

パブリックコメントの概要

【実施期間】令和5年10月5日（木）～令和5年10月25日（水）

【募集方法】大田区ホームページ、区報、出張所及び区公共施設等

大田区 交通政策基本計画

中間見直し

（令和6年度～令和10年度）



目次

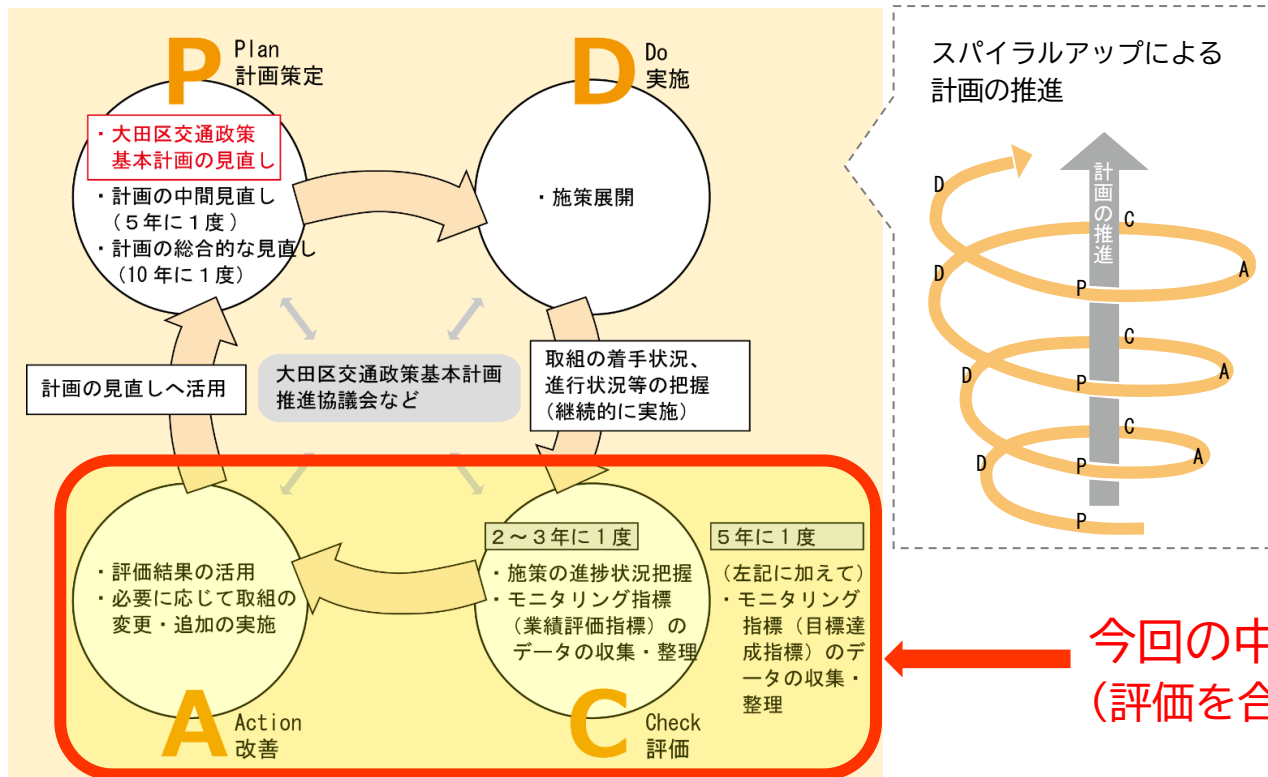
		ページ	
	1 中間見直しの目的とPDCAマネジメントサイクル	1	
	2 中間見直しの流れ	2	
計画の基本的な 内容	3 計画の背景と目的	4	
	4 本計画のねらい	5	
	5 計画の対象、目標年次	6	
	6 計画の位置づけ	7	
	7 施策の理念と目標	8	
	8 交通の将来像	10	
	今回の中間見直し の主な内容	9 交通を取り巻く社会情勢等の変化	13
		10 中間見直しに関わる課題	14
11 中間見直しの視点		15	
12 基本方針と施策の方向性		17	
13 重要な取組テーマと具体例		20	
(参考) 計画策定後の交通に関わる取組		21	

1 中間見直しの目的とPDCAマネジメントサイクル

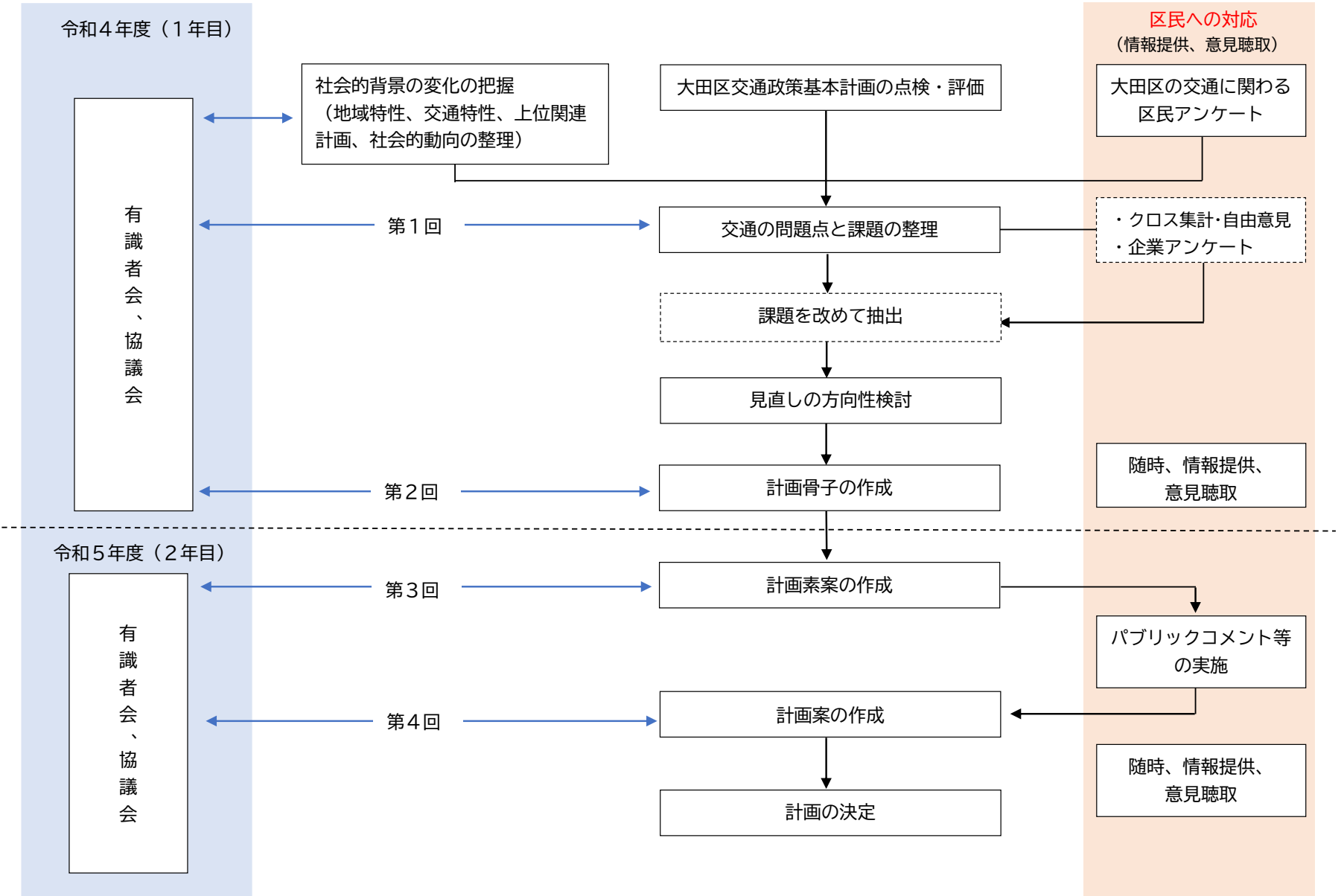
中間見直しの目的

新型コロナウイルスの感染拡大をはじめとする当初計画策定後の社会的背景の変化、交通に関わる技術的な進展、上位関連計画の改定などを取り入れ、「大田区交通政策基本計画」に示された取組の進捗状況を確認しながら、5年に1度の中間見直しを行います。

PDCAマネジメントサイクルのイメージ



2 中間見直しの流れ



— 計画の基本的な内容 —

3 計画の背景と目的

計画策定の背景と目的

まちと区内の交通の変化

- ・ HANEDA GLOBAL WINGS（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「新空港線」の計画
- ・ 羽田アクセス線（仮称）の工事開始
- ・ 臨海部における水上交通活用の動き

など、まちと区内の交通が大きく変化しつつあります。

空港を擁する区としての役割

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を求められています。

変化する社会情勢への対応

さらなる高齢社会の進展や巨大災害の危機、インフラの老朽化、地球環境問題などの課題にも引き続き対応することが求められています。

地域特性への対応

良好な住宅地、にぎわいと活気のある商業業務地など、地域の様々な特性に応じて交通に求められる内容は異なります。

交通への多様なニーズへの対応

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ます。



このような背景の中、大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取組などを示す、区の総合的な交通の計画である**大田区交通政策基本計画（平成30年3月）**を策定しました。

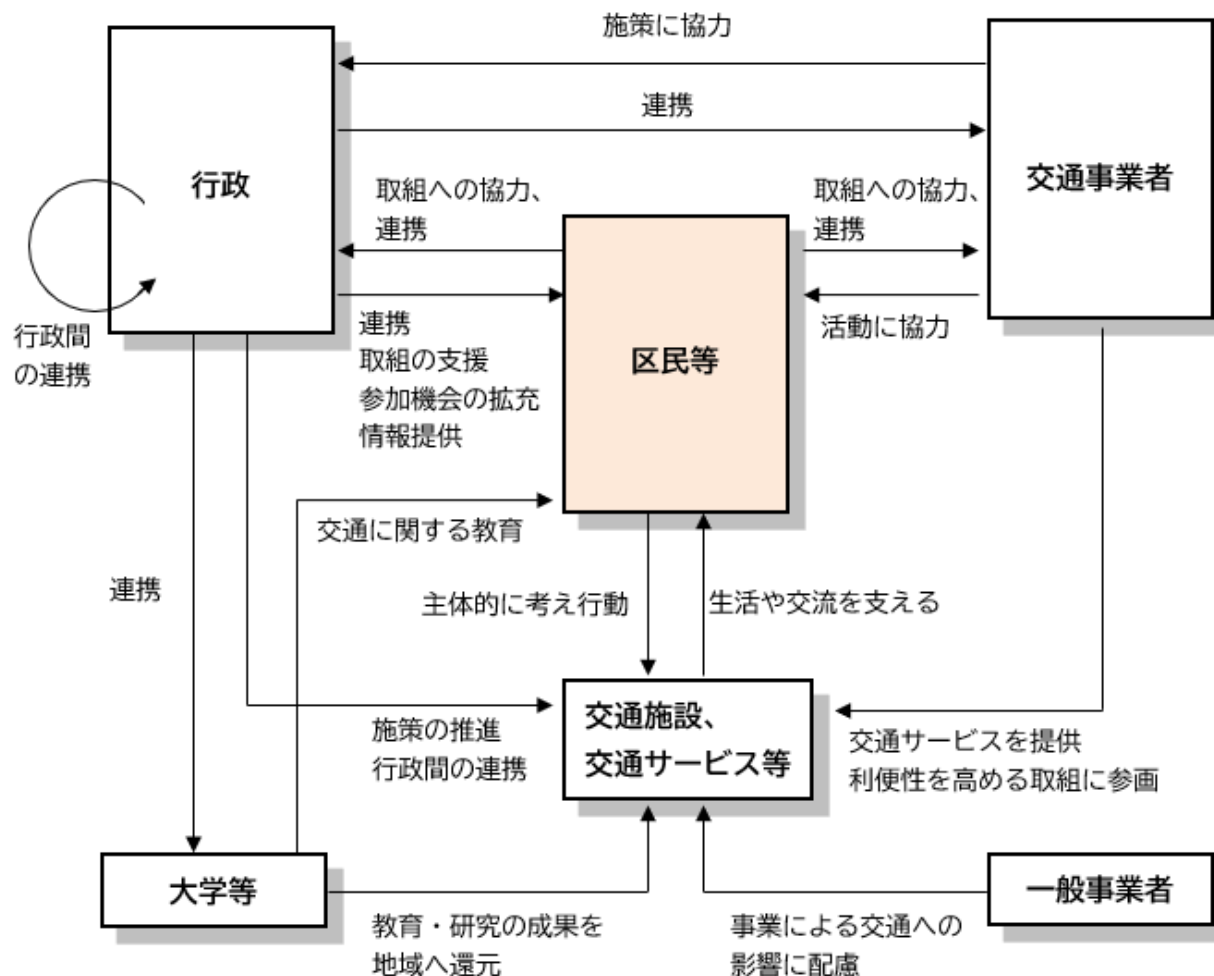
その後の社会的背景の変化などを取り入れ、令和6年度に計画の改定を行います。

4 計画のねらい

生活の質を高めていくまちづくりを、関係者が連携・協力して進める

本計画では、産業、福祉、観光、防災など、多様な分野と連携しながら交通に関わる取組を推進することにより、質の高い生活を送ることができるまちづくりに寄与することを目指します。

また、行政や交通事業者のみならず、区民や地域の団体、一般事業者なども主体的かつ自発的に参画し、連携・協力しながら取組を推進していくことを目指します。



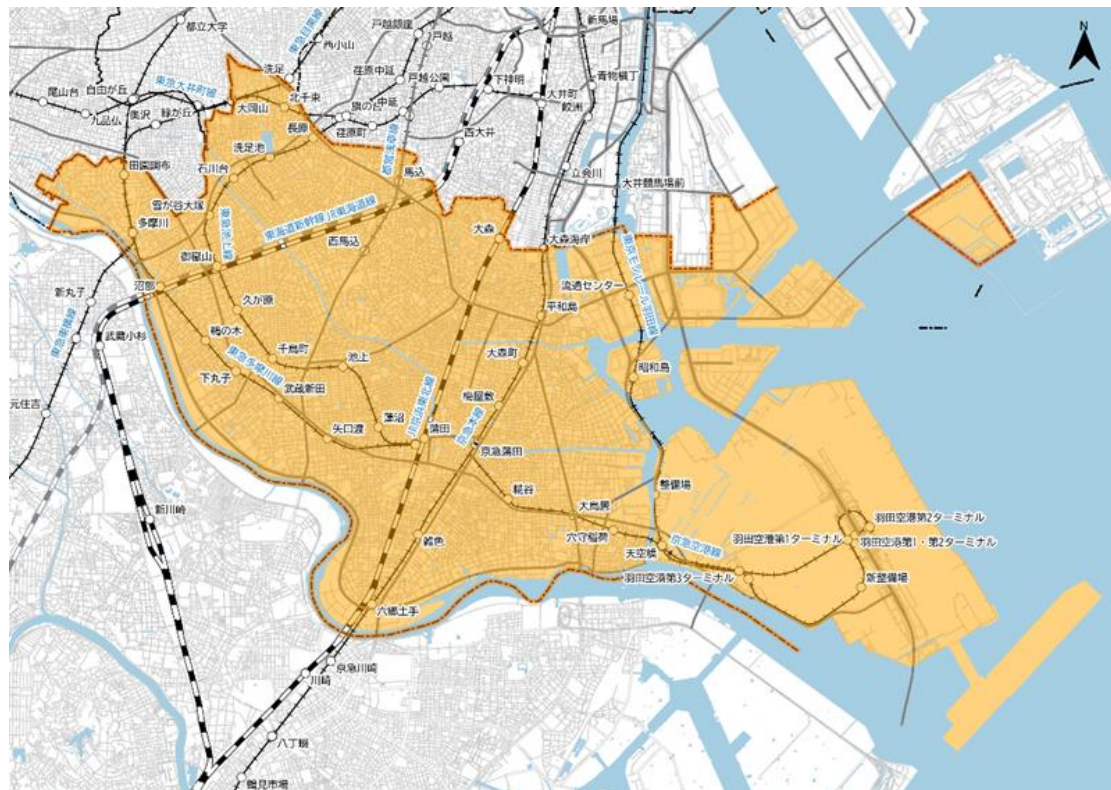
5 計画の対象、目標年次

対象地域

大田区全域

対象とする取組

鉄道、バス、水上交通、タクシー、自動車、自転車、歩行者など広く対象としています。
また、狭義の交通に加えて、まちづくりや産業、観光、環境、福祉、子育て等との連携に留意していきます。交通に関わる施設の整備（ハード施策）だけではなく、交通サービスの利用、啓発や推進方策など（ソフト施策）も対象としています。



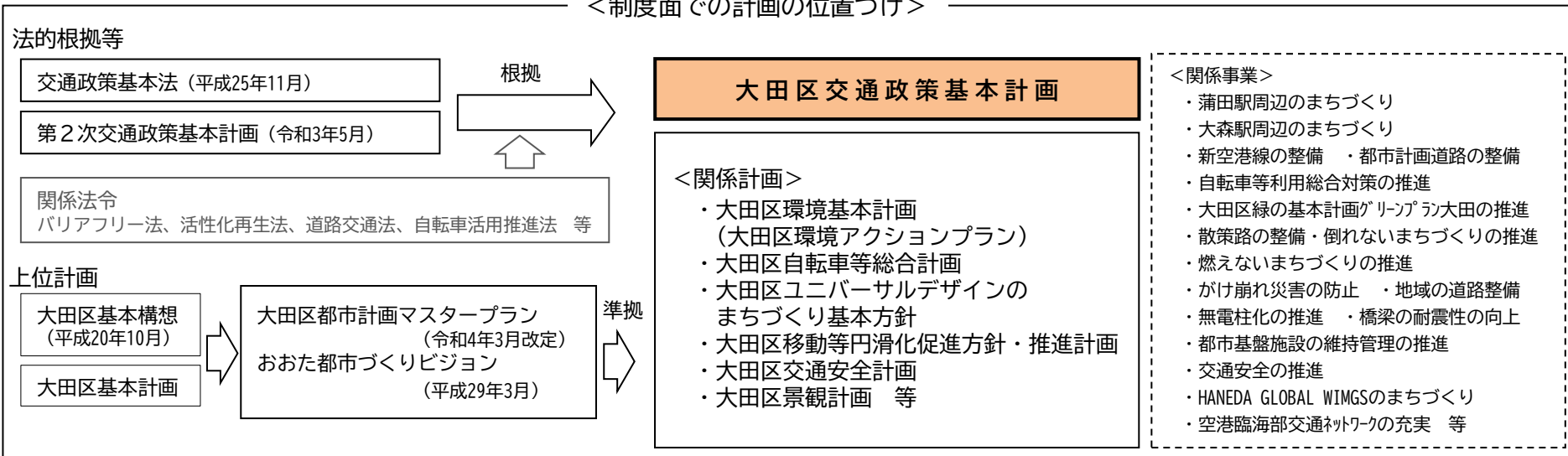
目標年次

令和10（2028）年としますが、これに縛られずにあるべき姿を想定しています。

6 計画の位置づけ

大田区の交通に関わる本計画は、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」に準拠し、「おおた都市づくりビジョン」と整合を図るとともに、各関係計画や関係事業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す。

<制度面での計画の位置づけ>



7 施策の理念と目標

大田区の交通の理念

国の交通政策基本法や大田区の上位計画などを踏まえ、超高齢社会などが進む中、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の利用しやすさをさらに高め、まちづくりに活かしていくことが求められています。

そのため、本計画のキャッチコピーを、
ます。

大田G2C 2030

(Ota Global to Community 2030)

と設定してい

本計画により、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について総合的に充実を図る（グローバルtoコミュニティ）ことを目指します。

※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ます。

また、計画の目標年次は令和10（2028）年ですが、キャッチコピーでは切りの良い2030としています。

7 施策の理念と目標

交通の理念の実現に向けて、区の上位計画の基本目標や都市づくりの方向性を踏まえ、
「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、まちづくりと連携しながら交通に関わる施策を引き続き着実に進めていきます。

目 標	暮らし	誰もが住み慣れた地域でいきいきと快適に暮らせる、移動しやすい交通環境の創造					
	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					

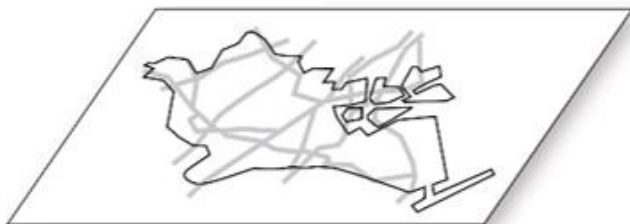
8 交通の将来像 — 地域・区内・広域交通の将来像 —

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



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



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。

8 交通の将来像 - 広域交通の将来像 (イメージ) -



※この図は、広域に関わる鉄道と幹線道路等の将来像です。

・広域拠点(スクエア)：蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部において個性ある拠点を形成するとともに、拠点同士をつなぐネットワークの強化により相乗効果を発揮。

— 今回の中間見直しの主な内容 —

9 交通を取り巻く社会情勢等の変化

1. 新型コロナウイルス感染拡大

新型コロナウイルス感染拡大により、区内企業ではコロナ対策製品の開発、時差出勤・時短勤務、公共交通の回避、リモートワークなど、新たな取組が実施されました。区内の産業に関わる物流を支えるとともに、買物や通勤の実態に合わせた交通環境の整備が求められています。

2. 新たな技術やサービスの進展

改正道路交通法の施行により、令和5年7月1日から電動キックボード等は走行場所が自転車と同様となるなどの新たな交通ルールが適用されました。また、ドローン、自動配送ロボット、空飛ぶクルマ、自動運転車などの新たなモビリティの実現化に向けた取組が進められています。

3. 人口減少・高齢社会の進展

大田区の人口は増加傾向にありましたが、令和2年の約73.4万人をピークに、やや減少傾向になると推計されています。年少人口（15歳未満）、生産年齢人口（15～64歳）は共に減少すると予測されており、令和43（2061）年には年少人口が約6.7万人（令和3年から約1.1万人減）、生産年齢人口が約44.9万人（令和3年から約3.6万人減）になるとされています。老年人口（65歳以上）は概ね増加し続けると予測されていますが、令和32（2050）年頃の20.5万人をピークに減少に転じると推計されています。

4. 大規模災害の恐れ

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ます。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ます。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（2050）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質0）の実現を目指しています。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・充実に努めます。



10 中間見直しに関わる課題

本計画の中間見直しにあたり、当初計画で記載された課題は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、大田区の交通に関するアンケート調査（令和4年6月実施）結果から抽出された課題を、3つの目標別に示します。

当初計画の施策体系		当初計画策定後の変化による主な課題*
目標	基本方針	
暮らし	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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進／促進 ・ 新たなモビリティ等を含めた多様な移動手段の導入 ・ 電動キックボードについて、区内交通における位置付けの明確化、交通ルール・マナーの普及啓発等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通の機能向上 ・ コミュニティサイクルの利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用環境の整備推進 ・ 質の高い歩行空間づくり（歩行者重視の道路空間づくり）
	2 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー化の更なる推進 ・ 子育て世帯の移動の支援
	3 安全に外出できる交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教育等による交通事故の抑制
都市の活力	1 商業、工業を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域拠点性の向上（内陸部と空港臨海部のアクセスの強化） ・ 物流機能の向上
	2 観光と交流を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通による交流の場の充実
	3 業務を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港利用の回復に備えた、空港アクセスの整備の推進／促進（再掲） ・ 令和島へのアクセス交通の維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 物流機能の向上（再掲） ・ 広域的な南北方向の交通・物流機能の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京港へのアクセスの強化
	4 災時にも産業の機能を維持するための支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の防災性の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の防災性の強化
環境	1 地球温暖化対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通手段の転換等による環境負荷の低減
	2 都市の環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒートアイランド現象の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行空間の熱環境の改善 ・ 交通に関わる環境の保全対策
	3 人にやさしい移動環境の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活道路への通過交通流入抑制 ・ 人が優先される道路への転換（道路空間の再配分） ・ 自転車等利用環境の充実
	4 災害に強いまちづくりへの交通の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水上交通による防災性の強化（災害に強いまちづくりへの交通の支援の充実）

※中間見直しに関わる課題としては、本表で示した課題のほか、社会的背景の変化の整理結果、令和3年度企業アンケート（大田区都市計画課 公共交通・臨海部担当 実施）、有識者会・協議会での委員の意見から抽出された課題を整理しています。

11 中間見直しの視点

当初計画策定後の社会・経済の動き、交通状況、区民意識等を踏まえ、中間見直しの視点を以下のように4つ設定しました。

1. 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応

平成30年3月の当初計画策定以降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ます。

交通に関わる変化としては、公共交通利用時の不安や在宅勤務の推奨の他、行動様式の変化による公共交通の利用者の減少、自転車利用の増加、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が見受けられます。

歩行者に関しても、過密の回避や居心地の良い環境へのニーズの高まり、都市のウォークブル（居心地が良く歩きたくなる）空間の重要性が増しています。

今回の見直しではこれらの交通の変化について、計画に反映します。

2. 交通に関わる新たな技術やサービスに対応

当初計画策定以降、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組の進展、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ました。

10年計画の後半に向け、またその先のことについても念頭におきつつ、交通に関わる新たな技術やサービスの計画への反映（及び、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）について検討します。

11 中間見直しの視点

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

当初計画策定後、少子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ました。

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ます。さらに、前掲のように、自転車の利用の増加、都市のウォークブル空間の重要性の高まりがみられます。

以上のことから、高齢の方、障がいのある方、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、計画の見直し、充実を図ります。

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ます。

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ます。

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（2050）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質0）の実現を目指しています。

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・充実を図ります。

目標「暮らし」を実現するための体系

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

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、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ります。

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や鉄道駅などのバリアフリー化を進めることにより、誰もが円滑に移動できる環境をつくります。

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、誰もが安全に外出できる環境をつくります。

施策の方向性

中間見直しの4つの視点との対応※1

- ・ 交通の連携による機能向上
- ・ 公共交通の機能向上
- ・ 道路交通の機能向上
- ・ 自転車等利用環境の充実
- ・ 歩行者重視の道路空間づくり



- ・ ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進
(ウェブアクセシビリティの確保)※2
- ・ 子育て世帯のための移動の支援



- ・ 道路整備による交通事故の抑制
- ・ 交通安全教育等による交通事故の抑制



※1 中間見直しの4つの視点との対応（該当するものを表示）

- : 1) 新型コロナウイルス感染拡大後の交通の変化に対応
- : 2) 交通に関わる新たな技術やサービスに対応
- : 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
- : 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

※2（赤色文字）：中間見直しでの追加、修正箇所

目標「都市の活力」を実現するための体系

基本方針

1. 商業、工業を支える交通サービスの提供

商店街の魅力向上、物流の支援などを行い、商業を支える環境をつくります。また工業を支える環境をつくります。

2. 観光と交流を支える交通サービスの提供

空港から区内へ観光客を呼び込む取り組みを進めるとともに、周遊性の向上を図ります。また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できるように交通面で支援を行います。

3. 業務を支える交通サービスの提供

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します。

4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援

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します。

施策の方向性

中間見直しの4つの視点との対応

・商業に関わる交通環境の充実	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・工業に関わる交通環境の充実	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・羽田空港と連携した観光の支援	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・生活交通と観光交通との連携の支援	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・外国人のための移動の支援	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・交通による交流の場の充実	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・水辺空間へのアクセスの強化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・公共交通の機能向上	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・道路交通の機能向上	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・東京港へのアクセスの強化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・道路の防災性の強化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
・公共交通の防災性の強化	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

目標「環境」を実現するための体系

基本方針

1. 気候変動緩和策の促進

次世代自動車による環境負荷の低減とともに、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します。

2. 都市の環境負荷の低減

歩行空間の熱環境対策、騒音・振動・大気汚染調査、渋滞対策などを実施することで、都市の環境負荷の低減を図ります。

3. 人にやさしい移動環境の提供

出歩きたくなる魅力的な歩行者空間や、安全で快適に通行できる自転車走行環境の整備など、全ての人にやさしい移動環境をつくります。

4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援

道路や公共交通の防災性の強化、防災拠点や羽田空港へのアクセスの強化などにより、災害に強いまちづくりを支援します。

施策の方向性

中間見直しの4つの視点との対応

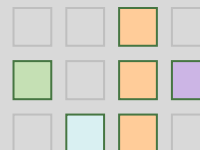
- ・次世代自動車による環境負荷の低減
- ・交通手段の転換等による環境負荷の低減



- ・歩行空間の熱環境の改善
- ・環境の保全対策



- ・生活道路への通過交通の流入抑制
- ・歩行環境の改善
- ・自転車等利用環境の充実



- ・公共交通の防災性の強化
(災害時における駅や道路の混雑の発生抑制)
- ・道路の防災性の強化
(都市計画道路の整備)
- ・水上交通による防災性の強化



13 重要な取組テーマと具体例

3つの目標と基本方針の実現に向けて「区民の方々からのご意見を重視する」という理由から、区民の方々へのアンケート結果を踏まえ、重要な取組テーマとその具体例を挙げています。

暮らし

テーマ①自転車を利用する環境の充実

具体例

- ・次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進

テーマ②歩行者重視の道路空間づくり

具体例

- ・蒲田駅周辺の再開発に伴う歩行者優先の道路空間整備

都市の活力

テーマ①道路の防災性の強化

具体例

- ・道路、橋梁の適切な維持更新及び耐震化の促進

テーマ②公共交通の防災性の強化

具体例

- ・大森・平和島地区から埋立島部、羽田空港間のアクセス交通の充実

環境

テーマ①交通手段の転換等による環境負荷の低減

具体例

- ・交通手段の転換の促進
- ・小・中学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育の検討、実施

テーマ②歩行空間の熱環境の改善

具体例

- ・道路空間のみどりの充実、散策路の充実

テーマ③交通に関わる環境の保全対策

具体例

- ・交通に関わる環境調査の実施

(参考) 計画策定後の交通に関わる取組 —暮らし—

平成30年3月の当初計画策定以降、新空港線の計画促進やHANEDA GLOBAL WINGSの整備、自転車走行空間の整備など、交通に関連した様々な取組が進められてきました。中間見直し後も引き続き、大田区の交通に関わる施策の着実な推進を図ります。

目標	基本方針	主な実績等
暮らし	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	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。 ・「多摩川トンネル」の立坑工事への着手、「多摩川スカイブリッジ」の供用開始、その他都市計画道路、臨港道路事業の推進など、道路の整備が進展。 ・「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」等に基づき、自転車走行空間の整備を継続して実施。 ・矢口地域コミュニティバス「たまちゃんバス」が、本格運行へ移行。 ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。 ・「大田区無電柱化基本方針」、「大田区無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を推進。 ・福祉有償輸送の補助、寝台自動車など福祉タクシーの利用補助を実施。 ・「羽田イノベーションシティ」において、自動運転バスの運行を開始。 ・公共交通不便地域の解消に向け、新たな交通手段の導入の検討、電動キックボードの実証エリアの指定等を実施。
	2. 誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・「大田区移動円滑化促進方針～おおた街なか” すいすい” 方針～」を策定し、バリアフリー化を推進。 ・鉄道駅のバリアフリー化（ホームドア、EV、多機能トイレなどの設置）を促進。 ・心のバリアフリーの周知啓発を目的とした案内の配布を拡大。 ・コロナ禍において、妊婦へのこども商品券（タクシー等に利用できるチケット）の配布を実施。
	3. 安全に外出できる交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。 ・幅員4m未満の狭い道路について、拡幅を継続して実施。 ・年代別の交通安全教育や、警察、関係機関と協力し交通安全啓発活動を実施。 ・交通安全、自転車安全利用のポスター掲示及びチラシの配布や、交通安全運動、イベント等における交通安全啓発活動を実施。

(参考) 計画策定後の交通に関わる取組

—都市の活力—

目標	基本方針	主な実績等
都市の活力	1. 商業、工業を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の装飾灯の補修や、アーケードのLED化を実施（令和3年までに114会のLED化が完了）。 ・商店街の空き店舗等を、来街者が利用できる場（お休み処）を開放し提供する商店街に対し、運営費の一部を補助。 ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】
	2. 観光と交流を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・内陸部から臨海部へのアクセス改善に向けて、交通事業者と改善に向けた連携体制を構築。 ・品川区と連携した事業を実施（令和元年度：東海道エリア回遊イベントの実施、東海道エリアマップの増刷）。 ・特区民泊施設にコミュニティサイクルポートを設置（全国初）。 ・令和元年8月に「大田区サイン整備基本方針」を策定し、サイン整備を推進。
	3. 業務を支える交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。 ・HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）第2ゾーンの防潮堤を活用し、全長約1.1km区間のソラムナード羽田緑地を整備。
	4. 発災時にも産業の機能を維持するための支援	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道貨物支線貨客併用化の実現に向け、沿線自治体で構成する協議会で検討。 ・東名高速～湾岸道路間の計画について、平成30年6月に国交省・東京都・川崎市・世田谷区・大田区の5者による意見交換会が設立。 ・東京港物流効率化事業補助金を実施。 ・東京港における物流機能（鉄道輸送）強化実証事業を実施。 ・令和島の中防外1号線及び中防外3号線の一部を共用開始。 ・東京港コンテナターミナルY2がオープンし、Y3も早期完成に向けて整備。
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備が進展（蒲田駅前の改修、大森駅西側の都市計画決定、天空橋駅前の供用開始）。【再掲】 ・新空港線について、都市鉄道利便増進事業における地方負担分の費用負担割合等に関して合意し、整備主体を設立。【再掲】 ・交通事業者とアクセス改善に向けた連携体制を構築。【再掲】 ・埋立島部に存する企業について、公共交通に対するニーズを把握。【再掲】

(参考) 計画策定後の交通に関わる取組

— 環境 —

目標	基本方針	主な実績等
環境	1. 地球温暖化対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田イノベーションシティにおいて、スマートシティを構築。 ・地球温暖化防止と次世代エネルギー普及拡大の意識啓発のため、小中学校において環境学習を実施。 ・次世代産業創造・産業クラスター形成事業として、各種セミナー・ワークショップを開催。 ・羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間の公道において、自動運転バスを期間限定で運行。 ・「大田区自転車等総合計画」を策定し、自転車等への取組を推進。
	2. 都市の環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・呑川緑道、桜のプロムナード、海辺の散策路などの整備を推進。散策路については、回遊性を高めるための案内誘導サインを整備。【再掲】 ・散策路等に環境負荷の低い遮熱性、保水性舗装等を採用。
	3. 人にやさしい移動環境の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備が進行（補助第27・38・43・44号線等の補助線街路及び大田区画街路第1・7号線等）。【再掲】 ・橋梁架替工事により、歩道部の幅員、段差などを改善。 ・商店街等と協力して自転車の押し歩き推進ゾーンを設け、自転車の押し歩き運動を推進。
	4. 災害に強いまちづくりへの交通の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・空港アクセス線の本格的な工事着手。 ・下丸子1号踏切の地方踏切道改良計画を国土交通大臣に提出。 ・橋梁の耐震性を向上させ、広域的な防災体制を強化。 ・「防災街区整備地区計画」が施行され、バス通り沿いなどで新たな建替え助成を開始。 ・大森南一丁目地先、平和島六丁目地先において、防災船着き場を計画。