

テーマ

現行の地域公共交通計画における、交通空白・不便地域の定義については、現状に即していないとの意見があることから、和光市の地域特性を踏まえ、公共交通空白不便地域の考え方を検討する。

【検討の方針】

- ・ 他地域における交通空白・不便地域の定義の把握
- ・ 和光市の地域特性の把握



次期和光市地域公共交通計画における、公共交通空白・不便地域の定義

【参考】

現行計画における公共交通空白不便・地域の定義

- ・ 公共交通空白地域：鉄道駅・バス停300m圏外の地域
- ・ 公共交通不便地域：バス停300m圏内において、1日の運行本数が上下合わせて24本未満の地域

他自治体の公共交通空白地域の考え方①：春日部市

定義の変遷：距離基準を段階的に見直し

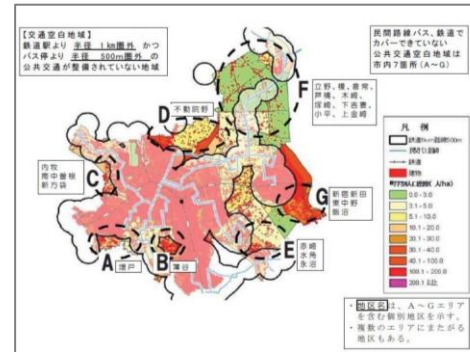
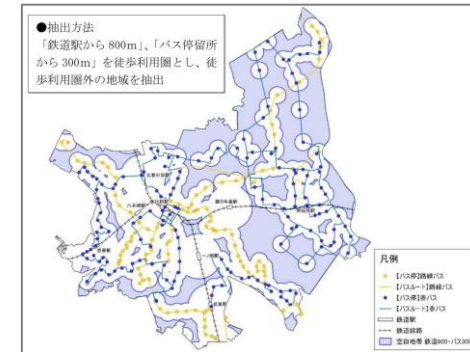
- 従前計画（平成27年策定）では、駅勢圏を「鉄道駅から半径1km」、バス勢圏を「バス停から半径500m」とし、その圏外を公共交通空白地域と定義していた。
- 現行の地域公共交通計画（令和3年策定）では、上位計画である立地適正化計画の徒歩利用圏（鉄道駅800m・基幹バス停300m）との整合を図るとともに、高齢化の進展を踏まえ、「鉄道駅800m・バス停300m」に見直した。
- 一方、令和6年開始の高齢者・妊産婦向けタクシー運賃補助「春タク」では、個人の対象判定は直線距離ではなく実際の道のり（経路距離）となっている。案内図の円はあくまで目安で、円の内側でも道のり基準で対象になる場合がある。

和光市における定義検討の示唆

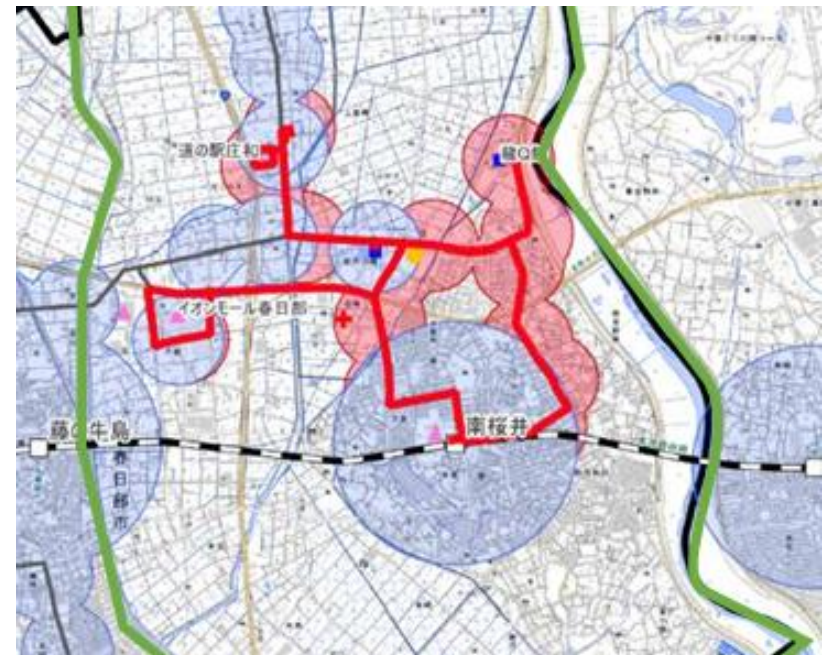
- 「面」としての空白地域は直線距離（半径）で捉えつつ、個人の給付対象を判定する場面では実際の道のり（経路距離）を使うという、目的に応じた使い分けが参考になる。

左図：従前計画（平成27年）：鉄道駅1km圏・バス停500m圏

右図：現行計画（令和3年）：鉄道駅800m圏・バス停300m圏



「春タク」運行区域図



他自治体の公共交通空白地域の考え方③：福岡市

生活交通条例による「距離の二段階区分」＋「高低差」の組み合わせ

- 福岡市は条例上、距離基準を二段階に区分しており、バス停・鉄道駅から概ね1km以上を「公共交通空白地」、バス停500m以上（鉄道駅1km未満）を「公共交通不便地」としている。
- 距離基準を満たさない地域であっても、バス停・鉄道駅との高低差が概ね40m以上ある場合等は、支援対象となる「生活交通特別対策区域」に指定できる仕組みを条例に明記している。
- 参考：国も令和6年以降、「タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」を交通空白地の目安として示し始めており、距離以外の指標は全国的にも広がりつつある。

和光市における定義検討の示唆

- 距離基準に加え、高低差という定量的な“もう一段の基準”をしきい値として明記する手法は勾配のみにより、公共交通空白不便地域を判断する手法とは異なるアプローチであり、参考となる。

公共交通空白地

バス停・鉄道駅から概ね1km以上離れた地域

公共交通不便地

バス停から概ね500m以上離れ、かつ鉄道駅まで概ね1km未満の地域（空白地を除く）

生活交通特別対策区域 （不便地に準ずる地域）

バス停・鉄道駅との高低差が概ね40m以上ある地域 等
（地域協議会の組織が条件の場合も）

近隣4市の公共交通空白地域の設定

基準／自治体	交通空白等の設定	呼称・定義	掲載資料
朝霞市	設定	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地区 鉄道駅やバス停から300m以上離れている区域 	地域公共交通計画
志木市	未設定	—	—
新座市	設定	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域 鉄道駅から800m以内、またはバス停から300m以内とされる公共交通圏域から外れた地域 	立地適正化計画
和光市	設定	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域 鉄道駅やバス停300m圏外の地域（非可住地除く） 交通不便地域 バス停300m圏内において1日の運行本数が上下合わせて24本未満の地域（路線バス及び市内循環バスの運行本数が1時間1本未満のバス停／非可住地を除く） 	地域公共交通計画

他自治体事例の比較まとめ：グループワークに向けて

テーマ②-STEP1 参考資料

基準／自治体	鉄道駅からの基準	バス停からの基準	勾配・高低差の考慮	特徴
国 (各種ハンドブック)	500m～1,000m	300m～500m	明記なし	全国一律の基準はなく、 地域の実情に応じて設定
春日部市 (R3計画)	800m	300m	なし (一定距離)	タクシー補助対象者の選定 は道のり基準
日野市 (H31再定義)	500m	200m (勾配に応じ最小 100mまで短縮)	RMR式で勾配に応じた 距離の補正	空白地域が面積+26%・人口+21%拡大
福岡市	1km (空白地)	500m (不便地)	高低差40m以上で 特別対策区域を追加指定	段階的に変化
和光市	300m	300m	なし	—

- 「空白地域」の線引きに単一の正解はなく、各市は地形・上位計画との整合等、地域事情に応じて基準を設定している。
- 後ほど行うグループワークでは、これらの考え方と和光市の現状（勾配を考慮した空白不便地域の図）を照らし合わせ、和光市の地域特性を踏まえ、公共交通空白・不便地域の定義を検討する

勾配を考慮した公共交通の利用圏

1 従来の利用圏（カバー圏）

- 公共交通の利用圏域は、一般に鉄道駅やバス停を中心とした一律の円で設定されることが多い。（例：バス停は半径300m）

2 勾配による移動負担

- 実際の徒歩や自転車によるアクセスのしやすさは、経路上の勾配に大きく左右される。
- 上り坂の負担は高齢者・子どもにとって大きく、平地の同じ距離よりも遠いと感じられる。
- 和光市は台地部と低地部からなり、高低差を有する地形特性となっている。

3 今回の整理

- 坂を上るときに体が使うエネルギーの量（＝負担の大きさ）をもとに、実際に歩ける距離を計算し直し、坂が急なところほどカバー圏を狭く補正した。

（勾配0% 300m → 勾配5% 約238m → 勾配10% 約189m）

勾配 (i%)	RMR	同等負担距離 (500m基準)	同等負担距離 (300m基準)	同等負担距離 (200m基準)
0	3.11	500.0	300.0	200.0
1	3.26	477.5	286.5	191.0
2	3.41	456.0	273.6	182.4
3	3.57	435.4	261.3	174.2
4	3.74	415.8	249.5	166.3
5	3.92	397.1	238.2	158.8
6	4.10	379.2	227.5	151.7
7	4.30	362.1	217.3	144.8
8	4.50	345.8	207.5	138.3
9	4.71	330.2	198.1	132.1
10	4.94	315.3	189.2	126.1
11	5.17	301.1	180.7	120.4
12	5.41	287.6	172.5	115.0
13	5.67	274.6	164.8	109.8
14	5.94	262.2	157.3	104.9
15	6.22	250.4	150.2	100.2
16	6.51	239.1	143.5	95.7
17	6.82	228.4	137.0	91.3
18	7.14	218.1	130.8	87.2
19	7.47	208.2	124.9	83.3
20	7.83	198.9	119.3	79.5

RMR（エネルギー代謝率）：歩行時に体が使うエネルギーの大きさを示す指標。値が高いほど身体的負担が大きい。

※沼尻幸吉（労働科学研究所）のエネルギー代謝率（RMR）算定式を使用

■ 公共交通空白・不便地域

- ・ 路線バス・循環バスを重ね合わせると、勾配を考慮しても市域の大部分は公共交通カバー圏内に収まっている。
- ・ 一方、白子小学校区東側や第五小学校区南部など急勾配が連続するエリアは、現行計画上是カバー圏内であっても、実際の徒歩負担を踏まえると利用しづらい可能性がある。
- ・ こうしたエリアは、循環バスの再編や、タクシーチケット事業の拡充、新たな交通モードの検討において、優先的に着目すべき地域と考えられる。

