

大田区交通政策基本計画（素案） （第 3 版）

平成 29 年 8 月 7 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	1
2. 本計画のねらい	2
3. 計画の対象	3
4. 計画の位置付け	4
5. 目標年次	4
第2章 区の交通の現況と課題	5
1. 交通を取り巻く社会情勢	5
2. 交通の特性	12
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）	16
第3章 大田区が目指すまちの姿	18
1. 大田区基本構想、基本計画	18
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	20
第4章 交通政策基本計画の基本的な考え方	28
1. 大田区の交通の理念	28
2. 目標	29
3. 交通の将来像	30
第5章 施策展開	40
1. 基本方針	40
2. 施策の体系	43
3. 施策内容	45
4. リーディングプロジェクト	111
第6章 本計画の推進に向けて	115
1. 交通の担い手（役割分担）の考え方	115
2. PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進	118
3. 交通に関わる将来動向	121

資料編

※年次の表記について：基本的に過去の年次は和暦のみを表記し、将来の年次は西暦と和暦を併記。

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（平成32年）の東京2020オリンピック・パラリンピック開催を契機として、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を提供することが求められている。

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、流通施設や工場、市場や海上公園・緑地などが立地する空港臨海部地域など、地域ごとに様々な特性があり、これらの特性に応じて、地域ごとに交通に求められる内容も異なる。

また、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. 本計画のねらい

・生活の質を上げていくまちづくりを、交通分野から進める

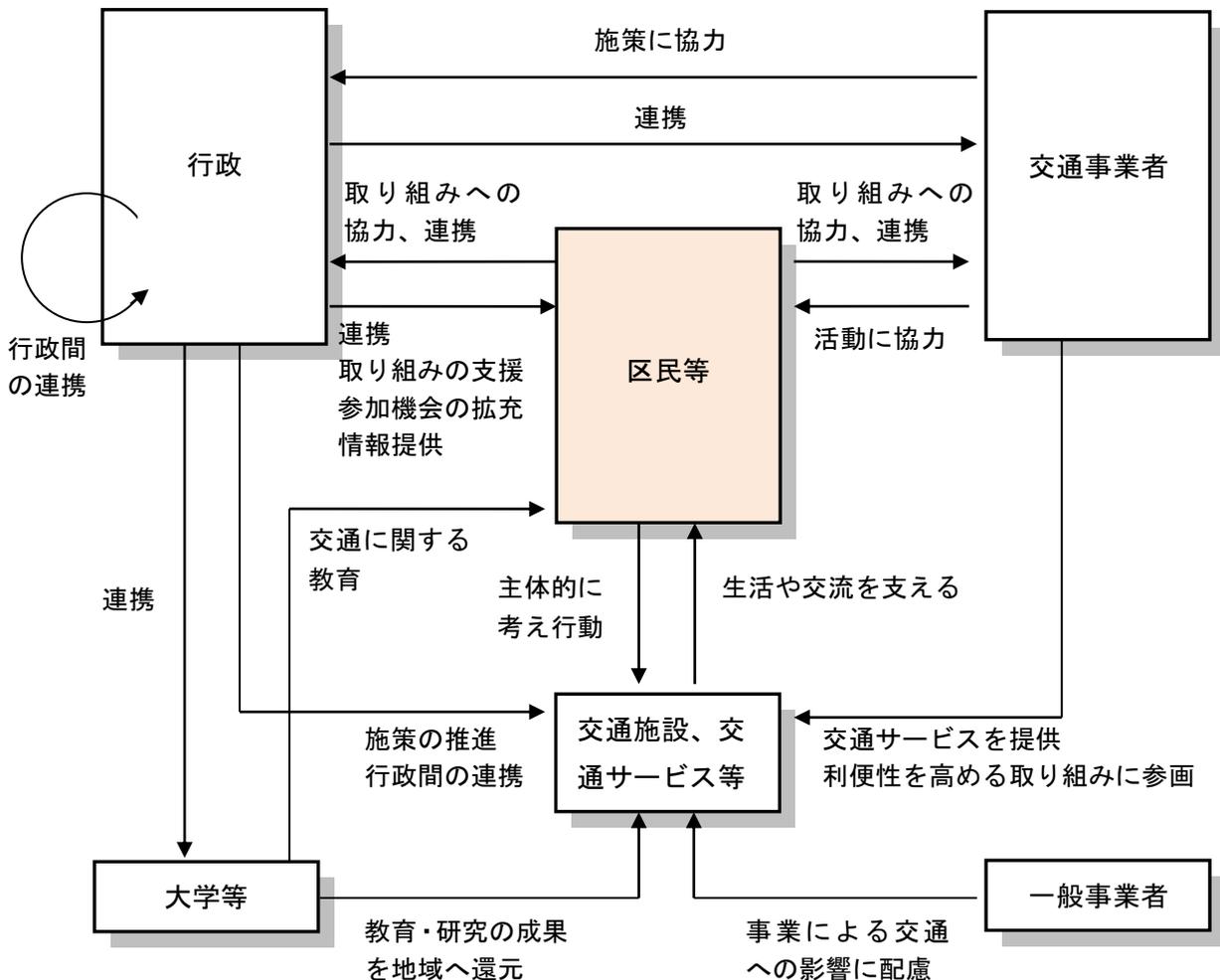
大田区は、羽田空港があること、道路網や鉄道網などが一定程度整備されていることから、交通利便性が高いまちであると評価されることが多い。しかし、超高齢社会を迎えた中、まちづくりにも様々な動きが見られることから、今後、交通ニーズについても変化が生じることが想定される。現状にとどまることなく、既存ストックの活用と環境への配慮を図りながら、便利で安全に暮らせるまちづくりを、交通分野から進める必要がある。

そのため、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り組み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す。

・関係者が連携・協力して取り組みを進める

多様化する交通ニーズへの対応が求められる一方で、投入可能な行政資源は限られていることから、本計画では、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・協力しながら取り組みを推進していくことを目指す。

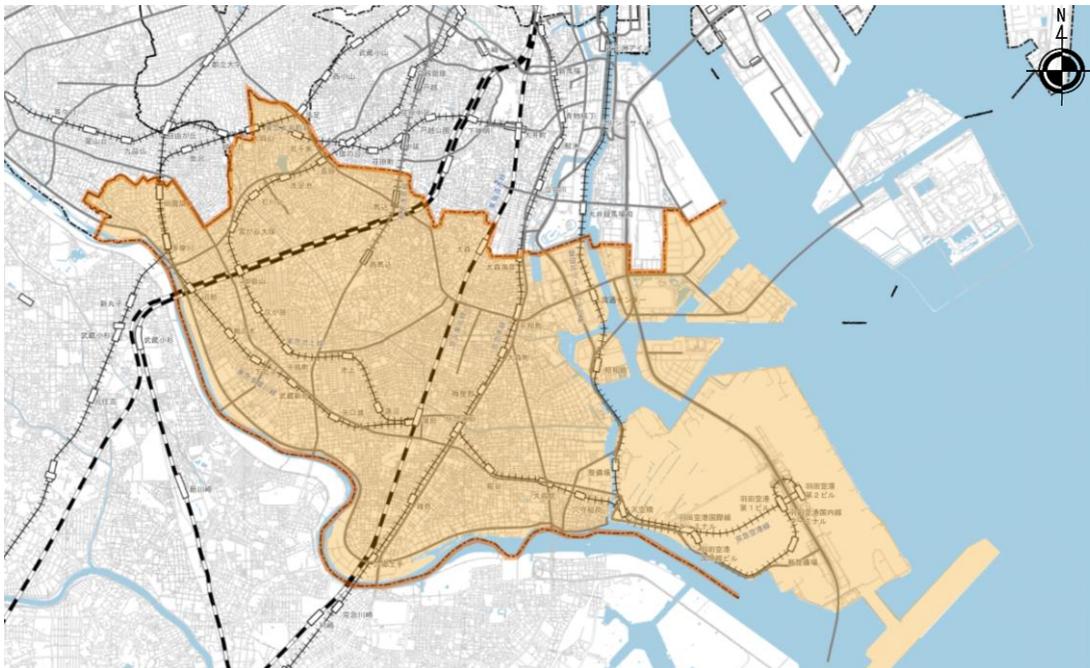
■それぞれの交通の担い手の役割



3. 計画の対象

3-1. 対象地域

対象地域は、大田区全域とする。



3-2. 本計画で対象とする取り組み

・人や物の移動に関わる施策が広く対象

本計画では、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広く対象とする。

交通手段は、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する。

また、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）も対象とする。

3-3. 計画の対象者

・区や交通事業者のほか、国、都、区民なども対象

本計画は、区や交通事業者のほか、大田区の交通に関わる国、都、区民、地域団体、一般事業者、大学等の教育機関なども対象とする。

・区が行う取り組みのほか、国や都、交通事業者、区民などの取り組みも整理

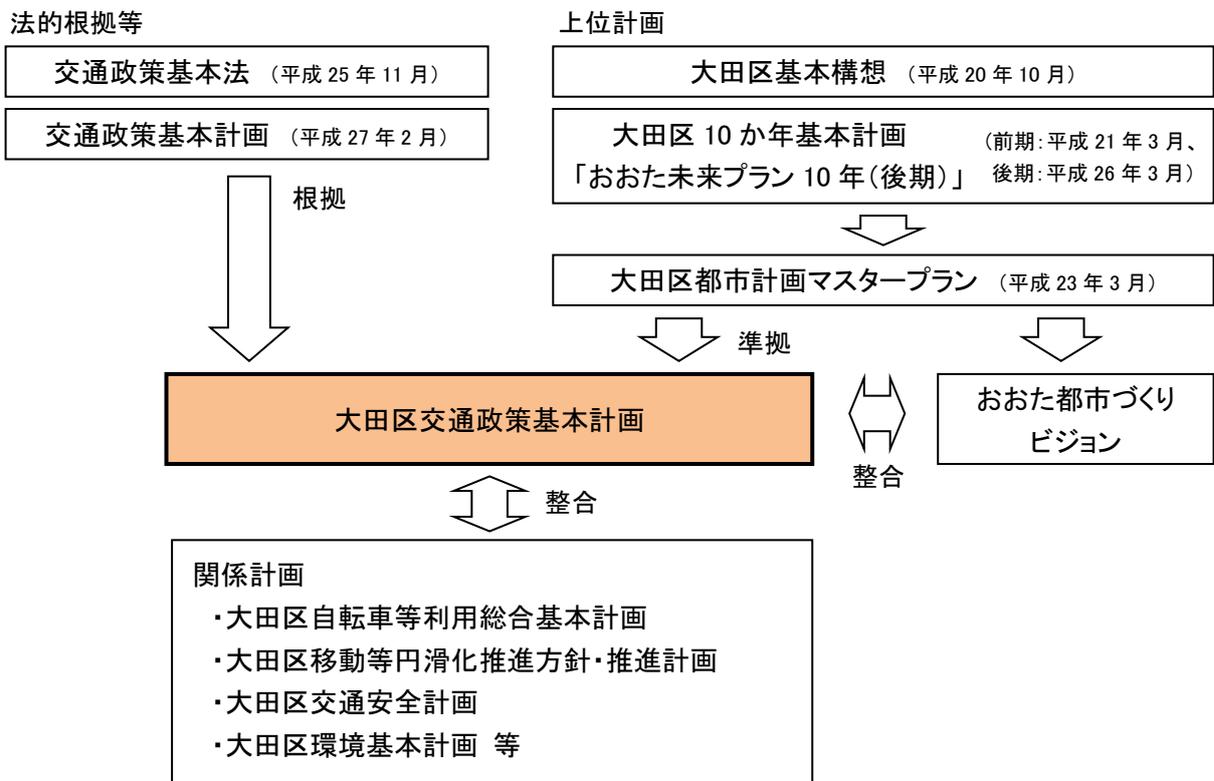
本計画では、大田区に関わる交通の取り組みを体系的に整理するため、区が行う取り組みのほか、国や都が行う取り組み、交通事業者が行う取り組み、区民や一般事業者等が行う取り組みなどについても示す。

4. 計画の位置付け

・大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画

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 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」に準拠するとともに、「おおた都市づくりビジョン」をはじめとする各関係計画と整合した、大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画である。

■制度面での計画の位置づけ



5. 目標年次

目標年次を 2028 年（平成 40 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

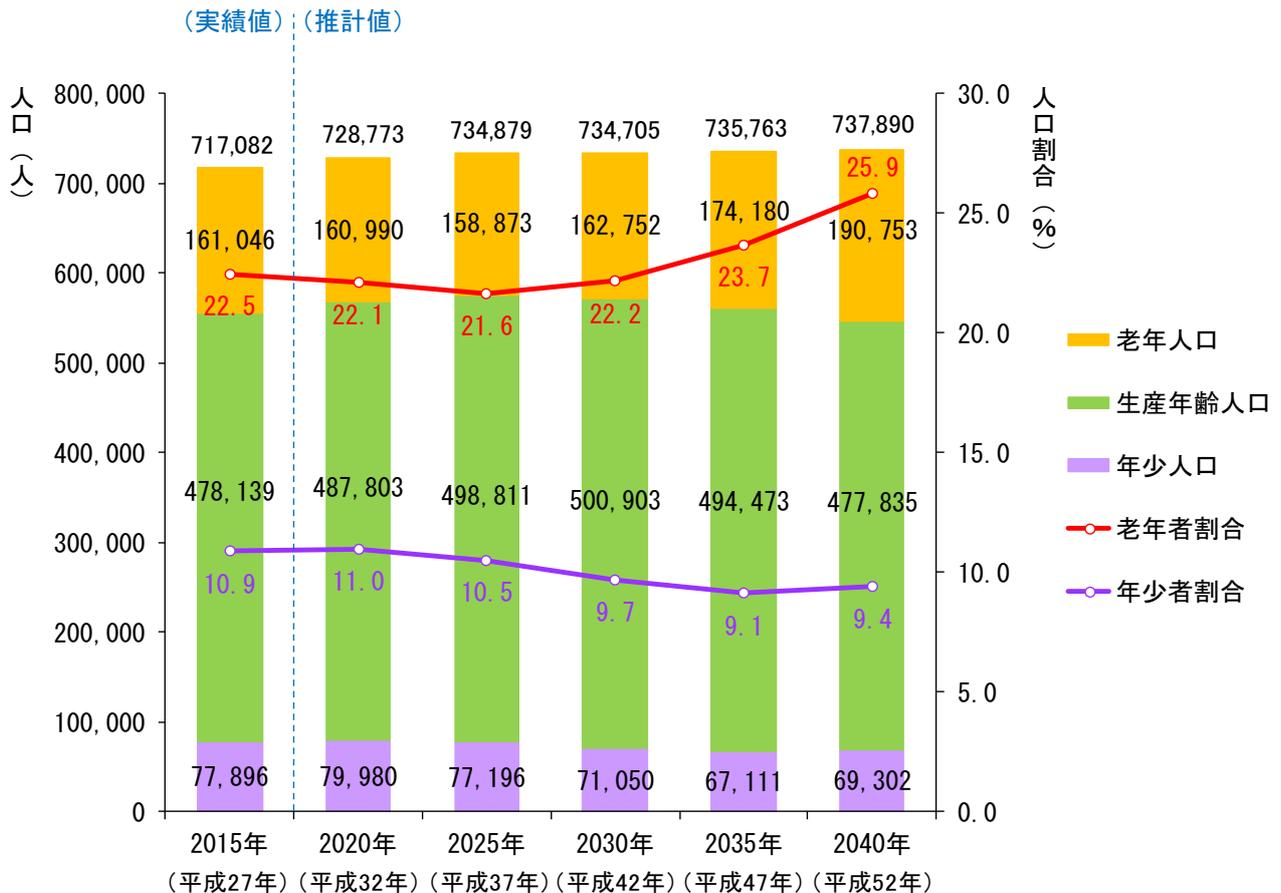
1. 交通を取り巻く社会情勢

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2020年（平成32年）をピークに減少し、2040年（平成52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、2030年（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、2040年（平成52年）には約19万人となり、老年者割合は25.9%になると推計されている。

■大田区の将来推計人口

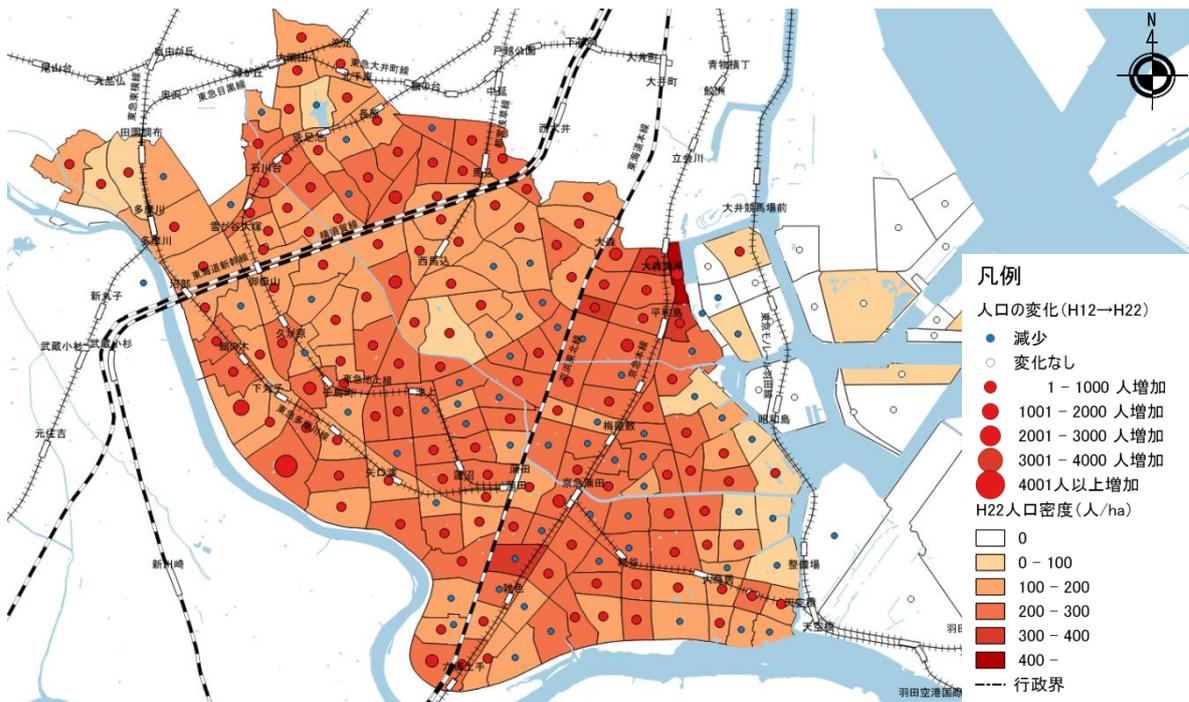


出典：大田区人口推計（大田区、平成29年3月）

(2) 人口の分布状況

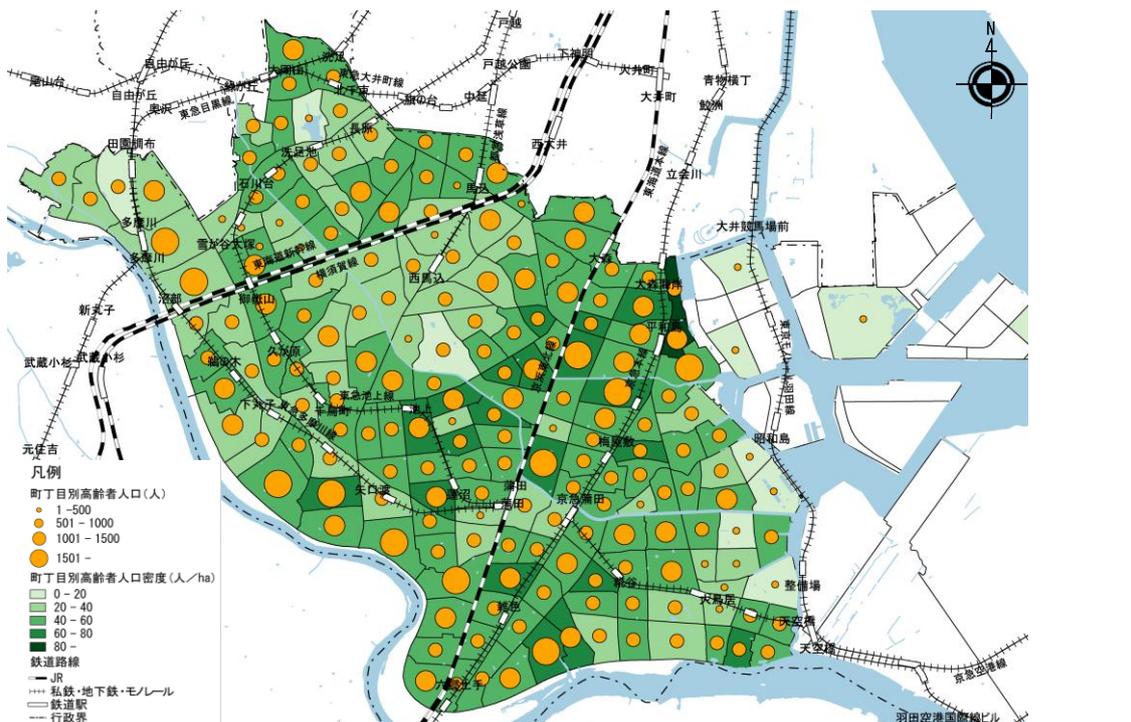
- ・多摩川沿いの地域と鉄道沿線（京浜東北線・東急線・京急線）の地区は、比較的人口が多く、人口密度が高い。また高齢者の人口密度とも高い。
- ・平成 12 年から平成 22 年の人口の変化をみると、区内各地域で人口が増加し、特に多摩川沿いの地区で人口の増加が大きい。一方、高齢者の人口密度が高い京浜東北線や京急本線の沿線の地区などで、人口の減少がみられる。

■町丁目別の人口密度と平成 12 年から平成 22 年の人口の変化



出典：国勢調査小地域集計（平成 12 年、平成 22 年）

■町丁目別の高齢者人口と高齢者の人口密度



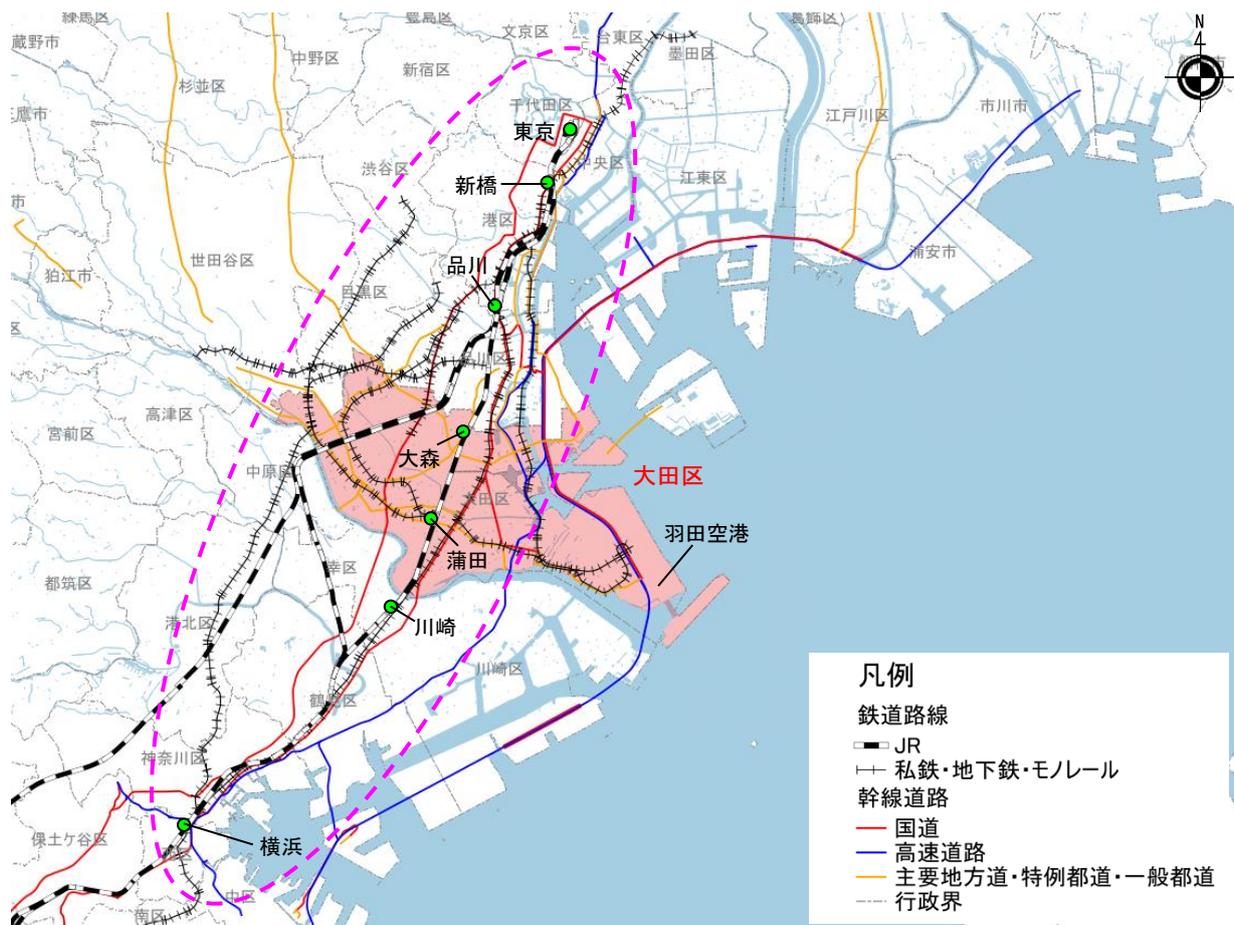
出典：高齢者人口と高齢者の人口密度は、平成 27 年 1 月 1 日現在の 65 歳以上の人口の値（大田区ホームページから）

1-2. 都市の動向

(1) 都市の状況

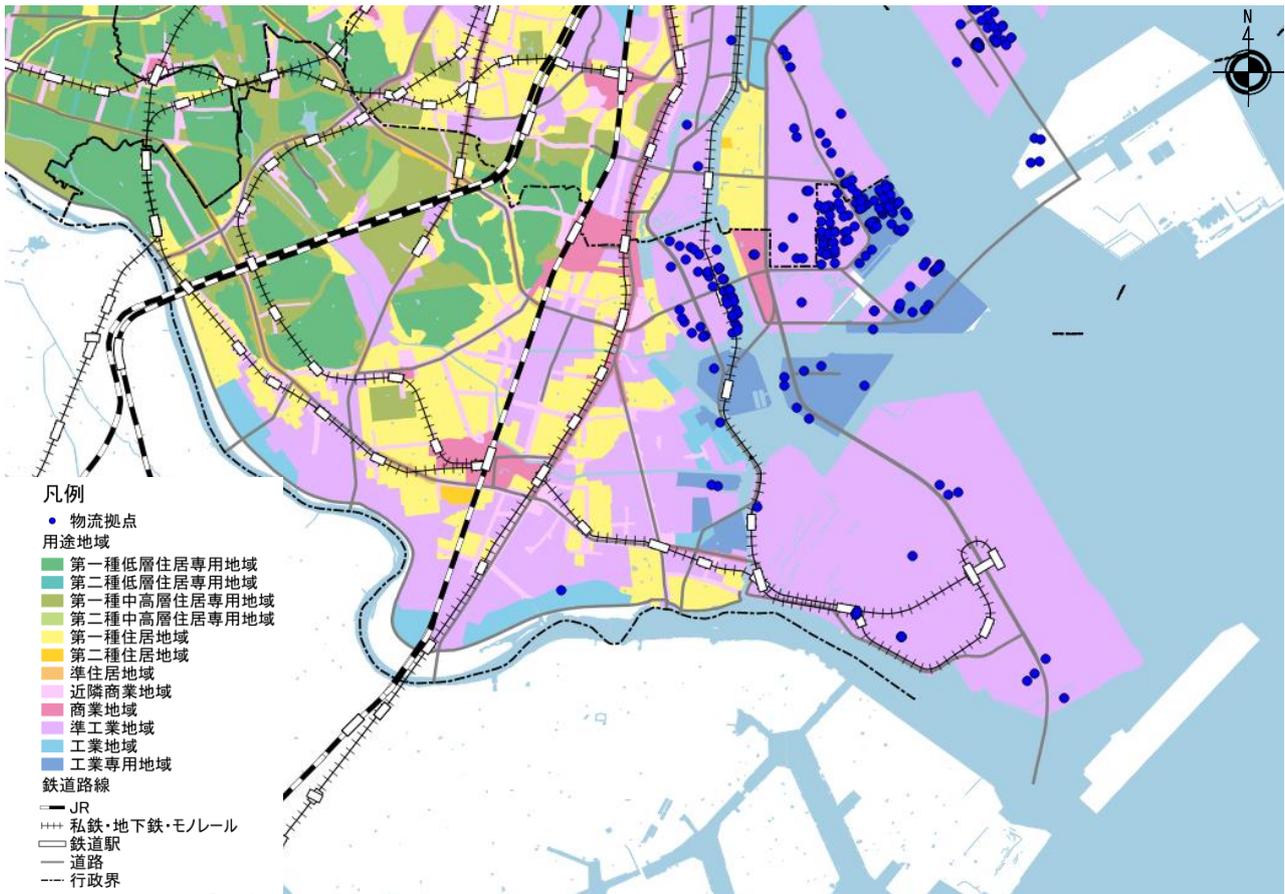
- ・大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る都市軸上にある。この都市軸上の地域は、交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきた。
- ・この都市軸上にある大田区の臨海部埋立地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成している。
- ・大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場が集まる地域であり、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

■東京都心～川崎・横浜の都市軸と大田区の位置関係



出典：国土数値情報（鉄道、道路：平成26年度）。大田区を通る鉄道路線・幹線道路のみ表示。

■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

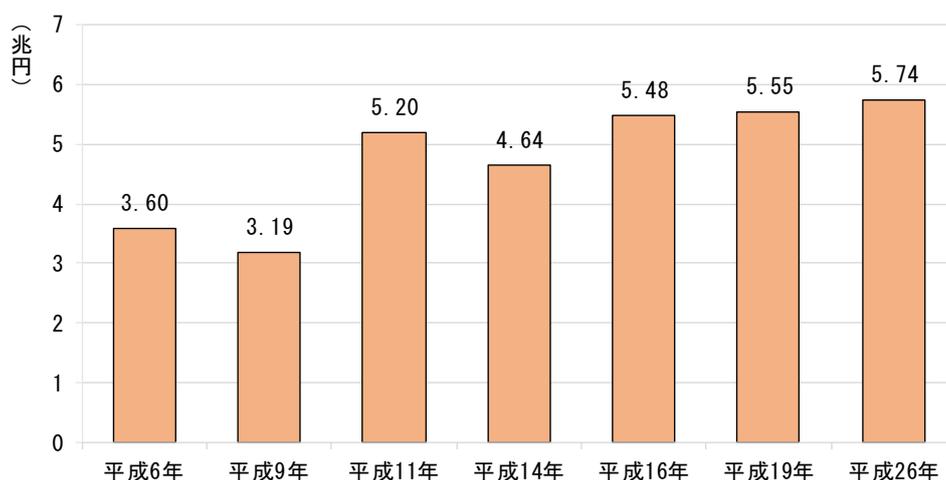
- ・羽田空港跡地第 1 ゾーンでは、周辺地域との機能連携等を図りながら、2020 年（平成 32 年）の概成を目指して、まちづくりを進めており、今後、交流人口や物流の増加が想定される。
- ・羽田空港を擁する大田区は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催を控え、国内外からの来訪者の増加が想定されており、都心部と川崎・横浜との広域拠点間に位置することから、産業や交流という面で広域的な交通結節点としての重要性が一層高まると考えられる。

1-3. 産業の動向

(1) 商業、工業の動向

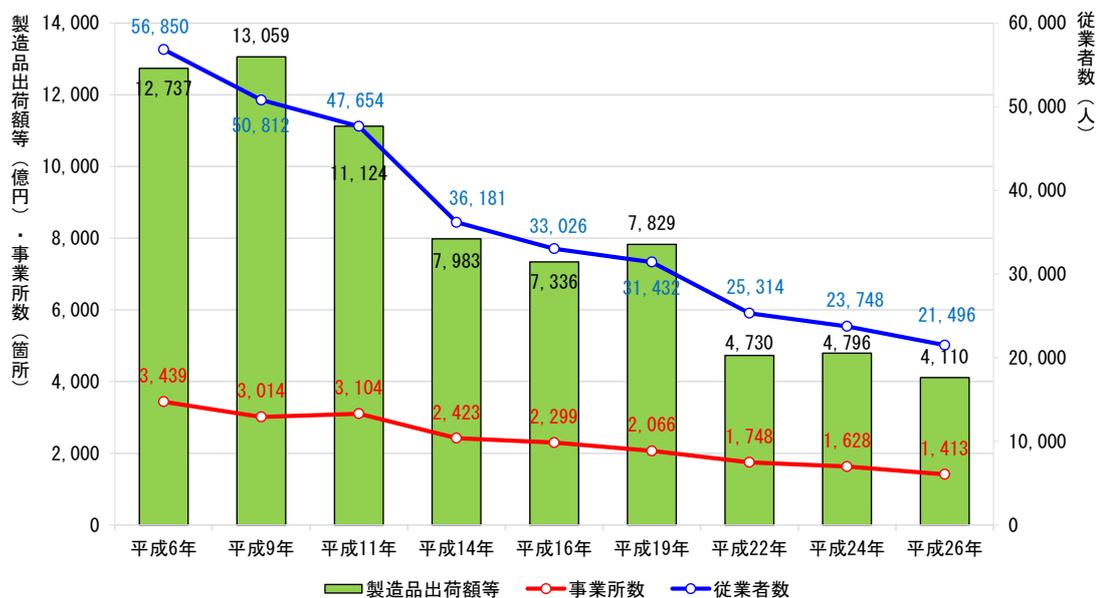
- ・大田区の商業の年間商品販売額は5兆円前後で推移している。
- ・工業についてみると、製造品出荷額等は、ピーク（平成9年）の3割に減少している。事業所数と従業者数は、ピーク（平成6年）の約4割に減少している。

■大田区の年間商品販売額の推移



出典：商業統計（平成6年～平成26年）

■大田区の製造品出荷額等・事業所数・従業者数の推移



出典：工業統計（平成6年～平成26年）

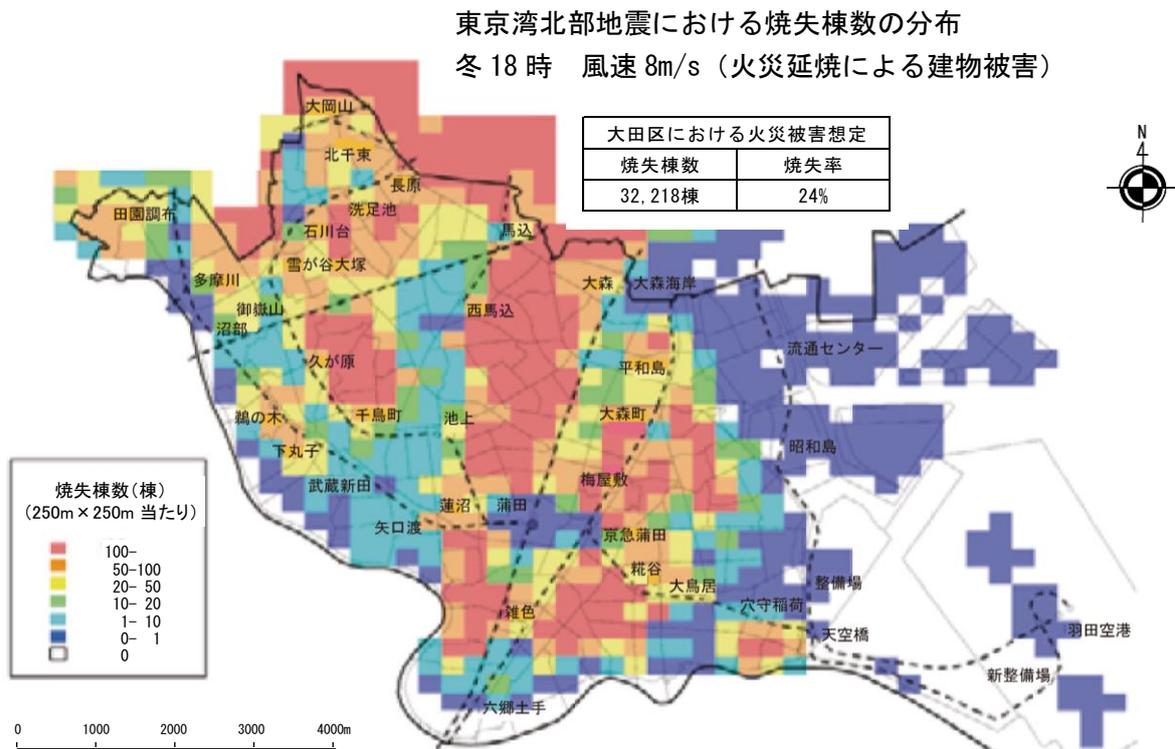
(2) 観光の動向

- ・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辺環境、身近で特徴的な公園・レクリエーション資源などが豊かであり、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 2020 オリンピック・パラリンピック開催を控え、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 という広大な面積に 72 万人以上が暮らす大田区では、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。

■火災焼失建物棟数の分布



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。
- 当該計画の取組みの方向性において、交通に関わる施策は下表のように示されている。

■大田区環境基本計画（後期）のうち特に交通に関わる施策

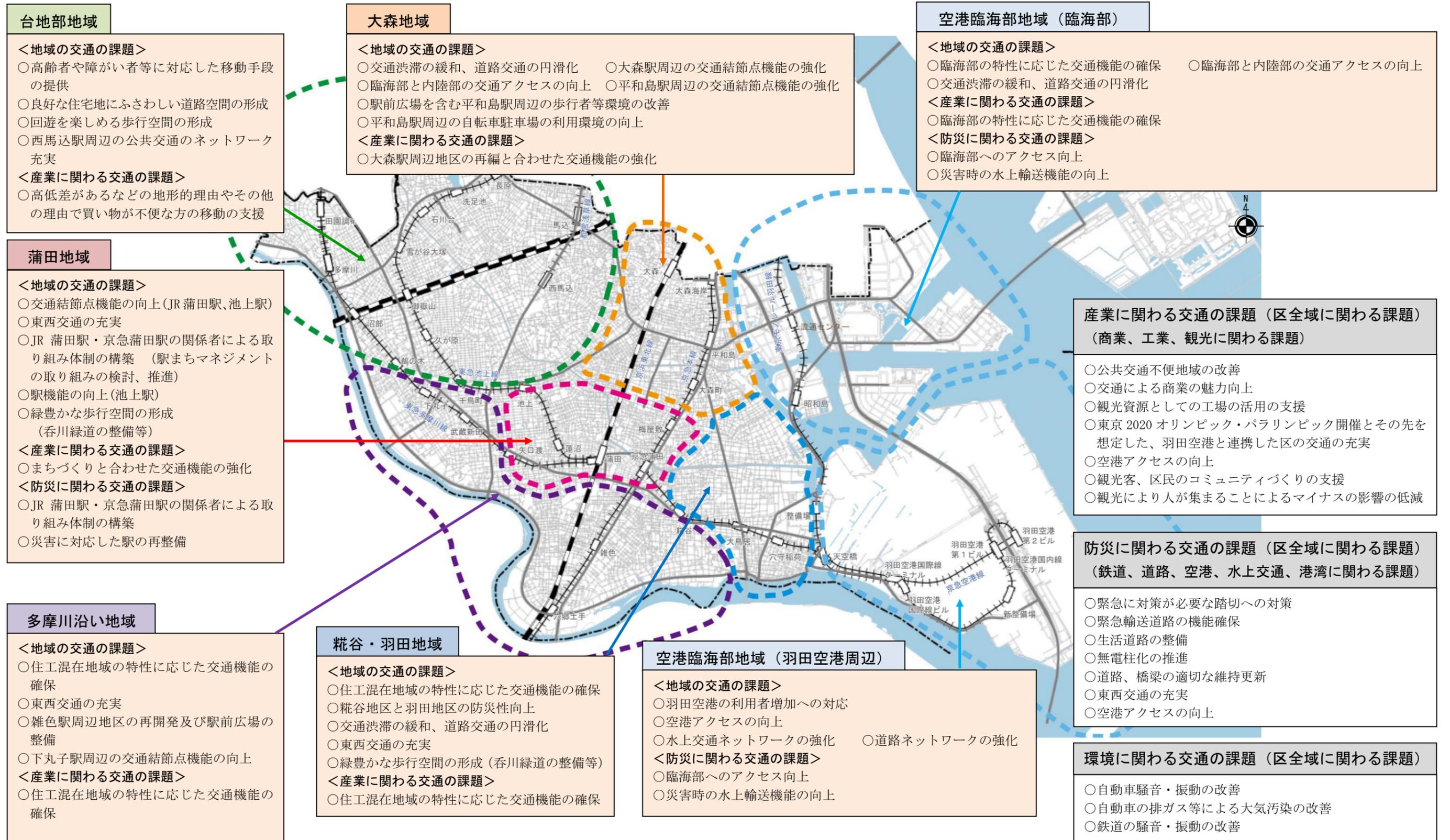
基本目標	取組みの方向性	個別施策	
B 快適で安全な暮らしの実現	B-1 沿道環境の保全対策	(1)騒音・振動対策の推進	・自動車騒音・振動調査
		(2)大気環境の保全対策の推進	・大気汚染調査 ・都市計画道路の整備
	B-2 環境保全対策	(2) 環境保全対策の推進	・鉄道騒音・振動調査
C 低炭素社会の構築	C-2 低炭素まちづくり	(1)環境にやさしいまちづくり	・中心拠点のまちづくり
		(2)交通ネットワークの構築	・空港臨海部における交通ネットワークの検討 ・新空港線「蒲蒲線」の整備推進 ・コミュニティバスの運行支援 ・自転車等利用総合対策の推進 ・公共交通の利用促進
		(4)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

- 区内の交通としては、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。
- そのほか、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

- ・ 空港や港湾の機能強化、空港や港湾へのアクセス向上、臨海部・広域的な鉄道ネットワークの強化、広域幹線道路の整備促進、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。



2-4. ライフステージに関する交通の課題

- ・幼児期から高齢期まで、ライフステージに応じて、安心かつ健康に暮らせるまちづくりを支えることができる交通を整備する必要がある。
- ・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				
		子ども有り	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)
			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)、鉄道やバスの中での「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	
	成人期(高齢者)	元気な高齢者	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、生きがいをもち活躍し、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。 ・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
支援が必要な高齢者		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	・東京2020オリンピック・パラリンピック開催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区民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		