

別紙（自由記述一覧）

《内容の公開についての考え方》

記述内容については、原則として原文のまま公開している。表現については、あくまでも回答者の主観であり、特定の個人名・団体名が判別できる表現については割愛、又は一部修正している。

2. 下丸子駅周辺地区の踏切について

【問5】 【問4】で、「④ やや不満」、「⑤ とても不満」とご回答した方は、理由をお聞かせください。（⑦その他）

■下丸子1号踏切

1	通勤者が道路を占拠するように歩行して踏切を渡り、駅に入れない事が多い。道路に配置されている警備員は他の歩行者の交通への配慮がなく、踏切事故の可能性が高くなっていると感じる。
2	車で踏切を渡った先の店舗への路上駐輪で道幅が狭くなっている。
3	朝の時間帯だけ、少しダイヤが乱れると踏切が開かなくなることがあった。
4	通勤時間帯に自動車が通るので、人や自転車が通るスペースが半減して危ない。
5	急いでいる人が遮断機をあげて跳ね返った遮断機が子どもの顔に当たり、ケガをしたことがある。駅員に連絡したが対策や注意喚起はなかった。
6	駅周辺店舗利用者、及び利用者の自転車、宅配サービスのバイク等が多く、車が通ると危ない。
7	踏切の反対側から乗車する路線に間に合わない。
8	駅周辺店舗に来ている方、また宅配サービスの人たちが歩道に溢れていたり、違法駐車をされていることが問題
9	路駐
10	駅前の自転車置き場は進行方向蒲田側だが、勤務先が多摩川方向のため、毎朝踏切を渡らなければならない。
11	電車が通過したあと、開くまでの時間が10秒もかかるのは長すぎる。
12	近隣企業の社員が多く、朝夕は駅のキャパシティが足りていない。
13	駅前の踏切により、電車が来ているのに乗れなくてストレス
14	付近で路上駐車している車が多く、踏切や電車、歩行者、自転車、車の見通しが大変悪く危険
15	大田区も鉄道事業者も踏切について何も対策しない。計画ばかりでなく行動してほしい。蒲蒲線ができると下丸子は通過駅になるのかならないのか示さない大田区に

	不満
--	----

■下丸子2号踏切

1	踏切の存在が分かりにくい。
2	自転車が歩道を通るので危ない。
3	手前の細い抜け道から出てくる車と接触しそうなことがある。
4	2号踏切は、踏切を渡った後すぐに信号が有り、特に朝は混雑する。
5	100メートル先に信号が2カ所もあり、その渋滞が踏切を越えてガス橋付近まで延びることを助長している。
6	環八側の信号と踏切が連動していないため、ラッシュ時間帯は渋滞でガス橋通りは使えない。迂回路を使うが、歩道がない道路のため、小中学校の登下校時間帯は車道を歩く人もおり、自転車に乗る人も多くて特に危険。また、ガス橋通りは大型車が川崎側への抜け道としても使われており、交通量が多いのに対応できていない。秋になると街路樹の落ち葉を地域の人が掃除してくださっているが、落ち葉が放置されているところに雨が降ると自転車で通行した時、スリップしそうで危険。大田区管理の街路樹なら、落ち葉もしっかり管理して欲しい。
7	車道が狭く自転車が危ない。
8	信号と踏切のどちらかで引っかかると車が進めないため、ほとんど動かない時が多い。
9	横断禁止の標識があるものの、2号踏切がしまっていると、踏切南側のガス橋通りを横断する自転車や歩行者が多く危ない。下丸子駅1号踏切方面からの車両がガス橋通りを左折するケースも危険。踏切と関連があるか不明だが、2号踏切より環八寄りの信号の待ち時間が長すぎる。

【問6】 「下丸子1号・2号踏切」の踏切道対策の案として、適切と思われるもの1つに○を付けてください。また、理由をお聞かせください。

① 1号・2号踏切において、鉄道の連続立体化を実施する

1	踏切を無くして欲しい。
2	車も歩行者もスムーズな通過になるため
3	蒲蒲線を地下にするなら繋げる形で地下を通すのがよいと考える。
4	交通渋滞が解消されるため
5	現在は改札口が近く、電車にすぐ乗ることができるため。また、高低差がほとんどなく、移動が楽なため。もし、鉄道の立体化、もしくは改札内自由通路の設置が実

	<p>施されれば、これまでより改札口あるいはホームまでの時間がかかり、不便になる。踏切待ちがなくなるのはよいが、踏切がなくなると、車や自転車が走行しやすくなり交通量が増え、歩行者が危険になるように感じる。とくに、多摩川に向かって下丸子1号踏切を渡って左折する車と直進する車、あるいは右折する車と歩行者が入り乱れ、歩いていて危険を感じることもある。もし、車や自転車の走行を規制し、歩行者が安全に歩行できるように整備されるなら、鉄道の立体化も良いかと考える。</p>
6	<p>現状、特に朝の時間帯において遮断時間が長くなっている。また、乗降客の多さに駅施設が対応できていない。</p>
7	<p>歩道はバリアフリーのままがいいので、鉄道を立体化した方がよい。 自動車の観点から言うと、2号踏切は環八から近く交通量も多い為、踏切はない方が望ましい。</p>
8	<p>踏切で待つ時間や回数が減るだけでなく、無理矢理渡ろうとする危険な人がいなくなる。イコール安全な運行も担保できる。</p>
9	<p>この踏み切りに関しては立体化を進めるべき。</p>
10	<p>踏切の立体横断は高齢者や自転車利用時には不都合</p>
11	<p>立体化で土地の有効活用、地域の活性化にも繋げてほしい。</p>
12	<p>同じく踏切が連続する区間のあった池上線や目黒線が地下を走ること踏切の諸問題が解決した先例があるので、その例に倣って欲しい。</p>
13	<p>お年寄りや、障害を持たれている方は上り下りが大変。自転車のことなど考えると、線路は地下が良いかと。同時に歩行者安全確保のため、歩道の拡幅も必要かもしれない。</p>
14	<p>南北軸の一体化が図れるのではないかと、蒲蒲線開通により今後一層踏切の遮断時間が伸びるのではないかと、周辺の街づくりのために高架化を希望する。（採算度外視だが） 踏切幅を拡幅したところで、特に1号踏切は歩道と車道の区別がされておらず、路上の放置自転車も多数あり解決策にはならないと思う。</p>
15	<p>東急蒲田駅から京急蒲田駅を結ぶ、蒲蒲線の実現に繋がると考えているため</p>
16	<p>アンダーパスは多摩川が近い為、水害時に危険 歩道橋は不便 高架化した上で車道や自転車レーンと歩道をきちんと分けて欲しい。</p>
17	<p>選択肢の中では、連続立体化によって駅南北のにぎわいの連続性を促すことができる可能性を最も感じた。一方、高架下空間の活用方法等によっては、駅の南北が視覚的に分担される恐れもあると感じる。</p>
18	<p>下丸子1号踏切は、朝など人や自転車が、遮断機が下りる間際や開いた直後の踏切</p>

	を猛スピードで渡っていて危険。またガス橋方面（駅南側）に自宅がある場合、駅まで自転車を利用した場合、多摩川方面（駅南側）の電車に乗りたいのに、駐輪場が線路より北（環八）側にあるので、一旦踏切を自転車で渡って駐輪場に自転車を止め、その後また踏切を渡って戻って多摩川方面の改札から入るのが、途中で遮断機が下りたりしてとても不便。
19	蒲蒲線下丸子駅地下化に伴い、これを実施した方が良い。
20	地下通路、歩道橋だと自転車の通行はできるのか？ できなそうなイメージなので、立体化か拡幅
21	踏切を待つせいで電車に乗り遅れることが多々あるから
22	生活動線の快適化のため。
23	歩道橋では自転車で横断の際、不便であるから。地下化は水害が心配なため。 自転車で横断することが多いので、駅舎内通路では不便
24	歩行者最優先
25	道路の渋滞が解消され混雑が軽減される。
26	踏切の横断がないため。
27	歩行者と自転車、自動車の交通量が多いと感じるため。
28	立体化のみ根本解決に向かうと思われるため。
29	消防署や病院など、これからさらに需要が増える施設がガス橋通り沿線にあるほか、川崎市側からの物流交通も多いため、万一の踏切事故で長時間に渡り道路が利用できない事象を避けるため。
30	1号踏切は、朝の通勤時間や夕方の帰宅時間を除けばあまり不満はない。 2号踏切は車の渋滞があり、車で通る際に不便。しかし、小学校の通学路なので踏切により渋滞しているおかげで車が速度を出さなくていい面もあるかもしれない。
31	車通勤のため、 ・1号では車道に歩行者が溢れるのが危険 ・2号では渋滞が慢性化している ことに不満を感じている。
32	通行がしづらくなるのは困るから
33	立体化されている方が踏切がないので、高齢者や障害者も安全で、車の渋滞も生じない。
34	改札の行き来ができるように
35	立体化一択。駅内の通路ということは電車に乗るまでの時間が少し長くなりそう。 今のスッと乗れる改札はとてもよい。また自転車だとあまり地下通路などがあっても意味ないと感じる。
36	1号は利便性、南北交流促進のため。2号は渋滞緩和のため。

37	<p>2号踏切はあまり通過することはないが、環八を通っていると、踏切方面に左折する踏切待ちの車が横断歩道を塞いでいることが多々ある。乗用車だけでなく、大きなトラックも多く、トラックが完全に横断歩道を塞いで、信号が全く見えないこともあり、困っている。</p> <p>1号踏切付近も、駅周辺企業の通勤者の方々の時間と重なると、歩道が狭い。</p>
38	<p>駅周辺に企業もあり、朝の通勤ラッシュ時の人が多いことから、歩道橋なども混んでしまうため解決策とはならないと考える。</p>
39	<p>まちづくり全体を踏まえて、鉄道立体化が望ましいと考える。</p>
40	<p>踏切が締めかかっているにもかかわらず自転車や歩行者は無理やり渡っていて大変危ないと感じる時がある。歩行者が多いため車の通行も危なく感じる。</p>
41	<p>渋滞が緩和できる。</p>
42	<p>歩行横断者の行き来のしやすさから、鉄道の立体化を希望する。また、立体化に伴い駅ビルなどが建つとさらに活性化が見込まれる。</p>
43	<p>踏切が無ければ、渋滞も無く、交通も危険が少なくなるため。</p>
44	<p>踏切を残すと自動車の渋滞は変わらないから</p>
45	<p>蒲蒲線の開通で都心方面からの列車本数の増加が見込まれる。それに伴い踏切支障時間の増加が見込まれるため、踏切の解消が必須である。</p> <p>また、鉄道の連続立体化の手法として高架化を想定した場合、都心方面からの新空港線の速達列車を下丸子停車にすることで、用地買収や沿線住民の理解を求めるにあたり、事業が円滑に進められる可能性がある。</p> <p>さらに、下丸子駅周辺は駐車場が多くあることから、例えば10両編成の列車も停車できる規模の駅高架化の整備用地として期待できるため。</p>
46	<p>早く踏切をなくしてほしい。</p>
47	<p>車と電車の事故がたまにある。</p>
48	<p>1号は自転車も多いので駅内通路や歩道橋では解決しない。</p> <p>鉄道事業者は踏切を無くすことで事故のリスクを下げられるので、鉄道の高さを移動して立体化するのが良いと考える。</p>
49	<p>歩道橋や地下通路は渡るのに時間がかかり、かなり不便になる。</p> <p>踏切があるままでは、道が広くなっても変わらない。</p> <p>立体化はいいが池上駅はホームに行くまでかなり遠くなり、使いたくないくらい不便になったと思うので同じようにはしないで欲しい。</p>
50	<p>車通りが良くなったり、信号で待たされたり、駅から出てくる会社員で道が通りにくくなるのが、少し良くなる。</p>
51	<p>安全性と渋滞解消に最も寄与。今後、（蒲蒲線開通後に）長編成車両運行時の支障が少ない。</p>

52	雪が降った時に、全く踏切が開かなかったので、家族がその日塾に行くことができなかった。1号踏切は高齢者にも優しいよう、階段のない横断方法（立体になるのだろうか？）を、2号踏切は車の横断に便利な立体化が望ましいと思う。
53	今の時代、都内で踏切が道路の上にある環境があり得ない。 一年前にこの地に引っ越してきて都内にまだこんな土地があることに驚いた。 交通渋滞や歩行者が迷惑してないから良いという問題ではない。 お年寄りや子どもなどが歩いて渡る際につまづいて転んだりということも考えられるので今すぐにでも立体化すべきだと思う。
54	踏切は移動時間の見積りの大きな不確定要素となり、いつも踏切に捕まることを考えて、数分見積もる必要がある。 特に出勤時には、自宅から駐輪場に自転車を止めるまでに2号踏切を通過し、駅に行くまでに1号踏切を通過するために、急いでいる時に踏切に捕まることが多くイライラするばかりか、待ち時間を減らすために、急いで踏切を渡ったりして危ない。
55	地下化にするのが理想だが、多摩川線自体が短い路線のため、交通渋滞の解消には鉄道を高架化にするのが現状より改善に繋がると思う。 乳幼児や高齢者が多く通るエリアなので、歩道橋は歩行者の負担が大きく利用しづらいと考える。
56	2号踏切は環八との交差点も近く、朝夕は混雑することから、渋滞緩和に繋がる対策を希望する。
57	踏切で待つことがなくなるため。
58	駅から出てすぐに踏切待ちをしている人が多く、踏切が開くと南北からの人がぶつかり、車道に出て危ない。乗車率が多いので安全を考え、対策は必要
59	いくつかの会社があり、人通りが多く、その上自転車、車も走ることから、便利になってもらえればただそれでいい。あそこが混雑のせいで会社の警備さんとかも大変だと思う。
60	朝のラッシュ時にしばらく踏切が開かないことがある。
61	1番良い対策と感じたため。
62	鉄道優先の踏切はもう古い。
63	地下通路→汚い、なんとなく夜は怖い。 歩道橋→雨風雪の日は逆に階段の上り下りが不便で滑ったりするので危険 立体化→高架下スペースの有効活用の可能性
64	2号踏切は踏切待ちの渋滞が発生しており、ガス橋の方まで渋滞しており、踏切が地上にあることの影響が大きいので、踏切が立体化もしくは地下になることを望む。
65	今後、蒲蒲線が接続されると本数が増えて現状がさらに悪化する可能性がある。開

	業と同じタイミングで立体交差は必須であると考える。併せて、下丸子駅のホーム増強など、鉄道事業者との連携も願う。
66	2号踏切が原因で渋滞が頻繁に発生している。またどちらの踏切も時間帯によっては歩行者の待つスペースが狭く、側道からの車もあり、危険に感じる場面がある。
67	歩道橋は階段が大変で車道を横断する人がいると思う。 子供達が自転車で通るから。
68	通る頻度は少ないものの、毎回渋滞する気がする印象があるので、鉄道か道路が立体化することで渋滞が減少すれば良いと思うため。
69	他の選択肢は自転車やベビーカーの横断時の不便さや交通渋滞等の解決にならない気がする。下丸子付近のみだけでなく、多摩川線全体として高架化(もしくは地下化)が良い。
70	立体高架下のスペースを有効活用できる。道路の立体化は歩行者の負担が大きい。地下通路化は、多摩川氾濫時などに水没のリスクがある。
71	線路を渡る度に、坂道の上下りができるのは避けたい。 鉄道が高架になるといい。
72	地下通路や歩道橋を設置しても歩行者、自転車にとって渡ることが面倒になることと自動車にとって踏み切りがあり、渋滞することにかわりはないから。
73	安全になるならどのような対策でもとるべきだと思う。
74	踏切により止まる時間がなくなると便利だから
75	下丸子駅前、駅周辺の開発発展に踏切は大きな障害になる。 駅周辺開発に自由度をアップさせてくれる。
76	一回の遮断時間が短いため、それほど問題を感じていない。地下通路や歩道橋での対策では通行が不便になるため避けてほしい。対策を行うならば、鉄道の高架化または地下化が良い。
77	今どき踏切はいらない。高架化は見栄えも悪いので、地下化が良いと思う。
78	歩道橋は結局渡るのが大変 地下道は危ないイメージ
79	どちらの踏切も歩行者、車の交通量が多いということなので立体化が1番安全な解決策ではないか。立体化に伴う駅前の活性化も可能。
80	1号は駅隣接で踏切の無理な横断を招く為 2号は消防署も近く、渋滞は緊急時の車両通行の障害になる為、併せて多摩川を渡る際、ガス橋の両端の信号も含め歩行者自転車の安全確保を向上してほしい。
81	蒲蒲線を推進するのであれば多摩川線も完全高架立体交差化すべき。現在も問題あるのに蒲蒲線が開通して本数が増えればさらに悪化するくらい想像できるはず。
82	下丸子1号踏切について、下丸子駅の南北でスーパーや雑貨屋、大田区民プラザと

	<p>それぞれ行き来する際に踏切をいちいち渡らないといかず、不便な状況になっている。</p> <p>また、蒲蒲線が東横線等に直通する際に8両編成などに伸ばしておけば下丸子に止まるのでより便利になる。</p> <p>そして、朝夕ラッシュ時に下丸子近くの企業に勤めている人たちが踏切前で多く滞留し、歩道からはみ出して危険。</p> <p>2号踏切については、環八からの車で渋滞し、渋滞して不便。また、自転車で横断する際、道が平坦ではなく、転倒しやすいので不便。</p>
83	<p>電車、車、自転車、歩行者の量が多く、大きな環状道路に沿っているにも関わらず、全てが混在しており、南北の行き来が大変不便な為。</p> <p>また、緊急車両が進めずにいるところを多々目撃する為。</p>
84	<p>いずれも踏切を無くすことが理想。</p> <p>下丸子2号踏切の交通渋滞は、踏切から環八までの距離が短く、信号が連続していることも大きな原因。</p>
85	踏切は災害時に閉じたままになる恐れがあり、避難や緊急車両の妨げになる。
86	自転車を使うから。
87	<p>小さな駅なので歩行者の立体横断は非現実的。ガス橋通りの改善を含めると線路の高架化が理想だが、蒲蒲線のことを考えると、現実的な解決策はコスト的に無しの気がする。駅周辺に企業がある限り、朝夕の人の多さは変わらないし、ガス橋通りの渋滞も今の踏切が存在する限り消えない。改善するつもりがあるのなら、鉄道の立体交差一択であるのは誰の目にも明確だが、蒲蒲線計画との絡みでそこまでお金があるのか、甚だ疑問。立体交差をやる気が無いのなら、アンケートだけでも意味がない。お役所仕事ではないか。</p>
88	踏切をなくさないと、根本的な解決にならない。
89	<p>企業の通勤や小学生以下の子供たちが多く、歩行者、自転車、車の運転者いずれの立場でも危ないと感じる場面が多い。1号踏切は、歩行者が横断歩道を見逃して道路を横切る姿をよく見る、大田区民プラザの前に路駐する車の陰からの飛び出しも怖いし、通勤時間帯は警備の人を配置しているが車の行き来も割と頻繁なので改善してほしい。2号踏切は踏切を渡った後の環八への信号が赤だと、次の踏切が開くタイミングまで待たなくてはならず、渋滞に繋がっていると思う。</p>
90	<p>根本的な解決になるため。尚且つ下丸子の街並みを未来永劫残すには鉄道の地下化。</p> <p>「対策が必要ない」との回答が多かったら対策はしないのか？</p>
91	危ないから線路を立体にしてほしい。歩行者の立体歩道橋は年配の人が可哀想。地下に線路が作れるのがベスト

92	渋滞の緩和をして欲しい。
93	開かずの踏切は、立体交差が最善策と考える。
94	新空港線が開通した場合、高架化することでホーム幅も拡張できる為、3両編成以上の電車が停車できる。
95	いずれのアイデアも費用がかかってしまうが、鉄道を立体にする方がスマートな気がする。道路の立体化は渋滞が更に酷くなりそうで、不安。ただそうなると駅のホームも階段で上がる必要があるので、年配の方にはつらいと思うので悩ましい。
96	2号踏切が渋滞が環八まで続いている場合があり危険。早急に対策が必要
97	道路の立体化だと、下って上る坂道で、渋滞を招きかねないため車の燃費に悪い。 (環八への交差点で止まるため)
98	踏切に遮断されない、自由な街にして欲しい。予算の課題はあろうと思うが最低でも歩道の幅を広げないと危険、特に朝は慌てて走る人と車が接触しそうで危ない。
99	危険がなく、便利になる。
100	東急多摩川線は蒲蒲線開通時に列車が増加することが予想されるので、現状より踏切遮断時間の増加や人身事故が予想される。 下丸子付近の踏切だけではなく全線に渡り連続立体交差事業が必要である。(例として目黒線大岡山～目黒間)
101	鉄道の立体化により、踏切事故、渋滞ともに解消される。京急は、立体化により道路渋滞の解消ができています。
102	予算面、工事期間面から大変なことと思うが、中途半端な対応策よりも、立体化した方が人にも車にも安全だと思う。
103	歩行者の安全性
104	中途半端に残すより、全部立体化した方が線路下も有効活用できてよいと思う。あわせて蒲蒲線と接続して東横線につながれば若い世代も住みやすいのではないかな。
105	まちの更新には、連続立体が効果的
106	現状の交通を改善するには立体化しかないと考えられるため。
107	理想的だがコストや立地的な面で無理がありそう。

② 1号踏切は、駅舎内自由通路または歩道橋を設置する。2号踏切は、道路の立体化を実施する。

1	平日朝 7時半頃から 8時くらい、下丸子駅を降りる人が多く、踏切前も行列になり、改札に入ることが難しい。車や自転車がきても道路を遠慮なく歩く人が多いので危ない。
2	鉄道の立体化は時間もかかるし、予算も膨大にかかる。地下通路の方がいいと思う。

3	鉄道の連続立体化と迷った。予算の関係もあるだろうから、好き勝手には言えない。
4	立体交差は費用が高すぎる。
5	1号踏切は普段それほど混雑しないので、駅舎内で行き来できる構造であれば良い。路面からすぐに電車に乗れる現状を好ましく思っている。
6	通勤時間帯、上り電車の到着に間に合って駅に着いても、下り電車で遮断機が降りていて、次の電車を待つことになる。 立体横断設備が必要と思う。
7	2号踏切は、踏切道の拡幅でもよいと思った。
8	多摩川駅が地下にあり、かつ蒲蒲線が矢口渡から地下に潜るなら、下丸子も地下化するべきと思う。1号踏切は、踏切がずっと閉まっていて反対側の電車が来ても乗れない事が多い。
9	金銭的な事もあると思うが、使う人の気持ちとしては、1号踏切は道幅が狭いので駅舎内自由通路にして、2号踏切は立体化が望ましいと思う。車の渋滞やこれからの電車のダイヤの変更をスムーズに出来ると思う。
10	通勤通学時間に駅舎内を利用する人が多数いると想像し、歩行者の安全を考えて1号踏切は地下通路の設置が良い。 2号踏切は、道路の立体化が良い。
11	地下通路により待ちが解消する。
12	単独立体交差は治安や発展を考えるととても嫌。道の拡張も根本的な解決にはならない。池上駅のような駅舎を立てて、下丸子をより住み良い街にしてほしい。
13	(遮断機が上がると同時に)車、歩行者、自転車が一斉に進むので、接触事故になりかねない。
14	1号踏切は電車から降りてきた人たちが渡るのとても混雑している印象。駅構内で反対側に渡れたら降車した人が渡ることはないのでは、混雑が解消されるのではないかと思ったから。
15	線路の高架化か、地下化がいいのでは。
16	工事をする時は大変でも、高架になれば、待つ時間も減るし、渋滞も減ると思うので。
17	特に通勤時、踏切内が(通勤者で)ごった返しになり、車や自転車が危険に感じる。昔のように、駅舎内で行き来できたら、踏切内はかなり緩和されると思う。
18	踏切利用者の大半は駅で乗降する人だから、(対策により)踏切待ちをする人が減ると思う。高架化も良いが、鉄道事業者の負担が大きくて(整備が)遅れそうだし、どちらかというとな将来的には地下化にしたいのかと思っていたので。
19	通勤時間帯は踏切が下がると反対側の電車に乗り難いため、改善して欲しい。
20	踏切が無くなるのが理想的だが、鉄道の立体交差化は多摩川線の規模的にも現実的

	ではないため。
21	2号踏切の渋滞解消及び緊急車両の通行には立体化が必要と考えるため。近隣には消防署があり、ラッシュ時には踏切により迅速な移動が妨げられている光景を何度も目撃している。
22	(1号・2号踏切の) それぞれにとって、スムーズに通行出来ると思う。
23	連続立体はハードルが高そうなので、現実的にこれが叶いそうだと思った。 特に1号は踏切が開くと同時に車と歩行者が踏切内に突っ込んできて、とても危険だとも思うので、早急に対応願いたい。
24	鉄道の立体化は別の問題が出てくると思うから。
25	歩行者、自動車の双方に良いと思うから。
26	下丸子2号踏切は対策は必要ないと思う。 下丸子1号踏切は歩行者が多く、自転車も早いスピードで通行することもあり危ないと思う。 車もなかなか渡れずにいる状況も見受けられるため。 (鉄道と) 分離した方がお互いにストレスが減る。
27	羽田直通電車が多くなると何らかの対策が必要
28	待ち時間の短縮が見込まれると思う。
29	1号踏切は、電車に乗るのに歩道橋など階段上り下りしなくていいため、踏切のままがいいと思う。踏切のせいで電車に乗れないこともあるが、通常利用時に階段上り下りはないほうが良い。
30	1号踏切は電車に乗る時に方向によって線路を渡る必要があるのが不便。駅構内連絡通路で解決する。 2号踏切は新空港線が出来れば(運行本数が増え)開かずの踏切になるので立体交差がよい。
31	駅舎内自由通路が良い。
32	反対のホームに行きやすくなると嬉しいので
33	1号踏切について、高架化はコストがかかると考えられ、また歩行者の流れが変われば、混雑や自転車・自動車との事故も軽減できると考えられ駅舎内自由通路で良いと考える。 ただし蒲蒲線への接続で、線路の地下化の予定があるため、コスト負担や近隣住民への理解が得られるのであれば、地下化をこちらまで延長しても良いかもしれない。
34	最も現実的かつ効果が高いから
35	古風な街並みは残して欲しいから
36	現在の時間帯による東急多摩川線のダイヤ改正等も含め、まずは蒲蒲線なるくたら

	ない事案が消滅し解決しなければ、今この時点では焦点が絞れない。
37	のどかな多摩川線の雰囲気は残しつつ、人・自動車の流れを妨げない方法だと思う。
38	選択肢一つ目（鉄道の連続立体化）よりコストが安く対応できそうなので。 選択肢三つ目（踏切道を拡幅）は改善にならないため。
39	1号踏切は車の交通も多くななく、歩行者の往来を自由化できれば良いと思うから。 2号踏切は車の交通量が多いため立体化が望ましい。
40	下丸子駅のみを鉄道立体化するのは、物理的にやや現実的でない気がした。下丸子駅は朝、夕の会社員の歩行者が混雑するイメージなので、地下に歩道を設ければ、駅利用者の通行が良くなると思った。
41	1号踏切については渋滞等の発生もなく、朝の通勤ラッシュ以外に混雑が起きる頻度が高くないため。 2号踏切については手前の交差点から距離が短く、両側からの電車を待つ際など、交差点まで車が溜まる時があり、駅側から進んできた車と、ガス橋から来た車でさらに渋滞が起きるときがある。 その結果として、横断歩道上に、車が停まる頻度が多くなり、歩行者の危険が増すときがある。
42	1号踏切は歩行者が多く、車を避けようとしないので運転が怖い。（これは別の話だが、駅に迎えに来るのか、路駐が多いのも問題） 2号踏切は交通量が多く、環八に出るまでの距離が短く、何度も信号でも止まるので、渋滞が多いイメージ
43	駅舎内の自由通路ができれば踏切を待つことなく電車に乗ることもできるし、駅の改築に伴って商業施設など入れれば、より良い環境が整う。
44	駅の中に立体横断施設があれば、朝や夕方の企業の社員が踏切にあふれる事はないと思う。
45	最も現実的だと思うから 上下線が連続して踏切を通過しないようなダイヤを工夫できないか。
46	駅前自体に問題がある(駅前としてはあまりにスペースがない。建物が密集している)ため、駅前として成り立つには地下しかないと考える。
47	工事で鉄道が止まるのは困るし、電車代に転嫁されても困る。 道路工事であれば区が主体で進められる。
48	混雑がどのような形であれば改善されるのかわからないが、混雑解消により、急いで踏切を横断することで怪我をする人がなくなれば良いと思う。遮断機が危ないから。
49	通勤の際にどうしても渡らなくてはいけない踏切なので、待ち時間がなくなれば、より快適な日常生活を送れると思ったから。

50	どちらも立体だと、子どもを乗せて自転車の際、大変なのと今のままの踏切と立体とあれば使い分けできるため。
51	費用を考えてかつ解決に資する対策を考えるとこれでは？と思った。
52	1番安価かつ安全そうだから
53	便利になるため。
54	2号踏切については、自動車ユーザー以外はそんなに不便ではない。1号踏切は平日朝の通勤者の方々のマナー改善でかなりよくなるはず。
55	1号踏切は時間帯によって歩行者があふれかえるが、道路は一方通行なので歩行者のルートを増やせば今よりは良くなりそう。 2号踏切は幹線道路や神奈川方面からの往来などもあり、車の交通量が多いので、立体化した方がより効率的で安全だと思う。
56	歩行者が多いので、歩行者を優先するという意味では、鉄道の立体化が望ましいと考えた。
57	1号踏切は、車通りはそこまで多くないから歩行者用に渡れるもの作れば良いと思う。 2号踏切は自転車でよく通るが、踏切が鳴っている間は結構長い列が出来ており、改善が必要かなと感じた。
58	下丸子1号踏切は歩行者が多く商店街もあるため、立体化すると車がよりスピードをあげて走行するのが危険だと思う。下丸子2号踏切は立体化により渋滞緩和できると良いと思うが、景観が悪くなるのは悩ましい。
59	駅周辺は商業的にも南北の行き来がしやすい方が良い。2号踏切(ガス橋道路)は、踏切よりもガス橋の改良と拡張が優先だと思う。なお、1号踏切の改良との連携を考えると高架化もしくは道路の地下化が選択肢になるのでは無いかと思う。
60	マンション建設が進み、駅周辺企業の規模が大きくなったことで、駅利用者が増えたための事象であり、自由通路なりで人の動きを止めないようにするべき。
61	1号踏切の混雑は朝夕で、混雑理由は、住民ではなく企業にお勤めの駅利用者によるもの。よって、地下通路や歩道橋のような回避路があると住民は助かる。
62	鉄道の立体化は時間がかかりそうだから。
63	下丸子駅は地上のままで、すぐに駅に入りたいため。 地下や上階になるのはやめてほしい。1号踏切は現在のまま、歩道橋等で渡れるとさらに良いと思う。
64	立体化にすれば、踏切で乗れなかった電車に乗ることができる。 渋滞がなくなる。
65	車はあまり利用しないので、立体になっても問題ないが、下丸子駅付近が立体式になるのは不便になるため、やめて欲しい。

	それよりも、通勤者が、駅や道路を占拠するのでやめてもらいたい。
66	渋滞解消のため。
67	鉄道の立体化が望ましいが、費用を抑えるため。エスカレーターは希望する。
68	2号踏切は、渋滞が起こりやすいので
69	連続立体による日当たりや駅前の長期工事を避けたい。2号踏切は蒲蒲線運行開始した場合、踏切遮断時間が長くなり更なる渋滞が予想されるため。
70	朝の交通量が多い時間に、車で2号踏切を通った際、すぐに遮断機が下りてしまい、時間を要してしまったので、そちらが改善されると車の時は非常に助かると感じた。1号踏切については、下丸子駅で降りることがあまりないので、どちらでも良い。
71	下丸子駅は多摩川線のほぼ中間にあるため、上り下りが重なり、1号踏切が閉じる時間がやや長く、踏切を渡って乗車したい場合、乗れないケースが発生する。2号踏切は、1号に比し、そこまではない。ただし、1号、2号共に現時点では、東急車両が短く、影響はやや不満程度に留まるが、将来的に車両編成が延びることになれば、踏切が閉じる時間の長時間化も見込まれ、2号踏切も含めて、不満度は高まるものと思われる。
72	あそこに踏切を置く意味がないと思ったから。
73	1号は踏切が必要

③ 1号・2号踏切において、踏切道を拡幅する

1	特に困っていないので
2	電車に乗る時の利便性が捨てがたい。
3	特に下丸子1号については特定の時間帯のみ混雑するため、費用を考えると道の拡幅で良いのではないか。立体横断施設等になると、車椅子やベビーカー等の利用が不便になる。
4	時間帯によって人が多くて通りづらいことがあるが、子連れだと（横断施設の）登ったり降りたりは大変になるため
5	1号踏切の問題は時間帯にもよると思うが、安全を考えると車・自転車・人がそれぞれ通る所がはっきりとしていれば、安全に動きやすくなると思う。この問題は下丸子に限らず、色々な踏切に同じことが言えると思う。2号踏切についても、大きな工事を考える前に、環八の信号、ガス橋通りの信号の微調整など、時間帯や曜日に応じた方法などがあると思う。期限付きで改善しなくてはいけないことは知っている。踏切問題と蒲蒲線問題が一体化して考えられているように思う。コロナ感染の時も大田区は対応が23区でいつも最下位だった。大田区は多摩川があり、水没する家もある。避難所が空いていなくて避難出来ない人が身近にもいた。踏切問題

	<p>に大金を使うより、命のかかっている防災にお金を使用して、防災対策最下位にならないようにしてほしい。</p>
6	<p>1号踏切の問題は、通勤時間帯に自動車が通行する事。課題がある踏切として数値的には該当する様だが、利用者目線だと異なると思う。複数路線が通っていて次々に電車が通過して、開かずの踏切ならまだしも、東急多摩川線だけで開かずの踏切ではなく、適切に開いている踏切だと思うので、数値だけでは測れない。</p> <p>東急多摩川線は列車の本数が多く、それだけ便利で、遮断回数が多いのは当然。踏切の動作開始と終了のタイミングは、鉄道事業者側で相当最適化されており、他の路線と比べても短いと思う。東急多摩川線は、最短山手線並の4.5分間隔で、遅い時間でも7,8分待てば次の電車が来るので、踏切で1本待っても怒る様なことではないと思う。他の路線と比べたら全く贅沢な悩み。本日も多摩川駅で東横線の電車を1本逃したら、次の東横線が来る前に東急多摩川線から次の電車の乗客が来ていた。それだけ短い間隔で運行されているので遮断時間や回数が上がるのは当然、待たされる人数が増えるのも当然。開かずの踏切ですっと待たされるのではなく、数分待てば次に乗れるので現状ではほぼ満足。</p> <p>改善を希望する点は通勤時間帯での歩行者、自転車に対する対応。これから少子化、自動車も減っていく時代に、踏切の立体交差化は税金の無駄遣いだと思う。最小の負担で最大の効果が望める対応は、通勤時間帯に自動車を通行止めにして道幅をフルに使う事。企業の通勤者の方々にも迷惑をかけず通行してもらえる。自転車も通りやすくなる。明日にでもできる対策で、その先の道は通勤時間帯とお昼には通行止めをしているので、踏切だけできない（していない）のは不思議な状況。</p> <p>2,3 台の自動車の為に、住民と通勤者の方々が大変な思いをしている現状は直ぐに改善できるので対応願いたい。</p> <p>自転車としては、段差が少なく車も少ない1号踏切は特にお子さんを乗せた方などには必要なので、通勤時間帯に自動車が通らない状況になれば自転車の方たちも人に囲まれて肩身狭く通ることも無くなると思う。</p> <p>立体交差化の前に周辺道路と同等の通行止め対策をすれば、1号踏切は相当改善される。通勤時間帯以外は特に問題ないと思う。</p> <p>2号踏切は、特に不便に感じていない。ガス橋を含めて考えると、2号踏切を立体交差化しても、渋滞ポイントがガス橋側に移り新たな問題発生させてしまうと思う。ガス橋が渋滞すると、ガス橋交番前の信号でガス橋通りからの直進よりも、側道からの左折の自動車が多くガス橋に入り、直進車がゼロになる場合がある。現時点では、ある程度、2号踏切で遮断してフロー制御できていると思う。</p> <p>環状8号線方面に関しては、千鳥三丁目の信号があるので、踏切が立体交差化してもある程度の効果が出るかもしれませんが、利便性が上がると交通量が増えて、結局、千鳥三丁目の信号を先頭に渋滞することになると思う。</p>

	アンケートも大切だが、直ぐにできる対策（自動車の通行止め時間の設定）があるので、その対策を早急に実施願いたい。
7	通勤時間帯に車の前方に押し出される歩行者が発生しているから。
8	1号は道路も狭く歩道のみ拡張は難しいが、自動車の通行を制限した方が安全だと思う。
9	トンネル、歩道橋はエレベーターを設置してもバリアフリーとは言えないし、他の歩行者にとっても横断の時間と労力が増えるだけと考える。
10	立体化のために高架にすると、線路沿いの地域の景観が損なわれ、安全や安心の面でマイナスになるから（高架下を歩くのは薄暗いし怖いと感じる）。駅舎内自由通路を作ると、歩道から改札を入れてホームまでのエレベーターを使わないとバリアフリーでなくなったり、駅舎内が混み合ったりしそうだから。
11	1号:高架化、アンダーパスは駅利用時、踏切通過時に平行移動のみから垂直移動も加わることで不便。踏切遮断時間が長い場合に車道と歩道に人が溢れることが問題だと思うので、歩道等の駅前の広さを確保する事が良いかと考える。また、高架化は工事の関係上現在の線路より左右に2mほど用地を確保して行っているのを散見するが、下丸子周辺は可能だろうか。
12	電車にすぐ乗れることがいまの下丸子駅のメリットなので、池上駅のようにエスカレーターを登らないと電車に乗れなくなってしまうのは不便だと感じるから。
13	子供を連れていることが多いため、歩道橋などは使い勝手が悪い。連続立体化は便利になると思うが、多額の費用がかかるイメージのため道路幅の拡張を選択した。
14	現状でそれほど問題となっている認識には無いが、1号踏切に関しては多少の幅狭さを感じるため。
15	池上駅の事例を見て（不便さ、スーパーができて使いにくい、駐輪場の狭さなど）、中途半端な建物にするのならば、今のままで歩道を広げ、自転車道と分ける形のほうが良い。
16	一番景観や騒音などの地域生活への悪影響が少なそうだから
17	立体化は渋滞解消に効果的であると思うが、予算の工面が不明。道路拡張は状況的に困難と感じるが、可能であれば環八方面の複線化で緩和できると思ったから
18	生まれたときからなので、問題があると思っていない。変えてから問題が発生する可能性がないのか？と思う。
19	歩行者目線では、踏切が閉まっている時間自体は短いので、立体化することによって階段の使用などでかえって時間がかかり不便になるように思う。また、立体化はベビーカー等の使用時に不便を感じる。 2号踏切で道路を地下に作った場合、夜間などどうしても暗がりになってしまうので治安が気になることと、水害で冠水してしまわないか心配。

20	巨額の資金なしに無理なく安全が確保されるから。
21	私は今の下丸子のままでいいと思っているので大きな変化はなくてもいいと感じた。
22	朝晩の電車利用者に対して歩道が狭く、車道に出ている人が多く、また車道に車両と自転車がすれ違う際、歩行者を避けながら走るので車両にぶつかりそうになり危険だから。
23	自転車のマナーが悪いので、歩道には侵入しないようにする等、はっきりした区別をつけてほしい。
24	当該交通環境は、多額の税金を使って踏切廃止を図るほど劣悪ではない。
25	踏切の音が好きだから無くならない方がいい。
26	高架は圧迫感があり、景観的に下丸子にはない方がよい。地下通路も川の氾濫等で問題がありそう。
27	立体にするとベビーカーが通れなくなり不便である。
28	利用する時間が混雑していないため（早朝と昼頃）さほど不便、危険は感じていない、 立体交差、地下化を考えた時に工事期間の不便なことやコストを考えるとメリットがあるのか、よく考えるべきかと思う。
29	歩行者が安全に通行できればうれしいし、歩行者のみ通行できるようにして欲しい。車は現状でも問題ないのでは。車優先社会の見直しを。
30	車、自転車、歩行者が入り乱れて渡るのが危険な時がある。特に1号踏切
31	1号踏切は人の往来が中心で道幅が広がるだけで充分だと思う。立体化や歩道橋はかえって不便である。 2号踏切は車中心で立体化は理想かもしれないが、環八や駅舎の距離を考えると無理がある。
32	あの短い距離を渡るために、階段を昇り降りするのは不本意。 自転車で渡ることが多いので、歩行者と自転車を分けられるような拡幅があるとありがたい。
33	私は歩行か自転車でしか通らないので、現状不便を感じない。むしろ立体交差になれば駅のホームに行く時間は増えるし、地下になれば自転車やベビーカーで通過しにくくなると思う。
34	自転車と歩行者と車が入り乱れている状況なので、車とそれ以外をきっちり分けるスペースがあればいいと考える。駅南側の整備も必要かと思う。
35	自転車で通る事が多いため
36	朝の出勤の時間帯や、仕事が終わって帰る時間帯は、人や自転車の往来で混み合うため

37	1号踏切は立体化したら階段昇るのがいやだから。2号踏切は、環八の信号機との連動が悪く、空いていても渡れないのがイヤ。
38	今の昔ながらの穏やかな風情がよいので立体化などは希望しない。 混み合う時間は少し幅が狭く感じるため
39	高齢者や乳児連れなど歩道橋の登り降りが難しい方も多く、その都度エレベーターでの移動は不便。生活している町でのことなので、毎日のようにエレベーターを利用するのはかえって混雑するのではないか。 鉄道の高架化のほうがまだ良いかもしれない。多摩川氾濫の恐れもある町なので道路を地下へ通すのはアンダーパスの浸水も心配。
40	歩行者・利用者の階段が無いのが今の良いところなので
41	すぐに電車に乗れる便利さが多摩川線の魅力と感じている。立体化は階段の上り下りが発生し時間がかかり不便になる。
42	あまり長期間の工事になるような計画は反対 長期間工事していると、迂回の手や大きな工事車両が狭い道路を塞ぐのが続いてしまうのは困るので。 また、長期間工事だと人件費も含めて予算的に税金の無駄遣いになってしまうように感じる。
43	選択肢の上2つ(①と②)は、コストがかかりすぎる気がする。3両編成のローカル車両について、お金をかけすぎるのもどうか。
44	自転車を通る際に車、歩行者との間隔が狭くぶつからないか、いつも怖くなる。
45	歩行者や自転車の人が踏切を通過するだけのために遠回りすることになるのは納得がいかないが、鉄道の立体化はコストや時間がかかりそう。工事のためにこれ以上通りにくくなるのは避けたいと思い、幅を広くする選択肢にした。
46	道が狭く、区民プラザ方面に向かう人とその逆に向かう人でごった返っていて、改札に向かうのに人混みをかき分けるのが大変なので、道を広くして歩きやすくして欲しいと思ったから。
47	一番現実的で対応が早そうだから。
48	階段昇降が必要となると、混雑しやすくなると思う。踏切幅拡張できるのが理想かと思う。
49	地下化は蒲蒲線に繋がりそうで嫌(多摩川線沿線住民にとってメリットが無い蒲蒲線反対)なのと、高架化も地下化も電車が見えなくなるのが嫌。都内他地域に住んでいた頃は電車は単なる移動手段だったが、大田区に越してきた時、初めて電車に親しみを感じた。線路脇の道を歩いたり、踏切の音を聞いたり、東急蒲田駅の風情とか、多くの東京の町が失った、電車と暮らす町という特徴が残っているのが多摩川沿線、下丸子のいいところだと思う。逆にそれがなくなって駅前がピカピカにな

	<p>ったら、他の町と変わらないつまらない町になりそう。</p>
50	<p>連続立体交差化や駅舎内自由通路など、断固として反対。多摩川線の唯一とっていい利点はバリアフリーの視点である。上記対策を施行したと仮定して、かかる費用に対して見合う効果が「交通量のスムーズ化」であれば区税を使っていたくない。新しい駅舎にして店舗を入れたとしても、下丸子駅周辺の店舗、多摩川線沿線の周辺状況を見てもリターンは望めない。</p> <p>今後、駅周辺の企業が移転することも考えられる中、踏切道対策に費用をかけるのは愚策かと思う。こちらは鉄道・都市づくり課のアンケートとのことだが、対策を強行したいのか？随分とSDGSとはかけ離れている。</p> <p>上記の【踏切道の拡幅】のみ、費用対効果のある現実的な案かと思う。</p>
51	<p>列車の走行本数が過度に多いわけでもなく、生活に困る交通状況ではないものの、歩道が狭いので拡張してほしい</p> <p>また、高架化で駅が使いづらくなる方がいて困る。</p>
52	<p>1号踏切は企業の通勤時間は人が多く、踏切で両側から渡る人がすれ違う時に狭いと感じるが、限られた時間帯だけなのでわざわざ工事する必要があるか、とも感じる。</p> <p>2号踏切は今のままでいいと思うが、自転車が車道を走るには路駐も多くあるので、全体的に自転車エリアがある広い歩道になるといいと思う。</p> <p>確かに踏切がない方がいいが、高架にすれば騒音もあるし、樺並木がきれいなので、景観としても反対。地下も巨額すぎるので、例えば山手線レベルの本数と長さならば必要かと思う。</p>
53	<p>3両の多摩川線の路線規模からして立体施設は不要。1号踏切は通勤者の問題と見ていい。それがなければ沼部、鶉の木、新田、矢口渡と同じ。住民からみれば特殊な設備は要らず、せいぜいその分の拡幅まで。通勤者が意識するのが先で、専用通路で囲われたと想定すれば横に拡がることなく狭く速やかに通行できるだろうし、それが筋か。歩道を方向別に視覚的な色で二分できれば良いと思う。</p>
54	<p>蒲蒲線と共に新設できるなら、立体化もありだが、多摩川線のみでの駅舎改修は路線の風情が削減されるためあまり必要性を感じない。最低限踏切課題にのみ対策してもらいたい。</p>
55	<p>東急線に乗る時、今の横にフラットな状態に駅があるのは、人にやさしい。</p>

④ その他

1	<p>駅前1号踏切は、一方通行でもあり、また歩道も幅広く取られているので、改善に急を要する感覚ではない。</p> <p>一方2号踏切は、環状八号線から距離も短いところにあり、また途中で信号機が1つ入ることもあって、環八の渋滞原因の1つにもなっているという印象を受けるので、何かしらの対応が早急に必要ではないかと思われる。</p>
2	<p>駅周辺の企業に対し、時差出勤等に協力頂いたらどうか。</p> <p>子供の頃から駅を利用しているが、タワーマンションの建設も影響している。</p> <p>千鳥町～下丸子～平間間に路線バスを設けてはどうか。以前は多摩堤通に路線バスがあった。</p> <p>工事で綺麗な並木道を廃止しないでほしい。</p>
3	<p>平面交差や立体交差によって生ずる諸々の弊害を生むことなく、交通の効率と安全を確保して生活の質的向上を図り、後世に遺したい。</p>
4	<p>立体化は蒲蒲線の事も為。</p>
5	<p>鉄道、道路の立体化は費用的にありえない。</p> <p>そもそも費用イメージを伝えないこの質問自体が恣意的で良くない。</p>
6	<p>駅前の道がとにかく狭く、混雑している。</p> <p>商店街側から1号踏切に向かう際、見晴らしが悪いうえに、車も自転車も歩行者も多方面から来るためとても危ない。駅前の道を拡張整備して歩車分離ができるようにしてほしい。区民プラザ前の路駐も厳しく取り締まって欲しい。危険</p>
7	<p>駅南側の歩道が狭く、子どもの自転車も通れなくて車道を走るが、狭くて危険。また、その辺りは横断歩道がないため、車も一時停止しないから、区民プラザから車が踏切を渡った後、まっすぐに進むのか左に曲がるのかぎりぎりまで分からず、タコ公園と美容室のある通りから駅へ向かう際、何度も危険を感じたから。</p>
8	<p>一旦停止による不効率で渋滞になっている。</p>
9	<p>大がかりな工事は期間中もっと危なくなるので</p>
10	<p>1号踏切を挟んで2つ踏切が近くにあるので、1号踏切は歩行者専用にするのが望ましい。2号踏切はそのさきのガス橋が拡幅できないのであれば、これ以上の打つ手はない。</p>
11	<p>1号踏切は通行人数、自転車、自動車も多く、踏切を渡る時に危ないので、何かしら対策が必要だと思う。</p> <p>2号踏切はそこまででもないので、現状そのままでも良い。</p>
12	<p>環八から第二京浜（国道1号線）までの池上方面に続く道（補助28号線）が整備されれば、（車の）流れがよくなり、あまり渋滞せず、踏切で待つことも減ると思う。</p>

⑤ 対策は必要ない

1	踏切車両渋滞は、一時的であり受忍の範囲内。立体交差の工事中規制される方が不便。 下丸子駅前の乗降者混雑も多摩川線が3両編成で乗客数に限度があること、駅構内の収容力の限界が原因ではないか。 駅前ロータリーを再開発しても、多摩川線の収容力が改善されない限り乗降者混雑は改善されないものとする。
2	自転車を利用しているので、陸橋になると不便になる為。
3	何故、問題視するのかわからない。 蒲蒲線に何か関係があるのか。 下丸子駅は「通過駅ではなく停車駅」の計画があると聞いた。 これは下丸子周辺の開発計画があるのか。 そこまで行なう必要があるのか。 上記の「踏切問題」もリンクしているのか。 「踏切問題ではなく下丸子開発計画」にシフトするべきだと思う。 また、地元企業の意向もあるのか。 現状維持が良いと思う。 (財源はどうか) 費用対効果
4	混雑は通勤時間帯だけのため、コストをかけて立体化等する必要は感じられない。 駅の地下化や立体化は不便である。
5	車両が短いこともあって特に困ることもなく、人、車共に著しい渋滞を引き起こす状況に遭遇したことがないから
6	今の環境がいい。不便なところがない。税金を別のものに使ってほしい。
7	ものを直す前に、ルールの見直しが先だと思うから
8	不便を感じないから
9	費用対効果面。 東急線のラッシュ時、および、車の帰宅ラッシュ時のみのために、立体交差にする公金投入の妥当性が見出せない。
10	利権がらみの公共工事より、地元民としては他に税金を有効活用してほしい。
11	対策が必要と思うほどの不便さを感じていないため
12	立体横断とした場合、安全で待ち時間はなくなるが、通過に時間がかかり面倒だから。
13	静かな生活環境が激変すること 費用対効果が見合わないと思われること

	レトロチックな駅舎保存が好ましいこと 地域の都会化を望まないこと ガス橋通りの並木保存が好ましいこと
14	幹線道路でもないし、人も車もちょっとずつ配慮しあえばよいので、多額の費用をかける必要はないと思う。それより駅前の店舗から溢れる人を行政で何とかしてほしい。
15	不自由を感じている人がいるかどうかで判断すべきだと思う。下丸子駅は企業の本社等があるため、一定の時間だけが混雑するだけで、あとは閑散としている。踏切を高架化や地下化にしたりすると駅も高架等になるのでは？エスカレーターを設置したりしても高齢者が多い下丸子は不便になる人のほうが多いのでは？お金をかけるなら自然災害対策、水のうの簡単な作り方や設置方法等の周知、地震対策にかけるべきでは？と感じる。
16	歩行に支障は無い。
17	特に危険や不便を感じない。
18	現状対策の必要性は感じないから。ただ、蒲蒲線の整備に当たって一体的に考えたら良い気がする。
19	下丸子1号は一方通行のため、車道という点では十分な幅があると感じる。朝のラッシュ時間は人の通りが多いが、多額の費用をかけて地下通路等を作る必要はないように思う。 下丸子2号も十分な幅があると思う。朝のラッシュ時間帯はなかなか進まないことはあるけれど、通っているのは多摩川線のみ！開かずの踏切というほどでもないので、こちらも多額の費用をかけて立体化等するほどではない。 ぜひもっと違うことに使ってほしい！
20	鉄道高架化は、これから自分が高齢になることを考えると電車に乗る際すごく不便。 歩行者自転車側が地下通路または歩道橋になったとしても、とても面倒。通勤者で溢れかえっているホームの方が問題。やるならホーム拡大
21	多摩川線の車両が短いこともあり、待たされてもそんなにストレスを感じることはない。
22	立体化や拡幅対応などをすることで、車の通行が便利になることで通行量が増えるのではないかと。それによって、ガス橋通りや下丸子商店街周辺に車が入りやすくなり歩行者の通行の妨げとなったり、安全面での心配が増えるのではないかと。踏切の交通の利便性が良くなっても、ガス橋が狭く日頃から渋滞しているため、その点の改善もされないと根本的な解決とならないと考える。 もし、下丸子駅周辺の改善をするならば、蒲蒲線の乗り入れのための停車のためと

	<p>いうならば理解できる。</p>
23	<p>特に不便だとは思わないので。</p>
24	<p>2号踏切は雨など天候によりやや渋滞しがちではあるが、道路の立体化は必要ないと思う。</p> <p>また1号踏切は街の景観も良く、駅も利用しやすいため立体化してホームまでのアクセスを悪くしないでほしい。</p> <p>駅を降りてすぐに区民プラザがよく見えるので、初めて降りる人にも利用しやすい。</p>
25	<p>現状に不満が特にないため</p>
26	<p>地域特性をいうなら、多摩川線の長閑な線路風景の良いところは残して欲しいと思う。</p> <p>車と歩行者が安全に分け、商店街も発展できるような駅前づくりをお願いしたい。</p>
27	<p>徒歩のため、交通量の多い道路を渡る際、踏切により車が速度を落としたり、電車通過時に止まるため、反対側へ渡りやすい。車だけではなく、徒歩の利用者視点でも検討して頂けるとありがたい。</p>
28	<p>駅前には店舗が多く子供の歩行も多い。踏切があることで、車が駅前で減速するので今は安心だが、踏切がなくなるとスピードを出したまま通過する車が増えてしまうのではないかと不安。</p>
29	<p>そこまで不便は感じていないため。</p>
30	<p>今の街並みが好き</p> <p>鉄道踏切が邪魔者であるかのような扱いを「対策」などというのが不愉快</p> <p>新たな開発整備は望まない。</p> <p>必ず、開発後に不便を被る人々が出て来ることを想像してほしい。</p> <p>新空港線というものも羽田空港へ繋がる目処も立たないのに、こんな名称を使って沿線住民を欺こうとしているのではないか?全く不要。</p> <p>鉄道高架化・地下化は、エスカレーターやエレベーターをいくら整備しても乗り降りが不便(危険)になる。高齢者や障がい者が鉄道利用するときのことをよく考えてほしい。鉄道施設は平面が基本。段差をわざわざ作らないでほしい。</p> <p>踏切を渡る車も、高齢化や経済活動の低迷で減少することが予想される。</p> <p>税金を使い、鉄道を高架や地下に追いやって、タワーマンションや商業施設の建設工事でゼネコンへ金を流そうと考えているだけではないか?大反対</p>
31	<p>地下化は水没の可能性があるが、地上に出るために階段、エスカレーターは距離と時間がかかり、現状が望ましい。</p>
32	<p>外観を変えたくない。</p> <p>事故などの問題がないかぎり、譲り合いでいいのでは？</p>

33	該当踏切に現状ストレスを感じていない一方で駅改良工事にはストレスを感じそうなので。急ぎの移動の時は鶉の木側の踏切・踏切横通路があるので1号踏切の(南北)両サイドどちらに行く場合も困っていない。多摩川線の地下化はしないでほしい。
34	通学通勤時間においては混雑するものの、他の時間帯においてはこの地域らしい良い状況と思う。 大きな環境の変化を加え、景観や環境を変える必要はないと思う。
35	特に不便は感じていない。
36	現状で不便を感じない。
37	1号踏切は朝の通勤ラッシュ時に一時的に人が増えるが、警備員がおり、会社の人でも理解しているからか、車道に出ずに並んで開くのを待っている。2号踏切は信号との兼ね合いで車が混雑することもあるが、わざわざ高架や地下化にするほどでもなく、こちらも一時的で利用する人は周知の事実だからいやなら別ルートから行ける。無理に狭いところを工事せずに現状を受け入れ、利用者に情報共有、安全利用を呼びかければ良いと思う。
38	現状、不満はなく、特別な対応は不必要と考える為
39	朝夕の通勤ラッシュ時に駅周辺を利用して無い事から、対策の必要性を感じていないという回答。 昼間については人通りも少なく、立体交差にする事で逆に不便になるのでは？と感じた。 今後、人口や駅利用者、車等の通過が多くなるのであれば、必要なかもしれない。
40	通勤時間帯は利用しないから。
41	通勤や勤務中の外回りで自転車に乗って当踏切を日中何度か渡るが、不満を感じたことはない。特定の時間に企業関係者の往来が増えて渋滞するのだろうか？ラッシュ時は駅のホームが混雑するが、踏切横断に支障を感じたことはない。
42	予算を行使するほどでは無い。
43	今のところ困っておらず、工事による不便さの方が支障があるため
44	お金をかけてやるほど必要性を感じない。もっとやるべき事がある様に感じる。駅前の駐輪場の拡大など。
45	このような問題があることも認識していなかったし、そこまでストレスを感じていないから。 他に改善すべき道路があると思う。
46	締まる間隔もさほどでもなく、交通量も多い訳でもないので、現状で不満はない。
47	今まで使用していて、不便を感じていない。
48	だいたい通過するとしたら10:00-19:00くらい。そこまで不便だとは思っていない。

49	多少待つことはあっても、そこまで不便は感じない。工事をされる方が迷惑。
50	地元企業の従業員の通勤で人が混雑しているのなら、時差通勤やリモート等、工夫してもらえたら良いと思う。人口減少の日本、人が減るのも時間の問題かも、とも思う。
51	他の駅周辺の踏切と比べて、特に不便さを感じないため。通常の範囲と認識している。車で2号踏切を通る時は渋滞している時もあるが、許容範囲と思う。
52	私は鉄道と踏切ファンなので、特に下丸子2号踏切は珍しいデザインのため、鉄道界隈で人気の踏切で変えてほしくない。1号踏切も、分岐して保線作業車両が入る珍しい踏切のデザインで、マニアとしては大好きな踏切スポットなので温存して欲しい。
53	税金を投じてまではやる必要のない工事。他の必要なものに回すべき。
54	地下化や立体交差を行う場合、構造上沿線の長い距離で対応が必要となり大掛かりになる上、電車に乗る利便性(容易さ)も損なわれる。また、リモートワークの普及や大企業の撤退もあり、1号踏切の利用者も減っていると感じている。加えて、2号踏切はガス橋で交通量が制限されるため、ガス橋の拡張が無ければ踏切を無くしても効果は限定的と考えている。
55	特に困っていないため。
56	特に不便を感じないし、踏切が好きだから。
57	一時的な時間の混雑であり、それを解消するために時間・財政投入し再開するまでの不便はない。 工事のための通行規制の方が居住者として不便となる。
58	ほぼ毎日通るが、特に不便や危険を感じた事は無かったので、問題視されているとも思っていなかった。確かに交通量や人は多いとは思いますが、私自身困った事はなく、困っている方を見かけた事も今の所ない。 逆に今後この2箇所の踏切をなんらかの対策をされて、一時的(工事期間)に通らなくなるのはとても困る。
59	上下線の3両編成であるし、駅の間隔も短く通過駅もないので開かずの踏切になる理由がなく現状不満はない。今の牧歌的な雰囲気が街の特徴にもなっているので、良さを損なわないで欲しいと思う。蒲蒲線で他線が乗り入れることになると状況が変わるかもしれませんが、蒲蒲線も必要ないように思う。
60	2号踏切を改善しても、ガス橋で渋滞になるので効果がないと思われる。
61	特に不満は感じていないため
62	通勤時間は特に混雑していないから。
63	特に支障を感じないため。
64	そこまで困っている訳でもないし、費用対効果を考えると費用の方がかさむので

	は？
65	特に開かずの踏切ってほど、遮断機で待たされることもないので
66	今のままで使いやすいから。
67	特に不便を感じない為。
68	立体化もしくは地下化をするコストに見合う効果が期待できないため。多摩川線は本数が少ないため我慢できる範囲と考える。

3. 下丸子駅周辺地区の都市基盤について

【問8】 【問7】で、「④ やや不満」、「⑤ とても不満」とご回答した方は、理由をお聞かせください。(⑧その他)

1	下丸子駅の鶉の木側に小さくても良いから改札を作って欲しい。
2	踏切が開くと、縦横無尽に人や自転車が渡り始めるので危ないと感じる。また、区民プラザ前の道路にいつも路上駐車があり、自転車で通るときに危ない。
3	車、自転車の運転が荒い人がいて、歩行者が危険な目に遭う。
4	多摩川線の他の駅に比べても、駅前に店が少なく活気がない。
5	便利なお店がない。
6	歩道にお店の看板や台が出ていたり、お店の前に自転車が止まったりしていて、特に障がいのある方には通りにくい箇所があると思う。
7	一方通行や通行止めの時間帯がある道路が多く、工事をしていると車が通れる道がない時がある。
8	空き地になっている土地はうまく使えないのか。
9	地域の盛り上がりを感じにくい。
10	自転車専用通路が細すぎて走るのが怖い（子供に走らせるにも不安がある）。
11	店舗が少ない。
12	駅周辺の店舗前にいる人が、自転車が交通の妨げになっている。天祖神社がある児童公園南側の道路も自転車が歩道に連なり、歩行に配慮の必要な人たちにとって危険がある。環八から南側は耕地整理前からの細く曲がった道が多く、十字路ではない角が多い。近隣企業の出社・帰社時間には混み合い、自転車の運転マナーが悪く危ない。
13	区の文化施設であるプラザや大企業、大規模マンションがあり外部からも多数人が訪れるほか、他の文化施設やがんばっている個人商店もあるのに、駅前がさびれた印象で、高齢者、親子、子供、勤め人が回遊、滞留できる場所がない。これだけ都市デザインが発達し、人口呼び込みに各自治体が必死になっている中で、なかなかない場所だと不満に感じている。

14	道路が狭く、一方通行が多い為、目的地に着くまでに大変不便。
15	下丸子駅前の店舗に駐輪や注文を待っている人が多く、全く通れない。迷惑である。
16	駅の直近がマンション、区民プラザ、駐車場に囲まれていて、商業施設が乏しく人が集まりにくい。例えば書店やドラッグストアなどの施設があると良い。
17	区民プラザはあるが、矢口地域には住民が使える会議室などが他地域に比べ本当に少ない。駅近に使える施設が欲しい。

【問9】 下丸子駅周辺地区について、必要と思われる都市基盤の機能や、その他ご意見がありましたら、ご記入ください。

1	バスがないので路線を開設してほしい。
2	駅利用者が多いため、居場所になるような拠点になると良い。
3	ただでさえ自転車置場が足りず色々なところに止めている人もおり、後、バス路線が全くないのは不便で。たまちゃんバスも駅前に止まらないのはいけないと思う。
4	広場や駐輪場などを新たに設けることで区画整理がされた美しいまちになると思うから
5	企業やタワーマンション群により、過剰な人の集中が顕著であると見受けられるので、分散または抑制を行っていくことも必要ではないかと思われる。
6	通勤で下丸子駅を利用。費用をかけてまで改善が必要な点はない。
7	こういうものかなぁ。という感覚で利用させて頂いている。 無いよりは有った方が勿論良い。
8	歩行者の安全が車や自転車に脅かされない街作りを希望する。タクシー乗り場もあるとベター。駅前に商業施設が少なく、街として寂しく感じているため。池上駅のように駅ビルになって店舗が入ってくると嬉しいが、元住吉駅のように乗車までに時間がかかるだけで不便。
9	駐輪場が少なく、置き場所に困る。
10	区民プラザを高層化して1階部分をタクシー乗り場やバス乗り場として活用して欲しい。特に朝、近隣企業へ向かう通勤客が多すぎて、歩道が狭くなっている。傘をさして歩けない状況は何とかして欲しい。
11	区民プラザがあるので
12	自転車を止める場所がないから
13	蒲蒲線構想については、多摩川線利用が不便になることが容易に想像できるので、現状では賛成できない。 蒲田、多摩川以外は通過(下丸子停車はあるかもしれないが)の可能性大、これにと

	もない電車本数減、蒲田での乗り換えが非常に不便、時間を要することになる、など。
14	もう少し人が集まるようなスペースがあれば商店街の活性化にも繋がるのでは
15	駐輪場に屋根があるとよい。
16	タクシー乗り場はあってもよい。公共空間や駐輪場は区民プラザがあり、特に必要はない。
17	たまちゃんバスの乗り場が駅から少し離れている。天気の悪い時などは、なおさら不便
18	タワーマンションや大手企業があり乗降者が多いのに、最寄り駅前が人や自転車が 多く、通行の分離がされていない。 駅前広場があった方がゆとりのある街空間ができる。
19	駅前の道路の人が多く、通りづらい。それに加えて車も入ってくる事も多く、通 りが狭いため見通しが悪いと思う。また、乗降客が多いのであれば、タクシー乗 り場があっても良いと思った。
20	子連れで自転車でいくため
21	多摩川線の列車自体のキャパそのものを大きくしてもらえただけでとても満足。 下丸子駅の手軽さが良いところだと思うので、駅舎や周辺施設の改善はあまり望 まない。
22	人と自転車がぶつかりそうになる所を何度か見かけるので。
23	ガス橋通りのけやき並木がとてもキレイだが、台風などの影響を考慮したとみら れる剪定があまり良くないと感じる。樹木は長い年月をかけて育つものなので、 これらに合わせた都市開発を心掛けるべき。
24	駅前開発ができていないので、駅前を整備していけば人も集まりやすくなり、企 業も入ってきやすくなるのでは。又、議員と時々話をするが、大田区の都市計画 マスタープランを聞いたことがない。下丸子周辺地区まちづくりを進めてほし い。
25	安全で便利な駅を目指してほしい。
26	池上線の池上駅をビル化した時に、駅の上に図書館が設けられ便利になったよう に、駅と一体化して、図書館や出張所などの区の施設があると便利だと思う。
27	1号踏切では、人・車・自転車が1度に動いた時に、はっきりとした区別が無いの で危険だと思うが、この問題は他の踏切でも思うこと。防災についても誰にでも わかる表示が必要だと思う。そして避難所の収容人数だが、少なくて避難出来な かった人が、身近で数人いた。対策を考えて頂きたいと思う。
28	下丸子駅前の人々の行動が整理されると、目的地に向かって行動できる。 今後の多くの利便性も期待できる。

29	無駄な建設をやめて欲しい。建設会社にお金が取れる以外にメリットが見えない。まちづくりをしたいなら、駅周辺で小中企業が進展できる対策が必要。踏切がそれと関係なし。
30	魅力あるまちにしていきたい。
31	現状で特に不便を感じていない。タクシー乗り場がないと思いましたが、タクシーも最近ではタクシー乗り場での乗車では無く、ネット予約なのでタクシー乗り場も不要。
32	遊技場の裏の通りが少し怖いので、通りやすく明るい感じにしてほしい。
33	新しいものは不要 既存施設の改修、ルール改正により使える施設化を希望する。
34	自転車を使用されている方が多いのかと思った。
35	大田区民プラザをリノベーションし、駅を軸とした産学交流拠点などを作った方が大田区の産業発展に寄与すると考えられる。立体交差、地下より、人の交差点をつくるべき。
36	下丸子駅周辺が利用する人数に対して、整備が進んでいないと思う。
37	歩行者が自由自在に左右関係なく歩いているので、車両に迷惑がかかっている。電車がひと駅手前で停車しているのに、遮断機を降ろすタイミングが早すぎるので、踏切付近に車両や人が溜まってしまうので、苛立っている。
38	駅前よりも、公園の整備、多摩川土手の整備を優先すべき
39	どこの駅も同じように開発されてしまう必要はないと思う。 特に不便も感じていないので、現状のままの問題ないのではないか。
40	下丸子の人口が増えたので防災設備の充実は最重要事項と思う。また、近隣企業の出退社について、道路を占拠している状況を改善させるよう指導してほしい。
41	たまちゃんバスが遠いのが不便。また、道が狭いので、朝は近隣企業の人と電車に乗りたい人の行き来が上手くいっていない。
42	下丸子駅周辺にもっと賑わいがほしい。 ポテンシャルが高い地域であると思うので、駅前にもっと多くのショッピング施設がほしい。駅前周辺は、空間に少し余裕もありそうなので。個人的には大手の本屋が欲しい。 また東急多摩川線沿線の活性化に繋がるのと、多摩川駅と蒲田駅のちょうど中間という立地条件がいいと思う。
43	平坦な地形であり、自転車が地域の乗り物としてふさわしい。
44	駅北側の歩道は広くて問題ないが、南側や2号踏切の辺りは歩道が狭く、車道もそんなに広くないので、自転車や歩行者が混み合って大変。
45	今更整備しようとしても場所の確保が困難ではないか。

46	バスもタクシーも乗り場が無く本当に不便。たまちゃんバスは一方向にしか進まないのもものすごく遠回りになることもあるし、時間調整のため途中のバス停で止まっている時間もあるって使い勝手が悪すぎる。たまちゃんバスの乗り場も駅から少し離れた場所にあるのでせめて駅前にあればと思う。
47	駅前周辺道路が狭く入り組んでいるため歩行者、自転車、自動車の接触などの危険性を感じるため
48	せっかく区民プラザがあるのだから、もっと駅ホームを大きくして、駅周辺でくつろげる場にしたい。知る限り、70年前と対して変わらない。大手企業もあり、下丸子の玄関を美しくしたい。
49	下丸子駅前の自転車が濡れないようにしてほしい。 災害対策に力を入れてほしい。
50	下丸子駅周辺から離れた地域の環境変化が大きいものにも拘わらず、駅周辺は終戦直後の状態から変わっておらず、人々の生活態様に合わなくなっていると思う。思い切った施策をすべき時期に来ていると考える。
51	ドラッグストアがあると助かる。
52	コンパクトな交通結節点が高齢化社会には必要
53	周辺に災害時の避難場所が少ない。
54	下丸子駅周辺の道が細くて人・自転車・車などが通りにくい。
55	下丸子駅の踏切は車よりも人、バイクの往来がほとんどのように感じるので、高架や地下道を作る必要性は感じない。むしろ一通のまま行くか、車両通行止めにするなどの対策で良いのではないだろうか。
56	下丸子駅周辺の店舗前の路上駐輪が長年に渡って対策されず、歩行者の通行の妨げになっている。環八から一号踏切にかけては一方通行のため利便性もよくないため。
57	池上線から多摩川線間の移動が少々不便だから。
58	オープンスペースがあることで、防災、通行、全てにゆとりが出来る。
59	駅前がごちゃごちゃしていて危ない。雨の日にタクシーを呼びたくても付けられるところがなくて困っている。 駅前が整備されると嬉しい。
60	下丸子の駐輪場は、不足していると思う。
61	駅周辺に車の乗り入れが出来ず、路駐する車が道路をふさいでいるから。
62	蒲蒲線を実現しないでほしい。 大田区にメリットがあるように思えない。開かずの踏切が増えるのではないかな？ まちづくりはそこに暮らす人の暮らしやすさが大事ではないかな。 蒲蒲線導入は反対。

63	選択したものを下丸子駅周辺で少ないと感じるから。
64	蒲蒲線の議論とは切り離して議論すること
65	区民プラザのところに駐輪場はあるが、もう少し気軽にすぐ使用できるような場所があるといいなと感じる。 区民プラザとは逆側にも駐輪場があると嬉しい。
66	蒲蒲線開発と都市開発を一体で進めて渋滞を無くし、交通の便のよい地域にして欲しい。
67	細い道がとにかく多いから
68	駅前が狭く緊急車両が入れないので、防災上危険かもしれない。
69	ないものが羅列されているのですべてチェックした。
70	車や送迎車が車道に停車するためさらに道路が狭く、混雑して危ない。
71	街の活性化
72	道路幅が狭く自転車の駐輪スペースが少ない、狭い通路に人が密集して防災上不安がある。
73	1号踏切の商店街側は道が細いと思う。
74	自転車置き場は足りてなさそうに見える。
75	混雑して通りにくい時がある。
76	以前に比べて住民（特に未成年）の数が増えていると感じられ、それに応じて設備も対応させるべきと考えた。
77	住んでいる人が増えて、河川の氾濫等が心配
78	下丸子駅の踏切南側は、踏切渡ってすぐの道路は見通しが悪く、自転車の横断もいろんな方向から来るので危険を感じる。 もう少し道路が整備されて、安全になると良いと思う。 また、自治会の活動もさかんな地域だと思うので、駅前の空間を活用できる様にすれば、もっと活発に人が集まれるようになるのでは、と思う。
79	駅東西の付近の道路(ガス橋通り沿いの飲食店付近、または1号踏切を南側に渡りガス橋通り方面に左折する辺り)が見通しが悪く、自動車運転者から見て歩行者や自転車の存在が見えにくい場所があり、改善策は無いかな。
80	駅前で人や自転車が通りにくいため。
81	自転車を活用したくてもできない現状があるほか、立派なコミュニティバスがあるにもかかわらず、駅前に入ってこれておらず、徒歩しか選択肢がないため、過密になってしまっている。 バス停などを作るほか、タクシーが入ってくること、起こり得る災害時の入場規制時にも対応できる規模の駅にすることが望ましいと思う。

82	毎日通勤のため、下丸子の駅近くの線路沿いを通るが、ガス橋や多摩堤通りへの車が多い上に、狭いガードレールに狭い歩道、電信柱を避けながらの自転車通勤が苦痛。
83	駅周辺には違法駐車 of 自転車がたくさん常駐しているので駐輪場が増えると嬉しい。
84	整備できるに越したことはない。 駅前の歩道をもう少し広くできれば、歩道から降りずに歩ける。防災拠点があると安心。
85	最近イベントに力を入れているようだが、最適なスペースがない。
86	道が狭くて危ないと感じている。
87	公園で喫煙や飲酒をしている人が多く、またそれらのゴミを放置しているので、子供が遊ぶには相応しくないとされるから。 自転車の置き場がなく、車道に停めてあり、それが車両や歩行者の妨げになっているから。
88	遊技場周辺での路上喫煙や、隣地の公園での飲酒。
89	下丸子はいい意味で昔っばいところがいいと思っている。駅や踏切に関しては現状のままでいい。 周辺も清潔さは必要だが、新しくする必要性は感じない。 大型スーパーのような施設があれば本当は嬉しい。 ちょこちょこビルを建てるのではなくドンと建ててその中に色々なお店が入って欲しい。 希望は大田区民プラザに図書館が入ってほしい。 治安が悪くならないよう、放棄された大きなゴミなどを回収して欲しい。
90	写真をみて、通勤ラッシュ時の混雑がひどそうだった為。
91	区民プラザ周辺をもう少し活用できると良い。 多摩川線の中心地があると周辺地域の活性化にもつながると考える。 下丸子駅周辺には活気があるが、景観として整っておらず、このままでは衰退してしまう感じが拭えない。 古い街並みがあるのが良さでもあるが、活性化を狙うのであれば大規模な開発も必要かと思う。応援している。
92	1号踏切は一方通行で区民プラザから行くと踏切を渡ってからカーブしていて道が狭い。歩行者と車が交差する。駅周辺店舗前が混雑している。そのため車と歩行者の分離、道路の拡幅が必要。1号踏切は駅南側への一方通行になっているが、区民プラザの方へ逆走する車もたまに見られるので危ない。 たまちゃんバスが駅の前まで通らないので、バスの乗降客が少なくなっている。

	駅の前にバス停があれば、企業に行く人や多摩川沿いのマンションの住民も利用するのではないか。
93	1号踏切の人流が多いので、鶉の木駅側に改札口を設けて、分散したら良いのではないか。 それとは別に、特に企業の通勤者による人流対策を施すことができれば1号踏切は問題を低減できる。
94	大きいマンションが建ったら、人口も増えるので、商店街にお店を増やして欲しい。
95	先ずは蒲蒲線を見据えた上での将来的様相の変化を論じなければ意味がない。 因みに私は蒲蒲線は大反対
96	車道と歩道が狭いのは都会ならでの事で仕方がないのかもしれないが、狭くて通りづらい。
97	商業施設の入った駅ビルがあるとウキウキして楽しい。しかしそれができると自転車が置きにくくなる。池上駅の駅ビルはとても良いが、自転車駐輪場が少なく置きにくい。
98	1号踏切は、車、バイク、自転車、歩行者が多く、危険を感じるから。
99	区民プラザ側に使われてない土地がいろいろあるため。自転車利用も気軽にできるといいと思う。
100	多摩川氾濫の影響を受けやすいと思うので、久が原方面まで移動することなく避難できる高めの建物があるとよい。 また多摩川河川敷が浸水したり、水位が上がり決壊の危険を感じる事があるので、防波堤の整備もあわせて進めて頂きたい。
101	たまちゃんバスは本数が少なく大回りするので時間がかかり使えない。環境への配慮や今後年齢を重ねた時を考えると、利便性を上げて欲しい。駅前には一方通行ではなく双方向の道路を整備し（環八・駅前から下丸子公園までの道路の拡張を希望）、ロータリーを設けてバス停（屋根あり）・タクシー乗り場、迎車用駐車スペースを作って欲しい。駅の商店街側は道幅が狭く曲っていて、路駐自転車もあり、歩行者が車道を歩いている危険である。早急に整備してもらいたい。プラザに駐輪場はあるが、商店街にお買物に来た人が短時間気軽に止められる駐輪場を設けて欲しい。（最初の30分は無料）。駅周辺店舗の前を規制しても解決にはなっていない。
102	快適で機能的な空間とすることで、より住みやすく働きやすくなるため。
103	人口の割に避難所や駐輪場の数が不十分だと感じている。
104	道路は駅前だけもう少し整理してほしい。公園は駅前にもっとあるといい。

105	<p>駅改札口付近は混んでいるのでもう少し余裕があると良いと思う。</p> <p>他の東急線駅には駐輪場があるのであったほうが便利かと思う。</p>
106	<p>駅前にスペースがなく、バスなどの交通や人が留まる要所になっていないと思うから。</p>
107	<p>下丸子に区民プラザもあることだし、文化的な駅前空間を望む。ありきたりの駅前開発は古臭いし、若い人たちが楽しめるまちづくりが必要では。</p>
108	<p>駅前の空間が昔のままで、町の変化に適したものにリニューアルする必要があると考える。</p>
109	<p>屋根のある自転車置き場の設置を望む。</p>
110	<p>駅前は人が多いが歩道が狭い。親子で手を繋いでいてもすれ違いが出来るくらいゆとりがあるといい。たまちゃんバス乗り場も駅前にあるとわかりやすくもっと利用しやすい。</p>
111	<p>土地スペースに限りある中だが、駅周辺が一方通行も多く朝晩は企業社員の往来で大変混み合う。将来的な蒲蒲線の延伸に向けても、人が集まる様な魅力ある街作り、くつろげる空間創りを願います。</p>
112	<p>都市的に空間スペースがない為。</p>
113	<p>駅前の踏切のところは歩く人と自転車の人が、ごちゃごちゃしているため</p>
114	<p>駅前の空間が狭いため、待ち合わせ等をしている人がいると通行の妨げになるため</p>
115	<p>ガス橋通りから踏み切りを渡ってすぐ左折し、下丸子駅に向かう一直線の駐輪場スペースは放置された自転車が多いのではないかと感じるので一度整備して頂きたい。</p> <p>また、夜暗いので明るくして頂けると嬉しく思う。</p>
116	<p>道が狭いしわかりにくい、くねくねなので区画整理をして欲しい。</p>
117	<p>子乗せ自転車の一時利用での駐輪は一段上に案内されることが多く、子どもには大きな振動、親にとっては力のいる作業でとても大変なため、駐輪スペースは段差なしにして欲しい。タイヤがよくダメになり修理に出すが、段差があるところを乗るとタイヤを悪くすると言われた。駐輪場以外で段差を乗ることはないの で、改善してもらいたい。また、たまちゃんバスの本数を増やしてほしい。タクシーの運転手が、駅周辺の乗り降りはやめてほしいと言っていたので、何か改善できるといいなと思う。多摩川線は、渋谷や新宿などと違って自然ありゆったりとした雰囲気があると思うので、鉄道の高架化をすることで、車がスピードを出してたくさん通る町になったら嫌だなと思う。別件だが、下丸子駅周辺よりも多摩川小学校近辺の事故がなくなるように、どうか整備して欲しい。危険だから</p>

	という理由で多摩川小学校の学区なのに矢口西小学校に行こうとする保護者の話をよく聞く。
118	駅周辺が整理され混雑しない街づくりを希望する。
119	駐輪場が少ないため
120	概ね満足している。いつもありがとうございます。 子供が小学校3年生で自転車を一人で乗り始めたところなので、車道を走らせるのはまだ心配が大きい。大田区は他の区より自転車利用率が高いと聞いているので、もう少し自転車も安心して走れる道路があると良い。
121	歩行者が多いので歩道の整備は必要
122	駅周辺の店舗へ行く人は、自転車を道路に止めるしかない状況なので。
123	下丸子駅は多摩川線の中では主要な駅に当たるので、現在の駅周辺環境では街の魅力に欠ける。
124	駅周辺に佇める空間がない。
125	駅が狭いので広くしてほしい。
126	電動自転車の普及で自転車の数が増える、自転車の速度が異なり追い越しなどで幅がないと危険になる、自転車が入る用のないバス、タクシーの乗り降り場所が必要になる、と予想する。
127	今後、災害の増加が予想されるので、それに対応した避難場所やテント、携帯トイレなどの備蓄場所を作ったら良いと思う。 人口減少もあるので、タワーマンションや大型商業施設は不要
128	駅前の車の交通量の多さに対して歩道が狭く危ない。 駅前広場ができれば待ち合わせなどにも助かるし、ベンチが出来ればお年寄りや子連れ、怪我をした方などが助かると思う。
129	高架化は圧迫感がでるので絶対に嫌。 電車が地下に行くのも、子供たちの見送りなどができず悲しい。 とにかく今はこのままが良い。
130	千鳥町⇄下丸子方面に渡る環八の下丸子プラザ信号の道路は渡った後の道が狭く、特に下丸子駅に向かって左側は道がないに等しく、車の行き来が激しいのに、危機管理上ありえない道路だと思う。電柱の真横をすり抜けるように車を意識しながら歩かなくてはいけない。 大人でもかなりの危険を感じるので、小学生の子供には一人では怖くて渡らせられない。早期改善をお願いしたい！！！！
131	海拔が低いので、防災設備があると安心できる。
132	駐輪できる場所が少ないのであれば嬉しい。無くても何とかはなる。
133	送迎時など車を停車できない。

134	道が狭くてどうしても道路に出てしまうので。
135	公共空間が乏しく、防災上も安全といえない。また、バス不通地域であり、他地域との往来も不便。
136	より良い環境を創出できるのであれば嬉しいが、街を大きく変えないでいただきたいと思う。
137	池上線沿線に住んでいるが、子供は多摩川線を利用している。旗の台での乗り換えでは大回りなため、今までは多摩川駅の駐輪場を契約利用していましたが、契約方法が予約制に代わり3ヶ月待ちになった。下丸子にも大規模な駐輪場があれば、この問題はある程度解決できるのではないだろうか？
138	自転車にやさしい街とは思えないから
139	下丸子駅周辺が環境が悪いため、この土地の資産価値が低いことにつながっていると思う。 このままだと川沿いのマンション群の価格も下がる一方で住民も減っていきゴースト化することが予想される。
140	下丸子は小さく静かな暮らしやすい街。無理に駅舎を変えたり、道路を広くしたりしたら交通量が増えて余計危なくなる可能性があると思う。現状の下丸子が好き。
141	我が家はガス橋の麓にあるが、タクシー乗り場やバス停がないため、訪ねて来る人に駅から必ず15分近く歩かなければならず、不便を感じる。また、駅の南側は整備されておらず道路が複雑で、初見で家にたどり着けない人が多い。
142	駅前の遊技場裏の公園や隣接の駐車場などに、タバコを吸う方が集まっていたり、子供を公園で遊ばせるには不安な雰囲気の方がいらっしゃったりと、治安面で不安を感じているため。遊技場前に、毎朝タバコの吸い殻のザルが置いてあり、悪臭も気になる。
143	下丸子駅南側の三叉路は自動車、自転車、歩行者の交通量が多くハラハラする場面が多い。道路整備して、安心して歩行できるようにしてほしい。
144	特に不満はないが、駅前にも関わらず、有効活用出来ていない感はある為
145	せっかく希少な空間があるのにさびれて魅力がない。公共空間のデザインは公にしかなし得ないし、その効果は池袋の駅前広場や公園の事例だけでも充分証明されている。公共空間への投資を理解しない土地柄ではないはずだ。住民の満足度は民度や町の価値を上げて、結果的に、町づくりにより積極的な人が集まり良い町になっていくと思う。世田谷、杉並など他の成功例を参考とし、ぜひここでがんばって専門家を入れて本気で取り組んでほしい。
146	大きな不便はないと考えるが、歩行者は多いので歩道から溢れていることが気になる。

147	30年以上前から何も変わってない印象。古き良きと言うこともあるが、そろそろ変えてほしい。
148	デリバリーを廃止してほしい。体に不調がある人に限定してほしい。仕事から帰ってきて、回覧板が来ていて、アンケートがついていて、ごはんを食べるのが遅くなるな、とがっかりした。
149	区民プラザから環八にかけての歩道に安全上十分な幅を確保して欲しい。
150	下丸子三丁目町会は、祭りやバザー、流しそうめん等のイベントを精力的に行っている。また、商店会も人工芝を敷いて子どもたちが遊べるようなイベントをしたりしている。地域向けのイベントが多数開催される一方、特に自転車の駐輪や、イベント時に人が溢れるような状況があり、せっかくの機会づくりも住民たちにとってどうなのか？と感じる場面がある。（自分自身は武蔵新田駅が最寄りのため、よそものとして遊びに出かける立場である。） いわゆる観光地のオーバーツーリズム感があるといおうか、賑わいがあるといえるムードと、人混みにしか感じられないようなムードが混在していないか。 区民プラザのロビーや喫茶室等も含めた、駅周辺の公共空間のデザインを、検討されたい。
151	バス停が遠過ぎてとても駅前とはいえない。真夏でも訪問者に恥ずかしくて勧められない。
152	通勤者が多いため、子どもの登下校の通行の妨げになっている。車や自転車、バイクなどが行きかい、雑多で歩きづらく、なるべく通りたくない。
153	乗車人数が多い割に人が集まるスペースやなく、下丸子の盛り上がりが足りない。
154	駅前には車でも自転車でも不便 せっかくの商店街も行きづらいのでは意味がない。
155	広場や駅前にカフェがあると駅周りが活気づくと思う。
156	駅前の道路が狭いのは感じているので、車と歩行者や自転車がすれ違う時に危ない思いをすることもあるから。
157	このエリア特有の田園風景をなくさないで欲しい。駅及び付随施設が巨大化することで、他の大きな駅同様に都市部お決まりの無機質なコンクリートジャングルが増えるのは残念。環境保全を今より意識し、省エネで地域の良さを残した開発をお願いしたい。 特に、企業関係者の多くはこの住民ではないから、既存の住民、特に昔から暮らす高齢者の意見を十分に尊重して欲しい。
158	狭いから

159	防災について、色々対策はあると思うが、どこになにかがあるのかよくわからない。
160	川崎方面にいけるようにしたい、池上線や浅草線へのパスが欲しい。
161	区民プラザという立派な施設があるのに周りの知人、私自身含めほとんどの人が有効利用出来ていない気がしていて、大変勿体無いと強く感じている。たまにコンサートの物やイベント的なものを開催しているようだが、全く魅力を感じない。もっと子供向けに開放したり、若年層が集まれるイベントも開催した方が地域の活性化に繋がると思う。
162	できるだけ早く下丸子駅の開発に着手していただきたい！！
163	車歩分離などの工夫で使いやすくなる。 駅前駐車場を接続して、ロータリーなどを整備したらどうか
164	タクシーが停まる駅にしてほしい。土手に人が集まる割に駐車場が少ない。
165	歩道が狭い。 ガス橋通り多摩堤道りの車道が狭く自転車で車道を走るのは危険
166	下丸子駅前の店舗を利用しようとしても、自転車でいくと駐輪場がなく、路上駐輪も認められていないため、買い物で一時的に駐輪できる場所がなく困り、自転車で下丸子に行く事自体が減った。別件で自転車で通ったときも、駅前の道路の作りが不規則で、何度か車にぶつかりそうになったことがある。 また別件で、車で2号踏切の道路を通ると、渋滞があるのであまり通りたくない。 道路整備で諸々解決されれば、便利になり買い物等に行く頻度も増えるかもしれないと考えたため。
167	下丸子駅から多摩堤通りや環八に出るあたりのカーブのあたりが、道幅も広く、信号もイレギュラーなため、そちらの方が危険だと感じている。(特に自転車に乗車の際など)
168	たまちゃんバスのバス停が駅から離れた場所にあるので。 武蔵新田駅も同様だと思うが、たまちゃんバス利用者には高齢者や障がい者、子連れが多いので、駅に近くないと、利用しにくいと思う。
169	1号踏切近辺で車と歩行者・自転車が接触しそうになるので、どの乗り物でも通行しやすい道にしてほしい
170	子どもの外遊びやスポーツ施設(体育館)が不足している。公立小中学校の体育館や校庭を(団体向けだけでなく)一般/個人でも気軽に借りられるようにしてほしい。
171	ハザードマップにて、浸水地域のため
172	全体として雑多な下町感が強いため、都市計画による整備を望む。また、多摩川氾濫や地震による津波の際の防災施設が欲しい。

173	子どもを乗せて自転車で移動することが多いが、道幅が狭いところや、車の交通量の多い道路では、車道を通行したり車とすれ違う時に危険を感じることもあるので。
174	駐輪場はタイミングによって、申込保留になるのが残念 少し待つと登録できるのでバランスはなんとか取れていると思う。 都度支払の方法、100円現金が不便。 スマホ決済や、番号を忘れてもう一度見に行くような不便がなくなると嬉しい。
175	駅前のスペースは全体的に勿体ない使い方をしている気がする。また、高齢者がタクシーやバスを使用する頻度が高いと思うがバス停や車寄せがないため、路上駐車になってしまっており秩序が乱れているように感じる。
176	チェックした項目に不満があるため
177	土地所有者との関係か、商店や道路の整備が進まないと感じる。
178	現状では駅及び駅周辺ともに、どん詰まり状態にある。
179	多摩堤通りは交通量が多いが歩行者の道が狭く、自転車なども通ると幅が狭すぎる。
180	昔から下丸子周辺は昔のままで恥ずかしい。 景観に合わない飲食店が無くなるよう強く希望している。
181	自転車を置く場所が少ないと思う。区民プラザも置けるが溢れている感じはある。
182	多摩堤通りは歩道が無く危険なので、出来れば拡幅か歩車分離してほしい。また、浅草線を下丸子～武蔵小杉方面へ延伸する形で下丸子周辺をハブ化してほしい。
183	歩道、車道、自転車道の明確な確保があると安心。
184	お祭りか？と思う程、通勤者が多いというのは、目の当たりにしましたが自分は、下丸子駅をそんなに利用しないので実感がわかないが、狭いところにたくさんの方が同じような時間に行き交うのは危ないと思う。
185	人が多い割には駅が小さい。商店街のいいところを残しながら、活性化できたらいい。
186	環八周辺のバスが少なく、高齢者や子連れの方の移動手段が少ない。バスターミナルが作れないとバスルートも考えられないので整備が必要と感じる。浅草線西馬込から川崎南武線や新川崎などへのスムーズな移動が欲しい。
187	道が狭くて自転車や車が通りにくい。
188	駐輪場が少ないため、道路に停めている自転車がも多く感じ、危ない。
189	企業の社員以外でもたくさんの方が利用する割には、駅とその周りのエリアが小さすぎる。

	<p>区民プラザから環八に出る方向は、普通の十字路ではなく、斜めの交差で五叉路のような渡りにくい道路が多い。正直、どの信号を見て発進すればいいのか分からない。皆徐行しているからなんとかかなっているが、子供だけで通らせるのはとても怖い。自転車と歩行者の通り道も非常にせまい。</p> <p>下丸子駅周り全体的に、斜めに交差する道路が多すぎてよく分からない。</p>
190	<p>区民プラザを活用して、文化の森で開催されているような気軽に参加できる子ども向けがあると良い。</p>
191	<p>環八から下丸子駅に向かう道に歩道がないため、とても危険。電柱が道路にあるため、歩行者は車道にでなければ進むことができない。子供も利用するためとても不安。整備をお願いしたい。</p>
192	<p>たまちゃんバス停が駅から遠すぎて使い物にならない。駅周辺に賑わいが全くない、商店街が住宅化してきている。いろいろな民間に街作りを任せるべき。</p>
193	<p>この規模の人口で、現存の施設や基盤を破壊してまで「まちづくり」をする必要はない。今の設備で十分。古いものを破壊して新しさを魅力だなんだというのは考え方が古い。老朽化したインフラを整備する、ソーシャルサービスをより充実することに回してほしい。</p>
194	<p>特にない</p>
195	<p>道路整備は必要。</p> <p>どこの駅前でも言えるが車道を歩いている歩行者が多すぎる。対策してほしい。</p>
196	<p>駅前にタクシー乗り場がないのは不便。</p>
197	<p>下丸子駅から降りてから屋根がない中で大田区民プラザに移動せざるを得ず、雨が降る際は不便。また、荏原病院行きのコミュニティバスが中途半端な所に停まって適していないから。</p>
198	<p>駅付近に路上駐停車が常に多く、歩行者、自転車、車が多いにも関わらず大変危険な為。</p>
199	<p>道路整備以外は必要性を感じない。</p>
200	<p>立地的にも、大田区民プラザ(特に1階)を有効活用出来れば良いと思う。</p>
201	<p>昔ながらの商店がバラバラに在る、という印象。それが魅力でもあるかもしれませんが、田園調布せせらぎ館のような、素敵な場所があると魅力が増すと思う。</p> <p>千鳥町駅の周辺も、魅力が増すような仕掛け作りをぜひお願いしたい。</p>
202	<p>現状が十分ではないため</p>
203	<p>駅前のことだけでないが、たまちゃんバスが役割を果たしてない。無駄に大きくて、一つのルートで全部回るようにしてしまったから、どこに行くにも時間がかかり、使えない。駅と多摩川の間をピストン輸送すれば、みんな助かるし使うけど、そうでないから結局歩いた方が早く着くので駅まで歩くか、自転車が必要に</p>

	なり、自転車置き場が足りなくなる。前に自転車に乗った高齢者が、自転車ごと倒れるところに行き合わせた。遠くまで買い物に行くのに歩けないし、荷物を運ぶため自転車を使っているが、筋力も落ちているから自転車は怖いと言っていた。高齢化社会だし今後シニアが増える中、単に駅前がどうこうでなく、マイクロバスをいろんなルートで走らせるとか、四輪自転車を止められるようにするとか、暮らしを総合的に考えた施策が必要だと思う。そういうことも考えて、駅前整備を考えて欲しい。バスが不便なまま電車が地下化高架化したら、不便なまま線路脇の散歩道を失って、歩く楽しみも失われてしまう。むしろ蒲田から多摩川線まで、線路脇の道をずっと歩けるように整備して欲しいくらい。
204	駐輪場が足りないせいか、公園やコンビニへの長時間駐輪が見受けられる。
205	ここ最近の住民数の増加に対して、駅周辺は未整備で不便だから。
206	人が多いので、事故など発生しづらい整備をしておくとうい。
207	駅前にたまちゃんバスの停留所が欲しい。そのために駅前に広場と、必要であれば新たな道路が欲しい。
208	駅前) 放置自転車が多い。シェアサイクル利用時に止める場所に苦労する（これは武蔵新田駅の方が酷いが）。たまちゃんバス停留所がわかりづらい上、危険な場所にある。 ガス橋通り) 環八から曲がった先に踏切があるので、環八の混雑の一因にもなっていると思う。
209	道路幅が狭く、区民プラザがあるわりに、車寄せもしにくいから。
210	多摩川線の各駅共通として、駐輪場が少ない、バス・タクシーが止まれるようなスペースがない。たまちゃんバスが走っていても駅近くにバス停が無いのが、それを語っている。3両編成の多摩川線にそこまで求めるのか？という「そもそも論」が抜けている気がする。
211	定期の駐輪場をつくってほしい。
212	多くの人が集まれるから。
213	特にないが、回答が必須だったので強いてあげれば、という程度。
214	環八から駅前に入るところの歩道が狭いのに自転車に乗ったまま歩道に入ることがあり、危険なため
215	公共施設や公共空間の整備については、現存の区民プラザを最大限に有効活用されてから質問されてはいかがか。十分に空間があるにも関わらず、全くオープンスペースとしての機能もなければ、さほど文化的な側面も果たしていない。

	整備される前に現状把握からしてはいかがか。現状把握とは、上記の整備を強行することを優位として話を進めるのでは断じてない。
216	環状八号線に近いにも関わらず、狭い道路が多くある。また、駅付近からガス橋の方への公共交通がたまちゃんバスのみで、使いづらいため交通結節機能の整備を望む。
217	とにかくごちゃごちゃしていて危ない。バスを通してほしいが、バス停が作りにくい。雨の日の車のお迎えも不便。
218	下丸子には本屋もカフェもないので作ってほしい、スーパーにも出店してほしい。
219	子どもが自転車に乗る機会が多いので 分離して欲しい。
220	自転車の無謀運転がひどいので、何らかの統制が必要。
221	1号踏切は歩行者のみとし、広場にする。自動車は通り抜け不可とする。
222	多摩川の氾濫など懸念。数年前の氾濫寸前以来、川の手入れ？などがなされていないようなので、次にまた大雨が続いた時にスーパー堤防が機能するのかが心配
223	多摩堤通りが狭い。拡張を希望
224	とにかく駅前が狭いと思う。また、自転車レーンも設置した方がよいのでは？と思う。
225	駅周辺店舗前の放置自転車が危険
226	企業の社員が道路を占拠しなければ、使いやすい駅になると思う。 多摩川線は駅ごとに遊技場があり、治安がとても悪い。
227	1号踏切の南側は歩道も狭くごちゃごちゃしている。
228	買い物場所が少ないため、駅の施設が充実したら嬉しい。池上駅までとは言わないが、カフェやスーパーができれば暮らしやすい。
229	一時停止する場所が無く、車で駅まで送迎することが出来ない。
230	電車遅延や災害時など、人が留まることができる場所が全く無い。駅前としての機能が何もなく、取ってつけたような駅、駅舎が古いのはまだ良いが、駅前スペースは考えて欲しい。
231	たまちゃんバスを始め、各シャトルバスなどの停車場所が、確保されていないので、不便。
232	たまちゃんバスのバス停が駅から離れているため、駅前にロータリーを設ければ駅前経由で利便性向上が図れるほか、タクシーや自家用車なども乗り付けることも可能となる。
233	企業の社員も、在宅勤務が増えて、一時期よりは人が減っている気がする。 区民プラザ前の送迎バス(病院)が邪魔だが、やむなしと考えている。

234	駅南西側の狭さ。自動車に触れながら歩いているので。自動車も進入禁止時間を全然守っていない。それを某社の警備員がご丁寧に優先して導いているのが更におかしい、カオス。
235	小学校は6学年あるものの校舎は狭く、全校生徒が外で集まりづらい状態(特に体育祭で全校生徒広がるスペースが足りないように思う。) 特に大きなマンションが建築される場合は、そこにある既存の学校でカバーしきれぬのかといった点を精査した上で許可を出していただきたい。 電車も混み合うし、普段見えないところだが、下水道などのインフラに十分余裕があるのか考えて頂きたい。
236	道路の再整備にあわせて、災害発生時の防災拠点機能を持たせることで、安全で安心できる地域となることを望む。
237	災害が起きたときのダメージを減らすためには、公共部分の整備は欠かせないと思うから。
238	放置自転車がが多い。
239	現状、近隣のバスが待っていて、道路交通の支障をきたしている部分が、ややあると思う。スペースに余裕があるのなら待機場所を持つことで、ハブとしての機能を周知し、資産価値の向上につながるのではないかと。また、自転車で駅周辺の店舗で買い物をしようとするときに、自転車置き場がないお店がほとんどで置き場に困る。
240	コミュニティサイクル置き場(駅北側)がいつも混んでいる。 区民プラザ前に、いつもタクシーやバスが路上駐車のように停まっていて、自転車の通行が危険に思う。
241	広い空間確保で歩行者の安全性
242	下丸子公園のバスケット練習場を舗装して整備してあげてほしい。 雨などが降ると使いづらくて困っている。
243	子育て世代が多い地域でありながら、大きな公園が下丸子公園のみなのは少し寂しい。もう少し子供が楽しめる施設があるといい。駅前広場は地域の方だけでなく、企業等、下丸子に勤めている方にもありがたいのでは。 蒲蒲線で下丸子が停車駅になったことを想定した駅前作りが必要かと思う。
244	駅周辺店舗前の自転車が邪魔。
245	ゆったりとしたスペースを期待する。
246	多摩川沿線は駅前でタクシーを乗れる場所がなく、不便を感じることもある。
247	多摩堤通りから下丸子駅までの間の区間の路上駐車がが多いのでどうかしたほうが良いと思う。駐輪場は多摩川線の駅の中では大きい方だとは思いますが、いつも満

	杯だとも思う。大規模マンションも多いので。区民プラザ横の駐輪場は夜暗いと思う。
248	下丸子駅周辺は、路上停車が多いので。また、バスとの接続があっても良いと思う。
249	駅北側の区民プラザ前辺りに路上駐車が多く危ない。
250	駅前がもう少し発展してほしい。
251	駅前の入り組んでいるためゴミゴミとした印象がある。街の発展、活性化のために道の拡張含めて歩行者中心のまちづくりをして欲しい。
252	車の一時停車が多かったり、人が多いのもあり、自転車で通る時に、危険や狭さを感じるため。
253	自転車置場がなくて不便
254	住宅地や企業等、会社も多い街において、現状、バス、タクシー等の利用は不便である。コミュニティバスも経路に問題があり、時間がかかる上にバス停が駅から離れており、歩いた方が早いという状況。タクシーに至っては、乗降場が無いことから、環八まで出ないと捕まえられない状況。(自家用車の待ち行列も発生)駅前広場は防災拠点としても使用できる上、イベントスペースにもなるので、是非ともほしいところ。
255	雨の日はたまちゃんバスまで遠いため、駅前にバス停がほしい。ただタクシーは不要。
256	防災施設があまり充実していないと思うから。
257	ガス橋道路は災害時には緊急車両用に制限されると聞いている。地域の人たちが指定された学校避難所へ向かう道が遮断されることになるのではないかなど。
258	踏切解消と合わせたまちづくりが必要と思われる。
259	現在不満のため
260	この地域にもっとスーパーマーケットを増やしてほしい。
261	区民プラザ向かいの銀行に駐車場を設けて欲しい。区民プラザが閉鎖的
262	空港へのバスを下丸子駅付近に欲しい。
263	下丸子駅1号踏切は混雑する事もあるが、企業関係者の交通整理への協力や、人々のマナーも良いので大きな問題とはならない。多摩川線は多摩川・蒲田へ約5分間隔で運行されており、非常に利便性が高く、このまま維持して欲しい(蒲蒲線に反対)
264	人口集中の抑制
265	通勤で利用するが、費用をかけてまで改善が必要な点はない。
266	小中企業を支えるべき
267	どれも必要だと思わない。

268	必要と思うものはない。
269	このままでいい。
270	いまの設備で十分足りている。
271	ドラッグストアが欲しい。
272	商店街、商業施設の拡充
273	駅前の一部における治安の悪さを何とかしてほしい。
274	商店街にパン屋さんやお店を増やして欲しい。
275	今現在の問題として捉えるのではなく、仮に将来.蒲蒲線なる不必要なモノを見据えた考えだと今.答えは出ない。
276	商業施設の駅ビル
277	特になし
278	駅前から環八方面の三叉路の信号がなかなか変わらない。
279	現状維持でよい。
280	暮らし慣れた場所なので変えてほしくない。
281	何も必要ない。
282	子供にも安心な空間づくり、誘致する店舗が街の顔として理想かの検討、誘致後のチェック
283	デリバリーの自転車やバイクが邪魔
284	特にないので
285	駅ビルが欲しい。
286	商業施設
287	特に必要ない。
288	とくになし
289	再開発による整備。
290	せっかくの区民プラザを有効活用してから上記の質問をされてはいかがか。
291	特に不要
292	商業施設
293	学校などインフラも含めたキャパシティに応じた住居新設の許可
294	駅が高架または地下になると乗降が不便になる。