

下丸子駅周辺地区都市基盤整備方針

(素案)

令和7年12月

大田区

目 次

第1章 都市基盤整備方針について	1
1. 都市基盤整備方針とは	1
2. 対象範囲	1
3. 計画の位置付け	2
4. 計画期間	2
第2章 都市基盤の現状	3
1. 広域的な下丸子駅周辺の位置	3
2. 都市基盤に関わる現状	4
第3章 下丸子駅周辺地区の将来都市構造と都市基盤整備	16
1. 計画における下丸子駅周辺地区の将来都市構造	16
2. 下丸子駅周辺地区に求められる都市基盤整備	23
第4章 下丸子駅周辺地区の都市基盤整備方針	30
1. 下丸子駅周辺地区の都市基盤整備方針	30
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	31
3. 具体的な整備内容の検討	32
① 法指定踏切の解消	32
② 駅前広場の整備	36
③ 千鳥三丁目交差点の渋滞解消	39
④ 環状第8号線立体交差化に伴う影響の解消	40
4. 各都市基盤の検討結果を踏まえた将来イメージ	41
第5章 実現に向けて	44
1. 共創のまちづくりの推進	44
2. 実現に向けて	44
参考資料	45
1. 策定にあたり	45
2. 用語集	46

第1章 都市基盤整備方針について

1. 都市基盤整備方針とは

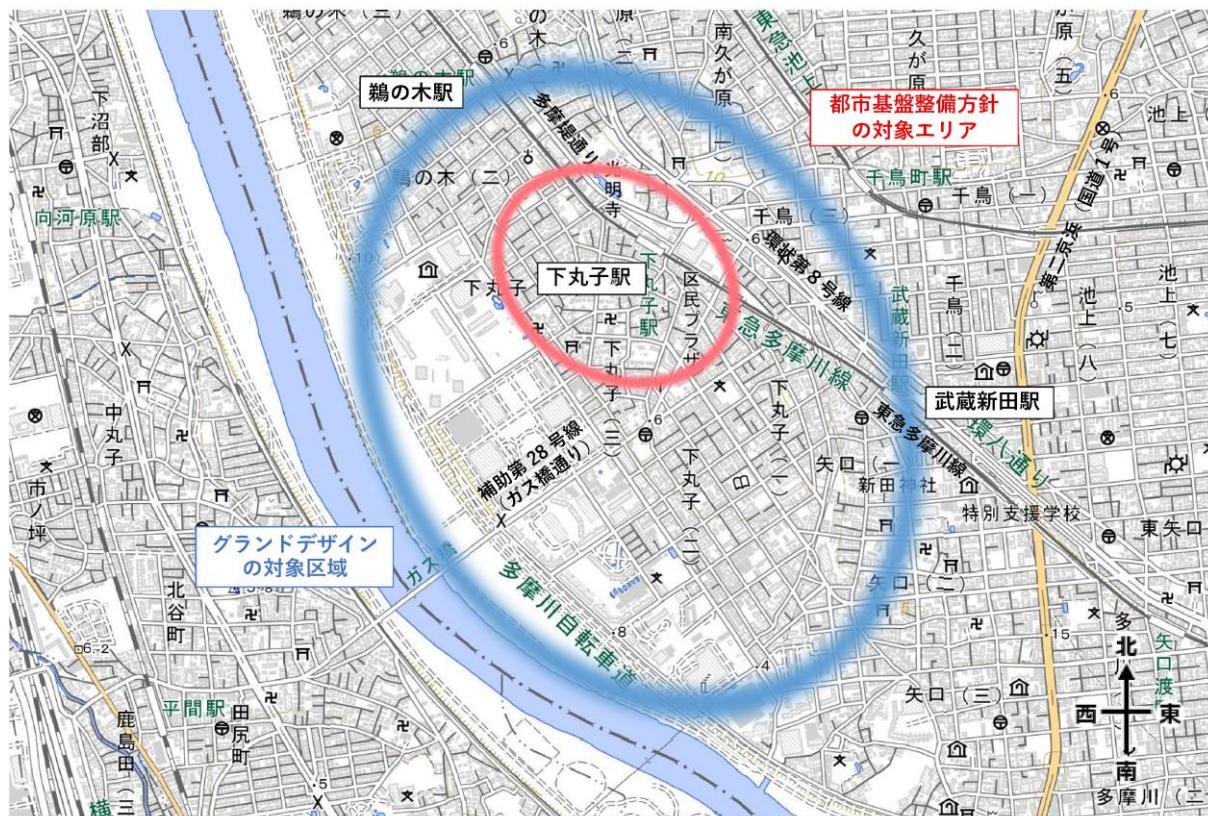
下丸子駅周辺地区（以下「当地区」という。）では、大田区都市計画マスタープランにおける生活拠点としての位置付けや、下丸子駅付近の交通上課題のある踏切（下丸子1号・2号踏切）への対応などを背景として、当地区的概ね20年後（2040年）のまちづくりコンセプトとその実現に向けたまちづくりの方針を定めた「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」（以下「まちづくり構想」という。）を令和5年3月に策定しました。

その後、まちづくり構想に掲げる当地区的まちづくりコンセプトの実現に向け、住民や企業等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。）を令和8年3月に策定しました。

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、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具体的な取組を整理し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。）を策定します。

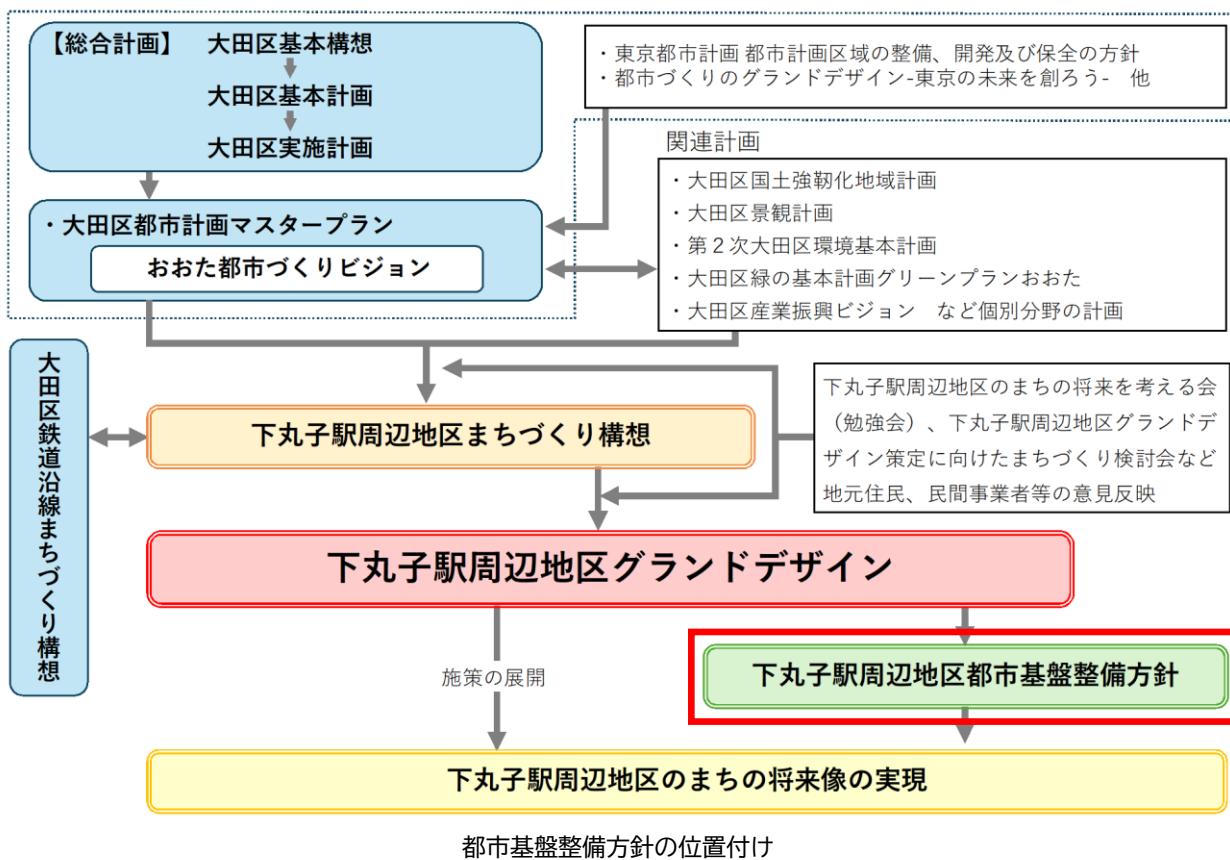
2. 対象範囲

都市基盤整備方針では、下丸子駅を中心とした駅周辺のエリアを主な対象とします。



3. 計画の位置付け

都市基盤整備方針は、総合計画、大田区都市計画マスターplan、おおた都市づくりビジョン、大田区鉄道沿線まちづくり構想及びまちづくり構想に基づき策定された「下丸子駅周辺地区グランドデザイン（令和8年3月）」に即し、当該地区の都市基盤整備に関する方針を示しています。下丸子駅を中心とする地区を対象に、法踏切の解消をはじめ、道路、駅前広場などの都市基盤を整備するための方針を提示することで、今後より具体的な整備内容や、その取組に向けた手順・方策などの検討につなげ、最終的にはまちづくり構想に示される当該地区的まちづくりコンセプトを実現することを目的としています。



4. 計画期間

グランドデザインと同様に、2040年代を見据えた計画期間とします。

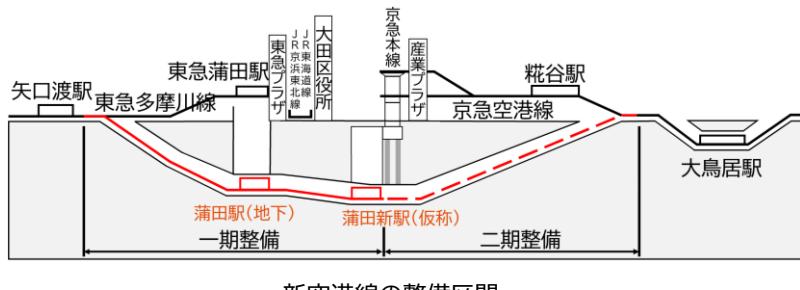
検討にあたっては、当該地区で計画期間内に起こり得る変化として、新空港線第一期区間の開業や、都市計画道路（環状第8号線の立体交差化や補助第28号線の整備など）を想定し、これらに対応できる都市基盤を検討します。

第2章 都市基盤の現状

1. 広域的な下丸子駅周辺の位置

当地区には、東急多摩川線が通っており、交通利便性が高い立地条件にあります。

現在、新空港線第一期区間の整備に向けた取り組みが進められており、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、乗降場（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。

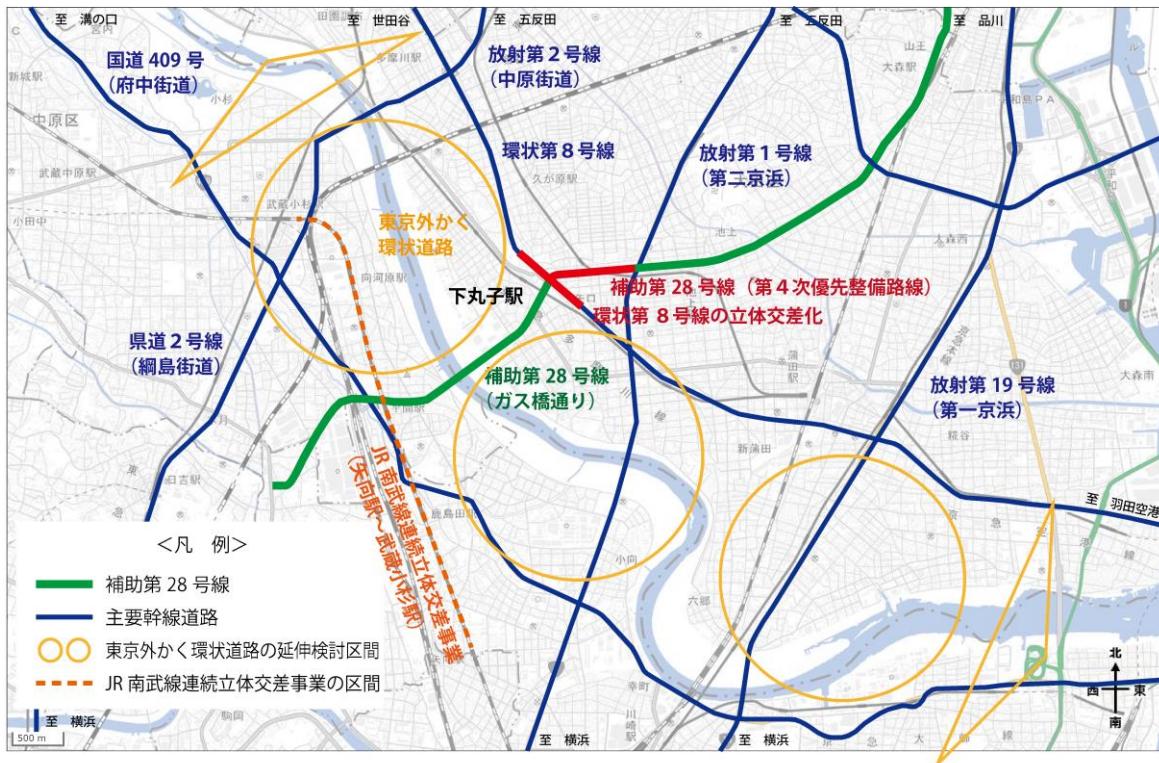


新空港線の整備区間

また、羽田空港や東名高速道路東京ICなどにアクセスできる環状第8号線が通っているほか、周辺には放射第1号線（第二京浜＝国道1号）や放射第19号線（第一京浜＝国道15号）、放射第2号線、国道409号（府中街道）などの広域幹線道路が存在し、自動車による交通利便性も高い状況にあります。

都内と川崎市を結ぶ都市計画道路補助第28号線は、川崎市側の区間がJR南武線の連続立体交差事業（区間：矢向駅～武蔵小杉駅）に伴って整備される予定である一方で、第4次優先整備路線に位置付けられている環状第8号線以北の区間が未整備となっています。

都内と川崎市を結ぶ都市計画道路補助第28号線は、川崎市側の区間がJR南武線の連続立体交差事業（区間：矢向駅～武蔵小杉駅）に伴って整備される予定である一方で、第4次優先整備路線に位置付けられている環状第8号線以北の区間が未整備となっています。



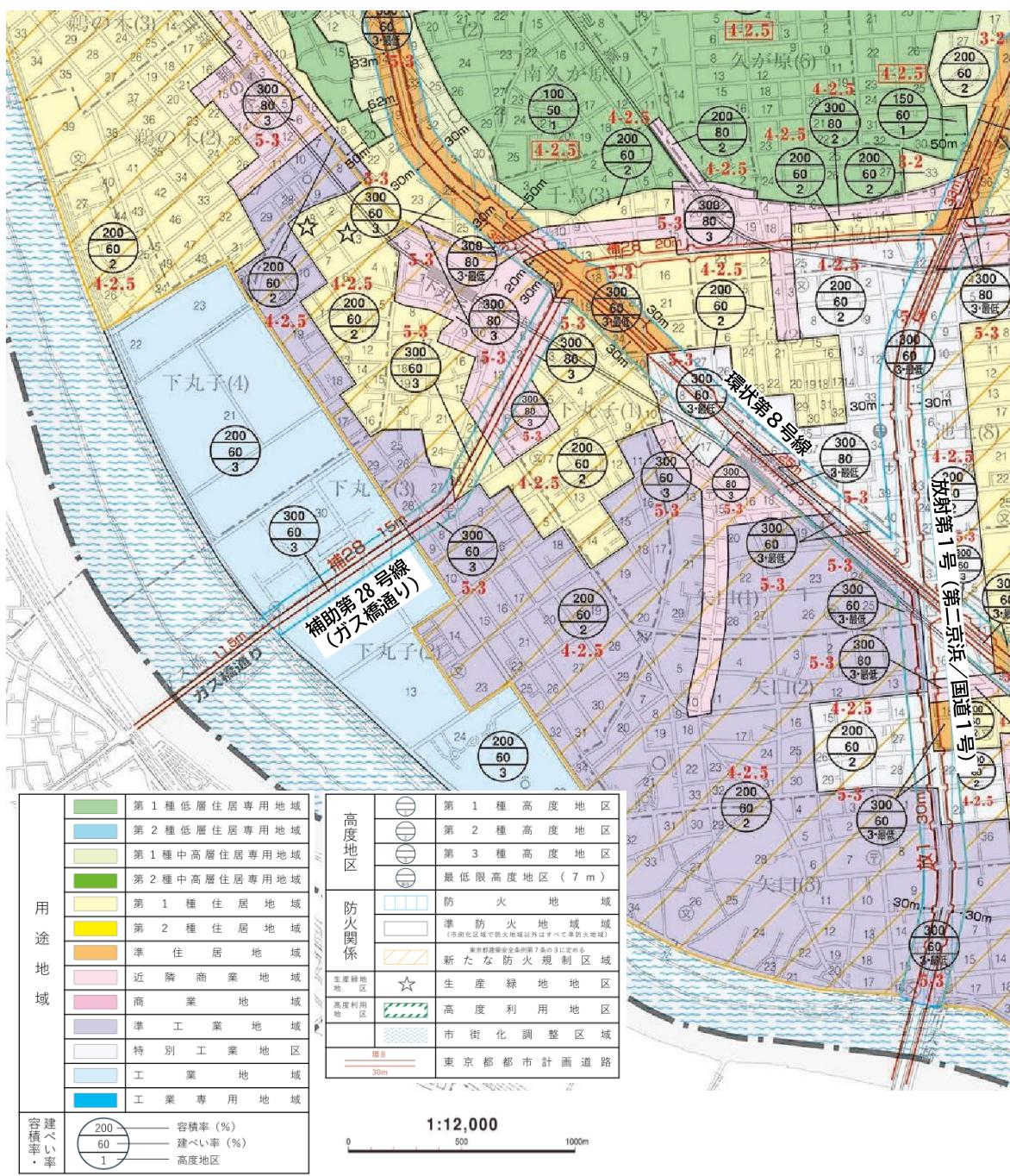
下丸子駅周辺の道路網の状況

2. 都市基盤に関する現状

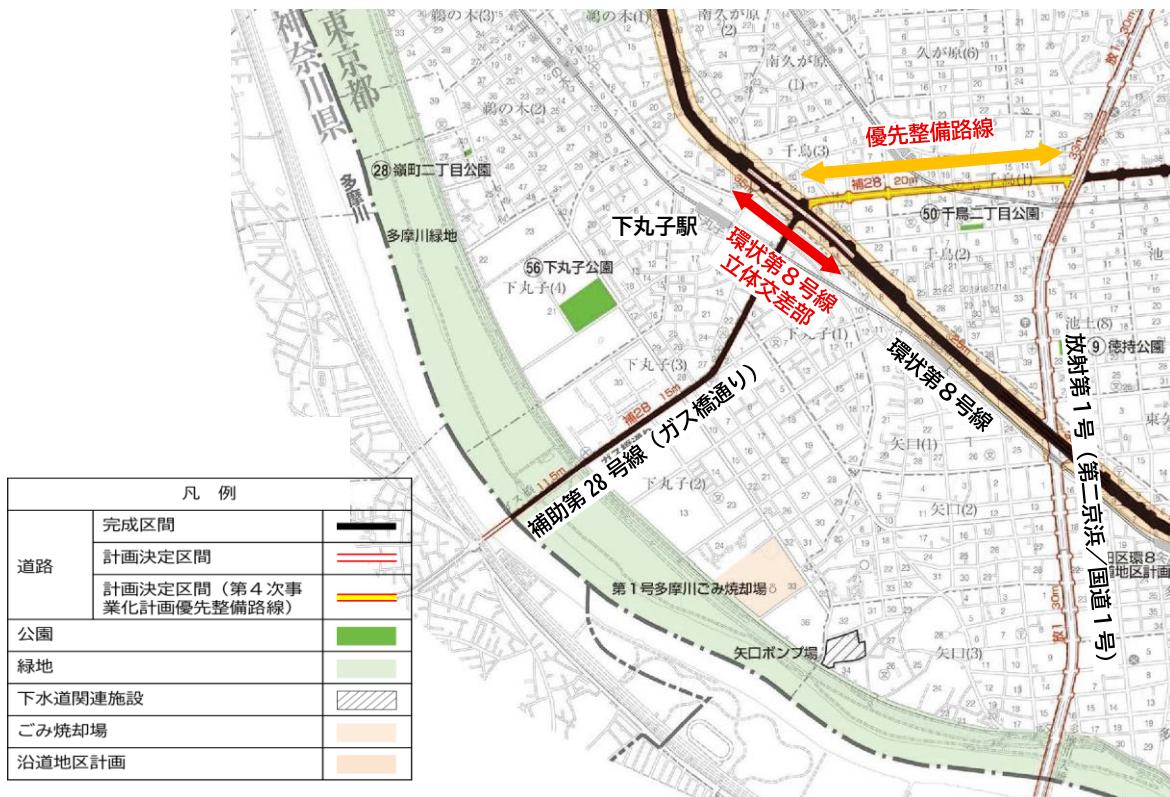
(1) 都市計画（用途地域、都市計画道路など）

当地区的用途地域は下丸子駅周辺の「近隣商業地域」を中心に、駅の東西及び南側は「第一種住居地域」、多摩川方面は駅に近い側から順に「準工業地域」及び「工業地域」が指定されています。また環状第8号線沿道は「準住居地域」が指定されています。

都市計画道路については、「環状第8号線」と「補助第28号線」の2路線が通っています。現在は、環状第8号線の立体交差部分と、補助第28号線の環状第8号線から放射第1号線（第二京浜＝国道1号）の間の区間が未整備となっています。なお、この区間については、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」にて優先整備路線に位置付けられています。



大田区地域地区図 (R7.3作成)

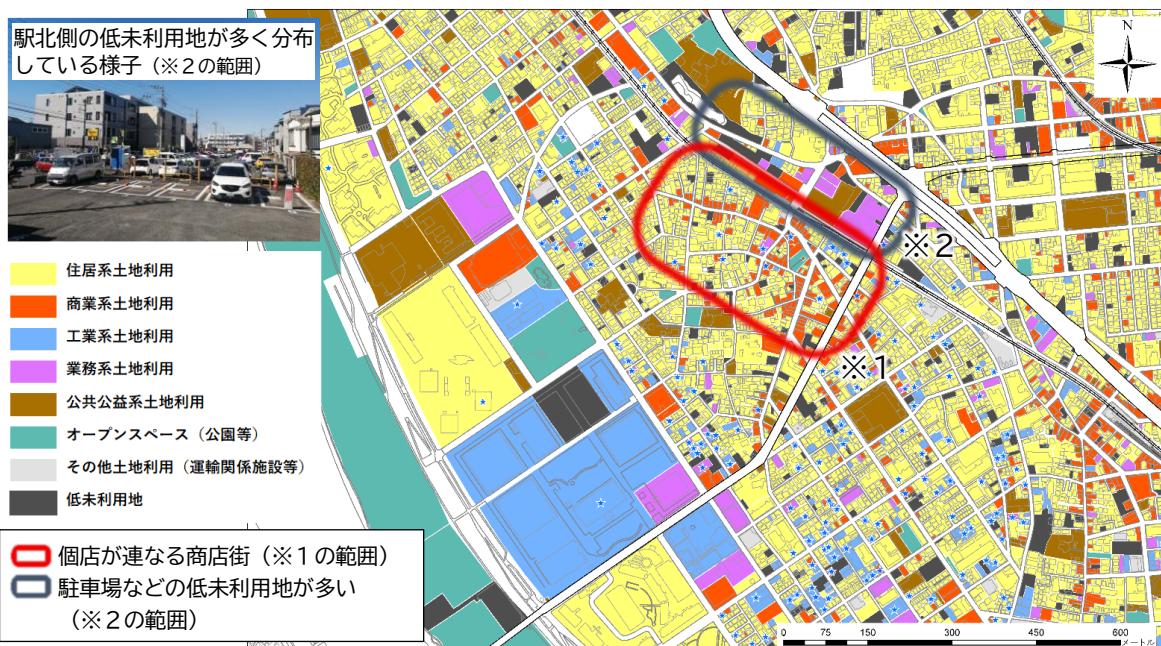


大田区都市計画施設図 (R7.3 作成)

(2) 土地利用

① 土地利用の状況

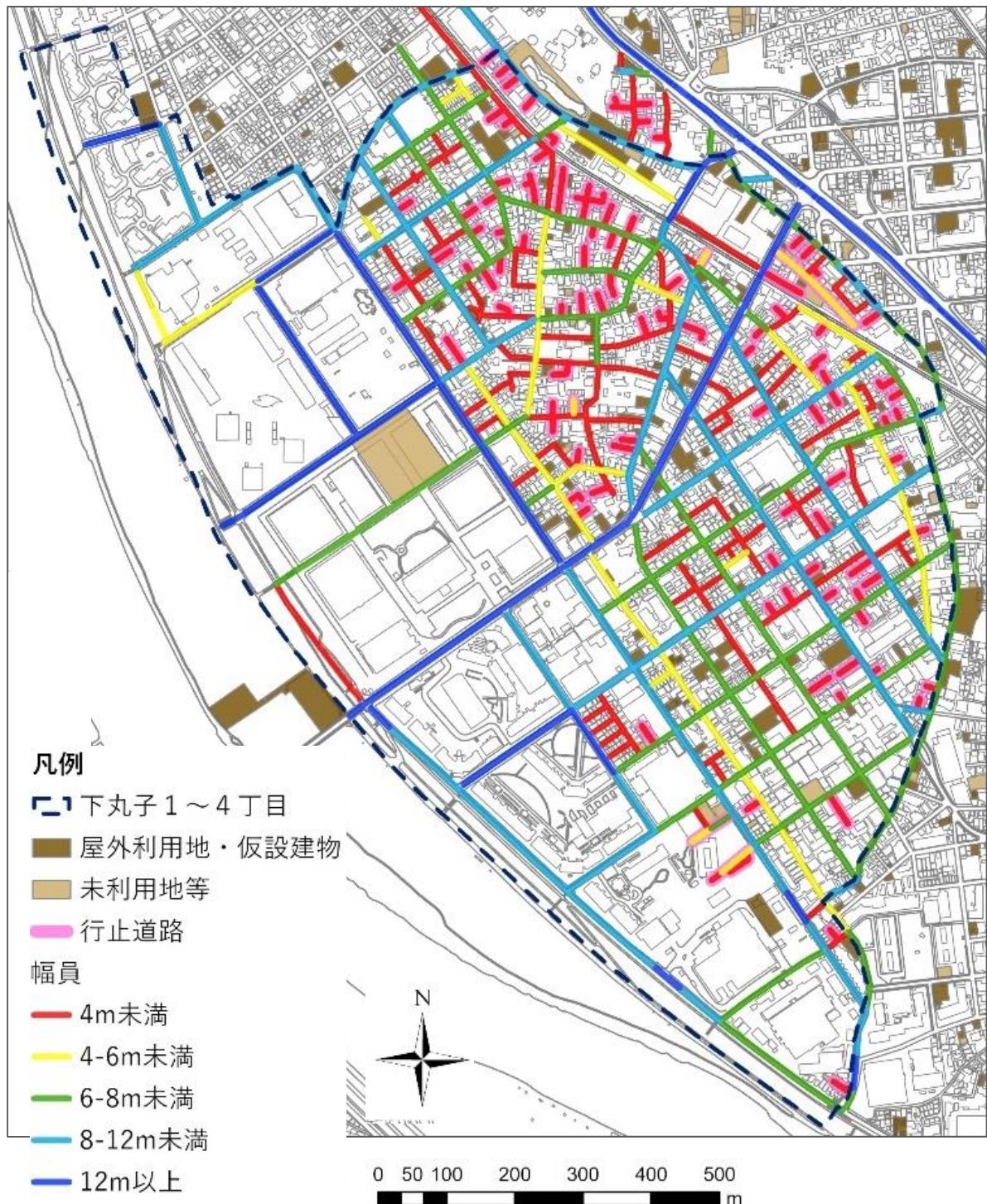
当地区では、多摩川沿いに工場や住工併用住宅が点在し、住居系と産業系の土地利用が混在しています。東急多摩川線を隔てて駅南側には個店が連なる商店街が形成^{※1}されていますが、駅北側には駐車場などの低未利用地が多く分布^{※2}しています。また、駅周辺に公園などのオープンスペースが少ないとことなどが特徴として挙げられます。



土地利用現況 (出典: 令和2年都市計画基礎調査)

②道路基盤の状況

当地区は戦後に耕地整理が行われ、補助第28号線の東側を中心に、幅員6m以上の道路による街区が形成されている一方で、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。



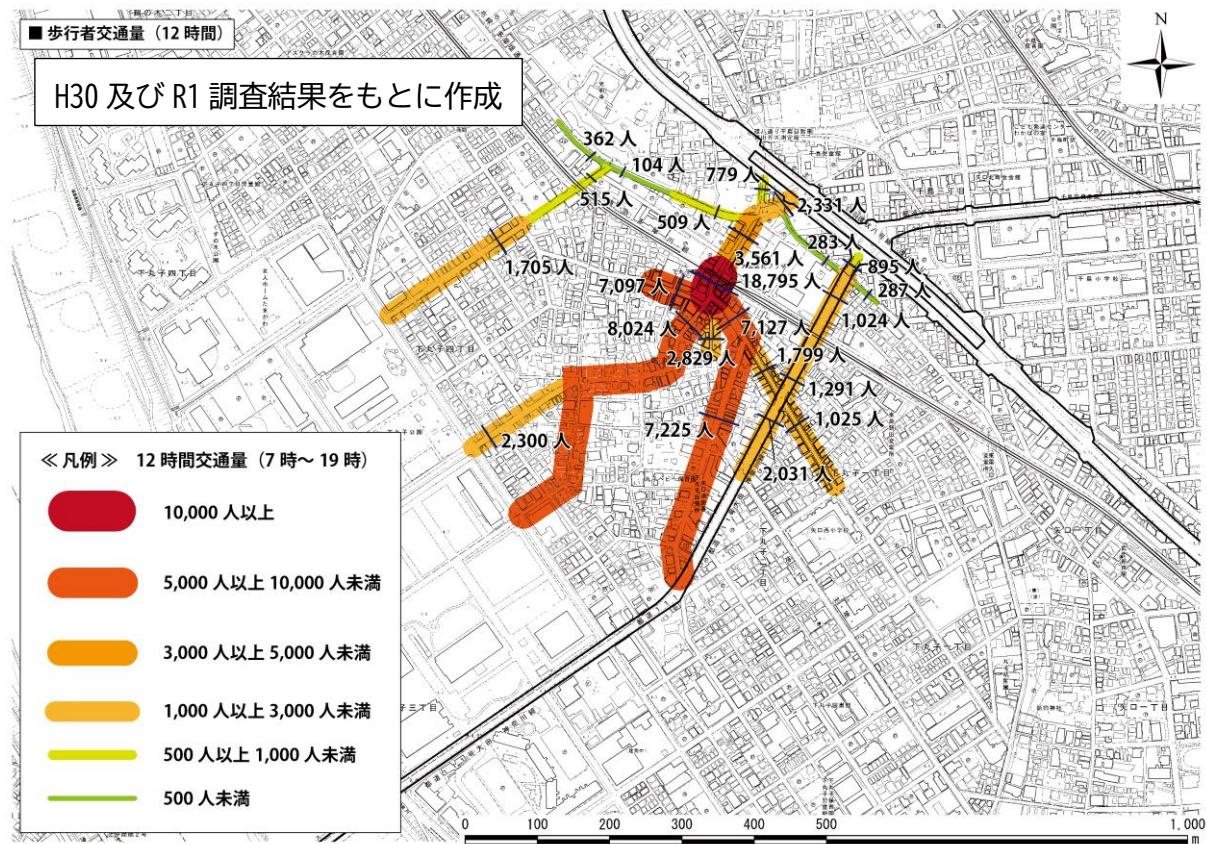
道路幅員の状況（1/2500 地形図を基にした図上計測）

(3) 交通

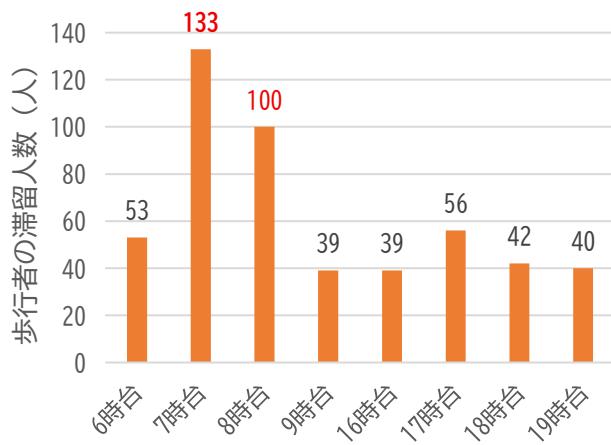
①歩行者

歩行者交通量は、駅の北側よりも南側（多摩川側）が多い傾向となっています。

朝夕の時間帯、駅周辺は地域住民や近隣の企業・工場への通勤者などで混雑しています。特に朝の通勤時間帯は、東急多摩川線の踏切の開閉に伴って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。



下丸子1号踏切の踏切遮断時1回あたりの歩行者滞留人数（各時間台の最大値）



下丸子1号踏切の踏切遮断時1回あたりの歩行者滞留人数の最大値（令和7年度大田区調査）



通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子

②自転車

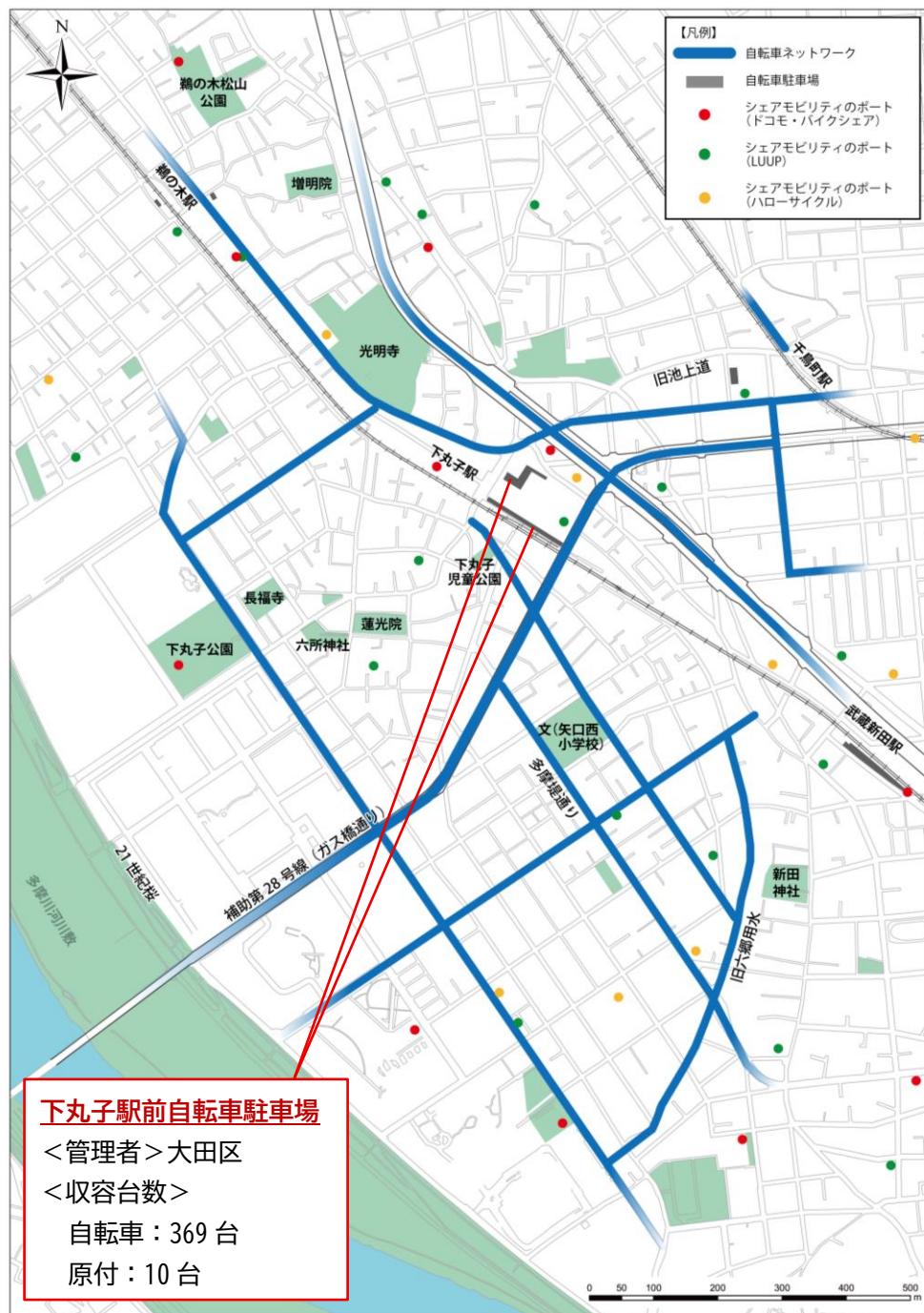
区内では大田区自転車ネットワーク整備実施計画のもと、自転車ネットワークの整備が進められています。

下丸子駅北側には下丸子駅前自転車駐車場があり、自転車369台、原付10台を収容することが可能です。一方で、駅の南側にはまとまった自転車駐車場がなく、商店街に路上駐輪されている状況が見受けられます。

シェアモビリティのポートは当地区内に点在しており、駅アクセスや地区内外の移動などに活用されています。



商店街の路上駐輪の状況

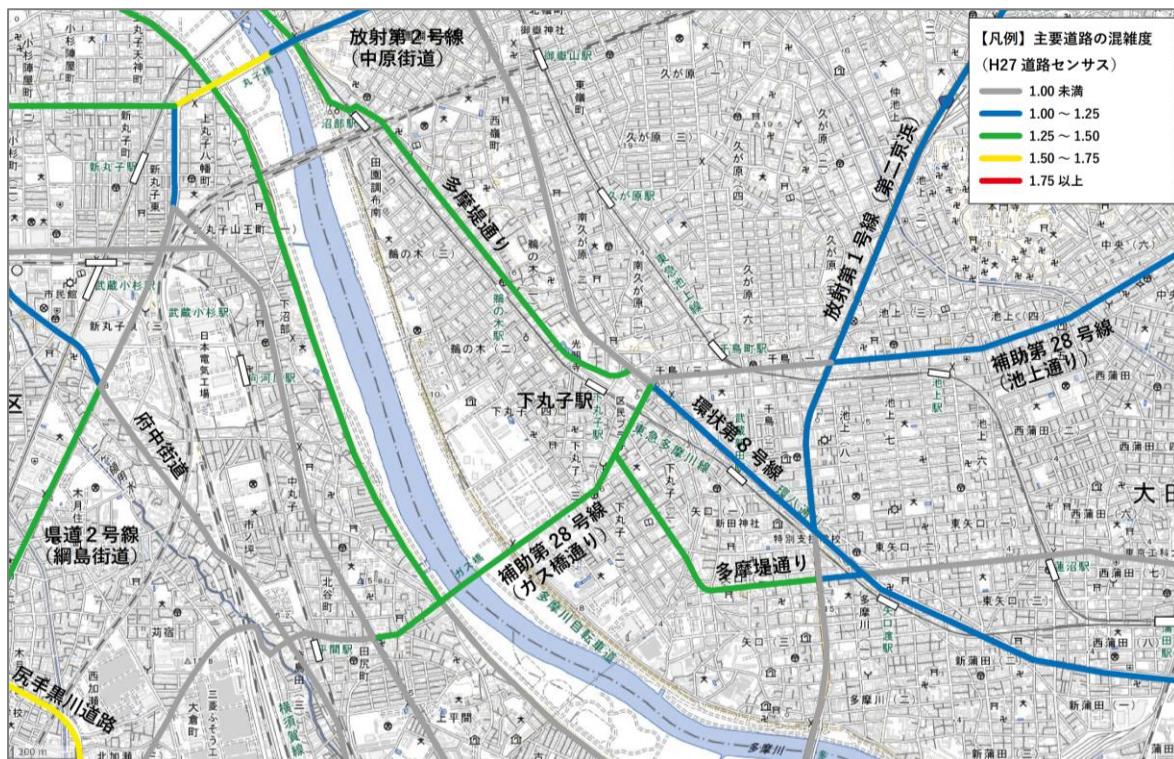


自転車ネットワークと自転車駐車場、シェアモビリティのポートの状況（令和7年8月時点）

③自動車

当地区を横断する多摩堤通りやガス橋通り（補助第28号線）では、東急多摩川線の踏切や環状第8号線との交差点周辺において混雑している状況が見られます。道路の混雑度は、多摩堤通り及びガス橋通りは1.25～1.50、環状第8号線はガス橋通りを起点に世田谷方面は1.00未満、羽田方面は1.25～1.50となっています。

下丸子駅には駅前広場がないため、駅付近の道路上で駅利用者の送迎が行われています。また、駅周辺の商店街を中心に、荷捌きや沿道店舗利用などを目的とした駐停車車両が見受けられます。特に区民プラザ前の道路では、平日で144台の自動車が駐停車した状況が確認されました。

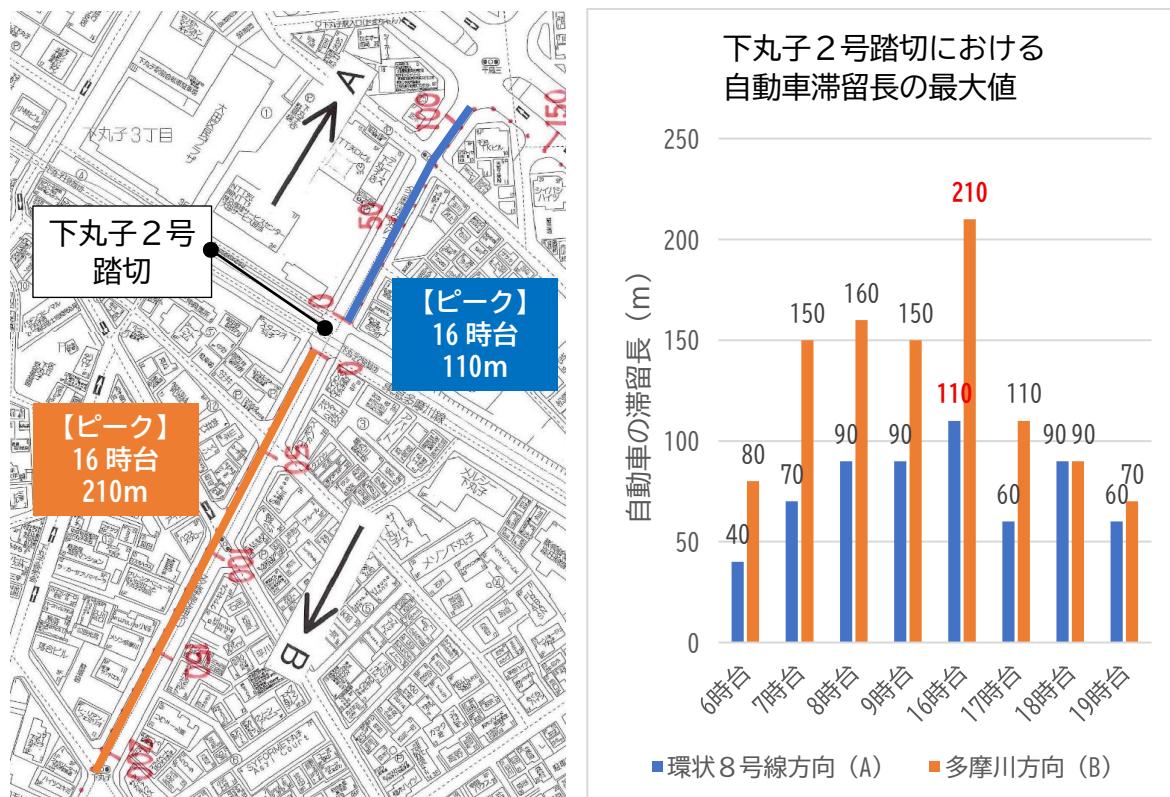


当地区周辺の道路の混雑度（出典：平成 27 年センサス）

混雑度	交通の状況
1.00 未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.50	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時の混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

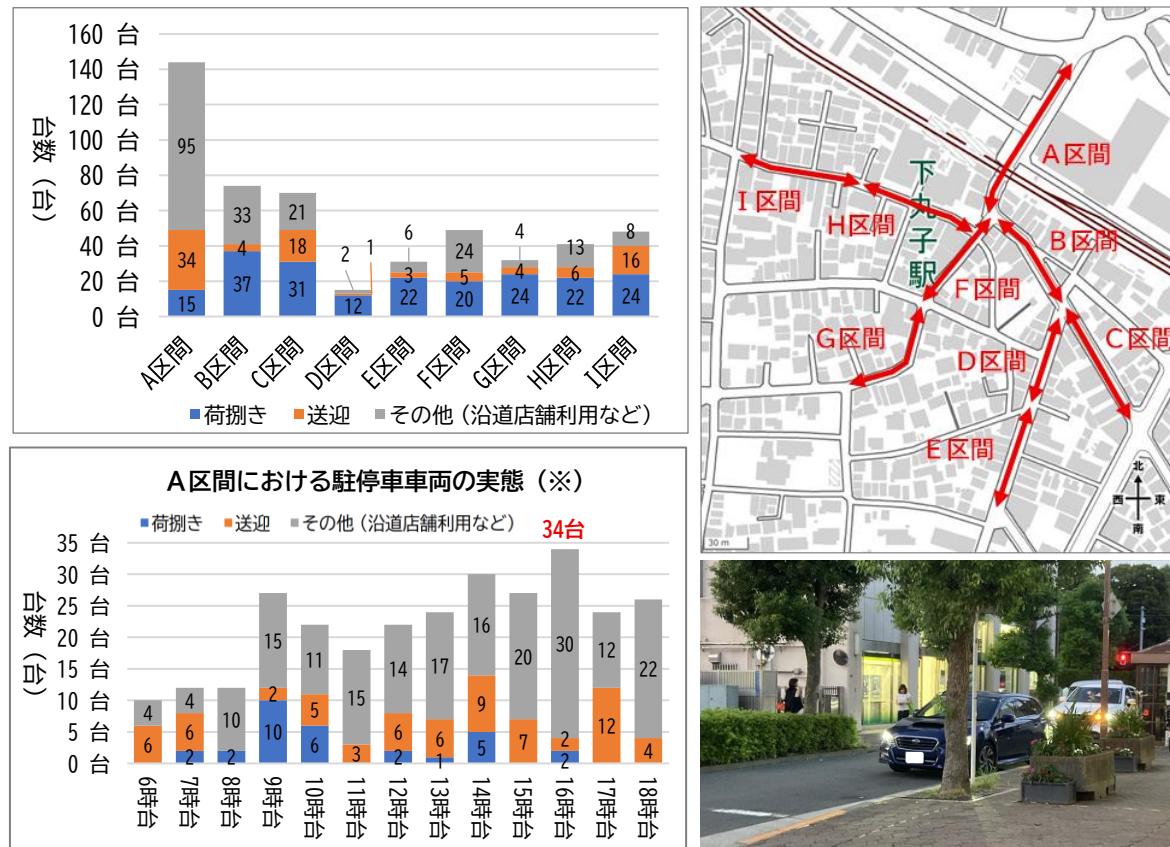
混雑度の解釈（出典：道路の交通容量（社団法人日本道路協会／S59.9 を参考）

<下丸子2号踏切における自動車滞留長（各時間帯の最大値）>



下丸子2号踏切における自動車滞留長（令和7年度大田区調査）

<下丸子駅付近での駐停車車両の実態調査（調査時間：平日 6時～19時）>



④公共交通【鉄道】

<下丸子駅の概況>

下丸子駅の乗降人員は1日当たり3万人を超えており、東急多摩川線では蒲田駅に次いで乗降人員が多い駅となっています。駅利用者のうち95%程度が徒歩や自転車を利用してしています。

項目	概況
駅構造	地上駅・相対式ホーム2面2線
乗降人員 ^{※1}	31,438人（令和6年度） (東急多摩川線では蒲田駅に次いで多い)
運行状況 ^{※1}	平日ピーク時（7・8時台） ：上り下りともに記載時間当たり15本～16本
交通結節機能	駅前広場なし
駅からの交通手段の割合 ^{※2}	徒歩：92.1% 自転車：4.4% 自動車：0.6% 路線バス・コミュニティバス：0.8% 不明：2.1%

※1 東急電鉄Webサイトより

※2 平成30年パーソントリップ調査より

<踏切の概況>

東急多摩川線には多くの踏切が存在し、事故や渋滞の発生、生活道路の分断など、踏切に起因する様々な課題を抱えています。

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（以下、「法指定踏切」という。）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、予定されている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。



(上) 下丸子駅前の朝の時間帯の様子
(下) 踏切の位置図

		状況	備考
鉄道による課題	鉄道	・鉄道により生活動線が分断されている	
	下丸子1号踏切	・踏切周辺の混雑による歩行者安全性の低下	【法指定】 歩行者ボトルネック踏切
	下丸子2号踏切	・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 ・迂回車両の地区内進入による安全性の低下	【法指定】 自動車・歩行者ボトルネック踏切

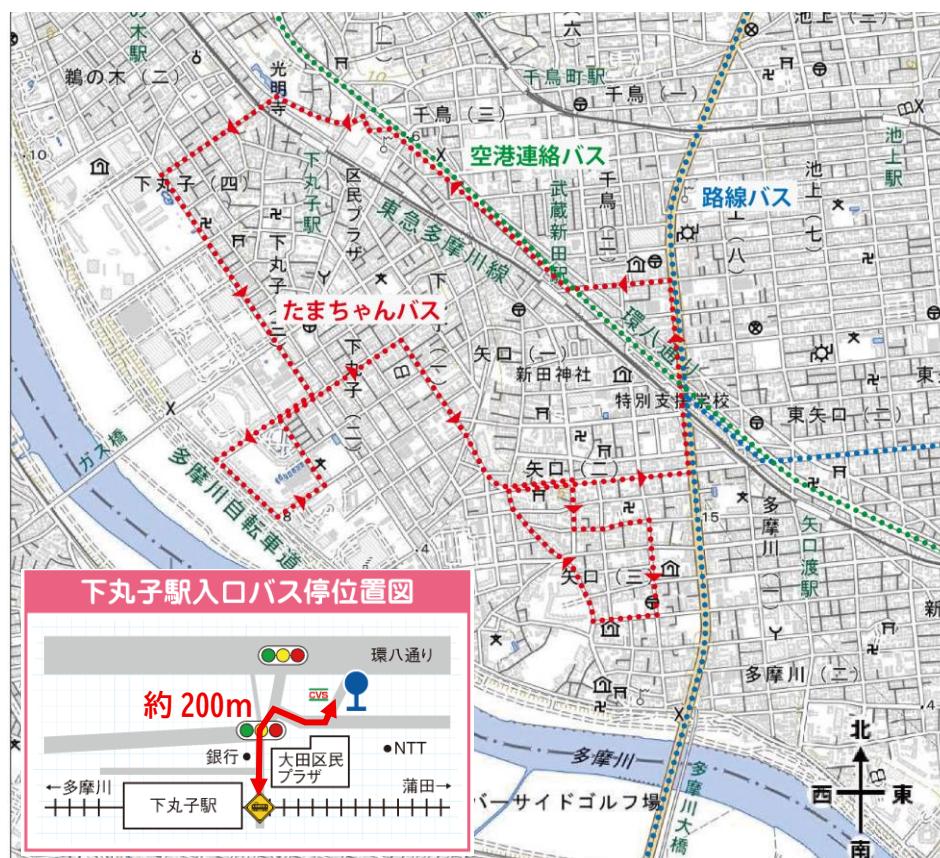
(参考) 下丸子1・2号踏切の法指定踏切の指定状況

踏切	指定状況
下丸子 1号踏切	<p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日あたりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの <p><参考>R3.9時点の踏切自動車交通遮断量：7,384台・時、踏切歩行者等交通遮断量：170,819人・時、合計：178,203人・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p>
下丸子 2号踏切	<p>【自動車ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万以上のもの <p><参考>R3.9時点の踏切自動車交通遮断量：55,998台・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p> <p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日あたりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの <p><参考>R3.9時点の踏切自動車交通遮断量：55,998台・時、踏切歩行者等交通遮断量：22,140人・時、合計：78,138人・時（国土交通省踏切道安全通行カルテ）</p>

⑤公共交通【バス】

当地区はコミュニティバス（たまちゃんバス）が運行しています。コミュニティバスは下丸子・矢口・千鳥にまたがるエリアを1時間に1本～2本の頻度で、左周り（反時計回り）の一方通行で運行しています。

コミュニティバスの「下丸子駅入口」バス停は、駅前や周辺に停留所を設けることが困難なため、駅から約200m離れた位置にあり、駅での乗り継ぎが不便な状況です。



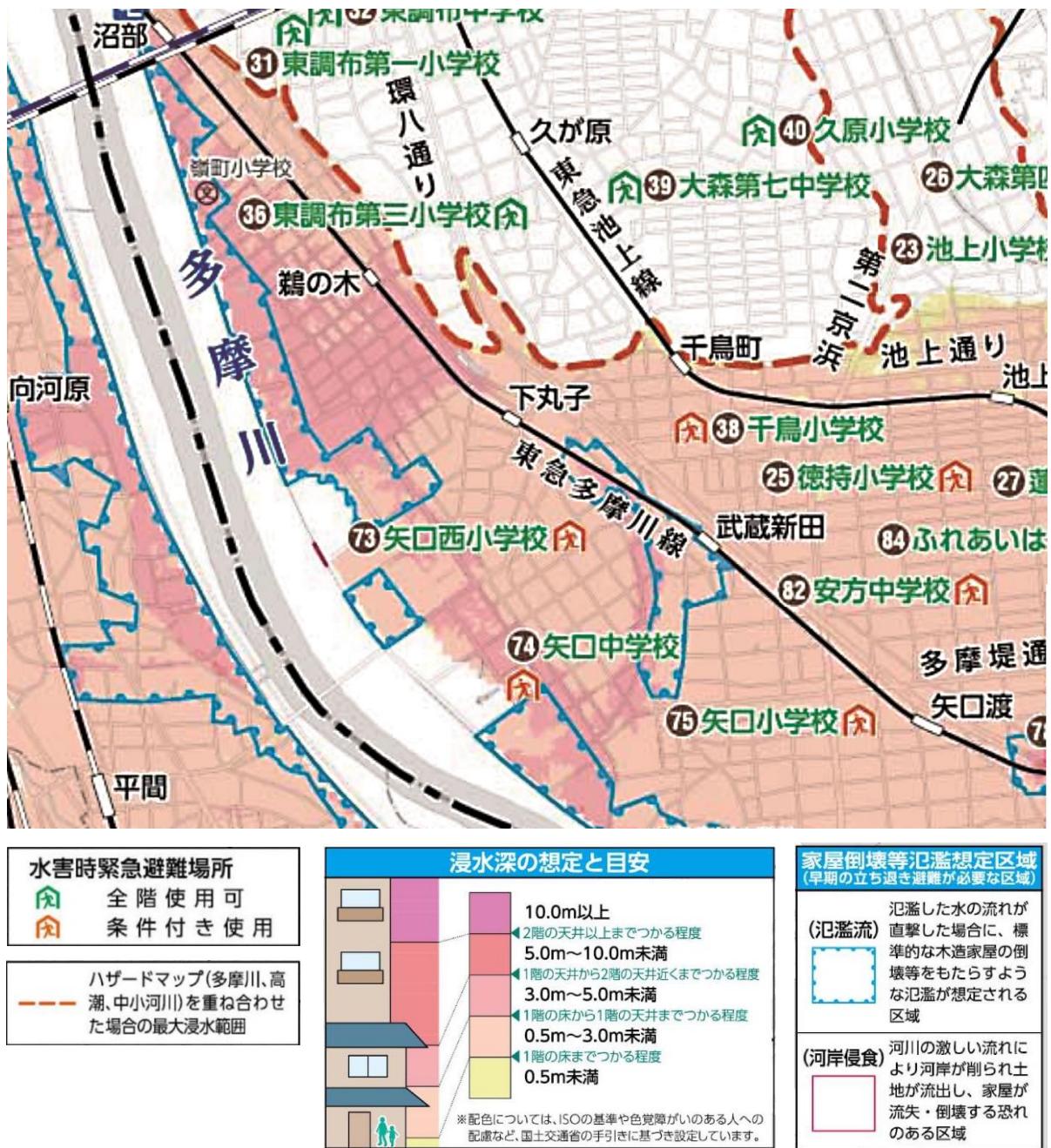
下丸子駅周辺のバス路線図（出典：東急バス、大田区）

(4) 安全・安心

①風水害

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、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（水防法に基づく多摩川ハザードマップ（最大浸水深））

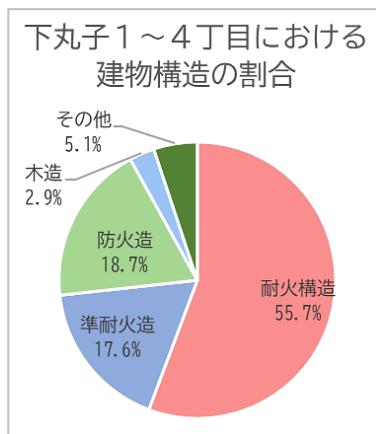
②火災・地震

当地区には、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための緊急輸送道路として、環状第8号線（第1次）、補助第28号線（第2次）が指定されています。

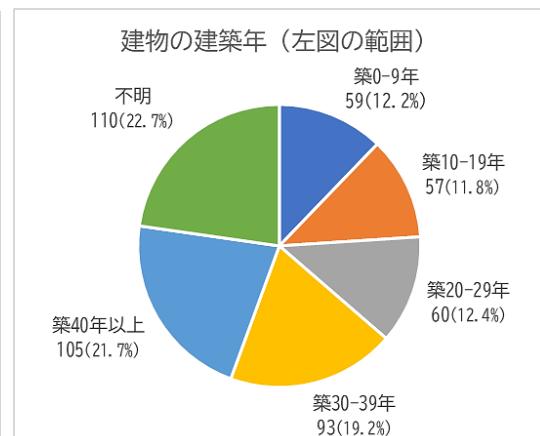
また補助第28号線は、震災時に避難場所である多摩川河川敷へ安全に避難するための道路（避難道路）として指定されています。

当地区の建物構造を見ると、耐火構造及び準耐火造を合わせると7割強を占めており、延焼などに強い建物が多く分布しています。

駅周辺の建築年を見ると、1990年代以前（築30-39年～築40年以上）に建築された建物が約4割を占めています。都市基盤整備方針の目標年次である2040年代には、これらの建築物の多くが築50年を超え、更新期を迎えることが予測されます。



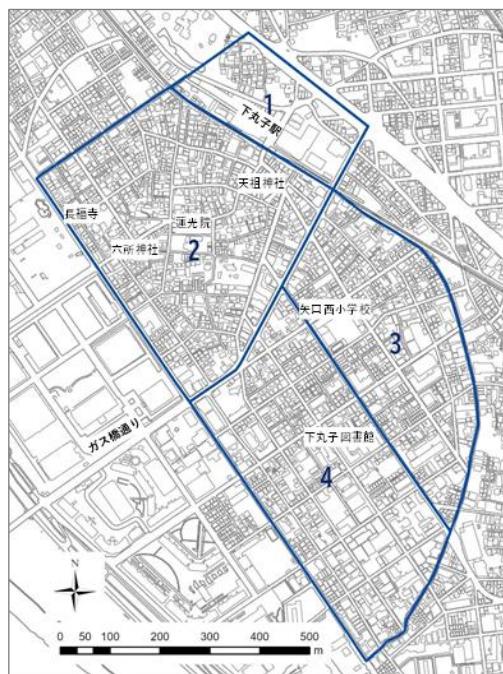
建物の構造
(出典：令和3年都市計画基礎調査)



左図の範囲における建物の建築年

地震や火災による危険性を「延焼危険度」から検証しました。検証の範囲は右図に示すとおり道路や地形的特徴によって区分けされた4つのエリアを対象としています。

検証の結果は次頁のとおりです。

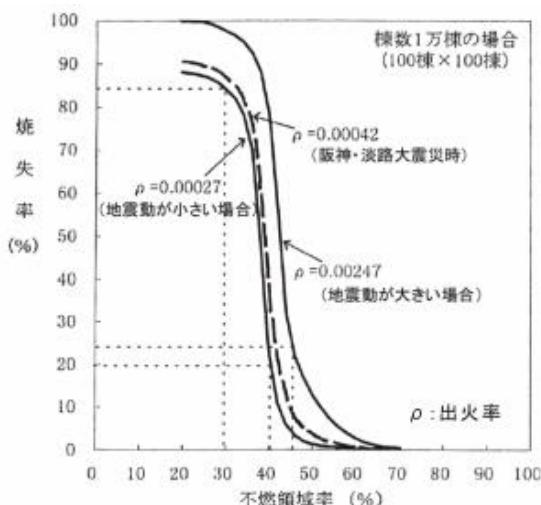


危険性検証の対象エリア

<延焼危険度の検証>

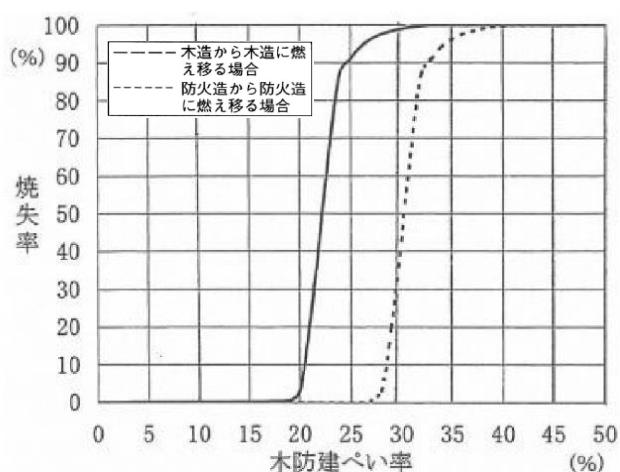
不燃領域率について、エリア2, 3はどちらも60%台と、焼失率がほぼ0%となる70%に近い数値のため、70%を超えているエリア1, 4とともに延焼の危険性は小さいと判断できます。また、木防建ぺい率についてはいずれのエリアも20%以下で、延焼の危険性は小さいと判断できます。

	不燃領域率	木防建ぺい率
エリア1	77.3%	9.6%
エリア2	62.1%	16.1%
エリア3	67.1%	14.8%
エリア4	73.8%	10.5%



概ね40%以上の水準に達すると焼失率は急激に低下し、70%以上に達すると焼失率はほぼ0%となる

不燃領域率と焼失率の関係性
(出典:震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き)



概ね20%以下の水準に達するとほぼ焼失しない市街地と判断できる

木防建ぺい率と焼失率の関係性
(出典:建設省建築研究所資料を基に作成)

第3章 下丸子駅周辺地区の将来都市構造と都市基盤整備

1. 計画における下丸子駅周辺地区の将来都市構造

(1) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

下丸子駅周辺は「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など、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。

また、地域別方針では「多摩川沿い地域」に含まれ、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ことができます。

上記の実現に向け、以下の都市基盤整備に関わる方針が示されています。

大田区都市計画マスタープランにおける下丸子駅周辺の都市基盤に関する方針

【将来都市構造】

○生活拠点

- ・生活関連施設の集積を進めるなど、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・活性化を行っていく。

【地域別方針／多摩川沿い地域の都市づくり方針】

○個性が光る生活拠点の都市づくり

- ・新空港線や踏切除却などの鉄道事業の進展に併せた基盤整備による産業ビジネス機能や生活支援機能の集約化を図るとともに、ものづくりの資源を活かした生活拠点の形成を目指す。

○拠点交通網をはじめとした交通環境の整備

- ・補助第28号線の拡幅整備や、環状第8号線と補助第28号線の立体交差化、東急多摩川線の立体化による踏切の除却、駅周辺の基盤施設整備により交通渋滞の解消や駅へのアクセス利便性の向上を図る。

○拠点交通網を支える公共交通等の利便性向上

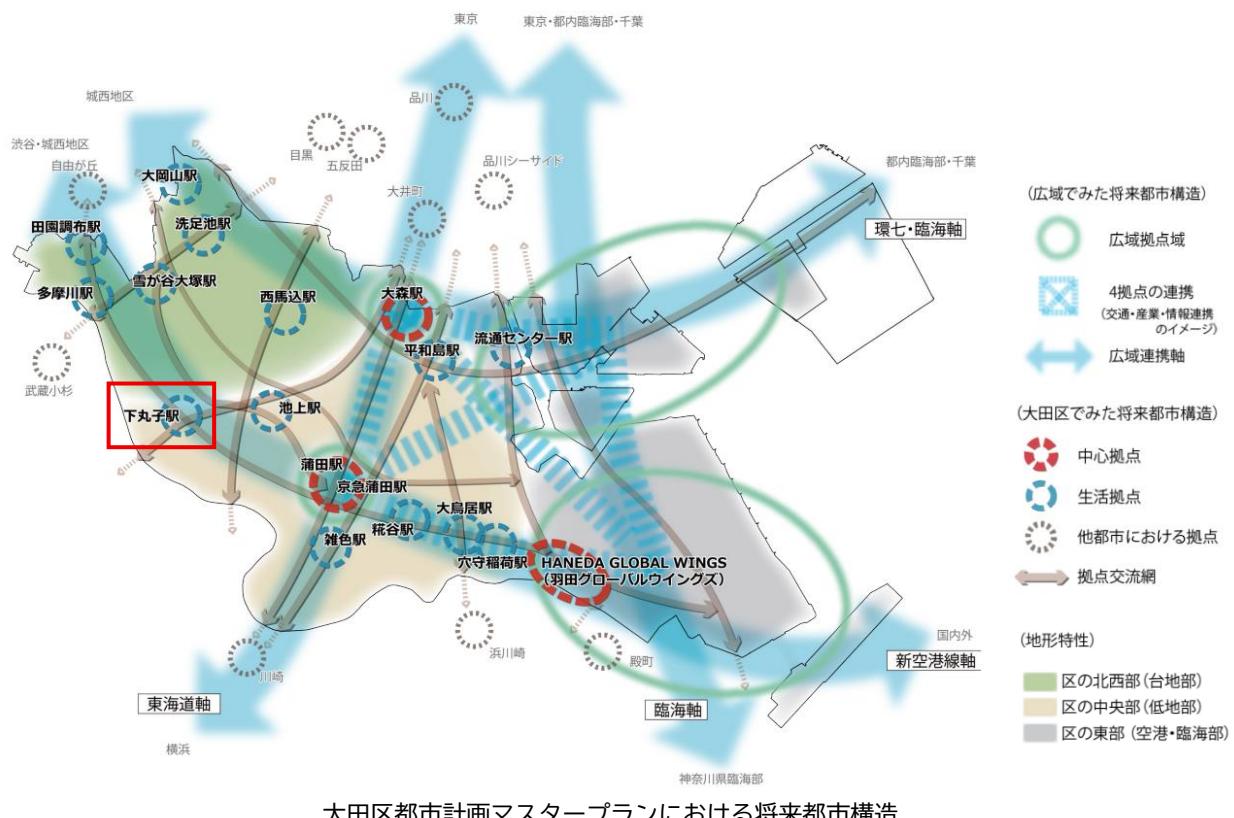
- ・駅前広場の整備などにより、バスへの接続性の向上など、公共交通の利便性向上と交通結節機能を強化し、誰もが安全で快適に往来する、にぎわいとゆとりのある都市空間の形成を図る。

○風水害・土砂災害に強い市街地の形成

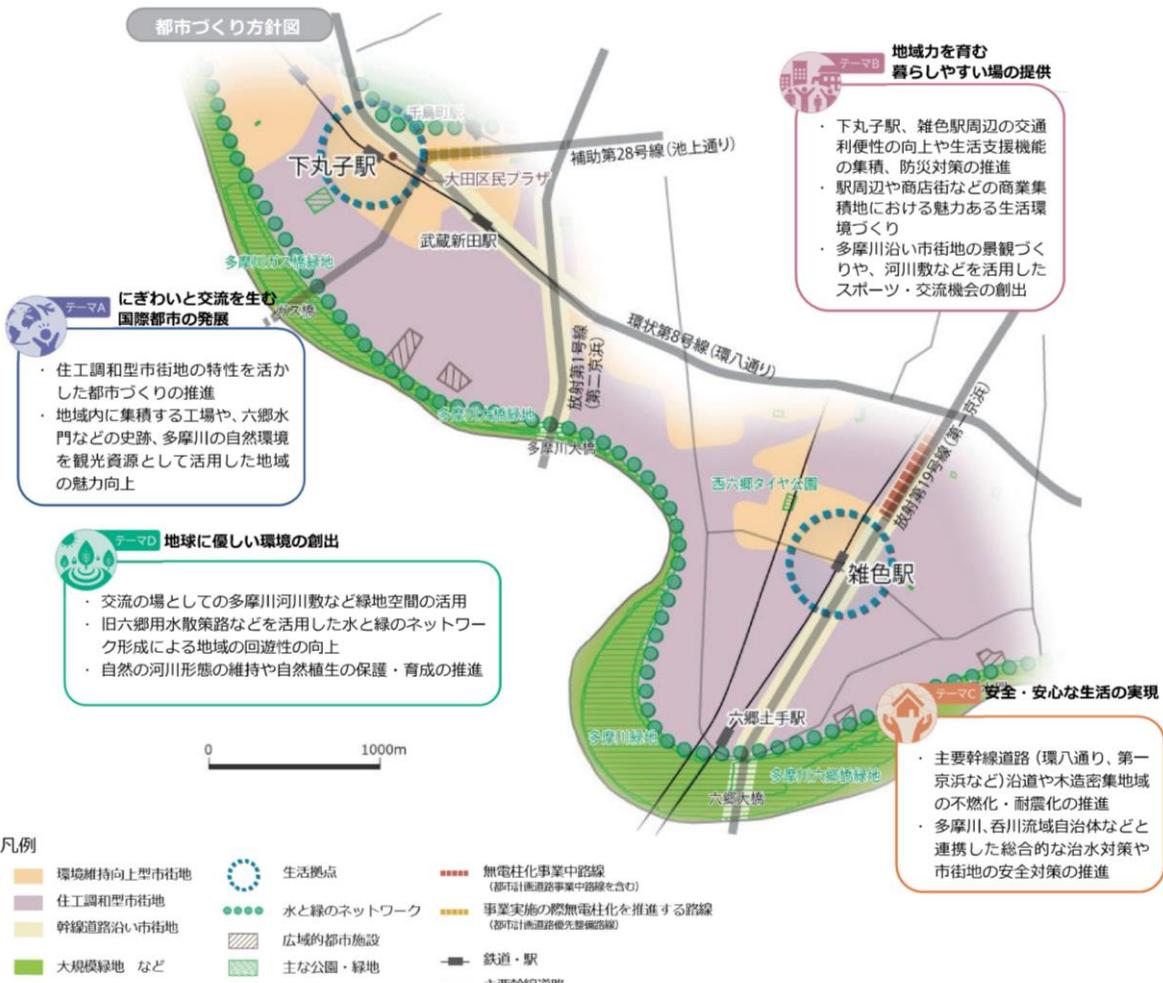
- ・水害に強いまちを目指して、総合的な治水対策を推進する。

○水と緑のネットワークの整備

- ・まちのシンボルとなっている多摩川の河川敷や公園とレクリエーション施設などが一体となった水と緑のネットワークを形成し、地域の回遊性を高める。



大田区都市計画マスタープランにおける将来都市構造



大田区都市計画マスタープランにおける多摩川沿い地域の都市づくり方針図

(2) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想（令和5年3月策定）

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」を設定しました。また、これら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、将来都市構造図を整理しました。

■まちづくりコンセプトと目指すまちの姿

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】

- 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・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち

■まちづくりコンセプトの実現に向けた取組方針

【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
ア 立体化による一体的な回遊性向上 イ 人中心の街路ネットワークの創出 ウ 駅まち一体空間の実現 エ 地域のモビリティ（移動のしやすさ） の向上	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 イ 魅力のある商店街づくり ウ チャレンジスペースの創出 エ ものづくりと多様な主体の交流
【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
ア 生活を豊かにする機能の創出 イ 地域らしい文化交流の場づくり ウ みずとみどりを活かしたまちづくり エ 防災・減災による安全・安心のまち づくり	ア 共創のためのエリアプラットフォーム の構築 イ マッチングによる連携のきっかけ づくり ウ 実証実験・検証を通じた目標の実現 エ 情報発信の強化

■下丸子駅周辺地区の将来都市構造図（概念図）

<3つのゾーン>

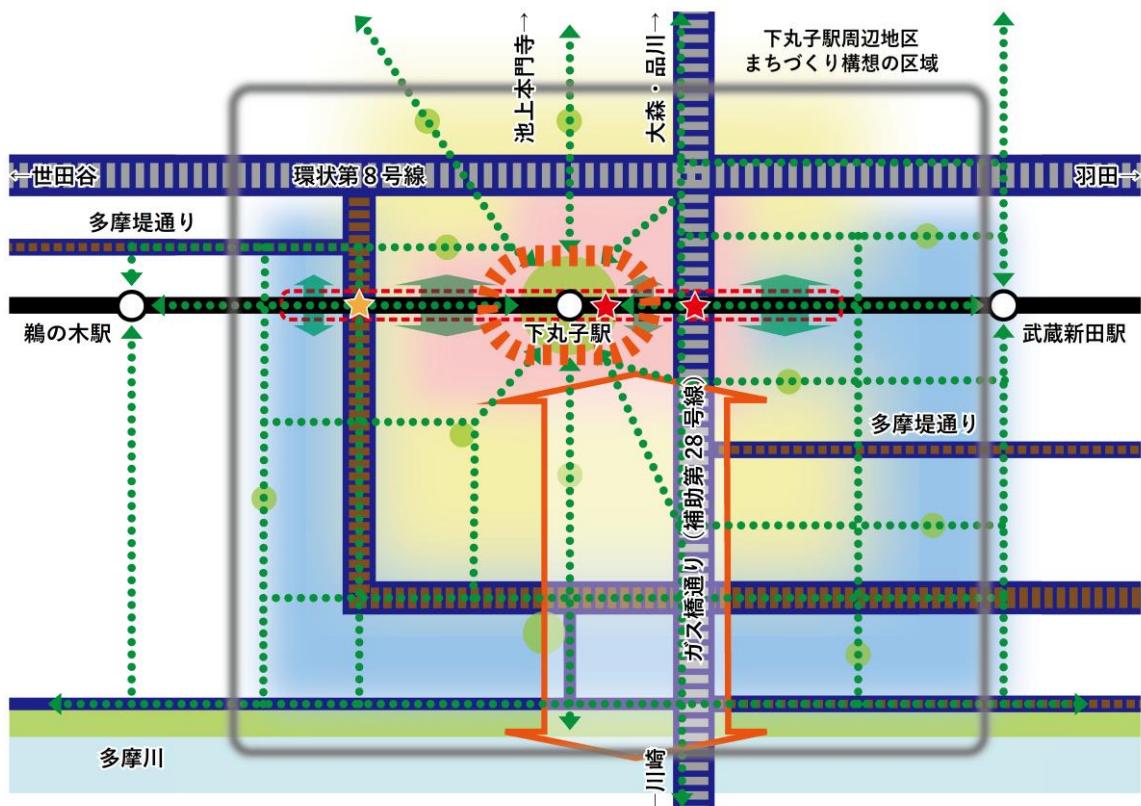
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『生活交流ゾーン』
- 生活交流ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

<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）

※下図は概念図であり、整備等が決定したものではありません



■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）		

■将来都市構造図を構成する都市基盤の役割（凡例の詳細）

都市基盤	役割など
【機能】	
拠点機能の集積 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道とその他の交通手段をつなぐ交通結節点 ・ 地域住民の日常生活を支え、生活の質を高める機能の集積 ・ 来訪者をもてなし、自由に過ごすことができる機能の集積
広場・公園・河川敷 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民が集い・憩える空間 ・ 地域のイベントなどの地域コミュニティの空間 ・ スポーツができ、子ども達の遊び場となる空間
【ネットワーク／鉄道関係】	
東急多摩川線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多摩川に沿って運行する鉄道路線 ・ 新たに整備される新空港線第一期整備区間と接続する公共交通軸
鉄道の連続立体交差化検討範囲 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法指定踏切の解消を目的とした鉄道の連続立体交差化の検討範囲
対策が必要な法指定踏切 ★ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な対策により課題解消が求められる踏切（下丸子1号・2号踏切）
法指定踏切 (対策済み) ★ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、既に対策を実施した踏切（鶴の木3号踏切※）
【ネットワーク／歩行者ネットワーク】	
駅と多摩川を結ぶアクセスルート 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下丸子の地域資源のひとつである多摩川へ、より分かりやすく、歩きたくなるアクセスルート
歩行者ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者が安全・安心して歩くことができる歩行者優先のネットワーク
鉄道南北回遊ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の連続立体交差化と併せて、鉄道南北を横断する歩行者通路を確保し、鉄道南北の回遊性を高めるネットワーク
【ネットワーク／自転車ネットワーク】	
自転車ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内外を自転車で安全に通行できる自転車ネットワーク
【ネットワーク／自動車ネットワーク】	
幹線道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市間を移動する広域交通を円滑に処理する道路
補助幹線道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区で発生する自動車交通を幹線道路へ円滑に処理し、生活道路への通過交通の進入を抑制する道路

(3) 下丸子駅周辺地区グランドデザイン（令和8年3月策定）

まちづくり構想で掲げる当地区の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グランドデザインにおいて、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。取組の体系は以下のとおりです。

都市基盤整備方針では、目指すまちの姿である「①居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまち」「③豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち」のうち、都市基盤整備に関する取組について整理しています。

取組の体系

【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

【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

【都市基盤整備方針】

：都市基盤整備方針で検討する取組

■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
エ. ものづくりと多様な 主体の交流				①工場の魅力発信と交流促進					行事
				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

2. 下丸子駅周辺地区に求められる都市基盤整備

ここでは、まちづくり構想における将来都市構造を構成する「3つのゾーン」と「4つのネットワーク」の観点から整理します。整理にあたり、以下に示す基盤整備が行われることを前提とします。

■当地区に求められる都市基盤整備の内容を検討する上での前提条件

- ・補助第28号線（環状第8号線～国道1号間／第4次優先整備路線）の整備
- ・環状第8号線の立体交差化の整備
- ・新空港線第一期整備区間の開通
- ・法指定踏切（下丸子1号踏切、下丸子2号踏切）の解消

（1）3つのゾーン

将来都市構造図で示されるゾーンは、当地区の土地利用の状況などから、駅周辺で商業・業務施設や文化施設などの都市機能が集積している「駅前拠点ゾーン」、昔ながらの住宅市街地が形成されている「生活交流ゾーン」、町工場や大規模な企業などと住宅が共存している「住工共生ゾーン」の3つに分けられます。

ここでは、当地区のまちづくりコンセプト（目指すまちの姿）の実現に向け、3つのゾーンの地域特性を踏まえ、まちづくり構想を参考に、当地区に求められる都市基盤を再整理しました。

①駅前拠点ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【駅前拠点ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
a 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	・①-ア-① ・①-ア-③ ・①-ア-④ ・①-ウ-② ・②-イ-②
b 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	・①-ウ-① ・①-エ-①
c 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	・①-ウ-① ・①-ウ-②
d 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	・③-エ-① ・③-エ-②

②生活交流ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【生活交流ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
e 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	・①-イ-① ・①-イ-② ・①-イ-③ ・②-イ-②
f 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	・①-エ-① ・①-エ-② ・①-エ-③
g 公共空間や公開空地などを活用し、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	・①-イ-③ ・③-イ-④ ・③-エ-③

③住工共生ゾーンにおいて求められる都市基盤整備

【住工共生ゾーン】求められる都市基盤整備	グランドデザインの施策との対応
h 歩行者中心の街区への自動車の進入を抑制する	・①-イ-① ・①-イ-②
i 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	・①-エ-① ・①-エ-② ・①-エ-③
j 公共空間や公開空地などを活用し、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	・①-イ-③ ・③-イ-④ ・③-エ-③

(2) 4つのネットワーク

当地区の交通ネットワークは4つの交通モード（歩行者、自転車、自動車、鉄道）によって構成されています。まちづくり構想及びグランドデザインにおける取組などを参考に、それぞれの交通モードにおけるネットワークの考え方を以下に整理しました。

※交通モード「鉄道」は、「歩行者・自転車・自動車」との関係が大きいことから、それぞれのモードに含めて表現しています。

■各モードにおいて求められる都市基盤（ネットワークの考え方）と、グランドデザインの施策との対応

モード	求められる都市基盤 (ネットワークの考え方)	グランドデザイン の施策との対応
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	・①-ア-① ①-ア-③ ・①-ア-④ ①-ウ-②
	B 自動車の進入抑制	・①-イ-① ①-イ-②
	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	・①-イ-① ①-イ-② ・①-イ-③ ②-イ-②
	D 学校周辺の交通安全対策の強化	・③-エ-④
	E 歩行者環境の充実	・①-イ-① ①-イ-② ・②-イ-②
	F 地域資源を巡る回遊ネットワークの形成	・①-イ-① ①-イ-② ・①-イ-③ ③-ウ-①
自転車 ・鉄道	G 自転車の安全な走行空間の確保	・①-イ-① ①-イ-②
	H 自転車駐車場の適正配置	・①-エ-①
	I 交通の拠点（モビリティ・ハブ）の確保	・①-ウ-① ①-エ-① ・①-エ-② ①-エ-③
自動車 ・鉄道	B 自動車の進入抑制	・①-イ-① ①-イ-②
	J 交通処理の円滑化	・①-ア-① ①-ア-② ・①-イ-①
	K 地域の交通需要に対応した交通結節点の確保	・①-ウ-①
	L 次世代モビリティに対応した道路空間の確保	・①-イ-① ①-エ-② ・①-エ-③

①歩行者ネットワーク（鉄道含む）の考え方

※考え方及び駅の位置は決定したものではありません



※考え方及び駅の位置は
決定したものではありません

②自転車ネットワーク（鉄道含む）の考え方



③自動車ネットワーク（鉄道含む）の考え方

※考え方及び駅の位置は決定したものではありません

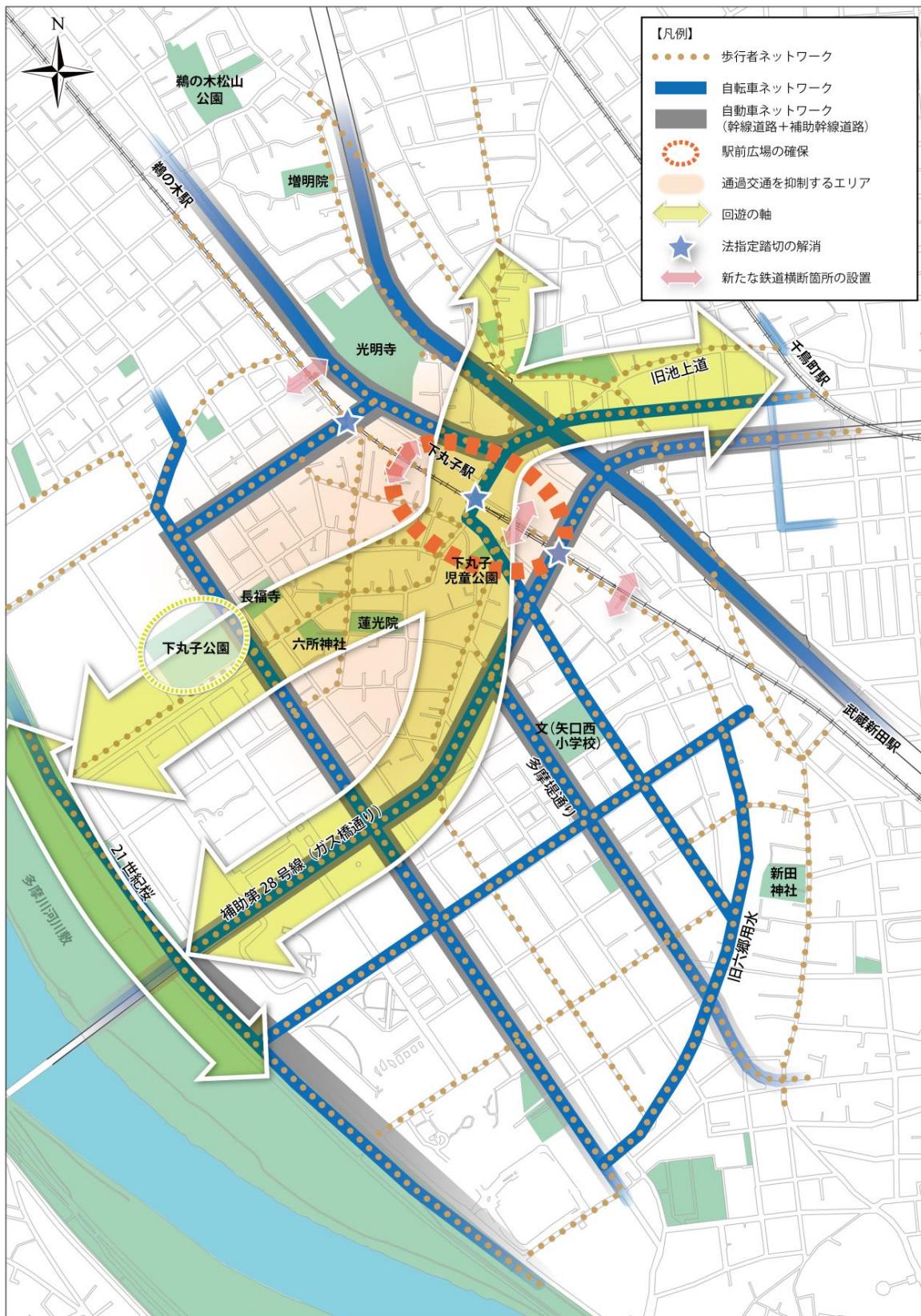


④将来交通ネットワークの考え方

①歩行者、②自転車、③自動車のネットワーク（鉄道含む）の考え方から、当地区が目指す将来ネットワークの考え方を以下に整理しました。

■下丸子駅周辺地区の将来交通ネットワーク図

※考え方及び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、当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、具体的な取組を整理しました。

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・企業とともにつくり・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】 歩行者／自転車／自動車／鉄道	

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

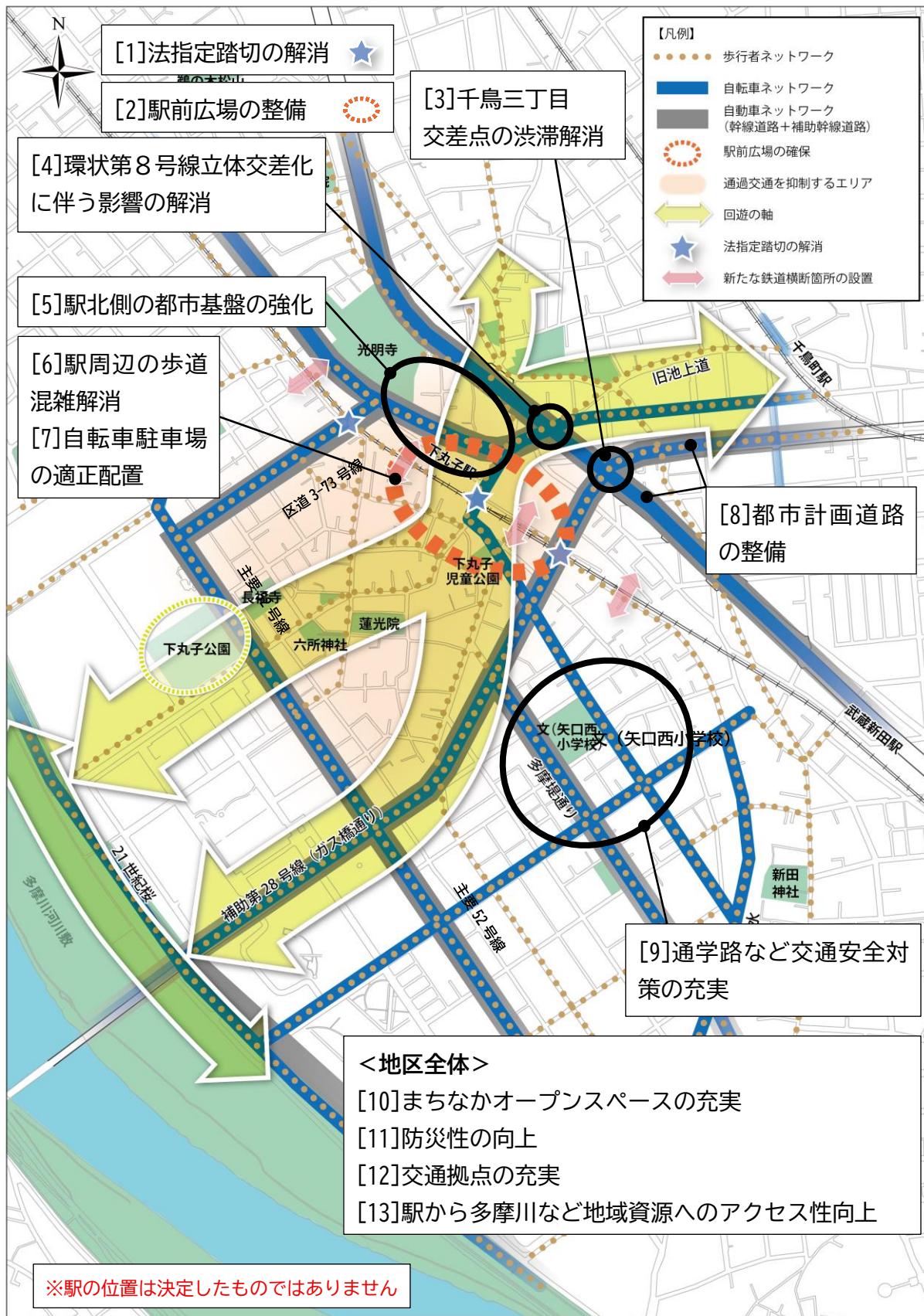
第4章 下丸子駅周辺地区の都市基盤整備方針

【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

方針番号	対応すべき事項	求められる都市基盤整備	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	グランドデザインの施策との対応
				イ	口	ハ		
方針[1]	法指定踏切の解消	駅前 a 歩行A 自動J 自転G	⇒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
方針[2]	駅前広場の整備	駅前 b c 歩行C 自動H I 自転K	⇒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
方針[3]	千鳥三丁目交差点の渋滞解消	自動J	⇒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
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	⇒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
方針[5]	駅北側の都市基盤の強化	駅前 a	⇒駅前広場や道路の整備と合わせ、駅前のポテンシャルを活かした土地利用を図ります。	○	○		■▶	・①-ウ-②
方針[6]	駅周辺の歩道混雑解消	駅前 a 歩行B E 自転G	⇒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保します。 ⇒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。 ⇒歩行者や自転車を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
方針[7]	自転車駐車場の適正配置	駅前 b 生活f 自転H	⇒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
方針[8]	都市計画道路の整備	自動J	⇒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
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	⇒地区内道路の交通状況を踏まえ、危険個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
方針[10]	まちなかオープンスペースの充実	生活g 住工j	⇒民間と連携しながら、まちなかの空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 ・②-イ-② ・③-イ-④
方針[11]	防災性の向上	駅前d 生活g 住工j 歩行A	⇒方針2に基づく駅前広場整備に加え、周辺街区で建物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
方針[12]	交通拠点の充実	生活f 住工i 自転I 自転L	⇒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
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	⇒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

■下丸子駅周辺地区的将来交通ネットワーク図（P. 29）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。

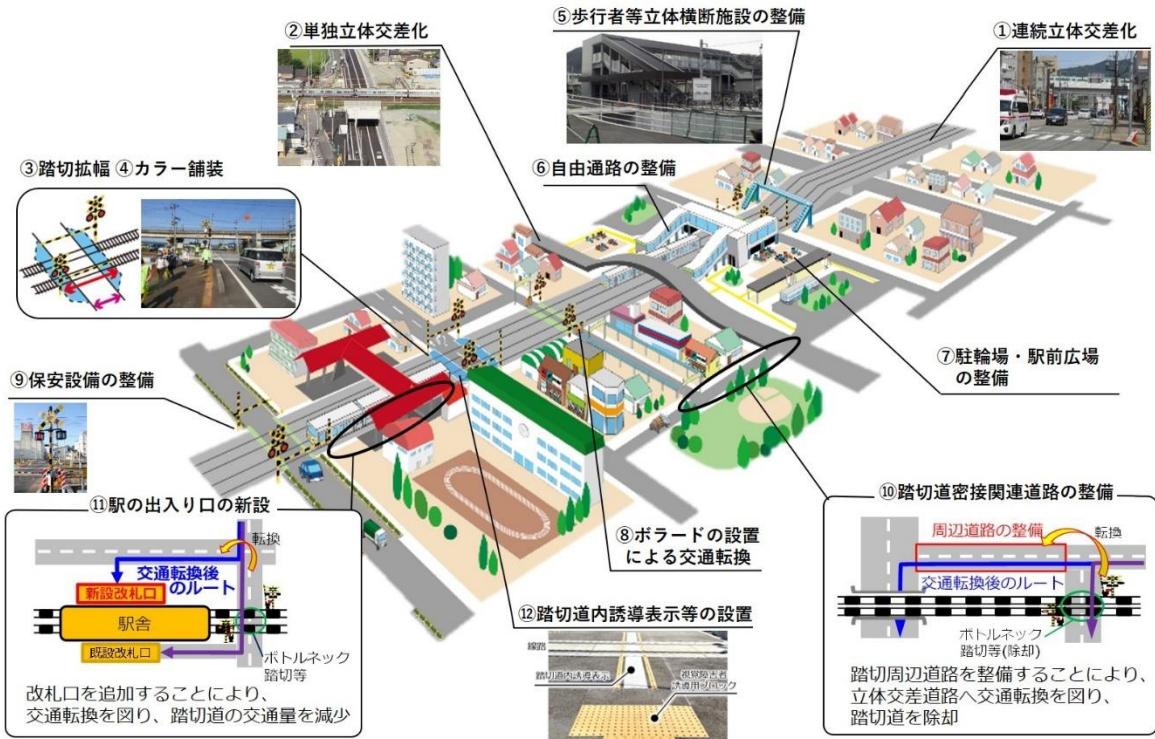
※下記の内容は、将来的な整備の方向性に関する区の考え方を示したものであり、整備が決定したものではありません。今後、整備内容の詳細化や取組に向け、地域の皆さまへのご理解に努めるとともに、関係機関と調整を進めていきます。

1 法指定踏切の解消

取組 内容	<ul style="list-style-type: none">・踏切道対策手法としては、踏切が除却され、歩行者等など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号踏切と鶴の木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

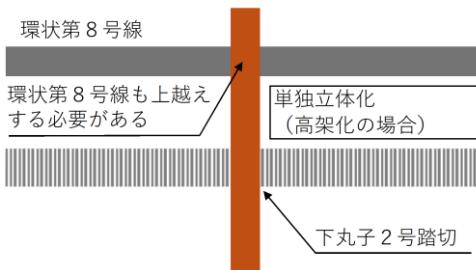
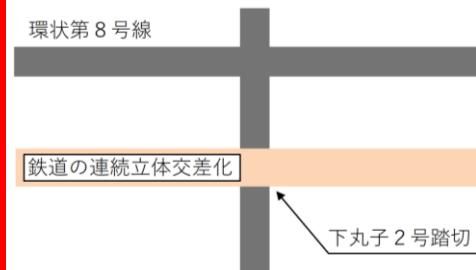
国では踏切解消の手法として以下の手法が示されています。当地区の地域特性を考慮した手法の比較検討により、「①連続立体交差化」と「②単独立体交差化」が効果的な手法と考えます。



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	・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举に除却する	○	・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		
⑤歩行者等立体横断施設の整備	・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	▲	・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	・駅構内に自由通路を整備し、踏切道を行く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	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保安施設の整備 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	▲	・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繋がらない

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理由から、「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単独立体化（道路）	②鉄道の連続立体交差化
対策イメージ	 <p>環状第8号線 環状第8号線も上越えする必要がある 単独立体化（高架化の場合） 下丸子2号踏切</p>	 <p>環状第8号線 鉄道の連続立体交差化 下丸子2号踏切</p>
踏切問題に対する対応	<ul style="list-style-type: none"> ○: 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○: 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	<ul style="list-style-type: none"> ×: 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▲: 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		<ul style="list-style-type: none"> ○: 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号踏切と鵜の木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。

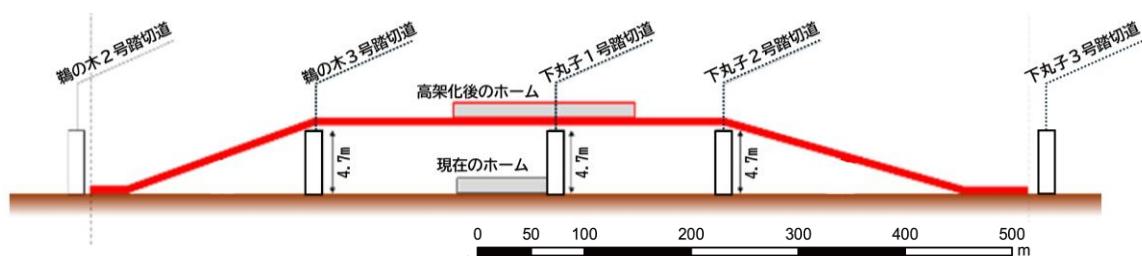
■鉄道の連続立体交差化区間



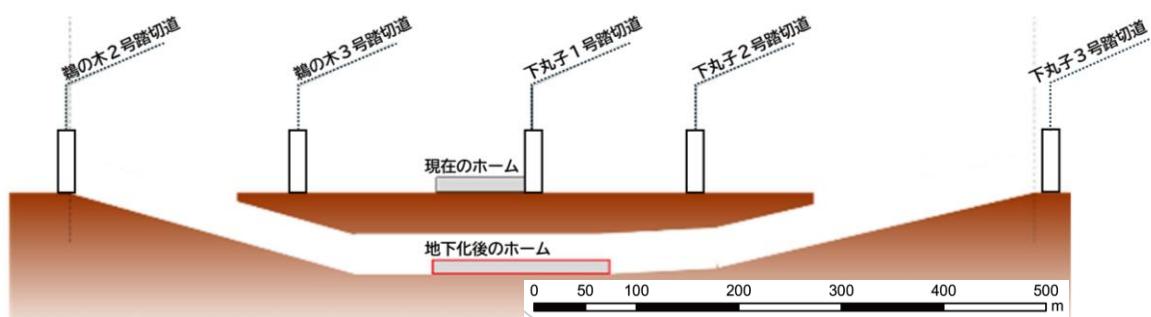
■鉄道の連続立体交差化縦断図（イメージ）

<高架化の場合>

※駅の位置は決定したものではありません



<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る、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3,900m²（駅前広場計画指針より） 【配置】駅前に配置し、周辺道路とアクセスさせる</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併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

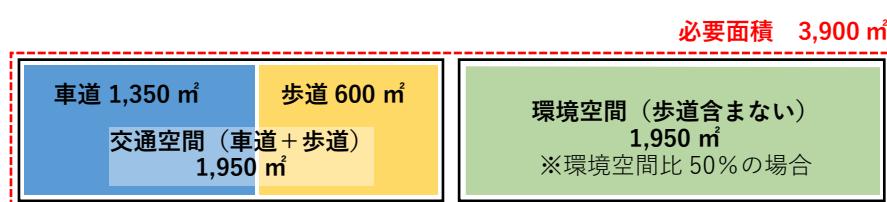
① 駅前広場の規模

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「3,900m²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、併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、地域との連携により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

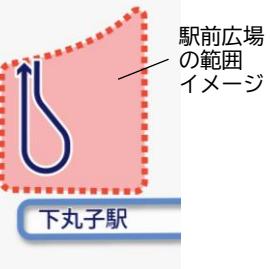
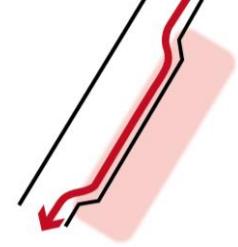


※交通処理上必要な最低限の「歩道」は交通結節点のために必要な空間として捉え環境空間に含めない考え方

「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、駅南側に自動車が進入す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：ベイ型
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 	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーを配置 	<ul style="list-style-type: none"> ベイ型を配置 
都市基盤の課題へ対応	<p>○交通結節点を駅出入口付近に確保できる</p> <p>△駅出入口から少し離れる</p>	<p>○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</p>	<p>○交通結節点を駅出入口付近に確保できる</p> <p>△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</p>
交通処理の観点	<p>多摩堤通りに接続</p> <p>○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</p> <p>△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</p> <p>○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</p>	<p>補助第28号線に接続</p> <p>△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</p>	<p>多摩堤通りに接続</p> <p>△車両が南側へ通過する動線となり、車両と歩行者などとの錯綜が懸念される</p> <p>△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</p> <p>△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</p>
評価	○	○	▲

■駅前広場の配置検討の条件

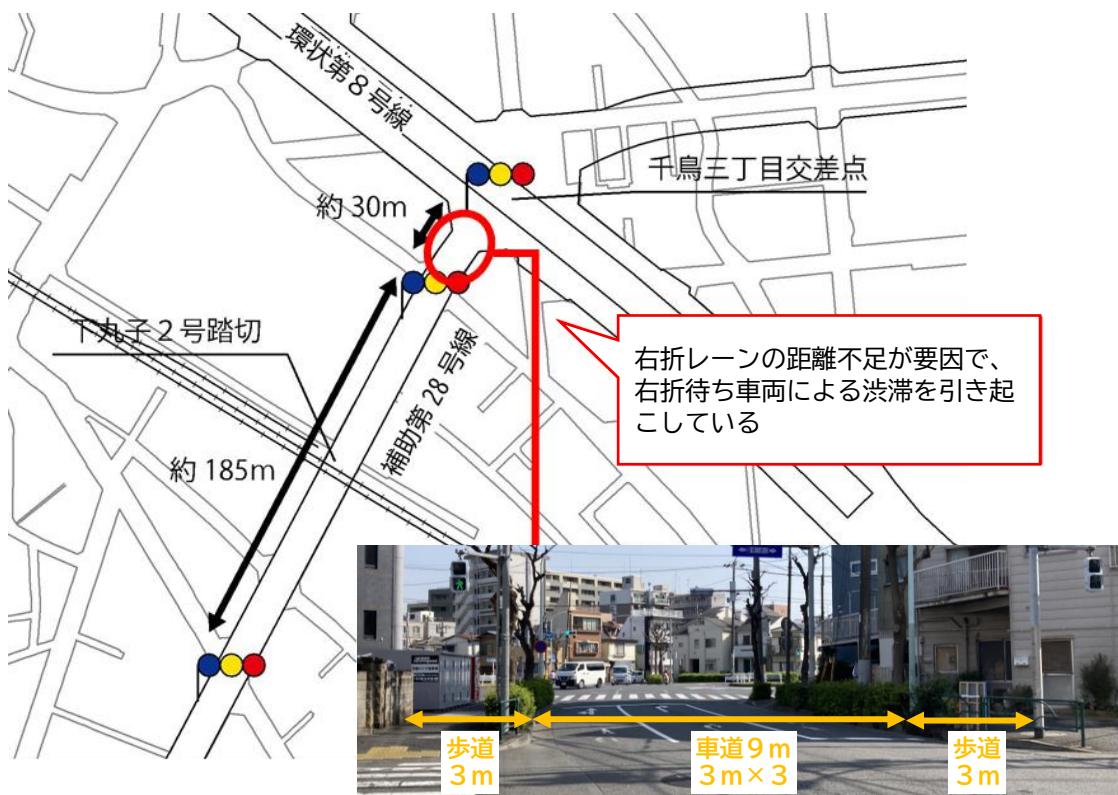
バス路線	○バス路線はコミュニティバスの運行を考慮する。 ※新空港線の開通を契機として、路線バスの運行の可能性があることから、バスバースを設ける場合は路線バスに対応した配置とする（補助第28号線を通る路線バスを想定）。
駅の改札	○現在の位置を基本とする（下丸子1号踏切付近）。
駅前広場の配置	○なるべく駅に近い位置に配置する（鉄道とのアクセス強化）。 ○ <u>歩行者交通量が駅南側で多いことから、歩行者と車両の動線ができるだけ重ならないよう、駅北側への配置を前提とする。</u>
その他	○今後想定されるモビリティの変化に柔軟に対応できる空間を確保する。 ⇒ <u>自動運転や新たに出てくるモビ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

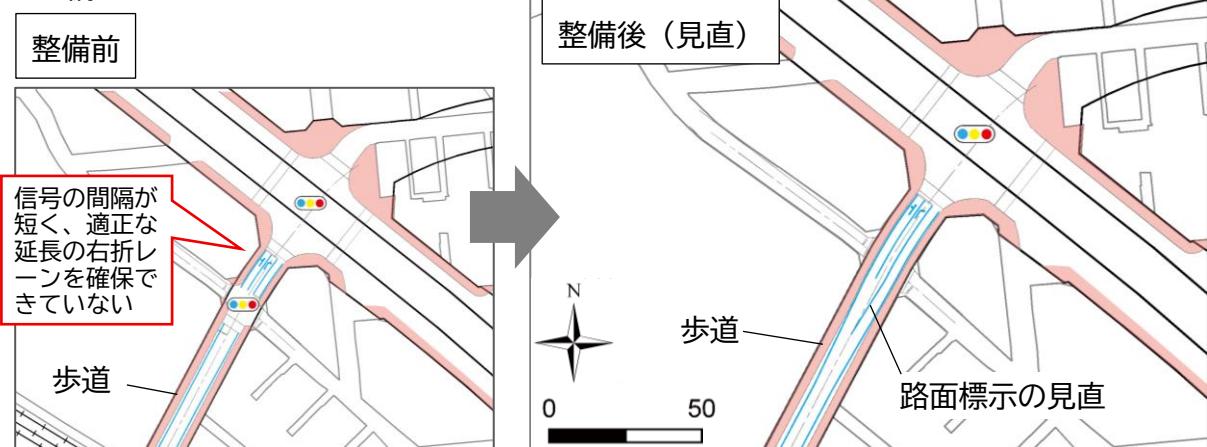
取組内容

⇒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。
⇒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。
⇒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。

- ・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する検討結果を踏まえ、その組み合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。

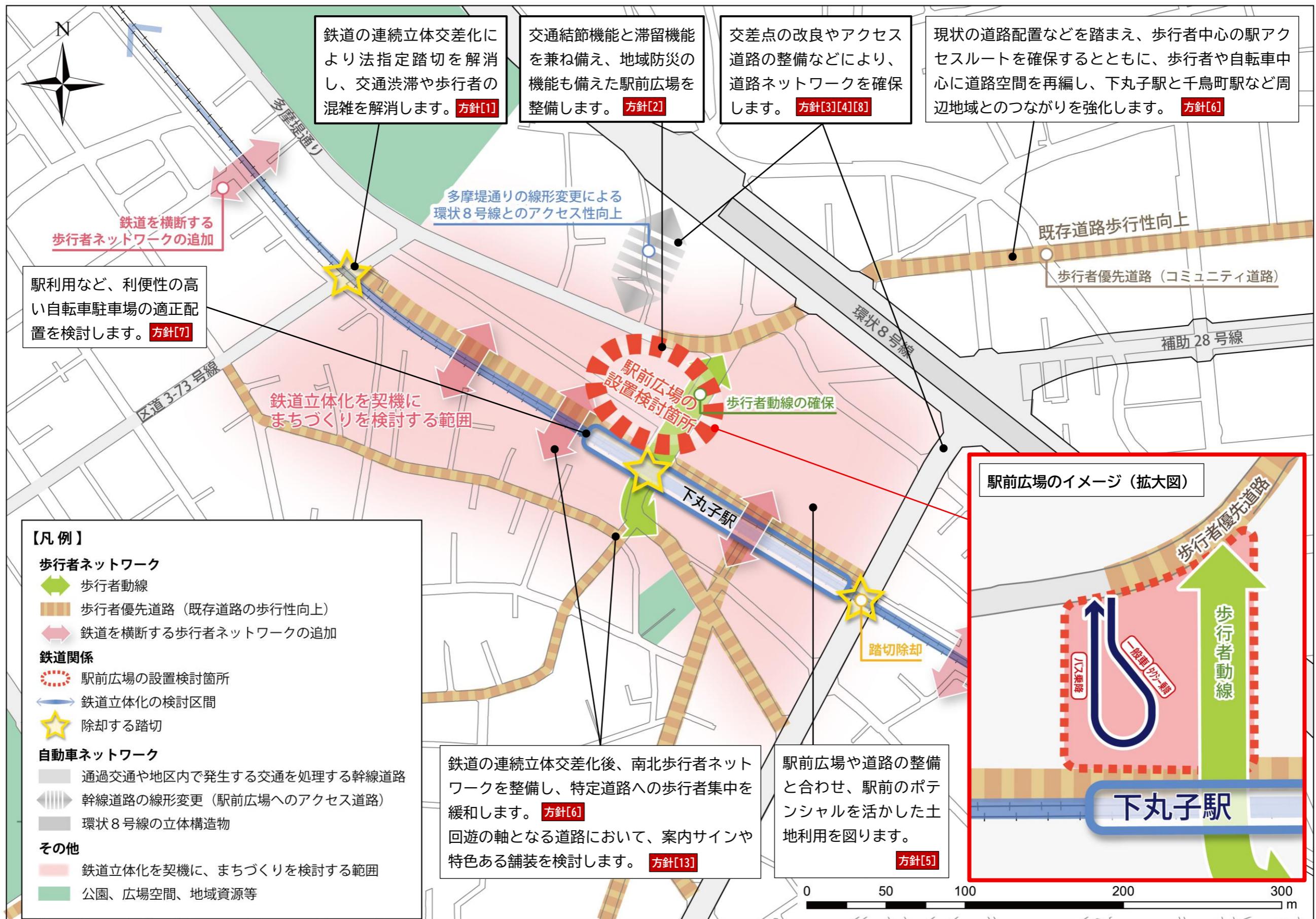
この将来イメージは現時点でのものであり、整備が決定されたものではありません。

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

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います。

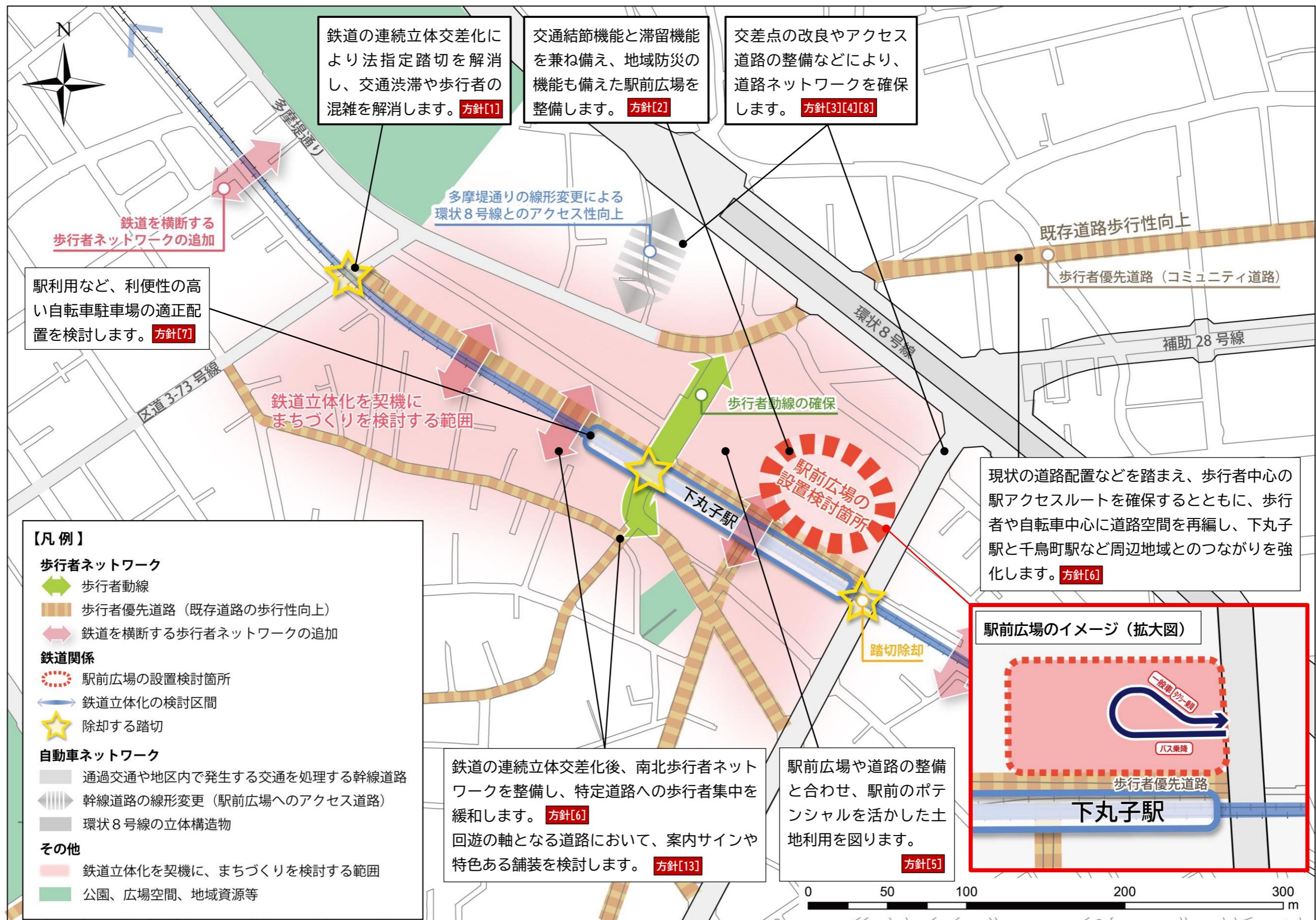
<将来イメージ【パターンA】：駅前広場を「ケース1」の配置とした場合>

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。



<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>

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。



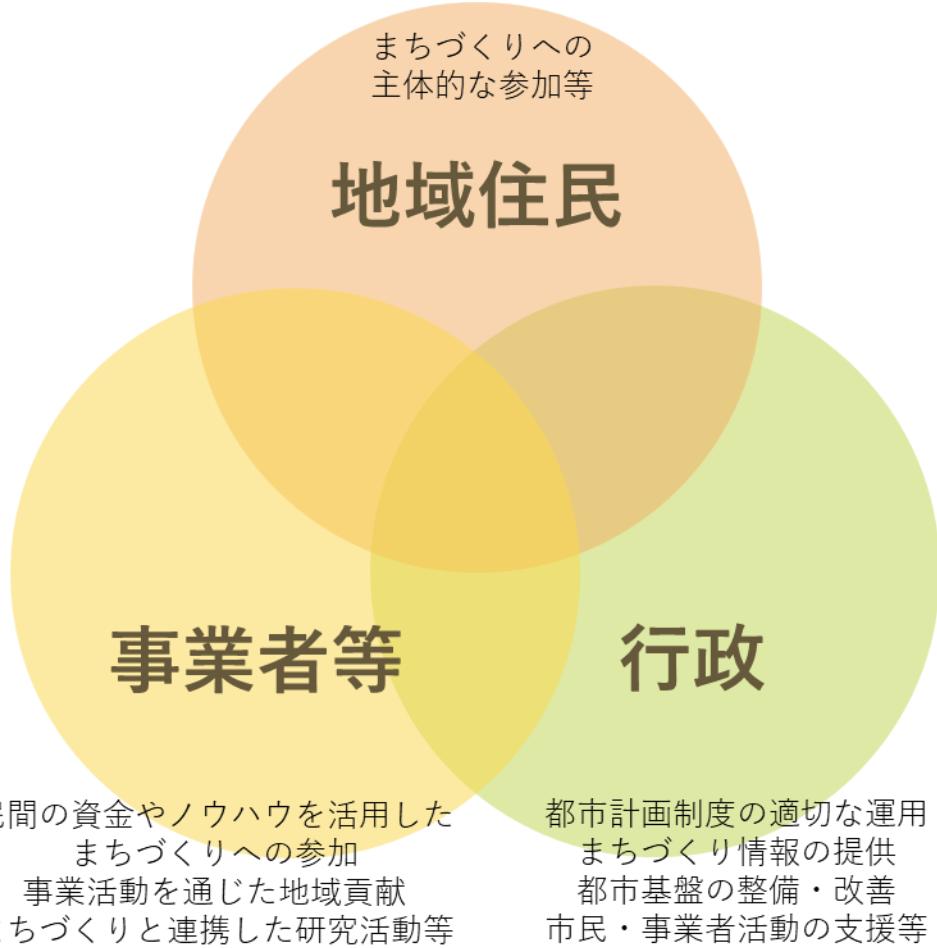
第5章 実現に向けて

1. 共創のまちづくりの推進

当地区のまちづくりコンセプトを実現していくためには、地域住民や事業者などの様々な主体と行政がお互いに役割を明確にしつつ、連携してまちづくりを進めていくことが必要です。

また、当地区の都市基盤の整備の実現に向けて、引き続き鉄道事業者や道路などの公共空間を管理する関係機関などと調整を図り、事業推進に取り組みます。

■共創のまちづくりのイメージ



2. 実現に向けて

下丸子駅周辺のまちづくりを確実に進めるためには、都市基盤整備方針で位置付けた整備内容の詳細化や取組に向けた手順、方策（事業手法）などを検討する必要があります。

今後、基盤整備と関連する計画・事業と整合を図りながら、時代の潮流に合わせた発展的な視点で検討を行い、当地区のまちづくりコンセプトの実現を目指していきます。

参考資料

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. 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」など定義は多岐にわたるが、総合計画では地域課題解決につながる新たな技術等のことをいう。
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。

用語	解説
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。
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（連たんしている区間）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。

用語	解説
広域幹線道路	物流・交通の拠点や産業集積地などを結ぶ、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。
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）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し、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。
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。
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

用語	解説
	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、駅舎と一緒に整備される通路施設およびその付帯施設のこと。
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。
た行	
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る、災害時には避難者を受け入れることができる空間。
建物共同化	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。
单独立体交差化	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。
都市基盤施設	都市基盤という考え方を形にしたもの。実際に見たり使ったりできる道路、公園、下水道、学校、病院などの施

用語	解説
	設のこと。
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。
は行	
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。
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みんなが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

用語	解説
	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。
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。