

1 【背景と目的、対象区域】

■背景

地元発意によるまちづくりが活発化する一方で、踏切や低い架道橋の解消、都市計画道路といった都市基盤整備は進んでおらず、まちづくりの効果を十分に発揮できないことが懸念されています。

■目的

自由が丘駅周辺地区における都市基盤(道路、鉄道、駅前空間など)の現況と課題を明らかにし、まちづくりと一体的な都市基盤整備の基本方針と取組を示すことを目的として本構想を策定しました。

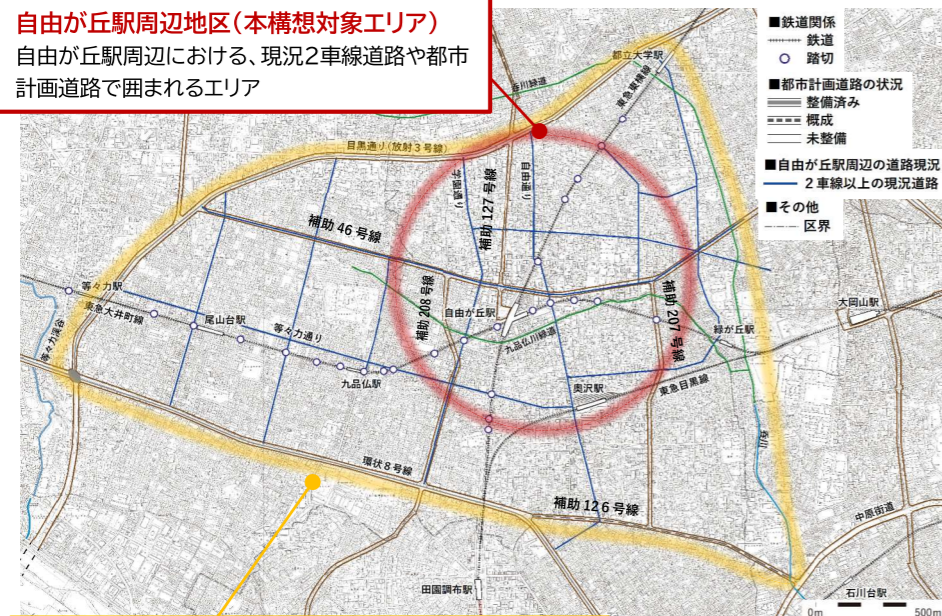
■体制

学識経験者、目黒区、世田谷区、鉄道事業者、都市開発事業者を構成員とした「自由が丘駅周辺地区都市基盤整備構想検討会」にて本構想(案)をとりまとめ、目黒区都市計画マスタープランの改定をもって策定しました。

■対象エリア

自由が丘駅周辺地区(本構想対象エリア)

自由が丘駅周辺における、現況2車線道路や都市計画道路で囲まれるエリア



検討対象エリア

概ね目黒通り、環状8号線、補助126号線及び呑川で囲まれたエリア。鉄道は東急大井町線(緑が丘～等々力駅付近)及び東急東横線(都立大学～田園調布駅付近)を含む

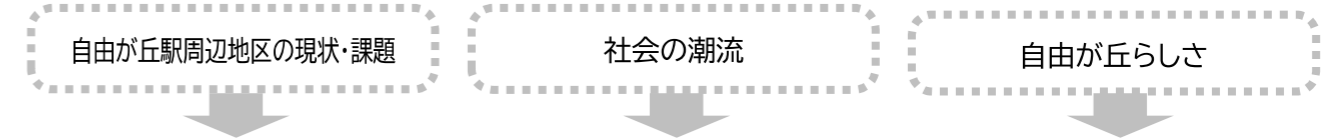


踏切による歩行者・自転車・自動車交通の遮断



狭い道は歩行者と自動車と混み合っている

3 【自由が丘駅周辺地区の都市基盤整備方針】



自由が丘駅周辺地区のまちの将来像

自由が丘らしく、「人」が主役となるまち

- 多様性を認め合い、人にやさしいまち
- ゆっくり移動し佇むことができる、居心地の良いウォーカブルなまち
- 暮らしの安全安心を大切に守り、高め合うまち

抜本的な都市基盤整備(つくる)の基本的方向性

市街地の一体的な更新

- ①土地利用・都市機能の受け皿を確保し、防災力や歩行者の回遊性を高める市街地の一体的な更新

市街地・道路・鉄道の三位一体となった基盤整備

道路ネットワークの構築

- ②「人が主役となるまち」の交通と土地利用を支える道路ネットワークの構築

道路と鉄道の立体化

- ③道路ネットワークの構築や市街地更新を一体的に進めるための道路と鉄道の立体化

都市基盤の活用・再生(つかう)の方針

- ①街路の性格付けに応じた歩行者空間の形成と沿道土地利用の誘導 交通・移動 市街地・土地利用
- ②駅や再開発と連携し、駅の東西南北が一体となった駅まち空間の構築 交通・移動 市街地・土地利用
- ③駐車場・駐輪場の適正配置と荷捌き等に関するルールの設定 交通・移動
- ④都市基盤の整備段階に応じたオープンスペースの活用 市街地・土地利用
- ⑤緑の連続・防災力向上に資するグリーンインフラの創出と無電柱化の推進 緑・環境・防災
- ⑥都市のDX実現の基盤となるデジタルインフラの導入 各分野共通

2 【都市基盤整備の課題】

交通・移動面の課題

- ①道路ネットワークの未整備
- ②踏切による通行阻害
- ③桁下制限による通行阻害
- ④自動車・自転車・歩行者の錯綜
- ⑤歩行環境のバリア
- ⑥駅前広場の規模の不足
- ⑦公共交通の通行阻害
- ⑧分散された駐車場
- ⑨路上駐車
- ⑩路上駐輪

市街地・土地利用面の課題

- ①鉄道による市街地の分断
- ②再開発動向と都市基盤整備状況のギャップ
- ③オープンスペースの不足
- ④容積の未活用
- ⑤商業利用の滲み出し
- ⑥良好な住環境の確保

緑・環境・防災面の課題

- ①緑の不足
- ②緑道付近の水害ハザード
- ③避難場所への避難の阻害
- ④道路による延焼遮断機能の不足
- ⑤無電柱化の遅れ
- ⑥民間緑化の一層の推進
- ⑦帰宅困難者対策

4 【都市基盤整備方針に基づく将来都市構造と取組内容】



将来の都市構造と「つくる」「つかう」の方針案内図



※この将来都市構造は現行の都市計画道路整備を前提としたものですが、都市計画道路は今後見直しとなる場合があります。

都市基盤整備の基本的な方向性と方針	主な取組内容	
抜本的な都市基盤整備 (つくる)	①市街地の一体的な更新 (駅周辺)	●自由が丘駅周辺地区の再開発や地区計画等の策定
	②道路ネットワークの構築	●都市計画道路 補助127号線、補助46号線、補助207号線、補助208号線の整備 ●自由が丘駅前広場の整備(交通結節点の機能強化)
	③道路と鉄道の立体化	●東急大井町線と交差道路との立体化 区間:緑が丘~等々力駅付近(自由が丘駅付近) ●東急東横線と交差道路との立体化 区間:都立大学~田園調布駅付近(自由が丘駅付近) ●都立大学5号踏切部のクランク状道路形状の解消
都市基盤の活用・再生 (つかう)	①歩行者空間の形成と沿道土地利用の誘導	●都市計画道路補助127号線や補助46号線の整備に合わせて民地も活用した歩行者空間の形成 ●新たな地区計画等(壁面後退)による歩行者空間の形成
	②駅の東西南北が一体となった駅まち空間の構築	●駅・駅前広場・駅周辺街区が一体的につながった「駅まち空間」の形成 ●道路と鉄道の立体化や再開発等と連携した歩行者連絡動線の確保による、駅の東西南北の回遊性向上 ●駅へのアクセス・回遊性向上や防災性向上を目的とした線路沿いの道路整備
	③駐車場の適正配置と荷捌きルール	(「自由が丘駅周辺駐車場地域ルール」で取り組む内容に加えて) ●駅前広場再整備に伴う一般送迎車等対策 ●道路と鉄道の立体化等に伴う駐輪場確保や駅前広場の一部機能補完
	④オープンスペースの活用	●都市計画道路の整備段階に応じたオープンスペースの活用 ●道路と鉄道の立体化の整備段階に応じたオープンスペースの活用 ●市街地の更新段階に応じたオープンスペースの活用
	⑤緑の連続と防災力向上	●公共空間整備や老朽化設備の改修、民地の更新に伴い積極的にグリーンインフラを導入 ●道路整備に伴う無電柱化の推進 ●都と連携した九品仏幹線流域の増強施設による浸水対策の推進
	⑥デジタルインフラの導入	●AIカメラや free Wi-Fi などデジタルインフラの整備・拡充(都市基盤整備、商業振興策、防災計画等への反映) ●都市空間情報のデジタル化と一元管理(PLATEAU等の導入・実装)

5 【今後の進め方】

令和5年度以降は検討の対象を「大井町線・東横線沿線」に拡大し、大井町線・東横線全体のまちづくりに対応した都市基盤整備の実現に向けた検討を進めていきます。

自由が丘駅周辺地区においては、本構想に示した内容の実現に向けて、引き続き調整及び事業推進に取り組めます。

