

# 下丸子1・2号踏切の抜本的な対策について

交通臨海部活性化特別委員会  
令和2年5月13日  
まちづくり推進部 資料28番  
所管 都市計画課

令和元年7月に報告した内容

下丸子1号踏切：歩行者ボトルネック踏切 下丸子2号踏切：自動車ボトルネック踏切	→	平成29年1月に踏切道改良促進法により指定される	→	抜本的な対策が必要
形 式	① 歩行者横断施設	② 下丸子駅舎の橋上駅舎化	③ 下丸子駅付近の鉄道立体化	
概略図				
対策方法	下丸子1号踏切に立体横断施設(歩行者跨線橋または駅構内跨線橋)を設置。	下丸子駅を橋上駅舎化し、自由通路を併設。	鉄道を立体化し、下丸子1・2号踏切の除却。	
対策の効果	・下丸子1号踏切の横断歩行者が縮減される。	・駅利用に係る踏切横断が無くなり、歩行者ボトルネックが解消される。	・踏切除却により、自動車ボトルネックおよび歩行者ボトルネックが解消される。	
主な課題	・横断施設の導入スペースの確保が必要。 ・すべての歩行者が横断施設を利用することは見込めず、歩行者ボトルネックは解消されない。 ・下丸子2号踏切の自動車ボトルネックは解消されない。	・駅舎部の昇降施設整備のために周辺用地の取得が必要。 ・下丸子1号踏切は橋上駅舎にしても除却できない。 ・下丸子2号踏切の自動車ボトルネックは解消されない。	・下丸子1・2号踏切は、東京都の「鉄道立体化の検討対象区間」の優先20区間に含まれていない。 ・立体化するためには、駅前広場整備など駅周辺まちづくり計画が必要。	

令和元年度は、抜本的な対策として有効な鉄道立体化を進める中で課題となっている「駅前広場整備など駅周辺まちづくり計画」について検討をおこなった。

## (1) 駅周辺まちづくり計画について

### ■ 下丸子の広域的・中域的な役割(抜粋)

- ▲広域商業・業務(スクエア) ▲先端産業(羽田空港周辺)
- 地域資源を活かした新たな価値を生み出す場
- 既存の産業集積(町工場等)を支え発展させる機能

### ■ 20年後想定される出来事・事象

- ①新空港線の開通により、羽田空港と新宿・渋谷に直結
- ②産業構造の転換(AIやIoT、医療・福祉分野の進化)
- ③新しいものづくり拠点の形成(羽田空港跡地、殿町キングスカイフロント、新川崎等)
- ④少子高齢化、人口減少の進展
- ⑤台風や集中豪雨などの自然災害の激甚化や、大規模地震のリスクの高まり
- ⑥補助28号線の整備や南武線の連立等により、自動車の広域交通ネットワーク環境の向上 等

#### ★下丸子が対応すべきこと

- ①下丸子のものづくり技術の維持・発展
  - ・交通結節機能の整備
  - ・ものづくり拠点・空間の形成
- ②自然災害への対応
  - ・安全な避難経路の確保
  - ・緊急車両の移動の円滑化
- ③高齢化への対応
  - ・モビリティの確保
  - ・歩いて楽しい空間の確保
- ④法指定踏切の対応
  - ・抜本的な対策

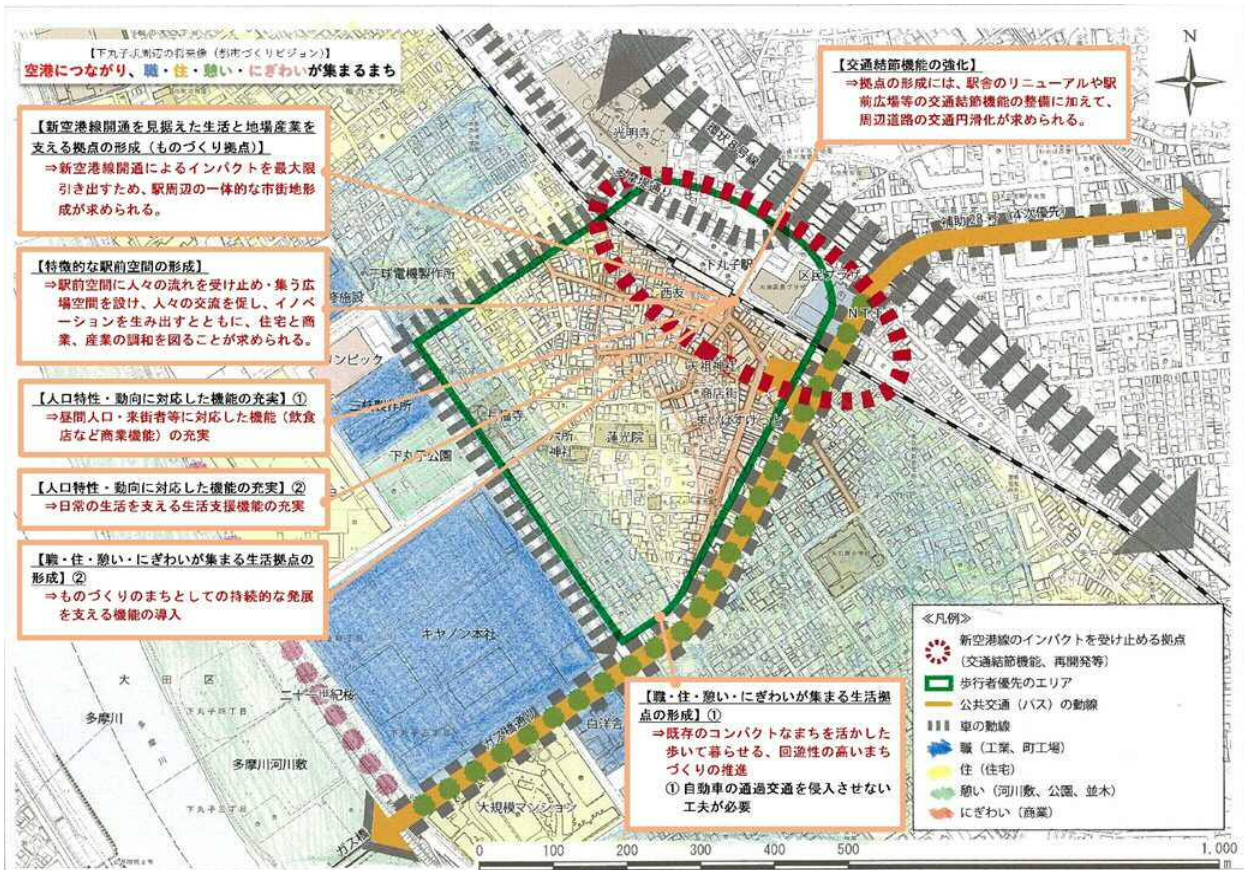
- ・唯一無二のものづくりの「下丸子ブランド」が確立
- ・安全・安心が確保され、住む場・働く場としての魅力の向上
- ・高齢者の健康寿命が長く生き生きと暮らせるまち
- ・産業集積地としてのメリットの向上

#### ★まちづくりの方向性

- 【方向性①】オンリーワンの技術力を誇る町工場の「集積+域内連携ネットワーク」の維持・発展 × 外とのネットワークの確保による「下丸子ブランド」の確立(=イノベーション)
- 【方向性②】高齢化対応 × 緊急避難円滑化 × 次世代モビリティ共存の「歩行者ネットワーク」の構築

■土地利用整備基本構想(案)

「★まちづくりの方向性」に基づき、下丸子駅周辺地区に導入すべき都市機能、活かすべき地域資源、土地利用のゾーニングを検討し、『下丸子周辺地区の土地利用整備基本構想(案)』を作成した



(2) 駅前広場整備について

以下の4ケースを示し、比較検討をした

	ケース1: 駅北側①	ケース2: 駅北側②	ケース3: 駅北側③	ケース4: 駅南側
イメージ				
主な課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前空間について、歩行者の空間と交通の空間が混在する</li> <li>・環状8号線の立体化が計画されており、立体化すると多摩堤通りの出入りの方向が制限される</li> <li>・広域的なネットワークを有する補助28号線や環状8号線とのアクセス性が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助28号線に駅広の出入口交差点を新たに設ける必要があり、既存の信号との間隔が確保できない。また、鉄道立体化により踏切が解消され交通の円滑化が図られた効果を低減させてしまう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前空間について、歩行者の空間と交通の空間が混在する</li> <li>・環状8号線の立体化が計画されており、立体化すると多摩堤通りの出入りの方向が制限される</li> <li>・広域的なネットワークを有する補助28号線や環状8号線とのアクセス性が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地権者数が多く事業の合意形成に時間がかかる可能性がある</li> </ul>

■駅前広場のスペック(現段階における案)  
 ・バス: 2台(路線バス+コミュニティバス) ・タクシー: 1台 身障者用: 1台 ・キス&ライド: 複数台 ・面積規模は約4~5千㎡程度を想定