

# 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幹線街路です。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。



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



▲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。

#### SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



▲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し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〉

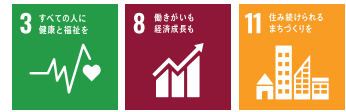
## 空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

～ 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クブルなまち
- 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「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

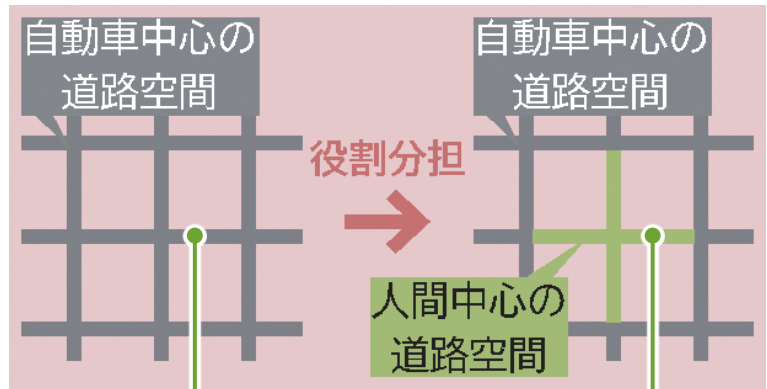
- 自動車や自転車を受け持つ道路と歩行者中心の街路など、役割分担を明確化した道路整備や機能強化を通じて、人中心で誰もが安全・安心に移動でき、沿道と一体となった居心地の良い魅力的な街路空間を創出します。

## 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<sup>\*</sup>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。

<sup>\*</sup>踏切解消の考え方は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 すべての人に 健康と福祉を	8 働きがいも 経済成長も	11 住み続けられる まちづくりを
-----------------------	---------------------	-------------------------

### 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

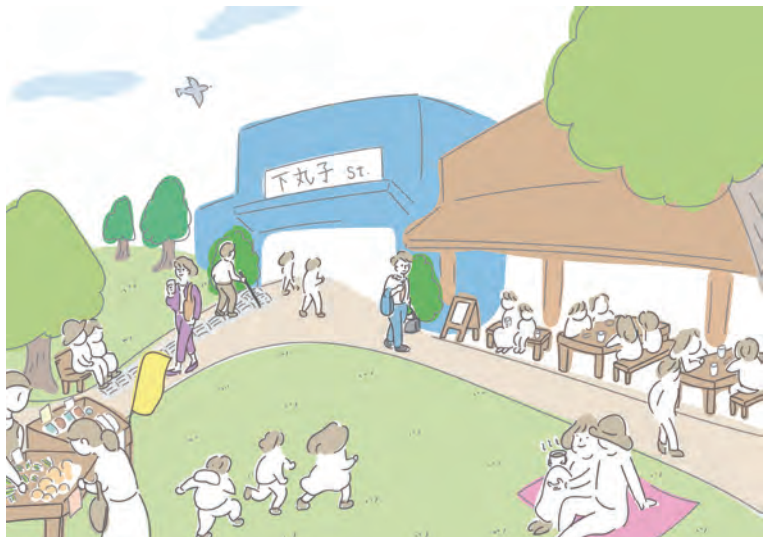


(出典) 国土交通省

### 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活かした場づくり

- 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、文化資源などを活かし、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。



## 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



### 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、ウォーカ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。

## 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

8 働きがいも  
経済成長も



9 産業と技術革新の  
基盤をつくらう



11 住み続けられる  
まちづくりを



### ④ チャレンジの場と受け皿 の設置による産業の活性化

- 新たに企業やものづくりを始めたい人、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活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 豊かなくらしと産業をは 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く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

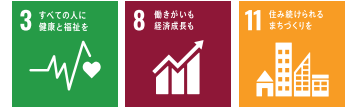


○ものづくりの場のイメージ





## 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



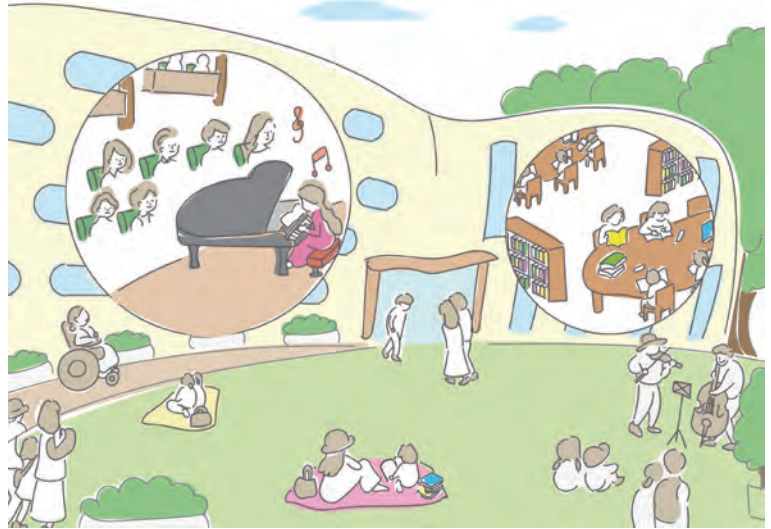
### ①地域のくらしを支えるサービスの充実

- 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



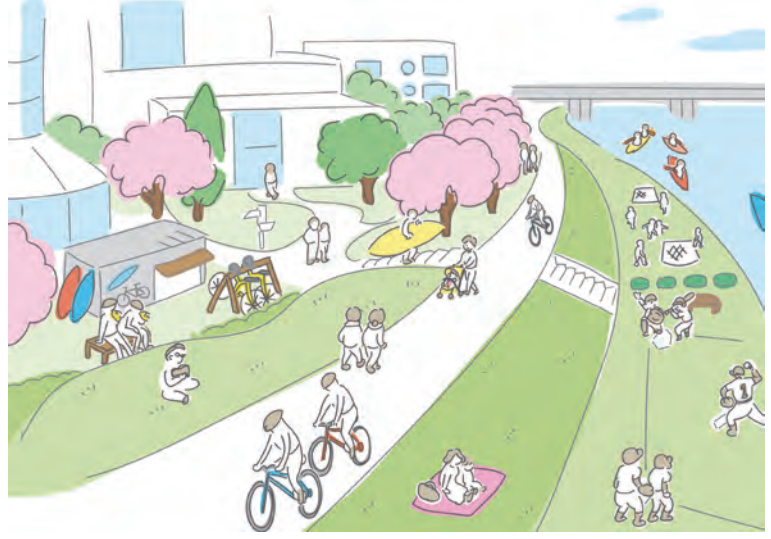
# 目指すまちの姿③ 豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち

<b>3</b> すべての人に 健康と福祉を	<b>8</b> 働きがいも 経済成長も	<b>11</b> 住み続けられる まちづくりを
------------------------------	----------------------------	--------------------------------

## ③自然・歴史・文化等の地域資源を活かした景観づくり

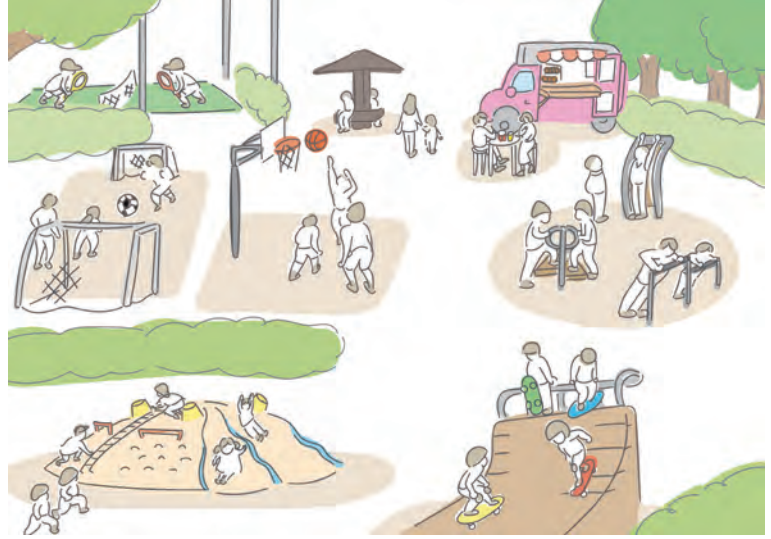
- 地区内に見られるケヤキ並木や桜並木などの並木道、多摩川河川敷などのみずとみどり、地区に点在する寺社、河川敷や公園のスポーツ・レクリエーション施設など、多くの自然・歴史・文化資源をはじめ、多様な産業やくらしがはぐくんできた特有の地域資源を活かした景観づくりを推進し、やすらぎと個性のある眺望・景観づくりを進めます。

○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・企業とともに作り・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。

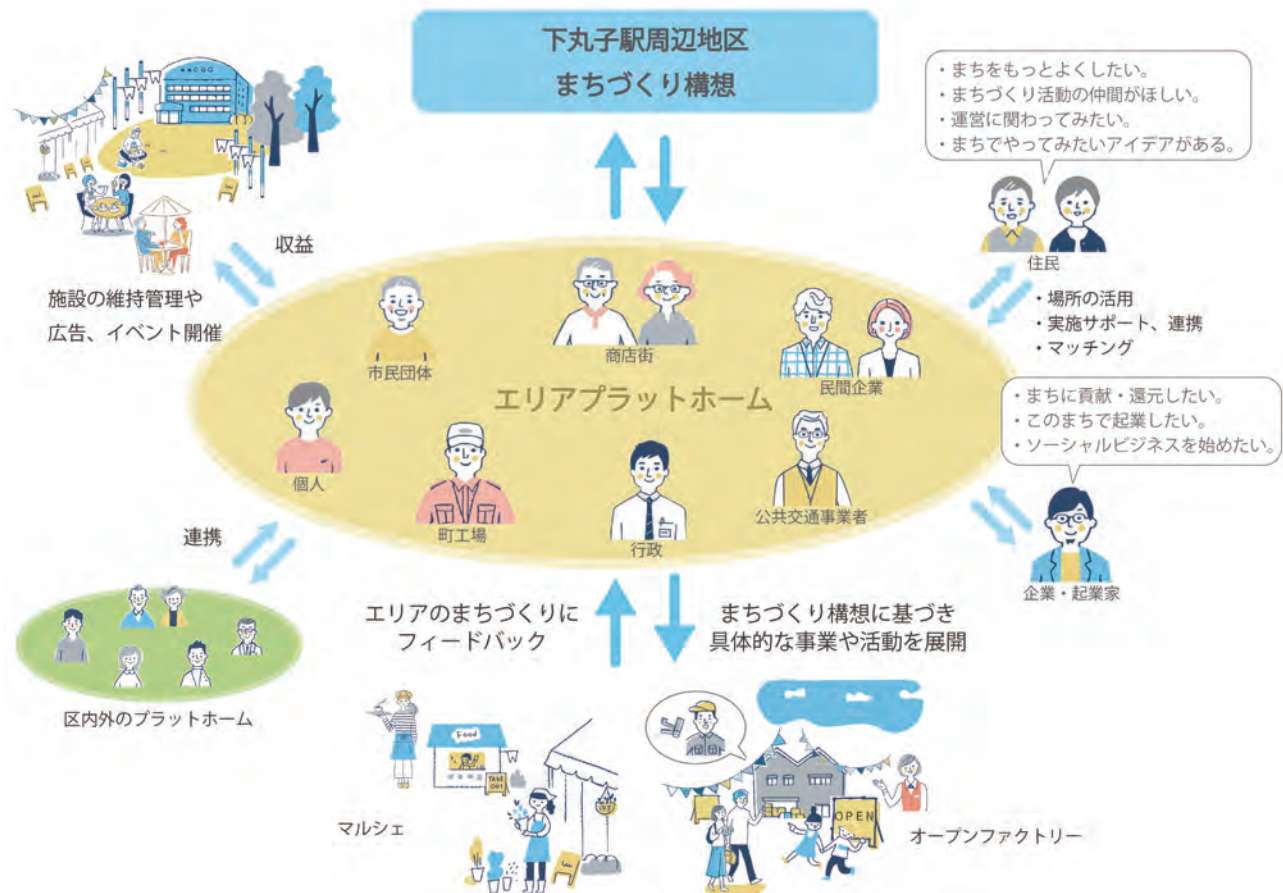
### ② 実証実験・検証を通じた魅力的な場や活動の実現

- 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





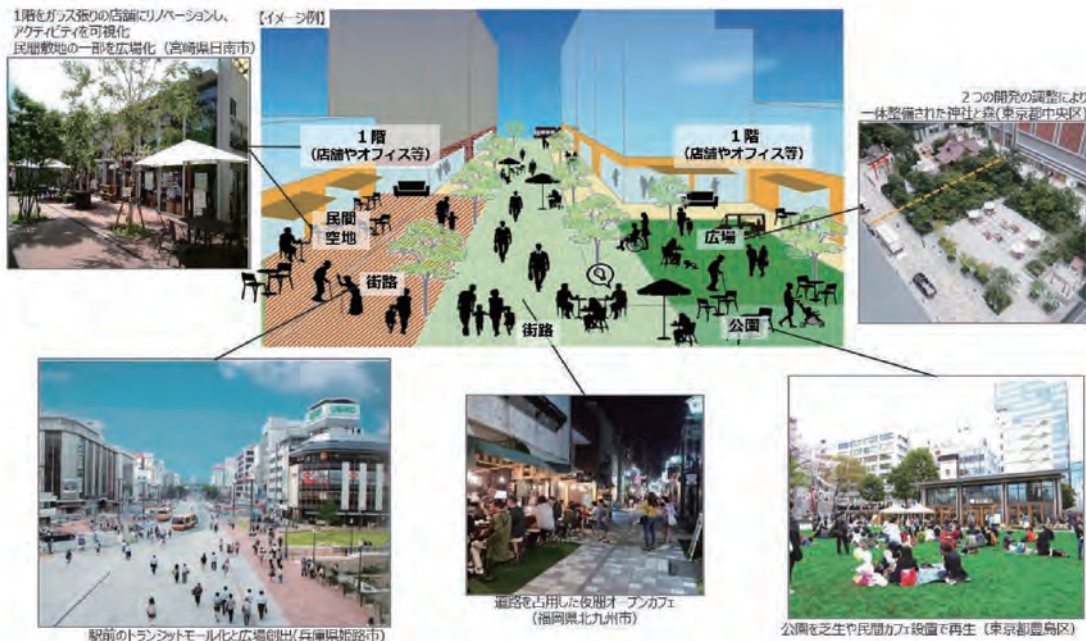
## コラム 居心地が良く歩きたくなるまち、駅まち空間について

### (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

### Ⅰ 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 1.(2) 下丸子駅周辺地区の弱み (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

### Ⅱ 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
- 補助第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』

### Ⅲ 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)〉

