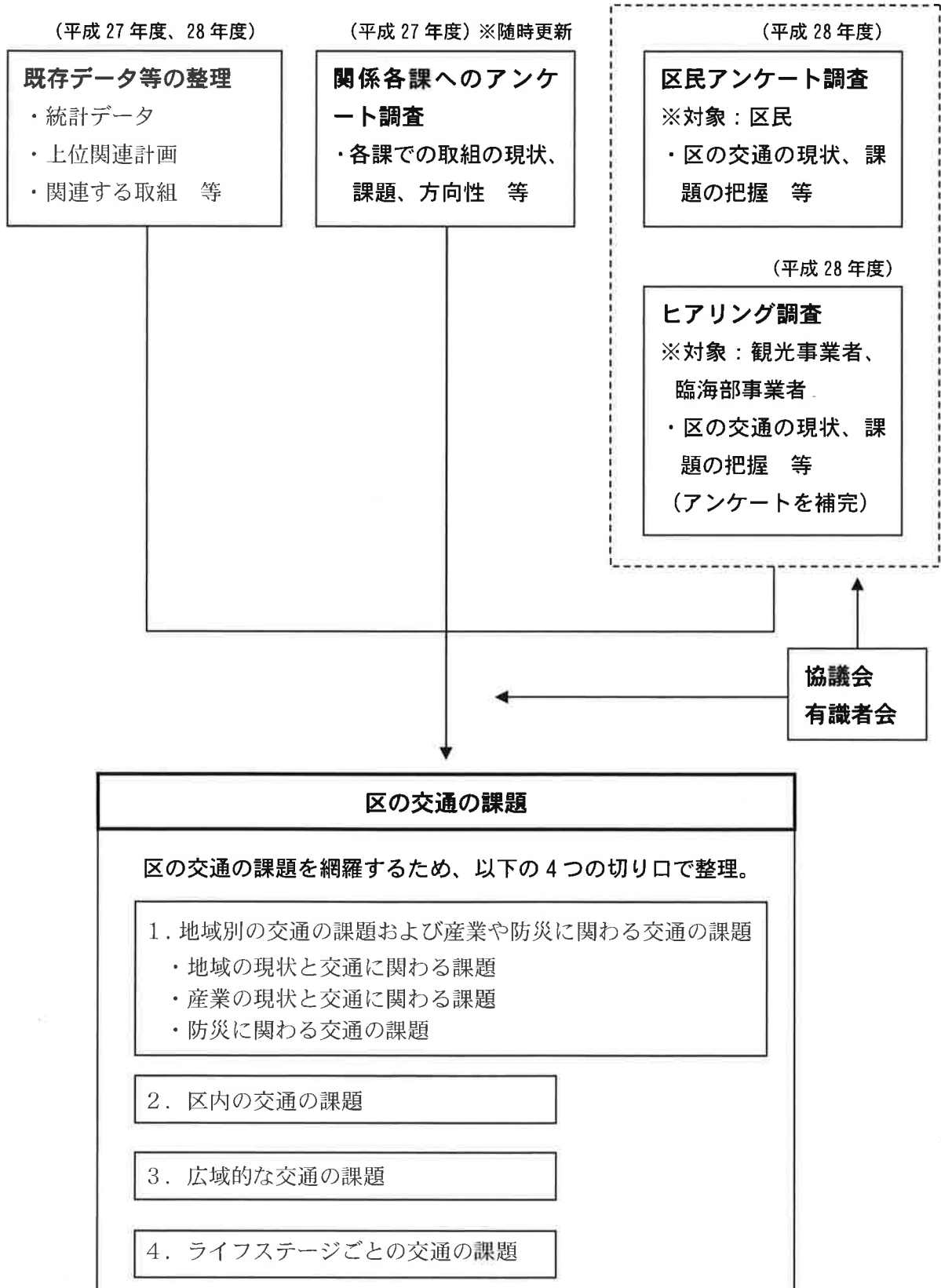


## 区交通の課題

既存データ等の整理、関係各課へのアンケート調査、区民アンケート調査、ヒアリング調査等から、区交通の課題を整理した。



# 1. 地域別の交通の課題および産業や防災に関わる交通の課題

## 1) 地域の現状、交通に関わる問題点、課題

区分	地域の現状	交通の問題点	交通の課題
(1) 台地部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑豊かでゆとりある良好な住宅地。</li> <li>・多摩川、呑川、洗足池など地域のシンボルとなる自然環境、池上本門寺に代表される文化財等、多数の地域資源がある。</li> <li>・西馬込駅は都営地下鉄浅草線の終点。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・坂が多く高低差がある地形のため、高齢者の移動が不便。</li> <li>・敷地の細分化による市街地の高密度化が進み、緑が少ない。</li> <li>・西馬込から大森方面、蒲田方面への移動が不便。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供</li> <li>○良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成</li> <li>○回遊を楽しめる歩行空間の形成（呑川緑道等の整備、周辺の観光資源を結ぶ散策ルートの形成等）</li> <li>○西馬込駅周辺の整備の検討、公共交通の利便性向上</li> </ul>
(2) 大森地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大森駅周辺には、比較的規模の大きな商業施設を中心に商店街や各種サービス施設が立地、商業・住居が近接する市街地としての性格をもつ。</li> <li>・臨海部の玄関口としての機能がある。</li> <li>・山王をはじめとする住宅地、大森西等の町工場などが集中した工業地等、多様な土地利用。</li> <li>・平和島駅周辺は、駅前広場がないためバス、タクシーの乗降場が分散し、また歩道に信号待ちの駅利用者が滞留している。</li> <li>・平和島駅周辺の環状7号線バス停留所では、バスの乗降場所が1台しかないため、朝のラッシュ時には本線交通を阻害している。また、乗車待ち客の行列で歩行者の歩道通行に支障をきたしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大森駅前を通る池上通りや馬込から臨海部を結ぶ環状七号線等の慢性的な渋滞。</li> <li>・大森駅周辺は、交通結節機能が弱く、JR線により市街地が東西に分断されている（そのため東西の通過交通が駅南ガード下に集中）。また、東西連絡通路がバリアフリーに対応していない。</li> <li>・大森駅西口側は池上通りに交通機能が集中し、駅前広場がなく、バス停が分散配置され不便。自転車等駐車場の不足による放置自転車が問題。駅東口側は、タクシープールや、自家用車や企業の送迎車の乗降空間が不足。</li> <li>・大森駅等から臨海部へのバス網はあるものの昼間の便数が少なく利用しにくい。</li> <li>・平和島駅周辺は、大森駅東口と臨海部を結ぶ交通結節点としての機能が弱い。</li> <li>・平和島駅周辺は、朝夕のラッシュ時に駅利用者やバス、タクシーの乗降客、歩行者が錯綜し、交通負荷が大きい。また、自転車駐車場の出入口が歩行者の動線上にあり、自転車と歩行者が錯綜している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化</li> <li>○大森駅周辺の交通結節点機能の強化</li> <li>○臨海部と内陸部の交通アクセスの向上</li> <li>○平和島駅周辺の交通結節点機能の強化</li> <li>○駅前広場を含む平和島駅周辺の歩行者等環境の改善</li> <li>○平和島駅周辺の自転車駐車場の利用環境の向上</li> </ul>
(3) 蒲田地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、大田区の商業業務の中心機能を担う拠点。</li> <li>・池上駅周辺は、池上本門寺を中心とした長い歴史を持つ門前町であり、区の観光スポットである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR蒲田駅周辺は、鉄道等を利用する歩行者、バス、タクシー、物品の搬入車などの乗入れで混雑し、交通結節点としての機能が不足。</li> <li>・JR蒲田駅及び京急蒲田駅の間が繋がっていないため、羽田空港へのアクセスが不便。</li> <li>・JR蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、羽田空港からの玄関口になっているが、通過点となってしまう、羽田空港から区内への誘客が弱い。</li> <li>・JR蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているため、駅に係る関係者間のさらなる連携が必要。</li> <li>・市街地の高密度化が進み、緑が少ない。</li> <li>・池上駅付近の都市計画道路が未整備。（補助43号、補助28号）</li> <li>・池上駅に構内踏切が存在する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通結節点機能の向上（JR蒲田駅、池上駅）</li> <li>○東西交通の整備</li> <li>○JR蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築（駅まちマネジメント<sup>※1</sup>の取り組みの検討、推進）</li> <li>○駅機能の向上（池上駅）</li> <li>○緑豊かな歩行空間の形成（呑川緑道の整備等）</li> </ul>

※1 駅まちマネジメント：関係鉄道事業者や必要に応じて駅周辺の施設管理者が一堂に会して駅に係る課題を共有し調整を図る場を設置し、PDCAサイクルを実施しながら課題の解決を図る仕組み

区分	地域の現状	交通の問題点	交通の課題
(4) 多摩川沿い地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩川沿いは大規模な工場などが転出した跡地を利用した高層マンションや商業施設、産業が立地。</li> <li>・多摩川の河川敷はスポーツ・レクリエーションの場になっている。</li> <li>・雑色駅周辺地区では、京浜急行線の連続立体交差事業を契機として安全・安心で魅力あるまちづくりを進めている。再開発事業に向けた地元の合意形成の取り組みを進めている。</li> <li>・下丸子駅は多摩川線の中では蒲田に次ぎ乗降客数が多い(3.7万人/日)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住工混在地域における物流機能と生活交通機能の確保が必要。</li> <li>・JR 蒲田駅と京急蒲田駅の間が繋がっていないため、区の東西方向への移動が不便。</li> <li>・雑色駅周辺地区では、駅前広場や関連側道のほかに、放射 19 号線(第一京浜国道)及び補助 42 号線の都市計画決定がされており、一体的なまちづくりが必要。</li> <li>・下丸子駅周辺地区では、ラッシュアワー時には通勤客でホームに人があふれる。また、ピーク時に遮断機が下りている時間が長い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保</li> <li>○東西交通の整備</li> <li>○雑色駅周辺地区の再開発の促進</li> <li>○下丸子駅周辺の交通機能の向上</li> </ul>
(5) 糀谷・羽田地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工場のまちとして発展。</li> <li>・京浜急行線の連続立体交差事業が完成。</li> <li>・東京都の「防災都市づくり推進計画(改定)」(H28.3)で、糀谷地区(第一京浜、産業道路、環状八号線で囲まれた地域が対象)と羽田地区は、整備地域及び重点整備地域(不燃化特区)に指定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・狭い路地をはさみ古くからの住宅や工場などが混在している。そのため、住工混在地域における物流機能と生活交通機能の確保が必要。また、防災上の問題もある。</li> <li>・大鳥居交差点付近をはじめ環状八号線、産業道路では、渋滞が発生。</li> <li>・羽田空港と隣接する位置にあるものの、空港とのアクセスは京浜急行空港線や環状八号線などに限定されている。区西部方面に向かう公共交通は乗継ぎが多い。</li> <li>・市街地の高密度化が進み、緑が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保</li> <li>○糀谷地区と羽田地区の防災性向上</li> <li>○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化</li> <li>○東西交通の整備</li> <li>○緑豊かな歩行空間の形成(呑川緑道の整備等)</li> </ul>
(6) 空港臨海部	<p>&lt;羽田空港周辺&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界に向けた東京の空の玄関口、羽田空港。</li> <li>・羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業の結果として発生した跡地利用の取り組みを進めている。</li> <li>・「羽田空港船着場」から、お台場や横浜方面への水上交通の定期便が運航。区が整備した「羽田空港天空橋船着場」は、災害時の水上輸送拠点として、活用される。また、平常時は観光振興を目的として、水上バスやクルーズツアーなどの舟運事業等に使用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の予測では、おおむね 2020 年代前半には、首都圏空港の航空需要は、現在の計画処理能力約 75 万回のほぼ限界に達する見込み。</li> <li>・舟運ルートが限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、気軽な交通手段としての利用が限定的である。</li> <li>・広域幹線道路は、国道 357 号多摩川トンネル以南が未整備のため、内陸部への通過交通が増大し、問題となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港の機能強化</li> <li>○空港アクセスの向上</li> <li>○水上交通ネットワークの強化</li> <li>○道路ネットワークの強化(国道 357 号多摩川トンネル、羽田連絡道路(補助線街路第 333 号線))</li> </ul>

区分	地域の現状	交通の問題点	交通の課題
(6) 空港臨海部 (続き)	<p>&lt;臨海部&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部は、製造業の集積地であるが、流通・物流施設、産業廃棄物処理施設の立地も進み、地区ごとに多様な地域となっている。</li> <li>・臨海部には、公園やスポーツ施設もあり、区民の憩いの場にもなっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部と内陸部は河川や運河により分断され、物流や人の移動にとって大きな制約となっている。</li> <li>・臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流への対応と、これらの地区への通勤のための交通を確保することが必要。</li> <li>・交通渋滞が激しく、バスの定時運行ができないことがある。</li> <li>・大森駅等からのバス網はあるものの昼間の便数が少なく利用しにくい。</li> <li>・ふ頭では、違法駐車が問題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○臨海部の特性に応じた交通機能の確保</li> <li>○臨海部と内陸部の交通アクセスの向上</li> <li>○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化</li> </ul>



## 2) 産業の現状、交通に関わる問題点、課題

区分	産業の現状	交通の問題点	交通の課題
(1) 商業に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大森、蒲田を中心に商業業務機能が集積。特に蒲田駅周辺は、他地域に比べて商業系用途が集積。</li> <li>・そのほか、駅前の商業業務地区や地域の商店街など区内地区に商業機能が分布。</li> <li>・区の年間商品販売額は横ばいで推移。</li> <li>・都市間競争や同業者との競争激化、国内需要の低迷。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅とバス停から離れた、公共交通を利用しにくい地区（公共交通不便地域）が区内各地に残存している。</li> <li>・特に高低差があるなどの地形的理由やその他の理由で買い物が不便な方は、高齢社会が進展することから、今後増加すると考えられる。</li> <li>・駅周辺や商店街等における歩行空間や駐車スペース等のさらなる魅力向上。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちづくりと合わせた交通機能の強化（蒲田駅周辺、大森駅周辺）</li> <li>○公共交通不便地域の改善</li> <li>○高低差があるなどの地形的理由やその他の理由で買い物が不便な方の移動の支援</li> <li>○交通による商業の魅力向上（歩行空間の改善、質の高い空間づくり等）</li> </ul>
(2) 工業に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部は、3島を始めとする工業集積。</li> <li>・多摩川沿いから蒲田、糎谷・羽田周辺にかけて、住工混在地域を形成。</li> <li>・区の製造品出荷額等、事業所数、従業者数は、いずれも減少傾向。</li> <li>・羽田空港跡地は、成長戦略拠点として、産業交流施設等を整備。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流への対応と、これらの地区への通勤のための交通を確保することが必要。</li> <li>・近年工場の減少・転出に伴い跡地にマンションが立地するなど、工場の操業環境の維持が難しくなりつつある。そのため住工混在地域における物流機能と生活交通機能の確保が必要。</li> <li>・区の特徴である工業を、まちづくりや交通、観光に生かすことが求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○臨海部、住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保</li> <li>○ものづくりの技術を活用した新たな交通手段の検討</li> <li>○観光資源としての工場の活用の支援</li> </ul>
(3) 観光に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史・文化的な資源、多摩川や臨海部の水資源、身近で特徴的な公園・レクリエーション資源などが豊か。観光資源は区全域に分布。</li> <li>・にぎわいや生活感などが醸し出している日常的な暮らしぶりも、集客資源。</li> <li>・東京オリンピック・パラリンピックを控え、外国からの観光客の来訪が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京オリンピック・パラリンピックを控え、羽田空港を有する区として観光客を迎える準備が必要。</li> <li>・区外からは区に対する観光のイメージは希薄。</li> <li>・外国人にとって交通の利便性には問題あり。（多言語への対応が十分ではない、交通手段が分かりにくい、交通運賃の支払いが分かりにくい、大きな荷物を運ぶのが大変等）</li> <li>・観光により人が集まることによるマイナスの影響が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東京オリンピック・パラリンピック開催とその先を想定した、羽田空港と連携した区の交通の充実</li> <li>○空港アクセスの向上</li> <li>○観光客を積極的に呼び込む側と受け入れる側をセットにした対応（観光客、区民のコミュニティづくりの支援、観光により人が集まることによるマイナスの影響の低減等）</li> </ul>

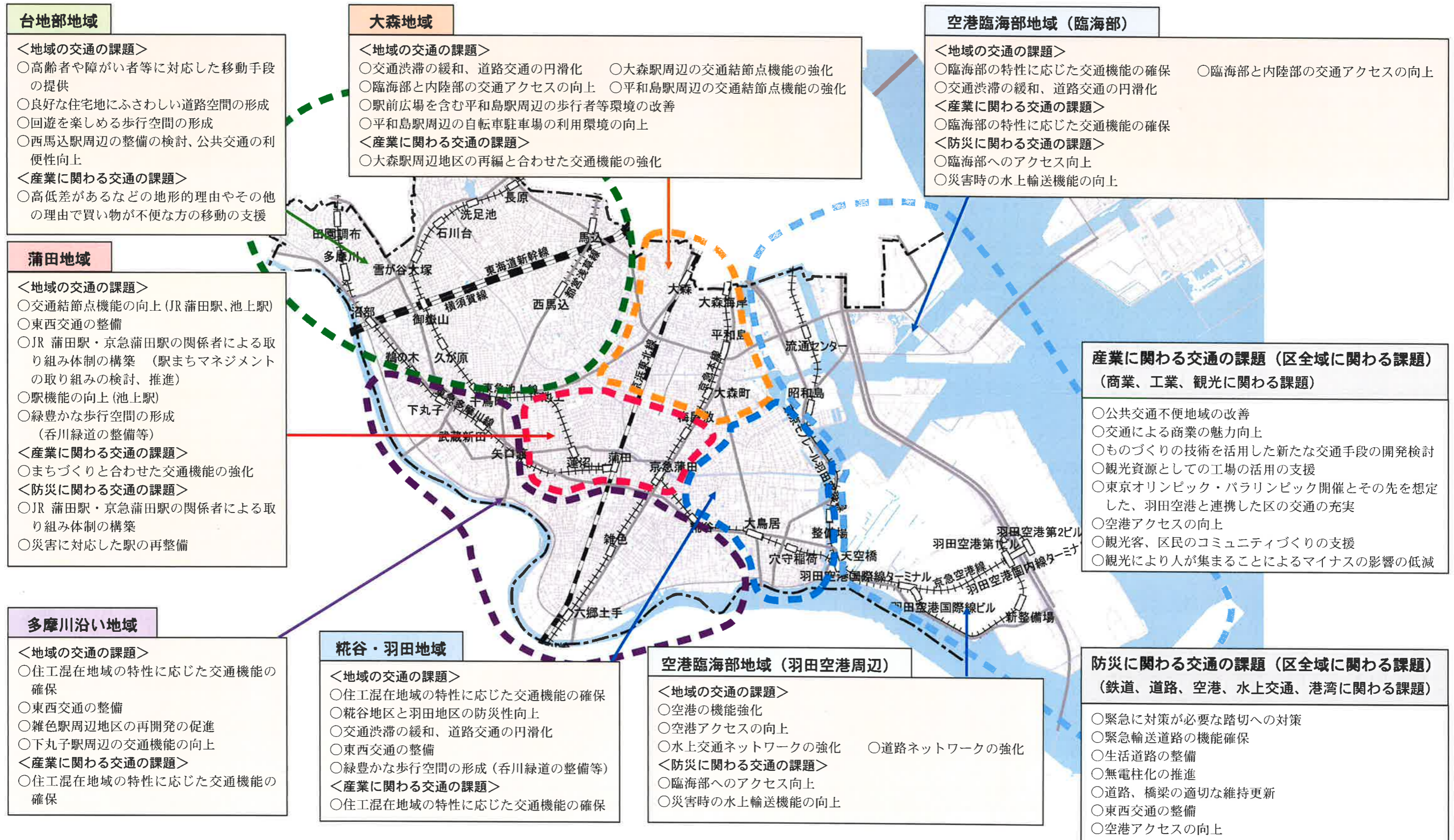
### 3) 防災に関わる交通の現状、問題点、課題

区分	現状	問題点	課題
(1) 鉄道に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港へは、京急空港線と東京モノレール羽田空港線が乗り入れているほか、リムジンバスや空港連絡バス、シャトルバス等も運行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨海部へは、公共交通の利用は不便。</li> <li>区の東西方向の結びつきが弱い。</li> <li>羽田空港の利用者の増大を踏まえ、羽田空港および臨海部における災害発生時にも活用可能な移動手段の強化が求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨海部へのアクセス向上</li> <li>東西交通の整備</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、大田区の商業業務の中心機能を担う拠点。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているため、駅に係る関係者間のさらなる連携が必要。</li> <li>災害に備え平常時から関係者間の連携が必要。</li> <li>老朽化した都市基盤や建物の更新が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築 (駅まちマネジメントの取り組みの検討、推進)</li> <li>災害に対応した駅の再整備 (周辺施設と一体となった蒲田駅の再整備等)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>京浜急行線の連続立体交差事業により、既存踏切部 28 箇所の渋滞や事故が解消された。</li> <li>区内の踏切数は以下の通り(平成 28 年 11 月)。 JR 東海道線 12、JR 横須賀線 1 東急池上線 44、東急大井町線 2 東急多摩川線 24、京急空港線 4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR と東急線でも踏切が残っている。</li> <li>国土交通省が抽出した「緊急に対策の検討が必要な踏切」は、大田区内に 35 箇所(重複除く)ある。(平成 28 年 6 月現在) (JR 東海道線、東急池上線、東急多摩川線の踏切が該当する) 開かずの踏切 : 17 箇所 自動車ボトルネック踏切 : 2 箇所 歩行者ボトルネック踏切 : 29 箇所 歩道が狭隘な踏切 : 1 箇所 事故多発踏切 : 1 箇所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急に対策の検討が必要な踏切への対策 (JR、東急線の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者と協議、検討等)</li> </ul>
(2) 道路に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路の整備を進めるとともに、緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化、生活道路の整備、狭あい道路の整備等を進めている。</li> <li>橋梁は、長寿命化修繕計画を作成し、予防保全型の維持管理を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災(H23.3)、関東・東北豪雨(H27.9)、熊本地震(H28.4)等の発生。首都直下地震をはじめとする自然災害発生への懸念。</li> <li>地震発生時に、沿道建築物の倒壊による緊急輸送道路の閉塞や、生活道路、狭あい道路の閉塞が懸念される。</li> <li>建設後 50 年を経過する橋梁は、全体の 25% を占めており、20 年後の平成 47 年度には 80% を占め、急速に高齢化橋梁が増大する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路の機能確保</li> <li>生活道路の整備</li> <li>無電柱化の推進</li> <li>道路、橋梁の適切な維持更新</li> </ul>

区分	現状	問題点	課題
(3) 空港に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港へは、京急空港線と東京モノレール羽田空港線が乗り入れているほか、リムジンバスや空港連絡バス、シャトルバス等も運行。環状八号線、国道 357 号が通じている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港の利用者の増大を踏まえ、羽田空港へのアクセス交通について、災害発生時にも活用可能な移動手段の強化が求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港アクセスの向上</li> </ul>
(4) 水上交通、港湾に関わる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港に隣接する海老取川の天空橋の近くに、区が羽田空港天空橋船着場を整備し、平成 28 年 4 月から不定期に年 2 回程度社会実験を行っている。</li> <li>この船着場は、災害時に人や緊急物資を運ぶための水上輸送拠点として活用される。(平常時は観光振興を目的として、水上バスやクルーズツアーなどの舟運事業等に使用できる。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>舟運ルートが限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、災害発生時にも活用可能な、気軽な交通手段としての利用が限定的である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の水上輸送機能の向上 (災害時の船着場提供の協定締結、水上輸送訓練、東京港防災船着場の整備、平常時の活用を促進等)</li> </ul>

#### 4) 地域別の交通の課題および産業や防災に関わる交通の課題のまとめ

- ・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。そのため、地域によって交通の課題も異なる。
- ・防災面に関わる交通の課題は、鉄道や道路整備に関わる区全域での課題と、各地域の課題がある。





2. 区内の交通の課題

1) 区内の交通の現状、問題点、課題

区分	現状	問題点	課題																						
(1) 鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上	<p>&lt;鉄道路線について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の鉄道路線としては、東急多摩川線、東急池上線、京急空港線等がある。</li> </ul> <p>&lt;鉄道駅について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、大田区の商業業務の中心機能を担う拠点。</li> <li>蒲田駅周辺地区（JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺）をバリアフリー法に基づく重点整備地区に指定し、バリアフリー整備を進めている。</li> <li>池上駅構内に、踏切が存在する。</li> <li>下丸子駅が朝夕のラッシュ時に人であふれている。</li> </ul> <p>&lt;道路と鉄道との交差について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京浜急行線の連続立体交差事業により、渋滞が解消された。</li> <li>区内の踏切数は以下の通り（平成 28 年 11 月現在）。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="765 1291 1252 1402"> <tr> <td>J R 東海道線</td> <td>12、</td> <td>J R 横須賀線</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>東急池上線</td> <td>44、</td> <td>東急大井町線</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>東急多摩川線</td> <td>24、</td> <td>京急空港線</td> <td>4</td> </tr> </table>	J R 東海道線	12、	J R 横須賀線	1	東急池上線	44、	東急大井町線	2	東急多摩川線	24、	京急空港線	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 蒲田駅と京急蒲田駅間が鉄道で結ばれていない。</li> <li>JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺は、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているため、駅に係る関係者間のさらなる連携が必要。</li> <li>JR 蒲田駅周辺、大森駅周辺、平和島駅周辺は、交通結節点としての機能が不足。</li> <li>主要駅でバス乗り場が集約されていないなど、鉄道とバスの乗り換えが不便な状況。</li> <li>区内の主な路線のうち、ホームドアが設置されているのは、京急空港線の羽田空港国際線ターミナルのみ（東急線はホーム柵あり）。</li> <li>駅のバリアフリー化が進められているが、乳幼児を連れての外出の際に、いまだにバリアがある。</li> <li>池上駅では、電車の横断前後に踏切を駆け込むことによる危険がある。</li> <li>下丸子 1 号踏切が歩行者ボトルネック踏切となっている。</li> <li>JR と東急線でも踏切が残っている。</li> <li>国土交通省が抽出した「緊急に対策の検討が必要な踏切」は、大田区内に 35 箇所（重複除く）ある。（平成 28 年 6 月現在） （J R 東海道線、東急池上線、東急多摩川線の踏切が該当する）</li> </ul> <table border="1" data-bbox="1400 1333 1887 1520"> <tr> <td>開かずの踏切</td> <td>: 17 箇所</td> </tr> <tr> <td>自動車ボトルネック踏切</td> <td>: 2 箇所</td> </tr> <tr> <td>歩行者ボトルネック踏切</td> <td>: 29 箇所</td> </tr> <tr> <td>歩道が狭隘な踏切</td> <td>: 1 箇所</td> </tr> <tr> <td>事故多発踏切</td> <td>: 1 箇所</td> </tr> </table>	開かずの踏切	: 17 箇所	自動車ボトルネック踏切	: 2 箇所	歩行者ボトルネック踏切	: 29 箇所	歩道が狭隘な踏切	: 1 箇所	事故多発踏切	: 1 箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の鉄道の強化（新空港線の整備促進）</li> <li>JR 蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築（駅まちマネジメントの取り組み）</li> <li>交通結節点機能の強化（JR 蒲田駅周辺、大森駅周辺、平和島駅周辺）</li> <li>交通機関の移動利便性の向上</li> <li>駅のバリアフリー化の充実（ホームドアの設置促進、乳幼児を連れて外出する際の鉄道駅のバリアの解消等）</li> <li>駅機能の向上（池上駅、下丸子駅）</li> <li>緊急に対策の検討が必要な踏切への対策（JR、東急線の踏切の状況確認、地域分断をはじめとする各踏切の問題点の調査、関係者と協議、検討等）</li> </ul>
J R 東海道線	12、	J R 横須賀線	1																						
東急池上線	44、	東急大井町線	2																						
東急多摩川線	24、	京急空港線	4																						
開かずの踏切	: 17 箇所																								
自動車ボトルネック踏切	: 2 箇所																								
歩行者ボトルネック踏切	: 29 箇所																								
歩道が狭隘な踏切	: 1 箇所																								
事故多発踏切	: 1 箇所																								
(2) バス交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 京浜東北線を境に東側を京急バス、西側を東急バスが運行。</li> <li>埋め立て地の一部では、都営バスが運行。</li> <li>羽田空港は、路線バスのほか各地へ空港リムジンバスが運行。</li> <li>矢口地区で、平成 21 年からコミュニティバス「たまちゃんバス」の試行運行中。</li> <li>池上駅はバス交通のハブ拠点。</li> <li>下丸子駅は路線バス交通がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅から 500m 以上遠でかつバス停からも 300m 以上離れているエリア（公共交通不便地域）が残存している。</li> <li>交通渋滞により、定時運行が行われないことがある。</li> <li>主要駅でバス乗り場が集約されていないなど、鉄道とバスの乗り換えが不便な状況。</li> <li>停留所利用環境向上に関する地域要望について、できる限り実現するようバス事業者に要望している。</li> <li>池上駅付近の都市計画道路が未整備。（補助 43 号、補助 28 号）</li> <li>下丸子駅は駅前広場がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通不便地域の改善</li> <li>交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化</li> <li>交通機関の移動利便性の向上</li> <li>バス停留所の環境向上</li> <li>交通結節点機能の向上（池上駅、下丸子駅）</li> </ul>																						

区分	現状	問題点	課題
(3) 道路の機能確保、改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の幹線道路としては、南北方向に、首都高湾岸線、首都高羽田線（横羽線）、国道1号、15号、131号（産業道路）、357号、中原街道、池上通り、東西方向に環状七号線、八号線、多摩堤通り等があり、区域を南北及び東西に結んでいる。</li> <li>区内の都市計画道路は、首都高速や環状七号線、環状八号線等は概ね整備が完了している。事業中の都市計画道路事業は14事業ある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の都市計画道路整備率は約40%であり、区部全体の整備率約60%よりも低い状況。</li> <li>大田区内では、放射方向（国道357号（環七大井ふ頭交差点の南側）、国道131号（産業道路）、国道15号、池上通り等）、環状方向（環状八号線、都道11号大田調布線（多摩堤通り）等）ともに、慢性的な渋滞が発生。</li> <li>幹線道路を補完する補助幹線道路は整備が遅れているため、住宅地に車が流入し、住環境の安全性や快適性を妨げる要因ともなっている。また、密集した市街地では、緊急車両の交通にも支障のある狭い道路が多く、防災性・利便性の面から改善が望まれている。</li> <li>国道357号多摩川トンネルが未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域内の道路交通を支える都市計画道路の整備促進（第四次優先道路、国道357号、羽田連絡道路（補助線街路第333号線）など）</li> <li>○円滑な道路交通の確保（渋滞対策、モビリティマネジメント※2等）</li> <li>○安全で円滑な生活道路の確保</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市部における自動車や自動二輪車の駐車環境を良好にし、路上駐車を減少させるため、法に基づく届出や東京都道路整備保全公社への補助申請を受け付けている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路網の整備と一体となった駐車場が必要。</li> <li>JR大森駅やJR蒲田駅東口周辺における自動二輪駐車需要が、駐車容量を上回っている。</li> <li>観光バス、貸切バスを止めるスペースが駅のそばにない。バスの駐車スペースが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐車需要に応じた駐車スペースの確保（自動二輪の駐車スペースの充実も念頭においた、駐車場の整備促進。観光バス等の駐車スペースの検討等）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路の整備時等に、地域特性を踏まえながら街路樹等による沿道緑化を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の高密度化が進み、緑が少ない。</li> <li>用地買収が必要であるため、整備に時間を要する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路空間の質的向上</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>大田区が管理する橋梁数は、平成27年3月末日現在で158橋。</li> <li>道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、道路、橋梁の維持管理を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大田区が管理する橋梁のうち、建設後50年を経過する橋梁は、全体の25%を占めており、20年後の平成47年度には80%を占め、急速に高齢化橋梁が増大する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路、橋梁の適切な維持更新</li> </ul>
(4) 自転車の利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の道路のうち、自動車と分離された自転車走行空間のある道路は約81.1km（全体の9.7%）。すべて歩道上の普通自転車通行可の部分。そのうち、歩行者とも分離された空間のある道路は約1.1km（全体の0.1%）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の道路のうち90.3%は、自動車と分離されていない自転車走行空間である。</li> <li>自転車の走行空間の改善が急務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○安全で円滑な自転車走行空間の確保</li> <li>○自転車走行空間の質の向上</li> </ul>

※2 モビリティマネジメント：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。

区分	現状	問題点	課題
(4) 自転車の利用環境の改善 (続き)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区営の自転車等駐車場は 74 箇所、このほかに民営の自転車等駐輪場があり、JR 蒲田駅周辺、JR 大森駅周辺に多く分布している。</li> <li>・各駅周辺の自転車等乗り入れ台数は、蒲田駅と大森駅が極めて多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒲田駅では、収容台数に比べて約 100 台程度の余裕があるが、実際には自転車等駐車場の利用率にばらつきがあるため、周辺に放置自転車がある。</li> <li>・蒲田以外の駅で供給量が上回っているのは、雑色駅のみで、その他の駅は自転車等駐車場が不足している状態。</li> <li>・休日の蒲田駅周辺では、半数以上が放置している状態。(ただし、自転車等駐車場の利用率は約 50%であり、有効に使われていない)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車等駐車場の整備促進、利用促進</li> <li>○放置自転車の削減</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区では、平成 28 年度内にコミュニティサイクルの試行を開始。 (JR 大森駅と JR 蒲田駅周辺などに 6 カ所程度ポートを設置し、試験的に自転車シェアを開始)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅から 500m 以上遠でかつバス停からも 300m 以上離れているエリア(公共交通不便地域)が残存している。</li> <li>・蒲田駅では、収容台数に比べて約 100 台程度の余裕があるが、実際には自転車等駐車場の利用率にばらつきがあるため、周辺に放置自転車がある。</li> <li>・休日の蒲田駅周辺では、半数以上が放置している状態。(ただし、自転車等駐車場の利用率は約 50%であり、有効に使われていない)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニティサイクルの導入に向けた問題点や課題の抽出と導入実施</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者は、自転車に対して「自転車利用者のマナー」が危険だと感じている。</li> <li>・「放置自転車等による通行障害」が危険だとの指摘も多い。</li> <li>・歩行者が多い商店街等で自転車押し歩き運動を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車の事故関与率は依然高い。</li> <li>・放置自転車の撤去台数は減少傾向にあるが、26 年度は 3 万 6 千台撤去を行っており、引き続き放置対策が必要。</li> <li>・自転車通行可の歩道における押し歩き依頼は、あくまで依頼で強制はできない。そのため、押し歩きが徹底していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車等利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上</li> <li>○自転車利用者の押し歩きの効果的な依頼手法等の検討</li> </ul>
(5) 歩行空間の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒲田駅と大森駅の周辺地区を重点整備地区としてバリアフリー化を推進。</li> <li>・平成 28 年度には、さぽーとぴあ周辺地区を 3 箇所目の重点整備地区として移動等円滑化推進計画を策定中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 27 年の大田区政に関する世論調査でバリアフリーについて「満足+ほぼ満足」よりも、「少し不満+不満」が多い。</li> <li>・歩行空間の改善が急務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バリアフリー化の推進</li> <li>○質の高い歩行空間の形成</li> </ul>

区分	現状	問題点	課題
(5) 歩行空間の改善 (続き)	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川や公園等と連携を図り、道路を散策路として整備している。 (呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の高密度化が進み、緑が少ない。</li> <li>歩行空間の改善が急務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川や公園等と連携した歩行空間（散策路）の整備推進</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが快適に暮らせるまちをめざして、道路や公園などにある公共トイレ（公衆便所及び公園便所）の「だれでもトイレ化」を推進している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共トイレが使いやすいかどうかは、外出時の安心感に影響する。車椅子利用者だけではなく、高齢者や赤ちゃん連れの人など誰もが快適に利用できる多目的タイプのトイレの整備が求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが快適に外出できるトイレの整備</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>区道に設置した街路灯は、平成 27 年度末で約 24,000 灯。そのうち LED は約 9,000 灯。</li> <li>私道の防犯灯の設置に、平成 27 年度には 69 基に助成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水銀灯の製造が終了するため、LED 等への切り替えが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間も安全な道路環境の整備 (区道の LED 街路灯への改良の推進。私道の防犯灯の設置助成等)</li> </ul>
(6) タクシーの公共交通としての活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>大田区では、東京 23 区・武蔵野市・三鷹市のタクシー事業者が営業している。</li> <li>マタニティタクシーや子育て支援タクシーなどの各種サービスの広がり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やバスを補完する交通手段としてタクシーを位置づけ、その活用が求められる。</li> <li>マタニティタクシー・子育て支援タクシーについては、PR が十分ではない、費用がかかるなどの問題もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やバスを補完する公共交通として、タクシーを位置づけ (タクシーによるサービスの区民への情報提供、利用の支援等)</li> <li>マタニティタクシー（陣痛タクシー）<sup>※3</sup>、子育て支援タクシー<sup>※4</sup>の利用支援</li> </ul>
(7) 福祉交通の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>障がい者等の移動に関する区の支援策として、「福祉有償運送」、「福祉タクシー・自動車燃料費（移送サービス利用券）」、「リフト付福祉タクシー」、「高齢者寝台自動車利用助成事業」、「移動支援、重度身体障害者ガイドヘルパー派遣」がある。</li> <li>障がい者施設、デイサービスなどの高齢者等通所施設は、施設ごとの移送サービスが行われている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送の事業者は、当初の 7 団体から現在は 2 団体に減少している。</li> <li>寝台自動車利用助成事業については、事業の存在を知らない要介護高齢者世帯も見受けられるため、必要とされるサービスを受けていない場合が散見される。</li> <li>リフト付き福祉タクシーは、2 台の車両で運行業務委託を行っているが、2 台あわせて月々 15 万円程度の売り上げであり、委託費の予算と採算が合わない。また、使いたい時に必ず空いているわけではなく、その一方で 2 台とも稼働していない場合もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>障がい者等の需要に対応した福祉交通のあり方の再検討</li> </ul>

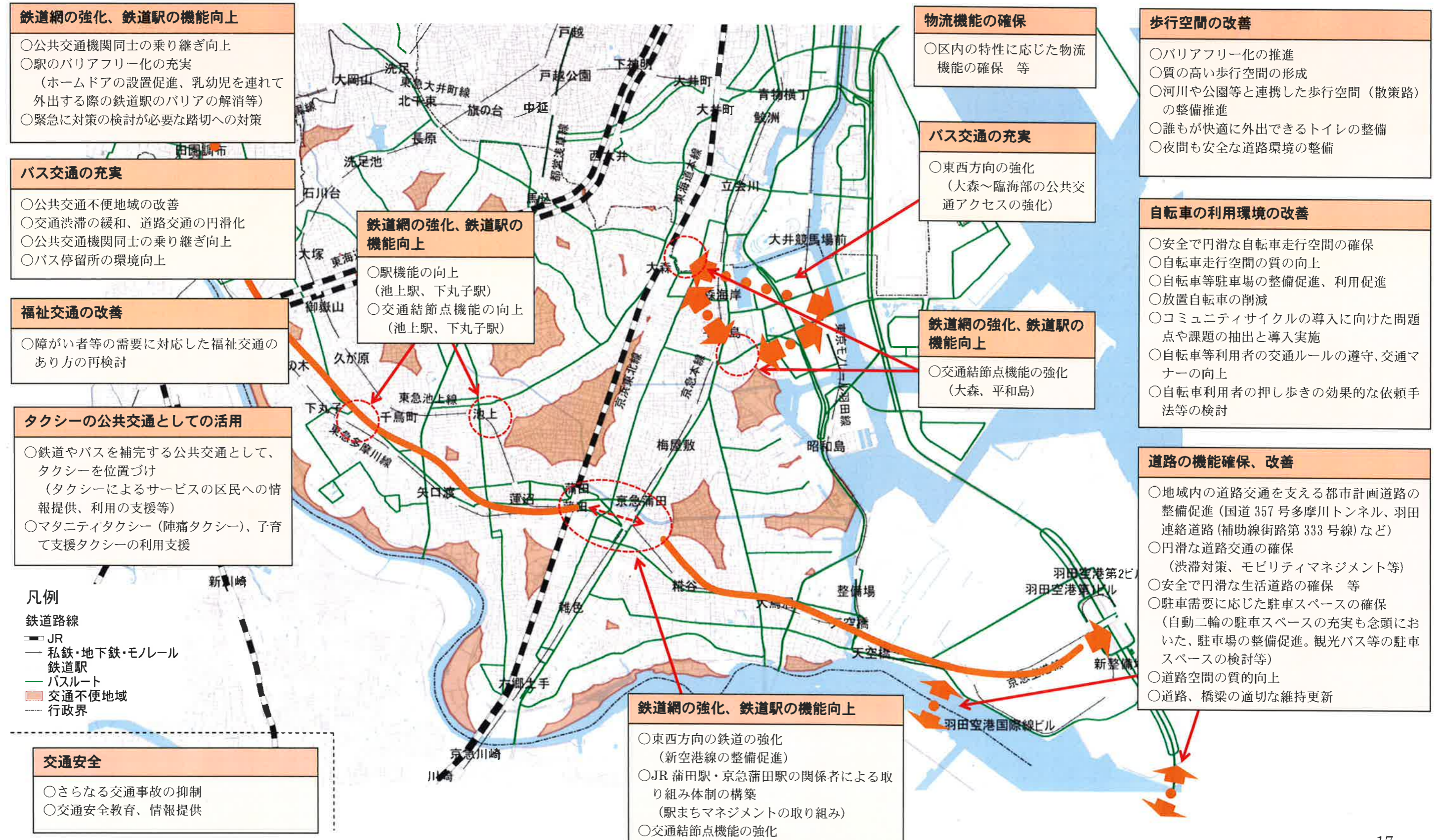
※3 マタニティタクシー（陣痛タクシー）： 妊娠中の外出や、陣痛時、入院時の病院への送迎、乳児検診などの子どもとの外出時などに事前に登録することで安心して利用できるタクシーのサービス。

※4 子育て支援タクシー： 乳幼児を連れた外出、保育園や学童保育所、塾などへの保護者の代わりに送迎など、事前に登録することで、子育て世代を支援するタクシーのサービス。

区分	現状	問題点	課題
(8) 物流機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部は、3島を始めとする工業集積。多摩川沿いから蒲田、糀谷・羽田周辺にかけて、住工混在地域を形成。</li> <li>・電子商取引の普及等により、宅配便等の小口の物流が拡大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流への対応が必要。</li> <li>・住工混在地域における物流機能の確保が必要。</li> <li>・商店街や住宅地における物流機能の確保が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○区内の特性に応じた物流機能の確保</li> </ul>
(9) 交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区内の交通事故件数は減少傾向にあるが、1年間で1470件の事故がある（平成27年）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故による死者数は、65歳以上が全体の4割を占める。</li> <li>・低学年の子どもの交通事故の危険性が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○さらなる交通事故の抑制</li> <li>○交通安全教育、情報提供</li> </ul>

## 2) 区内の交通の課題のまとめ

- ・区内の交通の課題としては、各交通手段に関わる課題とともに、それらの交通手段を組合わせて円滑に移動するための課題として、大きく「東西交通の利便性向上」、「交通結節点機能の向上」、「公共交通機関同士の乗り継ぎ向上」の3つの課題が挙げられる。
- ・区内の交通としては、人の移動とともに、物流機能の確保も重要である。さらに、交通事故対策も重要な課題である。



**鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上**

- 公共交通機関同士の乗り継ぎ向上
- 駅のバリアフリー化の充実  
(ホームドアの設置促進、乳幼児を連れて外出する際の鉄道駅のバリアの解消等)
- 緊急に対策の検討が必要な踏切への対策

**バス交通の充実**

- 公共交通不便地域の改善
- 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
- バス停留所の環境向上

**福祉交通の改善**

- 障がい者等の需要に対応した福祉交通のあり方の再検討

**タクシーの公共交通としての活用**

- 鉄道やバスを補完する公共交通として、タクシーを位置づけ  
(タクシーによるサービスの区民への情報提供、利用の支援等)
- マタニティタクシー(陣痛タクシー)、子育て支援タクシーの利用支援

**凡例**

- 鉄道路線
- JR
- 私鉄・地下鉄・モノレール
- 鉄道駅
- バスルート
- 交通不便地域
- 行政界

**交通安全**

- さらなる交通事故の抑制
- 交通安全教育、情報提供

**鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上**

- 駅機能の向上  
(池上駅、下丸子駅)
- 交通結節点機能の向上  
(池上駅、下丸子駅)

**物流機能の確保**

- 区内の特性に応じた物流機能の確保 等

**バス交通の充実**

- 東西方向の強化  
(大森～臨海部の公共交通アクセスの強化)

**歩行空間の改善**

- バリアフリー化の推進
- 質の高い歩行空間の形成
- 河川や公園等と連携した歩行空間(散策路)の整備推進
- 誰もが快適に外出できるトイレの整備
- 夜間も安全な道路環境の整備

**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
- 自転車走行空間の質の向上
- 自転車等駐車場の整備促進、利用促進
- 放置自転車の削減
- コミュニティサイクルの導入に向けた問題点や課題の抽出と導入実施
- 自転車等利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上
- 自転車利用者の押し歩きの効果的な依頼手法等の検討

**鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上**

- 交通結節点機能の強化  
(大森、平和島)

**道路の機能確保、改善**

- 地域内の道路交通を支える都市計画道路の整備促進(国道357号多摩川トンネル、羽田連絡道路(補助線街路第333号線)など)
- 円滑な道路交通の確保  
(渋滞対策、モビリティマネジメント等)
- 安全で円滑な生活道路の確保 等
- 駐車需要に応じた駐車スペースの確保  
(自動二輪の駐車スペースの充実も念頭においた、駐車場の整備促進。観光バス等の駐車スペースの検討等)
- 道路空間の質的向上
- 道路、橋梁の適切な維持更新

**鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上**

- 東西方向の鉄道の強化  
(新空港線の整備促進)
- JR 蒲田駅・京急蒲田駅の関係者による取り組み体制の構築  
(駅まちマネジメントの取り組み)
- 交通結節点機能の強化

### 3. 広域的な交通の課題

#### 1) 広域的な交通の現状、問題点、課題

区分	現状	問題点	課題
(1) 鉄道の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北方向は、JR 東海道新幹線、東海道線、横須賀線、京浜東北線、京急本線、東京モノレール羽田空港線、都営地下鉄浅草線がある。</li> <li>・東西方向は、東急多摩川線、東急池上線、京急空港線等がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部へのアクセスが不便である。</li> <li>・羽田空港の利用者の増大を踏まえた、移動手段の強化が求められる。</li> <li>・JR 蒲田駅と京急蒲田駅間が鉄道で結ばれていない。</li> <li>・東京近郊の環状鉄道は、山手線・大江戸線の外側は武蔵野線・南武線しかなく、23 区南部・西部及び北部地域では環状方向の移動に非常に時間がかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○臨海部へのアクセス向上 (羽田空港アクセス線の動向確認、東海道貨物支線貨客併用化整備促進)</li> <li>○東西方向の鉄道の強化 (新空港線、区部周辺部環状公共交通の整備促進)</li> </ul>
(2) 道路の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区内の幹線道路としては、南北方向に、首都高湾岸線、首都高羽田線（横羽線）、国道 1 号、15 号、131 号、357 号、中原街道、池上通り、東西方向に環状七号線、八号線、多摩堤通り等がある。</li> <li>・国道 357 号（東京湾岸道路）「多摩川トンネル」（平成 28 年 2 月事業着手）をはじめ、都市計画道路の整備を進めている。</li> <li>・東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）は、計画は具体化されていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区内の都市計画道路整備率は、区部全体の整備率よりも低い状況にある。</li> <li>・大田区内では、放射方向（国道 357 号（環七大井ふ頭交差点の南側）、国道 131 号、国道 15 号、池上通り等）、環状方向（環状八号線、都道 11 号大田調布線（多摩堤通り）等）ともに、慢性的な渋滞が発生。</li> <li>・多摩川の対岸である川崎市域を含め、周辺の環状八号線等の幹線道路や主要交差点において、依然、渋滞と交通事故が発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域的な道路交通を支える主要幹線道路の整備促進 (国道 357 号多摩川トンネル整備促進、羽田連絡道路（補助線街路第 333 号線）)</li> <li>○東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）に関わる動きへの対応 (動向の把握。必要に応じて協議、調整等)</li> </ul>
(3) 空港の強化	<p>&lt;羽田空港&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再拡張事業による D 滑走路は、平成 22 年 10 月に供用開始。</li> <li>・国は、首都圏の国際競争力の強化や 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けて、羽田空港の更なる容量拡大や国際線の増枠などの機能強化を目指している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の予測では、おおむね 2020 年代前半には、首都圏空港の航空需要は、現在の計画処理能力約 75 万回のほぼ限界に達する見込み。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港の機能強化</li> </ul>
	<p>&lt;羽田空港へのアクセス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京急空港線と東京モノレール羽田空港線が乗り入れ。</li> <li>・リムジンバスや空港連絡バスも運行され、関東地域各所と結ばれている。</li> <li>・羽田空港との間に、シャトルバス（蒲田駅東口）と、深夜バス（蒲田、大鳥居）が運行。</li> <li>・環状八号線、国道 357 号が通じている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の羽田空港の利用客増加を見据えた、空港アクセスの改善が必要。</li> <li>・JR 蒲田駅と京急蒲田駅の間が繋がっていないため、区の東西方向への移動が不便。</li> <li>・舟運ルートが限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、気軽な交通手段としての利用が限定的である。</li> <li>・広域幹線道路は、国道 357 号多摩川トンネル以南が未整備のため、内陸部への通過交通が増大し、問題となっている。</li> <li>・外国人にとって交通の利便性には問題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港アクセスの向上</li> <li>○広域幹線道路整備（国道 357 号全線整備等）</li> </ul>

区分	現状	問題点	課題
(4) 港湾の強化	<p>&lt;東京港&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型コンテナ船が利用できる埠頭整備などの港湾機能の拡充が進んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ船の大型化が進展し、我が国に寄港する欧州航路や北米航路、南米航路、東南アジア航路においても船舶の大型化が予想され対応が求められている。</li> <li>東京港周辺エリアにおいては、コンテナの集積・保管、受け渡しを行う場所、車両待機場や、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成が求められる。</li> <li>トラックによる物流には、エネルギーや環境への負荷、トラックドライバー不足、交通渋滞の発生等の問題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○港湾の機能強化</li> <li>○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフト※5の促進</li> </ul>
	<p>&lt;東京港へのアクセス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京港周辺の道路は慢性的に渋滞が発生。</li> <li>ふ頭地区における違法駐車が問題。</li> <li>東京都では、2020年オリンピック・パラリンピック大会までに、臨海副都心に世界最大級のクルーズ客船にも対応できるよう、新たな客船ふ頭の整備を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏の旺盛な消費需要により、コンテナ貨物の搬出入のピーク時には、一部のコンテナターミナル（コンテナの一時的な保管や輸送のための積み降ろし基地）周辺に交通混雑が発生している。</li> <li>臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流への対応が必要。</li> <li>ふ頭では、違法駐車が問題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東京港へのアクセス交通の機能向上</li> <li>○臨海副都心の客船利用客を視野に入れた空港臨海部の南北方向の連携強化 (羽田空港アクセス線の動向確認、東海道貨物支線貨客併用化整備促進)</li> </ul>
(5) 水上交通の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年7月から、羽田空港船着場の運用が開始されており、民間定期便が運航している。</li> <li>羽田空港に隣接する海老取川の天空橋の近くに、区が羽田空港天空橋船着場を整備し、平成28年4月から不定期に年2回程度社会実験を行っている。</li> <li>この船着場は、災害時に人や緊急物資を運ぶための水上輸送拠点として活用されるほか、平常時は観光振興を目的として、水上バスやクルーズツアーなどの舟運事業等に使用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>舟運ルートが限られているほか、ルートによっては発着数が少なく、災害発生時にも活用可能な、気軽な交通手段としての利用が限定的である。</li> <li>災害発生後の緊急輸送経路を確保するため、陸上輸送に加え、船舶による輸送を確保することが求められる。</li> <li>天空橋船着場周辺の整備やルート上の景観が良くない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○水上交通ネットワークの強化 (平常時の活用の促進。国や都の広域的なサービスと連動した、区の短距離のサービスの検討。東京都との連携した防災船着場の整備等)</li> <li>○船着場周辺の魅力向上 (羽田空港跡地のまちづくりと合わせた天空橋駅の駅前広場の整備、駅から船着場までの道路整備等)</li> </ul>

※5 モーダルシフト： 二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化などの観点から、自動車(トラック)から貨物鉄道輸送への転換を図ること。



## 2) 広域的な交通の課題のまとめ

- ・広域的な交通の課題としては、空港や空港アクセスの向上、臨海部・東西方向の鉄道の強化、道路の整備促進、港湾や港湾アクセスの機能強化、水上交通の充実等がある。
- ・これらの課題は、国や都、周辺自治体との連携が必要である。



#### 4. ライフステージごとの交通の課題

- ・妊娠・出産の時期から、子育て中、高齢になっても、それぞれのライフステージごとに安心して健康に暮らせるまちづくりを、交通が支えることが課題。
- ・従来の取り組みでは十分な対応ができていないと思われる、妊娠～出産時や子育て中、元気な高齢者、外出可能な認知症の方、障がい者などへの対応も必要。

対象	交通の関わり	現状	問題点	課題
妊娠中、出産	妊娠中、出産時の移動の支援	・タクシー各社がマタニティタクシーの運行を行い、普及の動き。	・妊娠中の外出、陣痛時、入院時の病院への送迎、乳児検診等の外出に、従来の公共交通では対応困難。自家用車がない場合や家族が不在の場合など自家用車も対応が困難。緊急時の対応など、一般のタクシーでの対応も困難。 ・マタニティタクシーについては、PRが十分ではない、費用がかかるなどの問題もある。	○妊娠中、出産時の移動を支援 (マタニティタクシー(陣痛タクシー)の利用支援等)
乳幼児 (子育て中の親)	乳幼児の子育て中の親を対象にした移動の支援	・乳幼児を連れた公共交通利用について、施設の対応ができていない。また、社会的に受容する環境もできていない。 ・乳幼児を連れた移動手段として、自転車がよく利用されている。	・乳幼児を連れて公共交通で外出することは、さまざまな問題があるため外出しにくい。 (駅周辺の道路のバリアフリー化が不十分、駅設備のバリアフリー化が不十分(双子用ベビーカーの利用に対応していない等)、鉄道やバスの中での「心のバリアフリー」が不十分等) ・自転車で外出する際にも、保育園への自転車での送迎の際に、駐輪する場所がないなど問題がある。	○乳幼児を連れて外出しやすい環境づくり ・乳幼児を連れた外出の総合的な取り組み(施策のパッケージ)による支援 ・乳幼児を連れて公共交通で外出することの支援 ・乳幼児を連れて外出する際の道路等の改善
小学生	児童の交通安全移動の支援	・全国的には、歩行中の交通事故による死傷者の数が、すべての年齢のうち、7歳が際立って多い。 ・タクシー各社が子育て支援タクシーの運行を行い、普及の動きがある。	・低学年の子どもの交通事故の危険性が懸念される。(小学校に入学する前の安全教育が必要) ・塾や習い事、家への送迎などで、子どもを送迎することが親の負担になる場合がある。 ・子育て支援タクシーについては、PRが十分ではない、費用がかかるなどの問題もある。	○子どもの交通事故対策の充実 ○子育て支援タクシーの利用支援
中学生	学生の交通安全通学、日常の外出等	・通学 ・日常の外出等	・交通事故の懸念。 (通学、日常の外出等に関わる交通については、公共交通や自転車利用環境の整備等、従来からの取り組みで対応が進められてきた)	○交通事故対策の充実 (年齢層別の交通安全教育、普及啓発等)
高校生 大学生等	学生の交通安全通学、日常の外出等	・通勤、通学 ・その他の外出等 (業務、通院、買物、私事等)	・交通事故の懸念。 (通勤、通学、その他の外出等に関わる交通については、公共交通や自転車利用環境の整備、道路整備等、従来からの取り組みで対応が進められてきた)	○交通手段を組み合わせた総合的な交通サービスの提供 (鉄道、バスのサービスの提供、道路の整備、駐車場の整備、自転車の通行空間、駐輪場の整備、ルール・マナーの普及啓発、歩行空間の整備等)
社会人	通勤 その他の目的の交通 (業務、通院、買物、私事等)			
元気な高齢者	高齢者の外出を促す移動の支援	・高齢者が今後増加すると考えられる。 ・区では、高齢者が、元気や健康を維持し、生きがいを持って活躍し、多様な社会参加を推進する取り組みを進めている。	・65歳健康寿命は、大田区と東京都を比較すると、男性、女性ともに東京都より短い傾向にある。 (65歳健康寿命とは、65歳の人が何らかの障害のために日常生活動作が制限されるまでの年齢を平均的に表すもの) ・元気な高齢者に、積極的に外出してもらう環境づくりが求められる。	○元気な高齢者の移動を支援する(促す)交通サービスの提供
認知症の方 (外出が可能な方)	居家で生活し外出が可能な認知症の方を対象とした、外出の支援・配慮	・何らかの認知症の症状がある高齢者(認知症高齢者日常生活自立度I以上)は、都内に約32万人(65歳以上人口の約12.5%)と見込まれている。 ・その半数以上は居家で生活している。	・認知症になることで、公共交通機関の利用が難しいなどの事情により、外出を控え交流機会を減らしている。 ・認知症については、区でも福祉分野での取り組みを中心とした様々な取り組みを行っているが、一般の公共交通での支援・配慮は特に行われていない。	○認知症の人を支える(公共)交通のあり方の検討 (公共交通の充実、駅などで人が対応してくれる窓口などの設置・維持確保、行き先(バス停や駅など)について知らせるサービス、駅の係員やバスの運転手等への認知症に関する教育、認知症について一般の方への普及・啓発等)
外出が困難になった高齢者	身体の衰えや認知症が進むことなどにより、外出が困難な方の支援	・区の支援策として、「福祉有償運送」、「福祉タクシー・自動車燃料費(移送サービス利用券)」、「リフト付福祉タクシー」、「高齢者寝台自動車利用助成事業」、「移動支援、重度身体障害者ガイドヘルパー派遣」がある。 ・障がい者施設、デイサービスなど的高齢者等通所施設は、施設ごとの移送サービスが行われている。	・福祉有償運送の事業者は、当初の7団体から現在は2団体に減少している。 ・寝台自動車利用助成事業については、事業の存在を知らない要介護高齢者世帯も見受けられるため、必要とされるサービスを受けていない場合が散見される。 ・リフト付き福祉タクシーは、2台の車両で運行業務委託を行っているが、2台あわせて月々15万円程度の売り上げであり、委託費の予算と採算が合わない。また、使いたい時に必ず空いているわけではなく、その一方で2台とも稼働していない場合もある。	○需要に応じた福祉交通のあり方の検討
障がい者	外出は可能な方の支援 外出が困難な方の支援	・障がいに応じたバリアフリー化の整備を推進してきた。 ・福祉交通による支援を実施。	・施設の整備はたいぶ進展してきたが、高齢者、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力すること(心のバリアフリー)のさらなる取り組みが必要。 (「外出が困難になった高齢者」の問題点参照)	○障がいに応じたバリアフリー化の充実 ○心のバリアフリーの推進 ○需要に応じた福祉交通のあり方の検討(再掲)
外国人	外国人の移動の支援	・東京オリンピック・パラリンピックに向けてバリアフリー化の取組を進められている。 (多言語対応、交通手段の情報提供等)	・外国人にとって交通の利便性には問題がある。 (多言語への対応が十分ではない、交通手段が分かりにくい、交通運賃の支払いが分かりにくい、大きな荷物を運ぶのが大変等)	○外国人観光客・居住者がともに快適に過ごすことのできるまちづくりのための交通による支援