



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
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
(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～

北区地域公共交通会議
の構成員

+

- 公共交通事業者
- ・東日本旅客鉄道株式会社
 - ・東京地下鉄株式会社
 - ・東京都交通局総務部

+

- その他区が必要と認める者
- ・関係行政機関

北区地域公共交通計画の改定について

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

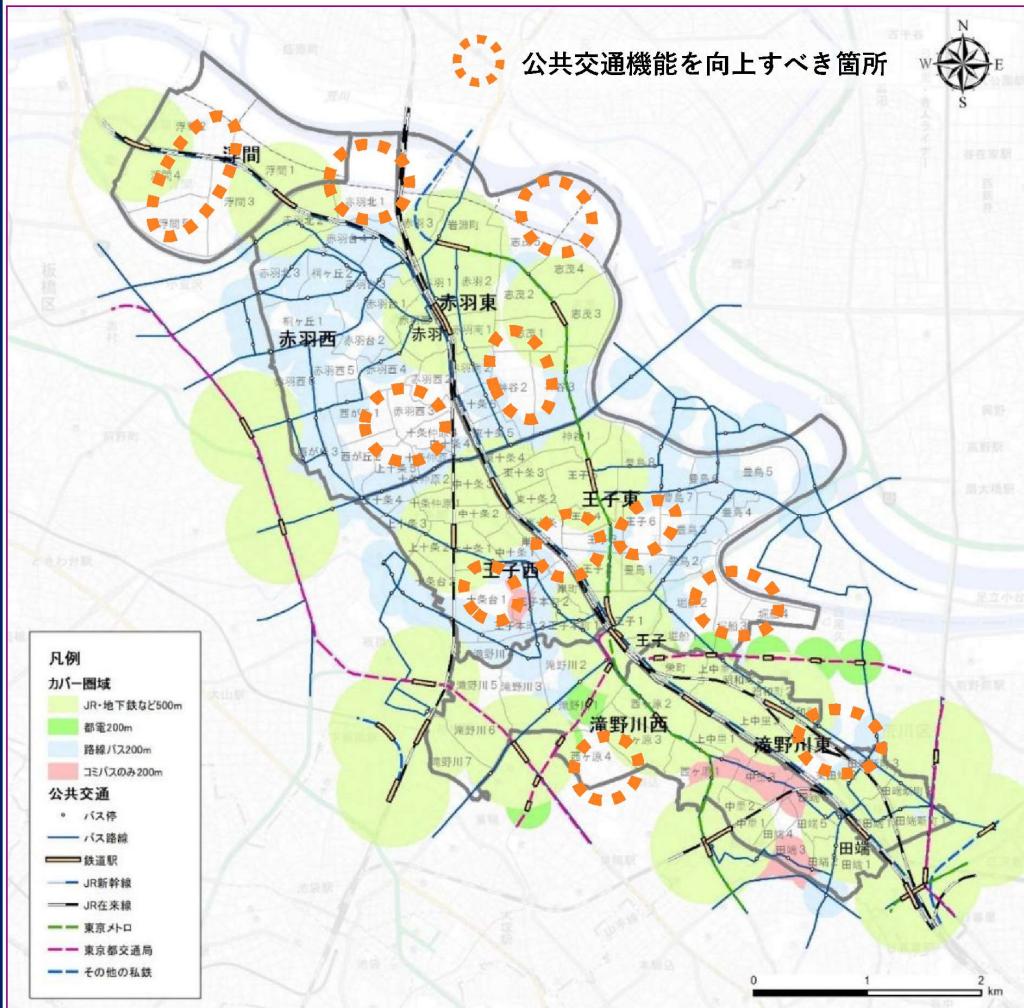
調査項目	調査概要	目的
現状調査 [実施中]	<ul style="list-style-type: none">社会的現況 →人口動態・将来推計人口・流出入 等地理的現況 →地勢・道路網・都市施設 等公共交通の現況 →運行状況・利用実態 等公共交通機能を向上すべき箇所の状況 →地理的状況を考慮した利用圏域の見直し	<ul style="list-style-type: none">北区を取り巻く現状について把握し、他の調査結果と合わせ、施策検討の基礎資料とする
ビッグデータ分析 [実施中]	<ul style="list-style-type: none">人流ビッグデータ →携帯電話の位置データを活用したOD 等	<ul style="list-style-type: none">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
公共交通に関する区民アンケート [実施内容検討中] [2月頃を予定]	<ul style="list-style-type: none">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 *(北区より区立の小中学生へ貸与している学習用端末)調査対象<ul style="list-style-type: none">一般（16歳以上）未就学児の保護者小中学生（児童・生徒）小中学生（児童・生徒）の保護者	<ul style="list-style-type: none">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
交通事業者ヒアリング [実施内容検討中]	<ul style="list-style-type: none">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 （※対象となる事業者の詳細等については検討中）	<ul style="list-style-type: none">「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

各種調査・分析結果を踏まえ、課題を抽出し

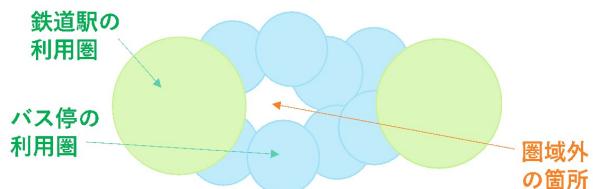
「基本的な方針」「目標」「目標達成のための事業とその評価基準」を決定

「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

都電利用巻 : 停留場から200m内

路線バス利用図：停留所から200m内

公共交通機能向上が必要な箇所

：上記の範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」

鉄道利用図 : 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

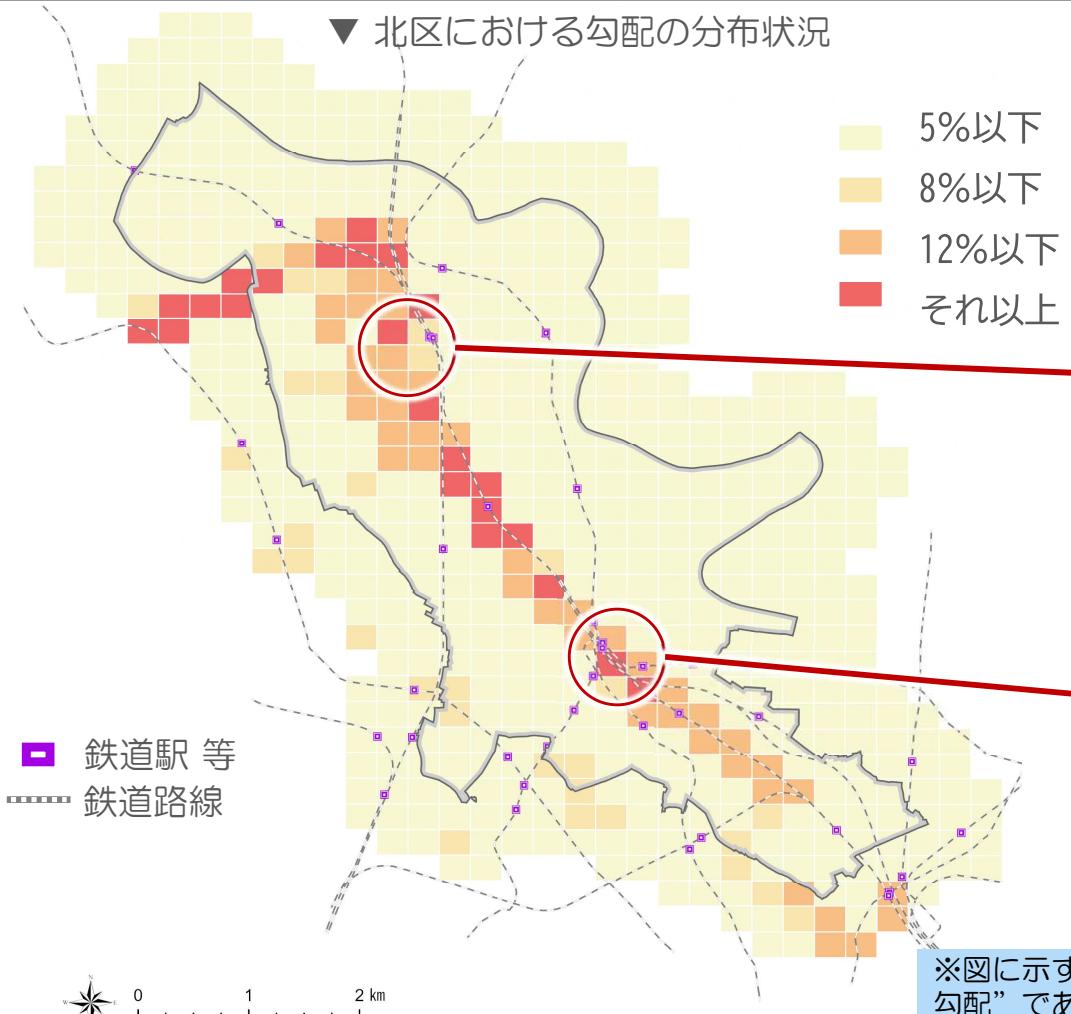
都電利用圏 : 停留場から200m内（勾配考慮）

路線バス利用圏：停留所から200m内（勾配考慮）

北区の地理的状況（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 (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%」

