

令和3年5月26日

大田区議会議長

塩野目 正 樹 様

交通臨海部活性化特別委員長

松 原 元

### 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、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 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 年度の収支率は 50.4%となり、本格運行への移行条件（収支率 50%以上）を満たしたため、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。

区からは、令和 2 年度の年間実績は収支率 29.4%と予測されるが、令和 2 年度についてはコロナ禍で外出自粛の要請がされた中、バスに限らず公共交通機関の利用者が大幅に減少し、収益も減少しているため、収支率等の数字は参考外であり、令和 3 年度以降もこの影響は考慮する必要があると考えているとの報告があった。また、このコロナ禍にあっても、運行開始時よりも利用者数が多く、地域に定着していると言えるたまちゃんバスを継続運行させていくため、区としても努力するとの報告があった。

委員からは、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況ではあるが、地域になくてはならない交通機関であり、福祉的な役割も担うコミュニティバスであるため、ぜひ存続して何とか地域に残してほしいとの要望があった。

また、区内の他の交通不便地域も課題に挙げられる中、地域を選択して運行をしているため、税負担の公平性の観点も重要であるという意見や、矢口地域での成功を受けて、今後はほかの地域での運行も視野に入れて検討していただきた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、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。

## ② 鉄道駅のバリアフリー化及び機能向上の推進について

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、ホームドア設置等、バリアフリー化が順次進められている。区からは、都が取りまとめた鉄道駅バリアフリーに関する整備計画の報告のほか、平和島駅のホームドア設置開始についても報告があった。

委員からは、ホームドアの有無は視覚障がいのある方にとっては生命に関わることであり、引き続き整備を求めるとの要望があった。

また、構内踏切の廃止、駅機能の高度化を図るため、平成 29 年度から駅改良工事を進めてきた東急池上駅の改札切り替え及び池上駅直結商業施設（エトモ池上）の開業についての報告があった。委員からは、今後まちのにぎわいを創出していくためには、地

域と協議をしながら、駅前広場の開発と合わせて取り組むことが課題であるとの意見があった。

さらに本委員会では、令和2年11月9日、改札切替え後の東急池上駅における鉄道駅総合改善事業及び東京モノレール天空橋駅における鉄道駅総合バリアフリー推進事業の各状況並びに鉄道駅と羽田イノベーションシティの連動性の状況について視察を実施し、現状への理解を深めた。

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・研究をしていく。

### ③ 下丸子駅周辺地区のまちづくり構想（案）について

下丸子1・2号踏切は、平成29年1月に改正踏切道改良促進法に基づき抜本的な対策が必要な踏切に指定され、令和2年度までに抜本的な対策の実施もしくは改良計画の策定が義務づけられている。区では、その抜本的な対策に合わせた下丸子地区のまちづくりのあり方について、有識者、国土交通省、鉄道事業者、区及びオブザーバーとして東京都が参画する研究会を発足し検討を重ねている。令和3年4月には、当地区の20年後の将来像とその実現に向けたまちづくりの方向性の案として、上位関連計画等を踏まえて取りまとめた「下丸子駅周辺地区のまちづくり構想（案）」が報告された。

今後、本案をもとに地域住民や民間事業者等の意見を聞き、まちづくり構想そして「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定を行い、鉄道と道路の立体交差に合わせたまちづくりを進めていくとのことである。

委員からは、駅周辺には未活用の空き地が多く、その所有者である地主等といった、大きなステークホルダーとなり得る関係者と早い段階から取り組むことを求める要望のほか、まちづくりは地域と行政が一緒につくる必要があるとあり、幅広い住民と一体になったまちづくりを進めていくことを求める要望があった。

本委員会としては、今後聴取される地域住民等の意見を踏まえつつ、まちづくり構想及びグランドデザインの策定状況を注視していくとともに、下丸子1・2号踏切の課題解決も合わせた下丸子駅周辺地区のまちづくりのあり方について、引き続き調査・研究をしていく。

### ④ 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 60 年代から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。

区からは、「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」の開催報告があった。会議は非公開で行われるが、最終的な検討結果については、取りまとめ次第、公開するとのことである。委員からは、新空港線の実現に向けて、着実に事業が進んでいくことを求めるとの要望のほか、コロナ禍において事業の採算性の予測は困難であると考えられ、事業費の予測を誤れば、区民に誤った情報が流れることが懸念されるとの意見があった。

本委員会としては、協議の場の動向を踏まえながら、引き続き調査・研究をしていく。

## (2) 自転車対策及び交通安全について

### ① 自転車活用推進について

区は、自転車等駐車対策協議会において、令和 3 年度から 10 年間を計画期間としていた大田区自転車等利用総合基本計画の次期計画策定について、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う会議等の中止などによる影響のため、現行計画の期間を令和 3 年度まで延長し、令和 3 年度に取り組みを継続しつつ、次期計画に向けた準備を進めるとの報告があった。次期計画では、現行の「とめる」「はしる」「まもる」のキーワードを継承しながら、新たに位置づける「楽しむ（仮）」の視点を加えることで、計画の体系を整理していくとのことである。

委員からは、特定年齢層に対する新たな安全教育機会の創出について、死亡事故の割合の高い高齢者に対する教育機会の充実を求めるとの要望のほか、臨海部のサイクリング環境向上として、自転車と歩行者のコースを分けて安全対策の実施を求める要望があった。

また、区は、自転車駐車場の供給不足の状況を解消するため、令和 2 年度に、西馬込駅前に新たに自転車駐車場を開設した。

委員からは、駅の利用者増加に伴い自転車駐車場が不足している当地において、引き続き、今後の需要及び不足分への対応を含めた取り組みを求めるとの要望があった。

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の検討とともに、区における自転車の活用推進について、引き続き調査・研究をしていく。

## ② 交通安全について

区では毎年春と秋の大田区交通安全運動として、自治会・町会や区内関係機関の協力のもと、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を実施している。

区からは、令和2年度の本運動においては、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、人的な該当啓発活動を控え、のぼり旗の掲出等の資機材のみの活動としたとの報告があった。

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）を区内の中学校で実施している。

区からは、スケアード・ストレイト方式による交通安全教育を中学校15校で実施するとの報告があった。委員からは、対象生徒はもちろん、父兄、保護者も参加できる形の検討を求める要望があった。

本委員会としては、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・研究をしていく。

## ③ コミュニティサイクル事業について

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、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年間の試行事業が実施された。試行期間終了を迎える令和元年度に事業の効果等を検証し、令和2年4月から新たに課題整理のための検証期間を設け、累計利用回数、ポート設置数、事業収支に条件値を設定し、本格実施へ移行するか否かを判断するとした。

区からは、令和元年度末までの事業実績の報告があり、サイクルポート設置場所については、平成28年度の事業開始時に7ポート、自転車100台であったものが、令和元年度末までには76ポート、自転車300台までに発展し、利用回数については、3月における前年同月比で約1.7倍の伸び率になっているとのことであった。

委員からは、新たなサイクルポートの設置や自転車の適正な台数の整備の検討をするなど、より便利で使いやすいコミュニティサイクルになるよう求めるとの要望があった。

本委員会としては、コミュニティサイクル検証事業の実施状況を注視し、本格実施への移行について、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

## ① 空港臨海部グランドビジョン 2030 の改定について

区では、空港臨海部を取り巻く状況や社会経済情勢が変化していることから、状況に対応した 20 年後のまちづくりを目指し、平成 22 年 3 月に策定した空港臨海部グランドビジョン 2030 の改定について検討を進めている。

区からは、空港臨海部の事業者や働く方の意見を聴取し反映させるための意見交換会を行うことや、庁内検討委員会及び専門部会での検討、新型コロナウイルス感染症の影響や地域との意見交換等を踏まえて、2040 年における空港臨海部の将来像（案）及び基本方針（案）を整理し、今後、この案を基にプロジェクトなどの計画作業を進めることなどが報告された。

委員からは、20 年後の空港臨海部について考えるにあたり、働く人たちの意見を大切に、計画を進めることを求めるという要望があった。

また、産業の継続性を維持するため、コロナ禍でのサプライチェーンへの影響について、区内の状況を把握してほしいという要望や、区が部局横断で取り組んでいる健康施策について、臨海部のビジョンにも取り入れることを求める要望があった。

本委員会としては、空港臨海部グランドビジョン 2030 の改定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。

## ② 一般国道 357 号多摩川トンネルの整備促進に関する意見書提出について

多摩川トンネルは、多摩川を横断し、大田区羽田空港から川崎市川崎区浮島町までの約 3.4 キロメートルのトンネルを国道 357 号の一部として整備する事業である。

区からは事業進捗について、平成 27 年度に事業着手し、令和 2 年になり準備工事、道路区域変更などが行われており、令和 3 年 3 月に立坑工事の開札が行われることの報告があった。

委員からは、羽田イノベーションシティの開業などもあり、今後多摩川トンネルの需要が大きく高まると考えられるため、国土交通省に工事の進捗を早めるよう働きかけてほしいとの要望があったほか、区議会としての意思を示すため、意見書の提出等を検討してはどうかとの意見があった。これらを踏まえ、本委員会では「一般国道 357 号多摩川トンネルの整備促進に関する意見書」を委員会提出議案として提出し、区議会本会議で議決され、令和 3 年 3 月 5 日、大田区議会議長名による国土交通大臣宛ての意見書を提出した。

委員会としては、区議会からの意見書提出も踏まえた、今後の国土交通省の動向を注視

していく。あわせて、区内における道路交通環境の整備の観点はもとより、事故・災害時の代替経路の確保などの様々な面で極めて大きな効果が見込まれ、区民にとっても東京都や隣接近県にとっても重要な事業である多摩川トンネルの整備について、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、加算運賃の状況について報告があり、令和元年度末における回収率は85.2%、昨年度比3.4%上昇とのことであった。今後について、京浜急行電鉄株式会社としては、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が、区としては、引き下げではなく廃止を求めていく姿勢に変わりはないとの報告があった。

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) 今後の交通臨海部活性化特別委員会の展開

新型コロナウイルス感染症の拡大により区を取り巻く環境が大きく変化する中、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、一刻も早い供用開始が急務とされる多摩川トンネルの整備の進捗状況や、都との協議の場が設置されている新空港線の整備について引き続き注視していくほか、本格運行となったたまちゃんバスについて、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、区内鉄道駅のさらなる安全性・利便性の向上には、障がいのある方々への配慮が不可欠であり、本委員会では引き続き、ホームドアやエレベーターの設置等、鉄道駅バリアフリー化推進に向けた議論を深め、整備促進を求めていく。

自転車活用においては、コミュニティサイクル事業の検証実施状況を注視し本格実施への移行の検討をするほか、次期自転車等総合計画策定に向けた、自転車を使った健康への取り組み、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。

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。