

平成 30 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

塩野目 正 樹

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
- (4) 京急空港線加算運賃について

2 中間報告

本委員会では、コミュニティバス及び新空港線などの交通網整備等に関する事業、放置自転車対策や交通マナーの普及などの自転車対策及び交通安全に関する事業のほか、区内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検討を行ってきた。

また、京急空港線加算運賃については、平成 29 年第 1 回臨時会から本委員会の調査事件として付託され、より専門的に調査・研究を行っている。

昨年 5 月に中間報告を行っているため、本報告書では主に昨年 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 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。平成28年4月の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」とされている。

区からは、区長をはじめとした関連18区市長の連名で、新空港線の早期実現に向けた「新空港線早期整備着手に関する要望書」を東京都知事に提出したことについて報告があった。新空港線については、答申を受けて以降、整備に向けた関係者間協議が行われ、課題の整理がなされており、検討の熟度も十分深まっていることから、早期実現に向けた要望書を提出したとのことであった。

委員からは、整備を進めるにあたっては詳細な事業内容を区民に周知する機会を増やすべきとの意見があった。

本委員会としては、国の答申で示された課題に対する動向や区民等からの様々な意見を踏まえながら、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」の試行運行を矢口地域において開始した。本委員会では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29年度上半期の輸送実績の報告があり、利用人数及び収入状況は前年度比約10%増で推移している一方で、利用者の約70%が高齢者であるということから、通院等の目的で利用されている方が多い傾向にあるとのことであった。

また、試行運行が9年目となった「たまちゃんバス」の本格運行への移行条件や本格運行の継続条件が示され、本格運行への移行については、大田区補助金適正化方針や他自治体の状況などを参考に、収支率50%以上を確保することを条件とし、本格運行を継続するには収支率50%以上を維持することを条件とするとのことであった。

このほか、現在実施している試行運行は平成31年度（2019年度）までとするとの基準が示された。

委員からは、試行運行の段階で運行ルートや料金設定の変更など色々と試してほしい

という要望があった。また、本格運行についての条件を設定したということは、交通不便地域の解消に向けて前進したと捉えており、今後は他の交通不便地域への導入などについて引き続き検討してほしいとの要望があった。

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、本格運行への移行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を総合的に調査・研究していく。

③ 交通政策基本計画について

大田区には様々な地域特性があり、多様な交通上の課題があることから、大田区の特성에合った交通ネットワークを構築するため、平成 28、29 年度の 2 か年で有識者会、協議会などを運営しながら、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。

区からは、平成 29 年度に実施された有識者会 3 回、協議会 3 回の開催結果報告やパブリックコメントの実施結果についての報告があった。

本計画案に対するパブリックコメントでは、「施策の実施にあたっては、優先順位、緊急性等を考慮し、効果の大きい部分から着手するのがよい」などの意見が寄せられたとのことであった。

パブリックコメントの実施結果や平成 28 年度から実施されてきた有識者会及び協議会での検討結果を踏まえ、平成 30 年 3 月に大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画として、「大田区交通政策基本計画」が策定された。

委員からは、本計画に示された施策を実施していくにあたって、高齢社会という社会状況の中、福祉的な視点も重要であり、他部局との連携が必要であると思われる。また、今後の計画の見直しに向けて、常に区民の意見を受け入れられる体制をとってほしいとの意見・要望があった。

本委員会としては、今後、本計画の方向性に沿って先進的に取り組まれるリーディングプロジェクトの選定や実施について、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及び交通安全について

大田区クリーンキャンペーンは、区と区民や事業者、地域が協力して放置自転車の防止及び喫煙マナーの向上を図ることを目的として実施している。

区からは、本キャンペーンが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17駅の駅頭で、のぼり旗・横断幕を設置し、放置自転車防止の標語を入れたティッシュ等の啓発用品を配布し、清潔で安全なまちづくりへの呼びかけを行った結果、駅前の放置自転車台数は年々減少しているとの報告があった。

また、交通安全啓発として、交通安全運動が行われ、自治会・町会や区内関係機関を含む770団体が協力し、のぼり旗の掲出や交通安全啓発活動が実施されたとの報告があった。

このほか、平成29年度は自転車の走行ルール遵守やマナー向上を図ることを目的として、区内中学校において自転車安全教育(スケアード・ストレイト方式)が計12回実施された。

委員からは、交通安全運動にご協力いただいている方には高齢者も多く見受けられるため、安全性には配慮していただきたいとの意見があった。

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、自転車走行ルールの周知や交通事故予防の取り組みについて、引き続き調査・研究していく。

② 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事業は「自転車等利用総合基本計画」に基づき、利用意向調査や他自治体の事例調査を通じて導入を検討し、平成29年3月から3年間の試行実施がされている。試行実施では、コミュニティサイクル事業の本格導入に向けて、利用状況やサイクルポートの適正配置、事業効果等の検証を行っていく。

区からは、事業効果やサイクルポートの利用率などの事業試行の実施状況について報告がある中、小規模のサイクルポートが多いことから区民に認知がされにくいことや都心部との利用実績に差があることなどが課題として挙げられるとのことであった。

また、全国初の事業として、特区民泊施設の敷地内にサイクルポートを設置し、今後増加が見込まれるインバウンド需要へ対応する新たな交通手段としての可能性を検討するとの報告があった。

平成30年4月には都心部7区との広域相互利用に品川区とともに参加し、これにより、他自治体との会員情報の共有化や行政区域を越えた自転車の貸出・返却が可能となるため、区内への来訪者に向けた大田区の魅力発信や近隣区への移動ニーズにも対応でき、自転車1台あたりの稼働回数の増加が期待されるとのことであった。

このほか、サイクルポートマップやホームページの更新を行い、様々な情報を発信することによって、利用者の利便性及び本事業の認知度向上を図っている。

委員会では、平成29年12月に区内サイクルポートの視察を行い、利用方法やサイクル

ポートの設置状況について確認した。

委員からは、利用者の意見を伺う機会を設け、利用者自身がSNS等で情報を発信してもらうことで認知度が向上するのではないかと、利用率の高い駅前や区内に点在する特区民泊施設へのサイクルポート設置を進めてほしいという意見がある一方、今後試行実施で検証されたデータは公開していくべきではないかとの意見もあった。

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等に資する事業となるよう、引き続き調査・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 羽田旭町地区のまちづくりについて

区は、平成22年3月に策定した「空港臨海部グランドビジョン2030」で示された「世界を魅了する新しい国際空港・臨海都市」の実現に向け、臨海部のまちづくりや交通ネットワークの調査・検討を行ってきた。羽田旭町地区は、重点プロジェクト地区として位置づけられ、今後の整備方針を決定し、民間企業との協議を行っている。

区からは、羽田旭町地区における区有地の活用については、産業施策に資する施設を整備するという方針を決定し、区と開発事業者及び土地所有者と、地域貢献等に関する確認書を締結したとの報告があった。また、平成29年9月には、地域と協定を締結したとのことであった。

委員からは、開発計画の構想段階から地域との協定締結に至るまでの経緯に関する意見や、大規模開発となるため、区民目線で開発を進めるべきという意見があった。

本委員会としては、羽田旭町地区が区のものづくり産業の成長を促す拠点となり、臨海部がより有効に活用され、新たな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、空港臨海部の羽田空港や豊かな緑、水辺空間などの観光資源を船着場を積極的に活用し、つなぎ合わせることで区民や観光客に空港臨海部の魅力を体験していただく舟運の検証運航を行っている。船着場周辺の活性化や船内サービス等の視点を踏まえ、水辺の特性を活かした国際都市にふさわしい舟運の定期航路化を目指している。

平成29年度は、新たに整備された大森ふるさとの浜辺公園船着場や公園内レストハウスを活用した検証運航が夏と秋に計5回実施され、延べ175名が参加した。また、大森ふるさとの浜辺公園で開催されたイベントと同日に実施することで、本事業の周知を図るとともに、公園内レストハウスの運営に携わる地元商店街と連携し、乗船者に飲み物を提供するなど、船着場周辺の活性化を促す取り組みも行われた。

委員からは、社会実験の中で舟運事業の経済効果を検証し、検証結果を公表するべきではないか、引き続き大森ふるさとの浜辺公園でのイベントや地域と連携し、相乗効果を生み出すような事業にしてほしいとの意見・要望があった。

本委員会としては、平成31年度以降の本格実施を目指す舟運事業が、空港臨海部の魅力を発信するとともに、水辺空間と船着場周辺地域の活性化に寄与するものとなるよう、引き続き調査・研究していく。

(4) 京急空港線加算運賃について

京浜急行電鉄株式会社は、平成10年11月の羽田空港国内線ターミナル開業時から、羽田空港直下へのトンネル建設をはじめとする空港線の延伸工事や、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資額などを回収するため、天空橋から羽田空港国内線ターミナル区間の利用者に対して一律170円の加算運賃を課している。空港線は、大田区民及び空港利用者にとって、なくてはならない公共交通機関であるため、この加算運賃は利用者にとって大きな負担となっている。

大田区議会ではこれまで、京浜急行電鉄株式会社への要望書や、運賃の認可権限を持つ国土交通省への意見書の提出などにより、加算運賃の早期廃止を強く求めてきた。

一方、国土交通省は、平成25年10月の通達において、加算運賃の終了時期を新規路線の開業などに伴い発生する資本費コストの回収が完了するまで加算運賃を継続できるが、完了前であっても鉄道事業者の経営判断により減額または廃止することは当然に認められることなどの見解を示している。

区からは、平成29年6月に京浜急行電鉄株式会社が公表した加算運賃の状況についての報告があり、加算運賃に係る平成28年度累計額による回収率は71%とのことであった。また、京浜急行電鉄株式会社としては収入・費用が平成28年度と同水準で今後も推移すると仮定しても、回収完了にはまだしばらく期間を要する見込みであり、今後は回収状況を勘案しながら適時・適切に検討していくとの報告があった。

委員からは、既に加算運賃を廃止した事例を研究し、区として加算運賃の早期廃止を引

き続き強く求めていくべきとの意見があった。

本委員会としては、沿線の区民が過重な負担を強いられている加算運賃について、回収状況等を注視しつつ、早期廃止に向けて、更なる調査・研究をしていく。

(5) 行政視察について

本委員会では、平成 29 年 11 月 1 日から 2 日の 2 日間にわたり、神戸市と広島市の視察を行った。

神戸市では、神戸市塩屋地域で運行されている塩屋コミュニティバス「しおかぜ」の取り組みや次世代型路面電車を用いた L R T 及び連節バスなどを用いた B R T などの新たな公共交通の導入に関する取り組みを視察した。

塩屋地域においては、地域が主体となって新たな交通手段の導入を検討し、一定期間の試行運行を経て、定時定路線型のコミュニティバス「しおかぜ」の本格運行を開始している。また、近隣店舗との連携や早期便の試行運行など、更なる利用促進や利便性向上を図るため、様々な取り組みを行っているとの説明を受けた。

次に、神戸市では新たな交通手段の導入などにより、公共交通ネットワークの利便性向上を図っていくため、近年注目されている L R T や B R T の導入の可能性について、民間事業者の運営ノウハウを活用した検討を進めている。平成 29 年 7 月には神戸開港 150 周年の事業である「海フェスタ神戸」の開催に合わせて連節バス運行の社会実験を実施し、新たな交通手段の導入の可能性について検討を行っているとの説明を受けた。

大田区においては、「たまちゃんバス」の試行運行が 9 年目となり、本格運行への移行条件が示された中、塩屋コミュニティバス「しおかぜ」の試行運行から本格運行に至るまでの経過や利用促進及び利便性向上を図るための様々な取り組みは大変参考になった。また、輸送力の増大等の効果が見込まれる連節バスの導入については、引き続き検討を進める必要性を感じた。

次に訪れた広島市では、「水の都ひろしま」における水辺のにぎわいづくりの取り組みを視察した。

広島市では、水辺における都市の楽しみ方の創出などを目的に、市民・企業・行政が一体となって、水辺の活用や活動を円滑かつ効果的に進めるためのネットワークづくりなどを行っている。また、河川空間において従来規制されてきた民間による商業的な利活用を全国で初めて可能とし、民間のノウハウや活力を導入した「水辺のオープンカフェ」を実施しているとの説明があった。

水辺空間が多く点在する大田区においては、舟運社会実験などを通じた臨海部のにぎわいの創出を目指しており、臨海部の魅力向上や観光資源としての積極的な活用に向けて、大変有意義なものとなった。

(6) 今後の交通臨海部活性化特別委員会の展開

高齢社会の進展や増加する外国人訪問客への対応などの多くの課題に直面している中、大田区は多様化する交通ニーズに対応し、区民や区を訪れる誰もが安全・安心に移動できる交通環境の実現と持続可能なまちづくりを進めていくことが求められている。

区では、大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画である「大田区交通政策基本計画」を策定し、行政や交通事業者のみならず区民や地域団体などの多様な主体が連携し、計画的に施策を展開していくこととなる。本委員会としては、本格運行への移行条件が示された「たまちゃんバス」や、広域相互利用に参加したコミュニティサイクル事業の本格運行・導入に向けた調査・研究を引き続き重ねていく必要がある。

臨海部においては、羽田旭町地区における区有地活用方針が示されたほか、舟運社会実験が2年目を迎え、船着場周辺の活性化等の視点を踏まえた効果検証が行われ、臨海部の産業の活性化や新たなにぎわいの創出に期待がされる。

また、沿線の区民が過重な負担を強いられている京急空港線加算運賃については、本委員会としても、回収状況等を注視し、早期廃止を引き続き要望していく。

本委員会では、地域ごとに様々な特性を持つ大田区に合った交通ネットワークの整備や臨海部の魅力的な海辺・水辺づくり等を通じて、区民にとって利便性の高い交通環境が実現され、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。