

計画の骨子

素案

平成 29 年 3 月 29 日

目 次

	ページ
第1章 計画策定にあたって	1
1. 計画策定の背景と目的	
2. 計画の対象	
3. 計画の位置付け	
4. 目標年次	
第2章 区交通の現況と課題	4
1. 交通を取り巻く社会情勢	
2. 交通の特性	
3. 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）	
第3章 大田区が目指すまちの姿	13
1. 大田区基本構想、基本計画	
2. 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	
第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方	20
1. 大田区の交通の理念	
2. 目標	
3. 交通の将来像	
第5章 施策展開	28
1. 交通手段ごとの将来の方向性	
2. 施策の体系	
3. 施策内容	
4. リーディングプロジェクト	
第6章 本計画の推進に向けて	39
1. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進	
2. モニタリング指標	
3. 交通の担い手（役割分担）の考え方	
4. 交通に関わる将来動向	

第1章 計画策定にあたって

1. 計画策定の背景と目的

2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機として、広域的な交通の拠点として羽田空港の役割が一層増している。国内外から集まる羽田空港の利用者に対して、安全・安心で快適な交通サービスが求められている。

また、羽田空港跡地の整備、JR 蒲田駅・東急蒲田駅と京急蒲田駅間を結ぶ鉄道事業「新空港線」の計画、臨海部における水上交通活用の動きなど、まちの変化とともに区内の交通が大きく変化しつつある。

大田区は、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、業務、工業、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、さらなる高齢社会の進展、都市間競争の激化、首都直下地震等の巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、劇的に進歩するICT（情報通信技術）の交通への利活用などの課題にも直面している。

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り組みを提示するため、区の総合的な交通の計画を策定する。

2. 計画の対象

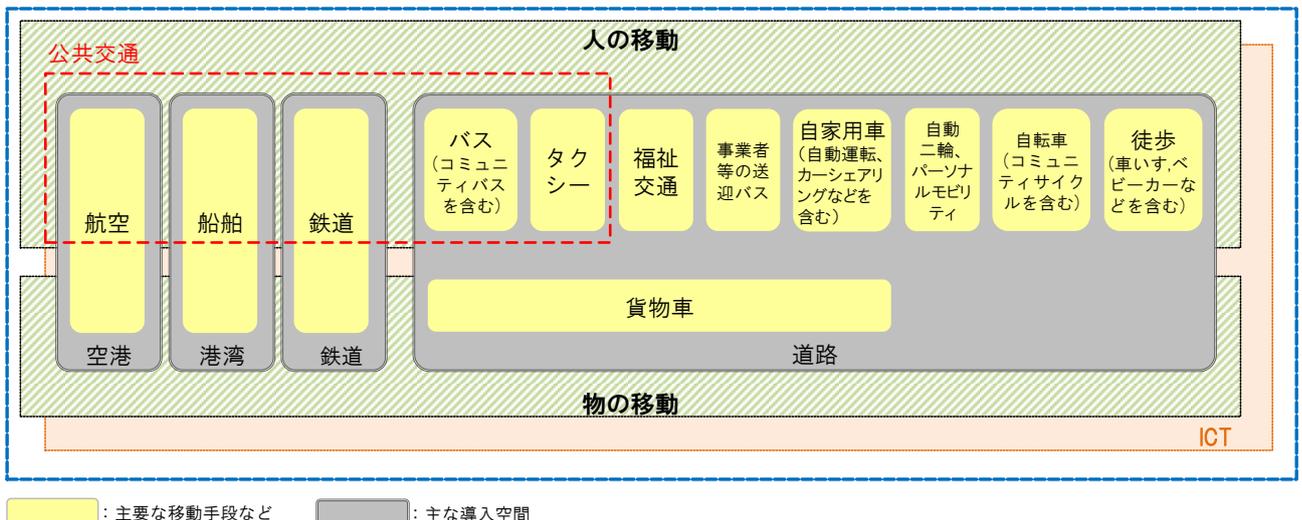
2-1. 対象地域

大田区全域

2-2. 施策の範囲

- ・対象とする交通の範囲は、狭義の交通に加え、まちづくり、産業、観光、環境、福祉、子育て等と連携した、人や物の移動およびこれに関わる施策を対象とする。
- ・交通手段は、鉄道、バス（コミュニティバス含む）、水上交通、タクシー、自動車、自転車（コミュニティサイクル含む）、歩行者など広く対象とする。
- ・施設の整備（ハード施策）だけではなく、その利用、啓発や推進方策など（ソフト施策）も対象とする。

対象とする交通手段



2-3. 計画の主体

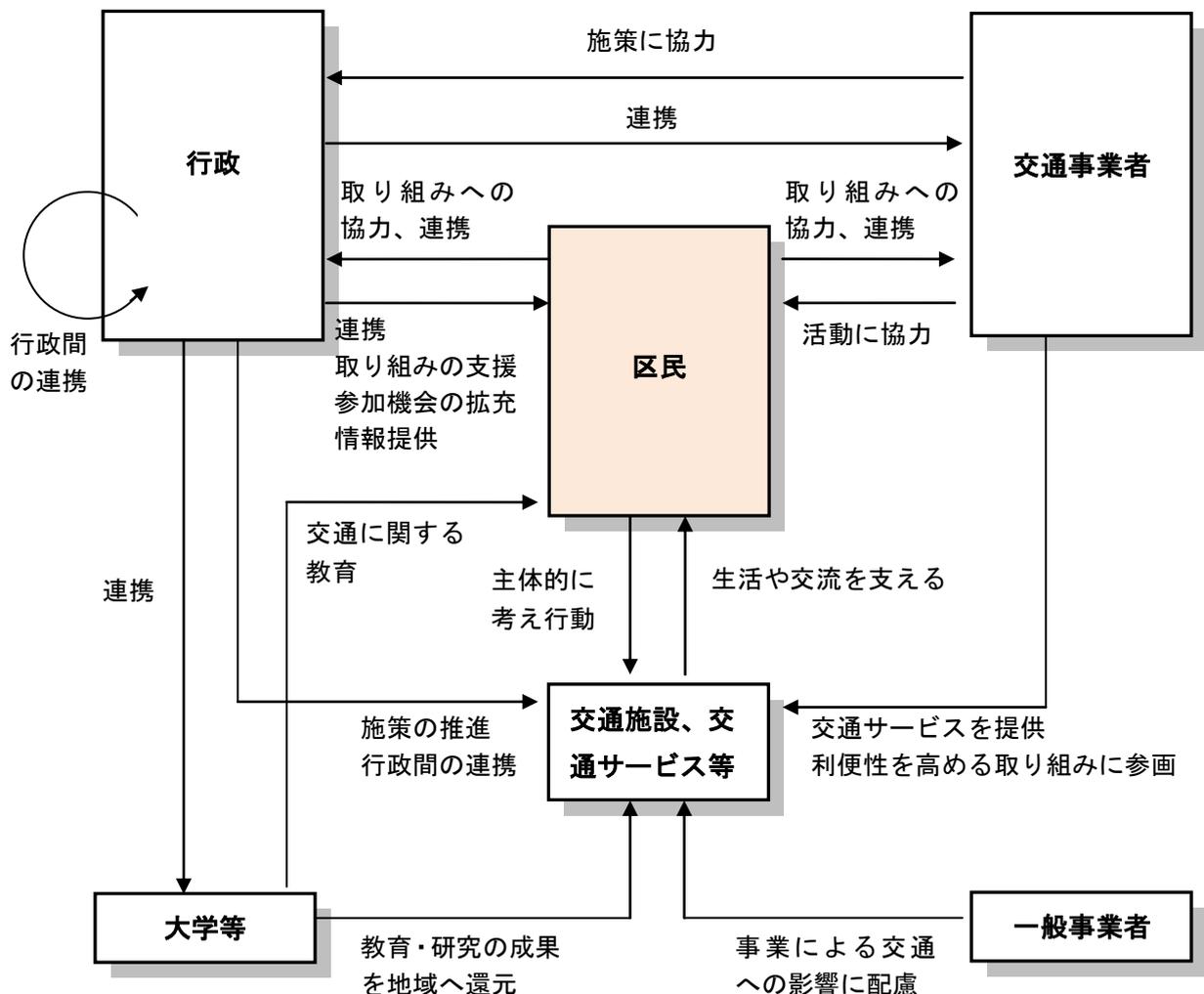
- ・計画に関わる主体として、大田区、交通事業者のほか、国、東京都、区民や区民団体等も想定する。
- ・本計画では、大田区が行う施策のほか、国や東京都が行う関連する施策や、区民や区民団体等との連携等についても提示する。

3. 計画の位置付け

3-1. 本計画のねらい

- ・大田区は一般的に交通が便利だと評価されることが多いが、現状にとどまることなく、交通のストックを活かして便利で安全安心に暮らせるまちづくりを、交通分野から進めるための計画である。
- ・行政や交通事業者が区民に対して一方的にサービスを提供するのではなく、区民や区民団体等も主体的かつ自発的に交通の取り組みに関わることで、それぞれの関係者が協力、連携して交通に関わる取り組みを進めることを期待している。
- ・まちづくりや福祉、産業、観光、防災など関連する分野と連携を図り、交通の取り組みが効果的にまちづくりに寄与することを目指している。

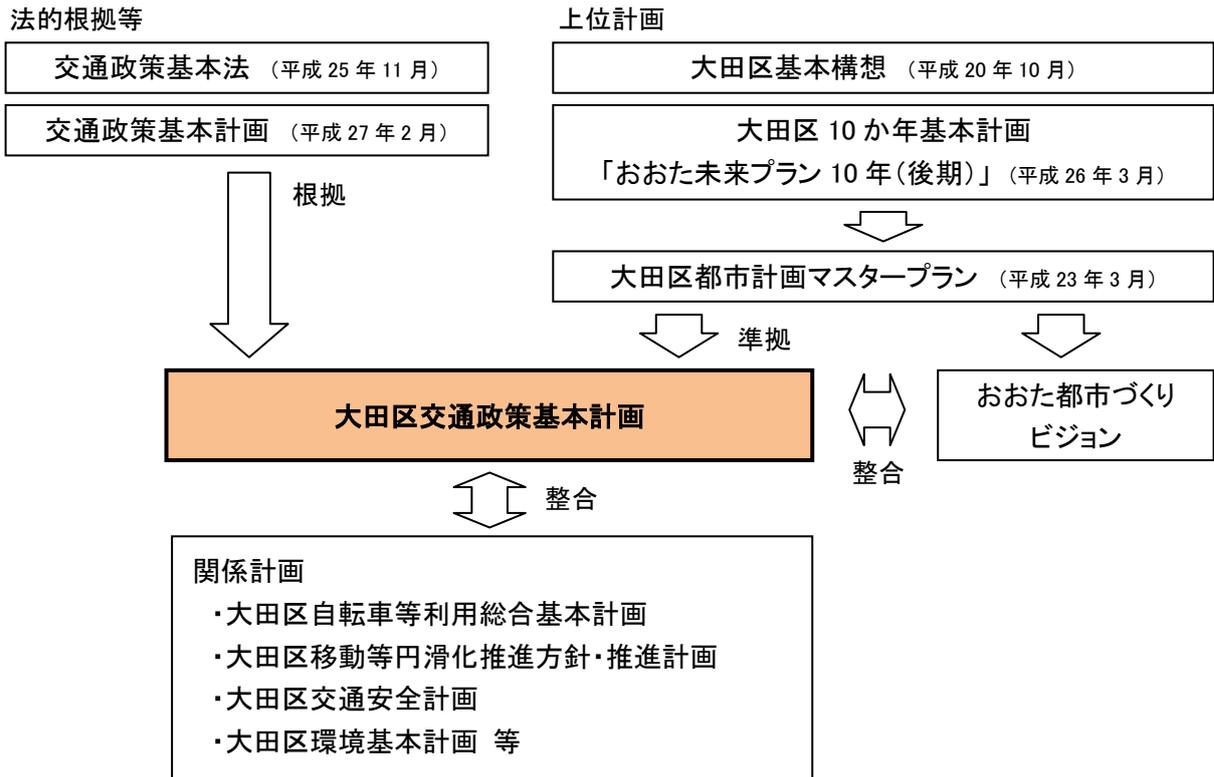
■それぞれの交通の担い手の役割



3-2. 制度面での計画の位置づけ

- ・本計画は、「交通政策基本法」(平成 25 年 11 月成立)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 10 か年基本計画 おおた未来プラン 10 年」、「大田区都市計画マスタープラン」に準拠し、「おおた都市づくりビジョン」、各関係計画と整合を図る、交通に関わる基本的かつ総合的な計画である。

■制度面での計画の位置づけ



4. 目標年次

目標年次を平成 40 年(2028 年)とするが、これに縛られずにあるべき姿を想定する。

第2章 区の交通の現況と課題

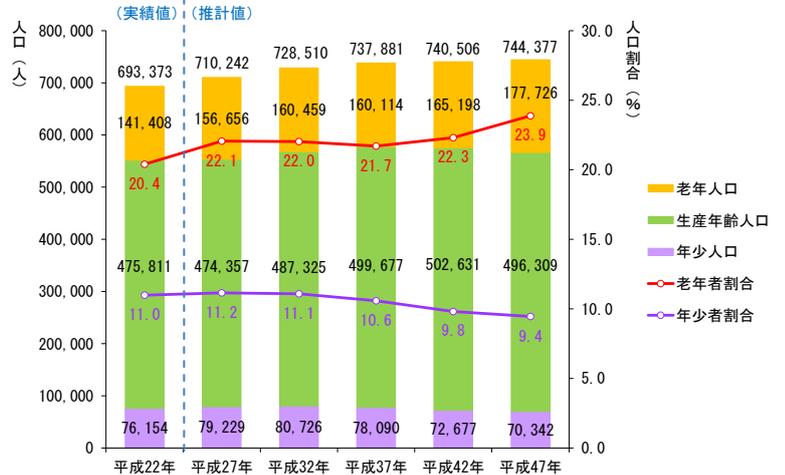
1. 交通を取り巻く社会情勢

1-1. 人口動態

1) 区の将来人口

- ・大田区の人口は、今後も増加傾向が続くと推計されている。
- ・年少人口（15歳未満）は平成32年をピークに減少し、平成47年には7万人程度になると推計されている。
- ・生産年齢人口（15～64歳）は増加傾向だが、平成42年をピークに減少に転じると推計されている。
- ・老年人口（65歳以上）は概ね増加し続け、平成47年には約17万7千人、老年者割合は23.9%になると推計されている。

■大田区の将来推計人口

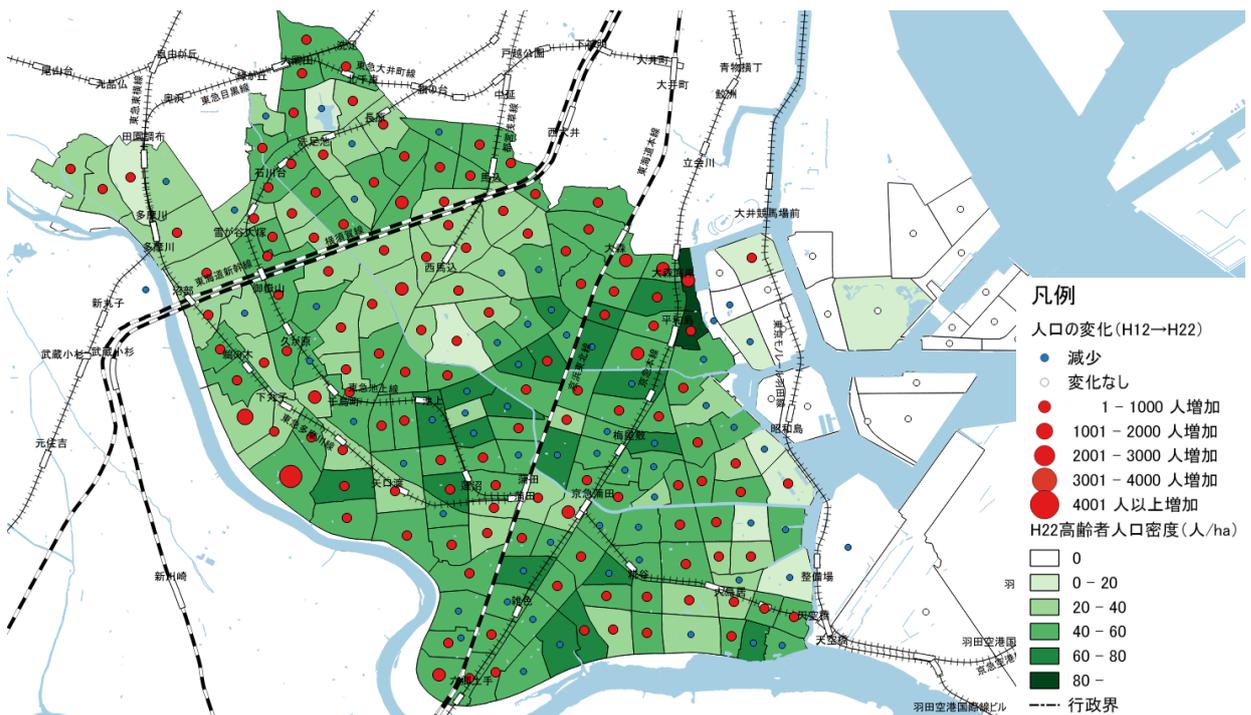


出典：大田区人口ビジョン（将来人口推計・分析等報告書）
（大田区、平成28年3月）

2) 人口の分布状況

- ・多摩川沿いの地域と京浜東北線や京急本線の沿線の地区は、比較的人口が多く、人口密度、高齢者人口密度ともに高い。
- ・平成12年から平成22年の人口の変化をみると、区内各地域で人口が増加し、特に多摩川沿いの地区で人口の増加が大きい。一方、高齢者人口密度が高い京浜東北線や京急本線の沿線の地区などで、人口の減少がみられる。

■町丁目別の平成12年から平成22年の人口の変化と高齢者の人口密度



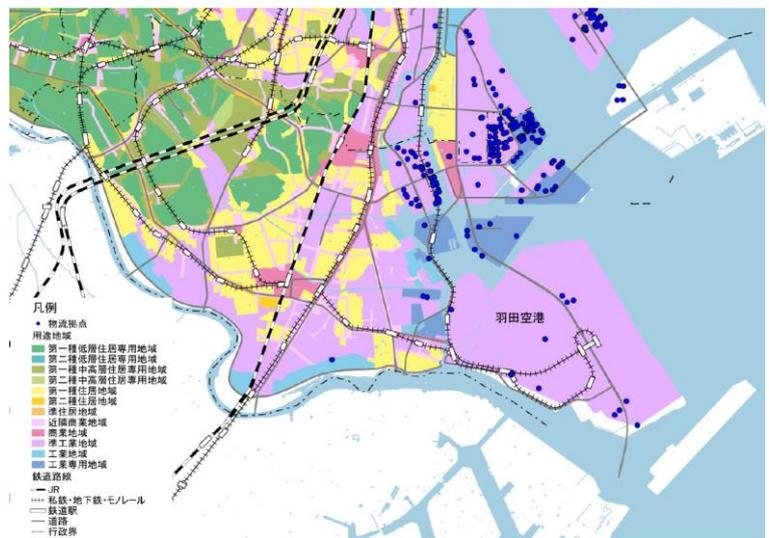
出典：国勢調査小地域集計（平成12年、平成22年）

1-2. 都市の動向

1) 都市の状況

- ・大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る都市軸上にある。この都市軸上の地域は、交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきた。
- ・この都市軸上にある大田区の臨海部埋立地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成している。
- ・大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場の集まる地域であり、住宅と工場の混在した地域が広がっている。
- ・台地部を中心に緑豊かで良好な住宅地が形成されている。
- ・大田区は、このように広域的な拠点都市、工業都市、住宅都市として多くの顔を持つ都市である。

■大田区の用途地域の指定状況と物流拠点の立地状況



出典：国土数値情報（物流拠点：平成 26 年度、用途地域：平成 23 年度）

2) 今後の都市の動向

- ・羽田空港跡地地区では、周辺地域との機能連携等を図りながら、2020年の概成を目指して、まちづくりを進めている。これらの整備により交流人口の増加や、物流の増加が想定される。
- ・東京オリンピック・パラリンピックを控え、羽田空港を有することから、観光客の増加が想定されるとともに、商業や産業面・交流面で、都心部～川崎・横浜との広域拠点間に位置するため、広域的な交通結節点としての重要性が一層高まることが想定される。

1-3. 産業の動向

1) 商業、工業の動向

- ・大田区の商業の年間商品販売額は横ばいで推移している。
- ・工業は、製造品出荷額等、事業所数、従業者数は、いずれも減少傾向である。

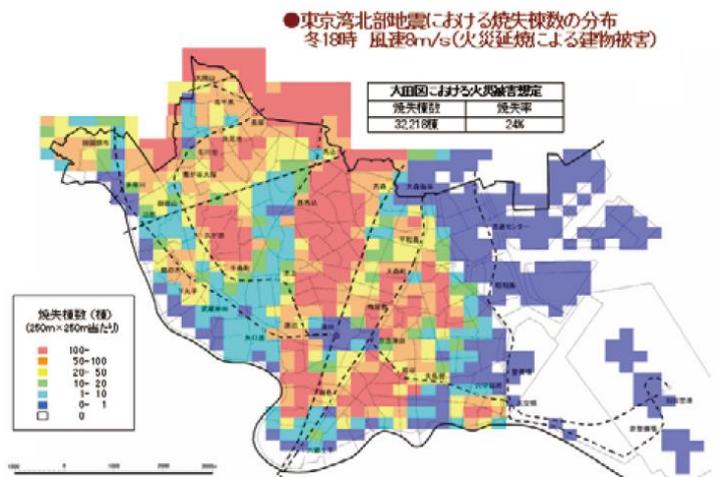
2) 観光の動向

- ・大田区は、交通の利便性がよく、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している。
- ・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、集客資源となる。
- ・東京オリンピック・パラリンピックを控え、羽田空港を擁する大田区は、外国からの観光客の増加が見込まれる。

1-4. 災害の状況

- 東京都防災会議が公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」（平成 24 年 4 月）は、区部西部の大田区や品川区などの木造密集住宅等が多い地域で火災延焼被害を受けやすいと想定している。
- 60.75km² の広大な面積の大田区では、ひとたび大規模地震が発生すると、多くの住民の生命と財産に甚大な被害をもたらすとともに、交通機関や電気・ガス・水道等のライフラインにも大きな影響を及ぼすことが想定される。

■火災消失建物棟数の分布



出典：大田区地域防災計画（平成 26 年修正）

1-5. 環境への配慮

- 平成 29 年 3 月に策定された大田区環境基本計画（後期）では、地域力を活かしたこれまでの取組みをより一層進めることに加えて、大田区の区民生活と産業、それに環境がそれぞれ調和して、一方の向上が他方の向上を引き出すような効果的な好循環を伴う地域づくりを目指す必要があることから、大田区が目指すべき環境像として、「環境と生活・産業の好循環を礎とした持続可能で快適な都市（まち）」の実現を掲げている。
- この計画の中で、特に交通に関わる施策としては、沿道環境の保全対策として、「大気環境の保全対策の推進」で、都市計画道路の整備が示されている。また、低炭素まちづくりとして、「交通ネットワークの構築」で、空港臨海部における交通ネットワークの検討、新空港線「蒲蒲線」の整備推進、コミュニティバスの運行支援、自転車等利用総合対策の推進、公共交通の利用促進、「ヒートアイランド対策の推進」で、呑川緑道における風の道のまちづくりなどが示されている。

■大田区環境基本計画（後期）のうち特に交通に関わる施策

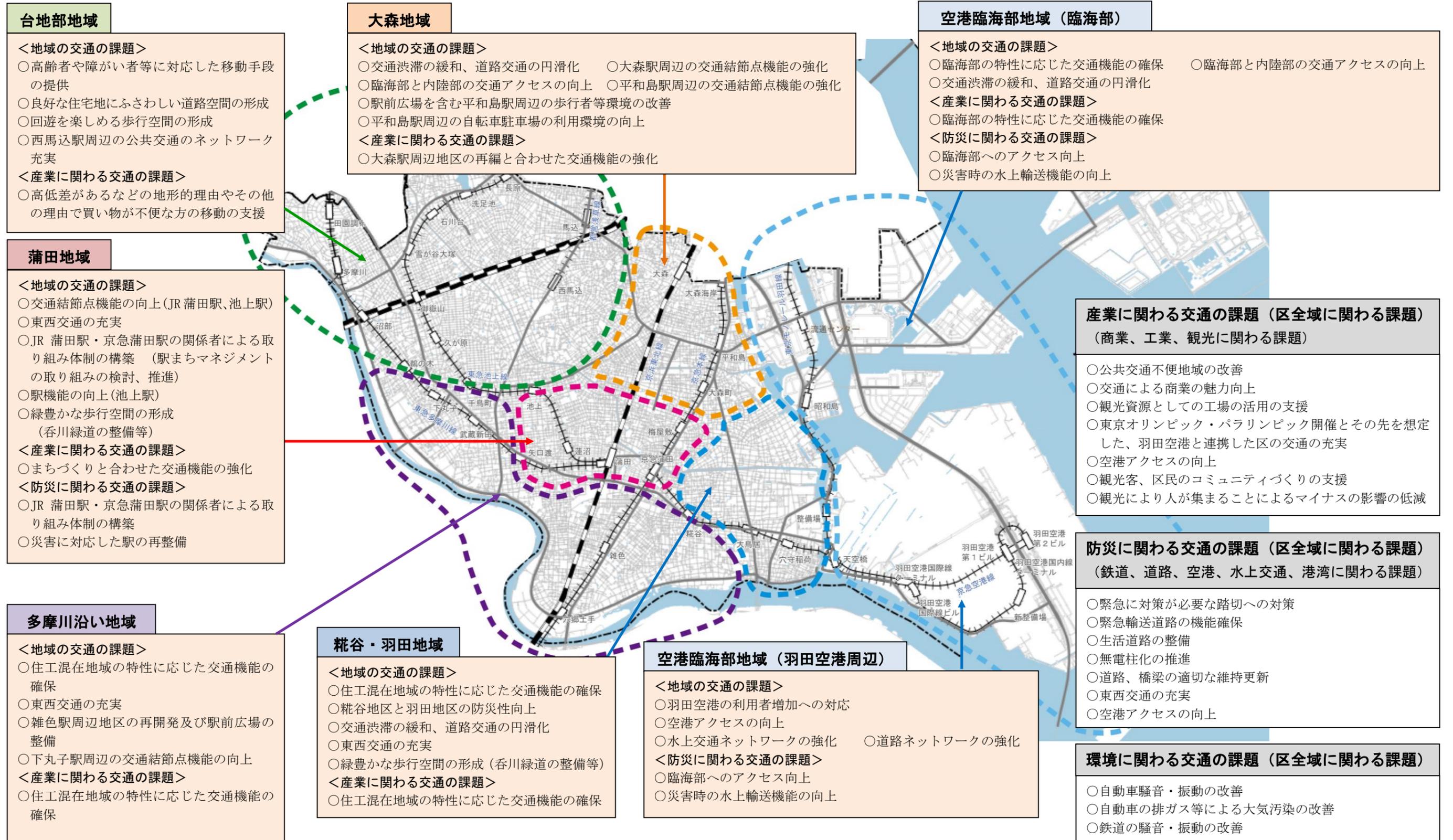
基本目標	取組みの方向性	個別施策	
B 快適で安全な暮らしの実現	B-1 沿道環境の保全対策	(1)騒音・振動対策の推進	・自動車騒音・振動調査
		(2)大気環境の保全対策の推進	・大気汚染調査 ・都市計画道路の整備
C 低炭素社会の構築	B-2 環境保全対策	(2)環境保全対策の推進	・鉄道騒音・振動調査
		C-2 低炭素まちづくり	(1)環境にやさしいまちづくり
		(2)交通ネットワークの構築	・空港臨海部における交通ネットワークの検討 ・新空港線「蒲蒲線」の整備推進 ・コミュニティバスの運行支援 ・自転車等利用総合対策の推進 ・公共交通の利用促進
		(4)ヒートアイランド対策の推進	・呑川緑道における風の道のまちづくり
D 自然共生社会の構築	D-3 水と緑のネットワークの構築	(1)緑の環境軸の形成	・臨海部における緑の拠点形成 ・緑の骨格づくり
		(3)身近な緑の確保	・道路空間の緑化推進
		(4)歴史と文化のまちなみづくり	・歴史と文化と自然の散歩道づくり

出典：大田区環境基本計画（後期）（平成 29 年 3 月）

2. 交通の特性

2-1. 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

- ・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。



2-2. 区内交通の課題

- 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、利用者の需要に応じた移動の確保とともに、区内の特性に応じた物流機能の確保、交通事故対策も課題である。



2-3. 広域交通の課題

- ・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、広域幹線道路の整備促進、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、国や東京都、周辺自治体との連携が必要である。



2-4. ライフステージに関する交通の課題

- ・幼児期から学生、成人、高齢になっても、それぞれのライフステージ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である。
- ・妊娠から出産時や子育て中、特に支援が必要な高齢者、障がい者などへのさらなる対応も必要である。

対象		交通の関わり	現状	問題点	課題	
	幼児期(就学前)	幼児の交通安全	・幼児の交通事故の死傷者数は、減少傾向にあったが、近年横ばいの状況。	・幼児の交通事故の危険性が懸念される。	○ 幼児の交通事故対策の充実	
	小学生期	児童の交通安全	・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。	・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)	○ 子どもの交通事故対策の充実	
	中学生期	学生の交通安全 通学、日常の外出等	・通学のほか、日常の外出が行われる。	・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)	
	高校生期	学生の交通安全 通学、日常の外出等	・通学のほか、日常の外出が行われる。	・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)	
	成人期(若者)	通勤・通学、業務、通院、買物、私事(交流、レジャー等)	・年齢が上がるにつれて、行動範囲が広がる。	・人のつながりや外出機会の不足、地域のさらなる活性化が必要等。	○ 交流の促進	
	成人期(一般)	子ども無し	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、入退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)
	成人期(一般)	子ども有り				
	成人期(高齢者)	元気な高齢者	乳幼児の子育て中の親を対象にした移動の支援	・乳幼児を連れて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。 ・乳幼児を連れて移動手段として、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)、鉄道やバスの中の「心のバリアフリー」のさらなる取り組みが必要等) ・自転車以外で外出する際にも、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 ・乳幼児を連れて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
			子どもの移動の支援	・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。	・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。	○ 子育て支援タクシー等の利用支援
		支援が必要な高齢者	高齢者が安全に外出できる支援	・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おう環境づくりが求められる。 ・高齢運転者の事故のリスクが高まっている。	○ 交通事故対策の充実 ○ 社会参加する機会の充実 ○ 高齢運転者対策の推進
福祉サービス等の利用により外出できる方への支援			・大田区内の65歳以上の高齢者は約16万人、そのうち要支援・要介護者が3万人いる。今後高齢者、要支援、要介護者が増加することが予想される。 ・ユニバーサルデザインのまちづくりを進めている。 ・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。	・支援が必要な高齢者や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。 ・公共施設や多くの人が集まる場所でユニバーサルデザインの考え方を取り入れて、施設や環境の整備を進めていく必要がある。	○ ユニバーサルデザインのまちづくりを進めて、特に移動が困難な方であっても、円滑に移動できる交通サービスの検討	
障がい者	障がい者の移動の支援	・障がいに応じたバリアフリー化の整備を推進してきた。	・施設の整備はだ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。	○ 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		
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)	○ 外国人観光客や外国人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		

3. 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）

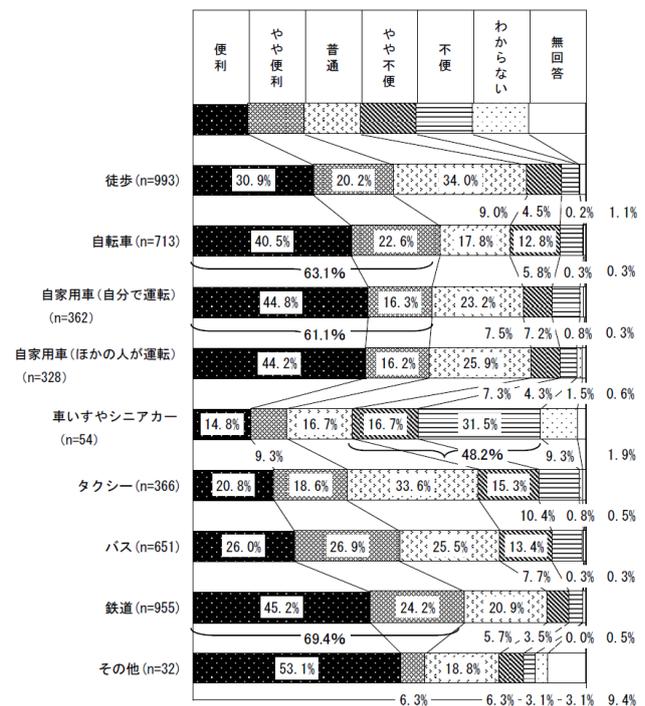
1) 交通手段の便利さ

- 交通手段の便利さとしては、鉄道、自転車、自家用車の評価が高く、一方、車いすやシニアカーの評価が特に低い（右図参照）。

2) 交通手段を利用する際の問題点

- 大田区の交通の大きな問題点としては、道路が狭く、そのため歩行者、自転車、自動車等の交通が錯綜していることがある。
- 公共交通の問題点としては、バスについては利用したい方向に路線がない、運行本数が少ない、バス停が遠いなど、鉄道については、駅周辺に魅力がない、駐輪場がない、混雑して座れないなどがある。

■ 交通手段の便利さ



出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果
(平成 28 年 9 月実施)

3) 外出した際に不便だと思う地区、目的地まで行く際の不便な点

- 臨海公園地域へ行くのが不便だという回答が最も多い。次いで蒲田駅周辺に行くのが不便という回答が多い。
- 不便な理由としては、「鉄道やバスの乗り換えが不便」という回答が最も多い。

4) 外出した目的地周辺で不便な点

- 地域により違いがあるが、大森地域と蒲田駅周辺では「歩行者と自転車が混雑して歩きにくい」と「自転車のマナーが悪い」が多い。
- 臨海公園地域では「目的地最寄りの駅やバス停から、目的地までが遠い」が多い。

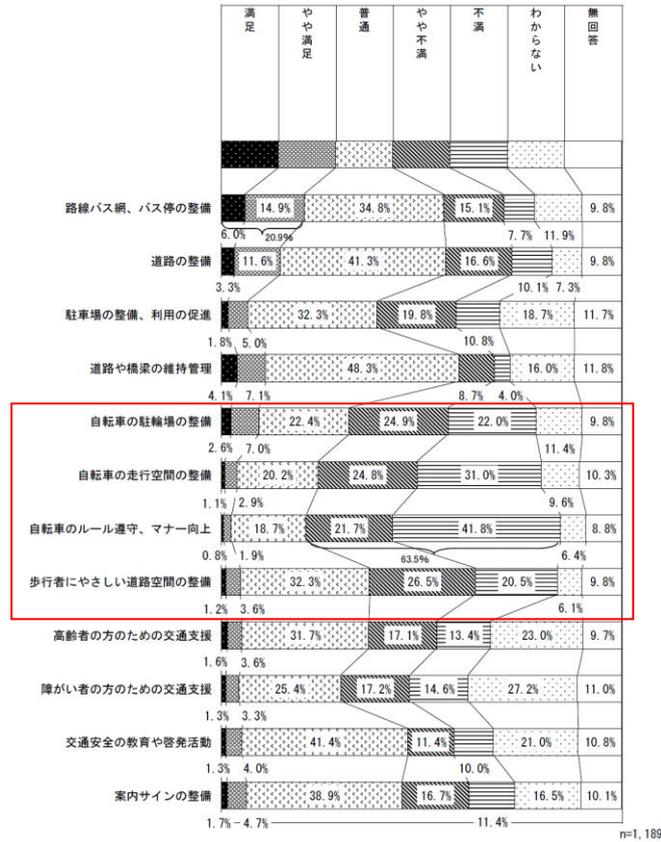
5) テーマ別の交通課題

- 「観光客が増えた場合の懸念や不安」が、ほかのテーマでの懸念や不安に比べて多い。

6) これまでの取り組みに対する評価

- これまでの交通に関わる取り組みについて、バス関係の満足度が最も高く、次いで道路整備、道路や橋梁の維持管理、自転車の駐輪場整備などで一定の評価がみられる（次ページ図参照）。
- 自転車に関わる取り組み（ルール遵守・マナー向上、走行空間の整備、駐輪場の整備）と歩行者に関わる取り組みの満足度が低い。一方、これらの重要度は高い。
- 自転車や歩行者に関わる取り組みを、今後さらに進める必要があることがわかる。

■これまでの取り組みに対する評価（満足度）



出典：大田区の交通に関するアンケート調査結果
(平成 28 年 9 月実施)

第 2 回区民アンケート調査（平成 29 年 8 月頃
実施予定）の結果を必要に応じて追加予定

第3章 大田区が目指すまちの姿

1. 大田区基本構想、基本計画

1-1. 大田区基本構想

- 大田区の基本構想は、平和で、基本的人権が尊重される社会を前提とし、大田区の主役である「区民」、生活の舞台となる「都市（まち）」、そして、大田区を支える様々な「地域や区民相互の関係」に視点を置き、下記の基本理念を掲げている。

基本理念1 区民が自ら考え行動し、まちの未来を拓きます
 基本理念2 安心と魅力をそなえた都市を次世代へと贈ります
 基本理念3 人と人とのつながりが、優しいまちをつくります

- 基本理念のもとに、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」を下記のとおり掲げている。

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

- 将来像を実現するため、基本理念のもとに基本目標を掲げ、さらに細分化した目標として、個別目標が設定されている。そのうち、交通に関わるものを以下に示す。

■基本構想における交通に関わる個別目標

基本目標	個別目標
基本目標1 生涯を健やかに安心していきいきと暮らせるまち	個別目標 1-2 誰もが自分らしく、健康で生きがいをもって暮らせるまちをつくります
	個別目標 1-3 高齢者が住み慣れた地域で、安心して暮らせるまちをつくります
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 2-1 水と緑を大切にし、すべての人に安全で潤いのある暮らしを実現します
	個別目標 2-2 首都空港『羽田』と臨海部が世界への扉を開く、国際交流拠点都市を創ります
	個別目標 2-3 ものづくりから未来へ、独自の産業と都市文化を創造します
基本目標3 地域力と行政の連携がつくる人と地球に優しいまち	個別目標 3-1 地域力を活かし、人に優しいまちを区民主体で実現します
	個別目標 3-2 私たち区民が、良好な環境と経済活動が両立する持続可能なまちをつくる担い手です
	個別目標 3-3 区は、効率的で活力ある区政を実現し、地域との連携・協働を進めます

1-2. 大田区 10 か年基本計画「おおた未来プラン 10 年（後期）」

- ・大田区基本構想の区の将来像を実現するため、平成 21 年 3 月に区の基本計画である「おおた未来プラン 10 年」が策定された。未来プランは、平成 21 年度から 30 年度までの 10 か年の計画期間を、前期 5 年間、後期 5 年間に分けて計画化され、平成 26 年 3 月に、「おおた未来プラン 10 年（後期）」が策定された。
- ・この中で示されている施策のうち、特に交通に関わるものを以下に示す。

■基本計画における交通に関わる施策の目標 (1/2)

基本目標	個別目標	施策の目標	施策	施策の詳細
基本目標 1 生涯を健やかに安心していきいきと暮らせるまち	個別目標 1-2 誰もが自分らしく、健康で生きがいをもって暮らせるまちをつくります	1-2-2 ユニバーサルデザインのまちづくりを進めます	誰にも優しいサービスと情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・誰にもわかりやすい掲示物など情報のユニバーサルデザイン化 ・みんなの心のバリアフリーの促進 ・地域力を活かしたまちづくりパートナー（UDパートナー）活動
			誰もが安心して快適に過ごせるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・移動を円滑にするユニバーサルデザインの推進 ・鉄道駅舎のバリアフリー化の推進 ・自転車等利用総合対策の推進 ・だれでもトイレの整備
		1-2-3 障がい者が地域で安心して暮らせるまちをつくります	障がい者が自分らしく暮らすための支援の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域生活支援事業の適正な給付等（移動支援など地域の実情に応じたサービスを提供）
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 2-1 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	2-1-1 魅力と個性あふれる都市をつくります	国際都市おおたの魅力づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲田駅周辺のまちづくり ・大森駅周辺のまちづくり ・羽田空港跡地・周辺部の整備
			個性が光るまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・身近な地域の魅力づくり ・美しいまちなみづくり ・人がにぎわう道づくり
			みんなで作るまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・区民との連携・協働の推進 ・区有施設再活用・再構築の円滑な実施
		2-1-2 快適な交通ネットワークをつくります	基幹交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港線の整備推進 ・都市計画道路の整備 ・京浜急行連続立体交差事業の継続整備 ・エイトライナー及び新たな交通システムの整備検討
			地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通網、停留所の整備支援 ・コミュニティバスの導入検討、運行支援 ・駐車場の整備、利用促進 ・自転車等利用総合対策の推進 ・京浜急行線沿線アクセス道路・京急蒲田駅東口駅前広場等の整備 ・空港臨海部交通ネットワークの拡充
		2-1-3 潤いとやすらぎのあるまちをつくります	水と緑の回廊づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・呑川緑道の整備（風の道のまちづくり） ・桜のフロムナードの整備 ・海辺の散策路整備 ・旧六郷用水の整備 ・みどりの道路整備
			心に豊かさを感じる美しいまちなみづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・地域力を活かしたみんなのみどりづくり ・美しいまちなみづくり
		2-1-4 安全で安心して暮らせるまちをつくります	災害に強いまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・木造密集市街地の整備促進 ・建築物の耐震改修促進 ・橋梁の耐震性の向上 ・災害時水上輸送ネットワークの向上
			安全で円滑に移動できるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・移動を円滑にするユニバーサルデザインの推進 ・鉄道駅舎のバリアフリー化の推進 ・誰にもわかりやすい掲示物など情報のユニバーサルデザイン化 ・自転車等利用総合対策の推進 ・だれでもトイレの整備
			安心して暮らせるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤施設の維持更新 ・生活安全の確保 ・交通安全の推進
快適な住環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な住環境の確保（狭あい道路の拡幅整備等） 			

■基本計画における交通に関わる施策の目標 (2/2)

基本目標	個別目標	施策の目標	施策	施策の詳細		
基本目標2 まちの魅力と産業が世界に向けて輝く都市 (続き)	個別目標2-2 首都空港『羽田』と臨海部が世界への扉を開く、国際交流拠点都市を創ります	2-2-1 世界へ羽ばたくまちをつくりたい	空港アクセス機能の強化	・新空港線の整備推進 ・空港臨海部交通ネットワークの拡充 ・空港跡地の交通結節点機能の充実		
			空港周辺の景観づくり	・美しいまちなみづくり		
		2-2-2 未来につながる空港臨海部をつくりたい	空港臨海部のまちづくり	・空港臨海部交通ネットワークの拡充		
			海辺の親水ネットワークの整備	・海辺の散策路整備 ・みどりの道路整備 ・自転車等利用総合対策の推進		
	個別目標2-3 ものづくりから未来へ、独自の産業と都市文化を創造します	2-3-2 暮らしを支えるあきないを熱く盛り上げます	あきないのまち基盤整備	・商店街景観整備事業 ・ふれあい商店街事業 ・アーケードや装飾灯維持管理の支援		
			2-3-4 大田区の観光を世界に発信します	来訪者受入れ態勢の充実	・誰にもわかりやすい掲示物など情報のユニバーサルデザイン化 ・訪日外国人等受入環境整備	
			おおたの魅力の創出・再発見	・地域・事業者と連携したにぎわい創出		
			おおたの魅力情報の収集・発信	・観光情報発信拠点の運営等		
		基本目標3 地域力と行政の連携が作る人と地球に優しいまち	個別目標3-1 地域力を活かし、人に優しいまちを区民主体で実現します	3-1-1 地域力の土台づくりを進めます	地域の担い手づくり	・NP0・区民活動フォーラムの開催 ・区民協働推進会議の開催 ・区民活動コーディネーター養成講座 ・区民活動支援施設の運営 ・地域協働協力員の派遣
				3-1-2 地域力を活かした取り組みを進めます	地域活動団体への支援	・協働推進講師派遣事業 ・地域力応援基金助成事業 ・地域活性化事業への支援
地域ネットワークの強化	・18色の特色ある地域づくりの推進 ・地域力推進会議・地区委員会の充実等					
個別目標3-2 私たち区民が、良好な環境と経済活動が両立する持続可能なまちをつくる担い手です	3-2-1 地球環境をみんなで守り未来へ引き継ぎます		低炭素社会の実現	・呑川緑道の整備（風の道のまちづくり） ・公共交通機関の利用促進		
	3-2-2 水と緑を感じるまちをつくりたい	水を感じるまち	・水と緑のネットワーク			
		緑を感じるまち	・緑の育成・緑化の推進等			
個別目標3-3 区は、効率的で活力ある区政を実現し、地域との連携・協働を進めます	3-3-1 行政力を最大限に発揮できる体制をつくりたい	区有施設の利活用の促進と地域拠点化	・大田区公共施設整備計画の推進			

出典：大田区10か年基本計画「おおた未来プラン10年（後期）」（平成26年3月）から整理

2. 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

2-1. 大田区都市計画マスタープラン

1) 都市づくりの理念、方向性

- ・大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、都市づくりの理念を、「多様な特性と地域力が結びつき 活力と快適性を生み出し、世界に開くまち 大田」と設定している。
- ・次のような都市づくりの方向性が設定されている。

連続性のあるまち、ものづくり産業と生活が共存するまちづくり、安心とやさしさのあるまちづくり、地域の特性を活かした景観づくり、地球環境に配慮した都市づくり

2) 将来都市構造

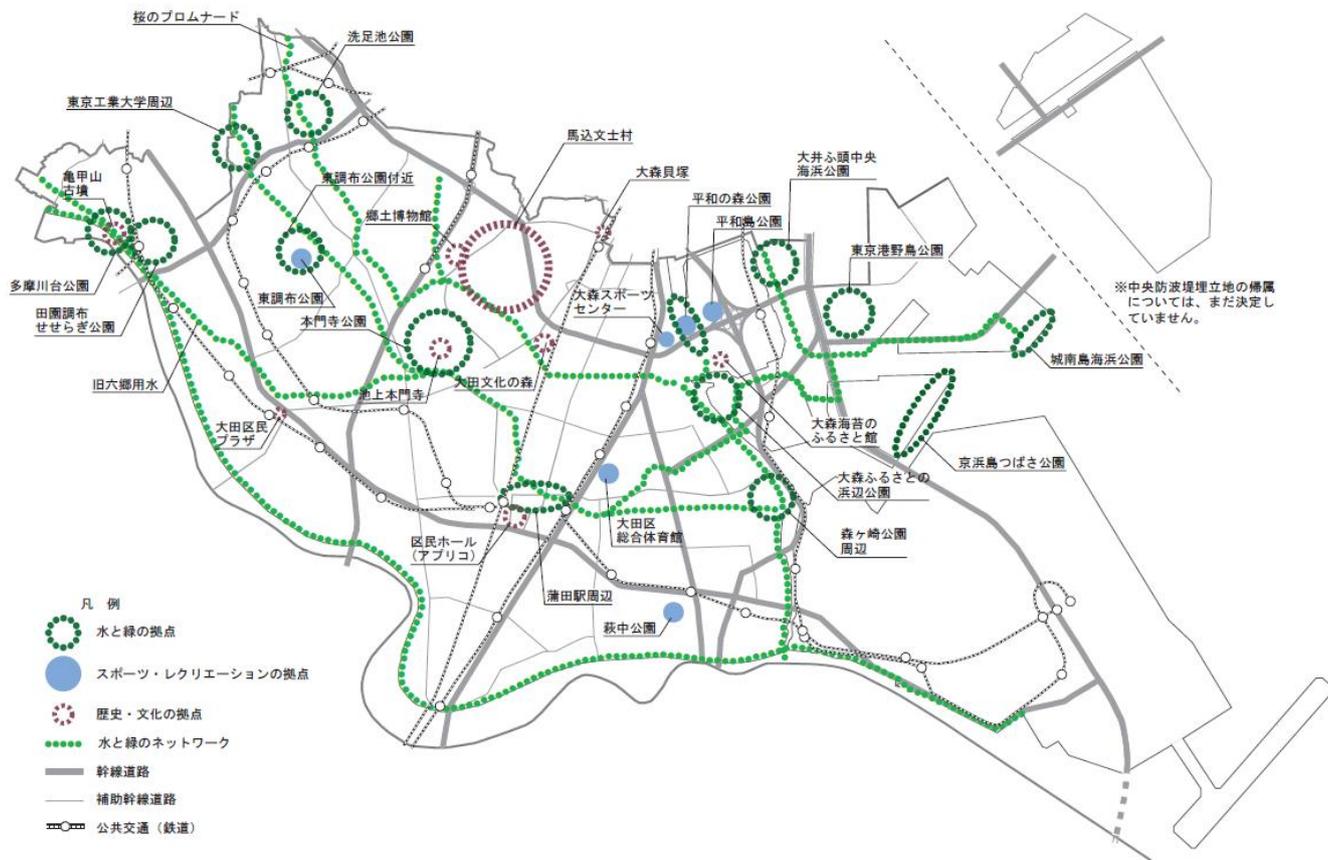
- ・大田区都市計画マスタープランでは、都市構造として主要な拠点の配置と、これらをつなぐネットワークを設定している。

■主要な拠点等の配置



出典：大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）

■水と緑、歴史文化等の拠点とネットワーク



出典：大田区都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）

3) 交通ネットワークの整備方針

○将来の目標

- ・大田区都市計画マスタープランでは、交通ネットワークの将来の目標を以下のように設定している。

<ul style="list-style-type: none"> ・都市活動に必要な円滑な交通の流れが確保されるとともに、通過交通が少なく歩行者の安全性が重視された道路交通体系をめざします。 ・東西方向の利便性を高め、また、内陸部と臨海部との接続性が向上するよう、公共交通を適切に配置し、安全で快適な交通網のネットワークを形成します。 ・生活道路として利用されるきめ細かな道路網や、密集市街地に多く見られる狭あい道路が整備され、良好な住環境をもった、防災性が向上した都市をめざします。 ・交通が集中する主要な鉄道駅の周辺では、円滑な交通環境を図るために、駅前広場が再整備され、自転車駐車場の計画的な配置をめざします。
--

○施策

- ・大田区都市計画マスタープランでは、道路交通体系と公共交通体系の整備の方向性が示されている。

■道路交通体系整備の方向性

	内容
都市計画道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の整備推進 ・補助幹線道路の整備推進 ・空港臨海部における新たな道路網のあり方の検討 ・未整備の都市計画道路の事業化計画の検討等
生活道路・狭あい道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の整備推進 ・狭あい道路の整備推進
歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路、補助幹線道路、生活道路という段階構成をもつ道路網の体系化 ・歩道の整備など歩行者を主体とした交通環境づくりの推進 ・自転車走行環境を整備 ・利用者の安全性を重視した都市計画道路や区道の整備 ・無電柱化の推進
駐車場、自転車駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・主要駅周辺や商業業務地などにおける駐車場整備の誘導 ・自転車利用者のマナー向上の啓発 ・中心拠点の駅周辺における自転車駐車場の整備推進 ・そのほかの駅周辺における商店街や駅周辺のスペースを活用した自転車駐車場の設置

■公共交通体系整備の方向性

	内容
鉄道と道路の立体交差化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と道路の立体交差化の推進
新しい公共交通網の整備再編	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港線「蒲蒲線」の実現に向けた取組み ・エイトライナー構想など、新たな交通ネットワークの検討 ・新しい公共交通システム導入推進、バスサービス等の充実

出典：大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）をもとに整理

2-2. おおた都市づくりビジョン

おおた都市づくりビジョンが公表されてから、
交通に関わる内容を追加します。

第4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

平成25年11月に成立した交通政策基本法に基づき、国の交通政策基本計画を踏まえ、地方公共団体は交通に関する施策をまちづくり等の観点を加えながら、総合的かつ計画的に実施することが求められている。

大田区では、大田区基本構想、大田区10か年基本計画「おおた未来プラン10年（後期）」、大田区都市計画マスタープランなどの計画に基づき、交通を含むまちづくりを総合的に進めてきた。

この資料の「第2章 区の交通の現況と課題」で示したように、大田区は、区内交通、広域交通、地域の交通それぞれについて課題を抱えている。また、交通に関わる区民アンケート調査結果からも、課題が挙げられている。

交通政策基本法では、「交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識」（第2条）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。そのため大田区では、上記の課題を踏まえ、さらに利用者のライフステージ（生涯軸）に着目して、その視点から見た交通の課題を抽出した。

これらの課題から整理した結果を踏まえて、これからの大田区の交通は、区内交通、広域交通、地域特性を踏まえた地域交通の視点から充実を図るとともに、利用者の視点から子どもから高齢者までの各世代の需要に対応した交通を目指すことが求められている。

また、今後高齢社会の進展や人口や産業に関わる都市間での競争が激しさを増すことが想定されるため、現状にとどまることなく、大田区がもつ強みである交通が便利で移動しやすいという優位性を活かすとともに、まちづくりに活かしていくことが求められている。

以上のことから、本計画における**大田区の交通の理念を**

ライフステージに寄り添うモビリティシティ おおた

と設定する。

※モビリティシティ 交通サービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら区民の生活の質を高めていく都市

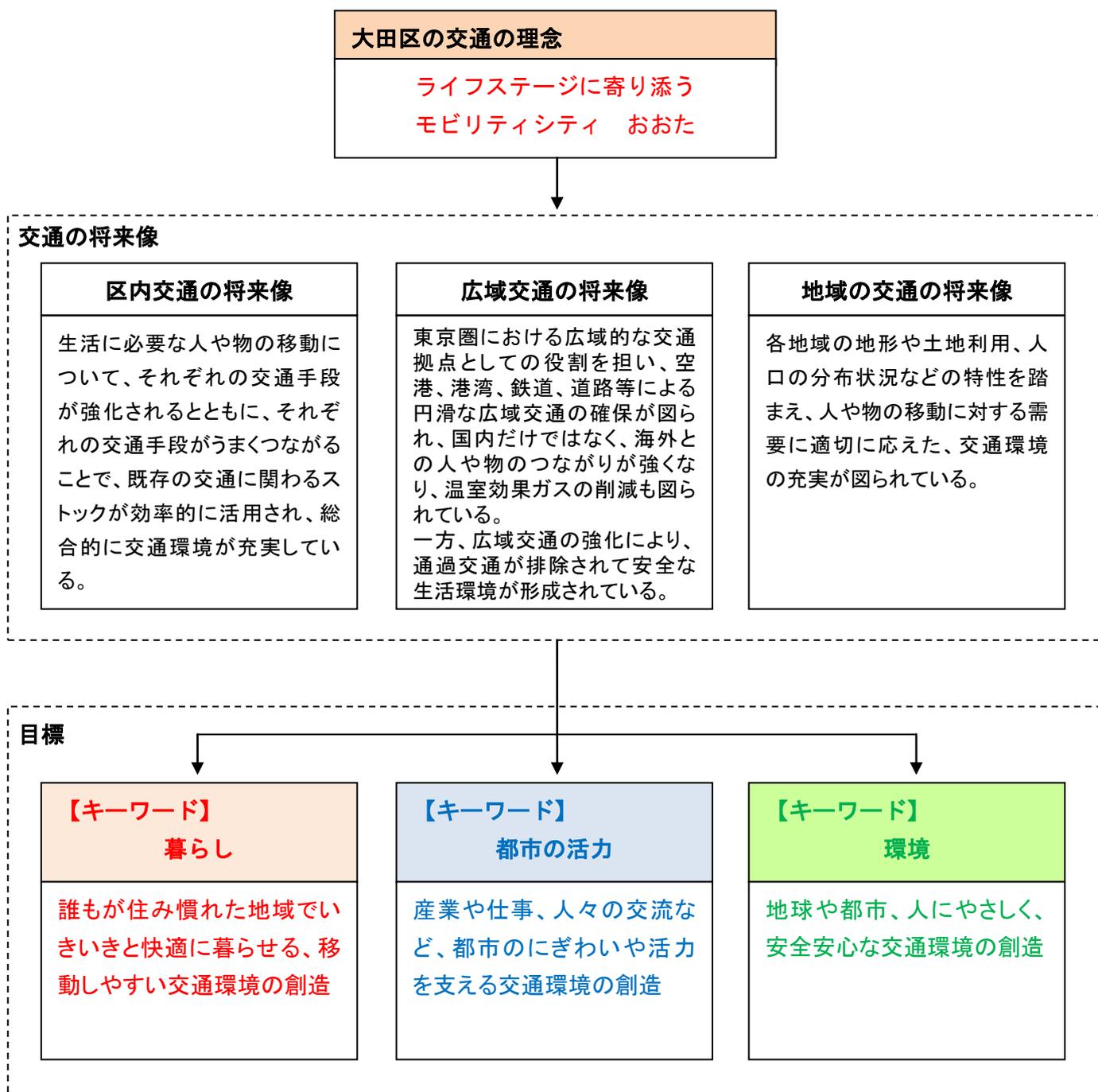
2. 目標

大田区の交通の理念の実現に向けて、この計画が目指す交通の将来像として、生活に身近な**区内交通の将来像**、広域的なつながりのための**広域交通の将来像**、区内の様々な特性を踏まえた**地域の交通の将来像**を整理した。

これらの将来像を具体的に展開していくため、大田区基本構想の基本目標、国の交通政策基本法の理念、有識者からの意見から「暮らし」、「都市の活力」、「環境」というキーワードからなる3つの目標を設定した。

大田区の交通の理念と交通の将来像、3つの目標との関わりを下図に示す。

■大田区の交通の理念と交通の将来像、3つの目標



3. 交通の将来像

区の交通の現況と課題と、大田区が目指すまちの姿を踏まえ、大田区の交通の理念の実現に向けて、この計画が目指す交通の将来像として、生活に身近な**区内交通の将来像**、広域的なつながりのための**広域交通の将来像**、区内の様々な特性を踏まえた**地域の交通の将来像**を示す。

また、これらの将来像をもとに、主に生活に関わる交通について、利用者のライフステージに着目して、**ライフステージごとの交通の将来像**を整理した。

■区内交通の将来像

区内交通の将来像

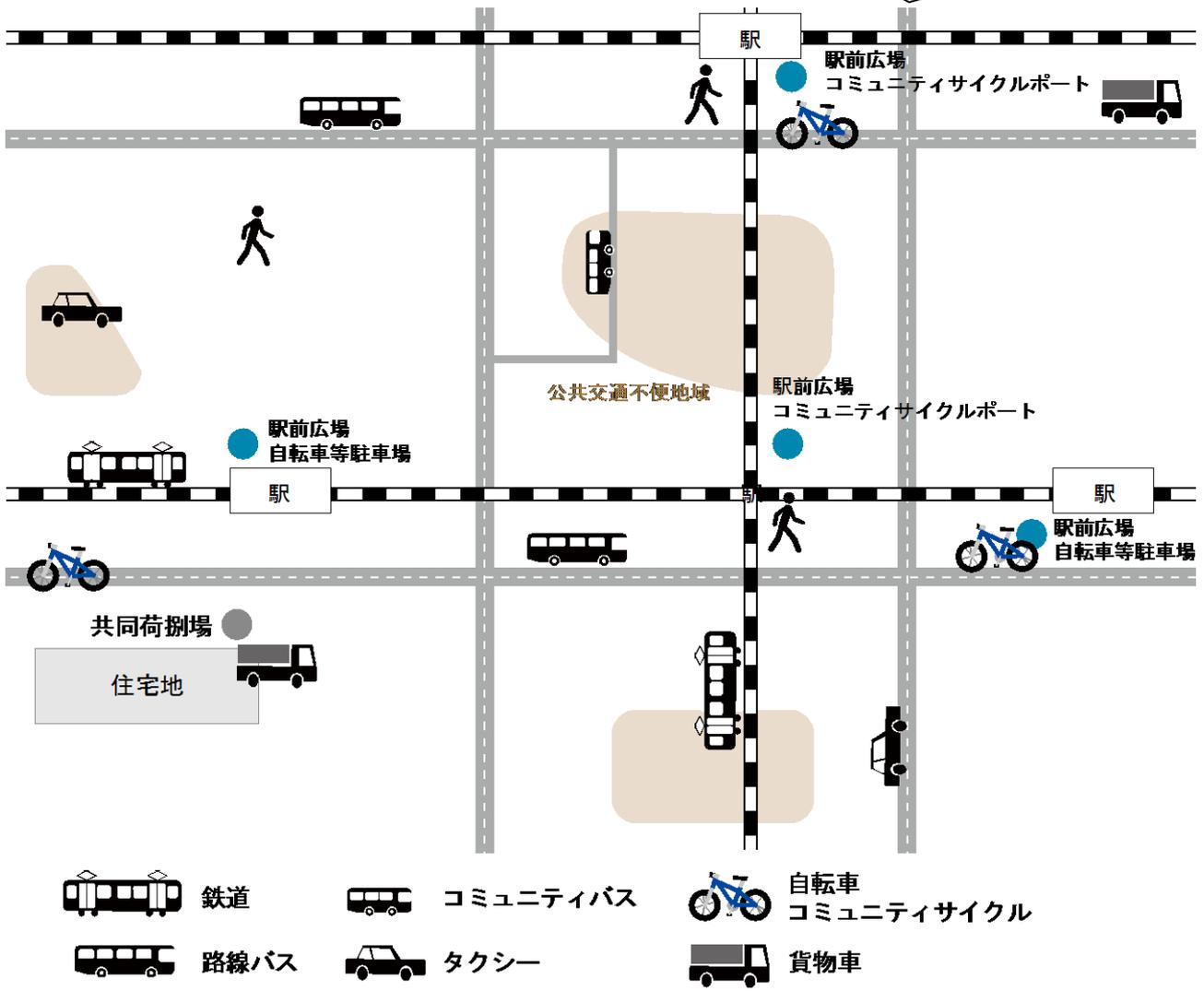
生活に必要な人や物の移動について、それぞれの交通手段が強化されるとともに、それぞれの交通手段がうまくつながることで、既存の交通に関わるストックが効率的に活用され、総合的に交通環境が充実している。

区分	交通の課題 (「2. 交通の特性」参照)	区内交通の将来像			
		「2.目標」との関係			
		暮らし	都市の 活力	環境	
鉄道網の強化、鉄道駅の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ○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（JR蒲田駅周辺、大森駅周辺、平和島駅周辺） ○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） ○橋上駅舎を含んだ池上駅の駅ビル開発等、駅機能の向上 ○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） 	既存の公共交通の連携により、公共交通ネットワークが強化されている。安全対策や施設の充実により、利用環境が向上している。	◎	◎	○
バス交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○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 等 				
公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○東西方向の強化（大森～臨海部の公共交通アクセスの強化） 				
道路の機能確保、改善	<ul style="list-style-type: none"> ○地域内の道路交通を支える都市計画道路の整備方針（第四次優先路線） ○羽田空港跡地地区と川崎殿町地区との地区間連絡（羽田連絡道路） ○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 ○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 	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	<ul style="list-style-type: none"> ○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への遵守、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 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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（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） 	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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	鉄道やバスで対応しきれない利用者の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。	◎	○	
特に移動が困難な方への支援	<ul style="list-style-type: none"> ○ユニバーサルデザインのまちづくりを推進し、特に移動が困難な方であっても円滑に移動できる交通サービスの検討 	高齢者や障がい者等が必要に応じて移動できる環境が整備されている。	◎	○	
物流機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○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、商店街や住宅地等、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	<ul style="list-style-type: none"> ○さらなる交通事故の抑制 ○交通安全教育、情報提供 等 	交通事故の少ない社会が構築されている。	◎		

※「3.目標」との関係 ○：関係する目標、◎：特に関係する目標（目標については、21ページ参照）

区内交通の将来像（イメージ）

吹き出しで説明を加えます



■ 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。

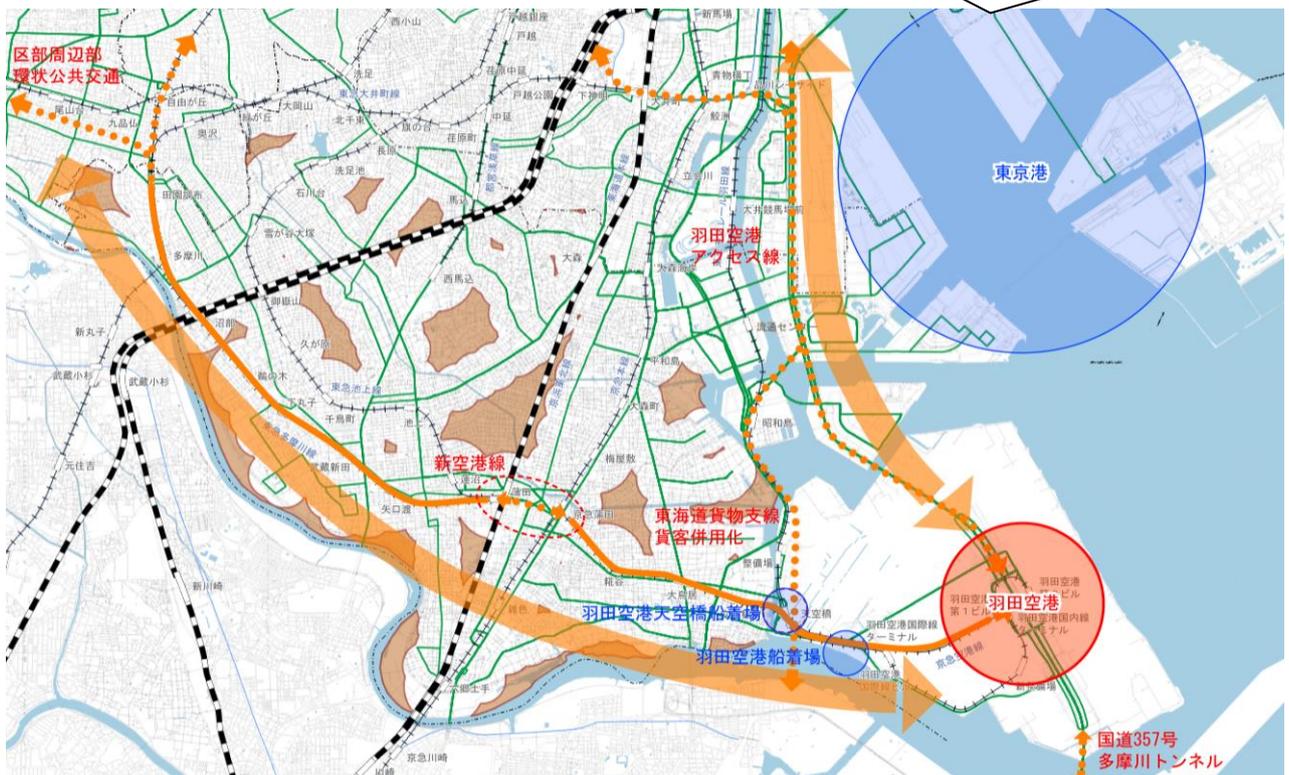
一方、広域交通の強化により、通過交通が排除されて安全な生活環境が形成されている。

区分	交通の課題 (「2. 交通の特性」参照)	広域交通の将来像		
		暮らし	都市の活力	環境
鉄道の強化	○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） ○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）	○	◎	○
道路の強化	○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） ○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）	○	◎	○
空港の強化	○羽田空港の利用者増加への対応 ○空港アクセスの向上 ○広域幹線道路整備（国道357号全線整備）等		◎	
港湾の強化	○港湾の機能強化 ○トラックから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 ○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整備促進、東海道貨物支線貨客併用化整備促進）		◎	○
水上交通の強化	○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） ○船着場周辺の魅力向上（天空橋駅の駅前広場の整備。船着場への案内サインやバリアフリーの充実等による魅力向上等）		◎	

※ 「3. 目標」との関係 ○：関係する目標、◎：特に関係する目標

広域交通の将来像（イメージ）

吹き出しで説明を加えます



■地域の交通の将来像

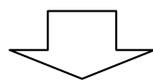
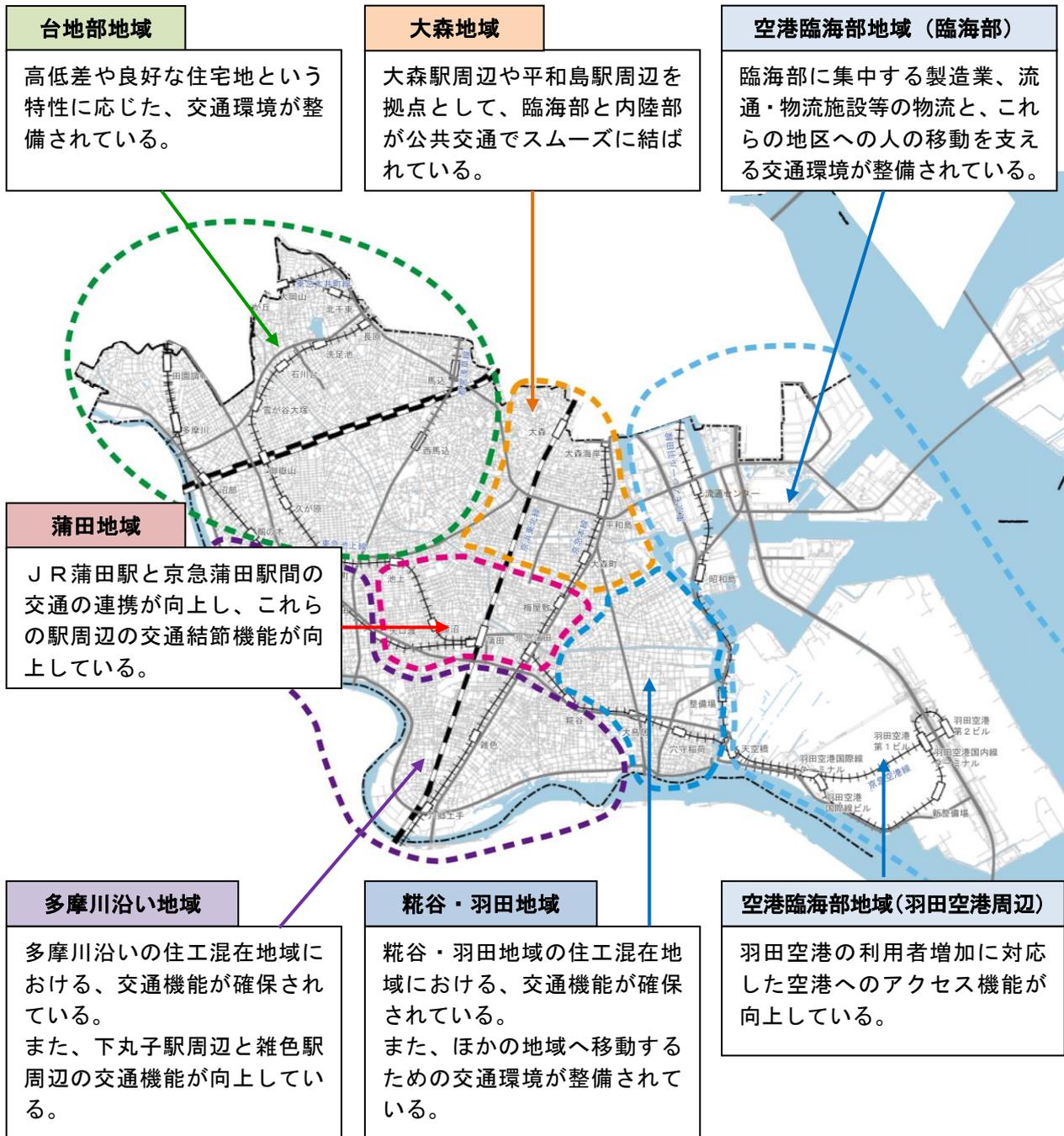
地域の交通の将来像

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。

区分	交通の課題 (「2. 交通の特性」参照)	地域の交通の将来像 (現状に比べた主な変化)			「2.目標」との関係			
		暮らし	都市の 活力	環境	暮らし	都市の 活力	環境	
台地部地域	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者や障がい者等に対応した移動手段の提供 ○良好な住宅地にふさわしい道路空間の形成 ○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) ○西馬込駅周辺の公共交通のネットワーク充実 	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。	◎	○	○	○	○	
大森地域	<ul style="list-style-type: none"> ○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化 ○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 ○平和島駅周辺の交通結節点機能の強化 ○駅前広場を含む平和島駅周辺の歩行者等環境の改善 ○平和島駅周辺の自転車駐車場の利用環境の向上 	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スムーズに結ばれている。	○	◎	○	○	○	
蒲田地域	<ul style="list-style-type: none"> ○JR蒲田駅周辺の交通結節点機能の向上 ○東西交通の整備 ○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) ○緑豊かな歩行空間の形成(呑川緑道の整備等) 	JR蒲田駅と京急蒲田駅間の交通の連携が向上し、これらの駅周辺の交通結節機能が向上している。	○	◎	○	○	○	
多摩川沿い地域	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○雑色駅周辺地区の再開発の促進 ○下丸子駅周辺の交通機能の向上 	多摩川沿いの住工混在地域における、交通機能が確保されている。また、下丸子駅周辺と雑色駅周辺の交通機能が向上している。	◎	◎	○	○	○	
糞谷・羽田地域	<ul style="list-style-type: none"> ○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、道路交通の円滑化 ○東西交通の整備 ○緑豊かな歩行空間の形成(呑川緑道の整備等) 	糞谷・羽田地域の住工混在地域における、交通機能が確保されている。また、ほかの地域へ移動するための交通環境が整備されている。	◎	◎	○	○	○	
空港臨海部	羽田空港周辺	<ul style="list-style-type: none"> ○羽田空港の利用者増加への対応 ○空港アクセスの向上 ○水上交通ネットワークの強化 ○羽田空港跡地地区と川崎殿町地区との地区間連携(羽田連絡道路) 	羽田空港の利用者増加に対応した空港へのアクセス機能が向上している	○	◎	○	○	○
	臨海部	<ul style="list-style-type: none"> ○臨海部の特性に応じた交通機能の確保 ○臨海部と内陸部の交通アクセスの向上 ○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化 ○道路ネットワークの強化(国道357号多摩川トンネル) 	臨海部に集中する製造業、流通・物流施設等の物流と、これらの地区への人の移動を支える交通環境が整備されている。	○	◎	○	○	○
産業に関わる交通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○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) ○臨海部、住工混在地域の特性に応じた交通機能の確保 ○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間の交通の充実等 	・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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○災害時の水上輸送機能の向上等 	・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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	・環境への負荷が低い交通環境が整備されている。	○	○	◎			

※「3.目標」との関係 ○：関係する目標、◎：特に関係する目標

地域の交通の将来像（イメージ）



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。

■ ライフステージごとの交通の将来像

ライフステージごとの交通の将来像

幼児期から高齢者や障がい者、外国人まで、それぞれのライフステージに必要な交通環境が形成されている。

対象	課題	ライフステージごとの交通の将来像 (全体像)	ライフステージごとの交通の将来像(交通手段ごとに整理)*			
			歩行者交通	自転車交通	公共交通	道路交通
幼児期(就学前)	○幼児の交通事故対策の充実	幼児や小学生が安全に生活でき、子育てしやすい交通環境が形成されている。	・学校や住宅地の周辺などでは、 ゾーン30 が設定されるなど、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。	・年齢に応じた自転車安全教室などが開催され、子どもや学生の 自転車マナーやルールを守る 意識が高まっている。	・幼児や小学生が安全に公共交通を利用でき、子育てしやすい 交通環境 が形成されている。	・学校や住宅地の周辺などでは、 ゾーン30 が設定されるなど、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。
小学生期	○子どもの交通事故対策の充実					
中学生期	○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)	生活の様々な場面で必要な外出が安全・快適にできるとともに、人々が交流しやすい交通環境が形成されている。	・住宅地の周辺などでは、 ゾーン30 が設定されるなど、通過交通の抑制が図られ、安全が保たれている。		・通学に利用する、 鉄道、路線バスの混雑が軽減 され、利便性が向上している。	
高校生期	○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)		・道路は、人が通行するだけの機能ではなく、 幅員が広く、緑を豊富 にして気温を下げる機能や、 滞留機能 なども持たせるなど、歩きたくなり、人との交流が促される空間づくりがされている。	・通学や通勤の主要なルートには、 自転車の走行環境を整備 されるとともに、学生や若者の 自転車マナーやルールを守る 意識が高まっている。		
成人期(若者)	○交流の促進			・国道、都道、区道、河川沿いの道路における 自転車の走行空間がネットワーク状に整備 され、自転車でも安全に走りやすくなっている。	・ 鉄道、路線バス などの公共交通が、 ICTの普及とともに利便性が向上 し、通勤をはじめとした区内、区外への移動が活発化している。	・ 広域的な道路ネットワーク が整備され、人や物の動きが活発化するとともに、生活道路への通過交通が抑制されている。また、災害発生時にも対応できる環境が整っている。
成人期(一般)	子ども無し				・区民は 積極的に公共交通 を利用し、過度な自動車利用が抑制されている。	・ 市内の道路網の整備 が進むとともに、ICTとの連携により交通渋滞が減少している。
	子ども有り	○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)	妊娠中や出産の際にも、安心して生活できる交通環境が形成されている。		・公共交通不便地域では、 区や交通事業者の取り組み のほか、地域が主体となって運行する 地域交通、タクシーや自転車、そのほかの交通手段との組合せ などにより、移動が確保されている。	・自動車、公共交通、自転車、歩行者のほか、将来の新たな交通手段なども含めた、 バランスのとれた道路の利用 がされている。
		○乳幼児を連れて外出しやすい環境づくり ・乳幼児を連れて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	乳幼児を連れて、安全に、心理的な負担なく外出できる交通環境が形成されている。		・学校、事業者、警察が連携して行われている 安全教育 により、利用者の 自転車マナーやルールを守る 意識が高まっている。	
成人期(高齢者)	自立している高齢者	○交通事故対策の充実 ○社会参加する機会の充実 ○高齢運転者対策の推進	外出や交流などにより、元気や健康を維持し、生きがいをもって活躍できる交通環境が形成されている。		・子育て世帯や高齢者などが外出する際に、自転車を使って安全に外出することができるとともに、 人との交流が促される空間づくり がされている。	・ 鉄道駅や鉄道、バスの車両などのバリアフリー化 が進み、障がいのある方も利用しやすい環境が整っている。
	支援が必要な高齢者	○ユニバーサルデザインのまちづくりを進めて、特に支援が必要な状態の方であっても、円滑に移動できる交通サービスの検討	介護等の支援が必要になっても、地域で安心して生活できる交通環境が形成されている。		・ 鉄道、路線バスなど公共交通網が充実 し、自動車を保有していない人や、免許を返上した人でも、快適に移動できる交通環境が整っている。	・ 各世代の交通安全教室 などが開催され、障がいのある方などが被害者となる交通事故が減少している。
障がい者	○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	障がいがあっても、住み慣れた地域で安心して生活できる交通環境が形成されている。	・道路は、 適正な幅員と平坦性が確保 され、車いす等でも移動しやすい歩行環境になっている。 ・ 一般の方の理解と協力 により、障がいのある方も外出しやすくなっている。	・ 各世代の自転車安全教室 などが開催され、障がいのある方などが被害者となる自転車事故が減少している。	・ 鉄道駅や鉄道、バスの車両などのバリアフリー化 が進み、障がいのある方も利用しやすい環境が整っている。	・ 各世代の交通安全教室 などが開催され、障がいのある方などが被害者となる交通事故が減少している。
外国人	○外国人観光客や外国人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	外国人が不自由なく、快適に移動できる交通環境が形成されている。	・ 交通標識や案内サイン が多言語で表示されるなど、外国人も不自由なく歩ける歩行環境になっている。	・ 交通標識や案内サイン が多言語で表示されるなど、外国人も不自由なく自転車を利用できる環境になっている。	・ 駅やバス停での表示や案内サイン などが多言語で表示され、外国人も不自由なく公共交通を利用できる環境になっている。	・ 交通標識や案内サイン が多言語で表示されるなど、外国人も不自由なく自動車を利用できる環境になっている。

*交通手段ごとに整理: キーワードを次の分類で着色している。赤文字:整備・運行関係 青文字:規制関係 緑文字:意識啓発・マナー向上関係

第5章 施策展開

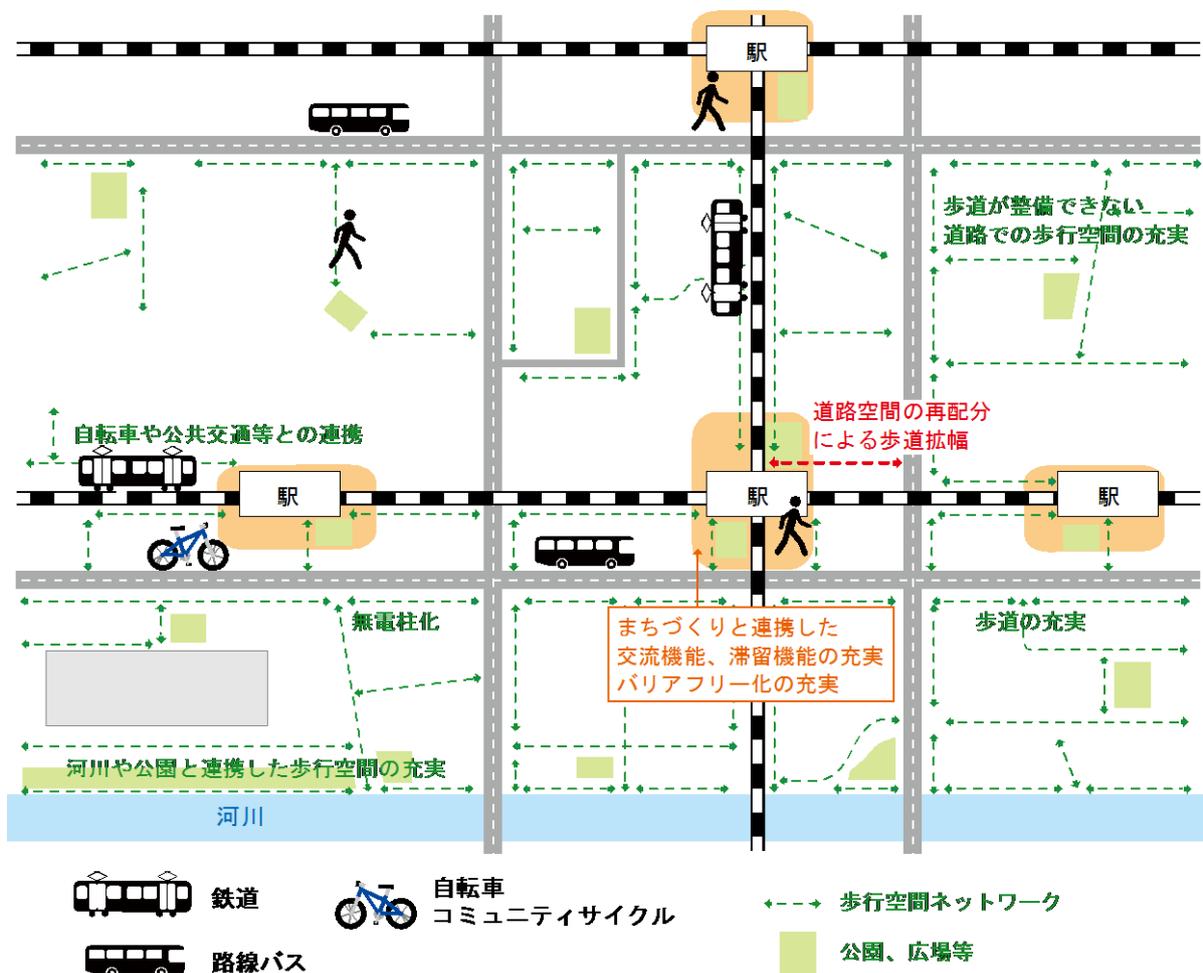
1. 交通手段ごとの将来の方向性

1-1 歩行者交通

テーマ：積極的に外出したくなる歩行空間をつくる

- ・子どもから高齢者や障害のある方、子育て中の方をはじめ、大田区に暮らす方、あるいは大田区を訪れる方が、安全に外出して、人や社会と交流できる環境をつくるため、その基盤として、積極的に外出したくなる歩行空間をつくる。
- ・特に、高齢社会の進展に伴い、高齢になっても、元気に地域で生活できるように、まちづくりとも連携を図るとともに、主要な道路においては、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く、緑を豊富にして気温を下げる機能や、滞留機能も持たせるなど、歩きたくなり、人との交流が促される空間をつくる。

■歩行者交通の方向性（イメージ）

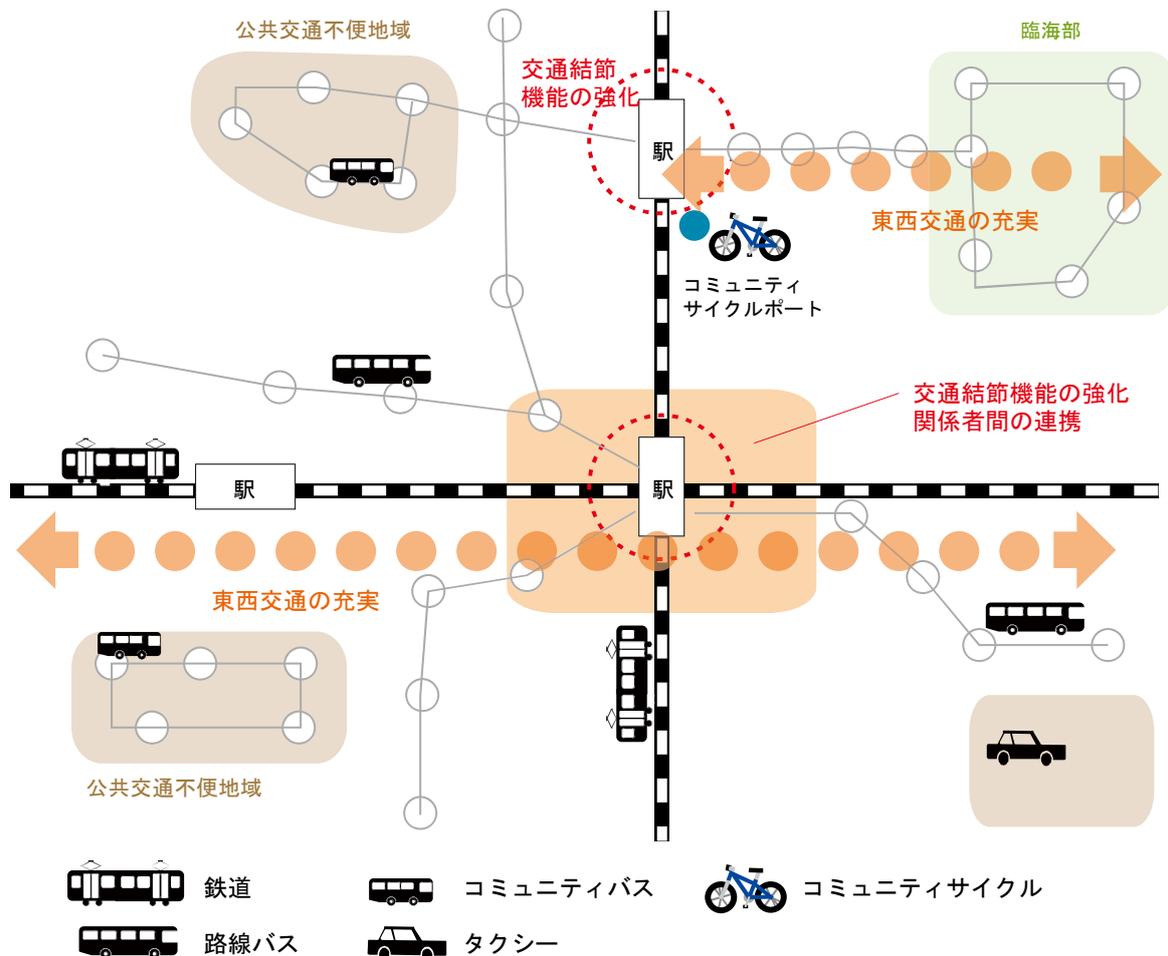


1-3 公共交通

テーマ：様々なものを「つなぐ」ことで、公共交通を使いやすくする

- ・大田区では、鉄道とバスによる公共交通網の整備が進み、概ね一定程度の利便性が確保されている状況といえる。しかし、詳細にみると、公共交通不便地域の残存、区の東西方向の移動が不便、交通結節機能の充実が必要などの課題がある。そのため、既存の公共交通を活かし、各種の交通手段の連携を強化することで、区の公共交通全体の利便性向上を図る。
- ・あわせて、公共交通に関わる区、交通事業者、駅周辺の商業施設、区民など、関係者間の連携を図るとともに、まちづくり、観光、福祉など分野間の連携を図ることで、公共交通の充実を通して暮らしやすい生活環境づくりに寄与する。

■公共交通の方向性（イメージ）

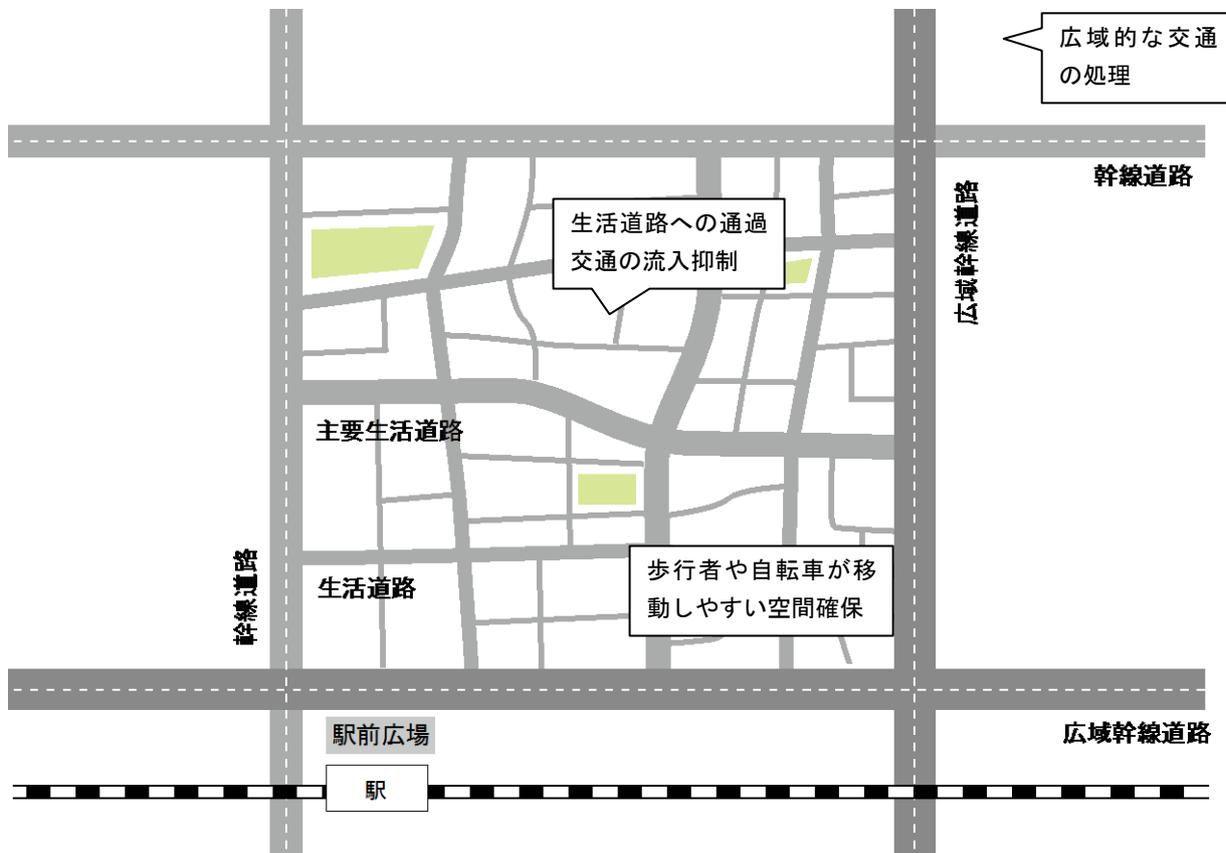


1-4 道路交通

テーマ：様々な機能が適切に発揮できる道路網をつくる

- ・広域的な道路ネットワークの整備により、周辺各都市との連携強化を図るとともに、区内道路や生活道路への通過交通の流入を抑制する。また、産業活動を支えるとともに、災害にも強い、道路網を形成する。
- ・渋滞対策を進め、区内を人や物が円滑に移動できるように、道路網を形成する。
- ・沿道環境に配慮した生活道路の整備を進め、歩行者や自転車が移動しやすい空間を確保し、安全で快適な道路交通環境を形成する。

■道路交通の方向性（イメージ）



1-5 そのほかの交通

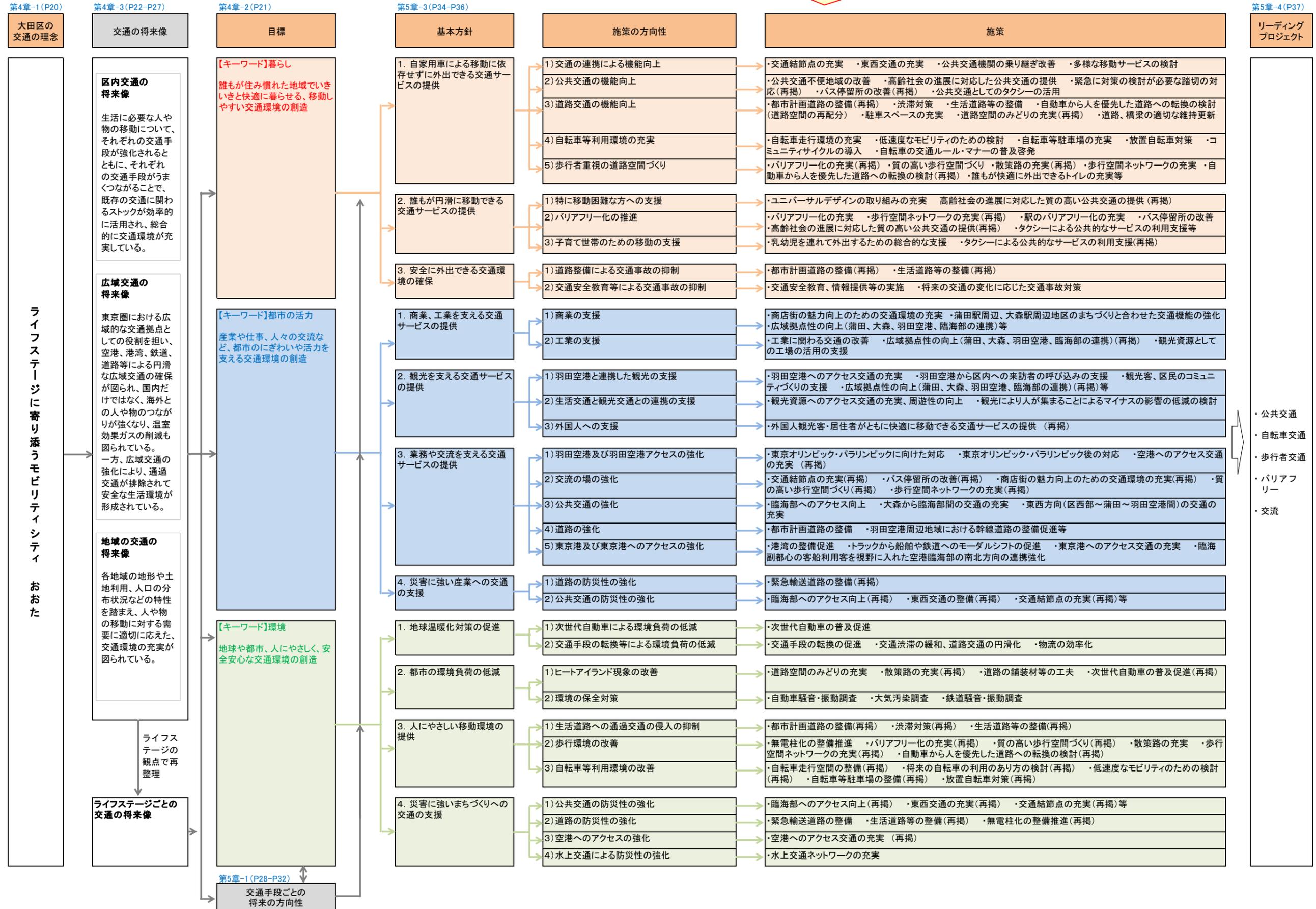
テーマ：利用者の需要に応じた適切な交通サービスを提供できる環境をつくる

- ・ 空港や港湾へのアクセス強化などにより、国内外との連携強化を図る。
- ・ 災害時の人や緊急物資の輸送のため、また平常時の観光利用のため、水上交通の充実を図る。
- ・ 道路をはじめとする交通施設について、河川や公園と一体となって緑化を進め、みどりのネットワークを形成する。
- ・ 超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、カーシェアリング、自動運転などの新たなモビリティや ICT の普及など、交通に関わる新しい動きも踏まえる。
- ・ そのほか、特に移動が困難な方への支援、観光利用など、利用者の需要に応じた適切な交通サービスを提供できる環境をつくる。

【参考】災害への対応

- ・ 交通に関わる取り組みを進めるにあたっては、平常時の取り組みが災害への備えになることから、災害時にも考慮した取り組みを交通事業者や区民と協力・連携して進める。

2. 施策の体系



・将来のモビリティの技術動向に関わる実施時期が中長期になっている将来の取り組みについて、区の先鋭をチーム化して短期から検討したらどうか。これをリーディングプロジェクトに入れたらどうか。

・多摩川を資源ととらえ、河川との間のアクセシビリティの確保も考えられる。(徒歩だけではなく、自転車も)

・大田区を一周できる自転車道のネットワークや、緑道のネットワークも考えられる。(屋井先生)

3. 施策内容

3-1. 「暮らし」に関わる施策

基本方針	施策の方向性	施策	施策の概要	実施時期(想定)	
				短期	中長期
1. 自家用車による移動に依存せずに外出できる交通サービスの提供	1) 交通の連携による機能向上	○交通結節点の充実	主要駅周辺の再整備による都市機能の誘導・集約、景観や防災面の向上等のまちづくりと連携した交通結節点の充実を図る。	○	○
		○東西交通の充実	大森地域から臨海部や羽田空港への交通の充実、JR蒲田駅～京急蒲田駅間の交通の整備等を促進する。	○	○
		○公共交通機関の乗り継ぎ改善	鉄道やバスなど多様な交通手段の相互乗り継ぎの改善(施設面、ダイヤ運行面等)を検討する。	○	○
		○多様な移動サービスの検討	従来の公共交通だけではなく、自動運転車やライドシェア等の将来の交通に関する動向を踏まえた多様な交通手段の組合せを検討する。またドアtoドアの移動サービスについて検討する。		※
	2) 公共交通の機能向上	○公共交通不便地域の改善	コミュニティバスの運行基準(H29検討予定)の分析結果を踏まえ、コミュニティバスを含めたバスネットワークの充実に向けた検討を行う。あわせて、自転車の利用などバス以外の交通手段も組合せた公共交通不便地域における移動のあり方について検討する。	○	○
		○高齢社会の進展に対応した公共交通の提供	従来のコミュニティバスや福祉交通の課題等を踏まえ、自動運転車や超小型モビリティ、ライドシェアなどの将来の交通サービスの発展状況を見据えた公共交通のあり方を検討する。		※
		○緊急に対策の検討が必要な踏切の対応(再掲)	(再掲)	○	○
		○バス停留所の改善(再掲)	(再掲)	○	
		○公共交通としてのタクシーの活用	鉄道やバスを補完する機能やタクシー会社による各種サービスの活用を促す。	○	
	3) 道路交通の機能向上	○都市計画道路の整備(再掲)	(再掲)	○	○
		○渋滞対策	公共交通の利用促進、都市計画道路等の整備等を進める。また、モビリティマネジメント(1人1人の移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策)の実施等を検討する。	○	○
		○生活道路等の整備	生活道路の整備、狭い道路の拡幅整備等を継続する。	○	※
		○自動車から人を優先した道路への転換の検討(道路空間の再配分)	自動車を優先した道路から人を優先した道路への転換を図るため、道路空間の再配分を検討する。		○
		○駐車スペースの充実	民間事業者による駐車場の整備促進、観光バス等の駐車スペースの検討等を行う。	○	※
		○道路空間のみどりの充実(再掲)	(再掲)	○	○
		○道路、橋梁の適切な維持更新	道路維持修繕計画、橋梁長寿命化修繕計画に基づいた、道路、橋梁の効率的な維持管理・更新を行う。	○	○
	4) 自転車等利用環境の充実	○自転車走行環境の充実	自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画及び自転車ネットワーク整備実施計画を踏まえ、自転車走行環境を整備を促進する。また、道路環境に適合した整備手法を検討する。	○	
		○低速度なモビリティのための検討	自転車だけではなく、電動車いすやシニアカー、パーソナルモビリティ(1人乗りのコンパクトな移動支援機器)等、一般の自動車よりも低速度な多様なモビリティの通行空間、駐車スペース、交通ルール、マナー等について検討する。		※
		○自転車等駐車場の充実	蒲田駅東口地下自転車駐車場、糞谷駅周辺地区や雑色駅周辺地区等における自転車駐車場等の整備を推進する。	○	
		○放置自転車対策	自転車等駐車場の整備や、短時間無料制度の導入を促進する。	○	
		○コミュニティサイクルの導入	事業範囲を拡大し、千代田、中央、港、江東、新宿、文京区の6区と都が実施している自転車相互乗り入れの実証実験へ参加を目指す。	○	
		○自転車の交通ルール・マナーの普及啓発	交通ルール遵守やマナー向上のため交通安全教育や啓発活動等の実施、自転車安全利用に関する条例の制定を検討する。	○	
		○自転車等駐車の充実	蒲田駅東口地下自転車駐車場、糞谷駅周辺地区や雑色駅周辺地区等における自転車駐車場等の整備を推進する。	○	
	5) 歩行者重視の道路空間づくり	○バリアフリー化の充実(再掲)	(再掲)	○	
		○質の高い歩行空間づくり	都市計画道路の整備等とあわせ、人が通行するだけの機能ではなく、幅員が広く、緑を豊富にして気温を下げる機能や、滞留機能なども持たせた空間づくり等を検討する。	○	○
		○散策路の充実(再掲)	(再掲)	○	
		○歩行空間ネットワークの充実	整備済みの散策路を組み入れ、必要な箇所にバリアフリー化の整備を行い、緑が豊富で楽しく歩くことができる歩行空間のネットワークを検討する。		○
○自動車から人を優先した道路への転換の検討(再掲)		(再掲)		○	
○誰もが快適に外出できるトイレの充実		新設や改修整備等の機会を捉えて、公共トイレを整備する。また、高齢者や子育て世帯など誰もが元気に外出しやすい環境づくりのため、民間施設との連携も考慮しながら、トイレの適正な配置のあり方を検討する。	○	○	
○夜間も安全な道路環境づくり		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、助成要件の周知・理解の促進等を行う。	○		
2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	1) 特に移動困難な方への支援	○ユニバーサルデザインの取り組みの充実	ユニバーサルデザインのまちづくりを進めて、個別に支援が必要な高齢者や障がい者等であっても、円滑に移動できる交通サービスを検討する。	○	
		○高齢社会の進展に対応した公共交通の提供(再掲)	(再掲)		※
	2) バリアフリー化の推進	○バリアフリー化の充実	蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区のバリアフリー化を推進する。まちづくりやバリアフリー化の進展状況等に応じて、重点整備地区以外の地区における、バリアフリー化のあり方を検討する。	○	
		○歩行空間ネットワークの充実(再掲)	(再掲)		○
		○駅のバリアフリー化の充実	駅構内の移動の利便性向上のため、主要な乗換駅等で利用者が多く必要な場合には2ルート目を関係各機関と連携しながら検討する。区内全駅に各関係機関と連携しながら、ホームドアの整備を検討する。ベビーカーや車いす利用者なども安心して移動できるように、幅の広い改札口の適切な確保を促進する。	○	○
		○バス停留所の改善	高齢者や障がい者等も利用しやすいバス停の改善(バリアフリー化、屋根及びベンチ設置等、バス事業者への協力依頼等)に向けてバス事業者と共に検討する。	○	
		○高齢社会の進展に対応した公共交通の提供(再掲)	(再掲)		※
		○タクシーによる公共的なサービスの利用支援	マタニティタクシー、子育て支援タクシー等の利用支援の検討等を行う。		○
		○外国人観光客・居住者がともに快適に移動できる交通サービスの提供	公共交通機関における交通施設の多言語化対応の改善や強化など、外国人にもわかりやすい交通手段や乗り継ぎの情報提供、観光案内サインの整備等を促進する。	○	
		○心のバリアフリーの普及啓発	区民が心のバリアを取り除き、高齢者や障がい者等が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)の普及啓発を促進する。	○	
	3) 子育て世帯のための移動の支援	○乳幼児を連れて外出するための総合的な支援	子育て世帯が一定期間、子どもと一緒に移動できる交通手段(超小型モビリティ等)の提供を検討する(そのモビリティの駐車禁止の除外等、利用しやすくするための支援を含む)。そのほか、駅設備や鉄道の車両の改善、バスの車両の改善、子どもを連れて移動しやすい心理面での環境づくり、道路のバリアフリー化の推進、自転車走行空間環境の整備、駐輪スペースの確保等の検討に取り組む。	○	○
		○タクシーによる公共的なサービスの利用支援(再掲)	(再掲)		○
	3. 安全に外出できる交通環境の確保	1) 道路整備による交通事故の抑制	○都市計画道路の整備(再掲)	(再掲)	○
○生活道路等の整備(再掲)			(再掲)	○	※
2) 交通安全教育等による交通事故の抑制		○交通安全教育、情報提供等の実施	各年齢層への交通事故対策(交通安全教室、普及啓発等)を促進する。(特に低学年の子どもと高齢者への対策の充実等)	○	
		○将来の交通の変化に応じた交通事故対策	自動運転車をはじめとする新たなモビリティや、カーシェアリング、ライドシェア、デマンド交通などの新たな交通サービスの進展と、これらの普及によるルールやマナーの変化などを踏まえた、交通事故対策の検討等を行う。		※

※ : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

3-2. 「都市の活力」に関わる施策

基本方針	施策の方向性	施策	施策の概要	実施時期(想定)		
				短期	中長期	
1. 商業、工業を支える交通サービスの提供	1) 商業の支援	○商店街の魅力向上のための交通環境の充実	商店街の歩行空間の改善、質の高い空間づくりを検討を支援する。また、移動販売や配送サービス、電動カート等の貸出や送迎サービス等、買物時の移動支援サービスなどの取り組みの支援等を支援する。	○		
		○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	蒲田駅周辺、大森駅周辺地区の整備、まちづくりと合わせ、交通機能を強化する。		○	
		○広域拠点性の向上(蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携)	(商業だけではなく、産業面・交流面で)都心部～川崎・横浜との広域拠点間に位置するため、独自の個性を持った広域拠点性を確保するため、蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部の連携(拠点相互のつながりの強化)を図る。		○	
		○商店街や生活道路における物流のための環境の充実	荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組の支援、生活道路の整備、路上荷さばきスペースの確保促進、宅配便等の共同配送の促進等を検討する。	○		
	2) 工業の支援	○工業に関わる交通の改善	臨海部の工場や物流機能の集積に対応した幹線道路の整備、臨海部への通勤のための公共交通や自転車利用環境等の整備、内陸部の住工混在地域における生活道路の整備等を検討する。	○		
		○広域拠点性の向上(蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携)(再掲)	(再掲)		○	
○観光資源としての工場の活用支援		観光資源としての工場への交通手段の確保、充実等を検討する。	○			
2. 観光を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港と連携した観光の支援	○羽田空港へのアクセス交通の充実	国道357号多摩川トンネルなどの道路整備、臨海部へのアクセス向上、東西交通の整備(新空港線の整備促進等)、コミュニティサイクルの整備等を検討する。	○	○	
		○羽田空港から区内への来訪者の呼び込みの支援	羽田空港利用者の区内への誘導の仕掛けの検討、滞在施設や観光拠点への交通サービスの対応等を検討する。	○		
		○観光客、区民のコミュニティづくりの支援	交通による観光客と観光客、観光客と区民、あるいは区民同士のコミュニティづくりの支援を検討する。		○	
		○広域拠点性の向上(蒲田、大森、羽田空港、臨海部の連携)(再掲)	(再掲)		○	
		○水上交通ネットワークの充実(再編)	(再掲)	○	○	
		○観光資源へのアクセス交通の充実、周遊性の向上	一般の公共交通をベースにした観光向けのサービスの提供の検討、コミュニティサイクルの活用、回遊を楽しめる歩行空間の整備等を検討する。	○	○	
	2) 生活交通と観光交通との連携の支援	○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の検討	渋滞の緩和、マナー向上の呼びかけ等を行う。	○		
		3) 外国人への支援	○外国人観光客・居住者がともに快適に移動できる交通サービスの提供(再掲)	(再掲)	○	
			○外国人観光客・居住者がともに快適に移動できる交通サービスの提供(再掲)	(再掲)	○	
3. 業務や交流を支える交通サービスの提供	1) 羽田空港及び羽田空港アクセスの強化	○東京オリンピック・パラリンピックに向けた対応	羽田空港跡地第1ゾーンの整備を進め、空港アクセス強化及び空港の価値増進を図る。	○		
		○東京オリンピック・パラリンピック後の対応	引き続き、羽田空港跡地第1ゾーンの整備を進め、空港アクセス強化及び空港の価値増進を図る。		○	
		○空港へのアクセス交通の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
	2) 交流の場の強化	○交通結節点の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
		○バス停留所の改善(再掲)	(再掲)	○		
		○商店街の魅力向上のための交通環境の充実(再掲)	(再掲)	○		
		○質の高い歩行空間づくり(再掲)	(再掲)	○		
		○歩行空間ネットワークの充実(再掲)	(再掲)		○	
		○歩行空間ネットワークの充実(再掲)	(再掲)		○	
	3) 公共交通の強化	○臨海部へのアクセス向上	羽田空港アクセス線の動向を確認する。また、東海道貨物支線貨客併用化整備を促進する。	○	○	
		○大森から臨海部間の交通の充実	大森から臨海部へのアクセスを強化する公共交通の導入検討、コミュニティサイクルシステムの導入検討、埋立地と隣接する内陸部の既成市街地の公共交通不便地域の改善、東京モノレール駅及び駅周辺の整備促進等を検討する。	○	※	
		○東西方向(区西部～蒲田～羽田空港間)の交通の充実	新空港線の整備を促進する。また、区部周辺部環状公共交通の整備に向け、関係各區とさらなる検討を進める。	○	○	
	4) 道路の強化	○都市計画道路の整備	事業中の都市計画道路を整備するとともに、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(H28.3)を踏まえた、都市計画道路(優先整備路線)の整備等を促進する。	○	○	
		○羽田空港周辺地域における幹線道路の整備促進	大鳥居交差点の立体交差化、首都高速道路羽田ランプ付近の交差点改良の協議調整を行う。		○	
		○東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の事業化に向けた検討	動向の把握に努める。必要に応じて協議、調整等を行う。	○	○	
	5) 東京港及び東京港へのアクセスの強化	○港湾の整備促進	「東京港第8次改訂港湾計画」(H26.11)に基づく、ふ頭の再編・拡充・機能強化、ロジスティクス機能の強化等を検討する。	○	○	
		○トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進	トラックから、鉄道、内航海運等の大量輸送モードへの転換を図るモーダルシフトの促進を検討する。	○		
		○東京港へのアクセス交通の充実	東京港の周辺の幹線道路やアクセス道路の整備を促進する。また、ふ頭地区の違法駐車への対応等を検討する。	○	○	
○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		臨海部の道路整備の促進、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等を行う。	○	○		
4. 災害に強い産業への交通の支援	1) 道路の防災性の強化	○緊急輸送道路の整備(再掲)	(再掲)	○	○	
		○緊急輸送道路の整備(再掲)	(再掲)	○	○	
	2) 公共交通の防災性の強化	○臨海部へのアクセス向上(再掲)	(再掲)	○	○	
		○東西交通の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
		○交通結節点の充実(再掲)	(再掲)	○	※	
○緊急に対策の検討が必要な踏切の対応(再掲)	(再掲)	○	○			

※ : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

3-3. 「環境」に関わる施策

基本方針	施策の方向性	施策	施策の概要	実施時期(想定)		
				短期	中長期	
1. 地球温暖化対策の促進	1) 次世代自動車による環境負荷の低減	○次世代自動車の普及促進	環境負荷の低減を図るため、次世代自動車の動向を踏まえ、普及促進を図る。 (国、東京都が実施)	○	○	
		2) 交通手段の転換等による環境負荷の低減	○交通手段の転換の促進	交通結節点の充実による公共交通の利用向上を図る。また、自転車の利用しやすい環境づくり、歩行者重視の道路空間づくり等を検討する。	○	○
			○交通渋滞の緩和、道路交通の円滑化	都市計画道路の整備、渋滞対策、生活道路等の整備を検討する。	○	○
		○物流の効率化	工場に関わる交通機能の提供、商店街などの物流のための荷捌き環境の整備、宅配便等の生活に必要な物流機能の整備、トラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトの促進等を検討を支援する。	○	○	
2. 都市の環境負荷の低減	1) ヒートアイランド現象の改善	○道路空間のみどりの充実	都市計画道路の整備にあわせた緑化等を促進する。	○	○	
		○散策路の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
		○道路の舗装材等の工夫	遮熱性舗装や保水性舗装等、都市環境への負荷の低い舗装の整備を継続する。	○	○	
		○次世代自動車の普及促進(再掲)	(再掲)	○	○	
	2) 環境の保全対策	○自動車騒音・振動調査	自動車騒音・振動の実態把握とその対策のため、騒音・振動に関する調査を行い、関係機関へ対策を要望する。	○	○	
		○大気汚染調査	区内の大気汚染の状況を把握するため、住宅地などの一般環境、主要な道路沿道に測定局を設置し、常時測定を行う。 光化学スモッグによる被害を防止するため、光化学オキシダント濃度が高くなった場合は光化学スモッグ注意報等を発令する。	○	○	
○鉄道騒音・振動調査		新幹線、在来線の鉄道騒音・振動の調査を実施する。	○	○		
3. 人にやさしい移動環境の提供	1) 生活道路への通過交通の侵入の抑制	○都市計画道路の整備(再掲)	(再掲)	○	○	
		○渋滞対策(再掲)	(再掲)	○	○	
		○生活道路等の整備(再掲)	(再掲)	○	※	
	2) 歩行環境の改善	○無電柱化の整備推進	防災面、景観面、観光面、バリアフリー面等から、無電柱化を推進する。	○	○	
		○バリアフリー化の充実(再掲)	(再掲)	○		
		○質の高い歩行空間づくり(再掲)	(再掲)	○	○	
		○散策路の充実	河川や公園等と連携した歩行空間(散策路)の整備を推進する。	○	○	
		○歩行空間ネットワークの充実(再掲)	(再掲)		○	
		○自動車から人を優先した道路への転換の検討(再掲)	(再掲)		○	
	3) 自転車等利用環境の改善	○自転車走行空間の充実(再掲)	(再掲)	○		
		○将来の自転車の利用のあり方の検討(再掲)	(再掲)		○	
		○低速度なモビリティのための検討(再掲)	(再掲)		※	
		○自転車等駐車場の充実(再掲)	(再掲)	○		
		○放置自転車対策(再掲)	(再掲)	○		
4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援	1) 公共交通の防災性の強化	○臨海部へのアクセス向上(再掲)	(再掲)	○	○	
		○東西交通の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
		○交通結節点の充実(再掲)	(再掲)	○	※	
		○緊急に対策の検討が必要な踏切の対応	JR・東急・京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、検討等を行う。	○	○	
	2) 道路の防災性の強化	○緊急輸送道路の整備	緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化の促進、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化、新設や架け替え等を検討する。	○	○	
		○生活道路等の整備(再掲)	(再掲)	○	○	
		○無電柱化の整備推進(再掲)	(再掲)	○	○	
	3) 羽田空港へのアクセスの強化	○羽田空港へのアクセス交通の充実(再掲)	(再掲)	○	○	
	4) 水上交通による防災性の強化	○水上交通ネットワークの充実	天空橋駅の駅前広場の整備、船着場への案内サインやバリアフリーの充実等による魅力向上、平常時の水上交通の活用促進、防災船着場の整備等を検討する。	○	○	

※ : 自動化による運転の支援など将来のモビリティの技術動向に関わるもの。

4. リーディングプロジェクト

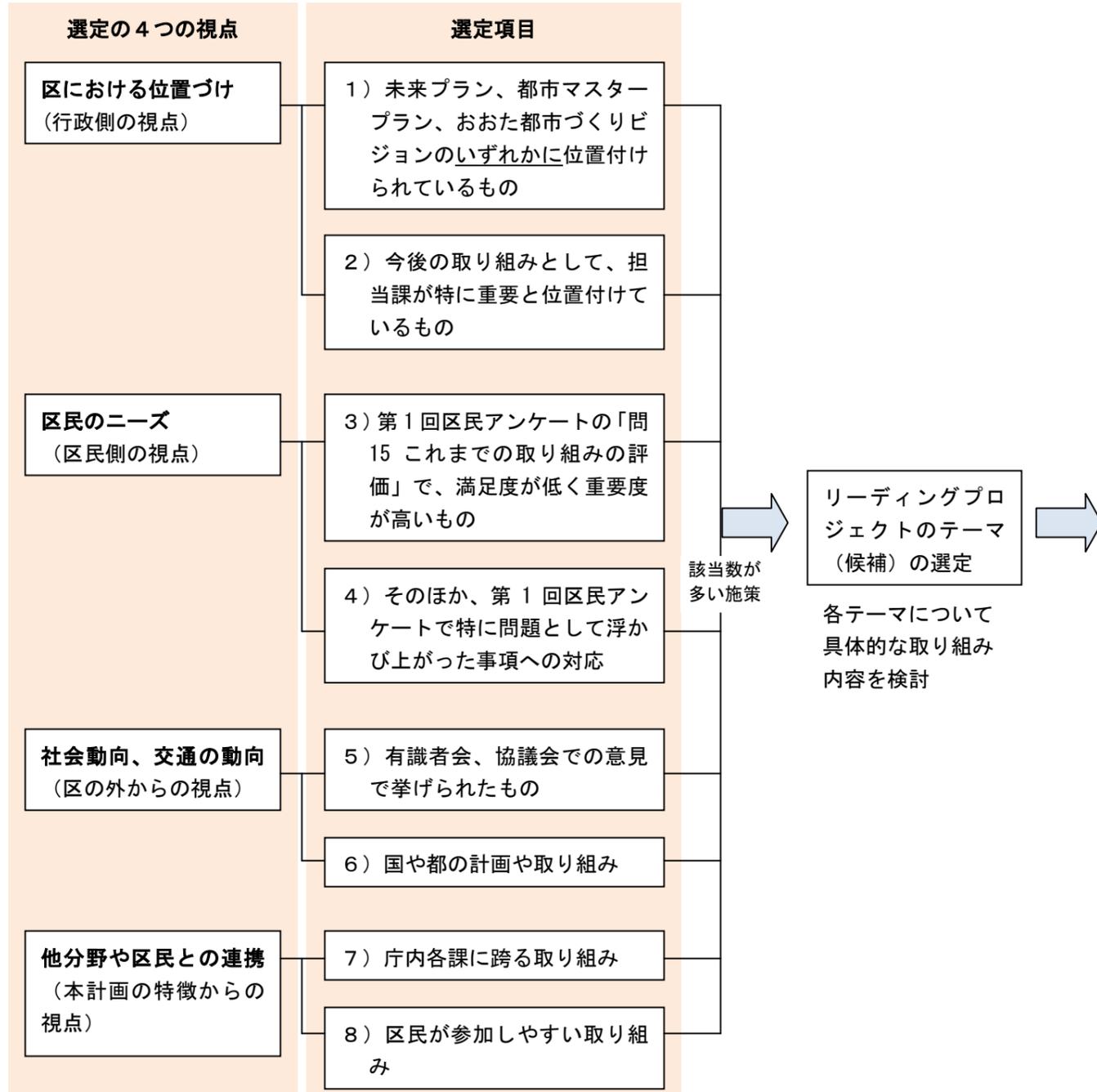
別紙のとおり

■リーディングプロジェクトの選定の考え方（案）

リーディングプロジェクトの候補は、以下の考え方で選定する。

- ①選定のための4つの視点を設定し、さらに視点ごとに2つの選定項目（計8項目）を設定。
- ②各項目に該当する数が多い施策を、リーディングプロジェクトの候補に選定。

リーディングプロジェクトの選定の考え方



リーディングプロジェクトの候補（イメージ）

分野	リーディングプロジェクトのテーマ	取り組み内容のイメージ
公共交通	東西交通の充実	・新空港線の整備
	高齢社会に対応した公共交通の提供	<短期> ・台地部における公共交通不便地域の改善 <中長期> ・超小型モビリティ、ライドシェアなどの交通サービスの状況を踏まえた、公共交通のあり方の検討
自転車交通	総合的な自転車利用環境づくり	・自転車走行環境の整備、コミュニティサイクルの導入、交通ルール・マナーの普及啓発等
歩行者交通	質の高い歩行空間ネットワークづくり	・バリアフリー化の推進、幅員が広く、緑を豊富にして気温を下げる機能や、滞留機能なども持たせた空間づくり、無電柱化等
バリアフリー	特に移動が困難な方への支援	・特に移動が困難な方に関する支援を実施。
	総合的な子育て世帯のための移動の支援	・子育て世帯の移動を、施策を組合わせて総合的に支援
交流	区民と連携した交流の場づくり	・交通結節点や歩行空間等の整備、滞留空間の整備、区民の取組の促進等（上記の取組と連携）

第6章 本計画の推進に向けて

1. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進

1) PDCA マネジメントサイクルによる計画推進の考え方

- ・本計画を推進するにあたっては、策定した計画（Plan）の内容を実施（Do）し、これを評価（Check）し、必要に応じて計画を見直す（Action）という、PDCA マネジメントサイクルにより行う。
- ・本計画策定後、実施に当たり必要な場合には実施計画（アクションプラン）を策定する。

2) 計画推進のための組織

- ・計画の推進にあたっては、これを評価して見直す組織として、「大田区交通政策基本計画推進協議会」を活用する。また、必要に応じて、学識経験者等からなる「有識者会」、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。

3) 評価（Check）の考え方

- ・大田区まちづくり推進部都市計画課を中心に、毎年、点検・評価を実施する。また、必要に応じて「大田区交通政策基本計画推進協議会」に諮る。
- ・進行管理を確実にを行うため、評価の際は、次項に示すモニタリング指標に基づき評価する。

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。
- ・目標年次である平成40年（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が生じた場合には、適時見直すこととする。

■PDCA マネジメントサイクルのスケジュール

	短期						中期						長期					
平成	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43			49	50
西暦	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031			2037	2038
	目標年次																	
評価、 見直し	モニタリング（毎年）																	
	中間 見直し						総合的な 見直し						総合的な 見直し					

2. 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継続的に点検・評価を行う。施策の効果は、複数の施策が連携した結果生じることから、モニタリング指標は3つの目標ごとに、それぞれいくつかの指標を設定する。
- ・毎年行うモニタリングで使用する指標は、継続的に無理なく点検・評価を行うため、日常の業務内で収集・整理できるデータや区の世論調査の結果を使用する。また、モニタリング指標は、各主体が取り組んだ内容やその成果（＝成果・取り組み指標）と、受益者である区民の意識（＝満足度等）を取り入れることで、事業実施状況と受益者による評価の両面から計画の進捗を評価できる形式にする。
- ・中間見直しや総合的な見直しの際に、毎年把握するモニタリング指標のほかに評価のためのデータが必要な場合には、別途アンケート調査等を行う。
（下表の「日常の歩数」など）

■モニタリング指標（素案）

目標 (キーワード)	項目	モノサシ(指標)	現況	目標値
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)	〇〇%
		「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)	〇〇%
		「買い物の便」に満足している区民の割合	74.1% (平成28年度)	〇〇%
	公共交通に関わる評価	公共交通不便地域の割合	〇〇%	〇〇%
	自転車に関わる評価	放置自転車台数	1,368台 (平成27年度)	〇〇台
		コミュニティサイクルの年間利用者数	-	〇〇万人
	歩行者空間に関わる評価	日常の歩数	〇〇歩	〇〇歩
	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)	〇〇%
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)	〇〇件	
都市の活力	業務や交流を支える交通サービスの提供に関する評価	都市計画道路の整備延長、整備率	〇〇km 〇〇%	〇〇km 〇〇%
		「道路の整備」に満足している区民の割合	60% (平成28年度)	〇〇%
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	77.1% (平成27年度)	〇〇%
	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	計13.2km (平成26年度末)	計〇〇km
	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	約50% (平成26年度)	〇〇%
		狭あい道路の拡幅整備率	15.26% (平成28年9月)	〇〇%

※3つの目標への区分は便宜的な区分けであり、指標は各目標に関係する。

3. 交通の担い手（役割分担）の考え方

1) 計画を推進するための担い手の考え方

- ・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りまします。」と記している。
- ・大田区都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）では、都市づくりの理念を、「多様な特性と地域力が結びつき活力と快適性を生み出し、世界に開くまち 大田」と設定している。また、「地域力との連携によるまちづくり」として、「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に基づいて、ともに協力し、まちづくりを実現するために力を出し合う地域力を活かしたまちづくりの推進をめざします。」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、大田区の交通をよりよくしていくことが求められる。

2) それぞれの交通の担い手の役割

- ・交通の担い手が、それぞれの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、事業者（交通事業者、一般事業者）、大学等、行政の役割を以下に示す。

【区民の役割】 区民や町会・自治会、NPO法人等は、交通の問題を自らの問題ととらえ、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。

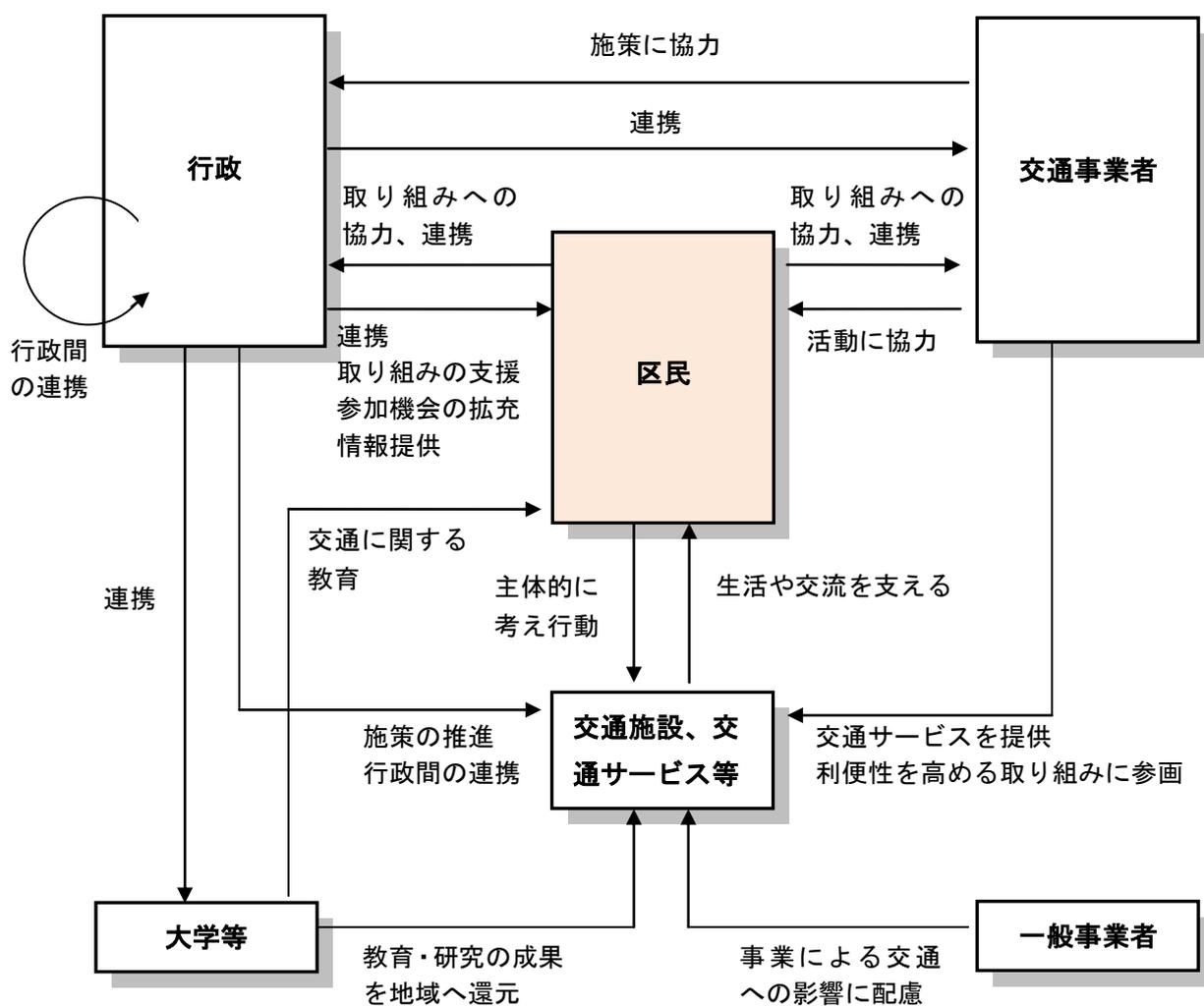
【事業者の役割】 交通事業者は、事業の公共性を自覚した上で、区民等の生活や交流を支えるとともに、利便性を向上して地域の活力を生む交通サービスを提供することが望まれる。また、一般事業者は、事業活動に関わり発生する人や物の移動が地域の交通に与える影響を認識した上で、区内の交通の円滑性や安全性を損なわないように配慮することが望まれる。さらに、交通事業者と一般事業者は、地域貢献の意識を持って交通利便性を高める取り組みに参画するとともに、大田区が実施する施策や区民等が実施する活動等への積極的な協力が期待される。

【大学等の役割】 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】 大田区は、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、隣接自治体や東京都、国との連携を図る。あわせて、区民、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。

■それぞれの交通の担い手の役割（再掲）



4. 交通に関わる将来動向

本計画を進める際には、交通に関わる以下のような将来動向に留意して進める。

1) 新たなモビリティの動向

- ・超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、カーシェアリング、住民による移動の支援の動きなどの新たなモビリティの動向を踏まえた、誰もが安全・安心に外出できる、交通サービスの提供が課題である。
- ・なお、車の「所有」から「利用」への変化は、道路や駐車場などの利用状況を大きく変える可能性があるともいわれることから、動向に注意が必要である。

<超小型モビリティ>

- ・超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。
- ・国土交通省では、超小型モビリティについて、公道走行を可能とする認定制度を創設するとともに、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による超小型モビリティの先導・試行導入の優れた取組みを重点的に支援する補助を実施している。

■超小型モビリティの利用用途の特徴

用途	利活用イメージ	メリット
公務利用	・住宅訪問 ・防犯パトロール (主に専用利用)	・道の狭い住宅地や駐車スペースが小さい訪問先へも訪問できる。 ・普通自動車よりも維持コストが削減できる。
観光利用	・観光スポット周遊 (主にレンタル)	・少人数での移動や狭い道の多い観光地内の移動に便利。 ・自然や町並みを近くで感じながら、観光スポットを回避できる。
日常利用	・通勤・通学 ・買い物 (主にカーシェア)	・徒歩や自転車で移動するには負担が多く、自動車でも移動するほどではない場合であっても、気軽に移動できる。 ・1人～2人での移動が多い、高齢者や子育て層の日常の移動に便利。
業務利用	・宅配サービス (主に専用利用)	・狭いスペースでの駐車や荷捌きが可能で、配送の効率があがる。

出典：地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック（国土交通省自動車局、平成26年度）

<パーソナルモビリティ>

- ・パーソナルモビリティ(Personal Mobility)とは、ここでは、セグウェイに代表される1人乗りのコンパクトな移動支援機器。歩行者と既存の乗り物（自転車・原付・自動二輪車・乗用車等）の間を補完する個人向けの移動ツールをいう。
- ・高齢者や障がい者の移動補助として手軽に使える、自動車よりも省エネ、排気ガスを出さないといった特徴から、次世代の交通手段として国内外のメーカーが開発に力を入れている。

<車の「所有」から「利用」への変化の動き>

- ・価値観の多様化や経済的理由等により、人々の消費スタイルが、単独所有から共同利用へと変化している。
- ・交通分野でも、カーシェアリングの普及が進むとともに、タクシーの初乗り運賃の引下げや多様なサービスの提供などの取り組みが進んでいる。

<住民による移動の支援の動き>

- ・移動困難者や車を持たない人たちに対して、従来のコミュニティバスや福祉交通だけでは、限界がある。これに対して、国内各地で行政や交通事業者任せにせず、住民による移動の支援の動きがある。

2) ICT の動向

- ・ETC やカーナビの普及をはじめ、近年ではスマートフォンや交通系 IC カードの普及など、ICT（情報通信技術）が交通と密接に関係を持つようになってきている。
- ・ICT を活用した新たな交通サービスの動向を踏まえた、交通サービスの提供が課題である。

3) 自動運転の動向

- ・国内外において、官民連携による自動走行システムの開発やその普及に向けた環境整備の検討が進んでいる。
- ・自動運転の実現による社会の変化を踏まえた交通サービスの提供が課題である。

※自動走行システムの実現と普及

- ・「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP） 自動走行システム研究開発計画」（内閣府 政策統括官（科学技術・イノベーション担当）、H28.6）では、以下のタイミングでの市場化がそれぞれ可能となるよう、協調領域に係る研究開発を進め、必要な技術の確立を図ると記されている。

2017 年までに、準自動走行システム（レベル 2）

2020 年を目途に、準自動走行システム（レベル 3）

2025 年を目途に、完全自動走行システム（レベル 4）

（出典：戦略的イノベーション創造プログラム（SIP） 自動走行システム研究開発計画」（内閣府 政策統括官（科学技術・イノベーション担当）、平成 28 年 6 月）

※2040 年代に想定する社会変化の見込み

- ・「レベル 4」と呼ばれる完全自動走行システムの実現により、自動車交通の安全性が飛躍的に向上するとともに、人・車・交通環境の情報を統合的に扱う取組が進み、高齢者や子育て世代など交通弱者の自由な移動、移動時間の活用、公共交通機関や物流業界における人材不足の解消・効率化が実現している。
- ・効率的な交通の実現に加え、自動車の所有・利用形態が多様化し、公共的な交通としての活用も普及している。また、道路空間は活用の自由度が増し、自動車だけでなく、歩行者空間や緑空間として多目的に活用されている。

（出典：2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について答申（東京都都市計画審議会、平成 28 年 9 月）