

平成 29 年 5 月 25 日

大田区議会議長

大 森 昭 彦 様

交通臨海部活性化特別委員長

黒 川 仁

交通臨海部活性化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) 交通網整備等に関する対策について
- (2) 自転車対策及び交通安全について
- (3) 臨海部（埋立地の帰属問題及び羽田空港に関する事業を除く）の開発及び産業活性化等に関する事業について

2 中間報告

本委員会では、コミュニティバスの運行や新空港線など交通網整備等に関する対策について、駅前を中心とした自転車駐車場整備の推進や交通マナーの普及など自転車対策及び交通安全について、区内臨海部のにぎわいの創出など臨海部の開発及び産業活性化等に関する事業について様々な調査・研究を行ってきた。

昨年5月に中間報告を行っているため、ここで、主に昨年6月以降に行った調査・研究結果について報告する。

(1) 交通網整備等に関する対策について

① 大田区新空港線について

新空港線は、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅の約800メートルを鉄道で結ぶ路線で、区内東西交通の分断解消に向けて、区が昭和60年代から整備を目指している路線である。国土交通省交通政策審議会答申第198号では、「矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」とされた。

委員会では、平成29年3月28日に開催された平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会について報告があった。その協議会には、国会議員や都議会議員及び区議会議員、区内自治会・町会、また、目黒区議会議員長や豊島区副区长をはじめとする関係自治体の方や各種関係団体など、合計約300名の参加があり、平成28年度の活動報告として新空港線の概要、答申第198号の内容、矢口渡から京急蒲田までの概算事業費として1,260億円、費用便益比(B/C)1.5であることの報告や東京大学大学院工学系研究科の加藤浩徳教授から「交通政策審議会答申と空港アクセス鉄道」についての講演などが行われたとのことであった。

委員からは、1,260億円の事業費の内訳はどのようになっているのかという疑問があり、区からは、事業費には矢口渡から京急蒲田までの整備を進めるための工事費、委託費などがあり、線路の敷設や駅舎の整備等の経費も含まれるという答弁があった。また、関係自治体も協議会に参加しているが、それらの自治体からの出資は期待できるのかという疑問があり、区からは、関係自治体からの出資は現時点では想定していないが、今後、都区の負担割合を協議していく際には協力を期待しているという答弁があった。

本委員会としては、国の答申で示された課題の動向や区民等からの様々な意見に注視しながら、引き続き調査・研究を重ねていく。

② たまちゃんバスについて

平成21年10月に、交通不便地域における移動手段確保の観点などから、「たまちゃんバス」の運行を矢口地域において開始した。委員会において、運行状況や利用状況などについて、審議を重ねてきている。

区からは、平成25年度から28年度上半期までの輸送実績と分析の報告や、28年10月に矢口地域を対象としたたまちゃんバスに関するアンケート調査や運行実態調査などの報告があった。

その中で、平成 28 年度上半期の輸送実績は前年同期比 0.2%の微減となったものの、8月、9月については1便あたりの利用者数が初めて2か月続けて10人を超えたという説明があった。また、調査結果として、男女別利用者割合は女性が約7割、年齢階層別利用者割合は高齢者が約7割であったほか、乗降者数の多いバス停は、武蔵新田駅、矢口中学校、ガス橋二十一世紀桜、矢口三丁目など矢口地域南側のエリアであったことなどが報告された。

委員からは、他の交通不便地域での運行の実施や料金設定の変更、また、シルバーパスの導入など色々と試してほしいとの意見がある一方、利用者数がなかなか増えない中、試行運行開始から7年が経過しており、廃止も視野に入れた検討が必要ではないかとの意見があった。

本委員会としては、たまちゃんバスの試行運行の状況を注視し、コミュニティバスのあり方などについて引き続き検討を行うとともに、交通不便地域の対策については区全体の中で総合的に調査・研究していく。

③ 交通政策基本計画について

区は、区内に様々な地域、交通特性があり、多様な交通上の課題があることから、大田区の特性に合った交通ネットワークを構築させるため、平成 28、29 年度の2か年で有識者会、協議会、庁内検討委員会を運営しながら、高齢者や障がい者、子育て世代を含めた誰もが暮らしやすく、移動しやすいまちとなるような大田区版の交通政策基本計画を策定することとした。

委員会では、平成 28 年度に実施された有識者会3回、協議会3回の実施結果について報告があった。

委員からは、長期的な視点に立った計画内容については、技術革新などによる交通体系の環境変化にも柔軟に対応してほしい、計画を策定する中で区民の声も反映してほしいとの意見・要望があった。

本委員会としては、将来の区の総合的な交通のあり方について、さまざまな視点から調査・研究していく。

(2) 自転車対策及び交通安全について

① 駅前放置自転車対策について

平成 27 年度まで実施されていた駅前放置自転車クリーンキャンペーンは、より広く区民

にPRすることを目的として、28年度から喫煙マナーアップキャンペーンと統合し、大田区クリーンキャンペーンとして合同実施された。5月及び10月から11月の年2回実施され、5月は4駅、10月から11月は18駅の駅頭で、のぼり・横断幕を設置し、放置自転車防止のイラストを入れたティッシュ等の啓発用品を配布することで、清潔で安全なまちづくりへの呼びかけを行った結果、キャンペーン期間中の放置自転車の撤去台数が前年よりも減少するという効果が確認できた。また、有料制自転車駐車場の新設として糞谷駅前地下、梅屋敷駅、雑色駅高架下の自転車駐車場などを整備するほか、現在、登録制自転車駐車場として運営している蓮沼、蒲田駅西口呑川横の自転車駐車場を有料制自転車駐車場へ移行するという報告があった。

委員からは、自転車駐車場における原付、自動二輪の収容台数の増加を求める要望や、区民利用者の負担軽減のため、区内利用者と区外利用者の利用料設定に差を設ける検討を求める意見などがあった。

本委員会としては、放置自転車の解消に向けた仕組みづくりや、原付、自動二輪も含めた利用者が使いやすい自転車駐車場の整備について、引き続き調査・研究していく。

② 交通安全について

交通安全啓発として、平成28年度は、萩中公園内の交通公園における自転車安全教室（スケアード・ストレイト方式）及び区内中学校における9回の自転車安全教育（スケアード・ストレイト方式）が行われた。

このことについて、委員からは、区内小学校においてもスケアード・ストレイトの実施を検討してほしい、大型トラックの死角による巻き込み事故の危険性を子どもに伝えてほしい、という要望があった。

このほか、区内の交通事故に占める割合が高い高齢者の交通事故を減少させることを目的とした、高齢者交通安全体験教室の開催についての報告があった。

本委員会としては、今後も積極的に交通事故予防の取り組みについて調査・研究していく。

③ コミュニティサイクル事業について

コミュニティサイクルについて、区では自転車等利用総合基本計画や大森駅周辺地区グランドデザインにより導入を検討し、観光振興や地域の回遊性の向上などの効果について調査を行い、平成29年3月に事業運用が開始されることとなった。

委員会では、平成 28 年度の初期導入段階では大森臨海エリア、29 年度の第二段階では空港アクセスエリアに導入し、30 年度は試行実施の利用状況分析と効果検証を実施する予定であるとの報告があった。運営事業者は株式会社ドコモ・バイクシェアに決定し、平成 29 年 3 月 25 日から開始した試行実施の内容について、開始時はサイクルポートを 7 か所設置し、先行実施している都心 6 区等との広域連携については調整しているとのことであった。

委員からは、コミュニティサイクルの需要予測において需要の多い地区となった J R 蒲田駅周辺にもサイクルポートを設置すべき、自転車走行空間の環境整備についてもあわせて行ってほしいとの意見・要望があった。

本委員会としては、試行実施における利用状況を注視するとともに、コミュニティサイクル事業が区内の公共交通を補完し、観光振興や回遊性向上に資する事業となるよう調査・研究していく。

(3) 臨海部（埋立地の帰属問題及び羽田空港に関する事業を除く）の開発及び産業活性化等に関する事業について

① 大森ふるさとの浜辺公園周辺の整備について

区は、「羽田空港－蒲田－大森－臨海部」の陸・海・空の交通結節機能を強化した「スクエア」なまちづくりを進めている。その中で、臨海部のにぎわいを創出する取り組みとして、大森ふるさとの浜辺公園を中心とした地域を「新スポーツ健康ゾーン」として、施設の改修や水辺を生かしたスポーツ施設の整備を進めている。平成 28 年度は、その中核施設となる大森ふるさとの浜辺公園レストハウス、船着場、大森東水辺スポーツ広場などの整備が行われた。

委員会では、これらの報告に対し様々な質疑や意見があった。委員からは、これらの施設には多くの利用者が見込まれることから、地域の商店街でも買い物をしてもらえるような動線の確保が必要ではないかとの質疑があり、区からは、地域の商店街が主に運営する大森ふるさとの浜辺公園内の売店・休憩スペースを拡充した上で、商店街とも連携が図れるようにしていきたいという答弁があった。このほか、委員からは、レストハウスについてシャワー室や更衣室、授乳室の設置を求める意見があった。

また、大森ふるさとの浜辺公園における駐車場の整備状況についての質疑があり、区からは、現在 147 台の駐車場があり、平日は空いているが、週末になると混雑している状況である。近接する環状 7 号線高架下にある駐車場が現在、工事により使用できない状況となっているため、駐車場の再整備ができるよう注視していくという答弁があっ

た。委員からは、週末に臨時の駐車場を設けるなどの対策を求める意見があった。

本委員会としては、区内臨海部がより有効に活用され、にぎわいの創出につながるよう、引き続き調査・研究していく。

② 舟運事業について

区は、空港臨海部の活力と魅力あふれるまちづくりを推進するため、船着場を生かしたにぎわい拠点の形成や国際都市にふさわしい観光・移動手段として舟運が定着することを目指し、平成 28 年度から舟運社会実験を開始した。

平成 28 年度は、夏・秋に計 3 回の舟運社会実験が実施され、延べ 114 人が参加した。当日は、羽田空港天空橋船着場を出航し、昭和島、京浜島、城南島、羽田空港周辺を通り、中央防波堤埋立地、海の森水上競技場、東京ゲートブリッジ、大森ふるさとの浜辺公園をめぐる、羽田空港天空橋船着場に戻る運航ルートで実施された。

委員からは、羽田空港天空橋船着場における駐車場の確保や待合室の充実を求める意見や、近隣自治体と連携しながら取り組むべき、などの意見があった。

さらに委員会では、平成 28 年 11 月に区内臨海部における舟運事業の促進の可能性を探る目的で、今回の社会実験に近いルートで船上視察を行った。本視察では、委員から、舟運社会実験当日の様子や、大森ふるさとの浜辺公園船着場を活用した運航ルート等についての意見や質問が交わされた。

本委員会としては、舟運事業が空港臨海部における水辺空間の活性化につながり、観光・移動手段として定着するよう、引き続き調査・研究を進めていく。

(4) 行政視察について

本委員会では、委員会調査・研究のため、平成 28 年 12 月 21 日から 22 日の 2 日間にわたり、大阪市と堺市の視察を行った。

大阪市では、かつて「水の都」と呼ばれた水都大阪再生の取り組みを視察した。この取り組みでは、河川空間の活用、舟運の振興、水と光による夜間景観などにより、水辺を活用したにぎわいづくりを推進している。また、民間発案による河川敷占用の規制緩和を行い、河川敷でカフェテラスやイベント等が可能になるなど、官民連携によるにぎわい創出に向けた取り組みが進められている。

委員会では、大阪市所有の船に乗り、視察を行った。船上からは、いくつもの水辺景観を見ることができ、まちと水辺の融合が大きな観光資源になっていることが感じられた。

大田区においては、舟運社会実験を通じた空港臨海部のにぎわい創出を目指しており、今後の観光資源、魅力の発見に向けて、大阪市の取り組みは大変参考になった。

堺市では、「自転車のまち堺」におけるコミュニティサイクルの取り組みを視察した。堺市は、自転車産業が発展するなど、歴史的にも自転車にゆかりが深い地であり、自転車を利用しやすいまちの実現に向け、堺市自転車利用環境計画を策定している。その中で、コミュニティサイクル事業は、環境にやさしいまちづくりや駅前等放置自転車対策の実現等のため、平成22年9月に運用を開始した。市内8か所のサイクルポートに共用自転車690台を配置しており、このサイクルポート間であれば、どこでも貸出・返却が可能となっている。現在は、主に通勤、通学の定期利用者を中心に利用されており、今後の展望や課題について詳しい説明を受けた。

大田区においては、コミュニティサイクル事業を本年3月から試行実施しており、今後の本格実施に向けた利用促進、利便性向上を図る上で、先進自治体の事例を視察できたことは大変有意義であった。

(5) 今後の交通臨海部活性化特別委員会の展開

少子高齢化社会の進展や、外国人訪問客数の飛躍的な増加など、区を取り巻く環境が大きく変化する中、大田区は地域ごとの特性に合わせ、誰もが暮らしやすく、移動しやすい交通ネットワークを構築していくことが求められている。

区では、平成28年度から舟運社会実験を開始し、空港臨海部における新たな観光・移動手段として天空橋、大森ふるさとの浜辺公園の船着場を活用した舟運の検討を行うとともに、平成29年3月にはコミュニティサイクル事業を試行実施するなど、回遊性を高める多様な交通手段の検討が進んでいる。今後は、安心・安全で快適な交通ネットワークの構築に向けた大田区交通政策基本計画の策定や、新空港線の整備に向けた検討などについて、委員会において調査・研究を重ねていく必要がある。

また、臨海部においては「新スポーツ健康ゾーン」として、ビーチバレー場、フットサル場などが整備され、新たなにぎわいを創出する拠点形成された。今後はこれらの取り組みを更に推進していくとともに、臨海部における産業の活性化という視点からも充実した施策を展開していく必要があり、委員会において更に調査・研究を行っていく。

本委員会では、交通ネットワークの整備や臨海部のまちづくり等を通じて、区民にとって利便性の良い快適で魅力あるまちとなるよう、様々な角度・視点からの更なる調査・研究の必要性を強調し、交通臨海部活性化特別委員会の中間報告とする。