

第4章 下丸子駅周辺地区の都市基盤整備方針

1. 下丸子駅周辺地区の都市基盤整備方針

ここでは、第3章を踏まえ、本地区のまちづくりコンセプトの実現に向けて対応すべき事項について、

第3章 計画における下丸子駅周辺地区の将来都市構造

まちづくり構想における目指すまちの姿と将来都市構造

■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・企業とともにづくり・つかう「共創」のまち

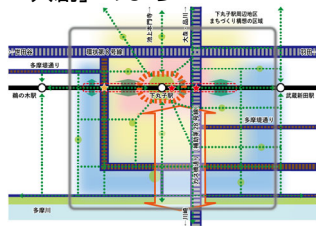
■将来都市構造（概念図）

【3つのゾーン】

駅前拠点／生活交流／住工共生

【4つのネットワーク】

鉄道／歩行者／自動車等／自転車等



求められる都市基盤整備内容を、将来都市構造を構成する「ゾーン」と「ネットワーク」の観点から整理

【3つのゾーン】

ゾーン	求められる都市基盤整備
駅前拠点	a 踏切解消や新たな交差道路の整備による鉄道南北の安全で容易な移動と一体的な賑わい創出 b 新空港線整備による交通需要に対応する交通結節点の整備 c 交流や滞留を促す広場空間の創出 d 安全・安心に避難できる防災拠点の整備
生活交流	e 歩行者優先の空間整備によるウォーカブルな環境の創出 f 交通拠点の配置による移動ネットワークの構築 g 地域交流や防災機能を備えたオープンスペースの充実
住工共生	h 歩行者中心の街区への自動車の進入抑制 i 交通拠点の配置による移動ネットワークの構築 j 地域交流や防災機能を備えたオープンスペースの充実

【4つのネットワーク】

ネットワーク	求められる都市基盤整備（ネットワークの考え方）
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
	B 自動車の進入抑制
	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
	D 学校周辺の交通安全対策の強化
	E 歩行者環境の充実
	F 地域資源を巡る回遊ネットワークの形成
自転車・鉄道	G 自転車の安全な走行空間の確保
	H 自転車駐車場の適正配置
	I 交通の拠点（モビリティ・ハブ）の確保
自動車・鉄道	J 交通処理の円滑化
	K 地域の交通需要に対応した交通結節点の確保
	L 次世代モビリティに対応した道路空間の確保

第4章 下丸子駅周辺地区の都市

方針番号	対応すべき事項	求められる都市基盤整備
方針[1]	法指定踏切の解消	駅前 a 歩行 A 自動 J 自転 G
方針[2]	駅前広場の整備	駅前 b c 歩行 C 自転 H I 自動 K
方針[3]	千鳥三丁目交差点の渋滞解消	自動 J
方針[4]	環状第8号線立体交差化に伴う影響の解消	自動 J
方針[5]	駅北側の都市基盤の強化	駅前 a
方針[6]	駅周辺の歩道混雑解消	駅前 a 歩行 B E 自転 G
方針[7]	自転車駐車場の適正配置	駅前 b 生活 f 自転 H
方針[8]	都市計画道路の整備	自動 J
方針[9]	通学路など交通安全対策の充実	生活 e 住工 h 歩行 D 自転 G
方針[10]	まちなかオープンスペースの充実	生活 g 住工 j
方針[11]	防災性の向上	駅前 d 生活 g 住工 j 歩行 A
方針[12]	交通拠点の充実	生活 f 住工 i 自転 I 自動 L
方針[13]	駅から多摩川など地域資源へのアクセス性向上	駅前 a 生活 f 住工 i 歩行 F

本地区の将来都市構造の実現に向けて対応すべき事項を抽出し、その事項に対する取組方針を「都市基盤整備方針」として整理

【凡例】

鉄道連続立体交差化との関係性

- イ：関係なく実施可能
- ロ：一体的な整備が必要
- ハ：完了後に整備

取組のスケジュール

- 短期：～5年
- 中期：5～10年
- 長期：10～20年以上

- ：継続して実施する取組など
- ：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

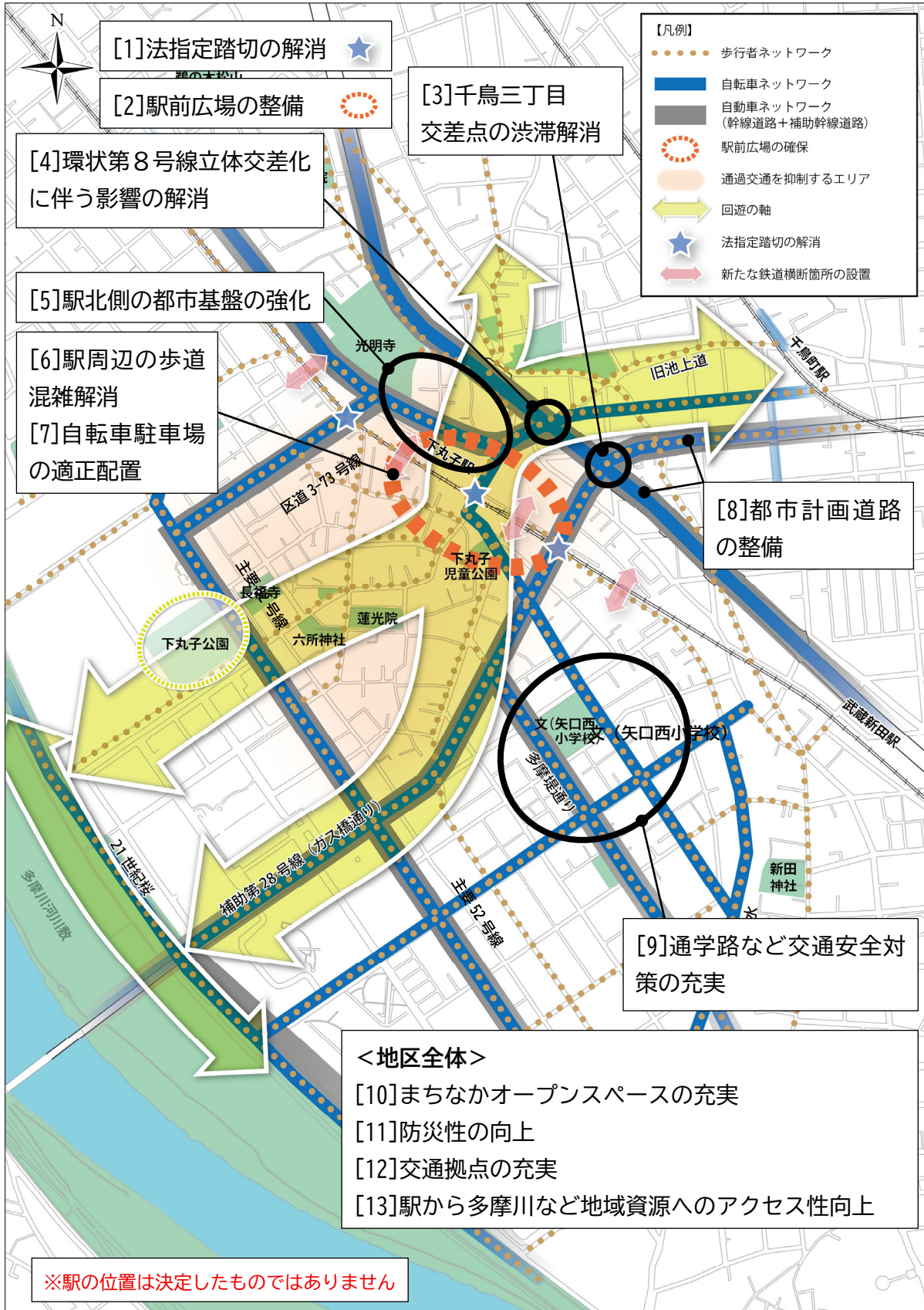
具体的な取組を整理しました。

基盤整備方針

都市基盤整備方針	鉄道連続立体交差化との関係性			取組のスケジュール			ランドデザインの施策との対応
	イ	ロ	ハ	短期	中期	長期	
⇒鉄道の連続立体交差化により法指定踏切を解消し、交通渋滞や歩行者の混雑を解消します。 【具体的な解決策を検討1】		○					・①-ア-① ・①-ア-③
⇒交通結節機能と滞留機能を兼ね備え、地域防災の機能も備えた駅前広場を整備します。 【具体的な解決策を検討2】		○	○				・①-ウ-①~② ・③-エ-①
⇒千鳥三丁目交差点の改良により交通渋滞を緩和します。 【具体的な解決策を検討3】	○						・①-ア-② ・①-イ-①
⇒多摩堤通りから環状第8号線にアクセスする新たな道路を整備し、道路ネットワークを確保します。 【具体的な解決策を検討4】	○						・①-ア-② ・①-イ-①
⇒駅前広場や道路の整備とあわせ、駅前のポテンシャルを活かした土地利用を図ります。		○	○				・①-ウ-②
⇒現状の道路配置や方針2の検討結果を踏まえ、歩行者中心の駅アクセスルートを確認します。 ⇒鉄道の連続立体交差化後、南北歩行者ネットワークを整備し、特定道路への歩行者集中を緩和します。 ⇒歩行者や自転車中心に道路空間を再編し、下丸子駅と千鳥町駅など周辺地域とのつながりを強化します。	○	○	○				・①-ア-③ ・①-イ-①~②
⇒駅利用や商店街利用など利便性の高い自転車駐車場の適正配置を検討します。	○	○	○				・①-エ-①~②
⇒都市計画道路の早期整備へ、関係機関と協力して取り組みます。	○						・①-ア-②
⇒地区内道路の交通状況を踏まえ、危険箇所を特定し交通安全対策を充実していきます。	○						・①-イ-① ・③-エ-④
⇒民間と連携しながら、まちなかの空き地を活用してコミュニティ形成や防災力向上に資するオープンスペースの設置を検討します。	○						・①-ア-④ ・①-イ-③
⇒方針2に基づく駅前広場整備に加え、周辺街区内で建物の共同化などを促進し、地域防災性を向上させます。	○		○				・③-エ-①~③
⇒公共施設のほか、民間協力も得て、モビリティ・ハブを設置検討し、移動手段を充実させます。 ⇒交通の拠点の充実に加え、新たな移動手段にも対応できるよう道路環境の整備も検討します。	○						・①-エ-①~③
⇒回遊の軸となる道路において案内サインや特色ある舗装を検討します。	○						・①-ア-③ ・①-イ-①~③ ・③-ウ-①

2. 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプトの実現に向けて対応すべき事項

■下丸子駅周辺地区の将来交通ネットワーク図（P29）と対応すべき事項の関係図



3. 具体的な整備内容の検討

前項では、整理したまちづくりコンセプトの実現に向けて対応すべき事項に対する具体的な取組内容を都市基盤整備方針として整理しました。

その中でも、法指定踏切の解消や今後起こり得る変化（新空港線や都市計画道路の整備など）への対応は、当地区のまちづくりにおいてより重要性の高い取組であることから、4つの対応すべき事項【**検討1**～**検討4**】について、具体的な整備内容を検討しました。

なお、【**検討1**～**検討4**】以外の対応すべき事項についても、引き続き、具体的な整備内容の検討に取り組んでいきます。

※下記の内容は、将来的な整備の方向性に関する区の考え方を示したものであり、整備が決定したものではありません。今後、整備内容の詳細化や取組に向け、地域の皆さまにご理解いただけるよう努めながら、関係機関と調整を進めていきます。

1 法指定踏切の解消

取組
内容

- ・踏切道対策手法としては、踏切が除却され、歩行者等の交通の安全性と円滑化を改善できる「道路又は鉄道の立体化」が有効と考えられます。
- ・道路の立体化は、現道や周辺街区の状況（下丸子2号踏切では環状第8号線の交差点までの距離が短く地上へ擦り付けることができない）から困難な状況です。

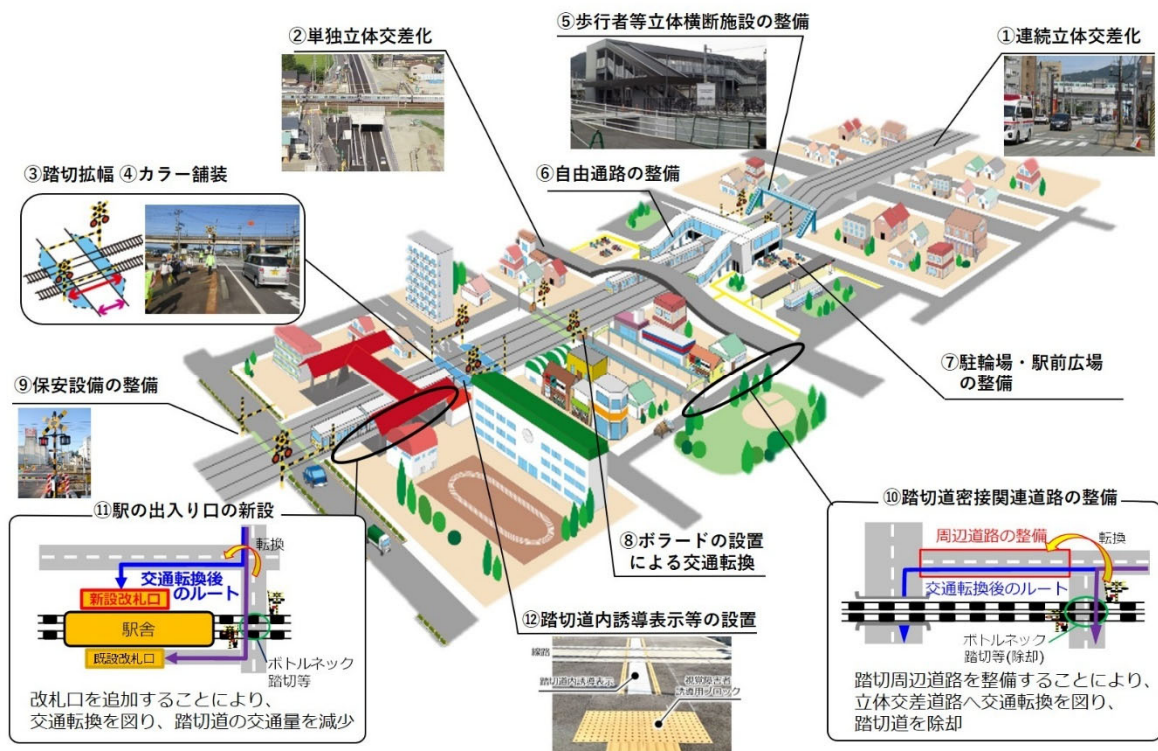
⇒したがって、「鉄道の連続立体交差化」が最も効果的な対策と考えます。

⇒法指定踏切である「下丸子1号・2号踏切」は安全性確保のため早期対策が求められることから、2つの踏切を中心に、構造物を地上へ擦り付ける際の周辺地域への影響を考慮し、「下丸子1・2号踏切と鶉の木3号踏切」を立体交差化区間として、これらを一体的に解消する鉄道の連続立体交差化を行うこととします。

⇒本対策の実現に向けて、必要な調査・検討を計画的に進め、2040年代の事業完了を目指します。

① 踏切道対策手法の検討

国では踏切解消の手法として以下の手法が示されています。当地区の地域特性を考慮した手法の比較検討により、「①連続立体交差化」と「②単独立体交差化」が効果的な手法と考えます。



踏切道の対策手法（出典：国土交通省）

対策	内容	検討結果
①連続立体交差化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を連続的に立体交差化（高架化または地下化）することで複数の踏切道を一挙に除却する 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切が除却され、自動車・歩行者の交通円滑化などが期待される
②単独立体交差化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路又は鉄道を単独で立体交差化し、踏切道を除却する 	
⑤歩行者等立体横断施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切道の近傍に横断歩道橋などの立体横断施設を整備し、踏切道の横断交通量を減少させる 	<p>▲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切が除却できない ・ 横断交通量は減少するが、全ての歩行者の横断施設（通路）利用は見込めない ・ 横断歩道橋や自由通路を設置できるスペースが踏切近傍や駅構内に確保することが難しい
⑥自由通路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅構内に自由通路を整備し、踏切道を通行する歩行者などを迂回させることで、踏切道の横断交通量を減少させる 	
その他の対策	<ul style="list-style-type: none"> ③踏切拡幅 ④カラー舗装 ⑦自転車駐車場・駅前広場の整備 ⑧ポラードの設置による交通転換 ⑨保安設備の整備 ⑩踏切道密接関連道路の整備 ⑪駅の出入り口の新設 ⑫踏切道内誘導表示等の設置 	<p>▲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切は残存し、対策により横断者数の減少は見込めないことから、法指定踏切の解消につながらない

地域特性を考慮した手法の比較検討により、効果的と判断した①と②の手法について、下丸子1号踏切と2号踏切での対策を検討しました。その結果、道路の立体化が難しいこと、また複数の踏切を同時に解消できることの原因から、「鉄道の連続立体交差化」が最も効果的な対策方法であると結論づけました。<下記は、下丸子2号踏切における比較検討>

	①単独立体交差化（道路）	②鉄道の連続立体交差化
対策イメージ		
踏切問題に対する対応	○:踏切解消により、自動車・歩行者など、交通の円滑化と安全性向上が図られる	○:踏切解消により、自動車・歩行者など、交通の円滑化と安全性向上が図られる
実現性	×:線路を越えたあと、規定の勾配で環状第8号線に接続するには延長が足りない（立体化するためには環状第8号線も上越し（地下化の場合は下越し）することになる） ▲:道路の設置スペースの確保（用地取得）が必要	▲:整備に伴う用地取得（高架化の場合、線路北側に環境側道の確保）が必要
その他		○:踏切部以外にも鉄道を横断する通路の設置が可能であり、鉄道を横断した回遊性の向上が期待される ○:鉄道の連続立体交差化により生まれる地上空間に、地区に求められる機能や空間を配置できるなど、地域の利便性向上や活性化に貢献できる ○:鉄道を高架化した場合、浸水などの発生時、一時避難場所としての活用が期待できる
評価	▲	○

② 鉄道の連続立体交差化の区間検討

法指定踏切である「下丸子1号・2号踏切」は安全性確保の観点から早期対策が必要である。そのため、これら踏切を中心に構造物と地上を擦り付ける際の周辺地域への影響を考慮し、「下丸子1・2号踏切と鶉の木3号踏切」を立体交差化区間として、これらを一体的に解消する鉄道の連続立体交差化を行うこととします。

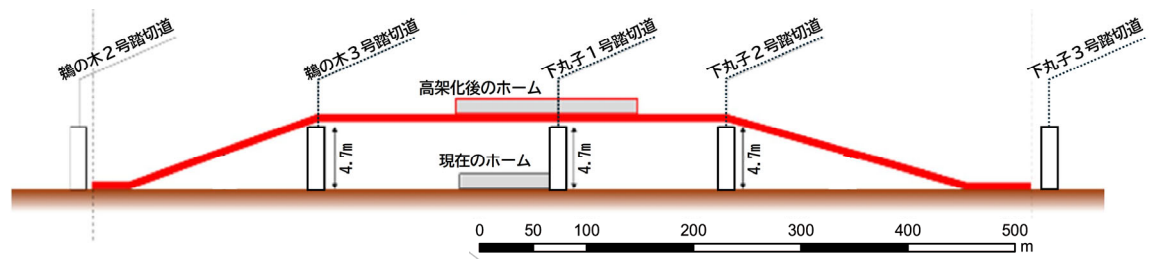
■鉄道の連続立体交差化区間



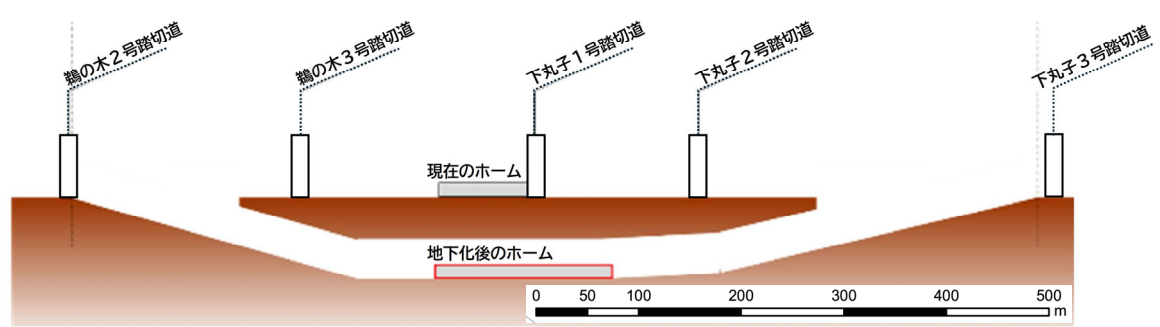
■鉄道の連続立体交差化縦断面図（イメージ）

※駅的位置は決定したものではありません

<高架化の場合>



<地下化の場合>



2 駅前広場の整備

取組 内容	<p>⇒交通結節機能と滞留機能を兼ね備えた駅前広場を創出します。</p> <p>○交通結節機能（駅利用者のアクセスや乗り換えのために設ける空間） 路線バス：1台分　タクシー：2台分　一般車用：1台分</p> <p>○滞留機能 待ち合わせや休憩、イベントなどができ、災害時には避難者を受け入れる滞留空間の確保</p> <p>○駅前広場（交通結節機能+滞留機能）の規模と配置 【規模】約3,900㎡（駅前広場計画指針より） 【配置】駅前に配置し、周辺道路と接続させる</p> <p>⇒駅前広場については、関係機関と協議を進めながら、連続立体交差事業にあわせた整備完了を目指します。</p>
----------	--

■駅前広場の規模と配置の検討

① 駅前広場の規模

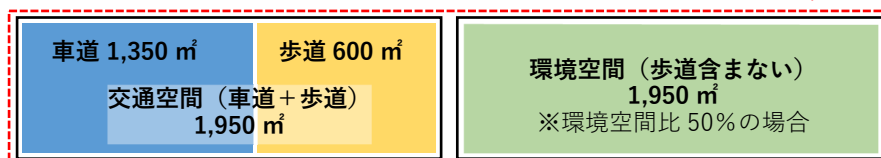
グランドデザインの策定に向けた検討会や実証実験で得られた駅前広場の使い方、過ごし方に関する意見などを踏まえると、地域として一定規模のまとまった広場空間の確保が求められています。

駅前広場の規模は、当地区の交通実態や将来需要などを考慮し、駅前広場計画指針より「3,900㎡程度」の面積を算出しました。この面積は、交通処理に必要な交通空間（車道+歩道）に加え、あわせて災害時における滞留機能などに活用できる環境空間を確保することができます。また、地域との連携による多様な活用を目的とした空間としての機能も確保可能です。

<駅前広場に対する地域の意見>

- ・鉄道とバス、タクシーの乗り換えや、駅への自転車などでアクセスしやすい交通広場を整備
- ・くつろげる広場
- ・イベントで人と人のつながりができる空間
- ・災害時に避難場所となる空間
- ・周辺の地域資源への案内
- ・自由に活用できる空間が充実
- ・健康や交流の場として活用
- ・子ども達がいつも遊べる場所を増やす など

必要面積 3,900㎡



※交通処理上必要な最低限の「歩道」は交通結節点のために必要な空間として捉え環境空間に含めない考え方

「駅前広場計画指針」に基づく駅前広場基準面積の考え方

② 駅前広場の配置検討

駅前広場は、現状の土地利用や建物配置、駅南側に集中する歩行者の交通安全性を確保する観点から、駅南側に自動車が入る交通結節点の配置は難しいと考え、駅北側への配置を基本としました。

		ケース1：駅北側①	ケース2：駅北側②	ケース3：バイ型
イメージ ※駅前広場の位置については今後詳細検討				
駅前広場のイメージ		<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーを配置 <p>駅前広場の範囲イメージ</p> <p>下丸子駅</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーを配置 <p>下丸子駅</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バイ型を配置
都市基盤の課題への対応	交通結節点の確保	○交通結節点を駅出入口付近に確保できる	▲駅出入口から少し離れる	○交通結節点を駅出入口付近に確保できる
	新たなモビリティへの対応	○一定程度の空間を確保でき、モビリティの変化に対して柔軟に対応できる		▲空間は最小限だが、新たなモビリティに対応できる空間の確保が難しい
交通処理の観点		多摩堤通りに接続	補助第28号線に接続	多摩堤通りに接続
		<ul style="list-style-type: none"> ○駅北側に設けることで、歩行者交通量の多い南側と車両動線を分離できる ▲路線バスが補助第28号線を運行する場合、交通結節点へのアクセスに迂回が必要 ○駅北側に設けることで、歩行者交通量の多い南側と車両動線を分離できる 	<ul style="list-style-type: none"> ▲補助第28号線の交通を阻害しないため、右折レーンの確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ▲車両が南側へ通過する動線となり、車両と歩行者などの錯綜が懸念される ▲路線バスが補助第28号線を運行する場合、交通結節点へのアクセスに迂回が必要 ▲補助第28号線との交差点（上記イメージ図の青丸の交差点）が鋭角のため交差点改良が必要

評価	○	○	▲
----	---	---	---

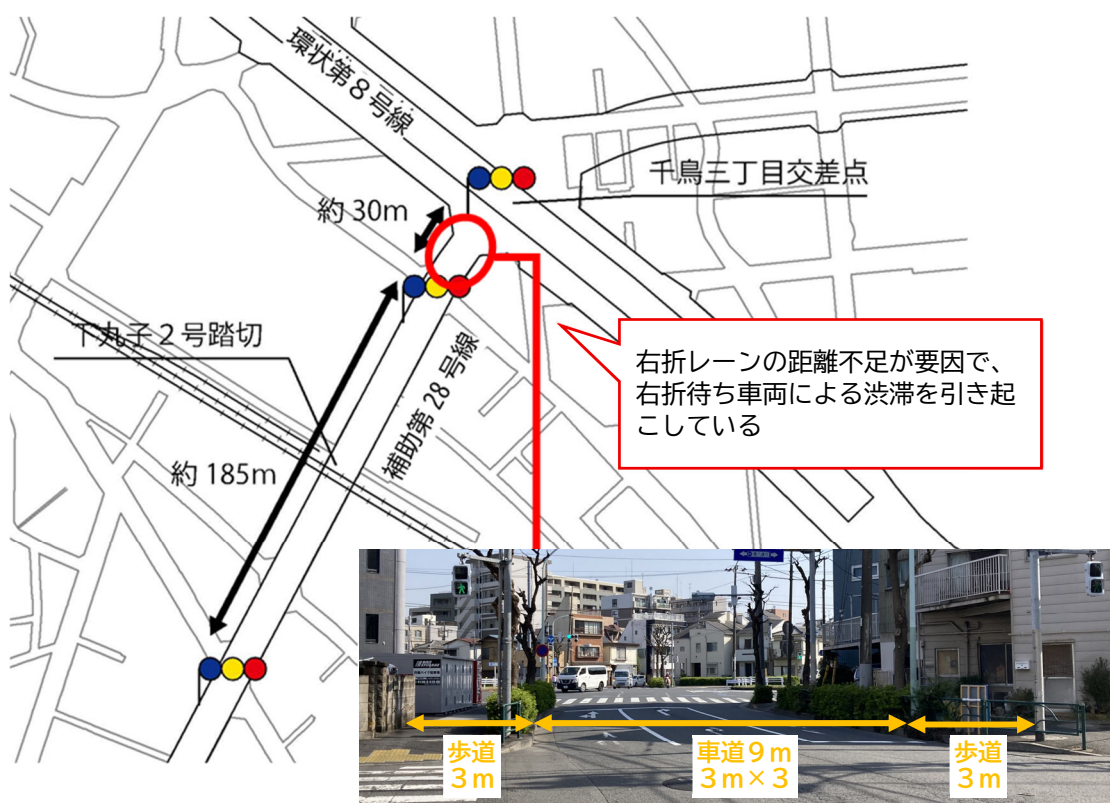
■駅前広場の配置検討の条件

バス路線	○バス路線はコミュニティバスの運行を考慮する。 ※新空港線の開通を契機として、路線バスの運行の可能性があることから、バスバースを設ける場合は路線バスに対応した配置とする（補助第28号線を通る路線バスを想定）。
駅の改札	○現在の位置を基本とする（下丸子1号踏切付近）。
駅前広場の配置	○なるべく駅に近い位置に配置する（鉄道とのアクセス強化）。 ○ <u>歩行者交通量が駅南側で多いことから、歩行者と車両の動線ができるだけ重ならないよう、駅北側への配置を前提とする。</u>
その他	○今後想定されるモビリティの変化に柔軟に対応できる空間を確保する。 ⇒ <u>自動運転や新たに出てくるモビリティにも柔軟に対応できる一定程度の空間を確保</u>

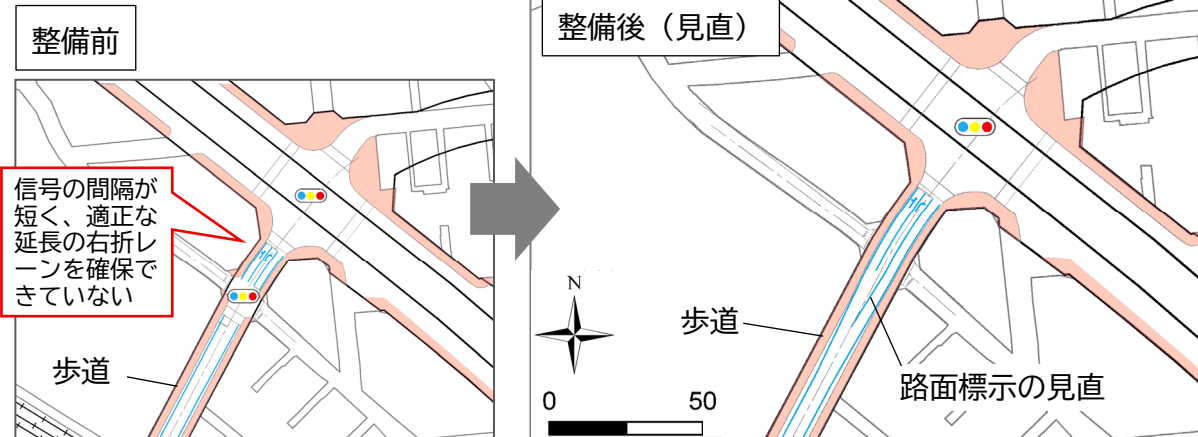
3 千鳥三丁目交差点の渋滞解消

取組内容	<p>⇒現状幅員において道路構造令に沿った適切な区間の右折レーンの確保を検討します。</p> <p>⇒現状幅員で右折レーンを確保した場合、自転車の通行空間の確保が難しく自転車ネットワークを分断してしまう課題が残ることから、沿道の開発動向などを踏まえ、整備済み道路の再拡幅などの可能性も検討します。</p> <p>⇒これらを踏まえ、千鳥三丁目交差点南側の信号交差点における制御の変更などを検討します。</p>
------	---

- ・千鳥三丁目交差点付近の信号機の配置により、交差点部に必要な右折レーンが確保できず、渋滞が発生しているため、右折レーンを確保



■整備のイメージ



4 環状第8号線立体交差化に伴う影響の解消

取組内容	⇒道路ネットワークの確保と交通処理などの観点から、多摩堤通りを主軸として藤森稲荷前交差点に接続する道路を整備します。駅前広場が「ケース1」となる場合は、広場への接続にも機能します。
------	--

- ・環状第8号線の立体交差化により、区民プラザ入口交差点で車両通行のための高さ制限が生じ、交通機能が低下する可能性があるため、道路を整備



■整備のイメージ



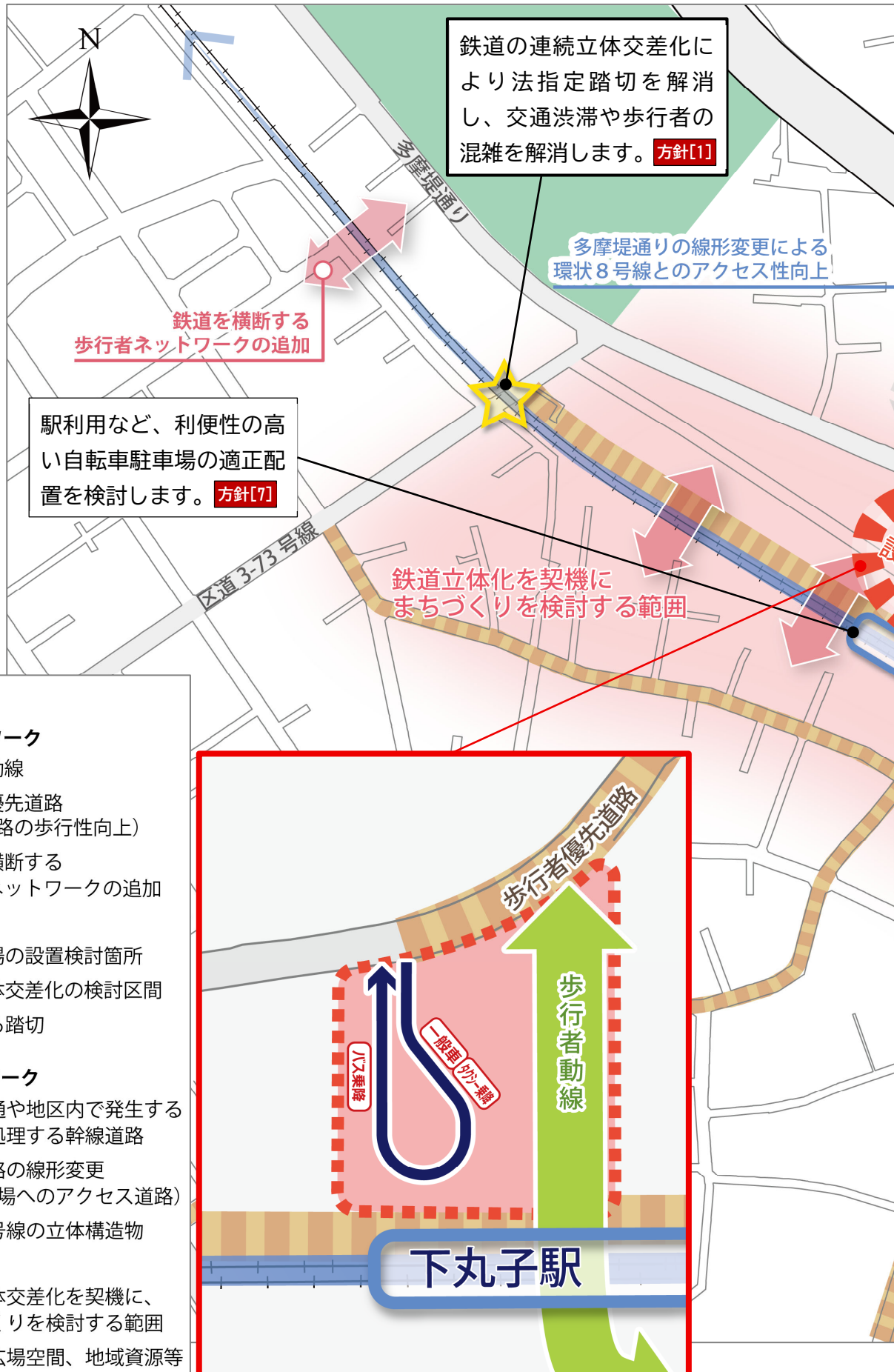
4. 各都市基盤の検討結果を踏まえた将来イメージ

これまでの都市基盤に関わる検討結果を踏まえ、その組みあわせによる当地区の将来イメージを作成しました。駅前広場の配置について、「ケース1」と「ケース2」の2パターンが想定されることから、駅前広場を「ケース1」の場合で描いた将来イメージを【パターンA】、「ケース2」の場合で描いた将来イメージを【パターンB】として整理しました。（この将来イメージは現時点でのものであり、整備が決定されたものではありません。）

今後、このイメージをもとに、地域の皆さまや関係者、関係機関などと検討・調整を進めていきます。

将来イメージは駅前拠点ゾーンを中心に描いていますが、他のゾーンについてもまちづくりコンセプト（目指すまちの姿）の実現に向けて求められる都市基盤整備の内容を踏まえ、都市基盤の形成に向けた検討を引き続き行ってまいります。

<将来イメージ【パターンA】：駅前広場を「ケース1」の配置とした場合>



【凡例】

歩行者ネットワーク

- 歩行者動線
- 歩行者優先道路
(既存道路の歩行性向上)
- 鉄道を横断する歩行者ネットワークの追加

鉄道関係

- 駅前広場の設置検討箇所
- 鉄道立体交差化の検討区間
- 除却する踏切

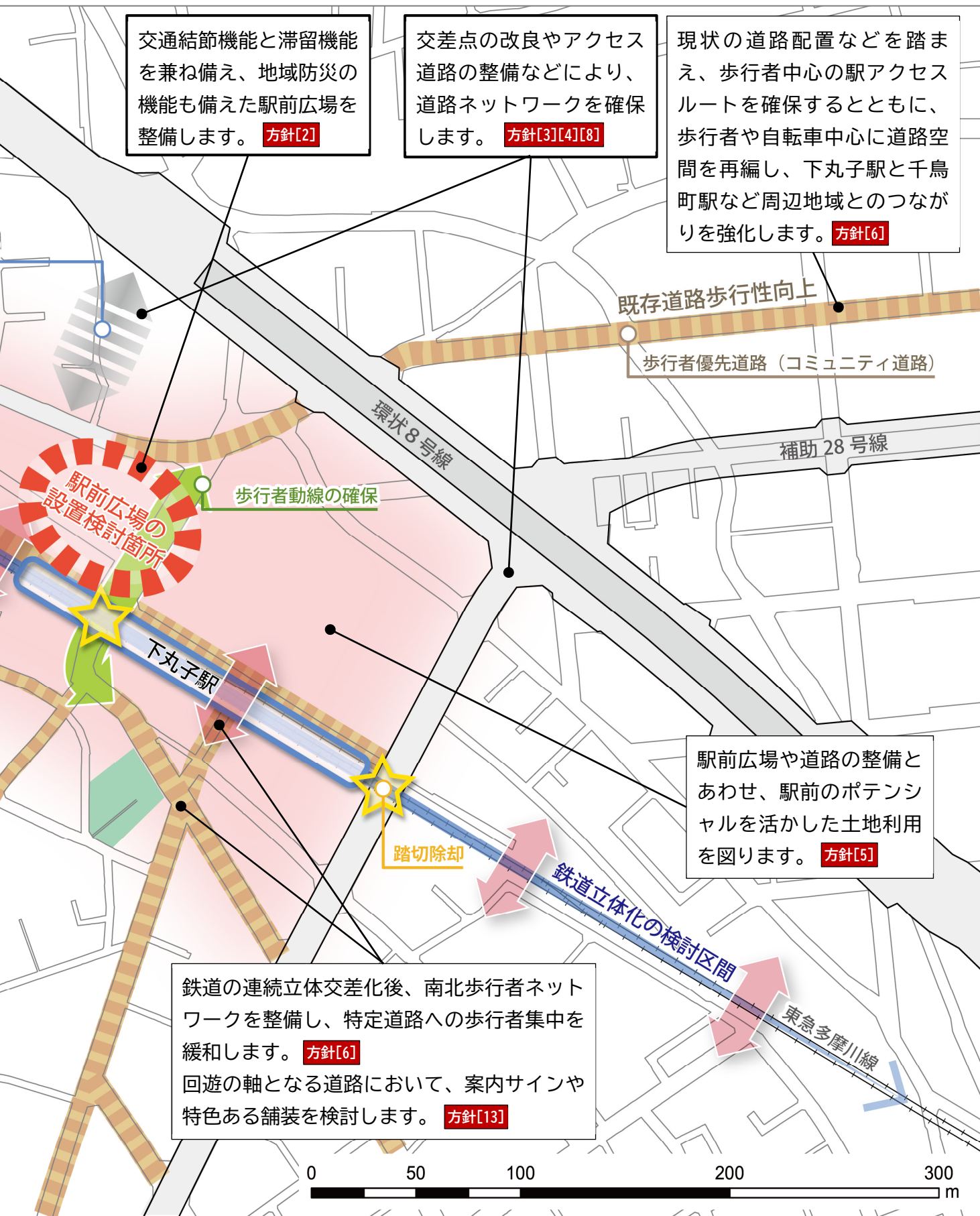
自動車ネットワーク

- 通過交通や地区内で発生する交通を処理する幹線道路
- 幹線道路の線形変更
(駅前広場へのアクセス道路)
- 環状8号線の立体構造物

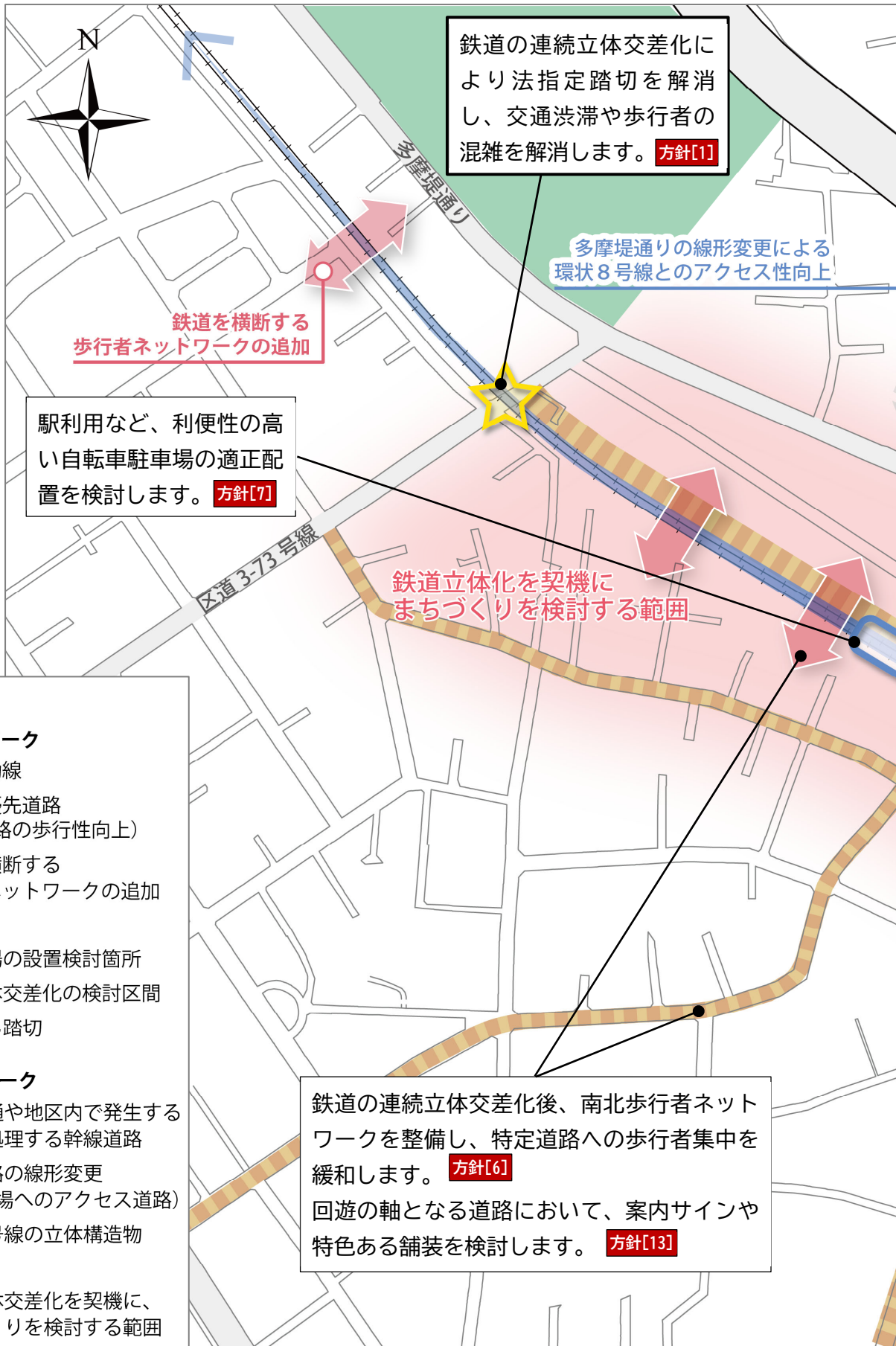
その他

- 鉄道立体交差化を契機に、まちづくりを検討する範囲
- 公園、広場空間、地域資源等

現時点でのイメージです。鉄道の高架又は地下化等整備が決定されたものではありません



<将来イメージ【パターンB】：駅前広場を「ケース2」の配置とした場合>



鉄道の連続立体交差化により法指定踏切を解消し、交通渋滞や歩行者の混雑を解消します。 **方針[11]**

多摩堤通りの線形変更による環状8号線とのアクセス性向上

鉄道を横断する歩行者ネットワークの追加

駅利用など、利便性の高い自転車駐車場の適正配置を検討します。 **方針[7]**

鉄道立体化を契機にまちづくりを検討する範囲

- 【凡例】**
- 歩行者ネットワーク**
 - 歩行者動線
 - 歩行者優先道路 (既存道路の歩行性向上)
 - 鉄道を横断する歩行者ネットワークの追加
 - 鉄道関係**
 - 駅前広場の設置検討箇所
 - 鉄道立体交差化の検討区間
 - 除却する踏切
 - 自動車ネットワーク**
 - 通過交通や地区内で発生する交通を処理する幹線道路
 - 幹線道路の線形変更 (駅前広場へのアクセス道路)
 - 環状8号線の立体構造物
 - その他**
 - 鉄道立体交差化を契機に、まちづくりを検討する範囲
 - 公園、広場空間、地域資源等

鉄道の連続立体交差化後、南北歩行者ネットワークを整備し、特定道路への歩行者集中を緩和します。 **方針[6]**
 回遊の軸となる道路において、案内サインや特色ある舗装を検討します。 **方針[13]**

現時点でのイメージです。鉄道の高架又は地下化等整備が決定されたものではありません

