

大田区交通政策基本計画（素案）

概 要

平成 29 年 11 月

この資料は、現在検討中の大田区交通政策基本計画（素案）の概要をまとめたものです。
この計画はまだ決定したものではありません。

1. 私たちの暮らしのイメージからみた交通の問題点、課題

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

※ライフステージ：ここでは世代別の各段階を便宜的に分類したものを示します。

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

2. 将来の生活のイメージ

交通の課題が解決した場合の、将来の生活のイメージを整理しました。

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



通勤しやすくなり、職場の選択肢が広がります。



まちなかを歩く人が多く、ショッピングや交流を楽しむ人でにぎわっています。



安心して子育てができる環境が整っています。



高齢になっても、住み慣れた地域で安心して生活できる環境が整っています。



お年寄りや体の不自由な方も、買い物や通院が安心してでき外出の機会も増えます。



災害に強いまちになっているため、安心して生活できます。



羽田空港を利用して海外からたくさんの方が訪れ、交流が盛んになっています。



観光スポットをめぐる観光客が増加し、区民との交流も広がっています。

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



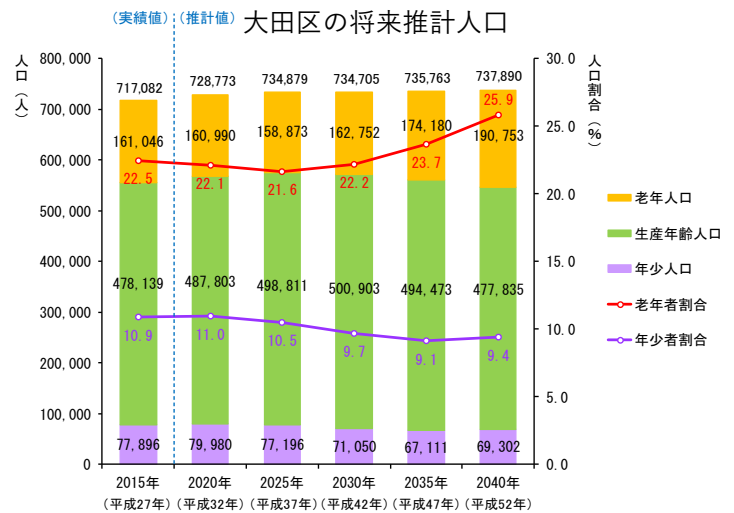
渋滞が減り、仕事での移動も楽になります。



3. 交通を取り巻く社会情勢

人口の動向

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



都市の動向

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

産業の動向

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

災害の想定

- ・60.75km²という広大な面積に72万人以上が暮らす大田区では、ひとたび大規模地震などの災害が発生すると、多くの住民の生命と財産に甚大な被害をもたらすとともに、交通機関や電気・ガス・水道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ます。

4. 大田区の交通の特性（地域別の交通、区内交通、広域交通の課題）

地域別の交通の課題

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

区内交通の課題

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

広域交通の課題

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

5. 計画策定にあたって

計画策定の目的

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

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

このような背景を踏まえ、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取り組みなどを示す、区の総合的な交通の計画として「大田区交通政策基本計画」を策定します。

この計画を行政や交通事業者とともに、区民、大学などの様々な関係者が協力して計画的に施策を実行していくことで、より良い大田区の交通環境の実現と、持続可能なまちづくりにつながります。

計画の対象

対象地域

・ 大田区全域

対象とする取り組み

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

計画の対象者

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

目標年次

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

計画の位置付け

この計画は、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」に準拠するとともに、「おおた都市づくりビジョン」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す。

6. 交通の理念

交通政策基本法や上位計画などを踏まえ、超高齢社会などが進む中、羽田空港を有する区として東京圏における広域的な交通拠点としての役割を担うとともに、生活に必要な人や物の移動についての課題を着実に解決し、大田区の強みである交通の利用しやすさをさらに高め、まちづくりに活かしていくことが求められています。

そのため、本計画のキャッチコピーを、

大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定します。

本計画により、世界とつながる交通（グローバル：global）から地域の交通（コミュニティ：community）まで、多様な特性を有する大田区の交通について総合的に充実を図る（グローバル to コミュニティ）ことを目指します。

※G2CとはGlobal to Communityのこと。なお、G2Cには、世界から大田区に人を呼び込みたいという思いも込めて設定しています。
また、計画の目標年次は2028年（平成40年）ですが、キャッチフレーズでは切りの良い2030としています。



7. 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、区の上位計画の基本目標や都市づくりの方向性を踏まえ、「暮らし」「都市の活力」「環境」をキーワードとして、まちづくりと連携しながら交通に関わる施策を着実に進めます。

目 標	暮らし	誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の創造
	都市の活力	産業や仕事、人々の交流など、都市のにぎわいや活力を支える交通環境の創造
	環境	地球や都市、人にやさしく、安全・安心で持続可能な交通環境の創造






8. 基本方針と施策の方向性（案）

「大田区の交通の理念」及び「目標」を実現するため「基本方針」、今後の取り組みの方向性（施策の方向性）を整理しました。



9. リーディングプロジェクト（案）

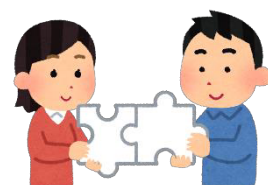
特に重点的・先導的な取り組みを「リーディングプロジェクト」と位置付けます。

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

10. 計画の推進に向けて

計画を推進するための担い手の考え方

- この計画を進めていくためには、区、交通事業者のほか、大田区の交通に関わる区民、地域団体、大学等の教育機関、国、都などが、それぞれの役割に基づき、協力、連携することが求められます。



区民などに期待される役割

- 区民や町会・自治会、NPO法人等は、交通の問題を自らの問題として考え行動するとともに、行政や交通事業者が行う取り組みに協力や連携することが期待されます。
(例えば、自転車のルール遵守・マナー向上を一人ひとりが意識し、交通安全の意識を高めて交通事故を減らすことや、環境の配慮や渋滞解消の観点から、生活の足として公共交通の利用を増やすなど。)

計画の点検・評価と見直し

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