

平成 25 年 5 月 24 日

大田区議会議長

高 瀬 三 徳 様

交通問題対策特別委員長

菅 谷 郁 恵

### 交通問題対策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) 京浜急行連続立体交差事業の推進について  
                  (2) 交通網整備等に関する対策について  
                  (3) 自転車対策及び交通安全について

#### 2 中間報告

本委員会は、平成 26 年度完了予定の京浜急行連続立体交差事業の推進及びコミュニティバスの運行、新空港線「蒲蒲線」など交通網整備等に関する対策の二件の調査事件について調査・研究を行ってきた。

しかしながら、公共交通機関の問題に加え、近年、放置自転車問題や特に問題となっている自転車と歩行者との接触事故の増加など、区が早急に取り組むべき、区民の安全・安心に係る重要な問題が生じている。

こうした点を踏まえ、駅前を中心とした自転車駐車場整備の推進ならびに、歩行者の安全と自転車の走行環境の整備を、進めていく必要があると考え、平成 24 年第 1 回臨時会から調査事件に「自転車対策及び交通安全について」を追加付託し調査・研究してきた。

これまでの調査・研究結果について報告する。

## (1) 京浜急行連続立体交差事業と関連事業の成果と現状について

### ① 京浜急行連続立体交差事業について

京浜急行本線及び空港線は、平成 22 年 10 月の羽田空港の国際化以降、発着便数の増大した空港へのアクセス機能として、ますます重要な役割を果たすことになった。

本路線は、国道 15 号（第一京浜）や環状八号線（環八通り）などの主要幹線道路のほか、多くの道路に設置された踏切により慢性的な交通渋滞を引き起こすなど課題を抱えていたが、平成 24 年 10 月 21 日に、全線高架化となったことにより事業区間 28 箇所（踏切）の踏切が撤去され、今年（平成 26 年）の箱根駅伝でも話題となった。この全線高架化による主な効果として、平成 25 年 3 月に東京都から発表された事業効果によると、第一京浜では踏切により最大 780 メートルあった交通渋滞が解消したこと、第一京浜の自動車の平均走行速度が時速 24.7 キロメートルと約 3 割向上したこと、また、アンケート結果からは、羽田空港への道路アクセスが向上したこと、地元の方々や地元消防署員も効果を実感していること等があげられる。委員会としては、交通渋滞が大幅に解消し、羽田空港への道路アクセスが向上したことは喜ばしいことと考える。その反面、例えば平均走行速度が上がったことに起因する事故が発生するリスクも増す可能性があるため、全線高架化がもたらすあらゆる影響を注視し、調査、研究していく。

### ② 関連事業について

大田区では、京浜急行連続立体交差事業と関連する街路整備事業を進めている。

京急蒲田駅周辺では、大田歩行者専用道第 1 号線の事業認可を取得し、京急蒲田駅東口駅前広場と大田区画街路第 2 号線では下水道工事を実施した。また、京急蒲田駅西口駅前広場につながるアクセス道路として整備される都市計画道路補助線街路第 328 号線に位置し、呑川に架かる弾正橋の架替工事に着手した。施工期間は平成 26 年 1 月末までの予定であり、工事期間中は車両通行止めとなる。完成後は、橋の左右に歩道ができ、歩車道が分離されるため、利用者の利便性・安全性が増すと考えられる。

大森町駅付近の大田区画街路第 3 号線では、電線類地中化工事を実施、また、雑色駅付近の本線付属街路第 4 号線・第 5 号線でも、下水道工事を実施している。

また、本事業に隣接して行われている、国土交通省の国道15号が環状八号線の下をアンダーパスする蒲田立体事業は、平成24年12月9日の午後4時から立体部の車両の通行が開始された。平成22年9月に環状八号線で、最後まで残っていた踏切が撤去されたことと、今回の立体化により大幅に渋滞解消と環境改善が実現された。

今後、部分的ではあるが、自転車専用レーンと歩行者レーンを分けた歩道等の整備が行われる予定である。

### ③ 京急蒲田駅及びアンダーパスの視察について

委員会では、平成24年9月7日に供用開始前の京浜急行連続立体交差事業の京急蒲田駅3階ホームと周辺事業の蒲田立体事業で施工中のアンダーパスの視察を行った。京急蒲田駅では、ホームが構造上の問題で長さが400メートル近くあり、乗換えが対面ではなく前後となっているため、移動距離が長く乗り換えに時間がかかり高齢者や障がい者には不便であるという委員の意見があった。

今後、委員会の中で議論された高架下の利用については、有効活用が図られるよう働きかけていく。

また、国土交通省の蒲田立体事業は、完成間近のアンダーパスについて工事関係者の説明を聞きながら現地を調査し、工事の進捗状況を詳細に確認した。

## (2) 京浜急行電鉄のダイヤ改正について

京浜急行電鉄は、平成22年5月に上り線高架化に伴って行ったダイヤ改正で、エアポート快特が従前停車していた京急蒲田駅を通過する改正を行った。以降、委員会では、京急蒲田駅通過問題として、学識経験者、国土交通省、東京都、京浜急行電鉄、及び大田区をメンバーとする「京浜急行本線・空港線連続立体交差事業等に伴うまちづくりなどの諸問題に関する協議会」を通して、京浜急行電鉄に対して粘り強くエアポート快特を京急蒲田駅に停車させるよう強く求めてきた。

このような行動が実り、平成24年7月31日に京浜急行電鉄が発表した平成24年10月21日からの全線高架化に伴うダイヤ改正では、品川駅・羽田空港駅間を運行し、京急蒲田駅に停車する快特が復活するとともに、品川駅と京急蒲田駅間にも普通列車が増便されるなど、区民の利便性の向上が図られた。

今後、委員会では、羽田空港への速達性と京浜急行沿線利用者の利便性との両立が図られているかなど、沿線地域に与える影響を注意深く見守り、今後とも必要に応じ、京浜急行電鉄に働きかけていく。

### (3) 関連駅周辺地区のまちづくり事業について

京浜急行沿線各駅周辺は、商店街の活性化、住環境の向上、駅前整備等の課題の解決のため、京浜急行連続立体交差事業をその契機と捉え、駅前空間の面的な整備や住環境の整備を地域とともに進めている。

#### ① 京急蒲田駅周辺

平成 23 年 3 月 8 日に東京都より市街地再開発組合設立が認可された、京急蒲田駅前地区市街地再開発組合は、平成 25 年 2 月、東京都より新たに権利変換計画の認可を受け、いよいよ 4 月より既存建物の解体が始まり、京急蒲田駅 2 階と直結するペDESTリアンデッキを含む駅前広場及び都市計画道路補助線街路第 328 号線や再開発ビルの着工に向けて進んでいる。完成予定は、平成 27 年 12 月である。

また、東邦医大通り側の一区画でも 14 階建ての都心共同住宅供給事業の補助事業が、平成 24 年度末に事業完了した。

委員会としては、工事の進捗が地域の活性化に与える影響等について注視していく。

#### ② 糀谷駅周辺

糀谷駅前地区市街地再開発組合は、東京都に平成 24 年 3 月 29 日に組合設立認可申請を行い、同年 7 月 11 日に認可された。その後 8 月 6 日に設立総会が開催され正式に組合が設立され、現在、組合員に事業内容の説明や個別相談を行いながら、権利変換計画の認可申請に向けた取り組みが進められている。

委員会では、組合が設立すると施工地区内の宅地のすべての所有権者と借地権者が組合員となるため、今まで反対されていた組合員の意見も十分に聞き、再開発事業が推進されていくことを要望した。

### (4) 交通網の整備について

#### ① コミュニティバス

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・下丸子地域において開始した。

区は作業部会と協働しながら、いろいろなPRを実施してきた。また、平成24年2月から、朝2便、夜2便の計4本を増発して、利便性を向上させ、利用者の拡大を図ったが、輸送実績は、現在も1便あたり7人前後と、伸び悩んでいる状況が続いている。

今後、委員会では、事業採算性については、乗車定員が少ないことなどから厳しい状況であるという認識を持ち、昨年9月に東京都からの運行費の補助金が終了したと高齢者や障がい者などの福祉施策を含めて、運行について調査・研究を進めていく必要がある。

## ② 新空港線「蒲蒲線」

大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会は、新空港線「蒲蒲線」整備促進のため、平成24年8月1日に大田区産業プラザで区民協議会を開催し、268名が参加した。参加者には、区長、副区長、議長、副議長、当委員会の正副委員長をはじめとする大田区議会議員や、新空港線「蒲蒲線」とつながることが想定される目黒区、世田谷区の両区議会議員、渋谷区長代理などが出席し、近隣の区からも高い関心が持たれていた。

昨年9月の大田区議会第3回定例会では、新空港線整備資金積立基金を設置するため、大田区積立基金条例の一部を改正する条例と補正予算の可決により、5億円が積立てられた。現在、大田区は、新空港線「蒲蒲線」の早期実現に向けて、鉄道事業者や関係機関との協議を重ねている。

委員会では、新空港線「蒲蒲線」がもたらす利便性の向上や、地域の活性化などの影響を検証し、その整備の動向をさらに注視していく。

## (5) 自転車対策及び交通安全について

### ① 「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」の策定

大田区では、平成25年3月に、平成22年度に定められた「大田区自転車等利用総合基本計画」における、駐車対策である「はしる」、走行環境の整備である「とめる」、ルール・マナーの啓発である「まもる」という3つの施策を具体化した整備計画を策定した。区内36駅の実態調査に基づいた各駅周辺の自転車等駐車場整備等の方針や自転車走行ネットワーク候補路線選定に基づく先行整備エリアの選

定等がまとめられている。委員会としては、本計画の内容を着実に推進していくことにより、自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と適正な利用の推進が図れるよう、計画の進捗状況及び効果について注視し、検証していく。

## ② 自転車駐車場の整備

大田区で自転車駐車場がない唯一の駅であった御嶽山駅に、待望の駐車場が本年4月以降2箇所整備されることになった。収容台数は、合わせて131台となる。

蒲田駅東口では、周辺整備計画の中で駅前空間整備の初動期整備計画案として、約3,000台を収容する駅前広場地下自転車駐車場の検討が進んでいる。

また、大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例を改定して、民間施設に対して駐車需要に応じた適正な内容にすることにより、放置自転車の発生抑制を図っている。

委員会では、連続立体事業で都市計画決定により設置される自転車駐車場の管理を含め、慢性化となっている放置自転車の解消に向けて駐車場の整備について一歩一歩確実に検証していく。

## ③ 交通安全について

毎年実施される春と秋の交通安全運動のほか、歩行者が多い商店街等で自転車と歩行者の接触事故を防ぐ、商店街等自転車押し歩き運動が、昨年11月、12月に蒲田東口商店街、京浜蒲田商店街、及び大森銀座商店街で、商店街、所管警察署、まちなみ維持課が連携して実施された。

また、本年2月には、東京都の自転車走行空間整備の社会実験が大田区の池上地区で実施された。この実験の目的は、複数の道路管理者にまたがる道路における自転車走行空間ネットワーク化で、車道の左側端に自転車の走行空間を示すマークを設置し、それによる自転車利用者の走行方法の変化や交通安全上の効果等について検証した。検証結果は、6月上旬に示されるということなので、その結果を委員会としても十分に検証し、今後の交通安全確保・自転車対策に向けて研究していく。

一方、昨年4月以降、登下校中の児童等の列に自動車が入り込み、死傷者が発生する痛ましい事故が相次いで発生したことを受け、文部科学省・国土交通省・警察庁が連携して、小学校通学路緊急合同点検を行うこととなった。区では区立小学校、教育委員会、警察及び道路管理者等が連携し、平成24年6月12日から8月27日の期間に区立小学校53校で合同点検を行い、その結果、路側帯の設置やカラー

舗装化、標識や看板の設置など、194ヶ所について改善した。

委員会では、交通弱者である歩行者の安全を確保するため、効果的な施策や、自転車走行レーン等の整備に向けて研究していく。

#### (6) 行政視察について

平成24年10月に、長野県諏訪湖で運行されている「水陸両用バス」と長野市の「市街地再開発事業」を視察した。

諏訪湖の水陸両用バス諏訪湖ダックツアーは、2007年6月に、国土交通省が日本で水陸両用バスの営業が認可されたことを受けて、日本水陸観光株式会社が運行を担当し、諏訪市観光課で市のホームページにより情報発信している。水陸両用バスは、基本的には船舶でないため、長距離の運航には向いていないが、約70分のダックツアーのうち諏訪湖クルーズは25分で運行されている。実際乗ったバスにはガラス窓がなく、当日は雨風が吹き込み寒く、乗車料金も3,000円と高いため乗降客は少なかったが、将来、区にとって羽田空港の近隣地区への海上輸送を考える上での一つの参考となるものと考えられる。

長野駅前には低層木造住宅が密集する状態が続いていたが、長野オリンピック開催により事業化の機運が盛り上がり、平成9年にJR長野駅善光寺口の正面に外観が善光寺門前の行灯をイメージしてデザインされた再開発ビルのウエストプラザ長野が建設された。最近では、長野新幹線（北陸新幹線）の北陸地方への延伸整備が進むことを睨み、首都圏からだけでなく、北陸圏からの誘客効果が高まる中、土地の高度利用と安全で防災性の高いホテルと店舗が整備され、中心市街地の活性化に寄与していた。今後、大田区で初めての市街地再開発事業となる京急蒲田駅西口駅前地区と糀谷駅前地区の調査・研究の参考とする。

#### (7) 区民にとって快適な交通環境の整備に向けて

京浜急行電鉄の羽田空港への速達性に伴い、エアポート快特の京急蒲田駅通過問題が発生した。委員会としても強く求めてきた区民の切実な要望であった通過問題は、先に述べたように平成24年10月のダイヤ改正で一定の解決を得た。委員会では今後も運行に対して各沿線地域に与える影響を注意深く見守り、必要に応じて京浜急行電鉄に働きかけていく。

京浜急行連続立体交差事業の全線高架化や、蒲田立体事業のアンダーパスの開通により、京急線の沿線や京急蒲田駅をはじめとした駅周辺の景観は大きく変わってきている。今後、再開発ビルの着工、駅前広場や関連側道、自転車駐車場の整備や高架下利用などにより、区民にとって利便性の良い快適な都市づくり、魅力あるまちづくりを推進する。

安心して暮らせる地域の整備を長期的に推進して行く必要があるため、更なる調査・研究の必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。