



令和2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

犬 伏 秀 一

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（埋立地の帰属問題及び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。

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 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。

また、令和元年 10 月の消費税増税に伴い、運賃が 10 円値上げされ 150 円から 160 円へと改定された。

区からは、今後も新規車両購入の条件である、2 年連続で収支率が 50%を超えることを目指し、地域とともに利用者増に向けた取り組みを行っていくとの報告があった。

委員からは、収支率向上に向け、広告料を設け車内放送を行うなど広告収入を増額できるような工夫を求める要望のほか、運行事業者の事業費が年々増えていくのでは、地域や区がどんなに努力しても新車購入条件を満たすことは困難であり、運行事業者にも収支率向上に向けた取り組みを求めるべきとの意見があった。

また、新たなルートの検討を望む意見があったほか、その他交通不便地域への導入についても引き続き検討してほしいとの要望に対し、区からは、他の交通不便地域への取り組みについては、現在、矢口地域の状況を踏まえガイドライン策定を検討しているとの報告があった。

また、現在の新型コロナウイルス感染症対策に伴う外出自粛を受けた収支率への影響については、考慮すべきとの意見に対し、区からは、様々な状況を見極めて判断していくとの報告があった。

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 下丸子 1・2 号踏切の抜本的な対策について

下丸子 1・2 号踏切は、平成 29 年 1 月に踏切道改良促進法により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。

区からは、現段階で考えられる最も有効な対策として、下丸子駅付近の鉄道を立体化し、下丸子 1・2 号踏切の除却を行う案が示された。また、立体化するためには、まちづくりと合わせての計画が必要であるとして、「駅前広場整備など駅周辺まちづくり計

画」についての検討を行っているとの報告があった。

委員からは、駅利用者のほか地域住民の生活に大きく関わることであり、地域の声を聞きながらよりよいまちづくりを進めていくことを求めるとの要望があった。

本委員会としては、下丸子1・2号踏切の課題解決に向け、引き続き調査・研究をしていく。

③ 鉄道駅のバリアフリー化の推進について

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。区は、鉄道事業者が行うホームドアやエレベーター設置のほか、多機能トイレの整備に対しても都と協調し補助金交付事業を行っている。

区からは、京急蒲田駅、JR大森駅、東急東横線多摩川駅等のホームドア設置・運用開始及び補助上限額の引き上げ・変更などの報告があり、委員からは、ホームドア未整備駅への早期設置や区が推進する「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」で示したアクションプランとともに、誰にとっても使いやすい安全な駅の整備に尽力するよう求めるとの要望があった。

本委員会としては、ホームドア未整備駅への早期設置など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。

(2) 自転車対策及び交通安全について

① 駅前放置自転車対策及び自転車活用推進について

区は、放置自転車対策として、区と地域、事業者等が協力し、放置自転車の防止及び喫煙マナーの向上を図ることを目的に、大田区クリーンキャンペーンを年2回実施している。

また、令和元年度は、馬込坂下と久が原駅前にそれぞれ新たに自転車駐車を開設した。

委員からは、引き続き、自転車駐車場不足地域での開設に向け、機械式駐車場の整備検討や用地確保などの取り組みを求めるとの要望があった。

また、区からは、自転車等駐車対策協議会において、令和3年度から10年間を計画期間とする大田区自転車等利用総合基本計画の次期計画策定に向けた検討を始めたとの報告があった。次期計画では、自転車活用推進委員会での議論も踏まえ、現行の「とめる」「はしる」「まもる」とともに「つかう(仮)」を視点とした計画策定をしていくとのことである。

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、大田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 自転車の適正利用について

区は、令和元年第3回定例会において「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の一部を改正する条例」を提案し、本委員会において審査した。

条例案は、自転車利用者に対し施錠等盗難防止措置の実施とながら運転禁止等道路交通法関係法令の遵守の義務規定の追加とともに、名称を「大田区自転車等の適正利用及び自転車駐車場整備に関する条例」に改めるものであった。

議論の結果、委員からは、全員賛成の態度が示され、その際、警察などとの連携を含め、注意喚起、啓発を徹底し盗難防止や事故防止に努めることを求める要望のほか、都が義務化する自転車損害賠償保険への加入促進に向けた対応を求めるなどの要望があった。

令和2年4月1日からの自転車保険の加入義務化に向け、本委員会では、全委員の加入状況の確認を行うとともに、大田区議会全議員へ自転車保険の加入が義務化となる旨、改めて周知するなどといった普及啓発活動を行った。

その後、区からは、交通事故の減少、自転車盗難被害の減少及び自転車損害賠償保険の必要性の認識向上を図り、区内における自転車の適正利用の促進を目的に、区と各企業、団体がそれぞれの特性や資源を活かし連携協力するため、5社の損害保険会社等と協定締結をした旨、報告があった。

本委員会としては、区内における自転車の適正利用の促進に向け、引き続き調査・研究をしていく。

③ 交通安全について

区では毎年9月に秋の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。

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、区内一人当たりの自転車事故発生件数が一番多い高校生を対象に、区内の都立・私立高校において、スケアード・ストレイト方式による交通安全教育を試行実施するとの報告があった。試行は、当初2校での実施を計画していたが、新型コロナウイルス

感染症拡大の影響から1校中止となり1校のみの実施となった。

委員からは、実施予定高校と調整するなかで対象生徒が自転車通学する生徒となったことに対して、通学以外でも自転車を利用するため、高校と調整を図り、参加生徒を増やし実施すること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。

④ コミュニティサイクル試行事業について

コミュニティサイクル試行事業は「大田区自転車等利用総合基本計画」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年間の試行実施がされている。

区は、試行終了を迎える令和元年度に事業の効果検証を行った結果、当初計画に修正を加え、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。

委員からは、公共交通の補完や駐輪場対策として蒲田駅西口をはじめとした駅前へのポート設置を積極的に進めることを求めるなどの要望が数多く挙げられた。

本委員会としては、コミュニティサイクル試行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（埋立地の帰属問題及び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 舟運事業について

舟運事業は、平成28年度から30年度の3か年に渡り社会実験を実施し、観光周遊又は交通手段等の視点を踏まえ、地域特性を活かした国際都市にふさわしい、民間事業者による定期航路化を目指してきた。

区からは、民間事業者による一般旅客定期航路事業について、令和2年2月20日に国土交通省から許可を受けた旨、報告されている。

令和元年度、定期航路の周知などを目的に定期航路化に向けたプレ運行イベントをO T Aふれあいフェスタと連携し開催した結果、2日間合計で延べ179名の参加があった。

また、区は、令和2年度からの定期運航は、区の船着場を使用し実施することから、事業者である株式会社東京湾クルージングと災害時における物資等輸送協力に関する協定を

締結した。協定締結により、災害時、水上輸送基地への物資輸送や負傷者などの移送や訓練への協力を依頼していくとの報告があった。

委員からは、協定が実効性あるものとなるよう、船着場等、輸送拠点のインフラ整備を進めること、水上訓練を至急実施することを求める要望があった。

本委員会としては、舟運事業が、空港臨海部の魅力を発信するとともに、水辺空間と船着場周辺地域の活性化に寄与するものとなるよう、引き続き調査・研究をしていく。

② 空港臨海部グランドビジョン2030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、令和3年度の新たなビジョン策定に向け、産業特性、立地特性、都市資源といった独自の強みがある空港臨海部のポテンシャルと都市部における将来動向から、空港臨海部の目指すべき方向性を整理したとの報告があった。

委員からは、多くの専門家の意見のほかにも臨海部で仕事をしている方を含めた区民の意見をよく聞き策定することを求める要望のほか、臨海部への交通アクセスの整備も含めたまちづくりを進めることを求めるといった要望があった。

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。

(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、平成30年度末における回収率は81.8%、昨年度比5.5%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、加算運賃の引き下げは実施されたが、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) 行政視察について

本委員会では、令和元年11月11日から12日の2日間にわたり、石川県金沢市、株式会社金沢商業活性化センター及び石川県小松市の視察を行った。

金沢市では、「金沢市における自転車対策」について視察した。

市は、「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」の実現を目指し、金沢市まちなか自転車利用環境向上計画を策定した。計画では、「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」を4本柱とし様々な取り組みを行っている。「はしる」では、金沢自転車通行空間整備ガイドラインに基づく自転車走行指導帯などの安全走行に向けた空間整備、「とめる」では、駐輪場を一定期間無料で使用できる便利で使いやすい駐輪環境の創出、「つかう」では、金沢公共レンタサイクル「まちなか」を導入し公共交通としての自転車利用促進、「まもる」では、幅広い年齢を対象に行う交通安全教室の開催による自転車利用者のルール遵守・マナーアップを図っているとの説明を受けた。

市の取り組みは、本区の今後の自転車活用推進の検討に大変参考になった。

次に訪れた株式会社金沢商業活性化センターでは、「まちバス」について視察した。

まちバスとは、まちなかの回遊性の向上と賑わいの創出を図ることを目的に金沢のまちなかを周遊するワンコインバスのことで、株式会社金沢商業活性化センターが、平成19年に無料バスの運行開始、平成20年からは正式に路線バスの認可を受け有料運行を開始し現在に至る。まちバスの利用促進策として、全国交通系ICカードの導入、車内Wi-Fiの導入、金沢駅乗り場に案内カウンター及びデジタルサイネージの設置、中国系QR決済対応のほか6か国語の車内アナウンスを行っているとの説明を受けた。

本区のたまちゃんバス事業は、コミュニティバスであるため事業目的は異なるが、利便性向上や広告収入のあり方などといった企業努力は大いに参考となる取り組みであった。

最後に訪れた小松市では、「地域公共交通を活かした魅力あるまちづくり」について視察した。

小松市の地域公共交通は、バス路線が中心となっており、路線バスの路線拡充や利便性の向上により平成21年と平成31年を比較したところ利用者数は約40%増加した。ただし、1便あたりの平均利用人数が10人を超える路線は2路線、また、収支率100%を超える路線は1路線のみといった現状であった。市の地域協議会の推進により、高齢者の移動手段確保として乗合ワゴン運行といった取り組みも行われている。また、令和元年7月22日、地域公共交通を活かした魅力あるまちづくりに向け、市と日野自動車株式会社は連携協定を締結し、令和元年度は市内2地区をモデルにバスを運行する実証実験を行っているとの説明を受けた。

本区にも坂が多く交通が不便だと意見が寄せられる地域がある。区内の交通不便地域の解消に向け引き続き検討を進める必要があり、小さなワゴン車での乗合いバス事業など参考になるものであった。

(6) 今後の交通臨海部活性化特別委員会の展開

高齢社会の進展や外国人訪問客数の飛躍的な増加など、区を取り巻く環境が大きく変化するなか、区は多様化する交通ニーズに対応し、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、区が示した下丸子1・2号踏切の抜本的な対策や、都との「協議の場」が設置される新空港線の整備について引き続き検討するほか、本格運行となった「たまちゃんバス」や定期航路化が決定した舟運事業について、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。

自転車活用においては、コミュニティサイクル事業の試行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、令和3年度からを計画期間とする次期自転車等利用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、散走を通じた観光マップづくり、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。

また、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。