

指標の達成状況の分析

【国際都市おおたの魅力づくり】

●「区内人口の社会増減率」は目標値を大きく上回った。平成27年の国勢調査において、10歳代から20歳代前半および30歳代から40歳代の移動率が高いという結果が出ており、近年見られる東京圏への若年層の流入増大の影響を受けているものと見られる。また、平成28年度に実施した転入動向分析のためのアンケートにおいて、他都市と比較して大田区を選んだ方の決め手として「通勤通学の利便性」が最も多く挙がっており、交通の利便性に優れた大田区が、主に「働き場」や「学びの場」として選ばれているものと考えられる。

●JR蒲田駅、JR大森駅の乗客数は増加傾向にあり、大田区の中心拠点としての蒲田駅の役割がさらに重要となっている。駅周辺の都市基盤整備(検討を含む)や区の人口増加、外国からの来訪者数・羽田空港の利用者数の増加等が、乗客数増加に影響していると考えられる。

●「住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合」は、目標値を上回り、駅周辺の整備がまちの魅力向上につながってきている。

【個性が光るまちづくり】

●私鉄主要駅はほぼ全ての駅で乗降客数が増加した。京急蒲田西口駅前地区の市街地再開発事業完成等、駅周辺のまちづくりを行った地域では、乗降客数の増加に影響していると考えられる。

●景観まちづくり賞の応募件数は初回に比べ減少したものの、シンポジウムの出席者は増加している。

めざす姿に対する成果と課題

【成果】

【国際都市おおたの魅力づくり】

●蒲田駅や大森駅周辺の都市開発にかかわる基盤整備方針の取りまとめや都市計画等を策定し、駅周辺地域開発を積極的に推し進めたことにより、多彩な魅力を持ち多くの人々が住み続けられる質の高い都市の実現につながっている。

●既存のサインを見直し、必要な情報を必要な場所にわかりやすい案内表示を設置し、訪問者をスムーズに目的地へ誘導できるようになった。

【個性が光るまちづくり】

●京急蒲田駅や糀谷駅周辺の都市開発事業や「池上地区まちづくりランドデザイン」の策定等により、私鉄主要駅周辺の都市開発についても積極的に推し進めてきた。

●景観法及び大田区景観条例に基づき事前協議や届出により、景観形成の誘導を図った。特に大きい規模の建築物に対しては、景観アドバイザーが助言等を行うことにより、より質の高い景観形成の誘導を行った。

●大田区らしい魅力あふれる景観形成をさらに推進するため、平成27年度から隔年ごとに景観まちづくり賞や景観パネル展を実施している。区内の良好な景観形成に寄与する建築物や活動の応募が多数あり、表彰案件は広く公表することで、景観への関心を高めている。

●地域の特性を活かした良好な景観への誘導を図るため、平成30年10月に「洗足池景観形成重点地区」の追加指定を行った。

【課題】

【国際都市おおたの魅力づくり】

●羽田空港の国際線増便・機能拡張、新空港線整備等の事業化を背景に、蒲田駅は大田区の中心拠点・交通結節点としてのさらなる重要な役割が期待されている。

●蒲田駅周辺地区では、東西自由通路の整備、駅ビルや周辺街区の共同化による建替え促進等、交通結節機能向上を目指すとともに、新空港線整備との整合を図る必要がある。

●大森駅について、西口周辺では都市基盤施設の整備に合わせた沿道の老朽建築物について不燃化、共同化に向けた機運の醸成を支援する必要がある。また、東口周辺では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する必要がある。

【個性が光るまちづくり】

●東急線沿線地区では、「おおた都市づくりビジョン」の重点地区において、地域住民や関係機関とまちづくりの調整を図る必要がある。

●京急蒲田西口地区では、センターエリアにおいて街区別に共同化事業が検討・実施段階のため、今後もまちづくり活動団体による情報共有と事業の相互調整が必要である。雑色駅周辺地区では、木造密集市街地など防災上の大きな課題があり、都市計画決定済みの放射19号及び補助42号、駅前広場の整備と一体的に進めていく必要がある。

●景観計画策定から5年が経過したことから、これまでの実績を踏まえ、各種施策や景観まちづくり賞のあり方など今後の方針を検討する必要がある。また、景観に関する各種施策とシティプロモーションとの連携の可能性を検討する必要がある。

新基本計画への反映（今後の方向性）

【国際都市おおたの魅力づくり】

- 蒲田駅周辺地区については、新基本計画においても引き続き主要事業として位置づけ、公共交通の利便性向上など、交通結節機能の強化、駅周辺エリアの回遊性、にぎわいの向上に向けて、東口駅前広場整備を進めていく。また、東西自由通路の整備、駅ビルや周辺街区の共同化による建替え促進等を目指し、蒲田駅周辺地区ランドデザインの改定に合わせて、中長期整備計画の中で検討する。
- 大森駅西口周辺では、都市基盤施設整備を推進し、老朽建築物の不燃化・共同化に向けた機運醸成を支援することで、安全で快適な市街地形成を図る。同駅東口周辺では、駅前広場の再整備・機能更新を図り、拠点駅に相応しいにぎわいや快適性の向上を図る。

【個性が光るまちづくり】

- 東急線沿線地区では、「おおた都市づくりビジョン」の重点地区において、関連事業の進捗状況にあわせ、地域や関係機関と連携し、地域の特性を活かした魅力あるまちづくりを進める。
- 京急蒲田西口地区では、センターエリア共同化事業の早期実現のため、まちづくり活動団体を引き続き支援する。雑色駅周辺地区では、まちづくり研究会が共同化に向けた検討を重ねており、防災上の対策も含め今後も継続的な支援を行う。
- 各地域の特性に応じた自然や多様な歴史資源、生活文化をまちづくりに生かすため、「大田区景観計画」に基づき、個性と魅力あふれる良好な景観形成を誘導する。景観法及び大田区景観条例に基づき、一定規模以上の建築物の建築等を計画する際の事前協議や届出により、良好な景観への誘導を図る。

「めざす姿」の達成度評価

区分	達成度合い	判定
A	施策のめざす姿をおおむね達成	A
B	施策のめざす姿に相当程度進展あり	
C	施策のめざす姿に大きな進展がない	

指標の達成状況の分析

【基幹交通ネットワークの整備】

●通学・通勤の便の満足度については、鉄道事業者による駅施設の改善やホームドア設置など、安全対策を進めたことにより、一定程度の満足度が得られている。平成30年度は、新空港線が整備着手には至っていないことや、バス事業者の運転手不足などを理由とした運行本数の減便が行われたことにより、満足度が低下したものと考えられる。

●道路の整備に満足している区民の割合は増加傾向にあるが、大田区の都市計画道路の完成率は依然低い状況にある。

【地域交通ネットワークの整備】

●自転車走行環境整備は平成30年度に延長で約39 kmとなり、概ね計画どおり進捗した。

●放置自転車台数は順調に漸減傾向にあり、目標値の2,280台を大幅に下回る1,177台となった。

●「区民の声」の調査による「交通の安全性について満足している区民の割合」は、年々増加傾向にある。

●京浜急行線連続立体交差事業は平成28年度末に完了し、一部のアクセス道路を除き京急蒲田駅東口駅前広場の整備も完了した。道路の整備に満足している区民の割合増加につながっているものと考えられる。

めざす姿に対する成果と課題

【成果】

【基幹交通ネットワークの整備】

●補助44号線Ⅱ期の完成や、大田区画街路第4・5・6・7号線の新たな事業化など、従前からの事業中の路線を含めた着実な整備の推進により、安全な交通や歩行者空間の確保等の実現に結びついている。

●新空港線は平成12年に運輸政策審議会の答申第18号でA2路線に位置付けられた(評価はA1、A2、B路線の3段階)。その後15年ぶりとなる交通政策審議会答申第198号(平成28年)において、24プロジェクトの内「進めるべき」7路線の一つに位置付けられ高い評価を受けた。

●東京都の「広域交通ネットワーク計画」(平成27年)では、新空港線は「整備について優先的に検討すべき路線」として抽出されなかったが、答申第198号を受け、「都民ファーストでつくる『新しい東京』」、「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年)においては、具体的な取り組みとして位置付けられた。

●大田区としても、まちづくり・区内交通ネットワークの軸として「おおた都市づくりビジョン」「大田区交通政策基本計画」の重要プロジェクトとして位置付け、事業化に向け事業を推進している。

【地域交通ネットワークの整備】

●自転車走行環境整備の推進により、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ともに交通ルール順守につながっている。

●京急線連続立体交差事業に伴い、高架下や再開発ビルなどで自転車等駐車場の整備が完了した。

●既存自転車等駐車場の改良や、路上放置禁止の啓発活動により、放置自転車台数は大幅に減少した。

●コミュニティサイクルは、サイクルポートやラックの設置数や自転車台数を増加したことに比例して、利用者数も増加傾向にある。

●他自治体の事業と関連する京急本線付属街路第2号線を除き、京急沿線アクセス道路及び京急蒲田駅前広場の整備が完了した。これにより、駅へのアクセスが向上するとともに、ゆとりある歩行者空間を有する駅前広場となった。

【課題】

【基幹交通ネットワークの整備】

●蒲田駅・京急蒲田駅間800mの鉄軌道による連絡整備(新空港線)は、区民からの要望が高く、極めて重要度の高い事業である。その実現のためには、関係者間の早期合意形成が必要である。

●都市計画道路について、事業中の路線は用地の任意取得を進めつつ、収用による取得も視野に入れ、早期整備に向けて着実に事業を展開していく必要がある。

【地域交通ネットワークの整備】

●自転車走行環境整備については、ネットワーク化の要望が多く、各年度の施工距離を延伸していく必要がある。また、自転車活用推進法の制定及び国の自転車活用推進計画の決定により、東京都の自転車活用計画も平成30年度末に策定され、大田区においてもこれらに基づいた対応が求められている。

●蒲田駅や大森駅、京浜急行沿線での自転車等駐車場整備により、放置自転車の撤去台数も大きく減少してきたが、東急線沿線や都営浅草線沿線では依然放置自転車が多い状況にあり、改善が必要となっている。

新基本計画への反映（今後の方向性）

【基幹交通ネットワークの整備】

- 東西交通（新空港線）の整備、交通不便地域の解消、臨海部の交通アクセス改善等、区内の交通利便性をさらに高めるための整備を推進していく。
- 新空港線については、関係者合意が図られた後、速やかに整備主体（第3セクター）設立に向けて取り組んでいく。
- 都市計画道路の整備については、快適な交通ネットワークを形成し、良好な都市空間の確保に加え、無電柱化にもつなげる整備が進むよう、新基本計画においても重点施策として取り組んでいく。

【地域交通ネットワークの整備】

- 自転車走行環境整備については、優先度や連続性を考慮しながら完成年度の前倒しを目指し、安全で快適な走行環境を構築していく。
- 自転車活用推進法に基づき、区の自転車活用推進計画の策定に向けて、関連機関・部局等による検討の場を設置し、計画策定に取り組んでいく。
- （仮称）蒲田駅東口地下自転車等駐車場の整備を進めていく。また、電動アシスト自転車や3人乗り自転車など、自転車の多様化に対応する自転車等駐車場の改良、改善を進めるとともに、自転車等駐車場が不足している地域の中長期的な整備についても検討していく。
- 自転車利用者に対する啓発を引き続き推進し、放置自転車の減少を図る。
- コミュニティサイクルは、さらに認知度向上を図るとともに、公共交通の補完や自転車走行環境も加味しながらポート増設が必要である。コミュニティサイクルについては、令和元年度にこれまでの効果検証を行い、本格実施か事業撤退等の判断をする。

「めざす姿」の達成度評価

区分	達成度合い	判定
A	施策のめざす姿をおおむね達成	A
B	施策のめざす姿に相当程度進展あり	
C	施策のめざす姿に大きな進展がない	

基本目標 2 まちの魅力と産業が世界に向けて輝く都市

個別目標 1 水と緑を大切に、すべての人に安全で潤いのある暮らしを実現します

施策 3 潤いとやすらぎのあるまちをつくります

施策：5年後のめざす姿（最終アウトカム）

○誰もが身近な場所で水や緑にふれあい、親しむことができる都市になっています。

施策の指標（★…モノサシ指標 ☆…モノサシ指標【再掲】 ◎…中間アウトカム指標 ●…アウトプット指標）

項目	H25	H26	H27	H28	H29	H30	目標値	達成度
★ 身近な場所で水や緑に親しめると 思う区民の割合	53.8% (H24)	52.3%	52.3%	51.2%	53.6%	50.0%	60%	83.3%
◎ ☆ 「緑の多さに満足している」と 答えた区民の割合【再掲】	57.5% (H24)	53.8%	58.7%	59.5%	61.2%	58.6%	63%	93.0%
◎ ふれあいパーク活動への参加 団体数	124	129	137	135	130	128	160	80.0%
★ 公園の新設、拡張整備面積 累計(ha)	8.16 (H25)	8.16	8.35	8.35	10.51	15.16	13.2	114.8%
● 呑川緑道の整備延長(m)(累計)	4,388	4,458	4,538	4,608	4,688	4,835	4,800	100.7%
● 桜のプロムナードの整備延長 (m)(累計)	7,099	7,319	7,489	7,559	7,739	7,888	7,900	99.8%

本施策の主な事業（未来プラン事業）及び実施計画事業（◎…主な事業 ○…実施計画事業） 単位：千円

事業名	H26 決算額	H27 決算額	H28 決算額	H29 決算額	H30 決算額	進捗状況
◎ ○ 拠点公園・緑地の整備	431,537	1,201,456	463,947	834,663	609,953	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ ○ 地域に根ざした公園・緑地の整備	153,564	484,119	570,137	936,931	667,859	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ 多摩川ふれあいの場の整備	6,611	0	0	0	0	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ ○ 呑川緑道の整備(風の道のまちづくり)	20,615	14,040	21,481	62,088	30,147	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ ○ 桜のプロムナードの整備	86,060	79,892	30,383	85,891	112,179	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ 地域力を活かしたみんなのみどりづくり	13,576	13,360	13,324	13,036	33,875	Ⅱ 予定どおり進捗
◎ 美しいまちなみづくり(再掲2-1-1)						
◎ スポーツ施設の整備・充実(再掲1-2-5)						
◎ 海上公園の移管整備(再掲2-2-2)						
◎ 新スポーツ健康ゾーンの整備(再掲2-2-2)						
◎ 海辺の散策路整備(再掲2-2-2)						

指標の達成状況の分析

【緑のやすらぎの空間づくり】【水辺のやすらぎ空間づくり】【水と緑の回廊づくり】

- 「身近な場所で水や緑に親しめると思う区民の割合」は、5年間を通じて横ばい状態にあるが、「緑の多さに満足している人の割合」は、上昇傾向にある。
- 民間開発等により区の緑被率が低下しているが、公園の新設・拡張整備面積は目標を大きく上回り、また、多摩川におけるふれあい活動、呑川緑道・桜のプロムナード整備等により、身近な緑に対する魅力向上につながってきている。

【心に豊かさを感じる美しいまちなみづくり】

- ふれあいパーク活動団体は、平成30年度中に2団体の減があったため、29年度末の130団体から30年度末には128団体となった。128団体の地域的な内訳は、蒲田地域が50団体と最も多く、以下、調布地域29団体、大森地域25団体、稲谷・羽田地域24団体となっている。おおた花街道活動団体は、6団体となっている。

めざす姿に対する成果と課題

【成果】

【緑のやすらぎの空間づくり】【水と緑の回廊づくり】【心に豊かさを感じる美しいまちなみづくり】

- 拠点公園の新たな整備や機能拡充を図り、区民の余暇活動、健康増進、自然とのふれあい等様々な活用ができる場所となった。
- 公園・緑地の新設・拡張等により、多様な世代が利用しやすい地域に根ざした区民に愛される「地域の庭・広場」としての公園づくりが進んだ。
- 「公園のストック活用」や「公民連携等の管理運営手法」等の調査・研究により、公園の新たな機能整備・利活用推進のベースが構築できた。
- 呑川緑道・桜のプロムナードの整備推進により、身近な場所で水や緑にふれあえる場所が増えた。
- ふれあいパーク活動・おおた花街道とも、活動に積極的な団体が確保されるとともに、道路や公園が地域で親しんでもらえる場となった。

【水辺のやすらぎ空間づくり】

- 様々な活動支援を行ってきた2校の「水辺の楽校」に加え、3校目となる「やぐちのわたし水辺の楽校」が「水辺の楽校プロジェクト」の登録を目指すなど、活動の広がりを見せている。「大田区かわまちづくり計画」に基づき、散策路、スロープ、水際空間等の整備により、利用者が楽しめる自然環境が創出された。

【課題】

【緑のやすらぎの空間づくり】【水と緑の回廊づくり】【心に豊かさを感じる美しいまちなみづくり】

- 今後の公園整備については、使われていない小規模公園の有効活用も含め、区民ニーズの的確な把握、公園の役割（環境改善、区民の憩いの場、防災機能、観光資源等）の検証等を行い、人口構成等将来を見据えた「公園のあり方」を踏まえて取り組む必要がある。また、公園の新たな魅力アップや維持管理コストの縮減に向けた公園運営の構築が求められている。

- 呑川緑道・桜のプロムナードに関しては、整備の推進と合わせて区民への周知について検討が必要となる。

- 大田花街道は、「作業負担が大きい」、「活動適地が少ない」、「安全面の考慮が必要」等の課題があり、ふれあいパーク活動でも、活動に適した場所は概ね既存団体により実施されている。また、いずれも、担い手となる町会・自治会等の構成員の高齢化などにより、維持継続が難しい状況となっている。

【水辺のやすらぎ空間づくり】

- 「やぐちのわたし水辺の楽校」のための環境整備が必要となる。多摩川の自然豊かな環境を身近に感じることのできる「水と緑の散策路」については、一部区間十分な幅員が確保されておらず、円滑な通行に支障が生じている状況であり改善に取り組む必要がある。

新基本計画への反映（今後の方向性）

【緑のやすらぎの空間づくり】【水と緑の回廊づくり】【心に豊かさを感じる美しいまちなみづくり】

- 地域要望や社会情勢に合った質の高い公園づくりを進めていくため、地域の住環境、公共施設、民間施設等の特性を踏まえた公園の再編や再配置、公共施設の機能集約等による公園スペースの確保、ニーズに応じた公園機能の転換など、幅広いストック活用を推進する。

- 小規模公園は、ふれあいパーク活動を含め、地域力を活かした「地域の庭・広場」としての活用促進を図る。大規模公園については、さらなる魅力向上を図るために、民間の管理運営能力活用（公民連携）について検討していく。

- 散策路整備では呑川緑道・桜のプロムナードの整備のほか、海辺の散策路整備も進めている。各事業単体ではなく大田区散策路整備事業として各事業を集約するなど、散策路ネットワークの形成も視野に入れ、整備計画を策定していく。

【水辺のやすらぎ空間づくり】

- 「水辺の楽校」支援を継続しつつ、「水と緑の散策路」における未整備箇所については、国土交通省と連携しながら改善を図っていく。

「めざす姿」の達成度評価

区分	達成度合い	判定
A	施策のめざす姿をおおむね達成	B
B	施策のめざす姿に相当程度進展あり	
C	施策のめざす姿に大きな進展がない	

指標の達成状況の分析

【災害に強いまちづくり】

- 耐震化は、建物所有者の高齢化や区分所有による資金的問題や耐震化に対する意欲の低下もあり、計画どおりには進んでいない状況である。
- 不燃化は、目標値には達しないものの地区計画の導入、新たな防火規制、不燃化特区による助成等により着実に進んでいる。（不燃領域率は東京都が算定しており、算定の基礎資料の変更等により、地域によって数値が低くなっている。）

【安全で円滑に移動できるまちづくり】

- ユニバーサルデザイン合同点検の実施や駅周辺のバリアフリー整備、各地区における特定事業計画の策定等により、ユニバーサルデザインの認知度が向上。「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」は目標値を上回っている。
- 交通事故発生件数は、全国的に減少している中で、平成29年は、大田区は13年ぶりに、増加に転じた。特に、平成30年に発生した高齢者関与事故は前年と比較して83件、自転車関与事故は前年と比較して106件増加するなど、高齢者関与事故及び自転車利用事故の増加したことにより、1,200件を下回る目標を達成できていない。

めざす姿に対する成果と課題

【成果】

【災害に強いまちづくり】

- 橋梁の耐震整備により、優先対策橋梁の整備率は44%（平成25年度末）から64%（平成30年度末）に上昇し、災害時の避難路、緊急輸送道路としての機能確保が図られた。
- 度重なる区内の浸水対策に関し協議を重ね、都下水道局による上池台地区浸水対策事業及び上沼部雨水幹線整備事業が着手された。
- 羽田・大森中地区では、不燃化特区による助成（計96件）、都市防災不燃化促進事業による助成（計59件）や地区計画の説明等により不燃化を促進した。
- 木造住宅は、対象となる3万件全戸への耐震化助成制度の個別周知等、様々な普及啓発活動により、380棟を耐震化した。特定緊急輸送道路沿いの建物は、東京都によるアドバイザー制度や助成金制度を活用し、耐震化を促進した。
- 東京都が中心となり、防災船着場を有する各区とともに「発災時における水上輸送ルートの確保に向けた防災船着場等の運用マニュアル」を整備した。
- 事業者と災害時協力協定を締結し、京浜島地区備蓄倉庫への水上からの輸送ルートを確保した。また、水上輸送と密接な連携関係にある陸上輸送に関する災害時協力協定締結団体（企業を含む）とも意見交換の場を設定し、区と協定締結団体との連携体制の構築に向けて取り組みを進めている。

【安全で円滑に移動できるまちづくり】

- 平成26～30年度の5年間で、都市基盤に関するユニバーサルデザイン合同点検を18回実施し、ユニバーサルデザインおよびバリアフリーの普及・啓発に努めた。

【安心して暮らせるまちづくり】

- 夜間の公園での迷惑行為防止のため、委託による夜間巡回パトロールを実施。また、区民からの苦情に速やかに対応するため、臨時・緊急のパトロール体制についても継続的に実施した。
- 橋梁の長寿命化修繕により、予防保全型の計画的な維持管理が進んだ。
- 街路灯をLED街路灯に切替整備し、区道の安全性を向上させるとともに、気候変動にも影響を与える二酸化炭素排出量の削減にも寄与した。
- 関係機関の協力を得ながら年齢別や対象者別などさまざまなイベントを開催して多くの参加者へ交通安全啓発を展開し、この10年間で、交通事故発生件数、死傷者数は約3分の2まで減少した。

【空家等対策の推進（実施計画）】

- 空家総合相談窓口で様々な相談にワンストップで対応し、必要に応じ協定団体との連携を図った。管理状態の悪い空家については、所有者等に文書を送付するなど適正管理を促した。
- 平成30年4月に開設した空家活用事業研究施設で、空家の活用方法についての研究を開始した。

【課題】

【災害に強いまちづくり】

- 優先対策橋梁の耐震化は進んでいるが、河川における許可工作物（橋梁）の耐震化も早急な対応が必要である。
- 不燃化について、建築主の高齢化や後継世代の不足等により建替えが難しい状況がある。特に羽田地区では無接道等により建替えが困難なケースが多い。
- 木造住宅は建物の更新時期を迎えているが、所有者の高齢化も進んでおり、耐震化に踏み切れない所有者が多い。分譲マンションや賃貸住宅では合意形成や資金調達が困難なケースがあり、耐震化に踏み切れない場合がある。
- 防災船着場について、発災時に有効活用が図れるように具体的な検討が必要である。
- 「下水道の整備・総合治水対策」では、浸水対策、耐震化の他、老朽化対策や合流改善にも取り組む必要がある。

【安全で円滑に移動できるまちづくり】

- ユニバーサルデザインのまちづくりに対する事業は確実に進捗しているが、区民の感じる割合とは乖離が生じている。

【安心して暮らせるまちづくり】

- 路面下空洞調査において、空洞発見箇所の補修件数が多くなってきており、安全確保のために、緊急対応が求められている。
- 交通事故が再び減少傾向となるよう、関係機関との協力強化等を通じ、交通安全意識の高揚を図っていく必要がある。
- 自転車の交通事故も多く、中でも30歳～50歳代の関与率が40%を超えており、年齢に応じた交通安全対策が求められている。

【空家等対策の推進（実施計画）】

- 空家の管理については、適正管理を進めるだけでなく、予防していくことが必要である。利活用については、改修費用が高額になることもあり検討が必要である。

新基本計画への反映（今後の方向性）

【災害に強いまちづくり】

- 橋梁は、令和元年度に定期点検及び整備計画の更新を行うとともに、引き続き河川許可工作物の耐震診断等を実施し、耐震化及び長寿命化修繕を進めていく。
- 密集事業による道路拡幅等事業（羽田地区）を引き続き推進する他、新たな地区計画の導入、都市計画変更による防火規制等の強化等により、各地域の不燃化をさらに加速させる。
- 木造住宅は、これまでの耐震改修に加え、新たに設けた除却助成制度の活用を促すと共に、助成制度の改善を進め、建物の耐震化率の向上を促進する。引き続き、普及啓発を行い、耐震化を進めていく。
- 協定締結団体と顔の見える関係構築に努めるとともに、水路と陸路の輸送ルート連携等、マニュアルの検証等を通して、より実効性のある体制整備を進め、災害時における水上輸送手段を確保する。合わせて、発災時に十分有効利用できるよう船着場の維持管理を進めていく。
- 呑川中流域合流改善事業について、区が受託事業として下水道工事を実施するなど、都下水道局との連携を強化し下水道事業に取り組んでいく。

【安全で円滑に移動できるまちづくり】

- 移動等円滑化推進方針の見直しや、平成30年のバリアフリー法改正により設けられた移動等円滑化促進方針策定の検討を行う。また、移動等円滑化推進計画のスパイラルアップを図るとともに、新規計画の検討を進めていく。
- ユニバーサルデザインのまちづくりを推進するために「将来のまちの姿」を明確にし、区民協働による整備エリアの選定や整備方針の決定など、より具体的な目標（取組み）を設定する。

【安心して暮らせるまちづくり】

- 路面下空洞調査に基づく緊急補修工事は、道路占用企業者等との協力・連携を図りながら対応し、道路の安全性を確保していく。
- 交通事故当事者、発生状況に応じた安全教育を推進し、年齢層等すべての対象者に向けた交通安全啓発の取組みを強化していく。
- 管理不全のマンションに対する対策や高齢者などの民間賃貸住宅への居住支援の促進について取組みを進めていく。

【空家等対策の推進（実施計画）】

- 高齢者施策との連携を図りながら空家問題の周知を効果的にやっていく。また、地域団体による活用に理解のある所有者の登録を促進する。
- 平成30～令和2年度までの3年間、空家活用事業研究施設を団体に利用してもらい、空家の活用方法について研究を実施する。この研究結果を空家等地域貢献活用事業に活かす。

「めざす姿」の達成度評価

区分	達成度合い	判定
A	施策のめざす姿をおおむね達成	A
B	施策のめざす姿に相当程度進展あり	
C	施策のめざす姿に大きな進展がない	