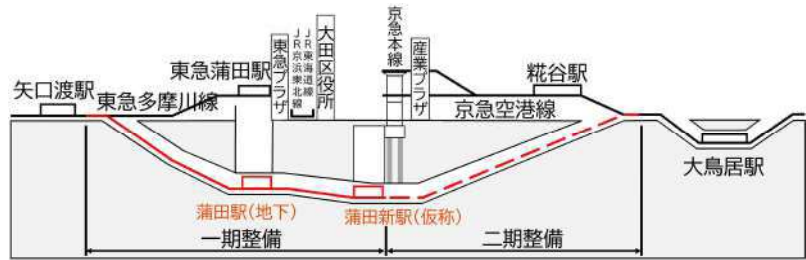


第2章 都市基盤の現状

1. 広域的な下丸子駅周辺の位置

当地区には、東急多摩川線が通っており、交通利便性が高い立地条件にあります。

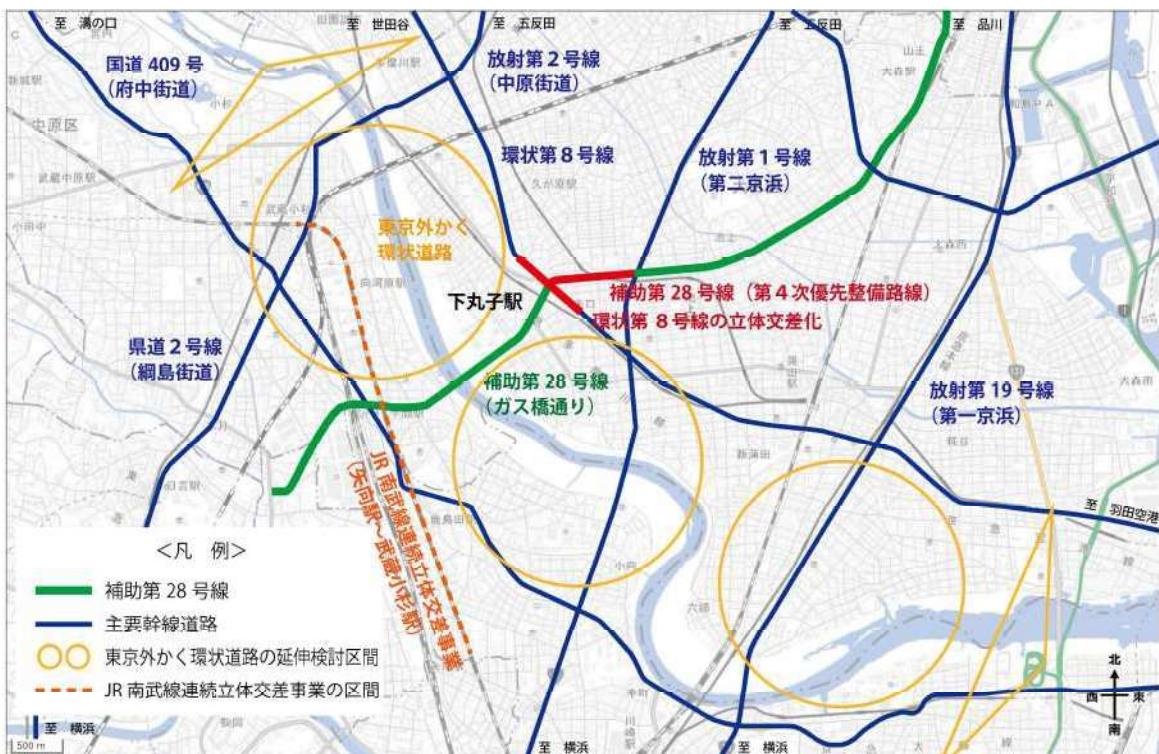
現在、新空港線第一期区間の整備に向けた取り組みが進められており、これにより区内の東西方向の移動が便利になるとともに、東急東横線などとの相互直通運転が可能になり、区内から羽田空港や、渋谷・新宿・池袋、埼玉方面へのアクセスが便利になります。令和7年10月3日に国土交通省より認定された速達性向上計画では、東急東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、乗降場（プラットフォーム）の整備などを行うことが盛り込まれています。



新空港線の整備区間

また、羽田空港や東名高速道路東京ICなどにアクセスできる環状第8号線が通っているほか、周辺には放射第1号線（第二京浜＝国道1号）や放射第19号線（第一京浜＝国道15号）、放射第2号線、国道409号（府中街道）などの広域幹線道路が存在し、自動車による交通利便性も高い状況にあります。

都内と川崎市を結ぶ都市計画道路補助第28号線は、川崎市側の区間がJR南武線の連続立体交差事業（区間：矢向駅～武蔵小杉駅間）に伴って整備される予定である一方で、第4次優先整備路線に位置付けられている環状第8号線以北の区間が未整備となっています。



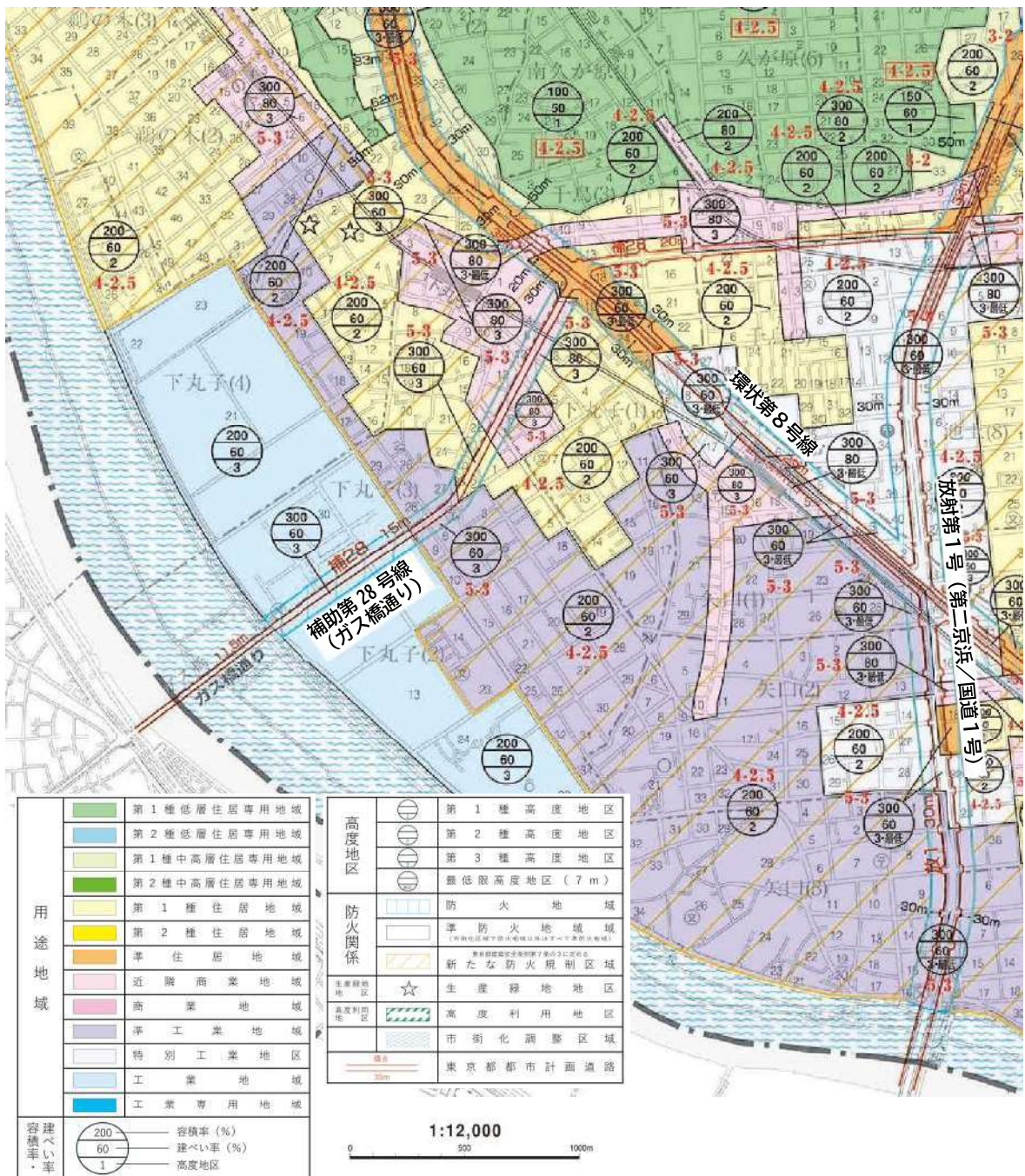
下丸子駅周辺の道路網の状況

2. 都市基盤に関わる現状

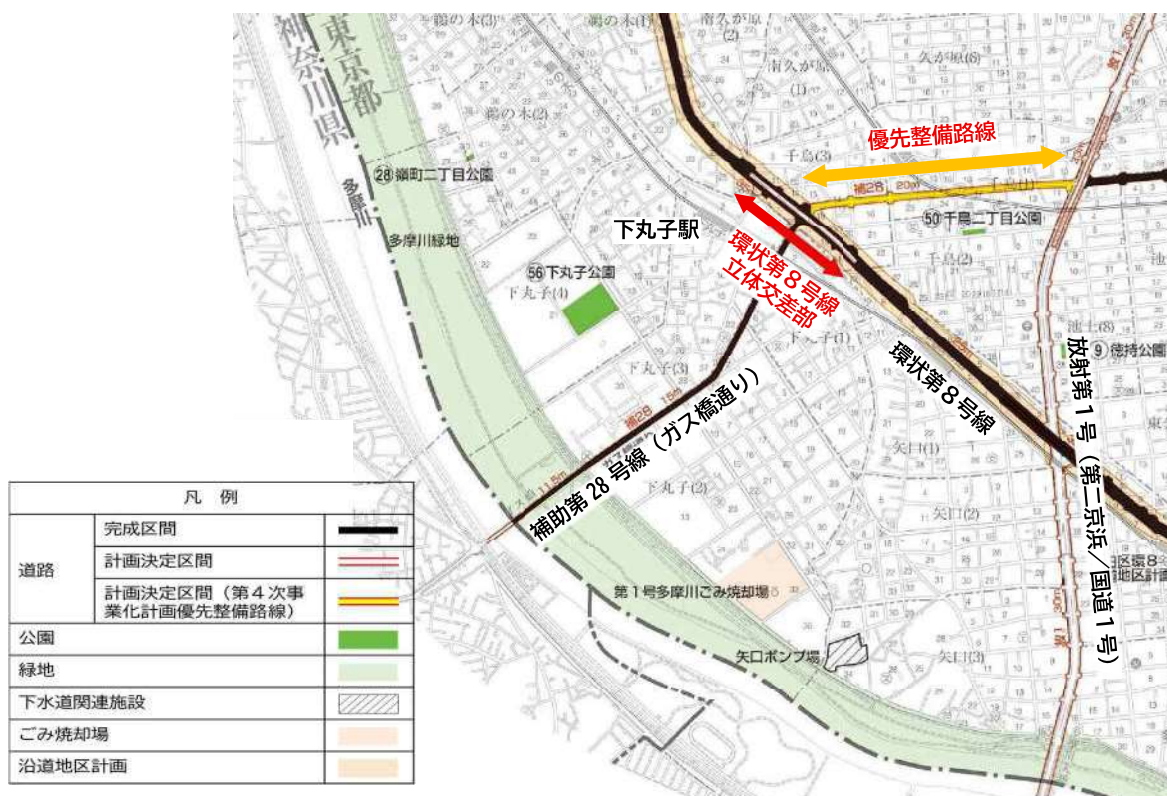
(1) 都市計画（用途地域、都市計画道路など）

当地区の用途地域は下丸子駅周辺の「近隣商業地域」を中心に、駅の東西及び南側は「第一種住居地域」、多摩川方面は駅に近い側から順に「準工業地域」及び「工業地域」が指定されています。また環状第8号線沿道は「準住居地域」が指定されています。

都市計画道路については、「環状第8号線」と「補助第28号線」の2路線が通っています。現在は、環状第8号線の立体交差部分と、補助第28号線の環状第8号線から放射第1号線（第二京浜＝国道1号）の間の区間が未整備となっています。なお、この区間については、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」にて優先整備路線に位置付けられています。



大田区地域地区図（令和7年3月作成）

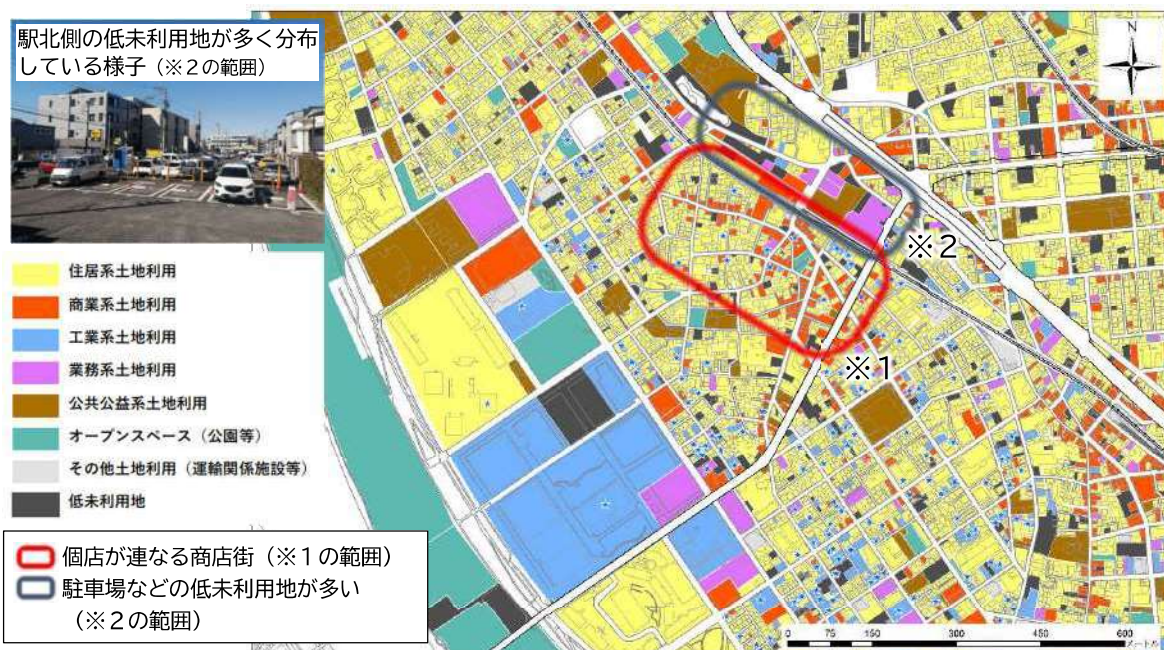


大田区都市計画施設図 (令和7年3月作成)

(2) 土地利用

①土地利用の状況

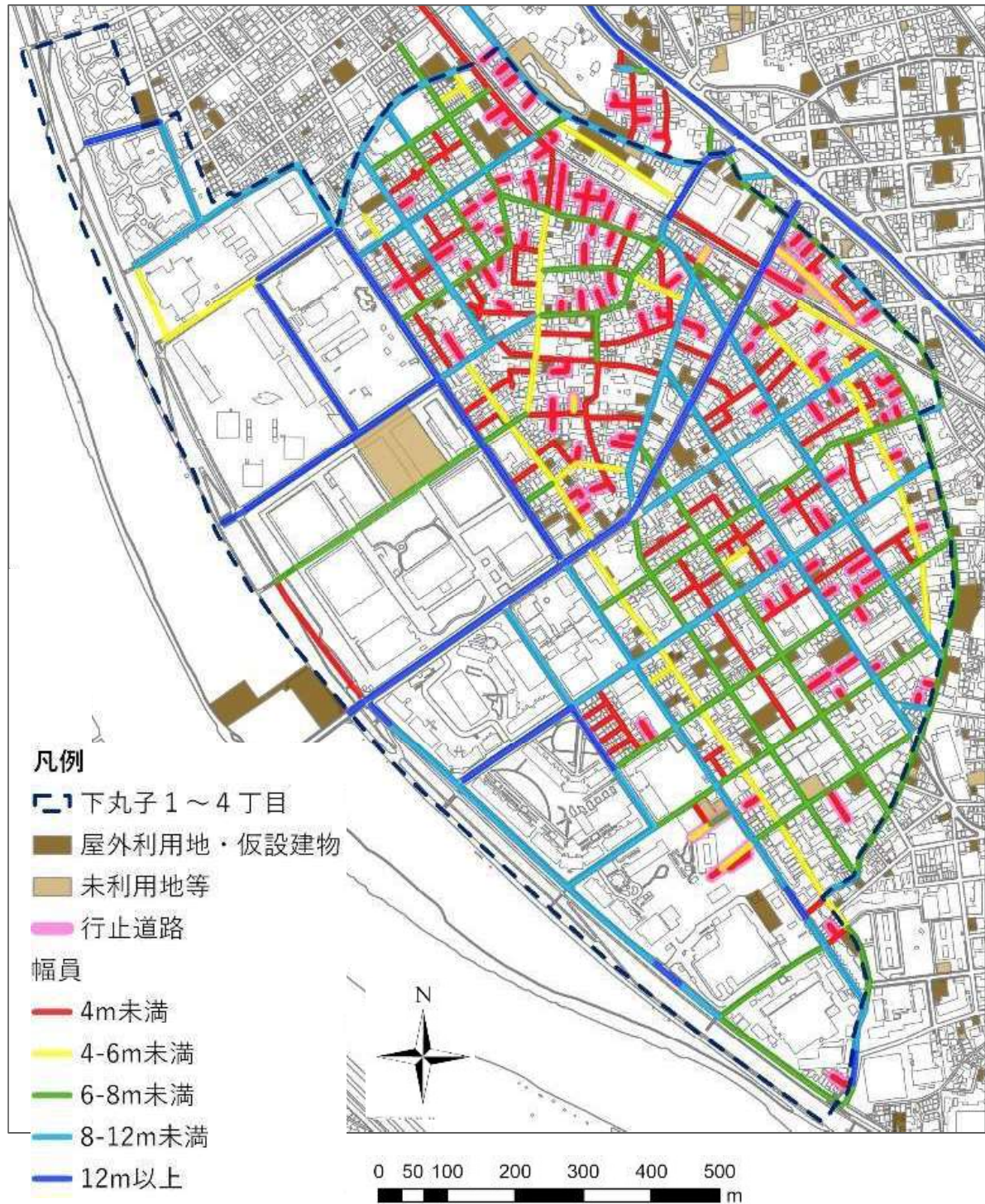
当地区では、多摩川沿いに工場や住工併用住宅が点在し、住居系と産業系の土地利用が混在しています。東急多摩川線を隔てて駅南側には個店が連なる商店街が形成^{※1}されていますが、駅北側には駐車場などの低未利用地が多く分布^{※2}しています。また、駅周辺に公園などのオープンスペースが少ないことなどが特徴として挙げられます。



土地利用現況 (出典：令和2年都市計画基礎調査)

②道路基盤の状況

当地区は戦後に耕地整理が行われ、補助第28号線の東側を中心に、幅員6m以上の道路による街区が形成されている一方で、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。



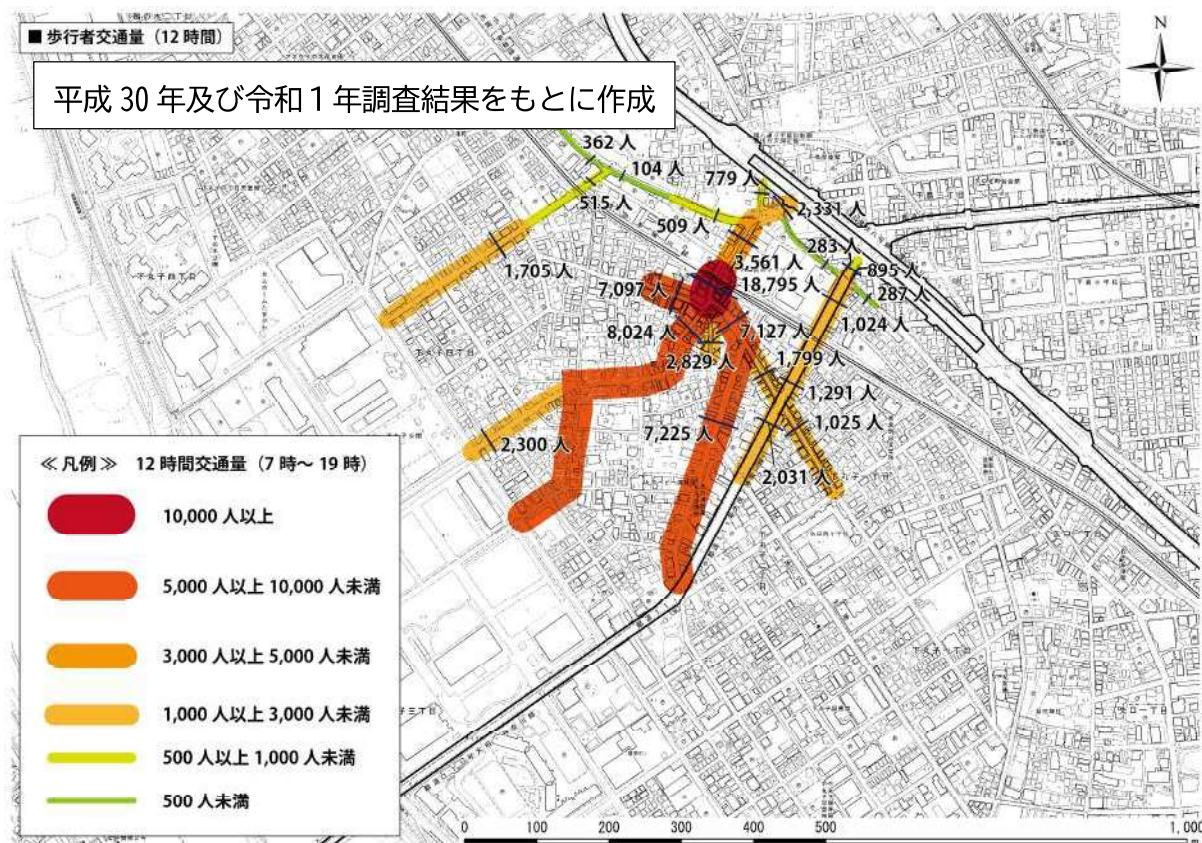
道路幅員の状況（1/2500地形図を基にした図上計測）

(3) 交通

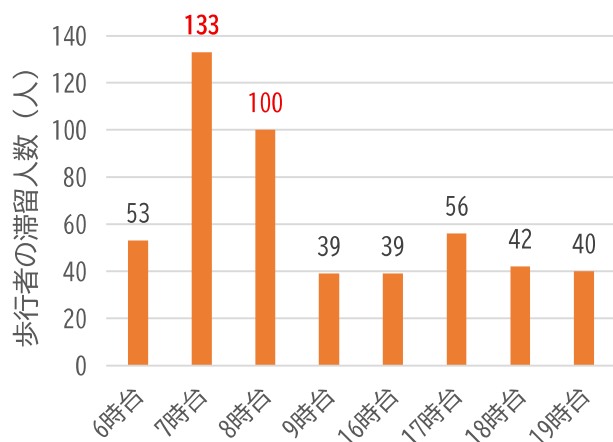
①歩行者

歩行者交通量は、駅の北側よりも南側（多摩川側）が多い傾向となっています。

朝夕の時間帯、駅周辺は地域住民や近隣の企業・工場への通勤者などで混雑しています。特に朝の通勤時間帯は、東急多摩川線の踏切の開閉に伴って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。



下丸子1号踏切の踏切遮断時1回あたりの歩行者滞留人数 (各時間帯の最大値)



下丸子1号踏切の踏切遮断時1回あたりの歩行者の滞留人数の最大値 (令和7年度大田区調査)

歩行者交通量の状況 (平成30年及び令和元年調査)



通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子

②自転車

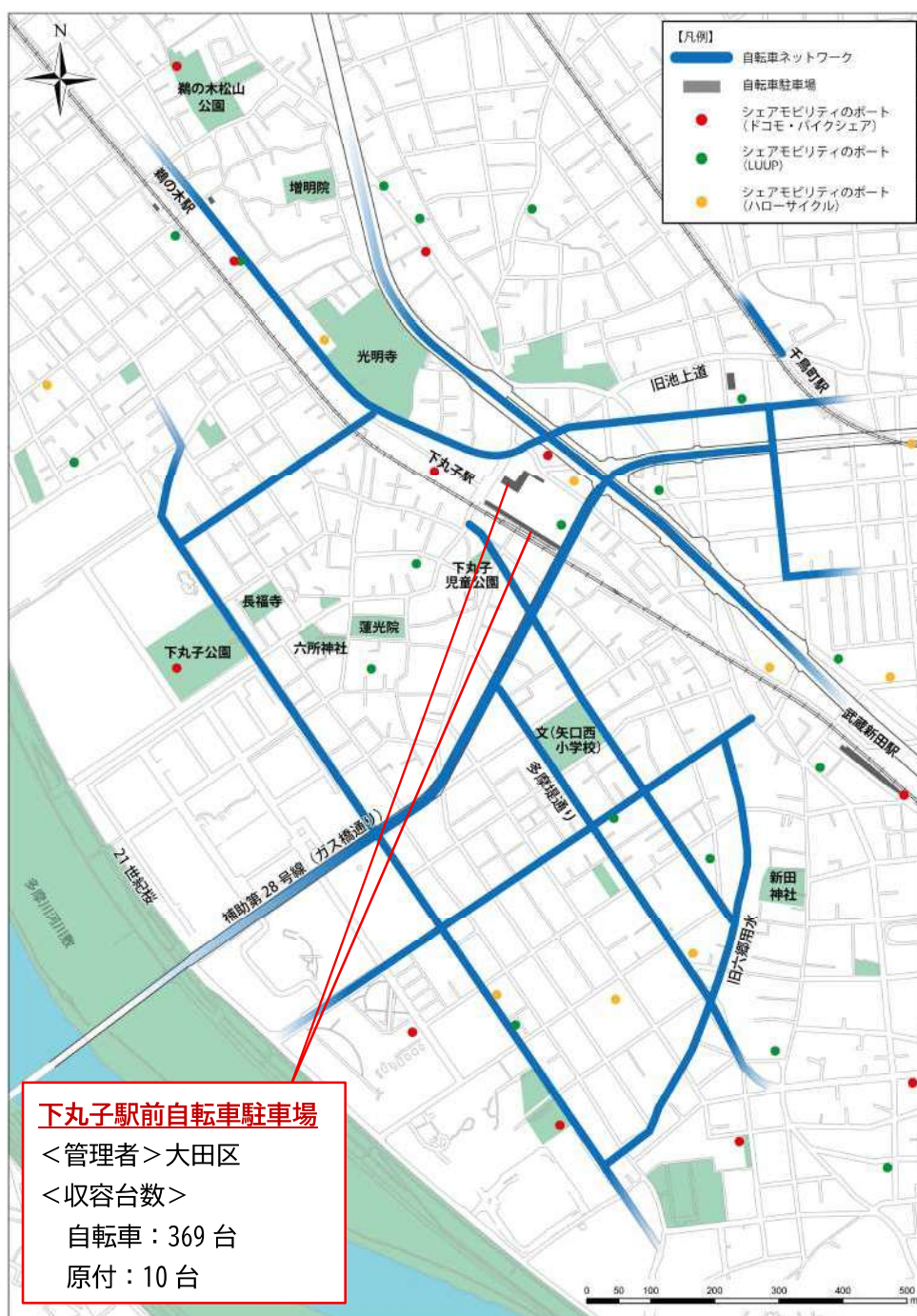
区内では大田区自転車ネットワーク整備実施計画のもと、自転車ネットワークの整備が進められています。

下丸子駅北側には下丸子駅前自転車駐車場があり、自転車369台、原付10台を収容することが可能です。一方で、駅の南側にはまとまった自転車駐車場がなく、商店街に路上駐輪されている状況が見受けられます。

シェアモビリティのポートは当地区内に点在しており、駅アクセスや地区内外の移動などに活用されています。



商店街の路上駐輪の状況

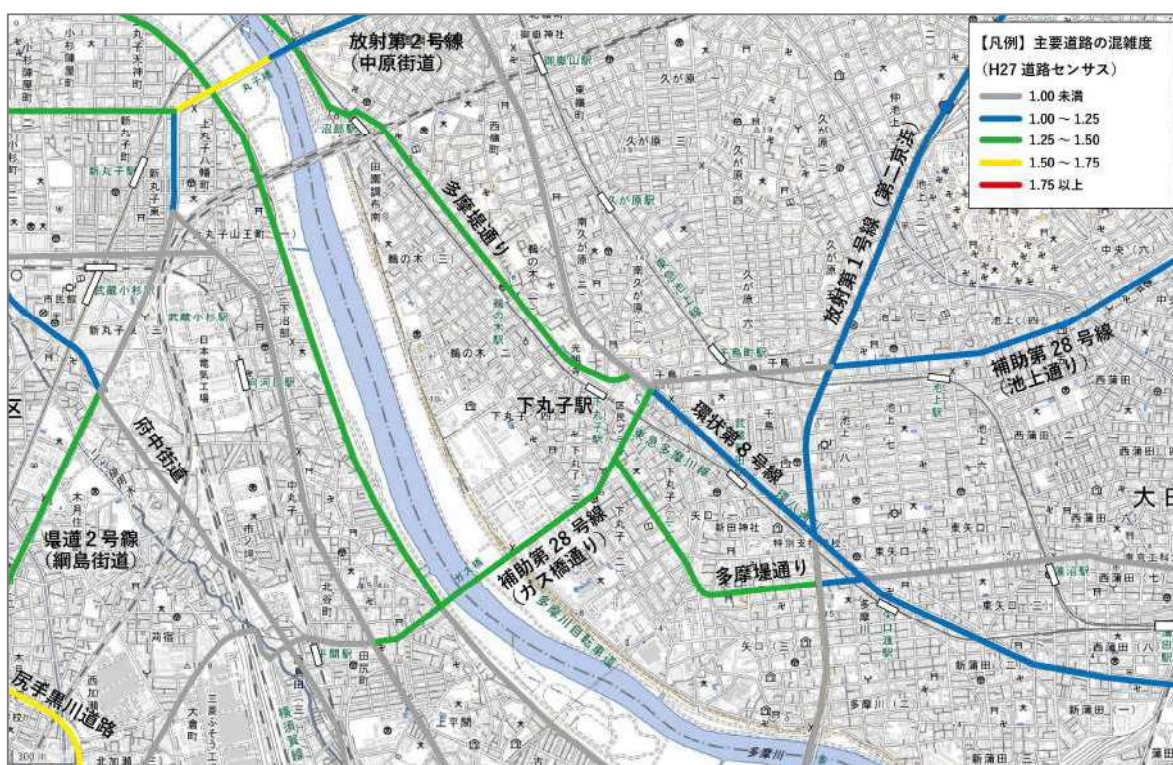


自転車ネットワークと自転車駐車場、シェアモビリティのポートの状況（令和7年8月時点）

③自動車

当地区を横断する多摩堤通りやガス橋通り（補助第28号線）では、東急多摩川線の踏切や環状第8号線との交差点周辺において混雑している状況が見られます。道路の混雑度は、多摩堤通り及びガス橋通りは1.25～1.50、環状第8号線はガス橋通りを起点に世田谷方面は1.00未満、羽田方面は1.25～1.50となっています。

下丸子駅には駅前広場がないため、駅付近の道路上で駅利用者の送迎が行われています。また、駅周辺の商店街を中心に、荷捌きや沿道店舗利用などを目的とした駐停車車両が見受けられます。特に区民プラザ前の道路では、平日で144台の自動車が駐停車した状況が確認されました。

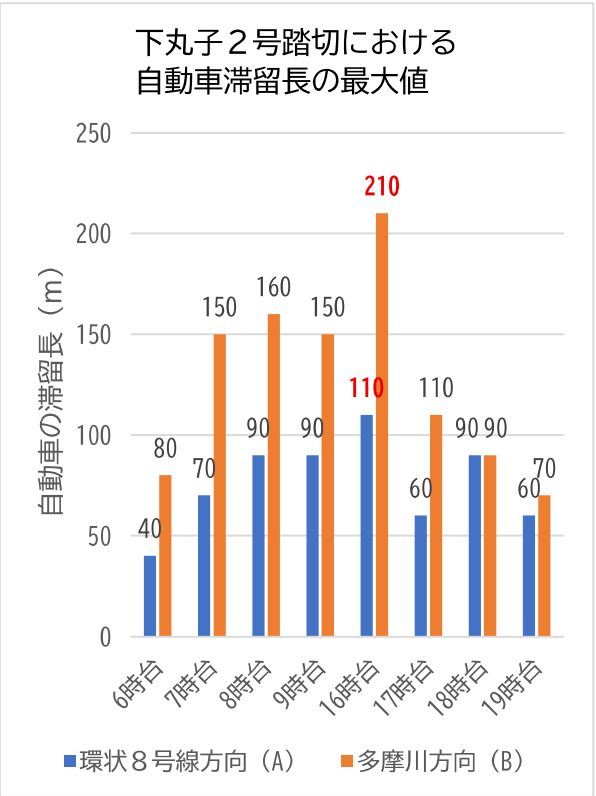
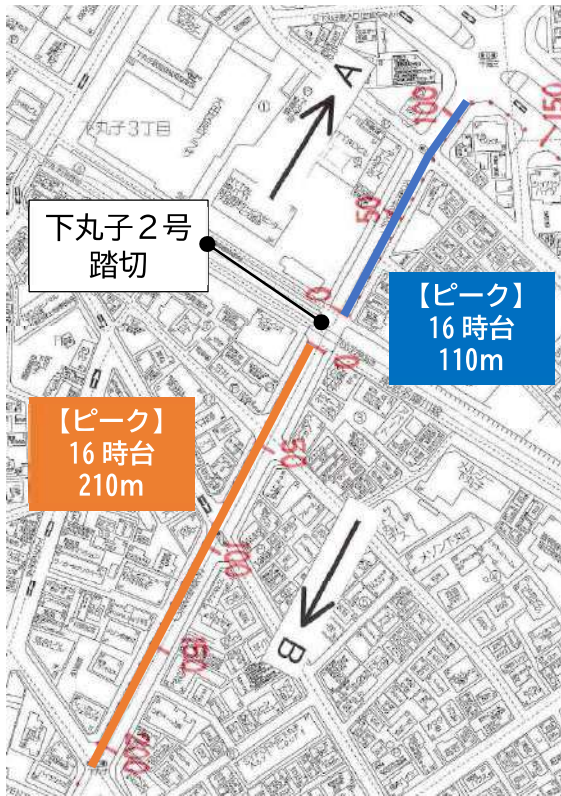


当地区周辺の道路の混雑度（出典：平成27年センサス）

混雑度	交通の状況
1.00 未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.50	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.50～1.75	
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

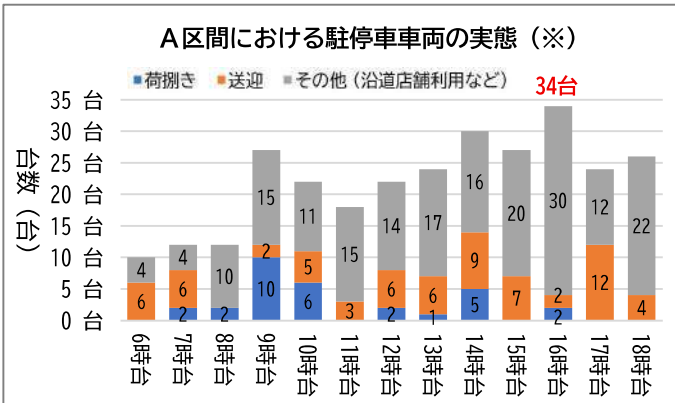
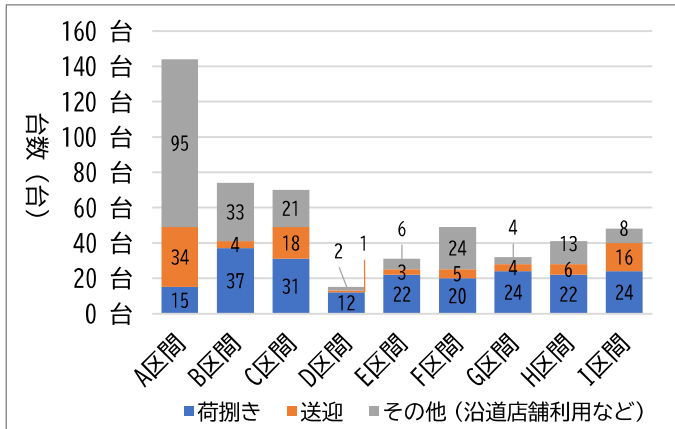
混雑度の解釈（出典：道路の交通容量（社団法人日本道路協会／昭和59年9月を参考））

<下丸子2号踏切における自動車滞留長（各時間帯の最大値）>



下丸子2号踏切における自動車滞留長（令和7年度大田区調査）

<下丸子駅付近での駐停車車両の実態調査（調査時間：平日6時～19時）>



下丸子駅付近の駐停車車両の実態調査（令和7年度大田区調査）

※時間を跨いで駐停車している車両は、それぞれの時間帯でカウントしています。そのため、上記グラフで示すA区間の駐停車車両の総台数と時間帯別駐停車台数の合計値は異なります。

④公共交通【鉄道】

<下丸子駅の概況>

下丸子駅の乗降人員は1日当たり3万人を超えており、東急多摩川線では蒲田駅に次いで乗降人員が多い駅となっています。駅利用者のうち95%程度が徒歩や自転車を利用してきます。

項目	概況
駅構造	地上駅・相対式ホーム2面2線
乗降人員※ ¹	31,438人（令和6年度） （東急多摩川線では蒲田駅に次いで多い）
運行状況※ ¹	平日ピーク時（7～8時台） ：上り下りともに記載時間当たり16本～17本
交通結節機能	駅前広場なし
駅からの交通手段の割合※ ²	徒歩：92.1% 自転車：4.4% 自動車：0.6% 路線バス・コミュニティバス：0.8% 不明：2.1%

※1 東急電鉄 Web サイトより

※2 平成30年パーソントリップ調査より

<踏切の概況>

東急多摩川線には多くの踏切が存在し、事故や渋滞の発生、生活道路の分断など、踏切に起因する様々な課題を抱えています。

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（以下、「法指定踏切」という。）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、予定されている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。



(上) 下丸子駅前の朝の時間帯の様子
(下) 踏切の位置図

		状況	備考
課題	鉄道	・鉄道により生活動線が分断されている	
	下丸子1号踏切	・踏切周辺の混雑による歩行者安全性の低下	【法指定】 歩行者ボトルネック踏切
	下丸子2号踏切	・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 ・迂回車両の地区内進入による安全性の低下	【法指定】 自動車・歩行者 ボトルネック踏切

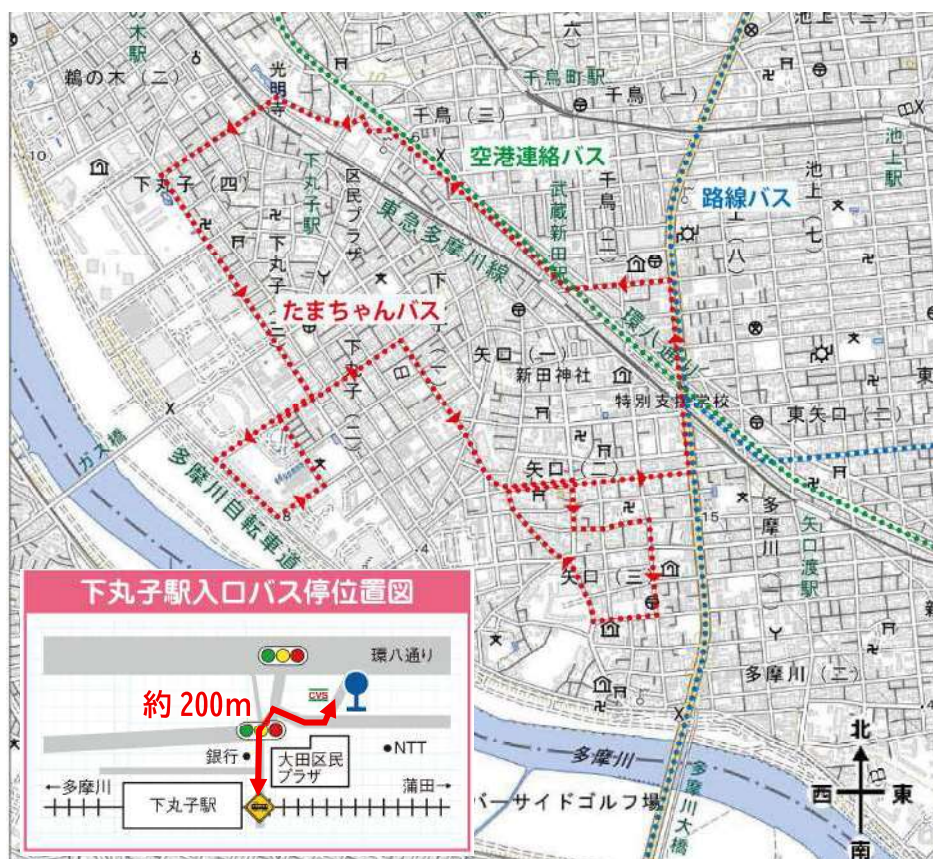
(参考) 下丸子1・2号踏切の法指定踏切の指定状況

踏切	指定状況
下丸子1号踏切	<p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日あたりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの <p><参考> 令和3年9月時点の踏切自動車交通遮断量：7,384台・時、踏切歩行者等交通遮断量：170,819人・時、合計：178,203人・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p>
下丸子2号踏切	<p>【自動車ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万以上のもの <p><参考> 令和3年9月時点の踏切自動車交通遮断量：55,998台・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p> <p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日あたりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの <p><参考> 令和3年9月時点の踏切自動車交通遮断量：55,998台・時、踏切歩行者等交通遮断量：22,140人・時、合計：78,138人・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p>

⑤公共交通【バス】

当地区はコミュニティバス（たまちゃんバス）が運行しています。コミュニティバスは下丸子・矢口・千鳥にまたがるエリアを1時間に1本～2本の頻度で、左周り（反時計回り）の一方通行で運行しています。

コミュニティバスの「下丸子駅入口」バス停は、駅前や周辺に停留所を設けることが困難なため、駅から約200m離れた位置にあり、駅での乗り継ぎが不便な状況です。



下丸子駅周辺のバス路線図（出典：東急バス、大田区）

(4) 安全・安心

①風水害

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、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。



水害時緊急避難場所

- 全階使用可
- 条件付き使用

ハザードマップ(多摩川、高潮、中小河川)を重ね合わせた場合の最大浸水範囲



家屋倒壊等氾濫想定区域
(早期の立ち退き避難が必要な区域)

(氾濫流) 氾濫した水の流れが直撃した場合に、標準的な木造家屋の倒壊等をもたらすような氾濫が想定される区域

(河岸侵食) 河川の激しい流れにより河岸が削られ土地が流出し、家屋が流失・倒壊する恐れのある区域

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

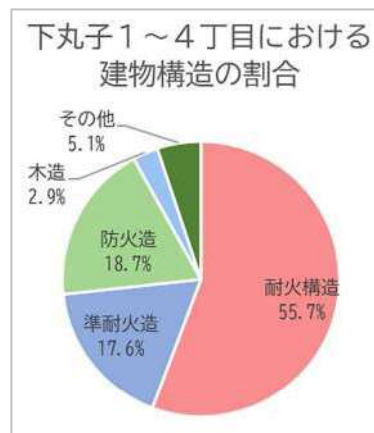
②火災・地震

当地区には、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための緊急輸送道路として、環状第8号線（第1次）、補助第28号線（第2次）が指定されています。

また補助第28号線は、震災時に避難場所である多摩川河川敷へ安全に避難するための道路（避難道路）として指定されています。

当地区の建物構造を見ると、耐火構造及び準耐火造をあわせると7割強を占めており、延焼などに強い建物が多く分布しています。

駅周辺の建築年を見ると、1990年代以前（築30-39年～築40年以上）に建築された建物が約4割を占めています。都市基盤整備方針の目標年次である2040年代には、これらの建築物の多くが築50年を超え、更新期を迎えることが予測されます。



建物の構造
(出典：令和3年都市計画基礎調査)



左図の範囲における建物の建築年

地震や火災による危険性を「延焼危険度」から検証しました。検証の範囲は右図に示すとおり道路や地形的特徴によって区分けされた4つのエリアを対象としています。

検証の結果は次頁のとおりです。

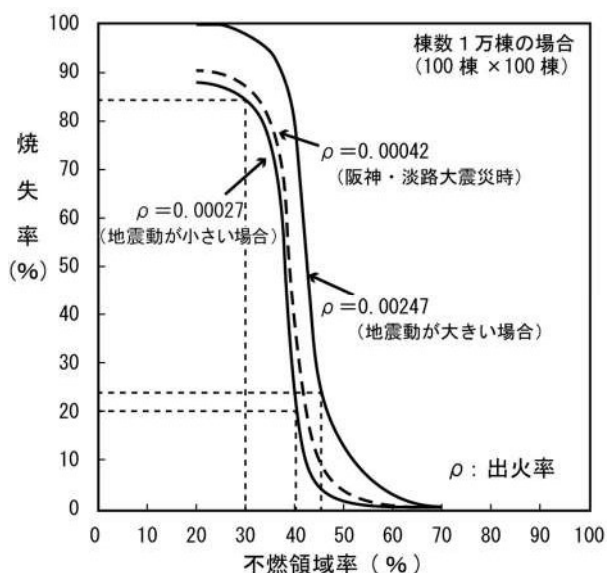


危険性検証の対象エリア

<延焼危険度の検証>

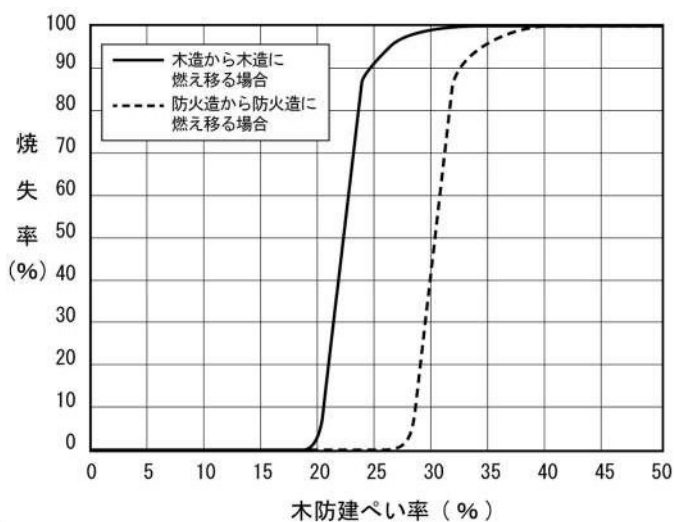
不燃領域率について、エリア2，3はどちらも60%台と、焼失率がほぼ0%となる70%に近い数値のため、70%を超えているエリア1，4とともに延焼の危険性は小さいと判断できます。また、木防建ぺい率についてはいずれのエリアも20%以下で、延焼の危険性は小さいと判断できます。

	不燃領域率	木防建ぺい率
エリア1	77.3%	9.6%
エリア2	62.1%	16.1%
エリア3	67.1%	14.8%
エリア4	73.8%	10.5%



概ね 40%以上の水準に達すると焼失率は急激に低下し、70%以上に達すると焼失率はほぼ0%となる

不燃領域率と焼失率の関係性
(出典：震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き)



概ね 20%以下の水準に達するとほぼ焼失しない市街地と判断できる

木防建ぺい率と焼失率の関係性
(出典：建設省建築研究所資料を基に作成)