

平成 24 年 5 月 24 日

大田区議会議長

高瀬 三徳 様

交通問題調査特別委員長

犬伏 秀一

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・研究を行ってきた。

これまでの調査・研究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の成果と現状について

京浜急行線本線及び空港線は、平成 22 年 10 月の羽田空港の再国際化以降、発着便数の増大した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った。

本路線は、国道 15 号線や環状八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いるため、踏切による慢性的な交通渋滞が課題であったが、上り線の高架化に伴う踏切の遮断時間の短縮や、仮高架化によって環状八号線で最後に残っていた踏切が撤去されたことにより、交通渋滞が大幅に改善された。

下り線の高架化による全線高架化は本年10月の予定となっている。連続立体交差事業の完了予定は、関連側道等、道路事業整備も含め平成26年度である。

また、本事業に隣接して、国土交通省が渋滞解消や環境改善をめざして国道15号線が環状8号線の下をアンダーパスする蒲田立体交差事業は、平成24年度中の立体部供用に向け工事が進められている。

(2) 平成23年度以降の連続立体交差事業

平成24年10月の下り線の高架化による全線高架化に向けて、高架橋構築工事や軌道工事等が行なわれている。

各駅舎の工事も、エレベーター、エスカレーター等の工事が実施されている。

平成23年6月19日に大森町駅の仮下りホームや上りエスカレーターが供用開始され、平成24年5月13日には梅屋敷駅上り線ホームと改札口が変更された。

また、道路関係では多摩堤通りから京急蒲田へのアクセス道路である補助328号線の下水道工事、電線共同溝工事や多摩堤通り交差点の整備を行った。関連側道では、平成24年4月13日に南蒲田一丁目の空港線付属街路1号線のうち延長441.70メートルの区間が幅員6メートルの特別区道として供用開始となった。さらに国道15号線の蒲田立体事業の進捗に伴って、P i Oの前の横断歩道が廃止となり、その代替となるエレベーター付横断歩道橋が平成23年10月5日から供用が開始されるなど、連続立体交差事業をはじめとして関連事業及び周辺事業において進捗がみられた。

委員会では、平成23年7月19日に京急連続立体事業の京急蒲田駅と周辺事業の蒲田立体事業で施工中の横断歩道橋やアンダーパスの視察を行った。この際、京急蒲田駅の乗換えホームが構造上の問題で、対面ではなく前後となっているため、移動距離が長く乗り換えに時間がかかり不便であるという委員の意見が大勢であった。

また、横断歩道橋は実際に通行を行った上で、京急蒲田駅と出来るだけ早い時期につなげるべきであるとの認識で一致した。最後に蒲田立体事業については、アンダーパスの地下ボックスに入り、工事の進捗状況を詳細に確認した。

(3) 京浜急行電鉄との懇談会および京浜急行本線・空港線連続立体交差事業等に伴う

まちづくりなどの諸問題に関する協議会について

平成22年5月のダイヤ改正は、上り線の高架化運行に伴って行われたもので、新たに運行した「新エアポート快特」が、交通結節点の京急蒲田駅を通過する内容であった。

区は、同年5月15日の京急蒲田駅通過反対区民大会を開催した後、7月21日に京急蒲田駅通過問題を契機に学識経験者、国土交通省、東京都、京浜急行電鉄、大田区をメンバーとして、第1回の京浜急行本線・空港線連続立体交差事業等に伴うまちづくりなどの諸問題に関する協議会を開催した。平成24年4月25日で、6回目を迎える協議会であるが、この会は非公開であり、議事録は作成しないという条件による開催であるとの回答がなされているが、当委員会は傍聴を受け入れ、公開するべきであるとの意見が大勢を占めた。その協議内容については、毎回終了後に委員会において担当部局から報告を受けているが、まちづくりや観光施策などが議題の大半を占めている状況である。

一方、一昨年10月から行われた連続立体交差事業の総事業費の調整の中で、京浜急行電鉄は、ダイヤに関して、列車運行の安全性・安定性の向上や旅客動向、乗車人員など全体のバランスの中で決定していくが、京急蒲田駅に関する大田区の要望については、ダイヤを判断する際の材料とすることを明確にしたとの報告があった。

委員会としては、間近に迫った平成24年10月の全線高架化時に予想されるダイヤ改正に向けて、今後とも、粘り強く新エアポート快特を京急蒲田駅に停車させるよう求め、強い姿勢で関係機関に働きかけていくべきであるとの認識で一致した。

(4) 関連駅周辺地区のまちづくり事業について

京浜急行沿線各駅周辺は、商店街の活性化、住環境の向上、駅前整備等の課題を抱えた地域でもある。

区は、これらの課題解決のため、連続立体事業をその契機と捉え、京急蒲田西口、糀谷駅周辺において組合施行による市街地再開発事業を進めている。

また、京急蒲田駅東口駅前広場や大森町駅、梅屋敷駅周辺では広幅員の区画街路整備事業で駅前整備を進めている。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まちづくりは連続立体事業と連携しながら地域とともに事業の完成を目指して進められている。

①京急蒲田駅周辺

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 3.4 h a の地区を三つに分割し、まちづくりが推進されている。

駅前地区に設立された市街地再開発準備組合は、平成 23 年 3 月 8 日に東京都より市街地再開発組合設立が認可された。これに伴って平成 24 年 2 月には、京急蒲田駅 2 階とペDESTリアンデッキで直結する再開発ビルの着工に向けて、権利変換基準と損失補償基準の説明会が開催された。また、東邦医大通り側の一区画では 12 名の地権者の都心共同住宅供給事業の補助事業が進められ、平成 25 年度末の事業完了に向けて工事が進められている。

一方、平成 24 年 2 月 29 日にアンダーパスの工事の進捗によって、旧多摩堤通りの右折ができなくなったことに伴い、路線バスのルート変更が行われた。いくつかの路線バスのルートが蒲田五丁目のバス停を迂回し停車しないことに対して、平成 23 年 11 月 7 日付けで蒲田東口商店街振興組合の理事長と蒲田東口町会の会長から委員長宛にバス路線の一方的変更についての緊急アピールが届き、委員会で取り扱いを諮ったところ全会派一致で京浜急行バス株式会社に対し、要望書を提出することとなった。

11 月 29 日に正副委員長で京浜急行バス株式会社本社を訪ね要望書を手渡し、話し合いを行った。この際、バスのルートは変更できないが、京急蒲田駅というバス停を増設する点、また、地域の説明会を改めて行うという二点を確認した。

加えて、今後、京急蒲田駅の東西に駅前広場が出来た場合のルートは、大田区と検討を続けていきたいとの回答を得るに至った。

②糀谷駅周辺

平成 15 年 10 月に結成された「糀谷駅前地区再開発準備組合」は、平成 20 年 3 月に都市計画決定がなされた後、組合設立に向けて合意形成を図ってきた。その後、都市再開発法に定められた土地の所有者と借地権者の合計が、法定同意数を超える同意を得たため、平成 24 年 3 月 24 日に臨時総会を開催して、再開発組合設立の認可申請を行うことを決定し、3 月 29 日に東京都に申請書を提出した。

こうした経過を踏まえ、委員会では、組合員となる方々と今後も十分に話し合いを続け、再開発計画を推進していくべきであるとの結論に達した。

③雑色駅周辺

雑色駅周辺まちづくり研究会は、平成 23 年度通常総会を 6 月 2 日に開催して、事業方策の検討の継続と雑色駅周辺地域のまちづくりについて、町会や商店街振興組合と意見交換をしていくことを確認した。一方、区は、側道の整備や現在、駅前にある六郷特別出張所を平成 25 年度に完成する（仮称）仲六郷二丁目複合施設に移転し、開所を予定するなど、平成 26 年度の連続立体交差事業完了を控え、安全で快適な駅前周辺のまちづくりを進めている。

委員会では、遅れている住民の合意形成が図られるよう努力を行いながら、まちづくりを進めるため、引き続き調査を行っていく。

(5) 交通網の整備について

① コミュニティバス

平成 21 年 10 月 11 日、区は交通不便地域における高齢者や障がい者などの移動手段確保の観点などから、矢口・下丸子地域において「たまちゃんバス」の試行運行を開始した。しかしながら、輸送実績は 2 年半を過ぎた現在も 1 便あたり 7 人前後と、伸び悩んでいる状況が続いている。

この間、区は作業部会と協働して P R 方法や運行ルート、運賃収入以外の車内広告等の検討を重ねるとともに、利用案内の配布やポスター掲示等により、利用促進に努めてきた。運行事業者も、たまちゃんバス専用回数券の発行や、東急バス 1 日乗車券での利用を可能とするなどサービス向上に努めている。

当委員会では、現状を把握するために、平成 23 年 7 月 19 日に実際に試乗し、運行時間やコース等の実地調査を行った。その際、委員から同じコースを 2 度走る箇所があり運行の効率性に欠けることや、駅まで時間がかかるため、急ぐ利用者は乗車しない等の意見が出された。

また、12 月の委員会では、コミュニティバス事業の中間報告と今後についての報告を受け、質疑を行った後に委員間で討論を行った。バスをもう 1 台増やすことに対する賛否や、福祉政策としての見地からも議論されたほか、1 ヶ月 500 円で乗り放題のチケットの導入や、地域にある企業博物館とのコラボを行ない協力金を増やす工夫、車中で絵の展示等を行うなどの提案や意見が出された。さらに、アンケートで強く要望されている運行時間帯の拡大や、運行ルートの見直し、運賃の値下

げなどを、試行運行期間中に早急に取り組み、実施するべきであると意見が一致した。

こうした結果、平成 24 年 2 月から、朝 2 便、夜 2 便の計 4 本が増発され、利便性が向上し、今後の利用者の拡大が期待されている。

また、平成 24 年 2 月 7 日には、東急の路線バスとして運行している世田谷区のタマリバーバスの視察を行った。視察後にたまちゃんバスの担当者でもある東急バスの運輸課長とコミュニティバスの事業採算性について質疑応答があり、乗車定員が少ないことなどから厳しい状況であると認識した。

今後、陳情のあった他の地域への導入を検討するためにも、委員会として区民ニーズや社会動向を常に意識しつつ、本年 9 月の東京都の補助金終了を踏まえ、今後の運行について精査していく必要がある。

② 羽田空港シャトルバス

区は、区民の空港アクセスの向上を図るため、羽田空港の国際定期便の就航に伴い、平成 22 年 10 月 21 日から J R 蒲田駅と羽田空港間を 30 分で結ぶシャトルバスの運行を開始した。さらに本年 4 月 23 日から、1 日に運行している 71 便全便に公共車両優先システム (PTPS) を導入して、所要時間が約 10% 短縮された。

また、平成 23 年 3 月から運行されていた、武蔵小杉駅から田園調布本町を経由して羽田空港を結んでいた直行バスに、平成 23 年 11 月 1 日、地元から強い要望があった久が原駅入口と武蔵新田駅のバス停が環状八号線に新設され、区民の利便性が向上した。

委員会では、羽田空港シャトルバスを新空港線「蒲蒲線」の運行までの経過措置ではなく、重要な事業と認識し、さらなる利用者の拡大を図るため、PR 等の充実を検討していくべきであるとの見解に至った。

③ 新空港線「蒲蒲線」及びエイトライナー

新空港線「蒲蒲線」は、大田区の東西交通軸が整備されるとともに、東京圏西南部と羽田空港を結節する路線として、「大田未来プラン 10 年」の基幹交通ネットワークの整備項目として位置づけられている。また、運輸政策審議会答申第 18 号における目標年次の平成 27 年までの整備着手実現を目指して、平成 23 年 8 月 1 日に

整備促進区民協議会が 232 人の出席者により開催された。区が実施した事業採算性の試算結果によると、累積資金収支黒字転換年は 24 年となっており、現在、関係機関と協議を重ねている。

委員会としては、この様な新空港線「蒲蒲線」の経緯及び調査結果を基に調査・検討を進め、東急線と京急線の車両幅が違うため、地下の東急蒲田駅で乗換えが必要となることや、東急多摩川線各駅の通過駅問題、東急蒲田駅が地下となるために生ずる降車問題等に関して様々な角度から議論が行われ、新空港線「蒲蒲線」が、周辺地域の活性化により有効なものとなるよう、その動向を注視して検討すべきであるとの結論に至った。

エイトライナーについては、平成 23 年 7 月 27 日に「エイトライナー促進協議会の第 18 回理事会・総会」が練馬区で開催され、平成 22 年度活動報告として区部周辺部環状公共交通導入検討調査に関する報告がされたことを踏まえ、今後も更に調査を進めるべきであるとの認識を得た。

(6) 行政視察について

平成 23 年 11 月に、三重県津市の「津エアポートライン」と「津なぎさまち」、愛知県名古屋市の「ガイドウェイバス[ゆとりーとライン]」を視察した。

津市は伊勢平野の中心部に位置し、日本三津の一つといわれた港町で、平成 18 年に 2 市 5 町 2 村の合併により面積は県内最大、人口は第 2 位の都市となった。

津エアポートラインは、最新高速船を使用することで、中部国際空港との海上アクセスの拠点である津なぎさまちを、自動車や鉄道などの陸路に比べ、時間も料金も約半分の 35.7 キロを約 45 分という高効率で運行している。近隣の自治体が海上交通を撤退する中、津なぎさまちは駐車場の無料化や、津インターチェンジに至る東西のラインを新都心軸として整備するなど、市民だけではなく近隣自治体住民の利便性も含めて考えた海上交通の結節点を目指している。これらの取組事例は、将来、区にとって羽田空港の近隣地区への海上輸送を考える上での一つの重要な参考となるものと考えられる。

一方、名古屋ガイドウェイバスは、平成 4 年に運輸政策審議会答申で、交通システムとして整備することが適当と位置づけられ、平成 13 年 3 月に名古屋市、名古屋鉄道バス、ジェイアール東海バスなどが出資する第三セクター会社で開業した。

ゆとりーとラインは、名古屋市の北の玄関口である大曾根から小幡緑地の渋滞区
間約 6.5 キロを、既存の道路の中央分離帯の上に設けた高架専用軌道を車両の前後
輪に取り付けた案内装置の誘導で走り、朝夕のラッシュ時でも鉄道と同じようにダ
イヤどおり定時・高速運行が可能である。所要時間も一般道路で 32 分かかってい
た区間が 13 分と大幅に短縮されている。

さらに、一般道路を同一車両で連続して走行できるように、案内装置の出し入れ
だけの短時間で完了するデュアルモードを備えており、一般道路では路線バスとし
て運行できる。

地下鉄の 5 分の 1 の工事費でできるゆとりーとラインは、現在、大田区が予定し
ている新空港線「蒲蒲線」の比較、検討材料として、有意義な知見を得られた視察
であった。

(7) 区民にとって快適な交通環境の整備に向けて

羽田空港の再国際化に伴うアクセス強化が図られ、東京モノレールとの時間短縮
競争を起因として、先に述べたように京急蒲田駅の通過問題も起きている。

委員会としては、区民の切なる要望でもある通過問題は、本年 10 月の全線高架
化時に予想されるダイヤ改正を契機として、停車するよう決着をつけるべきである。

また、京浜急行連続立体交差事業は、今後、駅前広場や関連側道、駐輪場の整備
や高架下利用などにより、魅力あるまちづくりを推進するとともに、沿線の再開発
について、関係者間の合意形成を図り、進めていくことが重要であるとの結論に達
した。

矢口地域で試行運行しているコミュニティバスは、利用者数が低迷している現状
を検証し、利用者の拡大のために、試行運行期間の中で様々な工夫と試みを行っ
ていくべきとの意見が大勢を占めた。

また、新空港線「蒲蒲線」は、東京圏西南部からの羽田空港へのアクセスの充実
が重要な課題となっているが、同時に区民の立場から見た交通手段の確保・利便性
の向上を図っていくよう検討すべきである。

快適な交通環境の整備は、安全で、活気のあるまちづくりを中心に長期的に推進
して行く必要があるため、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。