



## 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 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

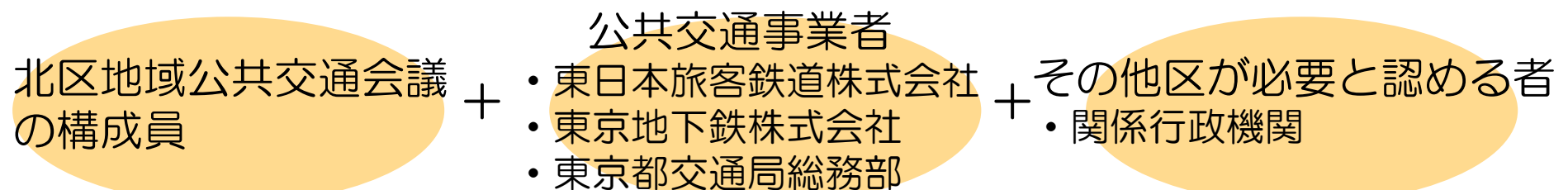
令和元年10月設置した道路運送法に基づく「北区地域公共交通会議」を通じて、関係機関や交通事業者、区民の代表者などと連携して公共交通の実現に取り組んできた。

## 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> [実施中]	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 社会的現況 →人口動態・将来推計人口・流出入 等</li> <li>● 地理的現況 →地勢・道路網・都市施設 等</li> <li>● 公共交通の現況 →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 →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> [実施中]	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</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> [実施内容検討中] [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 *(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> [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 （※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

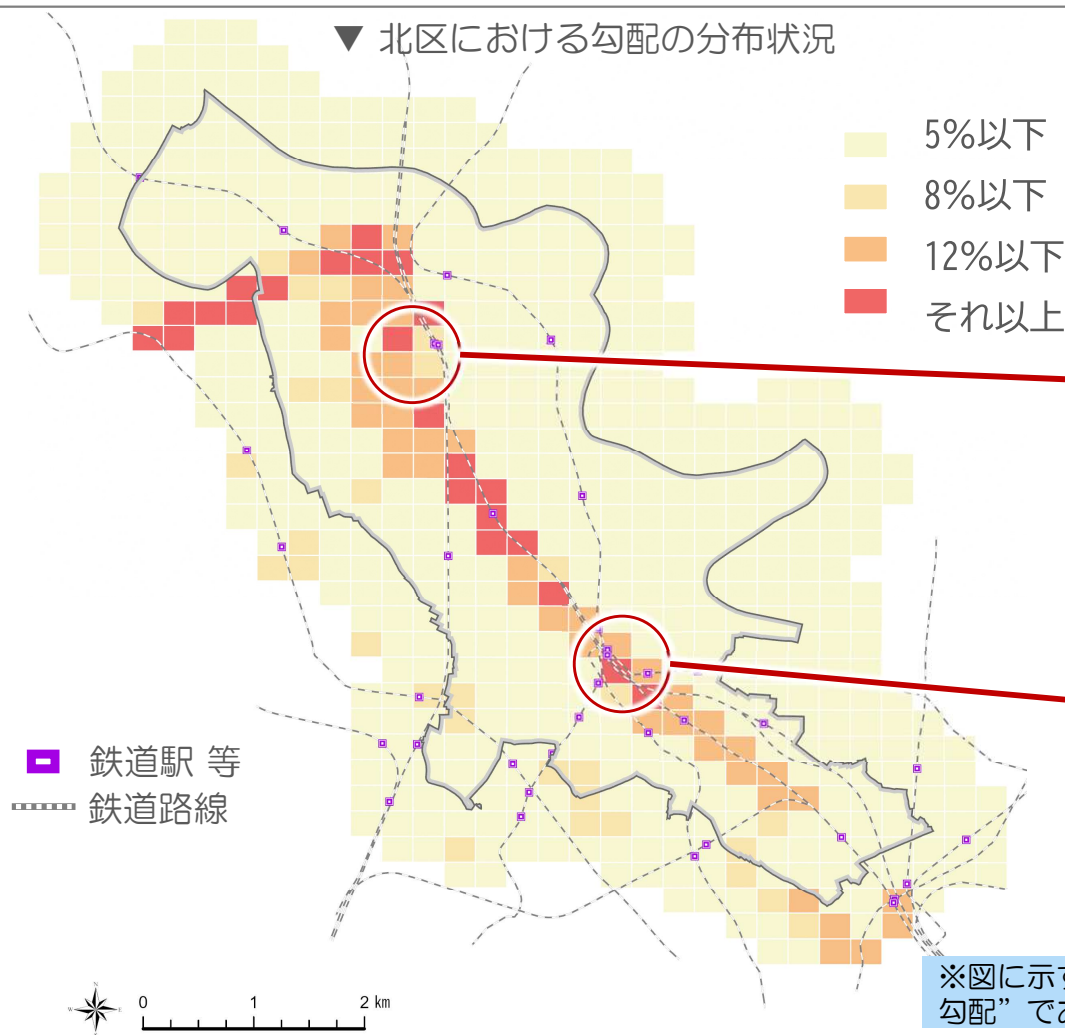




# 北区の地理的状況（勾配）

## 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%」

