

交通臨海部活性化特別委員会

令和2年9月17日

まちづくり推進部 資料9番

所管 都市計画課

# エイトライナー促進協議会 第27回 理事会・総会

## 議案

# エイトライナー促進協議会 第27回 理事会・総会 議案一覧

議案第1号	令和元年度	活動実績報告
議案第2号	令和元年度	歳入・歳出決算報告
議案第3号	令和2年度	事業計画
議案第4号	令和2年度	歳入・歳出予算

【議案第1号】

## 令和元年度 活動実績報告

### 1. 実現に向けた調査研究

エイトライナー促進協議会、メトロセブン促進協議会及び東京都で構成する都区連絡会において、過年度調査を踏まえ、内々流動が集中する拠点と内外流動の結節点となる鉄道駅に着目して分析を行い、環状方向の需要特性の把握を実施した。

【議案第2号】

## 令和元年度 歳入・歳出決算報告

エイトライナー促進協議会

会長 保坂 展人

(単位：円)

《歳入》

科目	予算額	決算額	増減	摘要
①分担金	1,800,000	1,800,000	0	1区30万円
②諸収入	0	66	66	預金利息
③繰越金	6,842,843	6,842,843	0	
合計	8,642,843	8,642,909	66	

《歳出》

科目	予算額	決算額	増減	摘要	
事業費	6,000,000	1,122,000	△ 4,878,000		
内 訳	①総会	0	0	0	
	②研修会	0	0	0	
	③啓発活動	1,000,000	132,000	△ 868,000	ホームページ保守管理
	④研究活動	5,000,000	990,000	△ 4,010,000	調査委託料
⑤事務費	50,000	1,650	△ 48,350	振込手数料	
⑥予備費	2,592,843	0	△ 2,592,843		
合計	8,642,843	1,123,650	△ 7,519,193		

# 会 計 監 査 報 告

監査の対象 : 令和元年度エイトライナー促進協議会歳入歳出決算

1. 平成31年4月1日から令和2年3月31日に至るエイトライナー促進協議会の収支についての会計監査を、令和2年7月14日に実施いたしました。
2. 本協議会の収支については、関係書類の閲覧及び照会、責任者に対する質問による監査の結果、公正妥当なものと認めました。

令和2年7月14日

エイトライナー促進協議会会計監事  
板橋区長 坂本 健



エイトライナー促進協議会会計監事  
北区議会議長 渡辺 かつひろ



## 令和2年度 事業計画

### 1. 区部周辺部環状公共交通の実現に向けた今後の対応について

過年度の調査結果を踏まえ、需要の前提となる沿線まちづくりを整理するとともに、地下鉄のコスト縮減策について、「スマート・リニアメトロ」の精査など検討を深度化する。

### 2. エイトライナー促進協議会の活動方針について

都区連絡会で実施した調査結果を踏まえ、エイトライナー導入について引き続き検討を行なう。

## 【議案第4号】

# 令和2年度 歳入・歳出予算

## 1 内訳

(単位：円)

### 《歳入》

科目	令和2年度予算	令和元年度予算	増減	摘要
分担金	1,800,000	1,800,000	0	
諸収入	0	0	0	預金利息
繰越金	7,519,259	6,842,843	676,416	
合計	9,319,259	8,642,843	676,416	

### 《歳出》

科目	令和2年度予算	令和元年度予算	増減	摘要	
事業費	6,000,000	6,000,000	0		
内 訳	総会	0	0	0	
	研修会	0	0	0	
	啓発活動	1,000,000	1,000,000	0	ホームページ保守管理委託(R2.4.1契約)
	研究活動	5,000,000	5,000,000	0	調査委託等
事務費	50,000	50,000	0	図書購入、雑費等	
予備費	3,269,259	2,592,843	676,416		
合計	9,319,259	8,642,843	676,416		

## 2 分担金金額

1区 30万円

## 3 納入期限

令和2年8月31日

## 1. 調査の目的と概要

### 1.1 調査の目的

- 交通政策審議会答申第198号を踏まえ、平成29年度調査では、区部周辺部環状地域における交通流動等を概括的に把握することを目的に、国勢調査結果を用いて、通勤・通学目的の区単位の交通流動把握を行った。この交通流動を詳細に分析するため、平成30年度調査では、第5回東京都圏パーソントリップ調査（H20PT調査）結果を用いて、目的別手段別小ゾーン単位の区部周辺部環状地域の交通流動の実態把握を行った。
- 本調査では、平成29年度調査並びに平成30年度調査を踏まえ、区部周辺部環状地域内の『拠点』と『想定結節駅』に着目した端末交通流動を分析し、環状方向への需要特性を把握することを目的とする。

**平成29年度調査**：区部周辺部環状地域における交通流動等を区単位で概括的に把握

【調査項目】

- ① 通勤・通学流動の把握（国勢調査）
- ② 公共交通サービス実態の把握（バス、鉄道）
- ③ 中量軌道等導入システムの諸元等整理

【交通流動に関する主な調査結果】

- 通勤、通学流動は内外流動が中心で、特に大田区、世田谷区、江戸川区、杉並区等で大きい流動が確認された。また、内外流動に対して内々流動は相対的に低いものの、江戸川区⇄葛飾区⇄足立区、大田区⇄世田谷区、北区⇄板橋区⇄練馬区等で比較的大きい流動が確認された。

**平成30年度調査**：区部周辺部環状地域における交通流動等を小ゾーン単位で詳細に把握

【調査項目】

- ① 区部周辺部環状地域の「内々流動」に関する実態把握（H20PT調査）
- ② 区部周辺部環状地域の「内外流動」に関する実態把握（H20PT調査）

【交通流動に関する主な調査結果】

- 内々流動については、平成29年度調査と同様、区をまたぐ流動は確認されるものの、内外流動に対して相対的に少なく、近隣ゾーンへの移動が中心となる傾向が確認された。なお、目的別では私事目的、交通手段別では自転車、自動車、徒歩が多いことが確認された。  
⇒ 私事目的が多いことから、流動が集中するゾーンには引き付ける拠点が存在すると推察される
- 内外流動について、特に後背地側との流動は区部周辺部環状地域に広く分布しており、通勤目的での鉄道利用が多いことが確認された。  
⇒ 代表交通手段は鉄道であるが、フィーダー交通としてバスや自転車を利用している可能性があり、区部環との結節駅における環状方向の流動からの転換が期待されるものと推察される

**令和元年度調査**：区部周辺部環状地域内の「拠点」と「想定結節駅」に着目した端末交通流動の分析

【調査項目】

- ① 拠点特性の把握
- ② 想定結節駅における駅端末交通の把握

図 これまでの調査の流れ

### 1.2 令和元年度調査における検討の流れ

- 令和元年度調査では、区部環状地域内の『拠点特性』を把握するとともに、『想定結節駅』に着目した端末交通流動を分析し、環状方向への交通需要特性を把握することを目的とする。

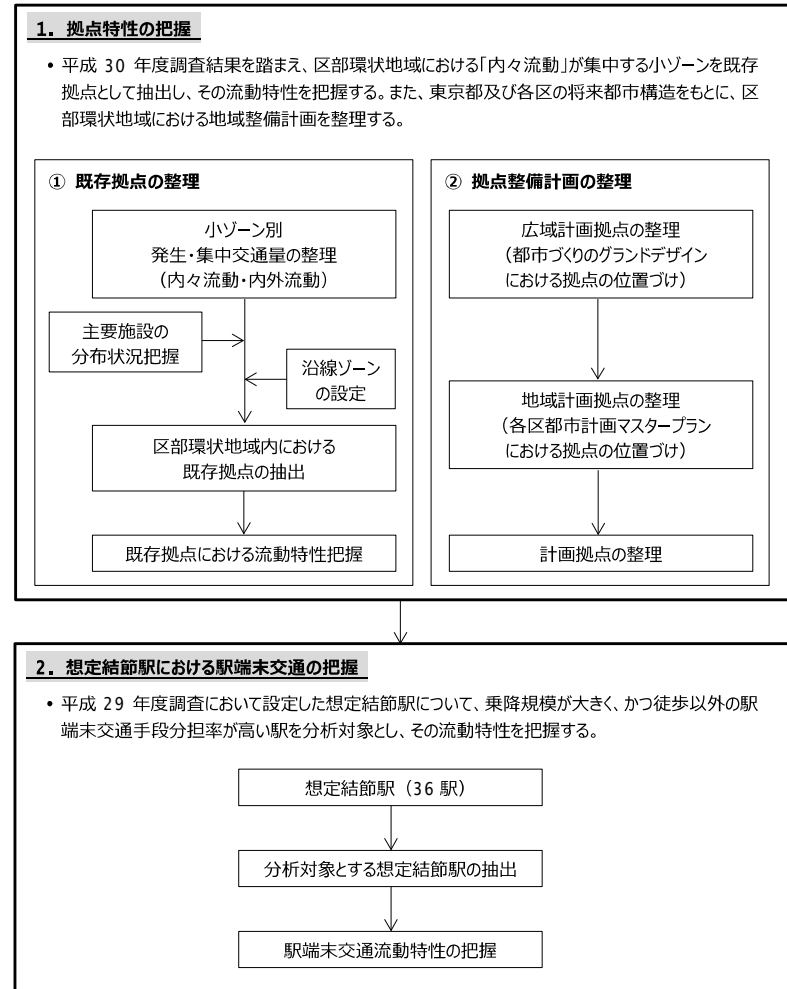


図 令和元年度調査における検討の流れ



## 2. 流動特性把握の対象とする『既存拠点』及び『想定結節駅』

### 2.1 分析対象とする『既存拠点』

- 既存拠点は、H20PT 調査における小ゾーン別発生交通量及び集中交通量をもとに、区部周辺部環状地域のうち区部環状公共交通沿線（環状7号・環状8号沿線）で、かつ、内々流動量大きい小ゾーンを抽出するものとした。
- 抽出にあたっては、発生交通量（帰宅目的を除く）のうち内々流動量大きいゾーンを「住居等集積拠点」、私事目的の集中交通量のうち内々流動量大きいゾーンを「商業等集積拠点」として抽出するものとし、それぞれ上位5%程度を抽出した。

図 分析対象とする既存拠点

拠点分類	小ゾーン	備考
住居等集積拠点	110	瑞江駅周辺（一之江駅周辺）
	907	穴守稲荷・大鳥居・稲谷駅周辺
	211	亀有駅・青砥駅周辺
商業等集積拠点	401	赤羽駅周辺
	710	荻窪駅周辺
	914	蒲田駅周辺

### 2.2 分析対象とする『想定結節駅』

- 平成 29 年度調査において設定した想定結節駅のうち、一日平均乗降客数が概ね10万人以上で、かつ区部環状公共交通への利用転換が期待される層として考えられる徒歩以外の交通手段の占める割合の高い駅を分析対象として抽出するものとした。
- 抽出にあたっては、第12回大都市交通センサス（H28）をもとに整理された一日平均乗降客数及び端末手段構成比に基づくものとするが、大都市交通センサスにおける一日平均乗降客数には同一駅構内での乗換え利用が含まれているものと考えられるため、東京都統計年鑑（H29）に基づく一日平均乗降客数も考慮して抽出した。

図 分析対象とする想定結節駅

駅名	備考
葛西駅	メトロ東西線
亀有駅	JR 常磐線
西新井駅	東武伊勢崎線
赤羽駅	JR 東北本線・埼京線
荻窪駅	JR 中央線・総武線
二子玉川駅	東急田園都市線
蒲田駅	JR 京浜東北線

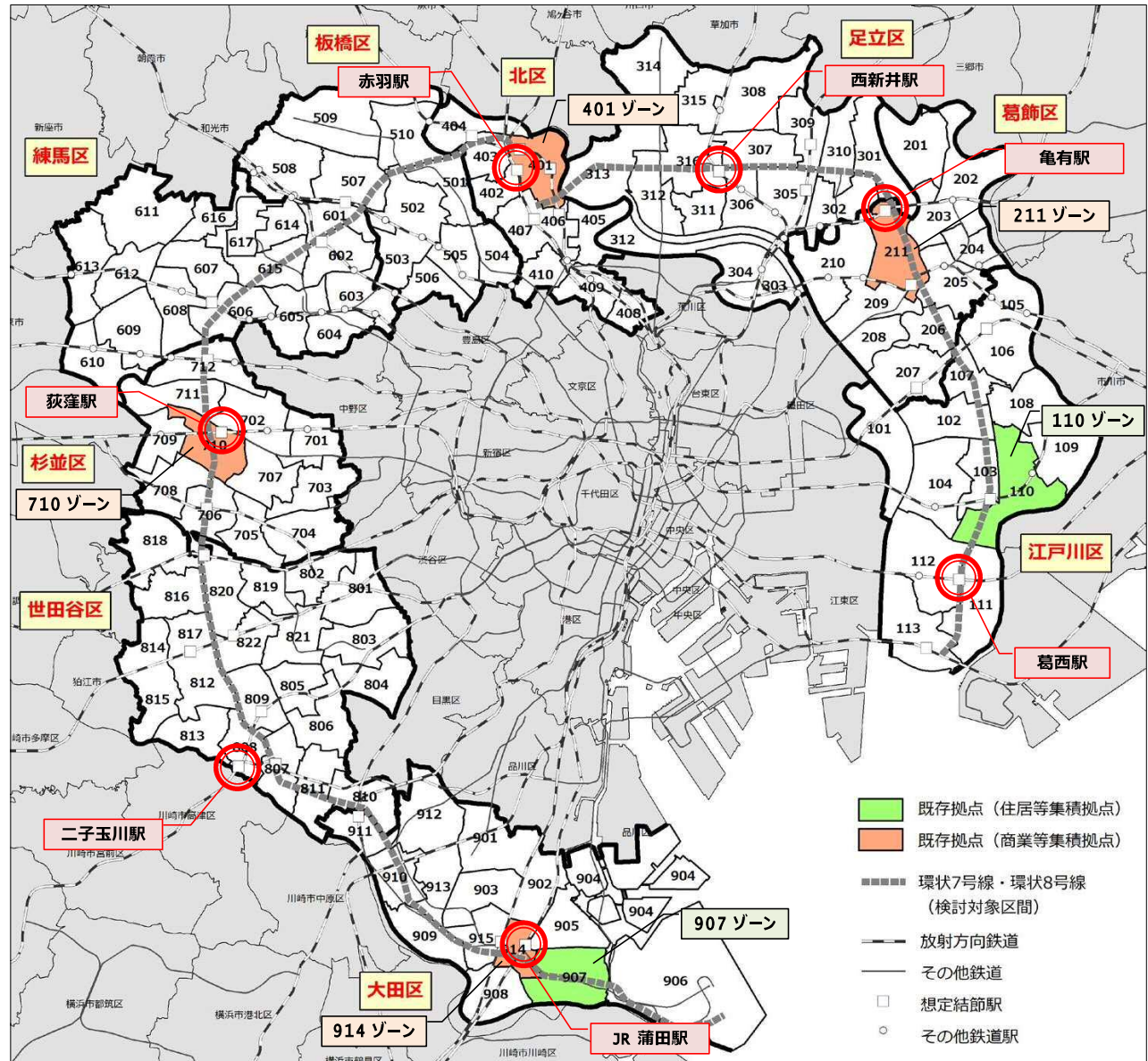
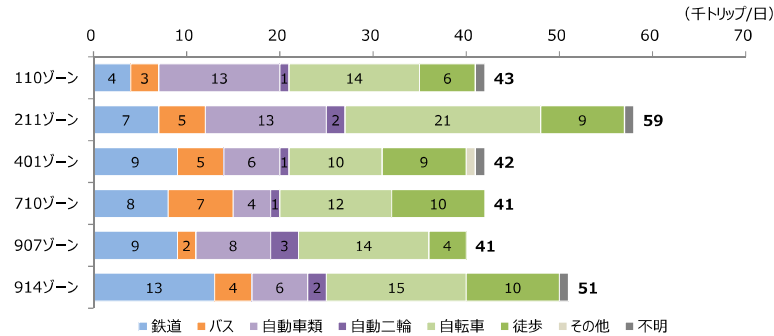


図 流動特性把握の対象とする『既存拠点』及び『想定結節駅』

### 3. 『既存拠点』における流動特性把握

#### 3.1 各既存拠点における内々流動量

- 各既存拠点における代表交通手段別内々流動量については、鉄道、自動車類、自転車によるトリップが多く、またバスの流動量も比較的多い。



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（H20PT）、帰宅目的・目的不明、同一小ゾーン内流動を除いて集計  
 図 各既存拠点における代表交通手段別内々流動量（発生・集中交通量）

#### 3.2 環状方向への交通需要特性

- 各拠点における内々流動量のうち鉄道、自動車類、バスの流動量について、環状方向への交通需要特性を把握した結果、それぞれの既存拠点において区部周辺部環状公共交通への転換可能性が高いトリップが一定量存在することが確認された。

##### 【鉄道利用トリップの特性】

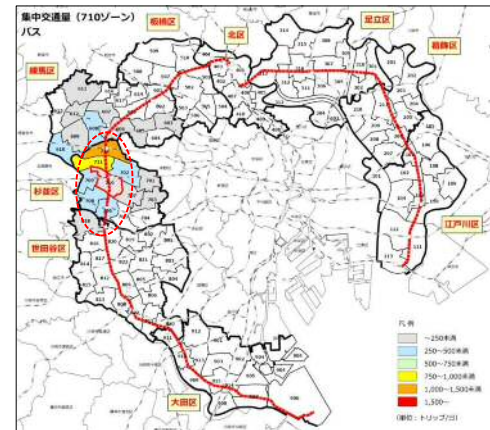
- 現状で鉄道を利用して検討対象区の内々を移動するトリップに関しては、区部周辺部環状公共交通の整備に伴う利用経路の変更が想定されるため、区部周辺部環状公共交通の潜在需要として捉えることができる。
- 右図に110ゾーンにおける鉄道利用者の分布状況（内々流動）を例示する。110ゾーンの場合、足立区や板橋区への発生交通量が見られ、これらは現状では都心を経由する鉄道経路となっているものと想定されるが、区部周辺部環状公共交通の整備により、経路変更される可能性（転換可能性）が高い層と考えられる。



##### 【バス利用トリップの特性】

- 現状でバスを利用して検討対象区の内々を移動するトリップのうち環状方向へのトリップは、利用交通手段の変更が想定されるため、区部周辺部環状公共交通の潜在需要として捉えることができる。
- 右図に710ゾーンにおけるバス利用者の分布状況（内々流動）を例示する。710ゾーンの場合、環状方向のバス流動が比較的多く見られ、区部周辺部環状公共交通の整備により、利用交通手段が変更される可能性（転換可能性）が高い層と考えられる。

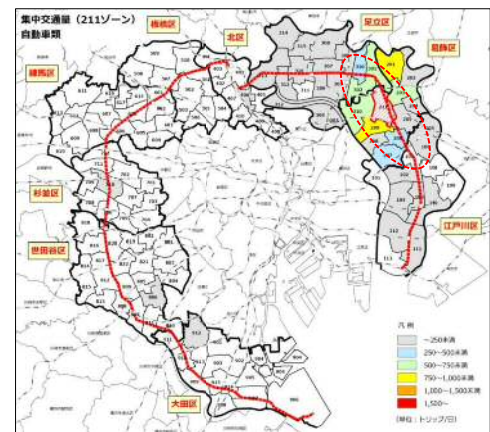
■710ゾーンにおける内々流動の分布状況（集中交通量：バス）



##### 【自動車類利用トリップの特性】

- 現状で自動車類を利用して検討対象区の内々を移動するトリップのうち環状方向へのトリップは、利用交通手段の変更が想定されるため、区部周辺部環状公共交通の潜在需要として捉えることができる。
- 右図に211ゾーンにおける自動車類利用者の分布状況（内々流動）を例示する。211ゾーンの場合、環状方向の流動が比較的多く見られ、特に近接するゾーンから発生・集中していることが確認された。これらの移動特性を考慮すると、区部周辺部環状公共交通の整備により、利用交通手段が変更される可能性（転換可能性）が高い層と考えられる。

■211ゾーンにおける内々流動の分布状況（集中交通量：自動車類）

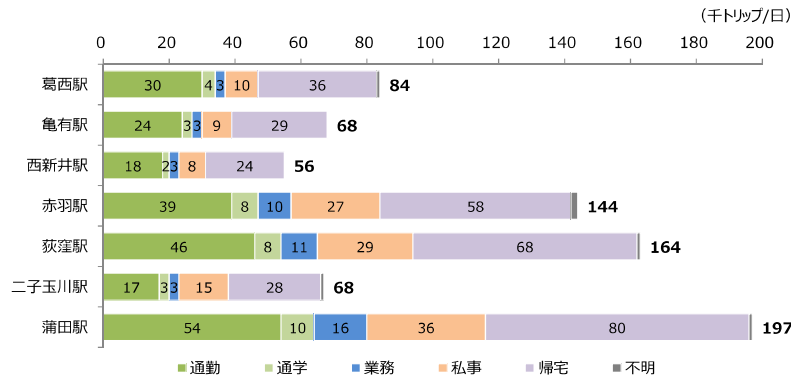


## 4. 『想定結節駅』における流動特性把握

### 4.1 各想定結節駅における駅端末流動量

#### 【目的別流動量】

- 各想定結節駅における目的別流動量については、帰宅目的を除くと、各想定結節駅ともに通勤目的及び私事目的によるトリップが比較的多い。

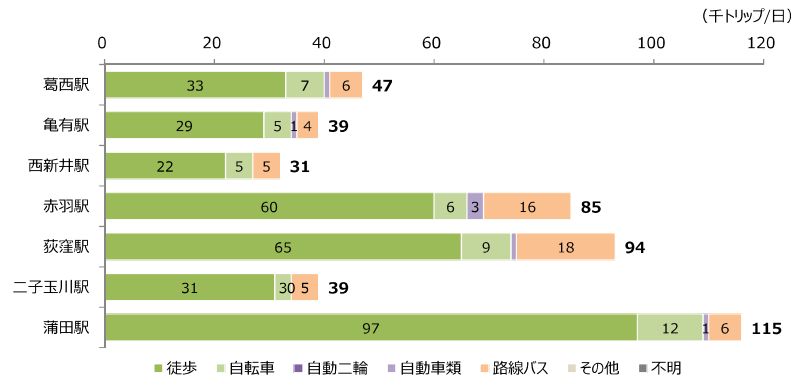


資料：第5回東京都市圏パーセントトリップ調査（H20PT）

図 各想定結節駅における端末利用交通手段別流動量（乗車・降車合計）

#### 【端末交通手段別流動量】

- 各想定結節駅における端末利用交通手段別流動量については、徒歩を除くと、自転車、バスによる駅端末トリップが比較的多い。



資料：第5回東京都市圏パーセントトリップ調査（H20PT）、帰宅目的・目的不明を除いて集計

図 各想定結節駅における端末利用交通手段別流動量（乗車・降車合計）

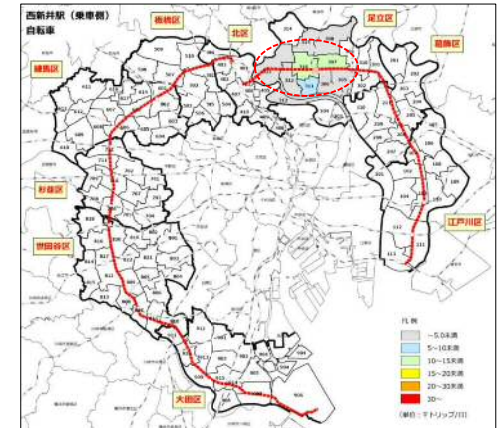
### 4.2 環状方向への交通需要特性

- 各想定結節駅における端末流動量のうち、自転車、バスの流動量について、環状方向への交通需要特性を把握した結果、それぞれの想定結節駅において区部周辺部環状公共交通への転換可能性が高いトリップが一定量存在することが確認された。

#### 【自転車利用トリップの特性】

- 現状で自転車を利用して想定結節駅を利用するトリップのうち環状方向へのトリップは、利用交通手段の変更が想定されるため、区部周辺部環状公共交通の潜在需要として捉えることができる。
- 右図に西新井駅における端末自転車利用者の分布状況を例示する。西新井駅の場合、環状方向の流動が比較的多く見られ、区部周辺部環状公共交通の整備により、利用交通手段が変更される可能性（転換可能性）が高い層と考えられる。

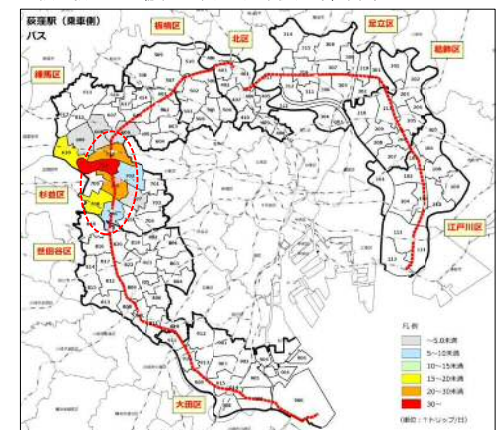
■西新井駅における端末自転車利用の分布状況（乗車側）



#### 【バス利用トリップの特性】

- 現状でバスを利用して想定結節駅を利用するトリップのうち環状方向へのトリップは、利用交通手段の変更が想定されるため、区部周辺部環状公共交通の潜在需要として捉えることができる。
- 右図に荻窪駅における端末バス利用者の分布状況を例示する。荻窪駅の場合、環状方向の流動が比較的多く見られ、区部周辺部環状公共交通の整備により、利用交通手段が変更される可能性（転換可能性）が高い層と考えられる。

■荻窪駅における端末バス利用の分布状況（乗車側）



令和2年度 エイトライナー促進協議会役員（会長・副会長・会計監事）

（敬称略、順不同）

役 職	肩 書	氏 名
会長	世田谷区長	保坂 展人
副会長	大田区長	松原 忠義
副会長	杉並区議会議長	井口 かづ子
副会長	練馬区議会議長	小泉 純二
会計監事	板橋区長	坂本 健
会計監事	北区議会議長	渡辺 かつひろ

任期：令和4年度理事会において次期役員が選任されるまでの2年間