

**下丸子駅周辺地区グランドデザイン
(素案)**

**令和7年12月
大田区**

目 次

第1章 グランドデザインについて	1
1. 背景	1
2. 策定趣旨	2
3. 対象区域	2
4. 計画期間	3
第2章 下丸子駅周辺地区の位置づけ	4
1. 上位計画における位置づけ	4
2. 関連計画	8
第3章 地区の現況	9
1. まちづくり構想における下丸子駅周辺地区の現況	9
2. 下丸子駅周辺地区の現況と社会状況	10
第4章 目指すまちの姿に向けた取組	18
1. 下丸子駅周辺地区の目指すまちの姿と将来都市構造	18
2. 取組の体系	20
3. 取組の詳細	22
4. 取組の期間・主体など	34
5. 将来の下丸子駅周辺地区の姿	36
6. 都市基盤整備の方向性	37
第5章 実現に向けて	38
1. 計画策定から推進、実現へ	38
2. 計画の見直しの考え方	39
参考資料	40
1. 策定の体制	40
2. 策定経過	41
3. 地域資源	46
4. 用語集	47

第1章 グランドデザインについて

1. 背景

下丸子駅周辺地区（以下「当地区」という。）は、大田区都市計画マスタープランにおいて、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「多摩川沿い地域」の中で、生活拠点に位置づけられ、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、維持・強化・活性化を行っていくまちづくりが求められています。

平成29年3月に策定した「おおた都市づくりビジョン」では、当地区は重点プロジェクト「新空港線軸の形成」における重点地区に位置付けられ、新空港線と合わせた駅改築のほか、駅前広場などの交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりを推進することにより、新空港線軸沿線地域の拠点の形成を図るとされています。

このような中、下丸子駅前と都市計画道路補助第28号線（ガス橋通り）の踏切（下丸子1号踏切・下丸子2号踏切）が改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道に指定されたことや、新空港線整備の機運の高まりを踏まえ、令和5年3月に「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」（以下「まちづくり構想」という。）を策定し、当地区的概ね20年後（2040年）の目指すまちの姿とその実現に向けた取組方針をまとめました。

今回、まちづくり構想で掲げる当地区的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「下丸子駅周辺地区グランドデザイン」（以下「グランドデザイン」という。）を策定しました。

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

まちづくり構想の策定に際しては、地区の関係者をメンバーとした当地区的まちの将来を考える会（以下「勉強会」という。）を開催し、意見交換を行いました。

グランドデザインの策定においても、地区関係者との連携を図るため、勉強会参加者を中心にメンバーを募り、「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」（以下「検討会」という。）を開催し、まちづくりに資するご意見を提案いただきました。区は、いただいたご意見を参考にグランドデザインを策定しました。

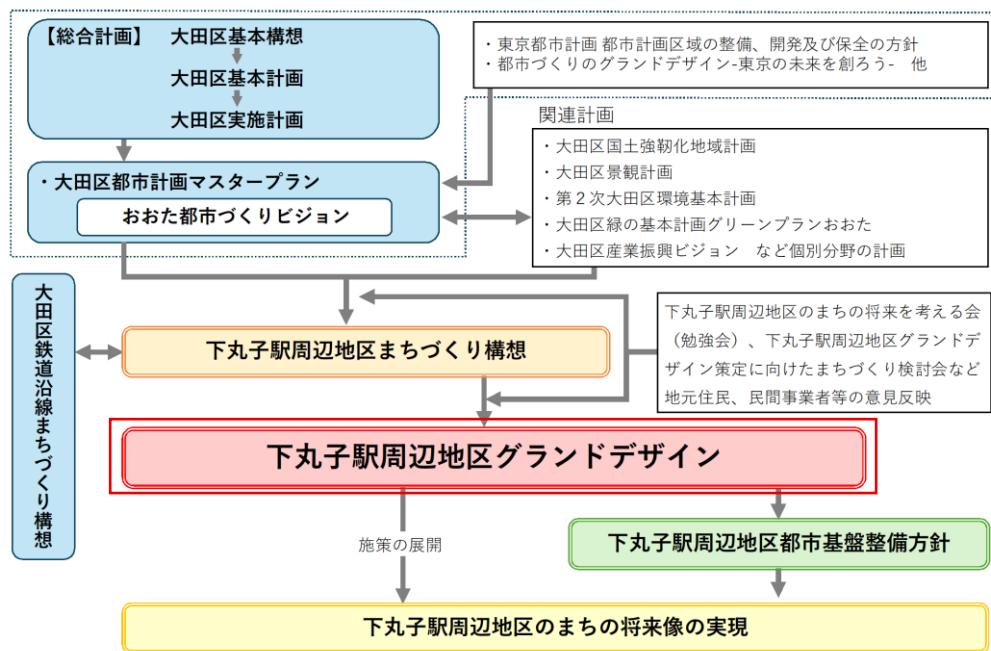


検討会の様子

2. 策定趣旨

グランドデザインは、総合計画、大田区都市計画マスター・プラン及びおおた都市づくりビジョンに基づき、地区関係者の意見を反映させるかたちで策定されたまちづくり構想を上位計画とします。また、まちづくり構想に示されたまちづくりコンセプト「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～」の実現に向けた施策を推進することを目的としています。

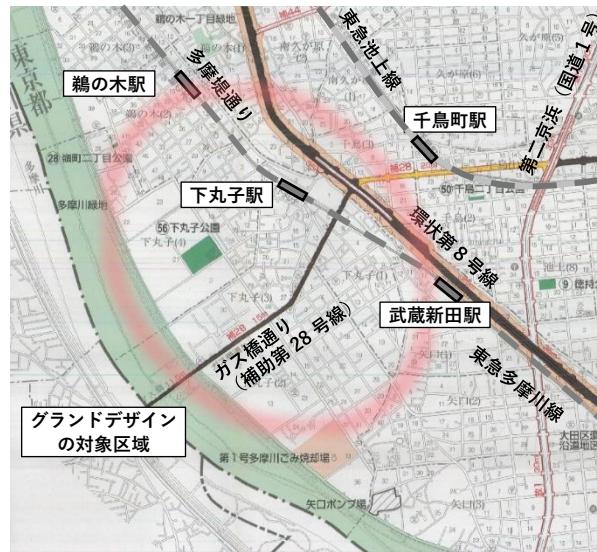
グランドデザインと併せて作成する都市基盤整備の取組に関する方針を定めた「下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針」(以下「都市基盤整備方針」という。)に基づき、当地区のまちの将来像を実現していきます。



グランドデザインの位置付け

3. 対象区域

グランドデザインの対象区域は、まちづくり構想と同様の範囲とします。



4. 計画期間

まちづくり構想との整合を図る観点から、2040年代を見据えた計画期間とします。グランドデザインは、計画策定直後から対応することが望ましいと考えられる取組や、都市基盤の整備など、長期的な視点からの取組も含まれています。そのため、概ね各種取組の実施期間を短期（5年）、中期（10年）、長期（20年）と設定し、5年間を目処に実施状況や成果を確認しながら、当地区が目指すまちの姿へと近付けていきます。

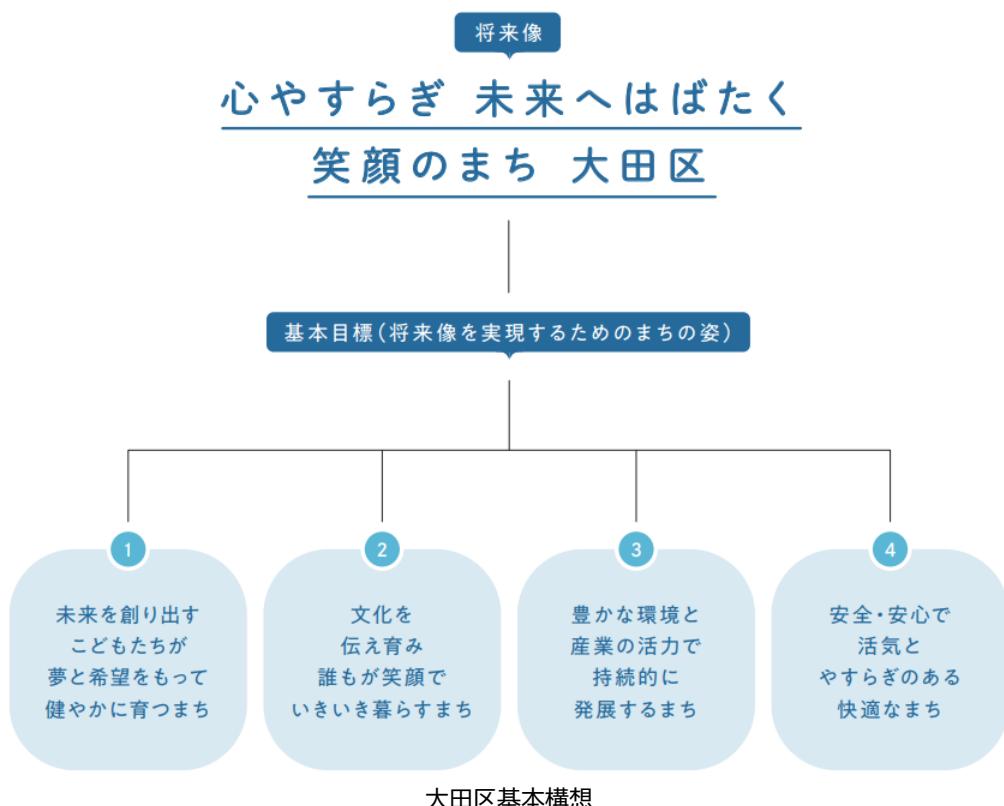
第2章 下丸子駅周辺地区の位置づけ

1. 上位計画における位置づけ

(1) 大田区基本構想

大田区基本構想は、2040年ごろ（令和22年ごろ）の大田区のめざすべき将来像「心やすらぎ 未来へはばたく 笑顔のまち 大田区」を提示し、今後のまちづくりの方向性を明らかにした、区の最上位の指針です。そして、「将来像」を実現するためのまちの姿として、4つの「基本目標」を定めています。

そのひとつが、基本目標4「安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち」であり、グランドデザインとも関連が深いものとなっています。



基本目標4 安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち

安全なだけではなく安心であり、日々の生活を心穏やかに快適に過ごせることは、誰もが住み続けたいと思えるまちの実現につながります。

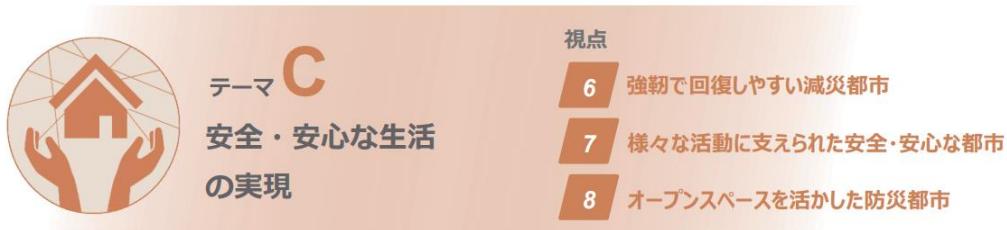
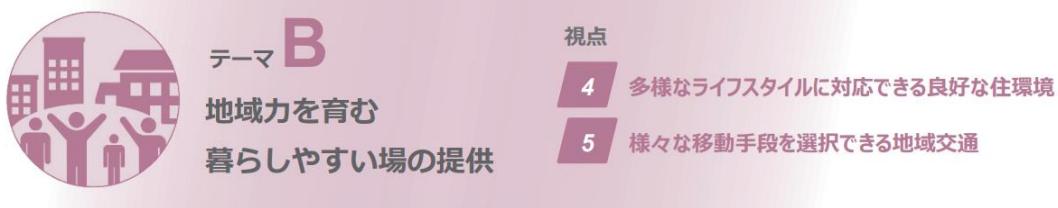
また、23区で唯一空港を有している強みをはじめ、様々な地域の特色をまちの活力につなげていくことも重要です。

都市の強靭化を進めるとともに、多様な地域特性を踏まえて、活気とやすらぎのある快適なまちをめざします。

- ・強靭な都市基盤の整備と地域の連携の強化により、心から安心できるまちになっています
- ・利便性の高い交通ネットワークの整備により、誰もがどこへでも気軽に移動できるようになっています
- ・鉄道沿線から広がる活気あるまちづくりや、空港を持つ強みを活かしたまちづくりを通じてにぎわいと交流が生み出されています
- ・安心で快適な住環境の整備により、ずっと済み続けたいまちになっています
- ・地域の特性を活かした、多様な特色を持つ公園が充実しています
- ・身近な場所でふれあえる水やみどりがあり、やすらぎを感じられるまちになっています

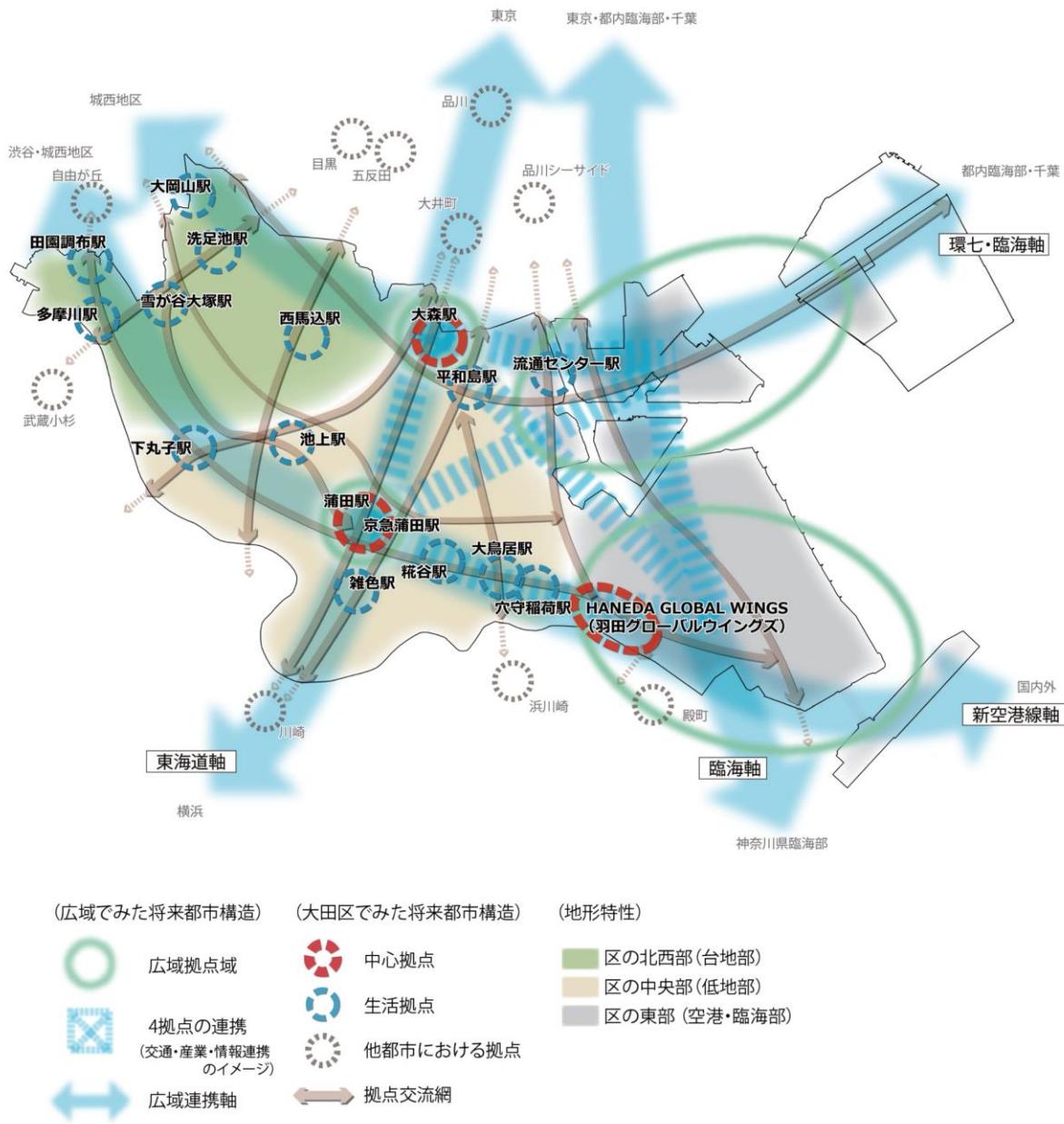
(2) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

大田区都市計画マスタープランでは、概ね20年後（2040年代）を見据えた大田区の将来都市像として「『暮らす・働く・訪れる』大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける」と設定しています。将来都市像の実現に向けて、生活の中の人々の活動（ソフト施策）とそれを支える都市基盤整備などの都市計画と深く関わる取組（ハード施策）が一体となった展開が必要です。そこで、ソフト施策とハード施策を織り交ぜた4つのテーマとその目指す姿を設定し、区民をはじめとした様々な主体と共にしながら、実現に向けて取り組むこととしています。



大田区都市計画マスタープランの4つのテーマ・めざす姿・視点

当地区は「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とともに、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。



(3) おおた都市づくりビジョン（平成29年3月策定）

本ビジョンでは、新空港線との関係から広域的視点に立った当地区の交通ネットワーク上のあり方や、ものづくり産業の集積や多摩川などの地域資源を背景としたまちづくりの将来像「空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち」が示されています。

(4) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想（令和5年3月策定）

本構想では、当地区の強み・弱み・社会動向とまちの将来に求められるものを整理し、およそ20年後の当地区のあるべき姿を示す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。目指すまちの姿では、道路と鉄道の立体化に伴う駅周辺の基盤整備によるウォーカブルなまちづくりをベースに、イノベーションや豊かなくらしが実現するまちを、地域・企業・行政など、様々な主体によって共創していくことを掲げています。本構想については、第4章でも記載します。

2. 関連計画

(1) 大田区鉄道沿線まちづくり構想（令和6年3月）

本構想は、新空港線の整備に伴って民間都市開発の機運が高まることが予想される中、公民が協働し、地域課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりが行われるよう、新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区を対象として沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示すものです。



大田区鉄道沿線まちづくり構想の対象範囲

新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）における東急多摩川線の将来構想では、当駅周辺も以下のように位置付けられ、その進展が期待されています。

- ・蒲田駅をはじめ、多摩川駅や下丸子駅周辺地区のまちづくりが推進し、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、沼部駅や鶴の木駅など多摩川線各駅周辺地区にも効果が波及し、沿線全体が活性化する
- ・多摩川河川敷や、多摩川駅・沼部駅・鶴の木駅・下丸子駅付近を通る旧六郷用水散策路など、水と緑のネットワークを利活用し、市街地の中で自然を感じられる潤いと穏やかな場を形成する
- ・鶴の木駅周辺については、地区の特徴を活かしたイベントなどと連携したまちづくりを推進する

第3章 地区の現況

1. まちづくり構想における下丸子駅周辺地区の現況

まちづくり構想では、策定当時の当地区の現況分析に基づき、地区の特徴を強み・弱み・社会動向として、次のようにまとめています。

強み

- 旧池上道の交通の要衝として栄えた歴史・文化
- 日本を代表する大手企業と高い技術力を持った町工場の集積地
- 夜間人口よりも昼間人口の方が多いポテンシャルのあるまち
- ものづくり、住宅、商業が共存する多様性のあるまち
- 文化施設や自然などの地区独自の魅力的な資源

弱み

- 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
- 踏切による駅周辺の混雑、歩行者の安全性の低下
- 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
- 下丸子駅の脆弱な交通結節機能
- オープンスペースの不足
- ものづくり企業の減少による技術継承の課題と操業環境の変化
- 多摩川氾濫による浸水や高潮による被害など

社会動向

- 新しい生活様式
 - ・新たなライフスタイルへの転換と価値観の変化
 - ・ダイバーシティ経営の推進
- 産業構造の転換
 - ・デジタル・トランスフォーメーション（DX）
 - ・Society5.0によるサイバーとフィジカルの融合による新たな産業の創造
 - ・羽田イノベーションシティなどのイノベーション拠点の形成
- 都市再生
 - ・公民連携の推進
 - ・居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり
 - ・駅まち空間の形成
 - ・選ばれる都市としての魅力づくり
 - ・みずとみどりを中心とした環境共生都市づくり
- 防災・SDGs
 - ・災害・感染症などに対応した安心できる都市環境の形成（オープンスペースの確保や屋外空間の活用など）
 - ・SDGsの推進
 - ・ゼロカーボンシティの実現
- 交通環境
 - ・新空港線の開通により、副都心と空の玄関口と直通
 - ・環状第8号線と補助第28号線の立体交差化、補助第28号線の整備、JR南武線の鉄道立体化（尻手駅～武蔵小杉駅間）、外環道の延伸などによる広域交通ネットワークの強化
 - ・自動運転技術の進化、新たなモビリティの導入
- 国際交流
 - ・インバウンドの増加
 - ・海外との産業連携の強化

2. 下丸子駅周辺地区の現況と社会状況

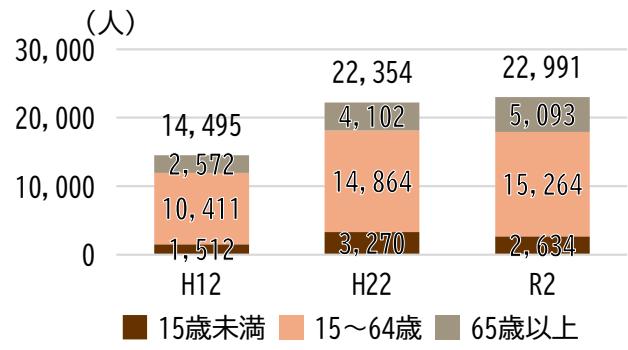
当地区の現況と社会状況を、まちづくり構想策定以降の情報などを加え、再整理しました。

(1) 地区の現況

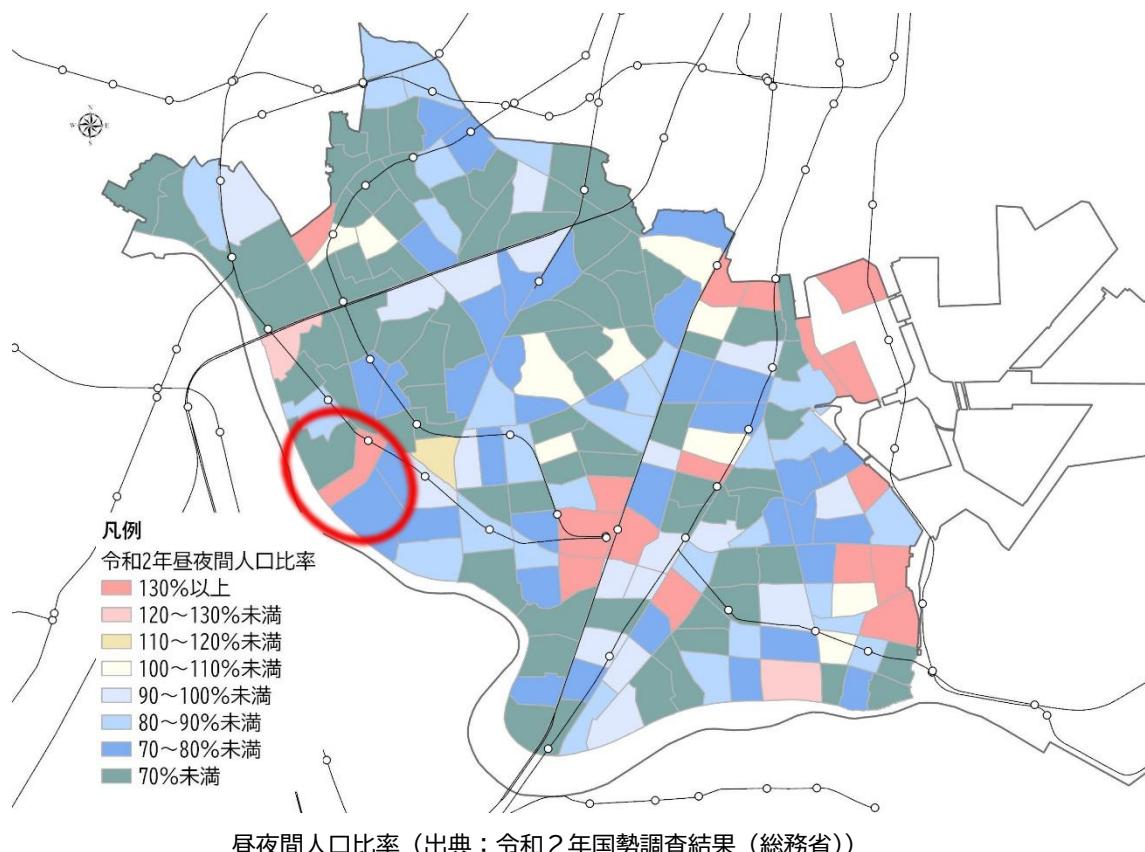
①人口

当地区の人口は増加傾向で、15歳未満人口が20年前より大きく増加しており、ファミリー層の流入が多いことが推測されます。

また当地区は、企業の本社や工場などが多く立地していることにより、昼間人口比率が大きくなっています。

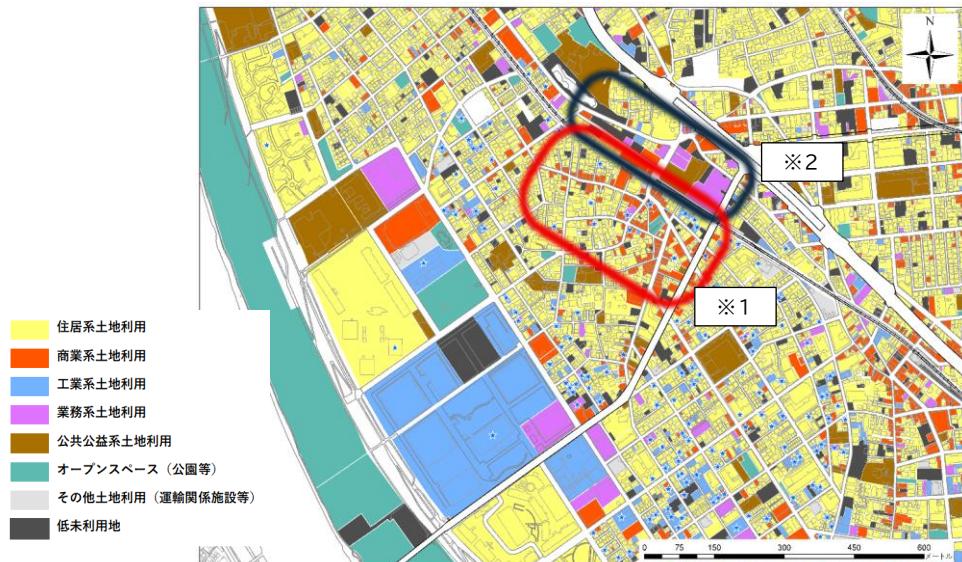


人口の推移（出典：平成12年、平成22年、令和2年国勢調査結果（総務省））



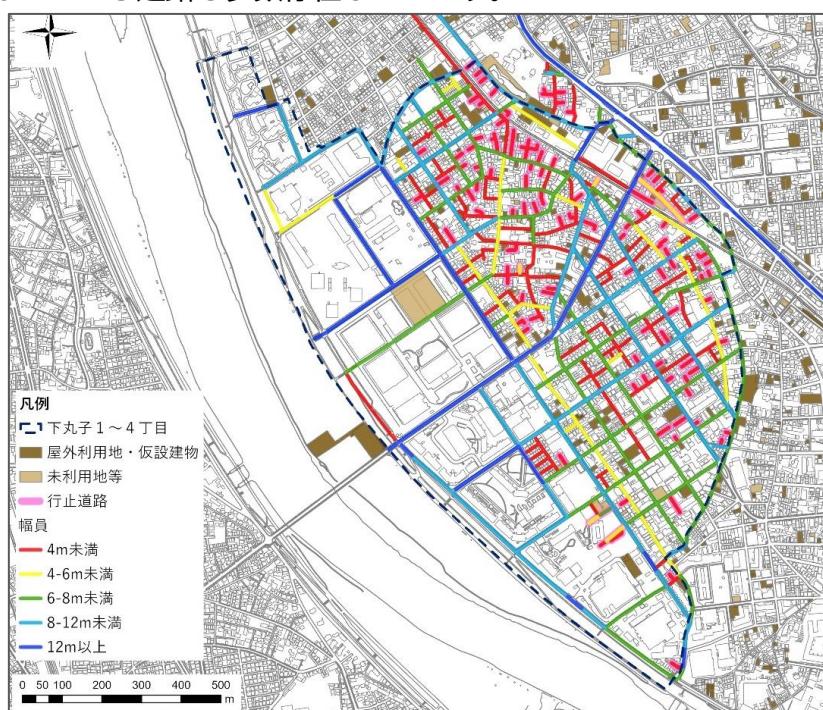
②土地利用

当地区では、多摩川沿いに工場や住工併用工場が点在し、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が特徴の一つとして挙げられます。



③道路

当地区は戦後の耕地整理により、自動車の相互通行に問題がないと考えられる幅員6m以上の道路による街区が形成されています。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。



④交通

朝夕、駅周辺は地域住民と近隣の企業や工場への通勤者などで混雑しています。朝の通勤時間は、東急多摩川線の踏切の開閉により一度に多くの人が通行し、歩道から車道に人があふれる状況が見受けられます。

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、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。

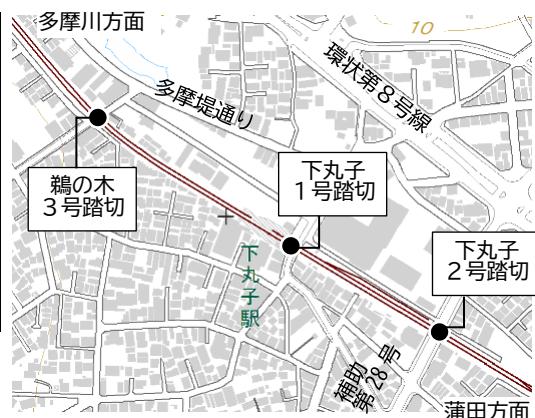


通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子



下丸子2号踏切の様子

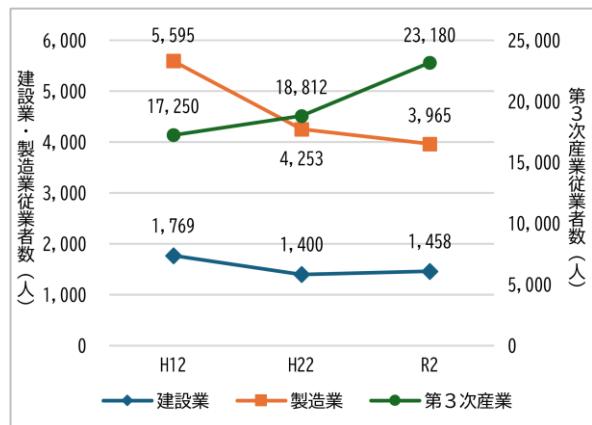
踏切	状況
下丸子1号踏切	法指定：歩行者ボトルネック踏切 (施行規則第2条第2項)
下丸子2号踏切	法指定：自動車・歩行者ボトルネック踏切 (施行規則第2条第1項)
鶴の木3号踏切	法指定：老人福祉施設接近踏切 (施行規則第2条第9号) ※対策済み



⑤産業

区全体における過去20年間の従業者数の変化をみると、サービス産業を中心とした第3次産業に従事する人が増えている一方で、製造業の数が20年間で約1,500人減少しています。

当地区においても、多摩川沿いの大規模事業所の立地に変化がないことを踏まえると、住宅地の中で共生してきた工場の減少が推測されます。

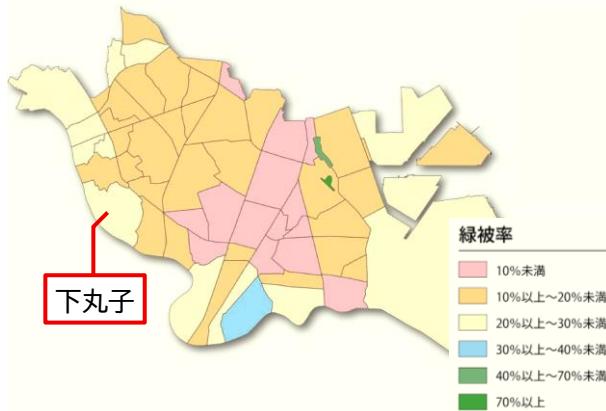


(出典：平成12年、平成22年、令和2年
国勢調査結果（総務省）)

⑥みどり

平成30年度大田区みどりの実態調査によると、下丸子の緑被率は20%以上、30%未満となっており、大田区の中では相対的に上位に位置しています。

緑被分布（右図）を見ると多摩川沿いの企業敷地や大規模集合住宅にみどりが多く分布していますが、駅近くにおいても寺社の敷地などを中心にみどりが点在しています。



下丸子駅周辺地区的緑被分布
(出典：平成30年度大田区みどりの実態調査)

町別緑被率
(出典：平成30年度大田区みどりの実態調査)

⑦災害リスク

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、当地区の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。

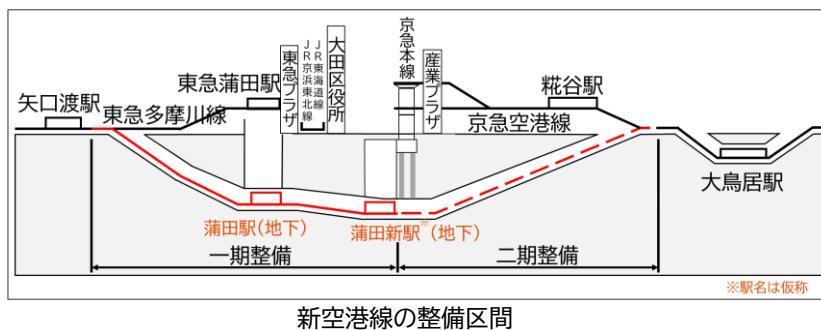


大田区防災ハザードマップ (出典：水防法に基づく多摩川ハザードマップ (最大浸水深))

(2) 地区を取り巻く社会状況

①新空港線の整備

現在、新空港線第一期区間の整備に向けた取組が進められており、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、乗車場（プラットホーム）の整備などを行うことが盛り込まれています。

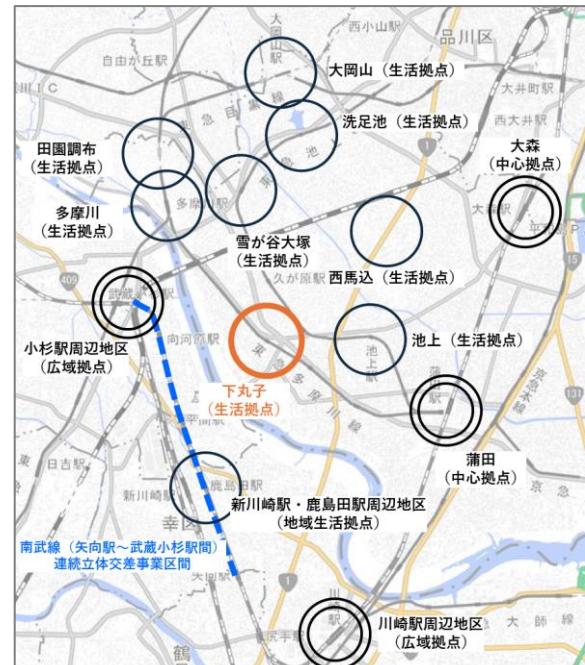


②周辺地区のまちづくり

都市計画マスターplanで区の中心拠点と位置付けられている蒲田駅周辺では、新空港線開業時を見据え、将来に渡る持続的な発展に向け、駅周辺の交通ネットワークや基盤整備の検討を行っています。新空港線がつながる多摩川線では下丸子駅や多摩川駅が、近くを通る池上線では池上駅や雪が谷大塚駅が「生活拠点」として位置付けられています。

また、下丸子から近い川崎市では、小杉駅周辺地区、川崎駅周辺地区が「広域拠点」として、新川崎駅・鹿島田駅周辺地区が「地域生活拠点」として位置づけられ、まちづくりが進められているほか、JR南武線（矢向駅～武蔵小杉駅間）の連続立体交差事業が行われています。

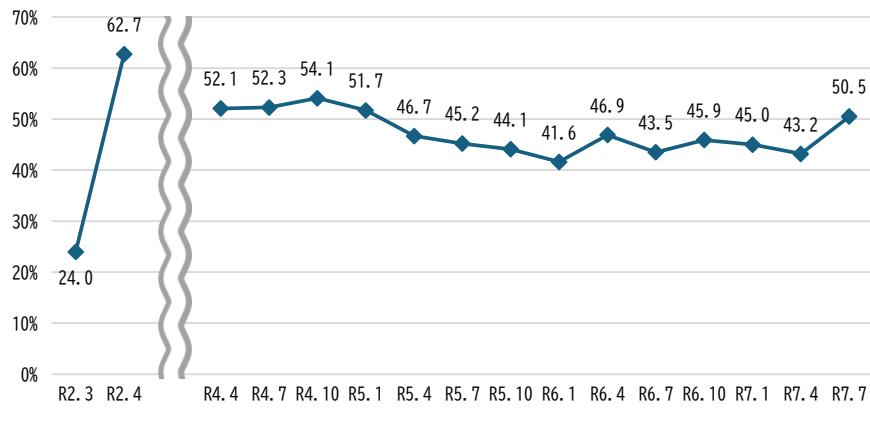
当地区については、新空港線整備に伴って東急東横線から乗り入れる列車が下丸子駅に停車する想定であるほか、補助第28号線（ガス橋通り）がJR南武線連続立体交差事業に伴って川崎市側の区間で整備が進んでいくことを踏まえると、当地区も、踏切解消と併せて地域特性を活かしたまちづくりを進めていくことが求められます。



下丸子駅と近隣の他拠点

③「新しい生活様式」の現状

新型コロナウィルス感染症がまん延した令和元年以降、情報通信技術(ICT)を活用して、会社のオフィス以外の場所で仕事を行う働き方であるテレワークが広まりました。東京都による「テレワーク実施率調査」によると、都内企業のテレワーク実施率は令和2年3月から4月にかけて約3倍程度増加し、62.7%となりました。令和5年以降、増減を繰り返しながらも5割前後となっており、令和2年と比較すると令和7年時点においても2倍程度の従業者がテレワークをしていることが分かります。



テレワーク実施率の推移（出典：テレワーク実施率調査（東京都））

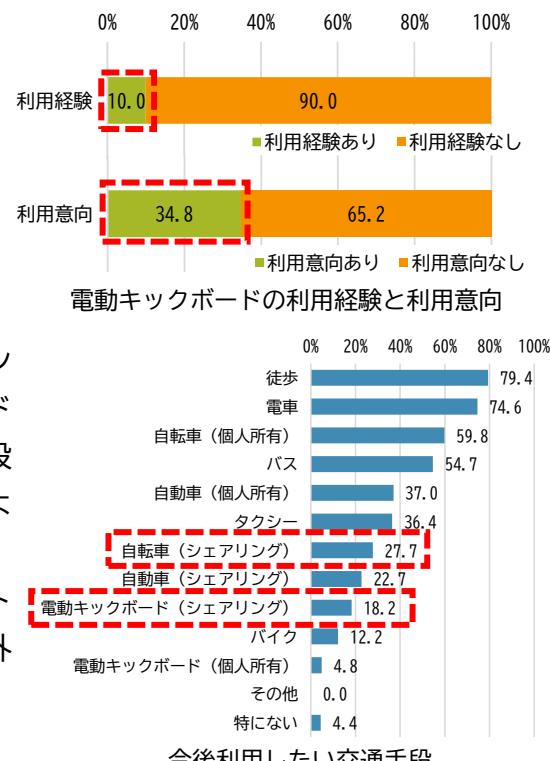
④新たなモビリティの普及

まちづくり構想の策定当時もシェアサイクルやカーシェアといったサービスが普及しつつありましたが、その後、電動スクーターのシェアサービスが始まるなど、新たなモビリティが普及しています。

電動キックボードの利用に関するアンケート調査では、電動キックボードを利用したことのある人は全体の1割程度に留まっているものの、利用したいと考えている人は全体の3割を超える結果となっています。

また、同アンケートにおいて、3割弱がシェアサイクル、2割弱が電動キックボード（シェアリング）を今後利用したい交通手段として回答しており、シェアモビリティによる移動が増えていくと考えられます。

当地区内にも、シェアモビリティのポートが点在しており、駅へのアクセスや地区内外の移動などに利用されています。



出典：東京都「電動キックボードに関するインターネットアンケート」（令和5年12月実施）

⑤高台まちづくり

区は、強靭で回復しやすい減災都市の実現を目指し、持続可能なまちづくりを推進するため、「大田区高台まちづくり基本方針」を策定しています。本方針では、近年の気候変動によって水害が激甚化・頻発化していることなどを踏まえ、区民の生命・財産を保護することを目的に、水害被害の抑制を図るために方策のひとつとなる高台形成の具体的な実現方策を整理しています。

当地区の大部分は平坦な低地であり、多摩川氾濫の場合に地域全体で大きく高台が不足するため、公共施設の新築・改築に合わせた高台の創出のほか、既存の民間・公共施設を活用した避難スペース・待避スペースの確保などの様々な手段によって、高台の確保がまちづくりの方向性に示されています。



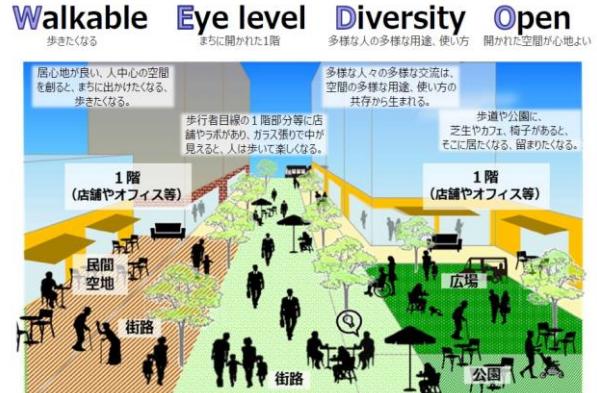
多摩川沿い地域の水害リスク分析結果と高台まちづくりの方向性

(出典：大田区高台まちづくり基本方針)

⑥ウォーカブルなまちづくりの推進

ウォーカブルとは、車中心から“人を中心”の都市空間へと転換するため、街路空間の再構築による快適な歩行環境の創出や、沿道と街路を一体的に利活用できるようにすることで、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場の創出を目指すものです。

ウォーカブル政策は、地域活性化に関する政策、交通政策、駐車場政策と連携していくことによって、「行きたくなる」視点を重視していくことが大切です。これらの取組が都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながると注目されています。大田区は、国土交通省が募集する「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルなまちづくりを目指しています。



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり
～ウォーカブルなまちなかの形成～

(出典：国土交通省)

⑦みどりの重要性とグリーンインフラの推進

みどり豊かで快適な都市を形成するためには、公園・緑地などの適正な保全、緑化の推進、及び都市公園・緑地の整備・管理などの推進が必要となっています。大田区では、グリーンインフラ、脱炭素化、SDGsなどの社会情勢の変化を新たな要素として捉え、みどりのまちづくりを加速させる取組が「大田区緑の基本計画グリーンプランおおた」により進められています。

<みどりのまちづくりの方針> ※「多摩川沿い地域」より抜粋

- ①2つのみどりの拠点の保全・再生に取組みます
- ②みどりの骨格となる崖線沿いのみどりや多摩川沿いのみどりを守り、つくります
- ③公園不足地域の解消に努め、地域の魅力を活かした公園・緑地を整備します
- ④旧六郷用水を活かしたネットワークをつくります
- ⑤多摩川につながる水と緑を活かしたみどりのまちづくりを進めます

地域別方針（出典：大田区緑の基本計画グリーンプランおおた）

さらにグリーンインフラに関しては「大田区グリーンインフラ事業計画」を策定し、公民連携の下で自然環境の多機能性を發揮し、防災・減災、環境、地域振興の3つの分野での課題に対して取り組んでいます。



グリーンインフラ導入イメージ図

第4章 目指すまちの姿に向けた取組

1. 下丸子駅周辺地区の目指すまちの姿と将来都市構造

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、その実現に向けたまちづくりの取組方針を整理しました。

また、「目指すまちの姿」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整理しています。

グランドデザインでは、「目指すまちの姿」と将来都市構造及び第3章で整理した地区の現況に基づき、より具体的に実施する取組について整理しました。

まちづくりコンセプト

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



3つのゾーンと4つのネットワーク

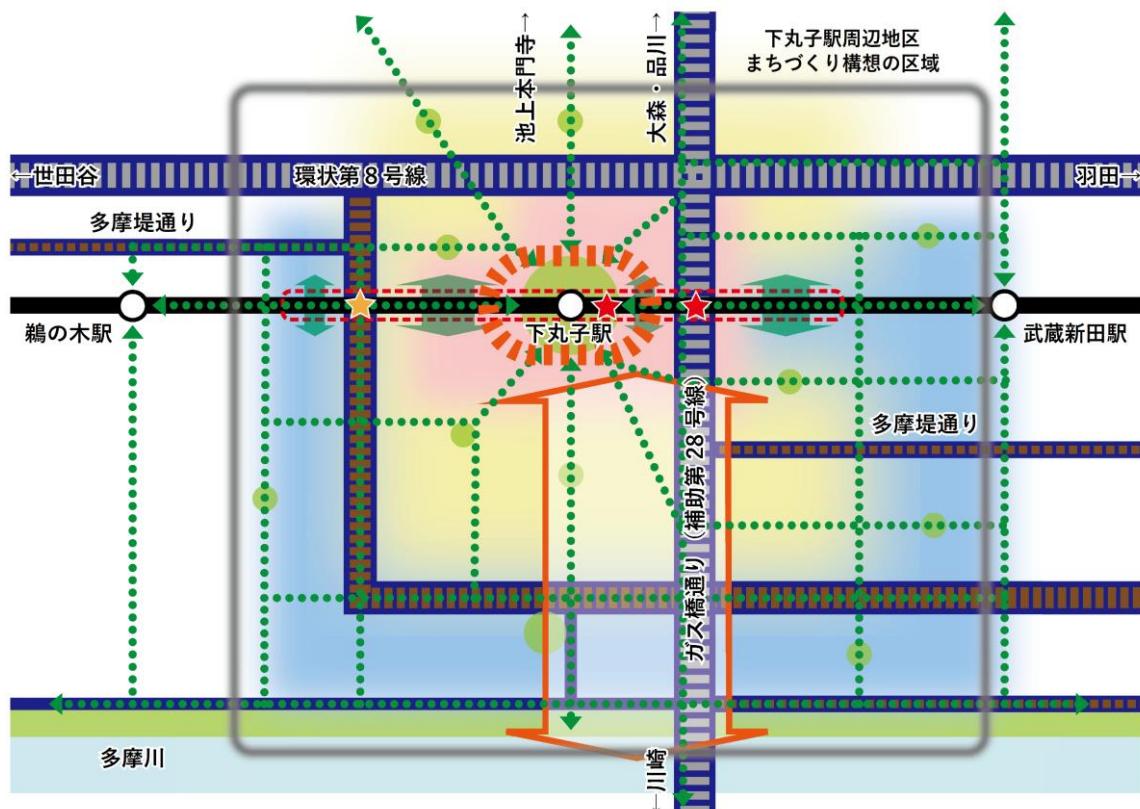
〈3つのゾーン〉

- ・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』
- ・近隣住区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）



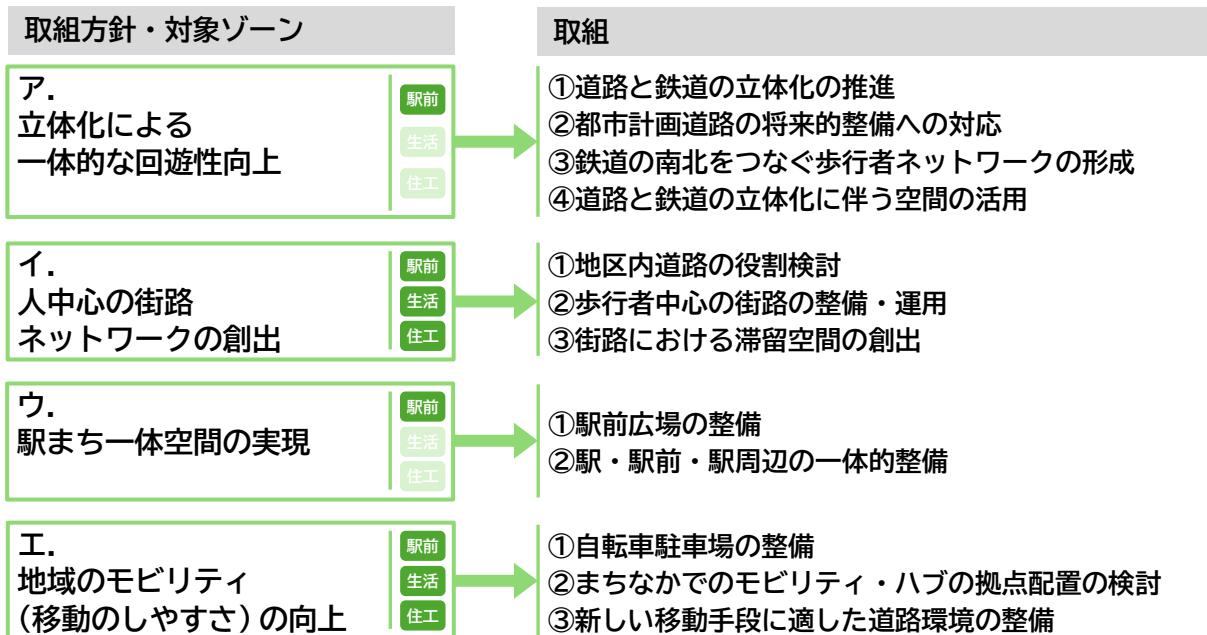
■凡例	【ゾーン】	【ネットワーク】	【ネットワーク】	【ネットワーク】
	駅前拠点ゾーン	○鉄道関連	○歩行者ネットワーク	○自転車ネットワーク
	生活交流ゾーン	■ 東急多摩川線	↔ 駅と多摩川を結ぶアクセスルート	■ 自転車ネットワーク
	住工共生ゾーン	□ 鉄道立体化検討範囲	··· 歩行者ネットワーク	■ 幹線道路
【機能】	拠点機能の集積 (交通結節機能、生活機能等)	★ 対策が必要な法指定踏切	↔ 鉄道南北回遊ネットワーク	■ 補助幹線道路
	広場・公園・河川敷	★ 法指定踏切（対策済み）		

※上図は概念図であり、整備などが決定したものではありません。

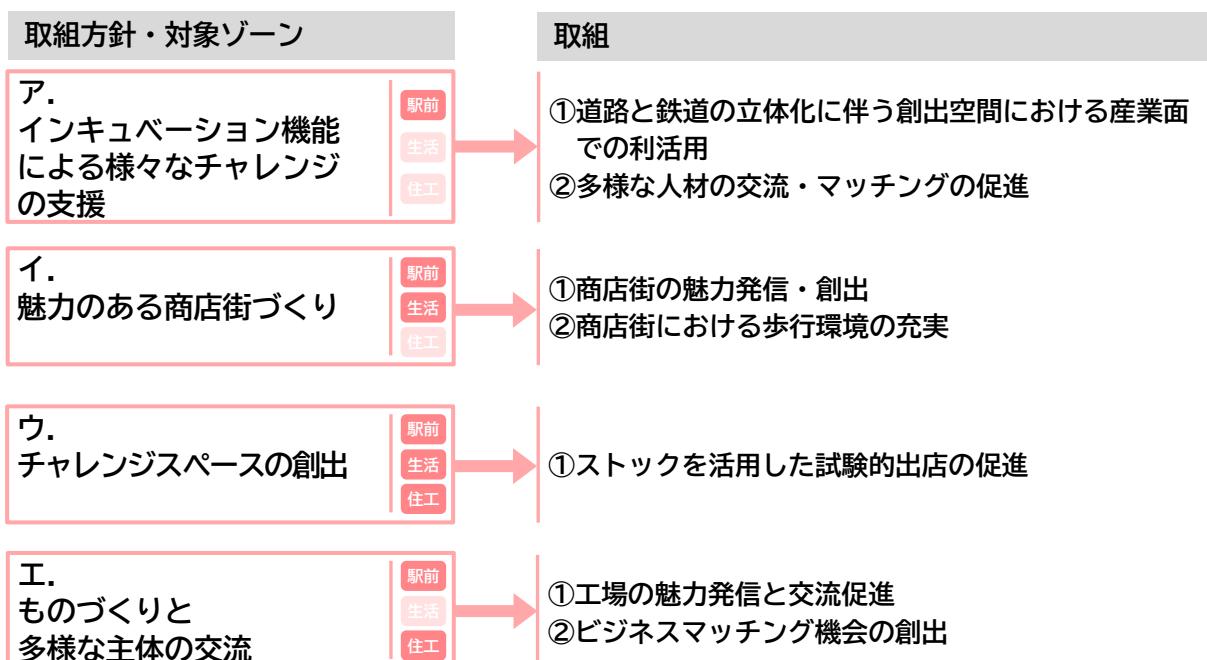
2. 取組の体系

具体的に実施する取組の体系は以下のとおりです。

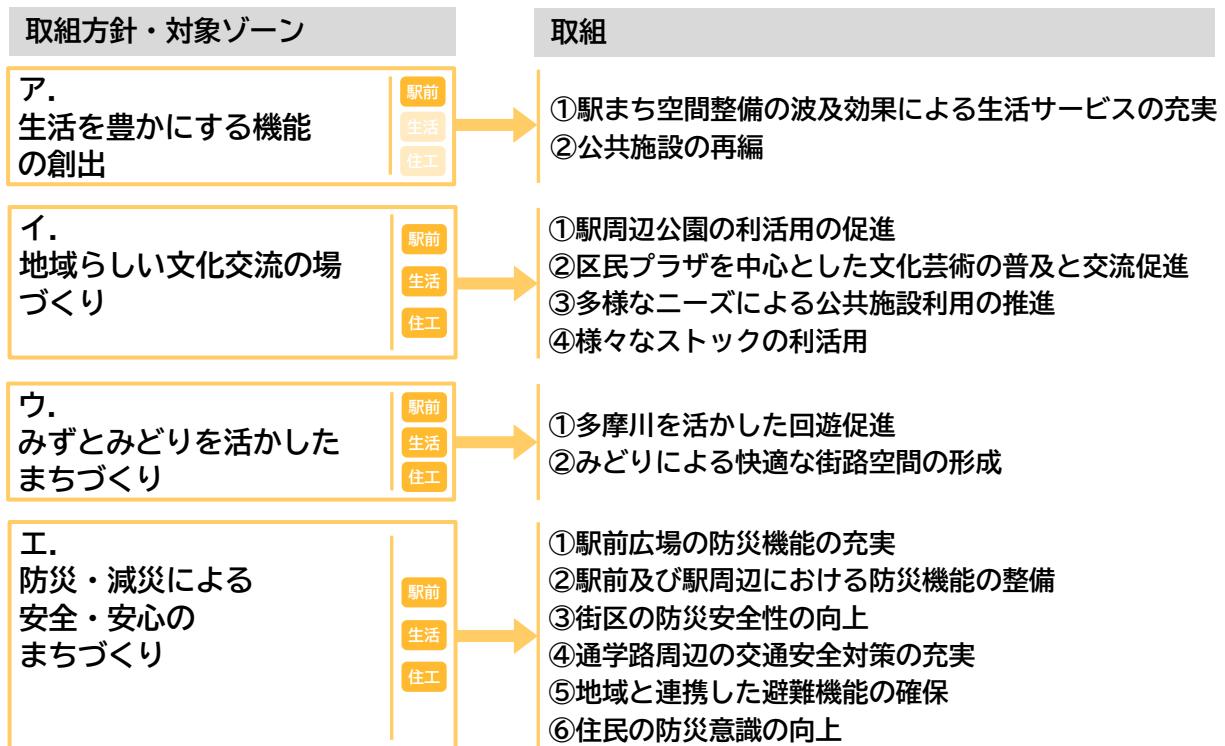
目指すまちの姿① 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち



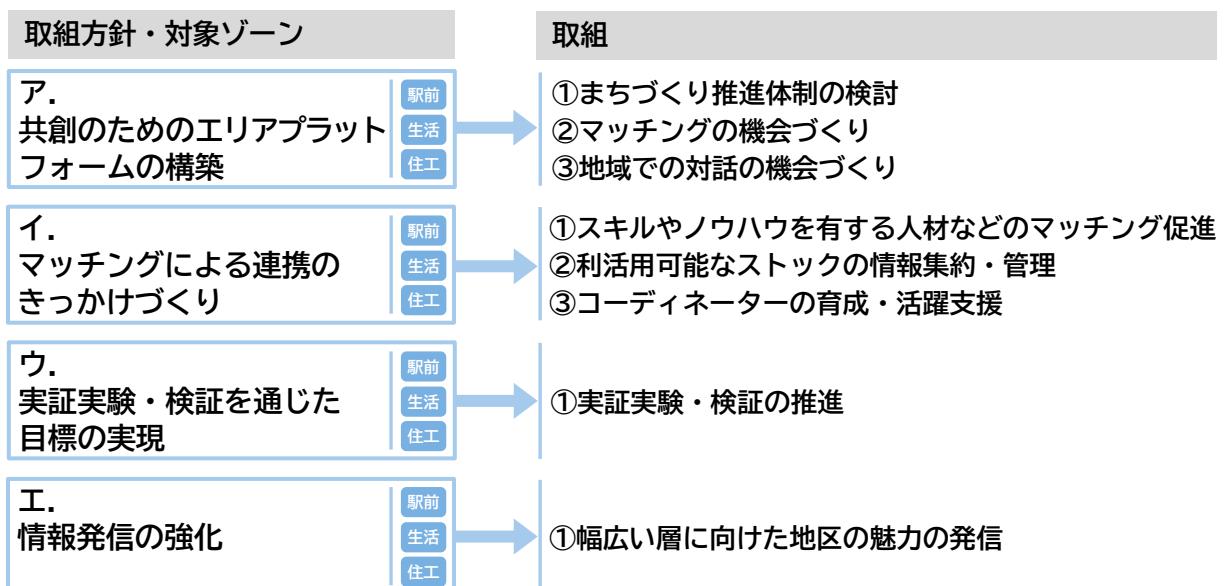
目指すまちの姿② 多様な交流からイノベーションや産業がはぐくまれるまち



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・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち



3. 取組の詳細

■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

<イメージ>

鉄道の南北を自由に往来でき、駅や駅前はもとより、地区全体に歩きたくなるほか、くつろぐこともできる歩行者ネットワークを形成します。また、多様なモビリティで移動できる駅前と街路をつくり、「新しい価値を生み出すまち・クリエイティブタウン」となるための都市基盤を形成します。

ア. 立体化による一体的な回遊性向上

①-ア-①道路と鉄道の立体化の推進

道路と鉄道の立体化による踏切解消に向けて、地域の機運を高めるとともに、関係者と協議を行いながら具体的な手法を検討していきます。

①-ア-②都市計画道路の将来的整備への対応

下丸子2号踏切の解消とあわせ、道路の混雑解消の観点から補助第28号線の未整備区間の整備実現に向けて調整を進めます。また、環状第8号線の立体交差化に伴う影響についても検討を行い、これらの事業を推進するために関係機関との連携を強化していきます。



第4次優先整備路線位置図

①-ア-③鉄道の南北をつなぐ歩行者ネットワークの形成

道路と鉄道の立体化による踏切解消や駅前の歩行者動線の確保により、鉄道の南北をつなぐ歩行者ネットワークを形成し、駅周辺の空間の一体性を高めます。また、回遊の軸となる道路では、歩行環境の充実を図ることにより徒歩による回遊を促します。



①-ア-④道路と鉄道の立体化に伴う空間の活用

道路と鉄道の立体化によって創出される空間について、地域などの多様な主体が関わり、地域の活性化を促進できるような活用方法を検討します。

イ. 人を中心とした街路ネットワークの創出

①-イ-①地区内道路の役割検討

当地区の将来都市構造に基づき、歩行者、自転車、自動車、鉄道の4つの交通モードにおけるネットワークの考え方を整理し、人を中心としたまちづくりを支える街路ネットワークを創出します。

①-イ-②歩行者中心の街路の整備・運用

1) 歩行者環境の充実

歩行者の安全な通行空間確保や道路のバリアフリー化、無電柱化をはじめ、舗装や街路灯に係るデザイン、街路樹の整備などにより、ウォーカブルで居心地のよい歩行者の通行環境の向上を図ります。

商店街など、歩行者の通行が中心となる道路に沿った街区については、地区計画による壁面後退など、歩道幅員の確保の方策を検討します。



姫路市における取組の様子

(出典：国土交通省)

2) ユニバーサルデザインの推進

年齢、性別、国籍、障がいの有無に関わらず、多様な人々が安心して訪れ、回遊することができるよう、サイン計画などユニバーサルデザインの考え方を取り入れた整備を推進します。

また、推進するにあたり、おおたユニバーサルデザインのまちづくりパートナーと連携していきます。



まちづくりパートナーによるユニバーサルデザインの点検の様子 (出典：大田区 HP)

3) 自転車と歩行者が共存できる通行空間の確保

自転車と歩行者が共存できる交通環境を目指し、大田区自転車ネットワーク整備実施計画と連動した自転車走行環境の整備を進めます。また、自転車交通のマナーの周知に取り組み、使用者に安全運転を促し、自転車と歩行者ともに安全安心に通行できる道路環境を実現します。



自転車交通マナー周知のためのチラシ

(出典：大田区 HP)

4) 自動車の進入抑制

地域の状況に応じ、歩行者の通行の多い道路への自動車進入の抑制、カラー舗装などの整備を検討し、歩行者が安心して歩いて楽しめる空間づくりを推進します。

①-イ-③街路における滞留空間の創出

歩道空間にベンチを設置するなど、歩行者が休息するための滞留空間の創出を検討します。ベンチなどの設置場所や管理の方法に関しては、地域と連携しながら検討し、道路空間だけでなく民間の空地などの活用も検討していきます。



新宿区における取組の様子

(出典：国土交通省)

ウ. 駅まち一体空間の実現

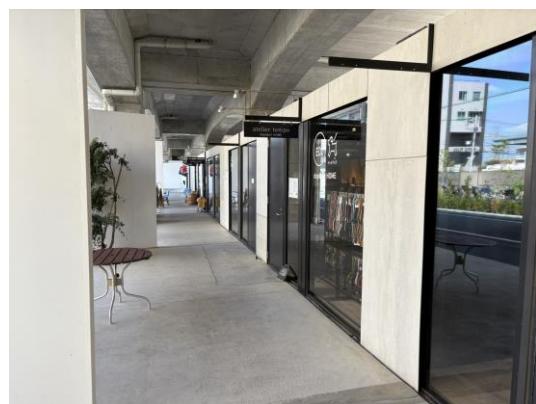
①-ウ-①駅前広場の整備

公共交通が円滑に利用できる交通結節機能を整備します。また、ベンチなどの休憩施設の設置や緑化などを図ることで、こどもから高齢者まで多様な方が居心地よく過ごすことができるとともに、多様な主体によるイベントなどが実施できるスペースを備えた広場空間を駅前に整備します。併せて、駅前広場に接続する道路についても検討を進めます。

①-ウ-②駅・駅前・駅周辺の一体的整備

1) 駅まち空間の核となる駅舎・駅前空間の整備

駅とまちがつながることで、円滑な移動ができまちににぎわいが生まれるよう、駅と駅周辺を一体的空間として捉えたウォーカブルで居心地のよい空間の整備を進めていきます。



鉄道用地の活用

(左：東下北沢-下北沢区間（地下化）、右：武蔵境駅-東小金井駅区間（高架化））

2) 駅周辺と相乗効果を生む生活利便機能の誘導

商業施設や公共サービスなど、駅前拠点ゾーンに生活利便機能を誘導することで、生活利便機能により生じるにぎわいをまちなかへとつなぎ、にぎわいの相乗効果を生み出しています。

また、現在の当地区が持つまちなみとの調和を意識し、使い方やデザインも含め、地域特性に合わせたまちづくりを促します。

工. 地域のモビリティ（移動のしやすさ）の向上

①-工-①自転車駐車場の整備

駅前広場やその周辺に自転車駐車場を整備することにより、地域住民の駅へのアクセス性の向上に加え、来街者による自転車での回遊性を向上します。

①-工-②まちなかでのモビリティ・ハブの拠点配置の検討

来街者が自動車からパーソナルモビリティへの乗換えができるよう、駅前広場を含む駅周辺ほか、生活交流ゾーンの周縁にもシェアモビリティ拠点の配置を検討します。



モビリティ・ハブのイメージ（出典：国土交通省資料）

①-工-③新しい移動手段に適した道路環境の整備

地区の移動のしやすさを向上するため、パーソナルモビリティやグリーンスローモビリティなど、新たな交通モードの導入と活用について、ニーズ、事業スキーム、運営体制、基盤整備、安全対策など、様々な観点から実現の可能性を検討します。また、これらの新たな移動手段にも対応できるような道路環境の整備を検討します。



パーソナルモビリティ「WHILL」の試乗体験の様子（出典：千葉市）



グリーンスローモビリティの試乗体験の様子（出典：松戸市）

■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

<イメージ>

多様な主体の交流を通して既存の商店街や地区の特徴であるものづくり産業の魅力を高め、住・工・商が連携・共生するまちを実現します。

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

②-ア-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

道路と鉄道の立体化によって創出される空間について、事業者によるシェアオフィス、コワーキングスペース及びインキュベーション施設などのオフィス機能の設置を支援し、当地区の企業や来訪するビジネスパーソン、テレワークの住民、スタートアップを志す人たちなどが集う場の創出に向け連携します。



京急本線の高架下を活用した
コワーキング施設「KOCA」(出典:東京都)

②-ア-②多様な人材の交流・マッチングの促進

地区内のシェアオフィスやコワーキングスペースにおいては、利用者・利用企業の交流機会をつくり、新たなビジネスの創出を支援します。また、地域の住民と利用者・利用企業などとの交流にも携わり、交流者同士が持つスキル・ノウハウを活用した地域課題の解決につなげていきます。

イ. 魅力のある商店街づくり

②-イ-①商店街の魅力発信・創出

地区的商店街の魅力を地域内外に向けて発信することを支援します。魅力の発信を通じて新規出店者が参入するなど商店街に新たな魅力が創出され、商店街が持続的に維持・発展する循環が生み出されています。



情報発信の事例（蒲田西口商店街のデジタルサイネージ）(出典:大田区HP)

②-イ-②商店街における歩行環境の充実

当地区が持つまちの雰囲気を活かし、買い物や飲食を楽しむことができるよう、商店街の歩道や街路灯を維持整備するとともに、沿道にベンチを配置するなど休憩空間の創出を検討します。

また、地区計画などを活用して歩行環境やにぎわい創出のためのスペース確保を図るなど、都市計画上の規制・誘導による環境整備の取組を検討します。

ウ. チャレンジスペースの創出

②-ウ-①ストックを活用した試験的出店の促進

空家や空室を活用し商店街活性化を図る公益性のある取組を推進します。当地区への事業者の参入や、チャレンジショップの出店など、空家・空室を地域のために役立てたいと考える所有者・管理者と空家などを活用して公益目的で活動したい利用希望者の双方合意によるマッチング成立へ向けたサポートを行います。

エ. ものづくりと多様な主体の交流

②-エ-①工場の魅力発信と交流促進

ものづくり企業などと連携した製品の魅力をより高める活動の展開、工場の魅力をより深く知ることを目的とした工場見学、工場や働く人たちの姿を周知するなど、地域住民や来街者がものづくり産業の存在に気づくきっかけをつくります。また、工場の魅力をまちなかで伝えるため、鉄道立体化に伴う創出用地や地区内の空き店舗を活用したショーケースや公共施設における製作体験イベントを事業者などが実施するよう促します。



おおたオープンファクトリーの様子
(出典：おおたオープンファクトリー公式 HP)

②-エ-②ビジネスマッチング機会の創出

1) まちなかでのマッチング機会の創出

事業者などがシェアオフィス、コワーキングスペース及びインキュベーション施設などにおいて施設利用者・利用企業との交流機会をつくり、付加価値の創出や販路拡大などを目的としたビジネスマッチング活動を支援します。さらに区内のイノベーション拠点などと連携することで活動の深度化・発展を図ります。

2) インキュベーションイベントの実施

シェアオフィスの利用者、住民やものづくり企業などが参加し、新しいビジネスアイデアや起業家を育成・支援するためのイベントの開催を支援します。

■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

<イメージ>

駅周辺に生活を豊かにする機能を誘導するとともに、地区内に立地する文化施設や公園などの公共施設、多摩川河川敷やまちなかのみどりを資源とした交流や活動のための場づくりに取り組みます。また、災害時の防災機能も備えることで、様々な状況に対応できるまちをつくります。

ア. 生活を豊かにする機能の創出

③-ア-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

新空港線の整備や鉄道の立体化に伴って生じる

駅周辺の利用者増をまちなかへと導くため、地区計画などを活用し、生活交流ゾーンにおいて店舗や生活利便機能の誘導を図り、地域のくらしを豊かにする取組を検討します。



駅まち空間のイメージ（出典：国土交通省）

③-ア-②公共施設の再編

公共施設の利便性を高めることでくらしを豊かにするよう、駅周辺への公共施設の適正配置を図るなど、地域にふさわしい公共サービスの再編を検討します。

イ. 地域らしい文化交流の場づくり

③-イ-①駅周辺公園の利活用の促進

駅周辺の公園は、”ひと”と”ひと”とが行き交う地域の重要な交流拠点であるとともに、子どもの遊び場や健康づくりの場など、都市環境における多面的な役割を最大限発揮していきます。また、地域コミュニティのさらなる充実に向け、事業者を中心に地域産業との関連性や公民連携など、多角的な視点から地域の魅力を高めることに取り組みます。

③-イ-②区民プラザを中心とした文化芸術の普及と交流促進

区民プラザで提供される文化芸術について情報発信を強化し、多くの方が区民プラザで文化芸術に触れる機会をつくります。また、住民による活動成果の発表や、利用者による相互交流の場として活用していきます。



区民プラザ（出典：大田区 HP）

③-イ-③多様なニーズによる公共施設利用の推進

区民プラザなどの公共施設は、当日の空き施設の利用や多目的利用の推進など、より柔軟に利用できるようにすることで、地域活動が広がるよう支援します。

多摩川河川敷周辺については、スポーツやレクリエーションなどの多様な活動の受け皿になる場所として住民の利活用を促進します。



多摩川河川敷（出典：大田区 HP）

③-イ-④様々なストックの利活用

公園や公共施設、空き店舗など、まちなかに点在する様々なストックを、子どもの居場所や学びの場、高齢者の活躍の場、地域福祉活動の場などに利活用する取組を支援し、住民主体でストックを利活用する地域になることを目指します。

ウ. みずとみどりを活かしたまちづくり

③-ウ-①多摩川を活かした回遊促進

1) 地域資源を巡る回遊ネットワークの形成

来街者が地区を楽しく回遊できるよう、駅周辺から商店街、多摩川を結び、当地区の地域資源を巡る回遊ルートを地域が主体となって考案します。

2) 自転車での回遊促進と安全確保の両立

多摩川沿いでサイクリングを楽しむ人たちが、当地区内にも訪れてもらうようサイクルや自転車通行空間の整備などに取り組みます。

③-ウ-②みどりによる快適な街路空間の形成

1) みどりの活用による良好な景観形成

大田区景観計画において景観重要公共施設に位置付けられている並木など、みどりのさらなるの魅力向上を目的とした取組を住民自ら検討し、地域に提案していきます。



景観重要公共施設の1つであるガス橋通りのケヤキ並木（出典：大田区 HP）

2) まちなかにおけるグリーンインフラの取組

公園、広場及び道路など、まちなかのみどり空間をグリーンインフラとして扱うことで、さまざまな地域課題の解決につなげていきます。



大田区立東糀谷防災公園のビオトープ
(出典: 大田区グリーンインフラ事業計画)

工. 防災・減災による安全・安心のまちづくり

③-工-①駅前広場の防災機能の充実

駅前広場は、平常時・非常時ともに利用できるフェーズフリーの考え方方に立ち、災害発生時の一時集合場所になるとともに、周辺の公共施設と連携した帰宅困難者の受け入れや、水害時の高台緊急避難先としての機能を検討します。

③-工-②駅前及び駅周辺における防災機能の整備

道路と鉄道の立体化に伴って整備される新しい駅舎やその周辺においては、在勤者が多く利用する駅であることを考慮し、災害時の帰宅困難者の一時受け入れに活用できるスペースを確保し、備蓄施設を整備するよう促します。

③-工-③街区の防災安全性の向上

地域の関係者と連携し、建物の共同化による災害対策を講じた建築物の整備や高台の創出ほか、民地も活用した避難経路の確保などの対策にも取り組み、市街地としての安全性を確保していきます。

③-工-④通学路の交通安全対策の充実

安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するため、地域住民が主体となる見守り活動を支援するほか、学校と警察、行政などが連携した点検活動に取り組みます。

③-工-⑤地域と連携した避難機能の確保

当地区は多摩川氾濫時の浸水想定区域に含まれていることから、公共施設の新築・改築に合わせた高台の創出のほか、既存の民間・公共施設を活用した避難スペース・待避スペースの確保などの様々な手段によって、浸水時の避難機能が確保できるよう検討します。

③-工-⑥住民の防災意識の向上

大田区防災アプリをはじめとする各種情報媒体による防災情報の発信、ハザードマップなどの刊行物による普及啓発、実施される地域の避難訓練などを通じて、地域住民それぞれが正しい知識を身に付けるとともに、自助や共助の意識を醸成することで、災害に強い地域を目指します。



大田区防災アプリの

トップ画面

(出典：大田区 HP)

■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

<イメージ>

行政をはじめ、住民や地域団体、地区内企業ほか、地区に関心を持つ来街者などと目指すまちの姿や、それぞれの思いを共有し、まちづくりに取り組むための体制をつくることで、持続的に共創の輪を広げます。

ア. 共創のためのエリアプラットフォームの構築

④-ア-①まちづくり推進体制の検討

グランドデザインの策定を契機に、目指すまちの姿の実現に向け、地域主体のまちづくり推進体制の構築や、プレイヤーの発掘、育成の取組について検討します。

④-ア-②マッチングの機会づくり

まちづくり推進体制を基盤に、地域での活動を望む住民や、様々なスキル・ノウハウを有する住民などがつながる機会の創出を目指します。

④-ア-③地域での対話の機会づくり

グランドデザインを実現するためのまちづくりについて、区や地域、まちづくり推進体制及び事業者などの対話による連携を進めています。

また、まちづくり推進体制において、身近な地域課題やそれを解決するための手法などを話し合う機会をつくっていきます。

イ. マッチングによる連携のきっかけづくり

④-イ-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

事業者などが、地区内のシェアオフィスやコワーキングスペース、ショーケースの運営を通じて形成された人的ネットワークや人材発掘のノウハウを蓄積し、それらを区内へと展開することで、より広いネットワークをつくることを目指し関係者間で連携していきます。

④-イ-②利活用可能なストックの情報集約・管理

地区内で利活用可能なストックの情報を集約・管理し、利用希望者とつなぐ仕組みづくりを地域と検討します。

④-イ-③コーディネーターの育成・活躍支援

地域での人と人、人と活動、人とストックのマッチングやその後の活動を支援するコーディネーターを育成し、地域での活動を支援します。

ウ. 実証実験・検証を通じた目標の実現

④-ウ-①実証実験・検証の推進

行政をはじめ、住民、事業者などが連携し、目指すまちの姿の実現に資する実証実験を行い、その結果を検証します。そのプロセスの中で利活用の主体形成や地区関係者の理解促進を図り、まちの新たな価値創出を目指します。

エ. 情報発信の強化

④-エ-①幅広い層に向けた地区の魅力の発信

まちづくり推進体制が主体となり商店会などと連携し、当地区のヒト・モノ・コトに関する情報を集約し、駅周辺やまちなかでの情報発信、さらにはウェブサイトやSNSの活用により、地区内外に発信していきます。



大田区の大森銀座商店街に設置されたデジタルサイネージ（出典：東京都）

4. 取組の期間・主体など

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。

【期間】

- 短期：～5年 →：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
- 中期：5年～10年
- 長期：10年～20年以上 ⏪→：継続して実施する取組など

【都市基盤整備方針】

- ：都市基盤整備方針で検討する取組

【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
- 行：大田区、東京都、国など

■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		→		○	行事・民
イ. 人を中心の街路 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
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
				②商店街における歩行環境の充実	■	■	■	▶	行事
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
				②工場の魅力発信と交流促進	■	■	■	▶	行事
エ. ものづくりと多様な 主体の交流	○			②ビジネスマッチング機会の創出	■	■	■	▶	行事

■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
				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
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
				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
				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
				②マッチングの機会づくり	■	■	■	➡	行事
				③地域での対話の機会づくり	■	■	■	➡	行事
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
				②利活用可能なストックの情報集約・ 管理	■	■	■	➡	行事
				③コーディネーターの育成・活躍支援	■	■	■	➡	行事
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
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

5. 将来の下丸子駅周辺地区の姿

これまでに示した取組に基づき、まちづくりコンセプト「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～」が実現した場合の将来の当地区のイメージを作成しました。※あくまでもイメージであり、整備・実施が決定されたものではありません。

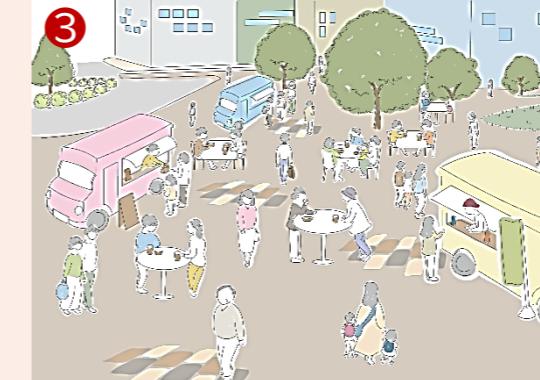
■駅前拠点ゾーン



鉄道が立体化され歩行者が自由に行き来し、くつろいでいる。広場では鉄道・バスなどの乗換えがスムーズにできる。



再編された施設で文化芸術に触れる機会が提供されている。施設周辺では多くの人が行き交い活気にあふれている。



駅まち一体となったオープンスペースでは、イベントなどが開催され、地域の方や来街者でにぎわっている。

■生活交流ゾーン

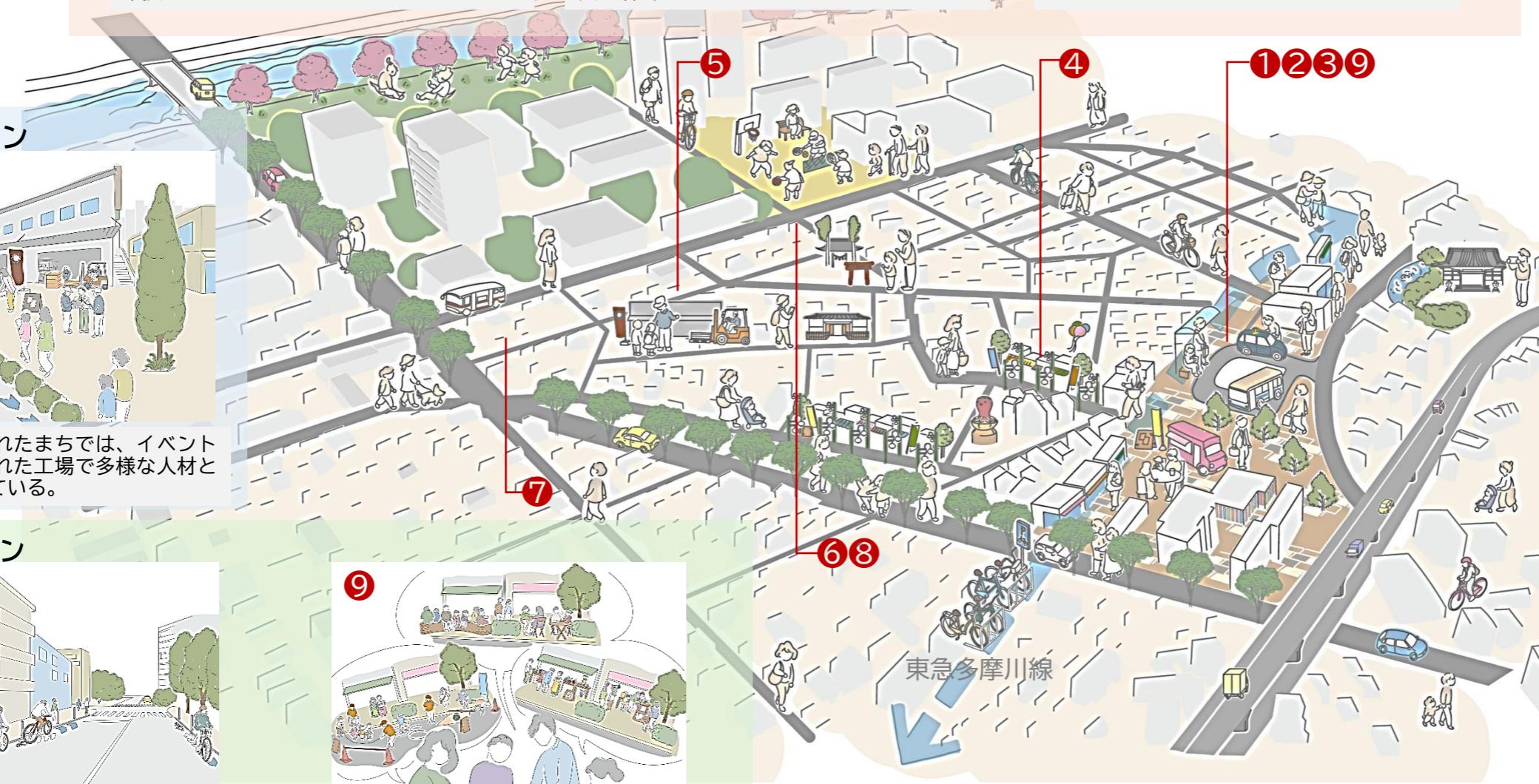


商店街は歩行者中心の空間となっており、買い物や食事のほか、憩いの場にもなっている。

■住工共牛ゾーン



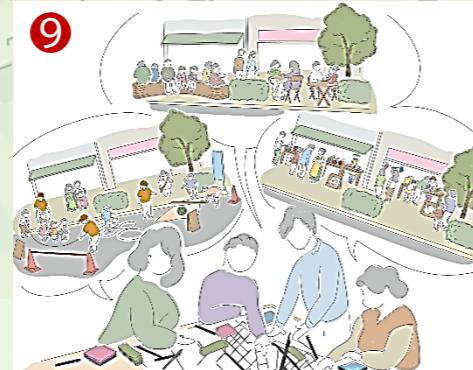
住工共生が維持されたまちでは、イベントなどを通じて開かれた工場で多様な人材とつながりが生まれている。



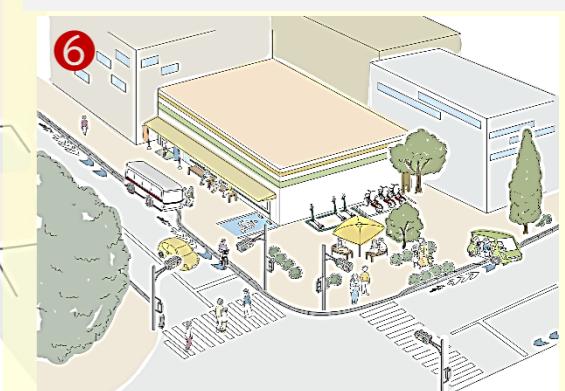
■すべてのゾーン



多摩川とまちをつなぐ案内に導かれ、まちなかを自転車で安全に心地よく移動することができる。



行政や地域、事業者などがまちづくりについてのディスカッションや、連携した活動を行っている。



様々な移動手段がモビリティ・ハブで接続し、まちを回遊することができる。商店ではバスの待ち時間を快適に過ごすことができる。

6. 都市基盤整備の方向性

区では、グランドデザインにおいて示した施策を都市基盤整備の面から実現していくため、今後の都市基盤整備の内容や、その実現に向けた手順・方策などを検討する都市基盤整備方針を策定します。

都市基盤整備方針には、以下の取組に関連した内容を記載します。関連する取組の詳細は次のとおりです。

整備方針に関連する取組

- 目指すまちの姿①-ア-① 道路と鉄道の立体化の推進
- 目指すまちの姿①-ア-② 都市計画道路の将来的整備への対応
- 目指すまちの姿①-ア-③ 鉄道の南北をつなぐ歩行者ネットワークの形成
- 目指すまちの姿①-ア-④ 道路と鉄道の立体化に伴う空間の活用
- 目指すまちの姿①-イ-① 地区内道路の役割検討
- 目指すまちの姿①-イ-② 歩行者中心の街路の整備・運用
- 目指すまちの姿①-イ-③ 街路における滞留空間の創出
- 目指すまちの姿①-ウ-① 駅前広場の整備
- 目指すまちの姿①-ウ-② 駅・駅前・駅周辺の一体的整備
- 目指すまちの姿①-工-① 多様なモビリティとの結節機能の整備
- 目指すまちの姿①-工-② まちなかでのモビリティ・ハブの拠点配置の検討
- 目指すまちの姿①-工-③ 新しい移動手段に適した道路環境の整備
- 目指すまちの姿③-ウ-① 多摩川を活かした回遊促進
- 目指すまちの姿③-工-① 駅前広場の防災機能の充実
- 目指すまちの姿③-工-② 駅前及び駅周辺における防災機能の整備
- 目指すまちの姿③-工-③ 街区の防災安全性の向上
- 目指すまちの姿③-工-④ 通学路周辺の交通安全対策の充実

整備方針策定後も、区は、目指すまちの姿の実現に向け、地区の課題解決に資する都市基盤整備を適宜検討していきます。

検討を進めるにあたっては、地域の皆さんに整備へのご理解とご協力をいただけるよう、ご意見をお聞きしながら丁寧に取り組んでいきます。

第5章 実現に向けて

1. 計画策定から推進、実現へ

まちづくり構想の策定など、これまでの当地区のまちづくりは、地区関係者や住民の意見交換により検討を進めてきました。

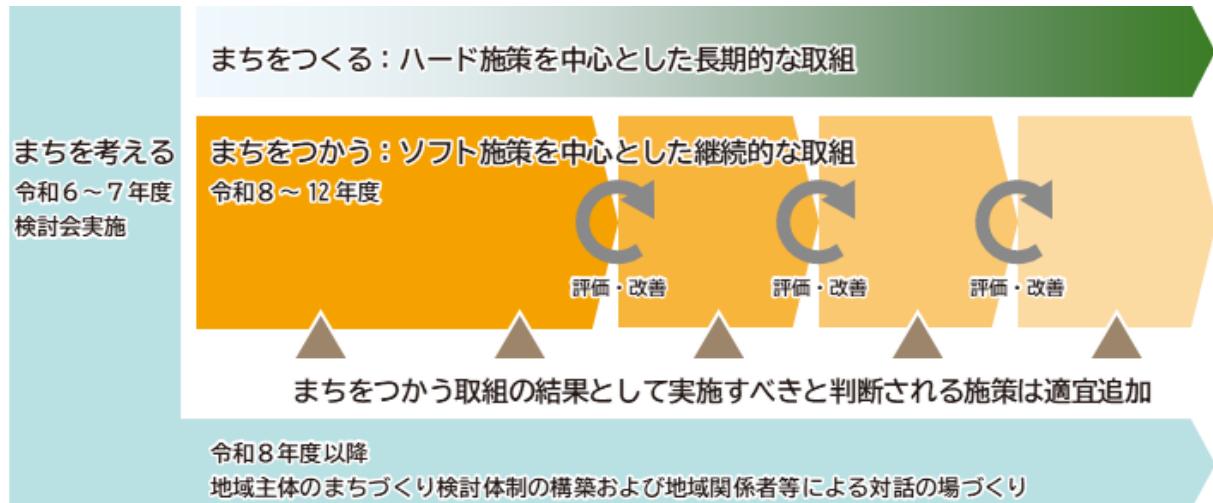
グランドデザイン策定のプロセスにおいても検討会を開催し、街路、商店街・産業、オープンスペース、地域資源という4つのテーマについて、現状と将来像、解決すべき課題とそのための取組に関する意見交換や、当地区の生活者としての視点から、日常生活において求められるまちの機能などに関する意見交換をワークショップ形式で行いました。

こうした経緯を踏まえ、グランドデザイン策定後も「目指すまちの姿④ 地域・企業とともにまちづくり・つかう「共創」のまち」に基づき、住民や事業者、行政が協働し、まちづくりの担い手を増やし、参画の輪を広げながらまちづくりを推進していくための体制を構築していきます。

そしてまちづくりコンセプトである「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」の実現に向けて、上記関係者に加え、まちづくりの専門家や、地域課題の解決に関心のある個人・団体など、様々な人々とともにまちの未来を共創していきます。

2. 計画の見直しの考え方

グランドデザインに示す取組（短期～長期）の進行管理を行うとともに、駅周辺の整備や新空港線の整備などの具体化・進捗に合わせて、まちづくりの効果や影響などの検証も行いながら、グランドデザインの内容を適宜更新していきます。



参考資料

1. 策定の体制

令和5年度から7年度にかけ、商店会や自治会・町会、工和会協同組合、おおたクリエイティブタウンセンター、下丸子に立地する民間企業、そして地区住民をメンバーとした「下丸子駅周辺地区グランドデザイン策定に向けた検討会」を開催し、グランドデザイン策定の参考となるまちづくりに資するご意見をいただきました。

(1) 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の構成

■会長

(一社) おおたクリエイティブタウンセンター 野原卓センター長
(横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 教授)

■委員

分野	所属団体など
アーバンデザインセンター	(一社) おおたクリエイティブタウンセンター
地域	矢口北町会
地域	下丸子東町会
地域	下丸子三丁目町会
地域	下丸子四丁目町会
地域	シエルズガーデン自治会
地域	ザ・リバープレイス自治会
地域	鶴の木西町会
地域	千鳥南町会
地域	社会福祉士
地域	東京サーハウス自治会
地域	シエルズガーデン自治会
地域	飲食店運営
商業	下丸子商栄会
商業	下丸子商店会
教育	矢口西小学校
教育	矢口中学校
産業	工和会協同組合
事業者	東急(株)
事業者	東急電鉄(株)
事業者	(株) 三桂製作所
事業者	(株) 白洋舎
事業者	キヤノン(株)
事業者	東日本電信電話(株)
事業者	Beステーション凜
区民活動団体	NPO法人ジエンダー平等Labota
区民活動団体	読み聞かせの会(下丸子四丁目児童館)
区民活動団体	たまこの会(地域活動グループ)
区民活動団体	矢西ビクトリー(ソフトボールクラブ)
区民活動団体	NPO法人ベアーズ(総合型地域スポーツクラブ)
公募	

2. 策定経過

年度	開催日	回数
令和5年度	令和6年2月17日	第1回検討会
	令和6年7月20日	第2回検討会
	令和6年9月7日	第3回検討会
	令和6年9月27日 ～令和6年10月18日	下丸子駅周辺の踏切に関するアンケート
令和6年度	令和6年10月17日	第4回検討会
	令和6年11月30日	下丸子駅周辺地区におけるまちづくりに向けた実証実験
	令和6年12月3日	第5回検討会
令和7年度	令和7年6月27日	第6回検討会
	令和7年8月29日	第7回検討会
	令和7年10月29日	第8回検討会
	令和8年1月23日（予定）	第9回検討会

（1）検討会実施概要

検討会は、グランドデザインに記載する取組の参考となるアイデアの検討を目的として、令和5年度より開始しました。第1回検討会でのワークショップで抽出した「街路を考える」「商店街の活用や新たな産業を考える」「オープンスペースの活用を考える」「地域資源の活用、景観づくりを考える」という4つのテーマに基づきグループワークを行いました。

第6回検討会からは、当地区の居住者として、駅前での過ごし方や下丸子駅前や周辺に望まれるオープンスペースや商業・業務機能などについて、グループワークによる意見交換を行いました。

検討の様子は、広報誌（「下丸子駅周辺地区まちづくりニュース」や、「下丸子まちづくりマガジンmeet-up Shimomaruko」）に取りまとめ、地域に周知を行いました。

検討会でのご意見を参考に、区は取組の実施に向け地域の皆様へのご理解に努めています。

各回の実施概要は以下のとおりです。

開催回	概要	会場
第1回検討会	・おおたクリエイティブタウンセンター 野原卓センター長 (横浜国立大学大学院 准教授※開催時) 講演	矢口特別出張所
	・ワークショップ：検討会で話し合うテーマの検討	
第2回検討会	・ワークショップ：4つのテーマを踏まえ地区の課題と目指す姿を検討	大田区民プラザ
第3回検討会	・ワークショップ：第2回で整理した課題・目指す姿を踏まえた取組と主体に関するアイデア出し	大田区民プラザ
第4回検討会	・ワークショップ：これまでに整理した課題・目指す姿・取組・主体を整理し、取組の参考アイデアとしてまとめる	大田区民プラザ

第5回検討会	・ワークショップ：他グループの検討内容について意見交換し、取組の参考となるアイデアを練り上げ	大田区民プラザ
第6回検討会	・ワークショップ：駅前や周辺のオープンスペースでの過ごし方にについて意見交換し、オープンスペースのイメージを具体化・共有	矢口 区民センター
第7回検討会	・ワークショップ：駅前や周辺に求める商業・業務機能について意見交換し、商業・業務機能のイメージを具体化・共有	大田区民プラザ
第8回検討会	・ワークショップ：通勤や買い物などで日常的に通る道路を再確認し、道路沿いに求める滞在空間や機能を検討	矢口 区民センター
第9回検討会	・ワークショップ：公共空間や空きストックを活用した過ごし方を検討（予定）	大田区民プラザ (予定)

【参考】「下丸子駅周辺地区まちづくりニュース」において、まちづくりの進捗状況や、検討会の取組を周知

**下丸子駅周辺地区
まちづくりニュース 第12号
2024.11**

「第4回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」を開催しました！

開催日時：令和6年6月20日（土） 18:30～21:00

場所：大田区民プラザ 第1・2会議室

参加者：15名（傍観者：1名）

まちづくり検討会とは…

区では、下丸子駅周辺地区まちづくり構想に基づく「目指すまちの姿」の実現に向け、より具体的な路線や分野別、プロセス等を整理した「下丸子駅周辺地区グランドデザイン」を令和7年度末に策定することを目指し、令和6年2月より、まちづくり検討会を実施しております。

まちづくり検討会では、当地区の「目指すまちの姿」の考え方を共有し、まちの姿の実現に向けた課題やそれを解決する取組、その役割分担等について、地域の関係者と議論を行っております。

※当該地区のまちづくりコンペティションに関する詳細は「下丸子まちづくり懇談会をご覧ください。
(右)の二次元コード又は Web サイトから確認できます。)

レクチャー／踏切対策について

区より、下丸子における踏切の現況の共有と踏切対策について説明しました。

●現況（下丸子駅周辺地区まちづくり構想より）

東急多摩川線沿線は多くの踏切が存在し、沿線地域の生活活動線を走行しています。そのうち「下丸子1号・2号踏切」は、改正踏切改修促進基準に基づき、課題のある踏切として指摘され、対策が求められています。

（現の3号踏切は、3D式センサーの設置により対策済み）

●踏切対策のイメージ

写真：鉄道の高架化事例（出典：東急電鉄（リンク））

写真：道路の地下化事例（出典：踏切対策基本指針）

●踏切に関するアンケート

令和6年9月18日から令和6年10月18日にかけ実施（後日、集計結果を区ホームページで報告）

ワークショップ

第3回まちづくり検討会で考えた各項目の課題解決につながる取り組みについて深化させとともに、提出事項をどのエリア・場所で実行すべきを検討し、地区に落とし込みました。

Aグループ「歩道を活用する」

多摩川とのつながり・駅前主要道路の歩道と軒先の整備を行なう・デザイン性のある植被で駅前から多摩川方面を活用するようなデザインとする・駅や駅周辺に案内看板を設置する

広場活用空間・利用者の憩い場マップ・ルールについて共通認識を深め、安心と綿密さを両立させる

企画：まちづくりを実現するありあり、メリットとダメージの両面から考える等

Bグループ「商店街の活用で新たな産業を考える」

商店街：新たなチラシ等の創出や販売・今あるお店も活用しながら、交流できる場を立ち上げる・店舗のつながりを見えるようにし、既存店舗を繋ぎける

区画プロモーション：駅前や駅周辺の誰が使うか、色んな人が使う（集まる）コミュニティスペースをつくる

企画：商店街の活性化と連携して、駅前や駅周辺の誰が使うか、色んな人が使う（集まる）コミュニティスペースをつくる等

Cグループ「オーブンスペースの活用を考える」

駅前広場：「くつろぎの広場」による・バス停等の公共交通機関との結節点とする

下丸子公園：大人も楽しめる空間づくり／情報の役割等により、スポーツやマルシェ等の多様な使い方を展開できるようにする等

Dグループ「地域資源の活用、景観づくりを考える」

鉄道の立体化や生け垣等による・公園やイベントスペース等に活用する

ガス機器：「やまなみ」を活用する（イニシアシヨン、光の森、ハロワイン等のイベント）

企画：区画活性化のためとして、駅前プラザや小学校を開設する／色々な出典（行政、住民、企業）が一緒に集まれる仕組みで駅前を活用する等

今後の開催予定について

第5回・12月13日（金）18:30～21:00@大田区民プラザ 「検討内容を発表する」

※検討会のお馴染みも可能ですので、ご興味のある方は下記の問い合わせ先までご連絡ください。

イベントのお知らせ

11月30日（土）に下丸子駅周辺で「まちづくりに向けた実証実験」「おおたオープンファクトリー」も実施されます。詳しくは以下の各団体 HP・Instagram をご参照下さい。

○まちづくりに向けた実証実験についてはこちらよろご確認ください →

○おおたオープンファクトリーについてはこちら：<https://o-o-ta.jp/mono/oof2024/>

○しまむらココストートキヤンピングについてはこちら：https://shin.shimomaruko_project

下丸子駅周辺のまちづくりの詳細は区 HP をご覧下さい
区 HP はこちらから →

**下丸子駅周辺地区
まちづくりニュース 第13号
2025.1**

「第5回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」を開催しました！

開催日時：令和6年12月13日（金） 18:30～21:00

場所：大田区民プラザ 小ホール

参加者：20名（傍観者：1名）

まちづくり検討会とは…

区では、下丸子駅周辺地区まちづくり構想に基づく「目指すまちの姿」の実現に向け、より具体的な路線や分野別、プロセス等を整理した「下丸子駅周辺地区グランドデザイン」を令和7年度末に策定することを目指し、令和6年2月より、まちづくり検討会を実施しております。

まちづくり検討会では、当地区の「目指すまちの姿」の考え方を共有し、まちの姿の実現に向けた課題やそれを解決する取組、その役割分担等について、地域の関係者と議論を行っております。

※当該地区のまちづくりコンペティションに関する詳細は「下丸子まちづくり懇談会をご覧ください。
(右)の二次元コード又は Web サイトから確認できます。)

報告／踏切に関するアンケート・実証実験について

区より、「踏切に関するアンケート」と「まちづくりに向けた実証実験」の実施に関する報告をしました。

●踏切に関するアンケートで「489件」の回答が集まりました。

実施期間：令和6年9月27日（金）～令和6年10月18日（金）

目的：下丸子1号踏切・2号踏切の解消とそれに伴うまちづくりに向け、地域の方から踏切の利用実態や状況への認識等に関する意見を集め、下丸子地区のまちづくりを検討していくうえでの参考として活用する。

結果：下丸子1号・2号踏切両方面を通れる機会がある人のそれぞれの踏切に対する考え方として、「とても不満」「いや不満」と回答した人が、全体の半数を超える等の結果が得られました。

詳細は、右の二次元コード又は Web サイトからご覧ください。

●実証実験では多くの力が立ち寄り、延べ410人の力が導入（棒グラフを利用）しました。

日時：令和6年11月30日（土）10時～16時 / 場所：東急多摩川線下丸子駅北側の区画の一部

下丸子駅周辺地区的まちづくりコンペティションである「心居地がよく歩きたくなる下丸子駅周辺地区」や「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」の創出に向けたまちづくり検討に活用することを目的とした実証実験を実施しました。

詳細は、右の二次元コード又は Web サイトからご覧ください。

ワークショップ

●埋蔵施設のプラスチックアップ

各グループの提言をまとめた「施策一覧」を使い、他のグループが検討した提言について、相互に意見交換を行いました。

Aグループ「商店街の活用を考える」に対する他のグループからの意見

跡地：歩行者・自転車・車のループづくり　歩道：歩行者にやさしい歩道

多摩川とのつながり：歩く・乗る・走るの距離感・健脚に生き残らしやしま工夫

広場活用空間：立体化活用による・駅前や駅周辺の結節点とする

Bグループ「商店街の活用や新たな産業を考える」に対する他のグループからの意見

商店街：特に駅のまわりにつながる商店街の活性化・駅周辺で貢献するとの付加価値を発揮する

交流：イベントで学生が商店街の人手不足をサポートする・会員などをして、集まる場所をつくる

新たな事業：店舗の活性化情報と出店希望者の連絡のツィッターが必要

Cグループ「オーブンスペースの活用を考える」に対する他のグループからの意見

駅前空地の活用：人手や車でもなくつくづく広場にする・活用できるスペースを設ける

まちの歩き動かす空間：下丸子公園の広いスペースイベント・マルエ工活用（時間限定期の道路活用）

防災：日常から災害を意識した場のづくり・防災訓練を面白にする

Dグループ「地域資源の活用、景観づくりを考える」に対する他のグループからの意見

多摩川河川：河川を安全に使用できるルートづくりや、日差しかかる手入れが必要

ガス機器：ガス機器に通りを通して（凸凹地も個性として何かに活かせる？

文化巡回：下丸子の歴史を深く知る機会が必要

フレーディスカッション

今年度のまちづくり検討会は第5回目で最後になるため、今年度の感想や次年度に向けた課題点、今後のまちづくりで実現していくことについて話し合いました。

「自分たちが何をしたいか」の検討会にしたい

「自分たちが何ができるか」をできる限りわかりやすくできる

「自分たちが何をやめたいか」をやめてしまふ前に手始めに話題を面白くする

「自分たちが何をやめたいか」をやめてしまふ前に手始めに話題を面白くする

「自分たちが何をやめたいか」をやめてしまふ前に手始めに話題を面白くする

今後もいろいろな人たちが参加して、まちづくりを実現する手始めに話題を面白くする

今後もいろいろな人たちが参加して、まちづくりを実現していくことをめざして、みんなで実現していけばよい

今後の開催予定について

「(仮称) 下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて、令和7年度も引き続き、まちづくり検討会を開催する予定です。

お問い合わせ先

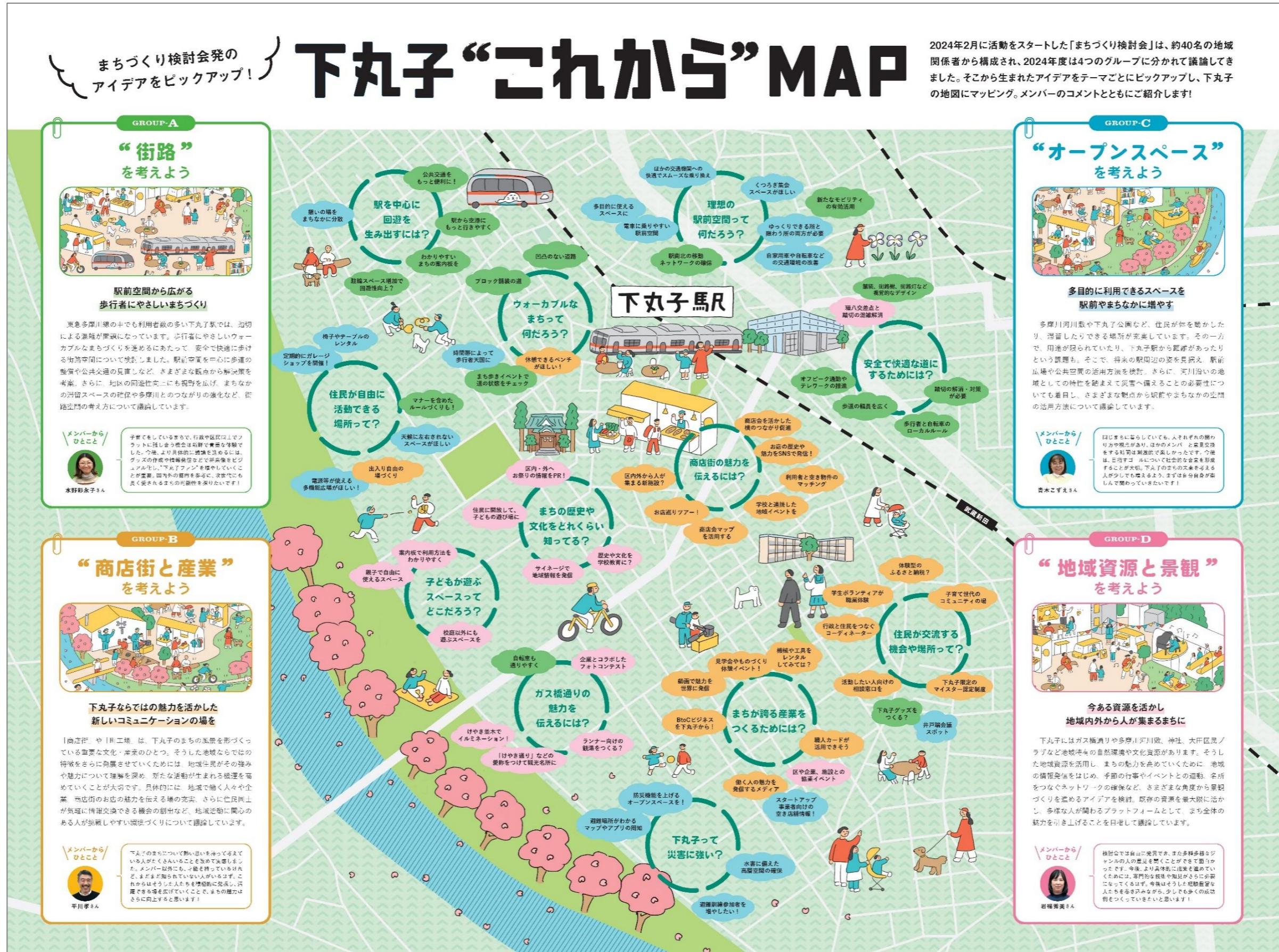
大田区民プラザ：大田区立下丸子駅前ビル　総務・地域づくり課（担当：畠谷、寺田）
TEL：03-5744-1212（直通） FAX：03-5744-1526
E-mail：kahatsu@city.oita.tokyo.jp

下丸子駅周辺のまちづくりの詳細は区 HP をご覧下さい
区 HP はこちらから →

【参考】検討会で出た取組の参考となるアイデア(まちづくりマガジン「meet-up Shimomaruko Vol.2」より)

まちづくり検討会発の アイデアをピックアップ! 下丸子“これから”MAP

2024年2月に活動をスタートした「まちづくり検討会」は、約40名の地域関係者から構成され、2024年度は4つのグループに分かれて議論してきました。そこから生まれたアイデアをテーマごとにピックアップし、下丸子の地図にマッピング。メンバーのコメントとともにご紹介します!

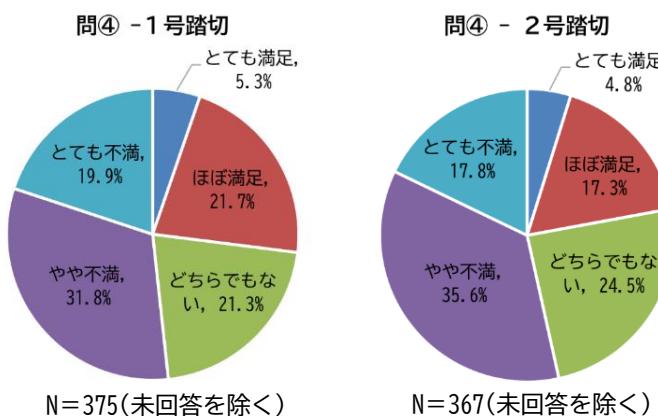


(2) 踏切に関するアンケート

当地区の住民を対象として、まちづくりの方向性を周知するとともに、下丸子1号・2号踏切の利用状況や課題認識、また駅周辺の都市基盤に対する評価などを把握すること目的にアンケート調査を実施しました。

項目	内容
実施方法	インターネットによる調査を基本とした。なお、鶴の木特別出張所、矢口特別出張所などに紙の調査票を設置し、紙での回答にも対応した。
実施期間	令和6年9月27日（金）から令和6年10月18日（金）まで
周知方法	鶴の木地区、矢口地区を対象に、自治会・町会掲示板へのチラシ掲示及び回覧 小中学校（東調布第三小学校、千鳥小学校、矢口西小学校、多摩川小学校、大森第七中学校、矢口中学校）、特別出張所など区施設へのチラシ掲示及び配布
回答数	489件（インターネット：482件、紙：7件）

下丸子1号・2号踏切の交通環境について満足している方（「とても満足」と「ほぼ満足」と回答した方）は、およそ4分の1であり、半数以上の方が満足していない（「とても不満」と「やや不満」）と回答しています。

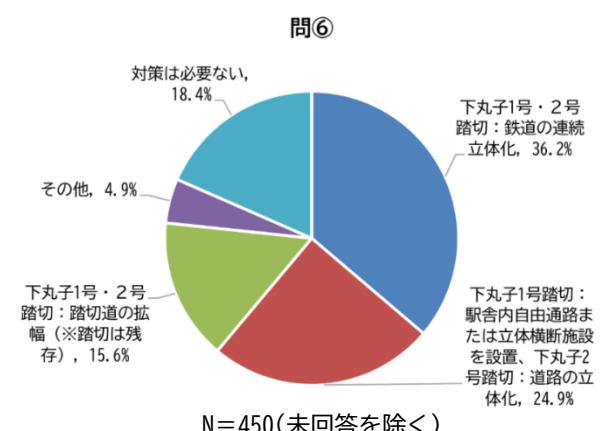


下丸子1号踏切に対する不満の理由としては、複数ある選択肢のうち、「踏切で待っていると自転車・歩行者で混雑し、危ない」が最も多い結果となりましたが、「踏切で待つ時間が長い」「待つ回数が多い」「線路の南北で行き来が不便」「踏切の歩道が狭く危ない」など多くの回答がありました。

下丸子2号踏切については、「道路の渋滞が多い」が最も多くなっていますが、下丸子1号踏切と同様に他の選択肢についても多くのご意見がありました。

下丸子1号・2号踏切の踏切道対策としては、「鉄道の連続立体化」との回答が最も多い結果となりました。

なお、アンケートの結果は、区ホームページで公開しております。

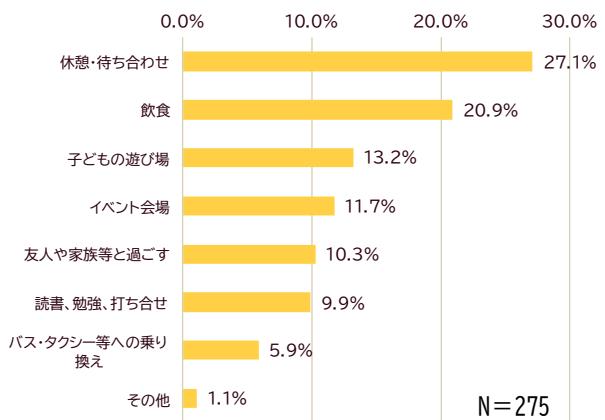


(3) 下丸子駅周辺地区のまちづくりに向けた実証実験

令和6年11月30日（土）午前10時から午後4時まで、人通りが多い駅前の歩道で、通行に支障がない範囲内にテーブルや椅子などを設置し、新たな道路空間の利用方法について検証しました。



併せて利用者に対してアンケートをしたところ、97.1%が実証実験のような公共空間を必要としており、特に休憩・待ち合わせや飲食のための場所が求められていました。自由意見では、特に子育てをしている住民からこどもといっしょに居ることのできる場所に対する期待や遊び場の機能を求める声が寄せられていました。



公共空間への期待に関するアンケート結果

3. 地域資源

ここでは、当地区における主な地域資源を紹介します。これらの資源をまちづくりに活かし、下丸子の歴史や地域性を後世に引き継いでいく必要があります。

■歴史資源

①連光院

戦国時代には創建されていたとされる寺院。山門は東京都の指定文化財。



②六所神社

鎌倉時代に地元の領主が氏神を祭ったことが起源とされる神社。



③新田神社

新田義貞の次男・新田義興を祀るため創建された神社。



④光明寺

奈良時代に創建され、今に至る。新大田区百景にも選出。



⑤六郷用水 南北引き分け跡

江戸時代に開削された六郷用水が南北の水路に分流されていた地点。



■自然資源

⑥多摩川河川敷

多摩川河川敷は、空からも見える骨太なみどりの骨格であるとともに、憩いの場・レクリエーションの場。



■文化資源

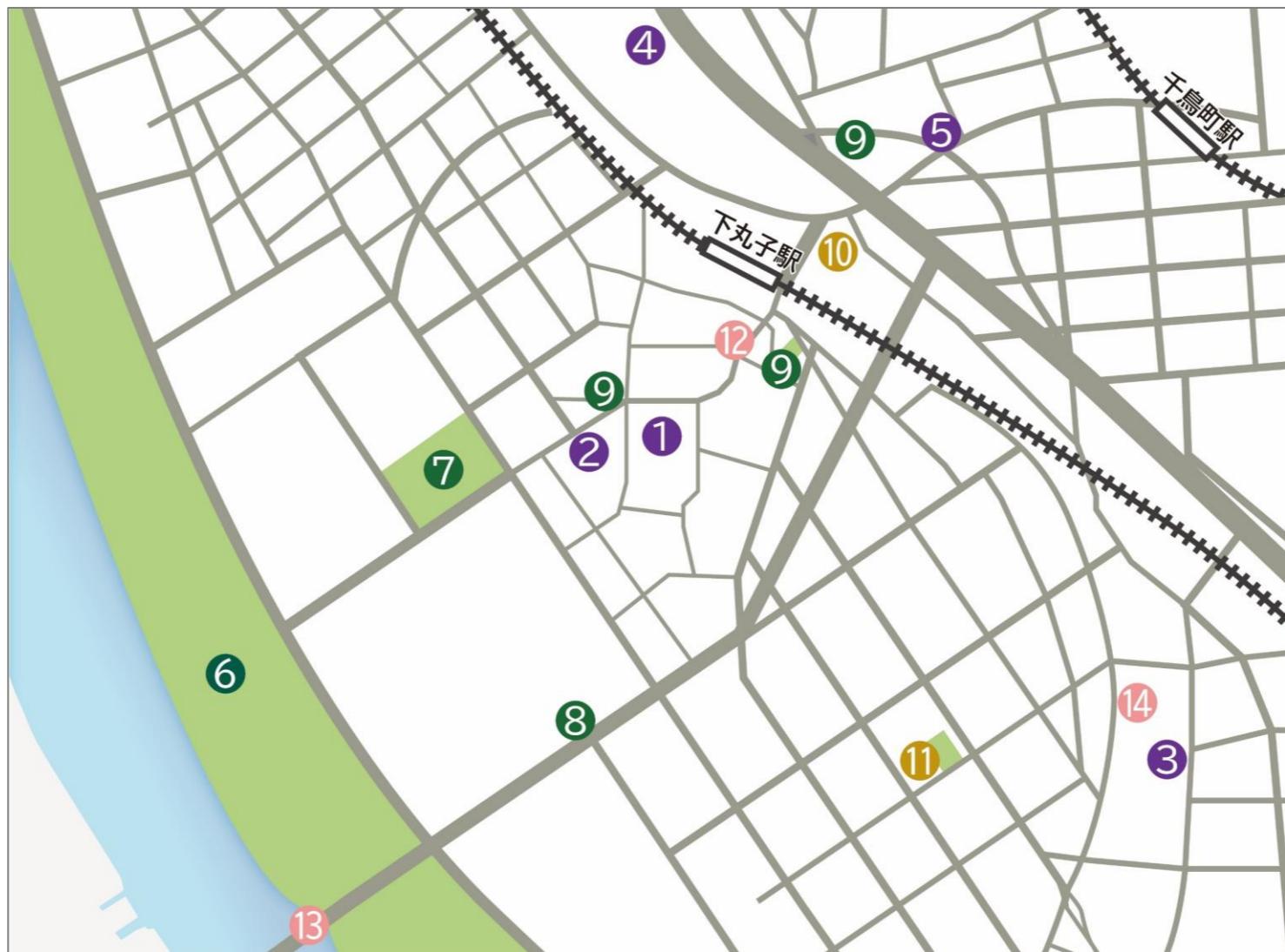
⑩大田区民プラザ

音楽や芸能などの公演を定期的に開催する地域の文化芸術の拠点。



⑪大田区立 下丸子図書館

下丸子なかよし公園に隣接する図書館。手芸、料理、育児関係の図書の収集が特色。



⑦下丸子公園

多摩川の旧跡「矢口の渡し」を景観として再現した公園。



⑧ガス橋通りのケヤキ並木

補助第28号線の環状第8号線からガス橋までの区間はガス橋通りと呼ばれ、ケヤキ並木は新大田区百景にも選定。



■産業資源

⑫下丸子商栄会・ 下丸子商店会

昔ながらの八百屋や魚屋、和菓子屋、定食屋などが軒を連ねており、駅前ながらも風情のある雰囲気を醸成。



⑬ガス橋

当地区と川崎市上平間を結ぶ橋。ガス管が渡されていたところに橋を架けたことからガス橋と命名。



⑭創造製作所 くりらぼ多摩川

武蔵新田駅近くの工場をリノベーションして設けられた、「ものづくりのまちづくり」を行うための地域交流拠点。



⑨まちなかのみどり

天祖神社（下丸子児童遊園）と下丸子諏訪神社（諏訪児童遊園）のケヤキ、妙蓮塚三体地蔵尊のイチヨウ、しいの古木など、まちなかに大樹が多数存在。



4. 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。
インバウンド	外国人が日本を訪れる旅行。
ウォーカブル	「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 “人を中心” 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。
駅まち空間（駅まち一体空間）	駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係を踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間。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。
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。
オープンファクトリー	ものづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信していくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。 大田区では（一社）おおたクリエイティブタウンセンターや工和会協同組合、（一社）大田観光協会などが連携し実施。
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。
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。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両を含めた総称のこと。

用語	解説
グリーンインフラ	住みやすいまちをつくる社会基盤施設（インフラ）に、海、河川、池、緑地などの自然環境（グリーン）が有する機能を活用することで、まちづくりの課題解決につなげる取組。
くりらぼ多摩川	ものづくりに自ら関わり、交流するためのものづくり拠点。中小企業ではなかなか手の届かないものづくりブランドづくり、ワークショップを通じたものづくり体験・魅力発信など「創造製作所」として、様々な事業を開。
公開空地	建築基準法に基づく総合設計制度（1971年創設）により、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）の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	駅前広場やバスターミナルなど、複数或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。
公民連携	行政と民間企業や学術機関等が協働で、それぞれの強みを活かした公共サービスの提供などを行うこと。
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が、地域のニーズや事情にあわせて柔軟な運行が見られる。
コワーキングスペース	主に個人で仕事を行うことが多い同士で会議室、作業スペースなどを共有しながら仕事を行うことができ、利用者同士の交流や共同といったコミュニティ形成を促す場のこと。
さ行	
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。
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。
浸水想定区域	河川の氾濫や高潮などにより、水没が想定される区域のこと。
スタートアップ	新しい技術等を有し、成長を目指す企業のこと。
ゼロカーボンシティ	2050年までに温室効果ガス実質ゼロを目指す団体として国認定を受けた地方公共団体。

用語	解説
た行	
ダイバーシティ経営	多様な人材を活かし、その能力が最大限発揮できる機会を提供することで、イノベーションを生み出し、価値創造につなげている経営。
滞留空間	待ち合わせや休憩、イベントなどができる、災害時には避難者を受け入れることができる空間。
高潮	台風や発達した低気圧が通過する際に海面の水位が大きく上昇する現象。海水が堤防を越え、浸水被害をもたらす可能性がある。
高台	浸水位よりも地盤や建物等の床が高く、浸水に対する安全性の高い場所。
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。
地区計画	都市計画法に基づき、住民の合意に基づいたまちづくりの要請に応え、道路・公園などの配置や建築物に関する制限などについて、地区特性に応じてきめ細かく定める計画。
チャレンジショップ	商売を始めた人が経験もなく、最初から独実店舗で始めることが困難な人に對し、行政や商工会議所などが家賃や管理費などを一定期間無償または低額で店舗を貸し出す制度のこと。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにも関わらず、十分に利用されていない土地のこと。
デジタル・トランスフォーメーション（DX）	デジタル技術やデータを活用して、既存の業務のあり方やサービスを変革・創造すること。
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。
な行	
内水氾濫	下水道等の排水施設の能力を超えた雨が降った時や、雨水の排水先の河川の水位が高くなった時等に、雨水が排水できなくなり浸水する現象。
は行	
ハザードマップ	災害発生時の被害想定区域や避難場所、避難経路などを地図上に示した地図。
羽田イノベーションシティ	大田区が、羽田みらい開発株式会社と公民連携によりまちづくりを進め、開業したまち。新たなビジネスやイノベーションの創造、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信している。
パーソナルモビリティ	まちなかでの近距離移動を想定した1～2人乗りの小型電動コンセプトカーなどを指す次世代自動車の概念。
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。

用語	解説
ビジネスマッチング	企業がビジネスの目的を果たすために、適したパートナーを見つけるための「場」や「サービス」のこと。ビジネスマッチングは、ビジネスにおける需要と供給を取り持ち、業務を依頼したい企業と、業務を受注したい企業のWin-Winの関係を構築する。
フェーズフリー	身のまわりにあるモノやサービスを、日常時はもちろん、非常時にも役立つようにデザインしようという考え方。
壁面後退	地区計画などにおいて壁面の位置の制限が定められた道路に面する敷地において、制限値に応じて壁面を後退すること。
ボトルネック	道路などのインフラや業務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。
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。
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。
ユニバーサルデザイン	あらかじめ障がいの有無、年齢、性別、国籍等に関わらず、多様な人々が利用しやすいように考えて、都市や生活環境をデザインすること
ら行	
リノベーション	建築・不動産（公共空間も含む）の改修などによって新しい付加価値を組み込むこと。
連続立体交差事業	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。
緑被率	緑の総量を把握する方法の一つで、航空写真などによって上空から見たときのみどりに覆われている面積の割合のこと。森林・樹林地のほか、草地や農地、公園や道路、学校などの公共公益施設のみどり、住宅、工場などの民有地のみどりなどが含まれる。
A-Z	
Society5.0	サイバー（仮想）空間とフィジカル（現実）空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。