

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

安全だけでなく安心であり、
日々の生活を心穏やかに快適に過ごせることは、
誰もが住み続けたいと思えるまちの実現につながります。
また、23区で唯一空港を有している強みをはじめ、
様々な地域の特色をまちの活力につなげていくことも重要です。
都市の強靱化を進めるとともに、多様な地域特性を踏まえて、
活気とやすらぎのある快適なまちをめざします。

強靱な都市基盤の整備と
地域の連携の強化により、
心から安心できるまちになっています。



利便性の高い
交通ネットワークの整備により、
誰もがどこへでも気軽に
移動できるようになっています。



鉄道沿線から広がる活気あるまちづくりや、
空港を持つ強みを活かしたまちづくりを通じて
にぎわいと交流が生み出されています。



安心で快適な住環境の整備により、
ずっと住み続けたいまちになっています。



地域の特色を活かした、
多様な特色を持つ公園が
充実しています。



身近な場所でふれあえる水やみどりがあり、
やすらぎを感じられるまちになっています。



4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

1 関連する個別計画

- (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

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 地震により倒壊する危険性が高い昭和56年5月以前の耐震基準（以下、「旧耐震基準」という。）で建てられた民間住宅などの建築物について、耐震改修や除却費用などの一部を助成（助成実績：令和元～5年度986件）することで耐震化を促進しました。
- 木造住宅が密集し、震災時に特に甚大な被害が想定される区内南東部において、東京都「不燃化特区」制度を活用した建替え等支援（羽田2・3・6丁目地区、大森中地区、補助29号線沿道地区）（実績計284件、うち令和元～5年度148件）を行うとともに、特に不燃化促進が必要な羽田地区（羽田1～6丁目）においては、避難路となる重点整備路線3路線の拡幅用地取得（実績計45件、うち令和元～5年度29件）や防災広場等整備（実績計4件、うち令和元～5年度1件）を行い、不燃化を促進しました。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

1 関連する個別計画

- (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

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 東日本大震災の発生以降、地震による液状化や津波などに対して橋に求められる耐震性能は、複合的に高度化しているため、路線の位置付けや第三者被害等の指標により優先順位を設けて、段階的な耐震整備（STEP1～3）を実施しました。（参考：図表②）

また、区内で緊急輸送道路（二次、三次）に指定された道路上にある橋梁に対して耐震性能照査を実施し、現状性能を把握しました。

図表②

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
STEP1	落橋対策	2橋	3橋	3橋	1橋	0橋
STEP2	限定的な損傷対策	1橋	1橋	1橋	1橋	0橋
STEP3	確実な損傷防止	1橋	1橋	1橋	1橋	0橋

※架替えにより耐震整備を進めた橋梁は数に含まず。

資料：所管課実績

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

1 関連する個別計画

- (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

2 これまでの成果(令和元～5年度)

- 令和3年3月に「大田区無電柱化推進計画」を策定し、都市計画道路整備を機会とすることはもちろん、都市防災機能の強化に必要な道路障害物除去路線などで無電柱化に取り組みました。(参考:図表①)

図表①

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
羽田一丁目 から 羽田六丁目	電線共同溝詳細設計 委託 試掘調査工事 整備工事 引込管、連系管設計 工事	電線共同溝詳細設計 委託 試掘調査工事 整備工事 引込管、連系管設計 工事	電線共同溝詳細設計 委託 試掘調査工事 整備工事 引込管、連系管設計 工事	電線共同溝詳細設計 委託 試掘調査工事 整備工事 引込管、連系管設計 工事	試掘調査工事 整備工事 引込管、連系管設計 工事
北千束 三丁目	電線共同溝詳細設計 委託 道路設計委託 試掘調査工事	電線共同溝詳細設計 委託 道路設計委託	電線共同溝詳細設計 委託 道路設計委託 企業者支障移設工事	道路設計委託 事業地舗装整備工事 企業者支障移設工事	企業者支障移設工事
池上四丁目	—	—	—	電線共同溝予備設計 委託	電線共同溝詳細設計 委託 試掘調査工事 企業者支障移設設計

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

1 関連する個別計画

- (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

2 これまでの成果(令和元~5年度)

- 国において「災害に強い首都「東京」形成ビジョン」が策定され、東京都が策定した「TOKYO強靱化プロジェクト」では、高台まちづくりの加速を施策として掲げています。また「大田区都市計画マスタープラン」では、治水対策等による強靱で回復しやすい減災都市づくりの必要性を掲げており、それを受け、令和5年度から国及び東京都と高台まちづくりについての協議を行っています。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

3 現状と課題

現状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。

課題①

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、耐震化支援をさらに拡充する必要があります。

現状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%（延焼焼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。

課題②

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。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

3 現状と課題

現状③

区で管理する橋梁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。（参考：図表①）

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。

課題③

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。

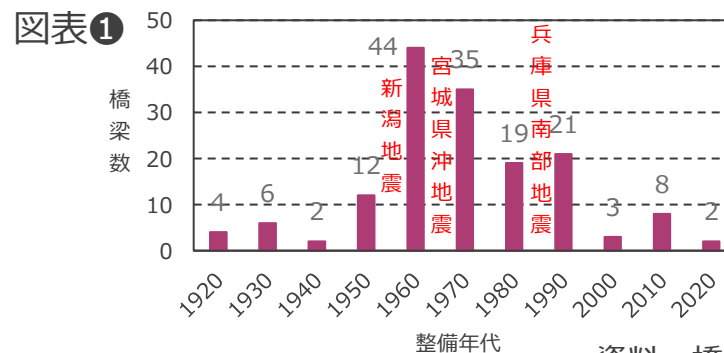
また、耐震補強の効果を踏まえた上で、地震に対する早急な対策が求められています。

現状④

無電柱化は全国的に進められていますが、大田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。

課題④

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。



4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

3 現状と課題

現状⑤

区の38%のエリアで浸水が想定されており、区役所本庁舎やJR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。



課題⑤

大田区での高台（周囲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の把握（避難対象者数と収容可能人数の把握）と、その方針の検討を行う必要があります。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

住宅の耐震化率（旧耐震基準）

指標③（めざす姿①に対応）

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

指標②（めざす姿①に対応）

住宅の耐震化率（新耐震基準）

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

めざす姿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、道路閉塞の一因をな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。

対応する課題

課題③④

5-1 指標名

指標④（めざす姿②に対応）

耐震性能を把握した橋梁数

指標⑥（めざす姿②に対応）

無電柱化（電線共同溝等）整備延長

指標⑤（めざす姿②に対応）

耐震・強靱化を進めた橋梁数

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

めざす姿③

気候変動により激甚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ない場合にも、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避難場所が確保されています。

対応する課題

課題⑤

※「高台まちづくり基本方針」素案はR6.12作成予定

5-1 指標名

指標⑦（めざす姿③に対応）

高台避難先の充足率（検討中）

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

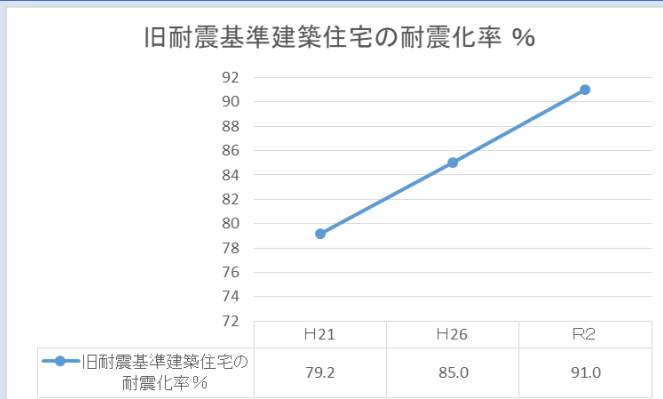
5-2 指標・目標値

■ 指標① 住宅の耐震化率（旧耐震基準）

（1）指標の把握方法・算出方法

平成30年住宅・土地統計調査等に基づき算出した平成30年9月末時点の耐震化率をベースに、平成30年9月～算定年度末までの新築戸数の加算及び解体戸数の減算により算出

（2）指標の過去データ



資料：大田区耐震改修促進計画

（3）最新値

91%（令和2年度）

（4）目標値

約98%（令和7年度）
※おおむね解消

（5）目標値の設定理由

東京都計画に基づき、減災効果が見込める目標値として大田区耐震改修促進計画において設定した。

なお、令和8年度以降の目標値は、大田区耐震改修促進計画の改定（令和7年度予定）の中で検討し、基本計画見直し時に数値を反映することを想定。

■ 指標② 住宅の耐震化率（新耐震基準）

（1）指標の把握方法・算出方法

検討中

（2）指標の過去データ

なし

（3）最新値

算定中

（4）目標値

検討中

（5）目標値の設定理由

東京都耐震改修促進計画では「耐震基準（1981年）の耐震性が不十分な木造住宅（約20万戸）を2030年度末までに半減」と目標が定められている。それを踏まえて大田区では、新耐震基準木造住宅戸数を現在算定中（令和6年12月までに算定予定）であり、結果を踏まえて目標値を検討する。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

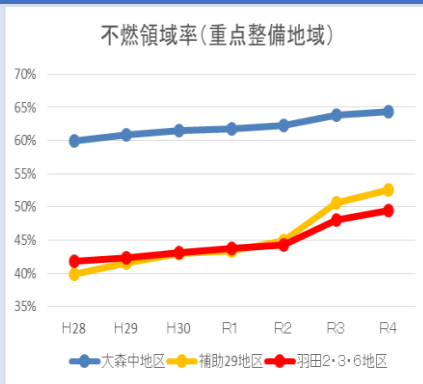
5-2 指標・目標値

- 指標③ 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

(1) 指標の把握方法・算出方法

東京都「土地利用現況調査」結果等を基に東京都が算定
算定式：空地率 + (1 - 空地率/100) × 不燃化率 (%)

(2) 指標の過去データ



資料：防災都市づくり推進計画（東京都）

(3) 最新値

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：東京都推計値)

(4) 目標値

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年度末) ※R10設定不可

(5) 目標値の設定理由

事業実施地区における不燃領域率の目標値は、延焼による焼失率がほぼゼロとされている70%であり、過去平成28年度から令和4年度まで事業効果も反映し概ね4～7%程度の率で増加していること及び現時点の地域毎の改善状況を踏まえ設定した。

4 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

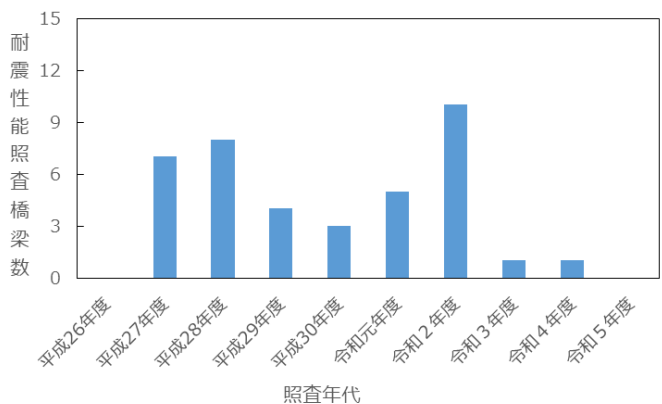
5-2 指標・目標値

■ 指標④ 耐震性能を把握した橋梁数

(1) 指標の把握方法・算出方法

耐震性能照査が完了した橋梁数

(2) 指標の過去データ



資料：所管課実績

(3) 最新値

39橋/156橋（令和5年度）

(4) 目標値

59橋（令和10年度）
75橋（令和14年度）

(5) 目標値の設定理由

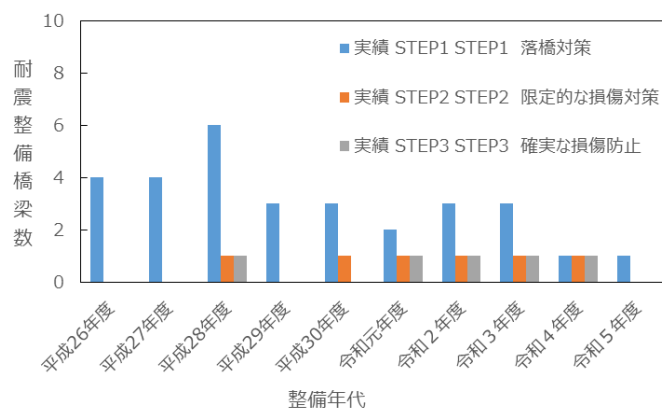
緊急輸送道路上の橋梁等は優先して実施しており、首都直下地震の発生確率が高まっていることを踏まえ、優先対策橋梁については10年程度で完了させる目標から、概ね年4橋程度と設定した。

■ 指標⑤ 耐震・強靱化を進めた橋梁数

(1) 指標の把握方法・算出方法

耐震補強工事が完了した橋梁数

(2) 指標の過去データ



資料：所管課実績

(3) 最新値

30橋/156橋（令和5年度）
※STEP1 落橋対策

(4) 目標値

35橋（令和10年度）
39橋（令和14年度）

(5) 目標値の設定理由

最終的には優先対策橋梁に対して落橋対策を完了させ、最新値（令和5年度）は30橋となっている。概ね年3橋程度であるが、今後は長大橋や跨線橋に着手することを踏まえ、毎年1橋と設定した。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

5-2 指標・目標値

■ 指標⑥ 無電柱化（電線共同溝等）整備延長

(1) 指標の把握方法・算出方法

大田区が管理する区道の総延長に対する無電柱化整備延長

(2) 指標の過去データ

区分	道路延長	備考
無電柱化整備済路線	13.47 km	無電柱化率(現在) : 1.7%
優先整備路線	0.28 km	
整備予定の都市計画道路	1.91 km	
無電柱化を事業中の道路	5.13 km	
合計	20.79 km	無電柱化率(目標) : 2.7%

資料：大田区無電柱化推進計画

(3) 最新値

13.47km (令和2年度)

(4) 目標値

17.59km (令和10年度)

20.79km (令和12年度)

(5) 目標値の設定理由

無電柱化に必要な道路空間の確保が難しく、高額な整備費用や長い工事期間を要するため、整備工程が現実的に見込める状況にある都市計画道路と道路障害物除去路線により目標値を設定した。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

5-2 指標・目標値

■ 指標⑦ 高台避難場所の充足率

(1) 指標の把握方法・算出方法

都市計画基礎調査等を活用し、町丁目ごとに「避難対象者数」と「収容可能人数」を統計的に分析を行い、その差分から「避難場所の充足率」を算出する。

(2) 指標の過去データ

なし

(3) 最新値

検討中

(4) 目標値

100% (検討中)

素案作成中のため
R6.12までに算出予定

(5) 目標値の設定理由

短期的な目標として、対策や方針の検討を行い、住居に近接した場所に区民の命を守る高台緊急避難先を確保する。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

6 施策の方向性

①倒れないまちづくりの推進



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。

②燃えない・燃え広がらないまちづくりの推進



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。

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

区で管理してい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想定し、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。

4-1 災害に強く回復しやすい減災都市の実現

6 施策の方向性

④多様な整備手法による無電柱化の推進



電線共同溝方式以外の低コストな手法の採用や、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。

⑤水害から命を守る高台まちづくりの推進



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、その上を高台のまちとして再整備することを検討します。

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

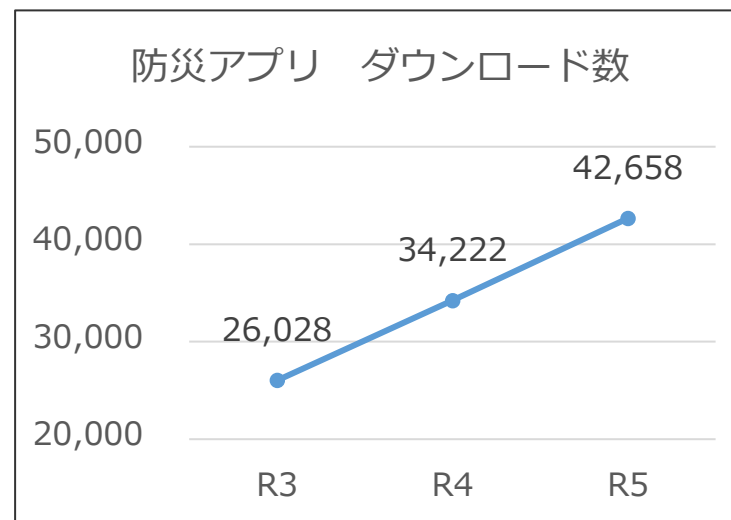
1 関連する個別計画

(1) 大田区地域防災計画 (2) 大田区災害廃棄物処理計画

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 令和元年東日本台風の教訓から、災害対策本部事務局を拡充するとともに、総合防災情報システムを導入し、総合調整機能を強化しました。また、防災ポータル・アプリの浸透や機能向上を進め、区民へ適時、情報発信を行ってきました。(参考：図表①)
- 災害による傷病の程度に応じ、適切な医療が受けられるよう、病院や医師会等の協力を得ながら緊急医療救護所等の開設・運営訓練を重ねてきました。
- 災害時、支援物資を民間物流事業所に集積し、各種避難所ごとに仕分けをしたのち、放射線状に輸送する物流システムを構築しました。また、学校防災備蓄倉庫の棚卸・レイアウト構成事業を行っています。
- 災害発生時、早期に復旧・復興し区民の生活環境の保全・公衆衛生を確保できるよう、大田区災害廃棄物処理計画を令和2年3月に策定しました。
- 学校防災拠点要配慮者スペースの運営体制を充実させるとともに、個別避難計画の作成を推進してきました。

図表①



資料：所管課実績

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

3 現状と課題

現状①

現行の関係機関の体制（※）では、首都直下地震発生時に予想される被害者を救助することは困難です。

※消 防【区内4署・消防救助機動部隊の一部】

警 察【区内5署】

自衛隊【第1普通科連隊1個小隊（約30名）】

災害拠点病院等が災害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。

現状②

令和5年度に実施した区民意識調査において、12.5%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。

避難行動要支援者（約1万7千人）に対し、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の区分し、個別避難計画の作成を進めています。

課題①

区災対本部の情報収集、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。

災害時医療救護体制の構築には、運営者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。

課題②

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、区の防災に係わる全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。

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るとともに、地域住民とともに要配慮者の避難・誘導・避難生活訓練の実施が必要となります。

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

3 現状と課題

現状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構築しました。

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。



課題③

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、きめ細やかに支援物資を供給できる強靱な物流体制の構築が必要となります。

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、区民の生活環境の保全・公衆衛生を確保することが必要となります。

現状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。

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。



課題④

生活再建に必要な支援は多岐に渡るため、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。

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

【参考】 対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

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合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。

対応する課題

課題①②

めざす姿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、避難の形態に関わらず、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。

対応する課題

課題③④

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

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

指標②（めざす姿①に対応）

災害から身を守るために取り組みをしている区民の割合

指標③（めざす姿②に対応）

災害ケースマネジメントを担う関係機関との協議数

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

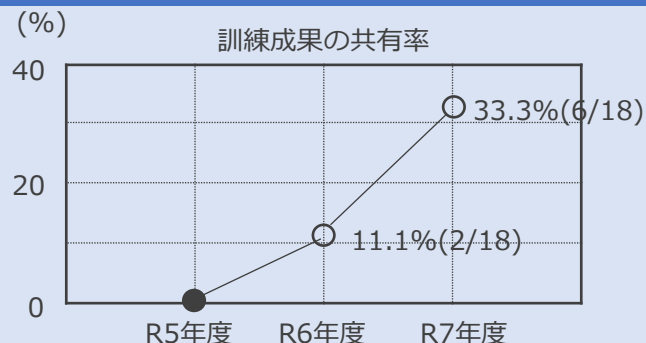
5-2 指標・目標値

- 指標① 「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

(1) 指標の把握方法・算出方法

「総合防災訓練」と地域（区内各地区）の「自主防災訓練」を連携させ実施した数と、その成果を共有することができた地区の数の合計（累計）/18地区×100

(2) 指標の過去データ



(3) 最新値

0% (令和5年度)

(4) 目標値

100% (令和10年度)
100% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

区内全18地区のうち、毎年2地区の自主防災訓練と連携し総合防災訓練を実施する。その2地区との訓練結果や課題を毎年動画などで共有することで、参加年度にない地区に対しても知識等の蓄積を図る。

令和6年度は、1地区を対象にプレ総合防災訓練を実施し、その成果を他の1地区と試行的に共有する。令和7年度以降は、毎年度2地区で訓練実施、他2地区以上と共有し、令和10年度に18地区の共有を完了(100%)し、以降継続を想定した。

- 指標② 災害から身を守るために取り組みをしている区民の割合

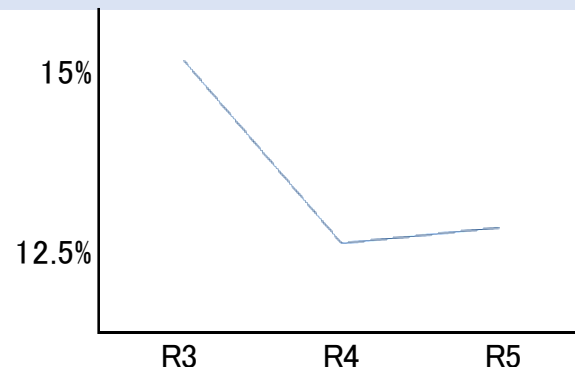
(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査「災害から身を守るためにどのような取り組みをしていますか」という設問に対し、「特に何もしていない」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

何もしていないと答えた区民の割合

R5	12.5%
R4	12.2%
R3	15.9%



(3) 最新値

14.4% (令和6年度)

(4) 目標値

0% (令和10年度)
0% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

東京都減災目標「2030年度（令和12年度）自助の備えを講じている都民の割合 100%」を意識しながらも、区では毎年3%ずつ逡減し、R10年度に0%を目指す。

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

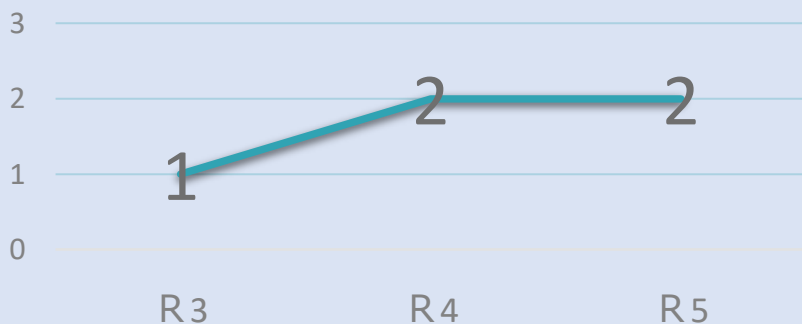
5-2 指標・目標値

- 指標③ 「災害ケースマネジメント」を担う関係機関との協議数

(1) 指標の把握方法・算出方法

「災害ケースマネジメント」の実施にあたって連携が想定される関係機関・民間団体と毎年1回以上、実装に向けて協議した数（16機関）

(2) 指標の過去データ



資料：所管課実績

(3) 最新値

2 団体（令和5年度）

(4) 目標値

7 団体（令和10年度）
11 団体（令和14年度）

(5) 目標値の設定理由

最新値（令和5年度）は2団体となる。相手方の体制構築等、準備を踏まえながら交渉を進め、毎年1団体ずつ着実に協定を締結し、毎年1回以上、実装に向けて協議する。なお、検討が進むにつれて、必要な団体数の増減に柔軟に対応する。

4-2 地域力を活かした防災対策の推進

6 施策の方向性

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



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。

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



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係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。

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合える関係づくりを目指します。

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



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、きめ細や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。

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。

6 施策の方向性

④災害ケースマネジメントの実施準備



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。

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。

4-3 治安がよい美しいまちの実現

1 関連する個別計画

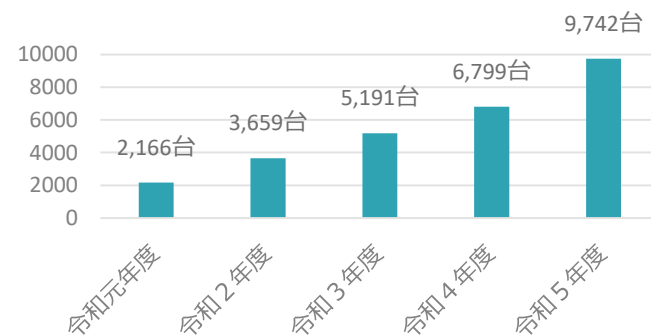
(1) おおた高齢者施策推進プラン (2) 大田区環境アクションプラン (3) 大田区自転車等総合計画

2 これまでの成果 (令和元～5年度)

- 地域における自主防犯活動を支援するため、地域団体が設置する防犯カメラに対し補助金を支出し、令和元年度～5年度の5年間では延べ89団体、771台に対し補助を行いました。
- 特殊詐欺被害から区民を守るため、区内在住で概ね65歳以上の区民に対し自動通話録音機の無料貸出を行い、令和元年度～5年度の5年間では延べ9,742台貸し出しました。(参考：図表①)
- 消費者被害の防止及び相談窓口周知のため、悪質商法のターゲットとなりやすい高齢者に向けて啓発活動を行いました。(参考：図表②)
- 喫煙する人とならない人が共存できる環境を実現し、区民の生活環境の向上を図ることを目的として、たばこのポイ捨て禁止等の喫煙マナー啓発のための路面表示シートを、令和元年度～5年度の5年間で延べ695枚貼付しました。
- 各特別出張所と連携を図り、自治会・町会等の自主的清掃活動に対し、支援用品を配布しました。

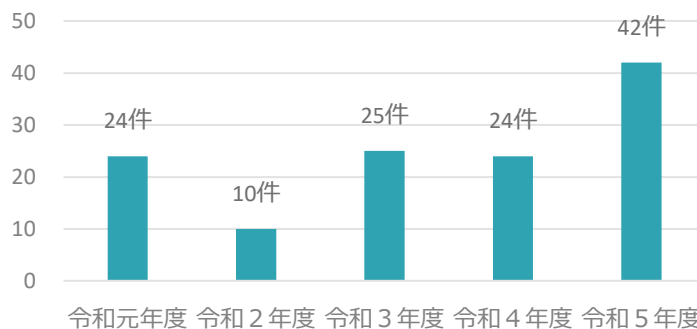
※令和5年度実績 ごみ袋15,935枚、軍手8,972双、トング646本

図表① 自動通話録音機貸出延べ台数



資料：令和5年度自動通話録音機貸出帳

図表② 消費者啓発活動の実施回数



資料：所管課実績

4-3 治安がよい美しいまちの実現

3 現状と課題

現状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の感染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。

(参考：図表①)

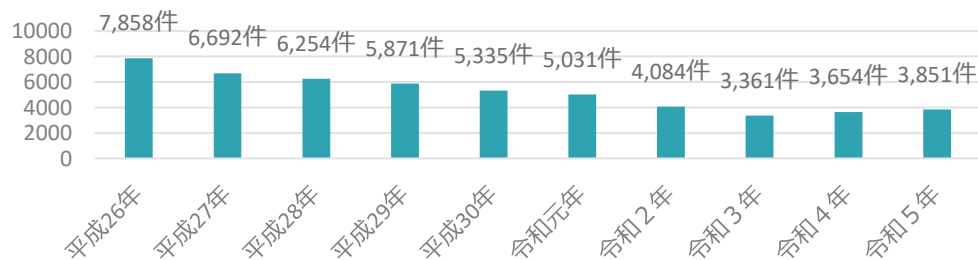


課題①

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・協力のうえ、社会全体で犯罪を許さない環境を作る必要があります。

図表①

区内刑法犯認知件数の推移



資料：警視庁公表資料

現状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。

(参考：図表②)

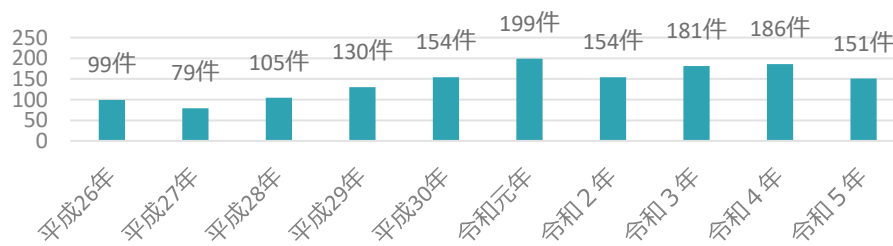


課題②

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。

図表②

区内特殊詐欺被害件数の推移



資料：警視庁公表資料

4-3 治安がよい美しいまちの実現

3 現状と課題

現状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30%を占めています。近年は人流復活に伴い、増加傾向にあります。

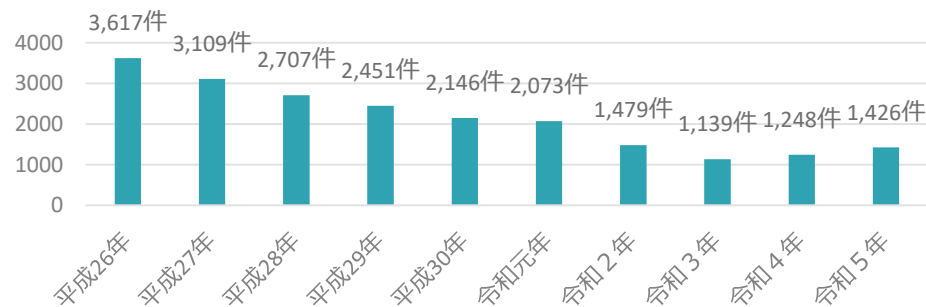
(参考：図表③)



課題③

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。

図表③ 区内自転車盗難件数



資料：警視庁公表資料

現状④

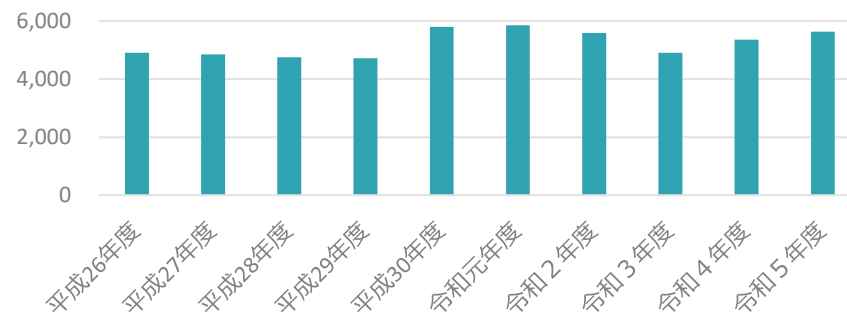
デジタル社会の進展と個人投資への関心の高まりなどに伴い、従来にない契約トラブルが発生しています。成年年齢の引き下げやオンライン取引が急速に増えていることにより、悪質事業者のターゲットとなりやすい消費者が増加しています。(参考：図表④)



課題④

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。

図表④ 消費生活相談件数の推移



資料：所管課実績

4-3 治安がよい美しいまちの実現

3 現状と課題

現状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。

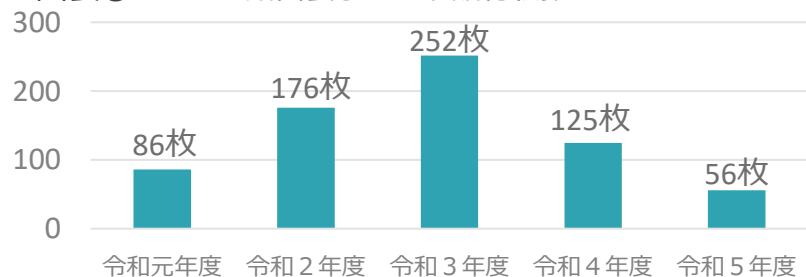
(参考：図表⑤)



課題⑤

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等、より一層の喫煙マナー周知が求められます。

図表⑤ 路面表示シート貼付枚数



資料：所管課実績

現状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。

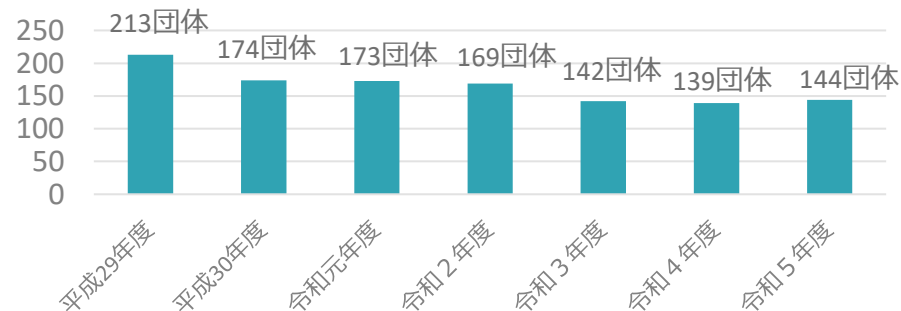
(参考：図表⑥)



課題⑥

清掃活動を行っている層が固定化されており、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。

図表⑥ 区と連携して地域美化活動を実施した自治会・町会数



資料：所管課実績

4-3 治安がよい美しいまちの実現

【参考】 対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②③④

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

治安のよさの満足度（体感治安（※））

指標②（めざす姿①に対応）

区内特殊詐欺被害件数

※体感治安：刑法犯認知件数などでは測れない、区民の治安に関する認識

4-3 治安がよい美しいまちの実現

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 強靱な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています。

4 めざす姿

めざす姿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。

対応する課題

課題④

めざす姿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。

対応する課題

課題⑤⑥

5-1 指標名

指標③（めざす姿②に対応）

消費者相談の解決率

指標④（めざす姿③に対応）

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

4-3 治安がよい美しいまちの実現

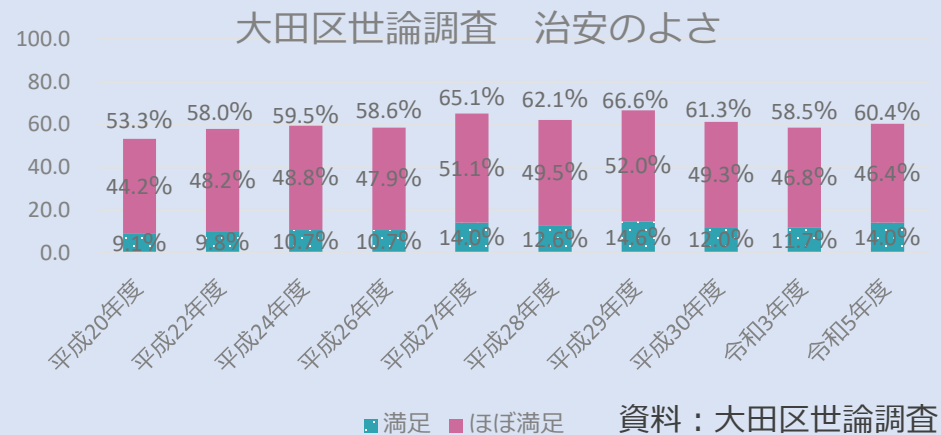
5-2 指標・目標値

■ 指標① 治安のよさの満足度（体感治安）

（1）指標の把握方法・算出方法

大田区政に関する世論調査
「治安のよさ」という設問に対し、「満足している」・「ほぼ満足している」と回答した区民の数/調査回答総数×100

（2）指標の過去データ



（3）最新値

60.4%（令和5年度）

（4）目標値

65%（令和10年度）
70%（令和14年度）

（5）目標値の設定理由

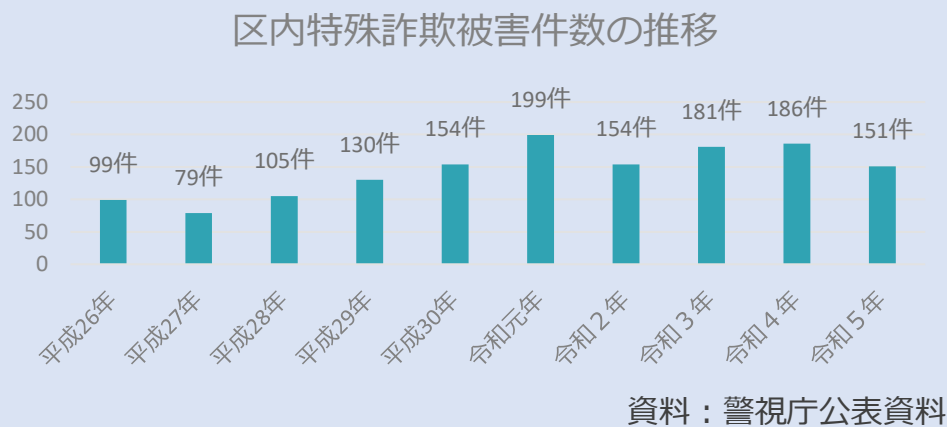
平成20年度から令和5年度までに満足・やや満足と回答した割合の増加率約7%に努力目標分3%を上乗せし、最新値から10%の増加率を計画最終年度目標とした。

■ 指標② 区内特殊詐欺被害件数

（1）指標の把握方法・算出方法

警視庁から公表されるデータに基づく
（※警視庁から公表されるデータは暦年単位）

（2）指標の過去データ



（3）最新値

151件（令和5年）

（4）目標値

112件（令和10年）
72件（令和14年）

（5）目標値の設定理由

計画最終年度目標は過去10年間の平均値（144件）の半分となる72件とし、中間年度の目標値は毎年度逡減させていくことをめざし、112件とした。

4-3 治安がよい美しいまちの実現

5-2 指標・目標値

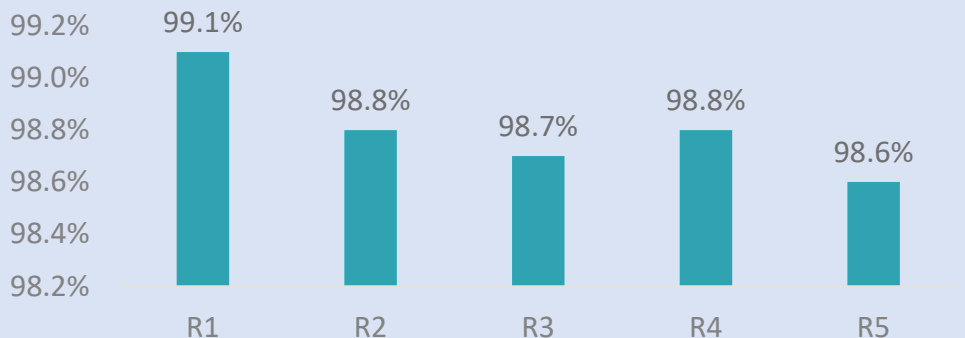
■ 指標③ 消費者相談の解決率

(1) 指標の把握方法・算出方法

相談が解決した件数/相談対応件数（処理不要・処理中除く）×100

(2) 指標の過去データ

消費者相談の解決率



資料：所管課実績

(3) 最新値

98.6%（令和5年度）

(4) 目標値

99%（令和10年度）
99%（令和14年度）

(5) 目標値の設定理由

消費者相談の解決率を維持していくことを計画最終年度に向けた目標とした。

■ 指標④ 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

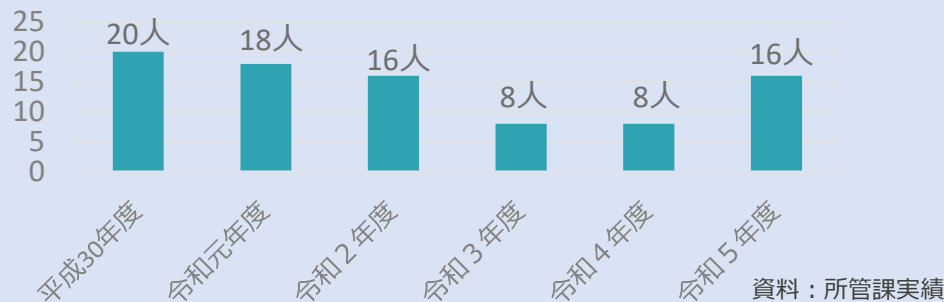
(1) 指標の把握方法・算出方法

蒲田駅東西口の喫煙禁止重点対策地区内で週1日平日に、18時から20時までの間、30分間調査した人数の平均値

(2) 指標の過去データ

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



資料：所管課実績

(3) 最新値

16人（令和5年度）

(4) 目標値

11人（令和10年度）
7人（令和14年度）

(5) 目標値の設定理由

平成30年度から令和5年度までの平均値（14人）から半減となる7人を計画最終年度目標とし、中間年度の目標値は毎年度逡減させていくことをめざし、11人とした。

4-3 治安がよい美しいまちの実現

6 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始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。

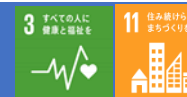
②特殊詐欺被害、消費者被害防止に向けた取組の強化



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・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、分煙環境の整備等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。

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

1 関連する個別計画

- (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) 蒲田駅周辺地区グランドデザイン (6) 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 (7) 大森駅周辺地区グランドデザイン (8) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想 (9) 池上地区まちづくりグランドデザイン (10) 洗足池駅周辺地区まちづくり方針 等

2 これまでの成果（令和元～5年度）

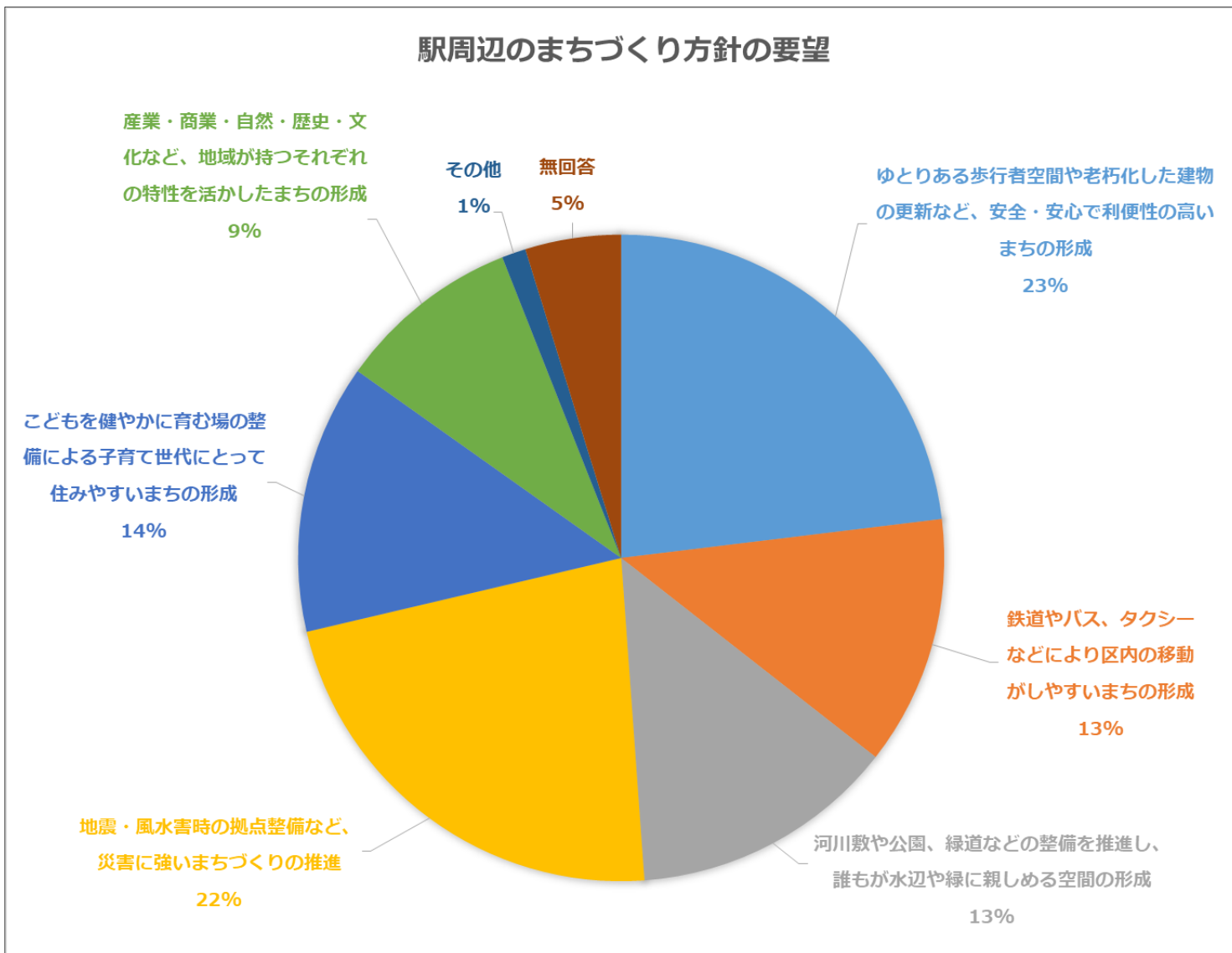
- 「大田区都市計画マスタープラン」は、平成23年の改定から10年を経過し、この間社会情勢が大きく変化したことから、新たな都市づくりの諸課題やニーズに対応するため、令和4年3月に改定しました。このプランでは、4つの都市づくりのテーマを示し、その実現に向けた取組方針をまとめました。
- 新空港線一期整備の事業化に向けた取組を進める中、大田区における鉄道整備の効果を活かした沿線地域の課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示した「大田区鉄道沿線まちづくり構想」を令和6年3月に策定しました。
- 中心拠点としての蒲田駅周辺は、令和4年4月にまちづくりの指針となる「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を改定、10月には「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」を策定し、令和5年度には地下自転車駐車場の整備工事に着手しています。また、新空港線整備を起爆剤と捉え、新駅開業に合わせた駅周辺の中長期的整備を検討するほか、京急蒲田駅西口周辺地区では、共同化の検討が進められています。
- 蒲田駅と並ぶ中心拠点である大森駅周辺は、東側では地元意向を反映し令和2年に東口駅前広場（交通島）を暫定整備しました。西側では安全で快適な公共空間の確保に向けて、池上通りと駅西口広場整備の都市計画決定の手続きが令和4年に完了し、令和6年2月には事業認可を取得しました。
- 地域拠点である下丸子駅周辺、池上駅周辺、洗足池駅周辺、平和島駅周辺では、地域の特色を踏まえ、都市機能の向上を図るまちづくりの検討が進められています。

※拠点：まちづくりにおける拠点とは、その都市や地域の中心的な役割を果たすエリアのことで、商業、文化、行政などの主要な機能が集積している地区のことを指す。

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 参考：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



4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

3 現状と課題

現状①

令和4年3月「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、設定され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。

課題①

大田区の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。

現状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。

課題②

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。

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

3 現状と課題

現状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、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。



課題③

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街並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。

現状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。



課題④

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。

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

3 現状と課題

現状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。



課題⑤

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。

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 鉄道沿線から広がる活気あるまちづくりや、空港を持つ強みを活かしたまちづくりを通じてにぎわいと交流が生み出されています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②③④⑤

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合

指標②（めざす姿①に対応）

駅周辺の整備が進んでいると感じる区民の割合

4 安全・安心で活気ややすらぎのある快適なまち

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

5-2 指標・目標値

■ 指標① 住んでいるまちが魅力的であると感ずる区民の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

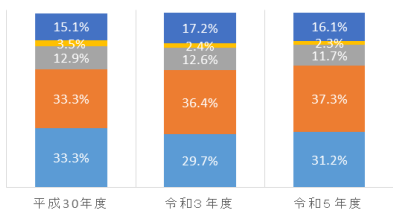
大田区政に関する世論調査

「住んでいるまちが魅力的であると感ずているか」という設問に対し、「感ずている」「やや感ずている」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

住んでいるまちが魅力的であると感ずる区民の割合

■ 感ずている ■ やや感ずている
■ あまり感ずていない ■ 感ずていない
■ どちらともいえない



年度	感ずている (計)
平成30年度	66.6%
令和3年度	66.1%
令和5年度	68.5%

資料：世論調査

(3) 最新値

68.5% (令和5年度)

(4) 目標値

70% (令和10年度)
72% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

最新値 (令和5年度) は68.5%であり、過去平成30年度から令和5年度まで約2%増加していることを踏まえ設定した。

■ 指標② 駅周辺の整備が進んでいると感ずる区民の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

「区は、『大田区鉄道沿線まちづくり構想』において示した沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋に基づき、官民が協働し、地域特性や限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の高い個性的な都市空間を創出するよう取組んでいます。

現在、大田区内の駅周辺の整備が進んでいると感ずますか？」

という設問に対し、「感ずている」「やや感ずている」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

なし

(3) 最新値

43.6% (令和6年度)

(4) 目標値

46% (令和10年度)
48% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

令和6年度に初めて設定した指標であるため推移の予測が困難であるが、蒲田駅東口地下自転車駐車場整備の進捗を踏まえ、着実に上昇していくよう設定した。 42

4 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

4-4 地域の魅力を活かした拠点づくり

6 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グランドデザイン等に掲げる将来像の実現に向け、地域と共にまちづくりに取組み、まちの魅力や機能向上を図ります。

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

1 関連する個別計画

- (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) 蒲田駅周辺地区グランドデザイン (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

2 これまでの成果(令和元～5年度)

- 令和2年9月から令和4年6月にかけて東京都と「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」を開催し、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の都区費用負担割合等について、令和4年6月に合意しました。
- 新空港線第一期整備の整備主体となる第三セクター設立に向けて、令和4年9月に東急電鉄株式会社と協定を締結し、令和4年10月に区と東急電鉄株式会社の共同出資により「羽田エアポートライン株式会社」を設立しました。
- 令和6年3月「大田区交通政策基本計画」について次期5か年に向けた中間見直しを行い、交通政策の充実を図っています。また、矢口地域におけるコミュニティバス試行運行は、目標とする収支率50%を達成したため、令和元年度から本格運行に移行し、令和5年度からは脱炭素にも貢献するEVバスを導入しています。

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

1 関連する個別計画

- (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) 蒲田駅周辺地区グランドデザイン (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

2 これまでの成果(令和元～5年度)

- 都市計画道路整備(事業認可中)を実施している路線は、以下のとおりです。(参考:図表①)
 - ①補助線街路第27号線(沢田通り:大森北3丁目～6丁目)
 - ②補助線街路第38号線(羽田旭町、東糀谷4・6丁目)
 - ③補助線街路第43号線(I・II期:仲池上二丁目)
 - ④補助線街路第44号線(IV期:上池台3丁目～5丁目)

図表① 都市計画道路整備内容一覧表(令和元年度から5年度)

	①	②	③	④
R元年度	-	電線共同溝整備工事 (東側の本体敷設)	電線共同溝詳細設計	電線共同溝整備工事 (引込管・連系管)
R2年度	-	電線共同溝整備工事 (引込管・連系管)	電線共同溝修正設計	道路整備工事
R3年度	道路整備詳細設計 企業者支障移設工事	電線共同溝整備工事 (引込管・連系管)	企業者支障移設工事	電線共同溝整備工事 (引込管・連系管)
R4年度	電線共同溝(引込管・連系管)設計 企業者支障移設工事	道路整備工事 道路詳細設計	企業者支障移設工事	電線共同溝整備工事 (入線・抜柱)
R5年度	道路整備詳細設計 電線共同溝整備工事	企業者支障移設工事	企業者支障移設工事	道路整備工事

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

1 関連する個別計画

- (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) 蒲田駅周辺地区グランドデザイン (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

2 これまでの成果(令和元~5年度)

- 自転車走行環境の整備として、区道の整備を約170キロメートル(平成25~令和5年度)を行いました。
- 区では、バリアフリー法(高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律)に基づき、区全域におけるバリアフリー整備の方針を示す「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」及び蒲田駅・大森駅・さぽーとぴあ周辺を対象にバリアフリー整備を進める「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」を策定し、街なかの移動等円滑化を図っています。
- “すいすい”プランにおける令和3年度から令和5年度までのバリアフリー事業の進捗率は、蒲田駅周辺地区で76%、大森駅周辺地区で78%、さぽーとぴあ周辺地区で67%となります。また、実績報告の内容から事業者との協議を行い、課題把握や解決策の検討等、計画的に事業の進捗管理を行っています。
- 令和5年度は、10か年計画である“すいすい”方針が令和6年度に中間年次を迎えることを受け、新たな移動等円滑化促進地区の指定や、区全体の移動等円滑化に係る方針の見直しについて検討を行い、令和7年3月の方針見直しに向けた協議を進めています。

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

3 現状と課題

現状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いえません。



課題①

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。



現状②

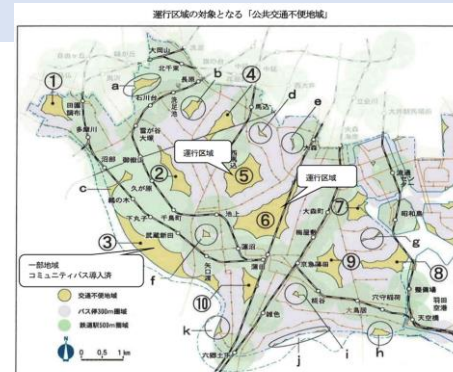
区内には10カ所に公共交通不便地域があり、平成21年度より矢口地域でたまちゃんバスを導入し、現在は本格運行となっています。また、令和5年7月より1年間にわたり南馬込地区・西蒲田地区でデマンド型交通実証実験を実施しました。（参考：図表①）



課題②

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。

図表①



注：居住者がゼロまたは殆どいない臨海部を除く

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

3 現状と課題

現状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。

課題③

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。（参考：図表②）

図表② 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34号線	970	206
補助43号線	560	234
補助44号線	700	317
大田区画街路7号線	60	60
合計	2,290	817

【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。

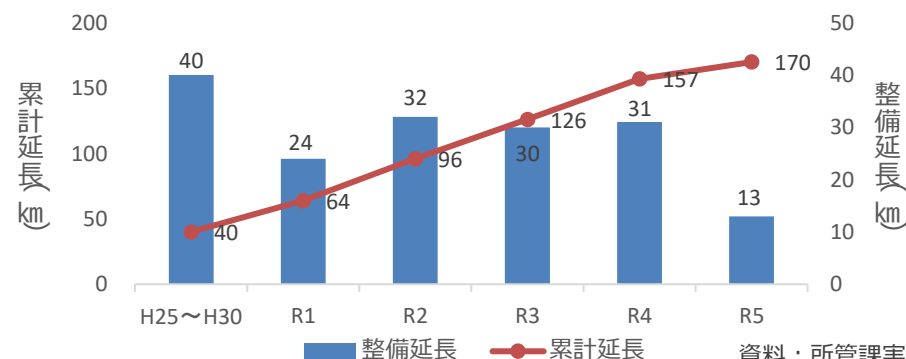
現状④

自転車ネットワーク整備実施計画（平成28年度～令和7年度）に基づく区道の自転車走行環境の整備（約170キロメートル・主にナビマーク・ナビライン）が令和5年度に概ね完成しました。（参考：図表③）

課題④

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・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。

図表③ 自転車走行環境の整備延長



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

3 現状と課題

現状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。



課題⑤

バリアフリー整備を進めるにあたり、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。

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

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 利便性の高い交通ネットワークの整備により、誰もがどこへでも気軽に移動できるようになっています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①

めざす姿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。

対応する課題

課題②③④

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

蒲田駅と京急蒲田駅をつなぐ鉄道路線の新設を望む区民の割合

指標②（めざす姿②に対応）

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

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

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 利便性の高い交通ネットワークの整備により、誰もがどこへでも気軽に移動できるようになっています。

4 めざす姿

めざす姿③

区民・事業者・区（行政）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、「移動しやすいみち、使いやすい施設でみたされる街」になっています。

対応する課題

課題⑤

5-1 指標名

指標③（めざす姿③に対応）

「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

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

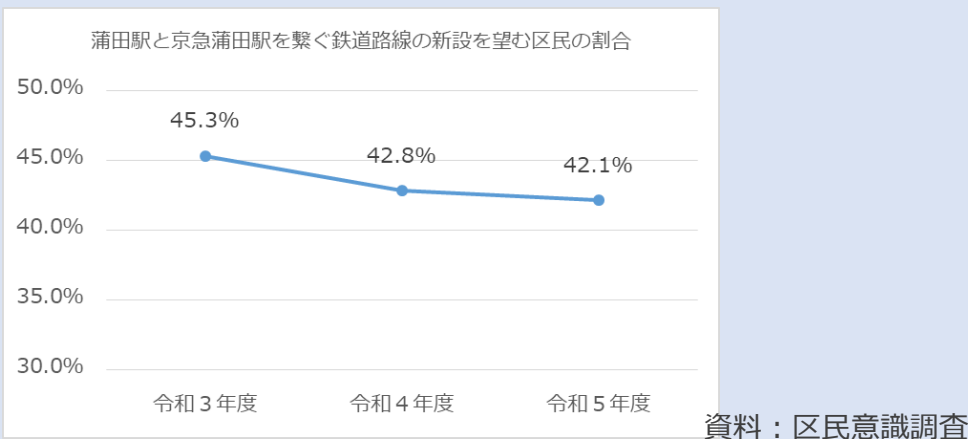
5-2 指標・目標値

- 指標① 蒲田駅と京急蒲田駅をつなぐ鉄道路線の新設を望む区民の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
 「早期に実現してほしい大田区内の公共交通対策」という設問に対し、
 「鉄道路線の充実（蒲田駅と京急蒲田駅をつなぐ鉄道路線の新設を含む）」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ



(3) 最新値

35.9% (令和6年度)

(4) 目標値

45% (令和10年度)
50% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

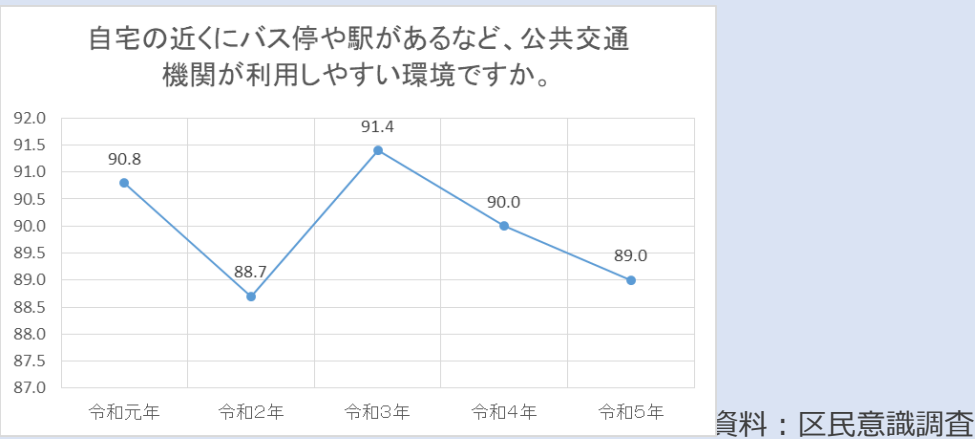
最新値 (令和6年度) は35.9%であり、令和3年度～令和6年度が約9ポイントの減少傾向であるが、イベント等での事業PRなど機運醸成により改善することを踏まえ、目標値を設定した。

- 指標② 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

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
 「自宅の近くにバス停や駅があるなど、公共交通機関が利用しやすい環境ですか。」という設問に対し、「とても利用しやすい」「まあまあ利用しやすい」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ



(3) 最新値

89.2% (令和6年度)

(4) 目標値

91% (令和10年度)
92% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

直近5か年の割合が、88.7%～91.4%の値で推移しているため、90%を超える値が増加傾向で継続することを目標として設定した。

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

5-2 指標・目標値

■ 指標③ バリアフリー基本構想における特定事業の進捗率

(1) 指標の把握方法・算出方法

特定事業の進捗管理（年1回）

(2) 指標の過去データ

		事業数	進捗率	
			R4年度末	R5年度末
全事業計	蒲田	309	69%	76%
	大森	118	78%	78%
	さぽーとぴあ	100	60%	67%
	合計	527	69%	75%

資料：所管課実績

(3) 最新値

75%（令和5年度末）

(4) 目標値

100%（令和13年度）

(5) 目標値の設定理由

大田区バリアフリー基本構想は令和4年度に策定した10か年計画のため、令和13年度末までに進捗率100%を目指している。

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

6 施策の方向性

①新空港線の整備促進



JR・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、概成した約170 kmの効果検証を踏まえて、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・都道など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。

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

6 施策の方向性

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。

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

1 関連する個別計画

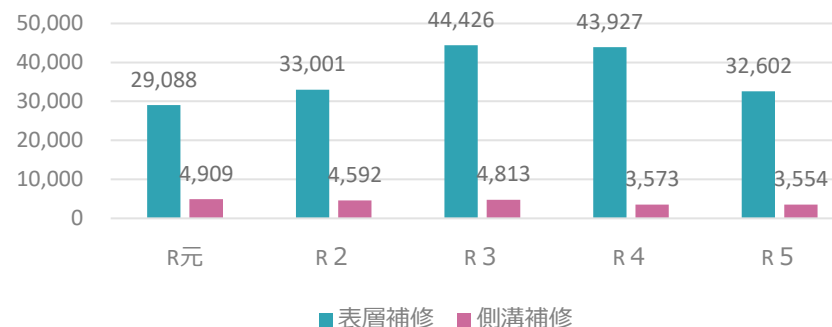
- (1) 大田区公共施設等総合管理計画 (2) 橋梁長寿命化修繕計画 (3) 大田区住宅マスタープラン (4) 大田区空家対策計画
 (5) 大田区自転車等総合計画 (6) 大田区自転車等総合計画前期アクションプラン (7) 大田区交通安全計画

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 安全で円滑な交通を確保し、道路を常に良好な状態に保つため、道路の表層補修（令和5年度32,602㎡）や側溝補修（令和5年度3,554m）、路面清掃等により道路の維持・修繕を実施しました。（参考：図表①）

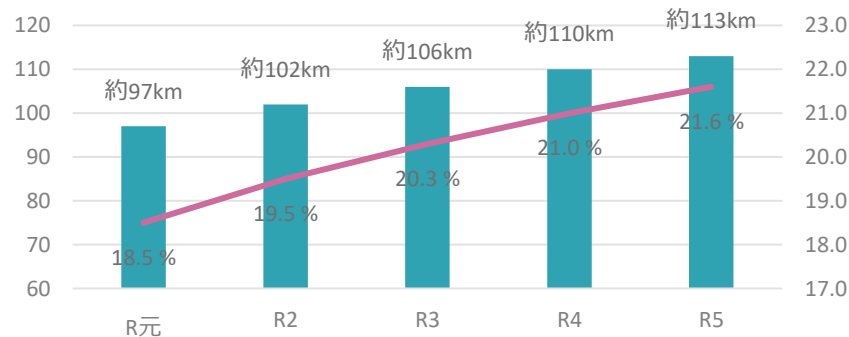
また、狭あい道路拡幅整備事業について、幅員4m未満の狭あい道路を道路中心から2mまで後退する道路拡幅整備を実施し、狭あい道路全長261km（両側522km）のうち、約113km（後退率21.6%）を拡幅しました。（参考：図表②）

図表① 道路の表層補修面積及び側溝補修延長



資料：都市基盤整備部事業概要

図表② 狭あい道路の拡幅整備済総延長及び後退率



資料：所管課実績

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

1 関連する個別計画

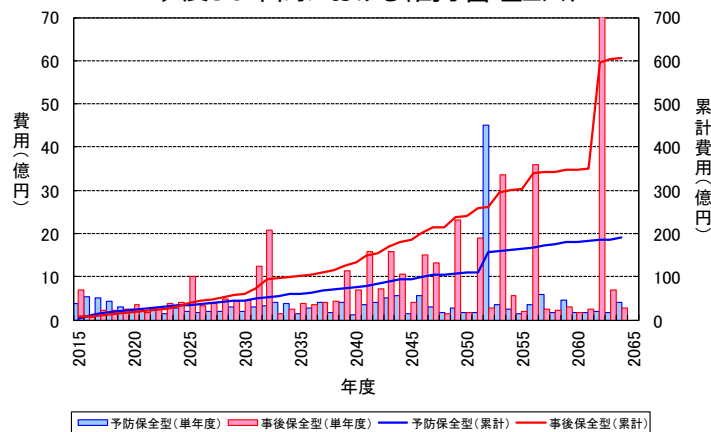
- (1) 大田区公共施設等総合管理計画 (2) 橋梁長寿命化修繕計画 (3) 大田区住宅マスタープラン (4) 大田区空家対策計画
 (5) 大田区自転車等総合計画 (6) 大田区自転車等総合計画前期アクションプラン (7) 大田区交通安全計画

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 橋梁の維持管理コストの縮減を図るため、事後保全型から予防保全型へとシステムの転換を図った結果、10億円程度（50年間）の維持管理コストの上昇を抑えることが可能となりました。
 また、3巡目の橋梁定期点検（※）が令和2年度末に完了し、早期に措置すべき状態と判定された健全性判定Ⅲの橋梁は6橋となり、令和5年度末までに2橋の工事が完了し、1橋が工事中、1橋が設計に着手しました。（参考：図表③、④）

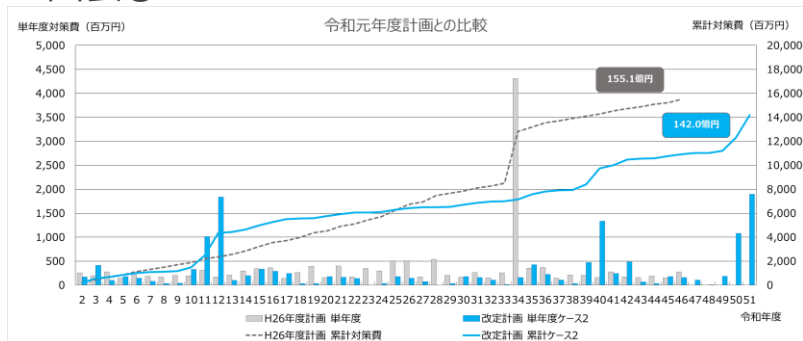
※区は、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、橋梁の定期点検を1サイクル5年間で実施しており、3巡目の点検は平成28年度から平成2年度に実施している。

図表③ 今後50年間にける維持管理コスト



資料：橋梁長寿命化修繕計画（平成26年度版）

図表④



資料：橋梁長寿命化修繕計画（令和4年度一部改定版）

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

1 関連する個別計画

- (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) 大田区空家対策計画
 (5) 大田区自転車等総合計画 (6) 大田区自転車等総合計画前期アクションプラン (7) 大田区交通安全計画

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 既存住宅の質の向上と長寿命化を促進するため、令和元年度から令和5年度までに延べ4,134件の住宅リフォームを支援しました。また、社会情勢等を踏まえ、対象事業の見直し、拡充を図りました。（参考：図表⑤）

図表⑤

住宅リフォーム助成実績

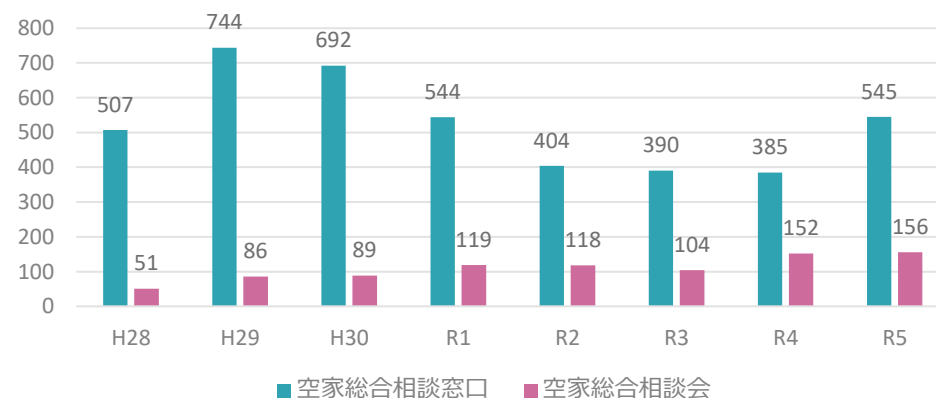


資料：所管課実績

- 空家等の所有者等が抱える様々な問題の解決を支援するため、空家総合相談窓口を設置するとともに、各種団体と協定を締結し、専門的な助言を受けられる空家総合相談会を実施しました。（参考：図表⑥）

図表⑥

空家総合相談窓口相談件数・空家総合相談会相談件数



資料：所管課実績

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

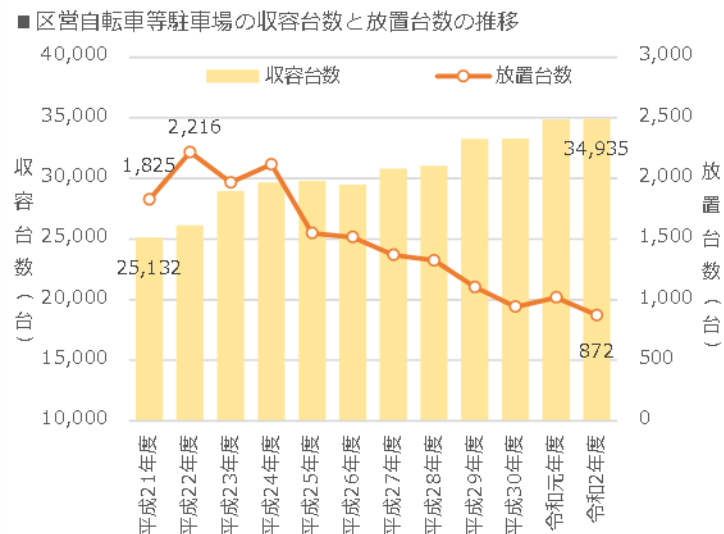
1 関連する個別計画

- (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) 大田区空家対策計画
 (5) 大田区自転車等総合計画 (6) 大田区自転車等総合計画前期アクションプラン (7) 大田区交通安全計画

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 交通安全に関する取組みについて、高齢者を対象とした交通安全集會を合計106回、2,092人、中高生を対象とした自転車安全教室（スケアード・ストレイト方式）を合計53回、18,873人などの安全教育を実施しました。
- 区では自転車等駐車場の整備について、令和5年度には区営自転車等駐車場で約3万5千台の収容台数を確保しました。なお、自転車等の放置台数も減少傾向にあり、令和5年度には407台となりました。
 （参考：図表⑦）

図表⑦



資料：所管課実績/駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

※各年10月の任意の1日に調査した放置台数であり、原動機付自転車を含んでいます。

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

3 現状と課題

現状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いえず、緊急車両等の円滑な通行に支障をきたしています。

課題①

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、建て替えの機会を捉え、建築主等と円滑に協議を進め、拡幅工事を実施することが必要です。

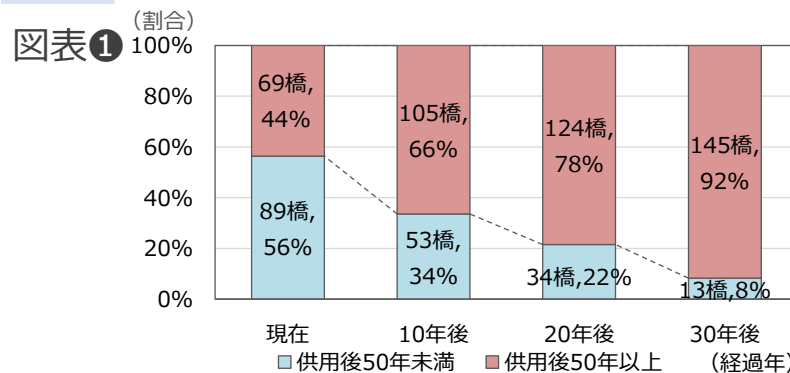
現状②

区で管理している橋梁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。

（参考：図表①）

課題②

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）

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

3 現状と課題

現状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が制限されがちな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。

課題③

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。

現状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等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。（参考：図表②）

課題④

適正管理を促すためには、課題解決の支援が必要です。また、空家等が管理不全の状況に陥ると、周辺環境への影響が懸念されるため早期解決が求められます。空家等となる前からの対策が課題となります。

図表②

課題となる空家の新規把握数

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

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

3 現状と課題

現状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率的・効果的に対策を講じる必要があります。



課題⑤

駐輪需要に対して既存施設での収容に限界があり、将来需要に対応しきれない駅があります。

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。

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

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 安心で快適な住環境の整備により、ずっと住み続けたいまちになっています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

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

指標③（めざす姿①に対応）

健全性判定Ⅱ以上の割合

指標②（めざす姿①に対応）

狭あい道路の区内総延長261km（両側522km）に対しての延長及び後退率

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

【参考】 対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 安心で快適な住環境の整備により、ずっと住み続けたいまちになっています。

4 めざす姿

めざす姿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。

対応する課題

課題③④

5-1 指標名

指標④（めざす姿②に対応）

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

指標⑤（めざす姿②に対応）

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の件数

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

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 安心で快適な住環境の整備により、ずっと住み続けたいまちになっています。

4 めざす姿

めざす姿③

誰もが正しく交通ルールやマナーを守っています。また自転車等駐車が適切に整備され、放置自転車がないまちになっています。

対応する課題

課題⑤

5-1 指標名

指標⑥（めざす姿③に対応）

放置自転車台数

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

5-2 指標・目標値

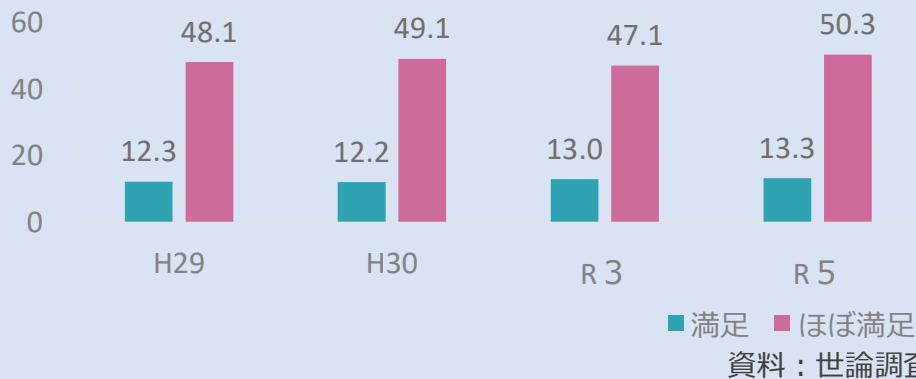
■ 指標① 住んでいるまちの生活環境における、道路整備に対する満足度

(1) 指標の把握方法・算出方法

大田区政に関する世論調査
住んでいるまちの生活環境における「道路の整備」という設問に対し、「満足」「ほぼ満足」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

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



(3) 最新値

63.6% (令和5年度)

(4) 目標値

65% (令和10年度)
70% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

最新値(令和5年度)は63.6%だが、過去の値は60%前後で推移している。

過去データの平均増加率(1%強)から換算し、中間年度で5%の増加、最終年度で10%の増加をめざす目標設定とした。

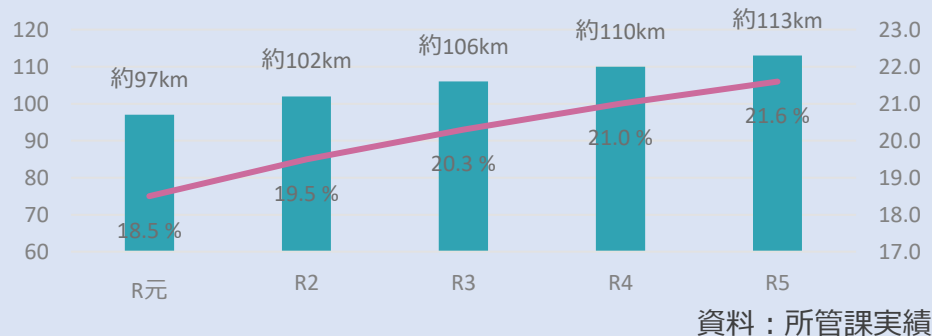
■ 指標② 狭あい道路の区内総延長261km(両側522km)に対する拡幅整備率

(1) 指標の把握方法・算出方法

所管課で把握した実績件数

(2) 指標の過去データ

狭あい道路の拡幅整備済総延長及び後退率



(3) 最新値

21.6% (令和5年度)

(4) 目標値

24.6% (令和10年度)
27.0% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

最新値(令和5年度)は21.6%だが、過去3年間は平均0.6%増で推移していることを踏まえ目標設定とした。最終目標である「狭あい道路の解消」をめざし、区民等の理解と協力のもと取組を進める。

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

5-2 指標・目標値

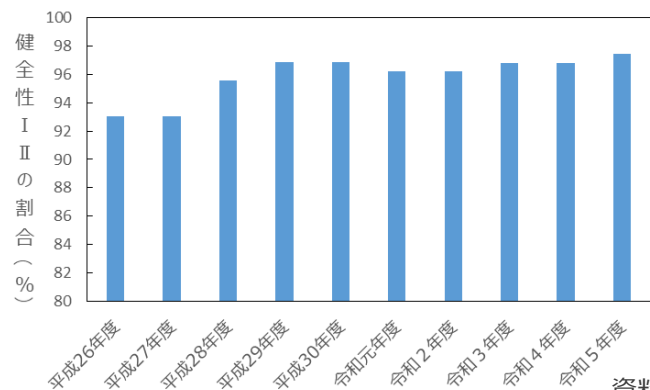
■ 指標③

健全性判定Ⅱ以上の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

5年間を1サイクルとして実施した定期点検の診断結果

(2) 指標の過去データ



資料：橋梁長寿命化修繕計画
(平成26年度版、令和元年度版)

(3) 最新値

97% (令和5年度)

(4) 目標値

100% (令和10年度)

100% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

健全性Ⅲ、健全性Ⅳの橋は、次回点検まで(5年以内)に修繕を講ずべきとされていることから、設定した。

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

5-2 指標・目標値

- 指標④ 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

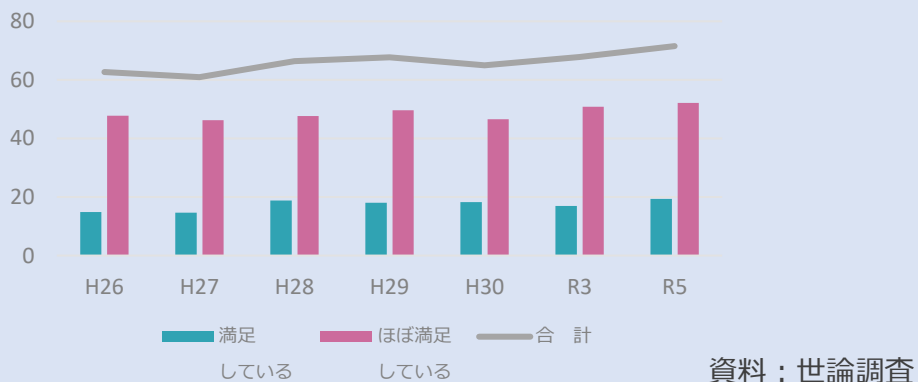
(1) 指標の把握方法・算出方法

大田区政に関する世論調査

住んでいるまちの生活環境における「あなたご自身の住宅事情」という設問に対し、「満足」「ほぼ満足」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

住んでいるまちの生活環境についての満足度



(3) 最新値

71.5% (令和5年度)

(4) 目標値

76% (令和10年度)
80% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

最新値(令和5年度)は71.5%であり、平成26年度から令和5年度まで8.8%増加していることを踏まえて設定した。

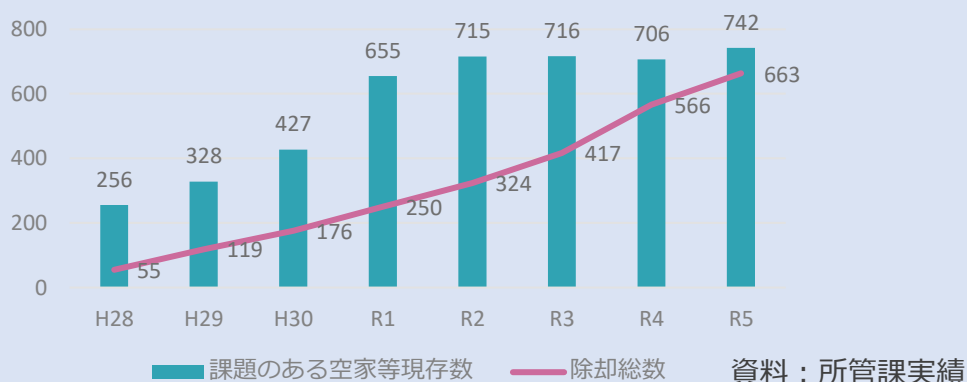
- 指標⑤ 区が把握している適切に維持・管理のできていない空家等件数

(1) 指標の把握方法・算出方法

区では陳情等により毎年新たに課題のある空家等として把握する。その現存数にて指標の把握とする。

(2) 指標の過去データ

課題のある空家等現存数と除却総数



(3) 最新値

742件 (令和5年度)

(4) 目標値

707件 (令和10年度)
679件 (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

最新値(令和5年度)は742件であり、過去3年間では3.5%増加している。また空家等の所有者及び関係者に対する適正管理の働きかけを強化することを踏まえ目標値を設定した。

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

5-2 指標・目標値

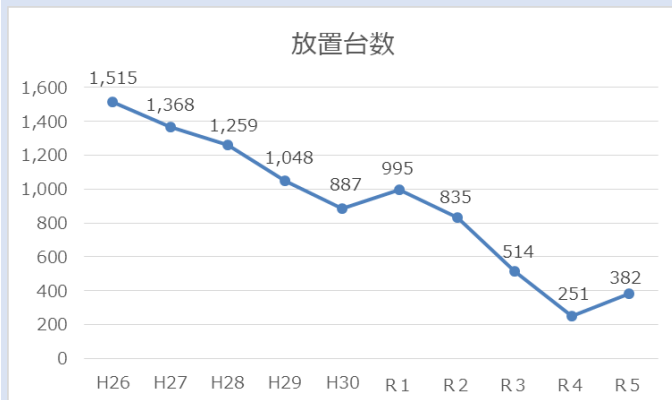
■ 指標⑥ 放置自転車台数

(1) 指標の把握方法・算出方法

駅前放置自転車等の現況と対策調査

* 例年10月、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺における放置自転車台数

(2) 指標の過去データ



資料：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

(3) 最新値

382台（令和5年度）

(4) 目標値

※毎年減少（令和10年度）

(5) 目標値の設定理由

個別計画では目標値（令和13年度）を500台に設定している。令和7年度中に策定予定の大田区自転車等総合計画後期アクションプランで新たに目標値を設定していく予定であり、それまでの間、暫定的に前年度の数値を下回ることを目標として設定する。

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

6 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、日常の車が利用しやすく、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



区で管理してい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、長期に渡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が制限されがちな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。

4-6 誰もが快適に暮らし過ごせる都市基盤と住環境の整備

6 施策の方向性

④空家等対策の推進



空家等の所有者や将来的に空家の所有者となる可能性のある方を対象とした相談体制を充実するとともに、管理不全空家の対策を強化し、特定空家の発生を抑止します。また、空家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させ、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自転車等駐車場の効率的・効果的な整備



定期・一時自転車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等の導入の検討など、公民連携手法による自転車等駐車場の整備を行います。

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

1 関連する個別計画

- | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------|
| (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 |

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 平成22年3月に策定した「空港臨海部グランドビジョン2030」を改訂し、令和4年3月に「空港臨海部グランドビジョン2040」を策定しました。
- 平成27年度に事業着手した多摩川トンネル（国道357号線）については、シールドトンネルの施工に向けて令和3年3月に立坑工事に着手しました。
- 補助303号線（京和橋）拡幅に向けて、将来予測結果などに基づき、都市計画変更を見据えた橋梁の概略検討を令和5年度に完了しました。
- 流通センター駅周辺の開発に伴う防災船着場の整備について、関係機関等との協議を行いました。令和4年度に船着場本体、令和5年度にスロープが完成し、令和6年4月より防災船着場の供用を開始しました。

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

1 関連する個別計画

- | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------|
| (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 |

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- HANEDA GLOBAL WINGSのまちづくりでは、ヒト・モノ・情報呼び込み、新たな産業を創造することを目的として、令和5年11月16日に「羽田イノベーションシティ」がグランドオープンしました。また、水辺の賑わい創出を目的として、全長2キロメートルの「ソラムナード羽田緑地」を整備しました。
国の事業では、令和5年1月31日に羽田空港第3ターミナル直結の宿泊施設で、バスターミナル及び商業施設を備えた複合施設として、「羽田エアポートガーデン」が全面開業しました。



4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

3 現状と課題

現状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。



課題①

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。また、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。

現状②

レクリエーション施設の点在、低未利用な公有地など、賑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。



課題②

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など、賑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。

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

3 現状と課題

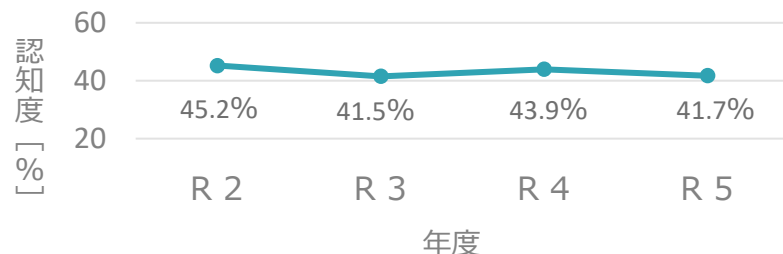
現状③

羽田空港跡地について、HICityのオープンやソラムナード羽田緑地等を整備するなど各計画をもと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。（参考：図表①）

課題③

世界中から誰もが訪れたい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、空港臨海部の賑わい創出につなげていく必要があります。

図表① 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業の認知度



資料：区の施策検証等に向けた区民意識調査

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 鉄道沿線から広がる活気あるまちづくりや、空港を持つ強みを活かしたまちづくりを通じてにぎわいと交流が生み出されています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②

めざす姿②

空港に隣接し、緑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。

対応する課題

課題③

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

空港臨海部に魅力を感じる区民の割合

指標②（めざす姿②に対応）

HANEDA GLOBAL WINGSへの来街者数

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

5-2 指標・目標値

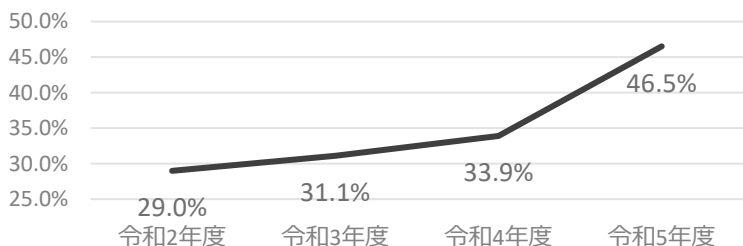
■ 指標① 空港臨海部に魅力を感じる区民の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
「遊ぶ場所、働く場所として空港臨海部に魅力を感じますか」という設問に対し、「感じる」「やや感じる」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

空港臨海部に魅力を「感じる」「やや感じる」と答えた人の割合



資料：区民意識調査

(3) 最新値

46.0% (令和6年度)

(4) 目標値

50% (令和10年度)
55% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

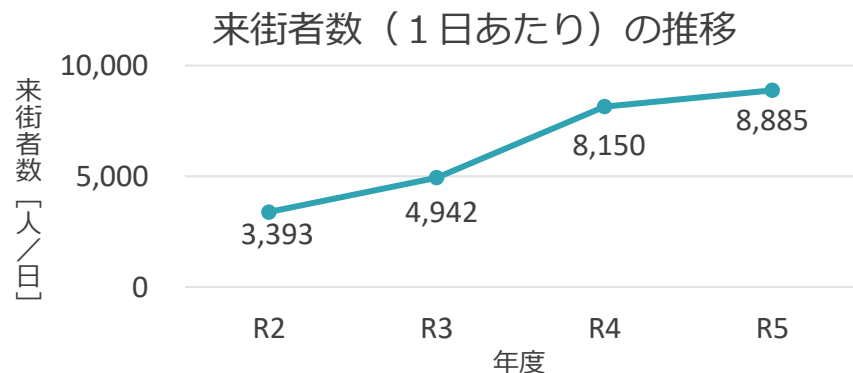
遊ぶ場所、働く場所としての空港臨海部の魅力向上をめざしているため、着実に割合を増加させるよう設定しました。

■ 指標② HANEDA GLOBAL WINGSへの来街者数

(1) 指標の把握方法・算出方法

KDDI Location Analyzerを用いて算出

(2) 指標の過去データ



資料：KDDI Location Analyzer

(3) 最新値

8,885名 (令和5年度)

(4) 目標値

10,800名 (令和10年度)
11,200名 (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

令和5年度の来街者が8,885名/日であり、令和6年5月の来街者数が約9,000名/日となっていることを踏まえ100名の増加分を毎年の努力値として計上している。また、公園利用者とHICityゾーンBの就業者数を加算して目標値を設定している。

4-7 世界と日本をつなぐ空港臨海部のまちづくり

6 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。

②HANEDA 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、憩いと賑わいを創出します。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。

4-8 多彩で魅力ある公園・緑地づくり

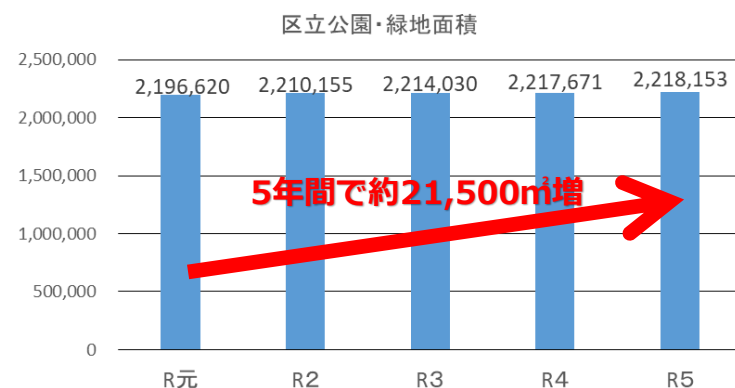
1 関連する個別計画

(1) 都市計画マスタープラン (2) 緑の基本計画～グリーンプランおおた～

2 これまでの成果（令和元～5年度）

- 魅力ある公園・緑地づくりの推進に向けて、都市計画事業等により、公園隣地の用地を取得するなど、公園の拡張整備を進めたことで、区立公園の面積は令和元～5年度で約21,500㎡増加しています。
（参考：図表①）
- 小規模な公園の利用促進と区民の健康増進を図るため、いきいき健康公園づくりと称して、複数の公園に健康遊具を設置し、これらの公園を巡るウォーキングコースを令和4、5年度の2か年で2地区（鶉の木地区、仲池上・久が原地区）で完成させました。
- 地域の身近な公園で主に未就学児とその保護者が安心して遊べるよう、子育て支援環境を創出するため、公園の一部に乳幼児用遊具コーナーを令和3～5年度の3か年で3公園に整備しました。（参考：図表②）
- 公園の柔軟な維持管理運営を行い、公園の魅力向上を図るため、令和2年度にせせらぎ公園に指定管理者を導入しました。

図表① 区立公園緑地面積の推移



資料：所管課実績

図表② いきいき健康、子育てひろば整備実績

	いきいき健康公園	子育てひろば公園
R3	—	1
R4	1	1
R5	1	1

資料：所管課実績

4-8 多彩で魅力ある公園・緑地づくり

3 現状と課題

現状①

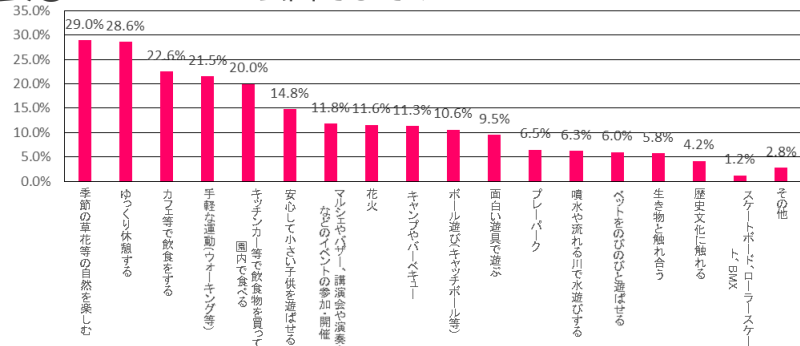
区民意識調査結果によると、公園でしてみたいこととして、『自然を楽しむ』や『ゆっくり休憩する』、『カフェ等で飲食する』、『手軽な運動をする』、『キッチンカー等で飲食物を買って園内で食べる』等ニーズが多岐にわたっています。（参考：図表①）



課題①

少子高齢化の急激な進行など、区を取巻く社会情勢が変化する中、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。

図表① 公園でしてみたいこと



資料：区の施策検証に向けた区民意識調査（令和5年）

現状②

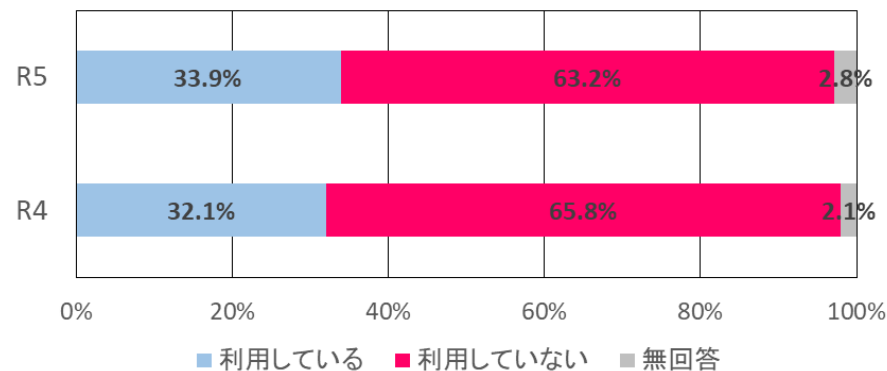
区立公園のうち約60%が1,000㎡を下回る公園であるうえ、大半が市街地内に整備されていることから、敷地条件や周辺の影響に配慮した画一的な整備となり、公園が利用されていない状況です。（参考：図表②）



課題②

公園は、都市部で緑を体験できる貴重な憩いの場でもあるとともに、地域の交流の場としても利用できる場所です。今後、利用率の低い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。

図表② 公園の利用状況



資料：大田区政に関する世論調査

4-8 多彩で魅力ある公園・緑地づくり

3 現状と課題

現状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などを行っている「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。（参考：図表③）

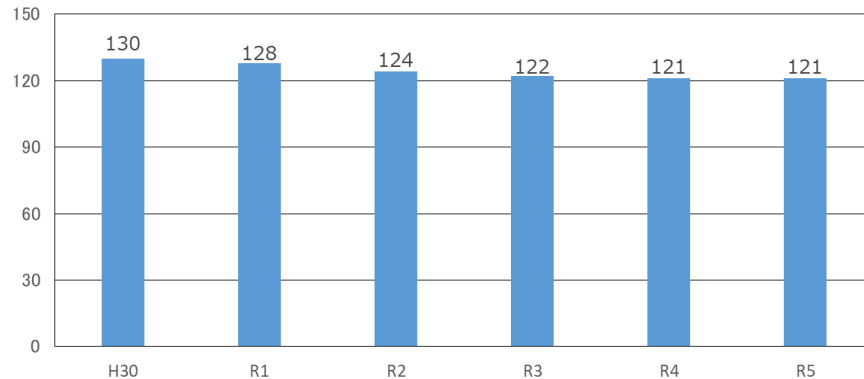


課題③

公園は都市部において、貴重な緑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。

図表③

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

4-8 多彩で魅力ある公園・緑地づくり

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 地域の特性を活かした、多様な特色を持つ公園が充実しています。

4 めざす姿

めざす姿①

年齢や障がいの有無、国籍、来街者、観光客等を問わず、誰もが、レクリエーションや余暇、スポーツなどを自由に楽しめ、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。

対応する課題

課題①

めざす姿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、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。

対応する課題

課題②③

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

地域の拠点となる公園の満足度

指標②（めざす姿②に対応）

身近な公園の満足度

4 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

4-8 多彩で魅力ある公園・緑地づくり

5-2 指標・目標値

■ 指標① 地域の拠点となる公園の満足度

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

「野球場、キャンプ場、アスレチック等がある大きな公園について、どの程度満足していますか」という設問に対し、「満足している」「やや満足している」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

なし

(3) 最新値

40.0 % (令和6年度)

(4) 目標値

50% (令和10年度)
60% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

区民意識調査において、「あまり満足していない」、「満足していない」の割合が約20%であった。現状、満足している区民の割合に、満足していない区民の割合（20%）を上乗せした数値を目標値とした。

■ 指標② 身近な公園の満足度

(1) 指標の把握方法・算出方法

区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

「住宅街によくある小さな公園について、どの程度満足していますか」という設問に対し、「満足している」「やや満足している」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ

なし

(3) 最新値

50.1% (令和6年度)

(4) 目標値

60% (令和10年度)
70% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

区民意識調査において、「あまり満足していない」、「満足していない」の割合が約20%であった。現状、満足している区民の割合に、満足していない区民の割合（20%）を上乗せした数値を目標値とした。

6 施策の方向性

①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、誰もが訪れたい魅力ある公園づくりを進めます。

②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や子育て、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めます。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。

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

1 関連する個別計画

- (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) 大田区環境基本計画 (大田区環境アクションプラン)

2 これまでの成果 (令和元～5年度)

- グリーンプランおおたに基づいた取組を継続的に実施したことで、平成30年度58.6%であった「緑の多さの満足度」(大田区政に関する世論調査)が、令和5年度には65.6%となり、7%上昇しました。令和5年3月には、グリーンプランおおたを改定し、緑を増やし保全する取組に加え、今あるみどりを更新・活用する「質」に関する取組を推進することを位置付けました。
- 呑川緑道は、東雪谷二丁目及び三丁目にて670mの整備工事が完了しました。桜のプロムナードは、中馬込二丁目において278mの整備工事が完了し、3箇所のサイン整備工事(北千束三丁目、中央五丁目)も完了しました。海辺の散策路は、貴船堀の歩道橋整備工事が完了し、旧呑川では、歩道橋整備工事に着手しました。北前堀では、東芝橋の撤去工事が完了し、南前堀では、埋立造成工事が完了しました。
- 呑川等の河川や海域で定期的な水質及び底質(泥)調査を実施しました。呑川では、7地点で調査を実施し、BODは環境基準を達成しました。(参考:図表①)

図表① <水質調査結果(表層)>

項目	BOD (mg/L) 75%水質値※			
	日蓮橋	山野橋	馬引橋	御成橋
令和元年度	2.9	4.6	4.6	3.0
令和2年度	2.6	3.1	2.7	3.2
令和3年度	2.9	3.4	3.0	2.3
令和4年度	3.2	2.7	2.7	3.4
令和5年度	4.1	3.6	4.1	2.5

※BOD(生物化学的酸素要求量)

河川の水質汚濁の指標の一つ。水を汚している有機物を微生物が酸化分解するときに必要な酸素量で、有機物の量を表した値

環境基準 呑川のBOD 8mg/L

*75%水質値 年間を通して4分の3の日数はその値を超えない水質レベル

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

3 現状と課題

現状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。



課題①

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・行政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。

現状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。

（参考：図表①）

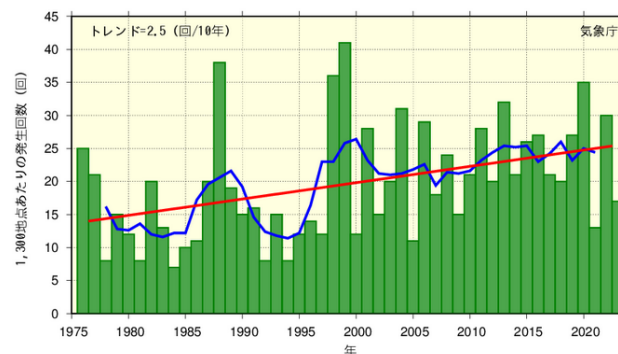


課題②

二酸化炭素の吸収、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。

図表①大雨や猛暑日など（極端現象）のこれまでの変化

【全国アメダス】1時間降水量80mm以上の年間発生回数



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

3 現状と課題

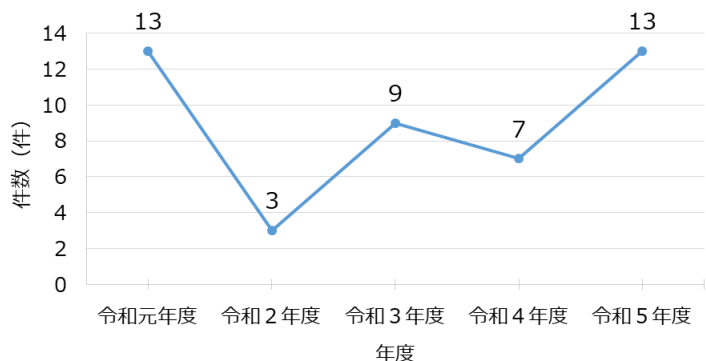
現状③

呑川のBODは70mg/L近くまで悪化していましたが、下水道が概成100%整備されたことにより、環境基準の8mg/L以下に改善しました。一方、未だに春から秋にかけてスカムや臭気が発生しています。（参考：図表②）

課題③

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。

図表② 呑川 問合せ件数



資料：所管課実績

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

【参考】対応する基本構想で描いた2040年ごろのまちの姿

基本目標 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

まちの姿 身近な場所でふれあえる水やみどりがあり、やすらぎを感じられるまちになっています。

4 めざす姿

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。

対応する課題

課題①②③

5-1 指標名

指標①（めざす姿①に対応）

身近な場所で水や緑に親しめると感じる区民の割合

指標②（めざす姿①に対応）

緑被率

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

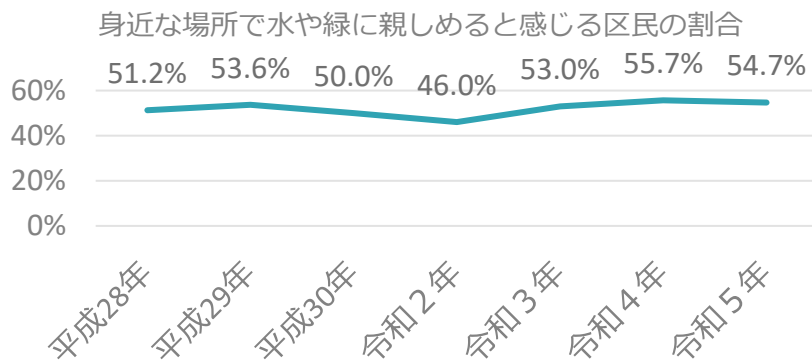
5-2 指標・目標値

■ 指標① 身近な場所で水や緑に親しめると感じる区民の割合

(1) 指標の把握方法・算出方法

大田区政に関する世論調査・区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査「身近な場所で水や緑に親しめると感じていますか。」という設問に対し、「感じている」「やや感じている」と回答した区民の数/調査回答総数×100

(2) 指標の過去データ



資料：世論調査・区民意識調査

(3) 最新値

58.8% (令和6年度)

(4) 目標値

60% (令和10年度)
65% (令和14年度)

(5) 目標値の設定理由

グリーンプランに基づく、グリーンインフラの推進により、水と緑に親しめる空間や取組が増えることを見込み目標値を設定する。

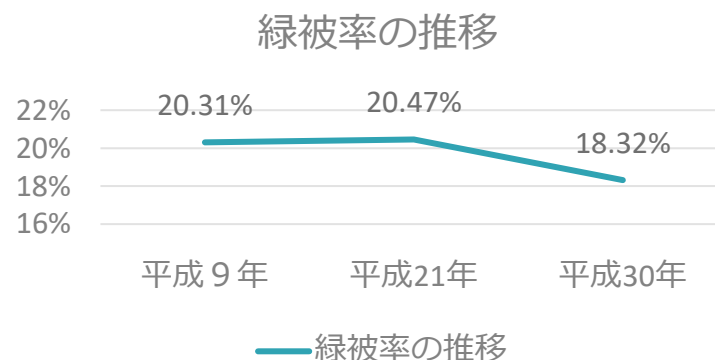
■ 指標② 緑被率

(1) 指標の把握方法・算出方法

みどりの実態調査

航空写真におけるみどりの覆われた面積/区面積×100

(2) 指標の過去データ



資料：みどりの実態調査

(3) 最新値

18.32% (平成30年度)

(4) 目標値

21% (令和10年度)
21.5% (令和12年度)

(5) 目標値の設定理由

グリーンプランおおたの策定（平成22年度）から計画年次である20年後には、緑が約60ha増え、緑被率が1%増加していることをめざして設定する。

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

6 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既存の水とみどり空間の保全・活用により、まちづくりのさらなる推進を図ります。また、自然環境が有する機能を活用してまちづくりの課題解決につなげる「グリーンインフラ」の普及を図るとともに、みどりの魅力向上に資する取組を計画的・継続的に推進するため、「グリーン基金（※）」による財源確保に務めます。

※グリーン基金：区民・事業者と連携し、“大田区らしさを表すみどり”の保全・活用やグリーンインフラの事業推進など区内のみどりの魅力向上につなげることを目的とした基金

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。