

中間見直し計画の骨子素案

目次

第1章 計画の見直しにあたって.....	1
1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 本計画のねらい.....	1
3. 計画の対象.....	1
4. 計画の位置付け.....	1
5. 目標年次.....	1
6. 中間見直しについて.....	2
第2章 区の交通の現況と課題.....	3
1. 交通を取り巻く社会情勢.....	3
2. 交通の特性.....	4
3. 関連法令、上位関連計画.....	5
4. 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）.....	7
5. 中間見直しに関わる課題.....	8
第3章 交通政策基本計画の基本的な考え方.....	9
1. 大田区の交通の理念.....	9
2. 目標.....	10
3. 交通の将来像.....	10
第4章 施策展開.....	14
1. 基本方針.....	14
2. 施策の体系.....	17
3. 施策の内容.....	17
第5章 本計画の推進に向けて.....	18
1. 計画を推進するための担い手の考え方.....	18
2. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進.....	19

※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所(一部の表を除く)

第1章 計画の見直しにあたって

1. 計画策定の背景と目的

平成 25 年 11 月に「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）が策定され、地方公共団体は交通に関する施策を、まちづくり等の視点を踏まえながら、総合的に実施することが求められるようになった。

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、交通利便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」を平成 30 年 3 月に、「大田区交通政策基本計画リーディングプロジェクト実施計画」を平成 31 年 3 月に策定した。

これらの計画を、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の交通環境の実現と、持続可能なまちづくりを進めていく。

4. 計画の位置付け

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」、「おおた都市づくりビジョン」に準拠するとともに、「大田区環境基本計画」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。

5. 目標年次

目標年次を令和 10（2028）年とするが、これに縛られずにあるべき姿を想定する。

6. 中間見直しについて

6-1. 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現行計画策定後の社会経済状況の変化、交通に関わる技術的な進展、上位関連計画の改定などを踏まえ、現行計画に示された取り組みの進捗状況を踏まえつつ、5年に1度の中間見直しとして、現行計画を踏まえつつ計画の見直しを行う。

6-2. 見直しの視点

現行計画策定後の社会・経済の動き、交通の状況、区民意識等を踏まえ、中間見直しの基本的な方針を以下のように4つ設定する。

1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

現行計画策定後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る。

新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化として、公共交通の利用への不安、在宅勤務の推奨、その他行動様式の変化により、公共交通の利用者の減少、自転車の利用の増加、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の変化がある。

また、歩行者については、過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性の高まりがみられる。

今回の中間見直しにより、新型コロナウイルス感染拡大の危機を契機とする、これらの交通の変化について、計画に反映する。

2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応

現行計画策定後、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り組みの進展、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ている。

10年計画の後半に向けた中間見直しとして、またその先のことについても念頭において、交通に関わる新たな技術やサービスの計画への反映（および、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）について検討する。

3) 高齢社会の進展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

現行計画策定後、高齢社会の進展とともに、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る。

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る。

以上のことから、高齢の方、障害のある方、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、計画の修正、充実を図る。

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る。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る。

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年（2050）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質0）の実現を目指すとしている。

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・充実を図る。

第2章 区の交通の現況と課題

区交通を取り巻く社会情勢、交通の特性、関連法令、上位関連計画、区民意識について、主に現行計画策定以降の変化に着目して整理した。

さらに、現行計画策定後の区交通を取り巻く状況の変化を踏まえて、現行計画策定時の課題を踏まえつつ、中間見直しにあたり考慮が必要な課題を整理した。

現行計画の「1. 交通を取り巻く社会情勢」(P5～P11)に、赤枠部分のポイントを加え再整理します。

1. 交通を取り巻く社会情勢

表 1 交通を取り巻く社会情勢

分類	項目	内容	
人口動態	区の人口推移	・区の人口は約72.9万人（令和4年1月1日現在）。増加傾向だったが、令和2年の約73.4万人をピークにやや減少傾向。世帯数は概ね増加傾向。	
	区の将来人口	・区の将来人口は、当面は減少傾向が続き、2030年～2040年頃にかけてやや回復する見込み。年少人口、生産年齢人口は減少、一方、老年人口は増加すると予測されている。	
	人口の分布状況	・各地域の5年間の人口は、概ね横ばいまたは微増傾向。5年間の高齢化率は、各地域とも概ね横ばいで推移。	
都市の動向	近年の都市の変化	令和島の編入	・令和2年6月に、中央防波堤埋立地に「令和島」という町名が新設。 ・令和島では、東京都がコンテナターミナルを整備し、平成29年から一部で運用を開始。東京港の重要な物流拠点として活用されている。
		羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）の再開発	・羽田空港跡地は、令和2年2月に「HANEDA GLOBAL WINGS」にエリア名を改称。「第1ゾーン（第一期事業地）」では、先端・文化産業の発信拠点である「羽田イノベーションシティ」の整備が進められており、「第2ゾーン」では、複合施設「羽田エアポートガーデン」が開業予定。
	今後の都市の動向	多摩川スカイブリッジの開通	・令和4年3月に、羽田空港（HANEDA GLOBAL WINGS）と川崎市殿町（キングスカイフロント）をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通。 ・川崎市の大師橋駅と天空橋駅を結ぶバス路線が令和4年4月から運行。
		羽田エアポートガーデンの開業	・羽田エアポートガーデンは、羽田空港第3ターミナル（国際線）と直結し、宿泊施設、イベントホール・会議室、バスターミナル、商業施設等を備えた複合開発プロジェクト。バスターミナルでは、都内への短距離路線のほか、新ルートを含む地方都市への中長距離路線が運行予定。
産業の動向	商業、工業の動向	・コロナ禍により、区内企業では、時差出勤・時短勤務、公共交通の回避、リモートワークなど、新たな取り組みが実施された。	
	観光の動向	・ウェルカムショップ、まちかど観光案内所では、コロナの影響により来訪者数が減少と回答。 ・今後は、入国規制の緩和や「HANEDA GLOBAL WINGS」の開業等により、国内外からの来訪者の増加が見込まれる。	
自然災害のリスク	大規模地震	・首都直下地震について、東京都防災会議の想定では、大森地域や糀谷・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る。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る。	
	水害	・多摩川の氾濫や高潮が発生した場合、最大で蒲田地域や糀谷・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る。中小河川等の氾濫が発生した場合、呑川周辺等の調布地域でも浸水が発生と想定。	
環境への配慮		・大田区における温室効果ガスの排出量は、平成25年度以降概ね減少傾向。部門別に二酸化炭素排出量をみると、運輸部門（自動車、鉄道）は16.2%。自動車が14.2%、鉄道が2.0%を占める。	

現行計画の「2. 交通の特性」(P12～P14)」に、赤枠部分のポイントを加え再整理します。

(再整理した結果の要点は、この資料の P13 からの「交通の課題と交通の将来像」に整理した交通の課題を参照)

2. 交通の特性

表 2 交通の特性

分類	項目	内容
近年の区内交通の変化	人の移動に関わる全体の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・発生・集中トリップについて、平成30年度と平成20年度を比較すると、すべての目的でトリップ数が減少。 ・年齢階層別では概ねすべての年齢階層でトリップ数が減少。一方、75歳以上の後期高齢者階層はトリップ数が増加。
	区内の移動	<ul style="list-style-type: none"> ・区内の移動について、平成30年度と平成20年度を比較すると、空港臨海部地域（南部）と馬込・池上地域、多摩川沿い地域（北部）間の増加率が特に高い。
	区内移動の手段分担率	<ul style="list-style-type: none"> ・区内を移動する際の交通手段の分担率は、徒歩が42.5%で最も多く、次いで自転車（33.1%）が多い。平成30年度と平成20年度を比較すると、自動車は3.5ポイント減少し、他の手段と比較して変化が大きい。 ・移動目的別に、平成30年度と平成20年度の手段分担率を比較すると、通勤（自宅-勤務）の鉄道利用率は約9ポイント上昇、一方、徒歩は約6ポイント減少。
鉄道の利用状況		<ul style="list-style-type: none"> ・区内鉄道駅の乗降客数は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、大きく減少。
バスの利用状況	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・東急バスの区内ターミナル駅（田園調布、蒲田、大森）を発着する路線の輸送人員は、2020年度と2019年度を比較すると、いずれの駅も7割程度に減少。 ・東急バス森01系統（大森操車所～西馬込駅前～蒲田駅）は令和4年3月に廃止。その他、複数の路線で早朝・深夜時間などをはじめ減便を実施。
	川崎鶴見臨港バスによる新規バス路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年3月に開通した多摩川スカイブリッジを經由し、羽田空港周辺と川崎市小島、殿町、浮島周辺との移動利便性向上に寄与。 ・「羽田イノベーションシティ」と川崎市の「キングスカイフロント」を直結し、両者の交流・連携の強化にも寄与。
	たまちゃんバス	<ul style="list-style-type: none"> ・たまちゃんバスは、平成21年10月の運行開始以降、試行運行の扱いだったが、令和元年7月から本格運行に移行した。 ・たまちゃんバスの月間利用者数は、令和元年7月～12月まで6,000人～7,000人前後を推移していた。令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、利用者数は低迷し、令和2年4月には2,018人まで減少。令和3年10月以降も、コロナ禍以前の水準までは戻っていない。
自転車の利用状況	駐輪場利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・区内の自転車等駐輪場の整備状況は、区営駐輪場が78か所（自転車収容台数34,654台）、民営駐輪場が11か所（自転車収容台数3,373台）となっている（令和2年度末時点）。 ・大森駅、蒲田駅、東急線蒲田周辺駅（矢口渡、蓮沼、池上）、平和島駅等については、駐輪需要に対する供給不足が想定されている。
	コミュニティサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクルの累積の会員登録数は、30,419人（令和2年度末時点）。令和2年度の月間利用回数は、特に利用の多い8月～11月には4万回を超えており、前年度（新型コロナウイルス感染症流行以前）の同月と比較すると、1万回以上増加。 ・令和4年6月現在で、区内には127ポートが設置されている。
	自転車通行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク整備の早期実現のため、令和元年度に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」の見直しが行われ、令和5年度末までに区内約170km全区間の整備を目指すこととしている。 ・令和2年度末時点では、約96kmの整備が完了している。
	自転車の適正利用	<ul style="list-style-type: none"> ・区は、自転車の適正利用の普及啓発のため、条例の改正、民間との協定の締結などを行っている。
交通事故の状況	交通事故件数	<ul style="list-style-type: none"> ・区内の交通事故件数は、概ね減少傾向にある。 ・令和3年は、令和2年から141件増加し1,400件。
	属性別関与率	<ul style="list-style-type: none"> ・直近5年間の交通事故における属性別の関与率を比較すると、高齢者の関与率は32～36%前後、子どもの関与率は4～5%と概ね横ばいで推移。 ・自転車の関与率は、平成29年に36.6%だったが、それ以降は増加傾向が続き、令和3年は49%。
羽田空港の利用状況		<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港の月間利用者数は、令和元年12月までは国内線で500万人～600万人前後、国際線で100万人台を推移していた。 ・令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い利用者数は減少。令和2年5月には、国内線が約38万人、国際線が約1.5万人まで減少。その後回復傾向にあるが、コロナ禍以前の水準までは戻っていない。

表 3 交通の特性 2/2

分類	項目	内容
今後の区内交通の動向	新空港線（蒲蒲線）	・新空港線について、区は令和4年度予算で新空港線の整備主体設立および関連事業費用として約11億8574万を計上。 ・令和4年6月には、新空港線整備事業について、都との間で都市鉄道利便増進事業における地方負担分の都区負担割合を含む基本的事項を合意。
	「羽田空港アクセス線」計画	・「羽田空港アクセス線」（仮称）について、国土交通省は令和3年1月に東京貨物ターミナルから羽田空港新駅までの新規建設区間についての鉄道事業を許可。
	国道357号多摩川トンネルの整備	・多摩川トンネルは、平成27年度に事業着手、令和2年2月に準備工事を着手。令和3年3月からはトンネルの立坑工事を実施（令和6年3月末まで）。
	スマートモビリティ	・大田区では、株式会社Luup（事業期間：令和3年4月～令和6年4月）、mile株式会社（事業期間：令和4年3月～令和4年7月）、株式会社サンオータス（大田区の一部が対象。事業期間：令和4年7月～令和6年4月）の事業が認定されている。
	自動運転パーソナルモビリティ	・令和3年7月、羽田空港の第1・第2ターミナルの国内線出発ゲートラウンジで、自動運転パーソナルモビリティ（自動運転電動車いす）を導入。自身のタッチパネル操作により、自動運転で搭乗ゲートまで移動することが可能。
	自動運転バス	・HANEDA INNOVATION CITY施設内を循環する自動運転バスが令和2年9月から運行されている。 ・令和3年12月11日～30日には、HANEDA INNOVATION CITYと羽田空港第3ターミナル間の公道を走行する実証実験が行われた。

3. 関連法令、上位関連計画

現行計画の「第3章 大田区が目指すまちの姿（P18～P26）」の最後に、参考資料として国と都の上位計画のポイントを整理します。

表 4 関連法令、上位関連計画

分類	項目	内容
国	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正（令和2年11月施行）	・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務化 ・地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保等
	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の一部改正	・平成30年改正：「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」の明確化等 ・令和2年改正：「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）等
	道路交通法の改正	・令和元年12月：携帯電話使用等に関する違反・罰則の強化 ・令和2年4月：自動運行装置の定義、運転者の義務等に関する規定 ・令和2年6月：妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設 ・令和2年12月：関係者合意の下、デマンド交通等についてもバス停に駐車可能 ・令和4年5月：一定の高齢者への運転技能検査制度の導入
	都市再生特別措置法の一部改正（令和2年9月施行）	・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出として、「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出、まちなかを盛り上げるエリアマネジメントの推進について記載。 ・「居住エリアの環境向上」として、日常生活の利便性向上、都市インフラの老朽化対策について記載。
	第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）	・基本的方針として、以下の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を設定した上で具体的な施策を提示。 ①誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保 ②我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 ③災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
	「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年6月公表）	・政策の方向性として、10項目の方向性を記載。 （①国土をフル稼働し、国土の恵みを享受、②マイカーなしでも便利に移動、③交通事故ゼロ、④行きたくなる、居たくなる道路、⑤世界に選ばれる都市へ、⑥持続可能な物流システム、⑦世界の観光客を魅了、⑧災害から人と暮らしを守る道路、⑨道路交通の低炭素化、⑩道路ネットワークの長寿命化）

表 5 関連法令、上位関連計画 2/2

分類	項目	内容
国 (続き)	新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性	都市交通の今後の方向性(抜粋) ・まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要 ・公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要 ・適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要 など
	第2次自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)	・自転車の活用の推進に関する目標として、以下の4項目を記載。それぞれの施策について記載。 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
東京都	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年3月改定)	<理念> ・東京が高度に成熟した都市として、AIやIoTなどの先端技術も活用しながらゼロエミッション東京を目指し、地球環境と調和を図り、持続的に発展していく。 <目標> ・東京のブランド力を高め、世界中から選択される都市を目指す。加えて、「ESG」や「SDGs」の概念を取り入れて都市づくりを進め、持続的な成長を確実なものとする。 ・あらゆる人が活躍・挑戦でき、ライフスタイルに柔軟に対応できることが重要。個々人から見れば、特色のある様々な地域で、多様な住まい方、働き方、憩い方を選択できる都市を目指す。 ・みどりを守り、まちを守り、人を守るとともに、東京ならではの価値を高め、持続可能な都市・東京を実現する。
大田区	大田区基本構想	・大田区の将来像 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
	新おおた重点プログラム	・感染症対策、大規模自然災害への対策、少子高齢化への対応、公共施設の維持更新、社会資本整備等、重点的な施策の財政需要に応えるために、優先すべき対策を着実に推進するための計画として策定。 ・策定の視点：①健康維持・感染症対策、②大規模自然災害対策、③生活支援策、④経済活動支援策、⑤学びの保障・子どもの生活応援、⑥新たな自治体経営へのシフト ・2040年を見据えて取り組む事業「みらい事業」のうち、交通に関わる事業として、蒲田駅周辺のまちづくり、大森駅周辺のまちづくり、新空港線の整備推進、都市計画道路の整備、無電柱化の推進等が示されている。
	大田区都市計画マスタープラン	・将来都市像 「暮らす・働く・訪れる」大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける ・「視点」のうち、交通に関わるものとして以下のようなものがある。 (来街者も円滑に移動できる交通環境、様々な移動手段を選択できる地域交通、強靱で回復しやすい減災都市、持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市)

現行計画の「第3章 大田区が目指すまちの姿」(P18~P26)に、区の上位計画のポイントを加え再整理します。

4. 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）

表 6 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）

分類	項目	内容
暮らし分野	単純集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「暮らし」に関わる「施策の方向性」のうち、「自転車を利用する環境の充実」と「歩行者重視の道路空間づくり」は、特に重要度が高く満足度が低い。次いで、「子育て世帯の移動の支援」、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」が位置する。 ・重要度を現計画策定時の調査と比較すると、特に「道路交通の機能向上」(3.1⇒3.3)、「子育て世帯の移動の支援」(3.2⇒3.4)、「交通安全教育等による交通事故の抑制」(3.1⇒3.4)が高い。
	クロス集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「暮らし」に関わる「施策の方向性」のうち、「交通の連携による機能向上」と「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」は、高齢の方の満足度が低い。また、「子育て世帯の移動の支援」は、30歳代の満足度が低い。
	自由記述(主な意見)	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港線の整備の際に、沿線住民の利便性も確保してほしい。 ・通学路の安全対策を推進してほしい。 ・乳幼児を連れて外出の際に、バスに乗降自由な「子育てパス」のようなものが欲しい。 ・歩行者のマナーが悪い(道の真ん中を歩いている、音楽を聴きながら歩いているなど)。
都市の活力分野	単純集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「都市の活力」に関わる「施策の方向性」のうち、「道路の防災性の強化」、「公共交通の防災性の強化」は、特に重要度が高く満足度が低い。 ・重要度を現計画策定時の調査と比較すると、特に「商業に関わる交通環境の充実」(3.0⇒3.2)、「工業に関わる交通環境の充実」(2.8⇒3.1)、「道路交通の機能向上」(2.9⇒3.1)、「東京港へのアクセスの強化」(2.8⇒3.0)が高い。
	クロス集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「都市の活力」に関わる「施策の方向性」のうち、「交通による交流の場の充実」、「公共交通の機能向上」は、高齢の方の満足度が低い。
	自由記述	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街での自転車や車の利用マナーの向上が必要。 ・羽田空港の新飛行ルートを改善してほしい。 ・航空機の騒音対策を行ってほしい。 ・新空港線の整備の際に、沿線住民の利便性も確保してほしい。(再掲)
環境分野	単純集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「環境」に関わる「施策の方向性」のうち、「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」、「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」は、特に重要度が高く満足度が低い。 ・重要度を現計画策定時の調査と比較すると、特に、「ヒートアイランド現象の改善」(3.4⇒3.6)、「交通に関わる環境の保全対策」(3.3⇒3.5)、「生活道路への通過交通流入抑制」(3.1⇒3.3)、「水上交通による防災性の強化」(3.1⇒3.3)が高い。
	クロス集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「環境」に関わる「施策の方向性」のうち、「歩行環境の改善」は、高齢の方の満足度が低い。
	自由記述	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路の安全対策を推進してほしい。(再掲)
全体(区民の関わり)	クロス集計結果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のコミュニティ活動への今後の参加意向は、ほかの年齢層に比べて60歳～74歳が高く、次いで10歳代が高い。

現行計画の「3. 区民意識」(P16～P17)に、今回のアンケート結果のポイントを加え整理します。

5. 中間見直しに関わる課題

- ・本計画の中間見直しにあたり、現行計画で記載された課題は、計画策定後期間が短いことから基本的に引き継ぐものとし、さらに、見直しに資するものとして、改めて主な課題を抽出し、現行計画の施策体系（目標、基本方針、施策の方向性）別に示す。

資料3（2ページ～4ページ）を挿入予定

第3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」「**新おおた重点プログラム**」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**将来都市像「暮らす・働く・訪れる」大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける**の実現に向けて、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、本計画の理念を、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の総合的な充実を目指す（グローバル to コミュニティ）。

それを受けて、キャッチコピーを

大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定する。

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、計画の目標年次は令和10（2028）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）を示す。

■交通の課題と交通の将来像

<地域の交通に関わる課題>

	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公共交通等の移動手段の提供、良好な住宅地にふさわしい道路空間の機能向上等	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
	馬込・池上地域	落ち着いた住宅地として、また区民や来街者が訪れやすい、歩行者重視の道路空間づくり、自転車利用環境の充実等	落ち着いた住宅地として、また区民や来街者が訪れやすく快適にすごせる、交通環境が整備されている。	
	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できる。	
	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新空港線で結ばれ、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。 新空港線の整備とともに、沿線住民の利便性が確保されている。	
	糞谷・羽田地域	住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保、糞谷地区と羽田地区の防災性向上、交通渋滞の緩和等	糞谷・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	羽田空港の利用回復への対応、羽田空港、羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）へのアクセスの向上、水上交通ネットワークの強化、臨海部の特性に応じた交通機能の確保 令和島を含む埋立島へのアクセス交通の維持・確保（通勤者・来訪者のための公共交通の充実） 東京モノレールの地域交通機関としての位置づけ、他の交通手段との連携等	羽田空港の利用回復に対応した空港へのアクセス機能が向上している。 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、広域拠点性の向上、臨海部、住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保、商店街での自転車や車の利用マナーの向上、観光客の移動支援等	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	道路の防災性の強化（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）、公共交通の防災性の強化	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	交通による環境負荷低減の更なる促進、交通手段の転換等による環境負荷の低減、歩行空間の熱環境の改善、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、生活道路への通過交通流入抑制	環境への負荷が低い交通環境が整備されている。 また、人にやさしい移動環境が整備されている。	

※赤色文字：中間見直しでの追加、修正箇所

<区内交通に関わる課題>

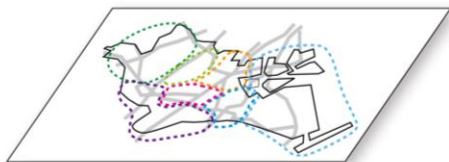
	交通の課題	課題に対する将来の姿	交通の将来像	
区内交通	鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上		区内交通の将来像	
	地域公共交通の充実	東西方向の鉄道の強化、交通結節点機能の強化、公共交通機関同士の乗り継ぎ向上等 公共交通不便地域の改善、バリアフリー化の推進（ハード面、ソフト面）、交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化、公共交通機関同士の乗り継ぎ向上、移動の減少や乗務員の減少等も踏まえた地域公共交通の維持・確保等 東西方向の強化（大森～臨海部の公共交通アクセスの強化）	東西方向の鉄道の強化、交通結節点機能の強化、公共交通不便地域の改善等により、公共交通ネットワークが維持・強化されている。 安全対策や施設の充実により、利用環境が向上している。	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
	道路の機能確保、改善	円滑な道路交通、生活道路の確保、通学路の安全確保、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（人が優先される道路への転換）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、シェアサイクルの普及促進等	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、ベンチやトイレ等、高齢者等が休憩できる施設の充実をはじめとした質の高い歩行空間の形成、交通による交流の場の充実、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、マタニティタクシー、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。	
	多様な移動手段の活用	自動運転車、デマンド交通、電動キックボード等、新たなモビリティも含めた多様な移動手段の活用 なお、電動キックボードについては、安全な走行環境の確保、交通ルール・マナーの改善等が課題 交通に関わる新たな技術やサービスなどの活用	鉄道やバスだけではなく、多様なモビリティの組合せにより、総合的なモビリティが提供されている。	
	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、ウェブアクセシビリティの向上等	高齢者、障がい者、子育て世帯等が必要に応じて移動できる環境が整備されている。 また、乳幼児を連れて外出する際に、バスに自由に乗降できる。	
	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、マナーの啓発、情報提供等	交通事故の少ない社会が構築されている。	

< 広域交通に関わる課題 >

	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 広域的な 東西方向 及び南北方向 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 円滑な広域交通の確保 通過交通が排除されて安全な生活環境の形成
	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 回復 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 回復 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、 水上交通による防災性の強化	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

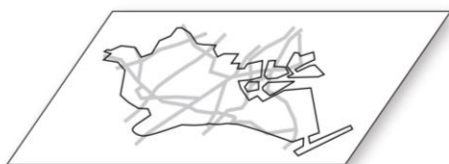


地域の交通の将来像

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。

第4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、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行うことにより、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

「気候変動緩和策の推進」への変更を検討（ページ下の注参照）

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、景観にも配慮した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。

※地球温暖化と気候変動について

- ・「地球温暖化」は、「人為的な原因によって地球の表面温度が高くなっていること」。
- ・一方、「気候変動」は、「気温上昇や温室効果ガスの増加に伴って起こる気候の変化のこと」を示している。つまり、地球温暖化という現象に加えて、その影響までを含んでいる。
- ・国際社会では「気候変動」という言葉が多く用いられているが、日本では「地球温暖化」という言葉の方が普及しており、気候変動の意味を表す場合でも「地球温暖化」という言葉が一般的に使われている。
- ・「大田区環境アクションプラン」（令和4年3月）では、基本目標のひとつとして「気候変動緩和策の推進」を挙げている。

2. 施策の体系

資料4（3ページ）を挿入予定

3. 施策の内容

資料4（4ページ～20ページ）の内容を挿入予定

第5章 本計画の推進に向けて

1. 計画を推進するための担い手の考え方

1-1. 基本的な考え方

- ・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れます。」と記している。
- ・大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）では、将来都市像を、「暮らし・働く・訪れる」大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける」と設定している。また、「様々な主体が活躍する都市づくりの推進」として、「地域力との連携による、区内18ヵ所ある特別出張所ごとの特色ある都市づくりに向けた体制を構築し、区民や事業者などと区が都市づくりの担い手[※]として、それぞれの役割と責任を果すとともに協働の精神に基づき行動し、様々な主体が活躍する都市づくりをめざします。」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はなく、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。

1-2. それぞれの担い手の役割

- ・計画を推進するため、それぞれの担い手が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にとらえ、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。

【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、押し進めていく人。

【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。

2. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進

2-1. 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度と見直し時に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。
- ・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。

2-2. 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。

2-3. 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。

○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」等を必要に応じて活用する。
- ・さらに、見直し時に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。

- ・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、見直し時に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。

2-4. 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年後をめぐりに計画の見直しを行う。~~

- ・目標年次である令和10（2028）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性が生じた場合には、適時見直すこととする。