

中間見直しにおける課題（素案）

1. 課題整理の考え方

- ・本計画の中間見直しにあたり、現行計画（平成30年3月）で記載された課題は、計画策定後期間が短いことから基本的に引き継ぐものとし、さらに、見直しに資するものとして、大田区交通政策基本計画の点検・評価結果、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を踏まえ、現行計画策定後の変化を踏まえ、改めて主な課題を抽出した。

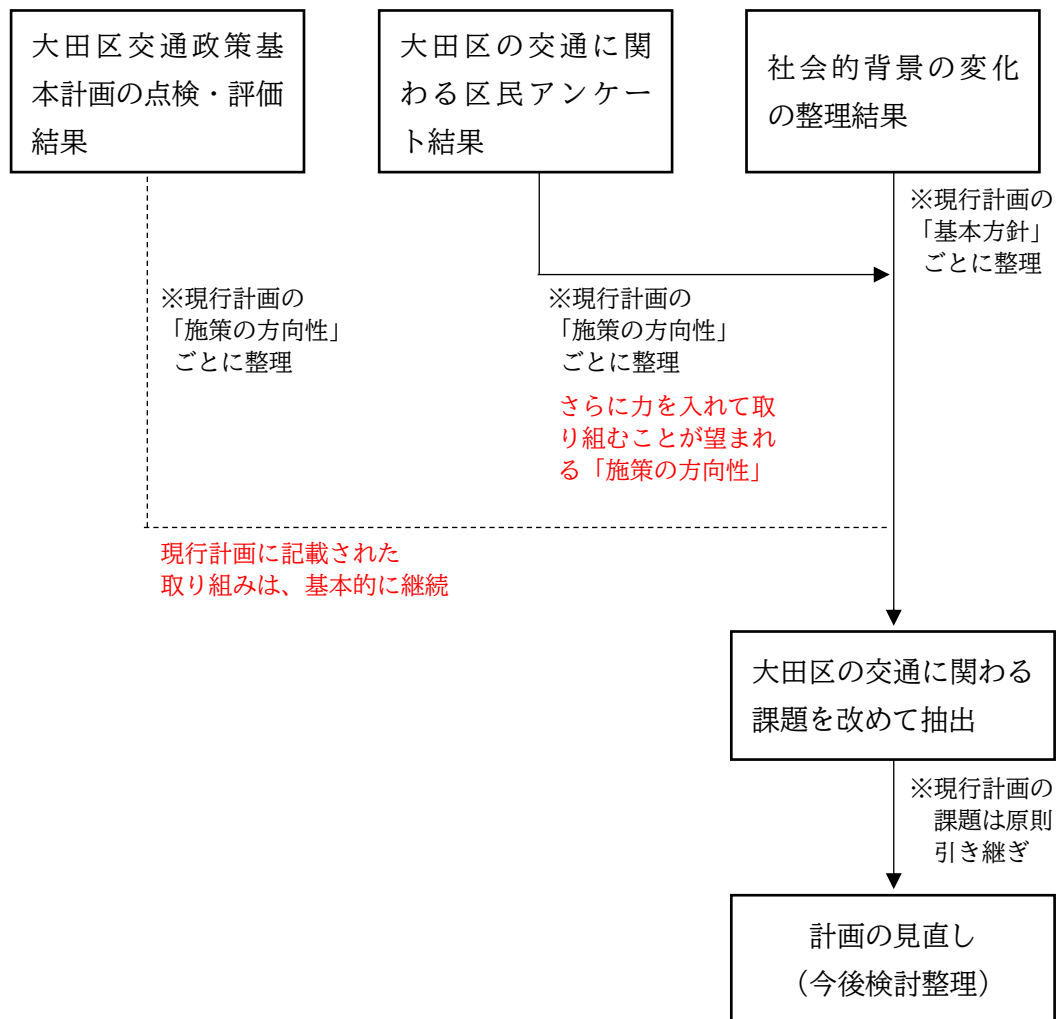


図 1 課題の整理方法

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、現行計画の目標・基本方針別に表 1 に示す。また、次ページ以降の表 2～表 5 に、課題の抽出に関わる詳細な整理表を示す。

表 1 現行計画策定後の変化から抽出・整理した大田区の交通に関わる主な課題

目標	基本方針	現行計画策定後の変化から抽出・整理した大田区の交通に関わる主な課題	
暮らし	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	・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・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	
		・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	
		・新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入	
暮らし	誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	・高齢者の移動手段の確保 ・バリアフリー化の更なる推進	
	安全に外出できる交通環境の確保	・交通安全対策の推進	
	都市の活力	商業、工業を支える交通サービスの提供	・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） ・物流機能の向上
都市の活力	観光と交流を支える交通サービスの提供	・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 ・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	
	業務を支える交通サービスの提供	・令和島へのアクセス交通の維持・確保 ・羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）へのアクセス交通の充実 ・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実 ・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	
	発災時にも産業の機能を維持するための支援	・交通の防災性の更なる強化（大規模地震、水害等への対応）	
	環境	地球温暖化対策の促進	・「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」について、引き続き取り組みを進めることが必要
		都市の環境負荷の低減	・「ヒートアイランド現象の改善」について、特に取り組みの充実が必要
人にやさしい移動環境の提供		・歩行環境の改善 ・自転車を利用する環境の充実 ・人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）	
		災害に強いまちづくりへの交通の支援	・交通の防災性の更なる強化（大規模地震、水害等への対応）

※ : 点検・評価及び区民アンケートの整理結果から、取り組みの充実が必要なものとして抽出された課題

表 2 課題の抽出 (1/4)

アンケート結果の入れ込みについては、今後精査(見直し)予定です。

現行計画 (H30) における課題 (施策体系の基本方針別に再整理)			社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		大田区の交通に関する区民アンケート結果		大田区交通政策基本計画の点検・評価結果		
目標	基本方針	内容	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	
			現状	課題					
1	暮らし	○公共交通不便地域の改善	①区の人口は、令和2年をピークに約5千人減少 ②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 ③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 ③新おおた重点プログラム (少子高齢化への対応)	・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・確保	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。 ・今回調査での個々の「施策の方向性」についてみると、「歩行者重視の道路空間づくり」(3.6)、「自転車を利用する環境の充実」(3.5)で重要度が高い。 ・第2回調査と比較すると、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」を除き、今回調査の得点がすべてで高く、「交通安全教育等による交通事故の抑制」は、最も差が大きく0.3ポイント高い。	・暮らしに関する総合的な評価(「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」、「買い物への便」に対する区民の満足度)は、いずれも増加している。 ・一方、公共交通について、公共交通の利用環境については横ばい、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。	目標「暮らし」に関する各分野の取り組みについて、引き続き進める。	・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・確保	
2		○良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成							
3		○回遊を楽しめる歩行空間の形成							
4		○西馬込駅周辺の公共交通のネットワーク充実							
5		○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に不便な方の移動の支援							
6		○交通結節点機能の強化/向上							
7		○平和島駅周辺の整備 (歩行者、自転車等利用環境の改善)							
8		○東西交通の整備/充実 (新空港線の整備促進等)	②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	・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					・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
9		○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)							
10		○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)							
11		○雑色駅周辺地区の再開発及び駅前広場の整備							
12		○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							
13		○公共交通機関同士の乗り継ぎ向上							
14		○バス停留所の環境向上							
15		○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)							
16		○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)							
17		○道路空間の質的向上							
18		○安全で円滑な自転車走行空間の確保	②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、自動車が減少	・自転車利用環境の整備推進					・自転車利用環境の整備推進
19		○自転車等駐車場の整備促進、利用促進							
20		○放置自転車の削減							
21		○自転車等利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上	③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ③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						
22		○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	②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令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ・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 ③都市計画区域マスタープラン(東京都)令和3年3月改定 ③大田区自転車等総合計画前期アクションプラン ④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 ④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、区や地域による差みられる	・シェアサイクルの普及促進				・シェアサイクルの普及促進	
23		○質の高い歩行空間の形成	③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ③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					・質の高い歩行空間づくり
24									

現行計画策定後の変化による課題のまとめ
・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・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
・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

※主な課題についてのみ整理。詳細は参考資料4参照。なお、複数の分野で重複している課題は、主な分野にのみ記載。また、類似の課題はひとまとめにして記載した。

表 3 課題の抽出 (2/4)

現行計画 (H30) における課題 (施策体系の基本方針別に再整理)			社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		大田区の交通に関する区民アンケート結果		大田区交通政策基本計画の点検・評価結果		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	内容	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	
			現状	課題					
25	暮らし (続き)	○誰もが快適に外出できる トイレの整備			重要性について	「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(続き)	・暮らしに関する総合的な評価(「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」、「買い物」)に対する区民の満足度は、いずれも増加している。	目標「暮らし」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"> ・新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入
26		○夜間も安全な道路環境の整備			・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。				
27		○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)			・今回調査で個々の「施策の方向性」についてみると、「歩行者重視の道路空間づくり」(3.6)、「自転車を利用する環境の充実」(3.5)で重要度が高い。				
28		○東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)に関する動きへの対応(動向の把握。必要に応じて協議、調整等)			・第2回調査と比較すると、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」を除き、今回調査の得点がすべて高く、「交通安全教育等による交通事故の抑制」は、最も差が大きく0.3ポイント高い。				
29		○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)	<ul style="list-style-type: none"> ①「羽田イノベーションシティ」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。 ①令和3年12月11日～30日には、「羽田イノベーションシティ」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 ①電動キックボードについて、「羽田イノベーションシティ」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 ③・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 ③・令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲) ③・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 ③・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) ③・大田区都市計画マスタープラン(多様な移動手段の導入) ③・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) ④自動車の自動運転技術の開発 ④オープンデータの整備、ビックデータの活用 ④・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) ④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 	<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 					
30		○誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ④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 ④・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"> ・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
31		○高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供	②75歳以上の後期高齢者階層はトリップ数が増加	・高齢者の移動手段の確保					<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の移動手段の確保 ・バリアフリー化の更なる推進
32		○バリアフリー化の推進(駅、歩行空間、心のバリアフリー)	③バリアフリー法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	・バリアフリー化の更なる推進					
33		○マタニティタクシー、子育て支援タクシーの利用促進	③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定(再掲)						
34		○ユニバーサルデザインのまちづくりを推進し、特に移動が困難な方であっても円滑に移動できる交通サービスの検討	③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)						
35		○需要に応じた福祉分野での移動の支援	③おおた街なか「すいすい」方針						
36		○乳幼児を連れて外出しやすい環境づくり	④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)						
37	安全に外出できる交通環境の確保	○生活道路の整備	③道路交通法改正 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	・交通安全対策の推進(特に高齢者の交通事故対策)					
38		○自転車利用者の押し歩きの効果的な依頼手法等の検討	③令和2年6月:妨害運転(「あおり運転」)に対する罰則の創設						
39		○さらなる交通事故の抑制	③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)						
40		○交通安全教育、情報提供	③第11次大田区交通安全計画						
			④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						

表 4 課題の抽出 (3/4)

現行計画 (H30) における課題 (施策体系の基本方針別に再整理)		社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		大田区の交通に関わる 区民アンケート結果		大田区交通政策基本計画の 点検・評価結果		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	内容	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
			現状	課題					
41	都市の活力 商業、工業を支える交通サービスの提供	○交通による商業の魅力向上	③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 ③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲)	・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)	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。 ・今回調査での個々の「施策の方向性」についてみると、「道路の防災性の強化」(3.6)、「公共交通の防災性の強化」(3.5) で重要度が高い。 ・第2回調査と比較すると、「生活交通と観光交通との連携の支援」、「水辺空間へのアクセス (交通の便) の強化」、「羽田空港へのアクセスの強化」を除き、今回調査の得点がすべて高く、「工業に関わる交通環境の充実」は、最も差が大きく0.3ポイント高い。	・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。	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。	・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)	
43		○観光資源としての工場の活用の支援	①平成28年以降は製造品出荷額等がやや増加傾向 ③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲)	・物流機能の向上					・物流機能の向上
44		○まちづくりと合わせた交通機能の強化							
45		○住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保							
46	観光と交流を支える交通サービスの提供	○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交通の充実	②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令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ③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)	・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	・第2回調査と比較すると、「生活交通と観光交通との連携の支援」、「水辺空間へのアクセス (交通の便) の強化」、「羽田空港へのアクセスの強化」を除き、今回調査の得点がすべて高く、「工業に関わる交通環境の充実」は、最も差が大きく0.3ポイント高い。	・空利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進	・観光客の移動支援		
47		○空港アクセスの向上	③令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲)	・観光客の移動支援				・観光客の移動支援	
48		○観光客、区民のコミュニティづくりの支援							
49		○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							
50		○天空橋駅周辺の交通結節機能向上	①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	・天空橋駅周辺における都市計画道路の整備推進				・天空橋駅周辺における都市計画道路の整備推進	
51		○水上交通ネットワークの強化							
52		○船着場周辺の魅力向上							
53		○交流の促進、高齢者の社会参加する機会の充実							
54		○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							
55		○臨海部と内陸部の交通アクセスの向上	①大田区に「令和島」が編入 ①令和島の区域内ではコンテナターミナルを整備	・令和島へのアクセス交通の維持・確保				・令和島へのアクセス交通の維持・確保	
56		○羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	①「羽田空港跡地」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				・羽田空港跡地 (HANEDA GLOBAL WINGS) へのアクセス交通の充実	
57	○羽田空港の利用者増加への対応								
58	○道路ネットワークの強化、主要幹線道路の整備促進	①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・大田区都市計画マスタープラン (広域連携軸の強化)	・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実	・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実					
59	○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)	②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)	・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	・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					
60	○区内の特性に応じた物流機能の確保	①平成28年以降は製造品出荷額等がやや増加傾向	・物流機能の向上						
61	○港湾の機能強化	③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲)							
62	○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進								
63	○東京港へのアクセス交通の機能向上								
64									

表 5 課題の抽出 (4/4)

現行計画 (H30) における課題 (施策体系の基本方針別に再整理)			社会的背景の変化の整理結果 (主な変化)		大田区交通に関する区民アンケート結果		大田区交通政策基本計画の点検・評価結果		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	内容	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		
			現状	課題						現状
65	都市の活力 (続き)	○緊急に対策の検討が必要な踏切への対策	①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	・交通の防災性の更なる強化 (大規模地震、水害等への対応)		「道路の防災性の強化」、「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			・交通の防災性の更なる強化 (大規模地震、水害等への対応)	
66		○緊急輸送道路の機能確保								
67		○無電柱化の推進	③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 ・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							
68		○道路、橋梁の適切な維持更新	③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ③令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲)							
69		○水上交通ネットワークの強化	③新おおた重点プログラム ③大田区国土強靱化計画							
70	○船着場周辺の魅力向上	④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								
71	環境	○運輸部門からの二酸化炭素の排出削減	①東京の年平均気温の経年変化は、上昇傾向 ③令和3年5月、第2次交通政策基本計画が閣議決定 (再掲) ③令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲) ③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) ③大田区環境アクションプラン ④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 ④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	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。 ・今回調査での個々の「施策の方向性」についてみると、「ヒートアイランド現象の改善 (都市の夏の気温を下げる)」 (3.6)、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」 (3.5)、「交通に関する環境の保全対策」 (3.5)、「歩行環境の改善」 (3.5)、「自転車を利用する環境の充実」 (3.5)、「道路の防災性の強化」 (3.5) で重要度が高い。	・「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「交通に関する環境の保全対策」について、引き続き取り組みを進めることが必要 ・「ヒートアイランド現象の改善」について、引き続き取り組みを進めることが必要	・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。	・「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「交通に関する環境の保全対策」について、引き続き取り組みを進めることが必要	
72										
73		都市の環境負荷の低減	○自動車騒音・振動の改善							・「ヒートアイランド現象の改善」について、特に取り組みの充実が必要
74			○自動車の排気ガス等による大気汚染の改善							
75	○鉄道の騒音・振動の改善									
76		○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)								
77	人にやさしい移動環境の提供	○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	③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	・人が優先される道路への転換 (道路空間の再配分)					・「歩行環境の改善」、「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 ・人が優先される道路への転換 (道路空間の再配分)	
78		○歩行空間の充実	③令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲) ③・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)	・自転車利用環境の更なる充実						
81	災害に強いまちづくりへの交通の支援	○災害に対応した駅の整備	①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 (再掲)	・交通の防災性の更なる強化 (大規模地震、水害等への対応) (再掲)					・交通の防災性の更なる強化 (大規模地震、水害等への対応)	
82		○靴谷地区と羽田地区の防災性向上								
83		○臨海部へのアクセス向上	③令和2年6月、「2040年、道路の景色が変わる」公表 (再掲)							
84		○水上交通ネットワークの強化	④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							
85		○船着場周辺の魅力向上								