

中間見直しにおける課題

1. 課題の抽出方法

現行計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題の抽出にあたっては、現行計画の施策体系の「施策の方向性」ごとに、これまで整理した以下の作業結果について、改めて現状を整理するとともに、対応する課題を整理した。

- <整理項目> ・ ・ ・ 現行計画の施策の方向性ごとに以下を整理
- ・ (参考：現行計画での主な課題)
 - ・ 大田区交通政策基本計画の点検・評価結果（モニタリング指標）
 - ・ 大田区の交通に関わる区民アンケート結果
 - （①単純集計結果、②クロス集計結果、③自由記述）
 - ・ 社会的背景の変化の整理結果（主な変化）
 - （①地域特性、②交通特性、③上位計画、④社会的動向）
 - ・ 企業アンケート調査結果（令和3年実施）
 - ・ 第1回有識者会、第1回協議会における委員の意見
 - （計画の見直しに特に反映する項目）

課題のまとめを、現行計画の施策体系の「施策の方向性」ごとに、次項「2. 課題の抽出結果」（2ページ）に整理した。

また、現状と課題の整理結果の詳細表を、4ページ以降の「3. (参考) 課題の抽出結果の詳細」に示した。

現状・問題点、課題の整理

現行計画（H30）における課題				大田区交通政策基本計画の点検・評価結果（モニタリング指標）	大田区の交通に関わる区民アンケート結果	社会的背景の変化の整理結果（主な変化）	企業アンケート調査結果（令和3年実施）	第1回有識者会、第1回協議会における委員の意見	現行計画策定後の変化による課題のまとめ
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題						
									課題のまとめ

→ 現行計画の施策体系に沿って、現況・問題点、課題を整理

「3. (参考)課題の抽出結果の詳細」

表4～表10
（5ページ～11ページ）

「2. 課題の抽出結果」

表1～表3
（2ページ～4ページ）

図1 課題の抽出方法（イメージ）

資料4へ続く（表示順変更）

2. 課題の抽出結果

改めて抽出された、大田区の交通に関わる主な課題を、現行計画の施策体系（目標、基本方針、施策の方向性）別に、表 1～表 3に示す。

表 1 現行計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題（暮らし分野）

現行計画の施策体系			現行計画策定後の変化による課題のまとめ		
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題※1	その他の課題※2	
暮らし	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	1) 交通の連携による機能向上	※「交通の連携による機能向上」が課題（特に以下の3項目が課題） ・ 空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進／促進 ・ 新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入 ・ 電動キックボードについて、区内交通における位置付けの明確化、安全な走行環境の確保、交通ルール・マナーの普及啓発等	・ 新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 ・ 交通結節点の充実 ・ 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用
			2) 公共交通の機能向上	・ 移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・確保	・ 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）
			3) 道路交通の機能向上	・ 道路交通の機能向上	・ 生活道路の整備として、通学路の安全対策 ・ 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）
			4) 自転車等利用環境の充実	※「自転車等利用環境の充実」が課題（特に、以下の2項目が課題） ・ 自転車利用環境の整備推進 ・ シェアサイクルの普及促進	・ 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）
			5) 歩行者重視の道路空間づくり	・ 質の高い歩行空間づくり（歩行者重視の道路空間づくり）	・ ベンチなど高齢者等が休憩できる施設の充実
	2	誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進	※「ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進」が課題（特に以下の2項目が課題） ・ 高齢者の移動手段の確保 ・ バリアフリー化の更なる推進	・ バリアフリーの観点も含めた、さらにきめ細かな交通環境の充実 ・ バリアフリーについて、ソフト面の充実 ・ 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲） ・ 区や交通事業者等のホームページのウェブアクセシビリティの確保
			2) 子育て世帯のための移動の支援	・ 子育て世帯の移動の支援	・ 乳幼児を連れて外出の際に、バスに乗降自由なサービス（子育てバス等）の検討
	3	安全に外出できる交通環境の確保	1) 道路整備による交通事故の抑制	・ 交通安全対策の推進（道路整備による交通事故の抑制）	・ 生活道路の整備として、通学路の安全対策（再掲）
			2) 交通安全教育等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	・ 歩行空間におけるマナーの啓発等 ・ 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）

※1 主な課題：社会的背景の変化の整理結果、区民アンケート結果（単純集計結果、クロス集計結果）から抽出された課題。なお、主な課題のうち、区民アンケート結果（単純集計結果あるいはクロス集計結果）から抽出された課題は黄色の網掛けで示した。

※2 その他の課題：区民アンケート結果（自由記述結果）、企業アンケート、有識者会、協議会での委員の意見から抽出された課題。（主な課題との重複は除く）

なお、点検評価結果は、「引き続き進める」という結果のためこの表には記載していない。

※赤字：新たな課題の項目、表現等

表 2 現行計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題（都市の活力分野）

現行計画の施策体系			現行計画策定後の変化による課題のまとめ	
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題※1	その他の課題※2
都市の活力	1 商業、工業を支える交通サービスの提供	1) 商業に関わる交通環境の充実	※「商業に関わる交通環境の充実」が課題（特に、以下の項目が課題） ・広域拠点性の向上（内陸部と空港臨海部のアクセスの強化）	・商店街での自転車や車の利用マナーの向上
		2) 工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」が課題（特に、以下の項目が課題） ・物流機能の向上	・埋立島への通勤者・来訪者のための公共交通の充実
	2 観光と交流を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港と連携した観光の支援	・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進／促進（再掲） ・観光客の移動支援 ・天空橋駅周辺における都市計画道路の整備推進	-
		4) 交通による交流の場の充実	・交通による交流の場の充実	-
	3 業務を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	・羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）へのアクセス交通の充実	-
		2) 公共交通の機能向上	※「公共交通の機能向上」が課題（特に以下の2項目が課題） ・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進／促進（再掲） ・令和島へのアクセス交通の維持・確保	・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保（再掲） ・東京モノレールについて、地域の交通機関として位置づけ、また、自転車や舟運との連携等
		3) 道路交通の機能向上	※「道路交通の機能向上」が課題（特に以下の2項目が課題） ・物流機能の向上（再掲） ・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実	-
		4) 東京港へのアクセスの強化	・東京港へのアクセスの強化	-
	4 発災時にも産業の機能を維持するための支援	1) 道路の防災性の強化	・道路の防災性の強化（交通の防災性の更なる強化）	-
		2) 公共交通の防災性の強化	・公共交通の防災性の強化（交通の防災性の更なる強化）	-

※表 1 の注参照

表 3 現行計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題（環境分野、全体）

現行計画の施策体系			現行計画策定後の変化による課題のまとめ		
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題※1	その他の課題※2	
環境	1	地球温暖化対策の促進	1) 次世代自動車による環境負荷の低減	・交通による環境負荷低減の更なる促進	・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）
			2) 交通手段の転換等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	-
	2	都市の環境負荷の低減	1) ヒートアイランド現象の改善	・ヒートアイランド現象の改善	・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）
			2) 環境の保全対策	・交通に関わる環境の保全対策	-
	3	人にやさしい移動環境の提供	1) 生活道路への通過交通流入抑制	・生活道路への通過交通流入抑制	・生活道路の整備として、通学路の安全対策（再掲）
			2) 歩行環境の改善	※「歩行環境の改善」が課題 ※人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）（再掲）	-
			3) 自転車等利用環境の充実	・自転車等利用環境の充実（再掲）	・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用（再掲）
	4	災害に強いまちづくりへの交通の支援	1) 公共交通の防災性の強化	・災害に強いまちづくりへの交通の支援の充実	-
			2) 道路の防災性の強化	・災害に強いまちづくりへの交通の支援の充実（再掲）	・生活道路の整備として、通学路の安全対策（再掲）
			3) 水上交通による防災性の強化	・水上交通による防災性の強化（災害に強いまちづくりへの交通の支援の充実）	-
	全体	-	区民の関わり	-	・交通に関わる取り組みについて、区民の参加促進・連携の強化（特に10歳代の参加促進等）
		-	その他	-	・様々な部局の連携の強化について、施策の見直しの際に留意が必要 ・いかに交通手段を使っていたかについて、施策の見直しの際に留意が必要 ・公共交通の乗務員不足等を踏まえた移動サービスの将来的な維持・確保について、記述の追加、充実等の検討が必要

※表1の注参照

3. (参考) 課題の抽出結果の詳細

現状と課題の整理結果の詳細表を、表 4～表 10 に示す。

表 4 課題の抽出の詳細 (1/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)	
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	意見	課題
				暮らし	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>1) 交通の連携による機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○西馬込駅周辺の公共交通のネットワーク充実 ○交通結節点機能の強化/向上 ○平和島駅周辺の整備 (歩行者、自転車等利用環境の改善) ○駅機能の向上 (池上駅、穴守稲荷駅ホーム拡幅・転落防止対策関連) ○雑色駅周辺地区の再開発及び駅前広場の整備 ○東西交通の整備/充実 (新空港線の整備促進等) ○公共交通機関同士の乗り継ぎ向上 ○鉄道やバスを補完する機能や各種サービスの活用 (タクシーによるサービスの区民への情報提供、利用の支援等) ○交通手段を組み合わせた総合的な交通サービスの提供 (鉄道、バスのサービスの提供、道路の整備、駐車場の整備、自転車の通行空間、駐輪場の整備、ルール・マナーの普及啓発、歩行空間の整備等) <p>2) 公共交通の機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通不便地域の改善 ○高低差があるなどの地形的理由やその他の理由で買い物が不便な方の移動の支援 ○バス停留所の環境向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・暮らしに関わる総合的な評価のうち「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」に対する区民利用環境の改善 ・一方、大田区内の公共交通網への満足度については増減はあるもののやや減少している ・また、施策を実施した効果としては、放置自転車台数は大きく減少している 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標「暮らし」に関わる各分野の取り組みについて、引き続き進める 	<p>暮らし分野</p> <p>【① 単純集計結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要度について、今回調査の分野別平均得点を比べると、【暮らし】分野 (3.4) は、【環境】分野 (3.4) と同点、【都市の活力】分野 (3.2) より高い ・「暮らし」に関わる「施策の方向性」のうち、重要度が高く、満足度が低いものは、「自転車を利用する環境の充実」と「歩行者重視の道路空間づくり」が該当する 次いで、「子育て世帯の移動の支援」、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」が位置する ・重要度を第2回調査と比較すると、特に「道路交通の機能向上」(3.1⇒3.3)、「子育て世帯の移動の支援」(3.2⇒3.4)、「交通安全教育等による交通事故の抑制」(3.1⇒3.4) で高い <p>1) 交通の連携による機能向上</p> <p>【② クロス集計結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通の連携による機能向上」は高齢の方の満足度が低い <p>【③ 自由記述】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通の連携による機能向上」について、取り組みの充実が必要 ・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 	<p>【① 地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「羽田インバージョンシティ」内において、施設内を循環する自動運転バスが令和2年9月から運行 ・令和5年1月5日～3月31日には、「羽田インバージョンシティ」と羽田空港第3ターミナル間の公道走行の実証実験を実施 ・電動キックボードについて、「羽田インバージョンシティ」におけるスマートシティモデル事業の推進協議会にmile株式会社が加入 <p>【② 交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年6月に、新空港線について都区負担割合を含む基本的事項について合意 <p>【③ 上位計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年11月、活性化再生法の一部改正が施行された (地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務化、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保等) ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (先端技術の活用、自動運転車の普及、MaaSへの対応、まちの中心となる道路を人中心の空間として再生、持続可能な物流システム (自動化・省力化)、道路が観光資源化、多言語案内、多様な広域周遊観光ルート形成、災害時にもネットワークとして速やかに機能、道路交通の低炭素化、道路ネットワークの長寿命化) ・都市計画区域マスタープラン (東京都) 令和3年3月改定 ・大田区都市計画マスタープラン (多様な移動手段の導入) ・大田区環境アクションプラン (移動手段の脱炭素化の推進) <p>【④ 社会的動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の自動運転技術の開発 ・オープンデータの整備、ビックデータの活用 ・高齢化率は、令和7年頃には30%、令和22年頃には35%を超え、人口の3人に1人以上が高齢者となる予想 (再掲) ・国内のカーシェアリングサービスの利用者は、2010年代から急増 ・近年、民間企業が事業主体となり、デマンド交通サービスを提供する事例がみられる ・近年、電動キックボードが急速に普及、2年以内を目標に、一定の基準を満たせば、16歳以上は免許不要で乗車可能となる予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入 (交通分野におけるICTの進展への留意含む) ・急速に普及が進む電動キックボードについて、区内交通における位置付けの明確化、安全な走行環境の確保、電動キックボードの交通ルール・マナーの普及啓発等 ・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進
								<p>【① 地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区の人口は、令和2年をピークに約5千人減少 <p>【② 交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度パーソントリップ調査は、平成20年度パーソントリップ調査に比べて、すべての目的でトリップ数が減少 <p>【③ 上位計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画は、閣議決定された (計画期間は、令和3年度～令和7年度、人口減少、コロナ、デジタル革命、自然災害、グリーン社会実現への対応) ・新おおた重点プログラム (少子高齢化への対応) 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・技術やサービスなど色々な新しい考え方についても、議論の中で踏まえらるとよい (再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用 (再掲) 		

※赤字：重要な箇所等を強調して表示 (以下同様)

表 5 課題の抽出の詳細 (2/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区の交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会 における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)	
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状	課題	①単純集計結果、②クロス集計結果、③自由記述	①地域特性 ②交通特性 ③上位計画 ④社会的動向	現状	課題	現状	課題	意見	課題
暮らし (続き)	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 (続き)	3) 道路交通の機能向上	○地域内の道路交通を支える都市計画道路の整備促進 (羽田連絡道路(補助線街路第333号線)など) ○駐車需要に応じた駐車スペースの確保 (自動二輪の駐車スペースの充実も念頭においた、駐車場の整備促進。観光バス等の駐車スペースの検討等) ○道路空間の質的向上 ○夜間も安全な道路環境の整備 ○東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)に関わる動きへの対応(動向の把握。必要に応じて協議、調整等) ○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化、モビリティマネジメント	(再掲) ・暮らしに関する総合的な評価のうち「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」に対する区民の満足度は、増加している ・一方、大田区内の公共交通網への満足度については増減はあるもののやや減少している ・また、施策を実施した効果としては、放置自転車台数は大きく減少している	(再掲) ・目標「暮らし」に関わる各分野の取り組みについて、引き続き進める	3) 道路交通の機能向上 【③ 自由記述】 ・通学路の安全対策を推進してほしい	-	-	-	-	・例えば車の通行量を減らすために車線を減らすなど、マイナスの部分についても議論していかねれば	・「人が優先される道路への転換(道路空間の再配分)」について、取り組みの充実が必要
			4) 自転車等利用環境の充実	○安全で円滑な自転車走行空間の確保 ○自転車等駐車場の整備促進、利用促進 ○放置自転車の削減 ○自転車等利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上 ○自転車利用者の押し歩きの効果的な依頼手法等の検討 ○コミュニティサイクルの導入に向けた問題点や課題の抽出と導入実施			・「自転車を利用する環境の充実」について、取り組みの充実が必要	【② 交通特性】 ・平成30年度と20年度のパーソントリップ調査比較 目的別の交通手段は、直行(自宅-業務)では、自転車、鉄道が増加 勤務・業務では、自転車が増加、自動車が増加 ・シェアサイクルの月間利用回数は、特に利用の多い8月～11月は4万回を超え、コロナ禍以前の前年度(令和元年度)同月と比べ1万回以上増加 令和2年度からは本格事業移行への可否を判断するための検証期間 【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ・令和3年5月に第2次自転車活用推進計画が閣議決定 (コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まり、情報通信技術の飛躍的発展、高齢化社会の進展等に対応) ・都市計画区域マスタープラン(東京都)令和3年3月改定(再掲) ・大田区自転車等総合計画前期アクションプラン 【④ 社会的動向】 ・シェアサイクル事業が本格的に実施されているのは164都市であり、平成25年度の54都市から大きく増加 ・特別区13区の相互利用サービスは、海外主要都市と比較してポート密度がやや低く、区や地域による差もみられる	・自転車利用環境の整備推進 ・シェアサイクルの普及促進	-	-	・自転車については安全性の問題もあります ・技術やサービスなど色々な新しい考え方についても、議論の中で踏まえらるるとよい。(再掲)	・「自転車利用環境の充実」について、取り組みの充実が必要 ・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用。(再掲)
			5) 歩行者重視の道路空間づくり	○質の高い歩行空間の形成 ○良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成 ○回遊を楽しめる歩行空間の形成 ○誰もが快適に外出できるトイレの整備			・「歩行者重視の道路空間づくり」について、取り組みの充実が必要	【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ・都市計画区域マスタープラン(東京都)令和3年3月改定(再掲)	・質の高い歩行空間づくり	-	-	・ベンチなどが増えた優しいまちにしてほしい」というご要望をたくさん伺います ・歩行者重視の道路空間づくりも、非常に大事なテーマ	・ベンチなど高齢者等が休憩できる施設の充実 ・「歩行空間の充実」について、取り組みの充実が必要

表 6 課題の抽出の詳細 (3/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区に交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会 における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)	
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	意見	課題
暮らし (続き)	2 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進	○バリアフリー化の推進 (駅、歩行空間、心のバリアフリー)	(再掲) ・暮らしに関わる総合的な評価のうち「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」に対する区民の満足度は、増加している ・一方、大田区内の公共交通網への満足度については増減はあるもののやや減少している ・また、施策を実施した効果としては、放置自転車台数は大きく減少している	(再掲) ・目標「暮らし」に関わる各分野の取り組みについて、引き続き進める	1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進 【② クロス集計結果】 ・「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」は高齢者の満足度が低い	・「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」について、取り組みの充実が必要	【② 交通特性】 ・75歳以上の後期高齢者階層はトリップ数が増加 【③ 上位計画】 ・バリアフリー法の一部改正 平成30年改正：「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」の明確化等 令和2年改正：「心のバリアフリー」の推進 (学校教育との連携等) 等 令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・大田区都市計画マスタープラン (誰もが利用しやすい交通環境の整備) ・おおた街なか“すいすい”方針 【④ 社会的動向】 ・高齢化率は、令和7年頃には30%、令和22年頃には35%を超え、人口の3人に1人以上が高齢者となる予想 (再掲)	・高齢者の移動手段の確保 ・バリアフリー化の更なる推進			・高齢の方や妊婦さんなどのバリアフリーの観点も含めて、さらにきめ細かく交通環境の充実を図ることが重要ではないか ・モニタリング指標について、バリアフリーの満足度が高くはないのは、ソフト面などサービス面の反省もあるとみています ・技術やサービスなど色々な新しい考え方についても、議論の中で踏まえられたい (再掲) ・ホームページなどの表示のシステムについて、A、AA、AAAの3つあり、少なくともAA以上を満たさなければならぬ。そういうところの努力を、今後追加していく必要がある	・バリアフリーの観点も含めた、さらにきめ細かな交通環境の充実 ・バリアフリーについて、ソフト面の充実 ・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用 (再掲)
			2) 子育て世帯のための移動の支援	○乳幼児を連れて外出しやすい環境づくり ○マタニティタクシー、子育て支援タクシーの利用促進	2) 子育て世帯のための移動の支援 【② クロス集計結果】 ・「子育て世帯の移動の支援」は30歳代の満足度が低い 【③ 自由記述】 ・乳幼児を連れて外出の際に、バスに乗降自由な「子育てバス」のようなものが欲しい	・「子育て世帯の移動の支援」について、取り組みの充実が必要 ・乳幼児を連れて外出の際に、バスに乗降自由なサービス (子育てバス等) の検討が必要	【③ 上位計画】 ・バリアフリー法の一部改正 (再掲) 平成30年改正：「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」の明確化等 令和2年改正：「心のバリアフリー」の推進 (学校教育との連携等) 等 令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・大田区都市計画マスタープラン (誰もが利用しやすい交通環境の整備) (再掲) ・おおた街なか“すいすい”方針 (再掲)	・バリアフリー化の更なる推進					
			3 安全に外出できる交通環境の確保	1) 道路整備による交通事故の抑制	○生活道路の整備 ○さらなる交通事故の抑制	1) 道路整備による交通事故の抑制 【③ 自由記述】 ・通学路の安全対策を推進してほしい。(再掲)	・生活道路の整備として、通学路の安全対策 (再掲)	【③ 上位計画】 ・道路交通法の改正 令和元年12月：携帯電話使用等に関する違反・罰則の強化 令和2年4月：自動運行装置の定義、運転者の義務等に関する規定 令和2年6月：妨害運転 (「あおり運転」) に対する罰則の創設 令和2年12月：関係者合意の下、デマンド交通等についてもバス停に駐車可能 令和4年5月：一定の高齢者への運転技能検査制度の導入 ・大田区都市計画マスタープラン (安全・安心に暮らせる交通環境の整備) ・第11次大田区交通安全計画 【④ 社会的動向】 ・高齢者の交通事故死者数は、長期的には減少傾向にあるが、高齢者以外よりも多い ・75歳以上の運転者が交通死亡事故の加害者になる事例も減少傾向にあるが、その他の年齢層よりも多い	・交通安全対策の推進 (特に高齢者の交通事故対策)				
		2) 交通安全教育等による交通事故の抑制	○交通安全教育、情報提供	2) 交通安全教育等による交通事故の抑制 【③ 自由記述】 ・歩行者のマナーが悪い (道の真ん中を歩いている、音楽を聴きながら歩いているなど)	・「交通安全教育等による交通事故の抑制」について、取り組みの充実が必要 ・歩行空間におけるマナーの啓発等								

表 7 課題の抽出の詳細 (4/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区に交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会 における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)	
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状		課題		現状		課題		現状	課題
				現状	課題	現状	課題	現状	課題				
都市の活力	1 商業、工業を支える交通サービスの提供	1) 商業に関わる交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○交通による商業の魅力向上 ○JR蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築 (駅まちマネジメントの取り組みの検討、推進) ○まちづくりと合わせた交通機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備は進んでいるが、整備量が大きくないこともあり、道路の整備に対する区民の満足度は横ばいである ・区内の全鉄道駅の1日平均乗降人員、宿泊施設の延べ宿泊者数は、新型コロナウイルスの感染拡大前は増加傾向であったが、令和2年度には減少に転じている 	<ul style="list-style-type: none"> 目標「都市の活力」に関する各分野の取り組みについて、引き続き進める 	<ul style="list-style-type: none"> 都市の活力分野 【① 単純集計結果】 ・重要度について、今回調査の分野別平均得点を比べると、【都市の活力】分野 (3.2) は、【暮らし】分野 (3.4)、「環境」分野 (3.4) より低い ・「都市の活力」に関わる「施策の方向性」のうち、重要度が高く、満足度が低いものは、「道路の防火性の強化」、「公共交通の防火性の強化」が該当する ・重要度を第2回調査と比較すると、特に、「商業に関わる交通環境の充実」(3.0⇒3.2)、「工業に関わる交通環境の充実」(2.8⇒3.1)、「道路交通の機能向上」(2.9⇒3.1)、「東京港へのアクセスの強化」(2.8⇒3.0) で高い 1) 商業に関わる交通環境の充実 【③ 自由記述】 ・商店街での自転車や車の利用マナーの向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・「商業に関わる交通環境の充実」について、取り組みの充実が必要 ・商店街での自転車や車の利用マナーの向上 	<ul style="list-style-type: none"> 【③ 上位計画】 ・令和2年9月、都市再生特別措置法の一部改正が施行された 頻発・激甚化する自然災害に対応するための総合的な対策の実施 まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間の形成を目的としている ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域拠点性の向上 (内陸部と空港臨海部のアクセスの強化) 				
		2) 工業に関わる交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保 ○観光資源としての工場の活用の支援 				<ul style="list-style-type: none"> ・「工業に関わる交通環境の充実」について、取り組みの充実が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 【① 地域特性】 ・平成28年以降は製造品出荷額等がやや増加傾向 【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・埋立島へのバスについて、運行本数が少ない、バス車内が混雑しているなど ・埋立島への通勤者・来訪者のための公共交通の充実 (運行本数増便によるバス待ち時間の短縮及び車内の混雑の解消) 			
2 観光と交流を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港と連携した観光の支援	○東京2020オリンピック・パラリンピック開催とその先を想定した、 羽田空港と連携した区 の交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○空港アクセスの向上 ○天空橋駅周辺の交通結節機能向上 ○観光客、区民のコミュニティづくりの支援 ○水上交通ネットワークの強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京2020オリンピック・パラリンピック開催とその先を想定した、羽田空港と連携した区 	<ul style="list-style-type: none"> 1) 羽田空港と連携した観光の支援 【③ 自由記述】 ・羽田空港の新飛行ルートを改善してほしい。 ・航空機の騒音対策を行ってほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・以下の国の動きについて、必要であれば記載 (国土交通省で東京湾の上空を通る新たな飛行ルートを設定する方針。23年度中に方針をまとめ、数年内の運用開始予定) 	<ul style="list-style-type: none"> 【① 地域特性】 ・土地区画整理事業により都市計画道路 (天空橋駅前交通広場を含む) が整備 【② 交通特性】 ・多摩川トンネル (一般部) について、令和2年2月に準備工事に着手、令和3年3月にはトンネルの立坑工事に着手 【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・空港臨海部グランドビジョン2040 (交通ネットワークの強化) ・令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・天空橋駅周辺における都市計画道路の整備推進 ・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進 (再掲) ・観光客の移動支援 					
		2) 生活交通と観光交通との連携の支援	○観光により人が集まることによる マイナスの影響の低減										
		3) 外国人のための移動の支援	○外国人観光客や外国人居住者がともに快適に過ごすことのできるまちづくりのための交通による支援										
		4) 交通による交流の場の充実	○ 交流の促進、高齢者の社会参加 する機会の充実			<ul style="list-style-type: none"> 4) 交通による交流の場の充実 【② クロス集計結果】 ・「交通による交流の場の充実」は高齢の方の満足度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通による交流の場の充実」について、取り組みの充実が必要 						
		5) 水辺空間へのアクセスの強化	○ 船着場周辺 の魅力向上										

表 8 課題の抽出の詳細 (5/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)		
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	現状	課題	意見	課題	
都市の活力 (続き)	3	業務を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	○羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	(再掲) ・都市計画道路の整備は進んでいるが、整備量が大きくないこともあり、道路の整備に対する区民の満足度は横ばいである	(再掲) 目標「都市の活力」に関わる各分野の取り組みについて、引き続き進める	-	【① 地域特性】 ・羽田空港跡地 (HANEDA GLOBAL WINGS) は、令和2年2月に「HANEDA GLOBAL WINGS」(ハネダ グローバル ウィングス) にエリア名を改称	・羽田空港跡地 (HANEDA GLOBAL WINGS) へのアクセス交通の充実	-	-	-	-	
			2) 公共交通の機能向上	○臨海部における南北方向の交通の充実 (羽田空港アクセス線の動向確認、東海道貨物支線貨客併用化整備促進) ○臨海部と内陸部の交通アクセスの向上 ○羽田空港の利用者増加への対応	・区内の全鉄道駅の1日平均乗降人員、宿泊施設の延べ宿泊者数は、新型コロナウイルスの感染拡大前は増加傾向であったが、令和2年度には減少に転じている	2) 公共交通の機能向上 【② クロス集計結果】 ・「公共交通の機能向上」は高齢の方の満足度が低い 【③ 自由記述】 ・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 (再掲)	・「公共交通の機能向上」について、取り組みの充実が必要 ・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 (再掲)	【① 地域特性】 ・大田区に「令和島」が編入 ・令和島の区域内ではコンテナターミナルを整備 【② 交通特性】 ・令和3年1月、羽田空港アクセス線について、国土交通省は新規建設区間 (東京貨物ターミナル～羽田空港新駅) についての鉄道事業を許可 (本格的に整備開始) 【③ 上位計画】 ・空港臨海部グランドビジョン2040 (交通ネットワークの強化)	・令和島へのアクセス交通の維持・確保 ・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進 (再掲)	-	-	・モノレールについて、地域の交通機関として、自転車との連携、舟運との連携などを図りながら、より魅力ある交通機関にしていきたい	・東京モノレールについて、地域の交通機関として位置づけ、また、自転車や舟運との連携等	
			3) 道路交通の機能向上	○区内の特性に応じた物流機能の確保 ○道路ネットワークの強化、主要幹線道路の整備促進	-	・「道路交通の機能向上」について、取り組みの充実が必要	【① 地域特性】 ・平成28年以降は製造品出荷額等がやや増加傾向 ・令和4年3月に羽田空港と川崎市殿町をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通 【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・大田区都市計画マスタープラン (広域連携軸の強化)	・物流機能の向上 (再掲) ・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実	-	-	-	-	-	-
			4) 東京港へのアクセスの強化	○港湾の機能強化 ○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進 ○東京港へのアクセス交通の機能向上	-	・「東京港へのアクセスの強化」について、取り組みの充実が必要	-	-	-	-	-	-	-	-
都市の活力 (続き)	4	発災時にも産業の機能を維持するための支援	1) 道路の防災性の強化	○緊急輸送道路の機能確保 ○無電柱化の推進 ○道路、橋梁の適切な維持更新	-	・「道路の防災性の強化」について、取り組みの充実が必要	【① 地域特性】 ・令和元年東日本台風で、多摩川の水位が一時、計画高水位を上回る観測史上最大の10.81mまで上昇し、約12,000人が避難する事態となった 【③ 上位計画】 ・令和2年9月、都市再生特別措置法の一部改正が施行された (再掲) 本改正は、①頻発・激甚化する自然災害に対応するための総合的な対策の実施、②まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間の形成を目的としている ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ・令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲) ・新おおた重点プログラム ・大田区国土強靱化計画	・交通の防災性の更なる強化 (大規模地震、水害等への対応)	-	-	-	-	-	
			2) 公共交通の防災性の強化	○緊急に対策の検討が必要な踏切への対策	-	・「公共交通の防災性の強化」について、取り組みの充実が必要	【④ 社会的動向】 ・異常気象により、毎年のように豪雨災害による被害が発生 ・大規模地震の発生が懸念	-	-	-	-	-	-	

表 9 課題の抽出の詳細 (6/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区の交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会 における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)				
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題	現状	課題	現状	課題	①地域特性 ②交通特性 ③上位計画 ④社会的動向	現状	課題	現状	課題	意見	課題		
環境	1	地球温暖化対策の促進	1) 次世代自動車による環境負荷の低減	・道路交通騒音の環境基準達成率は横ばい ・一方、緑道や散策路、優先対策橋梁、狭あい道路の拡幅は、いずれも整備が進んでいる	目標「環境」に関わる各分野の取り組みについて、引き続き進める	環境分野 【① 単純集計結果】 ・重要度について、今回調査の分野別平均得点を比べると、【環境】分野(3.4)は、【暮らし】分野(3.4)と同点、【都市の活力】分野(3.2)より高い ・「環境」に関わる「施策の方向性」のうち、重要度が高く、満足度が低いものは、「自転車を利用する環境の充実」、「ヒートアイランド現象の改善(都市の夏の気温を下げる)」、「歩行環境の改善」、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「交通に関わる環境の保全対策」が該当する ・重要度を第2回調査と比較すると、特に、「ヒートアイランド現象の改善」(3.4⇒3.6)、「交通に関わる環境の保全対策」(3.3⇒3.5)、「生活道路への通過交通流入抑制」(3.1⇒3.3)、「水上交通による防災性の強化」(3.1⇒3.3)で高い	・「交通手段の転換等による環境負荷の低減」について、特に取り組みの充実が必要	【① 地域特性】 ・東京の年平均気温の経年変化は、上昇傾向 【③ 上位計画】 ・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ・令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表(再掲) ・大田区都市計画マスタープラン(環境負荷の少ない交通体系の形成) ・大田区環境アクションプラン(移動手段の脱炭素化の推進)(再掲) 【④ 社会的動向】 ・運輸部門(旅客・貨物)の二酸化炭素の排出量は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、産業部門に次いで多い ・国は、令和3年7月に「国土交通グリーンチャレンジ」を取りまとめた 具体的には、次世代自動車の普及促進と自動車の電動化への対応、デジタル技術を活用した環境負荷の軽減等	・交通による環境負荷低減の更なる促進	-	-	・技術やサービスなど色々な新しい考え方についても、議論の中で踏まえらるるとよい(再掲)	・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用(再掲)			
		2) 交通手段の転換等による環境負荷の低減	○運輸部門からの二酸化炭素の排出削減	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	2	都市の環境負荷の低減	1) ヒートアイランド現象の改善	○緑豊かな歩行空間の形成(呑川緑道の整備、河川や公園等との連携等)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	・技術やサービスなど色々な新しい考え方についても、議論の中で踏まえらるるとよい(再掲)	・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用(再掲)
			2) 環境の保全対策	○自動車騒音・振動の改善 ○自動車の排気ガス等による大気汚染の改善 ○鉄道の騒音・振動の改善	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3	人にやさしい移動環境の提供	1) 生活道路への通過交通流入抑制	-	1) 生活道路への通過交通流入抑制 【③ 自由記述】 ・通学路の安全対策を推進してほしい(再掲)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			2) 歩行環境の改善	○歩行空間の充実 ○人の通行を優先し、多様な利用者が共存できる空間に転換	2) 歩行環境の改善 【② クロス集計結果】 ・「歩行環境の改善」は高齢の方の満足度が低い	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			3) 自転車等利用環境の充実	-	・「生活道路への通過交通流入抑制」について、取り組みの充実が必要 ・生活道路の整備として、通学路の安全対策(再掲)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	災害に強いまちづくりへの交通の支援	1) 公共交通の防災性の強化	○臨海部へのアクセス向上 ○災害に対応した駅の整備	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			2) 道路の防災性の強化	○糞谷地区と羽田地区の防災性向上	2) 道路の防災性の強化 【③ 自由記述】 ・通学路の安全対策を推進してほしい(再掲)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			3) 水上交通による防災性の強化	○水上交通ネットワークの強化 ○船着場周辺の魅力向上	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 10 課題の抽出の詳細 (7/7)

現行計画 (H30) における課題				大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果 (モニタリング指標)		大田区交通に関わる区民アンケート結果		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		企業アンケート調査結果 (令和3年実施)		第1回有識者会、第1回協議会 における委員の意見 (計画の見直しに特に反映する項目)		
目標	基本方針	施策の方向性	主な課題			①単純集計結果、②クロス集計結果、③自由記述		①地域特性 ②交通特性 ③上位計画 ④社会的動向		現状	課題	現状	課題	意見
				現状	課題	現状	課題	現状	課題					
全体	区民の関わり	-	-	・今後 (交通に限らず) 地域のコミュニティ活動に参加したい割合は、大きな変化は見られない	・交通に関わる取り組みについて、区民の参加促進・連携の強化を引き続き進める	【② クロス集計結果】 ・地域のコミュニティ活動への今後の参加意向は、ほかの年齢層に比べて60歳~74歳が高く、次いで10歳代が高い	・交通に関わる取り組みについて、区民の参加促進・連携の強化 (特に10歳代の参加促進等)	-	-	-	-	-	-	
	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な施策を展開して連携を強化することについて、見直しの中で検討できると良い ・今後、いかに交通手段を使っていたか大きな課題だと思います ・乗務員不足の問題があり、移動サービスをどうやって将来にわたり維持・継続していくかは、重要な課題 ・近々の問題としては、燃料費高騰の問題があります