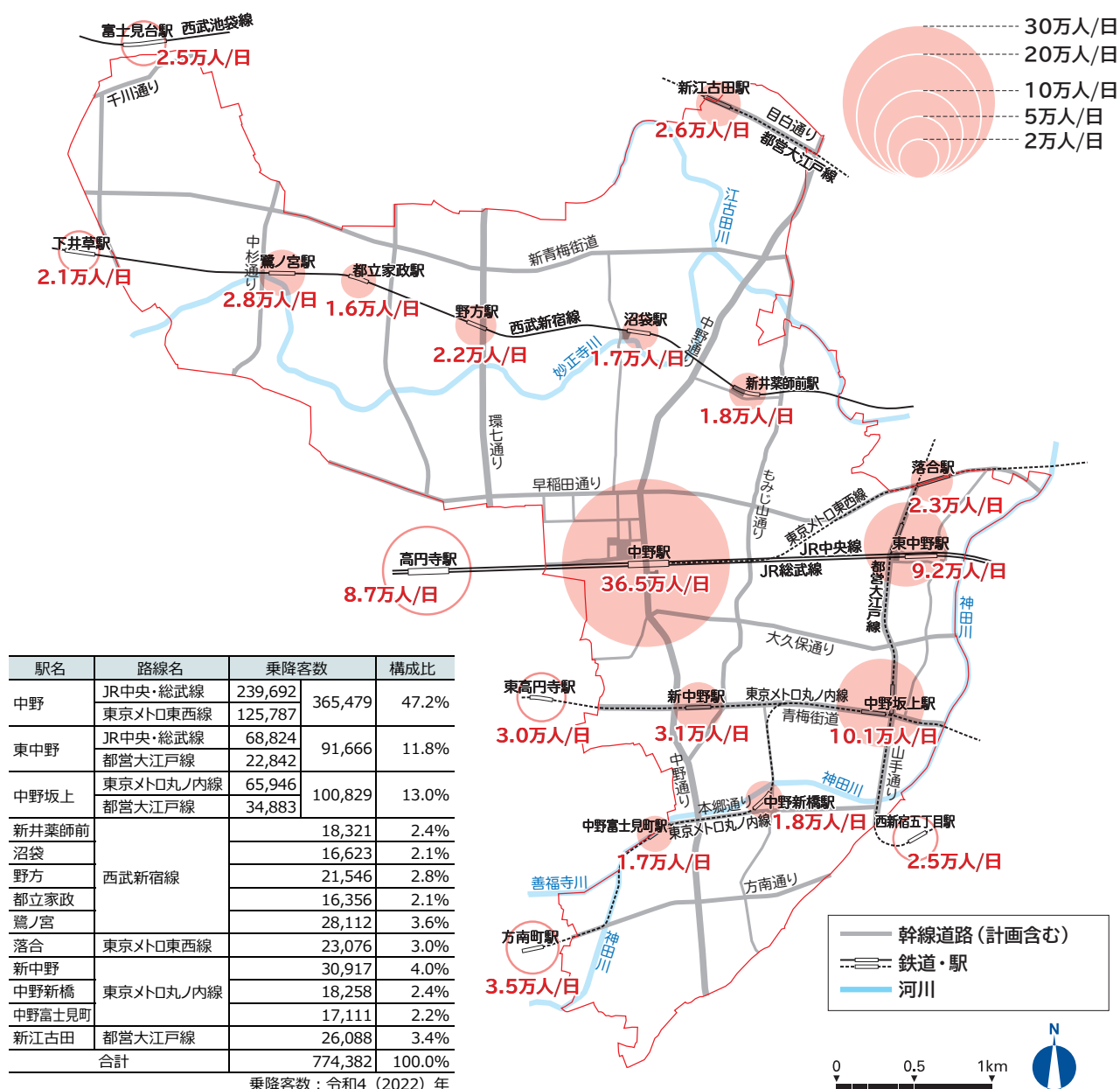


図2-11 鉄道駅乗降客数※6

※6 図2-10～2-11：【出典】JR東日本「各駅の乗車人員」（乗車人員を2倍にして算出）、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」

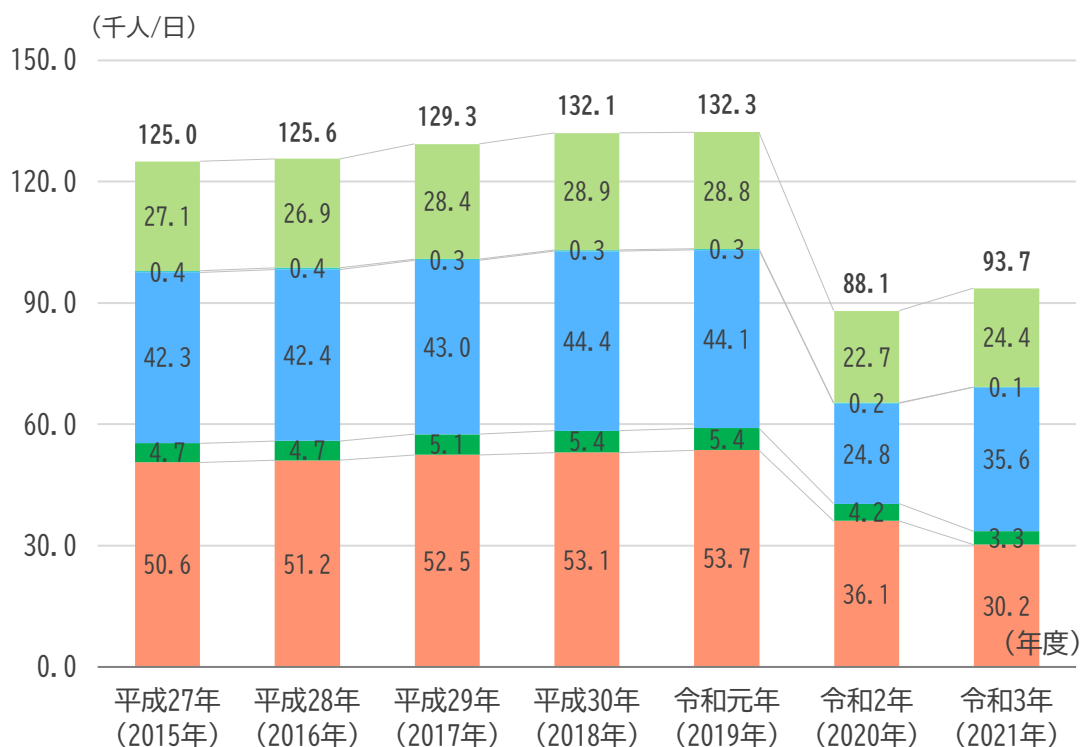
2-4 路線バス

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、令和元(2019)年まで増加しましたが、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3.5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)。



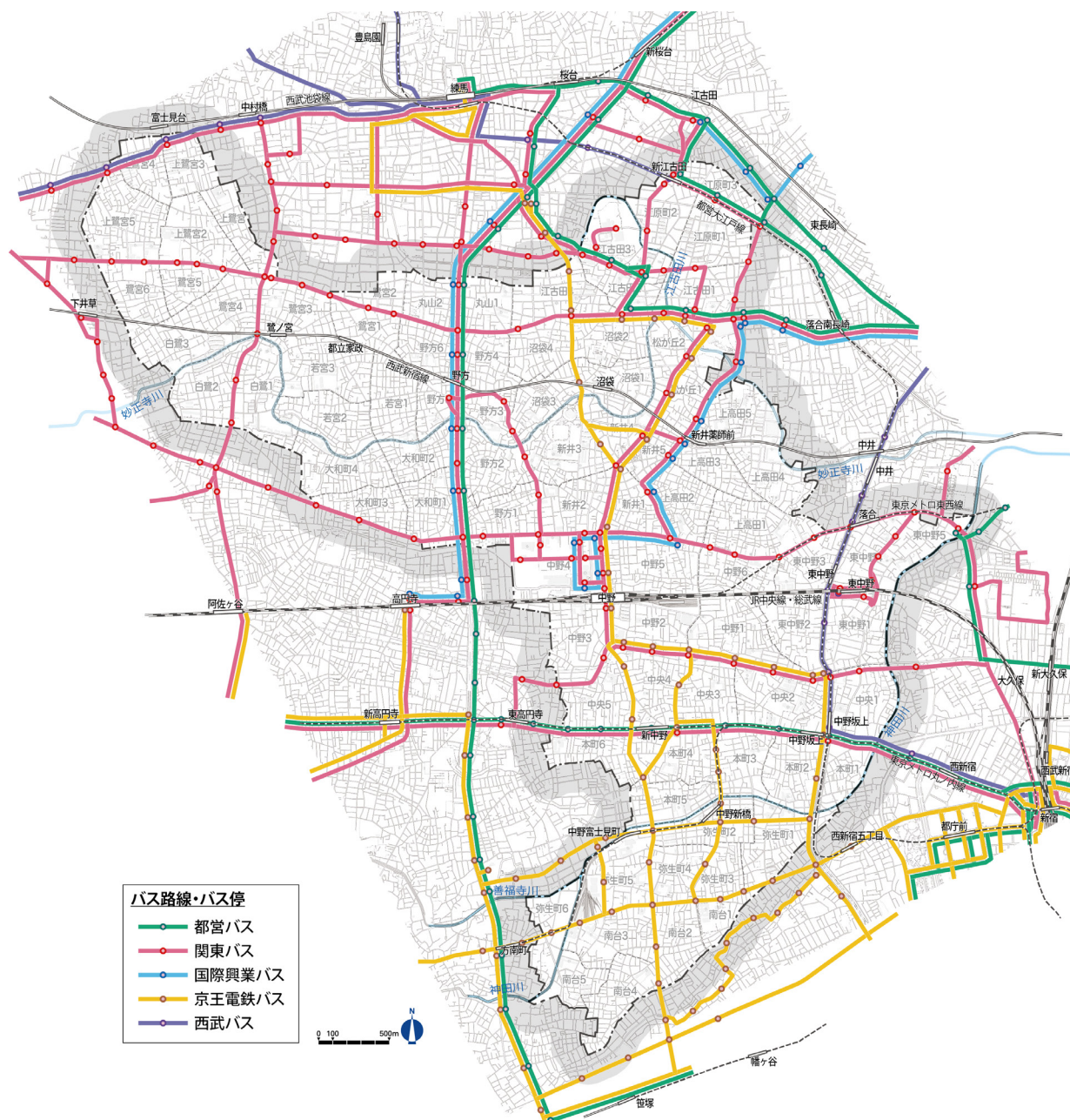
* グラフの数字は、四捨五入による端数を調整していないため、内訳と計は必ずしも一致しない。

【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。

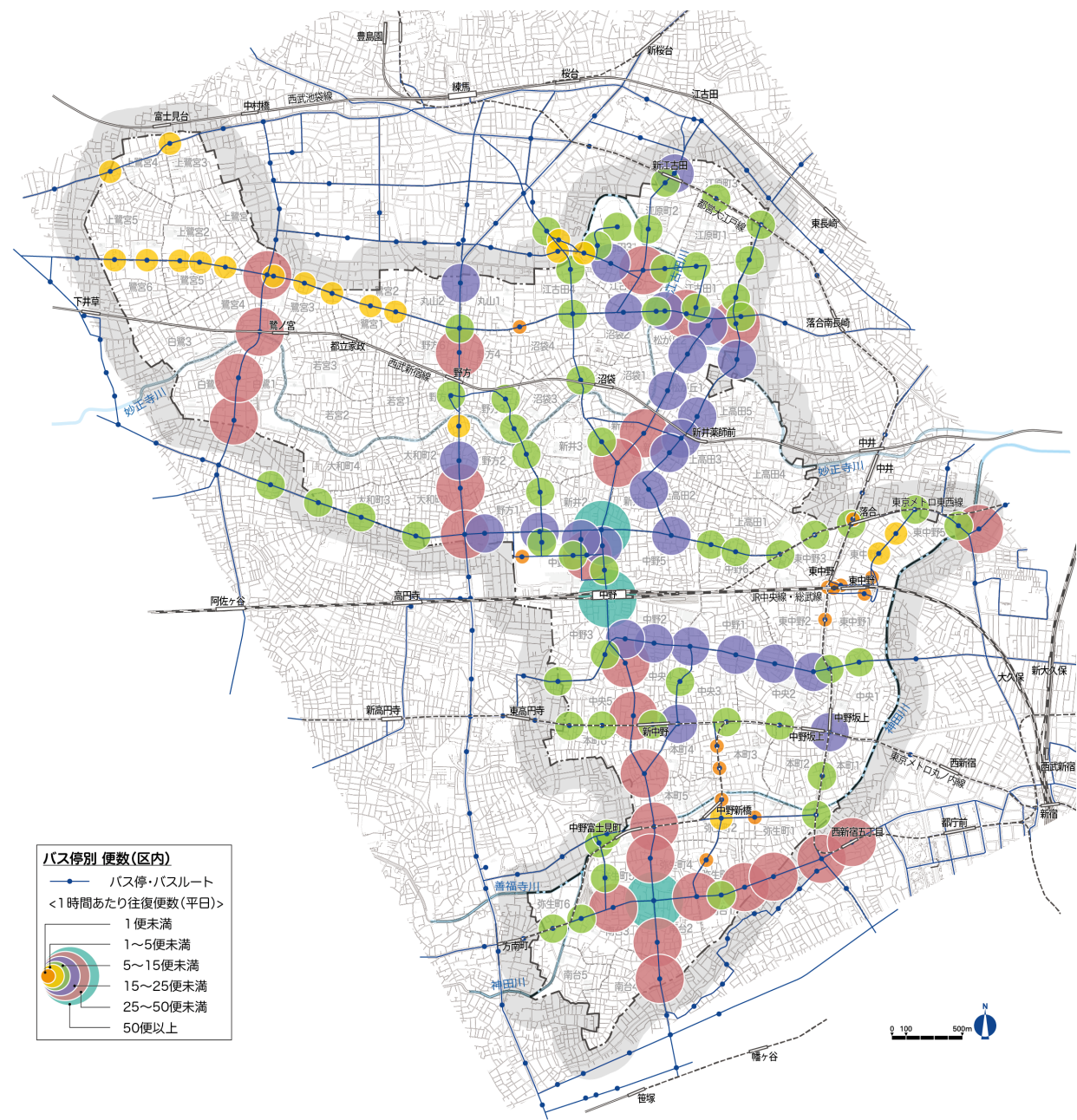


【出典】各交通事業者HP(令和5(2023)年)より作成

図2-13 事業者別の路線バス網

2-4-3 路線バスの運行状況

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。

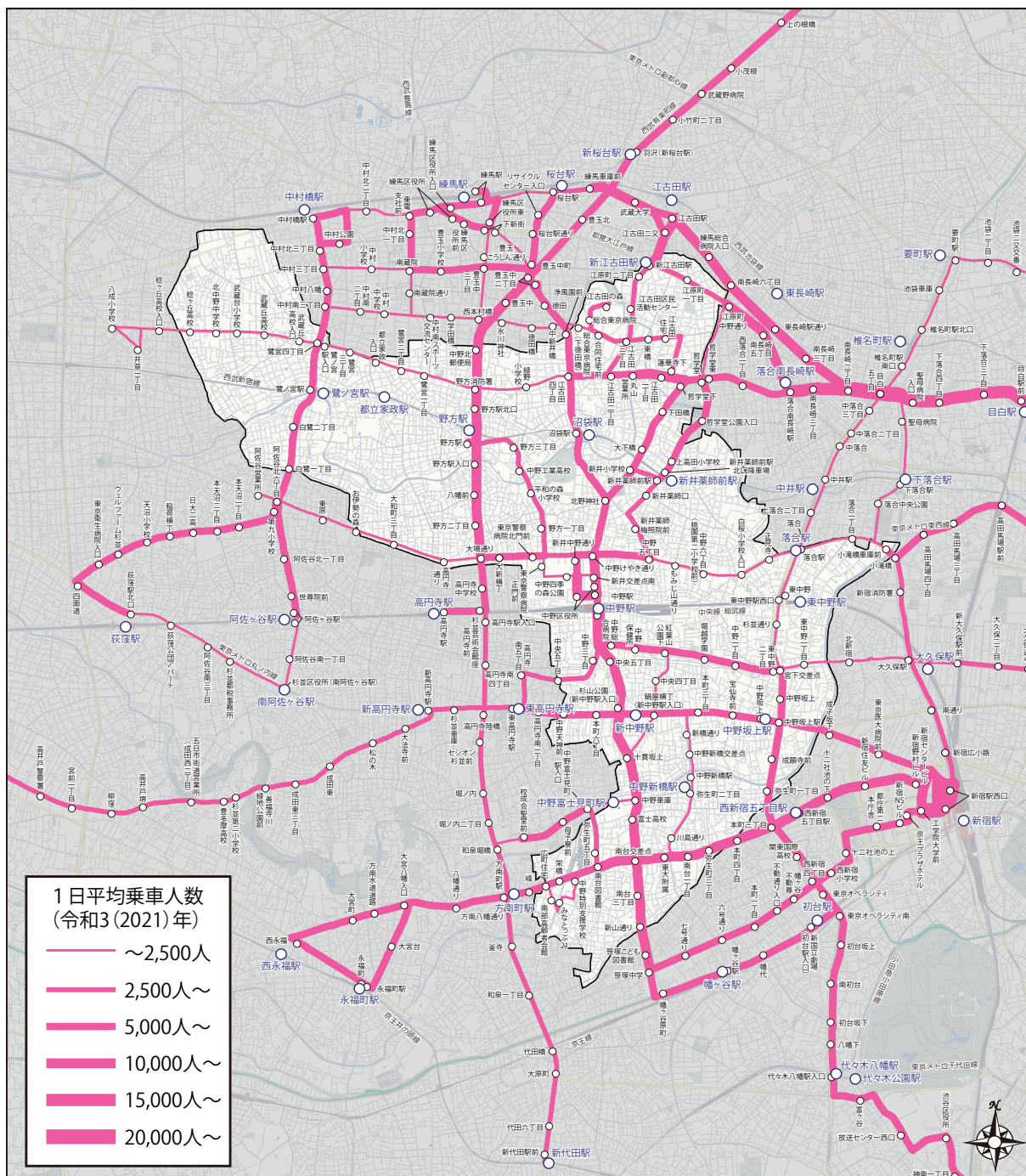


【出典】各交通事業者HP(令和5(2023)年)より作成

図2-14 バス停留所別発着本数

2-4-4 路線バス乗車人数

路線バスの1日平均乗車人数は、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(2009)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(2020)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)。

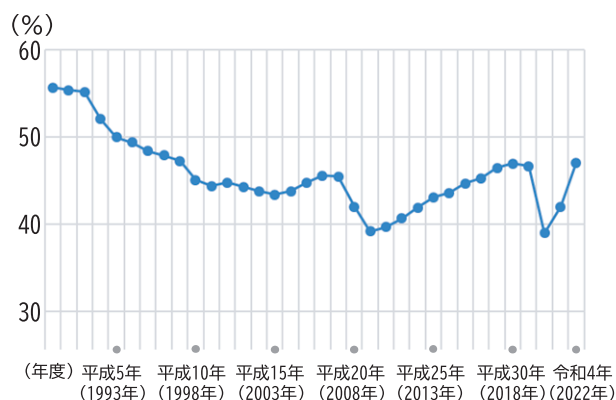


図2-16 実車率の推移^{※8}
(東京都区部・武三地区)

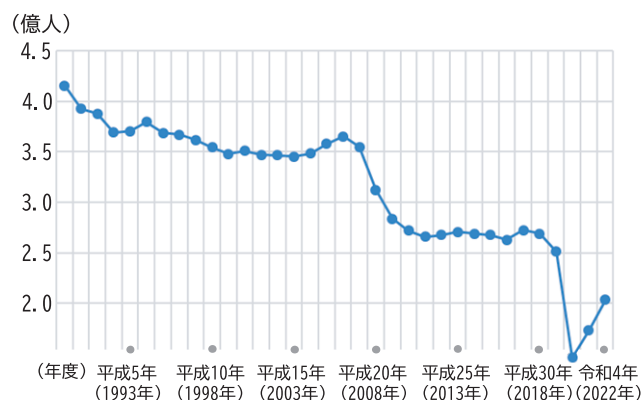


図2-17 輸送人員の推移^{※8}
(東京都区部・武三地区)

※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(2020)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。

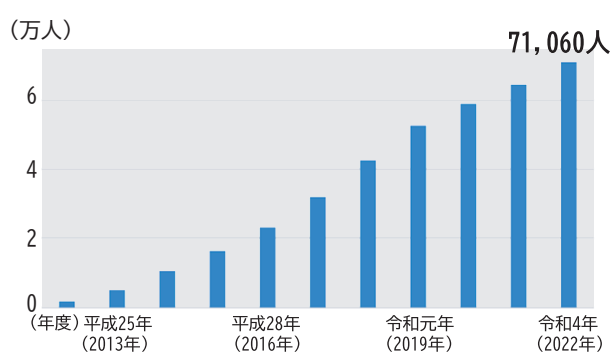


図2-18 UD研修の推移^{※9}

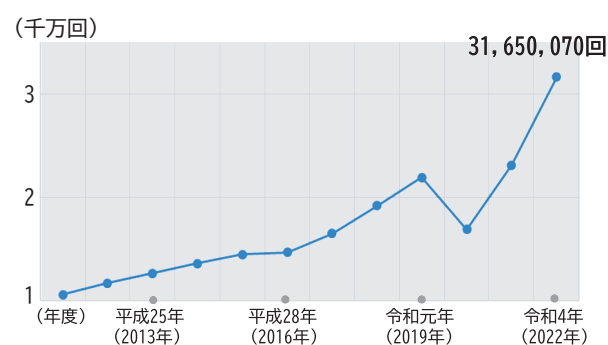


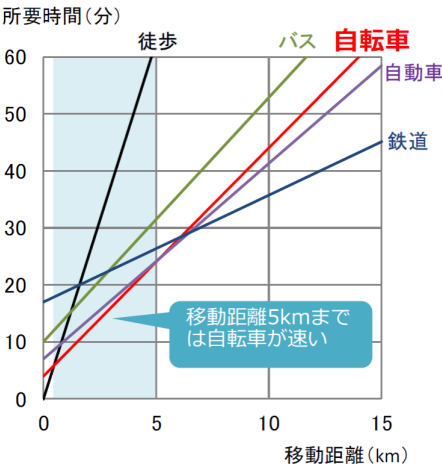
図2-19 無線配車回数の推移^{※9}
(スマートフォンによる配車回数を含む)

※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

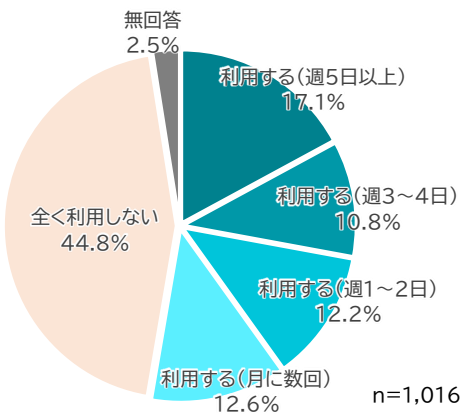
2-6-1 概況

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

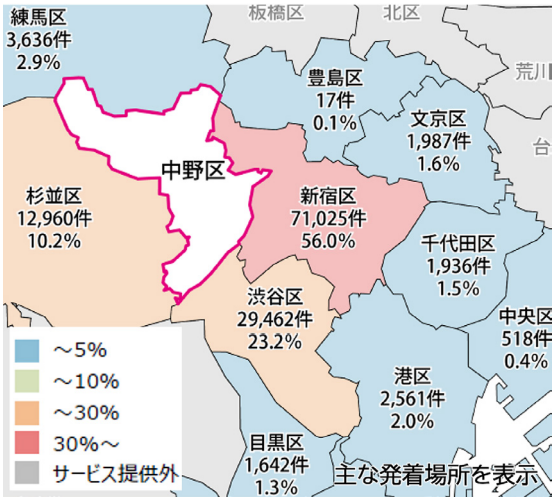


【出典】令和4(2022)年中野区区民意識・実態調査

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。

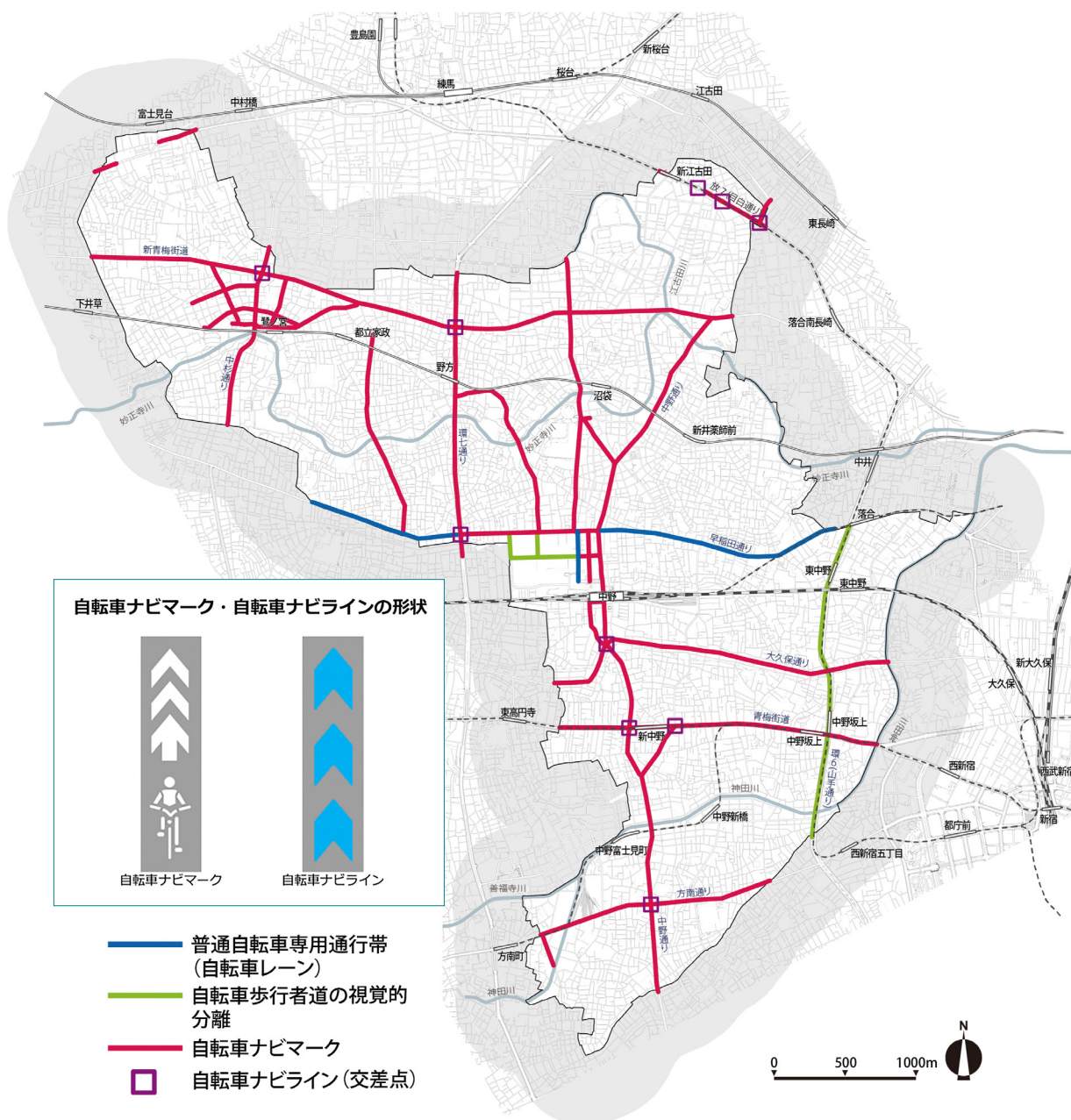


図2-23 自転車通行空間の整備状況

2-7 移動実態

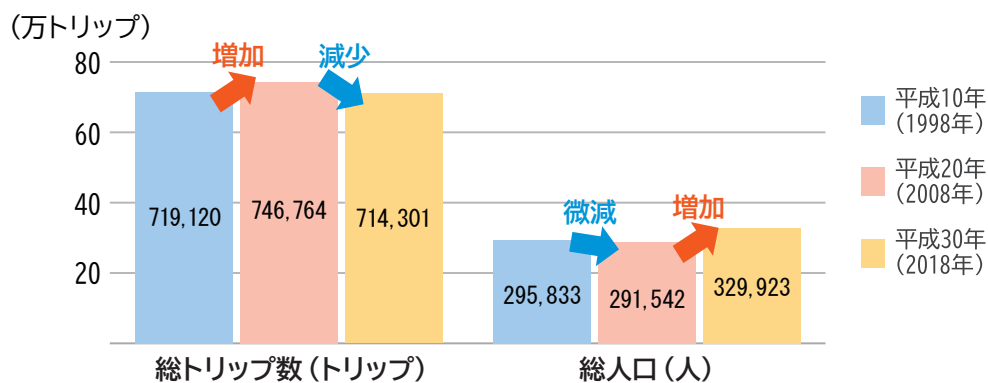
2-7-1 移動量と交通分担率

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。

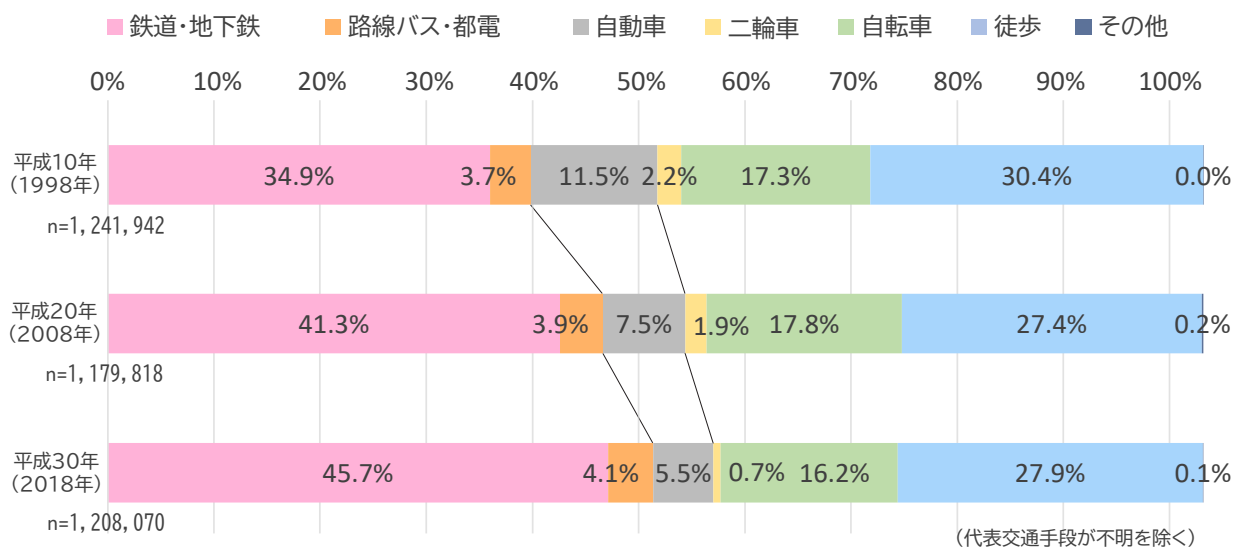
距離帯別の代表交通手段分担率(図2-26)は、概ね短距離移動が徒歩、長距離移動が鉄道となり、徒歩や鉄道を補完する距離の移動に、自転車やバスが利用されています。

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。



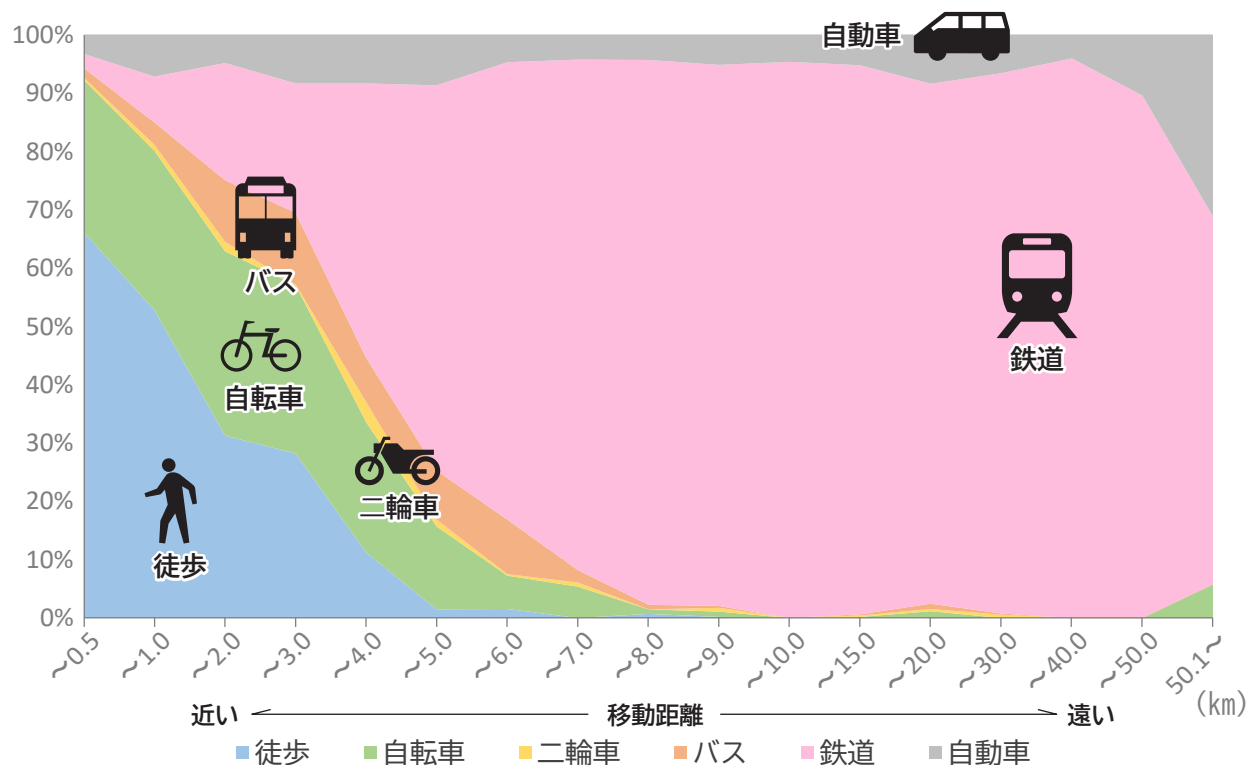
【出典】東京都市圏パーソントリップ調査※10

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}

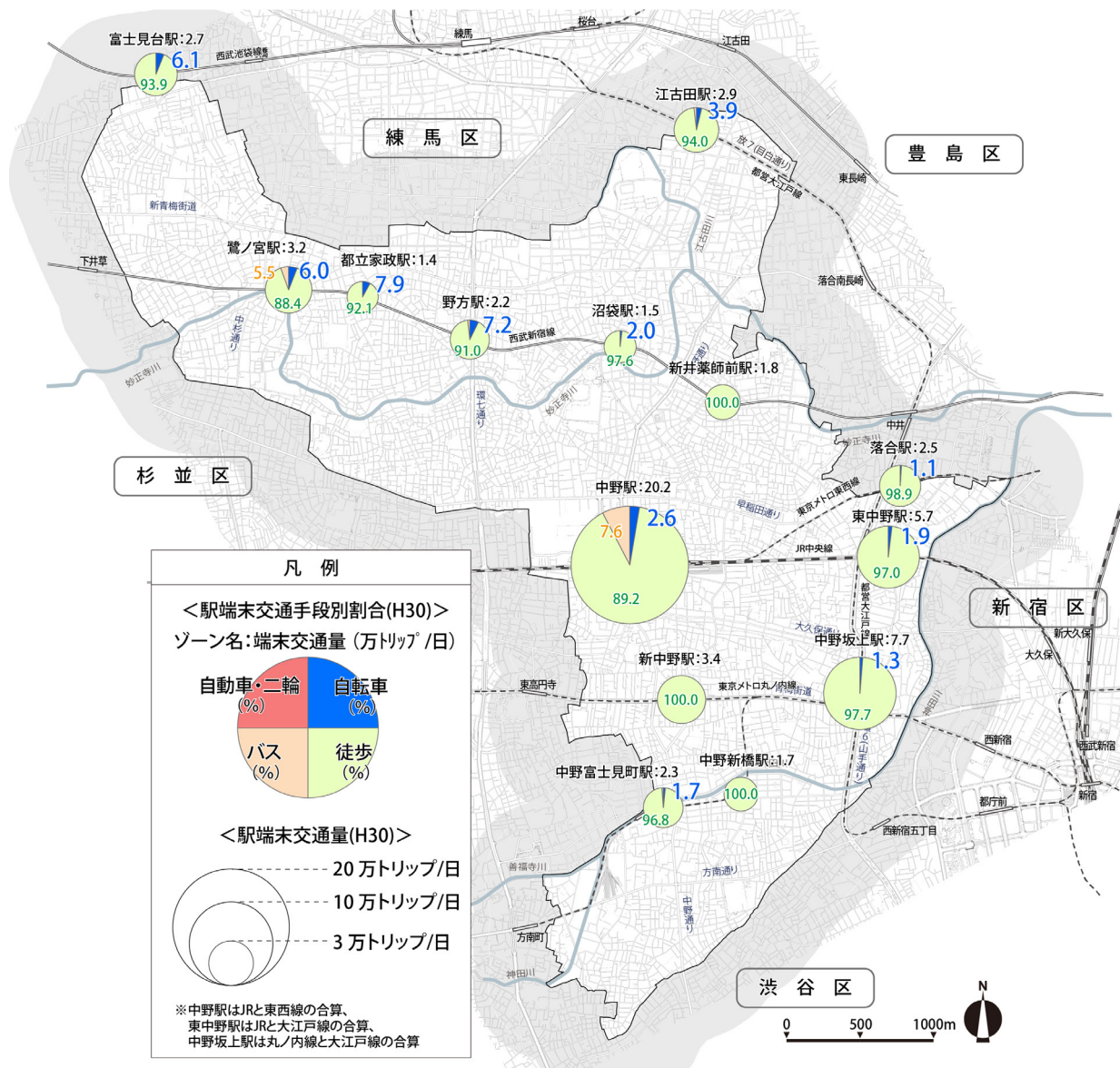
※代表交通手段とは、目的地まで利用した主な交通手段のこと。複数の交通手段を利用した場合、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道-バス-自動車-二輪車-徒歩の順となる。なお、タクシーは「自動車」に区分され、各調査年次約1%以下である。

図2-25 代表交通手段構成比の推移



【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)。

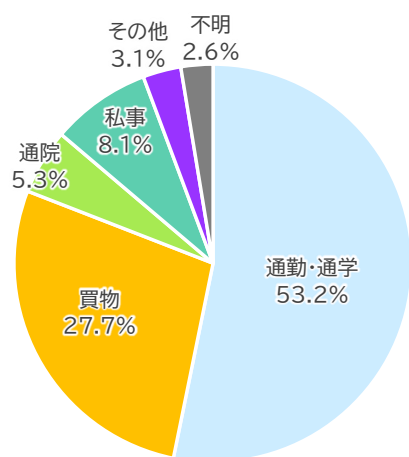


図2-28 外出目的

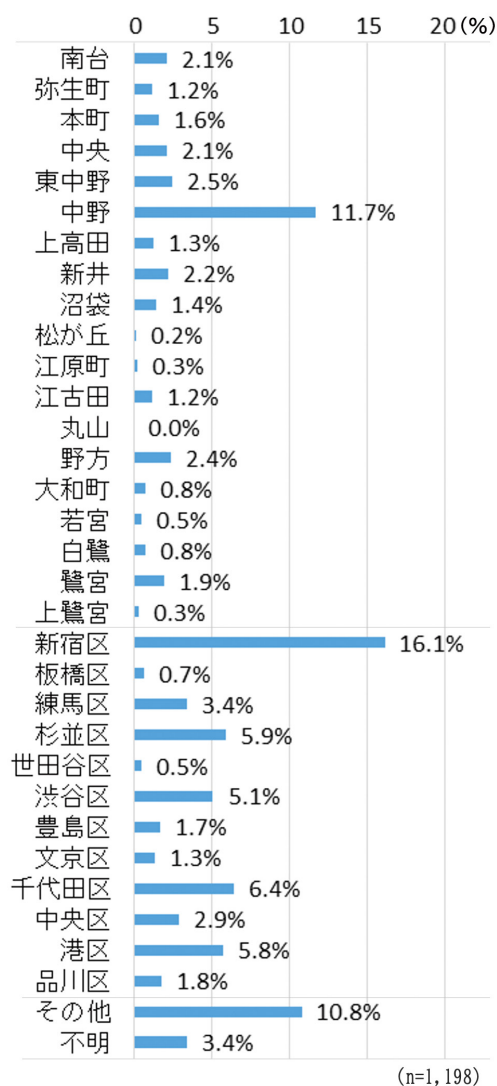
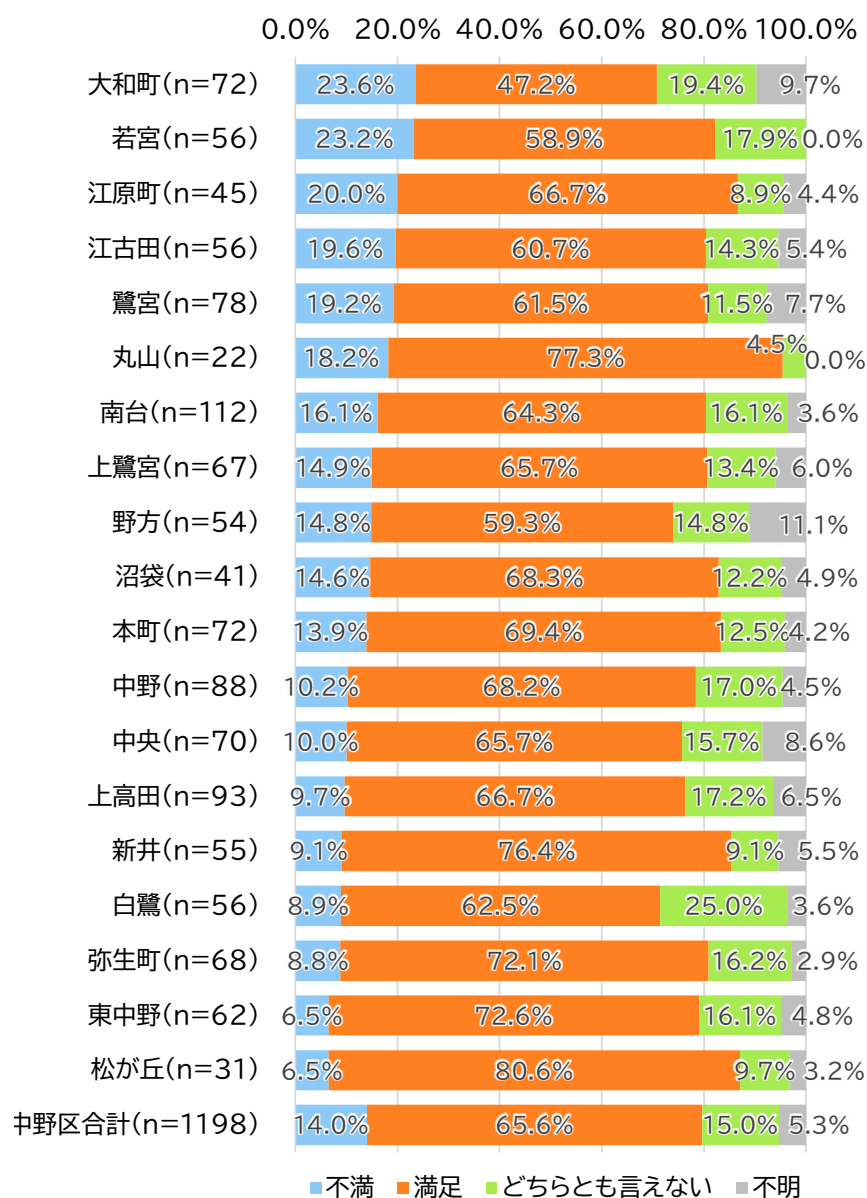


図2-29 外出目的地



* グラフの数字は、四捨五入による端数を調整していないため、内訳と計は必ずしも一致しない。

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%)。