



大田区

交通政策基本計画

大田G2C2030

(Ota Global to Community 2030)

中間見直し

(令和6年度～令和10年度)

大田区交通政策基本計画の中間見直しにあたって



大田区は、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づき、「豊かな国民生活の実現」「国際競争力の強化」「地域の活力の向上」「大規模災害への対応」などを基本理念とした交通政策基本計画（国土交通省）に基づき、大田区交通政策基本計画を平成 30 年 3 月に策定し、誰もが安全・安心に移動できる交通体系や交通サービスの実現のため、様々な施策に取り組んでまいりました。

その後、新型コロナウイルスの感染症の流行や東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等により、交通を取り巻く社会情勢は大きく変化しました。その一方で、大田区内では、区内の再開発や、新空港線の実現に向けた動き、羽田イノベーションシティのまち開き、令和島の誕生等、地域ごとのまちづくりが進展しているところです。このような背景を踏まえ、総合的な交通の計画である本計画を引き続き、行政や交通事業者だけでなく、区民、一般事業者、教育機関等の様々な主体が協力、連携しながらさらに進めていく必要があります。

本計画の見直しにあたっては、学識経験者と区職員で構成された「大田区交通政策基本計画推進有識者会」から大田区の交通のあり方を提言いただき、この提言を受け、区民の代表者、各種関係団体代表者、関係事業者で構成された「大田区交通政策基本計画推進協議会」において協議いただくとともに、区民アンケート、パブリックコメントなどを通じて、多数の区民の皆様から貴重なご意見をいただきながら取りまとめてまいりました。

新たな大田区交通政策基本計画では、これまでの取組を着実に進めていくとともに、新しい生活様式への対応や部局横断的に施策を展開し、区民や区を訪れる誰もが安全・安心に移動できる交通環境の実現と、持続可能なまちづくりを進めてまいります。区民の皆様をはじめ、関係各団体及び事業者の皆様には、ご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

令和 6 年 3 月

大田区長 **鈴木晶雅**

目 次

第1章 計画の中間見直しにあたって	2
1.1 計画策定の背景と目的	2
1.2 計画のねらい	3
1.3 計画の対象	4
1.3.1 対象地域	4
1.3.2 対象とする取組	4
1.3.3 対象者	4
1.4 計画の位置付け	5
1.5 目標年次	6
1.6 中間見直しの趣旨と基本的な考え方	6
1.6.1 中間見直しの目的	6
1.6.2 見直しの視点	6
1.6.3 大田区における SDGs の推進	8
第2章 区交通の現況と課題	10
2.1 交通を取り巻く社会情勢	10
2.1.1 人口動態	10
2.1.2 都市の動向	12
2.1.3 近年の都市の変化	14
2.1.4 今後の都市の動向	16
2.1.5 産業の動向	18
2.1.6 災害の状況	20
2.1.7 環境への配慮	22
2.1.8 近年の交通に関わる動向	23
2.2 交通の課題	24
2.2.1 地域別の交通の課題	24
2.2.2 区内交通の課題	25
2.2.3 広域交通の課題	27
2.2.4 ライフステージに関する交通の課題	28
2.3 区民意識（大田区の交通に関するアンケート調査結果から）	30
2.3.1 施策の方向性に関わる評価（重要度、満足度）	30
2.3.2 施策の方向性に関わる「重要度」の変化	31
2.4 当初計画による取組の点検・評価	33
2.5 中間見直しに関わる課題	39
第3章 大田区が目指すまちの姿	44
3.1 大田区基本構想	44
3.2 大田区都市計画マスタープラン	44

第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方	50
4.1 大田区の交通の理念	50
4.2 目標	51
4.3 交通の将来像	52
第5章 施策展開	64
5.1 基本方針	64
5.1.1 目標「暮らし」を実現するための基本方針	64
5.1.2 目標「都市の活力」を実現するための基本方針	65
5.1.3 目標「環境」を実現するための基本方針	66
5.2 施策の体系	68
5.3 施策内容	73
5.3.1 「暮らし」に関わる施策	73
5.3.2 「都市の活力」に関わる施策	95
5.3.3 「環境」に関わる施策	114
5.4 重要な取組テーマ	133
5.4.1 重要な取組テーマの選定について	133
5.4.2 重要な取組テーマと具体例	135
第6章 本計画の推進に向けて	144
6.1 計画を推進するための担い手の考え方	144
6.1.1 基本的な考え方	144
6.1.2 それぞれの担い手の役割	144
6.2 PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進	149
6.2.1 PDCA マネジメントサイクルによる計画推進の考え方	149
6.2.2 実施（Do）の考え方	149
6.2.3 評価（Check）の考え方	149
6.2.4 計画の見直し（Action）の考え方	150
6.3 交通に関わる将来動向	154
6.3.1 新たなモビリティの動向	154
6.3.2 ICT の動向	155
6.3.3 自動運転・運転支援の動向	155
6.3.4 公共交通や物流の運転者の動向	156
参考資料	
資料1. 検討体制	158
資料2. 検討経緯	162
資料3. 主な関連部署一覧	163

※年次の表記について：基本的に過去の年次は和暦のみを表記し、将来の年次は和暦と西暦を併記している。

第1章

計画の中間見直しにあたって

- 1.1 計画策定の背景と目的
- 1.2 計画のねらい
- 1.3 計画の対象
- 1.4 計画の位置付け
- 1.5 目標年次
- 1.6 中間見直しの趣旨と基本的な考え方

第1章 計画の中間見直しにあたって

1.1 計画策定の背景と目的

平成 25 年 11 月に「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）が策定され、地方公共団体は交通に関する施策を、まちづくり等の視点を踏まえながら、総合的に実施することが求められるようになった。

現在、大田区は、さらなる少子高齢化の進行、都市間競争の激化が進む中、インフラの老朽化、地球環境問題など課題に直面している。また、首都直下地震等の巨大災害の危機にも着実に備える必要がある。

そこで、幼児期から高齢期までなどのライフステージに応じて安全・安心かつ健康に暮らせるまちづくりのために、人や物の移動に関わる課題を着実に解決し、交通利便性をさらに高めることが求められている。

また、羽田空港や空港へのアクセス（鉄道、バス、舟運など）の機能向上等が国や都によって進められており、羽田空港を擁する区として東京圏における広域的な交通拠点としての役割を担うことが求められている。

区内の再開発や HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）の整備等の大規模な事業が進むとともに、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ「新空港線（蒲蒲線）」の計画や臨海部における水上交通活用の動きなど、まちと区内の交通が大きく変化しつつある。

緑豊かでゆとりある良好な住宅地が広がる台地部地域、にぎわいと活気のある商業業務地を擁する大森駅や蒲田駅の周辺地域、空港や港湾、流通施設や工場、市場や海上公園・緑地などが立地する空港臨海部地域など地域ごとに様々な特性があり、これらの特性に応じて地域ごとに交通に求められる内容も異なる。

またそこに住む区民のライフスタイルは多様であり、さらに、劇的に進歩する ICT（情報通信技術）の交通への利活用が進むなど、交通への多様なニーズに対応することが求められる。

このような背景を踏まえ、大田区基本構想や大田区基本計画に示された都市像の実現を図り、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取組を提示するため、区の総合的な交通の計画として「大田区交通政策基本計画」を平成 30 年 3 月に、「大田区交通政策基本計画リーディングプロジェクト実施計画」を平成 31 年 3 月に策定、その後の社会的背景の変化などを取り入れ、令和 6 年 3 月に計画の改定を行った。

これらの計画を、行政や交通事業者とともに、区民、一般事業者、大学などの多様な主体が協力、連携し実行することで、多様な特性を有する大田区の交通について計画的に施策を展開し、より良い大田区にするための交通環境の実現を目指す。

1.2 計画のねらい

生活の質を高めていくまちづくりを、交通分野から進める

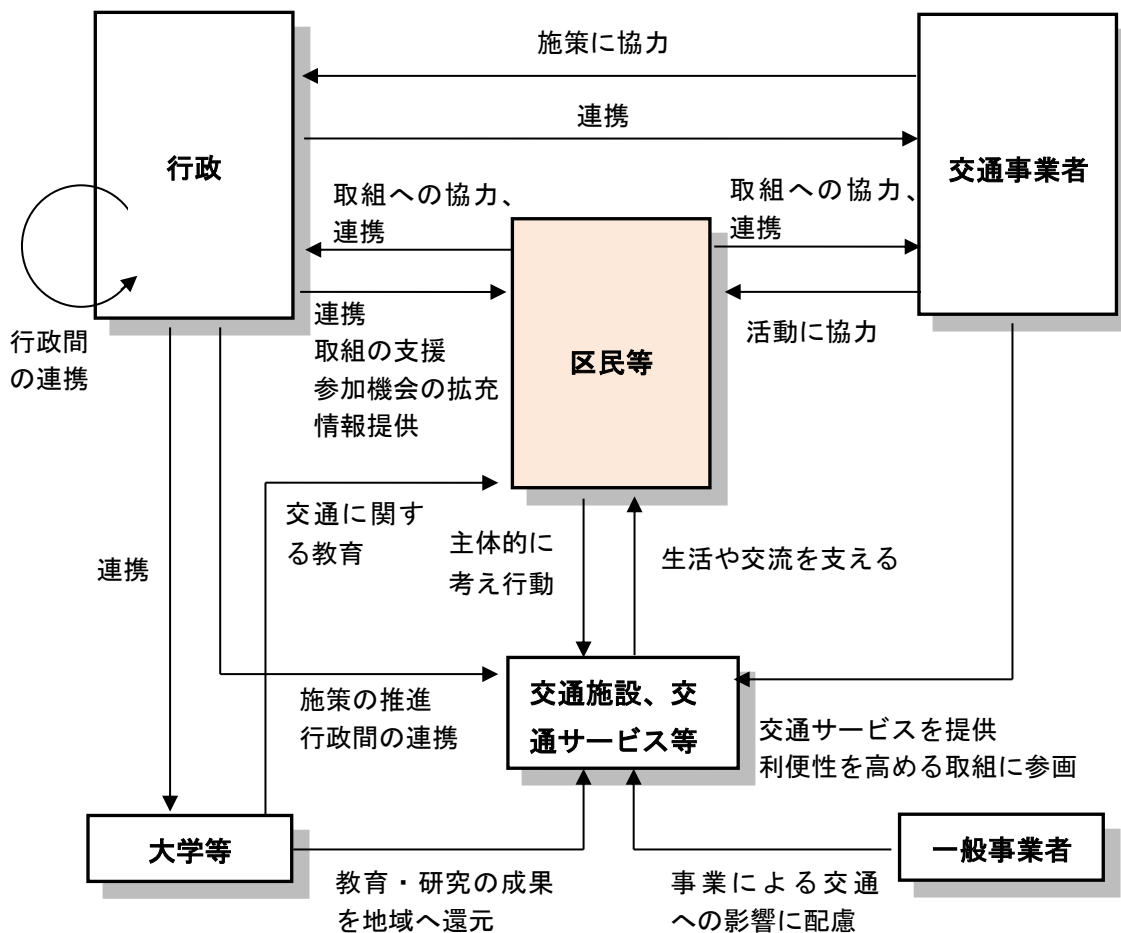
大田区は、羽田空港を擁し、道路網や鉄道網などが一定程度整備されており、交通利便性が高いまちであると評価されることが多い。しかし、超高齢社会を迎えた中、まちづくりにも様々な動きが見られることから、今後、交通ニーズについても変化が生じることが想定される。現状にとどまることなく、既存ストックの活用と環境への配慮を図りながら、便利で安全に暮らせるまちづくりを、交通分野から進める必要がある。

そのため、本計画では、産業、福祉、観光、防災など、多様な分野と連携しながら交通に関わる取組を推進することにより、質の高い生活を送ることができるまちづくりに寄与することを目指す。

関係者が連携・協力して取組を進める

多様化する交通ニーズへの対応が求められる一方で、投入可能な行政資源は限られていることから、本計画では、行政や交通事業者のみならず、区民や地域の団体、一般事業者なども主体的かつ自発的に参画し、連携・協力しながら取組を推進していくことを目指す。

■ それぞれの担い手*の役割

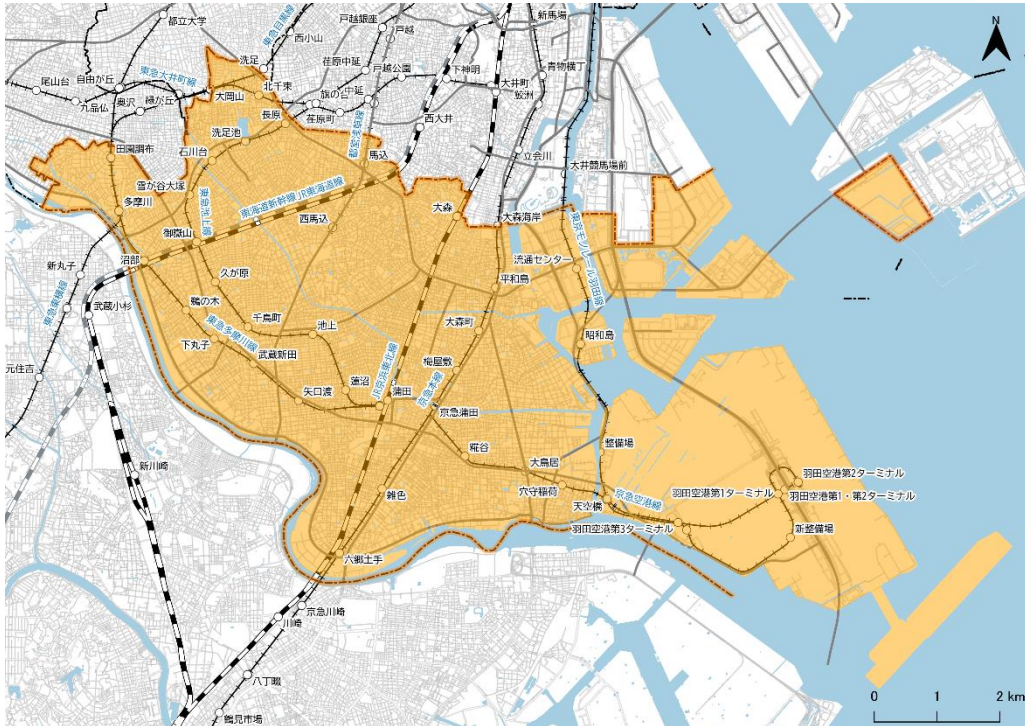


*担い手：中心となってある事柄を支え、推し進めていく人

1.3 計画の対象

1.3.1 対象地域

大田区全域とする。



1.3.2 対象とする取組

本計画では、鉄道、バス、水上交通、タクシー、自動車、自転車、歩行者など広く対象とする。また、狭義の交通に加えて、まちづくり、産業、観光、環境、福祉、子育て等との連携に留意する。

また、交通に関わる施設の整備（ハード施策）だけではなく、交通サービスの利用、啓発や推進方策など（ソフト施策）も対象とする。

1.3.3 対象者

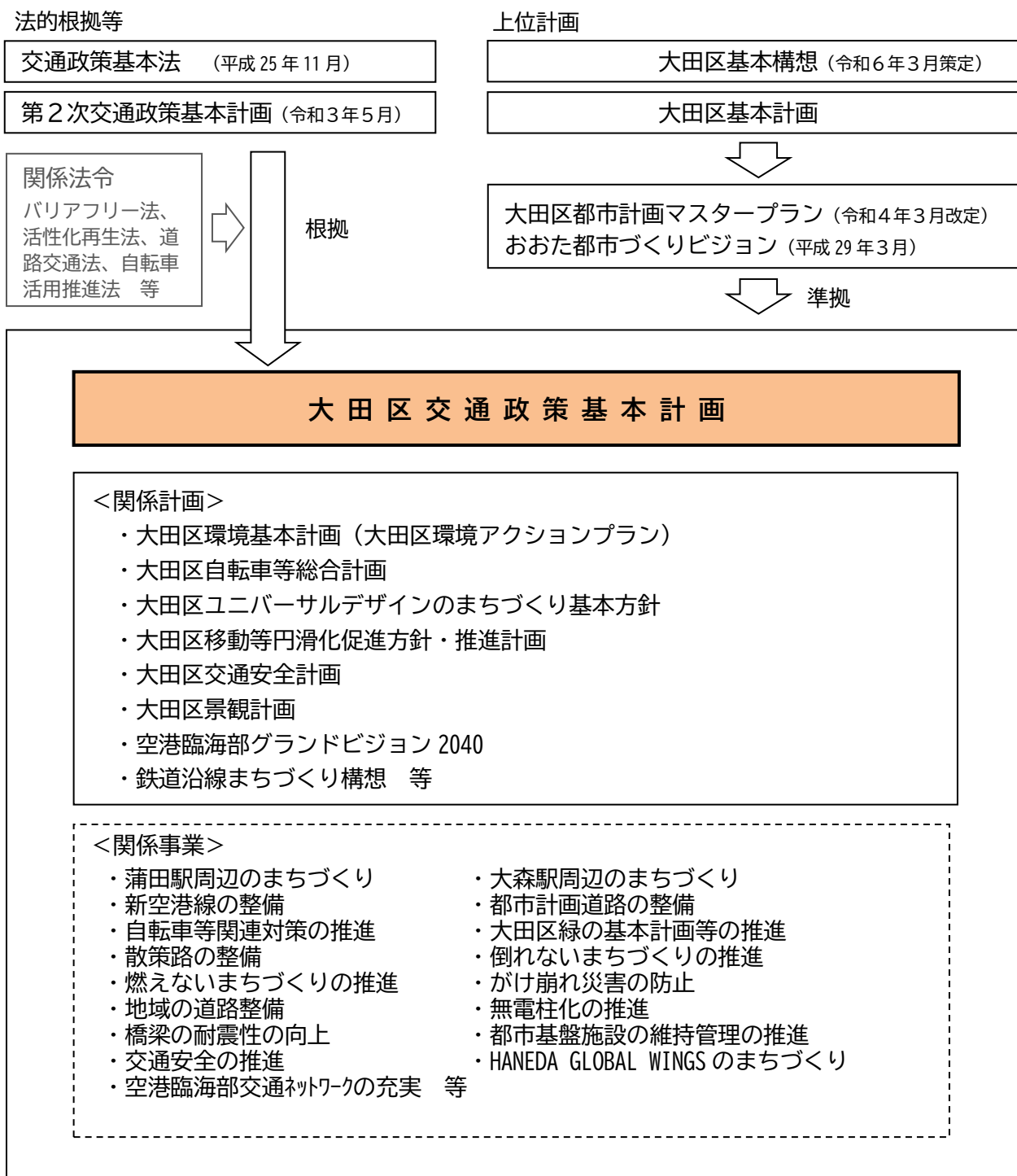
本計画は、区や交通事業者のほか、大田区の交通に関わる国、都、区民、地域、団体、一般事業者、大学等の教育機関なども対象とする。

1.4 計画の位置付け

大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画

本計画は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及びこれに基づく交通政策基本計画（国土交通省）を踏まえ、「大田区基本構想」、「大田区基本計画」、「大田区都市計画マスタープラン」に準拠し、「おおた都市づくりビジョン」と整合を図るとともに、各関係計画や関係事業と整合した大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画である。

■制度面での計画の位置づけ



1.5 目標年次

令和10（2028）年とするが、これに縛られずにあるべき姿を想定する。

1.6 中間見直しの趣旨と基本的な考え方

1.6.1 中間見直しの目的

新型コロナウイルスの感染拡大をはじめとする当初計画策定後の社会情勢等の変化、交通に関わる技術的な進展、上位関連計画の改定などを踏まえ、当初計画に示された取組の進捗状況を踏まえつつ、5年に1度の計画の中間見直しを行った。

1.6.2 見直しの視点

当初計画策定後の社会・経済の動き、交通の状況、区民意識等を踏まえ、中間見直しの視点を以下のように4つ設定した。

1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

当初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、公共交通利用時の不安、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が高まり、都市のウォークアブル（居心地が良く歩きたくなる）空間の重要性が増している。

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

当初計画策定後、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組の進展、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（及び、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) 少子高齢化の進行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

当初計画策定後、少子高齢化の進行に伴い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、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、障がいのある方、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、計画の見直し、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(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。

1.6.3 大田区におけるSDGsの推進

大田区は、令和4年3月にSDGs推進のための基本方針を策定、同年4月に大田区SDGs推進会議を設置し、SDGs達成に向けた取組を強力に推進してきた。

その結果、令和5年5月、大田区はSDGsの達成に向けて優れた取組を提案する都市として、内閣府から2023年度の「SDGs未来都市」に選定されるとともに、その中でも特に優れた先導的な取組を行う「自治体SDGsモデル事業」にも選定され、ダブル選定都市となった。

今後は、SDGs未来都市計画を着実に推進するとともに、オールおおたでSDGsを達成するための機運醸成を図りながら、全17ゴール達成に向けた取組を加速させ、誰一人取り残さない持続可能なまちづくりを進めていく。



交通政策基本計画においても、「誰一人取り残さない持続可能なまちづくり」という考え方は共通する理念である。

平成29年度に策定された当初計画は、以降の4章に示す「大田区の交通の理念」の実現に向けて、具体的な取組を推進していくため、「暮らし」「都市の活力」「環境」の3つをキーワードとした目標を設定している。この目標は個別の施策を設定しており、これら施策を着実に推進することは、SDGsのゴールの実現に関連・寄与するものとなる。

今回は中間見直しであることから、当初計画の目標を継続することとし、この目標毎に関連するSDGsのゴールも意識し、交通の取組を進めていく。

		関連するSDGsの主なゴール
目 標	暮らし	3 すべての人に健康と福祉を 5 ジェンダー平等を 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナシップで 目標を達成しよう
	都市の活力	8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナシップで 目標を達成しよう
	環境	11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を 17 パートナシップで 目標を達成しよう

第2章

区の交通の現況と課題

- 2.1 交通を取り巻く社会情勢
- 2.2 交通の課題
- 2.3 区民意識（大田区の交通に関するアンケート調査結果から）
- 2.4 当初計画による取組の点検・評価
- 2.5 中間見直しに関わる課題

第2章 区の交通の現況と課題

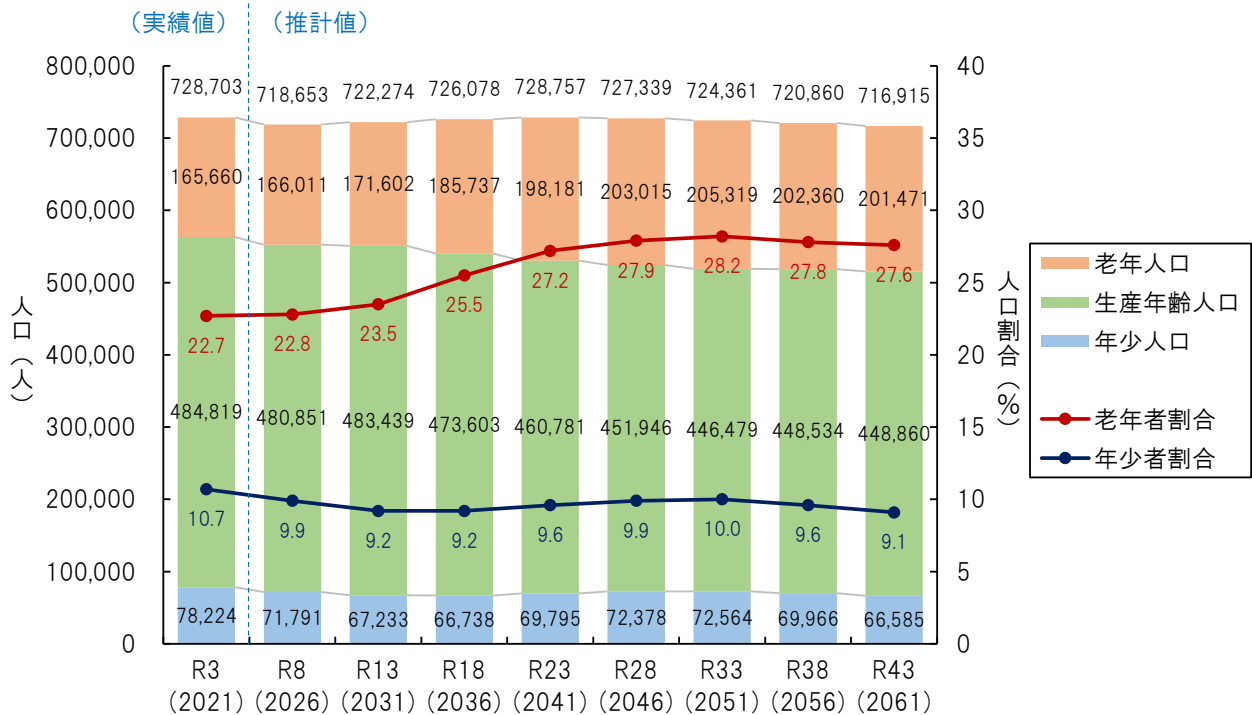
2.1 交通を取り巻く社会情勢

2.1.1 人口動態

(1) 区の将来人口

- ・大田区の人口は、令和2年の約73.4万人をピークに減少傾向となり、令和12(2030)年～令和22(2040)年頃にかけてやや回復する見込みだが、その後は再び減少傾向が続くと推計されている。
- ・年少人口、生産年齢人口についても、概ね減少すると予測されており、令和43(2061)年には、年少人口が約6.7万人(令和3年から約1.1万人減少)、生産年齢人口が約44.9万人(令和3年から約3.6万人減少)になると推計されている。
- ・一方、老年人口については概ね増加すると予測されているが、令和32(2050)年頃の約20.5万人(老年者割合28.2%)をピークに減少に転じると推計されている。

■ 大田区の将来推計人口

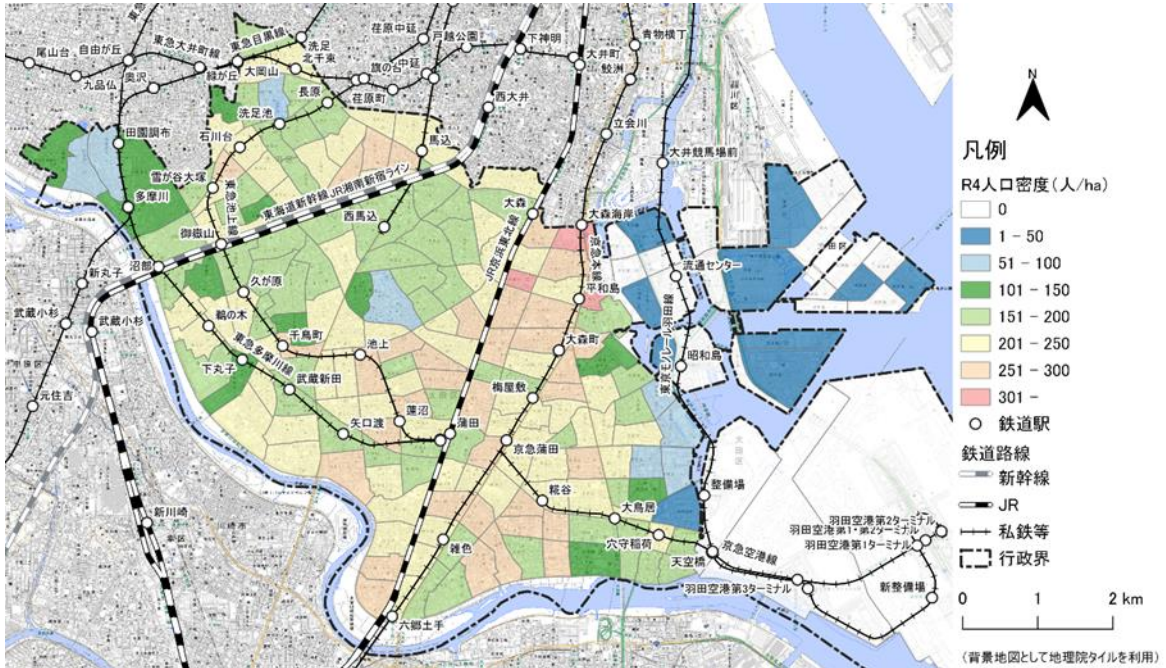


注1) 年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15～64歳、老年人口：65歳以上
 注2) 基準日：2022年1月1日に公表されている数値を2021年末時点人口として設定
 出典：大田区人口推計(令和4年3月)より作成

(2) 人口の分布状況

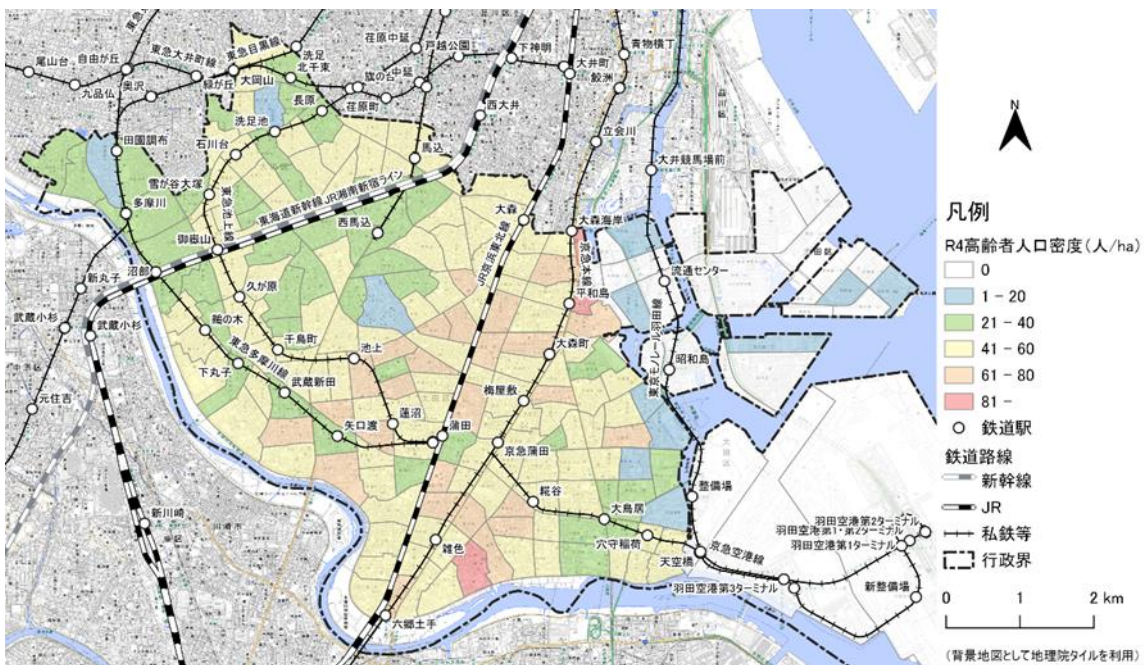
- ・多摩川沿いの地域と鉄道沿線（京浜東北線・東急線・京急線）の地区は、比較的人口が多く、人口密度が高い。また高齢者の人口密度も高い。

■ 町丁目別の人口密度



出典：住民基本台帳（大田区ウェブサイト）より作成

■ 町丁目別の高齢者の人口密度



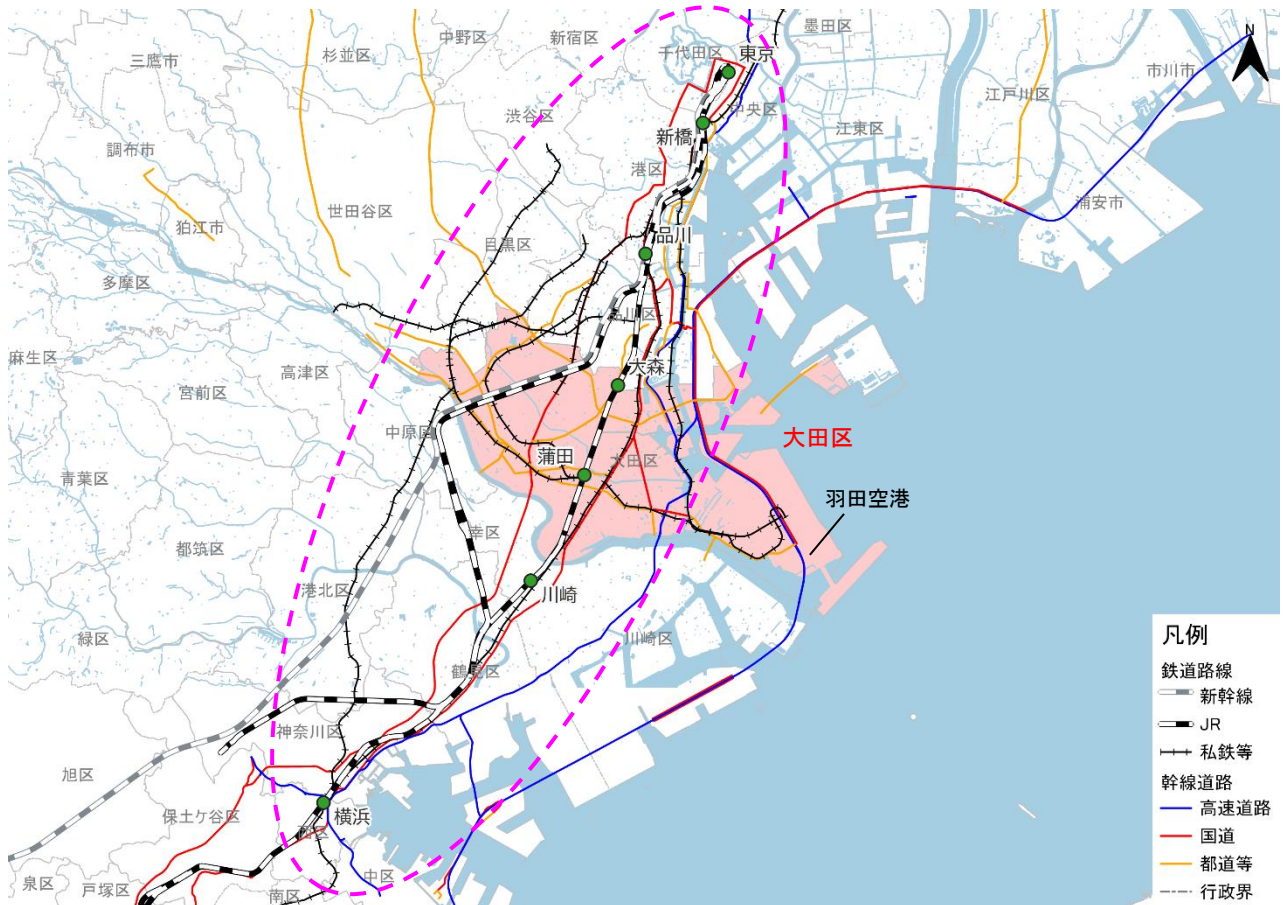
注) 高齢者：65歳以上

出典：住民基本台帳（大田区ウェブサイト）より作成

2.1.2 都市の動向

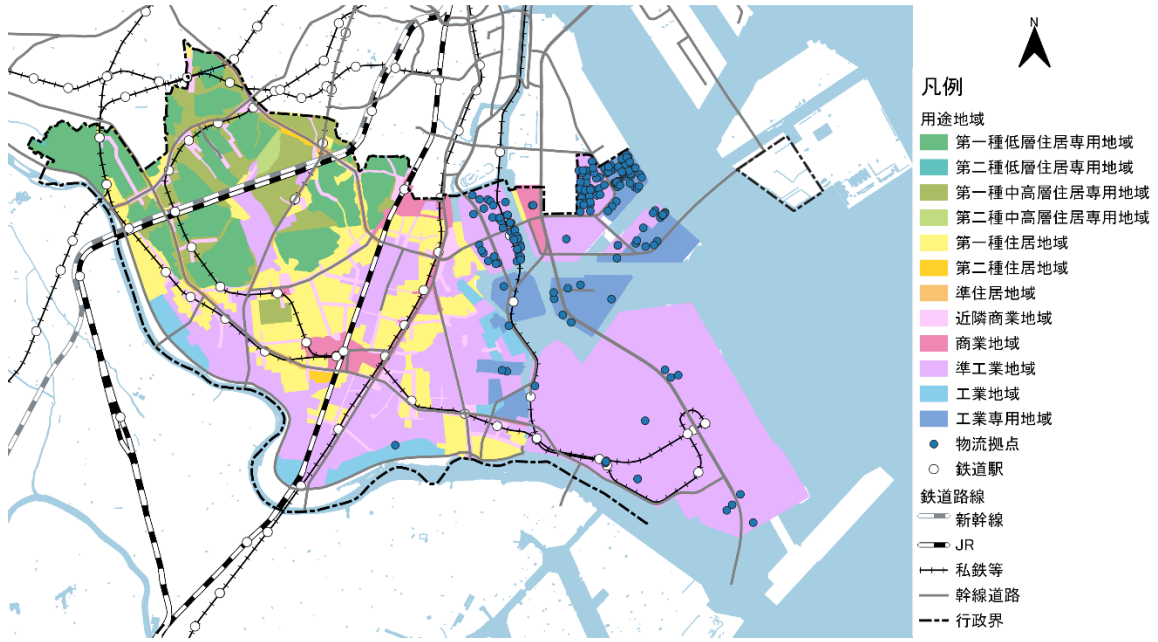
- ・大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る都市軸上にある。この都市軸上の地域は、交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきた。
- ・この都市軸上にある大田区の臨海部埋立地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成している。
- ・大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場が集まる地域であり、住宅と工場の混在した地域が広がっている。
- ・台地部を中心に緑豊かで良好な住宅地が形成されている。
- ・大田区は、このように広域的な拠点都市、工業都市、住宅都市として多くの顔を持つ都市である。

■ 東京都心～川崎・横浜の都市軸と大田区の位置関係



出典：国土数値情報（鉄道、道路：平成26年度）。大田区を通る鉄道路線・幹線道路のみ表示

■ 大田区の用途地域の指定状況と物流拠点の立地状況



出典：国土数値情報（物流拠点：平成25年度、用途地域：令和元年度、鉄道：令和3年度）に多摩川スカイブリッジ、令和島を追加。大田区を通る鉄道路線・幹線道路のみ表示。なお、令和5年4月現在、令和島は市街化調整区域。

2.1.3 近年の都市の変化

(1) 令和島の編入

- ・令和2年6月に、中央防波堤埋立地の大田区に編入された区域に「令和島」という町名が新設された。
- ・令和島の区域内では、東京都が中央防波堤外側コンテナふ頭内にコンテナターミナルを整備し、平成29年から一部で運用を開始*しており、国内最大のコンテナ取扱量を誇る東京港の重要な物流拠点として、活用されている。

*大型コンテナ船を停泊させる場所（バース）を3か所整備中で、うち2か所で運用開始。1か所は水深が深く、大型船が停泊可能な高規格バース

■ 令和島の位置



(2) HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）の再開発

- ・「羽田空港跡地」は、令和2年2月に「HANEDA GLOBAL WINGS」（羽田グローバルウィングズ）にエリア名を改称した。
- ・「第1ゾーン」では、第一期事業として令和2年7月にオフィス・商業などからなる大規模複合施設「HANEDA INNOVATION CITY」（羽田イノベーションシティ）がまち開きした。地域経済の活性化、ものづくり技術の国際競争力強化への貢献や地方創生を実現する「新産業創造・発信拠点」の形成に向け、公民連携によるまちづくりが進められている。
- ・「第2ゾーン」では、羽田空港第3ターミナル（国際線）に直結し、宿泊施設、イベントホール・会議室、天然温泉、バスターミナル、商業施設を備えた複合開発プロジェクトである「羽田エアポートガーデン」が令和5年1月に開業した。
- ・バスターミナルは都内への短距離路線のほか、新ルートを含む地方都市への中長距離線の整備を進めている。
- ・「第2ゾーン」の多摩川沿いでは、親水緑地「ソラムナード羽田緑地」が平成31年4月に開園している。

■ 「HANEDA GLOBAL WINGS」のエリア



(3) 多摩川スカイブリッジの開通

- ・令和4年3月に、羽田空港（羽田グローバルウイングス）と川崎市殿町（キングスカイフロント）をつなぐ新しい橋「多摩川スカイブリッジ」が開通した。
- ・東京都と川崎市が共同で整備を進めていた橋で、羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれることにより、両地区の連携によるヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待されている。
- ・多摩川スカイブリッジの開通に伴い、川崎市の大師橋駅などからキングスカイフロントを経由して、天空橋駅を結ぶ新たなバス路線が令和4年4月から運行を開始した。

■ 多摩川スカイブリッジ



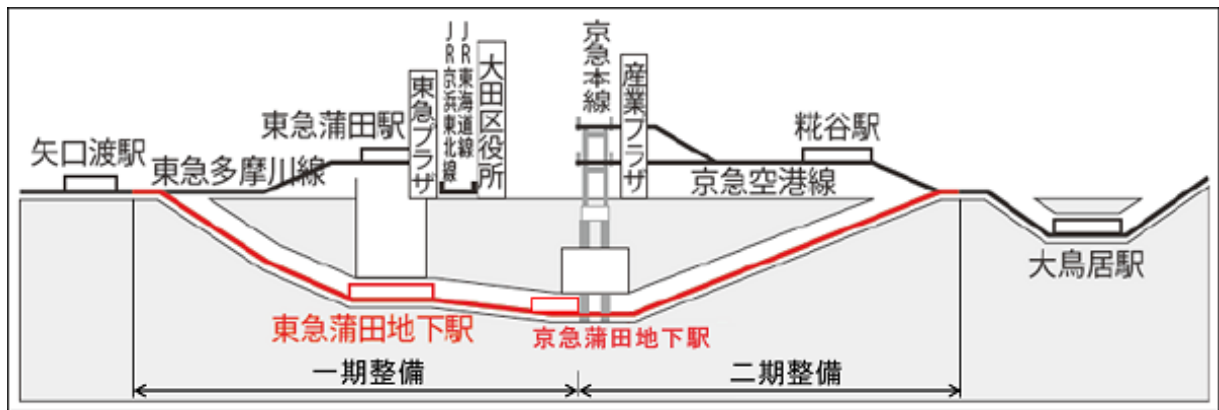
出典: 川崎市・大田区連携シンポジウムパンフレット

2.1.4 今後の都市の動向

(1) 新空港線の整備促進

- ・新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画である。
- ・JR・東急蒲田駅から京急蒲田駅までの約800mを鉄道で結ぶことで、区内の東西の移動が便利になる。さらに沿線まちづくりも一緒に進めることで地域活性化に繋がる。
- ・東急東横線や東京メトロ副都心線などへ相互直通させることで、羽田空港が渋谷・新宿・池袋の都市や和光・所沢・川越等の埼玉県方面と繋がり、広域的な鉄道ネットワークが生まれ、東京の国際競争力の強化が期待できる。
- ・現在は、国の交通政策審議会答申198号に基づき、矢口渡から京急蒲田までの区間について、事業化に向けた準備をしており、令和4年10月に設立した羽田エアポートライン株式会社と連携して取り組んでいる。

■ 新空港線の計画の全体像



出典：大田区ウェブサイト

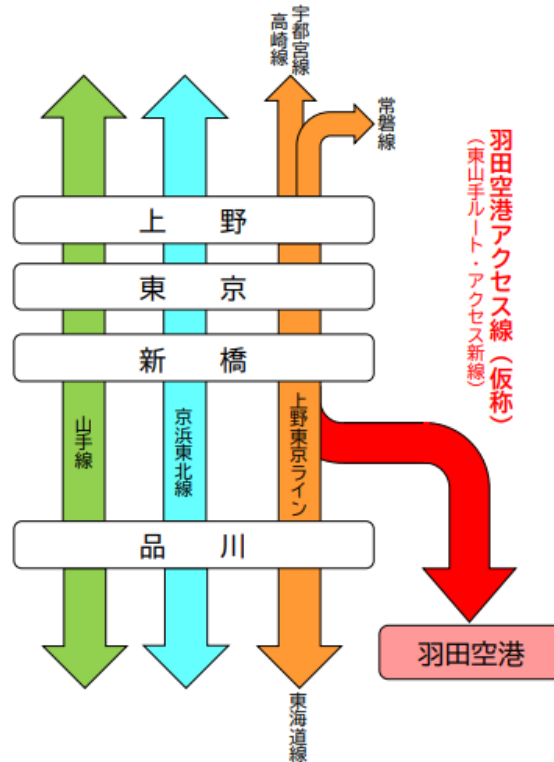
(2) 羽田空港アクセス線（仮称）の事業開始

- ・JR 東日本は、既存の鉄道ネットワークを活用し、多方面からの羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する「羽田空港アクセス線（仮称）」の工事を令和5年6月より着手、令和13（2031）年度の開業を目指すとしている。
- ・今回、本計画ルートのうち「東山手ルート」及び「アクセス新線」の整備を進めることで、東京駅と羽田空港の直結（乗換なく約18分で到着することが可能）、宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの所要時間短縮や乗換解消・低減等、広範なエリアからの空港アクセスを改善する。

■ 羽田空港アクセス線（仮称）「東山手ルート」、「アクセス新線」計画概要



工事区間位置図



運行概要

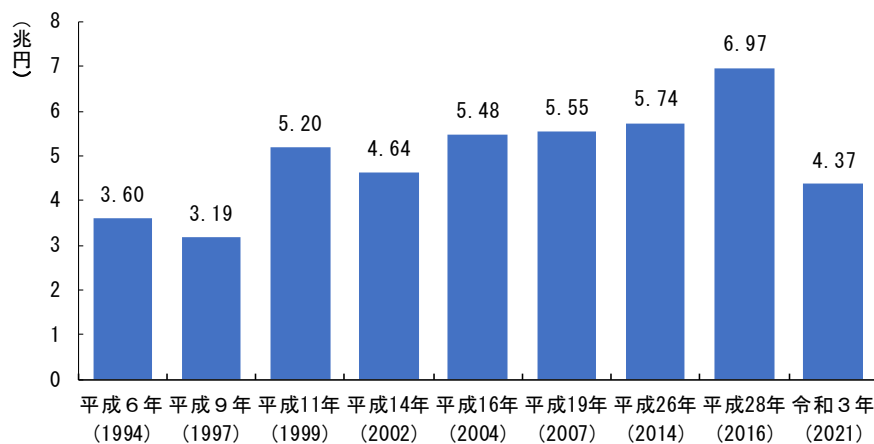
出典：東日本旅客鉄道株式会社プレスリリース「羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します」（令和5年4月）

2.1.5 産業の動向

(1) 商業、工業の動向

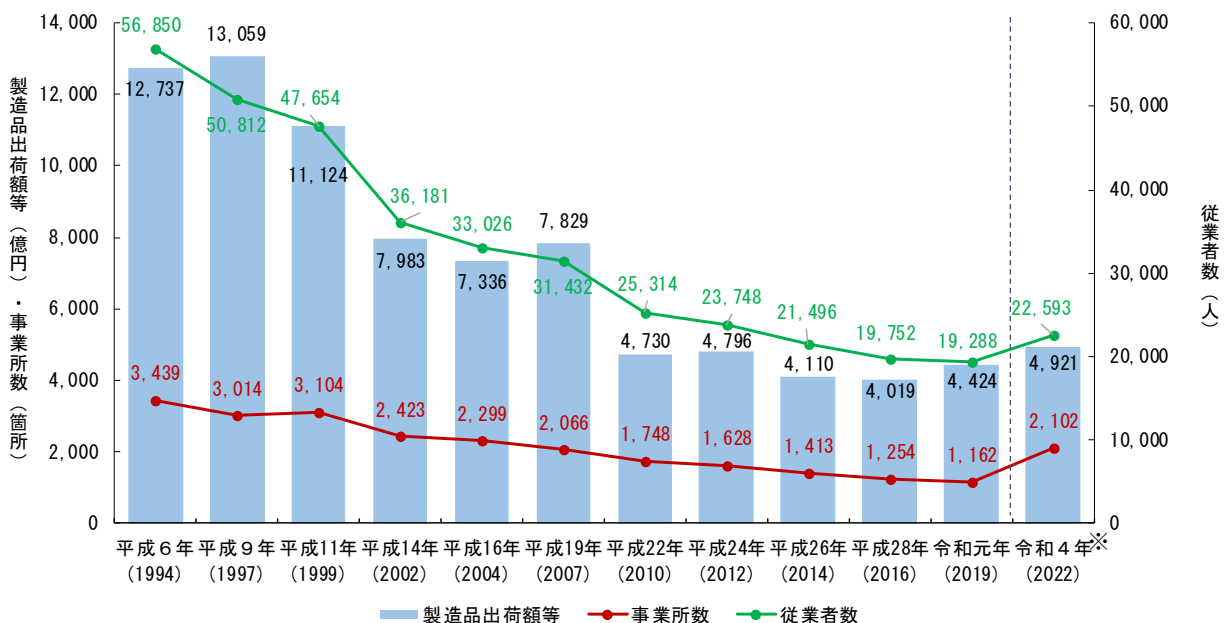
- ・大田区の商業の年間商品販売額は5兆円前後で推移していたが、平成28年は7兆円程度まで増加した。コロナ禍となった令和3年は、平成28年の6割程度まで減少している。
- ・工業については、平成28年以降の製造品出荷額等はやや増加傾向にあるが、令和元年はピーク時（平成9年）の3割程度であり、事業所数、従業者数もピーク時（平成6年）の4割程度となっている。
- ・コロナ禍により、区内企業ではコロナ対策製品の開発、時差出勤・時短勤務、公共交通の回避、リモートワークなど、新たな取組が実施された。区内の商業・工業に関わる物流を支えるとともに、買物や通勤の実態に合わせた交通環境の整備が求められる。

■ 大田区の年間商品販売額の推移（卸売業、小売業の合計）



出典：平成26年まで 大田区の商業（東京都から発行された「商業統計調査報告書（卸売・小売業）」を抜粋加工したもの）
平成28年以降 総務省統計局「経済センサス 活動調査」

■ 大田区の製造品出荷額等・事業所数・従業者数の推移



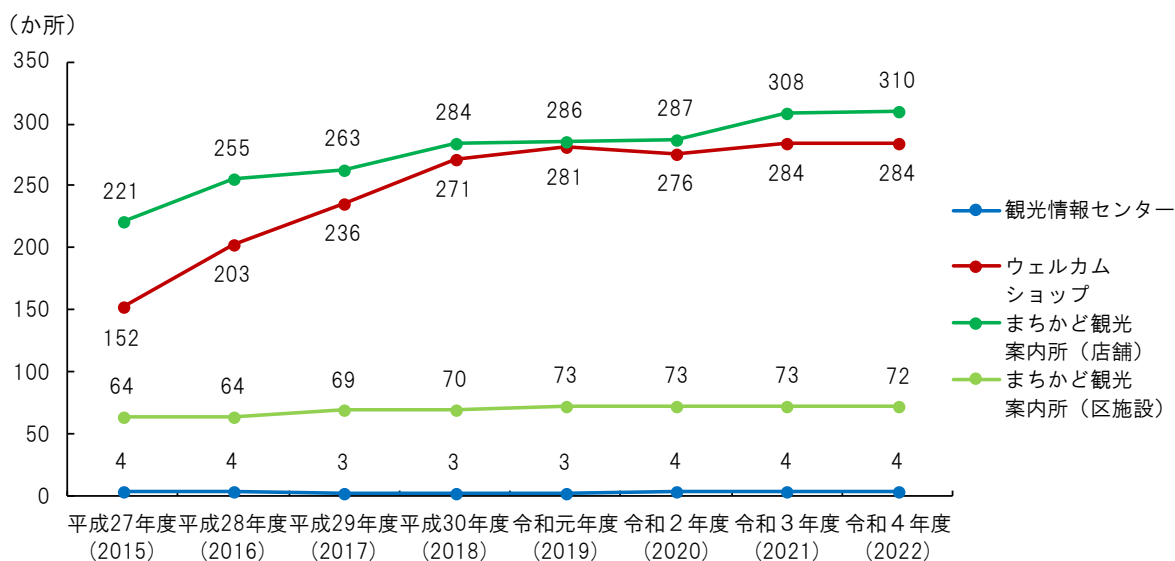
注）工業統計調査は国に属する事業所以外の従業者4人以上の全ての事業所を集計、経済構造実態調査（製造業事業所調査）は個人経営を除く全ての事業所を集計しているため、単純に比較できないことに留意。

出典：令和元年まで 大田区の工業（東京都から発行された「工業統計調査報告」を抜粋加工したもの）
令和4年 総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」

(2) 観光の動向

- ・大田区は、交通の利便性がよく、歴史・文化的な資源、多摩川や臨海部の水辺環境、身近で特徴的な公園・レクリエーション施設が多く、観光資源は区全域に分布している。また、にぎわいや生活感などを醸し出している日常的な暮らしぶりも、集客資源となる地域特性を有している。
- ・区内の観光情報発信拠点は、令和元年度から令和2年度にかけて「ウェルカムショップ」がやや減少したものの、令和3年度には再び増加に転じており、コロナ禍により大きく減少した店舗・施設は見られない。
- ・「ウェルカムショップ」と「まちかど観光案内所」は、令和5年7月より「大田区ウェルカムスポット」へと名称を統合した。登録店舗及び来訪者双方の利便性を高め、大田区全体で面としての誘客を図っていく。
- ・今後は、水際対策の終了や「HANEDA GLOBAL WINGS」の開発により、国内外からの来訪者の増加が見込まれる。

■ 観光情報発信拠点の推移



注) ウェルカムショップ：多言語表示等を行い、外国人旅行者の受け入れに積極的な店舗・施設

まちかど観光案内所：主に国内の来訪者に観光案内を実施したり、パンフレットやマップを提供したりする店舗・施設

出典：大田区「大田区政ファイル」（平成30年度版、令和2年度版、令和4年度版、令和5年度版）より作成

2.1.6 災害の状況

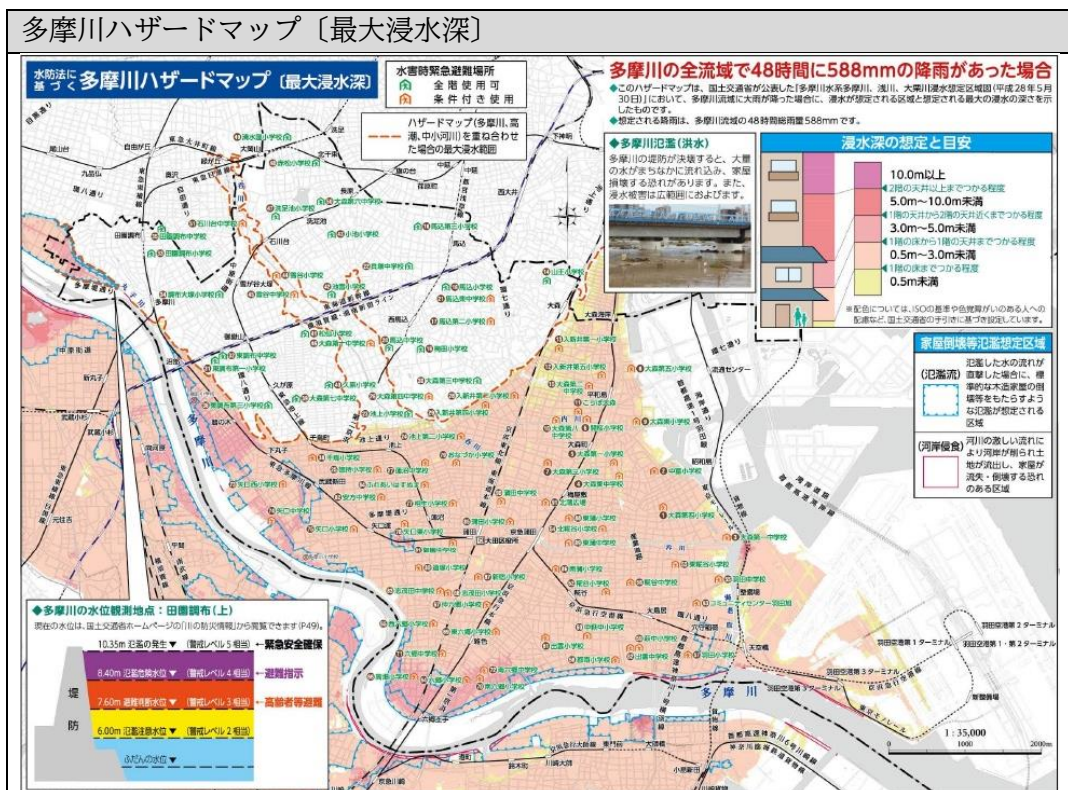
(1) 大規模地震

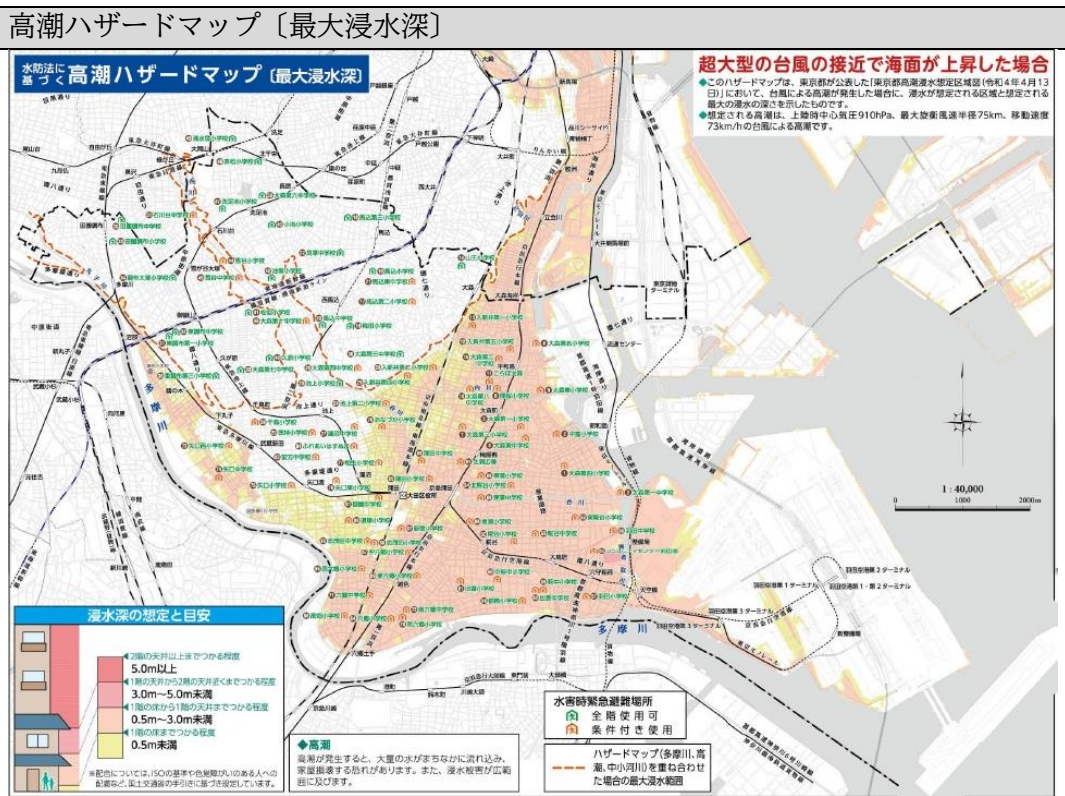
- ・首都直下地震（都心南部直下地震）について、令和4年に東京都防災会議が公表した想定によると、阪神淡路大震災と同規模のマグニチュード7.3の地震が発生した場合、大田区における建物の被害は全壊が8千棟以上、半壊が1万5千棟以上、冬季18時・風速8m/sの条件で発生した場合、火災により区内で1万7千棟以上の建物が焼失すると考えられている。
- ・人的被害としては、死者726人、負傷者7,815人、避難者313,000人、また帰宅困難者は12万人以上と想定されている。

(2) 水害

- ・令和元年東日本台風（台風第19号）の際、大田区において瞬間最大風速45.6mを観測するとともに、多摩川の水位が一時、計画高水位（10.35m）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。
- ・令和元年東日本台風（台風第19号）等の教訓を踏まえ、具体的な対策を進めている。
- ・大田区防災ハザードマップでは、多摩川の氾濫、超大型台風の接近による高潮、呑川や丸子川等の中小河川等の氾濫の3つのケースについて、想定しうる最大規模の降雨等があった場合の大田区の浸水想定を示している。
- ・多摩川の氾濫や高潮が発生した場合、最大で蒲田地域や糞谷・羽田地域の多くと大森地域の一部が浸水すると想定されている。
- ・また、中小河川等の氾濫が発生した場合、呑川周辺等の調布地域でも浸水が起きると想定されている。

■ 大田区内の浸水想定区域（想定最大規模）



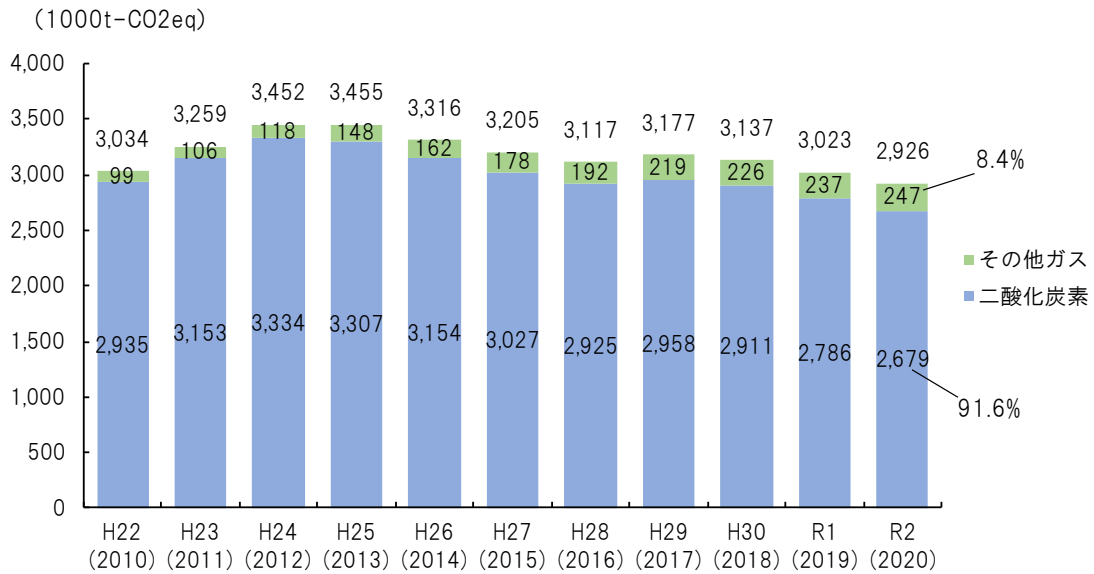


出典：大田区防災ハザードマップ（令和5年3月改訂）

2.1.7 環境への配慮

- ・大田区における温室効果ガスの排出量は、平成25年度以降概ね減少傾向にあり、令和2年度は平成22年度以降で最も温室効果ガスの排出量が低い。
- ・令和2年度の温室効果ガスの排出量は2,926千t-CO₂eq^{*}で、9割以上を二酸化炭素が占めている。
- ・部門別に二酸化炭素排出量をみると、運輸部門（自動車、鉄道）は15.5%と民生部門（家庭、業務）の72.3%に次いで多く、自動車が13.6%、鉄道が1.9%を占めている。

■ 大田区における温室効果ガスの排出量の推移



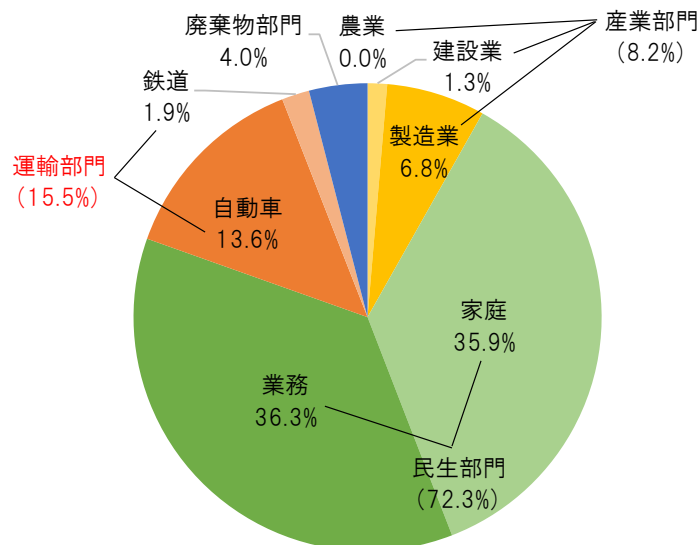
※t-CO₂eq：各種の温室効果ガスの排出量に地球温暖化係数を乗じ、t-CO₂（二酸化炭素1トン）相当量に換算した値
 注）平成25年度から、「その他ガス」に「三ふっ化窒素」が追加されている

出典：（令和元年度以前）オール東京62市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト

「特別区の温室効果ガス排出量（1990年度～2019年度）」（令和4年3月）より作成

（令和2年度）2020年度（令和2年度）大田区の温室効果ガス排出量（大田区ウェブサイト）より作成

■ 大田区における部門別二酸化炭素排出量の構成



注）小数点第一位以下は四捨五入しているため、項目別の割合と部門別の割合（合計値）が合わない箇所がある

出典：2020年度（令和2年度）大田区の温室効果ガス排出量（大田区ウェブサイト）より作成

2.1.8 近年の交通に関わる動向

(1) 自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化

- ・改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化された。

■ 道路交通法第63条の11

- 第1項：自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。
- 第2項：自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。
- 第3項：児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するとき、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

出典：警視庁ウェブサイト

(2) 電動キックボードへの新たな交通ルールの適用

- ・改正道路交通法の施行により、令和5年7月1日から特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）の交通方法等に関する規定が施行された。
- ・これにより、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として、走行場所が自転車と同様となるなどの新たな交通ルールが適用された。

■ 特定小型原動機付自転車に適用される主な交通ルール

<主なルール>

- ・特定小型原動機付自転車の運転に運転免許は要しないこととされた（16歳未満は運転禁止）。
- ・特定小型原動機付自転車の運転者には、乗車用ヘルメットの着用の努力義務が課された。
- ・特定小型原動機付自転車は、道路の左側端に寄って通行するなどの交通ルールが定められた。
- ・特定小型原動機付自転車のうち一定の基準に該当するものを「特例特定小型原動機付自転車」とし、歩道通行（※参照）や路側帯通行等に関する交通ルールが定められた。
- ・特定小型原動機付自転車による交通違反は交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とされ、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講が義務づけられた。

※歩道を通行できる場合について

- ・特例特定小型原動機付自転車の基準を全て満たす場合に限り、歩道を通行することができる。
- ・なお、通行することができる歩道は、全ての歩道ではなく、「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識が設置されている歩道に限られる。

【特例特定小型原動機付自転車の基準】

- ・最高速度表示灯（緑色の灯火）を点滅させていること
- ・時速6キロメートルを超えて加速することができない構造であること等（スロットル等の操作により、これ以上の速度で走行できる場合には、基準を満たさず、歩道を通行することができない。）

- ・歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分又は普通自転車通行指定部分を通行しなければならない。また、歩行者優先で、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならない。

出典：警察庁ウェブサイト「特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）に関する交通ルール等について」
一般財団法人全日本交通安全協会ウェブサイト「道路交通法の改正ポイント」

2.2 交通の課題

2.2.1 地域別の交通の課題

- ・区内の各地域は、地形、土地利用、産業などの面で、それぞれ異なった特徴を持っている。そのため、地域によって交通の課題も異なる。

地域別の交通の課題

台地部地域

- ・高齢者や障がい者等に対応した公共交通等の移動手段の提供
- ・良好な住宅地にふさわしい道路空間の機能向上
- ・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

馬込・池上地域

- ・落ち着いた住宅地として、また区民や来街者が訪れやすい、歩行者重視の道路空間づくり、自転車利用環境の充実

大森地域

- ・大森駅周辺の交通結節点機能の強化
- ・臨海部と内陸部の交通アクセスの向上
- ・交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化
- ・平和島駅周辺の交通結節点機能の強化
- ・駅前広場を含む平和島駅周辺の歩行者等環境の改善
- ・平和島駅周辺における、歩行者横断環境や自転車利用環境の改善
- ・まちづくりと合わせた交通機能の強化

多摩川沿い地域

- ・住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保
- ・東西交通の充実
- ・雑色駅周辺地区の再開発及び駅前広場の整備
- ・下丸子駅周辺の踏切対策及び交通結節点機能の向上

蒲田地域

- ・交通結節点機能の向上(JR 蒲田駅、池上駅)
- ・東西交通の充実
- ・JR 蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取組体制の構築（公共空間の利活用のあり方を検討）
- ・駐車場の適正化
- ・蒲田の「駐車場整備地区の駐車場の量的充足」
- ・荷さばきスペース等の確保
- ・緑豊かな歩行空間の形成（呑川緑道の整備等）
- ・まちづくりと合わせた交通機能の強化
- ・JR 蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による防災に関する取組体制の構築
- ・災害に対応した駅の再整備

糀谷・羽田地域

- ・住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保
- ・糀谷地区と羽田地区の防災性向上
- ・交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化
- ・東西交通の充実
- ・緑豊かな歩行空間の形成（呑川緑道の整備等）

空港臨海部地域

- ・羽田空港の利用回復への対応
- ・羽田空港、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）へのアクセスの向上
- ・交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化
- ・臨海部の特性に応じた交通機能の確保
- ・令和島を含む埋立島へのアクセス交通の維持・確保（通勤者・来訪者のための公共交通の充実）
- ・水上交通ネットワークの強化



2.2.2 区内交通の課題

- ・区内の交通としては、各交通手段に関わる課題とともに、それらの交通手段を組み合わせることで円滑に移動するための課題として、大きく「東西交通の利便性向上」、「交通結節点機能の向上」、「公共交通機関同士の乗り継ぎ向上」の3つの課題が挙げられる。
- ・そのほか、利用者の需要に応じた移動の確保とともに、区内の特性に応じた物流機能の確保、交通事故対策のほか、産業、防災、環境に関わる交通の課題も挙げられる。

■ 区内交通の課題

※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所

鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上 <ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の鉄道の強化 ・交通結節点機能の強化 ・公共交通機関同士の乗り継ぎ向上 	自転車の利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・安全で円滑な自転車走行環境確保 ・自転車等駐車場の整備促進、利用促進 ・放置自転車の削減 ・コミュニティサイクルの利用促進 ・自転車等利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上 	特に移動困難な方への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・需要に応じた福祉分野での移動の支援 ・ウェブアクセシビリティの向上
地域公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域*の改善、バリアフリー化の推進（ハード面、ソフト面） ・交通渋滞の緩和 ・道路交通の円滑化 ・公共交通機関同士の乗り継ぎ向上 ・移動の減少や乗務員の減少等も踏まえた地域公共交通の維持・確保 ・東西方向の強化（大森～臨海部の公共交通アクセスの強化） 	歩行空間の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化の推進 ・ベンチやトイレ等、外出がしやすくなる施設の充実をはじめとした質の高い歩行空間の形成 ・交通による交流の場の充実 ・河川や公園等と連携した歩行空間（散策路）の整備推進等 ・自転車利用者の押し歩きの効果的な周知 	物流機能の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・区内の特性に応じた物流機能の確保
道路の機能確保、改善 <ul style="list-style-type: none"> ・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）等） ・円滑な道路交通の確保（渋滞対策、モビリティマネジメント等） ・安全で円滑な生活道路の確保 ・通学路の安全確保 ・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（人が優先される道路への転換） ・道路、橋梁の適切な維持更新 ・緊急に対策の検討が必要な踏切への対策（法指定踏切：下丸子1号、2号） 	タクシーの公共交通としての活用 <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・マタニティタクシー、子育て支援タクシーの利用促進 	交通安全 <ul style="list-style-type: none"> ・さらなる交通事故の抑制 ・交通安全教育、マナーの啓発、情報提供
<p>※公共交通不便地域：大田区では、鉄道駅から500m以上かつバス停からも300m以上離れている地域を公共交通不便地域と設定している。</p>	多様な移動手段の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車、デマンド交通、電動キックボード等、新たなモビリティも含めた多様な移動手段の活用 ・電動キックボードについては、交通ルール・マナーの改善 ・交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用 	産業に関わる交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・臨海部、住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保 ・商店街での自転車や車の利用マナーの向上 ・観光客の移動支援
		防災に関わる交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・道路の防災性の強化（緊急に対策の検討が必要な踏切への対策、緊急輸送道路の機能確保、無電柱化の推進等） ・公共交通の防災性の強化
		環境に関わる交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・交通による環境負荷低減の更なる促進 ・交通手段の転換等による環境負荷の低減 ・歩行空間の熱環境の改善 ・自動車騒音・振動の改善 ・自動車の排ガス等による大気汚染の改善 ・鉄道の騒音・振動の改善 ・生活道路への通過交通流入抑制

■ 区内交通の課題（具体的な箇所に関する課題）



2.2.3 広域交通の課題

- ・ 空港や港湾の機能強化、空港や港湾へのアクセス向上、臨海部・広域的な鉄道ネットワークの強化、広域幹線道路の整備促進、水上交通の充実等がある。
- ・ これらの課題は、国や都、周辺自治体との連携が必要である。

■ 広域交通の課題



2.2.4 ライフステージに関する交通の課題

- ・ 幼児期から高齢期まで、ライフステージに応じて、安心かつ健康に暮らせるまちづくりを支えることができる交通を整備する必要がある。

■ ライフステージに関する交通の課題

対象	交通の関わり	現状
幼児期（就学前）	幼児の交通安全	・ 幼児の交通事故の死傷者数は、減少傾向にあったが、近年横ばいの状況。
小学生期	児童の交通安全	・ 小学校1年生の歩行中の交通事故による死傷者数は、小学校6年生に比べて多い。
中学生期	学生の交通安全 通学、日常の外出等	・ 通学のほか、日常の外出が行われる。
高校生期	学生の交通安全 通学、日常の外出等	・ 通学のほか、日常の外出が行われる。 ・ 年齢が上がるにつれて、行動範囲が広がる。
成人期（若者）	通勤・通学、業務、通院、買物、私事（交流、レジャー等）	
成人期（一般）	こどもがいない	
	こどもがいる	妊娠中、出産時の移動の支援 ・ タクシー各社がマタニティタクシーの運行を行い、普及の動きがある。
		乳幼児の子育て中の親を対象にした移動の支援 ・ 乳幼児を連れた公共交通利用について、施設の対応ができていない。また、社会的に受容する環境もできていない。 ・ 乳幼児を連れた移動手段として、自転車がよく利用されている。
	こどもの移動の支援	・ タクシー各社が子育て支援タクシーの運行を行い、普及の動きがある。
成人期（高齢者）	元気な高齢者	・ 高齢者が今後増加すると考えられる。 ・ 区では、高齢者が、元気や健康を維持し、生きがいを持って活躍し、多様な社会参加を推進する取組を進めている。
	支援が必要な高齢者	・ 大田区内の65歳以上の高齢者は約16万人、そのうち要支援・要介護者が3万人いる。今後高齢者、要支援、要介護者が増加することが予想される。 ・ ユニバーサルデザインのまちづくりを進めている。 ・ 障がい者施設、デイサービスなど的高齢者等通所施設は、施設ごとの移送サービスが行われている。
障がい者	障がい者の移動の支援	・ 障がいに応じたバリアフリー化の整備を推進してきた。
外国人	外国人の移動の支援	・ 外国人に対応したバリアフリー化の整備を推進してきた。（多言語対応、交通手段の情報提供等）

※本計画では、この図に示すような世代別の各段階のことを、ライフステージと表現する。

- ・妊娠期から子育て期にわたるまでの間や、特に支援が必要な高齢者、障がい者などへのさらなる対応も必要である。

対象		問題点	課題
幼児期（就学前）		・ 幼児の交通事故の危険性が懸念される。	○幼児の交通事故対策の充実
小学生期		・ 小学生（低学年）の交通事故の危険性が懸念される。（小学校に入学する前の安全教育が必要）	○小学生の交通事故対策の充実
中学生期		・ 交通事故の懸念。 （通学、日常の外出等に関わる交通については、公共交通や自転車利用環境の整備等、従来からの取組で対応が進められてきた）	○交通事故対策の充実 （年齢層別の交通安全教育、普及啓発等）
高校生期		・ 交通事故の懸念。 （通勤、通学、その他の外出等に関わる交通については、公共交通や自転車利用環境の整備、道路整備等、従来からの取組で対応が進められてきた）	○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）
成人期（若者）		・ 人のつながりや外出機会の不足、地域のさらなる活性化等が必要。	○交流の促進
成人期（一般）	こどもがいない	・ 妊娠中の外出、陣痛時、入退院時の病院への送迎、乳児健診等の外出に、従来の公共交通では対応困難。自家用車がない場合や家族が不在の場合など自家用車も対応が困難。緊急時の対応など、一般のタクシーでの対応も困難。 ・ マタニティタクシーについては、PRが十分ではない、費用がかかるなどの問題もある。	○妊娠中、出産時の移動を支援 （マタニティタクシー（陣痛タクシー）の利用促進等）
	こどもがいる	・ 乳幼児を連れて公共交通で外出することは、さまざまな問題があるため外出しにくい。 （駅周辺の道路のバリアフリー化が不十分、駅設備のバリアフリー化が不十分（双子用ベビーカーの利用に対応していない等）、鉄道やバスの中の「心のバリアフリー」のさらなる取組が必要等） ・ 自転車で外出する際にも、保育園への自転車での送迎の際に、駐輪する場所がないなど問題がある。	○乳幼児を連れて外出しやすい環境づくり ・ 乳幼児を連れて外出の総合的な取組（施策のパッケージ）による支援 ・ 乳幼児を連れて公共交通で外出することの支援 ・ 乳幼児を連れて外出する際の道路等の改善
		・ 塾や習い事、家への送迎などで、こどもを送迎することが親の負担になる場合がある。 ・ 子育て支援タクシーについては、PRが十分ではない、費用がかかるなどの問題もある。	○子育て支援タクシー等の利用促進
成人期（高齢者）	元気な高齢者	・ 元気な高齢者に、積極的に外出してもらう環境づくりが求められる。 ・ 高齢運転者の事故のリスクが高まっている。	○交通事故対策の充実 ○社会参加する機会の充実 ○高齢運転者対策の推進
	支援が必要な高齢者	・ 支援が必要な高齢者や認知症になることで、公共交通機関の利用が難しいなどの事情により、外出を控え交流機会を減らしている。 ・ 公共施設や多くの人が集まる場所でユニバーサルデザインの考え方を取り入れて、施設や環境の整備を進めていく必要がある。	○ユニバーサルデザインのまちづくりを進めて、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
障がい者		・ 施設の整備はだいぶ進展してきたが、高齢者、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力すること（心のバリアフリー）のさらなる取組が必要。	○障がいに応じたバリアフリー化の充実 ○心のバリアフリーの推進
外国人		・ 施設の整備はだいぶ進展してきたが、さらなる取組が必要。	○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

2.3 区民意識（大田区の交通に関するアンケート調査結果から）

2.3.1 施策の方向性に関わる評価（重要度、満足度）

○暮らし分野

・「暮らし」分野に関わる「施策の方向性」のうち、「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」は、特に重要度が高く満足度が低い。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。

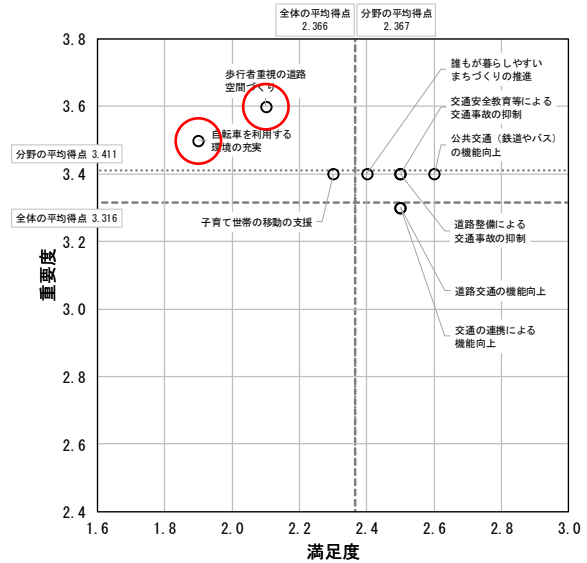
○都市の活力分野

・「都市の活力」分野に関わる「施策の方向性」のうち、「道路の防災性の強化」、「公共交通の防災性の強化」は、特に重要度が高く満足度が低い。

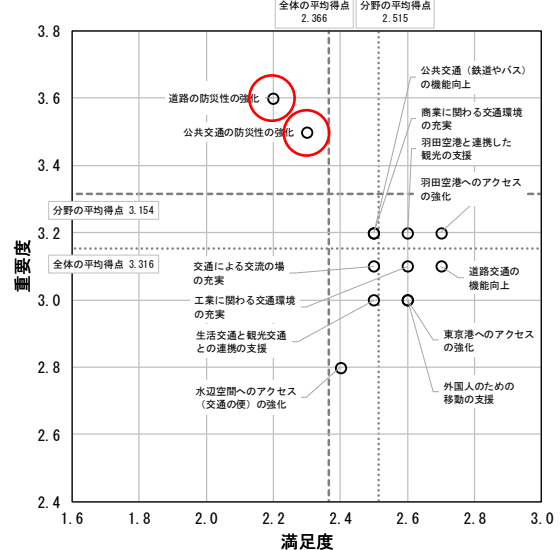
○環境分野

・「環境」分野に関わる「施策の方向性」のうち、「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」、「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」は、特に重要度が高く満足度が低い。

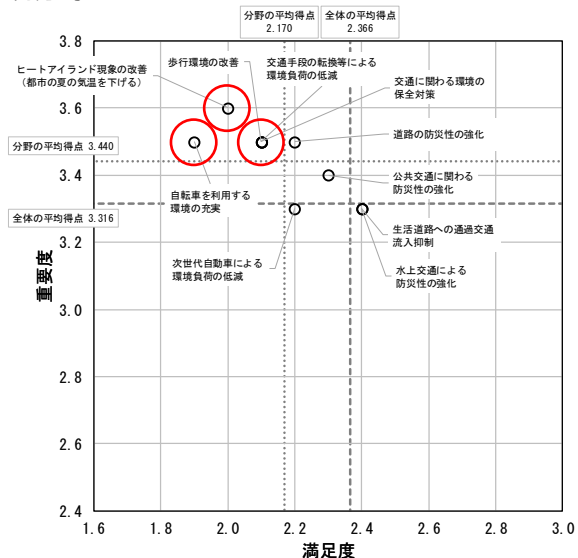
暮らし分野



都市の活力分野



環境分野



※施策の満足度、重要度の得点化の方法

- ・ 施策の満足度の得点 = (満足の回答者数 × 4点 + やや満足の回答者数 × 3点 + やや不満の回答者数 × 2点 + 不満の回答者数 × 1点) / 対象項目の回答者数 (わからない、無回答を除く)
- ・ 施策の重要度の得点 = (重要な回答者数 × 4点 + やや重要な回答者数 × 3点 + あまり重要ではないの回答者数 × 2点 + 重要ではないの回答者数 × 1点) / 対象項目の回答者数 (わからない、無回答を除く)

出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果（令和4年6月実施）。

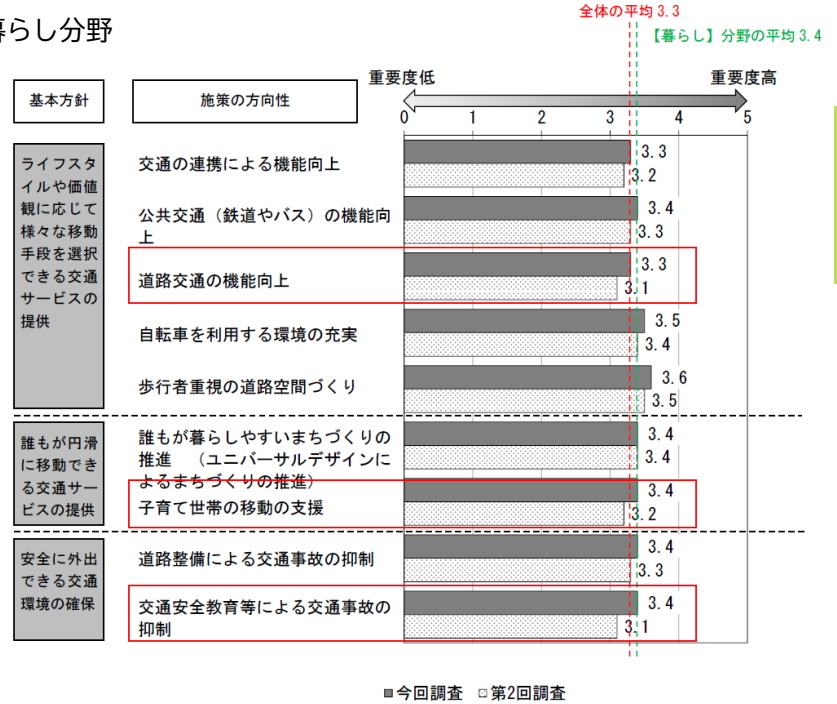
区内に居住する満16歳以上の方2,500人（住民基本台帳から無作為抽出）。アンケート票を郵送により配布。回収数876票、回収率31.1%。

2.3.2 施策の方向性に関わる「重要度」の変化

○暮らし分野

「暮らし」分野に関わる「施策の方向性」の重要度を、当初計画策定時のアンケート調査（平成29年度実施）での重要度と比較すると、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。

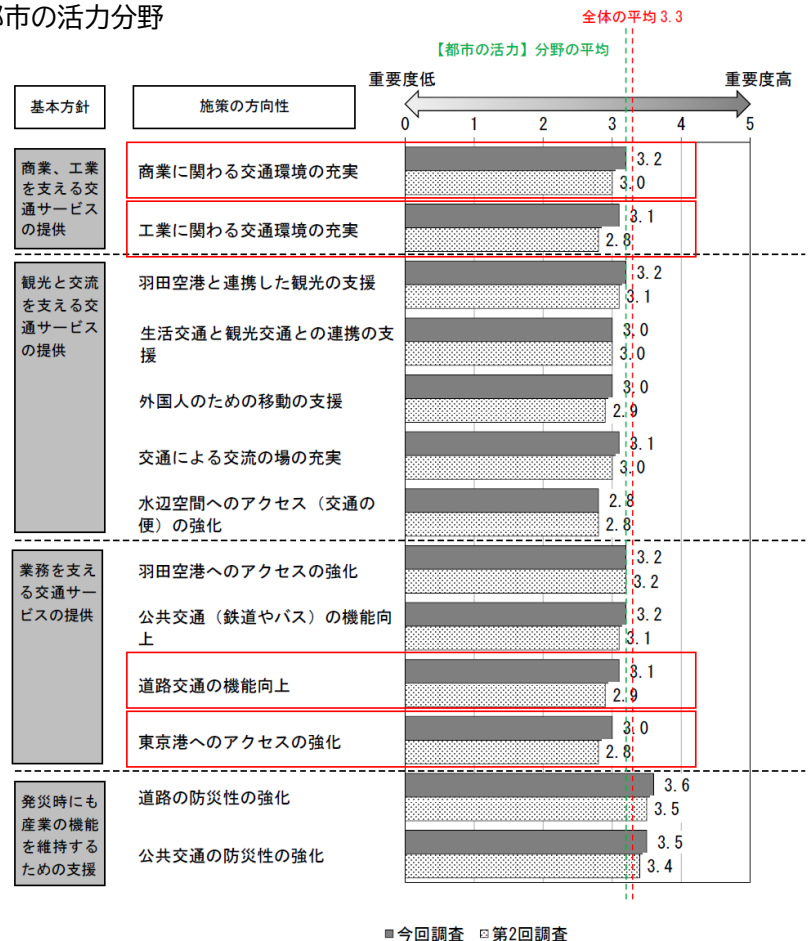
暮らし分野



○都市の活力分野

「都市の活力」分野に関わる「施策の方向性」の重要度を、当初計画策定時のアンケート調査での重要度と比較すると、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。

都市の活力分野

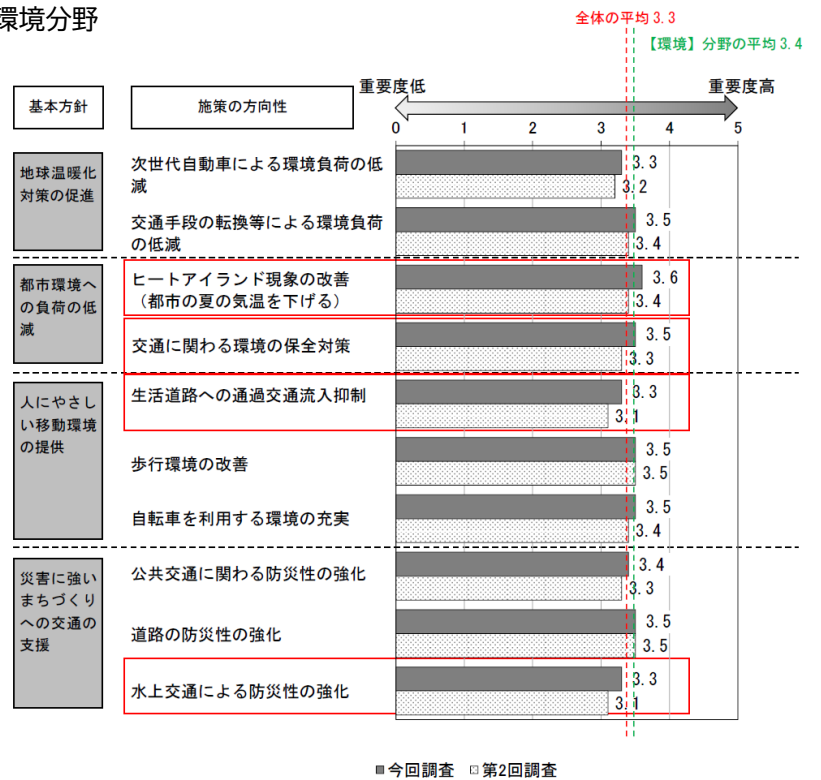


※大田区の交通に関するアンケート調査結果（令和4年6月実施）の結果を「今回調査」、当初計画策定時に実施した大田区の交通に関するアンケート調査結果（平成29年度実施）の結果を「第2回調査」と表記している。

○環境分野

- ・「環境」分野に関わる「施策の方向性」の重要度を、当初計画策定時の調査と比較すると、特に、「ヒートアイランド現象の改善」「交通に関わる環境の保全対策」(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。

環境分野



2.4 当初計画による取組の点検・評価

(1) PDCA サイクルによる計画の推進について

- ・「大田区交通政策基本計画」（平成 30 年 3 月）（以下、「当初計画」と記す。）は、PDCA マネジメントサイクルを用いながら推進し、点検評価については、「モニタリング指標」についてデータを収集・整理して進捗状況を把握することとしている。そのため、当初計画の進捗状況と成果の検証として、モニタリング指標についてデータを整理した。

(2) モニタリング指標について

- ・モニタリング指標は、業績評価指標と目標達成指標から構成される。

業績評価指標：施策による効果は複数の施策が連携して生じるため、3つの「目標」（暮らし、都市の活力、環境）及び「全体」について、代表する18の指標を設定している。

目標達成指標：取組の達成状況を把握するため、受益者である区民の意識を4項目の「満足度」「割合」として設定している。

(3) モニタリング指標の整理結果と考察

1) 「暮らし」分野の業績評価指標

- ・「暮らし」分野に関わる総合的な評価（「通勤・通学の便」、「医者や病院の便」、「買い物の便」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。
- ・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。

- ・以上のことから、暮らしに関わる総合的な評価は、交通以外の区取組の効果も想定されるものの、放置自転車台数の減少、シェアサイクルの普及等の交通分野の取組の着実な進展により、総合的な満足度が増加したことがうかがえる。
- ・しかし、「バリアフリー」に対する満足度は30%台の低い値で推移しており、取組の充実がさらに求められる。
- ・なお、大田区の交通に関する区民アンケート（令和4年6月実施）では、特に「自転車を利用する環境の充実」、「歩行者重視の道路空間づくり」の重要度が高く満足度が低い。そのため、自転車利用環境、歩行者重視の道路空間づくりの取組の充実がさらに求められる。

2) 「都市の活力」分野の業績評価指標

- ・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。なお、令和3年度は微増の回復傾向にある。

- ・以上のことから、都市計画道路の整備をはじめ、業務や人の交流など都市の活力を支える交通分野の取組の推進が引き続き求められる。

3) 「環境」分野の業績評価指標

- ・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。

- ・東京における年平均気温の経年的な上昇傾向が現れている。また大田区の交通に関する区民アンケート（令和4年6月実施）で、特に「ヒートアイランド現象の改善」の重要度が高く満足度が低い。これらのことも踏まえ、緑道や散策路の整備、道路の緑化など、都市環境の改善に向けた取組の充実がさらに求められる。

4) 区民の関わりに関する業績評価指標

- ・交通に関わる区民団体（NPO）の数は、5団体（平成28年度）から4団体（令和3年度）に減少している。

- ・大田区の交通に関する区民アンケート（令和4年6月実施）では、交通に関わる取組への区民の今後の参加意向は、当初計画策定時のアンケート調査（平成29年度実施）と大きな変化はみられないことから、交通に関わる取組について、区民の参加促進・連携の強化が引き続き求められる。

5) 目標達成指標

- ・「暮らし」分野：「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」に対する満足度は、65.0%から57.8%に減少。
- ・「都市の活力」分野：「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」に対する満足度は、65.5%から49.3%に減少。
- ・「環境」分野：「地球や都市、人々にやさしく、安全安心な交通環境」に対する満足度は、51.5%から34.7%に減少。
- ・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、37.6%から34.9%に減少。

- ・ 以上のように、目標達成指標はいずれも減少しているが、個々の取組の満足度については特に減少がみられないことから、この目標達成指標に関する当初計画策定時のアンケート調査（平成29年度実施）の結果が、本来の値よりも高い結果になっていたことがうかがえる。
- ・ なお、近年における災害の甚大化、新型コロナウイルス感染拡大等を経験し、「暮らし」、「都市の活力」、「環境」のキーワードに対して、交通政策以外の視点が大きく反映されてしまっている可能性も考えられる。

6) 点検・評価のまとめ

- ・ モニタリング指標のうち、業績評価指標の推移を確認した結果、新型コロナウイルスの感染拡大による影響を除けば、取組が進められていることが確認できた。
- ・ 一方、目標達成指標の値はいずれも低い結果となっていることから、当初計画に記載された取組については、基本的に継続する必要がある。
- ・ 「バリアフリー」に対する満足度は30%台の低い値で推移しており、取組の充実がさらに求められる。

■ モニタリングの評価指標値の推移

1) 業績評価指標

※グレー: 計画策定時の指標

目標	項目	モノサシ(指標)	計画策定時の指標	単位	指標の推移					
					平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度 令和元年度	令和2年度	令和3年度
					2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
暮らし	総合的な評価	「通勤・通学の便」に満足している区民の割合(%)	75.8% (平成28年度)	%	75.8	76.2	72.8	—	—	78.1
		「医者や病院の便」に満足している区民の割合(%)	75.2% (平成28年度)	%	75.2	73.6	73.0	—	—	78.0
		「買い物便」に満足している区民の割合(%)	74.1% (平成28年度)	%	74.1	74.8	75.2	—	—	76.9
	公共交通に関する評価	自宅の近くにバス停や駅があるなど、公共交通機関が利用しやすい環境ですか。	91.0% (平成29年度)	%	—	91.0	85.2	90.8	88.7	91.4
		大田区内の公共交通網(電車・バスなど)に満足していますか。	85.0% (平成29年度)	%	—	85.0	78.1	83.1	79.5	81.9
	自転車に関する評価	放置自転車台数	1,323台 (平成28年度)	台	1,323	1,103	941	1,017	872	534
	バリアフリーに関する評価	駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合	43.2% (平成28年度)	%	43.2	43.1	46.4	—	—	—
「バリアフリー」に満足している区民の割合(%)※		34.0% (平成28年度)	%	34.0	35.9	33.7	—	—	35.2	
交通安全に関する評価	区内の交通事故件数	1,279件 (平成28年)	件	1,279	1,348	1,445	1,332	1,259	1,400	
都市の活力	業務や支える交通サービスの提供に関する評価	「道路の整備」に満足している区民の割合(%)	60.0% (平成28年度)	%	60.0	60.4	61.3	—	—	60.1
		都市計画道路の整備延長(km)、整備率(%)	52.40km、48.7% (平成28年度)	km	52.40	52.40	52.59	52.59	52.59	52.87
		区内全鉄道駅の1日平均乗降人員	163.5万人/日 (平成28年度)	万人/日	163.5	167.7	171.0	170.7	116.4	122.6
		区内宿泊施設の宿泊者数(人) (延べ宿泊者数、そのうち外国人)	145.7万人、 33.6万人 (平成28年度)	万人	145.7	158.5	143.0	171.5	67.8	105.0
				万人	33.6	33.2	34.9	36.6	3.5	4.7
環境	都市の環境負荷の低減に関する評価	道路交通騒音の環境基準達成率(%)	84.3% (平成28年度)	%	84.3	78.4	82.0	77.7	83.8	86.4
	人にやさしい移動環境の提供に関する評価	緑道や散策路の整備延長(km)	計20.8km (平成28年度)	km	20.8	21.0	21.3	21.7	21.1	23.5
	災害に強いまちづくりへの交通の支援に関する評価	優先対策橋梁の整備率(%)	60.3% (平成28年度)	%	60.3	63.0	65.8	68.5	72.6	73.9
狭あい道路の拡幅整備率(%)		16.1% (平成28年度)	%	16.1	16.8	17.7	18.5	19.5	20.3	
全体	区民の関わり	交通に関わる区民団体の数	5団体 (平成28年度)	団体	5	—	—	—	—	4

※「バリアフリー」に満足している区民の割合: 大田区政に関する世論調査で「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」の設問がなくなったため、代わりに指標として追加しました。

2) 目標達成指標

目標	指標	計画策定時の指標	令和4年度の指標
暮らし	「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」に対する満足度	65.0%	57.8%
都市の活力	「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」に対する満足度	65.5%	49.3%
環境	「地球や都市、人々にやさしく、安全安心な交通環境」に対する満足度	51.5%	34.7%
全体	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	37.6%	34.9%

(参考) 当初計画策定後の交通に関わる主な実績等

目標	基本方針	主な実績等
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	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。 ・「多摩川トンネル」の立坑工事への着手、「多摩川スカイブリッジ」の供用開始、その他都市計画道路、臨港道路事業の推進など、道路の整備が進展。 ・「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」等に基づき、自転車走行空間の整備を継続して実施。
		<ul style="list-style-type: none"> ・矢口地域コミュニティバス「たまちゃんバス」が、本格運行へ移行。 ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。 ・「大田区無電柱化基本方針」、「大田区無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を推進。
		<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償輸送の補助、寝台自動車など福祉タクシーの利用補助を実施。 ・「羽田イノベーションシティ」において、自動運転バスの運行を開始。 ・公共交通不便地域の解消に向け、新たな交通手段の導入の検討、電動キックボードの実証エリアの指定等を実施。
暮らし	2. 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"> ・「大田区移動円滑化促進方針～おおた街なか”すいすい”方針～」を策定し、バリアフリー化を推進。 ・鉄道駅のバリアフリー化（ホームドア、EV、多機能トイレなどの設置）を促進。 ・心のバリアフリーの周知啓発を目的とした案内の配布を拡大。
		<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍において、妊婦へのこども商品券（タクシー等に利用できるチケット）の配布を実施。
暮らし	3. 安全に外出できる交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。 ・幅員4m未満の狭い道路について、拡幅を継続して実施。 ・年代別の交通安全教育や、警察、関係機関と協力し交通安全啓発活動を実施。 ・交通安全、自転車安全利用のポスター掲示及びチラシの配布や、交通安全運動、イベント等における交通安全啓発活動を実施。
都市の活力	1. 商業、工業を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の装飾灯の補修や、アーケードのLED化を実施（令和3年度までに114会のLED化が完了）。 ・商店街の空き店舗等を、来街者が利用できる場（お休み処）を開放し提供する商店街に対し、運営費の一部を補助。
		<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】
都市の活力	2. 観光と交流を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・内陸部から臨海部へのアクセス改善に向けて、交通事業者と改善に向けた連携体制を構築。 ・品川区と連携した事業を実施（令和元年度：東海道エリア回遊イベントの実施、東海道エリアマップの増刷）。 ・特区民泊施設にコミュニティサイクルポートを設置（全国初）。 ・令和元年8月に「大田区サイン整備基本方針」を策定し、サイン整備を推進。 ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。 ・HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）第2ゾーンの防潮堤を活用し、全長約1.1km区間のソラムナード羽田緑地を整備。

目標	基本方針	主な実績等
都市の活力 (続き)	3. 業務を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道貨物支線貨客併用化の実現に向け、沿線自治体で構成する協議会で検討。 ・東名高速～湾岸道路間の計画について、平成30年6月に国交省・東京都・川崎市・世田谷区・大田区の5者による意見交換会が設立。 ・東京港物流効率化事業補助金を実施。 ・東京港における物流機能（鉄道輸送）強化実証事業を実施。 ・令和島の中防外1号線及び中防外3号線の一部を共用開始。 ・東京港コンテナターミナルY2がオープンし、Y3も早期完成に向けて整備。
	4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。【再掲】 ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。【再掲】 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。【再掲】
環境	1. 地球温暖化対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田イノベーションシティにおいて、スマートシティを構築。 ・地球温暖化防止と次世代エネルギー普及拡大の意識啓発のため、小中学校において環境学習を実施。 ・次世代産業創造・産業クラスター形成事業として、各種セミナー・ワークショップを開催。 ・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において、自動運転バスを期間限定で運行。 ・「大田区自転車等総合計画」を策定し、自転車等への取組を推進。
	2. 都市の環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。【再掲】 ・散策路等に環境負荷の低い遮熱性、保水性舗装等を採用。 ・内陸部から臨海部へのアクセス改善について検討。 ・大気汚染調査常時監視、鉄道騒音振動調査を実施。
	3. 人にやさしい移動環境の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・橋梁架替工事により、歩道部の幅員、段差などを改善。 ・商店街等と協力して自転車の押し歩き推進ゾーンを設け、自転車の押し歩き運動を推進。 ・「大田区自転車等総合計画」を策定し、自転車等への取組を推進。【再掲】 ・「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」等に基づき、自転車走行空間の整備を継続して実施。【再掲】
	4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・空港アクセス線の本格的な工事着手。 ・下丸子1号踏切の地方踏切道改良計画を国土交通大臣に提出。 ・橋梁の耐震性を向上させ、広域的な防災体制を強化。 ・「防災街区整備地区計画」が施行され、バス通り沿いなどで新たな建替え助成を開始。 ・大森南一丁目地先、平和島六丁目地先において、防災船着き場を計画。

2.5 中間見直しに関わる課題

・本計画の中間見直しにあたり、当初計画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、改めて主な課題を抽出し、当初計画の施策体系（目標、基本方針、施策の方向性）別に示す。

■ 当初計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題 1/3（暮らし分野）

当初計画の施策体系			当初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） <ul style="list-style-type: none"> ・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、交通ルール・マナーの普及啓発等 	<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 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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） <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用環境の整備推進 ・コミュニティサイクルの利用促進 	・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） <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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所

■ 当初計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題 2/3（都市の活力分野）

当初計画の施策体系			当初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自動車等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	・HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）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）	-

■ 当初計画策定後の大田区の交通に関わる主な課題 3/3（環境分野、全体）

当初計画の施策体系			当初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	・歩行空間の熱環境の改善	・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	-	・交通に関わる取組について、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

第2章

区の交通の現況と課題

第3章

大田区が目指すまちの姿

3.1 大田区基本構想

3.2 大田区都市計画マスタープラン

第3章 大田区が目指すまちの姿

3.1 大田区基本構想

- ・令和 22（2040）年頃の大田区のあるべき姿として、以下の将来像を掲げている。

心やすらぎ 未来へはばたく 笑顔のまち 大田区

これまで築いてきた地域のつながりを大切にし、暮らす人・働く人・学ぶ人・訪れる人の誰もが、安心して心穏やかな日々を送ることができるまちをつくりまします。

また、こどもから大人まで、誰もが夢や希望をもち、未来を切り拓くことができる活力あるまちをつくりまします。

日々のやすらぎと未来への希望により、笑顔があふれるまちの実現をめざし、「心やすらぎ 未来へはばたく 笑顔のまち 大田区」を将来像として掲げまします。

3.2 大田区都市計画マスタープラン

(1) 概要、将来都市像

- ・大田区都市計画マスタープランは、区の内外を取り巻く状況の変化を踏まえ、具体性ある将来ビジョンを確立しまちづくりを推進するため、令和 4 年 3 月に改定が行われた。
- ・本マスタープランでは、概ね 20 年後に当たる 2040 年代を目標年次とした計画を示している。
- ・基本構想で掲げる将来像や区民参画の成果、将来の変化、現行都市計画マスタープランの理念、東京圏における大田区の役割などを踏まえ、以下の将来都市像を設定している。

「暮らす・働く・訪れる」
大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける

- ・将来都市像を実現するため、生活の中の人々の活動（ソフト施策）とそれを支える都市基盤整備などの都市計画と深く関わる取組（ハード施策）を織り交ぜた 4 つのテーマを設定している。

■ 都市づくりのテーマと視点

テーマ	視点
にぎわいと交流を生む国際都市の発展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続的成長を支える魅力ある拠点 ・ 都市の発展を牽引する産業環境 ・ 来街者も円滑に移動できる交通環境
地域力を育む暮らしやすい場の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境 ・ 様々な移動手段を選択できる地域交通
安全・安心な生活の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・ 強靱で回復しやすい減災都市 ・ 様々な活動に支えられた安全・安心な都市 ・ オープンスペースを活かした防災都市
地球に優しい環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市 ・ 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市

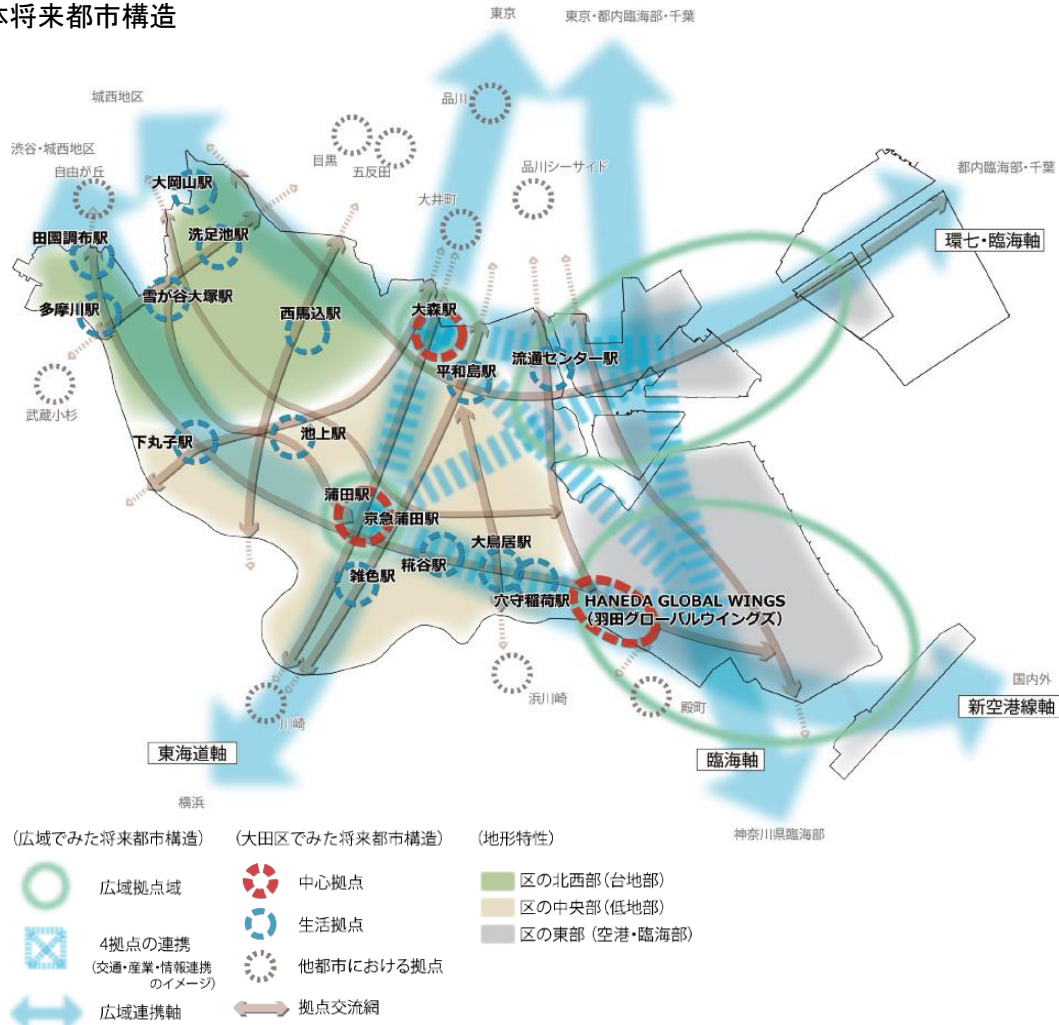
(2) 将来都市構造

- ・ 今後の都市づくり方針の前提となる都市空間の骨格となる都市構造について、次の通り示している。

■ 将来都市構造の構成要素

項目	方向性	地域等
広域拠点域	東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上をめざします	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲田（蒲田駅周辺） ・大森（大森駅周辺） ・臨海部 ・羽田空港とその周辺
広域連携軸	大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上をめざします	【道路網】 都市高速道路1号線、首都高速湾岸線、放射第17号線（産業道路）、放射第19号線（第一京浜）、環状第8号線（環八通り）、環状第7号線（環七通り）、東京湾環状線、東京港臨海道路、補助第333号線（多摩川スカイブリッジ）
		【鉄道網】 JR 京浜東北線、東急多摩川線、京急本線、京急空港線、東京モノレール羽田線、新空港線、羽田空港アクセス線、区部周辺部環状公共交通（エイトライナー）、東海道貨物支線貨客併用化
中心拠点	区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく。	大森駅周辺、蒲田・京急蒲田駅周辺、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）
生活拠点	地区ごとの生活関連施設の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、生活の中心となる拠点として維持・強化・活性化を行っていく。	多摩川駅周辺、池上駅周辺、下丸子駅周辺、平和島駅周辺、雑色駅周辺、田園調布駅周辺、大岡山駅周辺、西馬込駅周辺、雪が谷大塚駅周辺、洗足池駅周辺、糎谷駅周辺、大鳥居駅周辺、穴守稻荷駅周辺
	臨海部の玄関口としての立地特性を活かしながら、働く人の生活を支える拠点として、交通結節機能などを強化していく。	流通センター駅周辺
拠点交流網	中心拠点や生活拠点を相互に交流させ、域内移動の円滑化や地域連携の活性化に資する機能を有す。また、広域連携軸及び周辺区市の拠点とも接続する、都市づくりを支える重要な交通網である。	【道路網】 放射第2号線（中原街道）、放射第1号線（第二京浜）、放射第17号線（産業道路）、放射第19号線（第一京浜）、環状第8号線（環八通り）、環状第7号線（環七通り）、補助第27号線（東邦医大通り）、補助第28号線（池上通り）、東京湾環状線、東京港臨海道路、補助第333号線（多摩川スカイブリッジ）
		【鉄道網】 JR 京浜東北線、東急多摩川線、東急池上線、東急東横線、東急目黒線、京急本線、京急空港線、東京モノレール羽田線、都営浅草線、新空港線
		【散策路】 呑川緑道、海辺の散策路

■ 全体将来都市構造



出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

■ 土地利用の方針



出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

(参考) 国と都の上位計画のポイント

分類	項目	内容
国	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正 (令和2年11月施行)	・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手段の確保等
	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(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
	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停車可能 ・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 ・令和5年4月:自転車利用者のヘルメット着用努力義務化、自動運転レベル4の特定自動運行に係る許可制度の創設等 ・令和5年7月:特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)に関する規定 等
	都市再生特別措置法の一部改正 (令和2年9月施行)	・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出として、「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出、まちなかを盛り上げるエリアマネジメントの推進について記載。 ・「居住エリアの環境向上」として、日常生活の利便性向上、都市インフラの老朽化対策について記載。
	第2次交通政策基本計画 (令和3年5月閣議決定)	・基本的方針として、以下の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を設定した上で具体的な施策を提示。 ①誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保 ②我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 ③災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
	「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年6月公表)	・政策の方向性として、10項目の方向性を記載。 (①国土をフル稼働し、国土の恵みを享受、②マイカーなしでも便利に移動、③交通事故ゼロ、④行きたくなる、居たくなる道路、⑤世界に選ばれる都市へ、⑥持続可能な物流システム、⑦世界の観光客を魅了、⑧災害から人と暮らしを守る道路、⑨道路交通の低炭素化、⑩道路ネットワークの長寿命化)
	新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性	都市交通の今後の方向性 ・まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要 ・公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要 ・適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要 など
東京都	第2次自転車活用推進計画 (令和3年5月閣議決定)	・自転車の活用の推進に関する目標として、以下の4項目を記載。それぞれの施策について記載。 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (令和3年3月改定)	<理念> ・東京が高度に成熟した都市として、AIやIoTなどの先端技術も活用しながらゼロエミッション東京を目指し、地球環境と調和を図り、持続的に発展していく。 <目標> ・東京のブランド力を高め、世界中から選択される都市を目指す。加えて、「ESG」や「SDGs」の概念を取り入れて都市づくりを進め、持続的な成長を確実なものとする。 ・あらゆる人が活躍・挑戦でき、ライフスタイルに柔軟に対応できることが重要。個々人から見れば、特色のある様々な地域で、多様な住まい方、働き方、憩い方を選択できる都市を目指す。 ・みどりを守り、まちを守り、人を守るとともに、東京ならではの価値を高め、持続可能な都市・東京を実現する。
	東京における地域公共交通の基本方針 (令和4年3月策定)	<地域公共交通の理念> ・多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現 <区市町村の役割> ・地域住民の移動ニーズを把握し、地域の交通課題の解決に向け、主体的な役割を發揮 ・交通事業者や住民など地域の関係者と協議し、地域公共交通計画を策定 ・生活交通・ラストワンマイル移動の確保・維持・改善・充実に資する取組の推進 など

第4章

交通政策基本計画の 基本的な考え方

- 4.1 大田区交通の理念
- 4.2 目標
- 4.3 交通の将来像

第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方

4.1 大田区の交通の理念

地方公共団体は、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づき、国の交通政策基本計画を踏まえ、地域のまちづくり等の観点を加えながら、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施するよう求められている。

区はこれまで、「大田区基本構想」「新おおた重点プログラム」に基づき、3つの基本目標「生涯を健やかに安心していきいきと暮らせるまち」、「まちの魅力と産業が世界に向けて輝く都市」、「地域力と行政の連携がつくる人と地球に優しいまち」の実現に向けて、また、「大田区都市計画マスタープラン」の将来都市像「「暮らす・働く・訪れる」大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける」の実現に向けて、交通を包含するまちづくりを総合的に進めてきた。

その一方で、本計画の「第2章 区の交通の現況と課題」でも示したとおり、地域別、区内、広域というそれぞれの視点において、交通に関する課題が存在する。また、交通に関わる区民アンケート調査結果においても、課題が挙げられている。

交通政策基本法第2条では、交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識として、「(利用者の) 交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要」とされている。そのため、区は本計画の策定に当たり、区が抱える課題を踏まえつつ、利用者のライフステージに着目し、取組を進めるべき大田区の交通の課題を抽出した。

少子高齢化や都市間競争の激化などが進む中、羽田空港を有する区として東京圏における広域的な交通拠点としての役割を担うとともに、生活に必要な人や物の移動についての課題を着実に解決し、大田区の強みである交通利便性をさらに高め、まちづくりに活かしていくことが求められている。

これらのことを踏まえ、本計画の理念を、世界とつながる交通（グローバル：global）から地域の交通（コミュニティ：community）まで、多様な特性を有する大田区の交通の総合的な充実を目指す（グローバル to コミュニティ）。

それを受けて、キャッチコピーを

ニーマルサンマル
大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定している。
















また、その実現に向けて、上位計画の基本目標や都市づくりの方向性を踏まえ、交通分野では「暮らし」「都市の活力」「環境」をキーワードとして、まちづくりと連携しながら交通に関わる施策の着実な推進を図ることとする。

※G2CとはGlobal to Communityのこと。なお、G2Cには、世界から大田区に人を呼び込みたいという思いも込めて設定している。

また、計画の目標年次は令和10（2028）年であるが、キャッチコピーでは切りの良い2030としている。

4.2 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、具体的な取組を推進していくため、「暮らし」「都市の活力」「環境」をキーワードとして3つの目標を設定し、目標ごとに基本方針を定め、施策の着実な推進を図ることとする。

目 標	暮らし	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					
	都市の活力	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					
	環境	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					

これらの目標をわかりやすく示すため、第2章で整理した交通の課題に対する将来像を次ページに示す。

4.3 交通の将来像

大田区の交通の現況、課題及び目指すべきまちの姿を踏まえ、「大田区の交通の理念」及び「目標」を実現するため、様々な特性を踏まえた「地域の交通」、生活に身近な「区内交通」、広域的なつながりを生む「広域交通」という3つの視点で「交通の将来像」を掲げるとともに、これらが実現した場合の将来の姿（私たちの暮らしのイメージ）を、以下のとおり示す。

■ 交通の課題と交通の将来像 1/2

	交通の課題	課題に対する将来の姿	交通の将来像	
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域の交通</p>	<p>地域別の交通の課題 (24ページ参照)</p>	台地部地域	高低差や良好な住宅地という特性に応じた、交通環境が整備されている。	<p>地域の交通の将来像</p> <p>特性を踏まえ、需要に適切に応えた、交通環境の充実</p>
		馬込・池上地域	落ち着いた住宅地として、また区民や来街者が訪れやすく快適にすごせる、交通環境が整備されている。	
		大森地域	大森駅周辺や平和島駅周辺を拠点として、臨海部と内陸部が公共交通で円滑に移動できる。	
		蒲田地域	J R蒲田駅と京急蒲田駅間が 新空港線 で結ばれ、駅周辺の交通結節機能が向上している。	
		多摩川沿い地域	多摩川沿い、下丸子駅周辺、雑色駅周辺の交通機能が向上している。 新空港線の整備とともに、沿線住民の利便性が確保されている。	
		糎谷・羽田地域	糎谷・羽田地域の交通機能が確保され、ほかの地域へも移動しやすい。	
		空港臨海部地域	羽田空港の利用 回復 に対応した空港へのアクセス機能が向上している。 また、臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等への人と物の移動を支える交通が充実している。	
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">区内交通</p>	<p>区内交通の課題 (25ページ参照)</p>	鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上	東西方向の鉄道の強化、交通結節点機能の強化、公共交通不便地域の改善等 により、公共交通ネットワークが 維持・強化 されている。 安全対策や施設の充実により、利用環境が向上している。	<p>区内交通の将来像</p> <p>生活に必要な交通手段の強化</p> <p>交通手段がうまくつながる</p>
		地域公共交通の充実		
		道路の機能確保、改善	道路ネットワークが強化されるとともに、道路の利用環境が向上している。	
		自転車の利用環境の改善	誰もが安全、快適に自転車を利用できる環境が整備されている。	
		歩行空間の改善	誰もが安全、快適に外出できる歩行空間が整備されている。	
		タクシーの公共交通としての活用	鉄道やバスで対応しきれない需要に応じた移動手段としてタクシーが活用されている。	

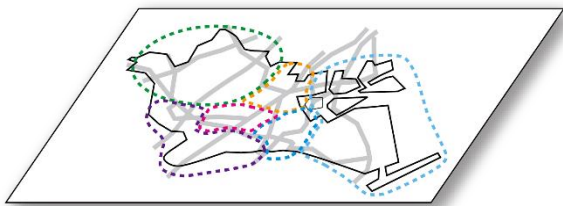
※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所

■ 交通の課題と交通の将来像 2/2

	交通の課題		課題に対する将来の姿	交通の将来像
区内交通 (続き)	区内交通の課題 (続き) (25ページ参照)	多様な移動手段の活用	鉄道やバスだけではなく、多様なモビリティの組合せにより、総合的なモビリティが提供されている。	区内交通の将来像 (再掲) 生活に必要な交通手段の強化 交通手段がうまくつながる
		特に移動が困難な方への支援	高齢者、障がい者、子育て世帯等が必要に応じて移動できる環境が整備されている。また、乳幼児を連れて外出する際に、バスに自由に乗降できる。	
		物流機能の確保	臨海部、住工混在地域、住宅地等、区内の特性に合った物流機能が確保されている。	
		交通安全	交通事故の少ない社会が構築されている。	
		産業に関わる交通	商業・工業・観光など産業を支える交通環境が整備されている。	
		防災に関わる交通	災害発生への備えが行われ、災害発生時にも安全安心な交通環境が整備されている。	
		環境に関わる交通	環境への負荷が低い交通環境が整備されている。また、人にやさしい移動環境が整備されている。	
広域交通	広域交通の課題 (27ページ参照)	鉄道の強化	東西、南北方向の鉄道が強化され、広域的な鉄道ネットワークが構築されている。	広域交通の将来像 円滑な広域交通の確保 通過交通が排除されて安全な生活環境の形成
		道路の強化	広域的な道路交通を支える、幹線道路ネットワークが構築されている。	
		空港の強化	羽田空港の利用回復に対応した空港へのアクセス機能が向上している。	
		港湾の強化	東京港の機能強化に伴い、東京港へのアクセス機能が向上している。	
		水上交通の強化	平常時は観光等、災害時には人や緊急物資を運ぶために、水上交通が利用されている。	

■ 交通の将来像

地域の交通の将来像



各地域の地形や土地利用、人口の分布状況などの特性を踏まえ、人や物の移動に対する需要に適切に応えた、交通環境の充実が図られている。

区内交通の将来像



生活に必要な人や物の移動について、それぞれの交通手段が強化されるとともに、それぞれの交通手段がうまくつながることで、既存の交通に関わるストックが効率的に活用され、総合的に交通環境が充実している。

広域交通の将来像



東京圏における広域的な交通拠点としての役割を担い、空港、港湾、鉄道、道路等による円滑な広域交通の確保が図られ、国内だけではなく、海外との人や物のつながりが強くなり、温室効果ガスの削減も図られている。
一方、広域交通の強化により、通過交通が排除されて安全な生活環境が形成されている。

■ 地域の交通の将来像（イメージ）

大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）の地域別構想方針図を踏まえ、地域の交通の将来像を示す。





台地部地域

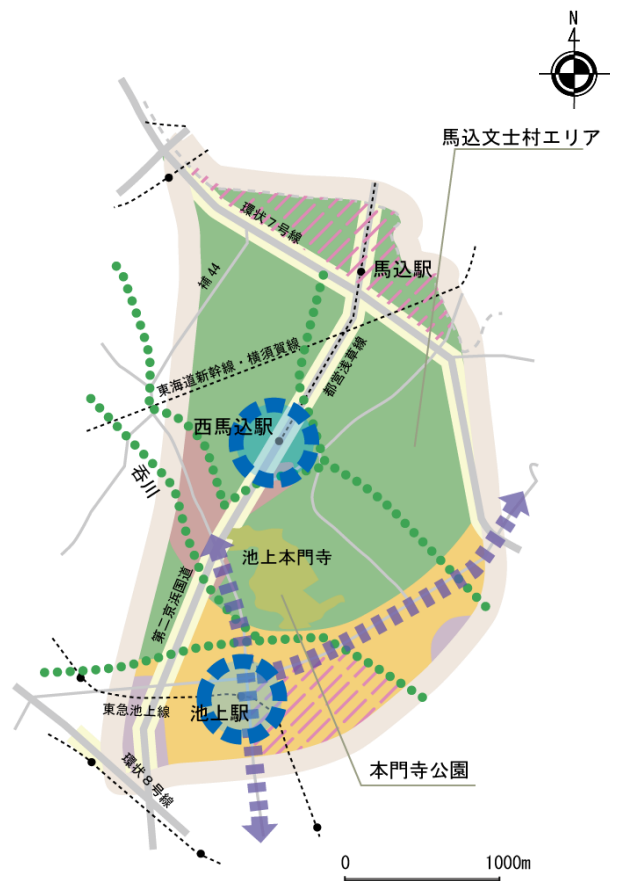
高低差や良好な住宅地という特性に応じた、交通環境が整備されている。



馬込・池上地域

池上本門寺をはじめとする歴史文化資源、落ち着いた住宅地という特性に応じた、区民や来訪者が訪れやすく、快適にすごせる交通環境が整備されている。

-  生活拠点
-  水と緑のネットワーク
-  道路の充実
-  防災性に配慮した市街地環境の改善が求められる区域



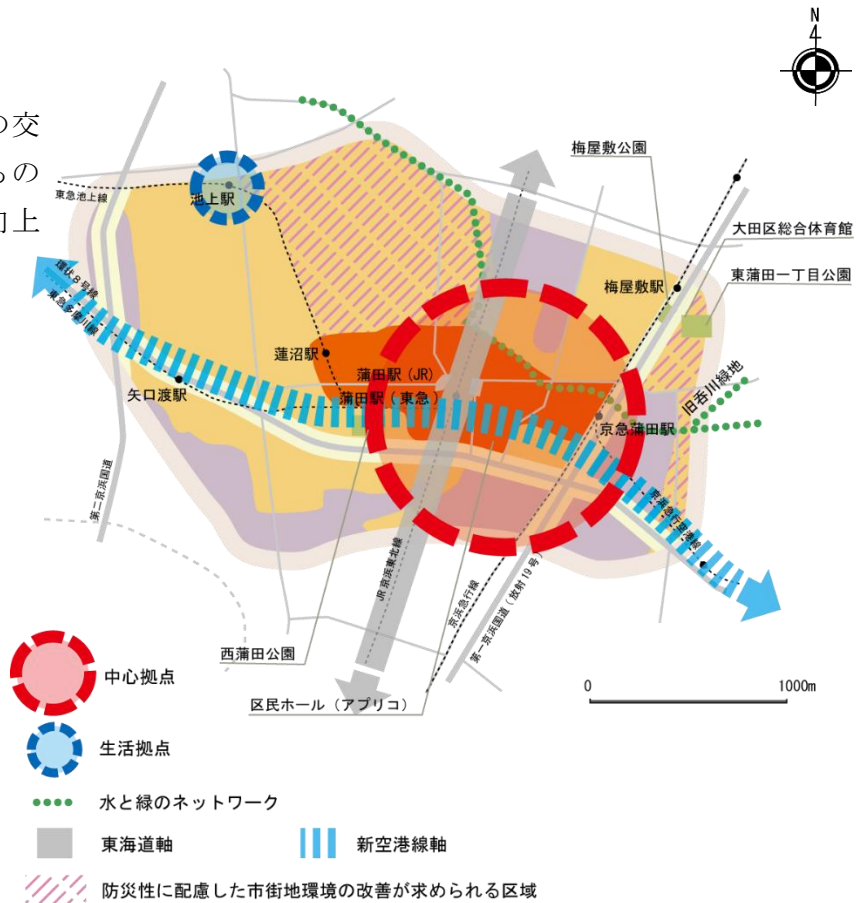
大森地域

大森駅周辺や平和島駅周辺を拠点として、臨海部と内陸部が公共交通でスムーズに結ばれている。



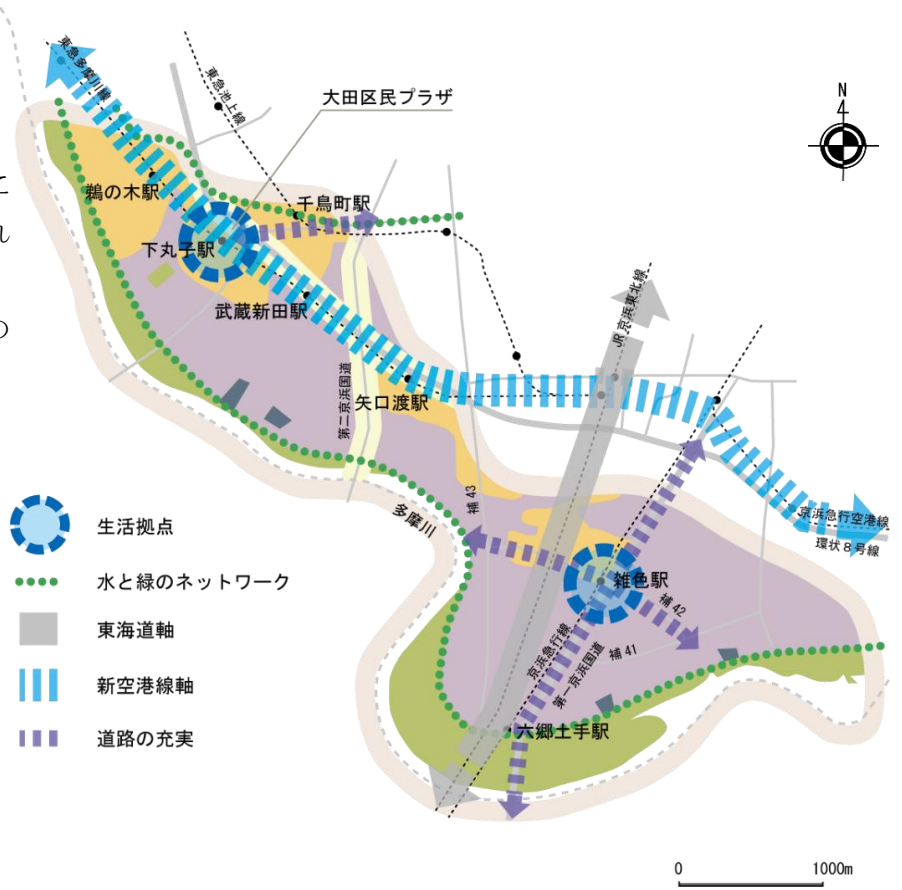
蒲田地域

JR 蒲田駅と京急蒲田駅間の交通の連携が向上し、これらの駅周辺の交通結節機能が向上している。



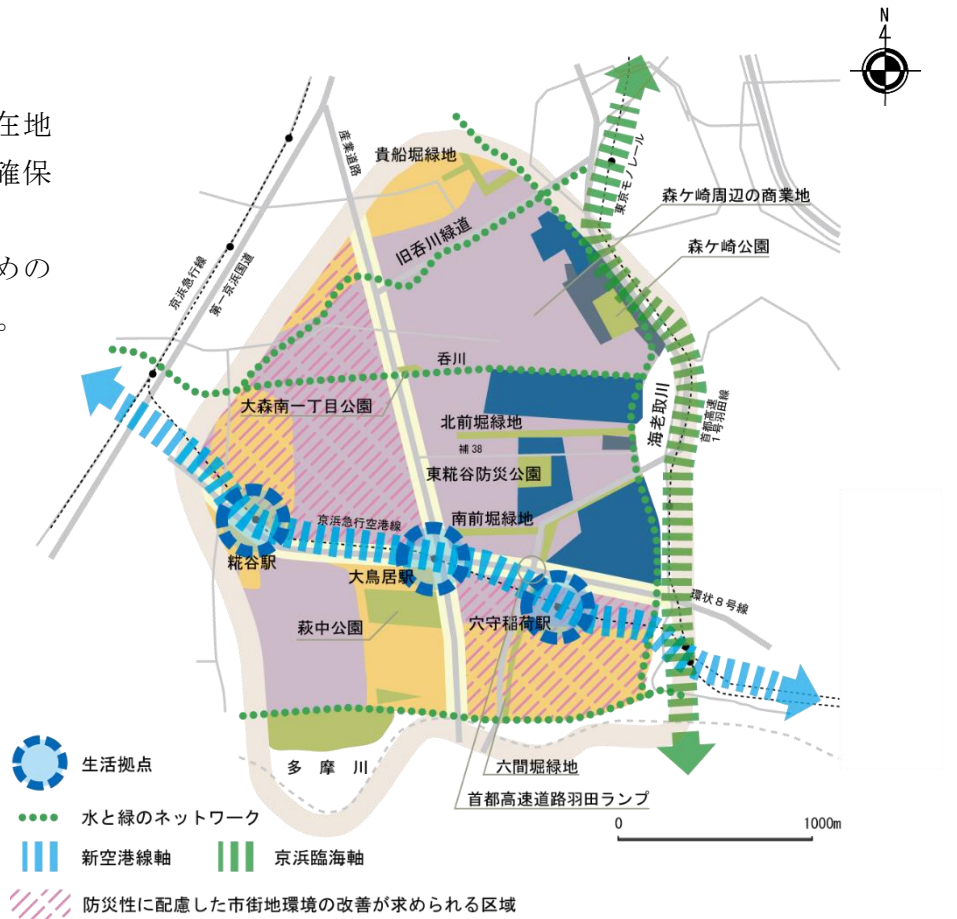
多摩川沿い地域

多摩川沿いの住工混在地域における、交通機能が確保されている。
下丸子駅周辺と雑色駅周辺の交通機能が向上している。



糞谷・羽田地域

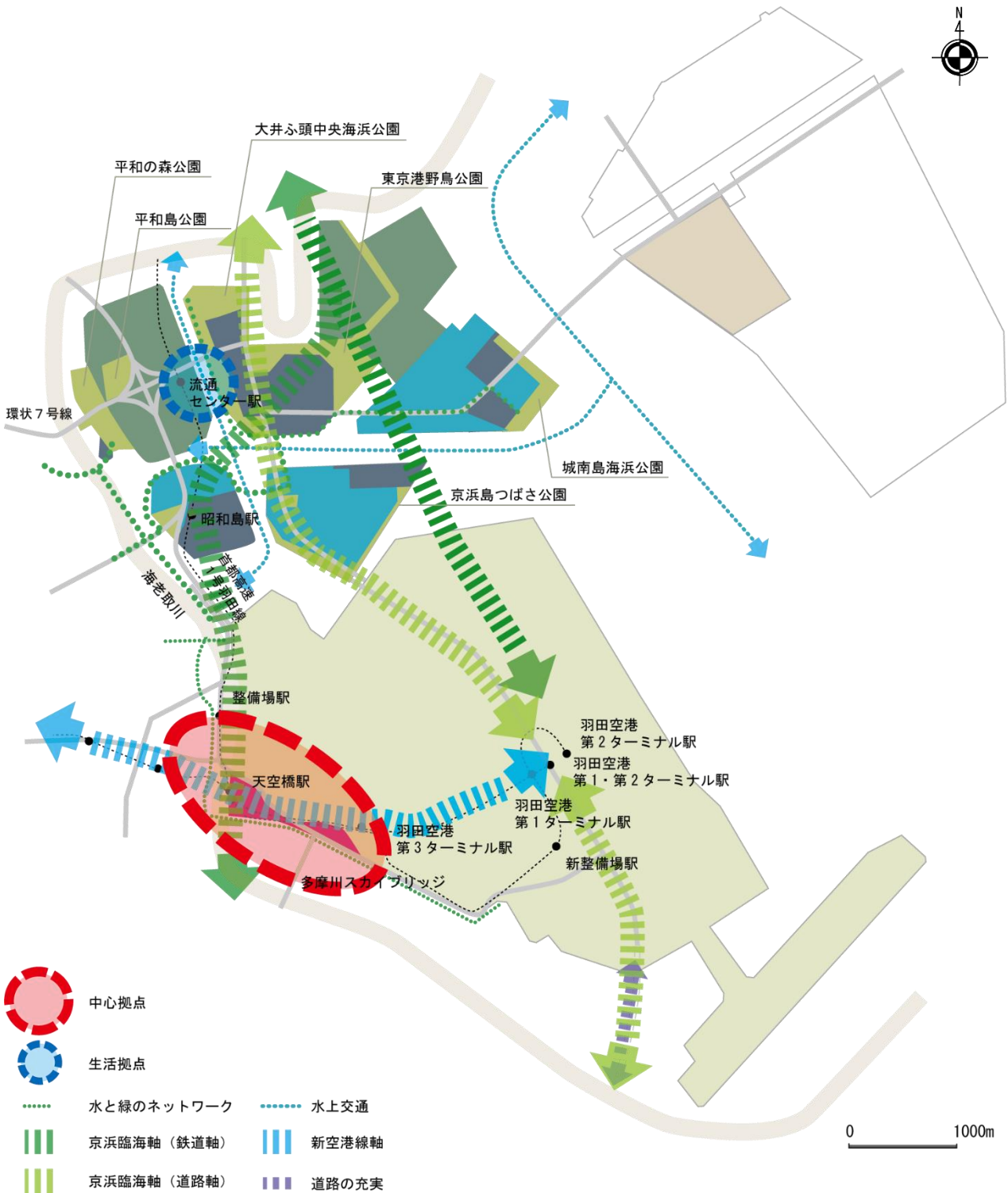
糞谷・羽田地域の住工混在地域における、交通機能が確保されている。
ほかの地域へ移動するための交通環境が整備されている。



空港臨海部地域

臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流と、これらの地区への人の移動を支える交通環境が整備されている。

また、羽田空港の利用者増加に対応した空港へのアクセス機能が向上している。



■（参考）大田区らしさを表すみどり











出典：大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた（令和5年3月）

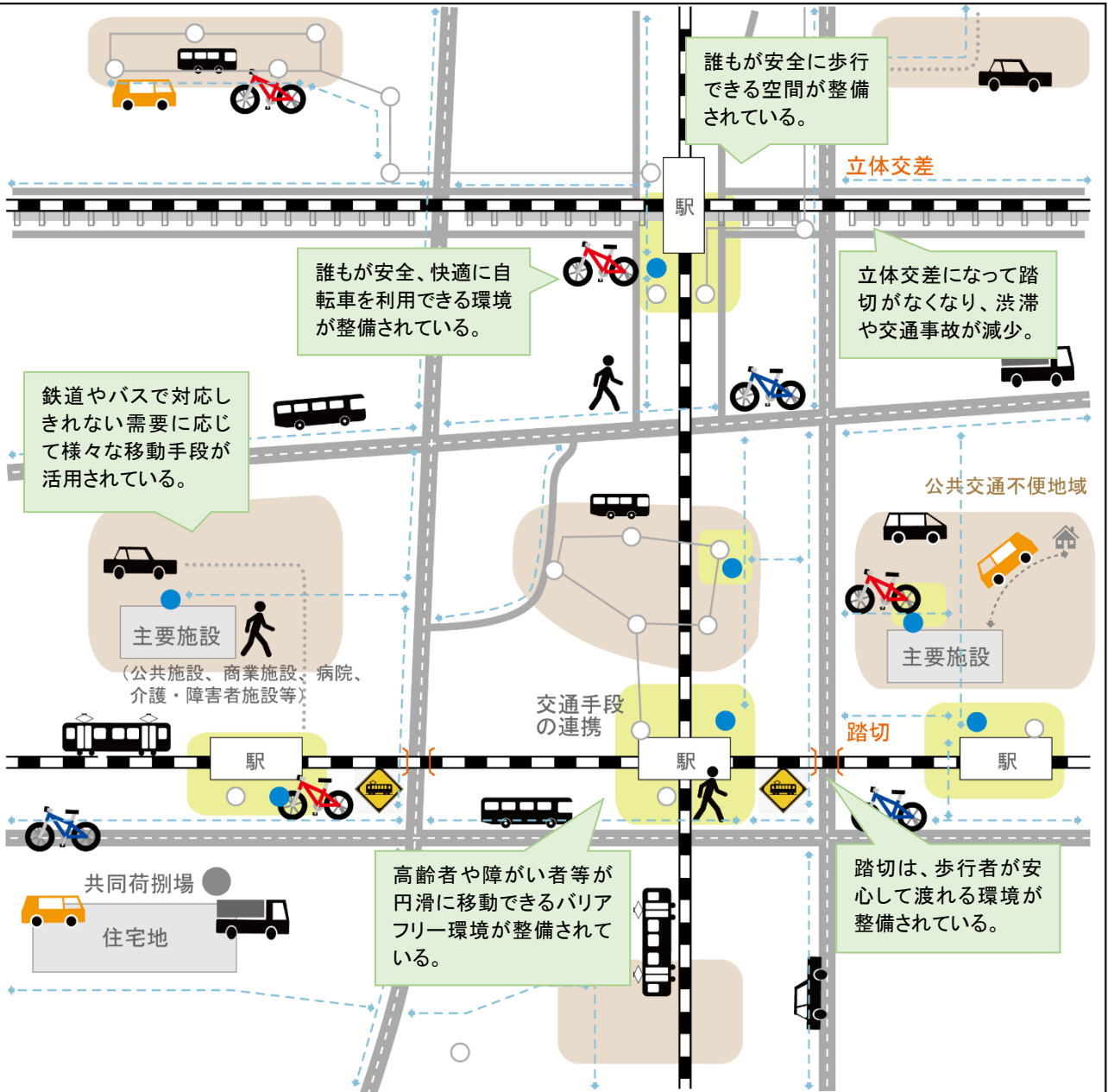
■ 区内交通の将来像（イメージ 1/2）



















※この図は、区内全体に関わる鉄道と幹線道路の将来像である。各地域の交通の将来像についてはP55～P58に記載している。

-  広域拠点域
-  中心拠点
-  生活拠点
-  東海道軸（鉄道系+道路系）
-  新空港線軸（鉄道系+道路系）
-  京浜臨海軸（道路系）
-  京浜臨海軸（鉄道系）
-  道路網

■ 区内交通の将来像 (イメージ 2/2)



- | | | |
|--|--|---|
|  鉄道 |  自転車 |  交通結節点
(交通手段の乗換等) |
|  路線バス |  コミュニティサイクル |  公共交通不便地域 |
|  コミュニティバス |  徒歩 |  バス停 |
|  デマンド交通等 |  自転車走行空間 |  コミュニティサイクルポート |
|  タクシー、カーシェアリング等 |  バス路線 | |
|  貨物車 |  福祉分野の移動の支援
(福祉有償運送、福祉タクシー等) | |

■ 広域交通の将来像（イメージ）



※この図は、広域に関わる鉄道と幹線道路等の将来像である。各地域の交通の将来像についてはP55～P58に記載している。

- 広域拠点域
- 中心拠点
- 生活拠点
- 水上交通
- 船着場
- 東海道軸（鉄道系＋道路系）
（JR 京浜東北線、京急本線、国道 15 号）
- 新空港線軸（鉄道系）
（新空港線、京急空港線、東急多摩川線、区部周辺部環状公共交通）
- 新空港線軸（道路系）
（環状八号線など）
- 京浜臨海軸（道路系）
（首都高速湾岸線、国道 357 号）
- 京浜臨海軸（鉄道系）
（羽田空港アクセス線、東海道貨物支線貨客併用化）

・広域拠点（スクエア）：蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部において個性ある拠点を形成するとともに、拠点同士をつなぐネットワークの強化により相乗効果を発揮。

第5章

施策展開

5.1 基本方針

5.2 施策の体系

5.3 施策内容

5.4 重要な取組テーマ

5.1 基本方針

5.1.1 目標「暮らし」を実現するための基本方針



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

こどもから高齢者、障がい者、子育て中の方をはじめ、誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせるように、公共交通、道路交通、自転車走行環境、歩行空間について、既存のストックを活かすとともに、充実を図り、様々な交通手段間の連携を強化することにより、多様な交通手段が選択可能で、誰もが容易に外出できる環境をつくる。

特に高齢社会の進展に伴い、地域包括ケアシステムと連携して、高齢者が住み慣れた地域で可能な限り自立した生活を送ることができるよう、地域公共交通ネットワークや歩行空間などの整備を行うことで、高齢者が外出したくなるまちをつくる。

また、外出に支援が必要な高齢者や障がい者については、福祉タクシーや福祉有償運送などの移動手段が利用しやすい環境をつくる。

なお、既存の交通手段だけではなく、カーシェアリングやライドシェア（相乗り）などの仕組みや、超小型モビリティやパーソナルモビリティ、自動運転車などの新たな交通手段の活用、ICTと交通との連携など、交通に関わる新しい技術の活用も念頭において取り組む。

2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供

ユニバーサルデザインによるまちづくりを進めるとともに、鉄道駅及び駅周辺などをはじめとするバリアフリー化をハード及びソフトの両面から促進することにより、誰もが円滑に移動できる環境をつくる。

また、将来を担うこどもたちが健やかに成長し、引き続き活力あるまちを形成していくことを目指して、子育て世帯が暮らしやすい生活環境の整備について、交通分野からの支援を行う。

3. 安全に外出できる交通環境の確保

道路整備や交通安全教育等の充実により交通事故を抑制し、こどもや高齢者などの交通弱者をはじめ、誰もが安全に外出できる環境をつくる。

5.1.2 目標「都市の活力」を実現するための基本方針



1. 商業、工業を支える交通サービスの提供

広域的な都市間の競争に打ち勝つため、蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部などが地域間で連携し、広域的な拠点性の向上を図るとともに、拠点駅周辺の商業施設や商店街の魅力を向上する取組、商業に関わる物流への支援等を実施し、区内の商業を支える環境をつくる。

また、臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等への人と物の流れの確保、住工混在地域における物流機能と生活交通機能の確保などを図ることにより、工業を支える環境をつくる。

2. 観光と交流を支える交通サービスの提供

今後予想される羽田空港の利用者回復・増加を見据え、空港アクセスの改善や、利用しやすい観光交通の提供、外国人来訪者を主眼に置いた交通利便性の向上等により、空港から区内へ観光客を呼び込む取組を推進するとともに、周遊性の向上を図る。また、水とみどりの貴重な資源である多摩川や、臨海部の水辺について、観光やレクリエーションの場として活用を図ることができるよう、交通面での支援を行う。

3. 業務を支える交通サービスの提供

地域のさらなる活性化を目指して、羽田空港や港湾へのアクセス強化、道路や公共交通の充実等により、人々の交流機会の増加や業務の発展を支援する。

4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援

発災時においても産業の機能が停止しないよう、道路や公共交通の防災性を強化するなど、災害に強い産業の環境づくりを交通面から支援する。

5.1.3 目標「環境」を実現するための基本方針



1. 気候変動緩和策の推進

運輸部門からの二酸化炭素の排出を削減するため、次世代自動車による環境負荷の低減とともに、公共交通や自転車など環境負荷の低い交通手段への転換等を図ることにより、気候変動緩和策を推進する。

2. 都市の環境負荷の低減

緑化の推進や、都市環境への負荷が低い道路舗装材の採用など、工夫しながら取組を進める。また、自動車や鉄道による騒音・振動・大気汚染等について調査を実施し、対応策を講じるとともに、渋滞対策を着実に実施することで、都市の環境負荷の低減を図る。

3. 人にやさしい移動環境の提供

生活道路への通過交通流入を抑制し、住宅地等における生活環境の向上と交通事故防止を図る。また、高齢になっても元気に地域で活躍しながら生活できるよう、景観にも配慮した出歩きたくなる魅力的な歩行者空間づくりを推進する。さらに、自転車が安全で快適に通行できる自転車走行環境を整備することで、歩行者の安全性向上にも寄与するなど、全ての人にやさしい移動環境をつくる。

4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援

道路や公共交通等について防災性の強化を図るとともに、防災拠点や羽田空港等へのアクセスの強化を図ることでリダンダンシー（多重性）を確保することにより、災害に強いまちづくりを支援する。

※地球温暖化と気候変動について

- ・「地球温暖化」は、「人為的な原因によって地球の表面温度が高くなっていること」。
- ・一方、「気候変動」は、「気温上昇や温室効果ガスの増加に伴って起こる気候の変化のこと」を示している。つまり、地球温暖化という現象に加えて、その影響までを含んでいる。
- ・国際社会では「気候変動」という言葉が多く用いられているが、日本では「地球温暖化」という言葉の方が普及しており、気候変動の意味を表す場合でも「地球温暖化」という言葉が一般的に使われている。

5.2 施策の体系

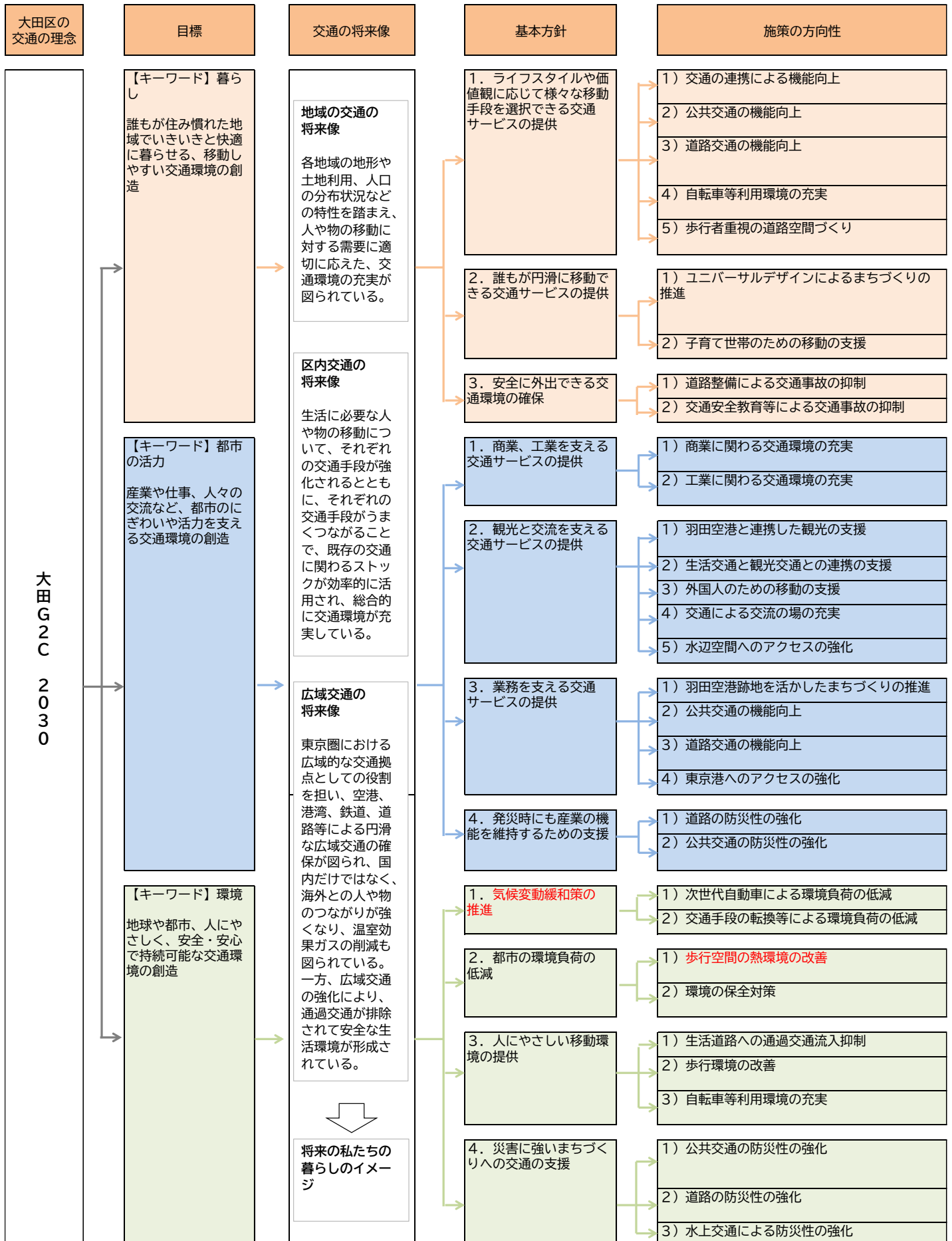
■ 施策体系

○「基本的な施策」の文字の色：変更の状況

赤色：中間見直しでの追加、修正

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

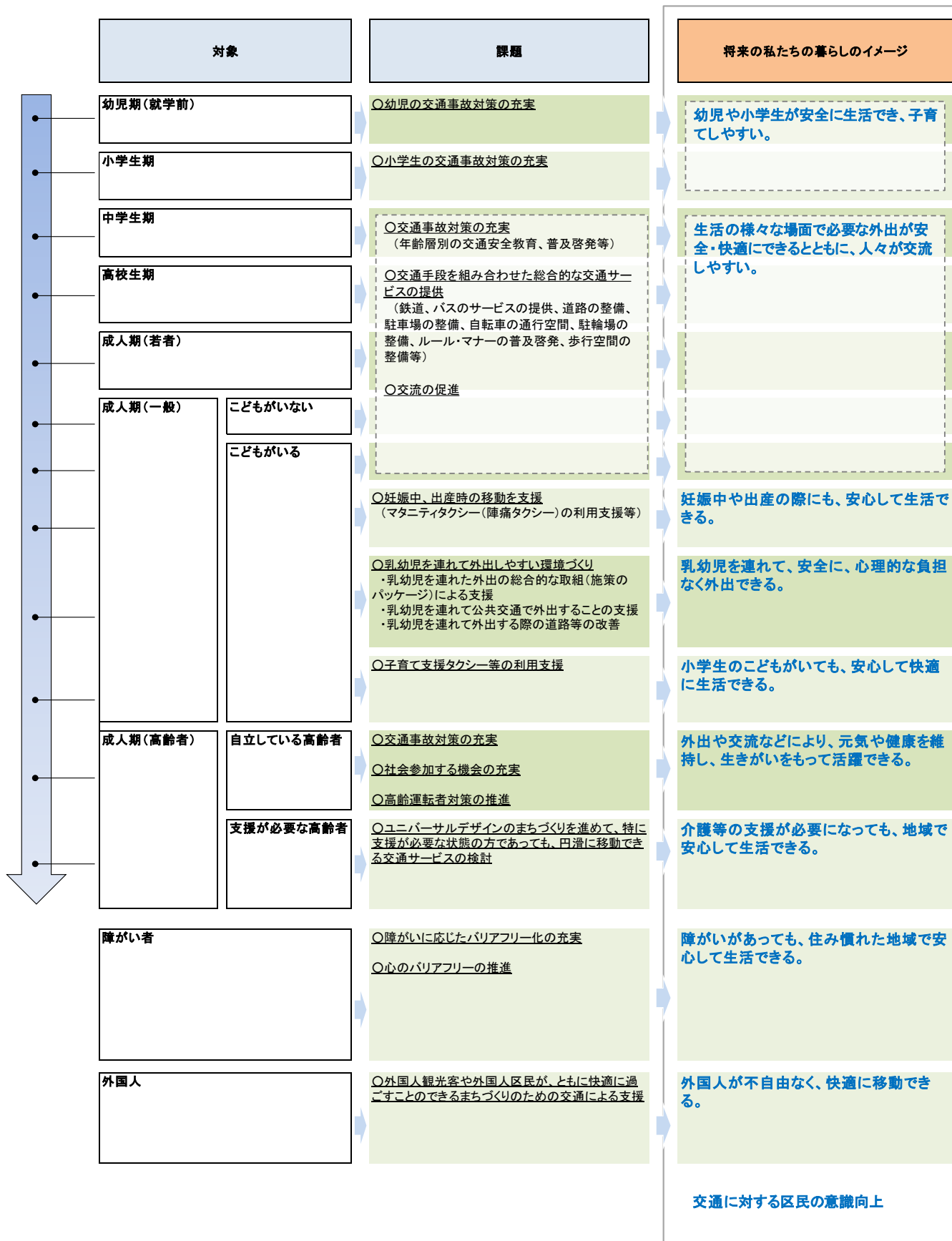
- ：1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応
- ：2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応
- ：3) 少子高齢化の進行や公共交通の乗務員減少等を踏まえた、人の移動のための基本的な機能やサービスの維持・確保に対応
- ：4) 災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きに対応

基本的な施策

→	1. 交通結節点の充実 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 3. 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実 4. 公共交通機関の乗り継ぎ改善 5. 多様な移動サービスの提供
→	1. 公共交通不便地域の改善 2. 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供 3. 緊急に対策が必要な踏切の対応 4. バス停留所の改善 5. 公共交通としてのタクシーの活用
→	1. 都市計画道路の整備 2. 渋滞対策 3. モビリティマネジメントの実施 4. 生活道路の整備 5. 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分） 6. 駐車スペースの充実 7. 道路空間のみどりの充実 8. 道路、橋梁の適切な維持更新 9. 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備
→	1. 自転車走行環境の充実 2. 自転車等駐車場の充実 3. 放置自転車対策 4. コミュニティサイクルの拡充 5. 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発 6. 低速度なモビリティのための環境整備
→	1. バリアフリー化の充実 2. 質の高い歩行空間づくり 3. 歩行空間ネットワークの充実 4. 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分） 5. 無電柱化の推進 6. 誰もが外出時に快適に利用できるトイレの充実 7. 夜間も安全な道路環境づくり
→	1. バリアフリー化の充実 2. 歩行空間のバリアフリー化の充実 3. 駅のバリアフリー化の充実 4. バス停留所の改善 5. 需要に応じた福祉分野での移動の支援 6. 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供 7. タクシーによる公共的なサービスの利用促進 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 9. バリアフリーに関するソフト対策の強化 10. ウェブアクセシビリティの確保
→	1. 乳幼児を連れて外出するための総合的な支援 2. 子育て世帯のためのタクシーによる公共的なサービスの利用促進
→	1. 都市計画道路の整備 2. 生活道路の整備 3. 交通安全施設の整備
→	1. 交通安全教育、情報提供等の実施 2. 将来の交通の変化に応じた交通事故対策
→	1. 商店街の魅力向上に資する交通環境の充実 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 3. 広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携） 4. 商店街や生活道路における物流のための環境の充実
→	1. 工業に関わる交通の改善 2. 広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携） 3. 観光資源としての工業集積の活用の支援
→	1. まちと空港をつなぐ交通の充実 2. 観光客と区民の交流支援 3. 広域拠点性の向上（蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携） 4. 水上交通ネットワークの充実
→	1. 観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上 2. 観光により人が集まることによる負の影響の低減
→	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
→	1. 交通結節点の充実 2. バス停留所の改善 3. 商店街の魅力向上に資する交通環境の充実 4. 質の高い歩行空間づくり 5. 歩行空間ネットワークの充実
→	1. 多摩川及び臨海部へのアクセスの強化
→	1. HANEDA GLOBAL WINGSの整備
→	1. 臨海部における南北方向の鉄道の充実 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 3. 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実
→	1. 都市計画道路の整備 2. 羽田空港へのアクセス道路の整備 3. 羽田空港周辺における幹線道路の整備促進 4. 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備
→	1. トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進 2. 東京港へのアクセス交通の充実
→	1. 緊急輸送道路の耐震化の促進 2. 無電柱化の推進 3. 道路、橋梁の適切な維持更新
→	1. 臨海部における南北方向の鉄道の充実 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 3. 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実 4. 交通結節点の充実 5. 緊急に対策が必要な踏切の対応
→	1. 次世代自動車の普及促進
→	1. 交通手段の転換の促進 2. 交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化 3. 物流の効率化 4. モビリティマネジメントの実施
→	1. 道路空間のみどりの充実 2. 散策路の充実 3. 道路の舗装材等の工夫 4. 次世代自動車の普及促進
→	1. 自動車騒音・振動調査 2. 大気汚染調査 3. 鉄道騒音・振動調査 4. 渋滞対策 5. モビリティマネジメントの実施
→	1. 都市計画道路の整備 2. 渋滞対策 3. モビリティマネジメントの実施 4. 生活道路の整備
→	1. 無電柱化の推進 2. バリアフリー化の充実 3. 質の高い歩行空間づくり 4. 歩行空間ネットワークの充実 5. 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）
→	1. 自転車走行環境の充実 2. 自転車等駐車場の充実 3. 放置自転車対策 4. コミュニティサイクルの拡充 5. 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発 6. 低速度なモビリティのための環境整備
→	1. 臨海部における南北方向の鉄道の充実 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 3. 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実 4. 交通結節点の充実 5. 緊急に対策が必要な踏切の対応 6. 災害時における駅や道路の混雑の発生抑制
→	1. 都市計画道路の整備 2. 緊急輸送道路の耐震化の促進 3. 羽田空港へのアクセス道路の整備 4. 生活道路の整備 5. 無電柱化の推進 6. 道路、橋梁の適切な維持更新
→	1. 水上交通ネットワークの充実

■ 施策体系を踏まえた暮らしの場面ごとのイメージ

第5章 施策展開



暮らしのイメージの詳細			
歩く場面で	自転車を利用する場面で	公共交通を利用する場面で	自動車を利用する場面で
<ul style="list-style-type: none"> 学校や住宅地の周辺などでは、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。 	<ul style="list-style-type: none"> 年齢に応じた自転車安全教室などが開催され、こども(幼児期～中学生期)の自転車マナーやルールを守る意識が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 幼児や小学生が、鉄道やバスなどの公共交通を安全に利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 学校や住宅地の周辺などでは、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。
<ul style="list-style-type: none"> 住宅地の周辺などでは、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。 歩道は、人が通行するだけでなく、幅員が広く、緑も豊富で、滞留機能などもあり、歩きたくなり、人との交流が促される空間になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学や通勤の主要なルートは、自転車の走行環境が充実している。学生や若者の自転車マナーやルールを守る意識が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学に利用する、鉄道やバスなどの混雑が軽減され、利用しやすい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 区内における自転車ネットワークが充実し、自転車で安全に走りやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ICTの普及とともに鉄道やバスなどの利便性が向上し、通勤をはじめとした区内、区外への移動が活発化する。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な道路ネットワークが整備されることで、人や物の動きが活発化するとともに、生活道路への通過交通が抑制されている。また、災害発生時の物資の搬送等にも対応できる。
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が適切に駐輪されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活、業務、産業、観光など、様々な場面で公共交通が利用される。 	<ul style="list-style-type: none"> 区内の道路網の整備が進むとともに、ICTとの連携により交通渋滞が減少している。また、歩行者、自転車、自動車などがそれぞれ安全に移動できる。
	<ul style="list-style-type: none"> 学校、事業者、警察が連携して行われている安全教育により、利用者の自転車マナーやルールを守る意識が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバスだけでなく、さまざまな交通手段を組み合わせることで、移動の足が確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来の新たな交通手段なども含め、バランスのとれた道路利用がされている。
	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世帯や高齢者などが外出する際に、自転車を使って安全に外出することができ、人との交流が促される。 		
		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバスだけでなく、さまざまな交通手段を組み合わせることで、自動車を保有していない人や、免許を返上した人でも、快適に移動できる。 	
<ul style="list-style-type: none"> 道路は、適正な幅員と平坦性が確保され、車いす等でも移動しやすい。 一般の方の理解と協力により、障がいのある方も外出しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車安全教室などが開催され、障がいのある方が自転車の事故に巻き込まれず、安全に外出できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停、車両などのバリアフリー化が進み、障がいのある方も利用しやすい。 一般の方の理解と協力により、障がいのある方も外出しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の技術改良や、交通安全教室などにより、障がいのある方が交通事故に巻き込まれず、安全に外出できる。 将来の新たな交通手段の普及により、外出しやすい。
<ul style="list-style-type: none"> 交通標識や案内サインが多言語やピクトグラムで表示されるなど、外国人も不自由なく歩ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通標識や案内サインが多言語やピクトグラムで表示されるなど、外国人も不自由なく自転車を利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停での表示や案内サインなどが多言語やピクトグラムで表示され、外国人も不自由なく公共交通を利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通標識や案内サインが多言語やピクトグラムで表示されるなど、外国人も不自由なく自動車を利用できる。

・モビリティマネジメントや交通環境教育などが行われ、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とれる。また、交通手段を適切に選択し、ルールやマナーを守ることで、皆が気持ちよく外出できる。

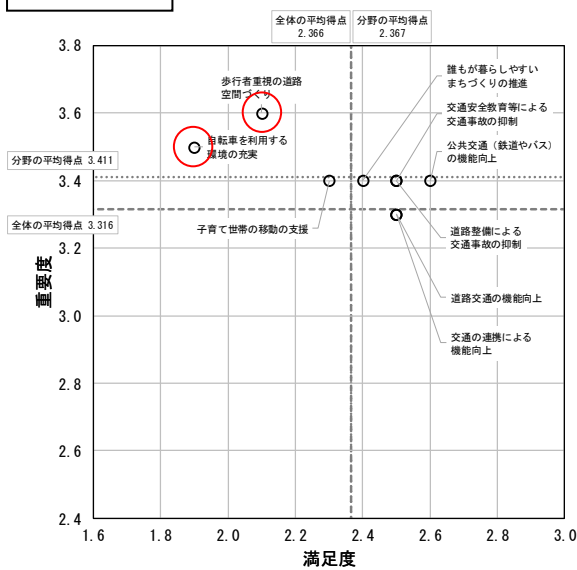
(参考)「施策の方向性」に対する区民の意識

(大田区の交通に関するアンケート調査結果(令和4年6月実施)から)

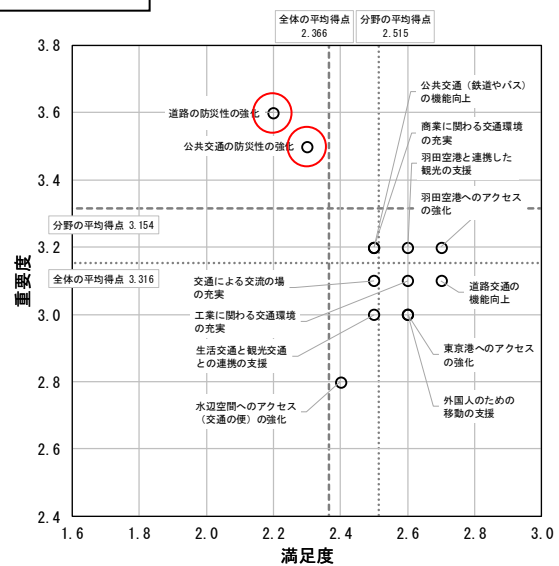
区民意識の整理のページでも示したように、以下の9つの「施策の方向性」は、特に区民の重要度が高く満足度が低い。そのため、これらの施策を「区民の期待が特に高い施策」と位置づけ、積極的に取り組むように努める。

- ・暮らし分野：自転車を利用する環境の充実、歩行者重視の道路空間づくり
- ・都市の活力分野：道路の防災性の強化、公共交通の防災性の強化
- ・環境分野：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、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

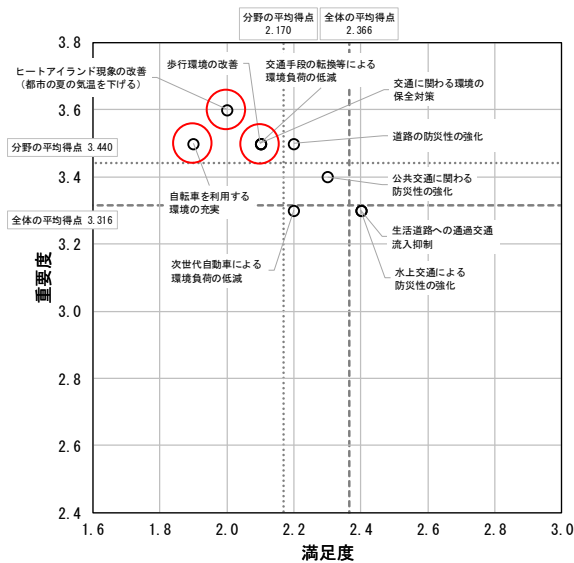
暮らし



環境



都市の活力



次ページ以降で、「区民の期待が特に高い施策」については下のマークをつけている。

区民の期待が特に高い施策

出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果(令和4年6月実施)

区内に居住する満16歳以上の方2,500人(住民基本台帳から無作為抽出)。アンケート票を郵送により配布。

回収数876票、回収率31.1%。

※施策の満足度の得点=(満足の回答者数×4点+やや満足の回答者数×3点+やや不満の回答者数×2点+不満の回答者数×1点)÷対象項目の回答者数(わからない、無回答を除く)

※施策の重要度の得点=(重要な回答者数×4点+やや重要な回答者数×3点+あまり重要ではないの回答者数×2点+重要ではないの回答者数×1点)÷対象項目の回答者数(わからない、無回答を除く)

5.3 施策内容

施策内容について、「施策の方向性」ごとに、背景と方向性、基本的な施策、そのほか関連して期待される取組の例を示す。

5.3.1 「暮らし」に関わる施策

(1) 基本方針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

施策の方向性 1) 交通の連携による機能向上

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

暮 1.1.1 交通結節点の充実

活 2.4.1 活 4.2.4 環 4.1.4

↑ 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。

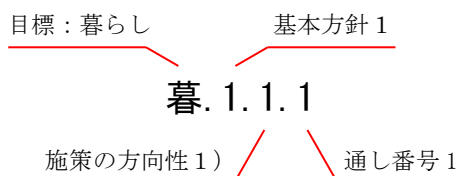
あわせて、その他の交通結節点についても、移動の連続性や防災等の観点から問題がある箇所については改善を図る。

※施策の番号の見方

左から順に、以下の内容を示している。

- ①目標の別（暮：暮らし、活：都市の活力、環：環境）
- ②基本方針の番号
- ③施策の方向性の番号
- ④施策の方向性の中での通し番号

(例)



※施策の重複について

施策は、複数の「施策の方向性」に関係するため、重複して記載している。
そのため重複している施策の施策番号を、施策名の右側に掲載している。

^{*}公共交通不便地域：大田区では、鉄道駅から 500m 以上かつバス停からも 300m 以上離れている地域を、公共交通不便地域と設定している。

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。

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にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

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1.1.5 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み合わせにより、総合的なモビリティの提供について検討する。

また、公共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。

※ デマンド交通：利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

＜そのほか関連して期待される取組の例＞

○交通結節点の充実

- ・駅周辺の施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）
- ・区の交通の利便性を活用した地域のブランド化、PR（行政、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○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

- ・沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者）
- ・大森から臨海部間の交通の整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

- ・沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・新空港線軸の鉄道沿線における各駅周辺地区のまちづくり（行政、区民、地元商工会等）
- ・東西交通整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○公共交通機関の乗り継ぎ改善

- ・公共交通の乗り継ぎの方法をわかりやすく示したガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者）

○多様な移動サービスの提供

- ・検討への参加・協力（区民、交通事業者、大学等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

※「そのほか関連して期待される取組の例」について

「基本的な施策」に関連して、今後、区民や関係機関が主体的に取り組むことが期待される取組を例示したもの。そのため、取組の内容も含め、調整を図っていく。

<背景と方向性>

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か所ある。(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。

<基本的な施策>

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、乗合タクシー※、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み合わ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。

特に、台地部地域においては、高齢者等の移動に配慮した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

暮2.1.6

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1.2.3 緊急に対策が必要な踏切の対応

活4.2.5 環4.1.5

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。

※乗合タクシー：9人以下の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。

暮1.2.4 バス停留所の改善

暮2.1.4 活2.4.2

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○公共交通不便地域の改善

- ・関係者間の調整、支援等（行政）
- ・コミュニティバス等の導入の発意（区民）
- ・コミュニティバス等の運行への協力（一般事業者、地元商工会等）
- ・導入後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○高齢社会の進展に対応した公共交通の提供

- ・検討への参加・協力（区民、交通事業者、大学等）

○緊急に対策が必要な踏切の対応

- ・検討への参加・協力（鉄道事業者）
- ・整備の協力・実施（行政、鉄道事業者）

○公共交通としてのタクシーの活用

- ・各種サービスの積極的な利用（区民）
- ・公共交通間の連携（交通事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者） ※（ ）内は、関係する主な主体



(左) 大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の車両
(右) 公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験車両

<背景と方向性>

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。

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。

さらに、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が 38 か所あり、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。

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。

<基本的な施策>

暮 1.3.1 都市計画道路の整備

暮 3.1.1 活 3.3.1 環 3.1.1 環 4.2.1

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 1.3.2 渋滞対策

環 2.2.4 環 3.1.2

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。

暮 1.3.3 モビリティマネジメントの実施

環 1.2.4 環 2.2.5 環 3.1.3

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。

暮1.3.4 生活道路の整備

暮3.1.2 環3.1.4 環4.2.4

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。

通学路については、路面標示、看板に設置、防護柵、見守り人員の増員検討等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、福祉や物流などから求められる機能（デイス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、防災性の向上を図りながら実施する。

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1.3.5 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）

暮1.5.4 環3.2.5

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。

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再配分していくことを検討する。

暮1.3.6 駐車スペースの充実

民間事業者による駐車場整備の適正化、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、駐車場の質の向上を行う。

暮1.3.7 道路空間のみどりの充実

環2.1.1

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。

暮1.3.8 道路、橋梁の適切な維持更新

活4.1.3 環4.2.6

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。

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○渋滞対策

- ・渋滞を減らす行動を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・渋滞を減らす行動への協力（区民、一般事業者）

○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実施の際の協力（区民、一般事業者）

○生活道路の整備

- ・生活道路等の整備への協力（区民、開発事業者等）

○人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）

- ・道路空間の再配分の社会実験、PR（行政）
- ・検討への協力（区民、大学等）
- ・検討、社会実験、本格実施への協力（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○道路空間のみどりの充実

- ・道路の緑化と合わせた沿道の民地の緑化（区民、一般事業者、地元商工会等）

○道路、橋梁の適切な維持更新

- ・道路や橋梁の問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民、交通事業者、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体



整備前の道路



整備後の道路

出典：大田区ウェブサイト

<背景と方向性>

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。

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。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、シェアサイクルの拡充、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取組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。

<基本的な施策>

暮 1.4.1 自転車走行環境の充実

環 3.3.1

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。

暮 1.4.2 自転車等駐車場の充実

環 3.3.2

区営自転車等駐車場の収容台数の確保は、基本的には既存施設の活用により進めていく。また、将来需要予測等で駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅等重要度合いを設定して問題解決に努める。

暮 1.4.3 放置自転車対策

環 3.3.3

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、撤去活動を強化するほか、放置防止指導員による放置対策の指導・啓発にも努める。

暮 1.4.4 コミュニティサイクルの拡充

環 3.3.4

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、令和 3 年度末で本格実施へ移行するための条件が達成されたため、令和 4 年 12 月に本格事業に移行した。

コミュニティ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。

コミュニティ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コミュニティサイクル活用を推進していく。

※コミュニティサイクル：一つのサイクルポート（自転車の貸出・返却拠点）を中心に往復利用を行う従来のレンタサイクルと異なり、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な交通システム。

暮 1.4.5 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発

環 3.3.5

交通ルール遵守やマナー向上を図るとともに、自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化に対応した、交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。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。

取組例として、乳児や幼児を抱える保護者（世代）を対象に、児童館等施設においてこども乗せ自転車の正しい乗り方などを指導することにより、交通事故減少を推進する。また、主として中高生を対象とし、交通事故再現における体験学習（スケアード・ストレイト方式）を実施することにより、交通事故の防止及び交通マナーの向上を図る。

暮 1.4.6 低速度なモビリティのための環境整備

環 3.3.6

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○自転車走行環境の充実

- ・自転車走行環境の整備についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政）
- ・自転車と公共交通などほかの交通手段との組合せ・連携についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者）
- ・自転車の安全・積極的な利用（区民、一般事業者）
- ・公共交通と自転車との連携（交通事業者）

○自転車等駐車場の充実

- ・自転車等駐車場に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・適切な自転車等駐車場の利用（区民）

○放置自転車対策

- ・放置自転車対策に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・放置自転車を減らすための戦略的な情報提供（行政）
- ・放置自転車対策への協力（適切な自転車等駐車場の利用）（区民）

○シェアサイクルの拡充

- ・シェアサイクルに関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）
- ・シェアサイクルの積極的な利用（区民、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）
- ・公共交通とシェアサイクルとの連携（交通事業者）

○自転車の交通ルール・マナーの普及啓発

- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政）とこれへの協力（交通事業者、地元商工会等）
- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上に努める（区民、一般事業者）

○低速度なモビリティのための環境整備

- ・低速度なモビリティと公共交通などほかの交通手段との組合せ・連携についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政）
- ・公共交通と低速度なモビリティとの連携（交通事業者）
- ・低速度なモビリティを活用した既存の団地の活性化、新たな開発への反映（開発事業者等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：第11次大田区交通安全計画（令和3年11月）

（参考）電動アシスト付き自転車の特徴

- ・電動アシスト付き自転車は、通常の自転車に比べて身体的な負担が軽減されることにより、外出の距離や地域の拡大、高齢者や子育て世帯等の外出支援が期待される。
- ・そのため、電動アシスト付き自転車やこども乗せ自転車の増加に対応した、適切な駐輪サービスの提供が求められている。

■ 電動アシスト付き自転車の特徴

	特徴	説明
時間・空間の拡大	距離の拡大	疲れなため5km⇒8km程度に伸びる
	地域の拡大	勾配のある地域など移動が困難な地域等でも活用
利用者の拡大	高齢者等の足の確保	体力、ひざ、腰等が弱くても利用可能
	子育て世帯の足の確保	小さなこどもがいても利用可能、行動の範囲が拡大
	買物難民、医療難民、引き籠り等対策	距離的、体力的、心理的バリア等を軽減
安全の拡大	ふらつきが少ない	初動や坂道時、力のない人の走行安定性
目的の拡大	生活習慣病・認知症対策	身体活動による運動量の増加
	多様な目的での外出促進	荷物の運搬、子育て、営業、観光など、多様な目的の外出を容易にする

資料：第3回 多様なモビリティ普及推進会議（経済産業省）資料をもとに加筆修正

<背景と方向性>

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。

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。

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。

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。

<基本的な施策>

暮 1.5.1 バリアフリー化の充実

暮 2.1.1 環 3.2.2

多くの人が集まる蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区を、街なかのバリアフリー化を進める重点整備地区に指定し、池上駅周辺地区を計画的にバリアフリー化に取り組む促進地区に指定することで、連続的・面的な移動等円滑化に取り組む。

また、街なかのバリアフリー化に伴い、歩道の段差や勾配の改善などによる道路空間の整備に加え、自転車利用における啓発活動やバリアフリー情報の提供を行うことで、高齢者、障がい者等の移動または施設の利用に係るハード・ソフト両輪によるバリアフリー整備を推進する。

暮 1.5.2 質の高い歩行空間づくり

活 2.4.4 環 3.2.3

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。

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。

暮 1.5.3 歩行空間ネットワークの充実

活 2.4.5 環 3.2.4

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、これまでの取組を引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取組を進める。

中長期では、これらの取組を組み合わせ、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。

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。

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）

暮1.3.5 環3.2.5

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。

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再配分していくことを検討する。

暮1.5.5 無電柱化の推進

活4.1.2 環3.2.1 環4.2.5

東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等に寄与する無電柱化を引き続き推進する。

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

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、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。

暮1.5.7 夜間も安全な道路環境づくり

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組を推進する。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○バリアフリー化の充実

- ・バリアフリー化の整備への協力（意見提出等）（区民）
- ・問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民）
- ・バリアフリー化整備との連携（連続的なバリアフリー化の整備）（交通事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○質の高い歩行空間づくり

- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○歩行空間ネットワークの充実

- ・歩行空間沿道の民地の緑化（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）

- ・道路空間の再配分の社会実験、PR（行政）

- ・検討への協力（区民、大学等）
- ・検討、社会実験、本格実施への協力（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○無電柱化の推進

- ・取組の理解と協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○誰もが外出時に快適に利用できるトイレの充実

- ・問題箇所を発見した場合、行政やそのトイレの管理者への情報提供等（区民）
- ・取組への協力、連携（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○夜間も安全な道路環境づくり

- ・問題箇所を発見した場合、行政への情報提供等（区民）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区無電柱化推進計画（令和3年3月）

(2) 基本方針 2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供

施策の方向性 1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進

<背景と方向性>

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。

区は、平成 23 年策定の「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」、及び令和 6 年 3 月策定の「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）」の下、ユニバーサルデザイン・バリアフリーの両面で、誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めてきた。

引き続きこれらの方針を見直し・改定しながら、施設・サービスや情報等について、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」及び歩行空間から公共交通まで、施設や道路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を推進する。

<基本的な施策>

暮 2.1.1 バリアフリー化の充実

暮 1.5.1 環 3.2.2

多くの人が集まる蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区を、街なかのバリアフリー化を進める重点整備地区に指定し、池上駅周辺地区を計画的にバリアフリー化に取り組む促進地区に指定することで、連続的・面的な移動等円滑化に取り組む。

また、街なかのバリアフリー化に伴い、歩道の段差や勾配の改善などによる道路空間の整備に加え、自転車利用における啓発活動やバリアフリー情報の提供を行うことで、高齢者、障がい者等の移動または施設の利用に係るハード・ソフト両輪によるバリアフリー整備を推進する。

暮 2.1.2 歩行空間のバリアフリー化の充実

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。

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。

暮 2.1.3 駅のバリアフリー化の充実

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。

さらに、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。

暮 2.1.4 バス停留所の改善

暮 1.2.4 活 2.4.2

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 2.1.5 需要に応じた福祉分野での移動の支援

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。

暮 2.1.6 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供

暮 1.2.2

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。

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。

暮 2.1.7 タクシーによる公共的なサービスの利用促進

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。

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する（国、都が実施）。

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

活 2.3.1

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の整備等を検討して実施を促す。

暮 2.1.9 バリアフリーに関わるソフト対策の強化

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、人的な対応などのソフト面での対応の充実も促進する。

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。

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。

暮 2.1.10 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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○バリアフリー化の充実

- ・バリアフリー化の整備への協力（意見提出等）（区民）
- ・バリアフリー化整備との連携（連続的なバリアフリー化の整備）（交通事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○歩行空間のバリアフリー化の充実

- ・取組への協力、連携（交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○高齢社会の進展に対応した公共交通の提供

- ・検討への参加・協力（区民、交通事業者、大学等）

○タクシーによる公共的なサービスの利用促進

- ・各種サービスの積極的な利用（区民）
- ・公共交通間の連携（交通事業者）

○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

- ・関係する行政、交通事業者間の調整（行政）
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）

○バリアフリーに関わるソフト対策の強化

- ・心のバリアフリーの理解（区民）
- ・区民相互の心のバリアを取り除く働きかけ（区民）
- ・取組への協力、連携（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）
- ・バリアフリーに関わる問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民）

※（ ）内は、関係する主な主体

※ユニバーサルデザインタクシー：健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシー。

※移動制約者：高齢者・障がい者より広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動が困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。

<背景と方向性>

未来を拓き地域を担うこどもを、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組が行われている。

活力ある大田区を将来形成していくためには、次世代を担うこ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。

<基本的な施策>

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、こ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、駅設備や鉄道車両の改善、バスの車両の改善、こ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。

特に、乳幼児を連れて公共交通を利用する際の支援（公共交通利用への理解・配慮の普及促進、バスを途中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の導入等）について検討する。

暮 2.2.2 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

マタニティタクシー、子育て支援タクシー等の利用促進の検討を行う。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○乳幼児を連れて外出するための総合的な支援

- ・子育て世帯が外出しやすくなる環境づくりを促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・子育て世帯の外出への理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・子育て世帯が外出しやすくなる環境づくり（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・取組への協力、連携（交通事業者）

○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

- ・各種サービスの積極的な利用（区民）
- ・公共交通間の連携（交通事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体

(3) 基本方針 3. 安全に外出できる交通環境の確保

施策の方向性 1) 道路整備による交通事故の抑制

<背景と方向性>

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、こ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。

<基本的な施策>

暮 3.1.1 都市計画道路の整備

暮 1.3.1 活 3.3.1 環 3.1.1 環 4.2.1

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 3.1.2 生活道路の整備

暮 1.3.4 環 3.1.4 環 4.2.4

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。

通学路については、路面標示、看板に設置、防護柵、見守り人員の増員検討等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、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、防災性の向上を図りながら実施する。

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○生活道路の整備

- ・生活道路等の整備への協力（区民、開発事業者等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体



LED 街路灯設置状況

出典：大田区ウェブサイト

<背景と方向性>

「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。

<基本的な施策>

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。特に子ども、高齢者の交通安全の確保、社会人への安全教育の実施、歩行者・自転車への安全対策の推進を図る。

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た、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、交通ルール・マナーの普及啓発等について検討する。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○交通安全教育、情報提供等の実施

- ・交通安全のための理解・行動を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・取組への理解、交通安全教育等への参加（区民）
- ・区民相互での交通安全に関わる働きかけ（区民）

○将来の交通の変化に応じた交通事故対策

- ・検討への参加・協力（区民、交通事業者、大学等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<コラム こどもへの対策>

○「交通安全だより」の発行

保育園児・幼稚園児や小学生、またその保護者を対象に発行。基本的な交通ルールやマナーの知識の普及と啓発を図る。

○交通安全移動教室の開催

保育園児を対象に、模擬信号機や実際の道路を利用したの歩行訓練等を実施。交通ルールを理解することで、進んでルールを守り、正しく安全に行動できる意識の育成を図る。



出典 (左) : 大田区交通安全だより 令和5年春号 幼稚園・保育園向け
(右) : 第11次大田区交通安全計画 (令和3年11月)

5.3.2 「都市の活力」に関わる施策

(1) 基本方針 1. 商業、工業を支える交通サービスの提供

施策の方向性 1) 商業に関わる交通環境の充実

<背景と方向性>

区内の一部では、鉄道駅やバス停から離れた公共交通不便地域が残存している。また、公共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、買い物際の移動の支援など、交通環境の充実を図るとともに、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。

さらに、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に資する環境の充実を図る。

<基本的な施策>

活 1.1.1 商店街の魅力向上に資する交通環境の充実

活 2.4.3

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組を支援する。

さらに、商店街のイベント開催時における取組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自動車等の利用マナーの向上の普及啓発について検討する。

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、公共空間の利活用のあり方を検討する。

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）

活 1.2.2

活 2.1.3

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 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、これらの交通や荷さばきに関わるルール・マナーの普及啓発等について検討する。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○商店街の魅力向上のための交通環境の充実

- ・区民相互での買い物に関わる移動の支援などの検討や働きかけ（区民）
- ・取組への支援、連携（交通事業者、一般事業者）

○商店街や生活道路における物流のための環境の充実

- ・関係者間の調整、支援等（行政）
- ・取組への理解、協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：第11次大田区交通安全計画（令和3年11月）

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

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。

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） 活 1.1.3 活 2.1.3

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 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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○工業に関わる交通の改善

- ・取組への理解、協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○観光資源としての工業集積の活用の支援

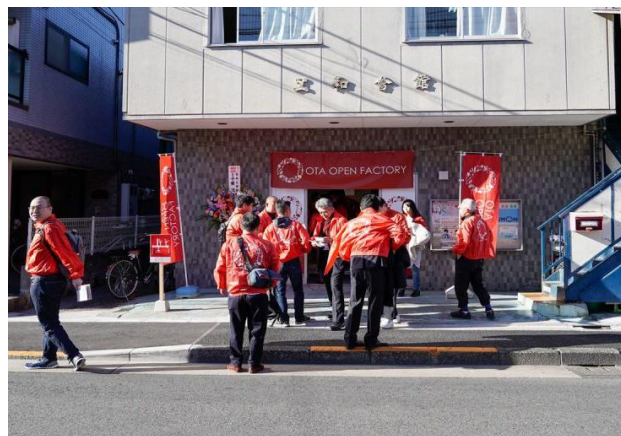
- ・観光資源としての工業集積を活用したイベントの企画・実施（行政、地元商工会等）

- ・取組への理解、協力（交通事業者、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：おおたオープンファクトリー（OOF）の巡り方（おおたオープンファクトリー2022 ウェブサイト）

(2) 基本方針 2. 観光と交流を支える交通サービスの提供

施策の方向性 1) 羽田空港と連携した観光の支援

<背景と方向性>

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。あわせて、商店街などが実施する来訪者誘致のイベントの取組や、区民と観光客との交流を促進するための取組などを、交通面から支援する。

<基本的な施策>

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（令和 4 年 12 月本格実施）については、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。

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） 活 1.1.3 活 1.2.2

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。

既存の船着場については、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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○まちと空港をつなぐ交通の充実

- ・羽田空港周辺や沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者）
- ・臨海部へのアクセスや東西交通等の整備後の積極的な利用（区民）
- ・関係する行政、交通事業者間の調整（行政）
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）

○観光客と区民の交流支援

- ・交通によるコミュニティづくりのイベントなどの検討、PR（行政、交通事業者）
- ・区民などの取組との連携（行政、交通事業者）
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・区民相互のコミュニティづくりの働きかけ（区民、一般事業者、地元商工会等）

○水上交通ネットワークの充実

- ・公共交通と水上交通との連携（行政、交通事業者）
- ・水上交通を使ったイベントの実施、PR等（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・水辺の積極的な利用（区民、一般事業者）
- ・水上交通の利用（区民、一般事業者）
- ・水上交通を活かしたまちづくりへの協力（区民、一般事業者、地元商工会等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区ウェブサイト

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

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、シェアサイクルの活用、周遊を楽しめる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、マナー喚起を可能な限り盛り込んでいく。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上

- ・関係する行政、交通事業者間の調整（行政）
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・交通手段の連携（交通事業者）

○観光により人が集まることによる負の影響の低減

- ・関係する行政、交通事業者間の調整（行政）
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・区民による影響低減の働きかけ（区民）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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組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。

<基本的な施策>

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 暮 2.1.8

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の整備等を検討して実施を促す。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○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

- ・関係する行政、交通事業者間の調整 (行政)
- ・取組の分かりやすい情報提供、PR (行政、交通事業者)
- ・外国人観光客等の受け入れの理解、協力 (区民、一般事業者、地元商工会等)

※ () 内は、関係する主な主体



出典：大田区サイン基本計画 実績報告（平成 30 年度）

<背景と方向性>

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、質が高く歩きたくなるような歩行空間を景観にも配慮しながら整備する。

<基本的な施策>

活 2.4.1 交通結節点の充実

暮 1.1.1 活 4.2.4 環 4.1.4

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。

活 2.4.2 バス停留所の改善

暮 1.2.4 暮 2.1.4

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。

活 2.4.3 商店街の魅力向上に資する交通環境の充実

活 1.1.1

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組を支援する。

さらに、商店街のイベント開催時における取組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自動車等の利用マナーの向上の普及啓発について検討する。

活 2.4.4 質の高い歩行空間づくり

暮 1.5.2 環 3.2.3

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。

活 2.4.5 歩行空間ネットワークの充実

暮 1.5.3 環 3.2.4

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、これまでの取組を引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取組を進める。

中長期では、これらの取組を組み合わせ、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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○交通結節点の充実

- ・駅周辺の施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

○バス停留所の改善

- ・バス停の改善の検討（交通事業者）

○商店街の魅力向上のための交通環境の充実

- ・区民相互での買い物に関わる移動の支援などの検討や働きかけ（区民）
- ・取組への支援、連携（交通事業者、一般事業者）

○質の高い歩行空間づくり

- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○歩行空間ネットワークの充実

- ・歩行空間沿道の民地の緑化（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区バリアフリー基本構想 おおた街なか“すいすい”プラン（令和5年3月）

<背景と方向性>

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、地域資源として利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。

<基本的な施策>

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○多摩川及び臨海部周辺へのアクセスの強化

- ・水辺の積極的な利用 (行政、区民、一般事業者、地元商工会等)
- ・多摩川や臨海部の水辺を活かしたまちづくり (行政、区民、一般事業者、地元商工会等)
- ・交通手段の連携 (交通事業者)
- ・多摩川や臨海部の水辺を活かした団地の開発、改良等 (開発事業者等)

※ () 内は、関係する主な主体



出典：おおた区報WEB版（平成30年3月21日号）

(3) 基本方針 3. 業務を支える交通サービスの提供

施策の方向性 1) 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進

<背景と方向性>

羽田空港があるまちとして、HANEDA GLOBAL WINGS（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、HANEDA GLOBAL WINGS へのアクセス交通の充実を図る。

<基本的な施策>

活 3.1.1 HANEDA GLOBAL WINGS の整備

羽田空港跡地第 1 ゾーンの整備を進めるとともに、空港アクセスの強化に努め、大田区全体の付加価値を高めていく。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○HANEDA GLOBAL WINGS の整備

- ・ 情報提供、PR（行政、開発事業者等）
- ・ 交通手段の連携（交通事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：羽田イノベーションシティ本格始動（おおた Web 写真館）

<背景と方向性>

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する。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。

<基本的な施策>

活 3.2.1 臨海部における南北方向の鉄道の充実

活 4.2.1 環 4.1.1

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、自転車や舟運との連携等について、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

暮 1.1.2 活 4.2.2 環 4.1.2

大森・平和島地区から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。

活 3.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

暮 1.1.3 活 4.2.3 環 4.1.3

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にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○臨海部における南北方向の交通の充実

- ・羽田空港周辺や沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者）
- ・交通手段の連携（交通事業者）

○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

- ・沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者）
- ・大森から臨海部間の交通の整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

- ・沿線の魅力やイベントなどのPR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・新空港線軸の鉄道沿線における各駅周辺地区のまちづくり（行政、区民、地元商工会等）
- ・東西交通整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：つながり はばたけ 新空港線（蒲蒲線）（大田区 新空港線「蒲蒲線」整備事業PRパンフレット）

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

活 3.3.1 都市計画道路の整備

暮 1.3.1 暮 3.1.1 環 3.1.1 環 4.2.1

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。

活 3.3.2 羽田空港へのアクセス道路の整備

環 4.2.3

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 3.3.3 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

暮 1.3.9

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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、ふ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。

<基本的な施策>

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 3.4.2 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、ふ頭地区の違法駐車への対応等を推進する。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進

- ・取組への理解、協力（一般事業者）

○東京港へのアクセス交通の充実

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※港湾の整備促進

- ・「東京港第8次改訂港湾計画」（H26.11）に基づく、ふ頭の再編・拡充・機能強化等（東京都）

※（ ）内は、関係する主な主体

(4) 基本方針 4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援

施策の方向性 1) 道路の防災性の強化

区民の期待が
特に高い施策

<背景と方向性>

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が生じ、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。

<基本的な施策>

活 4.1.1 緊急輸送道路の耐震化の促進

環 4.2.1

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

暮 1.5.5

環 3.2.1

環 4.2.4

東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等に寄与する無電柱化を引き続き推進する。

活 4.1.3 道路、橋梁の適切な維持更新

暮 1.3.8

環 4.2.5

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○緊急輸送道路の耐震化の促進

- ・取組への理解、協力（区民、一般事業者）

○無電柱化の推進

- ・取組の理解と協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○道路、橋梁の適切な維持更新

- ・道路や橋梁の問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民、交通事業者、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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 か所あり、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。

<基本的な施策>

活 4.2.1 臨海部における南北方向の鉄道の充実

活 3.2.1 環 4.1.1

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、自転車や舟運との連携等について、関係機関と検討する。

暮 1.1.2 活 3.2.2 環 4.1.2

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。

暮 1.1.3 活 3.2.3 環 4.1.3

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にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

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

暮 1.1.1 活 2.4.1 環 4.1.4

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。

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○臨海部における南北方向の鉄道の充実

- ・交通手段の連携（交通事業者）

○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

- ・大森から臨海部間の交通の整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

- ・新空港線軸の鉄道沿線における各駅周辺地区のまちづくり（行政、区民、地元商工会等）
- ・東西交通整備後の積極的な利用（区民、一般事業者）

○交通結節点の充実

- ・駅周辺の施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者、一般事業者、地元商工会等）
- ・鉄道施設や駅建築物等の耐震性の向上（交通事業者）

○緊急に対策が必要な踏切の対応

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）
- ・検討への参加・協力（鉄道事業者）
- ・整備の協力・実施（行政、鉄道事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体

5.3.3 「環境」に関わる施策

(1) 基本方針 1. 気候変動緩和策の推進

施策の方向性 1) 次世代自動車による環境負荷の低減

<背景と方向性>

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（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等）の普及を促進する。

<基本的な施策>

環 1.1.1 次世代自動車の普及促進

環 2.1.4

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）

<そのほか関連して期待される取組の例>

○次世代自動車の普及促進

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）
- ・買い替え時に、次世代自動車を選択（区民、一般事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：EV、PHV、FCV 普及啓発ポスター（九都県市首脳会議環境対策委員会）

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

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み合わせにより、自家用車から公共交通等への転換に資する総合的なモビリティサービスの提供を促進する。

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 1.2.3 物流の効率化

商店街や生活道路における荷さば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組（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

暮 1.3.3 環 2.2.5 環 3.1.3

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○交通手段の転換の促進

- ・ 駅周辺の施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化（行政）
- ・ 移動手段として、環境負荷の低い交通手段を利用するように努める（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・ 交通手段の連携（交通事業者）

○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化

- ・渋滞を減らす行動を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・渋滞を減らす行動への協力（区民、一般事業者）
- ・生活道路等の整備への協力（区民）

○物流の効率化

- ・関係者間の調整、支援等（行政）
- ・取組への理解、協力（区民、一般事業者、地元商工会等）

○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実施の際の協力（区民、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区ウェブサイト

(2) 基本方針 2. 都市の環境負荷の低減

施策の方向性 1) 歩行空間の熱環境の改善

区民の期待が
特に高い施策

<背景と方向性>

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、多角的な取組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。

<基本的な施策>

環 2.1.1 道路空間のみどりの充実

暮 1.3.7

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。

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 2.1.4 次世代自動車の普及促進

環 1.1.1

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)

<そのほか関連して期待される取組の例>

○道路空間のみどりの充実

- ・道路の緑化と合わせた沿道の民地の緑化 (区民、一般事業者、地元商工会等)

○散策路の充実

- ・散策路沿道の民地の緑化 (区民、一般事業者、地元商工会等)

- ・ 駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・ 団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○道路の舗装材等の工夫

- ・ 緑のカーテンづくりや屋上緑化など、熱環境改善への取組の協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○次世代自動車の普及促進

- ・ 買い替え時に、次世代自動車を選択（区民、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・ 取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた（令和5年3月）

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

環 2.2.1 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 2.2.2 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 2.2.4 渋滞対策

暮 1.3.2 環 3.1.2

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

暮 1.3.3 環 1.2.4 環 3.1.3

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

- 自動車騒音・振動調査
 - ・幹線道路と生活道路の使い分け（生活道路の通過交通を減らす）（区民、一般事業者）
- 大気汚染調査
 - ・幹線道路と生活道路の使い分け（生活道路の通過交通を減らす）（区民、一般事業者）
 - ・買い替え時に、次世代自動車を選択（区民、一般事業者）
- 渋滞対策
 - ・渋滞を減らす行動を促すための戦略的な情報提供（行政）
 - ・渋滞を減らす行動への協力（区民、一般事業者）
- 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実施の際の協力（区民、一般事業者）
- ※すべての取組（共通）
 - ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<コラム モビリティマネジメントの事例>

○買い物から環境・交通・まちづくりについて考える（兵庫県川西市立桜が丘小学校）

2年生からMM（モビリティマネジメント）教育について段階的に学びを深め、5年生の時に「フードマイレージ」・「地産地消」・「環境」・「まちづくり」の視点も交えながら総合的に学びを深めた事例。（実施年：2013年）

■学習構成

3つのテーマ、それぞれにゲストティーチャーを活用して、理解を深めている。

- ① テーマ「買い物から交通、環境、まちづくりを考える」
 - ・大阪大学大学院教授による講義。
 - ・講義後に、グループに分かれ、「買い物キット」を使って疑似夕食を作成。
 - ・フードマイレージ、環境、交通、まちづくりなどについての質疑で理解を深める。
- ② テーマ「私たちの川西市」
 - ・川西市役所による、交通やまちづくりの大切さについての講座。
- ③ テーマ「環境・地産地消・食育」
 - ・川西市内の市民団体による、講座。



「モビリティ・マネジメント教育」の講義



講義後にグループワーク



川西市都市・交通政策課による「交通」「まちづくり」学習

■授業づくりのポイント

- ・学年に応じて学びを深化させ、高学年で教科横断的に幅広い学習を展開している。
- ・ゲストティーチャーを有効に活用することで、こどもたちの興味を引き出し、理解を深めている。

出典：モビリティ・マネジメント教育のすすめ（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）

(3) 基本方針 3. 人にやさしい移動環境の提供

施策の方向性 1) 生活道路への通過交通流入抑制

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

環 3.1.1 都市計画道路の整備

暮 1.3.1 暮 3.1.1 活 3.3.1 環 4.2.1

産業や暮らしを支える道路サービス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。

環 3.1.2 渋滞対策

暮 1.3.2 環 2.2.4

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

暮 1.3.3 環 1.2.4 環 2.2.5

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

暮 1.3.4 暮 3.1.2 環 4.2.4

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。

通学路については、路面標示、看板に設置、防護柵、見守り人員の増員検討等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、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、防災性の向上を図りながら実施する。

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○渋滞対策

- ・渋滞を減らす行動を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・渋滞を減らす行動への協力（区民、一般事業者）

○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実施の際の協力（区民、一般事業者）

○生活道路の整備

- ・生活道路等の整備への協力（区民、開発事業者等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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。

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。

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。

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。

<基本的な施策>

環 3.2.1 無電柱化の推進

暮 1.5.5

活 4.1.2

環 4.2.5

東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等に寄与する無電柱化を引き続き推進する。

環 3.2.2 バリアフリー化の充実

暮 1.5.1

暮 2.1.1

多くの人が集まる蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとぴあ周辺地区を、街なかのバリアフリー化を進める重点整備地区に指定し、池上駅周辺地区を計画的にバリアフリー化に取り組む促進地区に指定することで、連続的・面的な移動等円滑化に取り組む。

また、街なかのバリアフリー化に伴い、歩道の段差や勾配の改善などによる道路空間の整備に加え、自転車利用における啓発活動やバリアフリー情報の提供を行うことで、高齢者、障がい者等の移動または施設の利用に係るハード・ソフト両輪によるバリアフリー整備を推進する。

環 3.2.3 質の高い歩行空間づくり

暮 1.5.2

活 2.4.4

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 3.2.4 歩行空間ネットワークの充実

暮 1.5.3

活 2.4.5

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、これまでの取組を引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取組を進める。

中長期では、これらの取組を組み合わせ、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。

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）

暮 1.3.5 暮 1.5.4

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。

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再配分していくことを検討する。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○無電柱化の推進

- ・取組の理解と協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○バリアフリー化の充実

- ・バリアフリー化の整備への協力（意見提出等）（区民）
- ・問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民）
- ・駅周辺等のバリアフリー化整備との連携（連続的なバリアフリー化の整備）（交通事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○質の高い歩行空間づくり

- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○歩行空間ネットワークの充実

- ・歩行空間沿道の民地の緑化（区民、一般事業者、地元商工会等）
- ・駅、バス停等との連携（一体的な空間の整備）（交通事業者）
- ・団地の整備・改修等との連携（一体的な空間の整備）（開発事業者等）

○人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）

- ・道路空間の再配分の社会実験、PR（行政）
- ・検討への協力（区民、大学等）
- ・検討、社会実験、本格実施への協力（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政） ※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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が関係している。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。

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」、同 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。

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、シェアサイクルの拡充、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、新たな取組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。

<基本的な施策>

環 3.3.1 自転車走行環境の充実

暮 1.4.1

大田区自転車等総合計画及び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

暮 1.4.2

区営自転車等駐車場の収容台数の確保は、基本的には既存施設の活用により進めていく。また、将来需要予測等で駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅等重要度合いを設定して問題解決に努める。

環 3.3.3 放置自転車対策

暮 1.4.3

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、撤去活動を強化するほか、放置防止指導員による放置対策の指導・啓発にも努める。

環 3.3.4 コミュニティサイクルの拡充

暮 1.4.4

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、令和 3 年度末で本格実施へ移行するための条件が達成されたため、令和 4 年 12 月に本格事業に移行した。

コミュニティ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。

コミュニティ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コミュニティサイクル活用を推進していく。

環 3.3.5 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発

暮 1.4.5

交通ルール遵守やマナー向上を図るとともに、自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化に対応した、交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。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。

取組例として、乳児や幼児を抱える保護者（世代）を対象に、児童館等施設においてこども乗せ自転車の正しい乗り方などを指導することにより、交通事故減少を推進する。また、主として中高生を対象とし、交通事故再現における体験学習（スクエアード・ストレイト方式）を実施することにより、交通事故の防止及び交通マナーの向上を図る。

環 3.3.6 低速度なモビリティのための環境整備

暮 1.4.6

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○自転車走行環境の充実

- ・自転車走行環境の整備についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政）
- ・自転車と公共交通などほかの交通手段との組合せ・連携についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政、交通事業者）
- ・自転車の安全・積極的な利用（区民、一般事業者）
- ・公共交通と自転車との連携（交通事業者）

○自転車等駐車場の充実

- ・自転車等駐車場に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・適切な自転車等駐車場の利用（区民）

○放置自転車対策

- ・放置自転車対策に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・放置自転車を減らすための戦略的な情報提供（行政）
- ・放置自転車対策への協力（適切な自転車等駐車場の利用）（区民）

○シェアサイクルの拡充

- ・シェアサイクルに関わる分かりやすい情報提供、PR（行政、交通事業者）
- ・シェアサイクルの積極的な利用（区民、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）
- ・公共交通とシェアサイクルとの連携（交通事業者）

○自転車の交通ルール・マナーの普及啓発

- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上に関わる分かりやすい情報提供、PR（行政）とこれへの協力（交通事業者、地元商工会等）
- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上を促すための戦略的な情報提供（行政）
- ・自転車の交通ルールの遵守やマナー向上に努める（区民、一般事業者）

○低速度なモビリティのための環境整備

- ・低速度なモビリティと公共交通などほかの交通手段との組合せ・連携についての分かりやすいガイドの提示・配布、案内の強化（行政）
- ・公共交通と低速度なモビリティとの連携（交通事業者）
- ・低速度なモビリティを活用した既存の団地の活性化、新たな開発への反映（開発事業者等）
- ・検討への協力（大学等）

※（ ）内は、関係する主な主体



出典：大田区ウェブサイト

(4) 基本方針 4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援

施策の方向性 1) 公共交通の防災性の強化

<背景と方向性>

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 か所あり、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。

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。

<基本的な施策>

環 4.1.1 臨海部における南北方向の鉄道の充実

活 3.2.1 活 4.2.1

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、自転車や舟運との連携等について、関係機関と検討する。

暮 1.1.2 活 3.2.2 活 4.2.2

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。

暮 1.1.3 活 3.2.3 活 4.2.3

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。あわせて、新空港線の沿線住民にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

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。

環 4.1.4 交通結節点の充実

暮 1.1.1 活 2.4.1 活 4.2.4

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 4.1.5 緊急に対策が必要な踏切の対応

暮 1.2.3 活 4.2.5

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。

環 4.1.6 災害時における駅や道路の混雑の発生抑制

災害時の公共交通機関の運行停止による駅周辺等における滞留者の発生に伴う混乱の抑制を図るため、事業所等に対し一斉帰宅抑制の取組を求める。

また、帰宅困難者を一時滞在施設に誘導し駅周辺の混雑の解消を図る。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○臨海部における南北方向の鉄道の充実

- ・交通手段の連携 (交通事業者)

○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

- ・大森から臨海部間の交通の整備後の積極的な利用 (区民、一般事業者)

○東西方向(区西部～蒲田～羽田空港間)の鉄道の充実

- ・新空港線軸の鉄道沿線における各駅周辺地区のまちづくり (行政、区民、地元商工会等)
- ・東西交通整備後の積極的な利用 (区民、一般事業者)

○交通結節点の充実

- ・駅周辺の施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化 (行政、交通事業者、一般事業者、地元商工会等)
- ・鉄道施設や駅建築物等の耐震性の向上 (交通事業者)

○緊急に対策が必要な踏切の対応

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR (行政)
- ・検討への参加・協力 (鉄道事業者)
- ・整備の協力・実施 (行政、鉄道事業者)

※ () 内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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。

<基本的な施策>

環 4.2.1 都市計画道路の整備

暮 1.3.1 暮 3.1.1 活 3.3.1 環 3.1.1

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。

環 4.2.2 緊急輸送道路の耐震化の促進

活 4.1.1

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。

環 4.2.3 羽田空港へのアクセス道路の整備

活 3.3.2

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。

環 4.2.4 生活道路の整備

暮 1.3.4 暮 3.1.2 環 3.1.4

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。

通学路については、路面標示、看板に設置、防護柵、見守り人員の増員検討等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、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、防災性の向上を図りながら実施する。

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 4.2.5 無電柱化の推進

暮 1.5.5 活 4.1.2 環 3.2.1

東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等に寄与する無電柱化を引き続き推進する。

環 4.2.6 道路、橋梁の適切な維持更新

暮 1.3.8 活 4.1.3

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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○緊急輸送道路の耐震化の促進

- ・取組への理解、協力（区民、一般事業者）

○生活道路等の整備

- ・生活道路等の整備への協力（区民、開発事業者等）

○無電柱化の推進

- ・取組の理解と協力（区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等、開発事業者等）

○道路、橋梁の適切な維持更新

- ・道路や橋梁の問題箇所を発見した場合、行政への情報提供（区民、交通事業者、一般事業者）

※すべての取組（共通）

- ・取組の分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

<背景と方向性>

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、舟運ルートが限られているほか、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。

<基本的な施策>

環 4.3.1 水上交通ネットワークの充実

活 2.1.4

既存の船着場については、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。

<そのほか関連して期待される取組の例>

○水上交通ネットワークの充実

- ・公共交通と水上交通との連携（行政、交通事業者）
- ・取組の情報提供、PR（行政、交通事業者）
- ・水上交通を使ったイベントの実施、PR等（行政、交通事業者、地元商工会等）
- ・水辺の積極的な利用（区民、一般事業者）
- ・水上交通の利用（区民、一般事業者）
- ・水上交通を活かしたまちづくり（区民、一般事業者、地元商工会等）

※（ ）内は、関係する主な主体

5.4 重要な取組テーマ

5.4.1 重要な取組テーマの選定について

当初計画では、基本計画で目標に掲げる「暮らし」、「都市の活力」、「環境」をキーワードとした3つの目標と基本方針の実現に向けて、より重点的・先導的に進めていく事業を「リーディングプロジェクト」として選定した。「リーディングプロジェクト」には、候補となった69点の施策に対して、「多くの他部署と連携できる」「先進性がある」「交通政策基本計画の指標向上への寄与」などの目線で評価を付け、以下のとおり6つの施策を位置付けていた。

暮らし	LP1-1：自転車走行環境の整備 LP1-2：VR等を活用した安全教育の検討
都市の活力	LP2-1：新空港線とまちづくり LP2-2：新たなモビリティの活用検討
環境	LP3-1：都市計画道路の整備 LP3-2：一斉帰宅の抑制の推進

今回の中間見直しでは、「2.4 当初計画による取組の点検・評価」で示したモニタリング指標（業績評価指標）の推移を確認した結果、新型コロナウイルスの感染拡大による影響を除けば、取組が進められていることが確認できたことから、「リーディングプロジェクト」は、先導的に進める取組としての役割を概ね果たしたと考え、「基本的な施策」の中に組み込むように変更している。

リーディングプロジェクトに代わるものとして、次ページのとおり、重要な取組テーマと具体例を設定した。本計画の担い手の中心が「区民」であることから、大田区の交通に関するアンケート調査結果（令和4年6月実施）で、特に「区民の重要度が高く、満足度が低い」以下の9つの「施策の方向性」を、大田区における交通の取組の特に重要なテーマとして選定している。

また、これらの9つのテーマのうち、環境分野の「自転車を利用する環境の充実」と「歩行環境の改善」は、暮らし分野の施策の内容と類似するため、これを統合して7つのテーマを「重要な取組テーマ」として位置付ける。

さらに、各テーマについて、幅広い施策の中から具体的な取組を「具体例」として挙げる。これにより、各テーマをイメージしやすくするとともに、これらの取組により目標達成に向けて他の施策を誘導していくものである。

■重要な取組テーマと具体例

分野	重要な取組テーマ (施策の方向性)	具体例
暮らし	【暮らし分野①】 自転車を利用する環境の充実	・次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進
	【暮らし分野②】 歩行者重視の道路空間づくり	・蒲田駅周辺の再開発に伴う歩行者優先の道路空間整備
都市の 活力	【都市の活力分野①】 道路の防災性の強化	・道路、橋梁の適切な維持更新及び耐震化の促進
	【都市の活力分野②】 公共交通の防災性の強化	・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
環境	【環境分野①】 交通手段の転換等による環境負荷の低減	・交通手段の転換の促進 ・小・中学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育を検討、実施
	【環境分野②】 歩行空間の熱環境の改善	・道路空間のみどりの充実、散策路の充実
	【環境分野③】 交通に関わる環境の保全対策	・交通に関わる環境調査の実施（自動車騒音・振動調査、大気汚染調査、鉄道騒音・振動調査）

5.4.2 重要な取組テーマと具体例

【暮らし分野①】自転車を利用する環境の充実

自転車利用環境の整備について総合的に取り組む。

- ・自転車走行環境、駐輪環境の充実
- ・自転車の交通ルール・マナーの普及啓発
(自転車利用者のヘルメット努力義務化への対応含む)
- ・放置自転車対策
- ・低速度なモビリティのための環境整備
(電動キックボードを含む、低速度なモビリティの走行環境整備)

具体例 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進

- ・現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境の整備完了(令和5年度末)後、整備効果を検証する。
- ・効果検証の結果に基づき、整備路線の精査、経年劣化に対する補修の方向性等、次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定方針を検討する。

(出典：大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン(令和4年度から8年度まで))

※大田区自転車等総合計画(令和4年3月策定)等に基づき進める。

<補足>

- ・自転車関連事故の増加、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの自転車通行空間への参入、カーボンニュートラルなどに関する世界の潮流などの課題に対応した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省、警察庁)が令和5年7月に改定された。
- ・大田区では、大田区自転車ネットワーク整備実施計画(計画期間は令和7(2025)年度まで)を踏まえ、自転車走行空間の整備を進めている。
- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定や、国の自転車施策の経緯等も踏まえ、大田区の次期自転車ネットワーク整備実施計画を策定し、これを踏まえた自転車走行空間の整備を推進する。

【暮らし分野②】歩行者重視の道路空間づくり

歩行者重視の道路空間づくりについて総合的に取り組む。

- ・質の高い歩行空間づくり
- ・歩行空間ネットワークの充実
- ・人が優先される道路への転換（道路空間の再配分）等

具体例 蒲田駅周辺の再開発に伴う歩行者優先の道路空間整備

- ・蒲田駅を中心とする地区について、公共施設の再編や、駅舎・駅ビル、駅周辺の再開発などを一体的な基盤整備にあわせて、道路空間の再編を行う。
（主要第 89 号線、補助第 36 号線、補助第 37 号線、駅街路第 3 号線）

※蒲田駅周辺地区基盤整備方針（令和 4 年 10 月策定）等に基づき進める。

■ 駅周辺街路・街区の整備内容



【都市の活力分野①】道路の防災性の強化

道路の防災性の強化について総合的に取り組む。

- ・ 緊急輸送道路の耐震化の促進
- ・ 無電柱化の推進
- ・ 道路、橋梁の適切な維持更新

具体例 道路、橋梁の適切な維持更新及び耐震化の促進

<道路>

- ・ 道路維持管理において、最小のコストで最適な効果を調達する効率的な維持修繕管理を行い、道路利用者や沿道住民の安全性、快適性を確保する。
- ・ 道路維持管理の手法を対処療法型から予防保全型に転換し、PDCA サイクルに基づく計画的な維持管理を行い、道路舗装の延命化を図る。

<橋梁>

- ・ 橋梁長寿命化修繕計画に基づき、計画的な維持管理を推進する。
- ・ 維持管理手法を対処療法型から予防保全型に転換し、橋梁を延命化するとともに、PDCA サイクルに基づく計画的な維持管理を行い、橋梁の安全性を確保する。
- ・ 優先対策橋梁を設定し、段階を設けて、橋梁の耐震整備を進める。

※橋梁長寿命化修繕計画（令和4年11月一部改定）、橋梁耐震整備計画（令和元年度改定）等に基づき進める。

【都市の活力分野②】公共交通の防災性の強化

公共交通の防災性の強化について総合的に取り組む。

- ・ 臨海部における南北方向の鉄道の充実
- ・ 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
- ・ 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実
- ・ 交通結節点の充実
- ・ 緊急に対策が必要な踏切の対応

具体例 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

- ・ 空港臨海部グランドビジョンの将来像実現に向けた基本方針に従い、災害への対応も考慮しつつ、平常時における大森・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。

※空港臨海部グランドビジョン 2040（令和4年3月策定）等に基づき進める。

【環境分野①】交通手段の転換等による環境負荷の低減

交通手段の点検等による環境負荷の低減について、総合的に取り組む。

- ・交通手段の転換の促進
- ・交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化
- ・物流の効率化
- ・モビリティマネジメントの実施

具体例 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み合わせにより、自家用車から公共交通等への転換に資する総合的なモビリティサービスの提供を促進する。
- ・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。

※気候変動緩和に対する区の実施と交通分野の役割については、次ページ参照

具体例 小・中学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育の検討、実施

- ・小・中学生を対象とした、モビリティ・マネジメント教育を検討、実施する。その際、教育関係機関との連携を模索する。
- ・授業のイメージ[※]としては、以下のようなものが想定される。
 - ①「地域の公共交通」について考える授業
 - ②「クルマ社会」について考える授業
 - ③「交通まちづくり」について考える授業
 - ④「モノの流れ」について考える授業 等

※授業のイメージの出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

※大田区環境アクションプラン（令和4年3月策定）等に基づき進める。

<補足>

- ・モビリティ・マネジメント教育とは、われわれ一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「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な人間を育成することを目指した教育活動を意味する。

(参考) 気候変動緩和に対する区の実施と交通分野の役割

- ・大田区環境アクションプラン（令和4年度～令和6年度）（令和4年3月 大田区）では、基本目標「気候変動緩和策の推進」について、目標を以下のように記している。

・大田区の温室効果ガス排出量のあるべき姿

令和32（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

・大田区の温室効果ガス排出量の削減目標

令和12（2030）年度までに平成25（2013）年度比で46%の削減

- ・基本目標「気候変動緩和策の推進」の「取組方針と施策」の中で、交通に関わる施策として、「B-2（2）移動手段の脱炭素化の促進」と「B-3（3）庁有車から排出される温室効果ガスの削減」が位置付けられている。

■ 「気候変動緩和策の推進」に関わる取組方針と施策

取組方針	施策
B-1 脱炭素ライフスタイルへの転換	(1) 区民の行動変容の促進 (区民運動「おたクールアクション」) (2) 事業者の行動変容の促進 (おたクールアクション推進連絡会) (3) 3R+Renewableの推進
B-2 脱炭素まちづくりの推進	(1) 建築物の脱炭素化の促進 <u>(2) 移動手段の脱炭素化の促進</u> (3) 再生可能エネルギーの導入拡大
B-3 区役所による率先行動	(1) 大田区役所エコオフィス推進プランの推進 (2) 公共施設の脱炭素化の促進 <u>(3) 庁有車から排出される温室効果ガスの削減</u>

出典：大田区環境アクションプラン（令和4年度～令和6年度）（令和4年3月 大田区）

B-2（2）移動手段の脱炭素化の促進

日常生活の中で移動に伴い排出される温室効果ガス排出量を削減するために、自動車利用の最小化に向けた取組を推進する。また、自動車を利用する際には、温室効果ガスの排出を抑えることができる環境にやさしいモビリティの普及拡大策を検討する。

<事業イメージ>

- ① 温室効果ガス排出量の削減に向けた事業の検討・施策化 ②水上輸送ネットワークの検討 ③新空港線「蒲蒲線」の整備推進 ④コミュニティバスの利用促進 ⑤区内都市計画道路の整備 ⑥自転車等駐車場の整備 ⑦自転車走行環境の整備 ⑧大田区コミュニティサイクル事業

B-3（3）庁有車から排出される温室効果ガスの削減

庁有車の使用に伴う温室効果ガス排出の削減を目的に、庁有車の環境性向上と台数の最小化に取り組む。また、区役所が率先した意識改革と行動変容の見える化を図ることで、区全体の自動車の利用に伴う温室効果ガス排出量の削減をけん引していく。

<事業イメージ>

- ①令和12（2030）年乗用車100%電動化※ ②自動車利用におけるカーシェアリングの活用検討

※代替車両がない場合を除く

出典：大田区環境アクションプラン（令和4年度～令和6年度）（令和4年3月 大田区）

【環境分野②】歩行空間の熱環境の改善

歩行空間の熱環境の改善について総合的に取り組む。

- ・道路空間のみどりの充実
- ・散策路の充実
- ・道路の舗装材等の工夫
- ・次世代自動車の普及促進

具体例 道路空間のみどりの充実、散策路の充実

<道路空間のみどりの充実>

- ・都市計画道路などの整備時に、地域特性を踏まえながら街路樹などによる沿道緑化を推進する。

<散策路の充実>

- ・呑川緑道の整備（風の道のまちづくり）

呑川は水と緑の環境軸として、川沿いの道路や護岸の緑化、景観と環境に配慮した舗装などの散策路を整備する。

- ・桜のプロムナードの整備

水と緑のネットワークの充実を図るため、洗足池から洗足流れ、馬込桜並木・内川に至る道路を散策路として整備する。

- ・海辺の散策路整備

空港臨海部に位置する「大森ふるさとの浜辺公園」から多摩川までに至る約3.0km区間の海辺に面する遊歩道を整備する。

- ・案内誘導サインの整備

散策路の回遊性を高めるため、案内誘導サインを整備する。

※大田区緑の基本計画「グリーンプランおおた」（令和5年3月改定）、大田区環境アクションプラン（令和4年3月策定）等に基づき進める。

【環境分野③】交通に関わる環境の保全対策

交通に関わる環境の保全対策について総合的に取り組む。

- ・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
- ・モビリティマネジメントの実施

具体例 交通に関わる環境調査の実施

(自動車騒音・振動調査、大気汚染調査、鉄道騒音・振動調査)

- ・自動車騒音・振動調査

騒音規制法第 21 条の 2 及び振動規制法第 19 条の規定に基づき騒音、振動の測定を行い、騒音規制法第 18 条の規定に基づき常時監視を行う。

測定結果を国に報告するとともに、周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者又は関係行政機関に要望等を行う。

- ・大気汚染調査

大気汚染物質（硫黄酸化物、窒素酸化物、光化学オキシダント、浮遊粒子状物質）について、住宅地等に設置している一般環境大気測定局（一般局）5局と沿道に設置している自動車排出ガス測定局（自排局）4局において、常時測定を引き続き行う。

- ・鉄道騒音・振動調査

鉄道から発生する騒音・振動の状況を把握し、調査結果を鉄道事業者に報告するとともに、対策の要望を行う。

※大田区環境アクションプラン（令和 4 年 3 月策定）等に基づき進める。

第6章

本計画の推進に向けて

- 6.1 計画を推進するための担い手の考え方
- 6.2 PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進
- 6.3 交通に関わる将来動向

6.1 計画を推進するための担い手の考え方

6.1.1 基本的な考え方

- ・大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）では、「地域力との連携による、区内18か所ある特別出張所ごとの特色ある都市づくりに向けた体制を構築し、区民や事業者などと区が都市づくりの担い手として、それぞれの役割と責任を果たすとともに協働の精神に基づき行動し、様々な主体が活躍する都市づくりをめざします。」と記している。
- ・交通においては、行政や交通事業者だけではなく、区民、市民団体、一般事業者、大学等の教育機関等が、それぞれの役割に基づき、協力、連携することで計画を推進し、大田区の交通を支えることが求められる。

6.1.2 それぞれの担い手の役割

- ・計画を推進するため、それぞれの担い手が役割に応じて取組を進めるとともに、担い手間の調整や合意形成を図ることが必要である。交通に関わる区民等、事業者（交通事業者、一般事業者）、大学等の教育機関、行政の役割を以下に示す。

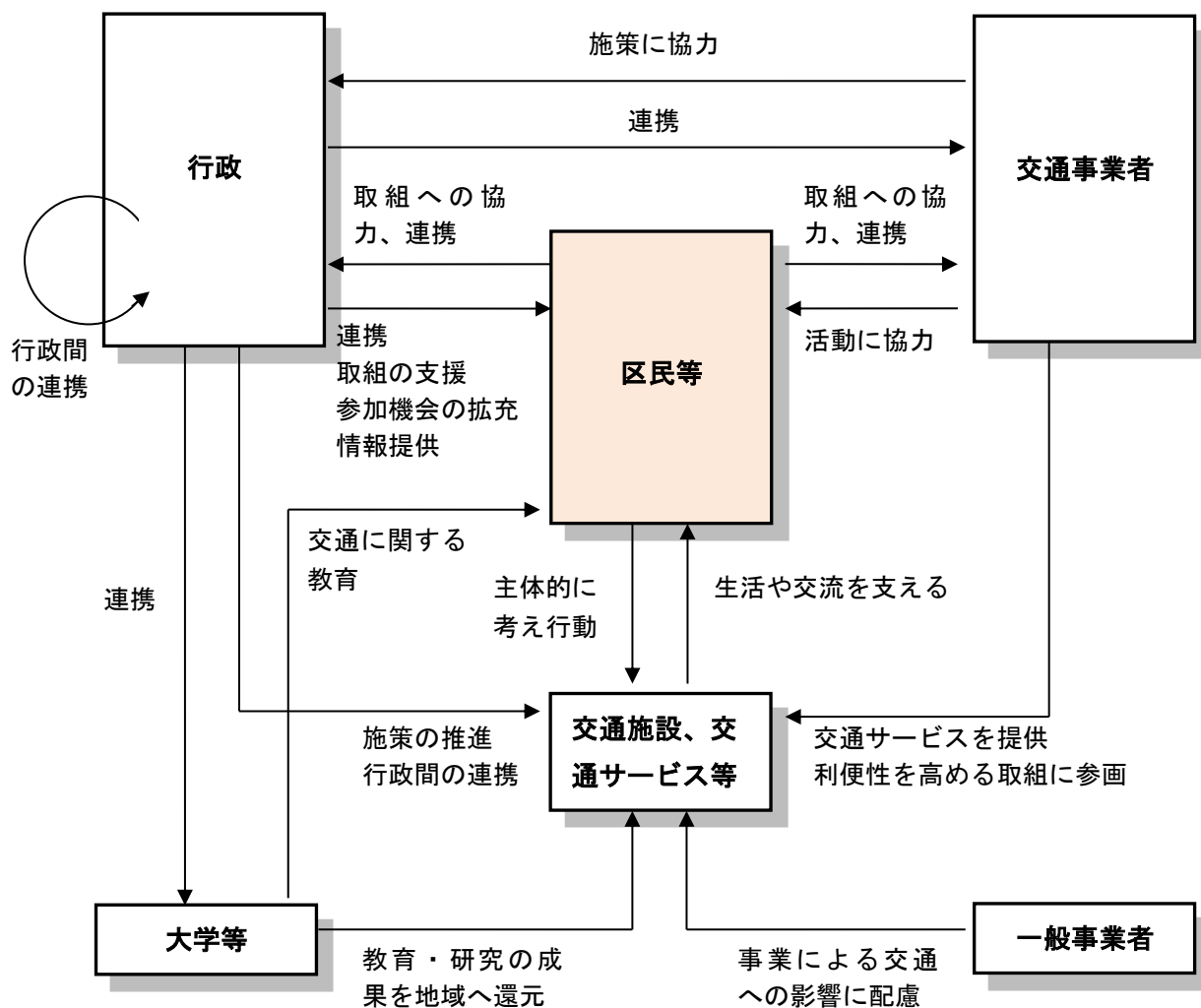
【区民や町会・自治会、NPO法人等の役割】 区民や町会・自治会、NPO法人等は、交通の問題を自らの問題ととらえ、誰もが暮らしやすいまちをつくるため、主体的に考え行動する（例えば、自転車のルール遵守・マナー向上を一人ひとりが意識することで、安全・安心に外出できる環境をつくる、公共交通の利用を意識的に増やす、交通安全の意識を高めて交通事故を減らすなど）とともに、行政や交通事業者が行う取組への協力、連携が期待される。（次ページの表参照）

【事業者の役割】 交通事業者は、事業の公共性を自覚した上で、区民等の生活や交流を支えるとともに、利便性を向上して地域の活力を生む交通サービスを提供することが望まれる。また、一般事業者は、事業活動に関わり発生する人や物の移動が地域の交通に与える影響を認識した上で、区内の交通の円滑性や安全性を損なわないように配慮することが望まれる。さらに、交通事業者と一般事業者は、地域貢献の意識を持って交通利便性を高める取組に参画するとともに、区が実施する施策や区民等が実施する活動等への積極的な協力が期待される。

【大学等の教育機関の役割】 大学には、人材の育成や研究活動で蓄積された専門知識など、教育・研究活動の成果を地域へ還元することで、大田区の交通問題の解決に向けた取組に協力いただくことが期待される。また、小学校から大学まで、それぞれの段階に応じて交通ルールの遵守やマナーの向上など、交通に関わる教育に努めることも期待される。

【行政の役割】 区は、交通に関わる施策を総合的かつ効果的に推進するとともに、区内部における施策間の連携、隣接自治体や都、国との連携を図る。あわせて、区民等、事業者、大学等との連携を図りつつ、各々の主体的な取組への支援、参加機会の拡充を図る。また、それらの基礎となる、交通に関わる情報の収集、整理を行い、積極的な情報提供に努める。

■ それぞれの担い手の役割（再掲）



■ 区民等の役割として期待すること（例）

目標	基本方針	取組、行動
全般	-	交通に関わる説明会やワークショップ、検討会、セミナー、シンポジウムなどに参加する
		(交通に限らず)地域のコミュニティ活動に参加する
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	車を持たずに生活できるところに住んでいる(もしくは今後住みたい)
		自転車に乗るときには、いつもルールやマナーを意識する
		商店街などで、自転車を降りて押し歩きする
		自転車で外出するときは、できるだけ駐輪場を使う
	健康のため、積極的に歩く	
	誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	バリアフリーについての「まち歩き点検」に参加する
	バリアフリーの問題箇所について、区などに連絡する	
	外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする	
安全に外出できる交通環境の確保	交通安全教室などに参加する	
	通学路での児童の見守り活動をする	
都市の活力	商業、工業を支える交通サービスの提供	買い物が不便な方のために、車に乗せて買い物に連れていく
		買い物が不便な方のために、代わりに買い物に行く
	観光と交流を支える交通サービスの提供	観光のボランティアをする
	業務を支える交通サービスの提供	時差通勤をする
	宅配便を受け取るときは、なるべく再配達にならないように気を付ける	
発災時にも産業の機能を維持するための支援	災害時に、被災地へ物資を送ったことがある、運んだことがある	
環境	気候変動緩和策の推進	車の買い替え時に、エコカーを考慮する
		カーシェアリングを利用したことがある
		電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く
	都市の環境負荷の低減	道路の緑の維持管理に協力する
人にやさしい移動環境の提供	住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける	

※ : 大田区の交通に関するアンケート調査結果(令和4年6月実施)で、今後参加したい(または、実施したい)という回答が多かった取組(得点が平均値3.0以上だった取組。詳しくは次ページ参照)。

これらの今後参加したい(または、実施したい)という回答が多かった取組はもちろん、そのほかの取組への参加や行動も期待する。

(参考) 交通に関わる取組への参加や行動 (現在の状況と今後の参加意向)

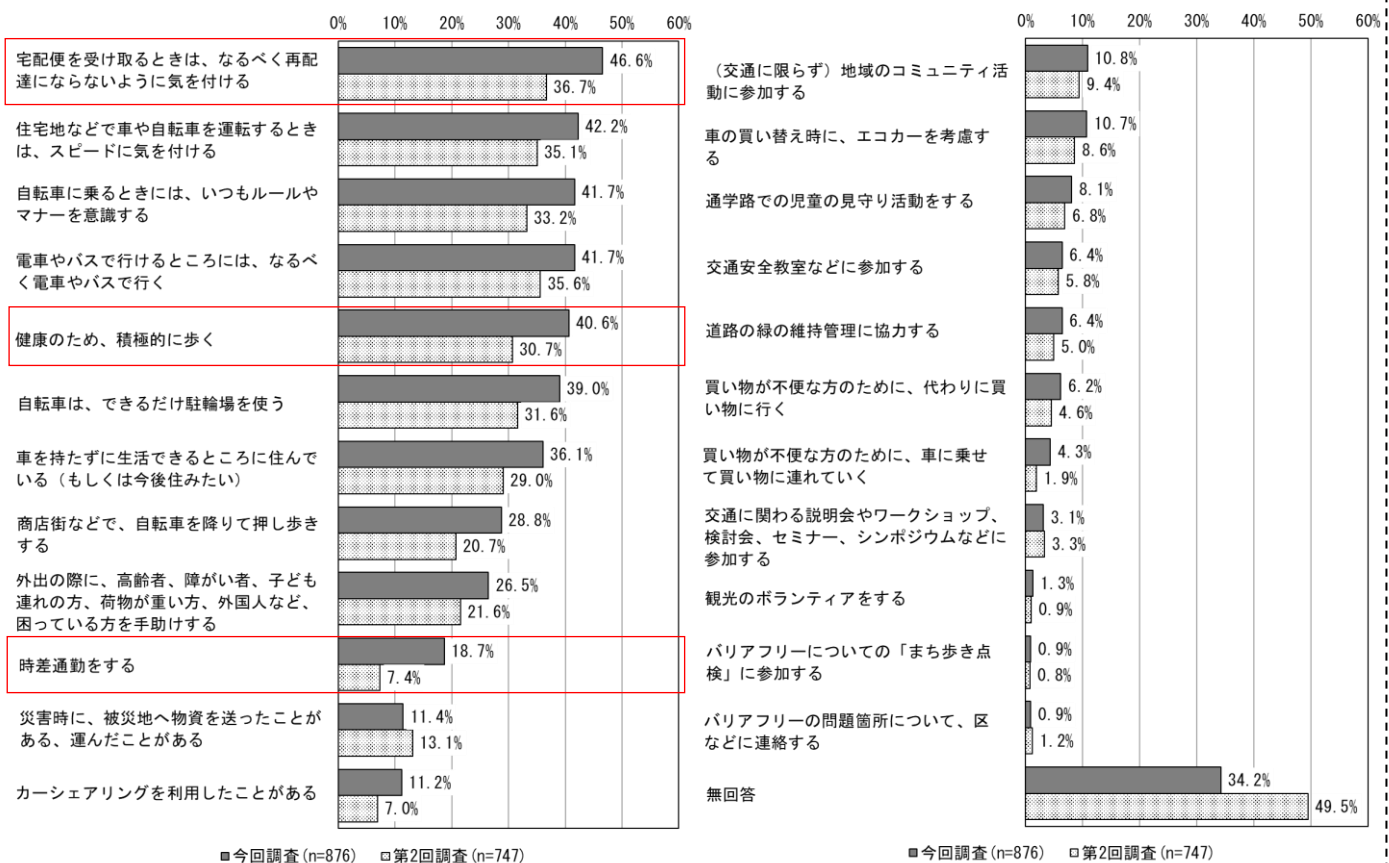
(大田区の交通に関する区民アンケート調査結果から)

交通に関わる取組や行動のうち、参加したことがある(あるいは実施したことがある)ものを聞いたところ、「宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける」が最も多く、次いで「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」が多い。

当初計画策定時の調査と比較すると、参加したことがあるという回答が概ね増えており、「時差通勤をする」(+11.3%)、「宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける」(+9.9%)、「健康のため、積極的に歩く」(+9.9%) などの変化が大きい。

また、それぞれの取組について今後どの程度参加したい(あるいは実施したい)か聞いたところ、自転車のルール・マナーの遵守に関わること、積極的に歩くこと、外出時に困っている方を手助けすること、宅配便の再配達を避けること、なるべく公共交通を使うこと、住宅地などで車や自転車を運転するときはスピードに気を付けることなどの回答が多い。

■ 取組への参加や行動の現状

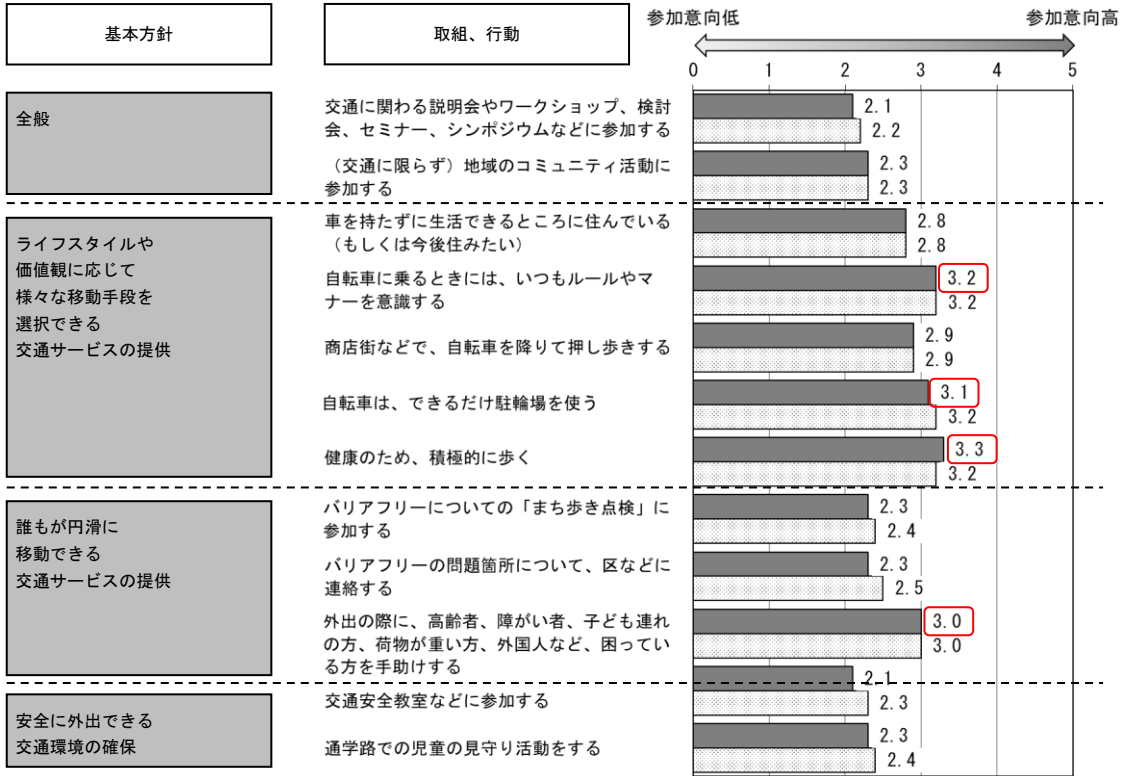


(次ページへ続く)

出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果 (令和4年6月実施)。

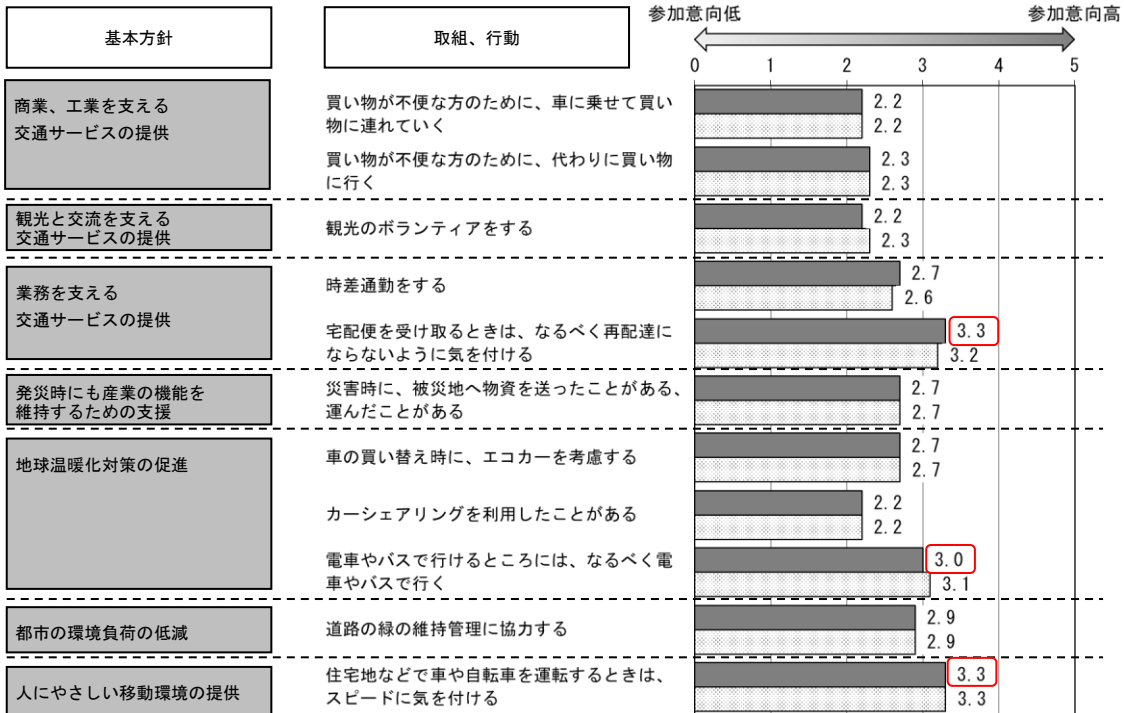
区内に居住する満16歳以上の方2,500人(住民基本台帳から無作為抽出)。アンケート票を郵送により配布。回収数876票、回収率31.1%。

■ 今後の参加意向（全般、暮らし）



■ 今回調査 □ 第2回調査

■ 今後の参加意向（都市の活力、環境）



■ 今回調査 □ 第2回調査

※大田区の交通に関するアンケート調査結果（令和4年6月実施）の結果を「今回調査」、当初計画策定時に実施した大田区に関するアンケート調査結果（平成29年度実施）の結果を「第2回調査」と表記している

※施策の方向性の得点 = (特に積極的に取り組むべきの回答者数 × 4点 + できれば取り組むべきの回答者数 × 3点 + あまり取り組まなくてよいの回答者数 × 2点 + 取り組むべきではないの回答者数 × 1点) / 対象項目の回答者数

6.2 PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進

6.2.1 PDCA マネジメントサイクルによる計画推進の考え方

- ・本計画は、策定した計画（Plan）を実施（Do）し、実施内容を評価（Check）し、必要に応じて計画を見直す（Action）、PDCA マネジメントサイクルを用いながら推進する。
- ・本計画の推進にあたっては、大田区交通政策基本計画推進協議会や有識者会など様々な組織を活用する。また、継続的な進行状況の把握とともに、2～3年に1度と見直し時に、計画に掲載した施策とモニタリング指標の点検・評価を行う（下表参照）。
- ・本計画の実施に当たり、必要が生じた場合には実施計画（アクションプラン）を策定する。

6.2.2 実施（Do）の考え方

- ・本計画に基づき、施策を推進する。

6.2.3 評価（Check）の考え方

○取組状況の管理（各担当課）

- ・各担当課が、取組の着手状況や進行状況等を継続的に把握する。

○点検・評価（都市計画課）

- ・大田区まちづくり推進部都市計画課を中心に、取組について定期的に点検・評価を実施する。

■ 点検・評価の考え方

	点検・評価対象	概要	作業方法
2～3年に1度行うこと	①計画に掲載したすべての施策	計画に掲載したすべての施策について、進捗状況を把握する。	都市計画課が、各担当課からデータを収集して整理する。
	②モニタリング指標（業績評価指標）	モニタリング指標（業績評価指標）について、データを収集・整理する。	都市計画課が、各担当課からデータを収集する。 既存のアンケート結果もあわせて、指標を整理する。
見直し時に行うこと	①計画に掲載したすべての施策	計画に掲載したすべての施策について、進捗状況を把握する。	（上記①と同じ）
	②モニタリング指標（業績評価指標）	モニタリング指標（業績評価指標）について、データを収集・整理する。	（上記②と同じ）
	③モニタリング指標（目標達成指標）	モニタリング指標（目標達成指標）について、データを収集・整理する。	区民に対してアンケート調査を実施して満足度を把握する。

○計画を評価して見直すための組織

- ・計画の推進に当たっては、見直し時に、学識経験者等からなる「有識者会」、「大田区交通政策基本計画推進協議会」、必要に応じて交通種別ごとに特化した内容を協議するための「分科検討委員会」、庁内組織として「大田区交通政策基本計画推進庁内検討委員会」を活用する。

○モニタリング指標

- ・本計画の進捗状況と成果を検証するため、モニタリング指標を設定して定期的に点検・評価を行う。152、153 ページにモニタリング指標を示す。
- ・モニタリング指標は、2～3年に1度、取組の実施状況を把握するための「業績評価指標」と、見直し時に、取組の達成状況を把握するための「目標達成指標」から構成する。

<業績評価指標について>

- ・施策による効果は、複数の施策が連携して生じる。そのため、すべての取組について指標を設定するのではなく、3つの目標及び区民の関わりについて、代表する指標を設定した。
- ・指標は、取り組んだ内容やその成果に関わる指標から構成している。

<目標達成指標について>

- ・取組の達成状況を把握するため、3つの目標及び区民の関わりについて、受益者である区民の意識を「満足度」として把握する。

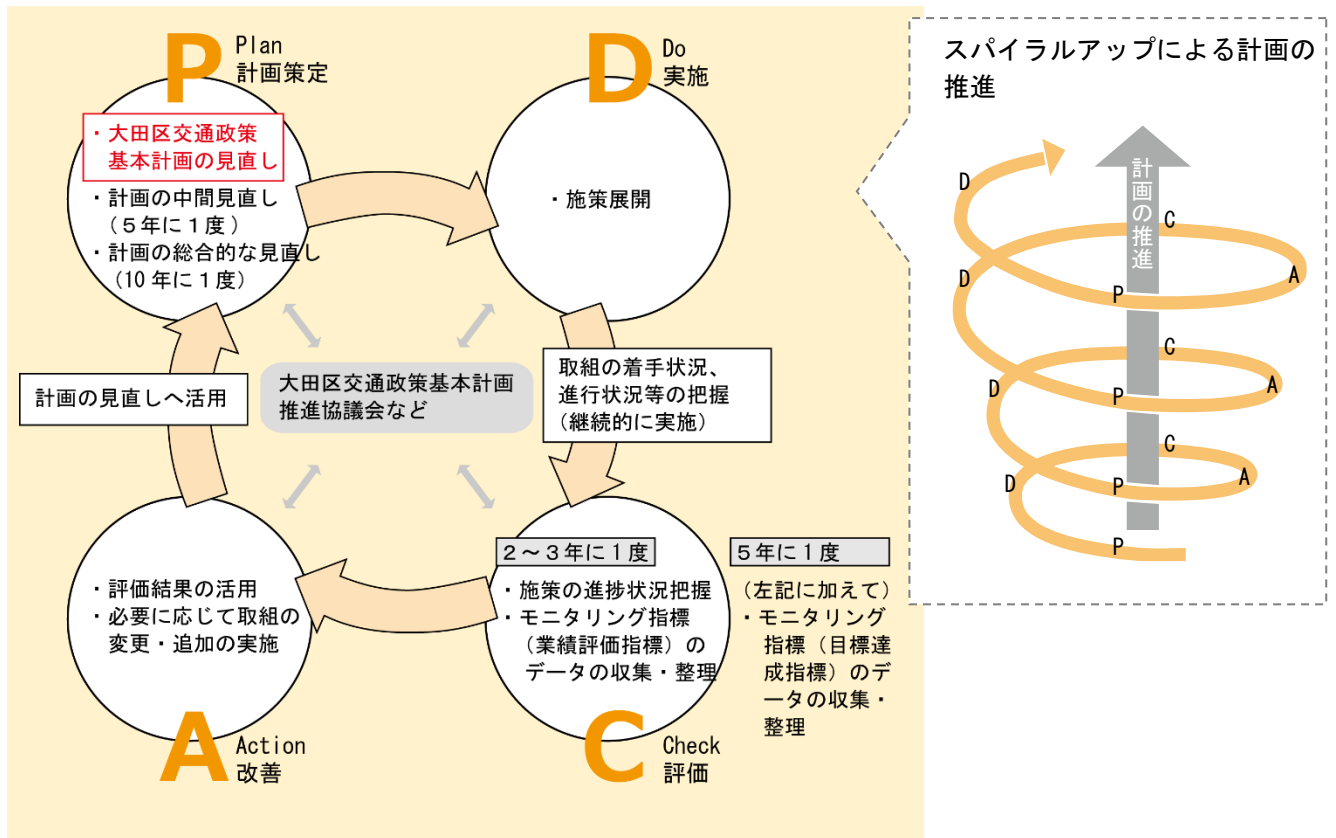
6.2.4 計画の見直し (Action) の考え方

- ・目標年次である令和 10 (2028) 年には、総合的な点検・評価を行い、見直しを行う。
- ・なお、上位・関連計画の見直しや社会情勢の変化などにより、必要が生じた場合には適時見直すこととする。

■ PDCA マネジメントサイクルのスケジュール

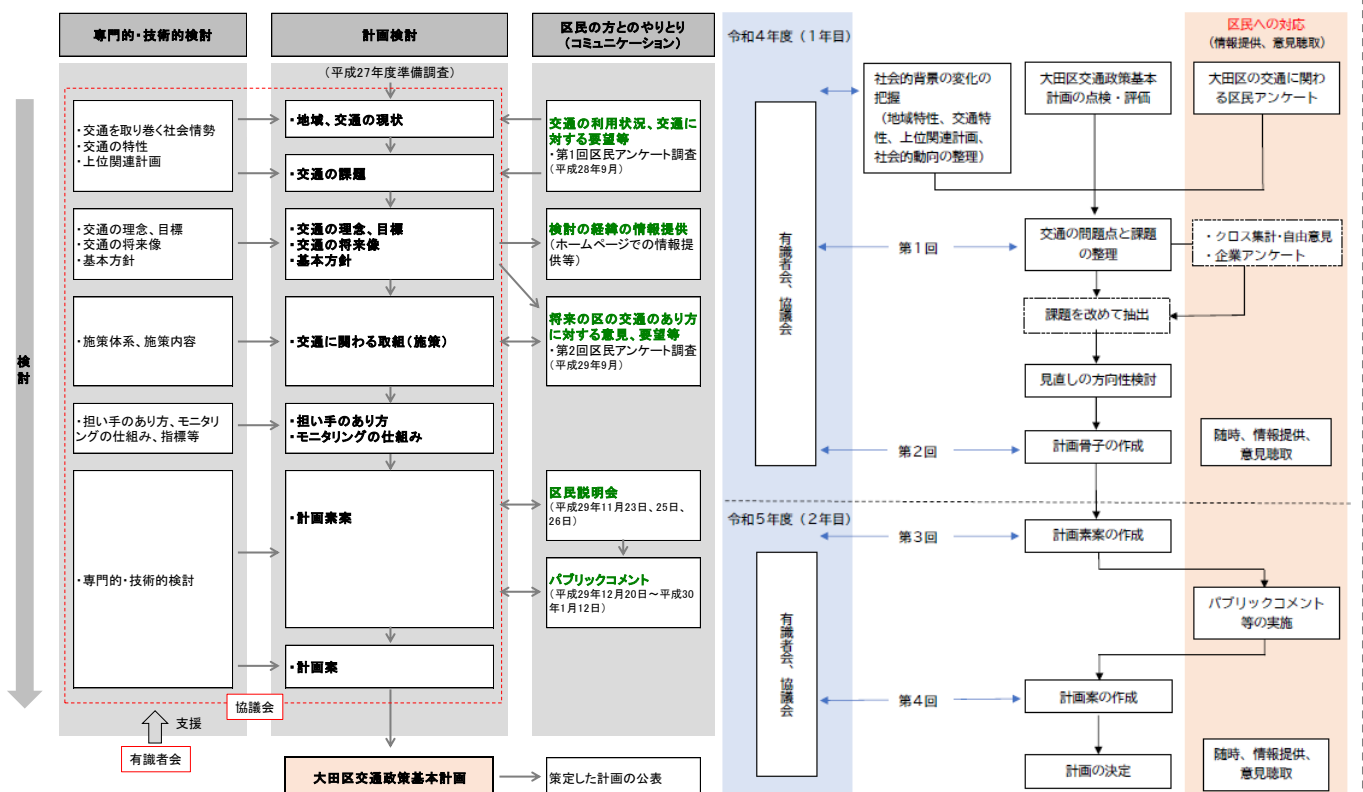
和暦	短期					中期					長期						
	平成30	平成31	令和1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	19	20
西暦	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		2037	2038
取組状況の管理	継続的に実施																
点検・評価			▲			▲			▲		▲			▲	...		▲
計画の見直し						→ 中間見直し					→ 総合的な見直し						→ 総合的な見直し

■ PDCA マネジメントサイクルのイメージ



(参考) 大田区交通政策基本計画の策定時の流れ

中間見直し時の流れ



■ モニタリング指標

(1) 業績評価指標 (2~3年に1度確認)

目標	項目	モノサシ (指標)	計画策定時の指標	中間見直し時の指標
暮らし	総合的な評価	「通勤・通学の便」に満足している区民の割合 (%)	75.8% (平成28年度)	78.1% (令和3年度)
		「医者や病院の便」に満足している区民の割合 (%)	75.2% (平成28年度)	78.0% (令和3年度)
		「買い物の便」に満足している区民の割合 (%)	74.1% (平成28年度)	76.9% (令和3年度)
	公共交通に関わる評価	自宅の近くにバス停や駅があるなど、公共交通機関が利用しやすい環境ですか。	91.0% (平成29年度)	91.4% (令和3年度)
		大田区内の公共交通網 (電車・バスなど) に満足していますか。	85.0% (平成29年度)	81.9% (令和3年度)
	自転車に関わる評価	放置自転車台数	1,323台 (平成28年度)	534台 (令和3年度)
	バリアフリーに関わる評価	駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合	43.2% (平成28年度)	-
		「バリアフリー」に満足している区民の割合 (%) ※1	34.0% (平成28年度)	35.2% (令和3年度)
交通安全に関わる評価	区内の交通事故件数	1,279件 (平成28年)	1,400件 (令和3年度)	
都市の活力	業務を支える交通サービスの提供に関する評価	「道路の整備」に満足している区民の割合 (%)	60.0% (平成28年度)	60.1% (令和3年度)
		都市計画道路の整備延長 (km)、整備率 (%)	52.40km、48.7% (平成28年度)	52.87km、49.1% (令和3年度)
		区内全鉄道駅の1日平均乗降人員	163.5万人/日 (平成28年度)	122.6万人/日 ※2 (令和3年度)
		区内宿泊施設の宿泊者数 (人) (延べ宿泊者数、そのうち外国人)	145.7万人、33.6万人 (平成28年度)	105.0万人、4.7万人 ※2 (令和3年度)
環境	都市の環境負荷の低減に関する評価	道路交通騒音の環境基準達成率 (%)	84.3% (平成28年度)	86.4% (令和3年度)
		人にやさしい移動環境の提供に関する評価	緑道や散策路の整備延長 (km)	計20.8km (平成28年度)
	災害に強いまちづくりへの交通の支援に関する評価	優先対策橋梁の整備率 (%)	60.3% (平成28年度)	73.9% (令和3年度)
		狭あい道路の拡幅整備率 (%)	16.1% (平成28年度)	20.3% (令和3年度)
全体	区民の関わり	交通に関わる区民団体の数	5団体 (平成28年度)	4団体 (令和3年度)

※1 「バリアフリー」に満足している区民の割合：大田区政に関する世論調査で「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」の設問がなくなったため、代わりに指標として追加。

※2 「区内全鉄道駅の1日平均乗降人員」、「区内宿泊施設の宿泊者数」の令和3年度の値は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で減少している。

(2) 目標達成指標（5年に1度確認）

目標	指標	計画策定時の指標	中間見直し時の指標 (令和3年度)
暮らし	「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」に対する満足度	65.0%	57.8%
都市の 活力	「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」に対する満足度	65.5%	49.3%
環境	「地球や都市、人々にやさしく、安全安心な交通環境」に対する満足度	51.5%	34.7%
全体	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	37.6%	34.9%

※目標達成指標値は、大田区の交通に関するアンケート調査結果（令和4年6月実施、平成29年9月実施）から算出。

- ・満足度＝合計（無回答を除く）に対する「満足＋やや満足」の割合
- ・今後の参加意向＝合計（無回答を除く）に対する「とても興味がある＋興味がある」の割合

6.3 交通に関わる将来動向

本計画を進める際には、交通に関わる以下のような将来動向に留意して進める。

6.3.1 新たなモビリティの動向

- ・ パーソナルモビリティ、ライドシェア、ドローン、自動配送ロボット、空飛ぶクルマなどの新たなモビリティの動向を踏まえた、誰もが安全・安心に外出できる、交通サービスの提供が課題である。
- ・ なお、車の「所有」から「利用」への変化は、道路や駐車場などの利用状況を大きく変える可能性があるともいわれることから、動向に注意が必要である。

<パーソナルモビリティ>

- ・ パーソナルモビリティ (Personal Mobility) とは、ここでは、セグウェイ、車椅子型の移動支援機器、電動キックボードなどの1人～2人乗りのコンパクトな移動支援機器。歩行者と既存の乗り物 (自転車・原付・自動二輪車・乗用車等) の間を補完する個人向けの移動ツールをいう。
- ・ 移動補助として手軽に使える、自動車よりも省エネ、排気ガスを出さないといった特徴から、次世代の交通手段として国内外のメーカーが開発に力を入れている。

<ライドシェア>

- ・ 価値観の多様化や経済的理由等により、人々の消費スタイルが、単独所有から共同利用へと変化している。
- ・ 交通分野でも、カーシェアリングの普及が進むとともに、マイカーを利用した有償での相乗りサービス (=ライドシェア) について、国内でも取組が試みられている。

<ドローン、自動配送ロボット>

- ・ ドローン (無人航空機) は、輸配送の効率化や迅速化にとどまらず、医療アクセスの向上や買物支援など地域生活を支える社会基盤・システムの最適化や、高齢化などにより現状のままでは立ち行かなくなる地域での生活を持続可能とし、さらには地域の発展を目指す取組として期待されている。
- ・ 自動配送ロボットは、物流拠点や小売店舗などの荷物・商品を配送するロボットであり、EC市場の拡大などにより宅配需要が急増する中、物流分野における人手不足や買い物弱者対策などの課題解決のため、活用が期待されている。

<空飛ぶクルマ>

- ・ 自動車や航空機業界、ドローンなどのベンチャー企業、投資ファンドなどの様々な分野の関係者が、都市の渋滞を避けた通勤、通学や通園、離島や山間部での新しい移動手段、災害時の救急搬送や迅速な物資輸送などの構想を描いて、「空飛ぶクルマ」の研究開発が進められている。
- ・ 空飛ぶクルマの実現に向けた「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、

令和7（2025）年の大阪・関西万博における商用飛行の開始を目標として、機体の安全性、操縦者の免許、交通管理、離着陸場等に関する環境整備が進められている。

6.3.2 ICTの動向

- ・ETC やカーナビの普及をはじめ、近年ではスマートフォンや交通系 IC カードの普及など、ICT（情報通信技術）が交通と密接に関係を持つようになってきている。
- ・MaaS（マース：Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
- ・利用者の利便性向上を目指す動きとして、二次元コードやバーコードを利用したキャッシュレス決済の導入、サブスクリプション型乗合デマンドタクシーの取組なども行われている。
- ・ICT 技術の進化や利用動向を踏まえながら、より効率的・効果的な新しい交通サービスを提供していくことが求められている。

6.3.3 自動運転・運転支援の動向

- ・国内外において、官民連携による自動車の自動走行システムの開発やその普及に向けた環境整備の検討が進んでいる。
- ・自動車への自動運転・運転支援の導入実現により生じる社会の変化を踏まえて、適切な交通サービスを提供していく必要がある。

※自動走行システムの実現と普及

- ・令和5年4月に施行された改正道路交通法で、レベル4の自動運転が解禁された。（この改正では主に過疎地域で特定のルートを無人で走るバスでのレベル4の自動運転が想定されている）
- ・レベル4の自動運転は、令和7（2025）年を目途に全国50か所に拡大されるとともに、高速道路でのレベル4を実現予定。

出典：国土交通省自動運転戦略本部、第7回会合資料（令和5年1月20日）

※2040年代に想定する社会変化の見込み

- ・「レベル4」と呼ばれる完全自動走行システムの実現により、自動車交通の安全性が飛躍的に向上するとともに、人・車・交通環境の情報を統合的に扱う取組が進み、高齢者や子育て世代など交通弱者の自由な移動、移動時間の活用、公共交通機関や物流業界における人材不足の解消・効率化が実現している。
- ・効率的な交通の実現に加え、自動車の所有・利用形態が多様化し、公共的な交通としての活用も普及している。また、道路空間は活用の自由度が増し、自動車だけでなく、歩行者空間や緑空間として多目的に活用されている。

出典：2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について答申（東京都都市計画審議会、平成28年9月）

6.3.4 公共交通や物流の運転者の動向

- ・鉄道、バス、タクシー事業においては、厳しい経営環境、労働時間の長時間化、少子高齢化等を背景として、運転者の要員不足が深刻な問題となり、運転者不足を原因とした運行サービスの削減といった事例も散見される現状にある。こうした中、地域の生活交通を支える公共交通の維持や安全の確保の観点から、運転者の安定的な確保と育成は喫緊の課題となっている。
- ・物流業界においても担い手不足が深刻な課題であり、特に令和6年度からのトラックドライバーに対する時間外労働規制により不足に拍車がかかることも想定され、喫緊の課題となっている。

参考資料

資料 1. 検討体制

資料 2. 検討経緯

資料 3. 主な関連部署一覧

資料 1. 検討体制

■ 大田区交通政策基本計画推進有識者会 委員名簿

区分	所属等・職名	氏名
学識経験者	東京工業大学 特命教授	屋井 鉄雄（座長）
	東京都立大学 都市環境学部／都市環境科学研究科 観光科学域 教授	清水 哲夫（副座長）
	中央大学研究開発機構 教授	秋山 哲男
	筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授	谷口 綾子
大田区職員	企画経営部 部長	齋藤 浩一
	地域力推進部 部長	今岡 正道
	産業経済部 部長	山田 良司（令和4年度） 大木 康宏（令和5年度）
	福祉部 部長	張間 秀成
	こども家庭部 部長	有我 孝之
	まちづくり推進部 部長	西山 正人
	鉄道・都市づくり部 部長	並木 芳憲
	都市基盤整備部 部長	遠藤 彰
	環境清掃部 部長	小泉 貴一（令和4年度） 山田 良司（令和5年度）

（敬称略）

■ 大田区交通政策基本計画推進協議会 委員名簿 (1/2)

区分	所属等・職名	氏名
学識経験者	東京工業大学 特命教授	屋井 鉄雄 (会長)
	東京都立大学 都市環境学部／都市環境科学研究科 観光科学域 教授	清水 哲夫 (副会長)
区民代表	大田区自治会連合会 理事	古田中 武彦
	東京商工会議所 大田支部 会長	深尾 定男
	大田区商店街連合会 会長	北見 公秀
	一般社団法人 大田観光協会 会長	田中 常雅
大田区議会	大田区議会議員	高山 雄一 (令和4年度) 末安 広明 (令和4年度) 大森 昭彦 (令和5年度) 田村 英樹 (令和5年度)
交通事業者等	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	浅川 靖之
	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 技術戦略部 技術企画課 課長	岩本 敏彦
	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部 部長	四宮 浩
	東京モノレール株式会社 企画・開発部 課長	荒井 充
	東急バス株式会社 運輸事業部 計画部 地域交通グループ 課長	原山 大輔 (令和4年度) 石 洋一 (令和5年度)
	京浜急行バス株式会社 常務取締役 経営企画部 部長	井ノ口 聡 (令和4年度) 横内 千明 (令和5年度)
	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 次長 施設関係主席	平瀬 剛 (令和4年度) 熊田 博紀 (令和5年度)
	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 総務部 部長	佐々木 勇幸 (令和4年度) 穴澤 孝史 (令和5年度)
官公庁	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課 建設専門官	池田 勝彦
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 課長	新良 京子
	東京都 交通局 総務部 技術調整担当課長	山本 康裕 (令和4年度) 近藤 琢哉 (令和5年度)
	警視庁 蒲田警察署 交通課 課長	佐藤 英樹
	その他	東京湾遊漁船業協同組合 理事長
	東京都京浜島工業団地協同組合連合会 専務理事	中村 文彦

(敬称略)
次ページに続く

■ 大田区交通政策基本計画推進協議会 委員名簿 (2/2)

区分	所属等・職名	氏名
大田区職員	まちづくり推進部 部長	西山 正人
	都市基盤整備部 部長	遠藤 彰
	企画経営部 企画調整担当課長	野村 朋宏
	地域力推進部 地域力推進課 課長	大淵 ひろみ
	産業経済部 観光課 課長 商業・観光振興担当課長	大木 康宏 (令和4年度) 小池 達也 (令和5年度)
	福祉部 福祉管理課 課長	長谷川 正 (令和4年度) 黄木 隆芳 (令和5年度)
	福祉部 障害福祉課 課長	小西 博幸 (令和4年度) 若林 弘 (令和5年度)
	こども家庭部 子育て支援課 課長	長沼 宏幸
	まちづくり推進部 都市計画課 課長	瀬戸 隆司 (令和4年度) 深川 正浩 (令和5年度)
	まちづくり推進部 公共交通・臨海部担当課長	神保 徳幸 (令和4年度) 武藤 和志 (令和5年度)
	鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課 課長	山田 誉
	都市基盤整備部 都市基盤管理課 課長	保下 誠 (令和4年度) 柞木 尚 (令和5年度)
	都市基盤整備部 都市基盤計画調整担当課長	五ノ井 巖暢
	環境清掃部 環境計画課 課長	石川 里香

(敬称略)

■ 大田区交通政策基本計画推進協議会 (兼地域公共交通会議) 委員名簿 (1/2)

区分	所属等・職名	氏名
学識経験者	東京工業大学 特命教授	屋井 鉄雄 (会長)
	東京都立大学 都市環境学部／都市環境科学研究科 観光科学域 教授	清水 哲夫 (副会長)
区民代表	東京商工会議所 大田支部 会長	深尾 定男
	大田区商店街連合会 会長	北見 公秀
	一般社団法人 大田観光協会 会長	田中 常雅
	新井宿自治会連合会 中央四丁目町会 会長	立石 恒卓
	池上地区自治会連合会 堤方南自治会 会長	樋口 幸雄
	蒲田西地区自治会連合会 西蒲田一丁目町会 会長	橋本 和夫
	馬込地区自治会連合会 南馬込中和会 会長	北村 秀雄

(敬称略)

次ページに続く

■ 大田区交通政策基本計画推進協議会（兼地域公共交通会議） 委員名簿（2/2）

区分	所属等・職名	氏名
大田区議会	大田区議会議員	高山 雄一（令和4年度） 末安 広明（令和4年度） 大森 昭彦（令和5年度） 田村 英樹（令和5年度）
交通事業者等	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	浅川 靖之
	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 技術戦略部 技術企画課 課長	岩本 敏彦
	東急バス株式会社 運輸事業部 計画部 地域交通グループ 課長	原山 大輔（令和4年度） 石 洋一（令和5年度）
	東急バス労働連合 副執行委員長	足助 隆之
	一般社団法人 東京バス協会 乗合業務部長	米澤 暁裕
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 業務部 部長	小池 毅
	盈進自動車株式会社 代表取締役	山田 能成
	太洋モーターズ株式会社 代表取締役	武山 裕志
官公庁	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 主席運輸 企画専門官（輸送担当）	清家 裕之（令和4年度） 鎌塚 俊充（令和5年度）
	警視庁 交通部 交通規制課 調査担当	藤平 忠晴
	警視庁 蒲田警察署 交通課 課長	佐藤 英樹
	警視庁 池上警察署 交通課 課長	杉野 隆平（令和4年度） 齋藤 記央（令和5年度）
	警視庁 大森警察署 交通課 課長	小楠 英之
大田区職員	まちづくり推進部 部長	西山 正人
	企画経営部 企画調整担当課長	野村 朋宏
	地域力推進部 地域力推進課 課長	大淵 ひろみ
	まちづくり推進部 公共交通・臨海部担当課長	神保 徳幸（令和4年度） 武藤 和志（令和5年度）
	鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課 課長	山田 誉
	都市基盤整備部 都市基盤管理課 課長	保下 誠（令和4年度） 柞木 尚（令和5年度）
	都市基盤整備部 都市基盤整備第一課 課長	谷田川 泰（令和4年度） 菅原 満（令和5年度）
	都市基盤整備部 都市基盤整備第二課 課長	武藤 和志（令和4年度） 石井 信一（令和5年度）

（敬称略）

資料2. 検討経緯



参考資料

資料3. 主な関連部署一覧（暮らし）

目標	基本方針	施策の方向性	施策	企画経営部	総務部	区民部	産業経済部	福祉部	健康政策部	こども家庭部	まちづくり推進部	鉄道・都市づくり部	空港まちづくり本部	都市基盤整備部	環境清掃部		
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	暮1.1.1	交通結節点の充実							○	○	○				
			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								○	○	○			
			暮1.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実									○	○			
			暮1.1.4	公共交通機関の乗り継ぎ改善									○				
			暮1.1.5	多様な移動サービスの提供									○				
		2) 公共交通の機能向上	暮1.2.1	公共交通不便地域の改善									○				
			暮1.2.2	高齢社会の進展に対応した公共交通の提供									○				
			暮1.2.3	緊急に対策が必要な踏切の対応										○		○	
			暮1.2.4	バス停留所の改善									○			○	
			暮1.2.5	公共交通としてのタクシーの活用						○							
		3) 道路交通の機能向上	暮1.3.1	都市計画道路の整備												○	
			暮1.3.2	渋滞対策									○			○	
			暮1.3.3	モビリティマネジメントの実施									○				
			暮1.3.4	生活道路の整備									○			○	
			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）												○	
			暮1.3.6	駐車スペースの充実									○	○		○	
			暮1.3.7	道路空間のみどりの充実									○			○	
			暮1.3.8	道路、橋梁の適切な維持更新												○	
			暮1.3.9	東京外かく環状道路（東高速～湾岸道路間）の整備									○				
		4) 自転車等利用環境の充実	暮1.4.1	自転車走行環境の充実											○	○	
			暮1.4.2	自転車等駐車場の整備										○		○	
			暮1.4.3	放置自転車対策												○	
			暮1.4.4	コミュニティサイクルの拡充												○	
			暮1.4.5	自転車の交通ルール・マナーの普及啓発								○				○	
			暮1.4.6	低速度なモビリティのための環境整備									○				
		5) 歩行者重視の道路空間づくり	暮1.5.1	バリアフリー化の充実						○			○			○	
			暮1.5.2	質の高い歩行空間づくり					○					○		○	
			暮1.5.3	歩行空間ネットワークの充実												○	
			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）												○	
			暮1.5.5	無電柱化の推進									○			○	
			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									○			○	
			暮1.5.7	夜間も安全な道路環境づくり									○			○	
		2. 誰もが円滑に移動できるサービスの提供	1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進	暮2.1.1	バリアフリー化の充実					○			○			○	
				暮2.1.2	歩行空間のバリアフリー化の充実											○	
				暮2.1.3	駅のバリアフリー化の充実									○			○
暮2.1.4	バス停留所の改善											○			○		
暮2.1.5	需要に応じた福祉分野での移動の支援								○								
暮2.1.6	高齢社会の進展に対応した公共交通の提供											○					
暮2.1.7	タクシーによる公共的なサービスの利用促進								○								
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			○				○									
暮2.1.9	バリアフリーに関わるソフト対策の強化								○								
暮2.1.10	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	暮2.2.1	乳幼児を連れて外出するための総合的な支援									○						
	暮2.2.2	子育て世帯のためのタクシーによる公共的なサービスの利用促進							○	○							
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	暮3.1.1	都市計画道路の整備											○			
		暮3.1.2	生活道路の整備									○			○		
		暮3.1.3	交通安全施設の整備												○		
	2) 交通安全教育等による交通事故の抑制	暮3.2.1	交通安全教育、情報提供等の実施												○		
		暮3.2.2	将来の交通の変化に応じた交通事故対策									○			○		

参考資料

資料3. 主な関連部署一覧（都市の活力）

目標	基本方針	施策の方向性	施策	企画経営部	総務部	区民部	産業経済部	福祉部	健康政策部	こども家庭部	まちづくり推進部	鉄道・都市づくり部	空港まちづくり本部	都市基盤整備部	環境清掃部		
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	活1.1.1	商店街の魅力向上のための交通環境の充実			○										
			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								○					
			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）								○	○	○			
			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								○					
		2) 工業に関わる交通環境の充実	活1.2.1	工業に関わる交通の改善								○			○		
			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）								○	○	○			
		活1.2.3	観光資源としての工業集積の活用支援								○						
	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	活2.1.1	まちと空港をつなぐ交通の充実								○	○	○	○		
			活2.1.2	観光客と区民の交流支援											○		
			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）									○	○	○		
			活2.1.4	水上交通ネットワークの充実			○						○				
		2) 生活交通と観光交通との連携の支援	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					○							○	
			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					○								
		3) 外国人のための移動の支援	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		○		○									
		4) 交通による交流の場の充実	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												○	
	5) 水辺空間へのアクセスの強化	活2.5.1	多摩川及び臨海部へのアクセスの強化								○						
	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	活3.1.1	HANEDA GLOBAL WINGSの整備										○			
			2) 公共交通の機能向上	活3.2.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実								○				
				活3.2.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港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）の鉄道の充実									○	○			
		3) 道路交通の機能向上	活3.3.1	都市計画道路の整備												○	
			活3.3.2	羽田空港へのアクセス道路の整備									○				
			活3.3.3	羽田空港周辺における幹線道路の整備促進									○			○	
			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									○				
4) 東京港へのアクセスの強化		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														
		活3.4.2	東京港へのアクセス交通の充実									○					
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	活4.1.1	緊急輸送道路の耐震化の促進									○		○			
		活4.1.2	無電柱化の推進									○			○		
		活4.1.3	道路、橋梁の適切な維持更新												○		
	2) 公共交通の防災性の強化	活4.2.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実									○					
		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									○		○	○		
		活4.2.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実									○	○				
		活4.2.4	交通結節点の充実									○	○	○			
		活4.2.5	緊急に対策が必要な踏切の対応										○		○		

参考資料

※灰色の網掛けの施策は、再掲の施策。
 ※施策の関連する部に「○」を表示。
 ※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所

資料3. 主な関連部署一覧（環境・重要な取組テーマ）

目標	基本方針	施策の方向性	施策	企画経営部	総務部	区民部	産業経済部	福祉部	健康政策部	こども家庭部	まちづくり推進部	鉄道・都市づくり部	空港まちづくり本部	都市基盤整備部	環境清掃部		
環境	1. 気候変動緩和策の推進	1) 次世代自動車による環境負荷の低減	環1.1.1	次世代自動車の普及促進													
			環1.2.1	交通手段の転換の促進							○				○		
			環1.2.2	交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化							○					○	
			環1.2.3	物流の効率化							○						
			環1.2.4	モビリティマネジメントの実施							○						
	2. 都市の環境負荷の低減	1) 歩行空間の熱環境の改善	環2.1.1	道路空間のみどりの充実							○				○		
			環2.1.2	散策路の充実											○		
			環2.1.3	道路の舗装材等の工夫												○	
			環2.1.4	次世代自動車の普及促進													
		2) 環境の保全対策	環2.2.1	自動車騒音・振動調査													○
			環2.2.2	大気汚染調査													○
			環2.2.3	鉄道騒音・振動調査													○
			環2.2.4	渋滞対策								○				○	
			環2.2.5	モビリティマネジメントの実施								○					
			環2.2.5	モビリティマネジメントの実施								○					
	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	環3.1.1	都市計画道路の整備											○		
			環3.1.2	渋滞対策								○				○	
			環3.1.3	モビリティマネジメントの実施									○				
			環3.1.4	生活道路の整備									○				○
		2) 歩行環境の改善	環3.2.1	無電柱化の推進								○				○	
			環3.2.2	バリアフリー化の充実						○			○			○	
			環3.2.3	質の高い歩行空間づくり										○		○	
			環3.2.4	歩行空間ネットワークの充実										○		○	
			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）												○	
		3) 自転車等利用環境の充実	環3.3.1	自転車走行環境の充実												○	
			環3.3.2	自転車等駐車場の充実										○		○	
			環3.3.3	放置自転車対策												○	
			環3.3.4	コミュニティサイクルの拡充												○	
			環3.3.5	自転車の交通ルール・マナーの普及啓発								○				○	
			環3.3.6	低速度なモビリティのための環境整備									○				
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	環4.1.1	臨海部における南北方向の鉄道の充実									○					
		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									○		○	○		
		環4.1.3	東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実										○	○			
		環4.1.4	交通結節点の充実									○	○	○			
		環4.1.5	緊急に対策が必要な踏切の対応										○			○	
		環4.1.6	災害時における駅や道路の混雑の発生抑制	○	○	○											
		環4.2.1	都市計画道路の整備													○	
	2) 道路の防災性の強化	環4.2.2	緊急輸送道路の耐震化の促進									○				○	
		環4.2.3	羽田空港へのアクセス道路の整備									○				○	
		環4.2.4	生活道路の整備									○				○	
		環4.2.5	無電柱化の推進									○				○	
		環4.2.6	道路、橋梁の適切な維持更新									○				○	
		環4.3.1	水上交通ネットワークの充実									○					
	重要な取組テーマ ※中間見直しにて新たに追加	暮らし	①	自転車を利用する環境の充実												○	
			②	歩行者重視の道路空間づくり									○	○		○	
都市の活力		①	道路防災の強化												○		
		②	公共交通の防災の強化												○		
環境		①	交通手段の転換等による環境負荷の低減									○			○		
		②	歩行空間の熱環境の改善												○		
	③	交通に関わる環境の保全対策													○		

参考資料

大田区交通政策基本計画 中間見直し
(令和6年度～令和10年度)

令和6年3月発行

発行

大田区まちづくり推進部 都市計画課

〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

電話：03-5744-1111 (代表)
