

平成 26 年 5 月 26 日

大田区議会議長

高 瀬 三 徳 様

交通問題対策特別委員長

佐 藤 伸

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、京浜急行連続立体交差事業の推進について、コミュニティバスの運行、新空港線など交通網整備等に関する対策について、駅前を中心とした自転車駐車場整備の推進や歩行者の安全と自転車の走行環境の整備を進めるため、自転車対策及び交通安全について調査・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) 京浜急行連続立体交差事業の推進について

①京浜急行連続立体交差事業について

本事業については、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 箇所の踏み切りが撤去され、交通渋滞が大幅に解消し、羽田空港への道路アクセス向上や、緊急車両の通行しやすさについて地元消防署も実感している等、区民にとつ

ても利便性が増したといえる。

委員会において、平成 26 年 3 月 31 日付け官報にて、事業認可における施行期間変更の告示がされたとの報告があった。本事業の事業認可期間を、平成 28 年度末まで 2 年間延長することについて、国から事業認可されたものである。

区の説明によると、地中ばりの工事の遅れ等が原因となっているとのことである。

このことについて、委員からは、「地中ばりの工事の遅れによるということは、高架下の利用計画も同じように 2 年延伸してしまうのか」という質疑があった。区としては、「高架下を早く利用できるようにしたいとの考えもあり、今後の工事の進捗状況にもよるが、現在のところは当初の利用計画と変更はないと考えている」という答弁があった。

委員会としては、区民の利便性向上、また安全性の確保の観点から、迅速で、かつ安全、確実な工事の進捗を求めながら、その推移を注視していく。

②京急沿線のまちづくりについて（京急蒲田駅周辺）

京急蒲田西口周辺地区においては、町会、商店街、飲食街等の代表によって構成される「京急蒲田西口地区まちづくり研究会」が主体となって、一体的なまちづくりに取り組んでいる。また、その区域内では、地権者組織によるまちづくりの検討が行われている。

駅前広場を含む約 1 ヘクタールの区域では、市街地再開発事業が実施されており、平成 25 年 10 月 27 日に本事業の起工式が行われた。

委員会においては、平成 26 年 1 月 21 日に、京急蒲田西口駅前地区再開発等について現地視察を行った。当日は、再開発組合から、事業計画の概要、施設建築物や公共施設の概要の説明を受け、実際の工事現場に入り視察を行った。現場では作業員たちが緊張感を持って機敏に動いており、順調な工事の様子を視察することができた。スケジュールも計画通りに進んでいるということであり、委員会として、今後も工事の進捗状況を注視していく。

③京急沿線のまちづくりについて（糀谷駅、雑色駅周辺）

糀谷駅周辺地区について、委員会では、区から再開発事業における公益施設についての報告があった。地下 1 階は自転車駐車場、防災倉庫、地上 2 階が高齢者支援施設及び子育て支援施設を予定しているということである。

このことについて、委員からは「自転車駐車場における駐車台数は、区民の需要を満たすものか」という質疑があり、区としては「現状で調査を行い、必要台数を算出したものである」という答弁があった。

雑色駅周辺地区では、六郷特別出張所の跡地を含めた暫定駅前広場のあり方について、雑色駅まちづくり研究会において、まちづくりのガイドライン等について研究しているところである。

このことについて、委員からは、駅前広場について、「最終的な整備ができた時点で災害時の避難場所とすることは賛成である」という意見があった。

(2) 交通網整備等に関する対策について

①大田区新空港線について

新空港線は、運輸政策審議会答申第 18 号において、京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄多摩川線を短縮する路線の新設として答申され、目標年次を平成 27 年とし、それまでに整備着手することが適当であると位置づけられた路線である。

平成 25 年 8 月に、大田区新空港線整備促進区民協議会が開催された。議員や関係団体等合計 283 名の参加があり、活動報告や芝浦工業大学の岩倉教授による講演が行われた。

大田区は、新空港線の整備により、区内の移動が便利になるほか、羽田空港へのアクセス強化、おおたのまちづくりへの寄与、緊急時の迂回ルートの確保など、多くの効果が期待されるとしている。

平成 26 年 2 月 7 日、新空港線整備により羽田空港へのアクセスや地域間移動の利便性が高まる大田、港、新宿、品川、目黒、渋谷、豊島の 7 区長連名で、早期着手に向けた都の主導的な取り組みを、都知事に要望した。

平成 26 年 3 月 5 日開催の当委員会において、委員から、都知事あてに「新空港線早期整備着手に関する意見書」を提出したいという提案があった。

審議の中で、この提案に対し、さらなる審議を求める立場から、「新空港線のデメリットについて、区民に十分に説明されたとは言えず、現時点での意見書の提出は時期尚早である。」といった意見や、一方で、この提案に賛成し、早期に提出すべきという立場から、「国際空港を抱える大田区が今後発展していくためにも、空港へのアクセス強化は重要な課題である。都が先頭に立って区とともに取り組むことで、区民に対し、よ

り踏み込んだ説明ができるようになる。」、「整備着手目標年次である平成 27 年が迫っており、まさに今が都に対しての働きかけをすべきタイミングである。」といった様々な議論が交わされた。

以上の後、採決を行った結果、平成 26 年 3 月 7 日に委員会提出議案を提出することを決定し、議決を経て、同日付けで大田区議会議長名で都知事あてに意見書を提出した。

委員会として、大田区議会や各区からの意見書や要望書提出後の都の動向を注視していく。あわせて、今後も新空港線が大田区民にとって利便性が高く、快適に利用できるものになるよう、調査、研究を行っていく。

②中央新幹線について

中央新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法の基本計画路線に位置付けられており、時速 500 キロメートルで走行する超電導リニアモーターカーにより、東京都を起点に、甲府市、名古屋市等を主な経過地として、終点大阪市までを結ぶ新幹線のことである。この計画が実現すれば、東京－大阪間が約 1 時間で結ばれることになる。2027 年に名古屋、2045 年に大阪まで開通予定となっている。

平成 25 年 9 月に J R 東海より予定ルートが発表され、大田区北部の地下を線路が通ることが示された。また、洗足池付近には非常口が作られる予定である。

このことについて、委員からは、「中央新幹線が走ることによって人体にどのような影響があるのか等、地元町会からも質問が上がっている。特に、大田区では非常口が設けられるということもあるので、しっかり説明をしてほしい」という意見、要望があった。

また、中央新幹線について、当委員会で行政視察を行った。このことについては、後段で記す。

委員会としても、中央新幹線が地下を走ることによって、大田区民にとってどのような影響があるかについて、調査、研究していく。

③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」の運行を矢口・下丸子地域において開始した。委員会において、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。

平成 25 年度上半期の利用状況として、利用人数が前年に比べて約 0.7%増加し、24,416 人となり過去最高を記録したものの、1 便あたりの利用人数は約 7 人と伸び悩んでいる。

このことについて、委員からは、「地域の要望で実現したものであるので、長く続けてほしい。多くの区民に利用してもらい、収入があがれば理想的であるが、何よりも区民が使いやすい方策を検討してほしい」という意見、要望があった。

現在では、月 1 回程度で作業部会を開催しており、ルート変更を含めて様々な検討をしてきたところである。そのような状況の中、自治会・町会の要望や、利用者アンケート等の実施を経て検討した結果、平成 26 年 4 月より、矢口三丁目地域にルートを延伸することが決定した。

このことについて、委員からは、「ルート延伸に伴い、1 日あたり 1 便減るという説明があった。利用者アンケートの「たまちゃんバスに望むこと」に、増便やルート拡大、運賃値下げ等があがっているが、今後、区としてアンケート結果をどう受け止めていくのか」という質疑があった。

区としては、「アンケート結果を重く受け止めており、作業部会に説明し、その中で議論し、地域の方々にとって、より利用しやすい形になるよう検討していくことを考えている」という答弁があった。

委員会として、たまちゃんバスの利用状況や、作業部会の動向を注視し、地域の方々により利用しやすいものとなるよう、引き続き調査、研究していく。

(3) 自転車対策及び交通安全について

① 駅前放置自転車の現況と対策について

5 月と 10 月の年 2 回、地域や商店街と協力して行われる駅前放置自転車クリーンキャンペーンについての報告がそれぞれあった。

内容については、主な活動は啓発活動として、駅頭において、区民に啓発用のポケットティッシュや管内別の駐輪場マップなどを配り、そちらに自転車を駐車してもらうよう案内するものである。また、この期間に蒲田駅、大森駅において放置自転車の台数を調査した。このキャンペーンだけの効果ではないが、蒲田駅、大森駅における放置自転車の数は年々減ってきているという報告があった。

このことについて、委員からは、「キャンペーンの実施時間について、通勤や通学に

使う方が多いので、朝の時間帯を選んでいると考えるが、最近、特に蒲田の繁華街などでは夜間の放置自転車が増えているという印象がある。夜間駐車についても対策を検討すべきである。」、また、「今後は駅前に大きな自転車駐車場の計画もある。自転車に関しても自動車の駐車場のようにはパーキングの空き状況がわかる仕組みや、誘導員がトランシーバーなどを利用して状況を把握できるような仕組みなどを検討してほしい」との意見、要望がなされた。

②自転車駐車場の整備について

平成25年4月および6月に、これまで自転車駐車場がなかった御嶽山駅周辺に、2つの自転車駐車場が整備されたという報告があった。整備にあたっては、地元町会や商店街、鉄道事業者と対策連絡会を開催し、いろいろな方策を検討してきたということであった。

また、蒲田五丁目にある民営自転車駐車場に対して、育成補助金を交付する。今後も機会を捉えて民営自転車駐車場への助成事業を行っていくという報告があった。

このことについて、委員からは、「自転車駐車場の整備によって、通勤や通学の方は非常に助かっていると考える。しかし、昼前や夕方の買い物の時間帯などに限れば、スーパーの店前に置かれている自転車の数はそれほど大きく変わっていないという現状が見受けられる。接触事故もあり、歩道に乗り上げた自転車のために、ベビーカーが通れなかったりとトラブルも少なくない。区としても、こうした自転車の対策もしっかり行ってほしい」といった意見、要望があった。

委員会としても、地域にアンテナを張り、その地域において提案できるような自転車の駐車対策を検討していく。

③連続した自転車走行空間確保に関する社会実験について

平成25年2月14日から27日にかけて行われた東京都が実施した社会実験についての結果報告があった。実験内容は、池上仲通りと池上通りの車道の左側端に自転車ナビマークを設置し、交通調査を行ったものである。

ナビマークによる自転車通行場所の誘導効果について、幅員が狭く、歩道がない生活道路である池上仲通りでは、ナビマークにより自転車を車道左側端に誘導することは有効であるが、その一方で路上駐車・駐輪が多い日や時間帯には効果が確認できなかった。

また、歩道の幅員が一定程度確保されている池上通りでは、車道上にナビマークを設置したが、車道への誘導効果は限定的であり、原因は、「車道通行は怖い」といった自転車利用者の心理や路上駐車などであった。

これについて、委員からは、「調査の中で、「自転車専用レーンをつけてほしい」という意見が多かったことは納得できるが、道路の幅が限られていることもあり、すべてに対応するのは簡単にはいかない面もある。区として、自転車走行ネットワークの提案を積極的に行ってほしい。」、また、関連して、「最近では逆走や猛スピードなど自転車のマナーの悪さなどにより、事故が増えている。できるだけ多くの区民に自転車のマナーを周知してほしい」といった多くの意見、要望がなされた。

また、都の社会実験の結果を踏まえて、区においても大田区独自の自転車走行レーンを平成26年2月から3月にかけて池上地区に整備することを決定し、交通量調査やビデオ観測等を行った。

委員会としても、この実験結果の分析を行い、区民が安全・安心に利用できる自転車の走行ネットワークを研究していく。

(4) 行政視察について

当委員会では、委員会調査・研究のため、平成26年2月6日から2月7日にかけて、山梨県立リニア見学センターと甲府市への視察を行った。

山梨県立リニア見学センターは、山梨リニア実験線での走行試験の様子を見学することができ、その他、超電導リニアやリニア中央新幹線の概要を、模型や各種展示物によって紹介している。

当日は、センター職員から実験線や新幹線についての説明を受けるとともに、時速500キロメートルで走行する新型車両を実際に見ることができた。車両が疾走する様子や、車両が通る際に聞こえた風を切る音に速さを実感した。

先に記したとおり、大田区では、中央新幹線の線路が地下を通り、また、洗足池の近くに非常口を設けるという予定になっている。委員会として、中央新幹線が区内を通ることにより、区民にどのような影響があるのか等、環境面も含め、十分調査していきたい。

甲府市では「自転車道」の設置の取り組みについて、甲府市丸の内周辺地区における取り組み事例等について説明を受けた。

「平和通り」の歩道部において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に、自転車と歩行者を分離した自転車道を整備し、平成22年3月19日より利用を開始した。

結果として、自転車利用者の約9割の方が「自転車道」を利用。歩行者の約9割の方が「歩道」を利用した。また、アンケート調査結果として、全体の64パーセントが「通行しやすくなった」と回答する一方で、全体の17パーセントが「通行しにくくなった」と回答した。その理由としては、「自転車道または歩道の幅が狭い、途切れていて危険（バス停留所付近含む）」「ルールやマナー違反者の存在」ということであった。

大田区においては、先に記したとおり、平成24年度に東京都が実施した走行空間確保にかかる社会実験を受け、同じ池上地区で、平成26年2月から3月にかけて自転車走行環境の整備を区として初めて行ったところである。

そのため、実際に自転車走行環境の整備を行い、事業実施している甲府市を視察することができ、現状や課題について、大変参考になった。

(5) 区民にとって快適な交通環境の整備に向けて

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等により、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。

また、新空港線の整備着手の目標年次もせまっており、動向について予断を許さない状況でもある。

大田区は、「おおた未来プラン10年」の中で、「まちの魅力と産業が世界に向けて輝く都市」を基本目標に位置づけ、その実現に向けて、快適な交通ネットワークや、魅力あふれるまちづくりを進めているところである。

委員会においても、区民にとって利便性の良い快適で魅力あるまちづくりを推進すべく、様々な角度、視点から研究、調査していく。

そのためにも、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。