

1. 背景・概要、経過

大田区の交通に関する総合的な計画として、平成 30 年 3 月に策定された「大田区交通政策基本計画」について、令和 4 年度から 2 か年かけて 5 年に 1 度の中間見直しを行う。

中間見直しに際しては、大田区基本計画、区の個別計画などの改定を取り入れるとともに、新型コロナウイルスの感染拡大や交通に関わる技術的な進展等を含む、現計画策定後の社会・経済の動きを取り入れて行う。

中間見直しのスケジュールとしては、1 年目に、大田区交通政策基本計画の点検・評価、区民アンケート、社会的背景の変化の把握等を行った後、計画骨子の作成までを行う。2 年目は、計画骨子をもとに、パブリックコメント等で区民等の意見を聴取・反映させた計画を作成する。

令和 4 年 10 月 11 日に第 1 回大田区交通政策基本計画推進協議会を開催した。

2. 有識者会及び推進協議会名簿

会議体	区分	所属・職名	氏名
有識者会	学識経験者	東京工業大学副学長 環境・社会理工学院 教授	屋井 鉄雄 (座長)
		東京都立大学都市環境学部教授	清水 哲夫 (副座長)
		中央大学研究開発機構教授	秋山 哲男
		筑波大学システム情報系教授	谷口 綾子
推進協議会	大田区職員	関連部署部長	
	学識経験者	東京工業大学副学長 環境・社会理工学院 教授	屋井 鉄雄 (会長)
		東京都立大学都市環境学部教授	清水 哲夫 (副会長)
	区民代表	自治会連合会、商工会議所、商店街連合会、観光協会	
	大田区議会	区議会議員	
	交通事業者	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	
	官公庁	国土交通省、東京都、警視庁	
	その他	遊漁船業者、工業団体、NPO 法人等	
	大田区職員	主要関連部署部長、関連部署課長	

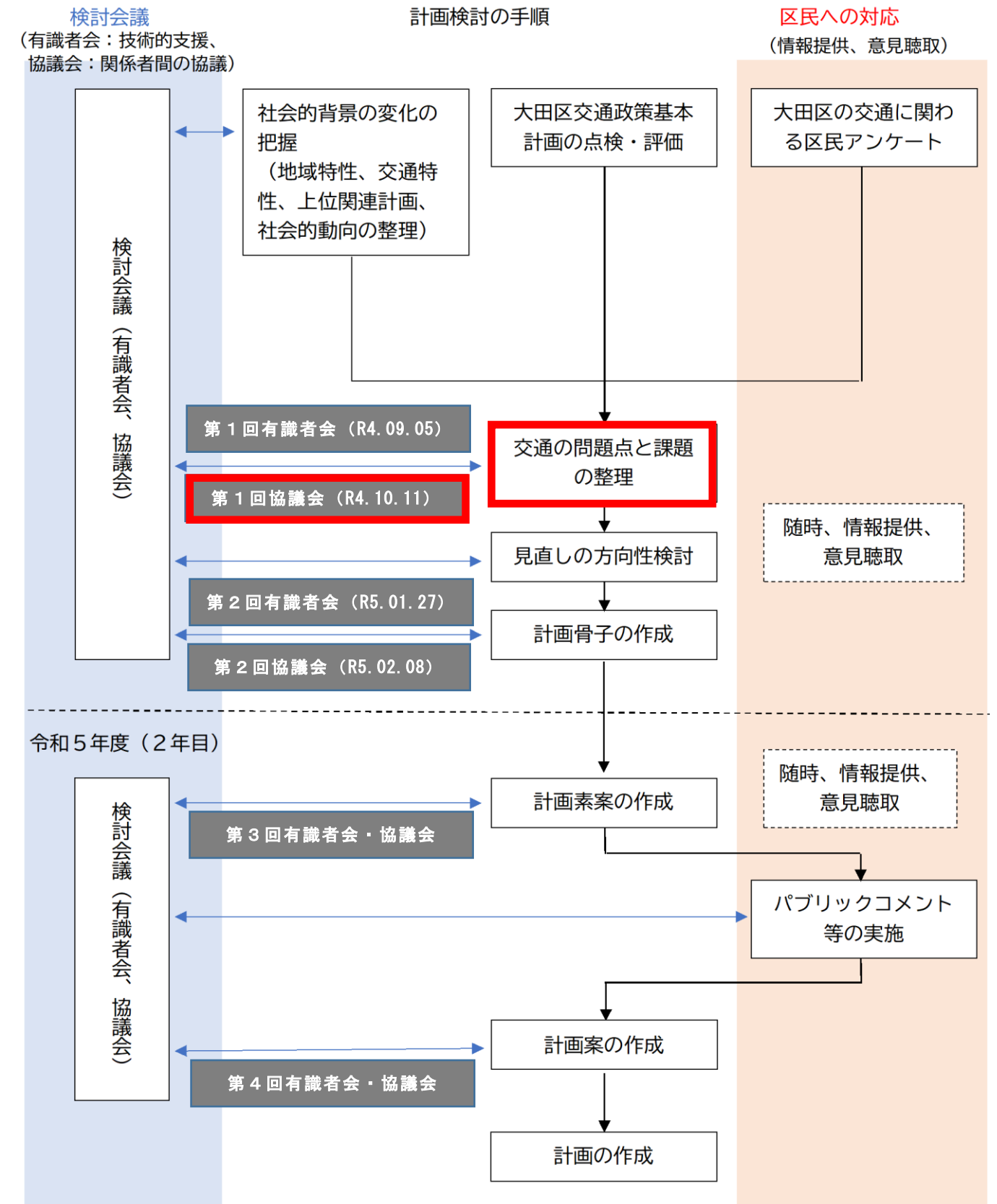
3. 議題

- 「大田区交通政策基本計画の中間見直しについて」
- 「大田区交通政策基本計画の点検・評価について」
- 「大田区の交通に関わる区民アンケート結果について」
- 「社会的背景の変化について」
- 「中間見直しにおける課題（素案）」
- 「報告事項（公共交通不便地域改善に向けた取り組みについて）」

(参考資料)

- 参考資料 1 大田区交通政策基本計画 施策の体系
 参考資料 2 大田区交通政策基本計画の点検・評価についてー成果管理シートー
 参考資料 3 大田区の交通に関わる区民アンケート 単純集計 (速報)
 参考資料 4 社会的背景の変化について (詳細) ー地域特性、交通特性、上位関連計画、社会的動向ー

4. 大田区交通政策基本計画の中間見直しについて



5. 大田区交通政策基本計画の点検・評価について

モニタリング指標から、業務指標評価は、計画策定時の指標から多くの分野で進捗しており、中間見直し後も、これらを継続していく必要がある。

一方、目標達成指標は、業務指標評価の総合的な指標であり、下落している。これは、個々の内容では進捗しているものの、全体では満足していない結果となっている。

1) 業績評価指標

※グレー: 計画策定時の指標

目標	項目	モノサシ(指標)	計画策定時の指標	単位	指標の推移						
					平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度 令和元年度	令和2年度	令和3年度	
					2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	
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)	%	75.8	76.2	72.8	-	-	78.1	
		「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)	%	75.2	73.6	73.0	-	-	78.0	
		「買い物の便」に満足している区民の割合(%)	74.1% (平成28年度)	%	74.1	74.8	75.2	-	-	76.9	
	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。	91.0% (平成29年度)	%	-	91.0	85.2	90.8	88.7	91.4	
		大田区内の公共交通網(電車・バスなど)に満足していますか。	85.0% (平成29年度)	%	-	85.0	78.1	83.1	79.5	81.9	
	自転車に関わる評価	放置自転車台数	1,323台 (平成28年度)	台	1,323	1,103	941	1,017	872	534	
	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)	%	43.2	43.1	46.4	-	-	-	
「バリアフリー」に満足している区民の割合(%)※			34.0% (平成28年度)	%	34.0	35.9	33.7	-	-	35.2	
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)	件	1,279	1,348	1,445	1,332	1,259	1,400		
都市の活力	業務や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(%)	60.0% (平成28年度)	%	60.0	60.4	61.3	-	-	60.1	
		都市計画道路の整備延長(km)、整備率(%)	52.40km、48.7% (平成28年度)	km	52.40	52.40	52.59	52.59	52.59	52.87	
		区内全鉄道駅の1日平均乗降人員	163.5万人/日 (平成28年度)	万人/日	163.5	167.7	171.0	170.7	116.4		
		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)	145.7万人、33.6万人 (平成28年度)	万人	145.7	158.5	143.0	171.5	67.8		
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)	%	84.3	78.4	82.0	77.7	83.8		
		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(km)	計20.8km (平成28年度)	km	20.8	21.0	21.3	21.7	21.1	23.5
		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(%)	60.3% (平成28年度)	%	60.3	63.0	65.8	68.5	72.6	73.9
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)	団体	5	-	-	-	-	4	

※「バリアフリー」に満足している区民の割合: 大田区政に関する世論調査で「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」の設問がなくなったため、代わりに指標として追加しました。

2) 目標達成指標

目標	指標	計画策定時の指標	令和4年度の指標
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」に対する満足度	65.0%	57.8%
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」に対する満足度	65.5%	49.3%
環境	「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%	34.7%
全体	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%	34.9%

※表中空欄箇所は、令和4年11月現時点で確定値が未公表のものを示す。

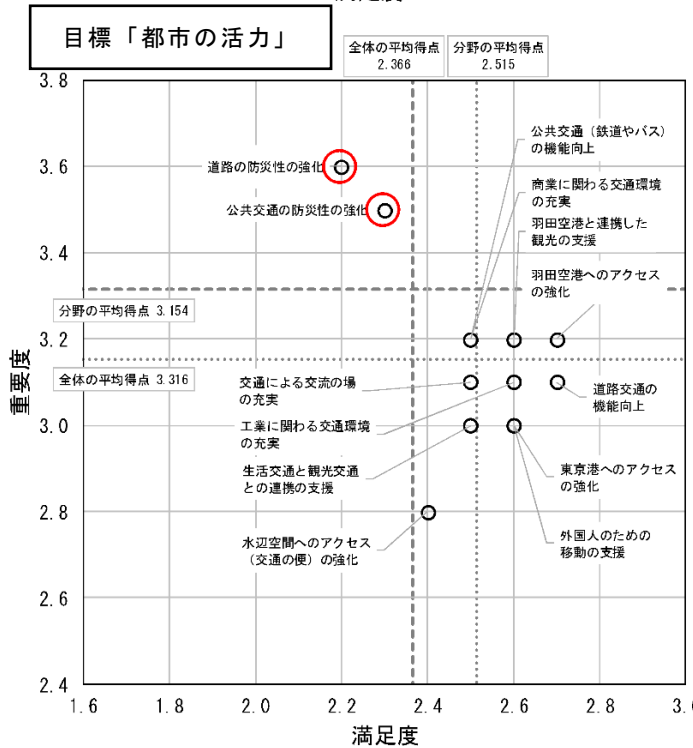
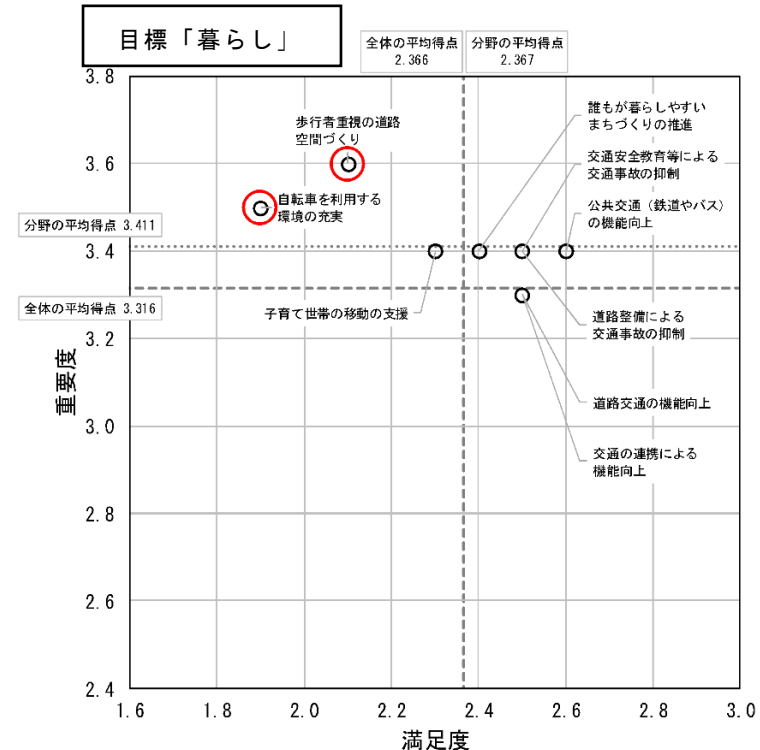
6. 大田区の交通に関わる区民アンケート結果について

アンケートは、16歳以上の区民を対象に無作為抽出2500人に郵送、この他に特別出張所に320票を配架して、回収は876票で回収率は31.1%。

【アンケート回答者の属性】

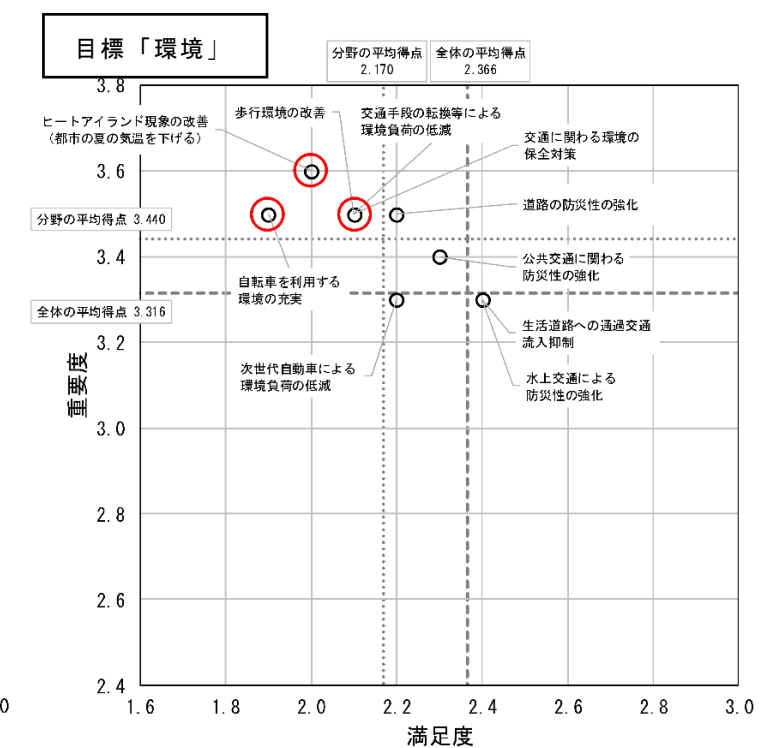
- ・性別は約60%が女性、約40%が男性となっている。
- ・年代は60代以上が約40%、ボリュームゾーンは50代で約20%となっている。
- ・アンケート結果のうち、目標別に重要度と満足度を計った結果を以下に示す。
- ・重要度が分野の平均得点以上であり、満足度が分野の平均得点以下となる施策の方向性を抽出する。

目標「暮らし」では、「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」が該当。



目標「都市の活力」では、「道路防災性の強化」、「公共交通の防災性の強化」の防災に関連する施策の方向性が該当。

目標「環境」では、「自転車を利用する環境の充実」、「ヒートアイランド現象の改善(都市の夏の気温を下げる)」、「歩行環境の改善」、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「交通に関わる環境の保全対策」の5つが該当し、自転車と歩行環境については、目標「暮らし」の結果と同様の施策が該当しており、残りの三つは環境に直結するものが該当。



7. 社会的背景の変化について

地域特性、交通特性、上位関連計画、社会的動向4つの観点から整理し、このうち地域特性と交通特性は大田区固有の特性、残り二つは全国的な要素となっている。

【概要】

- 人口動態は、近年やや減少したのち将来人口はやや回復するが、令和3年時点の人口約73万人を超えないこと、2050年頃に高齢者割合28.2%になることが予想されている。
- 都市の変化として、近年の区においては、令和島の編入、羽田空港跡地の再開発、多摩川スカイブリッジの開通、羽田エアポートガーデンなどが挙げられる。
- 交通特性は、新型コロナウイルス感染拡大前よりトリップ数が減少傾向にあること、年代別にみると75才以上の高齢者のトリップ数が唯一増加している。
- 区内移動手段の分担は、徒歩42.5%、自転車33.1%である。
- 区内交通の動向は、新空港線、羽田空港アクセス線、多摩川トンネルなどの整備が注目されている。
- 新型コロナウイルス感染症による影響は、公共交通移動者の減少（前年比6～7割）、移動時における他人との接触を低減する動き、テレワークの継続・拡大が主だったものとして挙げられる。

8. 中間見直しにおける課題（素案）について

現行計画策定後の変化から抽出・整理した大田区の交通に関わる主な課題は、下図にしたがって整理した右表のとおり。

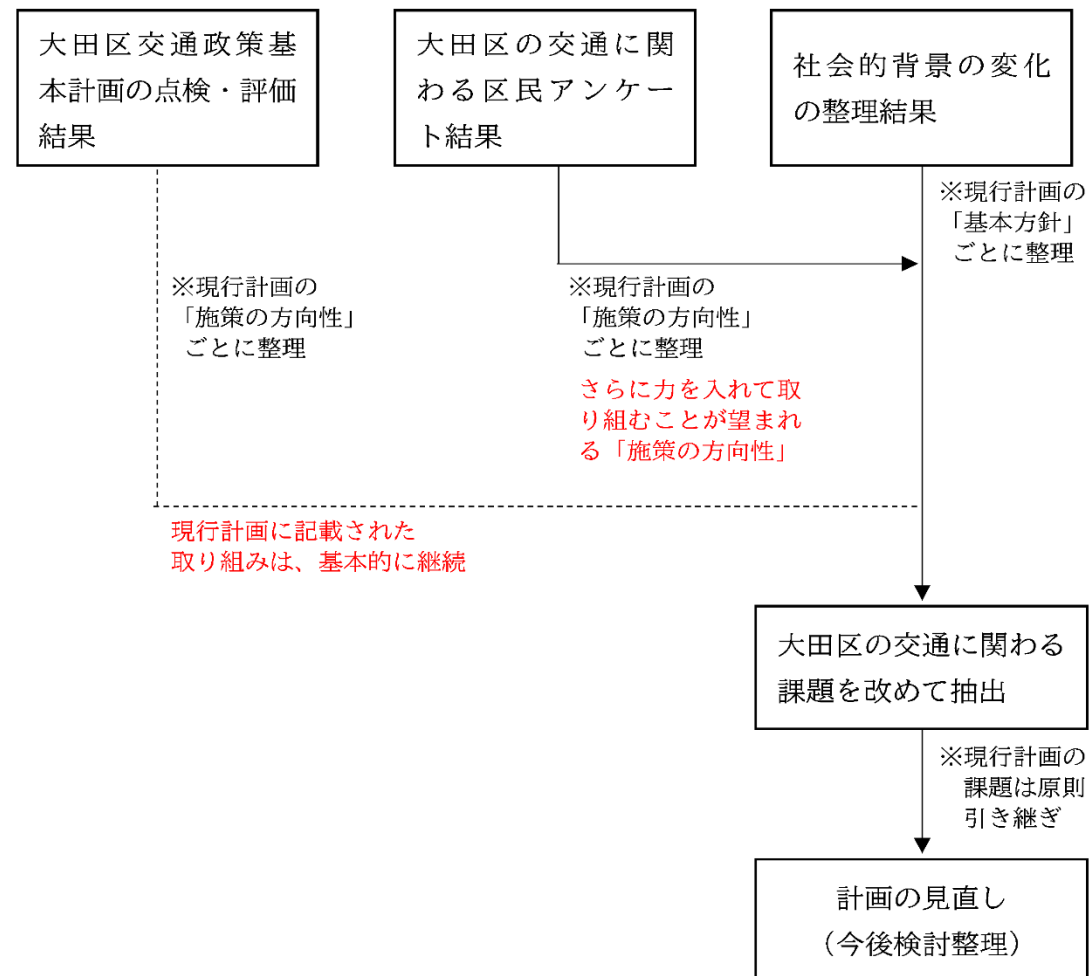


表 現行計画策定後の変化から抽出・整理した主な課題

目標	基本方針	現行計画策定後の変化から抽出・整理した大田区の交通に関わる主な課題
暮らし	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	・移動の減少も視野に入れた地域公共交通の維持・確保
		・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進
		・自転車利用環境の整備推進 ・シェアサイクルの普及促進 ・質の高い歩行空間づくり ・新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入
都市の活力	商業、工業を支える交通サービスの提供	・高齢者の移動手段の確保
		・交通安全対策の推進
		・広域拠点性の向上（内陸部と空港臨海部のアクセスの強化） ・物流機能の向上
環境	観光と交流支える交通サービスの提供	・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進 ・観光客の移動支援 ・天空橋駅周辺における都市計画道路の整備推進
		・業務を支える交通サービスの提供
		・令和島へのアクセス交通の維持・確保 ・羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）へのアクセス交通の充実 ・広域的な南北方向の交通・物流機能の充実 ・空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進/促進
		・交通の防災性の更なる強化（大規模地震、水害等への対応）
環境	地球温暖化対策の促進	・「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「交通に関わる環境の保全対策」について、引き続き取り組みを進めることが必要
		・都市の環境負荷の低減
		・人にやさしい移動環境の提供
		・災害に強いまちづくりへの交通の支援

※ : 点検・評価及び区民アンケートの整理結果から、取り組みの充実が必要なものとして抽出された課題

9. 報告事項（公共交通不便地域改善に向けた取り組みについて）

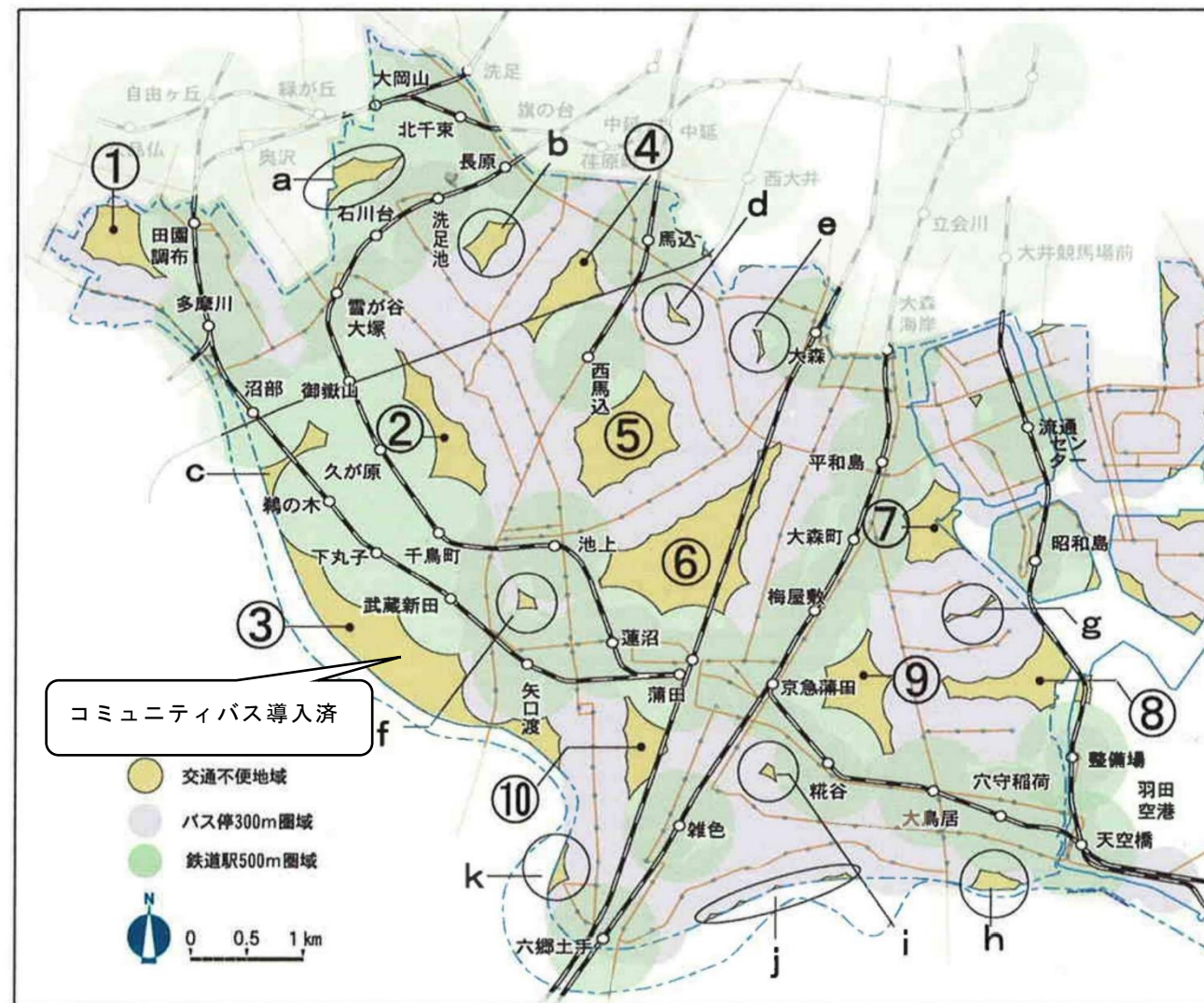
（1）目的

公共交通不便地域の解消に向けて、新たな交通手段の検討に資するデータ取得を目的とした実証実験を検討する。

（2）検討対象地域

大田区では、鉄道駅から500m以上かつバス停から300m以上離れている地域を、公共交通不便地域として設定している。

候補地域検討の対象となる「公共交通不便地域」



注：居住者がゼロまたは殆どいない臨海部を除く

注) 図の①～⑩の地域を基本とし、導入候補地域の選定を検討するが、a～kの地域は、1箇所平均が約2.9ha、最大7.4haと狭いため検討対象としない。ただし、今後の具体的なルート設定にあたって、複数地域を同一ルートにするなど考慮が必要である。

10. 協議会における主な発言要旨

- 新型コロナウイルス感染症の影響の長期化によって、人流の動きが回復していない。
- 高齢者や外国人にどのように公共交通を使ってもらえるかが問題となっている。
- 高齢化社会になり、10年後や20年後を見据えた場合、歩行者が安全に利用できる環境整備が必要となる。
- 自転車は身近な乗り物であることから、安全な道路づくりが必要となる。
- バリアフリー対策、ユニバーサルデザイン対策を含めた道路環境の充実が必要となる。
- 羽田空港の利便性が向上する中で、公共交通機関は、自転車との連携や、舟運との連携などを図るなど、より魅力的にしていけることが課題となっている。
- テレワーク、在宅勤務は、新たな生活様式として定着しつつある。
- 運送業界は、乗務員不足が課題となっている。
- 公共交通サービスを将来にわたって維持継続していくことが、重要な課題として認識している。
- 燃料費が高騰しており、大きな問題となっている。
- 観光の視点で、利便性だけでなく、付加価値の部分も検討していく必要がある。
- 交通結節点の機能向上を検討していく必要がある。