

## 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」について

## 1 概要

下丸子駅周辺地区の概ね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針をとりまとめ、地区の関係者と共有しながらまちづくりを推進するための指針となる「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」の素案についてパブリックコメントを実施し、構想を策定した。

## 2 構想の主なポイント

- (1) 下丸子駅周辺地区の「強み・弱み・社会動向」と「地区に求められること」から、「まちづくりコンセプト」を位置付け、「目指すまちの姿」を設定
- (2) 「まちづくりコンセプト」の実現に向けた取組方針を「目指すまちの姿」ごとに整理
- (3) 「まちづくりコンセプト」及び「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
- (4) 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向け、「(仮称) 下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定検討やまちづくり全般の取組を担う推進体制の構築について整理

## 3 区民意見募集（パブリックコメント）実施結果

## (1) 募集期間

令和5年1月13日（金）から令和5年2月2日（木）まで

## (2) 周知方法

おおた区報（令和5年1月11・21日号）、大田区ホームページ、大田区公式ツイッター（令和5年1月13日発信）、YouTube 大田区チャンネル

## (3) ホームページ等閲覧数

①大田区ホームページ閲覧数	1,919件
②大田区公式ツイッター閲覧数	9,634回
③YouTube 大田区チャンネル視聴数	334回

## (4) 提出者数、提出意見数

①提出者数	42名
②提出意見数	102件

#### 4 パブリックコメントで提出された主な意見の要旨と区の考え方

該当項目	計画全般（別紙3 No. 1）
意見の要旨	次代を担う子供達が住み続けたいと思うまちなみと景観が大切です。どこの駅も同じデザインにはしないでほしい。人が集えるようなプラッツ（広場）やベンチ、石畳を敷く等、景観を整えてほしい。下丸子駅周辺地区で生まれ育った子供達が誇りに思えるまち、住み続けたいと思えるまちになるようにしていただきたい。
区の考え方	目指すまちの姿③におきまして、自然・歴史・文化などの地域資源を活かした景観づくりの項目を追加で記載し、地区内に見られる自然、歴史、公園等、暮らしと多様な産業が育んできた特有の地域資源を活かした景観づくりを推進し、安らぎと個性のある眺望・景観づくりを目指してまいります。

該当項目	計画全般（別紙3 No. 14）
意見の要旨	「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」は、全体のロードマップをわかりやすい図や絵にまとめるべき。いつまでに何をするのか、具体的な手法はいつまでに決めるのか。
区の考え方	今後、「（仮称）下丸子駅周辺地区まちづくりランドデザイン」の策定に向けた取組の中で、具体的なまちづくりの手法を検討してまいります。

該当項目	住民参加（別紙3 No. 30）
意見の要旨	「（仮称）下丸子駅周辺地区ランドデザイン」の策定に向けては、多くの住民参加者を含め、行政、民間事業者、NPO等と協議しつつ、進めていくような手法を考えてほしい。積極的に住民をプロジェクトに引き込んで、オープンな協議を行うことが必要ではないか。
区の考え方	当地区のまちづくりの推進に向けては、行政の他、まちづくりの担い手である団体、まちづくりや地域課題の解決に関心がある企業、自治会・町会、商店街、住民、地権者、就業者などが集まってまちの将来像を議論して描き、その実現に向けた取組について協議・調整を行うための場が必要であると考えています。その構成員については、地域団体へのヒアリングなどを行いながら、引き続き検討してまいります。

該当項目	商業（別紙3 No. 90）
意見の要旨	まちづくりの担い手として重要な役割を果たしているのは商店街なので、商店街振興の視点も取り入れた方が良いのではないのでしょうか。
区の考え方	地域特性に応じた個店が多く集まる大田区らしい商店街の魅力を維持、機能向上を目指す視点を本構想のⅣ章及びⅤ章に反映しました。

## 5 素案からの変更内容

該当箇所	19 ページ
変更前	記載なし
変更後	目指すまちの姿②に、「③魅力ある商店街づくり」の項目を追加

該当箇所	22 ページ
変更前	目指すまちの姿③「自然・歴史・文化を生かした地域づくり」
変更後	目指すまちの姿③「自然・歴史・文化を生かした景観づくり」に項目及び内容を修正

該当箇所	23 ページ
変更前	エリアプラットフォームの取組イメージ
変更後	上記について、イラストを修正

該当箇所	25 ページ
変更前	記載なし
変更後	コラム「改良すべき踏切道対策の考え方」を追加

該当箇所	26 ページ、29 ページ
変更前	記載なし
変更後	目指すまちの姿②の実現に向けた取組方針について、「魅力ある商店街づくり」を追記

## 6 今後のスケジュール

本委員会報告後、パブリックコメント実施結果及び構想を公表

## 7 添付資料

- (1) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想(概要版) (別紙1)
- (2) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想 (別紙2)
- (3) 下丸子駅周辺地区まちづくり構想(素案)に関するパブリックコメント実施結果 (別紙3)

# 下丸子駅周辺地区の将来都市構造

当地区の「まちづくりコンセプト」及び「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、以下の概念図のとおり整理しました。

## < 3つのゾーン >

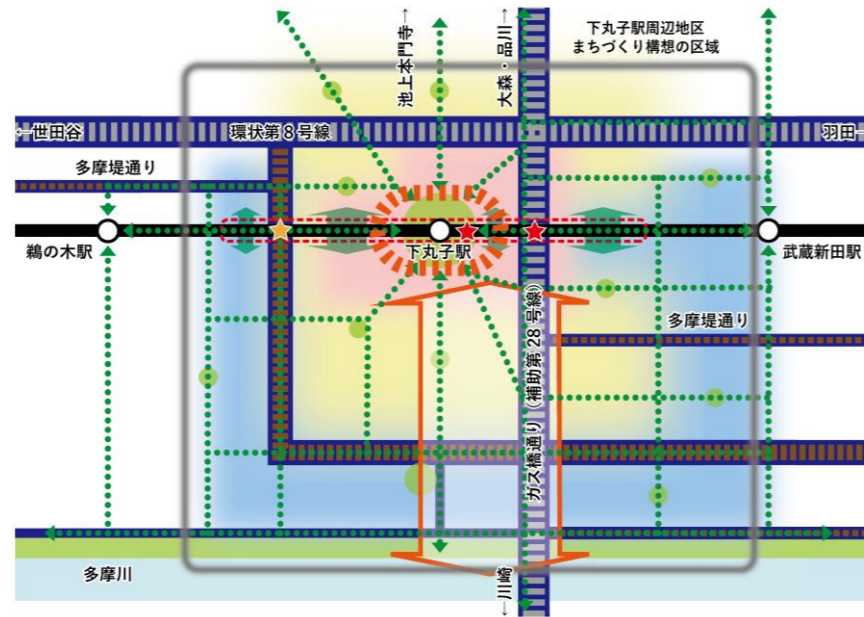
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『生活交流ゾーン』
- 近隣住区ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

## < 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

## < 将来都市構図（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】
<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前拠点ゾーン</li> <li>生活交流ゾーン</li> <li>住工共生ゾーン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道関連</li> <li>東急多摩川線</li> <li>鉄道立体化検討範囲</li> <li>対策が必要な法指定踏切</li> <li>★ 法指定踏切（対策済み）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者ネットワーク</li> <li>駅と多摩川を結ぶアクセスルート</li> <li>歩行者ネットワーク</li> <li>鉄道南北回遊ネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車ネットワーク</li> <li>自転車ネットワーク</li> <li>○自動車ネットワーク</li> <li>幹線道路</li> <li>補助幹線道路</li> </ul>
【機能】			
<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点機能の集積（交通結節機能、生活機能等）</li> <li>広場・公園・河川敷</li> </ul>			

# 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

## ○ 当地区のみちづくりグランドデザインの策定に向けて

- ・当地区のみちづくりコンセプトの実現に向けて、より具体的な取組を検討・整理する「（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、行政と地域の関係者が連携し、検討を進めます。

## ○ まちづくりコンセプトの実現に向けたプロセスデザインと推進体制

- ・まちに新たな空間や施設を整備する際には、その空間をどのように活用し、維持・管理していくかを、整備する前から実験等を行いながら検討することが、まちづくりにとっては必要です。
- ・そのため、地区住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となって、地区の空間・機能の整備や活動などまちづくり全般の取組を担う推進体制の構築を目指します。

## ○ 駅周辺整備の具体化に向けて

- ・道路と鉄道（東急多摩川線）の立体交差化の実現に向けて調査・検討を進めます。

下丸子駅周辺地区まちづくり構想【概要版】

2023年3月

【編集・発行】大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課  
TEL：03-5744-1212（直通） E-mail：kaihatsu@city.ota.tokyo.jp

別紙1

# 下丸子駅 周辺地区 まちづくり構想

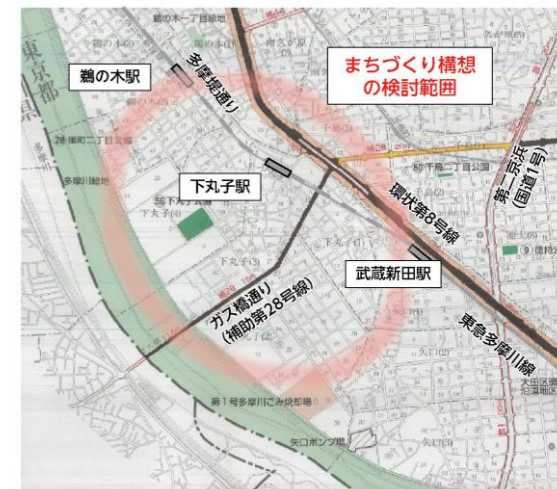
## まちづくり構想について

### 1. まちづくり構想とは

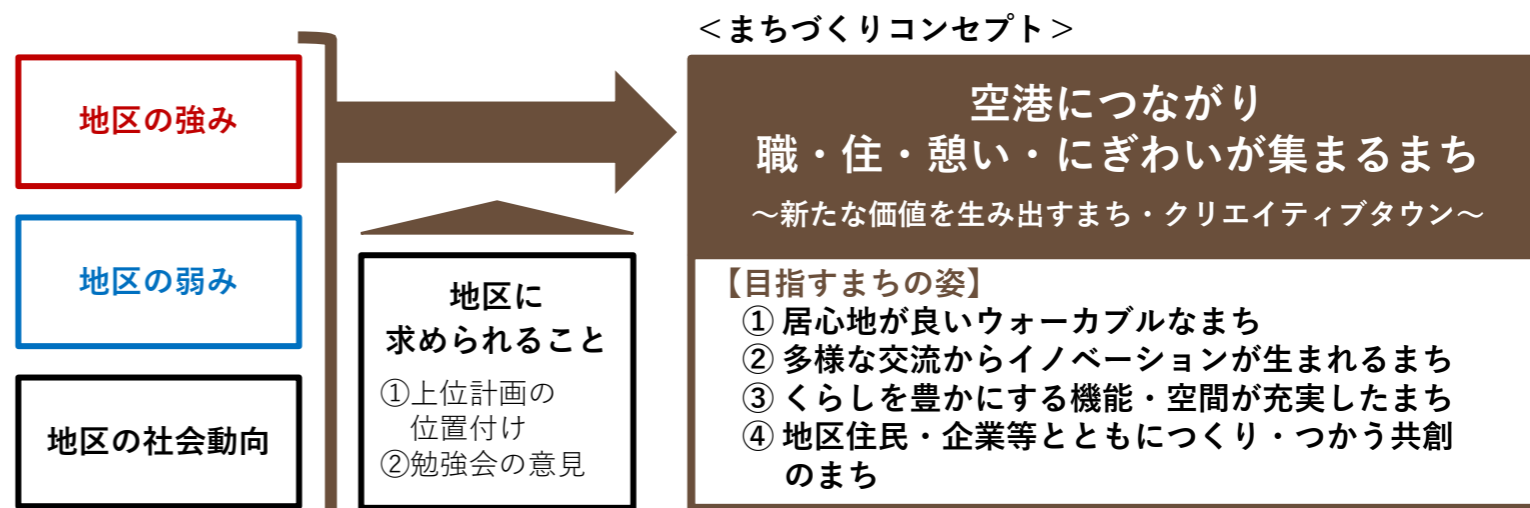
「下丸子駅周辺まちづくり構想」（以下「まちづくり構想」という。）は、当地区の概ね20年後（2040年）の将来像とその実現に向けたまちづくりの方針を、上位関連計画や地区の関係者との意見交換等を踏まえ区がとりまとめたものであり、地区の関係者と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。

### 2. まちづくり構想の検討範囲

まちづくり構想の検討対象である「下丸子駅周辺地区」は、右図に示す範囲とします。



## 下丸子駅周辺地区のみちづくりコンセプト



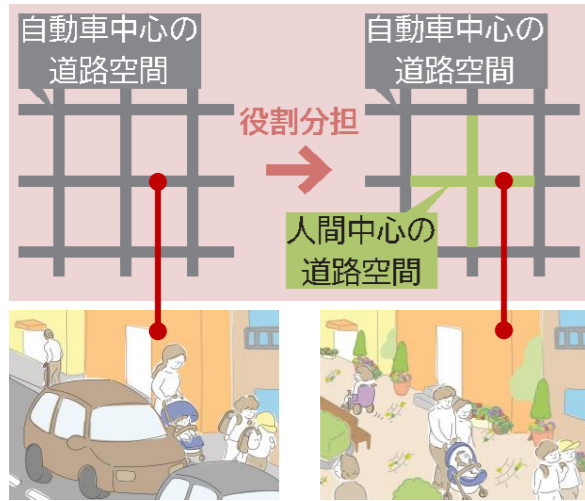


居心地の良いウォーカブルなまち

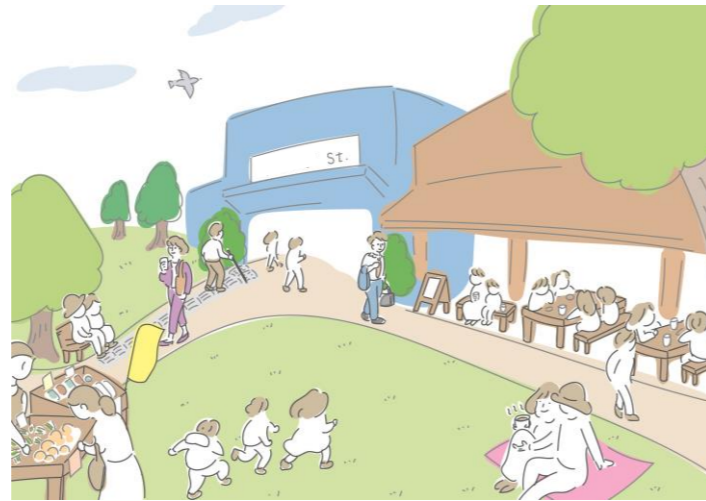


- ① 居心地が良く歩きたくなる街路空間の形成
- ② 鉄道南北を超えたまち全体の一体性向上
- ③ 自由な移動を支える柔軟性のある移動ネットワークの形成
- ④ 豊かな活動の場としての公共空間創出
- ⑤ 地域資源や地域らしさを生かした場づくり

■道路の役割分担による人中心の道路空間創出のイメージ



■駅前の広場空間のイメージ



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



- ① 交流から生まれる新たな創造・技術を生み出す場の創出
- ② 多様な交流の場の創出
- ③ 魅力のある商店街づくり
- ④ チャレンジの場と受け皿の設置による産業の活性化
- ⑤ 豊かなくらしと産業をはぐくむ活動の創出と発信

※インキュベーションとは、起業や新事業の創出を支援し、その成長を促進させること。

■インキュベーション施設のイメージ



■個性や魅力のある商店街のイメージ

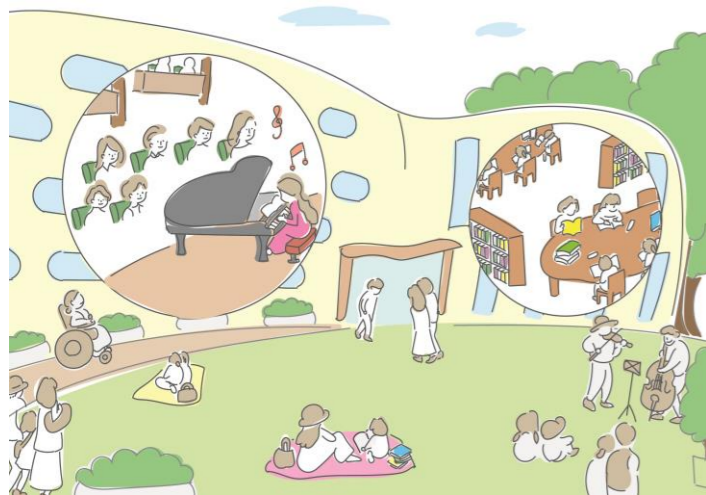


豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち

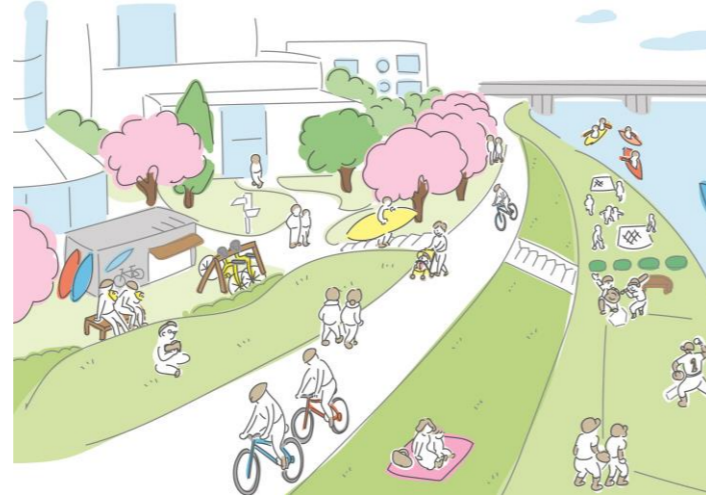


- ① 地域の暮らしを支えるサービスの充実
- ② 地域の交流拠点や交流の場の創出
- ③ 自然・歴史・文化等の地域資源を生かした景観づくり
- ④ 災害時に対応する安全・安心のまちづくり

■駅前広場と一体的な交流拠点のイメージ



■やすらぎと個性のある空間イメージ



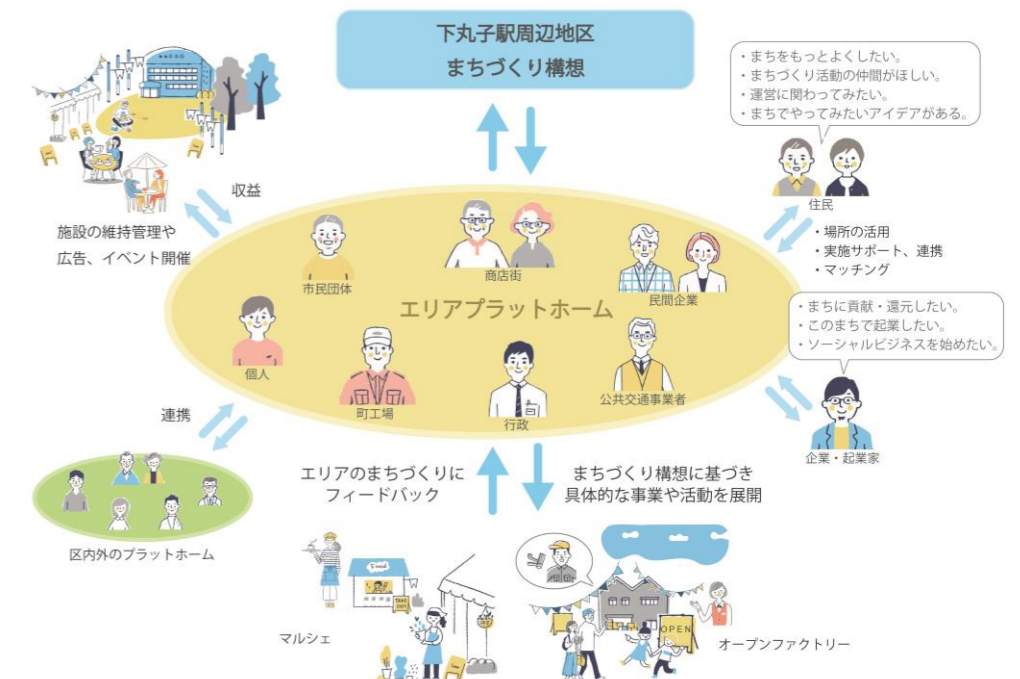
地域・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち



- ① エリアプラットフォームの形成による様々な主体が集う機会の創出
- ② 実証実験・検証に通じた魅力的な場や活動の実現
- ③ 幅広い情報発信による新たな理解者・ファンなどの創出

※エリアプラットフォームは、まちづくりの担い手である団体等が集まって、まちの将来像を議論して描き、その実現に向けた取組について協議・調整を行うための場です。

■エリアプラットフォームの取組イメージ



# 下丸子駅周辺地区 まちづくり構想

令和5年3月

大田区





# 目次

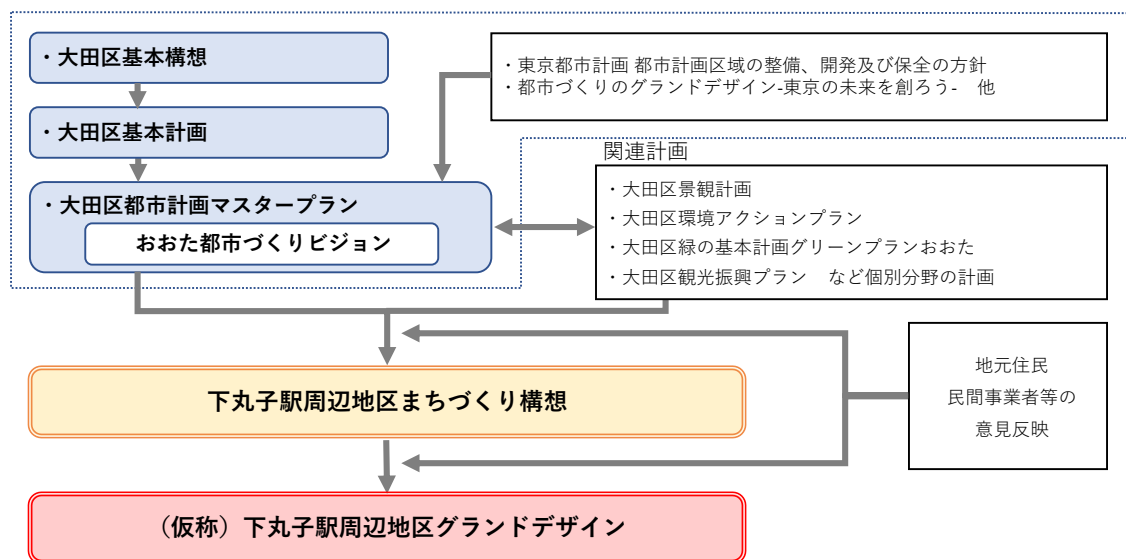
I	まちづくり構想について	1
1.	まちづくり構想とは	
2.	まちづくり構想の検討範囲	
II	下丸子駅周辺地区に求められること	2
1.	上位計画における位置付け	
2.	下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会の意見	
III	下丸子駅周辺地区の現況	8
IV	下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプト	13
1.	下丸子駅周辺地区の強み・弱み・社会動向	
2.	下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプトと目指すまちの姿	
V	まちづくりコンセプトの実現に向けた取組方針	26
VI	下丸子駅周辺地区の将来都市構造	32
VII	下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて	35
	【参考】下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会	36
	【参考】用語解説	37

# 1 まちづくり構想について

## 1. まちづくり構想とは

「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。）は、当地区の概ね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針を、上位関連計画や地区の関係者との意見交換等を踏まえ区がとりまとめたものであり、地区の関係者と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。

このまちづくり構想は今後、地元（住民や企業）や鉄道事業者などの関係者と区が連携し、まちづくりコンセプトの実現に向けたより具体的な取組を位置付ける「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて深度化を図ります。



## 2. まちづくり構想の検討範囲

まちづくり構想の検討対象である「下丸子駅周辺地区」は、下図に示す範囲とします。



## II 下丸子駅周辺地区に求められること

### 1. 上位計画における位置付け

#### (1) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月／大田区）

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。

将来都市像を実現するためには、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つのテーマとそのめざす姿を設定し、区民をはじめとした様々な主体と共有しながら、実現に向けて取り組むこととしています。

将来都市像

「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

都市づくりのテーマと視点



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、下丸子駅周辺を含む多摩川沿い地域の方針として、「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」ことが求められています。

## 多摩川沿い地域

### 地域の概要

- ◇ 工業発祥地のひとつであり、高い技術力を誇る中・小規模の工場が立地し、工場と住宅が混在した市街地が形成されています。
- ◇ 多摩川河川敷は、広大な敷地を活かしたスポーツ・レクリエーションの場として利用され、地域に憩いとやすらぎを与えています。
- ◇ 工場と住宅が共存した市街地環境づくりや、豊かな自然環境を維持していくことが重要です。

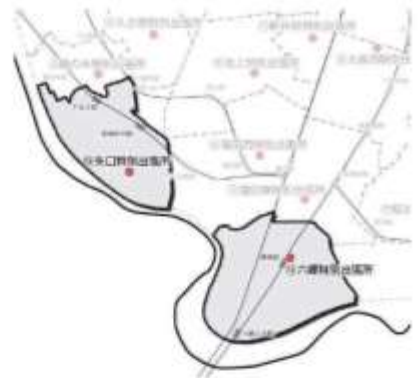
### 地域データ

面積 | 6.61 km<sup>2</sup>

人口 | 106,493 人

世帯数 | 51,662 世帯

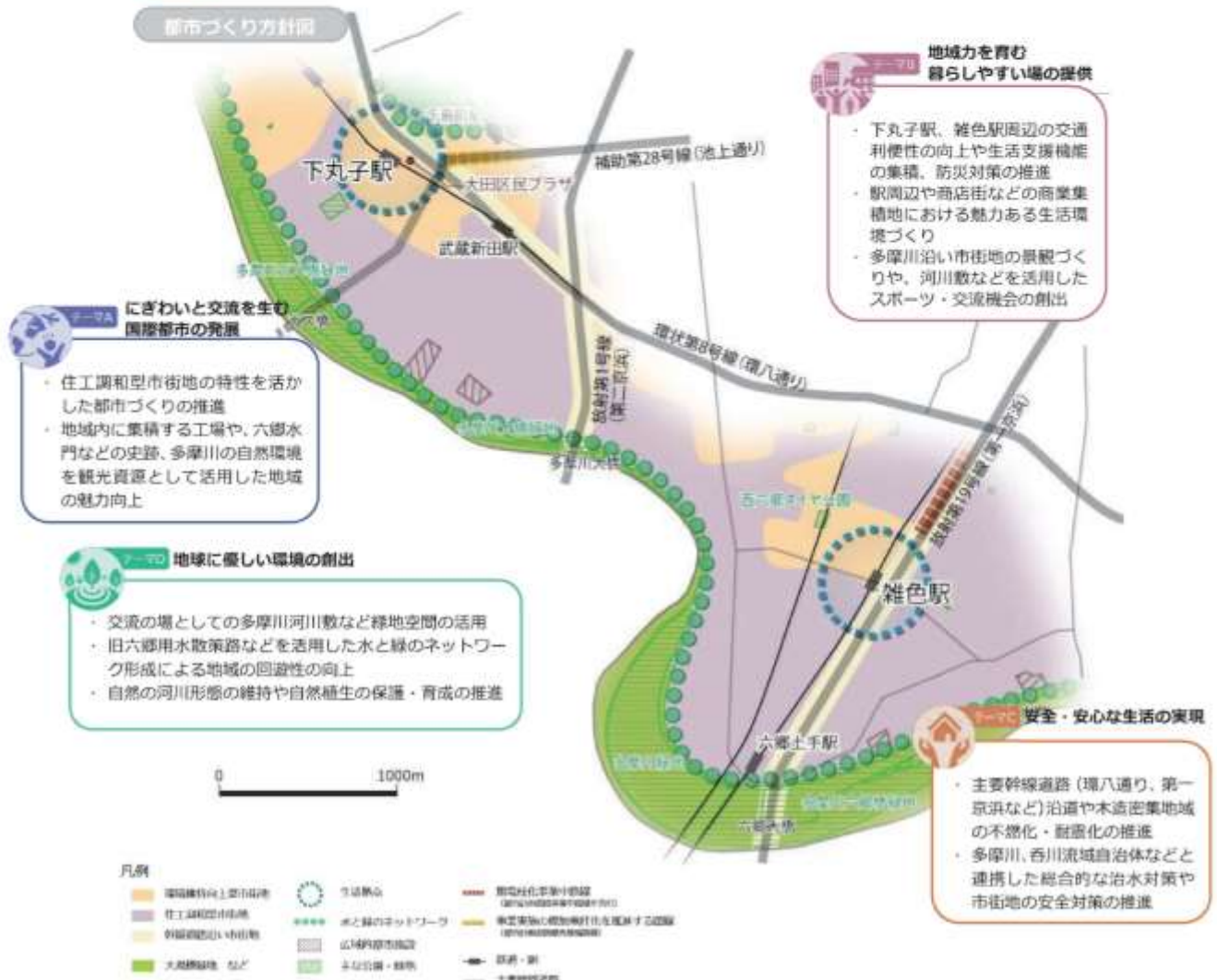
出典 平成 27 年国勢調査



## 多摩川沿い地域の方針

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ます。

### 都市づくり方針図

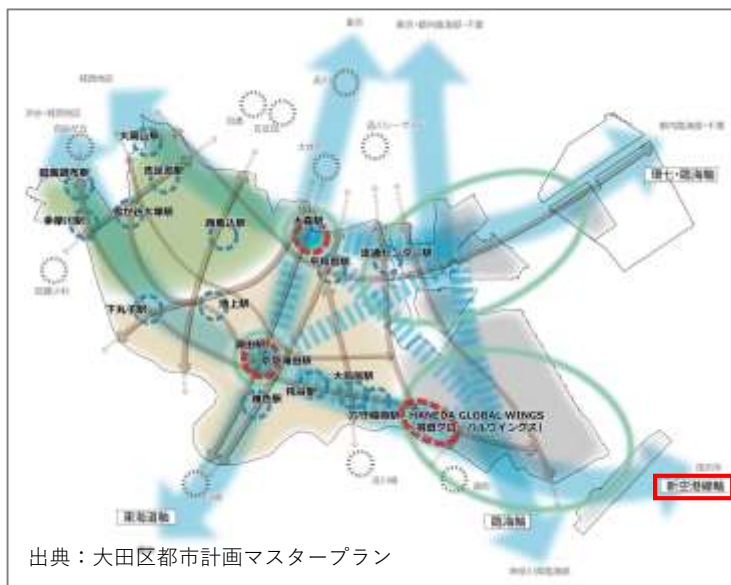




## ■ おおた都市づくりビジョン (平成29年3月/大田区)

下丸子駅周辺は、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、「新空港線の整備とあわせた駅改築と交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりにより、新空港線軸沿線地域の拠点の形成」を図ることが求められています。

また、ビジョンでは下丸子駅周辺のまちの将来像と将来イメージが以下のように示されています。



### まちの将来像

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

### まちの将来イメージ



## (2) 新空港線の整備について

新空港線の実現は昭和57年（1982年）の大田区基本構想に位置付けて以来、大田区にとって40年来続く長年の悲願です。新空港線による鉄道ネットワークの構築は、まちづくりを行う機会となり地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっています。

### 事業概要

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を徒歩等で移動することになります。新空港線はこの両駅間の800mを新たな鉄軌道でつなげる路線です。

この800mが鉄道で結ばれることで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内からの移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担い、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光市等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待されます。

### 整備計画の概要

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間（予定）の2段階に分けて行います。

■整備延長：全長約4.0km ※1

一期整備：矢口渡～京急蒲田

二期整備：京急蒲田～大鳥居 ※2

※1：交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）で示された路線

※2：乗り入れ方法等については、引き続き検討

### 一期整備の概要

整備主体 羽田エアポートライン(株)（想定）

運行主体 東急電鉄(株)（想定）

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法（想定）

### 期待される整備効果

■蒲田駅と京急蒲田駅が鉄道で結ばれることで、区内の東西方向の移動が便利になるとともに、天候などに左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。

■区内から羽田空港や、渋谷・新宿・池袋・埼玉県方面へのアクセスが便利になります。

■新空港線によって新たな人の流れが生まれ、沿線のまちづくりを行うきっかけとなり、まちがにぎわい地域の活性化につながります。

■新空港線の整備によって、区内に大きな経済波及効果を生み出します。

■災害があった時などの帰宅困難者に対する、代替ルートとしての選択肢が広がります。

■自動車から鉄道への転換によりCO<sub>2</sub>が削減され「ゼロカーボンシティ」の実現にも貢献します。





## 2. 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会の意見

まちづくり構想の策定に向けて、商店街や自治会・町会、工和会協同組合、おたクリエティブタウンセンター（P.7参照）、下丸子に立地する民間企業等の当地区の関係者をメンバーとした下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（以下「勉強会」という。）を開催し、当地区の地域資源や課題、駅周辺や地区全体の将来の姿について意見交換を行ってきました。その結果をご紹介します。

### ■下丸子駅周辺地区の地域資源と課題

<p><b>地域資源</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路地の雰囲気</li> <li>・ガス橋のケヤキ並木</li> <li>・町工場のある風景</li> <li>・750年の歴史・文化のあるまち</li> <li>・河川敷の二十一世紀桜</li> <li>・くりらぼ多摩川など地域コミュニティの場</li> <li>・多摩川の河川敷や下丸子公園などにおけるスポーツ・レクリエーション機能と豊富なみずとみどり</li> <li>・耕地整理で整備されたまちの構造 等</li> </ul>
<p><b>課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者と自動車が錯綜しており、安心して歩ける環境が整っていない</li> <li>・子供が遊べる場所や、地域住民と交流できる場所が少ない</li> <li>・鉄道によって南北市街地が分断され、踏切部では歩行者や車が混雑</li> <li>・駅とバス停が離れており乗り継ぎが不便</li> <li>・町工場の減少、集積の維持が困難 等</li> </ul>

### ■下丸子駅周辺地区の将来の姿

<p><b>将来の姿</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災の備えがなされている安全・安心なまち</li> <li>・子供が多く、駅周辺に賑わいがあるまち</li> <li>・失敗を恐れずチャレンジできる、チャレンジしたくなるまち</li> <li>・まちの歴史やものづくり文化など、すべての世代で学びのあるまち</li> <li>・みずとみどりや、スポーツ・レクリエーションを気軽に楽しめるまち</li> <li>・子育てしやすく、駅周辺で一通りの施設が揃う暮らしやすいまち</li> <li>・歴史や自然、雑多な雰囲気など、下丸子らしさを感じられるまち</li> <li>・古き良き東京の雰囲気が残る、ふるさとになるまち</li> <li>・誰にでも優しく、居心地のよいまち 等</li> </ul>
--------------------	--

（参考）勉強会の様子



## 【コラム】 おおたクリエイティブタウンセンターの取組

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」という。）は、「ものづくりのまちづくり」など、大田区内の地域の魅力と創造性を活かして価値を創出する活動を「公×民×学」の連携を通じて行うまちづくり拠点であり、全国に23か所立ち上げられた（令和3年現在）、UDC（アーバンデザインセンター）のひとつです。具体的には、以下のような活動を行っています。

### ■おおたオープンファクトリー

ものづくりの価値を有する地域の魅力を高め、育み、発信していくために、大田区内の町工場や事務所等を期間限定で一斉公開するイベント。下丸子・矢口エリアのほか、区内各地に展開されており、地区にお住まいの方だけでなく、地域の子供たちや、ものづくりファン、クリエイターなどにも親しまれるイベントに成長しています。



出典：OCTCのWebサイト

### ■くりらぼ多摩川

大田区矢口の一角にある、魅力ある「ものづくりのまちづくり」を行うために、旧工場・旧事務所部分を改修して設けられた地域交流拠点です。ものづくりワークショップやセミナー、廃材利用、展示企画などを通じて、“ものづくりのまちならではの体験”を提供し、クリエイターや地域の方々とも交流しながら、「創造製作所」として様々な活動を展開しています。



出典：ユニークおおた



# III 下丸子駅周辺地区の現況

## (1) 歴史的変遷

### ●【江戸】多摩川の往来で栄えた交通の要衝・下丸子村

下丸子村は、江戸城の南に位置し、池上本門寺に通じる池上道が六郷川（多摩川）を越える地点で、六郷川（多摩川）を渡る下流3か所（六郷の渡し、平間の渡し、丸子の渡し）の渡しの1つである「平間の渡し」があり、古くから交通の要衝として栄えてきました。

### ●【明治～大正】目蒲線の開通

大正12年、目黒蒲田電鉄（目蒲線）が丸子駅（現沼部駅）から蒲田駅間を開業し、翌年には下丸子駅が開業しました。それにより、駅周辺の整備が進み宅地化が進みました。

### ●【戦前～戦後】耕地整理により現在の都市計画基盤の礎が整う

目蒲線の開通に加え、耕地整理が進んだことにより、畑や果樹園として利用されていた多摩川沿いの地区の宅地化が急速に進展し、工業地域へと変貌を遂げます。

この頃、平間の渡しの脇へガス管（鶴見ガス工場から都内へのガス供給のため）と人道橋が架橋されます。これが「ガス橋」と呼ばれている理由です。

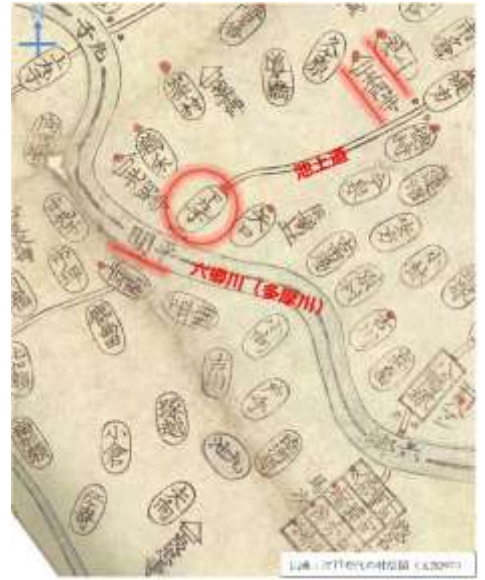
### ●【戦後～昭和】日本を代表する大企業が立地し、ものづくりのまちとして発展

多摩川沿いに三菱重工業の自動車工場、キャノンカメラ、日本精工、三井精機など日本を代表する大企業の工場が立ち並び、当時としては技術の最先端であり「丸子モダン」とも呼ぶべき輝きを放っていました。

### ●【昭和～平成】大規模な土地利用転換による住宅地化の進展と産業構造や社会動向の変化等によるものづくり企業の減少

大規模工場の移転や都心回帰に伴い、多摩川沿いの大きな敷地の多くは高層マンションへ変化するなど住宅地化が進展し、急激に人口が増加することになります。

また、産業構造や社会動向の変化等によりものづくり企業は減少しており、町工場から住宅への土地利用転換の進行から、既存の町工場の操業環境に変化が生じています。



▲江戸の様子（出典：江戸時代の村絵図）



▲戦後～昭和の様子



▲昭和～平成の様子

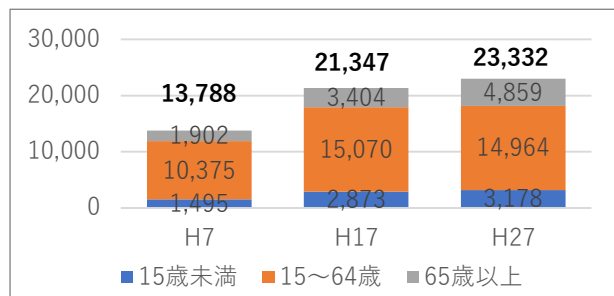
## (2) 人口・世帯数の動向（下丸子1～4丁目を対象に整理）

### ● 平成27年国勢調査の概要と人口の推移

平成27年国勢調査における人口と世帯数の状況は下表のとおりとなります。

当地区の人口は増加傾向にあり、「15歳未満」人口が増加していることからファミリー層の流入が多いことが推測されます。また「65歳以上」人口も増加し、年々高齢化率が大きくなっています。

項目	H27国勢調査
夜間人口	23,332人
高齢化率（65歳以上）	20.8%
昼間人口	24,262人
昼夜間人口比率	1.04
世帯数	11,144世帯
1世帯当たりの人口	2.1人



▲人口の推移（出典：国勢調査）



### ● 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特徴を有してします。

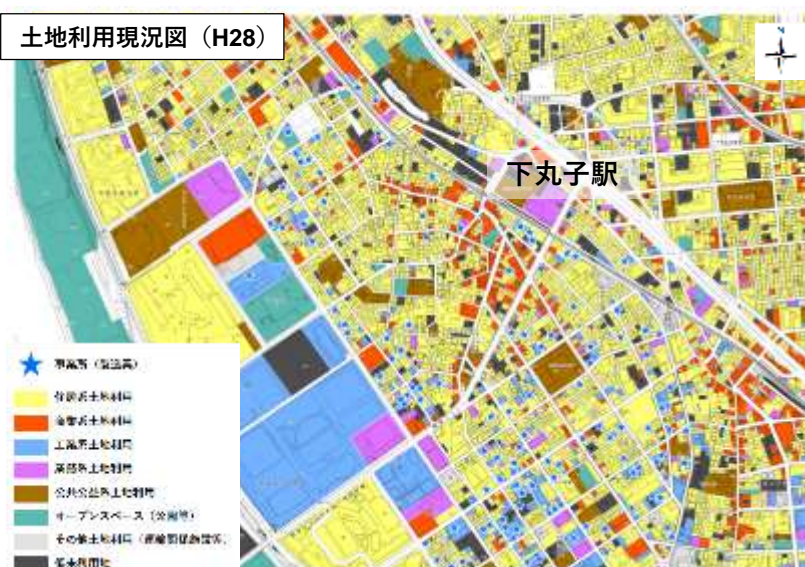
▶昼夜間人口比率  
（出典：国勢調査）

## (3) 土地利用の状況

当地区の土地利用の特徴として、多摩川沿いに工場や住宅併用工場が点在し、住宅系と産業系の土地利用が混在していること、駅南側には商店街（下丸子商栄会、下丸子商店会）が形成され個店が連坦した商業系土地利用がされていること、駅北側に駐車場等の低未利用地が多く分布すること、駅周辺に公園等のオープンスペースが少ないことなどが挙げられます。

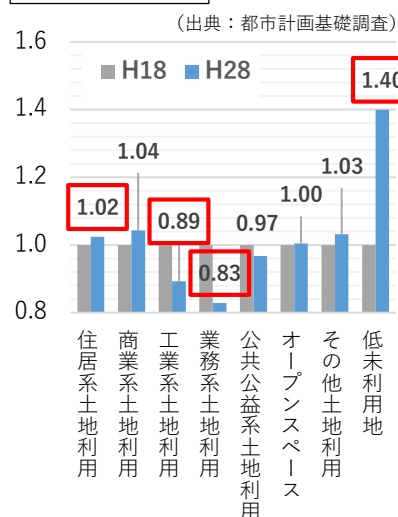
10年間の土地利用の変化をみると、事務所や工場用地が減少し、住宅地や低未利用地へ転換していることがわかります。

土地利用現況図（H28）



（出典：都市計画基礎調査）

土地利用の変化



※H18土地利用の面積「1」とした場合のH28の土地利用の割合



## (4) 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企業は減少傾向にありますが、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「OCTC」が活動しており、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の「オープンファクトリー」や、ものづくりに自ら関わり、交流するためのものづくりのまちづくり拠点「くりらぼ多摩川」の運営等を行っています（P.7参照）。

## (5) 公共施設

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。大田区民プラザは、文化発信、交流拠点施設として、年間30万人以上の利用があり、地域内外から人を呼び込むことができる大きな資源です。



▲大田区民プラザ

### コラム 大田区民プラザについて

大田区民プラザは、昭和62年の開業以来、地域住民に身近な施設として、落語、ジャズ、映画等の定期鑑賞会を開催するなど文化によるまちの新しい絆の育成に向けた取組を行っており、令和元年には総務大臣から地域創造大賞の表彰を受けるなど高い評価を受けている施設です。

大田区民プラザには、大小ホール、展示室、音楽スタジオ、会議室、茶室、美術室、体育室、トレーニングルームなど多彩な施設があり、クラシック演奏や演劇、バレエ、伝統芸能や絵画等の展示、お茶会、音楽や美術の取組など各分野のプロからアマチュアまでさまざまな方々による文化活動が常に行われています。また、地域住民の学習活動や打合せ、企業・団体等の研修・会議等にも活用されています。

また、大田区民プラザは、大田区地域防災計画において、「補完避難所（水害時）」に指定されており、水害時には緊急避難場所として下丸子駅周辺の防災機能の1つとして位置付けられています。

## (6) 公園・緑地・河川・寺社等

当地区周辺には、みずとみどりや、スポーツ・レクリエーション施設等を有する「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」、桜の季節には多くの来街者が訪れる「二十一世紀桜の並木」、多くの寺社が分布するなど、独自の魅力的な資源を多数有しています。



▲ガス橋通りのケヤキ並木

▶多摩川河川敷と二十一世紀桜の並木



## (7) 道路・交通

### 1) 道路

#### ● 都市計画道路

補助第28号線の一部区間と環状第8号線の補助第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、そのうち補助第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

震災時の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、補助第28号線（ガス橋通り）は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未満の道路や行き止まり道路が多数存在しています。



### 2) 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（令和元年度）（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Webサイト
運行状況	平日ピーク時（午前7・8時台）：3分に1本 * 出典：東急電鉄Webサイト
交通結節機能	駅前広場なし（東急多摩川線沿線では蒲田駅以外駅前広場なし）
駅からの交通手段の割合	徒歩：92.1% 自転車：4.4% * 出典：平成30年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、課題のある踏切として指定され、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号) ※対策済み



▲法指定踏切の位置図

## ●バス交通の現状

当地区に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。



▲下丸子駅入口バス停位置図

## ●自動車交通の現状

ガス橋通りは、環状第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第8号線以北の整備や環状第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りが期待されます。



▲周辺の広域的な道路ネットワーク

※外環道については、現在東京側を通るルートと川崎側を通るルートの2案が提示され、湾岸線へ接続されます。

## ●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。



▲通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子

## (8) 安全・防災

### 1) 安全

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。

### 2) 防災

当地区は、多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、さらには内水氾濫による浸水が想定されています。また、近い将来、首都直下地震が起こる可能性が大きいことも指摘されています。

# IV 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプト

## 1. 下丸子駅周辺地区の強み・弱み・社会動向

### (1) 下丸子駅周辺地区の強み

#### ○旧池上道の交通の要衝として栄え築いた歴史・文化

下丸子は江戸城の南に位置し、池上本門寺に通じる池上道が六郷川（多摩川）を越える地点「平間の渡し」であり、古くから交通の要衝として栄えた歴史があります。

#### ○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

戦後、目黒蒲田電鉄の開通に加え、耕地整理により多摩川沿いには日本を代表する大企業の工場が立ち並び、当時としては最先端なものづくりのまちとして栄えた歴史があります。その周辺には町工場が集積し、世界に誇る技術を有した町工場・技術者が今も多く残っています。

#### ○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（平成27年国勢調査による）

当地区（下丸子1～4丁目）には、夜間人口（住んでいる方）よりも昼間人口（地区内で働いている方等）の方が多く傾向にあり、周辺地域とは異なる特徴を有し、多様な人々が交流できる素地があります。

#### ○ものづくり、住宅、商業が共存する多様性のあるまち

当地区には、企業の工場や町工場が点在し、住宅系と工業系の土地利用が併存しており、駅南側には商店街が形成され商業系の土地利用が連坦しているなど、住宅・ものづくり（工業）・商業が共存するまちであり、多様な交流から新たな価値が生み出される素地があります。

#### ○文化施設や自然などの地区独自の魅力的な資源

当地区には、「大田区民プラザ」や「下丸子図書館」が立地しています。大田区民プラザは、文化発信、交流拠点施設として、年間30万人以上の利用があり、地域内外から人を呼び込むことができる大きな資源です。

また、当地区にはみずとみどりや、スポーツ・レクリエーション施設等を有する「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」、桜の季節には多くの来街者が訪れる「二十一世紀桜の並木」、数々の寺社が分布するなど、独自の魅力的な資源を多数有しています。



▲大田区民プラザ



▲下丸子図書館



▲ガス橋通りのケヤキ並木



▲下丸子公園



▲多摩川河川敷



▲二十一世紀桜の並木



## (2) 下丸子駅周辺地区の弱み

### ▲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

多摩川の横断箇所は広域交通の円滑な交通処理をする上で重要なポイントとなっています。ガス橋通りもその一端を担っており、多摩川を横断する都市計画道路としては唯一の補助線街路です。しかし、踏切が存在し、交通処理上の大きな支障となっていることから、その役割を果たせていない状況にあります。

### ▲踏切による駅周辺の混雑、歩行者の安全性の低下

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、特に駅周辺は踏切の影響もあり多くの歩行者が集中し混雑しています。それにより歩道から歩行者があふれ、自動車や自転車交通との錯綜が発生するなど、歩行者の安全確保が困難な状況となっています。また、踏切による南北の市街地分断もあり、地域全体の一体的な回遊性を阻害しています。

### ▲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

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、物流と生活動線の錯綜が発生しており、安全な歩行空間の確保が課題となっています。

### ▲下丸子駅の脆弱な交通結節機能

駅と地域交通を担うコミュニティバスのバス停が駅から約200m離れた位置にあることから、駅での乗り継ぎの利便性が課題となっており、コミュニティバスを有効活用しきれていません。

### ▲オープンスペースの不足

駅周辺には、子供たちが遊べたり、みずとみどりなどに触れ合いながら、地区内の住民が交流できるようなオープンスペースが少ない状況にあります。

### ▲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

産業構造の転換や社会動向の変化等により、ものづくり企業は減少傾向であり、世界に誇る技術力の継承が課題となっています。また近年、町工場から住宅への土地利用転換が進行しており、既存の町工場の操業環境に変化が生じています。

### ▲多摩川氾濫による浸水や高潮による被害等

当地区は多摩川氾濫による浸水や高潮による被害、内水氾濫等が想定され、自然災害に対する備えが必要です。また、首都直下地震等の震災に対する対策も求められています。



▲ (上) 下丸子2号踏切の状況  
(下) 通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子



▲周辺の広域的な道路ネットワーク



### (3) 下丸子駅周辺地区を取り巻く社会動向

将来の変化を含む社会的な動きや大田区及び周辺都市の動向など、当地区を取り巻く状況を整理します。（以下の詳しい内容は、「【参考】用語解説」を参照ください。）

#### 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（P.24参照）
- 駅まち空間の形成（P.24参照）
- 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・感染症等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等）
- SDGsの推進（以下のコラム参照）
- 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、都心部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※等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

※ 外環道については、現在東京側を通るルートと川崎側を通るルートの2案が提示され、湾岸線へ接続されます。

#### コラム

#### 大田区におけるSDGsの取組について

2015年に開催された国連サミットにおいて全会一致で採択されたSDGs（持続可能な開発目標）は、全世界共通の目的であり、大田区においても目標年である2030年に向けて積極的にこれを推進する必要があります。

大田区は、「大田区におけるSDGs推進の基本方針」に基づき、あらゆる機会を活用して、SDGsに対する取組姿勢のアピールなどを行い、大田区全体でSDGsに取組機運を醸成し、多様な主体との連携によりSDGsの達成を目指しています。



▲SDGs 17のゴール（出典：外務省）

## 2. 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプトと目指すまちの姿

当地区の強み・弱み・社会動向と、当地区に求められるものから、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。目指すまちの姿の具体的な内容は次頁以降に整理しました。

### 【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
- 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

### 【地区の弱み】

- ▲ 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等

### 【地区の社会動向】

■新しい生活様式 ■産業構造の転換 ■都市再生 ■防災・SDGs ■交通環境 ■国際交流

### 【地区に求められること】

#### <上位計画>

- 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・活性化を図る
- 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 等

#### <勉強会でいただいたご意見>

- 失敗を恐れずチャレンジできる、チャレンジしたくなるまち
- みずとみどりやスポーツ・レクリエーションを気軽に楽しめるまち
- 歴史や自然、雑多な雰囲気など、下丸子らしさを感じられるまち
- 誰にでも優しく、居心地のよいまち 等

### <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】

- 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

## 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



### ① 居心地が良く歩きたくなる街路空間

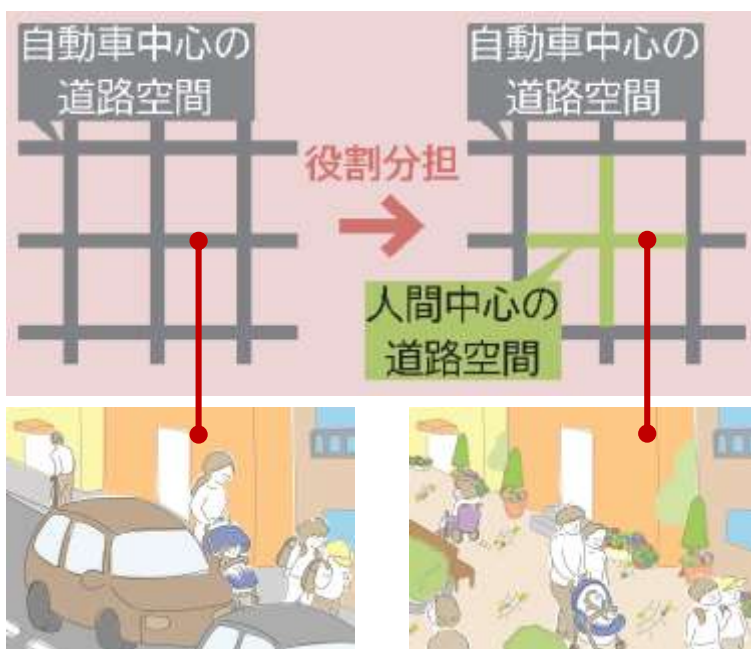
- 自動車や自転車を受け持つ道路と歩行者中心の街路など、役割分担を明確化した道路整備や機能強化を通じて、人中心で誰もが安全・安心に移動でき、沿道と一体となった居心地の良い魅力的な街路空間を創出します。

### ② 鉄道南北を超えたまち全体の一体性向上

- 道路と鉄道の立体化による踏切解消※や、新たな交差道路の整備を通じて、鉄道による市街地分断が解消され、鉄道南北を安全・安心にかつ気軽に往来できるようになり、回遊行動が増加し駅周辺の商店街等に新たな店舗が立地するなど、鉄道南北一体的なにぎわい創出を図ります。

※踏切道対策の考え方はP.25のコラム参照

○道路の役割分担による人中心の道路空間創出のイメージ



○居心地が良く歩きたくなる街路空間のイメージ



(出典) 国土交通省



## 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



### ③ 自由な移動を支える柔軟性のある移動ネットワークの形成

- 鉄道とバス・タクシーのみならず、自転車を始めとした様々な移動手段にスムーズに接続できるモビリティ・ハブ（交通結節空間）の整備により、誰もがアクセスしやすく、乗り換えがスムーズな移動環境を形成し、新空港線整備による新たなニーズや、自動運転やパーソナルモビリティ（個人の移動を支えるサービス）など新しい交通サービスにも対応可能な移動ネットワークを形成します。

○モビリティ・ハブのイメージ

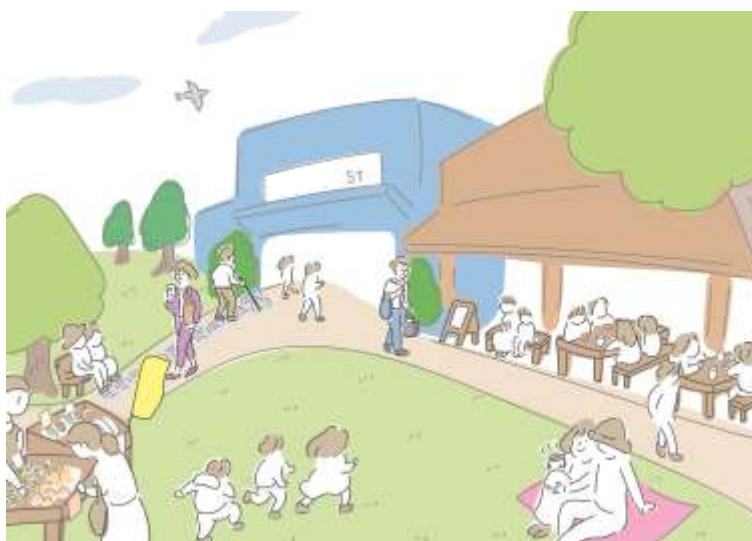


（出典）国土交通省

### ④ 豊かな活動の場としての公共空間創出

- 駅前には、周辺施設と一体的にみんなが集まることのできる居心地の良い広場空間を創出するとともに、道路空間を活用したオープンカフェやマルシェのできる商店街、また、地域住民や来街者が思い思いの過ごし方ができる地域の活動場所など、豊かで景観に配慮した公共空間を創出します。

○駅前の広場空間のイメージ



### ⑤ 地域資源や地域らしさを生かした場づくり

- 地区周辺に存在する多摩川等のみずとみどりの自然、寺社等の歴史、文化資源などを生かし、これらのつながりが強化され、巡りたくなるような場づくりを行います。

## 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



### ①交流から生まれる新たな創造・技術を生み出す場の創出

- 新空港線整備に伴うニーズや都心へのアクセスも踏まえて、駅前に地域と連携したインキュベーション機能の導入をエリアプラットフォーム等で検討するとともに、多様な交流の場の創出により、最新技術やクリエイター・学生等のアイデアや町工場の技術、地域の情報等が持ち込まれ、生活に密着しながら新たな創造・技術を生み出す場を創出します。

○インキュベーション施設のイメージ



### ②多様な交流の場の創出

- まちなかの広場や交流拠点など、様々な主体が集まり、交流することにより、新たな発見や気づきを得ることのできるような多様な交流の場を創出します。

○個性や魅力のある商店街のイメージ



### ③魅力のある商店街づくり

- 個性ある個店が多く集まる大田区らしい商店街の魅力を維持・向上させるため、ウォークラブルな取組と連携し、誰もが利用しやすくにぎわいのある空間づくりを行うとともに、チャレンジショップや小商いなど、自身の持っている強みを表現できる場を創出し、魅力ある個店の集積を進めます。

## 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



### ④ チャレンジの場と受け皿の設置による産業の活性化

- 新たに起業やものづくりを始めた人、挑戦したい人の受け皿として、工場跡地や鉄道用地を活用して、工場・工房等のものづくりの場を用意し、地域のものづくり技術を生かした創造や技術開発の場づくりを行うことにより、産業の活性化や技術継承を図ります。

### ⑤ 豊かな暮らしと産業をはぐくむ活動の創出と発信

- オープンファクトリーを始めとした産業と暮らしに関わる活動の育成を通じて、ものづくりや地域産業の価値を国内外に発信するとともに、生活の場と産業の場との距離が近くなることにより、多くのファンや興味を抱く区民を増やしていきます。

○チャレンジの場のイメージ



○ものづくりの場のイメージ





## 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち



### ① 地域のくらしを支えるサービスの充実

- 駅前や商店街には、子育て施設や福祉施設などの公共サービス、食料品店や日用品店等のくらしを支える生活サービスを充実させ、地域のくらしの充実を図ります。

### ② 地域の交流拠点や交流の場の創出

- 駅周辺の再整備や生活拠点化を通じて訪れる地域内外からの多様な人材にあわせて、公共施設や駅前の広場空間などを用いた一体的な交流拠点の整備により、多様な交流・にぎわいの場を創出します。
- 多摩川河川敷や下丸子公園などの既存の公共空間を、多様な活動を楽しみ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域交流の場として地域内外からも訪れる場とするとともに、大規模マンション等の公開空地などでは、定期的なキッチンカーやマルシェ等が開催されるような交流の場となるような活動を育成します。

○駅前広場と一体的な交流拠点のイメージ



○公開空地の活用イメージ



## 目指すまちの姿③

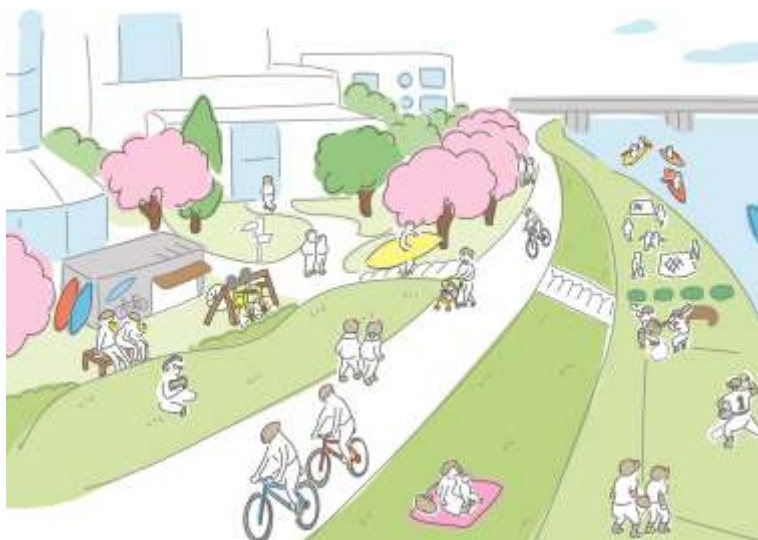
# 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち



### ③ 自然・歴史・文化等の地域資源を生かした景観づくり

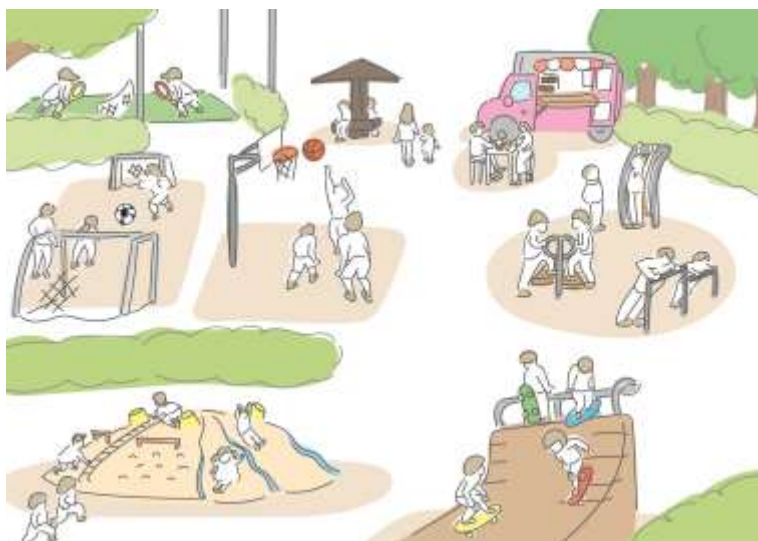
- 地区内に見られるケヤキ並木や桜並木などの並木道、多摩川河川敷のみずとみどり、地区に点在する寺社、河川敷や公園のスポーツ・レクリエーション施設など、多くの自然・歴史・文化資源をはじめ、多様な産業や暮らしがはぐくんできた特有の地域資源を生かした景観づくりを推進し、やすらぎと個性のある眺望・景観づくりを進めます。

○やすらぎと個性のある空間イメージ



### ④ 災害時に対応する安全・安心のまちづくり

- 駅周辺の広場や施設を防災拠点・防災施設として整備するとともに、災害時には、地域住民が自分の身を守れるような対策を行い、安全・安心なまちづくりを進めます。



## 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



### ① エリアプラットフォームの形成による様々な主体が集う機会の創出

- 地域住民の方々や商業者、町工場、民間事業者等、地域の関係者と行政、まちづくりの専門家、地域の応援団などが一堂に会するエリアプラットフォームを構築して、地区のビジョンを考えるとともに、地区の空間・機能整備や利活用・維持管理などのアクションの実現に向けた取組を推進する体制づくりを図ります。また、このエリアプラットフォームを通じて、人材と情報の出会いの場、交流の受け皿をつくり、地区内の住民や様々な団体・企業をつなぐ機会を創出します。

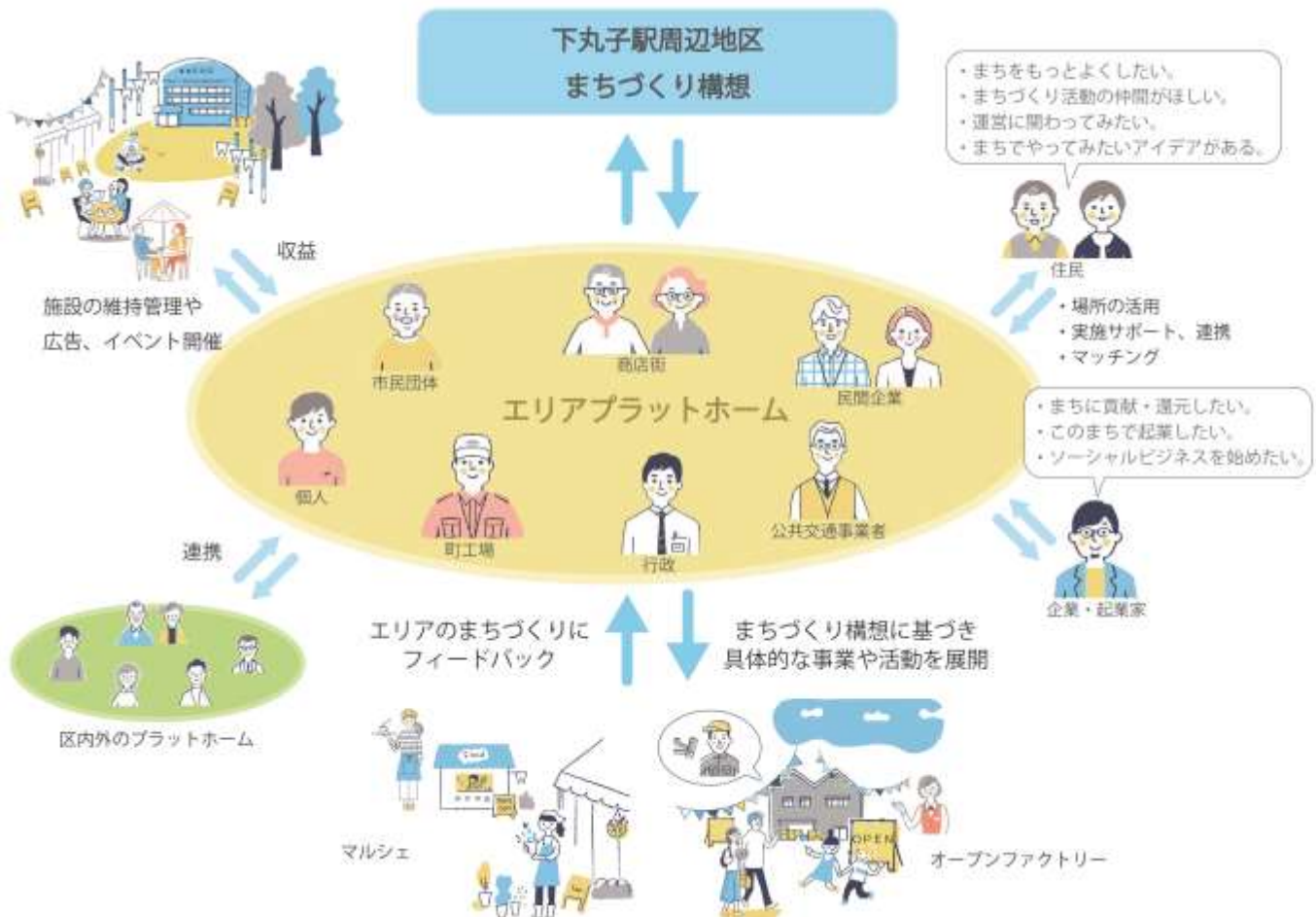
### ② 実証実験・検証を通じた魅力的な場や活動の実現

- 整備や実施を行う前に、小さな社会実験や検証を繰り返しながら場づくりを行うことで、多様な主体にとって居心地が良く使いやすい、魅力的な場や活動の実現を図ります。

### ③ 幅広い情報発信による新たな理解者・ファンなどの創出

- 下丸子駅周辺地区で行われるまちづくり活動について、地区内外に広く情報発信し、ともに取組む仲間や理解者、ファンなどをつくっていきます。

○エリアプラットフォームの取組イメージ





# 【コラム】居心地が良く歩きたくなるまち、駅まち空間について

## (1) 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり (出典：国土交通省)

世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められ、都市に活力を生み出し、持続的かつ高い国際競争力の実現につながっています。このような背景のもと、国では街路空間の再構築・利活用に関する様々な取組を推進しています。

### ■まちづくりのキーワード



**Walkable**

歩きたくなる

**Eye level**

まちに開かれた1階

**Diversity**

多様な人の多様な用途、使い方

**Open**

開かれた空間が心地よい

## (2) 駅まち空間について (出典：国土交通省)

「駅まち空間」とは、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です。国土交通省が発出する「駅まちデザインの手引き」では利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」の形成を目指して、関係者が連携して、ビジョンづくり、計画策定・整備・維持管理に至るまでの一連のプロセスに関する考え方や進め方が示されています。

### ■駅まち空間のイメージ



# 【コラム】改良すべき踏切道対策の考え方

## ■鉄道や踏切を起因としたまちの課題

東急多摩川線沿線は多くの踏切が存在し、踏切事故の発生、渋滞、沿道地域の生活動線の分断など、踏切を起因としたまちの課題を抱えています。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、課題のある踏切として指定され、対策が求められています。



		状況	備考
鉄道による課題		○鉄道南北で土地利用に差があり、駅周辺のポテンシャルを活かし切れていない	
踏切による課題	下丸子1号	○踏切による駅周辺の混雑に伴う歩行者の安全性の低下	【法指定】歩行者ボトルネック踏切
	下丸子2号	○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 ○踏切等の渋滞を迂回する車の地区内への進入による歩行者の安全性の低下	【法指定】自動車ボトルネック踏切

※上記課題の具体的な内容は、「Ⅲ 下丸子駅周辺地区の現況 (P.8~)」や「Ⅳ 駅周辺地区の弱み (P.14)」を参照してください。

▲ (上) 通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子  
(下) 下丸子2号踏切の様子

## ■踏切道対策としての「道路と鉄道の立体交差化」の必要性

区では上記の深刻な課題の解消に加え、当地区に求められるまちづくりの実現に向けて、鉄道事業者と連携し様々な踏切道対策（右下図参照）の比較検討を行い、適切な対策内容を検討してきました。その結果、「道路と鉄道の立体交差化」が最も望ましい対策であるという結論に至りました。

### 【鉄道や踏切を起因としたまちの課題に対する対策】

- ・下丸子1号・2号踏切の除却
- ・補助28号線（ガス橋通り）の交通円滑化
- ・地域分断の解消 等

### 【下丸子駅周辺のまちづくりに求められること】

- ・東急多摩川線沿線の生活拠点の形成
- ・交通結節機能の強化
- ・人中心で居心地のよい魅力的な空間形成 等

上記2つに寄与する踏切道対策手法

## 『道路と鉄道の立体交差化』

## ■踏切道対策の実施に向けて

下丸子1号・2号踏切の対策として検討している「道路と鉄道の立体交差化」の実現には、長期間を要することから、道路管理者（都、区）と鉄道事業者が一体となり、また、幅広い方々からの意見をお聞きしたうえで、段階的な取組による効果的な踏切道対策を推進していきます。

<踏切道対策のイメージ（出典：国土交通省）>



## V まちづくりコンセプトの実現に向けた取組方針

当地区の『まちづくりコンセプト』の実現に向けたまちづくりの取組方針を、4つの目指すまちの姿ごとに整理しました。

### ■当地区のまちづくりコンセプトの実現に向けた取組方針

#### <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 ① 居心地が良く歩きたくなるウォークラブルなまち

立体化  
による一体的な  
回遊性向上

人中心の街路  
ネットワーク  
の創出

駅まち一体空間  
の実現

地域のモビリティの向上

### 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

インキュベーション  
機能による様々な  
チャレンジの支援

魅力のある  
商店街づくり

チャレンジスペース  
の創出

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

生活を豊かに  
する機能の創出

地域らしい  
文化交流の  
場づくり

みずとみどりを  
生かした  
まちづくり

防災・減災による  
安全・安心の  
まちづくり

### 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

共創のための  
エリアプラットフォームの構築

マッチング  
による連携の  
きっかけづくり

実証実験・検証を  
通じた目標の実現

情報発信の強化



# 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」 の実現に向けた取組方針



## 立体化による 一体的な回遊 性向上

<対象ゾーン(※1)>  
駅前拠点ゾーン

- 道路と鉄道の立体化による踏切除却※2や交差道路の整備を実現し、広域的な自動車交通の円滑化を図るとともに、地区内の通過交通の抑制や踏切部における歩行者等の安全性の向上を図り、歩行者にやさしい移動空間を創出します。
- 道路と鉄道の立体化に伴い、南北の市街地分断を解消し、地域全体の一体的な回遊性の向上を図ります。
- 道路と鉄道の立体化により生まれた空間を用いて、歩行者や地域の方々の活動を誘発する場づくりを行います。

※1 対象ゾーンについては、P.32の将来都市構造を参照

※2 踏切道対策の考え方は、P.25のコラムを参照

## 人中心の 街路ネット ワークの創出

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 街路の性格づけ（「リンク＝自動車・自転車等の交通環境」と「プレイス※3＝歩行・滞留のための空間」、自動車と歩行者等）に応じた街路空間の形成・機能強化を行い、人中心のまちづくりを支える街路空間ネットワークを創出します。
- 店舗や宅配等の荷捌き対応やネットワーク構築を通じて、人中心の街路ネットワークを支えるシステムを導入します。



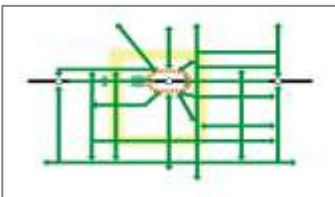
▲人中心の居住空間のイメージ  
(参考：国土交通省)

※3 本構想では「歩行・滞留」のための空間を「プレイス機能」として扱います。

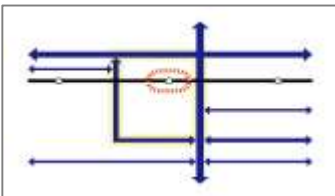
### ■街路の性格に応じた空間形成・機能強化の考え方（イメージ）

※下図はあくまでイメージであり、街路の性格付けは今後整理していきます。

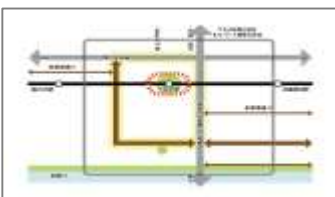
#### ○プレイス(歩行・滞留)機能



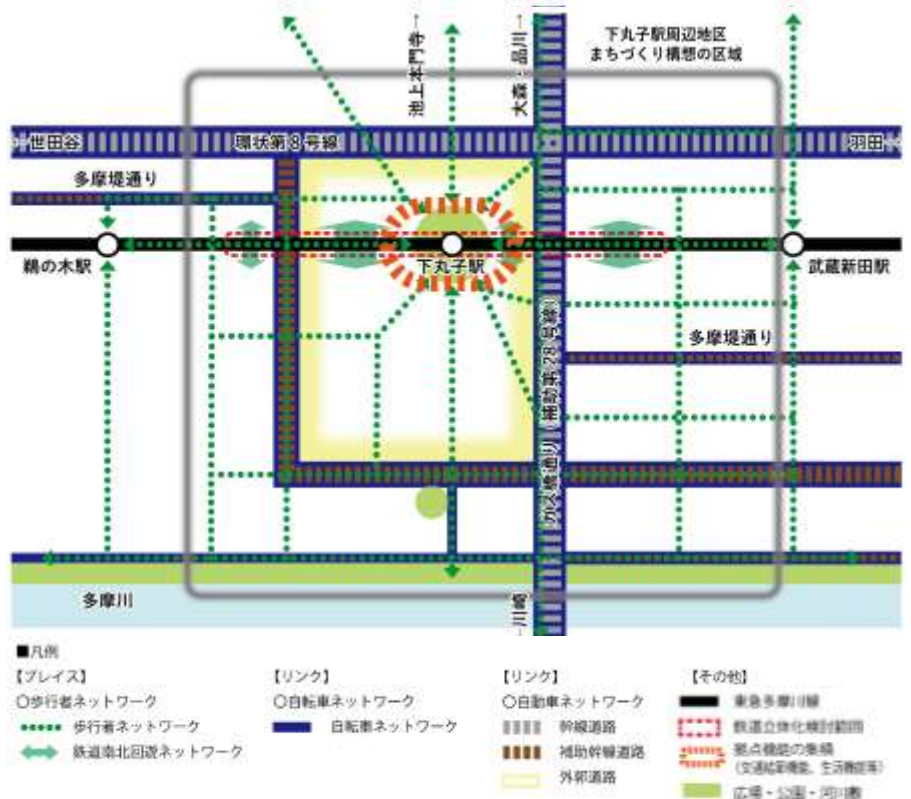
#### ○リンク(自転車通行)機能



#### ○リンク(自動車通行)機能



重ねあわせによる街路の性格付け



## 駅まち一体空間の実現

<対象ゾーン>  
駅前拠点ゾーン

- 駅と鉄道用地、まちを一体的な「駅まち空間」ととらえ、相乗効果の上がる整備を目指すとともに、地域のくらしを豊かにするような機能や空間を適切に配置していきます。



▲駅まち空間のイメージ（参考：国土交通省）



▲鉄道用地の活用  
（参考 上（地下化）：下北線路街／下（高架化）：nonowa）

## 地域のモビリティ（移動のしやすさ）の向上

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 道路と鉄道の立体化※や新空港線整備に伴う生活拠点の核となる駅前空間の再編を通じて、地域の移動のしやすさを高めるモビリティ・ハブ（交通結節空間）の形成を図ります。
- 自転車や新たなパーソナルモビリティなど、多様な移動を支え、環境にやさしい新たな移動手段の導入を図り、移動しやすいまちとします。
- 自動運転やグリーンスローモビリティなど、環境にやさしく機能的な新しい移動手段を導入するとともに、道路や公共空間をフレキシブルに活用し、スマートシティを実現します。

※ 踏切道対策の考え方は、P.25のコラムを参照



▲交通結節機能のイメージ（参考：国土交通省）



▲上：モビリティハブのイメージ  
下：モビリティサービスのイメージ  
（参考：国土交通省）



## 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」

### の実現に向けた取組方針



#### 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

<対象ゾーン>  
駅前拠点ゾーン

- 豊かなアクセス性を活かして、ビジネス活動を支えるための多様な施設・設備の設置と意欲ある起業家や事業者・技術者や学生などが交流・共創するための場・仕組み・活動、そして、スタートアップを支援するようなインキュベーション拠点をエリアプラットフォーム等から創出し、様々なチャレンジを支援します。



▲インキュベーション施設のイメージ (参考：KOIL 柏の葉オープンイノベーションラボ)



▲チャレンジの場のイメージ (参考：ののみち)



▲オープンファクトリーの様子 (参考：OCTCのWebサイト)



▲ものづくりの場のイメージ (参考：梅森プラットフォーム)

#### 魅力のある商店街づくり

<対象ゾーン>  
駅前拠点ゾーン  
生活交流ゾーン

- 個性ある個店が多く集まる大田区らしい商店街の魅力を維持・向上させるため、ウォークアブルな取組と連携し、道路空間の活用や交通規制の実施、バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進等により、誰もが利用しやすくにぎわいのある空間づくりを行います。

#### チャレンジスペースの創出

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 自身の持っている強みや思いを活かして挑戦できるようなチャレンジスペースを創出します（まちなかの工場跡地や鉄道用地、空き店舗・空き事務所、公園・広場空間などの活用）。
- チャレンジスペースの活用により個店が連担する商店街の維持・活性化を図ります。

#### ものづくりと多様な主体の交流

<対象ゾーン>  
駅前拠点ゾーン  
住工共生ゾーン

- ものづくりの技術・文化の蓄積を生かすべく、オープンファクトリーを始めとする地域の新たな産業振興活動をはぐくむとともに、地域と工場をつなぐ関係づくり（ファンづくり）を推進します。
- 工場跡地や鉄道用地などに豊かなものづくりの場を創出することにより、ものづくりの価値を高める場づくりを行うとともに、新たなクリエイティブ人材との交流・接点づくりを図ります。
- 羽田イノベーションシティを始めとする区内のイノベーション拠点との連携強化を図ります。



## 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」 の実現に向けた取組方針



### 生活を豊かに する機能 の創出

<対象ゾーン>  
駅前拠点ゾーン

- 駅周辺の再整備や鉄道用地の整備にあわせて、子育て施設や福祉施設、食料品店・日用品店など、くらしを支える機能の充実とともに、地域らしい個性豊かな店舗や施設を導入し、地域の豊かな生活を育みます。
- 大田区民プラザを始めとした公共施設のあり方を再検討し、地域にふさわしい公共サービス機能の集積を図ります。
- 多様な働き方を支えるコワーキングスペース等の機能の充実を図ります。



▲コワーキングスペース  
(参考：六郷BASE/ユニークおおた)

### 地域らしい 文化交流の 場づくり

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 地域の文化資源・生活資源を活かした活発な文化活動・文化交流の育成と発信を図ります。
- 駅前空間の再編に伴い、地域住民や来街者が思い思いに過ごせたり、みずとみどりに触れ合いながら子供たちが自由に遊べる、くらしに根差した広場空間の創出を図ります。
- 地区内の要所には、地域コミュニティ形成の場となるオープンスペースを設置します。



▲公共施設と一体的な広場空間のイメージ (参考：武蔵野プレイス)



▲地区内の要所に点在するオープンスペースのイメージ (参考：HELLO MARKET)

### みずとみどりを 生かした まちづくり

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- マンションを始めとする民地の公開空地等を活用し、地域活動の場を創出します。
- 下丸子駅と多摩川を結ぶ、わかりやすく、みずとみどりが感じられ、歩いて楽しい歩行者の回遊ルートを創出します。
- 地区内のみずとみどりに加え、歴史・文化資源なども生かした、やすらぎのある空間を創出します。
- みずとみどりが豊富な下丸子公園や多摩川河川敷などでは、その特徴を最大限に活かしたうえで、スポーツ・レクリエーションなど多様な活動を楽しむことができる施設や機能の充実化を図ります。



▲みずとみどりによるやすらぎのある空間イメージ (参考：大田区都市計画マスタープラン)

### 防災・減災による 安全・安心の まちづくり

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 駅周辺の広場空間や施設には、災害時に地域住民等が避難できる場所などを用意し、防災機能の確保を図ります。
- 地域住民や企業に対し、地域住民等が避難できる場所の確認や、避難訓練の実施などを通じて、自然災害等に対する備えの充実化を図ります。



▲多様な活動を楽しむことができる施設や機能のイメージ (参考：りんりんスクエア土浦)

## 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」 の実現に向けた取組方針



### 共創のための エリアプラットフォーム フォーム の構築

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 地区住民や民間事業者を始めとした関係者、行政、専門家や応援団など、まちづくりを実践していく人たちが一体となって共創のまちづくりを行うためのエリアプラットフォームを構築し、運営していきます。
- 地区のまちづくりコンセプトと目指すまちの姿をみんなで共有しながら、まちづくりコンセプトを実現すべく、地区の空間・機能の整備や活用、維持管理などの進捗を管理し、エリアマネジメントを進めていきます。
- 活動や取組を実践するプレイヤーの発掘・育成を地区内外を通じて行っていきます。



▲様々な主体の連携のイメージ  
(参考：大田区都市計画マスタープラン)

### マッチングによる 連携の きっかけづくり

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 人材や情報交換、出会いや交流を高めるために、地区内の住民や様々な団体・企業、地区外の専門家・クリエイティブな人材等をつなぐためのマッチングの場を用意し、連携のきっかけづくりを行います。



▲マッチングのイメージ  
(参考：PIXTA)

### 実証実験・ 検証を通じた 目標の実現

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 具体的な目標実現のために、実証実験や検証などを繰り返しながら、小さくても一つひとつ実現していき、地区に求められる空間や機能、設え、使い方について検討を重ねます。



▲実験・検証のイメージ (参考：蒲田東口おいしい道路計画)

### 情報発信の 強化

<対象ゾーン>  
全てのゾーン

- 共創のまちづくりを行うエリアプラットフォームによって、まちづくりに関する情報発信を強化します。
- ポータルサイトの構築やSNS、プロモーション手法などを活用した、まちづくりに関する情報発信を行います。



▲情報発信のイメージ  
(参考：PIXTA)

## VI 下丸子駅周辺地区の将来都市構造

当地区の『まちづくりコンセプト』及び『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、以下の概念図のとおり整理しました。

### < 3つのゾーン >

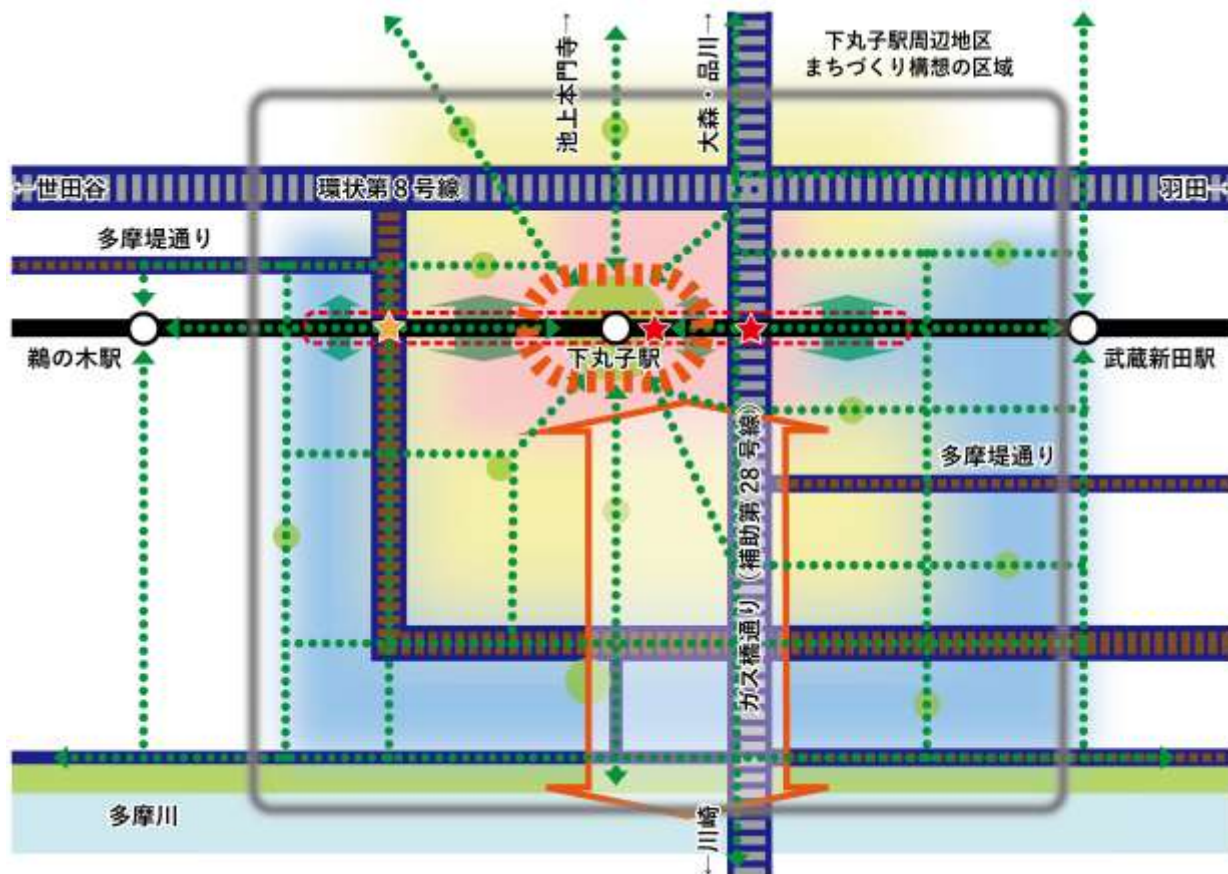
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『生活交流ゾーン』
- 近隣住区ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

### < 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）

※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



<p>■ 凡例</p> <p>【ゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前拠点ゾーン</li> <li>生活交流ゾーン</li> <li>住工共生ゾーン</li> </ul> <p>【機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拠点機能の集積 (交通結節機能、生活機能等)</li> <li>広場・公園・河川敷</li> </ul>	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道関連</li> <li>東急多摩川線</li> <li>鉄道立体化検討範囲</li> <li>★ 対策が必要な法指定踏切</li> <li>☆ 法指定踏切 (対策済み)</li> </ul>	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歩行者ネットワーク</li> <li>駅と多摩川を結ぶアクセスルート</li> <li>歩行者ネットワーク</li> <li>鉄道南北回避ネットワーク</li> </ul>	<p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車ネットワーク</li> <li>自転車ネットワーク</li> <li>○ 自動車ネットワーク</li> <li>幹線道路</li> <li>補助幹線道路</li> </ul>
--	--	---	---



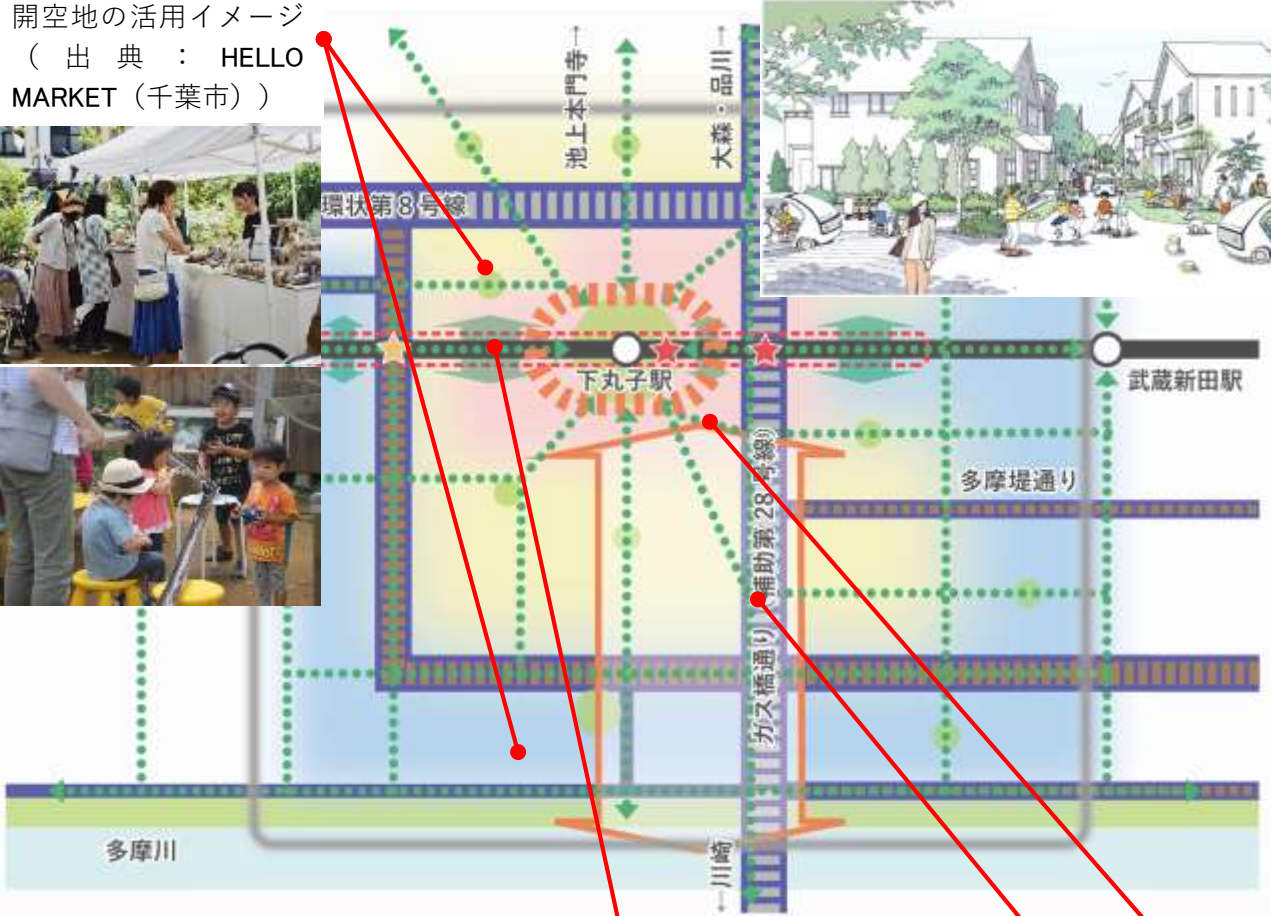
(参考) 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプトが実現した場合の具体的な場所のイメージ

※あくまでイメージであり、整備等が決定したものではありません。

- 点在するポケットパークやマンション等の公開空地の活用イメージ  
(出典: HELLO MARKET (千葉市))



- 生活交流や住工共生ゾーンにおける道路空間のイメージ (国土交通省)



【道路と鉄道の立体化により新たに生まれる空間 (高架下または鉄道上部空間)】

○機能・役割

- <目指すまちの姿①> 鉄道を横断する交差道路・通路の整備による回遊性向上
- <目指すまちの姿②> ものづくりやチャレンジの場の創出
- <目指すまちの姿③> 生活支援施設の確保 (子育て、福祉、商業施設等)

○イメージ

- ものづくりの場のイメージ  
(出典: 梅森プラットフォーム)



- 生活支援施設のイメージ  
(出典: nonowa)



## 【駅前】

### ○機能・役割

<目指すまちの姿①> モビリティ・ハブ（交通結節空間）／駅前の周辺施設と一体的な広場空間

<目指すまちの姿②> インキュベーション施設

<目指すまちの姿③> 防災拠点／駅前広場と一体的な交流拠点／生活支援施設（子育て、福祉、ワーキングスペース等）／地域活動や個人の思い思いの過ごし方ができる広場

<目指すまちの姿④> エリアプラットフォームの活動拠点

### ○イメージ

- モビリティ・ハブのイメージ（出典：国土交通省）
- 駅前の広場空間のイメージ（出典：日向市）



- インキュベーション施設のイメージ(出典：KOIL)



- ワーキングスペースのイメージ(出典：六郷BASE)



## 【下丸子駅と多摩川を結ぶ アクセスルート】

### ○機能・役割

<目指すまちの姿①>

安全・安心な歩行空間の確保

<目指すまちの姿③>

多摩川へ足を運びたくなるような歩いて楽しい空間形成、自転車のアクセス性向上

### ○イメージ



## 【歩行者優先の道路（商店街）】

### ○機能・役割

<目指すまちの姿①> 人中心の街路空間、賑わいの創出

<目指すまちの姿③> 巡りたくなるような歩いて楽しい空間形成

### ○イメージ

- 商店街のイメージ

(出典 左：県庁通り(岡山市)、右：さかさ川通り(大田区))





## VII 下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて

当地区のまちづくりの推進に向けて取り組むべき事項や推進体制について以下に整理しました。

### ○ 当地区のまちづくりグランドデザインの策定に向けて

- ・当地区のまちづくりコンセプトの実現に向けて、より具体的な取組を検討・整理する「（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、行政と地域の関係者が連携し、検討を進めます。

### ○ まちづくりコンセプトの実現に向けたプロセスデザインと推進体制

- ・まちに新たな空間や施設を整備する際には、その空間をどのように活用し、維持・管理していくかを、整備する前から実験等を行いながら検討することが、まちづくりにとっては必要です。
- ・そのため、地区住民や民間事業者等の地域の関係者と行政が一体となって、地区の空間・機能の整備や活動などまちづくり全般の取組を担う推進体制の構築を目指します。

### ○ 駅周辺整備の具体化に向けて

- ・道路と鉄道（東急多摩川線）の立体交差化の実現に向けて調査・検討を進めます。

## 【コラム】まちづくりの推進体制「エリアプラットフォーム」について

あなたのまちに変化を起こすためには、何らかのチャレンジを試みるのが一番ですが、こうしたチャレンジに個人が取り組むのは大変なことです。国では、まちぐるみでチャレンジするための場「エリアプラットフォーム」の構築及び活動を支援しています。

エリアプラットフォームは、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の解決に関心がある企業、自治会・町会、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して描き、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です。

「エリアプラットフォーム」とは、おおむね以下の要件が揃った協議の場です



エリアに関わる様々な  
仲間と集まり協議をする



まちづくりに関する実績を有する  
専門人材からの支援を受けている



エリア価値の向上・将来像  
に向けた実現が目的



緩やかな協議の場  
（プラットフォーム）

（出典：国土交通省）



## 【参考】下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）

下丸子駅周辺地区のビジョンとなる本構想を策定するため、「勉強会」を開催し、地区の関係者の方々と概ね20年後の将来像について意見交換を行ってきました。勉強会のメンバーとこれまでの取組内容を整理しました。

### ■勉強会のメンバー紹介

全体コーディネーター	(一社) おおたクリエイティブタウンセンター 野原センター長
自治会・町会	矢口北町会 / 下丸子東町会 / 下丸子三丁目町会 / 下丸子四丁目町会 / シェルズガーデン自治会 / ザ・リバープレイス自治会 / 鶯の木西町会 / 千鳥南町会
商店街	下丸子商栄会 / 下丸子商店会
PTA	矢口西小学校 / 矢口中学校
産業団体	工和会協同組合
鉄道事業者等	東急(株) / 東急電鉄(株)
地元企業等	NTTアーバンソリューションズ(株) / (株)三桂製作所 / (株)白洋舎 キャノン(株) / 東日本電信電話(株) / Beステーション凛(障害者就労支援施設)

### ■勉強会のテーマ

令和3年度	第1回(R3.10)	本取組の目的と到達点を共有しよう！
	第2回(R3.12)	下丸子駅周辺地区を再発見しよう！
	第3回(R4.2)	下丸子駅周辺地区の20年後の将来像を考えよう！
令和4年度	現地視察会(R4.5)	先進事例を視察して、連立事業とまちづくり事業のイメージを共有しよう！ 【視察先】高架化事例：中央ラインモール（JR中央本線／小金井市） 地下化事例：下北線路街（小田急線／世田谷区）
	第4回(R4.5)	駅周辺の将来の姿を考えよう！
	第5回(R4.6)	地区全体の将来の姿を考えよう！
	第6回(R4.10)	まちづくり構想（素案）について考えよう①！
	第7回(R4.12)	まちづくり構想（素案）について考えよう②！
	第8回(R5.3)	まちづくり構想の実現に向けた今後の取組を考えよう！

## 【参考】用語解説

用語 (該当ページ)	解説
新たなモビリティ (P.15)	超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、ライドシェア、カーシェアリング、デマンド交通、グリーンスローモビリティ、BRT、LRTなど、ICTの発展等に伴い出現した、新しい交通モードや交通サービスのこと。
居心地が良く歩きたくなるまちづくり (P.15、24)	世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い町な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められ、都市に活力を生み出し、持続的かつ高い国際競争力の実現につながっている。このような背景のもと、国では街路空間の再構築・利活用に関する様々な取組を推進している。
イノベーション (P.15、16、19、26、29)	モノや仕組み、サービス、組織、ビジネスモデルなどに新たな考え方や技術を取り入れて新たな価値を生み出し、社会にインパクトのある革新や刷新、変革をもたらすこと。
インキュベーション (P.19、26、29、34)	起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 (P.15)	外国人が訪れてくる旅行のこと。
駅まち空間 (P.15、24、28)	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。
SDGs (P.15、16)	2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。
エリアプラットフォーム (P.23、26、31、34、35)	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、自治会・町会、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して描き、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。
エリアマネジメント (P.31)	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み。
おおたクリエイティブタウンセンター（OCTC） (P.6、7、10、29、36)	大田区内に存在するものづくりが作り出した様々な価値を活かした、大田独自のまちづくりを進める「公・民・学」が連携したまちづくり拠点であり、全国に23あるUDCのひとつ。
オープンスペース (P.9、14、15、16、30)	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 (P.4、7、10、20、29)	ものづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信してゆくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。OCTCや工和会、大田観光協会等が連携し実施。
グリーンスローモビリティ (P.28)	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。
くりらぼ多摩川 (P.6、7、10)	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、様々な事業を展開。
公開空地 (P.21、30、33)	1971年に創設された総合設計制度に基づいて、ビルやマンションの敷地に設けられた一般公衆が自由に出入りできる空間のこと。

用語 (該当ページ)	解説
耕地整理 (P.6、8、13)	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さすが、下丸子地域では工場誘致を目的に実施された。
交通結節機能 (P.4、11、14、16、18、25、28、34)	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。
工和会協同組合 (P.6、36)	工和会協同組合は「連携」の発想のもと、会員企業とその従業員サポート・地域貢献・大田区のものづくり行政支援などを行い、日本のものづくりの生き残りと発展の為、発動を続ける組織。
コワーキングスペース (P.30、34)	主に個人で仕事を行うことが多い人同士で会議室、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。
サイバー (P.15)	コンピュータやそのネットワークに関すること。
新空港線 (P.4、5、15、18、19、28)	新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、東急蒲田地下駅、京急蒲田地下駅を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画。
スタートアップ (P.29)	一般的に起業や新規事業の立ち上げを意味するが、特に革新的なアイデアで短期的に成長する企業を指す。
スマートシティ (P.28)	都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。
ゼロカーボンシティ (P.15)	2050年に温室効果ガス実質ゼロを目指す団体として国の認定を受けた地方公共団体。
Society5.0 (P.15)	サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(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。
ダイバーシティ経営 (P.15)	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。
チャレンジショップ (P.19)	商売を始めたいが経験もなく、最初から独実店舗で始めることが困難な人に対し、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。
デジタルトランスフォーメーション(DX) (P.15)	ICTの活用により、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。デジタル・トランスフォーメーションが進展することによって、特定の分野、組織内に閉じて部分的に最適化されていたシステムや制度等が社会全体にとって最適なものへと変貌すると予測される。
鉄道立体化 (P.15)	鉄道を立体交差化する事業。
羽田イノベーションシティ (P.15、29)	「先端」と「文化」の2つをまちのコア産業として、商業・オフィスをはじめ、多くの特徴的な機能を内包した、未来志向の新たな体験や価値に出会える場所。世界をリードする国際産業拠点として、多彩なジャンカルチャーの発信拠点として、このまちに集まってくるあらゆる人たちへイノベーションを提供する。



用語 (該当ページ)	解説
パーソナルモビリティ (P.18、28)	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。
フィジカル (P.15)	現実空間のこと。
フレキシブル (P.28)	柔軟性があり、しなやかなさまを意味する表現。
法指定踏切 (P.12、25)	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。
ポータルサイト (P.31)	様々なコンテンツへの入口（玄関口）となるWebサイトのこと。
補助線街路 (P.14)	幹線街路を補完し、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助的な幹線街路のこと。
ボトルネック (P.12、14、16、25)	道路などのインフラや業務等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。
目黒蒲田電鉄 (P.8、13)	目黒蒲田電鉄は東急電鉄の前身の鉄道会社であり、1923年に目黒～蒲田間（13.2km）の鉄道を開通させた。
モビリティ・ハブ (P.18、28、34)	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
UDC (P.7)	行政都市計画や市民まちづくりの枠組みを超え、地域に係る各主体が連携し、都市デザインの専門家が客観的な立場から関わる新たな形のまちづくり組織や拠点として、全国23拠点に展開。
リノベーション (P.4)	建築・不動産（公共空間も含む）の改修等によって新しい付加価値を組み込むこと。

## 下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）に関するパブリックコメント実施結果

- 1 意見の募集期間 令和5年1月13日(金)から令和5年2月2日(木)まで
- 2 意見の提出者数（件数）  
意見者数 42名（内訳：説明会 22名、電子申請 14名、窓口 2名、FAX 2名、郵送 2名）  
意見数 102件
- 3 提出された意見要旨と区の考え方  
ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約または一部を抽出しています。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	まちづくりのビジョンを持って市街地再開発事業をしていただきたいです。次代を担う子供達が住み続けたいと思うまちなみと景観が大切です。例えば、多摩川の青や緑の色を使った瓦屋根を使う等、個性を出した駅舎にしていきたいです。どこの駅でも同じデザインのような金太郎飴的なものにはしないでほしいです。人が集えるようなプラッツ（広場）やベンチ、石畳を敷く等、景観をぜひ整えてほしいです。下丸子駅周辺地区で生まれ育った子供達が誇りに思えるまち、住み続けたいと思えるまちになるように、レガシーが残る美観重視の市街地再開発事業をしていただきたいです。単に、人口流入を増加させるだけの市街地再開発事業にならないようお願いしたいです。美観でビジョンをもった市街地再開発事業をお願いいたします。	目指すまちの姿③におきまして、自然・歴史・文化などの地域資源を活かした景観づくりの項目を追加で記載し、地区内に見られる自然、歴史、公園等、くらしと多様な産業が育んできた特有の地域資源を活かした景観づくりを推進し、安らぎと個性のある眺望・景観づくりを目指してまいります。
2		下丸子らしさ、多摩川線沿線らしさを大切にしてください。	本構想では、地域資源を活かした景観や地域らしい文化交流の場づくり等、地域の個性を活かしたまちづくりを進めてまいります。
3		下丸子駅周辺地区は、目蒲線から切り離された感も残る多摩川沿いのまちの中心として、沿線住民が集える誇れるまちになることを願っています。	本構想におきまして、4つの「目指すまちの姿」を掲げており、その実現に向けて、今後はより具体的な計画や推進体制も構築しながら、まちづくりを進めてまいります。
4		もともと下丸子駅周辺地区の北側には大田区民プラザ程度しか施設はなく、旧目蒲線が開通した100年前から分断されていることとなります。「分断されている」という表現であたかも鉄道がその連続市街地を区分しているような表現は、現状認識をはき違えているのではないのでしょうか。	鉄道を挟んだ南北で土地利用の状況が異なっており、要因として、鉄道により南北の市街地が分離し、人の流れが停滞することにあると考えています。今後の下丸子駅周辺地区のまちづくりを考える上で、鉄道を挟んだ南北の一体的なまちづくりの推進がまちの発展にとって大事な要素であると考えています。
5		「ガス橋通りが渋滞していて、人も車も困っているから、東急多摩川線の立体交差化を計画する」とA4・1枚で十分に説明できると思います。	(No. 5～7) 本構想は、本地区の概ね20年後の将来像と、その実現に向けたまちづくりの方針を、上位関連計画や地区の自治会・町会、商店街、PTA、産業

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
6	計画全般	コロナ禍で人々の行動は変化しています。鉄道乗降客数の減少、リモートワークの定着、公共施設の利用者減、少子高齢化など、下丸子駅周辺地区を含め先が読めない現時点で、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想の策定」を急ぐ必要はありません。	団体や地元企業の皆様との意見交換等を踏まえて区が取りまとめたものであり、地域の皆様と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。 平成 29 年に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た下丸子 1 号・2 号踏切の対策とあわせ、周辺のまちづくりを一体的に行っていくことで、安全性の確保や利便性の向上だけでなく、より魅力にあふれ、快適なまちを実現できるよう、引き続き踏切改良と一体的なまちづくりについて、慎重に検討を進めてまいります。
7		全 38 ページにもなる冗長な素案を提示する必要性を教えてください。	
8		あと 20 年で新空港線（蒲蒲線）が完成するとは考えにくいので、下丸子駅周辺地区はあまり羽田空港へのアクセスを考慮したまちづくりである必要はありません。	(No. 8～10) 本構想は、本地区の概ね 20 年後の将来像と、その実現に向けたまちづくりの方針を、上位関連計画や地区の自治会・町会、商店街、PTA、産業団体や地元企業の皆様との意見交換等を踏まえて区が取りまとめたものであり、地域の皆様と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。
9		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）において、20 年後、どんな下丸子駅が望ましいのか、どんな下丸子駅周辺地区がよいのかについて、白紙の状態から議論されることはなかったものと思われることは、今後も住民の意見との食い違いが出てくる可能性が危惧されます。新空港線（蒲蒲線）担当の部署と連携して、できるだけ情報をオープンにして、住民の納得できるプロジェクトの進め方を追及してほしいところです。	新空港線については、下丸子駅から羽田空港や渋谷、新宿、池袋等の各都市へのアクセスが強化されることで、地域に新たなヒト、モノ、コトの流れが生まれ、賑わい創出のきっかけとなることが期待されるため、新空港線を活かしたまちづくりについても、その可能性を検討してまいります。
10		なぜ新線のために、下丸子駅周辺地区の実直なまちなみが犠牲にならないのでしょうか。	
11		何を残して何を变えるのかが不透明です。	(No. 11～15) 今後、策定を予定している「（仮称）下丸子駅周辺地区まちづくりグランドデザイン」の策定に向けた取組の中で、具体的なまちづくりの手法について、いただいたご意見を参考に検討してまいります。
12		今後どこかの時点で、住民や地区関係者が下丸子駅の大型化を望んでいるのか、望んでいないのかについて、はっきりさせることが求められると思われま	新空港線の整備に係る負担につきましては、整備主体および国、東京都と調整を行い、精査してまいります。
13		本当に 20 年後の姿として道路と鉄道の立体交差化や新空港線（蒲蒲線）が必要なののでしょうか。大田区民一人当たりどれだけの税金を負担するのか、人口減やふるさと納税による税収の流出などを想定したシミュレーションを行い、今後 20 年間で負担しなければならない税金額を示していただきたいです。	



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方	
14	計画全般	20年後とありますが、それまでにまちづくりが完了するのでしょうか。鉄道の立体化はできるのでしょうか。絵空事にならないよう、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」は、全体のロードマップをわかりやすい図や絵にまとめるべきです。いつまでに何をするのか、具体的な手法はいつまでに決めるのか、決めることはたくさんあります。		
15		過去には駅前が高層ビル再開発という例が多いのですが、高さ制限や密集地区におけるオープンスペースの配置など、個々の建物レベルまでわかる図や模型で将来像の検討を進める必要があります。		
16		SWOT分析が不十分です。		本構想では、駅周辺地区の強み・弱み・社会動向について、地域の皆様方等と情報共有をしながら検討を行ってまいりました。今後につきましても、「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定におきまして、引き続き詳細に検討してまいります。
17		区民説明会等に参加しましたが、若い担当は頑張って働いて、丁寧に対応してくれました。対応してくれた方々に感謝を述べたいです。		(No. 17～20) いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。 また、いただいた感謝や応援を励みに、今後も取り組んでまいります。
18		① 道幅が広い。 ② 建物にゆとりを感じさせる空間がある。 ③ 下丸子駅前から大田区民プラザまでのプランターがきれいに整備されている。 ④ ケヤキ並木 これらから想像するに、やりがいのあるまちづくりができるのではないかと思います。		
19		頑張ってほしいです。		
20		大田区の「まちづくり」は区民のためであり、事業者のためであっては困ります。		
21	住民参加	人々の暮らしがすでにあって、そこで営々と人々がこれまで生きてきて、その土台の上にまちは成り立っているのに、綺麗な言葉を並べただけの目標を与えられても、それは住民が主体になっていないやり方だと思います。大きな計画があるのであれば、まずはそれによって影響を受ける住民を中心として計画が練られなければならないと思います。	(No. 21～34) 本構想にあるとおり、当地区のまちづくりの推進に向けては、行政の他、まちづくりの担い手である団体、まちづくりや地域課題の解決に関心がある企業、自治会・町会、商店街、住民、地権者、就業者などが集まってまちの将来像を議論して描き、その実現に向けた取組について	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
22	住民参加	「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の検討範囲を見ると、駅周辺のみならず多摩川河川敷まで含まれています。矢口中学校防災活動拠点会議においては、区内の先進事例にもなるような具体的な災害時の避難所運営について積み上げています。この拠点会議のメンバーについても、今後の防災面を考える地域関係者としての参加が必要ではないかと思えます。	協議・調整を行うための場が必要であると考えています。その構成員については、地域団体へのヒアリングなどを行いながら、いただいたご意見も参考に、引き続き検討してまいります。
23		「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」について地域の方がどのくらい知っているのでしょうか。これからの地域住民には児童・生徒から高齢者、障がいのある方など、多様な方々の参加が必要だと思えます。幅広い地域住民が参画できるような共創を考えてください。	
24		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）を傍聴して気付いたことは、出席者がすべて男性でした。また、20年後の下丸子駅周辺地区のまちの住民となるかもしれない若い人たちや、同じく住民としての障がい者や在住外国人たちの姿もありませんでした。このような限られた人々だけの議論で、「区民の代表」によるまちづくりの「合意形成ができた」ことにしては困ります。	
25		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の参加メンバーにおいて、住民の比率が極めて低くなっています。これからの検討の進め方に、住民や認定まちづくり適正建築士などの専門家を加えることを考えてほしいです。	
26		「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の実現に向けては、自治会・町会、商店街、PTA、鉄道事業者、企業の他にも、建築の専門家や環境面でのアドバイザーも参加して、様々な面で意見を取り入れてほしいと思えます。この地区に住む人、働く人、学ぶ人にとって、大いに役立つまちづくりになってほしいと願います。	
27		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）のメンバーに「一主婦」が参加できるチャンスを作ってほしかったです。	
28		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）が利害関係者だけで進められています。科学的知見が欠落しています。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
29	住民参加	「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」をまとめるにあたって開かれた下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）のワークショップには、女性参加者がほとんどいなかったのです。女性や若者の参加者が少ないことを区が承知しているにも関わらず、今回の構想をまとめたとすれば、それは「出来レース」と言わざるを得ません。	
30		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）はこれまでに2回傍聴させてもらいました。今後、「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けてのアクションプランにおいては、住民の意見を募るため無作為抽出等の方法により手間をかけて、多くの住民参加者を含め、行政、民間事業者、NPO等と協議しつつ、進めていくような手法を考えてほしいと思います。積極的に住民をプロジェクトに引き込んで、オープンな協議を行うことが是非とも必要であると思います。	
31		より具体的な取組を検討・整理する 「（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、行政と地域の関係者が連携してほしいです。行政と地域の関係者が連携して検討を進めることとして、地域の関係者に「203030」（2030年までに指導的地位に女性が占める割合が30%になるように定めた女性管理職比率の数値目標）を鑑みて女性を配置してください。生活の場を考える政策は、男女が共に考えることができる場が必要です。あて職だけの関係者では女性たちが入ることができません。	
32		下丸子1号・2号踏切のボトルネック解消に向けて、立体化は避けたいという意見もあるでしょうし、地下化あるいは高架化のどちらが好ましいか、その費用対効果の比較はどうか、行政側の負担（区民の税金でまかなわれる部分）はどうかなど、勉強会ではこれらを避けることなく、まちづくりの上での重要条件として話し合いを持つべきであったと思います。次のアクションプランの段階では、住民への情報開示と対話をお願いしたいです。	
33		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の開催にあたって、どこまで広く参加者を募ったのか疑問です。	



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
34	住民参加	下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）においては、民意を十分に組み入れ、より多くの住民が納得できる話し合いが肝要なのです。町会・自治会長だけでは民意は反映されません。オープンハウスなる手法での意見収集もされましたが、質問の全容が理解できていない状態では、戸惑うばかりです。再考をお願いします。	(No. 35～37) 本構想に関する情報については、引き続き大田区 Web サイト、回覧、地域での掲示板などで周知活動に努めてまいります。また、周知の方法については、いただいたご意見も参考に、引き続きより多くの方に情報をお伝えできるよう、様々な取組を進めてまいります。
35		下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の広報のあり方について工夫していくことが必要です。	
36		区民説明会に参加しましたが、参加しやすいようにオンラインセミナーも実施してほしいです。また、Twitter での告知や、YouTube Live など気軽に参加できる方法を取り入れると、さらに多くの人を巻き込んでいけると思います。	
37		未来の住民たちの意見を聞くことが、「まちづくり」では何より重要なのではないのでしょうか。そのためには、「下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会」（勉強会）のような企画もパブリックコメントの告知などもすべて、兵庫県加古川市の「加古川市民参加型合意形成プラットフォーム」のように、より多くの人たち、特に若い人たちが簡単にスマートフォンやパソコンでアクセスできるようなものにすべきです。よろしくご検討ください。	
38		キヤノン株式会社など大手企業が閉鎖的で、地域とは人的交流などが弱いように感じます。社員の近隣商業施設の利用や近隣住民向けの施設開放や施設内オープンデーなど、住民との関わりも必要だと思います。	
39		キヤノン株式会社の方々と地元の方々との交流として、どういったものを把握しているのかについて説明してください。	
40	歩行者空間	下丸子駅周辺地区のまちづくりを進めるにあたり、20年後といわず、今からできそうなこともあると思います。一つ目は、下丸子駅周辺の無電柱化です。二つ目は、歩行者ネットワークの段階的な自動車乗り入れ禁止の検討です。下丸子1号踏切は自動車の通行を今から停止してみてはどうかと思います。	具体的な取組については、「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた検討を進めるとともに、早期に実施が可能な取組につきましては、関係機関とも調整し検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
41		歩道＋自転車道（自転車を押して歩く）の両立を考慮してほしいです。	本構想の将来都市像におきまして、鉄道、歩行者、自動車、自転車等の4つのネットワークについて、それぞれの充実を図っていくこととしております。
42	歩行者空間	下丸子駅周辺地区は、坂道が多い千束地区と違って、高齢者には歩きやすい場所です。	本構想の目指すまちの姿①に「居心地が良く歩きたくなるウォークアブルなまち」を掲げており、平坦である下丸子駅周辺地区の特長を活かし、歩いて楽しい空間整備を進めてまいります。
43		ガス橋通りにおいてどのくらい渋滞しているのか、定量的に説明してください。	ガス橋通りの下丸子2号踏切を横断する交通遮断量は、踏切の対策が必要と判断される基準（歩行者ボトルネック：1日当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）を超えている状況です。
44		「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」で下丸子駅周辺地区の課題として「歩行者と自動車が錯綜しており…」とありますが、定量的にどのくらい錯綜しているのかを示してほしいです。また、他のエリアと比べてどれだけ深刻であるかを示してほしいです。	(No. 44～45) 下丸子駅周辺には複数の企業や工場が立地し、多くの方が通勤に駅を利用しています。混雑の要因の1つとして踏切によって通行が妨げられることで、踏切が開くと同時に溜まった人々が一気に流れている状況を確認しております。
45	交通	通勤時間帯はキヤノン株式会社の人々で下丸子駅前にはあふれますが、車両交通と錯綜しているレベルとは思えません。どういった尺度をもって歩行者の安全確保が困難と判断するのか説明してください。	下丸子駅前の下丸子1号踏切を横断する交通遮断量は、踏切の対策が必要と判断される基準（歩行者ボトルネック：1日当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）を超えている状況です。 なお、他のエリアとの比較につきましては、比較のための項目や基準が明確でないため、提示することは困難ですが、他自治体における類似のまちづくり事例を参考に検討してまいります。
46		下丸子駅前、土日はチェーン店に来る人の自転車がすごく危ないので、早くなんとかしてほしいです。	下丸子駅前における交通の安全につきましては、いただいたご意見を参考に今後、検討を進めてまいります。
47		下丸子駅周辺地区は、踏切解消・地域交通ネットワークを考慮し、環状第8号線の東側の千鳥町駅隣接エリアも含めて検討対象とすることで、東急多摩川線・池上線の隣接した路線の相互利用・連携により、都心・臨港エリアのアクセシビリティを向上させることになると考えられます。	地域交通ネットワークの検討については、本構想の将来都市構造図において基本的な考え方をお示していますが、今後より具体的な検討を行っていく上で、広域的な視点も十分に踏まえて検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
48	交通	私が望む住民のための鉄道は、地下化でも高架化でもなく「まち」と同じレベルの鉄道です。例えば、下丸子2号踏切のガス橋通りと鉄道は、鉄道を地下化あるいは高架化するのではなく、鉄道の下を道路がくぐるようにできないかという検討がなされて、それが可能であるとなれば、下丸子1号踏切は歩行者専用の地下道にすることもできるのではないのでしょうか。下丸子1号踏切は歩行者専用にするので、今回の構想にある中心部は、車乗り切れ禁止等のゾーン分けも妥当性が生まれます。	踏切道対策としての「道路と鉄道の立体交差化」の必要性について、本構想に「改良すべき踏切道対策の考え方」というコラムにおいて、あらゆる踏切道対策の比較検討を行った上で、踏切道対策とまちづくりの両面から適切な対策内容の検討を行った結果、「道路と鉄道の立体交差化」が望ましいと考えました。今後、踏切道対策の実施に向け、道路管理者（東京都、大田区）と鉄道事業者が一体となり、幅広く意見をお聞きし、段階的な取組による効果的な踏切対策を推進してまいります。
49		下丸子1号踏切（下丸子駅前の踏切）は、朝の通勤ラッシュ時間帯に車両通行止めによれば道幅全体を使えるようになるので、午前7～9時の2時間、下丸子駅前の道路を通行止めにしていただきたいです。	下丸子駅前における交通の安全につきましては、いただいたご意見を参考に今後、検討を進めてまいります。
50		下丸子2号踏切（ガス橋通りの踏切）のボトルネックが解消されても、川崎市側のガス橋交差点を起点としてボトルネックが移動するだけではないかと思えます。逆は環状第8号線の交差点がボトルネックになると思えます。第二京浜国道や中原街道に比べ、ガス橋通りは南北とも道路が整備されていないので交通量の増加もなく、逆に住民から見た場合には、交通量が増加すると排気ガスなどの増加につながり環境が悪化するという考え方もあると思えます。そもそも人口が減少して若者の車離れもあり、20年後は電車の本数も自動車の数も減り、踏切の障害は激減している可能性があります。この点についてシミュレーションして示していただきたいです。	補助第28号線（ガス橋通り）は、環状第8号線との立体交差化や環状第8号線以北の整備が計画され、交通の円滑化により、補助幹線道路としての役割が高まっていくことが想定されています。また、ガス橋通りは災害時の緊急避難道路として指定されており、交通のボトルネックの解消が当地区のみならず広域の地域の貢献につながることを想定されます。踏切対策にあたっては、ガス橋を含む周辺の道路ネットワークの状況や将来予測の観点も踏まえ、具体的な方策の検討を進めてまいります。
51		優等列車の運転と列車の高頻度化に伴い支障時間が増大し、踏切の渡り残りによる人身事故などが多発する恐れがあり、特に沼部駅前の踏切（沼部1号踏切）とガス橋通りの踏切（下丸子2号踏切）は交通量も多く解消した方が良いでしょう。	(No. 51～56) 道路と鉄道の立体交差化については、本構想の策定を踏まえ、今後まちづくりに対する影響等について、工事費を含めた調査及び検討を行い、専門家への意見聴取ほか、鉄道事業者等の関係機関とも調整を行ってまいります。具体的な手法については、今後「（仮称）下丸子駅周辺地区ランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。
52		東急多摩川線を地下で立体交差させるのか、高架で立体交差させるのか、そこは明示していただくべきです。立体交差の案をご説明ください。合わせて、その工事費の概算をお示しください。	いただいたご意見につきましては、今後の検討に活かしてまいります。
53	道路と鉄道の立体交差化には様々な困難が伴います。しっかり検討した上で、どうすべきか判断することをお願いいたします。		



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方	
54	交通	踏切の立体化を望みます。	<p>(No. 57～63)</p> <p>本構想の目指すべき姿①の実現に向けた取組方針の中で、「地域のモビリティの向上」を掲げており、自由な移動を支える柔軟性のある移動ネットワークの形成の観点からも、地域のモビリティは重要であると考えています。</p> <p>誰もが移動しやすい環境の形成を目指し、コミュニティバス等のあり方について引き続き検討してまいります。</p>	
55		東急多摩川線と道路の立体化は、下丸子駅周辺地区計画の基本となるので、早急に詰める必要があります。公民連携は区と東急電鉄ではありません。区が専門家の意見をもとに計画し、住民の声を丁寧に反映することが不可欠です。		
56		東急多摩川線は踏切が多い路線のため、踏切解消のため全線地下化する。		
57		コミュニティバスのバス停が下丸子駅に近ければ便利なのは理解しますが、実際問題として、40分に1本程度の定員15人のコミュニティバスのバス停が駅に近接することで、何人分の需要を獲得できるのかご説明ください。		
58		「たまちゃんバス」の停留所を下丸子駅近くに配置することを希望します。		
59		「たまちゃんバス」の停留所を大田区民プラザ前に設置しないと利便性が悪いです。		
60		下丸子駅周辺地区にコミュニティバスはありますが、運用回数が少ないので利用しにくいと思います。		
61		下丸子駅・駅隣接エリアをモビリティ拠点として位置づけ、駅及び鉄道敷地を活用し、地域スマートモビリティの接続施設、モビリティのエネルギー供給施設等を設ける。		
62		エリアのスマートモビリティの往来をスムーズにする道路ネットワークを構築する（従来の自動車とのレーンのすみわけ）。		
63		ウォークアブルなまちのコンセプトは良いのですが、写真やイメージ図だけで、地域がどのようなまちになるのかがわかりません。具体的に、道路網の状況や土地利用の現況をどう変えていくのかを示した検討が必要です。		
64		他の地域の人にとっても「ケヤキ並木道路」は多摩川の土手への行き帰りに散歩するのにいい道ですが、この道路にヨーロッパと同じような休める簡単な飲食店があると楽しめることができ、地域コミュニティ道路になると思います。		歩行者の安全性確保に向けては、様々な観点から検討をした上でいたいたご意見も参考にしながら、具体的な対応策の検討を進めてまいります。また、魅力ある街路空間の実現に向けては、既存の公共空間につ

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
65	交通	道路と鉄道の立体交差化により踏切解消で南北分断が解消されますが、一方で通過交通の増加とともに細街路への域外交通の進入が懸念されます。域外交通の細街路進入を防止し、若年層・高齢者の安全・安心な街路空間の維持・向上を図る健全なクルドサック（袋小路状の道路）や、車両低速化を図る手法を導入いただきたいです。また、魅力ある街路空間を実現するため、地元商業施設も含めた街路でのイベント開催を容易にするエリアマネジメントの活用と、法手続きの柔軟性を検討いただきたいです。	いて多様な活動を楽しむことができるよう、また、健康維持やコミュニティの形成等につながる地域交流の場とすることができるよう、検討を進めてまいります。
66		下丸子駅周辺地区は、住民だけでなく企業も多いので、会社員と住民のつながりができる施設があってもいいのではないのでしょうか。	企業や工場の立地が多いことは下丸子駅周辺地区の特徴であり、その特徴を活かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。本構想の目指すまちの姿④『地域・企業とともにつくり・つかう「共創」のまち』において、地域住民と企業との連携について盛り込んでおります。いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
67	施設	一般的に住んでいるまちというのは、日常生活で幼児から高齢者が1日の時間を楽しく過ごせることが大事だと思います。下丸子駅周辺地区には、幼児から高齢者が「気軽に」「自由に」休めるような地域の交流施設がありません。幼児親子と一緒に遊べる多摩川河川敷グラウンドに、ミニディズニーランド的な公園があれば楽しめると思います。	本構想におきましては、みずとみどりが豊富な下丸子公園や多摩川河川敷等において、その特徴を最大限に活かした上で、スポーツ・レクリエーションなど多様な活動を楽しむことができる施設や機能の充実化を図るものとしております。いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
68		下丸子図書館が不便な場所にあるため、下丸子駅前に池上駅のような駅ビル内の図書館、あるいは、田園調布せせらぎ館のように図書を貸出・返却できるような施設がほしいです。下丸子在住ですが、いつも蒲田の図書館や田園調布せせらぎ館に貸出・返却に行っていて不便に思っております。	(No. 68～74) 本構想の目指すまちの姿③において、「地域の交流拠点や交流の場の創出」を一つの柱としており、いただいたご意見を今後の検討の参考とさせていただきます。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
69	施設	個人的に思うことは、より「文化的なまち」にしたいということです。まちのエネルギーを生み出すには、やはり子育て世代の若い力が必須です。子育て世代が住みたいと思うのは、教育、文化、医療等が充実しているまちだと思います。公立の小学校・中学校、図書館、各種教育機関等が集結していることや、駅近にある程度の規模の救急対応の病院があることなどが求められます。池上駅ビルに池上図書館が移転したり、多摩川駅近の田園調布せせらぎ館に図書スペースや集会室等があることなどは、とてもいいアイデアだと感じています。	
70		「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」において、多様な交流の場の創出の観点から、大田区内の福祉作業所等（生活介護および就労継続支援B型）による商品販売や、作品展示などを常時行うことができるスペースの設置があれば望ましいと考えます。また、就労継続支援B型が運営する飲食店（カフェ、休憩スペース）が設置され、高齢者から子供までが集えるような場所になることが望ましいと考えます。	
71		道路と鉄道の立体交差化による高架下の空間によってまちが分断されることがないよう、また、高架下の施設が地域とつながりを持つ持続的なまちづくりの担い手として、通常時は地域の交流施設や商業施設、文化施設、災害時は一時避難所の設置を容易とするような、高架下空間の計画を図っていただきたいです	
72		外の人が下丸子駅周辺地区に来たくなるような施設等を増やしてほしいです。	
73		下丸子駅周辺地区を整備するタイミングで喫煙所を設けていただけると、安心してたばこを吸うことができます。喫煙所があることで、たばこを吸う人と吸わない人の双方にとって快適な空間が提供できると思います。	
74		既存の公共施設の老朽化のため、各地で複合公共施設が建築されていますが、部門ごとの縦割りを強く感じています。集客力のある図書館や民間商業施設などをキーテナントとし、人が集まる仕組みを作ることが必要です。また、集まった人々をつなぐ仕組み（オープンスペースの設置による交流や人のつながりを推進させるコーディネーター等の配置など）が必要です。	



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
75	防災	下丸子駅周辺地区のまちの大改造をする折に、東京直下型地震に備える「減災」対策として、道路、特に道幅の狭い住宅密集地における無電柱化を進めてほしいです。国際都市を目指す大田区であれば、下丸子駅周辺地区での市街地再開発事業で、まち全体の無電柱化をモデルケースとして是非やってください。	本構想の目指すべき姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」、④「災害時に対応する安心・安全のまちづくり」において、駅周辺の広場や施設を防災拠点・防災施設として整備するとともに、災害時には地域住民が自分の身を守るような対策を行い、安全・安心なまちづくりを進めることとしており、災害に強いまちを目指すべき姿としております。 無電柱化を含む具体的な手法につきましては、いただいたご意見も参考に、狭い道路における電線共同溝の整備にあたって検討すべき項目や手法等に関する国や都の動向を注視するとともに、低コスト手法を積極的に活用していきながら、今後「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。
76		文章で「安心・安全」とありますが、「安全・安心」という科学的根拠があった上で安心という心理状態があります。したがって、「安心・安全」を「安全・安心」と記述してください。	ご意見を踏まえて本構想に反映させていただきました。
77		大田区役所の職員に防災スペシャリスト（内閣府（防災））が何人いるのかを教えてください。また、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の策定にその人たちが参加しているのかどうかを教えてください。	防災危機管理課では、防災スペシャリスト養成研修をこれまでに16講座受講しております。本構想の策定には全ての関係課が関わっており、それぞれの立場から意見交換を行って作業を行っております。
78		浸水リスクエリアを考慮し、道路と鉄道の立体交差化による高架下空間について、台風などによる多摩川氾濫時の災害一時避難場所としての機能を持たせる。	(No. 78～81) 本構想の目指すべき姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」、④「災害時に対応する安心・安全のまちづくり」において、駅周辺の広場や施設を防災拠点・防災施設として整備するとともに、災害時には地域住民が自分の身を守るような対策を行い、安全・安心なまちづくりを進めることとしており、災害に強いまちを目指すべき姿としております。いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
79		大規模な地震による災害時の災害支援協力体制を確保するために、民間施設を活用した災害時協力協定の締結施設を分散配置できるような誘導的施策を策定する。	
80		大規模な地震・風水害を想定した災害時の電力供給を安定させ（創エネルギー施設）、水素供給拠点の民間施設整備を誘導する施策をつくる。	
81		地下化して空いた線路敷部分を活用し、幅員の狭い多摩堤通りの代替道路として整備することで災害時対応を迅速化する。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
82	自然・環境	「スクラップ&ビルド」による市街地再開発事業により、住民の記憶財産であるまちやみどりなどの豊かな自然は確実に消えます。また、より機能的な建物へと人々が移動すれば、古い建物の空き室問題が増えます。こうした人々の生活に影響を及ぼすような「まちづくり」は、区のソフト施策の失敗ということになりませんか。	(No. 82～84) 本構想のIV章において下丸子駅周辺地区を取り巻く社会動向を取りまとめており、その一つとしてSDGs（持続可能な開発目標）の推進を掲げております。今後、より具体的な取組を検討・整理する「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定にあたっては、緑の豊かさなど、環境に配慮した取組も検討してまいります。
83		カーボンニュートラル（温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること）の実現のため、下丸子駅周辺地区の飲食店で発生する食品残渣等を活用したバイオエナジー（バイオマス発電・バイオガス発生装置）を企業体による構築により設け、持続可能なまちづくりを目指してほしいです。	
84		「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」では具体的な4つのテーマを示していますが、地球環境破壊の深刻化が懸念される昨今、特に気になるのは区のハード施策です。使えるものを壊しては立て替える「スクラップ&ビルド」によるあまりにも乱暴なまちの大改造は、区民への影響と環境への影響が大きすぎます。	
85		光明寺所有の池をオープン化することにより、田園調布せせらぎ公園のような、自然と緑化とくつろぎの空間を創出できると思います。	(No. 85～87) 本構想の目指すまちの姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」にお示したように、地域内に存在するみずとみどりに加え、歴史・文化資源なども活かしたやすらぎのある空間を創出できるよう、地域の関係者とも連携し、まちづくりを進めてまいります。
86		下丸子駅周辺地区だけでなく多摩川流域は、川崎市側も含め興味深い歴史遺産・文化遺産にあふれていると聞いています。それらを探し出し次世代に残していく活動を、区としてどこまでリードできているかや、NPO等による活動をどこまで支援できているかなどについて、民間と一緒に考えて「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」に組み込んでください。また、光明寺所有の池が自然環境の保護の観点でどのように評価されているのか、区役所内部で調べていただきたいです。	
87		地域の歴史・文化で外すことができない光明寺ですが、駅近隣であるにも関わらず「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」では触れられていません。まちづくりにおいて、「光明寺」は貴重な資源なので連携していただきたいです。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
88	工業	「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」に「工場と住宅が調和した都市づくりを進める」とありますが、生産拠点が区外へ移転していく中で、「工場」ではなく大田区らしい「技術拠点」などのキーワードにはいかがでしょうか。	該当部分は令和4年3月に策定した「大田区都市計画マスタープラン」に記載されている多摩川線沿い地域の方針の中から引用しております。「技術拠点」などの記載につきましては、今後、より具体的な取組を検討・整理する「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定にあたり、検討してまいります。
89	商業	<p>昼夜人口で昼の人口が多い点を活かした取組が重要だと考えます。ある飲食店のランチタイムでは、鶉の木方面からの常連客が通ってくれているが、下丸子駅周辺地区の企業の方々はほとんど来られないと言われていました。帰宅時に下丸子駅周辺地区に立ち寄って帰るような環境や、わざわざ下丸子駅周辺地区のお店に他のエリアから訪問してくるような施策（以下の案参照）が必要だと考えます。</p> <p>&lt;案&gt;</p> <p>① 特別なエリアを指定し、そのエリア内でのおしゃれな飲食店の出店に対する補助金を出す。</p> <p>② キヤノン株式会社との連携で下丸子ブランドを創出する。</p> <p>③ ふるさと納税品として下丸子ブランドの製品を取り扱う。</p> <p>④ 下丸子駅周辺地区内に4つもある動物病院と連携して、ペットが飼いやすいまちとしてPRする。</p>	本構想の目指すまちの姿③において、「多摩川河川敷や下丸子公園などの既存の公共空間を、多様な活動を楽しみ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域内外からも訪れる場とする」とともに、大規模マンション等の公開空地などでは、定期的なキッチンカーやマルシェ等が開催されるような交流の場となるような活動を育成」としております。いただいたご意見を参考に、地域の交流拠点や交流の場の創出に向けた検討を進めてまいります。
90		まちづくりの担い手として重要な役割を果たしているのは商店街なので、商店街振興の視点も取り入れた方が良くはないでしょうか。	地域特性に応じた個店が多く集まる大田区らしい商店街の魅力を維持、機能向上を目指す視点を本構想のIV章及びV章に反映しました。
91		住んでいる人がそれなりに多い割にお店が少なく感じているので、商業施設の誘致を希望します。	具体的な手法については、今後「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。また、いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
92		<p>東急多摩川線や東急池上線の沿線住民と京急本線や京急空港線の沿線住民は、生活圏が完全に分かれて通勤・通学に合わせた居住地を選んでいきます。埼玉方面からの乗客を取り込んでも、東急多摩川線沿線で降車してお金を落とすとは思えません、経済波及効果の項目と額をシミュレーションして提示していただきたいです。</p>	<p>新空港線の整備は、区内の東西方向の利便性の向上だけでなく、羽田空港と東京圏北西部を繋ぐ広域的な交通利便性の向上を見据えた国の交通政策審議会において「進めるべき」と答申を受けた鉄道ネットワークであり、地域の活性化を始め、通勤・通学における既存路線の混雑緩和や災害時の迂回ルートとしての機能を担うなど防災並びに減災などに資する事業であることから、区の重要な施策の一つとして本構想に位置づけています。</p> <p>なお、平成 27 年度に行った調査において新空港線の第一期整備に伴う経済波及効果を算出しており、大田区内で約 1,400 億円の波及効果が見込まれると結果が出ております。</p>
93	新空港線	<p>新空港線（蒲蒲線）は 40 年前からの念願とされていますが、40 年前と今とでは JR 蒲田駅から京急蒲田駅への歩行は、比べものにならぬほど快適であり短縮されたように感じています。むしろ、蒲蒲線の蒲田駅が地下にもぐってしまえば、現在の JR 蒲田駅への便利な接続が失われてしまうので、デメリットでしかありません。さらに新空港線（蒲蒲線）は、京急につながるには技術的な難問もあり、先行きを見通せぬままでの新空港線（蒲蒲線）への投資決定は、区の勇み足とも言われています。</p>	<p>(No. 93～98)</p> <p>新空港線の整備は、羽田空港と東京圏北西部を繋ぐ広域的な交通利便性の向上を見据えた国の交通政策審議会において「進めるべき」と答申を受けた鉄道ネットワークであり、地域の活性化を始め、通勤・通学における既存路線の混雑緩和や災害時の迂回ルートとしての機能を担うなど防災並びに減災などに資する事業であることから、区の重要な施策の一つとして本構想に位置づけています。</p>
94		<p>新空港線（蒲蒲線）は、大田区にとって 40 年来続く長年の悲願とのことですが、40 年前には是非とも実現したいプランだったかもしれませんが、状況は一変しています。JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅をなぜ鉄道で結ばなければならないのか。JR なら品川や川崎から京急につながっています。区内の東西方向の移動利便性が向上、東横線、メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線各線の相互乗り入れを可能にするために、東急多摩川線沿線住民が犠牲になります。しかも新駅が地下にできるなら、JR の乗客にとっても東急線の乗客にとっても不便になります。東急多摩川線と東急池上線の連絡も不便の極みになります。</p>	<p>また、新空港線によって下丸子駅から羽田空港や渋谷、新宿、池袋等の各都市へのアクセスが強化されることで、地域に新たなヒト、モノ、コトの交流が生まれ、賑わい創出のきっかけとなるため、新空港線を活かしたまちづくりについても検討してまいります。</p> <p>新空港線の第一期整備については、今後整備主体及び営業主体が中心となって計画の詳細を決定していますが、区としても計画が明らかになった段階で区民の皆様に分かりやすくお伝えできるよう、整備主体と連携して取り組んでまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
95	新空港線	羽田空港エリアへのアクセス性（新空港線構想）について、鉄軌道・地下鉄道のポストコロナの社会情勢・国際情勢を踏まえて計画を見直し、両蒲田駅間を包含するエリアをスマートモビリティ・ネットワークで接続するなど、ポストコロナや近未来の都市構成を鑑みた需要予測に見合った輸送能力と建設コスト・メンテナンスコスト削減、浸水リスクに対するインフラ信頼性向上を図っていただきたいです。	JR・東急蒲田駅－京急蒲田駅間については、円滑な移動を支えるサインやバリアフリー機能の強化を図るとともに、先進技術を用いた移動手段の導入など時代の潮流や技術の進展を踏まえた上で、災害に強いまちづくりに向けた検討を進めていきます。 区内の「駅周辺のまちづくり」については、蒲田駅をはじめ大森駅、池上駅、洗足池駅などにおいて、まちづくりの指針となるグランドデザインやまちづくり方針などに基づき、各地域の機運や検討の熟度に応じて取組を進めてまいります。
96		新空港線（蒲蒲線）について、建設費・需要予測・収支を踏まえ、地下方式の鉄道による整備が望ましいのか再度見直しを図っていただきたいです。むしろ、大田区の活性化より蒲田駅周辺の商業施設の空洞化を招くことが懸念されます。輸送の安定性、鉄道施設のメンテナンスコスト、浸水リスクを考慮し、鉄道線路以外で地下ではない細やかなエリア移動サービスを提供してもらいたいです。蒲田駅周辺の医療施設や公共施設、行政サービス施設等について、垂直移動ロスを最小限とした小型バスのようなモビリティネットワーク、パーソナルモビリティの垂直水平移動を容易にする街路・施設の配置計画を策定し、大田区にふさわしいイノベーションを駆使したエリア交通マネジメント・オンデマンド交通サービスの提供を考案していただきたいです。	
97		新空港線（蒲蒲線）は区民には不要です。羽田空港までの高速バスをもっと増やしてください。	
98		新空港線（蒲蒲線）の整備により、下丸子駅周辺地区のまちづくりが降って湧いたように計画される一方で、下丸子駅以外の駅周辺にはどのような計画があるのか知りたいと思います。もし、何も計画されていないのであれば、下丸子駅だけが栄え、その他の駅は廃れていくことにならないでしょうか。それはとりも直さず、8両編成の蒲蒲線の急行電車が通るための道路と鉄道の立体交差化（地下化あるいは高架化）であり、下丸子駅以外は急行が通過するマイナーな駅になってしまうことを意味しているのではないのでしょうか。そんなことを地元住民は望まないでしょう。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
99		<p>新空港線（蒲蒲線）の整備によって、京急蒲田駅と JR 蒲田駅が鉄道で結ばれることにより、東急多摩川線沿線の住民は羽田空港へ行く際には確かに便利になりますが、蒲田駅で JR 京浜東北線に乗り換えて新橋駅などへ通勤している人たちにとっては、乗り換え時間が増加し日々の生活で不便となります。最近の事例では渋谷駅がその典型です。区民にとってプラスが多いように記載されていますが、乗り換え時間が3分増えただけで往復6分、それが20日間と考えると月120分（2時間）、1年で24時間（1日）もの時間を損なう計算です。エスカレーターなどの電気代も既存利用者への負担増になります。蒲蒲線の利用者が区民でどれだけいるのか、現時点で JR 蒲田駅から京急蒲田駅を利用している人数などを調査し示していただきたいです。人の流れ、人数などの調査を行い、新空港線ができた際に、メリットを受ける人と不便となる人など、人口減少も考慮したシミュレーションを行い、区民のメリット・デメリットについて数値で示していただきたいです。</p>	<p>新空港線の整備は、区内の東西方向の利便性の向上だけでなく、羽田空港と東京圏北西部を繋ぐ広域的な交通利便性の向上を見据えた国の交通政策審議会において「進めるべき」と答申を受けた鉄道ネットワークであり、地域の活性化を始め、通勤・通学における既存路線の混雑緩和や災害時の迂回ルートとしての機能を担うなど防災並びに減災などに資する効果があります。</p> <p>乗換利便性の向上に向けては、駅施設の改良も進め、駅利用者にとって不便にならないよう、エレベーターやエスカレーターなどを活用した施設計画を検討していきます。あわせて、バリアフリーのルートを確保し、ホームドアや複数の多機能トイレ、点字ブロックの設置や、段差・勾配の改善などを行い、駅全体が誰もが使いやすい施設となるよう、今後設立する整備主体などの関係者と共に検討していきます。</p>
100	新空港線	<p>令和5年3月18日から相鉄線と東急東横線、目黒線の直通運転が始まります。さらに過密化している東横線と目黒線のダイヤに新空港線（蒲蒲線）を通す余裕があるのでしょうか。下丸子駅では朝3分ごとに電車が来ています。その利便性が損なわれるようなダイヤにならないのかや、直通電車が1時間に1本とか残念な結果にならないのかなどを心配しています。埼玉県民などの利便性が上がっても、羽田空港へ直行すれば大田区への経済効果は見込めないと考えます。東急多摩川線は朝は3分、休日や平日昼間も6分待てば乗車がきますので、蒲田駅の乗り換えも楽で多摩川駅も同様であり、現状で全く不便を感じていません。</p>	<p>(No. 100～101)</p> <p>多摩川線内の停車駅などの運行計画については、営業主体である鉄道事業者が策定することになります。</p> <p>区としては、現在の多摩川線で運用されているものから大幅な変更がないよう、営業主体に要望してまいります。</p> <p>更に、運行計画が明らかになった段階で、区民の皆様わかりやすくお伝えできるよう、整備主体や営業主体と連携して取組んでまいります。</p>
101		<p>新空港線（蒲蒲線）の整備により駅を作り替えるのであれば、東横線からの電車も止まれるような構造にしてほしいです。東急多摩川線まで乗り換えなしでつながることは大歓迎なのですが、東横線の電車が乗り入ると小さな駅には停まらず、下丸子駅など途中の駅は全て通過されるのではないかと予想しているためです。</p>	



No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
102	その他	<p>「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の「下丸子駅周辺地区の地域資源と課題」にある「歩行者と自動車が錯綜しており…」がキャノン株式会社本社への通勤者と住民の歩行路の錯綜を示しているのであれば、三菱自動車工場などの工場群が移転した後に、大田区が用途地域の変更などを適切に行わず、人口密度の高い街区を下丸子駅から離れたエリアに作ってしまったことが、その一因であろうことが推量されるため、当時の区の都市計画の経緯をまず示し、総括してから「課題」としていただきたいです。</p>	<p>関係区域は、昭和25年から工業地域として指定され、現在に至っています。工業地域内は主として工業の利便を増進する地域ですが、工場のほか、キャノン本社のような事務所、専用住宅、共同住宅、店舗、老人ホーム等、幅広い用途で建築可能な地域となっています。また、関係区域の容積率制限は、ガス橋通り沿道区域20mの範囲は、平成元年に200%から300%になった経過はありますが、多くの面積を占めるそれ以外の区域は過去から現在まで200%が維持されています。これまでの都市計画での用途や容積率に基づき、建物の建替えが進んでいると考えております。</p> <p>いただいた交通上のご指摘は、今後の下丸子駅周辺地区のまちづくりの検討に活かしてまいります。</p>