

平成23年3月11日

大田区議会議長

高瀬三徳様

交通問題調査特別委員長

古山昌子

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、発着便数の増大した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った。

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、踏切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が、平成22年5月に京浜急行本線平和島駅・六郷土手駅間、及び空港線の京急蒲田駅・大鳥居駅間の上り

線全線が高架化され、9月には大田区から北区にかけて半周する環状八号線で最後に残っていた踏切が撤去されたことにより、交通渋滞が大幅に改善された。

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事業費は、1,650億円であった。しかし、平成14年度に工期の短縮と踏切の除却の早期実現を図るために、事業区間の6割で仮線工法から、電車を走らせている状態の中で高架を構築していく直接高架工法に変更したこと等により、総事業費が見直され、約242億円増加して約1,892億円になり、大田区の負担金も約200億円から約230億円に増えることとなった。

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、国土交通省所管の国道15号線で慢性的な渋滞箇所であった南蒲田交差点のアンダーパスによる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22年度の連続立体交差事業

平成22年5月16日に上り線全線(6km)が高架化されたことにより、踏切の待ち時間が約4割短縮された。また、横断距離も短くなりレール除去等の工事が順次行われた。さらに、9月には環状八号線の京急蒲田第5踏切を含む4箇所の踏切は、下り線を仮設高架橋に切換える工事が終了して、全面除却され、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、地域交流の進展が期待されている。

各駅舎の改良工事も、22年度は、雑色駅の上りエスカレーター設置工事を始め、大森町駅、梅屋敷駅、雑色駅、糎谷駅の多機能トイレ設置工事が行われた。今後、エレベーター、サイン工事等、24年度の上下線高架化、平成26年度事業完了に向けて、利用者の利便性向上が図られる。

委員会では、エスカレーター等が順次設置されるというが、現在の乗降客が高架化になって、利便性が悪くならないよう要望した。

(3) 京浜急行電鉄との懇談会および京浜急行本線・空港線連続立体交差事業等に伴う

まちづくりなどの諸問題に関する協議会について

平成22年5月のダイヤ改正は、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。

委員会では、4月下旬から5月15日の京急蒲田駅通過反対区民大会までの間に委員会を緊急に3回開催して、4月30日には、大田区議会として港区の京急本社を訪れ、京浜急行電鉄株式会社代表取締役宛の「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」を役員に手渡した。

その後、委員会は上り線の高架化運行に伴って発生した、騒音の苦情や騒音調査等の報告を受けて、9月7日に京浜急行電鉄の小倉取締役 鉄道本部蒲田連立・空港線担当部長、他5人を招き、懇談会を開催した。最初にダイヤ改正の基本的な考え方の説明を受けて、委員から京急蒲田駅通過問題、騒音問題、区民の声を伝え、その後、京浜急行より具体的な騒音対策、陳情者への対応などを聞き、1時間30分を超える質疑を行った。

また、京急蒲田駅通過問題を契機に学識経験者、国土交通省、東京都、京浜急行電鉄、大田区をメンバーとして開催されることになった、京浜急行本線・空港線連続立体交差事業等に伴うまちづくりなどの諸問題に関する協議会については、その協議内容について、毎回終了後に担当部長から委員会で報告を受けている。協議会の中では、京急蒲田駅への新エアポート快特の通過問題について、毎回、直ちに停車する措置をとるように京浜急行電鉄に対して、強く要望を行ってきているものの、ダイヤ改正を検討する時期がきていないなどの理由により、直ちに停車するという確約は、京浜急行電鉄から得られていない状況にある。

一方、連続立体交差事業の総事業費の増額に関連して、東京都、京浜急行電鉄、大田区で昨年10月から10回以上にわたって調整が行われ、京浜急行電鉄は、ダイヤに関して、列車運行の安全性・安定性の向上や旅客動向、乗車人員など全体のバランスの中で決定していくものの、京急蒲田駅に関する大田区の要望についても、ダイヤを判断する際の材料とすることを明確にしたとの報告があった。

さらに、京浜急行電鉄は、再国際化された羽田空港と一体となったまちづくりに積極的に参加するとともに、観光振興など大田区と相互に協力して事業を進めていく姿勢を明確にした。

区からは、京急蒲田駅への新エアポート快特の停車について、直ちに停車する措置をとるよう、引き続きあらゆる機会を捉えて京浜急行電鉄に強く要望していくと報告があったが、委員会としても、今後とも、粘り強く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、京急蒲田駅東口駅前広場や大森町駅、梅屋敷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。

平成18年3月に駅前地区に設立された市街地再開発準備組合は、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」の都市計画決定を受け、平成22年11月に市街地再開発組合設立認可申請書が大田区に提出され、東京都知事の設定認可に向かっている。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。また、東邦医大通り側の一区画では10数世帯の都心共同住宅事業の補助事業が進められ、解体がほぼ終了している。

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、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、拡幅された産業プラザ前の横断歩道の安全性の確認を要望した。

・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っている。

しかし、糺谷駅前再開発計画に反対する会もあり、今後も、地元住民との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、都市計画決定された駅前広場と国道15号線の拡幅部分を含め、雑色の駅前のまちづくりの将来像を共有するため、地権者の合意形成の方法を検討している。

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20年に矢口地域を導入検討地域として選定した。

矢口地域においては、地域の住民や企業、区、関係機関が約1年間かけて検討した結果、試行運転の運行時間は午前9時から午後5時まで、ルートは1周6.2キロ、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、公募で、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」と決まった。運転事業者については、区は東急バスと協定を締結した。

平成21年10月10日に開業式典が行われ、翌日の11日から正式に試行運行が開始された。輸送実績は、スタートした10月は1便当たり10人を超えていたが、翌月以降はひと桁台が続き、1年半を過ぎた現在も伸び悩んでいる状況が続いている。この間、区は作業部会と協働してPR・利用促進等の検討を重ね、昨年の桜の時期にチラシを配布するとともに、3月19日には、無料乗車デーを実施した。また、大田観光協会のパンフレット「大田の魅力再発見下丸子ウォーク」に、バスルート等を載せて、地域外からの利用促進にも努めてきた。東急バスも、4月よりたまちゃんバス専用回数券を発行し、利用者サービスの充実に努めている。

今月、3月27日に予定されている二十一世紀さくらまつりにもたまちゃんバス

のブースを出して、PRを予定している。

当委員会では、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、アンケートで強く要望されている運行時間帯の拡大や、運行ルートの見直し、運賃の値下げなどを、試行期間中に実証する必要がある。また、事業採算性向上のためには、運賃収入以外の車内広告、放送広告等も早急に取り組み、実施するようとの要望が出された。

今後、陳情のある他の地域への導入を検討するためにも、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、区民ニーズや社会動向を常に意識し、更なる調査・提案をしていく必要がある

② 蒲田駅・羽田空港間シャトルバス

区は、区民の空港アクセスの向上を図るため、羽田空港の国際定期便の就航に伴い、10月21日から蒲田駅前からシャトルバスの運行を開始した。事業者は京急バスで、JR蒲田から羽田空港間を32分で約35往復、270円で結んでいる。さらに、10月31日の国際線定期便就航開始日からは、羽田空港深夜・早朝帯に出発する便も運行した。

委員会では、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るが、なぜ事業者が京急蒲田駅通過問題でもめている、京急バスなのかという疑問があった。

③ 新空港線「蒲蒲線」及びエイトライナー

蒲蒲線は、大田区の東西交通軸が整備されるとともに、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、運輸政策審議会答申第18号における目標年次の平成27年までに整備着手実現に向けて、取り組む必要がある。区が実施した平成21年度整備調査報告の事業採算性の試算結果によると、累積資金収支黒字転換年は24年となっている。

エイトライナーについては、平成22年7月26日に「エイトライナー促進協議会の第17回理事会・総会」が板橋区で開催され、平成21年度区部周辺部環状公共交通に係る検討ということで、需要予測と費用便益についての報告がなされた。

議会としては、整備着手の目標年次があと4年と迫った蒲蒲線や、エイトライナーが、蒲田駅周辺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。

(6) 行政視察について

平成22年10月に、石川県白山市の「コミュニティバスめぐーる」、新潟県上越市の「公共交通とまちづくり」を視察した。

白山市は、平成17年2月に1市2町5村の合併により県内最大面積と11万人を要する県下第二の都市として誕生した。白山市の中心部を運行する松任地区循環のコミュニティバスは、平成19年度に大幅な見直しを行い、利用客の多いバス停を優先的につないだ6ルートを設定し、片道30分程度の往復運行とした。運行日は、乗降客の少ない土・日曜日を除いた月から金曜日で、運行時間についても通勤・通学や公共施設、買い物の利用時間を考慮している。たまちゃんバスと同型の3台で1日あたり各コース4、5便の循環運行をしている。運賃は利用しやすいワンコイン100円に設定するとともに、地域住民の利用を促すため、地区別の時刻表をすべての家庭に配布して、地域に根ざし、愛される公共交通の実現を図っている。

上越市は、平成17年1月に全国最多の14市町村が合併した。交通不便地域の自家用車の普及率が向上して、路線バスの平成20年度の利用者は、平成元年の4分の1まで減少した。

そのような状況の中、平成21年3月に上越市地域公共交通総合連携計画が策定され、平成26年度末に開通予定の北陸新幹線をふまえた、公共交通ネットワークの再編に取り組んでいる。合併後の空き庁舎を利用して、交通結節点「さとの駅」として温泉、文教、商業、福祉関連の施設等を集約して地域の拠点として、適材適所の移動手段と路線バスとの連携を総合的に整備している。

今回視察した、両地域とも乗客数の少ない地域・時間帯による、予約制のデマンド運行を実施していたが、無人乗車便数の減少というメリットはあるが、福祉目的の色が濃い。

大田区が直面している交通不便地域のコミュニティバス事業とは、直接比較は出

来ないが、地域による運行形態の工夫と交通網の整備の難しさが、実感できた視察であった。

(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図られ、京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業は、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、問題も起きている。

また、京急空港線における羽田空港ターミナル駅発着時に課せられる加算運賃に対して、羽田空港対策特別委員会と開発・観光対策特別委員会と連携をとり、加算運賃の早期廃止と時期の公表を明らかにするよう、京浜急行電鉄に対して要望書の提出を検討している。

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域のコミュニティバスは、区、地域と連携しながら、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。