

1 調査名称：交通政策基本計画調査検討業務委託
(平成 29 年度：債務負担行為 2 年目)

2 調査主体：大田区まちづくり推進部都市計画課

3 調査圏域：東京都大田区全域

4 調査期間：平成 28 年度～平成 29 年度
(補助調査として実施した調査期間)

5 調査概要：

平成 27 年度準備委託で整理した大田区全体の交通に関する課題等を踏まえ、平成 28 年度は、交通の特性、区民の意向を踏まえ、区の交通の現状と課題を整理し、これをもとに計画の理念、将来の交通の将来像、施策の方向性、施策内容等を検討し、交通政策基本計画の第一次素案を作成した。

平成 29 年度は、平成 28 年度の成果を受け、推進有識者会、推進協議会、庁内検討委員会を開催するとともに区民説明会やパブリックコメントなどを行い、計画内容の調整及び充実を図ることにより、大田区版の交通政策基本計画を作成した。

I 調査概要

1 調査名称

交通政策基本計画調査検討業務委託
(平成 29 年度：債務負担行為 2 年目)

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1.1 目的
- 1.2 業務概要
- 1.3 調査検討業務対象
- 1.4 業務項目及び業務フロー
- 1.5 業務概要

2. 交通政策基本計画第二次素案の作成

- 2.1 検討の経緯
- 2.2 交通政策基本計画の素案の作成
- 2.3 第 2 回区民アンケート調査の実施

3. 検討会議等の運営補助

- 3.1 検討会議等の実施概要
- 3.2 推進有識者会
- 3.3 推進協議会
- 3.4 推進庁内検討委員会

4. 区民説明会等の開催支援

- 4.1 区民説明会等の開催概要
- 4.2 区民説明会等の開催支援

5. パブリックコメントの支援

- 5.1 パブリックコメントの概要
- 5.2 パブリックコメントの支援
- 5.3 パブリックコメントの意見の整理

6. 交通政策基本計画の作成

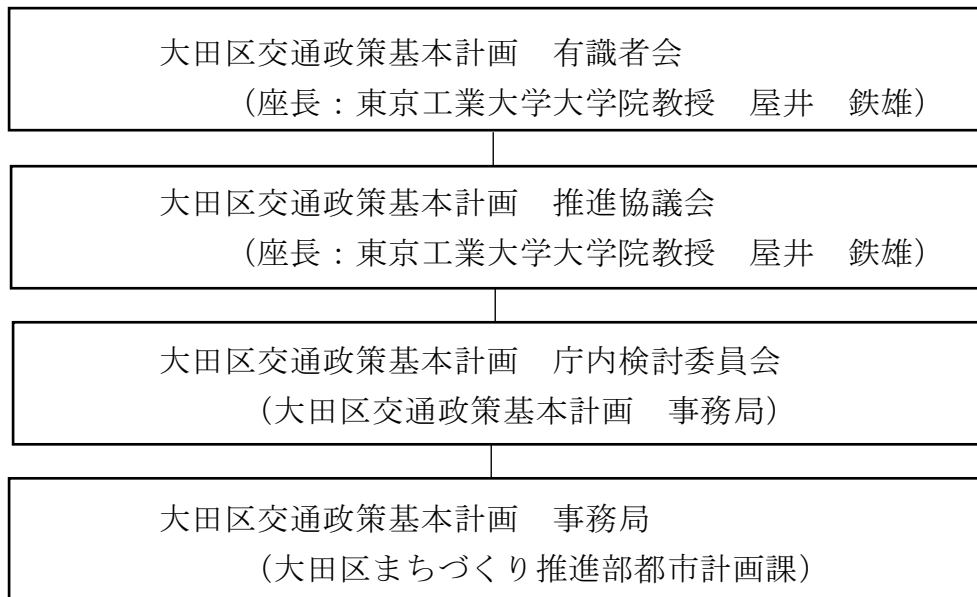
7. 公表用冊子および報告書の作成

- 7.1 公表用冊子の作成
- 7.2 報告書の作成

資料編

- 1. 第 2 回区民アンケートのアンケート調査票等
- 2. 大田区交通政策基本計画
- 3. 大田区交通政策基本計画 概要版

3 調査体制



4 委員会名簿等：

有識者会

	所属等・職名	氏名
座長	東京工業大学環境・社会理工学院教授	屋井 鉄雄
副座長	首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授	清水 哲夫
委員	中央大学研究開発機構教授	秋山 哲男
委員	筑波大学大学院システム情報工学研究科准教授	谷口 綾子
委員	大田区企画経営部長	川野 正博 (平成 28 年度) 市野 由香里 (平成 29 年度)
委員	大田区地域力推進部長	鴨志田 隆
委員	大田区観光・国際都市部長	河野 秀夫 (平成 28 年度) 近藤 倫生 (平成 29 年度)
委員	大田区福祉部長	中原 賢一
委員	大田区こども家庭部長	後藤 清
委員	大田区都市基盤整備部長	荒井 昭二 (平成 28 年度) 齋藤 浩一 (平成 29 年度)
委員	大田区まちづくり推進部長	黒澤 明

(敬称略)

推進協議会

	所属等・職名	氏名
会 長	東京工業大学環境・社会理工学院教授	屋井 鉄雄
副会長	首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授	清水 哲夫
委 員	大田区自治会連合会会長	小山 君子 (平成 28 年度) 小原 洪一 (平成 29 年度)
委 員	東京商工会議所大田支部会長	浅野 健
委 員	大田区商店街連合会会長	平澤 久男
委 員	大田区観光協会会長	田中 常雅
委 員	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社総務部企画調整課長	塩ノ谷 浩司
委 員	東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部企画課長	小里 好臣
委 員	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部長	竹内 明男
委 員	東京モノレール株式会社 設計計画部課長	高木博司(第 5 回協議会まで) 荒井 充 (第 6 回協議会)
委 員	東急バス株式会社 運輸事業部運輸課長	依田 修(第 4 回協議会まで) 川瀬直樹(第 5 回協議会から)
委 員	京浜急行バス株式会社 経営企画部長	鬼頭 恒寛
委 員	公益財団法人東京タクシーセンター 施設管理課長	熊田博紀 (第 4 回協議会まで) 玉田隆広(第 5 回協議会から)
委 員	国土交通省東京航空局 東京空港事務所総務部長	古舘 康男 (平成 28 年度) 宮藤 三雄 (平成 29 年度)
委 員	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所交通対策課長	三條 憲一
委 員	東京都都市整備局交通企画課長	谷崎 馨一
委 員	東京都交通局総合技術調整担当課長	生越 啓史
委 員	警視庁蒲田警察署交通課長	高橋 哲 (第 5 回協議会まで) 宮原 利男 (第 6 回協議会)
委 員	東京湾遊漁船業協同組合理事長	飯島 正宏
委 員	東京都京浜島工業団地協同組合連合会 専務理事	中村 文彦
委 員	NPO法人都市住宅と文化施設の街づくり 研究所理事長	堀 孝至
委 員	大田区議会議員 (平成 28 年度)	田中 一吉 大橋 武司

委員	大田区議会議員（平成 29 年度）	伊佐治 剛 秋成 靖
委員	大田区都市基盤整備部長	荒井 昭二（平成 28 年度） 齋藤 浩一（平成 29 年度）
委員	大田区まちづくり推進部長	黒澤 明
委員	大田区企画経営部企画課長	山田 良司
委員	大田区地域力推進部地域力推進課長	須川 孝芳（平成 28 年度） 小泉 貴一（平成 29 年度）
委員	大田区観光・国際都市部観光課長	中村 純子
委員	大田区福祉部福祉管理課長	青木 毅（平成 28 年度） 張間 秀成（平成 29 年度）
委員	大田区福祉部障害福祉課長	酒井 敏彦
委員	大田区こども家庭部子育て支援課長	杉村 由美（平成 28 年度） 浜口 和彦（平成 29 年度）
委員	大田区まちづくり推進部都市計画課長	保下 誠
委員	大田区まちづくり推進部空港臨海部調整 担当課長	浦瀬 弘行
委員	大田区まちづくり推進部都市開発課長	大木 康宏
委員	大田区まちづくり推進部地域整備担当 課長	近江 淳一
委員	大田区まちづくり推進部副参事地域整備 担当	三本木 淳治
委員	大田区都市基盤整備部都市基盤管理課長	明立 周二
委員	都市基盤整備部都市基盤計画調整担当 課長	谷田川 泰（平成 29 年度）

（敬称略）

II 調査成果

1 調査目的

平成 25 年 1 1 月に成立した「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）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。

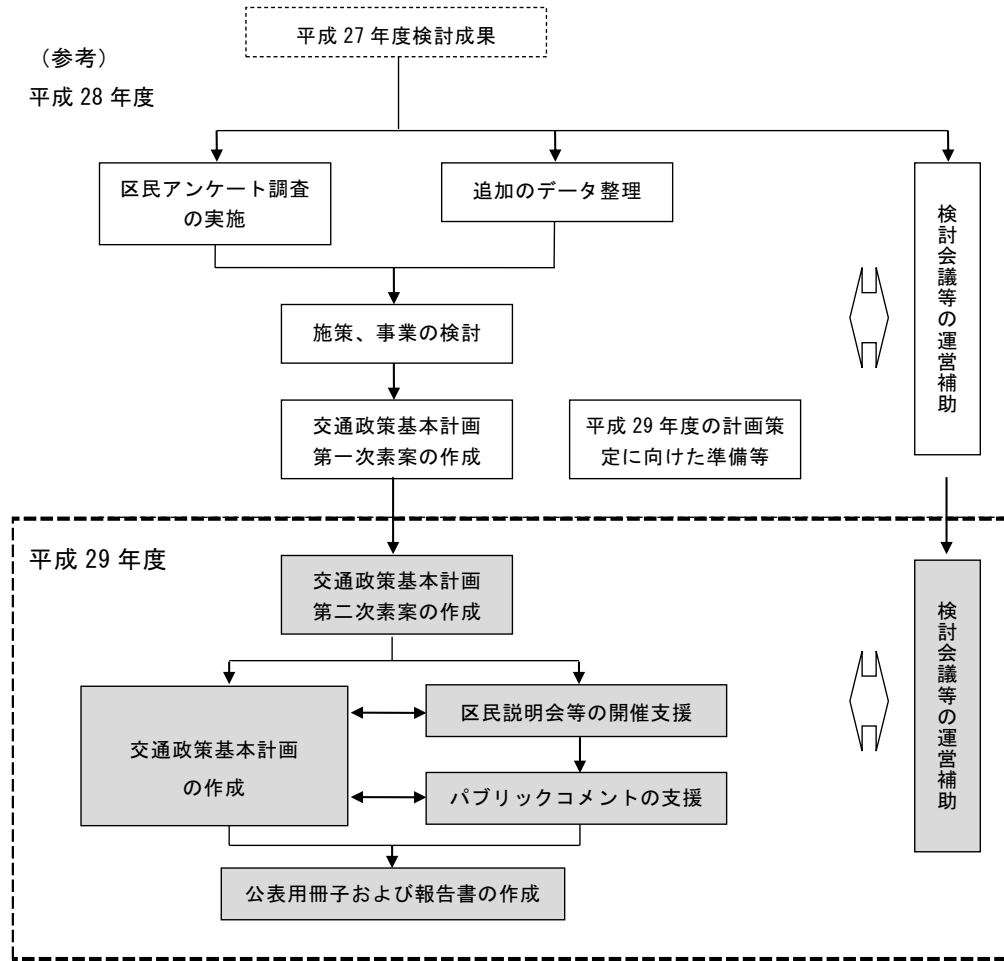
大田区は、羽田空港や臨海部から台地部など様々な地域特性がある中で、多様な交通上の課題を抱えており、交通政策基本法ならびに交通政策基本計画の理念を踏まえ、少子高齢化などの社会情勢を踏まえて、交通体系全体を見直した総合的な交通計画を策定する必要がある。

そのために、平成 27 年度交通政策基本計画調査検討業務委託で整理した課題等を踏まえ、有識者会、協議会、庁内検討委員会を運営しながら、平成 28 年度、29 年度の 2 ヶ年で大田区版の交通政策基本計画を取りまとめることを目的とするものである。

平成 28 年度は、交通の特性、区民の意向を踏まえ、区の交通の現状と課題を整理し、これをもとに計画の理念、将来の交通の将来像、施策の方向性、施策内容等を検討し、交通政策基本計画の第一次素案を作成した。

平成 29 年度は、平成 28 年度の成果を受け、推進有識者会、推進協議会、庁内検討委員会を開催するとともに区民説明会やパブリックコメントなどを行い、計画内容の調整及び充実を図ることにより、大田区版の交通政策基本計画を作成した。

2 調査フロー



3 調査圏域図

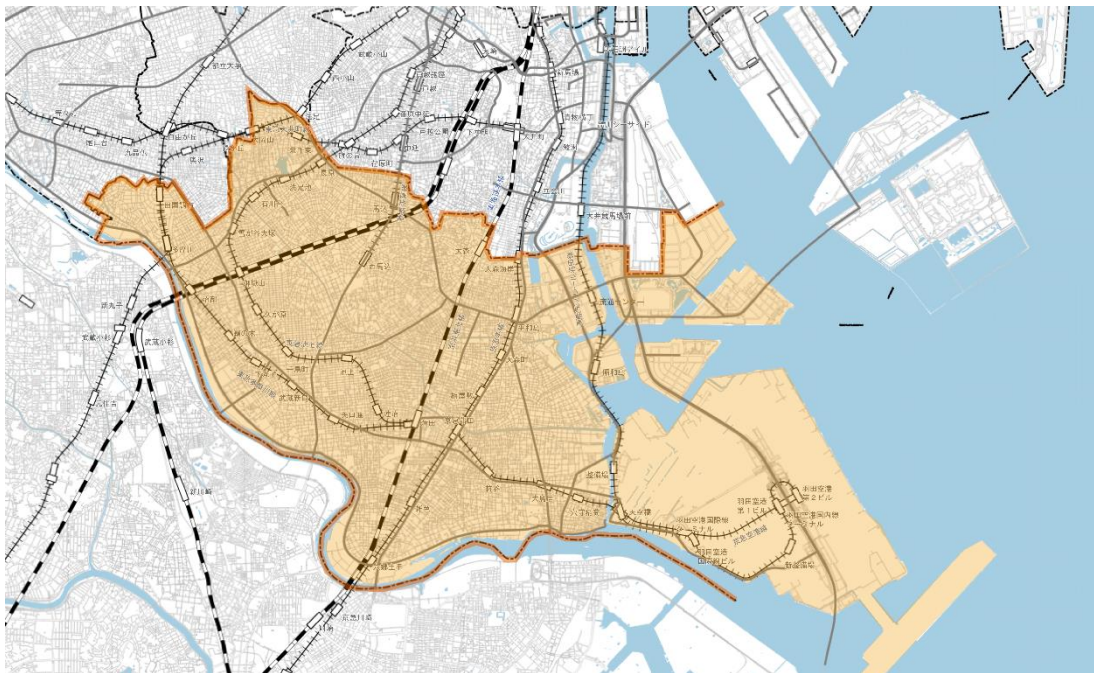


図 大田区全域

4 調査成果

4.1 計画策定の背景と目的

平成25年11月に「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）が策定され、地方公共団体は交通に関する施策を、まちづくり等の視点を踏まえながら、総合的に実施することが求められるようになった。

現在、大田区は、さらなる高齢社会の進展、都市間競争の激化が進む中、インフラの老朽化、地球環境問題など課題に直面している。また、首都直下地震等の巨大災害の危機にも着実に備える必要がある。

そこで、幼児期から高齢期までなどのライフステージに応じて安全・安心かつ健康に暮らせるまちづくりのために、人や物の移動に関わる課題を着実に解決し、交通利便性をさらに高めることが求められている。

また、羽田空港や空港へのアクセス（鉄道、バス、舟運など）の機能向上等が国や都によって進められており、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が求められている。

区内の再開発や羽田空港跡地の整備等の大規模な事業が進むとともに、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ「新空港線（蒲蒲線）」の計画や臨海部における水上交通活用の動きなど、街と区内の交通が大きく変化しつつある。

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。

またそこに住む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ICT（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る。

このような背景を踏まえ、大田区基本構想や大田区基本計画に示された都市像の実現を図り、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として「大田区交通政策基本計画」を策定する。

この計画を、行政や交通事業者とともに、区民、一般事業者、大学などの多様な主体が協力、連携し実行することで、多様な特性を有する大田区の交通について計画的に施策を展開し、より良い大田区にするための交通環境の実現と、持続可能なまちづくりを進めていく。

4.2 計画の対象

(1) 対象地域

対象地域は、大田区全域とする。

(2) 本計画で対象とする取り組み

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) 計画の対象者

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。

また、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。

4.3 計画の位置付け

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、「大田区環境基本計画（後期）」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。

4.4 目標年次

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

4.5 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

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。

これらのことを踏まえ、本計画の理念を、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の総合的な充実を目指す（グローバル to コミュニティ）。

それを受けて、キャッチコピーを

大田G2C 2030
(Ota Global to Community 2030)

と設定する。

※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る。また、計画の目標年次は平成40（2028）年であるが、キャッチフレーズでは切りの良い2030としている。

(2) 目標

「大田区の交通の理念」の実現に向けて、具体的な取り組みを推進していくため、「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、目標ごとに基本方針を定め、施策の着実な推進を図ることとする。

○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

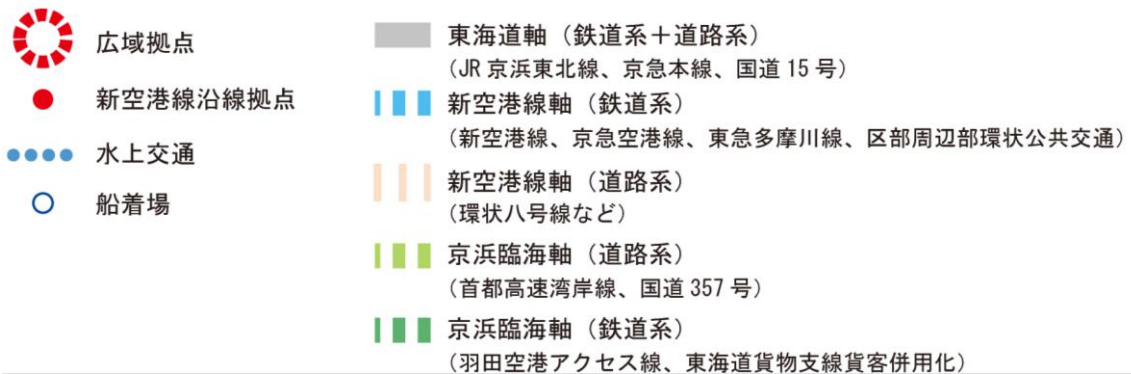
○環境

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

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あり、各地域の交通の将来像については計画本編に記載している。



- ・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する。
- ・新空港線沿線拠点：新空港線の整備とあわせた重点地区。
（下丸子の駅改築、交通結節機能整備。その他後背地からのアクセスの強化等）

区内交通の将来像（イメージ）



4.6 基本方針と施策の方向性

目標ごとに基本方針を定め、施策の着実な推進を図る。

目標「暮らし」を実現するための基本方針

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る。

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る。

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る。

施策の方向性

- ・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
- ・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

目標「都市の活力」を実現するための基本方針

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る。また工業を支える環境をつくる。

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、周遊性の向上を図る。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う。

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する。

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する。

施策の方向性

- ・ 商業に関わる交通環境の充実
- ・ 工業に関わる交通環境の充実

- ・ 羽田空港と連携した観光の支援
- ・ 生活交通と観光交通との連携の支援
- ・ 外国人のための移動の支援
- ・ 交通による交流の場の充実
- ・ 水辺空間へのアクセスの強化

- ・ 羽田空港跡地を活かしたまちづくりの推進
- ・ 公共交通の機能向上
- ・ 道路交通の機能向上

- ・ 道路の防災性の強化
- ・ 公共交通の防災性の強化

目標「環境」を実現するための基本方針

1. 地球温暖化対策の促進

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する。

2. 都市の環境負荷の低減

ヒートアイランド現象対策、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る。

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る。

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する。

施策の方向性

- ・ 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

- ・ ヒートアイランド現象の改善
- ・ 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
- ・ 道路の防災性の強化
- ・ 水上交通による防災性の強化

4.7 リーディングプロジェクト

特に重点的・先導的な取り組みを「リーディングプロジェクトの方向性」として選定した。平成30年度以降、リーディングプロジェクトに優先順位をつけ、プロジェクトチームを設置して具体的な検討を行い、以降、これに基づき取り組みを進める。

表 リーディングプロジェクトの概要

暮らし	<ul style="list-style-type: none"> ○生活に密着した自転車を通じて誰もが安全快適に過ごせるまちづくりを進める。 ○誰もが円滑に移動できるまちづくりを進める。 ○ICTを活用した総合的なまちづくりを交通から推進する。
都市の活力	<ul style="list-style-type: none"> ○新空港線を整備し、区民や来訪者の移動を活性化させ、区内回遊性の拡大を目指す。 ○“空港臨海部”を次世代交通で支える。
環境	<ul style="list-style-type: none"> ○環境にやさしい交通施策を推進する。 ○安全・安心で災害に強いまちづくりに寄与する交通環境の充実を目指す。

4.8 計画の推進に向けて

(1) 計画を推進するための担い手の考え方

この計画を進めていくためには、区、交通事業者だけでなく、区民、市民団体、大学等の教育機関、国、都などが、それぞれの役割に基づき、協力、連携することが求められる。

(2) 計画の点検・評価と見直し

この計画に基づいて交通に関する取り組みを実施し、節目ごとに進捗状況の点検・評価を行いながら、必要に応じて取り組みを改善して進めていく。

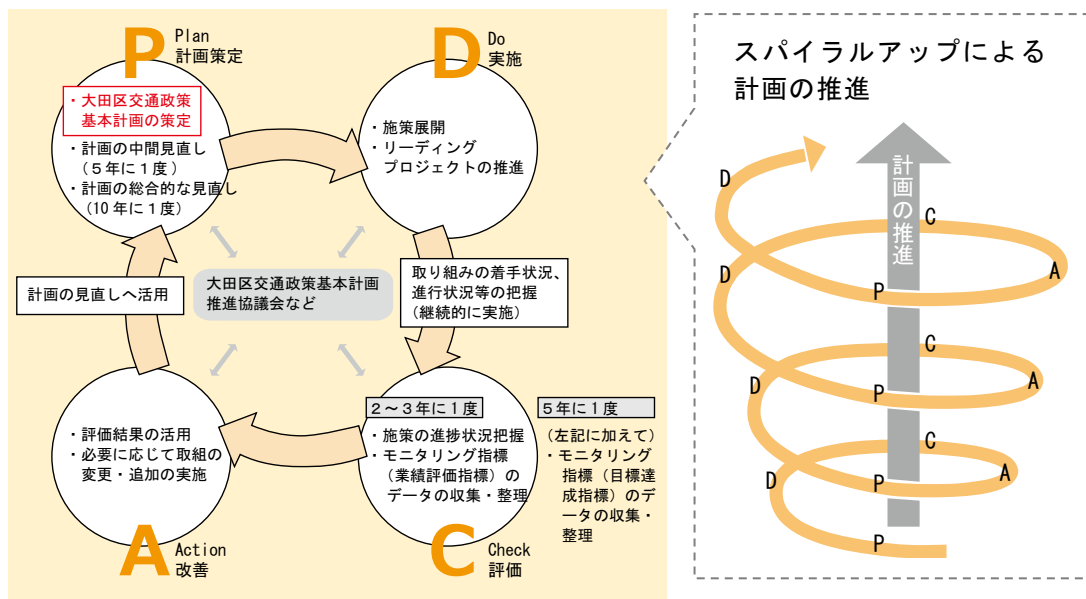


図 PDCA マネジメントサイクルのイメージ