



令和4年5月26日

大田区議会議長

鈴木隆之様

交通臨海部活性化特別委員長

三沢清太郎

### 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 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た。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 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。

令和 2 年度はコロナ禍の外出自粛等の影響により、収支率は 29.1%と、継続条件の 50%を下回る収支率となった。区からは、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少し、人為的な取り組みでは利用率を向上させることが困難となった場合に、運行継続条件の対象外とする特例措置を新たに設定し、令和 2 年度を特例措置の対象とすることが報告された。

本委員会では、コロナ禍の先行きも不透明であり、令和 3 年度以降の特例措置の可能性について話が及ぶ中、区は令和 3 年度の収支率は、令和 2 年度よりも回復する見通しであるとしたが、令和元年度の水準には戻らない予測であり、今後も状況を注視し、著しい外出自粛等があった場合には特例措置の対象として検討をすると示された。

また、福祉的な側面もあるコミュニティバスを持続させていく上で、そもそも収益の取れない仕組みであっても、利用者が増えればその分収支欠損が圧縮される状況は作るべきであり、コスト圧縮のための利用者数の目標設定などの計画をしっかりと立てて運用してほしいとの要望があった。

そのほか、手薄である広告収入の部分について可能性を探ってほしいとの委員意見もあった中、区からは、広告収入の増加を図るため、たまちゃんバスへデジタルサイネージ広告を導入するとの報告があり、令和 3 年 12 月 15 日より放映開始となっている。

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 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、第4回「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。新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からの措置により、前回から大幅に期間が空いての開催となったが、協議の場が開催できるまでの間、担当者間で議論する内容を詰めていたとのことであった。

今回の協議の場では、需要予測の前提条件となる乗換動線の整理などが行われ、区からは、今後、整理した前提条件をもとに需要予測を行っていくと報告があった。委員からは、区民の多額の税金を使ううえでは、十分な区民の理解のもとで進めることを求めるとの要望のほか、協議の進捗が間延びをしてしまうことになれば、事業に対して実現可能性等に疑問を持つ声も出てしまうことから、ある程度のタイムスケジュールのもと、しっかりと具体的な話が積みあがるよう進めてほしいといった意見があった。

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 大田区自転車等総合計画（令和4年度～13年度）について

区は、平成23年3月に策定した「大田区自転車等利用総合基本計画」の計画期間が令和2年度をもって終了することから、令和元年に大田区自転車活用推進委員会を設置し、自転車活用の視点も加えた新たな計画の策定作業を進めてきた。大田区自転車活用推進委員会及び大田区自転車等駐車対策協議会で協議が重ねられ、本委員会においても、令和3年度中に実施したパブリックコメントや区民説明会の結果などがその都度、区から報告され、令和4年3月に、令和4年度から13年度までを計画期間とする、「大田区自転車等総合計画」が策定された。

新計画では、目標像である「安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち」の実現に向け、4つの柱を定めていると区から説明があった。前計画にも掲げられていた「とめる」「はしる」「まもる」の3つの柱を継承し、新たな視点「たのしむ」を加えて発展させるとともに、これら4つの柱をしっかりと連動させることで、目標像の実現に向けて計画を推進していくとのことである。

本委員会では、放置自転車対策や自転車走行環境の整備、また交通ルールの啓発など、多様な視点から活発な議論が交わされた。特に、危険な運転をしている自転車利用者への対策については、ナビマーク・ナビラインといった自転車走行環境の効果的な整備促進、警察とも連携した正しい交通ルールの啓発やルール違反の取締を求める要望など、委員からは様々な意見があがった。

また、新たな視点である「たのしむ」の推進体制をどう考えているか、委員から質疑があり、区からは、「たのしむ」については計画策定段階から、先行施策を掲げて進めてきており、今後も、本計画の前期5年間の実施計画である前期アクションプラン事業の進捗や主な指標の推移を踏まえ、試行錯誤を繰り返しながら目標達成を目指していくとの答弁があった。

自転車活用を推進していくには、自転車駐車場の整備、利用者への交通ルールの啓発のほか、自転車走行環境の整備など、ハード・ソフトの両面から、多様な取り組みを連動させていかなければならない。本委員会としても、より効果的な啓発方法や放置自転車の解消に向けた自転車駐車場の整備・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 第11次大田区交通安全計画について

交通安全計画の策定は、交通安全対策基本法第26条に基づき、区市町村に努力義務が課せられているものである。区では、交通事故や交通公害から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を維持することを目的として、昭和47年以降5年ごと10次にわたり「大田区交通安全計画」を策定し、各種施策を実施してきた。

第10次の計画期間が令和2年度で終了し、引き続きより一層の交通安全対策に取り組み、実効性のある施策を総合的かつ計画的に推進するために、区は令和3年11月、令和3年度から7年度までの5年間の計画期間とする、第11次大田区交通安全計画を策定した。

区からは、交通安全協議会の開催、素案に対するパブリックコメントの実施など、策定までの様々な経過が、その都度委員会にも報告され、委員からは、事故件数ゼロを目指し、地域、警察や教育関係者とも連携をして具体的に進めるよう求める要望があったほか、依然として事故が多発する交差点等の改善といった結果や成果の上がる対策を示してもらいたいといった意見など、活発な議論が交わされた。

策定された第11次計画では、重要課題として「子どもの交通安全の確保」「社会人の安全教育の実施」「高齢者の交通安全の確保」「歩行者の安全対策の推進」「自転車の安全利用の推進」「『新しい日常』に応じた交通安全対策の推進」の6つが掲げられ、区では、これを今後5年間の行動指針とし、交通安全対策を推進していくとのことであった。

本委員会では、社会人の安全教育の現状について、30歳代、40歳代、50歳代が区内の交通事故死傷者数の過半数を占めていることに対し、警察との連携や効果的な働きかけを要望する声があった。また、パブリックコメントの件数が少ないことについては、交通安全

の大切さ、道路環境への不満などは多くの人が感じており、今後、こういった計画を策定する際には、もっと関心を引くよう工夫を求めるといった意見もあった。

本委員会としては、今後、本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、その成果について注視していくとともに、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、区は、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年間の試行実施を経て、令和2年度からは本格事業へ移行するための条件値の推移を管理するため、新たに検証期間を設けて検証事業を実施している。

区からは、検証事業の実施状況が報告され、利用回数、ポート設置数ともに増加しており、今後は条件値の推移を管理しながら、本格事業への移行の可否を検討していくとのことであった。

委員からは、地域経済活性化の観点から、区内の観光名所へのポート設置を運用事業者へ申し入れるよう求める要望があった。

また、平成30年度からは、自転車シェアリング「広域相互利用」に参加し、本区を含め、連携する13区での相互乗入れが可能となっている。一方、隣接している川崎市とは連携をしていない状況であったが、利用者から相互利用を希望する声が多数寄せられたことから、実証実験的に、川崎市へ区のサイクルポートを3箇所設置すると、区から報告があった。

委員からは、実証実験で得られたデータとして、登録者数等の推移だけでなく、どういったルートに需要があるのか、頻繁に利用されているポートがどこかなどのデータを収集できるような効果検証の実施を求める要望があった。

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2040の策定について

平成22年3月に策定された空港臨海部グランドビジョン2030は、策定から10年余りが経過し、この間、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や令和島の誕生など空港臨海部を取り巻く状況や社会情勢が変化してきたことに加え、新型コロナウイルス

ス感染症の影響により、3密の回避、テレワークなどの新しい生活様式に向けた新たなまちづくりの方針が求められている。このような状況から、区では、2040年における空港臨海部のまちづくりの指針となる新たな計画について、令和元年度から、学識経験者及び区職員で構成される専門部会で検討を進め、策定作業を進めてきた。

令和3年度中には、素案のとりまとめやパブリックコメントの実施結果などが区から本委員会に報告され、令和4年3月末、区は、新たな空港臨海部のまちづくりの指針となる「空港臨海部グランドビジョン2040」を策定した。

空港臨海部グランドビジョン2040では、3つの基本方針、「高度な産業の集積拠点」「人の活動と自然の調和」「次世代のインフラ整備」を定め、方針ごとに4つのプロジェクトテーマを設定し、そのうち効果が大きい6項目を重点プログラムに位置付け、重点的に取り組んでいくとのことである。

委員からは、これから臨海部を利活用していく上で、交通インフラの整備は不可欠であり、区の立場から東京都の動きも含めて効果を上げることができるのかといった視点での検討を求める要望があった。

また、令和4年3月12日には、羽田空港と川崎市殿町をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通した。羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれたことによりヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待されている。

本委員会では、開通前の多摩川スカイブリッジ、さらに多摩川トンネル整備予定地の2箇所について、あわせて現地視察を行った。国土交通省や川崎市の担当職員からも説明を受け、空港臨海部における新たな2つの交通網について理解を深めることができた。

さらに、令和4年3月末に東京都から公表された、未来の都市像からバックキャストした2040年代のベイエリアを実現するための行政の取組や民間誘導の方策を示す実行戦略である「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」の大田区に関連する部分についての報告があり、区が策定した「空港臨海部グランドビジョン2040」の大田区エリアに含まれている部分も多くあるため、引き続き東京都と連携・調整しながらまちづくりを推進していくとの報告があった。

本委員会としては、新たな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、引き続き調査・研究をしていく。

## ② 東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想について

東京都では、第9次となる次期改訂東京港港湾計画の策定を検討している。それに向け、東京港を取り巻く情勢の変化を踏まえ、概ね20年後の東京港の将来像を明らかにし次期改訂計画を策定するための指針とする、「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」が第98回東京都港湾審議会において答申され、策定されたと、区から報告があった。

本長期構想では、物流、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりという4つの分野別に東京港の目指すべき将来像を掲げており、それぞれの施策の方向性も示されている。区としては、令和島のY3バース及び新海面処分場のZ1バースが新規整備されることや新たな道路構想、まちづくり方針などに期待をしているとし、区で新たに策定された「空港臨海部グランドビジョン2040」とも整合性のとれたものとなっているとのことであった。

委員からは、港湾は都市機能でもあり、その機能を生かすための東京都の計画、考えについて、区として区民の福祉向上や環境づくりにどうつなげるかという視点をもって、交通環境やインフラの整備を行ってほしいとの要望があった。

港湾の整備は、臨海部の産業活性化だけでなく、防災のためにも重要な視点である。本委員会としては、新たに策定された空港臨海部グランドビジョン2040との整合性のとれた港湾計画が策定されるよう、今後の東京都の動きを注視するとともに、臨海部の重要な都市基盤である港湾整備について、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2年度末における累計の回収率は85.3%であった。区としては、加算運賃について廃止を求めていくスタンスに変わりはなく、今後も、京浜急行電鉄株式会社と話しをしていくとのことであった。

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、多摩川スカイブリッジ開通による効果や、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、新たに空港臨海部グランドビジョン2040も策定され、都の港湾計画の改定に向けた動きなど、空港臨海部を取り巻く環境は変化を続けており、本委員会では引き続き、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。

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、新たに策定された交通安全計画及び自転車等総合計画を踏まえ、自転車を使った健康づくりの取り組み、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。