

地域公共交通網形成計画の基本方針等について

(1) 前回協議会における指摘・確認項目

平成 29 年度第 1 回協議会における指摘・確認項目※について、下表のとおり整理した。

※ 参考資料 前回議事録を参照

No	項目	対応・確認結果	資料番号
1	運営規程	指摘のとおり修正	資料1 P.3
2	傍聴要領	指摘のとおり修正	資料1 P.4
3	鉄道の区間別混雑率	推計方法を一部見直し	資料1 P.5
4	広域ネットワークとの連携 (広域的ターミナル機能)	「広域交通拠点としての機能強化」として整理	資料1 P.6～12
5	将来都市構造の変化	将来都市構造、将来人口、鉄道、道路について整理	
6	交通サービスの担い手不足	担い手の現況について整理 市内バス事業者へのヒアリングを実施	資料1 P.13～14
7	専門部会	本日の 議事 3 で説明	資料5
8	集約型都市構造における宅 地開発との連携	今後検討（宅地開発計画の整理、バス待ち環境との連携事例の整理など）	
9	バスの利用促進	今後検討（福祉部門との連携、鉄道駅のバス案内現況調査、バス待ちスポットの拡大、バス乗車体験会の企画）	

(2) 今回協議会における協議項目 資料1 P.15～

計画策定に向けたスケジュールに基づいて、下記の3点について協議する。

- ① 計画の区域
- ② 計画期間
- ③ 基本方針のとりまとめ方法

○ 今後のスケジュール（案）

年度	平成 30 年度				平成 31 年度				
月	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	
方針				地域公共交通網形成計画（素案）作成		パブリック コメント			地域公共交通網形成計画 公表
区域									
目標									
事業・主体						募集	結果表・ 意見反映		
評価									
期間									
その他									
協議会		○	○	○	○		○	○	
バス部会		☆設置 ○		○	○		○	○	

さいたま市地域公共交通協議会運営規程

(趣旨)

第1条 この運営規程は、さいたま市地域公共交通協議会条例（平成29年さいたま市条例第53号。以下「条例」という。）第9条の規定に基づき、さいたま市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(会長の任期)

第2条 会長の任期は委員の在任期間とする。ただし、会長が欠けた場合における新たに選任された会長の任期は、前任者の残任期間とする。

(招集)

第3条 会長は、協議会開催の日の7日前までに、協議会開催の日時、場所及び協議の事項を委員に通知しなければならない。ただし、急を要する場合は、この限りでない。

(会議の公開)

第4条 協議会は、原則公開するものとする。ただし、会長が認めるとき、又は協議会が公開しない旨を決議したときは、この限りでない。

(会議録)

第5条 会長は、次に掲げる事項を記載した会議録を作成しなければならない。

- (1) 協議会の日時及び場所
- (2) 出席した委員
- (3) 協議の経過

2 会議録には、会長の指名した2人以上の委員が署名しなければならない。

(その他)

第6条 この規程に定めるもののほか協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

この運営規程は、平成30年3月14日から施行する。

さいたま市地域公共交通協議会傍聴要領

さいたま市地域公共交通協議会

1 傍聴定員

傍聴定員は、10名です。

ただし、さいたま市地域公共交通協議会運営規程第4条に該当するためさいたま市地域公共交通協議会が非公開と決定した議案の審議等については、傍聴できませんので、あらかじめ御承知おきください。

2 傍聴の手続き

- (1) 傍聴を希望される方は、指定の時間までに、傍聴受付へお越しください。その時点で定員を超える希望者がある場合は、そこで受付を終了し、くじ方式により抽選を行います。なお、希望者が定員に満たない場合は、そこで受付を延長します（先着順）。
- (2) 傍聴される方は、受付名簿に住所及び氏名を御記入ください。
- (3) 傍聴される方は、係員の指示に従って会場に入室してください。
- (4) 傍聴される方には、傍聴券及び会議の資料をお配りしますが、傍聴券は、会議終了後には、係員に御返却くださるようお願いいたします。

3 会議の秩序の維持

- (1) 傍聴者は、協議会を傍聴するにあたって、会長の指示に従ってください。
- (2) 傍聴者が4の規定に違反した場合は、注意し、なおこれに従わないときは、退場していただくことがあります。

4 傍聴される方が守るべき事項

- (1) 傍聴手続き後は、傍聴券及び会議資料の譲渡は御遠慮願います。
- (2) 協議会開催中は、静かに傍聴し、拍手その他の方法により公然と可否を表明しないでください。
- (3) 騒ぎ立てるなど、議事の妨害をしないでください。
- (4) 会場において、飲食又は喫煙をしないでください。
- (5) 会場において、会長の許可なく写真撮影、録画、録音等を行わないでください。
- (6) 会場内で携帯電話等の通信情報機器を使用しないでください。
- (7) その他会場の秩序を乱し、協議会の支障となる行為をしないでください。

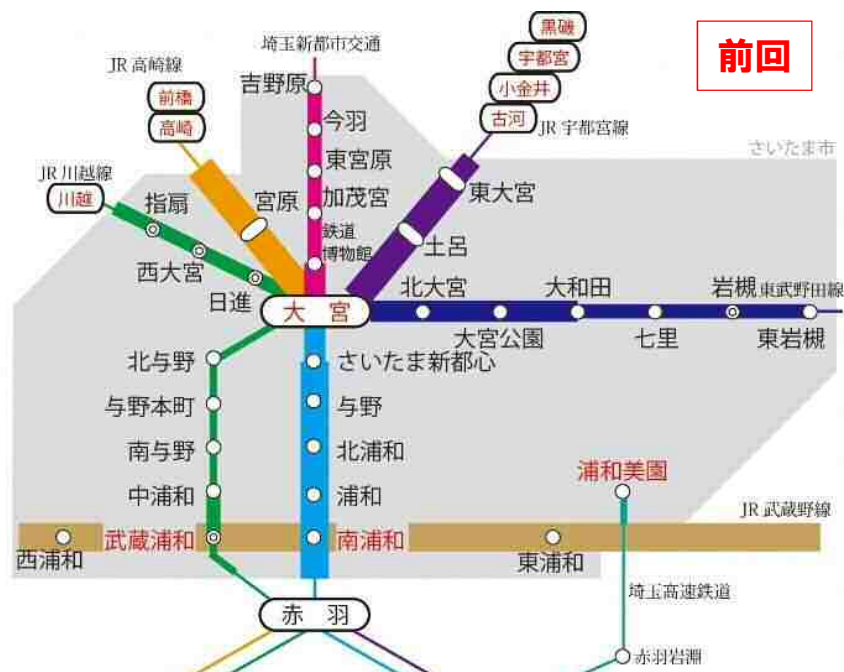
さいたま市の公共交通に関する現状と課題

○ 鉄道サービス 【再掲】

(1) 区間別混雑率

◇ピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として 150%を超える路線も存在する。

区間別混雑率 (2011)



推計方法を一部見直し

区間別混雑率 (2011)



図 1 区間別混雑率

出典：都市交通年報 (H25) より市内各区間における混雑率を推計

○ 広域ネットワークとの連携 【追加】

(1) 東日本の交通の結節点

◇東日本の交通の結節点である本市には、全国からの移動が集中するため、新幹線や長距離バス、高速道路など、様々な広域交通基盤を組み合わせた広域交通拠点の形成が求められる。



図 2 東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系イメージ

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（H29.3）



図 3 首都圏の北の広域交通拠点のイメージ

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（H29.3）

(2) 東日本の玄関口

- ◇国の首都圏広域地方計画の「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト」において、交通インフラ整備等の促進が位置づけられている。
- ◇東北、上信越・北陸方面からの新幹線が集結する「大宮」は、東日本からの多種多様なヒト、モノが集結して交流する最初の対流拠点となる。
- ◇国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近は、TEC－FORCE(国土交通省緊急災害対策派遣隊)の進出拠点に位置づけられている。



図 4 東日本玄関口創出のイメージ

出典：首都圏広域地方計画（平成 28 年 3 月 国土交通省）

○ 将来都市構造の変化

(1) 本市の将来都市構造

◇都市計画マスタープランでは、「拠点」、「交通ネットワーク」、「主な都市空間のゾーニング」、「水と緑のネットワーク」の4つの要素に分けて、位置づけや目指す方向性を示している。

水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造

◆将来都市構造図

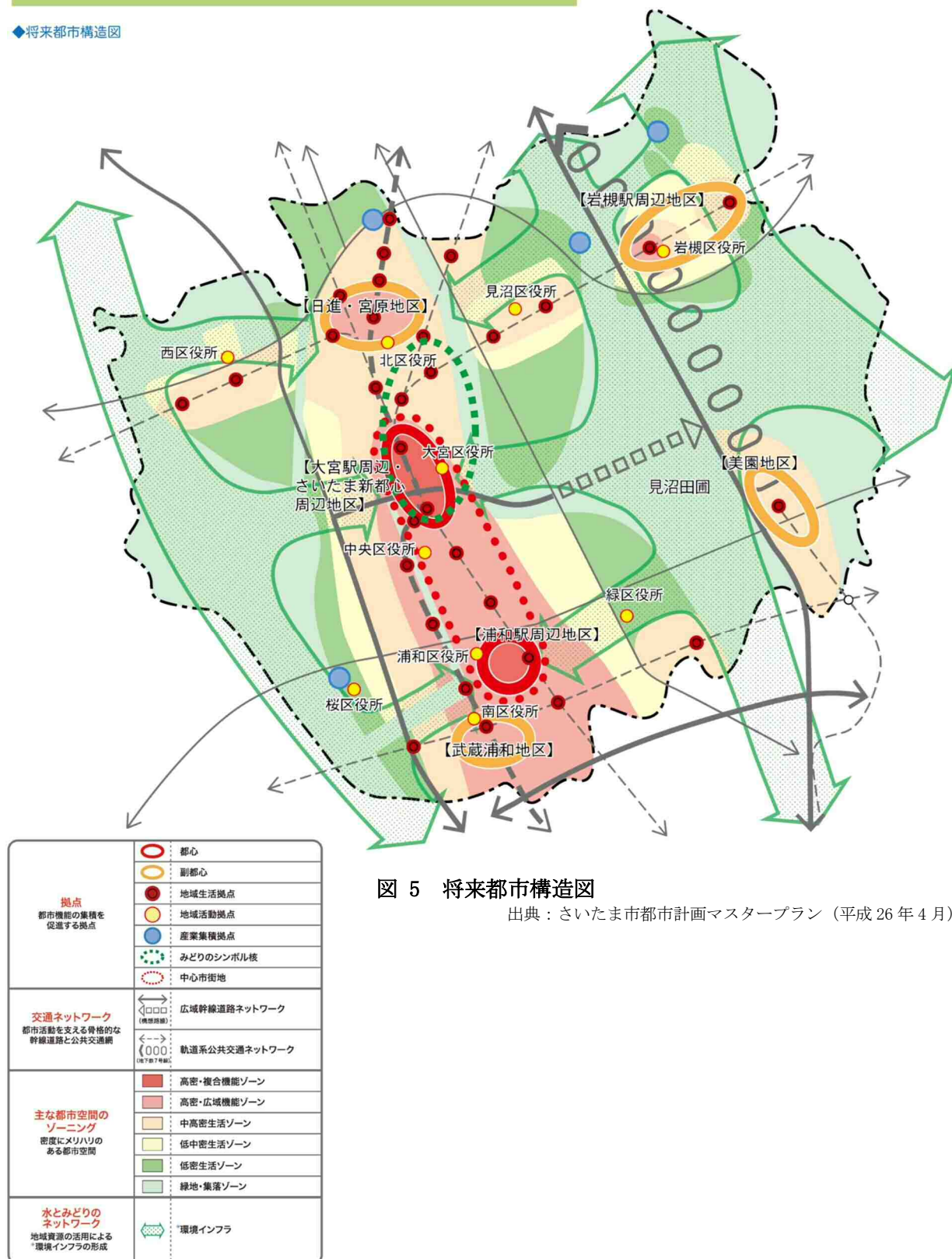


図 5 将来都市構造図

出典：さいたま市都市計画マスタープラン（平成 26 年 4 月）

(2) 将来人口

- ◇将来人口は、平成 37 年(2025 年)をピークに減少に転じると推計されている。
 ◇平成 47 年(2035 年)には老年人口の割合は年少人口の割合の 3 倍近くになる(推計)。



A. 社人研準拠	1,222,434	1,245,165	1,248,816	1,240,698	1,223,412	1,198,795	1,168,493	1,133,545	1,093,328	1,046,324	993,857
B. 日本創成会議準拠	1,222,434	1,245,165	1,253,009	1,250,835	1,240,745	1,224,339	1,202,098	1,201,145	1,174,292	1,144,744	1,108,229
C. 本市独自推計	1,222,434	1,248,968	1,256,395	1,260,146	1,255,992	1,243,991	1,224,140	1,201,145	1,174,292	1,144,744	1,108,229

図 6 総人口・年齢 3 区分別人口の推計 (パターン A~C)

出典：さいたま市人口ビジョン (平成 27 年 11 月)



※平成 2010 年の総数には年齢「不詳」が含まれるため、内訳の合計が総数と一致しない場合があり、また構成比の合計が 100%にならない場合がある。

図 7 本市の独自推計<年齢 3 区分別> (パターン C)

出典：さいたま市人口ビジョン (平成 27 年 11 月)

(3) 鉄道

◇交通政策審議会の答申では、東西交通大宮ルートの新設、埼玉高速鉄道線の延伸の2路線が、プロジェクトとして位置づけられている。

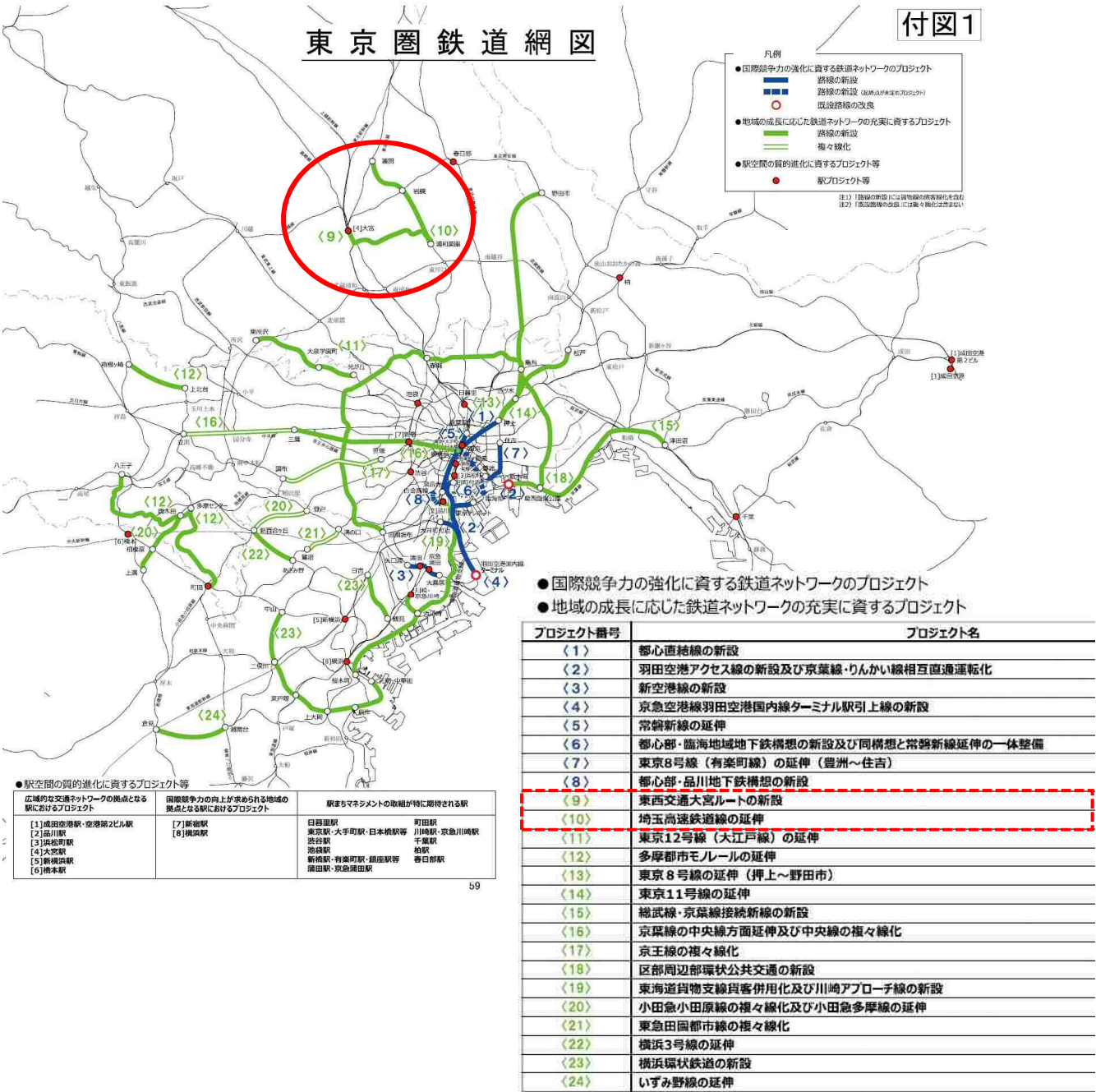


図 8 東京圏鉄道網図

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）

(4) 道路

◇3環状道路等の整備により、道路網の広域的ネットワークの充実も見込まれる。

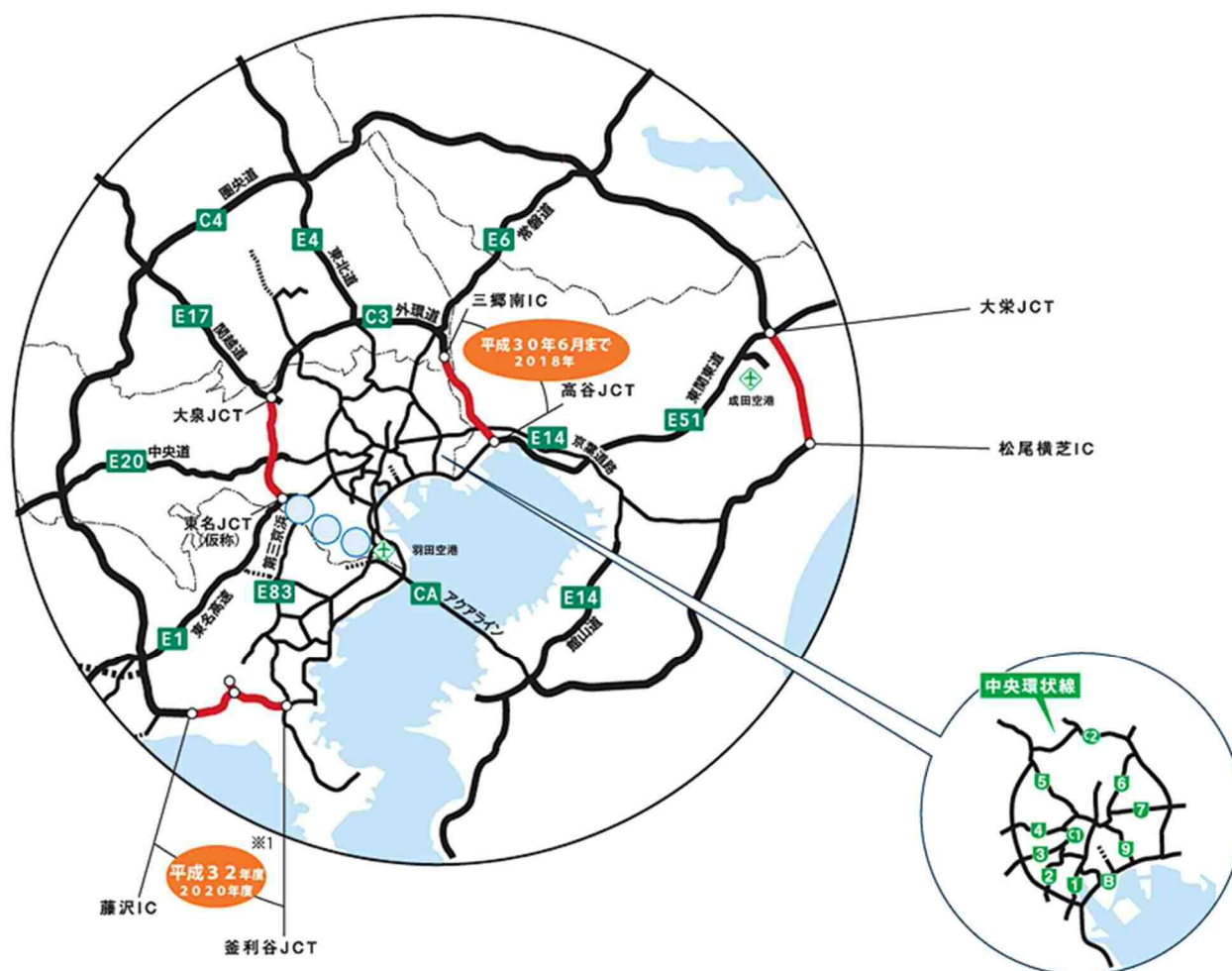


図 9 3環状道路の開通予定

出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ

※ 開通予定は2017年12月20日時点

※ 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)は6月2日(土)に開通

さいたま市の公共交通に関する現状と課題 まとめ

		統計データ等による現状	市民意識	公共交通に関する課題
人口	推移	○人口は平成 37 年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。 ○高齢者人口は平成 57 年頃まで増加し続け、高齢化率は増加の一途をたどると見込まれている。		①集約型都市構造の維持に資する バスサービスの拡充 ■今後の人口減少局面を迎えるに当たっては集約型都市構造の維持が課題であり、居住や都市機能の誘導を支援するバスサービスが求められる。 ■バスサービスに対する市民ニーズを見ると、運行本数及び定時性・速達性が不満度、重要度ともに高く、これらを重視したサービス拡充が求められる。
	分布	○人口は、面積の 5 割強を占める市街化区域に 9 割弱が集中している。 ○高齢化率は、全体的に市街化区域外で高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある。		
移動実態	市民	○通勤通学目的は、東京都内に向かう割合が比較的高い一方、私用目的は市内移動の割合が高い。 ○通勤通学目的は鉄道の利用割合が高い一方、私用目的は自動車の利用割合が高い。	○市民の約 3 割が現在バスを利用していないが、サービスによっては利用したいと考えている。 ○公共交通の代わりに利用する交通手段は自動車が最も多く、約 4 割を占める（うち 1 割が家族等の送迎）。	②外出を支援する公共交通不便地域への対応 ■公共交通不便地域では、高齢者や女性の公共交通分担率や外出頻度が低い傾向にあり、外出の支援が求められる。
	来訪者	○市外来訪者の市内回遊トリップ（私用目的）は、来訪トリップの 4 分の 1 未満に留まり、千葉市や横浜市より低い。 ○来訪手段は公共交通が 5 割弱を占めるが、市内回遊では 2 割未満に留まり、公共交通利用者の広域的な回遊利便性が低い可能性がある。	○市内拠点地区（都心・副都心地区等）周辺の公共交通サービスについては、約 7 割がサービスの充実を求めている。	③都心・副都心間を繋ぐ 公共交通ネットワークの充実 ■市外来訪者の公共交通を利用した回遊が少ない一方、都心・副都心地区周辺の公共交通サービス充実に対する市民ニーズは高い。 ■よって、東京オリンピック・パラリンピック等を契機としながら、観光回遊を含めた都心・副都心間の連携強化を図る公共交通ネットワーク充実が求められる。
公共交通サービス	広域	○新幹線・高速道路等の広域交通基盤整備が充実しており、東日本の交通の結節点としての役割を担っている。		④広域交通拠点性の強化 ■東日本の中枢都市としてのポテンシャル向上に向けて、他都市間の連携強化や、広域交通と地域交通との連携強化が求められる。
	鉄道	○鉄道のピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として 150%を超える路線も存在する。	○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。	
	バス	○運行本数は、日中は朝より少ない地域が多く、市街化区域内及び都心や副都心間でも本数が少ない地域がある。		⑤鉄道の混雑緩和 ■鉄道サービスでは「車内の混雑状況」が不満度、重要度ともに高く、人口減少・少子高齢化局面における生産年齢人口の居住促進の観点からも、混雑緩和が求められる。
		○遅延状況は、大宮駅、浦和駅に向かう路線の朝ピーク時の平均で 10～15 分、最大で 30 分程度発生している。	○バスの「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い。	
		○市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バス運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。 ○公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。	○コミュニティバスの維持・充実について、積極的な公的支援により路線を拡充すべきとの意見が最も多い。	⑥乗継利便性・バス待ち環境の向上 ■鉄道とバス及びバス同士の乗換では、ダイヤ接続や駅前広場整備が十分と言えない状況であり、乗継環境の向上が求められる。 ■バス停環境は、バスサービスの中で不満の割合が最も高く、バス利用の抵抗とならないような上屋やベンチ、情報提供等の待ち環境向上が求められる。
交通結節	○駅前広場が整備されておらず、鉄道とバスの乗換環境が十分でない駅もある。	○「バス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）」に対する不満度は、バスの中で最も高い。		
利用状況	公共交通	○人口の増加に伴い、公共交通の利用者は増加傾向にあるが、バスの伸び率は鉄道と比べて低い。 ○コミュニティバス利用者数の推移はほぼ横ばいであり、収支率は平均で 3 割程度となっている。		⑦公共交通の利用促進 ■厳しい財政制約や人口減少下において公共交通サービスを維持・拡充し、集約型都市構造の維持や観光振興等のまちづくりに寄与するためにも公共交通の利用促進が求められる。

重点課題

<重点課題について>

上記の課題のうち、「①集約型都市構造の維持に資するバスサービスの拡充」「②外出を支援する公共交通不便地域への対応」を本計画における重点課題とし、次回以降、対策の必要性が高い地域等の検討を行う予定

交通サービスの担い手について

○ 交通サービスの担い手の現状

(1) 交通サービスの担い手の不足

- ◇交通政策白書によると、自動車運転の職業（バス、タクシー、トラックの運転手）の有効求人倍率は、他の産業と比べて突出して高く、職業計と比較しても上昇率が高い。
- ◇交通事業における常用労働者の過不足判断D.I.値※は全産業と比較して高く、労働力の不足感は大い。（※ D.I.:労働者が不足する事業所の割合から労働者が過剰な事業所の割合を引いた値）

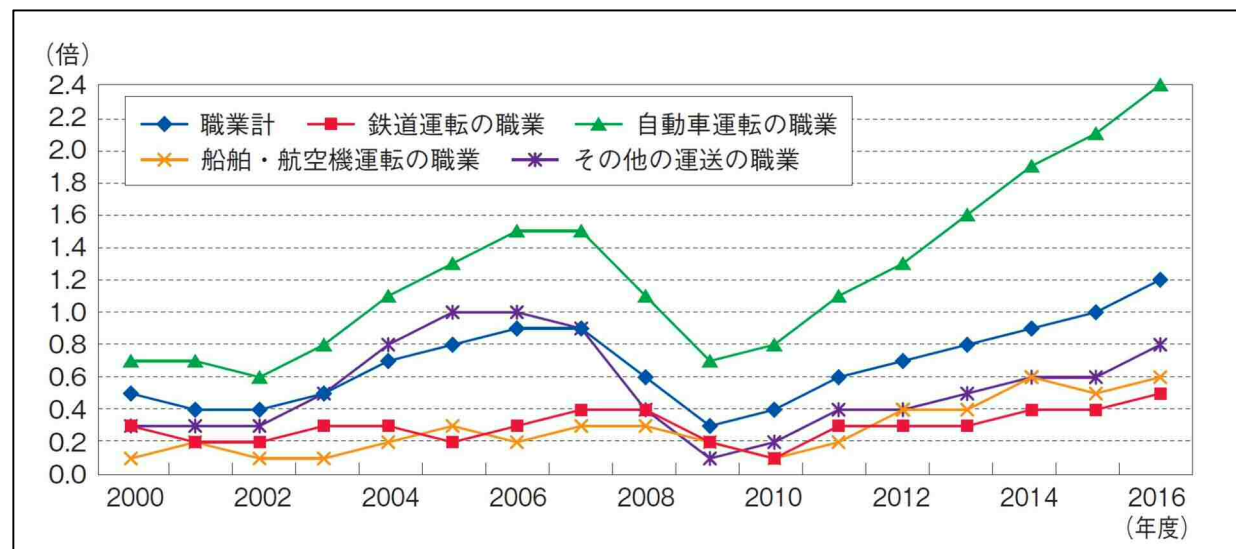


図 1 職業別有効求人倍率

出典：平成 30 年度交通政策白書（国土交通省）



図 2 常用労働者の過不足判断 D.I. の推移

出典：平成 30 年度交通政策白書（国土交通省）

(2) 交通サービスの担い手の年齢構成比

◇賃金構造基本統計調査によると、タクシー運転者は60代以上が過半数、50代以上が8割以上を占め、営業用バス運転者でも50代以上が5割を超えている。

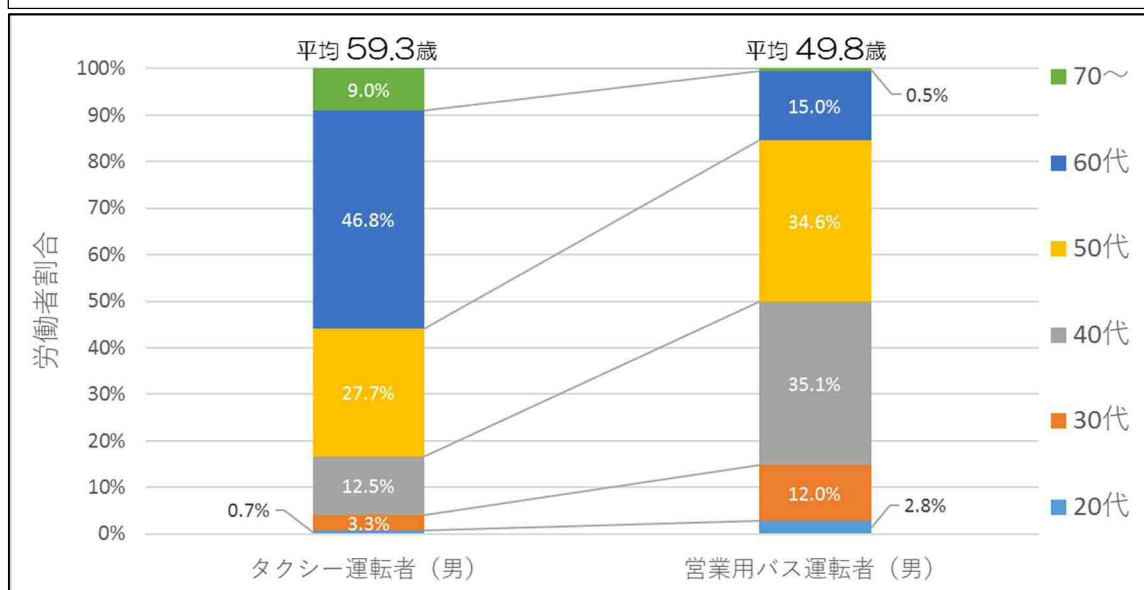


図 3 タクシー・営業用バス運転者の年齢構成

出典：平成 29 年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）を基に事務局作成

◇市内バス事業者の運転者の年齢構成は、平均すると50代以上が約半数を占めている。
 ◇40代は3～4割が多いが、20～30代の合計は殆どの事業者で1割程度となっている。

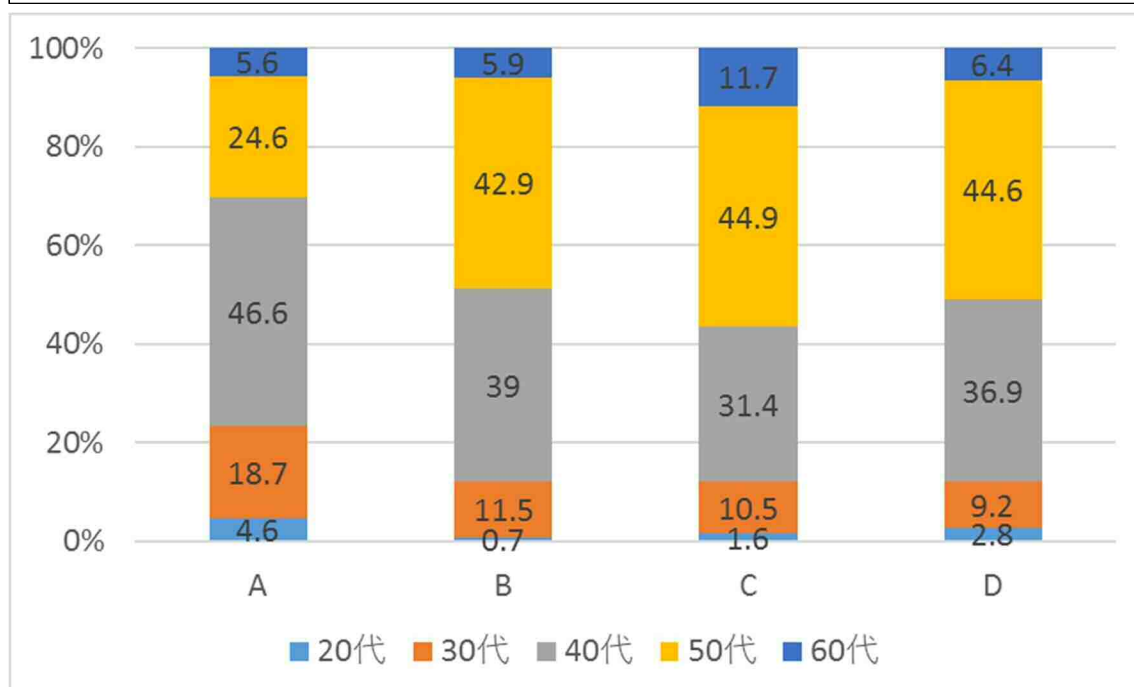


図 4 市内バス事業者の運転者の年齢構成

出典：バス事業者へのヒアリングを基に事務局作成

区域・期間の検討

1 他自治体における区域・期間の設定

- ◇区域の設定は、市全域としている自治体が多い。
 ◇期間の設定は5年・10年が多いほか、関連計画や関連事業との連携を考慮して、設定している自治体も見られる。

分類	No	自治体名	区域設定	期間設定	備考
埼玉県内の自治体	1	上尾市	市全域	10年間(平成27年度～平成37年度)	ただし、5年ごとに評価を実施し、必要に応じた事業等の見直しを行うことと記載されている。
	2	入間市	市全域	10年間(平成28年度～平成37年度)	ただし、約5年間の短期目標が設定されている他、5年ごとに計画の見直しを実施することと記載されている。
	3	春日部市	市全域	6年間(平成27年度～平成32年度)	春日部市総合振興計画後期基本計画との整合性を図り、期間を設定。
	4	熊谷市	市全域	7年間(平成28年度～平成34年度)	熊谷市次期総合振興計画や、秩父鉄道新駅設置、ラグビーワールドカップ2019開催といった関連事業との連携を考慮し、期間を設定
	5	越谷市	市全域	5年間(平成28年度～平成32年度)	-
さいたま市以外の政令指定都市	6	神戸市	市全域	4年間(平成29年度～平成32年度)	第5次神戸市基本計画や神戸市都市計画マスタープラン、神戸市総合交通計画と同じ目標年度として平成32年を設定
	7	広島市	市全域	5年間(平成28年度～平成32年度)	区域は、広島広域都市圏内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町と連携を図る
	8	福岡市	市全域	9年間(平成26年度～平成34年度)	区域は、福岡都市圏など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れる 期間は、第9次福岡市基本計画、福岡市都市計画マスタープラン及び福岡市都市交通基本計画と同じ目標年度として平成34年度を設定
	9	北九州市	市全域	5年間(平成28年度～平成32年度)	-
	10	熊本市	熊本市及び嘉島町の全域	10年間(平成28年4月～平成38年3月)	熊本市ではなく、熊本都市圏として地域公共交通網形成計画を策定している ただし、嘉島町内の検討対象地域については、当面、イオンモール熊本を経由するバス路線沿線を中心とした区域とされている。

区域・期間の検討

2 上位関連計画・関連事業等のスケジュール

◇計画期間の案は、10 年間を案①、5 年間を案②として想定。
◇関連計画のスケジュールをみると、総合振興計画や都市交通戦略は平成 32 年度までを計画期間として設定している。

分類	上位関連計画・関連事業等	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45
地域公共交通網形成計画（案）	案①：10 年間																
	案②：5 年間																
上位・関連計画	さいたま市総合振興計画																
	都市計画マスタープラン																
	さいたま市都市交通戦略																
	さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画																
	さいたま市道路網計画																
	大宮駅グランドセントラルステーション化構想																
	東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(交通政策審議会答申)																
関連事業	オリンピック・パラリンピック																
	ラグビーワールドカップ																
その他社会情勢																	

3 さいたま市における区域・期間の検討

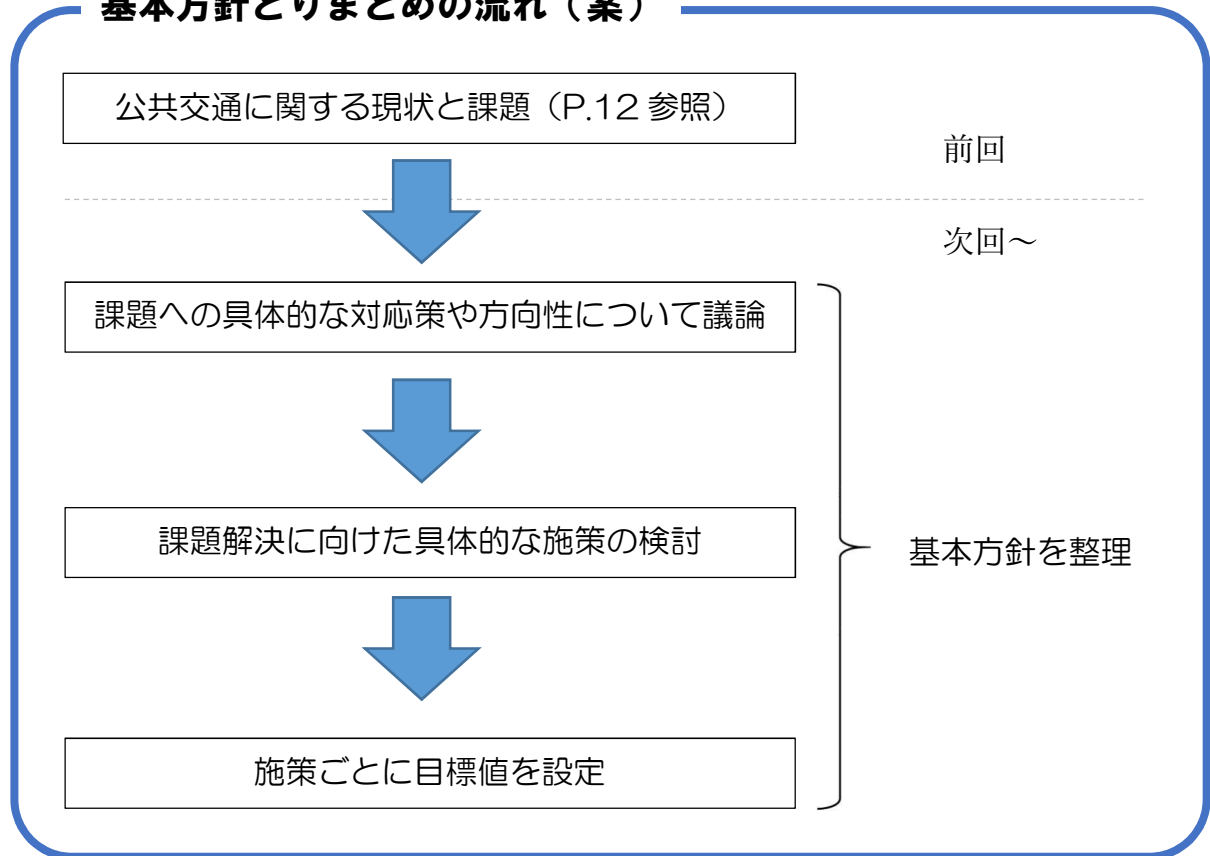
◇区域はさいたま市全域とし、広域交通にも配慮する旨を記載することを案として想定する。
◇期間は上記のとおり、10 年・5 年を案として想定する。（各期間を設定した場合の論点は下表のとおり）

	設定内容（案）	備考
区域	さいたま市全域	ただし、市民の生活圏や公共交通利用者の移動範囲を考慮し、東京都心を始めとする市域を越える交通網にも配慮する。
計画期間	案①：10 年間 （平成 31～40 年度）	・ 次期計画を見直す際に、平成 37 年度に見直された後の都市交通体系マスタープランを踏まえて、地域公共交通網形成計画を改定することが可能 ・ 計画期間の中に人口ピークの想定や公共交通を取り巻く環境の変化が見込まれるため、これらを見据えた計画を検討する必要がある
	案②：5 年間 （平成 31～35 年度）	・ 「地域公共交通網形成計画作成のための手引き(国土交通省)」によると、本計画は原則として、既存の交通基盤を活用しながら地域公共交通の再編を図っていくこととされていることから、計画期間は原則 5 年程度とされている（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能） ・ 計画期間の中に人口ピークの想定が含まれず、公共交通を取り巻く環境の変化も 10 年に比べて少ないため、比較的短期的な視点で検討する計画となる

基本方針のとりまとめ方法について

1 基本方針のとりまとめ方法

基本方針とりまとめの流れ（案）



2 さいたま市の公共交通軸のイメージ

(1) さいたま市における拠点・生活拠点と公共交通軸の関係イメージ図（案）

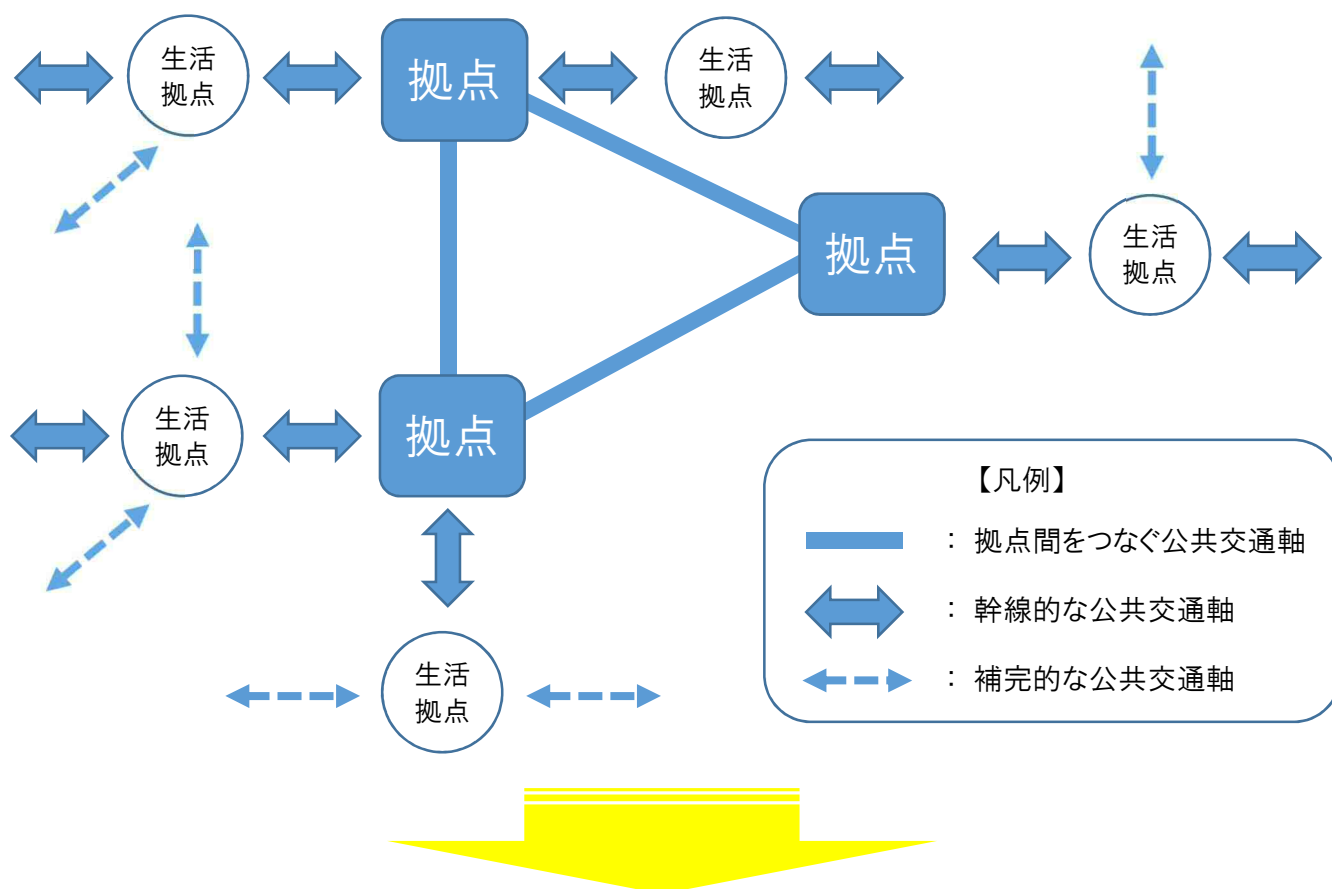


表 公共交通軸の考え方（例）

	名称（案）	役割
拠点間をつなぐ公共交通軸	広域幹線軸	・ 東京都心等の周辺都市との連絡を強化
	拠点幹線軸	・ 市内の都心・副都心との連絡を強化
幹線的な公共交通軸	鉄道駅アクセス幹線軸	・ 主要な鉄道駅へのアクセスを強化
	鉄道駅アクセス軸	・ その他の鉄道駅へのアクセスを強化
補完的な公共交通軸	支線・区内交通軸	・ 人口密度や高齢化率等の高い地域をカバー
	都心回遊交通軸	・ 都心周辺の回遊を強化

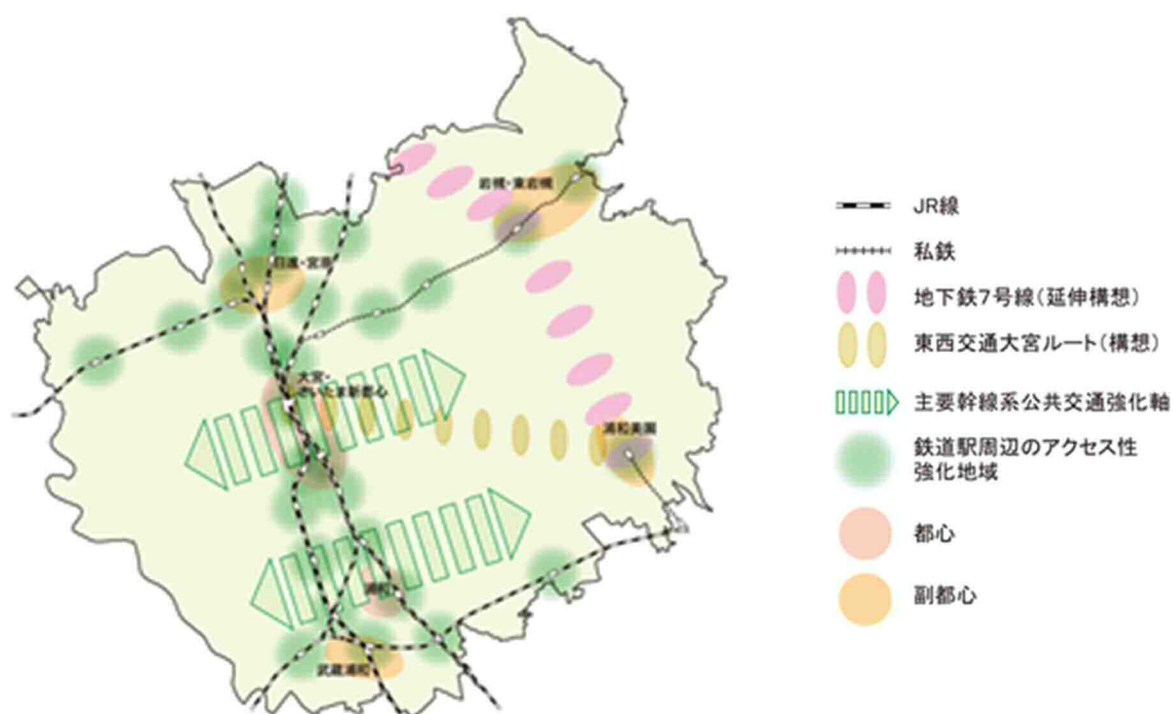


図 公共交通ネットワーク

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（H29.3）

※今後、公共交通ネットワークの図をベースに、人口密度や高齢化率、バス路線等のデータを整理しながら、次回以降、公共交通軸を示した図を提示したいと考えている。

3 課題に関する検討（例）

（P.20～21 に検討例を示す）

4 目標値の例

分類	目標指標	種別
サービスの維持・向上	幹線バスの高頻度運行カバー率	アウトプット
	バス停環境の改善率	アウトプット
	主要駅・施設周辺駅での情報提供媒体の設置率	アウトプット
利用者数の維持・増加	幹線バス路線沿線での人口増加率	アウトカム
	免許返納件数（高齢者）	アウトプット
	公共交通での来訪者数	アウトカム
収支の維持・向上	コミュニティバス・乗合タクシーの収支率	アウトカム
集約型都市構造の推進	幹線バス路線沿線での人口増加率（再掲）	アウトカム
人口の維持	市内の移動に関する満足度	アウトカム
観光振興	公共交通での来訪者数（再掲）	アウトカム
バリアフリー化の推進	鉄道駅・バス停のバリアフリー整備率	アウトプット
過度な自動車利用の抑制	CO2 排出量	アウトカム
自転車の活用	コミュニティサイクルポート設置数	アウトプット

課題への対応策・方向性の検討（案）

1. 重点課題に関する検討

1.1 重点課題①：集約型都市構造の形成に資するバスサービスの拡充

重点課題①に対応し、以下のように幹線骨格軸を抽出する。

対策の必要度判定の考え方及び判定指標

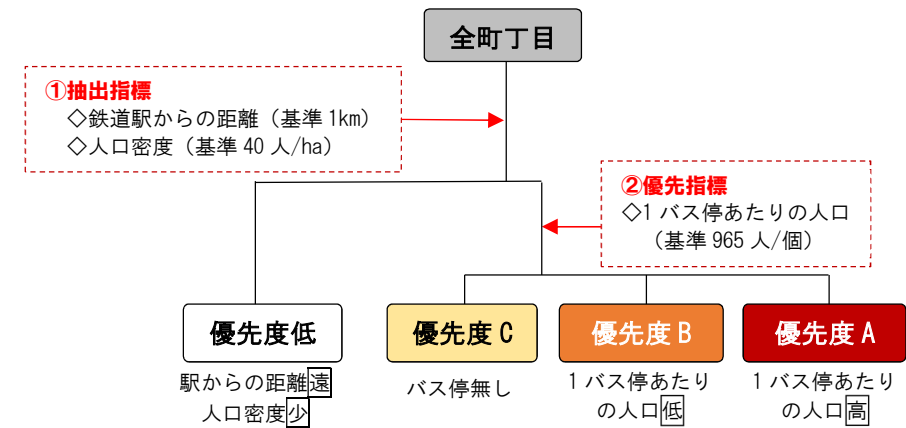
【対策の必要度判定の考え方】

集約型都市構造を形成する幹線骨格軸を選定し、望ましいサービス水準と現状を比較することで対策の必要性を判定

【指標設定の考え方】

■まず、バスによって集約型都市構造の形成を図るため、鉄道駅から徒歩圏域外及び、現状で一定の人口集積があるエリアを抽出する。**抽出指標**

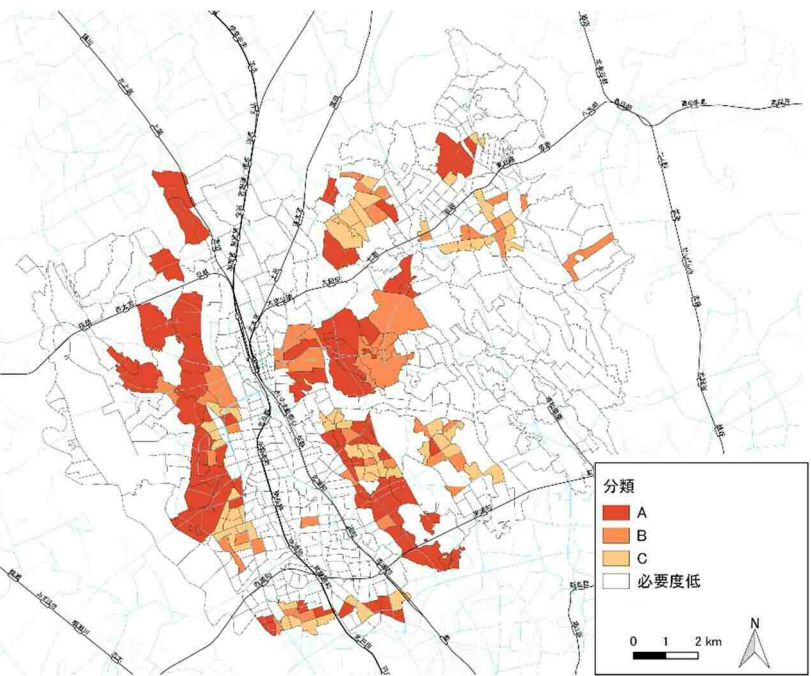
■次に、骨格を形勢するバス路線であるため、1バス停あたりの人口（バス停なしを含む）により、さらに必要性の高いエリアを選定する。**優先指標**



分類	分類指標			分類結果			必要性の順位
	①必要度判定 人口密度 鉄道駅からの距離	②優先度判定 1バス停あたりの人口※		人口	面積	町丁目数	
A	40人/ha以上 1.0km以上	高		約24万人 (20.4%)	約26km ² (11.9%)	65個 (10.1%)	1
B	40人/ha以上 1.0km以上	低		約8万人 (6.7%)	約12km ² (5.3%)	41個 (6.4%)	2
C	40人/ha以上 1.0km以上	バス停無し		約9万人 (8.0%)	約10km ² (4.4%)	67個 (10.4%)	3
低	40人/ha未満 1.0km未満	—		約76万人 (65.0%)	約171km ² (78.4%)	471個 (73.1%)	4
計				約116万人	約218km ²	644個	—

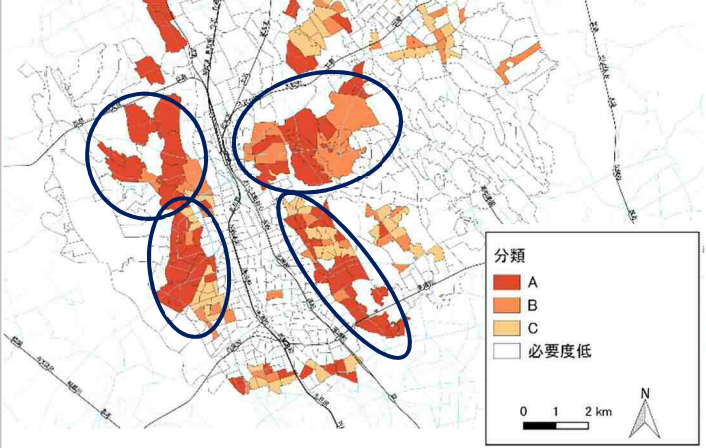
※高・低の基準値は、当該エリアでバス停が存在する町丁目における中央値をとり、965人/個と設定した

バスサービスの検討が必要なエリア



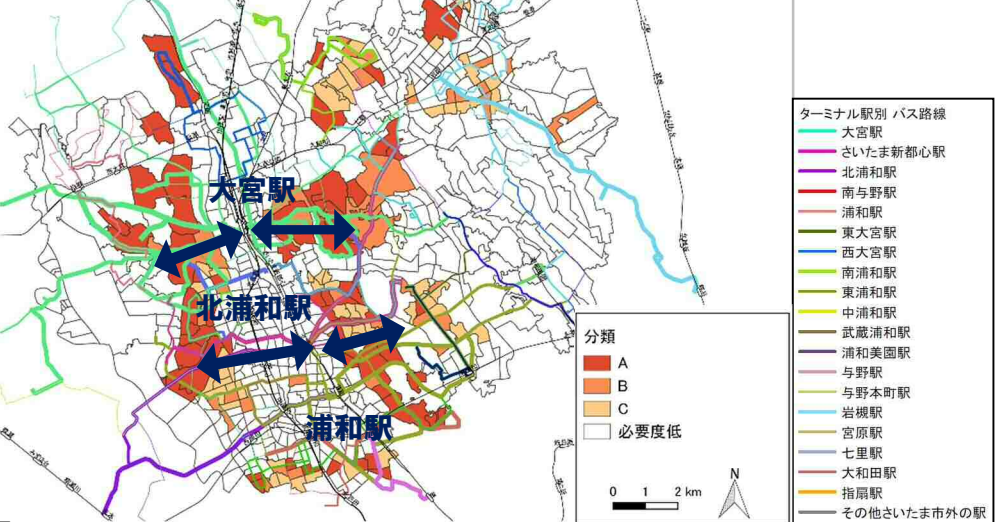
幹線骨格軸の検討が必要なエリアの抽出

重点課題①の分類において、Aと判定された町丁目が続いている地域を幹線骨格軸の必要性が高いエリアとする。



幹線骨格軸の設定

現状のバス路線に基づき、幹線骨格軸の必要性が高いエリアと拠点駅を結ぶ路線を幹線骨格軸と設定する。



現状のバス路線

重点課題①…集約型都市構造の形成に資するバスサービスの拡充

1.2 重点課題②：外出を支援する公共交通不便地域への対応

重点課題②に対応し、以下のように対策の必要性が高いエリアを抽出する。

