

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和 7 年 9 月 22 日開催分)

○所管事務報告 3 件

部局	報告 順	件 名	資料 番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり推進部	1	エイトライナー促進協議会 第 32 回総会について	3	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
	2	大田区駅別年間乗降人員について	4	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
	3	交通不便地域における新たな視点を取り入れた施策展開について	5	戸塚 公共交通・臨海部担当課長

エイトライナー促進協議会 第32回 総会について

- 1 開催日時：令和7年7月22日（金）14：30～16：15
- 2 会 場：板橋区 本庁舎
- 3 出席者：大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区、北区
（区長、副区長、区議会副議長、委員会正副委員長）
- 4 内 容：（1）議事
議案第1号 令和6年度 活動実績報告
議案第2号 令和6年度 歳入・歳出決算報告
議案第3号 令和7年度 事業計画
議案第4号 令和7年度 歳入・歳出予算
（2）活動報告
「令和6年度活動報告及び今後の進め方」
（3）講演会
「持続可能な都市公共交通とまちづくりの展望」

【議案第 1 号】

令和 6 年度 活動実績報告

1. エイトライナー促進協議会第 3 1 回理事会・総会の開催

開催日等	令和 6 年 7 月 3 0 日（木）玉川区民会館
内 容	（１）令和 5 年度 活動実績の承認 （２）令和 5 年度 歳入・歳出決算の承認 （３）令和 6 年度 事業計画の決定 （４）令和 6 年度 歳入・歳出予算の決定

2. 実現に向けた調査研究

平成 2 8 年に交通政策審議会答申第 1 9 8 号において示された課題解決に向け、エイトライナー促進協議会、東京都及びメトロセブン促進協議会で構成する都区連絡会において、需要予測の事前調査を実施した。また、次期答申までに必要な調査内容や係る費用の明確化を目指し、必要に応じた分担金の精査に取り組んだ。

【議案第 2 号】

令和 6 年度 歳入・歳出決算報告

令和 6 年度エイトライナー促進協議会 歳入・歳出決算報告書

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	1,152	1,152	預金利息
③繰越金	1,042,675	1,042,675	0	
合 計	2,842,675	2,843,827	1,152	

《歳出》

科 目		予算額	決算額	増 減	摘 要
事業費		800,000	280,073	△ 519,927	
内 訳	①総 会	200,000	98,073	△ 101,927	
	②研修会	100,000	50,000	△ 50,000	
	③啓発活動	500,000	132,000	△ 368,000	ホームページ保守管理
	④研究活動	0	0	0	調査委託料
⑤事務費		50,000	2,480	△ 47,520	振込手数料
⑥予備費		1,992,675	0	△ 1,992,675	
合 計		2,842,675	282,553	△ 2,560,122	

《歳入・歳出決算》

歳入決算額	2,843,827
歳出決算額	282,553
繰越金	2,561,274

会 計 監 査 報 告

監査の対象 : 令和6年度エイトライナー促進協議会歳入・歳出決算

1. 令和6年4月1日から令和7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7年 6 月 13 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7年 6 月 13 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 青 木 博 子

【議案第3号】

令和7年度 事業計画

1. 理事会・総会の開催

開催日 令和7年7月25日（金）

会 場 板橋区役所 本庁舎

（板橋区板橋2-66-1）

理事会：第2委員会室

総 会：第1委員会室

2. 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

平成28年に交通政策審議会答申第198号において示された課題解決に向け、エイトライナー促進協議会、東京都及びメトロセブン促進協議会で構成する都区連絡会において、近年の社会情勢を考慮した中量軌道等の需要予測調査及び費用便益分析を実施する。

【議案第4号】

令和7年度 歳入・歳出予算

1. 内訳

(単位: 円)

《歳入》

科 目	令和7年度予算	令和6年度予算	増 減	摘 要
分担金	8,400,000	1,800,000	6,600,000	
諸収入	0	0	0	預金利息
繰越金	2,561,274	1,042,675	1,518,599	
合 計	10,961,274	2,842,675	8,118,599	

《歳出》

科 目		令和 7 年度予算	令和 6 年度予算	増 減	摘 要
事業費		8,350,000	800,000	7,550,000	
内 訳	総 会	100,000	200,000	△ 100,000	
	研修会	50,000	100,000	△ 50,000	
	啓発活動	200,000	500,000	△ 300,000	ホームページ保守管理委託(令和 7 年 4 月 1 日契約)
	研究活動	8,000,000	0	8,000,000	調査委託等
事務費		50,000	50,000	0	図書購入、雑費等
予備費		2,561,274	1,992,675	568,599	
合 計		10,961,274	2,842,675	8,118,599	

2. 分担金金額

1区 140万円

3. 納入期限

令和7年8月15日(金)



令和6年度活動報告及び今後の進め方

令和7年7月25日

エイトライナー促進協議会 第32回 総会

目 次

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ (H28答申)

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査 (H24)
- (2) 交通流動実態調査 (H29～R元)
- (3) 事業費縮減検討及びまちづくりの動向整理 (R2)
- (4) 中量軌道等の概略検討 (R3～4)
- (5) 中量軌道等の需要予測を行うための条件整理 (R5)

3 令和6年度の活動報告

- (1) 需要予測の事前調査 (ヒアリング結果)
- (2) 次期答申までに必要な調査内容に係る費用の明確化
- (3) 必要に応じた分担金の精査

4 今後の進め方

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ(H28答申)

交通政策審議会答申 第198号(平成28年4月)

＜区部周辺部環状公共交通の新設＞

「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の一つに位置付け



意義

- ・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

課題

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、**事業計画**について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、**高額な事業費が課題**となると考えられることから、**需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について検討**が行われることを期待。

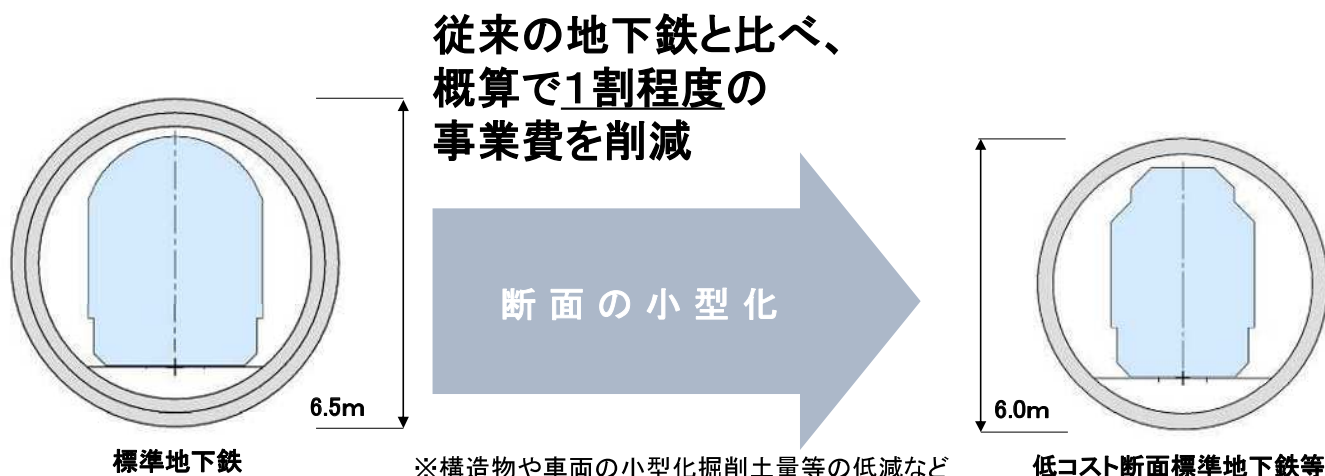
高額な事業費を縮減するための検討が必要

※鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果(平成28年7月 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会)
総事業費12,400(億円)、累積資金収支黒字転換年41年、B/C 0.7。都区連ではこの前提となる検討をH21～23に実施

2 過年度の委託調査

(1)地下鉄系の事業費縮減調査(H24)

- 従来の地下鉄(標準地下鉄)形式より小さい断面の構造形式(低コスト断面標準地下鉄等)での事業費の縮減可能性を検討
- 需要等も踏まえた規格等の見直しにより、事業費縮減効果を確認



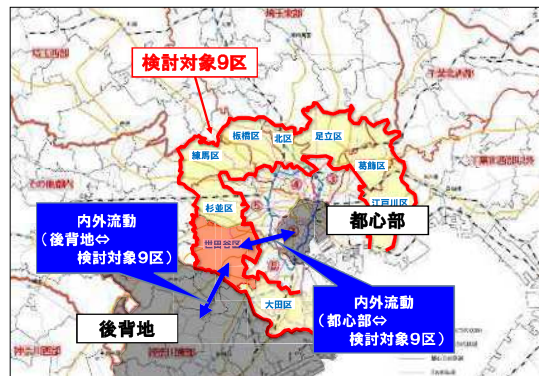
2 過年度の委託調査

(2) 交通流動実態調査(H29～R元)

- 区部周辺部環状地域(以下「区部環地域」という。)における交通流動等の実態を把握
- 区部環地域の流動特性として、特定区間における需要や短トリップ傾向を確認
- 一定の需要は確認できたが、地下鉄整備に見合う需要精査や事業費削減が引き続き課題
- 事業費や輸送力(需要)等の観点から地下鉄や中量軌道を整理



内々流動のイメージ



内外流動のイメージ

- ・内々流動: 私事目的が多い／移動手段は自転車・自動車が多く、短トリップ／需要動向と地域特性に関連
- ・内外流動: 交通手段は主に鉄道が占めるが、一部の結節駅ではバスや自転車利用者が存在

2 過年度の委託調査

(3) 事業費縮減検討及びまちづくりの動向整理(R2)

- 地下鉄系の最小規格であるスマート・リニアメトロの事業費について、線形検討の結果、過年度成果から1,163億円(約20億円/km)の縮減を確認
- 沿線まちづくりの動向を把握。沿線の再開発・他交通モードからの転換により需要が増えるため、今後も精査が必要
- 答申で課題揭示された事業費縮減策として、中量軌道等の導入について概略検討を確認

	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リニアメトロ) (鉄輪・鉄レールシステム)
イメージ	 東京メトロ東西線	 名古屋市桜通線	 東急東横線	 大阪南港試験線
最大輸送量 (定員)	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
概算事業費	150～250億円/km		174億円/km(H24調査)	154億円/km(R2調査)
主な課題	事業費が高額(約1.1～1.5兆円)			事業費の精査が必要だが、地下鉄系の中では低廉傾向(約0.9兆円)。

2 過年度の委託調査

(4) 中量軌道等の概略検討(R3~4)

- 中量軌道等の導入について、地上系及び高架系の概略検討を実施
- 地上系の概算事業費は、全周で約1,200~3,000億円であることを確認
- 高架系の概算事業費は、全周で約1.5兆円~1.9兆円であることを確認

中量軌道システム等

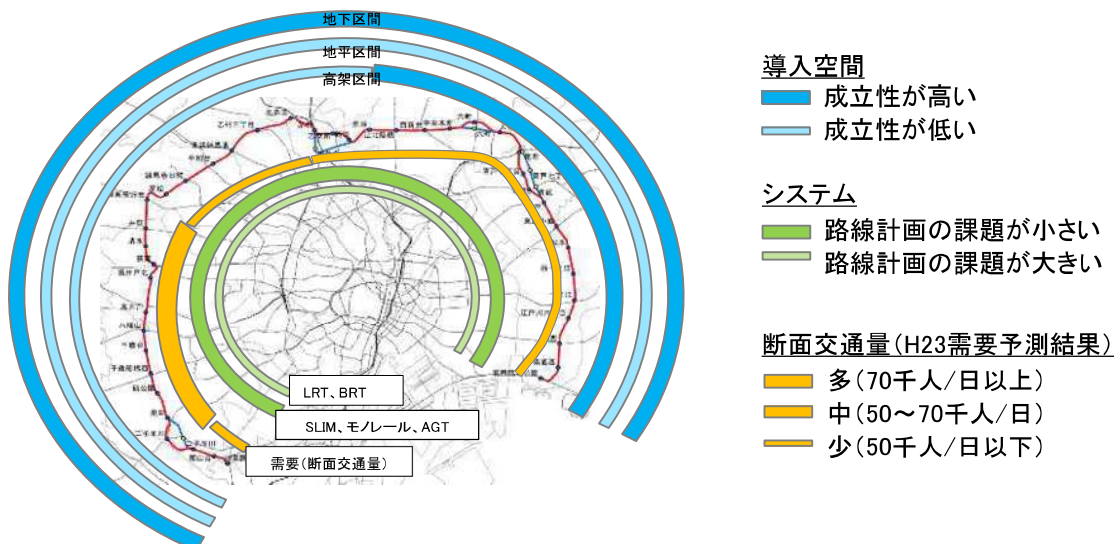
項目	地上系		高架系	
	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)	モノレール (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	新交通システム (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)
イメージ	 福井鉄道	 新潟交通連接バス	 多摩モノレール	 ゆりかもめ
最大輸送量 (定員)	4,650人/時	3,900人/時	12,000人/時	10,500人/時
概算事業費	約50億円/km	約20億円/km	約280~300億円/km	約260~280億円/km
主な課題	道路車線・幅員に影響又は新たに用地取得が必要	定時性を確保するため、専用レーンの設置が必要(道路車線等に影響あり)	道路車線・幅員に影響また道路拡幅に伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差部や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要	
コスト削減案	軌道敷防震化/ゴムタイヤトラムの導入/信用乗車方式導入 等		支障用地及び建物補償の削減/駅舎規模の縮小/車両基地規模の縮小	
今後必要な検討項目	中量軌道システムの導入を想定した場合における需要予測検討の実施 →必要車両数や車両基地規模の縮小に直結			

※ルートや構造上の課題、交通需要を整理・深度化することが必要

2 過年度の委託調査

(5) 中量軌道等の需要予測を行うための条件整理(R5)

- 導入空間について、地下空間は全線において適合性・成立性は高い。
- 一方、高架空間は現況の道路幅員、需要や防災面も考慮するとメトロセブン区間で適合性があると想定される。
- システムについて、SLIM・モノレール・AGTは違いに大差はないが、LRT・BRTは輸送力・速達性に課題がある。



3 令和6年度の活動報告

■ 令和7年度以降の調査計画の精査

需要予測の実施に向けた条件整理等の事前調査や、次期答申までに必要な調査内容、費用の明確化を目指し、下記項目の整理を実施した。

<項目>

(1) 需要予測の事前調査等

- ・需要予測を行うにあたり、近年の動向やトレンドなどを確認するためにヒアリングを実施。

(2) 次期答申までに必要な調査内容や係る費用の明確化

- ・ヒアリングを基に令和7年度から令和9年度の委託費用及び委託内容について精査。

(3) 必要に応じた分担金の精査

- ・令和7年度から令和9年度の委託費用から分担金の額について精査。

3 令和6年度の活動報告

(1) 需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

- 需要予測を行うにあたり、近年の動向やトレンドなどを確認するため、交通工学、鉄道工学、地域公共交通を専門とする関係機関や学識経験者等7者に対し、ヒアリングを実施した。

ヒアリング先
学識経験者
公益社団法人
独立行政法人
民間コンサルタント
一般社団法人
一般財団法人
国土交通省

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

令和7年度の需要予測調査に先立ち、昨今の傾向等をヒアリング。

②まちづくり

新たな交通ネットワークの導入とまちづくりは密接に連携するため、昨今のまちづくりに関する動向をヒアリング。

③費用便益分析・収支採算

令和7年度以降に重要となる費用便益分析や収支採算性の動向等についてヒアリング。

④評価手法

今後の調査検討の深度化に向けて、公共事業の評価手法の動向についてヒアリング。

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

②まちづくり

③費用便益分析・収支採算

④評価手法

区部周辺部環状公共交通における需要予測等

■近年の社会情勢を考慮したモデルを使用し需要予測を実施

帰宅時における買物等を考慮した私事目的による移動や、高齢者を考慮した上下移動の抵抗値を反映など

I. 公共交通の利用目的の変化

■生活様式の変化により公共交通が通勤や通学以外の移動手段としての利用割合が大きくなることが考えられる。

II. 都心回帰に伴う需要動向

■都心部の生活利便等により主に高齢者の都心回帰が考えられる。そのため、需要動向は大きく変わらないと推測される。

III. 区部環の導入空間別需要

■高齢者は昇降り等の移動を敬遠する傾向にある。そのため、区部環の導入空間を高架や地下等の上下移動を伴うものとするとな分に需要が出ないことが考えられる。

1 「ライトライン」の利用状況について

■開業後3か月の利用状況など

●開業3か月目は、約39万人が利用（当初予測の約1.3倍）

- ・平日は通勤・通学をはじめとした日常利用が浸透し、前の月から微増傾向の、約13,000人（当初予測と同程度の利用）
- ・土日・祝日はショッピングや一日乗車券による観光利用など、前の月と同様の、約11,000人～12,000人（当初予測の約3倍）



※11月15日（木）利用実績：約40万人を達成

表 ライトライン利用者数

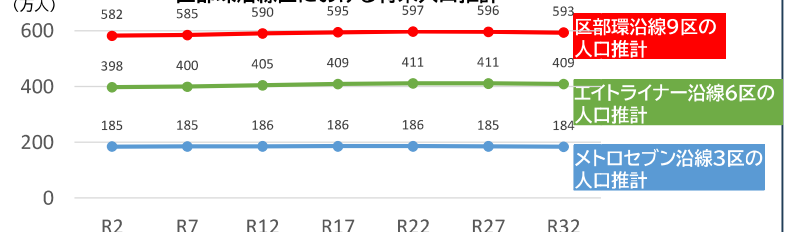
利用状況	1か月目 (8/26～9/25)	2か月目 (9/26～10/25)	3か月目 (10/26～11/25)	当初予測 (開業初年度)
利用者数	約420,000人	約380,000人	約390,000人	約312,400人
平日	約12,000～13,000人/日	約12,000～13,000人/日	約13,000人/日	約12,800人
土日祝	約15,000～16,000人/日	約11,000～12,000人/日	約11,000～12,000人/日	約4,400人

※3か月目の利用実績等は、11月までの実績値に基づき推計し算出

データ提供：市営地下鉄有明線株式会社

※【参考】芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料「「ライトライン」開業後の状況について」抜粋

区部環沿線区における将来人口推計



※【参考】国立社会保障・人口問題研究所資料「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」を基に作成

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

②まちづくり

③費用便益分析・収支採算

④評価手法

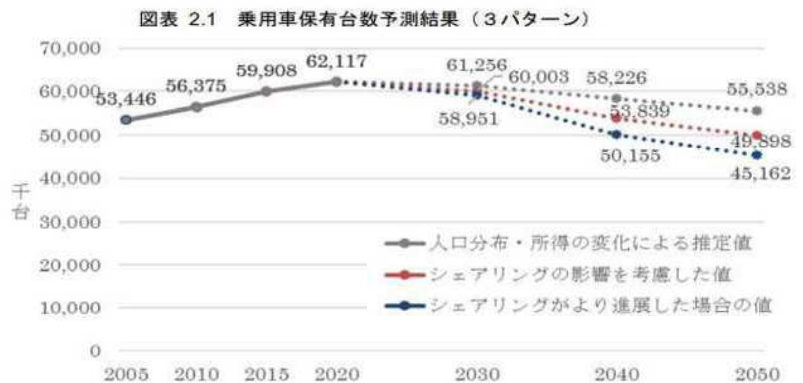
区部周辺部環状公共交通における需要予測等

■道路配分調査の実施

将来交通量の増減を見極めつつ、地上系システムの需要を把握し、導入の可能性を検討する。

IV. 乗用車利用の変化

■超高齢社会となり、高齢者は事故のリスクを回避のため自家用車より公共交通を利用する人が増すことが考えられる。そのため、公共交通の役割が一層重要視されることが予想される。
また、生活様式の変化やカーシェアの利用が広まり、20～30年後では自家用車の利用と共に所有も減少することが考えられる。



※【参考】東京都資料「自動車関連税制に関する収支シミュレーション等調査(R3年)」抜粋

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

②まちづくり

③費用便益分析・収支採算

④評価手法

区部周辺部環状公共交通におけるまちづくり

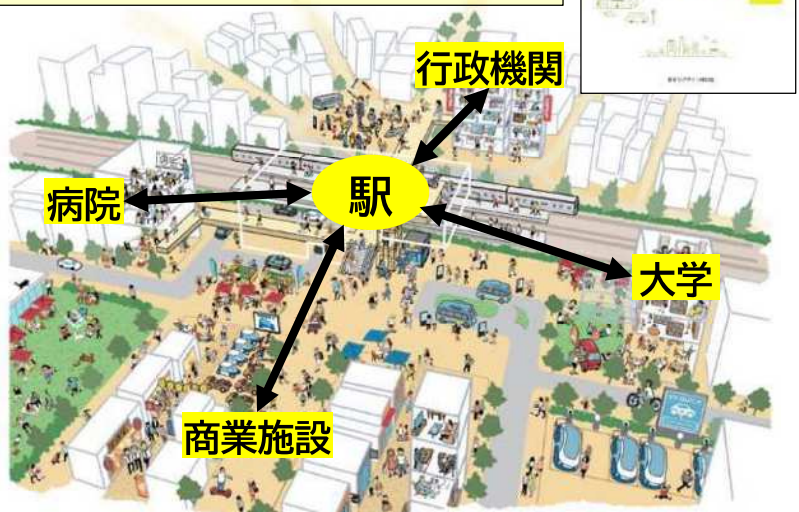
- 区部環沿線のまちづくり・開発動向の調査
- 駅周辺への医療・福祉・商業などの誘導と併せ、区部環を基幹的な交通としたネットワークの再編について検討する。
- コンパクト・プラス・ネットワークの実現を見据え地域間交通の意義必要性を発信する。

I. 上位計画による施設の誘導

■行政が施設を誘導するように上位計画に位置付け、まちづくりで需要をつくっていくことが重要。

II. 公共交通と周辺まちづくりに伴う需要

■今後、高齢人口がますます増加していく中で、病院や商業施設、行政機関等の施設が区部環の駅に直結するような街づくりを行い、利便性の向上を図ることで、需要を増加させることができると考えられる。



※【参考】国土交通省課資料「駅まちデザインの手引き」を基に作成

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

②まちづくり

③費用便益分析・収支採算

④評価手法

区部周辺部環状公共交通における費用便益・収支採算性

■優先区間および段階的整備の検討

- ・需要動向を把握しつつ、一定区間ごとに費用便益比や収支採算性等の評価を行うことで、より効果の高い区間を抽出する。
- ・今後の財政状況を鑑み、早期実現に向けた方策を検討する。

I. 財政面での緊迫性

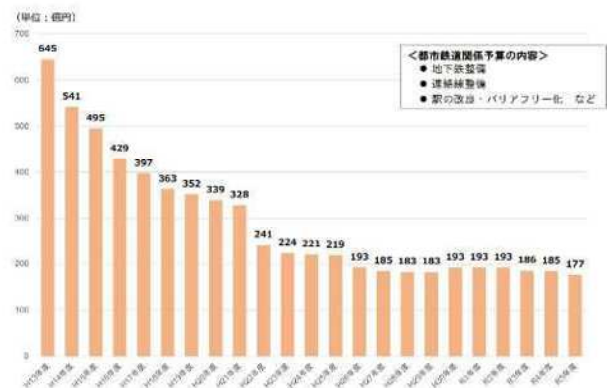
- 今後労働人口の減少に伴う税収の減少や社会資本の維持・更新で自治体における財政は一層厳しくなることが考えられる。そのため、なるべく早期に事業着手することが望ましい。

II. 求められる収支採算性

- 事業採択にあたっては事業完了後、40年で黒字転換が求められる。

都市鉄道関係予算の推移（公共事業関係費：当初予算ベース）

国土交通省



※【参考】国土交通省資料「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」資料抜粋

3 令和6年度の活動報告

(1)需要予測の事前調査(ヒアリング結果)

①需要予測

②まちづくり

③費用便益分析・収支採算

④評価手法

区部周辺部環状公共交通における評価

■新たな指標の評価

貨幣価値換算できない評価項目について検討する

I. 公共事業の評価手法の変化

I. 今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会

- ・受益者負担のあり方の検討等

II. 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会

- ・貨幣換算が困難な効果や事業の実施状況を加味した総合的な評価等。

III. 公共事業評価手法研究委員会(学識経験者)

- ・評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について検討等。

II. 評価の多様な視点による便益算出

- 防災や福祉、周辺まちづくりの視点等を加味した費用便益比を算出する必要がある。

- バスよりも輸送力・自動化で優れたシステムを導入し、担い手不足に貢献する事も便益となることを示す必要がある。

2-4. 評価の多様な視点(案)



※【参考】国土交通省資料「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改定に関する調査検討委員会」(令和5年度 第2回 委員会)資料抜粋

3 令和6年度の活動報告

(2)次期答申までに必要な調査内容や係る費用の明確化

①令和7年度委託調査内容

- 需要予測調査を実施。交政審198号答申での課題を踏まえ、中量軌道を想定し条件設定。
- 交通システムの分類について
想定する交通システムは、「輸送力」「速度」等の視点から、大枠で3つに分類。

システム	中量軌道					普通鉄道
	①		②			③
	スマート・リニアメトロ (SLIM、LIM)	AGT (案内軌条式新交通システム)	モノレール (跨座式)	LRT (次世代型路面電車)	BRT (バス高容量システム)	低コスト断面標準地下鉄
イメージ						
最大輸送量	11,040人/h	10,500人/h	12,000人/h	4,650人/h	3,900人/h	23,000~45,000人/h
輸送力	276人/編成	350人/編成	400人/編成	155人/編成	130人/編成	1,500人/編成
表定速度	事例無し 鉄道同等	29.0km/h 日暮里舎人ライナー	27.0km/h 多摩モノレール	21.0km/h 宇都宮ライトライン	17.3km/h 幕張BRT	35.5km/h (東京メトロ東西線)

出典：令和元年度、令和5年度調査

3 令和6年度の活動報告

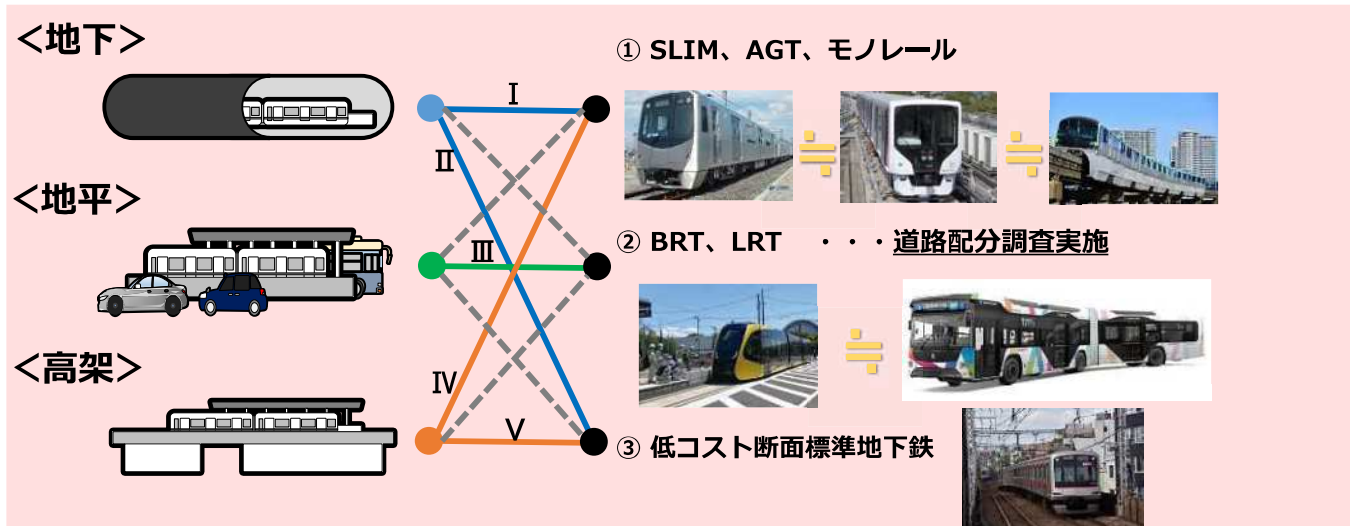
(2)次期答申までに必要な調査内容や係る費用の明確化

①令和7年度委託調査内容

【委託金額】約1,600万円

【委託内容】需要予測調査（5ケース）、費用便益分析（5ケース）道路配分調査（1ケース）

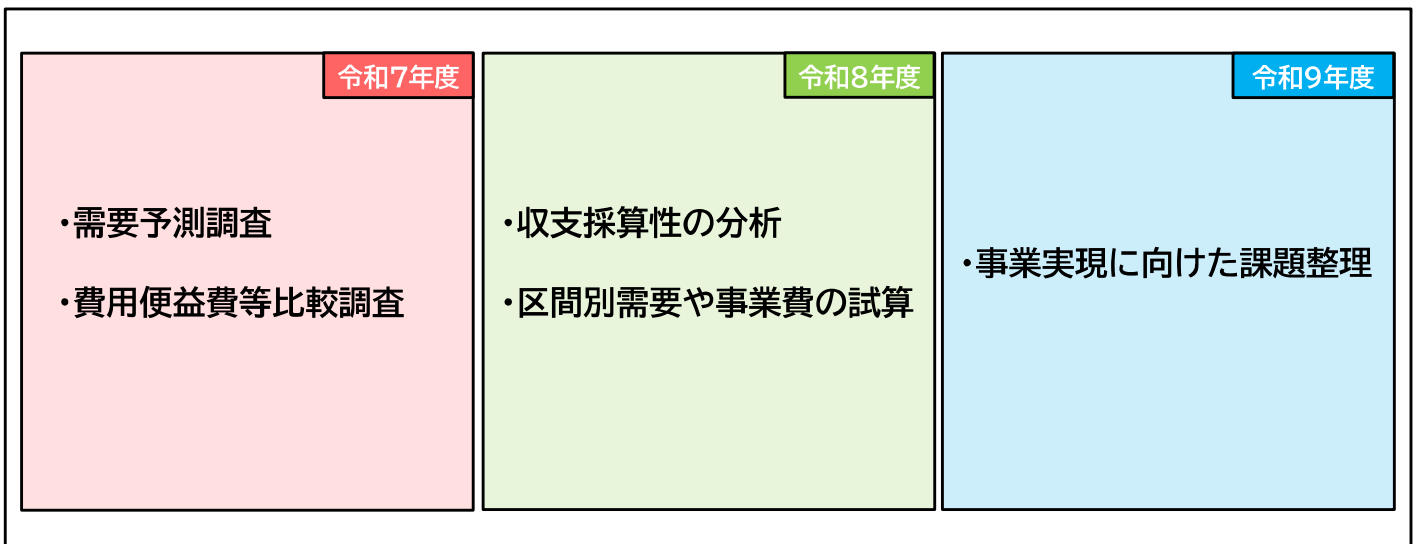
- 需要予測・費用便益分析を行う5ケース



3 令和6年度の活動報告

(3)必要に応じた分担金の精査

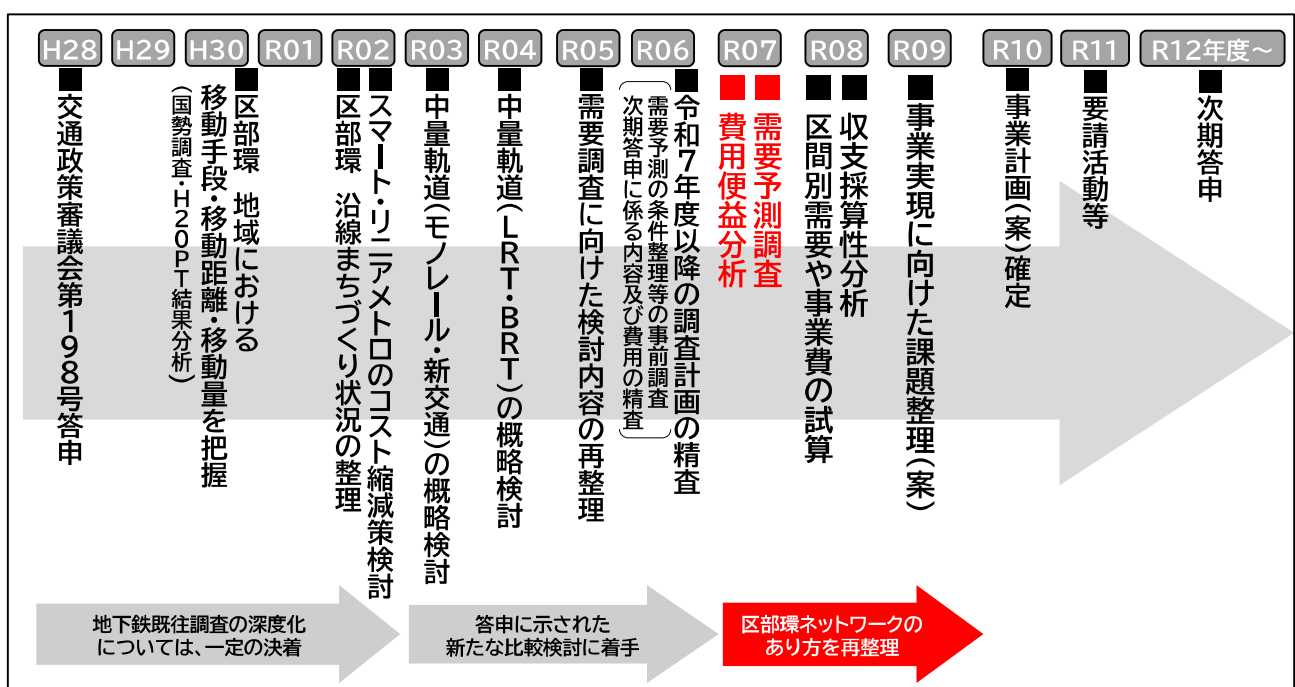
- 3年間の分担金については、**1区あたり140万円／年**とする

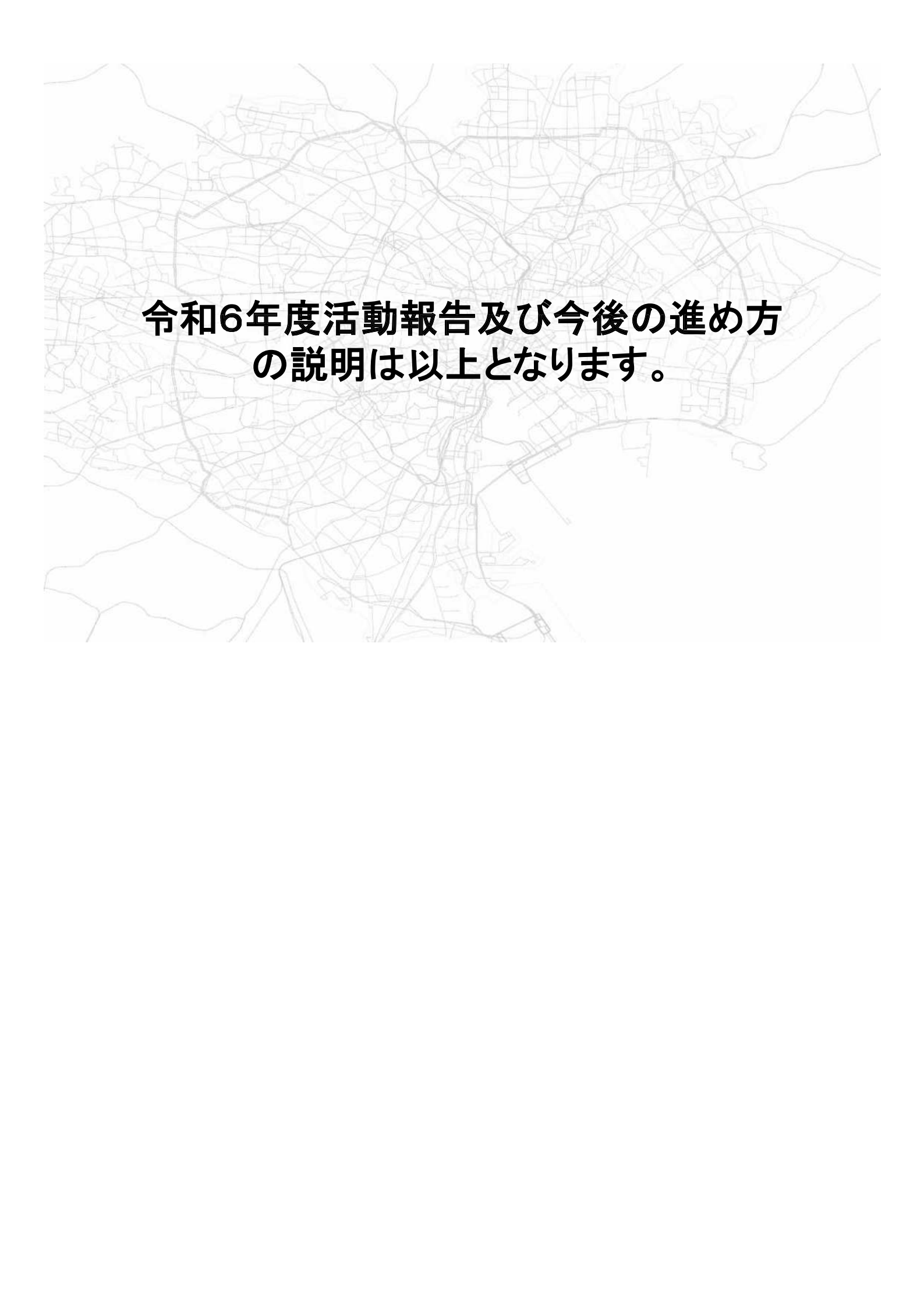


3年間の委託費用を賄うためには、**1区あたり140万円／年**の分担金支出が必要。

4 今後の進め方

【全体】区部周辺部環状公共交通のスケジュール(案)



A faint, light gray background map showing a dense network of streets and roads, typical of a city's urban layout. The map is centered on the page and serves as a backdrop for the text.

**令和6年度活動報告及び今後の進め方
の説明は以上となります。**

「エイトライナー促進協議会」設置要綱

(総則)

第1条 環状8号線沿線の大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区及び北区（以下「6区」という。）を結ぶ環状方向の新しい公共交通（以下「エイトライナー」という。）を整備し、交通の利便性を確保することにより住民福祉の向上を図ることを目的として、「エイトライナー促進協議会」（以下「協議会」という。）を設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 国、東京都及び関係機関への請願及び陳情
- (2) エイトライナーの整備促進のために必要な事業

(構成)

第3条 協議会は、総会と理事会で構成し、協議会の事務を運営する幹事会を置く。

(総会等)

第4条 総会は、6区の区長、副区長、区議会正副議長及び当該委員会正副委員長をもって構成する。

2 総会は、次の事項を議決する。

- (1) 事業計画
- (2) 収支予算決算
- (3) 要綱の改正
- (4) その他、重要な事項

3 会長が必要と認めた場合は、理事会から付議されていない事項を議決することができる。

4 会長が必要と認めた場合は、第2項に規定する総会の議決事項を、第5条に定める理事会における議決事項とし、理事会の議決をもって総会の議決とみなすことができる。

(理事会等)

第5条 理事会は、6区の区長及び区議会議長をもって構成する。

2 理事会は、次の事項を議決する。

- (1) 総会に付議すべき事項
- (2) 総会の議決を要する事項で早急な施行が必要であり、会長において総会を招集するいとまがないと認めた事項
- (3) その他、会長が必要と認めた事項

3 会長が必要と認めた場合は、前項に規定する理事会の議決事項を、第14条に定める幹事会における議決事項とし、幹事会の議決をもって理事会の議決とみなすことができる。

4 会長が必要と認めた場合は、第6条第1項の規定に関わらず、理事会は書面による決議ができるものとする。

(会議)

第6条 総会及び理事会（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会議は、構成員の3分の2以上の出席をもって成立する。ただし、委任状の提出があった場合は、委任者は出席したものとみなす。

3 会議の議長は、会長をもって充てる。

4 会議の議決は出席者の過半数をもって決し、可否同数の場合は議長の決するところ

ろによる。

(役員)

第7条 協議会に役員として理事12名を置き、次の者を選任する。

(1) 会長 1名

(2) 副会長 3名

(3) 会計監事 2名

(会長)

第8条 会長は、理事の互選とする。

2 会長は会務を統括し、協議会を代表する。

(副会長)

第9条 副会長は、理事の互選とする。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、会長があらかじめ指定する副会長が会長の職務を代理する。

(会計監事)

第10条 会計監事は、理事の互選とする。

2 会計監事は、協議会の経理を監査する。

(役員の任期)

第11条 役員の任期は、2年とし、再任を妨げない。

2 役員に欠員を生じたときは速やかに補充し、その任期は前任者の残任期間とする。

3 後任者が就任するまでは、前任者がその職務を行うものとする。ただし、前任者が理事でなくなった場合はこの限りではない。

(顧問)

第12条 協議会に、顧問を置くことができる。

2 会長は、理事会の承認を得て顧問を委嘱する。

(職員)

第13条 協議会に次の各区の職員を置き、会長が委嘱する。

(1) 常任幹事は、部長級の職員を充てる。

(2) 幹事は、課長級の職員を充てる。

(3) 書記は、担当者を充てる。

2 常任幹事及び幹事は、会長及び理事の指示により事務を執行する。

3 書記は、幹事の指示により事務に従事する。

(幹事会)

第14条 協議会に前条第1項第1号の常任幹事および第2号の幹事をもって構成する幹事会を置く。

2 幹事会は、第5条第2項に規定する、理事会で議決すべき事項について提案することができる。

3 幹事会は、構成員の3分の2以上の出席をもって成立する。ただし、委任状の提出があった場合は、委任者は出席したものとみなす。

4 幹事会の議長は、第8条第1項の規定する会長の属する区の常任幹事を充てる。

5 幹事会は、第5条第3項の規定による議決をするときは、出席者の過半数をもって決し、可否同数の場合は議長の決するところによる。

6 幹事会は、前項の規定により議決をしたときは、速やかに会長に報告するものとする。

(会計)

第15条 協議会の経費は、6区の分担金及びその他の収入をもって充てる。

2 分担金の額及び納入の期限は、理事会において決定する。

3 会計年度は毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終る。

(雑則)

第 16 条 協議会の事務局は、会長の属する区役所内に置く。

第 17 条 この要綱に定めるもののほか協議会の運営に関し必要な事項は、理事会において定める。

附則

この要綱は、平成 6 年 5 月 26 日から施行する。

附則

この要綱は、平成 19 年 7 月 26 日から施行する。

附則

この要綱は、平成 30 年 7 月 25 日から施行する。

エイトライナー促進協議会会員名簿

(令和7年7月25日現在)

[会 長]				[大田区]			
世 田 谷 区 長	保	坂	展 人	副区長	川	野	正 博
				副区長	玉	川	一 二
				区議会副議長	松	本	洋 之
				交通政策調査 特別委員会委員長	小	峰	よ し え
				交通政策調査 特別委員会副委員長	津	田	智 紀
[副 会 長]				[世田谷区]			
大 田 区 長	鈴	木	晶 雅	副区長	清	水	優 子
杉 並 区 議 会 議 長	木	梨	も り よ し	区議会副議長	羽	田	圭 二
練 馬 区 議 会 議 長	上	野	ひ ろ み	世田谷区議会都市整備常任委員 会委員長	畠	山	晋 一
				世田谷区議会都市整備常任委員 会副委員長	た か じ ょ う	訓	子
[会 計 監 事]				[杉並区]			
板 橋 区 長	坂	本	健	副区長	渡	辺	幸 一
北 区 議 会 議 長	青	木	博 子	区議会副議長	川	原 口	宏 之
				道路交通対策特別委員会委員長	松	本	浩 一
				道路交通対策特別委員会副委員長	矢	口	や す ゆ き
[理 事]				[練馬区]			
大 田 区 議 会 議 長	鈴	木	隆 之	副区長	宮	下	泰 昌
世田谷区議会議員	石	川	な お み	区議会副議長	鈴	木	た か し
杉 並 区 長	岸	本	聡 子	都市整備委員会委員長	藤	井	た か し
練 馬 区 長	前	川	耀 男	都市整備委員会副委員長	山	田	か ず よ し
板 橋 区 議 会 議 長	田	中	しゅんすけ				
北 区 長	山	田	加 奈 子				
				[板橋区]			
				副区長	尾	科	善 彦
				区議会副議長	田	中	い さ お
				都市建設委員会委員長	お な だ か		勝
				都市建設委員会副委員長	木	田	お り べ
				[北区]			
				副区長	小	林	孝
				区議会副議長	石	川	さ え だ
				建設委員会委員長	宮	島	修
				建設委員会副委員長	本	田	正 則

交通政策調査特別委員会
令和7年9月22日

まちづくり推進部 資料4番

所管 都市計画課

大田区駅別年間乗降人員（令和6年度）

会社名	駅 名	乗車人員（千人）			降車人員 （千人）	乗降合計 （千人）	1日平均 （人）	備 考
		総数	一般	定期				
J R	大 森	29,959	12,559	17,400	-	-	164,158	1日平均乗降数は 乗車人員を2倍して算定
	蒲 田	45,994	24,205	21,789	-	-	252,020	1日平均乗降数は 乗車人員を2倍して算定
都 営	馬 込	4,897	1,921	2,975	4,719	9,616	26,345	
	西馬込	8,083	2,605	5,478	7,845	15,927	43,637	
東 急 電 鉄	田園調布	5,494	2,829	2,665	5,533	11,027	30,210	東急線間の乗換人員を含まない
	多摩川	4,079	2,554	1,525	3,772	7,851	21,510	東急線間の乗換人員を含まない
	沼 部	1,892	878	1,014	1,863	3,755	10,289	
	鶉の木	3,568	1,684	1,884	3,536	7,104	19,463	
	下丸子	5,757	1,893	3,864	5,718	11,475	31,438	
	武蔵新田	4,730	2,075	2,654	4,654	9,384	25,710	
	矢口渡	4,728	2,063	2,665	4,582	9,310	25,506	
	蒲 田	26,759	10,697	16,062	27,408	54,166	148,400	東急線間の乗換人員を含まない
	蓮 沼	1,571	869	702	1,441	3,013	8,254	
	池 上	6,427	2,988	3,439	6,414	12,841	35,181	
	千鳥町	2,794	1,212	1,581	2,760	5,554	15,216	
	久が原	2,856	1,512	1,344	2,853	5,709	15,640	
	御嶽山	4,271	1,452	2,819	4,338	8,609	23,587	
	雪が谷大塚	4,025	1,839	2,186	4,138	8,163	22,365	
	石川台	2,743	1,458	1,285	2,687	5,430	14,877	
	洗足池	3,120	1,315	1,805	3,098	6,218	17,037	
	長 原	2,631	1,249	1,381	2,800	5,431	14,880	
	北千束	1,331	758	573	1,321	2,652	7,266	
	大岡山	8,633	4,164	4,469	8,657	17,290	47,370	東急線間の乗換人員を含まない
京 急 電 鉄	大森海岸	2,480	1,382	1,097	2,470	4,949	13,644	所在地は品川区（参考掲載）
	平和島	8,034	3,602	4,432	7,940	15,974	44,102	
	大森町	3,966	1,685	2,281	3,934	7,900	21,817	
	梅屋敷	2,985	1,472	1,512	2,969	5,954	16,426	
	京急蒲田	11,169	6,358	4,811	11,073	22,242	61,303	京急線間の乗換人員を含まない
	雑 色	5,589	2,529	3,060	5,583	11,172	30,842	
	六郷土手	2,961	1,366	1,594	2,909	5,870	16,205	
	糀 谷	5,121	2,303	2,818	5,147	10,268	28,346	
	大鳥居	5,537	2,852	2,685	5,579	11,116	30,660	
	穴守稲荷	3,649	1,834	1,815	3,855	7,504	20,698	
	天空橋	3,413	1,794	1,619	3,469	6,882	18,979	
	羽田空港 第3ターミナル	6,697	5,222	1,475	6,626	13,323	36,613	
	羽田空港 第1・第2ターミナル	20,218	17,132	3,086	20,465	40,684	111,697	
東 京 モ ノ レ ー ル	流通センター	2,803	1,014	1,789	2,925	5,728	15,693	
	昭和島	1,065	263	802	1,075	2,140	5,862	
	整備場	294	96	198	344	638	1,749	
	天空橋	2,346	1,052	1,294	1,833	4,178	11,448	
	羽田空港 第3ターミナル	2,000	1,797	203	1,908	3,908	10,707	
	新整備場	656	373	284	937	1,593	4,366	
	羽田空港 第1ターミナル	3,685	3,183	503	4,025	7,710	21,124	
	羽田空港 第2ターミナル	4,330	3,351	978	4,555	8,885	24,342	

* J R線、東急線、京急線、東京モノレール線の駅の乗降人員には、他社線への乗換人員を含む。

* 四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。

大田区駅別 1 日平均乗降人員の推移（単位：人）

会社名	駅 名	年度						差	差（コロナ前）
		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R6－R5	R6－R1
J R	大 森	192,628	139,714	137,502	145,136	156,466	164,158	7,692	▲ 28,470
	蒲 田	289,868	206,930	208,676	227,292	242,214	252,020	9,806	▲ 37,848
都 営	馬 込	29,491	21,803	21,836	23,527	25,129	26,345	1,216	▲ 3,146
	西 馬 込	49,538	37,273	37,078	39,302	42,045	43,637	1,592	▲ 5,901
東 急 電 鉄	田園調布	35,914	24,218	26,700	28,655	29,464	30,210	746	▲ 5,704
	多 摩 川	22,055	14,464	16,251	18,014	20,029	21,510	1,481	▲ 545
	沼 部	10,877	8,038	8,862	9,476	9,937	10,289	352	▲ 588
	鵜 の 木	19,820	14,991	16,362	17,709	18,846	19,463	617	▲ 357
	下 丸 子	36,829	27,087	28,099	29,684	30,381	31,438	1,057	▲ 5,391
	武蔵新田	27,182	20,883	22,137	23,588	24,739	25,710	971	▲ 1,472
	矢 口 渡	25,588	20,029	21,789	23,255	24,574	25,506	932	▲ 82
	蒲 田	168,836	123,411	128,868	137,178	143,053	148,400	5,347	▲ 20,436
	蓮 沼	8,577	6,568	7,060	7,508	7,872	8,254	382	▲ 323
	池 上	36,564	27,763	30,775	32,969	34,089	35,181	1,092	▲ 1,383
	千 鳥 町	16,646	12,216	12,947	13,955	14,744	15,216	472	▲ 1,430
	久 が 原	16,512	12,146	13,325	14,618	15,247	15,640	393	▲ 872
	御 嶽 山	27,248	19,541	20,594	21,762	22,959	23,587	628	▲ 3,661
	雪が谷大塚	25,644	18,202	19,349	20,611	21,632	22,365	733	▲ 3,279
	石 川 台	15,474	11,361	12,541	13,556	14,213	14,877	664	▲ 597
	洗 足 池	19,124	13,881	14,781	15,871	16,529	17,037	508	▲ 2,087
	長 原	16,083	11,895	12,959	13,971	14,415	14,880	465	▲ 1,203
	北 千 束	7,268	5,359	6,022	6,657	7,069	7,266	197	▲ 2
	大 岡 山	51,126	30,580	36,190	41,367	45,216	47,370	2,154	▲ 3,756
京 急 電 鉄	大森海岸*1	16,501	11,015	11,390	12,181	12,949	13,644	695	▲ 2,857
	平 和 島	48,639	36,392	36,555	38,971	42,038	44,102	2,064	▲ 4,537
	大 森 町	22,573	16,935	17,825	19,215	20,738	21,817	1,079	▲ 756
	梅 屋 敷	16,504	12,616	13,486	14,545	15,634	16,426	792	▲ 78
	京急蒲田	65,123	44,191	47,126	54,259	59,288	61,303	2,015	▲ 3,820
	雑 色	32,138	24,401	25,458	27,889	29,756	30,842	1,086	▲ 1,296
	六郷土手	16,441	12,877	13,681	14,787	15,740	16,205	465	▲ 236
	糀 谷	28,843	21,707	23,106	25,259	27,152	28,346	1,194	▲ 497
	大 鳥 居	28,927	21,407	22,726	25,278	28,495	30,660	2,165	1,733
	穴守稲荷	19,922	14,583	15,350	17,636	19,293	20,698	1,405	776
	天 空 橋	20,774	12,581	12,755	15,703	18,262	18,979	717	▲ 1,795
	羽田空港第3ターミナル*2	29,698	7,235	8,431	16,428	32,528	36,613	4,085	6,915
	羽田空港第1・第2ターミナル*2	97,330	47,110	60,345	89,728	101,471	111,697	10,226	14,367
東 京 モ ノ レ ー ル	流通センター	20,525	12,342	13,146	14,454	15,055	15,693	638	▲ 4,832
	昭 和 島	6,569	5,395	5,461	5,616	5,841	5,862	21	▲ 707
	整 備 場	2,336	1,506	1,513	1,841	1,926	1,749	▲ 178	▲ 587
	天 空 橋	13,075	8,593	8,619	9,981	11,328	11,448	120	▲ 1,627
	羽田空港第3ターミナル*2	10,074	1,564	1,728	4,613	9,756	10,707	951	633
	新整備場	5,248	2,796	2,654	3,236	4,167	4,366	198	▲ 882
	羽田空港第1ターミナル*2	27,549	9,657	11,364	18,033	21,182	21,124	▲ 59	▲ 6,425
	羽田空港第2ターミナル*2	29,417	11,031	12,158	18,834	22,945	24,342	1,397	▲ 5,075

* 1 大森海岸駅の所在地は品川区であるが、参考として掲載した。

* 2 令和2年3月14日に駅名改称。

交通不便地域における新たな視点を取り入れた施策展開について

1 概 要

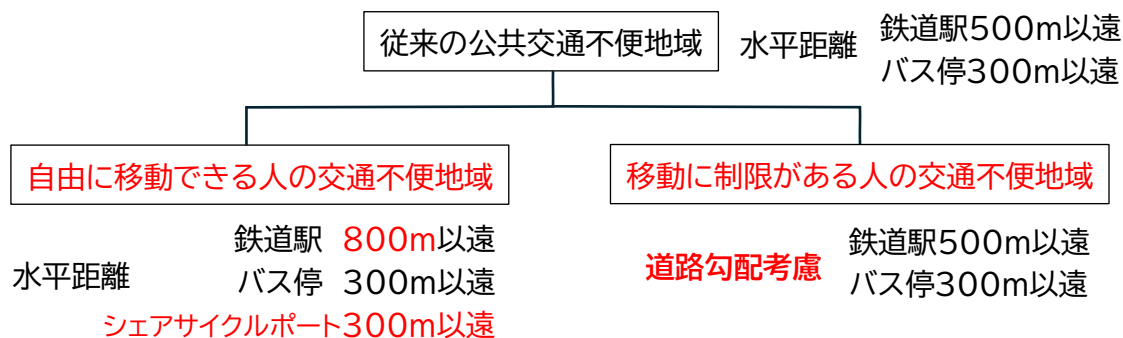
これまで区では、水平距離で駅から 500m 及びバス停から 300m の範囲を歩行圏域とし、それ以遠の範囲を公共交通不便地域と定め、改善に向けた取組を進めてきた。

少子高齢化の進展、バス運転手不足の深刻化など公共交通を取り巻く状況は大きく変化し、地域交通のニーズは多様化しており、新たな視点を取り入れた実効性と持続性の高い交通施策の展開が必要となっている。

交通不便地域対策について、地域との連携・協働体制を構築し、特に高齢者や子育て世帯など移動に制限がある人の生活の移動をサポートすることで、いつまでも住み続けたいまち No.1、子育て No.1 都市を目指す。

2 交通不便地域に取り入れる新たな視点

- ・利用者層(移動制限の有無)に応じた交通不便地域を検討
- ・自由に移動できる人の鉄道駅の圏域は、一般的な徒歩圏である半径 800m を採用
- ・シェアサイクルを補完交通と位置付け、サイクルポートの圏域 300m を追加
- ・移動に制限がある人※の坂道での身体的負担を反映した駅やバス停までの圏域を設定
(※移動に制限がある人: 妊婦、乳幼児連れ、高齢者など)



坂道での身体的負担を考慮した場合の駅やバス停までの歩行距離の設定方法

坂道を歩いた時に消費するエネルギー代謝率(RMR)に応じた利用圏域を算出する。

道路 勾配	エネルギー 代謝率	バス停圏域
0%	3.11	300m
1%	3.26	286m
2%	3.41	274m
3%	3.57	261m
4%	3.74	249m
5%	3.92	238m
6%	4.10	228m
7%	4.30	217m
8%	4.50	207m
9%	4.71	198m
10%	4.94	189m

$$r_i = 3.113e^{0.0461i}$$

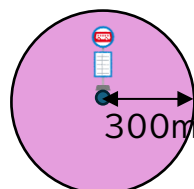
r_i : 勾配 $i\%$ の勾配を分速 80m で登った場合の RMR

出典: 坂道での身体的負担を考慮したコミュニティバスのアクセシビリティ改善効果に関する研究
(猪井博登・中岡亮 土木計画学研究・講演集 2007 年 第 36 回)

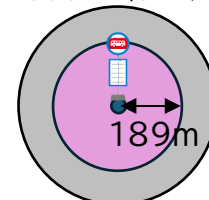
平地でのバス停圏域

坂道(勾配10%)のバス停圏域

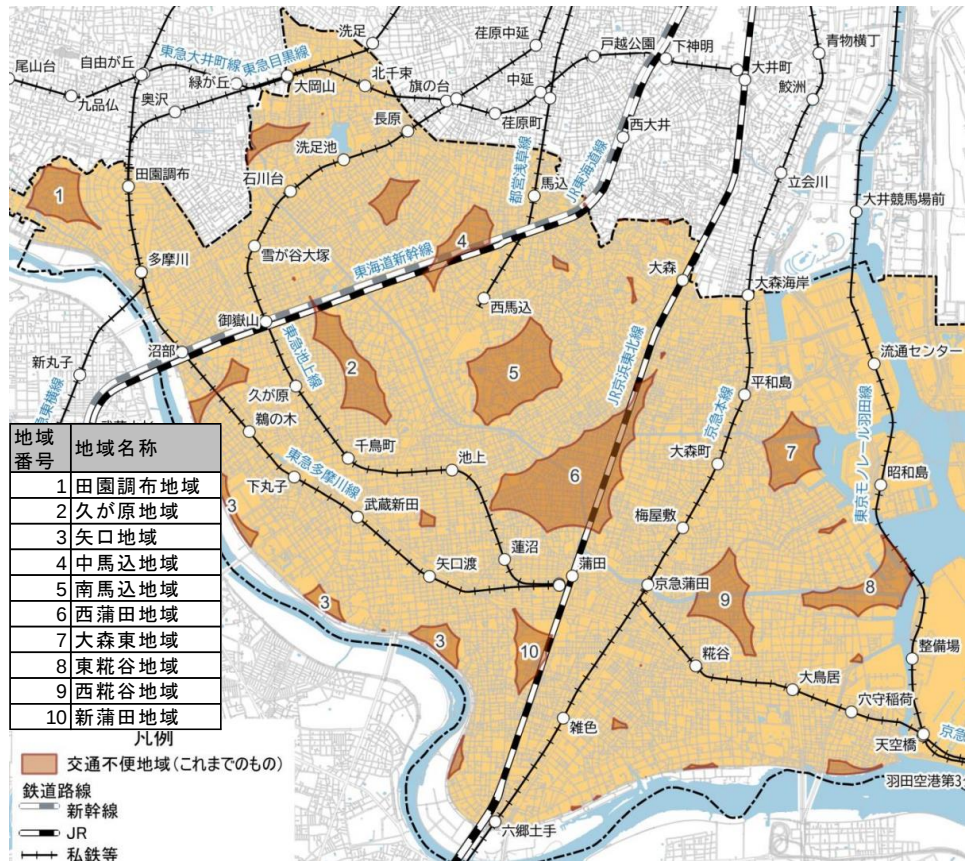
エネルギー代謝率: 3.11
バス停圏域: 300m



エネルギー代謝率: 4.94
バス停圏域: 189m
= 300m × (3.11 / 4.94)



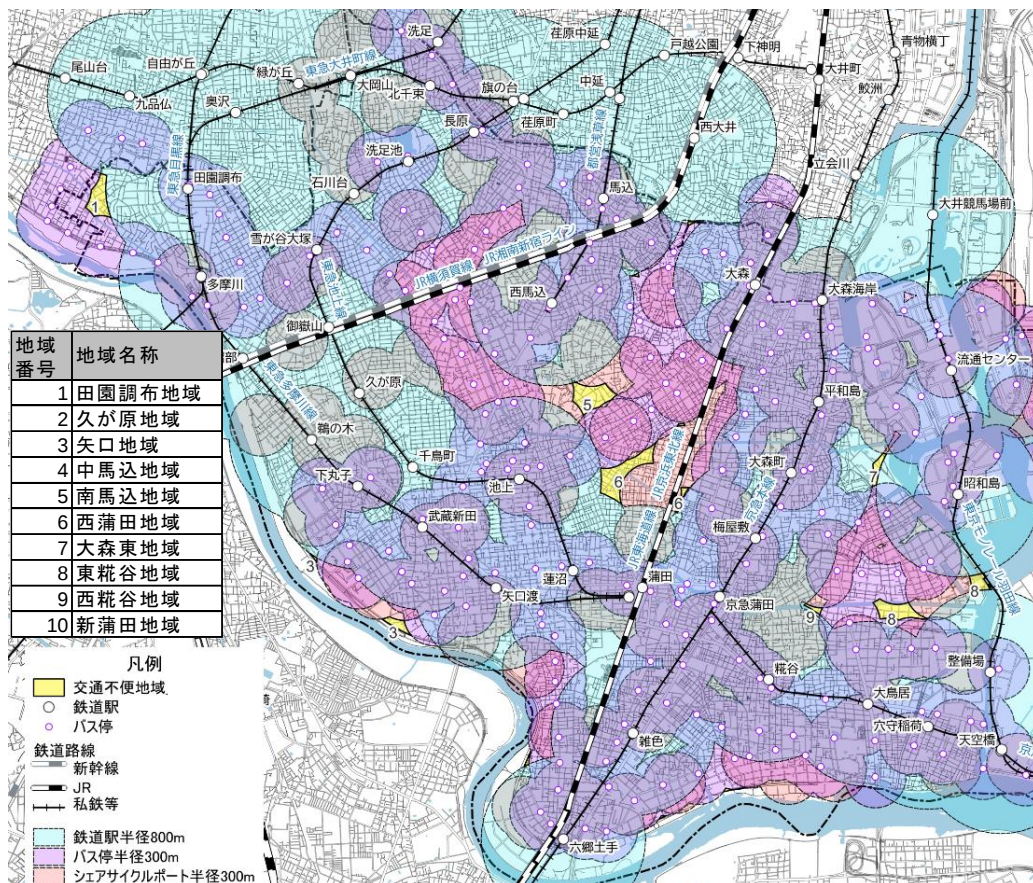
3 従来の公共交通不便地域図(水平距離で駅から 500m、バス停から 300m以遠の範囲)



4 自由に移動できる人の交通不便地域

(水平距離で駅から800m、バス停から300m、シェアサイクルポートから300m以遠の範囲)

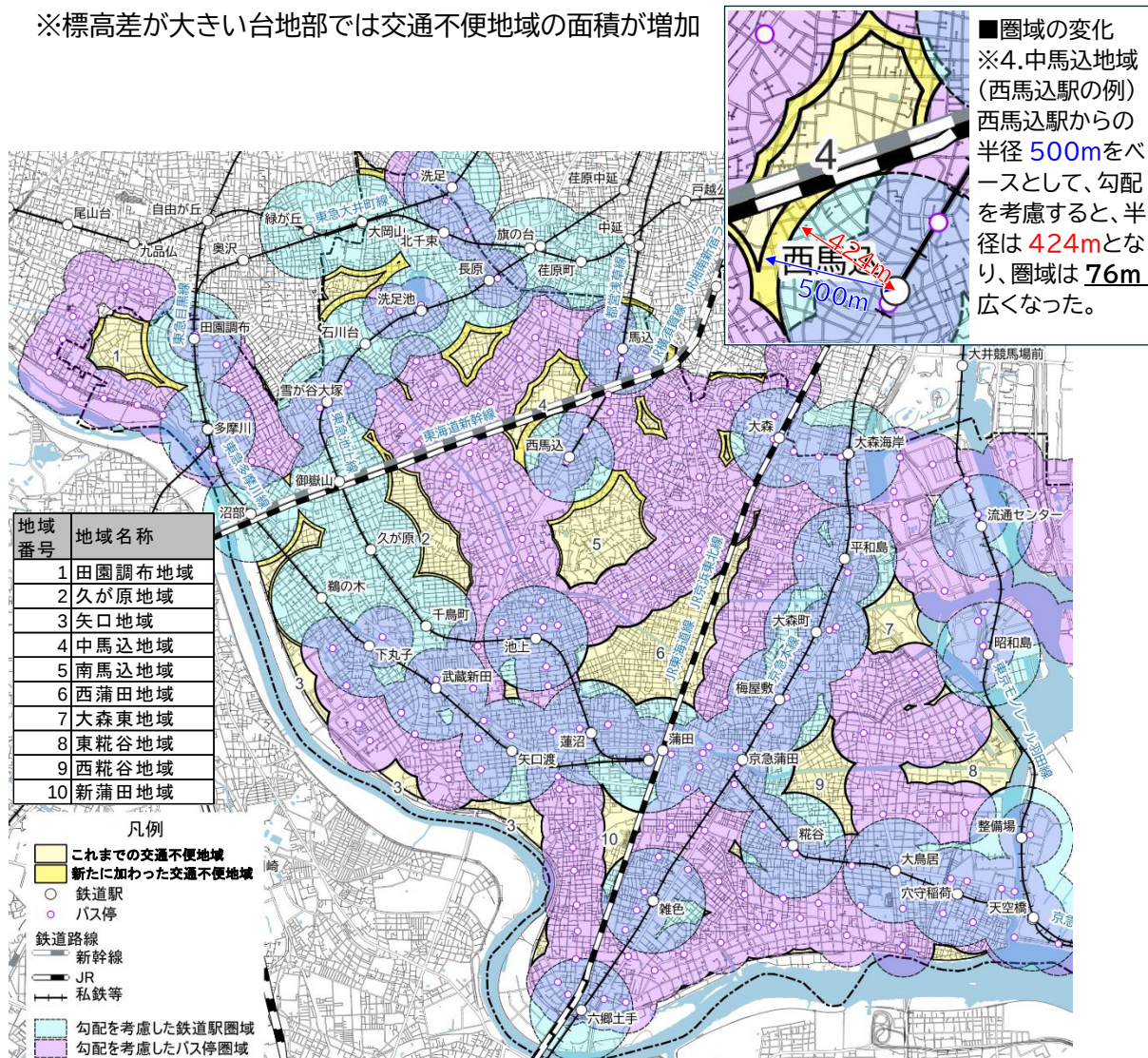
※自由に移動できる人にとって、大田区の交通利便性は高い



5 移動に制限がある人の交通不便地域

(駅から500m、バス停から300m以遠の範囲に坂道での身体的負担を反映)

※標高差が大きい台地部では交通不便地域の面積が増加



6 各地域の交通不便地域面積の変化

地域番号	地域名称	面積 (ha)		
		従来	自由に移動できる人	移動に制限がある人
1	田園調布地域	22.2	5.8	32.2
2	久が原地域	32.1	0.0	43.3
3	矢口地域	27.1	1.9	44.0
4	中馬込地域	19.4	0.0	34.4
5	南馬込地域	54.3	8.1	64.5
6	西蒲田地域	94.5	10.5	98.7
7	大森東地域	25.5	1.7	26.7
8	東糀谷地域	32.1	8.1	33.3
9	西糀谷地域	31.4	0.6	33.6
10	新蒲田地域	16.1	0.0	17.4

7 各地域の平均道路勾配

地域 番号	地域名称	平均勾配(%)	平均勾配(%) の順位	備考
1	田園調布地域	5.5	1	
2	久が原地域	1.4	4	
3	矢口地域	1.3	5	たまちゃんバス運行中
4	中馬込地域	3.8	2	
5	南馬込地域	3.6	3	デマンド型交通の実証実験
6	西蒲田地域	0.5	7	デマンド型交通の実証実験
7	大森東地域	0.6	6	
8	東糀谷地域	0.5	7	
9	西糀谷地域	0.5	7	
10	新蒲田地域	0.2	10	

8 今後の予定

新たな視点を取り入れた「移動に制限がある人の交通不便地域」について、改善を図っていく。

今年度から対策を講じる地区については、道路勾配が大きく、これまで対策等を実施していない以下の地区とする。

●田園調布地域 ●中馬込地域

令和7年10月以降(予定) : 交通実態・移動ニーズ等調査(ヒアリング調査、アンケート調査)

令和8年度(予定) : 地域との連携・協働体制の構築、運行計画等の策定

令和9年度(予定) : 実証運行開始