

下丸子駅周辺地区の まちづくり構想（案）

～ もくじ ～

I	まちづくり構想（案）とは	1
II	下丸子駅周辺地区の現状・課題	2
III	下丸子駅周辺地区の将来像とまちづくりの方向性	7
IV	下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて	12

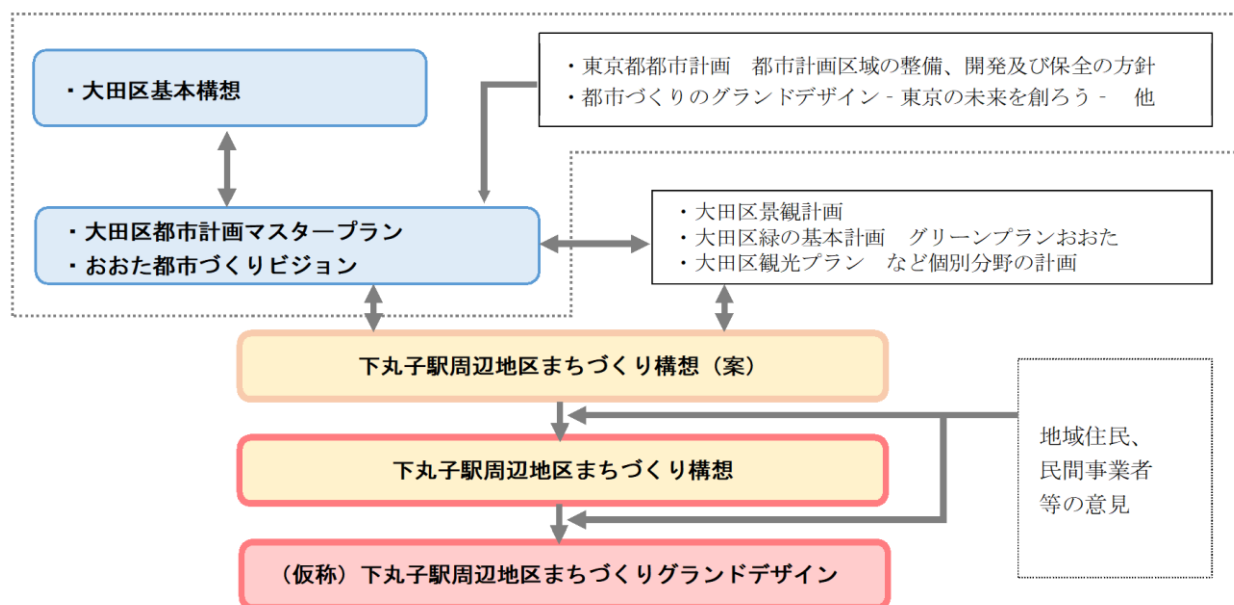
令和3年3月

大田区都市計画課

1 まちづくり構想（案）とは

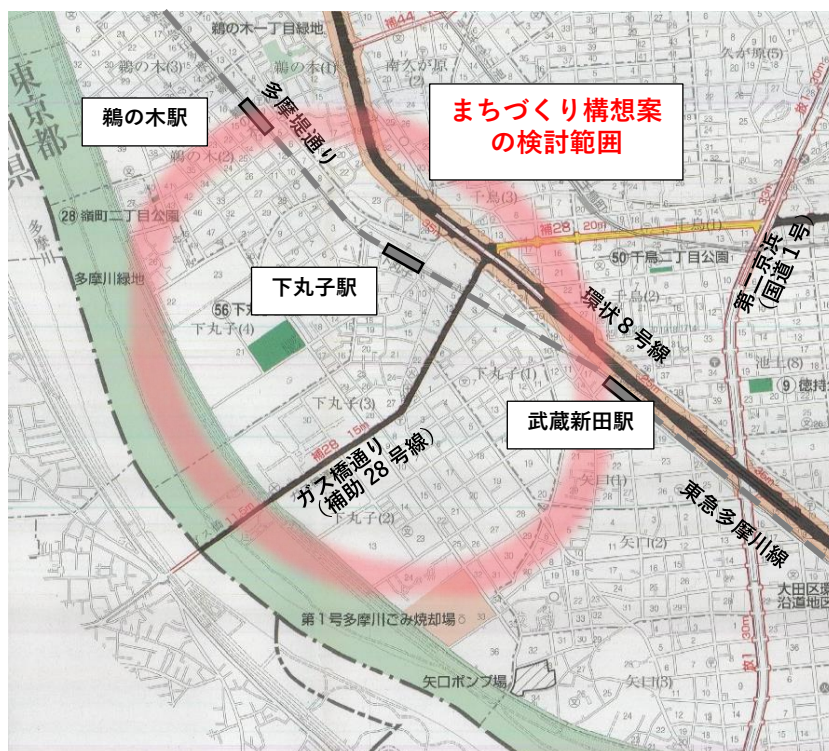
1. まちづくり構想（案）とは

「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（案）」（以下、「まちづくり構想案」という）は、当地区の20年後（2040年）の将来像とその実現に向けたまちづくりの方向性の案を、上位関連計画等を踏まえ区がとりまとめたものです。このまちづくり構想案は今後、地元・大田区・鉄道事業者などの関係者と連携し「（仮称）下丸子駅周辺地区まちづくりグランドデザイン」の策定に向けて深度化を図ります。



2. まちづくり構想案の検討範囲

今回、まちづくり構想案を検討した「下丸子駅周辺地区」の範囲は、下図に示す範囲とします。



II 下丸子駅周辺地区の現状・課題

1. 下丸子駅周辺地区の現状・課題

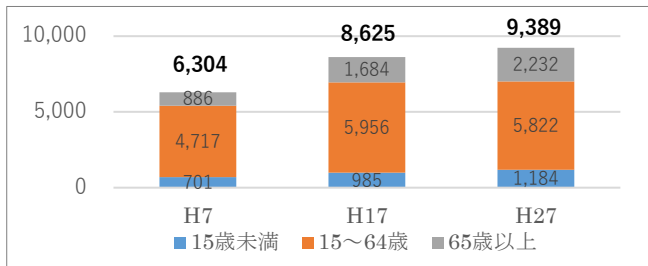
(1) 人口・世帯数の動向（下丸子三・四丁目を対象に整理）

● 平成 27 年国勢調査の概要

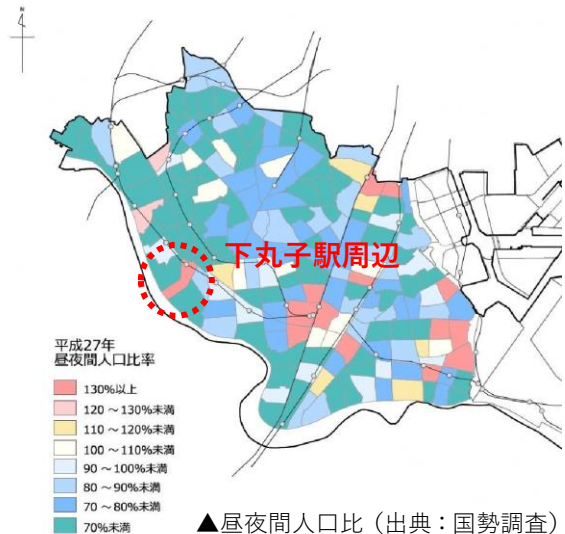
項目	H27 国勢調査	項目	H27 国勢調査
夜間人口	9,238 人	高齢化率(65 歳以上)	24.2%
昼間人口	14,630 人	昼夜間人口比率	1.6
世帯数	4,587 世帯	1 世帯当たりの人口	2.0 人

● 昼夜間人口比率

当地区は、企業の本社や工場の立地、町工場等の集積により、**夜間人口よりも昼間人口の方が多**い傾向にあり、**昼夜間人口比率は「1.6」となる**特徴を有しています。



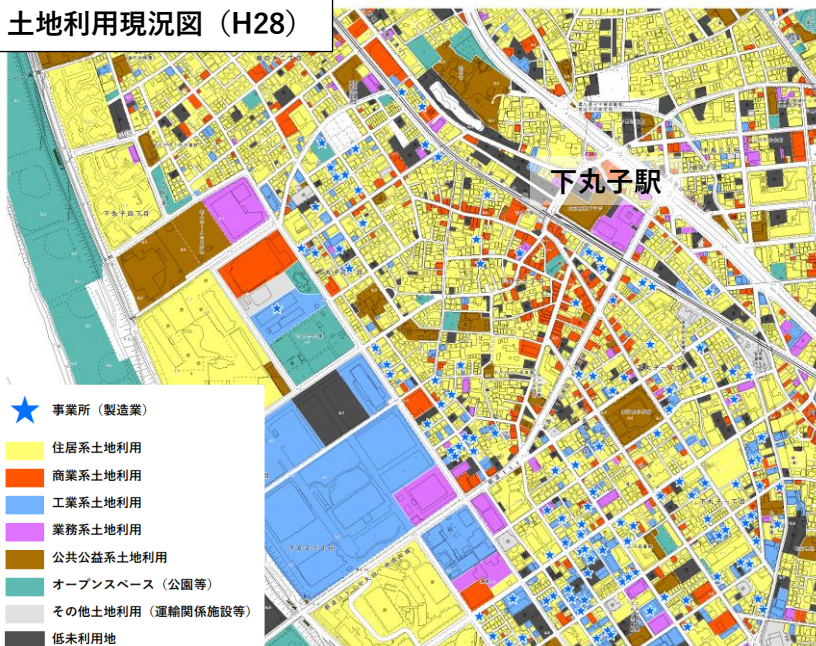
▲人口の推移（出典：国勢調査）



(2) 土地利用の状況

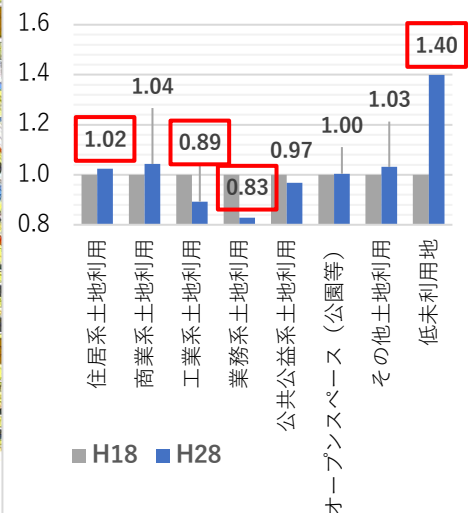
- ・住宅系土地利用と産業系土地利用が混在
- ・放射状に商店街が形成
- ・駅北側に駐車場等の低未利用地が多く分布
- ・駅周辺に公園等のオープンスペースが少ない

土地利用現況図（H28）



▲土地利用の現況図と10年前との変化（出典：都市計画基礎調査）

H18土地利用の面積を「1」とした場合のH28土地利用面積の増減



(3) ものづくり

当地区は、古くから日本を代表する大手企業の工場が立ち並び、ものづくりのまちとして栄えてきた歴史があります。その後、産業構造の転換や社会動向の変化等により、当地区のものづくり産業は縮小傾向にあります。が、**世界に誇る技術を持った町工場が今も多く残っています。**

現在、大田区に眠っているものづくりの価値を発見し、それを生かした大田区独自のまちづくりを進める団体「一般社団法人おおたクリエイティブタウンセンター（以下、「OCTC」とする）」が活動しています。

(4) 公共公益施設

当地区周辺には、ホールや運動施設、会議室等を備えた「大田区民プラザ」や「下丸子図書館」が立地しています。しかし、**両施設は建築後 30 年以上経っており、今後両施設の更新等を考慮したまちづくりを進めていくことが必要です。**



▲大田区民プラザ

(5) 公園・緑地・河川

当地区周辺には、スポーツ施設等が充実し多くの利用者が訪れる「下丸子公園」や「多摩川河川敷」、美しいケヤキ並木を有する「ガス橋通り」、桜の花が咲く頃には多くの来街者が訪れる「21世紀桜並木」などの良好な空間が存在しています。**地区に存在する地域資源を生かした魅力あるまちづくりの推進が求められています。**



▲ガス橋通りのケヤキ並木



▲21世紀桜並木

(6) 道路・交通

○ 道路

● 都市計画道路

補助 28 号線の一部区間と環状 8 号線の補助 28 号線との立体交差化の整備が都市計画決定されており、そのうち補助 28 号線の一部区間は、東京都と特別区及び 26 市 2 町の第 4 次事業化計画における優先整備路線に位置付けられ、おおむね 10 年間（平成 28 年度～令和 7 年度）で優先的に整備すべき路線とされています。



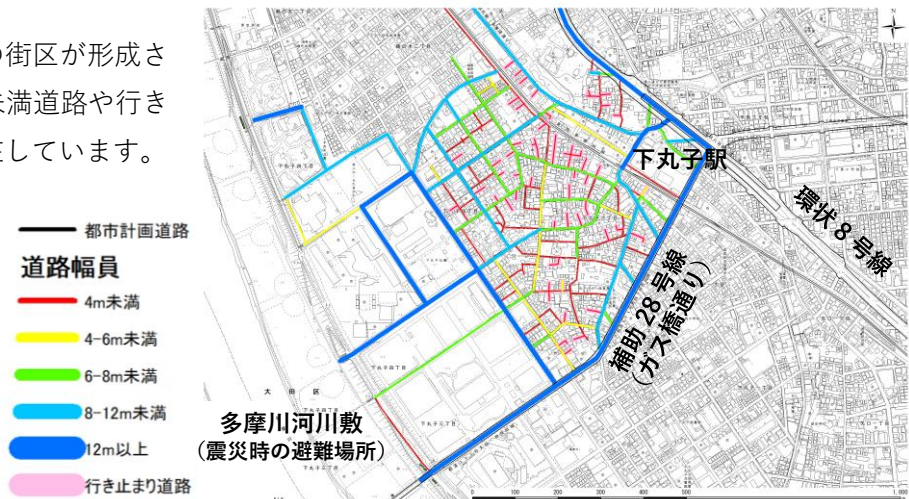
◀都市計画施設図

● 避難道路

震災時火災における避難場所・地区内残留地区等の指定（東京都都市整備局）において、補助28号線（ガス橋通り）は震災時の避難場所である多摩川河川敷へ安全に避難するための「避難道路」に位置付けられています。

● 道路基盤の状況

駅南側は昔ながらの街区が形成されており、幅員 4m未満道路や行き止まり道路が多数存在しています。



▲道路幅員図

○ 交通

● 鉄道施設の現状

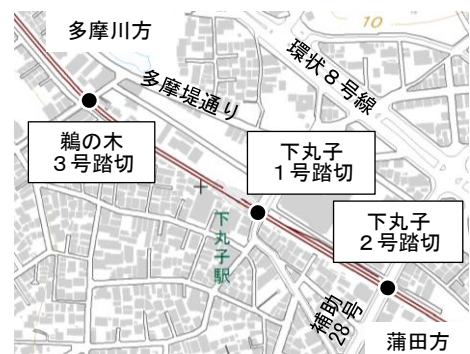
< 下丸子駅の概況 >

項目	概況
駅構造	地上駅・相対式ホーム 2面2線
乗降人員	36,829人 (R1) (東急多摩川線沿線では蒲田駅に次いで多い) * 出典：東急電鉄HP
運行状況	平日ピーク時 (7・8時台)：3分に1本 * 出典：東急電鉄HP
交通結節機能	駅前広場なし (沿線では蒲田駅以外駅前広場なし)
端末分担率	徒歩：97.1% 自転車：2.6% * H20年度パーソントリップ調査

< 踏切の概況 >

東急多摩川線沿線は多くの踏切が存在し、沿線地域の生活動線を分断しています。そのうち「下丸子1号・2号踏切」は、改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の対策が求められています。

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項) ※対策済み



▲法指定踏切の位置図

● バス交通の現状

当地区には路線バスは通っていませんが、大田区のコミュニティバスが運行しています。しかし、コミュニティバスのバス停は駅から約200m離れた位置にあり、**駅での乗り継ぎの利便性向上が課題**となっています。今後、バスやタクシー等の公共交通との乗り継ぎが容易な利便性の高い交通結節機能が求められます。



自動車交通の現状

ガス橋通りは、環状8号線との接続や下丸子2号踏切により渋滞が発生しています。今後ガス橋通りの環状8号線以北の整備や環状8号線の立体交差化、JR 南武線平間駅周辺の連続立体交差事業、外環の延伸等により、**東京と神奈川を結ぶ幹線道路としての重要性の高まる**ことが期待されます。それにより、**自動車交通量が増加する可能性があり、環状8号線と下丸子2号踏切を起因とした交通渋滞の更なる悪化が懸念**されます。



▲周辺の広域的な道路ネットワーク



▲下丸子2号踏切の状況

● 歩行者・自転車交通の現状

通勤ラッシュ時、駅に向かう地区住民と駅から企業等に向かう通勤者等の動線が重なり、駅周辺は多くの人で混雑しています。さらに自動車、自転車交通との錯綜が発生しており歩行者の安全の確保が困難な状況にあります。

今後、新空港線の開通により都心部と羽田空港とのアクセス利便性が向上することで**混雑が拡大することが予想され、更なる歩行者の安全性低下が懸念**されます。



▲通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子

(8) 安全・防災

○ 安全

● 住工混在による物流と生活動線との錯綜

住宅と工場等が混在することで生活動線に資材搬入等のトラックが進入するなど、**物流と生活動線とが錯綜**しており、それぞれの動線の棲み分けが必要となっています。

○ 防災

● 風水害（大田区ハザードマップより）

当地区は、台風や大雨により多摩川が氾濫した場合、浸水することが想定されています。**近年多発する都市型水害に対する備えが必要**と考えられます。

2. 地区の強み・弱み

当地区の現況・課題の整理を踏まえ、当地区の「強み・弱み」を以下のように整理しました。

■当地区の現況・課題の再整理

凡例 ○：強み ▲：弱み

<p>【歴史・文化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○旧池上道の交通の要衝として栄えた歴史・文化 ○産業誘致を目的とした耕地整理により、戦後日本を代表する大手企業の工場が立地するものづくりの集積地 	<p>【公共公益施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域のみならず大田区の文化、交流施設である「大田区民プラザ」の存在 ▲主要な公共公益施設の老朽化
<p>【人口・世帯数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○工場跡地の集合住宅への土地利用転換等により人口増加傾向 ▲一方で、今後同時期に高齢化するリスク ○夜間人口よりも昼間人口の方が多い 	<p>【公園・緑地・河川】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○特徴ある公園や並木、寺社など地区特有の資源の存在
<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住宅、産業、商業の土地利用が共存するまちな多様性 ▲駅北側に低未利用地が多く分布 ▲オープンスペースが少ない 	<p>【道路・交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲連続した踏切により沿線地域の生活動線が分断され、特に法指定踏切では渋滞が発生 ▲交通結節機能の脆弱 ▲通勤ラッシュ時の駅周辺の混雑による歩行者の安全性の低下
<p>【ものづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ものづくり産業の縮小による操業環境の変化 ○世界に誇る技術を有する町工場の存在 ○ものづくり資源を生かしたまちづくりを進める団体「OCTC」の存在 	<p>【安全・防災】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲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の低下 ▲当地区全域が多摩川の氾濫による浸水想定区域 ▲災害時に踏切が長時間にわたり遮断されるリスク

■当地区の強み・弱み

凡例 ○：強み ▲：弱み

【地区の強み】	【地区の弱み】
<ul style="list-style-type: none"> ○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の工場が立地するものづくりの集積地 ○世界に誇る技術を有するものづくりの町工場・技術者 ○夜間人口よりも昼間人口の方が多いポテンシャル ○住宅、ものづくり、商業が共存するまちな多様性 ○施設や自然などの地区独自の資源 	<ul style="list-style-type: none"> ▲法指定踏切の存在による渋滞の発生と駅周辺の混雑による歩行者の安全性低下 ▲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 ▲オープンスペースの不足 ▲主要な公共公益施設の老朽化 ▲ものづくり産業の縮小により工場から住宅への土地利用転換による操業環境の変化 ▲当地区全域が多摩川の氾濫による浸水想定区域 ▲多摩川沿いの大規模集合住宅で同時期に進む高齢化への対応

III 下丸子駅周辺地区の将来像とまちづくりの方向性

1. 下丸子駅周辺地区の20年後の姿

当地区の強み・弱みと今後20年間に想定される出来事・事象から、20年後の当地区のあるべき姿を検討しました。

■当地区の強み・弱み

【地区の強み】

- 旧池上道の交通の要衝として栄え築いた歴史・文化
- 大手企業が立地するものづくりの集積地
- 世界に誇る技術を有するものづくりの町工場・技術者
- 夜間人口よりも昼間人口の方が高いポテンシャル
- 住宅、ものづくり、商業が共存するまちの多様性
- 施設や自然などの地区独自の資源

【地区の弱み】

- ▲法指定踏切の存在による渋滞の発生と駅周辺の混雑による歩行者の安全性低下
- ▲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
- ▲オープンスペースの不足
- ▲主要な公共公益施設の老朽化
- ▲ものづくり産業の縮小により工場から住宅への土地利用転換の進展による操業環境の変化
- ▲当地区全域が多摩川の氾濫による浸水想定区域
- ▲集合住宅で同時期に進む高齢化への対応

■20年後想定される出来事・事象

- ① 新空港線の開通により、都心部(渋谷、新宿、池袋等)と空の玄関口(羽田空港)と直結
- ② 産業構造の転換、自動運転技術の進化
- ③ 新しいものづくり拠点の形成(羽田空港跡地、殿町キングスカイフロント、新川崎等)
- ④ 生産年齢人口の減少による都市間競争の加速
- ⑤ 台風や集中豪雨等の自然災害の激甚化、大規模災害リスクの高まり
- ⑥ ガス橋通り(補助28号線)の整備やJR南武線の鉄道立体化等による自動車の広域交通ネットワークの向上
- ⑦ 新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

■当地区の20年後の姿

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

～イノベーションが創出され続ける持続的な活力を持ったまち・クリエイティブタウン～

① 唯一無二のものづくりの「下丸子ブランド」が確立

- 新空港線の開通による都心部と羽田空港とのアクセス利便性を活かした、多様な人材との交流から新たなイノベーションが創出され続けるクリエイティブな空間が形成されている
- 地区住民と町工場の定期的な交流により地区住民の町工場に対する考えが変化し、クリエイティブな人材を惹きつけ、とことん追求できる良質な環境が整っている

② 安全・安心が確保され、住む場・働く場としての魅力の向上

- 自然災害や大規模災害に対応した避難場所や避難経路等が確保され、地区の防災性が一段と向上している
- 居心地が良く歩きたくなる空間(安全・安心な歩行者ネットワーク、ゆとり空間の創出等)が形成されている

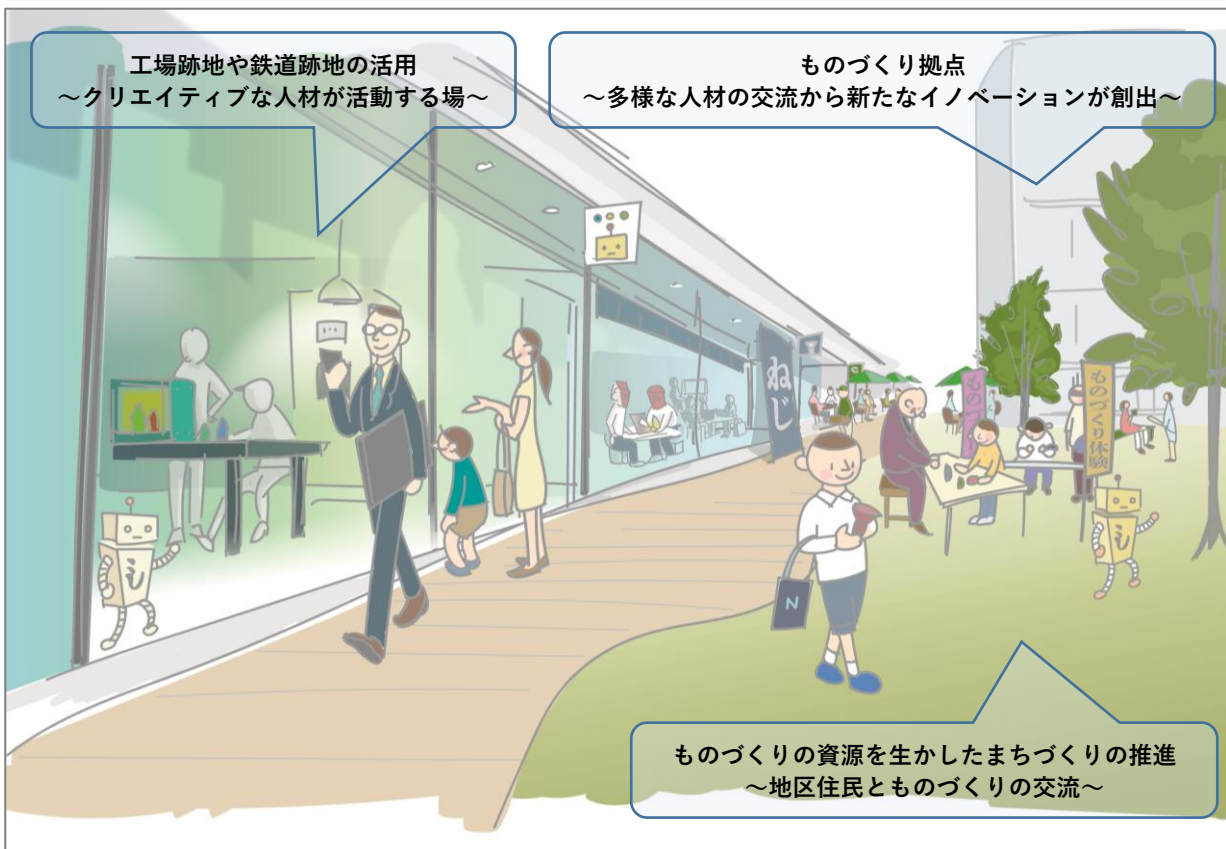
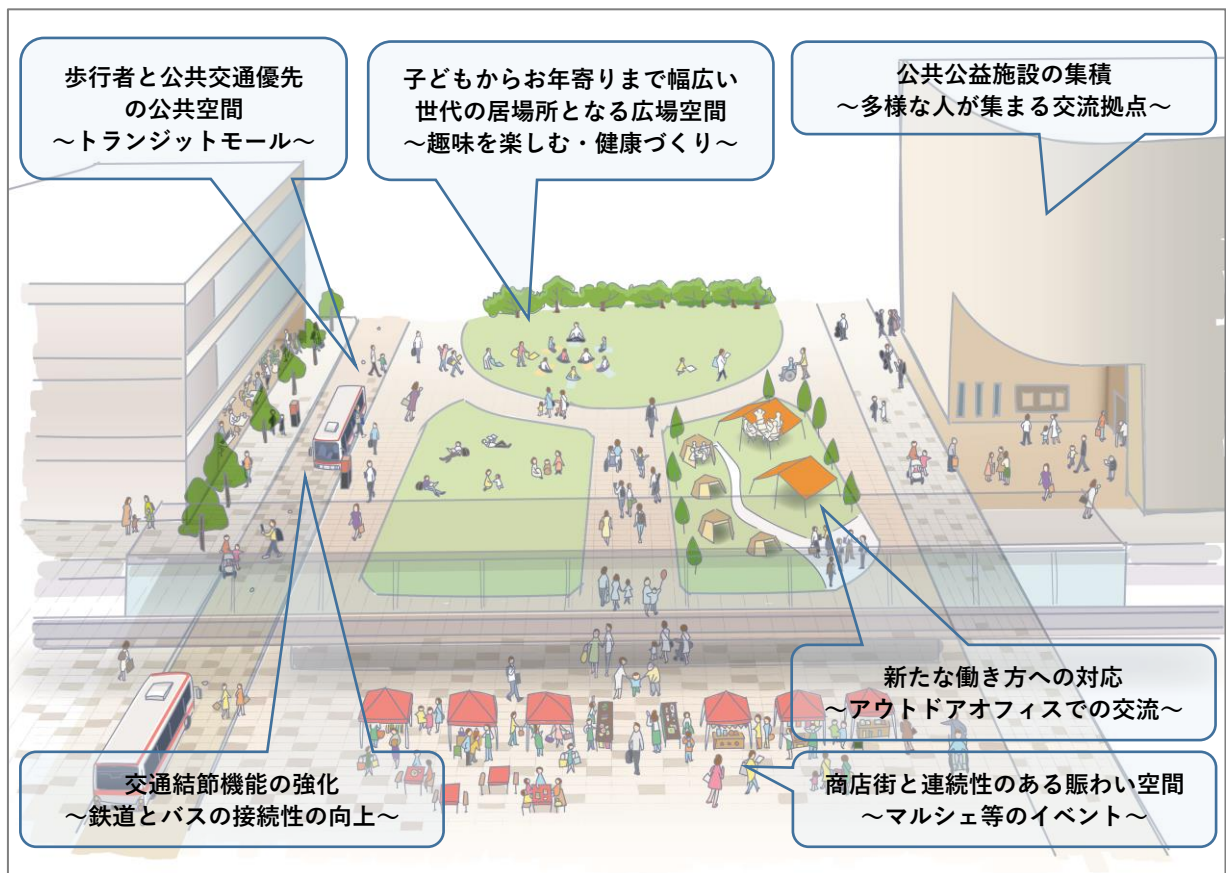
③ 高齢者の健康寿命が長く生き生きと暮らせる環境の創出

- 高齢化等に対応したモビリティや、河川敷や公園を活用した歩いて楽しい空間が形成され、高齢者等の外出機会が増加し、まちとの交流が盛んに行われている

④ 産業集積地としてのメリットの向上

- 補助28号線の整備完了と、交通渋滞の要因の解消により広域ネットワークとして機能が高まり、地区の産業立地ポテンシャルの高さから既存町工場の拡充や新たな町工場の立地が進んでいる
- 地区内道路の再整備により物流と生活動線が明確に分離され、歩行者の安全性が確保された住工混在地域が形成されている

<将来イメージ>



2. 下丸子駅周辺地区のまちづくりの方針

当地区の目指す『20年後の姿』の実現に向けた「まちづくりの方針」を、3つのゾーンと4つのネットワークより整理し、その概念図を以下の方針図として整理しました。

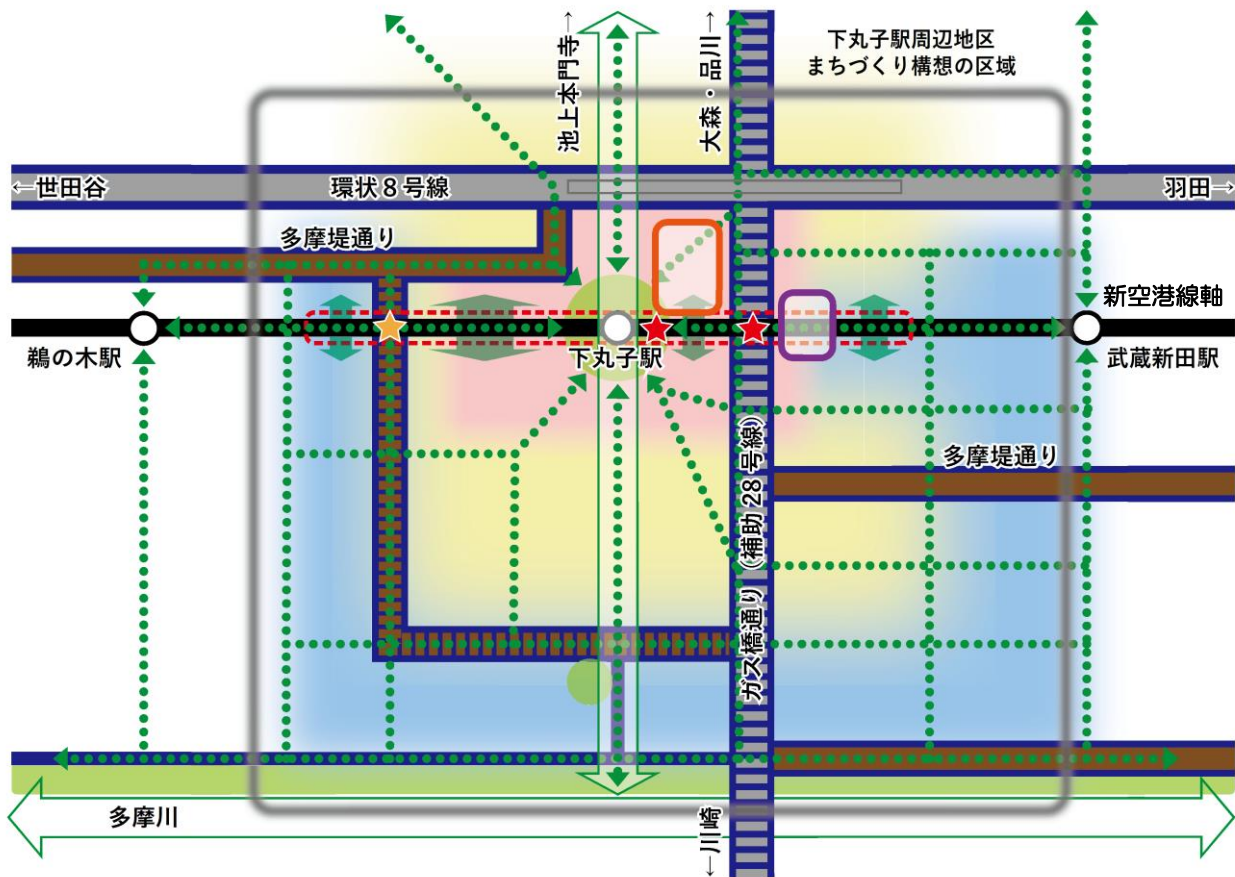
< 3つのゾーン >

- ・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昔ながらの良好な住宅地である『旧下丸子村ゾーン』
- ・旧下丸子村ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工調和ゾーン』

< 4つのネットワーク >

『鉄道』『歩行者』『自動車』『自転車』から構成され、道路と鉄道の立体交差化によりこれらのネットワークの充実を図ります。

< 下丸子駅周辺地区のまちづくりの方針図 >



<p>■凡例</p> <p>【ゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前拠点ゾーン 旧下丸子村ゾーン 住工調和ゾーン みどりの軸 <p>【機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点機能の集積 ものづくり拠点 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 歩行者ネットワーク 鉄道南北回遊ネットワーク ○自転車ネットワーク 自転車ネットワーク 	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車ネットワーク 幹線道路 幹線道路機能の強化 環状8号線とガス橋通りの立体交差箇所 補助幹線道路 補助幹線道路機能の強化
---	---	--	--

■ゾーニング（土地利用の方針）

○駅前拠点ゾーン

<目標>

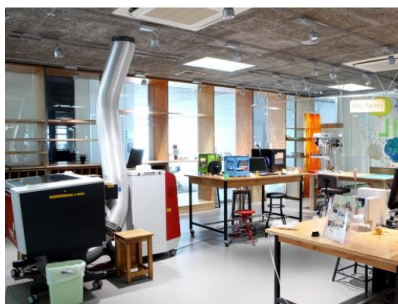
駅前を歩行者中心のエリアとし、多様な主体（駅を利用する通勤・通学の人、地場産業の従業者、来街者、クリエイティブな人材等）にとって居心地が良く、多様な主体間の交流から日々イノベーションが生まれる拠点を目指します。

<方針>

- 交流拠点の形成
- ものづくり活動支援
- 交通結節機能の向上



▲広場空間のイメージ



▲ものづくり拠点のイメージ



▲交通結節機能のイメージ

○旧下丸子村ゾーン

<目標>

都心に近い利便性と多摩川河川敷等の自然、歴史・文化を享受でき、歩行者を中心とした居心地の良い住宅地の形成を目指します。

<方針>

- 居住環境の維持・向上
- 歩行者中心の生活動線の形成



▲歩行者中心の生活動線のイメージ

○住工調和ゾーン

<目標>

都心や空港に近いアクセス利便性と多摩川河川敷の自然等を享受できる魅力的なものづくりの作業環境を整え、唯一無二の「下丸子ブランド」の確立を目指します。

<方針>

- ものづくり作業環境の向上
- 働く場、住む場、遊ぶ場としての魅力向上



▲住工調和のイメージ



▲サイクリング拠点のイメージ

■ネットワーク（交通ネットワークの方針）

○鉄道関連

<目標>

当地区を南北に分断し、渋滞の発生や駅周辺の歩行者の混雑の要因となっている東急多摩川線の道路と鉄道の立体交差化により、鉄道南北の一体的なまちづくりを推進し、多様な主体にとって魅力的な空間形成を目指します。

<方針>

- まちづくりの推進と併せた道路と鉄道の立体交差化

○歩行者ネットワーク

<目標>

当地区の特徴的な道路基盤を活かしつつ、新空港線の整備によるインパクトや現状の歩行者動線の課題を見据えた「当地区の特色を活かした安全・安心なネットワーク」を確保し、地域の環境と調和した魅力ある空間形成を目指します。

<方針>

- 交流拠点への安全・安心の歩行者ネットワークの形成
- 鉄道南北の回遊を促す鉄道横断経路の確保

○自動車ネットワーク

<目標>

ガス橋通り（補助 28 号線）の地域間を連絡する道路としての機能向上（平間駅周辺の連続立体交差事業、ガス橋通りの整備、環状 8 号線の立体交差化等）を見据えた広域的な自動車交通の円滑化や、地区内の町工場等を支える物流ネットワークの動線の確保を目指します。

<方針>

- 広域的な自動車交通を担う幹線道路ネットワークの強化
- 地区内の物流や通過交通を捌く補助幹線道路ネットワークの強化

○自転車ネットワーク

<目標>

地区内の幹線道路等では自転車の専用空間を確保し、歩行者と錯綜しない安全・安心な通行空間の確保を目指します。

また、既存の多摩川サイクリングロードと当地区の接点となるサイクリング拠点の整備など気軽にスポーツを楽しめる環境整備により、地区住民の健康寿命の向上や新たな来街者の獲得（きっかけづくり）を目指します。

<方針>

- 広域的な自転車ネットワークの形成
- サイクリング拠点の形成

IV 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

○ 駅周辺整備の具体化に向けて

- ・ 東急多摩川線の道路と鉄道の立体交差化の実現に向けて調査・検討を進めます。
- ・ 拠点機能の具体化に向けて、地区住民や民間事業者等の地域と連携し検討を進めます。

○ ものづくりの資源を生かしたまちづくりの推進に向けて

- ・ ものづくりの資源を生かしたまちづくりに取組むOCTCと連携し、(仮称)下丸子駅周辺地区まちづくりグランドデザインの策定に向けて検討を進めます。

○ 当地区のまちづくりグランドデザインの実現に向けて

- ・ 当地区のまちづくりグランドデザインの実現に向け、地区住民や民間事業者等と協働した取組みを進めます。