

エイトライナー促進協議会の活動について

標記の「エイトライナー促進協議会」について、下記のとおり総会及び理事会が開催されましたので、報告いたします。

記

- 1 開催日 令和6年7月30日（火）
- 2 参加者 関係6区：区長（杉並区・練馬区・北区は、副区長が代理出席）、
副区長
区議会正副議長、区議会所管委員会正副委員長
※6区：北区、板橋区、練馬区、杉並区、世田谷区、大田区
※理事会は、区長、区議会議長のみ
- 3 議 事 議案第1号 令和5年度 活動実績報告
議案第2号 令和5年度 歳入・歳出決算報告
議案第3号 令和6年度 事業計画
議案第4号 令和6年度 歳入・歳出予算
- 4 活動報告 令和5年度活動報告及び今後の進め方
- 5 講演会 演題：「エイトライナーによる新たな地域の創造に向けて」
講師：日本大学理工学部 交通システム工学科 教授
福田 敦 氏
- 6 添付資料 令和5年度活動報告及び今後の進め方

別紙1

別紙2

エイトライナー促進協議会
第31回 総会 議案

令和6年7月30日(火)
玉川区民会館

資料一覧

ページ

1 . エイトライナー促進協議会第31回総会 次第	1
2 . 議 事	
議案第1号 令和5年度 活動実績報告	2
議案第2号 令和5年度 歳入・歳出決算報告	3 ~ 4
議案第3号 令和6年度 事業計画	5
議案第4号 令和6年度 歳入・歳出予算	6
3 . 参考資料	
エイトライナー促進協議会設置要綱	7 ~ 9
エイトライナー促進協議会会員名簿	10

エイトライナー促進協議会

第 3 1 回 総 会 次 第

進行：世田谷区道路・交通計画部長

1．開 会

2．挨拶

エイトライナー促進協議会会長 世田谷区長 保坂 展人

3．役員紹介

4．議 事

(1) 議案第 1 号 令和 5 年度 活動実績報告

(2) 議案第 2 号 令和 5 年度 歳入・歳出決算報告

(3) 議案第 3 号 令和 6 年度 事業計画

(4) 議案第 4 号 令和 6 年度 歳入・歳出予算

5．活動報告

「令和 5 年度活動報告及び今後の進め方」

世田谷区道路・交通計画部交通政策課長

6．講演会

テーマ：「(仮) 今後の都市公共交通とまちづくり」

講 師：日本大学理工学部交通システム工学科 福田 敦 氏

7．閉 会

【議案第1号】

令和5年度 活動実績報告

1. エイトライナー促進協議会第30回理事会・総会の開催

開催日等 令和5年7月20日(木) 赤羽文化センター

- 内 容
- (1) 令和4年度 活動実績の承認
 - (2) 令和4年度 歳入・歳出決算の承認
 - (3) 令和5年度 事業計画の決定
 - (4) 令和5年度 歳入・歳出予算の決定

2. 実現に向けた調査研究

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、過年度調査を踏まえ、需要予測を行うための条件整理を行った。

【議案第2号】

令和5年度 歳入・歳出決算報告

(単位：円)

《歳入》

科目	予算額	決算額	増減	摘要
分担金	1,800,000	1,800,000	0	1区30万円
諸収入	0	33	33	預金利息
繰越金	2,933,366	2,933,366	0	
合計	4,733,366	4,733,399	33	

《歳出》

科目	予算額	決算額	増減	摘要	
事業費	4,300,000	3,688,634	611,366		
内 訳	総会	200,000	58,634	141,366	
	研修会	100,000	0	100,000	
	啓発活動	500,000	132,000	368,000	ホームページ保守管理
	研究活動	3,500,000	3,498,000	2,000	調査委託料
事務費	50,000	2,090	47,910	振込手数料	
予備費	383,366	0	383,366		
合計	4,733,366	3,690,724	1,042,642		

《歳入・歳出決算》

歳入決算額	4,733,399
歳出決算額	3,690,724
繰越金	1,042,675

会 計 監 査 報 告

監査の対象 : 令和5年度エイトライナー促進協議会歳入・歳出決算

1. 令和5年4月1日から令和6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6年6月11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6年6月11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 大沢 たかし



【議案第3号】

令和6年度 事業計画

1. 理事会・総会の開催

開催日 令和6年7月30日(火)

会場 玉川区民会館
(世田谷区等々力3-4-1)

理事会：第4集会室

総会：せせらぎホール

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、需要予測の事前調査を実施する。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む。

【議案第4号】

令和6年度 歳入・歳出予算

1. 内訳

(単位:円)

《歳入》

科目	令和6年度予算	令和5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	1,042,675	2,933,366	1,890,691	
合計	2,842,675	4,733,366	1,890,691	

《歳出》

科目	令和6年度予算	令和5年度予算	増減	摘要	
事業費	800,000	4,300,000	3,500,000		
内 訳	総会	200,000	200,000	0	
	研修会	100,000	100,000	0	
	啓発活動	500,000	500,000	0	ホームページ保守管理委託(令和6年4月1日契約)
	研究活動	0	3,500,000	3,500,000	調査委託等
事務費	50,000	50,000	0	図書購入、雑費等	
予備費	1,992,675	383,366	1,609,309		
合計	2,842,675	4,733,366	1,890,691		

2. 分担金金額

1区 30万円

3. 納入期限

令和6年8月30日(金)

「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。

(役員任期)

第11条 役員任期は、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 1 6 条 協議会の事務局は、会長の属する区役所内に置く。

第 1 7 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 2 6 日から施行する。

附則

この要綱は、平成 1 9 年 7 月 2 6 日から施行する。

附則

この要綱は、平成 3 0 年 7 月 2 5 日から施行する。

【令和5年度活動報告及び今後の進め方】

令和6年7月30日

エイトライナー促進協議会 第31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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

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)

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 (R 2)
- (4) 中量軌道等の概略検討 (R 3 ~ 4)

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和5年度の調査項目
- (2) 過年度検討成果の再整理
- (3) まとめ

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 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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方

2 過年度の委託調査

(1) 地下鉄系の事業費縮減調査 (H24)

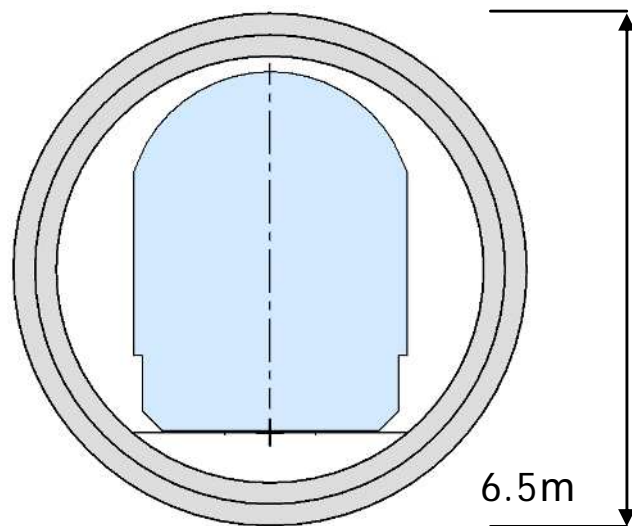
従来の地下鉄（標準地下鉄）形式より小さい断面の構造形式（低コスト断面標準地下鉄等）での事業費の縮減可能性を検討

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

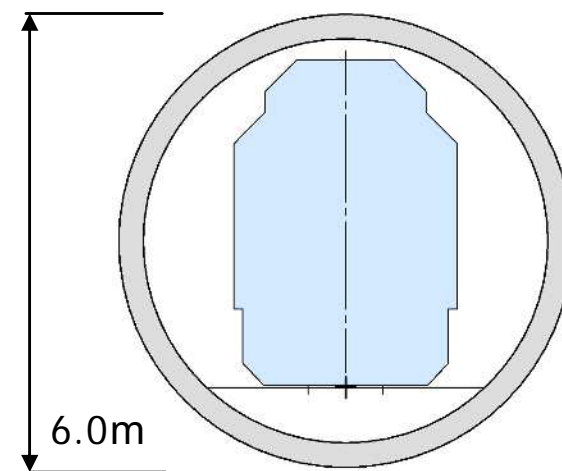
従来の地下鉄と比べ、
概算で 1割程度の
事業費を削減

断面の小型化

構造物や車両の小型化、
掘削土量等の低減など



標準地下鉄



低コスト断面標準地下鉄等

2 過年度の委託調査

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方

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



内外流動のイメージ

2 過年度の委託調査

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方




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

答申で課題掲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

	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)	<u>154億円/km (R2調査)</u>
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

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方



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

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	 新潟交通接続バス	 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

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(1) 令和5年度の調査項目

次年度以降の需要予測等に向け、過年度の検討成果内容について、以下項目の再整理を実施

<項目>

概算事業費

- ・スマート・リニアメトロ及び中量軌道の概算事業費について、内訳や採用単価等を再整理

導入空間

- ・地下空間、地平空間、高架空間における利点や課題を整理

システム

- ・スマート・リニアメトロ及び中量軌道の利点や課題を整理

需要

- ・過年度の需要予測結果（地下鉄）における影響要素を分析し、需要獲得に向けた改善策を検討

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(2) 過年度検討成果の再整理

概算事業費

スマート・リニア及びLRT、モノレールと新交通システムは積上げにより事業費を算出

中量軌道の高架系は、橋脚の設置に係る用地費等により、事業費が高価

中量軌道の地上系は安価であるものの、現行車線での運用を想定しているため、留意が必要（深度化に当たっては、現行交通への影響等の検証等）

[単位：億円]

交通システム	中量軌道(地下系)	中量軌道(高架系)		中量軌道(地上系)	
	スマート・リニア	モノレール	新交通システム	LRT	BRT
算出方法	R2年度公示地価 H25年度単価	R2年度の実勢価格等 多摩都市モノレール等 より算出	R2年度の実勢 価格等 日暮里舎ライナー 等より算出	R4年度公示地価 宇都宮LRTの km単価より算出	M7：R2年度 公示地価 8L：R4年度 公示地価 R2年度単価
全体事業費	8,133～9,823	15,379～18,475	13,931～16,816	3,110	1,230
用地費、 建物補償費	745～1,460	5,013～7,929	5,013～7,929	50	255
整備費	7,452～8,529	9,454～11,391	8,006～10,019	3,060	975
比率	1.0	1.6～2.0	1.5～1.8	0.3	0.1

スマート・リニア（全線地下案）に対する比率

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

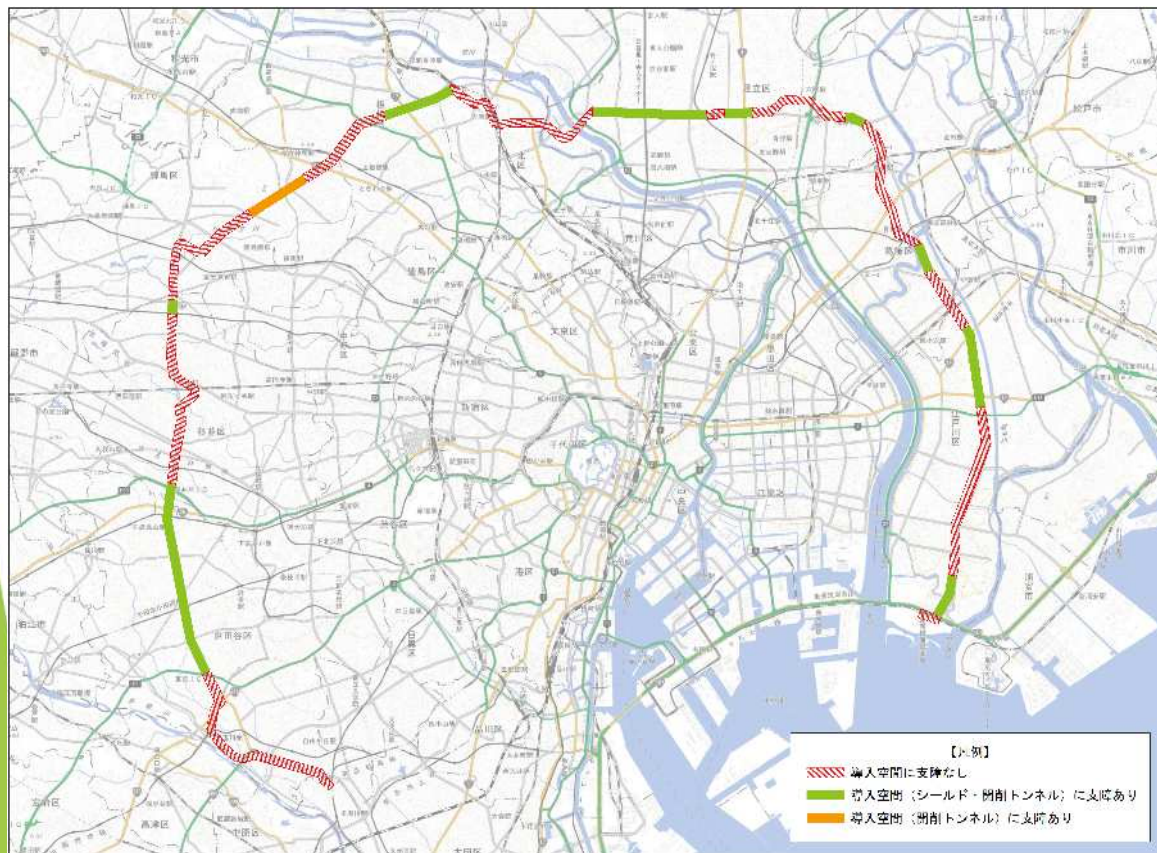
(2) 過年度検討成果の再整理

導入空間

代表的な8断面(道路構造)に分類し、地下埋設物等への支障物の有無を確認

H25年度時点の地下埋設物調査から確認(一部R2年度調査含む)

主な支障物である既存鉄道路線や地下埋設物等を確認



左図は、標準断面・標準深度で地下構造物を整備した場合に地下埋設物等との支障有無を確認したもの

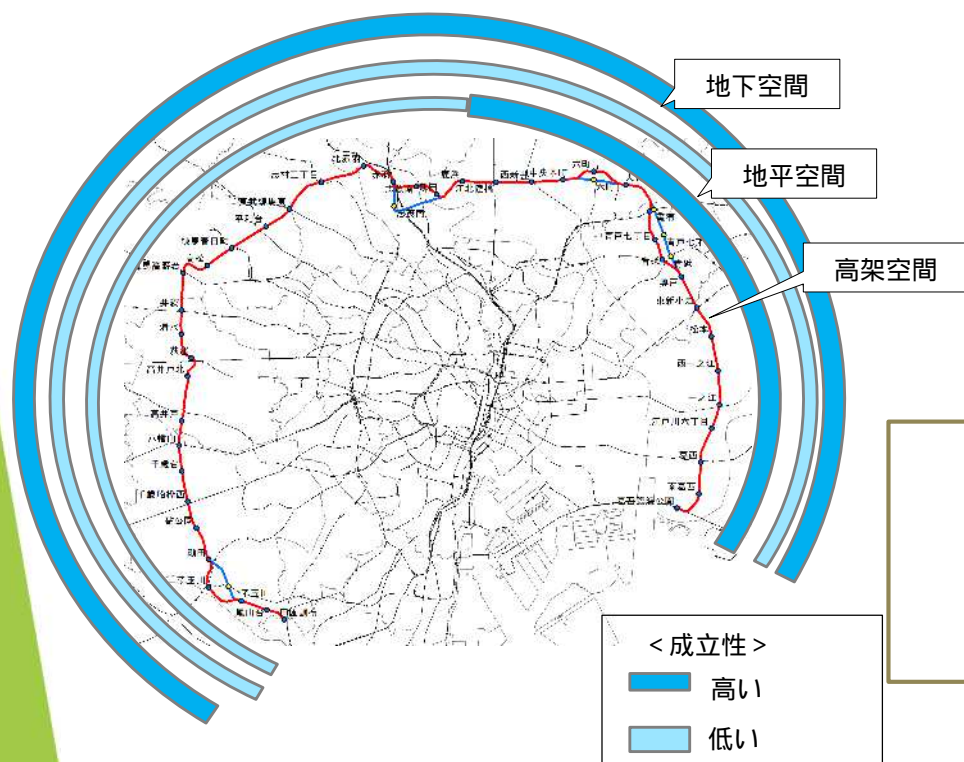
3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(2) 過年度検討成果の再整理

導入空間

地下空間は、道路構成等の変更することなく整備が可能のため、成立性（ ）は高い
地平空間及び高架空間は、道路の拡幅による用地買収や道路空間の構成変更が必要となる等、地下空間に比べ、成立性は劣る

ただし、メトロセブン区間は、既存道路空間で広く幅員が確保されている区間があることや、海拔0m未満の地域が続くことによる防災面を考慮し、高架空間の成立性は比較的高い







ここで示す“成立性”は、H25年度（一部R2年度）に調査した地下埋設物（支障物）を回避することを前提に整理（道路空間に地下構造物が収まるか否か）





3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(2) 過年度検討成果の再整理 システム

モノレール及びAGTはスマート・リニアメトロの輸送力等と比べ、大差はない

LRT及びBRTは、最急勾配等に優れているものの、スマート・リニアメトロに比べ輸送力は小さい

項目	在来地下鉄 (鉄輪・鉄レールシステム)	低コスト断面標準地下鉄 (鉄輪・鉄レールシステム)	リニアメトロ (鉄輪・鉄レールシステム)	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	 東急東横線	 都営大江戸線	 大阪南港試験線
最大輸送力	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
最高速度	90～110 km/h	90～110 km/h	70～80 km/h	70～110 km/h
最小曲線半径	160 m	160 m	70 m	70 m
最急勾配	3.5 %	3.5 %	6.0 %	6.0 %

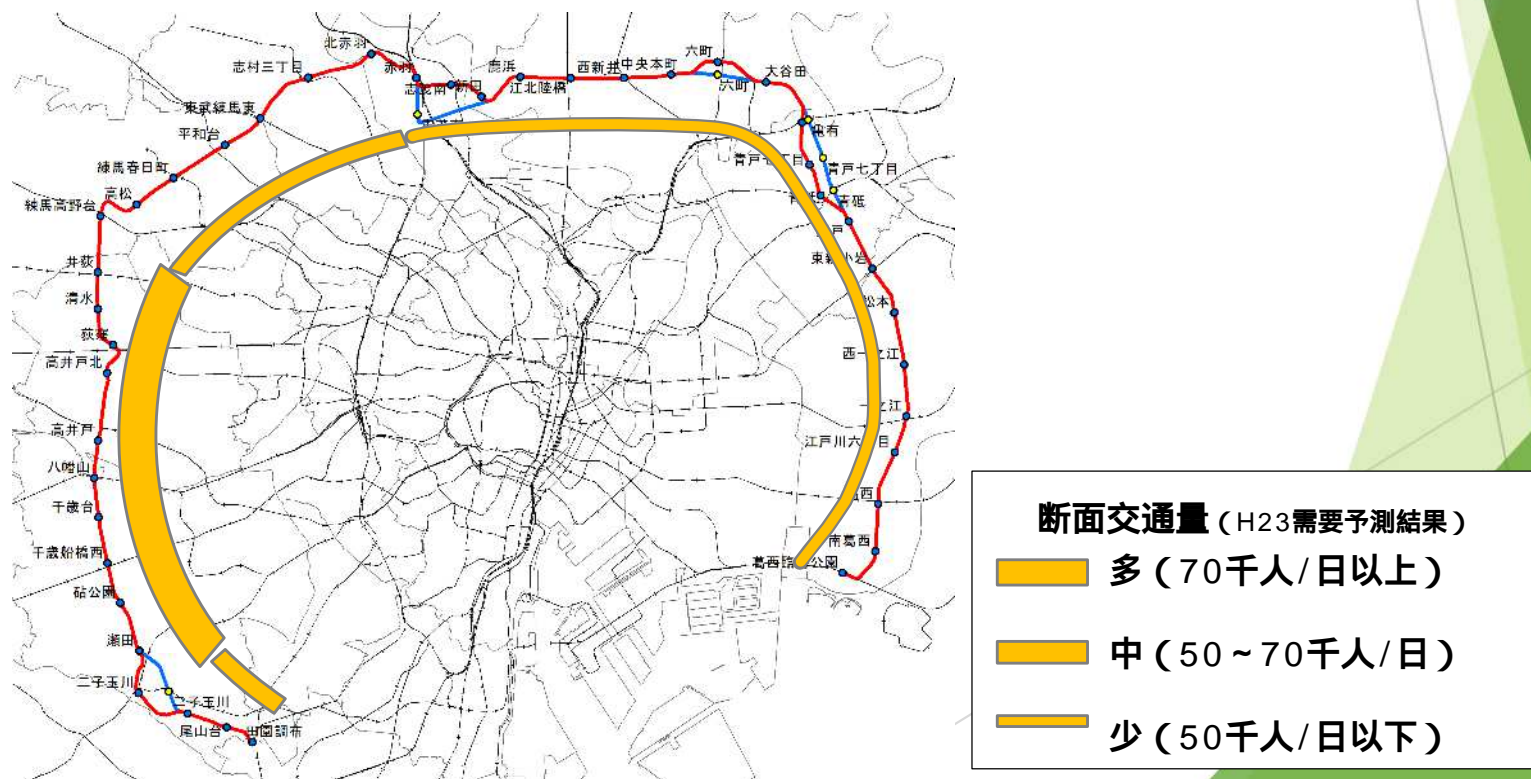
項目	モノレール (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	AGT (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)
イメージ	 多摩モノレール	 ゆりかもめ	 福井鉄道	 新潟交通連節バス
最大輸送力	12,000人/時	10,500人/時	4,650人/時	3,900人/時
最高速度	75 km/h	60 km/h	40 km/h	60 km/h
最小曲線半径	100 m	30 m	20 m	20 m
最急勾配	6.0 %	6.0 %	6.7 %	9.0 %

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(2) 過年度検討成果の再整理

需要 過年度の地下鉄系検討結果

地下鉄を前提とした過年度（H23）の需要予測結果では、全体の傾向としてエイトライナー区間の方が、メトロセブン区間と比較して断面交通量が多いエイトライナー区間では、特に二子玉川駅～練馬高野台駅間の断面交通量が多いメトロセブン区間では、全区間にわたって断面交通量が50千人/日となっているが、区間ごとの若干の差はある



3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(2) 過年度検討成果の再整理

需要

過年度の地下鉄系検討結果

需要獲得に向けた改善策として、沿線地域の再開発の推進等が挙げられる

計画要素		需要獲得に向けた改善策		
駅 勢 圏 人 口	夜間・従業人口	【人口増加】 <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域・駅周辺への都市機能の誘導 公共・商業施設等の配置 再開発の推進 等 		
	駅位置	【適正配置】 <ul style="list-style-type: none"> 将来の人口動態を踏まえた設定 		
所 要 時 間	駅へのアクセス・イグレス		【接続性の向上】 <ul style="list-style-type: none"> バス路線の再編 端末交通手段（バス、自転車）等の適正配置 	
	駅構内	レイアウトの適正検討	【接続性の向上】 <ul style="list-style-type: none"> 利用者動線の短縮化を考慮した配置 既存駅との乗換利便性を考慮した配置 駅深度（地下駅）・駅高さ（高架駅）を考慮した配置 	
	駅 間	表定速度（最高速度、加減速）		【移動時間短縮】 <ul style="list-style-type: none"> 線形の調整 駅位置、駅数の適正配置
		運転計画（快速運転）		<ul style="list-style-type: none"> 運転計画の適正設定
		運転計画（運行本数）		
線形			<ul style="list-style-type: none"> 線形の見直し 	
運賃	区部環利用者の特性等を踏まえた設定		<ul style="list-style-type: none"> 運賃設定（需要獲得、収入、事業スキームを考慮） 	

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

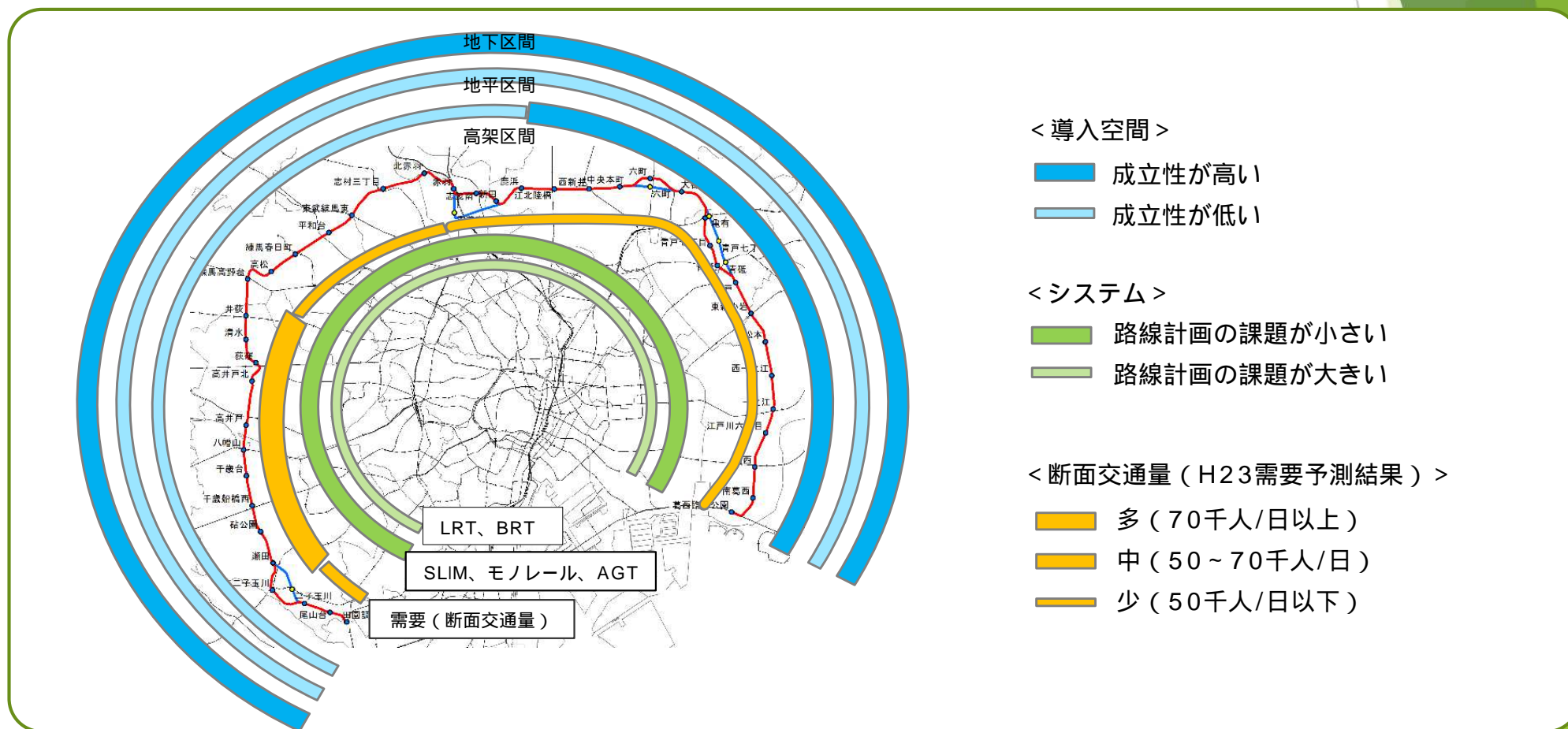
4 今後の進め方

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

(3) まとめ

導入空間について、地下空間は全線において、高架空間はメトロセブン区間で比較的成立性が高いと想定される

システムについて、スマート・リアクト、モノレール、AGTは輸送力等に大差はないが、エイトライナー区間については、断面交通量が多く、LRT、BRTは輸送力・速達性に課題がある



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）

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）

3 令和5年度の調査検討内容及び結果

（1）令和5年度の調査項目

（2）過年度検討成果の再整理

（3）まとめ

4 今後の進め方

4 今後の進め方

【令和5年度】

需要調査に向けた検討内容の再整理

- ・各システムの与条件を揃え、特徴や標準的な導入形態等の比較表を作成
- ・区間特性別に、課題整理や優位性の高いシステムの抽出（複数）を実施



【令和6年度】

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検討・調査内容等について、関係者間で議論・調整の実施）



【令和7年度以降】

- ・需要予測等の具体的な検討を実施
- ・整備方策の検討等を深度化

次期答申を見据えた、
「事業計画（案）」を取りまとめ

4 今後の進め方

H28

H29

H30

R01

R02

R03

R04

R05

R06

R 07 ~ 08

R 09 ~ 10

R 11 ~ 13年以降

令和7年度以降の取組は今後精査

交通政策審議会第198号答申

区部環⁽¹⁾ 地域における
移動手段・移動距離・移動量を把握
(国勢調査・H20PT結果分析)

地下鉄既往調査の深度化
については、一定の決着

区部環⁽¹⁾ 沿線まちづくり状況の整理
スマート・リニアメトロのコスト縮減策検討

答申に
示された
新たな
比較検討
に着手

中量軌道 (LRT・BRT)
の概略検討
中量軌道 (モノレール・新交通)
の概略検討

令和7年度以降の調査計画の精査
需要予測の条件整理等の事前調査
次期答申に係る内容及び費用の精査
需要調査に向けた検討内容の再整理

区部環ネットワークのあり方を再整理

需要予測調査、収支採算性、
費用便益比等比較調査

区間別・システム別
導入システム検討の深度化
(優先整備区間等の整備方策の検討等)

事業計画 (案) まとめ

次期答申

区部環⁽¹⁾ ネットワークの構築に向けた事業の推進

(1) 区部周辺部環状公共交通の略

ご清聴ありがとうございました

エイトライナー促進協議会 第31回 総会