

1. 背景・概要

交通政策基本法が平成25年12月に施行され、地方公共団体は交通に関する施策をまちづくりの観点から総合的かつ計画的に実施することが求められており、区の地域、交通特性にあった計画を平成28・29年の2か年で策定している。

本計画は、2～3年毎の点検・評価、5年毎の見直しによるPDCAマネジメントサイクルを用いて計画を推進することとしている。令和2・3年度は新型コロナウイルス感染拡大の特殊な状況下であったため推進協議会を延期し、点検・評価と中間見直しを同時に行う。

今回の見直し業務では、点検・評価を合わせて実施し、これらを反映してPDCAマネジメントサイクルの期間を含めた計画の中間見直しを行う予定である。

2. 目的

PDCAマネジメントサイクルに基づき過年度に延期している点検・評価および令和4・5年度の2か年で計画の中間見直しを実施することを目的とする。

本業務では有識者会、推進協議会を開催し、1年目に基礎調査の実施、大田区交通政策基本計画の点検・評価、現況・課題の整理などを行った後、骨子の作成までを行い、2年目は骨子をもとに、区民等の意見を聴取・反映させた計画の作成を予定している。

3. 有識者会及び推進協議会名簿

会議体	区分	所属・職名	氏名
有識者会	学識経験者	東京工業大学副学長 環境・社会理工学院 教授	屋井 鉄雄 (座長)
		東京都立大学都市環境学部教授	清水 哲夫 (副座長)
		中央大学研究開発機構教授	秋山 哲男
		筑波大学システム情報系教授	谷口 綾子
	大田区職員	関連部署部長	
推進協議会	学識経験者	東京工業大学副学長 環境・社会理工学院 教授	屋井 鉄雄 (会長)
		東京都立大学都市環境学部教授	清水 哲夫 (副会長)
	区民代表	自治会連合会、商工会議所、商店街連合会、観光協会	
	大田区議会	区議会議員	
	交通事業者	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	
	官公庁	国土交通省、東京都、警視庁	
	その他	遊漁船業者、工業団体、NPO法人等	
	大田区職員	主要関連部署部長、関連部署課長	

4. スケジュール (案)

主な項目	令和4年度	令和5年度
点検・評価		
アンケート調査		
骨子作成		
素案作成		
パブリックコメント		
確定案作成		
有識者会		
推進協議会		

5. 現計画の概要

(1) 理念

国の交通政策基本法や大田区の上位計画などを踏まえ、超高齢社会などが進む中、羽田空港を有する区として東京圏における**広域的な交通拠点としての役割を担う**とともに、**生活に必要な人や物の移動についての課題を着実に解決**し、大田区の強みである交通の利用しやすさをさらに高め、まちづくりに活かしていくことが求められています。

そのため、本計画のキャッチコピーを、

大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定します。

本計画により、**世界とつながる交通 (グローバル: global) から地域の交通 (コミュニティ: community) まで、多様な特性を有する大田区の交通について総合的に充実を図る (グローバル to コミュニティ)**ことを目指します。

※G2CとはGlobal to Communityのこと。なお、G2Cには、世界から大田区に人を呼び込みたいという思いも込めて設定しています。
また、計画の目標年次は平成40(2028)年ですが、キャッチフレーズでは切りの良い2030としています。

(2) 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、区の上位計画の基本目標や都市づくりの方向性を踏まえ、「暮らし」「都市の活力」「環境」をキーワードとして、まちづくりと連携しながら交通に関わる施策を着実に進めます。

目 標	暮らし	誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の創造
	都市の活力	産業や仕事、人々の交流など、都市のにぎわいや活力を支える交通環境の創造
	環境	地球や都市、人にやさしく、安全・安心で持続可能な交通環境の創造



(3) 基本方針と施策の方向性

目標「暮らし」を実現するための基本方針	施策の方向性
<p>1. ライフスタイルや価値観に応じて様々な移動手段を選択できる交通サービスの提供</p> <p>誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせるように、多様な交通手段が選択可能で、誰もが容易に外出できる環境をつくります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通の連携による機能向上 公共交通の機能向上 道路交通の機能向上 自転車等利用環境の充実 歩行者重視の道路空間づくり
<p>2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供</p> <p>ユニバーサルデザインによるまちづくりや鉄道駅などのバリアフリー化を進めることにより、誰もが円滑に移動できる環境をつくります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進 子育て世帯のための移動の支援
<p>3. 安全に外出できる交通環境の確保</p> <p>道路整備や交通安全教育等の充実により交通事故を抑制し、誰もが安全に外出できる環境をつくります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備による交通事故の抑制 交通安全教育等による交通事故の抑制

目標「都市の活力」を実現するための基本方針	施策の方向性
<p>1. 商業、工業を支える交通サービスの提供</p> <p>商店街の魅力向上、物流の支援などを行い、商業を支える環境をつくります。また工業を支える環境をつくります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 商業に関わる交通環境の充実 工業に関わる交通環境の充実
<p>2. 観光と交流を支える交通サービスの提供</p> <p>空港から区内へ観光客を呼び込む取り組みを進めるとともに、周遊性の向上を図ります。また多摩川や臨海部の水辺について観光やレクリエーションの場として活用できるように交通面で支援を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港と連携した観光の支援 生活交通と観光交通との連携の支援 外国人のための移動の支援 交通による交流の場の充実 水辺空間へのアクセスの強化
<p>3. 業務を支える交通サービスの提供</p> <p>羽田空港や港湾へのアクセス強化、道路や公共交通の充実等により、人々の交流機会の増加や業務の発展を支援します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進 公共交通の機能向上 道路交通の機能向上 東京港へのアクセスの強化
<p>4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援</p> <p>道路や公共交通の防災性を強化するなど、災害に強い産業の環境づくりを交通面から支援します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路の防災性の強化 公共交通の防災性の強化

目標「環境」を実現するための基本方針	施策の方向性
<p>1. 地球温暖化対策の促進</p> <p>次世代自動車による環境負荷の低減とともに、環境負荷の低い交通手段への転換等を図ることにより、地球温暖化対策を促進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車による環境負荷の低減 交通手段の転換等による環境負荷の低減
<p>2. 都市の環境負荷の低減</p> <p>ヒートアイランド現象対策、騒音・振動・大気汚染調査、渋滞対策などを実施することで、都市の環境負荷の低減を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ヒートアイランド現象の改善 環境の保全対策
<p>3. 人にやさしい移動環境の提供</p> <p>出歩きたくなる魅力的な歩行者空間や、安全で快適に通行できる自転車走行環境の整備など、全ての人にやさしい移動環境をつくります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路への通過交通の流入抑制 歩行環境の改善 自転車等利用環境の充実
<p>4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援</p> <p>道路や公共交通の防災性の強化、防災拠点や羽田空港へのアクセスの強化などにより、災害に強いまちづくりを支援します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の防災性の強化 道路の防災性の強化 水上交通による防災性の強化

6. 中間見直しの考え方

中間見直しに際しては、区の上位計画、関連計画などの改定を取り入れるとともに、現計画策定後の新型コロナウイルス感染症の影響など社会状況の変化を踏まえ、

- 公共交通の需要減少等に伴う代替地域内公共交通の活用
- 高齢者の移動手段の確保
- 特定小型原動機付自転車や遠隔操作型小型車など多様な交通手段の活用
- 交通不便地域の改善
- 臨海部における公共交通ネットワーク改善
- 発災時の交通、流通の確保
- Maas の出現、自動運転の実装など交通分野での技術的な革新
- ライフスタイル、ワークスタイルの変化への対応
- バリアフリー社会の更なる形成

など社会・経済の動きを取り入れた中間見直しを行う。