

下丸子駅周辺地区の
まちの将来を考える会（勉強会）
～ 第7回～

令和4年12月19日（月）
18：00～20：00

【次第】

1. 開会あいさつ
2. 下丸子駅周辺地区まちづくり構想（案）について
3. ワークショップ
『まちづくり構想（案）について考えよう②！』
4. 講評
5. 閉会

下丸子駅周辺地区まちづくり構想（案）について

■これまでとこれからの流れ

【前回】 これまでの皆さまから頂いたご意見を踏まえた
「まちづくり構想（素案）」について意見交換

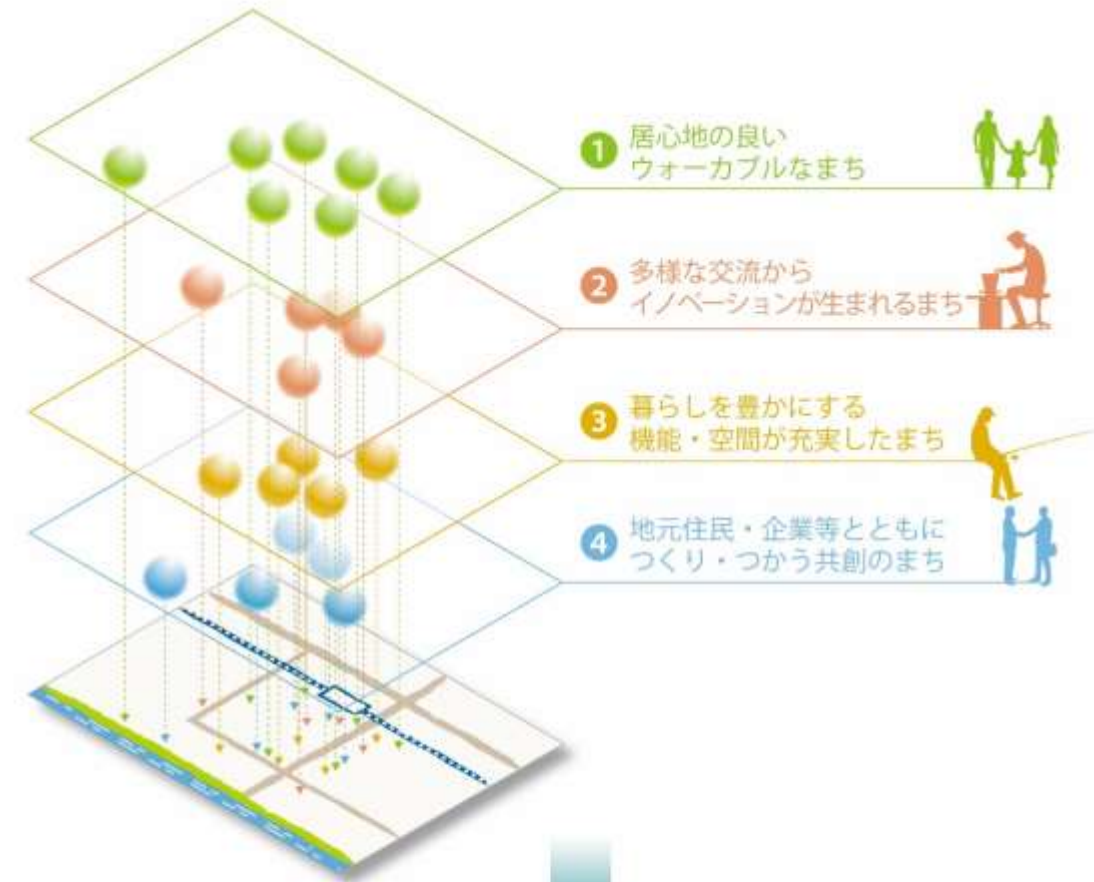
【本日】 前回勉強会及び研究会で頂いた意見を踏まえた
「まちづくり構想（修正案）」について再度意見交換を行う

パブリックコメント（令和5年1月13日～2月2日）
住民説明会（令和5年1月13日、14日／大田区民プラザ）
オープンハウス（令和5年1月14日／大田区民プラザ）

パブリックコメント等で頂いた意見を踏まえ
「まちづくり構想」としてとりまとめ・公表

■全体について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	4つの目指す姿に対して対象となる場所や人は異なるのか。イメージの共有が必要	<ul style="list-style-type: none"> 4つの目指す姿は、場所ごとに設定されているものではなく、レイヤーのように重なり合っている。そのため、特定の場所において複数の役割が求められる場合もある。 具体的な場所の将来イメージについては、後程別紙で説明する。



空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち
～新たな価値を生み出すまち・クリエイティブタウン～

■全体について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	空港につながるまちづくりを全体の構成にどうつなげていくか	<ul style="list-style-type: none"> • P.5の新空港線に関する記述やP.15の地区を取り巻く社会動向で新空港線の整備について表現し、それを前提に目指す姿を検討している。 • また、目指す姿において交通結節機能やものづくりの観点で空港とのつながりを表現している。
勉強会	防災・減災への取組をより具体的に記載できないか	<ul style="list-style-type: none"> • 地区の現況整理の1つとして「安全・防災」に対する記述を追加。 • また、目指す姿やその実現に向けた取組における防災に関する記述を追加。
研究会	多摩川線沿線との関係性に触れておくべき	<ul style="list-style-type: none"> • P.19の目指す姿③において、多摩川線沿線との関係性についての記述を追加。
研究会	地区の現況整理を追加するべき	<ul style="list-style-type: none"> • P.8~12にかけて地区の現況（歴史的変遷、人口・世帯数、土地利用、ものづくり、公共施設、地域資源、道路・交通、安全・防災）を整理。
研究会	鉄道立体化の手段が前提となった書きぶりとなっており、立体化を通じてどのようなまちを目指していくのか、その目的をメインで記載すべき	<ul style="list-style-type: none"> • P.17の目指す姿①やP.24の目指す姿①の実現に向けた取組方針において、記述を見直し。
研究会	SDGsの記述をするのであれば、下丸子の取組がどの指標に該当するのか整理すべき	<ul style="list-style-type: none"> • P.17~20の目指す姿、P.24~28の取組方針において、該当するSDGsの指標を追記

■目指す姿①について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	ベビーカーや車椅子の移動のしやすさや、荷捌き等への配慮を持った考え方が必要	<ul style="list-style-type: none"> • P.17の目指す姿に、ベビーカーや車椅子の方も含めた「誰もが移動しやすい」環境を整備する旨に修正 • P.24の目指す姿の取組方針「人中心の街路」に「商店や宅配の荷捌き等に対する対応」を追記
勉強会	ウォーカブルのイメージの共有が必要	<ul style="list-style-type: none"> • 今後作成する将来のイメージパースの表現を工夫 • P.22にウォーカブルの概念を整理 • 具体的な場所の将来イメージについては、後程別紙で説明・共有
研究会	鉄道立体化に伴う市街地分断の解消による回遊性の向上や、地域の一体化をもう少し強く示すべき	<ul style="list-style-type: none"> • P.17の目指す姿に「市街地分断の解消による効果」に関する記述を見直し

■目指す姿②について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	参画企業や団体でこれらのまちづくりの方針に対してどういった価値を生み出すことができるのか。お金を生み出す仕掛けを検討する必要がある	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり構想策定後、インキュベーション施設等に対する需要や管理・運営を担う団体などについて調査検討を行っていく
勉強会	イノベーション及びインキュベーション施設は必ずしも駅前だけに必要というわけではなく、分散して配置することで賑わいに広がりが見られるのではないかと	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線整備によるアクセス性の向上を活かすためには駅前に拠点が必要と考えている 上記以外にもくりらぼのような小さな活動拠点が点在していることが望ましく、その旨をP.18の目指す姿に追加
研究会	ものづくり企業の減少傾向が続いていく中で、最新技術や生活との融合によるものづくり自体のイノベーションも必要	<ul style="list-style-type: none"> P.18の目指す姿に「最新技術や生活との融合」に関する記述を追加
研究会	オープンファクトリー等の取組みにより、住民と町工場の距離感を縮めていくことが両者の共生したまちの形成にとって近道であると考えており、そのような姿も表現できると良い	<ul style="list-style-type: none"> P.18の目指す姿、P.26の取組方針に「オープンファクトリー」に関する記述を追加

■目指す姿③について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	防災・減災の観点を重視すべき	<ul style="list-style-type: none"> 目指す姿やその実現に向けた取組における防災に関する記述を追加
勉強会	地域資源を活かした、子供や子育て世代のいこいの空間が必要	<ul style="list-style-type: none"> P.19の目指す姿、P.27の取組方針に「地域資源を活かしたみずとみどりの安らぎのある空間形成」に関する記述を整理

■目指す姿④について

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 技術やアイデアのマッチング支援となる場所・仕組みづくり 古くから住んでいる人と新しく移住した人の交流の場を整備し、町会・商店街と一緒に活動できるとよい 下丸子につながりを持つみんなで作っていききたい 	<ul style="list-style-type: none"> 次回勉強会において、まちづくり構想策定後の取組み方についてレクチャー及び意見交換を行いたいと考えており、引き続き検討を進めていきたい

■その他

前回勉強会及び研究会等で頂いた意見		頂いた意見に対する対応 (オレンジ：今後対応)
勉強会	横文字が多く理解しにくい部分があるため、やさしい日本語で言い換えるや、解説を注釈として入れるなど工夫が必要	<ul style="list-style-type: none"> • 多くの方に理解して頂けるよう文言の見直しを行った • 難しい言葉に対しては最後に用語集を付けているが、製本をする段階で、各頁で確認できるように注釈をいれることを想定している
勉強会	<ul style="list-style-type: none"> • 方向性としては良いが、具体的にもう少し掘り下げたい • 20年後を見据えて、何をしていくべきかロードマップ等の作成も必要では 	<ul style="list-style-type: none"> • まちづくり構想策定後、その将来像の実現に向けた具体的な取組やプロセス等を位置付けたランドデザインの中で示していく。

■まちづくり構想（案）の構成

（構想：目次）

- I まちづくり構想について
- II 下丸子駅周辺地区に求められること
- III 下丸子駅周辺地区の現況（新規追加）
- IV 下丸子駅周辺地区の将来像
- V 将来像実現に向けた取組方針
- VI 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

I まちづくり構想について

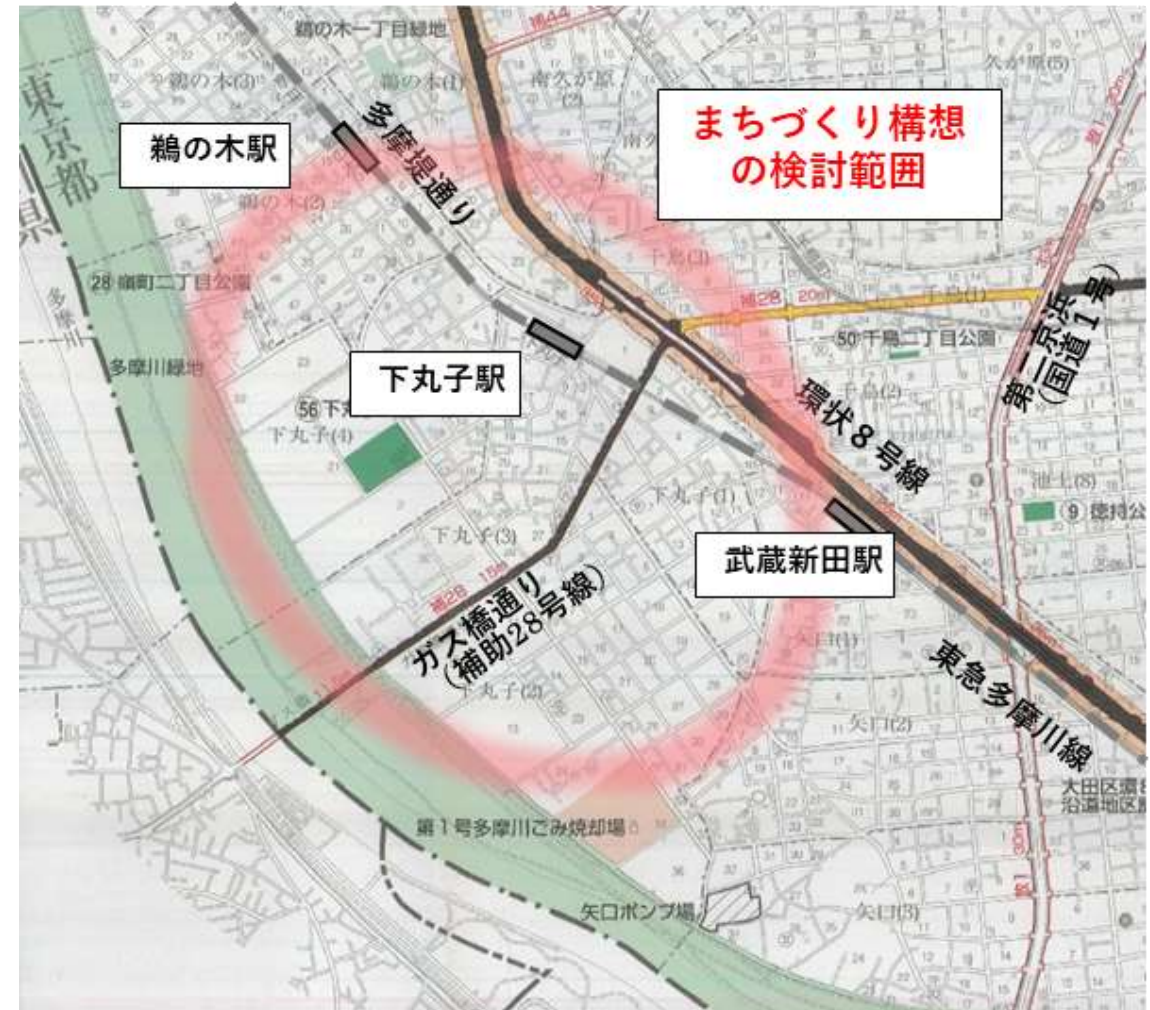
（構想：P.1）

■まちづくり構想とは

- まちづくり構想は、当地区の概ね20年後（2040年）の将来像とその実現に向けたまちづくりの方針を整理したものであり、地区の関係者と共有しながらまちづくりを推進するための指針
- 今後、地元（住民や企業）や鉄道事業者などの関係者と区が連携し、将来像の実現に向けたより具体的な取組を位置付ける「ランドデザイン」の策定に向けて深度化を図る

■まちづくり構想の検討範囲

- まちづくり構想の検討対象である「下丸子駅周辺地区」は、右図に示す範囲



II 下丸子駅周辺地区に求められること

（構想：P.2～5）

■大田区都市計画マスタープラン

- 下丸子駅周辺は「**生活拠点**」に位置づけられ、暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、**生活の中心となる拠点として維持・強化・活性化を図っていく**
- 下丸子駅周辺を含む多摩川沿い地域の方針として、**多摩川河川敷の広大な敷地や豊かな自然を維持・保全・活用**するとともに、**工場と住宅が調和した都市づくり**を進める

■おおた都市づくりビジョン

- 新空港線の整備とあわせた駅改築と交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりにより、**新空港線軸沿線地域の拠点を形成**
- 下丸子の将来像「**空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち**」

<まちの将来イメージ（おおた都市づくりビジョンより）>



II 下丸子駅周辺地区に求められること

(構想：P.6)

■勉強会の意見

○下丸子駅周辺地区の地域資源と課題

地域資源	<ul style="list-style-type: none"> ・路地の雰囲気 ・ガス橋のケヤキ並木 ・町工場のある風景 ・河川敷の二十一世紀桜 ・750年の歴史・文化のあるまち ・くりらぼ多摩川など地域コミュニティの場 ・多摩川の河川敷や下丸子公園などにおけるスポーツを中心としたアクティビティ機能 等
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自動車が錯綜しており、安心して歩ける環境が整っていない ・子供が遊べる場所や、地域住民と交流できる場所が少ない ・鉄道によって南北市街地が分断され、踏切部では歩行者や車が混雑 ・駅とバス停が離れており乗り継ぎが不便 ・町工場の減少、集積の維持が困難 等

○下丸子駅周辺地区の将来の姿

将来の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・防災の備えがなされている安心・安全なまち ・子供が多く、駅周辺に賑わいがあるまち ・失敗を恐れずチャレンジできる、チャレンジしたくなるまち ・まちの歴史やものづくり文化など、すべての世代で学びのあるまち ・多摩川の河川敷や下丸子公園などにおいて様々なアクティビティを楽しめるまち ・子育てしやすく、駅周辺で一通りの施設が揃う暮らしやすいまち ・歴史や自然、雑多な雰囲気など、下丸子らしさを感じられるまち ・古き良き東京の雰囲気が残る、ふるさとになるまち ・誰にでも優しく、居心地のよいまち 等
------	---

Ⅲ 下丸子駅周辺地区の現況（新規追加）

（構想：P.8～12）

（1）歴史的変遷

（2）人口・世帯数の動向（下丸子1～4丁目を対象に整理）

（3）土地利用の状況

（4）ものづくり

（5）公共施設

（6）公園・緑地・河川

（7）道路・交通

1) **道路**：都市計画道路 / 避難道路 / 道路基盤の状況

2) **交通**：鉄道施設の現状 / バス交通の現状 / 自動車交通の現状 / 歩行者・自転車交通の現状

（8）安全・防災

1) **安全**

2) **防災**

IV 下丸子駅周辺地区の将来像

(構想：P.13)

■下丸子駅周辺地区の「強み」

- 旧池上道の交通の要衝として栄え築いた歴史・文化
- 日本を代表する大手企業と高い技術力を持った町工場の集積地
- 夜間人口よりも昼間人口の方が多いポテンシャルのあるまち
- ものづくり、住宅、商業が共存する多様性のあるまち
- 文化施設や自然など地区独自の魅力的な資源



▲大田区民プラザ



▲下丸子図書館



▲下丸子公園



▲多摩川河川敷



▲ガス橋通りのケヤキ並木



▲二十一世紀桜の並木

III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.14）

■下丸子駅周辺地区の「弱み」

- 東京と神奈川を結ぶ広域交通処理上のボトルネックの存在
- 踏切による駅周辺の混雑、歩行者の安全性の低下
- 住工混在による物流と生活動線の錯綜による歩行者の安全性低下
- ものづくり産業の縮小による技術継承の課題と操業環境の変化
- 下丸子駅の脆弱な交通結節機能
- 主要な公共施設の老朽化とオープンスペース不足
- 当地区は多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、内水氾濫等が想定（前回勉強会の意見を踏まえ記述を見直し）



III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.15）

■ 下丸子駅周辺地区を取り巻く社会動向

新しい生活様式

- 新たなライフスタイルへの転換と価値観の変化
- ダイバーシティ経営の推進

産業構造の転換

- デジタルトランスフォーメーション
- Society5.0によるサイバーとフィジカルの融合による新たな産業の創出
- 羽田イノベーションシティなどのイノベーション拠点の形成

都市再生

- 公民連携の推進
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり
- 駅まち空間の形成
- 選ばれる都市としての魅力づくり

防災SDGs

- 災害・感染症等に対応した安心できる都市環境の形成
- SDGsの推進
- ゼロカーボンシティの実現

交通環境

- 新空港線の開通により、都心部と空の玄関口と直通
- 補助28号線の整備や外環道の延伸等による広域交通ネットワークの強化
- 自動運転技術の進化、新たなモビリティの導入

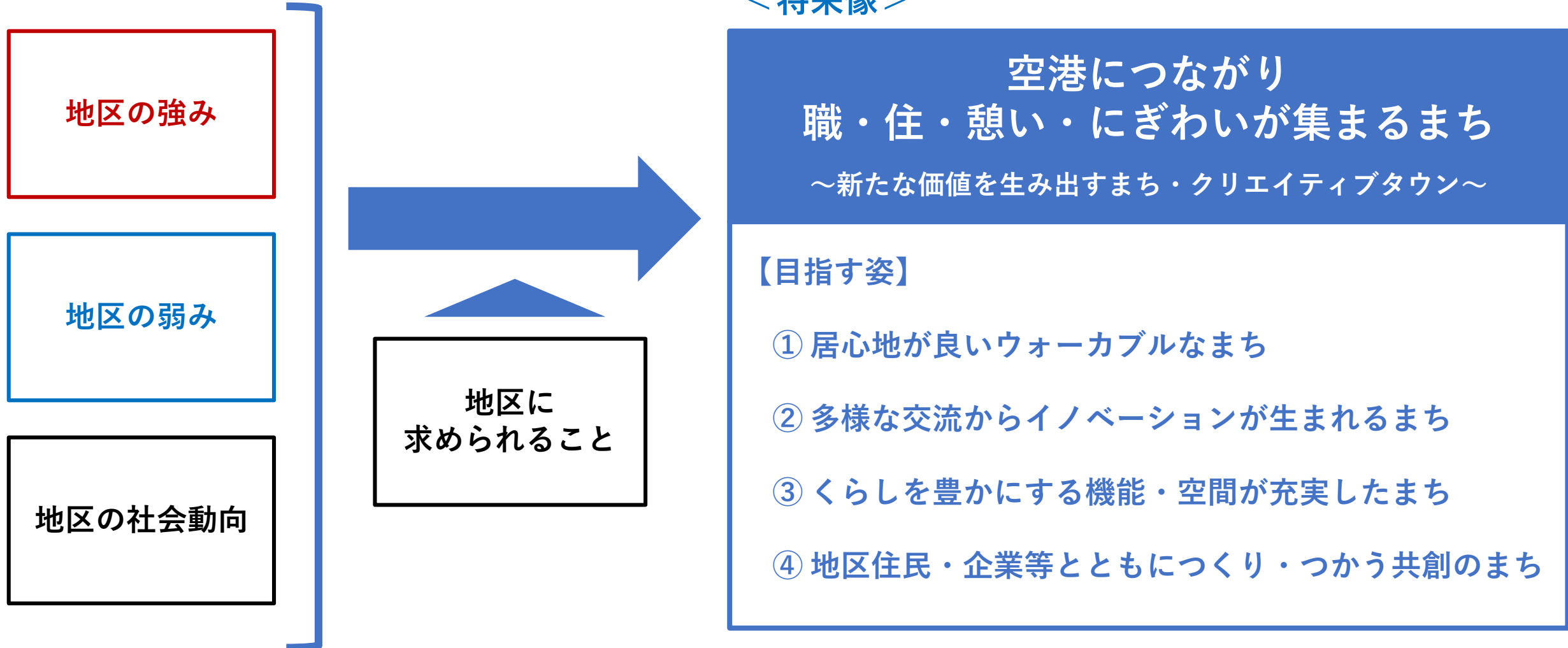
国際交流

- インバウンドの増加
- 海外との産業連携の強化

Ⅲ 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.16）

■ 下丸子駅周辺地区の将来像



III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.17）

目指す姿① 居心地の良いウォーカブルなまち



<将来の姿>

- 自動車と歩行者の交通の明確な役割分担による道路の整備や機能強化により、**人中心で誰もが安全・安心に移動でき、居心地の良い道路空間を形成**する
- 鉄道立体化に伴う市街地分断の解消による回遊性向上から駅周辺への新たな店舗立地や、商店街における道路空間活用など**鉄道南北一体的な賑わいを形成**する
- 多様な交通手段が接続するモビリティ・ハブの整備により、新空港線の整備による新たなニーズにも対応した、**誰もがアクセスしやすく、乗り換えがスムーズな移動環境を形成**する
- 駅前の周辺施設と一体的な広場空間では、地域の活動場所、**誰もが思い思いの過ごし方ができる空間、子供たちの遊び場となる空間を形成**する
- 駅周辺に存在する緑や河川、寺社等の自然や歴史、文化資源のつながりが強化され、**巡りたくなるような空間を形成**する

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○道路の役割分担による人中心の道路空間創出のイメージ



参考：千代田区

○交通結節点のイメージ



参考：国交省

○にぎわいのある商店街のイメージ



参考：国交省

○駅前の広場空間のイメージ



参考：国交省

III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.18）

目指す姿② 多様な交流からイノベーションが生まれるまち



<将来の姿>

- 駅前に**インキュベーション施設が整備**され、そこには様々なアイデアが持ち込まれ、町工場の技術との融合により、新たな価値を生み出す
- **新たにものづくりを始めたい・挑戦したい人の受け皿となる工場アパート等が整備**され、町工場のバックアップを受けながら技術を磨くことができる仕組みにより、ものづくりの活性化や技術継承を図る
- オープンファクトリー等により、ものづくりの価値を国内外に発信するとともに、地元住民と町工場の距離が近くなり、**多くのファンやものづくりに興味を抱く子供たちを増やしていく**
- ものづくりに限らず、**まちなかには広場やチャレンジショップなど自身の持っている強みを表現できる場**が点在しており、その場での多様な交流から新たな価値を生み出す

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○インキュベーション施設のイメージ



参考：KOIL

○工場アパートのイメージ



参考：梅森プラットフォーム

○チャレンジショップのイメージ



参考：のみち

○先端技術の検証イメージ



参考：日本郵便

III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.19）

目指す姿③ くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち



<将来の姿>

- 鉄道立体化等により生まれた空間には、子育て施設や公共サービス、福祉施設などのくらしを豊かにする機能を充実させ、多摩川線沿線のくらしを支える
- 駅周辺の再整備にあわせて、公共施設や広場空間などの一体的な交流拠点が整備する
- 多摩川河川敷等は、多様なアクティビティを楽しむことができ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域交流の場として再生する
- 大規模マンション等の公開空地では、定期的にキッチンカーやフリーマーケット等が開催され、地域交流の場として活用する
- 地区内の自然や歴史・文化資源を維持・活用したみずとみどりのやすらぎのある空間を形成する
- 駅周辺の広場や施設には事前災害等に対する防災機能が確保され、非常時には地域の避難場所等となる防災拠点として地域の安全性を高める

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○駅前広場と一体的な交流拠点のイメージ



参考：武蔵野プレイス

○公開空地の活用イメージ



○水と緑の安らぎのある空間イメージ

参考：大田区都市マス



III 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.20）

目指す姿④ 地元住民・企業等とともにづくり・つかう共創のまち



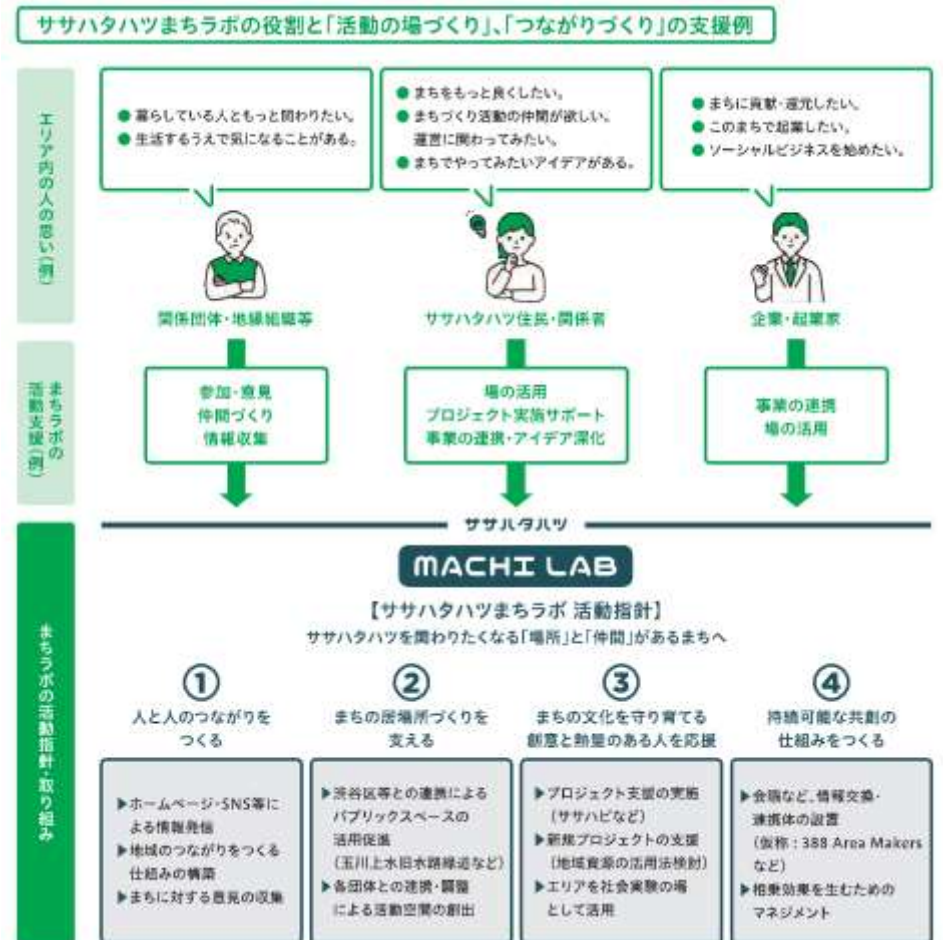
< 将来の姿 >

- **地元住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となったエリアプラットフォームが構築**し、地区の空間・機能の整備や活用、維持管理など、まちの将来像の実現に向けた取組みを推進する
- **エリアプラットフォームは、人材と情報の出会い、交流の受け皿**となり、地区内の住民や様々な団体・企業とつなぐ役割を担う
- **実験・検証を繰り返しながら場づくり**を行ったことで、多様な方々にとって居心地の良い空間を創出する
- 下丸子駅周辺地区の活動を **地区内外に広く情報発信**し、共に取り組む仲間やファンをつくる

< 将来のイメージ >

※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

- エリアプラットフォームの取組イメージ
（参考：ササハタハツ）



IV 下丸子駅周辺地区の将来像

（構想：P.21）

■ 下丸子駅周辺地区の将来都市構造

< 3つのゾーン >

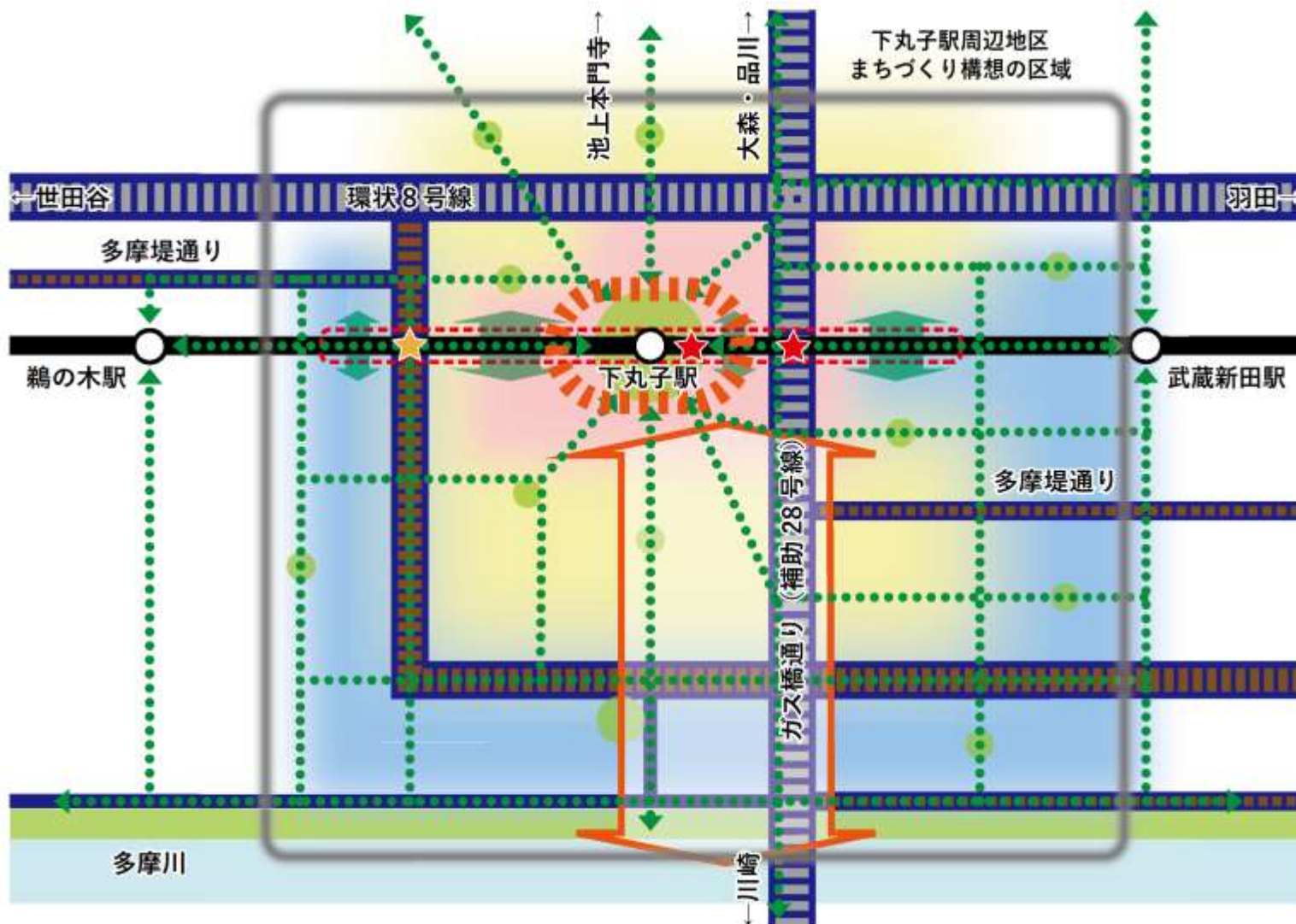
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『近隣住区ゾーン』
- 近隣住区ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

< 4つのネットワーク >

- 『鉄道』『歩行者』『自動車』『自転車等』から構成され、道路と鉄道の立体化によりこれらのネットワークの充実を図る

< 下丸子駅周辺地区の将来都市構造図（概念図） >

※下図は概念図であり、整備等が決定したものではありません



【ゾーン】 駅前拠点ゾーン 近隣住区ゾーン 住工共生ゾーン	【ネットワーク】 〇 鉄道網 〇 東武東上線 〇 相模線 〇 相模線延伸 〇 指定道路 〇 指定道路（対策済み）	【ネットワーク】 〇 歩行者ネットワーク 〇 駅と多摩川を結ぶアクセスルート 〇 歩行者ネットワーク 〇 鉄道南北回廊ネットワーク	【ネットワーク】 〇 自転車ネットワーク 〇 自動車ネットワーク 〇 幹線道路 〇 補助幹線道路
【施設】 〇 駅前拠点の集積 (交通結核機能、生活機能等) 〇 広場・公園・河川敷			

V 将来像実現のための取組方針

(構想：P.24)

目指す姿①「居心地の良いウォーカブルなまち」の実現に向けた取組方針

鉄道立体化

- 踏切除却や交差道路の整備による**広域的な自動車交通の円滑化に向けた鉄道立体化の推進**
- 地区内への通過交通の抑制や踏切部における**歩行者等の安全性の向上に向けた鉄道立体化の推進**
- 鉄道南北の**市街地分断の解消による回遊性の向上に向けた鉄道立体化の推進**

人中心の街路

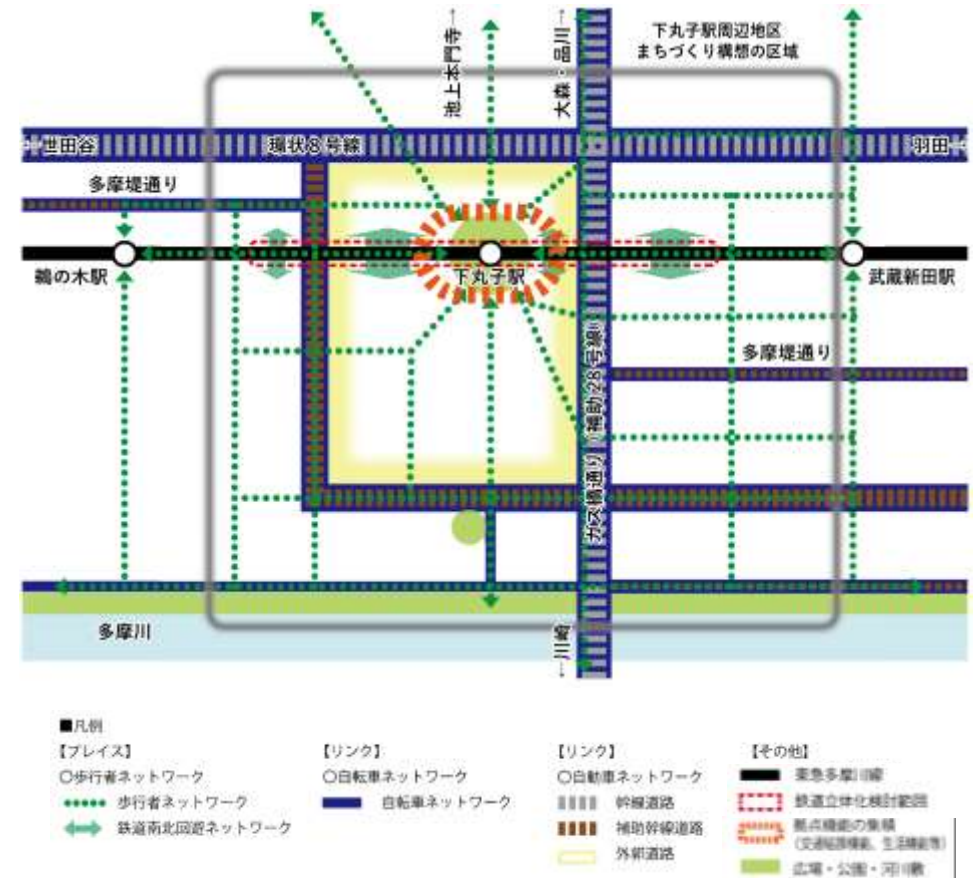
- 街路の性格づけ（「自動車・自転車等の交通環境」と「歩行・滞留のための空間」）に応じた空間形成・機能強化による**人中心のまちを支える基盤の形成**
- 商店街等では**建物1階部分のオープン化**や道路空間の活用による**にぎわいの創出**
- 店舗や宅配等に荷捌きに対する**対応（新規）**



▲人中心の居住空間のイメージ（参考：国交省）

<街路の性格に応じた空間形成・機能強化の考え方（イメージ）>

※下図はあくまでイメージであり、街路の性格付けは今後整理していきます。



V 将来像実現のための取組方針

（構想：P.25）

目指す姿① 「居心地の良いウォーカブルなまち」の実現に向けた取組方針

モビリティ

- 新空港線整備による駅への新たなアクセス需要を受け入れる **モビリティ・ハブ（交通結節機能）の形成**
- 自転車や新たなパーソナルモビリティなど **環境にやさしいモビリティの交通環境の充実**
- 自動運転やグリーンスローモビリティなど、スマートシティへの取組に対応して、**道路や公共空間をフレキシブルに活用**



▲左：交通結節機能のイメージ、右上；モビリティハブのイメージ、右下：モビリティサービスのイメージ（参考：国交省）

駅まち空間

- 駅と鉄道跡地、まちを一体的な「駅まち空間」として捉え、**地域のくらしを豊かにする機能や空間を適切に配置**



▲駅まち空間のイメージ（参考：国交省）

V 将来像実現のための取組方針

（構想：P.26）

目指す姿②「多様な交流からイノベーションが生まれるまち」の実現に向けた取組方針

インキュベーション

- 多様な施設・設備と、交流・共創するための仕組み・取組み、そしてスタートアップを支援するプログラムなどを有した**インキュベーション拠点の創出**

ものづくり

- **オープンファクトリー等の取組の継続**
- **工場跡地や鉄道跡地の工場アパート化等**により、ものづくりの集積の維持やクリエイティブな人材の受け皿の確保
- **ものづくり拠点との連携強化**

チャレンジスペース

- ものづくりに限らず、自身の持っている強みや思いを表現・挑戦できるような**チャレンジスペースの創出**



▲インキュベーション施設のイメージ（参考：KOIL）



▲オープンファクトリーの様子（参考：OCTC）



▲チャレンジスペースのイメージ（参考：ののみち）

V 将来像実現のための取組方針

（構想：P.27）

目指す姿③「くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち」の実現に向けた取組方針

生活機能

- 公共施設の機能更新等に合わせた**公共サービス機能の集積**
- 子育て施設や福祉施設、食料品店等の**くらしを支える機能の充実**
- 多様な働き方を支える**コワーキングスペース等の機能の充実**

地域・文化交流

- 文化資源を活かした**活発な文化発信、文化交流**によるまちづくりの活性化
- 駅前に地域住民や来訪者が思い思いに過ごせる、子供たちの遊び場となる、**周辺施設と一体的な広場空間の創出**
- 地区内の要所に地域コミュニティの場となる**オープンスペースの整備**
- マンション等の**公開空地の有効活用**の推進

防災・減災

- 駅周辺の広場空間や施設には、非常時には地域の避難場所等となる**防災機能を確保**
- **地元住民や企業等が連携して避難訓練等を実施するなど、事前災害等に対する備えの充実強化**

みずとみどりのまち

- 駅と多摩川を結ぶ、わかりやすく、**歩いて楽しいアクセスルートの形成**
- 地区内のみずやみどり、歴史・文化資源を活かした**やすらぎのある空間の形成**
- サイクリングやフットサルなど**多様なアクティビティを楽しむことができる施設や設備の充実**



▲コワーキングスペース（参考：六郷BASE／ユニークおおた）



▲サイクリング拠点のイメージ（りんりんスクエア土浦）

V 将来像実現のための取組方針

（構想：P.28）

目指す姿④「地元住民・企業等とともにづくり・つかう共創のまち」の実現に向けた取組方針

エリアプラットフォーム

- 地区住民や民間事業者等の**関係者と行政が一体となったエリアプラットフォームの構築・運営**
- まちの将来像の実現に向けた、**地区の空間・機能の整備や活用、維持管理等の推進**
- 地区内への**将来像と目指す姿の共有**
- 取組を担う**プレイヤーの発掘・育成**

マッチング

- 人材や情報の出会い、交流の受け皿として、地区内の住民や様々な団体・企業、地区外の専門家・クリエイティブな**人材等をつなぐ機会や場の創出**

実証実験

- **実験・検証を繰り返しながら**、地区に求められる空間や機能、設え、使い方を検討

情報発信

- ポータルサイトの構築やSNS、プロモーション手法を活用したイベント情報、まちづくりの進展などの**情報発信**



● 地域の課題解決 ● 都市づくりの推進



▲ 様々な主体の連携イメージ
（参考：大田区都市マス）

▲ 実験・実証のイメージ
（参考：蒲田東口おいしい道路計画）

VI 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

（構想：P.29）

○ 当地区のまちづくりグランドデザインの策定に向けて

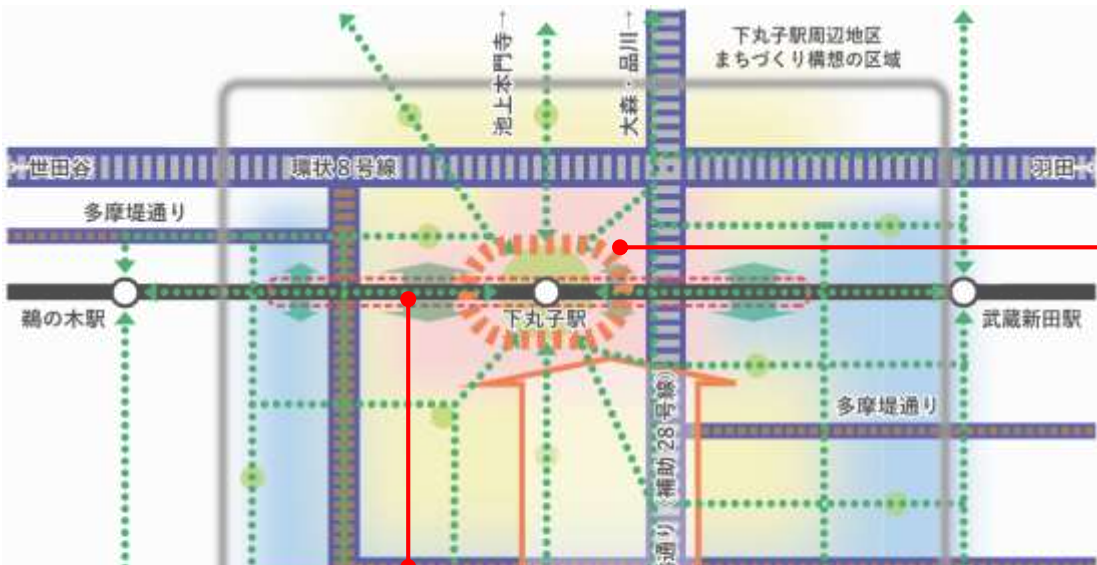
- ・当地区の将来像の実現に向けて、より具体的な取組を検討・整理する「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて、行政と地域の関係者が連携し、検討を進めます。

○ 将来像の実現に向けたプロセスデザインと推進体制

- ・まちに新たな空間や施設を整備する際には、その空間をどのように活用し、維持・管理していくかを、整備する前から実験等を行いながら検討することが、まちづくりにとって必要です。
- ・そのため、地区住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となって、地区の空間・機能の整備や活動などまちづくり全般の取組を担う推進体制の構築を目指します。

○ 駅周辺整備の具体化に向けて

- ・道路と鉄道（東急多摩川線）の立体交差化の実現に向けて調査・検討を進めます。



【高架下空間】

○機能・役割

- <目指す姿①> 鉄道を横断する交差道路・通路の整備による回遊性向上
- <目指す姿②> 工場アパートやチャレンジショップ等の空間確保
- <目指す姿③> 生活支援施設（子育て、福祉、商業施設等）

○イメージ

- ものづくりの受け皿のイメージ（出典：梅森プラットフォーム）
- 生活支援施設のイメージ（出典：nonowa）



【駅前】

○機能・役割

- <目指す姿①> モビリティ・ハブ（交通結節機能）／駅前の周辺施設と一体的な広場空間
- <目指す姿②> インキュベーション施設
- <目指す姿③> 防災拠点／駅前広場と一体的な交流拠点／生活支援施設（子育て、福祉、コワーキングスペース等）／地域活動や個人の思い思いの過ごし方ができる広場
- <目指す姿④> エリアプラットフォームの活動拠点

○イメージ

- モビリティ・ハブのイメージ（出典：国交省）



- 駅前の広場空間のイメージ（出典：日向市）



- インキュベーション施設のイメージ（出典：KOIL）



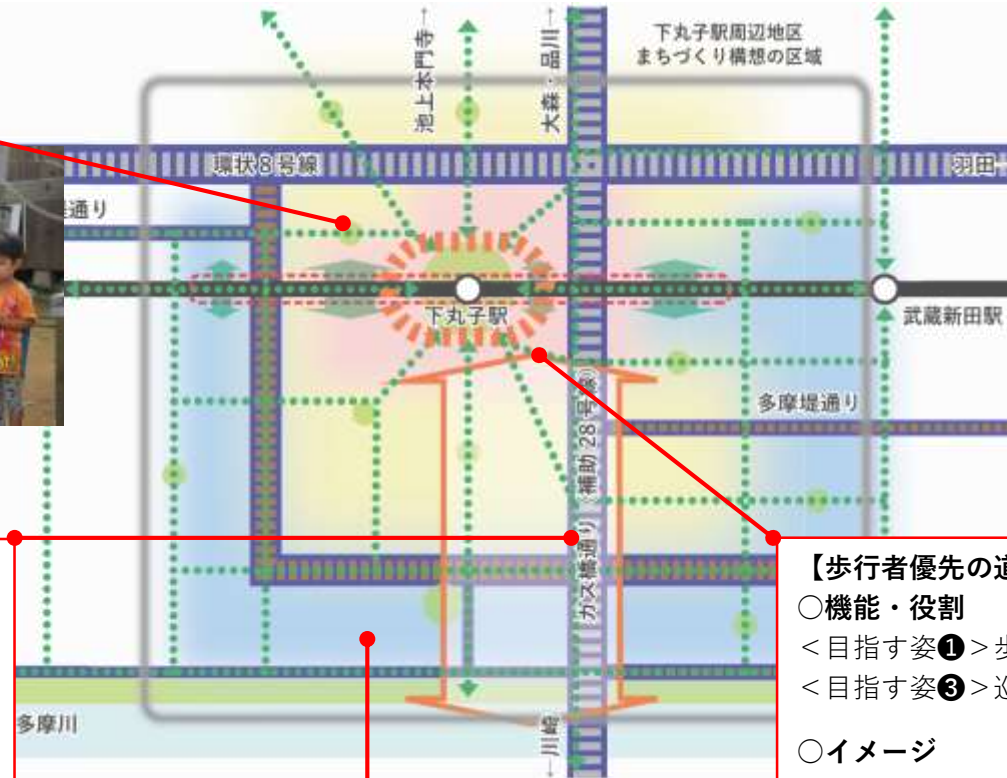
- コワーキングスペースのイメージ（出典：六郷BASE）



- 点在するポケットパークの活用イメージ
(出典：HELLO MARKET (千葉市))



- 近隣住区や住工共生ゾーンにおける道路空間のイメージ (国交省)



【駅と多摩川を結ぶアクセスルート】

○機能・役割

- <目指す姿①>安全・安心の歩行空間の確保
- <目指す姿③>多摩川へ足を運びたくくなるような歩いて楽しい空間形成、自転車のアクセス性向上

○イメージ

- ガス橋通りの断面構成のイメージ



【歩行者優先の道路 (商店街)】

○機能・役割

- <目指す姿①>歩行者優先の道路空間、賑わいの創出
- <目指す姿③>巡りたくくなるような歩いて楽しい空間形成

○イメージ

- 商店街のイメージ

(出典左：県庁通り (岡山市)、右：さかさ川通り (大田区))



- マンションの公開空地の活用イメージ



ワークショップ

■ ワークショップとは

- ワークショップとは、話し合いのテーマを設定し、そのテーマについて、参加者がともに議論したり、現状を見たりするなどの協働作業を通じて、お互いの考え方や立場の違いを学び、協力し合いながら提案などをまとめていく作業です。
- ワークショップでは、参加者全員が自分の考えや意見を出し合い、それをまとめて、グループ全体での結論を作り出すことを目指します。

■ ワークショップのルール

- ① テーマや目的を共有し、グループ全員で討議しましょう
- ② 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分と違った考え方や視点も大切にしましょう
- ③ グループ全員が発言できるように発言はできるだけ短くまとめましょう

■ テーマ

まちづくり構想（素案）について考えよう②！

■ 意見交換の内容

① まちづくり構想が実現された具体的な場所のイメージについて

- 地区内の具体的な場所の将来イメージを共有し、方向性について意見交換を行う。

② まちづくり構想（案）について

- 前回勉強会等の意見が反映されているか、①の意見交換を踏まえ、まちづくり構想に反映すべきことはあるかについて意見交換を行う。
- 具体には、将来像と将来像の実現に向けた取組方針について

下丸子駅周辺地区 まちづくり構想

(素案)

221215時点版

令和5年3月

大田区鉄道・都市づくり課

目次

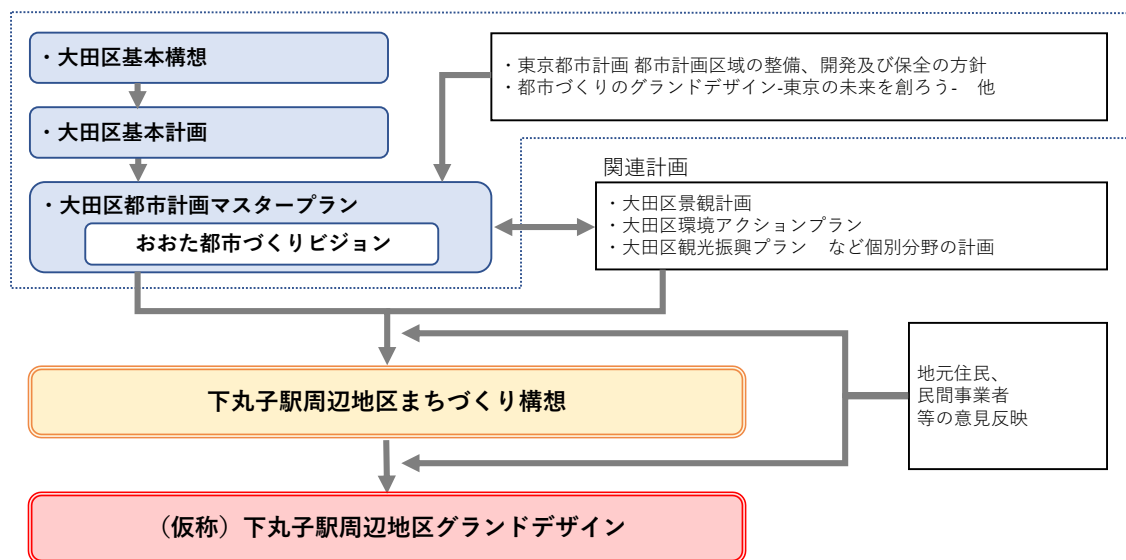
I	まちづくり構想について	1
	1. まちづくり構想とは	
	2. まちづくり構想の検討範囲	
II	下丸子駅周辺地区に求められること	2
	1. 上位計画における位置付け	
	2. 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会の意見	
III	下丸子駅周辺地区の現況	8
IV	下丸子駅周辺地区の将来像	13
	1. 下丸子駅周辺地区の強み・弱み・社会動向	
	2. 下丸子駅周辺地区の将来像	
	3. 下丸子駅周辺地区の将来都市構造	
V	将来像実現に向けた取組方針	23
VI	下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて	29
	【参考】下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会	30
	【参考】用語解説	31

1 まちづくり構想について

1. まちづくり構想とは

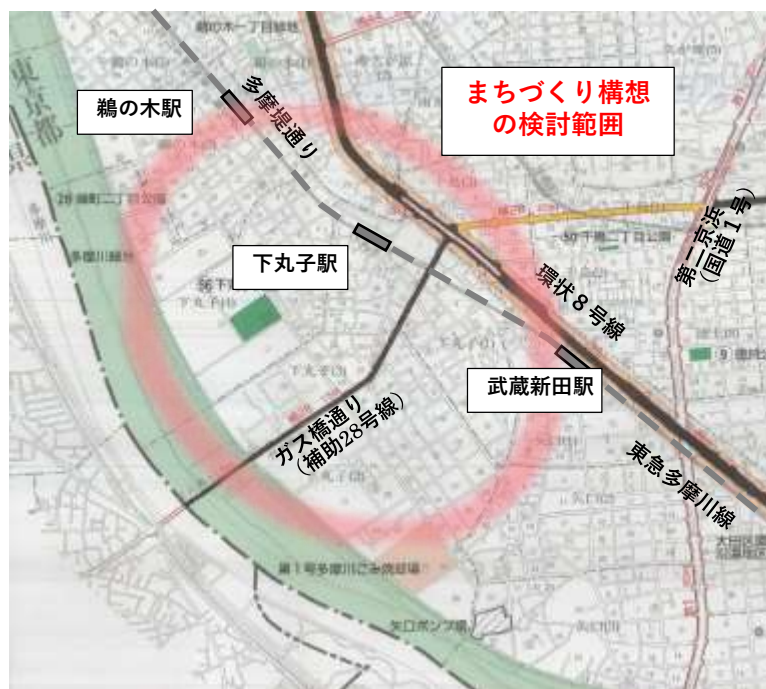
「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」（以下「まちづくり構想」という。）は、当地区の概ね20年後（2040年）の将来像とその実現に向けたまちづくりの方針を、上位関連計画や地区の関係者との意見交換等を踏まえ区がとりまとめたものであり、地区の関係者と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。

このまちづくり構想は今後、地元（住民や企業）や鉄道事業者などの関係者と区が連携し、将来像の実現に向けたより具体的な取組を位置付ける「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて深度化を図ります。



2. まちづくり構想の検討範囲

まちづくり構想の検討対象である「下丸子駅周辺地区」は、下図に示す範囲とします。



II 下丸子駅周辺地区に求められること

1. 上位計画における位置付け

(1) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月／大田区）

大田区都市計画マスタープランでは、概ね20年後（2040年代）を見据えた大田区の将来都市像として「『暮らす・働く・訪れる』大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける」と設定しています。

将来都市像を実現するためには、生活の中の人々の活動（ソフト施策）とそれを支える都市基盤整備などの都市計画と深く関わる取組（ハード施策）が一体となった展開が必要です。そこで、ソフト施策とハード施策を織り交ぜた4つのテーマとそのめざす姿を設定し、区民をはじめとした様々な主体と共有しながら、実現に向けて取り組むこととしています。

将来都市像

「暮らす・働く・訪れる」
大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける

都市づくりのテーマと視点



下丸子駅周辺は「生活拠点」に位置づけられ、暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、生活の中心となる拠点として維持・強化・活性化を図っていくことが求められています。

また、下丸子駅周辺を含む多摩川沿い地域の方針として、「多摩川河川敷の広大な敷地や豊かな自然を維持・保全・活用するとともに、工場と住宅が調和した都市づくりを進める」ことが求められています。

多摩川沿い地域

地域の概要

- ◇ 工業発祥地のひとつであり、高い技術力を誇る中・小規模の工場が立地し、工場と住宅が混在した市街地が形成されています。
- ◇ 多摩川河川敷は、広大な敷地を活かしたスポーツ・レクリエーションの場（アクティビティ）として利用され、地域に憩いとやすらぎを与えています。
- ◇ 工場と住宅が共存した市街地環境づくりや、豊かな自然環境を維持していくことが重要です。



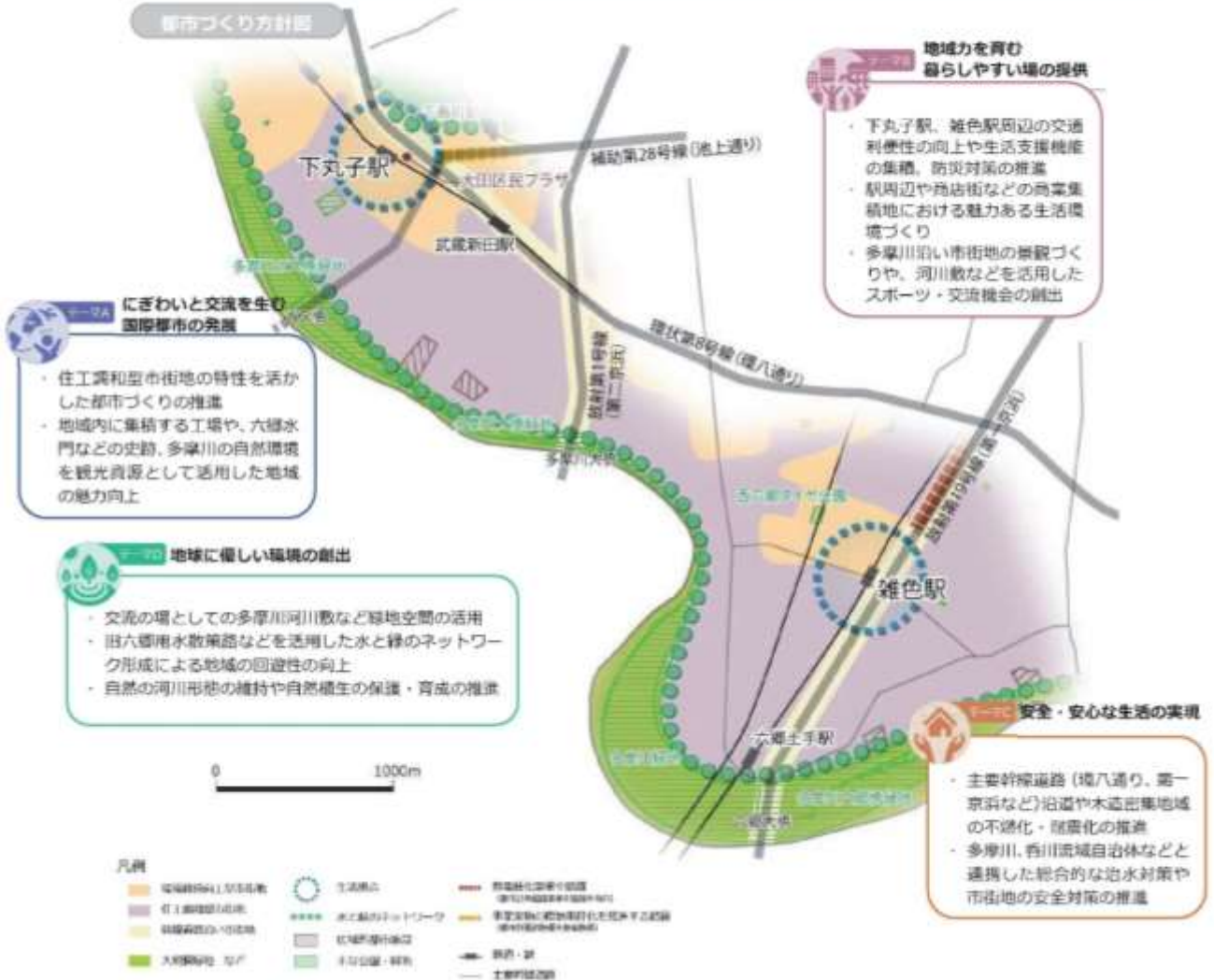
地域データ

面積 | 6.61 km² 人口 | 106,493 人 世帯数 | 51,662 世帯
出典：平成 27 年国勢調査

多摩川沿い地域の 方針

多摩川河川敷の広大な敷地や豊かな自然を維持・保全・活用するとともに、工場と住宅が調和した都市づくりを進めます。

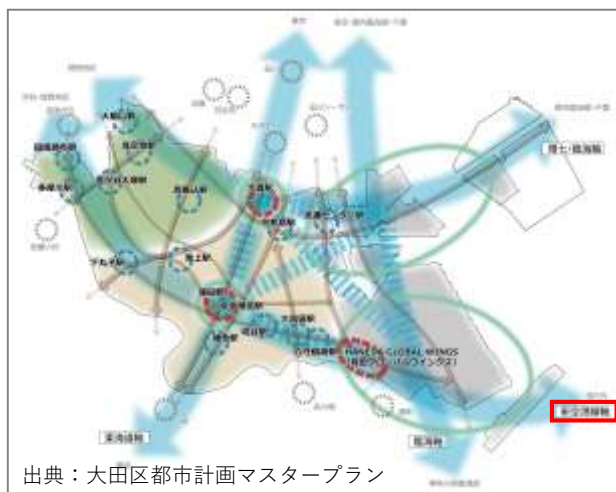
都市づくり方針



(2) おおた都市づくりビジョン (平成29年3月/大田区)

下丸子駅周辺は、重点プロジェクト「新空港線軸の形成」における重点地区に位置付けられ、
「新空港線の整備とあわせた駅改築と交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりにより、新空港線軸沿線地域の拠点の形成」を図ることが求められています。

また、ビジョンでは下丸子駅周辺のまちの将来像と将来イメージが以下のように示されています。



まちの将来像
空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

まちの将来イメージ

交流・健康・スポーツなどへの活用と魅力の発信が進む多摩川の水辺空間

道路と鉄道の立体交差化・鉄道駅の機能強化・区民プラザの建替えなどを契機として、駅前広場の整備や都市機能の集積が進み、交通結節機能や利便性が向上した駅周辺エリア



リノベーションやオープンファクトリーなどにより、地域の産業や交流が活性化

公共交通や歩行者のための施設や空間が充実した駅前広場

立体交差化された環状第8号線(環八通り)

拡幅整備された補助第28号線(池上通り)

(3) 新空港線の整備について

新空港線の実現は昭和57年（1982年）の大田区基本構想に位置付けて以来、大田区にとって40年来続く長年の悲願です。新空港線による鉄道ネットワークの構築は、まちづくりを行う機会となり地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっています。

事業概要

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を徒歩で移動することになります。新空港線はこの両駅間の800mを新たな鉄軌道でつなげる路線です。

この800mを短絡することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内からの移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光市等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待されます。

整備計画の概要

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間（予定）の2段階に分けて行います。

■整備延長：全長約4.0km ※1

一期整備：矢口渡～京急蒲田

二期整備：京急蒲田～大鳥居 ※2

※1：交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）で示された路線

※2：乗り入れ方法等については、引き続き検討

一期整備の概要

整備主体 羽田エアポートライン(株)（想定）

運行主体 東急電鉄(株)（想定）

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法（想定）

期待される整備効果

■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。

■区内から羽田空港や、渋谷・新宿・池袋・埼玉県方面へのアクセスが便利になります。

■新空港線によって新たな人の流れが生まれ、沿線のまちづくりを行うきっかけとなり、まちがにぎわい地域の活性化につながります。

■新空港線の整備によって、区内に大きな経済波及効果を生み出します。

■災害があった時などの帰宅困難者に対する、代替ルートとしての選択肢が広がります。

■自動車から鉄道への転換によりCO₂が削減され「ゼロカーボンシティ」の実現にも貢献します。



2. 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会の意見

まちづくり構想の策定に向けて、商店街や町会、工和会協同組合、おたクリエイティブタウンセンター（P.7参照）、下丸子に立地する民間企業等の当地区の関係者をメンバーとした下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（以下「勉強会」という。）を開催し、当地区の地域資源や課題、駅周辺や地区全体の将来の姿について意見交換を行ってきました。その結果をご紹介します。

■下丸子駅周辺地区の地域資源と課題

<p>地域資源</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路地の雰囲気 ・ガス橋のケヤキ並木 ・町工場のある風景 ・750年の歴史・文化のあるまち ・河川敷の二十一世紀桜 ・くりらぼ多摩川など地域コミュニティの場 ・多摩川の河川敷や下丸子公園などにおけるスポーツを中心としたアクティビティ機能 ・耕地整理で整備されたまちの構造 等
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自動車が錯綜しており、安心して歩ける環境が整っていない ・子供が遊べる場所や、地域住民と交流できる場所が少ない ・鉄道によって南北市街地が分断され、踏切部では歩行者や車が混雑 ・駅とバス停が離れており乗り継ぎが不便 ・町工場の減少、集積の維持が困難 等

■下丸子駅周辺地区の将来の姿

<p>将来の姿</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・防災の備えがなされている安心・安全なまち ・子供が多く、駅周辺に賑わいがあるまち ・失敗を恐れずチャレンジできる、チャレンジしたくなるまち ・まちの歴史やものづくり文化など、すべての世代で学びのあるまち ・多摩川の河川敷や下丸子公園などにおいて様々なアクティビティを楽しむまち ・子育てしやすく、駅周辺で一通りの施設が揃う暮らしやすいまち ・歴史や自然、雑多な雰囲気など、下丸子らしさを感じられるまち ・古き良き東京の雰囲気が残る、ふるさとになるまち ・誰にでも優しく、居心地のよいまち 等
--------------------	--

（参考）勉強会の様子



【コラム】 おおたクリエイティブタウンセンターの取組

一般社団法人おおたクリエイティブタウンセンター（以下「OCTC」という。）は、大田区内に存在するものづくりが作り出した様々な価値を活かした、大田独自のまちづくりを進める「公・民・学」が連携したまちづくり拠点であり、全国に23あるUDCのひとつです。

具体的には、以下のような活動を行っています。

■おおたオープンファクトリー

ものづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信していくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。武蔵新田・下丸子エリア、臨海部、島部を中心に、地域の子供たち、ものづくりFAN、クリエイターに親しまれるイベントに成長しています。



出典：OCTCのHP

■くりらぼ多摩川

ものづくりに自ら関わり、交流するためのものづくりのまちづくり拠点「くりらぼ多摩川」を運営しています。ワークショップ、セミナー、展示などにより、工業・デザインアートといったクリエイティブな仕事や活動に携わる人を通じたものづくり体験・魅力発信など、「創造製作所」として、様々な事業を展開しています。



出典：ユニークおおた

III 下丸子駅周辺地区の現況

(1) 歴史的変遷

●【江戸】多摩川の往来で栄えた交通の要衝・下丸子村

下丸子村は、江戸城の南に位置し、池上本門寺に通じる池上道が六郷川（多摩川）を越える地点で、六郷川（多摩川）を渡る下流三ヶ所（六郷の渡し、平間の渡し、丸子の渡し）の渡しの1つである「平間の渡し」があり、古くから交通の要衝として栄えてきました。

●【明治～大正】目蒲線の開通

大正12年、目黒蒲田電鉄（目蒲線）が丸子駅（現沼部駅）から蒲田駅間を開業し、翌年には下丸子駅が開業しました。それにより、駅周辺の整備が進み宅地化が進みました。

●【戦前～戦後】耕地整理により現在の都市計画基盤の礎が整う

目蒲線の開通に加え、耕地整理が進んだことにより、畑や果樹園として利用されていた多摩川沿いの地区の宅地化が急速に進展し、工業地域へと変貌を遂げます。

この頃、平間の渡しの脇へガス管（鶴見ガス工場から都内へのガス供給のため）と人道橋が架橋されます。これが「ガス橋」と呼ばれている理由です。

●【戦後～昭和】日本を代表する大企業が立地し、ものづくりのまちとして発展

多摩川沿いに三菱重工業の自動車工場、キャノンカメラ、日本精工、三井精機など日本を代表する大企業の工場が立ち並び、当時としては技術の最先端であり「丸子モダン」とも呼ぶべき輝きを放っていました。

●【昭和～平成】大規模な土地利用転換による住宅地化の進展と産業構造や社会動向の変化等によるものづくり企業の減少

大規模工場の移転や都心回帰に伴い、多摩川沿いの大きな敷地の多くは高層マンションへ変化するなど住宅地化が進展し、急激に人口が増加することになります。

また、産業構造や社会動向の変化等によりものづくり企業は減少しており、町工場から住宅への土地利用転換の進行から、既存の町工場の操業環境に変化が生じています。



▲江戸の様子（出典：江戸時代の村絵図）



▲戦後～昭和の様子



▲昭和～平成の様子

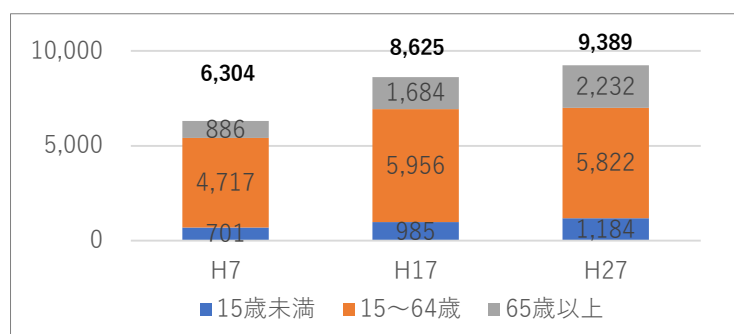
(2) 人口・世帯数の動向 (下丸子1～4丁目を対象に整理)

● 平成27年国勢調査の概要

項目	H27国勢調査	項目	H27国勢調査
夜間人口	23,332人	高齢化率 (65歳以上)	20.8%
昼間人口	24,262人	昼夜間人口比率	1.04
世帯数	11,144世帯	1世帯当たりの人口	2.1人

● 昼夜間人口比率

当地区は、企業の本社や工場の立地、町工場等の集積により、夜間人口よりも昼間人口の方が多い特徴を有しています。



▲人口の推移 (出典: 国勢調査)

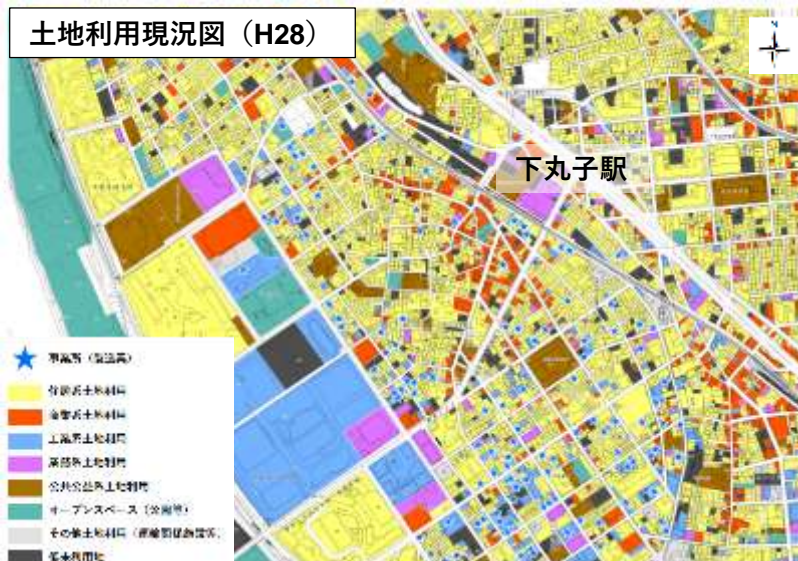


▲昼夜間人口比 (出典: 国勢調査)

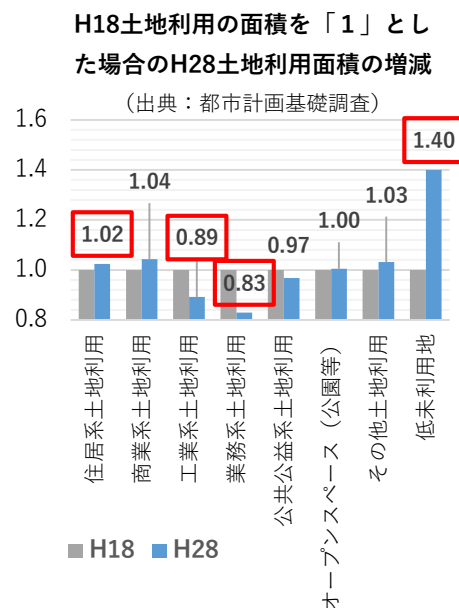
(3) 土地利用の状況

当地区の土地利用の特徴として、多摩川沿いに工場や住宅併用工場が点在し、住宅系と産業系の土地利用が混在していること、駅南側には商店街が形成され商業系土地利用が連坦していること、駅北側に駐車場等の低未利用地が多く分布すること、駅周辺に公園等のオープンスペースが少ないことなどが挙げられます。

10年間の土地利用の変化をみると、事務所や工場用地が減少し、住宅地や低未利用地へ転換していることがわかります。



(出典: 都市計画基礎調査)



(4) ものづくり

当地区は、古くから日本を代表する大手企業の工場が立ち並び、ものづくりのまちとして栄えてきた歴史があります。その後、産業構造の転換や社会動向の変化等により、当地区のものづくり企業は減少傾向にありますが、世界に誇る技術を持った町工場が今も多く残っています。

現在、大田区に眠っているものづくりの価値を発見し、それを生かした大田区独自のまちづくりを進める団体「OCTC」が活動しており、ものづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信していくための「オープンファクトリー」や、ものづくりに自ら関わり、交流するためのものづくりのまちづくり拠点「くりらぼ多摩川」の運営等を行っています。

(5) 公共施設

当地区周辺には、ホールや運動施設、会議室等を備えた「大田区民プラザ」や「下丸子図書館」が立地しています。大田区民プラザは、文化発信、交流拠点施設として、年間30万人以上の利用があり、地域内外から人を呼び込むことができる大きな資源です。



▲大田区民プラザ

コラム 大田区民プラザについて

大田区民プラザは、昭和62年の開業以来、地域住民に身近な施設として、落語、ジャズ、映画等の定期鑑賞会を開催するなど文化によるまちの新しい絆の育成に向けた取組を行っており、令和元年には総務大臣から地域創造大賞の表彰を受けるなど高い評価を受けている施設です。

大田区民プラザには、大小ホール、展示室、音楽スタジオ、会議室、茶室、美術室、体育室、トレーニングルームなど多彩な室場があり、クラシック演奏や演劇、バレエ、伝統芸能や絵画等の展示、お茶会、音楽や美術の取組など各分野のプロからアマチュアまでさまざまな方々による文化活動が常に行われています。また、地域住民の学習活動や打合せ、企業・団体等の研修・会議等にも活用されています。

また、大田区民プラザは、大田区地域防災計画において、「補完避難所（水害時）」に指定されており、水害時には緊急避難場所として下丸子駅周辺の防災機能の1つとして位置づけられています。

(6) 公園・緑地・河川

当地区周辺には、スポーツ施設等が充実し多くの利用者が訪れる「下丸子公園」や「多摩川河川敷」、美しいケヤキ並木を有する「ガス橋通り」、桜の花が咲く頃には多くの来街者が訪れる「二十一世紀桜」の並木」などの良好な空間が存在しています。



▲ガス橋通りのケヤキ並木

▶多摩川河川敷と二十一世紀桜の並木



(7) 道路・交通

1) 道路

● 都市計画道路

補助28号線の一部区間と環状8号線の補助28号線との立体交差化の整備が都市計画決定されており、そのうち補助28号線の一部区間は、東京都と特別区及び26市2町の第4次事業化計画における優先整備路線に位置付けられ、おおむね10年間（平成28年度～令和7年度）で優先的に整備すべき路線とされています。



▲都市計画施設図

● 避難道路

震災時の火災における避難場所・地区内残留地区等の指定（東京都都市整備局）において、補助28号線（ガス橋通り）は避難場所である多摩川河川敷へ安全に避難するための「避難道路」に位置付けられています。

● 道路基盤の状況

駅南側は昔ながらの街区が形成されており、幅員4m未満の道路や行き止まり道路が多数存在しています。



2) 交通

● 鉄道施設の現状

< 下丸子駅の概況 >

項目	概況
駅構造	地上駅・相対式ホーム2面2線
乗降人員	36,829人（令和元年度）（東急多摩川線沿線では蒲田駅に次いで多い） * 出典：東急電鉄HP
運行状況	平日ピーク時（午前7・8時台）：3分に1本 * 出典：東急電鉄HP
交通結節機能	駅前広場なし（東急多摩川線沿線では蒲田駅以外駅前広場なし）
駅からの交通手段の割合	徒歩：92.1% 自転車：4.4% * 出典：平成30年パーソントリップ調査

<踏切の概況>

東急多摩川線沿線は多くの踏切が存在し、沿線地域の生活動線を分断しています。そのうち「下丸子1号・2号踏切」は、改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の対策が求められています。

踏切	状況
下丸子1号踏切	法指定：歩行者ボトルネック踏切 (施行規則第2条第2項)
下丸子2号踏切	法指定：自動車ボトルネック踏切 (施行規則第2条第1項)
鶉の木3号踏切	法指定：老人福祉施設接近踏切 (施行規則第2条第9号) ※対策済み



▲法指定踏切の位置図

●バス交通の現状

当地区には路線バスは通っていませんが、大田区のコミュニティバスが運行しています。しかし、コミュニティバスのバス停は駅から約200m離れた位置にあり、駅での乗り継ぎの利便性向上が課題となっています。



▲下丸子駅入口バス停位置図

●自動車交通の現状

ガス橋通りは、環状8号線との接続や下丸子2号踏切により渋滞が発生しています。今後ガス橋通りの環状8号線以北の整備や環状8号線の立体交差化、JR南武線平間駅周辺の連続立体交差事業、外環の延伸*等により、東京と神奈川を結ぶ幹線道路としての重要性の高まりが期待されます。



▲周辺の広域的な道路ネットワーク

※外環道については、現在東京側を通るルートと川崎側を通り湾岸線へ接続するルートの2つの案が提示されています。

●歩行者・自転車交通の現状

通勤ラッシュ時、駅に向かう地区住民と駅から企業等に向かう通勤者等の動線が重なり、駅周辺は多くの人で混雑しています。さらに自動車、自転車交通との錯綜が発生しており歩行者の安全の確保が困難な状況にあります。



▲通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子

(8) 安全・防災

1) 安全

住宅と工場等が混在することで生活動線に資材搬入等のトラックが進入するなど、物流と生活動線とが錯綜しており、それぞれの動線の棲み分けが必要となっています。

2) 防災

当地区は、多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、さらには内水氾濫による浸水が想定されています。また、近い将来、首都直下地震が起こる可能性が大きいことも指摘されています。

IV 下丸子駅周辺地区の将来像

1. 下丸子駅周辺地区の強み・弱み・社会動向

(1) 下丸子駅周辺地区の強み

○旧池上道の交通の要衝として栄え築いた歴史・文化

下丸子は江戸城の南に位置し、池上本門寺に通じる池上道が六郷川（多摩川）を越える地点「平間の渡し」であり、古くから交通の要衝として栄えた歴史があります。

○日本を代表する大手企業と高い技術力を持った町工場の集積地

戦後、目黒蒲田電鉄の開通に加え、耕地整理により多摩川沿いには日本を代表する大企業の工場が立ち並び、当時としては最先端なものづくりのまちとして栄えた歴史があります。その周辺には町工場が集積し、世界に誇る技術を有した町工場・技術者が今も多く残っています。

○夜間人口よりも昼間人口の方が高いポテンシャルのあるまち

当地区（下丸子1～4丁目）には、夜間人口（住んでいる方）よりも昼間人口（地区内で働いている方等）の方が高い傾向にあり、周辺地域とは異なる特徴を有し、多様な人々が交流できる素地があります。

○ものづくり、住宅、商業が共存する多様性のあるまち

当地区には、企業の工場や町工場が点在し、住宅系と工業系の土地利用が併存しており、駅南側には商店街が形成され商業系の土地利用が連坦しているなど、住宅・ものづくり（工業）・商業が共存するまちであり、多様な交流から新たな価値が生み出される素地があります。

○文化施設や自然などの地区独自の魅力的な資源

当地区には、「大田区民プラザ」や「下丸子図書館」が立地しています。大田区民プラザは、文化発信、交流拠点施設として、年間30万人以上の利用があり、地域内外から人を呼び込むことができる大きな資源です。

また、当地区にはスポーツ施設等が充実した「下丸子公園」や「多摩川河川敷」、美しいケヤキ並木を有する「ガス橋通り」、「桜の季節には多くの来街者が訪れる「二十一世紀桜の並木」、多くの寺社が分布するなど、独自の魅力的な資源を多数有しています。



▲大田区民プラザ



▲下丸子図書館



▲ガス橋通りのケヤキ並木



▲下丸子公園



▲多摩川河川敷



▲二十一世紀桜の並木

(2) 下丸子駅周辺地区の弱み

▲東京と神奈川を結ぶ広域交通処理上のボトルネックの存在

多摩川の横断箇所は広域交通の円滑な交通処理をする上で重要なポイントとなっています。ガス橋通りもその一端を担っていますが、多摩川を横断する都市計画道路としては唯一の補助線街路であり、踏切が存在し、交通処理上の大きな支障となっていることから、その役割を果たせていない状況にあります。

▲踏切による駅周辺の混雑、歩行者の安全性の低下

通勤ラッシュ時、駅に向かう地区住民と駅から企業等に向かう通勤者等の動線が重なり、特に駅周辺は踏切の影響もあり多くの歩行者が集中し混雑しています。それにより歩道から歩行者があふれ、自動車や自転車交通との錯綜が発生するなど、歩行者の安全確保が困難な状況となっています。

▲住工混在による物流と生活動線の錯綜による歩行者の安全性低下

住宅と工場等が混在することで生活動線に資材搬入等のトラックが進入するなど、物流と生活動線の錯綜が発生しており、安全な歩行空間の確保が課題となっています。

▲ものづくり企業の減少による技術継承の課題と操業環境の変化

産業構造の転換や社会動向の変化等により、ものづくり企業は減少傾向であり、世界に誇る技術力の継承が課題となっています。また近年、町工場から住宅への土地利用転換が進行しており、既存の町工場の操業環境に変化が生じています。

▲下丸子駅の脆弱な交通結節機能

駅と地域交通を担うコミュニティバスのバス停が約200m離れた位置にあることから、駅での乗り継ぎの利便性が課題となっており、コミュニティバスを有効活用しきれていません。

▲主要な公共施設の老朽化とオープンスペース不足

大田区民プラザは開業から30年以上が経過し、老朽化のほかバリアフリーなどの課題が存在し、駅前複合施設として文化機能のほか防災機能の役割を担っており、駅周辺整備にあわせた機能更新の検討が必要になっています。また、駅周辺には子供たちが遊べたり、地域住民が交流できるようなオープンスペースが少ない状況にあります。

▲当地区は多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、内水氾濫等が想定

当地区は多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、内水氾濫等が想定され、自然災害に対する備えが必要です。また、首都直下地震等の震災に対する対策も求められています。



▲ (上) 下丸子2号踏切の状況
(下) 通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子



▲周辺の広域的な道路ネットワーク

(3) 下丸子駅周辺地区を取り巻く社会動向

将来の変化を含む社会的な動きや大田区及び周辺都市の動向など、当地区を取り巻く状況を整理します。(以下の詳しい内容は、「【参考】用語解説」を参照ください。)

新しい生活様式

- 新たなライフスタイルへの転換と価値観の変化
- ダイバーシティ経営の推進

産業構造の転換

- デジタルトランスフォーメーション (DX)
- Society5.0によるサイバーとフィジカルの融合による新たな産業の創造
- 羽田イノベーションシティなどのイノベーション拠点の形成

都市再生

- 公民連携の推進
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり (P.22参照)
- 駅まち空間の形成 (P.22参照)
- 選ばれる都市としての魅力づくり

防災・SDGs

- 災害・感染症等に対応した安心できる都市環境の形成 (オープンスペースの確保や屋外空間の活用等)
- SDGsの推進 (以下のコラム参照)
- ゼロカーボンシティの実現

交通環境

- 新空港線の開通により、都心部と空の玄関口と直通
- 環状8号線と補助28号線の立体交差化、優先整備路線に指定されている補助28号線の整備、JR南武線の鉄道立体化、外環道の延伸*等による広域交通ネットワークの強化
- 自動運転技術の進化、新たなモビリティの導入

国際交流

- インバウンドの増加
- 海外との産業連携の強化

※外環道については、現在東京側を通るルートと川崎側を通り湾岸線へ接続するルートの2つの案が提示されています。

コラム

大田区におけるSDGsの取組について

2015年に開催された国連サミットにおいて全会一致で採択されたSDGs(持続可能な開発目標)は、全世界共通の目的であり、大田区においても目標年である2030年に向けて積極的にこれを推進する必要があります。

大田区は、「大田区におけるSDGs推進の基本方針」に基づき、あらゆる機会を活用して、SDGsに対する取組姿勢のアピールなどを行い、大田区全体でSDGsに取組機運を醸成し、多様な主体との連携によりSDGsの達成を目指しています。



▲SDGs 17のゴール (出典：外務省)

2. 下丸子駅周辺地区の将来像

当地区の強み・弱み・社会動向と、当地区に求められるものから、およそ20年後の当地区のあるべき姿を設定しました。

【地区の社会動向】

■新しい生活様式 ■産業構造の転換 ■都市再生 ■防災・SDGs ■交通環境 ■国際交流

【地区の強み】

- 旧池上道の交通の要衝として栄え築いた歴史・文化
- 日本を代表する大手企業と高い技術力を持った町工場の集積地
- 夜間人口よりも昼間人口の方が多しポテンシャルのあるまち
- ものづくり、住宅、商業が共存する多様性のあるまち
- 施設や自然など地区独自の魅力的な資源

【地区の弱み】

- ▲ 東京と神奈川を結ぶ広域交通処理上のボトルネックの存在
- ▲ 踏切による駅周辺の混雑、歩行者の安全性の低下
- ▲ 住工混在による物流と生活動線の錯綜による歩行者の安全性低下
- ▲ ものづくり企業の減少による技術継承の問題と操業環境の変化
- ▲ 下丸子駅の脆弱な交通結節機能
- ▲ 主要な公共施設の老朽化とオープンスペースの不足
- ▲ 多摩川氾濫による浸水や高潮による被害等

【地区に求められること】

<上位計画>

- 暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、生活の中心となる拠点として維持・強化・活性化を図る
- 多摩川河川敷の広大な敷地や豊かな自然を維持・保全・活用するとともに、工場と住宅が調和した都市づくりを進める 等

<勉強会で頂いた意見>

- 失敗を恐れずチャレンジできる、チャレンジしたくなるまち
- 多摩川河川敷や下丸子公園などアクティビティを楽しめるまち
- 歴史や自然、雑多な雰囲気など、下丸子らしさを感じられるまち
- 誰にでも優しく、居心地のよいまち 等

<将来像>

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

～ 新たな価値を生み出すまち・クリエイティブタウン～

【目指す姿】

- ① 居心地の良いウォーカブルなまち
- ② 多様な交流からイノベーションが生まれるまち
- ③ くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち
- ④ 地元住民・企業等とともに作り・つかう共創のまち

目指す姿①

居心地の良いウォーカブルなまち



<将来の姿>

- 自動車交通を受け持つ道路や歩行者優先の道路など明確な役割分担による道路の整備や機能強化により、人中心で誰もが安全・安心に移動でき、居心地の良い道路空間を形成する
- 鉄道立体化による踏切解消や新たな交差道路の整備により、鉄道による市街地分断が解消され、鉄道南北を安全・安心にかつ気軽に行き来できるようになり、回遊行動の増加から駅周辺への新たな店舗の立地や、商店街では道路空間を活用したオープンカフェやマルシェなど鉄道南北一体的な賑わいを形成する
- 鉄道やバス、タクシー、自転車等の多様な交通手段が接続するモビリティ・ハブ（交通結節空間）の整備により、新空港線の整備による新たなニーズにも対応した、誰もがアクセスしやすく、乗り換えがスムーズな移動環境を形成する
- 駅前の周辺施設と一体的な広場空間では、地域の活動場所として、また地域住民や来街者が思い思いの過ごし方ができる空間を形成し、子供たちの遊び場にもなっている
- 駅周辺に存在する緑や河川、寺社等の自然や歴史、文化資源のつながりが強化され、巡りたくなるような空間を形成する

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○道路の役割分担による人中心の道路空間創出のイメージ（参考：千代田区）



○交通結節点のイメージ（参考：国交省資料）



○にぎわいのある商店街のイメージ（参考：ハレまち通り／岡山市）



○駅前の広場空間のイメージ（参考：日向市）



目指す姿②

多様な交流からイノベーションが生まれるまち



<将来の姿>

- 駅前に地域と連携したインキュベーション施設が整備され、そこには最新技術やクリエイター・学生等のアイデアが持ち込まれ、町工場等の技術との融合により、生活に密着した新たな技術・価値を生み出す
- 新たにものづくりを始めたい・挑戦したい人の受け皿として、工場跡地や鉄道跡地を活用した工場アパート等が整備され、町工場の技術者のバックアップを受けながら技術を磨くことができる仕組みにより、ものづくりの活性化や技術継承を図る
- オープンファクトリー等の取組の継続により、ものづくりの価値を国内外に発信するとともに、地元住民と町工場の距離が近くなり、多くのファンやものづくりに興味を抱く子供たちを増やしていく
- ものづくりに限らず、まちなかには広場やチャレンジショップなど自身の持っている強みを表現できる場が点在しており、その場での多様な交流から新たな価値を生み出す

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○インキュベーション施設のイメージ
(参考：KOIL 柏の葉オープンイノベーションラボ)



○ものづくりの受け皿のイメージ
(参考：梅森プラットフォーム)



○チャレンジショップのイメージ
(参考：ののみち)



○先端技術の検証イメージ
(参考：日本郵便の実証実験の様子)



目指す姿③

くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち



<将来の姿>

- 鉄道立体化やまちの再整備により生まれた空間には、子育て施設や公共サービス、福祉施設、食料品店等のくらしを豊かにする機能を充実させ、多摩川線沿線地域のくらしを支える
- 駅周辺の再整備にあわせて、公共施設や広場空間などの一体的な交流拠点が整備され、地域内外から多様な人が訪れ、多くの交流を生み出す
- 駅前の広場空間や下丸子公園、多摩川河川敷は、多様なアクティビティを楽しむことができ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域交流の場として再生し、地域外からも下丸子を訪れるきっかけをつくる
- 大規模マンション等の公開空地では、定期的にキッチンカーやフリーマーケット等を開催し、地域交流の場として活用する
- 地区内のケヤキ並木や桜並木、多摩川河川敷、寺社など多くの自然や歴史・文化資源を維持・活用したみずとみどりによるやすらぎのある空間を形成する
- 駅周辺の広場や施設には自然災害等に対する防災機能が確保され、非常時には地域の避難場所や帰宅困難者の受け入れ場所となる防災拠点として地域の安全性を高める

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○駅前広場と一体的な交流拠点のイメージ
(参考：武蔵野プレイス)



○みずとみどりによるやすらぎのある空間イメージ
(参考：大田区都市計画マスタープラン)



○公開空地の活用イメージ



目指す姿④

地元住民・企業等とともに作り・つかう共創のまち

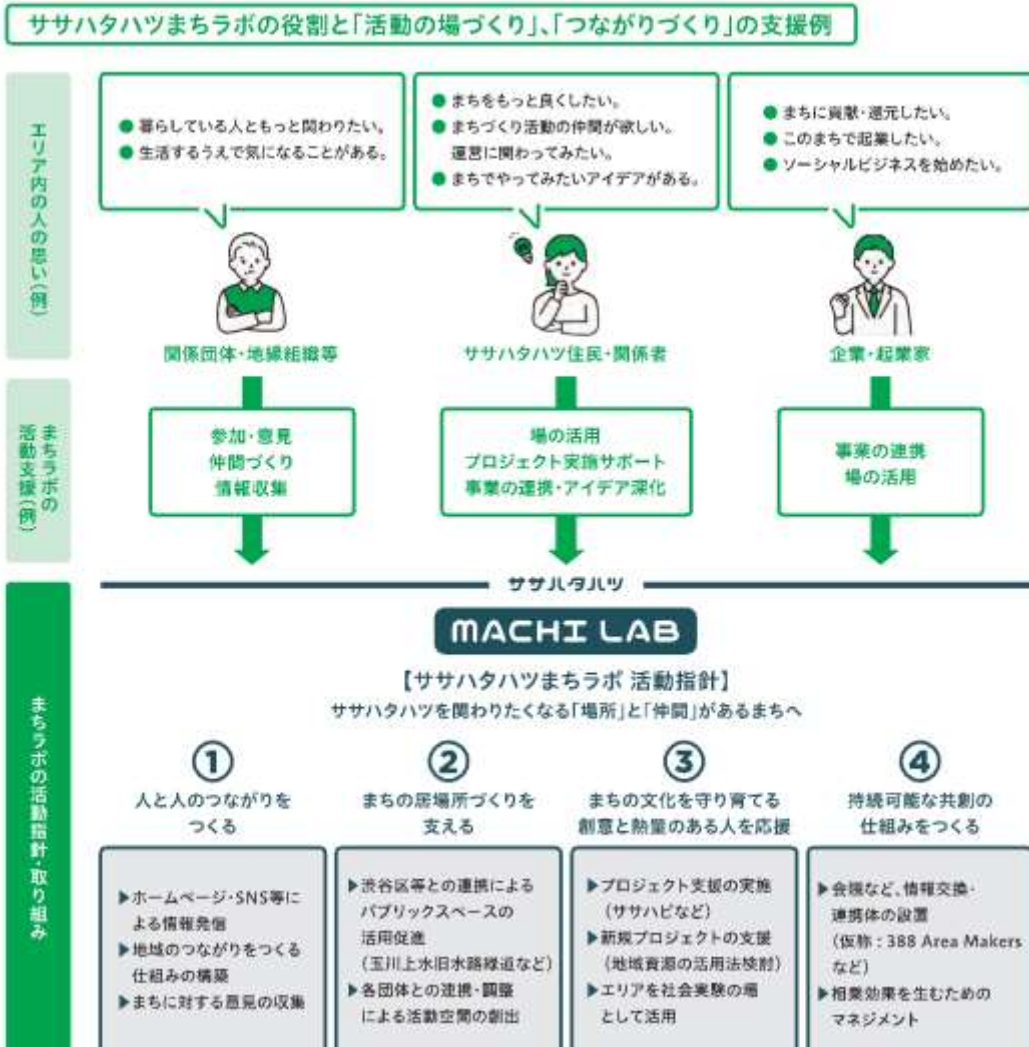


<将来の姿>

- 地元住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となったエリアプラットフォームを構築し、地区の空間・機能の整備や活用、維持管理など、まちの将来像の実現に向けた取組を推進する
- エリアプラットフォームは、人材と情報の出会い、交流の受け皿となり、地区内の住民や様々な団体・企業をつなぐ役割を担う
- 実験・検証を繰り返しながら場づくりを行ったことで、多様な方々にとって居心地の良い空間を創出する
- 下丸子駅周辺地区の活動を地区内外に広く情報発信し、共に取り組む仲間やファンをつくる

<将来のイメージ> ※今後以下のようなイメージパースをシーンごとに作成予定

○エリアプラットフォームの取組イメージ（参考：ササハタハツまちづくりラボ）



3. 下丸子駅周辺地区の将来都市構造

当地区の『将来像』及び『目指す姿』の実現に向けた将来都市構造を、3つのゾーンと4つのネットワークにより、以下の概念図のとおり整理しました。

< 3つのゾーン >

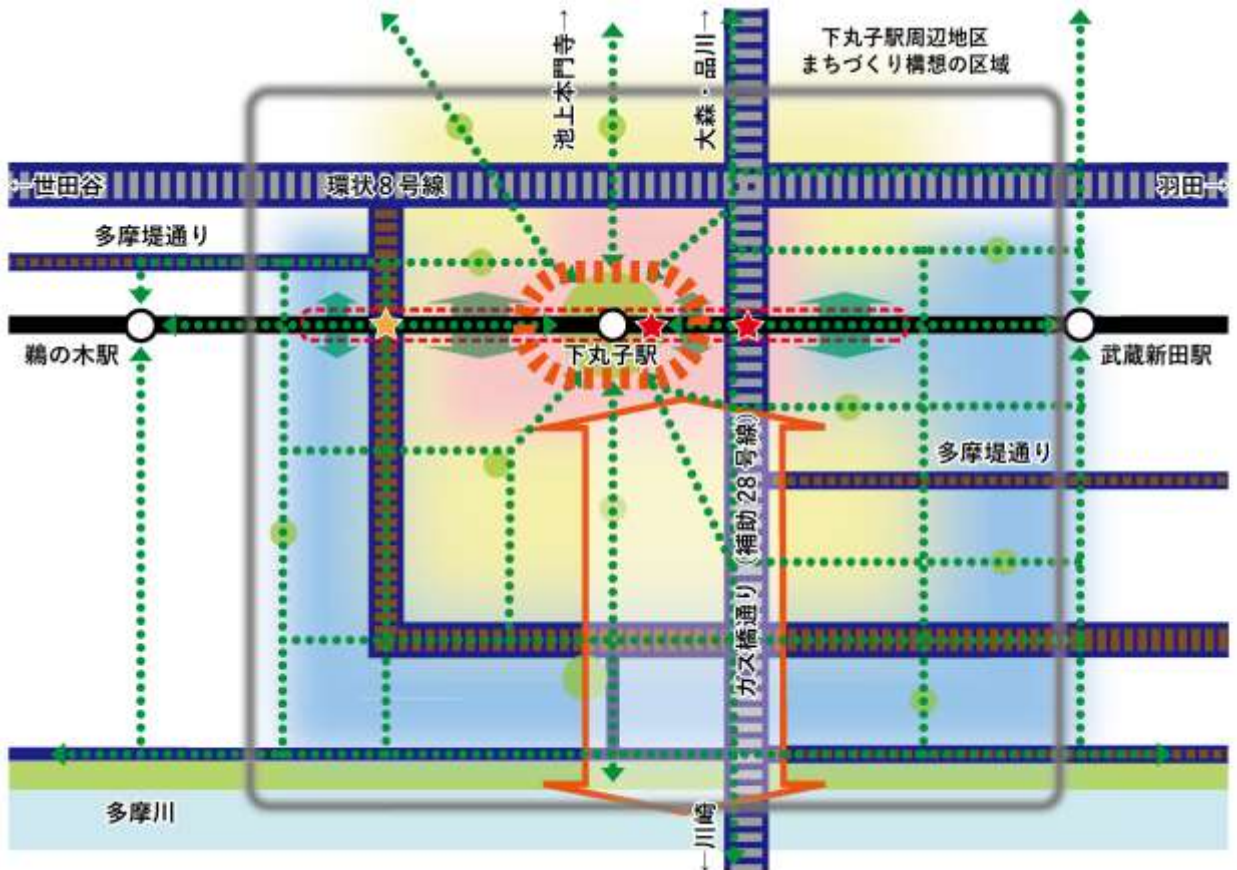
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『近隣住区ゾーン』
- 近隣住区ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

< 4つのネットワーク >

- 『鉄道』『歩行者』『自動車』『自転車等』から構成され、道路と鉄道の立体化によりこれらのネットワークの充実を図る

■ 下丸子駅周辺地区の将来都市構造図（概念図）

※下図は概念図であり、整備等が決定したものではありません



■ 凡例			
【ゾーン】 駅前拠点ゾーン 近隣住区ゾーン 住工共生ゾーン	【ネットワーク】 鉄道関連 東急多摩川線 鉄道立体化検討範囲 対策が必要な法指定踏切 法指定踏切（対策済み）	【ネットワーク】 歩行者ネットワーク 駅と多摩川を結ぶアクセスルート 歩行者ネットワーク 鉄道南北回遊ネットワーク	【ネットワーク】 自転車ネットワーク 自転車ネットワーク 自動車ネットワーク 幹線道路 補助幹線道路
【機能】 拠点機能の集積 （交通結節機能、生活機能等） 広場・公園・河川敷			

【コラム】居心地が良く歩きたくなるまち、駅まち空間について

(1) 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり

世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められ、都市に活力を生み出し、持続的かつ高い国際競争力の実現につながっています。このような背景のもと、国では街路空間の再構築・利活用に関する様々な取組を推進しています。

■まちづくりのキーワード



Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい

(2) 駅まち空間について

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係を踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。国土交通省が発出する「駅まちデザインの手引き」では利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」の形成を目指して、関係者が連携して、ビジョンづくり、計画策定・整備・維持管理に至るまでの一連のプロセスに関する考え方や進め方が示されています。

■駅まち空間のイメージ



V 将来像実現に向けた取組方針

当地区の『将来像』及び『目指す姿』の実現に向けたまちづくりの取組方針を、4つの目指す姿ごとに整理しました。

■当地区の将来像実現のための取組方針

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

～ 新たな価値を生み出すまち・クリエイティブタウン～

目指す姿 ① 居心地の良いウォークアブルなまち

鉄道立体化

人中心の街路

モビリティ
(移動)

駅まち空間

目指す姿 ② 多様な交流からイノベーションが生まれるまち

インキュベーション

ものづくり

チャレンジスペース

目指す姿 ③ くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち

生活機能

地域・文化
交流

みずとみどりの
まち

防災・減災

目指す姿 ④ 地元住民・企業等とともに作り・つかう共創のまち

エリア
プラットフォーム

マッチング

実証実験

情報発信

目指す姿①「居心地の良いウォーカブルなまち」 の実現に向けた取組方針



鉄道立体化

- 踏切除却や交差道路の整備による広域的な自動車交通の円滑化に向けた鉄道立体化の推進
- 地区内への通過交通の抑制や踏切部における歩行者等の安全性の向上に向けた鉄道立体化の推進
- 鉄道南北の市街地分断の解消による回遊性の向上に向けた鉄道立体化の推進

<対象ゾーン>
駅前拠点ゾーン

<具体的な取組>

- ・鉄道と道路の立体交差化
- ・道路の整備・機能強化
- 等

人中心の街路

- 街路の性格づけ（「リンク＝自動車・自転車等の交通環境」と「プレイス＝歩行・滞留のための空間」）に応じた空間形成・機能強化による人中心のまちを支える基盤の形成
- 商店街等では建物1階部分のオープン化や道路空間の活用によるにぎわいの創出
- 店舗や宅配等の荷捌きに対する対応



▲人中心の居住空間のイメージ（参考：国土省）

<対象ゾーン>
全てのゾーン

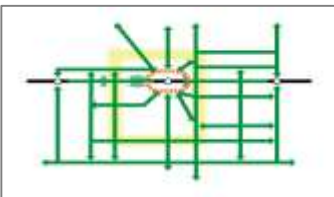
<具体的な取組>

- ・道路の整備・機能強化
- ・道路空間の活用
- ・交通規制等の見直し
- 等

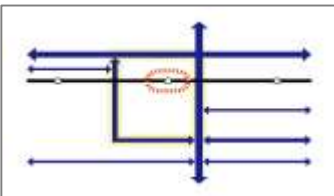
■街路の性格に応じた空間形成・機能強化の考え方（イメージ）

※下図はあくまでイメージであり、街路の性格付けは今後整理していきます。

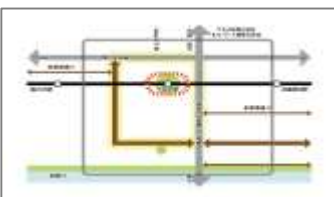
○プレイス機能



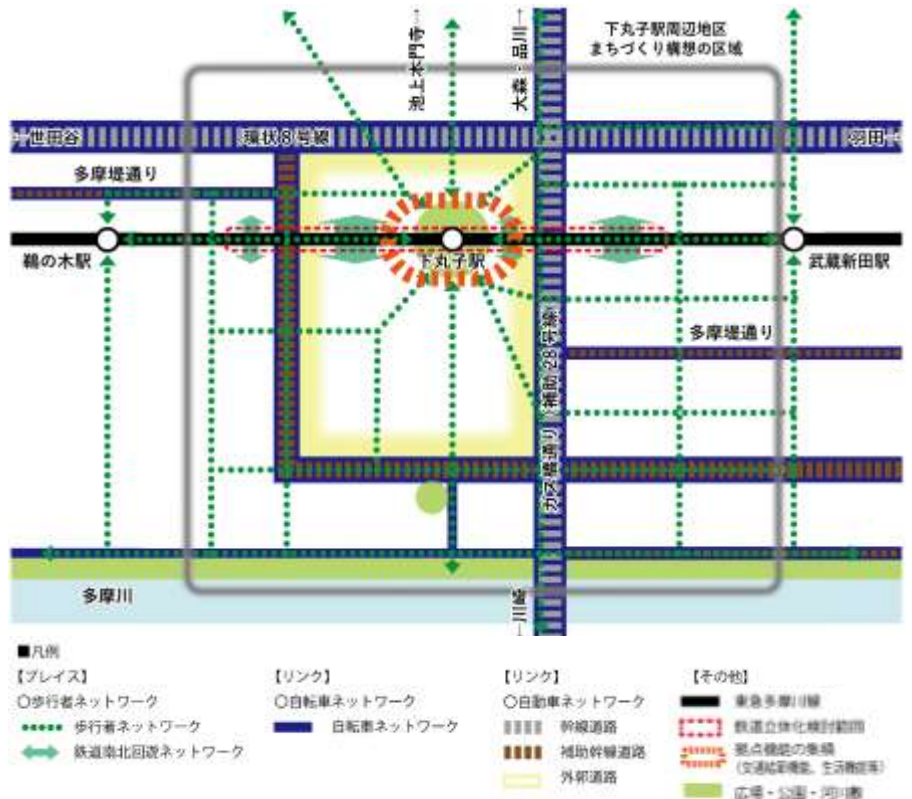
○リンク(自転車)機能



○リンク(自動車)機能



重ねあわせによる街路の性格付け



モビリティ (移動)

- 新空港線整備による駅への新たなアクセス需要を受け入れるモビリティ・ハブ（交通結節機能）の形成
- 自転車や新たなパーソナルモビリティなど環境にやさしいモビリティの交通環境の充実
- 自動運転やグリーンスローモビリティなど、スマートシティへの取組に対応して、道路や公共空間をフレキシブルに活用

<対象ゾーン>
全てのゾーン

<具体的な取組>

- ・モビリティ・ハブ（交通結節機能）の形成
- ・新たなモビリティに対応した交通環境の検討
- ・道路や公共空間のフレキシブルな活用 等



▲交通結節機能のイメージ（参考：国交省）



▲上：モビリティハブのイメージ
下：モビリティサービスのイメージ
（参考：国交省）

駅まち空間

- 駅と鉄道跡地、まちを一体的な「駅まち空間」として捉え、地域のくらしを豊かにする機能や空間を適切に配置

<具体的な取組>

- ・くらしを豊かにする機能や空間の適正配置 等

<対象ゾーン>
駅前拠点ゾーン



▲駅まち空間のイメージ（参考：国交省）



▲鉄道跡地の活用
（参考 上（地下化）：下北線路街／下（高架化）：nonowa）

目指す姿②「多様な交流からイノベーションが生まれるまち」 の実現に向けた取組方針



インキュベーション

<対象ゾーン>
駅前拠点ゾーン

<具体的な取組>

- ・インキュベーション施設の整備（コワーキングスペース等）
- ・鉄道立体化にあわせた広場空間の整備 等

- ビジネス活動を支えるための多様な施設・設備と、意欲ある起業家や事業者、学生等が交流・共創するための仕組み・取組、そしてスタートアップを支援するプログラムなどを有したインキュベーション拠点の創出



▲インキュベーション施設のイメージ（参考：KOIL 柏の葉オープンイノベーションラボ）

ものづくり

<対象ゾーン>
駅前拠点ゾーン
住工共生ゾーン

<具体的な取組>

- ・オープンファクトリー等の取組の継続
- ・工場アパート等のものづくりの受け皿の整備
- ・イノベーション拠点との連携強化（例：羽田イノベーションシティ、梅森プラットフォームなど）
- ・ものづくり支援体制の構築 等

- オープンファクトリー等の取組の継続により、地域住民と町工場との良好な関係づくりの推進（ファンづくり）
- 工場跡地や鉄道跡地の工場アパート化等により、ものづくりの集積の維持やクリエイティブな人材の受け皿の確保
- 羽田イノベーションシティ等のイノベーション拠点との連携強化（先端技術の検証など）



▲オープンファクトリーの様子（参考：OCTCのHP）



▲ものづくりの受け皿のイメージ（参考：梅森プラットフォーム）

チャレンジスペース

<対象ゾーン>
全てのゾーン

<具体的な取組>

- ・チャレンジスペースの整備 等

- ものづくりに限らず、自身の持っている強みや思いを表現・挑戦できるようなチャレンジスペースの創出（まちなかの工場跡地や鉄道跡地、空き店舗、公園・広場空間等の活用）



▲チャレンジスペースのイメージ（参考：ののみち）

目指す姿③「くらしを豊かにする機能・空間が充実したまち」

の実現に向けた取組方針

3 持続可能なまちづくり



生活機能

<対象ゾーン>
駅前拠点ゾーン

- 公共施設（大田区民プラザ等）の機能更新等にあわせた公共サービス機能の集積
- 駅周辺の再整備や鉄道跡地の整備にあわせた子育て施設や福祉施設、食料品店等のくらしを支える機能の充実
- 多様な働き方を支えるコワーキングスペース等の機能の充実



▲コワーキングスペース
（参考：六郷BASE/ユニークおおた）

<具体的な取組>

- ・ 公共施設等の機能更新
- ・ 駅周辺の再整備にあわせた生活機能の誘導 等

地域・文化交流

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- 文化資源を活かした活発な文化発信、文化交流によるまちづくりの活性化
- 駅前に地域住民や来訪者が思い思いに過ごせる、子供たちの遊び場となる、周辺施設と一体的な広場空間の創出
- 地区内の要所に地域コミュニティの場となるオープンスペースの整備
- マンション等の公開空地の有効活用の推進



▲公共施設と一体的な広場空間のイメージ
（参考：武蔵野プレイス）

<具体的な取組>

- ・ 駅周辺の整備にあわせた文化発信・交流機能の更新・充実
- ・ 広場等のオープンスペースの整備
- ・ 公開空地の有効活用の促進 等

みずとみどりのまち

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- 駅と多摩川を結ぶ、わかりやすく、歩いて楽しいアクセスルートの形成
- 地区内のみずやみどり、歴史・文化資源を活かしたやすらぎのある空間の形成
- サイクリングやフットサルなど多様なアクティビティを楽しむことができる施設や設備の充実



▲サイクリング拠点のイメージ
（参考：りんりんスクエア土浦）

<具体的な取組>

- ・ 駅と多摩川を結ぶアクセスルートの整備
- ・ みずとみどりによるやすらぎのある空間形成
- ・ アクティビティ機能の充実 等

防災・減災

- 駅周辺に整備される広場空間や施設には、非常時には地域の避難場所や帰宅困難者の受け入れ等の防災機能を確保
- 地域住民や企業等が連携して避難訓練等を実施するなど、自然災害等に対する備えの充実強化

<対象ゾーン>
全てのゾーン

<具体的な取組>

- ・ 防災機能の確保・充実
- ・ 避難訓練等の実施 等

目指す姿④「地元住民・企業等とともにつくり・つかう共創のまち」 の実現に向けた取組方針



エリア プラット フォーム

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- 地区住民や民間事業者等の関係者と行政が一体となったエリアプラットフォームの構築・運営
- まちの将来像の実現に向けた、地区の空間・機能の整備や活用、維持管理等の推進
- 地区内への将来像と目指す姿の共有
- 取組を担うプレイヤーの発掘・育成

<具体的な取組>

- ・ エリアプラットフォームの構築・運営
- ・ 広場空間等の活用・維持管理
- ・ 取組を担うプレイヤーの発掘・育成 等



● 地域の課題解決 ● 都市づくりの推進

▲様々な主体の連携のイメージ
(参考：大田区都市計画マスタープラン)

マッチング

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- 人材や情報の出会い、交流の受け皿として、地区内の住民や様々な団体・企業、地区外の専門家・クリエイティブな人材等をつなぐ機会や場の創出

<具体的な取組>

- ・ マッチング支援 等



▲マッチングのイメージ
(参考：PIXTA)

実証実験

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- 実験・検証を繰り返しながら、地区に求められる空間や機能、設え、使い方を検討

<具体的な取組>

- ・ 社会実験等の実施 等



▲実験・検証のイメージ (参考：蒲田東口おいしい道路計画)

情報発信

<対象ゾーン>
全てのゾーン

- ポータルサイトの構築やSNS、プロモーション手法を活用したイベント情報、まちづくりの進展などの情報発信

<具体的な取組>

- ・ ポータルサイトの構築
- ・ SNS等による情報発信 等



▲情報発信のイメージ
(参考：PIXTA)

VI 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

当地区のまちづくりの推進に向けて取り組むべき事項や推進体制について以下に整理しました。

○ 当地区のまちづくりグランドデザインの策定に向けて

- ・当地区の将来像の実現に向けて、より具体的な取組を検討・整理する「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて、行政と地域の関係者が連携し、検討を進めます。

○ 将来像の実現に向けたプロセスデザインと推進体制

- ・まちに新たな空間や施設を整備する際には、その空間をどのように活用し、維持・管理していくかを、整備する前から実験等を行いながら検討することが、まちづくりにとっては必要です。
- ・そのため、地区住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となって、地区の空間・機能の整備や活動などまちづくり全般の取組を担う推進体制の構築を目指します。

○ 駅周辺整備の具体化に向けて

- ・道路と鉄道（東急多摩川線）の立体交差化の実現に向けて調査・検討を進めます。

【コラム】まちづくりの推進体制「エリアプラットフォーム」について

あなたのまちに変化を起こすためには、何らかのチャレンジを試みるのが一番ですが、こうしたチャレンジに個人が取り組むのは大変なことです。国では、まちぐるみでチャレンジするための場「エリアプラットフォーム」の構築及び活動を支援しています。

エリアプラットフォームは、行政をはじめ、まちづくりの担い手であるまちづくり会社・団体、まちづくりや地域課題の解決に関心がある企業、自治会・町会、商店街・商工会議所、住民・地権者・就業者などが集まって、まちの将来像を議論して描き、その実現に向けた取組（＝まちづくり）について協議・調整を行うための場です。



（出典：国交省）

【参考】下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）

下丸子駅周辺地区のビジョンとなる本構想を策定するため、「勉強会」を開催し、地区の関係者の方々と概ね20年後の将来像について意見交換を行ってきました。勉強会のメンバーとこれまでの取組内容を整理しました。

■勉強会のメンバー紹介

全体コーディネーター	(一社) おおたクリエイティブタウンセンター 野原センター長
自治会・町会	矢口北町会 / 下丸子東町会 / 下丸子三丁目町会 / 下丸子四丁目町会 / シェルズガーデン自治会 / ザ・リバープレイス自治会 / 鶯の木西町会 / 千鳥南町会
商店街	下丸子商栄会 / 下丸子商店会
PTA	矢口西小学校 / 矢口中学校
産業団体	工和会協同組合
鉄道事業者等	東急(株) / 東急電鉄(株)
地元企業	NTTアーバンソリューションズ(株) / (株)三桂製作所 / (株)白洋舎 東日本電信電話(株) / Beステーション凜(障害者就労支援施設)

■勉強会のテーマ

令和3年度	第1回(R3.10)	本取組の目的と到達点を共有しよう！
	第2回(R3.12)	下丸子駅周辺地区を再発見しよう！
	第3回(R4.2)	下丸子駅周辺地区の20年後の将来像を考えよう！
令和4年度	現地視察会(R4.5)	先進事例を視察して、連立事業とまちづくり事業のイメージを共有しよう！ 【視察先】高架化事例：中央ラインモール（JR中央本線／小金井市） 地下化事例：下北線路街（小田急線／世田谷区）
	第4回(R4.5)	駅周辺の将来の姿を考えよう！
	第5回(R4.6)	地区全体の将来の姿を考えよう！
	第6回(R4.10)	まちづくり構想（素案）について考えよう①！
	第7回(R4.12)	まちづくり構想（素案）について考えよう②！
	第8回(R5.3)	まちづくり構想の実現に向けた今後の取組を考えよう！

【参考】用語解説

用語 (該当ページ)	解説
新たなモビリティ (P.15、25)	超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、ライドシェア、カーシェアリング、デマンド交通、グリーンスローモビリティ、BRT、LRTなど、ICTの発展等に伴い出現した、新しい交通モードや交通サービスのこと。
居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり (P.15、22)	世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い町な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められ、都市に活力を生み出し、持続的かつ高い国際競争力の実現につながっている。このような背景のもと、国では街路空間の再構築・利活用に関する様々な取組を推進している。
イノベーション (P.15、16、18、23、26)	モノや仕組み、サービス、組織、ビジネスモデルなどに新たな考え方や技術を取り入れて新たな価値を生み出し、社会にインパクトのある革新や刷新、変革をもたらすこと。
インキュベーション (P.18、23、26)	起業や新事業の創出を支援し、その成長を促進させること。
インバウンド (P.15)	外国人が訪れてくる旅行のこと。
駅まち空間 (P.15、22、23、25)	駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係を踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間。
SDGs (P.15、16)	2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。
エリアプラットフォーム (P.20、23、28、29)	行政をはじめ、まちづくりの担い手であるまちづくり会社・団体、まちづくりや地域課題解決に関心がある企業、自治会・町内会、商店街・商工会議所、住民・地権者・就業者などが集まって、まちの将来像を議論・描き、その実現に向けた取組（＝まちづくり）について協議・調整を行うための場。
おおたクリエイティブタウンセンター (OCTC) (P.6、7、10、26)	大田区内に存在するものづくりが作り出した様々な価値を活かした、大田独自のまちづくりを進める「公・民・学」が連携したまちづくり拠点であり、全国に23あるUDCのひとつ。
オープンスペース (P.9、14、16、27)	一般に開放されている公共性の高い空間。
オープンファクトリー (P.7、10、18、26)	ものづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信してゆくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。OCTCや工和会、大田観光協会等が連携し実施。
グリーンスローモビリティ (P.25)	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両を含めた総称のこと。
くりらぼ多摩川 (P.6、7、10)	ものづくりに自ら関わり、交流するためのものづくり拠点。中小企業ではなかなか手の届かないものづくりブランドづくり、ワークショップを通じたものづくり体験・魅力発信など「創造製作所」として、様々な事業を展開。
公開空地 (P.19、27)	1971年に創設された総合設計制度に基づいて、ビルやマンションの敷地に設けられた一般公衆が自由に出入りできる空間のこと。
工場アパート (P.18、26)	ものづくり企業の集積施設として大田区が工業振興のために整備したものの（貸工場を集合化させたもの）。

用語 (該当ページ)	解説
耕地整理 (P.6、8、13)	耕地整理法(昭和24年度廃止)に基づく土地改良事業で、一般には農地の有効利用と収穫の増大を目的として、区画を整形化し、水路や道路の整備を図ることにより利用形態を近代化した事業のことをさすが、下丸子地域では工場誘致を目的に実施された。
交通結節機能 (P.4、11、14、16、25)	駅前広場やバスターミナルなど、複数あるいは異種の交通手段を相互に連絡する乗り継ぎ・乗り換えのための場所のこと。
工和会協同組合 (P.6、30)	工和会協同組合は「連携」の発想のもと、会員企業とその従業員サポート・地域貢献・大田区のものづくり行政支援などを行い、日本のものづくりの生き残り発展の為、発動を続ける組織。
コワーキングスペース (P.26、27)	主に個人で仕事を行うことが多い人同士で会議室、作業スペースなどを共有しながら仕事を行うことができ、利用者同士の交流や共同といったコミュニティ形成を促す場のこと。
サイバー (P.15)	コンピュータやそのネットワークに関すること。
新空港線 (P.4、5、15、17、25)	新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、東急蒲田地下駅、京急蒲田地下駅を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画。
スタートアップ (P.26)	一般的に起業や新規事業の立ち上げを意味するが、特に革新的なアイデアで短期的に成長する企業を指す。
スマートシティ (P.25)	都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。
ゼロカーボンシティ (P.15)	2050年に温室効果ガス実質ゼロを目指す団体として国の認定を受けた地方公共団体。
Society5.0 (P.15)	サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。
ダイバーシティ経営 (P.15)	多様な人材を活かし、その能力が最大限発揮できる機会を提供することで、イノベーションを生み出し、価値創造につなげている経営。
チャレンジショップ (P.18)	商売を始めたいが経験もなく、最初から独実店舗で始めることが困難な人に対し、行政や商工会議所などが家賃や管理費などを一定期間無償または低額で店舗を貸し出す制度のこと。
デジタルトランスフォーメーション(DX) (P.10、15、20)	ICTの活用により、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。デジタル・トランスフォーメーションが進展することによって、特定の分野、組織内に閉じて部分的に最適化されていたシステムや制度等が社会全体にとって最適なものへと変貌すると予測される。
鉄道立体化 (P.15、17、19、16、18、19、21、22)	道路と鉄道を立体交差化する事業。
羽田イノベーションシティ (P.15、26)	「先端」と「文化」の2つをまちのコア産業として、商業・オフィスをはじめ、多くの特徴的な機能を内包した、未来志向の新たな体験や価値に出会える場所。世界をリードする国際産業拠点として、多彩なジャンカルチャーの発信拠点として、このまちに集まってくるあらゆる人たちへイノベーションを提供する。

用語 (該当ページ)	解説
パーソナルモビリティ (P.25)	まちなかでの近距離移動を想定した1～2人乗りの小型電動コンセプトカーなどを指す次世代自動車の概念。
フィジカル (P.15)	現実空間のこと。
法指定踏切 (P.12)	改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の対策が求められる踏切。下丸子地域では、「下丸子1号踏切（歩行者ボトルネック踏切）」と「下丸子2号踏切（自動車ボトルネック踏切）」が指定されている。
フレキシブル (P.25)	柔軟性があり、しなやかなさまを意味する表現。
目黒蒲田電鉄 (P.13)	目黒蒲田電鉄は東急電鉄の前身の鉄道会社であり、1923年に目黒～蒲田間（13.2km）の鉄道を開通させた。
モビリティ・ハブ (P.17、25)	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
UDC (P.7)	行政都市計画や市民まちづくりの枠組みを超え、地域に係る各主体が連携し、都市デザインの専門家が客観的な立場から関わる新たな形のまちづくり組織や拠点として、全国23拠点到展開。
リノベーション (P.4)	建築・不動産（公共空間も含む）の改修等によって新しい付加価値を組み込むこと。