

令和6年5月24日

大田区議会議長

押見隆太様

交通政策調査特別委員長

犬伏秀一

交通政策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) 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。

これまでの調査・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」とされている。

都と区は、令和2年9月（第1回）から令和4年6月（第5回）の約2年をかけて行われた「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」において、需要予測及び収支採算性等の精査結果の確認や都区負担等に関する方向性について都区双方で確認をし、令和4年6月6日に新空港線（矢口渡～京急蒲田）整備事業について合意した。

その後、令和4年10月14日に大田区と東急電鉄株式会社の出資により、新空港線の整備主体となる第三セクターの羽田エアポートライン株式会社を設立した。新空港線の事業化に向けて同社が中心となって新空港線整備事業計画を進めており、区は早期の事業採択や許可取得に向けた手続を進めていけるよう、同社の取り組みを支援している。

区からは、令和5年6月に羽田エアポートライン株式会社の経営状況等に関する報告があり、今後の見通しについては、国土交通省や関係鉄道事業者等との協議を進め、事業計画の更なる深度化を図るとともに、ホームページなどの作成や大田区主催のイベントに参加し、新空港線のPRを推進していくとの報告があった。

本委員会としては、着実に事業計画を進めていることを区民により分かりやすく情報提供することを求めていくとともに、今後の新空港線整備事業の動向を注視し、事業効果等について調査・研究していく。

② 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り組みが行われるよう、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策定されたものである。区は、素案について令和5年3月

にパブリックコメントを実施し、6月に本構想案を取りまとめた。

その後、令和6年3月には新空港線による第一期整備と蒲田駅周辺におけるまちづくりによる経済波及効果を算出した結果を記載した改定が加えられ、区からは、普及啓発チラシ等を活用し本構想を広く周知しながら、新空港線の整備に対する理解促進やまちづくりの機運醸成に努めていくとの報告があった。なお、大田区における開業初年度の経済波及効果は約2,900億円、開業後10年間では約5,700億円とのことである。

委員からは、パブリックコメントでは新空港線に対する意見が多く寄せられたことから見ても、区民の関心が大変高い分野であるため、事業費や経済波及効果額を含め、今後も正確で丁寧な説明をしっかりと行ってほしいとの意見があった。

本委員会としては、パブリックコメントでの意見を踏まえ、社会情勢を捉えた鉄道沿線まちづくり構想の策定状況並びに区民への理解促進を図る取り組みについて注視し、引き続き調査・研究していく。

③ 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、4年連続で収支率50%を下回らないことが条件として示されている。

なお、令和2年度及び令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み、運行継続条件の対象外とする特例措置により、令和4年度を本格運行継続年数の2年目としている。

区からは、令和4年度の収支率は50%未満であったが、地域のイベントが本格的に開催される状況になり、今後イベント等に積極的に参加し、周知活動を通じて収支率の改善に向けた取り組みを行っていく。また、車両については運行開始当初から使用し、耐用年数を迎つつあることや環境への配慮の観点から、新たにEVバスを導入し令和6年5月7日から運行を開始したとの報告があった。

委員からは、収支率向上のため、新型車両導入をきっかけとして幅広い年代に様々な場面でPRを行い、利用者の増加に資するための取り組みを推進すること。また、

広告収入の増加を図るために、企業や商店街等へのアプローチを積極的に行うことを要望する意見があった。

本委員会としては、たまちゃんバスの運行状況を注視し、運行継続に向け、収支率や利用率を向上させるための区の取り組みについて調査・研究していく。

④ 公共交通不便地域におけるデマンド型交通実証実験について

区は、大田区交通政策基本計画に掲げた基本的な施策である「公共交通不便地域の改善」や「多様な移動サービスの提供」を具体化するために、南馬込地域（池上駅・西馬込駅接続エリア）、西蒲田地域（蒲田駅接続エリア）において、令和5年7月3日から令和6年6月30日まで1年間のデマンド型交通の実証実験を実施している。

区からは、当日予約の実施、ミーティングポイントの増加等の改善を行ってきており、引き続き利便性の向上や区民への効果的な広報を行い利用率の向上を図るとともに、利用者のニーズを把握し、公共交通不便地域の交通の手法等を含めて検討していくとの報告があった。また、本委員会では令和5年12月19日に視察を実施し、運行事業者の東急バス株式会社からデマンド型バス事業の利用状況や収支状況等の説明を受け、利用率向上や利用方法の改善についての意見交換及び、実際に乗車してミーティングポイントの確認を行った。

委員からは、地域での認知度や利用率の低さが課題であるため、様々な媒体を活用して周知していくことが必要である。また、福祉的観点から区が運行経費の支援を行うことや、地域包括支援センターへの周知は効果的であるとの意見があった。

本委員会としては、デマンド型交通の実証実験の状況を注視し、実施状況の検証を行うとともに交通不便地域の改善に向けて調査・研究していく。

⑤ 大田区交通政策基本計画について

区は、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取り組みなどを示す、区の総合的な交通の計画として「大田区交通政策基本計画」を平成30年3月に策定した。

今回は、昨年策定した骨子をベースとする素案のパブリックコメントを実施し区民等の意見を聴取・反映させた中間見直しを行った。

委員からは、パブリックコメントで収集した埋立島部、羽田空港のアクセスや東西交通の課題などの貴重な意見を政策に生かしてほしい。また、2024年問題における公

公共交通の乗務員減少等を踏まえた今後の具体的な施策展開を要望するとの意見があった。

本委員会としては、交通政策基本計画の中間見直しの内容を踏まえ、多様化する交通ニーズに対応し、生活の質を高めることができる交通環境の実現のため、引き続き調査・研究を行っていく。

(2) 自転車対策及び交通安全について

① 交通安全について

区は、交通事故から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を確保することを目的として、昭和47年以降、第11次にわたり「大田区交通安全計画」を策定し、各種施策を展開してきている。大田区の交通事故発生件数については、令和5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4年の区内の交通事故発生状況は前年に比べ26件の増加となっている。区では、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5年も春と秋に交通安全運動を実施している。また、区内の小中学校では、自転車の走行ルール遵守やマナー向上を図るため、交通安全教室や自転車安全教育（スケアード・ストレイト方式）を実施している。

委員からは、特に高齢者の自転車事故が増えており、福祉部とも連携して交通安全啓発を推し進めるべきとの意見や交通安全運動の項目に自転車保険の加入に対する取り組みを含めてほしい。また、電動キックボードの普及等、社会の変化に対応した交通安全啓発を検討してほしいとの要望があった。

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り組みについて、引き続き調査・研究していく。

② 自転車走行環境の整備について

区は、安全で快適な自転車の利用環境を実現するため、大田区自転車ネットワーク整備実施計画を平成28年3月に策定している。区からは、当初は令和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年度末までに整備予定区間の170キロの整備を完了するとの報告があった。

委員からは、整備完了後に整備効果を検証し、今後の取り組みの方向性を示してほしいとの意見があった。

本委員会としても、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・研究していく。

③ 大田区自転車安全対策助成制度について

改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から自転車利用者の自転車乗車用ヘルメット着用が努力義務化された。区では、今後更なるヘルメット着用を促進し、区民の自転車重大事故を軽減させることを目的とするとともに、自転車施策に係る総合的な安全対策に資するため、令和5年7月20日から安全基準を満たしたヘルメット購入者に対し、購入費用の一部を助成しており、令和5年度の助成実績は2,318個であったとのことである。区からは、ヘルメットの着用率向上を図るため、令和6年度は大手チェーン店やホームセンター等とも協定を締結し制度を継続実施していくことに加え、様々な広報媒体を活用して周知を行い、警察や関係機関とともにイベントなどで啓発活動に取り組んでいくとの報告があった。

委員からは、今後もあらゆる機会を捉えてヘルメット着用の啓発活動を行うとともに、ヘルメットを購入することがメリットとなるような施策展開も検討してほしいとの要望があった。

本委員会としては、自転車施策における総合的な安全施策について、引き続き調査・研究していく。

④ 大田区通学路交通安全プログラムに基づく通学路における合同点検の実施状況について

令和3年度から令和7年度の計画である「大田区通学路交通安全プログラム」では、5年間で全59校の小学校通学路の危険箇所について、合同点検を実施している。令和5年度は小学校11校の点検実施を行い、通学路の危険箇所を抽出し、看板（巻き看板、立て看板等）設置、路面標示の塗り直し、路側帯の拡幅、自転車ストップマークの設置等の対策を実施した。区からは、今回の点検を踏まえ、教育委員会や関係機関との情報共有や連携を一層深めるとともに、個々の危険箇所について、具体的な対策を実施していくとの報告があった。

委員からは、マンション建設等により通学路の環境が変わることもあるため、振り返りや対策の効果検証を継続的に行ってほしいとの意見があった。

本委員会としては、通学路の交通安全対策の実施状況と成果について注視するとともに、他機関とも連携した安全確保への取り組みについて、引き続き調査・研究していく。

(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

現在、東京都港湾局で検討を進めている東京港第9次改訂港湾計画等における東京都への意見照会の回答について区から報告があった。港湾計画の改訂にあたっては、区民の意見を十分に把握するとともに、区が作成している「空港臨海部グランドビジョン2040」などとの整合性を図った計画とし、「東京ベイ eSG まちづくり戦略2022」の具体的な施策などへ反映させること。また、地域等から交通や土地利用をはじめとした要望等が出されたときや、新たな土地活用や施設の建設、新海面処分場の帰属を決定する際には、区と十分に連携及び協力を図ることなど、6項目について、東京都港湾局に令和5年8月21日に意見を提出している。

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4年度末における累計の回収率は86.3%であったとのことである。

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・研究していく。

(5) 行政視察について

本委員会では、令和5年10月18日から19日の2日間にわたり、栃木県宇都宮市及び宮城県仙台市への視察を行った。

栃木県宇都宮市では、「宇都宮都市交通戦略について」説明を受け、その後、宇都宮ライトライン（LRT）に乗車した。宮城県仙台市では、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業について」デマンド型交通に関する説明を受けた。

詳細な視察報告については、「交通政策調査特別委員会 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。

[\(交通政策調査特別委員会 行政視察報告書\)](#)

(6) 今後の交通政策調査特別委員会の展開

区に対しては、高齢社会の進行等に伴う交通手段やニーズなど、区内の公共交通を取り巻く環境も大きく変化している中、多様化する交通ニーズに対応していくため、新たな技術やサービスを活用した施策に取り組み、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整備をより一層進めていくことが求められている。

新空港線整備事業については、区は、令和4年12月に「鉄道と魅力的なまちづくり宣言」を行い、この宣言には、大田のまちが将来にわたり持続的に発展するよう、鉄道ネットワークをさらに充実させ、魅力的なまちづくりを進めていくといった決意が示されており、現在、都市鉄道利便増進事業の採択や鉄道事業許可取得に向け、国や関係事業者と継続して協議・調整を行っている。本委員会においても、新空港線整備事業の整備主体である羽田エアポートライン株式会社の今後の動向を注視し、事業効果等について調査・研究していく必要がある。

また、鉄道沿線まちづくり構想についても区民意見を反映させ、理解を得られる内容となるよう、引き続き調査・研究していく。

公共交通不便地域の改善に向けた取り組みについては、矢口地域で本格運行となったたまちゃんバスにおいて、ポストコロナ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。また、南馬込地域（池上駅・西馬込駅接続エリア）、西蒲田地域（蒲田駅接続エリア）で行っているデマンド型交通の実証実験の状況を注視し、実施状況の検証を行うとともに交通不便地域の解消に向けて調査・研究していく必要がある。

自転車対策及び交通安全については、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り組み、観光の視点での散走の取り組み、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といった施策の展開、それらに伴う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。

また、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。引き続き、交通事故防止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り組みについて、調査・研究していく。

空港臨海部については、近年、空港臨海部を取り巻く環境は変化を続けており、「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、沿線の区民や空港利用者にとって大きな負担となっ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適した安全・安心な交通環境の実現や臨海部の魅力的なまちづくり等を推進するため、今後も様々な角度・視点から調査・研究を行っていく必要性を強調し、交通政策調査特別委員会の中間報告とする。