

# 大田区交通政策基本計画（素案） （第 5 版）

平成 29 年 11 月 13 日

---

## 目次

---

	ページ
第1章 計画策定にあたって.....	1
1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 本計画のねらい.....	2
3. 計画の対象.....	3
4. 計画の位置付け.....	4
5. 目標年次.....	4
第2章 区交通の現況と課題.....	5
1. 交通を取り巻く社会情勢.....	5
2. 交通の特性.....	12
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）.....	16
第3章 大田区が目指すまちの姿.....	18
1. 大田区基本構想、基本計画.....	18
2. 大田区都市計画マスタープラン、おおた都市づくりビジョン.....	19
第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方.....	27
1. 大田区交通の理念.....	27
2. 目標.....	28
3. 交通の将来像.....	29
第5章 施策展開.....	39
1. 基本方針.....	39
2. 施策の体系.....	42
3. 施策内容.....	45
4. リーディングプロジェクト.....	110
第6章 本計画の推進に向けて.....	116
1. 交通の担い手（役割分担）の考え方.....	116
2. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進.....	120
3. 交通に関わる将来動向.....	124

### 資料編

---

※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、将来の年次は西暦と和暦を併記。

# 第1章 計画策定にあたって

## 1. 計画策定の背景と目的

現在、大田区は、さらなる高齢社会の進展、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、交通便利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、街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り組みを提示するため、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」を策定する。

この計画を、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交通環境の実現と、持続可能なまちづくりを進めていく。

## 2. 本計画のねらい

### ・生活の質を上げていくまちづくりを、交通分野から進める

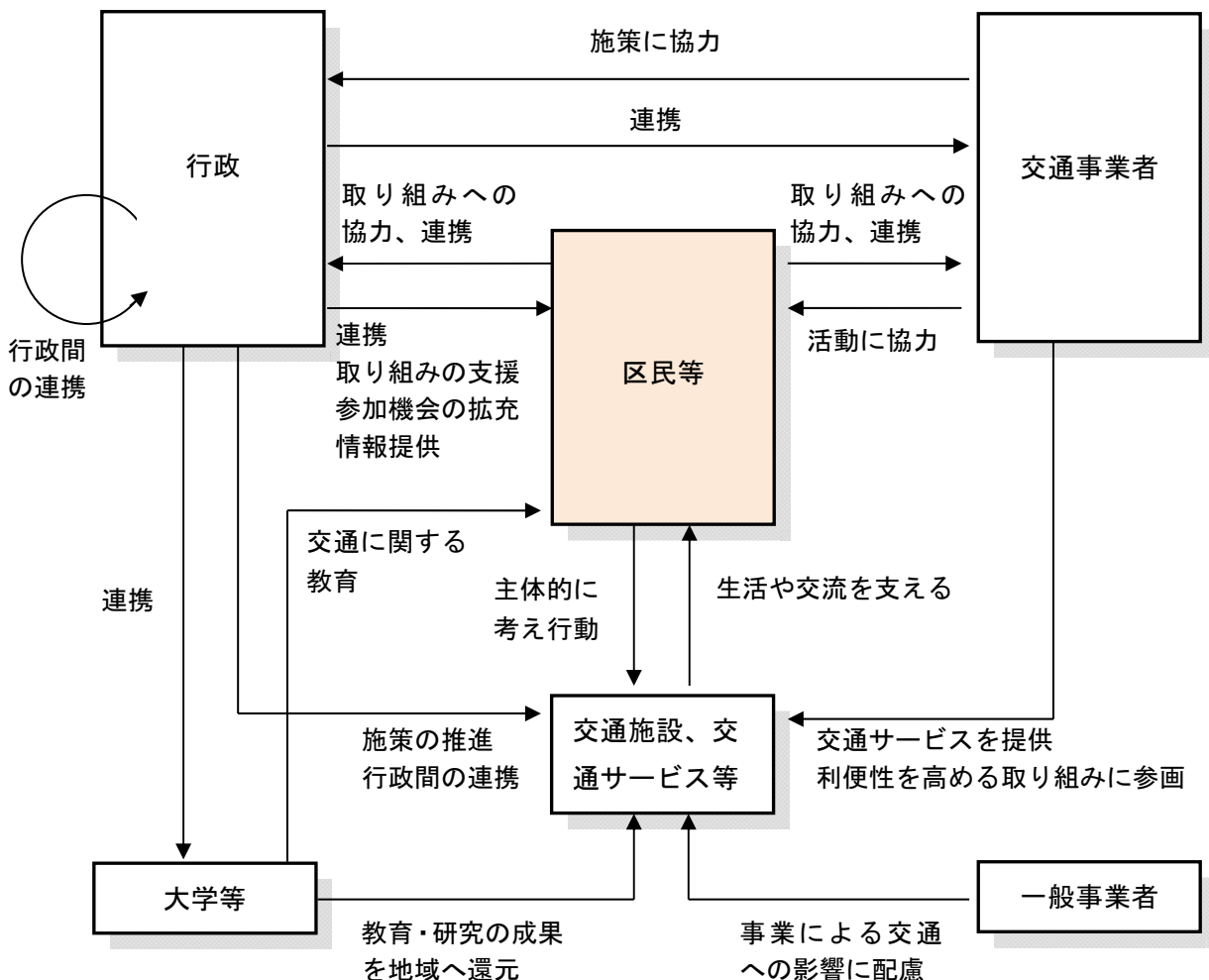
大田区は、羽田空港を擁し、道路網や鉄道網などが一定程度整備されており、交通利便性が高いまちであると評価されることが多い。しかし、超高齢社会を迎えた中、まちづくりにも様々な動きが見られることから、今後、交通ニーズについても変化が生じることが想定される。現状にとどまることなく、既存ストックの活用と環境への配慮を図りながら、便利で安全に暮らせるまちづくりを、交通分野から進める必要がある。

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り組み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・協力して取り組みを進める

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・協力しながら取り組みを推進していくことを目指す。

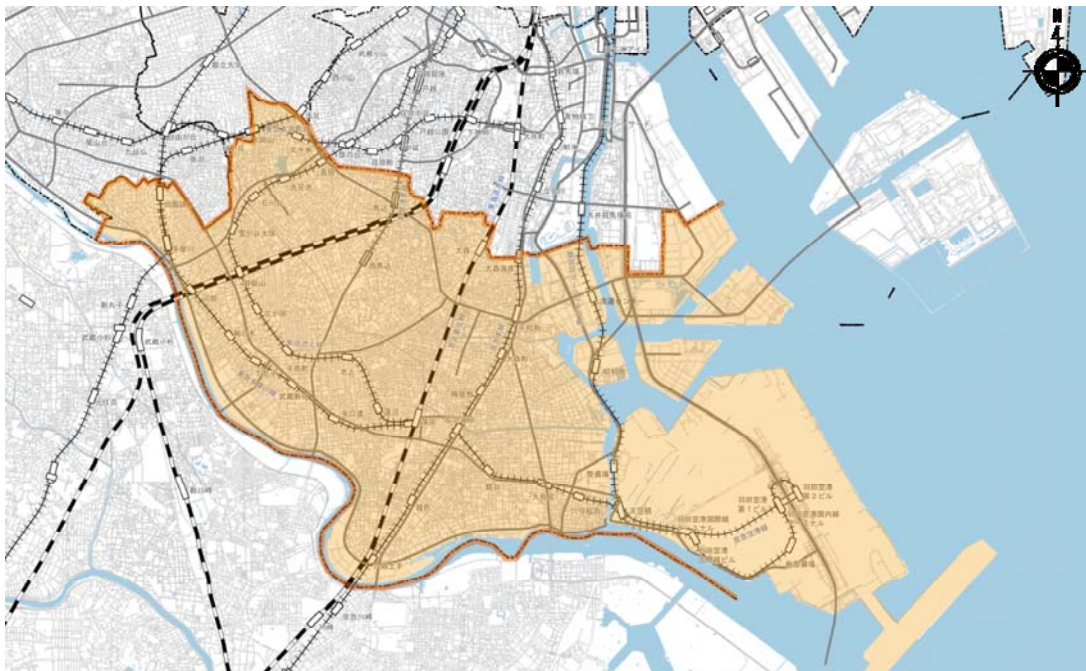
#### ■それぞれの交通の担い手の役割



### 3. 計画の対象

#### 3-1. 対象地域

対象地域は、大田区全域とする。



#### 3-2. 本計画で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

本計画では、狭義の交通に加え、まちづくり、産業、観光、環境、福祉、子育て等と連携した、人や物の移動およびこれに関わる施策を広く対象とする。

交通手段は、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、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。

#### 3-3. 計画の対象者

##### ・区や交通事業者のほか、国、都、区民なども対象

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。

##### ・区が行う取り組みのほか、国や都、交通事業者、区民などの取り組みも整理

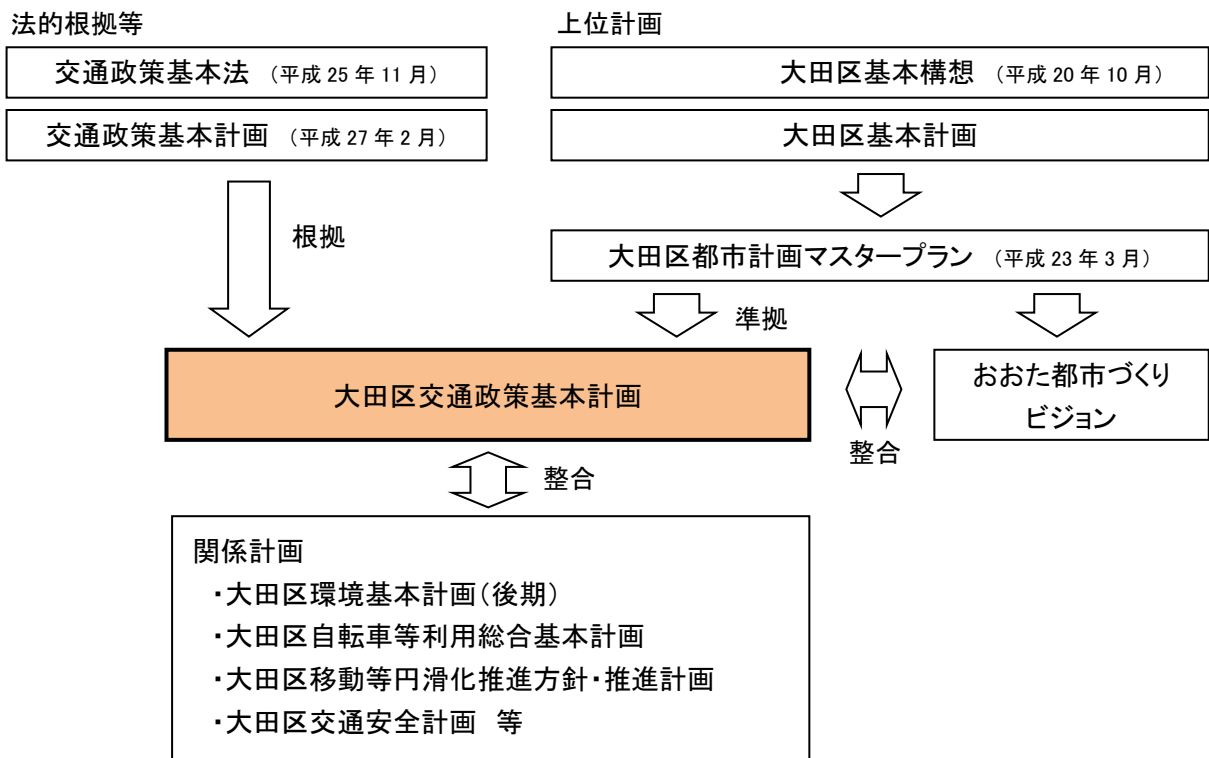
本計画では、大田区に関わる交通の取り組みを体系的に整理するため、区が行う取り組みのほか、国や都が行う取り組み、交通事業者が行う取り組み、区民や一般事業者等が行う取り組みなどについても示す。

## 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、「大田区環境基本計画（後期）」をはじめとする各関係計画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



## 5. 目標年次

目標年次を 2028 年（平成 40 年）とするが、これに縛られずにあるべき姿を想定する。

## 第2章 区の交通の現況と課題

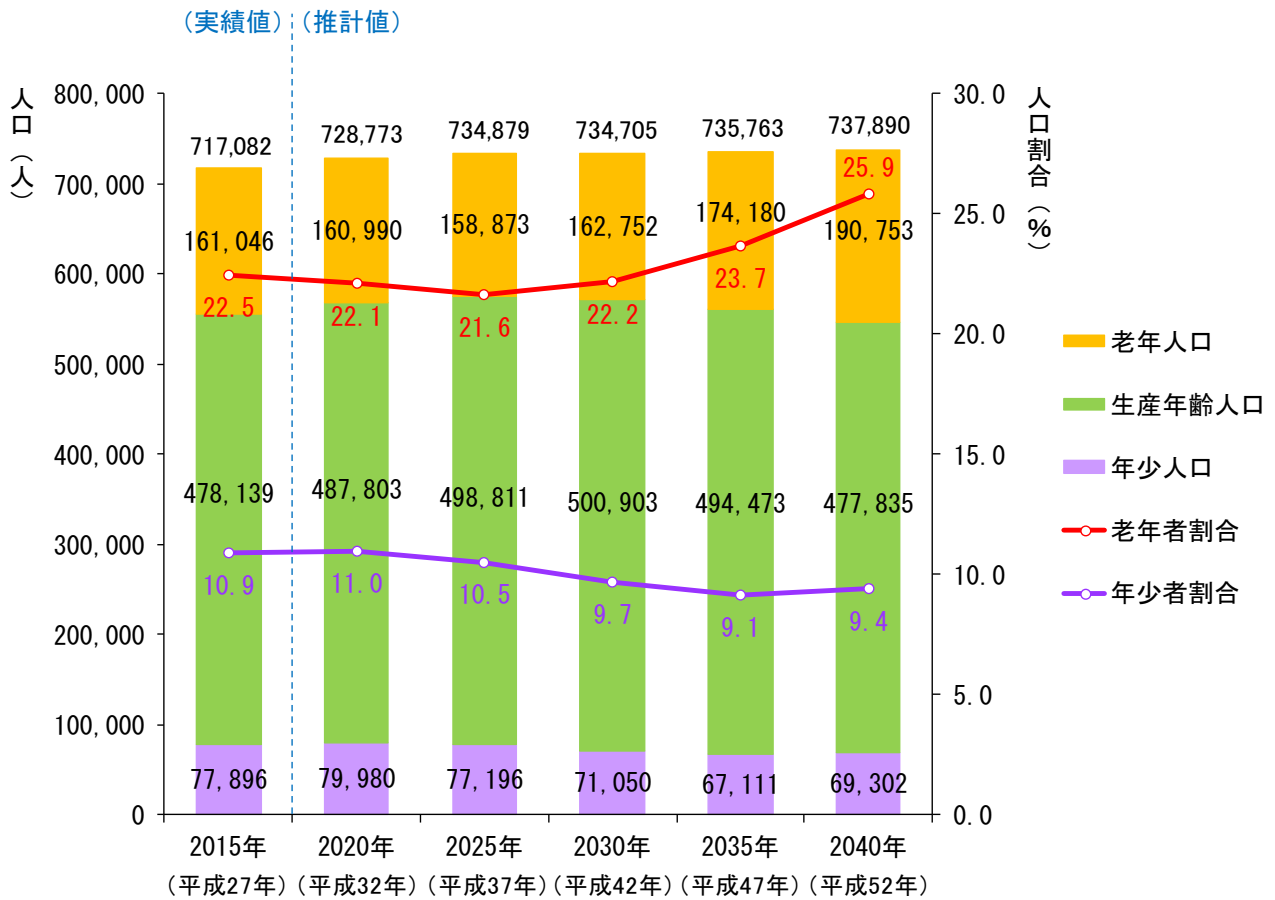
### 1. 交通を取り巻く社会情勢

#### 1-1. 人口動態

##### (1) 区の将来人口

- ・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。
- ・年少人口（15歳未満）は2020年（平成32年）をピークに減少し、2040年（平成52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、2030年（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、2040年（平成52年）には約19万人となり、老年者割合は25.9%になると推計されている。

■大田区の将来推計人口

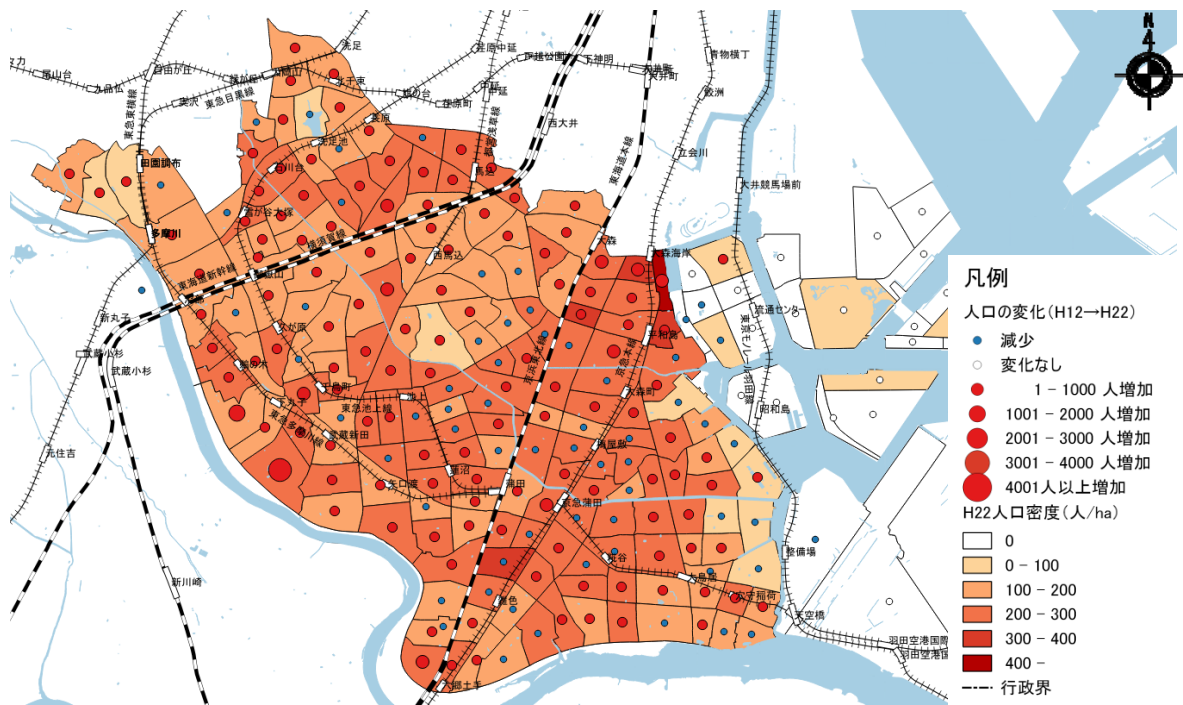


出典：大田区人口推計（大田区、平成29年3月）

## (2) 人口の分布状況

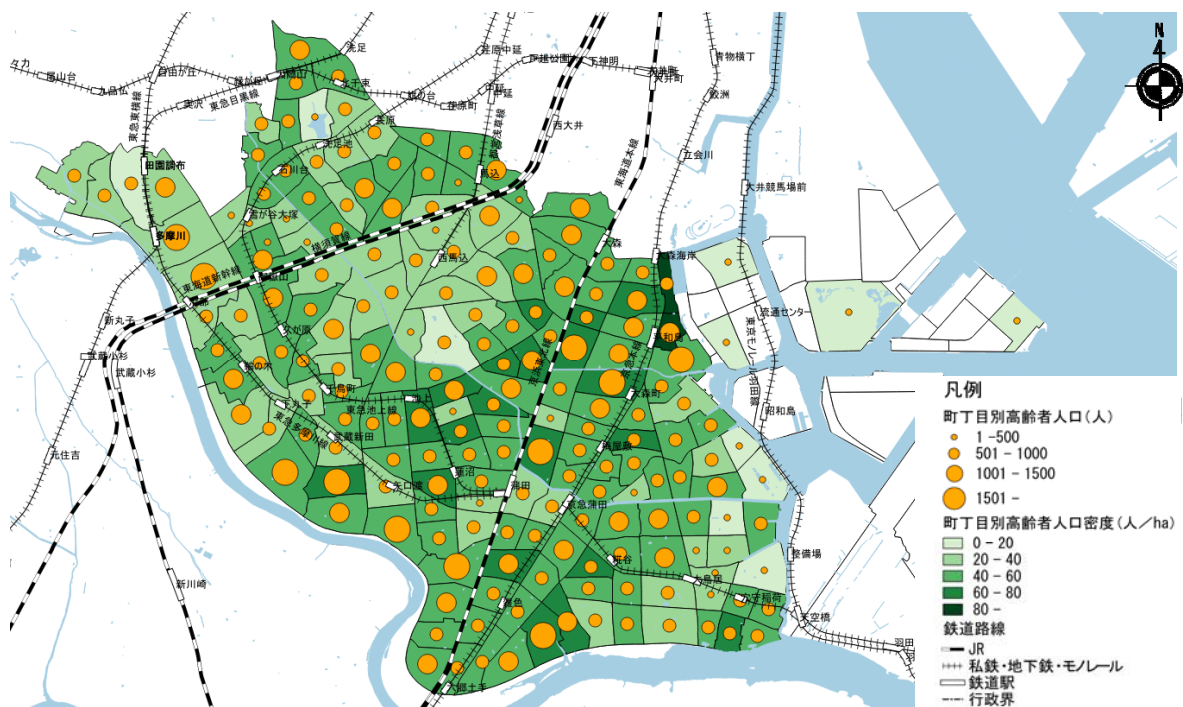
- ・多摩川沿いの地域と鉄道沿線（京浜東北線・東急線・京急線）の地区は、比較的人口が多く、人口密度が高い。また高齢者の人口密度も高い。
- ・平成 12 年から平成 22 年の人口の変化をみると、区内各地域で人口が増加し、特に多摩川沿いの地区で人口の増加が大きい。一方、高齢者の人口密度が高い京浜東北線や京急本線の沿線の地区などで、人口の減少がみられる。

### ■町丁目別の人口密度と平成 12 年から平成 22 年の人口の変化



出典：国勢調査小地域集計（平成 12 年、平成 22 年）

### ■町丁目別の高齢者人口と高齢者の人口密度



出典：高齢者人口と高齢者の人口密度は、平成 27 年 1 月 1 日現在の 65 歳以上の人口の値（大田区ホームページから）

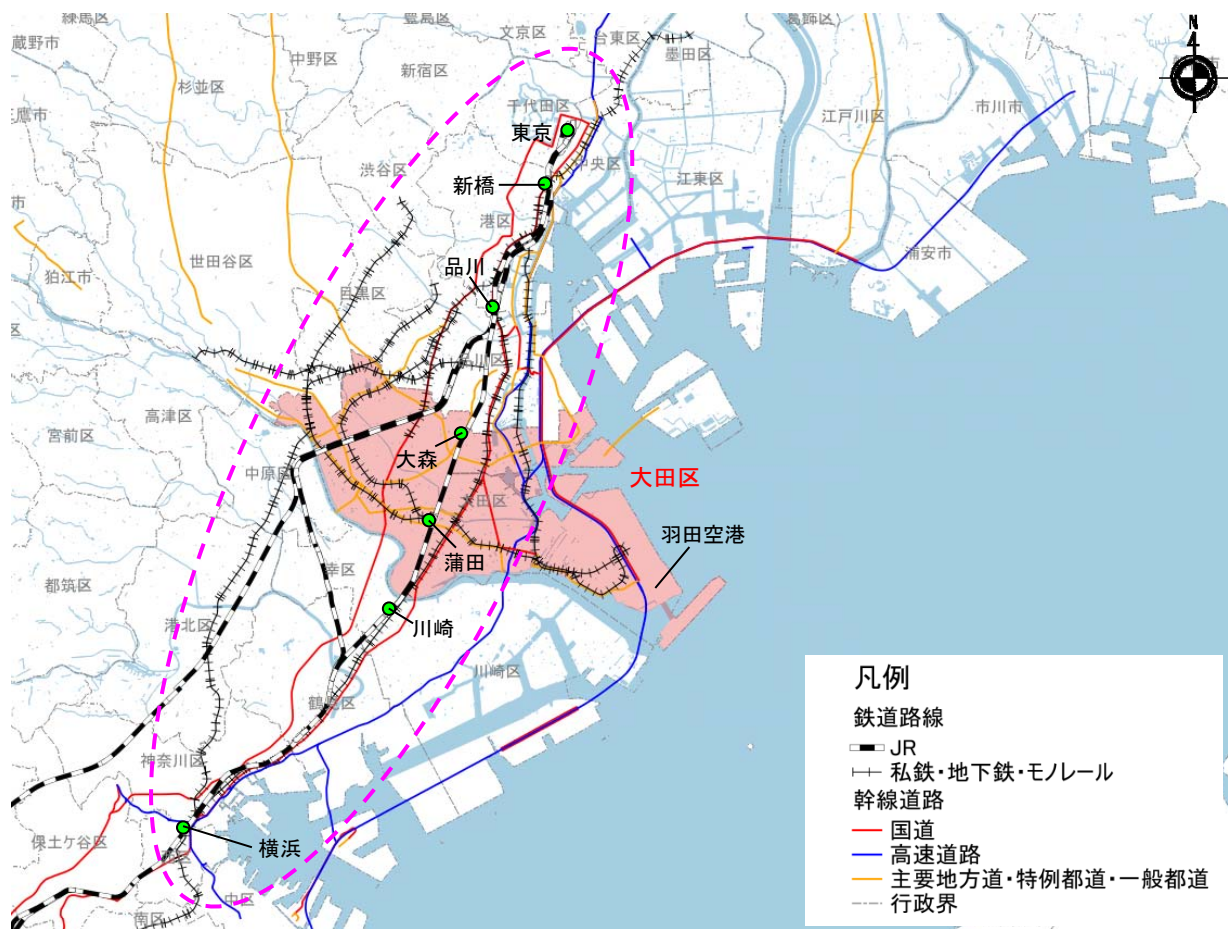


## 1-2. 都市の動向

### (1) 都市の状況

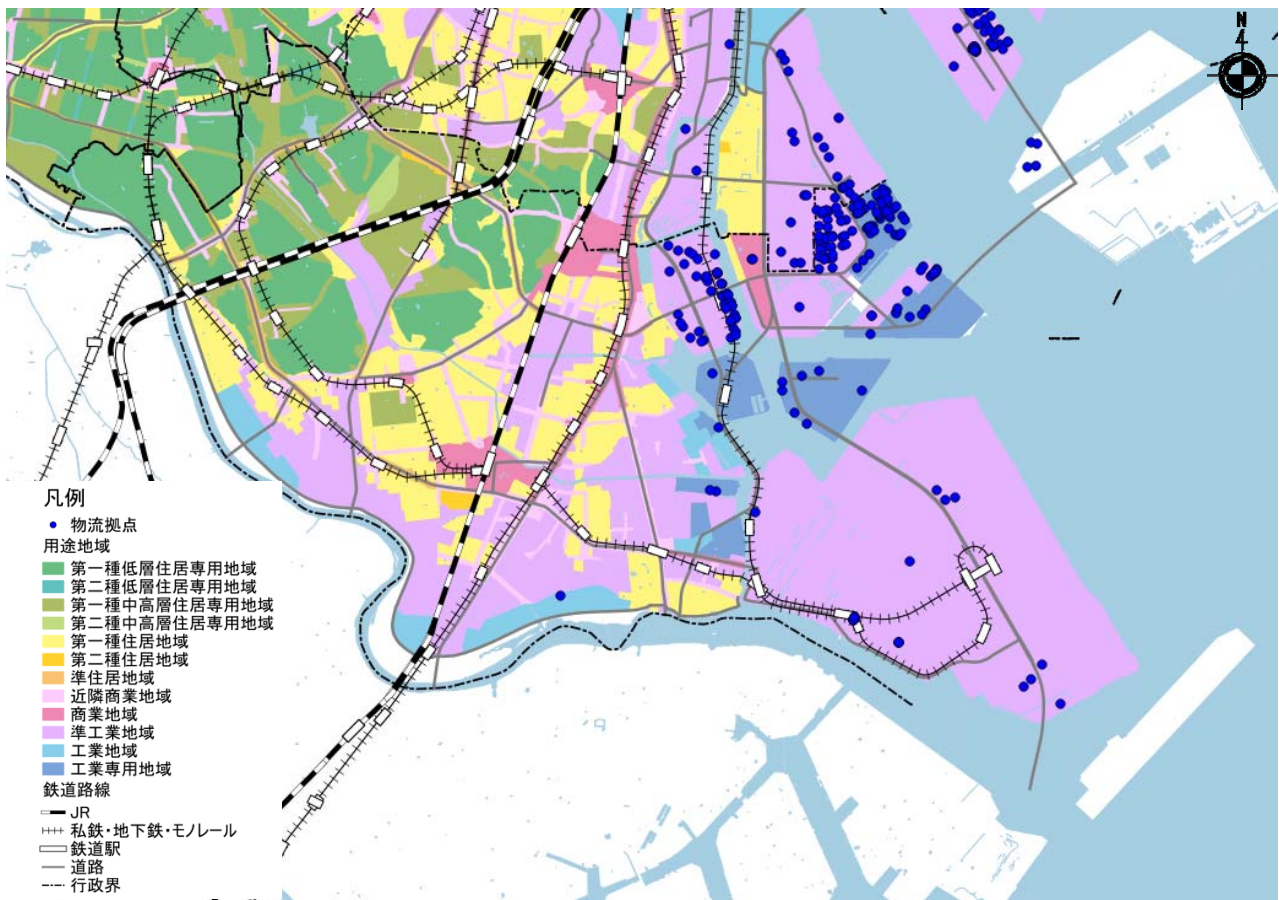
- ・大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る都市軸上にある。この都市軸上の地域は、交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきた。
- ・この都市軸上にある大田区の臨海部埋立地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成している。
- ・大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場が集まる地域であり、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 26 年度、用途地域：平成 23 年度）

## (2) 今後の都市の動向

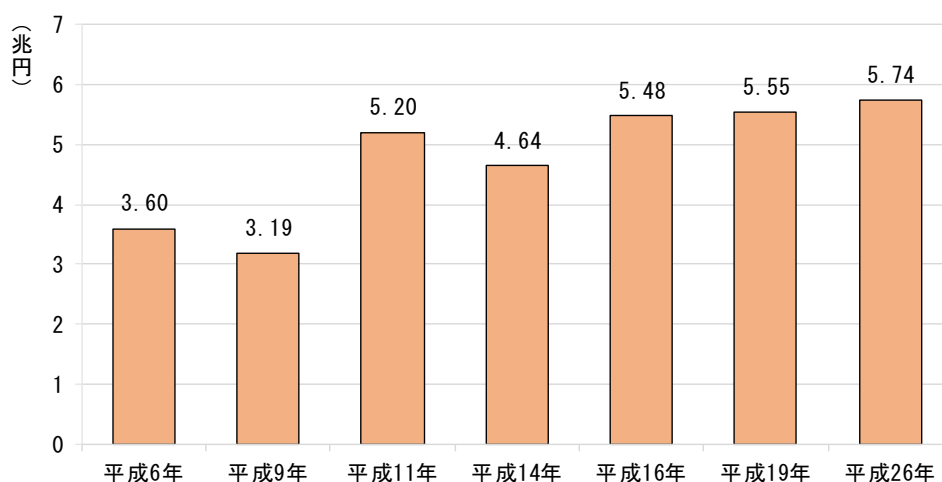
- ・羽田空港跡地第 1 ゾーン（第一期事業）では、周辺地域との機能連携等を図りながら、2020 年（平成 32 年）の概成を目指してまちづくりを進めており、今後、交流人口や物流の増加が想定される。
- ・羽田空港を擁する大田区は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催を控え、国内外からの来訪者の増加が見込まれており、都心部と川崎・横浜との広域拠点間に位置することから、産業や交流という面で広域的な交通結節点としての重要性が一層高まると考えられる。

### 1-3. 産業の動向

#### (1) 商業、工業の動向

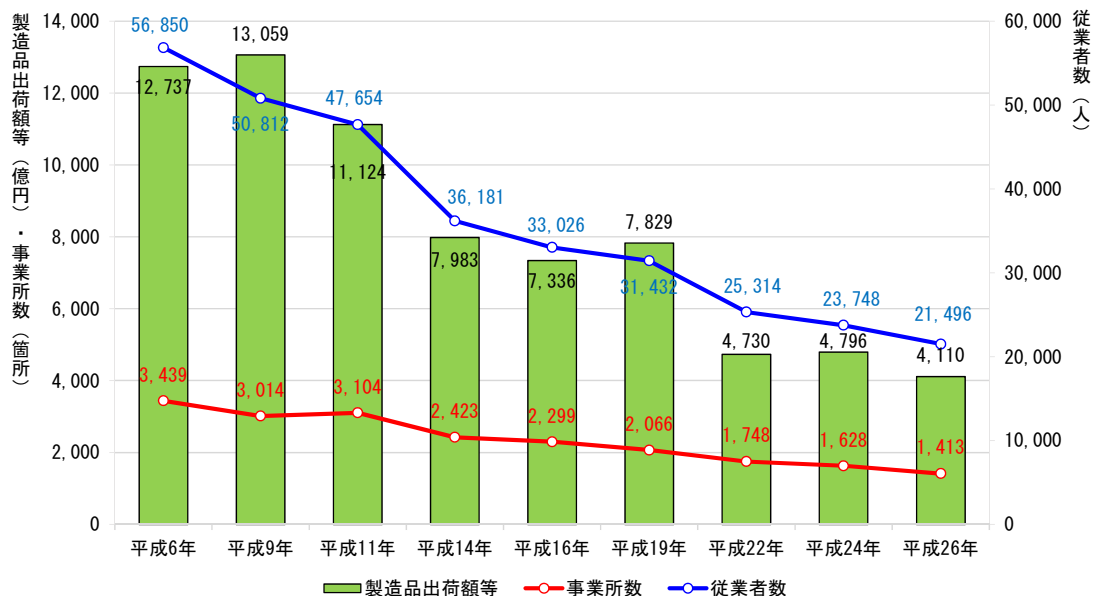
- ・大田区の商業の年間商品販売額は5兆円前後で推移している。
- ・工業についてみると、製造品出荷額等は、ピーク（平成9年）の3割に減少している。事業所数と従業者数は、ピーク（平成6年）の約4割に減少している。

■大田区の年間商品販売額の推移



出典：商業統計（平成6年～平成26年）

■大田区の製造品出荷額等・事業所数・従業者数の推移



出典：工業統計（平成6年～平成26年）

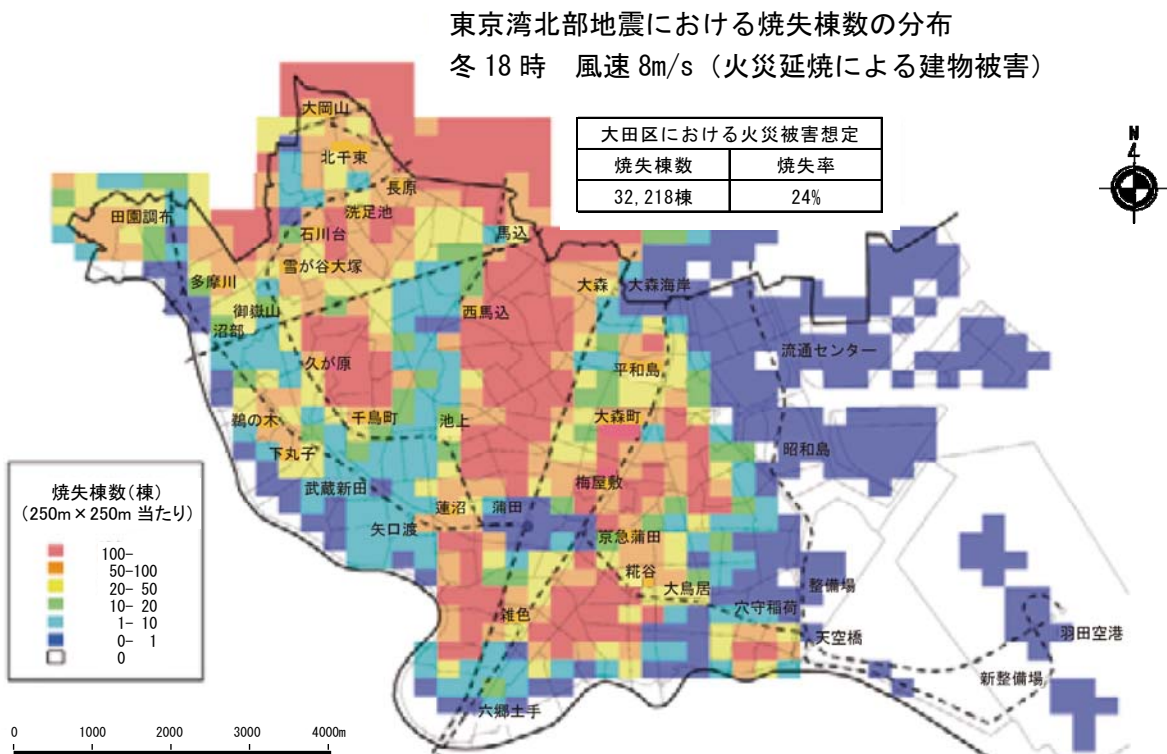
## (2) 観光の動向

- ・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などが多く、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。
- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催を控え、羽田空港を擁する大田区は、外国からの観光客の増加が見込まれる。

### 1-4. 災害の状況

- ・東京都防災会議が公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」（平成 24 年 4 月）は、区部西部の大田区や品川区などの木造密集住宅等が多い地域で火災延焼被害を受けやすいと想定している。
- ・60.75km<sup>2</sup>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・水道等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る。

#### ■火災焼失建物棟数の分布



出典：大田区地域防災計画（平成 26 年修正）

## 1-5. 環境への配慮

- 平成 29 年 3 月に策定された大田区環境基本計画（後期）では、地域力を活かしたこれまでの取組みをより一層進めることに加えて、大田区の区民生活と産業、それに環境がそれぞれ調和して、一方の向上が他方の向上を引き出すような効果的な好循環を伴う地域づくりを目指す必要があることから、大田区が目指すべき環境像として、「環境と生活・産業の好循環を礎とした持続可能で快適な都市（まち）」の実現を掲げている。
- 当該計画の取組みの方向性において、交通に関わる施策は下表のように示されている。

### ■大田区環境基本計画（後期）のうち特に交通に関わる施策

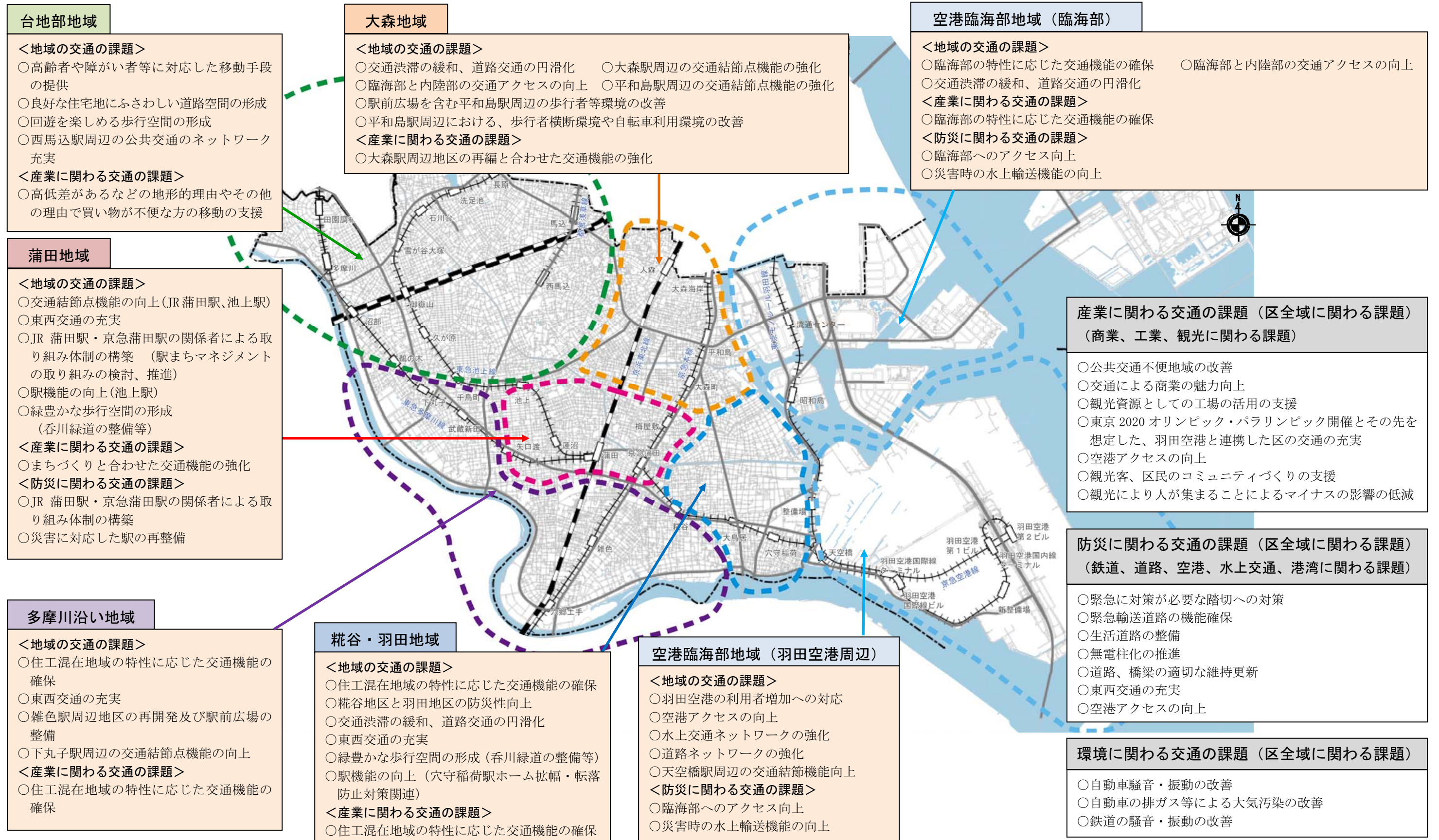
基本目標	取組みの方向性	個別施策	
B 快適で安全な暮らしの実現	B-1 沿道環境の保全対策	(1)騒音・振動対策の推進	・自動車騒音・振動調査
		(2)大気環境の保全対策の推進	・大気汚染調査 ・都市計画道路の整備
	B-2 環境保全対策	(2) 環境保全対策の推進	・鉄道騒音・振動調査
C 低炭素社会の構築	C-2 低炭素まちづくり	(1)環境にやさしいまちづくり	・中心拠点のまちづくり
		(2)交通ネットワークの構築	・空港臨海部における交通ネットワークの検討 ・新空港線「蒲蒲線」の整備推進 ・コミュニティバスの運行支援 ・自転車等利用総合対策の推進 ・公共交通の利用促進
		(4)ヒートアイランド対策の推進	・呑川緑道における風の道のまちづくり
D 自然共生社会の構築	D-3 水と緑のネットワークの構築	(1)緑の環境軸の形成	・臨海部における緑の拠点形成 ・緑の骨格づくり
		(3)身近な緑の確保	・道路空間の緑化推進
		(4)歴史と文化のまちなみづくり	・歴史と文化と自然の散歩道づくり

出典：大田区環境基本計画（後期）（平成 29 年 3 月）

## 2. 交通の特性

### 2-1. 地域別の交通の課題および産業や防災に関わる交通の課題

・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もっている。そのため、地域によって交通の課題も異なる。



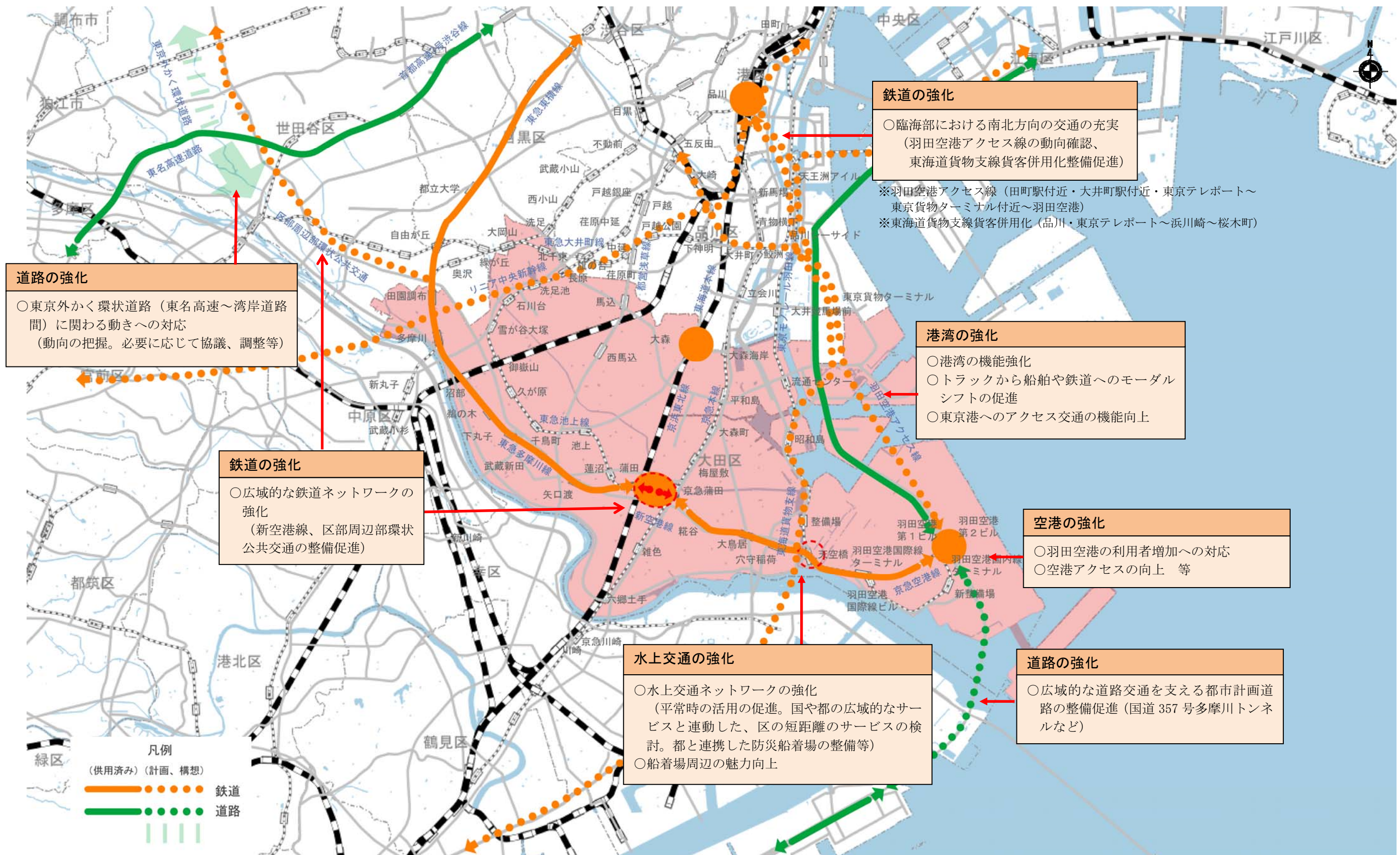
## 2-2. 区内交通の課題

- 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合わせて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、交通事故対策も課題である。



## 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。





## 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。
- ・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		交通の関わり	現状	問題点	課題	
	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。	・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	児童の交通安全	・全国的には、歩行中の交通事故による死傷者の数が、すべての年齢のうち、7歳が際立って多い。	・低学年の子ども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)	○子どもの交通事故対策の充実	
	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。	・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、従来からの取り組み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	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。	・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、従来からの取り組み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)	通勤・通学、業務、通院、買物、私事(交流、レジャー等)	・年齢が上がるにつれて、行動範囲が広がる。	・人のつながりや外出機会の不足、地域のさらなる活性化が必要等。	○交流の促進	
	成人期(一般)	子ども無し				
		子ども有り	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。	・妊娠中の外出、陣痛時、入退院時の病院への送迎、乳児検診等の外出に、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)の利用支援等)
			乳幼児の子育て中の親を対象にした移動の支援	・乳幼児を連れて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。 ・乳幼児を連れて移動手段として、自転車がよく利用されている。	・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)、鉄道やバスの中での「心のバリアフリー」のさらなる取り組みが必要等) ・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り組み(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
		子どもの移動の支援	・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。	・塾や習い事、家への送迎などで、子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支援	
	成人期(高齢者)	元気な高齢者	高齢者が安全に外出できる支援	・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、生きがいをもち活躍し、多様な社会参加を推進する取り組みを進めている。	・65歳健康寿命は、大田区と東京都を比較すると、男性、女性ともに東京都より短い傾向にある。 (65歳健康寿命とは、65歳の人が何らかの障害のために日常生活動作が制限されるまでの年齢を平均的に表すもの) ・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		福祉サービス等の利用により外出できる方への支援	・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。	・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	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。	・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)のさらなる取り組みが必要。	○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	外国人の移動の支援	・東京2020オリンピック・パラリンピック開催に向けてバリアフリー化の取組を進められている。(多言語対応、交通手段の情報提供等)	・外国人にとって交通の利便性には問題がある。 (多言語への対応が十分ではない、交通手段が分かりにくい、交通運賃の支払いが分かりにくい、大きな荷物を運ぶのが大変等)	○外国人観光客や外国人区民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		

※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。

### 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）

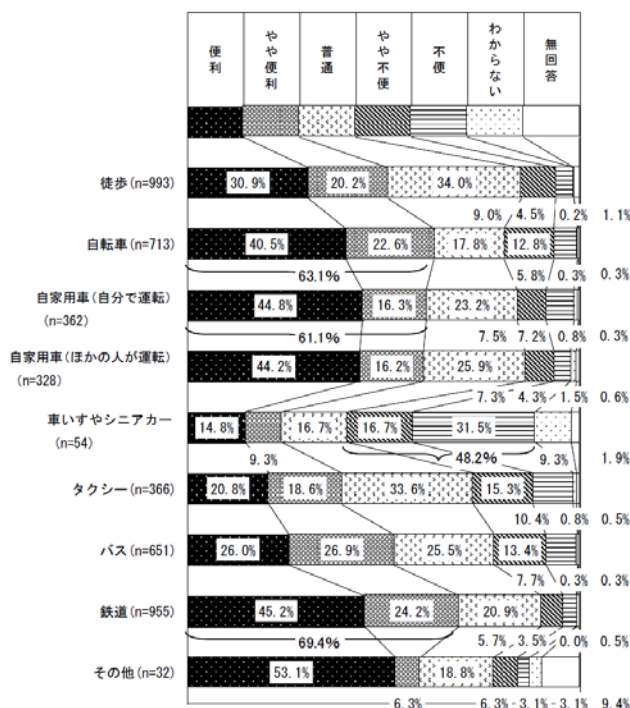
#### (1) 交通手段の便利さ

- 交通手段の便利さとしては、鉄道、自転車、自家用車の評価が高く、一方、車いすやシニアカーの評価が特に低い（右図参照）。

#### (2) 交通手段を利用する際の問題点

- 大田区の交通の大きな問題点として、道路が狭いため、歩行者、自転車、自動車等の交通が錯綜していること、道路の坂や勾配のため通行しづらいことなどがある。
- 公共交通の問題点としては、バスについては利用したい方向に路線がない、運行本数が少ない、バス停が遠いなど、鉄道については、駅周辺に魅力がない、駐輪場がない、混雑して座れないなどがある。

■交通手段の便利さ



出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果  
(平成 28 年 9 月実施)

#### (3) 外出した際に不便だと思う地区、目的地まで行く際の不便な点

- 臨海公園地域へ行くのが不便だという回答が最も多く、次いで蒲田駅周辺に行くのが不便という回答が多い。
- 不便な理由としては、「鉄道やバスの乗り換えが不便」という回答が最も多く、次いで「目的地まで行く鉄道やバスが少ない」が多い。

#### (4) 外出した目的地周辺で不便な点

- 地域により違いがあるが、大森地域と蒲田駅周辺では「歩行者と自転車が混雑して歩きにくい」と「自転車のマナーが悪い」が多い。
- 臨海公園地域では「目的地最寄りの駅やバス停から、目的地までが遠い」という回答が非常に多い。

#### (5) テーマ別の交通課題

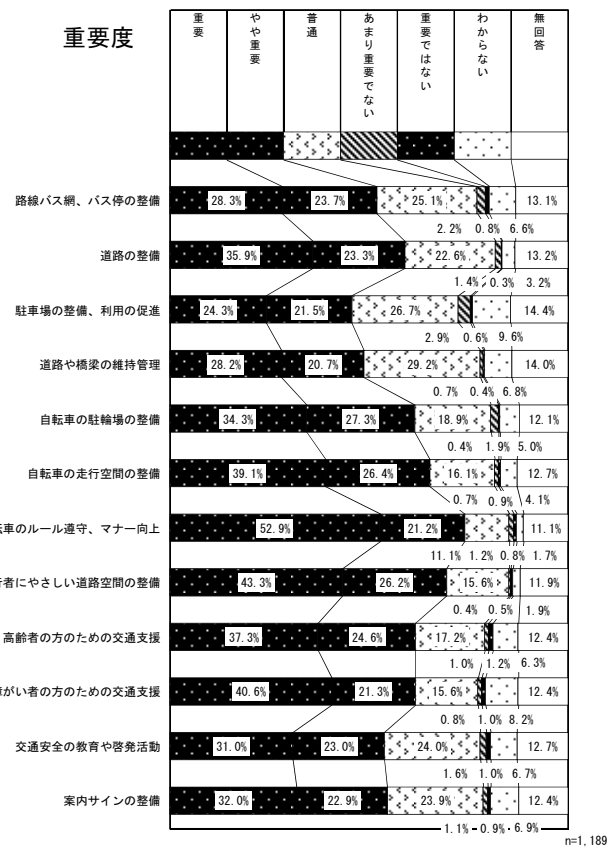
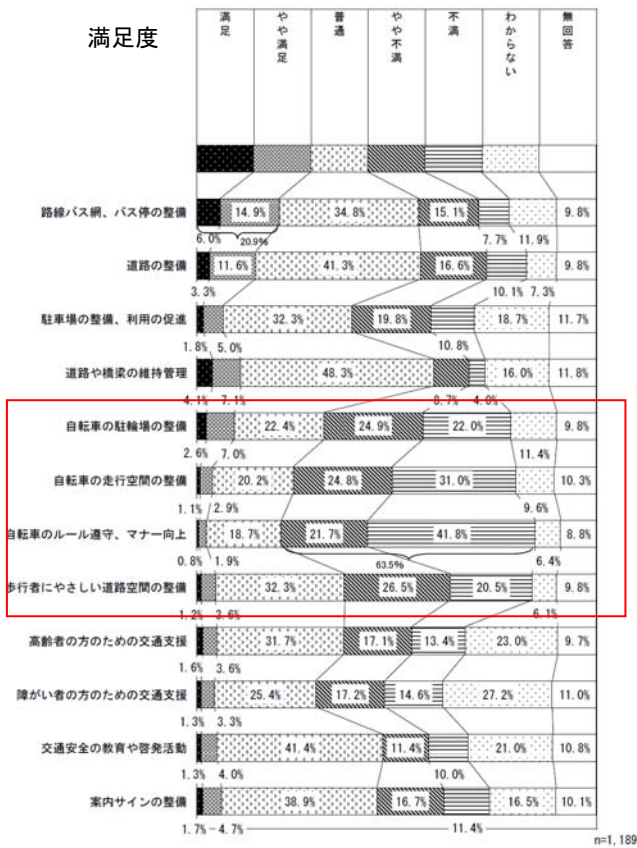
- 「観光客が増えた場合の懸念や不安」が、「道路や公共交通のバリアフリーに関わる懸念や不安」、「子育てに関わる交通面での懸念や不安」に比べて多い。

#### (6) これまでの取り組みに対する評価

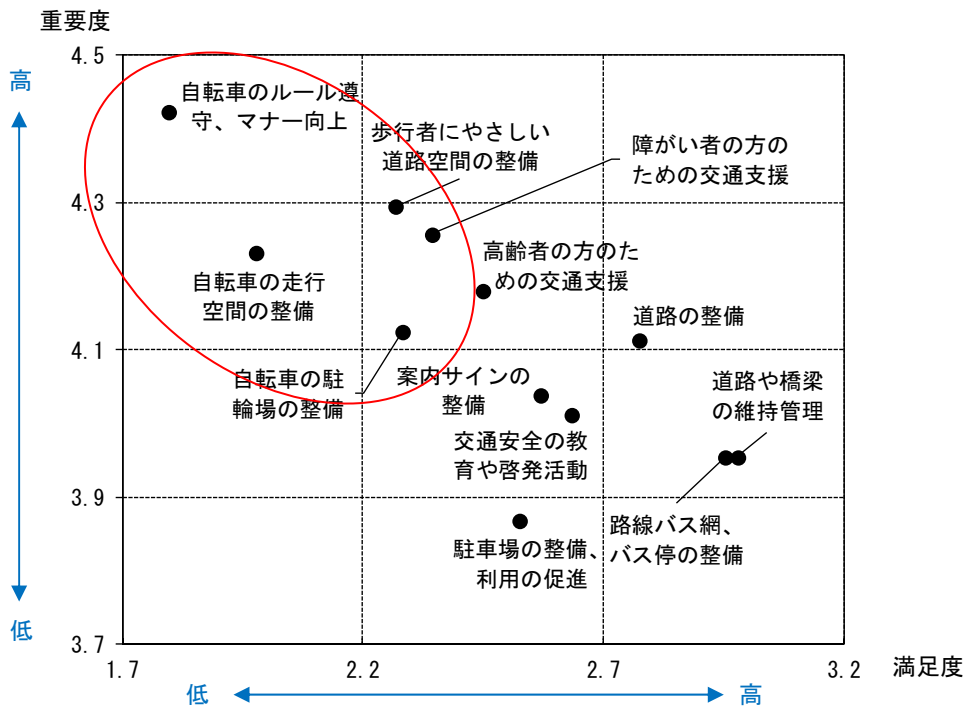
- これまでの交通に関わる取り組みについて、バス関係の満足度が最も高く、次いで道路整備、道路や橋梁の維持管理、自転車の駐輪場整備などで一定の評価がみられる（次ページ図参照）。
- これまでの取り組みに対する満足度と重要度について、得点化して取り組み間の比較を行ったところ、自転車に関わる取り組み（ルール遵守・マナー向上、走行空間の整備、駐輪場の整備）と歩行者に関わる取り組みの満足度が低く、重要度が高い。

・自転車や歩行者に関わる取り組みを、今後さらに進める必要があることがわかる。

■これまでの取り組みに対する評価（満足度、重要度）



■これまでの取り組みに対する満足度と重要度



※満足度、重要度の得点化の方法

- ・満足度の得点=(満足の回答者数×5点 + やや満足の回答者数×4点 + 普通の回答者数×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
- ・重要度の得点=(重要の回答者数×5点 + やや重要の回答者数×4点 + 普通の回答者数×3点 + あまり重要でないの回答者数×2点 + 重要ではないの回答者数×1点) / 対象項目の回答者数

出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果（平成28年9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。

## 第3章 大田区が目指すまちの姿

### 1. 大田区基本構想、基本計画

#### 1-1. 大田区基本構想

- ・大田区の基本構想は、平和で、基本的人権が尊重される社会を前提とし、大田区の主役である「区民」、生活の舞台となる「都市（まち）」、そして、大田区を支える様々な「地域や区民相互の関係」に視点を置き、3つの基本理念を掲げ、その基本理念のもとに、大田区の長期的なまちづくりの目標として「大田区の将来像」を下記のとおり掲げている。

地域力が区民の暮らしを支え、未来へ躍動する国際都市おおた

#### 1-2. 大田区基本計画

- ・大田区基本構想に掲げる将来像の実現に向けて、施策展開の方向を総合的かつ体系的に示すため、大田区基本計画を策定している。
- ・交通はさまざまな施策に関連する。平成26年3月に策定された「おおた未来プラン10年（後期）」では、基幹交通ネットワークの整備（新空港線の整備推進や都市計画道路の整備等）、地域交通ネットワークの整備（バス交通網、停留所の整備支援、自転車等利用総合対策の推進等）など、直接的な交通関連施策に加えて、移動を円滑にするユニバーサルデザインの推進や交通安全の推進など交通に関連する施策を計画事業とし、着実に推進している。

## 2. 大田区都市計画マスタープラン、おおた都市づくりビジョン

### 2-1. 大田区都市計画マスタープラン

#### (1) 都市づくりの理念、方向性

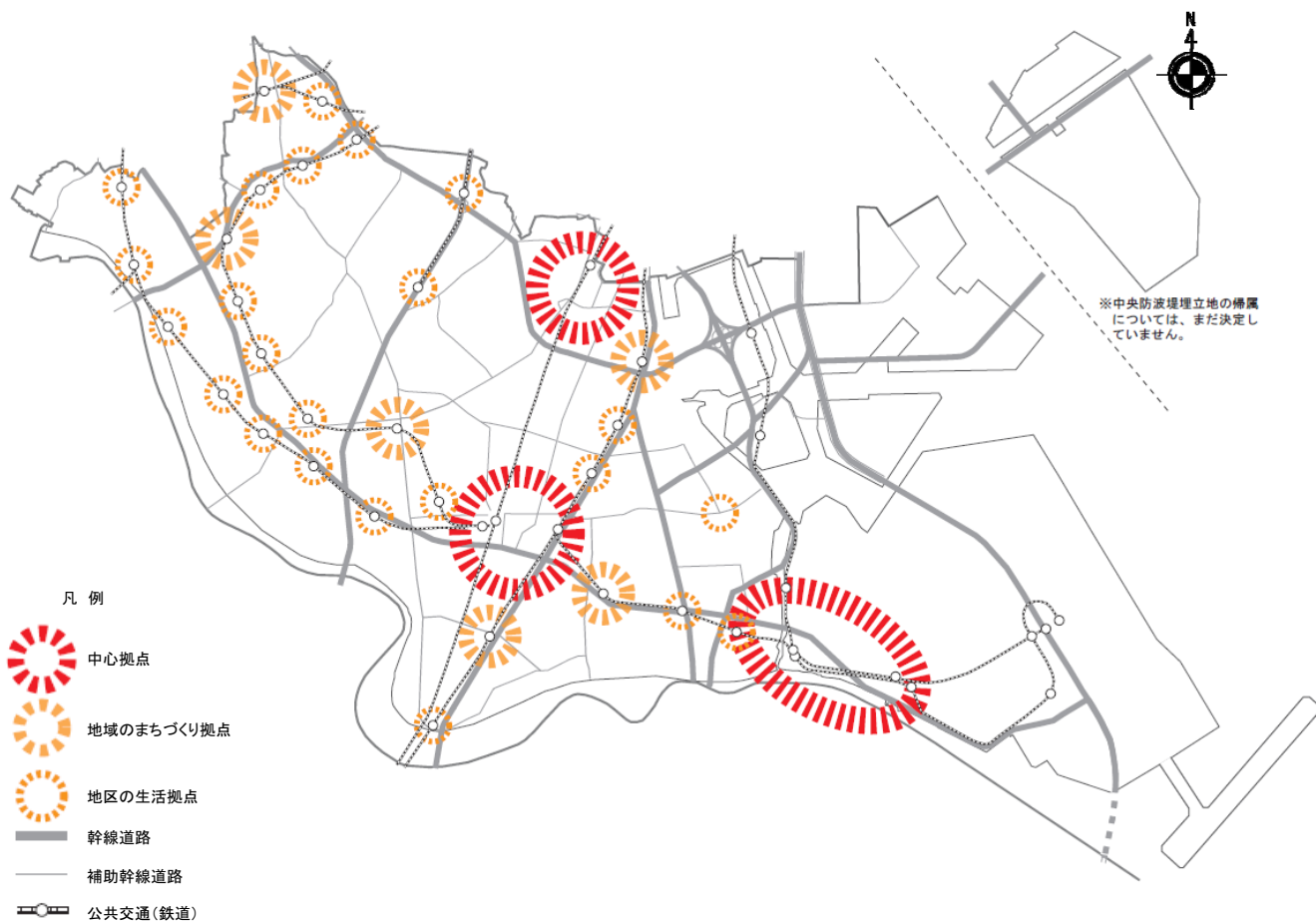
- ・大田区都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）では、都市づくりの理念を、「多様な特性と地域力が結びつき 活力と快適性を生み出し、世界に開くまち 大田」と設定している。
- ・次のような都市づくりの方向性が設定されている。

連続性のあるまち、ものづくり産業と生活が共存するまちづくり、安心とやさしさのあるまちづくり、地域の特性を活かした景観づくり、地球環境に配慮した都市づくり

#### (2) 将来都市構造

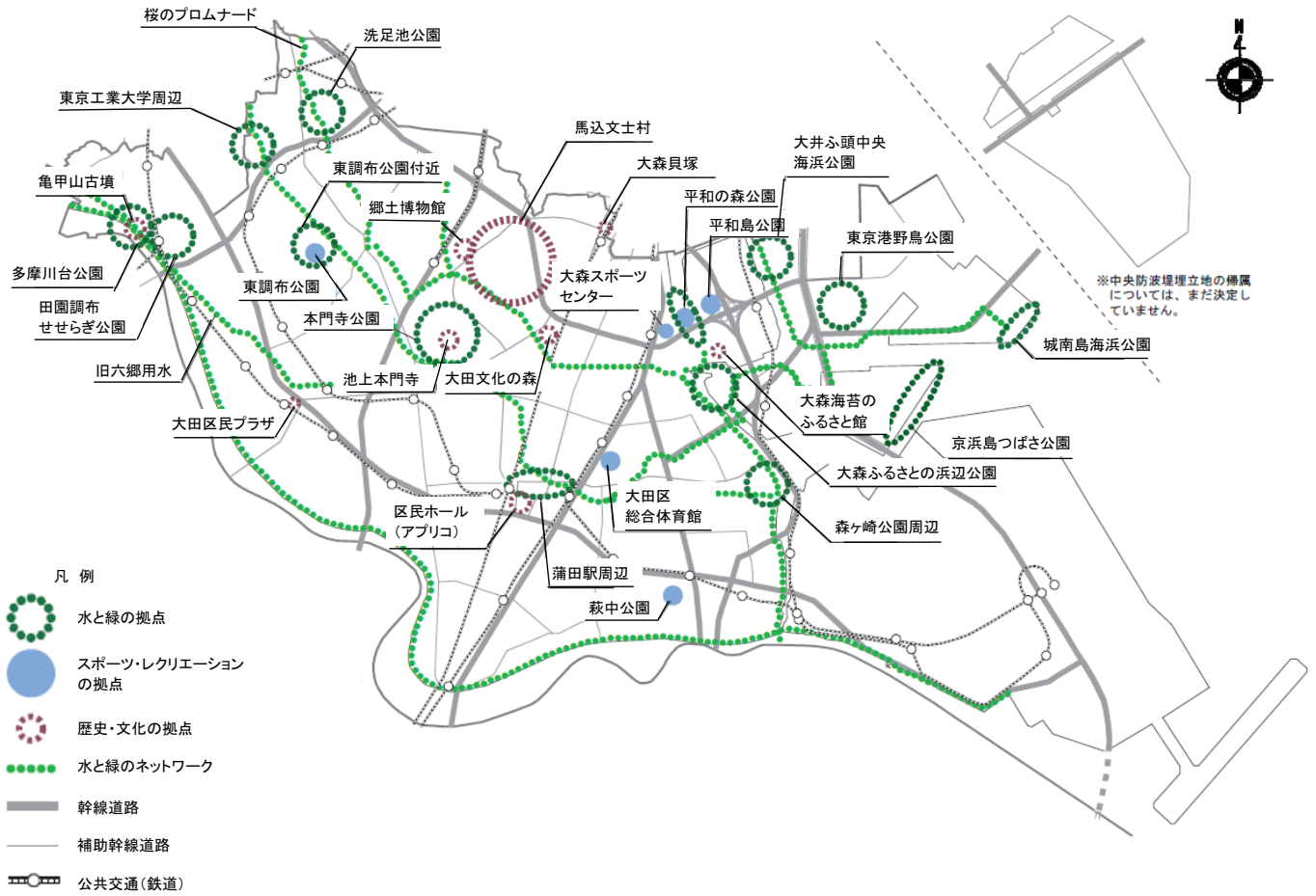
- ・大田区都市計画マスタープランでは、都市構造として主要な拠点の配置と、これらをつなぐネットワークを設定している。

##### ■主要な拠点等の配置



出典：大田区都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）

## ■水と緑、歴史文化等の拠点とネットワーク



出典：大田区都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）

### (3) 土地利用方針

#### ○将来の目標

- ・大田区都市計画マスタープランでは、土地利用の将来の目標を以下のように設定している。

- ・工業を活性化するための土地利用、居住の場と工場の操業の場が共存する土地利用、中心商業地や地域商店街などの特性に応じた活発な商業活動が展開できる土地利用など、多様な土地利用の特性を活かし、新しい時代に向けた活力ある都市をめざします。
- ・十分な道路基盤と、ゆったりとしたオープンスペースや緑を持つ、潤いのある都市をめざします。
- ・良好な低層住宅地をはじめ、中層や低層の建物が組み合わせられた住宅地、住宅と工場の共存する市街地など、それぞれの特性にあった住環境が確保された都市をめざします。

#### ○施策

- ・大田区都市計画マスタープランでは、土地利用の方針が示されている。

#### ■土地利用の方針



資料：大田区都市計画マスタープラン（大田区、平成 23 年 3 月）

■土地利用の方針

	説明
住環境保全型市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緑豊かで敷地規模が比較的ゆったりとした良好な住宅市街地。</li> <li>・ 現在の住環境の保全を図る。</li> </ul>
環境維持向上型市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備などによる住環境の向上を図る。</li> </ul>
住工調和型市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅と工場が混在して立地する地区。</li> <li>・ 建築物の整備を誘導することにより、それぞれの地区の実情に応じて、住宅と工場の環境の調和した市街地形成を図る。</li> </ul>
工業維持促進型市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 比較的まとまった規模の工場が集積する地区。</li> <li>・ 必要に応じて土地利用の誘導を図る地区を検討するなど、工場の立地や操業を継続できる環境の維持、促進を図る。</li> </ul>
中心商業業務市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心拠点は、商業業務機能の中核として、羽田空港の再拡張・国際化の進展を見据えながら地域特性を活かした都市機能の強化を図り、地域の活性化に寄与するまちづくりを誘導する。</li> <li>・ 業務・商業系の土地利用が集中している蒲田駅及び大森駅周辺は、再開発事業や駅前交通広場の再整備、建物の共同化等による街区の再構築等を推進することにより活性化を図る。</li> </ul>
幹線道路沿い市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の利便性を活かした産業系施設の立地、幹線道路の騒音や振動に配慮した環境づくり、災害時の避難路の確保や延焼遮断帯の形成などの観点から、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図る。</li> </ul>
産業活力展開型市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工業系施設を立地・誘導し、ものづくり産業の操業環境の維持・向上を図るとともに、社会情勢の変化に対応した流通業務施設の集約化を図る。</li> </ul>
流通ターミナル市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾や空港などの物流基地に近接していることや、周辺都市を結ぶ広域幹線道路が整備され首都圏の交通の要衝となっている地域特性を活かし、流通ターミナル機能の維持及び再構築を図る。</li> </ul>
広域的都市施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水再生センター、焼却場、市場、及び葬祭場等の広域を対象とした都市施設の機能の維持を図る。</li> </ul>
空港・港湾用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 羽田空港の再拡張・国際化の進展にあわせて空港及び港湾機能の維持強化を図るとともに、空港・港湾の近接性をまちづくりに活かしていく。</li> </ul>
土地利用の更新を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 羽田空港跡地及びその周辺地域においては、大田のものづくりが有する高度な技術力を世界に向け発信し、ものづくり産業の発展を支える産業・交流拠点の構築に寄与する土地利用の展開を図る。</li> <li>・ 更に隣接地に新駅が開設されたことを契機とし、観光客が楽しめる場として、観光・文化機能等の整備を図る</li> </ul>
主な公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の基幹となる緑地・オープンスペースとして、環境保全、レクリエーション、防災等に貢献できるように、機能の充実・強化を図る。</li> </ul>
防災性の向上を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地密度が高く、基盤整備の遅れている市街地であり、建替えに伴う土地の高度利用や建物の不燃・共同化及び道路等の基盤整備の促進により、市街地環境を改善し、防災性の向上を図る。</li> </ul>

資料：大田区都市計画マスタープラン（大田区、平成 23 年 3 月）



## (4) 交通ネットワークの整備方針

### ○将来の目標

- ・大田区都市計画マスタープランでは、交通ネットワークの将来の目標を以下のよう  
に設定している。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市活動に必要な円滑な交通の流れが確保されるとともに、通過交通が少なく歩行者の安全性が重視された道路交通体系をめざします。</li> <li>・東西方向の利便性を高め、また、内陸部と臨海部との接続性が向上するよう、公共交通を適切に配置し、安全で快適な交通網のネットワークを形成します。</li> <li>・生活道路として利用されるきめ細かな道路網や、密集市街地に多く見られる狭あい道路が整備され、良好な住環境をもった、防災性が向上した都市をめざします。</li> <li>・交通が集中する主要な鉄道駅の周辺では、円滑な交通環境を図るために、駅前広場が再整備され、自転車駐車場の計画的な配置をめざします。</li> </ul>
--

### ○施策

- ・大田区都市計画マスタープランでは、道路交通体系と公共交通体系の整備の方向性が示されている。

#### ■道路交通体系整備の方向性

	内容
都市計画道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路の整備推進</li> <li>・補助幹線道路の整備推進</li> <li>・空港臨海部における新たな道路網のあり方の検討</li> <li>・未整備の都市計画道路の事業化計画の検討等</li> </ul>
生活道路・狭あい道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路の整備推進</li> <li>・狭あい道路の整備推進</li> </ul>
歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路、補助幹線道路、生活道路という段階構成をもつ道路網の体系化</li> <li>・歩道の整備など歩行者を主体とした交通環境づくりの推進</li> <li>・自転車走行環境を整備</li> <li>・利用者の安全性を重視した都市計画道路や区道の整備</li> <li>・無電柱化の推進</li> </ul>
駐車場、自転車駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要駅周辺や商業業務地などにおける駐車場整備の誘導</li> <li>・自転車利用者のマナー向上の啓発</li> <li>・中心拠点の駅周辺における自転車駐車場の整備推進</li> <li>・そのほかの駅周辺における商店街や駅周辺のスペースを活用した自転車駐車場の設置</li> </ul>

#### ■公共交通体系整備の方向性

	内容
鉄道と道路の立体交差化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と道路の立体交差化の推進</li> </ul>
新しい公共交通網の整備再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新空港線「蒲蒲線」の実現に向けた取組み</li> <li>・エイトライナー構想など、新たな交通ネットワークの検討</li> <li>・新しい公共交通システム導入推進、バスサービス等の充実</li> </ul>

出典：大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）をもとに整理

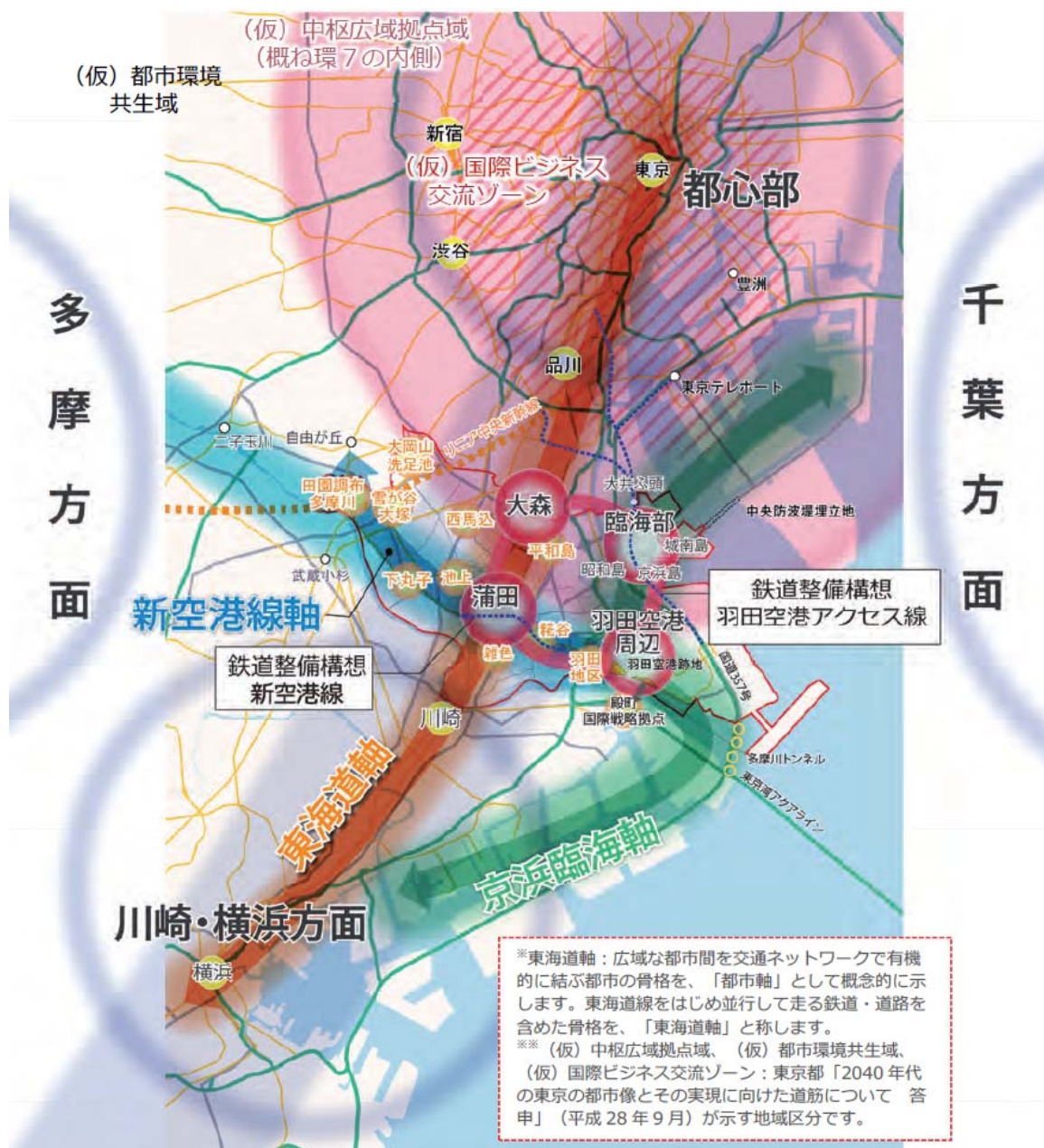
## 2-2. おおた都市づくりビジョン

### (1) 将来都市構造

おおた都市づくりビジョンでは、広域的な将来都市構造を以下のように設定している。

- ・ 東海道軸、京浜臨海軸、新空港線軸を設定し、それらが交差する蒲田、大森、羽田空港周辺、臨海部の4地域を、「スクエア」として位置づける。
- ・ 新空港線軸では、交流人口の増加と沿線の拠点性向上を図る。
- ・ 近年のまちづくりの動向や観光資源の存在を踏まえ、駅周辺の魅力ある生活環境の形成やスポーツ健康・観光都市づくりを目指す。

#### ■将来都市構造



出典：おおた都市づくりビジョン (平成29年3月)

## (2) 重点プロジェクト

おおた都市づくりビジョンでは、9項目の重点プロジェクトを設定している。

### プロジェクト① スクエアの連携

- ・マスタープランに位置づけられた中心拠点（蒲田、大森、羽田空港周辺）に加え、「臨海部」をあわせて、「スクエア」とする。
- ・「スクエア」は、東海道軸、京浜臨海軸、新空港線軸が交差する要に位置し、拠点同士が連携して、交通ネットワークの向上を図ることにより、経済・産業・文化面で、大きな価値をもたらすことが期待される。
- ・重点プロジェクト「スクエアの連携」では、これらの個性ある拠点同士が、陸・海・空の交通結節機能の強化などにより、有機的な連携を高め相乗効果を発揮し、より大きな拠点性を発揮することを目指す。



### プロジェクト② 新空港線軸の形成

- ・新空港線の整備により、多摩川線は羽田空港から東京圏北西部をつなぐ広域的な交通網の一部を担うことなどの効果が期待される。
- ・「下丸子」は、新空港線の整備とあわせた駅改築と交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりにより、新空港線軸沿線地域の拠点として重点地区に位置づける。
- ・「羽田地区」や、「糎谷」、「田園調布・多摩川」についても、新空港線軸の拠点となる重点地区として位置づける。



### プロジェクト③ 駅周辺の魅力ある生活環境の形成

- ・区内に形成された様々な住宅地において、生活の質を高めるためには、主要な駅周辺に都市機能を再編・集約し、後背地からのアクセスを確保することが重要。
- ・地域の個性を活かした生活環境の形成を進めるため、池上、大岡山、雑色、平和島、雪が谷大塚を駅周辺の魅力ある生活環境の形成のモデルとして位置づけ、防災・環境・景観面も含めた生活環境の向上を図る。
- ・洗足池は、新たな歴史・文化施設の建設や公園整備等の施策があることから、同様のモデルとして位置づける。
- ・西馬込は、良好な生活環境や都心へのアクセス、観光資源等を活かし、馬込と一体のモデルとして位置づける。
- ・池上駅周辺及び池上本門寺等については、観光拠点としての機能強化や駅周辺の基盤整備を図る。



#### プロジェクト④ スポーツ健康都市づくり

- ・区民が身近な地域で気軽に継続してスポーツに参加できる環境を整備するとともに、スポーツ活動の機会や場所の確保・充実に積極的に取り組む。
- ・「新スポーツ健康ゾーン」を構成する、総合体育館をはじめとするスポーツ施設を有機的に連携させることで、ゾーン全体を活性化するための施策を展開する。

#### プロジェクト⑤ 観光エリアの形成・連携

- ・羽田空港の国際化とさらなる拡張、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催などの機会を捉え、国際都市として来訪者誘致を促進する。
- ・蒲田や大森などの中心拠点を起点に、臨海部や馬込（西馬込）・池上・洗足池など観光資源間の回遊性を高め、区の魅力を磨く。

#### プロジェクト⑥ 防災まちづくり

- ・巨大地震や自然災害の脅威などに対し、地域特性に応じた安全・安心なまちづくりを進める。
- ・ソフト・ハード両面の防災まちづくり手法を総合的に駆使し、区民が住み続けながら、災害から生命と財産を守るまちを実現する。

#### プロジェクト⑦ みどりあふれる低炭素まちづくり

- ・大田区の多様なみどりにより、生活にゆとりや潤いを与えるとともに、景観に配慮したまちづくり、低炭素まちづくりなどを推進する。

#### プロジェクト⑧ 中央防波堤埋立地の将来的な利活用

- ・中央防波堤埋立地のポテンシャルを最大限に活かすため、羽田空港と中央防波堤埋立地を含む大田区の臨海部の機能が一体的に活用されるまちづくりを、関係機関と連携しながら進める。

#### プロジェクト⑨ 公共施設の適正配置

- ・人口構成の変化や区民ニーズの多様化・高度化に対応し、効果的・効率的な施設マネジメントによる、区民サービスの維持・向上や、地域ごとの将来のまちづくりを見据えた施設配置を目指す。

出典：おおた都市づくりビジョン（平成 29 年 3 月）をもとに整理

## 第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方

### 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」「おおた未来プラン10年（後期）」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」の都市づくりの方向性（連続性のあるまち、ものづくり産業と生活が共存するまちづくり、安心とやさしさのあるまちづくり、地球環境に配慮した都市づくり等）に基づき、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（生涯軸）に着目し、取り組みを進めるべき大田区の交通の課題を抽出した。

超高齢社会、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、本計画のキャッチコピーを、

**大田G2C 2030**  
(Ota Global to Community 2030)

と設定する。

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）ことを目指す。

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2028年（平成40年）であるが、キャッチフレーズでは切りの良い2030としている。

## 2. 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、具体的な取り組み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。

### ○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項に示す。

### 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。

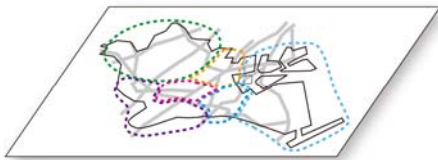
#### ■交通の課題と交通の将来像

	交通の課題		課題に対する将来の姿	交通の将来像	
地域の交通	台地部地域	高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供、良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成等	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。	地域の交通の将来像  特性を踏まえ、需要に適切に応えた、交通環境の充実	
	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、交通渋滞の緩和等	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可能。		
	蒲田地域	JR蒲田駅周辺の交通結節点機能の向上、東西交通の整備、緑豊かな歩行空間の形成等	JR蒲田駅と京急蒲田駅間が鉄道で結ばれ、駅周辺の交通結節機能が向上している。		
	多摩川沿い地域	住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保、東西交通の整備、下丸子駅周辺の交通機能の向上等	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。		
	糎谷・羽田地域	住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保、糎谷地区と羽田地区の防災性向上、交通渋滞の緩和等	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	羽田空港周辺	羽田空港の利用者増加への対応、空港アクセスの向上、水上交通ネットワークの強化等		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
		臨海部	臨海部の特性に応じた交通機能の確保、臨海部と内陸部の交通アクセスの向上、交通渋滞の緩和等		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。
	産業に関わる交通の課題	まちづくりと合わせた交通機能の強化、臨海部、住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保等	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。		
	防災に関わる交通の課題	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	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。		
	環境に関わる交通の課題	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	環境への負荷が低い交通環境が整備されている。		
区内交通	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、公共交通機関同士の乗り継ぎ向上等	既存の公共交通の連携により、公共交通ネットワークが強化されている。	区内交通の将来像  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	
	バス交通の充実	公共交通不便地域の改善、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等	安全対策や施設の充実により、利用環境が向上している。		
	公共交通の充実	東西方向の強化（大森～臨海部の公共交通アクセスの強化）			
	道路の機能確保、改善	円滑な道路交通、生活道路の確保、駐車需要に応じた駐車スペースの確保、道路空間の質的向上等	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	安全で円滑な自転車走行空間の確保、自転車等駐車場の整備促進、利用促進等	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	バリアフリー化の推進、質の高い歩行空間の形成、河川や公園等と連携した歩行空間の整備推進等	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	公共交通としてのタクシーの活用、マニティタクシー、子育て支援タクシーの利用促進等	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。		
	特に移動が困難な方への支援	ユニバーサルデザインのまちづくりの推進、円滑に移動できる交通サービスの提供、需要に応じた福祉分野での移動の支援	高齢者や障がい者等が必要に応じて移動できる環境が整備されている。		
	物流機能の確保	区内の特性に応じた物流機能の確保等	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	さらなる交通事故の抑制、交通安全教育、情報提供等	交通事故の少ない社会が構築されている。		

	交通の課題		課題に対する将来の姿	交通の将来像
広域交通	鉄道の強化	臨海部へのアクセス向上、東西方向の鉄道の強化	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  <u>円滑な広域交通の確保</u>  <u>通過交通が排除されて安全な生活環境の形成</u>
	道路の強化	主要幹線道路の整備促進、東京外かく環状道路に関わる動きへの対応	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	羽田空港の利用者増加への対応、空港アクセスの向上、広域幹線道路整備等	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。	
	港湾の強化	港湾の機能強化、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機能向上等	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	水上交通ネットワークの強化、船着場周辺の魅力向上	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

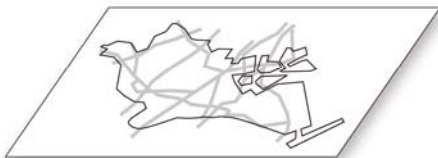


地域の交通の将来像

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

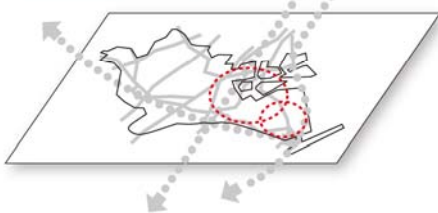


区内交通の将来像

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。

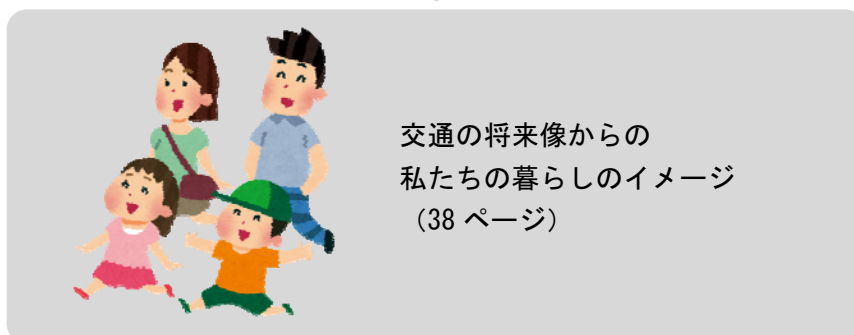


広域交通の将来像



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。



交通の将来像からの  
私たちの暮らしのイメージ  
(38 ページ)

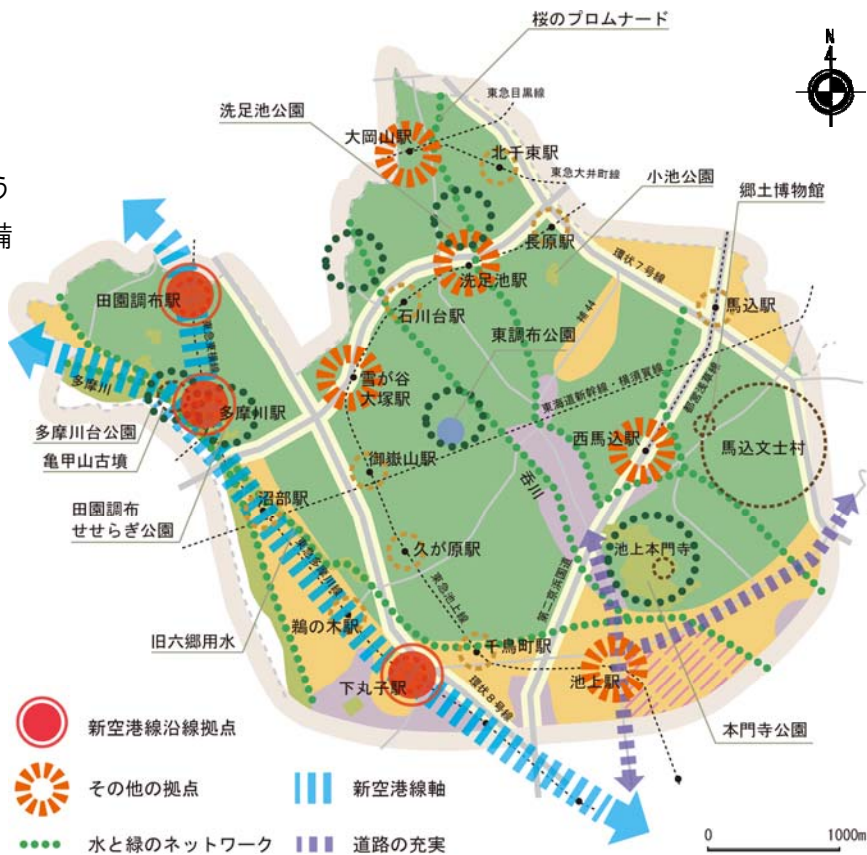


■地域の交通の将来像（イメージ）

大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）の地域別構想方針図をベースに、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。



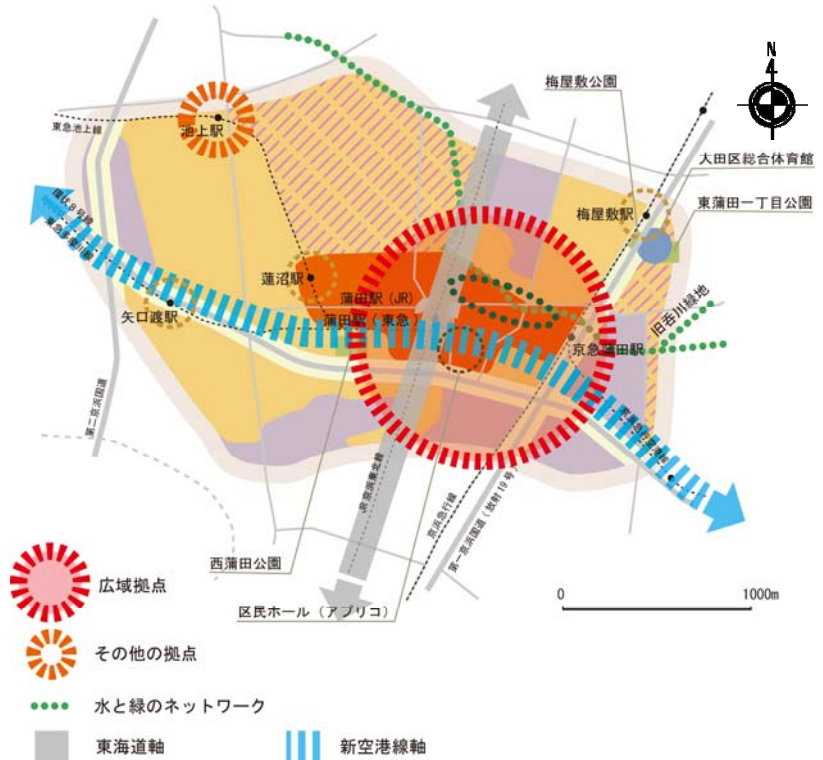
大森地域

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。



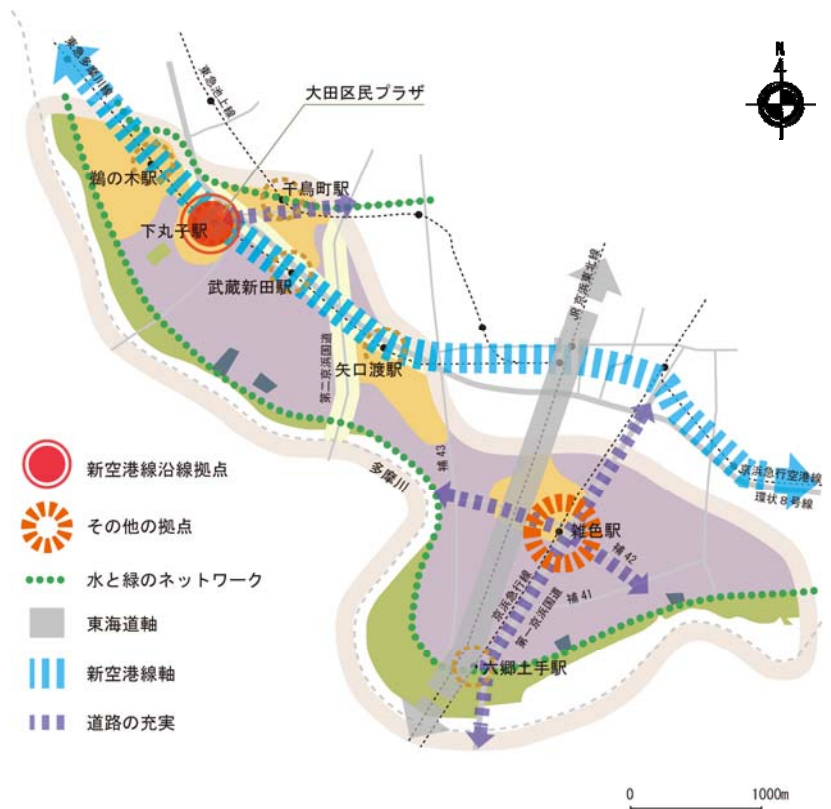
## 蒲田地域

J R 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。



## 糀谷・羽田地域

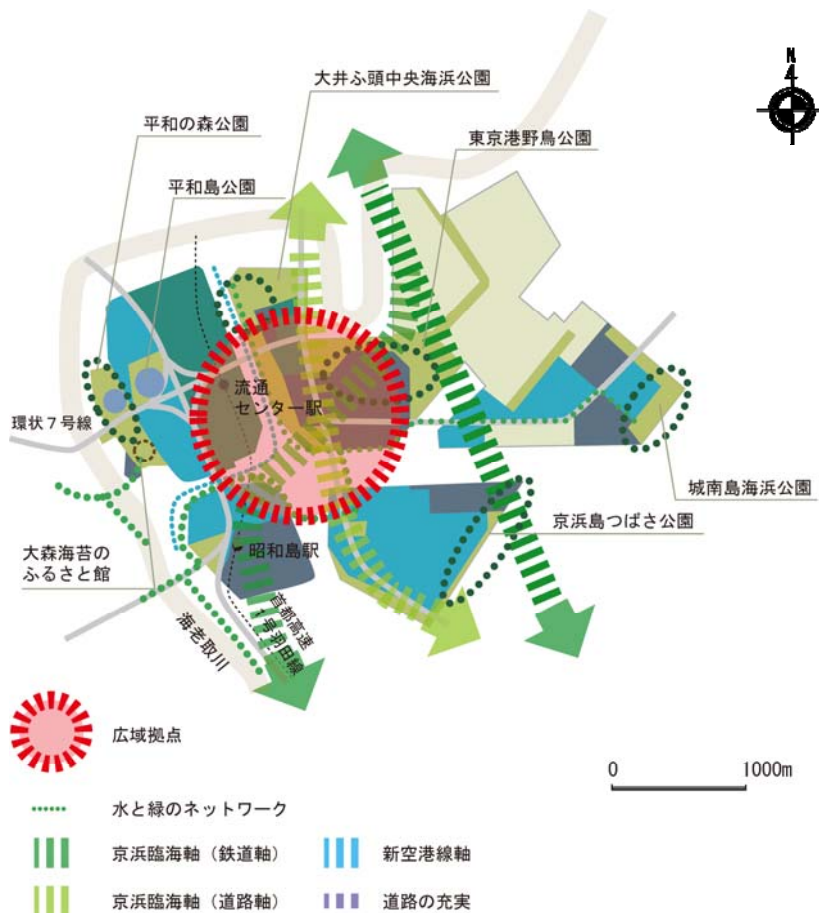
糀谷・羽田地域の住工混在地域における、交通機能が確保されている。

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。



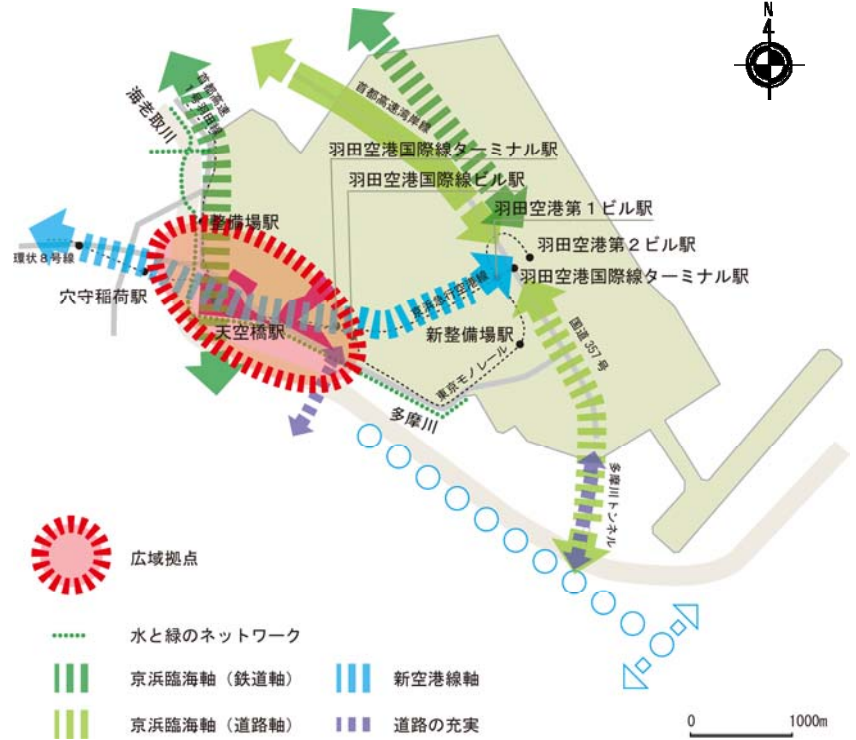
## 空港臨海部地域 (臨海部)

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。



## 空港臨海部地域 (羽田空港周辺)

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) 多摩川～臨海部の親水空間 (水の環境軸とレクリエーションの拠点) のイメージ

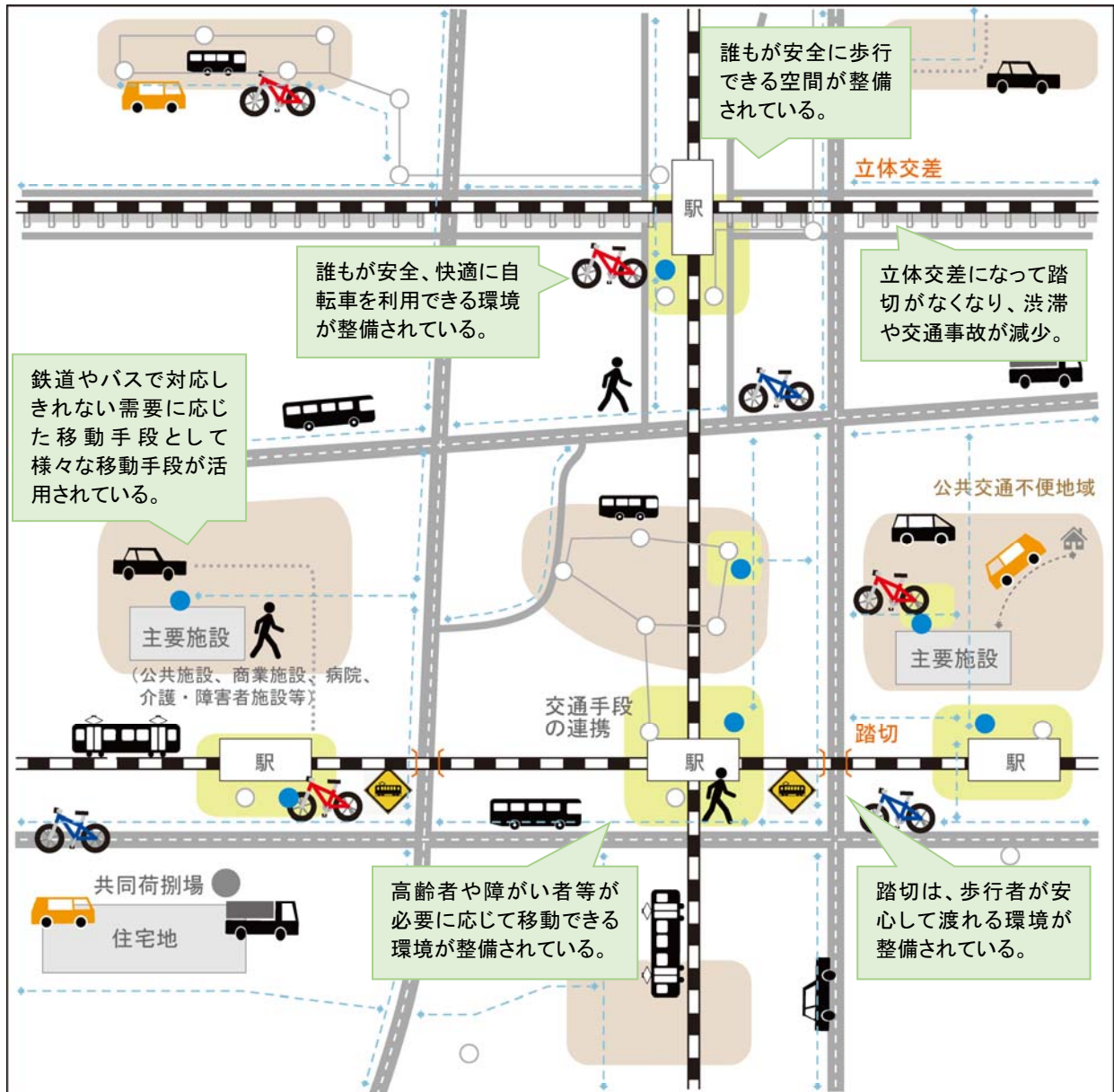

















■区内交通の将来像（イメージ 1/2）



- |  |  |   |
|--|--|---|
|  広域拠点     |  東海道軸（鉄道系＋道路系）  |  道路網 |
|  新空港線沿線拠点 |  新空港線軸（鉄道系＋道路系） |   |
|  その他の拠点   |  京浜臨海軸（道路系）     |   |
|  |  京浜臨海軸（鉄道系）     |   |

■ 区内交通の将来像 (イメージ 2/2)



- |  |  |   |
|--|--|---|
|  鉄道       |  自転車                            |  交通結節点<br>(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 |  自転車走行空間                        |  バス停                 |
|  デマンド交通等  |  バス路線                           |  コミュニティサイクルポート       |
|  タクシー等    |  福祉分野の移動の支援<br>(福祉有償運送、福祉タクシー等) |   |
|  貨物車      |  |   |

■広域交通の将来像（イメージ）

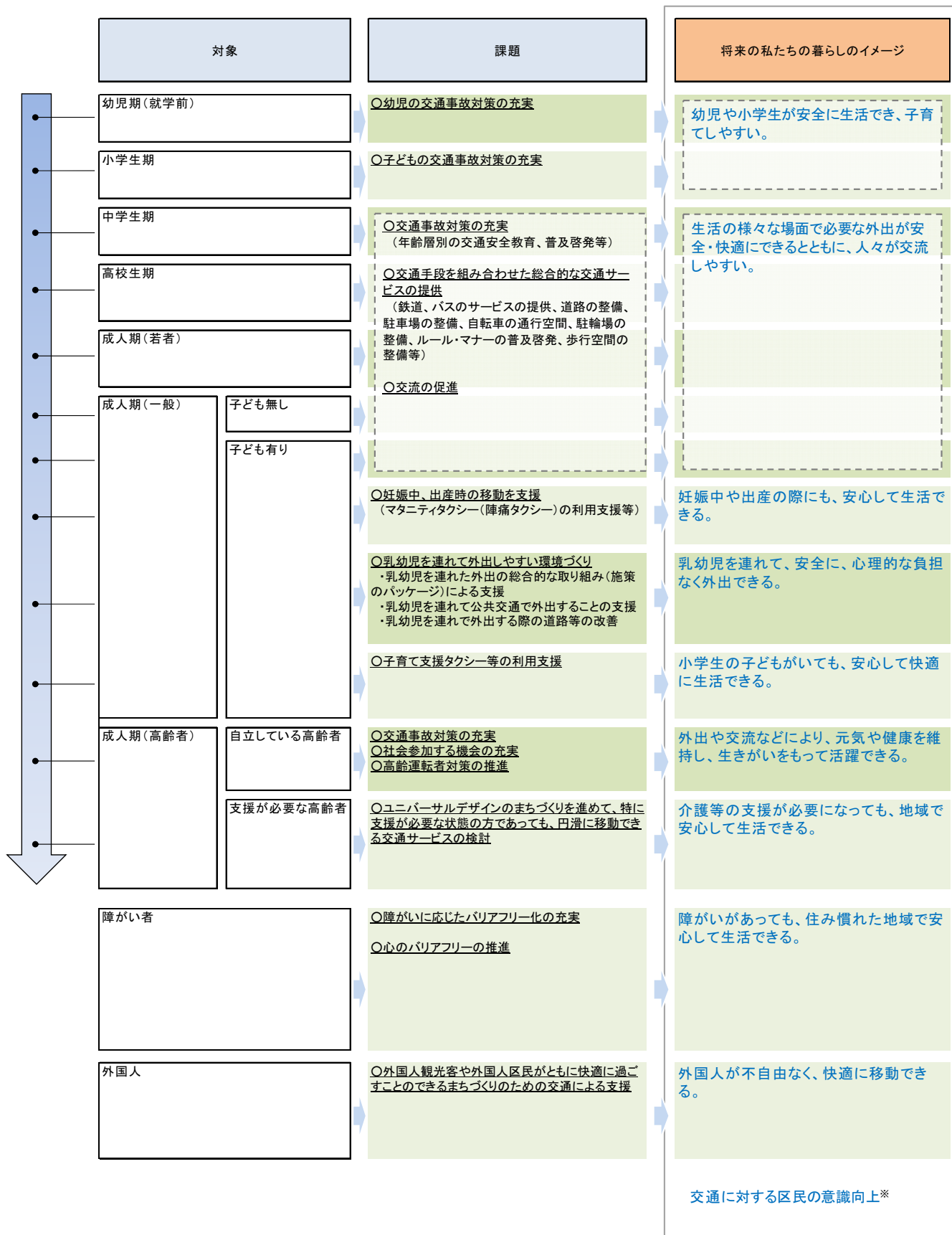


- 広域拠点
- 新空港線沿線拠点
- 水上交通
- 船着場
- 東海道軸（鉄道系＋道路系）  
（JR 京浜東北線、京急本線、国道 15 号）
- 新空港線軸（鉄道系）  
（新空港線、京急空港線、東急多摩川線、区部周辺部環状公共交通）
- 新空港線軸（道路系）  
（環状八号線、東京外かく環状道路）
- 京浜臨海軸（道路系）  
（首都高速湾岸線、国道 357 号）
- 京浜臨海軸（鉄道系）  
（羽田空港アクセス線、東海道貨物支線貨客併用化）

- ・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。
- ・新空港線沿線拠点：新空港線の整備とあわせた重点地区（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）

## ■ 将来の私たちの暮らしのイメージ

地域の交通、区内交通、広域交通のそれぞれの将来像が実現した場合の「将来の私たちの暮らしのイメージ」を示す。



※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。



## 第5章 施策展開

### 1. 基本方針

#### 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

子どもから高齢者、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に、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、将来を担う子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、子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。

## 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り組み、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

今後も続く羽田空港の利用者増加を見据え、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り組み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。

### 1-3. 目標「環境」を実現するための基本方針

#### 1. 地球温暖化対策の促進

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、地球温暖化対策を促進する。

#### 2. 都市の環境負荷の低減

ヒートアイランド現象対策として、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、工夫しながら取り組みを進める。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、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。

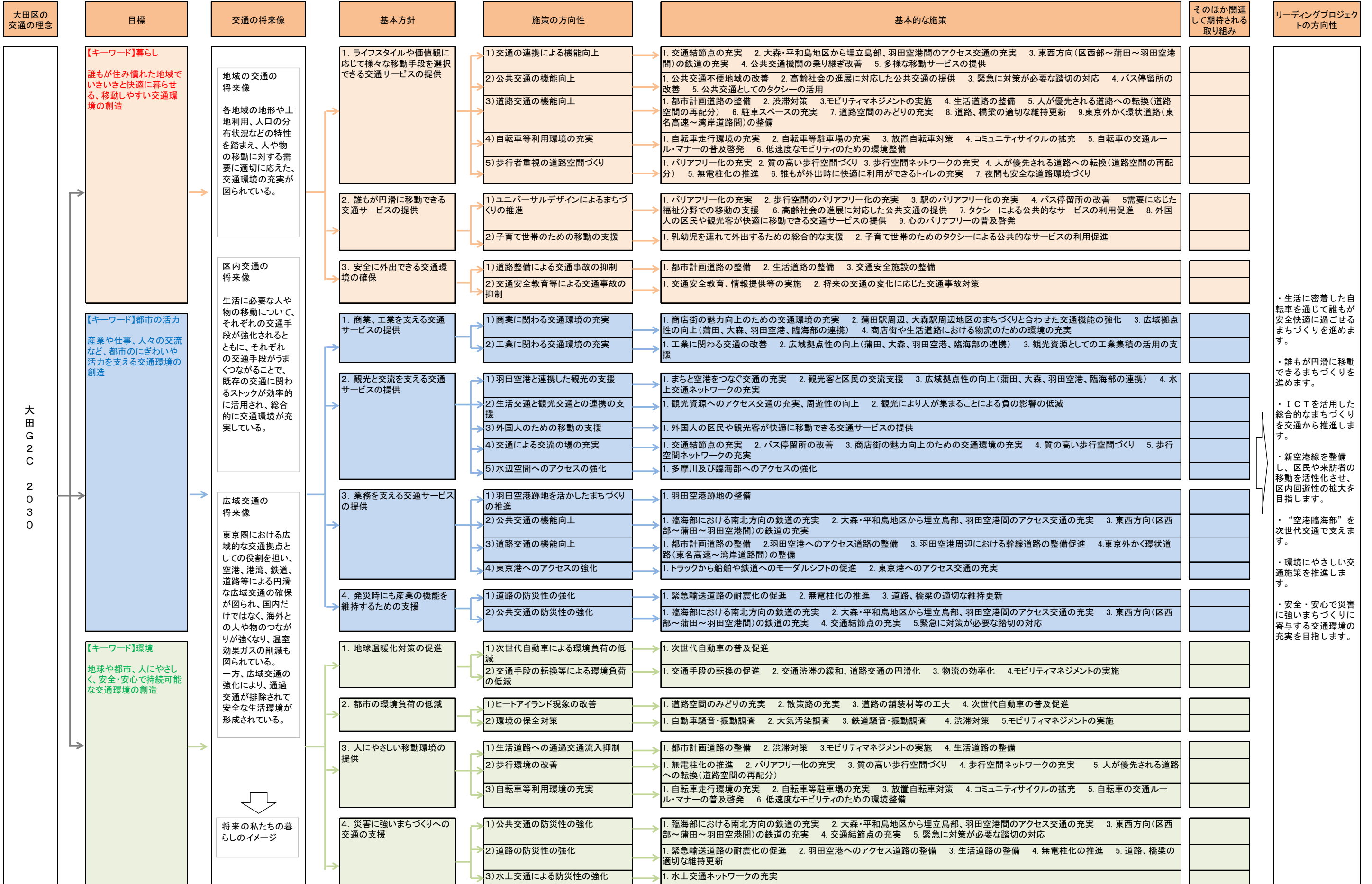
#### 4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援

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。

以上の1～4の方針に基づき、安全・安心で持続可能な交通環境を創造する。

## 2. 施策の体系

### ■ 施策体系



・生活に密着した自転車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。

・誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます。

・ICTを活用した総合的なまちづくりを交通から推進します。

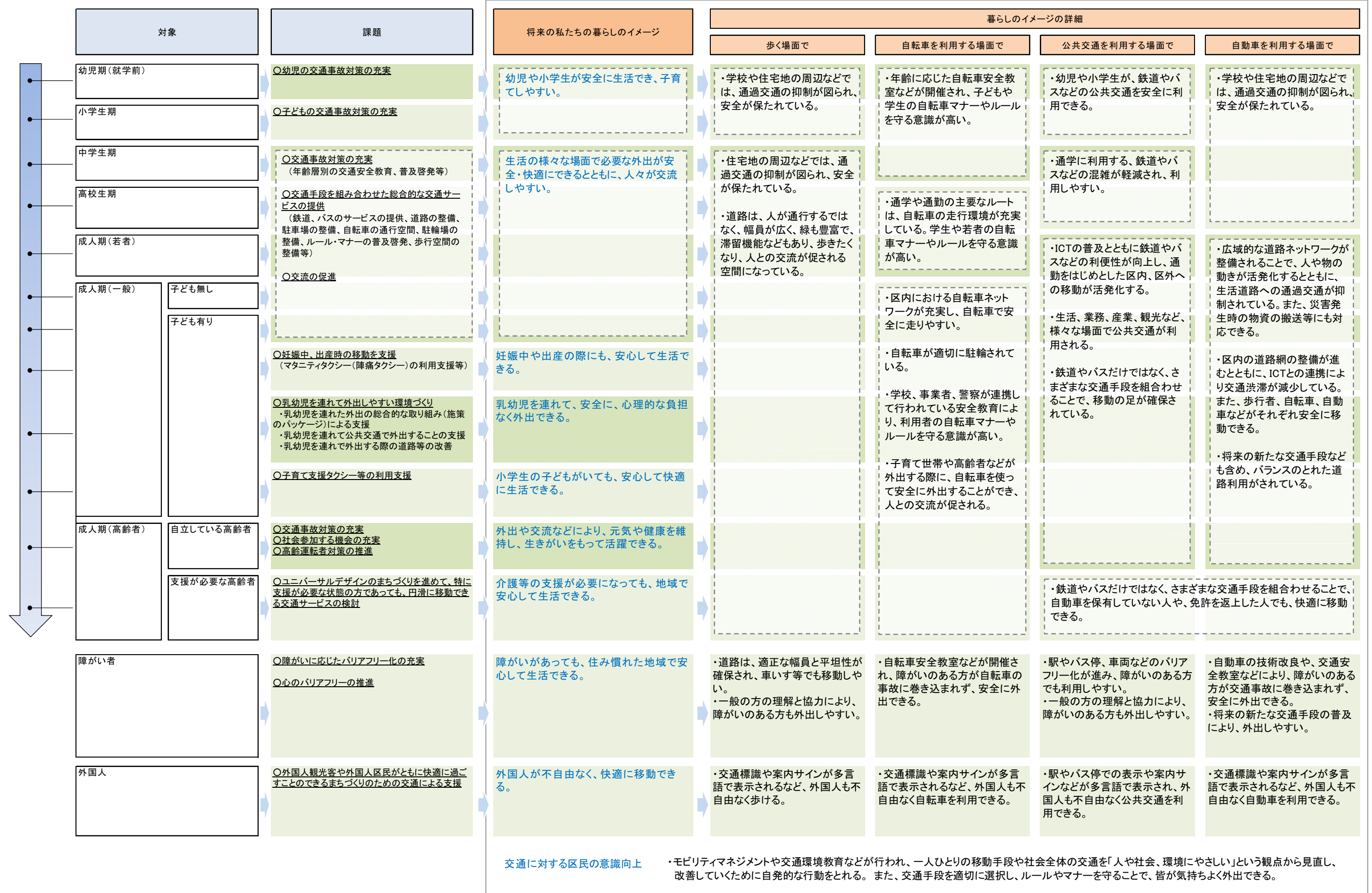
・新空港線を整備し、区民や来訪者の移動を活性化させ、区内回遊性の拡大を目指します。

・「空港臨海部」を次世代交通で支えます。

・環境にやさしい交通施策を推進します。

・安全・安心で災害に強いまちづくりに寄与する交通環境の充実を目指します。

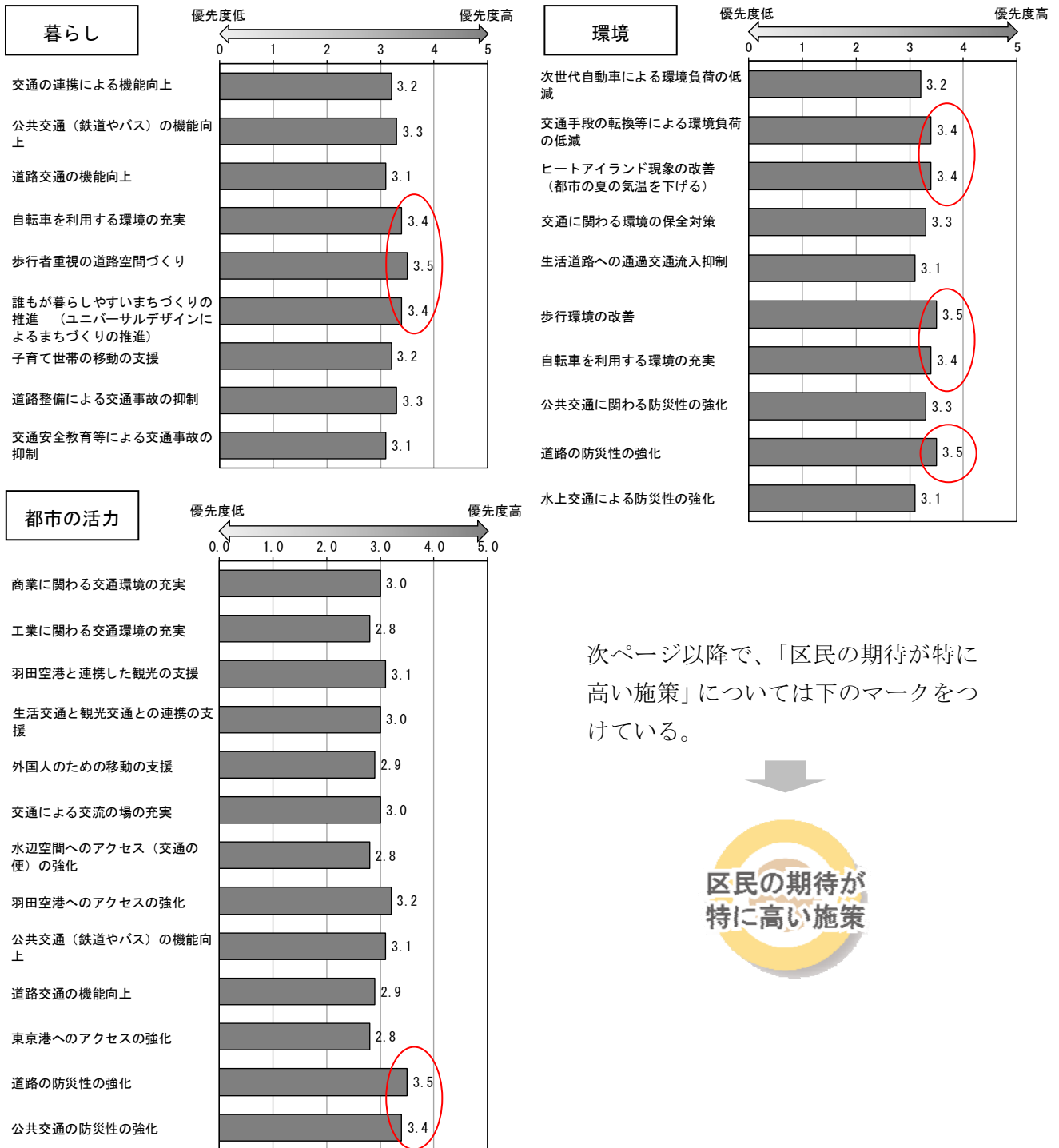
■ 施策体系を踏まえた暮らしの場面ごとのイメージ



## (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第2回区民アンケート調査結果から)

「施策の方向性」のうち、区民からは「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」、「ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進」、「道路の防災の強化」、「公共交通の防災の強化」、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「ヒートアイランド現象の改善」等に対する期待が特に高い。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。



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。



出典：大田区の交通に関する第2回区民アンケート調査結果（平成29年9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。

※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

### 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り組みの例、スケジュールを示す。

#### 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、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

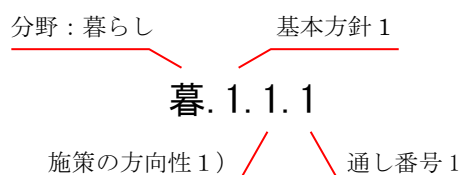
主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。

#### ※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分野の別（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。

## <具体的な地区における主な取り組み例>

### 蒲田駅周辺

- ・新空港線の整備に伴う駅やまちの一体的な整備
- ・東西自由通路の整備
- ・蒲田駅東口、西口広場の整備
- ・駅周辺案内やまちなかへの誘導の充実、観光サインの整備
- ・駅及び駅周辺のバリアフリー整備
- ・自転車走行空間の整備、放置自転車対策
- ・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、交通結節点の検討
- ・質の高い歩行空間の形成

### 京急蒲田駅周辺

- ・駅周辺案内やまちなかへの誘導の充実、観光サインの整備
- ・第一京浜国道（放射 19 号線）の拡幅整備

### 大森駅周辺

- ・補助 28 号線（池上通り）の拡幅整備に合わせた、大森駅西口の公共交通や歩行者のための空間の拡充
- ・臨海部へのアクセス強化に対応した、大森駅東口の駅前広場や道路空間の整備検討
- ・駅東西の連絡動線の強化、バリアフリー整備。JR 沿線の踏切等による地域分断の問題点等を調査、あり方の検討
- ・駅周辺案内やまちなかへの誘導の充実、観光サインの整備
- ・自転車走行空間の整備、放置自転車対策
- ・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、交通結節点の検討
- ・質の高い歩行空間の形成

### 西馬込駅周辺

- ・西馬込駅周辺の整備の検討

### 平和島駅周辺

- ・大森駅東口と臨海部のアクセス強化に対応した、平和島駅周辺の整備
- ・駅前広場を含む歩行者等環境の整備

### 池上駅周辺

- ・池上駅周辺の都市基盤施設整備の検討

### 雑色駅周辺

- ・駅周辺の再開発、駅前広場の整備検討
- ・第一京浜国道（放射 19 号線）の拡幅整備
- ・安全で快適な歩行者空間の整備

### 下丸子駅周辺

- ・新空港線の整備に伴う、下丸子駅の混雑緩和のための駅の改修検討及び交通結節機能の整備検討



- ・補助 28 号線の整備促進。バス網の再編（たまちゃんバスを含む）

#### 穴守稲荷駅

- ・駅機能の向上（駅ホーム拡幅・転落防止関連）

活 3.2.2 活 4.2.2 環 4.1.2

#### 暮 1.1.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実

大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。

コミュニティサイクル<sup>※1</sup>の活用の可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。

活 3.2.3 活 4.2.3 環 4.1.3

#### 暮 1.1.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

新空港線の整備を促進する。また、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。

- ・施設面：バス乗り場の集約・再編、タクシー乗り場の整理（UDタクシー乗り場の設置等）
  - ・運行面：終電・終バス等の運行接続の改善、運行時間の拡大、臨海部への直行便の運行等
- ※中長期的には、将来の交通サービスの状況を踏まえた、（公共）交通の乗り継ぎのあり方検討等

#### 暮 1.1.5 多様な移動サービスの提供

従来の鉄道、バスという公共交通それぞれの提供ではなく、自動運転車やライドシェア等の将来の交通に関する動向を踏まえた多様な交通手段の組合せにより、総合的なモビリティの提供について検討する。

また、現在試行運行中のコミュニティバスや、交通不便地域に新たにコミュニティバスなどを導入するかどうかについて、まちづくりや観光の視点を踏まえながら、考え方を整理する。そのほか、デマンド交通<sup>※2</sup>等のドア to ドアの移動サービスについても検討する。


※平成 29 年度、試行運転中のコミュニティバスの検証を「大田区コミュニティバス運行条件調査検討業務委託」で実施。

※1 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。

※2 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。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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		→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

### ※実施時期について（次ページ以降も同様）

- ・ 検討を含め取り組みを行う時期を表示。
- ・ 短期のみ：5年後の2023年（平成35年）までに検討を含め取り組みを行うもの。
- ・ 中長期のみ：短期的には着手しないが、2024年（平成36年）以降着手し、それ以降取り組みを行うもの。
- ・ 短期・中長期とも：短期に着手し、以降中長期まで取り組みを継続するもの（取り組みのない年次が含まれる場合もある）

## ＜そのほか関連して期待される取り組みの例＞

### ○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）
- ・ 新空港線沿線の拠点駅を中心としたまちづくり（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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・ 取り組み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り組みの例」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り組みを例示したもの。そのため、取り組みの内容も含め、調整が図られたものではない。

## <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、京浜急行線の連続立体交差事業により、既存踏切部 28 箇所での渋滞や事故が解消された。しかし、国土交通省が抽出した「緊急に対策の検討が必要な踏切」が、区内には 35 箇所ある。(重複除く。平成 28 年 6 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、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

コミュニティバスの運行基準 (H29 検討予定) の分析結果を踏まえ、コミュニティバスを含めたバスネットワークの充実に向けた検討を行う。

あわせて、デマンド交通、乗り合いタクシー※、自転車の利用などバス以外の交通手段も組合せた公共交通不便地域における移動方法について検討する。

### 暮 1.2.2 高齢社会の進展に対応した公共交通の提供

暮 2.1.6

従来のコミュニティバスの課題等を踏まえ、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの発展状況を見据えた公共交通のあり方を検討する。

### 暮 1.2.3 緊急に対策が必要な踏切の対応

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・ベンチの設置などの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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	 歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討	 抜本的な対策を含めて検討
	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		

: 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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)

※すべての取り組み (共通)

- ・取り組み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>

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。生活道路や駅周辺の都市のシンボリックな道路等では、これまでの自動車優先の考え方から、人の通行が優先され、多様な利用者が利用しやすい道路へと転換していくことが求められている。

さらに、区内には「緊急に対策の検討が必要な踏切」が35箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。また、道路、橋梁の機能を適切に発揮させるため計画的な維持管理が求められる。

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、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

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、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する。

<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）で示された路線>

#### 優先整備路線（そのうち、区施行等）

- ・ 補助34号線、43号線（十中通り）、44号線、大田区画街路7号線
- ・ 大田区画街路4～6号線（羽田空港跡地地区の街路）

#### 優先整備路線（そのうち、都施行分）

- ・ 補助28号線（池上通り）

#### 新たに都市計画道路が必要となる箇所として示された路線

- ・ 羽田空港跡地地区と殿町地区の中央部に両地区を結ぶ新たな橋りょうの整備
- ・ 羽田空港周辺における道路網の拡充

#### 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。また、緊急に対策が必要な踏切への対応を行う。

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、自動車の利用状況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を行う。

### 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。

#### モビリティマネジメントの例

- ・個人や企業を対象に、自家用車をそれぞれ保有するのではなく、カーシェアリングなどを利用するように情報を提供して行動の変化を促す。
- ・企業を対象に、通勤に自家用車ではなく公共交通などを使うように情報を提供して行動の変化を促す。
- ・企業を対象に、物流についてトラック利用から鉄道や内航海運等の利用へ転換するように情報を提供して行動の変化を促す。

### 暮 1.3.4 生活道路の整備

暮 3.1.2 環 3.1.4 環 4.2.3

安全で快適に移動できる生活道路を整備する。また、狭あい道路の拡幅整備を着実に推進する。

なお、生活道路の整備に当たっては、福祉や物流などから求められる機能（デイサービスの車両や宅配便等の利用、地区内での荷さばき等の利用など）にも留意する。

また、狭あい道路の拡幅については、防災性の向上を図るとともに、地域の特性やまちなみの景観などにも配慮しながら実施する。

中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなど、将来の交通サービスの動向を見据えながら、生活に密接する道路のあり方を検討し、整備を推進する。

※生活道路：一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路

※生活道路の整備：歩道の整備、区画線の整備、ゾーン 30 の設置、視覚障がい者誘導用ブロックの整備、ガードレールの整備等

### 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する。

- ・モデル区間を設定し、道路空間の再配分を試験的に検討、実施等

**暮 1.3.6 駐車スペースの充実**

民間事業者による駐車場の整備促進、観光バス等の駐車スペースの検討等を行う。  
また、中長期的には、自動運転車、超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの状況を踏まえた、駐車スペースの検討等を行う。

**暮 1.3.7 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 4.2.5**

道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づいた、道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。


**暮 1.3.9 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備**

**活 3.3.4**

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。

**<スケジュール>**

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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(東名高速～湾岸道路間)の整備	→	→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。



## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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>

自転車の利用拡大が見込まれている一方で、区内で発生する交通事故の3分の1以上は自転車に関係している。そのため、交通ルール・マナーの徹底とともに、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行環境の確保が喫緊の課題となっている。

区では、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定し、自転車利用環境整備の基本的な考え方を示し、これに基づき取り組みを進めている。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進める。

これらの計画に基づき、自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進めるとともに、コミュニティサイクルの拡充、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実を図る。

### <基本的な施策>

#### 暮 1.4.1 自転車走行環境の充実

環 3.3.1

自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。

#### 暮 1.4.2 自転車等駐車場の充実

環 3.3.2

蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。

#### 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、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。

#### 暮 1.4.4 コミュニティサイクルの拡充

環 3.3.4

主要駅と空港臨海部や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を試験的に導入し、他区が実施している相互乗り入れの実証実験への参加を目指す。

試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、事業範囲の拡大を推進する。

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のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図る。今後は平成 29 年 5 月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。

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、パーソナルモビリティ（1 人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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 自転車等駐車場の充実	→	→
	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		→

■ : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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み合わせ・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）

○コミュニティサイクルの拡充

- ・コミュニティ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）
- ・コミュニティ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）
- ・公共交通とコミュニティサイクルとの連携（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み合わせ・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

### <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。

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などにおいてバリアフリー化の充実や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

蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。

まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。

なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。

#### 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、沿道の水辺や公園等と連携した散策路の整備を推進する。

整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。

短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。

中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。

#### 散策路の整備の例

- ・多摩川、呑川、洗足池などの連携した散策路の整備  
(呑川緑道の整備(風の道のまちづくり)、桜のプロムナードの整備)
- ・海辺の散策路の整備
- ・旧六郷用水の整備 等

**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する。

**暮 1.5.5 無電柱化の推進**

活 4.1.2 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、バリアフリー面等から、無電柱化を推進する。

**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り組みを推進する。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→
			バリアフリー化、散策路の拡充等	質の高い歩行空間のネットワークの形成
	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	→	→

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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（継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

- ・ 取り組みの理解と協力（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）
- ・ 取り組みへの協力、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）

※すべての取り組み（共通）

- ・ 取り組みの分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

## (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

区民の期待が  
特に高い施策

### <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、基本構想の目標として「障害を健やかに安心していきいきと暮らせるまち」を掲げ、平成 23 年に策定した「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」の下、ハード・ソフトの両面で幅広い取り組みを進めてきた。

また、基本方針のアクションプランの一環として、「大田区移動等円滑化推進方針おた街なか“すいすい”ビジョン」を策定し、重点的かつ計画的に移動等円滑化を推進する「重点整備地区」を定め、バリアフリー化の整備を進めている。

引き続き「基本方針」に基づき、施設・サービスや情報等が、利用者を限定せずに、柔軟かつ簡単に利用できるまちをつくる「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進める。

さらに、重点整備地区等におけるバリアフリー化の充実を図るとともに、歩行空間から公共交通まで、施設や車両の改善だけでなく心のバリアフリーも含めた、総合的なバリアフリー化を図る。

### <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

蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。

まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。

なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。

#### 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。

また、ベビーカーや車いす利用者など誰もが円滑に移動できるよう、改札口の適切な幅の確保を促進する。

### 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・ベンチの設置などの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、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの発展状況を見据えた公共交通のあり方を検討する。

### 暮 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します（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、無線 LAN の整備等を検討して実施を促す。

### 暮 2.1.9 心のバリアフリーの普及啓発


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。

※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・障害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。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	心のバリアフリーの普及啓発	→	→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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（継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

- ・取り組みへの協力、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）

### ○心のバリアフリーの普及啓発

- ・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）
- ・取り組みへの協力、連携（交通事業者、一般事業者、地元商工会等）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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

<背景と方向性>

未来を拓き地域を担う子どもを、地域の宝としてみんなで育むため、子育て世代を支援する様々な取り組みが行われている。

活力ある大田区を将来形成していくためには、次世代を担う子どもたちが健やかに育つように、子育て世帯が暮らしやすい生活環境を整備する必要がある。特に、交通分野では、子育て世帯が外出する際には、施設や車両のバリアだけではなく心のバリアもあることがわかっている。

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、子どもと一緒に移動できる交通手段（超小型モビリティ等）の提供を検討する（そのモビリティの駐車禁止の除外等、利用しやすくするための支援を含む）。

そのほか、駅設備や鉄道の車両の改善、バスの車両の改善、子どもを連れて移動しやすい心理面での環境づくり、道路のバリアフリー化の推進、自転車走行環境の整備、駐輪スペースの確保等の検討に取り組む。

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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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サービスの利用促進	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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）
- ・取り組みへの協力、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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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、子どもや高齢者を主とした交通安全教育等を推進してきた結果、平成 27 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 1,600 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、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

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、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する。

##### 暮 3.1.2 生活道路の整備

暮 1.3.4 環 3.1.4 環 4.2.3

大田区交通安全計画を確実に推進しながら、生活道路を整備するとともに、狭あい道路の拡幅整備を行う。

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、狭あい道路については、拡幅整備を行うとともに、地域のまちなみを保全しながら防災性の向上を図る取り組みなどについても検討する。

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道路の整備や狭あい道路の拡幅のあり方を検討し、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。

### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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		

: 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

#### ○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)

#### ※すべての取り組み (共通)

- ・取り組み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>

「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、各年齢層への交通事故対策（交通安全教室、普及啓発等）を促進する。特に低学年の子どもと高齢者への対策の充実を図る。

暮3.2.2 将来の交通の変化に応じた交通事故対策

自動運転車をはじめとする新たなモビリティや、カーシェアリング、ライドシェア、デマンド交通などの新たな交通サービスの進展と、これらの普及によるルールやマナーの変化などを踏まえた、交通事故対策の検討等を行う。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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		→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

- 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)
  - ・取り組みへの理解、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)
- ※すべての取り組み (共通)
  - ・取り組みの分かりやすい情報提供、PR (行政)

※ ( ) 内は、関係する主な主体

## 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交通不便地域が残存している。また、交通不便地域以外でも、高低差のある地形や、加齢に伴う歩行可能距離の短縮等により、今後はいわゆる「買い物難民」の増加が懸念されることから、買い物に関わる移動の支援などが必要である。

また、区内拠点駅周辺地区において、独自性のある魅力的な広域商業拠点を構築することが求められる。

このような地域では、商店街の魅力を高める歩行空間の整備や、買い物の際の移動の支援など、交通環境の充実に図るとともに、駅周辺のまちづくりと連動した交通機能の強化、広域拠点性の向上を図る。

また、荷さばきスペースの確保や共同配送など、商店街や生活道路における物流のための環境の充実に図る。

#### <基本的な施策>

##### 活 1.1.1 商店街の魅力向上のための交通環境の充実

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。また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。

さらに、商店街のイベント開催時における取り組みへの協力について検討する。道路の使用等についても関係機関と協議し検討する。

##### 活 1.1.2 蒲田駅周辺、大森駅周辺地区のまちづくりと合わせた交通機能の強化

蒲田駅周辺、大森駅周辺地区の整備、まちづくりと合わせ、交通機能を強化する。また、関係者と協議・調整を図り、駅まちマネジメントを推進する。

##### 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、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成し、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。



## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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)
- ・ 取り組みへの支援、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)
- ・ 取り組みへの理解、協力 (区民、交通事業者、一般事業者、地元商工会等)

### ※すべての取り組み (共通)

- ・ 取り組み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

<背景と方向性>

臨海部には製造業の事業所や、流通・物流施設が集中しており、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、通勤交通への対応など、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することを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、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成し、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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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の支援	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○工業に関わる交通の改善

- ・ 取り組みへの理解、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）
- ・ 取り組みへの理解、協力（交通事業者、一般事業者）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・ 取り組み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

## (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、道路、鉄道、水上交通など、多様な交通手段を用いながら充実を図る。また、羽田空港の利用者が区内を訪れ、気軽に周遊することができるよう、ハード面の整備を推進する。併せて、商店街などが実施する来訪者誘致のイベントの取り組みや、区民と観光客との交流を促進するための取り組みなどを、交通面から支援する。

#### <基本的な施策>

##### 活 2.1.1 まちと空港をつなぐ交通の充実

国道 357 号多摩川トンネルなどまちと空港をつなぐ道路の整備、新空港線などまちと空港をつなぐ鉄道の整備、天空橋駅の駅前広場の整備促進を図る。

また、主要駅と空港臨海部や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を試験的に導入し、他区が実施している相互乗り入れの実証実験への参加を目指す。試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、事業範囲の拡大を推進する。

さらに、空港からまちへの来訪者の呼び込みを支援するため、羽田空港利用者を区内へ誘導する仕掛けの検討、滞在施設や観光拠点への交通サービスの対応等を検討する。

##### 活 2.1.2 観光客と区民の交流支援

羽田空港を利用する観光客と区民との交流支援を検討する。

###### 交流支援の例

- ・観光拠点（地域の観光名所）や区内イベントに関する情報提供
- ・観光拠点に関連した観光サービスのための交流機会（体験・学習等）の提供 等

##### 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、また人々の交流という面でも、独自の個性を持つ広域拠点を形成し、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、観光客などから見所や移動手段として選ばれるよう、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、船着場の整備を検討・推進する。

平常時の水上交通の活用促進

- ・国や都の羽田空港から都心部への舟運の実現に向けた取り組みと連動した、区の短距離のサービスの検討等

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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)
- ・区民などの取り組みとの連携 (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)

※すべての取り組み(共通)

- ・取り組み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

### <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、コミュニティサイクルの活用、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。

##### 周遊を楽しめる歩行空間の整備

- ・多摩川、呑川、洗足池などの連携した散策路の整備
- ・多摩川及び臨海部周辺へのアクセスの整備
- ・多摩川と臨海部を連絡し、区を周回する歩行空間（緑道等）の整備 等

#### 活 2.2.2 観光により人が集まることによる負の影響の低減

観光により人が集まることによる負の影響の低減を図るため、新たな観光マップや広報物作成時には、可能な限りマナー喚起を盛り込んでいく。

##### そのほかの想定される取り組み例

- ・観光客と区民のコミュニティづくりのあり方の検討
- ・観光客および区民への情報発信
- ・観光客を積極的に受け入れる地区の選定 等

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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）

※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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り組みが進められているが、その他の多様な交通については、さらなる利便性の向上が求められている。

そのため、公共交通機関などにおける交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人が移動する際の利便性向上のための支援を行う。

<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、無線 LAN の整備等を検討して実施を促す。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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)
- ・取り組み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



### <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の整備を図る。

### <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。

#### 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・ベンチの設置などの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 商店街の魅力向上のための交通環境の充実

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。また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出、送迎サービスなど、買い物時の移動を支援するサービスの提供に向けた取り組みを支援する。

さらに、公道を活用したイベントの開催時におけるカフェ、ベンチの設置等の取り組みを支援する。

#### 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、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、沿道の水辺や公園等と連携した散策路の整備を推進する。

整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。

短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。

中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→
			バリアフリー化、散策路の拡充等	質の高い歩行空間のネットワークの形成

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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）
- ・取り組みへの支援、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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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

<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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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

### (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、空港跡地を活かしたまちづくりを推進することで、大田区全体の付加価値を高めていくことが求められている。

そのため、東京 2020 オリンピック・パラリンピックの開催及びその後に向けた対応として、羽田空港跡地の整備を進める。

##### <基本的な施策>

#### 活 3.1.1 羽田空港跡地の整備

2020 年（平成 32 年）のまちづくり概成を目指して、羽田空港跡地第 1 ゾーン（第一期事業）の整備を進めるとともに、空港アクセスの強化に努め、概成後も大田区全体の付加価値を高めていく。

##### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
1) 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	活3.1.1 羽田空港跡地の整備	2020年 → 羽田空港跡地第1ゾーンの	引き続き → 羽田空港跡地第1ゾーンの整備

##### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

- 羽田空港跡地の整備
  - ・ 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

## <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

JR 東日本が計画している羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。

東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。

暮 1.1.2 活 4.2.2 環 4.1.2

### 活 3.2.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実

大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。

コミュニティサイクルの活用の可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。

暮 1.1.3 活 4.2.3 環 4.1.3

### 活 3.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

新空港線の整備を促進する。

また、広域交通として区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各区とさらなる検討を進める。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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交通の充実		
	活3.2.2	大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実		
	活3.2.3	東西方向(区西部～蒲田～羽田空港間)の鉄道の充実		

: 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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)
- ・ 新空港線沿線の拠点駅を中心としたまちづくり (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

### <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の整備を促進する。

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

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、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する。

#### 活 3.3.2 羽田空港へのアクセス道路の整備

環 4.2.2

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。

### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

※すべての取り組み（共通）

・取り組み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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進

- ・取り組みへの理解、協力（一般事業者）

○東京港へのアクセス交通の充実

- ・取り組み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>

大規模な自然災害がいつ、どこで発生するのか予想できない中で、東日本大震災（平成 23 年 3 月）や関東・東北豪雨（平成 27 年 9 月）、熊本地震（平成 28 年 4 月）などの被災状況を教訓として、首都直下地震など、発生が懸念される災害への備えをできる限り整えておく必要がある。

東京で大規模な地震が発生した場合には、沿道建築物や電柱の倒壊による幹線道路の閉塞などにより、広範囲で交通網の麻痺により産業活動が停止することが懸念される。

発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、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、バリアフリー面等から、無電柱化を推進する。

#### 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いた、道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。

### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○緊急輸送道路の耐震化の促進

- ・取り組みへの理解、協力（区民、一般事業者）

### ○無電柱化の推進

- ・取り組みの理解と協力（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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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35箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。

発災時にも産業の機能を維持することができるようにするため、防災・減災の観点から公共交通ネットワークの連続性の確保及びリダンダンシー（多重化）の確保が求められる。

そのため、臨海部へのアクセスや東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）などの公共交通の充実を図るとともに、交通結節点の充実を図る。また、緊急に対策が必要な踏切について対応を図る。

## <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

羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。

東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。

### 活 4.2.2 大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実

暮 1.1.2 活 3.2.2 環 4.1.2

大森・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。

コミュニティサイクルの活用の可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。

### 活 4.2.3 東西方向（区西部～蒲田～羽田空港間）の鉄道の充実

暮 1.1.3 活 3.2.3 環 4.1.3

新空港線の整備を促進する。また、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、防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。

### 活 4.2.5 緊急に対策が必要な踏切の対応

暮 1.2.3 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。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→
			歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討	抜本的な対策を含めた検討

: 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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

- ・新空港線沿線の拠点駅を中心としたまちづくり（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

- ・取り組み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

### 3-3. 「環境」に関わる施策

#### (1) 基本方針 1. 地球温暖化対策の促進

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（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等）の普及を促進する。

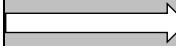
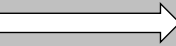
##### <基本的な施策>

###### 環 1.1.1 次世代自動車の普及促進

環 2.1.4

環境負荷の低減を図るため、次世代自動車の動向を踏まえ、普及促進を図る。  
(国、都が実施)

##### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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		

##### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

○次世代自動車の普及促進

- ・ 取り組み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

<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し、利用を促進する。また、自転車を利用しやすい走行環境づくりや、歩行者重視の道路空間づくり等を推進する。

環 1.2.2 交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化

都市計画道路など主要路線の整備を推進し、交通渋滞の緩和や道路交通の円滑化を図る。

環 1.2.3 物流の効率化

商店街や生活道路における荷捌き環境の整備を推進する。また、トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進などの取り組み（都が実施）を支援する。

環 1.2.4 モビリティマネジメントの実施

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した交通政策）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。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
2) 交通手段の転換等による環境負荷の低減	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	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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）
- ・ 取り組みへの理解、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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・ 取り組み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

## (2) 基本方針 2. 都市の環境負荷の低減

施策の方向性 1) ヒートアイランド現象の改善

区民の期待が  
特に高い施策

### <背景と方向性>

ヒートアイランド現象（都心部の気温が郊外よりも島状に高くなる現象）により、大田区を含め、都市部の熱環境は著しく悪化しており、猛暑が続き、多数の熱中症患者が出るなど、社会に大きな影響を及ぼしている。

このような状況を改善するためには、緑地の保全や公園の整備をはじめ、多角的な取り組みが必要となっている。

そのため、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、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

環境負荷の低減を図るため、次世代自動車の動向を踏まえ、普及促進を図る。

（国、都が実施）



## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
1) ヒートアイランド現象の改善	環2.1.1	道路空間のみどりの充実	→	→
			都市計画道路の整備にあわせた緑化等	人を優先した道路空間としての豊かな緑化
	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	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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、ヒートアイランド現象改善への取り組みの協力（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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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>

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、都市計画道路等の整備等を進める。また、緊急に対策が必要な踏切への対応を行う。

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、自動車の利用状況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を行う。

### 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した交通政策）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。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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1.2.4	モビリティマネジメントの実施	→	→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○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）

### ※すべての取り組み（共通）

- ・ 取り組みの分かりやすい情報提供、PR（行政）

※（ ）内は、関係する主な主体

### (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、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、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

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、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、都市計画道路等の整備等を進める。また、緊急に対策が必要な踏切への対応を行う。

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、自動車の利用状況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を行う。

#### 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した交通政策）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 4.2.3

大田区交通安全計画を確実に推進しながら、生活道路を整備するとともに、狭あい道路の拡幅整備を行う。


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、狭あい道路については、拡幅整備を行うとともに、地域のまちなみを保全しながら防災性の向上を図る取り組みなどについても検討する。

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道路の整備や狭あい道路の拡幅のあり方を検討し、整備を推進する。

### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
1)生活道路への通過交通の流入抑制	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	→	→

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

#### ○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)

#### ※すべての取り組み (共通)

- ・ 取り組み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、狭あいな道路も多く、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 4.2.4

東京都と連携を図りながら、防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から無電柱化を推進する。

#### 環 3.2.2 バリアフリー化の充実

暮 1.5.1

暮 2.1.1

蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。

まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。

なお、バリアフリーの整備に当たっては、障がい者団体の代表や様々な立場の方の意見を十分に反映させるように留意して行う。

#### 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、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推進する。

整備済みの散策路はバリアフリー化の充実を図り、緑が豊富で、楽しく歩くことができる歩行空間ネットワークの充実を図る。

短期的には、これまでの取り組みを引き続き進め、バリアフリー化、散策路の拡充等のそれぞれの取り組みを進める。

中長期では、これらの取り組みを組み合わせ、安全かつ快適に歩くことができる質の高い歩行空間のネットワークの形成を目指す。

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する。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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)	→ バリアフリー化、散策路の拡充等	→ 質の高い歩行空間のネットワークの形成

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

- 無電柱化の推進
  - ・取り組みの理解と協力（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）

※すべての取り組み（共通）

- ・取り組み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>

自転車の利用拡大が見込まれている一方で、区内で発生する交通事故の3分の1以上は自転車が関係している。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」を策定し、自転車利用環境整備の基本的な考え方を示し、これに基づき取り組みを進めている。今後は平成29年5月に施行された自転車活用推進法を踏まえ、地域の実情に応じた計画の策定に向け準備を進めていく。

これらの計画に基づき、人にやさしい移動環境を提供するため、自転車走行環境の充実、自転車等駐車場の充実、放置自転車対策、コミュニティサイクルの拡充、自転車の交通ルール・マナーの普及啓発を進める。

また、将来の自転車の利用のあり方の検討、低速度なモビリティのための環境整備など、新たな取り組みも組み合わせることにより、自転車等利用環境の総合的な充実に図る。

### <基本的な施策>

#### 環 3.3.1 自転車走行環境の充実

暮 1.4.1

自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。

#### 環 3.3.2 自転車等駐車場の充実

暮 1.4.2

蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備を推進する。中長期的には、私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握した上で、自転車等駐車場の整備を検討する。

#### 環 3.3.3 放置自転車対策

暮 1.4.3

安全な歩行空間の確保や緊急自動車の通行を阻害する放置自転車をなくすため、自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。

#### 環 3.3.4 コミュニティサイクルの拡充

暮 1.4.4

主要駅と空港臨海部や観光拠点との往来の利便性を高め、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を試験的に導入し、他区が実施している相互乗り入れの実証実験への参加を目指す。

試験結果の検証により十分な効果が確認された場合には、事業範囲の拡大を推進する。



環 3.3.5 自転車の交通ルール・マナーの普及啓発

暮 1.4.5

交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育や啓発活動等の充実を図るとともに、自転車安全利用に関する条例の制定を目指す。

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、パーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）等、自動車に比べて低速度で多様性に富むモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。

<スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期		
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)	
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	→	→	
		蒲田駅東口地下自転車駐車場等の整備推進	→	私鉄駅周辺等の駐輪需要を把握、自転車等駐車場の整備検討
	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		→	

■ : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

<そのほか関連して期待される取り組みの例>

○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み合わせ・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）

○コミュニティサイクルの拡充

- ・コミュニティ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）
- ・コミュニティ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）
- ・公共交通とコミュニティサイクルとの連携（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み合わせ・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の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

## (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 35 箇所あり、発災時に踏切が長時間遮断されることなども懸念される。

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

暮 3.2.1 活 4.2.1

羽田空港アクセス線の動向を確認する。さらに、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて沿線自治体で構成する協議会で検討を進める。

東京モノレールについては、駅及び周辺地区の整備促進等について、関係機関と検討する。

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・平和島地区から昭和島、東海、京浜島、城南島などの「埋立島部」へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。また、羽田空港への公共交通のアクセスの充実について検討する。

コミュニティサイクルの活用の可能性等とそれに伴う自転車走行環境の整備について検討する。

暮 1.1.3 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

新空港線の整備を促進する。また、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。

##### 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。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
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	→	→
			歩行者が安心して渡れる環境づくりの検討	抜本的な対策を含めた検討

 : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

- 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
  - ・新空港線沿線の拠点駅を中心としたまちづくり (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
  - ・取り組み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>

これまでの震災や水害などの被災状況を教訓として、首都直下地震など、大規模な自然災害の発生への備えをできる限り整えておく必要がある。

東京で大規模な地震が発生した場合には、沿道建築物の倒壊による幹線道路の閉塞などにより、広範囲で交通網が麻痺することが懸念される。

そのため、災害に強いまちづくりの一環として、避難・救助をはじめ物資供給などの応急活動に必要な緊急輸送道路沿道の耐震化の促進、羽田空港へのアクセス道路のリダンダンシー（多重性）の確保、生活道路の整備など、道路の防災性強化を図る。

### <基本的な施策>

#### 環 4.2.1 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 4.2.2 羽田空港へのアクセス道路の整備

活 3.3.2

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 4.2.3 生活道路の整備

暮 1.3.4

暮 3.1.2

環 3.1.4

大田区交通安全計画を確実に推進しながら、生活道路を整備するとともに、狭あい道路の拡幅整備を行う。

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、狭あい道路については、拡幅整備を行うとともに、地域のまちなみを保全しながら防災性の向上を図る取り組みなどについても検討する。

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道路の整備や狭あい道路の拡幅のあり方を検討し、整備を推進する。

#### 環 4.2.4 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、バリアフリー面等から、無電柱化を推進する。

#### 環 4.2.5 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いた、道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。

## <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策		実施時期	
			短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
2) 道路の防災性の強化	環4.2.1	緊急輸送道路の耐震化の促進	→	→
	環4.2.2	羽田空港へのアクセス道路の整備	→	→
	環4.2.3	生活道路の整備	→	→
	環4.2.4	無電柱化の推進	→	→
	環4.2.5	道路、橋梁の適切な維持更新	→	→

## <そのほか関連して期待される取り組みの例>

### ○緊急輸送道路の耐震化の促進

- ・ 取り組みへの理解、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

- ・ 取り組みの理解と協力 (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)

### ※すべての取り組み (共通)

- ・ 取り組み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

天空橋駅の駅前広場の整備、船着場への案内サインやバリアフリーの充実等による魅力向上、平常時の水上交通の活用促進、防災船着場の整備等を検討する。

また、水上輸送に係る防災訓練等の実施も検討する。

### <スケジュール>

施策の方向性	基本的な施策	実施時期	
		短期 (5年後の2023年まで)	中長期 (目標年次2028年及びそれ以降)
3) 水上交通による防災性の強化	環4.3.1 水上交通ネットワークの充実	→	→

### <そのほか関連して期待される取り組みの例>

#### ○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)
- ・取り組みの情報提供、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

## 4. リーディングプロジェクト

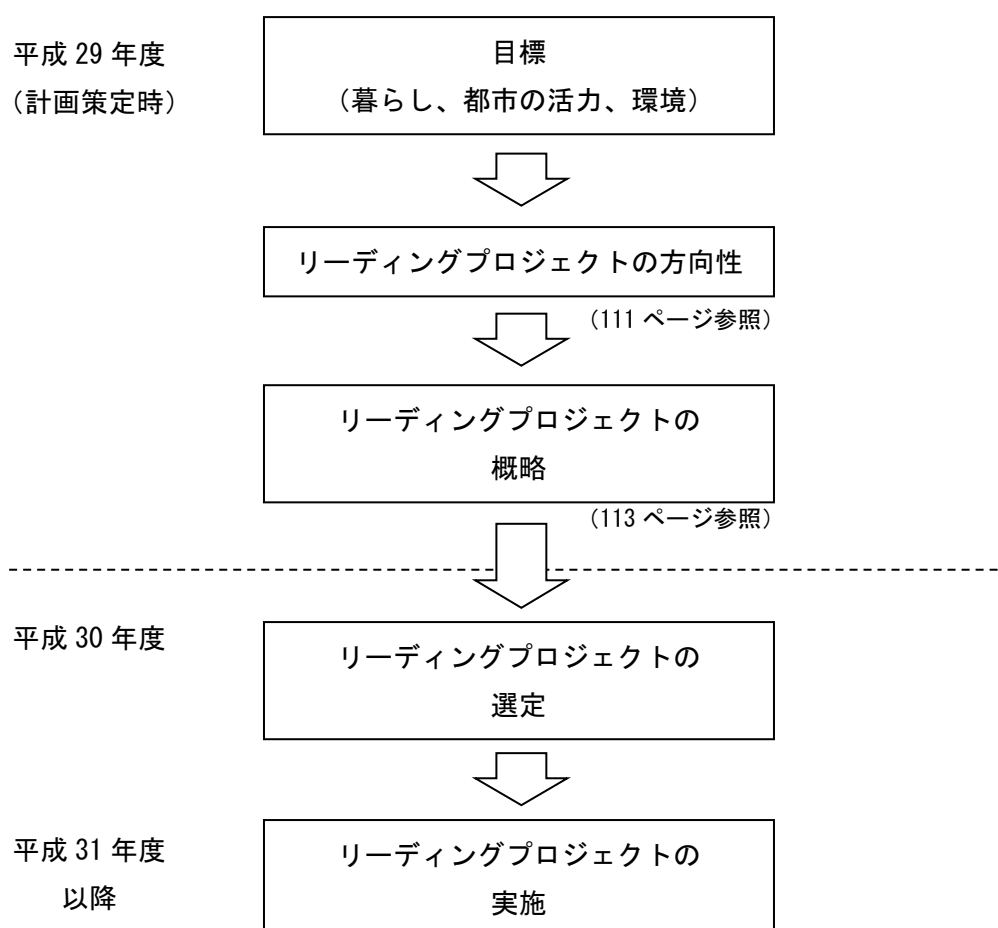
### (1) リーディングプロジェクトの選定について

3つの目標と基本方針の実現に向けて、「3. 施策内容」で示した施策を踏まえ、先導的に進める取り組みをリーディングプロジェクトとして選定し、ほかの施策とともに進めていく。

本計画では、「リーディングプロジェクトの方向性」を選定し、これに基づく「リーディングプロジェクトの概略」までを示す。

本計画策定後、方向性にそって、平成30年度はリーディングプロジェクトを選定し、以降、これに基づきプロジェクトを推進していく。

#### ■リーディングプロジェクトの流れ

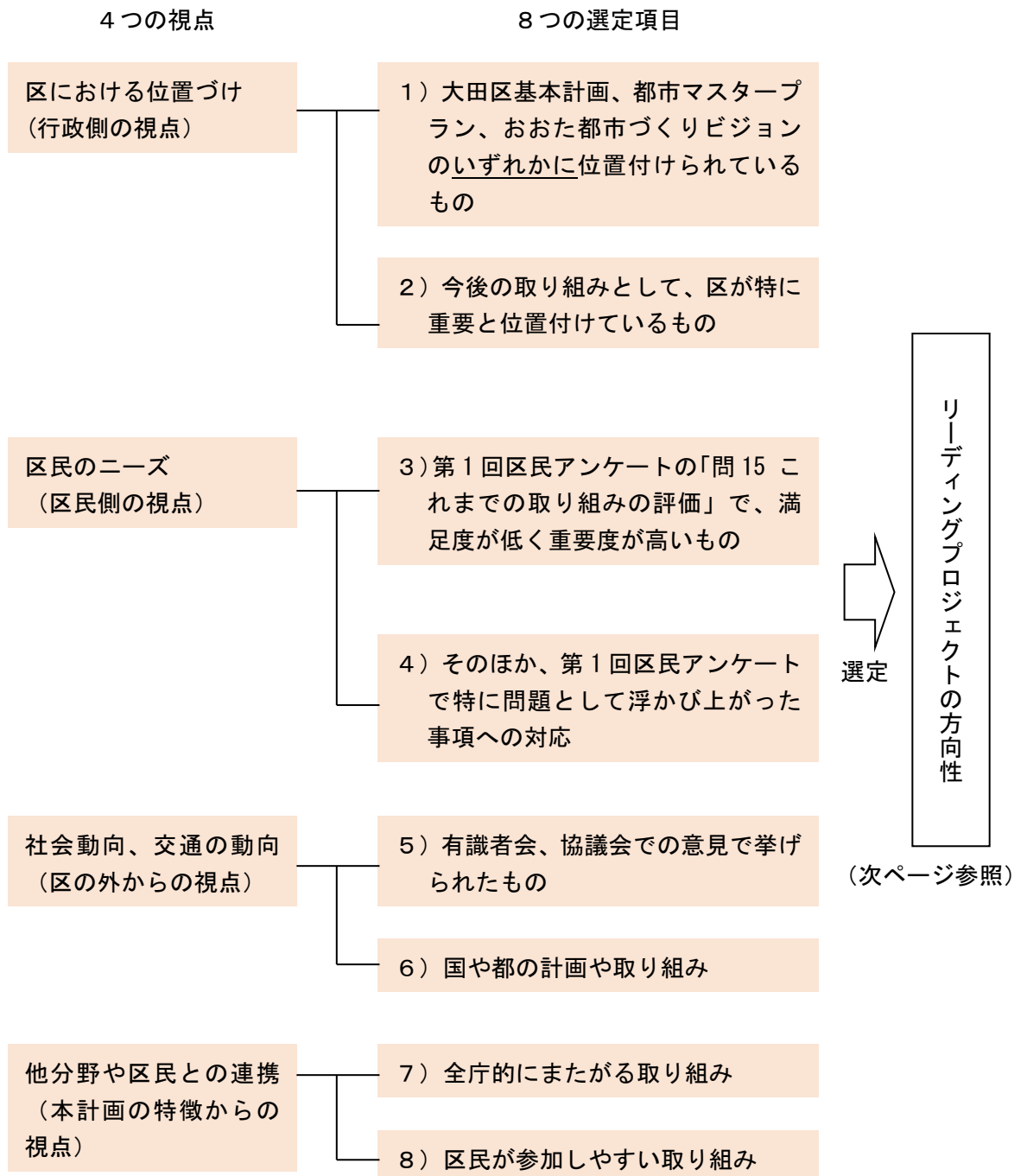




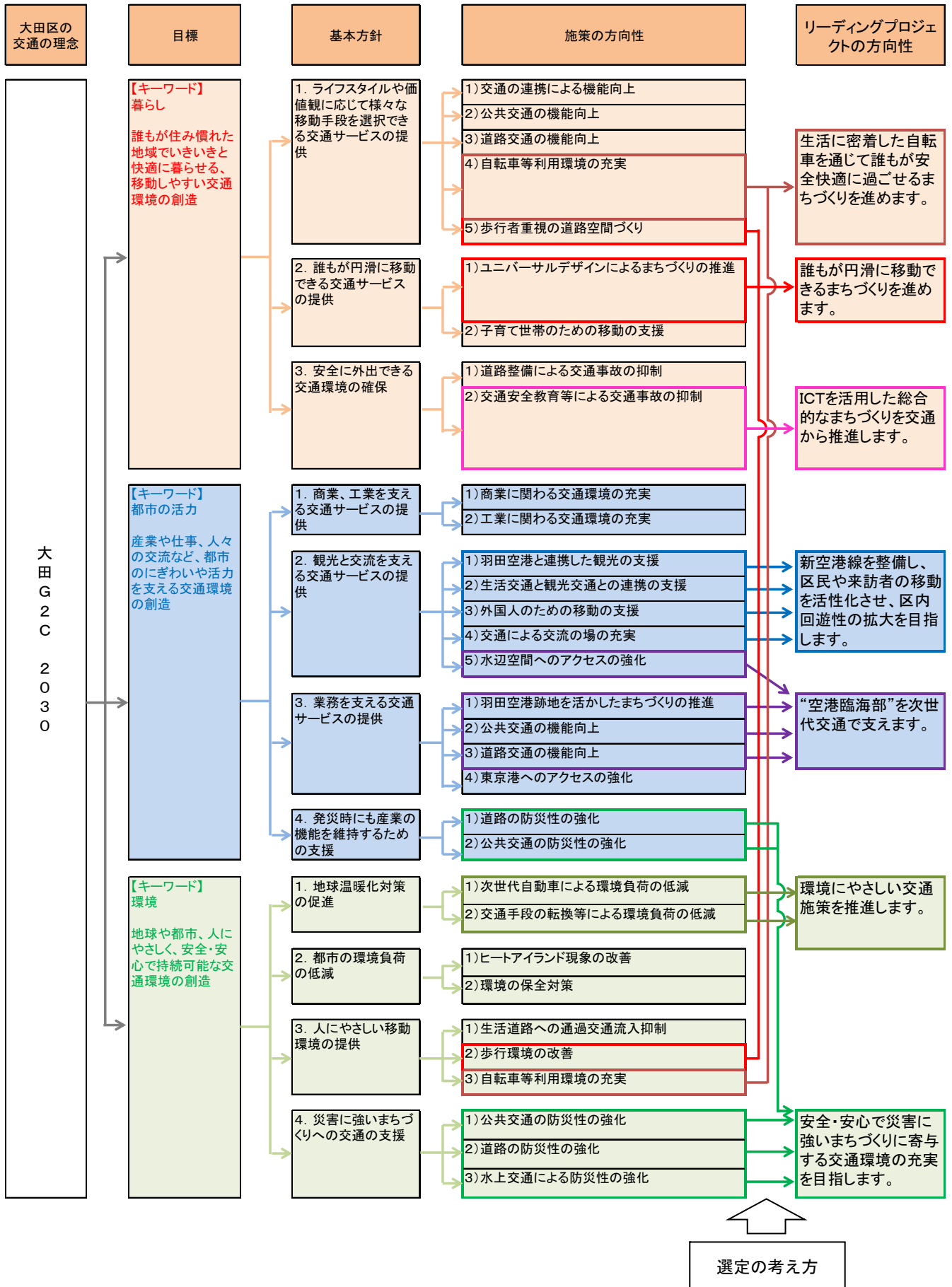
## (2) リーディングプロジェクトの方向性の選定

「リーディングプロジェクトの方向性」として、下図に示す4つの視点と8つの選定項目に基づき、次ページに示す7項目を選定した。

### ■リーディングプロジェクトの方向性の選定の考え方



■リーディングプロジェクトの方向性の選定



選定の考え方

(前ページ参照)

### (3) リーディングプロジェクトの概略

「リーディングプロジェクトの方向性」を踏まえ、リーディングプロジェクトの概略を示す。

#### ■リーディングプロジェクトの概略

	分野	リーディングプロジェクトの方向性	リーディングプロジェクトの概略
1	暮らし	・生活に密着した自転車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。	<p>ライフステージに応じた交通安全教育や啓発活動を区民や関係者等と連携しながら充実させます。</p> <p>放置自転車対策や自転車等駐車場の整備を進めます。また、連続的な自転車走行環境の整備や他区との連携を視野に入れたコミュニティサイクルの事業推進などにより、交通ネットワークを構築し、誰もが安全・安心に移動できる道路空間の整備を推進します。</p>
2		・誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます。	<p>道路や歩行空間の整備・改良などバリアフリー化を引き続き進めます。</p> <p>利用者の多い駅やバス停などで、様々な世代が交通機関相互の乗り継ぎを、スムーズに行い交通結節点を事故や移動ストレスのない場所にします。また、これからの超小型モビリティなど多様な交通手段にも対応できるよう整備していきます。</p>
3		・ICTを活用した総合的なまちづくりを交通から推進します。	<p>交通危険箇所などの情報を収集し、交通事故の減少に向けた対策を図ります。区民や大学、警察等の関係機関と連携して安全・安心なまちづくりを推進します。</p> <p>情報端末等のICTを活用し、渋滞の解消や区民及び来訪者の区内の回遊性を向上させていきます。</p>
4	都市の活力	・新空港線を整備し、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。	<p>新空港線が整備されると区民の移動が便利になるとともに、羽田空港や首都圏北西部などからの利用者が増加します。他地域の人々を大田区内に取り込むために商店街や観光スポットなどを活用した3時間区内トラベル事業との連携など、地域の活性化につなげていきます。来訪者がもう一度訪れたいくなるような、魅力づくりに取り組んでいきます。</p>

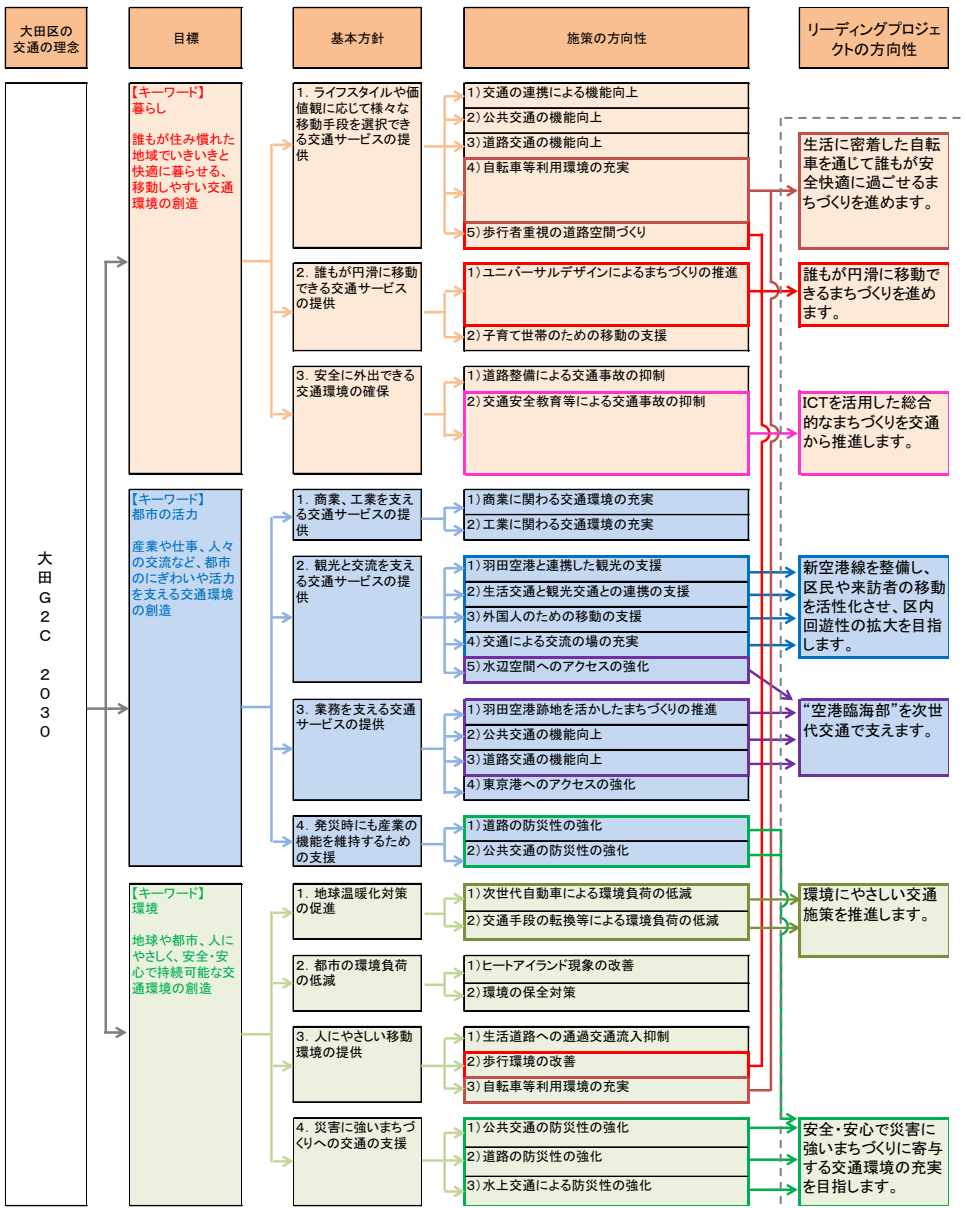
	分野	リーディングプロジェクトの方向性	リーディングプロジェクトの概略
5	都市の活力(続き)	・“空港臨海部”を次世代交通で支えます。	<p>区中心部と臨海部を結ぶ新たな交通手段の導入の可能性を検討します。また観光の視点も含め舟運の活性化を図り、多摩川から臨海部の水の環境軸を活かし親水性のある空間を創出します。</p> <p>羽田空港跡地では空港と隣接し高度なものづくり企業が集積する京浜臨海部に位置する立地条件を活用した「新産業創造・発信拠点」を形成します。羽田空港周辺地域等において関係省庁・東京都・民間事業者などが取り組む最先端の自動走行の実験等に協力していきます。</p>
6	環境	・環境にやさしい交通施策を推進します。	<p>CO<sub>2</sub>を削減するため、自家用自動車などから鉄道やバスなどの公共交通等への転換や、また、遮熱性舗装をはじめとした環境舗装の技術動向に注視し、最新技術の積極的な採用に取り組みます。</p> <p>また、区民との協働により道路の緑づくりを行うとともに、交通データなどICTを活用して、物流等を効率化し再配達減少や渋滞及び排気ガス・CO<sub>2</sub>を減らしていきます。</p>
7		・安全・安心で災害に強いまちづくりに寄与する交通環境の充実を目指します。	<p>無電柱化、緊急輸送道路沿いの建物の不燃化・耐震化により、発災時の道路の安全性確保を目指します。抜本的な対策を含めた踏切対策を検討・実施することにより、誰もが快適でかつ安全・安心に生活できる環境をつくれます。</p> <p>災害後の生活維持のため、燃えない街づくりを住民と一緒に検討します。その際、まちづくり、防災、福祉、交通、景観等多様な側面で検討します。</p>

※計画策定後、平成30年度に3項目程度のリーディングプロジェクトについてプロジェクトチームを設置して詳細に検討を行い、以降、これに基づき取り組みを進める。

# リーディングプロジェクトの選定について

(計画素案 112 ページ)

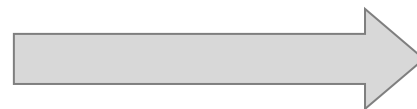
## リーディングプロジェクト候補の選定



## 絞り込み (2つの条件)

- ① 「暮らし」、「都市の活力」、「環境」の各分野からそれぞれ1つ
- ② 区民の意向を反映

① 各分野からそれぞれ1つ



## リーディングプロジェクト

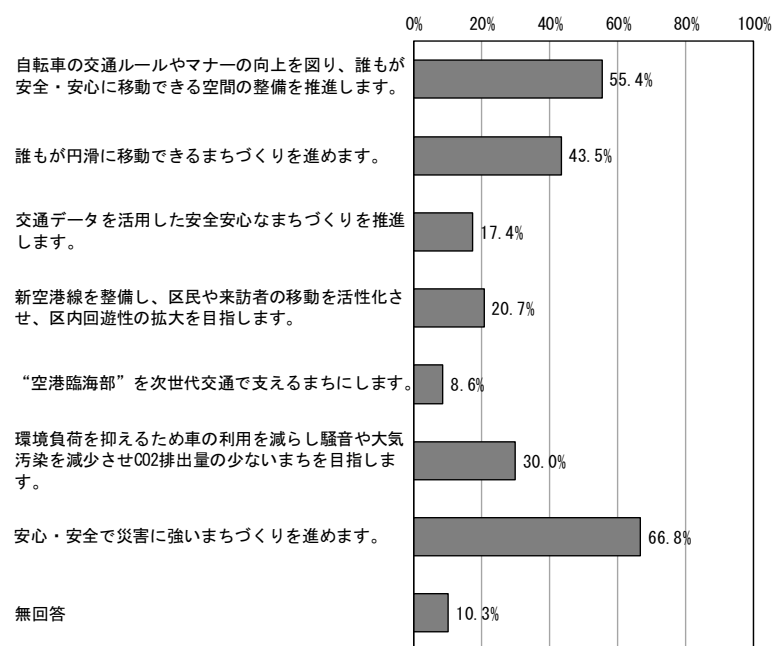
この中から 3 つほどを選定します

② 区民の意向を反映

## リーディングプロジェクト候補の選定の考え方

- 1) 大田区基本計画、都市マスタープラン、おおた都市づくりビジョンのいずれかに位置付けられているもの
- 2) 今後の取り組みとして、区が特に重要と位置付けているもの
- 3) 第1回区民アンケートの「問15 これまでの取り組みの評価」で、満足度が低く重要度が高いもの
- 4) そのほか、第1回区民アンケートで特に問題として浮かび上がった事項への対応
- 5) 有識者会、協議会での意見で挙げられたもの
- 6) 国や都の計画や取り組み
- 7) 全庁的にまたがる取り組み
- 8) 区民が参加しやすい取り組み

## 特に力を入れるべきリーディングプロジェクト



### 1. 交通の担い手（役割分担）の考え方

#### (1) 計画を推進するための担い手の考え方

- ・大田区基本構想（平成20年10月）では、大田区の長期的なまちづくりの目標として大田区の将来像を「地域力が区民の暮らしを支え、未来へ躍動する国際都市おおた」と設定し、「これからの大田区を支え、未来につなげていく源は、区民一人ひとりの力です。この力を「地域力」として発揮し、大田区との連携を進めることで、誰もが暮らしやすいまちをつくりまします。」と記している。
- ・大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、都市づくりの理念を、「多様な特性と地域力が結びつき活力と快適性を生み出し、世界に開くまち 大田」と設定している。また、「地域力との連携によるまちづくり」として、「区民や事業者などと区が、都市づくりの担い手<sup>※</sup>としてそれぞれの役割と責任に基づいて、ともに協力し、まちづくりを実現するために力を出し合う地域力を活かしたまちづくりの推進をめざします。」と記している。
- ・交通においても、これらの考え方を踏まえ、行政や交通事業者だけでなく、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。

#### (2) それぞれの交通の担い手の役割

- ・交通の担い手が、それぞれの役割に応じて取り組みを進めるとともに、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、生活の足として公共交通を維持するため、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り組みへの協力、連携が期待される。（次のページの表参照）

**【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り組み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。

※担い手：中心となってある事柄を支え、推し進めていく人。

■区民等の役割として期待すること（例）

目標	基本方針	取組
暮らし	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活動に参加する
	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	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かす
		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
	2. 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
3. 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	1. 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
	2. 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
	3. 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工夫する		
4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援	道路や橋梁などの問題箇所について、区などに連絡する	
環境	1. 地球温暖化対策の促進	車の買い替え時に、エコカーを考慮する
		電車やバスで行けるところには、自家用車ではなく、なるべく電車やバスを使う
	2. 都市の環境負荷の低減	道路の緑の維持管理に協力する
3. 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、スピードを落とす	

※      : 第2回区民アンケート調査で、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り組み（得点が平均値3.0以上だった取り組み。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。

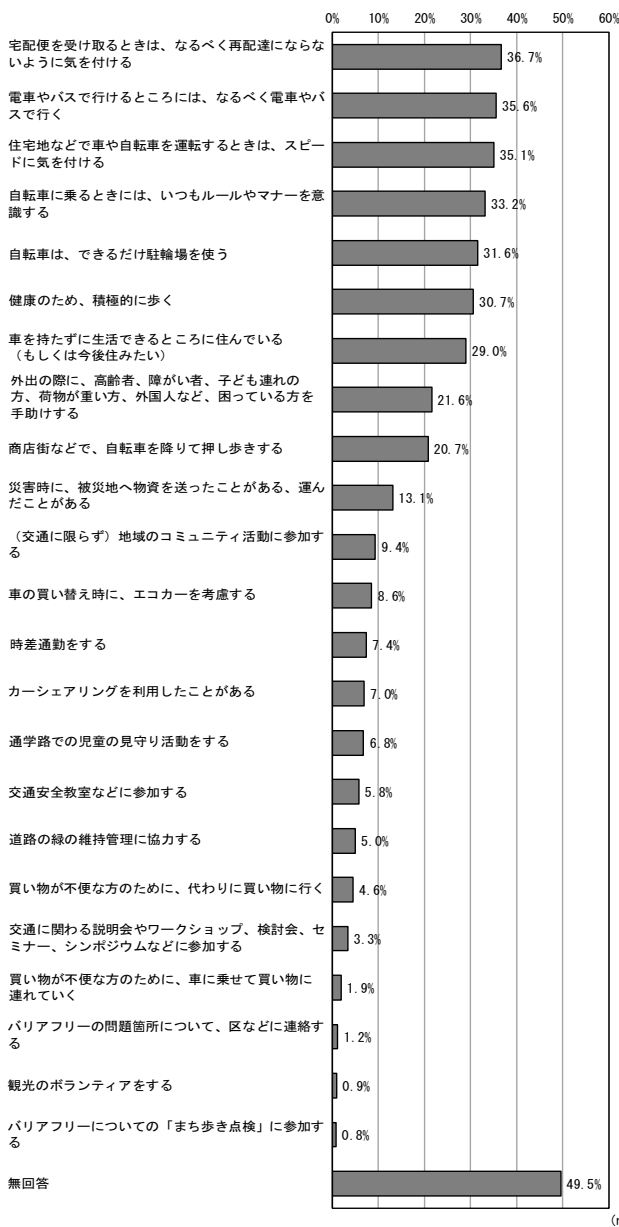
(参考) 交通に関わる取り組みへの参加や行動 (現在の状況と今後の参加意向)

(大田区の交通に関する第2回区民アンケート調査結果から)

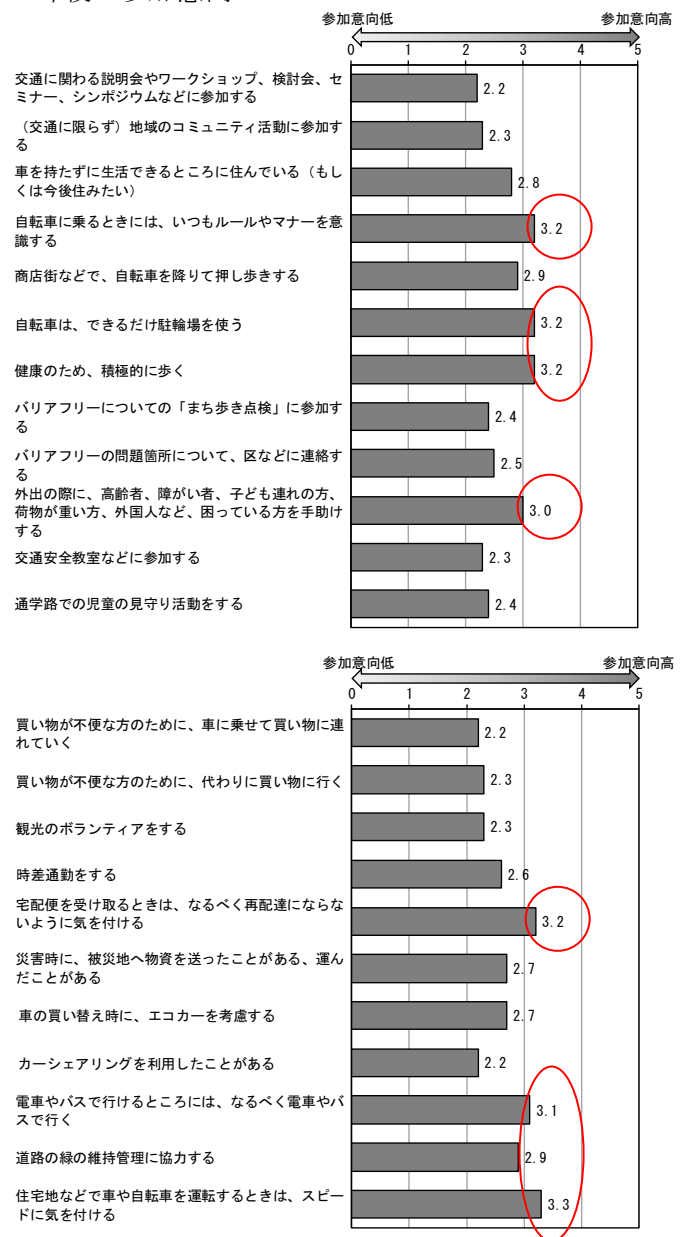
交通に関わる取り組みや行動のうち、参加したことがある(あるいは実施したことがある)ものを聞いたところ、「宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける」が最も多く、次いで「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」が多い。

また、それぞれの取り組み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、道路の緑の維持管理に協力することなどの回答が多い。

■ 取り組みへの参加や行動の現状



■ 今後の参加意向



出典：大田区の交通に関する第2回区民アンケート調査結果 (平成29年9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。

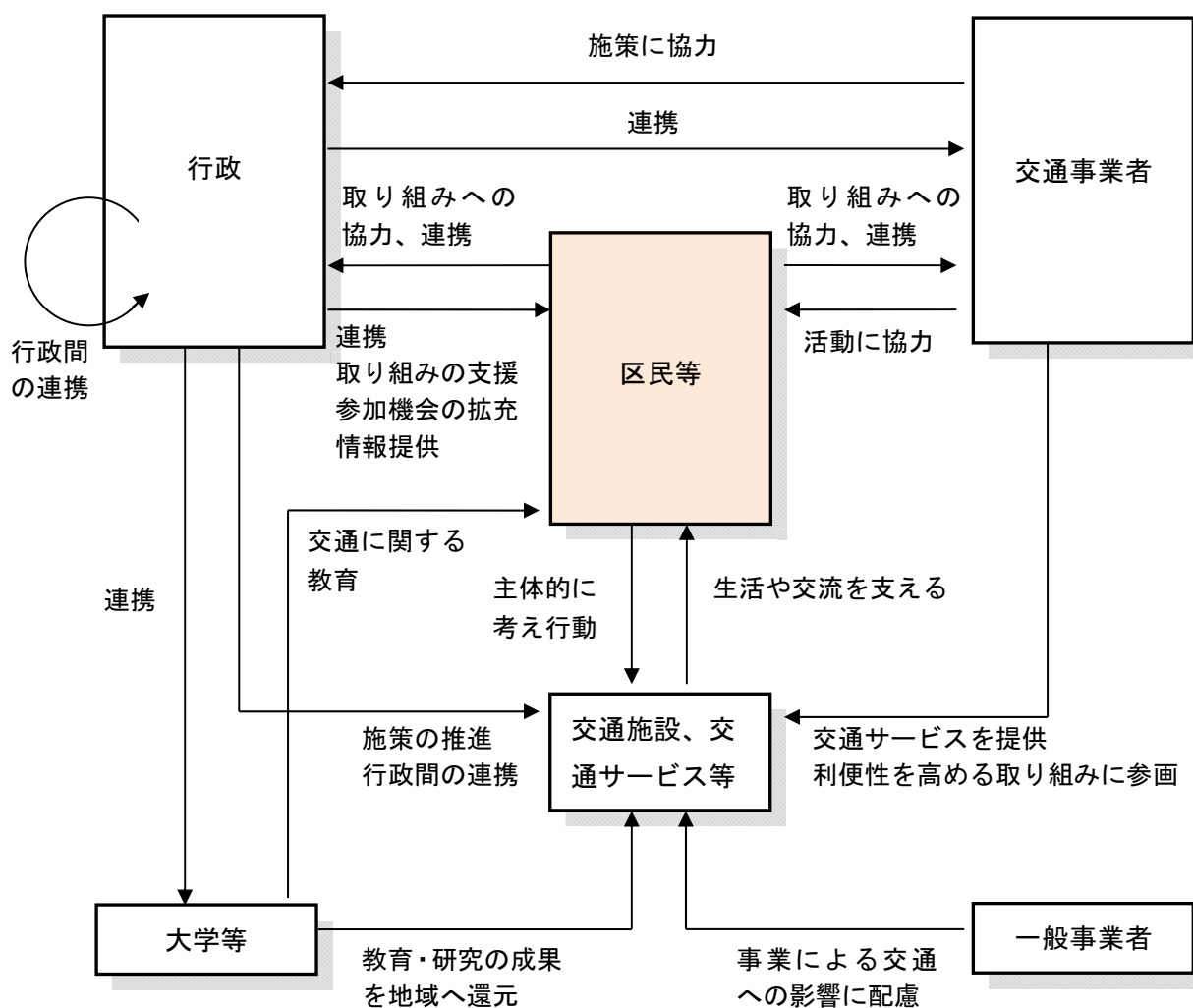
※施策の方向性の得点=(特に積極的に取り組むべきの回答者数×4点 + できれば取り組むべきの回答者数×3点 + あまり取り組まなくてよいの回答者数×2点 + 取り組むべきではないの回答者数×1点) / 対象項目の回答者数



【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り組み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、各々の主体的な取り組みへの支援、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。

■それぞれの交通の担い手の役割（再掲）



## 2. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進

### (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5年に1度、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。

### (2) 実施（Do）の考え方

- ・本計画に基づき、施策とリーディングプロジェクトを推進する。

### (3) 評価（Check）の考え方

○取り組み状況の管理（各担当課）

- ・各担当課が、取り組み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、取り組み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。
5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。	（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、これを評価して見直す組織として、点検・評価のために2～3年に1回「大田区交通政策基本計画推進協議会」を活用する。
- ・さらに、5年に1回、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。123 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、取り組みの実施状況を把握するための「業績評価指標」と、5年に1度、取り組み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、すべての取り組み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>

- ・取り組み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。

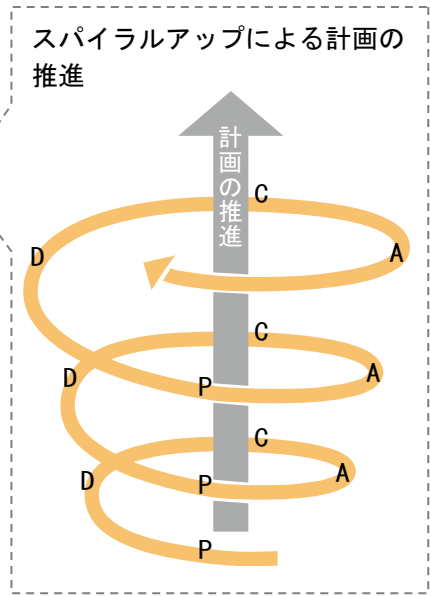
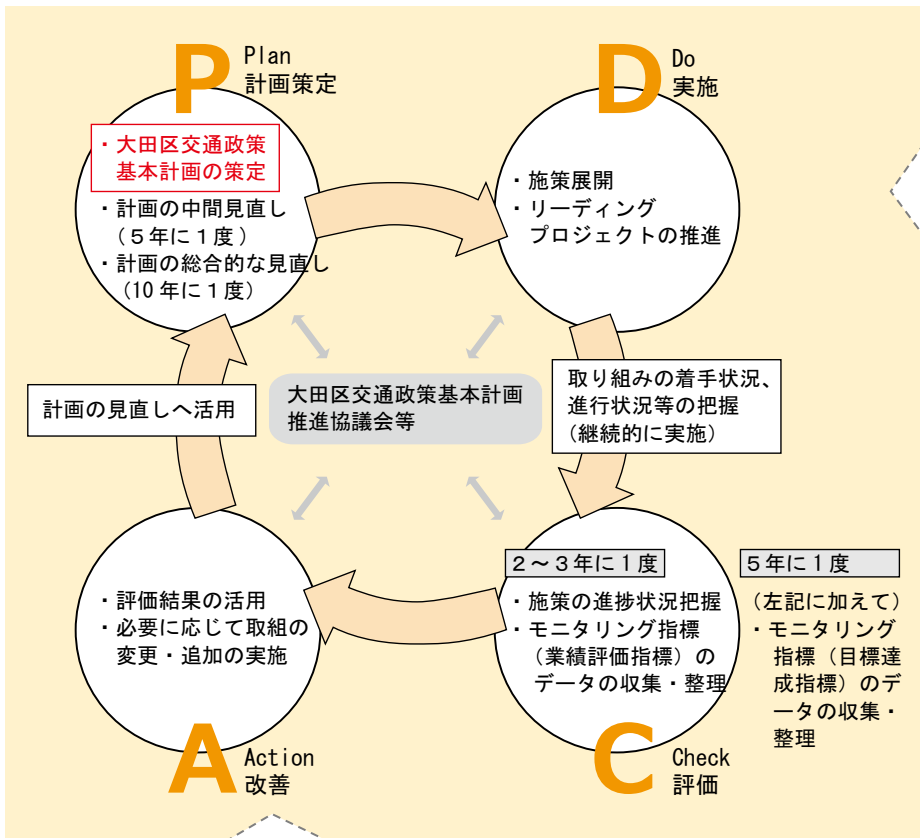
(4) 計画の見直し (Action) の考え方

- ・施策の進捗状況をチェックし、5年後をめどに計画の見直しを行う。
- ・目標年次である2028年（平成40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経済情勢の変化などにより、計画を修正する必要が生じた場合には、適時見直すこととする。

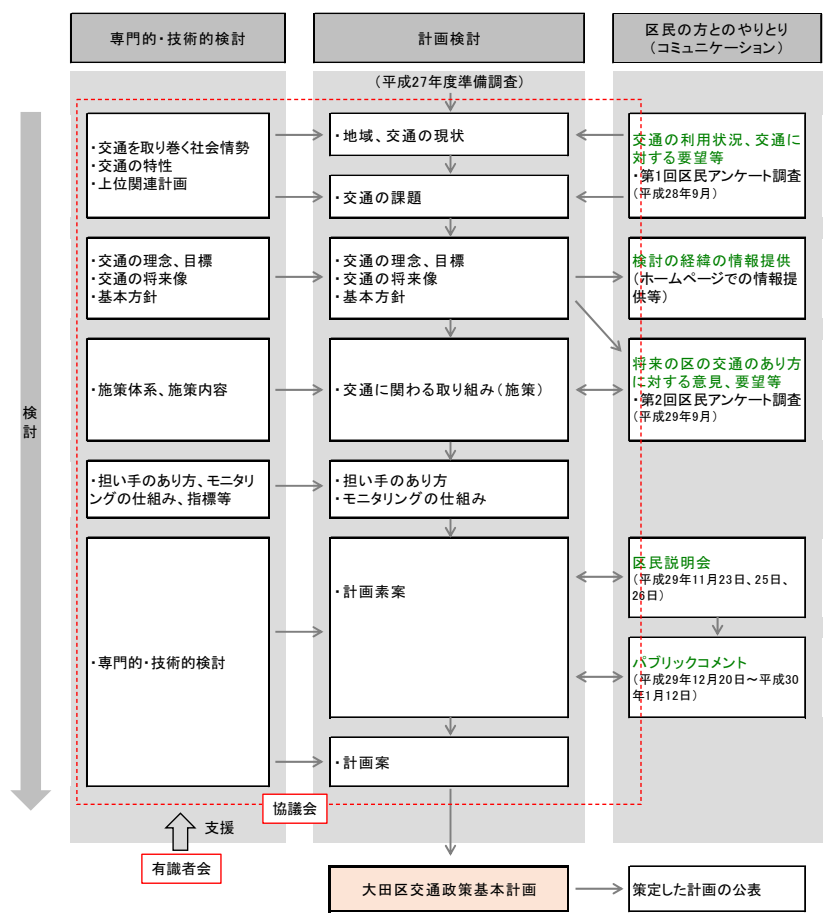
■PDCA マネジメントサイクルのスケジュール

	短期						中期						長期			
平成	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	49	50
西暦	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2037	2038
取り組み状況の管理	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



■モニタリング指標（案）

目標	業績評価指標（2～3年に1度確認）			目標達成指標 （5年に1度確認）	現況
	項目	指標	現況		
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）	「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%
		「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）		
		「買い物便」に満足している区民の割合	74.1% （平成28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。	- （平成30年度から調査実施）		
		大田区内の公共交通網に満足していますか。	- （平成30年度から調査実施）		
	自転車に関わる評価	放置自転車台数	1,259台 （平成28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）		
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）			
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% （平成28年度）	「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%
		都市計画道路の整備延長(km)、整備率(%)	52.4km、49% （平成28年度）		
		区内全鉄道駅の乗降人員	163.5万人/日 （平成28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）	145.8万人、 30.6万人 （平成27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）	「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%
		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		
	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	約60% （平成28年度）		
		狭あい道路の拡幅整備率	16.11% （平成28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）	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%

※目標達成指標の現況値は、第2回区民アンケート調査結果（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

### 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。

#### (1) 新たなモビリティの動向

- ・超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、ライドシェア、カーシェアリング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。

##### <超小型モビリティ>

- ・超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。
- ・国土交通省では、超小型モビリティについて、公道走行を可能とする認定制度を創設するとともに、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による超小型モビリティの先導・試行導入の優れた取組みを重点的に支援する補助を実施している。

##### ■超小型モビリティの利用用途の特徴

用途	利活用イメージ	メリット
公務利用	・住宅訪問 ・防犯パトロール (主に専用利用)	・道の狭い住宅地や駐車スペースが小さい訪問先へも訪問できる。 ・普通自動車よりも維持コストが削減できる。
観光利用	・観光スポット周遊 (主にレンタル)	・少人数での移動や狭い道の多い観光地内の移動に便利。 ・自然や町並みを近くで感じながら、観光スポットを回避できる。
日常利用	・通勤・通学 ・買い物 (主にカーシェア)	・徒歩や自転車移動するには負担が多く、自動車移動するほどではない場合であっても、気軽に移動できる。 ・1人～2人での移動が多い、高齢者や子育て層の日常の移動に便利。
業務利用	・宅配サービス (主に専用利用)	・狭いスペースでの駐車や荷捌きが可能で、配送の効率がある。

出典：地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック（国土交通省自動車局、平成26年度）

##### <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、セグウェイに代表される1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。
- ・高齢者や障がい者の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乗り合いサービス（＝ライドシェア）について、国内でも取り組みが試みられている。

## (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。
- ・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。

## (3) 自動運転の動向

- ・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

- ・「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP） 自動走行システム研究開発計画」（内閣府 政策統括官（科学技術・イノベーション担当）、H28.6）では、以下のタイミングでの市場化がそれぞれ可能となるよう、協調領域に係る研究開発を進め、必要な技術の確立を図ると記されている。

2017 年（平成 29 年）までに、準自動走行システム（レベル 2）

2020 年（平成 32 年）を目途に、準自動走行システム（レベル 3）

2025 年（平成 37 年）を目途に、完全自動走行システム（レベル 4）

（出典：戦略的イノベーション創造プログラム（SIP） 自動走行システム研究開発計画」（内閣府 政策統括官（科学技術・イノベーション担当）、平成 28 年 6 月）

### ※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）