



## 令和7年度第2回北区地域公共交通会議

# 北区地域公共交通計画の改定について

## 北区の取り組み

|         |                           |
|---------|---------------------------|
| 令和元年10月 | 道路運送法に基づく<br>北区地域公共交通会議設置 |
| 令和3年 3月 | 北区地域公共交通計画（法定外）策定         |

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

|                 |                             |
|-----------------|-----------------------------|
| 令和2年10月<br>（施行） | 地方公共団体の地域公共交通計画（法定）作成の努力義務化 |
| 令和5年            | 目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」の推進が追加 |



現在の「北区地域公共交通計画（法定外）」を  
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に  
基づく法定計画とする。

## 北区の取り組み

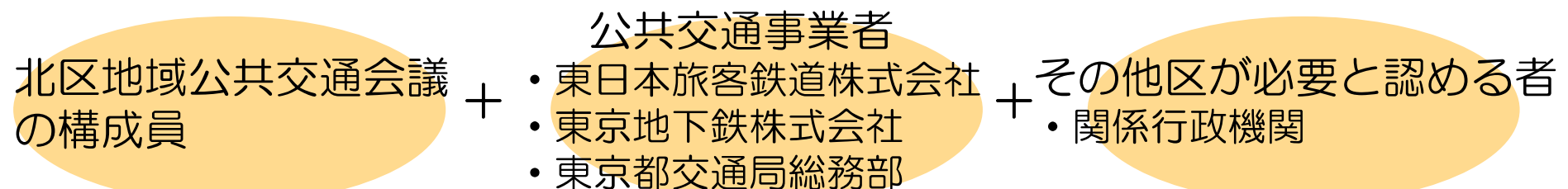
令和元年10月設置した道路運送法に基づく「北区地域公共交通会議」を通じて、関係機関や交通事業者、区民の代表者などと連携して公共交通の実現に取り組んできた。

## 法定計画の作成

法定協議会で、交通事業者や地域の関係者などと協議し作成しなくてはならない。

法定協議会には、国の指針を踏まえ、鉄道事業者を含む多様な交通モードの関係者等と連携し、地域の移動手段の確保に取り組む必要がある。

### ～法定協議会の構成員～



## スケジュール（案）

法定計画の作成期間：令和7年度、令和8年度

令和7年11月

現状調査(公共交通機能を向上すべき箇所の算出方法・ビッグデータ分析等)について

令和8年2月頃

区民アンケート調査

令和8年6月頃

現状調査・分析結果について ほか

令和8年12月頃

計画骨子について  
パブリックコメントの実施について ほか

令和9年1月頃

パブリックコメントの実施

令和9年3月頃

パブリックコメントの実施結果について  
計画（案）について ほか

# 北区地域公共交通計画の改定に向けた調査について

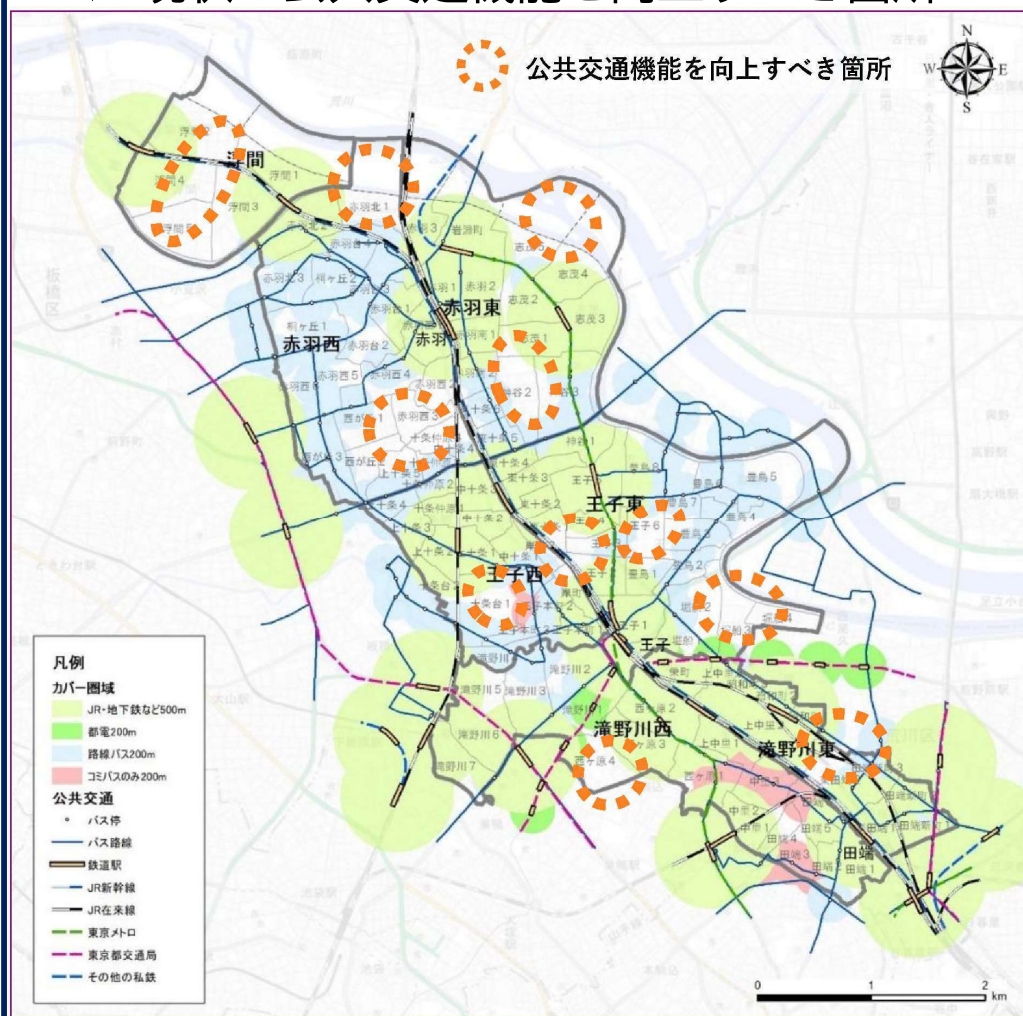
| 調査項目                                            | 調査概要                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 目的                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>現状調査</b><br>[実施中]                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 社会的現況<br/>→人口動態・将来推計人口・流出入 等</li> <li>● 地理的現況<br/>→地勢・道路網・都市施設 等</li> <li>● 公共交通の現況<br/>→運行状況・利用実態 等</li> <li>● 公共交通機能を向上すべき箇所の状況<br/>→地理的状況を考慮した利用圏域の見直し</li> </ul>                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北区を取り巻く現状について把握し、他の調査結果と合わせ、施策検討の基礎資料とする</li> </ul>                        |
| <b>ビッグデータ分析</b><br>[実施中]                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人流ビッグデータ<br/>→携帯電話の位置データを活用したOD 等</li> </ul>                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● アンケート等では把握できない、北区全体での移動傾向を把握し、公共交通ネットワークの再編検討等の基礎資料とする</li> </ul>          |
| <b>公共交通に関する区民アンケート</b><br>[実施内容検討中]<br>[2月頃を予定] | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 無作為抽出による郵送およびきたコン*によるアンケート<br/>*(北区より区立の小中学生へ貸与している学習用端末)</li> <li>● 調査対象                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般（16歳以上）</li> <li>・ 未就学児の保護者</li> <li>・ 小中学生（児童・生徒）</li> <li>・ 小中学生（児童・生徒）の保護者</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各年代や立場ごとの公共交通に関する認識や、普段の移動行動について把握し、施策検討の基礎資料とする</li> </ul>                |
| <b>交通事業者ヒアリング</b><br>[実施内容検討中]                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北区内を運行する公共交通の運行主体に対し、施策の方向性や事業者目線の課題等についてヒアリングを実施<br/>（※対象となる事業者の詳細等については検討中）</li> </ul>                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「基礎調査・ビッグデータ分析・公共交通に関する区民アンケート」結果を踏まえ、想定する施策の実現性や事業者目線の課題等を把握する</li> </ul> |

各種調査・分析結果を踏まえ、課題を抽出し

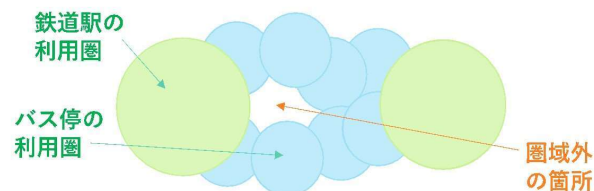
「基本的な方針」「目標」「目標達成のための事業とその評価基準」を決定

# 「現状の公共交通機能を向上すべき箇所」

## ▼ 現状の公共交通機能を向上すべき箇所



＜公共交通機能向上が必要な箇所（イメージ）＞



## 【現行計画】

鉄道利用圏 : 駅中心から500m内

都電利用圏 : 停留場から200m内

路線バス利用圏 : 停留所から200m内

公共交通機能向上が必要な箇所

: 上記の圏域に該当しない箇所

※参考 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」

鉄道利用圏 : 駅から800m内

路線バス利用圏 : 停留所から300m内

現行計画では単なる距離での設定

- ・ 実際の勾配（坂道）の有無
- ・ 改札が離れた駅では目的地が異なる

## 公共交通機能を向上すべき箇所の見直し（案）

・ 勾配の多く分布する地形的特性を踏まえ、以下の条件を設定。

鉄道利用圏 : 駅改札から500m内

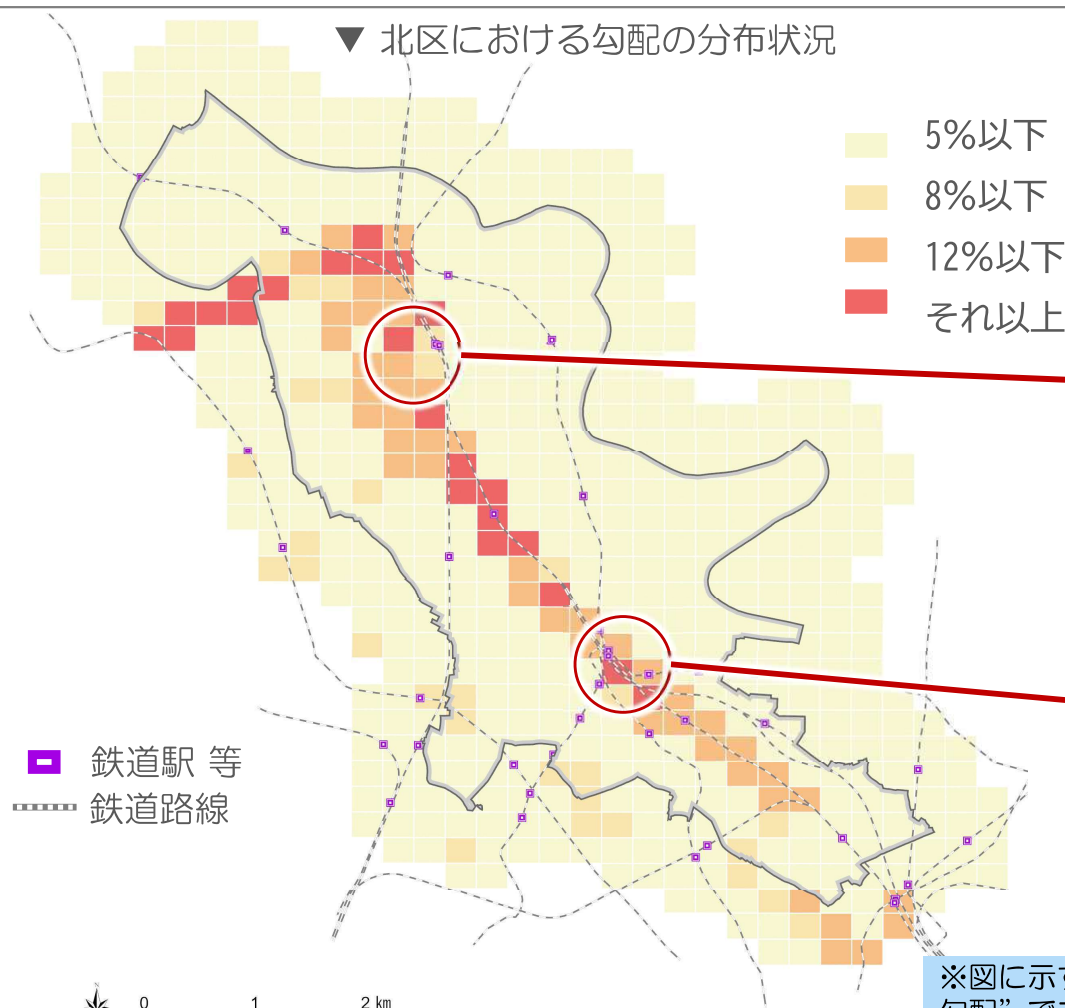
都電利用圏 : 停留場から200m内（勾配考慮）

路線バス利用圏 : 停留所から200m内（勾配考慮）

# 北区の地理的状况（勾配）

## 地形的な条件

- 北区は武蔵野台地の北東部に位置し、台地と低地の境に多くの坂道が形成されている。
- 鉄道路線周辺に勾配が存在しており、特に赤羽西地域は台地縁辺部にあたり、区内でも起伏の大きい地域となっている。
- バリアフリー法における歩道等の縦断勾配について、「上限値5%以下」「限界値8%以下」とされている。
- 道路構造令における、車道縦断勾配について「最大12%以下」とされている。



※図に示す勾配データは、250m四方のメッシュごとに算出した“最大勾配”であり、実際の地点ごとの勾配の値とは必ずしも一致しない。

# 勾配による消費エネルギーについて

- 勾配による負担（消費エネルギー）の違いを平地距離に換算した“同等負担距離”

| 勾配   | エネルギー代謝率 | 同等負担距離<br>(200m基準) |
|------|----------|--------------------|
| 0 %  | 3.11     | 200.0              |
| 1 %  | 3.26     | 191.0              |
| 2 %  | 3.41     | 182.4              |
| 3 %  | 3.57     | 174.2              |
| 4 %  | 3.74     | 166.3              |
| 5 %  | 3.92     | 158.8              |
| 6 %  | 4.10     | 151.7              |
| 7 %  | 4.30     | 144.8              |
| 8 %  | 4.50     | 138.3              |
| 9 %  | 4.71     | 132.1              |
| 10 % | 4.94     | 126.1              |
| 11 % | 5.17     | 120.4              |
| 12 % | 5.41     | 115.0              |
| 13 % | 5.67     | 109.8              |
| 14 % | 5.94     | 104.9              |
| 15 % | 6.22     | 100.2              |
| 16 % | 6.51     | 95.7               |
| 17 % | 6.82     | 91.3               |
| 18 % | 7.14     | 87.2               |
| 19 % | 7.47     | 83.3               |
| 20 % | 7.83     | 79.5               |

※250mメッシュにおける最大勾配は、赤羽3丁目および赤羽台4丁目付近に分布する「17.8%」

