

平成21年5月25日

大田区議会議長

永井敬臣様

交通問題調査特別委員長

高橋博

交通問題調査特別委員会中間報告書

本委員会に付託された調査事件につき、現在までの調査状況を下記のとおり報告する。

記

- 1 調査事件 (1) 京浜急行連続立体交差事業の推進について
(2) 交通網整備等に関する対策について

2 中間報告

本委員会は、京浜急行線連続立体交差事業の推進及び区民にとって安全で快適な生活基盤としての交通体系の整備に向け、調査研究を行うために平成15年に設置された。

ここでは、主に昨年6月以降の調査結果について報告する。

(1) 京浜急行連続立体交差事業と関連事業について

京浜急行線本線及び空港線は、羽田空港の再拡張により需要の増大が予想される空港へのアクセス機能として、ますます重要な役割を果たすことになる。

しかし、本路線は、国道15号線や環状8号線などの主要幹線道路のほか、多くの道路と平面交差しており、従来から慢性的な交通渋滞や事故、排気ガスによる環境悪化を引き起こし、長年、大田区における交通問題の最大の課題である。また、

鉄道踏切による地域の分断は、地域間の交流や発展を阻害する一因となっている。

この解消のため、京浜急行本線及び空港線の京急蒲田駅・大鳥居駅間を高架化し、既存踏切の除却、高架下の有効活用、駅のバリアフリー化、沿線の関連側道の整備を進める京浜急行線連続立体交差事業が行われている。

この事業は、東京都、大田区、京浜急行電鉄株式会社の三者が共同事業者である総工費は1,650億円、そのうち、大田区の負担金は約200億円で、平成19年度末現在の事業費ベースによる進捗状況は約6割である。

高架化完成は平成24年度、関連側道等、道路事業整備も含めた事業完了予定は平成26年度である。

本事業に関連して、国道15号線では国土交通省所管の蒲田立体交差事業や共同溝整備事業、また、東京都所管の拡幅街路事業が進められている。

(2) 平成20年度の連続立体交差事業と現場視察について

早期完成に向けて大田区と京浜急行電鉄(株)は、分担して事業用地の取得を行っており、その用地取得と並行し、本線、空港線、計8工区に分かれ工事は進められている。

環状八号線をまたぐ京急蒲田第5踏切を含む第4、第6、第8踏切間の上り線約800mは、平成20年5月18日、本設の高架化に先駆けて仮設高架橋に切换え、仮立体化された。これに伴い、踏切の遮断時間は、従前との比較で約4割短縮され、その結果、慢性的に発生していた周辺道路の交通渋滞の軽減が図られた。また、下り線を含む全線の高架化が完了する平成24年度以降には、さらなる道路交通の円滑化と、踏切により分断されていたまちの一体化、地域交流の進展も期待されている。

当委員会では、平成20年8月に連続立体交差事業の京急蒲田駅周辺の本線工事現場と、関連する国道15号の蒲田立体交差事業のアンダーパス部分の各現場を視察し、工事状況を確認した。

委員からは、連続立体交差事業について、電車の終電後から始発前までのわずかな時間で行われた上り線の仮高架化切换えの際の作業は、どのように行われたのか、また、全線高架後は、京急蒲田駅がどの場所に置き込まれるのかなどの質疑がなされた。

関連する蒲田立体交差事業については、高架化ではなくアンダーパス方式にした理由やアンダーパス工事の工法についての質疑がなされた。

(3) 京浜急行沿線のまちづくり事業について

京浜急行沿線地域は、老朽化した木造建築物が多く、生活道路が狭い密集市街地で、緊急車両の通行や災害時の避難に障害となるなど、防災上の大きな問題を抱えている。また、駅周辺は、商店街の活性化、交通結節点としての駅前広場整備等の課題をもつ地域でもある。

これらの課題解決のため、区は、駅前空間の面的な整備やアクセス道路、関連側道の整備事業、駅前自転車駐車場の整備事業等の計画を推進している。

区は、連立事業をその契機と捉え、まちづくりを地域とともに着々と進めている。

大森町駅と梅屋敷駅周辺では、広幅員の区画街路を整備するため、区による用地取得が積極的に行われている。京急蒲田、糎谷、雑色の駅周辺では、組合施行による市街地再開発事業を前提とし、地元関係者の合意を図りながら、駅前広場の整備、住環境・商業環境の整備の検討が行われている。

①各駅周辺地区のまちづくり

・京急蒲田駅周辺

西口では、平成11年に発足した「京急蒲田西口地区まちづくり研究会」を中心に、約3.4haの地区を三つに分割し、まちづくりが推進されている。

その中の駅前地区約1haにおいては、平成18年3月に設立された市街地再開発準備組合が、駅前の商業環境と立地の利便性を活かした居住環境の整備を行う再開発事業の具体化に向け、地権者の合意形成を進めてきた。平成20年10月8日には地権者の約81%の同意をもとに準備組合から区に対し、都市計画素案の提出と同時に都市計画決定への要請がなされた。

平成21年4月17日第142回大田区都市計画審議会では「京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業」他の2件の都市計画について諮問とおり定めることが適当と答申され、4月30日に決定告示に至った。

一方、東口については、区がアンケート調査やまちづくり相談会を行い、地域の意向を確認した。委員会の中で、区からは、これを踏まえて平成14年11月に事

業認可を取得した駅前広場については、国道15号の蒲田立体交差事業との歩調を合わせたうえで整備を行うため、街路事業で整備を行っていくとの説明がなされた。

・ 糺谷駅周辺

「糺谷駅前地区再開発準備組合」は平成15年10月に結成され、「再開発によるまちづくり案」を地域や区行政に向けて発信してきた。平成18年8月には防災機能を有する駅前広場の整備や高層都市型住宅の整備等、具体的な都市計画原案が総会で決議され、区に都市計画決定の要請がなされた。その後、大田区及び東京都の都市計画審議会の答申・承認を経て、平成20年3月7日に都市計画決定がなされた。

このような状況の中、一昨年に続いて平成21年2月、再開発に反対する会から糺谷駅前再開発に関する予算執行の停止と来年度予算への未計上を求める陳情が提出された。これに対して議会は、陳情内容に関しては願意にそいがないとの結論を出した一方、今後は、反対する地元住民の意見聴取に努め、粘り強く話し合いを行い、再開発計画を推進していくよう、区に強く要望をした。

・ 雑色駅周辺

平成15年7月に地権者の組織である「雑色駅周辺まちづくり研究会」が発足し、これまでに、まちづくりに関するアンケート調査や勉強会の開催など、地権者の意向調査を行ってきている。今後は市街地再開発事業によるまちづくりに向け、当研究会を発展させた新たな組織づくりが検討されている。

②まちづくりへの区の支援

連立事業に合わせて沿線のまちづくりを促進するため、区は平成8年11月に「大田区京浜急行沿線の再開発等推進団体に対する補助金交付要綱」を制定し、まちづくりを行う団体に対してその活動費の一部を補助しており、平成20年度は、5団体に対して補助を行った。

また、区は、駅周辺の再開発関連の調査委託を行っており、まちづくりを促進するための支援も積極的に行っている。

通常、まちづくりを進めていくうえでは、検討段階から準備段階、事業段階と、地域の合意形成が重要となる。

議会としては、区が、反対する関係者の意見等の把握に努め、地域の合意形成を図る努力を行いながら、防災・まちづくりのための再開発を進めていくよう、引き続き調査を行っていかなければならない。

(4) 用地取得に係る議案審査について

平成20年第3回定例会と平成21年第1回定例会においては、連続立体交差事業等に伴う土地収用の和解に係る議案が当委員会に付託された。

委員からは、区に対して、事業認可以降の用地取得に対する苦労や努力には敬意を表するが、事業の完了に向け、今後も関係者・権利者との十分な協議を行い、さらなる努力をお願いするとの要望がなされた。

(5) 交通網の整備について

① コミュニティバス

・検討の背景と導入地域の決定

大田区内には、JR・京急・東急・都営などの鉄道路線や、京急、東急、都営などのバスが運行されているが、地域によっては、路線バスの撤退なども重なり、鉄道やバス路線のない交通アクセス不便地域が存在している。また、高齢者や障がい者などの移動手段の確保の観点などから、コミュニティバスへの需要が高まり、その導入は重要な課題となっている。

これまで当委員会では、コミュニティバスの導入に向け、様々な形態で実施・運行している他の自治体などのコミュニティバスの視察を行うとともに、バス事業者との懇談会を開催するなど、情報収集、調査・研究を積極的に行ってきたところである。

このような中、議会への陳情や区への要望が続いたこともあり、区は平成19年に策定した緊急2ヵ年計画の中で、コミュニティバスの導入を掲げた。

これに伴い区は、大田区コミュニティバス導入検討会を発足した。この検討会において、導入に関する基本的な考え方、導入候補地域、区の支援のあり方などを検討してきた結果、導入候補地域として矢口、南馬込、西蒲田の3地域が選定された。

その後、区は3地域の中から、矢口地域を導入検討地域として選定した。選定理由としては、人口密度が高く、交通不便地域人口が多いこと。さらに、区民アンケートにおいても、利用意向、協力意向が最も高い地域であるとして、事業性の確保が期待できること。また、地域が主体的に取組み、そして支えるコミュニティバスとして、区の導入に関する基本的な考え方に、最も合致している地域であるとの説明がなされた。

・矢口地域での検討

その後、矢口地域においては、運行計画、事業計画、事業性の確保などを調整・決定するための地域検討会と、それを具体的に検討するための作業部会が組織された。こうして、事業性について常に考慮したうえで、地域検討会と作業部会では、バスの車両数、ルートや運行間隔、運賃、地域の協力体制などの検討を行ってきており、1年間をかけて、今、まさに、試行運行のスタートラインが見えてきた状況となっている。

・委員会での審査

この間の委員会では、コミュニティバスに対する区の関わり方や支援の仕方について、質疑や議論が繰り返し行われてきた。こうした中、区は、平成20年12月の委員会において、コミュニティバスへの運行支援として、バスの購入補助、運行経費の補助、運行環境の整備などを行っていく予定であるとの方向性を示した。

委員からは、今後は早期の試行運行に向け、バス運行事業者や交通管理者との調整や地域の協力体制の構築が求められることになる。また、地域が主体となって事業を牽引していく姿勢と運行を維持していくための創意工夫も求められる。そのためにも、地域に必要なサポート、地域とのコミュニケーションを、適時的確に行ってもらいたいとの要望がなされた。

交通不便地域の住民にとっては、コミュニティバスの導入を強く望むものであり、導入にあたっては異論の無いところであるが、事業採算性の点から見ると厳しい状況にある。

今後について、区からは、矢口地域での導入状況・結果を勘案し、他の地域への導入検討を判断していくとの説明がなされたが、議会としても、引き続き、区民ニーズや社会動向を常に意識し、区との連携を図り、更なる調査・提案をしていく必

要がある。

② 新空港線「蒲蒲線」及びエイトライナー

蒲蒲線は、大田区の東西はもとより、東京圏西南部と羽田空港を結節する路線として一刻も早い事業化が望まれ、沿線地域のまちづくり促進、蒲田地域の活性化にも寄与すると期待されているものである。

今後は、平成17年に作成された蒲蒲線整備計画素案について、運行形態等のサービス水準の検討、既存鉄道との接続、交差部分の建設計画、そして京急線連続立体交差事業等との整合性を図りながら、国や都、鉄道事業者等への事業化に向けた要請が必要である。

エイトライナーについては、「エイトライナー促進協議会の理事会・総会」において示された「路線地区別の整備順序案」について報告がなされたが、委員からは、大田区としても、整備順序を考えていく上では、このような検討会の場において、声を大にして訴えていく必要があるのではないかとの意見が出された。

今後は、事業の実現を目指し、平成27年に想定される次期答申を見据えたうえで、東京都及び関係区との協力を推進していく必要がある。

蒲蒲線やエイトライナーが、区民にとって真に有効なものとして機能するため、今後も、議会としては、その動向を注視していかなければならない。

(6) 行政視察について

平成20年7月、富山市の「呉羽地域自主運行バス」、「富山ライトレール」を視察した。

呉羽地域自主運行バスは、商工会を中心とした地域が自ら有限会社を設立した(有)まちづくり公社呉羽が、町内会費の一部として世帯協賛金を集めたり、また、地元企業から協賛金を募るということで、まさに、地域が支えながら運行するコミュニティバスであった。

実現の要因としては、強力なリーダーシップの発揮と熱意を持った人の存在、地域住民の理解や各種団体・企業等の理解と支援、運行委託先の鉄道事業者、そして何よりも行政の協力が不可欠とのことである。

富山ライトレールは、廃線となっていた JR 富山港線の一部を路線変更し、路面

電車化して、地域に密着した安全・安心で環境にやさしい公共交通機関として国内初の本格的なLRT（ライト・レール・トランジット）を導入し、再生を図ったものである。

導入車両は、利用者へのバリアフリー対応として、車椅子やベビーカーでも楽に乗り降り可能な低床車両であった。路面電車化することで、自動車の交通量の増加に伴う排気ガス対策など、環境面においても配慮された公共交通機関となっている。

富山市への視察では、大田区が検討しているコミュニティバスの運行方式や新空港線「蒲々線」、エイトライナーなど、区内の交通網の整備を検討していくうえで、大変参考になる視察となった。

また、本年1月には、羽田空港の再拡張に伴い、平成22年に新設予定の京浜急行空港線の国際ターミナル駅（仮称）を視察した。地下の下り線ホームの工事進捗状況と改札予定位置の確認を行った後、地上15メートルの換気塔上から、空港敷地内における新駅の位置を確認し、再拡張に向けた交通網の整備が着々と進められていることを実感したところである。

(7) 区民にとって快適な交通環境の整備に向けて

京浜急行本線・空港線の連続立体交差による高架化整備は、羽田空港へのアクセス強化をもたらすものと期待されている。一方で、その沿線地域の住民はもとより、区民の生活環境向上に寄与した“まちづくり”の契機としなければならない。

現在、沿線各駅周辺では地域住民自身を中心となり再開発に取り組んでいるが、再開発に反対している関係者が存在する中、関係者間の合意形成が重要な課題となっている地域も見受けられる状況にある。

区内の交通網については、交通不便地域の解消、高齢者・障がい者の移動手段としてのコミュニティバスの導入の検討や運行支援、また、新空港線「蒲蒲線」、エイトライナーなど、区民の交通手段の確保・利便性の向上を目指した鉄軌道整備など、重要な課題となっている。

快適な交通環境の整備は、快適なまちづくりの基本である。将来を見据えた、交通網整備、まちづくりが積極的に推進されるよう、更なる調査・研究の必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。