

## Ⅲ 下丸子駅周辺地区の現況

### (1) 歴史的変遷

#### Ⅰ 【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。

#### Ⅱ 【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。これにより、駅周辺の整備が進み宅地化が進みました。

#### Ⅲ 【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。

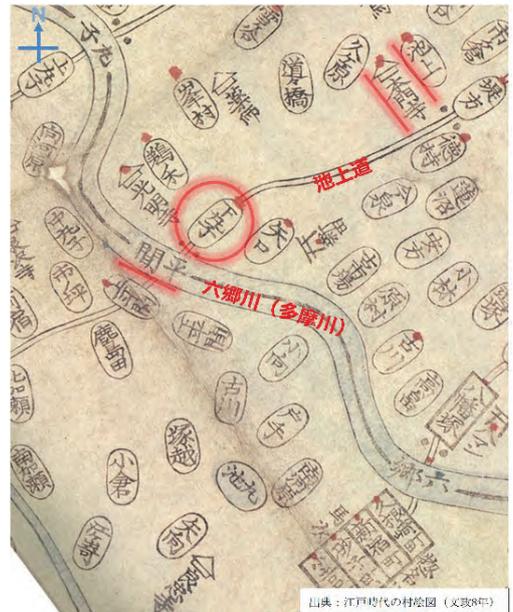
#### Ⅳ 【戦後～昭和】日本を代表する大企業が立地し、ものづくりのまちとして発展

多摩川沿いに三菱重工業の自動車工場、キヤノンカメラ、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。

#### Ⅴ 【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

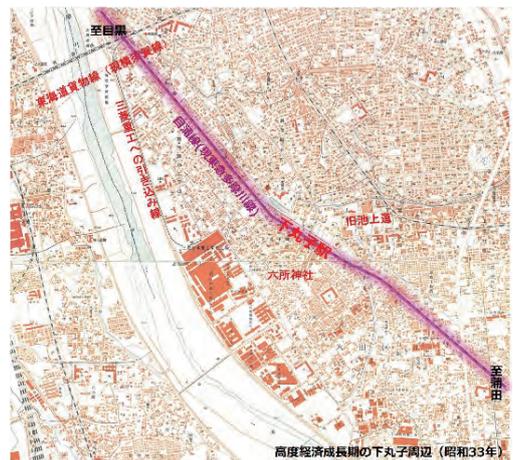
大規模工場の移転や都心回帰に伴い、多摩川沿いの大きな敷地の多くは高層マンションへ変化するなど住宅地化が進展し、急激に人口が増加することになります。

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。



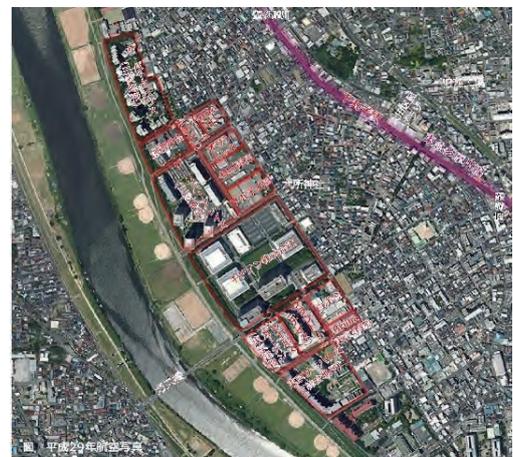
出典：江戸時代の村絵図（文政8年）

▲江戸の様子（出典：江戸時代の村絵図）



高度経済成長期の下丸子周辺（昭和33年）

▲戦後～昭和の様子



平成29年の航空写真



▲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

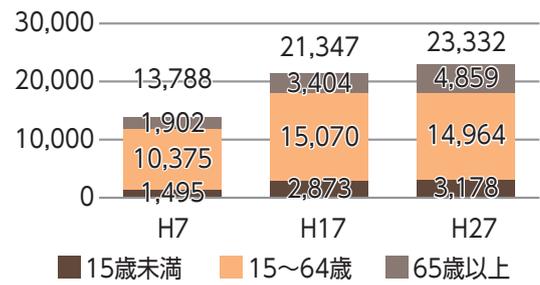
平成27年国勢調査における人口と世帯数の状況は下表のとおりです。

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）	20.80%
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

### ● 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く特徴を有してします。



▲人口の推移（出典：国勢調査）



▲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。

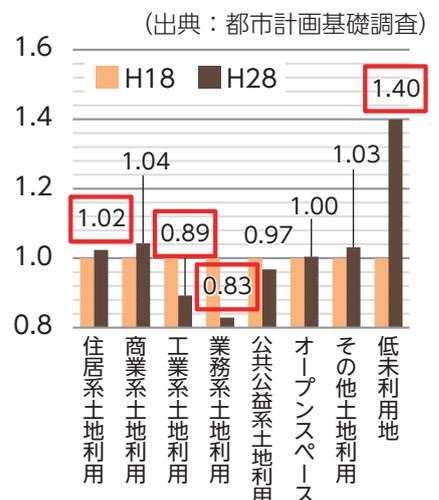
10年間の土地利用の変化をみると、事務所や工場用地が減少し、住宅地や低未利用地へ転換していることがわかります。

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、それを活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つに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。



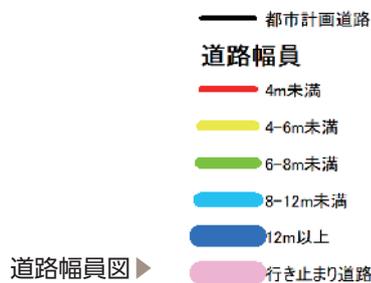
▲都市計画施設図

#### ● 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

### ● バス交通の現状

当地区には路線バスは通っていませんが、大田区のコミュニティバスが運行しています。しかし、コミュニティバスのバス停は駅から約200m離れた位置にあり、駅での乗り継ぎの利便性向上が課題となっています。

### ● 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。

※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確保が困難な状況にあります。

## (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。



▲法指定踏切の位置図



▲下丸子駅入口バス停位置図



▲周辺の広域的な道路ネットワーク



▲通勤ラッシュ時の下丸子駅前の様子