

「見直しの視点」及び現行計画の施策見直し素案

1. 見直しの視点

現行計画策定後の変化やこれに対応した課題の整理結果を踏まえ、現行計画に対する中間見直しの「見直しの視点」を以下のように4つ設定する。

なお、この視点は、現行計画の目標を置き換えるものではなく、現行計画策定後の変化等を踏まえて、見直しにおいて新たに追加・充実等が必要な視点を示すものである。

表 1 見直しの視点の抽出

現行計画の目標	現行計画策定後の主な変化	現行計画策定後の変化による課題のまとめ（表示順変更）	見直しの視点	
<p>【キーワード】暮らし</p> <p>誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の創造</p>	+	<p>新型コロナウイルス感染拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用環境の整備推進 ・シェアサイクルの普及促進 ・質の高い歩行空間づくり（歩行者重視の道路空間づくり） ・物流機能の向上 ・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 等 	⇒	<p>1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応</p>
<p>【キーワード】都市の活力</p> <p>産業や仕事、人々の交流など、都市のにぎわいや活力を支える交通環境の創造</p>	+	<p>交通に関わる新たな技術やサービスが次々に登場</p> <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 ・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 	⇒	<p>2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応</p>
<p>【キーワード】環境</p> <p>地球や都市、人にやさしく、安全・安心で持続可能な交通環境の創造</p>	+	<p>高齢社会の進展とともに、これに伴う公共交通の乗務員減少の問題が顕在化</p> <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 ・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 ・シェアサイクルの普及促進 ・生活道路の整備として、通学路の安全対策 ・歩行空間におけるマナーの啓発 等 ・商店街での自転車や車の利用マナーの向上 ・新空港線の整備の際の沿線住民の利便性の確保 等 	⇒	<p>3) 高齢社会の進展や公共交通の乗務員減少等を踏まえた、人の移動のための基本的な機能やサービスの維持・確保に対応</p>
	+	<p>南海トラフ地震等により、東京都にも甚大な被害が予測 また、毎年のように豪雨災害による被害が発生 等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いまちづくりへの交通の支援の充実 ・道路の防災性の強化 ・公共交通の防災性の強化 ・水上交通による防災性の強化 ・交通による環境負荷低減の更なる促進 ・交通に関わる環境の保全対策 等 	⇒	<p>4) 災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きに対応</p>

現行計画に対する中間見直しの「見直しの視点」を以下のように設定する。

<見直しの視点>

1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

現行計画策定後の最も大きな変化として、新型コロナウイルス感染拡大が挙げられる。

新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化として、公共交通の利用への不安、在宅勤務の推奨、その他行動様式の変化により、公共交通の利用者の減少、自転車の利用の増加、ネットショッピングやデリバリーサービスによる配送の増加等の変化がある。

また、歩行者については、過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性の高まりがみられる。

今回の中間見直しにより、新型コロナウイルス感染拡大の危機を契機とする、これらの交通の変化について、計画に反映する。

2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応

現行計画策定後、カーシェアリングやシェアサイクルの普及、自動運転の実現化に向けた取り組みの進展、電動キックボードの普及など、交通に関わる新たな技術やサービスが次々に登場している。

10年計画の後半に向けた中間見直しとして、またその先のことについても念頭において、交通に関わる新たな技術やサービスの計画への反映（および、これらの多様な移動手段を組み合わせた総合的な交通手段の確保）について検討する。

3) 高齢社会の進展や公共交通の乗務員減少等を踏まえた、人の移動のための基本的な機能やサービスの維持・確保に対応

現行計画策定後、高齢社会の進展とともに、これに伴う公共交通の乗務員減少の問題が顕在化してきた。また、原油高の影響を受け、公共交通の燃料費高騰の問題も発生している。

さらに、前掲のように、自転車の利用の増加、都市のウォークアブル空間の重要性の高まりがみられる。

以上のことから、高齢の方、障害のある方、乳幼児連れの方をはじめ区内の人の生活や経済活動を支える、人の移動のための基本的な機能やサービスの充実、維持・確保について、計画の修正、充実を図る。

4) 災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きに対応

南海トラフ地震、首都直下地震とも広い範囲で震度6弱～7の揺れが想定されており、東京都にも甚大な被害を与えると予測されている。また、「平成30年7月豪雨」、「令和元年東日本台風」、「令和2年7月豪雨」など、毎年のように豪雨災害による被害が生じている。

一方、大田区では、世界的な脱炭素社会への転換に向けた動きを受け、令和32年（2050）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質0）の実現を目指すとしている。

交通の観点から、災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きへの対応について、計画への反映・充実を図る。

2. 現行計画の施策見直し素案

■ 施策体系（見直し素案）

○「基本的な施策」の文字の色：変更の状況

赤色：新たに追加した施策

青色：施策の変更

黒色：継続

○「基本的な施策」の番号のマーカ色：4つの見直しの視点との関係

1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応

3) 高齢社会の進展や公共交通の乗務員減少等を踏まえた、人の移動のための基本的な機能やサービスの維持・確保に対応

4) 災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きに対応



【キーワード】暮らし

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述				
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明		
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	大田区では、鉄道とバスによる公共交通網の整備が進み、一定程度の利便性が確保されてきたが、詳細にみると、公共交通不便地域の一部残存、交通結節駅での公共交通の乗り換えの不便性、東西方向の公共交通が不十分であるなど、交通機能のさらなる向上が求められている。 また、行政の財源の制約、 高齢社会の進展 、ライフスタイルの多様化などにより、鉄道やバスだけでは、区民の交通へのニーズに十分対応することが難しい。 そのため、既存の公共交通の充実を図るとともに、多様な移動サービスとの連携を図ることで、交通の機能向上を図る。	暮1.1.1	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。 あわせて、その他の交通結節点についても、移動の連続性や防災等の観点から問題がある箇所については改善を図る。	大田区では、鉄道とバスによる公共交通網の整備が進み、一定程度の利便性が確保されてきたが、詳細にみると、公共交通不便地域の一部残存、交通結節駅での公共交通の乗り換えの不便性、東西方向の公共交通が不十分であるなど、交通機能のさらなる向上が求められている。 また、行政の財源の制約、ライフスタイルの多様化などにより、鉄道やバスだけでは、区民の交通へのニーズに十分対応することが難しい。 そのため、既存の公共交通の充実を図るとともに、多様な移動サービスとの連携を図ることで、交通の機能向上を図る。	暮1.1.1	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。
			暮1.1.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から 埋立島部（昭和島、東海、京浜島、城南島、令和島） へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。 コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。		暮1.1.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。 コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。
			暮1.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備について、引き続き促進する。 あわせて、新空港線の沿線住民の利便性の確保についても検討する。 また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。		暮1.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。
			暮1.1.4	公共交通機関の乗り継ぎ改善	乗り継ぎの改善（施設面、ダイヤ運行面等）について、交通事業者と連携しながら検討する。		暮1.1.4	公共交通機関の乗り継ぎ改善	乗り継ぎの改善（施設面、ダイヤ運行面等）について、交通事業者と連携しながら検討する。
			暮1.1.5	多様な移動サービスの提供	従来の鉄道、バスという公共交通それぞれの提供ではなく、自動運転車、シェアサイクル、電動キックボードをはじめ、将来の交通に関する動向を踏まえた多様な交通手段の組合せにより、総合的なモビリティの提供について検討する。 また、 交通不便地域へのコミュニティバスやデマンド交通等の導入について、まちづくりや観光の視点等も踏まえ、可能な地域から検討、導入を進める。 なお、急速に普及が進む電動キックボードについては、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について検討する。		暮1.1.5	多様な移動サービスの提供	従来の鉄道、バスという公共交通それぞれの提供ではなく、自動運転車やライドシェア等の将来の交通に関する動向を踏まえた多様な交通手段の組合せにより、総合的なモビリティの提供について検討する。 また、現在試行運行中のコミュニティバスや、交通不便地域に新たにコミュニティバスなどを導入するかどうかについて、まちづくりや観光の視点を踏まえながら、考え方を整理する。そのほか、デマンド交通等のドアtoドアの移動サービスについても検討する。
	2) 公共交通の機能向上	残存する公共交通不便地域のほか、台地部などでは、高低差のある地形により、駅やバス停への移動が困難な地域がある。超高齢社会においては、移動目的の変化や、徒歩移動が可能な距離の制約などについて従来よりも幅広く想定し、公共交通の基本となる鉄道やバスに、様々な活用の可能性のあるタクシー等も含めて交通機能の向上を図ることが求められている。 また、 連続立体交差事業により、既存踏切部の渋滞や事故が解消されたが、国土交通省が抽出した開かずの踏切などの「緊急に対策の検討が必要な踏切」が、区内には38箇所ある。（重複除く。令和4年1月現在） そのため、地域特性や多様な利用者の需要に対応し、景観にも配慮しながら誰もが円滑に移動できるように、多様な交通手段を活用することにより公共交通の機能向上を図る。	暮1.2.1	公共交通不便地域の改善	コミュニティバス、デマンド交通、乗り合いタクシー、シェアサイクル、電動キックボードの利用などバス以外の交通手段も組合せた公共交通不便地域における移動方法について検討、導入を進める。	暮1.2.1	公共交通不便地域の改善	コミュニティバスの運行基準（H29検討予定）の分析結果を踏まえ、コミュニティバスを含めたバスネットワークの充実に向けた検討を行う。 あわせて、デマンド交通、乗り合いタクシー、自転車の利用などバス以外の交通手段も組合せた公共交通不便地域における移動方法について検討する。	
			暮1.2.2	高齢社会の進展に対応した公共交通の提供	従来のコミュニティバスの課題等を踏まえ、 新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした社会経済活動の変化やこれに伴う移動の減少、公共交通の乗務員の減少等を踏まえるとともに、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用も踏まえ、地域公共交通の維持・確保について 検討する。	暮1.2.2	高齢社会の進展に対応した公共交通の提供	従来のコミュニティバスの課題等を踏まえ、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの発展状況を見据えた公共交通のあり方を検討する。	
			暮1.2.3	緊急に対策が必要な踏切の対応	既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。 短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。 （踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装化など） 中長期的な対応としては、抜本的な対策（立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む）を含めた検討をする。	暮1.2.3	緊急に対策が必要な踏切の対応	既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。 短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。 （踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装化など） 中長期的な対応としては、抜本的な対策（立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む）を含めた検討をする。	
			暮1.2.4	バス停留所の改善	高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。	暮1.2.4	バス停留所の改善	高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。	
			暮1.2.5	公共交通としてのタクシーの活用	公共交通不便地域の住民や、高齢者、障がい者、小さなお子さん連れの人などの交通弱者に対し、乗車地から降車地へ直接移動できるドアtoドアのタクシーに関わる国等の取組や規制緩和の動向などを踏まえながら情報提供や利用の支援を行い、活用を促す。	暮1.2.5	公共交通としてのタクシーの活用	公共交通不便地域の住民や、高齢者、障がい者、小さなお子さん連れの人などの交通弱者に対し、乗車地から降車地へ直接移動できるドアtoドアのタクシーに関わる国等の取組や規制緩和の動向などを踏まえながら情報提供や利用の支援を行い、活用を促す。	

※赤色文字：中間見直しでの修正箇所（以下同様）

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
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	<p>日常の人や物の円滑な移動や発災時の緊急輸送を確保するためには、周辺都市との連携を図りながら、広域的な道路ネットワークを充実していく必要がある。</p> <p>また、生活道路においては通過交通の流入を抑制し、生活環境の向上や交通事故防止を一層進めていく必要がある。生活道路では、これまでの自動車優先の考え方から、人の通行が優先された道路にするとともに、駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことが求められている。</p> <p>さらに、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が38箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。また、道路、橋梁の機能を適切に発揮させるため計画的な維持管理が求められる。</p> <p>そのため、都市計画道路の整備など、広域的な道路ネットワークの整備を進めるとともに、景観や沿道環境に配慮した生活道路の整備を進め、歩行者や自転車が移動しやすい空間を確保し、安全で快適な道路環境を形成する。</p>	暮1.3.1 都市計画道路の整備	産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。	日常の人や物の円滑な移動や発災時の緊急輸送を確保するためには、周辺都市との連携を図りながら、広域的な道路ネットワークを充実していく必要がある。	暮1.3.1 都市計画道路の整備	事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。
			暮1.3.2 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。	また、生活道路においては通過交通の流入を抑制し、生活環境の向上や交通事故防止を一層進めていく必要がある。生活道路や駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、これまでの自動車優先の考え方から、人の通行が優先され、多様な利用者が利用しやすい道路へと転換していくことが求められている。	暮1.3.2 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。
			暮1.3.3 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。	さらに、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が35箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。また、道路、橋梁の機能を適切に発揮させるため計画的な維持管理が求められる。	暮1.3.3 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。
			暮1.3.4 生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。	また、生活道路の中でも特に通学路の安全対策を推進する。	暮1.3.4 生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。
			暮1.3.5 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）	自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討し、整備を推進する。	なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能（デイサービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。	暮1.3.5 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）	自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討する。
			暮1.3.6 駐車スペースの充実	民間事業者による駐車場の整備促進、観光バス等の駐車スペースの検討等を行う。	また、中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの状況を踏まえた、駐車スペースの検討等を行う。	暮1.3.6 駐車スペースの充実	民間事業者による駐車場の整備促進、観光バス等の駐車スペースの検討等を行う。
			暮1.3.7 道路空間のみどりの充実	都市計画道路の整備にあわせた緑化等を促進する。	中長期的には、将来の交通サービスの状況や道路空間の再配分等を踏まえ、人を優先した道路空間としての豊かな緑化を促進する。	暮1.3.7 道路空間のみどりの充実	都市計画道路の整備にあわせた緑化等を促進する。
			暮1.3.8 道路、橋梁の適切な維持更新	道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を引き続き行う。	また、道路を軸とする街路樹や沿道の緑との連携により、海からの風を内陸部に送り込む「風の道」の形成を促進する。	暮1.3.8 道路、橋梁の適切な維持更新	道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。
			暮1.3.9 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備	首都圏の広域交通ネットワークを形成する東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。		暮1.3.9 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備	首都圏の広域交通ネットワークを形成する東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
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)	4) 自転車等利用環境の充実	<p>新型コロナウイルスの感染拡大を契機とし、さらに自転車の利用拡大が見込まれている。一方、区内で発生する交通事故の半数近くは自転車に関係しているため、交通ルール・マナーの徹底とともに、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行環境の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>区では、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」、平成27年度に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」、令和3年度に「大田区自転車等総合計画」を策定している。</p> <p>これらの計画に基づき、引き続き自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進めるとともに、コミュニティサイクルの拡充、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実を図る。</p>	暮1.4.1 自転車走行環境の充実	<p>大田区自転車等総合計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を推進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。</p> <p>【リーディングプロジェクト】 LP1-1 自転車走行環境の整備 ・目的：自転車が安全で快適に走行できる自転車ネットワークを形成していく。 ・手段：自転車ネットワーク整備実施計画に基づき、約170kmの自転車走行環境の整備を推進。</p>	<p>自転車の利用拡大が見込まれている一方で、区内で発生する交通事故の3分の1以上は自転車に関係している。そのため、交通ルール・マナーの徹底とともに、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行環境の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>区では、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定し、自転車利用環境整備の基本的な考え方を示し、これに基づき取り組みを進めている。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進める。</p> <p>これらの計画に基づき、自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進めるとともに、コミュニティサイクルの拡充、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実を図る。</p>	暮1.4.1 自転車走行環境の充実	<p>自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。</p>
			暮1.4.2 自転車等駐車場の充実	<p>蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。</p>	<p>暮1.4.2 自転車等駐車場の充実</p> <p>蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。</p>		
			暮1.4.3 放置自転車対策	<p>安全な歩行空間の確保や緊急車両の通行を阻害する放置自転車をなくすため、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。</p>	<p>暮1.4.3 放置自転車対策</p> <p>安全な歩行空間の確保や緊急車両の通行を阻害する放置自転車をなくすため、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。</p>		
			暮1.4.4 コミュニティサイクルの拡充	<p>大田区コミュニティサイクル事業は、平成30年4月から他自治体との相互乗り入れも行い、隣接する自治体との移動手段としても浸透している中、効果検証の結果や区としてのシェアサイクルの在り方を踏まえて、本格導入を検討していく。</p> <p>シェアサイクルの持続的な事業運営に向けて、協定を結び運営事業者と連携しながら、利用促進を図っていく。シェアサイクルは自転車活用推進の重要な基盤の一つであり、イベント等の様々な場面でのシェアサイクル活用を推進していく。</p> <p>(出典：大田区自転車等総合計画、P58施策の方向性)</p>	<p>暮1.4.4 コミュニティサイクルの拡充</p> <p>主要駅と空港臨海部をはじめとする観光拠点との往來の利便性を高め、通勤や区内回遊の円滑化に寄与することが期待されるコミュニティサイクルについては、広域的な相互利用を行いながらコミュニティサイクルの導入に向けての試験的な運用を行う。</p> <p>試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、ポート設置など事業の拡大を推進する。</p>		
			暮1.4.5 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発	<p>交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。</p> <p>交通安全教育については、先端技術等も活用した効果的な教育を検討、実施する。</p> <p>【リーディングプロジェクト】 LP1-2 VR等を活用した安全教育の検討 ・目的：先端技術等を活用した先進的かつ効果的な交通安全教育を目指す。 ・手段：VR等の先端技術を活用した、より先進的かつ効果的な交通安全教育の検討及び実施。</p>	<p>暮1.4.5 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発</p> <p>交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。</p>		
			暮1.4.6 低速度なモビリティのための環境整備	<p>自転車だけではなく、シニアカー、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、さらに交通に関わる新たな技術やサービス等の動向に留意し、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。</p>	<p>暮1.4.6 低速度なモビリティのための環境整備</p> <p>自転車だけではなく、シニアカー、パーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。</p>		

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
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）	5) 歩行者重視の道路空間づくり	<p>区民や国内外からの来訪者が、快適にまち歩きを楽しむことができるような、歩行空間の充実が求められている。</p> <p>また、超高齢社会を迎えた中で、高齢者が地域で元気に活躍しながら生活できるまちにするためには、いつでも外出したくなるような歩行空間を確保する必要がある。</p> <p>さらに、駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことが求められている。</p> <p>そのため、誰もが安全・安心に歩けるような散策路や商店街を目指しバリアフリー化の充実、魅力ある滞留空間の設置、無電柱化など、質が高く多様な利用者が共存できる歩行空間への転換を景観にも配慮しながら図る。</p>	<p>暮1.5.1 バリアフリー化の充実</p>	<p>多くの人が集まる拠点となる地区（蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区）を「重点整備地区」に指定し、この3地区に池上駅周辺地区を加えた4地区を「移動等円滑化促進地区」に指定し、当該地区の移動等円滑化を計画的に推進する。</p> <p>また、移動等円滑化促進地区や重点整備地区において位置づけられた施設や経路以外でも、施設の改修、道路改良工事などの機会を捉え、着実に整備を実施する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p> <p>（出典：大田区移動等円滑化促進方針、P14「3区全体の移動等円滑化の方針」等から整理）</p>	<p>区民や国内外からの来訪者が、快適にまち歩きを楽しむことができるような、歩行空間の充実が求められている。</p> <p>また、超高齢社会を迎えた中で、高齢者が地域で元気に活躍しながら生活できるまちにするためには、いつでも外出したくなるような歩行空間を確保する必要がある。</p> <p>そのため、誰もが安全・安心に歩けるような散策路や商店街を目指しバリアフリー化の充実、魅力ある滞留空間の設置、無電柱化など、質が高く多様な利用者が共存できる歩行空間への転換を景観にも配慮しながら図る。</p>	<p>暮1.5.1 バリアフリー化の充実</p>	<p>蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。</p> <p>まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p>
			<p>暮1.5.2 質の高い歩行空間づくり</p>	<p>都市計画道路の整備等にあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。</p> <p>また、ベンチなど高齢者等が休憩できる施設の充実を検討する。</p>	<p>都市計画道路の整備等にあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。</p>	<p>暮1.5.2 質の高い歩行空間づくり</p>	<p>都市計画道路の整備等にあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。</p>
			<p>暮1.5.3 歩行空間ネットワークの充実</p>	<p>区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。</p> <p>整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。</p> <p>短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。</p> <p>中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。</p> <p>また、高齢者等の外出を促し、地域で健康に暮らし続けることができるように、歩行空間の充実と連携させて、高齢者等の居場所づくり（高齢者の通いの場や機会等の創出、充実）を進める。</p>	<p>区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。</p> <p>整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。</p> <p>短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。</p> <p>中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。</p>	<p>暮1.5.3 歩行空間ネットワークの充実</p>	<p>区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。</p> <p>整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。</p> <p>短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。</p> <p>中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。</p>
			<p>暮1.5.4 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）</p>	<p>自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討し、整備を推進する。</p> <p>さらに、駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことを検討する。</p>	<p>自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討し、整備を推進する。</p> <p>さらに、駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことを検討する。</p>	<p>暮1.5.4 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）</p>	<p>自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討する。</p>
			<p>暮1.5.5 無電柱化の推進</p>	<p>東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を引き続き推進する。</p>	<p>東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。</p>	<p>暮1.5.5 無電柱化の推進</p>	<p>東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。</p>
			<p>暮1.5.6 誰もが外出時に快適に利用できるトイレの充実</p>	<p>誰もが安心して外出できるように、公共トイレの新設・改築・改修等の機会を捉え、景観にも配慮した快適な公共トイレの整備を推進する。また、公共施設や民間施設との連携も考慮しながら、まちのトイレの適正な配置のあり方などを検討する。</p>	<p>誰もが安心して外出できるように、公共トイレの新設・改築・改修等の機会を捉え、景観にも配慮した快適な公共トイレの整備を推進する。また、公共施設や民間施設との連携も考慮しながら、まちのトイレの適正な配置のあり方などを検討する。</p>	<p>暮1.5.6 誰もが外出時に快適に利用できるトイレの充実</p>	<p>誰もが安心して外出できるように、公共トイレの新設・改築・改修等の機会を捉え、景観にも配慮した快適な公共トイレの整備を推進する。また、公共施設や民間施設との連携も考慮しながら、まちのトイレの適正な配置のあり方などを検討する。</p>
			<p>暮1.5.7 夜間も安全な道路環境づくり</p>	<p>区設街路灯のLED化改良の推進と合わせて、私道防犯灯に対する助成要件の周知を強化し、設置を促進するなど、夜間の道路の照度向上に向けた取り組みを推進する。</p>	<p>区設街路灯のLED化改良の推進と合わせて、私道防犯灯に対する助成要件の周知を強化し、設置を促進するなど、夜間の道路の照度向上に向けた取り組みを推進する。</p>	<p>暮1.5.7 夜間も安全な道路環境づくり</p>	<p>区設街路灯のLED化改良の推進と合わせて、私道防犯灯に対する助成要件の周知を強化し、設置を促進するなど、夜間の道路の照度向上に向けた取り組みを推進する。</p>

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
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	<p>個々の能力の違いや年齢、性別、国籍等に関わらず、多様な人々が利用しやすいようあらかじめ考えて、まちや生活環境をデザインするユニバーサルデザインの考え方によるまちづくりの必要性が高まっている。</p> <p>区は、基本構想の目標として「障害を健やかに安心していきいきと暮らせるまち」を掲げ、平成23年に策定した「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」の下、ハード・ソフトの両面で幅広い取り組みを進めてきた。</p> <p>また、基本方針のアクションプランの一環として、「大田区移動等円滑化推進方針（おおた街なか“すいすい”ビジョン）」を策定し、重点的かつ計画的に移動等円滑化を推進する「重点整備地区」を定め、バリアフリー化の整備を進めている。</p> <p>さらに、平成30年5月のバリアフリー法の改正を踏まえつつ、これまでの「大田区移動等円滑化推進方針（おおた街なか“すいすい”ビジョン）」を発展させるため、「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）」を策定した。</p> <p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、移動等円滑化促進地区、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.1 バリアフリー化の充実</p>	<p>多くの人が集まる拠点となる地区（蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区）を「重点整備地区」に指定し、この3地区に池上駅周辺地区を加えた4地区を「移動等円滑化促進地区」に指定し、当該地区の移動等円滑化を計画的に推進する。</p> <p>また、移動等円滑化促進地区や重点整備地区において位置づけられた施設や経路以外でも、施設の改修、道路改良工事などの機会を捉え、着実に整備を実施する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p> <p>（出典：大田区移動等円滑化促進方針、P14「3区全体の移動等円滑化の方針」等から整理）</p>	<p>個々の能力の違いや年齢、性別、国籍等に関わらず、多様な人々が利用しやすいようあらかじめ考えて、まちや生活環境をデザインするユニバーサルデザインの考え方によるまちづくりの必要性が高まっている。</p> <p>区は、基本構想の目標として「障害を健やかに安心していきいきと暮らせるまち」を掲げ、平成23年に策定した「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」の下、ハード・ソフトの両面で幅広い取り組みを進めてきた。</p> <p>また、基本方針のアクションプランの一環として、「大田区移動等円滑化推進方針（おおた街なか“すいすい”ビジョン）」を策定し、重点的かつ計画的に移動等円滑化を推進する「重点整備地区」を定め、バリアフリー化の整備を進めている。</p> <p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.1 バリアフリー化の充実</p>	<p>蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。</p> <p>まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p>
			<p>暮2.1.2 歩行空間のバリアフリー化の充実</p>	<p>歩行空間の整備及び改良に当たり、必要な箇所にバリアフリー化の整備・改良を行い、歩行空間のバリアフリー化の充実を図る。</p> <p>なお、視覚障がい者が横断歩道を逸脱することなく安全に渡れるように、横断歩道の中央付近に横断方向の手がかりとなる突起体の列（エスコートゾーン）の設置を促進する。設置者である東京都公安委員会と密に連絡・調整を行い、整備に向けて連携する。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.2 歩行空間のバリアフリー化の充実</p>	<p>歩行空間の整備及び改良に当たり、必要な箇所にバリアフリー化の整備・改良を行い、歩行空間のバリアフリー化の充実を図る。</p> <p>なお、視覚障がい者が横断歩道を逸脱することなく安全に渡れるように、横断歩道の中央付近に横断方向の手がかりとなる突起体の列（エスコートゾーン）の設置を促進する。設置者である東京都公安委員会と密に連絡・調整を行い、整備に向けて連携する。</p>
			<p>暮2.1.3 駅のバリアフリー化の充実</p>	<p>駅構内の利便性を向上するため、利用者が多く混雑が激しい主要な乗換駅等において、必要に応じて、関係機関と連携しながら、複数の移動ルート確保のための検討を行う。また、駅の安全性を向上するため、区内駅のさらなるホームドア設置を促進する。</p> <p>また、ベビーカーや車いす利用者など誰もが円滑に移動できるよう、改札口の適切な幅の確保を促進する。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.3 駅のバリアフリー化の充実</p>	<p>駅構内の利便性を向上するため、利用者が多く混雑が激しい主要な乗換駅等において、必要に応じて、関係機関と連携しながら、複数の移動ルート確保のための検討を行う。また、駅の安全性を向上するため、区内駅のさらなるホームドア設置を促進する。</p> <p>また、ベビーカーや車いす利用者など誰もが円滑に移動できるよう、改札口の適切な幅の確保を促進する。</p>
			<p>暮2.1.4 バス停留所の改善</p>	<p>高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.4 バス停留所の改善</p>	<p>高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。</p>
			<p>暮2.1.5 需要に応じた福祉分野での移動の支援</p>	<p>外出に支援が必要な高齢者や障がい者のため、福祉有償運送や福祉タクシーなど、福祉分野での移動の支援を行う。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.5 需要に応じた福祉分野での移動の支援</p>	<p>外出に支援が必要な高齢者や障がい者のため、福祉有償運送や福祉タクシーなど、福祉分野での移動の支援を行う。</p>
			<p>暮2.1.6 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供</p>	<p>従来のコミュニティバスの課題等を踏まえ、新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした社会経済活動の変化やこれに伴う移動の減少、公共交通の乗務員の減少等を踏まえるとともに、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用も踏まえ、地域公共交通の維持・確保について検討する。</p> <p>さらに、高齢者、妊産婦、障がい者など、それぞれの観点から、さらにきめ細かな交通環境の充実を図ることを検討する。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.6 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供</p>	<p>従来のコミュニティバスの課題等を踏まえ、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの発展状況を見据えた公共交通のあり方を検討する。</p>
			<p>暮2.1.7 タクシーによる公共的なサービスの利用促進</p>	<p>鉄道やバスを補完する交通手段として、タクシー等の利用促進の検討等を行う。</p> <p>また、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）について、タクシー事業者の導入を支援します（国、都が実施）。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.7 タクシーによる公共的なサービスの利用促進</p>	<p>鉄道やバスを補完する交通手段として、タクシー等の利用促進の検討等を行う。</p> <p>また、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）について、タクシー事業者の導入を支援します（国、都が実施）。</p>
			<p>暮2.1.8 外国人の区民や観光客が快適に移動できる交通サービスの提供</p>	<p>公共交通機関における交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人にもわかりやすい交通手段や乗り継ぎの情報提供、ピクトグラムを活用した観光案内サイン、無線LANの整備等を検討して実施を促す。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.8 外国人の区民や観光客が快適に移動できる交通サービスの提供</p>	<p>公共交通機関における交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人にもわかりやすい交通手段や乗り継ぎの情報提供、ピクトグラムを活用した観光案内サイン、無線LANの整備等を検討して実施を促す。</p>
			<p>暮2.1.9 バリアフリーに関わるソフト対策の強化</p>	<p>公共交通等のバリアフリーについて、施設整備等のハード面の整備だけではなく、人的対応などのソフト面での対応の充実も促進する。</p> <p>また、バリアフリーに関わる新たな技術やサービスなどの活用についても検討する。</p> <p>さらに、区民や事業者などが、移動制約者に対する理解を深め、移動や社会参加を積極的に支援・協力する地域共生社会の実現に向けて、「心のバリアフリー」の普及啓発を促進する。</p>	<p>引き続き「基本方針」に基づき、景観にも配慮しながら施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。</p> <p>さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。</p>	<p>暮2.1.9 心のバリアフリーの普及啓発</p>	<p>区民や事業者などが、移動制約者に対する理解を深め、移動や社会参加を積極的に支援・協力する地域共生社会の実現に向けて、「心のバリアフリー」の普及啓発を促進する。</p>

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述			
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	
2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供（続き）	1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進（続き）		暮2.1.10（追加）	ウェブアクセシビリティの確保	一人でも多くの方、より多くの場面や状況で、ウェブサイトやアプリケーション等で提供する情報、サービスや機能を利用してもらえるように、区や交通事業者等のウェブサイトやアプリケーション等について、ウェブアクセシビリティの確保に努める。			
	2) 子育て世帯のための移動の支援	未来を拓き地域を担う子どもを、地域の宝としてみんなで育むため、子育て世代を支援する様々な取り組みが行われている。活力ある大田区を将来形成していくためには、次世代を担う子どもたちが健やかに育つように、子育て世帯が暮らしやすい生活環境を整備する必要がある。特に、交通分野では、子育て世帯が外出する際には、施設や車両のバリアだけではなく心のバリアもあることがわかってきている。そのため、子育て世帯のための移動の支援として、乳幼児を連れて外出することについて総合的な支援を行う。また、子育て世帯のためのタクシーによる公共的サービスの利用促進の検討を行う。	暮2.2.1	乳幼児を連れて外出するための総合的な支援	子育て世帯が一定期間、子どもと一緒に移動できる交通手段（超小型モビリティ等）の提供を検討する（そのモビリティの駐車禁止の除外等、利用しやすくするための支援を含む）。そのほか、駅設備や鉄道の車両の改善、バスの車両の改善、子どもを連れて移動しやすい心理面での環境づくり、道路のバリアフリー化の推進、自転車走行環境の整備、駐輪スペースの確保等の検討に取り組む。 具体的な取り組みとして、以下について検討する。 ①乳幼児を連れて公共交通利用への理解・配慮の普及促進 ②乳幼児を連れてバスで外出する際に、途中で降車しても、追加料金なしで再度同じ路線のバスに乗車できるサービス（仮名：子育てバス）の導入 <small>（出典：今年度の区民アンケート調査での要望から。乳幼児を連れてバスを利用する際に、子どもが泣くなどして周囲への迷惑が気になった際に、経済的な負担なく途中で降車して、再度乗車できるとよいという意見から。一方で、心のバリアフリーの充実も図ることも当然必要。）</small>	暮2.2.1	乳幼児を連れて外出するための総合的な支援	子育て世帯が一定期間、子どもと一緒に移動できる交通手段（超小型モビリティ等）の提供を検討する（そのモビリティの駐車禁止の除外等、利用しやすくするための支援を含む）。そのほか、駅設備や鉄道の車両の改善、バスの車両の改善、子どもを連れて移動しやすい心理面での環境づくり、道路のバリアフリー化の推進、自転車走行環境の整備、駐輪スペースの確保等の検討に取り組む。
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	交通事故から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を確保することを目的として、区は交通安全計画を策定し、関係機関や関係団体の協力を得て様々な交通安全施策を展開している。幹線道路をはじめとする道路整備、生活道路における安全対策、交通安全施設の整備など交通環境の改善に努めるとともに、子どもや高齢者を主とした交通安全教育等を推進してきた結果、令和3年の区内の交通事故死傷者数は、第1次大田区交通安全計画策定時の昭和47年と比較すると半数以下になった。しかし、いまだに1,500人を超える死傷者がいるため、引き続き交通安全施策を推進していく必要がある。そのため、景観にも配慮しつつ大田区交通安全計画を確実に推進しながら、幹線道路をはじめとする道路整備、生活道路における安全対策、交通安全施設の整備など交通環境の改善に努める。	暮3.1.1	都市計画道路の整備	産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画上に位置付けられるように調整する。	暮3.1.1	都市計画道路の整備	事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画上に位置付けられるように調整する。
			暮3.1.2	生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。また、生活道路の中でも特に通学路の安全対策を推進する。 なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能（デイスーツの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。	暮3.1.2	生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能（デイスーツの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。
			暮3.1.3	交通安全施設の整備	交通安全計画に基づき、道路照明の整備、道路標識等の整備など、交通安全施設の整備を行う。	暮3.1.3	交通安全施設の整備	交通安全計画に基づき、道路照明の整備、道路標識等の整備など、交通安全施設の整備を行う。
	2) 交通安全教育等による交通事故の抑制	「施策の方向性 1) 道路整備による交通事故の抑制」で示したように、引き続き交通安全施策を推進していくため、交通安全計画に基づき、道路整備による交通事故の抑制と合わせて、交通安全教育、情報提供等の実施により交通事故の抑制を図る。また、将来の新たな交通サービスの普及などに合わせて、交通環境やルール・マナーの変化などを踏まえ、交通事故対策の検討を行う。	暮3.2.1	交通安全教育、情報提供等の実施	交通安全計画に基づき、引き続き、各年齢層への交通事故対策（交通安全教室、普及啓発等）を促進する。特に低学年の子どもへの対策の充実を図る。また高齢社会の進展による今後の高齢者の増加を踏まえ、高齢者への対策の充実を図る。 さらに、歩きスマホの禁止等、歩行空間における歩行者のマナーについても普及啓発等を図る。	暮3.2.1	交通安全教育、情報提供等の実施	交通安全計画に基づき、各年齢層への交通事故対策（交通安全教室、普及啓発等）を促進する。特に低学年の子どもと高齢者への対策の充実を図る。
			暮3.2.2	将来の交通の変化に応じた交通事故対策	自動運転車をはじめとする新たなモビリティや、カーシェアリング、ライドシェア、デマンド交通などの新たな交通サービスの進展と、これらの普及によるルールやマナーの変化などを踏まえ、交通事故対策の検討等を行う。 なお、急速に普及が進む電動キックボードについては、安全な走行環境の確保とともに、電動キックボードの交通ルール・マナーの普及啓発等について検討する。	暮3.2.2	将来の交通の変化に応じた交通事故対策	自動運転車をはじめとする新たなモビリティや、カーシェアリング、ライドシェア、デマンド交通などの新たな交通サービスの進展と、これらの普及によるルールやマナーの変化などを踏まえ、交通事故対策の検討等を行う。

【キーワード】都市の活力

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述					
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明			
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	区内の一部では、鉄道駅やバス停から離れた交通不便地域が残存している。また、交通不便地域以外でも、高低差のある地形や、加齢に伴う歩行可能距離の短縮等により、今後はいわゆる「買い物難民」の増加が懸念されることから、買い物に関わる移動の支援などが必要である。 また、区内拠点駅周辺地区において、独自性のある魅力的な広域商業拠点を構築することが求められる。さらに、商店街などは観光資源として活用することが求められている。 このような地域では、商店街の魅力を高める歩行空間の確保や、買い物の際の移動の支援など、交通環境の充実に図るとともに、駅周辺のまちづくりと連動した交通機能の強化、広域拠点性の向上を図る。 また、荷さばきスペースの確保や共同配送など、商店街や生活道路における物流のための環境の充実に図る。	活1.1.1	商店街の魅力向上のための交通環境の充実	歩行空間の質を高める改善等について、商店街が実施する検討を支援する。区内の商店街を魅力的な観光資源とするために、景観を含めた道路整備を関係機関と協議し検討する。 また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。 さらに、商店街のイベント開催時における取り組みへの協力について検討する。道路の使用等についても関係機関と協議し検討する。 加えて、商店街での自転車や車の利用マナーの向上の普及啓発について検討する。	区内の一部では、鉄道駅やバス停から離れた交通不便地域が残存している。また、交通不便地域以外でも、高低差のある地形や、加齢に伴う歩行可能距離の短縮等により、今後はいわゆる「買い物難民」の増加が懸念されることから、買い物に関わる移動の支援などが必要である。 また、区内拠点駅周辺地区において、独自性のある魅力的な広域商業拠点を構築することが求められる。さらに、商店街などは観光資源として活用することが求められている。 このような地域では、商店街の魅力を高める歩行空間の確保や、買い物の際の移動の支援など、交通環境の充実に図るとともに、駅周辺のまちづくりと連動した交通機能の強化、広域拠点性の向上を図る。 また、荷さばきスペースの確保や共同配送など、商店街や生活道路における物流のための環境の充実に図る。	活1.1.1	商店街の魅力向上のための交通環境の充実	歩行空間の質を高める改善等について、商店街が実施する検討を支援する。区内の商店街を魅力的な観光資源とするために、景観を含めた道路整備を関係機関と協議し検討する。 また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。 さらに、商店街のイベント開催時における取り組みへの協力について検討する。道路の使用等についても関係機関と協議し検討する。	
			活1.1.2	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区のまちづくりと合わせた交通機能の強化	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区の整備、まちづくりと合わせ、交通機能を強化する。 また、関係者と協議・調整を図り、駅まちマネジメントを推進する。	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区の整備、まちづくりと合わせた交通機能の強化、広域拠点性の向上を図る。 また、荷さばきスペースの確保や共同配送など、商店街や生活道路における物流のための環境の充実に図る。	活1.1.2	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区のまちづくりと合わせた交通機能の強化	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区の整備、まちづくりと合わせ、交通機能を強化する。 また、関係者と協議・調整を図り、駅まちマネジメントを推進する。	
			活1.1.3	広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、 また、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 、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	商業のみならず産業全体として、また、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、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	商業のみならず産業全体として、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	活1.1.3	広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。
			活1.1.4	商店街や生活道路における物流のための環境の充実	荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組の支援を検討する。 また、ネットショッピングやデリバリーサービスによる配送への対応として、生活道路や自転車利用環境の整備等を進める。 さらに、これらの交通に関わる交通ルール・マナーの普及啓発等について検討する。	荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組の支援を検討する。 また、ネットショッピングやデリバリーサービスによる配送への対応として、生活道路や自転車利用環境の整備等を進める。 さらに、これらの交通に関わる交通ルール・マナーの普及啓発等について検討する。	荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組の支援を検討する。	活1.1.4	商店街や生活道路における物流のための環境の充実	荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組の支援を検討する。
	2) 工業に関わる交通環境の充実	臨海部には製造業の事業所や、流通・物流施設が多数立地しており、人や物が円滑に行き交うことができる交通の確保が求められている。 また、内陸部においては、工場や物流倉庫等の移転等に伴い生じた跡地に住宅が立地することで、周辺の工場等に対し車両交通・騒音・臭気等の苦情が寄せられ、操業環境を維持することが困難となりつつある。住工混在地域におけるこのような状況下では、物流と生活の両面が調和した交通機能を確保する必要がある。 さらに、区の特徴である工業集積を、まちづくりや観光に活かすことも求められている。 そのため、臨海部の工場や物流機能の集積に対応した幹線道路の整備、通勤交通の充実など、工業に関わる交通の改善を図る。また、工業集積を観光資源として活用しにぎわいの創出に向けて交通の面から支援する。	活1.2.1	工業に関わる交通の改善	臨海部の工場や物流機能の集積に対応した幹線道路の整備、臨海部への通勤のための公共交通や自転車利用環境等の整備、内陸部の住工混在地域における生活道路の整備等を検討し、 整備を推進 する。 特に、臨海部（埋立島）への通勤者・来訪者のため、交通アクセス改善について検討する。	臨海部には製造業の事業所や、流通・物流施設が多数立地しており、人や物が円滑に行き交うことができる交通の確保が求められている。 また、内陸部においては、工場や物流倉庫等の移転等に伴い生じた跡地に住宅が立地することで、周辺の工場等に対し車両交通・騒音・臭気等の苦情が寄せられ、操業環境を維持することが困難となりつつある。住工混在地域におけるこのような状況下では、物流と生活の両面が調和した交通機能を確保する必要がある。 さらに、区の特徴である工業集積を、まちづくりや観光に活かすことも求められている。 そのため、臨海部の工場や物流機能の集積に対応した幹線道路の整備、通勤交通の充実など、工業に関わる交通の改善を図る。また、工業集積を観光資源として活用しにぎわいの創出に向けて交通の面から支援する。	活1.2.1	工業に関わる交通の改善	臨海部の工場や物流機能の集積に対応した幹線道路の整備、臨海部への通勤のための公共交通や自転車利用環境等の整備、内陸部の住工混在地域における生活道路の整備等を検討する。	
			活1.2.2	広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、 また、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 、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	商業のみならず産業全体として、また、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、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	商業のみならず産業全体として、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	活1.2.2	広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。
			活1.2.3	観光資源としての工業集積の活用の支援	観光資源としての工業集積への交通手段の確保、充実等を検討する。	観光資源としての工業集積への交通手段の確保、充実等を検討する。	観光資源としての工業集積への交通手段の確保、充実等を検討する。	活1.2.3	観光資源としての工業集積の活用の支援	観光資源としての工業集積への交通手段の確保、充実等を検討する。

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
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	日本の空の玄関口である羽田空港は、今後も利用客が増加し続けることが見込まれており、利便性向上のため、空港アクセスの改善が強く求められている。 このほか、区内観光に関わる交通の課題としては、東西方向の交通利便性の向上、舟運事業の推進、交通案内のユニバーサルデザイン化などが挙げられる。 そのため、空港アクセスについては、景観にも配慮しながら、道路、鉄道、水上交通など、多様な交通手段を用いながら充実を図る。また、羽田空港の利用者が区内を訪れ、気軽に周遊することができるよう、ハード面の整備を推進する。併せて、商店街などが実施する来訪者誘致のイベントの取り組みや、区民と観光客との交流を促進するための取り組みなどを、交通面から支援する。	活2.1.1 まちと空港をつなぐ交通の充実	新型コロナウイルスの感染拡大により空港の利用者数が減少していたが、今後の空港利用の回復に備え、引き続き、国道357号多摩川トンネルなどまちと空港をつなぐ道路の整備、新空港線などまちと空港をつなぐ鉄道の整備、天空橋駅周辺における都市計画道路の整備を、景観にも配慮しながら促進させる。 また、主要駅と空港臨海部をはじめとする観光拠点との往來の利便性を高め、通勤や区内回遊の円滑化に寄与することが期待されるコミュニティサイクル事業については、効果検証の結果や区としてのシェアサイクルの在り方を踏まえて、本格導入を検討していく。また、シェアサイクルの持続的な事業運営に向けて、協定を結ぶ運営事業者と連携しながら、利用促進を図っていく。 さらに、空港からまちへの来訪者の呼び込みを支援するため、パーソナルモビリティや自動運転技術の活用等、新たなモビリティも活用した、来訪者の移動の支援、羽田空港利用者の区内への誘導、滞在施設や観光拠点への交通サービスの対応等を検討・実施する。 【リーディングプロジェクト】 LP2-2 新たなモビリティの活用検討 ・目的：パーソナルモビリティや自動運転技術の活用等、新たなモビリティについて調査し、時代に合った快適でエコロジーな移動環境の実現可能性を検討する。 ・手段：新たなモビリティの導入可能性調査の実施。	日本の空の玄関口である羽田空港は、今後も利用客が増加し続けることが見込まれており、利便性向上のため、空港アクセスの改善が強く求められている。 このほか、区内観光に関わる交通の課題としては、東西方向の交通利便性の向上、舟運事業の推進、交通案内のユニバーサルデザイン化などが挙げられる。 そのため、空港アクセスについては、景観にも配慮しながら、道路、鉄道、水上交通など、多様な交通手段を用いながら充実を図る。また、羽田空港の利用者が区内を訪れ、気軽に周遊することができるよう、ハード面の整備を推進する。併せて、商店街などが実施する来訪者誘致のイベントの取り組みや、区民と観光客との交流を促進するための取り組みなどを、交通面から支援する。	活2.1.1 まちと空港をつなぐ交通の充実	国道357号多摩川トンネルなどまちと空港をつなぐ道路の整備、新空港線などまちと空港をつなぐ鉄道の整備、天空橋駅の駅前広場の整備を景観にも配慮しながら促進させる。 また、主要駅と空港臨海部をはじめとする観光拠点との往來の利便性を高め、通勤や区内回遊の円滑化に寄与することが期待されるコミュニティサイクルについては、広域的な相互利用を行いながらコミュニティサイクルの導入に向けての試験的な運用を行う。試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、ポート設置など事業の拡大を推進する。 さらに、空港からまちへの来訪者の呼び込みを支援するため、羽田空港利用者を区内へ誘導する仕掛けの検討、滞在施設や観光拠点への交通サービスの対応等を検討する。
			活2.1.2 観光客と区民の交流支援	羽田空港を利用する観光客と区民との交流支援を検討する。	活2.1.2 観光客と区民の交流支援	羽田空港を利用する観光客と区民との交流支援を検討する。	
			活2.1.3 広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、また、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、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	活2.1.3 広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携）	商業のみならず産業全体として、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成する蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部におけるスクエアのまちづくりを進め、各拠点間のつながりを強化し、連携を推進する。	
			活2.1.4 水上交通ネットワークの充実	既存の船着場については、景観にも配慮しながら周辺環境の整備や案内サイン、バリアフリー化の充実等により利便性や魅力の向上を図り、観光客の移動手段の拠点として平常時の利活用を推進する。 また、さらなる利便性の向上を目指し、防災にも留意しつつ船着場の整備を検討・推進する。 さらに、水上輸送に係る防災訓練等の実施も検討する。	活2.1.4 水上交通ネットワークの充実	既存の船着場については、景観にも配慮しながら周辺環境の整備や案内サイン、バリアフリー化の充実等により利便性や魅力の向上を図り、観光客の移動手段の拠点として平常時の利活用を推進する。 また、さらなる利便性の向上を目指し、防災にも留意しつつ船着場の整備を検討・推進する。 さらに、水上輸送に係る防災訓練等の実施も検討する。	
	2) 生活交通と観光交通との連携の支援	大田区の観光を支援するため、観光資源をカバーする交通手段の整備が必要である。しかし、大田区の観光資源は区内全域に分布するため、一般の公共交通のほかに観光に特化した交通手段を新たに整備することは困難である。また、観光客を区内に呼び込む一方、観光客が集まることによる負の影響も懸念される。 そのため、一般の公共交通をベースにした観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上を図る。また、観光により人が集まることによるマナー違反などの負の影響を低減させるための検討を行う。	活2.2.1 観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上	一般の公共交通をベースにした観光向けのサービスの提供の検討、コミュニティサイクルの活用、周遊を楽しむための歩行空間の整備等を検討する。 また、観光バスの待機場所の確保について検討する。	大田区の観光を支援するため、観光資源をカバーする交通手段の整備が必要である。しかし、大田区の観光資源は区内全域に分布するため、一般の公共交通のほかに観光に特化した交通手段を新たに整備することは困難である。また、観光客を区内に呼び込む一方、観光客が集まることによる負の影響も懸念される。 そのため、一般の公共交通をベースにした観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上を図る。また、観光により人が集まることによるマナー違反などの負の影響を低減させるための検討を行う。	活2.2.1 観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上	一般の公共交通をベースにした観光向けのサービスの提供の検討、コミュニティサイクルの活用、周遊を楽しむための歩行空間の整備等を検討する。 また、観光バスの待機場所の確保について検討する。
			活2.2.2 観光により人が集まることによる負の影響の低減	観光により人が集まることによる負の影響の低減を図るため、新たな観光マップや広報物作成時には、可能な限りマナー喚起を盛り込んでいく。	活2.2.2 観光により人が集まることによる負の影響の低減	観光により人が集まることによる負の影響の低減を図るため、新たな観光マップや広報物作成時には、可能な限りマナー喚起を盛り込んでいく。	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
2. 観光と交流を支える交通サービスの提供（続き）	3) 外国人のための移動の支援	外国人が日本の交通機関を利用する場合、乗り継ぎの複雑さや、案内の多言語化が不十分であるなどの理由により、不便さを感じるという課題がある。主要な交通においては、国、地方自治体、交通事業者等により、多言語化への対応や駅番号制などの取り組みが進められているが、その他の多様な交通については、さらなる利便性の向上が求められている。そのため、公共交通機関などにおける交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人が移動する際の利便性向上のための支援を行う。	活2.3.1 外国人の区民や観光客が快適に移動できる交通サービスの提供	公共交通機関における交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人にもわかりやすい交通手段や乗り継ぎの情報提供、ピクトグラムを活用した観光案内サイン、無線LANの整備等について、 改善が必要な際には実施を促す。	外国人が日本の交通機関を利用する場合、乗り継ぎの複雑さや、案内の多言語化が不十分であるなどの理由により、不便さを感じるという課題がある。主要な交通においては、国、地方自治体、交通事業者等により、多言語化への対応や駅番号制などの取り組みが進められているが、その他の多様な交通については、さらなる利便性の向上が求められている。そのため、公共交通機関などにおける交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人が移動する際の利便性向上のための支援を行う。	活2.3.1 外国人の区民や観光客が快適に移動できる交通サービスの提供	公共交通機関における交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人にもわかりやすい交通手段や乗り継ぎの情報提供、ピクトグラムを活用した観光案内サイン、無線LANの整備等を検討して実施を促す。
	4) 交通による交流の場の充実	情報通信技術の進化や高齢社会の進展などにより、人とのつながりや外出機会の不足が懸念され、地域のさらなる活性化のためには、人と人との交流の機会を増やすことが求められる。そのため、利用しやすい公共交通や、質が高く歩きたくするような歩行空間を景観にも配慮しながら整備する。	活2.4.1 交通結節点の充実 活2.4.2 バス停留所の改善 活2.4.3 商店街の魅力向上のための交通環境の充実 活2.4.4 質の高い歩行空間づくり 活2.4.5 歩行空間ネットワークの充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。 あわせて、その他の交通結節点についても、移動の連続性や防災等の観点から問題がある箇所については改善を図る。 高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。 歩行空間の質を高める改善等について、商店街が実施する検討を支援する。区内の商店街を魅力的な観光資源とするために、景観を含めた道路整備を関係機関と協議し検討する。 また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。 さらに、商店街のイベント開催時における取り組みへの協力について検討する。道路の使用等についても関係機関と協議し検討する。 都市計画道路の整備等とあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。 また、ベンチなど高齢者等が休憩できる施設の充実を検討する。 区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。 整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。 短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。 中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。	情報通信技術の進化や高齢社会の進展などにより、人とのつながりや外出機会の不足が懸念され、地域のさらなる活性化のためには、人と人との交流の機会を増やすことが求められる。そのため、利用しやすい公共交通や、質が高く歩きたくするような歩行空間を景観にも配慮しながら整備する。	活2.4.1 交通結節点の充実 活2.4.2 バス停留所の改善 活2.4.3 商店街の魅力向上のための交通環境の充実 活2.4.4 質の高い歩行空間づくり 活2.4.5 歩行空間ネットワークの充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。 高齢者や障がい者など誰もが利用しやすいよう、バリアフリー化や上屋・ベンチの設置など景観にも配慮したバス停留所の改善策について、バス事業者と連携して検討し、実施を促す。 歩行空間の質を高める改善等について、商店街が実施する検討を支援する。区内の商店街を魅力的な観光資源とするために、景観を含めた道路整備を関係機関と協議し検討する。 また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。 さらに、商店街のイベント開催時における取り組みへの協力について検討する。道路の使用等についても関係機関と協議し検討する。 都市計画道路の整備等とあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。 区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。 整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。 短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。 中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
2. 観光と交流を支える交通サービスの提供（続き）	5) 水辺空間へのアクセスの強化	大田区は、多摩川、海老取川などの河川や、大森ふるさとの浜辺公園、東京港野鳥公園など水辺に触れることができる場所が多数ある。これらの空間は、まちづくりや防災、環境などの面で重要な役割を担うとともに、観光やレクリエーションにおいても貴重な地域資源の一つである。 一方で、これらの空間へのアクセスや、回遊に必要な交通手段や交通空間の整備は十分ではなく、地域資源として活用する上での課題となっている。 多摩川や臨海部の水辺を活性化し、観光や憩いの場として賑わいを生むために、これらの地域へのアクセス強化を図る。	活2.5.1 多摩川及び臨海部へのアクセスの強化	多摩川及び臨海部の水辺やみどりを貴重な地域資源として位置付け、歩行空間や自転車走行環境等を整備することにより、内陸部からのアクセスや地域間を結ぶネットワークを強化し、区民や観光客が回遊しやすいようにする。	大田区は、多摩川、海老取川などの河川や、大森ふるさとの浜辺公園、東京港野鳥公園など水辺に触れることができる場所が多数ある。これらの空間は、まちづくりや防災、環境などの面で重要な役割を担うとともに、観光やレクリエーションにおいても貴重な地域資源の一つである。 一方で、これらの空間へのアクセスや、回遊に必要な交通手段や交通空間の整備は十分ではなく、地域資源として活用する上での課題となっている。 多摩川や臨海部の水辺を活性化し、観光や憩いの場として賑わいを生むために、これらの地域へのアクセス強化を図る。	活2.5.1 多摩川及び臨海部へのアクセスの強化	多摩川及び臨海部の水辺やみどりを貴重な地域資源として位置付け、歩行空間や自転車走行環境等を整備することにより、内陸部からのアクセスや地域間を結ぶネットワークを強化し、区民や観光客が回遊しやすいようにする。
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	羽田空港があるまちとして、空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）を活かしたまちづくりを推進することで、大田区全体の付加価値を高めていくことが求められている。 そのため、HANEDA GLOBAL WINGSへのアクセス交通の充実を図る。	活3.1.1 HANEDA GLOBAL WINGSの整備	平成32（2020）年のまちづくり概成を目指して、羽田空港跡地第1ゾーン（第一期事業）の整備を進めるとともに、空港アクセスの強化に努め、概成後も大田区全体の付加価値を高めていく。	羽田空港があるまちとして、空港跡地を活かしたまちづくりを推進することで、大田区全体の付加価値を高めていくことが求められている。 そのため、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催及びその後に向けた対応として、羽田空港跡地の整備を進める。	活3.1.1 羽田空港跡地の整備	平成32（2020）年のまちづくり概成を目指して、羽田空港跡地第1ゾーン（第一期事業）の整備を進めるとともに、空港アクセスの強化に努め、概成後も大田区全体の付加価値を高めていく。
	2) 公共交通の機能向上	臨海部と内陸は、河川や運河によって分断されており、人や物の移動が制約されているが、臨海部には製造業の事業所や流通・物流施設などが集中しており、労働人口減少に伴う労働力の確保のため、通勤や業務遂行のための公共交通の充実が喫緊の課題となっている。 区内の東西交通は、JR線と京急線とが結節していないことから、鉄道による移動が不便な状況にある。また、東京近郊の環状鉄道の敷設状況を見ると、山手線、大江戸線の外側には武蔵野線、南武線しか存在せず、23区の南部・西部や北部地域では、環状方向の移動に非常に時間を要している。 以上のことから、臨海部の産業を支えるにふさわしい交通サービスを提供するため、大森地区からの交通の充実を図るなど、臨海部のアクセスを向上させる。また、東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の交通の充実を図る。	活3.2.1 臨海部における南北方向の交通の充実	新型コロナウイルスの感染拡大により空港の利用者数が減少していたが、今後の空港利用の回復に備え、引き続き、JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、地域の交通機関としての位置づけ、自転車や舟運との連携等について、関係機関と検討する。	臨海部と内陸は、河川や運河によって分断されており、人や物の移動が制約されているが、臨海部には製造業の事業所や流通・物流施設などが集中しており、労働人口減少に伴う労働力の確保のため、通勤や業務遂行のための公共交通の充実が喫緊の課題となっている。 区内の東西交通は、JR線と京急線とが結節していないことから、鉄道による移動が不便な状況にある。また、東京近郊の環状鉄道の敷設状況を見ると、山手線、大江戸線の外側には武蔵野線、南武線しか存在せず、23区の南部・西部や北部地域では、環状方向の移動に非常に時間を要している。 以上のことから、臨海部の産業を支えるにふさわしい交通サービスを提供するため、大森地区からの交通の充実を図るなど、臨海部のアクセスを向上させる。また、東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の交通の充実を図る。	活3.2.1 臨海部における南北方向の交通の充実	JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。
			活3.2.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から埋立島部（昭和島、東海、京浜島、城南島、令和島）へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。	活3.2.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。	活3.2.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実
活3.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の交通の充実	新空港線の整備について、引き続き促進する。また、新空港線の整備と合わせ、沿線のまちづくりを行い、都市機能の更新、交通の利便性確保、まちの賑わいを目指す。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。 【リーディングプロジェクト】 LP2-1 新空港線とまちづくり ・目的：区内東西方向の鉄道相互間の連続性確保に向けて新空港線を整備し、移動利便性及び回遊性の向上を図る。また、新空港線の整備と合わせ、沿線のまちづくりを行い、都市機能の更新とまちの賑わいを目指す。 ・手段：新空港線の整備実現及び沿線のまちづくりに向けた関係者協議の実施。	活3.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の交通の充実	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。	活3.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の交通の充実	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
3. 業務を支える交通サービスの提供（続き）	3) 道路交通の機能向上	区内や隣接する川崎市域などでは、国道357号多摩川トンネルが開通していないため、環状八号線などの幹線道路や主要交差点において慢性的な渋滞や交通事故が発生している。一方、区内の都市計画道路の整備率は、東京都区部全体の整備率に比べて低い状況にある。そのため、産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、都市計画道路や羽田空港周辺地域における幹線道路整備を景観にも配慮しながら促進する。また、区は東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の事業化に向けた動向の把握に努める。	活3.3.1 都市計画道路の整備	産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画上に位置付けられるように調整する。	区内や隣接する川崎市域などでは、国道357号多摩川トンネルが開通していないため、環状八号線などの幹線道路や主要交差点において慢性的な渋滞や交通事故が発生している。一方、区内の都市計画道路の整備率は、東京都区部全体の整備率に比べて低い状況にある。そのため、産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、都市計画道路や羽田空港周辺地域における幹線道路整備を景観にも配慮しながら促進する。また、区は東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の事業化に向けた動向の把握に努める。	活3.3.1 都市計画道路の整備	事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画上に位置付けられるように調整する。
			活3.3.2 羽田空港へのアクセス道路の整備	広域的な南北方向の交通・物流機能の充実を図るため、国道357号多摩川トンネルなどの羽田空港へのアクセス道路の整備を行う。		活3.3.2 羽田空港へのアクセス道路の整備	国道357号多摩川トンネルなどの羽田空港へのアクセス道路の整備を行う。
			活3.3.3 羽田空港周辺における幹線道路の整備促進	首都高速道路羽田ランプ付近の交差点改良に向けた協議調整を行う。		活3.3.3 羽田空港周辺における幹線道路の整備促進	首都高速道路羽田ランプ付近の交差点改良に向けた協議調整を行う。
			活3.3.4 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備	首都圏の広域交通ネットワークを形成する東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。		活3.3.4 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備	首都圏の広域交通ネットワークを形成する東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。
	4) 東京港へのアクセスの強化	トラックによる物流には、エネルギーや環境への負荷、トラックドライバー不足、交通渋滞の発生等の問題がある。首都圏の旺盛な消費需要により、コンテナ貨物の搬出入のピーク時には、一部のコンテナターミナル（コンテナの一時的な保管や輸送のための積み降ろし基地）周辺をはじめ東京港の周辺の幹線道路やアクセス道路では交通混雑が発生している。また、心頭では違法駐車もみられる。以上のことを踏まえ、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充実を図る。	活3.4.1 トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進	トラックから、鉄道、内航海運等の大量輸送モードへの転換を図るモーダルシフトを、引き続き促進する。（都が実施）	活3.4.1 トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進	トラックから、鉄道、内航海運等の大量輸送モードへの転換を図るモーダルシフトを促進する。（都が実施）	
			活3.4.2 東京港へのアクセス交通の充実	東京港の周辺の幹線道路やアクセス道路の整備を、引き続き促進する。また、心頭地区の違法駐車への対応等を推進する。	活3.4.2 東京港へのアクセス交通の充実	東京港の周辺の幹線道路やアクセス道路の整備を促進する。また、心頭地区の違法駐車への対応等を推進する。	
			活4.1.1 緊急輸送道路の耐震化の促進	緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進する。また、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を推進する。	活4.1.1 緊急輸送道路の耐震化の促進	緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進する。また、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を推進する。	
			活4.1.2 無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を引き続き推進する。	活4.1.2 無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。	
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	南海トラフ地震、首都直下地震とも広い範囲で震度6弱～7の揺れが想定されており、東京都にも甚大な被害を与えると予測されている。また、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など、毎年のように豪雨災害による被害が生じている。大規模な自然災害がいつ、どこで発生するのか予想できない中で、災害への備えをできる限り整えておく必要がある。東京で大規模な地震が発生した場合には、沿道建築物や電柱の倒壊による幹線道路の閉塞などにより、広範囲で交通網の麻痺により産業活動が停止することが懸念される。発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、景観にも配慮しながら緊急輸送道路の耐震化の促進など道路の防災性強化を図る。	活4.1.3 道路、橋梁の適切な維持更新	道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を引き続き行う。	活4.1.3 道路、橋梁の適切な維持更新	道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。	
			活4.1.1 緊急輸送道路の耐震化の促進	大規模な自然災害がいつ、どこで発生するのか予想できない中で、東日本大震災（平成23年3月）や関東・東北豪雨（平成27年9月）、熊本地震（平成28年4月）などの被災状況を教訓として、首都直下地震など、発生が懸念される災害への備えをできる限り整えておく必要がある。東京で大規模な地震が発生した場合には、沿道建築物や電柱の倒壊による幹線道路の閉塞などにより、広範囲で交通網の麻痺により産業活動が停止することが懸念される。発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、景観にも配慮しながら緊急輸送道路の耐震化の促進など道路の防災性強化を図る。	活4.1.1 緊急輸送道路の耐震化の促進	緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進する。また、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を推進する。	
			活4.1.2 無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。	活4.1.2 無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述				
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明		
4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援（続き）	2) 公共交通の防災性の強化	工場や物流施設等が立地する臨海部は、内陸部と河川や運河により分断され、発災時の人の移動にとって大きな制約となる。 また、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が38箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。 発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、防災・減災の観点から公共交通ネットワークの連続性の確保及びリダンダンシー（多重化）の確保が求められる。 そのため、臨海部へのアクセスや東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）などの公共交通の充実を図るとともに、交通結節点の充実を図る。また、緊急に対策が必要な踏切について対応を図る。	活4.2.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実	新型コロナウイルスの感染拡大により空港の利用者数が減少していたが、今後の空港利用の回復に備え、引き続き、JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、地域の交通機関としての位置づけ、自転車や舟運との連携等について、関係機関と検討する。	工場や物流施設等が立地する臨海部は、内陸部と河川や運河により分断され、発災時の人の移動にとって大きな制約となる。 また、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が35箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。 発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、防災・減災の観点から公共交通ネットワークの連続性の確保及びリダンダンシー（多重化）の確保が求められる。 そのため、臨海部へのアクセスや東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）などの公共交通の充実を図るとともに、交通結節点の充実を図る。また、緊急に対策が必要な踏切について対応を図る。	活4.2.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実	JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。
			活4.2.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から埋立島部（昭和島、東海、京浜島、城南島、令和島）へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。	大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する	活4.2.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する
			活4.2.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備について、引き続き促進する。あわせて、新空港線の沿線住民の利便性の確保についても検討する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。	活4.2.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。
			活4.2.4	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。あわせて、その他の交通結節点についても、移動の連続性や防災等の観点から問題がある箇所については改善を図る。	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。	活4.2.4	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。
			活4.2.5	緊急に対策が必要な踏切の対応	既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。 （踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装など） 中長期的な対応としては、抜本的な対策（立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む）を含めた検討をする。	既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。 （踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装など） 中長期的な対応としては、抜本的な対策（立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む）を含めた検討をする。	活4.2.5	緊急に対策が必要な踏切の対応	既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。 （踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装など） 中長期的な対応としては、抜本的な対策（立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む）を含めた検討をする。

【キーワード】 環境

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述				
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明		
1. 気候変動緩和対策の推進 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	地球温暖化対策を促進するため、運輸部門からの二酸化炭素の排出を削減することが必要である。そのため、次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等）の普及を促進する。	環1.1.1	次世代自動車の普及促進	二酸化炭素の排出を削減して環境負荷の低減を図るため、交通に関わる新たな技術やサービスなどの動向を踏まえ、次世代自動車の普及促進、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を図る。（国、都が実施）	地球温暖化対策を促進するため、運輸部門からの二酸化炭素の排出を削減することが必要である。そのため、次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等）の普及を促進する。	環1.1.1	次世代自動車の普及促進	環境負荷の低減を図るため、次世代自動車の動向を踏まえ、普及促進を図る。（国、都が実施）
		交通における二酸化炭素排出量を削減するため、日常生活では公共交通や自転車の利用、産業活動の面では輸送の効率化などが求められている。そのため、交通手段の転換促進、交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化や物流の効率化などを推進する。	環1.2.1	交通手段の転換の促進	交通結節点の充実などにより、公共交通の利便性を向上するとともに、シェアサイクル、電動キックボードをはじめ、将来の交通に関する動向も踏まえた多様な交通手段の組合せにより総合的なモビリティを提供し、自家用車から公共交通等への転換を促進する。また、自転車を利用しやすい走行環境づくりや、歩行者重視の道路空間づくり等を推進する。	交通における二酸化炭素排出量を削減するため、日常生活では公共交通や自転車の利用、産業活動の面では輸送の効率化などが求められている。そのため、交通手段の転換促進、交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化や物流の効率化などを推進する。	環1.2.1	交通手段の転換の促進	交通結節点の充実などにより、公共交通の利便性を向上し、利用を促進する。また、自転車を利用しやすい走行環境づくりや、歩行者重視の道路空間づくり等を推進する。
			環1.2.2	交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化	都市計画道路など主要路線の整備を推進し、交通渋滞の緩和や道路交通の円滑化を図る。		環1.2.2	交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化	都市計画道路など主要路線の整備を推進し、交通渋滞の緩和や道路交通の円滑化を図る。
			環1.2.3	物流の効率化	商店街や生活道路における荷捌き環境の整備を推進する。また、トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進などの取り組み（都が実施）を支援する。		環1.2.3	物流の効率化	商店街や生活道路における荷捌き環境の整備を推進する。また、トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進などの取り組み（都が実施）を支援する。
			環1.2.4	モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。		環1.2.4	モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。
2. 都市の環境負荷の低減	1) 歩行空間の熱環境の改善 ヒートアイランド現象の改善	ヒートアイランド現象（都心部の気温が郊外よりも島状に高くなる現象）により、大田区を含め、都市部の熱環境は著しく悪化しており、猛暑が続き、多数の熱中症患者が出るなど、社会に大きな影響を及ぼしている。このような状況を改善するためには、緑地の保全や公園の整備をはじめ、多角的な取り組みが必要となっている。そのため、景観にも配慮しながら道路空間のみどりの充実、散策路の整備を進めるとともに、道路の舗装材等の工夫や次世代自動車の普及促進などを行う。	環2.1.1	道路空間のみどりの充実	都市計画道路の整備にあわせた緑化等を促進する。中長期的には、将来の交通サービスの状況や道路空間の再配分等を踏まえ、人を優先した道路空間としての豊かな緑化を引き続き促進する。また、道路を軸とする街路樹や沿道の緑との連携により、海からの風を内陸部に送り込む「風の道」の形成を促進する。	ヒートアイランド現象（都心部の気温が郊外よりも島状に高くなる現象）により、大田区を含め、都市部の熱環境は著しく悪化しており、猛暑が続き、多数の熱中症患者が出るなど、社会に大きな影響を及ぼしている。このような状況を改善するためには、緑地の保全や公園の整備をはじめ、多角的な取り組みが必要となっている。そのため、景観にも配慮しながら道路空間のみどりの充実、散策路の整備を進めるとともに、道路の舗装材等の工夫や次世代自動車の普及促進などを行う。	環2.1.1	道路空間のみどりの充実	都市計画道路の整備にあわせた緑化等を促進する。中長期的には、将来の交通サービスの状況や道路空間の再配分等を踏まえ、人を優先した道路空間としての豊かな緑化を促進する。また、道路を軸とする街路樹や沿道の緑との連携により、海からの風を内陸部に送り込む「風の道」の形成を促進する。
			環2.1.2	散策路の充実	区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、景観にも配慮しながら沿道の水辺や公園等と連携した散策路の整備を推進する。		環2.1.2	散策路の充実	区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、景観にも配慮しながら沿道の水辺や公園等と連携した散策路の整備を推進する。
			環2.1.3	道路の舗装材等の工夫	遮熱性舗装や保水性舗装等、都市環境への負荷の低い舗装での整備や新技術の有効活用等を検討する。		環2.1.3	道路の舗装材等の工夫	遮熱性舗装や保水性舗装等、都市環境への負荷の低い舗装での整備や新技術の有効活用等を検討する。
			環2.1.4	次世代自動車の普及促進	二酸化炭素の排出を削減して環境負荷の低減を図るため、交通に関わる新たな技術やサービスなどの動向を踏まえ、次世代自動車の普及促進、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を図る。（国、都が実施）		環2.1.4	次世代自動車の普及促進	環境負荷の低減を図るため、次世代自動車の動向を踏まえ、普及促進を図る。（国、都が実施）
			環2.1.1	自動車騒音・振動調査	自動車騒音・振動の実態把握とその対策のため、騒音・振動に関する調査を行い、関係機関へ対策を要望する。		環2.1.1	自動車騒音・振動調査	自動車騒音・振動の実態把握とその対策のため、騒音・振動に関する調査を行い、関係機関へ対策を要望する。
2) 環境の保全対策	区民が快適に暮らすことができるよう、車両の交通量が多い幹線道路の沿道や鉄道沿線の地域では、大気汚染や騒音、振動への対策が求められている。そのため、環境の保全対策として、自動車騒音・振動調査、大気汚染調査、鉄道騒音・振動調査、渋滞対策等を行う。	環2.2.2	大気汚染調査	区内の大気汚染の状況を把握するため、住宅地などの一般環境、主要な道路沿道に測定局を設置し、常時測定を行う。光化学スモッグによる被害を防止するため、光化学オキシダント濃度が高くなった場合は光化学スモッグ注意報等を発令する。		環2.2.2	大気汚染調査	区内の大気汚染の状況を把握するため、住宅地などの一般環境、主要な道路沿道に測定局を設置し、常時測定を行う。光化学スモッグによる被害を防止するため、光化学オキシダント濃度が高くなった場合は光化学スモッグ注意報等を発令する。	
		環2.2.3	鉄道騒音・振動調査	新幹線、在来線の鉄道騒音・振動の調査を実施する。		環2.2.3	鉄道騒音・振動調査	新幹線、在来線の鉄道騒音・振動の調査を実施する。	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
2. 都市の環境 負荷の低減 (続き)	2) 環境の保全対策 (続き)		環2.2.4 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。 将来的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの動向により、自動車の利用環境も変化することが考えられるため、これらを踏まえた渋滞対策も引き続き検討する。		環2.2.4 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。 将来的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの動向により、自動車の利用環境も変化することが考えられるため、これらを踏まえた渋滞対策も引き続き検討する。
			環2.2.5 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。 また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。		環1.2.4 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。 また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。
3. 人にやさしい 移動環境の提供	1) 生活道路への通過 交通の流入抑制	道路は、これまで自動車の通行が優先されてきたが、区民の暮らしと密接な生活道路では景観にも配慮しながら人の通行を優先し、歩行者や自転車、シルバーカーなど、多様な利用者が共存できる空間へと転換することが求められている。 生活道路への通過交通の流入を抑制し、住宅地等における生活環境の向上や交通事故発生件数の低減を図るための対策を行う必要がある。 そのため、都市計画道路等の整備及び渋滞対策を推進しながら、景観にも配慮した安全で快適な生活道路を整備する。	環3.1.1 都市計画道路の整備	産業や暮らしを支える道路交通サービスのさらなる向上を目指し、事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。 また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画に位置付けられるように調整する。		環3.1.1 都市計画道路の整備	事業中の路線を含め、平成28年3月に策定された「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、景観にも配慮しながら優先整備路線の整備を着実に推進する。 また、区内の道路交通の状況を見据えながら、優先的に整備すべき路線が次期事業化計画に位置付けられるように調整する。
			環3.1.2 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。 将来的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの動向により、自動車の利用環境も変化することが考えられるため、これらを踏まえた渋滞対策も引き続き検討する。		環3.1.2 渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路の整備等を進めるとともに、緊急に対策が必要な踏切への対応も行う。また、交差点改良や信号の表示周期の調整等により渋滞の解消を目指す。 将来的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの動向により、自動車の利用環境も変化することが考えられるため、これらを踏まえた渋滞対策も引き続き検討する。
			環3.1.3 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。 また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。		環3.1.3 モビリティマネジメントの実施	モビリティマネジメント（一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すことを目的としたコミュニケーションを中心とする交通政策）の実施等を検討する。 また、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるようになることを目指した教育（交通環境教育）の取組について、関係者との協議、検討等を行う。
			環3.1.4 生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。 また、生活道路の中でも特に通学路の安全対策を推進する。 なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能（デイスービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。 また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。 中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。		環3.1.4 生活道路の整備	安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。 なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能（デイスービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。 また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。 中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述				
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明		
3. 人にやさしい移動環境の提供	2) 歩行環境の改善	<p>大田区は鉄道やバスが充実し、交通環境が一定程度充実していると評価される。しかし一方で、狭い道路も多く、歩行者と自転車と車が錯綜するなど、歩行空間の充実が求められている。</p> <p>高齢者や子育て世帯、障がい者をはじめ誰もが地域で活躍し、また生活できるように、まちづくりと連携を図るとともに、人が通行するだけでなく、歩きたくなるような歩行空間が求められる。</p> <p>そのため、無電柱化の推進やバリアフリー化の充実を図るとともに、滞留機能を持たせるなど質の高い歩行空間をつくり、散策路をはじめとする歩行空間ネットワークの充実を景観にも配慮しながら図る。</p> <p>また、今後の高齢社会の進展をにらみ、将来のあるべき歩行空間の形成に向けて、自動車の通行を優先した道路から、人の通行を優先し、人や自転車など多様な利用者が共存する道路への転換について検討する。</p>	環3.2.1	無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を引き続き推進する。	環3.2.1	無電柱化の推進	東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。	
			環3.2.2	バリアフリー化の充実	<p>多くの人が集まる拠点となる地区（蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区）を「重点整備地区」に指定し、この3地区に池上駅周辺地区を加えた4地区を「移動等円滑化促進地区」に指定し、当該地区の移動等円滑化を計画的に推進する。</p> <p>また、移動等円滑化促進地区や重点整備地区において位置づけられた施設や経路以外でも、施設の改修、道路改良工事などの機会を捉え、着実に整備を実施する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p> <p>（出典：大田区移動等円滑化促進方針、P14「3区全体の移動等円滑化の方針」等から整理）</p>	環3.2.2	バリアフリー化の充実	<p>蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。</p> <p>まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。</p> <p>なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。</p>	
			環3.2.3	質の高い歩行空間づくり	都市計画道路の整備等とあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。	また、ベンチなど高齢者等が休憩できる施設の充実を検討する。	環3.2.3	質の高い歩行空間づくり	都市計画道路の整備等とあわせ無電柱化を進めるほか、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く緑を豊富にして気温を下げる機能や滞留機能なども持たせた空間づくり等を景観にも配慮しながら検討する。
			環3.2.4	歩行空間ネットワークの充実	<p>区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。</p> <p>整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。</p> <p>短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。</p> <p>中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。</p>	環3.2.4	歩行空間ネットワークの充実	<p>区民が日常的に利用する歩行空間として、また観光資源の周遊化を図るための空間等として、沿道の河川や公園等と連携した散策路の整備を景観にも配慮しながら推進する。</p> <p>整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。</p> <p>短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。</p> <p>中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。</p>	
			環3.2.5	人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）	<p>自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討し、整備を推進する。</p> <p>さらに、駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことを検討する。</p>	環3.2.5	人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）	<p>自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討する。</p>	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し（素案）			現行計画の記述				
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明		
3. 人にやさしい移動環境の提供（続き）	3) 自転車等利用環境の充実	<p>新型コロナウイルスの感染拡大を契機とし、さらに自転車の利用拡大が見込まれている一方で、区内で発生する交通事故の半数近くは自転車に関係している。このため、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行環境の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>区では、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」、平成27年度に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」、令和3年度に「大田区自転車等総合計画」を策定している。</p> <p>これらの計画に基づき、人にやさしい移動環境を提供するため、引き続き自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、コミュニティサイクルの拡充、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進める。また、将来の自転車の利用のあり方の検討、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実を図る。</p>	環3.3.1	自転車走行環境の充実	大田区自転車等総合計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。	<p>自転車の利用拡大が見込まれている一方で、区内で発生する交通事故の3分の1以上は自転車に関係している。このため、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行環境の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>区では、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定し、自転車利用環境整備の基本的な考え方を示し、これに基づき取り組みを進めている。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。</p> <p>これらの計画に基づき、人にやさしい移動環境を提供するため、自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、コミュニティサイクルの拡充、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進める。また、将来の自転車の利用のあり方の検討、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実を図る。</p>	環3.3.1	自転車走行環境の充実	自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。
			環3.3.2	自転車等駐車場の充実	蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。		環3.3.2	自転車等駐車場の充実	蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。
			環3.3.3	放置自転車対策	安全な歩行空間の確保や緊急車両の通行を阻害する放置自転車をなくすため、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。		環3.3.3	放置自転車対策	安全な歩行空間の確保や緊急車両の通行を阻害する放置自転車をなくすため、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。
			環3.3.4	コミュニティサイクルの拡充	大田区コミュニティサイクル事業は、平成30年4月から他自治体との相互乗り入れも行き、隣接する自治体との移動手段としても浸透している中、効果検証の結果や区としてのシェアサイクルの在り方を踏まえて、本格導入を検討していく。 シェアサイクルの持続的な事業運営に向けて、協定を結び運営事業者と連携しながら、利用促進を図っていく。シェアサイクルは自転車活用推進の重要な基盤の一つであり、イベント等の様々な場面でシェアサイクル活用を推進していく。 (出典：大田区自転車等総合計画、P58施策の方向性)		環3.3.4	コミュニティサイクルの拡充	主要駅と空港臨海部をはじめとする観光拠点との往來の利便性を高め、通勤や区内回遊の円滑化に寄与することが期待されるコミュニティサイクルについては、広域的な相互利用を行いながらコミュニティサイクルの導入に向けての試験的な運用を行う。試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、ポート設置など事業の拡大を推進する。
			環3.3.5	自転車の交通ルール・マナーの普及啓発	交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。 交通安全教育については、先端技術等も活用した効果的な教育を検討、実施する。		環3.3.5	自転車の交通ルール・マナーの普及啓発	交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。
			環3.3.6	低速度なモビリティのための環境整備	自転車だけではなく、シニアカー、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、さらに交通に関わる新たな技術やサービス等の動向に留意し、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。		環3.3.6	低速度なモビリティのための環境整備	自転車だけではなく、シニアカー、パーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。
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	<p>工場や物流施設等が立地する臨海部は、内陸部と河川や運河により分断され、発災時の人の移動にとって大きな制約となる。</p> <p>また、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が38箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。</p> <p>災害に強いまちづくりの一環として、防災・減災の観点から公共交通ネットワークの連続性の確保及びリダンダンシー（多重化）の確保が求められる。そのため、臨海部へのアクセスや東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）などの公共交通の充実を図るとともに、防災面でまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。また、緊急に対策が必要な踏切について対応を図る。</p>	環4.1.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実	新型コロナウイルスの感染拡大により空港の利用者数が減少していたが、今後の空港利用の回復に備え、引き続き、JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、地域の交通機関としての位置づけ、自転車や舟運との連携等について、関係機関と検討する。	環4.1.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実	JR東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。	
			環4.1.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から埋立島部（昭和島、東海、京浜島、城南島、令和島）へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。	環4.1.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実	大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。コミュニティサイクルの活用可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。	
			環4.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備について、引き続き促進する。また、新空港線の整備と合わせ、沿線のまちづくりを行い、都市機能の更新、交通の利便性確保、まちの賑わいを目指す。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。	環4.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実	新空港線の整備を促進する。また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区分とさらなる検討を進める。	
			環4.1.4	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。 あわせて、その他の交通結節点についても、移動の連続性や防災等の観点から問題がある箇所については改善を図る。	環4.1.4	交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。	

基本方針	施策の方向性	施策の見直し(素案)			現行計画の記述		
		背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明	背景と方向性	基本的な施策	基本的な施策の説明
4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援(続き)	1) 公共交通の防災性の強化(続き)		<p>環4.1.5 緊急に対策が必要な踏切の対応</p> <p>環4.1.6 (追加) 災害時における駅や道路の混雑の発生抑制</p>	<p>既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。</p> <p>(踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装化など) 中長期的な対応としては、抜本的な対策(立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む)を含めた検討をする。</p> <p>災害時において、駅や道路の混雑が発生しないようにするため、区内企業の一斉帰宅を抑制し、帰宅困難者対策を推進する。</p> <p>また、災害が発生した場合に、情報把握、避難などの活動が円滑かつ迅速に行いにくい立場に置かれている要配慮者(高齢者、障害者、難病患者、乳幼児、妊産婦、外国人などの方)について、災害時の帰宅支援等を検討、推進する。</p> <p>【リーディングプロジェクト】 LP3-2 一斉帰宅の抑制の推進 ・目的: 災害時には道路や駅の混雑が発生しないようにする。 ・手段: 区内企業の一斉帰宅を抑制し、帰宅困難者対策を推進。</p>		<p>環4.1.5 緊急に対策が必要な踏切の対応</p>	<p>既存の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者との協議、検討等を行う。短期的な対応としては、歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討を行う。</p> <p>(踏切道の拡幅や歩道部分のカラー舗装化など) 中長期的な対応としては、抜本的な対策(立体横断施設の整備や鉄道の立体交差化などを含む)を含めた検討をする。</p>
	2) 道路の防災性の強化	<p>南海トラフ地震、首都直下地震とも広い範囲で震度6弱~7の揺れが想定されており、東京都にも甚大な被害を与えると予測されている。また、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など、毎年のように豪雨災害による被害が生じている。大規模な自然災害がいつ、どこで発生するのか予想できない中で、災害への備えをできる限り整えておく必要がある。そのため、災害に強いまちづくりの一環として、避難・救助をはじめ物資供給などの応急活動に必要な都市計画道路の整備の推進、緊急輸送道路沿道の耐震化の促進、羽田空港へのアクセス道路のリダンダンシー(多重性)の確保、生活道路の整備など、道路の防災性強化を図る。</p>	<p>環4.2.1 (追加) 都市計画道路の整備</p> <p>環4.2.2 緊急輸送道路の耐震化の促進</p> <p>環4.2.3 羽田空港へのアクセス道路の整備</p> <p>環4.2.4 生活道路の整備</p> <p>環4.2.5 無電柱化の推進</p> <p>環4.2.6 道路、橋梁の適切な維持更新</p>	<p>大田区地域防災計画に位置付けられ、都市計画道路の第四次事業化計画に位置付けられた箇所を整備を推進する。</p> <p>【リーディングプロジェクト】 LP3-1 都市計画道路の整備 ・目的: 緊急物資の輸送、救援・救護活動のルート確保や市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保等を図ることにより、都市防災を強化する。 ・手段: 大田区地域防災計画に位置付けられ、都市計画道路の第四次事業化計画に位置付けられた箇所を整備を推進。</p> <p>緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進する。また、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を推進する。</p> <p>広域的な南北方向の交通・物流機能の充実を図るため、国道357号多摩川トンネルなどの羽田空港へのアクセス道路の整備を行う。</p> <p>安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。 また、生活道路の中でも特に通学路の安全対策を推進する。</p> <p>なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能(デイサービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など)にも留意する。 また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。 中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。</p> <p>東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を引き続き推進する。</p> <p>道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を引き続き行う。</p>	<p>これまでの震災や水害などの被災状況を教訓として、首都直下地震など、大規模な自然災害の発生への備えをできる限り整えておく必要がある。東京で大規模な地震が発生した場合には、沿道建築物の倒壊による幹線道路の閉塞などにより、広範囲で交通網が麻痺することが懸念される。そのため、災害に強いまちづくりの一環として、避難・救助をはじめ物資供給などの応急活動に必要な緊急輸送道路沿道の耐震化の促進、羽田空港へのアクセス道路のリダンダンシー(多重性)の確保、生活道路の整備など、道路の防災性強化を図る。</p>	<p>環4.2.1 緊急輸送道路の耐震化の促進</p> <p>環4.2.2 羽田空港へのアクセス道路の整備</p> <p>環4.2.3 生活道路の整備</p> <p>環4.2.4 無電柱化の推進</p> <p>環4.2.5 道路、橋梁の適切な維持更新</p>	<p>緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進する。また、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を推進する。</p> <p>国道357号多摩川トンネルなどの羽田空港へのアクセス道路の整備を行う。</p> <p>安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。 なお、生活道路の整備に当たっては景観にも配慮するとともに、福祉や物流などから求められる機能(デイサービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など)にも留意する。 また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。 中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。</p> <p>東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。</p> <p>道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、景観にも配慮しながら道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。</p>
	3) 水上交通による防災性の強化	<p>災害発生後の緊急輸送経路を確保するため、道路閉塞時の物資搬送や避難手段として、陸上輸送に加え、船舶による輸送を確保することが求められる。災害時の船舶による輸送を確保するためには、平常時から水上交通が利用されている環境をつくる必要がある。しかし、舟運ルートに限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、気軽な交通手段としての利用が限定的である。 そのため、平常時の水上交通の活用促進、防災船着場の整備など、水上交通ネットワークの充実を図る。</p>	<p>環4.3.1 水上交通ネットワークの充実</p>	<p>既存の船着場については、景観にも配慮しながら周辺環境の整備や案内サイン、バリアフリー化の充実等により利便性や魅力の向上を図り、観光客の移動手段の拠点として平常時の利活用を推進する。 また、さらなる利便性の向上を目指し、防災にも留意しつつ船着場の整備を引き続き検討・推進する。 さらに、水上輸送に係る防災訓練等の実施も検討する。</p>	<p>災害発生後の緊急輸送経路を確保するため、道路閉塞時の物資搬送や避難手段として、陸上輸送に加え、船舶による輸送を確保することが求められる。災害時の船舶による輸送を確保するためには、平常時から水上交通が利用されている環境をつくる必要がある。しかし、舟運ルートに限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、気軽な交通手段としての利用が限定的である。 そのため、平常時の水上交通の活用促進、防災船着場の整備など、水上交通ネットワークの充実を図る。</p>	<p>環4.3.1 水上交通ネットワークの充実</p>	<p>既存の船着場については、景観にも配慮しながら周辺環境の整備や案内サイン、バリアフリー化の充実等により利便性や魅力の向上を図り、観光客の移動手段の拠点として平常時の利活用を推進する。 また、さらなる利便性の向上を目指し、防災にも留意しつつ船着場の整備を検討・推進する。 さらに、水上輸送に係る防災訓練等の実施も検討する。</p>