

岸田てつはる 区政報告

発行所：自民党大田区民連合
(政務調査係)

住所：大田区蒲田5-13-14

電話：03-5744-1480

去る4月20日に国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会の小委員会より「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申が国土交通大臣に提出されました。

この答申は、2030年頃までを念頭においていた東京圏（東京都心部を中心とする概ね半径50kmのエリア）の鉄道ネットワーク整備の方向性を示すもので、全部で24の事業がリストアップされました。この中には、大田区が長年実現へ向けて努力してきた蒲田駅と京急蒲田駅間の800mを結ぶ新空港線（いわゆる蒲蒲線）も「国際競争力の強化に資する都市鉄道ネットワークのプロジェクト」の8路線のひとつに数えられました。

今後は関係各所との調整を計りながら実現に向けて動き出していくわけですが、今後15年程度で東京圏の人口は減少に転じていく予想と訪日外国人の更なる増加、そして予想される首都直下型地震への対応などを考慮しバランスをとっていく必要があります。我が国の財政状況を鑑みると社会資本整備はなるべく少ない費用で最大限の効果が発揮できるようにしなければなりません、既存のものを有効活用しつつ、選択と集中を徹底しながら計画的に推進することが求められています。

自民党大田区民連合
岸田 てつはる 議員

大田区が長年推進してきた 新空港線(いわゆる蒲蒲線)実現について

■「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申とは

国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会の小委員会より「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申が4月20日に国土交通大臣に提出されました。この答申は概ね15年毎に東京圏の鉄道ネットワーク整備の指針として提出されるもので、今回のものは2030年頃までの整備を念頭において24の事業が「意義のあるプロジェクト」としてリストアップされました。

24の事業の中には、長年大田区が推進してきた新空港線（いわゆる蒲蒲線）も「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」として答申の中であげられた6項目のひとつである「国際競争力の強化に資する都市鉄道ネットワークのプロジェクト」の8路線のひとつに数えられました。この8路線は、利用者が増加傾向にある都心のみでなく東京圏に点在するビジネスや観光などの拠点と空港や新幹線とのアクセスを強化し、国際競争力強化の拠点となるまちづくりを担うこととなります。特に空港へのアクセスのしやすさは国際都市の魅力向上につながる重要な要素と言えます。

■新空港線について

今現在、羽田空港へ電車で行こうとする時に、蒲田駅から京急線へ乗り入れていたら近くて早いのにと感じる方も多いかと思います。実際に蒲田駅から京急蒲田駅までは800m余であり徒歩なら15分前後かかりますが、電車なら5分もかからない距離ですので両駅間を繋げれば利便性は大きく向上します。

この点は大田区も十分認識しており、1980年代末から新空港線実現に向けての調査を開始していましたが、課題点も多く現在に至るまで実現できていません。特に問題になる点は、建物が密集している場所であるため全線地下化する必要があるためコスト高になる、東急線と京急線で線路の幅が異なるために簡単に乗り入れすることができないというところにあります。

ここで線路の幅？と思われる方もあると思います。普段わたし達が無気なく見ている線路の幅（軌間）には違いがあり、国内の鉄道会社では狭軌（1,067mm）と標準軌（1,435mm）の2種類が使われています。大雑把に言いますと、狭軌はJR在来線と大半の私鉄各線、標準軌は新幹線と一部私鉄と地下鉄などで使用されています。これに当てはめて見ると東急線は狭軌で京急線は標準軌が使用されています。そのため単純に線路を繋げてしまえばいいという訳にはいきません。この問題をクリアするには、線路幅が変わる途中駅で電車を乗り換えるか、線路の幅に合わせて車輪間の幅を可変できる仕組みを備えたフリーゲージトレインを使用する方法が考えられます。しかし、フリーゲージトレインは機構が複雑になるため現在も開発中であり完成まで今しばらくかかる見込みとなっています。

このような現状を踏まえ、2015年1月19日に行われた新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会において大田区が示した案は、この事業を2期にわけて整備をしていくというものでした。

第一期では矢口渡駅～京急蒲田地下駅を狭軌で建設し、その後の第二期でフリーゲージトレインの実用化をにらんで京急蒲田地下駅～大鳥居駅を標準軌で建設するというものです。第一期の段階では京急蒲田駅で乗り換えが必要にはなりますが、まずは矢口渡駅～京急蒲田地下駅間を先行整備することにより、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンク（途中区間が途切れていること）解消を優先することになります。そして、東横線・副都心線・東武東上線・西武池袋線と相互直通運転が実現することにより、大田区内からだけでなく、渋谷・新宿・池袋など東京都北西部、埼玉県西部方面から羽田空港へのアクセスの利便性向上による効果が早期に見込めます。

現在、矢口渡駅～京急蒲田地下駅までの事業計画の検討は進んでおり、今後は事業化へ向けて関係地方公共団体・鉄道会社などにより費用負担についての合意形成を進める必要があります。

わたし達自民党大田区民連合は計画の採算と需要を注視しながら、この事業が早期に実現できるように努力していく所存です。

上池台地区で始まるゲリラ豪雨対策の 新しい大口径下水道管の埋設工事について

東京都は夏場のゲリラ豪雨対策として下水道局が策定した「豪雨対策下水道緊急プラン」を基に大型の下水道管を新設することにしました。今回の対象地域は2013年の集中豪雨時に浸水被害があった千川・蛇崩川・呑川・洗足池周辺の4地区となります。大田区内では洗足池周辺の上池台地区の3.2kmが対象となります。都内では道路舗装など都市化の影響で雨水が地中に染みこみにくくなっており、近年ではゲリラ豪雨の増加で下水に流れ込む量が増える傾向にあります。既存の下水道管は1時間あたり50ミリまでの降雨量に対応していますが、2013年の集中豪雨ではそれ以上の雨量があり浸水被害が出てしまいました。

今回埋設する下水道管は降雨量75ミリまで対応可能な大口径の「増強幹線」と呼ばれる下水道管が使用されます。工期は既存のライフライン設備を避ける必要があり、完成までに10～20年程度かかる見込みです。なお、一部先行で完成した部分に関しては2020年4月から使用を開始する予定となっています。

上池台地区の工事に関しては、下水道管は公道および仲池上広場の地下に通していくこととなります。対策内容は、まず低地部にある地域をポンプ排水区に切り替える為に仲池上広場を起点に地下11～15mに直径2.6mの新しい下水道管を先行して整備し、その後に仲池児童公園を起点に地下27～54mに直径4.5mの増強幹線を整備して予定となっています。両工事ともシールド工法を使うため地上では工事の気配を感じることは少ないと考えられます。

区議会へ区民の皆さんの声を届けます。

皆様のご意見やご要望をお待ちしております。

自民党大田区民連合 TEL:03-5744-1480