

平成22年5月25日

大田区議会議長

永井敬臣様

交通問題調査特別委員長

田中一吉

交通問題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) 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

- 2 中間報告

本委員会は、京浜急行線連続立体交差事業の推進及び区民にとって安全で快適な生活基盤としての交通体系の整備に向け、調査研究を行うために平成15年に設置された。

ここでは、主に昨年6月以降の調査結果について報告する。

- (1) 京浜急行連続立体交差事業と関連事業について

京浜急行線本線及び空港線は、平成22年10月より再拡張による国際化に伴い、発着便数の増大が予想される羽田空港へのアクセス機能として、ますます重要な役割を果たすことになる。

しかし、本路線は、国道15号線や環状八号線などの主要幹線道路のほか、多くの道路と平面交差しており、踏み切りによる慢性的な交通渋滞や事故、排気ガスによる環境悪化が、長年、大田区における交通問題の最大の課題であった。

この解消のため、京浜急行本線平和島・六郷土手駅間、及び空港線の京急蒲田駅・

大鳥居駅間を高架化し、既存踏切の除却、高架下の有効活用、駅のバリアフリー化、沿線の関連側道の整備を進める京浜急行線連続立体交差事業が行われている。

この事業は、東京都、大田区、京浜急行電鉄株式会社の三者が共同事業者であり総工費は約1,650億円、そのうち、大田区の負担金は約200億円で、平成20年度末現在の事業費ベースによる進捗状況は約72%である。

上下線高架化完成は平成24年度、関連側道等、道路事業整備も含めた事業完了予定は平成26年度である。

本事業に関連して、国道15号線では国土交通省所管の蒲田立体交差事業や共同溝整備事業、また、東京都所管の拡幅街路事業が進められている。

(2) 平成21年度の連続立体交差事業と現場視察について

京急蒲田駅付近は、平成21年6月に第一京浜(国道15号線)の桁かけ工事が行われ、すでに完了している環状8号線、多摩堤通り、旧多摩堤通りとあわせて京急蒲田駅の工事が大きく進ちよくし、平成22年5月16日には上り線全線(6km)の運行が高架化された。

今後、環状八号線をまたぐ京急蒲田第5踏切は、架設高架橋を下り線に切換える工事が始まり、予定では、今秋に環状八号線の踏切が解消される。さらに、全線の高架化が完了する平成24年度以降には、さらなる道路交通の円滑化と、踏切により分断されていたまちの一体化、地域交流の進展も期待されている。

当委員会では、平成21年7月に連続立体交差事業の京急蒲田駅の工事現場と、関連する国道15号の蒲田立体交差事業のアンダーパス部分の各現場を視察し、工事状況を確認した。その際、委員からは、連続立体交差事業について、営業線の真上にまたぐ直接高架工法のメリットや工期及び、京急蒲田駅の3階建てのホームの形態などについての質疑がなされた。また、関連する蒲田立体交差事業についても、踏切解消と交差点通過時間や、アンダーパス工事の工法についての質疑がなされた。

(3) 平成22年5月16日のダイヤ改正について

理事者からの報告によれば平成22年4月21日に至って、京浜急行電鉄株式会社より、大田区にダイヤ改正が行われる旨、連絡があったとのことである。

今回のダイヤ改正は、上り線の高架化運行に伴って行われたもので、新たに運行する

「新エアポート快特」が、交通結節点の京急蒲田駅を通過駅とする内容であった。

本委員会は、4月23日に予定していた京急蒲田駅の視察を急遽取りやめ、26日と30日に委員会を緊急に召集して状況を把握して、今後の対応を諮った。その結果、区民の利便性向上を図るために、大田区議会として「新エアポート快特を京急蒲田駅に停車を求める申し入れ書」を京浜急行電鉄株式会社代表取締役あてに提出することを決定し、30日委員会終了後に各会派の承認を得て、大田区議会正副議長、交通問題調査特別委員会正副委員長、委員の総勢11名が港区の京急本社を訪れ、永井大田区議会議長から同社代表取締役宛ての申し入れ書を役員に手渡した。

しかしながら、京浜急行電鉄が5月7日に持参した回答書には具体的な修正はなく、同日、通告通りのダイヤ改正を発表した。これを受けて、大田区議会は蒲田区及び、京急蒲田通過反対区民協議会と合同で抗議声明を同日発表し、11日には3者による合同記者会見を開催し声明文を発表した。委員会は、12日に委員会を緊急に開催してダイヤ改正の内容について活発に議論をふまえ、ダイヤ改正の前日の15日には、3者主催の京急蒲田駅通過反対区民大会に主催者側として参加した。大会では、参加者約600人が決議文を採択して、古山副議長を含む代表4人が京浜急行電鉄本社を訪れ決議文を手渡した。

今後も、新エアポート快特を京急蒲田駅に停車させるよう求め、強い姿勢で関係機関に働きかけていく必要がある。

(4) 関連駅周辺地区のまちづくり事業について

京浜急行沿線地域は、木造建築物の多い密集市街地であることに加えて、生活道路が狭く、緊急車両の通行や災害時の避難に障害となるなど、防災上の大きな問題を抱えている。また、沿線各駅周辺は、商店街の活性化、住環境の向上、駅前整備等の課題をもつ地域でもある。

区は、これらの課題解決のため、連立事業をその契機と捉え、京急蒲田西口、糀谷、雑色の駅周辺では組合施行による市街地再開発事業を前提に事業を進めている。

また、京急蒲田東口駅前広場や大森町、梅屋敷の駅周辺では広幅員の区画街路整備事業で駅前整備を進めている。駅前空間の面的な整備やアクセス道路、関連側道の整備事業、駅前自転車駐車場の整備事業等のまちづくりは連続立体事業と連携しながら地域とともに事業の完成を目指している。

・京急蒲田駅周辺

西口では、平成11年に発足した「京急蒲田西口地区まちづくり研究会」を中心に、約3.4haの地区を三つに分割し、まちづくりが推進されている。

その中の駅前地区約1haにおいては、平成18年3月に設立された市街地再開発準備組合が、駅前の商業環境と立地の利便性を活かした居住環境の整備を行う再開発事業の具体化に向け、平成21年4月30日に「京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業」は都市計画決定に至った。この決定を受け地元の再開発準備組合は事業認可に向けて作業を開始し、区はこれを支援した。今後は平成26年度の連続立体交差事業と連携しながら事業の完成を目指している。

一方、東口の駅前広場については、国道15号の蒲田立体交差事業との歩調を合わせ、用地取得を行い街路事業による整備を行っている。

委員会では、東口の歩道橋の工事予定や供用開始時期、また現在のバス路線が京急蒲田駅の東西の駅前広場をどのような経路で、いつから運行するのか区民に示すよう要望した。

・糀谷駅周辺

平成15年10月に結成された「糀谷駅前地区再開発準備組合」は、平成20年3月7日に都市計画決定がなされた後、組合設立に向けて合意形成を図るとともに、他地区の見学会、税務説明会、バリアフリー計画意見交換会等が実施されてきている。

このような状況の中、昨年に続いて平成22年2月、糀谷駅前再開発計画に反対する会から「都市計画決定の白紙撤回を求める陳情」が提出された。これに対して議会は、陳情内容に関しては願意にそいぐたいとの結論を出した一方、今後も、反対する地元住民の意見聴取に努め、粘り強く話し合いを行い、再開発計画を推進していくよう、区に強く要望をした。

・雑色駅周辺

平成15年7月に地権者の組織である「雑色駅周辺まちづくり研究会」が発足し、21年度は「地権者への情報供給の充実」、「区との情報交換の場の提供」を中心に活動してきた。区は、今後のまちづくりに生かすために雑色駅周辺のまちづくり

について、重点地区内の地権者に対して個別面談を実施し、意見の把握と分析を行った。

まちづくりを進めていくうえでは、地域の合意形成が重要となる。

議会としては、区が、地元住民、関係者の意見等の把握に努め、地域の合意形成を図る努力を行いながら、防災・まちづくりのための再開発を進めていくよう、引き続き調査を行っていかなければならない。

(5) 交通網の整備について

① コミュニティバス

区は交通アクセス不便地域、高齢者や障がい者などの移動手段の確保の観点などから、平成19年に、大田区コミュニティバス導入検討会を発足し、20年には導入候補地域の矢口、南馬込、西蒲田の3地域の中から、矢口地域を導入検討地域として選定した。

その後、矢口地域においては、地域検討会と作業部会が組織され、1年間をかけて、事業性の確保、バスの車両数、ルート、運行間隔、バス停、運賃、地域の協力体制などの検討をしてきた。

区も事業者を募集して、東急バスを事業者と決定するとともに、4月と7月の2度にわたり、警視庁の交通実査を受けて検証を行い、正式にコースが決まった。

それを受けて、試行運転の運行時間は午前9時から午後5時まで、1周6.2キロ、停留所は14箇所を設置、運転間隔は所要時間30分に交通渋滞等を考慮に入れて待機時間5分を加え35分とした。また、運行便数は1日に15便、運賃は大人150円、子供80円と決定した。

また、コミュニティバスの愛称とイメージキャラクターを公募して選考した結果、昔、多摩川にアザラシのたまちゃんが来たということのイメージが強かった影響で、愛称は「たまちゃんバス」、イメージキャラクターはアザラシの「たまちゃん」となった。

9月11日付けで国から運行許可があり、10月10日にはセレモニーが行われ、翌日の11日から正式に試行運行が開始され、当委員会でも11月13日に視

察を行い試乗した。輸送実績は、10月は1便当たり10人を超えていたが、11月以降はひと桁台が続き、伸び悩んでいる状況が続いている。

こうした中、区は11月に利用実態の調査、12月には沿線住民アンケート調査・利用者アンケート調査を実施して沿線住民の意向・評価と利用者の動向の把握に努め、作業部会と協働してPR・利用促進等の検討をしている。また、武蔵新田駅と下丸子駅にバス停までの案内図を設置するとともに、主なバス停にも周辺地区案内地図を設置して利便性の向上を図っている。

当委員会では、強く望まれていたコミュニティバスの運行は、事業採算性の点から見ると厳しい状況であるが、利用者を増やしていくためには、アンケートで強く要望されている運行時間帯の拡大や、運賃の値下げ、マスコミへの取材PRの強化、他の自治体などの情報収集などを視野に入れ、検討する必要がある。また、事業採算性向上のためには、運賃収入以外の車内のポスター広告、放送広告、車外ラッピング広告等も取り組んでいく必要があるとの意見が出された。

また、地域が主体となって事業を牽引していく姿勢と運行を維持していくための創意工夫も求められてくる。そのためにも、地域に必要なサポート、地域とのコミュニケーションを、適時・的確に行ってもらいたいとの要望がなされた。

今後について、他の地域への導入検討をするためにも、議会としても、引き続き、区民ニーズや社会動向を常に意識し、区との連携を図り、更なる調査・提案をしていく必要がある。

② 新空港線「蒲蒲線」及びエイトライナー

蒲蒲線は、大田区の東西はもとより、東京圏西南部と羽田空港を結節する路線として、既存鉄道との接続、交差部分の建設計画との整合性を図りながら、国や都、鉄道事業者等の関係者と議論を重ね、整備着手実現に向けて、取り組む必要がある。

エイトライナーについては、平成21年8月21日に「エイトライナー促進協議会の理事会・総会」開催され、「平成20年度区部周辺部環状公共交通に係る調査」について報告がなされた。

議会としては、蒲蒲線やエイトライナーが、蒲田地域の活性化に有効なものとして、今後も、その動向を注視して検討していかなければならない。

③ 羽田空港・蒲田駅間シャトルバス

区は、蒲田駅周辺地域および羽田空港を区政における中心拠点として位置づけ、羽田空港の平成22年10月の国際定期便の就航に向け、10月に蒲田駅前から両地域を結ぶシャトルバス運行について、事業者である京急バスと検討を進めている。

区民の空港アクセスの向上のみならず、まちづくりに大きなインパクトを与える重要な事業であり、今後、関係者と十分な協議を行っていく必要がある。

(6) 行政視察について

平成21年10月、豊橋市の「豊橋鉄道ほっとラム(全面低床車)」、知立市の「連続立体事業」を視察した。

豊橋市の路面電車は、大正14年に開通して以来、市民の足として親しまれている愛知県で唯一の路面電車である。誰もが公共交通を利用しやすいまちを目指して、地域公共交通を市民と協働で維持・確保するため「豊橋市地域公共交通活性化基金」を設置し市民からの寄付の協力をお願いしている。平成20年12月には、交通バリアフリー法に完全対応しているLRV(全面低床車)の購入費の一部に基金を補助金として活用し、利便性を向上させ利用者の増加を図っている。

知立市は、東西に名鉄名古屋本線、南北に名鉄三河線が交差する重要な乗換駅であるが、鉄道により市街地が分断され、慢性的な交通渋滞を招いている。そのため愛知県が事業主体となり、都市交通の円滑化、周辺市街地の生活環境や都市機能の向上を図り「魅力あるまちづくり」のために、知立連続立体事業が行われている。

当初、事業費は499億円で平成12年から平成26年までの事業期間の予定だったが、昨年8月に事業費の再算定が行われ、615億円と23%の大幅アップとなり、財政規模が大きい知立市の負担も15億円増の130億円となったため、愛知県に対して事業費負担割合の見直しを求めている。事業期間も平成35年まで大幅に延長された。

大田区が直面している鉄道事業者と協働で実施する長期的な大規模整備事業とまちづくりの難しさが、実感できた視察となった。

(7) 区民にとって快適な交通環境の整備に向けて

羽田空港の再拡張による国際化に伴うアクセス強化が期待されている、京浜急行

本線・空港線の連続立体交差事業は、5月16日に、平和島駅・六郷土手駅間と京急蒲田駅・大鳥居駅間の上り線が高架化され、平成24年度の下り線の高架化工事も進む一方で、先に述べたように京急蒲田駅に停車しないダイヤが実施されるなど、新たな問題も起きている。

今後、区は関連側道や駅前広場、駐輪場などの整備により、魅力あるまちづくりを推進するとともに、沿線の再開発について、関係者間の合意形成を図っていくことが重要な課題となっている。

交通不便地域の解消、高齢者・障がい者の移動手段として運行した、矢口地区のコミュニティバスは、区、地域と連携しながら検証し、利用者の増加を図るとともに、今後、他の地域への導入を検討していく必要がある。

また、新空港線「蒲蒲線」、エイトライナーは、区民の交通手段の確保・利便性の向上や、東京圏西南部からの羽田空港へのアクセスの充実が重要な課題となっている。

快適な交通環境の整備は、安全で、活気のあるまちづくりを中心に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。