

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和6年9月24日開催分)

○所管事務報告 5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31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	地域公共交通会議（公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験）の報告について	5	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
	4	（仮称）海老取川人道橋の整備について	6	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
鉄道・都市づくり部	5	新空港線に係る令和7年度国土交通省予算概算要求概要について	3	首藤 新空港線・沿線整備担当課長

エイトライナー促進協議会 第31回 総会について

- 1 開催日時：令和6年7月30日（火）15：00～16：20
- 2 会 場：世田谷区 玉川区民会館
- 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、区議会正副議長、委員会正副委員長）
- 4 内 容：（1）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
（2）活動報告
「過年度成果を踏まえた需要予測調査における条件整理」
（3）講演会
「今後の都市公共交通とまちづくり」

【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
①分担金	1,800,000	1,800,000	0	1区30万円
②諸収入	0	33	33	預金利息
③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	①総会	200,000	58,634	△ 141,366	
	②研修会	100,000	0	△ 100,000	
	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	3,500,000	3,498,000	△ 2,000	調査委託料
⑤事務費	50,000	2,090	△ 47,910	振込手数料	
⑥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)

【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 (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)

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

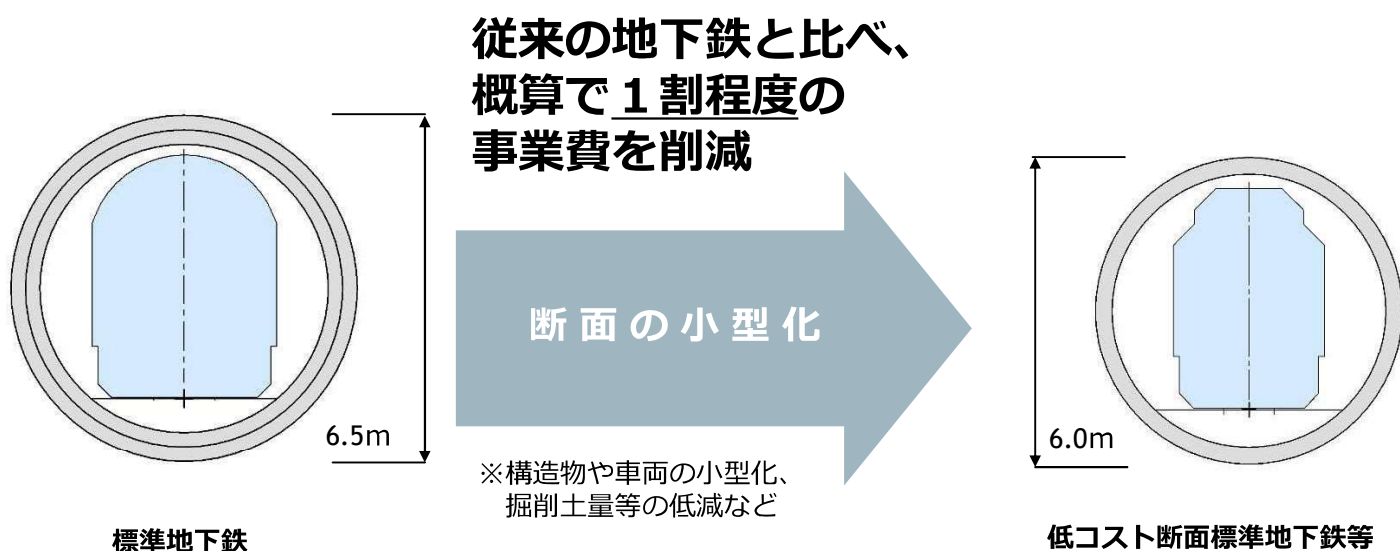
(3) まとめ

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



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)	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

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伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差点や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要	
コスト縮減案	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>

①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

②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

③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

④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

①概算事業費

- スマート・リニア^①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 ^①	モノレール	新交通システム	LRT	BRT
算出方法	①R2年度公示地価 ②H25年度単価	①R2年度の実勢価格等 ②多摩都市モノレール等より算出	①R2年度の実勢価格等 ②日暮里舎ライナー等より算出	①R4年度公示地価 ②宇都宮LRTのkm単価より算出	①M7：R2年度公示地価 8L：R4年度公示地価 ②R2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
①用地費、建物補償費	745～1,460	5,013～7,929	5,013～7,929	50	255
②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

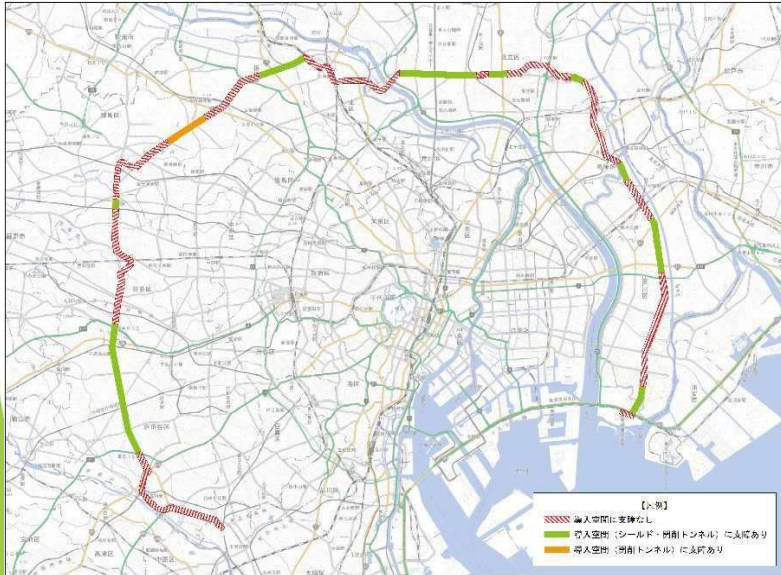
※スマート・リニア（全線地下案）に対する比率

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

②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



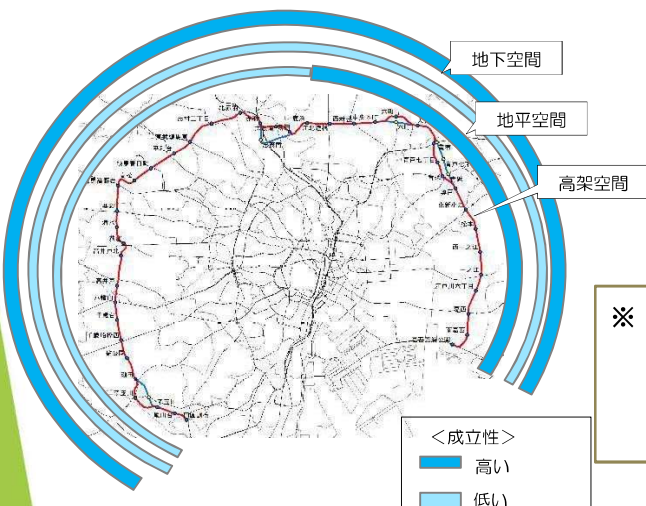
※左図は、標準断面・標準深度で地下構造物を整備した場合に地下埋設物等との支障有無を確認したもの

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

②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

③ システム

- モノレール及びAGTはスマート・リ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)	リアメトロ (鉄輪・鉄レールシステム)	スマート・リアメトロ (鉄輪・鉄レールシステム)
イメージ	 東京メトロ回東西線	 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 %

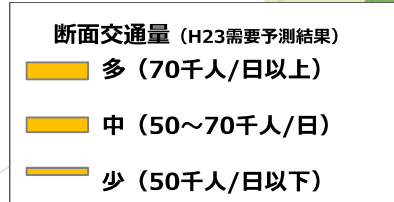
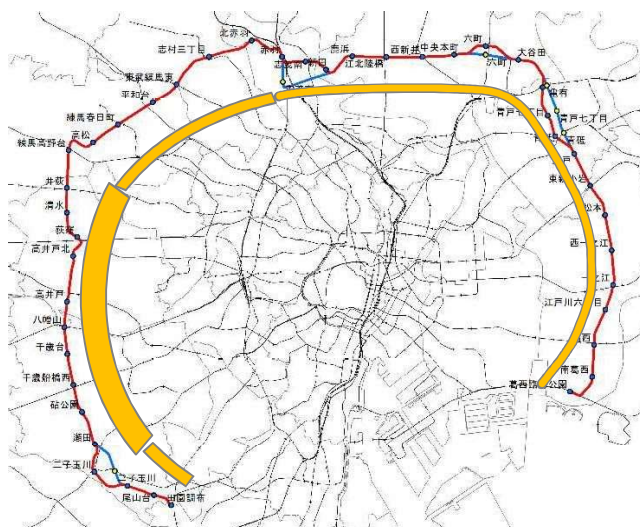
項目	モノレール (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	AGT (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)
イメージ	 多摩モノレール	 ゆりかもめ	 福井鉄道	 新潟交通連節バス
最大輸送力	12,000人/時	10,500人/時	4,650人/時	3,900人/時
最高速度	75 km/h	60 km/h	40 km/h	60 km/h
最小曲線半径	100 m	30 m	20 m	20 m
最急勾配	6.0 %	6.0 %	6.7 %	9.0 %

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

④ 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

④ 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・従業員人口	【人口増加】 ・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】 ・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】 ・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	
	駅 間	表定速度（最高速度、加減速）	【移動時間短縮】 ・線形の調整 ・駅位置、駅数の適正配置
		運転計画（快速運転）	・運転計画の適正設定
		運転計画（運行本数）	
線形		・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	・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

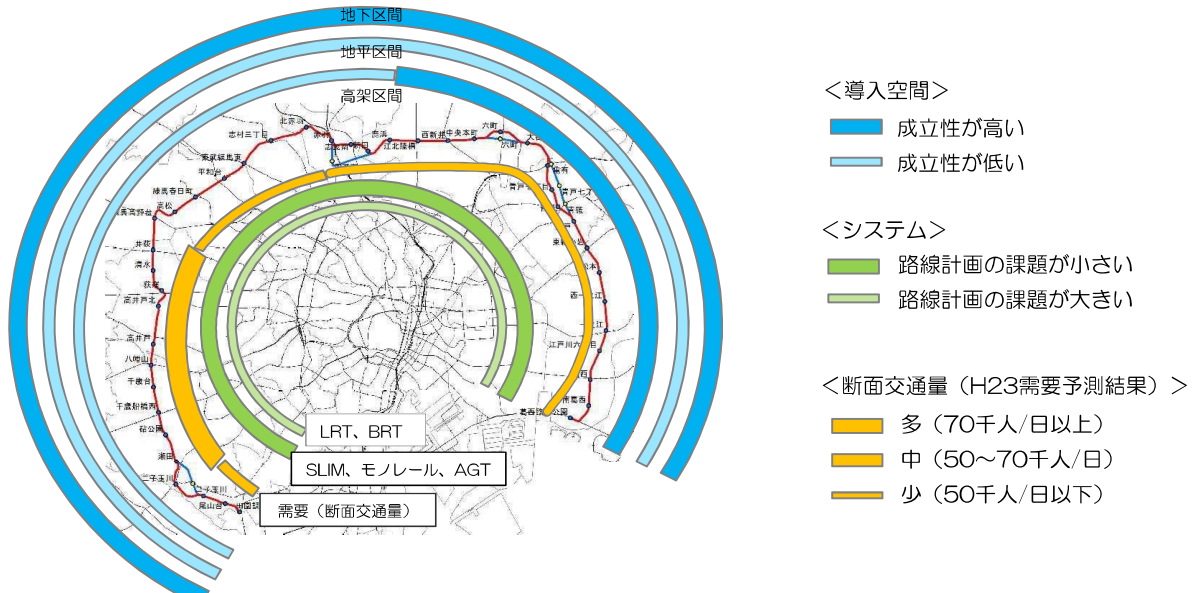
- (1) 令和5年度の調査項目
- (2) 過年度検討成果の再整理
- (3) まとめ

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

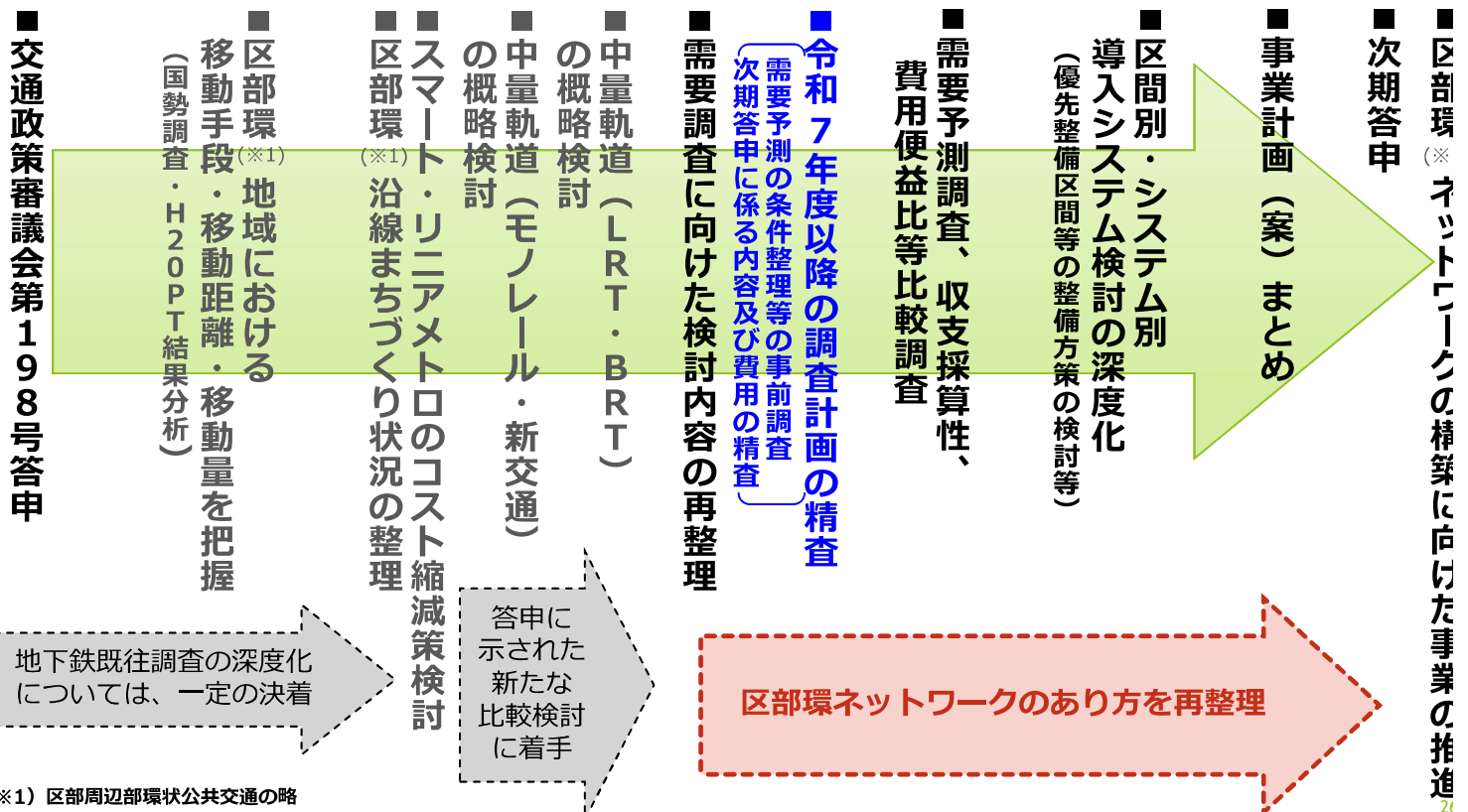
次期答申を見据えた、

「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** R07~08 R09~10 R11~13年以降

※令和7年度以降の取組は今後精査



※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

「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区の出金及びその他の収入をもって充てる。

2 出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6年7月30日現在)

<p style="text-align: center;">[会 長]</p> <p>世 田 谷 区 長 保 坂 展 人</p> <p style="text-align: center;">[副 会 長]</p> <p>大 田 区 長 鈴 木 晶 雅 杉 並 区 議 会 議 長 井 口 か づ 子 練 馬 区 議 会 議 長 福 沢 剛</p> <p style="text-align: center;">[会 計 監 事]</p> <p>板 橋 区 長 坂 本 健 北 区 議 会 議 長 大 沢 た か し</p> <p style="text-align: center;">[理 事]</p> <p>大 田 区 議 会 議 長 松 原 秀 典 世 田 谷 区 議 会 議 長 お ぎ の け ん じ 杉 並 区 長 岸 本 聡 子 練 馬 区 長 前 川 耀 男 板 橋 区 議 会 議 長 田 中 や す の り 北 区 長 山 田 加 奈 子</p>	<p style="text-align: center;">[大田区]</p> <p>副区長 川 野 正 博 副区長 玉 川 一 二 区議会副議長 大 橋 た け し 交通政策調査 特別委員会委員長 お ぎ の 稔 交通政策調査 特別委員会副委員長 椿 し ん い ち</p> <p style="text-align: center;">[世田谷区]</p> <p>副区長 岩 本 康 区議会副議長 平 塚 け い じ 公共交通機関・バリアフリー対策等 特別委員会委員長 中 里 光 夫 公共交通機関・バリアフリー対策等 特別委員会副委員長 ひ え し ま 進</p> <p style="text-align: center;">[杉並区]</p> <p>副区長 渡 辺 幸 一 区議会副議長 お お つ き 城 一 道路交通対策特別委員会委員長 吉 田 あ い 道路交通対策特別委員会副委員長 松 本 浩 一</p> <p style="text-align: center;">[練馬区]</p> <p>副区長 宮 下 泰 昌 区議会副議長 西 野 こう い ち 都市整備委員会委員長 か し わ ざ き 強 都市整備委員会副委員長 水 上 明 子</p> <p style="text-align: center;">[板橋区]</p> <p>副区長 尾 科 善 彦 区議会副議長 し ば 佳 代 子 都市建設委員会委員長 さ か ま き 常 行 都市建設委員会副委員長 間 中 り ん ぺ い</p> <p style="text-align: center;">[北区]</p> <p>副区長 犬 飼 武 区議会副議長 近 藤 光 則 建設委員会委員長 小 田 切 か ず の ぶ 建設委員会副委員長 本 田 正 則</p>
---	---

大田区駅別年間乗降人員（令和5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				
JR	大森	28,633	11,869	16,764	-	-	156,466	1日平均乗降数は乗車人員を2倍して算定
	蒲田	44,325	17,518	26,807	-	-	242,214	1日平均乗降数は乗車人員を2倍して算定
都営	馬込	4,692	1,853	2,839	4,505	9,197	25,129	
	西馬込	7,811	2,541	5,269	7,578	15,389	42,045	
東急電鉄	田園調布	5,370	2,764	2,606	5,414	10,784	29,464	東急線間の乗換人員を含まない
	多摩川	3,803	2,397	1,406	3,528	7,331	20,029	東急線間の乗換人員を含まない
	沼部	1,832	847	986	1,805	3,637	9,937	
	鷺の木	3,463	1,637	1,826	3,434	6,898	18,846	
	下丸子	5,573	1,785	3,788	5,546	11,119	30,381	
	武蔵新田	4,566	2,001	2,565	4,488	9,054	24,739	
	矢口渡	4,568	2,010	2,558	4,426	8,994	24,574	
	蒲田	25,903	10,359	15,544	26,455	52,358	143,053	東急線間の乗換人員を含まない
	蓮沼	1,507	840	667	1,374	2,881	7,872	
	池上	6,242	2,910	3,333	6,234	12,476	34,089	
	千鳥町	2,718	1,174	1,543	2,679	5,396	14,744	
	久が原	2,787	1,468	1,319	2,794	5,581	15,247	
	御嶽山	4,171	1,422	2,750	4,232	8,403	22,959	
	雪が谷大塚	3,918	1,793	2,125	3,999	7,917	21,632	
	石川台	2,626	1,393	1,233	2,576	5,202	14,213	
	洗足池	3,034	1,273	1,761	3,016	6,049	16,529	
	長原	2,556	1,217	1,339	2,720	5,276	14,415	
北千束	1,298	738	560	1,290	2,587	7,069		
大岡山	8,265	4,001	4,264	8,284	16,549	45,216	東急線間の乗換人員を含まない	
京急電鉄	大森海岸	2,359	1,302	1,057	2,345	4,704	12,949	所在地は品川区（参考掲載）
	平和島	7,665	3,393	4,273	7,578	15,243	42,038	
	大森町	3,770	1,600	2,170	3,748	7,518	20,738	
	梅屋敷	2,842	1,411	1,431	2,833	5,674	15,634	
	京急蒲田	10,835	6,153	4,682	10,709	21,543	59,288	京急線間の乗換人員を含まない
	雑色	5,401	2,431	2,969	5,391	10,792	29,756	
	六郷土手	2,880	1,328	1,553	2,829	5,709	15,740	
	糎谷	4,905	2,204	2,701	4,943	9,847	27,152	
	大鳥居	5,158	2,600	2,559	5,186	10,344	28,495	
	穴守稲荷	3,419	1,695	1,724	3,585	7,004	19,293	
	天空橋	3,289	1,698	1,591	3,341	6,631	18,262	
	羽田空港 第3ターミナル	5,923	4,667	1,256	5,940	11,863	32,528	
羽田空港 第1・第2ターミナル	18,373	15,725	2,647	18,678	37,050	101,471		
東京モノレール	流通センター	2,695	983	1,712	2,815	5,510	15,055	
	昭和島	1,062	253	809	1,075	2,138	5,841	
	整備場	325	111	214	381	705	1,926	
	天空橋	2,344	1,046	1,299	1,802	4,146	11,328	
	羽田空港 第3ターミナル	1,859	1,660	200	1,712	3,571	9,756	
	新整備場	611	338	273	914	1,525	4,167	
	羽田空港 第1ターミナル	3,707	3,202	505	4,046	7,753	21,182	
羽田空港 第2ターミナル	4,078	3,091	988	4,320	8,398	22,945		

* JR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	
		H21	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R5-R4	R5-R1
JR	大森	184,856	193,944	192,628	139,714	137,502	145,136	156,466	11,330	▲ 36,162
	蒲田	267,517	292,674	289,868	206,930	208,676	227,292	242,214	14,922	▲ 47,654
都営	馬込	23,517	28,981	29,491	21,803	21,836	23,527	25,129	1,602	▲ 4,362
	西馬込	38,233	48,687	49,538	37,273	37,078	39,302	42,045	2,743	▲ 7,493
東急 電 鉄	田園調布	36,353	36,902	35,914	24,218	26,700	28,655	29,464	809	▲ 6,450
	多摩川	19,738	22,368	22,055	14,464	16,251	18,014	20,029	2,015	▲ 2,026
	沼部	10,108	11,058	10,877	8,038	8,862	9,476	9,937	461	▲ 940
	鵜の木	18,446	20,162	19,820	14,991	16,362	17,709	18,846	1,137	▲ 974
	下丸子	35,597	36,883	36,829	27,087	28,099	29,684	30,381	697	▲ 6,448
	武蔵新田	23,123	26,788	27,182	20,883	22,137	23,588	24,739	1,151	▲ 2,443
	矢口渡	22,756	25,908	25,588	20,029	21,789	23,255	24,574	1,319	▲ 1,014
	蒲田	152,269	169,257	168,836	123,411	128,868	137,178	143,053	5,875	▲ 25,783
	蓮沼	7,255	8,597	8,577	6,568	7,060	7,508	7,872	364	▲ 705
	池上	33,580	36,929	36,564	27,763	30,775	32,969	34,089	1,120	▲ 2,475
	千鳥町	13,758	16,483	16,646	12,216	12,947	13,955	14,744	789	▲ 1,902
	久が原	14,809	16,637	16,512	12,146	13,325	14,618	15,247	629	▲ 1,265
	御嶽山	23,043	27,422	27,248	19,541	20,594	21,762	22,959	1,197	▲ 4,289
	雪が谷大塚	22,517	25,649	25,644	18,202	19,349	20,611	21,632	1,021	▲ 4,012
	石川台	14,171	15,525	15,474	11,361	12,541	13,556	14,213	657	▲ 1,261
	洗足池	16,900	19,202	19,124	13,881	14,781	15,871	16,529	658	▲ 2,595
	長原	14,471	16,124	16,083	11,895	12,959	13,971	14,415	444	▲ 1,668
北千束	6,695	7,225	7,268	5,359	6,022	6,657	7,069	412	▲ 199	
大岡山	45,261	51,937	51,126	30,580	36,190	41,367	45,216	3,849	▲ 5,910	
京急 電 鉄	大森海岸*1	13,880	16,185	16,501	11,015	11,390	12,181	12,949	768	▲ 3,552
	平和島	44,678	48,608	48,639	36,392	36,555	38,971	42,038	3,067	▲ 6,601
	大森町	17,801	22,276	22,573	16,935	17,825	19,215	20,738	1,523	▲ 1,835
	梅屋敷	13,534	16,438	16,504	12,616	13,486	14,545	15,634	1,089	▲ 870
	京急蒲田	47,590	64,280	65,123	44,191	47,126	54,259	59,288	5,029	▲ 5,835
	雑色	30,144	31,941	32,138	24,401	25,458	27,889	29,756	1,867	▲ 2,382
	六郷土手	14,111	16,470	16,441	12,877	13,681	14,787	15,740	953	▲ 701
	糀谷	22,436	27,990	28,843	21,707	23,106	25,259	27,152	1,893	▲ 1,691
	大鳥居	26,938	30,345	28,927	21,407	22,726	25,278	28,495	3,217	▲ 432
	穴守稲荷	14,307	18,878	19,922	14,583	15,350	17,636	19,293	1,657	▲ 629
	天空橋	21,576	21,293	20,774	12,581	12,755	15,703	18,262	2,559	▲ 2,512
羽田空港第3ターミナル*2		28,415	29,698	7,235	8,431	16,428	32,528	16,100	2,830	
羽田空港第1・第2ターミナル*2	75,792	93,830	97,330	47,110	60,345	89,728	101,471	11,743	4,141	
東京 モノ レール	流通センター	16,206	20,225	20,525	12,342	13,146	14,454	15,055	601	▲ 5,470
	昭和島	4,364	6,488	6,569	5,395	5,461	5,616	5,841	225	▲ 728
	整備場	2,313	2,601	2,336	1,506	1,513	1,841	1,926	85	▲ 410
	天空橋	11,501	12,322	13,075	8,593	8,619	9,981	11,328	1,347	▲ 1,747
	羽田空港第3ターミナル*2		10,682	10,074	1,564	1,728	4,613	9,756	5,143	▲ 318
	新整備場	3,897	4,910	5,248	2,796	2,654	3,236	4,167	931	▲ 1,081
	羽田空港第1ターミナル*2	31,347	29,530	27,549	9,657	11,364	18,033	21,182	3,149	▲ 6,367
羽田空港第2ターミナル*2	33,249	31,153	29,417	11,031	12,158	18,834	22,945	4,111	▲ 6,472	

*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。

地域公共交通会議

(公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験)の報告について

- 1 開催日時：令和6年8月21日(水) 15:00~16:00
- 2 開催場所：大田区立消費者生活センター大会議室
- 3 出席者：学識経験者、区民、交通事業者、関連官公庁など
- 4 報告事項：公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験について
- 5 配布資料：公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験報告書
公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験利用者実績集計結果
公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験利用者アンケート
集計結果

公共交通不便地域における デマンド型実証実験報告書

1 実証実験概要	2
2 利用実績	7
3 実証実験の検証	14

大田区・東急バス株式会社

1 実証実験概要

(1) 実証実験の目的及び経緯

①目的

大田区交通政策基本計画に掲げた基本的な施策である「公共交通不便地域の改善」や「多様な移動サービスの提供」の具体化に資する資料として、新たな交通手段を用いて、公共交通不便地域の交通に対するデータ取得を目的とする。

②経緯

実証実験の対象エリアは、大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」を検討した際に導入の候補とした③矢口地域、⑤南馬込地域（池上駅・西馬込駅接続エリア）、⑥西蒲田地域（蒲田駅接続エリア）の内、施策が実施されていない2地域を対象とすることとした。

当該エリアは東急バス運区域内となるため、平成31年3月6日に締結した「大田区と東京急行電鉄株式会社（現東急株式会社）との地域力を活かした公民連携によるまちづくりの推進に関する基本協定書」第2条第1項第1号の目的である「地域住民の生活利便性の向上」を実現するための協議を開始した。

この結果、東急バスの費用負担により、デマンド型交通実証実験を1年間実施することとなった。交通手段については、道路幅員、運行範囲などの状況を踏まえて、運行時間、経路、乗降場所など、自由度の高いデマンド型交通で実証実験を行うこととなった。

1 実証実験概要

(2) 運行概要

青字は実施済の改善対策を示す

対象地域		池上駅・西馬込駅接続エリア	蒲田駅接続エリア
運行事業者	東急バス株式会社（池上営業所）		※東急バスの事業費負担
事業区分	一般貸切旅客自動車運送（道路運送法21条許可）		
運行期間	2023年7月3日～2024年6月30日（1年間）		
運行日	隔日（奇数日） ⇒5月1日から毎日運行		隔日（偶数日） ⇒5月1日から毎日運行
運行時間帯	9時30分頃～16時30分頃（輸送の開始終了時間）		
乗降場	鉄道駅	池上駅、西馬込駅	蒲田駅
	区域内	公共施設・高齢者施設・病院等	
	既存バス停	使用しない	
	M P数	23箇所 → 25箇所 ⇒11月1日から「池上営業所内」追加 5月1日から「蓬莱坂下」追加	17箇所 → 19箇所 ⇒11月1日から「池上営業所内」追加 5月1日から「中央8-19地先」追加
運賃	片道	大人300円・小児150円（未就学児は無料）	
	支払い方法	現金または交通系ICカード	
利用方法	予約制（電話または予約サイト） 予約受付 利用日の1週間前から利用日前日の17:00まで ⇒2月1日から当日予約が可能（利用の60分前まで）		
運行車両	ワゴン型車両（旅行定員12人）		

1 実証実験概要

乗降地点 池上駅・西馬込駅接続エリア

- 1 池上特別出張所
- 2 中央6-30地先
- 3 中央6-28地先
- 4 大森赤十字病院
- 5 障がい者総合サポートセンターさほーとびあ
- 6 大森みのり幼稚園記念ホール
- 7 さくら中央保育園
- 8 蓬莱坂上
- 9 にじいろ保育園南馬込楼通り
- 10 にじいろ保育園南馬込四丁目
- 11 郷土博物館
- 12 プロデュース馬込
- 13 馬込区民センター
- 14 梅田小学校
- 15 貴船坂上
- 16 池上梅園
- 17 弁天池
- 18 養源寺橋
- 19 池上会館
- 20 池上駅(池上総合病院)
- 21 西馬込駅(馬込文士村商店街)
- 22 にじいろ保育園南馬込四丁目
- 23 大森みのり幼稚園記念ホール
- 24 蓬莱坂下 **追加乗降地点**



乗降地点 蒲田駅接続エリア

- 51 いちだ歯科
- 52 エステプラザ蒲田TAKARABUNE
- 53 蓮花寺
- 54 蓬沼中学校
- 55 池上五丁目公園
- 56 日連橋
- 57 一本橋
- 58 旭通り(中央7-6地先)
- 59 入新井第四小学校
- 60 中央二丁目第二児童公園
- 61 株式会社カワハラ
- 62 大田中央八郵便局
- 63 新井宿踏切
- 64 介護老人保健施設セントラル大田
- 65 蒲田駅西口
- 67 中央8-19地先 **追加乗降地点**

エリア共通乗り継ぎ場所

- 0 池上営業所内 **追加乗降地点**

乗降地点の目印

デマンド型交通の実証実験
ミーティングポイント（乗降場）

01池上特別出張所
東急バス

乗降地点の足元には、踏みシートが貼ってありまので、遠くでも待ちください。
※原則、標識は必ず見せようのご注意ください。
※目印はイメージですので実際の目印とは異なる場合がございます。

1 実証実験概要

(3) 主な周知概要

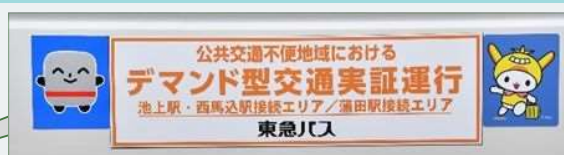
周知方法	回数 (回)	備考
区報	2	6、5月
回覧板	2	10、5月
掲示板 (区設、地域)	2	6、7月
SNS (HP、X、line、youtubeなど)	9	6、7、8、9、11、1、2、5、6月
地域力推進会議、協議会など	6	5、6月

その他：ケーブルテレビ放送、マスコミ情報発信、メルマガ配信、車両デモ走行、医師会・歯科医師会の会報にチラシ同封、公共施設、福祉施設、病院、MPへのチラシ配架、ポスター掲示など

配架場所	チラシ (枚)	ポスター (枚)	備考
地域	6,177	168	区設・地域掲示板
MP	1,082	17	
病院	770	4	
庁内	996	4	
福祉施設	500	17	
その他	2,051	3	対面、警察、商店街など
合計	11,576	213	5

1 実証実験概要

(4) 運行状況写真



2 利用実績

(1) 利用実績

	予約数 (件)		キャンセル件数 (件)	乗車人数 (人)	配車数 (回)	相乗り配車数 (回)
	電話	web				
池上駅・西馬込 接続 エリア	360 (51%)	345 (49%)	142 (20%)	496	417	15
	198 (55%)	163 (45%)	92 (25%)	225	186	13
蒲田駅 接続 エリア	53 (22%)	191 (78%)	57 (23%)	194	149	7
	32 (26%)	92 (74%)	34 (27%)	102	70	5
合計	413 (44%)	536 (56%)	199 (21%)	690	566	22
	230 (47%)	255 (53%)	126 (26%)	327	256	18

上段 (青字) : 通 年 (7月3日~6月30日)

下段 : 上半期 (7月3日~12月31日)

予約件数 () 内は、電話・webの比率を示す

キャンセル件数 () 内は予約件数に対するキャンセル率を示す

2 利用実績

(2) 概算費用

項目	細目	金額 (円)	備考
人件費		8,500,000	運転手、オペレーター
車両リース費	改装費含む	7,700,000	ワゴンタイプ2台
燃料油脂費		100,000	
デマンドシステム費	構築・運用費	4,000,000	
一般管理費	運行経費の10%	2,030,000	
合計		22,330,000	

(3) 運賃収入

項目	細目	金額 (円)	備考
大人 (300円)	645人 (93.5%)	193,500	
小児 (150円)	45人 (6.5%)	6,750	
合計	690人	200,250	

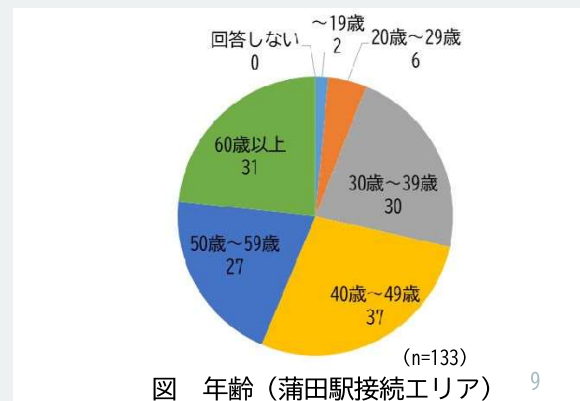
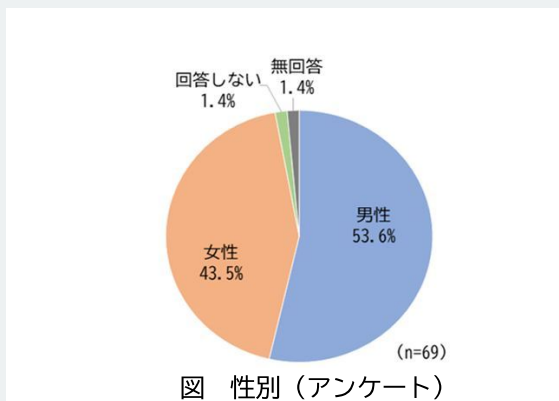
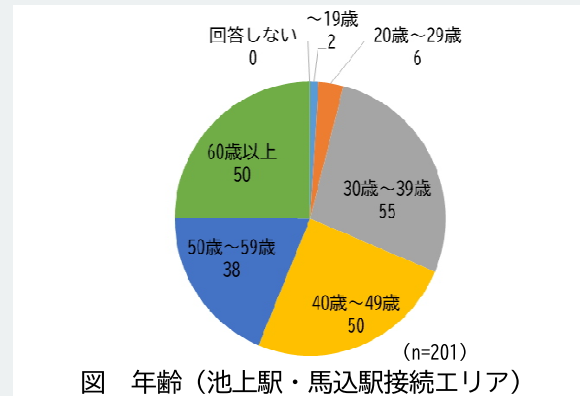
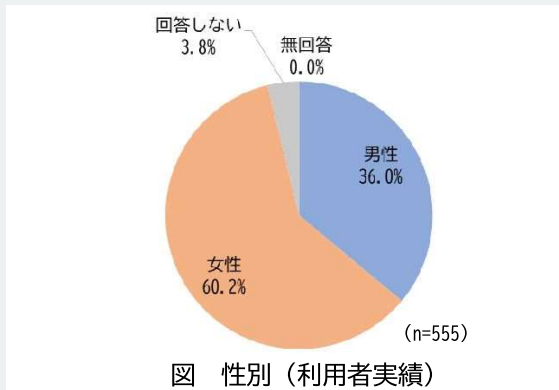
(4) 収支率及び運行経費

収支率 $200,250 / 22,330,000 = 0.897\%$

一人当たりの運行経費 $22,330,000 / 690 = 32,362\text{円/人}$

2 利用実績

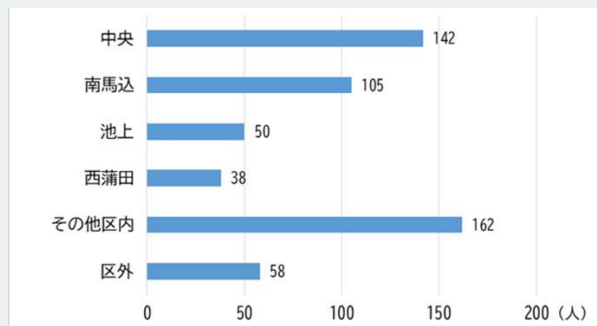
(4) 利用属性



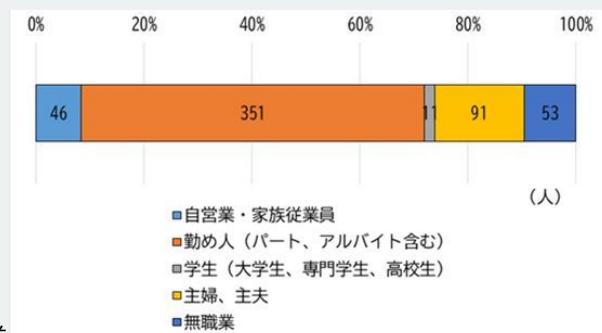
2 利用実績

(4) 利用属性

区分	人数	構成比
中央	142	25.6%
南馬込	105	18.9%
池上	50	9.0%
西蒲田	38	6.8%
その他区内	162	29.2%
区外	58	10.5%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%



区分	人数	構成比
自営業・家族従業員	46	8.3%
勤め人 (パート、アルバイト含む)	351	63.2%
学生 (大学生、専門学生、高校生)	11	2.0%
主婦、主夫	91	16.4%
無職業	53	9.5%
その他	3	0.5%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%



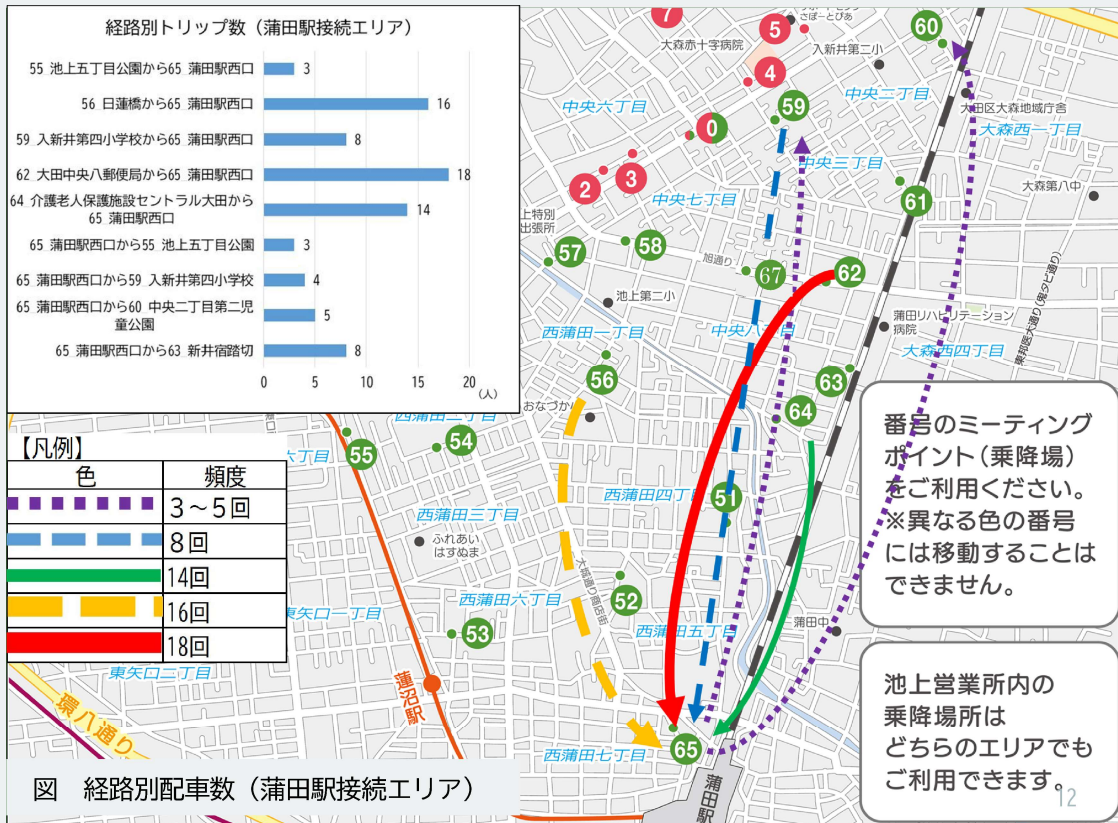
2 利用実績

(5) 経路別配車数



2 利用実績

(5) 経路別配車数



2 利用実績

(6) アンケート自由意見

青字は改善対策済、緑字はコミュニティバス関連を示す

分類	主な意見
予約・配車時間 (36件)	当日予約可能にして欲しい。 仮予約時間を短縮して欲しい。 予約が面倒、事前予約を不要にして欲しい。定期運行にしてみたい。
運行時間 (28件)	運行時間を延長して欲しい。(通勤時間帯、深夜帯) 毎日運行して欲しい。 到着時間が分からない、時刻表運行にしてみたい。
運行エリア (26件)	運行エリアを広げて欲しい。 公共交通不便地域だけでは、区内東西アクセスにも利用したい。 エリアを統合してもらいたい。
料金支払い方法 (18件)	料金が割り高。 バスとの乗り継ぎ割引があると良い。 シルバーパスが使えるようにして欲しい。
MP(乗降場所) (16件)	駅前には既存バス停を利用して駅近にしてみたい。 乗降場所に上屋、ベンチなどが無い。 歩道のない箇所のMPIは危険。 バスへの乗り継ぎができるようにして欲しい。
アプリ (4件)	アプリを使いやすくして欲しい。 アプリを作成して欲しい。
その他 (22件)	コミュニティバスの方が利用しやすい、現実的。 本格運行を実現してもらいたい。

13

3 実証実験の検証

(1) 検証の視点

①事業の継続性

- ・事業の継続的な見込み ⇒ 運行経費、収支率、運賃収入見込み等
- ・経費負担 ⇒ 運行収支の欠損額

②デマンド型交通に対するニーズ

- ・移動に対する意識
 - ・利用目的、回数
 - ・改善対策後の乗車人数
- } 利用実績、アンケート結果

③既存交通との棲み分け

- ・デマンド型交通がない場合の交通手段 ⇒ アンケート結果

14

3 実証実験の検証

(2) 事業の継続性

項目	デマンド型交通		コミュニティバス（矢口地区）		備考
	実績	改善による実績予測	平成22年度	令和5年度	
運行経費	22,330,000円 (13,860,000円)		(12,615,625円)	(17,876,981円)	デマンドは車両費含む ()は車両費除く
運賃収入など	200,250円	493,200円	4,581,193円	8,550,793円	デマンド 大人運賃300円 コミュニティバス大人運賃160円
乗車人数	690人	1,644人	36,743人	60,155人	デマンド 旅客定員12人 コミュニティバス旅客定員34人
1日平均乗車人数	1.9人/日	4.5人	100.7人/日	164.8人/日	コミュニティバス18便/日
収支率	0.9% (1.4%)	2.2% (3.6%)	(36.3%)	(47.8%)	()は車両費除く
一人当たりの運行経費	32,362円/人 (20,087円/人)	13,583円/人 (8,431円/人)	(343円/人)	(297円/人)	()は車両費除く
運行収支の欠損金	22,129,750円 (13,629,750円)	21,864,448円 (13,394,448円)	(8,034,432円)	(9,326,188円)	()は車両費除く

15

3 実証実験の検証

【試算】 利用実績及びアンケート結果から想定される最大運賃収入

ケース1：改善による実績予測（月別最大乗車人数からの想定）

月別最大乗車人数（6月実績） × 月数 × 大人運賃

$$= \frac{137人 \times 12カ月}{(1,644人)} \times 300円 = 493,200円$$

収支率 2.2%

一人当たりの運行経費 13,583円/人

ケース2：利用者実績とアンケート結果からの想定

利用者人数（利用実績）×デマンド交通が定着した場合の月当たり利用頻度（アンケート平均）

× 月数 × 大人運賃

$$= \frac{151人 \times 6.3回 \times 12カ月}{(11,416人)} \times 300円 = 3,424,680円$$

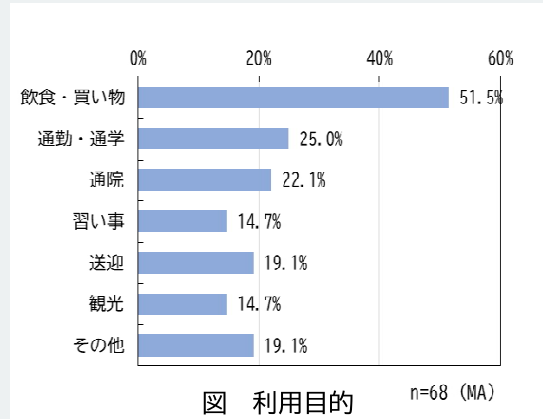
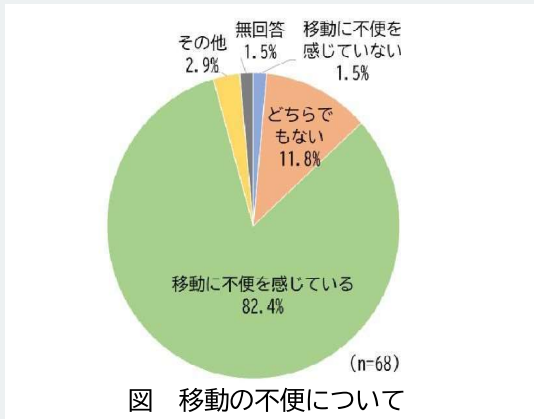
収支率 15.3%

一人当たりの運行経費 1,956円/人

16

3 実証実験の検証

(3) デマンド型交通に対するニーズ



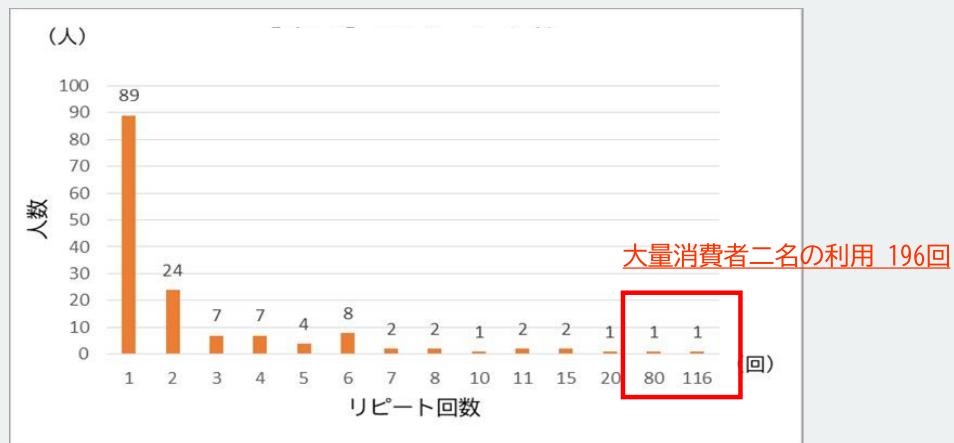
アンケート「エリア内の交通に不便を感じているか」の回答は、不便を感じている人が82.4%であり、新たな公共交通のニーズは高いと判断できる。また、アンケート「利用目的」の回答は、飲食・買物が51.5%と過半数を占めており、目的から判断すると複数回利用される傾向にある。

しかしながら、利用実績は、1・2回の利用が74.8%を占めており、リピーターが少ない状況である。

⇒新たな公共交通に対するニーズはあるものの、本実証実験におけるデマンド型交通はニーズに合致してない交通手段と考えられる。

3 実証実験の検証

(3) デマンド型交通に対するニーズ【参考】



リピート回数の視点から、デマンド型交通に対するニーズを整理すると、80回と116回利用の大量消費者二名が計196回利用しており、全566回の利用回数に対して、3割強を占めている。

仮にこの二名が利用しなかったこと想定すると、利用回数は370回にとどまる。

⇒極端に利用回数が少なくなることから、リピート回数の視点からも本実証実験におけるデマンド型交通はニーズに合致してない交通手段と考えられる。

3 実証実験の検証

(3) デマンド交通に対するニーズ【参考】

	予約数 (件)		乗車人数 (人)	配車数 (回)	相乗り配車数 (回)
	電話	web			
池上駅・西馬込接続エリア	360 (51%)	345 (49%)	496	417	15
	244 (48%)	265 (52%)	300	221	15
蒲田駅接続エリア	53 (22%)	191 (78%)	194	149	7
	—	—	—	—	—
合計	413 (44%)	536 (56%)	690	566	22
	297 (39%)	456 (61%)	494	370	22

上段：利用実績 下段：大量消費者を除く利用実績

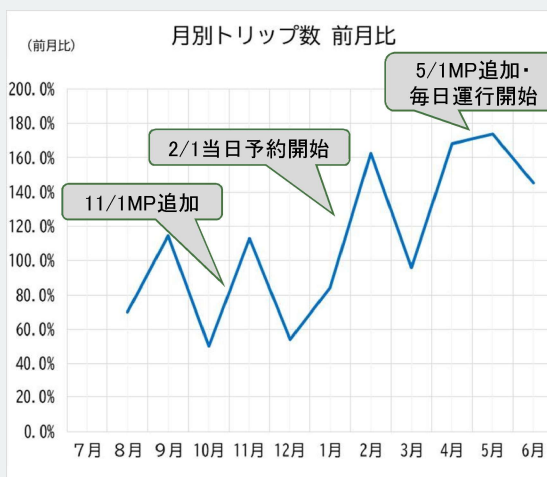
池上駅・西馬込駅接続エリアは、80回（web）と116回（電話）利用の大量消費者が二名がいる。利用実績から大量消費者の利用回数196回を控除し両エリアを比較すると、配車数は2.8倍から1.5倍と差が小さくなることから、各エリアともニーズは同程度であると考えられる。

19

3 実証実験の検証

(3) デマンド型交通に対するニーズ【参考】

区分	配車数	前月比	平均比
7月	77		163.3%
8月	54	70.1%	114.5%
9月	62	114.8%	131.4%
10月	31	50.0%	65.7%
11月	35	112.9%	74.2%
12月	19	54.3%	40.3%
1月	16	84.2%	33.9%
2月	26	162.5%	55.1%
3月	25	96.2%	53.0%
4月	42	168.0%	89.0%
5月	73	173.8%	154.8%
6月	106	145.2%	224.7%
合計	566		
平均	47		



デマンド型実証実験では、アンケート自由意見などを踏まえて、「MP追加」、「当日予約」、「毎日運行」の改善対策を3回行っており、この対策効果について整理する。

配車数は、実証実験開始から年末に向けて減少し、その後上昇に転じている。これは過年度のコミュニティバス乗車人数でも見られる傾向で、4月に天候が良くなると例年乗車人数が増回傾向にある。

コミュニティバス同様の傾向ではあるが、改善対策後の前月比が大きく伸びていることから、「MP追加」、「当日予約」、「毎日運行」の改善対策に一定の効果があったと推察される。

20

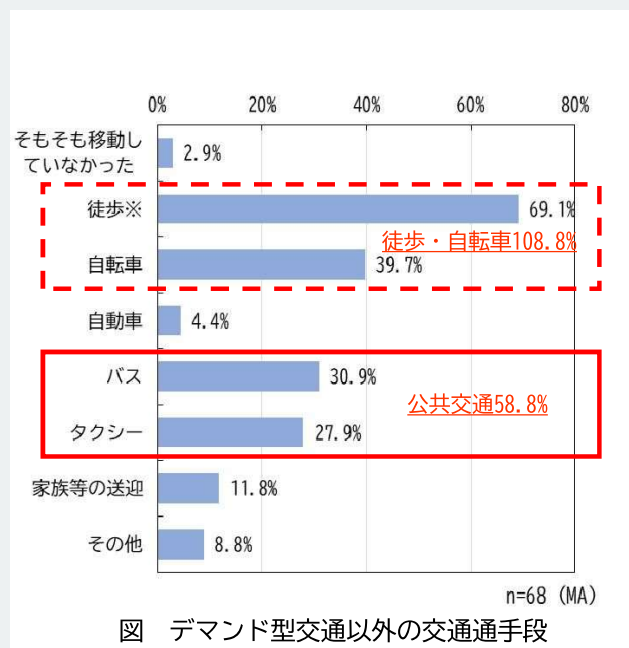
3 実証実験の検証

(4) 既存交通との棲み分け

アンケート「デマンド交通がなければ、どのような移動手段を利用しましたか」の回答から、

①公共交通であるバス・タクシーは、58.8%、②公共交通を除く移動手段は、133.8%であり、この大半は③徒歩・自転車の108.8%である。①と②、③のポイント差は2倍程度以上であることから、既存公共交通との棲み分けは、ある程度できていると考えられる。

しかしながら、今回の実証実験では、バス路線（池上通り）とエリアが交差しないよう設定を行っており、棲み分けが行えた大きな要因と考えられる。



3 実証実験の検証

(5) 総括

実証実験の実施に際しては、運行サービスの改善や様々な周知・PRを図ってきたが、一日平均乗車人数1.9人/日、収支率0.9%、一人当たりの運行経費は約32千円となり、採算性が非常に低く、事業の継続性としては非常に困難な結果となった。

また、エリア内の交通に不便を感じている方が多数であるにも関わらず、1年間での利用回数が1, 2回の方が全体の75.8%を占めており、本実証実験におけるデマンド型交通が地域ニーズに合致していないことが考えられる。

3 実証実験の検証

(6) 実証実験で得られた成果・知見

運行経費に関する事項

- ・需要規模の大きいコミュニティバスの方が、デマンド交通に比べ運行経費が高くなるが、収支率が良く、1人当たりのコストも低い。
⇒道路状況の制約を伴うが大量輸送の方が効率が良い。

利用者特性に関する事項

- ・前日予約から当日予約、隔日運行から毎日運行に改善し、利用者数が上昇に転じた。
- ・一部の利用者を除き、大半の利用者の経路は駅へ接続している。
⇒サービス改善、接続駅の追加などによる増客も期待できるが、既存公共交通との棲み分け必要。

改善を要する事項

- ・高齢者の高いニーズを想定していたが、利用頻度は高くなく他の年代と同程度となったため、情報弱者向けの周知・PR方法などに工夫が必要。
- ・定時停路線などを含むハイブリッド型の運用、より簡易な予約システム導入など、予約の煩雑さを軽減する仕組みが必要。
- ・運行経費軽減のため、予約システムの効率化や車両規模の最適化による経費縮減、地域と連携した運行体制や支援策などが必要。

23



ご清聴ありがとうございました。

公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験
利用者実績 集計結果
(令和6年6月末現在)

令和6年8月

大田区

目次

1. 集計の概要.....	1
1-1 予約及び配車実績.....	1
1-2 集計方法.....	1
2. 利用者の属性.....	2
2-1 性別.....	2
2-2 年齢.....	2
2-3 住まい.....	3
2-4 職業.....	4
3. 予約及び配車実績.....	5
3-1 予約区分.....	5
3-2 予約受付時間.....	5
3-3 乗車予約時間.....	6
3-4 曜日別予約数.....	6
3-5 月別予約数.....	7
3-6 月別配車数.....	7
3-7 利用者別乗車回数.....	8
3-8 乗降場所別予約数（池上駅・西馬込駅接続エリア）.....	9
3-9 乗降場所別予約数（蒲田駅接続エリア）.....	10
3-10 経路別配車数（池上駅・西馬込駅接続エリア）.....	11
3-11 経路別配車数（蒲田駅接続エリア）.....	12

1. 集計の概要

1-1 予約及び配車実績

- (1) 登録者数 5 5 5 人
- (2) 利用者数 1 5 1 人 (複数回乗車の重複計上を行わない利用者別数)
- (3) 予約数 9 4 9 件
- (4) 配車数 5 6 6 回 (相乗り配車数 2 2 回を重複計上)

1-2 集計方法

- (1) 集計対象 ウェブ登録者及び予約情報 (乗車実績なしの登録者含む)
- (2) 集計期間^{※1} 令和5年7月3日 (月) ~令和6年6月30日 (日)
- (3) 集計資料 利用登録及び予約のウェブデータ

※1 デマンド型交通の実証実験は、令和5年7月3日から令和6年6月30日までの1年間を運行期間としている。本資料は、令和6年6月30日までの利用者実績等を集計したものである。

2. 利用者の属性

属性については、「利用者アンケート」の結果としても集計を行っている。「利用者実績」は登録情報、「利用者アンケート」はアンケートに基づいて行っており、対象が異なるため結果に乖離が生じている。

利用者数151人のうち、乗車実績のある55名（アンケート回答数は69名）がアンケートに回答したことになる。

2-1 性別

- 性別は、「女性」が60.2%、「男性」が36.0%で、女性の登録者が多い。

表 2-1 性別

区分	人数	構成比
男性	200	36.0%
女性	334	60.2%
回答しない	21	3.8%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%

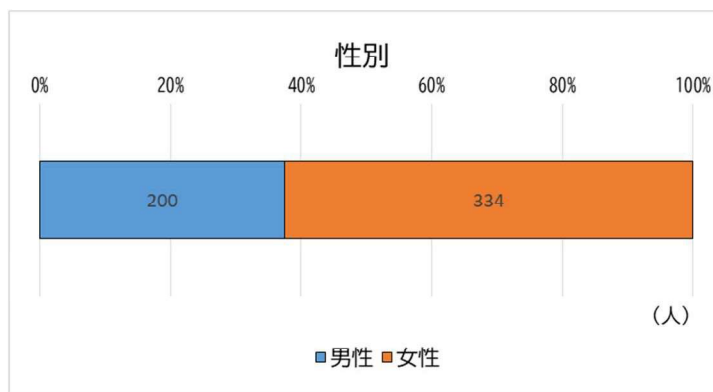


図 2-1 性別

2-2 年齢

- 30歳以上の4区分が20~25%程度の同等の比率となっており、30歳~39歳が26.5%と一番多い。
- 29歳以下は5.7%と少ない。

表 2-2 年齢

区分	人数				合計	構成比
	池上駅・西馬込駅エリア	蒲田駅エリア	その他区内	区外		
~19歳	2	2	5	0	9	1.6%
20歳~29歳	6	6	6	5	23	4.1%
30歳~39歳	55	30	45	17	147	26.5%
40歳~49歳	50	37	38	21	146	26.3%
50歳~59歳	38	27	35	14	114	20.5%
60歳以上	50	31	33	2	116	20.9%
回答しない	0	0	0	0	0	0.0%
合計	201	133	162	59	555	100.0%

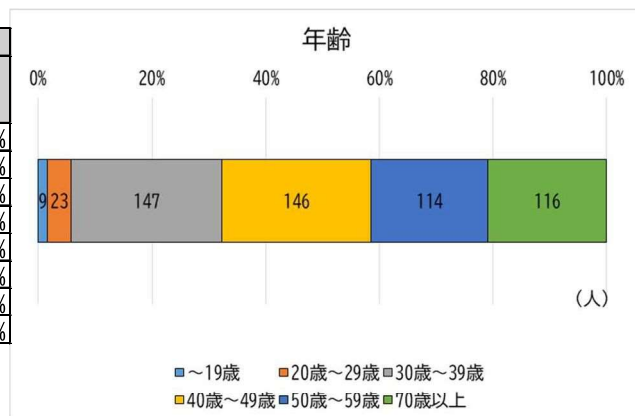


図 2-2 年齢

2-3 住まい

- ・「中央」在住の登録者が 25.6%、「南馬込」在住の登録者が 18.9%、「その他区内」在住の登録者が 29.2% と多い。
- ・エリア内の町丁目別では、蒲田駅接続エリアの中央 8 丁目が一番多い。続いて、南馬込 4 丁目、中央 5 丁目、南馬込 6 丁目の順に多く、いずれも池上駅・西馬込駅接続エリアである。

表 2-3 住まい

区分	人数	構成比
中央	142	25.6%
南馬込	105	18.9%
池上	50	9.0%
西蒲田	38	6.8%
その他区内	162	29.2%
区外	58	10.5%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%

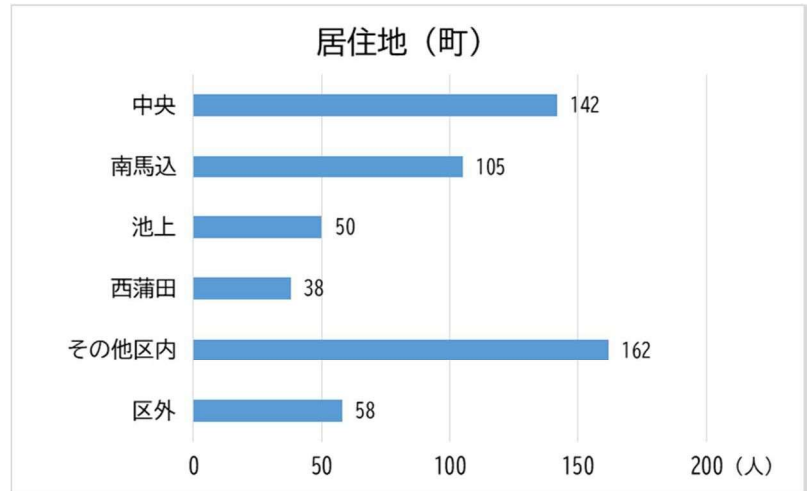


図 2-3 住まい

表 2-4 住まい (町丁目別)

区分	人数	構成比
中央1丁目	4	0.7%
中央2丁目	11	2.0%
中央3丁目	22	4.0%
中央4丁目	7	1.3%
中央5丁目	36	6.5%
中央6丁目	7	1.3%
中央7丁目	14	2.5%
中央8丁目	41	7.4%
南馬込3丁	10	1.8%
南馬込4丁	40	7.2%
南馬込5丁	25	4.5%
南馬込6丁	30	5.4%
池上1丁目	15	2.7%
池上2丁目	2	0.4%
池上3丁目	4	0.7%
池上4丁目	11	2.0%
池上5丁目	7	1.3%
池上6丁目	11	2.0%
西蒲田1丁	13	2.3%
西蒲田2丁	3	0.5%
西蒲田3丁	1	0.2%
西蒲田4丁	6	1.1%
西蒲田5丁	12	2.2%
西蒲田6丁	3	0.5%
その他大田	162	29.2%
区外	58	10.5%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%

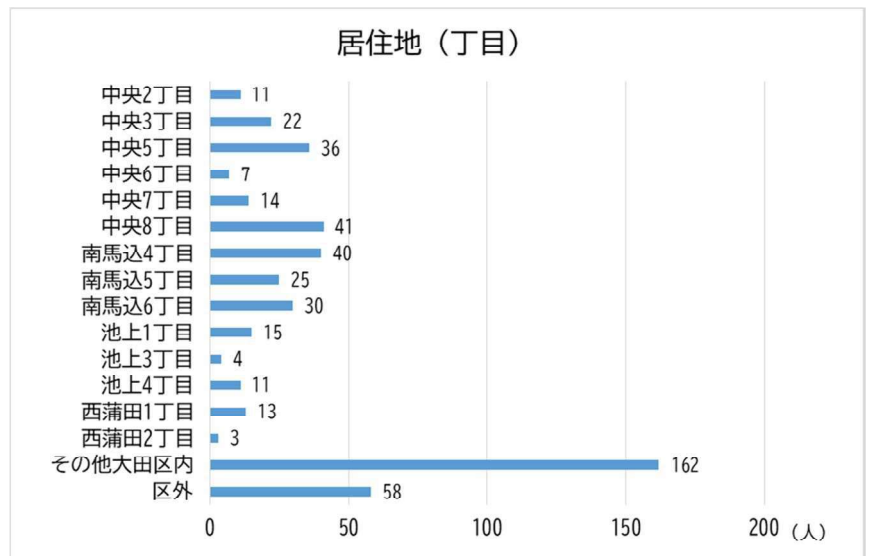


図 2-4 住まい (町丁目別)

2-4 職業

- ・「勤め人（パート・アルバイト含む）」が63.2%と、過半数を占めている。
- ・「自営業・家族従業員」、「学生（大学生、専門学生、高校生）」、「主婦・主夫」、「無職業」など全ての区分の登録がある。
- ・そのほか、こどもの利用としては、中学生（2人）、小学生（1人）の登録がある。

表 2-5 職業

区分	人数	構成比
自営業・家族従業員	46	8.3%
勤め人（パート、アルバイト含む）	351	63.2%
学生（大学生、専門学生、高校生）	11	2.0%
主婦、主夫	91	16.4%
無職業	53	9.5%
その他	3	0.5%
無回答	0	0.0%
合計	555	100.0%

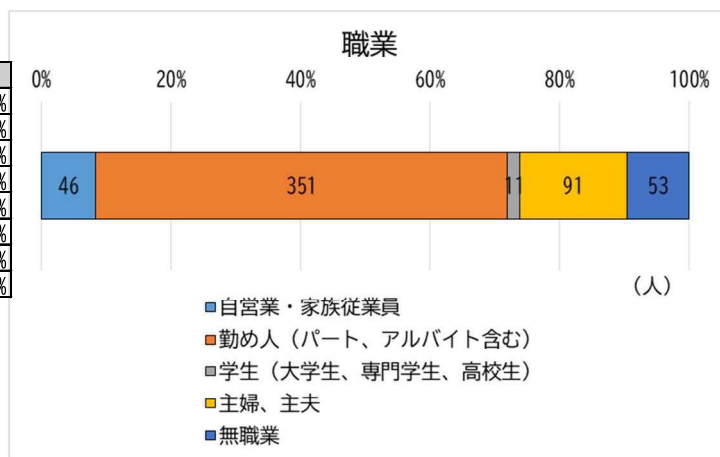


図 2-5 職業

3. 予約及び配車実績

3-1 予約区分

- ・トリップ完了が 59.6%と低い。
- ・リジェクト数が 19.4%と高く、約 5.1 回に一回の割合で、希望日時の受付ができていない。これは特定の時間に予約が集中している結果と考えられる。
- ・キャンセルは 21.0%であり、約 5 件に 1 件がキャンセルとなっている。
- ・少しキャンセル率が高いのは、お試しで操作された機会が多かったと予想されます。

表 3-1 予約区分

区分	人数	構成比
トリップ完了	566	59.6%
リジェクト	184	19.4%
キャンセル	199	21.0%
合計	949	100.0%

※トリップ：デマンド型交通を利用したお出かけ
 リジェクト：希望日時の受付ができなかった予約
 キャンセル：利用者側の予約破棄

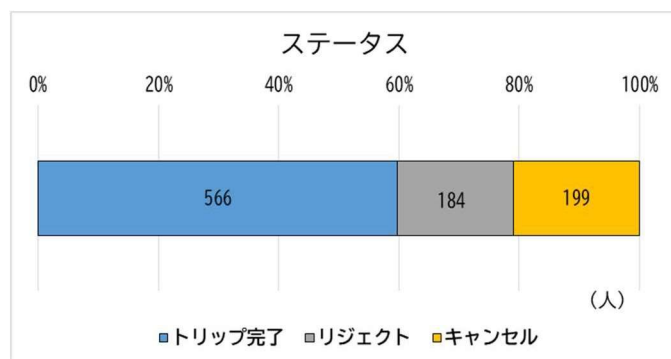


図 3-1 予約区分

3-2 予約受付時間

- ・15 時台、16 時台で 22.5%を占めている。
- ・9 時台～14 時台の間も 5～8%程度で推移しており、比較的予約が多い時間帯である。

表 3-2 予約受付時間

区分	人数	構成比
0時台	17	1.8%
1時台	8	0.8%
2時台	4	0.4%
3時台	4	0.4%
4時台	4	0.4%
5時台	9	0.9%
6時台	20	2.1%
7時台	19	2.0%
8時台	23	2.4%
9時台	80	8.4%
10時台	83	8.7%
11時台	53	5.6%
12時台	80	8.4%
13時台	81	8.5%
14時台	73	7.7%
15時台	105	11.1%
16時台	108	11.4%
17時台	45	4.7%
18時台	35	3.7%
19時台	15	1.6%
20時台	21	2.2%
21時台	19	2.0%
22時台	28	3.0%
23時台	15	1.6%
合計	949	100.0%



図 3-2 予約受付時間

3-3 乗車予約時間

- ・9時台、10時台で44.0%、13時台、14時台で24.3%となっている。

表 3-3 乗車予約時間

区分	人数	構成比
9時台	193	20.3%
10時台	225	23.7%
11時台	129	13.6%
12時台	26	2.7%
13時台	101	10.6%
14時台	130	13.7%
15時台	97	10.2%
16時台	48	5.1%
合計	949	100.0%

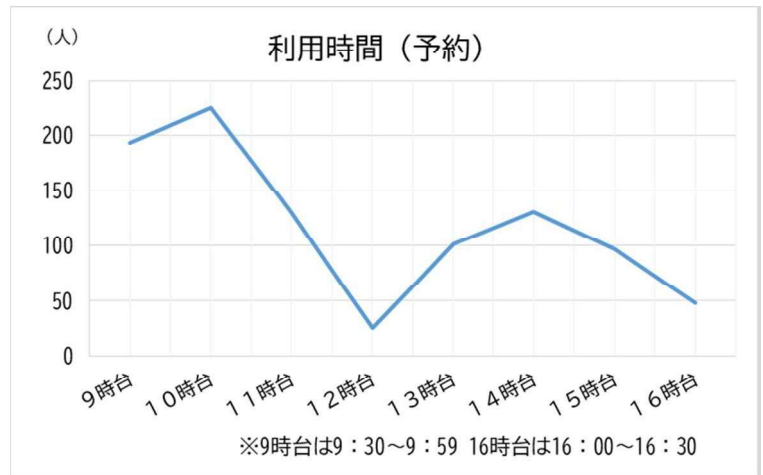


図 3-3 これまでの利用回数

3-4 曜日別予約数

- ・水曜日の予約率が19.1%と少し飛びぬけているが、日曜日を除く他の曜日も13~15%程度で推移している。
- ・月曜日から土曜日の6日間は、利用件数が比較的均一であるが、日曜日の利用件数は極端に低い。

表 3-4 曜日別予約状況

区分	人数	構成比
月曜日	125	13.2%
火曜日	145	15.3%
水曜日	181	19.1%
木曜日	136	14.3%
金曜日	145	15.3%
土曜日	146	15.4%
日曜日	71	7.5%
合計	949	100.0%

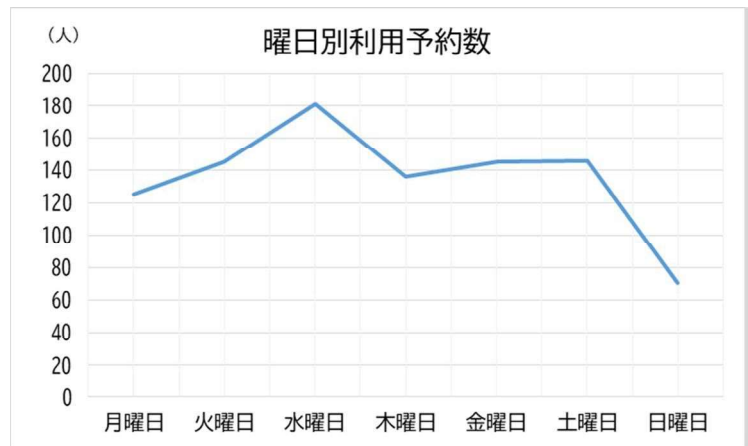


図 3-4 曜日別予約状況

3-5 月別予約数

- ・実証実験を開始した7月の予約数が19.0%とずば抜けて多い。
- ・8月以降、右肩下がり予約件数となっていたが、5月の毎日運行を開始してから予約が急増した。

表 3-5 月別予約数

区分	人数	構成比
7月	180	19.0%
8月	83	8.7%
9月	85	9.0%
10月	50	5.3%
11月	45	4.7%
12月	41	4.3%
1月	28	3.0%
2月	44	4.6%
3月	46	4.8%
4月	79	8.3%
5月	119	12.5%
6月	149	15.7%
合計	949	100.0%

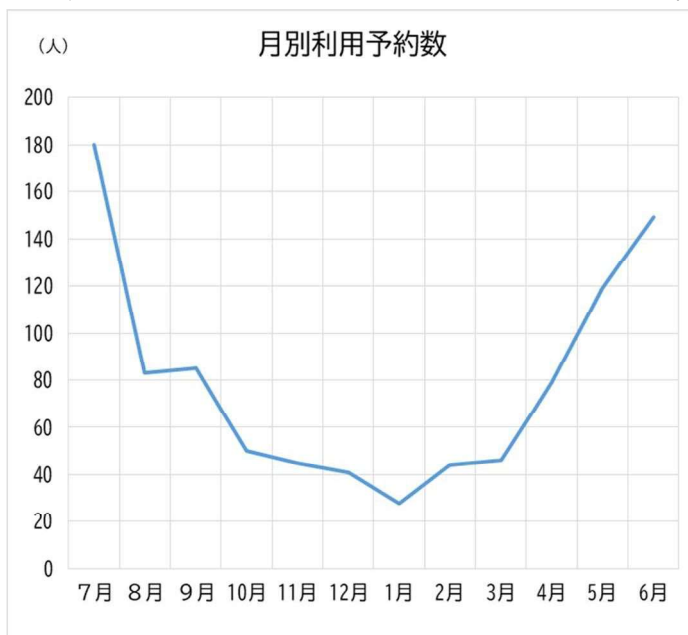


図 3-5 月別予約数

3-6 月別配車数

- ・月別配車数を大別すると7月～9月の約60件、10月～11月の約30件、12月～3月の約20件に区分される。4月から配車数が増加し、5月の毎日運行開始からは配車数が急増した。
- ・冬が近づくにつれて、お出かけ機会の減少とともに配車数も同様に減少し、春になると配車数が増加している。

表 3-6 月別配車数

区分	回数	構成比
7月	77	13.6%
8月	54	9.5%
9月	62	11.0%
10月	31	5.5%
11月	35	6.2%
12月	19	3.4%
1月	16	2.8%
2月	26	4.6%
3月	25	4.4%
4月	42	7.4%
5月	73	12.9%
6月	106	18.7%
合計	566	100.0%

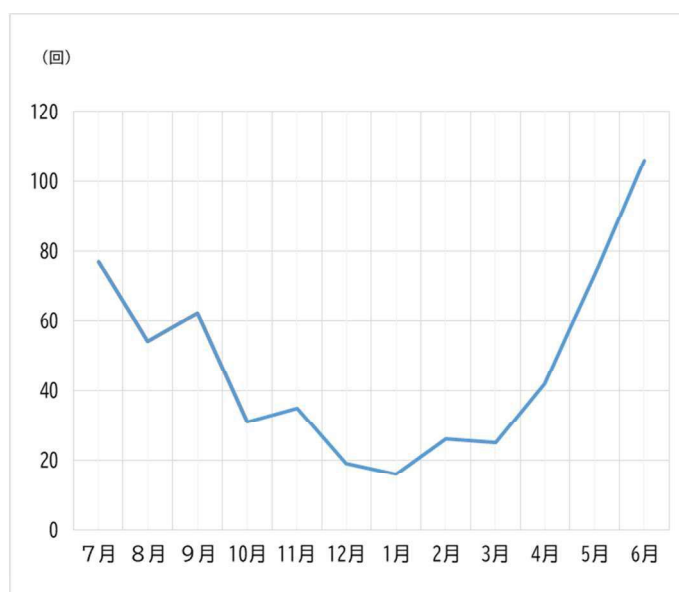


図 3-6 月別配車数

3-7 利用者別乗車回数

- ・1~3回の利用者が約8割であり、常時利用されていないことが伺える。
- ・池上駅・西馬込駅接続エリアには、116回、80回乗車している多数回利用者が各1名ずついる。
- ・蒲田駅接続エリアで一番多い乗車回数は15回である。この利用者は、蒲田駅接続エリアだけではなく、池上・西馬込接続エリアも利用している。
- ・配車数は、池上駅・西馬込駅接続エリアが417回、蒲田駅接続エリアが149回である。ここから多数回利用者乗車数196回を減じると池上駅・西馬込駅接続エリアは221回となる。全体的に池上駅・西馬込駅接続エリアの方が蒲田駅接続エリアよりも配車数が多い。

表 3-7 利用者別利用回数

利用回数	代表者数	構成比	エリア区分
1	89	58.9%	両方
2	24	15.9%	両方
3	7	4.6%	両方
4	7	4.6%	両方
5	4	2.6%	両方
6	8	5.3%	両方
7	2	1.3%	蒲田
8	2	1.3%	池上・西馬込
10	1	0.7%	蒲田
11	2	1.3%	池上・西馬込
15	2	1.3%	両方
20	1	0.7%	池上・西馬込
80	1	0.7%	池上・西馬込
116	1	0.7%	池上・西馬込
合計	151	100.0%	

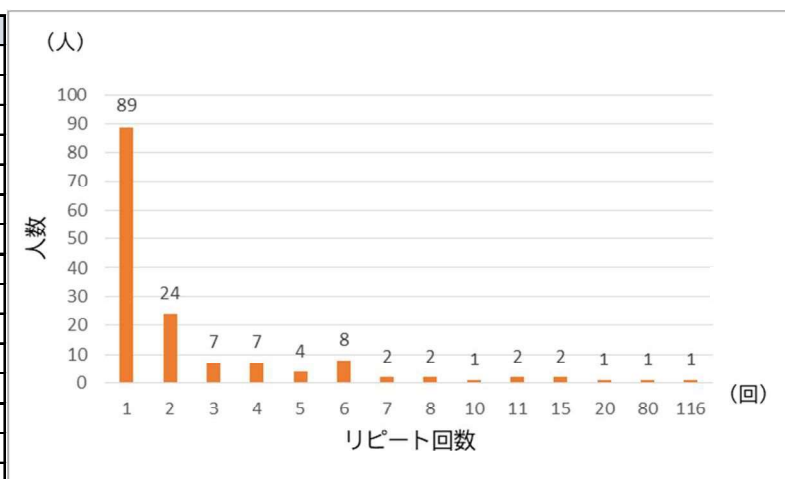


図 3-7 利用者別利用回数

3-8 乗降場所別予約数（池上駅・西馬込駅接続エリア）

表 3-8 乗降場所別予約数（池上駅・西馬込駅接続エリア）

区分	乗車数	構成比	降車数	構成比	12 プロデュース馬込	7	1.0%	7	1.0%
0 池上営業所	20	2.9%	2	0.3%	13 馬込区民センター	13	1.9%	8	1.1%
1 池上特別出張所	47	6.7%	14	2.0%	14 梅田小学校	104	14.9%	91	13.0%
2 中央6-30地先	4	0.6%	3	0.4%	15 貴船坂上	11	1.6%	5	0.7%
3 中央6-28地先	86	12.3%	87	12.4%	16 池上梅園	1	0.1%	4	0.6%
4 大森赤十字病院	24	3.4%	35	5.0%	17 弁天池	28	4.0%	21	3.0%
5 障害者総合サポートセンターさぼとびあ	7	1.0%	10	1.4%	18 養源寺橋	5	0.7%	2	0.3%
6 大森みのり幼稚園記念ホール	5	0.7%	9	1.3%	19 池上会館	16	2.3%	16	2.3%
7 さくら中央保育園	15	2.1%	8	1.1%	20 池上駅[池上総合病院]	82	11.7%	146	20.9%
8 蓬萊坂上	134	19.2%	34	4.9%	21 西馬込駅[馬込文士村商店街]	64	9.2%	159	22.7%
9 にじいろ保育園南馬込桜通り	10	1.4%	8	1.1%	22 にじいろ保育園南馬込四丁目	5	0.7%	5	0.7%
10 にじいろ保育園南馬込四丁目	7	1.0%	5	0.7%	23 大森みのり幼稚園記念ホール	1	0.1%	5	0.7%
11 郷土博物館	2	0.3%	16	2.3%	24 蓬萊坂下	6	0.9%	4	0.6%
					合計	698	100.0%	700	100.0%

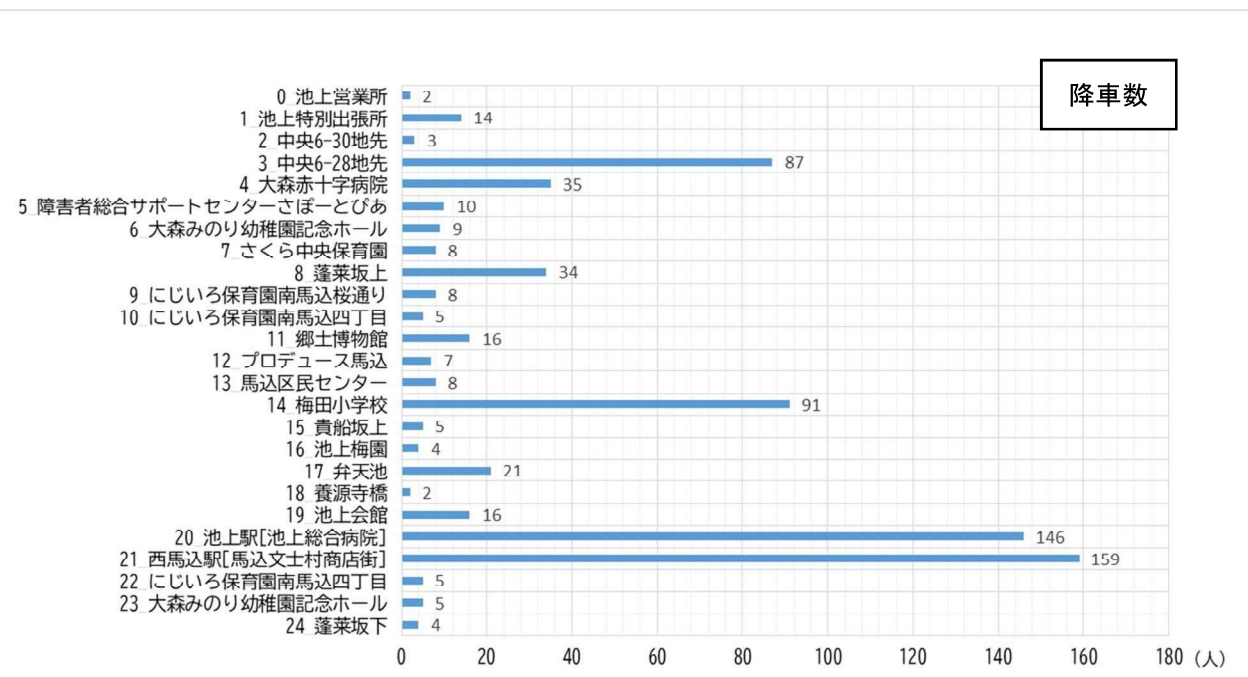
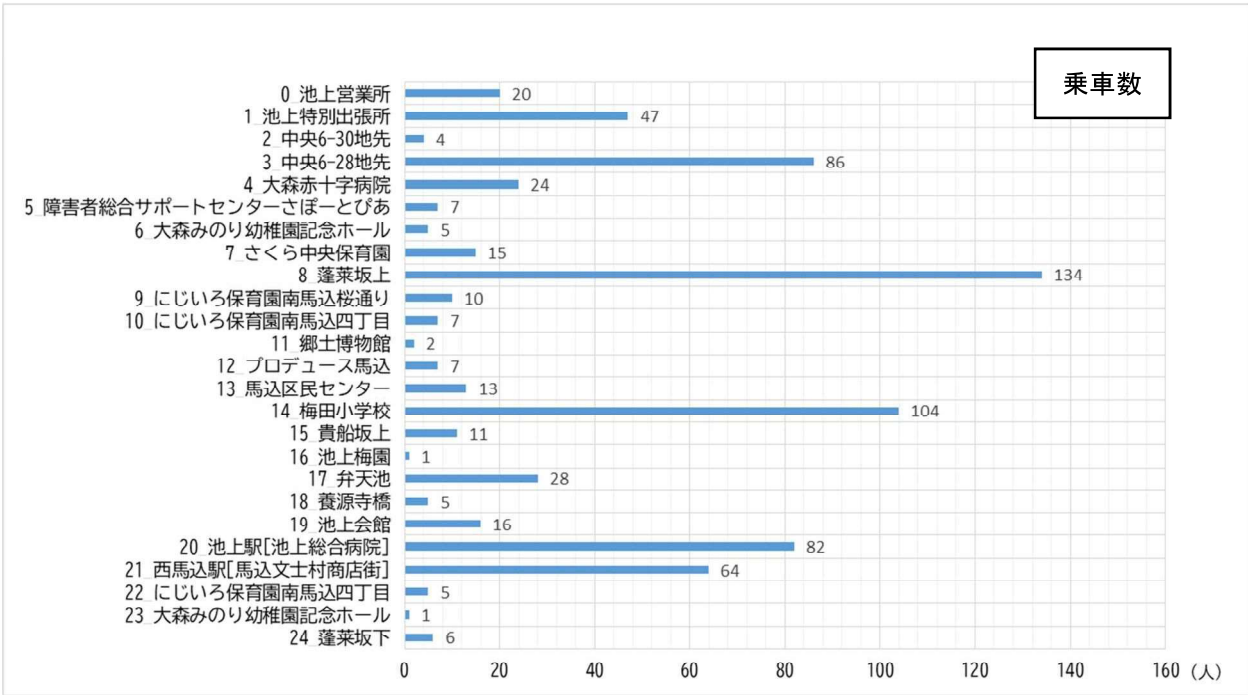


図 3-8 乗降場所別予約数（池上駅・西馬込駅接続エリア）

3-9 乗降場所別予約数（蒲田駅接続エリア）

表 3-9 乗降場所別予約数（蒲田駅接続エリア）

区分	乗車数	構成比	降車数	構成比
0 池上営業所	30	12.9%	11	4.6%
51 いちだ歯科	8	3.4%	12	5.0%
52 エステムプラザ蒲田TAKARABUNE	4	1.7%	4	1.7%
53 蓮花寺	7	3.0%	6	2.5%
54 蓮沼中学校	1	0.4%	2	0.8%
55 池上五丁目公園	13	5.6%	20	8.4%
56 日蓮橋	21	9.0%	15	6.3%
57 一本橋	0	0.0%	5	2.1%
58 旭通り（中央7-6地先）	2	0.9%	2	0.8%
59 入新井第四小学校	11	4.7%	14	5.9%
60 中央二丁目第二児童公園	5	2.1%	10	4.2%
61 （株）カワハラ	15	6.4%	0	0.0%
62 大田中央八郵便局	21	9.0%	11	4.6%
63 新井宿踏切	5	2.1%	9	3.8%
64 介護老人保護施設セントラル大田	33	14.2%	9	3.8%
65 蒲田駅西口	57	24.5%	108	45.4%
67 中央8-19地先	5	2.1%	0	0.0%
合計	233	100.0%	238	100.0%

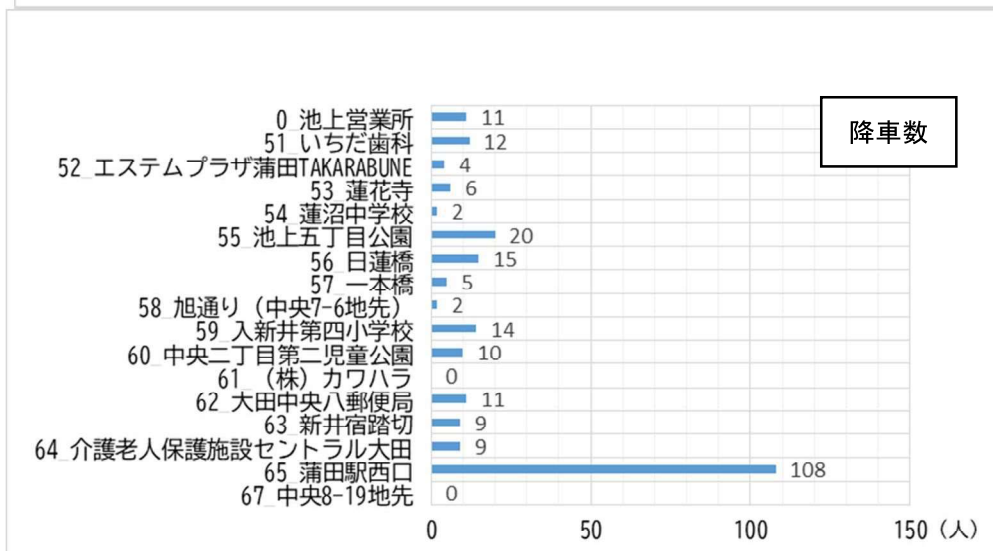
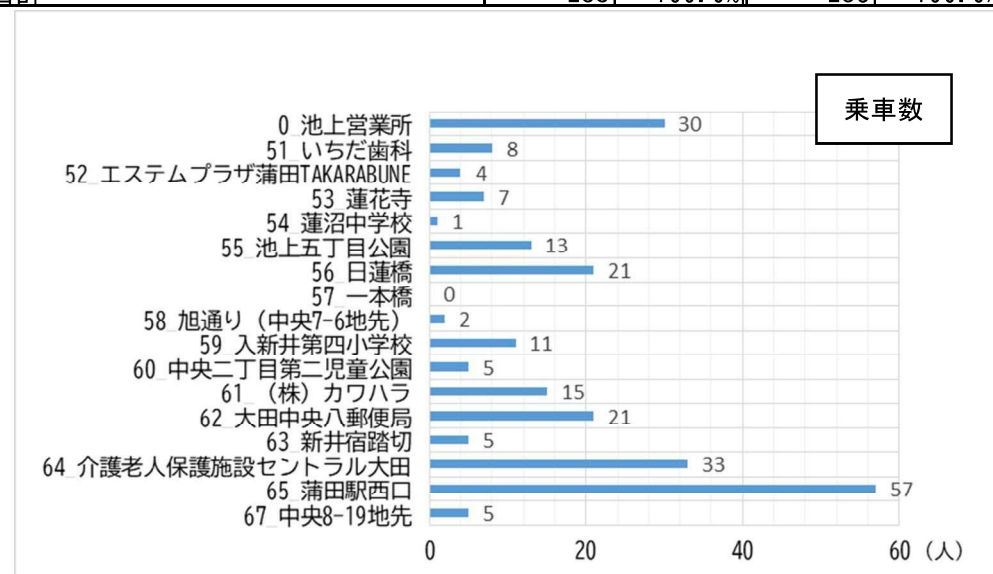


図 3-9 乗降場所別予約数（蒲田接続エリア）

3-10 経路別配車数（池上駅・西馬込駅接続エリア）

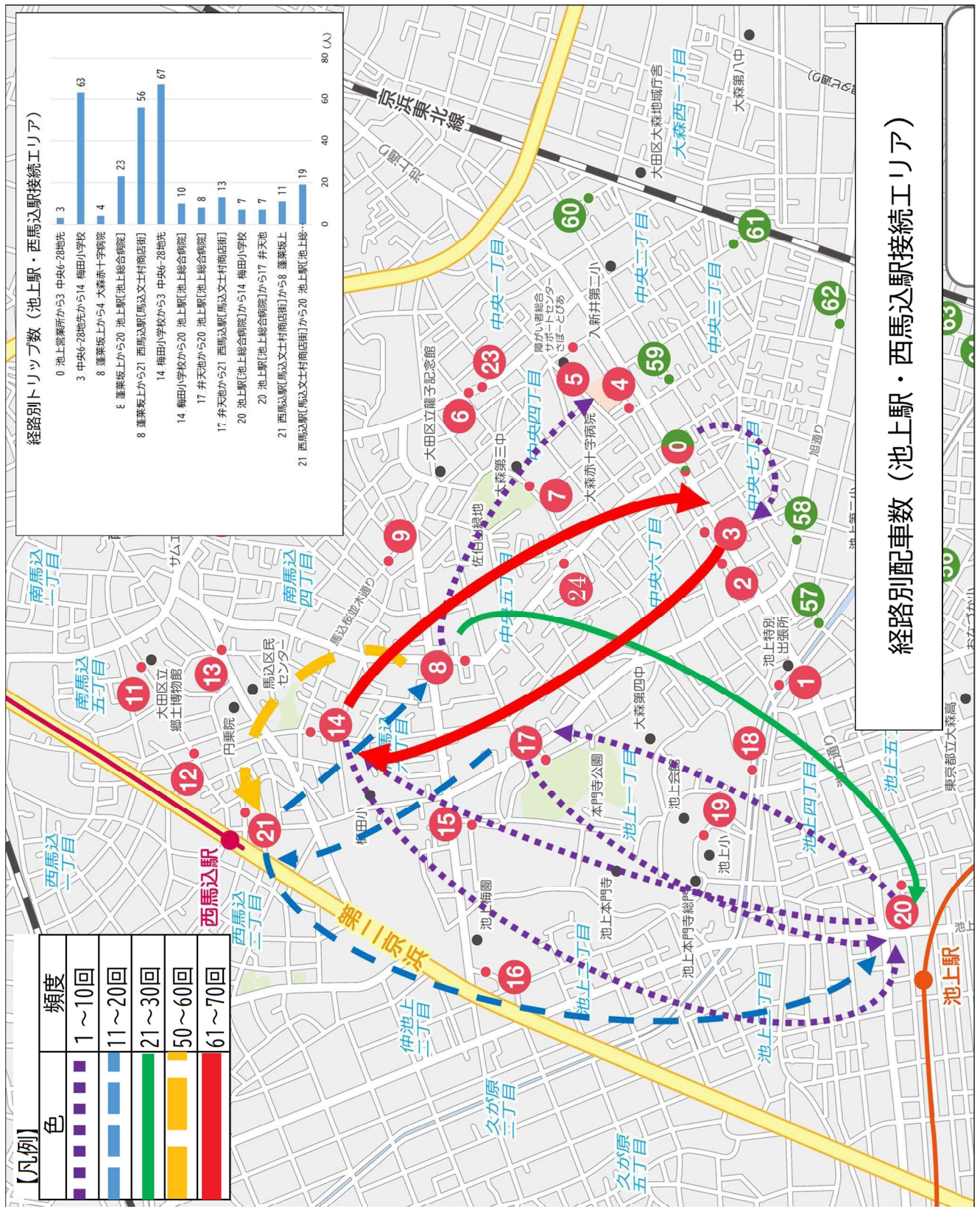


図 3-10 経路別配車数（池上駅・西馬込駅接続エリア）

3-11 経路別配車数（蒲田駅接続エリア）

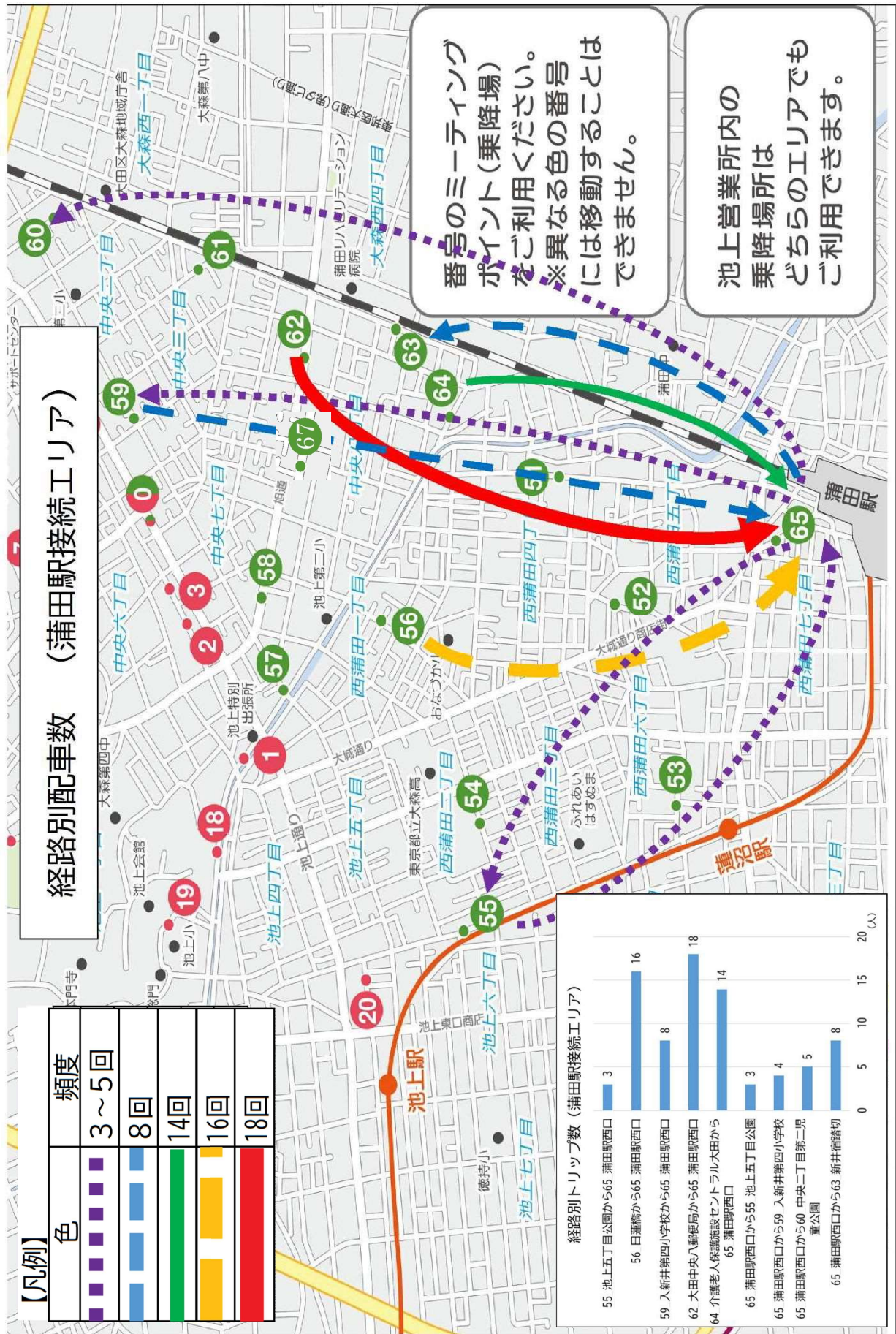


図 3-11 経路別配車数（蒲田駅接続エリア）

公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験
利用者アンケート 集計結果
(令和6年7月31日現在)

令和6年8月
大田区

目 次

1. 調査の概要.....	1
2. 回答者の属性.....	2
3. デマンド型交通の利用用途.....	5
4. 交通・移動手段の現状.....	8
5. デマンド交通の今後について.....	11
6. 自由意見.....	12

※本資料内の図表等は、端数処理の影響により、パーセント等の構成比の合計が 100 にならない場合がある。

1. 調査の概要

1-1 調査目的

大田区では、鉄道駅から 500m 以上かつバス停から 300m 以上離れている地域を公共交通不便地域として設定している。このうち、矢口、南馬込、西蒲田の 3 地域は、コミュニティバスの導入を検討した経緯がある。矢口地域については、既にコミュニティバスの本格運行が開始されている。

南馬込及び西蒲田の公共交通不便地域の改善に向けて、新たな交通手段の検討に資するデータ取得を目的としたデマンド型交通にかかる実証実験を令和 5 年 7 月より実施している。

実証実験による地域住民の移動状況の変化や、デマンド型交通の有効性、課題などを検証するため、アンケート調査を実施した。

1-2 調査方法

- (1) 調査対象 デマンド型交通利用者、利用予定者
- (2) 集計期間^{※1} 令和 5 年 7 月 3 日（月）～令和 6 年 7 月 31 日（水）
- (3) 回答方法 調査票の車内配布・回収、および Web フォームより回答

1-3 調査結果

- (1) 回収票数 69 票

※1 デマンド型交通の実証実験は、令和 5 年 7 月 3 日から令和 6 年 6 月 30 日までの 1 年間を運行期間としている。本資料は、令和 6 年 7 月 31 日までに回答されたアンケート結果を整理したものである。

2. 回答者の属性

2-1 性別

・性別は、「女性」が43.5%、「男性」が53.6%で、男性の回答者が多い。

表 2-1 性別

区分	人数	構成比
男性	37	53.6%
女性	30	43.5%
回答しない	1	1.4%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

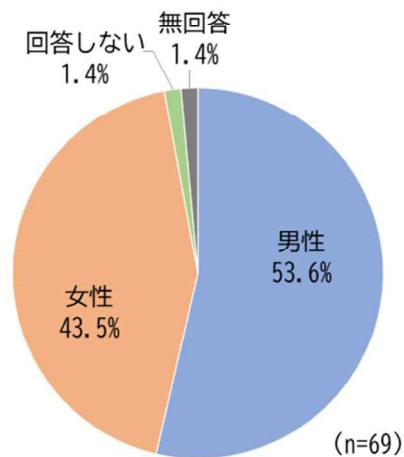


図 2-1 性別

2-2 年齢

・各年齢層から回答が得られているが、特に50歳～59歳の回答者が約3割を占め多い。

表 2-2 年齢

区分	人数	構成比
～19歳	3	4.3%
20歳～29歳	7	10.1%
30歳～39歳	11	15.9%
40歳～49歳	13	18.8%
50歳～59歳	20	29.0%
60歳～64歳	8	11.6%
65歳～74歳	6	8.7%
75歳～	1	1.4%
合計	69	100.0%

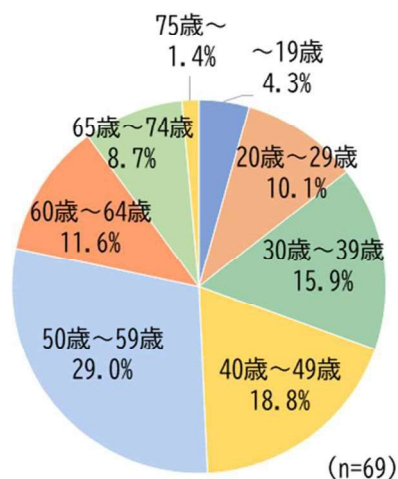


図 2-2 年齢

2-3 住まい

- ・「中央」在住の回答者が 43.5%、「南馬込」在住の回答者が 8.7%、「西蒲田」在住の回答者が 13.0%であった。

表 2-3 住まい

区分	人数	構成比
中央	30	43.5%
南馬込	6	8.7%
池上	2	2.9%
西蒲田	9	13.0%
その他区内	15	21.7%
区外	7	10.1%
無回答	0	0.0%
合計	69	100.0%

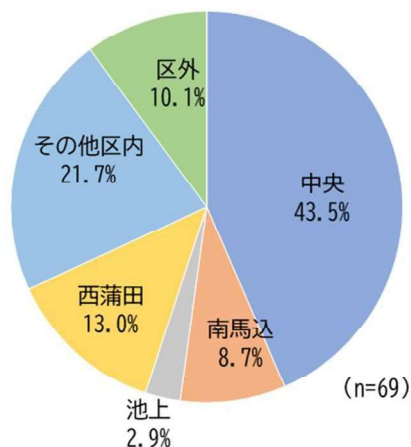


図 2-3 住まい

表 2-4 住まい（町丁目別）

区分	人数	構成比
中央1丁目	0	0.0%
中央2丁目	1	1.4%
中央3丁目	3	4.3%
中央4丁目	5	7.2%
中央5丁目	11	15.9%
中央6丁目	4	5.8%
中央7丁目	1	1.4%
中央8丁目	5	7.2%
南馬込3丁目	0	0.0%
南馬込4丁目	0	0.0%
南馬込5丁目	2	2.9%
南馬込6丁目	4	5.8%
池上1丁目	1	1.4%
池上2丁目	0	0.0%
池上4丁目	1	1.4%
池上5丁目	0	0.0%
池上6丁目	0	0.0%
西蒲田1丁目	4	5.8%
西蒲田2丁目	0	0.0%
西蒲田3丁目	0	0.0%
西蒲田4丁目	5	7.2%
西蒲田5丁目	0	0.0%
西蒲田6丁目	0	0.0%
その他区内	15	21.7%
区外	7	10.1%
無回答	0	0.0%
合計	69	100.0%

2-4 職業

- ・「勤め人（パート・アルバイト含む）」が 55.1%と、過半数を占めている。
- ・「主婦・主夫」、「無職業」、「自営業・家族従業員」からの回答もある。
- ・そのほか、こどもの利用としては、「大学生・専門学生・高校生」が 1.4%のほか、中学生（1人）、小学生（2人）の回答がある。

表 2-5 職業

区分	人数	構成比
自営業・家族従業員	9	13.0%
勤め人（パート・アルバイト含む）	38	55.1%
大学生・専門学生・高校生	1	1.4%
主婦・主夫	10	14.5%
無職業	6	8.7%
その他	5	7.2%
合計	69	100.0%

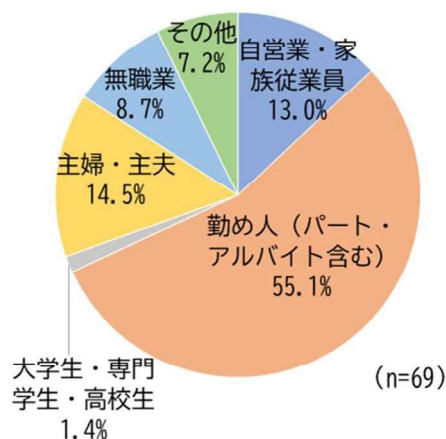


図 2-4 職業

表 2-6 「その他」の具体的な内容

- | | |
|----------|----------|
| ・小学生（2件） | ・中学生（1件） |
| ・区議（1件） | ・老人（1件） |

2-5 自動車の運転について

- ・「免許を持っているが、あまり運転しない」と「運転しない」の回答者を合わせると 71.0%と、7割を超えている。
- ・一方で「運転する」は 27.5%と、普段自動車を運転している方もデマンド型交通に関心を寄せていることがうかがえる。

表 2-7 自動車の運転について

区分	人数	構成比
運転する	19	27.5%
免許を持っているが、あまり運転しない	25	36.2%
運転しない	24	34.8%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

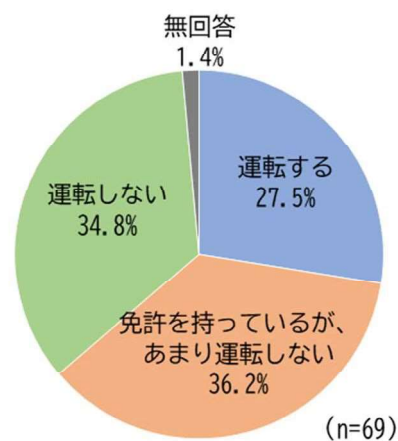


図 2-5 自動車の運転について

3. デマンド型交通の利用用途

3-1 利用の最終目的地

- ・「池上駅・西馬込駅接続エリア」が47.8%、「蒲田駅接続エリア」が33.3%と、81.1%の回答者が実証実験エリア内を最終目的地としている。
- ・「住まい」別で最終目的地をみると、エリア内での利用が「池上駅・西馬込駅接続エリア」で69.7%、「蒲田駅接続エリア」で60.9%と、出発・目的地が同エリア内の回答者が多い。

表 3-1 利用の最終目的地

区分	人数	構成比
池上駅・西馬込駅接続エリア	33	47.8%
蒲田駅接続エリア	23	33.3%
その他区内	9	13.0%
区外	3	4.3%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

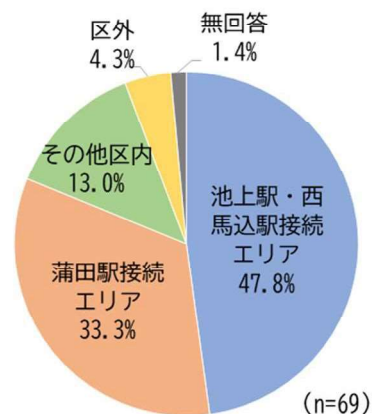


表 3-2 住まい別の最終目的地（上段：人数、下段：構成比）

住まい	最終目的地			計
	エリア内	エリア間	エリア外	
池上駅・西馬込駅接続エリア	23人 69.7%	4人 12.1%	6人 18.2%	33人 100.0%
蒲田駅接続エリア	14人 60.9%	2人 8.7%	7人 30.4%	23人 100.0%

図 3-1 利用の最終目的地

※最終目的地…「エリア内」：目的地が居住エリア 「エリア間」：目的地が居住外エリア（その他区内、区外は除く）
「エリア外」：目的地が「その他区内」または「区外」

3-2 デマンド型交通の利用目的【複数回答】

- ・「飲食・買い物」の次に「通勤・通学」の回答が多く、利用用途は公私に渡っている。

表 3-3 デマンド型交通の利用目的

区分	回答数	比率
飲食・買い物	36	52.2%
通勤・通学	17	24.6%
通院	15	21.7%
習い事	10	14.5%
送迎	14	20.3%
観光	10	14.5%
その他	14	20.3%
合計回答数	116	-
回答者数	69	100.0%

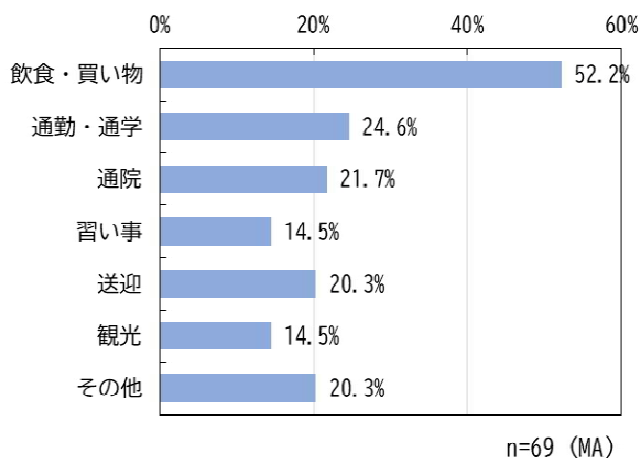


図 3-2 デマンド型交通の利用目的

表 3-4 「その他」の具体的な内容

・趣味（2件）	・仕事中の移動（3件）	・試乗（2件）	・視察（1件）
・金融機関や役所等の施設利用（3件）	・バス乗り継ぎ（1件）	・詳細記載なし（1件）	

3-3 これまでの利用回数

・「今回が初めて（1回目）」が52.2%と、デマンド型交通の初回利用時の回答者が多いことがうかがえる。

表 3-5 これまでの利用回数

区分	人数	構成比
なし	14	20.3%
今回が初めて（1回目）	36	52.2%
2～4回	10	14.5%
5～9回	4	5.8%
10～19回	3	4.3%
20回以上	2	2.9%
合計	69	100.0%

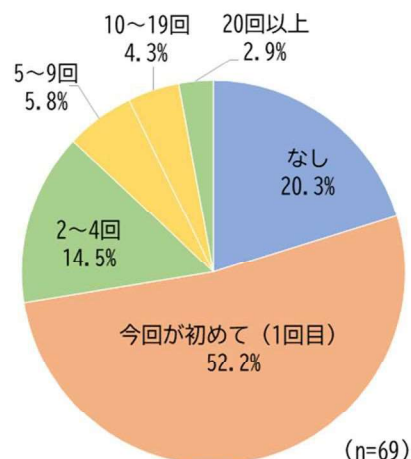


図 3-3 これまでの利用回数

3-4 乗車日（月）【複数回答】

・実証実験を開始した「7月」に乗車したと答えた回答者が多い。

表 3-6 乗車日（月）

区分	回答数	比率
なし	14	20.3%
7月	27	39.1%
8月	12	17.4%
9月	6	8.7%
10月	3	4.3%
11月	6	8.7%
12月	6	8.7%
1月	6	8.7%
2月	2	2.9%
3月	4	5.8%
4月	9	13.0%
5月	10	14.5%
6月	10	14.5%
合計回答数	115	-
回答者数	69	100.0%

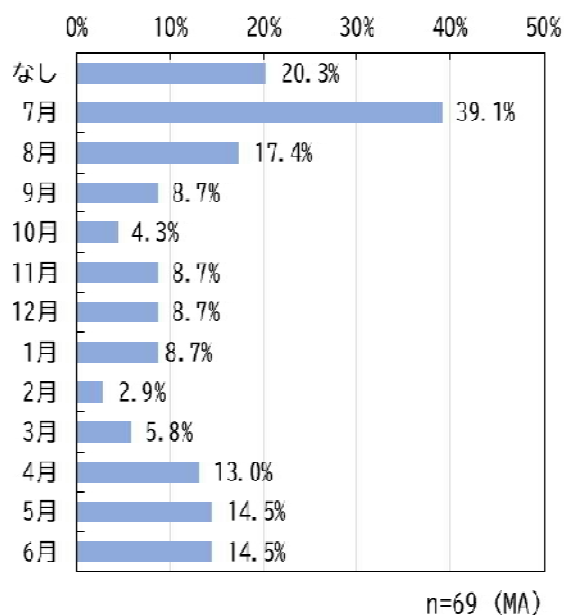


図 3-4 乗車日（月）

表 3-7 （参考）月別回答記入件数

・ 7月【27件】	・ 8月【12件】	・ 9月【6件】	・ 10月【3件】
・ 11月【6件】	・ 12月【6件】	・ 1月【6件】	・ 2月【2件】
・ 3月【4件】	・ 4月【9件】	・ 5月【10件】	・ 6月【10件】

3-5 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度（1カ月あたり）

- ・「月に1回以上は利用したい」という回答が9割近くを占め、回答者の利用意向は高い。
- ・「利用しない」を回答したのは、「その他区内」の回答者から4件、「区外」の回答者が1件、「運行エリア内」の回答者が1件であり、デマンド型交通の運行エリア外の居住者が大半である。
- ・「20回以上」を回答したのは、他の設問で「通勤時間帯の運行」を希望している回答者や、学生の回答者であることから、通勤や通学での利用を想定していることがうかがえる。

表 3-8 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度

区分	人数	構成比
利用しない	6	8.7%
1～4回	36	52.2%
5～9回	12	17.4%
10～19回	10	14.5%
20回以上	3	4.3%
無回答	2	2.9%
合計	69	100.0%

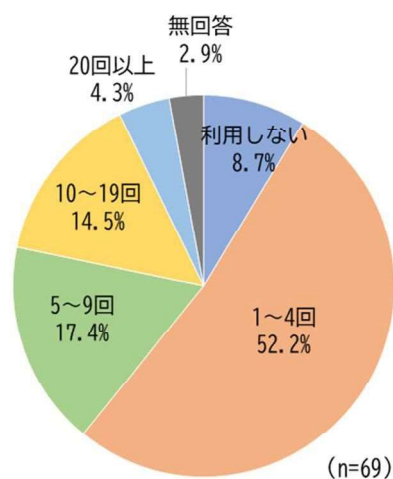


図 3-5 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度

4. 交通・移動手段の現状

4-1 デマンド型交通が無ければ、どのような移動手段を利用していましたか。【複数回答】

- ・デマンド型交通がないときに、徒歩のみで移動していたのは25.0%、自転車を利用（自転車+徒歩、自転車のみ）は39.1%である。
- ・デマンド型交通により、それまで何らかの形で自動車を利用していたものがデマンド型交通に転換したものは、家族等の送迎（11.6%）、自動車（4.3%）、タクシー（27.5%）、バス（30.4%）である。

表 4-1 デマンド型交通以外の移動手段

区分	回答数	比率
そもそも移動していなかった	3	4.3%
徒歩※	47	68.1%
自転車	27	39.1%
自動車	3	4.3%
バス	21	30.4%
タクシー	19	27.5%
家族等の送迎	8	11.6%
その他	6	8.7%
合計回答数	134	-
回答者数	69	100.0%

※徒歩のみ：17件（25.0%）

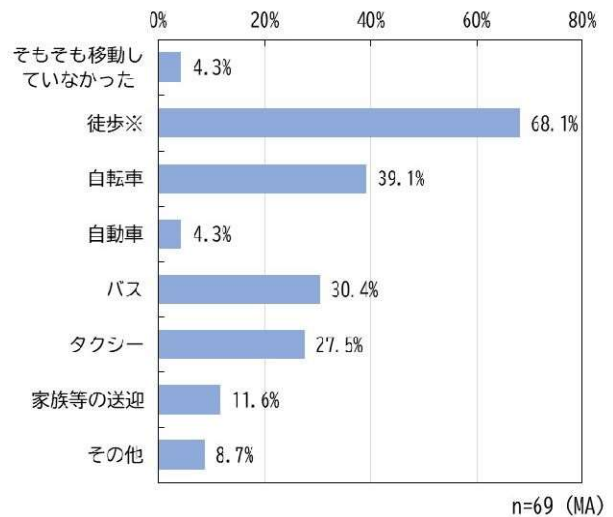


図 4-1 デマンド型交通以外の移動手段

表 4-2 「その他」の具体的な内容

- ・電車（2件） ・社用車（1件） ・電動キックボード（1件） ・乗り換えを経ての電車（1件）
- ・事前に頼める場合のみ、NPO法人による送迎サービスを利用（1件）

4-2 現在、池上駅・西馬込駅接続エリア、蒲田駅接続エリア内の【移動に不便】を感じていますか。

- ・「移動に不便を感じている」が82.6%と、回答者の多くが不便を実感している。
- ・「その他」は、「居住外」の意見が1件、「その他区内」の意見が1件みられた。

表 4-3 移動の不便について

区分	人数	構成比
移動に不便を感じていない	1	1.4%
どちらでもない	8	11.6%
移動に不便を感じている	57	82.6%
その他	2	2.9%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

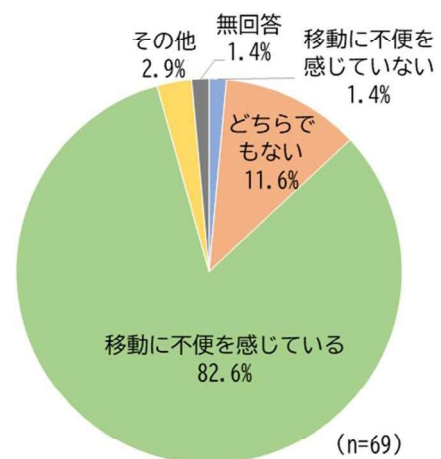


図 4-2 移動の不便について

4-3 4-2 で【移動に不便】を感じている方で、どのように不便を感じているか、移動目的や、具体的な施設名等を記入してください。【自由記述】

- ・移動に不便と感じている理由は、「地形や気象条件による不便」、「距離や移動時間による不便」、「交通手段による不便」に分けられる。
- ・「地形や気象条件による不便」は、坂が多いため不便なことや、暑い日や雨天候時の移動に不便なことが挙げられている。
- ・「距離や移動時間による不便」は、電車の乗り換えや、バスでは遠回りになることが挙げられている。
- ・「交通手段による不便」は、バスの運行経路は JR で分断されていること、行きたい地域や施設に行ける交通手段がないことが挙げられている。
- ・そのほか、具体的な地域や施設として、地域内から蒲田駅、西馬込駅、池上駅等の地域周辺の駅に行きたいという意見が挙げられている。

表 4-4 移動に不便を感じている理由

大分類	小分類	主な意見	回答数
地形や気象条件による不便	高低差	・坂が多い ・池上通り方面から西馬込方面への移動はアップダウンが多く、荷物がある時は大変 ・中央6丁目から西馬込方面への移動は坂が多く、徒歩での移動が不便	11
	季節や気象条件	・暑い日や悪天候時の移動 ・暑い日や雨の日は特に子供を連れて歩くことが大変	13
距離や移動時間による不便	距離に対して移動時間がかかる	・電車の複数回乗り換えが必要 ・バスで行くと大回りの経路になる	7
	駅やバス停等への距離	・駅やバス停が遠い	8
交通手段による不便	バスの運行経路	・バス路線がJR線を境に分断されている ・駅から駅への路線が多くて不便、町から町への移動手段がほしい ・距離が近い割に直接行けるバス路線がない ・西馬込駅に直接行けるバス路線がない	4
	デマンドのエリア間やエリア外への移動	・蒲田エリアから池上会館 ・蒲田エリアから東邦大大森病院 ・JRより西側に限定されていること	6
	行きたい場所への交通手段がない	・蓬莱坂辺りから西馬込間の交通手段がない ・西馬込駅周辺から蒲田・池上は直線距離では近いのにバス・電車ともに乗り換え・迂回経路しかなく不便を感じる	5
具体的な地域や施設名	具体的な地域や施設名	・中央から京急蒲田駅 ・西蒲田から蒲田駅、池上駅 ・蓬莱坂辺りから西馬込間 ・蒲田駅から日蓮橋付近への徒歩移動が遠かったが、デマンド交通を利用して助かった ・中央から一番近いJRの駅方面にダイレクトに移動出来るルートがほしい ・西馬込駅に直接行けるバス路線の運行回数が少ない ・西馬込駅から池上駅への公共の移動手段がない	10

※記入者は57人、意見数は65件である。

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

4-4 MP（乗降場所）を設置してほしい場所がありますか。

- ・63.8%の回答者がMPを設置してほしい場所が「ある」と回答している。

表 4-5 MP 設置要望

区分	人数	構成比
ある	44	63.8%
ない	22	31.9%
無回答	3	4.3%
合計	69	100.0%

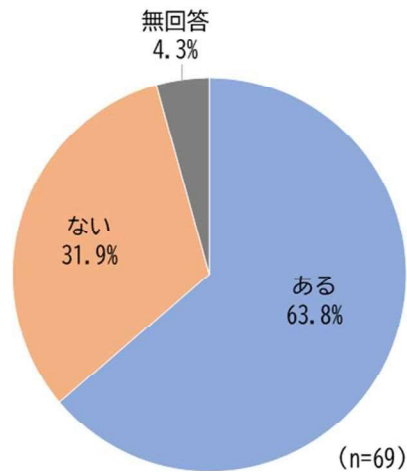


図 4-3 MP 設置要望

4-5 4-4 で【ある】と答えた方で、具体的にどこに設置してほしいですか。【自由記述】

- ・MPの設置要望に関する意見は、90件（重複意見を除くと、60箇所）の回答が得られた。
- ・設置要望の中には、下表のとおり運行エリア外の場所、抽象的な場所、近傍に既存MPがある場所も含まれており、設置検討対象となるのは25箇所となる。
- ・設置要望が多かった箇所としては、大森駅9件、池上駅4件、蓬莱坂7件、大田文化の森4件、東邦大学病院4件となる。
- ・設置検討対象のうち、道路幅員、勾配、駐車場入り口などの現地状況から、追加設置したMPは、「0池上営業所」、「24蓬莱坂下」、「67中央8-19地先」の3箇所である。

表 4-6 設置要望箇所区分

区分	箇所数	主な要望箇所
運行エリア外の設置要望箇所	37	大森駅、梅屋敷駅、京急蒲田駅、東邦大学病院
抽象的な設置要望箇所	7	学校、介護施設、病院、バス停
近傍に既存MPがある設置要望箇所	21	池上駅、蒲田駅、西馬込駅、西松屋
設置検討対象となる設置要望箇所	25	蓬莱坂、文化の森、入新井第二小学校
合計	90	

5. デマンド交通の今後について

5-1 デマンド型交通を今後も利用したいと思いますか。

・「非常に思う」、「やや思う」、「改善されれば利用したい」の計が89.7%と、利用意向は高いことがうかがえる。

表 5-1 デマンド型交通の利用意向

区分	人数	構成比
非常に思う	36	52.2%
やや思う	14	20.3%
どちらでもない	1	1.4%
改善されれば利用したい	12	17.4%
利用しない	4	5.8%
無回答	2	2.9%
合計	69	100.0%

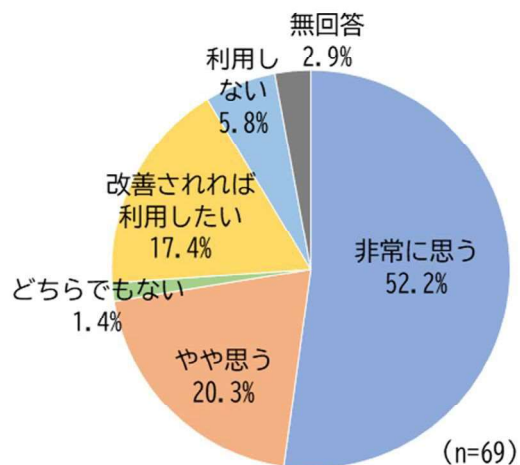


図 5-1 デマンド型交通の利用意向

5-2 デマンド型交通に期待すること【複数回答】

・「移動範囲の広がり」、「移動の容易さ」、「移動時間の短縮」の順でデマンド型交通への期待度が高い。

表 5-2 デマンド型交通に期待すること

区分	回答数	比率
移動範囲の広がり	34	49.3%
移動の容易さ	39	56.5%
移動時間の短縮	27	39.1%
デマンド型交通自体必要ない	3	4.3%
その他	12	17.4%
無回答	3	4.3%
合計回答数	118	-
回答者数	69	100.0%

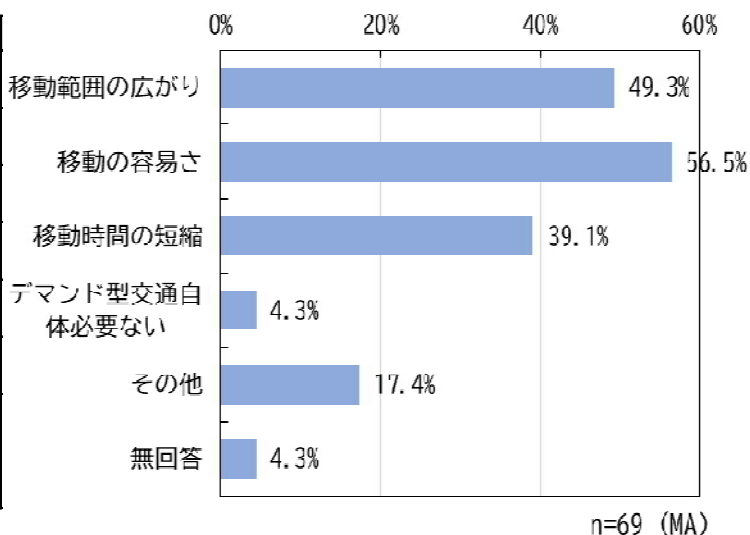


図 5-2 デマンド型交通に期待すること

表 5-3 「その他」の具体的な内容

- ・観光需要の取り込み（1件）
- ・利用者の利用目的に合うこと（1件）

※意見や改善点等、「その他」の具体的な内容ではない回答は、本表には掲載していない。

6. 自由意見

6-1 その他自由意見 自由意見に該当する項目を選定下さい。【自由記述】

- ・自由意見は、「予約・配車時間」について36件、「運行時間」について29件、「運行エリア」について27件、「料金・支払い方法」について18件、「MP（乗降場所）」について18件、「アプリ」について4件、その他23件の意見が寄せられている。
- ・「予約・配車時間」に関しては、当日予約可能にしてほしい、予約時間幅の短縮、予約不要にしてほしい、予約できる時間が分かるようにしてほしいという意見が挙げられている。
- ・「運行時間」に関しては、運行時間の延長、毎日運行してほしいという意見が挙げられている。
- ・「運行エリア」に関しては、エリアの拡張（大森駅エリアに行きたい、JRの線路を跨ぐルートがほしい）や、エリアの統合を希望する意見が挙げられている。
- ・「料金・支払い方法」に関しては、料金が高額・値下げしてほしい、バスとの乗り継ぎ割引、シルバーパスを使えるようにしてほしいという意見が挙げられている。
- ・「MP（乗降場所）」に関しては、MPの位置の改善・視認性の向上、既存バス停へのMP設置を希望する意見が挙げられている。
- ・「アプリ」に関しては、アプリの機能改善や、専用アプリの作成を希望する意見が挙げられている。
- ・そのほか、デマンド型交通の利用に関する意見や、実証実験に関する意見、車両デザインの改善に関する意見などが挙げられている。

表 6-1 自由意見のまとめ (1/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
予約・配車時間	36	当日予約に関する意見	19	・当日予約可能にしてほしい。[6件]	○
				・運行初日に予約を入れたがマッチングしなかったようで前日の17時過ぎに「不可」のメールが来た。実験運行とはいえ当日の予約もできるようにするのは必須だと思う。	
				・前日までの予約だと、行きはデマンド交通を利用できても帰りの時間が読めず、帰りはキャンセルしなければならなかった。未就学児と一緒にしていると1時間後に帰りのバスを予約したから時間を潰そうと思ってなかなか難しい。帰りの時間を考えるとやはり当日まで予約ができると助かる。	
				・難しいと思うが、利用3時間前くらいまで予約できると利用の見通しが立てやすい。	
				・当日の乗車6時間前までWEB予約可になれば、天候によっては利用したい方も利用出来ると思います。	
				・目的地の往復を想定した場合、行きは時間のコントロールがしやすいですが、帰りは目的地での所要時間がブレることもあり予約時間を決めにくい。また、予約したからには遅れる訳にはいかないプレッシャーを感じてしまいます。かと言って余裕を持った時間設定をしないと、時間を潰すのに苦慮します。このままでは往の片道乗車しか考えられなくなります。	
				・定期運行で予約なしで乗れると良い。[4件]	
				・毎日運行、1時間前まで予約受付になって格段に利用しやすくなった。[4件]	
		予約時間の幅に関する意見	4	・仮予約時間30分を短縮してもらいたい。 ・仮予約時、希望時間プラス30分とのことでしたが、理由が台数によるものだったら増やしてもらいたい。プラス15分程度だと予約しやすい。子供の習いごと送迎が理由のため、ご検討下さい。 ・予約依頼時の時間幅30時から20分に変更 ・今回選んだ乗車地（さくら中央保育園）に行ってみたら当日水道工事で直前で通行止めになっていた。運転士さんも焦ったようで迂回して来てくれた。4~5分の遅れだったが平謝りで、かえって面倒をかけてしまった（池上営業所の落合運転士、ありがとうございました）。事前に分かっていたら別の乗車地を選んでいただと思う。こうした予期しない事象を想定しているとはいえ、アプリで表示される予想配車・目的地到着時刻は幅があり過ぎると思う。あまり幅があると後の予定が立てにくい。	○
		予約不要での利用に関する意見	2	・1時間に1本でもよいので事前予約不要にしてほしい。 ・当日飛び込み利用もできると利便性は上がる。	×
		予約可能時間に関する意見	3	・どの時間が空いているか知りたい。 ・予約が「不可」であっても、例えば時間をずらせば可能なのか、といったこともアプリ等で分かるようになってほしい。 ・枠が埋まって、予約不可の時間帯があるなら、事前に分かるようにしてほしい。（現状は希望時間を入れると弾かれるので、予約不可だと気づく仕様）	×
		その他予約・配車時間に関する意見	8	・予約が面倒 ・高齢者の方がスムーズに電話予約&確定連絡出来るよう改良して頂けたらと思います。 ・蓬莱坂上は、池上営業所の近くなので配車時間をもっと幅広く、細かく取れるのではないかと考えます。 ・住民の希望をよく聞いて設定して欲しい。 ・予約してから、1時間程度後に乗車できればベスト。 ・乗車1時間以上前の当日でも予約出来ませんと書かれて利用出来なかった。 ・2、3月は、ネットから予約ができませんでしたが、システムエラーが生じていたように思われます。 ・例えば9時30分に予約した方がいる場合、その後予約を入れることができるのは、10時過ぎになってしまうなど、実際に利用できる人数が限られてしまっているように思われます。現に、朝早い時間帯に予約を取れなかったことが何度もありますので、検証の際には、利用人数だけでなく、予約を取ることができなかった人数や時間帯に関するデータの検証もお願いしたいと思います。	—

※記入者は33人、意見数は90件である。

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※1 主な意見に対する対応の進捗を以下の通り示している。

「○」: 対応済、もしくは対応中

「△」: 要検討

「×」: 対応困難

「—」: 参考意見

表 6-2 自由意見のまとめ (2/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
運行時間	29	運行時間の延長に関する意見	19	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間を前後に延長してほしい。 [13件] ・蒲田駅から西蒲田への最終が16:30では公共交通として早すぎると思う。 ・9:30~16:30に限定しているのは、混雑時間を考慮してのことと思いますが、朝夕の時間帯を避けていることで、利用者の目的も限られ、利用の範囲が狭まってしまう。 ・せめて19時まで運行して頂けると、帰宅時にも使えるので使用頻度が上がります。 ・夜間西馬込駅から南馬込の高台ヘタクシーで帰宅する人をよく見かける。帰宅時間帯の需要も見込めるのではないかと。その場合、循環のような決まったルートでもいいと思う。 ・実証実験終了後は、通勤時間帯も運行してほしい ・深夜時間帯でも利用できるようにしてほしい（公共交通機関の運営時間とリンクできるように） 	×
		毎日運行に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日の運行をお願いしたい [6件] 	○
		その他運行時間に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> ・到着時間が分からず予定が立てづらいので改善してほしい。 ・予約制ではなく時刻表の運行にしてほしい。 ・距離に対して移動時間がかかる。 ・定期運行で、毎日、毎時間で1時間に数本あると助かる。 	×
運行エリア	27	エリアの拡張・統合に関する意見	19	<ul style="list-style-type: none"> ・大森駅側にも範囲を広げて欲しい。 [5件] ・東邦医大に通院したい方が近所に沢山いるので、線路を超えて行けると利用者が増えるのではないかと思います。 [2件] ・池上駅・西馬込駅エリアでも大森駅や蒲田駅に接続して欲しい [2件] ・交通過疎地域だけでなく、区内の東西アクセスにも利用したい。中央地域から梅屋敷商店街等 ・蒲田エリアも池上駅にMPを設けるほうがよい。 ・蒲田の西口と東口を跨ぐルートがあると良い。 ・エリアを分けてしまうと行ける所に限りがあり不便。 ・実験中の2エリアとともに、車で移動するには範囲が狭く、エリア外へ行くには他の路線バスへ乗り継ぎが必要になり、乗車予約時間の設定も難しくメリットが半減してしまいます。2エリア統合の方が導入効果が大きいように思います。 ・京急方面（京急蒲田、梅屋敷）への移動 [2件] ・エリアが狭すぎる、JRより東側にもあっても良い。 ・西馬込、蒲田両エリアを一体化して毎日運行にできないだろうか。隔日だと利用したくてもできないことが結構あった。利用率の低いMPは整理したり、エリアをまたぐ場合は400円にしてもいいと思う。 ・蒲田駅方面と池上、西馬込方面の境目をなくして、どこの乗降場所からでも、どっちのエリアにも行けるようにしてほしい。 [2件] ・馬込方面の方は蒲田方面へのアクセスがあると助かるそうです。 	×
		その他運行エリアに関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> ・前回のアンケートで「エリア外ではあるが東邦大学大森病院へ行けるようにしてほしい」旨書いたが、「新井宿踏切」で下車すれば病院の1号館まで徒歩6分程度だった。周辺施設・店舗などの情報を地図に盛り込めば利用者が増えるのではないかと。 ・乗降場所が蓬莱坂上なので、運行エリア（大森駅、大井町から池上駅、蒲田駅間）の中間にあたりますので、循環路線で路線を組んでほしいです。 ・どう言った利用ニーズがあるのかを分析し、エリア設定をすべきかと思う。生活圏域。 ・駅のバスロータリーに直結してほしい。本門寺の観光促進のため、正面階段下につけてほしい。 ・商店街の買い物時間帯を外さざるを得ないと思うが、その時間帯が午後のクリニック受診と重なる場合が多いのでエリアを検討する際考慮していただけると助かる。 ・西蒲田方面はバスがない上に町並みも古いので住みにくいため、交通手段を充実させてほしいです。 	×

表 6-3 自由意見のまとめ (3/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
料金・支払い方法	18	料金が高額/値下げに関する意見	9	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間、狭いエリアの割に高い。 [2件] ・もう少し安いと使いやすい。 [2件] ・普通のバスより高額。 [2件] ・300円は高い。 ・バスと同程度かそれ以下にしてほしい。 不便なところだからこそ需要があるのに料金が安いと利用することにハードルがあがってしまい、結果として地域の活性化につながらないと思う。	×
		バスとの乗り継ぎ割引に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> ・バスとの接続割引があると、JR駅へのアクセスにも使いやすい。 ・東急バスのバス停をMPにしてバスへの乗り継ぎができるようにし、乗り継ぎ後の運賃を半額にすれば利用価値は上がるのではないかと。両エリアとも大森駅方面へ出る人が多いので、そうした需要も取り込める。 ・東急バスとの乗り継ぎ割引があったら、もっとバスもデマンドも利用したい。 エリア内で移動が完了するときは適正な料金だと思うが、その後乗り継ぐことを考えると割高だと感じる。	×
		シルバーパスに関する意見	2	<ul style="list-style-type: none"> ・特に高齢の方の移動手段として使えると良いなあと思うので、シルバーパスが使える利用者が増えると思います。 ・利用者の大半が60から70以上だと思われるので、シルバーパスの利用を可能にしてほしいです。 	×
		その他料金・支払い方法に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> ・スイカの反応が分からなかった、音がしなかった気がします ・年配の方から蒲田駅までタクシーを呼ぶと運賃が2千円かかるので、助かると喜んでいました。また、乳児のいるママは自宅前がMPでもとても助かると喜んでいました。 ・現在の規模でしたら300円は妥当です。回数券的なや割安な料金もあるとうれしいです。 	—
MP (乗降場所)	18	MPの位置の改善/視認性向上に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> ・現状のMPは道幅があり見通しの良い安全な場所のみに限っているようだが、もう少し緩和してもよいのではないか(例えば龍子記念館近くにはその理由かと思われる)。現状では両エリアとも中央部の一番交通の便が悪い地域が空白になっており、特にそこはMPを増やしたほうがよいと思う。 ・13番馬込区民センターと14番梅田小学校は地図と実際の位置がずれているような気がするので確認してほしい(すべてのMPをチェックしたわけではない)。 ・大森赤十字病院のMPは歩道の内側にあり、自転車の陰に隠れて見づらい。できれば病院の許可を得てロータリーまで入ってほしい。 ・今回乗車したMPは入新井第四小学校でしたが、正門前より随分離れたところに路面標示があり、見つけるのに苦労してしまいました。また、予約なのである程度早めに行っても、雨除けやベンチもなく、また、歩道のないバス通りに面したMPもあり、そこで待つのは危険も伴ってしまいます。路線バスの停留所は、乗降場所であることが直ぐに判断できますが、路面標示だけのMPでは乗降場所と判断し難いため、行き交う車の運転手の注意の払い方も異なるからです。さらに予約時間に乗客が来ていない場合、数分間待つこともあると思いますが、それですと、他の車の通行の邪魔になることにもなりかねません。 ・マップ上に印だけでなく、現地の写真で乗降場所がわかりやすく調べられると助かる。(マップ上の印と実際の乗降場所のマークがズれている場所や、当日乗降場所のマークの上に車が停まっていて見つけられなかったことがあったので) ・中央6丁目にはMPが2つあるようですが、6丁目内でもっと池上通りから離れた場所にも設置してもらえたら嬉しいです。(質問14に記載した場所や、蓬莱坂の登り始め付近など) 	—
		既存バス停へのMP設置に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> ・池上駅、西馬込駅のMPは降車だけでも既存バス停を使うなどもっと駅に近い場所にしてほしい。 [2件] ・既存のバス停を乗降ポイントにして乗り継ぎ優遇して欲しい。 	×
		その他MP (乗降場所)に関する意見	9	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の希望をよく聞いて設置して欲しい。 ・タクシー乗り場がない、車寄せがない牧田総合病院も乗降場所に加えてほしい。 ・西馬込から蒲田直通してほしい ・桂川精螺(株)近く ・西馬込エリアにおいて、龍子記念館/佐伯山緑地/中央四丁目郵便局付近に設けてほしい。 ・武蔵新田駅 ・池上駅バスロータリー ・大型店舗や病院 	○

表 6-4 自由意見のまとめ (4/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
アプリ	4	アプリの改善に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> ・nearMeに登録しアプリをダウンロードしたが、認証コードがどうやっても届かず、結局アプリを削除してウェブから予約した。 ・希望の時間帯に予約が入っているかアプリやウェブで分かるようにしてほしい。 ・専用のアプリを作成してほしいです。 ・ニアミーのアプリ内で予約情報管理できるなら、予約自体もアプリからできるようにしてほしい。 	×
その他	23	デマンド型交通の利用に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車地点で待っていたら、近隣の高齢者に説明を求められた。地面だけ見て何だろうと思っていたらしい。目印に「電話で予約可能」とかご案内があると利用しやすいかも。 ・コミュニティバスの方が利用しやすそうでデマンド交通はハードルが高い。 ・子供の習い事に蒲田駅周辺に通わせるのに工学院から駅までの飲み屋街を1人で歩かせたくないため、期待しています。住民の便利な足となりますようお願いいたします。 ・往復で利用しました。運転手さんがとても丁寧で気持ちよく利用できました。または是非利用したいです。[2件] ・回数券のようなものがあるとよい 	—
		実証実験に関する意見	10	<ul style="list-style-type: none"> ・十数年前コミュニティバスの検討が行われた際、南馬込と西蒲田は優先順位が2番目、3番目だったのは知っていたが、音沙汰がなかったので立ち消えかと思っていた。実証実験とはいえ、ここにこぎ着けるまで尽力していただいた関係者の皆さんにまずは敬意を表したい。 ・今般の利用時では、他の同乗者はまったく居らず、直接目的地に向かい希望時間通りの運行が実現しました。車も新しく快適で運転手さんも親切に対応して頂きました。しかし、狭いエリア内の短時間移動の割に、料金が高いように思いました。さらに、3ヶ月報告でも記載されているように実験の利用頻度が低いことが非常に気になっています。利用者が少なく利用者の要望を把握しきれないまま見切り発車で導入すると、本格運用した際に、不便さの解消がされず利用者が減り、且つ車両が遊休設備化し、結果コスト圧迫に繋がりがり、他自治体でもあるような導入失敗事例となりかねません。そこが一番心配です。 ・1年かけて検証してください ・実証実験を早急に実現して、実際の運行を早く実現して欲しい。[2件] ・コミュニティバスの方が現実的。 ・デマンドバスは利用者の人数が限られてしまうため、最寄り駅と主要なMP間を定時に走行するコミュニティバスの運行の検討を強く要望します。 1年間デマンドバスを利用させていただくことができ、本当にありがたく思っております。また、東急バスの運転手の皆様には大変お世話になり、心より感謝いたしております。ただ、今回の実証実験で利用者数が増えなかったのは、大田区の広報不足と、1人予約した場合には、その前後しばらくの間は他の人が利用できない仕組みだったためと思われれます。そのため、定時に運行する小型のバスを是非検討していただきたく思います。 ・実証実験の結果と検証を公開していただきたい。 ・今回は荒天時の園児のお迎えに利用させていただき、大変便利でありがたかったです。高齢者対象のものなのか、全住民対象の実証実験なのか、その旨パンフレットに記載していただいたり、様々な世代の方が乗っている挿絵等を乗せていただけると利用しやすいかと思えます。 3つの意見 <ul style="list-style-type: none"> ・広報不足：実験自体を知らなかったという声をSNSで結構目にした。町会の回覧板や掲示板での告知程度では圧倒的に広報が不足している。一定期間のキャンペーン運賃があってもよかった。車両は“動く広告塔”。派手なラッピングでも施せばよかった。 ・路線バスとの連携不足：せっかく東急バスが運行しているのに、東急バスの既存路線との連携がなかった。特定バス停での乗り継ぎ割引制度を設ければ、もっと利用しやすく、面的な広がりもできたと思う。 ・デマンドバスという形態：高齢者が多いこの地域でそもそもデマンドバスという選択肢が果たしてベストなのかは検証する必要がある。 「予約」というひと手間が高いハードルになっている可能性もある。本数は少なくてもいいので、一定のルートで巡回してくれたほうが便利という人もいると思う。 	—
		車両デザインに関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> ・どこかの施設のデイスサービスの車と思いました。地域性で車の形状は仕方ないかと思いますが、ロゴを変えとか、もっと、コミュニティバスであることを打ち出していたただかないと個人的には利用はしないと思います。 ・以前見かけましたがデイスサービスの車と思いました。抵抗を感じたので利用しないと思います。 ・バス自体に魅力がない。街中を走っていても何を目的としたバスなのか全くわからない。大田区らしさを生かしたはねびよんをモチーフにしたラッピングバスなどにしてほしい。 ・もう少し大きいと良い 	○
その他交通に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> ・城南BRT、環七と産業道路ルートを開設（東急、京急共同） ・横浜の赤いバスのように観光誘致目的でもいいのではないのでしょうか。それと住人の利便性を合致させる。 ・東雪谷や上池台の地域は急坂が非常に多く、最寄駅まで必ず上り下りしなければならない。しかもこの地域は通常のバス、電車等の交通網はこの半世紀全く整備されていない。オンデマンドやら蒲蒲線などより、池上線各駅まで繋がる新たなバス路線整備などを真剣に検討してほしい。大森駅や池上線を活用するアクセス手段を地域に提供してほしい。 	—		

(仮称) 海老取川人道橋の整備について

1 概要

平成29年6月に締結した「羽田旭町地区のまちづくりに関する確認書」等に基づき、三井不動産株式会社及びANAホールディングス株式会社が海老取川にかかる人道橋を整備している。本人道橋については、地域住民の利便性向上、災害時の避難経路としての活用等が見込まれる。

2 工事概要

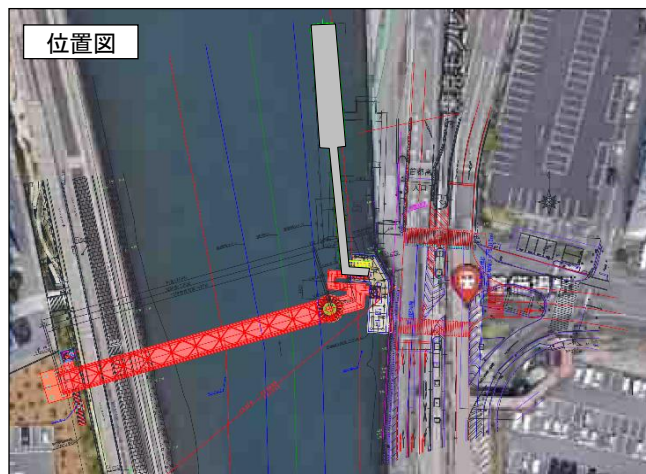
工事場所：大田区羽田旭町10-8～羽田空港一丁目7地先

工事期間：令和5年5月から令和7年3月（予定）

発注者：三井不動産株式会社及びANAホールディングス株式会社

施工者：五洋建設株式会社

3 案内図等



4 今後のスケジュール

令和6年12月：上部工架設（予定）

令和7年3月：整備完了・供用開始（予定）

5 完成イメージ



人道橋の主な諸元

項目	諸元
橋格	人道橋(大規模地震対応)
構造形式(上部工)	単純下路式ワーレントラス橋+鋼床版版桁橋
構造形式(下部工)	RC壁式橋脚(左岸側) 鋼製張出式橋脚(右岸側)
橋長	86.130m
桁長	74.000m+12.130m
幅員	有効幅員4.0m(歩道部) 有効幅員1.5m(階段部) トラス間隔5.7m
杭長	43.0m～49.5m
昇降施設	階段及びエレベーター

新空港線に係る令和7年度国土交通省予算概算要求概要について

1 概要

令和6年8月27日に令和7年度国土交通省予算概算要求概要が公表され、新空港線第一期整備に関する予算が計上された。

2 添付資料

別紙1 令和7年度国土交通省予算概算要求概要（抜粋）

別紙2 令和7年度鉄道局関係予算概算要求概要（抜粋）

(c) 航空ネットワークの充実 [140 億円 (1.12)]

航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等に資する空港の機能強化等を計画的に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化等のための空港アクセス鉄道、人工地盤、旧整備場地区再編等の整備
- ・ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化や新管制塔の整備等の着実な推進
- ・ 関西空港の航空保安施設の更新や中部空港の現滑走路の大規模補修のための代替滑走路等の整備
- ・ 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- ・ 航空交通容量の拡大による航空需要増大への対応
- ・ 北九州空港及び屋久島空港における滑走路延長事業の着実な推進
- ・ 那覇空港における国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能の強化
- ・ 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円 (1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

※ 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [210 億円 (1.22)]

大都市圏における国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的とした都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査を行う。

- ・ 新空港線、なにわ筋線の整備や東京メトロ有楽町線、南北線の延伸等都市鉄道の整備の推進
- ・ 鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- ・ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

(f) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 [797 億円 (1.26)]

サプライチェーンの強靱化・安定化を進めるため、コンテナ船の国際基幹航路の維持・拡大に向けた取組を推進する。

- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進

2. 都市鉄道ネットワークの充実

都市鉄道は、大都市における社会経済活動を根幹で支える主要なインフラであることから、路線間の連絡線の整備や相互直通化、地下鉄の整備等を推進し、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図ることにより、大都市の活性化や競争力の強化を進める。

(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等

[事業費：90百万円、国費：30百万円]

(都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化を進め、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図る。

○ 新空港線の整備

京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上を図る。

