

第3章 地区の現況

1. まちづくり構想における下丸子駅周辺地区の現況

まちづくり構想では、策定当時の当地区の現況分析に基づき、地区の特徴を強み・弱み・社会動向として、次のようにまとめています。

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の地区独自の魅力的な資源

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
- 下丸子駅の脆弱な交通結節機能
- オープンスペースの不足
- 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
- 多摩川氾濫による浸水や高潮による被害など

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（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
 - ・駅まち空間の形成
 - ・選ばれる都市としての魅力づくり
 - ・みずとみどりを中心とした環境共生都市づくり
- 防災・SDGs
 - ・災害・感染症など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など）
 - ・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、副都心と空の玄関口と直通
 - ・環状第8号線と補助第28号線の立体交差化、補助第28号線の整備、JR南武線の鉄道立体化、外環道の延伸など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

2. 下丸子駅周辺地区の現況と社会状況

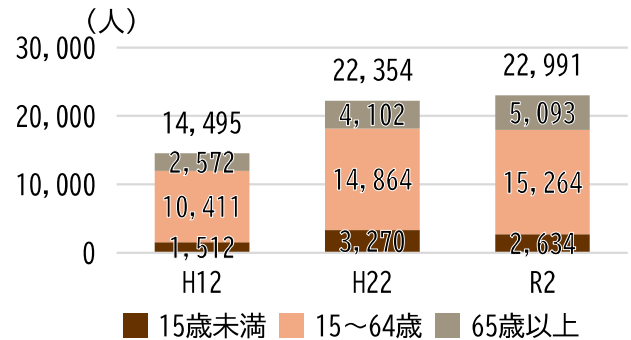
当地区の現況と社会状況を、まちづくり構想策定以降の情報などを加え、再整理しました。

(1) 地区の現況

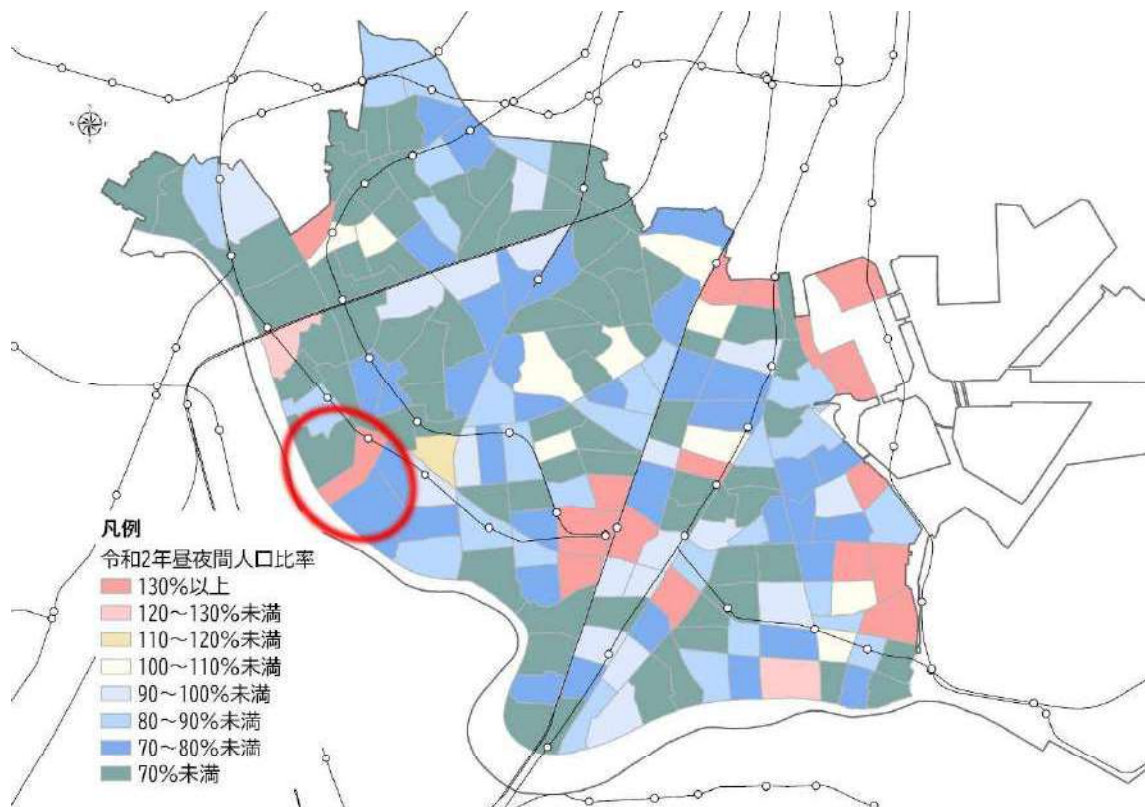
①人口

当地区の人口は増加傾向で、15歳未満人口が20年前より大きく増加しており、ファミリー層の流入が多いことが推測されます。

また当地区は、企業の本社や工場などが多く立地していることにより、昼間人口比率が大きくなっています。



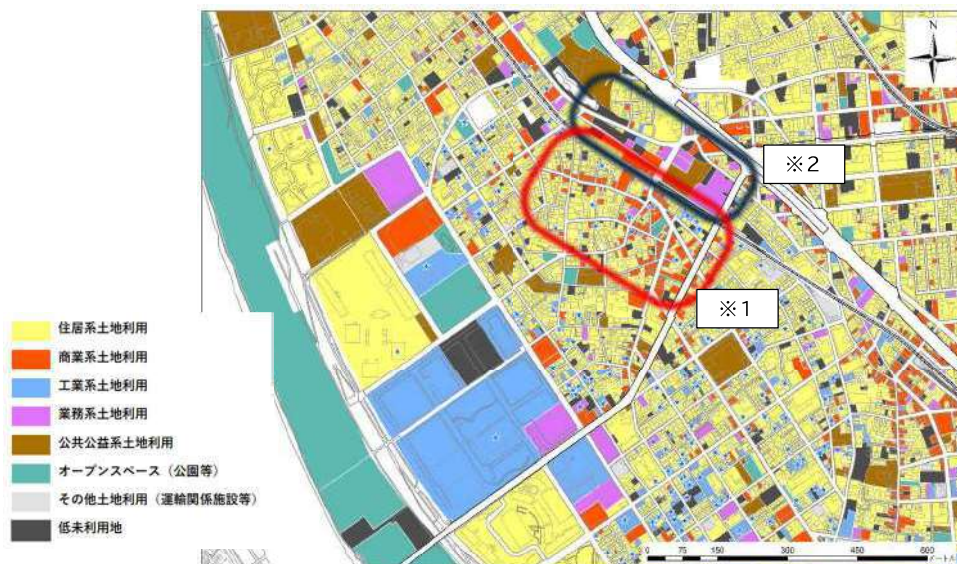
人口の推移（出典：平成12年、平成22年、令和2年国勢調査結果（総務省））



昼夜間人口比率（出典：令和2年国勢調査結果（総務省））

②土地利用

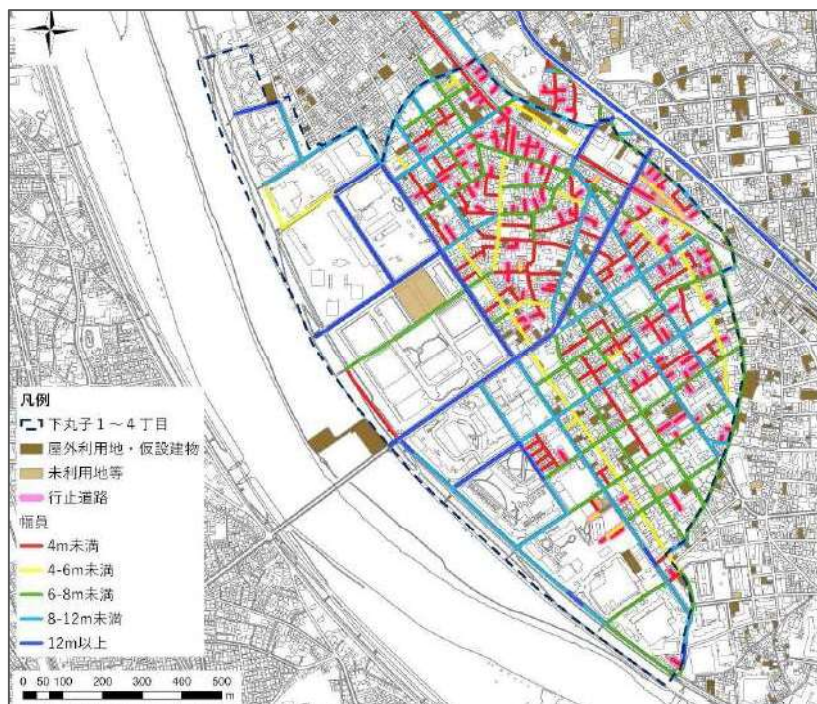
当地区では、多摩川沿いに工場や住工併用工場が点在し、住居系と産業系の土地利用が混在しています。東急多摩川線を隔てて駅南側には個店が連なる商店街が形成^{※1}されていますが、駅北側には駐車場などの低未利用地が多く分布^{※2}しています。また、駅周辺に公園などのオープンスペースが少ないことが特徴の一つとして挙げられます。



土地利用現況（出典：令和2年都市計画基礎調査）

③道路

当地区は戦後の耕地整理により、自動車の相互通行に問題がないと考えられる幅員6m以上の道路による街区が形成されています。一方で、駅周辺は道路幅員が狭く、行き止まりとなっている道路も多数存在しています。



道路幅員の状況（1/2500地形図を基にした図上計測）

④交通

朝夕、駅周辺は地域住民と近隣の企業や工場への通勤者などで混雑しています。朝の通勤時間は、東急多摩川線の踏切の開閉により一度に多くの人が行き、歩道から車道に人があふれる状況が見受けられます。

特に、「下丸子1号・2号踏切」は、改正踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道に指定されており、抜本的な対策が求められています。

今後、新空港線の開通による駅利用者や、補助第28号線などの都市計画道路の整備による自動車交通量の変化に伴い、これらの課題の深刻化が懸念されます。このため、早急かつ効果的な対策を実施する必要があります。



通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子



下丸子2号踏切の様子

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・歩行者ボトルネック踏切 (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



⑤産業

区全体における過去20年間の従業者数の変化をみると、サービス産業を中心とした第3次産業に従事する人が増えている一方で、製造業の数が20年間で約1,500人減少しています。

当地区においても、多摩川沿いの大規模事業所の立地に変化がないことを踏まえると、住宅地の中で共生してきた工場の減少が推測されます。

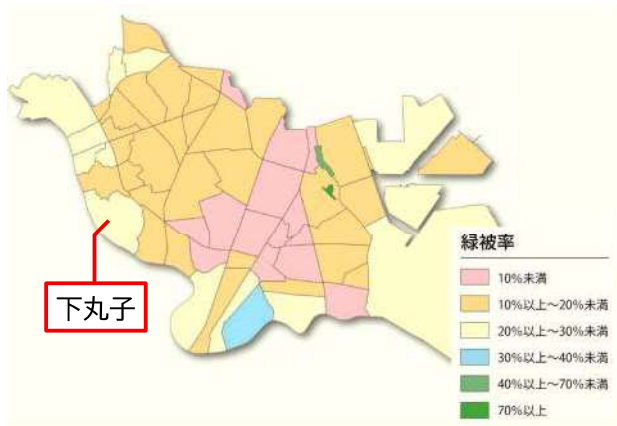


過去20年における従業者数の変化
(出典：平成12年、平成22年、令和2年
国勢調査結果(総務省))

⑥みどり

平成30年度大田区みどりの実態調査によると、下丸子の緑被率は20%以上、30%未満となっており、大田区の中では相対的に上位に位置しています。

緑被分布（右図）を見ると多摩川沿いの企業敷地や大規模集合住宅にみどりが多く分布していますが、駅近くにおいても寺社の敷地などを中心にみどりが点在しています。



下丸子駅周辺地区の緑被分布
(出典：平成30年度大田区みどりの実態調査)

町別緑被率
(出典：平成30年度大田区みどりの実態調査)

⑦災害リスク

当地区は、多摩川氾濫、高潮、内水氾濫の風水害による浸水被害が想定されており、特に多摩川氾濫の場合、当地区のほぼ全域が浸水する可能性があります。

矢口西小学校及び矢口中学校が水害時緊急避難場所に指定されていますが、これらの避難所も浸水区域にあるため、風水害の際には条件付き使用（2階以上を使用）することになります。駅周辺で浸水しない地域へ避難するためには、環状第8号線より北側の高台地域に行く必要があります。

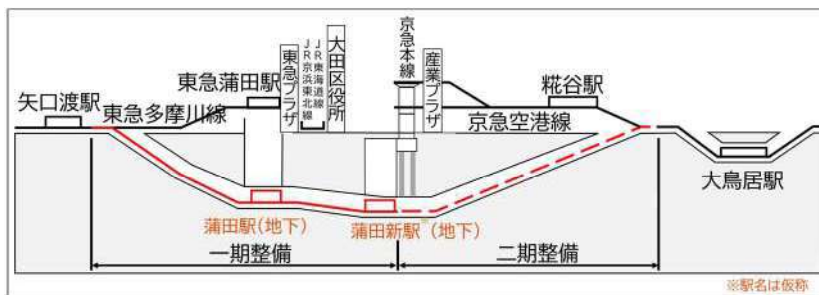


大田区防災ハザードマップ（出典：水防法に基づく多摩川ハザードマップ（最大浸水深））

(2) 地区を取り巻く社会状況

①新空港線の整備

現在、新空港線第一期区間の整備に向けた取組が進められており、これにより区内の東西方向の移動が便利になるとともに、東急東横線などとの相互直通運転が可能になり、区内から羽田空港や、渋谷・新宿・池袋、埼玉方面へのアクセスが便利になります。令和7年10月3日に国土交通省より認定された速達性向上計画では、東急東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、乗車場（プラットホーム）の整備などを行うことが盛り込まれています。



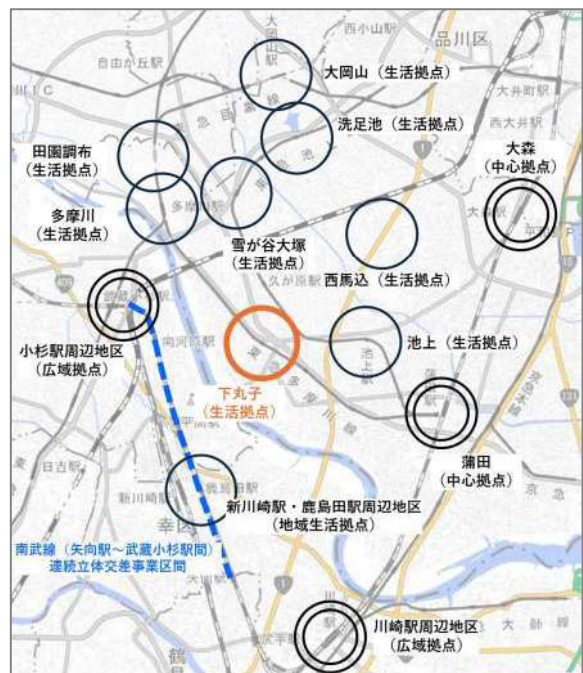
新空港線の整備区間

②周辺地区のまちづくり

都市計画マスタープランで区を中心拠点と位置付けられている蒲田駅周辺では、新空港線開業時を見据え、将来に渡る持続的な発展に向け、駅周辺の交通ネットワークや基盤整備の検討を行っています。新空港線がつながる多摩川線では下丸子駅や多摩川駅が、近くを通る池上線では池上駅や雪が谷大塚駅が「生活拠点」として位置付けられています。

また、下丸子から近い川崎市では、小杉駅周辺地区、川崎駅周辺地区が「広域拠点」として、新川崎駅・鹿島田駅周辺地区が「地域生活拠点」として位置付けられ、まちづくりが進められているほか、JR南武線（矢向駅～武蔵小杉駅間）の連続立体交差事業が行われています。

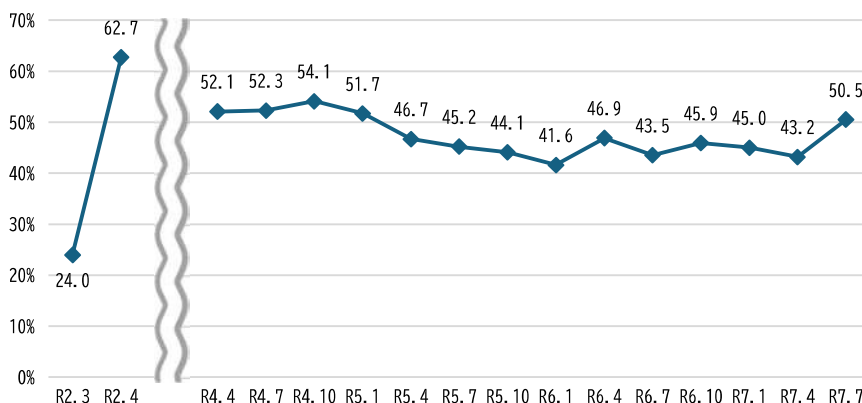
当地区については、新空港線整備に伴って東急東横線から乗り入れる列車が下丸子駅に停車する想定であるほか、補助第28号線（ガス橋通り）がJR南武線連続立体交差事業に伴って川崎市側の区間で整備が進んでいくことを踏まえると、当地区も、踏切解消とあわせて地域特性を活かしたまちづくりを進めていくことが求められます。



下丸子駅と近隣他拠点

③「新しい生活様式」の現状

新型コロナウイルス感染症がまん延した令和元年以降、情報通信技術(ICT)を活用して、会社のオフィス以外の場所で仕事を行う働き方であるテレワークが広まりました。東京都による「テレワーク実施率調査」によると、都内企業のテレワーク実施率は令和2年3月から4月にかけて約3倍程度増加し、62.7%となりました。令和5年以降、増減を繰り返しながらも5割前後となっており、令和2年と比較すると令和7年時点においても2倍程度の従業者がテレワークをしていることが分かります。

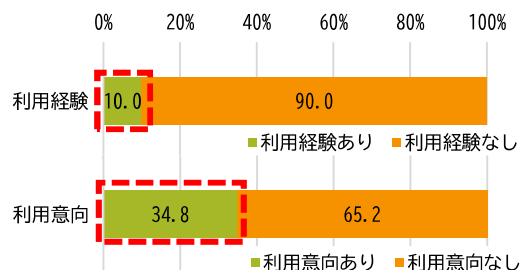


テレワーク実施率の推移 (出典：テレワーク実施率調査(東京都))

④新たなモビリティの普及

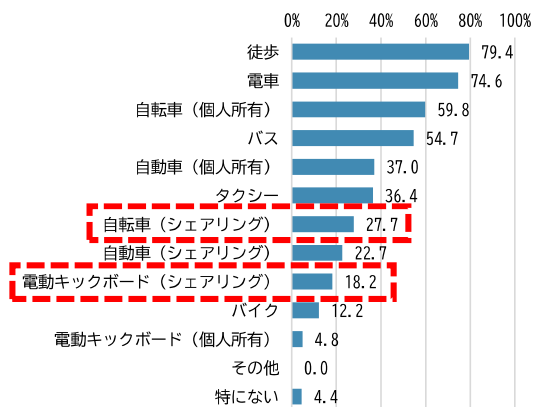
まちづくり構想の策定当時もシェアサイクルやカーシェアといったサービスが普及しつつありましたが、その後、電動スクーターのシェアサービスが始まるなど、新たなモビリティが普及しています。

電動キックボードの利用に関するアンケート調査では、電動キックボードを利用したことのある人は全体の1割程度に留まっているものの、利用したいと考えている人は全体の3割を超える結果となっています。



電動キックボードの利用経験と利用意向

また、同アンケートにおいて、3割弱がシェアサイクル、2割弱が電動キックボード(シェアリング)を今後利用したい交通手段として回答しており、シェアモビリティによる移動が増えていくと考えられます。



今後利用したい交通手段

当地区内にも、シェアモビリティのポートが点在しており、駅へのアクセスや地区内外の移動などに利用されています。

(出典：東京都「電動キックボードに関するインターネットアンケート」(令和5年12月実施))

⑤高台まちづくり

区は、強靱で回復しやすい減災都市の実現を目指し、持続可能なまちづくりを推進するため、「大田区高台まちづくり基本方針」を策定しています。本方針では、近年の気候変動によって水害が激甚化・頻発化していることなどを踏まえ、区民の生命・財産を保護することを目的に、水害被害の抑制を図るための方策のひとつとなる高台形成の具体的な実現方策を整理しています。

当地区の大部分は平坦な低地であり、多摩川氾濫の場合に地域全体で大きく高台が不足するため、公共施設の新築・改築にあわせた高台の創出のほか、既存の民間・公共施設を活用した避難スペース・待避スペースの確保などの様々な手段によって、高台の確保がまちづくりの方向性に示されています。

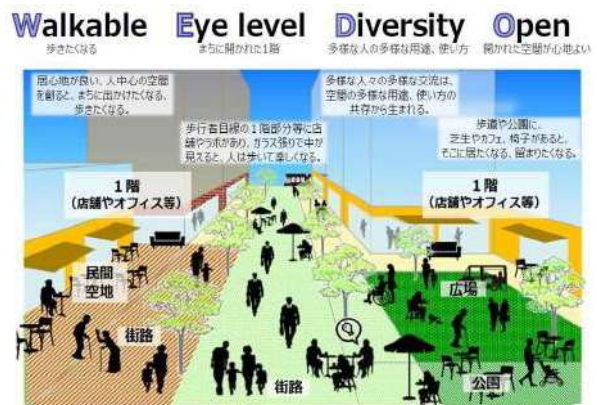


多摩川沿い地域の水害リスク分析結果と高台まちづくりの方向性
(出典：大田区高台まちづくり基本方針)

⑥ウォーカブルなまちづくりの推進

ウォーカブルとは、車中心から“人中心”の都市空間へと転換するため、街路空間の再構築による快適な歩行環境の創出や、沿道と街路を一体的に利活用できるようにすることで、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場の創出を目指すものです。

ウォーカブル政策は、地域活性化に関する政策、交通政策、駐車場政策と連携していくことによって、「行きたくなる」視点を重視していくことが大切です。これらの取組が都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながると注目されています。大田区は、国土交通省が募集する「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルなまちづくりを目指しています。



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり
～ウォーカブルなまちなかの形成～
(出典：国土交通省)

⑦みどりの重要性とグリーンインフラの推進

みどり豊かで快適な都市を形成するためには、公園・緑地などの適正な保全、緑化の推進、及び都市公園・緑地の整備・管理などの推進が必要となっています。大田区では、グリーンインフラ、脱炭素化、SDGsなどの社会情勢の変化を新たな要素として捉え、みどりのまちづくりを加速させる取組が「大田区緑の基本計画グリーンプランおおた」により進められています。

<みどりのまちづくりの方針> ※「多摩川沿い地域」より抜粋

- ①2つのみどりの拠点の保全・再生に取り組めます
- ②みどりの骨格となる崖線沿いのみどりや多摩川沿いのみどりを守り、つくります
- ③公園不足地域の解消に努め、地域の魅力を活かした公園・緑地を整備します
- ④旧六郷用水を活かしたネットワークをつくります
- ⑤多摩川につながる水と緑を活かしたみどりのまちづくりを進めます

地域別方針（出典：大田区緑の基本計画グリーンプランおおた）

さらにグリーンインフラに関しては「大田区グリーンインフラ事業計画」を策定し、公民連携の下で自然環境の多機能性を発揮し、防災・減災、環境、地域振興の3つの分野での課題に対して取り組んでいます。



グリーンインフラ導入イメージ図