

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 1	災害に強く回復しやすい減災都市の実現

▶ めざす姿

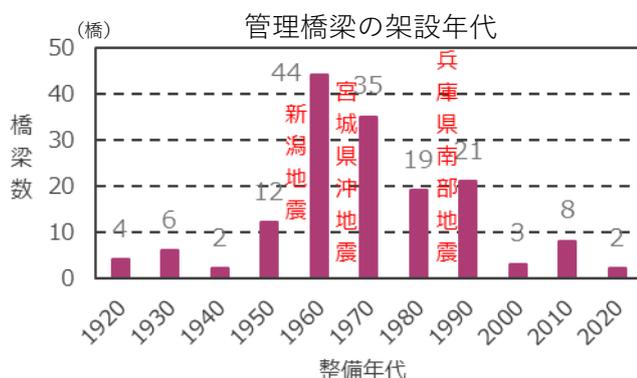
- ① 区内住宅等の耐震化・不燃化が進むとともに、避難等に有効な道路幅員、延焼遮断や避難所・防災活動拠点等となる学校・公園などを有する市街地が形成されることで、区民の生命・財産を守る災害に強く安全・安心で良好な住環境が整えられたまちが実現しています。
- ② 橋梁をより強靱にすることで、区民の生命を守り、生活の再建を促し、企業活動の再開へとつながる道路ネットワークが構築されています。
また、無電柱化の推進により、道路閉塞の一因を無くし災害早期復旧を可能にするなど、都市防災機能の強化、安全・安心で快適な歩行空間の確保とともに、良好な都市景観を創出します。
- ③ 気候変動により激甚化・頻発化している水害の危険性に対し、建築物や公園など公共施設を活用した垂直避難の場所が確保されています。また、高層階の公共施設が無い場合にも、民間施設との協定を締結するなどして、発災時に区民の命を守る「高台」が確保されています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
住宅の耐震化率（旧耐震基準）	91% (令和 2 年度)	約 98% (令和 7 年度)	—
住宅の耐震化率（新耐震基準）	調査中	現状値把握 次第設定	現状値把握 次第設定
東京都防災都市づくり推進計画の 重点整備地域における不燃領域率 (東京都推計値)	大森中地区： 64.3% 羽田二・三・六丁 目地区：49.4% 補助 29 号線沿道地 区（大田区）： 52.5% (令和 4 年度)	—	大森中地区： 70%超 羽田二・三・六丁目 地区：60%超 補助 29 号線沿道地 区（大田区）： 70%超 (令和 12 年度)
耐震性能を把握した橋梁数	39 橋/156 橋 (令和 5 年度)	59 橋	75 橋
耐震・強靱化を進めた橋梁数 (落橋対策)	30 橋/156 橋 (令和 5 年度)	35 橋	39 橋
無電柱化整備延長	13.47 km (令和 2 年度)	17.53 km	20.79 km (令和 12 年度)
高台避難場所の充足率	検討中	検討中	100% (検討中)

▶ 現状と課題

- ① 旧耐震基準の住宅等の助成開始から 10 年以上経過し、所有者の高齢化、集合住宅の合意形成等の課題で耐震化が困難な住宅等が増加傾向にあります。また、新耐震基準の木造住宅の耐震化で首都直下地震の全壊棟数、死者数は約 80%減少すると推計されています。そのため、旧耐震基準の耐震化率 98%をめざし、各種助成事業の普及啓発、個別相談等の支援を進めるとともに、令和 6 年度から開始した新耐震基準の診断助成の結果も検証しながら、耐震化支援を更に拡充する必要があります。
- ② 新防火規制、不燃化特区による建替え等支援、羽田地区の道路拡幅等整備により、木造住宅密集地域の不燃化が進んでいますが、不燃領域率目標値 70%（延焼損失率がほぼゼロとなる値）までは達成していない状況です。引き続き、建築物不燃化の個別相談・建替え支援、羽田地区での災害時避難路確保、延焼防止となる道路軸・広場・公園等整備促進、無接道敷地解消等を進めて、不燃領域率 70%をめざす必要があります。
- ③ 区が管理する橋梁 156 橋（公園橋は除く）のうち、約半数は昭和 40、50 年代に整備され、旧耐震基準（昭和 55 年以前）が適用されています。耐震補強については、過去の地震、津波被害にも対応した耐震基準を基本に進めています。しかし、東京都や旧国鉄から移管された橋梁が多く、設計計算書や地盤情報が不足しているため、現行基準での耐震性能が不明であり、これを把握する必要があります。また、耐震補強の効果を踏まえた上で、地震に対する早急な対策が求められています。



資料：橋梁耐震整備計画を基に作成

- ④ 無電柱化は全国的に進められていますが、区が管理する区道の総延長に対する無電柱化整備延長（無電柱化率）は、令和 2 年度の時点で 1.7%となっています。無電柱化（電線共同溝の敷設）に必要な道路空間の確保が難しく、高額な整備費用（約 5.3 億円/km）や長い工事期間（道路延長 400m で設計から工事まで 7 年程度）を要しています。
- ⑤ 多摩川が想定最大規模で氾濫した場合、区の約 37%のエリアで浸水が想定されており、区役所本庁舎や J R 蒲田駅周辺も浸水区域内に立地しています。また、浸水エリアには、区の人口の約 60%が居住しています。区の高台（浸水位よりも地盤や建物等の床が高く、浸水に対する安全性の高い場所）が不足している箇所への早急な対応が求められており、建物群、公園等公共施設、高規格堤防を組みあわせながら整備する必要があります。

▶ 施策の方向性

<p>①倒れないまちづくりの推進</p> <p>旧耐震基準で建てられた住宅等の耐震化を推進するとともに、新耐震基準で建てられた課題のある木造住宅の耐震化を進め、首都直下地震など大規模な震災による被害を最小限に抑えられる、倒れないまちづくりを進めます。</p>	
<p>②燃えない・燃え広がらないまちづくりの推進</p> <p>災害に強く安全で安心して暮らせる「燃えない・燃え広がらないまちづくり」推進のため、特に不燃化促進が必要な地区では、修復型まちづくりの手法により道路拡幅整備や防災広場・公園等整備を進めます。また、東京都の不燃化特区制度を活用した建替え等支援により、不燃領域率の向上を図ります。</p>	
<p>③橋梁の強靱化による発災後の道路ネットワーク確保、復旧の強化</p> <p>区が管理する橋梁の耐震性能を把握し、発災時における自宅から避難所までの円滑な避難や緊急車両の通行のリスクを最小化します。また、発災直後から刻々と変化する状況を仮想空間でのシミュレーション等により想定し、実社会での道路ネットワークにおける路線の位置付けや耐震性能を踏まえ、優先対策橋梁の耐震整備を推進します。</p>	
<p>④多様な整備手法による無電柱化の推進</p> <p>電線共同溝方式以外の低コスト手法の採用や、道路外の公共用地等の活用を検討するとともに、緊急輸送道路以外の区道における新たな電柱の設置抑制や、単独地中化による無電柱化の推進を民間等開発事業者に要請するなど、区内における無電柱化を総合的に推進します。</p>	
<p>⑤水害から命を守る高台まちづくりの推進</p> <p>高台まちづくりの実現に向けて、短・中・長期での検討を行います。短期では、建築物を利用した垂直避難、命を守る避難場所の確保の検討、中期では、高台の公園や建物を拡充した避難拠点の確保の検討、長期では、多摩川流域に高規格堤防を整備し、高台まちづくりを推進します。</p>	

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区都市計画マスタープラン
2	大田区国土強靱化地域計画
3	大田区地域防災計画
4	大田区耐震改修促進計画
5	防災都市づくり推進計画（東京都）
6	橋梁長寿命化修繕計画
7	橋梁耐震整備計画
8	大田区無電柱化推進計画

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 2	地域力を活かした防災対策の推進

▶ めざす姿

- ① 大規模災害発生時、消防・警察・自衛隊・医療関係機関等の連携により、要救助者が救助され、病院・緊急医療救護所等で傷病の程度に応じた医療が提供されるとともに、区民一人ひとりが「自らの命は自らが守る」という意識のもと、隣近所の協力や助けあいによって地域力が高まり、要配慮者を支援できる社会が実現しています。
- ② 大規模災害発生時にも、全区民が安心して生活を継続できるよう、避難の形態にかかわらず、必要とする方に支援物資が行き渡る強靱な物流体制や、生活環境の保全と公衆衛生を確保できる災害廃棄物処理体制が構築され、1日も早い生活再建と安定の事前対策が整っています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
総合防災訓練と地域の自主防災訓練との訓練成果の共有率	0% (令和 5 年度)	100%	100%
災害から身を守るために取組をしている区民の割合	85.6% (令和 6 年度)	100%	100%
災害ケースマネジメントを担う関係機関との協議数	2 団体 (令和 5 年度)	7 団体	11 団体

▶ 現状と課題

- ① 現行の関係機関の体制（※）で、首都直下地震発生時に予想される被害者を救助するためには、区災害対策本部の情報収集、指揮・統制能力を向上させ、関係機関の能力・特性に応じた適切な勢力配分により、救命・救助率を高めていく必要があります。また、災害拠点病院等が発災時の混乱により機能不全に陥ることのないようトリアージ、軽症者処置を行う緊急医療救護所（軽症者救護所）の体制を構築していますが、こうした災害時医療救護体制の運用には、スタッフ側のスキルアップに加え、地域住民の緊急医療救護所等に対する認知度の向上が必要となります。
- ※ 消防 【区内4署（大森・田園調布・蒲田・矢口）・消防救助機動部隊の一部】
警察 【区内5署（大森・田園調布・蒲田・池上・東京空港）】
自衛隊【第1普通科連隊1個小隊（約30人）】
- ② 令和6年度区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査において、14.4%の方が「（災害から身を守るための取組を）特に何もしていない」と回答しました。区の防災対策や日頃の備えの重要性について広く周知していくために、区の防災に関わるすべての事業と地域の自主防災訓練等を連携させ、より多くの区民が訓練等の成果を共有できる環境を構築し、防災意識の高揚を図る必要があります。避難行動要支援者（約1万7千人）に対しては、区が優先的に支援する対象者と本人・家族が作成する対象者とに区分し、個別避難計画の作成を進めています。より多くの方の個別避難計画の作成を進めることで福祉避難所や要配慮者スペースの整備・拡充など計画の実効性確保に努めています。また、地域住民とともに要配慮者の避難・誘導・避難生活訓練を実施することも必要です。
- ③ 災害時、支援物資を民間事業所に集積し、各種避難所ごとに仕分けを行ったのち、放射線状に輸送する物流システムを令和6年に構築しました。災害時、支援物資を必要とする方に滞りなく供給するためには、平時の備蓄管理体制を整備するとともに、帰宅困難者をはじめ在宅避難者や要配慮者にも、きめ細かに支援物資を供給できる強靱な物流体制を構築していく必要があります。また、首都直下地震発生時には、区のごみ総排出量の19年分に相当する災害廃棄物の発生が予想されます。このうち、し尿や生ごみを含んだ生活系廃棄物の長期堆積は、生活環境を悪化させる要因となります。区民の生活環境の保全・公衆衛生を確保するためには、し尿や生ごみ等の生活系廃棄物を優先収集する体制の構築が必要となります。
- ④ 住家被害認定調査拠点や、り災証明書交付拠点を複数設置するとともに、各業務のシステム導入や、災害の規模に応じたゾーニングによる業務戦略確立により、調査・交付体制の迅速化を進めています。さらに、専門知識を持つ関係機関と定期的に研修会を開催し、ワークショップにより、被災者支援の「相談窓口業務」の理解を深めてきました。生活再建に必要な支援は多岐にわたるため、専門分野を持つ様々な機関と連携を深め、被災者一人ひとりの被災状況や生活状況の課題等を把握し解消する「災害ケースマネジメント」を推進する必要があります。

▶ 施策の方向性

<p>①区民の生命・身体を災害から保護する 救命・救助・救護体制の構築</p> <p>デジタル技術なども活用した区（災害対策本部）の情報収集体制を強化し、関係機関（消防・警察・自衛隊・医療関係機関等）との高度な連携訓練の積み重ねにより、区の指揮・統制能力の向上を図り、強靱な救命・救助・救護体制を確立します。また、実災害等から得た教訓を迅速に防災対策に反映できる検証サイクルを確立し、区民の生命・身体を災害から保護します。</p>	
<p>②多くの区民が成果を共有できる普及環境の構築と 防災意識の高揚</p> <p>区の応急対策の検証と区民の声を反映することを目的とした「総合防災訓練」と、地域で計画する自主防災訓練や防災に関わる各種事業を密接に連携させ、より多くの区民が訓練等の成果を共有できる普及環境を構築します。</p> <p>これにより、区民一人ひとりの防災に関する意識の高揚を図り、自らの判断で避難行動等をとれることをめざすとともに、区と地域及び事業者の連携で要配慮者等の避難を協力して助けあえる関係づくりをめざします。</p>	
<p>③必要な方に物資を供給できる物流体制と 生活系廃棄物処理体制の構築</p> <p>大規模災害発生時、区の備蓄を必要とされる方に供給できる備蓄管理体制を整備するとともに、学校防災活動拠点に緊急支援物資を滞りなく届けられ、在宅避難者や要配慮者はもとより帰宅困難者等にも、きめ細かに支援物資を供給できる強靱な物流体制を構築します。</p> <p>また、し尿や生ごみ等の生活系廃棄物を優先収集する体制を構築し、地域の集積所や各種避難所に長期間堆積される状態を回避し、生活環境の保全と公衆衛生を確保します。</p>	
<p>④災害ケースマネジメントの実施準備</p> <p>平時から災害ケースマネジメントの実施について検討を行い、連携が想定される機関と顔の見える関係を構築し、事前に災害時の連携協定を締結するなど、発災直後から円滑な連絡・調整を実施できるよう準備を進めます。</p> <p>これらの体制が整った段階で災害ケースマネジメントを地域防災計画に位置付けるほか、デジタル技術なども活用した円滑な被災者の生活再建と、1日も早い復興のための事前対策を推進します。</p>	

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区地域防災計画
2	大田区災害廃棄物処理計画

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 3	治安がよい美しいまちの実現

▶ めざす姿

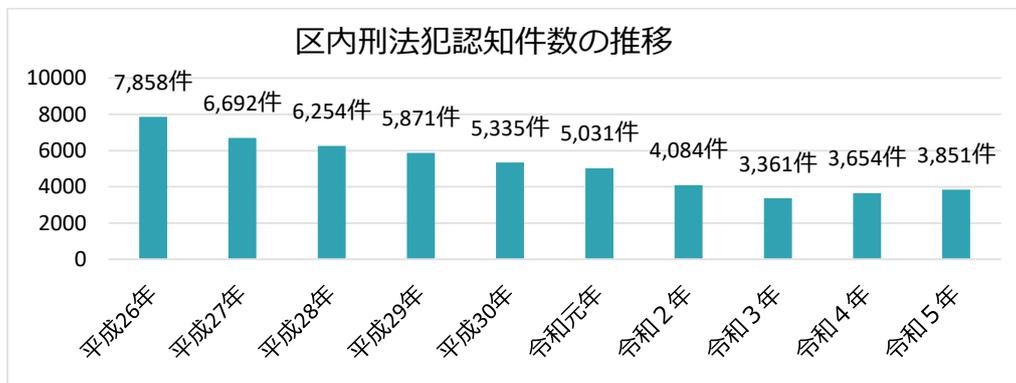
- ① 地域団体、関係機関と連携して犯罪を許さないまちづくりを推進するとともに、区民に防犯対策が普及・浸透することにより、防犯意識が高まり、区民の安全・安心が実現されています。
- ② 区民一人ひとりの消費者力が高まり、悪質商法などによる消費者被害が防止されています。
- ③ 分煙環境の整備が進み、区民や地域団体等の様々な主体が自主的に美化活動に取り組んでいる清潔で美しいまちが実現しています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
治安のよさの満足度 (体感治安)	60.4% (令和 5 年度)	65%	70%
区内特殊詐欺被害件数	151 件 (令和 5 年)	112 件	72 件
消費者相談の解決率	98.6% (令和 5 年度)	99%	99%
蒲田駅東西口の喫煙禁止重点対策地区における路上喫煙者数	16 人 (令和 5 年度)	11 人	7 人

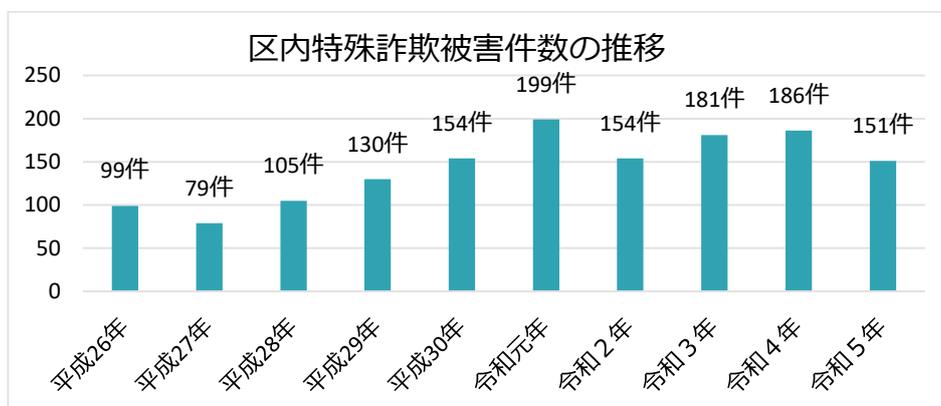
▶ 現状と課題

- ① 区内刑法犯認知件数は令和3年まで減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の状況が落ち着いたことによる人流復活に伴い、近年は増加傾向にあります。そのため、自治会・町会などの地域団体や警察などの関係機関と連携・協力の上、社会全体で犯罪を許さない環境をつくる必要があります。



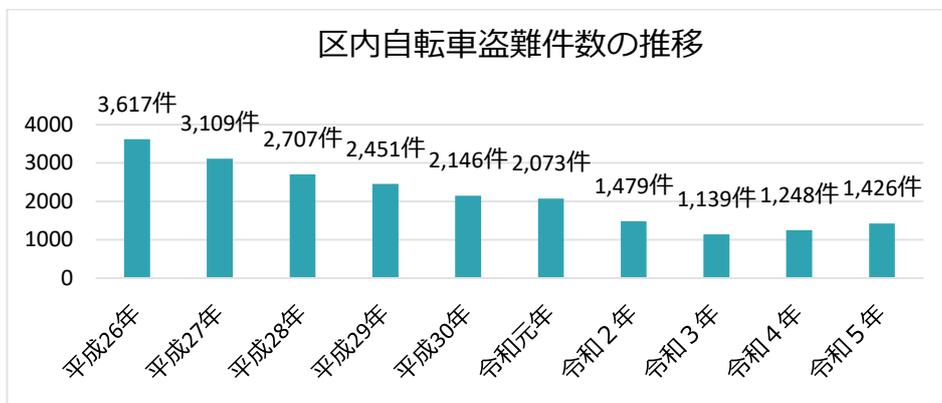
資料：警視庁資料を基に作成

- ② オレオレ詐欺、還付金詐欺などの特殊詐欺は、全国的には増加傾向にある一方で、区内ではほぼ横ばいですが、撲滅までには至っていません。手口が巧妙化する特殊詐欺においては、電話にすぐ出ないなど、犯人との接点を無くす取組が必要となっています。



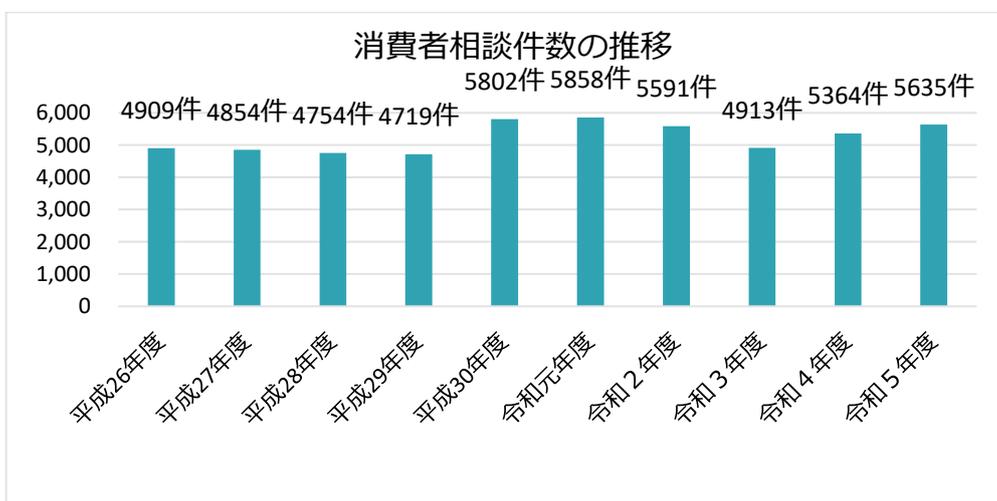
資料：警視庁資料を基に作成

- ③ 令和5年における区内自転車盗難件数は1,426件で、区内刑法犯認知件数の約40%を占めており、近年は人流復活に伴い、増加傾向にあります。また、盗難に遭った自転車の約60%は無施錠であり、自転車利用者の防犯意識を高める必要があります。



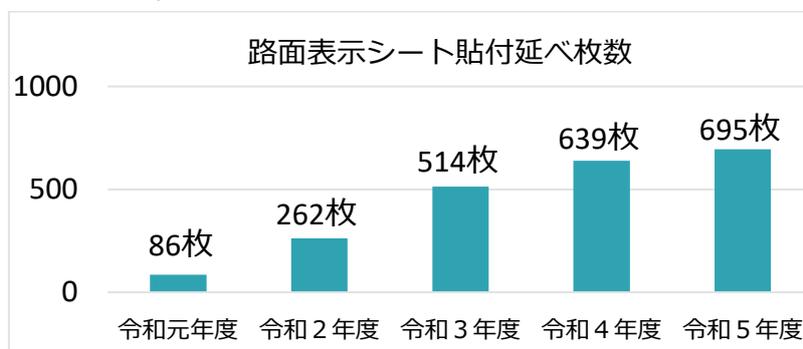
資料：警視庁資料を基に作成

- ④ デジタル社会の進展と個人投資への関心の高まりなどに伴い、従来にない契約トラブルが発生しています。成年年齢の引下げやオンライン取引が急速に増えていることにより、悪質事業者のターゲットとなりやすい消費者が増加しています。そのため、新たな契約トラブルにも対応可能な消費生活相談体制を整え、啓発を強化するとともに、行政、福祉関係者、自治会・町会などの連携により、消費者被害防止及び見守り活動を進める必要があります。



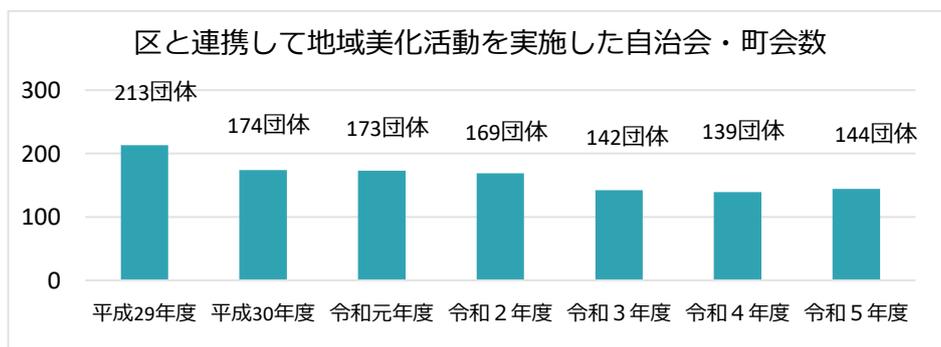
資料：所管課実績を基に作成

⑤ 令和2年4月に改正健康増進法及び東京都受動喫煙防止条例が施行され、たばこを吸える場所が減る一方、分煙環境に対する区民の意識は高まっています。公衆喫煙所の設置・運用による分煙環境の整備を進めるとともに、喫煙マナー指導員の派遣、路面表示シートの貼付を行うなど、より一層の喫煙マナー周知が求められます。



資料：所管課実績を基に作成

⑥ 地域美化活動支援として、自主的清掃活動へ支援用品の配布を行っています。しかしながら、清掃活動を行っている層が固定化されているため、清掃活動に興味がない方への更なる啓発が求められます。



資料：所管課実績を基に作成

▶ 施策の方向性

①地域団体及び関係機関との連携・協力による区民の安全・安心の確保



区民が安全・安心に暮らせるまちを実現するために、地域団体による自主防犯活動などを支援し、積極的な情報交換等を通じて警察をはじめとした関係機関との連携をより強固にします。また区民の防犯意識を高めることで、社会全体で犯罪を許さないまちをつくり、体感治安の向上を図ります。

②特殊詐欺被害、消費者被害防止に向けた取組の強化



特殊詐欺に対して有効な対策ツールである自動通話録音機の普及活動及び特殊詐欺被害、消費者被害防止対策に関する広報啓発活動を推進し、被害防止や解決に向けた対応力向上を図ります。

また、インターネットを通じた犯罪、消費者トラブルに巻き込まれやすい若者や高齢者などに対する家族や地域による見守りを促進します。

③喫煙対策及び環境美化の推進



喫煙する人とならない人が共存できる環境の実現に向け、喫煙マナーを周知徹底するとともに、分煙環境の整備など総合的な取組を推進します。

また、区民や地域団体等の様々な主体による自主的な美化活動を支援し、地域の美化を推進します。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区高齢者福祉計画・第9期大田区介護保険事業計画 【おおた高齢者施策推進プラン】
2	大田区環境アクションプラン
3	大田区自転車等総合計画

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 4	地域の魅力を活かした拠点づくり

▶ めざす姿

- ① 地域特性を踏まえながら、限られた空間を最大限有効に活用した魅力的な都市づくりが進んでいます。また、拠点駅では交通結節点や憩いの場となる駅前広場等、安全・安心かつ快適で利便性の高い都市空間が計画的に整備されています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合	68.5% (令和 5 年度)	70%	72%
駅周辺の整備が進んでいると感じる区民の割合	43.6% (令和 6 年度)	46%	48%

▶ 現状と課題

- ① 「大田区都市計画マスタープラン」に基づき、複雑化する都市の課題解決に向け、設定した都市づくりのテーマや各部門に対して横断的・戦略的に都市づくりを推進しています。大田区を取り巻く状況や東京都・周辺区市の動向、将来の変化等を予測した都市づくりを進めていく必要があります。
- ② 蒲田駅周辺では、東口駅前広場の地下自転車駐車場の整備が進められ、新空港線整備を契機とする中長期的な都市基盤施設整備や、まちの機能更新、建築物の共同化・再開発等による市街地の更新を検討しています。また新空港線整備のほか、既存の公共施設の再編も視野に、現在のまちの姿を快適性、利便性、魅力の向上という視点で整備し、中心拠点として持続的に発展する蒲田の再生が求められています。

- ③ 大森駅周辺では、東口駅前広場の暫定整備が終了し、地域団体がイベント等で活用しています。駅西側は、補助線街路第28号線（池上通り）と大森駅西口広場の整備が都市計画事業として進められています。駅西側の整備を踏まえ、駅舎や暫定整備となっている東口駅前広場も含め、まちの将来像と中長期的な基盤施設整備を示し、にぎわいの創出や良好なまちなみ形成など中心拠点としてのまちづくりを推進する必要があります。
- ④ 下丸子駅・池上駅・洗足池駅・平和島駅の拠点駅周辺では、地域の状況や特色を踏まえたまちづくりの検討が進められています。今後は地域の課題解決に向けてまちづくりへの機運を高め、区民や事業者など多様な主体の参加と連携により、財政状況を踏まえながら計画的にまちづくりを進める必要があります。
- ⑤ 「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づき、地元団体や関係地権者などと協働でまちづくりを進めています。多様なライフスタイルに応じ、「まちづくりの基本理念」の実現に向けて、地域住民をはじめ地域に関わる様々な主体が、それぞれの責務を果たすことにより、暮らしやすさの向上や地域の課題解決を図る必要があります。

▶ 施策の方向性

① 蒲田駅周辺のまちづくり



羽田空港を擁するポテンシャルを最大限に活かし、関係事業者と連携を図りながら、新空港線整備と連動した蒲田駅周辺の都市基盤施設整備（東西駅前広場・東西自由通路など）やまちの機能更新を一体的に進めます。また、蒲田駅及び京急蒲田駅周辺では、地区計画や都市開発諸制度など、まちづくりの様々な手法を活用しながら、建築物の共同化・再開発等を促進し、土地の高度利用と市街地の更新を図ります。

② 大森駅周辺のまちづくり



中心拠点の一つである大森駅周辺のまちの機能更新・強化を図るとともに、歴史・文化、景観などまちの魅力を向上させるため、補助線街路第28号線（池上通り）の拡幅をはじめとする、都市基盤施設整備実現に向けた取組を進めます。また、臨海部への玄関口に必要な機能の検討を深めるとともに、地域住民等との合意形成を図ります。

③ 身近な地域の魅力づくり



下丸子駅周辺地区では、下丸子1号、2号踏切の法指定踏切対策について、駅周辺のまちづくりとともに、踏切解消に向けた取組を推進します。池上駅周辺地区、洗足池駅周辺地区、平和島駅周辺地区ではランドデザイン等に掲げる将来像の実現に向け、地域とともにまちづくりに取り組み、まちの魅力や機能向上を図ります。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区都市計画マスタープラン
2	おおた都市づくりビジョン
3	大田区景観計画
4	大田区鉄道沿線まちづくり構想
5	蒲田駅周辺地区ランドデザイン
6	大森駅周辺地区ランドデザイン
7	下丸子駅周辺地区まちづくり構想
8	池上地区まちづくりランドデザイン
9	洗足池駅周辺地区まちづくり方針

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 5	誰もが移動しやすく利便性の高い多様な交通ネットワークの形成

▶ めざす姿

- ① 新空港線整備に向けた機運が高まっており、第一期整備（矢口渡～京急蒲田間）の工事が着実に進められています。
- ② 公共交通不便地域への対策が進むとともに、こどもから高齢者まで区民誰もが、安全・安心・快適に利用できる交通ネットワークが形成されています。
- ③ 区民・事業者・区が、ハード・ソフト両輪によるバリアフリー整備を進めることで、「移動しやすいまち、使いやすい施設でみたされる街」になっています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
蒲田駅と京急蒲田駅をつなぐ鉄道路線の 신설を望む区民の割合	35.9% (令和 6 年度)	45%	50%
大田区内の公共交通機関が利用しやすいと感じている区民の割合	89.2% (令和 6 年度)	91%	92%
「大田区バリアフリー基本構想 おおた街なか“すいすい”プラン」における特定事業の進捗率	75% (令和 5 年度)	—	100% (令和 13 年度)

▶ 現状と課題

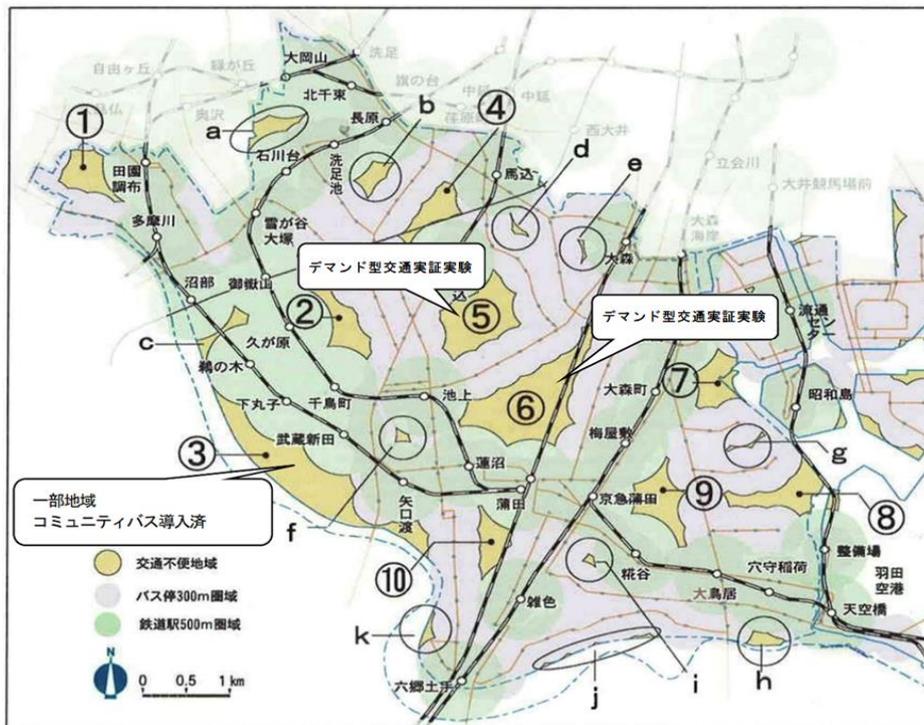
- ① JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約 800m離れており、鉄道での移動ができない状態です。そのため、羽田空港への移動も便利とは言えません。区内の東西方向の交通が分断されていることから、この区間に鉄道路線を整備し、分断を解消することが求められています。また、羽田空港へ直通するためには、東急線と京急線の軌間幅（線路幅）が異なる課題を解消する必要があります。



資料：大田区ホームページを基に作成

- ② 区内には 10 か所に公共交通不便地域があり、平成 21 年度より矢口地域でコミュニティバス（たまちゃんバス）を導入し、現在は本格運行となっています。また、令和 5 年 7 月より 1 年間にわたり南馬込地区・西蒲田地区でデマンド型交通実証実験を実施しました。引き続き、公共交通不便地域の改善のため、既存の公共交通の充実を図るとともに、区民の交通へのニーズに十分対応する必要があります。

公共交通不便地域



注：居住者がゼロまたは殆どいない臨海部を除く

資料：平成 19 年度 大田区コミュニティバス導入検討会報告書を基に作成

③ 都市計画道路の整備は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、整備路線を選定して事業を進めています。第四次優先整備路線策定（平成 28 年度～令和 7 年度）から 8 年経過していますが、区施行路線で着手しているのは約 36%（817m/2290m）と低く、早期の整備完了が求められています。

第四次優先整備路線（区施行）延長一覧表

路線名	計画延長(m)	着手済延長(m)
補助線街路第34号線	970	206
補助線街路第43号線	560	234
補助線街路第44号線	700	317
大田区画街路第7号線	60	60
合計	2,290	817

資料：東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）、着手済延長は所管課実績を基に作成

【参考】

区内全体の都市計画道路では、区内総延長約 107km に対して整備済延長は約 52km と約 49%（令和 5 年度末時点）の進捗です。

④ 「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に基づく区道の自転車走行環境の整備（約 170km、主にナビマーク・ナビライン）が令和 5 年度におおむね完成しました。一方、区内の国道・都道等の整備は完了していません。ネットワークを確保するためには国道・都道等の整備について、道路管理者である国・都と連携し事業展開を図るとともに、連続性や効果の検証を行う必要があります。



⑤ 「大田区移動等円滑化促進方針」及び「大田区バリアフリー基本構想」を策定し、区における面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すとともに、具体的な施策を定め、街なかのバリアフリー化を推進しています。バリアフリー整備を進めるに当たり、事業の検討を行っていても、施設の構造や予算上の課題から、整備時期が未定な事業があります。そのため、整備を行う事業者と連携・協議を図りながら、継続的な検討が必要です。

▶ 施策の方向性

①新空港線の整備促進



J R・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ新空港線の第一期整備に向け、羽田エアポートライン株式会社の取組を支援するとともに、京急蒲田駅から先の第二期整備に向けた検討を進めます。

②区内公共交通の改善



電車やバスなどの既存公共交通の利便性向上を図るとともに、次世代モビリティなど、多様な移動サービスとの連携を推進することで、実証実験等の結果も踏まえ区内公共交通の改善を進めます。

③広域的な道路ネットワークの整備推進



広域連携軸を構成する幹線道路のうち、事業中区間の都市計画道路の早期完成と未整備区間の早期解消を図り、他区・隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進めます。

④誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境の整備



自転車を安全で快適に利用できるようにするための自転車ネットワーク整備について、これまでの整備に対する効果検証を踏まえ、今後の方向性について検討します。あわせて、関係機関と連携しながら、未整備の都市計画道路や国道・都道等における自転車ネットワークのミッシングリンク解消をめざします。

⑤街なかのバリアフリー化の推進



区におけるまちづくりの動向を踏まえ、鉄道や公共施設等の高齢者・障がい者等が利用する施設や経路を対象に、区全域の面的・一体的なバリアフリー化の推進を図ります。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区都市計画マスタープラン
2	おおた都市づくりビジョン
3	大田区鉄道沿線まちづくり構想
4	蒲田駅周辺地区ランドデザイン
5	蒲田駅周辺地区基盤整備方針
6	大田区交通政策基本計画
7	東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）
8	大田区自転車等総合計画
9	大田区自転車等総合計画前期アクションプラン
10	大田区自転車ネットワーク整備実施計画
11	大田区移動等円滑化促進方針おおた街なか“すいすい”方針
12	大田区バリアフリー基本構想おおた街なか“すいすい”プラン

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 6	誰もが快適に暮らし過ごせる都市基盤と住環境の整備

▶ めざす姿

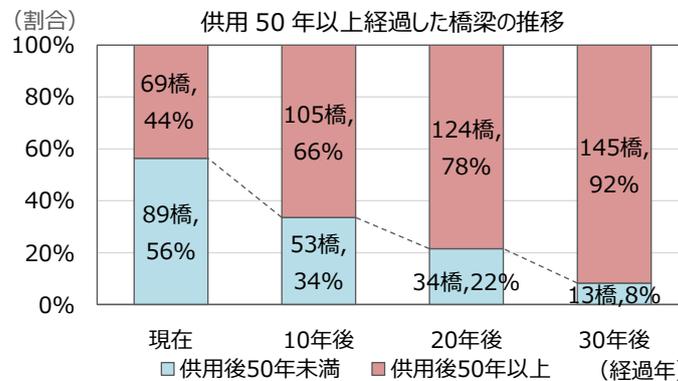
- ① 生活に密着した道路や狭あい道路の整備が進むとともに、橋梁の劣化や損傷の発生がデジタル技術の活用等により予測・予防されており、いつでも、誰もが安全・安心に過ごせる快適な市街地が形成されています。
- ② 生活様式の多様化や社会情勢の変化に適応しながら既存住宅の良質化が進み、誰もが安心して住み続けられる住環境が整備されています。また、空家等が所有者やその関係者により適切に管理されています。
- ③ 誰もが正しく交通ルールやマナーを守っています。また、自転車等駐車場が適切に整備され、放置自転車が無く安全かつ快適に自転車が利用できるまちになっています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
住んでいるまちの生活環境における、道路整備に対する満足度	63.6% (令和 5 年度)	65%	70%
狭あい道路の区内総延長 261km (両側 522km) に対する延長及び後退率	21.6% (令和 5 年度)	24.6%	27.0%
橋梁点検における健全性判定Ⅱ以上の割合	97% (令和 5 年度)	100%	100%
住んでいるまちの生活環境における、住宅事情に対する満足度	71.5% (令和 5 年度)	76%	80%
区が把握している適切に維持・管理のできていない空家等件数	742 件 (令和 5 年度)	707 件	679 件
放置自転車台数	307 台 (令和 6 年度)	毎年減少	—

▶ 現状と課題

- ① 区が管理する道路等のインフラの数量は増え続けており、近年では労務単価や諸経費率の上昇により、維持管理コストが上昇しています。また、幅員4m未満の狭あい道路は、防災、通風、採光などの面で十分とは言えず、緊急車両等の円滑な通行に支障をきたしています。今後もサービスの質を維持・向上するためには、新技術や新手法の活用によるコスト縮減を図り、持続可能な道路の維持管理を進めていく必要があります。なお、狭あい道路の拡幅には、建築物等の移動が伴い、建替えの機会を捉え、建築主等と円滑に協議を進め、工事を実施することが必要です。
- ② 区が管理する橋梁156橋（公園橋は除く）のうち、建設後50年を経過する橋梁は44%を占め、30年後には92%に達する状況となっています。供用期間が長くなることで、偶発的な損傷が発生する可能性が高くなり、これに比例して修繕対策に必要となる対策費が上昇を続けるため、修繕対策費の抑制、縮減に努める必要があります。



資料：橋梁長寿命化修繕計画（令和4年度一部改定版）を基に作成

- ③ 安全で快適な住まいづくりを支援するため、既存住宅の良質化や長寿命化を支援する必要があります。また、民間賃貸住宅への入居に課題がある住宅確保要配慮者に対する、住まい探しや入居後における複合的な支援体制を整える必要があります。安全・快適に住み続けられるための住宅リフォーム助成の見直し、高経年分譲マンションの適正管理に必要な支援の拡充、住宅確保要配慮者の住まい確保のため、貸主等が安心して住宅を貸すことができる支援体制の整備が課題です。

- ④ 区が把握している課題のある空家等の数は、令和5年度末現在 742 件となっています。所有者不在や相続問題、建物の維持管理や解体費用が捻出できないなどの理由から適切に管理されていないものも多くあります。適正に管理されていない空家等は周辺環境に悪影響を及ぼすことから、早期対応や空家等の発生予防が重要です。民間企業等とも連携した区民等への啓発活動や所有者等への働きかけのより一層の充実が課題です。

課題となる空家等の新規把握数

R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
299件	129件	97件	124件	128件

資料：所管課実績を基に作成

- ⑤ 区営自転車等駐車場の収容台数の確保については、基本的に既存施設の活用により進めています。ただし、駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅など、現時点で駐輪問題が発生している駅周辺地域については、その問題の程度に合わせて効果的・効率的な対策が重要です。駐輪需要に対して既存施設での収容に限界があるため、将来需要に対応しきれない駅が発生し、また施設の老朽化が進む中で、施設の廃止、長寿命化等を含めた方針を定める必要があります。また近年、環境負荷の少ない自転車の需要が高まる一方、自転車事故も増加傾向にあり、自転車活用の推進と同時に安全運転・マナー啓発の強化を図る事業展開が課題です。

▶ 施策の方向性

①生活道路等の整備



ユニバーサルデザインのまちづくりの視点を踏まえ、日常生活に密着した道路の整備や維持管理、狭あい道路の拡幅等を推進することで、区民の歩行のみならず、日常的に車が利用しやすく、緊急車両の通行も確保された環境を整備します。

②新技術等を活用した予防保全型の橋梁の維持管理



区が管理する橋梁に対して新技術やデジタル技術を活用した点検や管理を段階的に導入します。また、橋の構造や環境条件、定期点検結果や耐震性能等を踏まえて、予防保全の手法を選定することで、橋梁の健全性の維持向上を図ります。

③安心して快適な住環境の確保



住宅の長寿命化や分譲マンションの維持管理の支援を進め、長期にわたり使い続けられる住まいの「質」の確保を推進します。また、民間賃貸住宅への入居に課題がある住宅確保要配慮者に寄り添い、民間賃貸住宅への入居が円滑にできるよう、住宅確保に向けた支援を推進します。

④空家等対策の推進



区民等への啓発活動や所有者等を対象とした相談体制を充実させるなど、適正に管理されていない空家等の発生を予防するとともに、早期の働きかけにより管理不全空家や特定空家の発生を抑止します。また、空家等を地域資源として捉え、公益的に活用する取組を促進します。

⑤年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実



交通安全教育は、年齢層ごとに学ぶべき交通ルールが異なりますが、高校生や社会人においては十分な環境が整っていないことから、こうした年齢層にも交通安全教育を受ける機会を充実し、また既に取り組んでいるこどもや高齢者への交通安全教育については、コンテンツの充実を図りながら今後も継続していきます。

⑥自転車等利用総合対策の推進



定期・一時自転車等駐車場の利用状況に基づいた将来需要予測を行い、時代の移り変わりに適切に対応した柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。また、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を契機とした指定管理者制度の導入の検討やデジタル技術の活用等により放置自転車対策を強化します。さらに、安全かつ快適に自転車を利用できる仕組みづくりなどを行い、自転車等利用総合対策を推進します。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区公共施設等総合管理計画
2	橋梁長寿命化修繕計画
3	大田区住宅マスタープラン
4	大田区空家等対策計画
5	大田区自転車等総合計画
6	第11次大田区交通安全計画

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 7	世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

▶ めざす姿

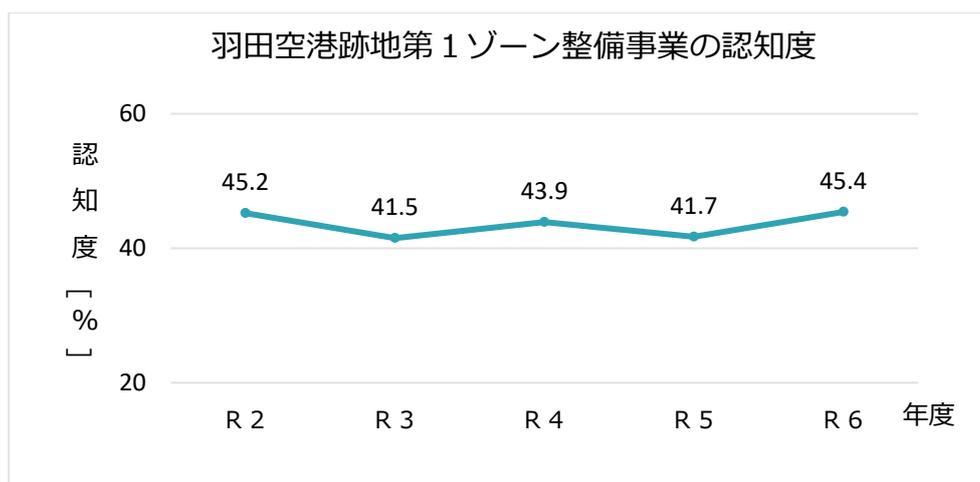
- ① 埋立島部や羽田空港等からなる空港臨海部の「東西軸」「南北軸」「周遊軸」の交通網が強化・形成され、産業・観光・レジャー・自然が調和したまちづくりが進んでいます。
- ② 空港に隣接し、みどりと水辺に囲まれた立地を活かした、多様な人々が行き交う新産業創造・発信拠点として、世界とつながるまち「HANEDA GLOBAL WINGS」が形成されています。

▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
空港臨海部に魅力を感じる区民の割合	46.0% (令和 6 年度)	50%	55%
HANEDA GLOBAL WINGS への来街者数 (1 日当たり)	8,885 人 (令和 5 年度)	10,800 人	11,200 人

▶ 現状と課題

- ① 臨海部の主要幹線道路は、慢性的な交通渋滞が発生しており、かつ、島部へのアクセスは路線バスが主流ですが、交通渋滞やバスの運転手不足により運行本数が減便になるなど、利便性が高いとは言えない状態です。また、主要幹線道路の整備が進み、物流拠点の強化が図られ交通量はますます増加する可能性があります。そのため、内陸部と臨海部におけるアクセス改善のため、新たなモビリティの導入やバスの利用環境改善などによる持続可能な地域旅客運送サービスの確保が必要です。
- ② レクリエーション施設の点在、低未利用な公有地など、にぎわいの場所としてのポテンシャルを十分発揮できていません。公園やスポーツ施設など点在する魅力ある資源を十分に活用できる散策路整備等、にぎわいを創出するための施設整備、機能強化が必要となっています。
- ③ 羽田空港跡地について、羽田イノベーションシティのオープンやソラムナード羽田緑地等の整備など各計画を基に事業を着実に進め、まちづくりを推進している一方、整備事業への認知度は40%台を推移しています。世界中から誰もが訪れたいくなるような魅力あるまちづくりを進め、整備した事業を積極的に情報発信することで、空港臨海部のにぎわい創出につなげていく必要があります。



資料：区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査を基に作成

▶ 施策の方向性

① 移動しやすく、

働く場所・遊ぶ場所として魅力ある空港臨海部の形成



内陸部と臨海部における交通アクセス改善のため、次世代モビリティの導入検討を進めるとともに、国道 357 号線の立体化及び多摩川トンネルなどの整備を促進します。また、「産業資源」などを活用した観光や、既存の公園や海域にレジャー環境の整備等を進めることで、空港臨海部の「働く場」「遊ぶ・憩う場」としての魅力を高めます。

② HANEDA GLOBAL WINGS のまちづくり



羽田空港に隣接する HANEDA GLOBAL WINGS の特性を最大限に活用し、公園やソラムナード羽田緑地等において、民間活力を活かして、多様な人々を呼び込む魅力的なまちづくりを進め、憩いとにぎわいを創出します。また、羽田空港跡地第 1 ゾーンを世界と地域をつなぐゲートウェイとして、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信する「新産業創造・発信拠点」の形成を進めます。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区都市計画マスタープラン
2	空港臨海部グランドビジョン 2040
3	大田区交通政策基本計画
4	羽田空港跡地まちづくり推進計画
5	羽田空港跡地第 1 ゾーン整備方針
6	羽田空港跡地かわまちづくり計画（国土交通省）

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 8	多彩で魅力ある公園・緑地づくり

▶ めざす姿

- ① 年齢や障がいの有無、国籍、区民・来訪者等を問わず、誰もが、レクリエーションや余暇、スポーツなどを自由を楽しめ、充実した時間を過ごすことができるような魅力ある大規模公園・緑地づくりが進んでいます。
- ② 地域に身近な中小規模の公園では、子育てや健康づくりがしやすく、子どもたちが楽しく自由に遊べるようになっています。また、地域が主体となった活動が盛んに行われるなど特色のある公園づくりが進んでいます。

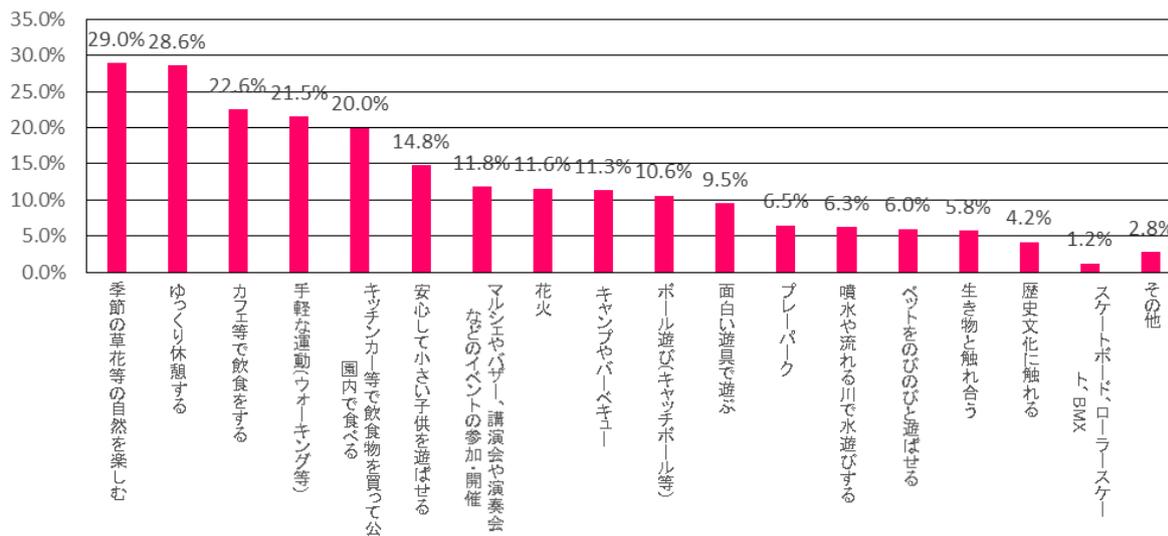
▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
地域の拠点となる公園の満足度	40.0% (令和 6 年度)	50%	60%
身近な公園の満足度	50.0% (令和 6 年度)	60%	70%

▶ 現状と課題

- ① 令和5年度区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査の結果によると、公園でしてみたいこととして、「自然を楽しむ」や「ゆっくり休憩する」、「カフェ等で飲食をする」、「手軽な運動」、「キッチンカー等で飲食物を買って公園内で食べる」等ニーズが多岐にわたっています。少子高齢化の急激な進行など、区を取り巻く社会情勢が変化中、多様化するニーズに応えられる公園づくりが求められています。

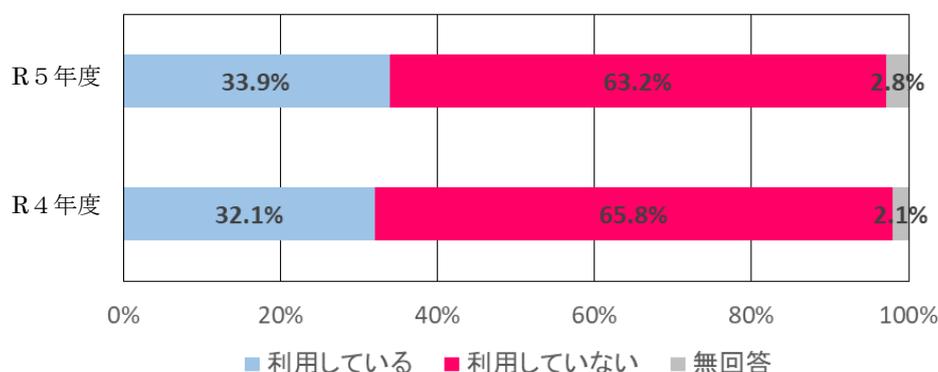
公園でしてみたいこと



資料：区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査（令和5年度）を基に作成

- ② 区立公園のうち約60%が1,000㎡を下回る公園である上、大半が市街地内に整備されていることから、敷地条件や周辺の影響に配慮した画一的な整備となり、公園が利用されていない状況です。公園は、都市部でみどりを体験できる貴重な憩いの場でもあり、地域の交流の場としても利用できる場所です。今後、小規模な公園を再整備するなどして魅力ある場としていく必要があります。

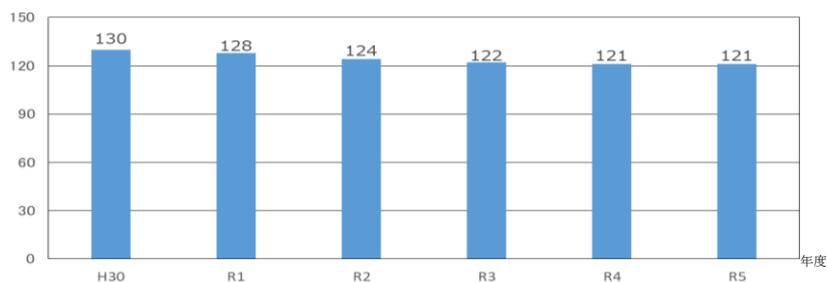
公園の利用状況



資料：区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査を基に作成

③ 地域の方々が身近な公園の日常清掃・花壇づくりなどにより公園の利活用等を行っている「ふれあいパーク活動」の団体数は、団体会員の高齢化やコロナ禍の影響もあり近年減少傾向にあります。公園は都市部において、貴重なみどりを有するオアシスであり、地域の方々の日常生活に潤いを提供する場です。今後、公園が荒廃し、オアシスとしての機能を損なわないよう、公園の利活用を推進していく必要があります。

ふれあいパーク活動団体数



資料：都市基盤整備部事業概要を基に作成

▶ 施策の方向性

①誰もが利用したくなる魅力ある公園の実現に向けた仕組みづくり



区を取り巻く社会情勢や多様化するニーズに対応し、地域から愛され、誰もが利用したくなる公園の実現に向けて、地域で公園を育む仕組みを含めた公園・緑地づくりの羅針盤となる計画等を策定します。策定した計画等を踏まえて、やすらぎや防災などの公園が持つ様々な機能が最大限発揮された、魅力ある公園の整備や活用を推進します。

②大規模公園・緑地の魅力向上



都市計画事業などによる計画的な整備推進や民間の知識・ノウハウ・資源等を活用する公募設置管理制度や指定管理者制度といった公民連携手法を取り入れることによって、多様なニーズに応え、誰もが訪れたくなる魅力ある公園づくりを進めます。

③身近な公園・緑地の魅力向上



地域に身近な中小規模の公園を対象に、こどもから人気の高いボール遊びができる公園、子育てや健康増進等に寄与する公園への機能転換や再編、公園を有効活用する地域団体の支援等といった利用促進に取り組みます。また、清潔で安心して利用できるトイレや遊具といった既存施設の更新や地域の意見要望を踏まえ、計画的な公園拡張を推進することで公園の量と質を向上させ、こどもから大人まで多くの人に望まれる多様な特色を持つ公園をつくります。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区都市計画マスタープラン
2	大田区緑の基本計画グリーンプランおおた

基本目標 4	安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち
施策 4 - 9	水とみどりのネットワークでやすらげる環境づくり

▶ めざす姿

- ① 区内のみどりが増え、身近な場所で水やみどりに親しむことができ、多様な生物も息づくやすらぎのあるまちづくりが進んでいます。

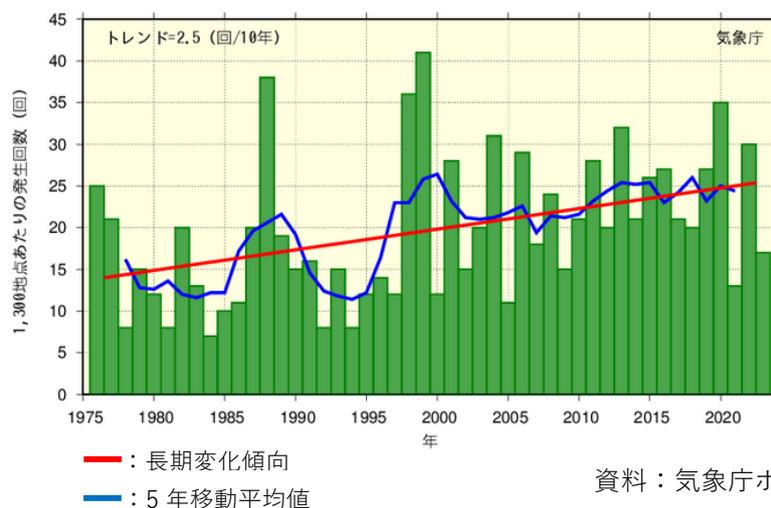
▶ 指標

指標	現状値	目標値 (令和 10 年度)	目標値 (令和 14 年度)
身近な場所で水や緑に親しめると感じる区民の割合	58.8% (令和 6 年度)	60%	65%
緑被率	18.32% (平成 30 年度)	21%	21.5% (令和 12 年度)

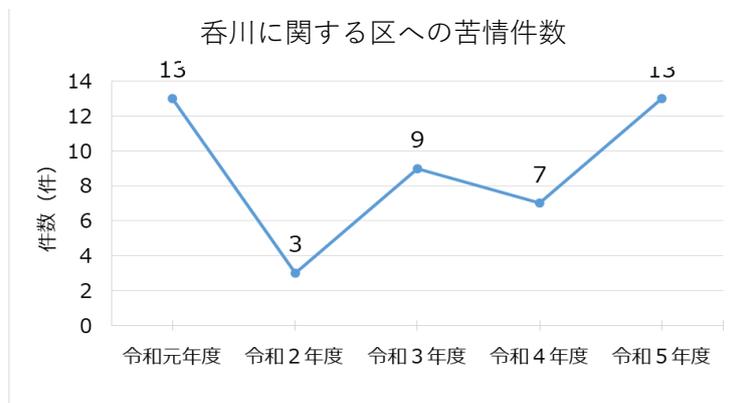
▶ 現状と課題

- ① 土地利用の転換や枯死などにより、緑被率が 20.47%（平成 21 年度）から 18.32%（平成 30 年度）に減少するなど、区内のみどりが減少しています。みどりを守り未来につなげるため、地域課題を整理しながら改善策を検討するとともに、既存のみどりを最大限活用した効果的・機能的なまちづくりが求められています。また、区民・事業者・区がそれぞれの役割を把握し、連携して行うみどりの取組を充実・強化する必要があります。
- ② 近年、猛暑日や集中豪雨の増加、台風の勢力拡大など、気候変動の影響が顕在化しています。今後も、気候変動に伴い、気温上昇と降水量の更なる増加が見込まれ、風水害の激甚化につながる可能性があります。CO₂の吸収、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全、まちの景観を形づくる骨格としての役割、雨水の浸透機能など、みどりが持つ多くの機能を最大限活用することが求められています。

1 時間降水量 80mm 以上の年間発生件数



③ 呑川のBODは70mg/L 近くまで悪化していましたが、下水道をおおむね100%整備したことにより、環境基準の8mg/L 以下に改善しました。総合的な水質浄化対策を講じていますが、区民が不快と感じるスカムや悪臭は春から秋にかけて未だに発生しており、更に浄化対策を進め、これらを縮減する必要があります。



資料：所管課実績を基に作成

▶ 施策の方向性

①みどりの保全、創出、活用の推進



新たなみどりの創出や水とみどり空間の保全・活用により、みどりの取組を「量」と「質」の両輪で進めることで、防災対策や地域振興等に寄与するまちづくりを推進します。また、みどり空間を活用する「グリーンインフラ」の普及を図るとともに、みどりの魅力向上を計画的に推進するため、「(仮称) グリーン基金」の運用を図ります。

②魅力的な水とみどりのネットワークの形成・拡充



河川や海など、貴重な自然環境資源を活かし、区民にとって身近で親しみやすく、魅力的な観光資源となる水とみどりのネットワークの形成・拡充を推進します。また、グリーンインフラが持つ多様な機能に着目しながら、散策路整備等を進めることにより、安全で快適な都市環境を形成し、魅力あるまちづくりを推進します。

③河川の水質浄化対策の推進



呑川をはじめとする区管理河川において、水環境の改善を図るため関係機関と連携し、河川対策や下水道対策など総合的な水質浄化対策を推進します。

▶ 関連する個別計画

No	計画名
1	大田区緑の基本計画グリーンプランおおた
2	大田区景観計画
3	大田区環境アクションプラン

