

下丸子駅周辺地区
まちづくり構想
(素案修正版)

大田区

目次

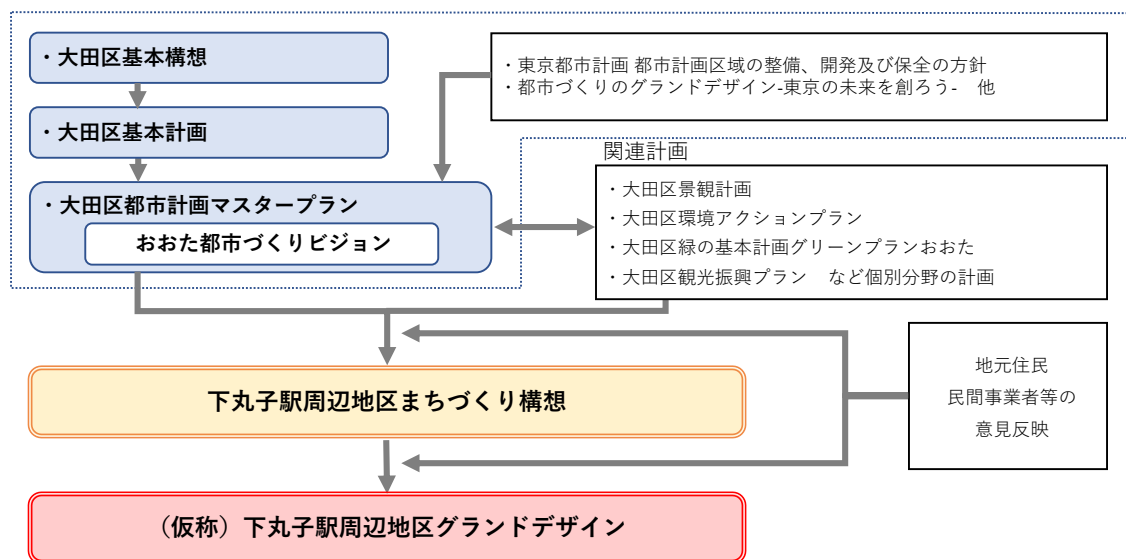
| | | |
|------------|--------------------------------------|----|
| I | まちづくり構想について | 1 |
| | 1. まちづくり構想とは | |
| | 2. まちづくり構想の検討範囲 | |
| II | 下丸子駅周辺地区に求められること | 2 |
| | 1. 上位計画における位置付け | |
| | 2. 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会の意見 | |
| III | 下丸子駅周辺地区の現況 | 8 |
| IV | 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプト | 13 |
| | 1. 下丸子駅周辺地区の強み・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



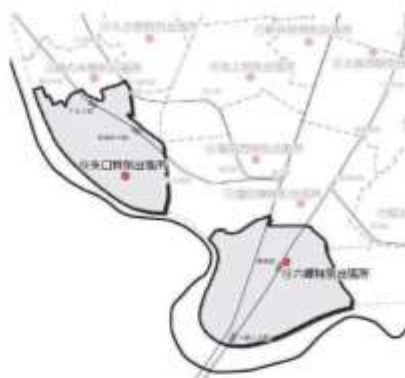
下丸子駅周辺は「生活拠点」に位置付けられ、暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、生活の中心となる拠点として維持・強化・活性化を図っていくことが求められています。

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 km²

人口 | 106,493 人

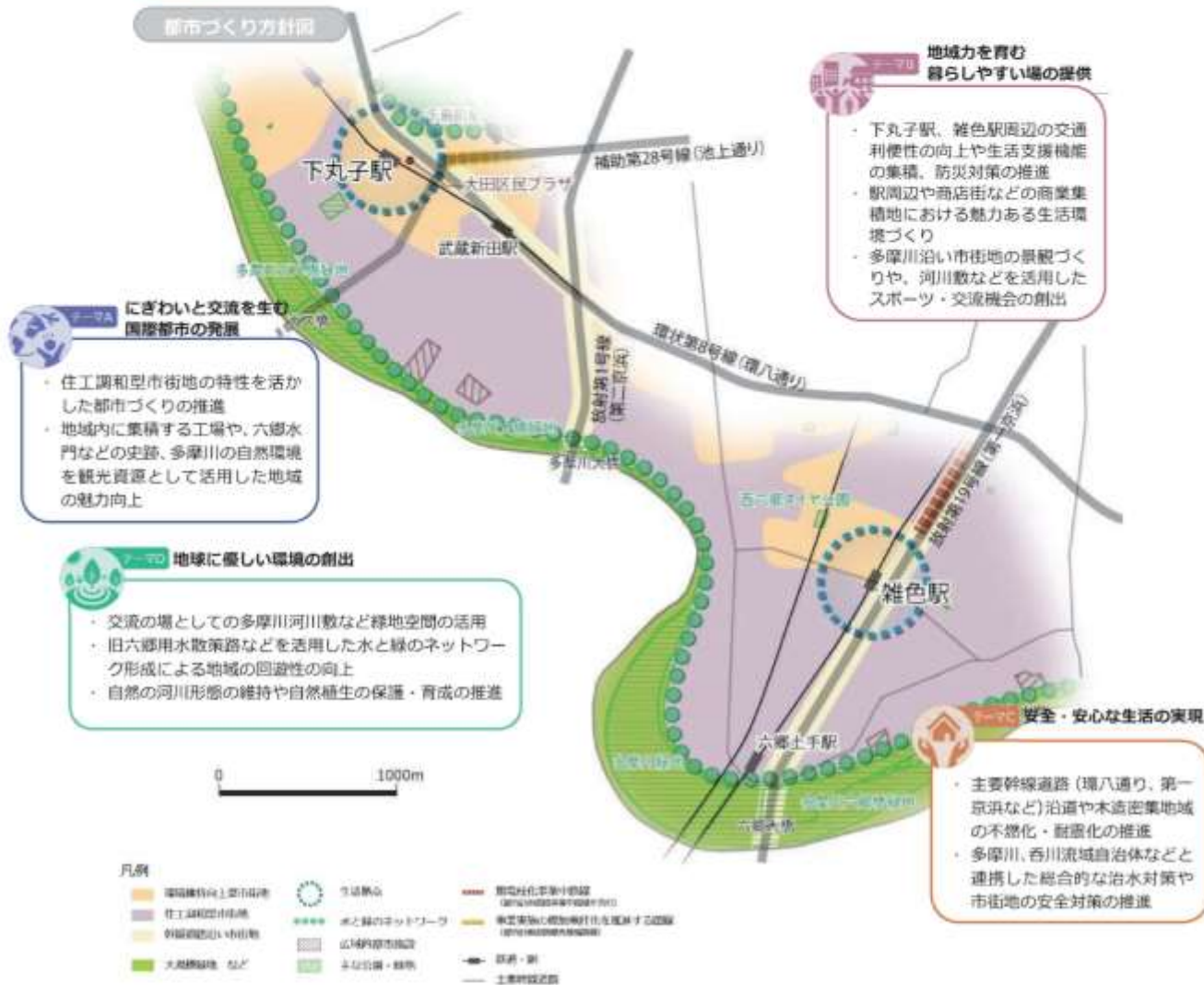
世帯数 | 51,662 世帯

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



■ 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。

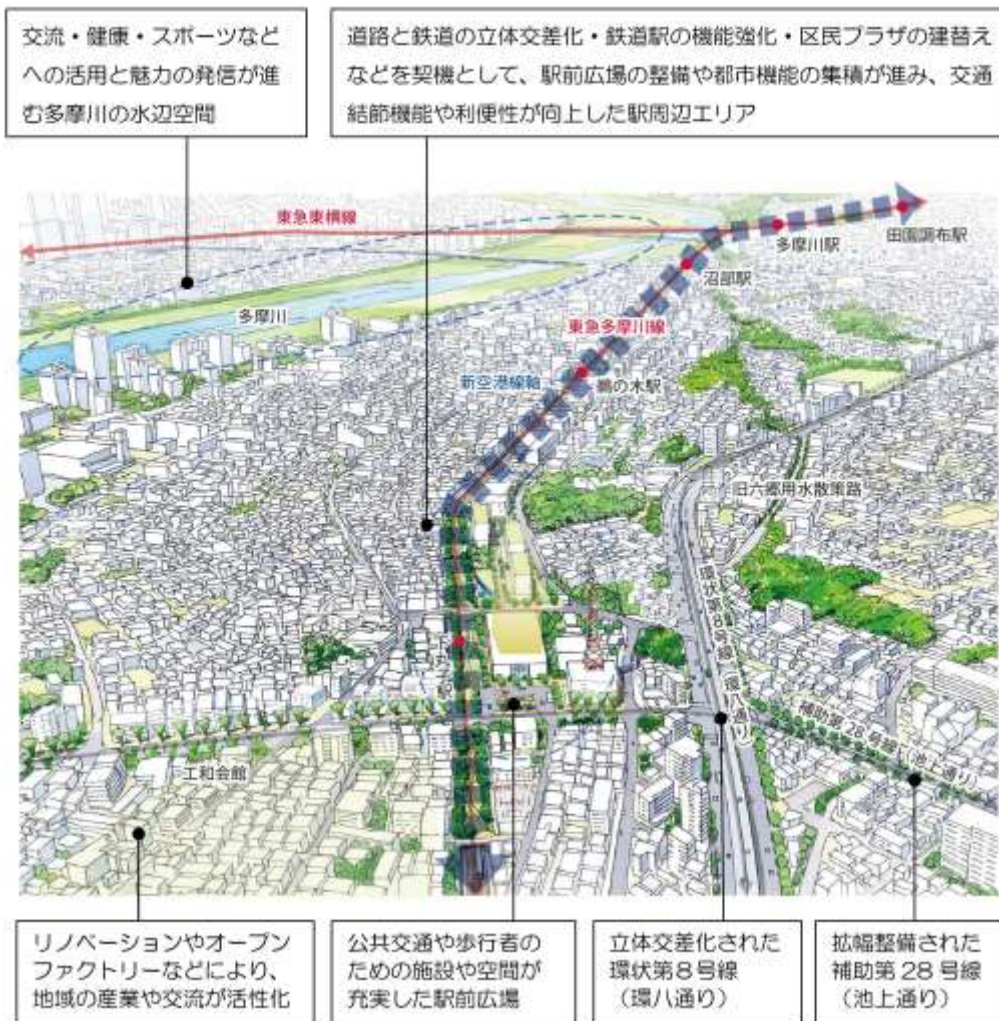


出典：大田区都市計画マスタープラン

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年を続ける長年の悲願です。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を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うことで、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CO₂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>地域資源</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・路地の雰囲気 ・ガス橋のケヤキ並木 ・町工場のある風景 ・750年の歴史・文化のあるまち ・河川敷の二十一世紀桜 ・くりらぼ多摩川など地域コミュニティの場 ・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 ・耕地整理で整備されたまちの構造 等 |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・駅とバス停が離れており乗り継ぎが不便 ・町工場の減少、集積の維持が困難 等 |

■下丸子駅周辺地区の将来の姿

| | |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>将来の姿</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・防災の備えがなされている安全・安心なまち ・子供が多く、駅周辺に賑わいがあるまち ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・古き良き東京の雰囲気が残る、ふるさとになるまち ・誰にでも優しく、居心地のよいまち 等 |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

（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。

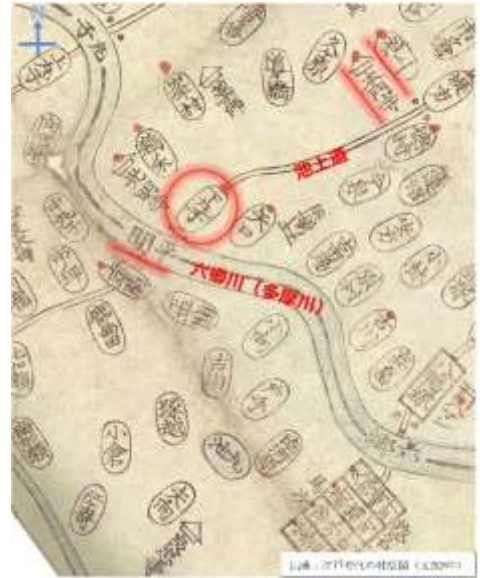
●【戦後～昭和】日本を代表する大企業が立地し、ものづくりのまちとして発展

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

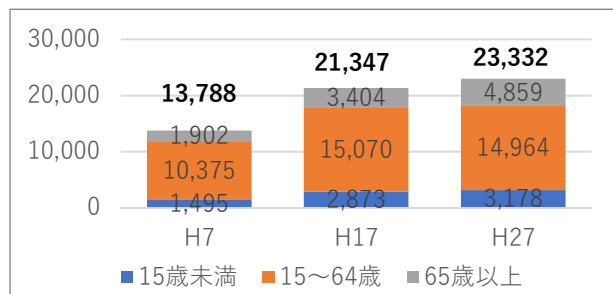
(2) 人口・世帯数の動向（下丸子1～4丁目を対象に整理）

● 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。

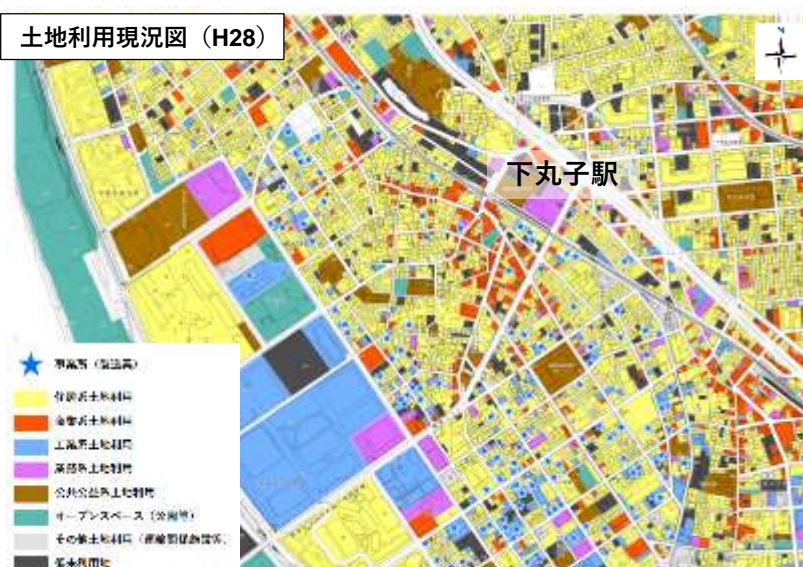
▶昼夜間人口比率
(出典：国勢調査)

(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。

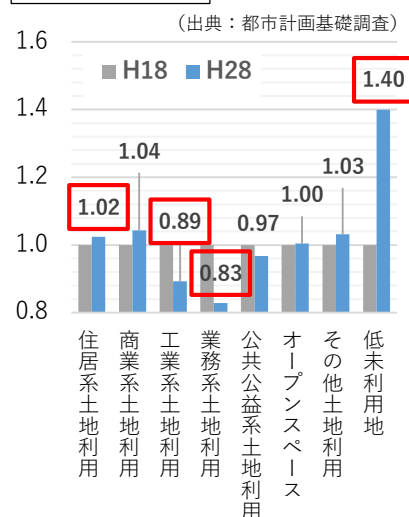
10年間の土地利用の変化をみると、事務所や工場用地が減少し、住宅地や低未利用地へ転換していることがわかります。

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。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、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の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。

※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。



▲周辺の広域的な道路ネットワーク

●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クアブルなまち
- 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

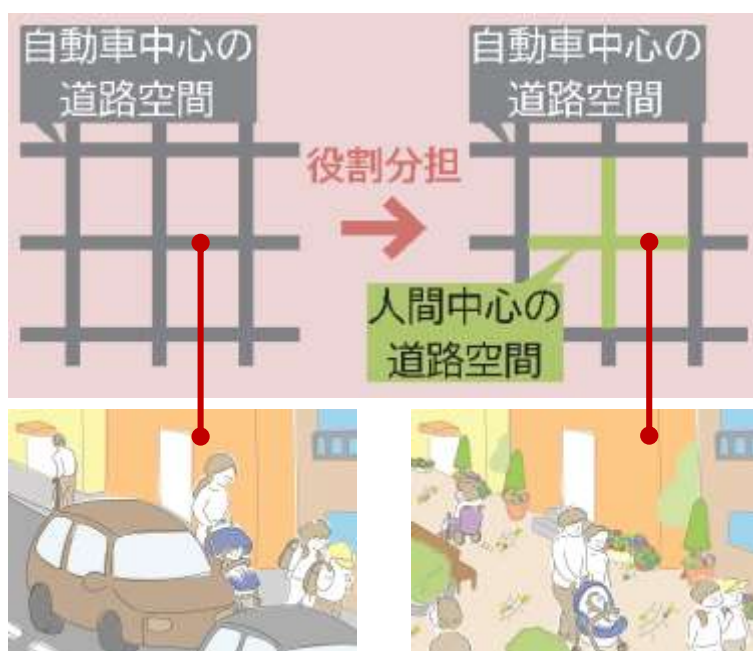
- 自動車や自転車を受け持つ道路と歩行者中心の街路など、役割分担を明確化した道路整備や機能強化を通じて、人中心で誰もが安全・安心に移動でき、沿道と一体となった居心地の良い魅力的な街路空間を創出します。

② 鉄道南北を超えたまち全体の一体性向上

- 鉄道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

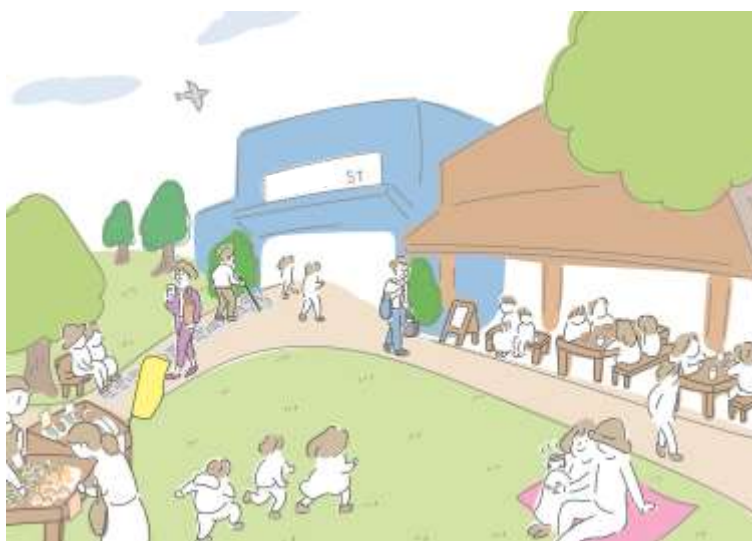


（出典）国土交通省

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。

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。

③ 個性や魅力のある商店街の形成

- 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。

○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



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

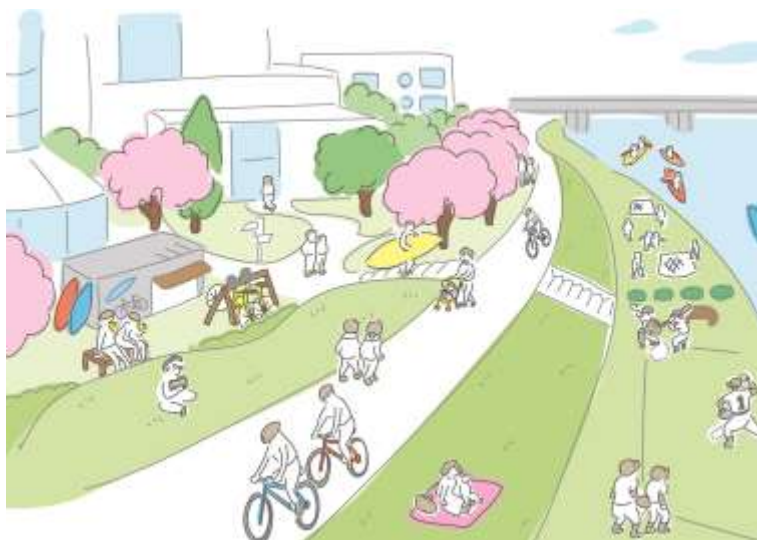
豊かなくらしを実現する活動・場が充実したまち



③ 自然・歴史・文化等の地域資源を生かした景観づくり

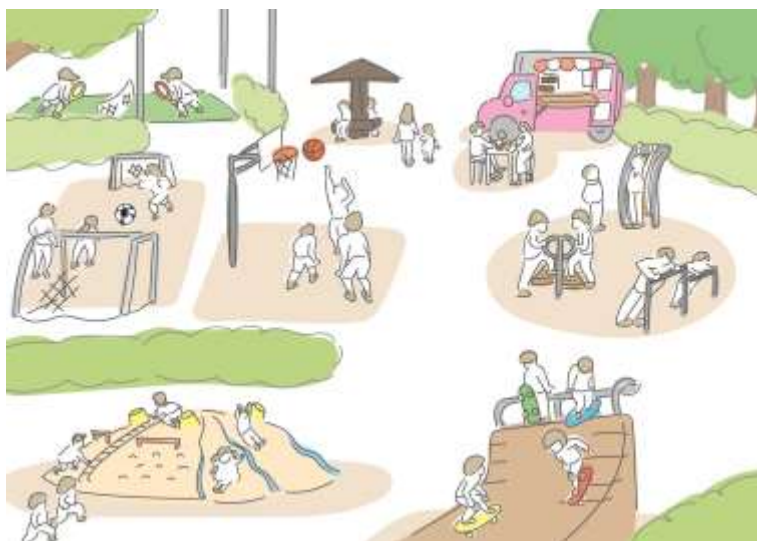
- 地区内に見られるケヤキ並木や桜並木などの並木道、多摩川河川敷のみずとみどり、地区に点在する寺社、河川敷や公園のスポーツ・レクリエーション施設など、多くの自然・歴史・文化資源をはじめ、多様な産業や暮らしがはぐくんできた特有の地域資源を生かした景観づくりを推進し、やすらぎと個性のある眺望・景観づくりを進めます。

○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。

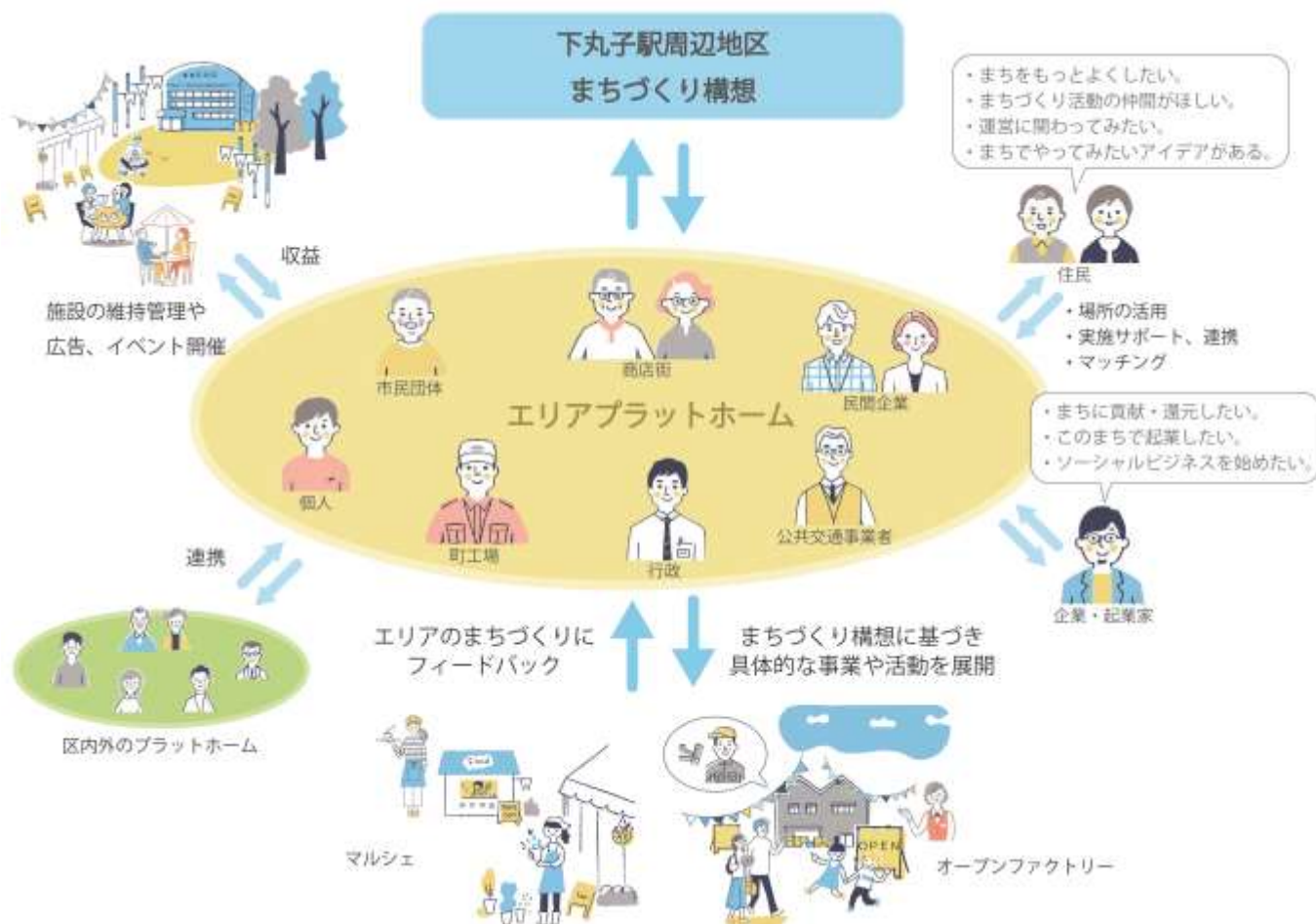
② 実証実験・検証を通じた魅力的な場や活動の実現

- 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】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、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の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あらゆる踏切道対策（右下図参照）の比較検討を行い、まちづくりとの両面から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考え、踏切道対策の実施に向けて、地区の関係者や鉄道事業者、道路の管理者等と意見交換を行いながら決定していきます。

【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：国交省）>



【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



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ブルなまち

鉄道立体化
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



鉄道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

- 鉄道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。
- 鉄道立体化に伴い、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。
- 鉄道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。



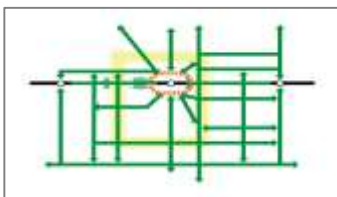
▲人中心の居住空間のイメージ
(参考：国土交通省)

※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。

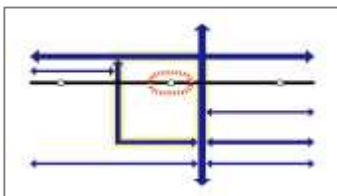
■街路の性格に応じた空間形成・機能強化の考え方（イメージ）

※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



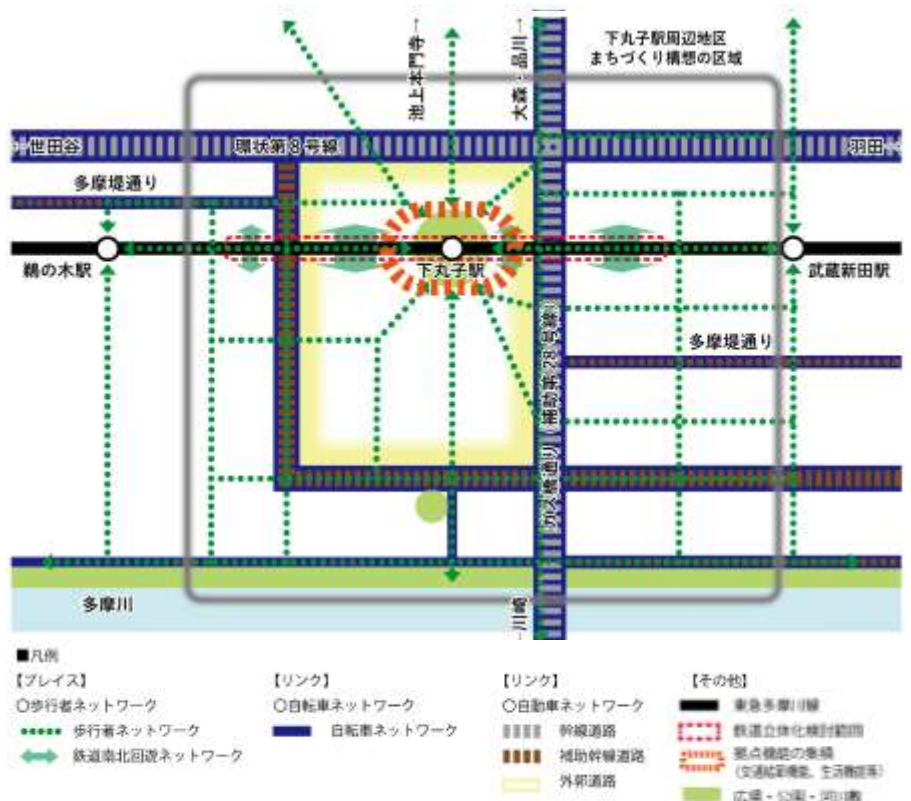
○リンク(自転車通行)機能



○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

- 鉄道立体化※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。

※ 鉄道立体化の考え方は、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)

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。



▲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。



● 地域の課題解決 ● 都市づくりの推進

▲ 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 >

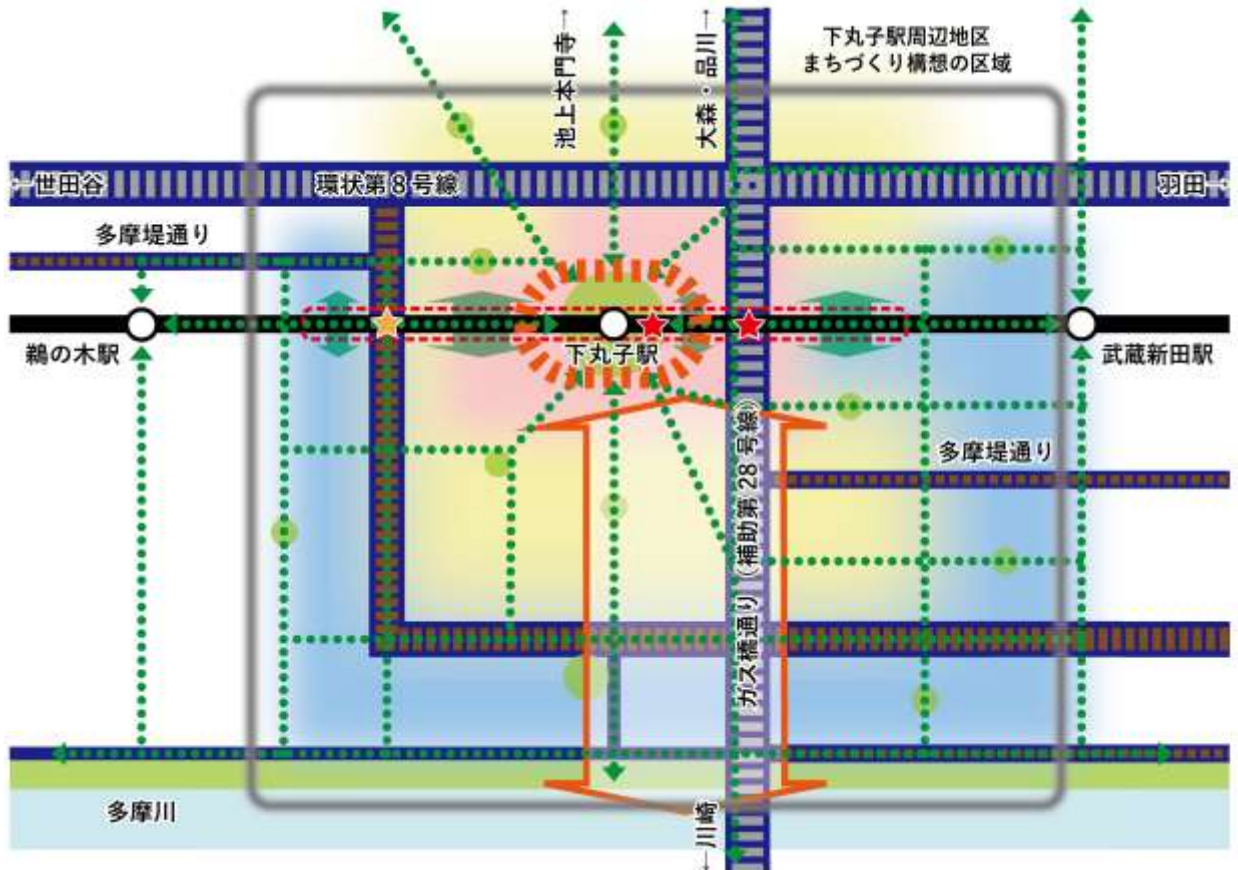
- 商業施設や大田区民プラザ等が集積する『駅前拠点ゾーン』
- 駅前拠点ゾーンの外側に広がる良好な住宅地と小売商業が混在する『生活交流ゾーン』
- 近隣住区ゾーンの外側に広がる、住宅と町工場等が混在する『住工共生ゾーン』

< 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



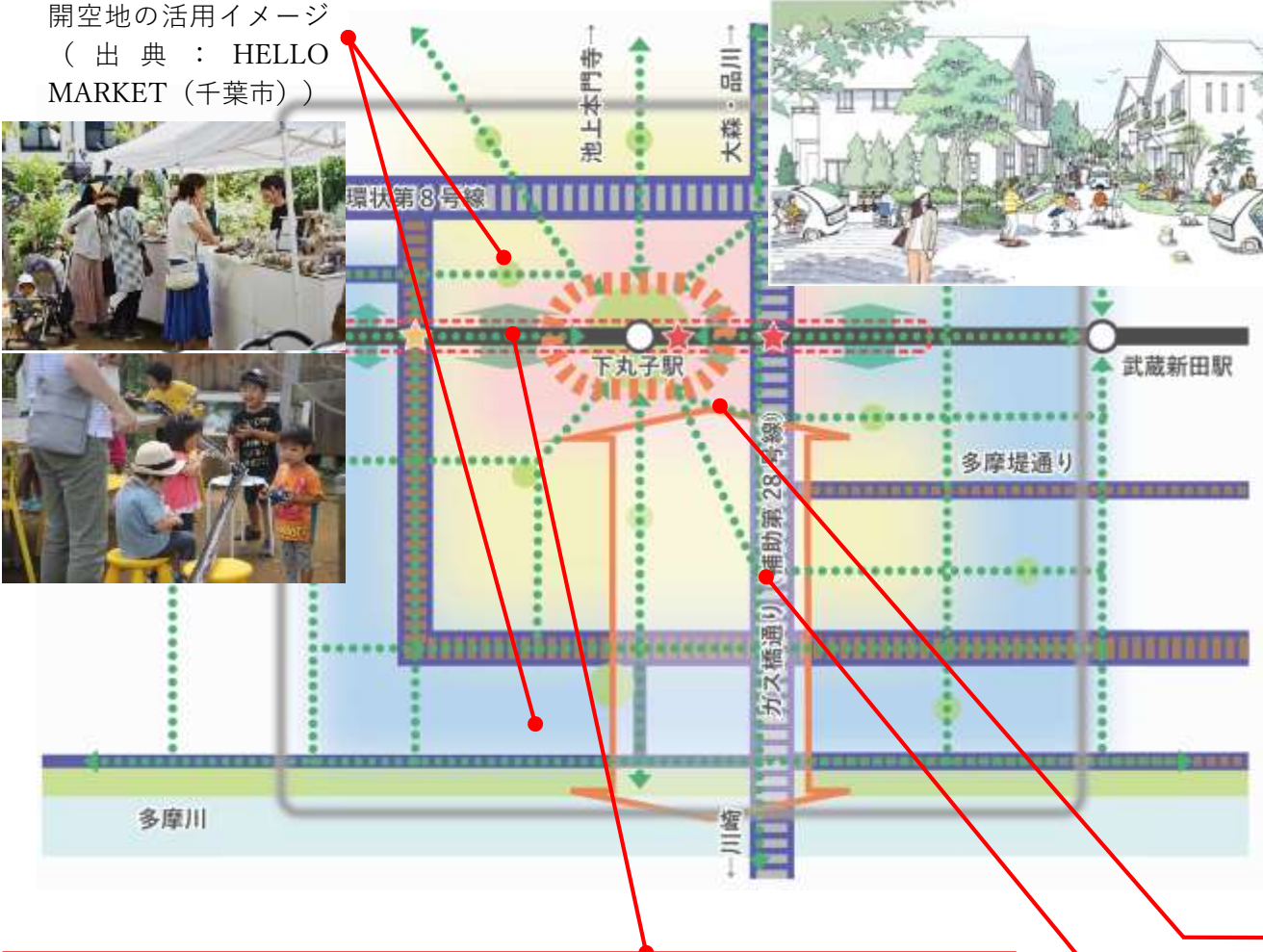
(参考) 下丸子駅周辺地区のまちづくりコンセプトが実現した場合の具体的な場所のイメージ

※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)



【鉄道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、コ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）



- コ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なかづくり (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・町内会、商店街・商工会議所、住民・地権者・就業者などが集まって、まちの将来像を議論・描き、その実現に向けた取組（＝まちづくり）について協議・調整を行うための場。 |
| 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、17、26、27、28、33) | 道路と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、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定され、喫緊の対策が求められる踏切。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。 |