



大田区

交通政策基本計画 概要版

キャッチコピー

大田G2C2030

オオタ グローバル トゥー コミュニティ
(Ota Global to Community 2030)



平成 30 年 3 月 発行

Designed by starline / Freepik

1. 計画策定にあたって

計画策定の目的

大田区では、羽田空港跡地の整備、JR 蒲田駅・東急蒲田駅と京急蒲田駅間を結ぶ「新空港線」の計画など、まちと区内の交通が大きく変化しつつあります。

ライフステージの視点からみた交通の課題や大田区の交通の特性（地域別の交通、区内交通、広域交通の課題）を考慮するとともに、さらなる高齢社会の進展や巨大災害の危機、インフラの老朽化、地球環境問題などの課題にも対応することが求められています。

このような背景を踏まえ、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取り組みなどを示す、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」を策定しました。

この計画を行政や交通事業者とともに、区民、大学などの様々な関係者が協力して計画的に施策を実行していくことで、より良い大田区にするための交通環境の実現と、持続可能なまちづくりを進めていきます。

計画の対象

対象地域

・ 大田区全域

対象とする取り組み

・ 人や物の移動に関わる施策が広く対象
・ 交通に関わる施設の整備（ハード施策）だけでなく、交通サービスの利用、啓発や推進施策など（ソフト施策）も対象

計画の対象者

・ 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

目標年次

目標年次を平成 40（2028）年としますが、これに縛られずにあるべき姿を想定します。

※年次の表記について：本計画策定時点において平成に代わる新元号が未定であるため、元号表記を平成のまま用いています。



2. 私たちの暮らしのイメージからみた交通の問題点、課題

私たちの生活を取り巻く交通の問題点と課題を、ライフステージ※別に整理しました。

※ライフステージ：ここでは世代別の各段階を便宜的に分類したものを示しています。

ライフステージ	問題点	課題	
就学前	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅周辺などでの子どもの交通事故の危険性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの年齢に応じた交通事故への対策を講じる必要があります。 ・通勤・通学、仕事、通院など、様々な目的で移動しやすく、また人々の交流のきっかけにもなる、交通サービスの総合的な充実の必要があります。 ・子育て中の方が外出しやすいように、交通の面で支援の必要があります。 ・交通の総合的な充実が必要です。 ・高齢の方の交通事故対策の必要があります（車の運転時、歩行時など）。 ・高齢になっても住み慣れた地域で生活できるように、交通面で支援の必要があります。 ・施設等のバリアフリー化とともに、心のバリアフリー化をさらに進める必要があります。 ・外国人のために交通面で支援の必要があります。 	
小学生 (6歳～11歳)			
中学生 (12歳～14歳)	<ul style="list-style-type: none"> ・外出する範囲が広がることによる、交通事故の危険性があります。 		
高校生以上の青年 (15歳～19歳)	<ul style="list-style-type: none"> ・通学・通勤や仕事をはじめとする移動で、渋滞や混雑などに巻き込まれる可能性があります。 ・外出する範囲が広がることにより、交通事故の危険性があります。 		
大人	子どもがいない		<ul style="list-style-type: none"> ・インターネットの普及等により、外出して人と交流する機会が減る可能性があります。
	子どもがいる		
高齢者	元気な高齢者		<ul style="list-style-type: none"> ・外出しやすい交通の環境づくりが十分ではありません。
	支援が必要な高齢者		<ul style="list-style-type: none"> ・外出の支援が、十分ではありません。
障がいのある方	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化は進んでいますが、バリアは解消されていません。 		
外国人			

3. 将来の生活のイメージ

交通の課題が解決した場合の、将来の生活のイメージを整理しました。

職場と住まいの移動が楽になり、家族や地域コミュニティとの充実した時間があります。



通勤しやすくなり、職場の選択肢が広がります。



まちなかを歩く人が多く、ショッピングや交流を楽しむ人でにぎわっています。



安心して子育てができる環境が整っています。



高齢になっても、住み慣れた地域で安心して生活できる環境が整っています。



高齢者や体の不自由な方も、買い物や通院が安心してでき外出の機会も増えます。



災害に強いまちになっているため、安心して生活できます。



羽田空港を利用して海外からたくさんの方が訪れ、交流が盛んになっています。



観光スポットをめぐる観光客が増加し、区民との交流も広がっています。

羽田空港へ来た人も、区内のホテルや観光スポット、飲食店などを利用しやすくなります。



渋滞が減り、仕事での移動も楽になります。



4. 交通を取り巻く社会情勢

高齢化の進展

- ・大田区の人口は、今後も増加が続くと推計されています。
- ・年少人口（15歳未満）は2020年をピークに減少し、2040年には7万人程度になります。
- ・生産年齢人口（15～64歳）は増加傾向ですが、2030年をピークに減少になります。
- ・老年人口（65歳以上）は概ね増加し続け、2040年に老年者割合は25.9%になります。

来訪者の増加

- ・羽田空港がある大田区は、東京2020オリンピック・パラリンピック開催を控え、国内外からの来訪者が増えると考えられています。大田区は都心部と川崎・横浜との間に位置するため、産業や交流という面での拠点としての役割が一層高まると考えられます。

工業の現状、観光の振興

- ・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ます。工業についてみると、ピーク時より製造品出荷額等、事業所数、従業者数、いずれも減少しています。
- ・大田区は、交通を利用するのに便利で、歴史・文化的な資源、多摩川や臨海部の水辺環境などのほか、にぎわいや生活感などの日常的な暮らしぶりも、観光や商業の集客資源になると考えられます。

大規模災害の恐れ

- ・60.83km²という広大な面積に72万人以上が暮らす大田区では、ひとたび大規模地震などの災害が発生すると、多くの住民の生命と財産に甚大な被害をもたらすとともに、交通機関や電気・ガス・水道などのライフラインにも大きな影響を及ぼすことが想定されます。

5. 大田区の交通の特性（地域別の交通、区内交通、広域交通の課題）

地域の特性に応じた対応が必要

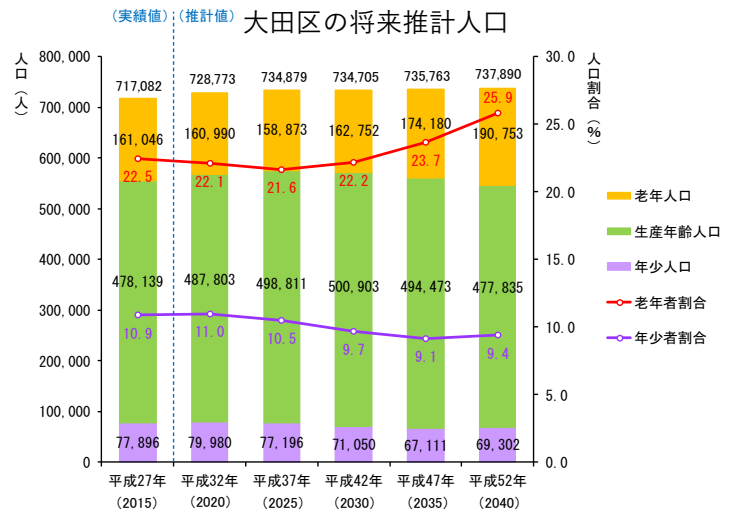
- ・区内の各地域は、地形、土地利用、産業などの面で、それぞれ異なった特徴をもっているため、地域の特性に応じた対応が必要です。

区内の交通手段の充実、連携が必要

- ・区内の交通は、交通手段ごとにさらに充実させるとともに、交通手段ごとの連携も今まで以上に図っていく必要があります。
- ・区内の地域、交通、産業などの特性に応じた物流機能の確保、交通事故対策も課題です。

国や都、周辺自治体と連携した広域交通の充実が必要

- ・国や都、周辺自治体と連携して、空港や臨海部・港湾へ行くための交通、広域的な鉄道網、広域的な幹線道路、水上交通などを充実させる必要があります。



6. 交通の理念

国の交通政策基本法や大田区の上位計画などを踏まえ、超高齢社会などが進む中、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の利用しやすさをさらに高め、まちづくりに活かしていくことが求められています。

そのため、本計画のキャッチコピーを、

大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定します。

本計画により、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について総合的に充実を図る（グローバル to コミュニティ）ことを目指します。

※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ます。
また、計画の目標年次は平成40（2028）年ですが、キャッチフレーズでは切りの良い2030としています。



7. 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、区の上位計画の基本目標や都市づくりの方向性を踏まえ、「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を着実に進めます。

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












「交通の理念」及び「目標」を実現した場合の将来像（イメージ）

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す。各地域の交通の将来像については計画本編の P31～P34 に記載しております。

- | | | | |
|---|----------|---|---|
|  | 広域拠点 |  | 東海道軸（鉄道系+道路系）
（JR 京浜東北線、京急本線、国道 15 号） |
|  | 新空港線沿線拠点 |  | 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） |
|  | 水上交通 |  | 新空港線軸（道路系）
（環状八号線など） |
|  | 船着場 |  | 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します。
- ・ 新空港線沿線拠点：新空港線の整備とあわせた重点地区です。
（下丸子の駅改築、交通結節機能整備。その他後背地からのアクセスの強化等）

区内交通の将来像（イメージ）



8. 基本方針と施策の方向性

目標ごとに基本方針を定め、施策の着実な推進を図ります。

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

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、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ります。

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や鉄道駅などのバリアフリー化を進めることにより、誰もが円滑に移動できる環境をつくります。

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、誰もが安全に外出できる環境をつくります。

施策の方向性

- ・ 交通の連携による機能向上
- ・ 公共交通の機能向上
- ・ 道路交通の機能向上
- ・ 自転車等利用環境の充実
- ・ 歩行者重視の道路空間づくり

- ・ ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進
- ・ 子育て世帯のための移動の支援

- ・ 道路整備による交通事故の抑制
- ・ 交通安全教育等による交通事故の抑制

目標「都市の活力」を実現するための基本方針

施策の方向性

1. 商業、工業を支える交通サービスの提供

商店街の魅力向上、物流の支援などを行い、商業を支える環境をつくりまします。また工業を支える環境をつくりまします。

- ・ 商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

2. 観光と交流を支える交通サービスの提供

空港から区内へ観光客を呼び込む取り組みを進めるとともに、周遊性の向上を図ります。また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できるように交通面で支援を行います。

- ・ 羽田空港と連携した観光の支援
- ・ 生活交通と観光交通との連携の支援
- ・ 外国人のための移動の支援
- ・ 交通による交流の場の充実
- ・ 水辺空間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

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します。

- ・ 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進
- ・ 公共交通の機能向上
- ・ 道路交通の機能向上
- ・ 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

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します。

- ・ 道路の防災性の強化
- ・ 公共交通の防災性の強化

目標「環境」を実現するための基本方針

施策の方向性

1. 地球温暖化対策の促進

次世代自動車による環境負荷の低減とともに、環境負荷の低い交通手段への転換等を図ることにより、地球温暖化対策を促進します。

- ・ 次世代自動車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

ヒートアイランド現象対策、騒音・振動・大気汚染調査、渋滞対策などを実施することで、都市の環境負荷の低減を図ります。

- ・ ヒートアイランド現象の改善
- ・ 環境の保全対策

3. 人にやさしい移動環境の提供

出歩きたくなる魅力的な歩行者空間や、安全で快適に通行できる自転車走行環境の整備など、全ての人にやさしい移動環境をつくりまします。

- ・ 生活道路への通過交通の流入抑制
- ・ 歩行環境の改善
- ・ 自転車等利用環境の充実

4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援

道路や公共交通の防災性の強化、防災拠点や羽田空港へのアクセスの強化などにより、災害に強いまちづくりを支援します。

- ・ 公共交通の防災性の強化
- ・ 道路の防災性の強化
- ・ 水上交通による防災性の強化

9. リーディングプロジェクトの概略

特に重点的・先導的な取り組みを「リーディングプロジェクトの方向性」として選定しました。

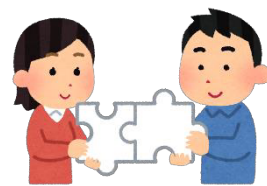
暮らし	生活に密着した <u>自転車</u> を通じて誰もが安全快適に過ごせるまちづくりを進めます。	<u>誰もが円滑に移動</u> できるまちづくりを進めます。	<u>ICT</u> を活用した総合的なまちづくりを交通から推進します。
都市の活力	<u>新空港線</u> を整備し、区民や来訪者の移動を活性化させ、区内回遊性の拡大を目指します。	<u>“空港臨海部”</u> を次世代交通で支えます。	
環境	<u>環境</u> にやさしい交通施策を推進します。	<u>安全・安心で災害に強いまちづくり</u> に寄与する交通環境の充実を目指します。	

平成30年度以降、リーディングプロジェクトに優先順位をつけ、プロジェクトチームを設置して具体的な検討を行い、以降、これに基づき取り組みを進めます。

10. 計画の推進に向けて

計画を推進するための担い手の考え方

- この計画を進めていくためには、区、交通事業者だけでなく、区民、市民団体、大学等の教育機関、国、都などが、それぞれの役割に基づき、協力、連携することが求められます。

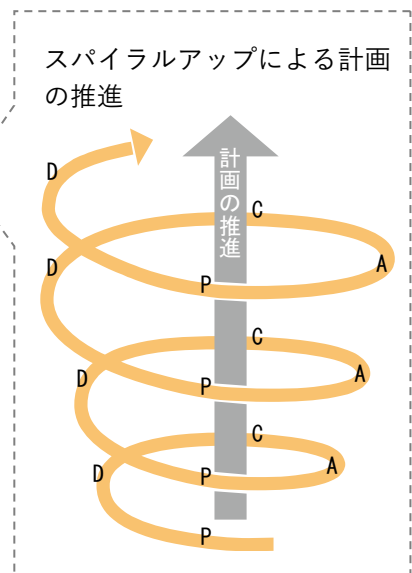
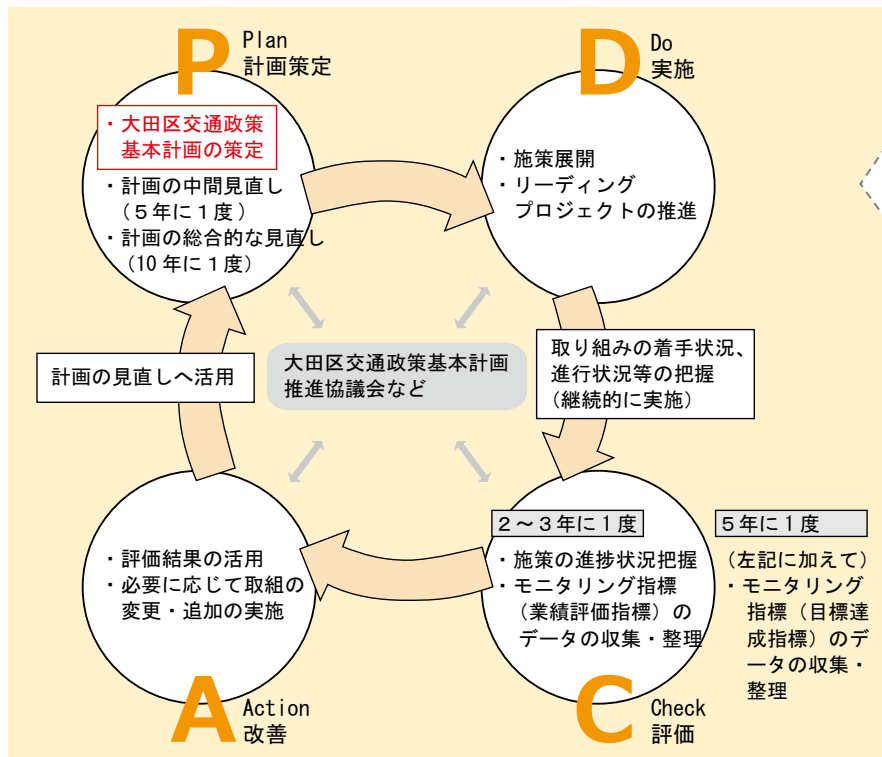


区民などに期待される役割

- 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して考え行動するとともに、行政や交通事業者が行う取り組みに協力や連携することが期待されます。
(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し、交通安全の意識を高めて交通事故を減らすことや、環境の配慮や渋滞解消の観点から、生活の足として公共交通の利用を増やすなどが考えられます。)

計画の点検・評価と見直し

- ・この計画に基づいて交通に関する取り組みを実施し、節目ごとに進捗状況の点検・評価を行いながら、必要に応じて取り組みを改善して進めていきます。
- ・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2～3年に1度点検・評価を行い、5年後をめぐりに計画の見直しを行います。
- ・目標年次の平成40（2028）年には、総合的な点検・評価と見直しを行います。



取り組みの改善を繰り返し行い、計画を進めていくことで、交通環境をより良くしていきます。

11. 最後に

大田区は、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ます。区民や関係者の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。





この計画の策定にあたり、多くの区民の皆様のご意見を頂きました。ありがとうございました。
また、計画の検討は以下の団体組織等からなる推進協議会を中心に進めてまいりました。

大田区交通政策基本計画推進協議会（順不同）

東京工業大学教授*、首都大学東京大学院教授*、中央大学研究開発機構教授*、筑波大学大学院准教授*、
大田区自治会連合会、東京商工会議所大田支部、大田区商店街連合会、大田区観光協会、東日本旅客鉄道株式会社、
東京急行電鉄株式会社、京浜急行電鉄株式会社、東京モノレール株式会社、東急バス株式会社、京浜急行バス株式会社、
公益財団法人東京タクシーセンター、国土交通省東京航空局、国土交通省関東地方整備局、東京都都市整備局、
東京都交通局、警視庁蒲田警察署、東京湾遊漁船業協同組合、東京都京浜島工業団地協同組合連合会、
NPO法人都市住宅と文化施設の街づくり研究所、大田区議会、区職員

*は、大田区交通政策基本計画推進有識者会の委員

お問合せ先 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）
