

第3章 下丸子駅周辺地区の将来都市構造と都市基盤整備

1. 計画における下丸子駅周辺地区の将来都市構造

(1) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

下丸子駅周辺は「生活拠点」に位置付けられ、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、地域別方針では「多摩川沿い地域」に含まれ、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。

上記の実現に向け、以下の都市基盤整備に関わる方針が示されています。

大田区都市計画マスタープランにおける下丸子駅周辺の都市基盤に関わる方針

【将来都市構造】

○生活拠点

- ・生活関連施設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・活性化を行っていく。

【地域別方針／多摩川沿い地域の都市づくり方針】

○個性が光る生活拠点の都市づくり

- ・新空港線や踏切除却などの鉄道事業の進展にあわせた基盤整備による産業ビジネス機能や生活支援機能の集約化を図るとともに、ものづくりの資源を活かした生活拠点の形成を目指す。

○拠点交通網をはじめとした交通環境の整備

- ・補助第28号線の拡幅整備や、環状第8号線と補助第28号線の立体交差化、東急多摩川線の立体化による踏切の除却、駅周辺の基盤施設整備により交通渋滞の解消や駅へのアクセス利便性の向上を図る。

○拠点交通網を支える公共交通等の利便性向上

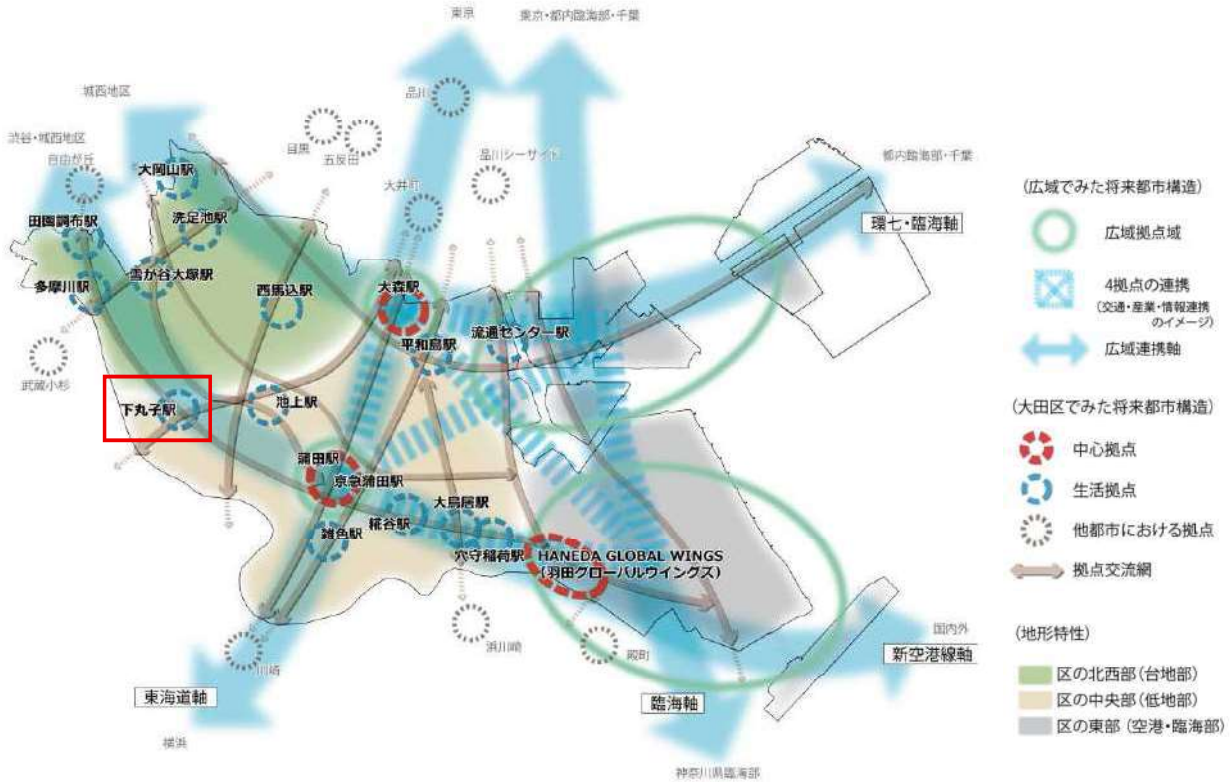
- ・駅前広場の整備などにより、バスへの接続性の向上など、公共交通の利便性向上と交通結節機能を強化し、誰もが安全で快適に往来する、にぎわいとゆとりのある都市空間の形成を図る。

○風水害・土砂災害に強い市街地の形成

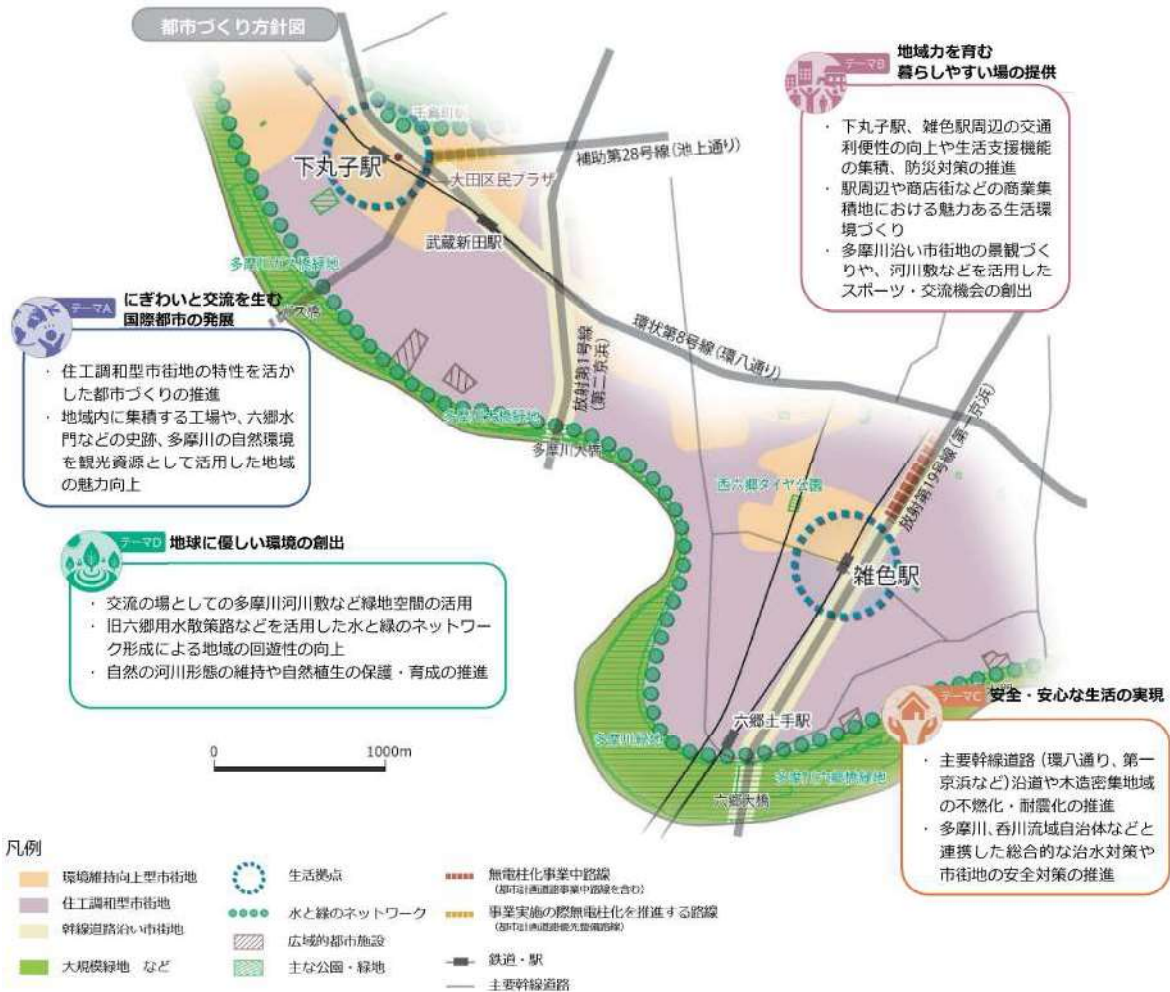
- ・水害に強いまちを目指して、総合的な治水対策を推進する。

○水と緑のネットワークの整備

- ・まちのシンボルとなっている多摩川の河川敷や公園とレクリエーション施設などが一体となった水と緑のネットワークを形成し、地域の回遊性を高める。



大田区都市計画マスタープランにおける将来都市構造



大田区都市計画マスタープランにおける多摩川沿い地域の都市づくり方針図

(2) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想（令和5年3月策定）

まちづくり構想では、おおよそ 20 年後の当地区のあるべき姿として、「まちづくりコンセプト」と4つの「目指すまちの姿」を設定しました。また、これら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、将来都市構造図を整理しました。

■まちづくりコンセプトと目指すまちの姿

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 ～

【目指すまちの姿】

- ① 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち
- ② 多様な交流からイノベーションや産業がはぐくまれるまち
- ③ 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち
- ④ 地域・企業とともに作り・つかう「共創」のまち

■まちづくりコンセプトの実現に向けた取組方針

【目指すまちの姿①】 居心地が良く歩きたくなる ウォーカブルなまち	【目指すまちの姿②】 多様な交流からイノベーションや 産業がはぐくまれるまち
ア 立体化による一体的な回遊性向上 イ 人中心の街路ネットワークの創出 ウ 駅まち一体空間の実現 エ 地域のモビリティ（移動のしやすさ） の向上	ア インキュベーション機能による様々な チャレンジの支援 イ 魅力のある商店街づくり ウ チャレンジスペースの創出 エ ものづくりと多様な主体の交流
【目指すまちの姿③】 豊かなくらしを実現する 活動・場が充実したまち	【目指すまちの姿④】 地域・企業とともに作り・つかう 「共創」のまち
ア 生活を豊かにする機能の創出 イ 地域らしい文化交流の場づくり ウ みずとみどりを活かしたまちづくり エ 防災・減災による安全・安心のまち づくり	ア 共創のためのエリアプラットフォーム の構築 イ マッチングによる連携のきっかけ づくり ウ 実証実験・検証を通じた目標の実現 エ 情報発信の強化

■下丸子駅周辺地区の将来都市構造図（概念図）

<3つのゾーン>

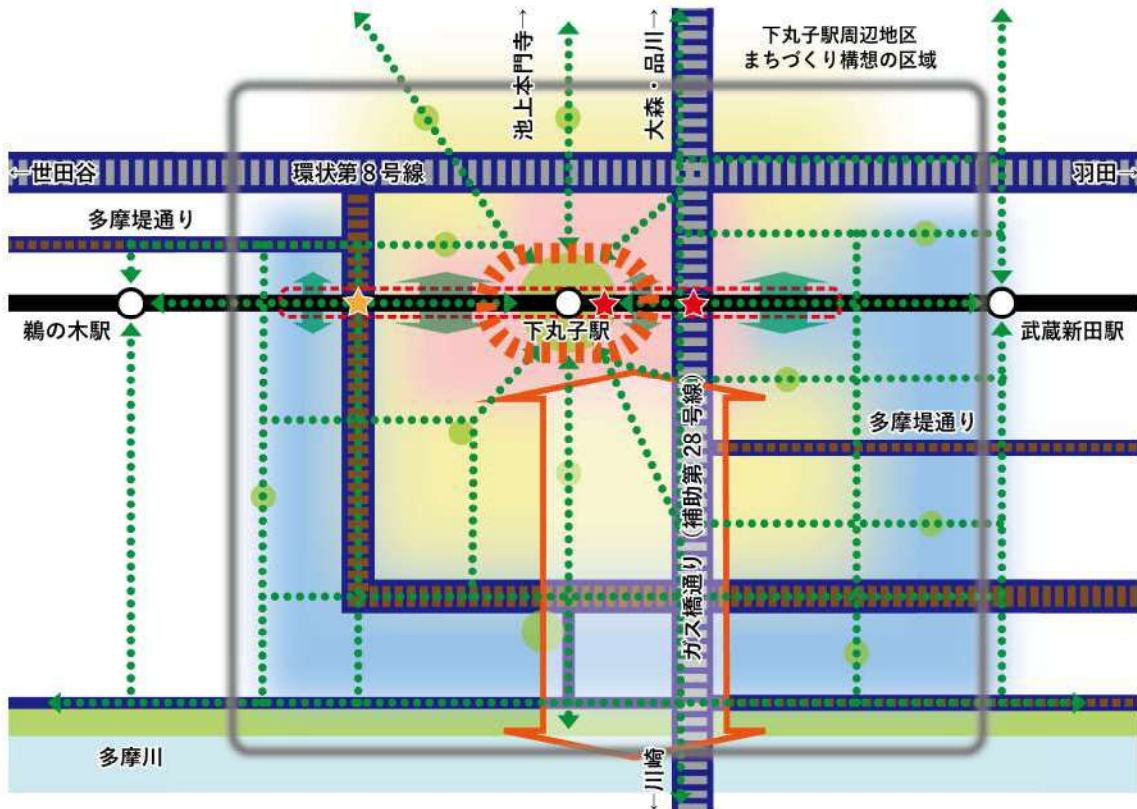
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『生活交流ゾーン』
- 生活交流ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

<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



<p>■凡例</p> <p>【ゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前拠点ゾーン 生活交流ゾーン 住工共生ゾーン <p>【機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道関連 東急多摩川線 鉄道立体交差化検討範囲 ★ 対策が必要な法指定踏切 ☆ 法指定踏切 (対策済み) 	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
---	---	--	---

■将来都市構造図を構成する都市基盤の役割（凡例の詳細）

都市基盤	役割など
【機能】	
拠点機能の集積 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とその他の交通手段をつなぐ交通結節点 地域住民の日常生活を支え、生活の質を高める機能の集積 来訪者をもてなし、自由に過ごすことができる機能の集積
広場・公園・河川敷 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が集い・憩える空間 地域のイベントなどの地域コミュニティの空間 スポーツができ、子ども達の遊び場となる空間
【ネットワーク／鉄道関係】	
東急多摩川線 	<ul style="list-style-type: none"> 多摩川に沿って運行する鉄道路線 新たに整備される新空港線第一期整備区間と接続する公共交通軸
鉄道の連続立体交差化 検討範囲 	<ul style="list-style-type: none"> 法指定踏切の解消を目的とした鉄道の連続立体交差化の検討範囲
対策が必要な 法指定踏切 	<ul style="list-style-type: none"> 改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な対策により課題解消が求められる踏切（下丸子1号・2号踏切）
法指定踏切 （対策済み） 	<ul style="list-style-type: none"> 改正踏切道改良促進法に基づき、課題のある踏切として指定され、既に対策を実施した踏切（鵜の木3号踏切）
【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 	<ul style="list-style-type: none"> 下丸子の地域資源のひとつである多摩川へ、より分かりやすく、歩きたくなるアクセスルート
歩行者ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者が安全・安心して歩くことができる歩行者優先のネットワーク
鉄道南北回遊 ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の連続立体交差化と併わせて、鉄道南北を横断する歩行者通路を確保し、鉄道南北の回遊性を高めるネットワーク
【ネットワーク／自転車ネットワーク】	
自転車ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 地区内外を自転車で安全に通行できる自転車ネットワーク
【ネットワーク／自動車ネットワーク】	
幹線道路 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を移動する広域交通を円滑に処理する道路
補助幹線道路 	<ul style="list-style-type: none"> 地区で発生する自動車交通を幹線道路へ円滑に処理し、生活道路への通過交通の進入を抑制する道路

(3) 下丸子駅周辺地区グランドデザイン（令和8年3月策定）

まちづくり構想で掲げる当地区のまちづくりコンセプトの実現に向け、住民や企業などの地域の関係者と区が連携し、より具体的な取組を位置付けるグランドデザインにおいて、実施期間（短・中・長期）、都市基盤整備方針との関連、実施主体ごとに整理しました。取組の体系は以下のとおりです。

都市基盤整備方針では、目指すまちの姿である「①居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち」「②多様な交流からイノベーションや産業がはぐくまれるまち」「③豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」のうち、都市基盤整備に関する取組について整理しています。

取組の体系

【期間】
 短期：～5年
 中期：5年～10年
 長期：10年～20年以上

→：目標時期を設定し、実施する取組または実施に向けて検討・調整を行う取組など
 →→：継続して実施する取組など

【実施主体】
 民：区民（住民）、下丸子在勤・在学の人など
 事：地元企業、鉄道事業者、開発事業者、商店街など
 区：大田区、東京都、国など

【都市基盤整備方針】○：都市基盤整備方針で検討する取組

■目指すまちの姿① 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち

まちづくり構想での取組方針	対象ゾーン			取組	期間			都市基盤整備方針	実施主体	
	駅前	生活	住工		短期	中期	長期			
ア. 立体化による 一体的な回遊性向上	○			①道路と鉄道の立体化の推進	→→→			○	行事	
				②都市計画道路の将来的整備への対応	→→→			○	行事	
				③鉄道の南北をつなぐ 歩行者ネットワークの形成			→		○	行事
				④道路と鉄道の立体化に伴う空間の活用					→	○
イ. 人中心の街路 ネットワークの創出	○	○	○	①地区内道路の役割検討	→			○	行事民	
				②歩行者中心の街路の整備・運用		→→→		○	行事民	
				③街路における滞留空間の創出		→→→		○	行事民	
ウ. 駅まち一体空間の 実現	○			①駅前広場の整備	→→→			○	行事	
				②駅・駅前・駅周辺の一体的整備	→→→			○	行事	
エ. 地域のモビリティ (移動のしやすさ) の向上	○	○	○	①自転車駐車場の整備	→→→	→		○	行事	
				②まちなかでのモビリティ・ハブの拠点配置の検討	→→→	→		○	行事	
				③新しい移動手段に適した道路環境の整備	→→→	→		○	行	

■目指すまちの姿② 多様な交流からイノベーションや産業がはぐくまれるまち

まちづくり構想での取組方針	対象ゾーン			取組	期間			都市基盤整備方針	実施主体
	駅前	生活	住工		短期	中期	長期		
ア. インキュベーション 機能による様々な チャレンジの支援	○			①道路と鉄道の立体化に伴う 創出空間における産業面での利活用			→		行
				②多様な人材の交流・マッチングの促進	→→→	→			行事民
イ. 魅力のある 商店街づくり	○	○		①商店街の魅力発信・創出	→→→	→			行事民
				②商店街における歩行環境の充実	→→→	→		○	行事民
ウ. チャレンジスペース の創出	○	○	○	①ストックを活用した試験的出店の促進	→→→	→			行事民
エ. ものづくりと多様な 主体の交流	○		○	①工場の魅力発信と交流促進	→→→	→			行事民
				②ビジネスマッチング機会の創出	→→→	→			行事民

■目指すまちの姿③ 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち

まちづくり構想での取組方針	対象ゾーン			取組	期間			都市基盤整備方針	実施主体
	駅前	生活	住工		短期	中期	長期		
ア.生活を豊かにする機能の創出	○			①駅まち空間整備の波及効果による生活サービスの充実			→		行
				②公共施設の再編	→	→	→		行
イ.地域らしい文化交流の場づくり	○	○	○	①駅周辺公園の利活用の促進	■	■	■		行事民
				②区民プラザを中心とした文化芸術の普及と交流促進	■	■	■		行
				③多様なニーズによる公共施設利用の推進	■	■	■		行
				④様々なストックの利活用	→	→	→	○	行事民
ウ.みずとみどりを活かしたまちづくり	○	○	○	①多摩川を活かした回遊促進	→	→	→	○	行事民
				②みどりによる快適な街路空間の形成	■	■	■		行 民
エ.防災・減災による安全・安心のまちづくり	○	○	○	①駅前広場の防災機能の充実			→	○	行
				②駅前及び駅周辺における防災機能の整備			→	○	行
				③街区の防災安全性の向上	■	■	■		行事民
				④通学路の交通安全対策の充実	■	■	■		行
				⑤地域と連携した避難機能の確保	■	■	■		行事民
				⑥住民の防災意識の向上	■	■	■		行 民

■目指すまちの姿④ 地域・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち

まちづくり構想での取組方針	対象ゾーン			取組	期間			都市基盤整備方針	実施主体
	駅前	生活	住工		短期	中期	長期		
ア.共創のためのエリアプラットフォームの構築	○	○	○	①まちづくり推進体制の検討	→				行事民
				②マッチングの機会づくり	■	■	■		行事民
				③地域での対話の機会づくり	■	■	■		行事民
イ.マッチングによる連携のきっかけづくり	○	○	○	①スキルやノウハウを有する人材などのマッチング促進	■	■	■		行事民
				②利活用可能なストックの情報集約・管理	■	■	■		行事民
				③コーディネーターの育成・活躍支援	■	■	■		行事民
ウ.実証実験・検証を通じた目標の実現	○	○	○	①実証実験・検証の推進	■	■	■		行事民
エ.情報発信の強化	○	○	○	①幅広い層に向けた地区の魅力の発信	■	■	■		行事民

2. 下丸子駅周辺地区に求められる都市基盤整備

ここでは、まちづくり構想における将来都市構造を構成する「3つのゾーン」と「4つのネットワーク」の観点から整理します。整理にあたり、以下に示す基盤整備が行われることを前提とします。

■当地区に求められる都市基盤整備の内容を検討する上での前提条件

- ・ 補助第28号線（環状第8号線～国道1号間／第4次優先整備路線）の整備
- ・ 環状第8号線の立体交差化の整備
- ・ 新空港線第一期整備区間の開通
- ・ 法指定踏切（下丸子1号踏切、下丸子2号踏切）の解消

(1) 3つのゾーン

将来都市構造図で示されるゾーンは、当地区の土地利用の状況などから、駅周辺で商業・業務施設や文化施設などの都市機能が集積している「駅前拠点ゾーン」、昔ながらの住宅市街地が形成されている「生活交流ゾーン」、町工場や大規模な企業などと住宅が共存している「住工共生ゾーン」の3つに分けられます。

ここでは、当地区のまちづくりコンセプト（目指すまちの姿）の実現に向け、3つのゾーンの地域特性を踏まえ、まちづくり構想を参考に、当地区に求められる都市基盤を再整理しました。

①駅前拠点ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【駅前拠点ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
a 踏切の解消と新たな交差道路の整備により、鉄道南北の移動が安全かつ容易になり人々の回遊が活発化して地域全体に一体感ある賑わいを生み出す	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-ア-① ・ ①-ア-③ ・ ①-ア-④ ・ ①-ウ-② ・ ②-イ-②
b 新空港線の整備による交通需要に対応する交通結節点を整備する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-ウ-① ・ ①-エ-①
c 地域の活動や住民・来訪者の交流、滞在を促す広場空間を創出する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-ウ-① ・ ①-ウ-②
d 災害時に住民、従業員、来街者が安全・安心に避難できる防災拠点を整備する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ③-エ-① ・ ③-エ-②

②生活交流ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【生活交流ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
e 昔ながらの街路網を活かしながら通過交通を抑制した歩行者優先の空間を整備し、駅前と一体となったウォーカブルな環境を創出する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-イ-① ・ ①-イ-② ・ ①-イ-③ ・ ②-イ-②
f 交通拠点（モビリティ・ハブ）を配置し、地区内の移動ネットワークを構築する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-エ-① ・ ①-エ-② ・ ①-エ-③
g 公共空間や公開空地などを活用し、地域コミュニティの形成と防災の機能に資するオープンスペースを充実させる	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-イ-③ ・ ③-イ-④ ・ ③-エ-③

③住工共生ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【住工共生ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
h 歩行者中心の街区への自動車の進入を抑制する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-イ-① ・ ①-イ-②
i 交通拠点（モビリティ・ハブ）を配置し、地区内の移動ネットワークを構築する	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-エ-① ・ ①-エ-② ・ ①-エ-③
j 公共空間や公開空地などを活用し、地域コミュニティの形成と防災の機能に資するオープンスペースを充実させる	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①-イ-③ ・ ③-イ-④ ・ ③-エ-③

(2) 4つのネットワーク

当地区の交通ネットワークは4つの交通モード（鉄道、歩行者、自動車、自転車等）によって構成されています。まちづくり構想及びランドデザインにおける取組などを参考に、それぞれの交通モードにおけるネットワークの考え方を以下に整理しました。

※交通モード「鉄道」は、「歩行者、自動車、自転車等」との関係が大きいことから、それぞれのモードに含めて表現しています。

■各モードにおいて求められる都市基盤（ネットワークの考え方）と、ランドデザインの施策との対応

モード	求められる都市基盤 (ネットワークの考え方)	ランドデザインの 施策との対応
歩行者 ・鉄道	A 鉄道の南北をつなぐ歩行者ネットワークの形成	・①-ア-① ・①-ア-③ ・①-ア-④ ・①-ウ-②
	B 自動車の進入抑制	・①-イ-① ・①-イ-②
	C 滞留空間の確保や商店の魅力発信・創出による歩いて楽しい空間を確保	・①-イ-① ・①-イ-② ・①-イ-③ ・②-イ-②
	D 学校周辺の交通安全対策の強化	・③-エ-④
	E 歩行者環境の充実	・①-イ-① ・①-イ-② ・②-イ-②
	F 地域資源を巡る回遊ネットワークの形成	・①-イ-① ・①-イ-② ・①-イ-③ ・③-ウ-①
自転車 ・鉄道	G 自転車の安全な走行空間の確保	・①-イ-① ・①-イ-②
	H 自転車駐車場の適正配置	・①-エ-①
	I 交通の拠点（モビリティ・ハブ）の確保	・①-ウ-① ・①-エ-① ・①-エ-② ・①-エ-③
自動車 ・鉄道	B 自動車の進入抑制	・①-イ-① ・①-イ-②
	J 交通処理の円滑化	・①-ア-① ・①-ア-② ・①-イ-①
	K 地域の交通需要に対応した交通結節点の確保	・①-ウ-①
	L 次世代モビリティに対応した道路空間の確保	・①-イ-① ・①-エ-② ・①-エ-③

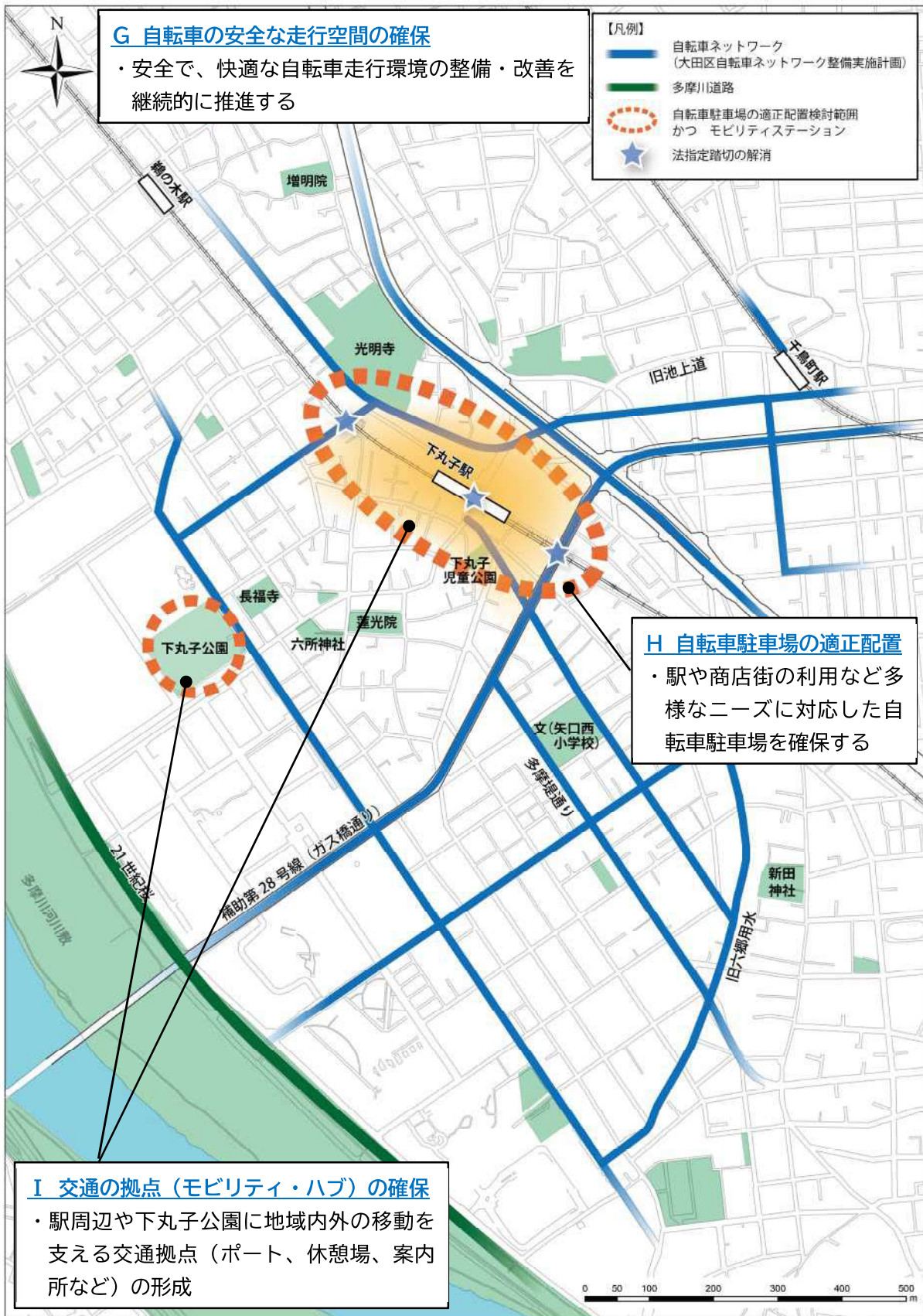
①歩行者ネットワーク（鉄道含む）の考え方

※考え方及び駅の位置は決定したものではありません



②自転車ネットワーク（鉄道含む）の考え方

※考え方及び駅の位置は決定したものではありません



③自動車ネットワーク（鉄道含む）の考え方

※考え方及び駅の位置は
決定したものではありません



④将来交通ネットワークの考え方

①歩行者、②自転車、③自動車のネットワーク（鉄道含む）の考え方から、本地区が目指す将来ネットワークの考え方を以下に整理しました。

■下丸子駅周辺地区の将来交通ネットワーク図

※考え方及び駅的位置は決定したものではありません

