

令和 7 年 5 月 26 日

大田区議会議長

松 原 秀 典 様

交通政策調査特別委員長

おぎの 稔

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。

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。さらに、鉄道整備とまちづくりは車の両輪であることから、区は、令和 6 年 3 月に「大田区鉄道沿線まちづくり構想」を策定し、新空港線の整備と合わせて沿線のまちづくりにも取り組んでいる。

区は、新空港線の整備主体となる第三セクターである羽田エアポートライン株式会社と連携しながら、国や都と協議を進めている。一方で、蒲田のまちは航空法の高さ制限等により、建て替えに対するインセンティブが働きにくいことから、まちの機能更新が進まない状況にある。こうした状況を踏まえ、令和 6 年 8 月 2 日には、行政と議会の双方が力を合わせて取り組んでいることを改めて示すとともに、新空港線の令和 7 年度の新規事業化と蒲田のまちづくりへの支援について、区長と議長の連名による要望書を国土交通大臣あてに提出した。

その後、8 月 27 日には令和 7 年度国土交通省予算概算要求が公表され、新空港線第一期整備に関する予算が計上、12 月 27 日には政府予算案が閣議決定された。

さらに、令和 7 年 1 月 17 日には、整備主体である羽田エアポートライン株式会社及び営業主体である東急電鉄株式会社から国土交通省に対し「整備構想」及び「営業構想」が提出され、令和 7 年 4 月 4 日に認定された。区からは、今後の手続きの流れについて説明がなされた。

今後、整備主体・営業主体が連名で速達性向上計画を作成して国土交通大臣に認定の申請を行う。この認定が得られた段階で、鉄道事業の許可を受けたものとみなされ事業化となり、その後、都市計画及び環境影響評価の手続きを経て工事着手となる見

込みであるとのことである。

委員からは、これまでに引き続き、区民への説明と対話により、より多くの賛同を得るために努力するとともに、新空港線と合わせて整備する蒲田のまちの将来像についても区民にアピールすることが重要であるとの意見があった。

本委員会としては、事業計画について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、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 月に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 5 年度を本格運行継続年数の 3 年目とした。

区からは、令和 5 年度及び令和 6 年度上半期の実施状況について報告があり、令和 5 年度の収支率は 47.8%とのことであった。令和 7 年度末までに収支率が 50%を下回った場合には、令和 8 年度中に休廃止の予定であるとのことであったが、令和 6 年度上半期の利用者数は前年度と比較して 11%増加し、収入についても 8.6%の増収となっている。実績を踏まえた令和 6 年度の収支率は 50.8%を予測しているとのことであった。

委員からは、収支率向上のための様々な取り組みを推進している中ではあるが、コミュニティバスの運行について、多角的な視点から検討していく必要があるとの意見があった。

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。

③ 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、池上・中央・南馬込を対象とした南馬込駅地域と、中央・西蒲田を対象とした西蒲田地域において、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た。

区からは、1年間の実証実験の結果について、一日の平均乗車人数は1.9人、収支率は0.9%、一人当たりの運行経費は約3万2,000円となったとの報告があった。これを踏まえ、事業の継続性としては非常に困難な結果となり、今回のデマンド交通は地域ニーズに合致しないと考えられるとのことである。

委員からは、エリア内の交通に不便を感じつつも、申し込み方法がわからないという区民が多数であり、新たな公共交通のニーズが高いにも関わらず、利用率の向上に繋がらなかったことに関しては、区から当該地域にお住まいの方々への説明会やどの地域で、どのような区民を対象に何回実施したかなど区の取り組みとして、大きな課題として認識すべきである。今回の実証実験で得た成果や知見・課題等を今後の交通不便地域の改善に生かしてほしいとの強い要望があった。

本委員会としては、今回の実証実験の検証結果を注視し、引き続き交通不便地域の改善に向けて調査・研究していく。

④ 自動運転バスの実証運行の市街地展開について

区は、運転手不足等の社会課題を解決し、持続可能な公共交通の実現を図るため、バス事業者と連携し、天空橋駅から萩中公園間で市街地を走行するルートでの自動運転バスの実証運行を令和7年1月に実施した。1ヵ月間の実証運行の試乗人数は延べ1,744人に上り、自動運転に非常に関心が高いことがうかがえる結果となった。また、アンケート結果からは、乗車中に危険を感じなかった人が84.1%と高く、自動運転バスが本格運行した場合に再度利用したいと思う人も96.4%と高い値であった。自動運転バスは、これまでの羽田空港地区での取組の成果もあり、地域の方々の理解が進んでいるとともに、今回の取組において、更なる社会受容性の向上を図ることができたと考えられる。

また、一方で、自動運転レベル4実装に向けた技術的な課題としては、幹線道路の円滑な交差点通過や車線変更、路上駐車対策などが明らかになった。今後は、社会受

容性の向上に向けた自動運転車両に対する更なる理解促進などのソフト対策に加えて、道路環境や自動運転システムなどのハード対策の検討を進めるとともに、今回の実証運行結果を活かしながらレベル4実装を目指すルートを選定していくとの報告があった。

委員からは、路上駐車対策はもちろんのこと、自転車や自動二輪車等への対応についても、今後実証で得たデータを積み上げながら検討を進めていただきたい。との意見があった。

本委員会としては、今回の実証運行の結果や今後の運行計画を注視し、自動運転技術の検証及び、自動運転バスの社会受容性の向上に向けた区の取り組みについて調査・研究していく。

(2) 自転車対策及び交通安全について

① 自転車の適正利用について

令和7年第1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」が区から提案され、本委員会において審査した。

本改正は、放置自転車対策の更なる推進を目的に、撤去手数料を引き上げ、行政負担割合の是正を図るものである。区からは、これまでも経費縮減に努めてきたが、今後はさらに効率的・効果的な放置自転車対策とすべく、手数料の見直しと並行して、システムを活用し、放置が多い場所をデータから特定して、作業の効率化を図りながら撤去・返還・処分を一貫して行う手法の検討を進めているとの報告があった。この放置自転車対策におけるDXの推進では、撤去直後から問合せへの対応が可能となり、区民にとってのメリットも向上するとのことである。

委員からは自転車等の撤去に関する経費は区の損害となっている一方で、撤去手数料の大幅な値上げは、持ち主が引き取りに来ないことに伴う廃棄費用の負担増にも繋がりがねない。今回の撤去手数料の見直しは、持ち主に引き取りに来ることを選択させる価格設定となることを期待するとの意見があった。

② 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

している。区からは、令和5年の区内の交通事故発生件数は前年に比べ157件増加しており、23区で比較すると、事故発生件数は3番目に多く、死者数は最も多い結果となったとの報告があった。区では交通安全啓発活動を推進するため、自治会・町会や区内関係機関と連携した春・秋の交通安全運動や、交通ルール遵守やマナー向上を図るための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。また、区は、令和6年12月に一般社団法人トヨタ・モビリティ基金と覚書を取り交わし、交通事故削減に向けた新たな取り組みとして、自転車利用者に対する事故防止や意識啓発のための新技術である「スマートポール」の活用による社会実験及び小学生や子育て世代向けの自転車教室等の開催を、双方で協力しながら実施していくとのことである。

委員からは、特に自転車事故における重大事故のうち約7割が頭部に致命傷を負っていることから、ヘルメット着用の重要性や令和5年7月から開始した自転車安全対策助成（ヘルメット助成）について、より一層啓発に力を入れるべきである。また、事故の傾向を踏まえて、年齢層ごとにターゲットを絞ったテーマでの啓発活動を行っ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及び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、引き続き調査・研究していく。

③ 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年に策定している。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約170キロが概ね整備された。区からは、今後の方針として、整備を終えた路線について自転車ネットワークの連続性や安全確保の状況についての検証を行い、その結果を受けて今後のネットワーク整備に関する方向性を検討していくとの報告があった。

委員からは、当初に整備が行われた路線について、塗装が剥がれている部分も見受けられるため、適宜点検を行い、メンテナンスを行ってほしいとの要望があった。

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。

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

区は、令和3年度から7年度の計画である「大田区通学路交通安全プログラム」に基づき、5年間で全59校の小学校通学路の危険箇所について、合同点検を予定している。令和6年度においては小学校13校を対象に、児童や保護者、地域から情報収集し、合同点検が必要な危険箇所（交通量が多い、見通しが悪い、ガードレールがない、自転車の飛び出し等）の報告があった8校について、学校や警察等と連携して合同点検を実施した。

区からは、これらの対策結果の公表として、区ホームページに加えて、今回から教育委員会のホームページにもリンクを設定して公表を行うこととしたとの報告があった。

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

港湾法の規定に基づき、都の管理する港湾の開発、利用、保全及び管理運営に関する重要な事項を審議するとともに、東京都海上公園条例に規定する海上公園に関する事項を審議するため、東京都知事の附属機関として東京都港湾審議会が設置されており、区からは開催内容について、本委員会に報告されている。

令和7年2月に開催された第102回の審議会においては、港湾整備負担金部会の報告及び、令和5年11月に改訂された東京港第9次改訂港湾計画の実行プランとしての役割も有している「東京都のコンテナふ頭の経営戦略（案）」の報告がなされたとのことである。

コンテナふ頭の経営戦略（案）については、東京港の現状を踏まえた2050年の将来像とともに2035年の中間目標として大井ふ頭のバージョンアップが位置付けられている。また、将来像実現に向けた戦略の具体策として、中央防波堤外側ふ頭Y3の整備推進や大井ふ頭の再整備の推進等が位置付けられているとのことである。

本委員会としては、区が策定している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、東京都等の取り組みも注視しながら、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の5年間の推移状況について報告があり、令和5年度末における累計の回収率は87.5%であったとのことである。また、区としては長期にわたって加算運賃が徴収されることは問題と考えているため、鉄道事業者または国土交通省に対して終了時期の判断について見解を示すことを促していくとの説明があった。

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・研究していく。

(5) 行政視察について

本委員会では、令和6年10月22日から23日の2日間にわたり、大分県及び福岡県福岡市への視察を行った。

大分県では、「ホーバークラフトの導入における交通網整備及び臨海部の活性化について」、福岡市では、「福岡市地下鉄七隈線の延伸事業について」の項目について、それぞれ視察を行った。

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

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、区に対しては、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、鉄道沿線の都市開発の機運が高まる中で、区は、「大田区鉄道沿線まちづくり構想」により、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示している。さらに、新空港線第一期整備に関する令和7年度政府予算案が閣議決定されたことで本事業は大きく前進した。現在、事業化に向けて区は国や関係事業者と継続して協議・調整を行っている中で、本委員会においても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や事業の効果について注視していく必要がある。

公共交通不便地域の改善に向けた取り組みについては、たまちゃんバスの運行継続に向けて、コミュニティバスを多角的に検討していくこと及び、デマンド型交通の実証実験で得た成果・知見を活かし、地域特性やニーズに即した施策の実現に向けて、議論を深めていく。

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た施策の展開や新たな技術も活用した交通安全施策の実施状況と成果を注視し、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。