



大田区

交通政策基本計画 概要版

(キャッチコピー)

大田G2C 2030

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

中間見直し

(令和6年度～令和10年度)

計画の背景と目的

▶計画策定の背景と目的

大田区では、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）の整備や 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、羽田空港アクセス線（仮称）の工事開始、臨海部における水上交通活用の動きなど、まちと区内の交通が大きく変化しつつあります。

また、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も求められています。



このような中、大田区は、さらなる少子高齢化の進行や巨大災害の危機、インフラの老朽化、地球環境問題などの課題にも引き続き対応することが求められています。

また、大田区には地域ごとに様々な特性があり、そこに住む区民のライフスタイルも多様です。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ことなども踏まえつつ、交通への多様なニーズに対応することが求められています。

このような背景を踏まえ、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取組などを示す、区の総合的な交通の計画である「大田区交通政策基本計画」（平成 30 年 3 月策定）について、その後の社会的背景の変化などを取り入れ、令和 6 年 3 月に計画の改定を行いました。

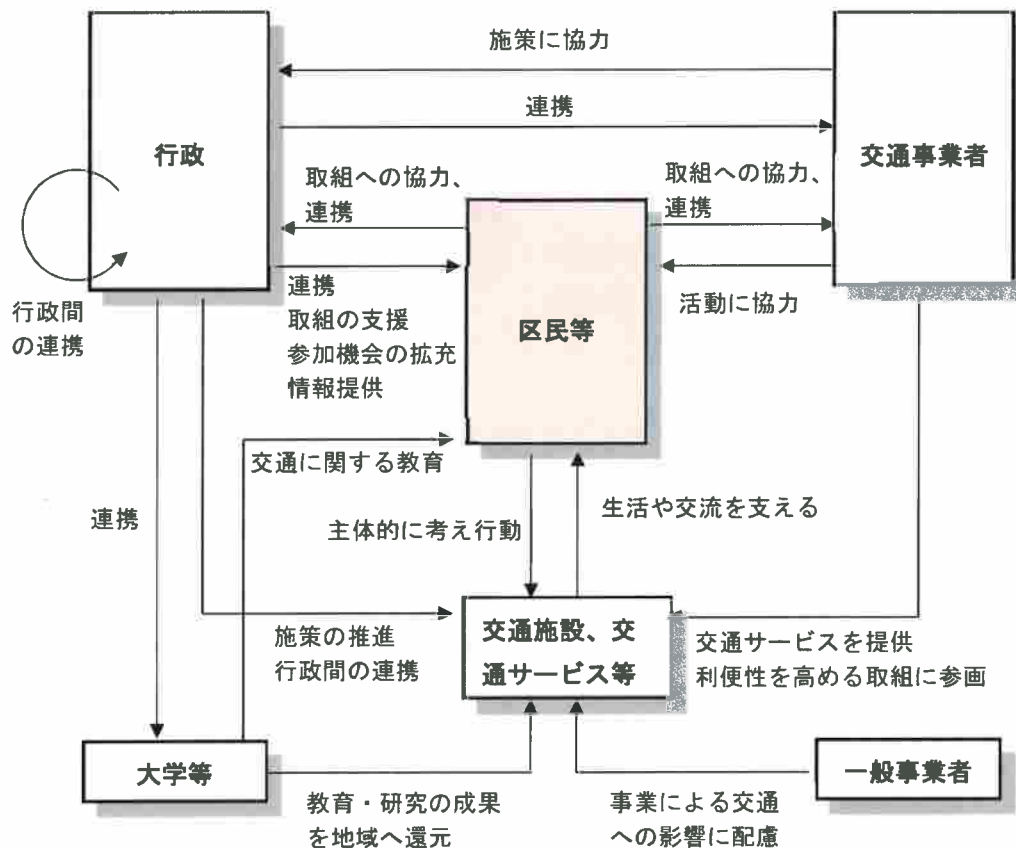
▶中間見直しの目的

新型コロナウイルスの感染拡大をはじめとする当初計画策定後の社会的背景の変化、交通に関わる技術的な進展、上位関連計画の改定などを取り入れ、「大田区交通政策基本計画」に示された取組の進捗状況を踏まえつつ、5年に1度の中間見直しを行いました。

計画のねらい、対象、目標年次

▶関係者が連携・協力して取組を進める

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、一般事業者などの様々な関係者が連携・協力しながら、取組を推進していくことを目指しています。



▶計画の対象

対象地域

- ・大田区全域

対象とする取組

- ・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しています。また、狭義の交通に加えて、まちづくり、産業、観光、環境、福祉、子育て等との連携に留意していきます。
- ・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、啓発や推進方策など（ソフト施策）も対象としています。

▶目標年次

令和10（2028）年としています。これに縛られずにあるべき姿を想定しています。

3

施策の理念と目標

▶大田区の交通の理念

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

そのため、本計画のキャッチコピーを、

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

と設定しています。




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、計画の目標年次は令和10（2028）年ですが、キャッチコピーでは切りの良い2030としています。

▶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引き続き着実に進めていきます。

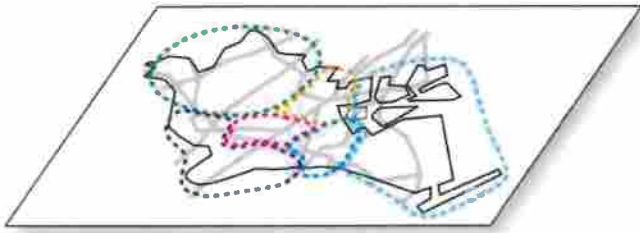
目 標	暮らし	誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の創造	
	都市の活力	産業や仕事、人々の交流など、都市のにぎわいや活力を支える交通環境の創造	
	環境	地球や都市、人にやさしく、安全・安心で持続可能な交通環境の創造	

4

交通の将来像

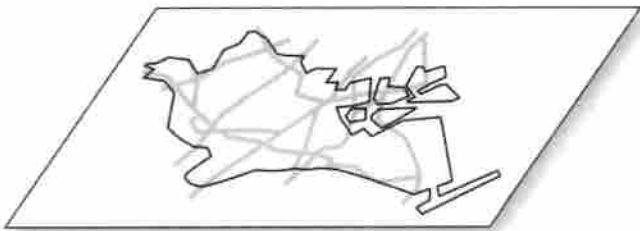
▶地域・区内・広域交通の将来像

地域の交通の将来像



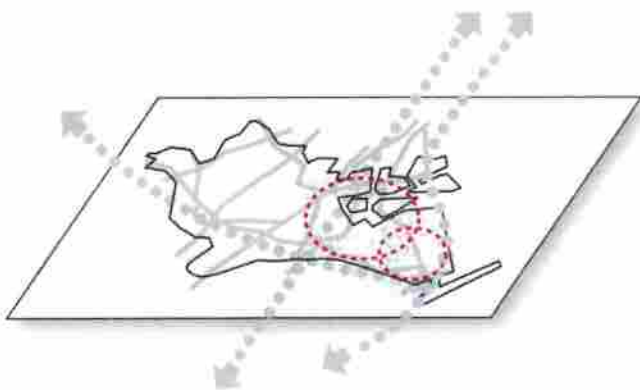
各地域の地形や土地利用、人口の分布状況などの特性を踏まえ、人や物の移動に対する需要に適切に応えた、交通環境の充実が図られている。

区内交通の将来像



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











広域交通の将来像



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

▶広域交通の将来像（イメージ）



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

※この図は、広域に関わる鉄道と幹線道路等の将来像です。

・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。

5

交通を取り巻く社会情勢等の変化

新型コロナウイルス感染拡大

- ・新型コロナウイルス感染拡大により、区内企業ではコロナ対策製品の開発、時差出勤・時短勤務、公共交通の回避、リモートワークなど、新たな取組が実施されました。
- ・区内の産業に関わる物流を支えるとともに、買物や通勤の実態に合わせた交通環境の整備が求められています。

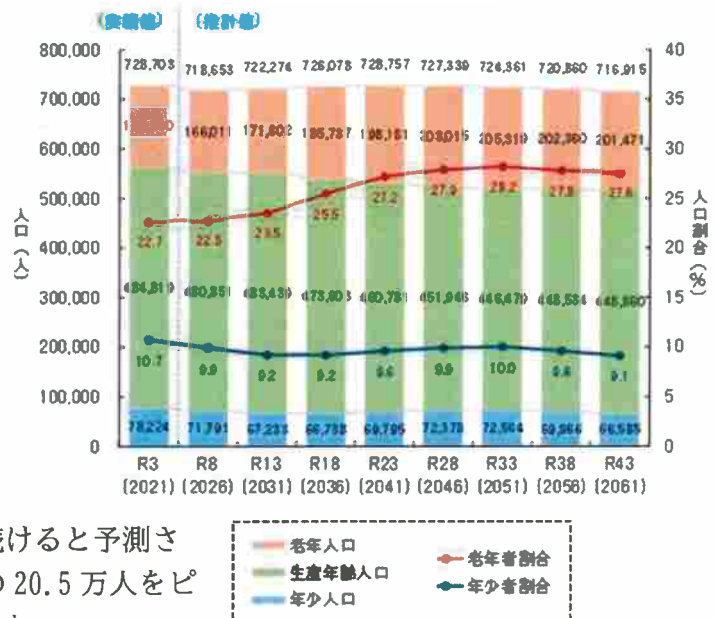
新たな技術やサービスの進展

- ・改正道路交通法の施行により、令和5年7月1日から電動キックボード等は走行場所が自転車と同様となるなどの新たな交通ルールが適用されました。
- ・ドローン、自動配送ロボット、空飛ぶクルマ、自動運転車などの新たなモビリティの実現化に向けた取組が進められています。

人口減少・少子高齢化の進行

- ・大田区の人口は増加傾向にありましたが、令和2年の約73.4万人をピークにやや減少傾向になると推計されています。
- ・年少人口（15歳未満）、生産年齢人口（15～64歳）は共に減少すると予測されており、令和43（2061）年には年少人口が約6.7万人（令和3年から約1.1万人減）、生産年齢人口が約44.9万人（令和3年から約3.6万人減）になるとされています。
- ・老年人口（65歳以上）は概ね増加し続けると予測されていますが、令和32（2050）年頃の20.5万人をピークに減少に転じると推計されています。

大田区の将来推計人口



大規模災害の恐れ

- ・首都直下地震について、東京都防災会議の想定では、大森地域や糎谷・羽田地域を中心に1万棟以上の建物が全壊すると考えられています。
- ・また、大田区の広範囲で3万棟以上の建物が火災で焼失すると考えられ、焼失率（全建物数に占める焼失建物数）は約24%にのぼると考えられています。
- ・水害については、多摩川の氾濫や高潮が生じた場合、最大で蒲田地域や糎谷・羽田地域の多くと、大森地域の一部が浸水すると想定されています。
- ・中小河川等の氾濫が生じた場合、呑川周辺等の調布地域でも浸水が発生すると想定されています。

中間見直しの視点

1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

平成30年3月の当初計画策定以降の最も大きな変化として、新型コロナウイルス感染拡大が挙げられます。交通に関わる変化としては、公共交通利用時の不安や在宅勤務の推奨の他、行動様式の変化による公共交通の利用者の減少、自転車利用の増加、ネットショッピングやデリバリーサービスによる配送の増加等が見受けられます。歩行者に関しても、過密の回避や居心地の良い環境へのニーズの高まり、都市のウォークアブル（居心地が良く歩きたくなる）空間の重要性が増しています。今回の見直しではこれらの交通の変化について、計画に反映します。

2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応

当初計画策定以降、カーシェアリングやシェアサイクルの普及、自動運転の実現化に向けた取組の進展、電動キックボードの普及など、交通に関わる新たな技術やサービスが次々に登場しました。

10年計画の後半に向け、またその先のことについても念頭におきつつ、交通に関わる新たな技術やサービスの計画への反映（及び、これらの多様な移動手段を組み合わせた総合的な交通手段の確保）について検討します。

3) 少子高齢化の進行や公共交通の乗務員減少等を踏まえた、人の移動のための基本的な機能やサービスの維持・確保に対応

当初計画策定後、少子高齢化の進行とともに、これに伴う公共交通の乗務員減少の問題が顕在化してきました。また、原油高の影響を受け、公共交通の燃料費高騰の問題も発生しています。さらに、前掲のように、自転車の利用の増加、都市のウォークアブル空間の重要性の高まりがみられます。

以上のことから、高齢の方、障がいのある方、乳幼児連れの方をはじめ区内の人の生活や経済活動を支える、人の移動のための基本的な機能やサービスの充実、維持・確保について、計画の見直し、充実を図ります。

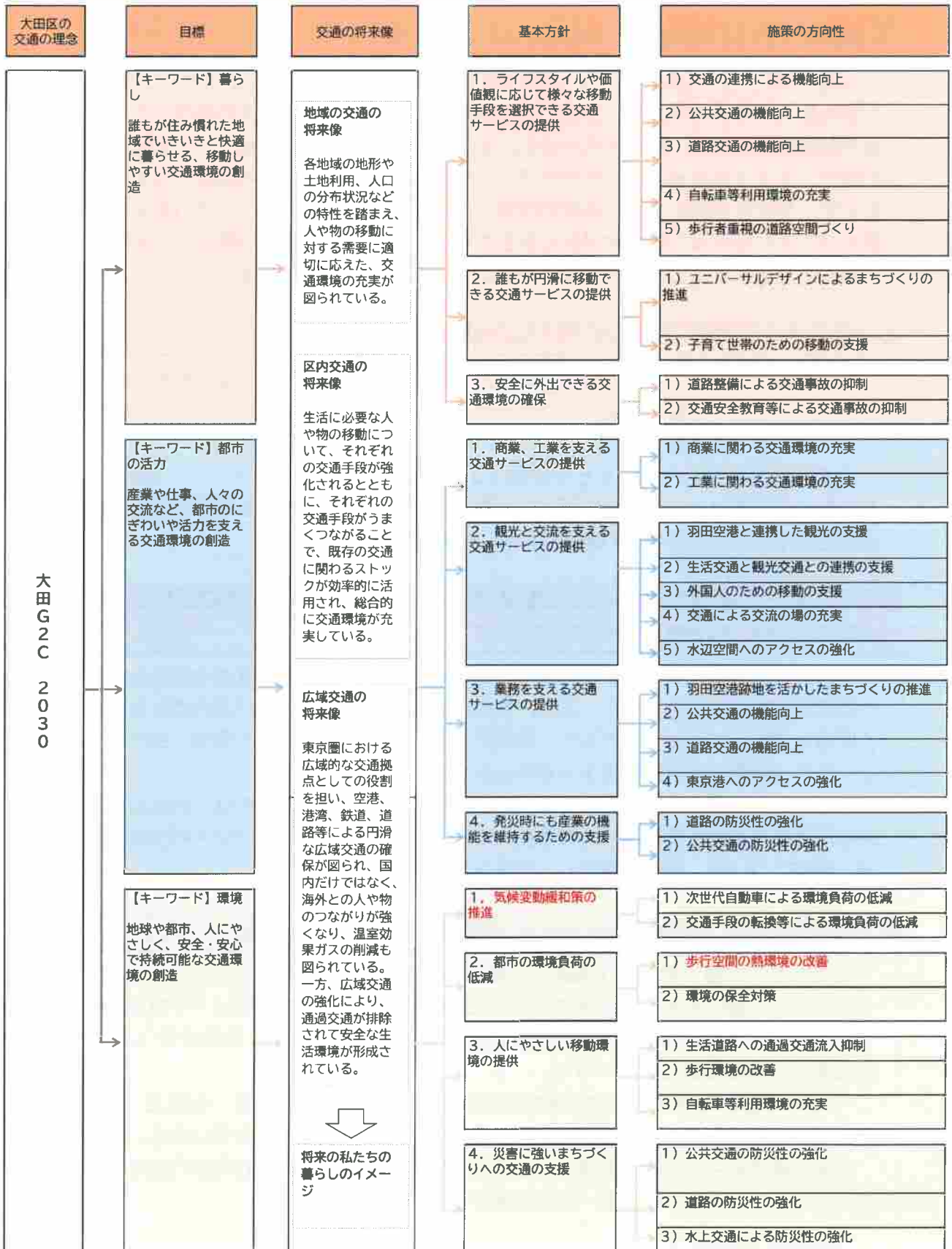
4) 災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きに対応

南海トラフ地震、首都直下地震とも広い範囲で震度6弱～7の揺れが想定されており、東京都にも甚大な被害を与えると予測されています。また、「平成30年7月豪雨」、「令和元年東日本台風」、「令和2年7月豪雨」など、毎年のように豪雨災害による被害が生じています。

一方、大田区では世界的な脱炭素社会への転換に向けた動きを受け、令和32（2050）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質0）の実現を目指しています。

交通の観点から、災害の激甚化・頻発化、脱炭素社会への転換に向けた動きへの対応について、計画への反映・充実を図ります。

施策の体系



○「基本的な施策」の文字の色：変更の状況○「基本的な施策」の番号のマーカ-色：4つの見直しの視点との関係

赤色：中間見直しでの追加、修正
 青色：施策の変更
 黒色：継続

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

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

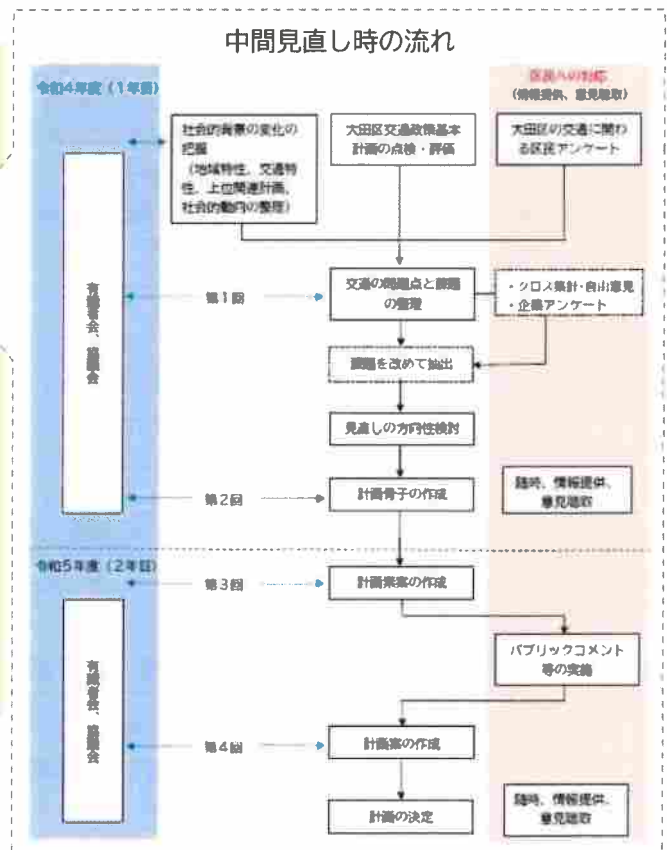
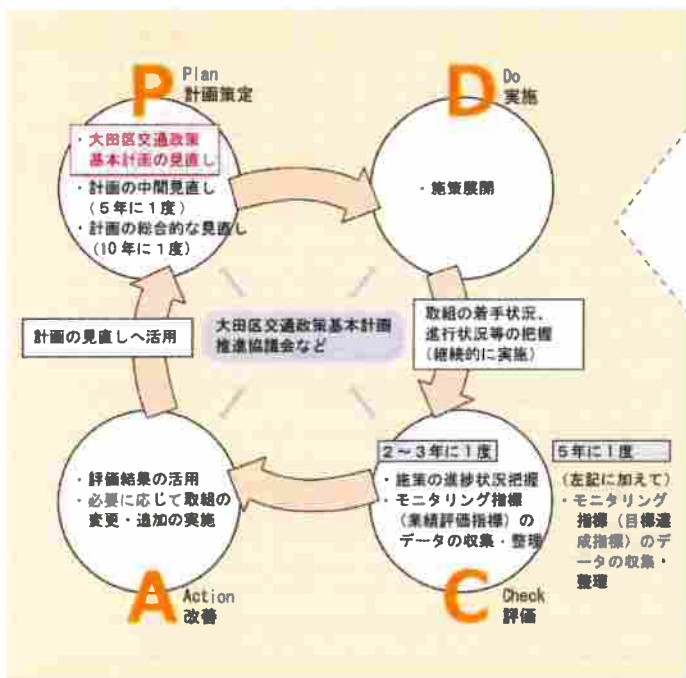
▶PDCA マネジメントサイクルによる計画推進の考え方

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していきます。

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します。また、継続的な進行状況の把握とともに、2～3年に1度と見直し時に、計画に掲載した施策とモニタリング指標の点検・評価を行います。

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）を策定します。

▶PDCA マネジメントサイクルのイメージ



計画策定後の交通に関わる取組

平成30年3月の当初計画策定以降、新空港線の計画促進やHANEDA GLOBAL WINGSの整備、自転車走行空間の整備など、交通に関連した様々な取組が進められてきました。

中間見直し後も引き続き、大田区の交通に関わる施策の着実な推進を図ります。

▶当初計画策定後の交通に関わる主な実績等

目標	基本方針	主な実績等
暮らし	1. ライフスタイルや価値観に応じて様々な移動手段を選択できる交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。 ・「多摩川トンネル」の立坑工事への着手、「多摩川スカイブリッジ」の供用開始、その他都市計画道路、臨港道路事業の推進など、道路の整備が進展。 ・「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」等に基づき、自転車走行空間の整備を継続して実施。
		<ul style="list-style-type: none"> ・矢口地域コミュニティバス「たまちゃんバス」が、本格運行へ移行。 ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。 ・「大田区無電柱化基本方針」、「大田区無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を推進。 ・福祉有償輸送の補助、寝台自動車など福祉タクシーの利用補助を実施。 ・「羽田イノベーションシティ」において、自動運転バスの運行を開始。 ・公共交通不便地域の解消に向け、新たな交通手段の導入の検討、電動キックボードの実証エリアの指定等を実施。
	2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・「大田区移動円滑化促進方針～おた街なか”すいすい”方針～」を策定し、バリアフリー化を推進。 ・鉄道駅のバリアフリー化（ホームドア、E.V.、多機能トイレなどの設置）を促進。 ・心のバリアフリーの周知啓発を目的とした案内の配布を拡大。 ・コロナ禍において、妊婦へのこども商品券（タクシー等に利用できるチケット）の配布を実施。
3. 安全に外出できる交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。 ・幅員4m未満の狭い道路について、拡幅を継続して実施。 ・年代別の交通安全教育や、警察、関係機関と協力し交通安全啓発活動を実施。 ・交通安全、自転車安全利用のポスター掲示及びチラシの配布や、交通安全運動、イベント等における交通安全啓発活動を実施。 	
都市の活力	1. 商業、工業を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の装飾灯の補修や、アーケードのLED化を実施（令和3年度までに114会のLED化が完了）。 ・商店街の空き店舗等を、来街者が利用できる場（お休み処）を開放し提供する商店街に対し、運営費の一部を補助。 ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】

目標	基本方針	主な実績等
都市の活力 (続き)	2. 観光と交流を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・内陸部から臨海部へのアクセス改善に向けて、交通事業者と改善に向けた連携体制を構築。 ・品川区と連携した事業を実施（令和元年度：東海道エリア回遊イベントの実施、東海道エリアマップの増刷）。 ・特区民泊施設にコミュニティサイクルポートを設置（全国初）。 ・令和元年8月に「大田区サイン整備基本方針」を策定し、サイン整備を推進。 ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。 ・HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）第2ゾーンの防潮堤を活用し、全長約1.1km区間のソラムナード羽田緑地を整備。
	3. 業務を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道貨物支線貨客併用化の実現に向け、沿線自治体で構成する協議会で検討。 ・東名高速～湾岸道路間の計画について、平成30年6月に国交省・東京都・川崎市・世田谷区・大田区の5者による意見交換会が設立。 ・東京港物流効率化事業補助金を実施。 ・東京港における物流機能（鉄道輸送）強化実証事業を実施。 ・令和島の中防外1号線及び中防外3号線の一部を共用開始。 ・東京港コンテナターミナルY2がオープンし、Y3も早期完成に向けて整備。
	4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。【再掲】 ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。【再掲】 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。【再掲】
環境	1. 地球温暖化対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田イノベーションシティにおいて、スマートシティを構築。 ・地球温暖化防止と次世代エネルギー普及拡大の意識啓発のため、小中学校において環境学習を実施。 ・次世代産業創造・産業クラスター形成事業として、各種セミナー・ワークショップを開催。 ・羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間の公道において、自動運転バスを期間限定で運行。 ・「大田区自転車等総合計画」を策定し、自転車等への取組を推進。
	2. 都市の環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。【再掲】 ・散策路等に環境負荷の低い遮熱性、保水性舗装等を採用。 ・内陸部から臨海部へのアクセス改善について検討。 ・大気汚染調査常時監視、鉄道騒音振動調査を実施。
	3. 人にやさしい移動環境の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・橋梁架替工事により、歩道部の幅員、段差などを改善。 ・商店街等と協力して自転車の押し歩き推進ゾーンを設け、自転車の押し歩き運動を推進。 ・「大田区自転車等総合計画」を策定し、自転車等への取組を推進。【再掲】 ・「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」等に基づき、自転車走行空間の整備を継続して実施。【再掲】
	4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・空港アクセス線の本格的な工事着手。 ・下丸子1号踏切の地方踏切道改良計画を国土交通大臣に提出。 ・橋梁の耐震性を向上させ、広域的な防災体制を強化。 ・「防災街区整備地区計画」が施行され、バス通り沿いなどで新たな建替え助成を開始。 ・大森南一丁目地先、平和島六丁目地先において、防災船着き場を計画。

大田区交通政策基本計画 中間見直し
(令和6年度～令和10年度) 概要版

令和6年3月発行

発行

大田区まちづくり推進部 都市計画課

〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

電話:03-5744-1111(代表)