

平成 31 年 3 月 14 日

大田区議会議長

岸 田 哲 治 様

交通臨海部活性化特別委員長

高 山 雄 一

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、リニア中央新幹線、新空港線及びコミュニティバス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啓発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、早期廃止に向け、専門的に調査・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、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 リニア中央新幹線について

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪の三大都市間を結ぶ東海道新幹線の経年劣化や大規模災害対策としての輸送路線の二重系化などを理由に計画が進められ、超電導リニアによる移動時間の大幅な短縮だけでなく、社会全体への幅広い波及効果が期待されている。

品川・名古屋間については、地下 40 メートル以深もしくは建築物の基礎杭の支持地盤上面から 10 メートル以深の大深度地下を使用する計画となっているため、事業主体である東海旅客鉄道株式会社から国土交通省に対して、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下の使用認可申請がなされ、平成 30 年 10 月 17 日に認可がされている。

区からは、リニア中央新幹線品川・名古屋間建設工事に関する公聴会の開催や、国の関係行政機関や関係地方自治体等が参画し、事業構想段階からの調整や協議を行う首都圏大深度地下使用協議会の開催について報告があった。

委員からは、事業者は大田区内でも説明会を開催しているが、本事業の計画自体を把握していない区民もいるため、周知を徹底してほしいとの要望があった。また、計画経路上の区民が情報をいつでも確認できるように特別出張所等で資料を公開するべきとの意見を受け、区からは都市計画課及び田園調布・雪谷・千束の各特別出張所において、事業者が公開している資料を縦覧できるように対応したとの報告があった。

本委員会としては、本事業の進捗状況だけでなく、工事に伴う環境への影響や周辺住民に対する対応状況について、引き続き情報提供を求めていく。

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。本委員会では試行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。

「たまちゃんバス」については、試行運行を平成 31（2019）年度までとし、収支率 50%以上の確保が本格運行への移行条件と示されている。

区からは、平成 30 年 4 月から 12 月までの試行運行状況について報告があり、利用者数及び収入状況は前年比約 15%増で推移しており、平成 30 年度は収支率 50%以上の達成が想定されるとの報告があった。また、平成 30 年 7 月から開始された矢口特別出張

所での回数券販売や地域での利用促進活動の強化が利用者数や収入の増加につながったと考えられるとのことであった。

委員からは、区が事業収支の赤字を補てんしている以上、運行事業者にも収支率向上に向けて工夫するように促すべきとの意見があった。また、福祉施策としての要素もあるという考え方も踏まえ、今後は他の交通不便地域への導入についても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、本格運行への移行及び本格運行の継続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 京浜急行バスの路線バス減便に伴う要望書提出について

京浜急行バスについては、昨今の労働環境の変化や高齢化などを理由とした乗務員不足により、平成31年2月1日から蒲田駅・羽田空港間（日の出通り経由）等における路線バスを減便するとの発表がされた。

本件は、唐突かつ一方的に発表されたものであり、本委員会としては、区民の利便性を損なう路線バスの減便を深刻な問題と捉え、ただちに委員会を開催し、区からこれまでの経過や現状について報告を受けた。

委員からは、地元住民に丁寧な説明がされないまま減便を実施することが問題であり、区は事業者との更なる連携が必要なのではないかとの意見があった。また、人員確保等の措置が図られた際には、減便運行を取りやめることや他のルートを増便等の対応を事業者には行っていただきたいとの要望があった。

こうした委員会での協議を踏まえ、平成31年1月31日に大田区議会から京浜急行バス株式会社及び京浜急行電鉄株式会社に対し、減便を実施しないことや利用者へ丁寧な説明をすることなどを求める要望書を提出した。

本委員会としては、減便による区民生活への影響を注視し、区に対しては事業者との更なる連携や情報共有を行うことを求めていく。

④ 鉄道駅の機能向上について

鉄道駅での事故防止や安全性の強化を図るため、区内の鉄道駅においては、バリアフリー化やホームドアの設置が進められている。

区からは、天空橋駅及び新整備場駅におけるエレベーターの設置や、北千束駅、羽田

空港国内線ターミナル駅、京急蒲田駅のホームドア設置工事の実施について報告があった。

また、鉄道事業者が行うホームドアやエレベーターの設置等に対して、都区で補助金交付事業を行っているが、平成 31（2019）年度から補助制度を拡充し、多機能トイレの整備等も補助対象とするとのことであった。

委員からはホームでの転落事故を防ぐためにも、ホームドア未設置の鉄道駅には、積極的に設置を推進していただきたいとの要望があった。また、バリアフリー化をするにあたっては、実際に利用しやすい環境となっているか調査・点検するべきとの意見があった。

本委員会としては、鉄道駅のさらなる安全性・利便性の向上に向けて、引き続き調査・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

大田区クリーンキャンペーンは、区と地域、事業者等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。

本キャンペーンは例年5月及び10月から11月にかけての年2回実施され、平成30年度の5月は4駅、10月から11月は18駅の駅頭で、のぼり旗や横断幕を設置するとともに、啓発用のティッシュを自転車利用者や歩行者に配布し、安全で清潔なまちづくりへの呼びかけを行っている。

そのほか、区からは昭和島駅前自転車駐車場の改修や京急蒲田駅西口自転車駐車場の廃止、環八蒲田陸橋長寿命化工事に伴う蒲田駅西口環八下自転車駐車場の一部移転などについて報告があった。

委員からは、自転車駐車場の廃止や移転にあたっては、周知の徹底や他の自転車駐車場への案内など、既存の利用者に配慮した対応を行ってほしいとの要望があった。

本委員会としては、放置自転車問題の解消に向け、自転車駐車場の整備や運用について、引き続き調査・研究していく。

② 交通安全について

平成30年9月に秋の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827団体、約1万4千人の方の協力のもと、のぼり旗の掲出や横断歩道付近での見守りなど、地

域における交通安全啓発活動が実施されている。

また、平成 23 年度から自転車の走行ルール遵守やマナー向上を図るため、自転車安全教育（スケアード・ストレイト方式）を区内の中学校で本格実施しており、平成 31（2019）年度は 9 校で実施する予定であるとの報告があった。

本委員会としては、区民への交通安全の意識啓発を幅広く進めるためにも、交通ルールの徹底や交通マナーの向上を図る取り組みについて、引き続き調査・研究していく。

③ コミュニティサイクル試行事業について

コミュニティサイクル試行事業は「大田区自転車等利用総合基本計画」において、新たな交通手段として位置づけられ、利用意向調査や他自治体の事例調査等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。

区からは、期待される事業効果やサイクルポートの利用率などの試行実施状況のほか、平成 30 年 4 月から他区との広域相互利用に参加したことにより、利用回数が増加しており、蒲田駅や大森駅などの鉄道駅周辺の利用率が高くなっているとの報告があった。一方で、需要が見込まれる鉄道駅や商業施設周辺へのサイクルポート設置が進んでいないことや利用率や利用回数が他区に比べて低いことなどが課題として挙げられるとのことであった。

委員からは、区民の交通利便性向上のため、サイクルポートも少なく高低差がある台地部への設置を優先的に進めてほしいとの要望があった。また、区外からの観光客などが手軽に利用できるような会員登録方法を検討するべきとの意見があった。

本委員会としては、コミュニティサイクル試行事業の効果検証が平成 31（2019）年度に実施される予定であるが、その状況等を注視し、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 舟運事業について

舟運事業は、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海から眺め、水辺空間の魅力を体感することで、区民や観光客に大田区の新たな楽しみ方を提案し、また、交通手段として定着することを目的に行っている。舟運事業の実施にあたっては、観光周遊又は交通手段等の視点を踏まえ、民間事業者による地域特性を生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 30 年度は、大森ふるさとの浜辺公園船着場及びしながわ水族館棧橋の 2 点間を航路

とした実証運航が実施され、延べ26名が参加している。

区からは、参加者アンケートにおいて90%以上の方から「満足」や「また乗りたい」との回答が得られた一方で、急な天候の変化等に対応可能な船室を有する船舶が望ましい、また、船着場そのものの認知度が低いなどの検証結果が報告された。

委員からは、船着場の場所が分かりづらいという検証結果もあるため、公園内に案内板等の設置を検討するべきとの意見があった。また、交通手段として定着させるためにも、臨海部と内陸部の交通アクセスの向上を図っていただきたいとの要望があった。

本委員会としては、平成31(2019)年度以降の民間事業者による本格実施を目指している舟運事業が、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駅開業時から、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、天空橋駅から羽田空港国内線ターミナル駅間では、基本運賃に加えて一律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。

国土交通省は、平成25年10月の通達において、加算運賃は新規路線の開業等に伴い発生する資本費コストの回収完了が終了時期であるが、終了時期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などの見解を示している。

区からは、加算運賃の状況についての報告があり、平成29年度末における回収率は76.3%とのことであった。また、京浜急行電鉄株式会社としては、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意向である旨の報告があった。

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。こうした要望活動を続けてきたなか、平成31(2019)年10月1日から、加算運賃を一律50円に引き下げるとの発表がなされた。

委員からは、加算運賃の引き下げにより回収完了までの期間が延びてしまうことにはなるが、引き下げは大田区議会としても要望してきたことであり、今後も区として引き下げ

及び廃止を求めていくべきとの意見があった。

本委員会としては、今後、加算運賃の引き下げが実施される予定ではあるが、消費税増税に伴う運賃改定の影響や加算運賃の回収状況等を注視しつつ、早期廃止に向けて、引き続き調査・研究をしていく。

(5) 行政視察について

本委員会では、平成30年11月8日から9日の2日間にわたり、兵庫県姫路市と京都府京都市の視察を行った。

姫路市では、市内の鉄道駅の整備を計画的かつ効率的に進めるため、各駅の改善すべき優先項目などを盛り込んだ「鉄道駅周辺整備プログラム」について視察した。

姫路市内にはバリアフリー化されていない駅や違法駐輪がある駅など、課題のある駅が多く存在しているなか、このプログラムでは「危険の回避」や「周辺環境の悪化の防止」などの6項目の整備方針を定め、安全・安心に関わる緊急性のより高い駅から優先的に整備着手している。また、整備にあたっては地域住民の意見を反映し、鉄道事業者と連携しながら進めているとの説明を受けた。

大田区においては、蒲田駅周辺の再開発事業や新空港線の整備のほか、駅のバリアフリー化など多くの課題がある。これらの課題解決に向けて、地域住民や鉄道事業者と連携し、計画を着実に実行する姫路市の取り組みは大変参考になった。

次に訪れた京都市では、京都駅八条口及び京都市役所前広場に設置している機械式地下駐輪場について視察した。

京都市では、用地確保が難しい市街地や駅前の地下空間を利用し、高い収容能力を持つ機械式地下駐輪場を導入することにより、限られた空間を有効的に活用している。また、京都市役所前広場の機械式地下駐輪場は、官公庁敷地内に導入された全国初の事例でもある。実際に入出庫の状況を視察し、転倒や接触事故等のリスクも低く、多種多様な自転車にも対応していることを確認した。

大田区においては、人口の増加や自転車利用率の伸びに伴い、駅周辺の放置自転車対策や自転車駐車場の整備が大きな課題となっている。蒲田駅東口については、交通広場の再整備に合わせ、自転車駐車場を地下に整備する計画があるが、高い収容能力を持ち、景観上も優れている機械式地下駐輪場の導入を含め、引き続き検討を進める必要がある。

(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なか、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。

本委員会では、区内を通過する計画であるリニア中央新幹線の大深度地下トンネル工事や路線バスの減便などについては、事業者の対応や区民生活への影響などを引き続き注視していかなければならない。また、試行段階である「たまちゃんバス」や、実証運航が行われた舟運事業については、利用状況等を検証し、本格運行・実施に向けた調査・研究を重ねていく必要がある。

自転車活用においては、広域相互利用に参加したコミュニティサイクル事業や自転車安全教育などの主要施策だけでなく、観光やスポーツ分野などと連携した新規施策の展開についても多角的に検討しなければならない。

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、加算運賃の引き下げが発表されたが、早期廃止に向けて、引き続き回収状況等を注視していく。

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環境の実現や臨海部の魅力的なまちづくり等を通じて、交通利便性をさらに高め、安全・安心な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・研究を行っていく必要性を強調し、交通臨海部活性化特別委員会の中間報告とする。