

提出された意見の要旨と区の考え方

1 意見提出期間

令和5年10月5日(木)から令和5年10月25日(水)まで

2 意見の提出件数等

意見者数 14名、意見数 33件

3 提出された意見要旨と区の考え方

ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約、補足または一部を抽出しています。

No.	章	意見要旨	区の考え方
1	第1章	SDGsの引用の多さに違和感を感じる。 なぜSDGsに基づく政策が必要なのか。 日本であり、日本人であるのだから、日本国憲法が基であってほしい。SDGsを提唱している団体の意図も見据えきれないではないかとの疑問を禁じ得ない。	本計画は、SDGsに基づく計画ではなく、本計画に示す「大田区の交通の理念の実現に向けて、「暮らし」「都市の活力」「環境」の3つをキーワードとした目標を設定しており、これらに基づき、進めています。 ただし、本計画の施策を着実に推進することは、SDGsのゴールの実現に関連・寄与するものとなることから、SDGsのゴールも意識し、交通の取組を進めていくものです。
2		令和島の位置づけと交通政策とは一体化すべきだと考えるが、区としての令和島の位置づけは明確になっているのか。 また、当面は区民が訪問や使用することはないため、港湾を中心とした産業基地であれば、区内との交通アクセスより、近隣産業地区や搬送先地区との交通政策を重視すべきである。	大田区では、埋立島部(平和島、東海、昭和島、京浜島、城南島)とその内陸部の一部、羽田空港、中央防波堤埋立地の一部(令和島)を対象範囲とした「空港臨海部グランドビジョン2040」を策定しています。その中で、令和島を「港湾・先端テクノロジー実装の場」として位置付けています。 大田区交通政策基本計画のp.5「1.4計画の位置付け」で示しているとおおり、各法的根拠や上位計画、関係計画、関係事業等と整合し、進めていくように努めてまいります。
3	第2章	新空港線に反対する。 理由としては、まずJRによる羽田空港アクセス線(仮称)と比べた場合、明らかに利便性が劣っていると考えている。 また、概要版のp.1に、新空港線に関する記述の後に、「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」に言及されているが、まず後者を解決してから空港線問題を提起するべきである。	新空港線は、羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存してより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築することで、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えています。 また、概要版のp.1の課題に的確に対応していくため、中長期的な視点に立ち、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務と考えています。 新空港線整備を進めるとともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちを目指してまいります。

No.	章	意見要旨	区の考え方
4		<p>蒲蒲線について、このままでいいとは思わない。莫大な税金をつぎ込み、大田区民の利益になるとは思えない。もっとコンパクトにやってほしい。</p> <p>例えば二つの蒲田駅間を運賃100円程のバスで繋ぐなどであってほしいと思うし、そちらの方がよほど区民の利便性につながるのではないかとと思う。</p> <p>港区の「ちいばす」のようなもので十分と思う。</p> <p>区民の長年の悲願であった蒲蒲線は、本当にいま大田区が進めようとしている姿であったのか、とてもそうとは思えない。</p>	<p>新空港線は、都市鉄道利便増進事業としての整備を想定しており、総事業費に対して国が1/3、地方自治体が1/3(都3割・区7割)を補助金として交付し、整備主体が残りの1/3を金融機関からの借入金や株主からの出資金などで賄います。この内、区が補助金として交付する部分は、都市計画交付金等の活用により、区の負担を低減することが出来ると考えています。</p> <p>新空港線整備は東京圏の都市鉄道ネットワークを構築する上で非常に重要であり、バス等では、それらを構築することができません。</p> <p>また、蒲田駅と京急蒲田駅が鉄道で結ばれることで、区内の東西方向の移動が便利になるとともに、天候などに左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。</p> <p>加えて、新空港線整備は、沿線のまちづくりに与える影響も大きく、区内外への移動利便性の向上に向けた鉄道ネットワークの構築だけでなく、地域の活性化や防災並びに減災等に資する事業であることから、本計画において、重要な施策の一つとして位置付けています。</p>
5	第2章	<p>新空港線は本当にやるのか。</p> <p>区の収入に対して新空港線への支出が多すぎる。羽田空港の活性化は国や都にも利益あるはずなので、やるならもっと国や都にも負担してもらおうべきだと思う。</p> <p>大田区は税収も人口も減少しているので、先にもっともっと子育て政策とかして、人口減少をどうにかしないと、区の一部の地域の人しか使わないであろう新空港線に今これだけお金をかけるのは違うと思う。これだけお金があるなら他のことに回すべき。</p> <p>厳しめに見積もっても採算はとれるのか。</p> <p>鉄道の整備で、お金だけでは計れないさまざまな利益をもたらすことは分かるが、お金は無限にあるわけではない。わたしたちの税金をもっと有意義に使ってほしい。</p>	<p>新空港線整備は、沿線のまちづくりに与える影響も大きく、区内外への移動利便性の向上に向けた鉄道ネットワークの構築だけでなく、地域の活性化や防災並びに減災等に資する事業であることから、本計画において、重要な施策の一つとして位置付けています。</p> <p>新空港線は、都市鉄道利便増進事業としての整備を想定しており、総事業費に対して国が1/3、地方自治体が1/3(都3割・区7割)を補助金として交付し、整備主体が残りの1/3を金融機関からの借入金や株主からの出資金などで賄います。この内、区が補助金として交付する部分は、都市計画交付金等の活用により、区の負担を低減することが出来ると考えています。</p> <p>また、国は事業の採択にあたり事業計画や需要予測の詳細について審査するため、採算性が無い事業が採択されることはありません。</p>
6		<p>①日本国内で、最近開業したばかり、及び現在進行中の他の自治体が進める鉄道新線計画(江東区のメトロ有楽町線延伸4.8km、横浜市の横浜市営地下鉄ブルーライン延伸6.5km、大阪市のなにわ筋線新線建設7.4km、横浜市の東急・相鉄の新横浜線及び相鉄JR直通線2線で合計12.7kmの神奈川東部方面線の整備)4件の中で、大田区の建設距離1kmあたりの費用負担額が最悪の状況</p> <p>②鉄道建設の整備主体を現時点で参画している民間企業が東急電鉄1社だけの新規設立会社の第三セクター(羽田エアポートライン株式会社)とされていることに感じる危険性</p> <p>③新規設立会社の第三セクターを整備主体として運営することは、継続かつ間接的に大田区民の費用リスクが懸念される</p> <p>上記①～③を踏まえ、新規設立会社(羽田エアポートライン株式会社)を第三セクターとすることをやめていただきたい。やめられないのであれば、理由を明確に教えてほしい。また、上記①～③の事実認識に関しても回答願いたい。</p>	<p>新空港線整備は、国の都市鉄道利便増進事業に基づき、営業主体(電車を走らせる会社)と整備主体(線路や駅を作る会社)とに分けて整備する受益活用型の上下分離方式の活用を想定しています。</p> <p>これは、整備主体が営業主体に施設を貸与し、その施設の使用料で借入金等を返済していく仕組みであり、整備主体となる第三セクターは定期的かつ安定的な収入が見込まれるため、運賃収入によって経営している他の第三セクター鉄道とは状況が異なります。</p> <p>また、国は事業の採択にあたり事業計画や需要予測の詳細について審査するため、採算性が無い事業が採択されることはありません。</p>

No.	章	意見要旨	区の考え方
7		<p>①国の交通政策審議会答申198号に記載の「大鳥居駅において京急空港線と相互直通運転」について、大田区の新空港線(蒲蒲線)の計画は満たしていないという問題点</p> <p>②東急蒲田駅から大鳥居駅で接続後の言わば「第3期工事」とも言える新たな工事も必要になるという大きな問題点が反映も議論もされていない。</p> <p>③東急、JR蒲田駅と京急蒲田駅間の距離よりも5倍以上も広い鉄道空白地帯の西馬込駅と東急、JR蒲田駅との間が分断されたままであること。</p> <p>上記①～③までの問題点の明確化及び対応を伺いたい。</p>	<p>新空港線の整備について、国の交通政策審議会の答申198号では、矢口渡から京急蒲田までの区間は「事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」と示され、京急蒲田から大鳥居付近までの区間は「軌間異なる路線間の接続方法等の課題があり、更なる検討が行われることを期待」と示されています。</p> <p>そのため、矢口渡付近から京急蒲田までの区間を一期整備、京急蒲田から大鳥居付近までの区間を二期整備と位置付けて検討を進めています。</p> <p>二期整備区間については、一期整備の営業主体を予定している東急電鉄と二期整備で乗り入れを予定している京急電鉄の線路幅に違いがあるため、フリーゲージトレイン(線路幅異なる路線間の直通運転ができる電車)や、三線軌条(線路を三本用いて幅の違う鉄道を直通させる方法)、対面乗り換えなども含めあらゆる整備方法について、技術的・採算性の観点からも合わせて、関係者間で引き続き検討していきます。</p>
8	第2章	<p>「JR・蒲田駅から京急蒲田駅までの約800mを鉄道で結ぶことで、区内の東西の移動が便利になる。さらに沿線まちづくりも一緒に進めることで地域活性化に繋がる」との記載があるが、新空港線(蒲蒲線)大田区の「第1期工事」の計画では、東急・多摩川線の地上ホームが撤去・廃止とのことだが、この地上ホームは池上線やJR線への乗り換え利便性が極めて高く、また始発駅としての重要な機能も持ち合わせている。よって、この地上ホームの撤去・廃止は利用者に大きな不便と不利益を生じさせる。地上ホームは無くさず、利用可能な状態のままとしていただきたい。</p>	<p>乗り換えについては、東急多摩川線が地下化する計画のため、JRや池上線への乗り換えは地下から地上への上下間移動が必要となります。今後、少しでも乗換利便性の向上が図れるよう、整備主体となる「羽田エアポートライン株式会社」と連携しながら関係者と協議・調整を行い、施設計画の検討を行っていきます。</p> <p>あわせて、蒲田駅周辺の基盤整備を進め、駅ビルと連携した東西自由通路などの整備により、円滑な乗換え動線が確保できるよう取り組んでいきます。</p>
9		<p>p.24馬込・池上地域 について</p> <p>馬込と池上は隣接しているが、鉄道が直通しておらず、特色も異なるため、一緒には考えられないと思う。</p> <p>また、自転車利用環境の充実とありますが、馬込は坂が多く、幹線道路に隣接しているため、子供を自転車に乗せるのが危険な道が多い。自転車よりもコミュニティバスを充実させてほしい。</p>	<p>地域区分に関しましては、都市計画マスタープランにおいて、18特別出張所の所管区域を基本に、人口や主な土地利用等を踏まえ、7つの地域に設定していることから、本計画とも整合を図っておりますが、ご意見のとおり、各地区ごとの特色や課題につきましては、個別に検討し進めていく必要があると考えております。</p> <p>また、坂の多い馬込地域につきましては、平成19年の大田区コミュニティバス導入検討会にて候補地域の優先度が高かったことから、令和5年7月3日～令和6年6月30日の約1年間、東急バス株式会社が運行主体となる「デマンド型交通」の実証実験をしているところです。</p> <p>引き続き、いただいたご意見を基に検討を進めてまいります。</p>
10		<p>大田区はJRを境にバスの路線網が分断されていて、東西間の移動をするのにいちいち大森駅や蒲田駅に行く必要があるのがとても面倒。タクシーを利用すれば良いと思われるが、低所得者などには死活問題で大田区からも補助を受けながら運行してほしい。</p> <p>またコミュニティバスも矢口地区ばかり注目されていて他地域に導入されていないのがちょっと差別を感じる。</p> <p>実証運行のデマンド交通は、前日までに予約が必要で、日にちによっては、運行しない日もあってすぐに乗れて便利という感じではない。本数が少なくてもコミュニティバスという形で運行してほしい。</p> <p>東は京急、西は東急のイメージが付いているが、他のバス会社にも路線を開設させるよう大田区側からも働きかけても良いのではないかと。</p>	<p>本計画内にも記載のとおり、東西間の移動については、重要な課題として認識しております。</p> <p>デマンド型交通に関しましては、平成19年度開催の「大田区コミュニティバス導入検討会」での候補地域にて運行をしており、予約制であるため、必ず座って乗れるといったメリットもあります。内容につきましては、アンケートや利用実績等を分析し、改善していくよう運行事業者と協議を進めてまいります。</p> <p>東西間の移動の課題につきましては、バス事業者へ引き続きご意見を伝えてまいります。</p>

No.	章	意見要旨	区の考え方
11		<p>他の地域は「〇〇駅」「〇〇地区」など具体的な地名があるにもかかわらず、台地部地域については具体的な地名が一切なく、方向性が見えない。台地部地域の交通について、具体的に何も考えていないように見える。</p> <p>台地部地域については何も改善する気がないのか、台地部地域の軽視に思える。</p> <p>海岸地域にばかり税金を使われても、台地部地域の住民にとってはほとんどメリットがないので、考え直して欲しい。計画内で出てきた地名の回数についても、大森蒲田と京急沿線ばかりで、明らかに台地部地域についての言及が少ない。</p> <p>一度も資料内に登場しなかった久が原や長原には、特に改善すべき点はないということか。大森蒲田と京急沿線だけが、大田区なのか。</p> <p>台地部地域の住民も税金を払っている。台地部地域の交通事情改善にももっと取り組んでほしい。(第4章の内容を一部含む)</p>	<p>本計画は、大田区全域を対象としており、区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画として位置づけているため、具体的な施策や取組は、関係計画や関係事業に基づき進めていくこととしています。</p> <p>台地部につきまして、記載が少ないので軽視しているということではなく、総合的な計画であるため、具体的な地名等を入れていない施策や取組につきましては、全体にかかるものとしてご理解いただければと思います。</p> <p>大田区民や来訪者、産業に関わる全ての方々にとって、交通環境が改善されるよう努めてまいります。</p>
12		<p>電動キックボードは報道されている通り、交通違反者や事故が相次いでおり、この素案にわざわざ含める理由が見出せません。</p>	<p>本計画において、手放しで電動キックボードを推奨するということではなく、法改正等により多様な移動手段が今後も増えていくことが予想されることから、交通安全や啓発も含めた多様な交通手段の活用を進めていきたいと考えております。</p> <p>また、p.23には、改正道路法の施行による電動キックボードへの新たな交通ルールについても説明を行っています。</p>
13		<p>p.25鉄道網の強化 について 浅草線を池上、川崎まで延伸してほしい。</p>	<p>本計画を推進していく協議会の中に東京都交通局も構成員となっており、いただいたご意見を伝えてまいります。</p>
14	第2章	<p>p.25地域公共交通の充実 について 品川区と協力して西大井駅に停車するバスを運行してほしい。 区内の児童館や図書館、公園等の公共施設を結ぶバスがほしい。 特に図書館について、馬込図書館は乳児が参加できるお話会の開催が少なく、他の図書館へ行く必要があり、どこも行きづらい。例えば各地の予約本を運ぶ車両が運行しているのであれば、それを少し大きめのバスのようにして、乗客を乗せられるようにできないものか。</p>	<p>バスにつきましては、引き続きバス事業者へご意見を伝えてまいります。</p> <p>イベントの開催については、引き続き、区民ニーズを捉えた企画、運営に努めてまいります。</p> <p>また、図書館では、図書資料は運搬しておりますが、人を乗せるための車両の運行は考えておりません。</p>
15		<p>p.25タクシーの公共交通としての利用 および 様々な移動手段 について 馬込には子どもがのびのび遊べる広い公園がない。臨海部の広い公園に気軽に連れて行ってあげたいので、シェアカーやタクシー利用時の子育て家庭向け支援制度がほしい。</p>	<p>公園の整備や子育て世帯のための移動の支援方策につきましては、引き続き関係部署と調査研究してまいります。</p>
16		<p>p.25環境に関わる交通の課題 について 馬込付近は幹線道路が多く、排気ガスがひどくて家の網戸やエアコンのフィルターがすぐ真っ黒になったり、大型車両で家が揺れることがある。道路の整備や環境改善を希望する。</p>	<p>本計画においても「次世代自動車の普及促進」を基本的な施策の一つに掲げ、自動車の電動化への対応やデジタル技術を活用などにより環境負荷等の軽減を図るとしてまいります。</p> <p>本計画や関連計画、関連事業等に基づき、道路整備や環境改善を進めてまいります。</p>
17		<p>p.25 歩行空間の改善 について 幹線道路に高架橋がかかっているところが多々あるが、子連れでは渡りにくく、特にベビーカーでは利用できず遠回りしてしまう。横断歩道を増やしたり、道路を立体にして歩行者と分離してほしい。</p>	<p>本計画や移動等円滑化促進計画「すいすい」プランなどの関連計画、関連事業等に基づき、さまざまな人に対応出来る道路整備や環境改善を進めてまいります。</p>

No.	章	意見要旨	区の考え方
18	第2章	バスが人手不足で減便があると聞いた。 路線があっても本数が少なければ、公共交通網としては脆弱である。バス事業者には人を確保するよう指導してほしい。特に、京急バスは空港路線など利益が確保出来る高収益路線があるため、その利益を人材確保の原資とするように指導してほしい。黒字路線しか維持しないようでは、公共交通の担い手失格。蒲田-羽田空港のバス路線を開設できるようにしたほうが良い。	今回の中間見直しの課題として、公共交通の乗務員不足も挙げています。交通事業者も本計画の協議会委員に構成員となっており、いただいたご意見を各関係機関へ伝え、引き続き検討を進めてまいります。
19		国道357を早期実現させてほしい。 区にとっては、多摩川スカイブリッジより重要だと思う。	本計画に示していますとおり、国土交通省や関係機関等と情報共有、連携を図りながら、進めてまいります。
20		環状八号線のJR荻窪駅からJR蒲田駅、羽田空港までの交通網の強化のため、環状八号線にモノレール新設を提案する。 モノレールの新設は、新交通システムのLRTや路線バスなどと比較し、交通量の多い環状八号線にはモノレールによる輸送が最も効果的と考える。 また、メリットとして、京王新宿線沿線住民の羽田空港利用や東急多摩川線・池上線沿線からの中央線利用の利便性向上、多摩川河川敷へのアクセス向上、多摩川河川敷の有効活用によるブランド向上等が期待出来ると思われる。	ご提案の内容に近い計画として、エイトライナーとメトロセブン(区部周辺部環状公共交通)があります。これは、環八と環七という環状道路の地下に鉄道を通そうという計画で、葛西臨海公園-亀有-赤羽-荻窪-田園調布を結びます。 沿線6区では平成6年に「エイトライナー促進協議会」を発足させ、環状8号線を基軸とするルートへの新たな公共交通システム(通称エイトライナー)導入について調査・研究を行うとともに、その早期実現に向けて促進大会や、国への要請活動など促進活動を進めております。 ご意見のとおり、そうすることで、アクセスや利便性、ブランド力の向上が期待できると考えておりますので、実現に向け、引き続き関係機関等と協議を進めてまいります。
21		p.29 子育て支援タクシーの利用促進 について 時間貸しが多くて短距離移動に向かないのと、とにかく値段が高くて頻繁には利用できない。利用を促進するのであれば事業助成や利用者側のサポートがほしい。	子育て世帯のため移動の支援方策につきましては、引き続き関係部署と調査研究してまいります。
22	第3章	p.44 「策定の視点」の健康維持・感染症対策 について 交通課題とは少し逸れますが、馬込には区営プールがなく、かろうじて西馬込に古いジムがあるだけ。わざわざ交通機関を乗り継いでまで行く気にもなれない。健康維持を謳うのであれば、施設がより身近になる必要があると思う。墨田区等の他区のように学校のプール等の施設を区民に開放し、施設数を増やしてほしい。 交通をつなぐ対策だけではなく、新しい場所を増やすことも考えてほしい。	学校プールの区民利用については、過去に実施していましたが、屋外のため利用時期が限定される等の理由で取りやめた経緯があります。 なお、現在、プール施設の有効活用等を目的としたプールシェア導入の検討を進めております。今後の学校プールのあり方や整備方針の検討の際には、区民利用についても改めて検討してまいります。
23	第4章	p.55 馬込・池上地域 について 馬込と池上は隣接しているが、鉄道が直通していない。馬込と池上では、生活圏が全く異なる。馬込は大森地域、池上は蒲田地域で、ここを一緒に考えないでいただきたい。池上本門寺の周辺は緑が豊かだが、馬込は幹線道路に囲まれていて緑が全くと言っていいほどない。馬込の緑化対策を希望する。 また、一緒にするのであれば浅草線の延伸を推進してほしい。	鉄道延伸のご要望につきましては、鉄道事業者へご意見を伝えてまいります。 地域区分に関しましては、都市計画マスタープランにおいて、18特別出張所の所管区域を基本に、人口や主な土地利用等を踏まえ、7つの地域に設定していることから、本計画とも整合を図っておりますが、ご意見のとおり、各地区ごとの特色や課題につきましては、個別に検討し進めていく必要があると考えております。 馬込周辺地域の緑化については、区における緑の総合的な方針を示す「大田区緑の基本計画グリーンプランおおた」に基づき、地域特性を活かしたみどりの取組推進を図ってまいります。

No.	章	意見要旨	区の考え方
24	第5章	羽田空港・臨海部とのアクセスについて、羽田空港と臨海部とは分けて考えていいと思う。 区民(台地部)の羽田空港へのアクセスは、蒲田駅経由のバス利用が基本となるため、蒲田駅や大森駅発着のシャトルバスを充実させるのが良い。 区民(台地部)の臨海部(職場・公園や施設へのレジャー)アクセスは大森駅経由のバス利用が基本となり、大森駅での乗り換えが課題である。台地側と臨海部側への移動がネックなので人が移動しやすい歩行ルートを整備すべき。 バス利用者は大森駅で乗り換えとなるので大田区内一日乗車券(500円程度)など料金面も見直す必要がある。 蒲蒲線の現状の計画では、空港まで直通でなく乗り換えが発生するため、移動と時間のことを考慮すると、JR東日本の羽田空港アクセス線が開通後に検討するのがいいと思う。	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につきましては、本計画内の具体的な施策の1つとして位置付けています。 バスを利用したアクセス改善や歩行空間の整備についても、本計画内の施策として位置づけ、事業者等の多様な主体が協力、連携し実行することで、より良い大田区にするための関連事業や取組を引き続き進めてまいります。
25		交差点の各コーナーで現在利用されているオレンジ色の杭を利用して、センサー等で感知させ、サイレンで車両(特に大型)の左折事故防止を出来れば良い。 また、車両と交差点コーナーの幅を確保すべき。	オレンジ色の杭等へのセンサーの設置は難しいですが、現地の状況に応じて東京都や警察等関係機関と調整の上、道路整備や維持管理を進めてまいります。
26		自転車走行について、大田区内の道路の走行方向(キープレフト)が色で区別されているので走りやすい。	引き続き、自転車等総合計画及び自転車ネットワーク整備実施計画に基づき、自転車走行環境の整備を推進してまいります。
27		コミュニティサイクルの促進をもっと進めてほしい。 駅前や蒲田・大森の中心部に積極的にサイクルポートを設置して、電車からの接点にしてほしい。	大田区コミュニティサイクル事業については、令和4年12月に本格事業に移行し、令和5年10月末時点で、133箇所のポートを設置しております。 大森駅・蒲田駅を始めとした鉄道駅周辺へのポート設置を運営事業者と連携し、引き続き検討してまいります。
28		幹線道路では、写真のような専用レーンがあっても車の勢いがすごくて走るのが怖いため、結果的に狭い歩道を走ってしまう。特に子供は危なくて走らせられない。台東区や江東区のように専用レーンに柵をつけて車両レーンと分離してほしい。	自転車専用レーンを設置し、車両レーンと分離することが理想だと考えておりますが、ご指摘のとおり、十分なスペースが確保できていないのが現状です。 自転車は、車道の左側通行が原則です。ただし自転車通行可の歩道であれば、歩行者優先で車道寄りをゆっくり走行可能で、子供(13歳未満)や70歳以上の高齢者の方などは、歩道を通ることができますので、参考にいただければと思います。
29		p.91の「暮3. 1. 2生活道路の整備」の本文のうち、「通学路については安全対策を推進する。」と記述がありますが、具体的にはどのような安全対策を推進していくのか。 「大田区交通安全計画」に記載のゾーン30の整備や防護柵(ガードレール)の新設・補修、交差点手前の路面のカラー舗装化が該当するのかなと思うが、具体的な事例を追記いただきたい。	令和3年4月から5か年の大田区通学路交通安全プログラムを作成し、通学路における交通安全確保に取り組んでおります。 ご意見のあったゾーン30や防護柵(ガードレール)の新設・補修、交差点手前の路面のカラー舗装化なども該当します。 「通学路については、路面標示、看板の設置、防護柵、見守り人員の増員検討等の安全対策を推進する。」と記載するように変更いたします。

No.	章	意見要旨	区の考え方
30		p.105水辺空間へのアクセスの強化 について 馬込から大森方面の臨海部への直通バスがほしい。ベビーカードと乗り継ぎが大変なので、子供が遊ぶエリアにはなるべく直通で行けると助かる。	バスにつきましては、引き続きバス事業者へご意見を伝えてまいります。また、各施策につきまして、p.28に記載のとおり、ライフステージ(世代別の各段階)にも着目し、取組を進めてまいります。
31	第5章	p.138「大森・平和島地区から埋立島部(昭和島、東海、京浜島、城南島、令和島)へのアクセスを強化する公共交通の導入の検討と充実を図る。」の計画を知り、とても嬉しく思う。 訪れる事が困難で大田区民でも「令和島って何?」な状態が続けば「やはりアクセスの良い江東区に返しては」と言われかねず、将来の埋立地獲得にも不利ではないかと懸念していた。 物流拠点として重要と思うが、区民が気軽に訪れて釣りやウォーキングやバーベキューやキャンプなどを楽しめるスペースも捻出いただき、お台場に対抗できるレジャーアイランドになる日を夢想している。 私も訪れた事が無いので、令和島のバスツアーなどがあれば応募したい。昭和島、東海、京浜島、城南島も発展の余地あると思うので、それらと令和島を一周するバス路線ができれば嬉しい。	埋立島部へのアクセスにつきましては、本計画の他にも「空港空港臨海部グランドビジョン2040」にも交通ネットワークの強化について位置づけており、引き続き利便性の向上に努めてまいります。 いただいたご意見のとおり、交通アクセスの手段だけではなく、イベント等による来島の目的も重要だと考えておりますので、いただいたご意見を参考に進めてまいります。
32		雑色や京急蒲田付近から、大田区の人工島へバスを通してほしい。 この度、令和島の方へバスを通す計画ということだが、出発区域を拡大してほしい。 既に城南島付近などへも、平和島駅や大森駅からバスが出ていますが、雑色や京急蒲田付近を始発にしたり経由するなど、バス会社様と協力して島にアクセスしやすくしてほしい。 雑色は京急本線の乗降客3万人とのことで、マンションも多く建ち子連れファミリー層も多く住んでいる。 人工島にはバーベキューもできる公園があるので有難く、バス1本で行けたらもっと気軽に母子でも利用できるので、ぜひご検討お願いしたい。	埋立島部へのアクセスにつきましては、本計画の他にも「空港空港臨海部グランドビジョン2040」にも記載のとおり、重要な課題として認識しております。 運転手不足等の喫緊の問題により、バス事業者も大変な状況ではあるかと思いますが、このようなご意見はバス事業者へ伝えてまいります。
33	全般	パブリックコメントの公募をもっと周知すべき。 用紙等は特別出張所等に設置されているようだが、区HPのトップページには掲載されていない。早急にプレスリリースやHP記事に掲載すべき。 募集動画の存在もアピールしていいと思う。 当初予定通り、PDCAサイクルが実施されていることは評価出来る。	いただいたご意見から、区HPのトップページや新着情報に掲載し、より周知徹底するように改善いたしました。 HPの他にも、区報やX(旧twitter)、YouTube、公式LINE等でも複数回の周知を行うことで、各方面からの意見募集を今後も進めてまいります。

以上