

1. 人口の推移・分布状況

1) 人口の推移

- ・大田区の人口は、今後も増加傾向が続くと推計されている。
- ・しかし、年少人口（15歳未満）は平成32年をピークに減少し、平成47年には7万人程度になると推計されている。
- ・生産年齢人口（15～64歳）は増加傾向だが、平成42年をピークに減少に転じると推計されている。
- ・老年人口（65歳以上）は概ね増加し続け、平成47年には約17万7千人、老年者割合は23.9%になると推計されている。

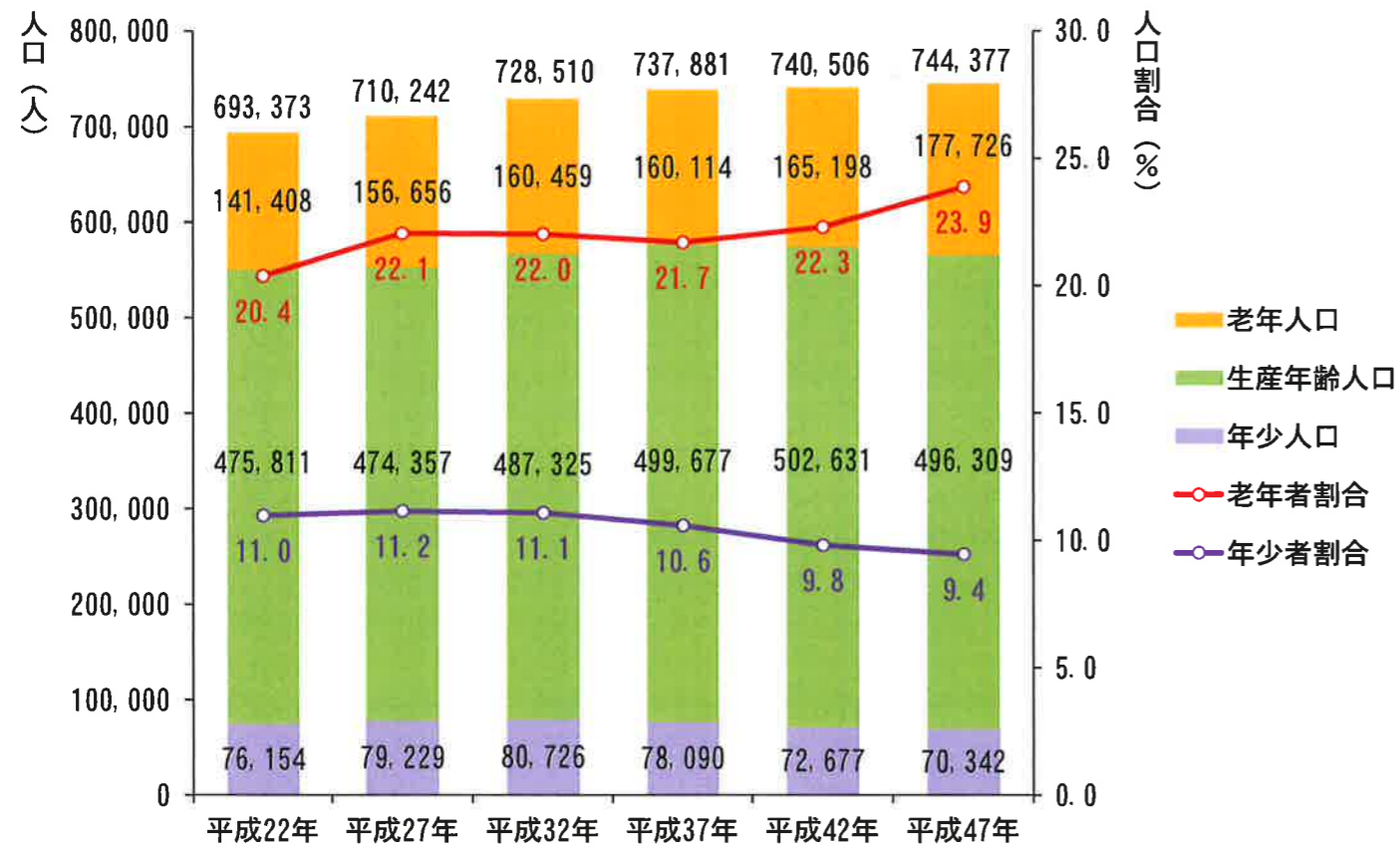


図1 大田区の将来推計人口

出典：大田区人口ビジョン（将来人口推計・分析等報告書）（大田区、平成28年3月）を基に、概ね20年後の平成47年までの値を対象にグラフを作成した。

注）年少：15歳未満、生産年齢：15～64歳、老年：65歳以上

2) 人口の分布状況

- ・多摩川沿いの地域と京浜東北線から京急本線の沿線の地域は、比較的人口が多く、人口密度も高い。
- ・高齢者も、下丸子、多摩川、田園調布などの多摩川沿いや、京浜東北線の東側（概ね大森～蒲田間）の地域に多い。

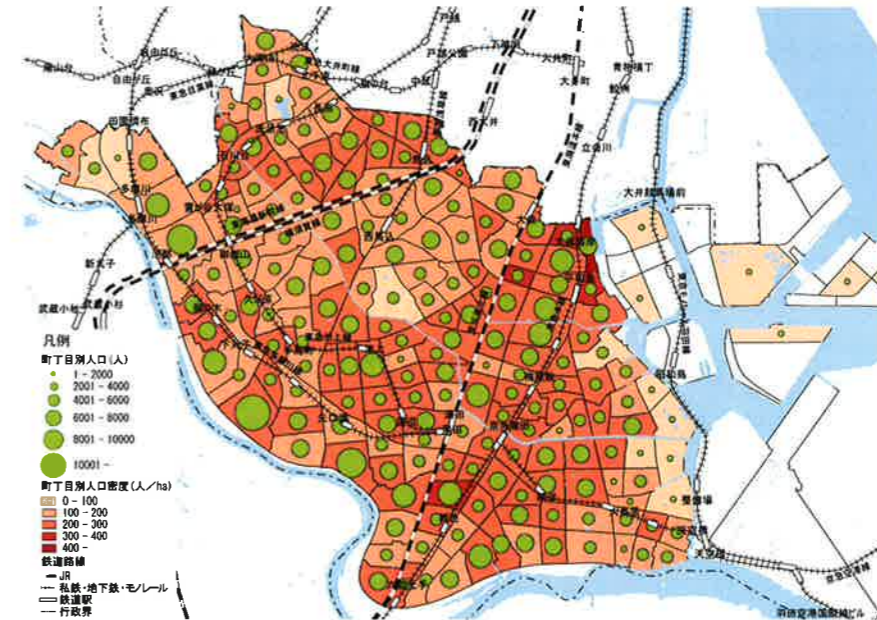


図2 大田区内の町丁目別の人口の分布状況

出典：大田区ホームページを基に作成

注）人口と人口密度は、平成27年1月1日現在の値。

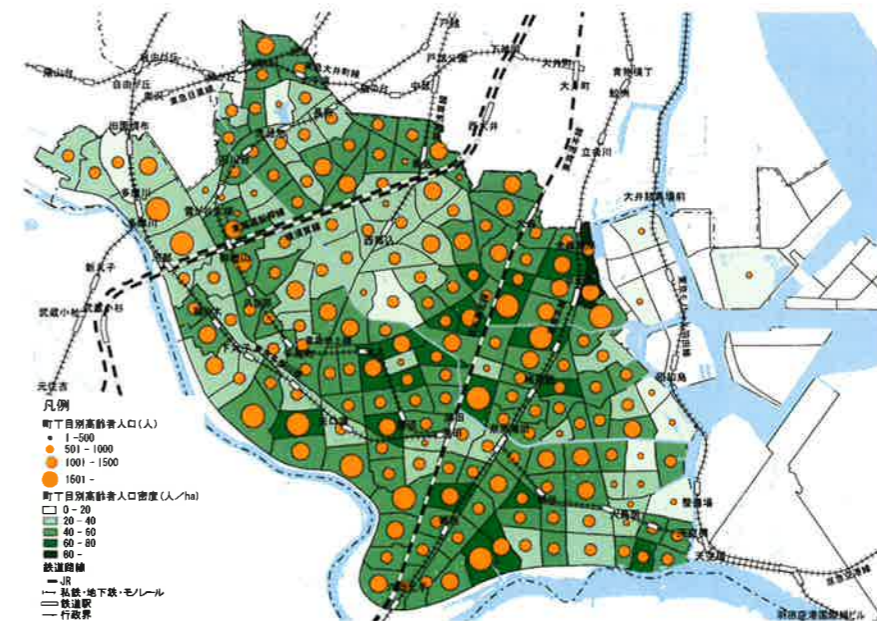


図3 大田区内の町丁目別の高齢者人口の分布状況

出典：大田区ホームページを基に作成

注）高齢者人口と高齢者人口密度は、平成27年1月1日現在の65歳以上の人口の値。

2. 鉄道、バス

1) 鉄道、バス、公共交通不便地域の状況

- ・鉄道は、南北方向は JR 東海道新幹線、東海道線、横須賀線が横切るほか、JR 京浜東北線、京急本線、東京モノレール（羽田線）、都営地下鉄（浅草線）がある。
- ・東西方向（環状方向）には、東急多摩川線、東急池上線、京急空港線等があるが、JR 蒲田駅と京急蒲田駅間が鉄道で結ばれていない。
- ・シャトルバスが蒲田駅東口から羽田空港に1日36本、羽田空港から蒲田駅東口に1日35本運行されている。
- ・蒲田、大鳥居、川崎と羽田空港との間に深夜バスが1日4本運行されている。
- ・路線バスは、JR 京浜東北線を境に東側を京急バス、西側を東急バスが運行しており、埋め立て地の一部では、都営バスが運行している路線もある。
- ・羽田空港からは、路線バスの他にも各地へ空港リムジンバスが運行されている。
- ・大田区は、鉄道・バス網が発達しているが、鉄道駅から500m以上遠でかつバス停からも300m離れているエリア（公共交通不便地域）が残存している。

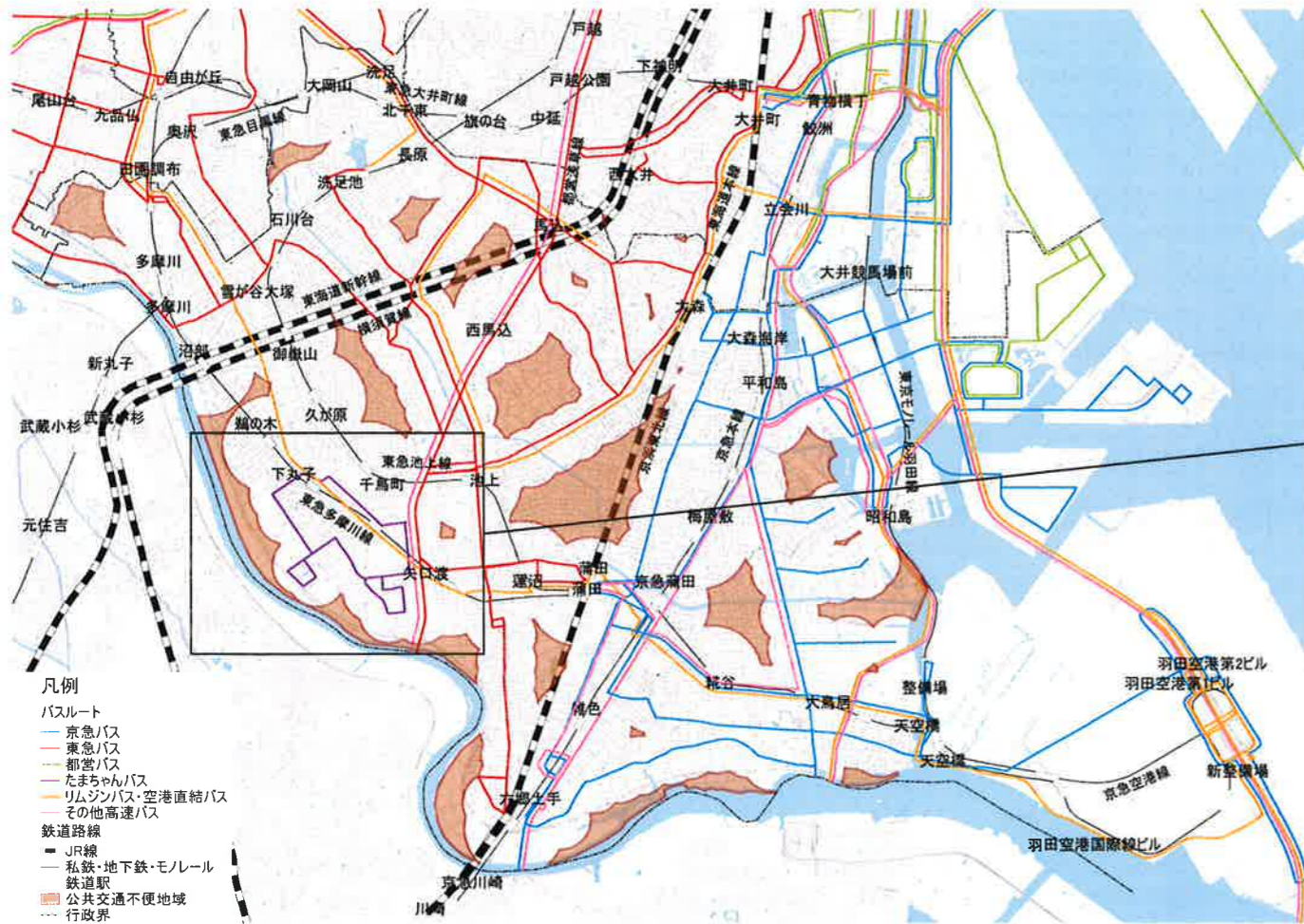


図4 大田区の鉄道、バス、公共交通不便地域の状況

出典：国土数値情報（「鉄道」平成26年度、「バスルート」平成23年度）

- 注）
- ・京急バス・東急バス・都営バスは、一般路線の運行ルートである。
 - ・たまちゃんバスについては、平成27年8月現在の運行ルートに修正している。
 - ・リムジンバス・空港直結バスには、運行事業者が複数含まれている。
 - ・その他高速バスは、羽田空港に乗り入れていない路線。
 - ・複数の運行事業者でルートが重なっている箇所については、それぞれ見えるようにずらして表示している。

2) コミュニティバス（たまちゃんバス）の状況

- ・矢口地区の交通不便地域を解消するため、平成21年から、区内で初めてのコミュニティバスとして、「たまちゃんバス」の試行運行を行っている。

<たまちゃんバスの概要>

- ・運行区間：武蔵新田駅～矢口三丁目～矢口特別出張所入口～武蔵新田駅（循環）
- ・運賃：大人150円 小児80円
- ・運行事業者：東急バス（株）
- ・運行開始年月：平成21年10月

出典：大田区ホームページ

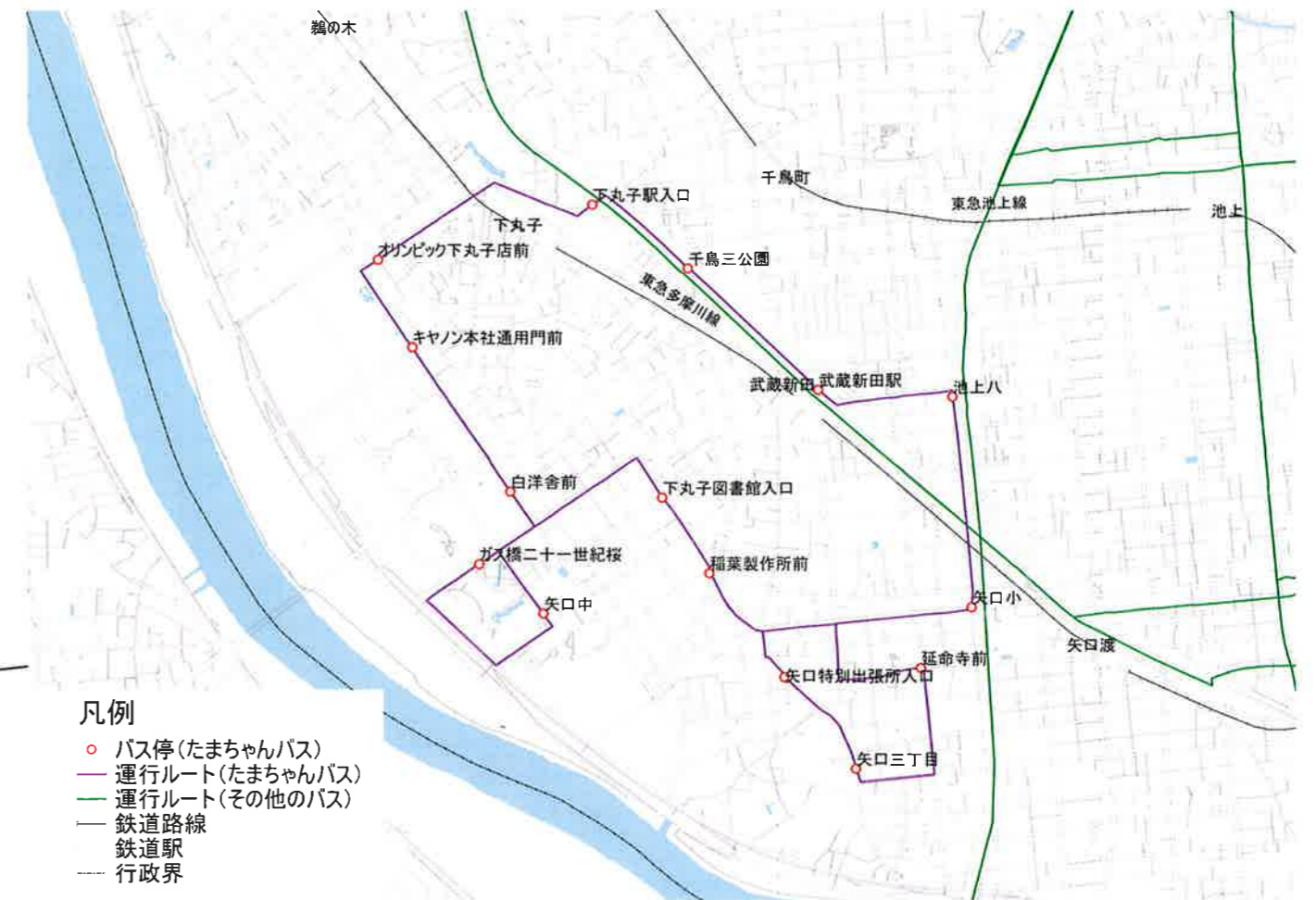


図5 たまちゃんバスの運行ルートの状況

出典：国土数値情報（「バスルート」平成23年度、「バス停留所」平成22年度）

- 注）
- ・たまちゃんバスについては、大田区ホームページを基に、平成27年8月現在のバス停数・運行ルートに修正している。
 - ・複数の運行事業者でルートが重なっている箇所については、それぞれ見えるようにずらして表示している。

※コミュニティバスとは

- ・法的に明確に定義された概念ではないが、市・区・町・村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行するバスサービスである。国土交通省ホームページには「地域の住の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス」と記載されている。

3. 道路

1) 区内の道路整備の状況

- 区内の幹線道路としては、南北方向に、首都高湾岸線、首都高羽田線（横羽線）、国道1号、15号、131号、357号、中原街道、池上通り、東西方向に環状七号線、八号線、多摩堤通り等があり、区域を南北及び東西に結んでいる。

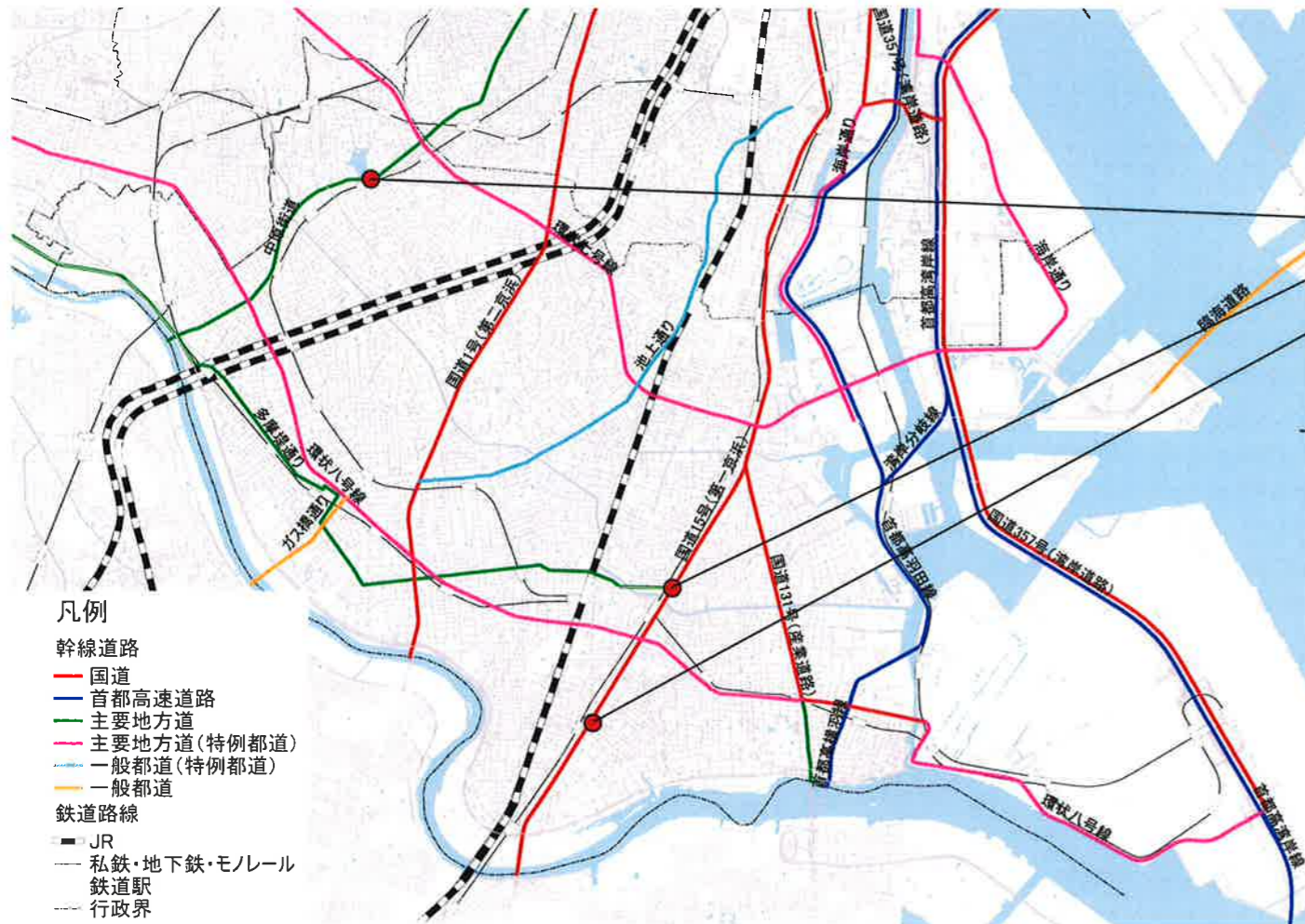


図6 大田区の幹線道路網

出典：国土数値情報（「緊急輸送道路」平成26年度）

注）・国土数値情報「緊急輸送道路※」に含まれる幹線道路のデータを表示している。

- 池上通りについては、道路線が途中までしか入っておらず、実際の道路線とは異なるため、現況のものと同様に、新たに追加修正をしている。
- 道路が複数重なっている箇所については、それぞれ見えるようにずらして表示している。

※緊急輸送道路：地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と、知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいう。

2) 道路の混雑状況

- 国道15号（東蒲田地点）の混雑度は1.86であり、「慢性的に混雑が発生する」とされる1.75を超える。
- 国道15号（東六郷地点）と中原街道（南千束地点）の混雑度は、それぞれ1.53、1.52であり、「ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い」とされる1.5を超える。
- これらの3地点は、平成17年から平成22年にかけて、混雑が悪化している。

表1 区内の幹線道路の混雑度

路線名	調査地点	混雑度		混雑度の変化 (H22-H17)
		H17	H22	
国道15号（第一京浜）	東蒲田1丁目	1.49	1.86	0.37
国道15号（第一京浜）	東六郷2丁目	0.97	1.53	0.56
中原街道	南千束2丁目	1.22	1.52	0.30
産業道路	羽田2丁目	1.71	1.39	-0.32
池上通り	中央4丁目	1.60	1.36	-0.24
環状八号線	蒲田5丁目	1.48	1.29	-0.19
環状七号線	大森北5丁目	2.05	1.10	-0.95
中原街道	田園調布本町	1.17	1.07	-0.10
環状七号線	大森本町2丁目	1.07	1.04	-0.03
環状八号線	南蒲田3丁目	0.84	0.94	0.10
ガス橋通り	下丸子2丁目	1.06	0.92	-0.14
多摩堤通り	非観測（推定値）	0.97	0.90	-0.07
国道1号（第二京浜）	西馬込2丁目	1.09	0.79	-0.30
環状八号線	田園調布1丁目	1.14	0.73	-0.41
国道131号（産業道路）	大森南1丁目	1.27	0.58	-0.69
国道357号（湾岸道路）	非観測（推定値）	0.94	0.52	-0.42

：混雑度が高い上位3地点（混雑度1.5以上）

出典：道路交通センサス（国土交通省、平成17年度・平成22年度）を基に作成

注）・混雑度は、平日の値。

・多摩堤通りと国道357号（湾岸道路）については、非観測のために推定値。

※混雑度：道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標のこと。設計基準交通量に対する日交通量の比で表される。なお、混雑度の目安は以下の通り。

表2（参考）混雑度の目安

混雑度	目安
1.75以上	慢性的に混雑が発生する。
1.25-1.75	ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い。
1.0-1.25	道路混雑の可能性が1~2時間（ピーク時）ある。
1.0未満	道路混雑はほとんど存在しない。

4. 自転車

1) 自転車の走行環境

- ・区内の道路のうち、自動車と分離された自転車走行空間のある道路は約 81.1km、全体の 9.7%。すべて歩道上の普通自転車通行可の部分。
- ・そのうち、歩行者とも分離された空間のある道路は約 1.1km (全体の 0.1%)。

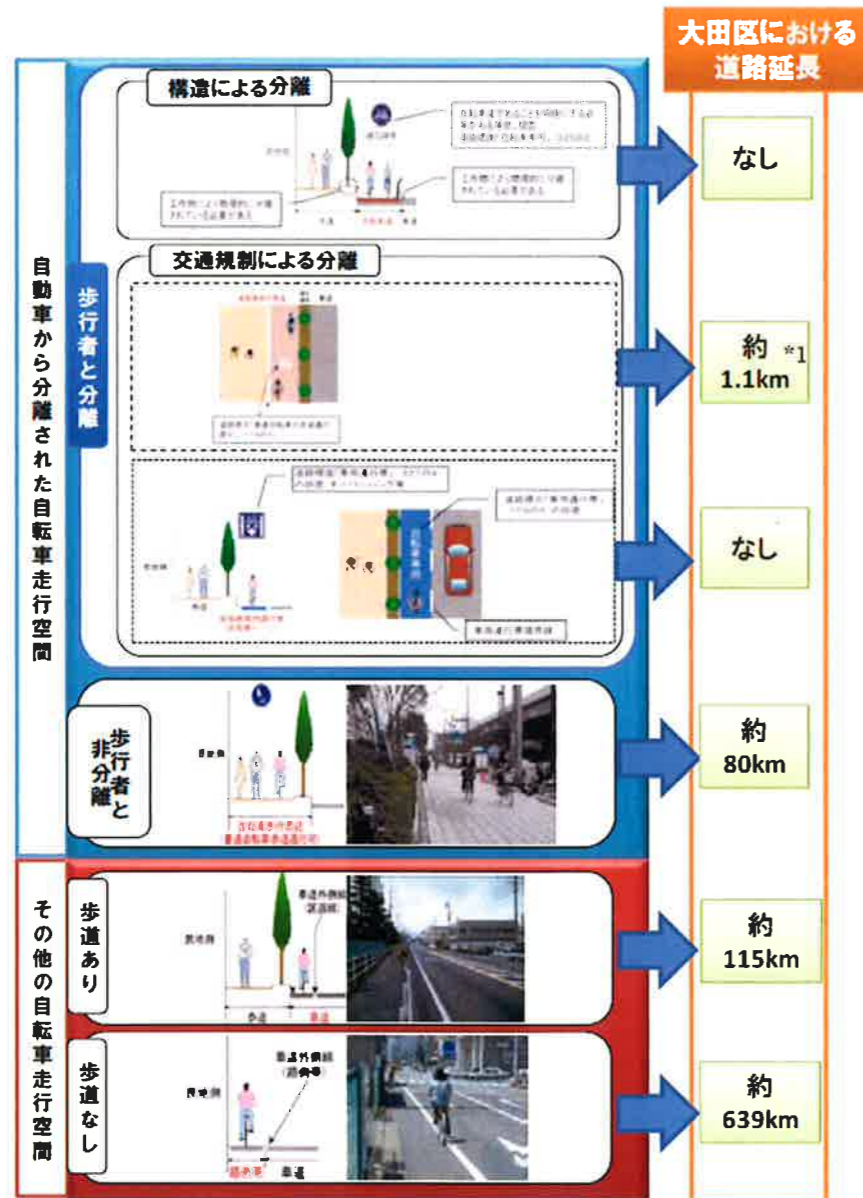


図7 区内における自転車走行空間の整備状況

*1 中原街道（丸子橋-田園調布本町、雪谷大塚町-石川台駅前）、第一京浜国道（品川区境-平和島入口交番前）
出典：大田区自転車等利用総合基本計画（大田区、平成23年3月）

2) 自転車の駐輪環境

- ・区営の自転車等駐輪場は74箇所、民営の自転車等駐輪場は18箇所ある。
- ・JR蒲田駅周辺、JR大森駅周辺に多く分布している。

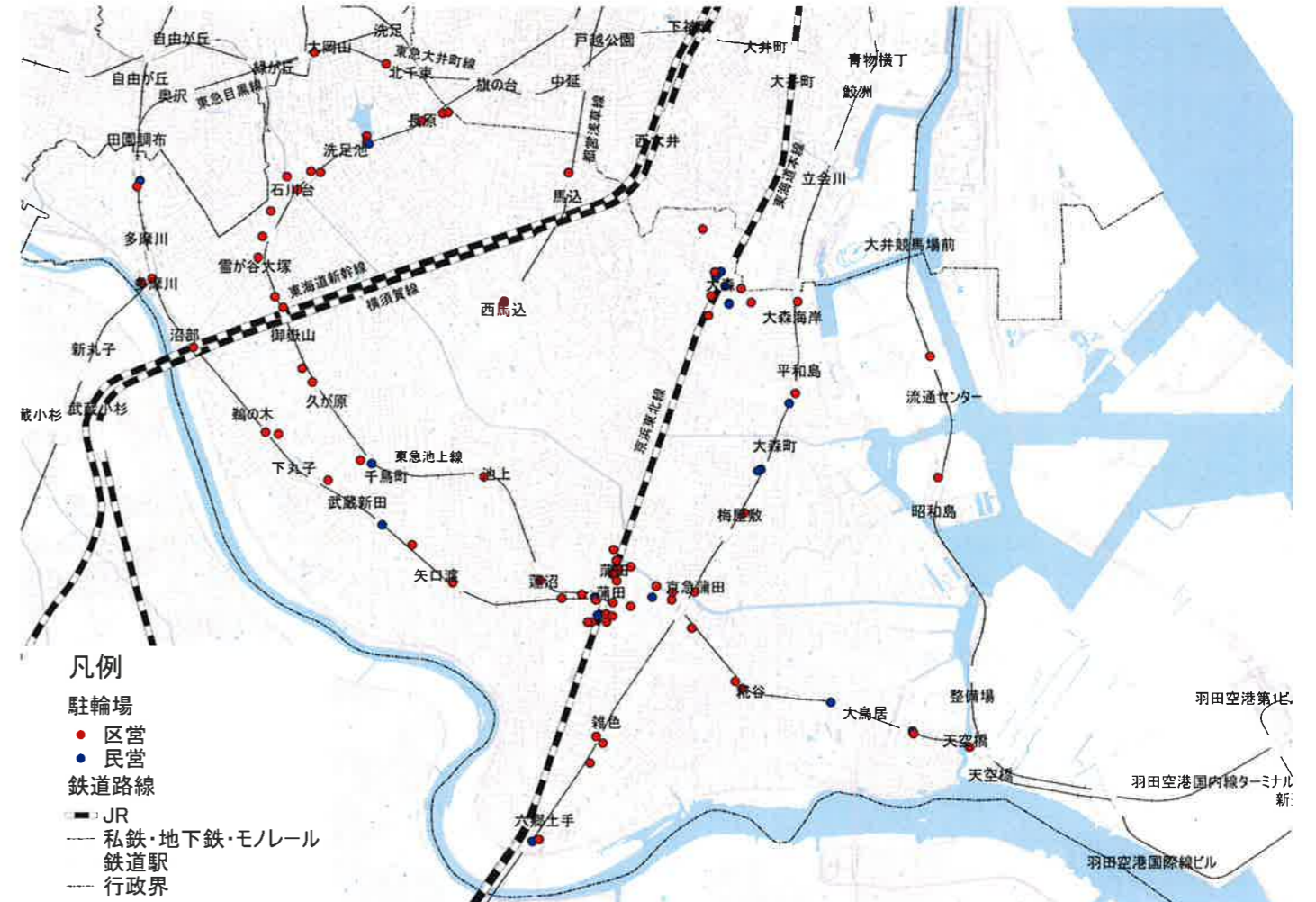


図8 区内の自転車等駐輪場の分布状況

- ・区営の自転車等駐輪場・・・74箇所
（収容台数：自転車 30,991台、原付 437台、自動二輪車 36台）
- ・民営の自転車等駐輪場・・・18箇所
（収容台数：自転車 4,377台、原付 145台、自動二輪車 83台）

出典：大田区ホームページを基に整理

5. 歩行者

- ・蒲田駅周辺地区と大森駅周辺地区の2地区をバリアフリー法に基づく重点整備地区に指定。
- ・この2地区を対象に、基本構想を策定し、誰もが移動しやすく、利用しやすいまちの実現を目指している。

- ・大田区は、「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」を策定し、施策の一つとして、拠点のユニバーサルデザインの推進を位置付けており、そのしくみと具体的方法を示した「おおた街なか“すいすい”ビジョン」を策定している。
- ・「おおた街なか“すいすい”ビジョン」では、多くの人が集まる拠点となる地域において、移動等円滑化※を重点的かつ計画的に推進するため、蒲田駅周辺地区と大森駅周辺地区の2地区を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づく重点整備地区に指定している。
- ・この2地区を対象に、バリアフリー法に基づく基本構想（「かまた街なか“すいすい”プラン」、「おおもり街なか“すいすい”プラン」）を策定し、これに基づき、高齢者、障害者をはじめ、妊娠中の人や乳幼児連れの人、病気やけがをしている人など、誰もが移動しやすく、利用しやすいまちの実現を目指している。

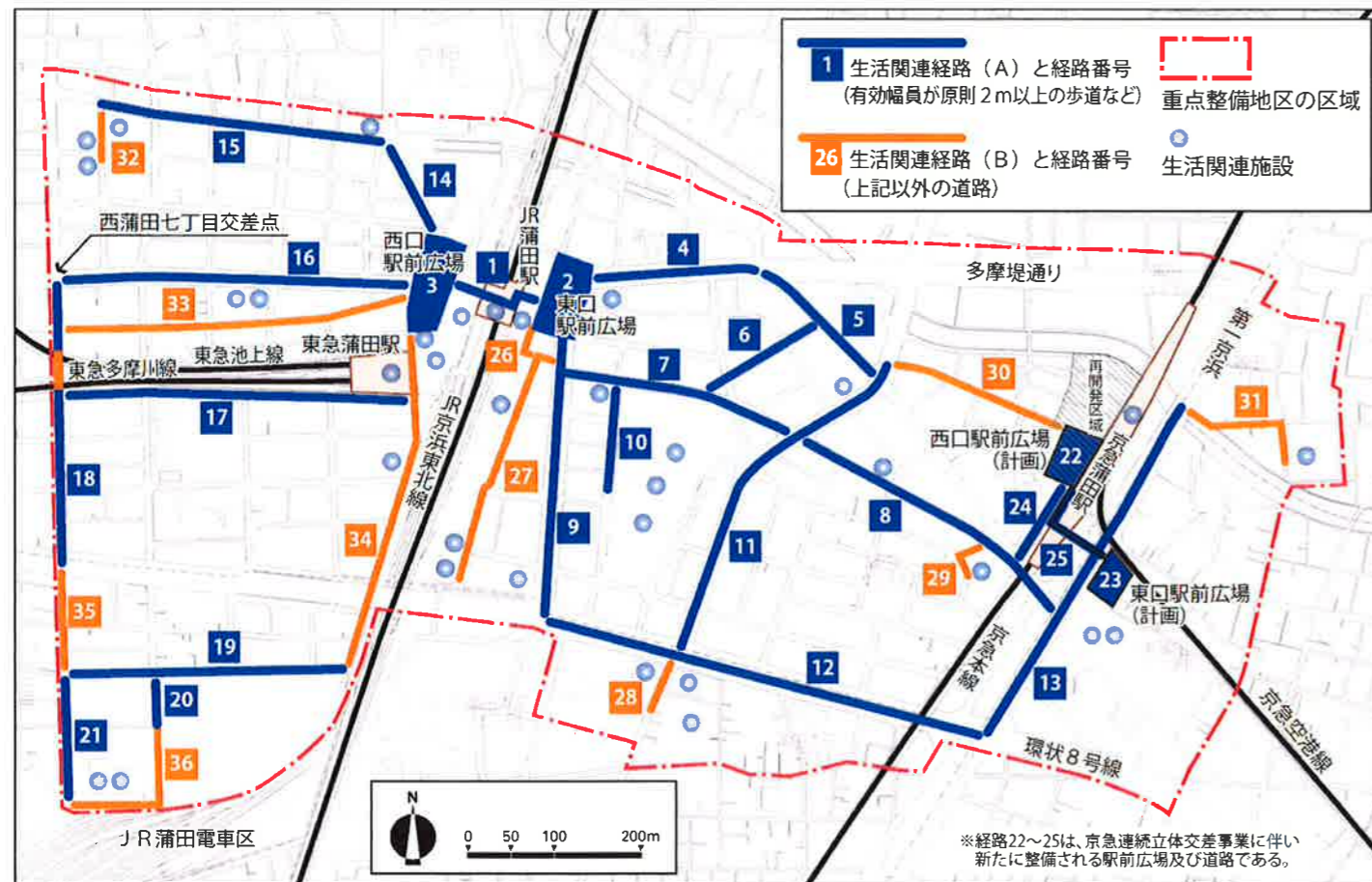


図9 蒲田駅周辺の重点整備地区の地域と生活関連施設・経路

出典：大田区移動等円滑化推進計画（蒲田駅周辺地区）（かまた街なか“すいすい”プラン）（大田区、平成24年）

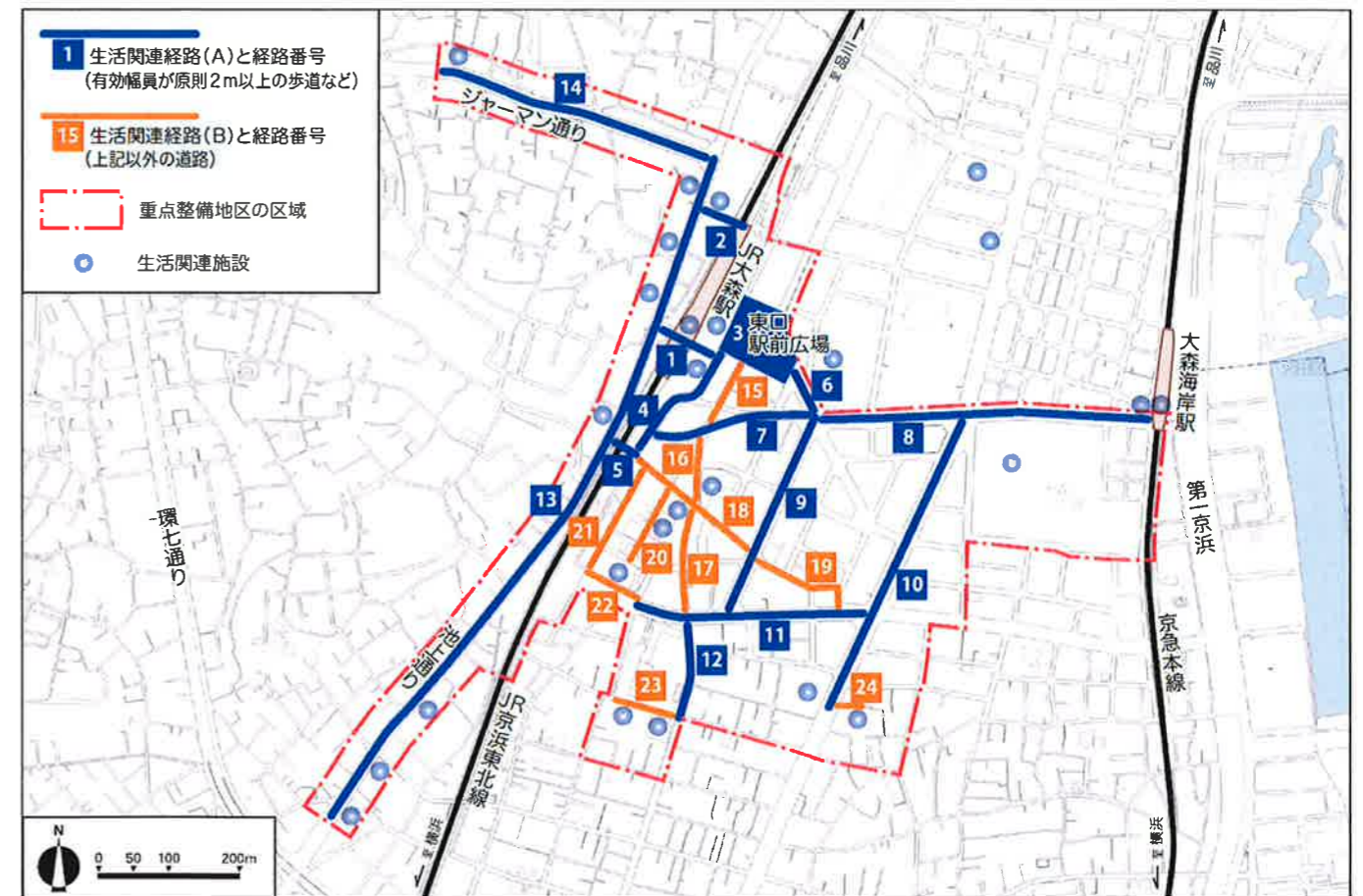


図10 大森駅周辺の重点整備地区の地域と生活関連施設・経路

出典：大田区移動等円滑化推進計画（大森駅周辺地区）（おおもり街なか“すいすい”プラン）（大田区、平成25年）

※移動等円滑化：高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

6. タクシー

- ・大田区のタクシーの営業区域[※]は、東京都特別区・武三交通圏であり、東京 23 区・武蔵野市・三鷹市のタクシー事業者が営業している。
- ・大田区にはタクシー会社 23 社、介護タクシー・福祉タクシー会社が 24 社ある（平成 27 年 8 月 21 日時点）。

表 3 大田区のタクシー事業者の一覧

	事業者数	事業者名
タクシー	23	コスモ交通株式会社 東京営業所 羽田交通株式会社 栄交通株式会社 盈進自動車株式会社 加藤個人タクシー 柿木交通株式会社 株式会社MISAKI交通 株式会社東京自動車 株式会社八重洲タクシー 三信交通株式会社 小田急交通株式会社 タクシー蒲田営業所 太洋モーターズ株式会社 大森交通株式会社 大和自動車交通株式会社 羽田第一営業所 帝都自動車交通株式会社 大森営業所 帝都日新交通株式会社 東京ヤサカ自動車株式会社 東京都個人タクシー協同組合大田第二支部 東都城北タクシー株式会社 羽田営業所 日東交通株式会社 飛鳥交通第五株式会社 羽田営業所 芙蓉第一交通株式会社タクシー部 平和交通株式会社 羽田営業所
介護タクシー、福祉タクシー	24	コールケアサポートセンター さくらライフサポート はくちようサービス株式会社 ひよこタクシー ファイン介護タクシー 移送家 介護タクシー・ティエフシー 介護タクシーいつでも(ITS' DEMO) 介護タクシーおおきに 介護タクシーケアワークス・サンシャイン 介護タクシーひだまり 介護タクシーミドリ(翠) 介護タクシーみんなの足 介護タクシー猫の手 介護タクシー白ゆり 株式会社MISAKI交通 株式会社どんたく 株式会社新国際観光交通事業部 車いすサポート・東京ハイヤー有限公司 新明介護タクシー 大礼自動車株式会社 福祉タクシーらくだ本社営業所 有限会社GOODLIFE 有限会社インターナショナル・ティ・ワイ・サービス
合計	47	

出典：iタウンページを基に作成（平成 27 年 8 月 21 日現在） 注）会社の重複は除いている。

※営業区域について

- ・タクシーは、道路運送法により営業を行う区域が定められており、発地と着地がともに営業区域外の旅客の運送はできない。
- ・東京都は、営業区域が 5 つに分けられており、大田区は「東京都特別区・武三交通圏」に含まれる。
- ・なお、羽田空港の各ターミナルには「神奈川車のりば」が設置されているが、京浜交通圏内までの旅客のみ扱う。

7. 福祉交通

- ・大田区における障害者等の移動に関する支援策としては、「福祉有償運送」、「福祉タクシー・自動車燃料費（移送サービス利用券）」、「リフト付福祉タクシー」、「高齢者寝台自動車利用助成事業」、「移動支援、重度身体障害者ガイドヘルパー派遣」などがある。
- ・障害者施設、デイサービスなどの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。

1) 福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPO 等の非営利団体が、高齢者や障害者等の移動制約者の通院・外出を支援するため、福祉車両や一般車両を使用し、有償で行う移送サービスのことである。

介護保険で要介護の認定を受けている、または障害者手帳を持っているなどの一定の要件を満たし、一人ではバスやタクシーなどの公共交通機関を利用することができない人が対象となる。

平成 26 年 9 月現在、大田区では 2 団体が福祉有償運送を行っている。

2) 福祉タクシー・自動車燃料費（移送サービス利用券）

歩行困難な心身障害児（者）に、福祉タクシー福祉タクシー・自動車燃料費に使用できる移送サービス利用券を給付している（ただし、障害者施設入所者は年度内 2 か月分が限度であり、特別養護老人ホームに入所している人は対象外）。

1 月あたり 500 円券 6 枚、100 円券 6 枚が申請のあった月から交付されるほか、手帳を提示することで、タクシー運賃の割引も適用される。

3) リフト付福祉タクシー

車いすや移動寝台に乗ったまま乗降できるリフト付の福祉タクシーである。

事前に区に申請して利用者登録を行い、タクシー会社に直接電話予約を入れる（利用日の 1 か月前から）。

4) その他

- ・自動車改造費の助成
- ・補助犬の給付（盲導犬・介助犬・聴導犬）
- ・ガイドヘルパーネットワーク（他道府県へ出かけるとき、その目的地のガイドヘルパーを紹介）
- ・移動支援、重度身体障害者ガイドヘルパー派遣（社会生活上不可欠な外出、及び余暇活動等の社会参加のための外出について支援）
- ・JR 運賃等の割引、都営交通の無料乗車券と割引、民営バスの割引、有料道路通行料金の割引、タクシー運賃の割引、航空運賃の割引、フェリー運賃の割引
- ・駐車禁止規制の除外、自転車等駐車場の定期利用の優先承認 等

出典：大田区ホームページ

8. 水上交通

- ・平成 23 年 7 月から、羽田空港船着場の運用が開始されており、民間定期便が運航している。
- ・羽田空港に隣接する海老取川の天空橋の近くに、区が羽田空港天空橋船着場を整備し、平成 28 年 4 月から不定期に年 2 回程度社会実験を行っている。
- ・この船着場は、災害時に人や緊急物資を運ぶための水上輸送拠点として活用されるほか、平常時は観光振興を目的として、水上バスやクルーズツアーなどの舟運事業等に使用できる。



図 11 船着場の分布状況と定期便の運行ルート

出典：日本空港ビルディング株式会社ホームページを基に作成

表 4 定期便の運航頻度

毎週日曜日に各区間 1 往復運航 (90 分間)		
横浜ぶかりさん橋	羽田空港船着場	お台場海浜公園
10:30	▶ 12:00	
	13:15	▶ 14:45
	16:25	◀ 14:55
18:15	◀ 16:45	

出典：株式会社ケーエムシーコーポレーションホームページを基に作成 (平成 27 年 9 月現在)

9. 港湾

- ・海の玄関口である東京港湾において、大型コンテナ船が利用できる埠頭整備などの港湾機能の拡充が進んでいる。
- ・東京港湾を含めた京浜港が、国の「国際コンテナ戦略港湾※」に指定されている。

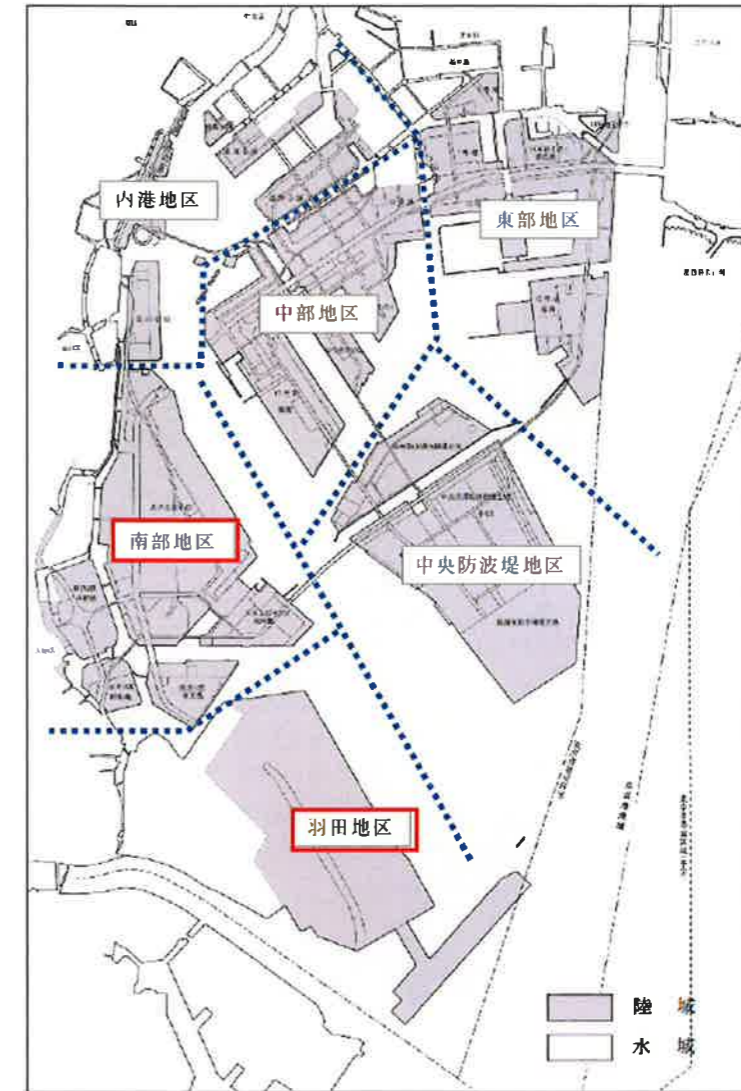


図 12 東京港湾の全体像

出典：東京港湾計画資料 (その 1) 一改訂一 (東京都港湾局、平成 26 年)

注) 大田区は、南部地区 (大井ふ頭その 1、その 2)、羽田地区に該当。

※国際コンテナ戦略港湾について

- ・大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すために指定される港湾で、阪神港 (神戸港、大阪港) 及び京浜港 (東京港、川崎港、横浜港) が選定されている。
- ・選定された国際コンテナ戦略港湾においては、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進するとともに、その運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により公設民営化等を通じ、国際競争力の強化を図ることとしている。

出典：国土交通省ホームページ

10. 空港

1) 羽田空港の利用状況

- ・羽田空港は、世界第4位の旅客数を誇る。
- ・羽田空港は、平成23年以降、国内線、国際線ともに、乗降客数、着陸回数とも増加傾向。
- ・国内線のみならず世界の27都市と結ばれている。
- ・国は、首都圏の国際競争力の強化や2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けて、羽田空港の更なる容量拡大や国際線の増枠などの機能強化を目指している。

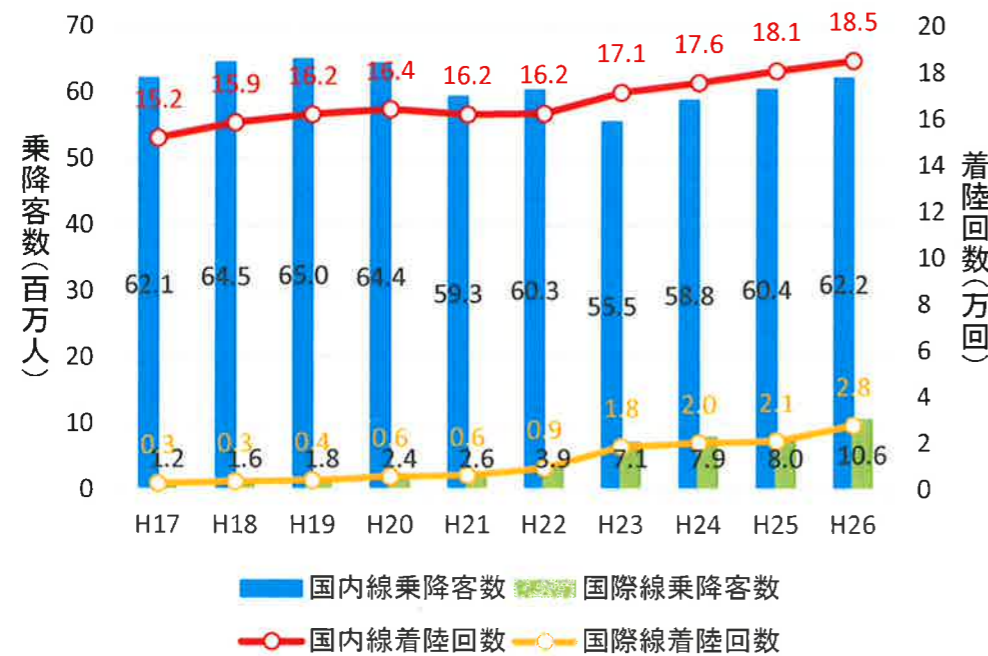


図13 羽田空港における利用状況の経年的な推移

出典：暦年・年度別空港管理状況調査（国土交通省）を基に作成
注）国際線の乗降客数には、通過客も含む。

2) 羽田空港アクセス・利用状況

- ・羽田空港には、京急空港線と東京モノレール羽田線が乗り入れ。
- ・リムジンバスや空港連絡バスも運行され、関東地域各所と結ばれている。
- ・シャトルバスが蒲田駅東口から羽田空港に1日36本、羽田空港から蒲田駅東口に1日35本運行されている。
- ・蒲田、大鳥居、川崎と羽田空港との間に深夜バスが1日4本運行されている。

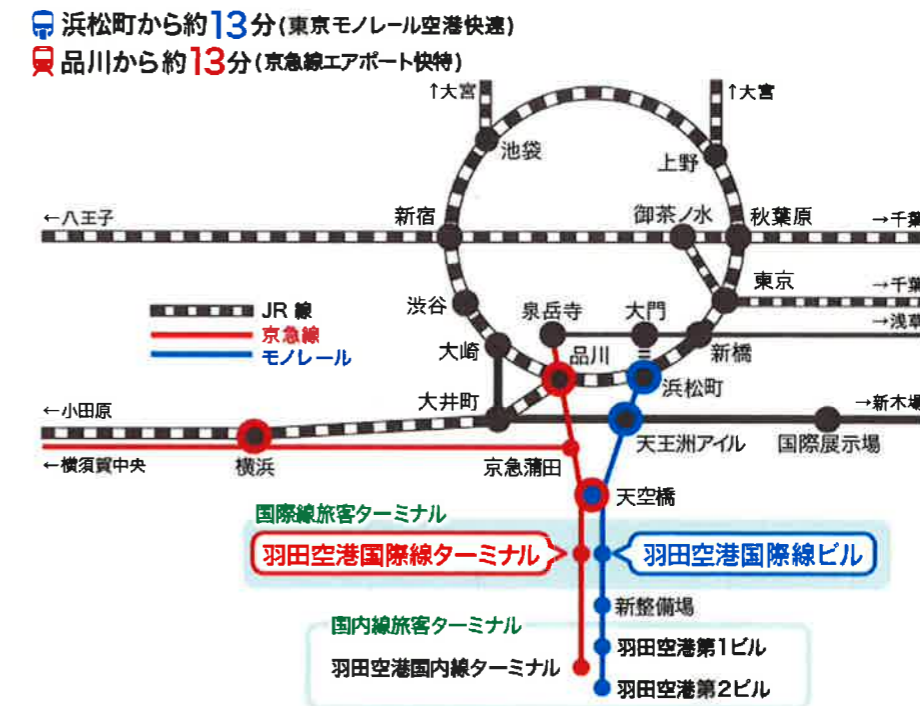


図14 電車・モノレールによる羽田空港へのアクセス

出典：東京国際空港ターミナル株式会社ホームページ

表5 駅別1日平均乗降人員

路線名	駅名	乗降人員
京急空港線	糀谷	23,512
	大鳥居	27,897
	穴守稲荷	14,669
	天空橋	19,474
	羽田空港国際線ターミナル	14,283
	羽田空港国内線ターミナル	78,171
東京モノレール羽田線	モノレール浜松町	107,380
	天王洲アイランド	27,259
	大井競馬場前	8,840
	流通センター	17,490
	昭和島	5,511
	整備場	2,120
	天空橋	10,135
	羽田空港国際線ビル	7,629
	新整備場	3,927
	羽田空港第1ビル	28,070
羽田空港第2ビル	30,344	

出典：京急グループ会社要覧2014-2015（京浜急行電鉄株式会社、平成26年）、東京モノレール株式会社ホームページを基に作成
注）京急空港線は平成25年度、東京モノレール羽田線は平成26年度の値。

1.1. 物流

1) 物流施設の立地状況

・大田区では、臨海部や羽田空港に多くの物流施設が立地している。

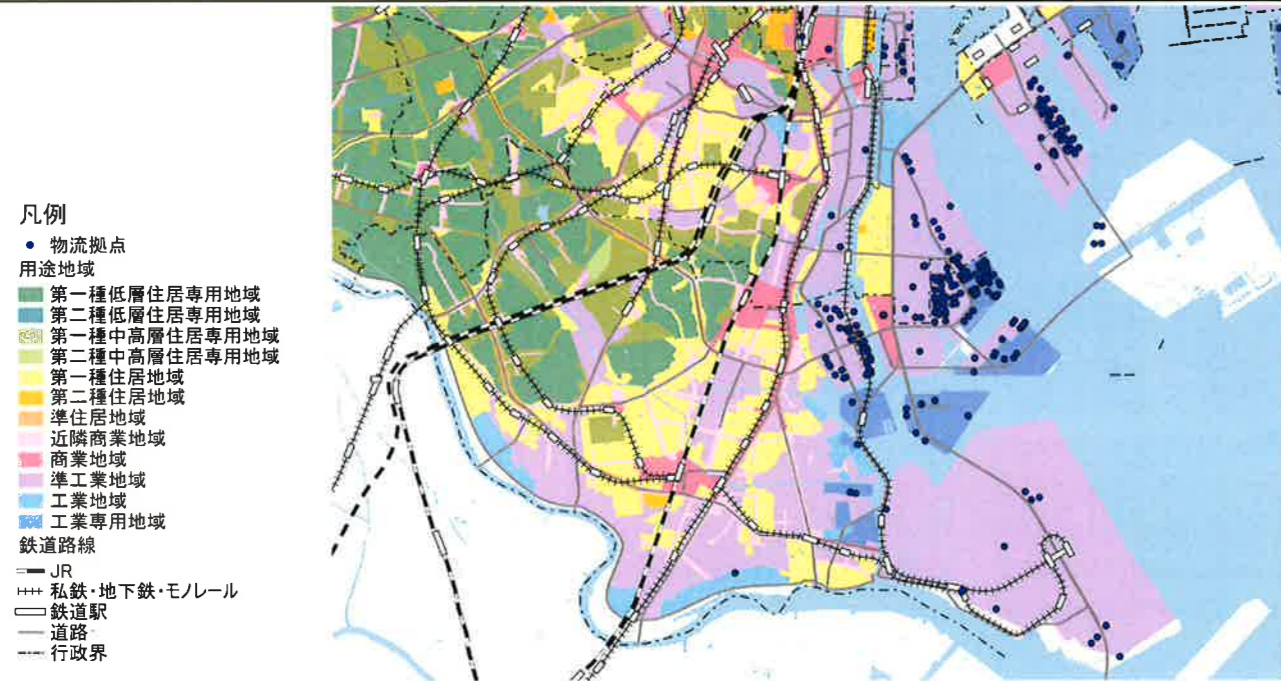
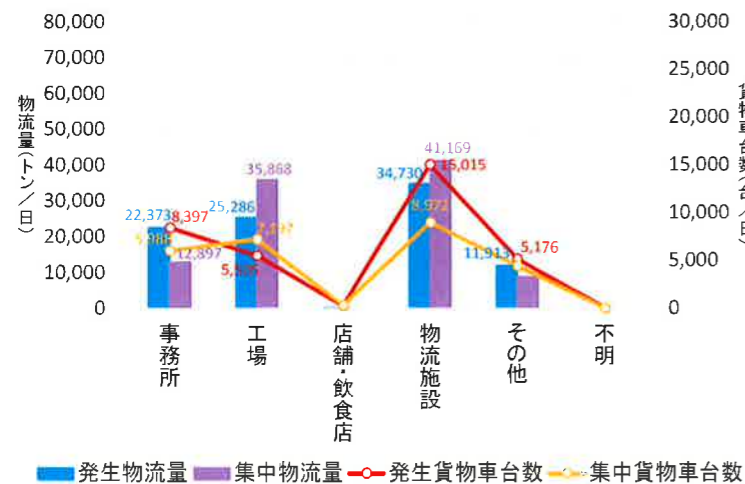


図 15 物流施設の立地状況

出典：国土数値情報（「物流拠点」平成 26 年度、「用途地域」平成 23 年度）

2) 物流施設の立地状況

・施設種類別の物流量は、発生・集中とも、「物流施設」が最も多く、次いで「工場」が多い。
 ・貨物車台数は、発生・集中とも「物流施設」が最も多く、次いで、発生貨物車台数は「事務所」、集中貨物車台数は「工場」が多い。



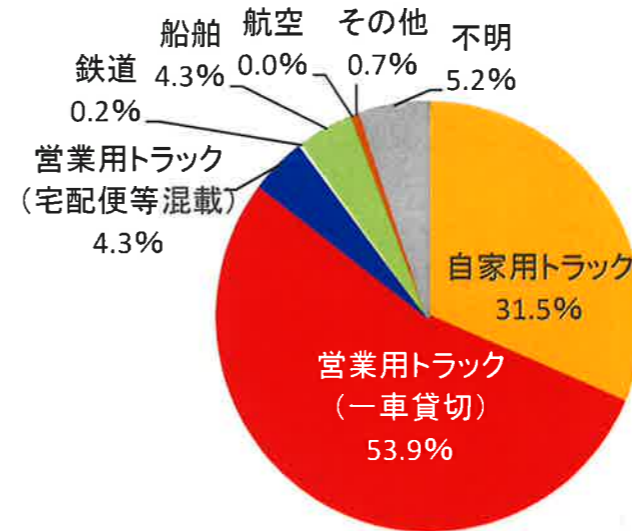
注）・数値は、目黒区・品川区・大田区の値。
 ・図では便宜上、物流量は 10,000 トン/日以上、貨物車台数は 5,000 台/日以上のみ数値を表示している。

図 16 施設種類別の発生・集中物流量、発生・集中貨物車台数（平成 25 年）

出典：第 5 回物資流動調査（東京都市圏交通計画協議会、平成 25 年）を基に作成

3) 輸送手段別の物流量

・「東京区部臨海」発（全地域へ）の輸送手段は、「営業用トラック（一車貸切）」による流動量が 67,377 トン/日で最も多く、次いで「自家用トラック」、「船舶」が多い。
 ・「東京区部臨海」着（全地域から）の輸送手段も、「営業用トラック（一車貸切）」による流動量が 80,998 トン/日で最も多く、次いで「自家用トラック」、「船舶」が多い。

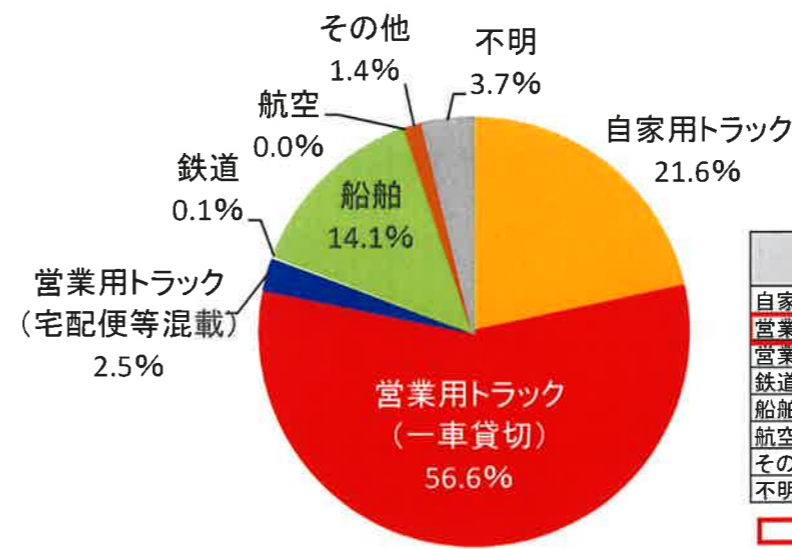


輸送手段	発生流動量 (トン/日)
自家用トラック	39,437
営業用トラック(一車貸切)	67,377
営業用トラック(宅配便等混載)	5,324
鉄道	275
船舶	5,358
航空	1
その他	820
不明	6,444

□：最も多い輸送手段と流動量

図 17 「東京区部臨海」発（全地域へ）の輸送手段別の流動量と割合

出典：第 5 回物資流動調査（東京都市圏交通計画協議会、平成 25 年）を基に作成
 注）「東京区部臨海」は、中央区・港区・江東区・品川区・大田区・江戸川区の 6 区。



輸送手段	集中流動量 (トン/日)
自家用トラック	30,963
営業用トラック(一車貸切)	80,998
営業用トラック(宅配便等混載)	3,535
鉄道	188
船舶	20,127
航空	27
その他	1,947
不明	5,346

□：最も多い輸送手段と流動量

図 18 「東京区部臨海」着（全地域から）の輸送手段別の流動量と割合

出典：第 5 回物資流動調査（東京都市圏交通計画協議会、平成 25 年）を基に作成
 注）「東京区部臨海」は、中央区・港区・江東区・品川区・大田区・江戸川区の 6 区。

12. 交通事故

1) 区内の交通事故の経年的な変化

- ・区内の交通事故件数及び負傷者数は減少傾向にある。
- ・しかし、区内の交通事故件数は、依然として1,500件以上ある。

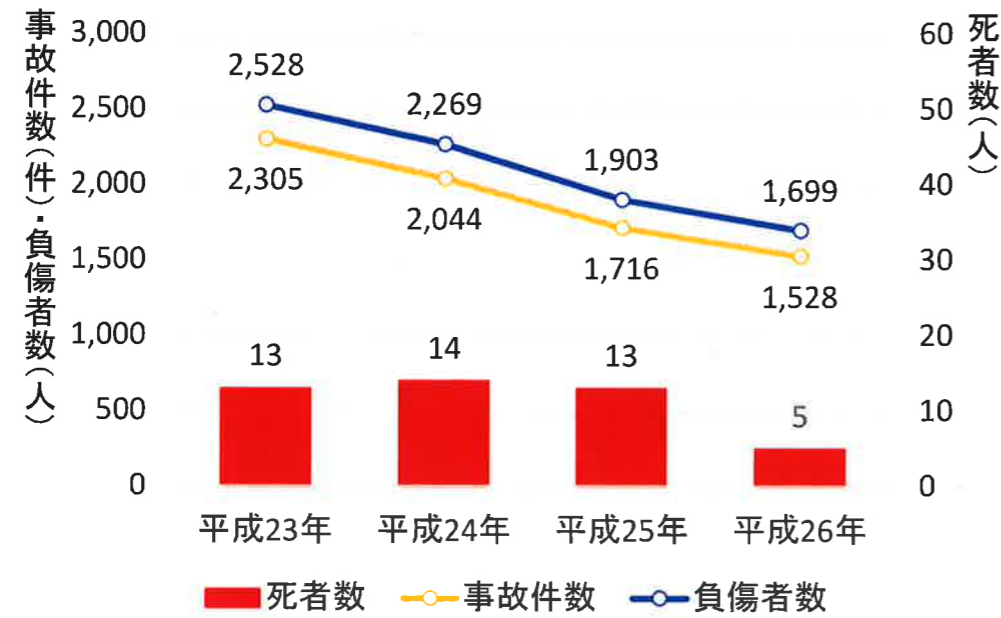


図19 区内の交通事故の経年的な変化

出典：大田区ホームページを基に作成（区のホームページで公開されている平成23年以降のデータを整理）
注）負傷者数は、重傷者数と軽傷者数の合計値。

2) 年齢層別の交通事故の状況

- 死者数
 - ・区内の交通事故による死者数は、65歳以上が全体の4割を占める。
- 負傷者数
 - ・区内の交通事故による負傷者は、各年齢層にみられるが、特に30歳代と40歳代がそれぞれ全体の約2割を占め多い。

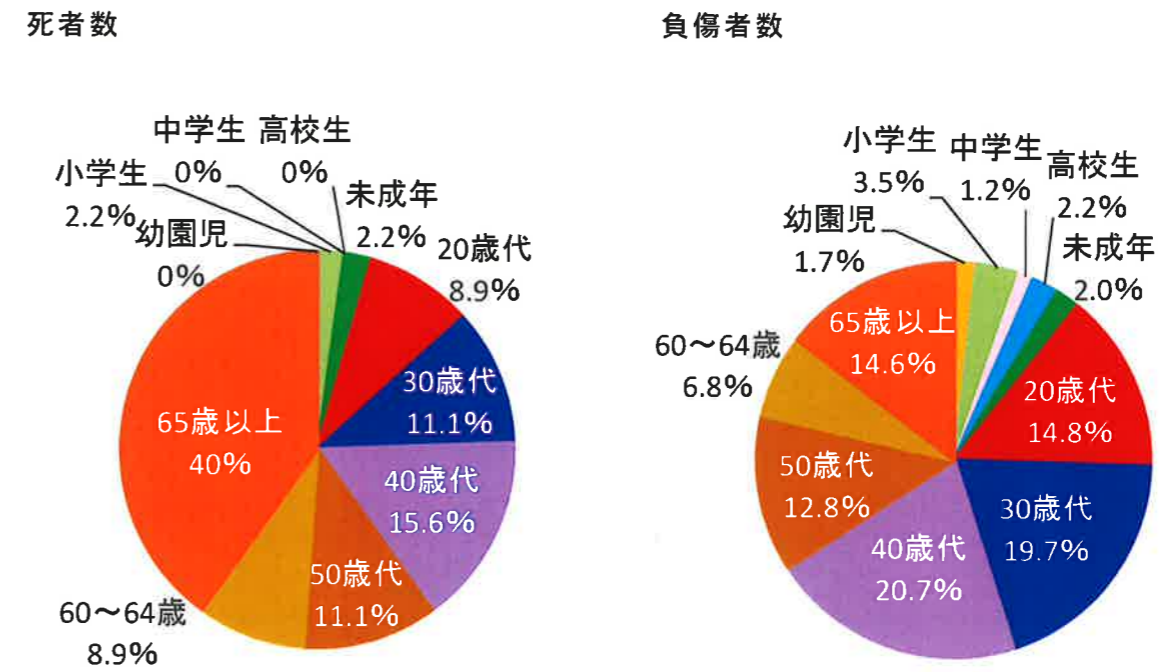


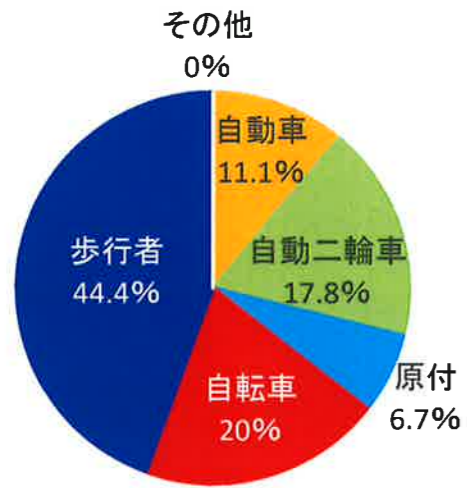
図20 交通事故による死者数、負傷者数の年齢層別の割合（平成23年～平成26年計）

出典：大田区ホームページを基に作成
注）負傷者数は、重傷者数と軽傷者数の合計値。

3) 状態別の交通事故の状況

- 死者数
 - ・区内の交通事故による死者数は、歩行者が全体の約45%を占めて最も多く、次いで自転車が20%が多い。
- 負傷者数
 - ・区内の交通事故による負傷者数は、自転車が全体の4割弱を占めて最も多く、次いで自動車が全体の3割強を占め多い。

死者数



負傷者数

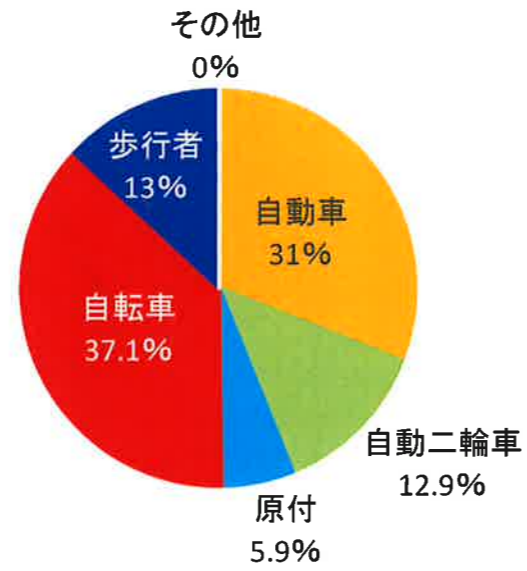


図 21 交通事故による死者数、負傷者数の状態別の割合（平成 23 年～平成 26 年計）

出典：大田区ホームページを基に作成

注）負傷者数は、重傷者数と軽傷者数の合計値。