

下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針（素案）概要

第1章 都市基盤整備方針について

■ 都市基盤整備方針とは

下丸子駅周辺地区グランドデザインにおける都市基盤整備に関連した施策を踏まえ、より具体的な取組を整理

■ 対象範囲

下丸子駅を中心とした駅周辺のエリアを主な対象

■ 計画の位置づけ

下丸子駅周辺地区まちづくり構想に基づく、「下丸子駅周辺地区グランドデザイン」に即す

■ 計画期間 2040年代



第2章 都市基盤整備等の現状

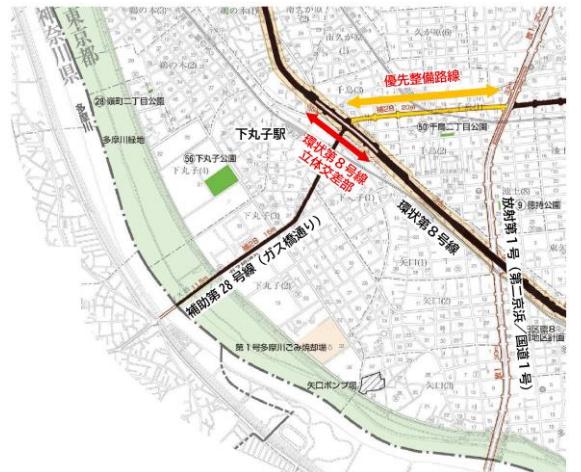
■ 下丸子駅周辺地区の位置

- 東急多摩川線の運行により、交通利便性が高い立地
- 新空港線整備で、羽田空港や都心へのアクセス向上が期待
- 下丸子駅は東急東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、乗降場（プラットホーム）の整備が行われる計画
- 補助28号線等の整備により、東京・神奈川を結ぶ幹線道路としての役割向上が期待

■ 都市基盤に係る現状

・都市計画

近隣商業地域を中心に、第一種住居地域、準工業地域、工業地域等が指定されている。幹線道路として環状第8号線と補助第28号線が通っているが、この交差部の環状第8号線には立体化の都市計画線が引かれている。また、千鳥町駅付近では、補助28号線が未整備で優先整備路線に位置付けられている。



<駅北側の低未利用地>



<駅南側の混雑の様子>

・土地利用

工場や住工併用工場が点在し、駅南側には商店街、北側には駐車場等の低未利用地が多く分布している

・交通

歩行者 下丸子駅南側の歩行者交通量が多く、通勤時間帯には混雑が目立つ

自転車 下丸子駅北側には区営自転車駐車場があるが、南側は不足

自動車 ガス橋通りを中心に渋滞している。駅周辺では送迎や荷捌きのための駐停車が見られる

鉄道 1日3万人以上が下丸子駅を利用。利用者のうち約95%が徒歩や自転車を利用

バス コミュニティバスのバス停が駅から約200m離れた位置にあり、乗り継ぎに不便

・安全、安心（風水害）

浸水被害が想定されており、特に多摩川氾濫ではほぼ全域が浸水する可能性がある

第3章 下丸子駅周辺地区的将来都市構造と都市基盤整備

■ 下丸子駅周辺地区まちづくり構想における当地区的将来都市構造

将来のあるべき姿として、「まちづくりコンセプト」及び4つの「目指すまちの姿」を設定
上記の実現に向け、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（概念図）を整理

■ 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

- 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち
- 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
- 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち
- 地域・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち

■ 3つのゾーン

「駅前拠点ゾーン」

商業施設や区民プラザ等が集積

「生活交流ゾーン」

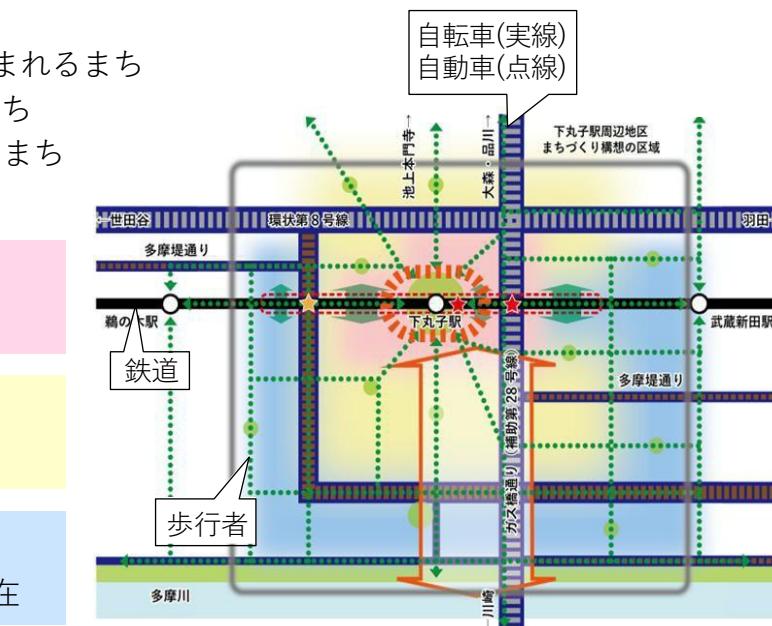
駅前拠点ゾーンの外に広がる住宅と商業が混在

「住工共生ゾーン」

生活交流ゾーンの外に広がる住宅と工場等が混在

■ 4つのネットワーク

4つの交通モード（鉄道・歩行者・自動車・自転車）から構成



<将来都市構造図（概念図）>

■ 当地区に求められる都市基盤整備

補助第28号線の整備、環状第8号線の立体交差化、新空港線第一期整備区間の開通、法指定踏切の解消を前提条件として整理する

■ 3つのゾーン

方針では、当地区の将来像（目指すまちの姿）の実現に向け、まちづくり構想を参考に、3つのゾーンの地域特性を踏まえた当地区に求められる都市基盤を整理

ゾーン	求められる都市基盤整備	
駅前拠点	<ul style="list-style-type: none">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	
生活交流	<ul style="list-style-type: none">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">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公共空間や公園空地等を活用し、地域コミュニティの形成と防災の機能を備えたオープンスペースを充実させる
住工共生	<ul style="list-style-type: none">歩行者中心の街区への自動車の進入を抑制する	

<4つのネットワークと将来交通ネットワーク図>

4つの交通モード（歩行者、自転車、自動車、鉄道）におけるネットワークの考え方を整理

※鉄道は、歩行者・自転車・自動車との関係性が大きいことから、それぞれのモードに含めている。

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の確保
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

① 歩行者ネットワークの考え方

**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 交通拠点（モビリティ・ハブ）の確保

② 自転車ネットワークの考え方

**自動車・鉄道**

- B 自動車の进入抑制**
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

③ 自動車ネットワークの考え方

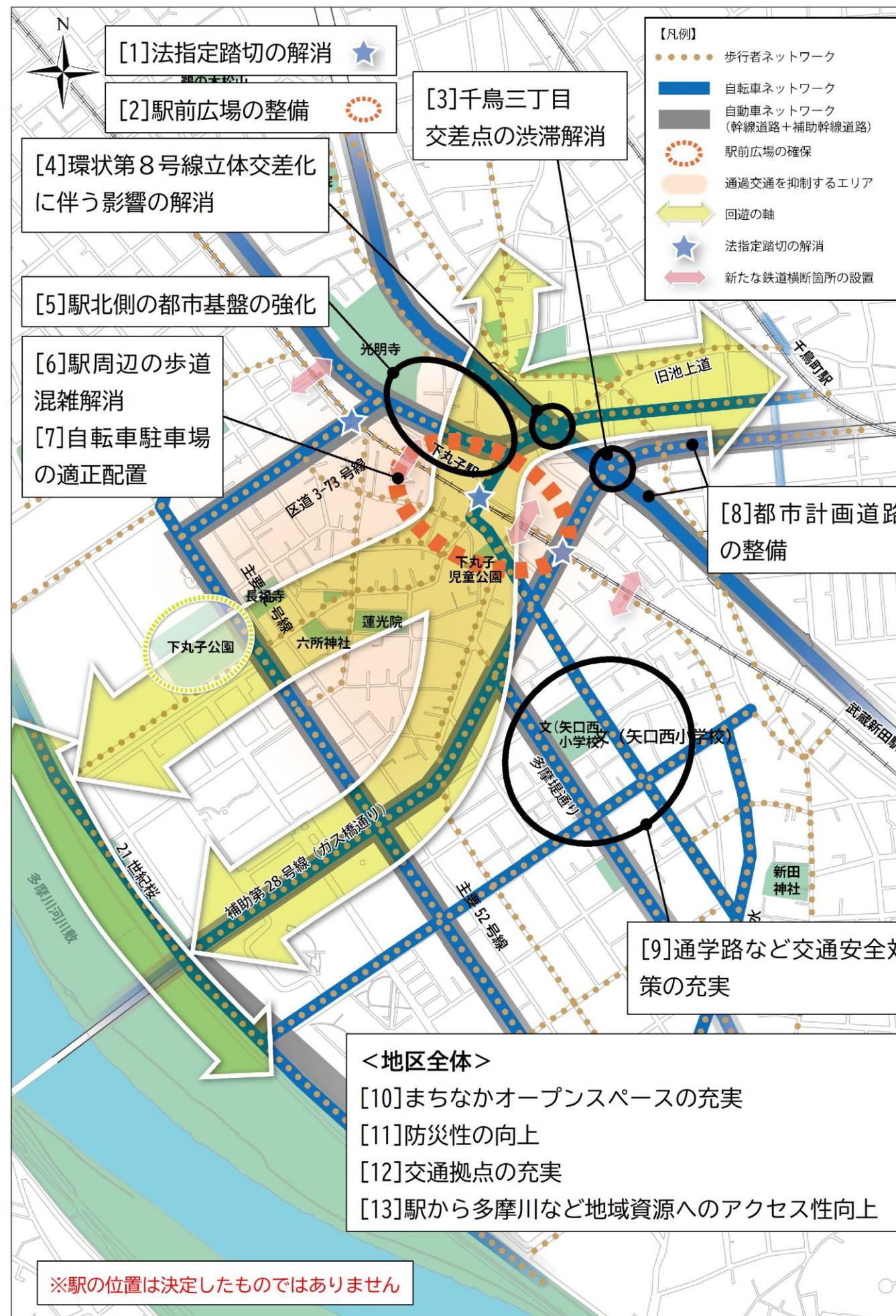


※考え方、駅の位置は決定したものではありません

第4章 下丸子駅周辺地区的都市基盤整備方針

■ 下丸子駅周辺地区的将来像の実現に向けて対応すべき事項

下丸子駅周辺地区的将来交通ネットワーク図と対応すべき事項との関係図



■ 下丸子駅周辺地区的都市基盤整備方針・具体的な整備内容の検討

将来像の実現に向け、次のとおり方針を整理した。（なお、駅周辺の都市基盤整備に大きく関係する[1]から[4]については、具体的な整備内容を検討）。

【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 口：一体的な整備が必要 ハ：完了後に整備

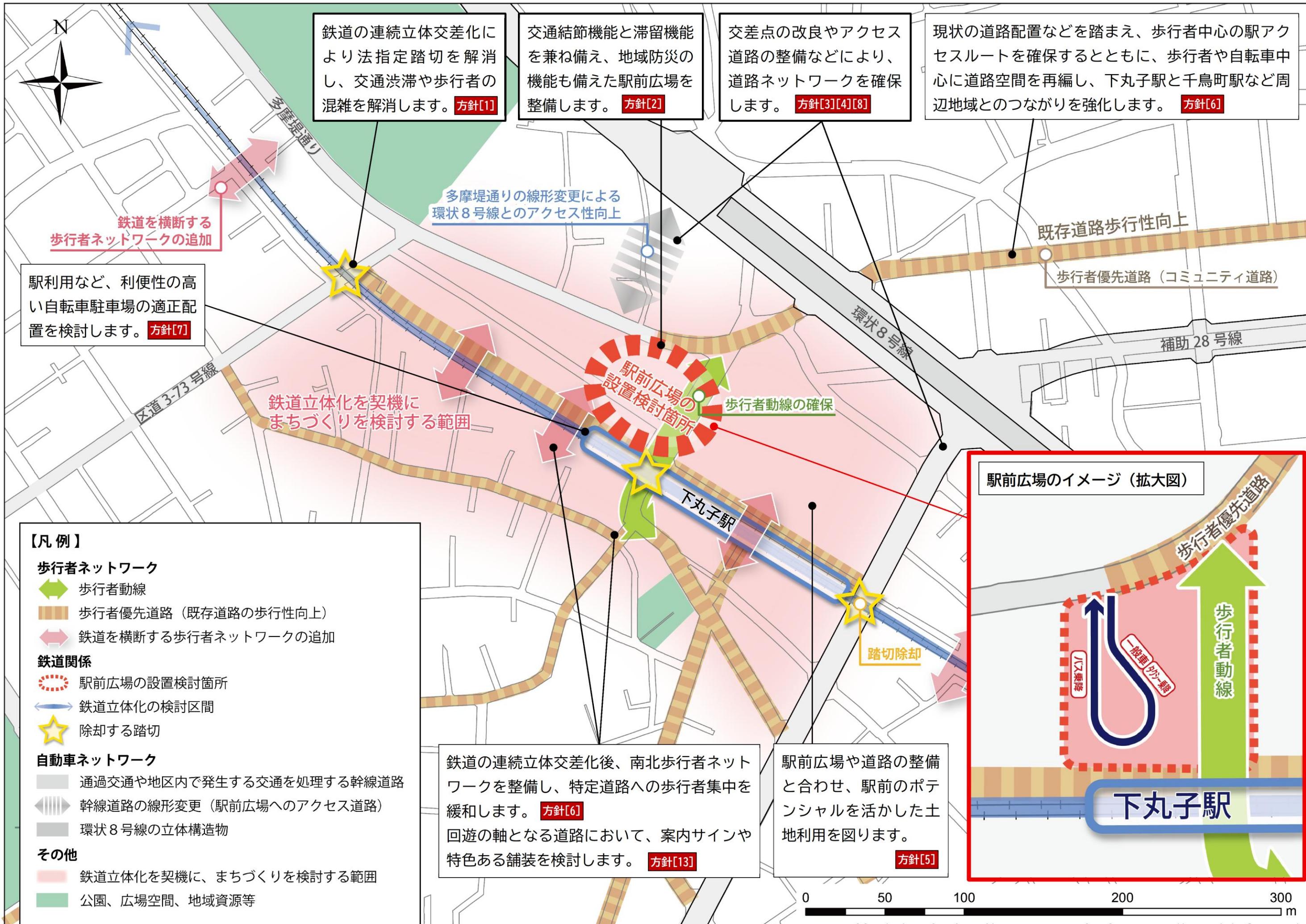
対応すべき事項	都市基盤整備方針	鉄道連続立体交差化との関係性		
		イ	口	ハ
[1]法指定踏切の解消	鉄道の連続立体化による法指定踏切を解消し、交通渋滞や歩行者の混雑を解消 ⇒下丸子1・2号踏切と鶴の木3号踏切を一括して解消する連続立体交差化を実施		○	
[2]駅前広場の整備	交通結節機能と滞留機能を兼ね備え、地域防災にも資する駅前広場を整備 ⇒「駅北側」に配置する2ケースを軸に今後検討を進める		○	○
[3]千鳥三丁目交差点の渋滞解消	交差点の改良による交通渋滞の緩和 ⇒現状幅員において適切な長さの右折レーンを確保		○	
[4]環状8号線の立体交差化に伴う影響の解消	多摩堤通りから環状8号線への新たなアクセス道路を整備し、道路ネットワークを確保 ⇒多摩堤通りを主軸に、環状8号線の藤森稻荷交差点に接続する道路を整備		○	
[5]駅北側の都市基盤の強化	駅前広場や道路整備と合わせ、駅前のポテンシャルを活かした土地利用を図る		○	○
[6]駅周辺の歩道混雑解消	歩行者中心の駅アクセスルートを確保 鉄道立体化後の南北の歩行者ネットワーク整備 歩行者や自転車中心の道路空間の再編を図り、下丸子駅と千鳥町駅等の周辺地域とのつながり強化	○	○	○
[7]自転車駐車場の適正配置	駅利用や商店街利用等、利便性の高い自転車駐車場の適正配置	○	○	○
[8]都市計画道路の整備	早期整備へ関係機関と協力	○		
[9]通学路等の交通安全対策の充実	危険個所を特定し、面的な交通安全対策を充実	○		
[10]まちなかのオープンスペースの充実	民間と連携し、まちなかの空地を活用し、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を設置	○		
[11]防災力の向上	駅前広場の整備に加え、周辺街区の建物の共同化の促進による地域の防災性向上	○		○
[12]交通の拠点の充実	公共施設、民間の協力によるモビリティ・ハブの設置、新たな移動手段に対応する道路環境の整備	○		
[13]駅から多摩川等の地域資源へのアクセス性向上	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	○		

※これらは、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る。今後、整備内容の詳細化や実現に向け、地域の皆さんへのご理解に努めるとともに、関係機関と調整を進める。

下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針（素案）概要

■ 各都市基盤の検討結果を踏まえた将来イメージ <【パターンA】：駅前広場を多摩堤通り側に接続する場合>

現時点でのイメージです。整備が決定されたものではありません。



下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針（素案）概要

■ 各都市基盤の検討結果を踏まえた将来イメージ <【パターンB】：駅前広場を補助28号線側に接続する場合>

現時点でのイメージです。整備が決定されたものではありません。

