

## 1. 策定にあたり

都市基盤整備方針の策定にあたっては、都市計画・まちづくりの専門家である法政大学の高見公雄教授、および都市デザイン・地域再生の専門家である横浜国立大学の野原卓教授から、専門的知見に基づく助言を得て策定しました。

分野	所属団体
学識経験者	高見公雄 法政大学 デザイン工学部 都市環境デザイン工学科 教授
学識経験者	野原卓 横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 都市イノベーション学府 教授

## 2. 大田区区民意見公募手続き及び区民説明会

素案の説明・周知を図るとともに、区民等の皆さまから意見を広く収集し反映させるため、大田区区民意見公募手続き（パブリックコメント）を実施しご意見を募集しました。また、区民説明会、オープンハウス型説明会を開催しました。

### ●パブリックコメント

募集期間：令和7年12月11日（木）から令和8年1月6日（火）まで

募集方法：電子申請（LoGo フォーム）、郵送・持参、ファクシミリ、窓口へ持参

意見総数：11名 15件（電子申請11名、紙申請0名）

### ●区民説明会

#### 【開催日時】

第1回：令和7年12月19日（金）18時30分から19時30分まで

第2回：令和7年12月20日（土）10時30分から11時30分まで

オープンハウス型説明会：令和7年12月20日（土）12時30分から16時00分まで

#### 【会場】

矢口特別出張所 1階 大会議室

●意見要旨

No.	意見要旨	区の考え方
1	<p>現在の改札に加え、鶉の木側や武蔵新田側にも改札を設置し、急行が停車しない予定の隣の駅利用者も下丸子駅にアクセスしやすいようにしてほしい。また鶉の木側にも駐輪場を新設してほしい。この機会に周辺の古い建物は建て替えて、再開発を促進してほしい。</p>	<p>改札の設置については、鉄道事業者が対応すべきことではありますが、区としても今後の駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ鉄道事業者と意見交換をしていきます。</p> <p>駐輪場の配置についても、今後のまちづくりの動向を踏まえ検討していきます。</p>
2	<p>一般的に地域住民の理解が得られる計画なのか。</p>	<p>下丸子駅周辺地区の踏切対策とまちづくりを検討するにあたり、令和3年度から令和4年度にかけて「下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会」を開催し、地域の方々からいただいたご意見を踏まえて「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。</p> <p>今回の素案作成にあたって、「下丸子駅周辺地区グランドデザイン策定に向けたまちづくり検討会」を開催し、地域の方々からいただいたご意見を参考にしました。</p> <p>このほか、地域でのアンケートや実証実験等を通じ、いただいたご意見も参考にしました。</p> <p>今後も、地域の皆さまからご意見を伺いながら、多くの方にご理解をいただけるよう努めてまいります。</p>
3	<p>駅に愛着が持てるように、生活に選択肢が増えるような店舗の誘致をしてほしい。</p> <p>道路は駅前だけではなく多摩川の近くでも劣化したものを見かける。プラスになることもよいが、マイナスをゼロにするよう考えてもらいたい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、グランドデザインに掲げる目指すまちの姿①-ウ-②駅・駅前・駅周辺の一体的整備において、今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>道路の劣化など、現状生じている都市基盤上の課題につきましては、道路を管理する関係部署等へ適切に共有させていただきます。</p>

No.	意見要旨	区の考え方
4	<p>鉄道の立体化が具体化されていないので、方針が理解しがたい。地下化、もしくは、高架化、それぞれの整備費がどうなるのか、整備費の負担割合（東急、大田区、国など）がどのようになるのかを概算でよいので示してほしい。</p>	<p>本方針では、鉄道の連続立体交差化により踏切の解消を進めていくことが望ましいことをお示した段階です。今後さらに深度化し、構造や事業費、その負担割合等について、関係機関や関係事業者と協議しながら検討してまいります。</p>
5	<p>法指定踏切の解消については、下丸子1号踏切と2号踏切がセットになって議論されている。下丸子1号踏切の混雑は、朝の歩行者の通勤ラッシュによるもので、自動車はほとんど通行しない。鉄道ではなく、歩行者を立体化する方がコストが抑制されることが明らかである。近隣の目黒線奥沢駅でも、最近、歩道橋が設置されており、同様の方式で早く安く整備できると思う。歩道橋設置の検討結果を示してほしい。</p>	<p>方針 P34 では、下丸子1号踏切に関して、歩道橋等の立体横断施設の設置についても検討しています。下丸子1号踏切の歩行者混雑対策として考えられる選択肢ではありますが、踏切自体の除却ができず、安全面に課題が残ると考えています。</p> <p>一方で下丸子2号踏切については、道路側を立体化した場合、多摩川線と環八の距離が近いことから、立体化した道路と環八を接続することができないため、鉄道側を立体化することが望ましいと考えています。このため、複数の踏切を同時に解消できる鉄道の連続立体交差化が最も効果的な対策であると結論付けています。</p>
6	<p>下丸子駅のみだけでなく、多摩川線全線で高架化もしくは地下化できないか。他の駅の開発もしくは駅を刷新する機会にしてほしい。</p>	<p>多摩川線は、中原街道や新幹線、国道1号線、環状8号線などとすでに立体交差しており、一律で高架化または地下化することは困難です。</p> <p>都市基盤整備方針では、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なため、これらの踏切を中心に、立体交差化していくこととしています。</p> <p>これらの取組や、新空港線の開業により、下丸子駅周辺や多摩川線沿線に新たな価値が生まれ、その効果は近隣の地区にも広がっていくことが期待されます。他の地区においても、まちづくりの機運の高まりに応じて、検討を行ってまいります。</p>

No.	意見要旨	区の考え方
7	<p>法指定踏切の解消、駅前広場の設置検討に反対する。</p> <p>多くの地域住民が住んでいる地域で、対象地域住民への影響が大きく、計画自体がナンセンスである。</p>	<p>踏切により、歩行者が安全に通行できないことや、交通渋滞の発生、また、地域が分断されるなど問題が生じています。さらに、交通広場が整備されていないため、バス等の乗り場が分かりにくい状況にあります。こうした地域の課題を解消するためには、鉄道の立体化や駅前広場の創出が必要だと考えます。</p> <p>対象地域にお住まいの皆さまへの影響については、十分に配慮しながら進めることが重要であると考えており、今後も、地域の皆さまのご意見を伺いながら、事業にご理解をいただけるよう努めてまいります。</p>
8	<p>駅前広場の整備では、バスロータリーを設置することが大目標にされているが、当地区のコミュニティバスは40分に1本程度で定員も15人と極めて小規模で、駅前広場にバス1台分のスペースを固定するのはもったいない。現状の区民プラザ前の区道で自動車の停車空間は確保されているので、駅前広場にロータリーを設置する必要はない。どこの駅前にもある駅前ロータリーを整備するよりも、人が憩える芝生空間を整備した方がクリエイティブである。車のロータリーというのは車道を広く確保することであって、ウォークアブルなまちづくりというビジョンに矛盾している。</p>	
9	<p>駅前広場の機能を、交通結節機能と滞留機能の両面から捉えることは重要である。したがって駅前広場の配置検討においても、滞留機能面の評価分析項目を加えるべきである。</p>	<p>ご意見として今後の参考にさせていただきます。</p>
10	<p>光明寺付近を通る道路が整備できるなら、光明寺池の再開放も視野に入れてほしい。駅から少し離れるが、水辺のひとつもパブリックスペースとして重要である。</p>	<p>ランドデザインの目指すまちの姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」にお示したように、様々なストックの活用を検討し、地域の関係者とも連携してまちづくりを進めてまいります。</p>

No.	意見要旨	区の考え方
11	<p>「駅北側には駐車場などの低未利用地が多く分布」という課題感はそのとおりである。</p> <p>駅北側は多摩川線の北側に住んでいる区民からすると下丸子の玄関にあたる場所となるため、「駅北側の都市基盤の強化」として「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。」という取り組みは、ぜひ進めるべきである。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、今後の検討を進めてまいります。</p>
12	<p>多摩堤通りは交通量も多く環状8号線の立体化に伴い高さが取れないと聞いている。ランドデザインへの意見に記載した駅北側の地下駐車場を多摩堤通りと接続してはどうか。地下化することで駅北側パブリックスペースの安心感にも貢献ができると思う。</p>	<p>道路及び駅前広場の構造については、今回の都市基盤整備方針を踏まえて今後さらに検討を深度化してまいります。いただいたご意見も参考にさせていただきます。</p>
13	<p>大田区民プラザは、プラットフォームの延伸や駅舎の再開発の中に組み込むなど、一体となった再開発を期待する。</p>	<p>本方針は、駅周辺の道路や駅前広場の整備を検討していく上での基本的な考え方を取りまとめたものになります。ランドデザインにおいて「公共施設の再編」という施策も掲げていることに加え、本方針 P44 及び P46 では、「鉄道立体化を契機にまちづくりを検討する範囲」を示しておりますので、これらを踏まえ、今後の都市基盤整備の検討とあわせて駅周辺の公共施設のあり方についても検討してまいります。</p>

No.	意見要旨	区の考え方
14 15	<p>「区民プラザ入口」交差点について</p> <p>①盲人用信号に変更してほしい。 かなりの交通量であるが視覚障害者向け音響信号ではないため、視覚障害のある家族は同じ方向へ行く人とタイミングをあわせて歩いているが、信号無視やギリギリで渡る人がいてとても危険である。</p> <p>②交差点付近の危険な状況の整備 交通量が多いのにも関わらず、中央分離帯や植え込み、段差、交差点自体の角度などかなり視認性の低い複雑な交差点であり、交通事故も起きている。植え込みや段差、道路の交差角度など改善してほしい。</p> <p>③交差点を渡った先が狭すぎる 下丸子側・千鳥町側どちらも、交差点付近の歩道が狭すぎ、歩行者・自転車・車両どの立場でも狭くて危険を感じる事が多々あるため、広くしてほしい。</p>	<p>いただいたご意見を参考にするとともに、道路や交通を管理する関係部署等へ適切に共有させていただきます。</p>

### 3. 用語集

用語	解説
あ行	
イノベーション	技術の革新にとどまらず、これまでとは全く違った新たな考え方、仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと。
インキュベーション	企業や新事業の創出を支援し、その成長を促進させること。
ウォークアブル	「歩く」を意味する“walk”と「～できる」の“able”を組み合わせた造語で、広義では、車中心から“人中心”の都市空間へと転換し、歩行者が快適に過ごせる魅力的なまちなかの創出を図る概念。
駅前広場	鉄道と他の交通手段とを結び、効率的な交通処理を図ることを目的として鉄道駅に設置される広場。交通機能だけでなく、まちの玄関口として景観、防災、地域住民の交流といった多様な機能を持つ都市施設。
駅前広場計画指針	鉄道駅の駅前広場を対象として、広場の計画上必要な機能や施設量の算定方法などを示すガイドライン。
駅まち空間（駅まち一体空間）	駅や駅前広場と周辺市街地を切れ目なく一体的に捉え、相互の関係性を踏まえながら機能配置を検討する空間。駅と街を自然につなげ、総合的な都市機能の向上を目指す考え方。
エリアプラットフォーム	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、自治体・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。
延焼危険度	地震が起きた時に発生した火災が周囲の建物に燃え移り、広がっていく危険性を評価したもの。建物の密集度や材質、道路の幅、消防活動のしやすさなどを考慮して、地域ごとの火災リスクを示す指標。
オープンスペース	一般に開放されている公共性の高い空間。

用語	解説
か行	
改正踏切道改良促進法	踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に昭和 36 年に制定された法律。その後の改正により、国土交通大臣が指定する「改良すべき踏切道」（法指定踏切）について、鉄道事業者と道路管理者が協力して対策を講じる仕組みが強化された。
環境空間	駅前広場は交通空間と環境空間に分類され、各種交通を処理する交通空間に対して、環境空間は交流や景観形成、防災機能などに資する公共的なオープンスペースのこと。
環境側道	鉄道の高架化に関連して、都市環境の保全に資する目的で、高架構造物に沿って住宅が連続して並んでいる区間（連担している区間）に設置される道路。高架下の日照・通風の確保や騒音・振動の軽減など、沿線住環境の保全に寄与するとともに、緊急車両の通行路や避難路としての防災機能も担う。
幹線道路	自動車の通行を主な目的とした都市交通の骨格をなす道路のこと。主に都市内や都市間を結び、日常的な交通需要に対応する。
共創	多様な立場の人々が新たな価値を共に創造していくこと。「協働」と近い概念であるが、「協働」とは協力して何かに取り組んでいる「状態」を表すのに対し、「共創」とは共に協力しながら新たな「価値を創出」していくという「結果」に重点を置いた概念。
緊急輸送道路	東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路のこと。
広域幹線道路	物流・交通の拠点や産業集積地などを結び、国土・地域全体の骨格を形成する道路ネットワーク。効率的な物流や地域間の連携を支える役割を担う。幹線道路よりも広域的なスケールで、複数の都道府県や地域ブロックを跨いで機能し、高速道路や国道などの規格の高い道路が該当する。

用語	解説
公開空地	建築基準法に基づく総合設計制度や高度利用地区制度などの都市開発諸制度を利用し、容積率緩和などの特例を受ける代わりに、建物敷地内に設けられた一般公衆が自由に利用できる空間。民有地でありながら公共的利用に供される都市空間。
高架化	地上の鉄道や道路を、橋梁などを使って上空へ移設すること。
耕地整理	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指す。下丸子地域では工業誘致を目的に実施された。
交通結節機能（交通結節点）	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。
コミュニティバス	自治体が主体となって運行するバス全般を指す。地域のニーズや事情にあわせて柔軟な運行が見られる。
混雑度	道路の混雑の程度を示す指標。道路の交通容量に対する交通量の比で表される。
<b>さ行</b>	
シェアモビリティ	個人所有のモビリティとは異なり、不特定多数が移動する公共性を有する交通手段。自転車（シェアサイクル）、自動車（カーシェアリング）、電動キックボード、電動スクーターなどの乗り物を複数の利用者で共有するサービス。
次世代モビリティ	自動運転に代表される先端テクノロジーを活用した進化した型の移動手段。
自動車滞留長	信号交差点や踏切において、赤信号から青信号に変わった、又は遮断機が開いた瞬間の停止線から最後尾の車両までの距離のこと。
自由通路	鉄道駅の利用者や一般歩行者の通行の利便性向上のため、駅舎と一体的に整備される通路施設およびその付帯施設のこと。

用語	解説
新空港線	平成 28 年の交通政策審議会答申第 198 号に示された「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置付けられた鉄道路線の 1 つ。区内の東西交通の移動利便性向上、沿線まちづくりへの寄与、羽田空港及び都心部、埼玉方面へのアクセス強化などの効果が期待される。
<b>た行</b>	
滞留機能（滞留空間）	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ことができる空間。
建物の共同化	複数の土地所有者（2 人以上）が協力して一体的に建物を建て替えること。個別の建て替えでは土地を有効活用できない場合や、小規模建物が密集して環境が悪く防災上危険な地域の環境改善を目的とする。
単独立体交差化	道路又は鉄道を単独で立体交差化し、踏切道を除却する手法。
地下化	道路または鉄道のどちらか一方を地下化することで、踏切を除去し交通の円滑化と安全性を高める手法。
低未利用地	本来適正に利用されるべき土地であるにも関わらず、十分に活用されていない土地。空き地、空き家の敷地、駐車場など、潜在的な利用価値に比べて効果的に使われていない土地を指す。
道路構造令	道路の安全性・円滑性を確保するために、最低限確保すべき技術的基準を定めた法令。道路の幅員や勾配、曲線半径などの構造基準を規定している。
都市基盤	道路、公園、下水道など、都市の産業活動や住民の生活を支える骨格となる公共施設の総称。
都市計画道路	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づいて計画・決定された道路。将来の都市構造を見据えて配置される重要な都市基盤施設。
<b>は行</b>	
バスバース	駅前広場やバスターミナルで、バスが停まって人が乗り降りするための専用スペース。バスが安全に停車できるように作られた場所のこと。

用語	解説
バリアフリー	障がい者、高齢者などが社会生活を営む上で支障となる物理的、社会的、制度的、心理的な様々な障壁を取り除くこと。
避難道路	災害が起きたとき、避難場所まで安全に逃げるための道路。特に避難場所が遠い地区や、火事が広がりやすい地区で重要な道で安全に避難できるように整備された道路のこと。
法指定踏切	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ている踏切。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。
踏切自動車交通遮断量	自動車交通量と踏切遮断時間を乗じた値（踏切自動車遮断交通量＝自動車交通量×踏切遮断時間）。
踏切歩行者等交通遮断量	歩行者および自転車の交通量と踏切遮断時間を乗じた値（踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間）。
不燃領域率	市街地の「燃えにくさ」を表す指標。建築物の不燃化や道路、公園などの空地の状況から算出し、不燃領域率が70%を超えると市街地の焼失率はほぼゼロとなる。
補助幹線道路	幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補完的な幹線街路のこと。
ボトルネック	道路などのインフラや業務などの一連の流れの中で、停滞や生産性の低下を招いている箇所や工程などのこと。
ボラード	道路や広場などに設置して自動車の侵入を阻止したりする目的で設置される、地面から突き出した杭のこと。
ま行	
無電柱化	都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝などの整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容すること。

用語	解説
木防建ぺい率	地区面積に対する木造（防火木造を含む）建築物の割合で、木防建ぺい率が20%未満では安全と判断できるが40%を超えると木造、防火造がどのような割合で混在していても延焼が拡大する恐れがある。
モビリティ・ハブ	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
や行	
優先整備路線	東京都と特別区及び26市2町において、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線に位置付けられた路線のこと。
用途地域	都市計画では都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの類型に区分し、住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るため、類型に応じた建築規制を行うもの。
ら行	
連続立体交差事業 (連続立体交差化)	市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業。

令和8年3月  
大田区



下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針

【発行元】

大田区鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課

〒144-8621 東京都大田区蒲田 5-13-14

Tel:03-5744-1212 Fax:03-5744-1526

<https://www.city.ota.tokyo.jp>