

## まち運営会議（第93回）議事録（概要）

平成31年3月28日 18:30～20:30 自由が丘会館 3F

議長 木村常在

### 議題 報告事項

1. 自由が丘駅前西及び北地区の第6回街づくり検討会の内容について 目黒区地区整備担当課
2. 自由が丘周辺地区グランドデザイン策定協議会(3/26)の内容速報 ジェイ・スピリット
3. 東京都市大学・学生による提案と研究の発表会報告（その2） 東京都市大学
4. その他（渋谷駅前エリマネ見学の報告、白日荘の件その後）

### 資料

1. 第6回街づくり検討会『現在の交通の課題と将来の交通計画を考える』 データ集
2. 策定協議会（3/25）資料の抜粋 「将来像とグランドデザイン策定のプロセス（再整理）」  
「自由が丘まちの将来像 長期的展望からみた自由が丘の将来イメージ」
3. 変わりゆく渋谷駅周辺の商業空間見学 （まち構造研究会）

●代表 こんにちは。ご出席ありがとうございます。今日もまちづくりに関して多岐にわたりアカデミックな内容もありますが、みなさんのご意見をいただきながら取り組んでいきたい。よろしくお願いたします。

●議長 第93回自由が丘のまち運営会議を開催いたします。次第に沿って進めます。

### 1. 自由が丘駅前西及び北地区の第6回街づくり検討会の内容

●課長 区職員の異動の発表があり、私、原は4月から総務部営繕課長に異動します。都市整備部地区整備担当課長として自由が丘地区担当は1年間でしたが、大変お世話になりました。後任は都市整備課の係長である小林が昇任して担当します。引継ぎをしっかりとしたいと思います。私同様よろしくお願いたします。

第6回街づくり検討会（3/25）は16名の出席があった。卯月教授にも専門家として参加いただいた。今日配布の資料はカラー印刷でないのので分かりにくい部分もあるが、第5回検討会における交通の課題等の意見を基にコンサルタントが地図に落としまとめたものと、この地区内の各通りの交通量（平日と土曜の自動車、平日と土曜と日曜の歩行者、各7時～19時の12時間）及び一方通行や制限速度の交通規制・バスルートの図と現況道路幅員のデータを挿入した図である。当日はこれらのデータに基づきグループワークをして、各通りに関する日頃の実感との異同や地区内の交通の安全性などへの対応についていろいろなことが話し合われた。卯月先生からは、バスルートは現状のままでよいのか、それともカトレヤ通りを相互通行にするのがよいのか、別の考えもあるかもしれない。さらに実現に要する期間や費用についての経済的視点、また環境に優しいかどうかの視点も必要であり、こうしたことを踏まえてこれからみなさんと考えていきたいとの投げかけがあった。次回はさらに議論を深めようということになった。

\*（担当）この当日資料（9種の図）の主要な部分の説明が課長からあった。資料の一部を以下の2～3ページに示す。現況道路幅員は、カトレヤ通り 6.05m、すずかけ通り 7.81m、学園通り 8.27m、メイプル通り 5.73m、ヒロ通り 6.04m、その他の細街路は 2.54～3.65m である。

図 交通の課題

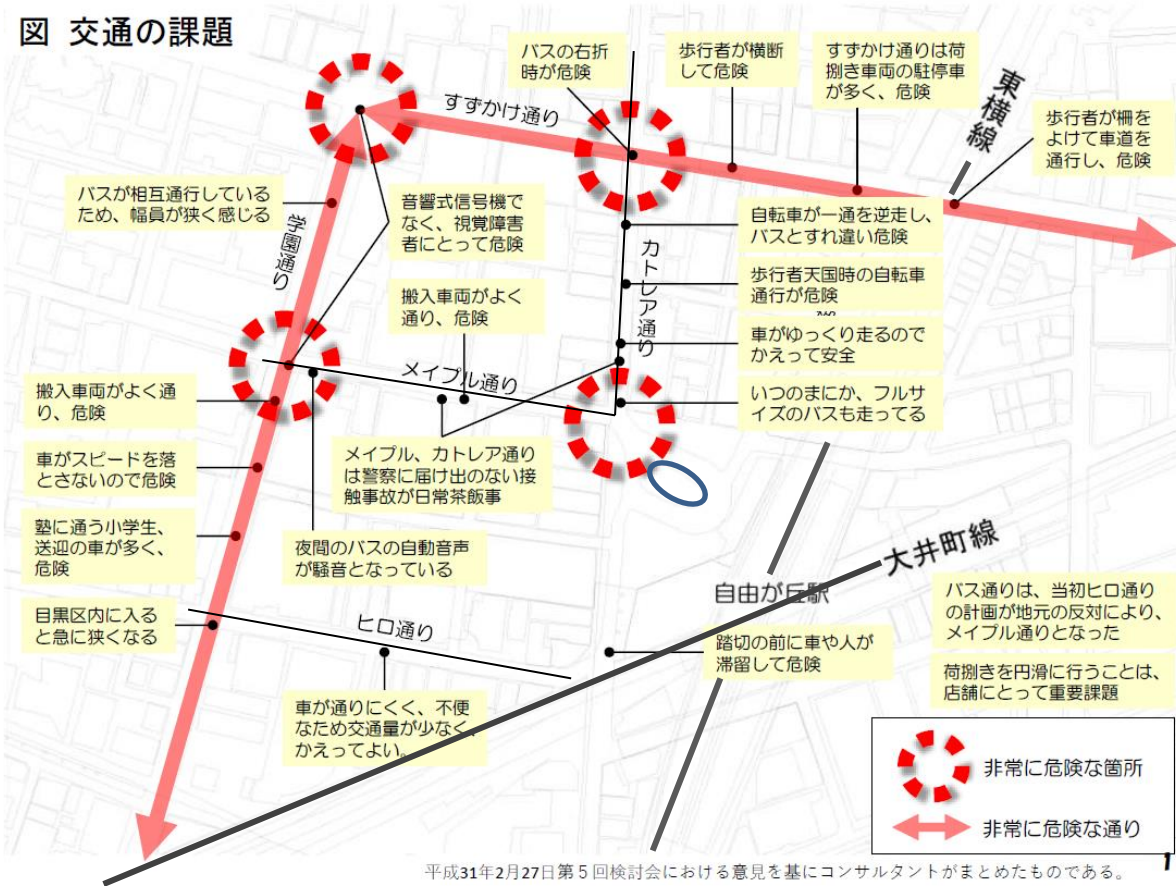


図 交通課題の改善案

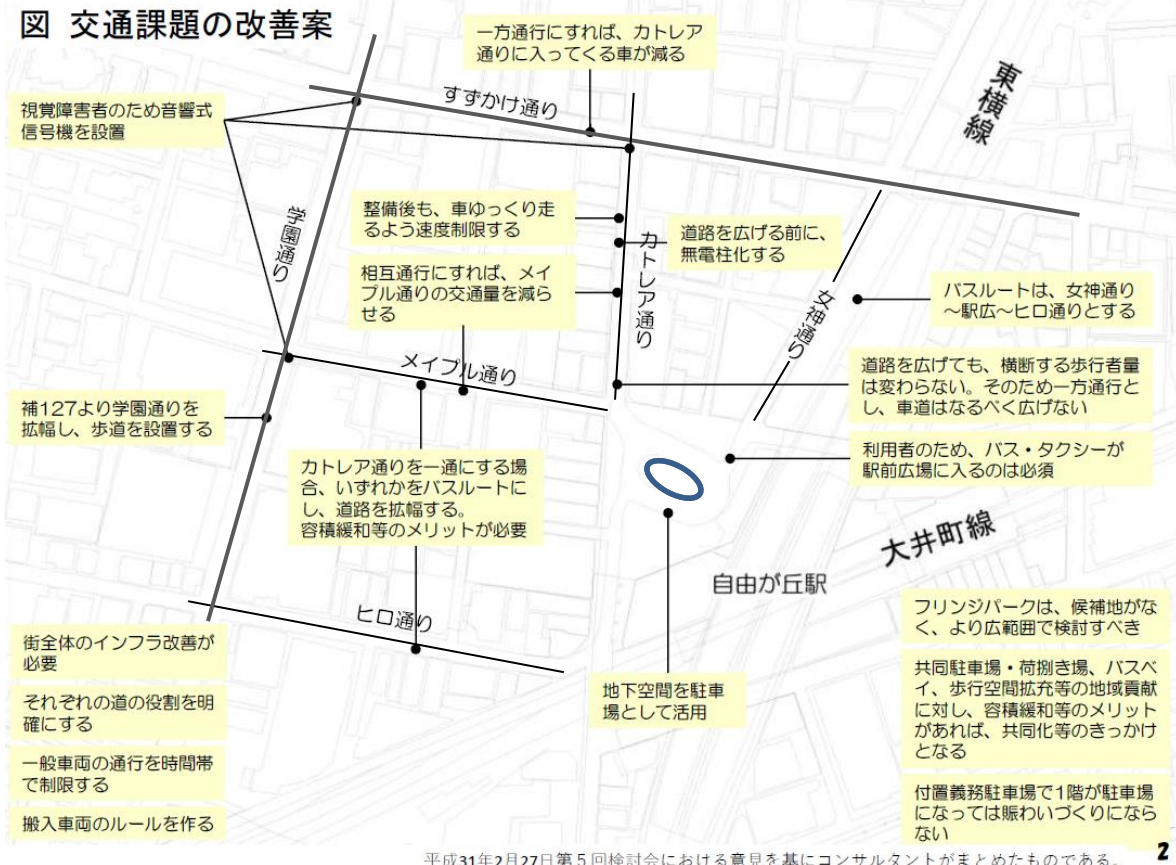
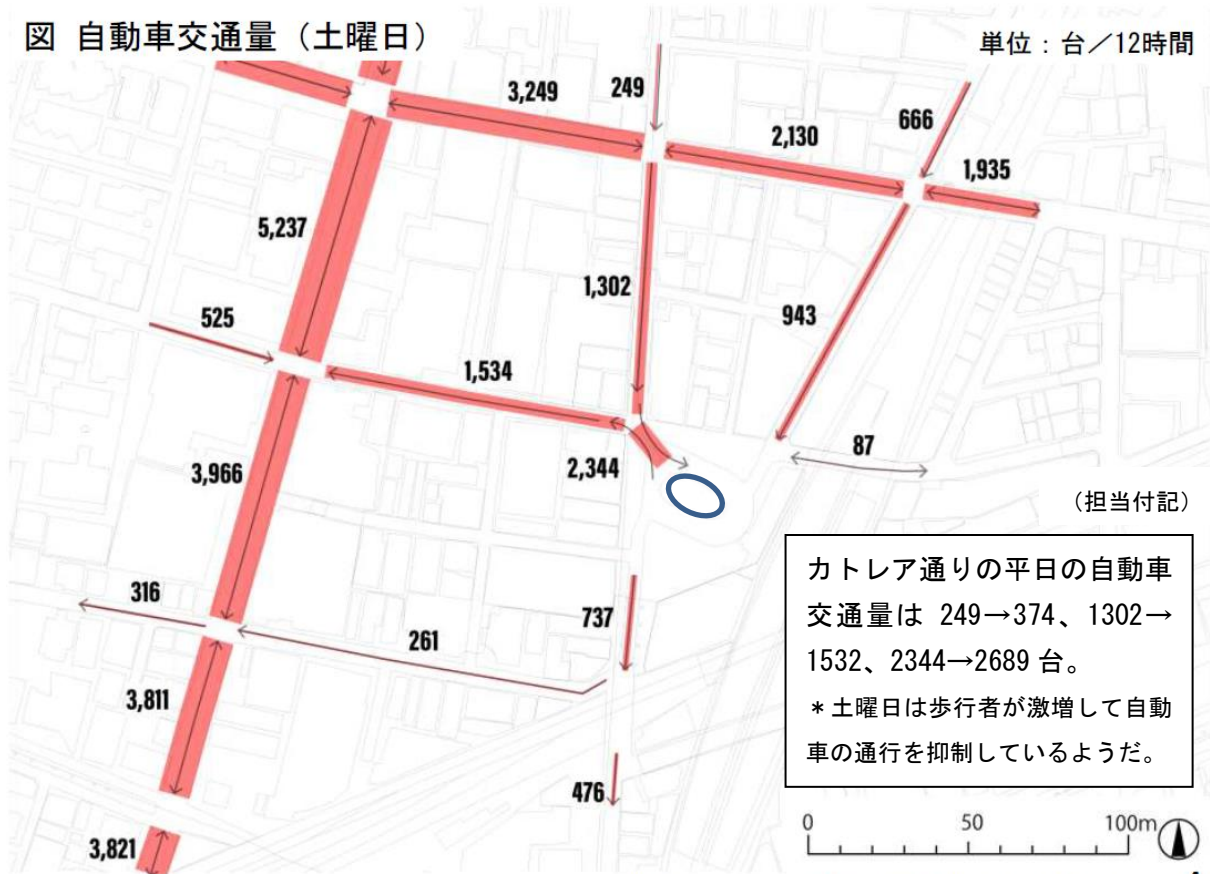


図 自動車交通量（土曜日）

単位：台／12時間



注：平成30年9月22日（土）7:00～19:00（12時間）の調査結果である。

4

図 歩行者交通量（土曜日）

単位：人／12時間



注：平成30年9月22日（土）7:00～19:00（12時間）の調査結果である。

6

- 議長 ありがとうございます。質問や意見をお願いします。
- 議長 各通りの時間帯による歩行者の人数や自動車の台数のデータもありますよね。
- 課長 調査している。各通りの歩行者と自動車のともに多く通行する時間帯も絞り込める。
- 人と車の接触事故が起きた時刻は把握しているのか。
- 課長 交通量調査からは分からない。調査に表れない事故があるということが参加者から出てきたことである。
- まち全体にとっても重要な問題が話し合われているが参加者が少ないと思う。この状況で決めていってよいものか気になる。区はこれをどう考えているか。
- 課長 参加者を増やすことについては以前からご指摘いただいているが、さらなる努力が必要である。ニュースを作って検討会の内容を報告し、あわせて参加を呼びかけている。しかし検討会に参加できない方を個別に訪問してしっかり説明し、ご意見を聞くことももっとできると思っている。
- スライド2の交通課題の改善案にいろいろの案が載っているが、この中には実現できそうなものはあるか。
- 課長 実現には難しいものが多い。たとえば、「すずかけ通りを一方通行にすれば、カトリア通りに入ってくる車が減る」というのがあるが、通れなくなった車はどの道を通るのか、またこの一方通行を警察が許可するかといった問題がある。バスルートの変更についても、その道の拡幅や沿道の人達の同意が必要になる場合がある。
- 議長 音響式信号機の設置は難しいのか。
- 課長 これまでに設置の具体的な要望も経験もないので、警察が費用や時間などでどの程度に対応できるのかこの場では分からない。しかし、まちのバリアフリーの観点には沿っていると思う。こういう事例があるか、関連部署にあたって調べてみたい。
- スライド1の交通課題にもあるが、広場の南側にある大井町線の踏切は多くの人が滞留して、広場からヒロ通りに抜きたい車も通行できない状況にある。なんとかできないものか。
- 課長 ここへ来る前にこの場所を見てきた。ご指摘の状況であることをあらためて確認した。図に丸印がついていないが、この場所も安全の観点から課題のある場所だと区も認識している。現状での具体的な対応は難しい。大井町線との立体交差が実現すれば解消されるであろう。
- 議長 車椅子を利用されている方々の意見を聞いておられるか。
- 以前に4人から聞いたことでは、「自由が丘のまちは人も車も多いので出たくない」「踏切は特に注意している」ということだった。
- 議長 交通問題はこれからも話題になると思われるので、今日はこれまでにして、次の議題に入ります。

## 2. 自由が丘周辺地区グランドデザイン策定協議会(3/26)の内容速報

- 代表 一昨日に第4回の策定協議会を実施した。その時の2種の資料を今日は用意した。資料1のスケジュールによると、来年の3月に第9回の協議会を行うが、その間に2回の意見交換会とその後シンポジウムを開催する予定である。また資料1の策定のプロセスを見ると、第4回から6回の協議会では「自由が丘の将来像のイメージ」として、目標と基本方針では都市ブランド・ライフスタイル等を検討する。さらに空間イメージとしてまちの構造・土地利用構成・都市インフラ等を検討する。第7回と第8回でグランドデザイン素案を検討し、第9回で策定する。最終的にはこれからの自由が丘のまちづくりに資するものを策定し、目黒区と世田谷区にも提出して両区の行政計画に反映してもらうことを目指す。

資料2の1ページにはグランドデザインの全体構成シナリオが記されてある。A. 長期的展望から

みた社会・経済のビジョンにおける生活・まちのイメージ B. 東京圏の長期的展望からみた将来の自由が丘の位置づけ C. 「自由が丘らしさ」のキーワード D. 自由が丘の「社会・生活のあり方」と将来イメージ E. 自由が丘 まちの将来イメージとまちのすがた となっている。前回のまち運営会議で報告した内容と重なる部分もある。資料2の2ページ以降はAからEの内容を考えるうえで根拠にする事項等が記されている。さらに詳細な資料があるが、今日は出していない。

資料2の8ページには「目黒区、世田谷区における自由が丘の位置づけ」を載せてある。各区の地図に各種の拠点を示されてある。目黒区都市計画マスタープランでは自由が丘を「広域生活拠点」と位置づけ、商業・業務・居住などの多様な都市機能を有し、だれもが利用しやすい道路や教育・文化・福祉等の施設が整備された広域的な中心拠点としている。世田谷区都市整備方針によれば、自由が丘を「地域生活拠点」として位置づけ、区民の日常生活における商業・文化・行政サービス等の「核」であり、地域のシンボル地区としても位置づける拠点としている。この両区の位置づけの違いは、自由が丘の主なる地域が目黒区内にあることによると考えられる。

資料2の最後のページにある「自由が丘 まちの将来イメージ」では、俯瞰的・総合的な観点から以下の8点を挙げている。

- a. 多世代が居住し、互いに支え合うコミュニティのあるまち
- b. 駅を中心に多様な都市機能がコンパクトに集積したまち
- c. クリエイティブで社会的意義の高い活動が発生するまち
- d. 多様な人々が来訪し、来る度に新しい交流や出会いがあるまち
- e. 新しいチャレンジを応援するまち
- f. 歩いて楽しい回遊性のあるまち
- g. 緑が豊かで人々が憩う居場所の多いヒューマンスケールのまち
- h. 居住者や来訪者にとって安全・安心のまち

これらの具体的な内容として、たとえばDの自由が丘の「社会・生活のあり方」の中には、①戸建て居住と商業の分離 ②高齢者ケア・育児支援等の生活支援機能が充実した良好な居住環境 ③ネット通販の高まりに対しフェイス・トゥ・フェイスの商業空間の役割の拡大 ④羽田と直結するアクセス利用のインバウンド来訪者 ⑤高質な商業・ビジネス機能や生活サービス機能、文化的機能等と都市型居住が集積して拠点を形成 ⑥視覚的に楽しめる街路樹や鉢植え等に加え、市民の憩いの場やにぎわいの場としての広場が身近な存在 ⑦走行制御された車と歩行者が共存する面的な歩行者空間ゾーン ⑧交通安全や防災等への安全・安心 があり、その他にも数多くの細項目が挙げられていて、私たちはこれらについてさらに議論を深めていきたい。

●議長 ありがとうございます。質問や要望を受けます。

●前回の私の発言、「ジェイ・スピリットとして主体的に自由が丘のまちづくりを考えていったらよい」という方向性に近づいてきたと思う。今後の意見交換会では、参加者の意見を引き出せるような説明と会の持ち方をしてもらいたい。また、自由が丘のまちづくりを二子玉川などのように他者の力を借りて行うのか、主に自力でやっていくのかということも大事だと思うので、権利者等がそこをどう判断したらよいかの議論もしてもらいたい。

●壮大な計画で、私の生きているうちに少しでも実現してもらえればよいと感じた。

●議長 先ほどの他者の関わりについて、もう少し具体的には何をイメージしているのか。

●二子の楽天や渋谷のグーグルのようなものを自由が丘に呼び込むスペースの大きなオフィスをつくらうとするのか、今ある個店や商店街をさらに発展させようとするのかということだ。

●質問である。憩いやにぎわいの場としての広場のことが載っているが、これは将来的にさらに増やしていこうということなのか。私はまちに滞留空間がもっと増えるとよいと考えている。

- 代表 将来的に増やしたいということです。
- 議長 まちの将来イメージの部分に文化が抜けてしまっていないか。在住者でも商業者でも身近に文化に触れた生活ができるとよいと思う。
- 代表 これもコンサルに伝えておきたい。
- 地域活動団体に所属しているが、この1月に自由が丘のまちづくりについて卒論を書きたいという女子学生から質問を受けた。答えられなかったのは「自由が丘ブランドはいつ頃からどうして使われるようになったのか」ということだ。さらに質問したいのは、ランドデザインを策定するうえで自由が丘のまちをこれまでの自由が丘らしさをベースにして考えていくのか、新たに作り出すのかということだ。私はこれまでの延長上で考えたらよいと思っているが、そうであったら二子や武蔵小杉や渋谷のデベロッパーが大きく関与するまちづくりとは違ったものになる。しかし現状では安全安心の面でもいろいろな課題がある。仲間の高齢者と話していても、車や若者など人も多くてまちに出たくない、バリアフリーも十分でないということだ。こういうことにも配慮して差別化したまちづくり、大枠をはっきり決めてまちづくりを進めたらよいと思う。
- 代表 自由が丘ブランドは地域ブランドということが言われだして使われるようになったと思うが、自由が丘らしさもブランドもスタイルも、いずれも重なっていて自由が丘の特色は何だということの表現だと思う。安全安心についても治安などよい面は維持し、不十分な点は改善していきたい。また、将来的に大井町線が地下化されるようになれば、まちの様子がいまの延長線というよりガラリと変わる部分があるだろう。まちづくりの方向性として両方が存在すると思っている。銀座らしさとは何かと聞いたとき、銀座の理事長さんはそれを追求し続けることだと答えて印象深かった。私も自由が丘らしさとは何か、それを追求していきたい。
- 議長 今日はこの辺で、次の議題に入ります。

### 3. 東京都市大学・学生による提案と研究の発表会報告（その2）

●教員 今回の研究や発表会に際してジェイ・スピリットを初め多くの方にご支援いただいたことを感謝します。前回のまち運営会議では研究発表の概略の報告があったが、私が海外出張中であつたので、今日は発表時のスライドの一部を示しながら要点を説明したい。

\*（担当）地図に落とし込んだ調査結果や図や写真などスライドの効果は大きかった。以下に、前回の議事録に記した内容（当日配布資料の一部）を除いて、補足となる主な説明と表を示す。

- ・駅の北西方面への訪問者は多いが、授乳室は少ない。
- ・自由が丘のまち中には授乳室がいくつかあるが、気軽に授乳行為のできる所が少ない。

行動特性別の行動と授乳行為

クラスター名	サンプル数	回遊距離(m)	回遊面積(m <sup>2</sup> )	店舗滞在時間(分)	平均店舗滞在(分)	入店回数	消費金額(円)	まち滞在時間(分)	平均授乳回数	授乳なし	授乳した	授乳比率
非回遊・1店舗滞在	25	670	9580	128	100	1.40	4760	183	0.60	12	13	0.52
回遊・多店舗入店	47	1190	27200	120	31	3.94	7850	165	0.60	23	24	0.51
非回遊・非店舗滞在	67	770	12760	55	28	2.06	5760	130	0.43	40	27	0.40
回遊・非店舗滞在	14	1540	60130	69	40	1.86	5790	158	0.36	9	5	0.36

\* 店舗に滞在している人の方が、店舗に滞在していない人より授乳比率が高い

- ・今後の課題として、①自由が丘に授乳室は足りないかの根拠となる統計的なデータの作成  
②自由が丘に（仮設）授乳室を設置することにより客数が増えたかを示すデータの作成 及び  
③子連れだけでなく一般の人を属性に分け、その回遊行動の調査と分析が必要と思っている。

学生の発表内容に関して

・子連れ向けサービスの重要度の高い順に9項目を挙げ、それが自由が丘の個店に備わっている充実度を3段階（A高、B中、C低）で示す。（図から担当が編集）

- 1) 完全禁煙である (A)
- 2) 子ども用食事持ち込み可 (A)
- 3) 子ども用メニュー有 (B)
- 4) 子ども用椅子有 (B)
- 5) ベビーカー同席可 (A)
- 6) 分煙である (B)
- 7) おむつ交換代有 (C)
- 8) 授乳室有 (C)
- 9) 子ども用食器有 (A)

- ・入店行動に関する条件の分析では、入店する可能性が高い条件としてカテゴリースコアで見ると、「授乳室有」（店舗数5）が「完全禁煙である」（店舗数119）よりも上位にある。また、入店する可能性が低い条件としては「全面喫煙可」が最も高い（多くの親子はその店に行かない）。
- ・他の学生の調査研究では、新たに公共空間ができた場合の、その用途もいくつか考えてみた。飲食のできる滞留空間が増えれば賑わいや商業の活性につながる。さらに女性が多く訪れるまちとしては、上質のレストルームの設置も望まれる。自然や環境負荷にも対応可能となる。

●議長 ありがとうございます。質問なりご意見ありませんか。

●きれいなレストルームの写真があったが、これらは誰が設置してどう運用しているのか。

●教員 大規模商業施設や、最近では渋谷の地下1階のコンコースに東急電鉄がつくっている。女性用の中にはソファも置いてあると聞いている。

●電鉄 ラウンジと呼んでいるが、トイレや授乳室がある。運用については、東急のTOPカードをかざすと利用できるようになってきているが、ラウンジ前の案内所に言えばどなたでも利用できる。

●議長 話は飛ぶが、前回の会議で、学生の発表の中にエネルギーの地産地消の観点から床発電が提案され、それを受けて出席者から、自由が丘の東横線のホームの屋根の上に太陽光発電の装置を設置する計画があるかという質問があった。その時に電鉄の方は答えを持ち帰った。

●電鉄 そういう質問があったことを聞いている。自由が丘駅に設置の計画はない。元住吉の駅を改良工事した時に太陽光発電の装置を設置したが、駅で使用する電気の一部を発電している。

●代表 学生の発表はよく調べよく分析していると思う。たとえば赤ちゃん連れのお母さんがどういう店に行くかということで、優先度の高い項目順にポイントを設定して客観的な判断が得られるようなデータが出るように工夫して入店行動を分析している。その他興味深いものが多かった。

●議長 各店舗の子連れ向けサービスの総得点からみると自由が丘の店舗は得点分布の真ん中あたりに店舗数のピークがあって、まだまちとしては不十分かなという印象を受けたがどうか。

●教員 子連れ向けに対応する必要のないお店もある。自由が丘は全体で多様な客層に対応できればよいので、子連れ向けに上質の対応ができるお店がある程度の割合あればよいと思う。二子玉川は大型商業施設で完全に子連れに対応している。しかし垂直移動が多く、ベビーカーを押す子連れにはエレベーターの利用など面倒な面もある。私自身は平面的な自由が丘によく来ていた。自由が丘は平面的であることがまちの強みでもある。

●議長 ありがとうございます。さらに研究を進めてください。その他に入ります。

#### 4. その他

##### 渋谷駅前エリアマネジメント見学の報告

●議長 渋谷駅周辺がいま大きく変化しているが、その企画やエリアマネジメントは自由が丘にも参考になることが多くあるのではないかと思います。勉強会・見学会に参加してきました。

●林 まち構造研究会が東急電鉄に協力依頼したので、その世話人として主要な点を報告します。

2019年3月12日（火曜）15-17時

概要説明 ・東急の取り組む渋谷再開発の概要

・エリアマネジメントの取り組み

現地見学 渋谷ストリーム～渋谷川沿い～渋谷ブリッジ

参加者 自由が丘 10名、東急電鉄・東急建設他 16名

○東急の取り組む渋谷再開発の概要

・道路と鉄道で4分割されたまちをつなぎ、オフィスやホテルの開発に重点をおく。2.5km圏を一体に考えグレーター渋谷でのエンタメシティにも取り組む。

・東横線の地下化をとらえた土地の活用から始まり、特区による容積積み増し、区による基盤整備事業（雨水貯留）との連動を仕掛けた。

・谷の街でのスムーズな歩行者流動を確保するため、ヨコにはデッキをつなぎ、タテにはアーバンコアとよぶ結節点を要所に配置。デッキは国道、都道などそれぞれの占用元との調整が大変で時間もかかっている。（国道246上部～ストリームのデッキを見学）

・表参道側につなぐ渋谷キャストでは都からの定借のコンペに勝ち、クリエイティブをターゲットにしたシェアオフィスやSOHO住宅を組み込む。

・ストリームではグーグル等のオフィス、高性能・多用途イベントホール、ホテルを導入。渋谷川は都と連携して水辺空間を整備し、渋谷には少ない緑の公共空間を実現。橋上広場は、占用料を払っている。水辺環境整備と引き換えに容積率を積み増した。サイクルカフェのような施設も容積の優遇でつくった。（見学）

・パナソニック等とコラボして沿道のビルをリノベしたワークスペース 100BANCHI やコンテナを置いて遊歩道の活用を実験していく PARK PACK も進めている。（見学）

・渋谷ブリッジは鉄道トンネル上部のカーブしたリニアな敷地に、低層でオフィス、保育所やゲストハウスのようなホテルを導入。（見学）

・表参道～渋谷駅周辺～代官山をつなぐ歩行ルートづくりとエリアブランディングをねらい、企業誘致、世界発信、交流創発につなぐ。

○エリマネ活動について

・エリマネは町会と商店会をあわせたようなものと考え、情報発信、施設管理、長期の工事中のにぎわい、国際競争力向上、防災・帰宅困難者対応を軸に活動。特区でパーキングの一体的運用を進める。

・当協議会は渋谷駅街区エリアマネジメント協議会（東急電鉄、JR東日本、東京地下鉄）と各街区の開発事業者・組合と国、都、区が参加。再開発の一般個店組合員などは含まない。事務局は電鉄6、東急不動産2、URから2名が派遣。会費制で運営。行政とは3カ月に一回程度の調整会議を持つ。

・別組織で一般社団法人を設立し屋外広告物事業をおこなう。ハチ公広場などのエリマネ広告で4000-6000万円/年の収益をあげ、道路清掃など活動にあてる（ただし税金1/4）。その他、工事中の仮囲いデザインや、地下広場（公道）での案内・トイレ・カフェなどに取り組む。

・継続的活動の資金調達課題。一般社団は非営利活動で収益を翌年にもちこせない制約はある。一般の組合員に負担金を求めるのは今の段階ではハードルが高い。

・いまはデベロッパー中心であるが、これからは地域の人たちと一緒にエリマネに取り組むことになると思われる。

●電鉄 私もエリマネについては勉強中だが、資金の獲得と運用が課題であると感じている。

●代表 壮大な開発事業である。230mのビル、いくつもの国道等をまたぐデッキ、東横線のアールを利用した土地利用、古い線路や駅壁を利用して懐かしさも演出していた。やるなという感じだ。

## 白日荘の件のその後

●敷地の中には貴重な資料があるが、一括して引き受けてくださる所が見つかった。剥製標本などはさらにふさわしい所をお願いすることになるかもしれない。もう1点はちらしをお配りしたが、4/6に「自由が丘さいごの自然と文化遺産を守ろう！」と、講演やパネル討論の集会を持ちます。

●議長 これで第93回まち運営会議を終わります。ありがとうございました。■