

令和5年3月10日

大田区議会議長

鈴木隆之様

交通臨海部活性化特別委員長

松原秀典

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（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、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、早期廃止に向けて、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 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間の約 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 57 年の大田区基本構想に位置づけて以来、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」とされていた。

区は、令和 4 年 6 月 3 日に第 5 回「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」が開催され、需要予測、収支採算性等の精査結果の確認を行い、都区負担等に関する方向性について都区双方で確認して、新空港線（矢口渡～京急蒲田）整備事業について令和 4 年 6 月 6 日に合意し、同日中に区長と議長が記者会見を実施したため、本委員会を令和 4 年 6 月 9 日に急きょ臨時開会した。

合意内容は、1 点目、区は、整備主体となる第三セクターに出資、都市鉄道利便増進事業の採択に向けた調整など、本事業を推進する主体となること。2 点目、都と区は、都市鉄道利便増進事業の地方負担分について補助を行い、その負担割合は、都が 3 割、区が 7 割とすること。3 点目、区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努めること。4 点目、本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、都と区は調整を行うこと。5 点目、空港アクセス利便性の向上に資する京急蒲田から大鳥居までの整備について、都と区は、引き続き実現に向けた関係者による協議・調整を行うこと。6 点目、上記合意事項の実現に向けて、都と区は、責任を持って必要な対応を行うこと。以上の 6 点について合意した。

上記の合意に向けた検討結果として、事業費の適切性について検証を行い、平成 28 年から令和 2 年の最新のデフレーター（物価上昇分を除去して実質値を得るために用いる物価指数）を考慮するとともに、工事手法などを見直した結果、予定される総事業費は、約 1,360 億円となった。また、都区負担の考え方については、都は空港アクセスに関する旅客等その他の旅客分を、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する旅客分をそれぞれ負担することとし、都と区の費用負担割合を 3：7 とした。なお、区は、今後、第三セクター設立に向けて準備、調整を進めていくとの報告があった。

委員からは、区が負担する費用は具体的にいくらか、事業費の圧縮をどう行うか、JR 蒲田駅と東急蒲田駅の接続について、乗換時間が現状よりも延長されるが、区民や利用者の利便性が向上するというのはどういうことか、などの質疑が出された。

また、区は都と粘り強く協議を続けてこの度合意に至ったことを評価するが、多くの区民にとってメリットのある事業となるようしっかりと検討して進めてほしいとの意見や、多額の税金を使ううえでは、十分に区民の理解が得られるようにメリットとデメリットも含めた分かりやすい説明を求めるとの要望など、活発な議論が交わされた。

その後、大田区と東急電鉄株式会社は、新空港線の整備主体である第三セクター設立に関する協定書を9月20日に締結したと、9月21日の本委員会で区から報告があった。

協定書は、第三セクター設立は10月を目途とし、運営などに関する基本的な事項を定めており、事業内容は主に鉄道事業法に基づく第三種鉄道事業、設立時の出資金は、2億9,500万円となっており、設立時の出資比率は、大田区が61%、東急電鉄株式会社が39%としている。

委員からは、区の負担する出資金について、当初予算額と相違があり、増額されているとの指摘があったほか、出資比率の根拠、第三セクターへの派遣職員数などについて、ここでも活発な議論が交わされた。

区からは、区が負担する出資金については、特別区財政調整交付金の特別交付金の申請を予定しているほか、出資比率の根拠については、都市鉄道利便増進事業の採択を受けるためには、整備主体が公的な第三セクターであり、区は過半、最低の51%以上を保有する必要がある一方で、東急電鉄株式会社の出資比率は、第三セクターが連結子会社とならないための最大値である39%としたとの説明がなされた。

その後、令和4年10月14日に新空港線整備に向けた第三セクター設立の登記が完了し、商号名（会社名）は、羽田エアポートライン株式会社となり、本店所在地は、大田区田園調布一丁目53番9号、代表取締役として玉川副区長が就任した。

新空港線整備の事業効果について、東西移動の利便性向上、羽田空港と都心・埼玉方面が繋がり広域的な鉄道ネットワークを形成すること、災害時の代替ルートの役割、区内及び沿線のまちづくりの寄与、ゼロカーボンシティの実現の寄与等を区は挙げている。

さらに1月の本委員会での報告において、令和4年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会（10回目）が、令和4年12月21日にカムカム新蒲田にて約6年ぶりに開催され、区から協議会委員へ報告したことに加えて、羽田エアポートライン株式会社の組織体制等については、所在が1月1日以降は大森地域庁舎に場所を移転して取締役以下、総務部と建設部の2部制としたとの報告もあった。

なお、本委員会では、11月に、神奈川東部方面線の新横浜駅の委員会視察を行った。

神奈川東部方面線整備事業は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相鉄、JR直通線（相

模鉄道本線西谷駅から J R 東海道貨物線横浜羽沢駅付近) および相鉄・東急直通線 (J R 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅) の二つの連絡線を整備するものである。都市鉄道等利便増進法と資金調達の方法についての説明及び主な事業の流れとして、速達性向上計画の大臣認定や、都市計画決定の告示、環境影響調査評価報告書の公告、事業説明会等を経て、工事発注までの説明を受けた。その後、新しく整備した相鉄・東急直通線の新横浜駅のホームや駅構内の視察を行い、情報交換を行った。

本区の新空港線整備においても、この神奈川東部方面線と同様に、都市鉄道等利便増進法での整備を予定しており、整備スケジュールや今後進めていく上で必要な手続きなど参考とすべき内容であった。

本委員会としては、新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場の合意内容及び第三セクターを設立する際に区が挙げた事業効果がこれから着実に実現されるよう注視していく。今後は、第三セクターである羽田エアポートライン株式会社の動向も踏まえながら、引き続き調査・研究をしていく。

② 大田区コミュニティバス (たまちゃんバス) について

区は、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。平成 30 年度の収支率が本格運行への移行条件である 50%以上を達成したため、令和元年 7 月 9 日、地域公共交通会議の承認を受け本格運行へと移行した。今後の運行継続には、収支率 50%以上を維持することが条件として示されている。

収支率は、平成 21 年度から令和元年度までは増えており 50%を達成しているが、令和 2 年度、令和 3 年度は減少している。コロナ禍の外出自粛等の影響により、継続条件の 50%を下回る収支率となった。新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少し、人為的な取組では利用率を向上させることが困難となった場合に、運行継続条件の対象外とする特例措置を新たに設定し、令和 2 年度、令和 3 年度は特例措置の対象としたため、令和 2 年度と令和 3 年度を、本格運行までの継続年数から対象外とし、令和 4 年度を本格運行継続年数の 2 年目とするとのことである。

本委員会では、令和 4 年度についての新型コロナウイルス感染症の影響のほか、燃料費高騰などもあり、特例措置について検討する必要性が今後出てくる可能性についても話が及ぶ中、令和元年度までは利用人員が増えていることを鑑みると、事業者やまちの努力によって、たまちゃんバスは地域に定着してきており、矢口地域に必要な存在となっ

ていることや、福祉的な側面もあるコミュニティバスを持続させていく上で、そもそも収益の取れない状況は仕方ないとしても、利用者が増えればその分収支欠損が圧縮される状況は作るべきであり、地域の方が引き続き利用できるように、イベント等で宣伝や広報をするなど努力を求めるとの意見や、区は、事業費の削減のために運転手の人件費を削減するなど事業者の経営努力があることも確認しているとのことであるが、収支率について適切な時期に検討してほしいなどの要望があった。

本委員会としては、たまちゃんバスの運行の状況を注視し、運行継続や新規車両購入に向け引き続き検討を行うとともに、10か所ある交通不便地域の対策については、区全体を総合的に調査・研究をしていく。

③ 鉄道と魅力的なまちづくり宣言について

区は、令和4年第4回定例会にて、「鉄道と魅力的なまちづくり宣言」を提案した。本会議での議決後、12月21日開催予定の新空港線「蒲蒲線」区民協議会での宣言を考えているとのことであった。策定目的は、都市を取り巻く環境の大きな変化や時代の潮流に対応したまちづくりを進めるため、国際空港を擁するポテンシャルを最大限に生かし、新たな価値と魅力を生み出す政策を具体化し、官民連携の下、未来に向けた投資を積極的に行っていくことで、さらに激化する都市間競争に打ち勝つことが必要であり、鉄道開業から150周年を迎えた今こそ区と区議会が手を携え、鉄道とともに魅力的なまちづくりも進めていくといった不退転の決意を内外に示し、区民、事業者の理解を得ながら円滑に、着実にまちづくりを進めていくために宣言を行っていくとのことである。

本委員会では、本宣言後の効果等について、調査・研究を行っていく。

④ 大田区鉄道沿線まちづくり構想について

本構想は、新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が高まることが予想される中、地域課題の解決に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、これに基づき官民が協働し、限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の高い都市空間を創出することを目指すために、区が策定するものである。

区は、令和4年10月に（仮称）新空港線沿線まちづくり構想（案）の骨子を公表し、10月から12月にかけて意見聴取を行った。1月に素案（案）を公表、1月中旬から下旬にかけて区民への意見聴取、2月に素案を公表、3月上旬にパブリックコメントを実

施し、3月末に本構想案を取りまとめる予定である。新空港線をはじめ、新空港線整備を契機として推進される区内の鉄道沿線各駅が対象となることから、区民から名称に違和感があるとの意見を受け、「大田区鉄道沿線まちづくり構想」と名称を改めたとのことである。

委員からは、今まちに住んでいる区民や、鉄道を利用されている方で、色々な世代の方から幅広く多くの意見を聞くよう目的を持った取組を求めるとの要望、12月に議決された鉄道と魅力的なまちづくり宣言は、区としての大きな宣言であり、大々的に本構想の一番前に記載してはどうかという意見、新空港線整備をすることによって、区内の東西方向の移動利便性が格段に向上するということも加えて今後も継続して利便性が高まるような取組にしてほしいなどの様々な意見があった。

本委員会としては、今後実施されるパブリックコメント後に作成される本構想案において、区民意見が多く反映されるものとなるよう注視し、調査・研究していく。

⑤ 大田区交通政策基本計画推進協議会について

区は、令和4年10月11日に第1回、令和5年2月8日に第2回の交通政策基本計画推進協議会を開催し、大田区交通政策基本計画を点検・評価するとともに計画骨子を作成し、協議を行った。

委員からは、バリアフリー化の推進について、大森駅や蒲田駅など主要な地区で推進するとの記載があるが、例えば不足する視覚障がい者用エスコートゾーンの整備、駅のホームドアの設置などの早急な対応を求める要望や、自転車を利用する環境の充実、歩行者重視の道路空間づくりなど、高齢者が歩いて目的地に着くことができる町並みづくりは、高齢者のフレイル予防にもなるために進めてほしいなどの意見があった。

本委員会としては、都市計画マスタープランなどの上位計画との整合性も踏まえながら、交通利便性向上のための交通施策の充実に向けて、令和5年度に予定している交通政策基本計画の中間見直しの動向を注視し、人にやさしい移動環境が提供されるよう引き続き調査を行っていく。

(2) 自転車対策及び交通安全について

① 自転車走行環境の整備について

区は、大田区自転車ネットワーク整備実施計画を平成28年3月に策定し、令和7年度までの10か年で区道約170キロのネットワーク整備を目指すものとしていたが、令和元年に

整備スケジュールを2年短縮する見直しを行い、令和5年度に整備が完了する予定となっている。令和3年度までに125.6キロの路線の整備が完了し、令和4年度は約31.6キロの整備を予定、令和5年度は13キロを予定しているとの報告があった。

委員からは、令和5年度の整備完了と並行して、特に、高齢者と若年層の走行する自転車は、ナビマークの対象外であることについて、丁寧に区民に周知する機会を設けるよう強い要望があり、区からは、整備後の効果をしっかりと検証した上で丁寧に説明をしていくとの答弁があった。さらに委員からは、整備後の管理や補修についての課題についても検討を進めてほしいとの意見が出された。区からは、令和5年度の整備完了後に向けて、大田区自転車等駐車対策協議会で議論、検討を重ね、補修をかけていくことを考えているとの答弁があった。そのほかにも警察と連携し、交通事故を防止するための方策、正しい交通ルールの啓発やルール違反の取締を求める要望など、様々な意見があがった。

本委員会としても、自転車の走行ルール遵守やマナー向上のため、より効果的な啓発方法を検討するとともに、自転車走行環境の整備完了後の効果検証について、今後も引き続き調査・研究をしていく。

② 自転車の適正利用について

区は、令和4年第4回定例会において「大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例の一部を改正する条例」を提案し、本委員会において審査した。

条例案は、自転車等の利用者等の責務や自転車駐車場の設置義務等の見直しを行うほか、諸規定を整備するために改正するものであった。自転車等の利用者等の責務では、利用する自転車に住所及び氏名を記載するよう努める規定を削ること、自転車の利用者が自転車を運転中に禁止される事項について、東京都道路交通規則に沿った規定に改めるものであった。なお、指定区域内における混合用途施設に係る自転車駐車場の設置基準の改正は、令和5年6月1日以後に施設を新築又は増築する場合の工事に着手するものについて適用されるというものであった。

上記について議論の結果、委員からは全員賛成の態度が示され、時機を捉えた適切な改正であるとの意見や、自転車等駐車場の抽選に係る優先承認にあたっては、現行は身体障がいのある方のみ対象であったが、改正後は知的障がいや精神障がいのある方にも対象を広げる内容であり賛成するとの意見のほか、混合用途施設への自転車駐車場設置義務については、該当する施設を計画している区民等に丁寧な説明を求めるとの要望があった。

③ 交通安全について

交通安全計画の策定は、交通安全対策基本法第 26 条に基づき、区市町村に努力義務が課せられているものである。区では、交通事故や交通公害から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を維持することを目的として、昭和 47 年以降 5 年ごと 11 次にわたり「大田区交通安全計画」を策定し、各種施策を実施してきている。令和 4 年度大田区交通安全のあらましの交通事故統計によると、令和 3 年の区内の交通事故発生状況は前 2 年に比べ 141 件の増となっている。区は、交通安全啓発活動の推進のために、自治会・町会や区内関係機関と連携し、令和 4 年も春と秋に交通安全運動を実施した。

委員からは、秋の実施結果において、運動の重点に電動キックボード等の交通ルール厳守とあるが、今後は需要が高まるとの意見や、道路交通法の改正後、電動キックボードについては、免許は必要なく 16 歳未満は乗車禁止となると、17 歳になってルールを理解しないままに走行して危険な運転とならないよう、中学生のうちから交通安全のルールを徹底する機会を必ず入れ込むことを求める要望や、今後はコロナの行動制限がなくなり、外出する機会が増えると交通事故につながる案件も増えることが想定されるため、引き続き、交通安全啓発をしっかりと進めてほしいとの要望があった。

区は、今後の対策として、道路管理者、交通管理者、区内の各関係団体からなる大田区交通安全協議会を活用し、新しいモビリティが出たときの法改正について周知するとともに、各警察署や所轄の警察署と連携しながら対応を進めていくとのことである。

本委員会としては、交通安全計画に基づき実施される様々な交通安全施策の実施状況、その成果について今後も注視していくとともに、交通事故予防に向けた交通ルールの徹底や交通マナーの向上を図る取組について、引き続き調査・研究をしていく。

④ コミュニティサイクル事業の本格実施について

コミュニティサイクル事業は、「大田区自転車等総合利用基本計画」において新たな交通手段として期待され、区は、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 年間の試行実施を経て、令和 2 年度からは本格事業へ移行するための条件値の推移を管理するため、新たに検証期間を設けて検証事業を実施してきた。

検証の結果、会員登録者数、利用回数ともに増加を続けており、令和 3 年度末時点では累計利用回数は約 147 万回、サイクルポートの設置数も 113 か所と増加している。事業効果は、観光振興や回遊性の向上等についても一定の評価が得られ、利用者からの評価も高くなっている。本格実施に向けては、令和元年に行った効果検証において、十分な需要を

実現し、適正な供給量を整備することで、事業収支が成り立つことが判断できることを条件として設定し、累計利用回数が120万回、ポート数90か所、事業収支は単年度収支2年連続黒字という指標であったが、事業開始してから安定して利用者を増やしており、令和3年度末の時点で本格実施に向けた各条件が達成された。また、「大田区自転車等総合計画」に係る施策の審議をしている「大田区自転車等駐車対策協議会」において本格実施への意向について了承を得ており、令和4年度中の本格実施に向け、区は関係機関と調整していくとのことであった。その後、区からは、本格実施にあたり要綱（案）を定め、令和4年12月15日に「大田区コミュニティサイクル事業に関する基本協定書（案）」のとおり株式会社ドコモ・バイクシェアと新たな協定を締結すると本委員会へ報告があった。

委員からは、区民回遊はもちろんのこと、海外ではまちなか観光に便利ということで先駆的に行っている例もあるので、中長期的な観点から、インバウンドに係る海外の取組を参考として、海外の方が観光するときにも利用できるよう本事業を拡充する要望や、利用者の自転車乗り方マナー等についてしっかりと案内してほしいとの意見があった。

区は、今後、改めて事業者と連携して調整を行い、インバウンド客に向けた対応を事業者に伝えて、より利便性が高まる対策をしていくとのことであった。

本委員会としては、放置自転車対策としても期待できるコミュニティサイクル本格実施の効果について注視し、引き続き調査・研究をしていく。

(3) 臨海部（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

令和5年2月1日に開催された「第99回 東京都港湾審議会」において、現在東京都港湾局で検討をすすめている「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画（案）」及び「東京港第9次改訂港湾計画」について報告がされたと区から報告があった。

「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」は、都が2050年のカーボンニュートラルに向け、2030年カーボンハーフ実現の目標を掲げて、都全体でCO₂排出量削減を推進し東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進していくために策定するものであり、温室効果ガスの削減目標と計画を定めて取組を行っていく。計画の推進体制としては、関係者間で会議を定期的に行い、計画の推進と進捗状況を確認し評価を行うことと、今後も必要に応じて計画を見直ししていくとのことであった。

委員からは、区が策定した「空港臨海部グランドビジョン2040」の大田区エリアに含まれている部分では令和島、城南島、東海が該当するが、区として具体的にどのように進めるのかという姿勢を明確にしていく必要があるとの意見があり、区としては、区の環境計

画との整合性も踏まえながら、引き続き東京都と連携・調整していくとの報告があった。

本委員会としては、空港臨海部グランドビジョン2040による空港臨海部のまちづくりが、区内産業の活性化など区民生活の向上に資するものとなるよう、引き続き調査・研究をしていく。

(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駅間では、基本運賃に加えて一律170円の加算運賃を課した。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た。

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。

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中、令和元年10月1日、加算運賃は120円引き下げられ50円となった。

区からは、加算運賃に関する資本費コスト及び回収額について5年間の推移状況について報告があり、令和3年度末における累計の回収率は85.6%であった。区としては、加算運賃について廃止を求めていくスタンスに変わりはなく、今後も、京浜急行電鉄株式会社と話をしていくとのことであった。

本委員会としては、加算運賃についてはあくまでも廃止を求めるものであり、回収状況を注視しつつ早期実現に向けて、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、令和4年12月22日から23日の2日間にわたり、大阪市及び大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）の視察を行った。

大阪府大阪市では、「なにわ筋線について」大阪市会にて説明を受け、大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）では、「AIオンデマンド交通 社会実験エリアの拡大について」説明を受けた後に、オンデマンドバスに試乗する現地視察を行った。

詳細な視察報告については、「交通臨海部活性化特別委員会 行政視察報告書」を作成したので、そちらをご参照いただきたい。

(交通臨海部活性化特別委員会 行政視察報告書)

(6) 今後の交通臨海部活性化特別委員会の展開

区は喫緊の課題に対応し、ポストコロナ時代を見据えながら、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、令和4年に大きく動き出した新空港線の整備について、新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場の合意内容及び第三セクター設立時に区が挙げた事業効果が着実に実現されるよう注視していくとともに、羽田エアポートライン株式会社の動向を踏まえながら、今後も引き続き調査・研究をしていく。

また、鉄道と魅力的なまちづくり宣言後の効果を注視しつつ、鉄道沿線まちづくり構想の本構想策定については、区民意見を反映させた内容となるよう調査・研究していく。

本格運行となったたまちゃんバスについては、ポストコロナ後の利用状況等を検証し、事業継続に向けた調査・研究を重ねていく必要がある。

自転車活用においては、放置自転車対策にも期待されるコミュニティサイクル事業の本格実施後の効果を注視しつつ事業拡大について検討していくほか、新たに策定された第11次大田区交通安全計画及び大田区自転車等総合計画を踏まえ、自転車を使った健康づくりの取組、観光の視点での散走の取組、スポーツ施設・イベントとの連携、区民・企業と取り組む自転車活用PRといった先行施策の展開、また、走行環境の整備についても多角的に検討しなければならないと考える。

交通安全については、交通安全計画に基づき実施される様々な交通安全施策の実施状況、その成果について今後も注視していく。区民の命と安全を守るためには、高齢者や年齢層別に啓発方法を工夫していく必要があり、新しいモビリティが出たときには迅速な対応が求められる。引き続き、交通事故予防に向けた交通ルールの徹底や交通マナーの向上を図る取組について、調査・研究をしていく。

なお、近年、空港臨海部を取り巻く環境は変化を続けており、新たに策定される「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」及び「東京港第9次改訂港湾計画」などの東京都の動向を見守りながら、空港臨海部グランドビジョン2040及び本区で策定している他計画等との整合性を計りながら、都と連携し、区の関連する部分について調査を

していく必要があり、引き続き産業活性化や防災・減災など多角的な視点から空港臨海部のまちづくりについて研究を深めていく。

そのほか、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、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まちづくり等を通じて、交通利便性をさらに高め、区民にとって、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。